

2. 市の地域公共交通をとりまく現状

2-1. 上位計画・関連計画における位置づけ

(1) 西東京市第3次基本構想・基本計画

西東京市第3次基本構想・基本計画では、交通分野に関連するものとして、主に以下のように記載されています。

計画期間	令和6（2024）年度～令和15（2033）年度までの10年間
基本理念	ともにみらいにつなぐ やさしさといいこいの西東京
交通に関する記載	基本目標5 安全で安心して快適に暮らせるまち 基本施策11 快適で魅力的な住みやすいまちで暮らすために 施策11-3 人と環境にやさしい交通環境の整備 【施策目標】 誰もが安全性、利便性、快適性を感じられる総合的な交通環境づくりをめざします。 【目標の実現に向けた取組内容】 ① 体系的な交通ネットワーク整備の推進 すべての人にやさしく、環境に配慮した安全・安心な交通体系の実現に向けて取り組みます。また、市民ニーズや利用実態を踏まえた「はなバス」の効率的な運行に努めるとともに、既存の鉄道、路線バスでは対応できない公共交通空白地域の移動手段については、ユニバーサルデザインの視点を踏まえて検討します。 ② 歩行者、自転車、車が共存するまちづくりの推進 一定規模以上の幅員を有する幹線道路においては、道路空間の再配分を検討します。その他の道路については、歩行者や自転車、車それぞれの通行状況に応じた安全対策などの検討を進めます。また、徒歩や自転車などの環境にやさしい移動手段への転換を図るため、自転車駐車場の整備等やシェアサイクルの普及促進に向けた検討を進めます。

(2) 都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、交通分野に関連するものとして、主に以下のように記載されています。

<p>計画期間</p>	<p>令和6（2024）年度～令和25（2043）年度までの20年間</p>															
<p>将来都市像 とまちづくりの目標</p>	<div style="text-align: center;"> <p><将来都市像></p> <p>みどりがかおり 快適でゆとりある みらいにつなぐ住宅都市 西東京</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p><まちづくりの目標></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">目標1</p> <p>身近にみどりが感じられるまちの形成を目指します。</p> </td> <td style="width: 25%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">目標2</p> <p>にぎわいと交流があるまちの形成を目指します。</p> </td> <td style="width: 25%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">目標3</p> <p>拠点とつながる快適なまちの形成を目指します。</p> </td> <td style="width: 25%; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">目標4</p> <p>だれもが安全に安心して暮らせるまちの形成を目指します。</p> </td> </tr> </table> </div>	<p style="text-align: center;">目標1</p> <p>身近にみどりが感じられるまちの形成を目指します。</p>	<p style="text-align: center;">目標2</p> <p>にぎわいと交流があるまちの形成を目指します。</p>	<p style="text-align: center;">目標3</p> <p>拠点とつながる快適なまちの形成を目指します。</p>	<p style="text-align: center;">目標4</p> <p>だれもが安全に安心して暮らせるまちの形成を目指します。</p>											
<p style="text-align: center;">目標1</p> <p>身近にみどりが感じられるまちの形成を目指します。</p>	<p style="text-align: center;">目標2</p> <p>にぎわいと交流があるまちの形成を目指します。</p>	<p style="text-align: center;">目標3</p> <p>拠点とつながる快適なまちの形成を目指します。</p>	<p style="text-align: center;">目標4</p> <p>だれもが安全に安心して暮らせるまちの形成を目指します。</p>													
<p>将来都市構造</p>	<p>「将来都市像」及び「まちづくりの目標」を目指すための「将来都市構造」を示します。この「将来都市構造」は、日常生活を支える商業機能をはじめとする各種都市機能が集積し、交通の利便性が高く、人々が行き交う『拠点』、都心をはじめとする市内外の移動や安全で快適な移動を支える『軸』、みどりと水辺に親しめるいこいの空間となる『みどりの中心地と水辺』により構成し、「みどりがかおり 快適でゆとりある みらいにつなぐ住宅都市 西東京」を目指します。</p> <div style="margin-top: 20px;"> <p>図 将来都市構造</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">凡例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">● 中心拠点</td> <td style="text-align: center;">↔ 鉄道軸</td> <td style="text-align: center;">--- 行政区界</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">● 地域拠点</td> <td style="text-align: center;">↔ 広域交通軸</td> <td style="text-align: center;">□ 鉄道駅</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">● みどりの中心地</td> <td style="text-align: center;">↔ 幹線交通軸</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">↔ 水辺</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div>	凡例			● 中心拠点	↔ 鉄道軸	--- 行政区界	● 地域拠点	↔ 広域交通軸	□ 鉄道駅	● みどりの中心地	↔ 幹線交通軸			↔ 水辺	
凡例																
● 中心拠点	↔ 鉄道軸	--- 行政区界														
● 地域拠点	↔ 広域交通軸	□ 鉄道駅														
● みどりの中心地	↔ 幹線交通軸															
	↔ 水辺															

分野別まちづくりの方針（交通に関する記述）

(3)交通環境整備の方針

2) 施策の方向

- ①計画的な都市計画道路の整備の推進
- ②都市計画道路を補完する主要生活道路等の整備
- ③開かずの踏切解消に向けた検討
- ④交通結節機能の強化と駅前広場の環境整備
- ⑤持続可能な公共交通ネットワークの構築
- ⑥道路の安全性・快適性の確保
- ⑦徒歩や自転車等の移手段の促進

図 交通環境整備方針図

※道路の整備状況（整備済、事業中、未整備）は、都市計画課調べ（令和5（2023）年3月）による。



(5)人と環境にやさしいまちづくりの方針

2) 施策の方向

- ①安全で快適な建築物の整備
- ②安全で快適な屋外の環境づくり
- ③だれもが利用しやすい公共交通の環境整備
- ④ゼロカーボンシティの実現に向けた取組の推進

立地適正化
計画の方針

4つのまちづくりの目標を踏まえながら、「居住」「都市機能」の誘導について、施設の立地、公共交通、みどりと調和した住環境、安全・安心の観点から設定し、将来にわたり持続可能な都市の形成を目指していくものとします。

《 立地適正化計画の方針 》

都市計画 マスタープラン 全体構想	立地適正化計画	
	目標の実現に向けた課題	誘導方針
<p>目標1 身近にみどりが 感じられる まちの形成を 目指します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の魅力である農地や公園などのみどりと住環境との調和 ● 災害リスクを考慮した、ハード・ソフト両面からの防災対策による災害に強い住環境の形成 	<p>居住に係る誘導方針</p> <p>◆みどりと調和した住環境の維持・創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公園や市内に多く残る農地等が市の魅力として保全され、自然環境に囲まれた中で、ゆとりを感じながら暮らせる住環境を形成します。 <p>◆快適で便利な交通環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 容易に移動でき、徒歩や公共交通により様々な生活サービスが身近に感じられる、快適で利便性の高い住環境を形成します。 ● 西武池袋線、西武新宿線及びJR中央線等の複数路線にアクセスできるバス網を維持・充実し、市外へのアクセスを含め、利便性の高い日常生活を送ることができる住環境を形成します。 ● 高齢化の進行等の地域課題を解決するため、子育て世代にも魅力を感じてもらえる住環境を形成します。 <p>◆安全・安心な住環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 浸水予想区域などの市内の災害リスクを示すとともに災害リスクの高い箇所は、防災対策などを示すことで安全・安心な住環境を目指します。
<p>目標2 にぎわいと 交流がある まちの形成を 目指します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通ネットワークの充実による駅へのアクセス性の向上 	<p>都市機能に係る誘導方針</p> <p>◆にぎわいと交流を支える拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「都心に近く交通・生活が便利なまち」のイメージを象徴する質の高い拠点を形成するため、回遊性や来街者の利用も視野に入れ、交流機能など複合的な機能を有する施設を誘導します。 <p>◆だれもが住みやすく感じられる都市機能の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来的な少子高齢化の進行を見据え、だれもが住みやすいと感じられるよう、住みやすさを支援するための都市機能を戦略的に誘導します。
<p>目標3 拠点とつながる 快適な まちの形成を 目指します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の回遊性や来街者の利用も視野に入れ、にぎわいや交流を促進する都市機能の誘導 ● 将来的な少子高齢化の進行を見据えた都市機能の戦略的誘導 	
<p>目標4 だれもが安全に 安心して暮らせる まちの形成を 目指します。</p>		

図 拠点と居住誘導区域及び公共交通概念図



凡例		
—— 広域幹線道路 (整備済・事業中)	● 中心拠点	⇄ 鉄道軸
⋯⋯ 広域幹線道路 (未整備)	● 地域拠点	⇄ 拠点間や周辺都市などの移動を担う公共交通ネットワーク※
—— 一般幹線道路 (整備済・事業中)	● みどりの中心地	⇄ 拠点間や拠点と居住地を連絡する公共交通ネットワーク※
⋯⋯ 一般幹線道路 (未整備)	■ 居住誘導区域	⇄ 新たに導入が想定される公共交通ネットワーク※
—— 主要生活道路		
- - - 行政界		
□ 鉄道駅		
+++ 鉄道路線		

※公共交通ネットワークを示す矢印は、移動のイメージを表すものであり、必ずしも矢印のとおりになるものではありません

(3) 西東京市第3次環境基本計画

西東京市環境基本条例に基づいて策定された西東京市第3次環境基本計画では、交通分野に関連するものとして、主に以下のように記載されています。

計画期間	2024（令和6）年度から2033（令和15）年度までの10年間
環境未来像2050と実現に向けた基本方針	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; background-color: #fce4d6; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">社会情勢など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な開発目標(SDGs)の達成への貢献 ・2050年カーボンニュートラルの実現 ・生物多様性国家戦略の推進 ・循環型社会構築に向けた課題(廃プラスチック、食品ロス問題など)への対応 ・将来的な少子高齢化への備え ・生活様式の変化 など <p style="text-align: center;">市の環境面における主な現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゼロカーボンシティの実現 ・循環型社会の実現に向けた廃棄物の発生抑制、資源化の推進 ・緑地の減少、生物多様性の低下 ・良好な生活環境の継続的な維持 など </div> <div style="width: 45%; background-color: #e0e0e0; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">アンケートなどから見える主な現状・課題</p> <p>【市民】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2050(令和32)年に求める姿としてごみ対策や資源化の推進、みどりの保全への関心が高い ・市内の清潔さや静けさ、みどりの豊かさへの満足度が高く、一方で市内の河川や水辺、市の環境施策に対する満足度が低い ・環境保全活動に参加したことのある市民は1割程度であり、参加を促すことが必要 など <p>【事業者、団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民団体の高齢化、担い手不足 ・市内事業者の持つノウハウの積極的な活用 など <p>【中学生、高校生】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良いところ:みどりが多く、ごみが少ない ・改善したいところ:みどりの減少、自転車利用に向いていない道が多い ・市民(18歳以上)よりも中学生の方が身近な環境への満足度が低い傾向 など </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>環境未来像 2050</p> <p>みどり・生きもの・ひと 多様な環が引き継がれた持続可能なまち 西東京</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center; width: 30%;"> <p>基本方針1</p> <p>ゼロカーボンシティの実現に向けて取り組みます (地球環境分野)</p> </div> <div style="text-align: center; width: 30%;"> <p>基本方針2</p> <p>循環型社会の構築に向けて取り組みます (資源循環分野)</p> </div> <div style="text-align: center; width: 30%;"> <p>基本方針3</p> <p>地域の良好な環境を守ります (地域環境分野)</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">分業横断的な取組:重点戦略 (西東京市ゼロカーボンシティ戦略、西東京市生物多様性地域戦略)</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>基本方針4</p> <p>持続可能な社会を担う人づくりを行います (人づくり分野)</p> </div> </div>
目標値	<p>【温室効果ガス排出削減目標】</p> <p>2050（令和32）年までに西東京市の温室効果ガス排出量を実質ゼロにすることを目指し、中間目標として2030（令和12）年度における温室効果ガス排出量を2013（平成25）年度比46%削減とします。</p>
交通に関する施策	<p>基本施策8 安全・安心な美しいまちの形成</p> <p>道路ネットワーク及び交通ネットワークの円滑化や充実、歩行者・自転車利用環境の整備、誰もが利用しやすいまちづくりに取り組むとともに、美しい景観の形成や市内美化を推進します。</p>

2-2. 地域の現状と市民意識

計画を策定する上で前提となる現在の西東京市の土地利用や地形、人口や年齢層の動向といった地域の現状、公共交通の現状、またアンケート調査を通して把握した移動に対する市民意識（問題点、ニーズ等）については以下のとおりとなっています。なお、詳細なデータは資料編をご参照ください。

(1) 地域の現状

- ・武蔵野台地のほぼ中央、東京都の西北部、区部に隣接する都心部近くに位置しています。
- ・市南部の石神井川周辺では一部高低差がありますが、ほぼ平坦な地形となっています。
- ・市域の9割が住居系用途であり、商業施設や病院、福祉施設などの施設が駅周辺や幹線道路付近を中心に多く立地し、良好な住宅地が形成されています。
- ・交通基盤としては、広幅員の都市計画道路の整備が進められている一方で、一部交差点での渋滞の発生や、狭幅員の道路の存在が課題となっています。
- ・今後の人口は概ね横ばいで推移する一方で、高齢化は市内全域で進むことが予測されています。

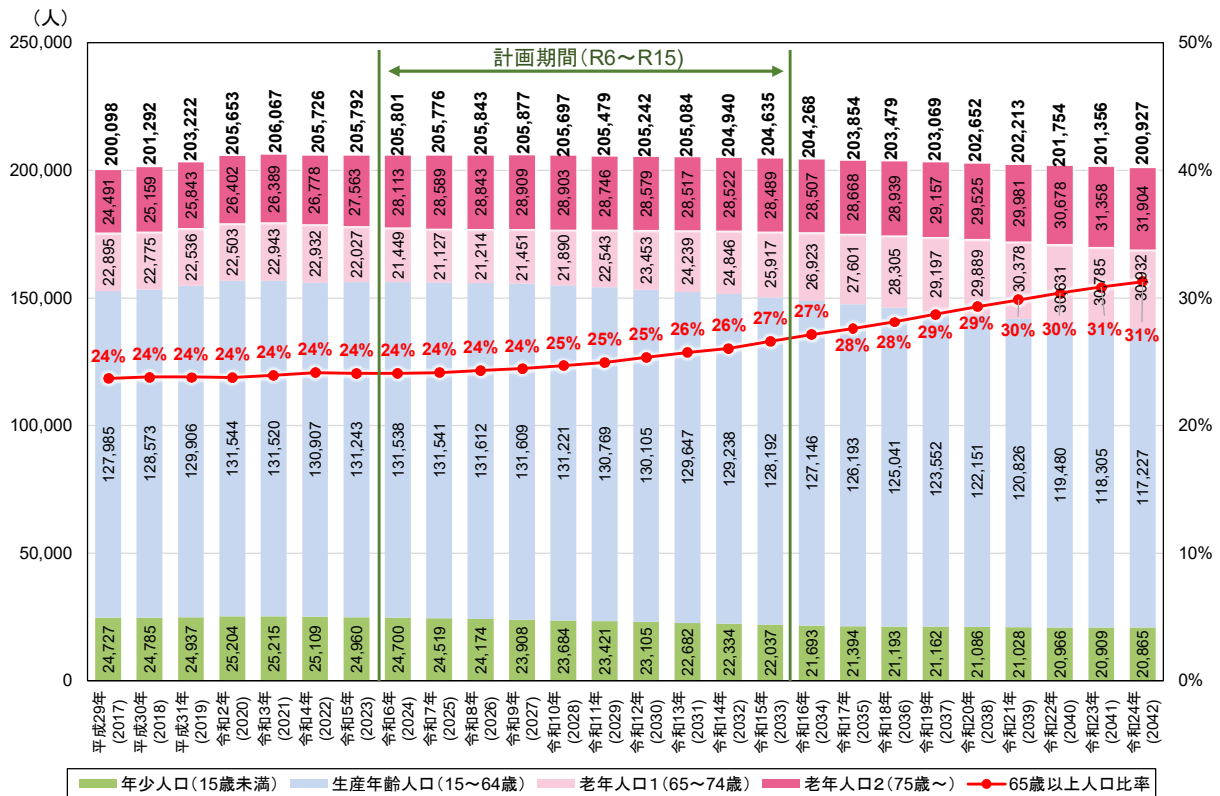


図 西東京市の人口の推移と将来人口推計値（出典：西東京市人口推計調査報告書）

(2) 公共交通の現状

① 公共交通網

- ・西武鉄道池袋線と西武鉄道新宿線の2路線の鉄道があり、路線バスがこれを相互に結び、路線バスの運行を補う形で『はなバス』(コミュニティバス)を運行しています。
- ・市内外を相互に行き来する活発な交通流動が見られ、公共交通利用者は横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少している状況です。

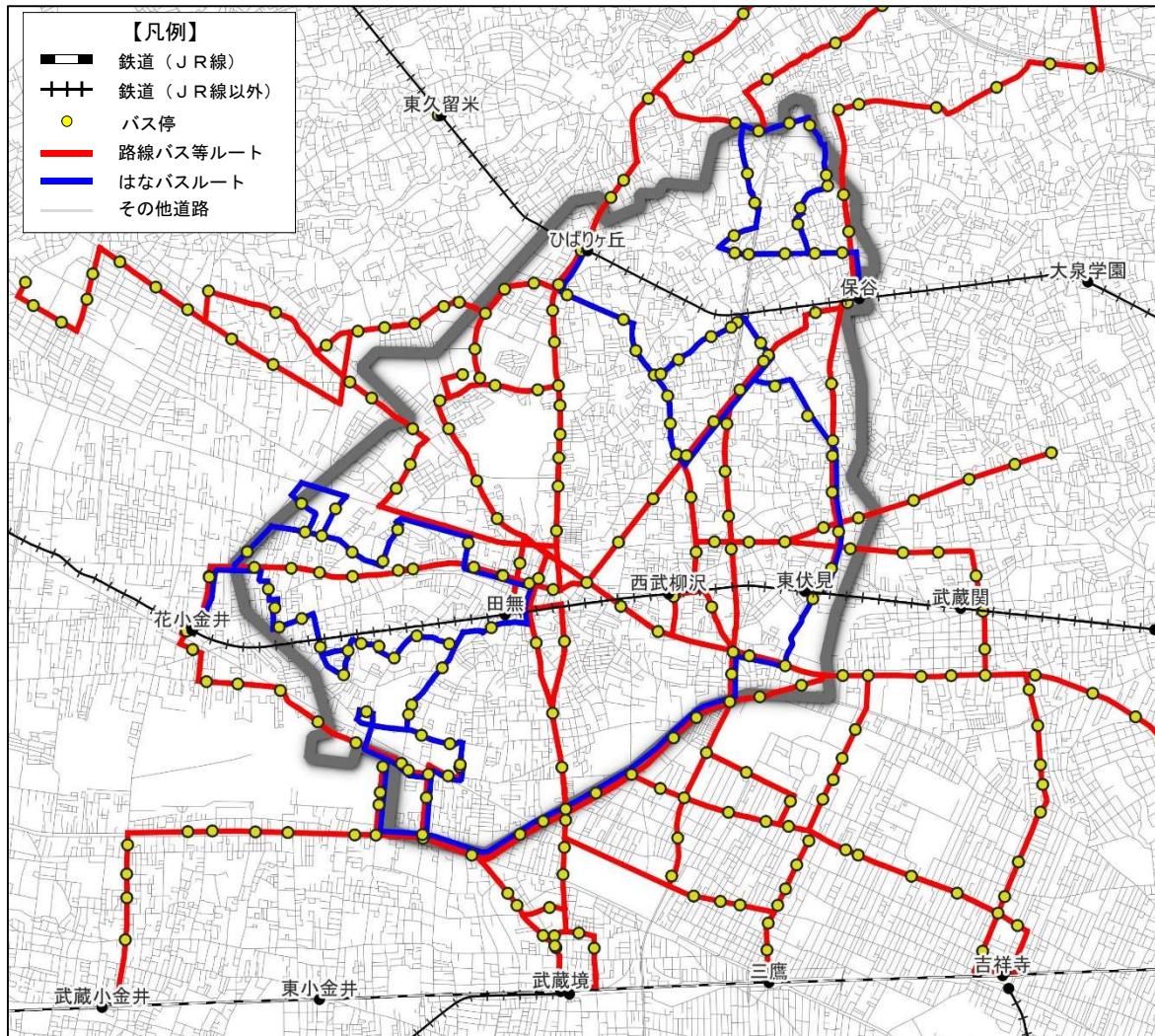


図 市内の鉄道網・バス路線網

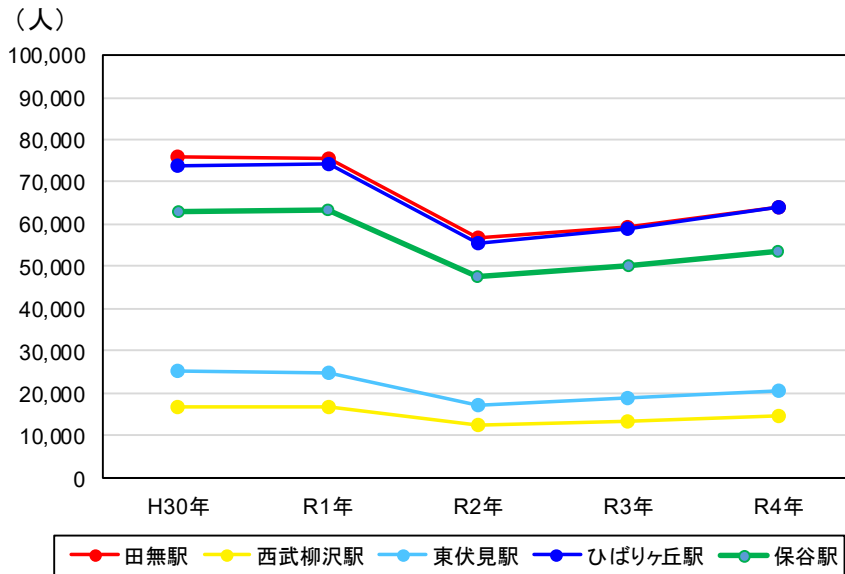


図 1日あたりの市内鉄道駅の平均乗降人員の推移

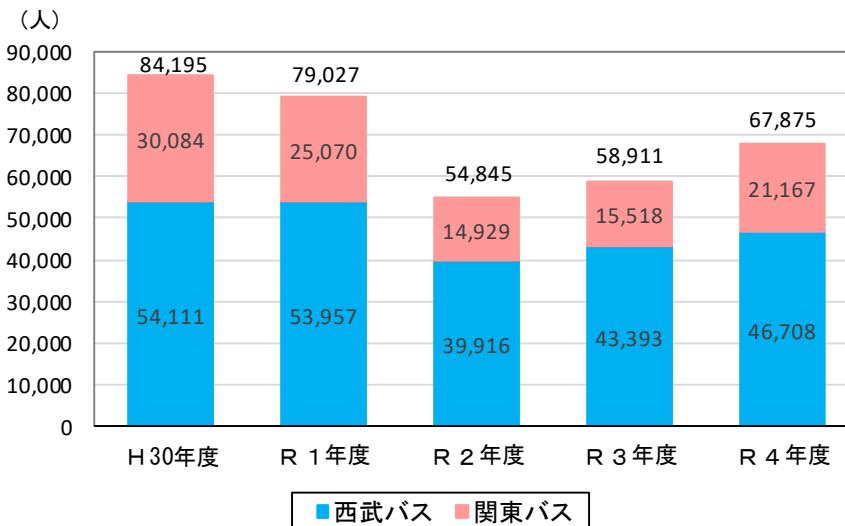


図 市内通過路線バスの1日平均利用人員の推移

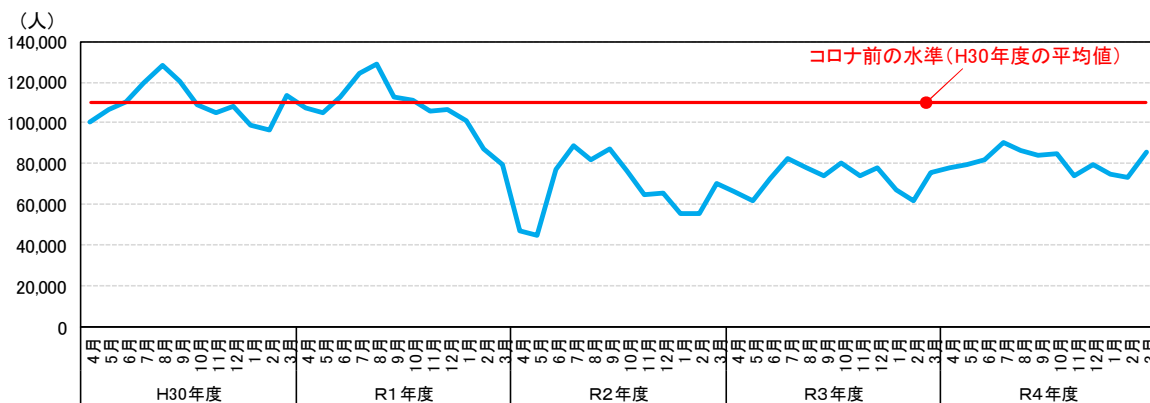


図 はなバスの利用実績の推移(全ルート計)

出典：交通事業者提供資料等

② 公共交通空白地域

鉄道駅やバス停から一定距離離れた地域を公共交通空白地域と呼びます。距離の基準は統一されたものではなく、地域に応じて設定するものとされています。

西東京市では、地域の状況や公共交通網、アンケート調査の結果を踏まえて、以下のように公共交通空白地域を定義します。

- ・ 鉄道駅から 500m 圏外かつ、路線バス及びはなバスのバス停から 300m 圏外の地域を西東京市の公共交通空白地域とする。
- ・ 路線バスについては、鉄道駅に接続し、かつ市内のバス停を通る系統で、1 時間あたりの運行数が概ね 1 本以上となる系統のバス停を対象とする。

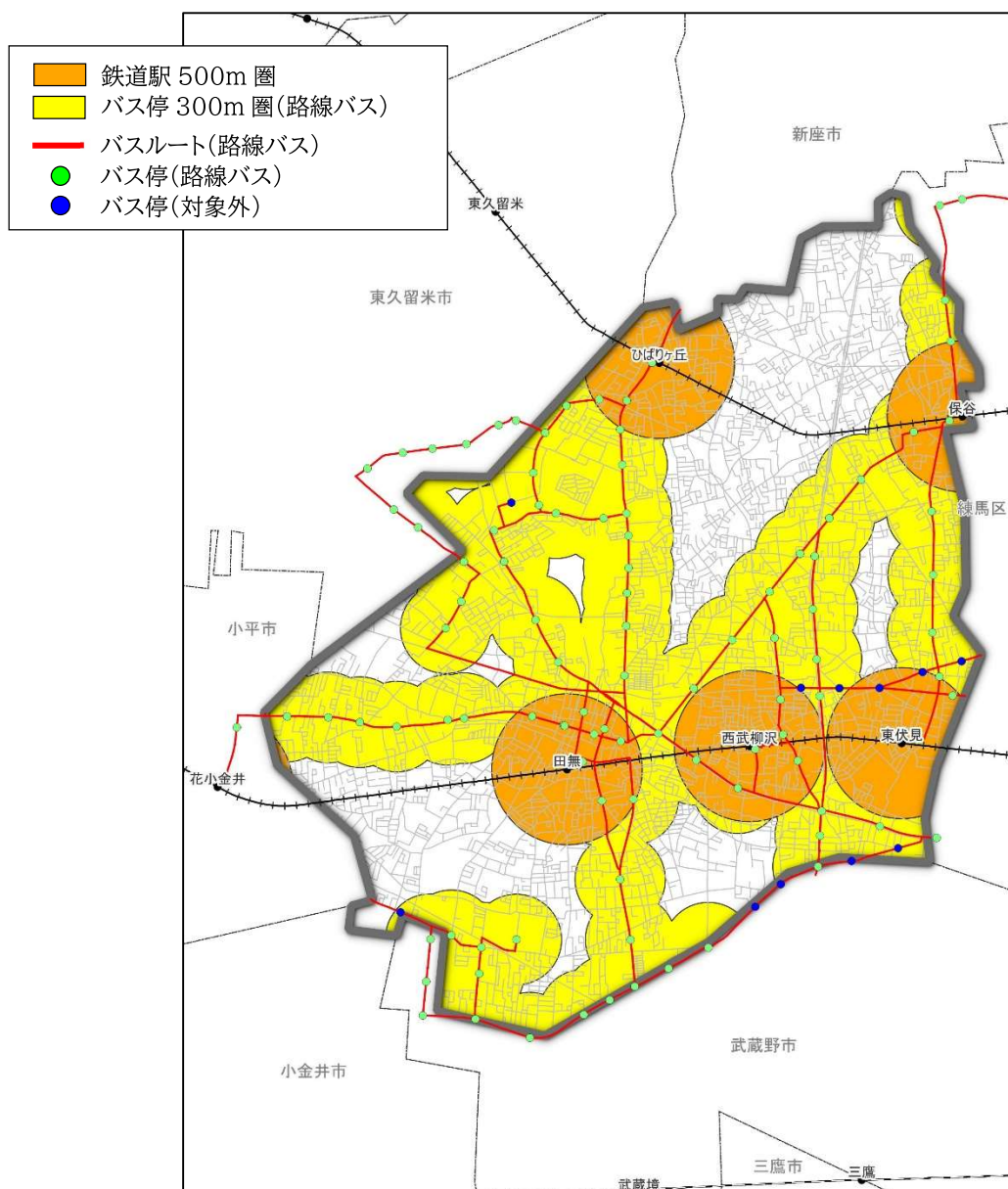


図 鉄道駅 500m 及び路線バスのバス停 300m

※路線バスには、他自治体のコミュニティバスを含む

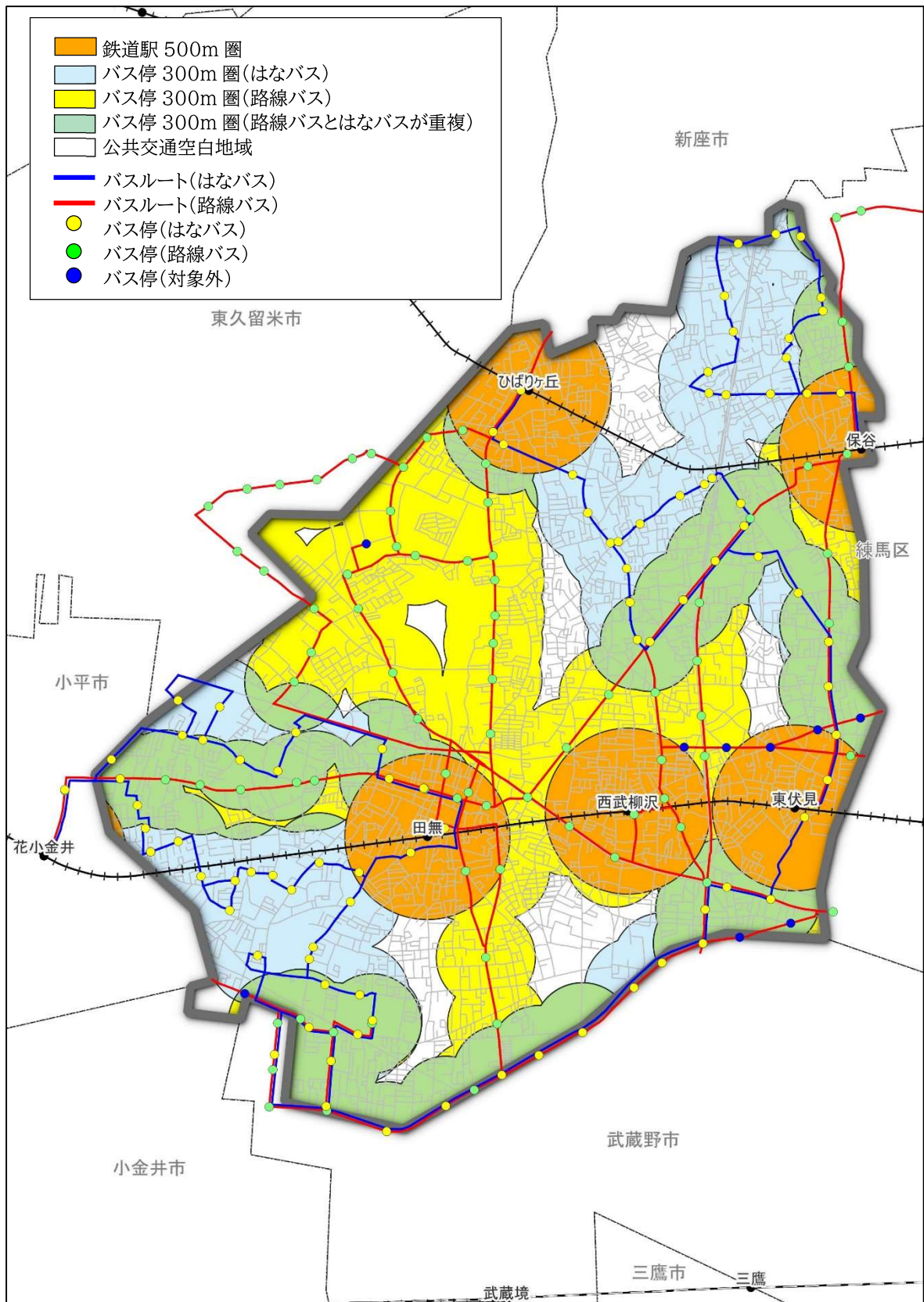


図 鉄道駅 500m 及び路線バス・はなバスのバス停 300m

※路線バスには、他自治体のコミュニティバスを含む

(3) 移動実態・移動に対する市民意識

計画の策定にあたり、市民の日常生活の外出行動の移動実態、移動・公共交通に対するニーズや満足状況を把握するため、市民アンケート調査と、中学生アンケート調査を実施しました。

<市民アンケート調査>回答数：1,068票（回収率35.6%）

無作為抽出した市民3,000人に郵送でアンケート票を送付し、郵送またはWebで回答

<中学生アンケート調査>回答数：905票（回収率100%）

西東京市立中学校各学年1学級ずつ（特別支援学級は全生徒）にアンケート票を配布、回収

① 移動目的別の意識（市民アンケート調査）

- ・通勤・通学・・・市外へ鉄道で移動する方が多くなっています。移動手段の満足度としては、満足、やや満足とする方が多い一方で、駅から離れた地域の方の不満が比較的高い傾向にあります。
- ・買物・・・市内の駅周辺へ、徒歩、自転車、自動車で移動する方が多くなっています。80歳以上の方は、バスやタクシーの利用が増える傾向にあります。移動手段の満足度としては、概ね満足、やや満足とする方が多くなっていますが、移動時間でみると平均15分を超える場合は、不満、やや不満と回答する方が比較的增加る傾向となりました。
- ・通院・・・市内の医療機関へ、徒歩、自転車で移動する方が多くなっています。70代以上の方は、公共交通や自動車・バイク等(送迎)も比較的多くなっています。買物同様、移動手段の満足度としては、概ね満足、やや満足とする方が多くなっていますが、移動時間でみると平均20分を超える場合は、不満、やや不満と回答する方が比較的增加る傾向となりました。
- ・その他目的・・・市内への外出が市外への外出よりやや多くなっています。移動手段は鉄道が最も多くなっていますが、様々な手段が利用されています。

表 移動目的別の移動状況・満足度・意見（困りごとなど）

	通勤・通学	日常の買物	通院	その他
行先	市外 75.3%	市内（駅周辺） 83.7%	市内 65.4%	市内 48.3%
主な移動手段	鉄道 81.2%	徒歩 34.2%	自転車 27.0%	鉄道 29.3%
移動手段満足度	63.5%	73.3%	65.7%	70.9%
自由意見 （困りごとなど）	鉄道の混雑 バスの遅延・本数 道路の狭さ	荷物が負担 雨天時の不便さ 道路の狭さ	直通バスの要望 バスの本数	雨天時の不便さ 道路の狭さ

② 移動手段別の意識（市民アンケート調査）

- ・鉄道…50代以下の利用頻度が高く、駅までの移動は徒歩が中心であり、次いで自転車利用となっていますが、駅別ではひばりヶ丘駅、田無駅、保谷駅までのバス利用が比較的多くみられます。改善の必要性が高い事項として「他の交通手段との乗り継ぎ」「駅周辺の駐輪場整備」「ホームのバリアフリー」が挙げられています。
- ・バス…50代以上で高齢になるにつれて利用頻度が高くなる傾向がみられます。10代、20代でも、高頻度の利用が一定数あります。改善の必要性が高い事項として「運行間隔」「定時性」「他のバスや交通機関との乗り継ぎ」「バス停の環境」「ホームページやアプリでの運行情報の提供」が挙げられています。
- ・タクシー…駅や主要施設からの乗車や、電話での迎車による利用が多くなっています。改善の必要性が高い事項として「運賃」「駅や主要施設での待機台数」「電話やアプリでの配車」が挙げられています。
- ・自動車等…市内や近隣区市への移動では、年代が上がるほど利用頻度が高くなっています。自動車等を定期的に利用する方のうち80%を超える方が、公共交通への転換が可能としていますが、自動車等の快適性・利便性、移動にかかる費用、同乗者の身体的状況のほか、鉄道では駅周辺の駐輪場整備や他の交通手段との乗り継ぎ、バスでは運行間隔やバス停環境、タクシーでは運賃や駅などでの待機台数といった公共交通の利便性などを考慮した際に、自動車等の利用が優位であるとしています。
- ・自転車…保有率が高く、利用者も多くなっていますが、高齢になるにつれて、保有率、利用頻度ともに低下していく傾向がみえました。公共交通と比較すると、移動距離の短さ、目的地へ早く到着するといったことが主な優位点として挙げられています。シェアサイクルについては、認知度は高いものの、利用経験は非常に少なくなっています。

表 移動手段別の利用状況・満足度・改善の必要性が高い事項

	鉄道	バス	タクシー	自動車等	自転車
利用頻度が高い年代	50代以下 高齢者は低い	20代以下 50代以上	80歳以上	年代が上がるほど高い	年代が上がるほど低い
総合的な満足度	72.7%	55.6%	45.9%	—	—
改善の必要性が高い事項	他の交通手段との乗り継ぎ 駅周辺の駐輪場整備 ホームのバリアフリー	運行間隔 定時性 他のバスや交通機関との乗り継ぎ 運行情報の提供	運賃 駅や主要施設での待機台数 電話やアプリでの配車	—	—

③ 属性別の移動特性（市民アンケート調査）

・高齢者・・・年齢が上がるほど鉄道を利用する割合が低くなり、バス、タクシーを利用する割合が高くなる傾向があります。また運転免許証の保有者も減少する傾向にありますが、明確に運転免許証を返納しない意思を示している方が一定数みられ、こうした方は比較的鉄道駅から離れた場所に居住している傾向にあります。

・外出に困難を感じている方・・・年齢が上がるほど増える傾向にあり、全体としては10%を超える割合となっています。こうした方の休まず歩ける距離でみると、「外出が困難」という方と「困難な場面がある」という方では大きな差がみられました。

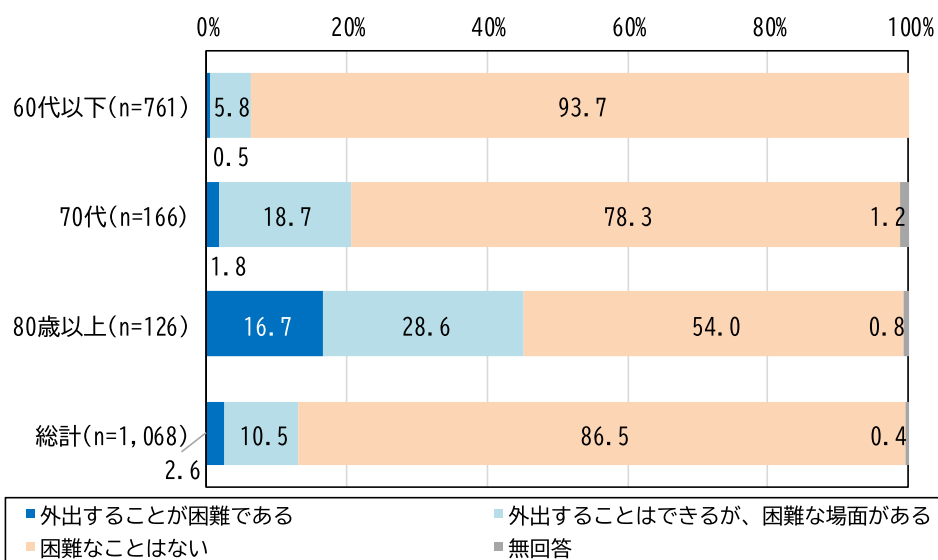


図 外出時の困難さ（年代別）

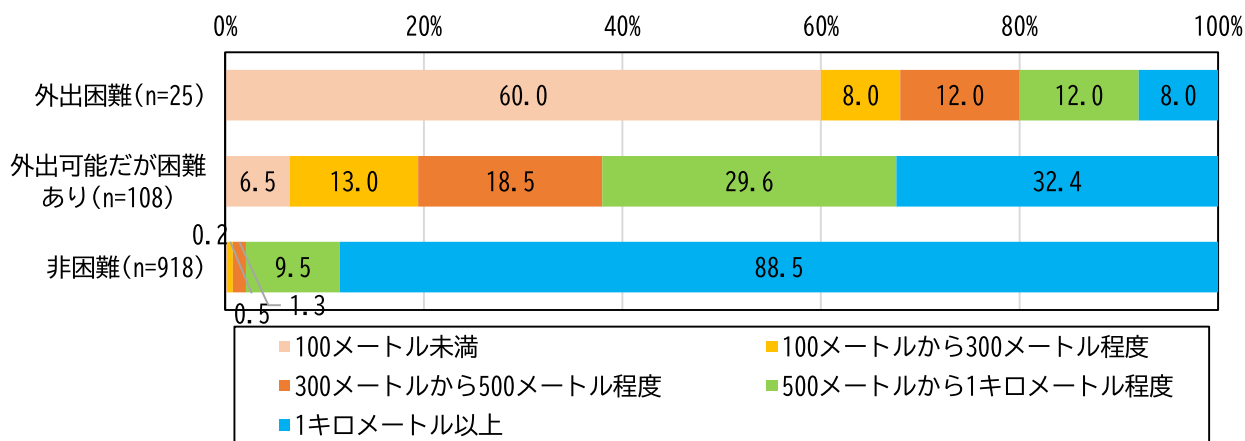


図 外出時の休まず歩ける距離（外出の困難さ別）

④ 市内の交通環境や公共交通に対する意識（市民アンケート調査）

・車、自転車、歩行、すべての交通環境において、満足またはやや満足と回答した方を、不満またはやや不満としている方が上回っています。

・公共交通の役割としては、「市民の移動利便性の向上」「高齢者など移動に制約がある人の重要な移動手段」が多く挙げられています。

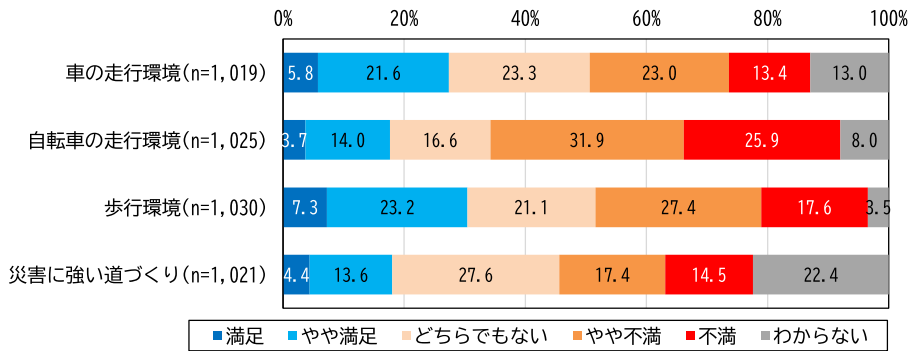


図 市内の交通環境の満足度

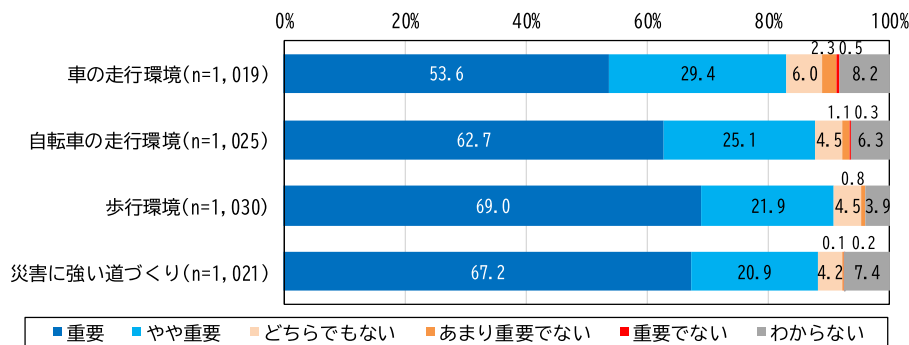


図 市内の交通環境の重要度

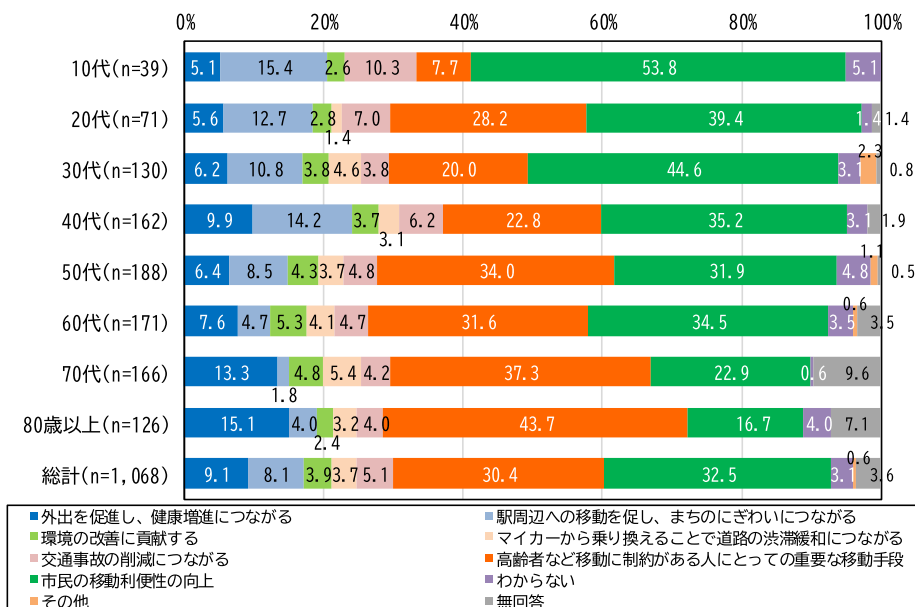


図 公共交通の役割に対する考え（年齢別）

⑤ 市内中学生の移動状況や意識（中学生アンケート調査）

- ・自転車、電車の利用が多い一方で、はなバスとタクシーの利用は少なくなっています。
- ・同伴者の状況でみると、鉄道、路線バス、はなバスは似た傾向となり、タクシーを利用する際に子どものみで利用することは少なくなっています。
- ・よく行く行先をみると、距離に応じた移動手段を選択していることがわかりました。
- ・公共交通の利用にあたり、困ることはないという回答が最も多くなっていますが、挙げられているものの中では、鉄道では混雑、バスでは遅延、タクシーでは運賃といったことが多く、鉄道とバスに共通して運行情報のわかりづらさが挙げられています。
- ・自転車の利用においては、道路における危険性やマナーの悪い自転車の存在が困ることとして挙げられています。
- ・公共交通の役割として、「市民の移動が便利になる」、「高齢者など移動しづらい人にとっての重要な移動手段」といったことは大人と共通して多い傾向にありますが、外出促進による健康増進や、まちのにぎわいにつながるといった回答がやや多くなっています。
- ・将来的に車を運転したいとの意向は70%近くになっています。

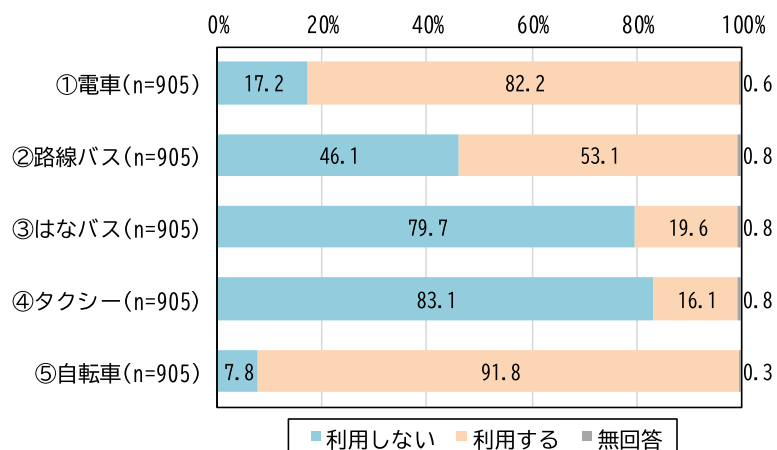


図 交通手段の利用有無

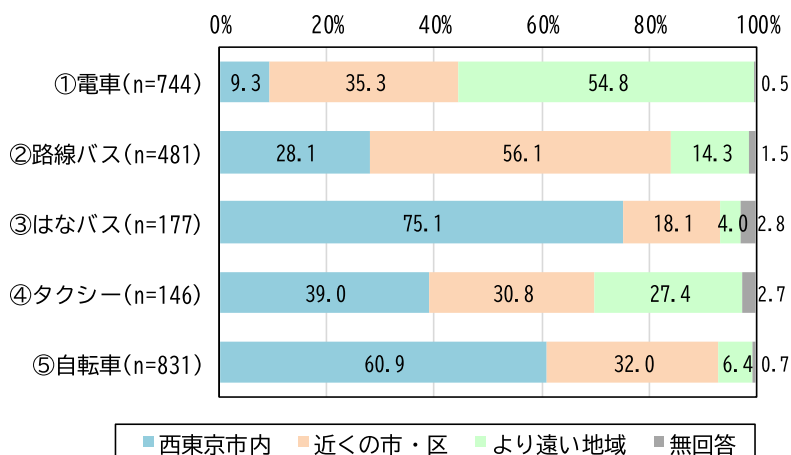


図 交通手段でよく行く行先

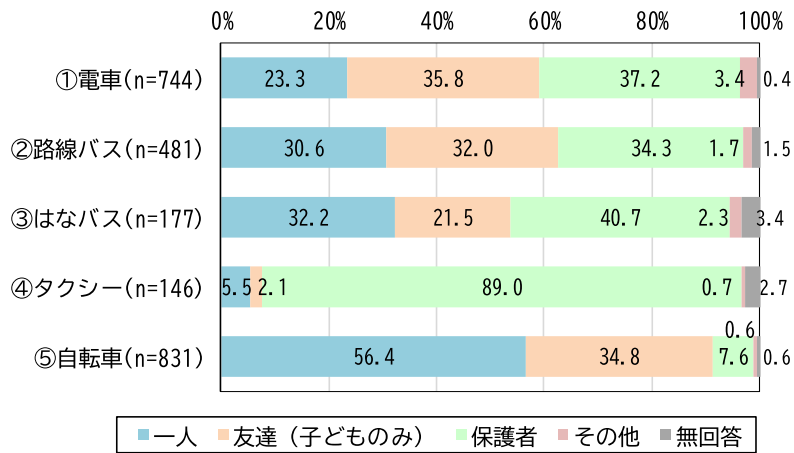


図 交通手段の同伴者

表 移動の際の困りごと（移動手段別）

移動手段	電車	路線バス	はなバス	タクシー	自転車
困りごとなど	<ul style="list-style-type: none"> ・混雑していること ・遅延すること ・運行情報のわかりづらさ など 			<ul style="list-style-type: none"> ・運賃 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行環境の安全性 ・利用者のマナー

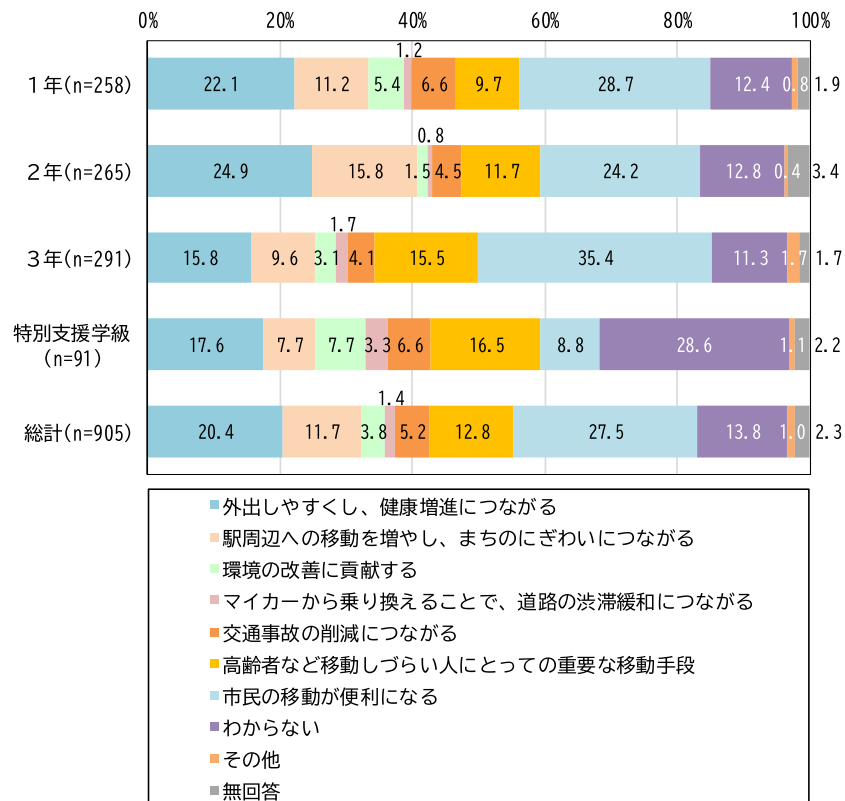


図 公共交通の役割に対する考え

2-3. 交通事業者の現状

西東京市内を運行している交通事業者に実施した調査の結果、市内の公共交通の現状や問題点・課題が以下のように挙げられています。

① 利用状況について（新型コロナウイルス感染症の影響による変化等）

業態によって差はありますが、新型コロナウイルス感染症拡大前と現在を比較すると利用者はおよそ70%~90%となっています。勤務形態等の変更や、高齢者の通院機会の減少、飲食店の時短営業や宴会の自粛に伴う夜間需要の減少がその要因と考えられます。

② 利用者からの意見・要望について

感染拡大前から変わらずにある要望としては、運行経路や運行本数などの利便性向上に関すること、乗降場所の環境改善に関するもののほか、道路環境や交通規制に関するものもあります。感染拡大後の新たな意見・要望としては、マスクの着用に関することなど車内の感染防止対策に関するものがありました。

③ 現在、抱えている問題点・課題について

- ・人口減少、高齢化等に起因する利用者の減少や乗務員等の担い手の確保
- ・感染症の影響を受けた生活スタイルの変化による利用者の減少
- ・燃料費や関連資材の高騰
- ・「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」への対応
- ・交通安全上の課題（自転車の違法運転、電動キックボード等）

④ 意見・課題等への対応、利用促進策等について

- ・各種アプリや多様な決済方法の導入や、利用者の個別の要望に沿ったサービスの実施
- ・各種イベントの企画や参加、自治体等と連携した事業や広報
- ・感染症の影響を受けた生活スタイルの変化に合わせた運行
- ・環境対策やバリアフリーに対応した車両の導入
- ・多様な媒体を活用した人材募集

⑤ 今後の見通しについて

- ・都市計画事業の実施などの交通環境の変化や宅地開発による需要の変化への対応
- ・運送の安定供給と業務の充実・効率化
- ・地域住民の利用需要に即したサービスの提供

⑥ その他

現在の地域公共交通を持続させていくための支援策を検討するなどのほか、幅広い想定で将来の需要の変化に対応し、将来的なビジョンを示しながらも、実現可能性の高い計画となるようにしていく必要があります。