第９回新座市地域公共交通会議
次　　第

日　時　令和８年１０月２９日（木）
　　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　報　　告

⑴　新座市公共交通計画策定までの経緯について　資料１

⑵　令和８年度の事業推進状況について　資料２

３　議　　題

⑴　会長の選出について　資料３
　　新会長挨拶

⑵　課題地域への対応について　資料２　　資料４

⑶　令和８年度のスケジュールについて　資料５

４　その他

５　閉　　会

資料１

新座市地域公共交通計画策定までの経緯について

【令和６年度】

１　計画準備

２　地域特性及び公共交通の現状と課題の把握

⑴　地域特性の整理

⑵　公共交通の現況整理

３　公共交通に係るニーズ調査

⑴　関係者ヒアリング

⑵　アンケート調査（市民、公共交通利用者、その他、医療・福祉等関係者を対象）

⑶　オープンハウス型説明会

【令和７年度】

１　にいバス再編に関する課題整理

２　公共交通に関する課題整理

３　新座市地域公共交通計画の作成

⑴　パブリックコメントの実施

⑵　市役所庁内への意見照会

【検討経緯】

日　付	内容	備考
令和６年８月１日	第２回新座市地域公共交通会議	
令和６年１２月１７日	第３回新座市地域公共交通会議	
令和７年３月２８日	第４回新座市地域公共交通会議	
令和７年６月２３日	第５回新座市地域公共交通会議	
令和７年８月１９日	第１回新座市地域公共交通会議 交通事業者部会	
令和７年１０月１日	第６回新座市地域公共交通会議	
令和７年１１月１日	オープンハウス	計画素案のパネル展示等
令和７年１１月１７日	バス事業者事前調整	
令和７年１２月１５日	第７回新座市地域公共交通会議	計画素案の承認
令和８年１月１日 ～令和８年１月３１日	パブリックコメント	
令和８年３月１０日	第８回新座市地域公共交通会議	計画案の承認

資料２

令和８年度の事業推進状況について

令和８年度は、新座市地域公共交通計画（以下「計画」という。）における施策０８「課題地域への移動支援策の検討」及び関連する施策・事業の具現化に向けた実施計画の作成を行うに当たり、計画に位置付ける課題地域のうち、先行的に検討を行う４地区（大和田地区、栄・池田地区、野寺地区及び石神地区）を対象にワークショップを開催し、問題意識の共有と課題解決に向けた検討を行いました。

１　対象地区

	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	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、一体的に取組む必要がある。
(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５丁目（一部） 新座３丁目（一部） 北野１丁目（一部）、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。

２　対象者・実施方法

上記１に挙げる４地区に該当する町内会から選出された市民を対象。南部地区（栄・池田、野寺及び石神）は合同とし、大和田地区と南部３地区の２エリアに分けて各３回実施。

３　実施日（大和田地区、南部３地区の順）

第１回　令和８年６月２３日（火）、２５日（木）　午後２時から
第２回　令和８年７月２２日（水）、２３日（水）　午後２時から
第３回　令和８年８月１７日（月）、１８日（火）　午後２時から

４　実施会場　新座市役所本庁舎５階　第２委員会室

５　参加者数　第１回　大和田地区４名　南部３地区９名
第２回　大和田地区５名　南部３地区１１名
第３回　大和田地区５名　南部３地区８名

6　実施内容

⑴　テーマ

第１回　移動実態の把握・移動課題の整理

第２回　課題要因の分析・確保すべき移動目的や頻度の整理

第３回　新たな移動手段の検討・公共交通維持に向けた取組の検討

⑵　方式

事務局職員を含めた５～７名のグループで、ブレーンストーミングを用いてテーマついて意見交換し、ＫＪ法により参加者の意見を整理

7　実施結果（参加者から挙がった意見）

⑴　移動課題

大和田地区

【自転車】長い坂道があり、利用が困難。交通ルールが厳しくなった。自転車専用道路がない。歩道が狭い。

【自動車】交通渋滞。駅前の公共駐車場が少ない。

【バ　ス】路線、便数が少ない。主要な店舗付近に停留所が少ない。停留所が遠い。時刻どおりに来ない。

【タクシー】経済的負担が大きい。

栄・池田地区

【バ　ス】主要駅（志木駅や朝霞駅）までの路線がない。停留所が遠い。市役所に行くために２つのバスを乗り継ぐ必要がある。病院に行くためのバスがない。路線や時刻がわからない。にいバスの便数が少ない。和光市に近いが、直接和光市駅等に行けるバスがない。

【その他】公共交通は時間が決まっているため、目的地に行きたいときに行けない。地域内にお店が少ない。

野寺地区、石神地区

【自転車】徒歩に比べて荷物の運搬に便利、家族等の都合を気にすることなく、自分の予定に合わせられるが、交通規制が厳しくなった。

【自動車】道路が狭い。

【バ　ス】荷物があると利用が大変。路線、便数が少ない。にいバスは迂回が多く、目的地までに時間がかかる。にいバスで病院に行けない。時間が合わない。運行時刻（特に交通渋滞や荒天時など）がわからない。

【タクシー】呼んでも来ないときがある。費用がかかる。

【その他】どの駅に出るにも遠い。

⑵　確保すべき移動先

大和田地区

買物（スーパーマーケット等）、医療機関、公共施設（ふるさと新座館、大和田水辺の丘公園）、鉄道駅（志木駅、新座駅）

栄・池田地区

買物（スーパーマーケット等）、医療機関、公共施設（市役所、市民会館、中央図書館、栗原公民館、福祉の里）、鉄道駅（志木駅、朝霞駅、和光市駅）、路線バスが通る道路、ゴルフの練習場

野寺地区、石神地区

買物（スーパーマーケット等）、飲食店、医療機関、金融機関、公共施設（市役所、学校）、鉄道駅（新座駅、東久留米駅、ひばりヶ丘駅）

⑶　新たな移動手段

大和田地区

デマンド交通（乗合タクシー）、にいバス再編（不便地域を中心とした増便、車両を小型化しルートの見直し）、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア、福祉施設等の送迎車両の活用）、ボランティア無償運送、自動運転バス

栄・池田地区

にいバス再編（増便、ルートの見直し）、デマンド交通（乗合タクシー）、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア、福祉施設等の送迎車両の活用、目的別バスの運行）、ボランティア無償運送、グリーンスローモビリティ

野寺地区、石神地区

バス路線の再編（東久留米団地を経由する循環バスの導入、にいバスのルート見直し）、デマンド交通（乗合タクシー）、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア、福祉施設等の送迎車両の活用、目的別バスの運行）、ボランティア無償運送

⑷　公共交通維持に向けた取組

大和田地区

運転手の確保（運転手の養成、雇用促進のための支援）、渋滞の解消（大和田交差点、大和田中町交差点）、車両の確保（介護施設、学校等の送迎バスの活用）、にいバスの見直し（２００M間隔でのバス停留所設置、坂道に対応したルート、にいバスを小型化し地域内を周回させる）、デジタル化への対応（スマートフォン教室の開催、予約方法の簡易化、本人以外でも申し込める予約システム）、民間事業者との連携強化

栄・池田地区

にいバスの見直し（小型バスへの変更、１コースの距離を短くする、発車時刻を８：１０、１０：１０、１２：１０のようにわかりやすくする、利用促進のためのＰＲ、にいバスは不便という先入観の解消）、運転手の確保（シルバー人材センターの活用）、民間事業者との調整

野寺地区、石神地区

運転手の確保（時間給勤務の運転手を雇用、市や町内会でボランティアを募る、女性運転手を増やす、運転手教育）、にいバスの維持（無料乗車証交付対象を７０歳以上に引き下げる、無料乗車証交付手数料として１，０００円程度徴収する）

⑸　まとめ

・　確保すべき移動先は、買物、医療機関、公共施設の順で多くの意見があった。

・　新たな交通サービスとしては、全体的にデマンド交通を求める意見が多かった。

・　新たな交通サービスと併せて、にいバスの再編を求める意見も多く、増便以外では、車両を小型化することや短距離ルートに改めることなどの提案があった。大和田地区では、市役所を中心としたルートではなく、地域に特化したルート編成を求める意見もあった。

・　南部地区からは北部（東武東上線沿線）へのアクセスの不便さを意見として挙げる方がいた一方で、大和田地区からの南部へのアクセスに係る意見はほとんどなかった。

・　大和田地区からは、高齢者施設等が増加しているため、施設の送迎車両や運転手を活用してはどうかとの意見があった。

・　多くの参加者から、誰でも使えるサービスを求める意見があり、スマホを利用した予約などには難色を示していた。大和田地区では、スマホ教室の開催など、前向きな意見があった一方、南部地区では、数年先の高齢者はわからないが、今の高齢者には無理であり、少なくとも電話予約できるサービスでないと利用できないという声が多かった。

・　事務局から費用負担について、昨今の物価高騰や運転手不足等により、運賃が引き上げられていることや新たなサービスを導入すると、市の財政負担が増加すること等を説明した上で意見を求めたところ、理解は示しつつも、利用者負担を増加させることについての意見はほとんど挙がらず、唯一南部地区から、にいバス無料乗車証の交付の際に手数料を徴収する案が出たのみであった。

・　参加者の多くが、にいバスのルート等を把握しておらず、PR 不足を指摘する意見が挙げられた。

資料３

○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となる事項を協議し、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。

⑴　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

⑵　地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項

⑶　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。

⑴　公共交通事業者等の代表者

⑵　公共交通事業者等の組織する団体の代表者

⑶　市民又は利用者

⑷　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

⑸　学識経験者

⑹　関係行政機関の職員

⑺　市職員

⑻　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。

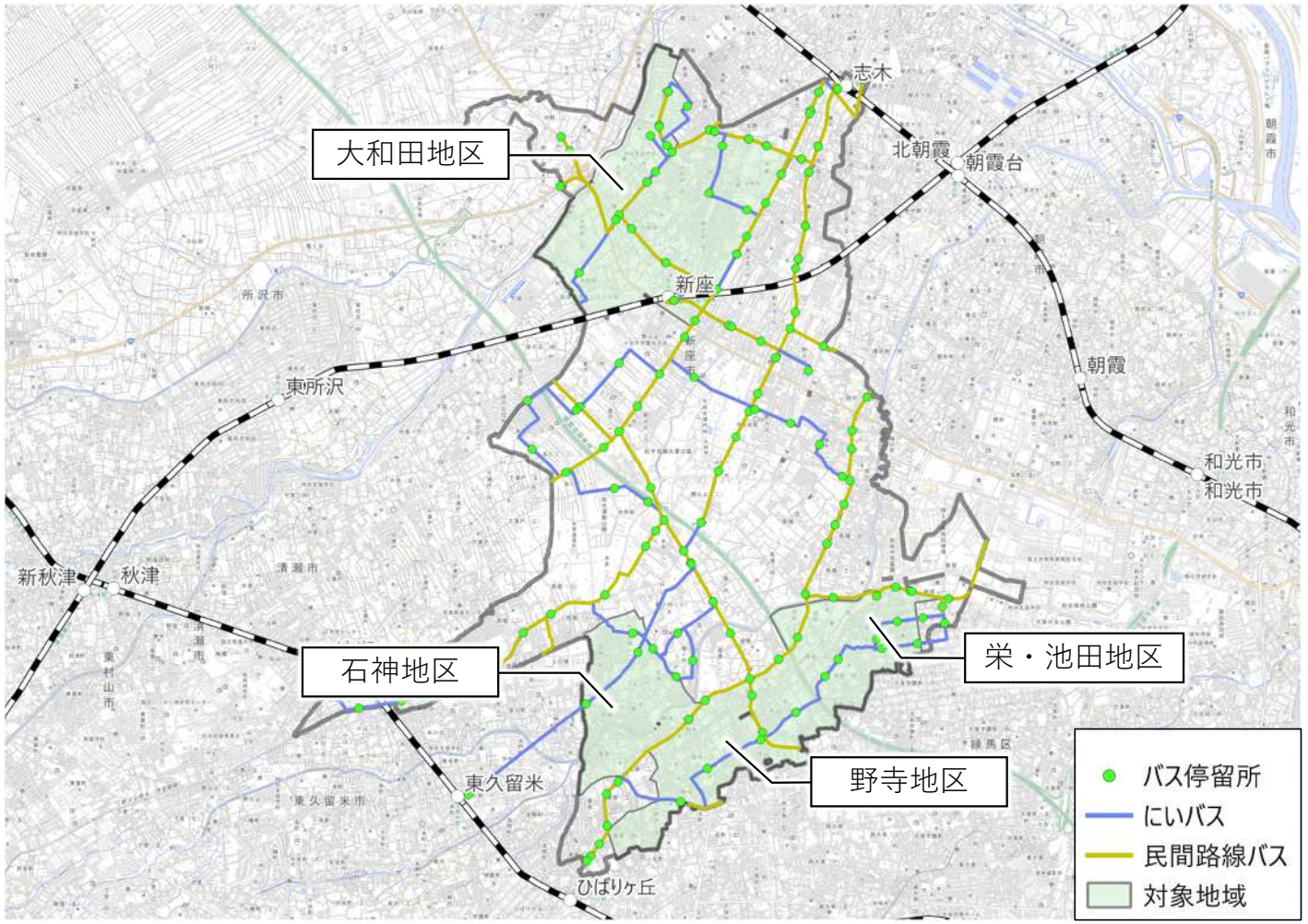
附　則
この条例は、平成２６年４月１日から施行する。
附　則（平成２９年条例第２８号）抄
（施行期日）
１　この条例は、平成３０年１月１日から施行する。
附　則（令和３年条例第２５号）抄
（施行期日）
１　この条例は、令和４年４月１日から施行する。
（施行期日）
１　この条例は、令和６年２月１日から施行する。

資料４

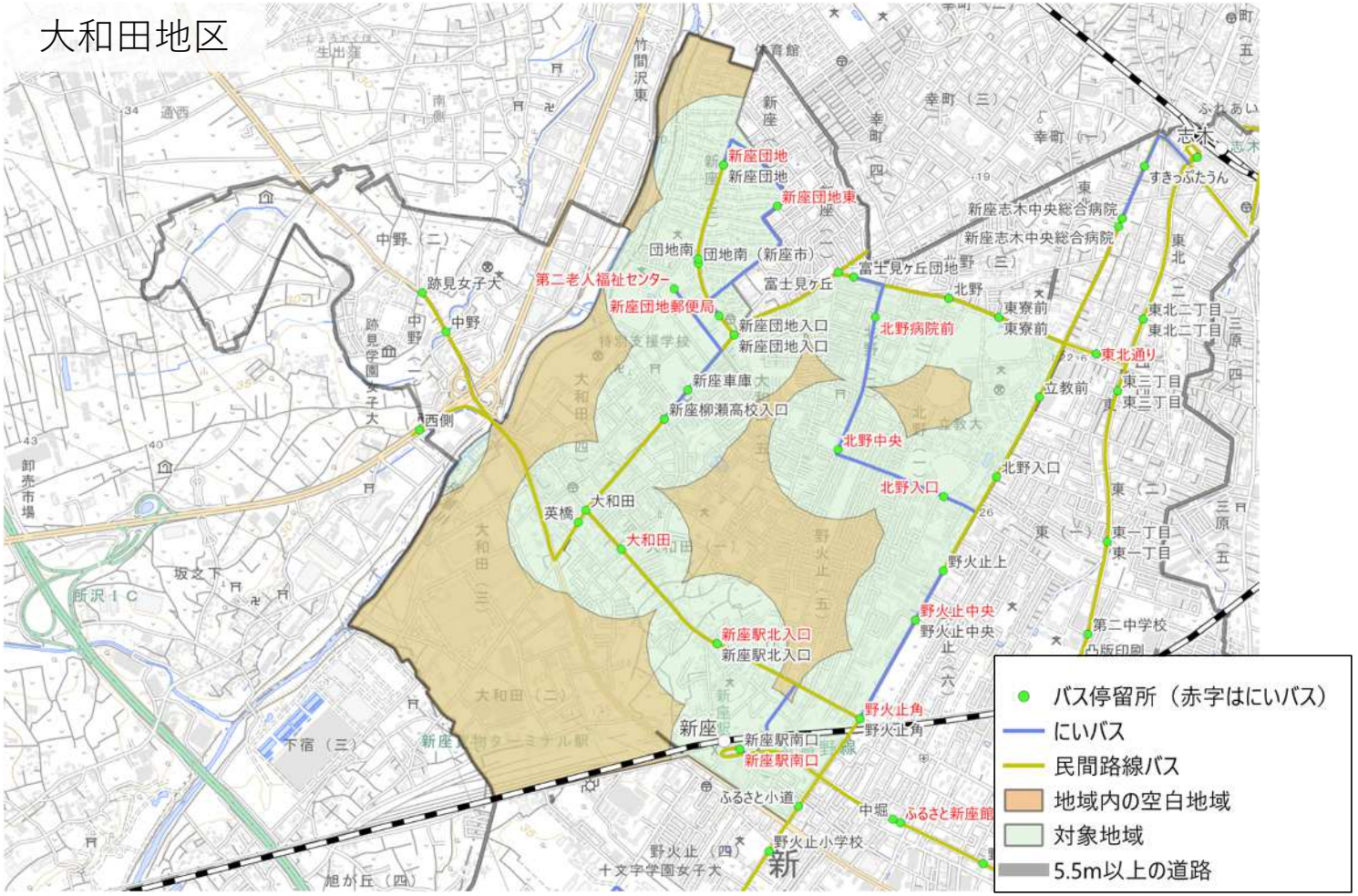
課題地域における新規交通サービス導入検討

－対象地域にて候補となるサービスについて－

導入対象地域

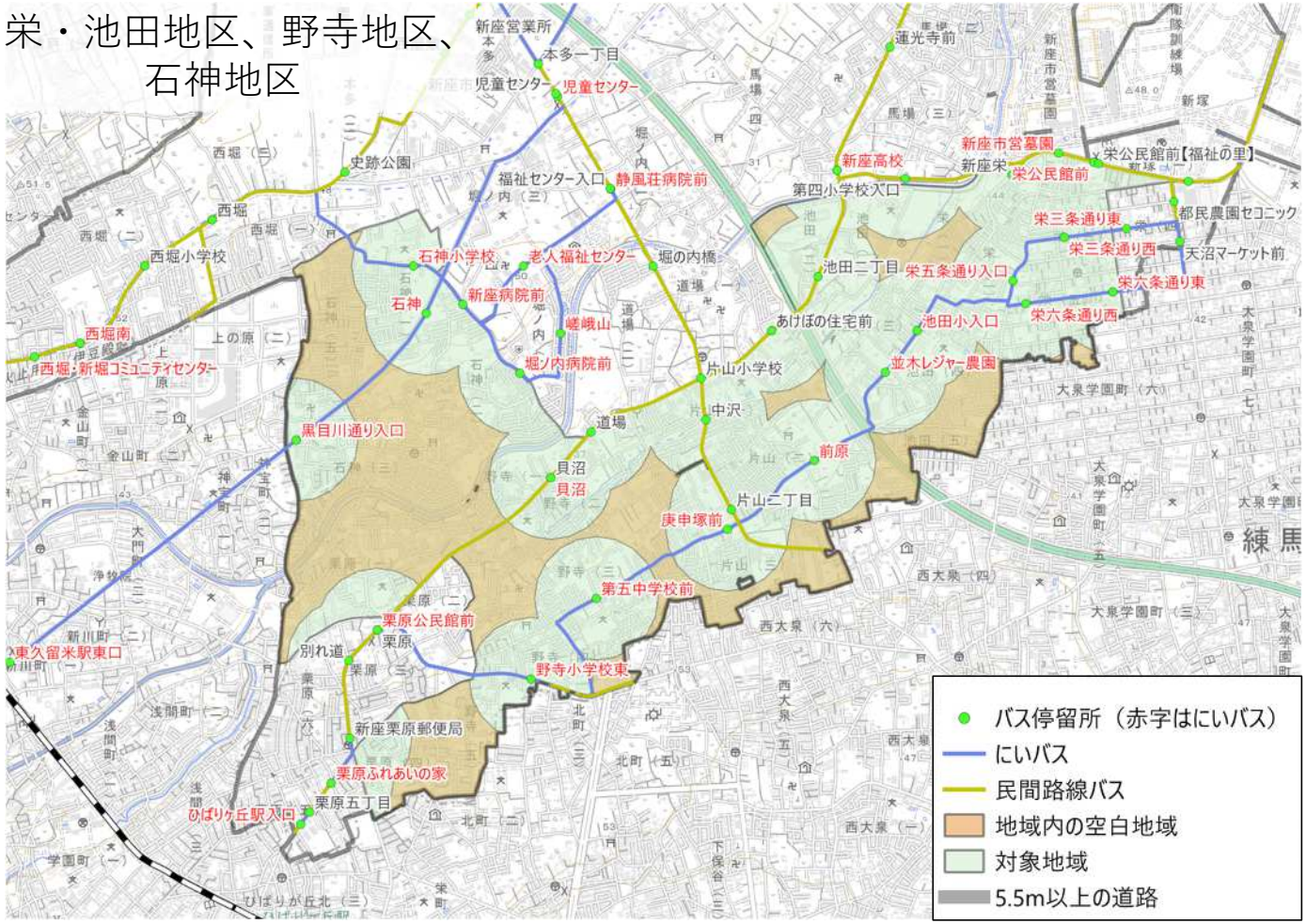

大和田地区
石神地区
栄・池田地区
野寺地区
志木
北朝霞
朝霞台
新座
朝霞
東所沢
和光市
和光市
新秋津
秋津
東久留米
ひばりヶ丘
バス停留所
にいバス
民間路線バス
対象地域

導入対象地域



導入対象地域

栄・池田地区、野寺地区、
石神地区



新規交通の導入に向けて、想定される方向性

再編の方向性	内容	導入例
対象地域全域を網羅する交通を新たに導入する	地域内の交通空白地補完を重視し、対象地域全域を対象に、デマンド交通等のエリア型交通を導入する。	**＜栄・池田地区、野寺地区、石神地区＞** 3地区全体にてデマンド交通を導入し、同地区の空白地域を解消する。路線バス・にいバスへの乗り継ぎ利便性の高い停留所を乗り継ぎ拠点とし、地域外への移動は既存交通へ乗り継ぐ。
にいバスのルート再編で空白地を集約し、定路線型交通を新設	既存交通（にいバス）の運行ルートを見直すことで、地域内に点在する交通空白地を1か所に集約し、その部分を重点的に運行する定路線型（広範囲になる場合はエリア型）交通を導入する。	**＜大和田地区＞** 現在のにいバス（志木駅～当地区～新座駅～市役所）を分断し、志木駅方面はにいバス、新座駅・市役所方面は新規交通でアクセスを確保する。 新規交通はワゴン車両などを使用し、可能な限り地域の中を運行する。

【検討する交通サービス】①デマンド交通・AIデマンド交通導入

行政主体　地域主体

デマンド交通の配車システムにAI技術を搭載することで、より利便性の高い交通サービスとして運行することが可能となる。行先や時間帯がバラバラなど、移動ニーズが分散している地域での輸送を中心に展開する。

＜特性＞
- ドアツードアまたはそれに準ずる場所から利用することができる
- 予約に応じて運行ダイヤを構築するため、利用者のニーズに沿った利用が可能
- 他の予約が入った場合はそのポイントを経由するため、所要時間はやや不規則になる

導入費用	運行・維持費用
中	中～大

メリット

〇課題地域全域を運行エリアとすることで、公共交通課題地域を完全に解消することができる
〇予約がない場合は運行しないため、効率性の高い公共交通サービスとなる
〇デマンド交通については、市内で実証運行の実績（R3年）があるため、市、運行事業者候補ともに導入に向けたノウハウがある

デメリット

〇アプリ予約はPC/スマホ操作が必須のため、高齢者におけるデジタルデバイド（情報格差）対策が必要となる
〇導入事例は増えてきているものの、利用方法等はまだ充分に浸透していないため、周知・PRを徹底する必要がある

①デマンド交通・AIデマンド交通導入

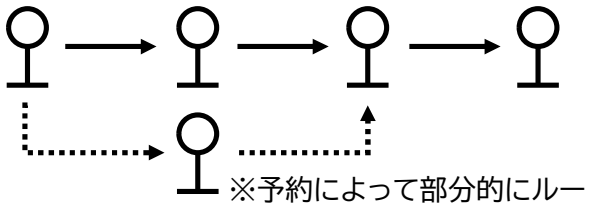
デマンド交通の運行形態

定時定路線型

一般の路線バスと同様に、決まったルート・停留所・時刻表が設定されており、予約が入ったときのみ運行する形態。

＜メリット＞
・ルートが固定されているので、利用者はわかりやすい

＜デメリット＞
・ルートは固定のため、利用圏域が限定的になる



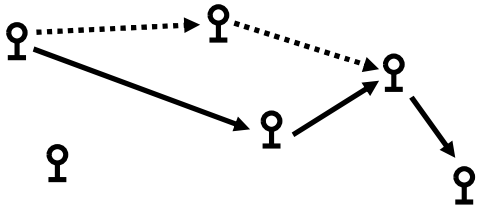
※予約によって部分的にルートを変えるケースもある

ミーティングポイント型

ルートは予約のあった乗降場所に応じて設定し、利用者は定められた停留所にて乗降する形態。

＜メリット＞
・乗降場所まで移動する点で、一般タクシーと差別化を図りやすい

＜デメリット＞
・乗降場所の配置が、サービスの利便性を左右する

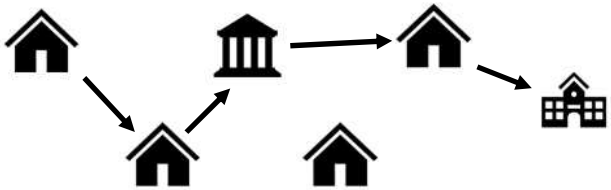


ドアツードア型

停留所ではなく、自宅で直接乗降し、特定の施設へ輸送する形態。

＜メリット＞
・利用者目線では最も利便性が高い

＜デメリット＞
・サービス性が高い故に、他の形態より高い運賃設定が必要
・一般タクシーなど、既存事業者からの反発が大きい。



①デマンド交通・AIデマンド交通導入

【参考】デマンド交通とAIデマンド交通の違い

	デマンド交通 特　性	AIデマンド交通	
		特　性	概　要
経路	固定ルートでも可変ルートでも運用可	予約に応じてルートを自在に設定する	最短かつ最適なルートを自動的に設定する。また、運行中でも柔軟にルート変更が可能なので、複数の予約に柔軟に対応できる
乗降場所	主要施設と自宅（登録時の住所）	仮想の乗降スポット（最短約200m間隔）	デジタルマップ上で乗降場所を管理するため、利用者側も地図上からポイントを選び、配車側も詳細な地点まで対応できる
ダイヤ	予約に応じて事前にダイヤを設定	予約に応じて柔軟にダイヤを設定	運行中に予約が入った場合でも、一定の範囲内であればルートを変更し配車が可能になり、利用機会が増える
（比較した際の）メリット	自宅からドアツードアで輸送できる	需要に応じた柔軟な運行が可能	即時予約に対しても臨機応変に対応が可能。予約者には配車時刻や到着時刻が表示されるため、利用イメージを立てやすい
（比較した際の）デメリット	事前予約のため相乗りが発生しにくい	予約が重なる場合到着時間が変動する	予約が入った場合は経由地が変更になるため、予定到着時刻に変動が生じる。

①デマンド交通・AIデマンド交通導入

【参考】AIデマンド交通の予約画面イメージ（導入するシステムによってUIは異なる）

例①



利用区間、日時を入力すると、他の予約も踏まえて作成したダイヤから、利用する便を選ぶことが出来る

地図上から乗降場所を選ぶため、ランドマークでなくとも指定することが出来る

例②



【検討する交通サービス】②にいバス路線の再編

行政主体

コミュニティバス「にいバス」の路線再編または路線新設での対応。まずは実証運行として、期間を定めて運行し、利用状況を踏まえて本格運行や、運行形態の変更による最適化を行うなど、新座市に適した運行体制の構築を図る。

＜特性＞
- 定時定路線型での運行であることから、乗降場所、運行時間帯、利用方法などが利用者にわかりやすい
- ワゴン車などの小型車両を導入する場合、これまでアクセス整備が困難であった地域や生活道路での運行が可能になる
- まちづくり方針や拠点整備等を踏まえて、運行経路や経由地などを柔軟に検討することができる

導入費用	運行・維持費用
中～大	中～大

メリット

〇一般市民や来訪者にも馴染みの深い、定時定路線型での運行のため、移動手段として比較的浸透しやすい
〇市営での運行のため、まちづくり構想や地域の状況、市民の意見などを踏まえた、運行経路やダイヤ設定など、柔軟な対応が可能
〇車両の小型化や収益性の高いルート設定により、既存路線バスの運営よりも運行・維持費用を抑えることも可能

デメリット

〇路線新設の場合、車両確保等の導入費用が高い
〇既存路線バスと競合する区間では、相互に利用者を取り合う形になり、移動ニーズに対して利用者が得られない可能性がある
〇定路線上での運行となるため、運行経路から外れる地域では効果が得られない

【参考とする交通サービス】③日本版ライドシェアサービスの導入 行政主体 地域主体

慢性的な一般タクシーの不足を補完するため、ライドシェアサービスを展開し、一般人による自家用車輸送サービスを導入する。

＜特性＞
- 運行はタクシー事業者が管理する（バス事業者等を管理者とできるよう協議が行われている）
- 車両は、ドライバーが所有車両を使用する場合と、タクシー事業者が所有する車両を使用する場合がある
- 料金は、タクシー料金を基準とし、一般タクシーよりもやや割り引かれた価格

導入費用	運行・維持費用
小	小

メリット

〇日中・夜間・深夜問わず利用することができる。
〇自家用車あるいはタクシー車両を用いるため、ハード面での負担が少ない。
〇将来的には、デマンド交通、AIデマンド交通としての運行といった発展性がある。

デメリット

〇基本的にはタクシーの属性が強いため、公共交通としての展開は期待できない。
〇一般人による運転のため、既存の公共交通と比べるとサービス水準が低い可能性がある。
〇発展途上の交通サービスであることから、持続性については不透明である。

【参考とする交通サービス】④自家用有償運送の導入(既存送迎サービスの活用) 行政主体

既存の民間施設の利用者送迎サービスや従業員送迎サービスを、地域住民の移動手段として活用するケース。既存の送迎サービス運行に、地域住民が混乗するパターンと、送迎サービスの運行の合間に、地域の自家用有償運送の担い手となるパターンがある。

＜特性＞
- 基本的に、運行管理は事業者、運行に向けた準備や周知拡大、問い合わせ対応などは自治体が実施する

導入費用	運行・維持費用
小	小

メリット

〇地域交通の担い手を増やすことができる
〇基本的にはハード面での新規投入がないため、初期費用での負担が少ない

デメリット

〇既存の送迎サービスを尊重しての運行になるため、運行区間や運行時間に制約がかかる。
〇既存サービスを無料で実施しているケースが多く、運賃収受にかかる設備がない場合には、チケット制などにする必要がある。
〇既存サービスに混乗する場合には、施設利用者や従業員の輸送の妨げにならない様に考慮する必要がある。

【参考とする交通サービス】⑤自家用有償運送の導入(地域が主体になって運行) 地域主体

地域住民や地域団体が運行主体となって、自地域内の小規模交通を運行するケース。定時定路線型の運行、地域内でのデマンド型の運行、運転に係る負担の少ないグリーンスローモビリティでの運行などが見られる。

＜特性＞
- 車両については、運行形態によって住民の自家用車両を使用するケース、別途専用の車両を調達するケースがある
- 主に自治会など既存の地域団体が運行するパターン、地域住民が新たに運行事業団体を立ち上げるパターン、沿線のNPO法人などの非営利団体などが主体になって運行するパターンがある。
- 行政は、運行費用の補填のほか、運行計画の作成や、法令上の手続き等で支援を行う。

導入費用	運行・維持費用
小	小

メリット

〇基本的には有志による運行となる場合が多く、より良い運行になるよう積極的な協力が得られやすい。
〇運行地域の現況や道路状況、利用者特性を理解した、該当地域の居住者が運行するケースが多いため、より地域に適した交通となりやすい。
〇二種免許を必要としない自家用有償運送の形式をとるため、地域貢献の場として、定年退職者の受け皿となり得る。

デメリット

〇一般人による運行のため、既存の公共交通と比べるとノウハウが不足している。
〇有志での運行のため、後継者が確保できなければ継続運行は難しい。
〇担い手候補は高齢者となる場合が多いため、長距離など負担のかかる運行は難しい。

【参考とする交通サービス】⑥一般タクシーとの連携・活用

行政主体

公共交通課題地域内のような限定的なエリアを対象に、地域住民に対して一般タクシー利用の助成を行うなど、最低限の生活移動手段として一般タクシーの活用を促進する。

＜特性＞
- 基本的な市民移動は公共交通サービスを活用し、既存のサービスではカバーできない部分のみで実施する
- 生活移動以外の利用を防ぐため、利用回数に制限を設ける、利用可能区間を定めるなど、対策を講じる必要がある
- 利用者数が多い場合は、デマンド交通、AIデマンド交通への転換への発展も期待できる

導入費用	運行・維持費用
小	小～中

メリット

〇市内全域における生活移動手段を確保することが出来る
〇必要最低限の移動手段を補完するものなので、実施における費用負担が少ない
〇運行は既存の一般タクシーを利用するため、設備投入等が必要ない

デメリット

〇限定的なエリアで実施することになるため、それ以外の地域の住民から不満が出る可能性がある
〇昨今の社会情勢で、タクシー供給が不足している傾向にあるため、将来的に充分な輸送を確保できない可能性も想定する必要がある

【参考とする交通サービス】⑦グリーンスローモビリティの導入

行政主体　地域主体

短距離区間や、特定のエリアを循環する移動ニーズを補完するため、小規模の定時定路線型交通を導入する。

＜特性＞
- EV車両を用いて、低速での運行を行う
- 小型車両を用いるため、住宅密集地や生活道路でも運用できる
- 主要拠点間の移動や、バス停⇔自宅周辺のワンマイル輸送などで活躍する

導入費用	運行・維持費用
大	中

メリット

〇定時定路線型での運行のため、路線バスと同様の感覚で利用できる
〇路線バス等では費用対効果が見込めない小規模な移動ニーズを補完することができる
〇先進的かつ導入事例が少ないため、観光拠点との組み合わせにより、観光資源としての効果も期待できる

デメリット

〇一般道を低速で運行するため、交通量の多い道路では渋滞の原因となる
〇短距離・小規模エリアでの運用となるため、効果は限定的である
〇充電設備などの特殊な設備が必要なほか、故障時などの修理対応が難しい

⑦グリーンスローモビリティの導入

【参考】全国での導入事例



◀千葉県松戸市では、市域内の交通空白地域・不便地域で、鉄道駅へのアクセスや、買い物等の近距離生活移動に利用されている。地域のボランティアが運転手を務めるなど、市内の自治会、地区会が、各地域の利用に併せた形態で運行している。



◀静岡県沼津市では、市の一大観光地ながらも、中心市街地から離れた場所に位置する沼津港へのアクセスとして、観光移動としてグリーンスローモビリティが導入されている。



◀岡山県備前市では、勾配の激しい地域でグリーンスローモビリティが導入されており、自宅から病院などへのダイレクトな移動や、バス停を介してバスから乗り継いでの利用などで活用されている。

（将来的な導入が期待される）
自動運転技術の開発



◀昨今の乗務員不足への対策として期待される自動運転について、現在全国で実証運行が行われているものの、いずれも安全面の観点から、速度を20km/h程度に抑えた運行に留まっている。路線バスでの導入に向けた検証も行われているが、直近ではグリーンスローモビリティとしての導入が現実的と考えられる。
（写真は茨城県境市）

【参考とする交通サービス】⑧シェアサイクル(シェアモビリティ)・カーシェアの導入・拡大

行政主体

市内の公共交通を補完するため、昨年度運用を開始したシェアサイクルの拡大または、EV車両、電動スクーター、電動キックボードなどの自転車以外のシェアリングサービスを導入する。

＜特性＞
- 市内にポートを充実させることで、片道のみの利用、乗り継ぎを伴う部分的な移動など、柔軟な利用が可能
- 全国展開しているサービスであれば、市外への移動にも活用が可能
- 公共交通の運行間隔が開く早朝・夜間や深夜帯でも利用することが可能

導入費用	運行・維持費用
小～中	小

メリット

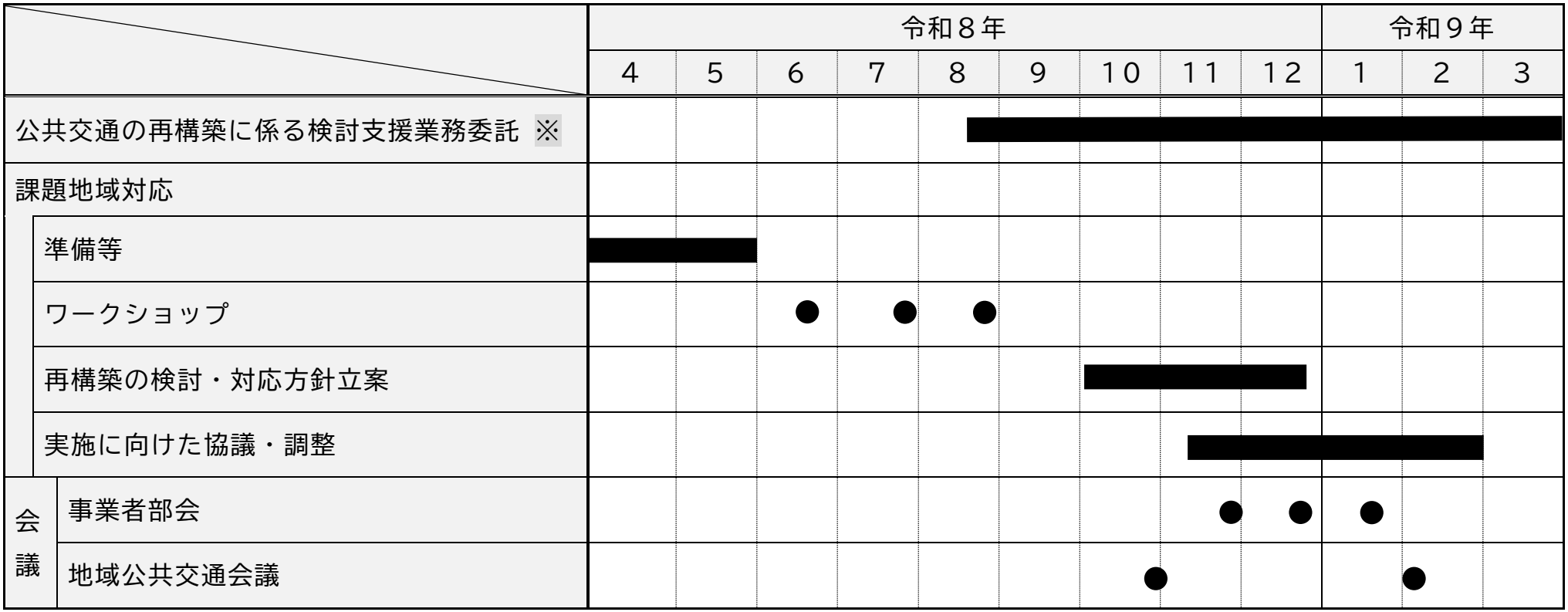
〇公共交通における直近の課題である乗務員不足に左右されずに、移動利便性を確保できる
〇利用における柔軟性が高く、ポートの設置数を増やすことで容易に利便性を高めることが出来る
〇運行時刻や待ち時間がなく、利用に応じて自由に活用できる

デメリット

〇アプリ予約が基本となるため、デジタルデバイド(情報格差)への対応が必要である
〇自ら運転する必要があるため、免許未取得者や高齢者、障がい者の利用には不向き
〇利便性を確保するためには、充分な車両台数の確保が求められる

資料５

令和８年度スケジュール



※　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

■地域公共交通会議の開催予定

会議回	時期	検討内容
第１０回	２月上旬頃	課題地域解消に向けた実施事業について

参考資料

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

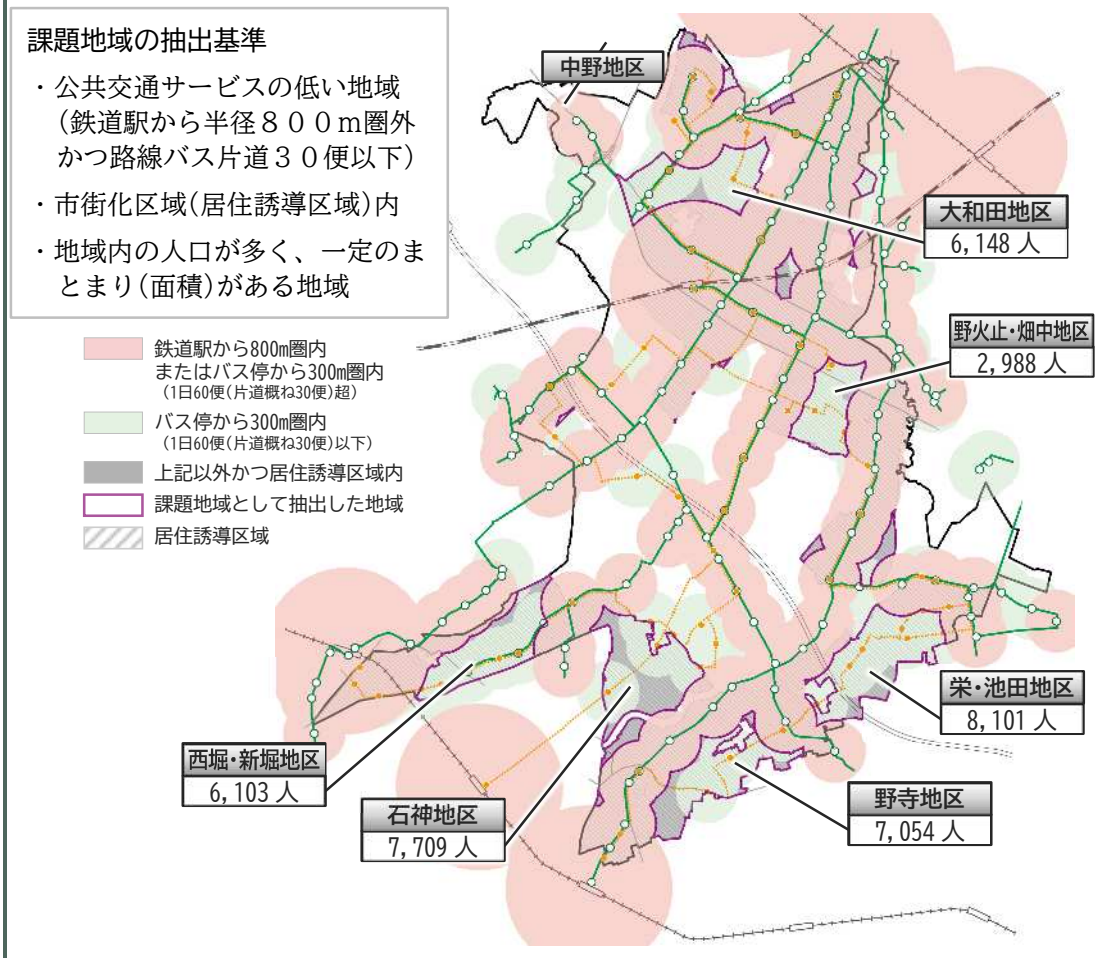
市内の公共交通の人口カバー率は９割を超えていますが、バス停まで高低差がある地域やバスの運行本数が少ない地域など、一部では公共交通を利用しづらい状況にあることから、既存公共交通を補完する新たな移動手段の導入を検討することを目的とします。

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）



※地区人口は令和２年国勢調査　人口メッシュデータをもとに面積按分により算出

実施主体

市民、バス事業者、タクシー事業者、新座市