

実証運行の評価指標

1 評価指標の考え方

市の計画に基づく「新たな持続的な移動手段」としての役割・目的に寄与するか(令和8年度第1回地域公共交通会議資料2-3より)

2 評価指標

(1) 実証運行の評価指標

項目	評価基準	評価指標	実績値	地域公共交通計画における関連指標
地域内補助交通の役割	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か	1 公共交通空白地域カバー面積	0.28 km ²	評価指標9 (公共交通空白地域面積)
ドアツードアの交通の役割	個別の移動ニーズに対応し、面的な交通サービスを提供できているか	2 利用者アンケート総合満足度	満足度 82.0%	—
西東京市地域公共交通計画における目標「公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大」	拠点を中心とした市内外移動の利便性向上に寄与するか	3 所要時間	平均 12.3分 ／便	—
	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に寄与するか	4 福祉車両等のタクシー台数	4台 (内2台 予備車)	評価指標4 (福祉車両等の タクシー台数)
	交通手段相互の連続性の向上に寄与するか	5 交通広場への乗入れ	1ルート	評価指標2 (市内交通広場 乗入系統数)

(2) 西東京市地域公共交通計画における関連する評価指標(一部抜粋)

評価指標	基準値	目標値	関連する計画目標					
			1	2	3	4	5	6
1 市内公共交通の利用者数(1日平均)	289,213 人	345,244 人	●	●	●		●	
2 市内通過路線バスの系統数(はなバス含む)	58 系統	基準値以上	●				●	
うち、市内交通広場乗入系統数	39 系統					●		
3 はなバスの収支率	44.0%	50.0%	●				●	
4 市内事業者で稼働しているタクシー台数	89 台	基準値以上	●					
うち、福祉車両等のタクシー台数	57 台		●	●				
9 公共交通空白地域面積	1.32 km ²	基準値以下	●		●			

(3) 西東京市 SDGs 未来都市計画

外出機会の促進や健康づくりの意識醸成、地域コミュニティとのつながりなどが評価の基準として考えられるが、これらの内容については別途当該計画の所管部署において、その他の市の取組と総合的に評価・検証される予定であるため、地域公共交通会議の中では評価は行わないものとする。

3 各指標の評価

評価指標1 公共交通空白地域カバー面積

実績値	算出方法
0.28 km ²	公共交通空白地域図より算出(令和8年7月作成)

<地域公共交通計画における関連指標>

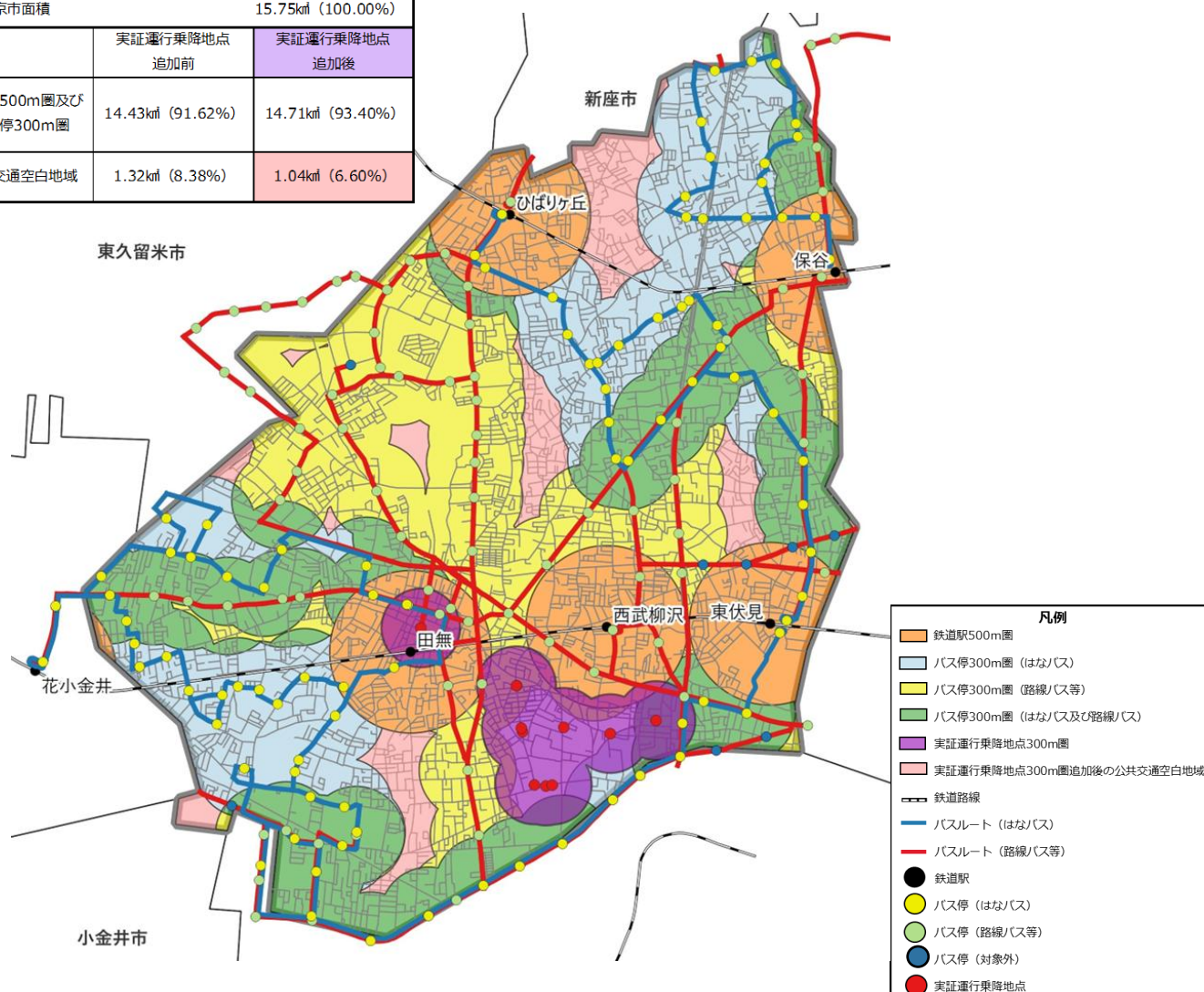
評価指標9 公共交通空白地域面積

基準値	1.32 km ² (令和5(2023)年9月)
目標値	基準値以下
目標値設定の考え方	基準値よりも減少することを目標とします。

<公共交通空白地域図>

① 鉄道駅 500m圏・バス停 300m圏・実証運行乗降地点 300m圏

西東京市面積	15.75km ² (100.00%)	
	実証運行乗降地点 追加前	実証運行乗降地点 追加後
鉄道駅500m圏及び バス停300m圏	14.43km ² (91.62%)	14.71km ² (93.40%)
公共交通空白地域	1.32km ² (8.38%)	1.04km ² (6.60%)



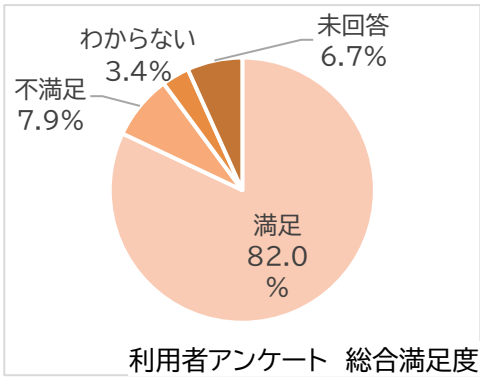
評価

乗降地点 300m圏で運行エリアの公共交通空白地域を 0.28 km²カバーしており、⑦田無駅北口や⑥南町コミュニティセンターが乗降地点となっていることから、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と評価できる。

地域公共交通計画における関連指標についても、公共交通空白地域面積を基準値よりも減少させることにより、目標達成に寄与するものと評価できる。

評価指標 2 利用者アンケート総合満足度

実績値	算出方法
総合満足度 82.0%	利用者アンケート集計 (令和 8 年 6 月末時点)
評価	
利用者アンケートにおいて、総合満足度は高いものとなっており、乗降場所の設定やフリー降車などの運行内容が、個々の利用状況に適したものであり、個別の移動ニーズに対応し、面的な交通サービスを供給できていると評価できる。	



評価指標 3 所要時間

実績値	算出方法
平均 12.3分/便	運転士日報記録より1便ごとの所要時間を集計(令和 8 年4月～6月実績)
評価	
地域公共交通計画策定時の市民アンケート調査における、自宅からの所要時間と満足度との関係(買物 15 分、通院 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)から見ると、自宅から乗降地点への所要時間を考慮したとしても、発着地点間の片道の所要時間はそれらの目安より短いと考えられる。 利用者アンケートにおいても満足度は 96.6%(令和8年6月末時点)と非常に高いものとなっている。以上より拠点を中心とした市内外移動の利便性向上に寄与していると評価できる。	

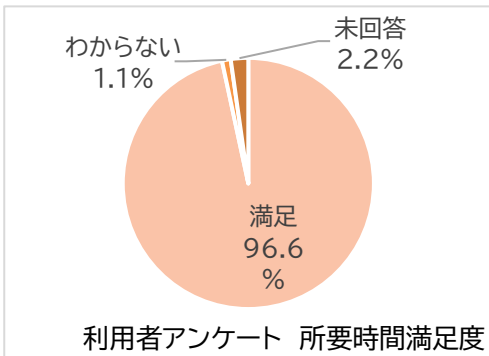
平均所要時間/便 (単位: 分)

①むくのき公園⇒⑦田無駅北口

	4月	5月	6月	平均
三幸自動車	12.5	13.1	12.8	12.8
大和交通	13.1	13.9	13.1	13.4
平均	12.8	13.5	13.0	13.1

⑦田無駅北口⇒①むくのき公園

	4月	5月	6月	平均
三幸自動車	10.9	11.1	11.1	11.0
大和交通	11.9	11.9	11.3	11.7
平均	11.4	11.5	11.2	11.4



評価指標 4 福祉車両等のタクシー台数

実績値	算出方法
4台(内2台予備車)	運行車両…ノア2台 予備車両…ジャパントクシー1台、セレナ1台

<地域公共交通計画における関連指標>

評価指標4 市内事業者で稼働しているタクシー台数と、福祉車両等のタクシー台数	
基準値	稼働しているタクシー台数は 89 台 そのうち、福祉車両等のタクシー台数は 57 台(令和5(2023)年9月)
目標値	基準値以上
目標値設定の考え方	市内に事業所を有するタクシー事業者で稼働しているタクシー車両の台数と、福祉車両等(ユニバーサルデザインタクシー含む)の台数を指標とします。車両の台数は、事業者から提供された数値を計上します。 現在の水準のサービス提供を持続することを目指し、基準値の維持・向上を目標とします。

評価
実証運行は予備車も含め、車いすを利用したまま乗車できるユニバーサルデザインタクシー車両を使用しており、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に寄与すると評価できる。 使用される車両は、事業者の通常のタクシー営業においても使われていることから、地域公共交通計画における関連指標についても、市内事業者で稼働している福祉車両等のタクシー台数の基準値の維持・向上につながり、目標達成に寄与するものと評価できる。

評価指標 5 交通広場への乗入れ

実績値	算出方法
1ルート	運行ルート及び乗降地点(田無駅北口交通広場)

<地域公共交通計画における関連指標>

評価指標2 市内通過路線バスの系統数と市内交通広場乗入系統数(はなバス含む)			
基準値	58 系統、市内交通広場乗入れ 39 系統(令和5(2023)年9月)		
	内訳		
	バス事業者	市内通過系統数	交通広場乗入系統数
	西武バス	30 系統	29 系統
	関東バス	23 系統	5系統
目標値	はなバス	5ルート	5ルート
	基準値以上		
目標値設定 の考え方	市内にバス停があるバスの系統数の合計と、市内5駅の交通広場に乗入れている系統数を指標とします(はなバスはルート数)。 系統数は、バス事業者から提供された数値を計上します。ただし、不定期運行、運休の路線・系統は除外します。 現在の水準のサービス提供を持続することを目指し、基準値の維持・向上を目標とします。		

評価
実証運行の営業区域は公共交通空白地域である向台町一丁目、南町二丁目、柳沢二丁目～五丁目とし、この地域からの行先として、田無駅北口付近を乗降地点に加えるものとしており、実際の降車場所として田無駅北口交通広場に乗り入れていることから、交通手段相互の連続性の向上に寄与すると評価できる。 地域公共交通計画における関連指標についても、市内交通広場乗入れ系統(ルート)数を増加させることから、目標達成に寄与するものと評価できる。

4 実証運行の評価と今後の方向性

3 各指標の評価のとおり、いずれも実績値としては各評価基準に照らし評価できるものであり、実証運行の性質を踏まえたうえで、市の計画に基づく「新たな持続的な移動手段」としての役割・目的に寄与すると考えられる。

但し持続可能性という観点から、現状の高額な公費負担が課題として残るため、コストの面も合わせて今後の進め方を地域公共交通会議で議論していく。