

コミュニティバス（はなバス）導入目的の整理

1. はなバスの市の計画上の事業の位置づけ

1) 導入当初の位置づけ

■ コミュニティバス導入調査報告書（平成 12 年）
（運行の意義） ・ 公共交通空白地域の利便性の向上（地域格差の是正） ・ 市民ニーズへの対応 ・ 高齢者、子ども、障害者への外出機会の提供 ・ 公共交通空白地域の車両交通の削減（安全性の向上） ・ 多様な公共施設へのアクセス性の向上
■ 新市建設計画（平成 13 年）
交通不便地域の解消 公共施設へのアクセスの改善 旧田無・保谷両市民の交流を促進 鉄道駅への接続による乗車人員の増加及び商店街への誘客

●
↓

➢ 平成 14 年 3 月から順次運行開始 ➢ 利用状況や市民ニーズなどを踏まえながら、適宜ルートの変更や料金の見直しを実施
--

2) 現行計画上の位置づけ

■ 西東京市第 2 次基本構想・基本計画（平成 26 年度）
・ 公共交通空白地域の解消 ・ 市民ニーズや公共施設へのアクセスに対応した効率的な運行
■ 西東京市都市計画マスタープラン（平成 26 年度）
・ 交通不便地域解消に向けたルート改善の検討
■ 西東京市交通計画（平成 26 年）
・ 公共交通不便地域の解消を目的とした運行ルート等の見直しを検討
■ 第 4 次行財政改革大綱アクションプラン（平成 28 年度版）
・ 市民の利便性の向上や運行業務の効率化を目的にはなバス事業の見直しを検討 ⇒ 地域公共交通会議での検討結果を踏まえ、運行ルートの見直しを含め経費の削減を図るとともに、民間路線バスの初乗り運賃との公平性の視点で運賃の見直しの検討を行い、公費負担の抑制を図る

2 はなバス導入検討時における公共交通空白地域の考え方

本市では、平成12年度に実施した「西東京市コミュニティバス導入調査」において、はなバスの導入ルート等の検討を行っているが、この検討においては、バス停から半径300mの円を描いた際に、その範囲から外れる公共交通が不便な地域が明確に現れることに着目し、この圏外となる地域を公共交通手段が無い公共交通空白地域と設定してはなバスの導入ルートを検討しており、移動困難者等の歩行距離などに着目した検討は行われていない。

歩行距離については、バスサービスハンドブックに1つの考え方として示されており、その中では、一般的な方の90%が抵抗感なく無理なく歩ける距離を300m圏域としている。

(参考)

■ バス停までの距離に関する参考文献

(バスサービスハンドブック：土木学会より引用)

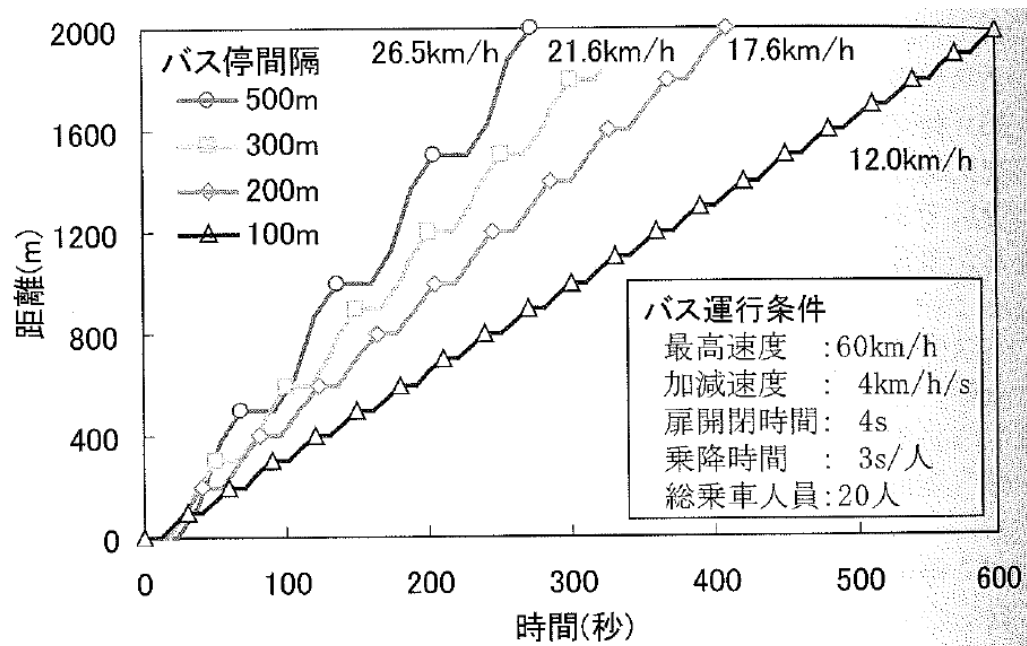
自宅からバス停までの距離は、利用者にとって非常に重要である。特に高齢者や荷物があるときはより重要となる。バス停までの主な交通手段は、徒歩が圧倒的に多いと考えられることから、利用者の自宅からバス手までの距離を無理なく歩ける距離以内に配置することが望ましい。無理なく歩ける距離は健常者で300m、高齢者で100mとされているが、下表に示すように、この距離は大きな荷物があるときや雨天時など諸条件によって異なる。

抵抗を感じない距離

条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分
90%の人が抵抗感無し (約3.5分)	300m	100m
大きな荷物がある (約2分)	150m	80m
雨 (約2分)	150m	10m

ただし、バス停の間隔は短ければよいというものでもない。バス停数が多くなると設置や管理に費用を要すること、頻繁な発進・停止で表定速度が低下するなどのデメリットも生ずる。下図はバス停の間隔を変化させたときの所要時間をシミュレーションしたものである。300m間隔の時に比べ、100m間隔では

表定速度が 21.6 km/h から 12.0 km/h へと半分近くまで低下する。ただし、このシミュレーションでは全バス停に停車するものとしている。



バス停間隔と所要時間の関係

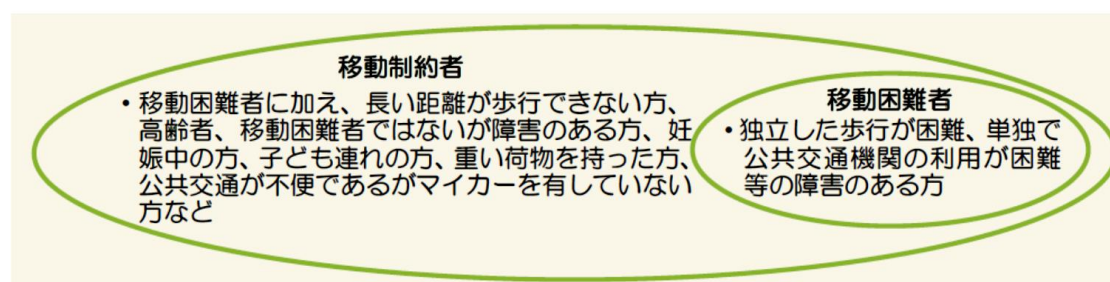
3 移動困難者の外出支援サービス

市では現在、下表の移動困難者に対する外出支援策を実施している。しかし、今後の超高齢化社会を見据え、より広範な「移動に制約がある方（移動制約者、下図参照）」の外出を支援することも必要となる。

■現在実施されている福祉分野の移動困難者に対する外出支援サービス

支援策	ハンディキャップ・けやき号	NPO 法人等による自動車での移動サービス	タクシー利用券の交付	高齢者等外出支援サービス
対象者	市内に住所を有し、障害などのため車いす等を使用しなければ外出が困難な方、および重度の視覚障害者	外出が困難な方	市内に住所を有し、次のいずれかに該当する方 (1) 身体障害者手帳 1 級から 3 級、(2) 愛の手帳 1 度から 3 度	介護保険認定において要支援又は要介護と認定を受け、かつ、心身の障害等により外出が困難で、一般の公共交通機関では外出ができない在宅で居住している方
内容	車いすのまま乗車できる自動車けやき号を運行し、日常生活の利便等を図ります。(無料。ただし有料道路料金等は利用者負担)	団体ごとに利用目的などに違いがある。	タクシー事業者 25 社 (リフト付タクシー5 社を含む)、NPO 法人 5 法人で利用できるタクシー券を交付	介助員を配置したリフト付きの福祉車両等を用いて外出支援を行います。 ※自己負担額:実車料金、有料道路料金、駐車料金
制限	市役所保谷庁舎を中心として半径 30 キロメートルの範囲を運行。利用時間等の制限があります。必ず付き添い者が同乗すること。	団体ごとに年会費や利用料金等の負担がある。	月額 3,000 円相当分	利用者の居宅を中心とした半径 30 キロメートルの範囲内
窓口	障害福祉課	各NPO法人等	障害福祉課	高齢者支援課

■移動制約者と移動困難者



4 移動制約者の外出支援サービスの検討

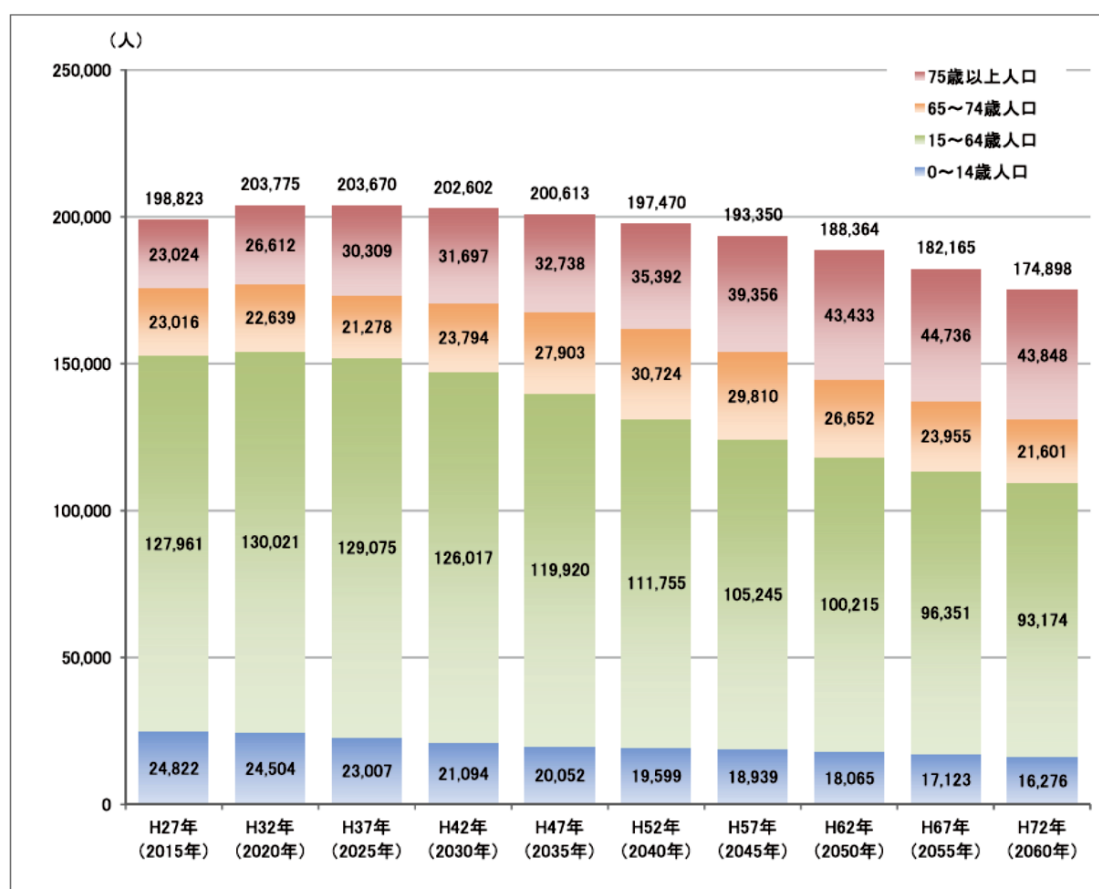
西東京市人口ビジョン（平成 28 年 3 月策定）によれば、西東京市の人口構成比は、平成 72（2060）年には、平成 27（2015）年と比べて 15～64 歳人口構成比は 11%減少する一方で、75 歳以上人口構成比が 13%増加し、2.5 倍の構成比になると推計されており、今後の超高齢化社会の到来により、市内の移動制約

者は、ますます増加する見込みとなっている。

また、市内の高齢者からは、高齢化により自転車等の利用が難しくなり、買い物などのための移動支援策を望む声が寄せられている。

そのため、西東京市では、これらの方を含む移動制約者を対象とした移動手段の確保に向け、関係部署による庁内検討を始めている。

この検討においては、民間路線バスやコミュニティバスなどの既存の公共交通との連携も視野に入れながら検討を進めることとしている。



	単位	H27年 (2015年)	H32年 (2020年)	H37年 (2025年)	H42年 (2030年)	H47年 (2035年)	H52年 (2040年)	H57年 (2045年)	H62年 (2050年)	H67年 (2055年)	H72年 (2060年)
総人口	人	198,823	203,775	203,670	202,602	200,613	197,470	193,350	188,364	182,165	174,898
0～14歳人口	人	24,822	24,504	23,007	21,094	20,052	19,599	18,939	18,065	17,123	16,276
15～64歳人口	人	127,961	130,021	129,075	126,017	119,920	111,755	105,245	100,215	96,351	93,174
65～74歳人口	人	23,016	22,639	21,278	23,794	27,903	30,724	29,810	26,652	23,955	21,601
75歳以上人口	人	23,024	26,612	30,309	31,697	32,738	35,392	39,356	43,433	44,736	43,848
0～14歳構成比	%	12.5	12.0	11.3	10.4	10.0	9.9	9.8	9.6	9.4	9.3
15～64歳構成比	%	64.4	63.8	63.4	62.2	59.8	56.6	54.4	53.2	52.9	53.3
65～74歳構成比	%	11.6	11.1	10.4	11.7	13.9	15.6	15.4	14.1	13.2	12.4
75歳以上構成比	%	11.6	13.1	14.9	15.6	16.3	17.9	20.4	23.1	24.6	25.1

注1) 独自推計では日本人人口と外国人人口を区別しないで推計している。

注2) 独自推計においては、推計人口は全て小数点以下の数値を含み、一切四捨五入をしていない。