

第8回新座市地域公共交通会議 次 第

日 時 令和8年3月10日（火）
午前10時
場 所 新座市役所本庁舎5階
全員協議会室

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

- (1) 新座市地域公共交通計画について 資料1-1、1-2、本編、資料編、概要版
- (2) 課題地域への対応について 資料2
- (3) 令和7年度の報告及び令和8年度のスケジュールについて 資料3
- (4) 任期満了に伴う次回会議までの体制について 資料4

4 その他

5 閉 会

旧

新

1 章 計画の概要

1. 計画策定の背景と目的

本市の公共交通体系は、都市間連絡を担い市の骨格軸となる鉄道として、JR 武蔵野線、東武東上線、西武池袋線があり、拠点間連絡を担い地域の幹線的な交通軸となる路線バスとして、西武バス、東武バスがあります。また、路線バスを補完するものとして、市独自で運行する新座市コミュニティバス「にいバス」により、市民生活に係る移動手段を確保しているほか、タクシーやシェアサイクル、民間施設の送迎バスなど市民の移動特性に応じた各種交通事業が実施されています。

少子高齢化により高齢者人口が増加傾向にある中、地域公共交通については、更なる充実が求められており、加えて、アフターコロナへの転換を契機とした劇的な生活様式の変化やDXの加速化等により、人々の行動パターンや地域公共交通に対するニーズは、大きく変化してきています。

一方で、人件費や燃料費等の高騰を受けて移動支援に係る経費は年々増加しており、**財政面は逼迫しながらも**限られた財源での対応が求められているほか、**運転手**をはじめとした公共交通を担う労働力不足の深刻化や労働時間規制の強化など、公共交通事業の継続は喫緊の課題となっています。

このような状況から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19（2007）年法律第59号）を踏まえ、市民のニーズに合わせた持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、本市の公共交通の将来像や目標、目標達成に向けた具体的な施策を明文化するため、本市の公共交通に係るマスタープランとして「新座市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

2. 計画区域

本計画の対象区域は、新座市全域とします。

なお、市内を運行する民間バス路線は、広域的に運行している路線もあることから、施策展開に当たっては、必要に応じて関連する自治体と連携しながら取り組んでいきます。

計画区域：新座市全域

1 章 計画の概要

1. 計画策定の背景と目的

本市の公共交通体系は、都市間連絡を担い市の骨格軸となる鉄道として、JR 武蔵野線、東武東上線、西武池袋線があり、拠点間連絡を担い地域の幹線的な交通軸となる路線バスとして、西武バス、東武バスがあります。また、路線バスを補完するものとして、市独自で運行する新座市コミュニティバス「にいバス」により、市民生活に係る移動手段を確保しているほか、タクシーやシェアサイクル、民間施設の送迎バスなど市民の移動特性に応じた各種交通事業が実施されています。

少子高齢化により高齢者人口が増加傾向にある中、地域公共交通については、更なる充実が求められており、加えて、アフターコロナへの転換を契機とした劇的な生活様式の変化やDXの加速化等により、人々の行動パターンや地域公共交通に対するニーズは、大きく変化してきています。

一方で、人件費や燃料費等の高騰を受けて移動支援に係る経費は年々増加しており、**費用負担の増大が続く中で**限られた財源での対応が求められているほか、**運転士**をはじめとした公共交通を担う労働力不足の深刻化や労働時間規制の強化など、公共交通事業の継続は喫緊の課題となっています。

このような状況から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19（2007）年法律第59号）を踏まえ、市民のニーズに合わせた持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、本市の公共交通の将来像や目標、目標達成に向けた具体的な施策を明文化するため、本市の公共交通に係るマスタープランとして「新座市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

2. 計画区域

本計画の対象区域は、新座市全域とします。

なお、市内を運行する民間バス路線は、広域的に運行している路線もあることから、施策展開に当たっては、必要に応じて関連する自治体と連携しながら取り組んでいきます。

計画区域：新座市全域

3. 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である「第5次新座市総合計画（令和5年3月）」の目標年度に合わせ、令和8（2026）年度から令和14（2032）年度の7か年とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化や施策推進状況を勘案し、必要に応じて柔軟に見直しを図っていくものとします。

計画期間：令和8（2026）年度から令和14（2032）年度

4. 計画の位置づけ

本計画は、関係法令や上位計画に基づき、関連する都市計画、福祉等の分野における各種計画と連携、整合を図りつつ、新座市における地域公共交通のあり方、取組を共有化するものです。

図 計画の位置づけ



3. 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である「第5次新座市総合計画（令和5年3月）」の目標年度に合わせ、令和8（2026）年度から令和14（2032）年度の7か年とします。

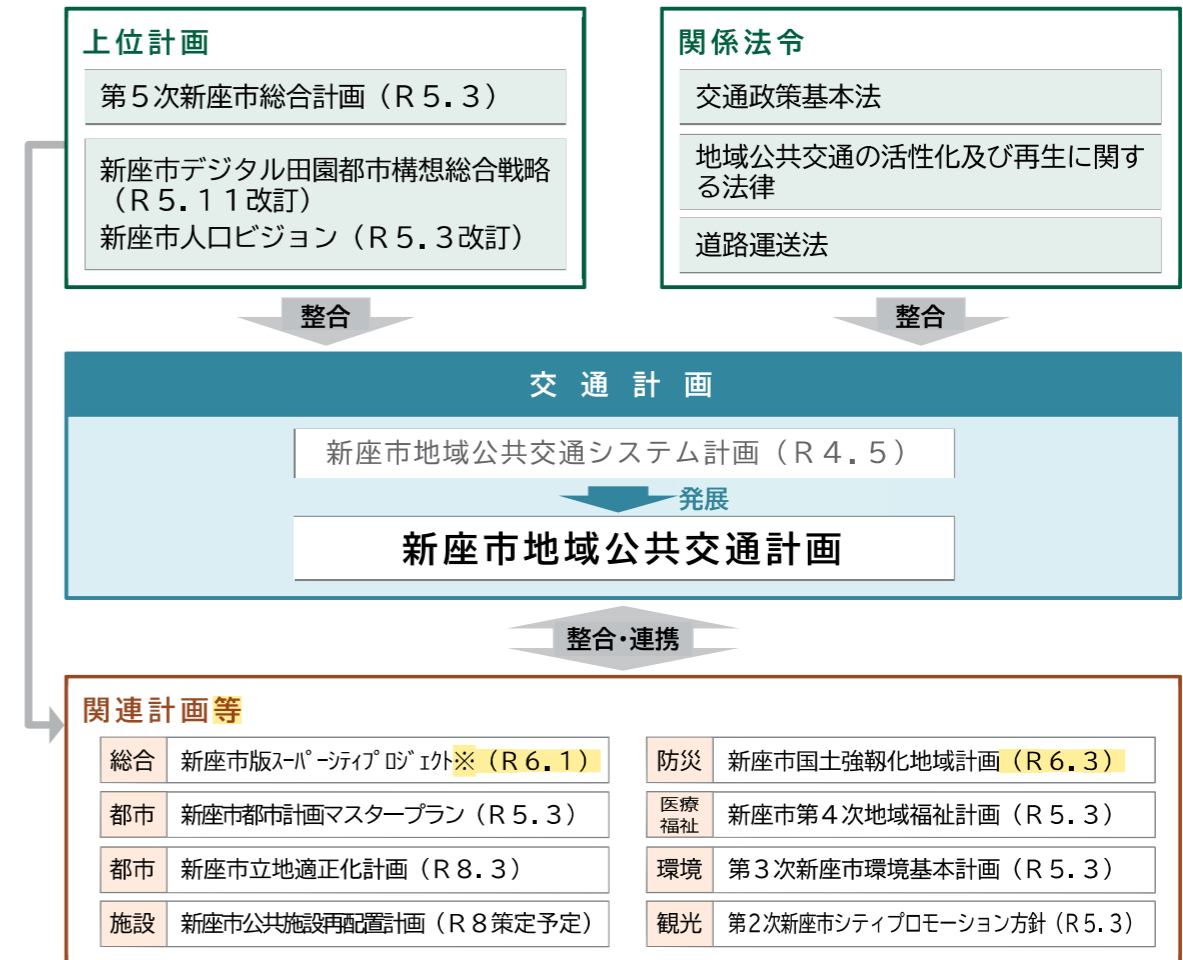
なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化や施策推進状況を勘案し、必要に応じて柔軟に見直しを図っていくものとします。

計画期間：令和8（2026）年度から令和14（2032）年度

4. 計画の位置づけ

本計画は、関係法令や上位計画に基づき、関連する都市計画、福祉等の分野における各種計画と連携、整合を図りつつ、新座市における地域公共交通の在り方、取組を共有化するものです。

図 計画の位置づけ



※新座市版スーパーシティプロジェクトは埼玉版スーパー・シティプロジェクトの趣旨に賛同してエントリーしたものとします。

2. 個別（カテゴリー別）分析

(1) 政策分析

1) 国の交通施策

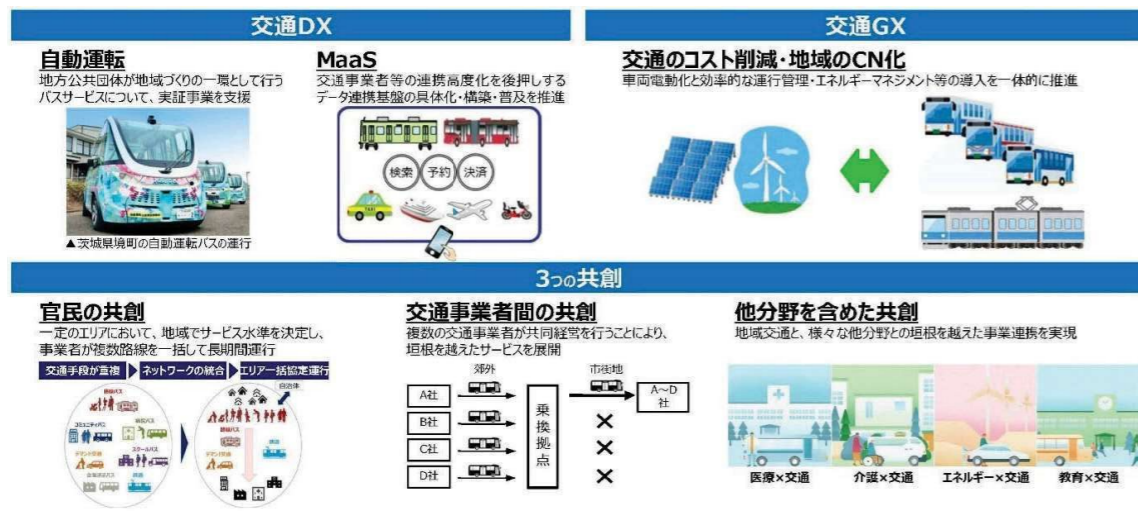
第2次交通政策基本計画

交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画であり、下記のように基本的な方針、目標を定めており、「生活交通の維持確保」「交通ネットワーク・システムの強化」「グリーンな交通の実現」を目指しています。

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 目標③ サプライチェーン全体の最適化等による物流機能の確保
C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現	目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法・令和5年改正）

公共交通需要の減少に対し、「交通DX」「交通GX」を進めるとともに、3つの共創（官民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）により、各関係者との連携と協働を通じて、地域公共交通のり・デザイン（再構築）を進めることとしています。



2. 個別（カテゴリー別）分析

(1) 政策分析

1) 国の交通施策

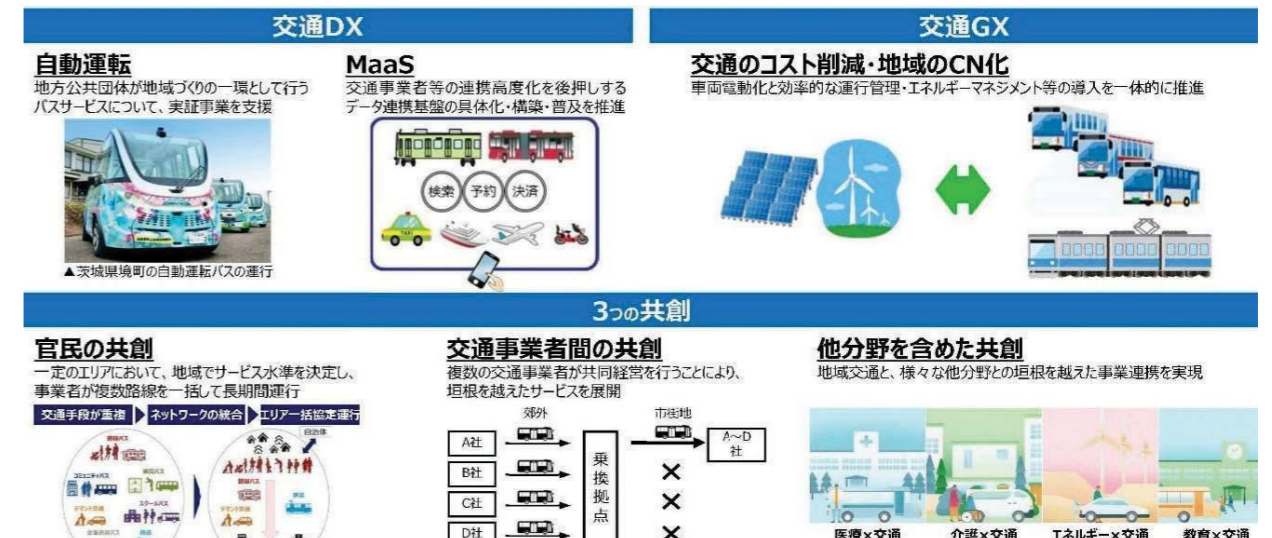
第2次交通政策基本計画

交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画であり、下記のように基本的な方針、目標を定めており、「生活交通の維持確保」「交通ネットワーク・システムの強化」「グリーンな交通の実現」を目指しています。

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 目標③ サプライチェーン全体の最適化等による物流機能の確保
C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現	目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法・令和5年改正）

公共交通需要の減少に対し、「交通DX」「交通GX」を進めるとともに、3つの共創（官民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）により、各関係者との連携と協働を通じて、地域公共交通のり・デザイン（再構築）を進めることとしています。



資料：国土交通省資料

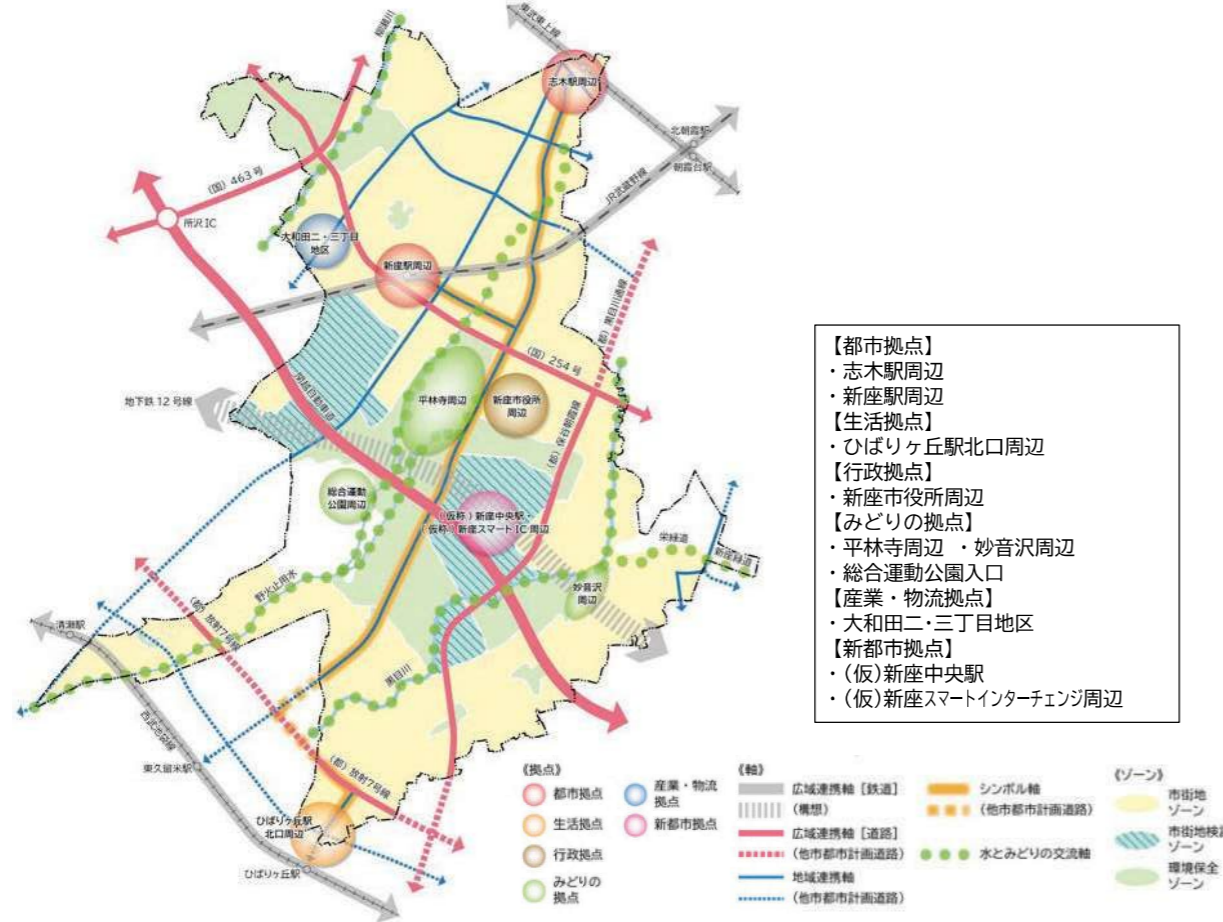
3) 市のまちづくり政策

① 将来のまちづくりイメージ

本市では、「未来もずっと暮らしに「プラス」が生まれる 豊かなまち 新座」の将来像実現に向け、各拠点の強化と連携により持続可能なまちづくりを進めています。

これに合わせ、「総合政策」「都市計画」「防災」「福祉」「環境」「観光」の各分野において、まちづくりに係る政策を展開しています。

図 将来都市構造



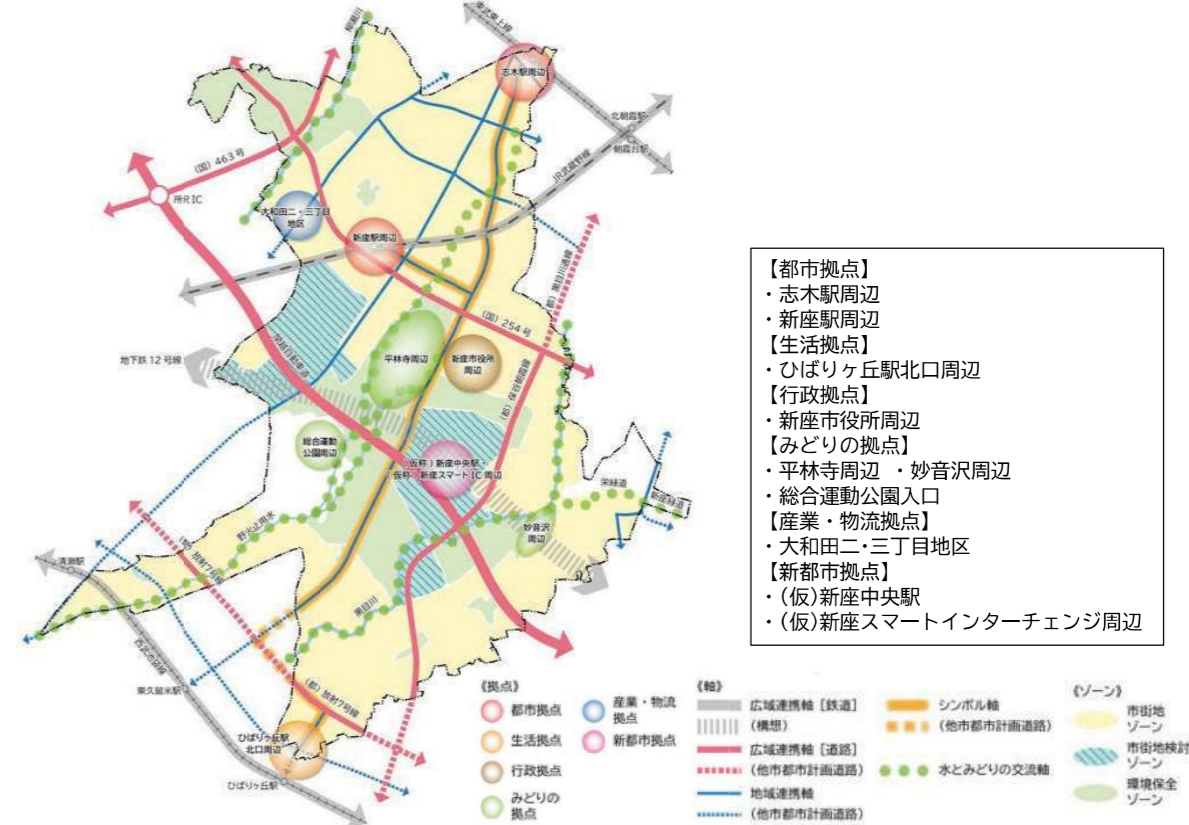
3) 市のまちづくり政策

① 将来のまちづくりイメージ

本市では、「未来もずっと暮らしに「プラス」が生まれる 豊かなまち 新座」の将来像実現に向け、各拠点の強化と連携により持続可能なまちづくりを進めています。

これに合わせ、「都市計画」「防災」「福祉」「環境」「観光」の各分野において、まちづくりに係る政策を展開しています。

図 将来都市構造



資料：新座市都市計画マスタープラン

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 新座

総合政策 (スーパーシティ)	災害に強くにぎわいや魅力あふれる豊かなまち 「コンパクト」「スマート」「レジリエント」を兼ね備えた持続可能なまち
都市計画 (総合政策に準拠)	未来もずっと暮らしに「プラス」が生まれる 豊かなまち 新座
福祉施策	支え合い、つながり合い、安心があり、支え合いを支えるまち にいざ
環境施策	豊かな暮らしが 自然と共生する 持続可能なまち「にいざ」
観光施策	くらすにいざ「快適な暮らしをかなえる全てがあるまち」 がらすにいざ「次々と生まれるたくさんの魅力があるまち」

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 新座

総合政策 (スーパーシティ※)	災害に強くにぎわいや魅力あふれる豊かなまち 「コンパクト」「スマート」「レジリエント」を兼ね備えた持続可能なまち
都市計画 (総合政策に準拠)	未来もずっと暮らしに「プラス」が生まれる 豊かなまち 新座
福祉施策	支え合い、つながり合い、安心があり、支え合いを支えるまち にいざ
環境施策	豊かな暮らしが 自然と共生する 持続可能なまち「にいざ」
観光施策	くらすにいざ「快適な暮らしをかなえる全てがあるまち」 がらすにいざ「次々と生まれるたくさんの魅力があるまち」

※新座市版スーパーシティプロジェクトは埼玉版スーパー・シティプロジェクトの趣旨に賛同してエントリーしたもの

旧

② 他分野のまちづくりに係る政策からの公共交通施策
他分野の各計画に位置付けられている公共交通施策は、下表のとおりです。

表 他分野における公共交通施策

分野	計画名	公共交通施策に関する事項
総合政策	第5次新座市総合計画（R5.3）	○公共交通網の充実 ・都市高速鉄道12号線の延伸 ・鉄道利用環境の向上 ・バス利用環境の向上 ・バリアフリー化の推進 ○交通安全の確立 ・交通安全意識の高揚 ・安全な交通環境の整備
	新座市版スーパーシティプロジェクト（R5）	○スマート技術及びビッグデータの活用による質の高いサービス提供や交通・移動・交流環境の向上 ・スマート技術活用による利用者への質の高いサービス提供 ・交通・移動・交流環境の向上 ○災害に対するレジリエンスの強化 ・EVバスからの電源供給
都市計画	新座市都市計画マスタープラン（R5）	○公共交通の利便性向上 ・都市高速鉄道12号線の延伸及び(仮称)新座中央駅の設置実現 ・鉄道、路線バス及びこれを補完する交通システムの利便性向上 ・交通結節点（志木駅及び新座駅）における利便性と安全性、快適性の向上 ○公共交通の利用促進 ・情報提供の強化・MaaSなどIoTを用いたサービス機能の強化
防災	新座市国土強靱化地域計画（R4.3）	・交通ネットワーク、情報通信機能の確保 ・生活、経済活動に必要なライフラインの確保
福祉	新座市第4次地域福祉計画（R5.3）	○誰もが利用しやすい公共交通機関の充実 ・東武東上線及び武蔵野線旅客輸送改善対策 ・ノンステップバス導入 ・コミュニティバス「にいバス」運行の充実 ・新たな公共交通手段の導入 ・バス輸送力強化
環境	第3次新座市環境基本計画（R5.3）	○地球温暖化の防止 ・温室効果ガス排出量削減（エコライフデー、COOL CHOICE） ・環境負荷の少ない交通利用等の推進 ○公共交通環境等の促進 ・鉄道・バスの利用環境の向上等による公共交通の利用促進 ・自転車駐車場の設置、ノンステップバスの導入やバスの停留所上屋の設置等の利用環境の充実 ・公共交通の利用を促進するための取組、制度の充実
観光	第2次新座市プロモーション方針（R5.3）	○新座ならではの魅力を伝える発信 ・ガイドマップの充実と広域的な配布、電子媒体の普及 ○注目度の高い手法によるPR ・公共交通などへの広告の掲示 ・公共施設、公共物などのラッピング

新

② 他分野のまちづくりに係る政策からの公共交通施策
他分野の各計画等に位置付けられている公共交通施策は、下表のとおりです。

表 他分野における公共交通施策

分野	名称	公共交通施策に関する事項
総合政策	第5次新座市総合計画（R5.3）	○公共交通網の充実 ・都市高速鉄道12号線の延伸 ・鉄道利用環境の向上 ・バス利用環境の向上 ・バリアフリー化の推進 ○交通安全の確立 ・交通安全意識の高揚 ・安全な交通環境の整備
	新座市版スーパーシティプロジェクト※（R6.1）	○スマート技術及びビッグデータの活用による質の高いサービス提供や交通・移動・交流環境の向上 ・スマート技術活用による利用者への質の高いサービス提供 ・交通・移動・交流環境の向上 ○災害に対するレジリエンスの強化 ・EVバスからの電源供給
都市計画	新座市都市計画マスタープラン（R5）	○公共交通の利便性向上 ・都市高速鉄道12号線の延伸及び(仮称)新座中央駅の設置実現 ・鉄道、路線バス及びこれを補完する交通システムの利便性向上 ・交通結節点（志木駅及び新座駅）における利便性と安全性、快適性の向上 ○公共交通の利用促進 ・情報提供の強化・MaaSなどIoTを用いたサービス機能の強化
防災	新座市国土強靱化地域計画（R6.3）	・交通ネットワーク、情報通信機能の確保 ・生活、経済活動に必要なライフラインの確保
福祉	新座市第4次地域福祉計画（R5.3）	○誰もが利用しやすい公共交通機関の充実 ・東武東上線及び武蔵野線旅客輸送改善対策 ・ノンステップバス導入 ・コミュニティバス「にいバス」運行の充実 ・新たな公共交通手段の導入 ・バス輸送力強化
環境	第3次新座市環境基本計画（R5.3）	○地球温暖化の防止 ・温室効果ガス排出量削減（エコライフデー、COOL CHOICE） ・環境負荷の少ない交通利用等の推進 ○公共交通環境等の促進 ・鉄道・バスの利用環境の向上等による公共交通の利用促進 ・自転車駐車場の設置、ノンステップバスの導入やバスの停留所上屋の設置等の利用環境の充実 ・公共交通の利用を促進するための取組、制度の充実
観光	第2次新座市プロモーション方針（R5.3）	○新座ならではの魅力を伝える発信 ・ガイドマップの充実と広域的な配布、電子媒体の普及 ○注目度の高い手法によるPR ・公共交通などへの広告の掲示 ・公共施設、公共物などのラッピング

※新座市版スーパーシティプロジェクトは埼玉版スーパーシティプロジェクトの趣旨に賛同してエントリーしたものの

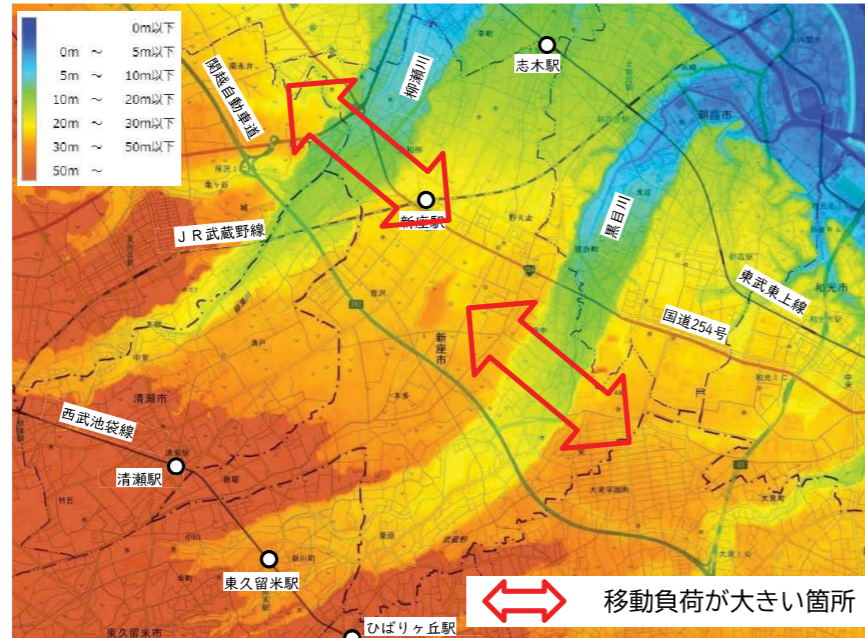
(2) 即地的分析

1) 地域特性からの分析

①地理条件

市北部の柳瀬川、市南部の黒目川沿いは低地であり、中間地は野火止台地であるため、北西部～中央部、南東部～中央部の東西方向について、高低差による移動負荷が大きい状況です。

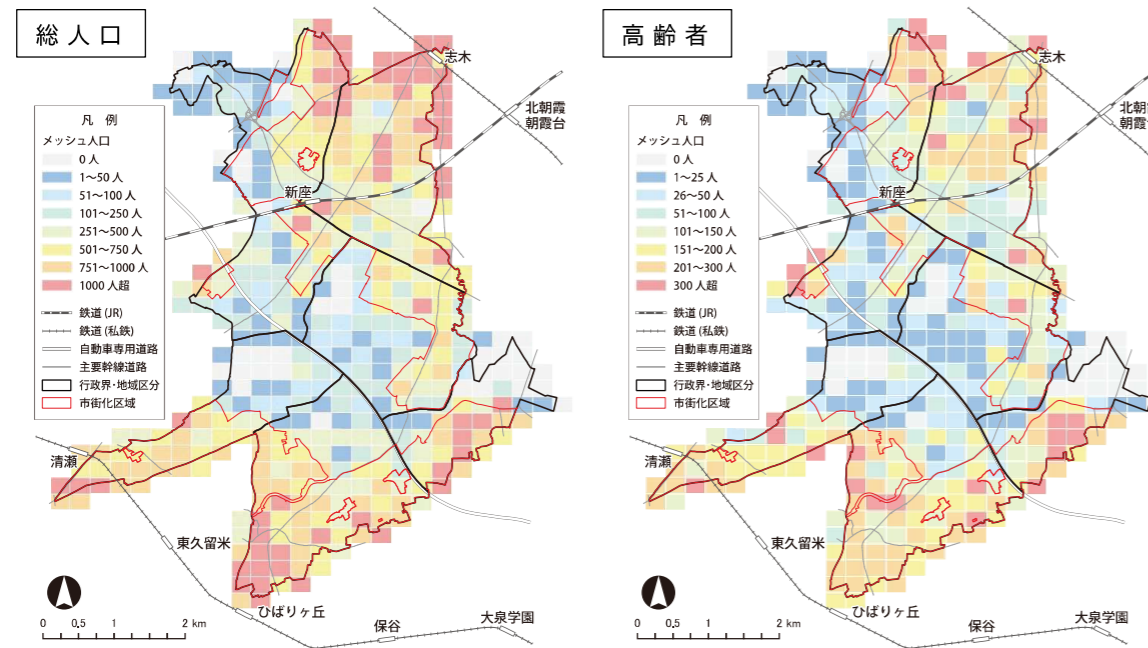
図 新座市周辺の地形及び標高



②人口

人口分布をみると、鉄道駅周辺の北東部と南部に居住する人が多く、市街化調整区域である市中央部は、空洞化した状況です。

図 人口分布（令和2年）



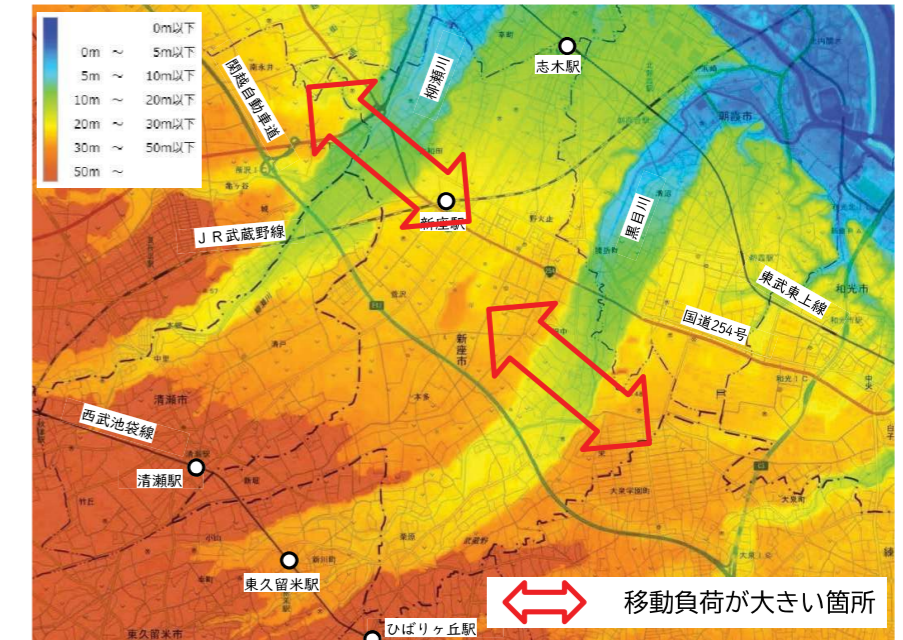
(2) 即地的分析

1) 地域特性からの分析

①地理条件

市北部の柳瀬川、市南部の黒目川沿いは低地であり、中間地は野火止台地であるため、北西部～中央部、南東部～中央部の東西方向について、高低差による移動負荷が大きい状況です。

図 新座市周辺の地形及び標高

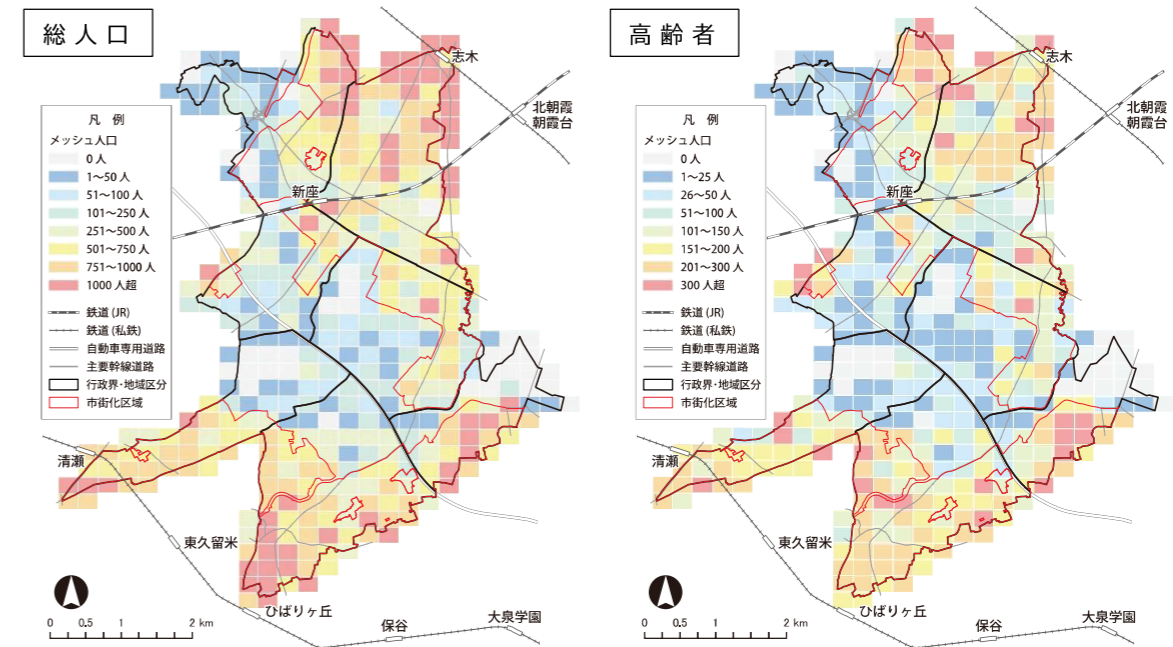


資料：国土地理院 自分で作る色別標高図

②人口

人口分布をみると、鉄道駅周辺の北東部と南部に居住する人が多く、市街化調整区域である市中央部は、空洞化した状況です。

図 人口分布（令和2（2020）年）



資料：国勢調査

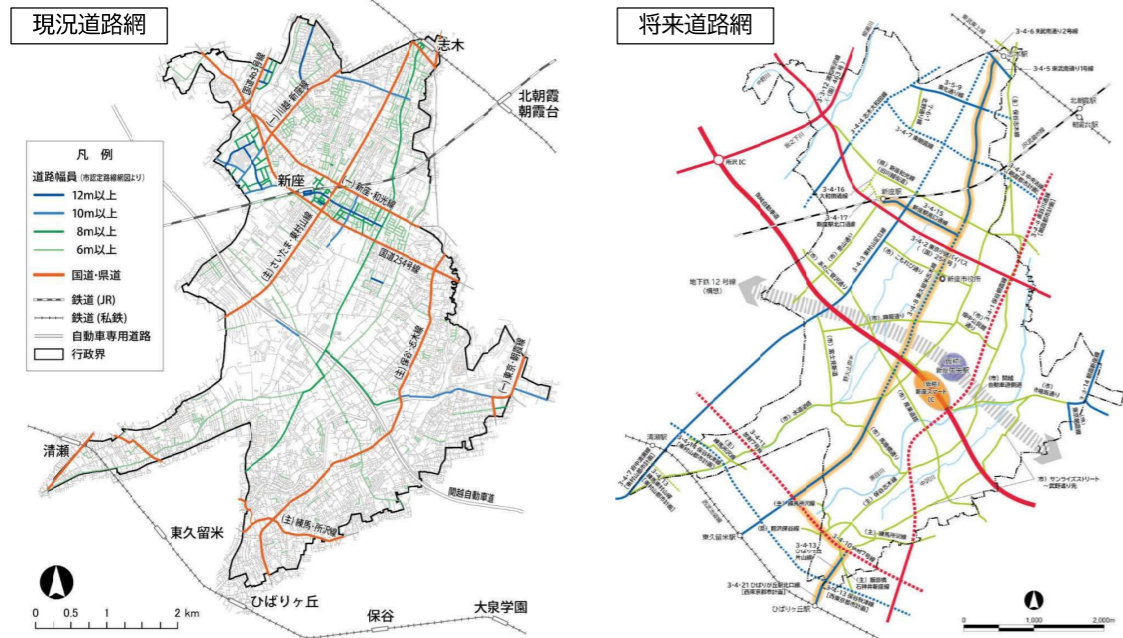
③都市基盤（道路網）

本市には狭小幅員道路が多く、6m以上の道路は市北部に比較的整備されているものの、中南部では、ほとんどの道路が6m未満です。

将来的には、地下鉄12号線の新駅や新座スマートICの整備により、道路交通体系が大きく変容することが想定されています。

こうした状況から、将来道路網を考慮しつつ現在の道路基盤に即した公共交通ネットワークづくりが求められています。

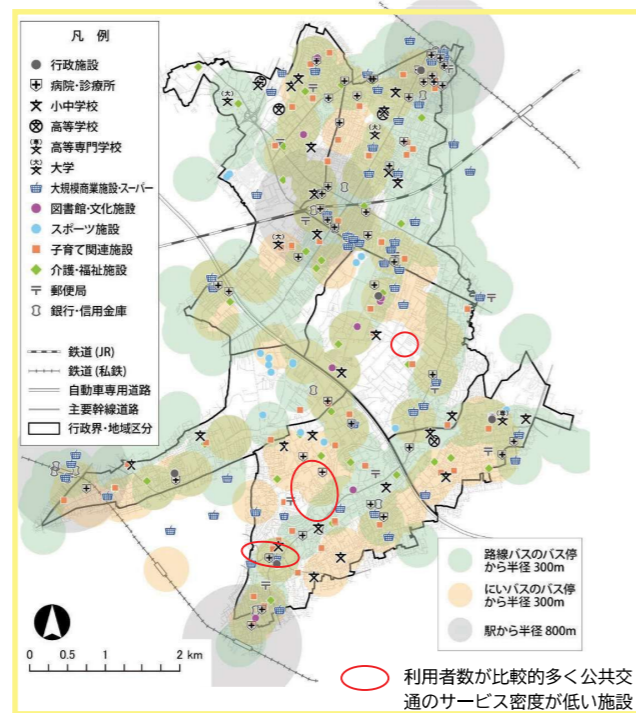
図 道路網（現況・将来）



④主要施設

本市の主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径800m圏、バス停から半径300m圏）にほぼ包括されていますが、利用者数の多い施設で公共交通のサービス密度が低いところも見られます。（中央地域及び南部地域の一部）

図 主要施設分布図



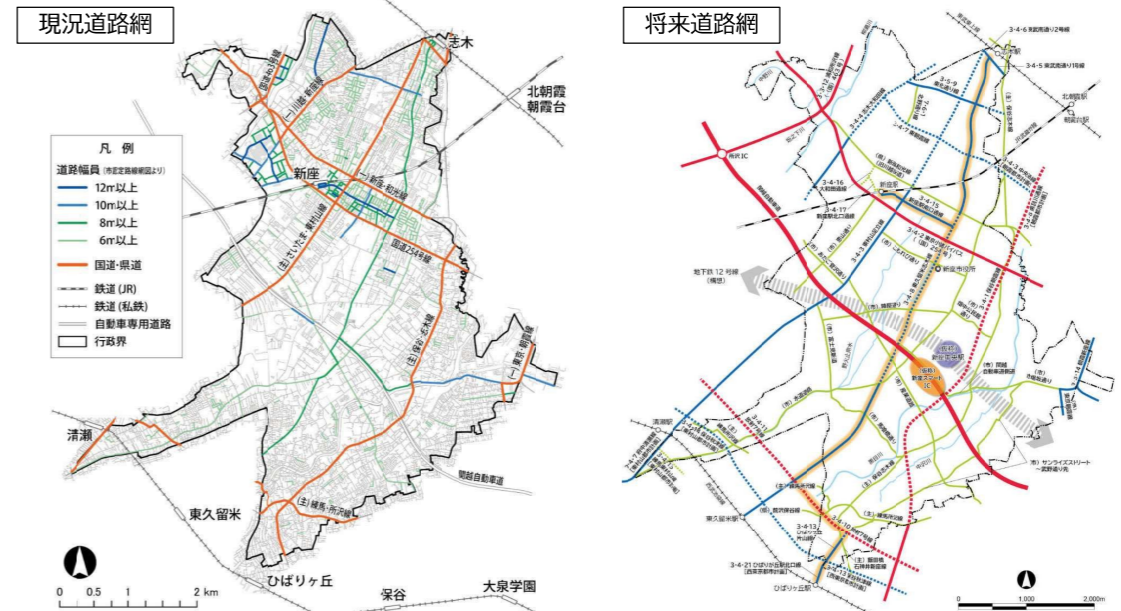
③都市基盤（道路網）

路線バス等が円滑かつ安全に走行するために必要な道路幅員の目安は6m程度ですが、本市には最小幅員が6m未満の道路が多く、市北部は6m以上の道路が比較的整備されているものの、中南部は、ほとんどの道路が6m未満です。

将来的には、地下鉄12号線の新駅や新座スマートインターチェンジの整備により、道路交通体系が大きく変容することが想定されています。

こうした状況から、将来道路網を考慮しつつ現在の道路基盤に即した公共交通ネットワークづくりが求められています。

図 道路網（現況・将来）



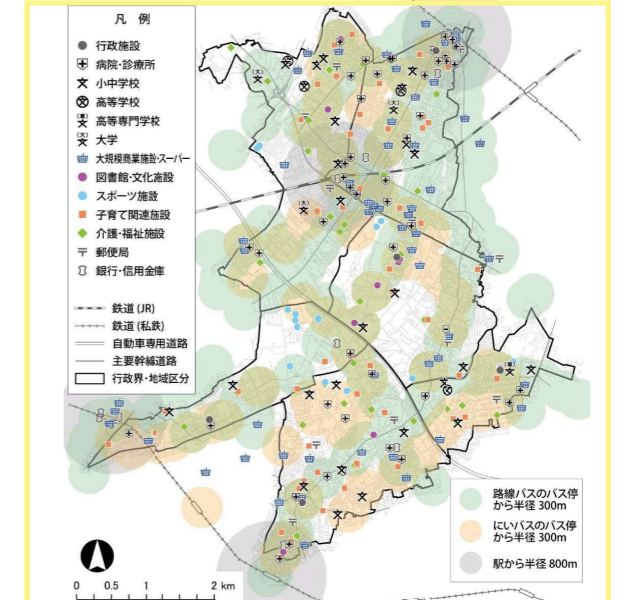
資料：新座市認定路線網図

資料：新座市都市計画マスタープラン

④主要施設

本市の主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径800m圏、バス停から半径300m圏）にほぼ包括されていますが、スーパーや病院など利用者数の多い施設で公共交通のサービス密度が低いところも見られます。（中央地域及び南部地域の一部）

図 主要施設分布図



資料：新座市立地適正化計画、大規模小売店舗名簿（埼玉県）

⑤移動状況

通勤通学は、都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多く、通勤者の40%強、通学者の30%が都内への移動です。また、市内移動は中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない状況です。

図 市区町村別流出・流入状況
(15歳以上の就業者・通学者)

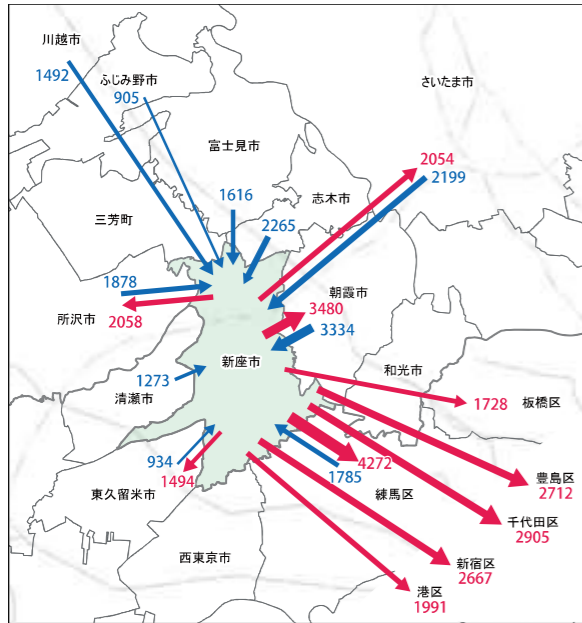


図 ゾーン間の移動状況
(新座市が出発地・目的地となる移動)

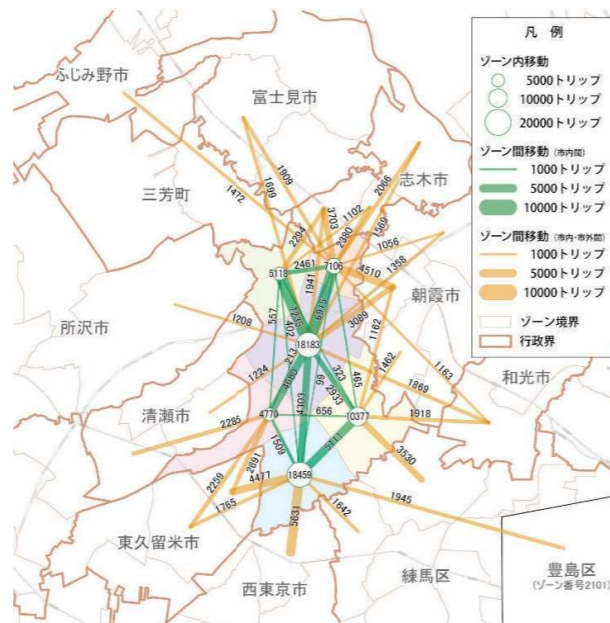
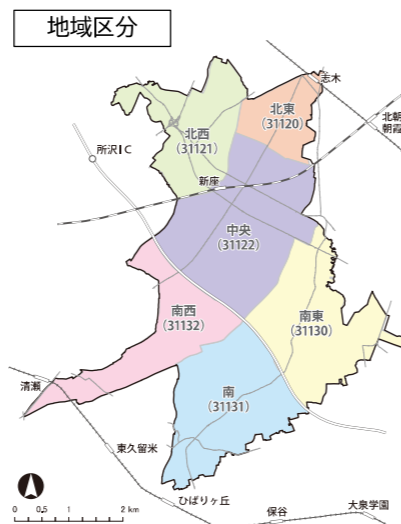
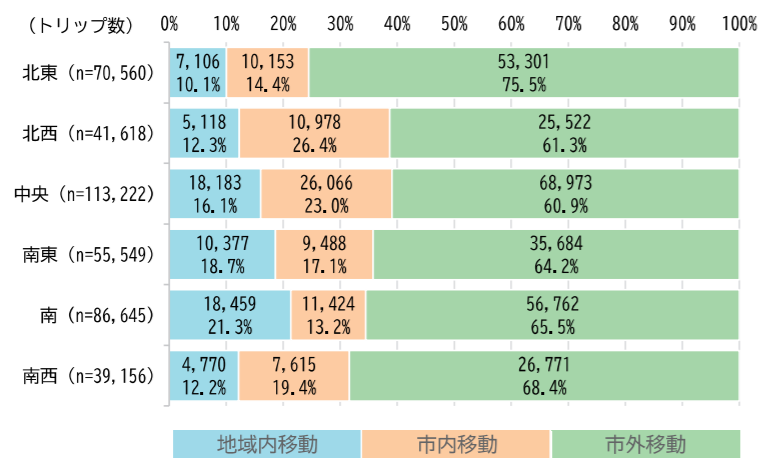


図 地域別の移動状況 (平成30年パーソントリップ調査)



⑤移動状況

通勤通学は、都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多く、通勤者の40%強、通学者の30%が都内への移動です。また、市内移動は中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない状況です。

図 市区町村別流出・流入状況
(15歳以上の就業者・通学者)

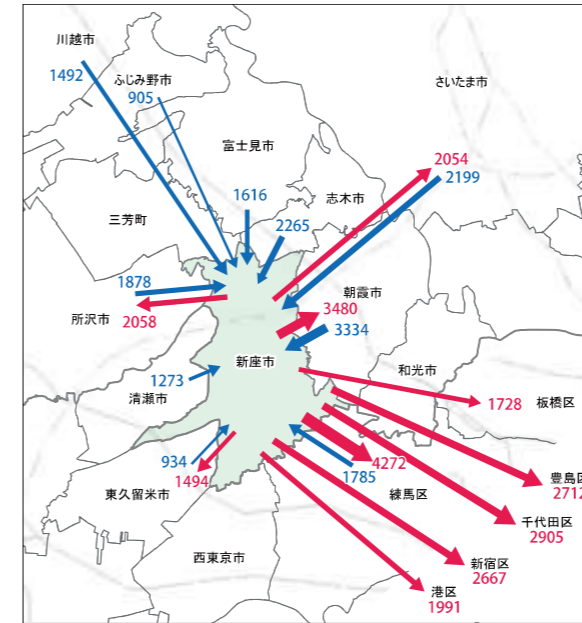
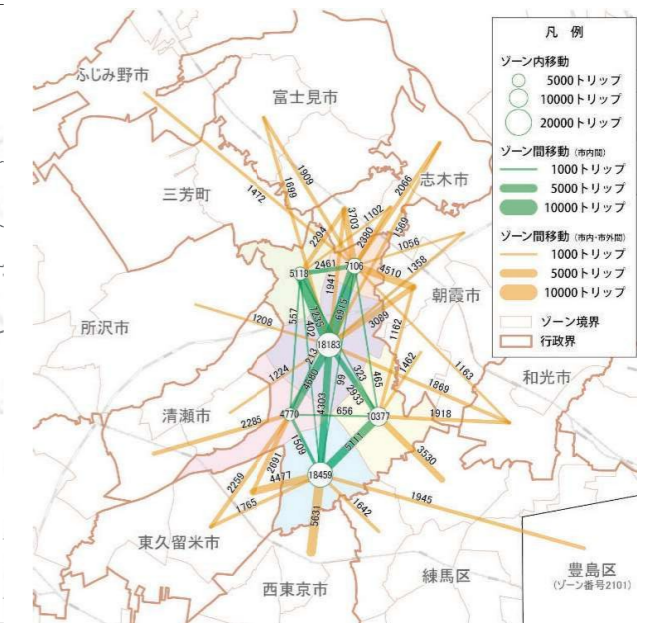
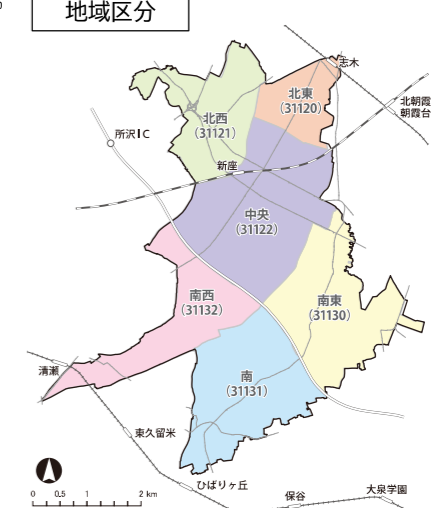
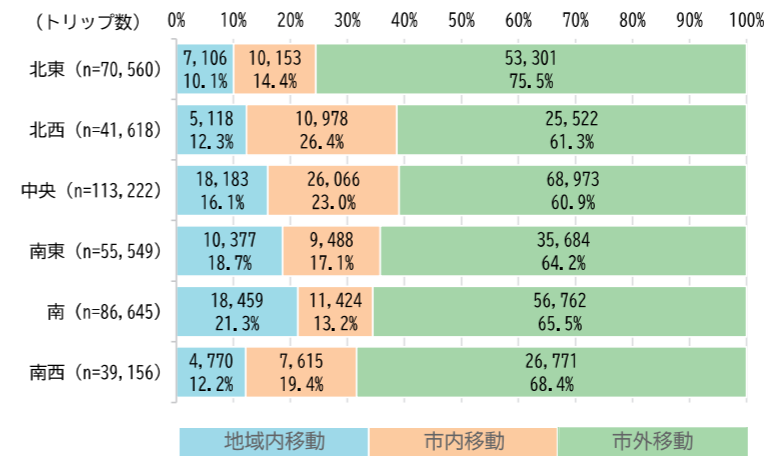


図 ゾーン間の移動状況
(新座市が出発地・目的地となる移動)



資料：国勢調査 資料：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 地域別の移動状況



資料：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

旧

表 地域特性からの課題（まとめ）

No.	項目	特性	課題
1	地理的条件	<ul style="list-style-type: none"> 都県境に位置し東京のベッドタウンとして発展 市の南北を流れる黒目川と柳瀬川により形成された低地と、その間に広がる野火止台地による起伏に富んだ地形 	高低差のある地域間の移動支援
2	人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口、世帯数ともに増加傾向だが、令和12(2030)年以降は減少に転じる予想 令和2(2020)年の高齢化率は26.1%と、全国平均や県平均より若干低いが、令和22(2040)年には30%を超える見込み 市街化区域に連動して市の南北に人口が集中 志木駅やひばりヶ丘駅周辺など、鉄道駅周辺に居住者が多く、高齢者は北西部の新座団地や東部の栄地区周辺に多く分布 	人口密集地、高齢化地域に対する最適な運行サービスの提供
3	都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> 市の南北に市街地を形成し、中央部は空洞 ⇒都市高速鉄道12号線の新駅設置により新市街地形成（構想） 特に南部は狭小幅員道路が多く、北部に比べて道路基盤が脆弱 地下鉄12号線の新駅や新座スマートインターチェンジの整備により、道路交通体系が大きく変容する想定 	現在の道路基盤、将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
4	主要（集客）施設	<ul style="list-style-type: none"> 主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径800m圏、バス停から半径300m圏）にほぼ包括しているが、中央地域及び南部地域の一部で公共交通での利用がしづらい施設が存在 	公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
5	移動状況	<p>【通勤通学状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤者の40%以上が都内へ移動。通学者の都内移動は30%程度 都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多い <p>【ゾーン間移動（PT調査）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内間では、中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない 都市間移動は、南北方向の移動量が多く、東西方向は少ない 	移動需要に応じた運行サービスの提供

新

表 地域特性からの課題（まとめ）

No.	項目	特性	課題
1	地理的条件	<ul style="list-style-type: none"> 都県境に位置し東京のベッドタウンとして発展 市の南北を流れる黒目川と柳瀬川により形成された低地と、その間に広がる野火止台地による起伏に富んだ地形 	高低差のある地域間の移動支援
2	人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口、世帯数ともに増加傾向だが、令和12(2030)年以降は減少に転じる予想 令和2(2020)年の高齢化率は26.1%と、全国平均や県平均より若干低いが、令和22(2040)年には30%を超える見込み 市街化区域に連動して市の南北に人口が集中 志木駅やひばりヶ丘駅周辺など、鉄道駅周辺に居住者が多く、高齢者は北西部の新座団地や東部の栄地区周辺に多く分布 	人口密集地、高齢化地域に対する最適な運行サービスの提供
3	都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> 市の南北に市街地を形成し、中央部は空洞 ⇒都市高速鉄道12号線の新駅設置により新市街地形成（構想） 特に南部は道路の最小幅員が狭く、北部に比べて道路基盤が脆弱 地下鉄12号線の新駅や新座スマートインターチェンジの整備により、道路交通体系が大きく変容する想定 	現在の道路基盤、将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
4	主要（集客）施設	<ul style="list-style-type: none"> 主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径800m圏、バス停から半径300m圏）にほぼ包括しているが、中央地域及び南部地域の一部で公共交通での利用がしづらい施設が存在 	公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
5	移動状況	<p>【通勤通学状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤者の40%以上が都内へ移動。通学者の都内移動は30%程度 都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多い <p>【ゾーン間移動（PT調査）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内間では、中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない 都市間移動は、南北方向の移動量が多く、東西方向は少ない 	移動需要に応じた運行サービスの提供

2) 公共交通の実態からの分析

①公共交通の運行状況

市内には、幹線交通として鉄道3線、路線バス3事業者*が運行しており、これを補完する支線交通としてコミュニティバス（にいバス）が4路線運行しています。

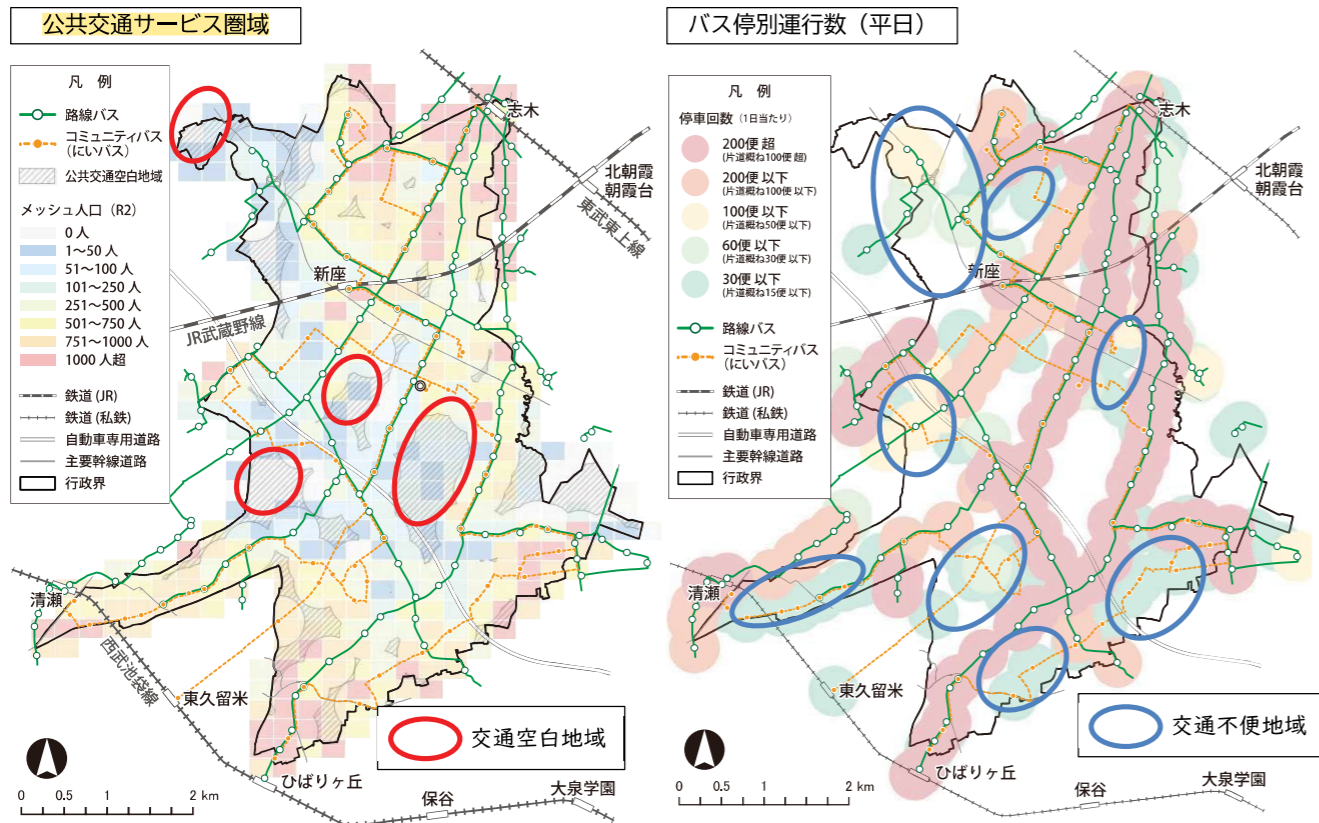
公共交通カバー率は91.8%であり、市内全域を概ね網羅していますが、一部で交通空白地域や交通不便地域が発生しています。

表 市内の公共交通事業

Table with 2 columns: 交通機関 (Transportation Agency) and 運行路線等 (Operating Routes etc.). Rows include 鉄道 (Railway), 路線バス (Route Bus), コミュニティバス (コミュニティバス) (Community Bus), タクシー (Taxi), and シェアサイクル (Share Bicycle).

※一部バス停は市内にあるが、大半は市外を運行

図 公共交通サービス状況



2) 公共交通の実態からの分析

①公共交通の運行状況

市内には、幹線交通として鉄道3線、路線バス3事業者*が運行しており、これを補完する支線交通としてコミュニティバス（にいバス）が4路線運行しています。

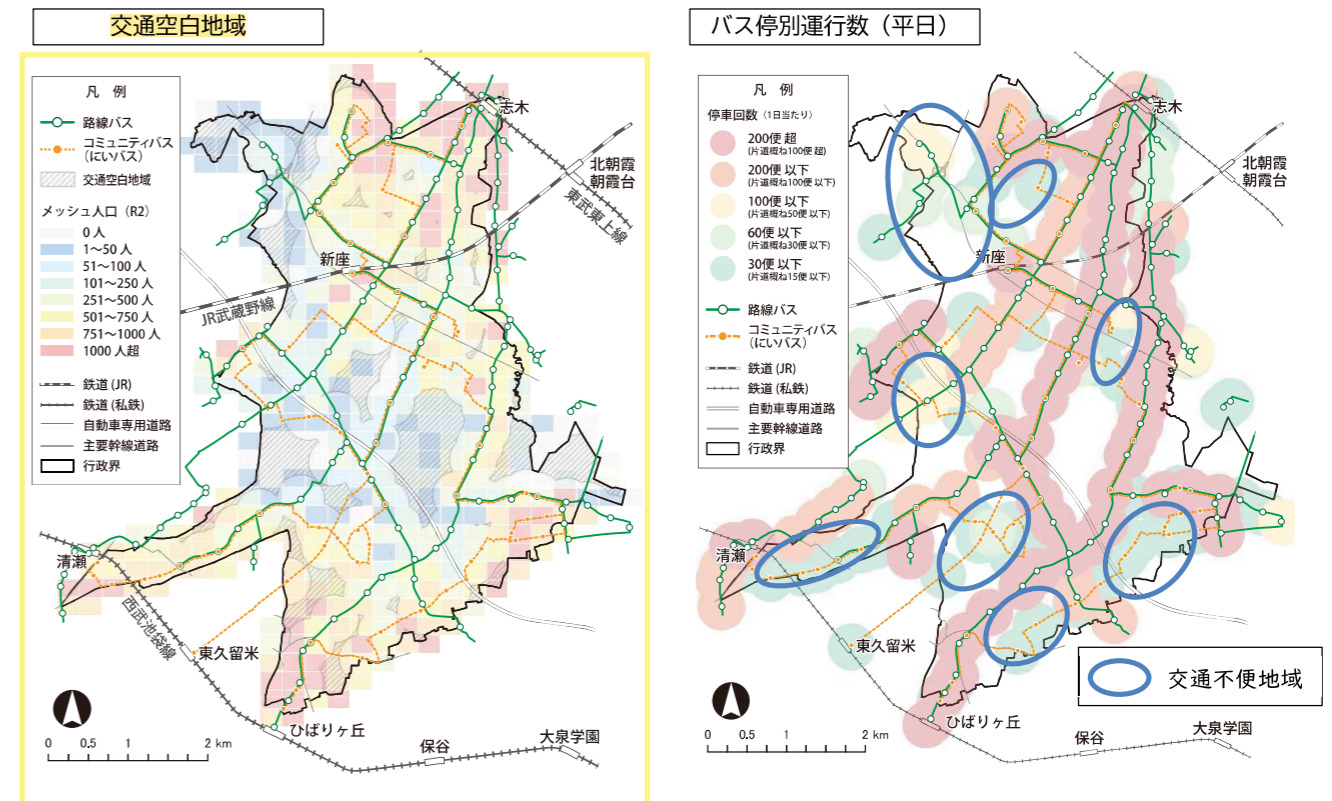
公共交通カバー率は91.8%であり、市内全域をおおむね網羅していますが、一部で交通空白地域や交通不便地域（バス等の運行頻度や地形により移動負荷が大きい地域）が発生しています。

表 市内の公共交通事業

Table with 2 columns: 交通機関 (Transportation Agency) and 運行路線等 (Operating Routes etc.). Rows include 鉄道 (Railway), 路線バス (Route Bus), コミュニティバス (コミュニティバス) (Community Bus), タクシー (Taxi), and シェアサイクル (Share Bicycle).

※一部バス停は市内にあるが、大半は市外を運行

図 公共交通サービス状況



②公共交通の利用状況

ア)路線バスの利用状況

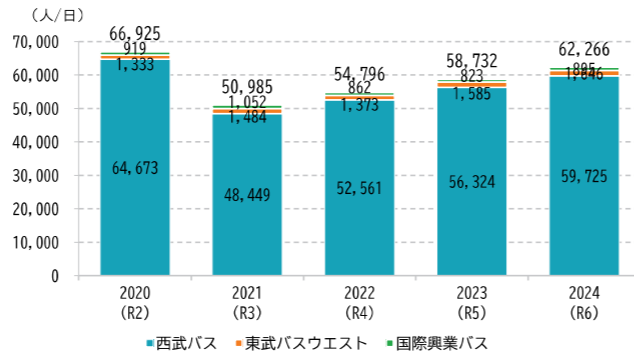
主に2事業者が運行しており、路線数の多い西武バスの利用者が90%を占めています。また、路線バス利用者は、回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準までは戻っていない状況です。

表 鉄道・路線バスの利用者数

交通事業者	利用者数 (令和6年)
西武バス	59,725人/日
東武バスウエスト	1,646人/日
国際興業*	895人/日
計	62,266人/日

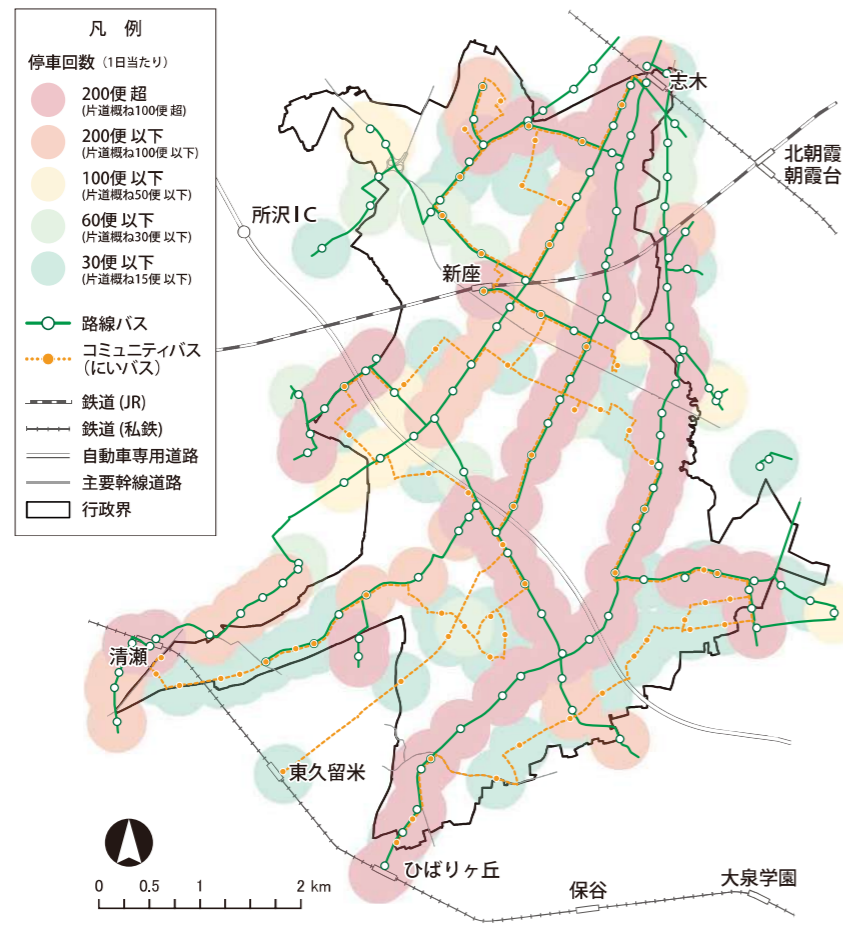
※令和5年11月一部路線(志木駅南口~凸版印刷)廃止

図 路線バス利用人員の推移



※各年3月31日現在のデータ

図 バス停別停車回数



※令和6年8月現在、にいバスのバス停を含む

②公共交通の利用状況

ア)路線バスの利用状況

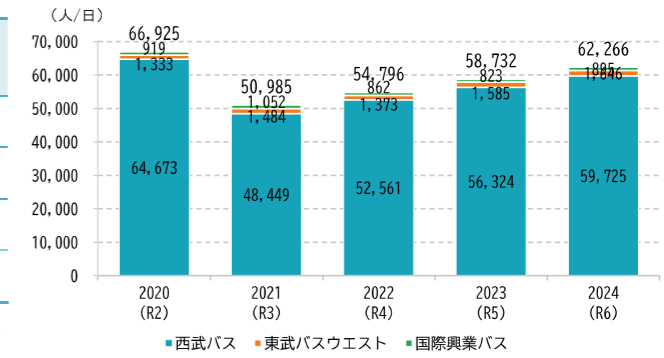
主に2事業者が運行しており、路線数の多い西武バスの利用者が90%を占めています。また、路線バス利用者は、回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準までは戻っていない状況です。

表 鉄道・路線バスの利用者数

交通事業者	利用者数 (令和6(2024)年)
西武バス	59,725人/日
東武バスウエスト	1,646人/日
国際興業*	895人/日
計	62,266人/日

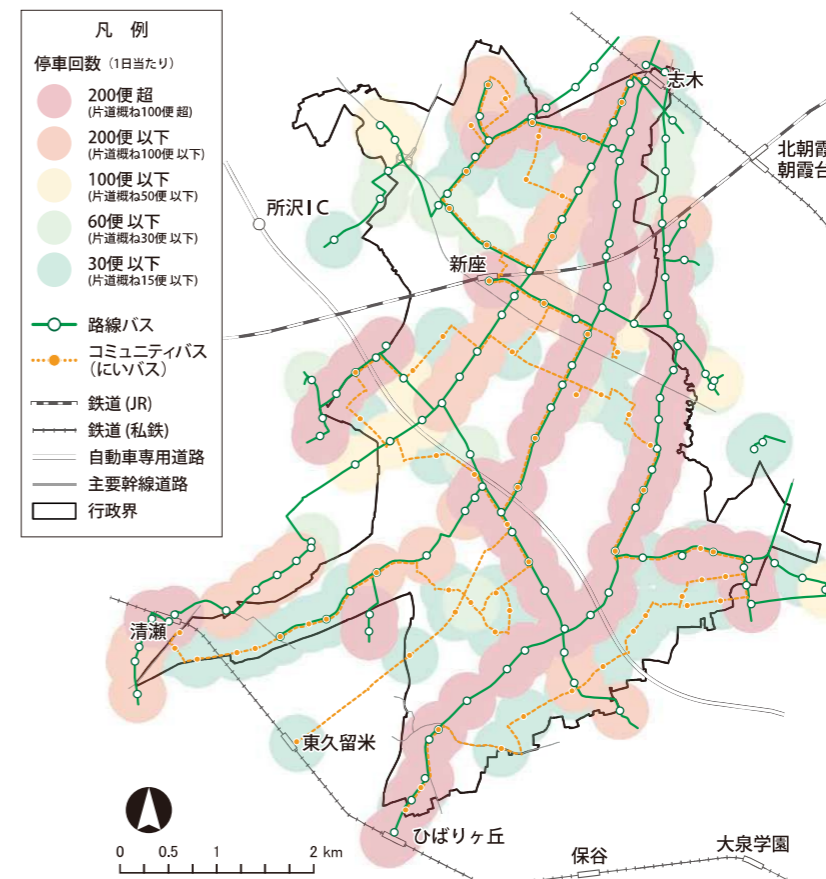
※令和5(2023)年11月一部路線(志木駅南口~凸版印刷)廃止

図 路線バス利用者数の推移



※各年3月31日現在のデータ
資料:統計にいぎ

図 バス停別停車回数



※令和6(2024)年8月現在、にいバスのバス停を含む

旧

イ) にいバスの利用状況

にいバスは、令和5年度から4コース体制で運行しています。利用者は、路線バス同様、コロナ禍前の水準までには戻っていませんが、回復傾向にあります。4コースの内、最も利用者数が多いのは志木コースとなっています。

表 にいバスの乗車人数

運行コース	運行日数	運行便数	乗車人数※
東久留米コース	359日 (平日243日 土日祝日116日)	平日6便、土日祝日4便 年間総便数1,922便	41,006人/年 (114.2人/日) (21.3人/便)
ひばりヶ丘コース		平日7便、土日祝日5便 年間総便数2,281便	38,580人/年 (107.5人/日) (16.9人/便)
志木コース		平日7便、土日祝日5便 年間総便数2,281便	51,726人/年 (144.1人/日) (22.7人/便)
清瀬コース		平日7便、土日祝日5便 年間総便数2,281便	35,743人/年 (99.6人/日) (15.7人/便)
合計		年間総便数8,765便	167,055人/年 (465.3人/日) (19.1人/便)

※令和6(2024)年度実績

新

イ) にいバスの利用状況

にいバスは、令和5(2023)年度から4コース体制で運行しています。日平均利用者数は、路線バス同様、コロナ禍前の水準までには戻っていませんが、回復傾向にあります。4コースの内、最も利用者数が多いのは志木コースとなっています。

表 にいバスの利用者数

運行コース	運行日数	運行便数	利用者数※
東久留米コース	359日 (平日243日 土日祝日116日)	平日6便、土日祝日4便 年間総便数1,922便	41,006人/年 (114.2人/日) (21.3人/便)
ひばりヶ丘コース		平日7便、土日祝日5便 年間総便数2,281便	38,580人/年 (107.5人/日) (16.9人/便)
志木コース		平日7便、土日祝日5便 年間総便数2,281便	51,726人/年 (144.1人/日) (22.7人/便)
清瀬コース		平日7便、土日祝日5便 年間総便数2,281便	35,743人/年 (99.6人/日) (15.7人/便)
合計		年間総便数8,765便	167,055人/年 (465.3人/日) (19.1人/便)

※令和6(2024)年度実績

図 にいバス利用人員の推移

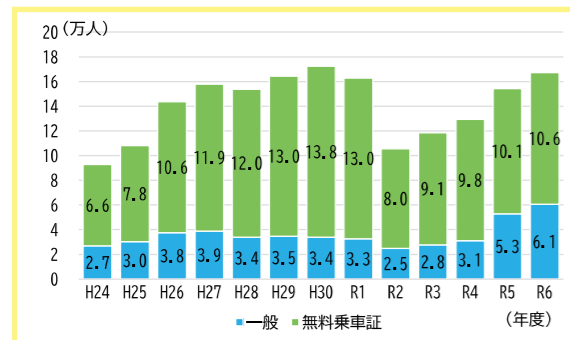


図 コース別乗客数の推移

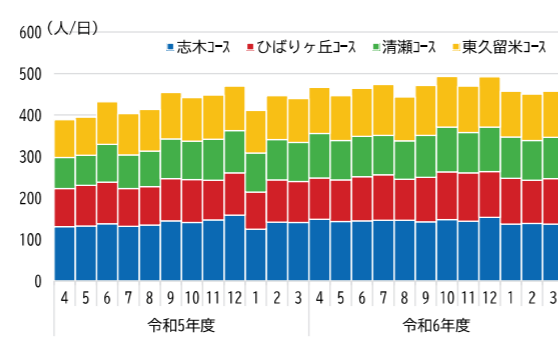


図 にいバス利用者数の推移

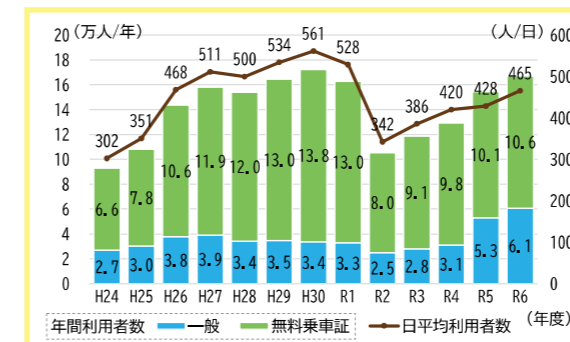
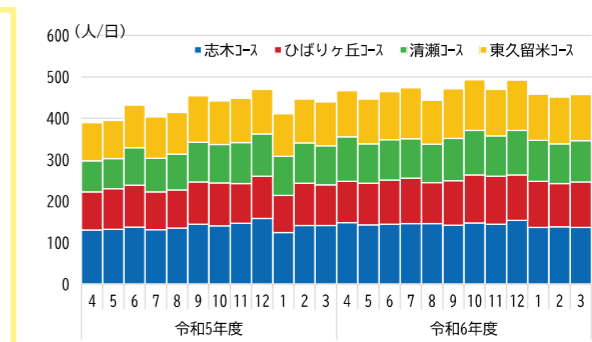


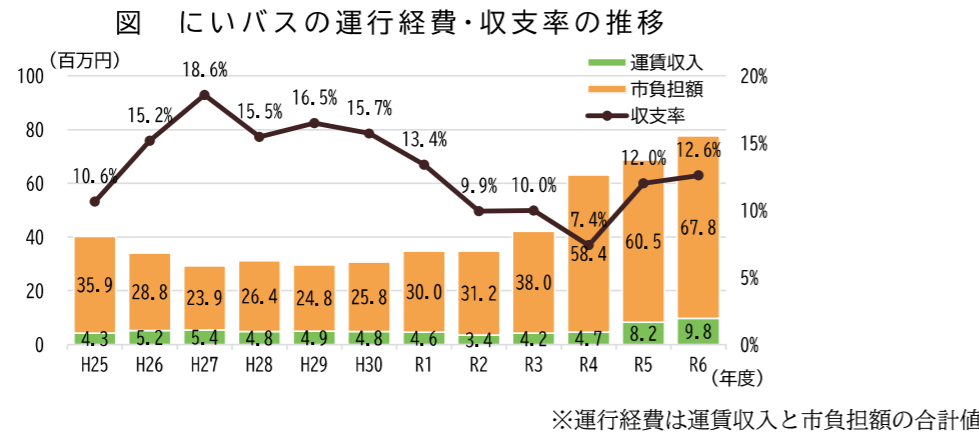
図 コース別利用者数の推移



③にいいバスの収支状況

にいいバスの運行経費は、年間約3,000万円台で推移していましたが、令和4年度以降は人件費や燃料費の高騰による影響や、令和5年度から日曜日の運行を開始したことにより、運行経費は拡大しています。

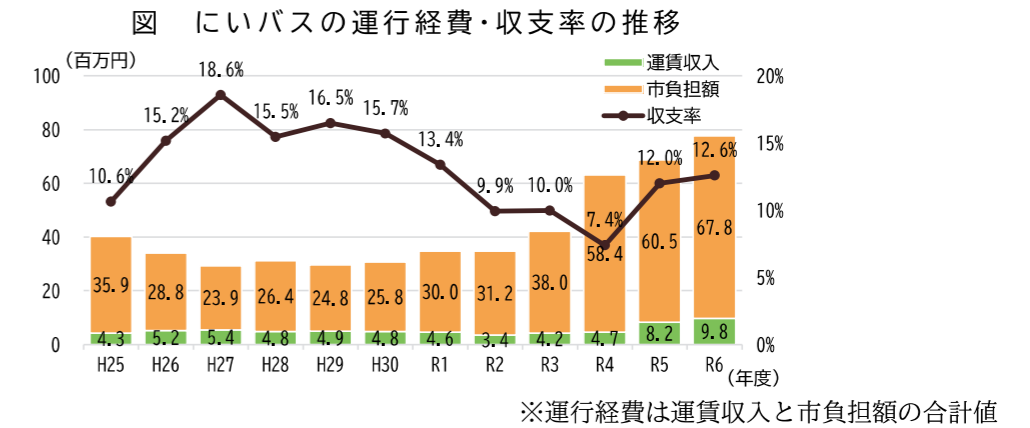
収支率（運行経費のうち、運賃収入が占める割合）は、概ね10%台で推移しており、近年は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や運行経費の上昇に伴い、収支率は低下していました。令和5年度に運賃体系の見直しを行い、運賃収入が増加したため、収支率は12.0%まで回復しています。しかし、埼玉県平均より低い状況が続いています。



③にいいバスの収支状況

にいいバスの運行経費は、年間約3,000万円台で推移していましたが、令和4（2022）年度以降は人件費や燃料費の高騰による影響や令和5（2023）年度から日曜日の運行を開始したことにより、運行経費は拡大しています。

収支率（運行経費のうち、運賃収入が占める割合）は、おおむね10%台で推移しており、近年は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や運行経費の上昇に伴い、収支率は低下していましたが、令和5（2023）年度に運賃体系の見直しを行い、運賃収入が増加したため、収支率は12.6%まで回復しています。



【参考】隣接自治体が運行する公共交通の収支率

区市町	運行サービス	収支率※1		出典資料
		H30	最新	
新座市	にいいバス	15.7%	12.6% (R6)	(本計画)
所沢市	ところバス	21.5%	14.0% (R3)	所沢市地域公共交通計画(R5.3)
朝霞市	市内循環バス		23.0%	朝霞市地域公共交通計画(R3.2)
志木市	志木市デマンド交通			
和光市	市内循環バス	17.1%	8.7% (R2)	和光市地域公共交通計画(R4.3)
三芳町	-	-	-	
練馬区	みどりバス	40%	33% (R3)	第7回練馬区地域公共交通会議資料
清瀬市	きよバス			
東久留米市	くるぶ※2 (デマンド型交通)	-	12.1% (R4)	東久留米市デマンド型交通の方向性について (R5.11)
西東京市	はなバス		44.0% (R4)	西東京市地域公共交通計画(R6.3)

※ 「- (ハイフン)」は該当なし、空欄は不明
 ※1 確認できた最新の値と新型コロナウイルス感染症の影響が出る前 (H30) の値を掲載
 ※2 令和6年度までは実験運行

【参考】隣接自治体が運行する公共交通の収支率

区市町	運行サービス	収支率※1		出典資料
		H30	最新	
新座市	にいいバス	15.7%	12.6% (R6)	(本計画)
所沢市	ところバス	21.5%	14.0% (R3)	所沢市地域公共交通計画(R5.3)
朝霞市	市内循環バス		23.0%	朝霞市地域公共交通計画(R3.2)
志木市	志木市デマンド交通			
和光市	市内循環バス	17.1%	8.7% (R2)	和光市地域公共交通計画(R4.3)
三芳町	-	-	-	
練馬区	みどりバス	40%	33% (R3)	第7回練馬区地域公共交通会議資料
清瀬市	きよバス			
東久留米市	くるぶ※2 (デマンド型交通)	-	12.1% (R4)	東久留米市デマンド型交通の方向性について (R5.11)
西東京市	はなバス		44.0% (R4)	西東京市地域公共交通計画(R6.3)

※ 「- (ハイフン)」は該当なし、空欄は不明
 ※1 確認できた最新の値と新型コロナウイルス感染症の影響が出る前 (H30) の値を掲載
 ※2 令和6年度までは実験運行

(3) 意向分析

1) 意向調査の概要

多様な視点や角度から公共交通に関する意向を把握するため、以下の調査を行いました。

表 アンケート調査の概要

No.	調査名	調査のねらい	対象・配布数	配布・回収方法	時期
①	市民アンケート	移動状況、公共交通の利用状況・利用ニーズ、市の公共交通施策に対する考えを広く聴取	15歳以上の市民 3000人 (無作為抽出)	配布:郵送 回収:郵送・WEB (調査票にURL・二次元コードを記載)	R6.9 ~ R6.10
②	鉄道・路線バス利用者アンケート	詳細の利用状況(乗降場所・利用目的等)や利用ニーズ(求める改善策等)を聴取	鉄道・路線バス利用者 (高校生以上各1500人程度)	配布:調査員が直接配布 調査実施地点:新座駅・志木駅・朝霞台駅・清瀬駅・東久留米駅・ひばりヶ丘駅・大泉学園駅・新座市役所 回収:郵送・WEB	R6.10
③	にいバス利用者アンケート・OD調査	詳細の利用状況(乗降場所・利用目的等)や利用ニーズ(求める改善策等)を聴取	にいバス利用者(高校生以上)	配布:調査員が同乗し車内で配布 回収:郵送・WEB ※調査員が全利用者の乗降区間(OD)も記録	R6.10
④	福祉・介護関係者アンケート	福祉施設利用者の移動状況、公共交通に対する要望等を聴取	福祉・介護関係の団体・事業者	配布:郵送 回収:郵送・WEB	R6.9 ~ R6.10
⑤	集客施設アンケート	施設利用者の移動状況、公共交通に対する要望等を聴取	病院や学校、商業施設など多くの来訪がある施設	配布:郵送 回収:郵送・WEB	R6.9 ~ R6.10
⑥	送迎を行う企業アンケート	送迎バスの利用状況、公共交通に対する要望等を聴取	従業者送迎車両を運行している市内の法人・団体	配布:郵送 回収:郵送・WEB	R6.9 ~ R6.10

(3) 意向分析

1) 意向調査の概要

多様な視点や角度から公共交通に関する意向を把握するため、以下の調査を行いました。

表 アンケート調査の概要

No.	調査名	調査のねらい	対象・配布数	配布・回収方法	時期
①	市民アンケート	移動状況、公共交通の利用状況・利用ニーズ、市の公共交通施策に対する考えを広く聴取	15歳以上の市民 3,000人 (無作為抽出)	配布:郵送 回収:郵送・WEB (調査票にURL・二次元コードを記載)	R6.9 ~ R6.10
②	鉄道・路線バス利用者アンケート	詳細の利用状況(乗降場所・利用目的等)や利用ニーズ(求める改善策等)を聴取	鉄道・路線バス利用者 (高校生以上各1,500人程度)	配布:調査員が直接配布 調査実施地点:新座駅・志木駅・朝霞台駅・清瀬駅・東久留米駅・ひばりヶ丘駅・大泉学園駅・新座市役所 回収:郵送・WEB	R6.10
③	にいバス利用者アンケート・OD調査	詳細の利用状況(乗降場所・利用目的等)や利用ニーズ(求める改善策等)を聴取	にいバス利用者(高校生以上)	配布:調査員が同乗し車内で配布 回収:郵送・WEB ※調査員が全利用者の乗降区間(OD)も記録	R6.10
④	福祉・介護関係者アンケート	福祉施設利用者の移動状況、公共交通に対する要望等を聴取	福祉・介護関係の団体・事業者	配布:郵送 回収:郵送・WEB	R6.9 ~ R6.10
⑤	集客施設アンケート	施設利用者の移動状況、公共交通に対する要望等を聴取	病院や学校、商業施設など多くの来訪がある施設	配布:郵送 回収:郵送・WEB	R6.9 ~ R6.10
⑥	送迎を行う企業アンケート	送迎バスの利用状況、公共交通に対する要望等を聴取	従業者送迎車両を運行している市内の法人・団体	配布:郵送 回収:郵送・WEB	R6.9 ~ R6.10

表 アンケート調査結果概要（3）

No.	調査対象	意見
④	福祉・介護関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・移送・送迎サービスを行っている事業者は30社（75%）あり、車両数は「3～4台」が10社、「1～2台」「5～6台」が各9社である。 ・利用者1人当たりの月平均利用回数は、「10回以下」が約2/3を占めており、多頻度利用はそれほど多くない。 ・施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能な事業者は1社ある。 ・同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い。この問題が解消されれば、同乗の検討が考えられる事業者は7社ある。 ・施設利用者の日常移動の困難理由は、「身体的理由で外出が困難」「駅・バス停が遠い」「運転ができない」の順に多い。
⑤	集客施設	<ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者の来訪手段は、「自転車」「自動車」「徒歩」の順に多く、路線バスの利用は39.3%、にいバスの利用は9.1%である。 ・バスに対する改善希望は、「特にない」が最も多いが、「運行本数・運行間隔」「行先・運行経路」の改善希望も一定程度ある。 ・施設送迎車両を運行している事業者は20社（60.6%）あり、平日はほぼ毎日運行している。 ・施設送迎に当たり、15社（75.0%）で「運行経費の増加」、7社（35.0%）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・施設送迎車両への一般客の同乗を可能とする施設は4社ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。
⑥	送迎を行う企業	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行がない」「通勤時間に合わない」となっている。 ・施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。 ・一般客の相乗りの可能性は「困難」としており、「車両の空きがない」「同乗する人とのトラブルが想定される」を理由にあげている。

表 アンケート調査結果概要（3）

No.	調査対象	意見
④	福祉・介護関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・移送・送迎サービスを行っている事業者は30者（75%）あり、車両数は「3～4台」が10者、「1～2台」「5～6台」が各9者である。 ・利用者1人当たりの月平均利用回数は、「10回以下」が約2/3を占めており、多頻度利用はそれほど多くない。 ・施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能と回答した事業者は1者ある。 ・同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い。この問題が解消されれば、同乗の検討が考えられる事業者は7者ある。 ・施設利用者の日常移動の困難理由は、「身体的理由で外出が困難」「駅・バス停が遠い」「運転ができない」の順に多い。
⑤	集客施設	<ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者の来訪手段は、「自転車」「自動車」「徒歩」の順に多く、路線バスの利用は39.3%、にいバスの利用は9.1%である。 ・バスに対する改善希望は、「特にない」が最も多いが、「運行本数・運行間隔」「行先・運行経路」の改善希望も一定程度ある。 ・施設送迎車両を運行している事業者は20者（60.6%）あり、平日はほぼ毎日運行している。 ・施設送迎に当たり、15者（75.0%）で「運行経費の増加」、7者（35.0%）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・施設送迎車両への一般客の同乗を可能と回答した施設は4者ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。
⑥	送迎を行う企業	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行がない」「通勤時間に合わない」となっている。 ・施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。 ・一般客の相乗りの可能性は「困難」としており、「車両の空きがない」「同乗する人とのトラブルが想定される」を理由にあげている。

3) 意向調査からの課題

各アンケート調査からみえてきた交通課題を以下に整理しました。

表 意向調査からみる公共交通課題

No.	調査対象	意見	課題
①	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常の移動に困っている人は、全体の27%（東部地域や南西地域に多い）。その理由は、「鉄道駅やバス停まで遠い」が約38%、「バスの本数が少なくて不便」が約35%。 ・ にいバスを知っている人は90%を超えているが、「運行内容も知っている」人は約33%に留まる。 ・ 公共交通の維持・存続に当たり、特に優先すべき目的は、「通勤・通学」が約35%、「病院への通院」が約31%であり、高齢者や移動困難者は「病院への通院」を最優先事項としている。 ・ 今後の取り組みは、「これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持すべき」が約27%で最も多く、そうした中で「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」と考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動困難者（特に通院目的）の利便性向上 ・ これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る。
②	鉄道・路線バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用頻度は、「よく利用する」が50.5%と過半を占めており、「行き先・運行経路」や「運賃」についての満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「時刻表どおりの運行（定時性）」の満足度が低い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要に応じた運行の適正化
③	にいバス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 往復利用する人は、39.6%に留まり、片道利用の理由は、「にいバスの時刻が合わないから」が約75%。 ・ 「運行本数・運行間隔」や「始発時刻・終発時刻」、「にいバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い。 ・ 今後の取組については、「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」が最も多く、その財政負担については、「これまでどおりの負担を維持すべき」の意見が最も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要に応じた運行サービスの提供 ・ これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上
④	福祉・介護関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能な事業者は1社ある。 ・ 同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設送迎バス等との連携可能性の検討 ・ 運転手不足への対応
⑤	集客施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設送迎の問題は、15社（75.0%）で「運行経費の増加」、7社（35.0%）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・ 施設送迎車両への一般客の同乗を可能とする施設は4社ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。 	
⑥	送迎を行う企業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行がない」「通勤時間に合わない」となっている。 ・ 施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。 	

3) 意向調査からの課題

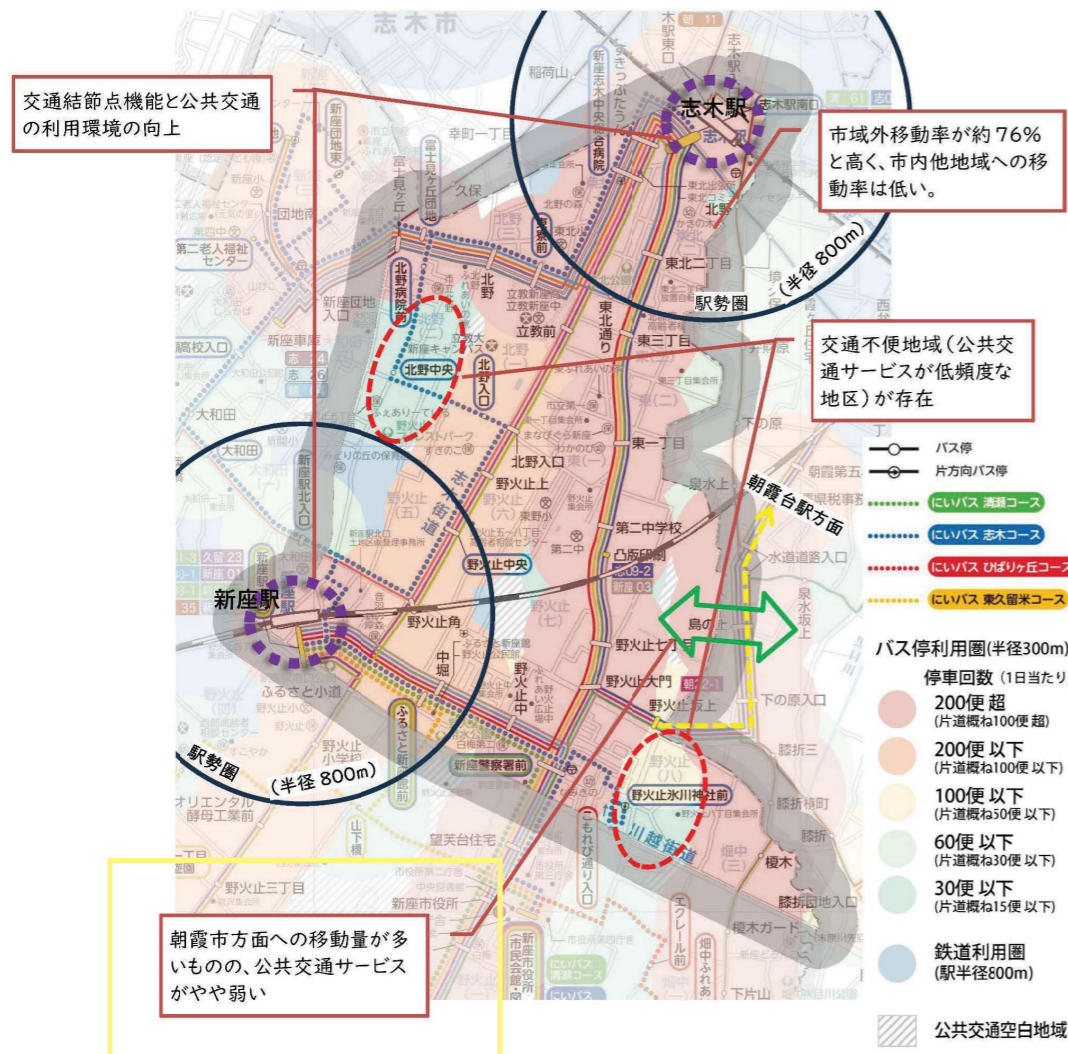
各アンケート調査からみえてきた交通課題を以下に整理しました。

表 意向調査からみる公共交通課題

No.	調査対象	意見	課題
①	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常の移動に困っている人は、全体の27%（東部地域や南西地域に多い）。その理由は、「鉄道駅やバス停まで遠い」が約38%、「バスの本数が少なくて不便」が約35%。 ・ にいバスを知っている人は90%を超えているが、「運行内容も知っている」人は約33%に留まる。 ・ 公共交通の維持・存続に当たり、特に優先すべき目的は、「通勤・通学」が約35%、「病院への通院」が約31%であり、高齢者や移動困難者は「病院への通院」を最優先事項としている。 ・ 今後の取り組みは、「これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持すべき」が約27%で最も多く、そうした中で「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」と考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動困難者（特に通院目的）の利便性向上 ・ これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る。
②	鉄道・路線バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの利用頻度は、「よく利用する」が50.5%と過半を占めており、「行き先・運行経路」や「運賃」についての満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「時刻表どおりの運行（定時性）」の満足度が低い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要に応じた運行の適正化
③	にいバス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 往復利用する人は、39.6%に留まり、片道利用の理由は、「にいバスの時刻が合わないから」が約75%。 ・ 「運行本数・運行間隔」や「始発時刻・終発時刻」、「にいバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い。 ・ 今後の取組については、「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」が最も多く、その財政負担については、「これまでどおりの負担を維持すべき」の意見が最も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要に応じた運行サービスの提供 ・ これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上
④	福祉・介護関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能とした事業者は1者ある。 ・ 同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設送迎バス等との連携可能性の検討 ・ 運転手不足への対応
⑤	集客施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設送迎の問題は、15者（75.0%）で「運行経費の増加」、7者（35.0%）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・ 施設送迎車両への一般客の同乗を可能とした施設は4者ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。 	
⑥	送迎を行う企業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行がない」「通勤時間に合わない」となっている。 ・ 施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。 	

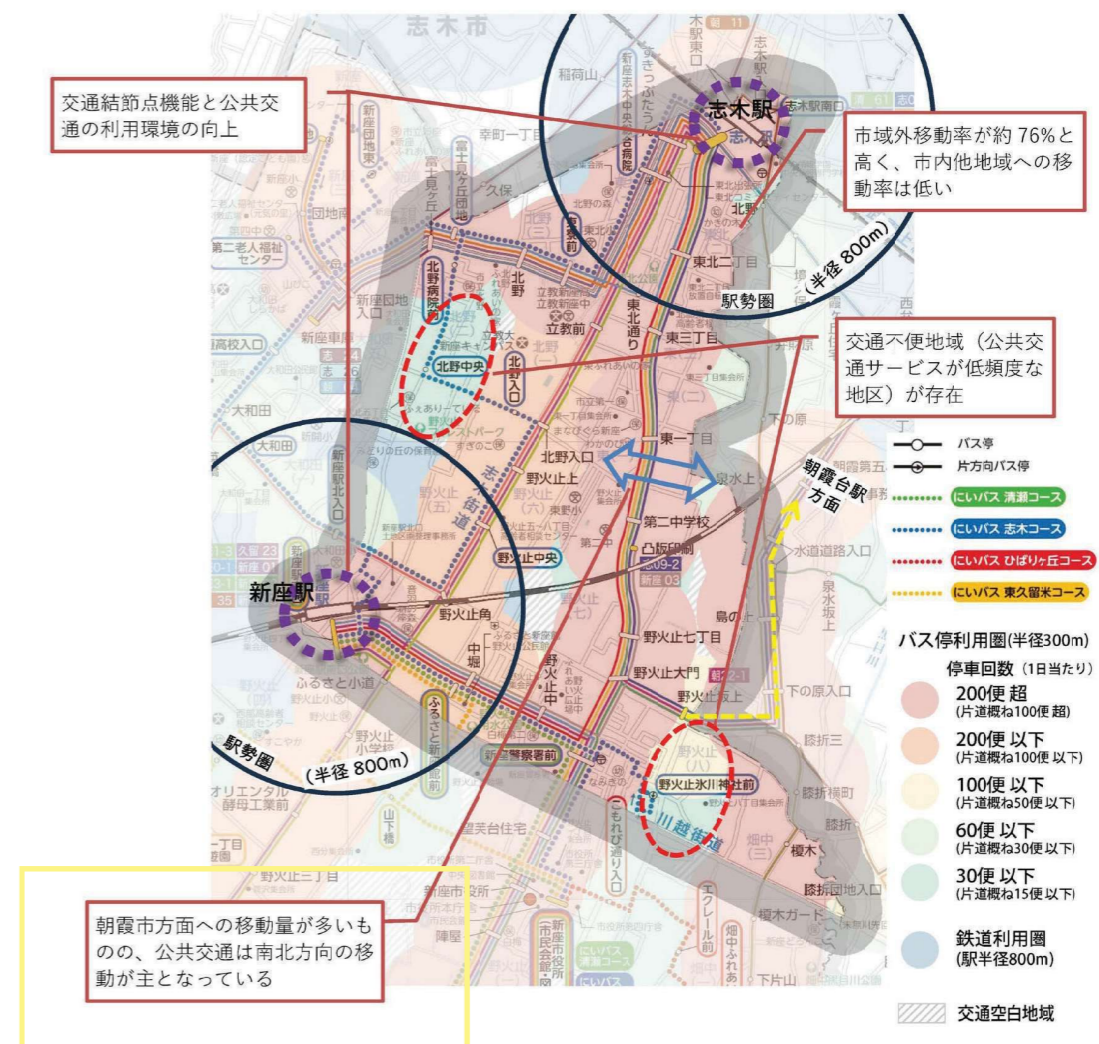
1) 北東地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実していることもあり、市内他地域への移動量より地域内での移動量の方が多い。
- ・地域内に新座駅と志木駅があり、路線バスの運行頻度も高い。公共交通の人口カバー率も約99%であり、7地域の中で最も高く、公共交通は比較的充実している。
- ・地域内に2駅あるため、他地域と比較して、鉄道の利用頻度は高い。バスの利用頻度が低い、利用しない理由として、「他の交通手段が便利だから」との回答が最多。
- ・南北方向のバス路線は、系統数・運行本数ともに多いが、東西方向は少ない。
- ・地域の西側にバスの運行頻度が低い（にいバスしかバス停がない）区域が一部存在する。
- ・市の玄関口であり、特に通勤通学時間帯は多くの人々が公共交通を利用するため、駅や駅周辺（バス乗り場など）の混雑解消やバリアフリー化など公共交通の利用環境の向上が必要。



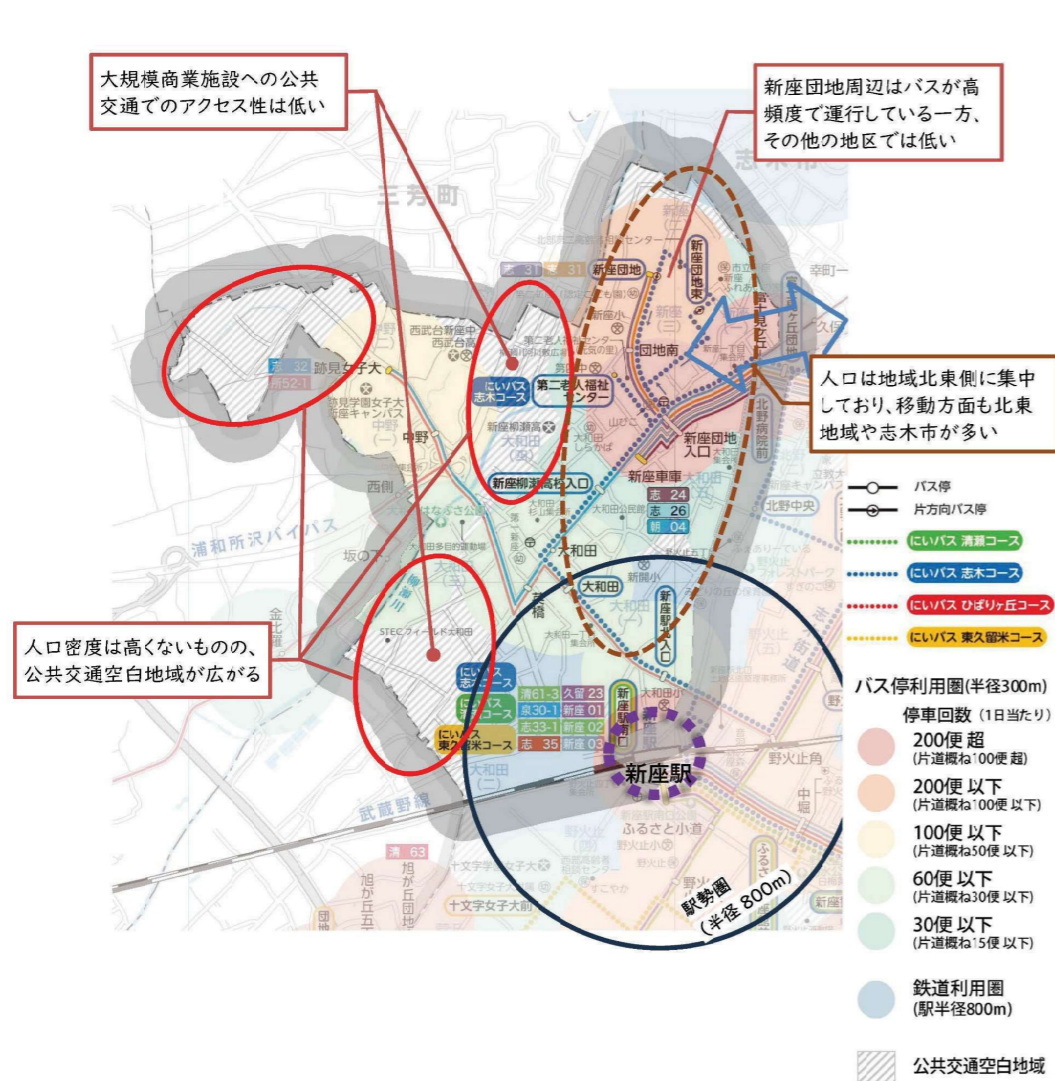
1) 北東地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実していることもあり、市内他地域への移動量より地域内での移動量の方が多い。
- ・地域内に新座駅と志木駅があり、路線バスの運行頻度も高い。公共交通の人口カバー率も約99%であり、7地域の中で最も高く、公共交通は比較的充実している。
- ・地域内に2駅あるため、他地域と比較して、鉄道の利用頻度は高い。バスの利用頻度が低い、利用しない理由として、「他の交通手段が便利だから」との回答が最多。
- ・南北方向のバス路線は、系統数・運行本数ともに多いが、東西方向は少ない。
- ・地域の西側にバスの運行頻度が低い（にいバスしかバス停がない）区域が一部存在する。
- ・市の玄関口であり、特に通勤通学時間帯は多くの人々が公共交通を利用するため、駅や駅周辺（バス乗り場など）の混雑解消やバリアフリー化など公共交通の利用環境の向上が必要。



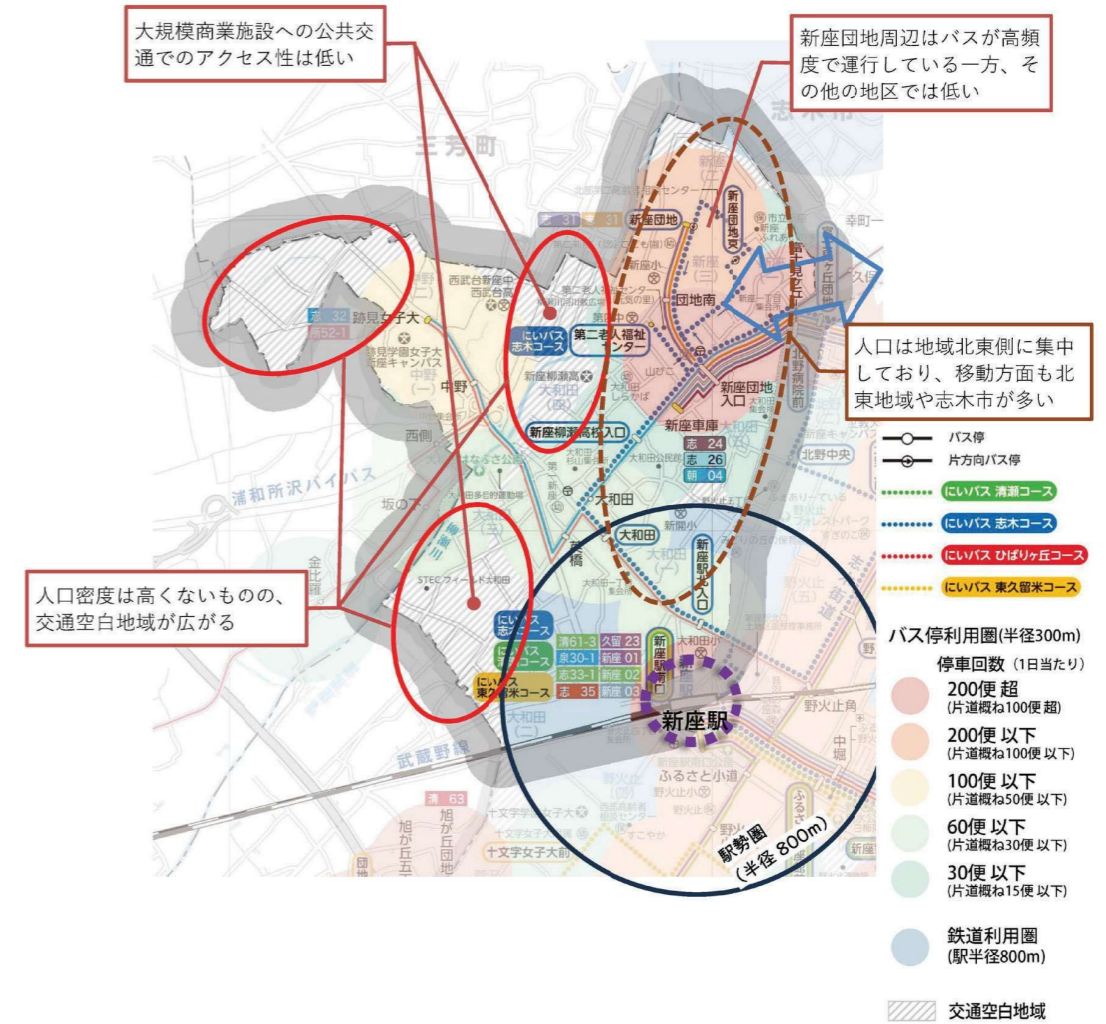
2) 北西地域の問題・課題

- ・地域内には、複数の大規模集客施設が立地しているが、公共交通でのアクセシビリティはやや低い。
- ・日常の移動では、地域内のほか、志木市や北東地域への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約93%であり、市全体と比較すると高いが、市街化調整区域や工業地域である市域の西側で公共交通空白地域が広がっている。
- ・新座団地周辺では、バスが高頻度で運行しているが、それ以外は運行頻度が低い状況。
- ・バスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・7地域の中で人口の減少率、高齢化率がともに最も高く、今後の人口変化を見据えた公共交通の検討が必要。



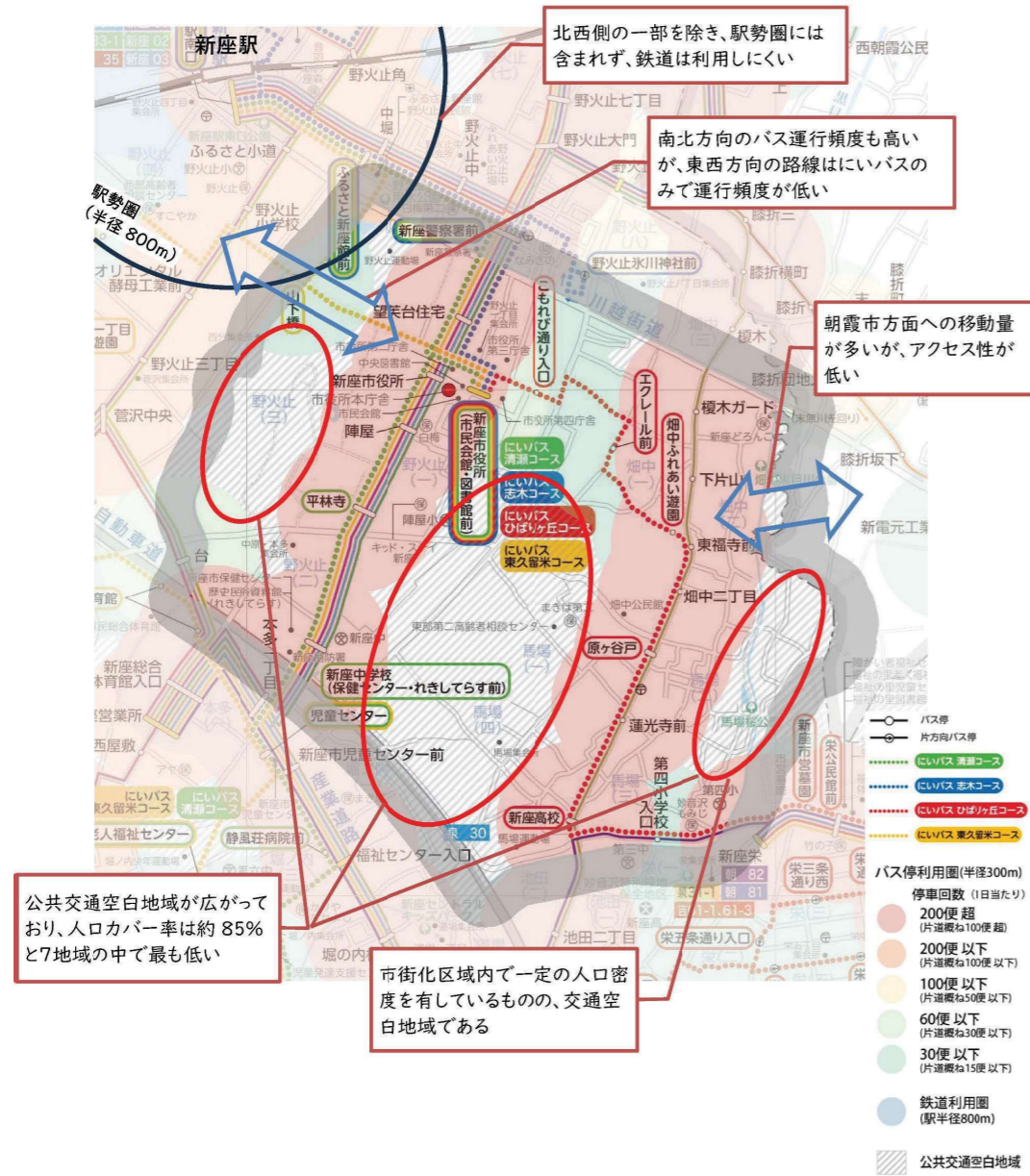
2) 北西地域の問題・課題

- ・地域内には、複数の大規模集客施設が立地しているが、当該施設への公共交通でのアクセシビリティはやや低い。
- ・日常の移動では、地域内のほか、志木市や北東地域への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約93%であり、市全体と比較すると高いが、市街化調整区域や工業地域である市域の西側で交通空白地域が広がっている。
- ・新座団地周辺では、バスが高頻度で運行しているが、それ以外は運行頻度が低い状況。
- ・バスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・7地域の中で人口の減少率、高齢化率がともに最も高く、今後の人口変化を見据えた公共交通の検討が必要。



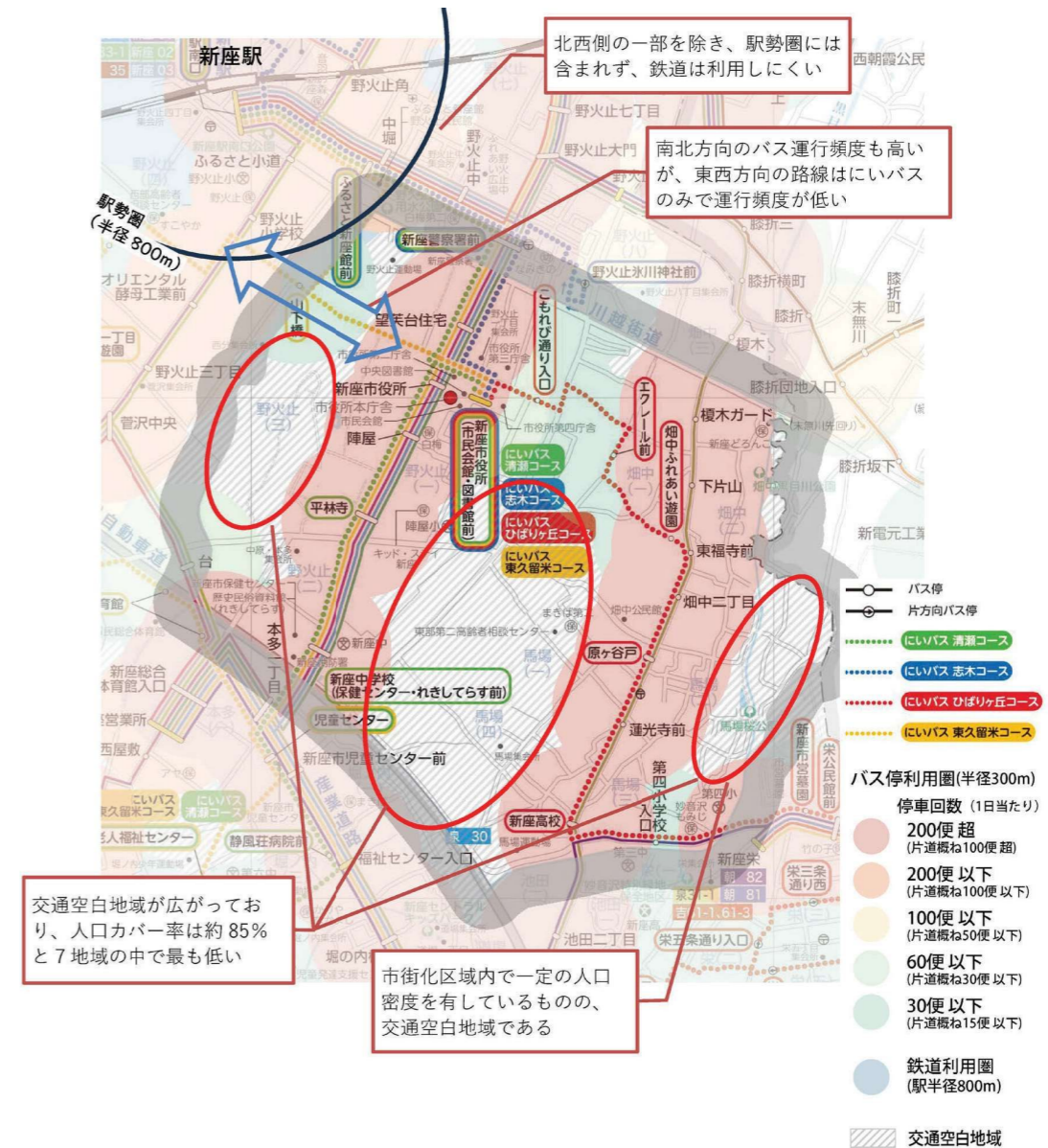
4) 中央地域の問題・課題

- ・地域内の商業施設は比較的充実しているが、医療機関はやや少ない。
- ・日常の移動では、地域内や隣接する朝霞市への移動が多い。
- ・公共交通人口カバー率は約85%で、7地域の中で最も低い。交通空白地域は地域の東部（黒目川周辺）、中央部（地下鉄12号線新駅構想地点周辺）、西部（平林寺周辺）に広がっている。東部は大半が市街化区域内であり、住宅や工業施設が多く、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、バスの利用頻度は高い。



4) 中央地域の問題・課題

- ・地域内の商業施設は比較的充実しているが、医療機関はやや少ない。
- ・日常の移動では、地域内や隣接する朝霞市への移動が多い。
- ・公共交通人口カバー率は約85%で、7地域の中で最も低い。交通空白地域は地域の東部（黒目川周辺）、中央部（地下鉄12号線新駅構想地点周辺）、西部（平林寺とその周辺）に広がっている。東部は大半が市街化区域内であり、住宅や工業施設が多く、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、バスの利用頻度は高い。

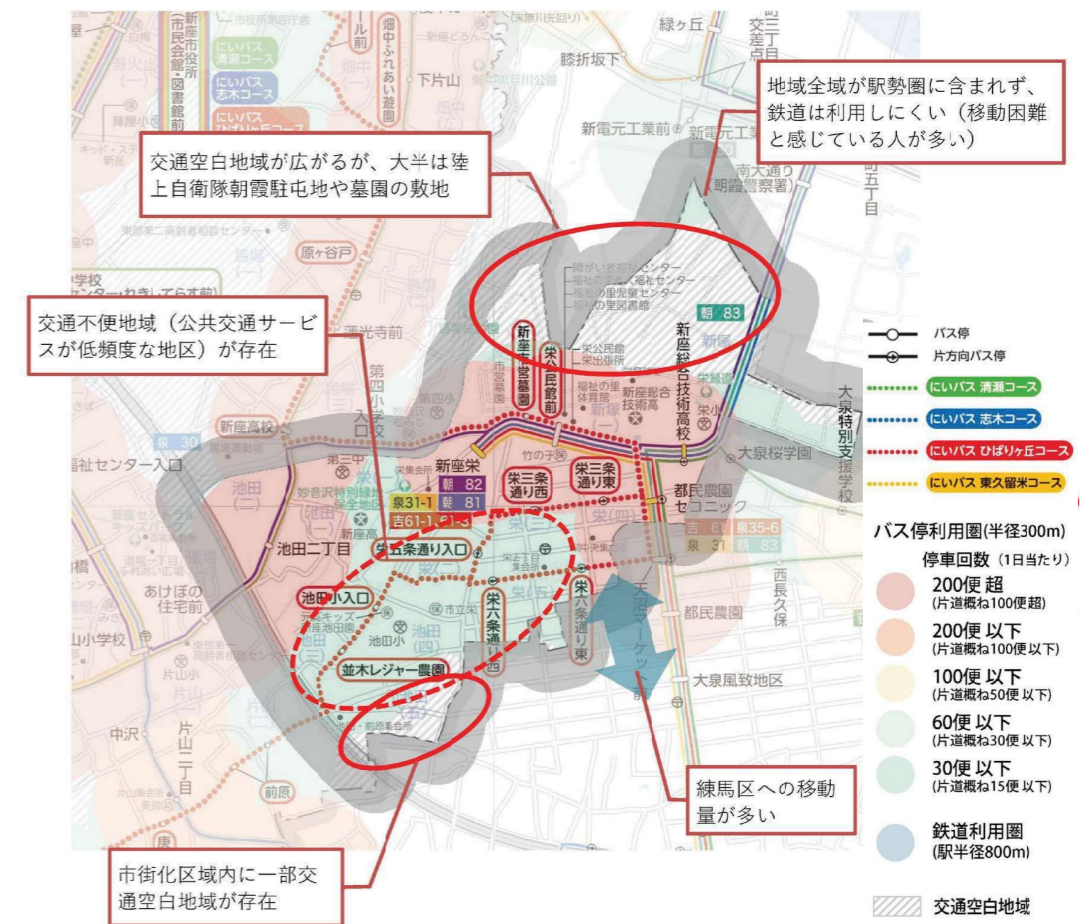
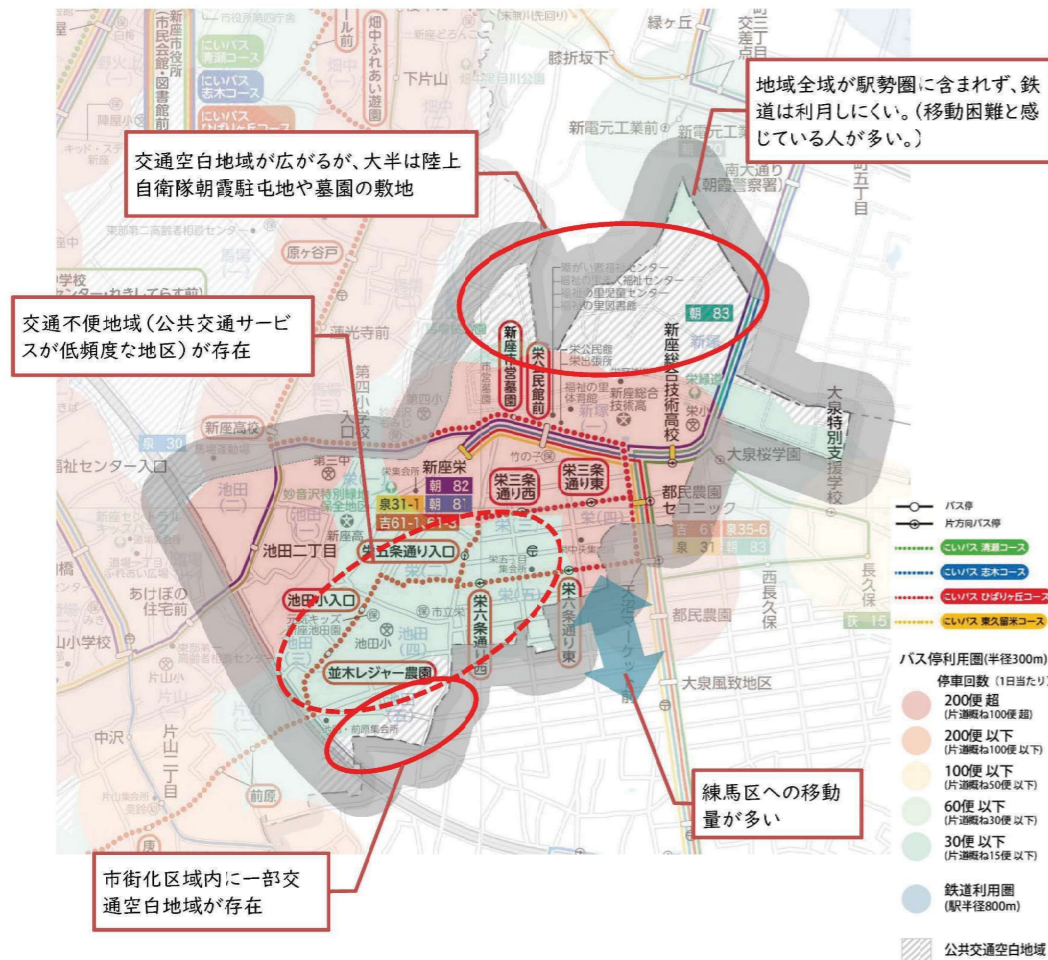


5) 東部地域の問題・課題

- ・地域内には複数のスーパーや医療機関が立地している。
- ・日常の移動では、隣接する練馬区や地域内の移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。
- ・公共交通の人口カバー率は約92%であり、7地域の中で5番目となっている。公共交通空白地域は、地域の北部（陸上自衛隊朝霞駐屯地や墓園の敷地）が大半を占めているが、市街化区域となる地域の南西部（練馬区境）にも一部存在している。
- ・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約44%）運行頻度が低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・いずれの駅利用圏にも含まれていないことから、市全体と比較して鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高く、その理由として、「鉄道駅やバス停まで遠い」との回答が過半を超えている。

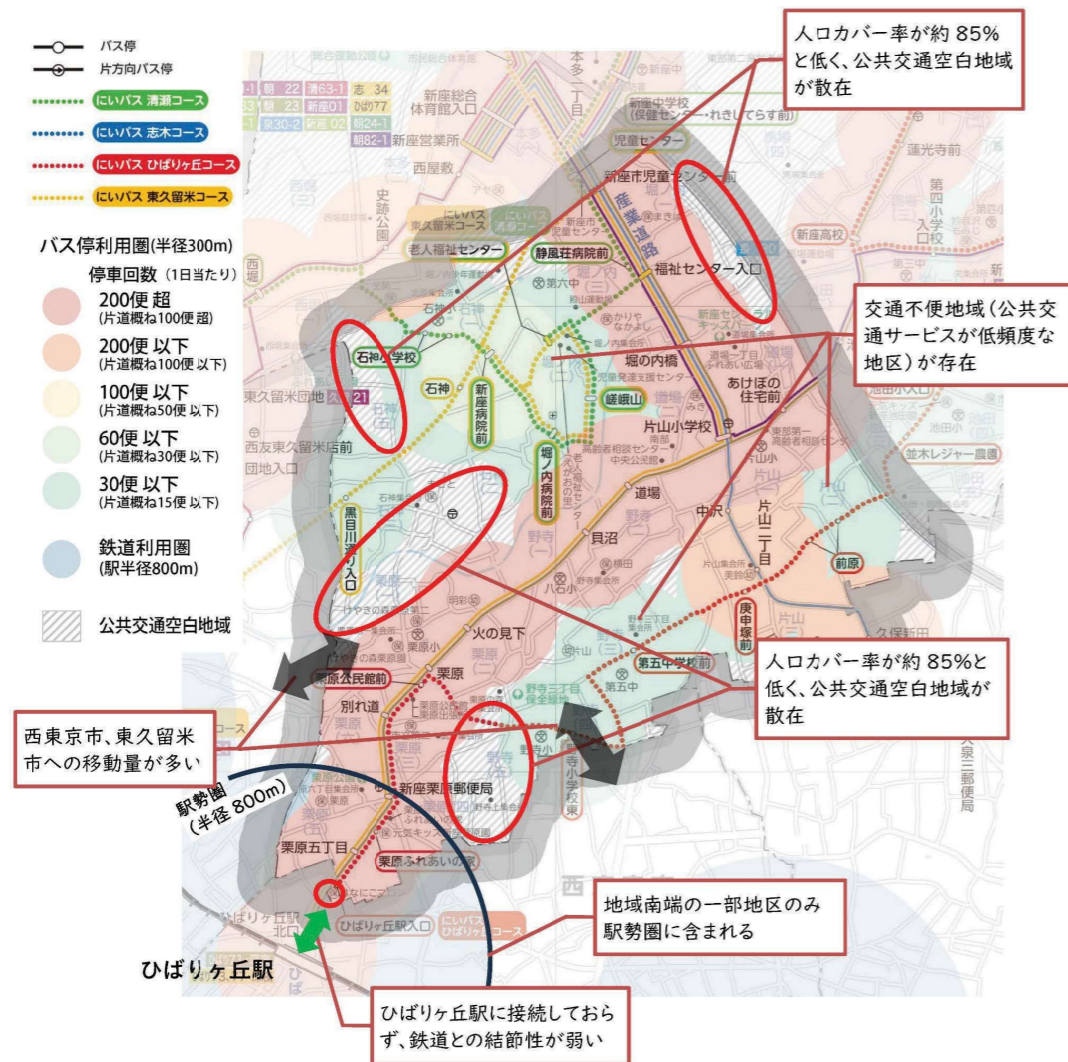
5) 東部地域の問題・課題

- ・地域内には複数のスーパーや医療機関が立地している。
- ・日常の移動では、隣接する練馬区や地域内の移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。
- ・公共交通の人口カバー率は約92%であり、7地域の中で5番目となっている。交通空白地域は、地域の北部（陸上自衛隊朝霞駐屯地や墓園の敷地）が大半を占めているが、市街化区域となる地域の南西部（練馬区境）にも一部存在している。
- ・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約44%）運行頻度が低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・いずれの駅利用圏にも含まれていないことから、市全体と比較して鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高く、その理由として、「鉄道駅やバス停まで遠い」との回答が過半を超えている。



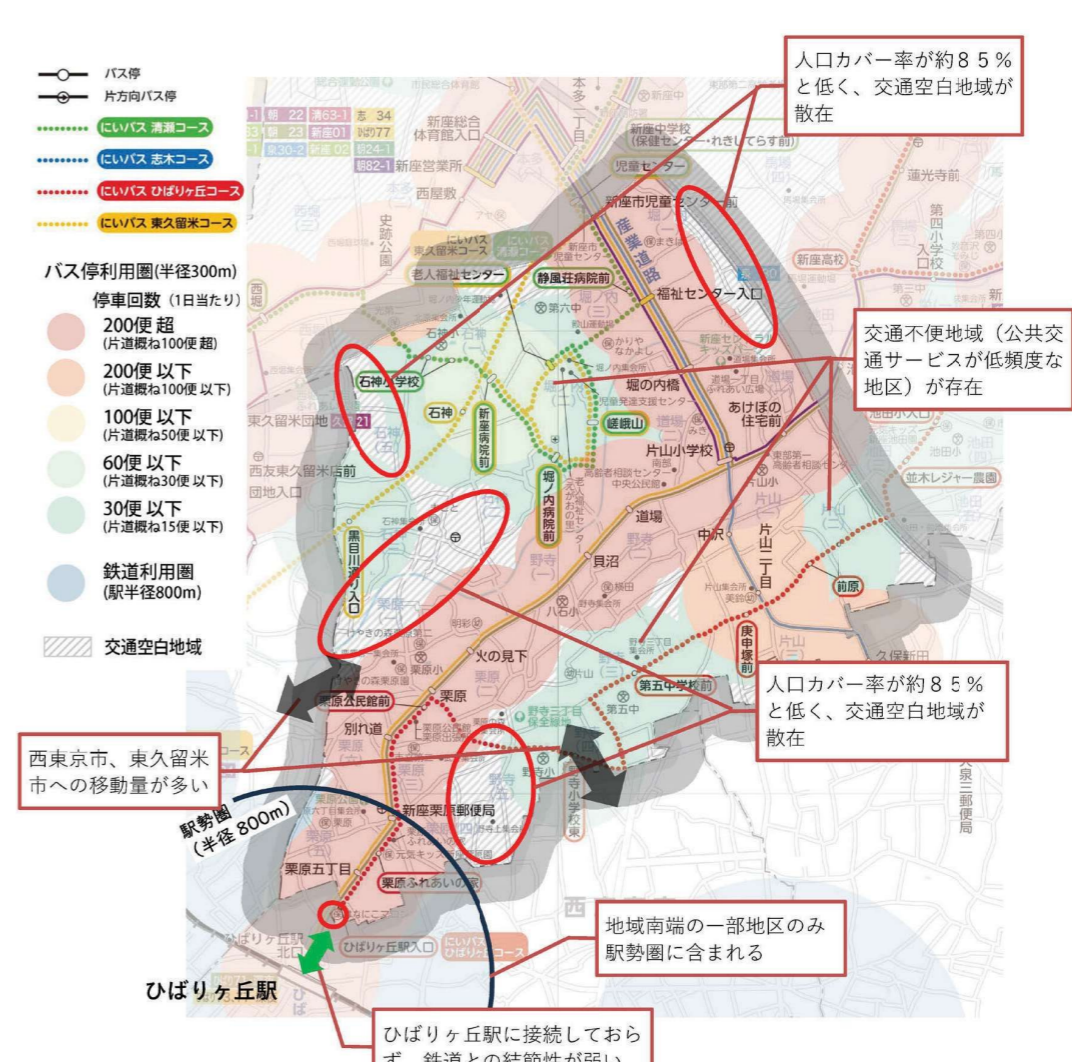
6) 南部地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実しており、日常の移動でも地域内での移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。
- ・日常の移動先では、地域内や隣接する西東京市、東久留米市への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約85%であり、7地域の中では、中央地域に次いで低い。**公共交通空白地域**は地域内に点在している。
- ・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約29%）、運行頻度は低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「他の交通手段が便利だから」、「運行本数が少ないから」、「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。



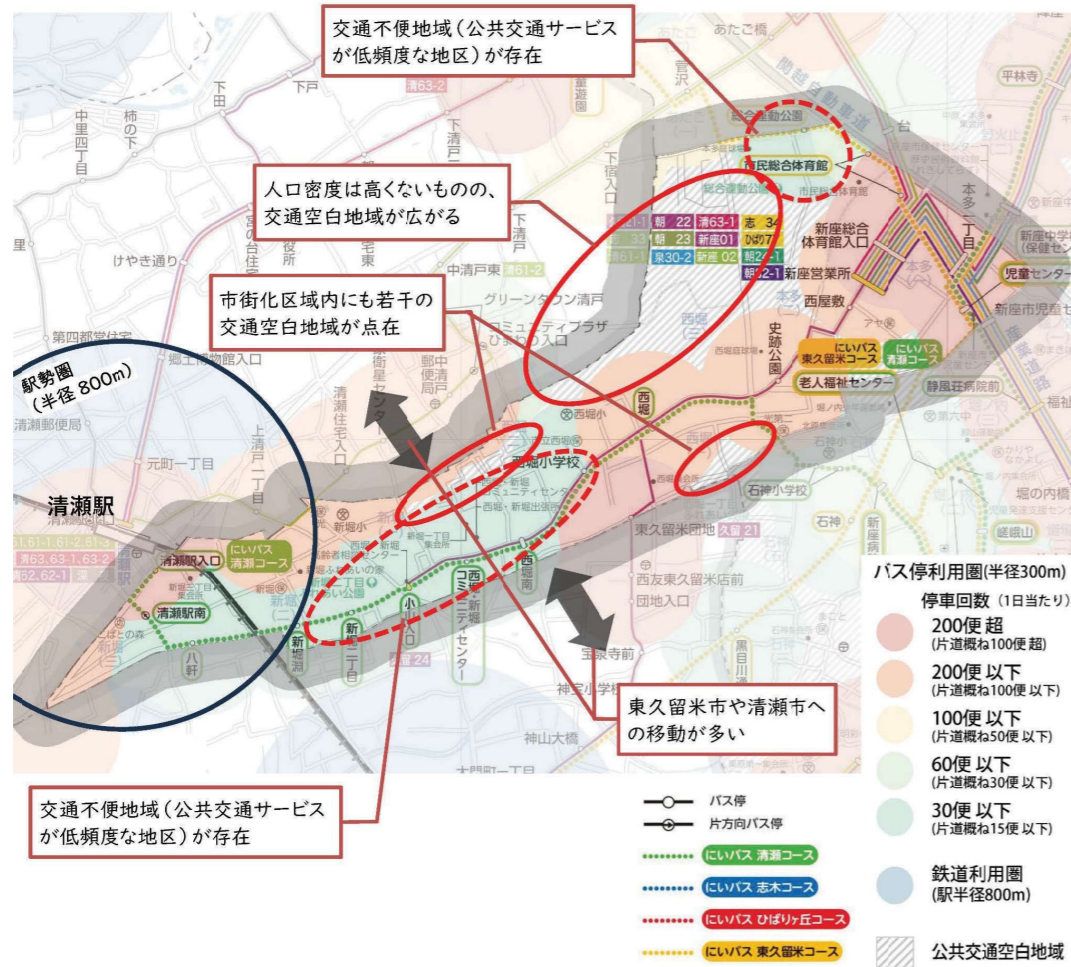
6) 南部地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実しており、日常の移動でも地域内での移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。
- ・日常の移動先では、地域内や隣接する西東京市、東久留米市への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約85%であり、7地域の中では、中央地域に次いで低い。**交通空白地域**は地域内に点在している。
- ・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約29%）、運行頻度は低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「他の交通手段が便利だから」、「運行本数が少ないから」、「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。



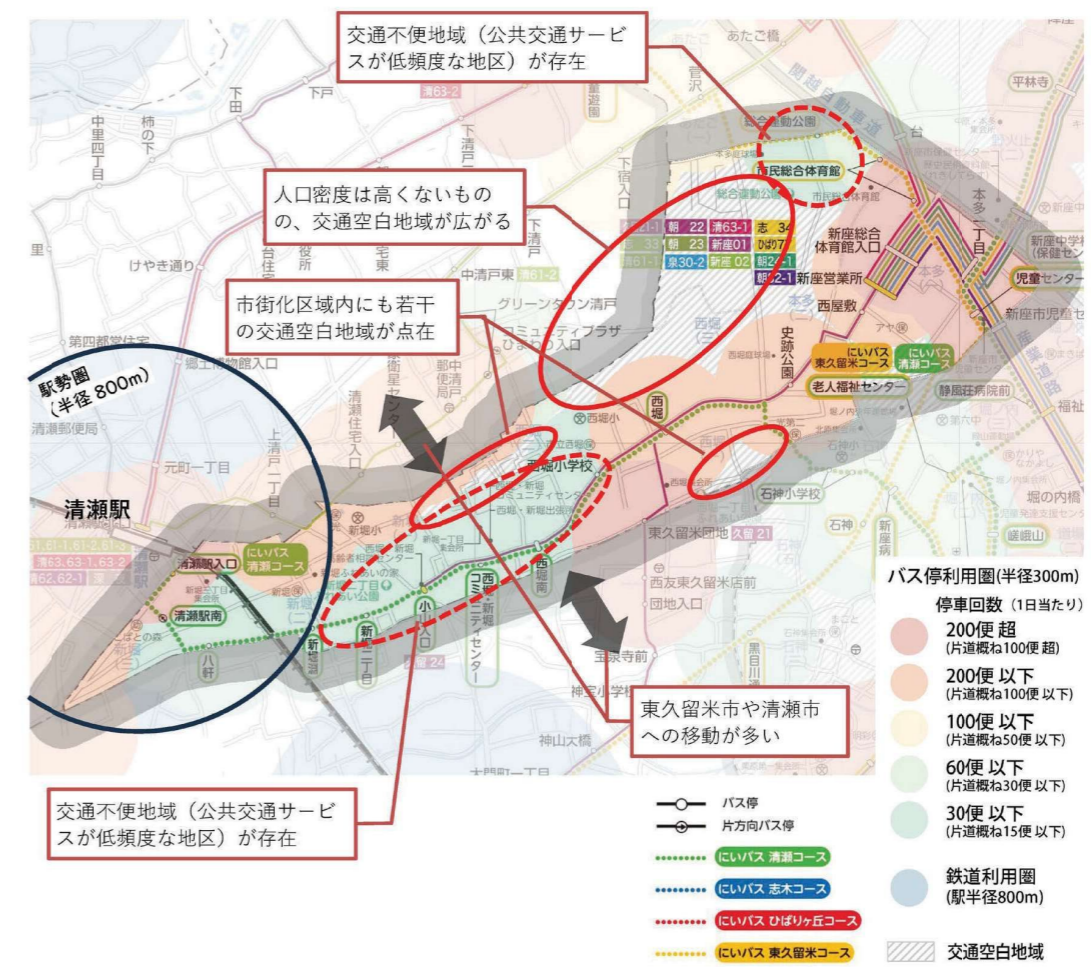
7) 南西地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設は少ないが、地域周辺には複数立地している。
- ・日常の移動では、隣接する東久留米市や清瀬市への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約95%であり、7地域の中で3番目に高い。**公共交通空白地域**は、地域の北部（米軍大和田通信所の敷地など）が多くを占めているが、市街化区域内にも一部存在している。
- ・民間の路線バスは比較的高頻度で運行しているが、市街化区域内の一部区間（西堀～小山入口）はにバスと合わせても運行頻度が低くなっており、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、鉄道やにバスの利用頻度は高い。
- ・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高い。その理由として、「バスの本数が少なくて不便」との回答が過半を超えている。



7) 南西地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設は少ないが、地域周辺には複数立地している。
- ・日常の移動では、隣接する東久留米市や清瀬市への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約95%であり、7地域の中で3番目に高い。**交通空白地域**は、地域の北部（米軍大和田通信所の敷地など）が多くを占めているが、市街化区域内にも一部存在している。
- ・民間の路線バスは比較的高頻度で運行しているが、市街化区域内の一部区間（西堀～小山入口）はにバスと合わせても運行頻度が低くなっており、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、鉄道やにバスの利用頻度は高い。
- ・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高い。その理由として、「バスの本数が少なくて不便」との回答が過半を超えている。



3. 課題総括

ここでは、前項で整理した各カテゴリでの分析結果に基づき、以下のとおり総括的に課題を整理しました。

【カテゴリ別交通課題】

① 政策分析

- 交通弱者を支援、誰もが移動しやすい交通システムの構築
 - ・まちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築
 - ・新たな生活様式等に応じた多様で質の高い移動手段の確保
 - ・スマート技術の活用による質の高いサービスの提供
 - ・公共交通基盤（交通結節点やバス停）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
- 環境負荷の少ない交通環境の創出
 - ・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進
 - ・環境に優しい車両（EVバス等）の導入推進
- 公共交通事業の持続可能性の確保
 - ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保

② 即地的分析

- 高低差のある地域間移動（特に東西移動）の支援
- 人口密集地、高齢化地域に対する最適な運行サービスの提供
- 将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
- 公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
- 移動需要に応じた運行サービスの提供
- 交通空白地域及び交通不便地域が存在

③ 意向分析

- 移動困難者（特に通院目的）の利便性向上
- これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る
- 需要に応じた適正な運行サービスの提供
- 施設送迎バス等との連携可能性の検討
- 運転手等の人手不足への対応

④ 地域分析

- 公共交通利用の地域格差（西部地域の利用が低い。）
- アクセス性が低い箇所が存在（北西地域の大規模集客施設）
- 公共交通不便（運行頻度が低い）地域が点在しており、公共交通需要を踏まえた検討が必要（北東地域西側、北西地域西側、中央地域東部・中央部・西部、東部地域南西部、南部及び南西地域の一部）
- 交通結節点における公共交通利用環境の向上
- 混雑箇所（志木駅周辺等）への対応

⑤ 路線分析（にいバス）

- 収支率が向上してきているものの低水準
- にいバスと路線バスの料金体系が異なることによる料金格差（不均衡な区間）が発生（志木駅～新座市役所等）
- 交通結節機能が弱い箇所が存在（新座市役所、西武池袋線駅付近）
- 路線バスとの重複、にいバス相互の重複区間が存在
- 迂回経路や突出部があり、効率性に欠ける区間が存在
- 複雑な運行でかつ運行時間が長く、運行回数も少ない（幅広く薄いサービスを展開している。）。)

3. 課題総括

ここでは、前項で整理した各カテゴリでの分析結果に基づき、以下のとおり総括的に課題を整理しました。

【カテゴリ別交通課題】

① 政策分析

- 交通弱者を支援、誰もが移動しやすい交通システムの構築
 - ・まちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築
 - ・新たな生活様式等に応じた多様で質の高い移動手段の確保
 - ・スマート技術の活用による質の高いサービスの提供
 - ・公共交通基盤（交通結節点やバス停）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
- 環境負荷の少ない交通環境の創出
 - ・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進
 - ・環境に優しい車両（EVバス等）の導入推進
- 公共交通事業の持続可能性の確保
 - ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保

② 即地的分析

- 高低差のある地域間移動（特に東西移動）の支援
- 人口密集地、高齢化地域に対する最適な運行サービスの提供
- 将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
- 公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
- 移動需要に応じた運行サービスの提供
- 交通空白地域及び交通不便地域が存在

③ 意向分析

- 移動困難者（特に通院目的）の利便性向上
- これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る
- 需要に応じた適正な運行サービスの提供
- 施設送迎バス等との連携可能性の検討
- 運転手等の人手不足への対応

④ 地域分析

- 公共交通利用の地域格差（西部地域の利用が低い。）
- アクセス性が低い箇所が存在（北西地域の大規模集客施設）
- 公共交通不便地域が点在しており、公共交通需要を踏まえた検討が必要（北東地域西側、北西地域西側、中央地域東部・中央部・西部、東部地域南西部、南部及び南西地域の一部）
- 交通結節点における公共交通利用環境の向上
- 混雑箇所（志木駅周辺等）への対応

⑤ 路線分析（にいバス）

- 収支率が向上してきているものの低水準
- にいバスと路線バスの料金体系が異なることによる料金格差（不均衡な区間）が発生（志木駅～新座市役所等）
- 交通結節機能が弱い箇所が存在（新座市役所、西武池袋線駅付近）
- 路線バスとの重複、にいバス相互の重複区間が存在
- 迂回経路や突出部があり、効率性に欠ける区間が存在
- 複雑な運行でかつ運行時間が長く、運行本数も少ない（幅広く薄いサービスを展開している。）。)

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。

(1) 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な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)

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

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楽しむ「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

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。

(1) 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な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】
- 基本構想の推進のために

まちづくり方針 (新座市立地適正化計画)

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

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楽しむ「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

(2) 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きます。

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。

(2) 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、交通政策の在り方が問われるようになっていきます。

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在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。

3. 公共交通の将来像

(1) 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。

(2) 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。	

3. 公共交通の将来像

(1) 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。

(2) 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	利用登録者
		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

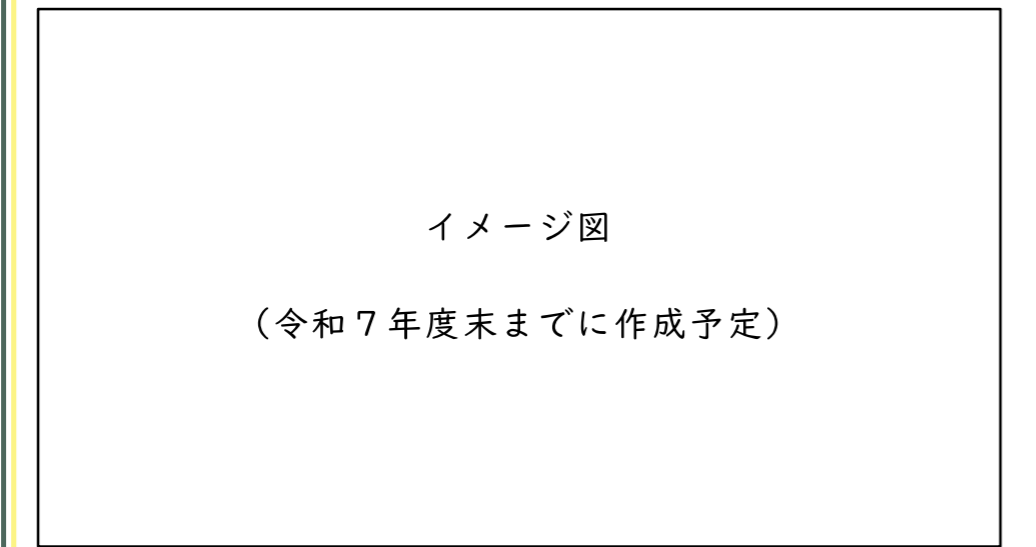
【参考】 現行計画	公共交通機関	機能分類	特性、役割
	鉄道	都市間幹線	・都心等、比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡 ・将来都市構造を実現する上で市の骨格を形成する交通軸
	路線バス (近隣市・市内拠点間連絡)	拠点間幹線	・幹線道路を走行し、新座市と近隣の都市、駅間の連絡、市内の拠点間の連絡など、地域の幹線的な交通軸 ・幅広い年齢層の移動手段
	路線バス (市内主要施設への連絡)	市内幹線	・市街地内の住宅地から鉄道駅アクセス、主要施設アクセス等、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡 ・幅広い年齢層の移動手段
	コミュニティバス (にいバス)	支線	・路線バスと一体となって市内の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。	

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。

図 新駅周辺の将来イメージ図



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

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。

図 新駅周辺の将来イメージ図



※令和8（2026）年3月時点の想定

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】【フィーダー】

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 限られた資源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設定し、運行体系を適宜見直すこととします。なお、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、ニーズに合った運行体系を目指します。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度を活用した持続可能な運行体系について検討します。

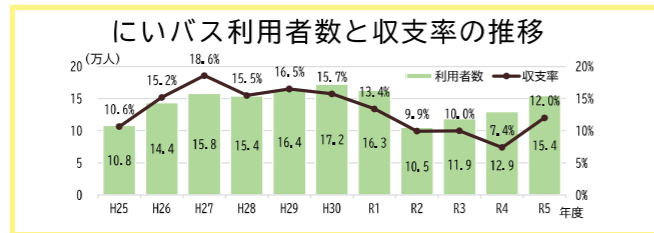
●検討を行う目安

以下に示す基準のいずれかを下回るような場合には、利用状況や利用者ニーズ等を確認しながら、適切な交通機関となっているか検証することとし、検証結果を踏まえ、必要に応じて見直しに向けた検討を行います。

- ・ 路線利用者数 ➡ 現状値より概ね15～20%減※1
- ・ 収 支 率 ➡ 10%※2

※1 新型コロナウイルス感染症の影響による減少量（令和元年度から令和2年度の変化）の半分程度

※2 無料乗車証の対象の拡大・縮小等によっても値が変化するため、数値だけでなく、運賃施策の状況も考慮する。



●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 | バス事業者、タクシー事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

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】【フィーダー】

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 限られた資源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設定し、運行体系を適宜見直すこととします。なお、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、ニーズに合った運行体系を目指します。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度を活用した持続可能な運行体系について検討します。

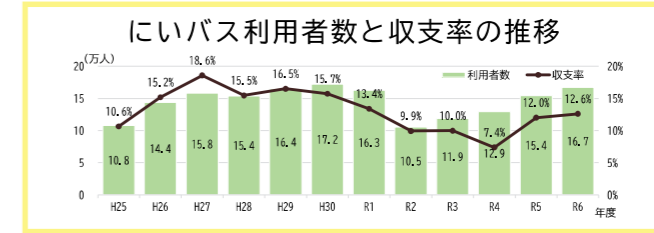
●検討を行う目安

以下に示す基準のいずれかを下回るような場合には、利用状況や利用者ニーズ等を確認しながら、適切な交通機関となっているか検証することとし、検証結果を踏まえ、必要に応じて見直しに向けた検討を行います。

- ・ 路線利用者数 ➡ 現状値より概ね15～20%減※1
- ・ 収 支 率 ➡ 10%※2

※1 新型コロナウイルス感染症の影響による減少量（令和元年度から令和2年度の変化）の半分程度

※2 無料乗車証の対象の拡大・縮小等によっても値が変化するため、数値だけでなく、運賃施策の状況も考慮する。



●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。

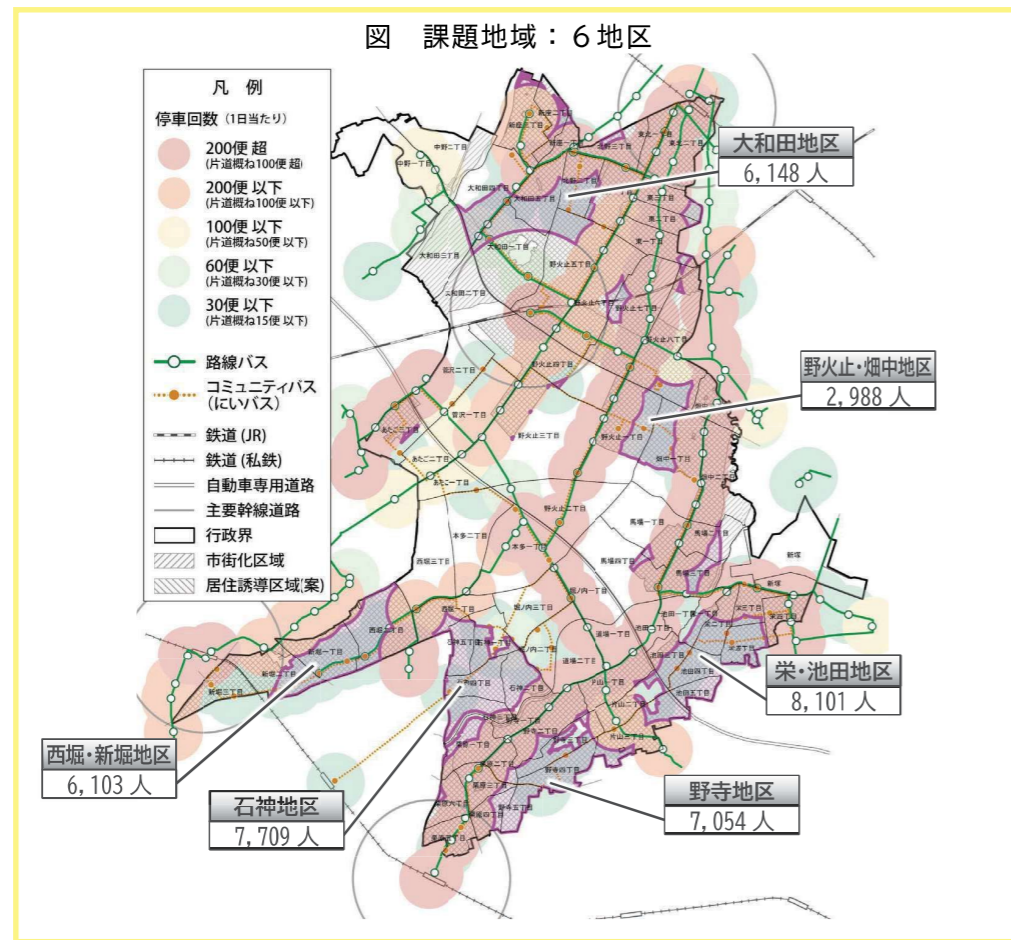
実施主体 | バス事業者、タクシー事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策08 課題地域への移動支援策の検討【利便増進事業】【フィーダー】

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。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度を活用した持続可能な運行体系について検討します。

- 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）



実施主体 市民、バス事業者、タクシー事業者、新座市

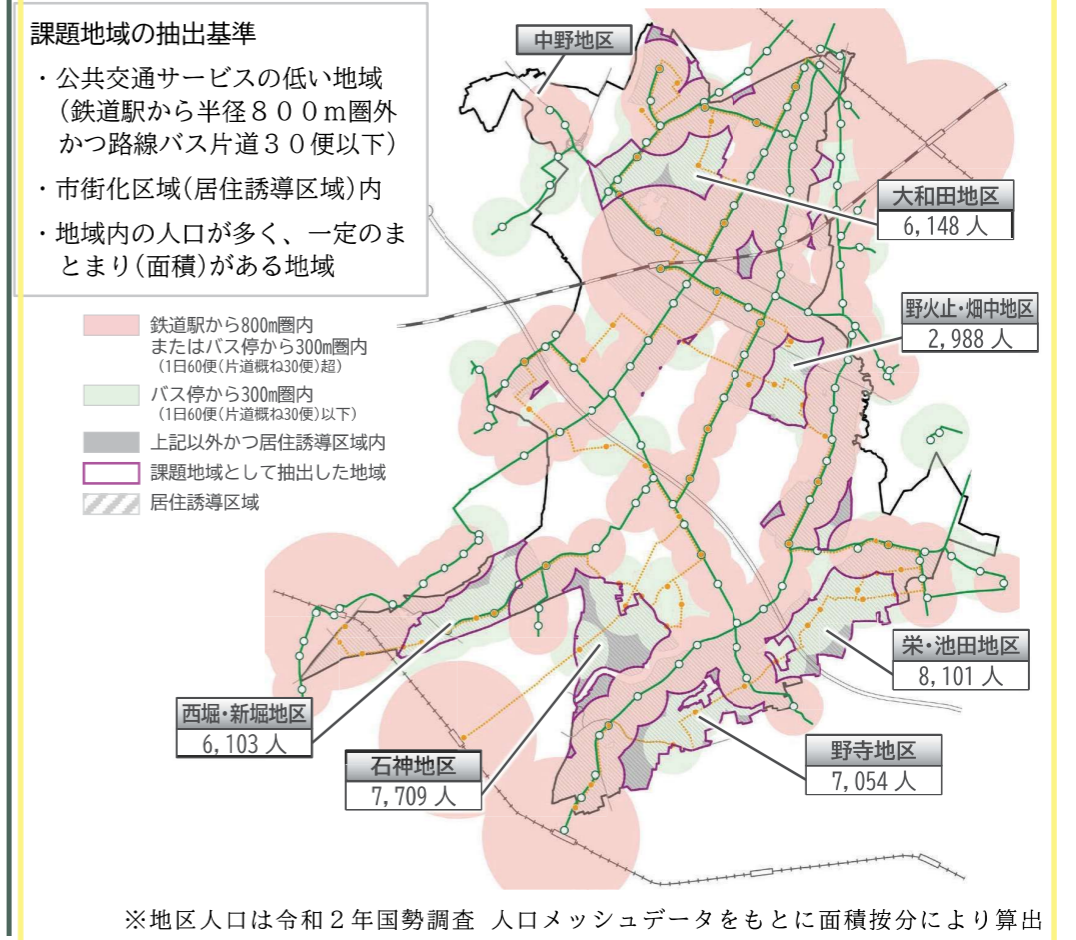
施策08 課題地域への移動支援策の検討【利便増進事業】【フィーダー】

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。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度を活用した持続可能な運行体系について検討します。

なお、中野地区については、2029年度をめどにバス利用の多くを占める施設の変更が懸念されているため、状況に合わせて検討をします。

- 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）



実施主体 市民、バス事業者、タクシー事業者、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（3章で定める都市拠点・地域拠点・行政拠点・地区交通拠点）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可能性があります。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

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（3章で定める都市拠点・地域拠点・行政拠点・地区交通拠点）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を目指すこととし、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可能性があります。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

2. モニタリング指標

(1) モニタリング指標と目標値

モニタリング指標と目標値を以下のとおり設定し、計画の達成状況を継続的に確認します。

基本方針	モニタリング指標	現況値	中間目標値 (R10)	目標値 (R14)	資料
基本方針1 便利で移動しやすい 公共交通網の構築	①市内を運行するバスの本数	1,893本/日 (R6)	1,893本/日	1,893本/日	交通事業者提供資料 交通政策課資料
	②路線バス利用者数	6.2万人/日 (R6)	6.5万人/日	6.7万人/日	交通事業者提供資料
	③市が運行する公共交通の利用者数	428人/日 (R5)	456人/日	477人/日	交通政策課資料
	④市が運行する公共交通の収支率	12.59% (R6)	13.7%	15%	交通政策課資料
基本方針2 新たな技術の活用による 利便性の向上	⑤新技術活用に関する取組数	0件/年	1件/年	1件/年	実績
	⑥シェアモビリティの利用回数	340,351回 (R6)	42万回	50万回	事業者提供資料
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)	⑦乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数	0件	1件	2件	実績
	⑧バスまちスポット・まち愛スポット施設数	0箇所	6箇所	13箇所	実績
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公共交通の担い手確保に関する取組数	0件/年	1件/年	1件/年	実績
	⑩公共交通に関する満足度	52.9% (R6)	56%	60%	アンケート調査等

2. モニタリング指標

(1) モニタリング指標と目標値

モニタリング指標と目標値を以下のとおり設定し、計画の達成状況を継続的に確認します。

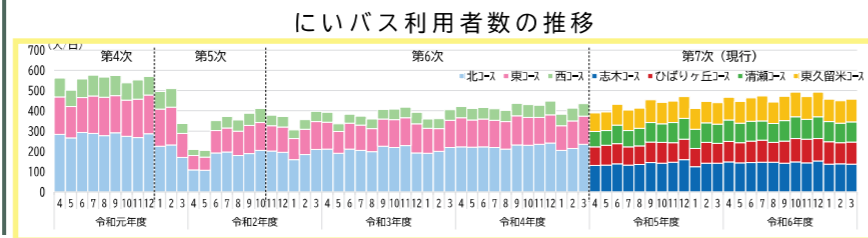
基本方針	モニタリング指標	現況値	中間目標値 (令和10年度)	目標値 (令和14年度)	資料
基本方針1 便利で移動しやすい 公共交通網の構築	①市内を運行するバスの本数	1,893本/日 (令和6年)	1,893本/日	1,893本/日	交通事業者提供資料 交通政策課資料
	②路線バス利用者数	6.2万人/日 (令和6年)	6.5万人/日	6.7万人/日	交通事業者提供資料
	③市が運行する公共交通の利用者数	490人/日 (令和7年※)	511人/日	539人/日	交通政策課資料
	④市が運行する公共交通の収支率	12.59% (令和6年度)	13.7%	15%	交通政策課資料
基本方針2 新たな技術の活用による 利便性の向上	⑤新技術活用に関する取組数	0件/年	1件/年	1件/年	実績
	⑥シェアモビリティの利用回数	340,351回 (令和6年度)	42万回	50万回	事業者提供資料
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)	⑦乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数	0件	1件	2件	実績
	⑧バスまちスポット・まち愛スポット施設数	0箇所	6箇所	13箇所	実績
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公共交通の担い手確保に関する取組数	0件/年	1件/年	1件/年	実績
	⑩公共交通に関する満足度	52.9% (令和6年度)	56%	60%	アンケート調査等

※直近1年間の利用実績として、令和7(2025)年1月～12月までの平均値を現況値とした。

モニタリング指標③ 市が運行する公共交通の利用者数

現況値・目標値 現況値：428人/日 → 目標値：477人/日

目標値設定理由 市が運行する公共交通（にいバス）については、令和5（2023）年度から4台体制での運行や日曜運行をしております、コースごとの利用者数の偏りは解消されつつありますが、全体の利用者数は若干の増加にとどまっています。効率的な運行体系の確立や利用環境の改善、利用促進に向けた取組等を一体となって推進していくことから、現在のにいバスの各コース各便の利用者数「+2人」に相当する人数の増加を目標とします（中間目標値は現況値と目標値の線形補完）。



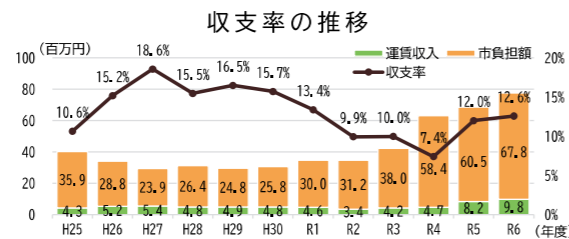
根拠資料・集計方法 交通政策課資料（年間利用者数を運行日で除した値）

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

現況値・目標値 現況値：12.59% → 目標値：15%

目標値設定理由 にいバスは無料乗車証の利用者が半数以上を占めていることから、収支率の向上が利用者満足度に直結するとは限りませんが、維持・拡充に向けて目標値を設定することとし、コロナ禍前の平均収支率や類似施策実施自治体の平均、指標③を達成した場合の想定収支率を参考に、15%以上を目標とします。（中間目標値は現況値と目標値の線形補完）



※令和5年度から運賃を150円から180円に、無料乗車証の対象年齢を70歳以上から75歳以上に変更したため、運賃収入は増加している

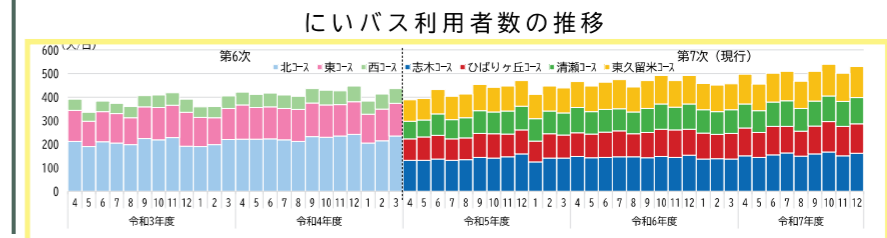
根拠資料・集計方法 交通政策課資料（運行にかかる費用のうち運賃収入が占める割合）

集計(チェック)頻度 毎年

モニタリング指標③ 市が運行する公共交通の利用者数

現況値・目標値 現況値：490人/日 → 目標値：539人/日

目標値設定理由 市が運行する公共交通（にいバス）については、令和5（2023）年度から4台体制での運行や日曜運行をしております、コースごとの利用者数の偏りは解消されつつありますが、全体の利用者数は若干の増加にとどまっています。効率的な運行体系の確立や利用環境の改善、利用促進に向けた取組等を一体となって推進していくことから、現在のにいバスの各コース各便の利用者数「+2人」に相当する人数の増加を目標とします（中間目標値は現況値と目標値の線形補完）。



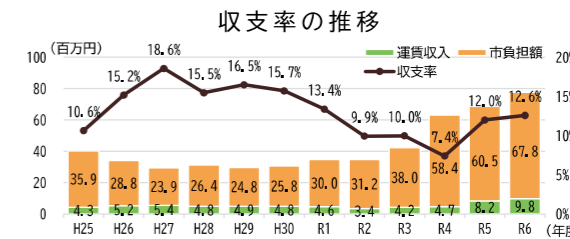
根拠資料・集計方法 交通政策課資料（年間利用者数を運行日で除した値）

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

現況値・目標値 現況値：12.59% → 目標値：15%

目標値設定理由 にいバスは無料乗車証の利用者が半数以上を占めていることから、収支率の向上が利用者満足度に直結するとは限りませんが、維持・拡充に向けて目標値を設定することとし、コロナ禍前の平均収支率や類似施策実施自治体の平均、指標③を達成した場合の想定収支率を参考に、15%以上を目標とします。（中間目標値は現況値と目標値の線形補完）



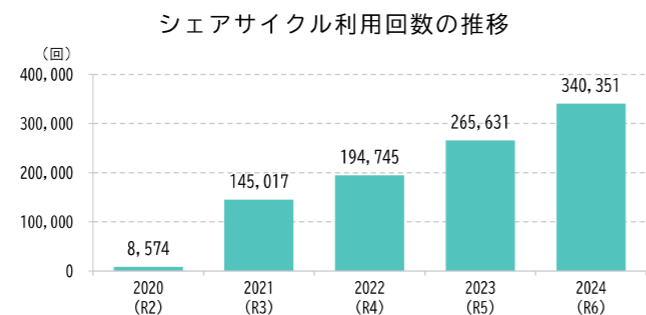
※令和5年度から運賃を150円から180円に、無料乗車証の対象年齢を70歳以上から75歳以上に変更したため、運賃収入は増加している

根拠資料・集計方法 交通政策課資料（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
現況値・目標値	現況値：0件/年 ➡ 目標値：1件/年
目標値設定理由	交通DX・GXによる利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通を実現することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績 (取組について地域公共交通会議で報告)
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利用回数
現況値・目標値	現況値：340,351回 ➡ 目標値：50万回
目標値設定理由	新座市では、日常の移動手段の一つとして活用されるようになったことから、令和3年2月からの実証実験を経て、令和6年4月から本格導入しています。ポート数・利用者数ともに年々増加していることを踏まえ、目標値を設定します。(中間目標値は現況値と目標値の線形補完)

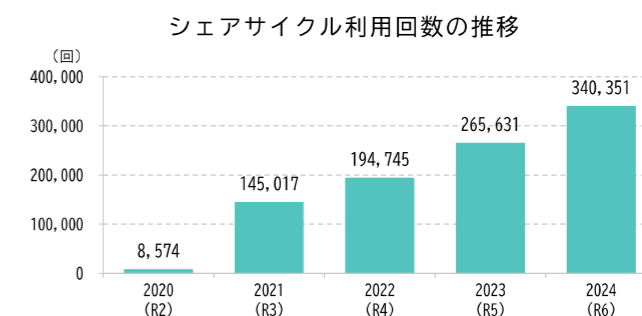


根拠資料・集計方法	事業者提供資料
集計(チェック)頻度	毎年

モニタリング指標⑦	乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数
現況値・目標値	現況値：0件 ➡ 目標値：2件
目標値設定理由	まちづくりと連携し利便性の高い地域公共交通ネットワーク体系を構築するため、公共交通の将来像で定める交通拠点における交通結節機能を強化することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績 (交通拠点における乗換え・乗継ぎ環境改善に向けた取組数)
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
現況値・目標値	現況値：0件/年 ➡ 目標値：1件/年
目標値設定理由	交通DX・GXによる利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通を実現することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績 (取組について地域公共交通会議で報告)
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利用回数
現況値・目標値	現況値：340,351回 ➡ 目標値：50万回
目標値設定理由	新座市では、日常の移動手段の一つとして活用されるようになったことから、令和3(2021)年2月からの実証実験を経て、令和6(2024)年4月から本格導入しています。ポート数・利用者数ともに年々増加していることを踏まえ、目標値を設定します。(中間目標値は現況値と目標値の線形補完)



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
現況値・目標値	現況値：0件 ➡ 目標値：2件
目標値設定理由	まちづくりと連携し利便性の高い地域公共交通ネットワーク体系を構築するため、公共交通の将来像で定める交通拠点における交通結節機能を強化することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績 (交通拠点における乗換え・乗継ぎ環境改善に向けた取組数)
集計(チェック)頻度	毎年

新座市地域公共交通計画（素案）に係る意見募集結果

◆ 意見募集期間：令和8年1月1日（木）～令和8年1月31日（土）

◆ 募集結果：

	市民	議員	計
件数（提出者数）	4（4）	1（1※）	5（5）

※個人でなく党・会派で取りまとめたもの

◆ 市の考え方

内 容	件数	
	市民	議員
◎ 意見のとおり素案を修正したもの		
○ 意見どおりではないが、素案の一部修正したもの		
△ 素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの	4	1
－ 素案を修正しないもの／意見を採用しないもの		
計	4	1

新座市地域公共交通計画（素案）

市民等

への御意見等と御意見等に対する市の考え方

◆ 意見募集期間：令和8年1月1日（木）～令和8年1月31日（土）

◆ 提出者数・意見数：4人・4件

◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方

- ◎：意見のとおり素案を修正したもの
- ：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの
- △：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの
- ：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

※御意見は原文のまま掲載しています。

指摘箇所	提出された意見	意見に対する市の考え方	市の方針
1	<p>バス停利用圏として半径300mを設定しているが、以下エリアは南北に生活道路が配置されている関係で東西に移動ができず距離のわりにバス停までの時間がかかるエリアが存在している。</p> <p>例：トッパン通り～旧川越街道（志木街道東側のエリア） 北野入口通り～旧川越街道（志木街道西側のエリア）</p> <p>現状にいいバスの志木ルートは、志木街道を走行しているが、利用者数増、収支率の向上を目標としているのであれば、路線バスとの経路重複を避け、住宅密集地を通る北野中央のような住宅街のバス停やルートが必要と感じる。道路が狭い問題はあるが、近隣自治体である清瀬市では住宅街を比較的多く通る、きよバス 緑蔭通り経由ルートがあるので、北東地域の志木ルートに限った話ではないが、是非ルート変更を検討いただきたい。</p>	<p>本計画では、国土交通省の「地域公共交通づくりハンドブック」を踏まえ、公共交通サービス圏域を駅から800m、バス停から300mとしています。しかし、道路網や地形上の関係等から、距離以上に移動時間がかかる場合があることも認識しています。</p> <p>本計画では、市全体の交通空白の状況をマクロ的に捉え、今後、個別具体の検討を行う際には、御意見のとおり、バス停までの実所要時間や利用者特性に配慮して検討してまいります。</p> <p>また、にいいバスの運行ルートについては、交通空白地の解消や利用者の利便性、路線バスとの競合回避等を総合的に考慮しながら、最適な運行形態を検討してまいります。</p>	△
2	<p>あくまでも南部地域（石神、栗原、堀ノ内）に限った内容です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の目線と言うと、栗原地域から老人福祉センター「えがの里」へ行くにいいバスがなくなったため、大変不便になっています。 ・にいいバスが使いつらいのはコースもそうですが、本数が少ないからだと思います。理由として、日中の高齢者向けに設定されているからではないかと想像します。にいいバスの採算のためにも、全年齢層が使いやすいものになったらと思います。たとえば、駅まで行くバスを増やして、通勤通学で利用できるようなするといった方法も検討してもらいたいです。 ・もっと狭い地域でピストンバスがあると利便性が上がるのではと思います。南部地域は坂や川があるため、地域が分断されやすいです。たとえば、「えがの里⇒堀ノ内病院⇒いなげや新座野寺」を往復するバスがあるだけでも利便性があがります。 ・そのほか、大きなスーパーとえがの里や病院、西武バスなどのバス停が繋がると助かります。 ・そのバスを市が工面するのではなく、地域の介護サービス事業所などで、日中に使っていない送迎車がありますので、それを活用することも検討できるのではと思いました。 ・以前、試験的に行ったデマンドタクシーが来ると良いのですが、そもそも電話でタクシーが呼べなくなっているとの声も多いです。タクシーを気軽に呼べると良いです。 	<p>にいいバスは令和5年に運行見直しを行いました。アンケートでも便利になったという意見と不便になったという意見を頂いています。にいいバスは限られた人員、車両で運行しているため、現状では、運行本数を増やすことが難しい状況ですが、今後、御意見のとおり、短い距離の運行や公共交通以外の送迎サービスとの連携などあらゆる手段の活用を含め、移動しやすい環境整備を検討してまいります。</p>	△
3	<ul style="list-style-type: none"> ・にいいバスの運行本数がもう少し増えると良いと思います。・新座団地から新座駅や新座市役所に最短で行けるバスルートがあると嬉しいです。（にいいバスに限らず西武バスや東武バスなど） 	<p>にいいバスは限られた人員、車両で運行しているため、現状では、運行本数を増やすことが難しい状況です。今後は、交通空白地の解消や利用者の利便性、路線バスとの競合回避等を総合的に考慮しながら、最適な運行形態を検討してまいります。</p>	△

新座市地域公共交通計画（素案）

市民等

への御意見等と御意見等に対する市の考え方

- ◆ 意見募集期間：令和8年1月1日（木）～令和8年1月31日（土）
- ◆ 提出者数・意見数：4人・4件
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
 - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
 - ：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの
 - △：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの
 - ：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

※御意見は原文のまま掲載しています。

4		<p>新座市地域公共交通計画 私も一言 2026-1-30</p> <p>1) 実現の可能性が低い地下鉄12号線延伸は白紙に、モノレールや新交通システムを検討</p> <p>そもそも大江戸線はミニ地下鉄（乗車定員は東上線車両の7割）新座市民を乗せるキャパはない、ピーク時3分間隔運転、練馬～新宿間で乗車定員を超えている。大泉学園までの延伸でさえ2040年度までの採算めどが見込めていないため着工をためらっている。凍結の可能性もある。人口減少が本格化する状況下、莫大な建設費を投じて鉄道延伸するメリットはほぼない。多摩モノレールは近々箱根ヶ崎まで延伸工事に入る、地下鉄以外の交通システムプランの研究にシフトすべきです。国の交通政策審議会は12号線延伸を地下鉄だけに限定していない、別の交通手段も否定していない。都営地下鉄は本八幡以外23区に限定し（葛飾区除く）網羅している、都営地下鉄の役割は都電の代替えとグランドハイツの団地開発、徳丸田んぼの団地開発のための足として役割を担ってきたもので、埼玉県側の意向とのマッチングにはムリがある。例えば運賃、都民高齢者は1,000円で一年間乗り放題、新座市側は初乗りが相当額になることが予想される。事業者が決まっていらないのに新座中央駅のプラン図などをちらつかせるのはおかしい。東京都、埼玉県、その他事業者が決まってから行動すべきだ。どんな駅にするかは事業者が決めることです。推進する「期成同盟の皆さん」は鉄道経営の厳しさも勉強すべき。首都圏の地下鉄は副都心線以降、プランはできてても1mも伸びていない、低成長時代コストは大事です。工事をどこか担うにしても原資は血税です。</p> <p>2) 西武バス一強を改善、路線バス会社と地方公共団体の共存共栄を</p> <p>この3月よりバス路線の廃止減便がさらに加速。バス会社の言い分は採算と運転手不足です。西武鉄道は4月より子供運賃を一律50円に。すでに小田急電鉄も50円に、京急電鉄75円。この狙いはファミリー層の沿線定着です。人口減少を食い止める鉄道のみならず関連する商業、観光施設維持にあります。バス事業者と地方公共団体は共同して人口減少を食い止める魅力ある街作りと、誰もが安全に移動できる公共交通手段の確保が求められています。利用者を減らさないためにバス事業者は縄張りにとられない和光、朝霞、志木、新座市を網羅するバス路線網を実現することを提案します。現在、新座市役所に来るバスは西武と、にibusのみです。エリアには東武バス、国際興業バスも営業中です。西武バスだけでなく、国際興業と東武バスも市役所に乗り入れられるようにできないか検討ください。新座市役所から和光市、西高島平へのアクセスを提案致します。</p> <p>1, 東武バスについて 東武大和田車庫⇒大和田交差点⇒新座駅⇒新座市役所⇒馬場団地⇒新座高校⇒福祉の里⇒大泉中央公園/樹林公園⇒和光市駅</p> <p>2, 国際興業バスについて 新座市役所⇒朝霞税務署⇒朝霞駅⇒根岸台⇒西高島平 運転手不足解消のため下記事項提案致します。 1, にibusバスを市営バスに格上げする。福祉面と営業権の両立を目指す 2, ヤマト、佐川、東洋商事など運送会社に荷物だけでなく人の移動もお願いする。 市営化して運送会社に業務委託する。尚、越谷地区には「桃太郎便」運送会社が路線バスを運行している例があります。 3, 33年間所得収入が上がりなかったのは国の責任が大きい、運転手の補助金制度を国に求める。 4, ご丁寧なあいさつは無用、服装もラフに。 安全運転こそ最高のサービス。</p> <p>3) 改正道路交通法対策について 西武バス ひばり71系統の道路も歩道も狭く退園危険な状態で「自転車は軽車両」道路の左側を走れ」ですがダンプの往来も激しく校道からの合流も多く恐怖を感じながら走っています。又歩道は狭く人がすれ違わないような状況、歩道を走ると違反切符を切られてしまいます。せめて1.7m程度に広げてください。高齢者子供は歩道走行OKにしてください。 おまけ 朝の通勤時間帯、北朝霞駅の混雑は非常に危険な状態です。転落死亡事故もありました。混雑時は入場制限などで、転落事故が起きないようにしてください。JR任せにせず行政側も実態を認識しもう一本ホームを作るなど恒久的安全帯先をお願いします。</p> <p>3) 追伸 街づくりは市民の意見が反映されて成り立つものです。市役所に行くにも交通手段がない、杖を頼りに徒歩だけ、幾度もバスを乗り継いで目的地に、移動する権利、交通権を守ることが交通問題の原点です。いつ来るかわからない地下鉄にしがみついているのは、交通問題は前に進みません。今移動手段のない人に寄り添い最善を尽くすことが求められています。</p>	<p>1) 都市高速鉄道12号線延伸については、市中央部の交通ネットワークが大幅に変更となる事業であることから、上位計画である新座市総合計画を踏まえ、本計画においても施策として位置付けています。地下鉄以外の交通手段の導入については、まちづくりの検討状況も踏まえつつ、知見の収集等を行ってまいります。</p> <p>2) 民間バス事業者の運行エリアについては、各事業者の判断にも関わるものであり、市が主体的に決めることは難しいものと考えます。また、担い手不足等により、バス事業者は、現在の路線の維持だけでも精一杯なのが実情です。運転手不足解消に向けた取組については、本計画でも定めており、いただいた御提案は、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>3) 御意見のとおり、バス路線が幅員の狭い箇所となっており、歩行者や自転車危険な状況となっているほか、バス等の遅延の一因となっていることは認識しております。今後も関係機関と連携しながら、道路交通環境の改善に向けて検討してまいります。また、駅の安全対策については、状況を注視し、事業者と連携しながら検討してまいります。</p>
5			△

新座市地域公共交通計画（素案）
への御意見等と御意見等に対する市の考え方

議員

- ◆ 意見募集期間：令和8年1月1日（木）～令和8年1月31日（土）
- ◆ 提出者数・意見数：1会・1件
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
 - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
 - ：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの
 - △：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの
 - －：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

※御意見は原文のまま掲載しています。

指摘箇所	提出された意見	意見に対する市の考え方	市の方針
1	運転免許証返納者の増加により公共交通の需要は高まっており、近年では既存公共交通に加え、よりきめ細かいニーズに対応できるデマンド交通を導入する自治体もみられる。高年者の外出機会の創出、安心安全な移動手段の確保のためにも、新しい移動手段としてデマンド交通の導入検討を進めてほしい。	本計画において、公共交通を利用しづらい地域（課題地域）を対象に、デマンド交通を含む新たな移動支援策の導入について検討することとしています。今後、地域の実情や住民の方の意向を踏まえながら、持続可能な交通体系を検討してまいります。	△
2			
3			
4			
5			

課題地域ワークショップの開催について

1. ワークショップ開催の目的

コミュニティバス（にいバス）の運行改善を検討しつつ、公共交通サービスが低い地域について、地域の生活の足を確保するとともに、公共交通の利用促進に向けた意識を醸成するため、ワークショップによる意見交換を実施し、地域に見合った公共交通のあり方を検討する。

- ・地域の移動状況や要望は、地域の方に聞くことがベスト
- ・公共交通の維持は、地域の協力が不可欠
- ・地域の方が協力できる役割を探る

2. 実施方法

- (1) 対象地区数 4地区（1～3は合同）
 (2) 実施回数 各地区3回程度
 (3) 参加者 各地区3班編成（5、6名／班）

3. 対象地区

課題地域の中で、先行的に取り組むべき地域として、以下の4地区を抽出。

	地区名	町丁名	人口	検討対象の選定理由
1	栄・池田地区	栄1～3, 5丁目 池田1～5丁目 片山1～3丁目	8,101人	課題地域の中で最も人口が多い。
2	野寺地区	野寺1～5丁目 片山1～3丁目 栗原4丁目	7,054人	石神地区と同一の地域特性を有しているほか、栄・池田地区にも隣接し、一体的に取り組む必要性がある。
3	石神地区	石神1～5丁目 栗原1丁目	7,709人	栄・池田地区に次いで人口が多い。
4	大和田地区	大和田1～5丁目 野火止五丁目※ 新座3丁目※ 北野1丁目※、2丁目	6,148人	上記地区と生活圏が異なり、市北部の中で人口が多い。

※一部に該当

4. 検討実施スケジュール（案）

地域公共交通の再構築に係る計画について、9月頃までの立案に向け、ワークショップは、6～8月にかけて3回の開催を予定する。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月 ～	備考
準備等	■							
ワークショップ			●	●	●			
地域公共交通の再構築に係る計画	■							
交通事業者部会			●			●		
公共交通会議			●			●		

- ・ 第1回：地域の現状を共有し、課題を考える。
- ・ 第2回：地域交通のあるべき姿（地域に必要な交通）を考える。
- ・ 第3回：地域の交通手段・方法（第2回の具現化）を考える。

5. 事前準備（今年度）

■ 目的

来年度予定のワークショップ開催に向け、検討内容や進め方等ワークショップの開催方法等について意見交換し、円滑な運営に向けた下準備をする。

あわせて、移動状況に関する地域の実情や課題について、より深堀する。

■ 実施方法

- ・ 出席者 各町内会の代表者 計15名
- ・ 開催日 令和8年3月24日（火）午後2時～ ※予定
- ・ 開催場所 新座市役所

■タイムテーブル（案）／70分程度

項目	所要時間	プログラム	備考
①あいさつ	10分	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局のあいさつ ・WSの目的、スケジュール等について 	<ul style="list-style-type: none"> ・会議の目的など共有
②計画及び地域の現状について	30分	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通計画について ・地域の現状・課題について 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の現状・課題を認識
③質疑応答	15分	<ul style="list-style-type: none"> ・質疑応答（計画概要、ワークショップについて） 	
④調査票の記入	15分	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート票の記入 	<ul style="list-style-type: none"> ・後日提出可

■ アンケート（案）

ワークショップ開催に向けた事前アンケート調査

- ご自身の立場だけでなく、ご家族やご近所等地域の方の立場になってご回答下さい。

- ① 地域の方の主な移動先や時間帯はどのような状況ですか。（買い物・通院・その他）

	施設名 等	時間帯
主な買い物先		
主な通院先		
その他の移動目的地		

- ② 移動に不便を感じる状況はありますか。

回 答	1.ある 2.ない 3.よくわからない
1と回答した方の理由を記述して下さい	

- ③ 現在の公共交通は、地域にとって使える状況になっていると思いますか。

回 答	1.使える状況である 2.使えない状況である 3.よくわからない
2と回答した方の理由を記述して下さい	

- ④ あなたの地域にとって、公共交通サービスは必要ですか。

回 答	1.必要である 2.必要ではない 3.よくわからない
上記の回答理由を記述して下さい	

⑤ あなたの地域に適している運行形態は何だと思えますか。

適している 運行形態	
上記の回答 理由を記述 して下さい	

⑥ 来年度予定している地域のワークショップ開催について期待すること
はありますか。

ご意見欄	
------	--

⑦ その他、本市の公共交通について、何かご意見があればお書きくださ
い。

ご意見欄	
------	--

令和7年度 新座市地域公共交通会議（埼玉県新座市） （地域公共交通計画策定事業）

資料3

公共交通の概況・地域の特徴

市内の交通状況は、市中央部を東西に国道254号や関越自動車道（所沢インターチェンジに近接）が横断、南北に主要地方道さいたま・東村山線及び保谷・志木線が縦断しており、交通の要衝となっているが、朝・夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が生じている。また、公共交通機関について、鉄道は、北端を東武東上線、南端を西武池袋線、中央を東西にJR武蔵野線が通っており、東京都心部や県庁所在地であるさいたま市まで電車で約30分程度の圏域となっている。これまで鉄道沿線を中心に市街化が進んだため、市街地や拠点は南北に点在しており、現在も市中央部の大部分は市街化調整区域として区分されている。

地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

南北方向の移動や鉄道駅への移動の利便性は、路線バスにより確保されているものの、市全域には移動に不便な地域や方向があることから、路線バスを補完する役割としてコミュニティバス（にいバス）を運行している。にいバスは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おり、利用の少ない区間や時間帯が生じている。さらに、本市は7市1区と接しており、特に都県境の地域で公共交通サービスが低頻度な地域が存在している。そのため、民間の路線バスの利用者数や運行本数は維持しながらも、交通不便地域を解消する公共交通事業の実施・検討が急務となっている。

アピールポイント

市内を運行する公共交通の利用状況を確認するとともに、ニーズを把握するため、市民や公共交通利用者だけでなく、送迎サービス等を行っている福祉・介護事業者や、病院・大規模商業施設など、多種多様なアンケート調査を実施した。また、令和7年11月には同時に策定作業を進めている立地適正化計画と合同でオープンハウスを開催し、本計画の周知を図るとともに、様々な意見を伺った。本市は地域ごとに利用する鉄道駅が11に分かれていることから、生活圏を考慮し、都市計画マスタープランで設定した7地域の区分ごとに分析を行い、問題・課題を把握した。

計画の基本理念を「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」とし、基本方針、計画目標に基づき、28の施策・事業を位置付けた。

施策のうち「課題地域への移動支援策の検討」については、立地適正化計画で居住誘導区域として位置付けており、一定数の居住がある地域にも関わらず交通空白地域や交通不便地域となっている地域を対象としており、立地適正化計画との整合・連携を踏まえて設定した。

事業を着実に遂行していくため、計画の達成状況を定量的に評価するモニタリング指標と目標値を設定し、定期的かつ継続的な指標の確認と取組状況の評価を行う体制を整えた。

面積	22.78 km ²
人口（R7.4.1時点）	166,392 人
15歳未満	19,665 人
65歳以上	42,430 人
高齢化率	25.5 %

協議会開催状況

令和7年度の開催状況

- ・第1回（7年6月23日）
基本方針・将来像について
計画目標について
- ・第2回（7年10月1日）
導入施策・事業について
- ・第3回（7年12月15日）
モニタリング指標及び計画推進体制について
- ・書面（8年1月14日）
地域公共交通計画策定事業に係る自己評価の実施について
- ・第4回（8年3月10日）

令和8年度スケジュール（案）

		令和8年										令和9年			
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
公共交通の再構築に係る検討支援業務委託 ※				■											
課題地域対応															
準備等		■													
ワークショップ				●	●	●									
再構築の検討・対応方針立案				■											
実施に向けた協議・調整								■							
会議	事業者部会（必要に応じて）						●					●			
	地域公共交通会議			●				●					●		

※ 国の補助メニュー「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（「交通空白」解消緊急対策事業）を活用予定

■ 地域公共交通会議の開催予定（案）

会議回	時期	検討内容
第9回	6月頃	令和8年度実施体制・検討内容・検討スケジュールについて
第10回	9月末頃	課題地域の解消に向けた対応方針について ※必要に応じて「運賃部会」を設置
第11回	3月頃	課題地域解消に向けた実施事業について

○新座市地域公共交通会議条例

平成 26 年 3 月 25 日

条例第 6 号

(設置)

第 1 条 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、市内における需要に応じた市民生活に必要な旅客輸送の確保その他市民の利便の増進を図り、本市の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要となる事項を協議するため、新座市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

(所掌事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 本市における適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、地域公共交通に関し必要と認める事項

(組織)

第 3 条 交通会議は、委員 30 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 公共交通事業者等の代表者
- (2) 公共交通事業者等の組織する団体の代表者
- (3) 市民又は利用者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者
- (5) 学識経験者
- (6) 関係行政機関の職員
- (7) 市職員
- (8) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は、2 年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 交通会議に会長1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(関係者の出席等)

第7条 交通会議は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(部会)

第8条 交通会議は、必要に応じ部会を置くことができる。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、まちづくり未来部において処理する。

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

附 則（平成29年条例第28号）抄

(施行期日)

1 この条例は、平成30年1月1日から施行する。

附 則（令和3年条例第25号）抄

(施行期日)

1 この条例は、令和4年4月1日から施行する。

(施行期日)

1 この条例は、令和6年2月1日から施行する。