第６回新座市地域公共交通会議
次　　第

日　時　令和７年１０月１日（水）
　　午後１時
場　所　新座市役所本庁舎５階
　　第２委員会室

１　開　　会

２　挨　　拶　　新座市地域公共交通会議会長　　板谷　和也

３　議　　題

⑴　基本的な方針及び計画目標について　資料１

⑵　導入施策・事業について　資料１

４　報告事項

　オープンハウスの実施について

５　その他

６　閉　　会

新座市地域公共交通会議委員名簿

（令和７年９月１８日時点）

	区　分	機関･団体　　部署･役職	氏　名
1	公共交通事業者等の代表	西武バス株式会社　計画部長兼計画課長	秦　野　　凌
2		東武バスウエスト株式会社　運輸統括部副部長	山 科　　和 仁
3		新座交通株式会社　代表取締役	浅野　ルリ子
4		有限会社志木合同タクシー　代表取締役	須 田　　超 一
5		三和富士交通株式会社　取締役(埼玉営業所所長)	内田　雄一郎
6		昭和交通株式会社　総務課長	小　山　　浩
7		東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 企画総務部 経営戦略ユニット 開発調整チーム マネージャー	倉 科　　大 地
8		東武鉄道株式会社鉄道事業本部 事業戦略部 課長	小 瀧　　正 和
9		西武鉄道株式会社鉄道本部 計画管理部 駅まち創造課長	岩 澤　　貴 顕
10	公共交通事業者等の組織する団体の代表	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会　事務局長	藤　田　　貢
11		一般社団法人埼玉県バス協会　専務理事	関　根　　肇
12	市民又は利用者	社会福祉法人新座市社会福祉協議会　会長	高 野　　光 雄
13		社会福祉法人新座市障害者を守る会　理事長	石 井　　英 子
14		新座市西部高齢者相談センター　センター長	稲 垣　　一 久
15		市民代表	山 崎　　朱 美
16		市民代表	皆 川　　隆 一
17		市民代表	山 根　　主 吉
18	事業用自動車の運転手が組織する団体の代表	西武バス労働組合　組合本部	小　寺　　勝
19		東武バス労働組合　新座分会	浪 江　　泰 永
20	学識経験者	流通経済大学経済学部　教授	板 谷　　和 也
21	関係行政機関	関東運輸局埼玉運輸支局　輸送担当 首席運輸企画専門官	川 村　　英 輝
22		新座警察署交通課　課長	岸　　清　一
23		埼玉県朝霞県土整備事務所　道路部長	強　矢　　賢
24		埼玉県企画財政部交通政策課　主査	古 川　　雄 哉
25	市	まちづくり未来部　部長　　※市長代理	廣 澤　　真 吾
26		総合福祉部　部長	伊 藤　　佳 史
27		いきいき健康部　部長	平 野　　静 香
28		インフラ整備部　部長	山　本　　実

資料１

議題（１）　基本的な方針及び計画目標について

議題（２）　導入施策・事業について

令和７年１０月

新　座　市

目　　次　（案）

１章　序論
1.　計画策定の背景と目的
２.　計画区域
３.　計画期間
４.　計画の位置づけ

２章　現状分析と公共交通に係る課題
1.　現状分析と課題抽出方法（課題抽出アプローチ）
2.　個別（カテゴリー別）分析
3.　課題総括

３章　基本的な方針 1
１.　基本理念と方針 1
２.　本市における公共交通の役割 5
３.　公共交通の将来像 6

４章　計画目標 10
1.　将来像の実現に向けた計画目標 10

５章　施策・事業（アクション） 12
1.　公共交通施策体系 12
２.　施策・事業 13
３.　実施スケジュール 37

６章　計画の達成状況の把握 38
1.　ＰＤＣＡサイクルによる計画推進 38
2.　モニタリング指標 39

７章　計画推進に向けて 42
1.　計画推進体制 42
2.　協働・共創の考え方 42

第５回会議資料（３章、４章）から変更があった箇所は赤線囲いで示しています。
（誤字の修正等の軽微な修正を除く）

【資料編】

資料１　まちづくりの方向性
1．関係法令
2．上位計画、関連計画

資料２　新座市の概況
1．地理的条件
2．人口等の状況
3．都市基盤状況
4．主要施設の立地状況
5．地域の移動状況
6．地域概況のまとめ

資料３　公共交通の現状
1．現在の公共交通網
2．交通事業に関わる支援策
3．各交通モードの利用状況
4．にいバスの利用状況（利用実態調査）
5．公共交通の収支状況
6．公共交通の現状から見える課題

資料４　公共交通に関する意向
1．市民意向（アンケート調査）
2．関係者意向（ヒアリング調査）
3．意向調査から見える課題

資料５　地域及び路線診断（カルテ）
1．地域別カルテ（７地域）
2．路線別カルテ（にいバス４路線）

資料６　目標値設定の根拠

※目次案は現段階での想定であり、今後変更となる可能性があります。

３章　基本的な方針

１．基本理念と方針

地域公共交通の課題や将来のまちの姿と方向性を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念と基本方針を次のように定めます。

⑴　基本理念

第５次新座市総合計画では、子どもがのびのびと育ち、安全・安心で魅力的な住みよいまちをつくるため「未来もずっと　暮らしに『プラス』が生まれる　豊かなまち　にいざ」を将来都市像として掲げています。同計画の基本政策の一つである「やすらぎと利便性が共存するまち」を実現するために、公共交通は市民の生活に必要不可欠なインフラです。

地域公共交通には、公共施設、医療福祉施設、商業施設等の生活利便施設に円滑にアクセスできる交通網の一体的な形成（コンパクト・プラス・ネットワーク）が求められていることから、まちづくり施策と連携しつつ市民生活を支える公共交通体系を構築し、移動利便性の高い地域公共交通の実現を目指します。そこで、本計画の基本理念を以下のとおり設定し、市民や地域、事業者など関係者との協働により地域公共交通計画を推進します。

まちづくりの目標（第５次新座市総合計画）

将来都市像：未来もずっと　暮らしに『プラス』が生まれる　豊かなまち　にいざ

■基本政策①　みんなにやさしく誰もが幸せを感じるまち【福祉健康】
■基本政策②　生きる力と生きがいを育むまち【教育文化】
■基本政策③　やすらぎと利便性が共存するまち【都市整備】
■基本政策④　にぎわいと環境が調和するまち【市民生活】
■基本政策⑤　安全・安心を実感できるまち【安全安心】

まちづくり方針
（新座市立地適正化計画<作成中>）

次世代につなぐ　コンパクトで安心な暮らしやすいまち　新座

自分だけでなく、次の世代が生きる将来にわたって、心安らかに便利で豊かな生活を継続できるコンパクトシティの実現に向け、市民・事業者・行政等本市に関わるみんなで、新座市の未来をつくっていく。

公共交通の課題

○交通弱者を支え誰もが移動しやすい交通環境の構築
○環境負荷の少ない交通環境の創出
○IoT等新たな技術の活用による情報の充実
○公共交通事業の持続可能性の確保
○にいバスの利便性及び効率性の向上（運行改善）
○幹線交通（鉄道・路線バス）を補完する新たな交通の検討
○交通結節点の機能向上
○将来のまちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築

公共交通の基本理念（案）

ひと・まち・未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通

公共交通サービスを享受する「ひと」と「ひと」、「ひと」と「まち」を結ぶことで地域活性を図り、さらには「未来」への発展を目指す

高齢者等の交通弱者を含めた誰もが、便利で豊かに過ごすことができる移動環境を提供

関係者が協力・連携して公共交通について取り組むことで、安定的な公共交通の継続を図る

⑵　基本方針

基本方針１：便利で移動しやすい公共交通網の構築

多くの方が自家用車により移動している状況において、特に交通手段の選択肢が少ない高齢者を中心に、公共交通を真に必要としている方がいます。

公共交通による移動を希望していながらも、路線の複雑化や、希望する移動時間と時刻表とのミスマッチ、乗換えの煩雑さ等により、利用を諦めてしまうなど、利用者数の減少傾向が続いており、公共交通の維持が喫緊の課題となっています。

このため、基本方針１として、「便利で移動しやすい公共交通網の構築」を掲げます。

基本方針２：新たな技術の活用による利便性の向上

昨今のデジタル技術の飛躍的な発展やライフスタイルの変化は、交通事業にも変革を促し、交通政策のあり方が問われるようになっています。

国では、交通ＤＸ・ＧＸや地域関係者との連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を推進しており、ＭａａＳや自動運転等の交通システムへの転換に取り組んでいます。

そうした動きを注視し、本市においても新たな技術の導入を検討していくこととし、基本方針２として、「新たな技術の活用による利便性の向上」を掲げます。

基本方針３：まちづくりとの連携による地域活力の向上（立地適正化計画との連携）

公共交通は、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠です。立地適正化計画では、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、居住と医療・福祉・商業等の都市機能との誘導を図っており、同計画と連携して、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築することで、地域活力の創出に寄与することが期待できます。

このため、まちづくりと公共交通を一体的に捉えた公共交通網を形成することとし、基本方針３として、「まちづくりとの連携による地域活力の向上」を掲げます。

基本方針４：市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通

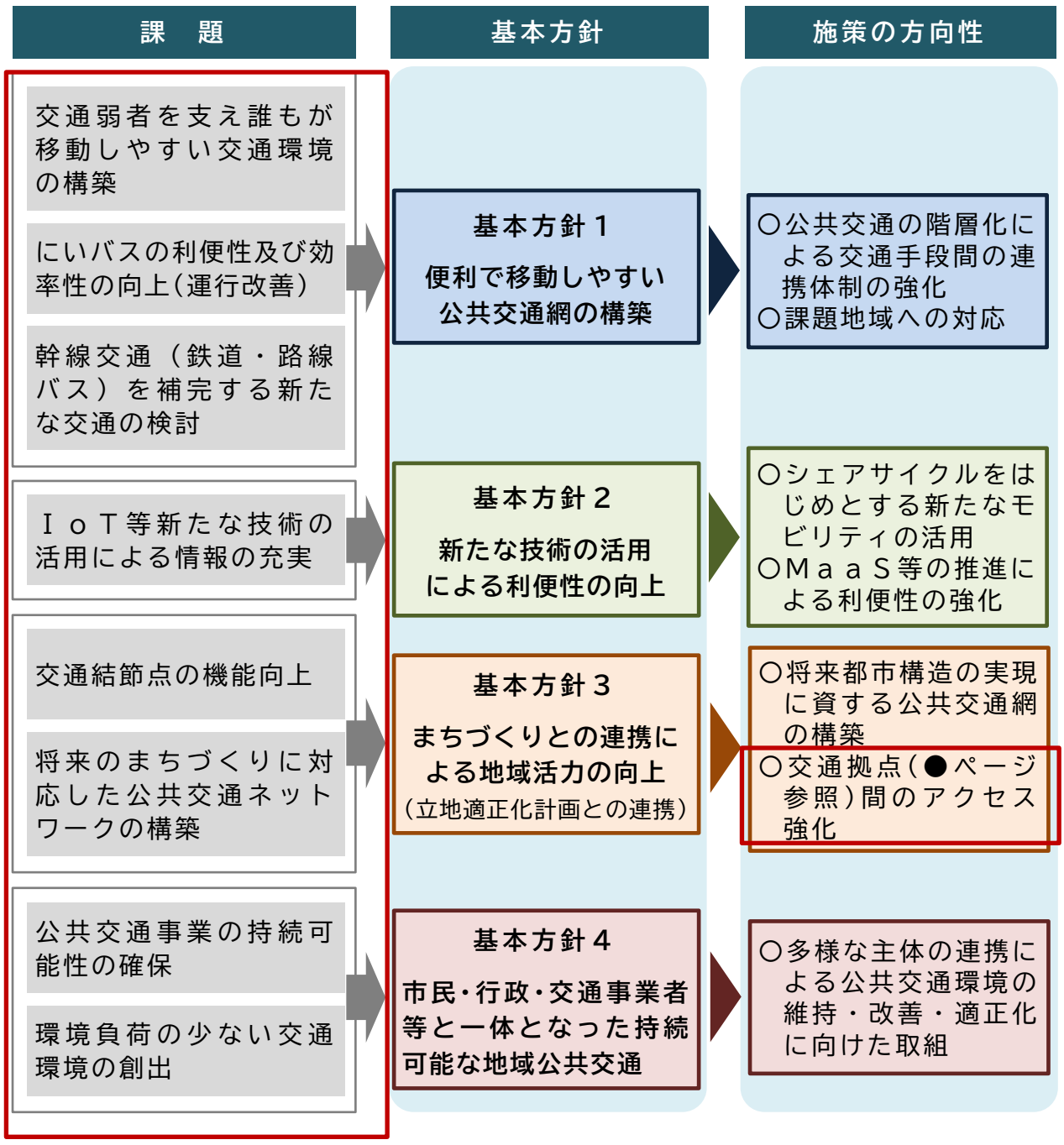
公共交通を安定的に継続させていくためには、交通事業者や行政による取組に加えて、市民や地域、企業などが公共交通の利用促進に対する意識を持ち、互いに協力し合い、必要に応じて見直していくことが必要です。

また、相互扶助の観点から、地域にとって望ましい交通サービスを地域住民自らが主体となって考え、移動手段を確保する仕組みや、環境負荷の低減に資する公共交通のあり方について検討をする必要があります。

このため、基本方針４として、「市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な公共交通」を掲げます。

公共交通の基本理念（案）

ひと・まち・未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通



基本方針１：便利で移動しやすい公共交通網の構築

基本的な考え方	高齢者をはじめとする誰もが、日常生活の移動手段として、いつでも迷わず安心して利用できる公共交通環境を創出します。
施策の方向性	○公共交通の階層化による交通手段間の連携体制の強化 ○課題地域への対応

基本方針２：新たな技術の活用による利便性の向上

基本的な考え方	交通ＤＸ・ＧＸ等の新たな技術の活用により、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通環境を創出します。
施策の方向性	○シェアサイクルをはじめとする新たなモビリティの活用 ○ＭａａＳ等の推進による利便性の強化

基本方針３：まちづくりとの連携による地域活力の向上（立地適正化計画との連携）

基本的な考え方	コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、居住と医療・福祉・商業等の都市機能との連携により、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築し、地域活力の創出に寄与します。
施策の方向性	○将来都市構造の実現に資する公共交通網の構築 ○交通拠点間のアクセス強化

基本方針４：市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通

基本的な考え方	市民や地域、交通事業者、企業などが公共交通の利用促進に対する意識を持ち、相互協力の体制を構築することで、持続可能な地域交通サービスを推進します。
施策の方向性	○多様な主体の連携による公共交通環境の維持・改善・適正化に向けた取組

２．本市における公共交通の役割

基本理念の実現に向けては、公共交通の類型化を踏まえ幹線機能と支線機能に分類し、機能ごとの役割を明確にした上で、これに基づく交通サービスを適宜配置することが必要です。幹線である鉄道及び路線バスを補完する支線として、にいバス（コミュニティバス）やタクシーだけでなく、新たな交通モビリティの導入や施設送迎バスとの連携等を検討します。

幹線交通が担う役割

・将来都市像の実現に向けて、市の骨格を形成する
・広域都市間を連携し長距離移動に資する役割を担う
・都市拠点と地域拠点（近隣自治体の交通拠点）を結ぶ

＋

支線交通が担う役割

（幹線交通を補完）
・市内の拠点間を結び、地域の根幹的な交通機能を担う
・交通拠点や主要施設へのアクセス機能を担う

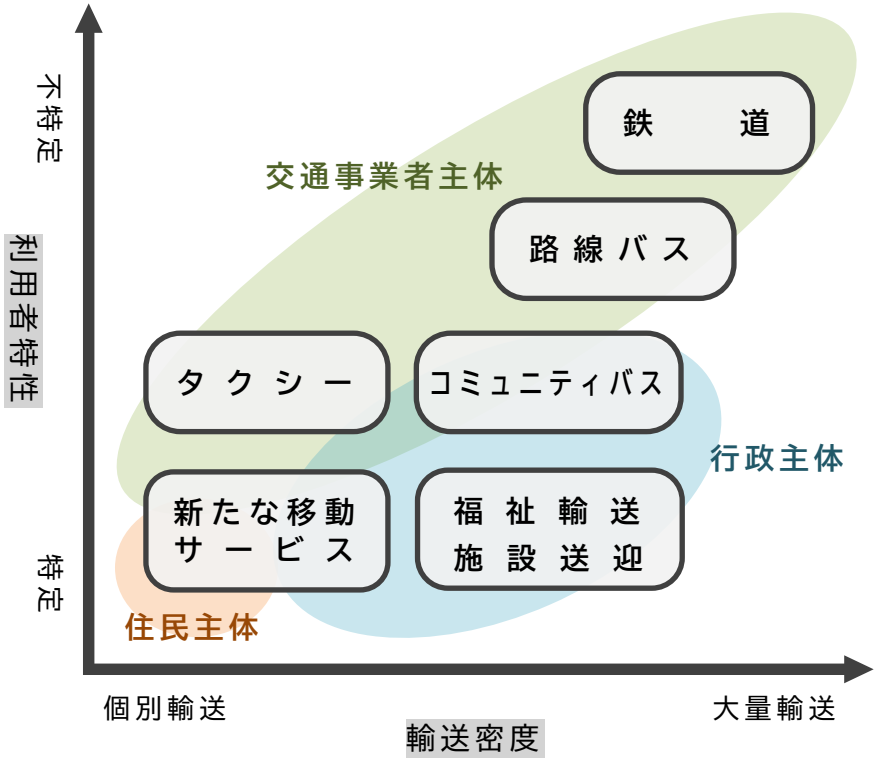


図　公共交通サービスの類型化

３．公共交通の将来像

⑴　基本的な考え方

地域公共交通は、まちづくりの一翼を担うものであり、都市間や都市拠点間等を有機的に連絡するとともに、公共交通の階層化によって各交通手段の担う役割の明確化や交通手段相互の協力体制を強化することで、利用しやすく効率的な公共交通環境を創出することができます。

本市では、以下の点を考慮し公共交通ネットワークを構築します。

・既存の鉄道及び路線バスを公共交通網の基幹となる幹線交通軸とする。
・幹線交通軸と連携した支線交通を面的に確保することにより、市域全体の公共交通ネットワークを構築する。
・公共交通ネットワークの構築と併せて、交通拠点における交通結節機能を強化し利便性を向上する。
・多様な主体（市民、企業、事業者、行政等）との連携により公共交通の維持・活性化を図る。

⑵　公共交通ネットワーク

「幹線＋支線」システムの考え方や役割分担に基づいて、以下のとおり公共交通軸及び交通拠点を設定し、公共交通ネットワークを構築します。

【地域公共交通軸】

交通軸		交通モード	交通機能	利用対象者
幹線交通軸	都市間幹線	鉄道	都市間交通	不特定
	地域間幹線	路線バス	地域間交通	〃
支線交通軸	地域内幹線	にいバス	地域内交通	〃
	支線	新たな移動手段	地区交通（課題のある地域）	〃
個別輸送サービス		タクシー	個別送迎	〃
		福祉有償運送	個別送迎（福祉施設送迎）	福祉施設利用者（身障者等）
		施設送迎バス	個別送迎（特定施設送迎）	特定施設利用者
		シェアモビリティ	個別送迎	利用登録者

【参考】現行計画

公共交通機関	機能分類	特性、役割
鉄　道	都市間幹線	・都心等、比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡 ・将来都市構造を実現する上で市の骨格を形成する交通軸
路線バス（近隣市・市内拠点間連絡）	拠点間幹線	・幹線道路を走行し、新座市と近隣の都市、駅間の連絡、市内の拠点間の連絡など、地域の幹線的な交通軸 ・幅広い年齢層の移動手段
路線バス（市内主要施設への連絡）	市内幹線	・市街地内の住宅地から鉄道駅アクセス、主要施設アクセス等、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡 ・幅広い年齢層の移動手段
コミュニティバス（にいバス）	支　線	・路線バスと一体となって市内の交通ネットワークを形成し、公共交通不便地域の解消、公共施設等へ連絡 ・福祉的な役割を担う移動手段
タクシー シェアサイクル	面的輸送	・路線バス・コミュニティバスを補完し、ドアツードアの移動ニーズに対応し、面的なサービス ・市内地区レベル及び近隣都市への短・中距離の移動を担う。

【交通拠点】

交通拠点	対象地点	拠点イメージ
都市拠点	志木駅 新座駅	市民生活を支える主要な商業・業務機能など多様な機能が集積する空間
地域拠点 （周辺都市拠点）	朝霞台駅 大泉学園駅 ひばりヶ丘駅 東久留米駅 清瀬駅	地域住民の日常生活を支えるために必要な生活サービス機能が集積する空間
行政拠点	新座市役所	主要な行政機能が集積し、市民の集いや交流が生み出される空間
地区交通拠点	市役所出張所（栄、西堀・新堀、栗原） 主な交通結節点 （新座団地）	地区の中心にあり、異なる交通が交錯する空間

※都市拠点・行政拠点は都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で定める拠点

■交通拠点の整備例

モビリティハブの整備イメージ

出典：2040 年道路の景色が変わる
国土交通省

バス待ちができる施設の登録制度

出典：埼玉県ＨＰ

埼玉県の事業で商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設の登録を行っている。

鉄道・バス待ちに利用できる商業施設

（参考）ステッカー（店舗入口）　（参考）ミニのぼり

出典：富山県ＨＰ

駐車場を活用したシェアモビリティポートの事例

商業施設の駐車場　市営自転車駐車場

市営バスターミナルの駐車場　市営駐車場

出典：さいたま市　シェア型マルチモビリティの取組

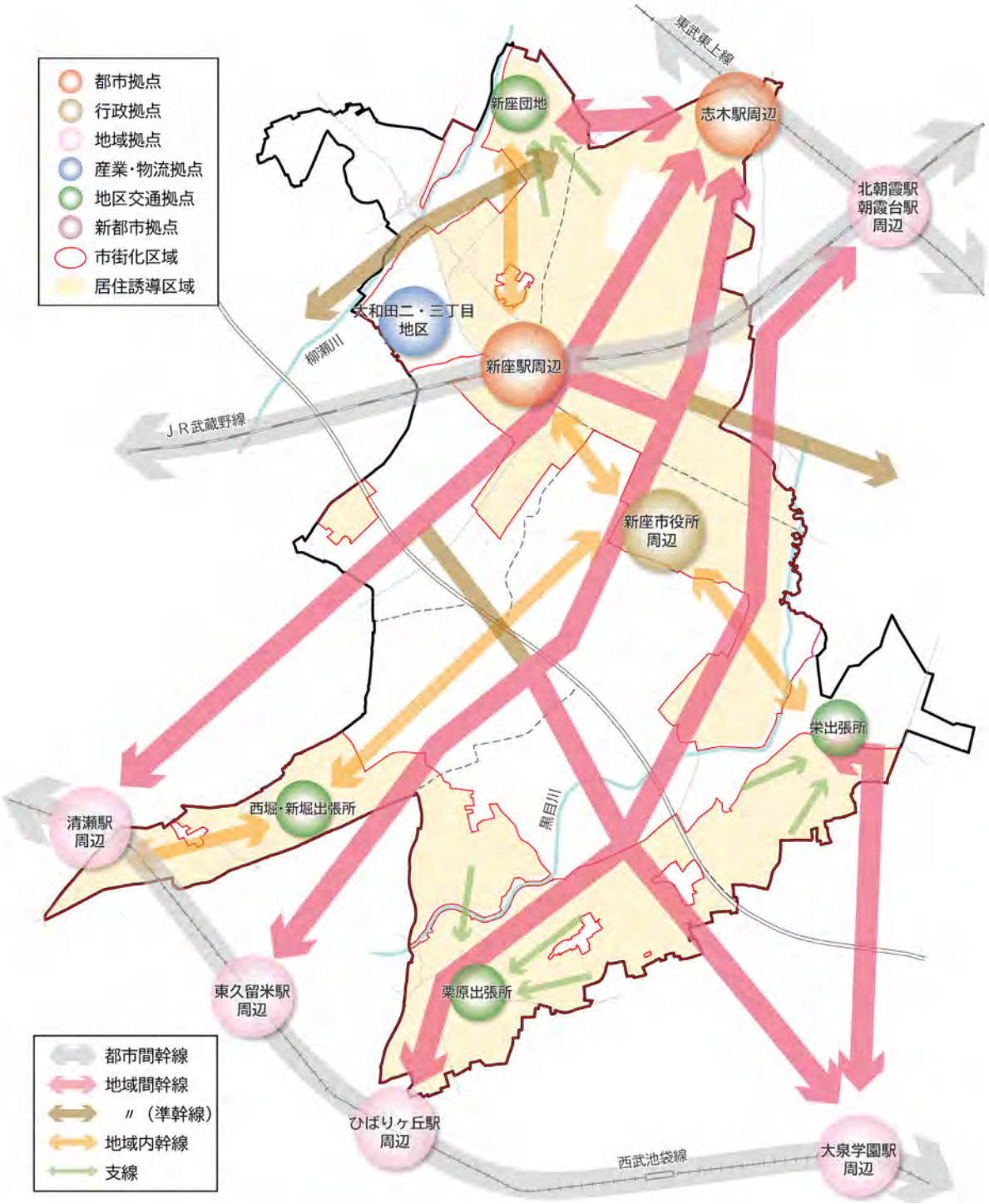


図　公共交通ネットワークのイメージ（短期）

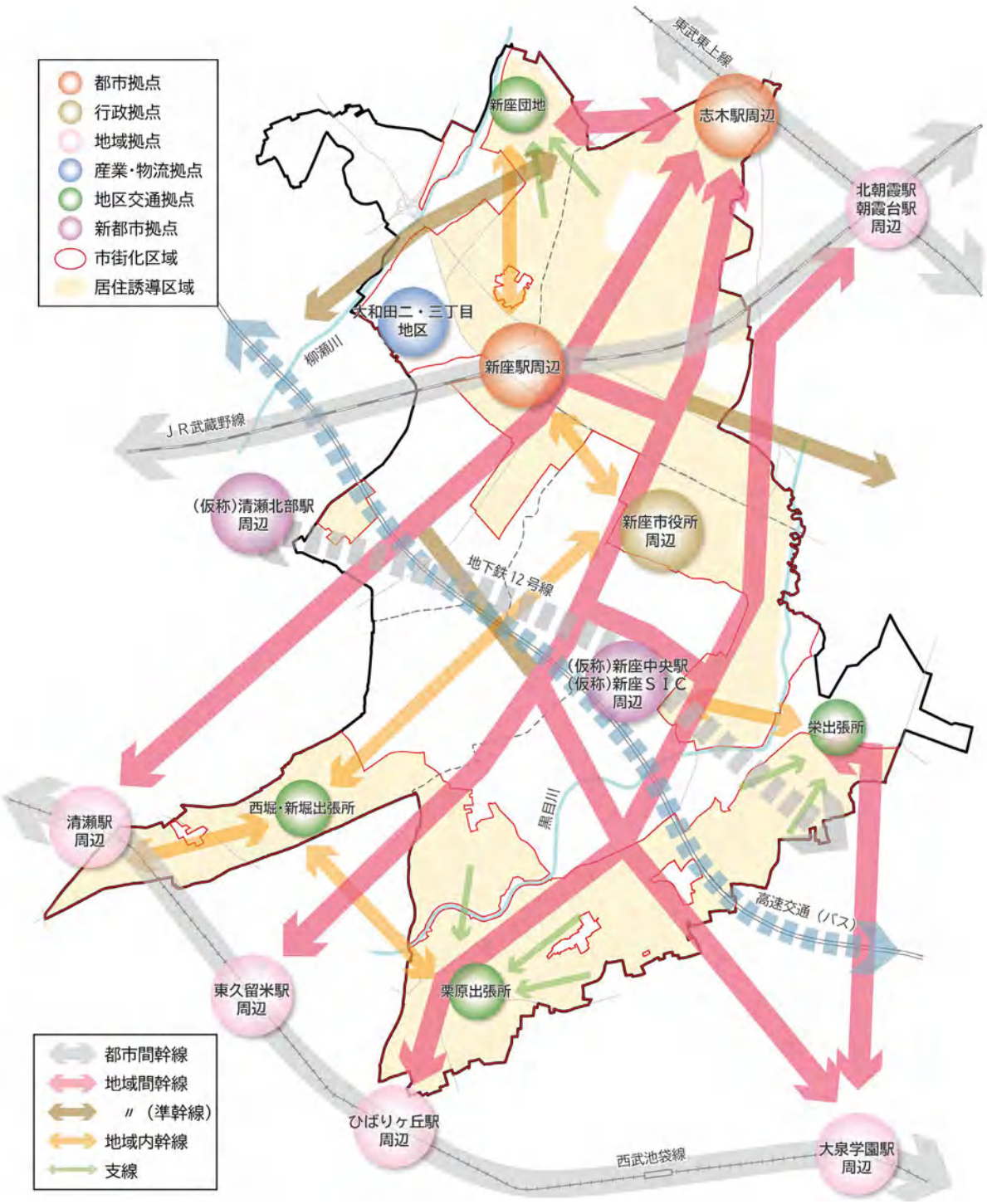
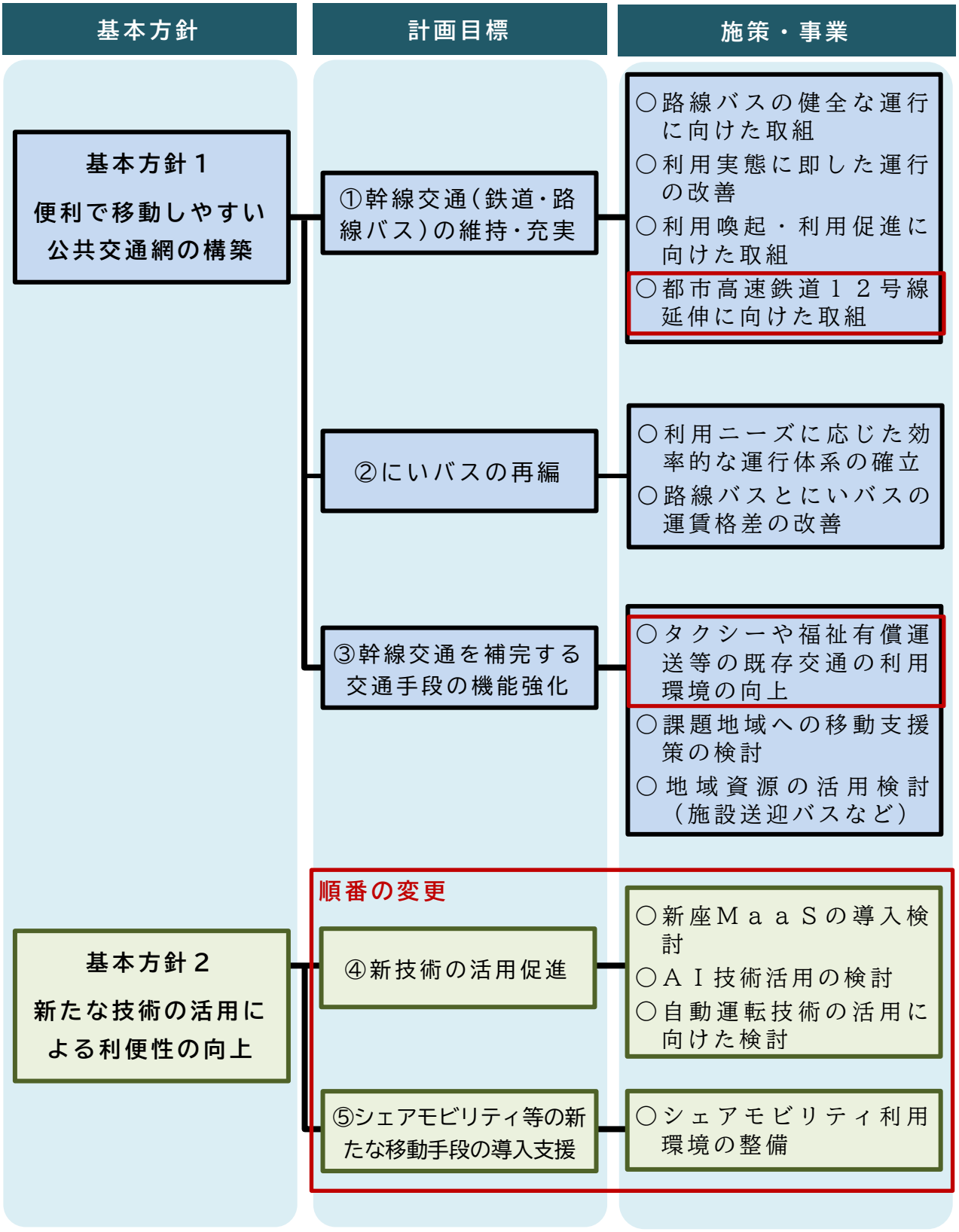


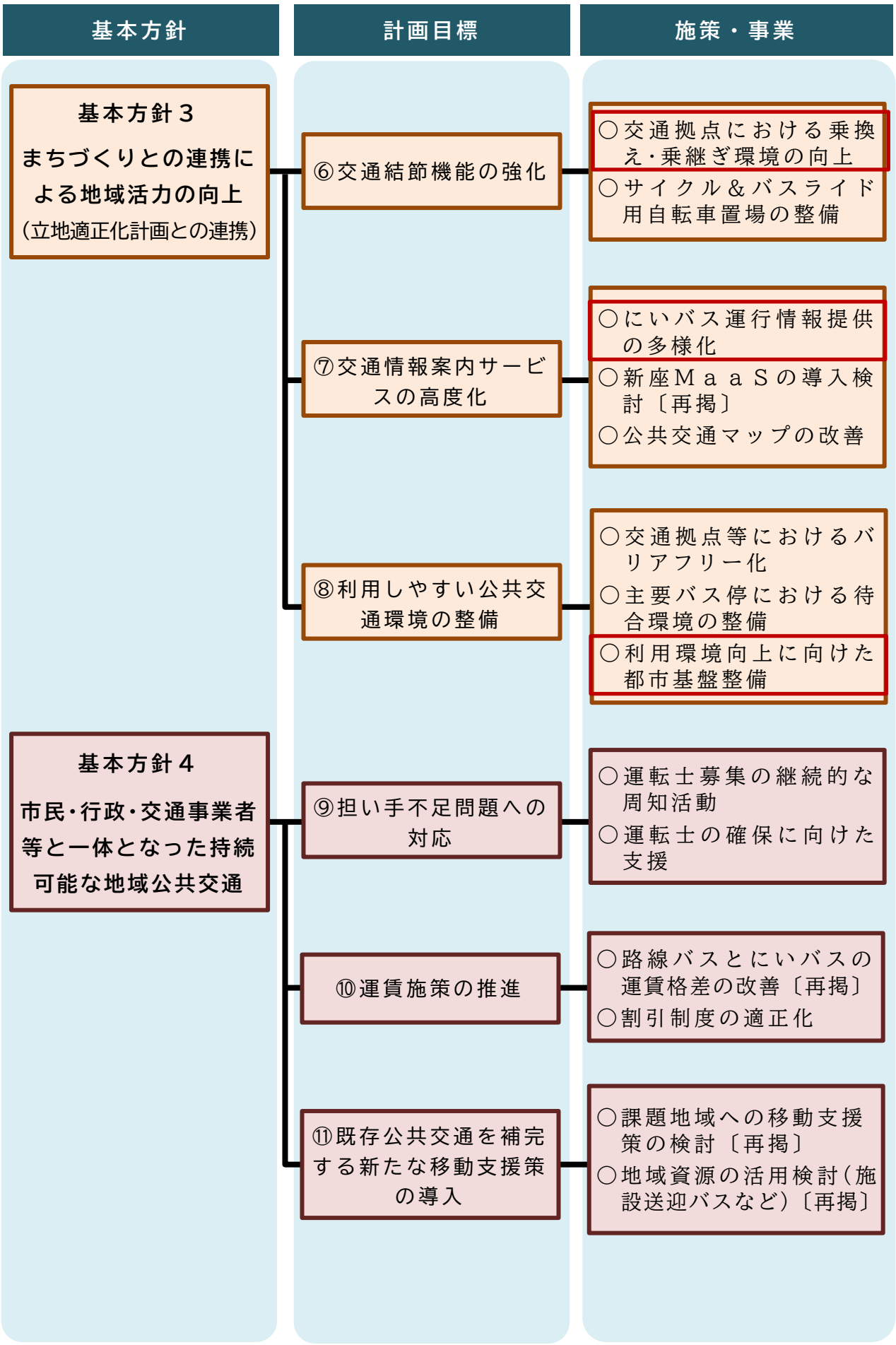
図　公共交通ネットワークのイメージ（長期）

４章　計画目標

１．将来像の実現に向けた計画目標

前章で設定した基本方針を軸として、方針ごとに計画目標を以下のように設定します。




基本方針
計画目標
施策・事業
基本方針３
まちづくりとの連携による地域活力の向上
（立地適正化計画との連携）
⑥交通結節機能の強化
○交通拠点における乗換え・乗継ぎ環境の向上
○サイクル＆バスライド用自転車置場の整備
⑦交通情報案内サービスの高度化
○にいバス運行情報提供の多様化
○新座ＭａａＳの導入検討〔再掲〕
○公共交通マップの改善
⑧利用しやすい公共交通環境の整備
○交通拠点等におけるバリアフリー化
○主要バス停における待合環境の整備
○利用環境向上に向けた都市基盤整備
基本方針４
市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通
⑨担い手不足問題への対応
○運転士募集の継続的な周知活動
○運転士の確保に向けた支援
⑩運賃施策の推進
○路線バスとにいバスの運賃格差の改善〔再掲〕
○割引制度の適正化
⑪既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入
○課題地域への移動支援策の検討〔再掲〕
○地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）〔再掲〕

５章　施策・事業（アクション）

１．公共交通施策体系

計画目標の達成に向けて、時勢を踏まえながら計画目標ごとに定めた２３の施策に取組みます。本計画の基本的な方針、計画目標と施策の関係は以下のとおりです。

基本理念：ひと･まち･未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通

基本方針	計画目標	施策・事業
基本方針１ 便利で移動しやすい公共交通網の構築	①幹線交通（鉄道・路線バス）の維持・充実	施策01 路線バスの健全な運行に向けた取組
		施策02 利用実態に即した運行の改善
		施策03 利用喚起・利用促進に向けた取組
		施策04 都市高速鉄道１２号線延伸に向けた取組
	②にいバスの再編	施策05 利用ニーズに応じた効率的な運行体系の確立
		施策06 路線バスとにいバスの運賃格差の改善
	③幹線交通を補完する交通手段の機能強化	施策07 タクシーや福祉有償運送等の既存交通の利用環境の向上
		施策08 課題地域への移動支援策の検討
		施策09 地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）
基本方針２ 新たな技術の活用による利便性の向上	④新技術の活用促進	施策10 新座ＭａａＳの導入検討
		施策11 ＡＩ技術活用の検討
		施策12 自動運転技術の活用に向けた検討
	⑤シェアモビリティ等の新たな移動手段の導入支援	施策13 シェアモビリティ利用環境の整備
基本方針３ まちづくりとの連携による地域活力の向上 （立地適正化計画との連携）	⑥交通結節機能の強化	施策14 交通拠点における乗換え･乗継ぎ環境の向上
		施策15 サイクル＆バスライド用自転車置場の整備
	⑦交通情報案内サービスの高度化	施策16 にいバス運行情報提供の多様化
		施策10 新座ＭａａＳの導入検討　〔再掲〕
		施策17 公共交通マップの改善
	⑧利用しやすい公共交通環境の整備	施策18 交通拠点等におけるバリアフリー化
		施策19 主要バス停における待合環境の整備
		施策20 利用環境向上に向けた都市基盤整備
基本方針４ 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通	⑨担い手不足問題への対応	施策21 運転士募集の継続的な周知活動
		施策22 運転士の確保に向けた支援
	⑩運賃施策の推進	施策06 路線バスとにいバスの運賃格差の改善　〔再掲〕
		施策23 割引制度の適正化
	⑪既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入	施策08 課題地域への移動支援策の検討　〔再掲〕
		施策09 地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）　〔再掲〕

2．施策・事業

各施策の概要は以下のとおりです。

計画目標①：幹線交通（鉄道・路線バス）の維持・充実

施策 01　路線バスの健全な運行に向けた取組【利便増進事業】

目　　的

便利で快適に移動できる公共交通を実現するため、交通機能ごとに目標とするサービスレベルを設定し、サービスレベルの確保･向上に必要な対策の実施を目的とします。

事業内容

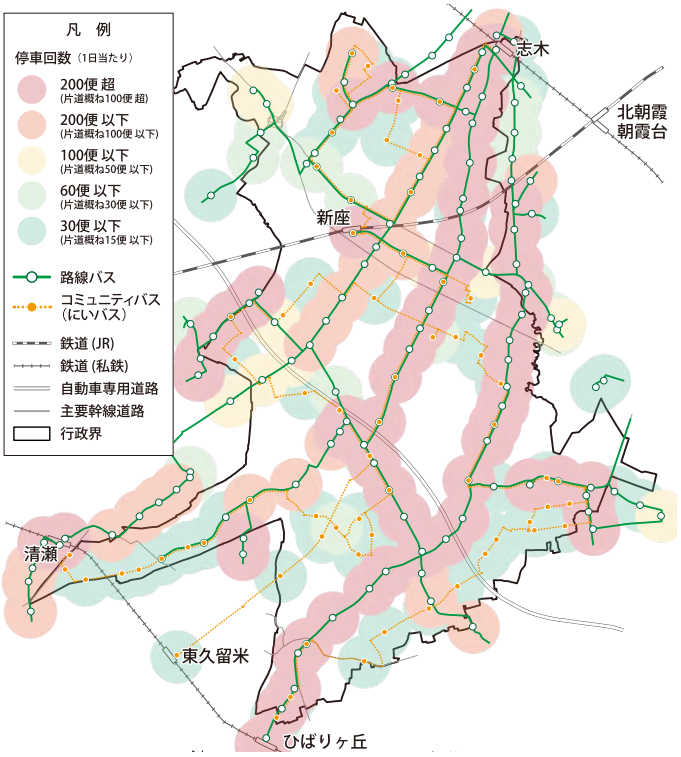
市民生活に影響を及ぼすおそれのある路線バス等の減便や廃止等が検討される際には、速やかに地域公共交通会議を開催し、事業者･行政･利用者が一体となって、財政支援を含め、公共交通を維持するための協議・調整を行います。

●検討を行う目安

以下に示す運行頻度を下回るような場合には、地域特性やバスの利用状況等を踏まえながら協議･調整を実施

市内からの利用が多い駅(新座駅･志木駅･朝霞台駅・ひばりヶ丘駅)間を結ぶ幹線路線	➡概ね 1 時間 3 本以上
上記以外の幹線路線のバス停	➡概ね 1 時間 2 本以上
支線交通のバス停	➡概ね 1～1.5 時間 1 本以上

●バスの運行状況（平日）



実施主体

バス事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策 02　利用実態に即した運行の改善【利便増進事業】

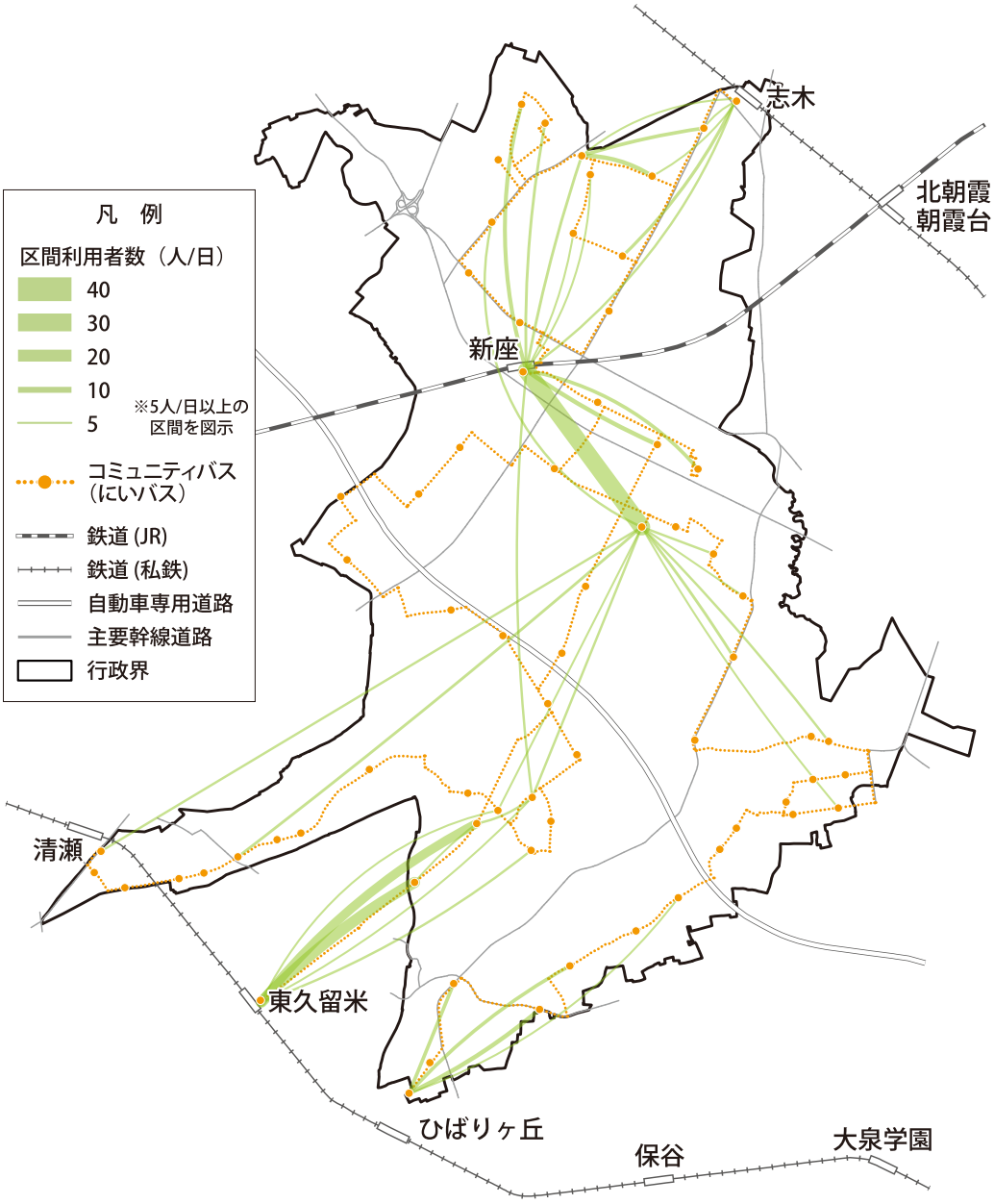
目　　的

公共交通の利便性向上と利用者数の確保・増加に向けて、都市整備の進展等を踏まえながら、移動需要に最も合致する公共交通ネットワークの構築を目的とします。

事業内容

ライフスタイルの変化や、都市拠点・都市計画道路の整備、公共施設･医療施設･大規模商業施設の整備等により、移動需要が大きく変化する場合や変化が見込まれるような場合には、地域公共交通会議においてバス路線の再編や運行形態の見直し等を行い、公共交通ネットワークの最適化を図ります。

●にいバスの利用状況（利用者が多い区間・平日１日）



実施主体

バス事業者、タクシー事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策 03　利用喚起・利用促進に向けた取組【利便増進事業】

目　　的

今後予想される少子高齢化･人口減少が進行する中にあっても、路線バスの運行サービス水準を維持していくため、モビリティ･マネジメントにより公共交通の利用を促すとともに、公共交通を使って守る意識の醸成を目的とします。

事業内容

以下に示すような取組を検討･実施し、公共交通の利用喚起･利用促進を図ります。さらに、自家用車利用から公共交通利用への転換を促すことで、環境負荷の低減や道路の混雑緩和につなげます。

- 公共交通の乗り方教室の開催
- 学校等での啓発活動の実施
- イベント等への出展、車両展示
- 転入者等を対象とした情報提供やお試し乗車割引券の配布
- マイ時刻表の作成、配布
- 市ホームページや広報紙等を活用した公共交通のＰＲ

●バスの乗り方教室の事例

出典：三郷市 HP

●お試し乗車券付き公共交通の利用促進リーフレット

出典：茨城県 HP

実施主体

市民、バス事業者、新座市

施策 04　都市高速鉄道１２号線延伸に向けた取組

目　　的

市中央部は大部分が市街化調整区域となっており、既存の鉄道駅へのアクセスが不便な鉄道空白地域であることから、都市計画マスタープランでは、新都市拠点として（仮称）新座中央駅・（仮称）新座スマートインターチェンジ周辺を位置付けています。そこで、地下鉄の延伸及び新駅設置の早期実現を目指すことを目的とします。

事業内容

都市高速鉄道１２号線の早期延伸実現に向けて、関係機関との協議や新駅予定地周辺におけるまちづくりの検討を進めるとともに、地元の更なる機運醸成を図ります。また、東京都の動向などの情報収集に努め、関係機関への効果的な働き掛けを行います。

●新駅周辺の将来イメージ図

イメージ図

（令和７年度末までに作成予定）

実施主体

新座市、新座市都市高速鉄道１２号線延伸促進期成同盟会、
沿線自治体、都市高速鉄道１２号線延伸促進協議会、国・県

計画目標②：にいバスの再編

施策 05　利用ニーズに応じた効率的な運行体系の確立【利便増進事業】

目　　的

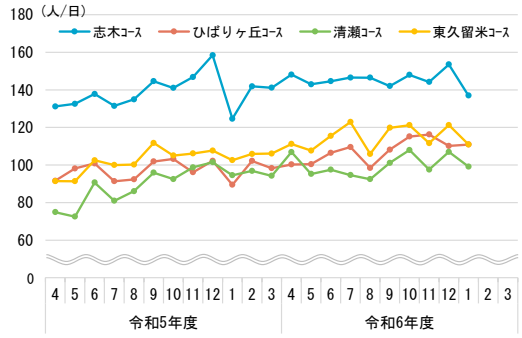
にいバスは路線バスを補完するものとして運行しており、交通空白地域を解消するとともに路線バスとの競合をできるだけ避けるように設定しているため、一運行の時間･距離が長く、運行形態も複雑となっています。また、利用の少ない区間や時間帯があることから、利用ニーズに応じた効率的な運行とすることを目的とします。

事業内容

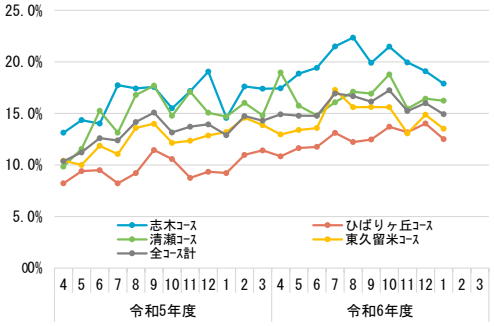
限られた予算の中で運行効果を最大限高められるよう、にいバスの利用状況や他の公共交通サービスの運行状況（路線バス等との重複･競合状況）を踏まえ、見直しを行う目安を明確にし、運行体系を適宜見直すこととします。また、見直しを行う際には、利用者意向だけでなく、運転士へのヒアリング等により運行上の問題点等を把握した上で、利用ニーズに合った運行体系を目指します。

●見直しを行う目安
- 路線利用者数　➡　概ね　　人/日未満
- 収　支　率　➡　概ね　　％未満

にいバス利用者数



にいバス収支率



●路線バスとにいバスの運行が重複している主な区間
- 新座駅南口～新座市役所
- 志木駅南口～新座団地
- 新座警察署前～福祉センター入口（静風荘病院前）

また、現在のにいバスは交通拠点である新座駅･志木駅･ひばりヶ丘駅･東久留米駅･清瀬駅に接続していますが、ひばりヶ丘駅と清瀬駅においては、バス停が鉄道駅からやや離れた位置にあるため、機会を捉えながら当該自治体や交通事業者と駅前への乗入れに向けた協議を行います。

実施主体

バス通事業者、タクシー事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策 06　路線バスとにいバスの運賃格差の改善

目　　的

路線バスとにいバスは運賃体系が異なるため、双方の利用者の公平性の確保や路線バスの安定的な運行維持のため、にいバスの運賃体系の在り方を改めて検討することを目的とします。

事業内容

市内の路線バスは区間制運賃となっているのに対し、にいバスは均一運賃となっていることから、同一区間を利用した場合でも運賃が異なる場合があります。さらに、にいバスでは高齢者等に無料乗車証を交付していることから、路線バス利用者との間で運賃格差が生じています。にいバスの運行体系の検討状況を踏まえながら、運賃についても格差解消に向けた取組の実施を検討します。

●格差解消に向けた取組（一例）

- 受益者負担の原則に基づく無料乗車証制度の見直しと割引制度の検討
- にいバスから路線バスへの乗換え利用者に対する割引制度の検討
- 路線バスの運賃改定に合わせた運賃見直し

●運賃が異なる主な区間

志木駅南口～新座市役所	路線バス：220 円（約 15 分） にいバス：180 円（約 27 分）
東久留米駅～新座市役所	路線バス：250 円（約 17 分） にいバス：180 円（約 40 分）
志木駅南口～新座団地	路線バス：200 円、220 円（約 10 分） にいバス：180 円（約 10 分）

※運賃は現金の場合

実施主体

バス事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

計画目標③：幹線交通を補完する交通手段の機能強化

施策 07　タクシーや福祉有償運送等の既存交通の利用環境の向上

目　　的

鉄道･バスの運行を補完し、個別輸送ニーズに対応するタクシーや福祉有償運送等の利用環境を向上し、より移動しやすい公共交通環境を創出することを目的とします。

事業内容

タクシー等の個別輸送サービスを利用しやすい環境を創出するため、以下のような取組の実施を検討します。

●利用環境の向上に資する取組（一例）

- 交通拠点におけるタクシー乗り場の整備
- ユニバーサルデザインタイプの車両等を導入している事業者の紹介･周知
- 配車アプリの使い方の周知
- 福祉有償運送との連携
- （日本版）ライドシェアサービスの情報周知･ＰＲ

●ユニバーサルデザインタクシーの認定基準と車両事例

レベルごとの基準

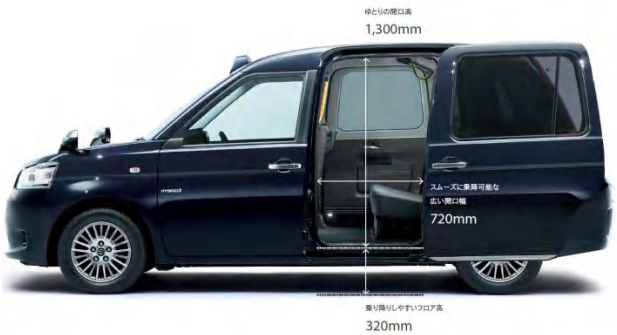
車いすスペース	レベル準1	レベル1	レベル2
長さ	1,100mm以上	1,300mm以上	1,300mm以上
幅	630mm以上	750mm以上	750mm以上
高さ	1,300mm以上	1,350mm以上	1,400mm以上
車内傾斜角	15度以下	10度以下	概ね水平
その他	**レベル準1**	**レベル1**	**レベル2**
スロープ耐荷重	200kg以上	300kg以上	300kg以上
乗降用手すり	なし	あり	あり
足元照明	なし	あり	あり
乗降口明度差	なし	あり	あり

国の支援措置

	レベル準1	レベル1	レベル2
購入補助	車両本体価格の1/3（上限40万円）	車両本体価格の1/3（上限60万円）	車両本体価格の1/3（上限60万円）
税制支援	自動車重量税、自動車税（環境性能割）の減免（ただしエコカー減税あり）		

車体表示マーク

出典：国土交通省資料



出典：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン
バリアフリー整備ガイドライン 車両等編（国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

実施主体

タクシー事業者、福祉施設管理者、新座市

施策 08　課題地域への移動支援策の検討【利便増進事業】

目　　的

市内の公共交通の人口カバー率は９割を超えていますが、バス停まで高低差がある地域やバスの運行本数が少ない地域など、一部では公共交通を利用しづらい状況にあることから、既存公共交通を補完する新たな移動手段の導入を検討することを目的とします。

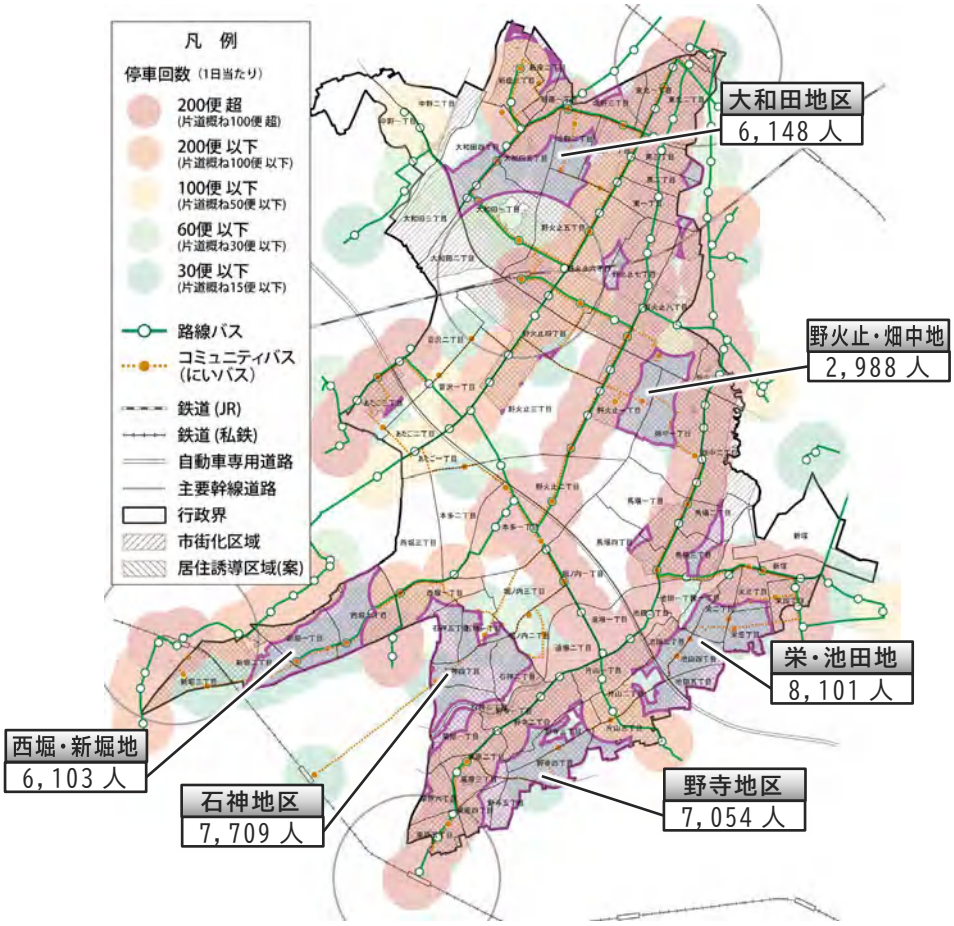
事業内容

公共交通を利用しづらい地域を課題地域として抽出し、地域と連携しながら新たな移動支援策の導入に向けて検討を行うとともに、今後、同様の取組を進めていくために、ガイドライン等の作成を検討します。

●課題地域の解消に向けた取組（一例）

- 地域状況の詳細把握
- 移動支援策の必要性の把握
- 新たな移動支援策の整理
- 新たな移動支援策の詳細検討
- 新たな移動支援策の具体的検討（勉強会）

●課題地域：６地区



実施主体

市民、バス事業者、タクシー事業者、新座市

施策 09　地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）【利便増進事業】

目　　的

公共交通の担い手不足や移動需要の多様化を見据え、民間施設等が運行する施設送迎バスの活用等に向けて取組むことを目的とします。

事業内容

国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」においては、「公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要」とされています。法令上の規制など、施設送迎バスの活用には様々な制約もありますが、今後の公共交通を取り巻く状況を踏まえつつ、これらの地域資源の活用に向け、協力体制の構築や導入方法等について検討します。

●取組例

取組	具体例
商業事業者が無料乗車券を配布（高松市、土浦市、盛岡市、京都市　他）	• 商店街で買物をした人に対して商業事業者がサービスとして無料乗車券を配布することで、利用促進を図る。
商業事業者がバス運行を補助（高松市、青森県五戸町、北海道当別町　他）	• 中心市街地の活性化を図る目的で、ショッピングに便利な時間帯にバスを運行、利用促進を図る。国や市からの補助だけではなく、商店街振興組合が補助を行うことも考えられる。

POINT
公共交通でアクセスしやすくすることによって来訪者や売り上げ増加に貢献する可能性があることが共有できれば、企業や商業施設との連携を図りやすい。

出典：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック：国土交通省資料

実施主体

バス事業者、その他企業、新座市

計画目標④：新技術の活用促進

施策 10　新座ＭａａＳの導入検討【利便増進事業】

目　　的

ＭａａＳ（Mobility as a Service）の導入により、公共交通の利用促進や利便性向上のほか、交通分野以外における付加価値の創出のため、長期的に取り組んでいくことを目的とします。

事業内容

ＭａａＳは、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索･予約･決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。本市においても、既に公共交通を利用している方だけでなく、普段公共交通を利用していない方や来訪者などの移動利便性の向上を図るとともに、地域経済の活性化等が期待できるものとして、交通事業者の情報や観光･医療･防災等における移動情報サービスを統合したＭａａＳの構築やそのための広域的な連携の在り方を検討していきます。

●ＭａａＳのイメージ

出典：国土交通省ホームページ

実施主体

交通事業者（鉄道･ﾊﾞｽ･ﾀｸｼｰ･ｼｪｱﾓﾋﾞﾘﾃｨ等）、その他企業、国･埼玉県、新座市

施策 11　ＡＩ技術活用の検討【利便増進事業】

目　　的

他自治体におけるＡＩを活用した公共交通事業の事例等を参考に、事業の効率化や利便性の向上を図ることを目的とします。

事業内容

近年、公共交通事業においてもＡＩを活用した様々なサービスの導入が進められており、刻々と変化する移動ニーズや交通手段に対応したサービス等の研究を行いながら、新たな移動支援策の導入に向けた検討を進めます。また、ＡＩを活用して蓄積される公共交通利用者の詳細な利用状況等のデータを分析することで、更なる利便性の向上を目指します。

●さいたま市の事例（岩槻区での実証実験）
データからＯＤを可視化して、今後の運行に活用

出典：さいたま市 HP

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、その他企業、国･埼玉県、新座市

施策 12　自動運転技術の活用に向けた検討

目　　的　公共交通の運転士不足に対する解決策の一つとして、自動運転バスや自動運転タクシーなどの導入に向けた体制を構築することを目的とします。

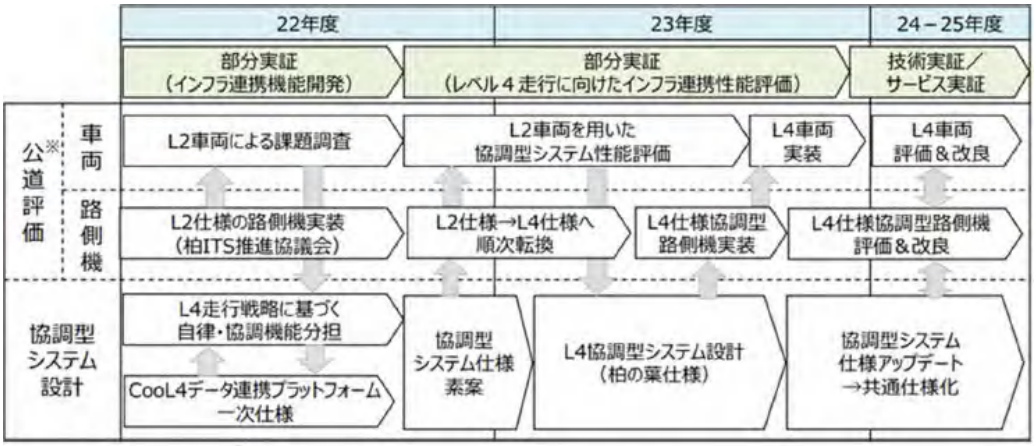
事業内容　自動運転に係る技術の発展や法制度の動向を注視しつつ、交通事業者と連携しながら自動運転サービスの実証実験や本格導入に向けた研究を行います。

●関東運輸局において認可されたレベル４自動運転車の概要

	ＧＬＰ　ＡＬＦＡＬＩＮＫ相模原構内を運行する車両	羽田イノベーションシティ内を運行する車両
申 請 者	株式会社ティアフォー	BOLDLY 株式会社
運行区間	ＧＬＰ　ＡＬＦＡＬＩＮＫ相模原構内の全周約 1.3ｋｍ	羽田イノベーションシティ内の全周約 800m
運行主体	株式会社ティアフォー	BOLDLY 株式会社
運行車両	タジマ社製「ＧＳＭ８」 	NAVYA 社製「ARMA」
運行形態	センサー等にて自己位置を認識しつつ、あらかじめ決められたルートを走行 最高速度約 15km/h	センサー等にて自己位置を認識しつつ、あらかじめ決められたルートを走行 最高速度約 12km/h

出典:「関東で初めて自動運転車（レベル４）の認可を行いました」（国土交通省関東運輸局）

●柏の葉地区におけるレベル４実装に向けたスケジュール



出典:「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針 version7.0 参考資料」（自動走行ビジネス検討会、令和５年）

実施主体　バス事業者、タクシー事業者、その他企業、新座市

計画目標⑤：シェアモビリティ等の新たな移動手段の導入支援

施策 13　シェアモビリティ利用環境の整備

目　　的

シェアサイクル等のシェアモビリティは、鉄道やバスを補完する新たな移動手段として需要が高まっていることから、シェアモビリティの普及や利用環境の充実を目的とします。

事業内容

シェアサイクルは鉄道駅やバス停までの「ラストワンマイル」の移動や、運行していない時間帯の移動、地域内の回遊など、既存の公共交通を補完する役割を担っています。また、健康促進や観光振興、環境負荷低減等への寄与が期待できることから、事業者と連携し、交通拠点や公共施設等へのポートの増設や利用促進を図ります。
また、新たなモビリティのシェアリングサービス等についても、最新の動向を踏まえ研究します。

●市内のサイクルポート

●電動サイクルタイプの車両の例

実施主体

シェアモビリティ事業者、新座市

計画目標⑥：交通結節機能の強化

施策 14　交通拠点における乗換え･乗継ぎ環境の向上【利便増進事業】

目　　的

交通拠点において、公共交通機関同士の乗換え及び乗継ぎの利便性を向上することを目的とします。

事業内容

市の玄関口であり、鉄道･路線バス･その他交通手段間の乗換え･乗継ぎ拠点となる志木駅・新座駅については、都市拠点として、シームレスな移動が可能となり、更には、まちの活力や賑わいが創出される空間となることを目指します。利用者･事業者ニーズを踏まえながら、駅前広場の整備や空間の再編、自転車駐車場の整備、案内表示（乗換え案内、バスの行き先･乗り場案内）の充実等について検討します。

また、路線バスとにいバスの乗継ぎ等、異なる交通モード間による乗換えに当たっては、待ち時間が長くならないよう、地域公共交通会議等を通じた検討を行います。

にいバス同士の乗継ぎは、新座市役所、新座駅南口、老人福祉センターにおいて可能となっていますが、利用する便によっては、待ち時間が非常に長くなることがあります。移動需要も見極めつつ、利用者が乗継ぎを選択しやすいダイヤ設定を検討します。

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、新座市、地域公共交通会議

施策 15　サイクル＆バスライド用自転車置場の整備【利便増進事業】

目　　的

公共交通の利便性向上や駅周辺への自家用車･自転車流入抑制のため、サイクル＆バスライドの環境整備を目的とします。

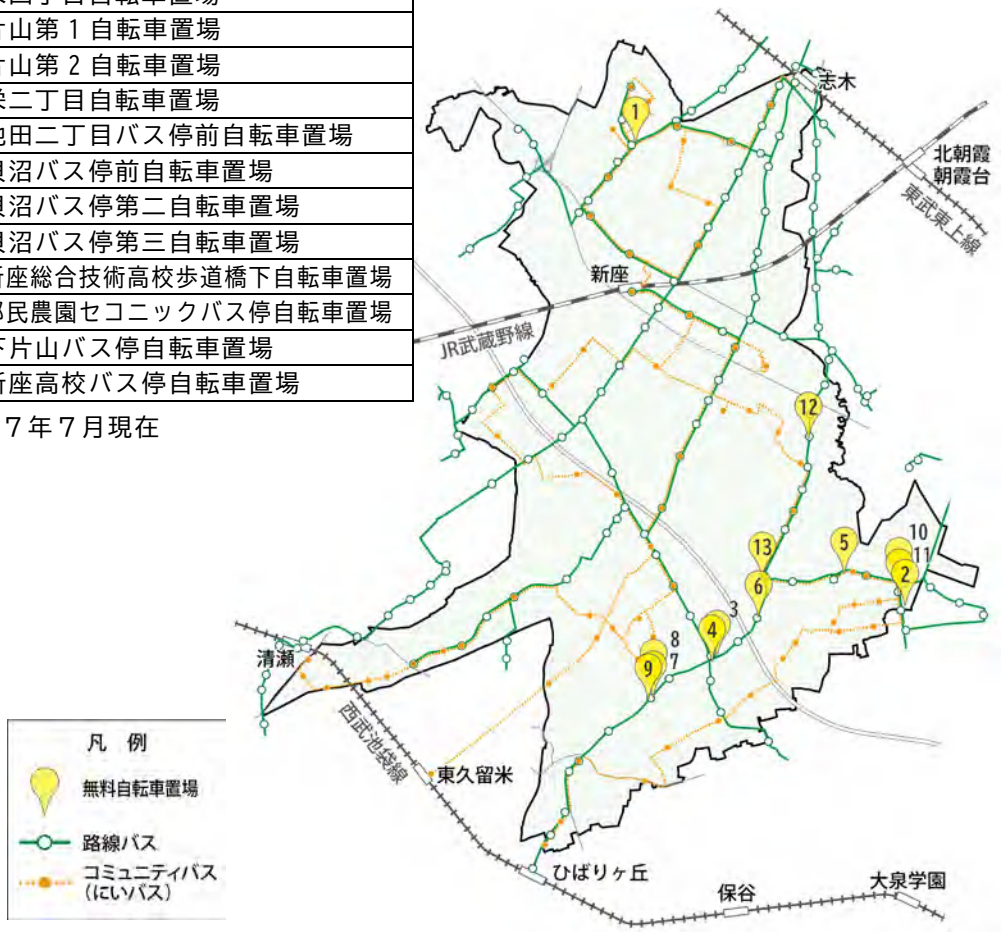
事業内容

主要なバス停周辺の公共用地や空地等を活用して、サイクル＆バスライド用自転車置場（駐輪スペース）の整備を推進するとともに、適切に管理をしていきます。また、事業者と連携しながら、利用需要を踏まえたシェアサイクルポートの設置を検討します。
これらの取組について、ホームページ等でサイクル＆バスライドの周知を図り、公共交通の利用を促進します。

●市内の無料自転車置場

1	新座団地入口バス停前自転車置場
2	栄四丁目自転車置場
3	片山第 1 自転車置場
4	片山第 2 自転車置場
5	栄二丁目自転車置場
6	池田二丁目バス停前自転車置場
7	貝沼バス停前自転車置場
8	貝沼バス停第二自転車置場
9	貝沼バス停第三自転車置場
10	新座総合技術高校歩道橋下自転車置場
11	都民農園セコニックバス停自転車置場
12	下片山バス停自転車置場
13	新座高校バス停自転車置場

※令和７年７月現在



実施主体

バス事業者、シェアモビリティ事業者、新座市

計画目標⑦：交通情報案内サービスの高度化

施策 16　にいバス運行情報提供の多様化【利便増進事業】

目　　的

情報発信の強化や多様化により、誰もが簡単に目的地までの最適な交通手段やリアルタイムの運行状況を把握できるようにすることを目的とします。

事業内容

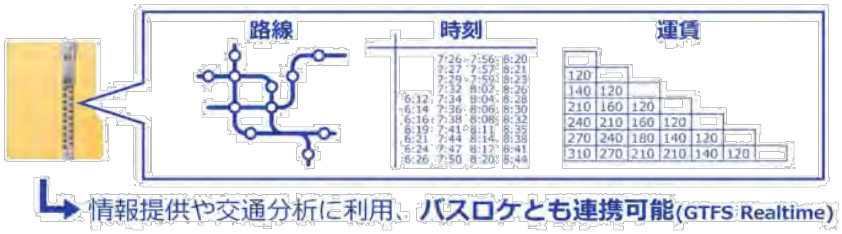
にいバスは、令和５年度の運行見直しに際し、バスロケーションシステムを導入しましたが、このサービスを維持しつつ、利用者がより簡単に運行情報を入手できるような取組を検討します。

●バスロケーションシステムの高度化に向けた取組（一例）

- 鉄道駅など交通拠点における運行情報の表示
- バス停ごとの個別リンク先の二次元コードの掲示
- バスロケーションシステムの使い方の説明
- 他の検索サービス等との連携（ＧＴＦＳリアルタイム等）
- 交通拠点となる志木駅、新座駅、新座市役所等におけるデジタルサイネージや電光掲示板を活用した公共交通の案内表示

また、国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット（ＧＴＦＳ－Ｊ Ｐ）」に基づき、にいバスの運行情報のオープンデータ化を推進するとともに、整備したデータを適切に運用･更新します。

●標準的なバス情報フォーマットの構成



区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2017年３月～)	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム (2019年3月～)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

出典：「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト　国土交通省

実施主体

バス事業者、新座市

施策 10　新座ＭａａＳの導入検討　〔再掲〕

☞ 22 ページ参照

施策 17　公共交通マップの改善【利便増進事業】

目　　的

市が作成している公共交通マップについて、バスやタクシーが身近な交通手段であるとの認識を広めるとともに、公共交通の一層の利用促進を図るツールとして活用することを目的とします。

事業内容

市内を運行している公共交通の案内を市ホームページにおいて行うとともに、路線バスやにいバスの運行形態の変更等に合わせて公共交通マップを随時更新します。更新に当たっては、公共交通の利用促進につながるよう利用者目線に立った記載内容の追加や、分かりやすい掲載方法を検討します。

- 公共交通に関する情報の追加（バス待ち環境、タクシー乗り場、サイクル＆バスライド用自転車置場、シェアサイクルポート等）
- 運行頻度の視覚化（運行本数に応じた路線の太さを設定）
- 大規模商業施設、観光スポット等の案内（まちあるきマップとの連携）
- 主な公共施設等へのアクセス方法の記載（最寄りバス停や運行路線等）
- 広告の募集、掲載

また、広報紙などを活用し、公共交通の利用促進に関する情報等と合わせて、公共交通マップの周知を図ります。

●埼玉県寄居町の公共交通マップ例

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

計画目標⑧：利用しやすい公共交通環境の整備

施策 18　交通拠点等におけるバリアフリー化【利便増進事業】

目　　的

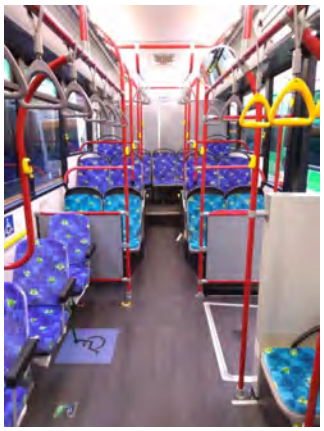
公共交通のバリアフリー化･ユニバーサルデザイン化を促進し、誰もが安全･安心して利用できるような環境の整備を目的とします。

事業内容

駅構内や駅周辺、主要バス停等の交通拠点を中心に、車いすの方や歩行が困難な方、子ども連れの方など、誰もが利用しやすい移動環境を実現するため、ハード面、ソフト面での対策として以下に示すような事業を検討します。

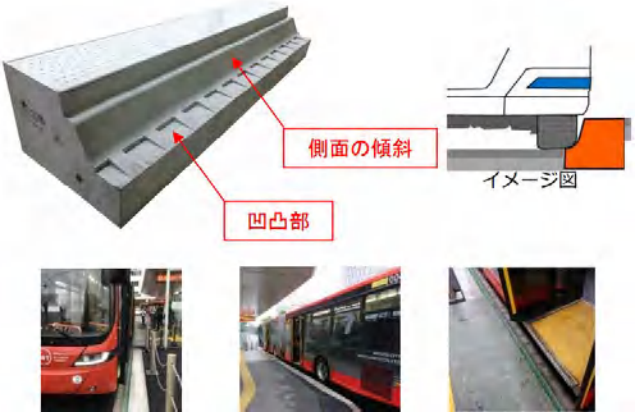
- 駅等のエレベーターの整備
- バス停周辺のバリアレス縁石（バス停にバスを近づけること(正着)ができる縁石の導入
- 誰もが利用しやすい車両（フルフラットバス、ユニバーサルデザインタクシー等）の導入推進
- バリアフリー教室等を通じた心のバリアフリー（バリアを感じている人の身になって考え、行動を起こすこと）の実現

●フルフラットバスの例



出典：国土交通省資料

●バリアレス縁石



出典：国土交通省資料

●バリアフリー教室の事例（ノンステップバス乗降体験）

出典：国土交通省資料

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、国･埼玉県、新座市

施策 19　主要バス停における待合環境の整備【利便増進事業】

目　　的

鉄道駅や主要バス停において、安全で快適に過ごすことができる待合環境の整備を目的とします。

事業内容

《鉄道駅》
バスの発着地になっている鉄道駅について、待ち時間を快適に過ごすことができるような環境の改善に取り組んでいきます。
新座駅北口では、土地区画整理事業によるまちづくりが進められていることから、併せてバス等の待合環境の整備を検討します。

《拠点バス停》
複数路線の乗入れがあるなど、多くの利用が見込まれるバス停や周辺施設において、待合環境の改善を図っていきます。
埼玉県では、バスの発車時刻まで快適に過ごすことができる施設等を認定するバスまちスポットやまち愛スポットの設置を推奨していることから、本市においても同取組の導入を検討するとともに、商業施設の店舗内やコミュニティセンター、図書館のロビー等に、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するなど、待合環境の充実を推進します。

●バスまちスポット、まち愛スポットのステッカー

出典：埼玉県 HP

実施主体

バス事業者、その他企業、国･埼玉県、新座市

施策 20　利用環境向上に向けた都市基盤整備

目　　的

鉄道（駅）利用者やバス利用者、その他歩行者や自転車等が安全で円滑に移動できるような環境の整備を目的とします。

事業内容

鉄道（駅）を利用者する人が安全かつ円滑に移動できるよう、まちづくりの進捗に合わせて駅周辺の道路や駅前広場の整備を推進します。
また、路線バスやにいバスの安全運行･定時運行を確立するため、道路の整備（都市計画道路の整備、歩道･自転車通行空間の整備、バスベイの設置、交差点改良、道路の維持管理等）を推進します。併せて、ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）の導入やバス以外の車両の通行規制、駐車規制等について、関係機関との協議･検討を行います。

●道路ネットワーク方針図（新座市都市計画マスタープラン）

実施主体

バス事業者、交通管理者、国･埼玉県、新座市

計画目標⑨：担い手不足問題への対応

施策 21　運転士募集の継続的な周知活動

目　　的

各交通事業者では、安定した運行の継続に向けて、積極的な採用活動を行っていますが、担い手不足の状況が続いているため、官民が連携して、バスやタクシーの運転士をはじめとする公共交通の新たな担い手を確保することを目的とします。

事業内容

行政が交通事業者のニーズを把握した上で、事業者情報や求人情報の公開、交通事業者等が行う採用活動の周知･支援、公共交通に関する業務の紹介や魅力の発信等を行い、官民が連携して担い手の確保に努めます。

●合同説明会チラシ

出典：埼玉県バス協会

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、国･埼玉県、新座市

施策 22　運転士の確保に向けた支援

目　　的

バス事業においては、運転士の確保・維持が困難という理由から減便･廃線とせざるを得ない状況が各地で発生しており、同様にタクシー事業では、運転士不足から稼働台数が不足し、配車に時間を要する事案が生じています。このような状況を回避し、交通事業者による持続的な事業継続を目的とします。

事業内容

三重県桑名市では、大型運転免許を持つ消防士が、本人の希望により定年退職以降はバス運転士として転籍を可能とする協定を交通事業者と締結しており、バスの運転に必要な大型２種免許は交通事業者が取得をサポートし、１年毎の契約更新で最長７２歳まで勤務ができる形態としています。こうした仕組みを研究し、本市において交通事業者と共同で導入可能な取組を検討します。

●桑名市と三重交通の協定締結式

出典：桑名市ＨＰ

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、新座市

計画目標⑩：運賃施策の推進

施策 06　路線バスとにいバスの運賃格差の改善　〔再掲〕

☞ 18 ページ参照

施策 23　割引制度の適正化【利便増進事業】

目　　的

路線バスとにいバスの利用者の公平性を確保するとともに、市が運行する公共交通においては、運転免許を持たない方や体が不自由な方など、誰もが使いやすく分かりやすい料金制度化を目的とします。

事業内容

市が運行する公共交通について、市民意向や財政状況等を踏まえるとともに、交通事業者との均衡を勘案しながら割引制度の在り方を検討します。
また、利用する交通モードによって支払金額に大きな差が生じないよう、割引額の見直しや割引きに代わる補助の導入、通し運賃の新設等を検討し、公共交通の利用促進、利用者間の公平性の確保に努めます。

●割引き等の状況

	路線バス （西武バス･東武バス）	にいバス
小児（小学生）	半額	半額
幼児（未就学児）	無料※1	無料
障がい者	半額（本人･介護人）	無料（本人のみ）
高齢者	なし※2	無料※3（市内在住75歳以上の方）
妊産婦	なし	無料※3（市内在住の方）
乗継ぎ引	なし	あり（無料）
定期券	あり	なし

※1　大人または小児 1 人につき幼児 2 人まで
※2　東京都内区間では、70 歳以上の都民を対象としたシルバーパス制度あり
※3　無料乗車証の交付を受ける必要あり

●多様な割引きを設定している事例（小平市）

出典：小平市 HP

実施主体

バス事業者、新座市

計画目標⑪：既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入

施策 08　課題地域への移動支援策の検討　〔再掲〕

☞ 20 ページ参照

施策 09　地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）　〔再掲〕

☞ 21 ページ参照

３．実施スケジュール

前項で定めた各施策・事業について、本計画の計画期間である令和１４（２０３２）年度までの実施スケジュールを以下に示します。

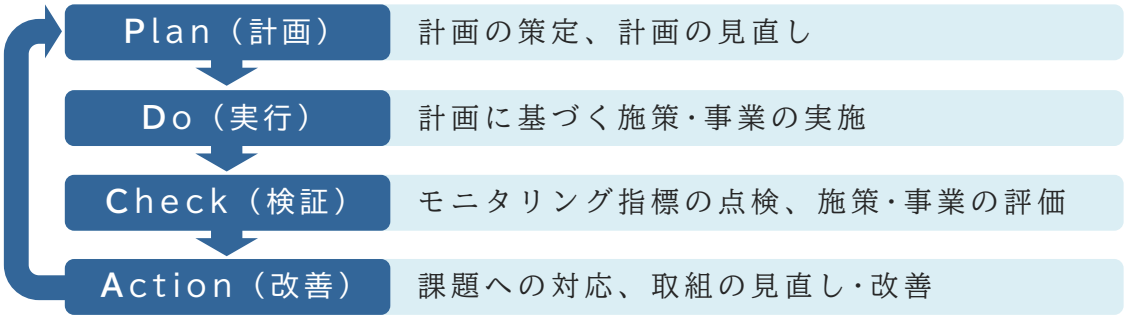
計画目標	施策	実施スケジュール R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
①幹線交通（鉄道･路線バス）の維持･充実	路線バスの健全な運行に向けた取組 利便	準備・実施						
	利用実態に即した運行の改善 利便	準備・実施						
	利用喚起･利用促進に向けた取組 利便	検討･調査	実施					
	都市高速鉄道１２号線延伸に向けた取組	実施						
②にいバスの再編	利用ニーズに応じた効率的な運行体系の確立 利便	検討･調査	実施					
	路線バスとにいバスの運賃格差の改善	検討･調査	実施					
③幹線交通を補完する交通手段の機能強化	タクシーや福祉有償運送等の既存交通の利用環境の向上	検討･調査	実施					
	課題地域への移動支援策の検討 利便	検討・実施						
	地域資源の活用検討（施設送迎バスなど） 利便	検討・実施						
④新技術の活用促進	新座ＭａａＳの導入検討 利便	検討・実施						
	ＡＩ技術活用の検討 利便	検討・実施						
	自動運転技術の活用に向けた検討	検討・実施						
⑤シェアモビリティ等の新たな移動手段の導入支援	シェアモビリティ利用環境の整備	実施						
⑥交通結節機能の強化	交通拠点における乗換え･乗継ぎ環境の向上 利便	検討・調査	実施					
	サイクル＆バスライド用自転車置場の整備 利便	検討･調査	実施					
⑦交通情報案内サービスの高度化	にいバス運行情報提供の多様化 利便		検討･調査	実施	※運行見直し時に合わせて実施			
	新座ＭａａＳの導入検討〔再掲〕 利便	検討・実施						
	公共交通マップの改善 利便	検討･調査	実施	実施	実施	実施	実施	実施
⑧利用しやすい公共交通環境の整備	交通拠点等におけるバリアフリー化 利便	実施						
	主要バス停における待合環境の整備 利便	実施						
	利用環境向上に向けた都市基盤整備	実施						
⑨担い手不足問題への対応	運転士募集の継続的な周知活動	検討･調査	実施					
	運転士の確保に向けた支援	検討･調査	実施					
⑩運賃施策の推進	路線バスとにいバスの運賃格差の改善〔再掲〕	検討･調査	実施					
	割引制度の適正化 利便	検討･調査	実施					
⑪既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入	課題地域への移動支援策の検討〔再掲〕 利便	検討・実施						
	地域資源の活用検討(施設送迎バスなど)〔再掲〕 利便	検討・実施						

利便：利便増進事業として位置付け

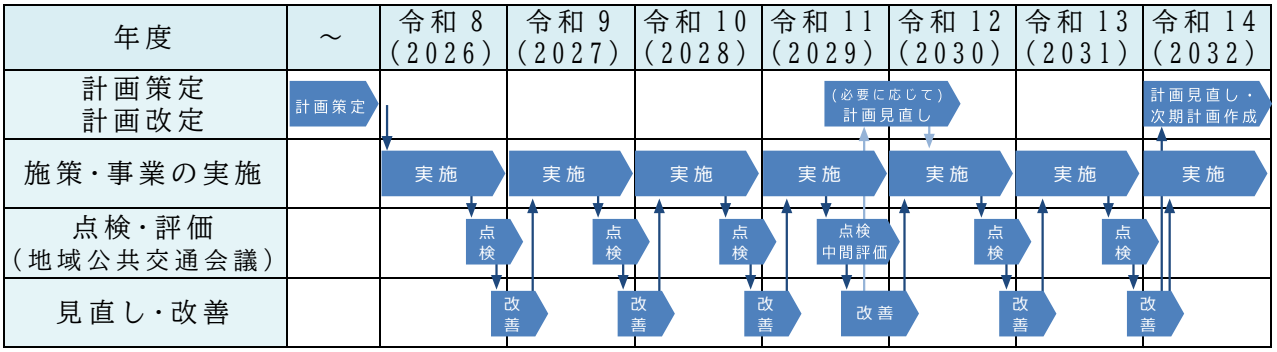
６章　計画の達成状況の把握

１．ＰＤＣＡサイクルによる計画推進

計画を着実に遂行していくため、計画(Ｐｌａｎ)･実行(Ｄｏ)･検証(Ｃｈｅｃｋ)･改善(Ａｃｔｉｏｎ)を継続的に繰り返すＰＤＣＡサイクルに基づき計画を推進し、目標の達成を目指します。進捗状況の検証及び改善策の検討は地域公共交通会議において行うこととし、必要に応じて計画や取組の見直しを行います。



ＰＤＣＡサイクルのイメージ



ＰＤＣＡサイクルに基づく計画スケジュール

２．モニタリング指標

⑴　モニタリング指標と目標値

計画目標の達成状況を把握するための指標として、モニタリング指標を以下のとおり設定します。

基本方針	モニタリング指標	現況値	中間目標値（R11）	目標値（R14）
基本方針１ 便利で移動しやすい公共交通網の構築	市内を運行する路線バスの本数	1,840 本/日（R6）		
	路線バス利用者数	6.2 万人/日（R6）		
	市が運行する公共交通の利用者数	428 人/日（R5）		
	市が運行する公共交通の収支率	12.0%（R5）		
基本方針２ 新たな技術の活用による利便性の向上	新技術活用に関する取組数	0 件		
	シェアモビリティの延べ利用回数	340,350 人（R6）		
基本方針３ まちづくりとの連携による地域活力の向上 （立地適正化計画との連携）	乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数	0 件		
	交通情報案内の高度化に関する取組数	0 件		
	バスまちスポット･まち愛スポット設置数	0 件		
基本方針４ 市民･行政･交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通	公共交通の担い手確保に関する取組数	0 件		
	公共交通に関する市民満足度	13.4%（R3）		

⑵　目標値設定の考え方

各指標の設定理由や数値の算出方法は以下に示すとおりです。

モニタリング指標①	市内を運行する路線バスの本数
目標値設定理由	バス路線の維持･充実を計画目標にしていることから、現状値以上の本数を目標とします。
根拠資料･集計方法	統計にいざ（バス路線現況の運行回数(平日)の合計値）
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標②	路線バス利用者数
目標値設定理由	コロナ禍以降、バス利用者は回復傾向にあることや公共交通の維持･充実に向けた取組を進めることから、コロナ禍前の水準以上とすることを目標とします。
根拠資料･集計方法	統計にいざ（バス路線現況の利用人員の合計値）
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標③	市が運行する公共交通の利用者数
目標値設定理由	
根拠資料･集計方法	市資料
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標④	市が運行する公共交通の収支率
目標値設定理由	
根拠資料･集計方法	市資料（運行にかかる費用のうち運賃収入が占める割合）
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑤	新技術活用に関する取組数
目標値設定理由	
根拠資料･集計方法	実績
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑥	シェアモビリティの延べ利用回数
目標値設定理由	
根拠資料･集計方法	事業者提供資料
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑦	乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数
目標値設定理由	
根拠資料・集計方法	実績
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑧	交通情報案内の高度化に関する取組数
目標値設定理由	
根拠資料・集計方法	実績
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑨	バスまちスポット・まち愛スポット設置数
目標値設定理由	
根拠資料・集計方法	市資料
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑩	公共交通の担い手確保に関する取組数
目標値設定理由	
根拠資料・集計方法	市資料
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑪	公共交通に関する市民満足度
目標値設定理由	
根拠資料・集計方法	新座市市民意識調査（満足している施策で「公共交通(バスや鉄道など)の利用環境の整備」を選択した人の割合）
集計(チェック)頻度	調査年ごと

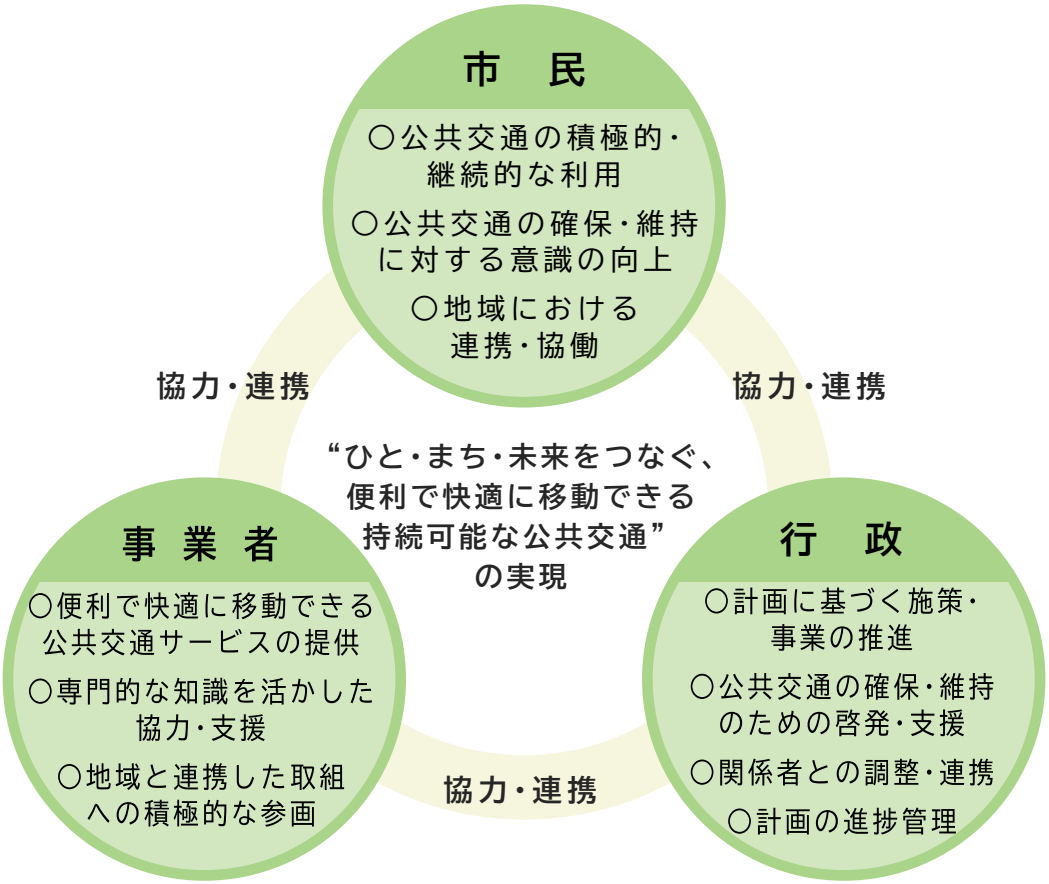
7章　計画推進に向けて

1．計画推進体制

本計画を推進していくため、新座市地域公共交通会議を定期的に開催し、計画の進捗状況を点検・評価し（ＰＤＣＡサイクルのＣ）、迅速な見直し・改善（ＰＤＣＡサイクルのＡ）につなげられる体制とします。また、本会議を中心に公共交通サービスの導入・見直しに関する情報を共有し、市全体で切れ目のない公共交通ネットワークを維持していきます。

2．協働・共創の考え方

人口減少やライフスタイルの変化などにより、今後、移動者数全体のさらなる減少や、運転士をはじめとした労働者不足の一層の深刻化が考えられます。このような状況においても、持続可能な公共交通体系を維持していくためには、住民（利用者）、事業者、行政の３者の協力体制の構築・強化が不可欠となります。全てのひとが公共交通の問題を「自分事」として捉え、官・民、事業者間、分野間の垣根を越えて連携する協働・共創の体制構築を目指します。



計画推進に向けた協働・共創体制と各主体の役割

第５回新座市地域公共交通会議における意見とその対応方針

(1)　【資料１】新座市地域公共交通計画の作成について

No.	前回資料頁	今回資料頁	質問、意見等	意見に対する対応方針
1	1	1	市民の交通権の保障はとても大切だと思う。単なる理想論としないためにも、基本理念は「市民の交通権を保障し、誰もが便利で快適に移動でき、持続可能な地域の公共交通」としてはどうか。	本計画は基本理念を踏まえながら、机上の空論とならないようスケジュールを管理し、実行に移していくものです。全ての移動ニーズに合致する交通手段を提供することが理想ではありますが、担い手不足や限られた財源の中では難しいのが実情であり、基本理念に交通権の保障を盛り込むことはそぐわないものと考えます。
2	1	1	基本理念に関するリード文が一般的な表現となっているため、基本理念を推察できるような表現にしてはどうか。	基本理念案を踏まえて、記述を一部修正しました。
3	2	1	基本理念のＢ案はＡ案の考えを包含しているように思えるため、説明の表現を変えれば、Ａ案に含まれない部分をＢ案でカバーできるのではないか。	会議の協議内容を踏まえ、基本理念案を修正しました。
4	3	2	基本方針４について、公共交通の維持に向けては、事業者任せではなく、財政面を含めた市の支援を具体的に明記してはどうか。	部会等で交通事業者のニーズを把握した上で、支援策についても施策・事業として位置付ける予定です。
5	4	3	課題と基本方針の結びつきが分かりにくいため、工夫して再整理したほうがよいと思う。	表現方法を修正しました。
6	8	7	モビリティハブを整備する場合、整備用地として駅前のバス待機場を使用し、同待機場を縮小することは避けてほしい(定時運行等に支障が生じるため)。	モビリティハブ等の大規模な施設整備は、新たな拠点が整備される際に併せて検討する想定ですが、仮に既存拠点に施設を整備する場合は、事業者の意向等を踏まえて検討します。

No.	前回資料頁	今回資料頁	質問、意見等	意見に対する対応方針
7	12	10	計画目標として幹線交通の維持･充実とあるが、バス業界の現状を踏まえると、まずは維持をしていくことが重要と考える。	まずは幹線交通の維持を図るため、利用促進や担い手確保に向けた施策を推進し、将来的には、幹線交通の充実にもつなげてまいりたいと考えます。
8	12	10	想定の施策･事業として地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）とあるが、法制度上の問題もあり、実現のハードルは高いと考える。	法令等の制約があることは承知しておりますので、継続的な研究･検討を行ってまいりたいと考えています。
9	12	10	幹線交通として鉄道やバスの記述があるが、タクシーの位置づけはどのように考えているのか。	３章３.⑵に個別輸送サービスとして位置付けていますが、４章においても基本方針１に係る施策・事業として位置付け、具体的な取組や支援策を検討します。
10	12	10	基本方針２の計画目標の１番目がシェアモビリティ、２番目が新技術の活用に関する内容だが、新技術の活用は幹線系の交通にも関連するため、順番を逆にした方が良いのではないか。	記載順を変更しました。
11	12～13	10～11	施策･事業で重複している内容があるため、表記を統一するとともに、「再掲」と記載した方が良いのではないか。	内容が重複する項目については記述を統一し、再掲であることを記載しました。
12	13	11	計画目標に「利用しやすい公共交通環境の整備」とあるが、小型モビリティの走行が増加している中、路線バス等の円滑な運行に資する道路整備についても検討をお願いしたい。	所管課と調整の上、計画に反映できるものは記載していきたいと考えております。
13	13	11	計画目標として担い手不足問題への対応があるのはありがたい。事業者としても引き続き取組を進めていくが、自治体の支援もお願いしたい。	各事業者様の支援ニーズを把握した上で、公共交通の維持・充実に向けて、支援策を検討してまいります。
14	－	40	計画目標が示されたが、どのような状態となれば達成したと判断するかの基準も今後考える必要がある。	６章のモニタリング指標において、具体的な評価指標を設定するとともに、そのチェック体制についても定めていく予定です。

⑵　【資料２】課題地域への対応について

No.	前回資料頁	今回資料頁	質問、意見等	意見に対する対応方針
15	1	－	課題地域６地区のうち、４地区について先行して取組むとのことだが、多くないか。	地域住民の移動特性や地区の結びつき・連続性を考慮して、４地区としました。
16	1	－	石神地区が挙げられているが、資料１の公共交通ネットワークイメージ(長期)において、石神地区は東久留米志木線をバスが運行するイメージとなっており、本取組と時間のズレがあるのではないか。	本計画はおおむね５年先を見据えて策定するものであり、課題地域の取組も同様のスケジュール感で考えています。一方、公共交通ネットワークイメージ(長期)は他のまちづくり・都市計画との関連を踏まえており、５年よりもさらに先を見据えたイメージとなっています。
17	1	－	国土交通省の交通空白解消本部の会議資料で示されている要モニタリング地区と今回の地区は一致しているのか。	課題地区は、現在、策定に向けて検討を進めている立地適正化計画における居住誘導区域を踏まえたものとなっているため、一致していません。

⑶　【資料３】現行計画（地域公共交通システム計画）の評価について

No.	前回資料頁	今回資料頁	質問、意見等	意見に対する対応方針
18	－	－	地域公共交通計画は、具体的な評価基準も設定し、透明性のある評価ができるような体制としていただきたい。	６章のモニタリング指標において、具体的な評価指標を設定するとともに、そのチェック体制について定める予定です。