

調査結果報告と課題・ニーズ

1 地域公共交通を取り巻く西東京市の現状からみた課題

分野・視点	頁	現状や将来見通しなど	現状・将来見通しに基づく問題点・課題
(1)人口動向	3-6	・人口は概ね横ばいで推移、高齢化は市内全域で進行	・高齢化の進行による需要の変化
(2)土地利用状況	7 8 8	・平坦な地形だが、石神井川の沿線は一部高低差がある。 ・市域の9割が住居系用途で鉄道駅周辺に商業系用途 ・主な集客施設は、鉄道駅周辺や幹線道路付近に多く立地している。	・市内各地の住宅地から、鉄道駅や日常生活の利便に資する諸施設への円滑な移動
(3)交通基盤の整備状況	9	・広幅員の都市計画道路が東西南北に配置され、今後も整備が予定されている。 ・主要生活道路やそれ以外の道路で狭幅員の箇所も多い。	・広幅員の道路がある一方で、生活道路は狭幅員の道路が多い
(4)公共交通網の現状	10-12	・東西方向の鉄道路線を相互に結ぶように民間路線バスが運行している。 ・公共交通空白・不便地域を補う形ではなバスが運行している。	・市内に複数の公共交通空白・不便地域が残っている。
(5)公共交通の利用状況	13-15	・利用者数は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少した。	・新型コロナウイルス感染症による利用者の減少
(6)交通流動状況	16 19 21	・市内から市外、市外から市内と活発な流動がある。 ・鉄道駅までの交通手段として、市内全ての駅で徒歩の割合が60%を超え、東伏見駅、西武柳沢駅では90%前後となっている。 ・北原交差点をはじめ、走行性の低い道路が存在する。	・来訪者の円滑な移動 ・地域や鉄道駅によって交通手段の選択肢に差がある。 ・市内の幹線道路で渋滞が発生している。

2 市民の移動実態・意識に基づく課題 【市民意識調査結果に基づく課題】

(1) 外出目的別分析

外出目的	頁	移動の実態	公共交通における移動のニーズ・課題
①通勤・通学	34, 35 35 36 40 40	・通勤・通学先は、市内が23.1%、市外が75.3%、市の東側や新町では市外が多い。 ・通勤・通学先が市内の場合は自転車55.6%、市外の場合は鉄道81.2% ・鉄道利用者の80%以上が市内の駅を利用しているが、武蔵境駅、花小金井駅、三鷹駅なども利用 ・通勤・通学の移動手段に対して、満足とやや満足の合計は市全体で63.5%だが、栄町、泉町、新町、富士町では不満とやや不満の合計が25%以上となっている。 ・具体的な困りごととして、鉄道の混雑、バスの遅延や本数の少なさ、道路・歩道の狭さ・危険性が挙げられている。	・市民の移動に対する満足度は高い。 ・一部の満足度が低い地域の移動の利便性の向上 ・市内、市外鉄道駅へのアクセスの利便性確保
②日常の買物	42, 43 44 48 49 50	・買物先は、市内が83.7%（駅周辺が64.6%）、市外が13.1%。地域間流動は、田無駅周辺やひばりヶ丘駅周辺に集積。 ・買物先までは徒歩、自転車、自動車利用が多いが、80歳以上では、路線バスが23.7%と他の年代よりも高く、タクシーの利用もみられる。 ・買物の移動手段に対して、満足とやや満足の合計は市全体で73.3%であるが、泉町、北町、柳沢では不満とやや不満の合計が15%以上となっている。 ・買物先までの移動時間が平均15分を超えると移動手段に不満な人が増える傾向にある。 ・具体的な困りごととして、荷物を持って帰宅する困難さ、道路・歩道の狭さ・危険性、雨天時利用の不便さが挙げられている。	・自転車の走行環境 ・年代に合わせた移動手段の確保 ・買物先まで15分を目安に移動できること ・通院先まで20分を目安に移動できること
③通院	51 53, 54 57 58 58	・通院先は、市全体では市内が65.4%、市外が33.7%となっている。 ・通院先までは、徒歩と自転車が多いが、70歳代では路線バス、80歳以上では、はなバス、タクシー、自動車・バイク等(送迎)の割合が増える。 ・通院時の移動手段に対して、満足とやや満足の合計は市全体で65.7%であるが、栄町、田無町、柳沢では不満とやや不満の合計が20%以上となっている。 ・通院先までの移動時間が30分程度となると移動に不満な人が増え、20分以内では満足の傾向 ・具体的な困りごとや改善が必要なこととして、病院へ直通するバス路線の要望やバス本数の少なさが挙げられている。	
④その他の目的	62 63 68 69	・外出先は、市内が48.3%（駅周辺は34.3%）、市外が40.7%。 ・外出先までの移動手段は、鉄道が29.3%と最も多く、次いで自転車が18.6%、徒歩のみが17.9%で、自動車・バイク等は自身が運転+送迎で20.5%と、様々な手段が利用されている。 ・その他の目的での移動手段に対して、満足とやや満足の合計が市全体で70.9%。 ・具体的な困りごととして、道路・歩道の狭さ・危険性、雨天時利用の不便さが挙げられている。	

(2) 移動手段の利用特性

移動手段	頁	移動の実態、移動の意向	公共交通における移動のニーズ・課題
①鉄道	71 74 74 75 77	<ul style="list-style-type: none"> ・50代以下で鉄道利用頻度が高く、高齢ほど低い。 ・駅までの移動手段は徒歩が中心で自転車も多い。ひばりヶ丘駅、田無駅、保谷駅はバス利用が比較的多い。 ・駅までの移動時間は市内のどの駅も15分以内が80%以上。 ・総合的な移動のしやすさは、満足とやや満足の合計が72.7%。 ・改善の必要性が高い事項は（重要度は高いが満足度は低い）、「他の交通手段と乗り継ぎ」で、「駅周辺の駐輪場の改善」や「ホームのバリアフリー」の必要性も高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅までの利便性の向上 ・鉄道駅までの移動手段の選択肢に駅ごとに差がある。 ・利用者満足度の向上
②バス	78 82, 83 84 86	<ul style="list-style-type: none"> ・10代20代と、50代以上でバス利用頻度が高く、高齢になるにつれ利用が増える。 ・バス停までの移動手段は93.4%が徒歩、所要時間は10分以内が92% ・総合的な移動のしやすさは、満足とやや満足の合計が55.6%。 ・改善の必要性が高い事項（重要度は高いが満足度は低い）は「運行間隔」「定時性」「他のバスや交通機関との乗り継ぎ」で、「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」の必要性も高い。 	
③タクシー	87 89 89 91	<ul style="list-style-type: none"> ・月数回以上の利用は、全体では12.5%だが、80歳以上では27%。 ・駅や主要施設からの乗車や電話での迎車といった従来からの利用方法が多い。 ・総合的な移動のしやすさに45.9%が満足。 ・改善の必要性が高い事項は（重要度は高いが満足度は低い）、「運賃」で、「駅や主要施設での待機台数」「電話やアプリでの配車」の必要性も高い。 	
④自動車等	93, 95, 97 99 99 100, 101	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車等の利用頻度は年代が上がるほど高くなっている。 ・自動車等をよく利用する人（自動車等利用が週1～2日以上かつバス・タクシー利用が月数回以下）は、10%程度が公共交通への転換が可能で、他交通手段と自動車等に違いはないとしている。一方、公共交通への転換は可能だが、自動車等の方が適しているとする人は70%程度存在している。 ・自動車等をよく利用する人（同上）で、公共交通への転換が可能としつつも自動車が快適・便利であるとの人は55%前後存在する。 ・公共交通へ転換が可能とした人（自動車が快適・便利と回答した人を除く）が公共交通に対して大きく不満を感じていることは、鉄道では駅周辺の駐輪場整備、他の交通手段との乗継、ホームのバリアフリー、バスでは運行間隔、バス停の環境、タクシーでは運賃、駅などでの待機台数が挙げられている。また、公共交通への転換が不可能とした人の不満も上記と同様の傾向となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用頻度が高い高齢者が利用しやすい公共交通の実現 ・自動車や自転車利用から公共交通利用への転換の促進 ・市民ニーズに即した新たな交通手段の導入検討 ・免許返納の促進と返納サービスの検討 ・シェアサイクルの導入の検討
⑤自転車	102 102 104 105-107	<ul style="list-style-type: none"> ・70代以下では約7割以上が自転車を保有しているが、80歳以上では保有率が減少。 ・利用頻度は、高齢になるにつれやや減少する。 ・自転車の利用が週1～2日以上かつバス・タクシーの利用が月数回以下の人で、公共交通に代替可能とする人は70.2%だが、このうち約半数が、距離の短さ、早く着くことから自転車を利用。 ・シェアサイクルの認知度は65%、利用経験のある人は3.3%。利用したいとの意向は全体で25%、30代～50代は33～38%程度。利用する場合は、市内や近隣市区との間、月に数回程度といった意向 	

(3) 属性別分析（ライフステージ）

属性の分類	頁	属性の特徴、移動の実態・意向	公共交通における移動のニーズ・課題
① 高齢者 免許非保有者	71, 78, 87	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は年齢が上がるにつれて、利用する割合が低くなる。一方で、バスとタクシーは年齢が上がるにつれて、利用する割合が上がる。 ・運転免許証の保有は70代が47.6%、80歳以上で15.9%。免許証の返納予定がある人は70代で7.6%、80歳以上で25% ・高齢者で運転免許証の返納予定がない人は、駅からやや離れた地域の居住者に多い。 ・70歳以上は、買物は週1～2日以上が80.3%、通院は月に数回以下が54.3%、その他は週1～2日以上が57.8%。 ・買物は自宅周辺が52.5%で、徒歩・自転車利用が62.4%。通院は市内が75.4%で、徒歩・自転車が47.2%で鉄道が25.1%。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の進行による需要の変化 ・免許返納の促進と返納サービスの検討
	110		
	111		
	112		
	112		
② 外出に困難を感じている人	113	<ul style="list-style-type: none"> ・外出が困難、または困難な場面がある人は70代で20.5%、80歳以上では45.3% ・外出が困難な人が休まず歩ける距離は、100m未満が60%、500m以内では80%、外出可能だが困難を感じる人では500m以内が38% ・困難を感じている人の外出時の具体的な困りごととして、買物では荷物を持って帰ることに負担、通院では病院へ行くバスがないことや、バス停と自宅・病院の間の歩行に負担を感じることなど 	<ul style="list-style-type: none"> ・外出が困難な人に対する支援は、高齢者や障害者などの生活における支援策として一体的な取り組みが必要
	113		
	113		
③ 要介護者等との同居者 未就学児との同居者	115	<ul style="list-style-type: none"> ・要介護者等との同居は、全年代で6.9%、70代では7.2%、80歳以上は14.3% ・要介護者等との同居で他に同居者無しは、全年代で3.7%、70代で5.4%、80歳以上は12.7%。 ・要介護者等と同居している人は、同居していない人に比べて自動車利用頻度が高い。 ・70歳以上で、要介護者と同居し他に同居者がいない場合、買物で外出しない人が16.7%で、買物移動の満足度も低い。 ・要介護者等と同居者の外出時の困りごととして、タクシー利用時の問題やバリアフリー化を望む声が挙げられている。 ・未就学児と同居者は30代に多く40代も比較的多い。 ・未就学児と同居していない人に比べ、通勤の移動手段の満足度が低い。 ・未就学児と同居者で、職業ありの人の買物の移動手段の満足度が比較的低い。 ・未就学児と同居者の自動車利用は、市内・近隣市区の移動で非同居者よりも頻度が高い。 ・未就学児と同居者の外出時の困りごととして、保育園送迎の不便さや道路の狭さによる危険性への指摘が挙げられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・要介護者や未就学児と一緒に外出しやすい交通環境 ・鉄道駅までの利便性の向上 ・自動車等から公共交通利用への転換の促進
	115		
	115		
	116		
	116		
	117		
	119		
	119		
120			

(4) 交通に対する市民の意識

テーマ	頁	市民の評価	交通・公共交通へのニーズ・課題
①交通環境に対する評価	121	<ul style="list-style-type: none"> ・車の走行環境は36.4%、自転車の走行環境は57.8%、歩行環境は45%が不満で、いずれも80%以上が重要と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車走行環境、自転車走行環境、歩行環境の改善
②公共交通の役割に対する考え方	122	<ul style="list-style-type: none"> ・全体では、「移動利便性の向上」が32.5%、「高齢者など移動に制約がある人の重要な移動手段」が30.4% ・10代～30代は移動の利便性の向上、70代以上では高齢者など移動に制約がある人の重要な移動手段と捉える傾向 ・40代以下ではまちのにぎわいにつながる、70代以上では外出促進による健康増進を挙げる人が他の年代よりも多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「移動利便性の向上」「移動に制約がある人の重要な移動手段」が公共交通の主な役割として認識されている。また、まちのにぎわいへの貢献、外出促進・健康増進のための装置としての期待も比較的大きい。

(5) 市内中学生の意識

テーマ	頁	中学生の移動実態、公共交通に対する意識	公共交通のニーズ・課題
①中学生の移動状況	124	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の利用は91.8%で最も多く、電車82.2%、路線バス53.1%、はなバス19.6%、タクシー16.1%が利用。 ・利用にあたり、困ることはないが60%前後、公共交通は、混雑乗り心地、遅延、運行情報のわかりづらさ、自転車は走行の安全性が比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・困りごとは、混雑や遅延、情報提供、自転車走行の安全が挙げられており、これらの課題の解消
	124		
②公共交通の役割	126	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の役割として、移動の利便性の向上、外出促進による健康増進が多く挙げられている。高齢者にとっての重要な移動手段やまちのにぎわいにつながるも比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の役割に特化するのではなく、様々な役割が期待されている
③自動車の利用意向	127	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的に、車を運転したいとの意向は67.7%が抱いている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車や自転車利用から公共交通利用への転換の促進

3 交通事業者調査に基づく課題

	頁	交通事業者調査結果	問題点・課題
利用状況	128	<ul style="list-style-type: none"> 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% 通勤・通学形態の変更や、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 	<ul style="list-style-type: none"> 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、将来的な人口減少などによる利用者の減少
利用者の意見・要望	129	<ul style="list-style-type: none"> 運行経路や運行本数などの利便性向上 乗降場所の環境の改善に関すること 道路環境や交通規制に関すること 	<ul style="list-style-type: none"> 道路環境の改善、交通規制の必要性、自転車等との錯綜による安全性への懸念 バスの経路変更の要望や宅地開発による新たな需要への対応
現在、抱えている問題・課題	129	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少 感染症の影響による生活スタイルの変化で利用者が減少 燃料費や関連資材の高騰 乗務員の確保、高齢化等 交通安全（自転車の違法運転、電動キックボード等） 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車、自転車、歩行者が錯綜している駅周辺などにおいて、交通の円滑化、歩行者等の安全確保 公共交通利用における各種アプリや決済方法の導入に伴うIT化への対応 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を目指すことが必要
意見・課題等への対応 利用促進策	129	<ul style="list-style-type: none"> 各種アプリや多様な決済方法の導入 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 感染症拡大後の需要に合わせた運行 利用者の個別の要望に沿ったサービスの実施 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 	<ul style="list-style-type: none"> 環境に配慮した運行 高齢化や労働環境の改善に伴う乗務員の担い手不足 利用者の減少、収支悪化、担い手不足などの諸問題に対する支援策の要望 計画の内容が実現可能なものとなるような継続的な協議
今後の見通し等	129	<ul style="list-style-type: none"> 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 今回策定する地域公共交通計画は、幅広い想定は必要であるが、目新しく興味を惹く関連施策が偏重される中で、問題点が明らかになっているものも多数あるため、より深い検討を行い、実現可能な計画となるよう事業者と市で調整してほしい。 	

4 現行計画の達成状況の評価に基づく課題

評価	頁	公共交通に関する評価結果、諸情勢の動向	次期計画に向けた課題
現行計画の達成状況	138-	<p>成果指標 平成25年度（計画策定時）との比較</p> <ul style="list-style-type: none"> UDタクシー台数の増加。 公共交通空白の割合は増加、不便地域の割合は減少。 拠点駅における満足度は上昇。 田無駅 74.0% ひばりヶ丘駅 80.2% 保谷駅 73.4% 代表道路における旅行速度は低下。※平成27年度調査 公共交通利用者数は増加。※平成30年度調査 	<ul style="list-style-type: none"> UDタクシーなどの車いす等が乗降しやすい車両台数の確保が必要である。 市内に複数の公共交通空白・不便地域が存在する。 拠点駅における満足度が相対的に低い項目がある。 代表道路の他、市内の幹線道路で渋滞が発生している。 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者数の減少。