

4. 移動の理想の姿を実現する上での課題

公共交通が実現する移動の理想の姿と、西東京市の地域現状や各種調査で見えた現況とのギャップから、移動の理想の姿を実現する上での課題を以下のとおり9項目抽出しました。

① 拠点を中心とした市内外移動の利便性向上が必要

通勤・通学者の多くは鉄道を利用して市外へと移動し、買物を目的とした移動は駅周辺へ行く人が多く見られます。通院については、移動先となる場所は多様であり、これは個々人の状況に応じて選択しているものと考えられます。

移動時間と満足度との関係では、買物は15分、通院は20分を境に、より移動時間を要する場合に満足度が低下する傾向が見られました。全体的な満足度は高い状態ではありますが、鉄道駅から離れた地域や、バスの運行頻度が比較的低い地域で移動に対する満足度が低い傾向にあります。

そのため、拠点を中心として、市内外への移動利便性が高い公共交通ネットワークを構築していくことが必要となります。

② 移動に困難を感じている人の移動の円滑化や快適性向上が必要

高齢者は他の年代に比べて運転免許証の保有率が低く、バスやタクシーの利用頻度が比較的高くなっています。また、外出に困難を感じている人も多く、特に80歳以上では約4割の人が困難を感じています。

こうした人々が無理なく移動できるよう、公共交通のバリアフリー化や交通環境の改善が求められますが、単独で公共交通の利用が困難な場合など、個別の状況に応じて様々な対応が望まれることから、公共交通施策だけでなく生活の支援と一体となった複合的な対応が必要となります。

③ 移動における安全性や快適性の改善が必要

各公共交通への評価として、安全面・快適性の視点で改善の必要性が高い事項（重要度は高いが満足度は低い）として、鉄道では「ホームのバリアフリー」、バスでは「バス停の環境」が挙げられています。

一方、バス・タクシー事業者の視点からは、自転車の違法運転、電動キックボード等、安全性に対する懸念が挙げられています。

駅ホームのバリアフリーやバス待ち時の安全性・快適性の向上は、誰もが安全で負担なく公共交通を利用する上で重要であり、整備を進めていくことが必要です。また、交通安全の観点から、自転車等の利用者に対する安全教育などを講じていくことが必要となります。

④ 公共交通に関する情報提供の充実が必要

各公共交通への評価として、運行情報の提供については比較的改善の必要性が高い事項（重要度は高いが満足度は低い）とされています。

今後、公共交通を持続させていくために重要となる利用者を確保（既存利用者の利便性向上、新たな利用者の獲得等）するためには、現在の大人のみならず、これから大人になり主体的に公共交通を利用することになる世代、そして来街者など、利用者のニーズに応じた効果的でわかりやすい情報提供を充実させることが必要となります。

⑤ 良好な交通環境を実現するための都市基盤の整備が必要

市内には、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れている地域が存在していますが、今後、こういった地域に公共交通を整備することで、利便性の向上とともに、市内の自家用車の利用の減少、新たな交通需要の創出といった効果が考えられます。しかしながら、道路幅員等の制約から、はなバスを含む既存のバス車両等では運行することができない状況となっています。

一方、徒歩や自転車利用の場面における安全性、またバス停での待合環境について満足度が低い結果となっています。

公共交通がより充実し、徒歩、自転車と共存し、円滑かつ安全に運行するためには、都市計画道路、交通広場の充実や踏切除却などの都市基盤の整備を促進していくことが必要です。

⑥ 交通手段相互の連続性の向上が必要

鉄道、バス、タクシーといった各公共交通について、特に満足度が低い項目は見られませんが、駅周辺における自転車駐車場の状況も含め、他の交通手段との接続に関することについては、相対的に満足度が低い結果となっています。

将来都市構造における中心拠点や地域拠点に位置する鉄道駅については、鉄道とバス路線の接続数の差に応じて、相対的に、市民からの評価が分かれたものとなっています。

これらのことから、交通手段相互の連続性の向上は市民生活において重要であり、移動の質を高めることにつながるため、一層の向上が必要となります。

⑦ 持続可能な公共交通サービスの提供が必要

新型コロナウイルス感染症の影響による生活スタイルの変化や、生産年齢人口・年少人口の減少による交通需要減、また、事業者側の担い手不足、運行経費の増大など、公共交通を取り巻く社会・経済情勢は厳しさを増しています。

このような中であっても、市民の重要な移動手段として、まちのにぎわいへの貢献や外出促進など、公共交通に求められる様々な役割を果たしていくため、今後も利便性の高いサービス水準を維持していくことが必要となります。

⑧ ゼロカーボンシティの実現に向けた取組が必要

自動車・バイクの利用者の中で、他の手段への転換が可能であり、自動車・バイクとそれ以外の手段に違いはないとする回答が一定数ありました。そうした人の移動手段を自動車・バイクから公共交通等へ転換することで、ゼロカーボンシティの実現に寄与することとなります。

また、ゼロカーボンシティの実現に向けては公共交通の供給側にも積極的な取組が求められており、環境に配慮した車両や移動手段などの導入の検討が必要です。

⑨ 多様な主体との連携、協力が必要

新型コロナウイルス感染症の影響による生活スタイルの変化や、多様化する利用者のニーズ及び地域ごとの需要に即したサービスの提供のためには、単一事業者での既存事業だけでなく、交通事業者や行政が連携し、様々な制度を活用しながら地域公共交通計画における施策を推進していくことが必要となります。

一方で利用者である市民も公共交通の維持を自分ごととして捉え、それぞれの立場から公共交通に関わっていることが必要です。