

西東京市の現況整理について

表. 現況整理の項目案

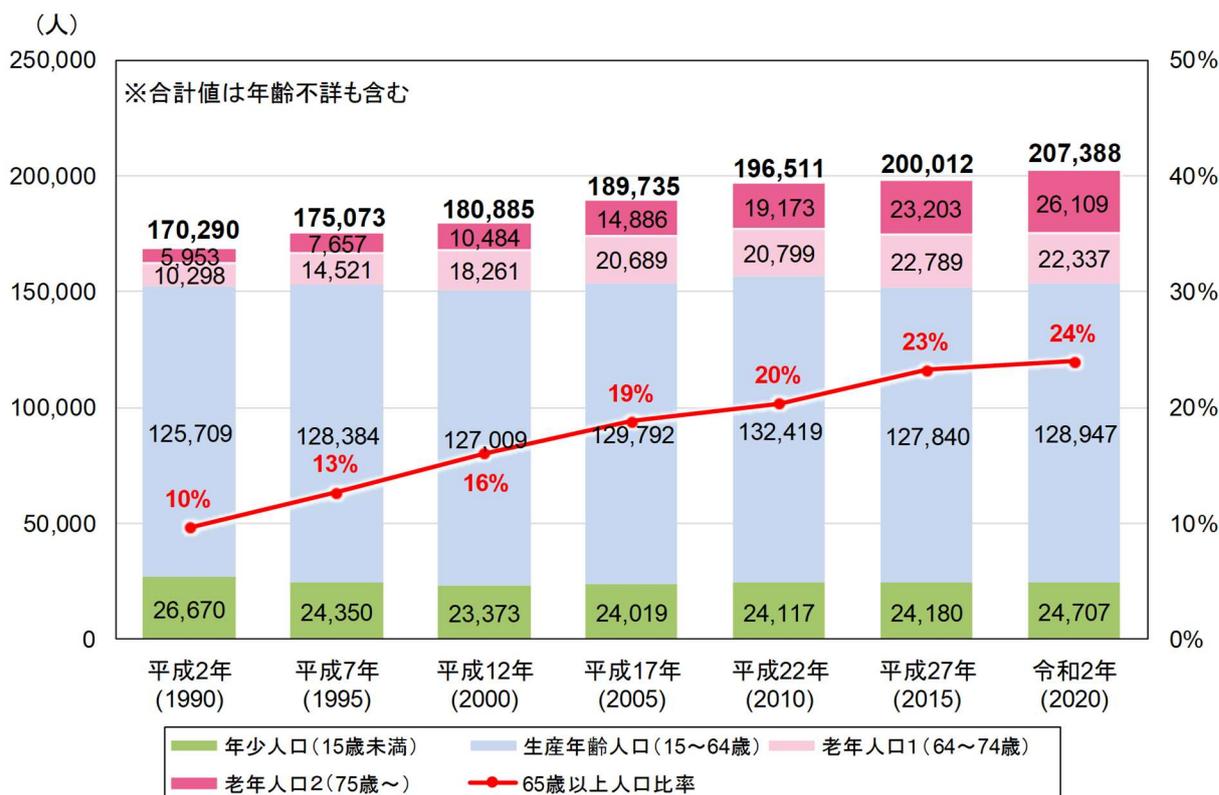
分類	項目		使用データ
1. 西東京市の概況	1-1 人口動態	年齢4区分の推移、人口分布	国勢調査
	1-2 将来人口見通し	2035年を想定した人口分布・高齢化率等	西東京市推計値、国総研ツールによる推計
	1-3 地形条件	市内の標高差	令和3年版数字で見る西東京市、基盤地図情報
	1-4 土地利用	現況の土地利用、集客施設の立地状況	国土数値情報、各種施設情報
	1-5 都市計画道路	都市計画道路の整備状況	西東京市都市計画審議会資料
2. 公共交通の現状	2-1 公共交通の整備状況	鉄道・バス路線	国土数値情報、事業者HP、自治体HP
		バスの運行本数	事業者・自治体HP
		公共交通空白・不便地域の状況	2-1.1 図から算定
	2-2 公共交通の利用状況	鉄道駅	西東京市統計書、事業者HP
		民間バスの利用実績	西東京市統計書、事業者提供資料
		はなバスの利用実績	西東京市資料
3. 交通実態調査データ等を活用した交通分析	3-1 周辺地域への交通流動(通勤・通学、私事)	パーソントリップ調査	
	3-2 市民の交通特性(移動目的、利用手段など)	パーソントリップ調査	
	3-3 鉄道駅乗降状況(駅端末交通手段など)	大規模交通センサス、アンケート調査結果(予定)	
	3-4 道路交通状況(主要渋滞箇所、路線別走行速度など)	道路交通センサス等	
4. 上位・関連計画等の整理	4-1 東京都の計画	東京における地域公共交通の基本方針	計画書
	4-2 市の計画	西東京市第3次基本構想・基本計画	計画書
		西東京市都市計画マスタープラン	西東京市都市計画審議会資料
		西東京市ゼロカーボンシティガイドライン	計画書
		西東京市交通安全計画	計画書
		西東京市道路整備計画	—
		第3期 西東京市人にやさしいまちづくり推進計画	—
		第5期 西東京市地域福祉計画	—
		第9期 高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	—
		西東京市障害者基本計画	—
西東京市第3次環境基本計画後期計画	—		

1. 西東京市の概況

1-1 人口動態

(1) 市全体の動向

国勢調査に基づく西東京市の総人口は、継続的な増加傾向にあり、2020年（令和2年）には20.7万人に達している。65歳以上人口比率も同様に一貫して増加し続けており、直近2020年（令和2年）は24%となっている。



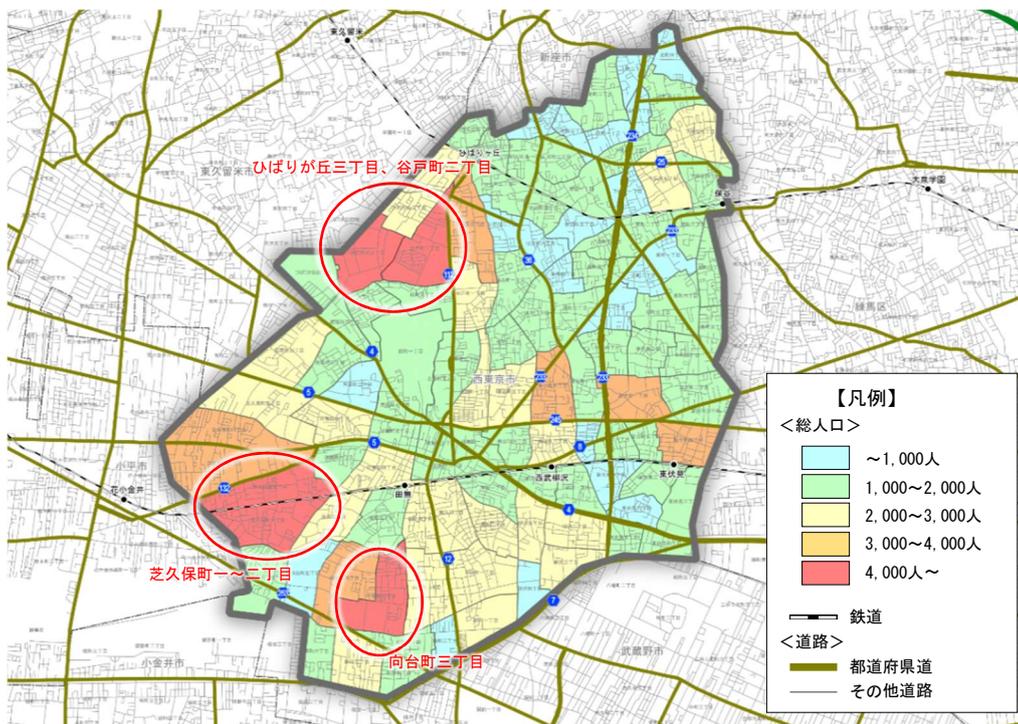
※平成2年~平成12年の人口は合併前（田無市・保谷市）の人口の合計値

出典：各年の国勢調査

図. 年齢階層別の人口と65歳以上人口比率の推移

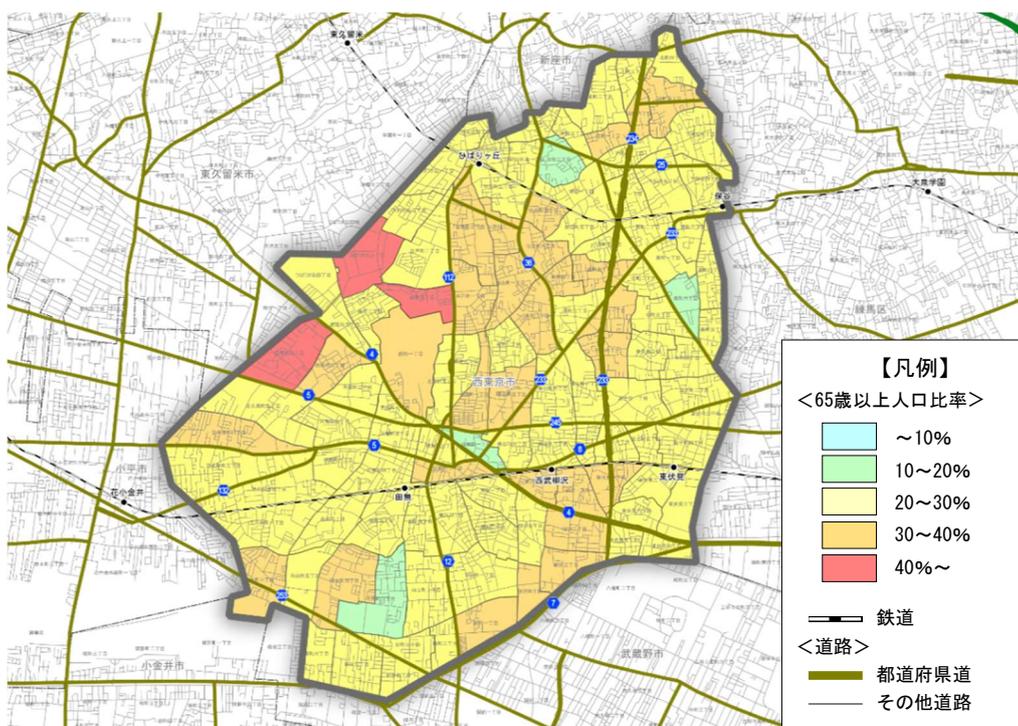
(2) 人口分布

2020年（令和2年）国勢調査に基づく市内の人口分布は、谷戸町二丁目やひばりが丘三丁目、芝久保町一～二丁目、向台町三丁目など、駅からやや離れたところで多く集積している。



出典：令和2年国勢調査

図. 人口分布（町丁目）



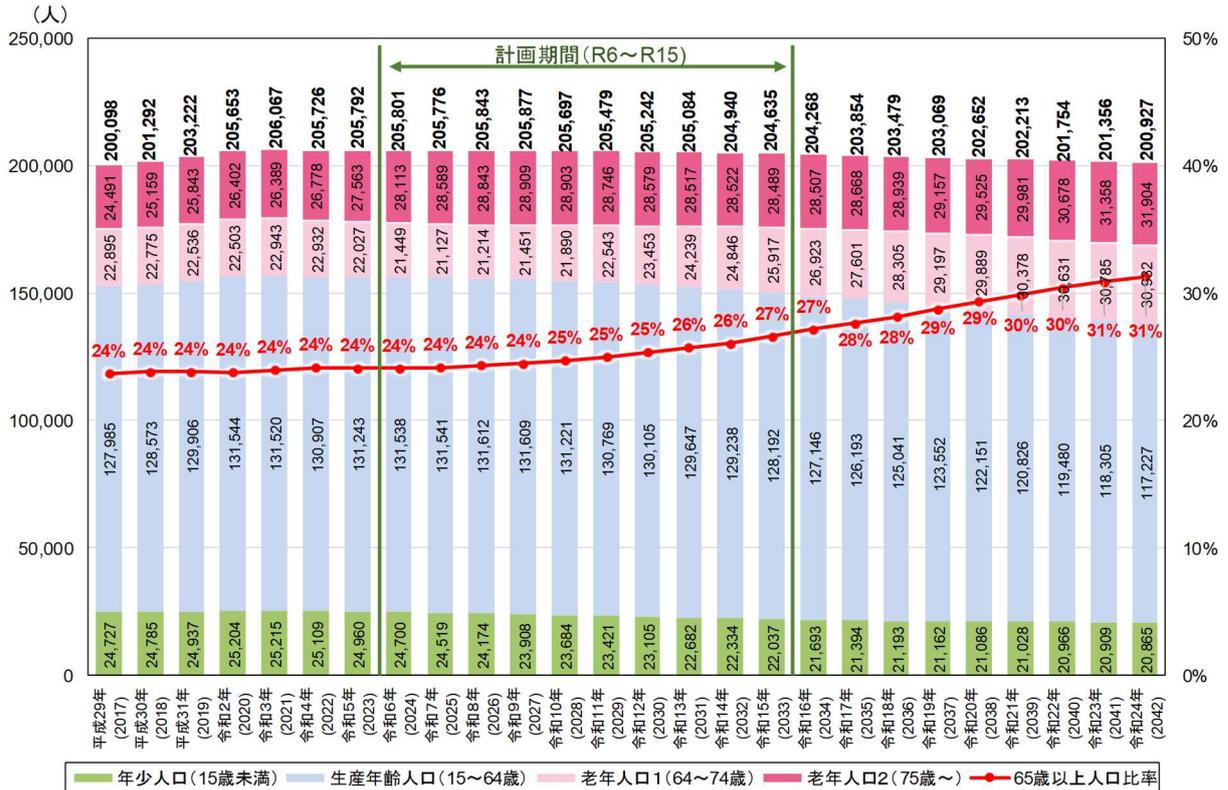
出典：令和2年国勢調査

図. 65歳以上人口比率（町丁目）

1-2 将来人口見通し

(1) 市全体の動向

西東京市の推計によると、市人口は令和3(2021)年の20.6万人をほぼ横ばいで推移する見通し。一方、老年人口は一貫して増加する見込みであり、次期計画期間が終了する令和15(2033)年の65歳以上人口比率は27%まで増加する見込みである。



出典：西東京市人口推計調査報告書（令和4年11月）

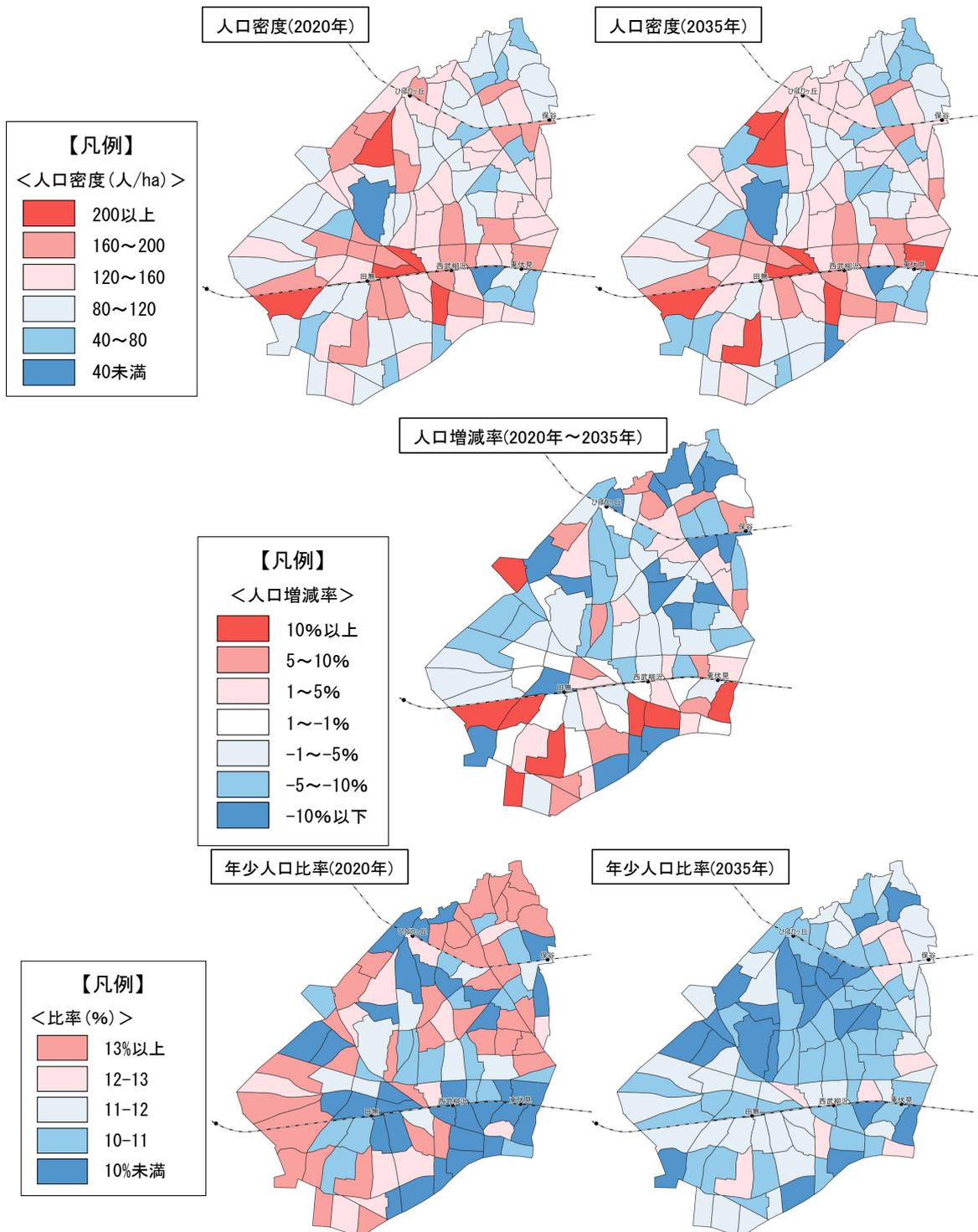
図. 西東京市の将来人口推計値（西東京市推計）

【数値の取り扱いについて】

- 推計人口は全て小数点以下の数値を含むが、グラフ内の数値は四捨五入した数値としているため、推計人口の総数と内訳の年齢4区別の推計人口の合計が合わない場合がある。

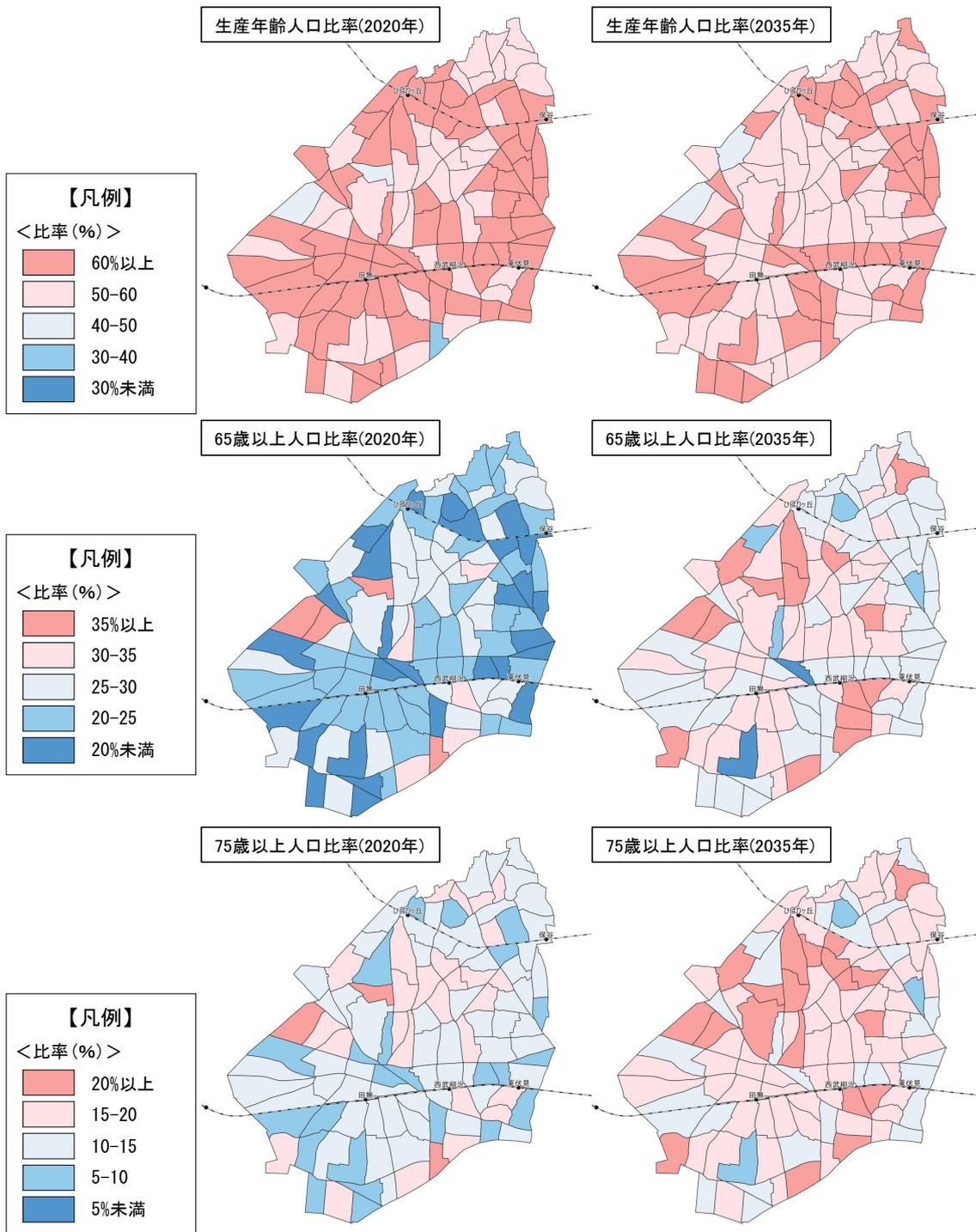
(2) 人口分布

計画策定予定年次のおおむね 10 年後の 2035 年を対象に、市内の町丁別の将来人口を推計した。2015 年から 2035 年の町丁別の人口増減率を見ると、西武新宿線の南側の地域が増加する見込みとなっている。65 歳以上および 75 歳以上人口比率は全域的に増加する見込みである。



出典：「2020年」令和2年国勢調査、「2035年」将来人口・世帯予測ツール V2

図. 将来人口分布（その1）

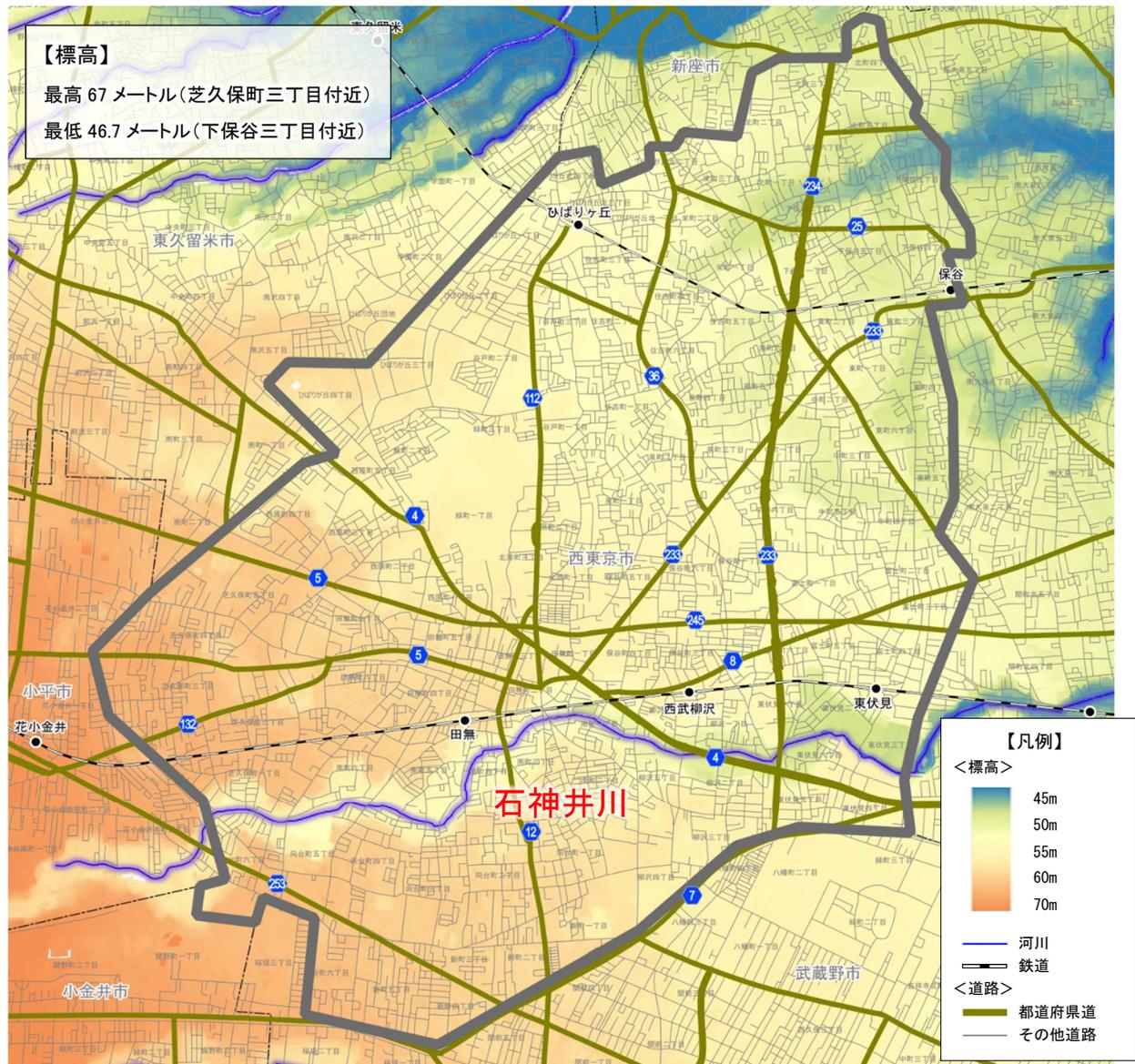


出典：「2020年」令和2年国勢調査、「2035年」将来人口・世帯予測ツールV2

図. 将来人口分布（その2）

1-3 地形条件

西東京市内の標高は約 47~67m と、比較的起伏の少ない平坦な地形であり、西から東にかけて緩やかに傾斜している。一方で、市内を東西に流れる石神井川の沿線は、一部高低差の大きい地域もある。

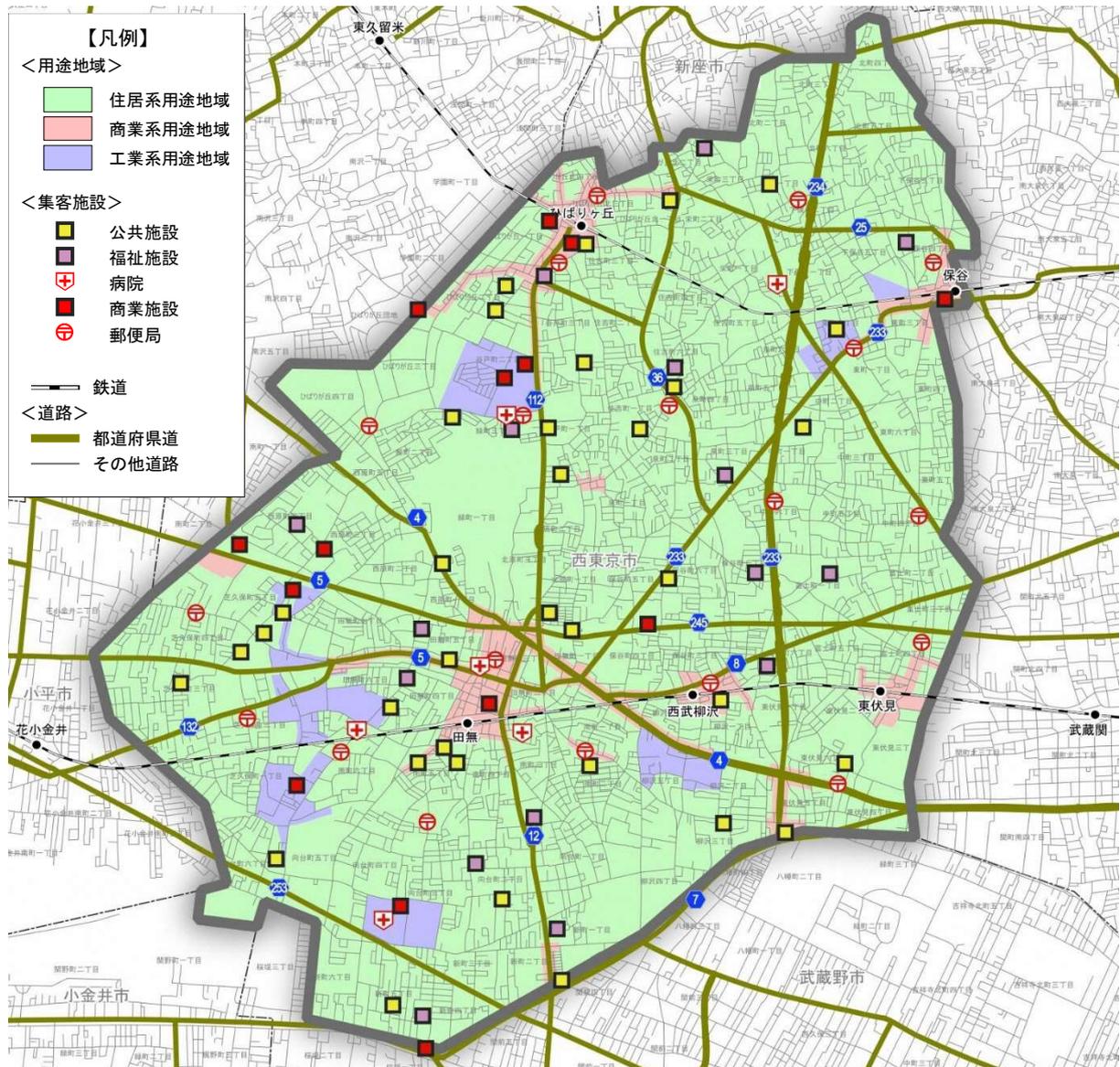


出典：令和3年版 数字で見る西東京市、基盤地図情報より作図
 図. 西東京市の標高

1-4 土地利用

西東京市は市全域が用途地域指定されており、市域の約9割が住居系の用途地域となっている。鉄道駅の周辺が商業系の用途地域、谷戸二丁目や田無町六丁目などが工業系の用途地域に指定されている。

主な集客施設は、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに多く立地している。



出典：用途地域 国土数値情報（令和元年）

施設情報 西東京市オープンデータ、全国大型小売店総覧 2023年版、日本郵便ホームページ等

1-5 都市計画道路の整備状況

平成 28 年 3 月に策定された「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）※東京都都市整備局策定」において、令和 7 年までに優先的に整備すべき路線として以下が位置付けられている。



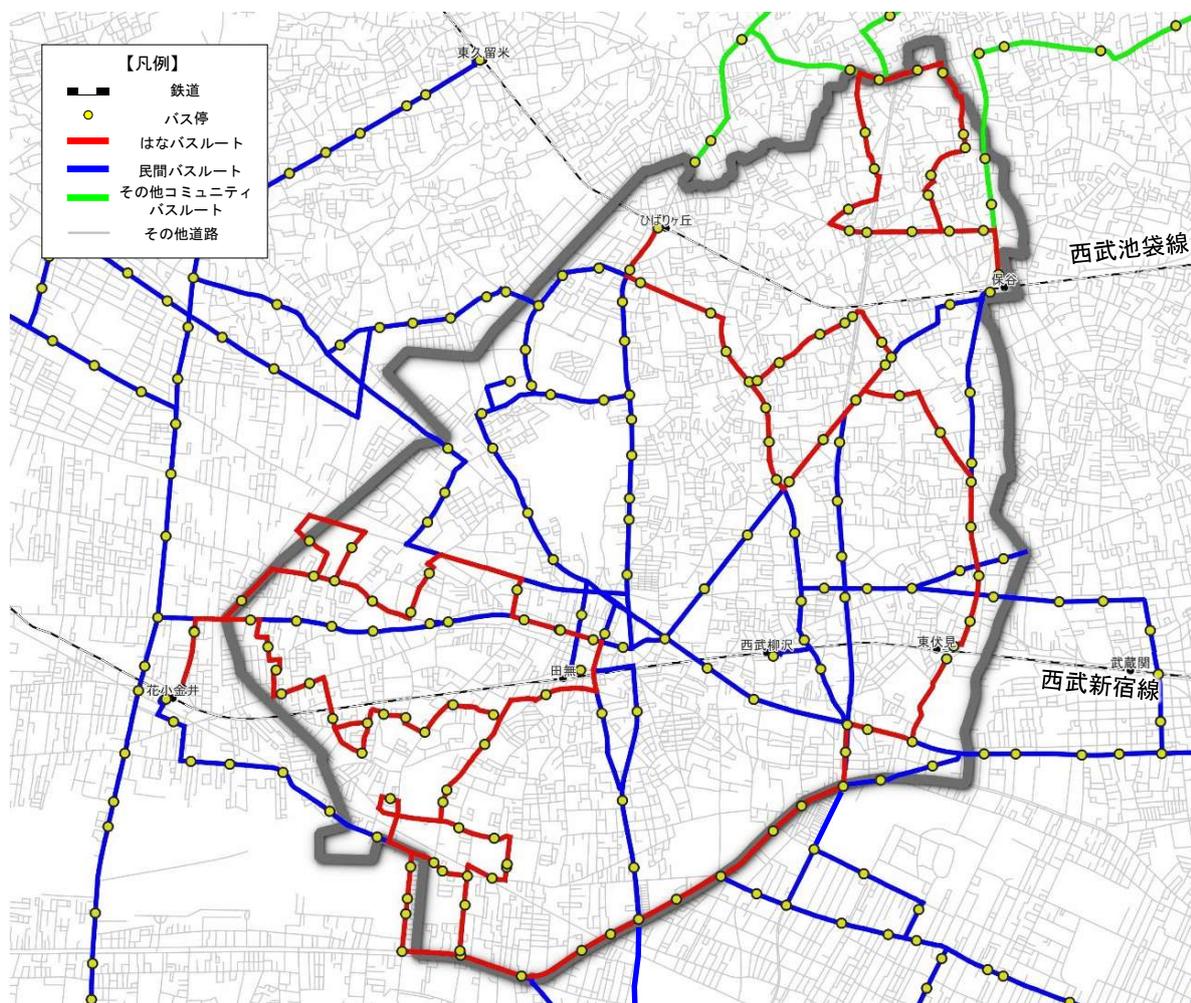
出典：西東京市都市計画審議会（第 73 回）資料

図. 西東京市内の優先整備路線及び都市計画道路の進捗状況

2. 公共交通の現状

2-1 公共交通の整備状況

2-1.1 鉄道・バス路線



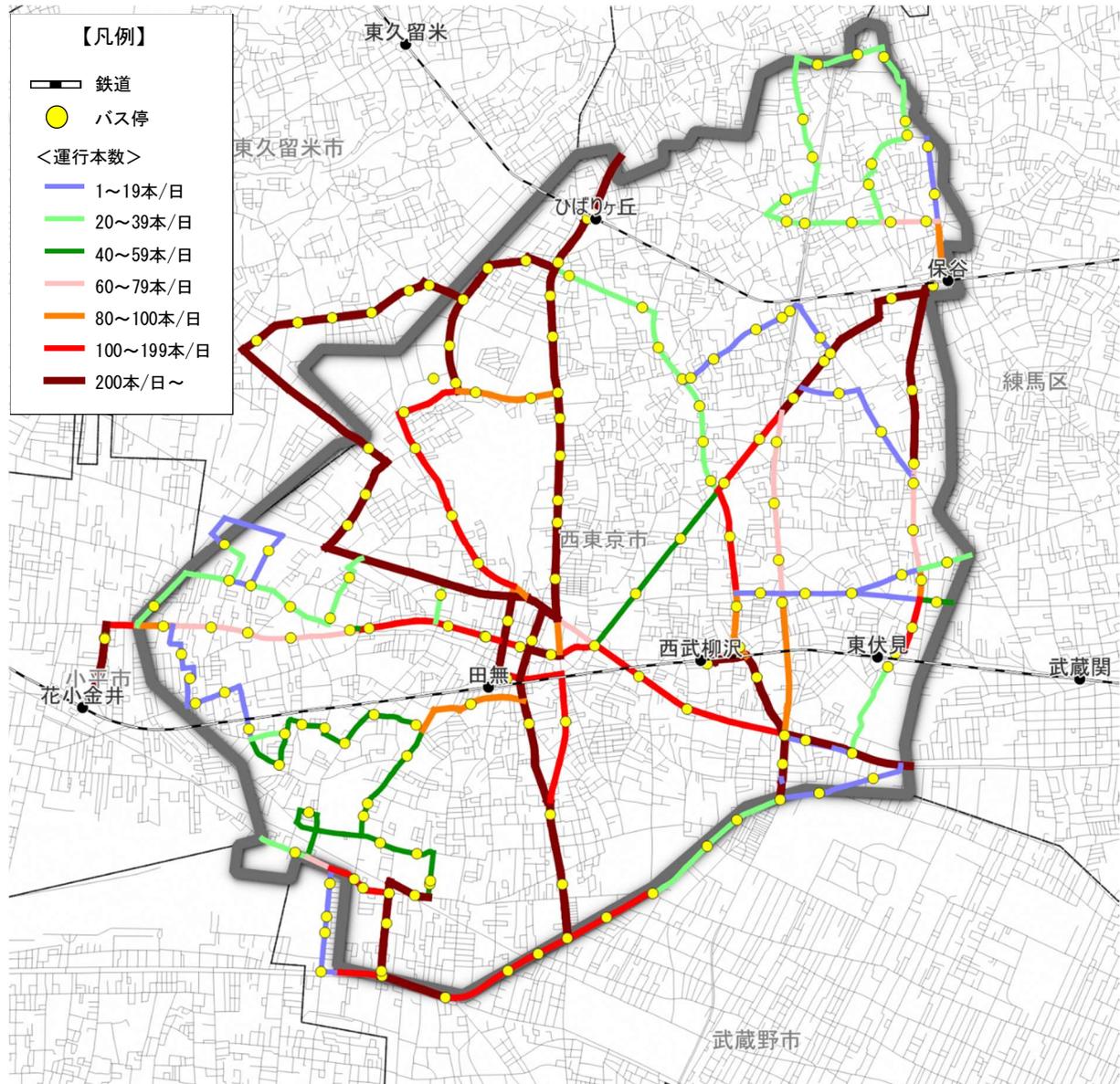
出典：鉄道路線は国土数値情報より作成

バス路線は事業者ホームページ、各自治体ホームページをもとに作成（令和4年8月現在）

図. 市内鉄道・バス路線の状況

2-1.2 バスの運行本数

令和4年8月現在の市内のバス運行本数は以下のとおりとなっている。

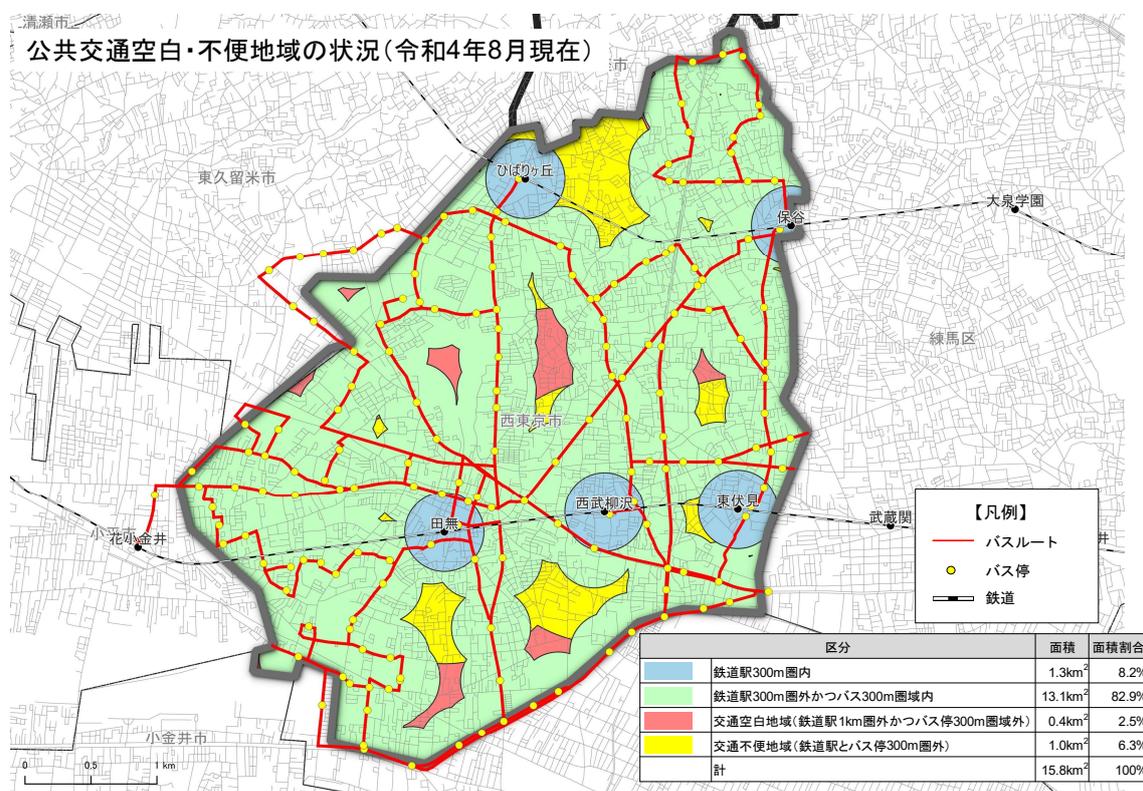


出典：事業者ホームページ、各自治体ホームページをもとに作成（令和4年8月現在）

図. 西東京市のバスの運行本数（令和4年8月現在）

2-1.3 公共交通空白・不便地域

令和4年8月現在の鉄道駅、バス停位置に基づく公共交通空白・不便地域を指定すると以下のとおり。



出典：鉄道駅、バス停位置から作成

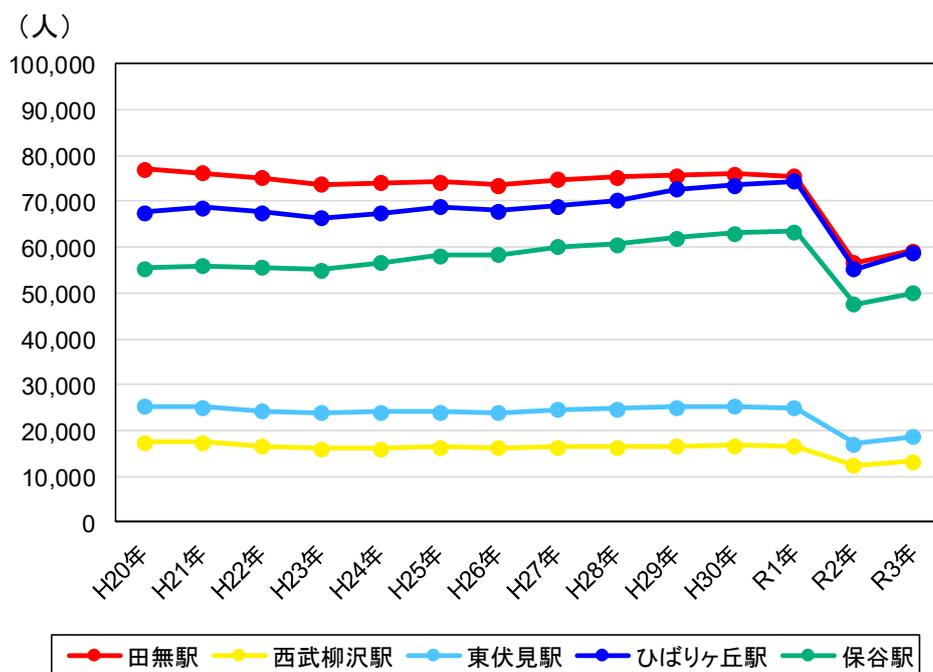
図. 西東京市の公共交通空白・不便地域(令和4年8月現在)

2-2 公共交通の利用状況

2-2.1 鉄道駅

西武池袋線のひばりヶ丘駅、保谷駅は平成 20 年度から令和元年度にかけて平均乗降人員が増加傾向、西武新宿線の田無駅・西武柳沢駅東伏見駅はほぼ横ばいで推移している。

【令和 2 年度以降の傾向については調整中】



単位: 人

年度	田無駅	西武柳沢駅	東伏見駅	ひばりヶ丘駅	保谷駅
H20年	76,985	17,455	25,387	67,682	55,492
H21年	76,188	17,397	25,063	68,663	56,041
H22年	75,106	16,555	24,286	67,591	55,545
H23年	73,739	16,164	23,941	66,387	55,162
H24年	74,148	16,161	24,063	67,456	56,684
H25年	74,315	16,374	24,145	68,930	58,280
H26年	73,509	16,181	23,904	67,907	58,481
H27年	74,808	16,383	24,597	69,024	60,058
H28年	75,240	16,415	24,705	70,247	60,672
H29年	75,645	16,543	25,156	72,652	62,076
H30年	75,996	16,727	25,240	73,607	63,043
R1年	75,418	16,616	24,951	74,392	63,372
R2年	56,667	12,424	17,179	55,311	47,517
R3年	59,316	13,381	18,710	58,883	50,054

出典：西東京市統計書、西武鉄道ホームページ「駅別乗降人員」

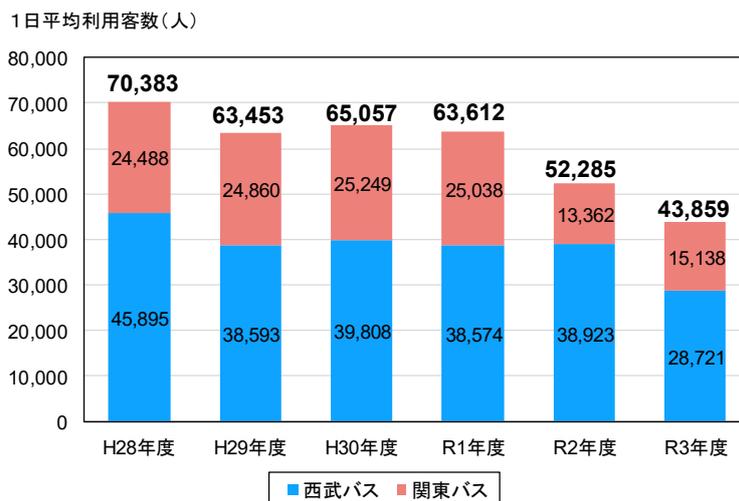
図. 1日あたりの市内各駅の平均乗降人員の推移

2-2.2 バス

(1) 民間バスの利用実績

市内を通過する民間路線バスの1日平均利用人員は、令和2年度で5.2万人に落ち込み、直近令和3年度では、さらに4.4万人にまで落ち込んでいる。コロナ前の水準（平成30年度）に対して、令和3年度は約7割の利用者数となっている。

直近令和3年度における路線別の利用実績を見ると、ひばりヶ丘駅（田44など）や保谷駅（吉66など）を起点とする西武バスの路線が、1便当たり利用者が比較的多くなっている。



出典：各年度の西東京市統計書、交通事業者提供資料

図. 市内通過民間路線バスの1日平均利用人員の推移

表. 市内通過民間路線バスの主な路線別の利用実績（令和3年度）

事業者	系統	路線	平日運行 本数:往復	1日平均 利用客数※	1便あたり 利用者数※
西武バス	田44など	ひばりヶ丘駅～田無駅	153	6,316	41
西武バス	境03など	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(谷戸経由)	242	8,147	34
西武バス	境04など	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(ひばりが丘団地経由)	162	4,645	29
西武バス	鷹22など	ひばりヶ丘駅～三鷹駅	72	1,477	21
西武バス	吉66	保谷駅南口～吉祥寺駅(東伏見駅北口経由)	58	2,471	43
西武バス	吉63	保谷駅南口～吉祥寺駅(柳沢駅通り経由)	100	1,403	14
西武バス	保03など	保谷駅南口～西武車庫(富士町経由)	11	178	16
西武バス	田41	天神山～田無駅	58	965	17
西武バス	鷹21	天神山～三鷹駅	60	1,214	20
西武バス	吉64	花小金井駅～吉祥寺駅	76	1,892	25
関東バス	鷹03	三鷹駅～田無橋場	62	1,021	16
関東バス	鷹21	三鷹駅～天神山	20	345	17
関東バス	鷹13	三鷹駅～西武柳沢駅	203	3,206	16
関東バス	鷹15	三鷹駅～東伏見駅北口	4	14	4
関東バス	花20	花小金井駅南口～事務本部(新町五丁目)	16	256	16
関東バス	花21	花小金井駅南口～向台町五丁目	8	3	0
関東バス	境16	花小金井駅南口～小金井公園東口	4	2	1
関東バス	境12	武蔵境駅～向台町五丁目	91	956	11
関東バス	境16	武蔵境駅～花小金井駅南口	14	162	12
関東バス	境17	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京	124	1,560	13
関東バス	吉55	吉祥寺駅～西武柳沢駅	225	4,391	20
関東バス	吉73	吉祥寺駅～向台町五丁目	86	1,710	20
関東バス	吉75	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京	82	1,496	18

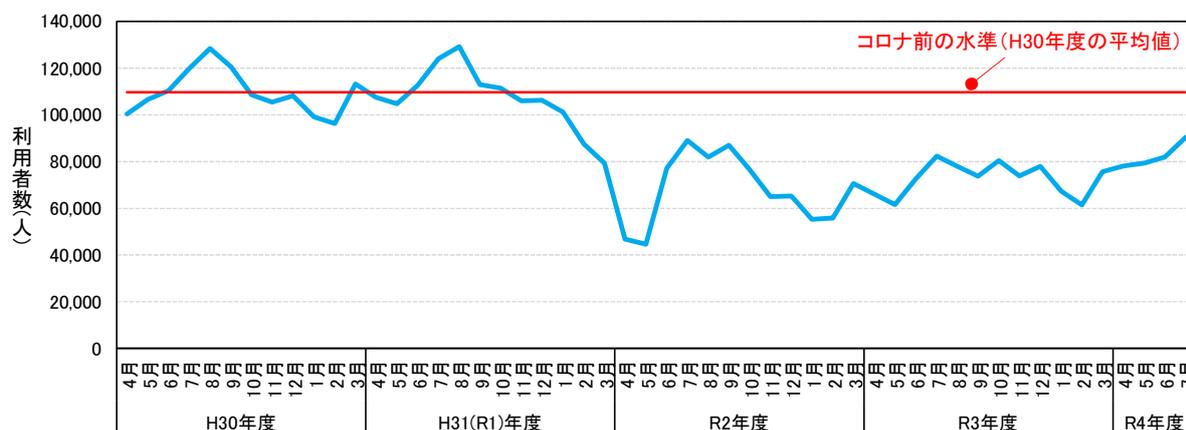
※「1日平均利用者数」について、複数系統の合算値となっている路線があるため、1便あたり利用者数は概算の数値であることに留意

出典：交通事業者提供資料

(2) はなバスの利用実績

はなバスの利用者は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、大きく落ち込み、直近では回復傾向が見られるが、平成 30 年度の平均値をコロナ前の水準と仮定すると、令和 4 年 7 月の実績値は約 8 割程度に留まる。

ルート別に見ても概ね同様の傾向ではあるが、第 4 ルート南がコロナ前の水準に比べて 94%、第 3 ルート循環が 92%と他のルートと比較して高い。



出典：西東京市資料

図. はなバスの利用実績の推移（全ルート計）

表. コロナ前の水準に対する直近の割合

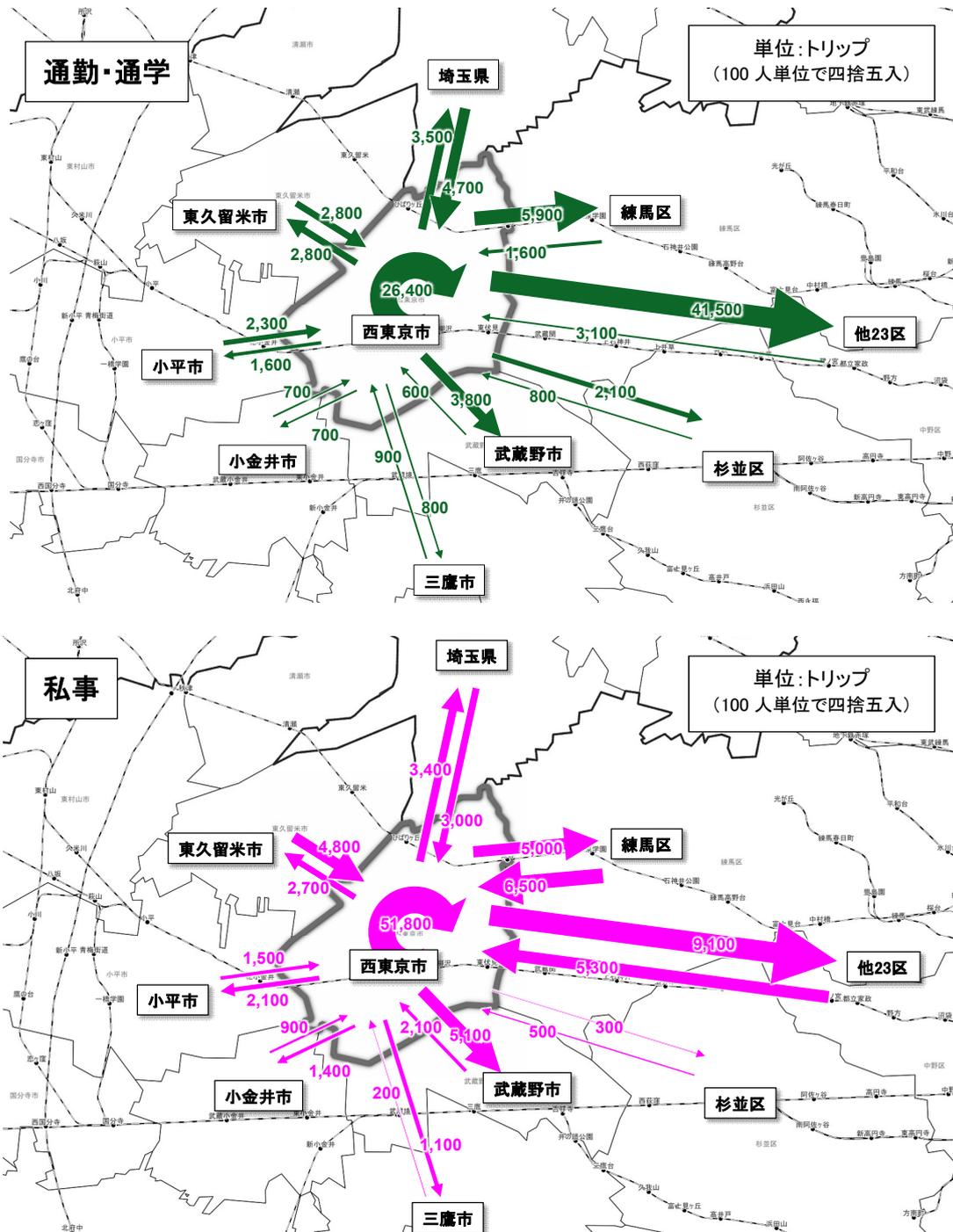
	①:H30 年度の 平均値(人)	②:R4 年 7 月の 実績(人)	③:コロナ前の水 準に対する直近 の割合(②/①)
第 1 ルート	24,231	19,229	79%
第 2 ルート駅間	12,674	9,094	72%
第 2 ルート循環	9,082	7,703	85%
第 3 ルート駅間	12,322	9,178	74%
第 3 ルート循環	13,870	12,717	92%
第 4 ルート北	14,078	10,385	74%
第 4 ルート南	23,462	22,096	94%
ルート計	109,720	90,402	82%

出典：西東京市資料

3. 交通実態調査データ等を活用した交通分析

3-1 周辺地域への交通流動

西東京市を起点とする他市区町村への交通流動は「通勤・通学」目的、「私事」目的ともに、近隣区をはじめとした 23 区や武蔵野市などへの流出が多くなっている。



※出典：平成 30 年 東京都市圏パーソントリップ調査

図. 西東京市を起点とするトリップの流動

表. 西東京市を起点とした周辺地域への目的別流動量

地域	通勤通学		私事		
	流出 (西東京市→ 市外)	流入 (市外→西東 京市)	流出 (西東京市→ 市外)	流入 (市外→西東 京市)	
東京都	西東京市	26406	26406	51814	51814
	千代田区	5451	0	1044	482
	中央区	2198	0	586	271
	港区	4910	0	829	249
	新宿区	7370	197	2192	1431
	文京区	1651	0	276	201
	台東区	1068	0	362	0
	墨田区	231	0	260	0
	江東区	1715	184	176	276
	品川区	2664	0	297	543
	目黒区	817	0	0	198
	大田区	247	798	0	0
	世田谷区	1061	936	108	0
	渋谷区	3612	0	544	102
	中野区	2904	489	323	408
	杉並区	2081	849	261	513
	豊島区	3140	181	1788	995
	北区	749	174	185	0
	板橋区	1694	0	179	188
	練馬区	5945	1574	5015	6488
	江戸川区	0	143	0	0
	八王子市	721	548	294	78
	立川市	1112	649	766	0
	武蔵野市	3773	637	5075	2075
	三鷹市	785	859	1116	230
	青梅市	78	0	0	0
	府中市	1216	203	271	214
	昭島市	91	130	93	0
	調布市	322	168	130	106
	町田市	0	0	91	0
	小金井市	698	700	1429	854
	小平市	1560	2288	2063	1530
	日野市	0	275	0	0
	東村山市	642	1132	629	207
	国分寺市	417	112	129	278
	国立市	669	0	0	178
	福生市	247	50	0	117
	狛江市	91	0	0	0
	東大和市	90	451	145	145
	清瀬市	490	1083	0	203
	東久留米市	2835	2766	2680	4801
	武蔵村山市	340	0	0	0
	多摩市	254	0	0	0
	稲城市	0	104	0	0
	羽村市	117	144	0	0
	あきる野市	130	0	89	0
	瑞穂町	0	458	204	0
	日の出町	0	79	163	0
埼玉県		3463	4670	3399	2963
千葉県		967	536	279	105
神奈川県		496	940	297	288
上記計		97518	50913	85581	78531

単位:トリップ

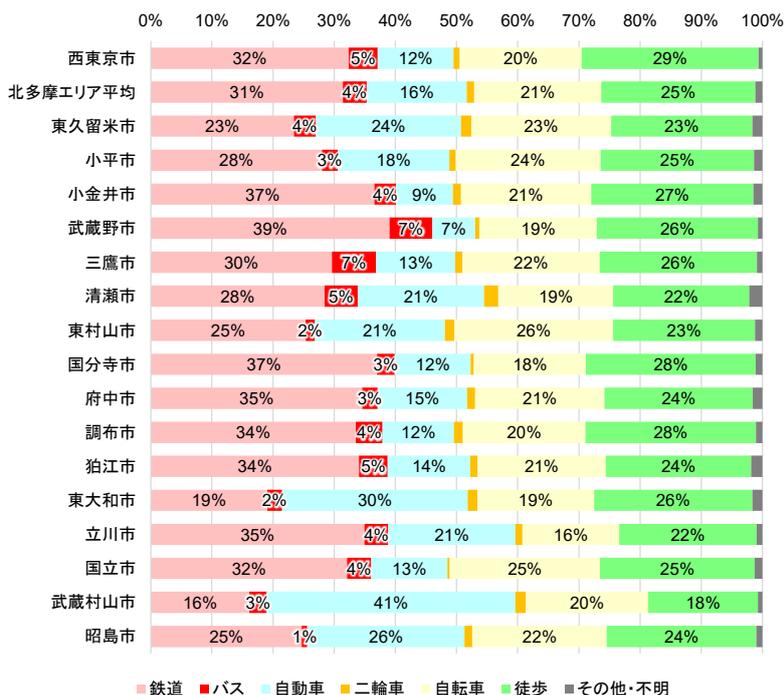
※出典:平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

3-2 市民の交通特性

各市を発着するトリップの代表交通手段構成比は以下の通り。西東京市のバスの構成比は 5% となっていて、北多摩エリア*の平均的な割合となっている。

その他、北多摩エリア平均と比べて自動車の構成比が低く、一方で徒歩の構成比が北多摩エリア平均と比べて高いのが特徴となっている。

※北多摩エリアは、表中の武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、狛江市、西東京市、立川市、昭島市、小平市、東村山市、国分寺市、国立市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市の 17 市と定義

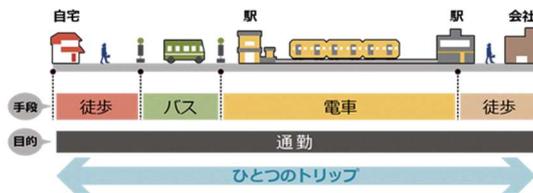


※出典：平成 30 年 東京都市圏パーソントリップ調査

図. 地域別代表交通手段構成比

【用語説明】

トリップとは、ある 1 つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップという。以下の図を例にすると、徒歩、バス、電車を組み合わせて移動しているが、通勤目的で「1 トリップ」となる。



代表交通手段とは、目的は同じでも異なる複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を「代表交通手段」という。

パーソントリップ調査での優先順位は、以下の図の通りとなり、上記の図の移動の例では、代表交通手段が「鉄道」1 トリップとなる。

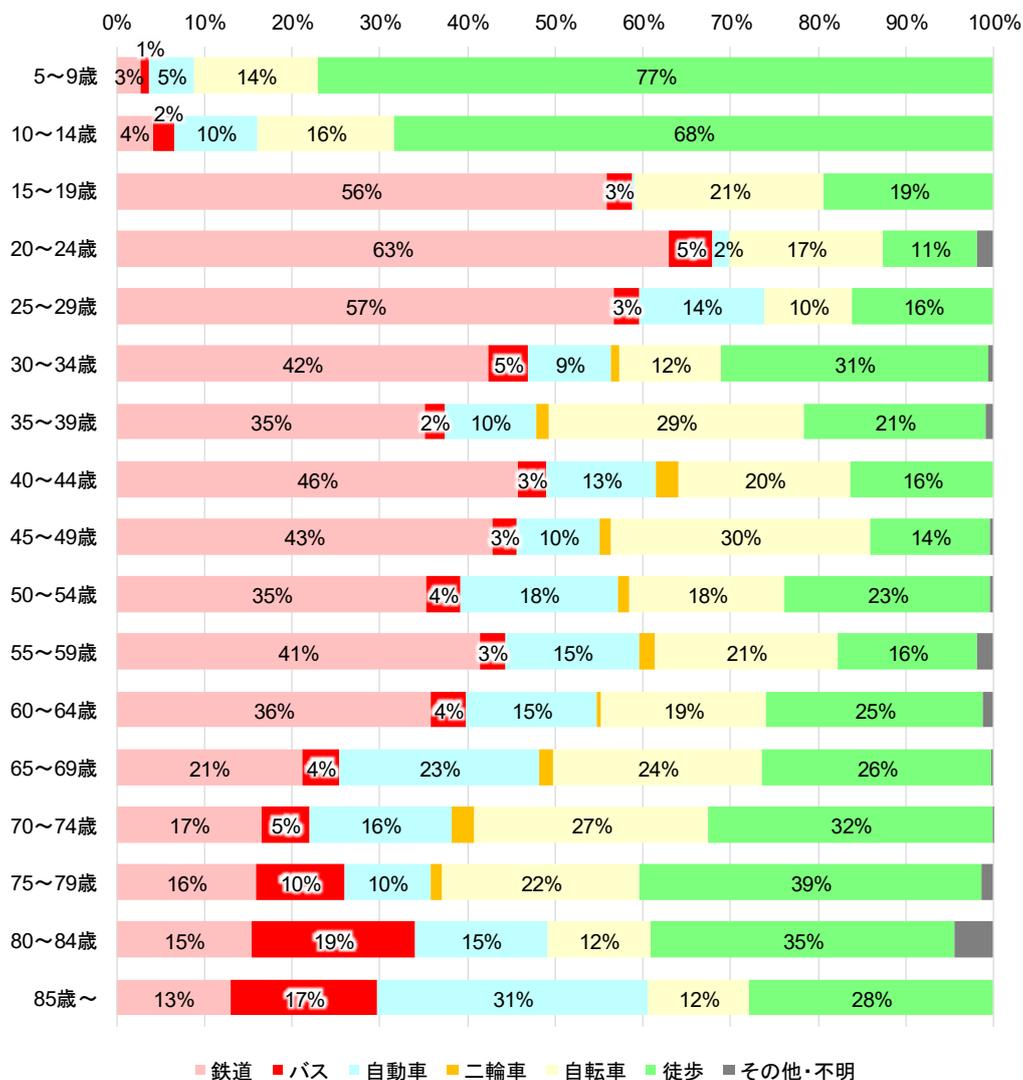


※出典：京阪神都市圏交通計画協議会

西東京市を発着するトリップの年齢階層別代表交通手段構成比をみると、おもに 75 歳を超えるとバスを利用する割合が高まる。

そのほか、20 代以下の若年層は鉄道の割合が 50%を超えているが、30 代以上は 50%を下回っている代わりに、徒歩や自転車の割合が高くなっている。

85 歳以上で自動車の割合が高くなっているが、他者に自動車で送迎される場合もこの項目に含まれる。



※出典：平成 30 年 東京都市圏パーソントリップ調査

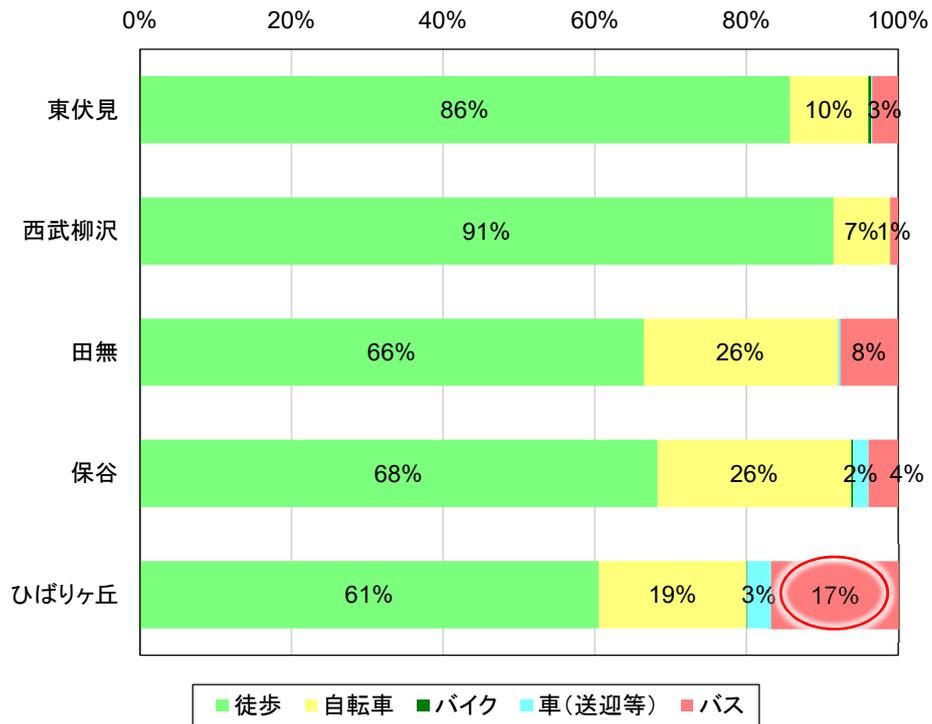
図. 年齢階層別代表交通手段構成比

3-3 鉄道駅乗降状況

(1) 市内鉄道駅の端末行動手段

市内鉄道駅の端末交通手段（出発地から乗車駅までの交通手段、降車駅から目的地までの交通手段）の構成を見ると、ほとんどが徒歩や自転車となっている。ひばりが丘駅では、バスの占める割合が17%と他の駅と比べて高い。

※本集計表は、通勤・通学定期券利用者の端末交通手段のため、通勤通学以外の目的の移動実態が現れにくいことに留意。（例えば、高齢者の私事目的での移動実態が必ずしも反映されていない）



※出典：平成 27 年度 大都市交通センサス 端末交通手段別人員表

図. 鉄道駅別・端末交通手段別構成比

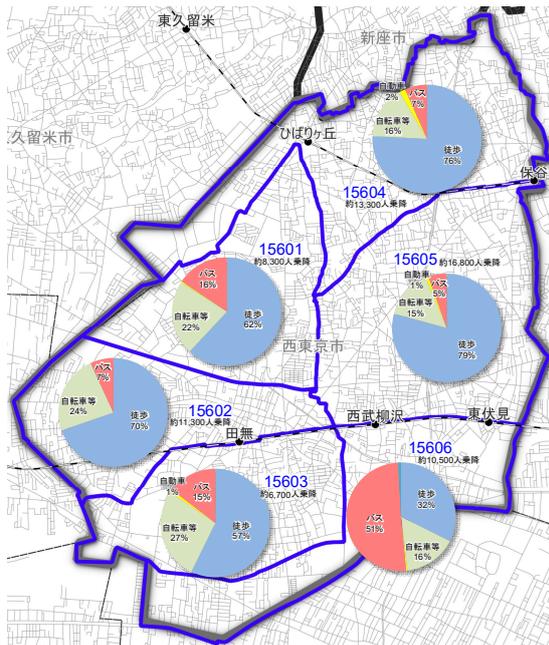
(2) 地域別の利用鉄道駅までの端末交通手段特性

今後アンケート調査結果から、地域別の端末交通手段の特性について整理予定。

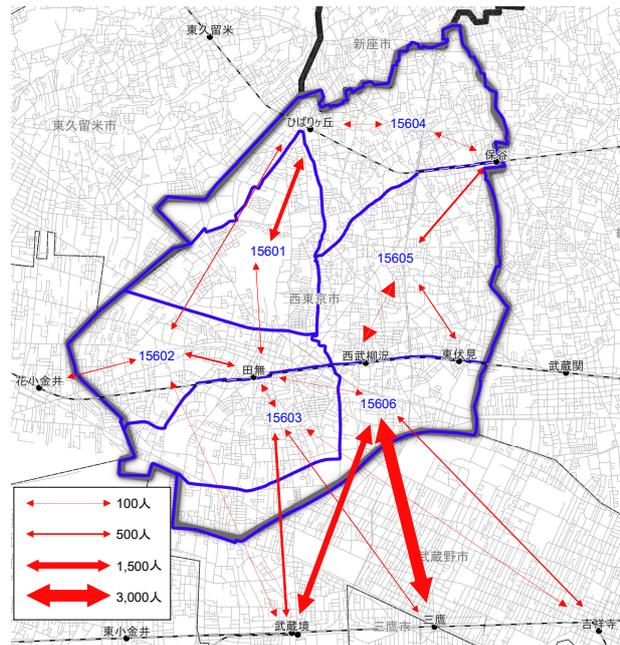
<整理内容案>

- ・利用する鉄道駅までのどのような交通手段で行っているか
- ・居住地別にバスを使ってどこの鉄道駅にしているか、など

【利用鉄道駅までの端末交通手段構成比】



【地域別の端末交通手段別流動】

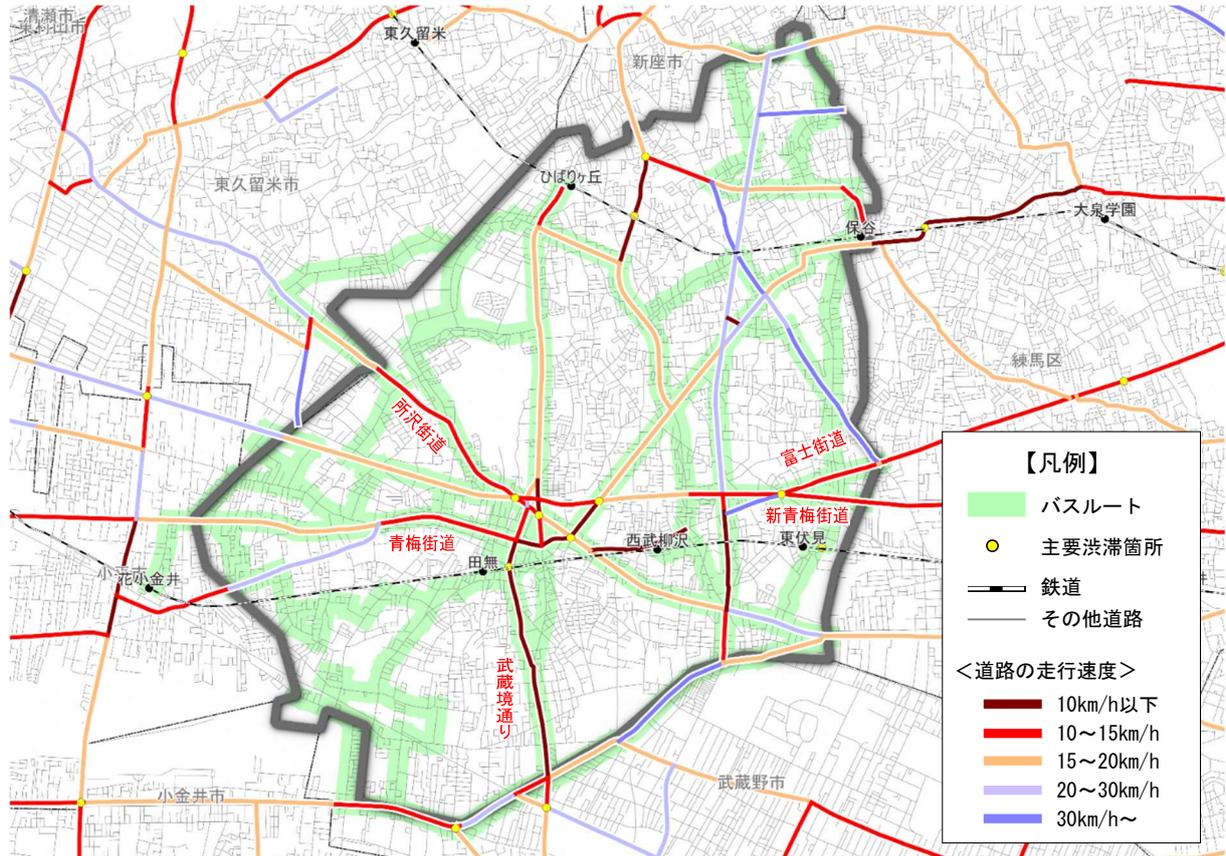


※出典：平成 27 年度 大都市交通センサス 端末交通手段別人員表

図. (参考) 端末交通手段特性の整理イメージ

3-4 道路交通状況

市内の道路のうち、「武蔵境通り」「新青梅街道」「青梅街道」「所沢街道」など、混雑時の道路の走行速度が 15km 以下を下回る区間が存在し、それらの多くがバス路線に指定されていることから、バス運行に支障が生じていることが想定される。



※出典：<道路の走行速度>平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)

<主要渋滞箇所>首都圏渋滞ボトルネック対策協議会

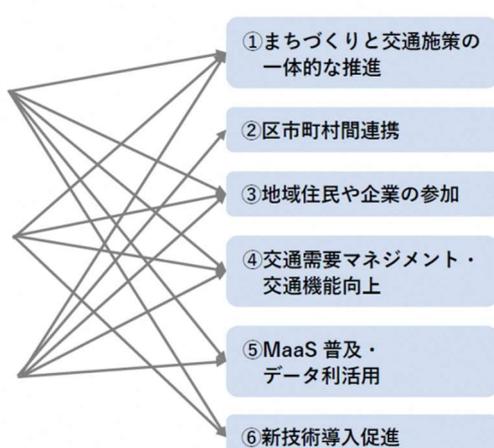
図. 市内道路の混雑時の走行速度

4. 上位・関連計画等の整理

上位・関連計画における公共交通に関する位置付けについて整理する。

4-1 東京都の計画

(1) 東京における地域公共交通の基本方針（令和4年3月）

策定主体	東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課
目標年次	2040年代
基本方針の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現と、人・モノ・情報の自由自在な移動と交流により、あらゆる人が活躍できる「挑戦の場」を創出する都市交通環境の実現に資する取組の方針として策定
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> 多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現
将来像（抜粋） 主に新都市生活創造域（おおむね環状7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境まで）のイメージ ※西東京市の位置に該当	
将来像の実現に向けた取組の方向性	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>視点1 都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する地域公共交通</p> <p>視点2 持続可能な社会の実現に資する、人と環境に優しい地域公共交通</p> <p>視点3 地域のまちづくりに寄与する地域公共交通</p> </div> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1;"> <p>① まちづくりと交通施策の一体的な推進</p> <p>② 区市町村間連携</p> <p>③ 地域住民や企業の参加</p> <p>④ 交通需要マネジメント・交通機能向上</p> <p>⑤ MaaS普及・データ利活用</p> <p>⑥ 新技術導入促進</p> </div> </div>

重点取組期間（令和4年度～令和8年度）の取組
（西東京市に係る取組を抜粋）

●広域調整に係る取組の推進

広域自治体として以下のことに取り組む。

- ・自治体間や交通事業者との情報共有・連携
- ・データ整備に係る取組

●区市町村や事業者の取組促進策の充実

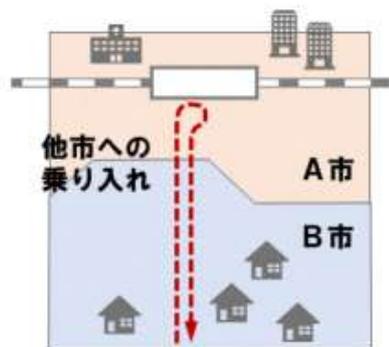
生活交通やラストワンマイル移動の確保・維持・改善・充実に向けて、意欲ある区市町村を効果的に後押しするため、以下の各種支援策を講じ、取組の促進を図る。

- ・地域公共交通計画策定
- ・デマンド交通やグリーンスローモビリティなど、地域ニーズに応じた移動手段の導入
- ・環境対応車、バリアフリー対応車や環境対応設備の導入
- ・交通結節点整備
- ・データの取得とオープン化
- ・モビリティ・マネジメント実施

●区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた取組

区市町村単独での対応が困難な課題に対して、都も含めた関係者が知恵を持ち寄り、解決に向けて動き出し、その動きを伝播させていくことが重要である。そのため、都や区市町村等が前述した取組をそれぞれで進めるだけでなく、都と複数区市町村で共同して実施することに意義がある検討課題を設定し、順次進めることで、東京全体で地域公共交通政策を定着させる。

広域連携バスの導入



4-2 市の計画

(1) 西東京市第3次基本構想・基本計画

西東京市のまちづくりを進めるための基本的な方向性を示す最上位計画である西東京市第2次総合計画が令和5年度をもって終了することから、次期総合計画（第3次総合計画）を令和5年度に策定する予定である。第3次総合計画の策定に取り組むに当たり、策定を進めるに当たっての基本的な考え方（方針）をまとめている。

策定主体	西東京市企画政策課
計画の構成	<p>①基本構想 基本構想は、まちづくりの基本的な理念や、目指すべき都市像や将来の基本目標・まちづくりの方向などを示し、長期的な視野に立ったまちづくりのビジョンを定めるもの。</p> <p>②基本計画 基本計画は、基本構想を実現するための施策体系を示すもので、各施策の領域における市の現状や課題、今後の方向を示し、施策を総合的に運営するための計画となるもの。</p> <p>③実施計画 実施計画は、基本計画で示した施策体系に基づく具体的な事業計画で、財政の裏づけをもって計画的に進めていく事業をまとめたもの。基本構想・基本計画に示したビジョンや施策は、この実施計画で事業として具体化される。</p> <p>④総合戦略 総合戦略は、将来的な人口減少や少子高齢社会に対応するための戦略であり、本市の「西東京市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、第3次総合計画に内包する。</p>
計画期間	<p>①基本構想・基本計画は、令和6年度を初年度とし、10年間を計画期間とする。</p> <p>②基本計画は、社会経済情勢の変化に対応するため、中間年次（5年後）に後期基本計画として見直しを行う。</p> <p>③実施計画は、3年間を計画期間とし、財政状況の変化等を勘案して毎年度策定する。</p>
これからのまちづくり に求められる基本的な 視点	<p>① 地域への「誇りや愛着」を育む ～たから～</p> <p>② 一人ひとりが「自分らしく」生きることができる ～らしさ～</p> <p>③ 互いの「つながり」によりささえあう ～つながり～</p> <p>④ 楽しみや「いきがい」を見出せる ～いきがい～</p> <p>⑤ 変化や危機に「柔軟」に対応する ～そなえ～</p> <p>⑥ 「次世代」につなげる ～みらい～</p>

(2) 西東京市都市計画マスタープラン

2022年12月現在、次期都市計画マスタープランの策定に向けた検討が進められている。将来都市像（案）やまちづくりの目標（案）、将来都市構造（案）、分野別のまちづくり方針（案）が検討されている。

「交通環境整備」の分野の施策の方向として、「持続可能な公共交通ネットワークの整備」が位置づけられている。



出典：西東京市都市計画審議会（第73回）資料

図. 将来都市像とまちづくりの目標（案）

【分野別のまちづくり方針（案）】

（3）交通環境整備

①現況・課題

- ・幹線道路ネットワークの整備水準の低さによる渋滞の発生や住宅地内への車の流入、火災時の延焼を防ぐ延焼遮断帯のネットワークが不十分
- ・幅員の狭い生活道路は、歩行者や自転車にとって危険であり、防災面や緊急時の対応にも課題
- ・移動目的や手段は社会情勢などに伴い急速に変化してきており、それらに対応する交通環境の整備や改善が必要
- ・公共交通は、高齢者の免許返納や環境負荷軽減に対する市民意識の変化などを背景に、今後需要が増していくことが想定される。

②施策の方向

- ・計画的な都市計画道路の整備による体系的な道路網の形成や駅周辺の交通結節機能の強化
- ・歩行者、自転車、車それぞれの利用状況に応じた安全な道路空間の検討・整備
- ・持続可能な公共交通ネットワークの整備
- ・環境に配慮した徒歩や自転車等への移動手段の転換

①体系的な道路ネットワークの整備	◇計画的な都市計画道路の整備の推進 ◇都市計画道路を補完する主要生活道路の整備 ◇開かずの踏切解消に向けた検討
②交通結節機能の強化と駅周辺の整備	◇交通広場やアクセス道路の整備等による交通結節機能の強化
③道路空間の整備	◇狭隘道路の拡幅整備 ◇通学路等の安全対策 ◇安全性や景観・環境に配慮した道路整備(無電柱化の推進)
④持続可能な公共交通ネットワークの整備	◇生活を支える公共交通の利便性の向上 ◇公共交通空白地域への民間バスの要請 ◇民間バスや市民ニーズ等を踏まえたはなバスルートの見直し等
⑤徒歩や自転車等への移動手段の転換	◇道路空間の再配分等による歩行者・自転車利用空間の整備 ◇シェアリングサービスの導入検討

出典：西東京市都市計画審議会（第73回）資料

図. 分野別のまちづくりの方針（案）の一部抜粋

(3) 西東京市ゼロカーボンシティガイドライン（令和4年2月）

策定主体	西東京市 みどり環境部環境保全課
計画期間	令和4年度～
計画の位置づけ	「西東京市第2次環境基本計画後期計画」「西東京市第二次地球温暖化対策実行計画（事務事業編）後期計画（改訂版）」にもとづき、2050年に温室効果ガス実質ゼロを目指すために、「後期計画」及び「事務事業編」に定められた取組を加速化すると共に、新しい取組を追加して低炭素施策から脱炭素施策への転換を目指すもの。
取り組みの概要	<p>(1) 公共施設における再生可能エネルギー由来の電力調達 環境にやさしい100パーセント再生可能エネルギー由来の電力を積極的に公共施設に取り入れていきます。</p> <p>(2) 地球温暖化防止対策基金の新設 自治体間連携によるカーボンオフセット事業など、地球温暖化防止対策につながる施策を実施する財源を確保するために新たな基金を創設します。</p> <p>(3) 「にしとうきょう環境チャレンジ」及び「(仮称)にしとうきょう環境アワード」の創設 市民に向けた環境に配慮した行動に付与されるポイントで、賞品が当たる抽選に応募できる「にしとうきょう環境チャレンジ」や、環境に配慮した行動をした市民や事業者を表彰し、その取組を紹介する「(仮称)にしとうきょう環境アワード」を創設し、環境に良い行動を促します。</p> <p>(4) 環境教育の推進 次世代を担う子ども達を対象とした出前講座を実施し、幼少期からの環境意識の向上を図ります。</p>
公共交通に関する記載	基本施策3 低（脱）炭素社会の実現に向けたまちづくりの推進のなかで、公共交通機関の充実、自転車の利用環境向上により、移動手段を自動車から公共交通機関や自転車へ転換することを促進することを位置づけている。

(4) 西東京市交通安全計画（令和4年3月）

交通安全対策基本法の規定により策定する、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画である。

策定主体	西東京市交通安全対策会議
計画の位置づけ	・交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項の規定により、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画として策定するもの
計画期間	・令和3年度から令和7年度まで（5年間）
交通安全施策の方向	・高齢者の交通安全の確保 ・子どもの交通安全の確保 ・自転車安全利用の推進 ・二輪車の事故防止 ・飲酒運転の根絶 ・「新しい生活様式」に対応した交通安全啓発の推進
公共交通に関する記載	<p>「公共交通の安全確保」として、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組むこととしている。</p> <p>【分野別施策：路線バス等の利用環境の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行管理の充実 <p>安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図るとともに、必要に応じて、乗務員の交通安全意識の醸成、運転技能、知識及び接客マナーの向上について、事業者へ働きかけを行う</p> ・公共交通の利用の促進 <p>バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し配布するなど、公共交通の利用について周知を図る。また、バス接近表示や目的地までの所要時間を表示するバスロケーションシステム等の充実、市民の要望に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行う。</p> ・計画運休への取組 <p>大型台風が接近・上陸する場合等、気象状況により運行に支障が生ずる恐れが予測され、計画運休が実施されるときは、バス事業者と連携し、ホームページ等で計画運休について情報提供を行う。</p>

(5) 西東京市道路整備計画

2022年12月現在、次期、西東京市道路整備計画の策定に向けた検討が進められている。

(6) 第3期西東京市人にやさしいまちづくり推進計画

2022年12月現在、第3期西東京市人にやさしいまちづくり推進計画の策定に向けた検討が進められている。

(7) 第5期西東京市地域福祉計画

2022年12月現在、第5期西東京市地域福祉計画の策定に向けた検討が進められている。

(8) 第9期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

2022年12月現在、高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画の策定に向けた検討が進められている。

(9) 西東京市障害者基本計画

2022年12月現在、次期、西東京市障害者基本計画の策定に向けた検討が進められている。

(10) 西東京市第3次環境基本計画

2022年12月現在、西東京市第3次環境基本計画の策定に向けた検討が進められている。