

実証運行の評価指標について

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

2 西東京市地域公共交通計画

(1) 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	3 公共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>これまで、タクシーを活用した実証実験など、市の南部地域における公共交通空白地域を中心とした取組を行ってきました。この取組の検証結果、地域の変化を踏まえ、他自治体の事例等を参考にしながら、<u>新たな持続的な移動手段の検討、検証を進めます。</u></p> <p>その結果として得られた知見を活かし、他の対応すべき地域における市民ニーズに応じた取組を検討していきます。検討にあたっては、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、狭幅員の道路に囲まれているという本市の公共交通空白地域の地理的な特性や都市基盤整備の進捗状況を踏まえながら、運行の持続性（採算性）を考慮して進めていきます。</p>

(2) 公共交通の役割分担

機能分類	公共交通機関	輸送規模
【広域幹線交通】 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
【地域内幹線交通】 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
【地域内補助交通】 広域幹線交通や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。	はなバス等	小規模
	その他 ※	地域需要による
【ドアツードアの交通】 個別の移動ニーズに対応し、面的な交通サービスを供給する。	タクシー	特定少数

※今後必要に応じて導入を検討する移動手段

(3) 目的

地域公共交通計画において、公共交通が実現する移動の理想の姿として示した「すべての人が安全で快適で便利に移動している」という基本方針を実現する上での課題を踏まえて設定した目標である、「公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大」の達成を目指す。（令和6年度 第4回地域公共交通会議 資料2-1）

基本方針

基本方針 Ⅰ 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。

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

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。

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、駅周辺における自転車駐車場の状況も含め、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。

計画目標

基本方針 Ⅰ すべての人が安全で快適で便利に移動している									
目標 Ⅰ 公共交通等を利用し便利に移動する市民等の拡大									
対応課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	○	○				○			

3 西東京市 SDGs 未来都市計画

内閣府では、地方創生 SDGs(※)の達成に向け、優れた SDGs の取組を提案する地方自治体を「SDGs 未来都市」として選定し、成功事例の普及を促進している。

西東京市も「SDGs 未来都市」として選定されており、「西東京市 SDGs 未来都市計画」を策定している。

※地方創生と SDGs (Sustainable Development Goals) の理念を組み合わせること、持続可能なまちづくりや地域活性化に向けた取組を推進するもの。

(1) 市の提案概要

「ともにみらいにつなぐ、『健幸』に住み続けられるまち西東京」と題し、人生のあらゆるステージにおいて生きがいを持ち、豊かに暮らすことのできる「健幸（ウェルネス）」の視点を取り入れながら、経済・社会・環境の三側面から持続可能なまちづくりを推進していく。

(2) 西東京市 SDGs 未来都市計画

①西東京「健幸」空間創出プロジェクト

(取組概要)

田無駅北口及び新たに整備する田無駅南口交通広場を起点に、市内において「健幸」の視点に基づいた「歩いてまちを楽しむ」空間を創出し、にぎわいを生み出す。

また、公共交通ネットワーク整備の推進取組を組み合わせ、子どもから高齢者まで幅広い世代の外出機会の促進、健康づくりの意識醸成を図る。

②公共交通ネットワーク整備の推進

幅員の狭い道路に囲まれている市南部地域の新たな移動手段として、ワンボックスカーなどの車両を使った乗合サービスの導入を検討し、「公共交通空白地域」解消に向けた実証実験を行う

③全体最適化への工夫

本取組では、経済・社会・環境の三側面が相互に補完し合い、全体として効果的なまちづくりとなるよう設計している。

・ 公共交通のネットワーク整備では、地域交通の利便性向上により外出機会を増やし(社会面)、地域コミュニティとのつながりを深めるとともに、EV 車両の導入検討など環境負荷の軽減(環境面)にも取り組む。これらにより、多世代が安心して暮らせるまちづくりと、温室効果ガスの削減に向けた取組を両立させている。

4 評価指標の観点(案)

(1) 西東京市地域公共交通計画の役割から

項目	評価材料
地域内補助交通として、地域(公共交通空白地域)から田無駅や公共施設への移動の利便性に資する	・ 利用実績
ドアツードアの交通として、個別の移動ニーズに対応し、面的な交通サービスを供給する	・ 利用実績(フリー降車)

(2) 西東京市地域公共交通計画の目的から

項目	評価材料
課題① 拠点を中心とした市内外移動の利便性向上(買物 15 分、通院 20 分以内の移動時間) 地域公共交通計画策定時の市民アンケート調査において、自宅からの所要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た。	・ 利用実績 ・ 運行所要時間

課題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（高齢者）

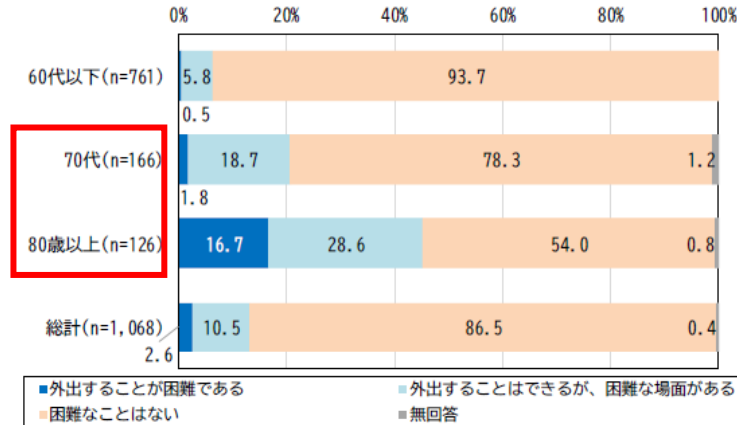


図 外出時の困難さ（年代別）

- ・利用者アンケート
- ・地域住民アンケート（令和7年12月）

項目 評価材料

課題⑥ 交通手段相互の連続性の向上（鉄道と他交通手段との接続）

- ・運行ルート

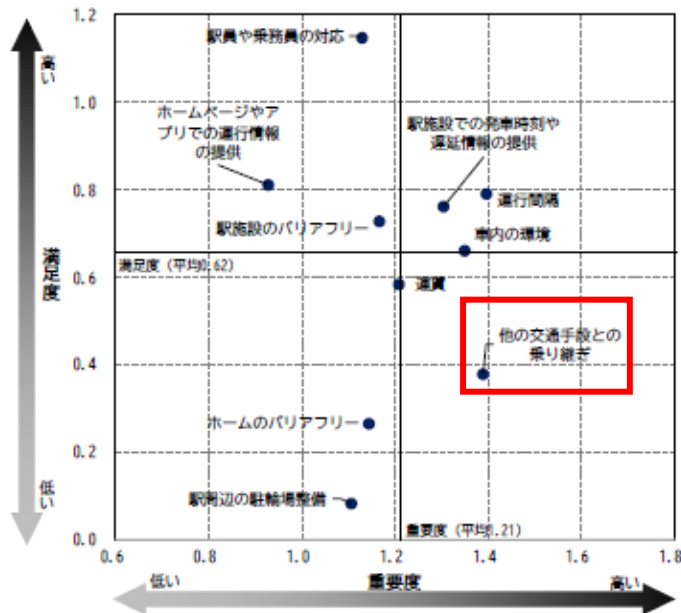


図 鉄道に関する満足度・重要度分析結果

(3) 西東京市 SDGs 未来都市計画から

項目	評価材料
全世代の外出機会の促進	・利用者アンケート ・地域住民アンケート
健康づくりの意識醸成	・アンケート等
地域コミュニティとのつながりを深める	・利用実績 ・アンケート等