

# 西東京市地域公共交通計画 (素案)

本文・図表ともに調整中のものです。

令和5年8月24日

西東京市

## = 目 次 =

1. はじめに	1
1-1. 計画の目的	1
1-2. 計画の位置づけと役割	2
1-3. 計画の区域	2
1-4. 計画の期間	2
2. 市の地域公共交通をとりまく現状	3
2-1. 上位計画・関連計画における位置づけ	3
2-2. 地域の現状と市民意識	7
2-3. 交通事業者の現状	18
3. 公共交通が実現する移動の理想の姿	19
3-1. 基本方針	19
3-2. 将来公共交通体系の理想の図	20
3-3. 公共交通の役割分担	21
4. 移動の理想の姿を実現する上での課題	22
5. 計画目標の設定	25
6. 目標達成のために実施する施策	27
6-1. 目標達成のための施策の体系	27
6-2. 施策の内容	28
7. 実施体制・評価方法	40
7-1. 計画の実施体制	40
7-2. 計画の評価方法	40
資料編 地域課題・市民の移動ニーズに基づく地域公共交通への要請	
1. 地域の現状、公共交通の現状	
2. 移動実態・移動に対する市民意識	
2-1. 市民アンケート調査結果	
2-2. 中学生アンケート調査結果	
3. 現行計画の評価	

# 1. はじめに

## 1-1. 計画の目的

### (1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、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、令和 5 年改正）に基づく計画で、地域の移動ニーズを踏まえ、自治体関係者と協議しながら、将来の公共交通のビジョンと実現に向けた事業体系を示す公共交通のマスタープランであり、地域にとって望ましい公共交通の姿を示すものとされています。令和 2 年の法改正に伴い「地域公共交通計画」が規定され、また策定が自治体の努力義務となりました。

### (2) 計画策定の背景

本市においては、平成 19 年 3 月に「西東京市交通計画」を策定し、また、平成 26 年 3 月には、前期 10 年間の取組を受けつつ、将来の目指すべき交通体系を見据えた新たな「西東京市交通計画」を策定し、交通施策の取組み方針としてまいりました。

その後、前回の計画策定から 10 年が経過し、人口減少や高齢化の一層の進行、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、公共交通維持のための公的負担の増加や乗務員不足など、交通を取り巻く環境は大きく変化しており、このような様々な課題に対応していくことが求められています。

### (3) 計画の目的

以上のような本市における地域及び地域公共交通の課題を踏まえ、地域の暮らしを支え、豊かで暮らしやすい、個性や活力のある地域をつくる上で欠かせない存在である「移動」を確保するため、公共交通が実現する移動の理想を表す基本方針と、その達成のための目標及び施策体系を示すマスタープランとして「西東京市地域公共交通計画」を策定します。

## 1-2. 計画の位置づけと役割

### (1) 計画の位置づけ

西東京市地域公共交通計画は、前計画である西東京市交通計画を踏まえつつ、西東京市第3次総合計画、西東京市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画をはじめとする上位計画や関連する諸計画、また、様々な社会情勢・動向との整合性を図り、将来の目指すべき都市像を実現するため、今後取り組むべき地域公共交通政策を定めるものです。

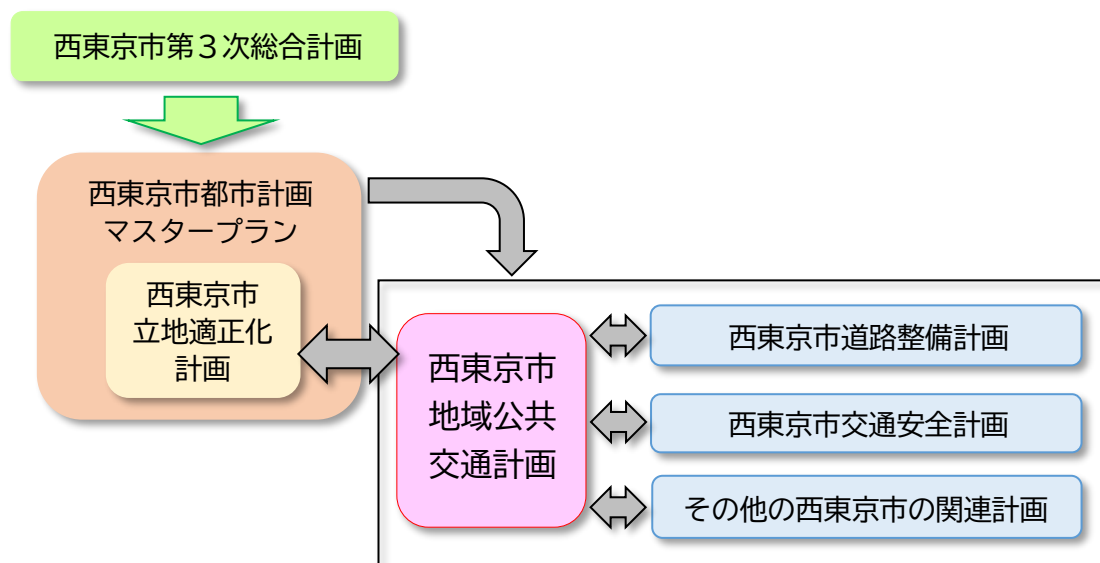


図 西東京市地域公共交通計画の位置づけ

### (2) 計画の役割

計画の位置づけを踏まえ、将来の都市像を実現するため、地域公共交通計画は以下に示す役割を担うものです。

- 市民の移動の理想の姿を実現するための望ましい地域公共交通のあり方を示し、そのために必要な施策と推進のための関係者の役割分担、実施スケジュールを明示します。
- 総合計画、都市計画マスタープランに示された将来都市像を実現するため、地域公共交通が担う役割と取組みについて示します。
- 交通事業者、行政のみならず、市民や企業などの関係者が連携して取り組む指針となることを目指します。

## 1-3. 計画の区域

計画の対象範囲は、西東京市全域とします。

## 1-4. 計画の期間

令和6（2024）年度から令和15（2033）年度までの10年間を計画期間とします。

## 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次総合計画

西東京市第3次総合計画では、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。

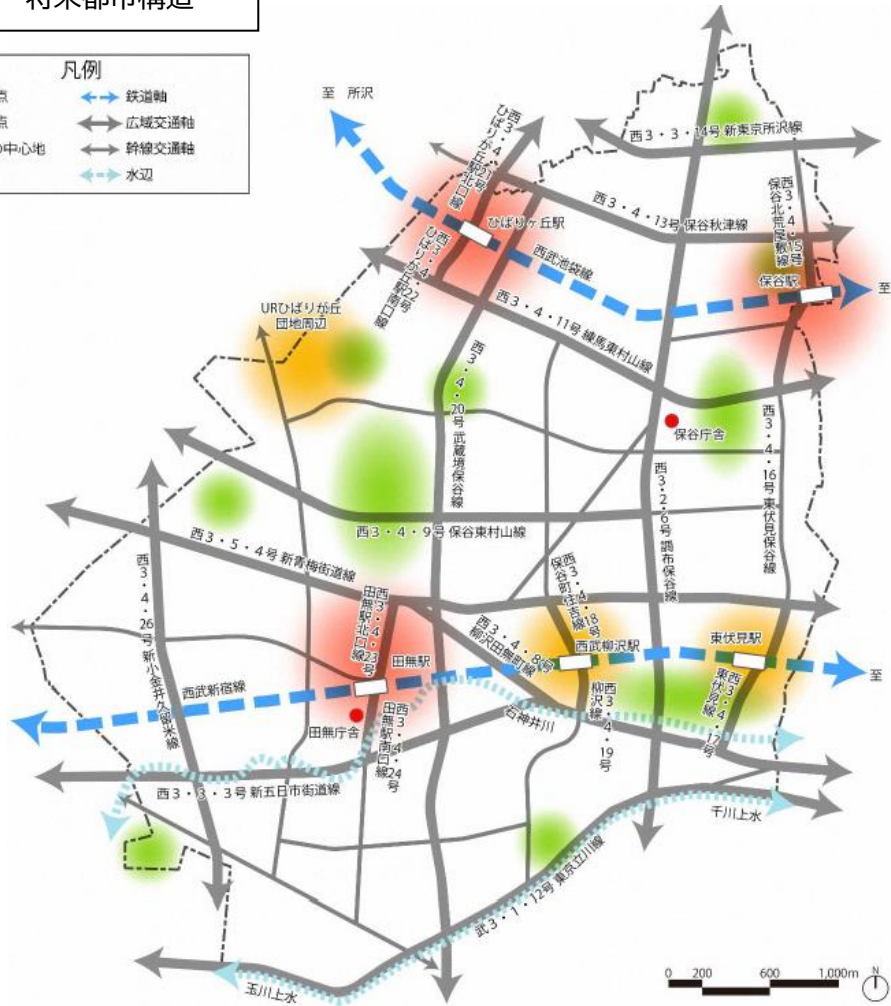
基本理念	ともにみらいにつなぐ やさしきといこいの西東京
交通に関する記載	基本目標5 安全で安心して快適に暮らせるまち
	基本施策11 快適で魅力的な住みやすいまちで暮らすために
	施策11-3 人と環境にやさしい交通環境の整備
	【施策目標】 だれもが日常生活で安全性、利便性、快適性享受できる総合的な交通環境づくりを進めます。  【目標の実現に向けた取組内容】  調整中

(2) 都市計画マスタープラン・立地適正化計画（令和5年5月時点の検討状況）

西東京市都市計画マスタープラン・立地適正化計画では、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年度～20年間
将来都市像	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
まちづくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 身近にみどりが感じられるまちの形成を目指します</li> <li>2 にぎわいと交流があるまちの形成を目指します</li> <li>3 拠点とつながる快適なまちの形成を目指します</li> <li>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</li> </ol>
将来都市構造	<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。</p> <p>【拠点】：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</p> <p>○中心拠点：田無駅、ひばりヶ丘駅、保谷駅の周辺では、市内外から多くの人が訪れ、にぎわいが生まれ交流が行われる場となるよう、多様な都市機能の誘導を図るとともに、交通結節点として市内外各地と公共交通などによりつながる拠点の形成を目指します。</p> <p>○地域拠点：東伏見駅、西武柳沢駅の周辺では、商業施設等が集積する立地状況を活かし、日常生活における身近な都市機能の維持・誘導を図るとともに、交通結節点として市内各地と公共交通などによりつながることで、にぎわいが生まれ、交流の場となる拠点の形成を目指します。また、日常生活における必要な都市機能が集積されたひばりが丘団地では、にぎわいと交流の場となるように都市機能を維持・誘導し、拠点の形成をめざしていきます。</p> <p>【軸】：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</p> <p>○鉄道軸：都心等や都市間の連携、交流を確保し、都市の活性化を推進するため、西武池袋線・西武新宿線を『軸』として位置づけ、利便性や防災性の向上を図ります。</p> <p>○広域交通軸：市外に渡る広域道路、市内の移動手段として、拠点間を結ぶ路線バスが通る道路等を『広域交通軸』として設定します。</p> <p>○幹線交通軸：市内全体の円滑な移動空間を確保を図り、広域交通軸を補完する道路を『幹線交通軸』として設定します。</p>

図 将来都市構造



交通に  
関する記載

分野別まちづくりの方針  
(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徒歩や自転車等への移手段の転換促進

(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脱炭素化に向けた「西東京市ゼロカーボンシティ」の取組の推進

立地適正化計画

調整中



## 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。

### (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、狭隘な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。

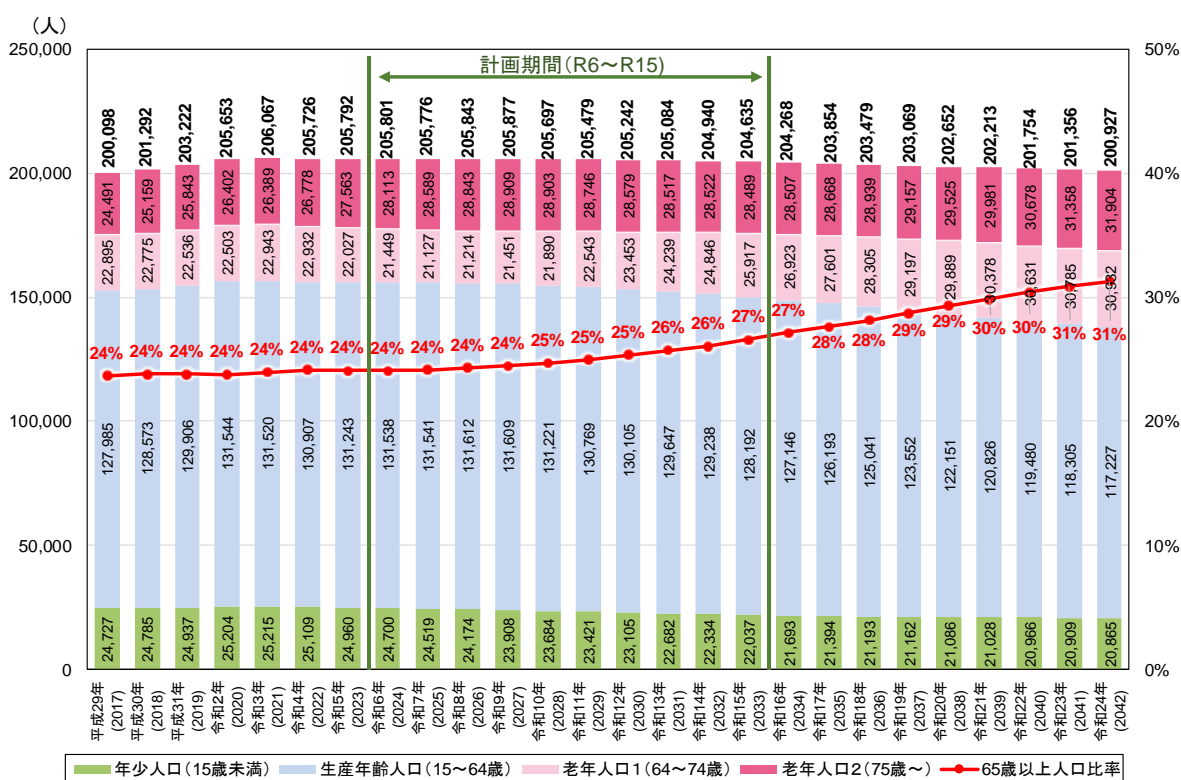


図 西東京市の人口の推移と将来人口推計値（出典：西東京市人口推計調査報告書）

※ このほかの詳細なデータについては巻末の資料編 資一1～資一2 をご参照ください。

## (2) 公共交通の現状

### ① 公共交通網

- ・西武池袋線と西武新宿線の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。

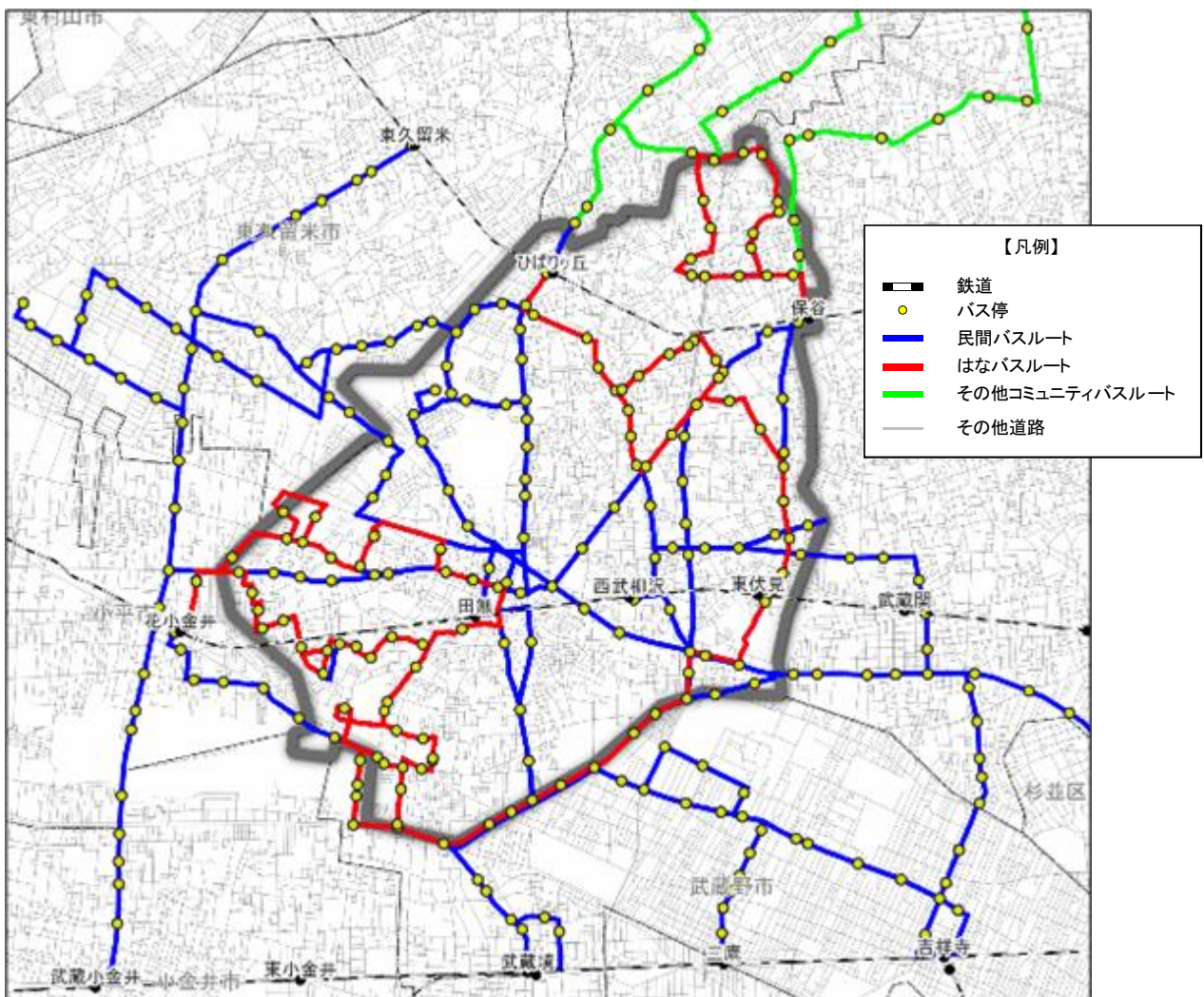
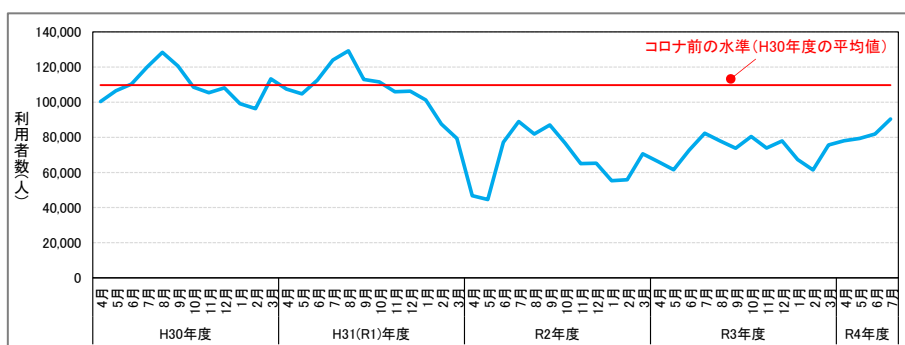
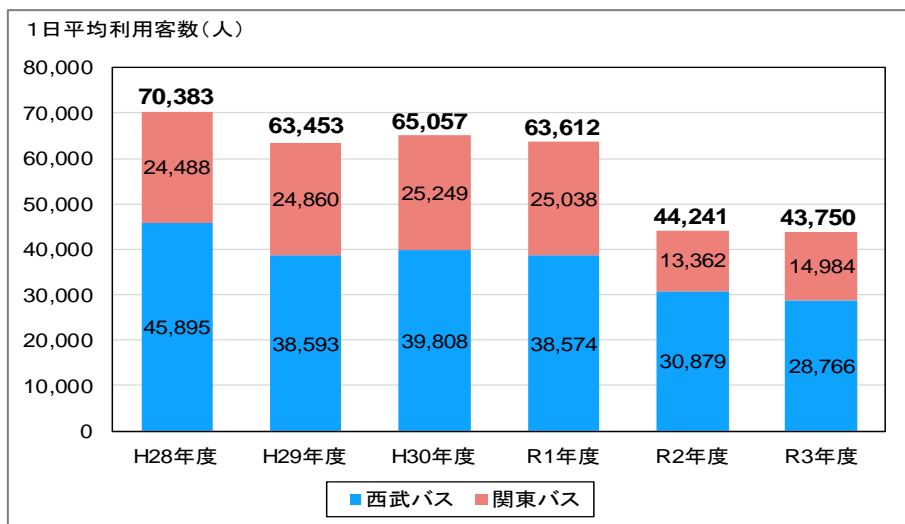
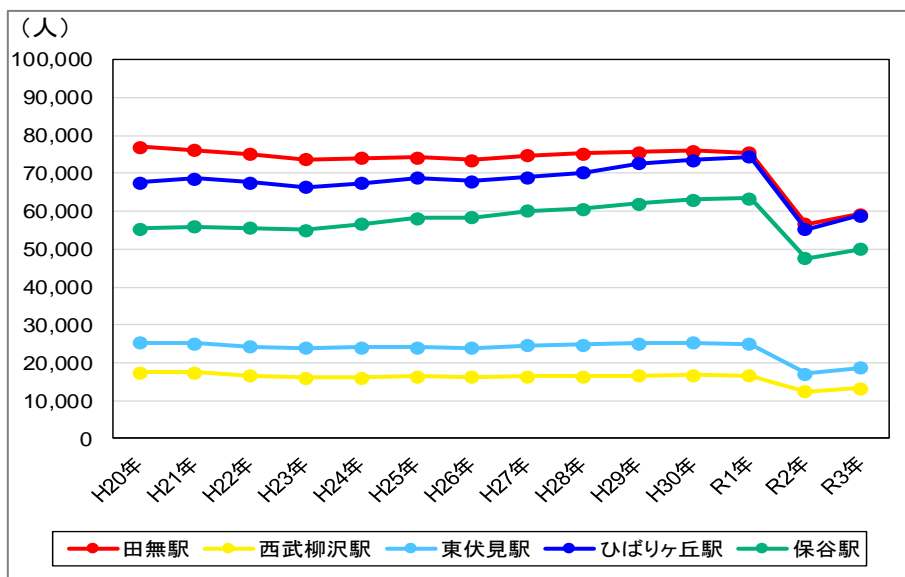


図 市内の鉄道網・バス路線網



出典：各年度の西東京市統計書、交通事業者提供資料等

図 1日あたりの市内各駅の平均乗降人員の推移【上】と市内通過民間路線バスの1日平均利用人員の推移【中央】とはなバスの利用実績の推移(全ルート計)【下】

## 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かつ民間路線バス・はなバスのバス停から 300m圏外の地域を西東京市の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。

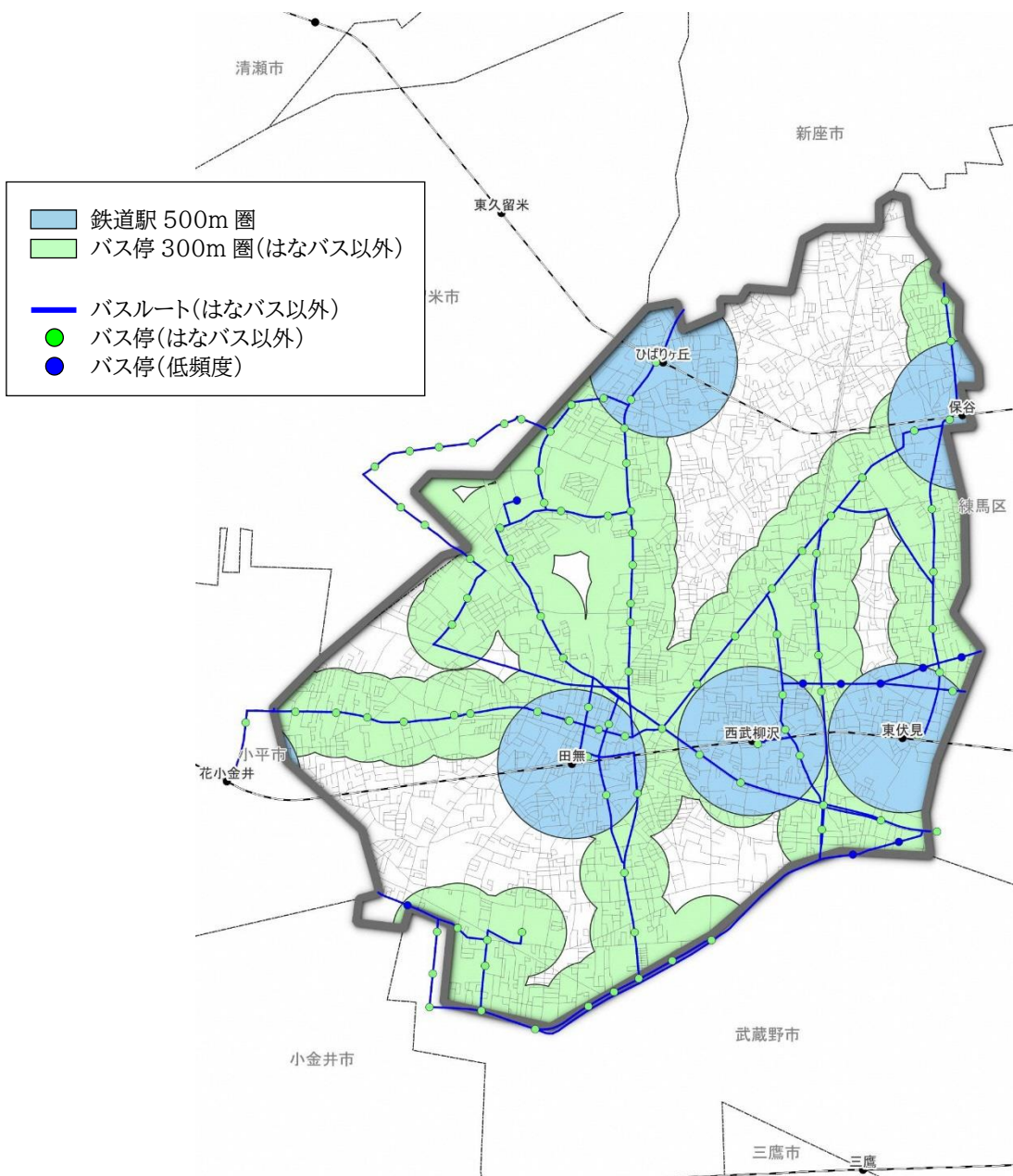


図 鉄道駅 500m及び民間路線バス停 300m

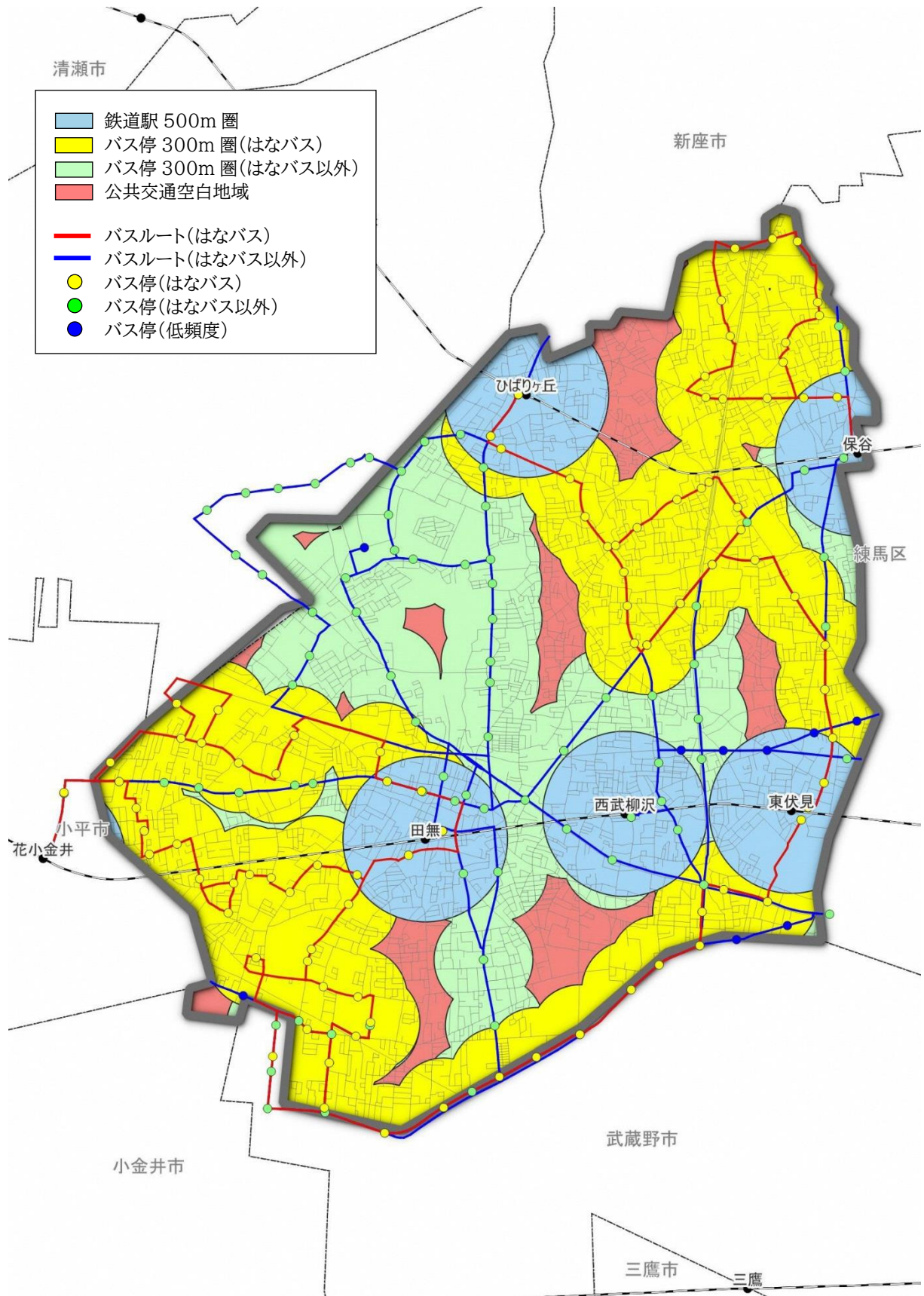


図 鉄道駅 500m 及び民間路線バス・はなバスのバス停 300m

### (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＞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・満足状況・改善事項

	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

※ 詳細なデータについては巻末の資料編 資一〇～資一〇 をご参照ください。

## ②移動手段別の意識（市民アンケート調査）

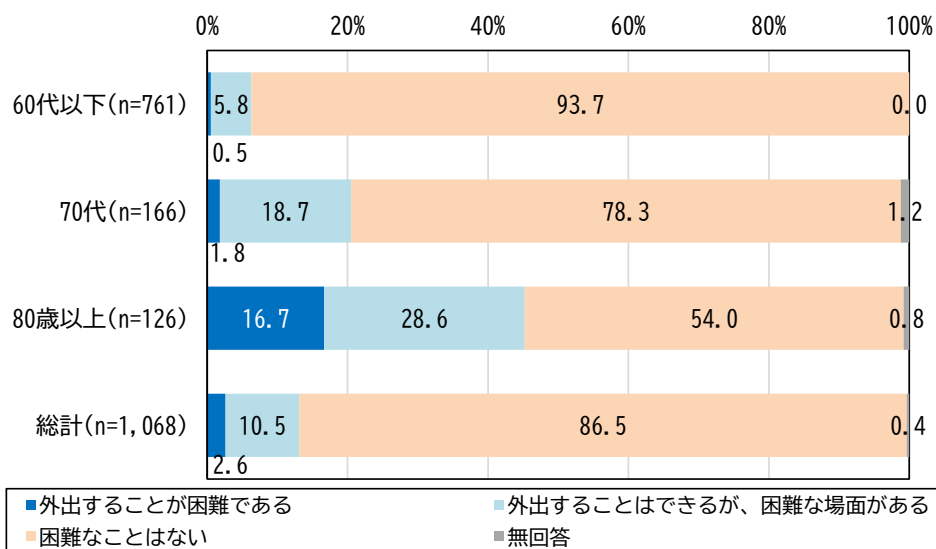
- ・鉄道…50代以下の利用頻度が高く、駅までの移動は徒歩が中心であり、次いで自転車利用となっていますが、駅別ではひばりヶ丘駅、田無駅、保谷駅までのバス利用が比較的多くみられます。改善の必要性が高い事項として「他の交通手段と乗り継ぎ」「駅周辺の駐輪場整備」「ホームのバリアフリー」があげられています。
- ・バス…50代以上で高齢になるにつれて利用頻度が高くなる傾向がみられます。10代、20代でも、高頻度の利用が一定数あります。改善の必要性が高い事項として「運行間隔」「定時性」「他のバスや交通機関との乗り継ぎ」「バス停の環境」「ホームページやアプリでの運行情報の提供」があげられています。
- ・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」があげられています。
- ・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。自動車等利用者の70%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、利便性のほか、鉄道では駅周辺の駐輪場整備、ホームのバリアフリー、バスでは運行間隔、バス停環境、タクシーでは運賃、駅などの待機台数といった公共交通の利便性、費用や同乗者の身体的状況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あげられています。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。

	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	—	—

※ 詳細なデータについては巻末の資料編 資—〇～資—〇 をご参照ください。

### 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は、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。



※総計には年齢不明も含まれる

図 年代別・外出時の困難さ

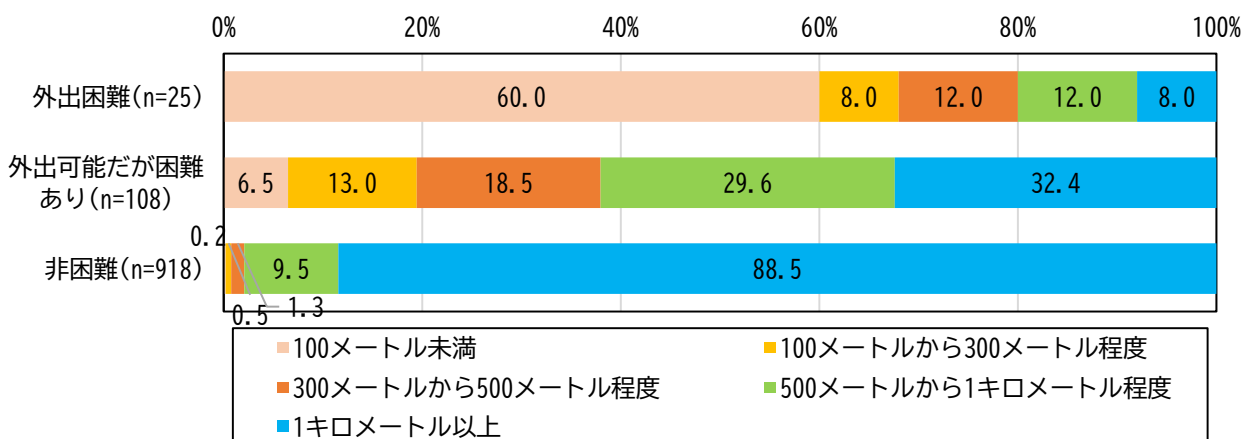


図 外出時の休まず歩ける距離（外出の困難さ別）

※ このほかの詳細なデータについては巻末の資料編 資一〇～資一〇 をご参照ください。



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、全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、「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。

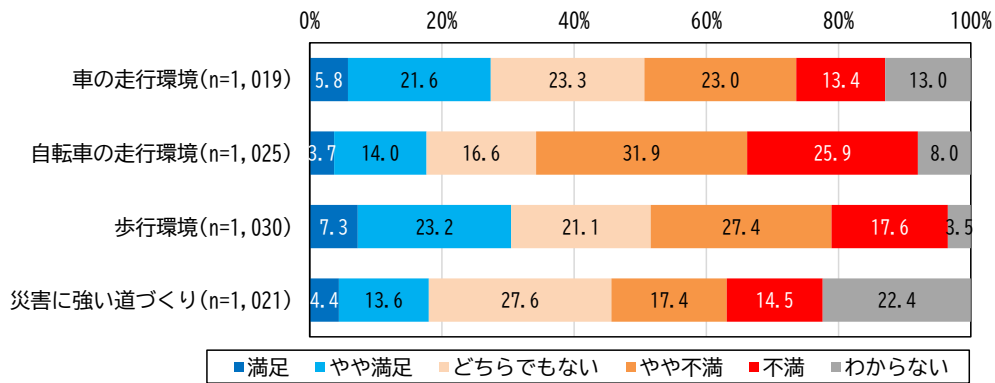


図 市内の交通環境の満足度

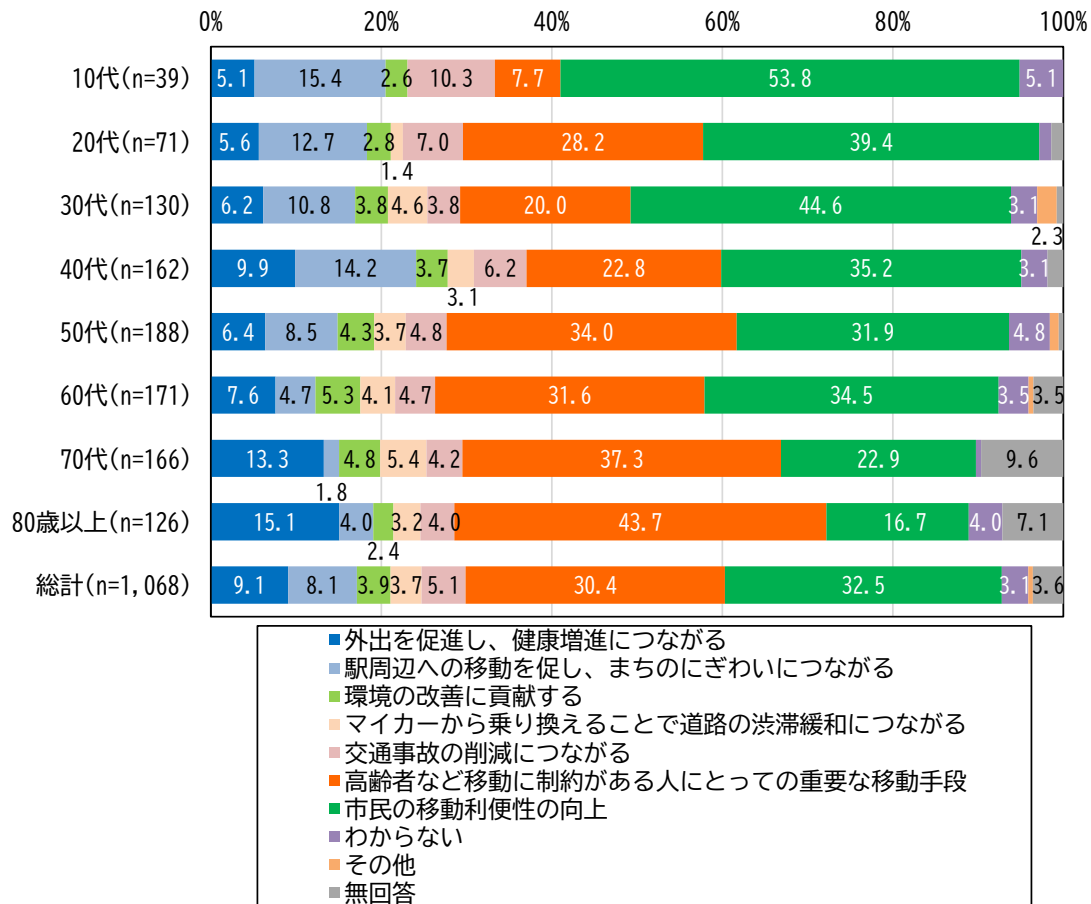


図 公共交通の役割に対する考え（年齢別）

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状況が低くなっています。
- ・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。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。

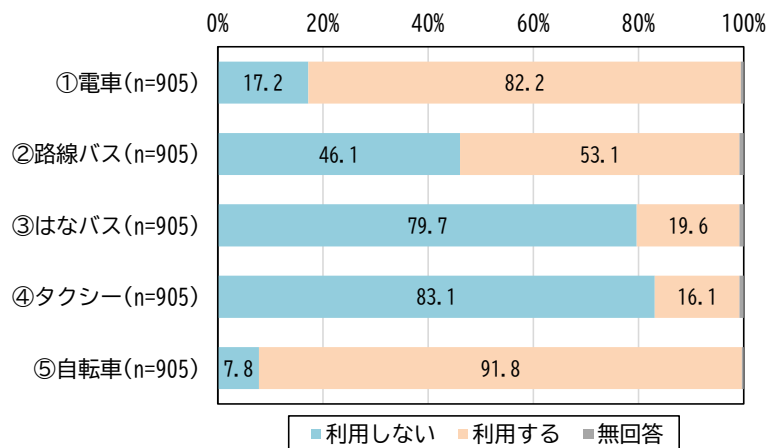


図 交通手段の利用有無

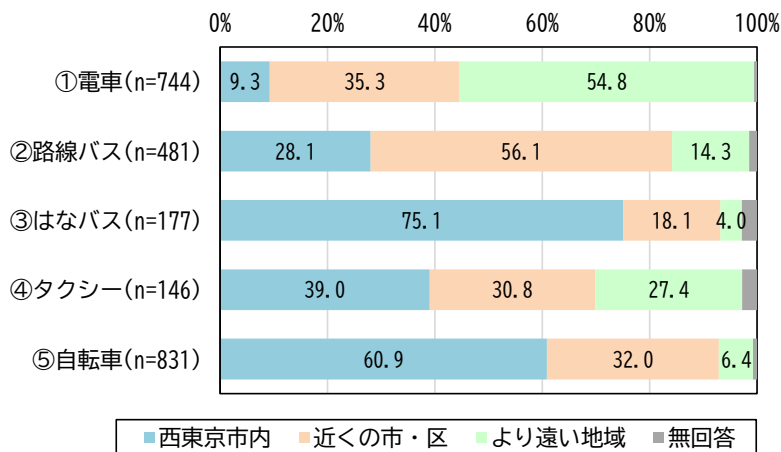


図 交通手段でよく行く行先

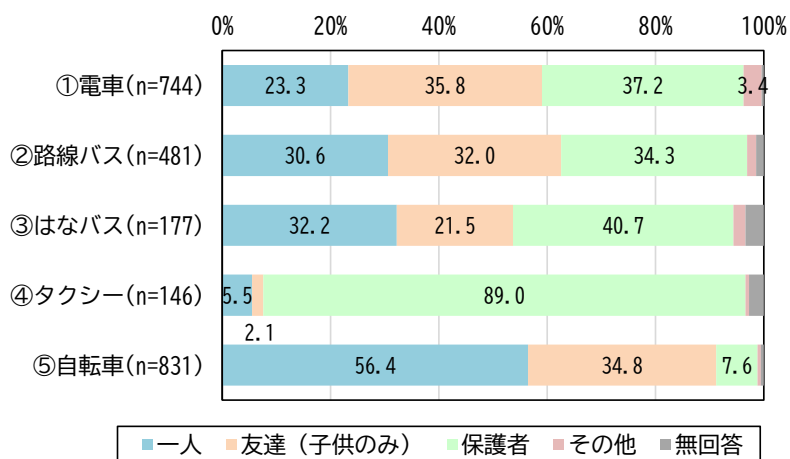


図 交通手段の同伴者

表 市内中学生の移動手段、移動の際の困りごと

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"> <li>・混雑していること</li> <li>・遅延すること</li> <li>・運行情報のわかりづらさ など</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行環境の安全性</li> <li>・利用者のマナー</li> </ul>

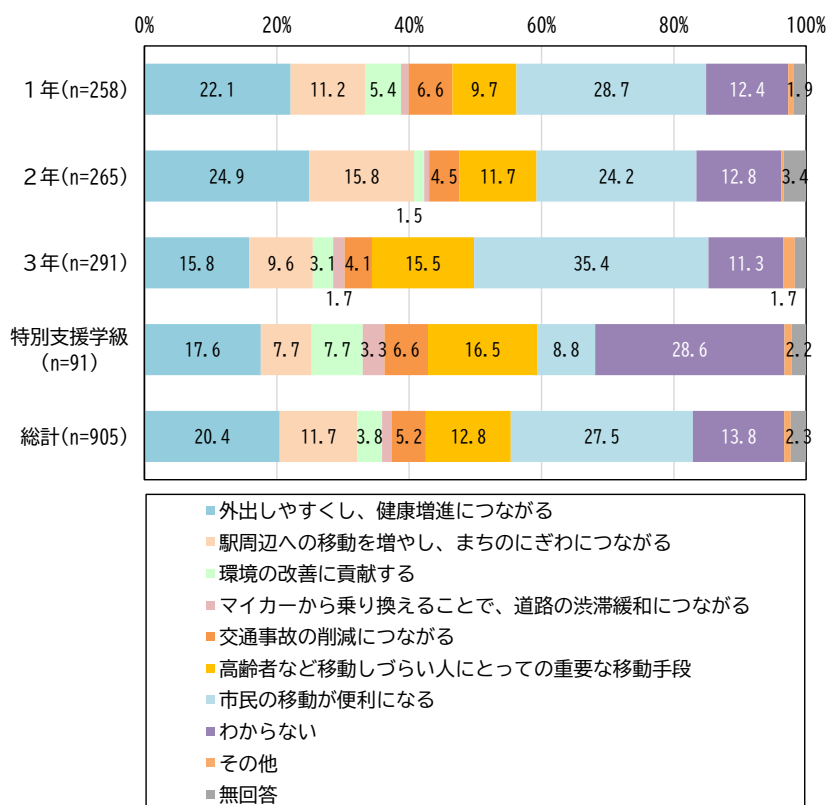


図 公共交通の役割に対する考え

※ このほかの詳細なデータについては巻末の資料編 資一〇～資一〇 をご参照ください。

## 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・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

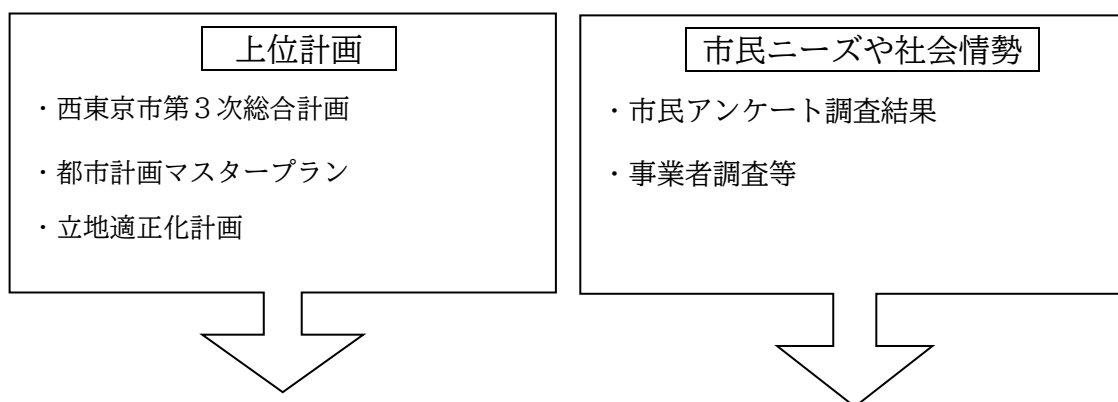
現在の地域公共交通を持続させていくための支援策を検討するなどのほか、幅広い想定で将来の需要の変化に対応し、将来的なビジョンを示しながらも、実現可能性の高い計画となるようにしていく必要があります。

### 3. 公共交通が実現する移動の理想の姿

#### 3-1. 基本方針

今後本市において公共交通が実現する移動の理想の姿を、基本方針として示します。

基本方針は、移動する「人」に焦点をあてた視点、市内の「公共交通ネットワーク」の在り方に焦点をあてた視点、公共交通事業が今後も継続されていくための「体制」に焦点をあてた視点、以上の3つの視点から設定しています。



#### 基本方針 1 すべての人が安全で快適で便利に移動している

すべての人が、市内のどこにいても公共交通の便利さを感じることができる水準のサービスが提供され、行きたい場所に便利に行くことができ、移動にあたっては、安全性が確保され、移動中も快適であることを目指します。

#### 基本方針 2 利便性の高い日常生活と、にぎわい・交流を支えるネットワークが構築されている

多種多様な移動手段が円滑に連携することで、市内各所と拠点や市内外の目的地とを円滑に移動できるネットワークの構築を目指します。また、都市計画道路や駅前広場、鉄道と道路の立体交差など、都市基盤の整備をすすめることで、さらに交通ネットワークが充実し、質の高い交通環境を創出することを目指します。

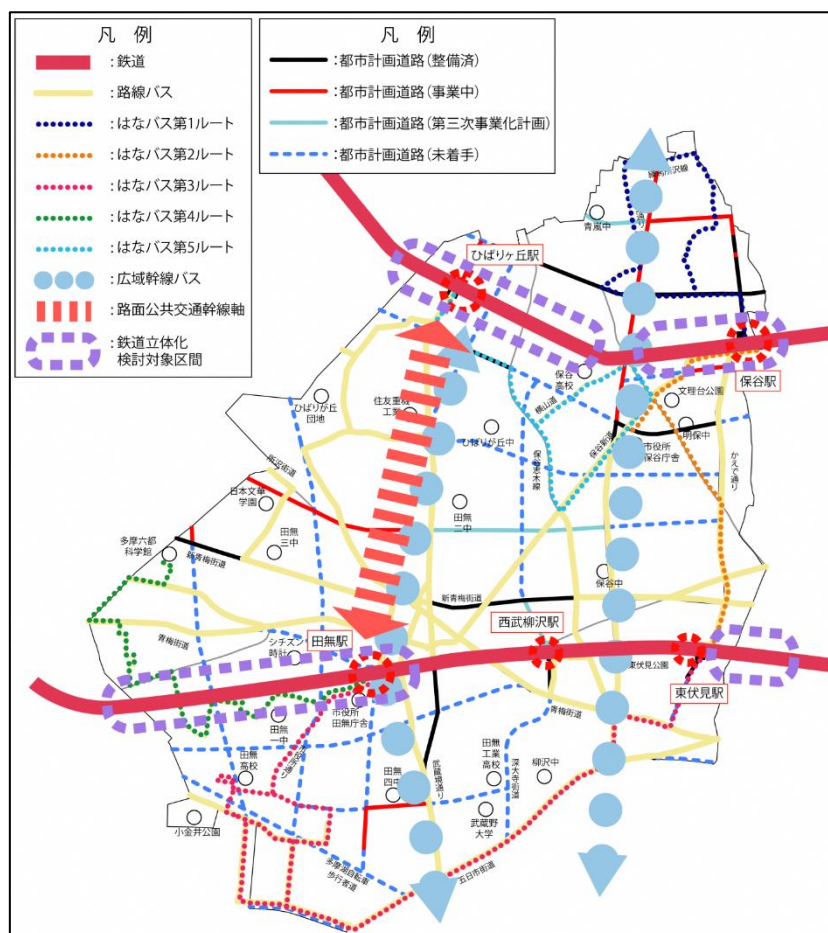
#### 基本方針 3 地域公共交通をみらいにつなぐ

行政、事業者、市民等、交通に関わる様々な主体が相互に連携・協力し、地域が一体となって取り組むことで、利便性の高い公共交通の運行が、将来にわたって継続していることを目指します。また、市内の人々の移動が、地球環境に配慮されていることを目指します。

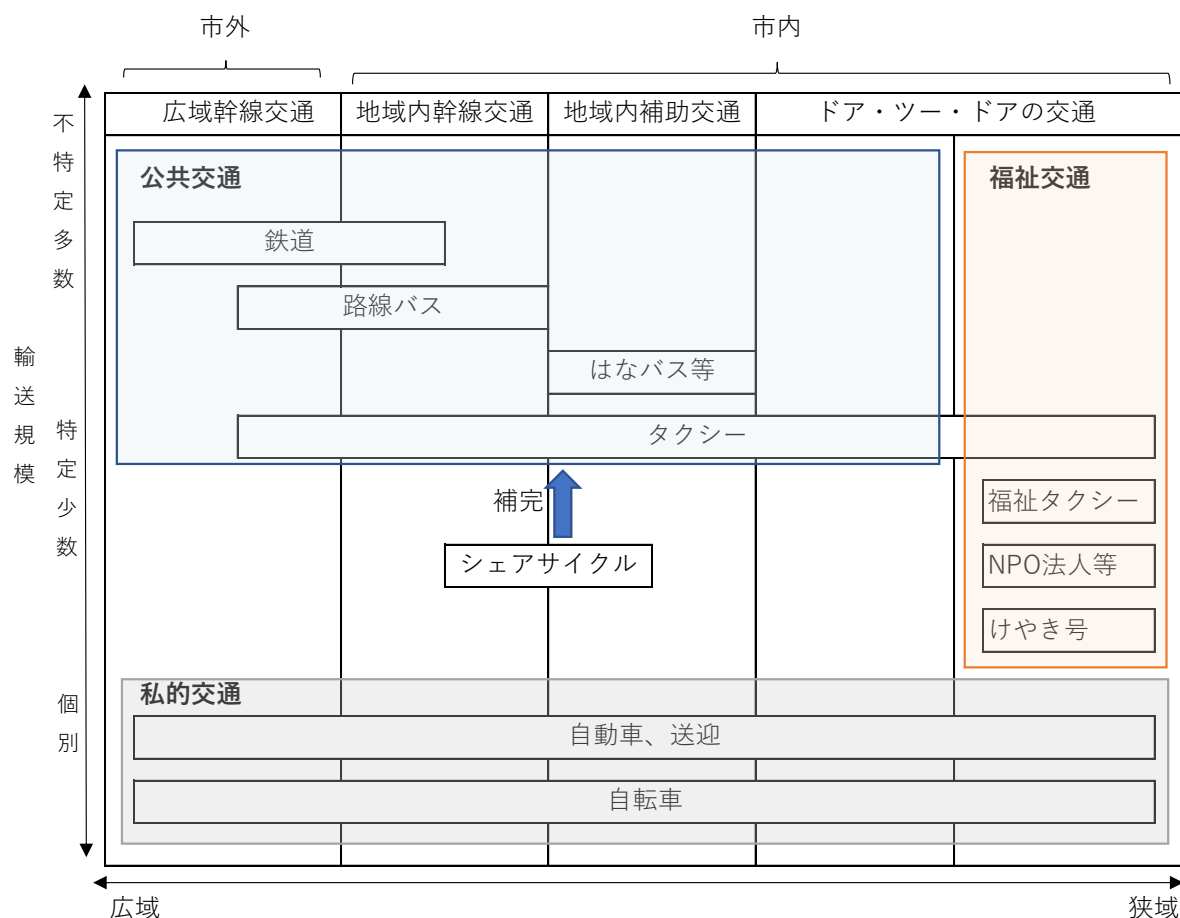
### 3-2. 将来公共交通体系の理想の図

将来公共交通体系の理想の図  
掲載予定

例) 現行計画に掲載されている将来の公共交通体系



### 3-3. 公共交通の役割分担



機能分類	公共交通機関	輸送規模	都市計画マスタープラン 将来都市構造（案）
<b>【広域幹線交通】</b> 都心や周辺都市など比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡する。	鉄道	大規模	鉄道軸
<b>【地域内幹線交通】</b> 鉄道駅等の拠点を起点に、主要施設や人口集積地域を連絡する。	路線バス	中規模	広域交通軸 幹線交通軸
<b>【地域内補助交通】</b> 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への移動の利便性に資する。	はなバス	小規模	—
	その他	地域需要による	
<b>【ドア・ツー・ドアの交通】</b> 個別の移動ニーズに対応し、面的な交通サービスを提供する。	タクシー	特定少数	

## 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、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。

また、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、駅前広場の充実や踏切の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、駅周辺における駐輪場の状況も含め、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みが求められており、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およ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。

## 5. 計画目標の設定

基本方針に基づき、これを実現するうえでの課題を踏まえ、計画期間内で達成すべき目標を設定するとともに、目標の達成状況を評価するための指標を設定します。

### 【移動の理想の姿を実現する上での課題】

① 拠点を中心とした市内外移動の利便性向上が必要	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	③ 移動における安全性や快適性の改善が必要
④ 公共交通に関する情報提供の充実が必要	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	⑥ 交通手段相互の連続性の向上が必要
⑦ 持続可能な公共交通サービスの提供が必要	⑧ ゼロカーボンシティの実現に向けた取組が必要	⑨ 多様な主体との連携、協力が必要

基本方針1 すべての人が安全で快適で便利に移動している									
<b>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</b>									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	○	○				○			
<b>目標2 公共交通を安全で快適に利用できる環境の充実</b>									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	○		○	○	○	○			
基本方針2 利便性の高い日常生活と、にぎわい・交流を支えるネットワークが構築されている									
<b>目標3 公共交通ネットワークに資する都市基盤の整備</b>									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	○		○		○	○			
<b>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</b>									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	○				○				
基本方針3 地域公共交通をみらいにつなぐ									
<b>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</b>									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
							○		○
<b>目標6 環境に配慮した移動手段の導入と検討</b>									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
			○					○	

目標の達成状況を評価するための指標（案）

指 標	現況値	目標値	目 標						評 価 時 期											
			1	2	3	4	5	6	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
公共交通の 利用者数	鉄道		●	●			●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	バス		●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	はなバス		●	●			●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	タクシー		●	●			●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
市内バス系統数		●				●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
市内タクシー台数		●						●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
公共交通空白地域面積		●		●									●						●	
UD 車両割合（台数）		●	●										●						●	
ホームドアの設置駅数			●										●						●	
上屋が設置されたバス停数			●										●						●	
ベンチが設置されたバス停数			●										●						●	
デジタル技術の活用状況			●										●						●	
交通安全啓発			●					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
駅前広場の供用数					●	●							●						●	
駅前広場乗入バス系統数						●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
公共交通利用促進の取組状況						●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
ハイブリッド、電気自動車等の導入台数								●					●						●	
自転車駐車場の収容台数								●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
シェアサイクルのポート数								●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
はなバス収支率			●					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
はなバス運行補助金額			●					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

## 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。

基本方針1 すべての人が 安全で快適で 便利に移動し ている	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 施策2 はなバスの効率的な運行 施策3 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 施策4 移動に困難を感じる方の移動への支援
	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 施策6 バス停環境の整備 施策7 デジタル技術を活用した情報提供の充実 施策8 交通安全施策の推進
基本方針2 利便性の高い 日常生活と、 にぎわい・交 流を支えるネ ットワークが 構築されてい る	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 交通結節機能のさらなる強化 施策10 踏切除却による公共交通円滑化
	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 アクセシビリティ向上等に向けた取組
基本方針3 地域公共交通 をみらいにつ なぐ	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 施策13 運転士等の担い手不足解消に向けた取組
	目標6 環境に配慮した移動 手段の導入と検討	施策14 環境に配慮した車両や移動手段の導入の検討 施策15 鉄道駅等における自転車駐車環境整備の推進

## 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、運行間隔及び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、全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>
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
内 容	<p>はなバスは、市内の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、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、市内では5ルートで運行をしていますが、財政的負担は少なくありません。</p> <p>これからはなバスを持続的に運行していくため、はなバスのあり方をふまえつつ、効率的でより利用しやすい運行に向けたルートや運行本数の見直しや、収支改善の方策を検討します。</p> <p>利用が極端に少ない路線・区間については、短・中期的な期限を設け、期限内に利用促進に向けた様々な取組や周知を行ったうえでも利用者数等の指標値が他の路線・区間の水準に達しない場合などには、縮小・廃止を含めた見直しに着手します。その上で、利用が比較的多い路線・区間については、より一層利便性が向上するよう、乗降調査の結果等から見える利用の傾向に合わせ、運行本数やダイヤの調整等を、バス事業者と協議します。</p> <p>縮小・廃止を含めた見直しにあたって、新たな交通空白地域が生じる場合には、市民ニーズと採算性に鑑みて他の交通手段の導入等について検討を行います。</p> <p>収支改善の方策検討にあたっては、様々な収入確保策の検討や、利用者確保に向けた利便性向上のほか、民間路線バスとの利用者負担の均衡を図るといった視点を含めて進めていきます。</p> <p>&lt;事例紹介&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ネーミングライツ</li> <li>・協賛金</li> <li>・車両の小型化</li> <li>・バスロケ</li> </ul>
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 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>西東京市における公共交通空白地域は、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、比較的近距离の移動で公共交通を利用することが可能となっています。また、現在使用しているはなバスの車両では運行することが困難な狭幅員の道路に囲まれた地域が多くなっています。</p> <p>取組の検討にあたっては、こうした状況に加え、運行の持続性（採算性）や、基盤整備の進捗状況を十分に踏まえ、対応すべき地域における市民ニーズを見極めたうえで、先行事例等を参考にしながら、進めていきます。</p> <p>なお、はなバスのルート見直しにより、新たに公共交通空白地域が生じる場合には、市民ニーズと採算性に鑑みた交通手段の導入等の検討を行います。</p> <p>&lt;事例紹介&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通</li> <li>・定額制タクシー</li> <li>・前橋マイタク</li> <li>・鶴川団地のグリスロ</li> </ul>
実施主体	市、交通事業者



目 標	1 公共交通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展を見据えると、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、ユニバーサルデザインタクシー車両の維持・向上に取り組めます。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、検討を進め、実施していきます。</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めます。</p>
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	<p>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、市内全ての鉄道駅への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。</p>
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、ベンチ等の設置を検討します。</p> <p>既存道路については、拡幅等をともな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公共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>駅前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>
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ともなうことから、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・強化に取り組みます。</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 交通結節機能のさらなる強化																		
内 容	<p>市内5駅の駅前広場の整備状況は以下のとおりとなっています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>駅 名</th> <th>北 □</th> <th>南 □</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>田無駅</td> <td>整備済み</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>西武柳沢駅</td> <td>未整備</td> <td>整備済み</td> </tr> <tr> <td>東伏見駅</td> <td>整備済み</td> <td>整備済み</td> </tr> <tr> <td>ひばりヶ丘駅</td> <td>整備済み</td> <td>整備済み</td> </tr> <tr> <td>保谷駅</td> <td>整備済み</td> <td>整備済み</td> </tr> </tbody> </table> <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さらなる強化のため、未整備の駅前広場の整備を推進していきます。</p> <p>駅前広場の整備にあたっては、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、新たな駅前広場の整備や、既設の駅前広場の改修に際しては、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、事業者と適宜協議していきます。</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、バスベイの設置を要請していきます。</p>	駅 名	北 □	南 □	田無駅	整備済み	事業中	西武柳沢駅	未整備	整備済み	東伏見駅	整備済み	整備済み	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
駅 名	北 □	南 □																	
田無駅	整備済み	事業中																	
西武柳沢駅	未整備	整備済み																	
東伏見駅	整備済み	整備済み																	
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																	
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 style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">連立事業の進捗に合わせ、文言は修正予定。</p> <p>現在、西武新宿線井荻駅から西武柳沢駅の間で連続立体交差事業の事業化に向けた準備が進められており、この事業により、市内では2つの踏切（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、協議を継続して実施していきます。</p> <p>東京都が平成16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、市内全ての踏切の課題解決を目指して検討を進めます。</p>
実施主体	市、東京都、鉄道事業者

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>都市計画道路や駅前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、その路線が路線バス等の運行ルートになることで、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、駅前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。駅前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、西東京市都市計画道路3・4・24号線の整備完了時には、路線バスの田無駅南口駅前広場への乗り入れを要請します。</p> <p>ひばりヶ丘駅では、南北の駅前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、北口駅前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、路線バス等の運行を検討していきます。</p> <p>保谷駅北口は駅前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。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、運行水準の充実に向けて、交通事業者と協議、検討していきます。</p> <p>東伏見駅の南北にある駅前広場は、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、新たな路線バス等の運行に向けて取り組みます。</p> <p>西武柳沢駅では、北口の駅前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。市中心部地域の道路との接続に</p>

	<p>より、西武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。</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、調整の可能性について、バス事業者と協議、検討していきます。</p>
実施主体	市、東京都、鉄道事業者、バス事業者

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での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>
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



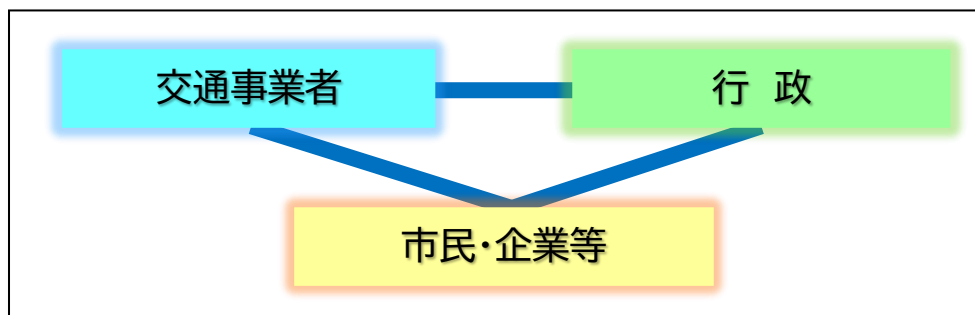
目 標	6 環境に配慮した移動手手段の導入と検討
施 策	14 環境に配慮した車両や移動手手段の導入の検討
内 容	<p>公共交通の運行が環境の負担にならないよう、環境負荷に配慮した車両（EVバス等）の導入に向けて、事業者と協議、検討を進めます。</p> <p>近年は、電気自動車（EV車両）の開発が進み、一般乗用車や公共交通における普及が見られます。しかしながら、EV車両の導入にあたっては、充電施設の整備などが必要となることから、検討にあたっては、その他の環境負荷低減を目的とした技術開発の進捗に応じて、将来的な財政負担等に留意します。</p> <p>環境に配慮した移動手手段として自転車も注目されており、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、シェアサイクルの導入を検討します。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>
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者

目 標	6 環境に配慮した移動手手段の導入と検討
施 策	15 鉄道駅等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、自転車駐車場が不足していることから、新たな自転車駐車場の整備をはじめとした、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、需要の動向を注視しながら施設を維持していくとともに、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取り組んでいきます。</p>
実施主体	市、鉄道事業者

## 7. 実施体制・評価方法

### 7-1. 計画の実施体制

計画の推進にあたっては、地域公共交通会議を構成する行政、交通事業者、市民及び市内で活動する企業等の各主体が自らの役割を認識し、互いに連携・協力し合いながら、目標の達成に向けて取り組み、望ましい将来の地域公共交通の構築を実現することを目指します。



### 7-2. 計画の評価方法

各施策を実施したのち、進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況の評価を行い、評価結果を踏まえて改善策を検討し、目標達成に向けて取り組んでいきます。

その際、計画の策定 (Plan)、施策の実施 (Do)、評価の実施 (Check)、改善・見直し (Action) を繰り返す PDCA サイクルによる計画の進行管理を地域公共交通会議において行います。

#### Plan (計画)

- ・地域公共交通会議が具体的な実施施策を検討し、計画策定を行います。

#### Do (実施)

- ・目標を達成するための実施施策を、実施スケジュールに沿って実施します。その際、効果的に目標達成となるよう、各関係者が連携しながら施策を推進します。

#### Check (評価)

- ・実施施策がスケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を行います。

#### Action (改善)

- ・実施施策の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図ります。

