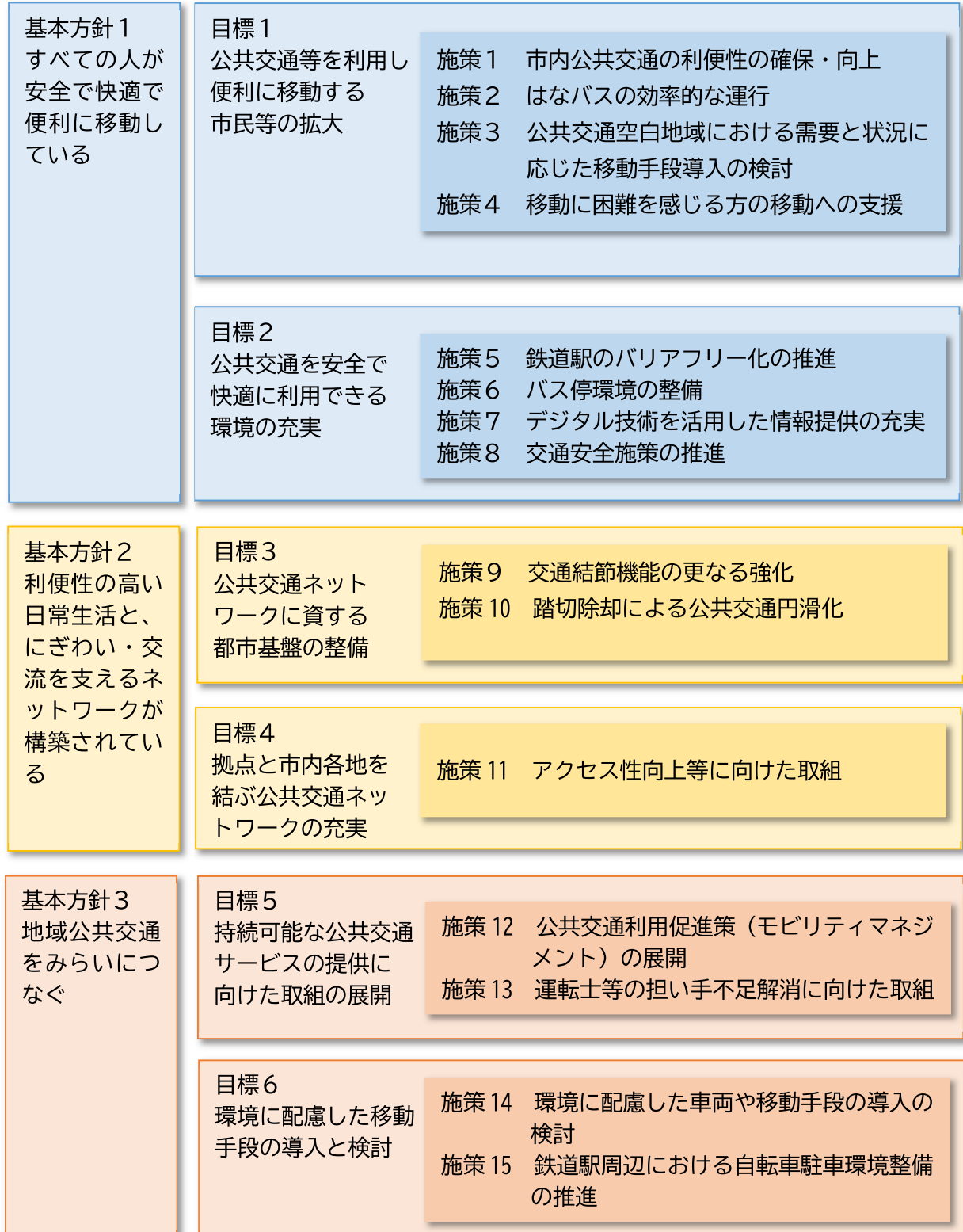


6. 目標達成のために実施する施策

6-1. 目標達成のための施策の体系

目標を達成するために実施する施策を以下に示します。



6-2. 施策の内容

目 標	1 公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大
施 策	1 市内公共交通の利便性の確保・向上
内 容	<p>市内の公共交通に係る運行経路や運行間隔、運行時間帯等のサービス水準は、現状でも高い水準にありますが、社会情勢や利用実態等から現在の水準の維持が困難になることも想定されます。</p> <p>運行の現状や利用者意見等について、交通事業者との情報共有を行いながら、交通事業者の実情に配慮しつつ、市内公共交通の利便性が確保されるよう、課題の解決に向けた取組を検討し、進めていきます。</p> <p>広域幹線交通は、他の自治体・路線を接続する交通手段であり、運行内容の変更は、他に多くの公共交通に影響するため、調整が困難であると想定されますが、今後も市民の利便性が維持されていくよう、交通事業者と協議・調整していきます。</p> <p>地域内幹線交通、地域内補助交通は、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の見直しや、労働人口減少などに起因する深刻な人材不足が危惧されています。そのため現行のサービス水準を維持することが喫緊の課題となることから、利用者の動向を注視し、運行経路や運行間隔、運行時間帯等について事業者と協議し、必要な利便性が確保されるよう調整していきます。</p> <p>ドアツードアの交通については、天候や時間帯、曜日等によって需要の増減があり、その対応が求められるところです。人材不足や事業の特性上、すべての需要を満たすことは非常に困難ですが、ドアツードアの移動ができるといった利点を活かし、市民の移動利便性の確保・向上に向けた取組を事業者とともに検討し、進めていきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: center;">提供) 西武鉄道株式会社</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
実施主体	市、交通事業者

目 標	1 公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大
-----	--------------------------

施 策	2 はなバスの効率的な運行
-----	---------------

はなバスは、地域内補助交通として、広域幹線交通や地域内幹線交通を補完し、主に公共交通空白地域から鉄道駅や公共施設等に向かう交通利便性の地域格差をなくし、利用者の利便性向上を目的に運行するコミュニティバスです。既存の路線バスではカバーしきれない公共交通空白地域を中心に、現在5ルートで運行をしています。

はなバスは、市との協定に基づきバス事業者が運行し、収入が運行経費に満たない場合には、その不足額を市が補助金として負担する仕組みとなっており、その財政的負担は少なくありません。これまで運賃やルート、ダイヤの見直しを行い、財政的負担軽減に努めてきたところですが、持続的にはなバスを運行していくため、はなバスの役割やあり方を踏まえ、バス事業者と協議しながら、利用実態に応じたより効率的で利便性の高い運行を目指します。

今後、公共交通空白地域における新たな移動手段の導入、都市基盤整備の進捗などを踏まえ、利用実態に応じたルート及びダイヤの見直しや車両の最適化等を検討します。また、他自治体で取り組まれている事例を参考にしながら、ネーミングライツの導入や広告枠の拡大、バスロケーションシステム導入等のほか、路線バスとの利用者負担の均衡を図るといった視点による取組を検討していきます。

内 容



<事例紹介>

文京区 コミュニティバス「B-ぐる」

- 地元企業が資金協力する代わりに、企業名の車体表示、バス停ネーミングライツなどの企業PRを行う権利を付与する。
- PRの内容により、年額10万～300万円(税込)までの5コースを設定



バス車体後部に企業名を表示します。
※希望の路線を選択いただけます。

提供) 文京区

実施主体	市、バス事業者
------	---------

目 標	1 公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大
施 策	3 公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段導入の検討
内 容	<p>これまで、タクシーを活用した実証実験など、市の南部地域における公共交通空白地域を中心とした取組を行ってきました。この取組の検証結果、地域の変化を踏まえ、他自治体の事例等を参考にしながら、新たな持続的な移動手段の検討、検証を進めます。</p> <p>その結果として得られた知見を活かし、他の対応すべき地域における市民ニーズに応じた取組を検討していきます。検討にあたっては、バス停から300m圏外とはいえ大半がバス停から500m以内であり、狭幅員の道路に囲まれているという本市の公共交通空白地域の地理的な特性や都市基盤整備の進捗状況を踏まえながら、運行の持続性（採算性）を考慮して進めていきます。</p> <p><事例紹介></p> <p>小平市「ぶるべー号」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ワンボックス車両（9人乗り） で、停留所を設置し定時・定路線運行 ○3ルートを運行（大沼・栄町・鈴木町） ○対象者は制限なし ○運行日は月～金曜日（祝日・年末年始除く） ○運賃は大人150円、子ども80円（未就学児無料）※シルバーパス、交通系ICカード利用不可  <p style="text-align: right;">提供) 小平市</p> <p>東久留米市「くるぶー」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ワゴンタイプの車両で、乗降場を設置し、自宅～乗降場間、乗降場同士を運行 ○市内在住の70歳以上、妊婦、0～3歳児とその同乗者が対象 ○運行日は月～金曜日 ○運賃は1人1回500円、同乗者がいる場合は1人300円、小学生以下無料 ○あらかじめ登録したうえで、利用1時間前までに予約  <p style="text-align: right;">出典) 東久留米市HP</p>

	<p>前橋市「マイタク」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○タクシー車両で運行 ○市内在住の75歳以上、障害者、妊産婦、運転免許証返納者などが対象 ○利用可能日は全日。利用回数制限あり ○助成料金は、複数乗車時1人最大500円、単独は運賃半額（上限1,000円） ○事前にマイナンバーカードを登録したうえで、乗車の際は指定のタクシー会社を予約 <div style="text-align: center;">  <p>出典) 前橋市HP</p> </div> <p>三鷹市「めぐり号・ほたる号」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○小型ワンボックス車両で、市西部エリアに乗降ポイントを設置し、実証運行 ○アプリもしくは電話で乗降地点・日時を選択して予約 ○同時間に複数利用者がいる場合は乗合 ○運行日は月～土曜日 ○運賃はエリア内内100円・内外300円 <div style="text-align: center;">  <p>出典) 三鷹市HP</p> </div> <p>葛飾区「東立石地区グリーンスローモビリティ」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地元協議会が地域主体交通として実証運行（運転や事務は地域住民が担う） ○グリーンスローモビリティで、東立石地区2コースに乗車ポイントを設置（降車場所は一部を除き自由） ○予約優先乗車 ○運行日は火・土曜日（祝日を除く） ○運賃は無料 <div style="text-align: center;">  <p>出典) 葛飾区HP</p> </div>
実施主体	市、交通事業者

目 標	1 公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大
施 策	4 移動に困難を感じる方の移動への支援
内 容	<p>移動に対する「困難」の要因は、人により様々であり、困難な程度も異なります。今後の少子高齢化の進行を見据えると、市民の移動に求められることも多様化していくことが見込まれます。</p> <p>現在、市や市内事業者によって提供されている様々な支援の取組については、今後も継続的に提供されることを目指し、利用実態から見える需要や社会動向の変化に応じて適した取組方法を事業者と協議、検討していきます。</p> <p>自宅から最寄りの公共交通に乗車する場所までの移動が困難である場合や、1人で公共交通を利用することが困難な場合などは、タクシーの利用が選択肢となることから、移動が困難な方に配慮された車両の維持・向上に取り組みます。また、外出そのものが困難である方の支援については、地域における生活を支援する取組の一環として必要となることを、地域の方、関係者等と協議、検討していきます。</p> <p>商業施設や医療施設の中には、独自の送迎サービスを行っている場合もあり、そうした情報を集約して提供するなど、移動に困難を感じる方の出かけやすさに寄与することに取り組みます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【ハンディキャブ・けやき号】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【病院送迎サービス】</p>  </div> </div> <p style="text-align: right;">出典) 保谷厚生病院HP</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>【ユニバーサルデザインタクシー】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p style="text-align: right;">提供) 三幸自動車株式会社</p> </div>
実施主体	市、タクシー事業者

目 標	2 公共交通を安全で快適に利用できる環境の充実
施 策	5 鉄道駅のバリアフリー化の推進
内 容	市内の鉄道駅では、全5駅においてエレベーターとエスカレーターが設置され、移動円滑化が図られています。今後も移動利便性を確保していくと同時に、鉄道駅における更なる安全性の向上のため、ホームドアの設置に向けて、鉄道事業者と協議し、取り組んでいきます。
実施主体	市、鉄道事業者

目 標	2 公共交通を安全で快適に利用できる環境の充実
施 策	6 バス停環境の整備
内 容	<p>新たな都市計画道路の整備にあたっては、すべての人が安全で快適に使いやすいバス停を設置することを目指し、十分な歩道幅員の確保や、上屋、ベンチ等の設置について協議、検討をしていきます。</p> <p>既存道路については、拡幅等を伴う再整備が実施される際には、上屋、ベンチ等の設置に十分な歩道幅員の確保に努め、整備に向けた検討を交通事業者と協力して進めていきます。</p>
実施主体	市、東京都、バス事業者



目 標	2 公共交通を安全で快適に利用できる環境の充実
施 策	7 デジタル技術を活用した情報提供の充実
内 容	<p>バスの運行情報を利用者が簡単に確認できるよう、GTFS データ等の整備と活用を進めることでバスロケーションシステムの充実を目指します。</p> <p>また、バスロケーションシステムなどにアクセスすることが難しい方もいることから、運行情報をリアルタイムに表示することができるデジタルバス停の主要なバス停への導入を検討します。荒天時の突発的な運休等の情報がいち早く利用者に届くとともに、運行事業者等の情報発信が容易になることが期待されます。</p> <p>交通広場のように複数の公共交通が接続している場所には、バス停等の場所や最新の運行情報等についてわかりやすく案内するデジタルサイネージの設置を検討します。</p> <p>なお、日本語以外の言語への対応や、読みあげ機能の導入など、ユニバーサルデザインの視点を踏まえて情報の提供を行うよう努めていきます。</p>
実施主体	市、交通事業者



目 標	2 公共交通を安全で快適に利用できる環境の充実
施 策	8 交通安全施策の推進
内 容	<p>鉄道やバスの利用には徒歩や自転車による移動が伴うことから、歩行者・自転車の安全な通行環境を整備するほか、既存の幹線道路等において、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークや自転車ナビラインなどのサイン整備等を推進するとともに、新たな都市計画道路の整備を検討する際には、自転車専用通行帯等の整備の可能性について検討し、徒歩や自転車で移動する人の安全性を確保しながら、公共交通の円滑な運行を目指します。</p> <p>また、歩行者や自転車に乗車する人等の安全確保はもちろんのこと、公共交通が円滑に運行するために、交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促す交通安全教育や、普及啓発の充実・強化に取り組めます。</p>
実施主体	市、東京都、田無警察署



目 標	3 公共交通ネットワークに資する都市基盤の整備		
施 策	9 交通結節機能の更なる強化		
内 容	市内5駅の交通広場の整備状況は以下のとおりとなっています。		
	駅 名	北 口	南 口
	田無駅	整備済み 	事業中 (イメージバース ※令和4年度時点) 
	ひばりヶ丘駅	整備済み 	整備済み 
	保谷駅	整備済み 	整備済み 
	東伏見駅	整備済み 	整備済み 
	西武柳沢駅	未整備	整備済み 
<p>公共交通ネットワークの充実に向けた交通結節機能の更なる強化のため、未整備の交通広場の整備を推進していきます。整備にあたっては、都市計画マスタープランで示すまちづくりの方向性を踏まえるものとし、バスやタクシープールの適切な配置や、歩行者等との導線の分離について、各運行事業者の意向を確認しながら進めていきます。</p> <p>また、既設の交通広場の改修に際しても、同様の視点で機能の最適化について検討していきます。</p> <p>路線バスの運行の効率化や利便性向上等に向けて、市内における新たなバスの待機場や、折り返し場所等の設置について、事業者と協議していきます。</p> <p>また、新たな都市計画道路の整備にあたっては、円滑な道路交通を確保するため、バスバイを設置するよう努めていきます。</p>			
実施主体	市、東京都、交通事業者		




目 標	3 公共交通ネットワークに資する都市基盤の整備
施 策	10 踏切除却による公共交通円滑化
内 容	<p>市の北部、南部を西武鉄道池袋線、新宿線がそれぞれ東西に運行し、広域的な移動を担っていますが、道路との交差点については、踏切が多数存在しています。このような状況において、道路と鉄道の立体交差化は、踏切の除却により踏切の存在が抱える問題点（交通事故や渋滞発生、路線バスの遅延等）を抜本的に解決する手段であるほか、踏切の除却のみでなく、駅周辺や鉄道路線周辺のまちづくりに非常に大きな効果をもたらします。</p> <p>現在、西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅の間で連続立体交差事業が進められており、この事業により、市内では2か所の踏切（武蔵関第5号、東伏見第1号）が除却され、南北動線が拡充され、また線路沿いの側道の整備により、駅を中心とした交通円滑化が期待されます。今後の円滑な事業実施に向けて、関係機関との連携、協議を継続していきます。</p> <p>東京都が平成16（2004）年に作成した踏切対策基本方針では、本市に関わる区間としては、このほか3区間が鉄道立体化の検討対象区間として抽出されています（大泉学園～保谷駅付近、ひばりヶ丘～東久留米駅付近、田無～花小金井駅付近）。</p> <p>これらの区間については、多摩北部都市広域行政圏協議会の構成市や、関係機関と連携し、引き続き早期実現に向けて努めていきます。</p> <p>また、踏切対策基本方針において、鉄道立体化以外の対策の検討対象区間とされている踏切もあることから、今後の動向に注視しながら、市内すべての踏切の課題解決を目指して検討していきます。</p> <div data-bbox="443 1339 1342 1906" data-label="Image"> </div>
実施主体	市、東京都、鉄道事業者 提供) 東京都

目 標	4 拠点と市内各地を結ぶ公共交通ネットワークの充実
施 策	11 アクセス性向上等に向けた取組
内 容	<p>都市計画道路や交通広場の整備にあわせて、新たなバス路線の導入や既存路線のルート変更等を検討します。狭幅員な道路が多い公共交通空白地域においては、都市計画道路が整備され、路線バス等の運行ルートになることで、公共交通空白地域が解消され、利便性が高まることが期待されます。</p> <p>田無駅南口では、交通広場を含む西東京都市計画道路 3・4・24 号線の一部区間の整備が進められています。交通広場の完成に合わせ、現在田無駅北口から発着しているはなバスの発着場所を田無駅南口に変更することを検討し、踏切の通過回数を減少することにより、定時性の確保や利便性の向上を図ります。また、西東京都市計画道路 3・4・24 号線の整備の進捗に応じて、交通事業者と路線バス等の運行に向けた協議、検討をしていきます。</p> <p>ひばりヶ丘駅では、南北の交通広場の整備が終了し、交通環境の改善が図られたところですが、北口交通広場へ接続する東西方向の西東京都市計画道路 3・4・13 号線の一部が未整備となっているため、市内に向けた路線バスの運行は実現していません。西東京都市計画道路 3・4・13 号線の整備の進捗に応じて、交通事業者と路線バス等の運行に向けた協議、検討をしていきます。</p> <p>保谷駅北口は交通広場が整備されていますが、アクセス道路の整備状況により、コミュニティバス及びタクシーの乗降場の配置となっています。周辺地域の道路整備の進捗に応じて、路線バス等の運行を検討していきます。また、南口については、基盤は概ね整備されていますが、東伏見駅とのアクセス性について一層の利便性向上が期待されています。他の路線の運行状況や需要の動向を注視しながら、交通事業者と運行水準の充実に向けた協議、検討をしていきます。</p> <p>東伏見駅の南北にある交通広場は、西武鉄道新宿線の連続立体交差事業を契機として、形状や機能の再整備を検討します。検討にあたっては、アクセス道路となる西東京都市計画道路 3・4・17 号線の整備を促進しながら、交通事業者と路線バス等の運行に向けた協議、検討をしていきます。</p> <p>西武柳沢駅南口では、交通広場及びアクセス道路が整備済みですが、北口の交通広場及びアクセス道路である西東京都市計画道路 3・4・18 号線が未整備となっています。市中部地域の道路との接続により、西武鉄道池袋線とのアクセス性向上、また市中部地域の移動利便性の向上が見込まれます。交通広場及びアクセス道路の整備の進捗に応じて、交通事業者と路線バス等の運行に向けた協議、検討をしていきます。</p> <p>鉄道駅を起終点とする路線バスは、同一の駅から発着する複数の系統があり、運行時刻が重なる区間があります。そうした区間では、運行時刻を分散させ、等間隔に近づけるといった調整を行うことで、利便性が向上します。系統により運行距離が異なるなどの課題はありますが、バス事業者と調整の可能性について協議、検討をしていきます。</p>
実施主体	市、東京都、交通事業者

目 標	5 持続可能な公共交通サービスの提供に向けた取組の展開
施 策	12 公共交通利用促進策（モビリティマネジメント）の展開
内 容	<p>公共交通の利用を促進するため、市内の公共交通の運行経路や利用方法等、公共交通の情報を市民にわかりやすく継続的に伝えていくことが必要です。市内の公共交通網が掲載された「公共交通マップ」の作成に取り組み、市民へ周知するほか、鉄道駅等で配布するなど、来街者への情報提供にも努めます。</p> <p>市内で開催されるイベントにおいて、イベントの周知と合わせ、公共交通での来場を促すよう周知に努めます。</p> <p>市民が公共交通をより身近に感じ、公共交通の利用促進や将来的な担い手の確保につながるような取組の実施を検討します。</p> <p>自家用車での移動が多い人に対し、公共交通の利用への転換を促す取組を検討するほか、運転免許証返納者に対して、公共交通の利用機会を提供することで、自家用車から公共交通による移動へのスムーズな転換を支援する取組を検討します。</p> <p>【市民まつりにおけるPR】</p>  <p>出典) 西東京市 HP</p> <p>【小平市公共交通マップ（参考）】</p>  <p>提供) 小平市</p>
実施主体	市、交通事業者

目 標	5 持続可能な公共交通サービスの提供に向けた取組の展開
施 策	13 運転士等の担い手不足解消に向けた取組
内 容	<p>路線バスやタクシー等の運行に必要な第二種運転免許の保持者は、絶対数が少ないうえ、高齢化が進み、深刻な担い手不足となっています。</p> <p>道路基盤整備に合わせた路線の整備や、車両の確保を行った場合であっても、運転士等の担い手が不足している状況では運行することができません。</p> <p>そのため、各交通事業者による採用活動など、人材確保に向けて行う取組について、交通事業者の求めに応じて支援を検討していきます。</p>
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者

目 標	6 環境に配慮した移動手手段の導入と検討
施 策	14 環境に配慮した車両や移動手手段の導入の検討
内 容	<p>公共交通の運行が環境の負担にならないよう、環境負荷に配慮した車両（ゼロエミッション・ビークル（ZEV））の導入に向けて、事業者と協議、検討をしていきます。</p> <p>近年は、電気自動車等の開発が進み、一般乗用車や公共交通における普及が見られます。しかしながら、電気自動車等の導入にあたっては、充電施設の整備などが必要となることから、将来的な財政負担等に留意しながら、環境負荷低減を目的とした技術開発の状況に応じて検討していきます。</p>  <p style="text-align: right;">提供）西武バス株式会社</p> <p>環境に配慮した移動手手段として自転車も注目されており、自家用自転車での移動だけでなく、外出先で利用できること、他の公共交通との組み合わせにより移動利便性の向上が見込めることから、シェアサイクルの利用も見られるようになってきました。</p> <p>本市においても、環境負荷の低減と、移動利便性の向上の両立を目指し、シェアサイクルの普及・促進に向けた検討をしていきます。検討にあたっては、自転車での移動範囲と、路線バスでの移動範囲が重なる部分の多い本市においては、公共交通の利用促進の観点から、シェアサイクルポートの設置場所などについては、一定程度配慮することとします。</p>  <p style="text-align: right;">提供）OpenStreet 株式会社</p>
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者

目 標	6 環境に配慮した移動手手段の導入と検討
施 策	15 鉄道駅周辺における自転車駐車環境整備の推進
内 容	<p>市内の移動で自転車が多く利用される西東京市では、交通結節点である鉄道駅に非常に多くの自転車が集まりますが、これまでの放置自転車対策の取組により、放置自転車は減少傾向にあります。</p> <p>しかしながら、一部の駅周辺地域においては、自転車駐車場の利用需要が高いことから、需要の動向を注視しながら、新たな自転車駐車場の整備や運用方法の工夫など、自転車環境整備の取組を検討します。</p> <p>また、既存の自転車駐車場については、利用状況に応じた適切な維持管理を行うとともに、これまで効果を上げている放置自転車対策についても継続して実施していきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p><保谷駅北口あらやしき></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><東伏見駅北口第1></p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p><田無駅北口第1></p>  </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">出典) 公益財団法人 自転車駐車場整備センターHP</p>
実施主体	市、鉄道事業者

6-3. 施策の実施スケジュール

各施策のスケジュールを以下に示します。

施策	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
目標1 公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大										
1 市内公共交通の利便性の確保・向上	協議・検討・実施									
2 はなバスの効率的な運行										
広告枠拡大、ネーミングライツの導入等	調整	実施・検証		継続実施、必要に応じ再検討						
需要に応じたルート等の検討	検討			検討に応じた取組						
3 公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段導入の検討	検討	実証・検証		検証に基づく取組等						
4 移動に困難を感じる方の移動への支援	協議・検討・実施									
目標2 公共交通を安全で快適に利用できる環境の充実										
5 鉄道駅のバリアフリー化の推進	協議・検討									
6 バス停環境の整備	協議・検討									
7 デジタル技術を活用した情報提供の充実	GTFS データ整備等		実施							
8 交通安全施策の推進	毎年実施									
目標3 公共交通ネットワークに資する都市基盤の整備										
9 交通結節機能の更なる強化	協議・検討									
10 踏切除却による公共交通円滑化	継続実施（連続立体交差事業（井荻駅～西武柳沢駅間）） 協議・検討（その他区間）									
目標4 拠点と市内各地を結ぶ公共交通ネットワークの充実										
11 アクセシビリティ向上等に向けた取組	基盤整備の都度協議・検討									
目標5 持続可能な公共交通サービスの提供に向けた取組の展開										
12 公共交通利用促進策（モビリティマネジメント）の展開	毎年実施									
13 運転士等の担い手不足解消に向けた取組	協議・検討									
目標6 環境に配慮した移動手段の導入と検討										
14 環境に配慮した車両や移動手段の導入の検討	EV 車両等の導入に向けた協議・検討									
	シェアサイクル導入の検討・実証実験									
15 鉄道駅周辺における自転車駐車環境整備の推進	協議・検討									