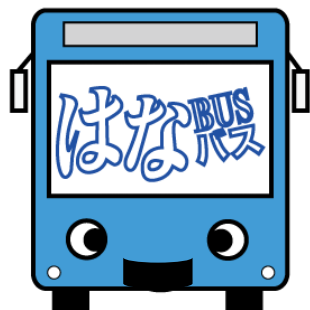


コミュニティバス新規路線 導入結果検証等調査

報告書



平成31年3月

西東京市

*** 目 次 ***

I. 調査目的と調査概要	1
1. 調査目的	1
2. 調査概要	1
II. 各調査の調査手順と調査結果	3
1. バス停間乗降（OD）調査結果	3
2. 利用者アンケート調査結果	22
3. 市民アンケート調査結果	40
III. 各ルートの利用実績	54
IV. はなバスの運賃及びルートを見直す際の基準における評価指標の検討	57
1. 評価指標作成までの経緯	57
2. 評価指標の算出方法と算出結果	58
3. 収支率と乗車回数との関係性	63
4. （参考）公共交通空白地域・不便地域に設置している はなバスのバス停における高齢者1人当りの乗車回数の把握	64
V. 各区分における利用者特性及び今後の方針	65
1. 各区分の利用者特性	65
2. 今後の方針	70
参考資料	72

I. 調査目的と調査概要

1. 調査目的

西東京市コミュニティバス(以下、「はなバス」とする。)の運行については、平成 28 年4月にルートの見直しを実施した。

本調査では、各バス停における乗降状況や郵送によるアンケート調査の実施により、ルート見直し後の利用実態及び市民意識を把握することを目的とし、実施した。

2. 調査概要

(1) 調査項目、調査対象者、調査目的、調査方法（調査項目については表 1 を参照）

調査項目	調査対象者	調査目的	調査方法
バス停間乗降 (OD) 調査	はなバスの 利用者	・はなバスの利用実態の把握 ・平成 26 年 6 月に実施した乗降 調査結果と比較し、新規路線導 入等の効果について検証	各ルートのバスに調査員を乗車さ せ、乗車バス停及び降車バス停ご との利用者を調査
利用者 アンケート調査	はなバスの 利用者 (16 歳以上)	・はなバスの利用者意識の把握 ・ルート見直しの影響について、 利用者意識の変化を把握	バス停間乗降(OD)調査の実施と 同時に、調査票と返信用封筒を配 布し、後日回収
市民 アンケート調査	無作為抽出 による市内 3,000 世帯	利用者・非利用者における運行評 価、運行補助に関する意識等を調 査	調査票を郵送配布し、郵送回収。 なお、はなバス車内や市役所に回 収ボックスを設置し回収。

(2) 調査実施日（各調査の調査票については、【参考資料】調査票 1・2・3 を参照）

バス停間乗降 (OD) 調査 利用者アンケート調査	平日 : 平成 30 年 6 月 12 日 (火) 晴れ (17 時台に降雨) 休日 : 平成 30 年 6 月 17 日 (日) 晴れ ※アンケート調査票の配布は、バス停間乗降調査と同じ日に実施
市民アンケート調査	発送日 : 平成 30 年 6 月 15 日 (金) 締め切り日 : 平成 30 年 6 月 30 日 (土)

表 1 調査項目の設定（平成 26 年度調査との比較）

調査項目		OD調査		利用者アンケート		市民アンケート		調査目的等
		調査員が利用者の乗降場所や目視による個人属性などを調査		調査員が調査票を配布し、その場もしくは後日、郵送にて回収		住民基本台帳から抽出した3,000人の市民に郵送にて調査票を配布		
		平成26年度	平成30年度	平成26年度	平成30年度	平成26年度	平成30年度	
①個人属性	性別	○	○	○	○	○	○	・平成30年度では60歳代以上の年代区分を詳細に設定 ・最寄バス停までの所要時間の把握
	年代	おとな・学生・子ども ○	おとな・学生・子ども・未就学児 ○	○	○	○	○	
	職業	—	—	○	○	○	○	
	居住地 (日常的な利用者・来訪者)	—	—	○	○	○	○	
	最寄り駅	—	—	○	○	○	○	
	普段の利用駅	—	—	○	○	○	○	
	最寄りバス停	—	—	○	○	○	○	
	利用者数 (未就学児除く 未就学児児童数含む)	未就学児除く ○	○	—	○	—	—	
②利用実態の把握	支払方法	ICカード 現金、回数券 ○	ICカード 現金、回数券 ○	—	—	—	—	・はなバスの利用実態と、目的地が合っているかを把握
	利用頻度(平休)	—	—	○	○	○	○	
	乗車・降車時刻(平休) (所要時間分析)	○	○	○	○	○	○	
	バス停間OD(平休) (乗車バス停・降車バス停)	○	○	○	○	○	○	
	利用目的(平休)	—	—	○	○	○	○	
	行き先・目的地	—	—	—	○	—	○	
	はなバス利用前後の移動手段	—	—	○	○	○	○	
	代替手段	—	—	○	○	—	○	
	乗車頻度(回/日)	—	—	—	○	—	○	
	乗り切れなかった人数 (便別)	○	○	—	—	—	—	
③はなバスの認知度			—	—	○	○		
④はなバスの満足度			—	○	—	○		
⑤はなバス非利用者	非利用の理由					○	○	・はなバス非利用者の特性
	普段の利用手段					○	○	
	はなバス利用の条件					○	○	
⑥運行補助	運行補助認知度			○	○	○	○	・運行補助に関する評価、あり方 ・路線バスとの運賃格差
	運行補助の評価			○	○	○	○	
	補助・利用者負担のあり方			—	—	○	○	
	路線バスとの運賃格差の評価			○	○	○	○	
⑦見直しによる変化	所要時間調査			調査員により実施	—	—	—	・平成26年度は運賃に関する調査 ・平成30年度はルートに関する調査
	前後の利用変化			—	○	—	○	
	利用回数増減理由			—	—	—	○	
	利便性の評価			—	○	—	○	
⑧はなバスの運行評価	非利用代替手段			—	○	—	○	・ルート、運行時刻、所要時間、待ち時間に関する評価 ・外出機会のきっかけや将来利用する可能性 ・小学生車内放送に対する評価 ・情報発信の評価
	運行経路			○	○	○	○	
	バス停位置			○	○	○	○	
	運行本数			○	○	○	○	
	始発・終発時刻			○	○	○	○	
	定時性			○	○	○	○	
	遅延時の時刻			○	○	○	○	
	許容可能な乗車(所要)時間			—	○	—	○	
	バス停での許容可能な待ち時間			—	○	—	○	
	外出機会			—	○	—	○	
	将来の利用意向(頻度)			—	○	—	○	
小学生車内放送の評価			○	○	○	○		
情報発信の方法・評価			—	○	—	○		
⑨希望・要望	希望経由地				○	○	○	
	希望経路の利用目的				○	○	○	
	希望経路の利用時間帯				○	○	○	
	希望経路の利用頻度				○	○	○	

II. 各調査の調査手順と調査結果

バス停間乗降(OD調査)調査、利用者アンケート調査及び市民アンケート調査の調査手順及び集計結果を示す。

1. バス停間乗降 (OD) 調査結果

バス停間乗降(OD)調査では、平日及び休日の各1日を調査しているため、平日の利用者を「平日」、休日の利用者を「休日」と表記する。

1.1 調査手順と運行本数

(1) 調査実施手順

調査手順	①各車両の乗降車口にそれぞれ調査員1名を配置。	
	②調査員が調査票の乗車バス停欄及び利用者属性等を目視確認により、調査票に記入し、利用者に調査票を配布。	
③利用者が降車する際に、調査員が調査票を回収。		
利用者属性等の分類	個人属性	性別、年齢層(未就学児、児童、学生、大人、高齢者(65歳以上))
	支払方法	ICカード、現金、敬老回数券、その他(障害者手帳等による割引)
	乗車状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乳幼児と一緒に ・ベビーカー携行 ・車いすで乗車 ・介助してもらおうと一緒に ・介助が必要な人の付き添いで乗車 ・盲導犬・介助犬と一緒に乗車 ・シルバーカー(手押し車)で乗車

(2) 運行本数

表 2 はなバスの運行概要

ルート	運行区間	～平成25年7月		平成25年8月 ～平成28年3月		平成28年4月～		備考 (平成28年3月までの名称)
		平日	休日	平日	休日	平日	休日	
第1	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	43	43	43	43	43	43	
第2	ひばりヶ丘駅～東伏見駅北口	54	54	39	39	31	31	<ul style="list-style-type: none"> ・第2ルート (東伏見駅北口～保谷駅南口) ・第5ルート (住吉・泉町循環) (ひばりヶ丘駅～保谷庁舎)
	ひばりヶ丘駅～西東京市役所保谷庁舎	25	25	36	36	7	7	
	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅					18	18	
第3	田無駅～東伏見駅南口	38	38	33	33	33	33	
	田無駅～向台循環～田無駅	27	27	28	28	28	28	
第4北	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	-	-	-	-	54	54	平成28年4月より運行開始
第4南	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	60	56	60	56	86	86	第4ルート

1.2 利用者数と利用者属性

(1) 利用者数

全体 図 1 参照	H26.6 では、運賃見直し後(100 円から 150 円へ)であったため、総利用者数は H24.1 よりも減少した。しかし、H30.6 では、H28.4 にルートの一部見直しを行った効果もあり、H26.6 に比べて、平日、休日ともに増加した。
ルート別 図 2 参照	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの見直しをしていない第1ルートでは減少し、第3ルートでは増加した。 ・第2(旧第2と旧第5)ルートは、平日、休日とも減少した。 ・第4南(旧第4)ルートは、平日が増加し、休日は減少した。

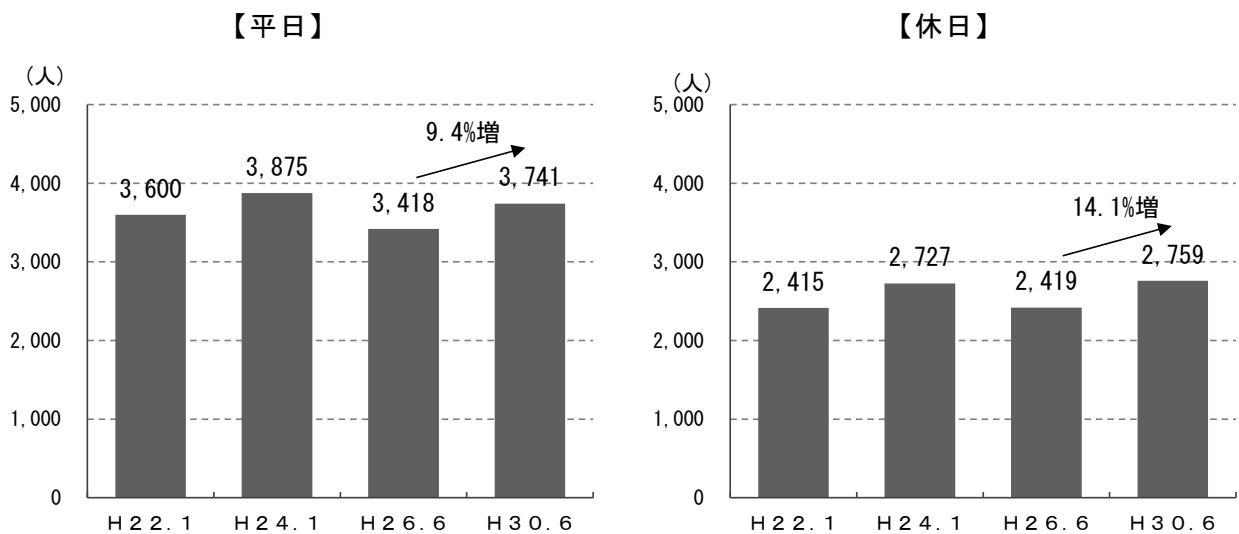
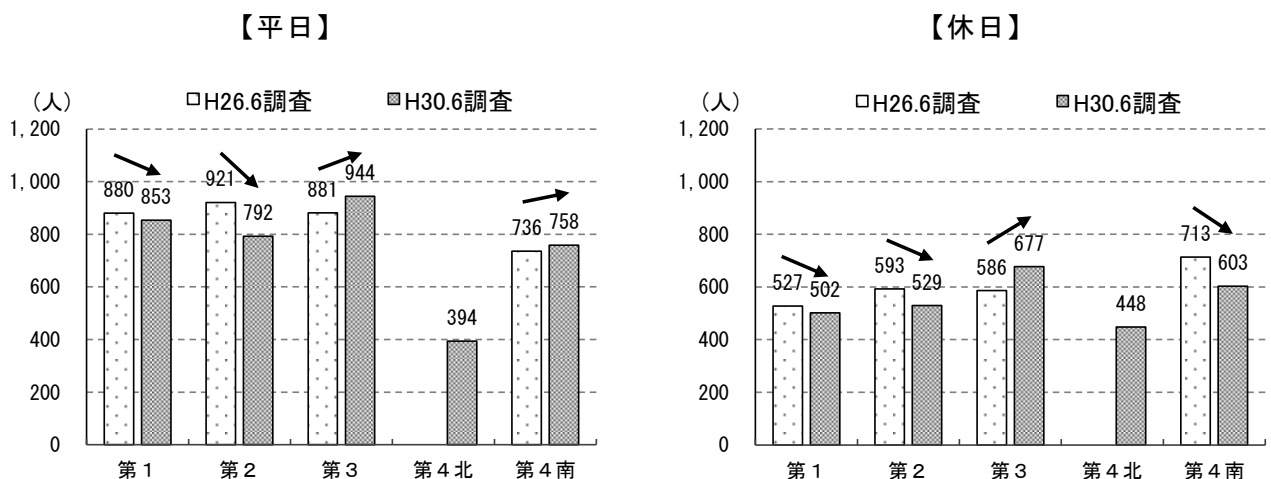


図 1 総利用者数の変化



注：H26.6 調査以前の第2ルートの利用者数は、旧第2ルートと旧第5ルートの合計値である。

H26.6 調査以前の第4南ルートの利用者数は、旧第4ルートの値である。

図 2 ルート別利用者数の変化

(2) 性別

平日、休日とも、女性の利用が多く、6割程度である。

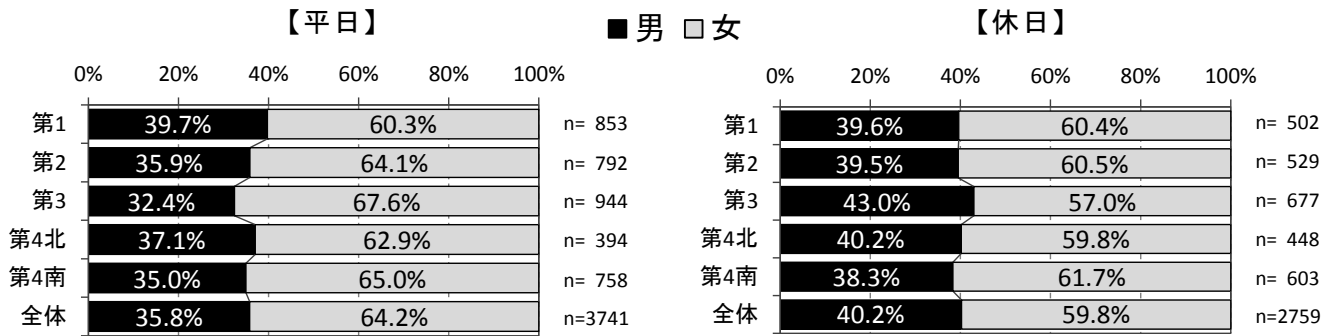


図 3 ルート別・性別割合

(3) 年代別

- ・大人の割合が最も多いが、高齢者の利用も全体の3割程度を占めている。特に第4南ルートでは高齢者の割合が平日、休日ともに4割程度と他のルートに比べて高い。
- ・休日の第4北ルートでは未就学児と児童の割合が高く、多摩六都科学館への利用と考えられる。

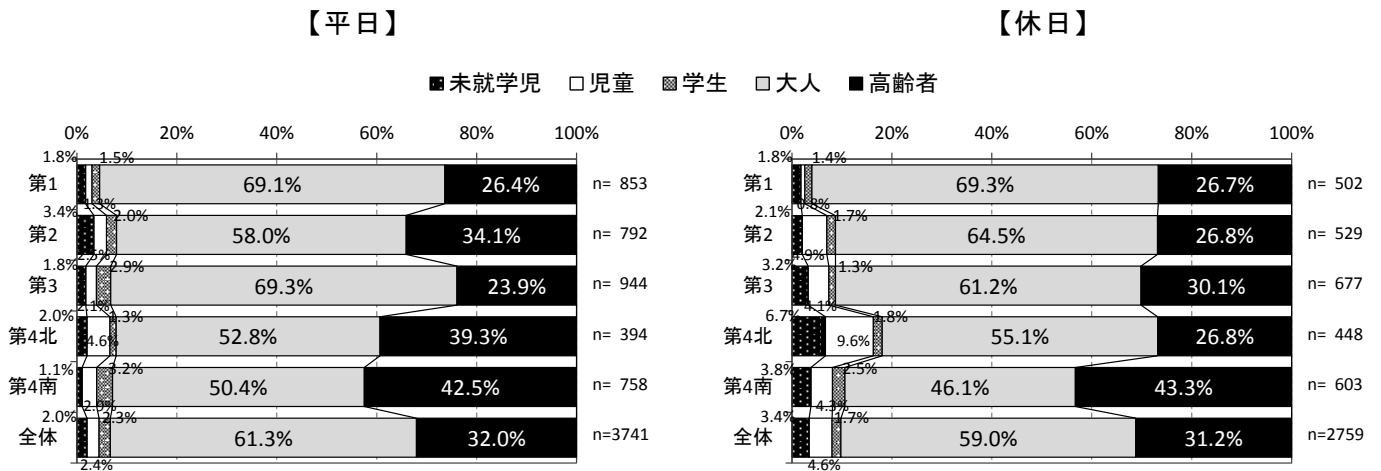


図 4 ルート別・年代別割合

(4) 券種別利用状況

ICカードでの利用が7割程度と最も多く、敬老回数券の利用者は1～1.5割程度である。

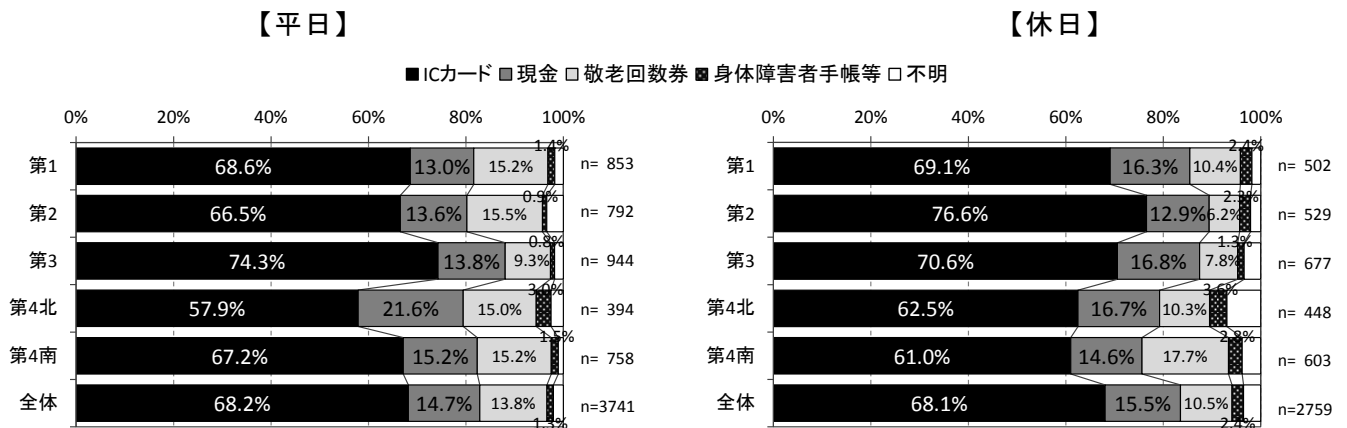


図 5 ルート別・券種別割合

(5) 同乗者及び補助器具等を利用した乗車状況

同乗者及び補助器具等を利用した乗車人数は、平日が98人、休日は120人であった。平日、休日とも、ベビーカーを携行しない乳幼児連れの利用者が最も多く、次いで、シルバーカー（手押し車）の利用、ベビーカーを携行した乳幼児連れの順となった。

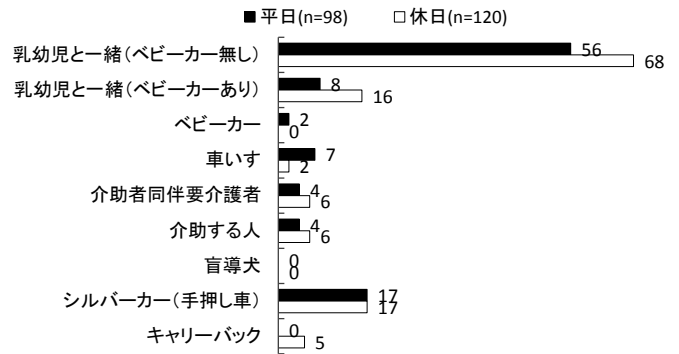


図 6 補助器具等利用者の利用者数

(6) ルートごとの時間帯別・属性別利用者数

① 第1ルート

平日	1日を通して利用がみられる。更に、利用のピークは10時台である。 【属性】朝夕の時間帯は大人の利用が多く、昼間の時間帯は高齢者の利用が多い。
休日	9時台から18時台までの利用が多く、利用のピークは12時台である。 【属性】9時台から18時台にかけて、大人や高齢者の利用が多い。

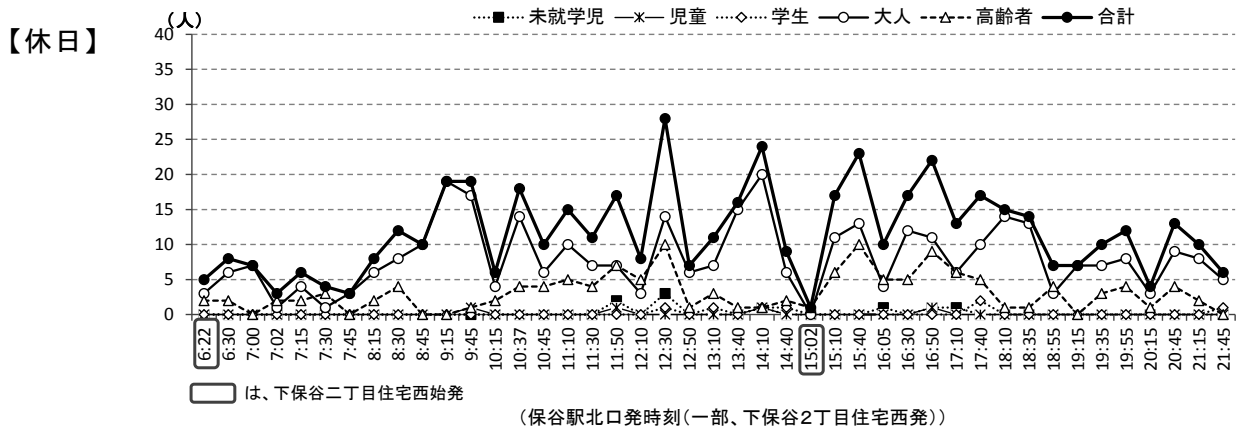
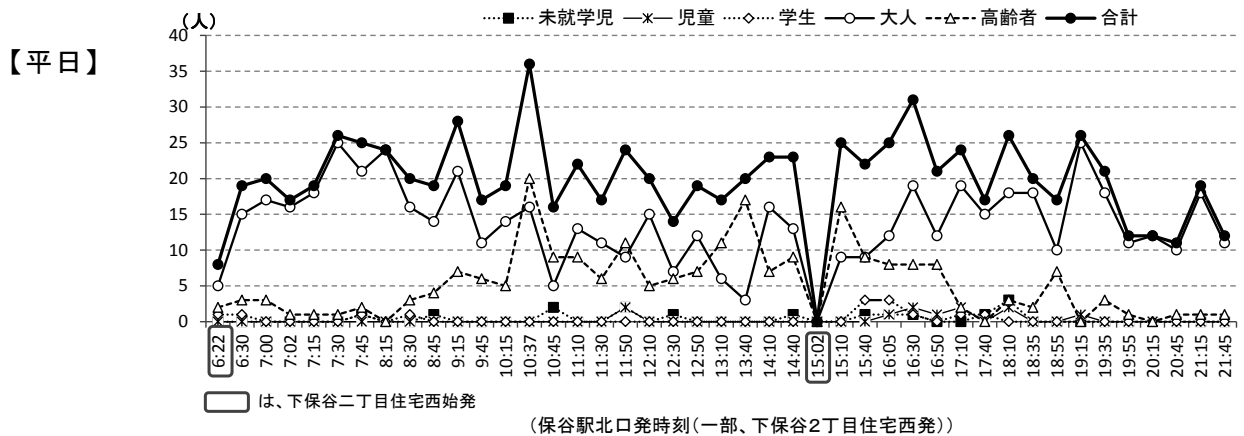


図 7 便別利用者数【第1ルート】

②第2ルート

駅間	平日	ひばりヶ丘駅発は朝、昼過ぎ、夕方への利用が多い。東伏見駅北口発は8時台から10時台の利用が多く、また12時過ぎから夕方にかけて徐々に増加している。 【属性】ひばりヶ丘駅発の午後及び東伏見駅北口発の午前は、高齢者の利用が多い。
	休日	ひばりヶ丘駅発は午後にかけて、東伏見駅北口発は午前を中心とした利用が多い。 【属性】ひばりヶ丘駅発は夕方にかけて大人の利用が多い。東伏見駅北口発の午前は高齢者の利用が多い。
循環	平日	13時台がピークであり、夕方にかけて減少している。 【属性】朝や夕方の時間帯は大人の利用が多く、9時台から15時台は高齢者の利用も多い。
	休日	14時台がピークであり、夕方にかけて減少している。 【属性】日中は大人の利用が多く10時台と14時台に高齢者の利用が多い。

【平日】

【休日】

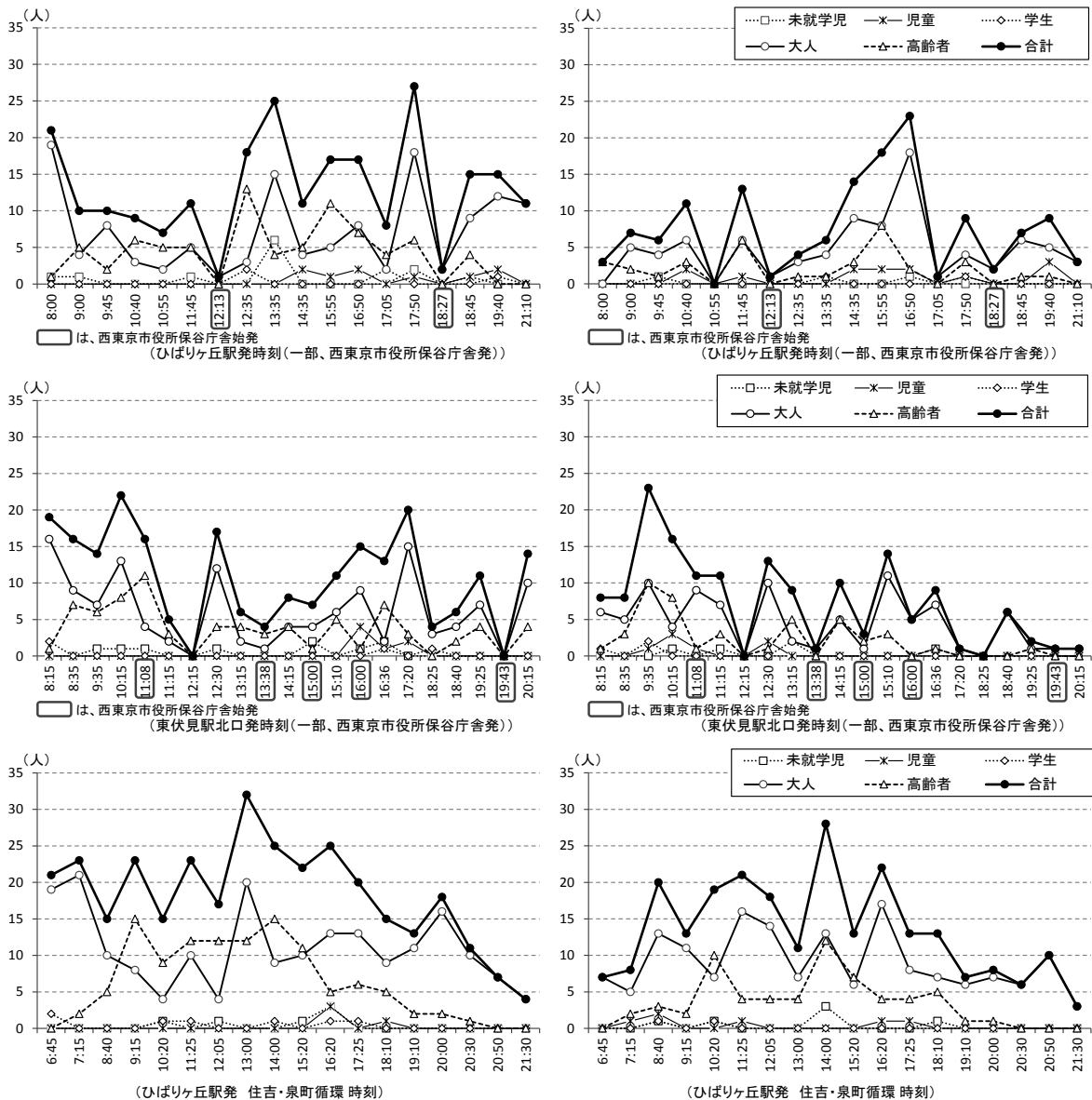


図8 便別利用者数【第2ルート】

③第3ルート

駅間	平日	田無駅発は、夕方の利用が多い。東伏見駅南口発は、9時台と15時台にピークを迎え、その後徐々に減少している。 【属性】通勤通学の時間帯に大人の利用が多い。
	休日	田無駅発は、午後の時間帯が比較的利用が多い。東伏見駅南口発は、11時台がピークである。 【属性】田無駅発は8時台・東伏見駅南口発は11時台に大人の利用が多い。
循環	平日	1日を通して利用がみられる。利用のピークは16時台から17時台である。 【属性】通勤通学の時間帯は、大人の利用が多く、日中は高齢者の利用が多い。
	休日	1日を通して利用がみられる。利用のピークは16時台から17時台である。 【属性】8時台と17時台に大人の利用が多く、12時台及び16時台は高齢者の利用が多い。

【平日】

【休日】

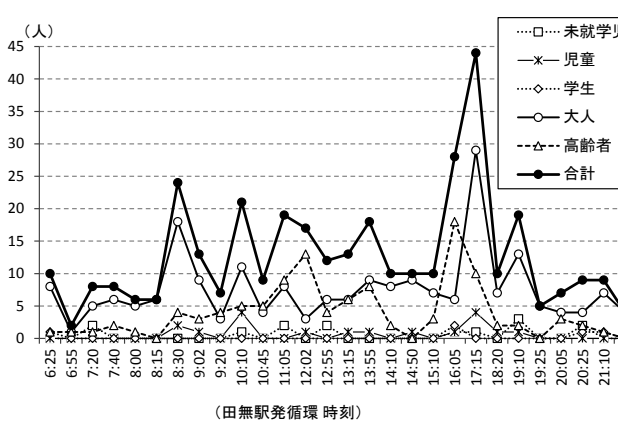
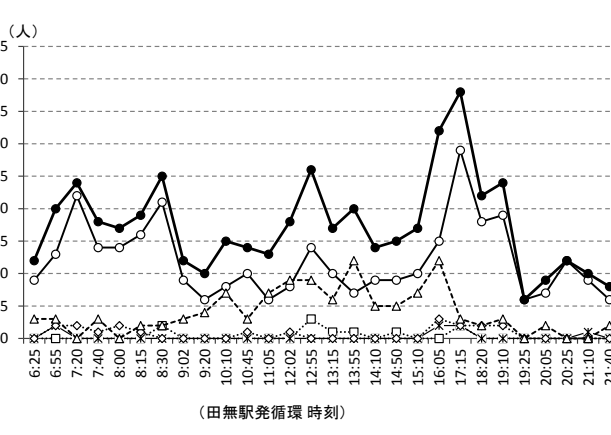
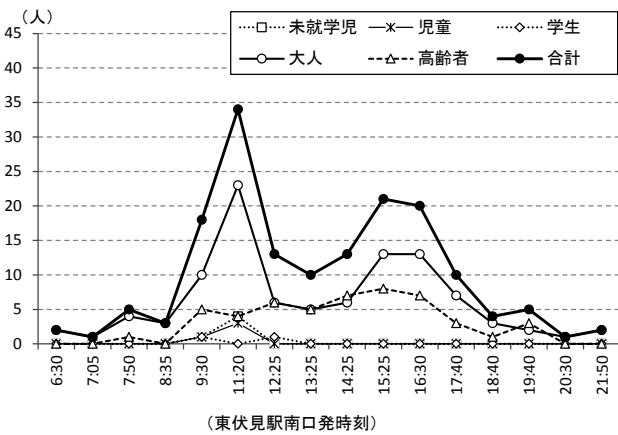
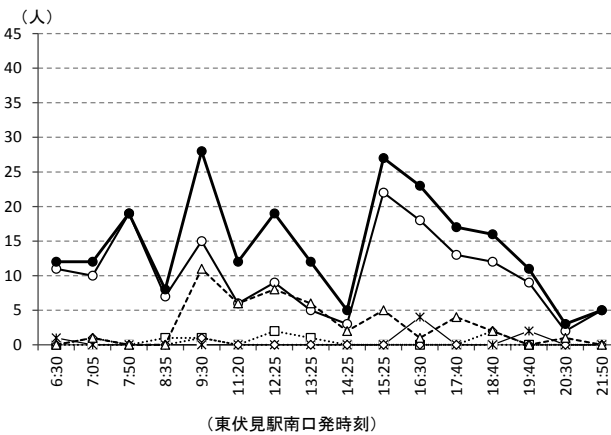
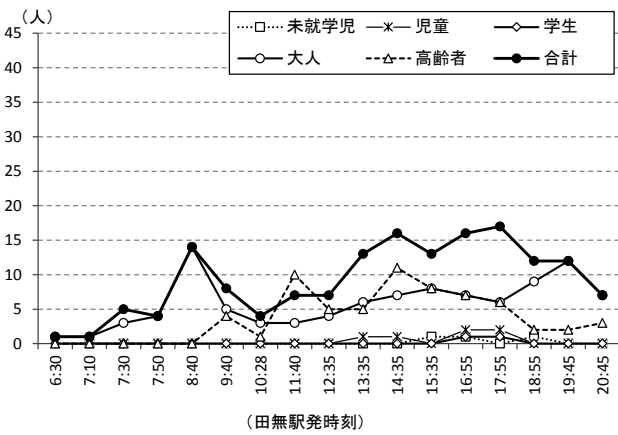
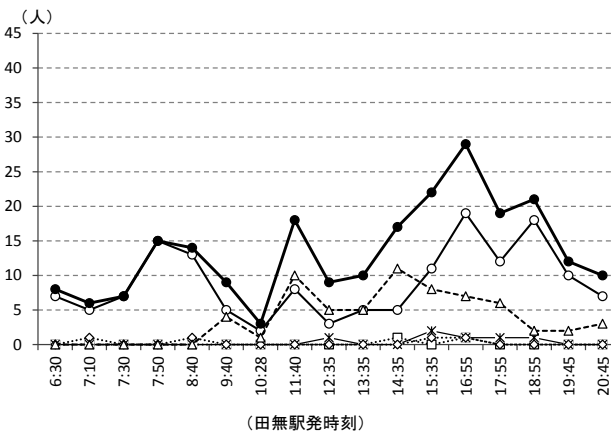


図9 便別利用者数【第3ルート】

④第4北ルート

平日	田無駅発は、始発及び夕方の利用者が多い。花小金井駅発は、12 時前後及び夕方に一定程度の利用がある。 【属性】花小金井駅発は大人も高齢者も利用の時間帯に大きな変化は見られない。
休日	田無駅発、花小金井駅発ともに、11 時台及び 13 時から 17 時台にかけて利用者が多い。 【属性】他のルートと比較して、学生及び児童の占める割合が大きい。

【平日】

【休日】

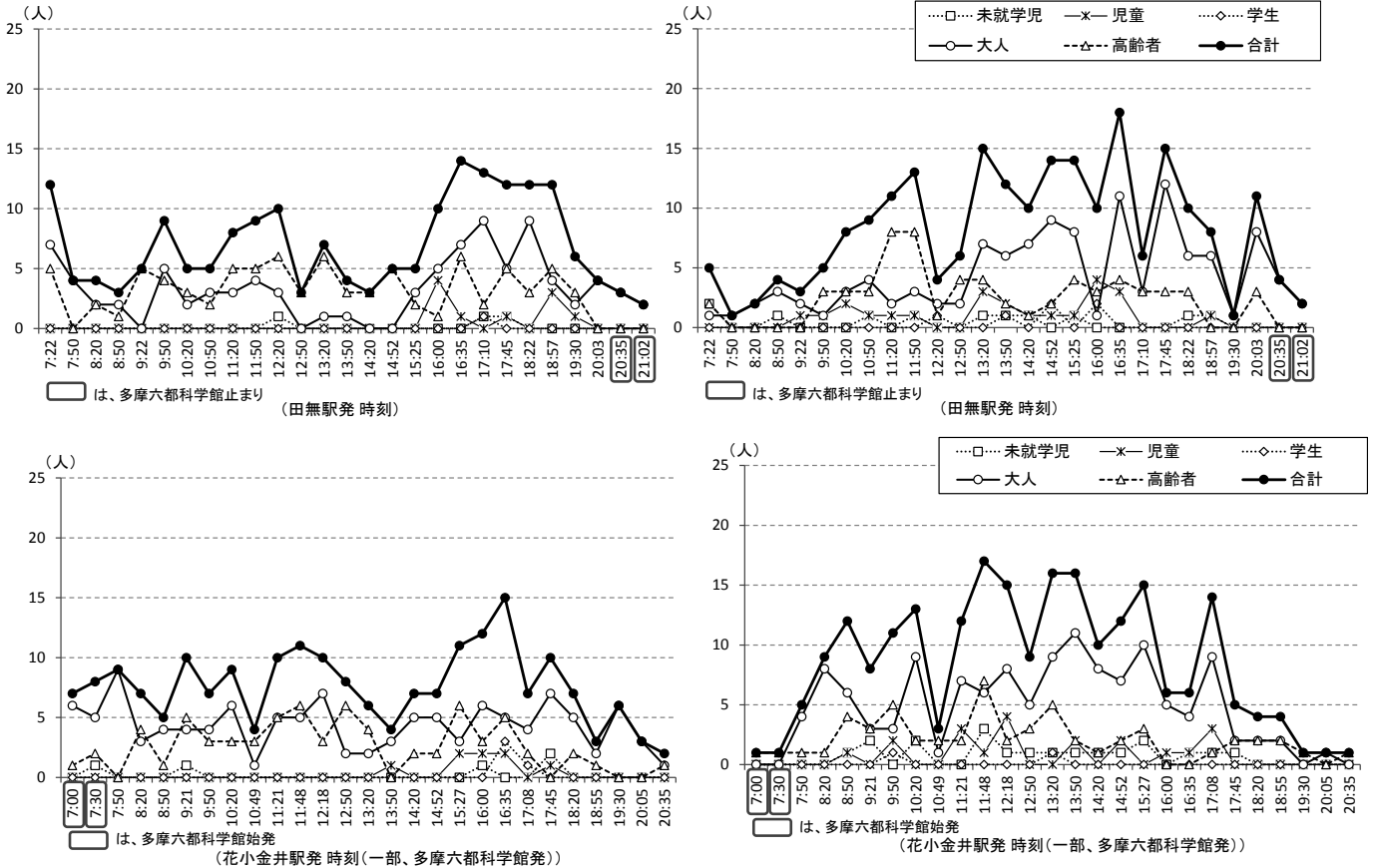
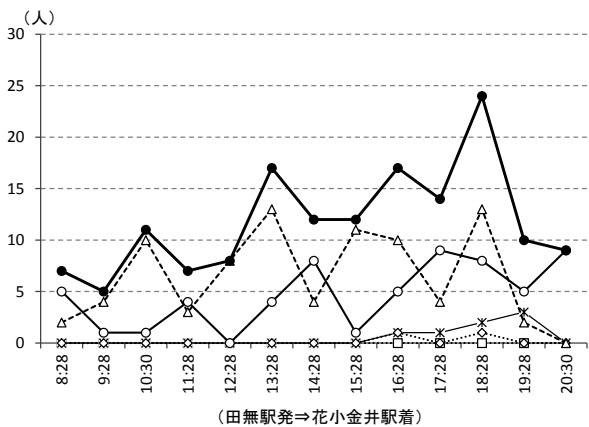


図 10 便別利用者数【第4北ルート】

⑤第4南ルート

駅間	平日	田無駅発は夕方にかけて、花小金井駅発は始発、12 時台の利用が多い。 【属性】田無駅発は比較的高齢者の利用が多い。花小金井駅発は通勤通学の時間帯での大人の利用が多く、日中は高齢者の利用が多い。
	休日	田無駅発は 15 時台にかけて増加、花小金井駅発は9時台及び 13 時台から 14 時台の利用が多い。 【属性】田無駅発は比較的高齢者の利用が多い。
折返し	平日	田無駅発は 16 時台、芝久保運動場発は始発から9時台までの利用が多い。 【属性】田無駅発は大人も高齢者も夕方の利用が多い。芝久保運動場発の朝は大人の利用が多く、日中は高齢者の利用が多い。
	休日	田無駅発は 15 時台から 17 時台にかけて利用者が多く、芝久保運動場発は9時台をピークに利用者が減少している。 【属性】田無駅発は 16 時台から 17 時台にかけて高齢者の利用が多い。

【平日】



【休日】

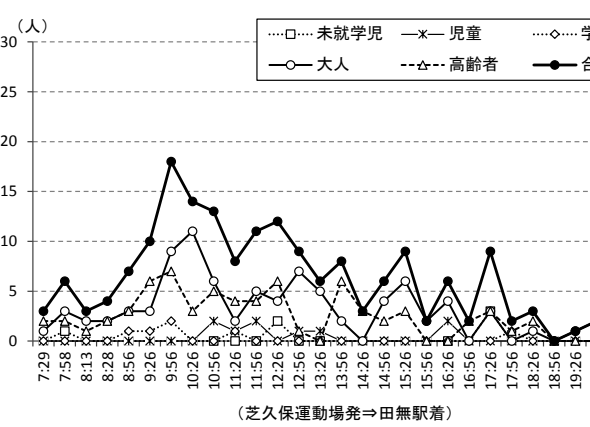
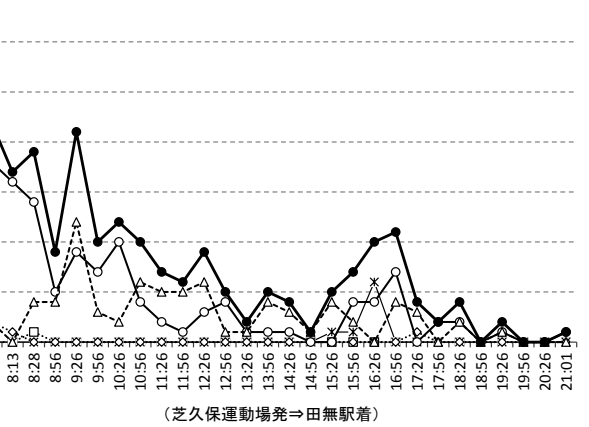
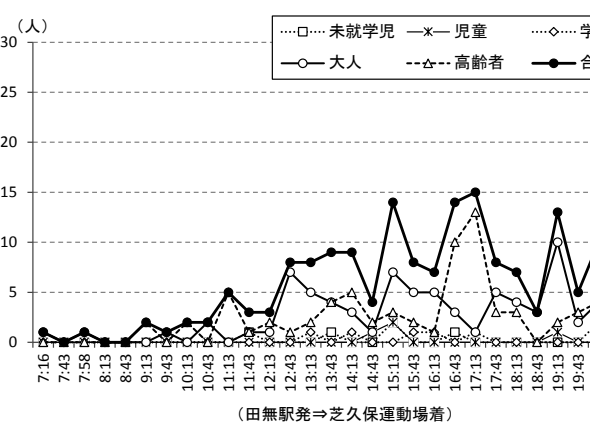
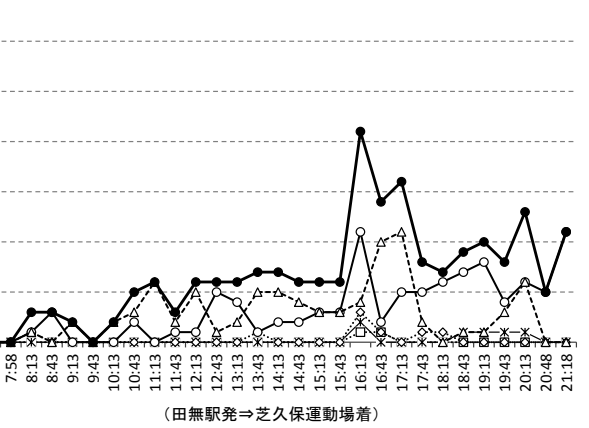
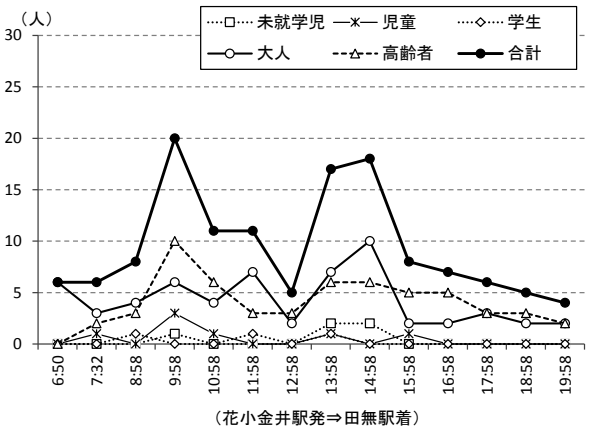
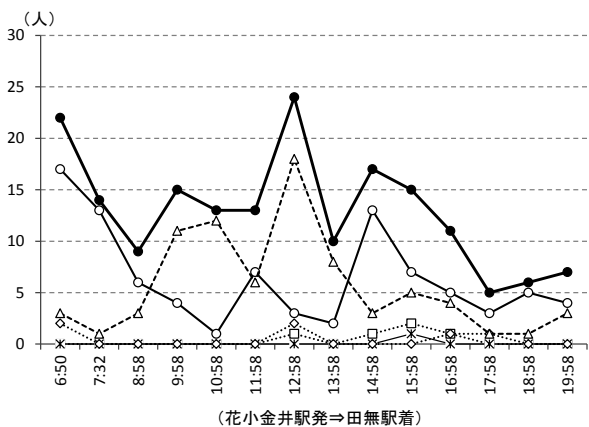
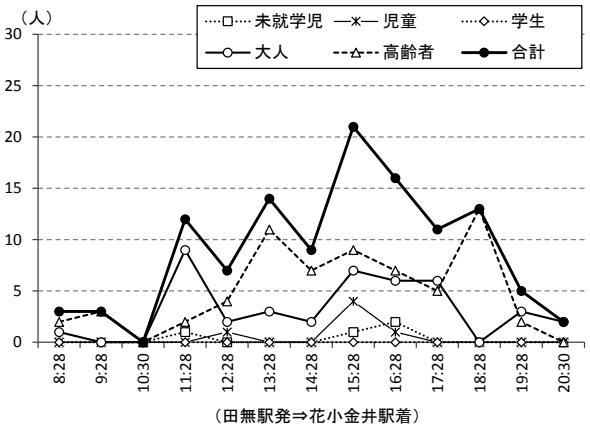


図 11 便別利用者数【第 4 南ルート】

1.3 バス停別の利用状況

バス停別の乗降人数から、利用の動向とその要因等を把握した。

(1) 第1ルート

- ・保谷駅北口の乗降人数が最も多く、次いで、駅から遠い位置にある変電所東から青嵐台などのバス停にかけて乗降人数が多い。片方向運行のため、保谷駅に近いバス停(あらかしき公園北～北町5丁目)の利用者が少ない。
- ・H26.6と比較すると、変電所東～上後間のバス停では利用者が減少し、一方、下保谷2丁目住宅北～ポケットパーク間の利用者が増加している。

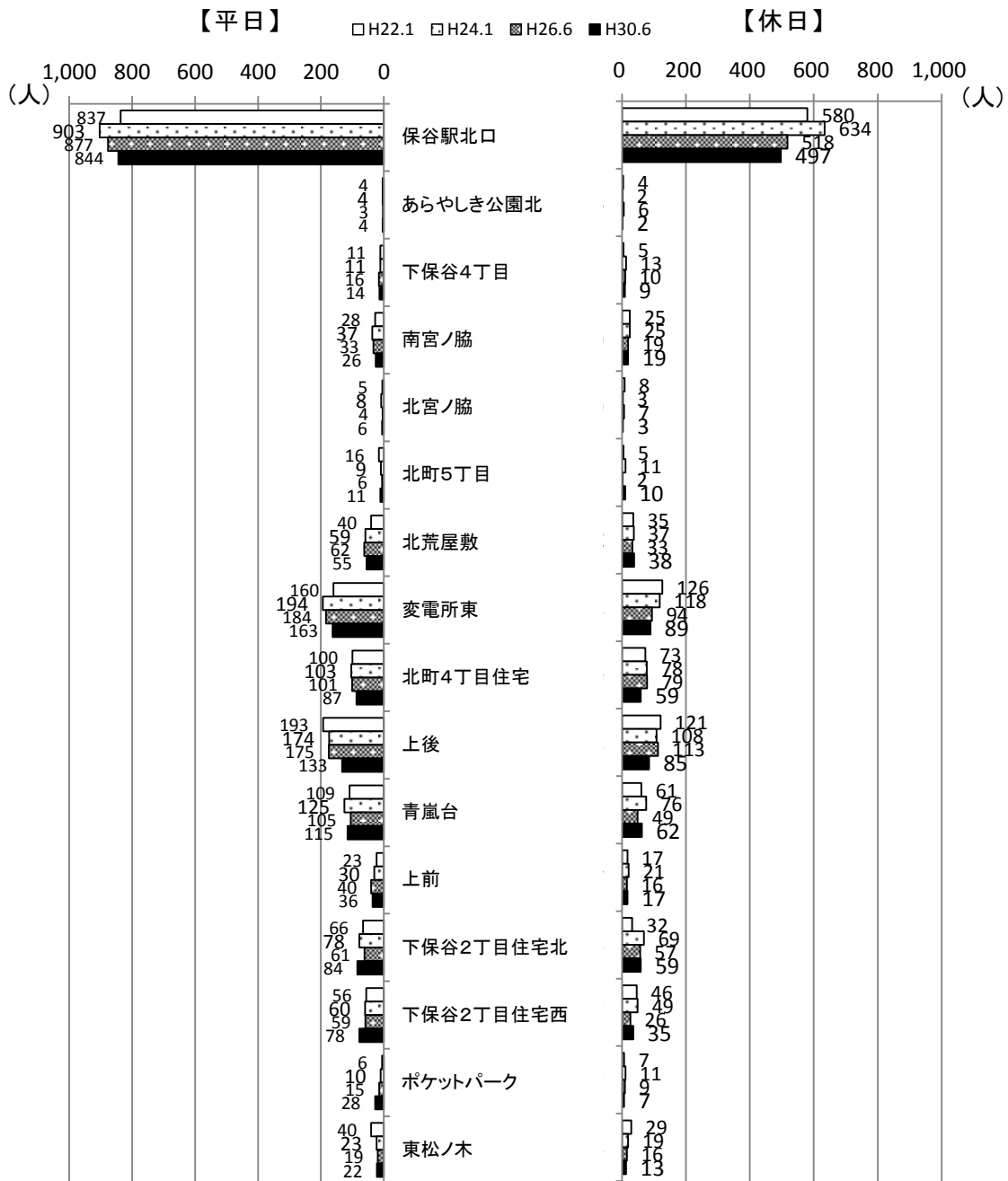
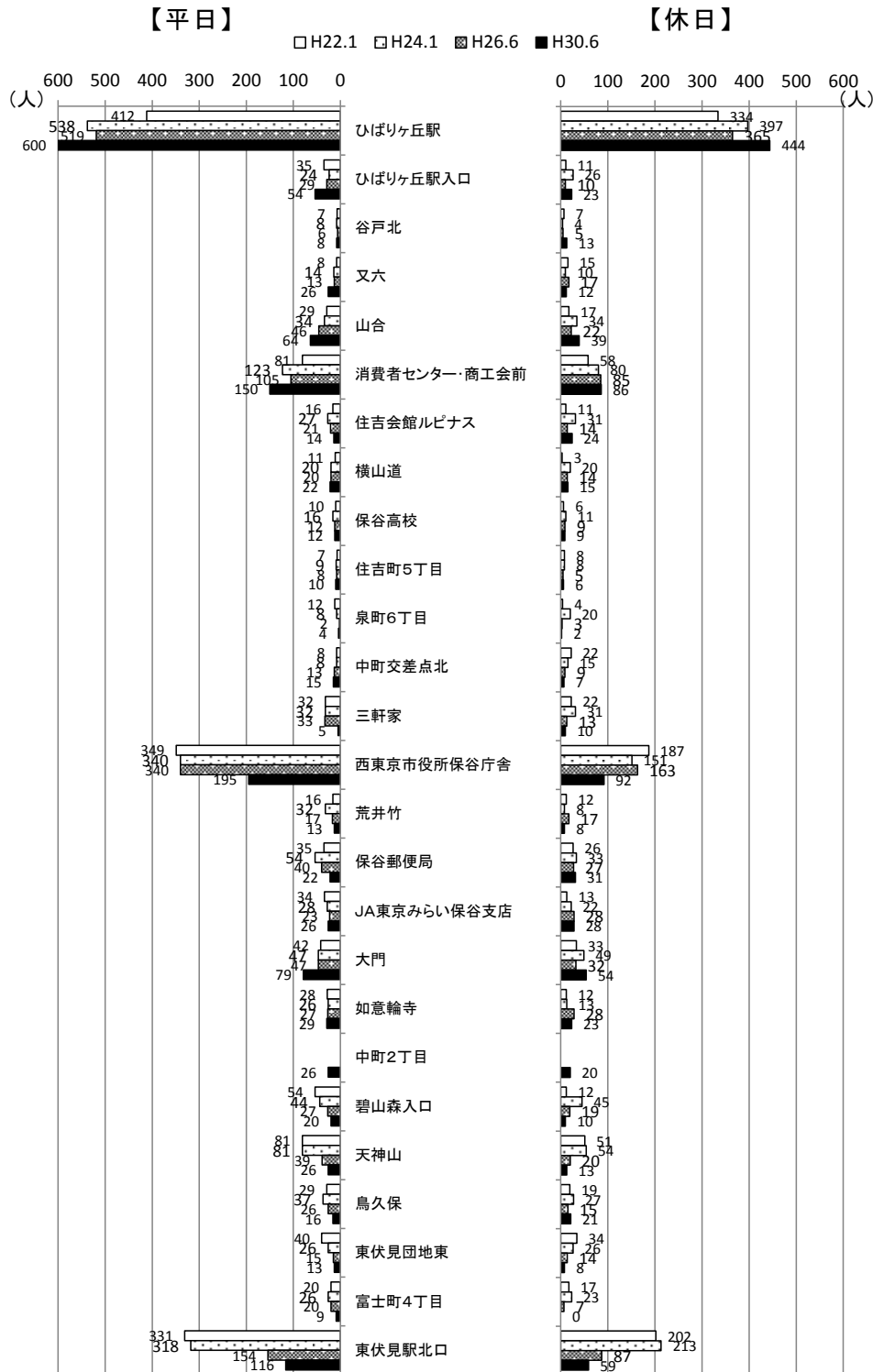


図 12 バス停別利用者数の変化【第1ルート】

(2) 第2ルート

- ・起終点のひばりヶ丘駅の利用者数が最も多い。次いで、保谷庁舎、消費者センター・商工会前、東伏見駅北口の順となっている。
- ・過年度の調査と比較すると、山合及び大門の利用者が増加し、保谷庁舎や東伏見駅北口については減少している。



注) H26.6 以前は、旧第2・旧第5ルートの利用者である。また、※中町2丁目は新規のバス停である。
(H26.6 以前の三軒家、西東京市役所保谷庁舎は、旧第2・旧第5ルートの合計値としている。)

図 13 バス停別利用者数の変化【第2ルート】

(3) 第3ルート

- ・起終点である田無駅の利用が最も多い。次いで、踏切の手前で田無駅南口に最も近い田無庁舎前、市民公園前の利用が多い。
- ・向台循環ルート以外のバス停では、運行便数が少ないため、相対的に利用者は少ない。
- ・H26.6と比較すると、田無駅、市民公園前、鈴木街道、おおぞら公園西及び向台町3丁目の利用者が増加している。

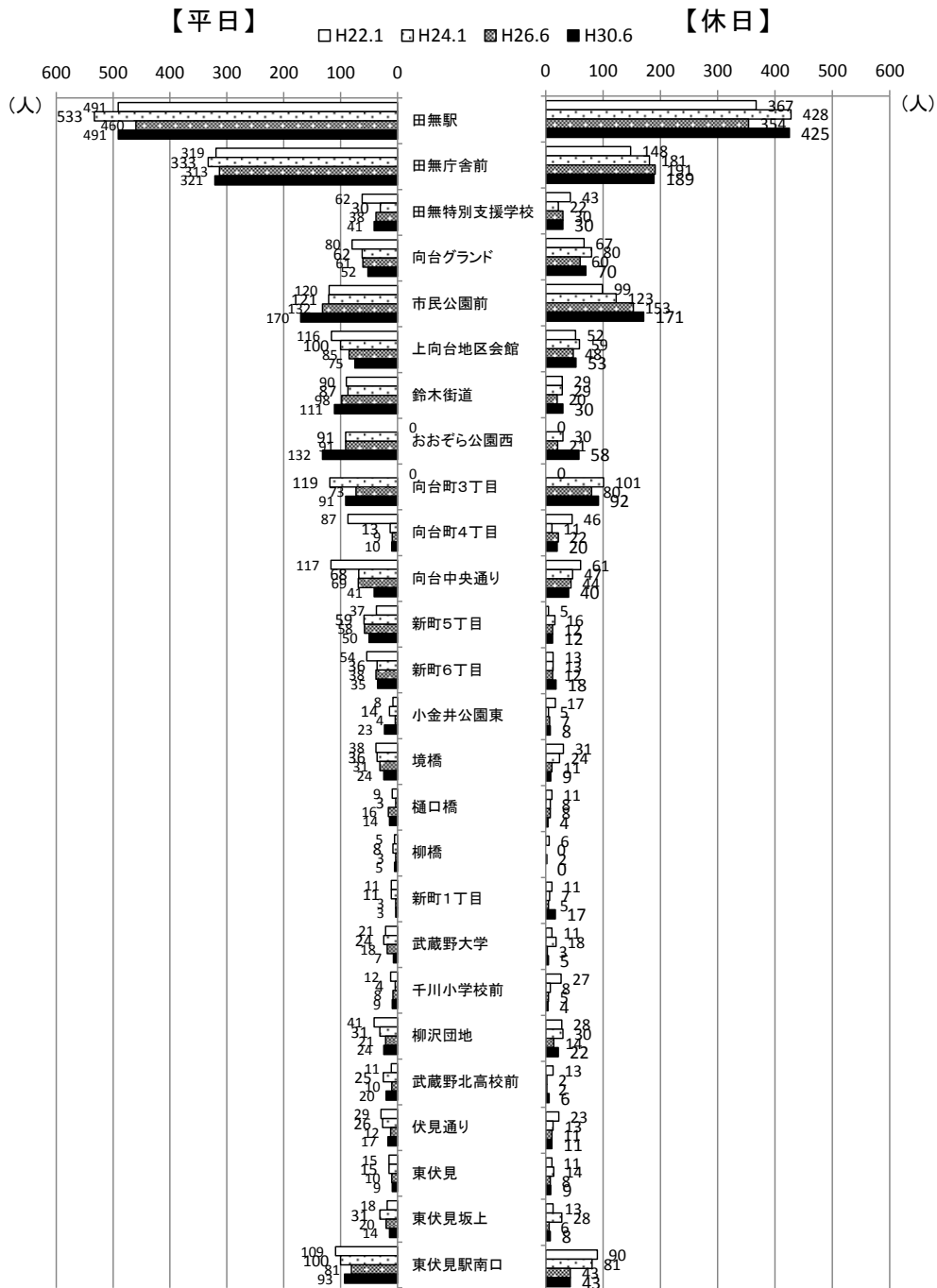
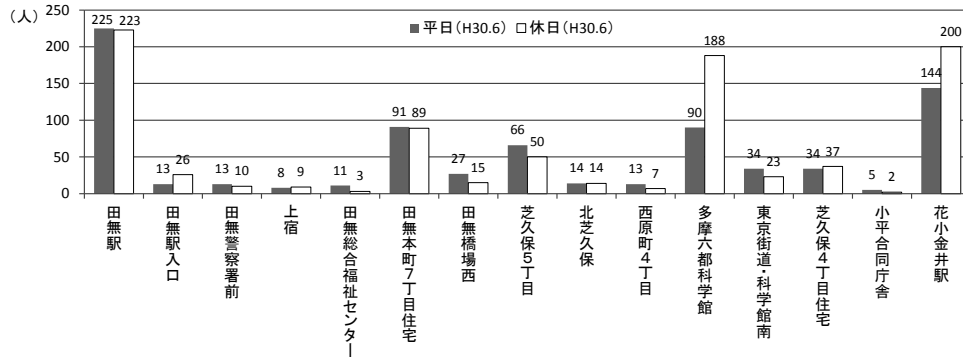


図 14 バス停別利用者数の変化【第3ルート】

(4) 第4北ルート

- ・起終点の田無駅及び花小金井駅の利用者が多く、多摩六都科学館、田無本町7丁目住宅、芝久保5丁目の順で利用が多い。
- ・花小金井駅及び多摩六都科学館については、平日に比べて休日の利用が大幅に多い。

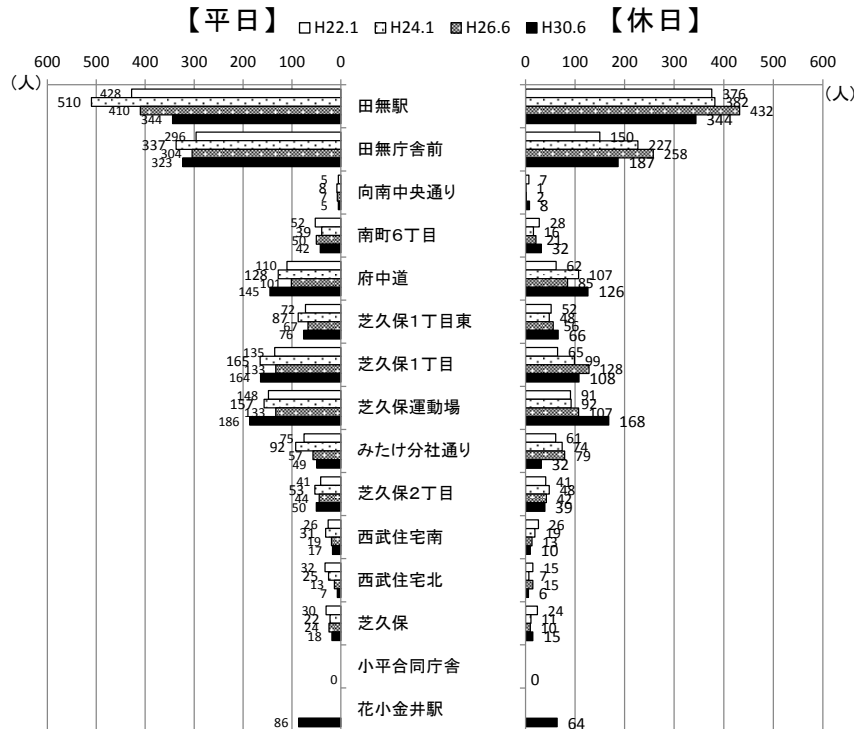


※平成28年4月から運行開始のため、本調査結果のみの表示

図15 バス停別利用者数【第4北ルート】

(5) 第4南ルート

- ・起終点である田無駅の利用が最も多い。次いで、踏切の手前で田無駅南口に最も近い田無庁舎前のバス停での利用が多い。
- ・駅間ルートのみ停まるバス停では、みたけ分社通りや芝久保2丁目の利用者が比較的多い。
- ・府中道から芝久保運動場のバス停間の利用者は、増加している。



注) H26.6以前は、旧第4ルートの利用者数である。

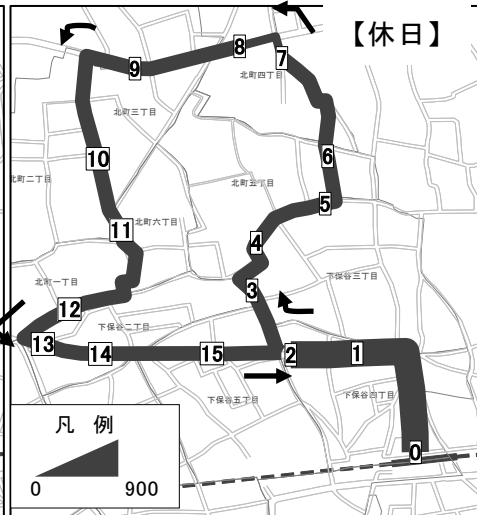
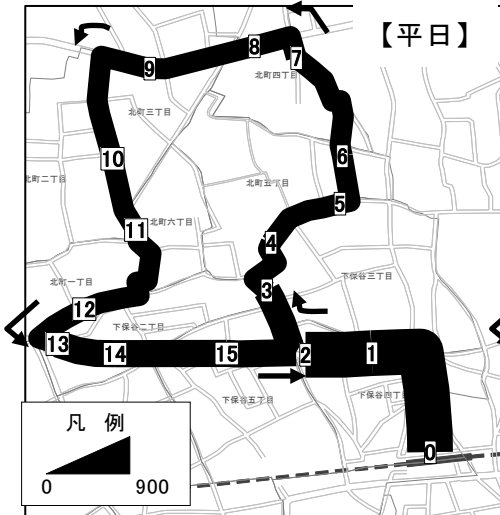
図16 バス停別利用者数の変化【第4南ルート】

1.4 バス停間断面通過人員（利用の多い区間の把握）

(1) 第1ルート

保谷駅北口～下保谷4丁目間は両方向運行のため多い。その他の区間は大きな差は見られず、全区間にわたり利用されている。

0 保谷駅北口	6 北荒屋敷	12 下保谷2丁目住宅北
1 あらやしき公園北	7 変電所東	13 下保谷2丁目住宅西
2 下保谷4丁目	8 北町4丁目住宅	14 ポケットパーク
3 南宮ノ脇	9 上後	15 東松ノ木
4 北宮ノ脇	10 青嵐台	
5 北町5丁目	11 上前	



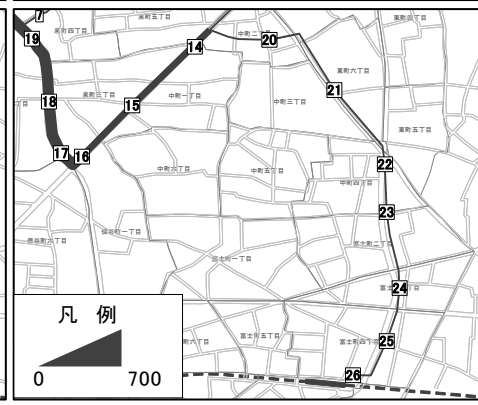
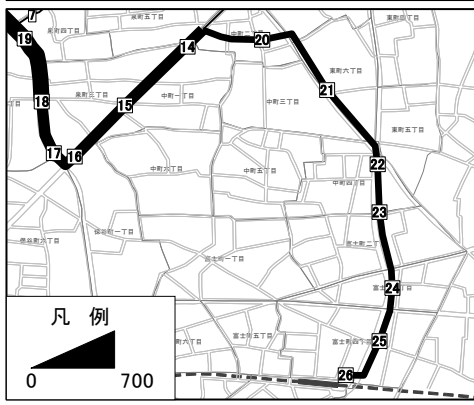
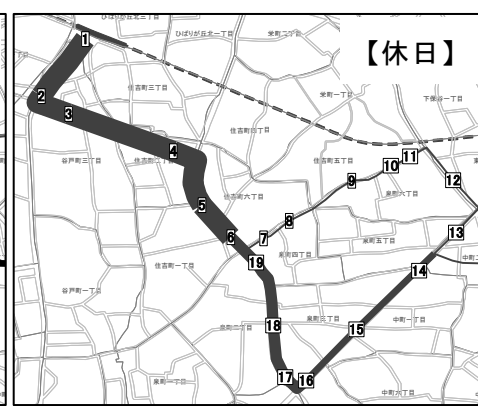
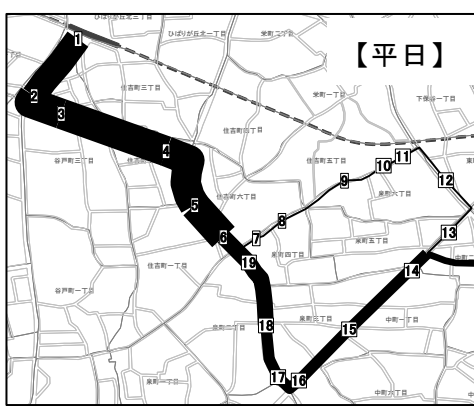
バス停間	（単位：人/日）	
	平日	休日
0～1 保谷駅北口～あらやしき公園北	834	497
1～2 あらやしき公園北～下保谷4丁目	838	499
2～3 下保谷4丁目～南宮ノ脇	409	236
3～4 南宮ノ脇～北宮ノ脇	387	219
4～5 北宮ノ脇～北町5丁目	381	216
5～6 北町5丁目～北荒屋敷	376	210
6～7 北荒屋敷～変電所東	357	202
7～8 変電所東～北町4丁目住宅	360	195
8～9 北町4丁目住宅～上後	359	212
9～10 上後～青嵐台	348	219
10～11 青嵐台～上前	363	221
11～12 上前～下保谷2丁目住宅北	359	222
12～13 下保谷2丁目住宅北～下保谷2丁目住宅西	375	237
13～14 下保谷2丁目住宅西～ポケットパーク	411	252
14～15 ポケットパーク～東松ノ木	411	251
15～2 東松ノ木～下保谷4丁目	421	260

図 17 バス停間断面通過人員【第1ルート】

(2) 第2ルート

- ・ひばりヶ丘駅を起点として、消費者センター・商工会前までの利用者が多い。
- ・片方向のみの運行である住吉・泉町回り区間は少ない。

1 ひばりヶ丘駅	11 泉町6丁目	21 碧山森入口
2 ひばりヶ丘駅入口	12 中町交差点北	22 天神山
3 谷戸北	13 三軒家	23 鳥久保
4 又六	14 西東京市役所保谷庁舎	24 東伏見団地東
5 山合	15 消費者センター	25 富士町4丁目
6 消費者センター・商工会館	16 保谷郵便局	26 東伏見駅北口
7 住吉会館ルビナス	17 JA東京みらい保谷支店	
8 横山道	18 大門	
9 保谷高校	19 如意輪寺	
10 住吉町5丁目	20 中町2丁目	



バス停間	（単位：人/日）	
	平日	休日
1～2 ひばりヶ丘駅～ひばりヶ丘駅入口	594	439
2～3 ひばりヶ丘駅入口～谷戸北	650	466
3～4 谷戸北～又六	662	477
4～5 又六～山合	654	465
5～6 山合～消費者センター・商工会館	600	432
6～7 消費者センター・商工会館～住吉会館ルビナス	98	82
7～8 住吉会館ルビナス～横山道	88	72
8～9 横山道～保谷高校	84	61
9～10 保谷高校～住吉町5丁目	84	62
10～11 住吉町5丁目～泉町6丁目	84	62
11～12 泉町6丁目～中町交差点北	80	64
12～13 中町交差点北～三軒家	77	61
13～14 三軒家～西東京市役所保谷庁舎	78	53
14～15 西東京市役所保谷庁舎～荒井竹	259	174
15～16 荒井竹～保谷郵便局	270	182
16～17 保谷郵便局～JA東京みらい保谷支店	286	205
17～18 JA東京みらい保谷支店～大門	296	219
18～19 大門～如意輪寺	353	255
6～19 消費者センター・商工会館～如意輪寺	380	274
14～20 西東京市役所保谷庁舎～中町2丁目	108	91
20～21 中町2丁目～碧山森入口	110	83
21～22 碧山森入口～天神山	112	75
22～23 天神山～鳥久保	122	76
23～24 鳥久保～東伏見団地東	128	63
24～25 東伏見団地東～富士町4丁目	125	59

図 18 バス停間断面通過人員【第2ルート】

(3) 第3ルート

平日、休日ともに田無駅～市民公園前間の利用者が多く、新町5丁目～東伏見駅南口間は少ない。

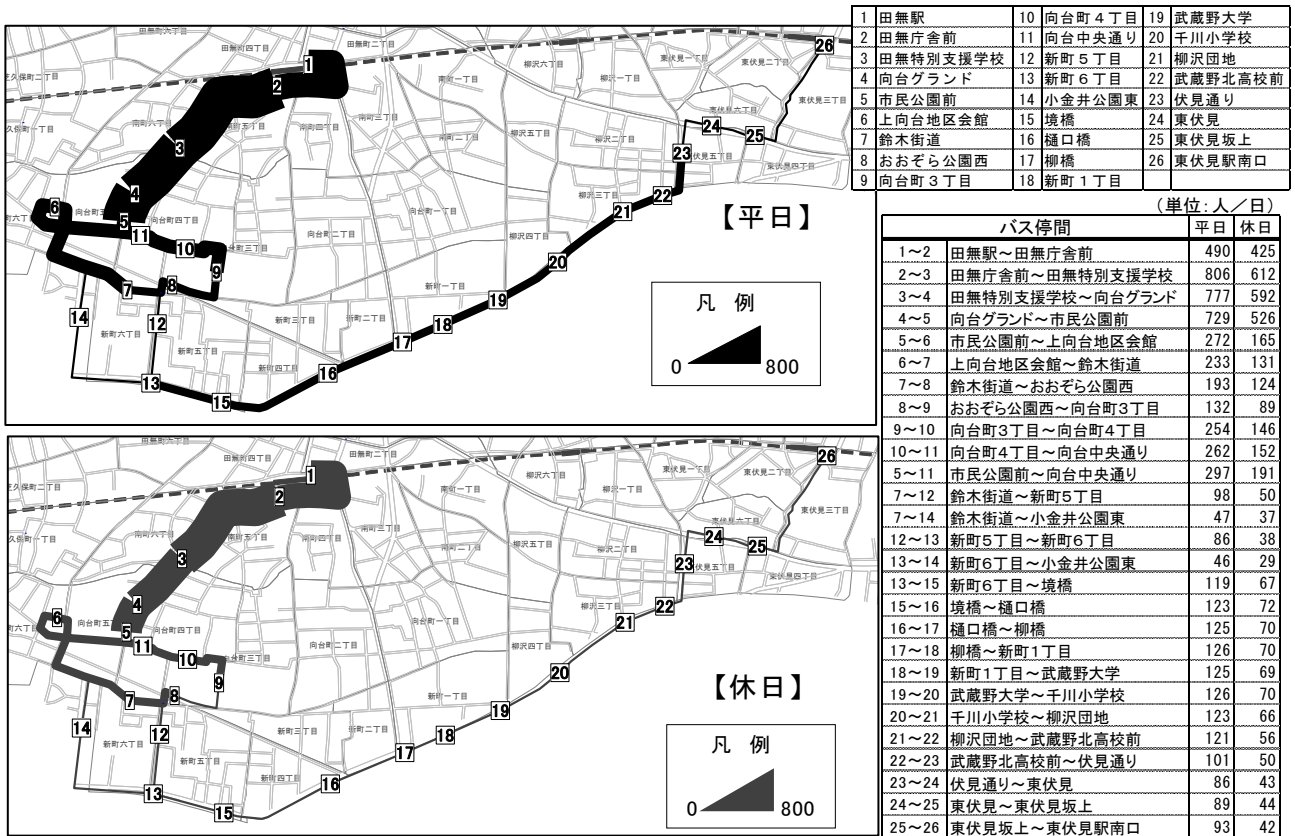


図 19 バス停間断面通過人員【第3ルート】

(4) 第4北ルート

ルートの中でも田無駅～田無本町7丁目住宅間の利用者が多い。

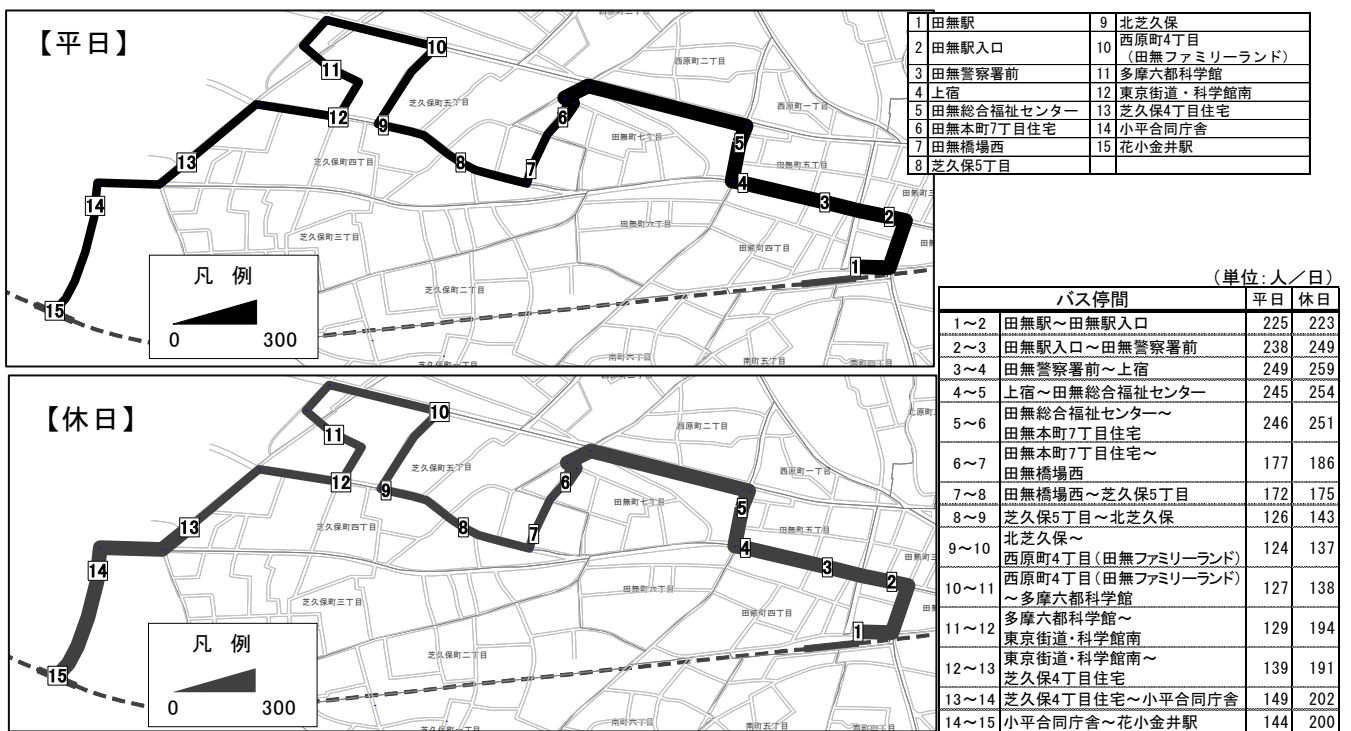
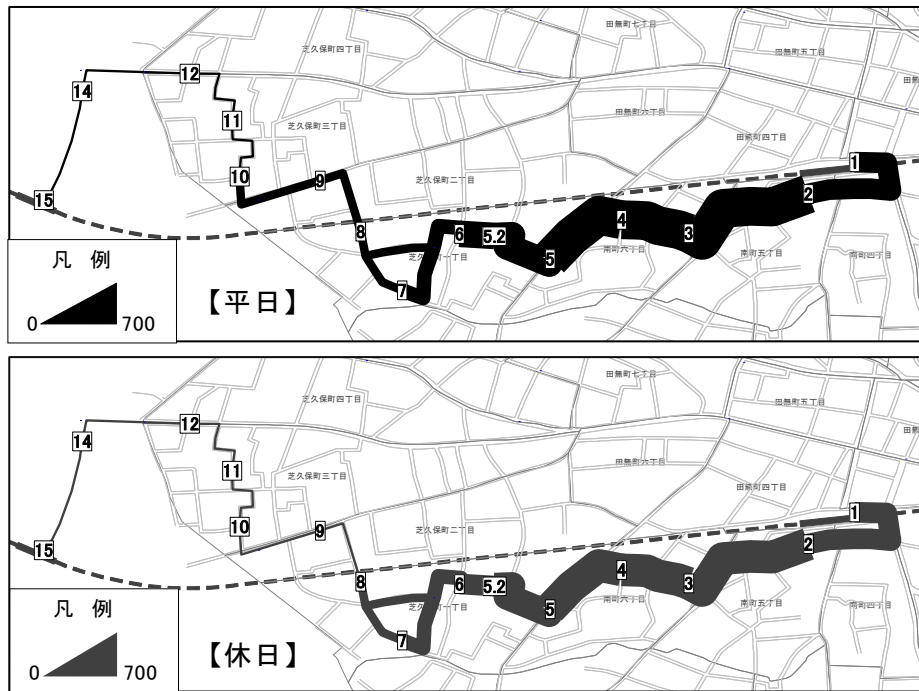


図 20 バス停間断面通過人員【第4北ルート】

(5) 第4南ルート

田無庁舎前～芝久保一丁目間が多く、花小金井駅に近い区間は少ない。



1	田無駅	8	みたけ分社通り
2	田無庁舎前	9	芝久保2丁目
3	向南中央通り	10	西武住宅南
4	南町6丁目	11	西武住宅北
5	府中道	12	芝久保
5.2	芝久保1丁目東	14	小平合同庁舎
6	芝久保1丁目	15	花小金井駅
7	芝久保運動場		

(単位: 人/日)

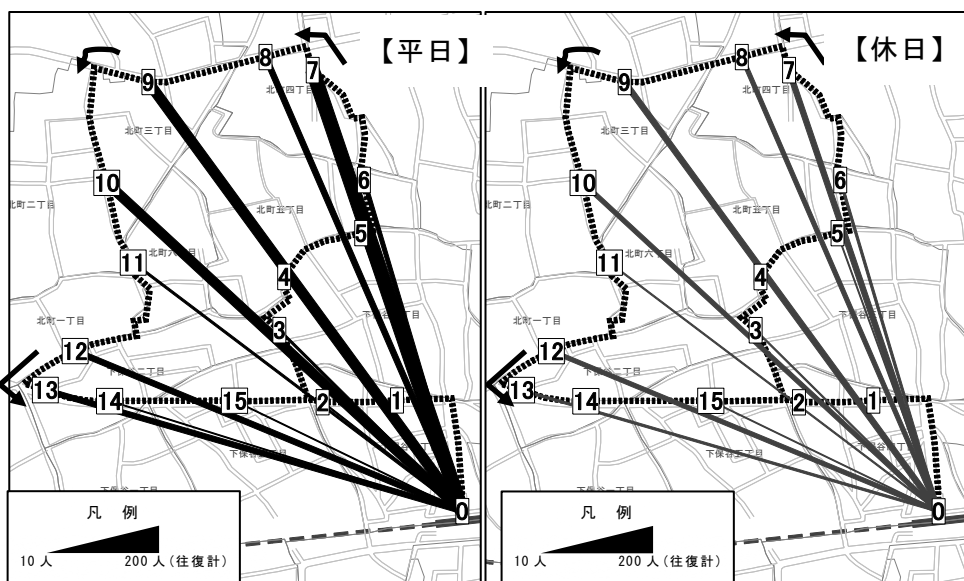
バス停間		平日	休日
1～2	田無駅～田無庁舎前	344	344
2～3	田無庁舎前～向南中央通り	663	529
3～4	向南中央通り～南町6丁目	662	533
4～5	南町6丁目～府中道	632	503
5～5.2	府中道～芝久保1丁目東	493	403
5.2～6	芝久保1丁目東～芝久保1丁目	419	353
6～7	芝久保1丁目～芝久保運動場	271	255
7～8	芝久保運動場～みたけ分社通り	119	105
8～9	みたけ分社通り～芝久保2丁目	114	95
9～10	芝久保2丁目～西武住宅南	112	84
10～11	西武住宅南～西武住宅北	97	78
11～12	西武住宅北～芝久保	96	72
12～14	芝久保～小平合同庁舎	90	65
14～15	小平合同庁舎～花小金井駅	86	64

図 21 バス停間断面通過人員【第4南ルート】

1.5 バス停間 (OD) 利用者数 (鉄道駅のバス停からみた利用者数)

(1) 第1ルート (保谷駅北口発着)

保谷駅北口の発着に着目すると、平日と休日で利用者数に差がある。また、保谷駅北口から離れているバス停(変電所東～青嵐台)での利用が多い。



(単位: 人/日・往復)

バス停間ペア		平日	休日
1	あらかやしき公園北	0	0
2	下保谷4丁目	11	6
3	南宮ノ脇	26	19
4	北宮ノ脇	6	3
5	北町5丁目	11	10
6	北荒屋敷	53	36
7	変電所東	157	89
8	北町4丁目住宅	86	59
9	上後	132	85
10	青嵐台	114	62
11	上前	35	17
12	下保谷2丁目住宅北	83	56
13	下保谷2丁目住宅西	76	35
14	ポケットパーク	24	7
15	東松ノ木	20	13

図 22 バス停間 (OD) 利用者数【第1ルート】(※往復計 10 人以上を図示)

(2) 第2ルート

1) ひばりヶ丘駅発着

平日、休日ともに、駅間ルートの停留所(碧山森入口～富士町4丁目)の利用者が少ない。

バス停間ペア	平日		休日		バス停間ペア	平日		休日	
	平日	休日	平日	休日		平日	休日	平日	休日
2 ひばりヶ丘駅入口	0	0	15	荒井竹	10	8			
3 谷戸北	0	0	16	保谷郵便局	18	25			
4 又六	16	10	17	JA東京みらい保谷支店	22	24			
5 山合	60	36	18	大門	66	45			
6 消費者センター・商工会館	121	73	19	如意輪寺	25	22			
7 住吉会館ルピナス	11	21	20	中町2丁目	11	14			
8 横山道	20	15	21	碧山森入口	8	9			
9 保谷高校	10	8	22	天神山	5	6			
10 住吉町5丁目	9	6	23	鳥久保	3	17			
11 泉町6丁目	4	2	24	東伏見団地東	2	6			
12 中町交差点北	11	6	25	富士町4丁目	4	0			
13 三軒家	5	9	26	東伏見駅北口	25	15			
14 保谷庁舎	132	64							

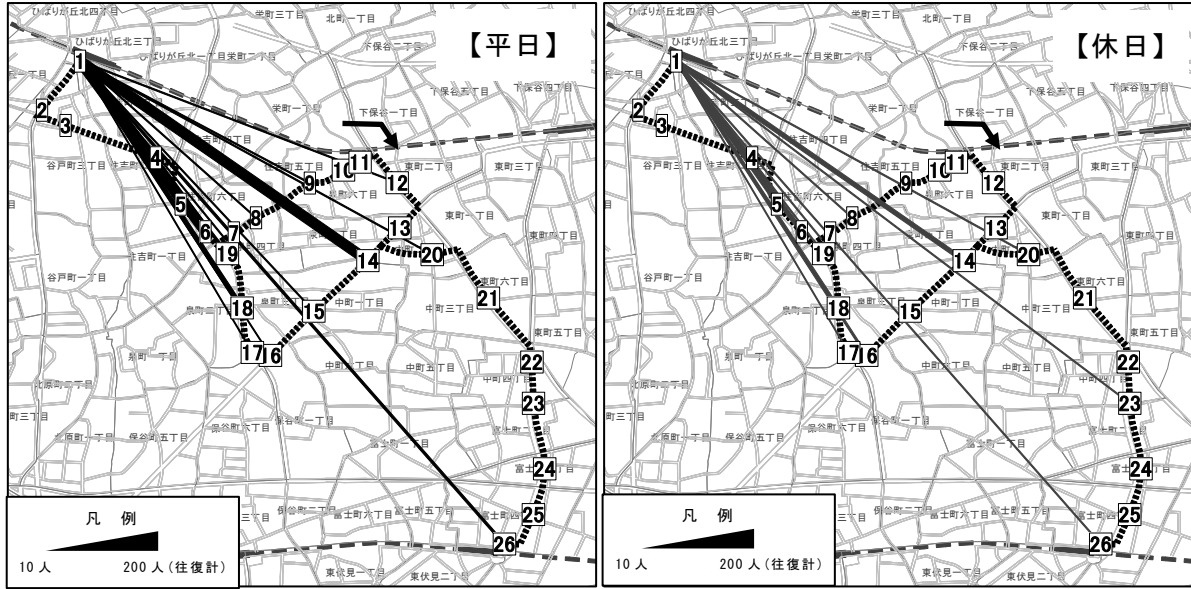


図 23 バス停間(O/D)利用者数【第2ルート】(※往復計10人以上を图示)

2) 東伏見駅北口発着

全体的に利用者は少なく、その中でもひばりヶ丘駅及び保谷庁舎の利用者が多い。

バス停間ペア	平日		休日		バス停間ペア	平日		休日	
	平日	休日	平日	休日		平日	休日	平日	休日
1 ひばりヶ丘駅	25	15	14	保谷庁舎	26	14			
2 ひばりヶ丘駅入口	2	2	15	荒井竹	1	0			
3 谷戸北	1	0	16	保谷郵便局	0	0			
4 又六	1	1	17	JA東京みらい保谷支店	0	1			
5 山合	1	0	18	大門	0	4			
6 消費者センター・商工会館	3	1	19	如意輪寺	0	1			
7 住吉会館ルピナス	0	0	20	中町2丁目	12	6			
8 横山道	0	0	21	碧山森入口	11	1			
9 保谷高校	0	0	22	天神山	17	7			
10 住吉町5丁目	0	0	23	鳥久保	11	4			
11 泉町6丁目	0	0	24	東伏見団地東	5	2			
12 中町交差点北	0	0	25	富士町4丁目	0	0			
13 三軒家	0	0							

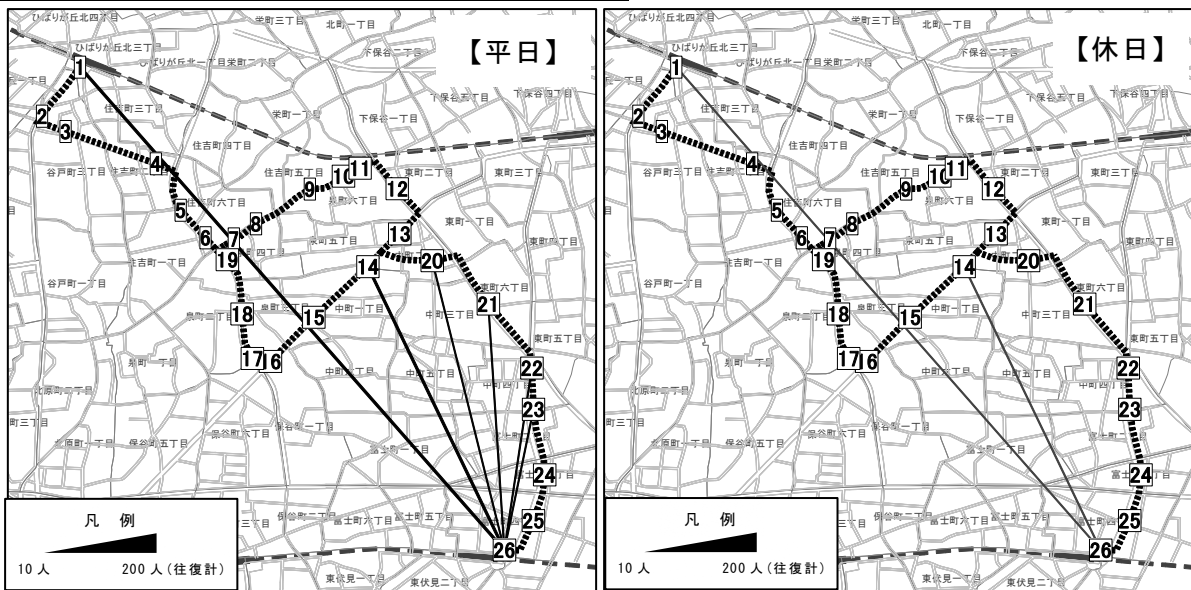


図 24 バス停間(O/D)利用者数【第2ルート】(※往復計10人以上を图示)

(3) 第3ルート

1) 田無駅発着

平日、休日とも、向台循環ルート内のバス停の利用者が多い。

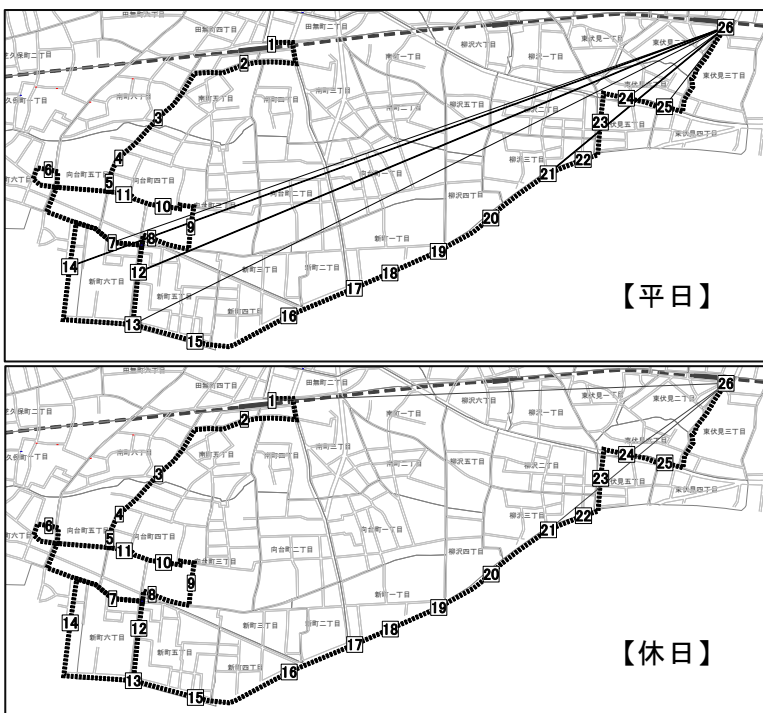


バス停間ペア	平日	休日	バス停間ペア	平日	休日
2 田無庁舎前	1	1	15 境橋	4	2
3 田無特別支援学校	29	22	16 樋口橋	3	3
4 向台グランド	31	52	17 柳橋	0	0
5 市民公園前	91	133	18 新町1丁目	1	5
6 上向台地区会館	46	31	19 武蔵野大学	3	2
7 鈴木街道	64	18	20 千川小学校	5	4
8 おおぞら公園西	74	31	21 柳沢団地	11	10
9 向台町3丁目	47	49	22 武蔵野北高校前	5	2
10 向台町4丁目	4	10	23 伏見通り	5	5
11 向台中央通り	12	15	24 東伏見	1	1
12 新町5丁目	29	11	25 東伏見坂上	0	2
13 新町6丁目	13	5	26 東伏見駅南口	1	7
14 小金井公園東	10	4			

図 25 バス停間(O/D)利用者数【第3ルート】(※往復計 10 人以上を图示)

2) 東伏見駅南口発着

全体的に、平日、休日ともに利用者が少ないが、その中でも平日は新町5丁目、小金井公園東及び柳沢団地の利用者が多い。



バス停間ペア	平日	休日	バス停間ペア	平日	休日
1 田無駅	1	7	14 小金井公園東	11	0
2 田無庁舎前	2	0	15 境橋	3	3
3 田無特別支援学校	1	2	16 樋口橋	4	0
4 向台グランド	0	1	17 柳橋	0	0
5 市民公園前	1	1	18 新町1丁目	0	4
6 上向台地区会館	4	0	19 武蔵野大学	4	3
7 鈴木街道	6	0	20 千川小学校	2	0
8 おおぞら公園西	2	0	21 柳沢団地	11	6
9 向台町3丁目	2	2	22 武蔵野北高校前	0	0
10 向台町4丁目	0	0	23 伏見通り	1	2
11 向台中央通り	0	1	24 東伏見	6	5
12 新町5丁目	15	0	25 東伏見坂上	9	3
13 新町6丁目	8	3			

図 26 バス停間(O/D)利用者数【第3ルート】(※往復計 5 人以上を图示)

(4) 第4北ルート

1) 田無駅発着

平日、休日ともに、田無本町七丁目住宅、芝久保五丁目及び多摩六都科学館の利用者が多い。

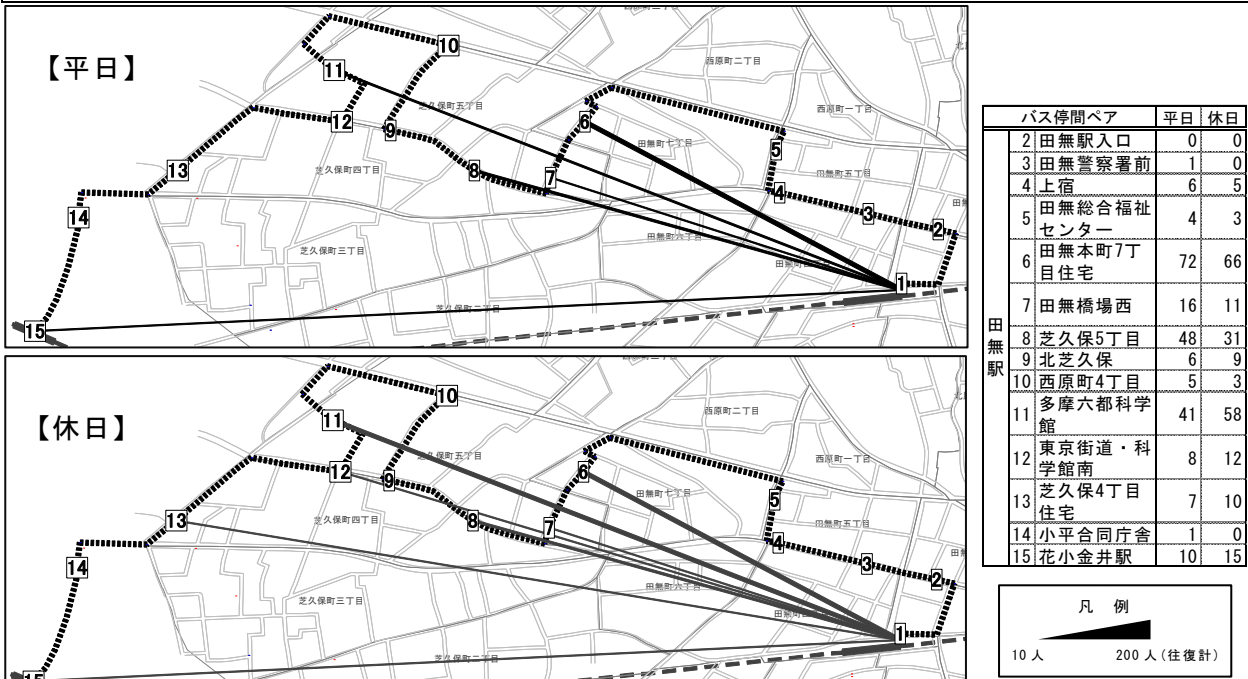


図 27 バス停間(O・D)利用者数【第4北ルート】(※往復計10人以上を図示)

2) 花小金井駅発着

平日、休日ともに、多摩六都科学館の利用者が多い。



図 28 バス停間(O・D)利用者数【第4北ルート】(※往復計10人以上を図示)

(5) 第4南ルート

1) 田無駅発着

平日、休日ともに、芝久保運動場の利用者が多い。

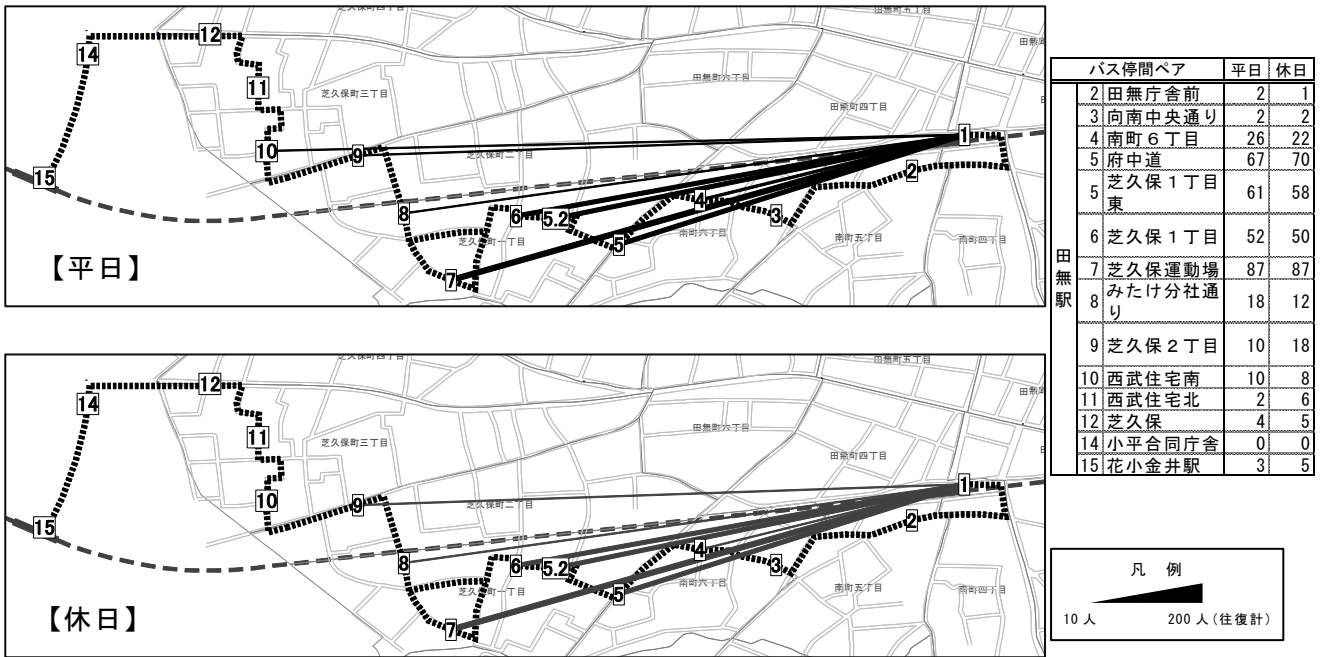


図 29 バス停間(O・D)利用者数【第4南ルート】(※往復計10人以上を图示)

2) 花小金井駅発着

平日、休日ともに芝久保運動場、芝久保2丁目及びみたけ分社通りの利用者が多い。

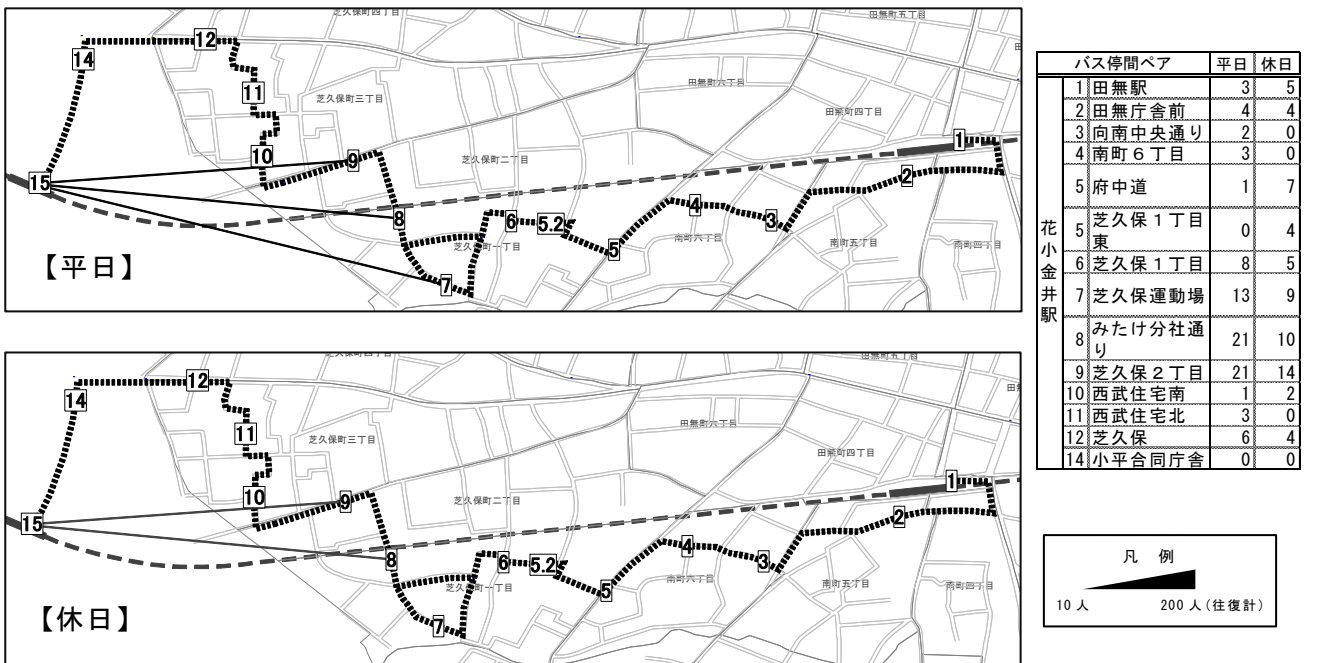


図 30 バス停間(O・D)利用者数【第4南ルート】(※往復計10人以上を图示)

2. 利用者アンケート調査結果

利用者アンケート調査については、バス停間乗降(OD)調査と同時に実施した。また、平日及び休日の各1日を調査しているため、平日の利用者を「平日」、休日の利用者を「休日」と表記する。

2.1 利用者アンケート配布・回収状況

(1) 全ルート

	利用者数 (人)	配布数 (票)	受取率 (%)	回収数 (票)	回収率 (%)
平日	3,741	2,226	59.5	988	44.4
休日	2,759	1,501	54.4	515	34.3
計	6,500	3,727	57.3	1,503	40.3

(2) ルート別

	利用者数(人)		配布数(票)			受取率(%)			回収数(票)			回収率(%)		
	平日	休日	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計
第1	853	502	441	252	693	51.7	50.2	51.1	212	82	294	48.1	32.5	42.4
第2	792	529	454	312	766	57.3	59.0	58.0	212	114	326	46.7	36.5	42.6
第3	944	677	623	393	1,016	66.0	58.1	62.7	217	103	320	34.8	26.2	31.5
第4北	394	448	232	218	450	58.9	48.7	53.4	99	74	173	42.7	33.9	38.4
第4南	758	603	476	326	802	62.8	54.1	58.9	219	127	342	45.2	39.0	42.6
計	3,741	2,759	2,226	1,501	3,727	59.5	54.4	57.3	988	515	1,503	44.4	34.3	40.3

※ 受取率とは、利用者数に対して受け取った人の割合。回収率とは、アンケートを受け取った人に対する割合。

2.2 回答者の属性

(1) 性別、年代別

平日、休日ともに、回答者は女性のほうが多く、年代別では65歳以上が5割程度を占める。

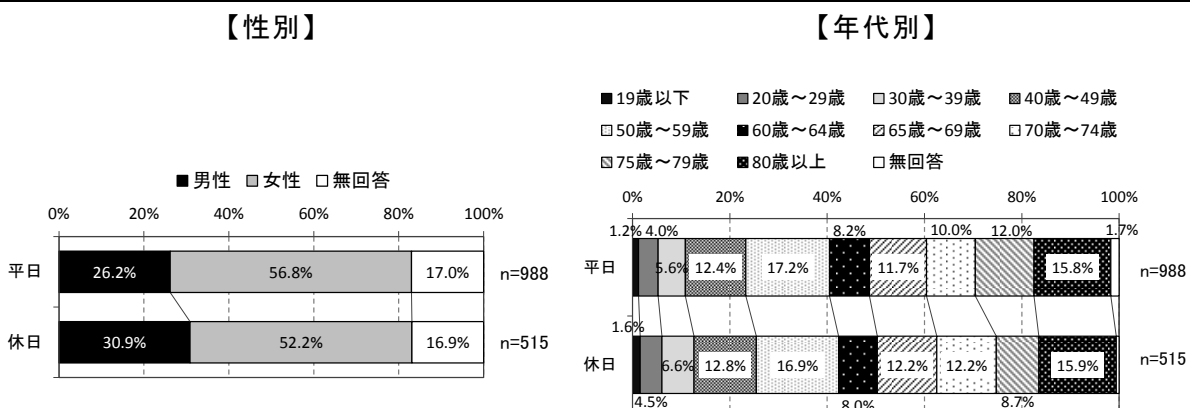


図 31 回答者の性別・年代

(2) 職業

平日、休日とも、会社員、無職、専業主婦等の回答が多い。

- 会社員
- 公務員
- 専業主婦・夫、家事手伝い
- 無職
- 無回答
- 自営業
- パート・アルバイト
- 学生
- その他

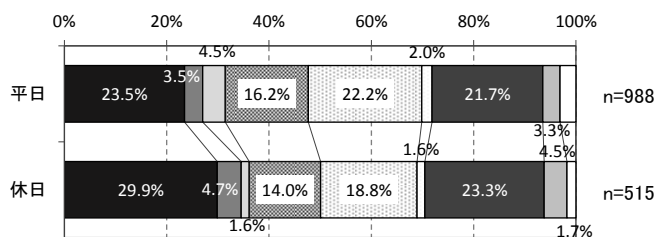


図 32 回答者の職業

(3) 居住地

第4南ルート地域が最も多い。また、西東京市外は2割程度である。

- 第1ルート地域
- 第2ルート地域
- 第3ルート地域
- 第4北ルート地域
- 第4南ルート地域
- 西東京市外
- 住所不明

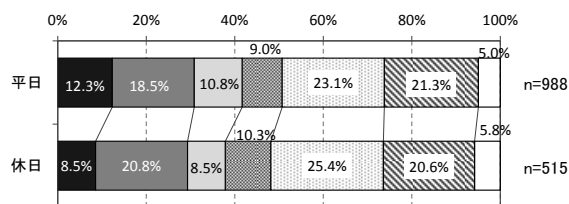


図 33 回答者の居住地

(4) 運転免許証の保有及び運転状況

半数以上が運転免許証を保有しているが、そのうち半数以上はあまり運転しないと回答している。また、運転免許証を返納した方は全体の1割程度である。

- 免許保有・普段から運転する
- 免許保有・あまり運転しない
- 運転免許証を返納した
- 運転免許証を持ったことがない
- 無回答

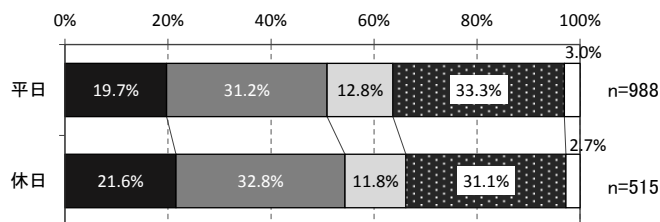


図 34 運転免許証の保有及び車の運転状況

(5) 運転免許証の保有者の今後の返納予定

運転免許証保有者のうち、「返納しても良い」「返納する予定」と回答した方は、全体の3割程度である。

- 返納しても良い
- 返納する予定
- 返納する予定はない
- 無回答

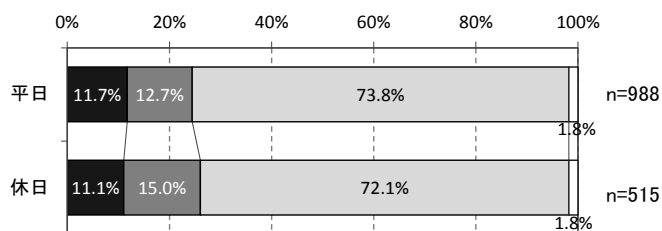


図 35 運転免許証の返納予定について

(6) 障害者手帳等の所有状況

回答者のうち、障害者手帳等を所有している人は1割程度である。

※ 障害者手帳等とは、身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳である。

- 持っている
- 持っていない
- 無回答

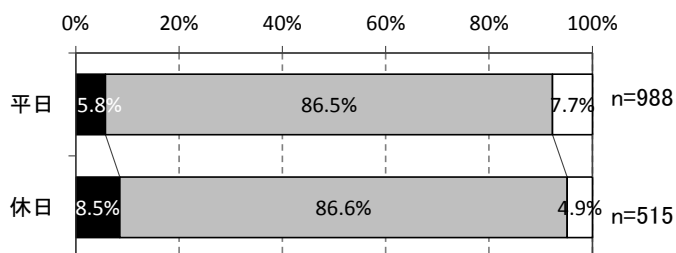


図 36 障害者手帳等の所有状況

2.3 最寄り駅・普段の利用駅

(1) 最寄り駅

各ルートにおける利用者の最寄り駅を以下に示す。

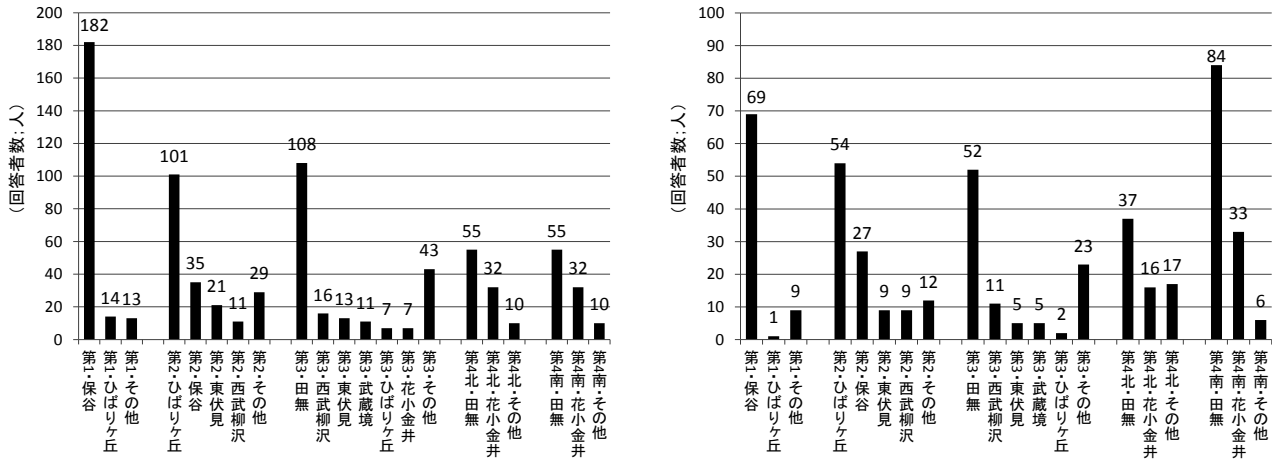


図 37 ルート別最寄り駅 (左図：平日、右図：休日)

(2) 普段利用する駅

普段利用する駅と最寄り駅が同じと回答した方は、8割程度であった。第3の利用者については、最寄り駅以外の割合が比較的高い。

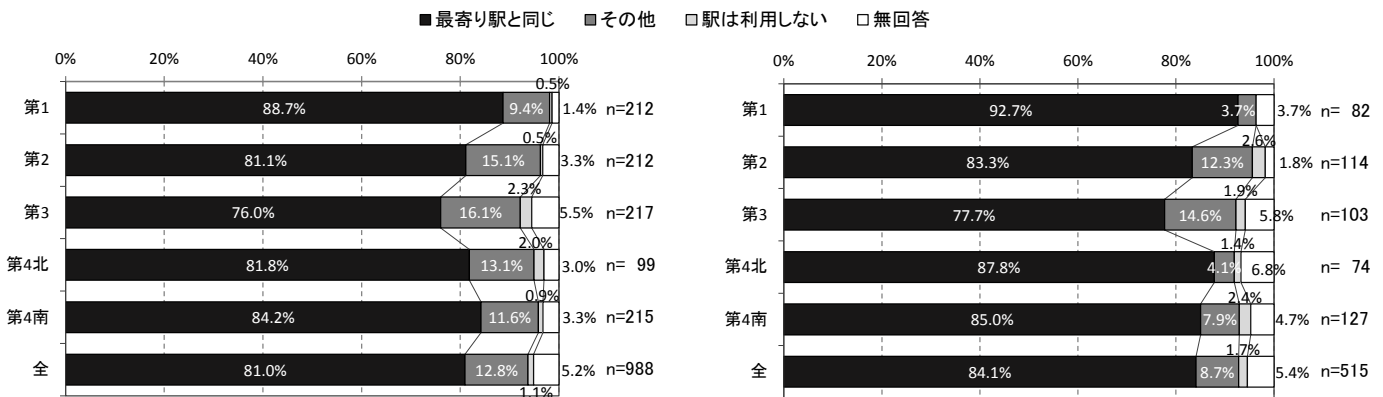


図 38 普段利用する駅 (左図：平日、右図：休日)

2.4 アンケート受取時のはなバスの利用状況

(1) 自宅からバス停までの移動手段

自宅からバス停までの移動手段は、徒歩が最も多く8割程度である。

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

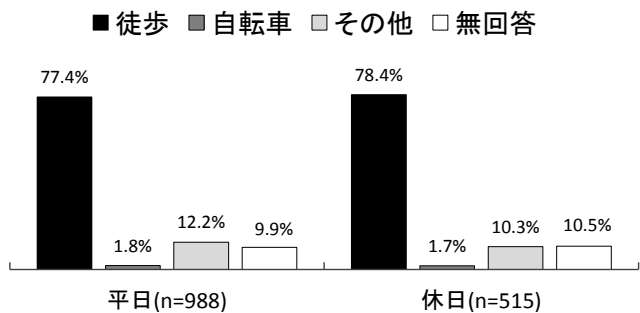


図 39 バス停までの移動手段

(2) 自宅からバス停までの所要時間

全体平均で7~8分である。ルート別にみると、第1・4南は、平均5~6分程度である一方、第2・3・4北は、平均7~10分程度である。

■ 5分未満
□ 10分以上15分未満
□ 30分以上
■ 5分以上10分未満
■ 15分以上30分未満
□ 無回答

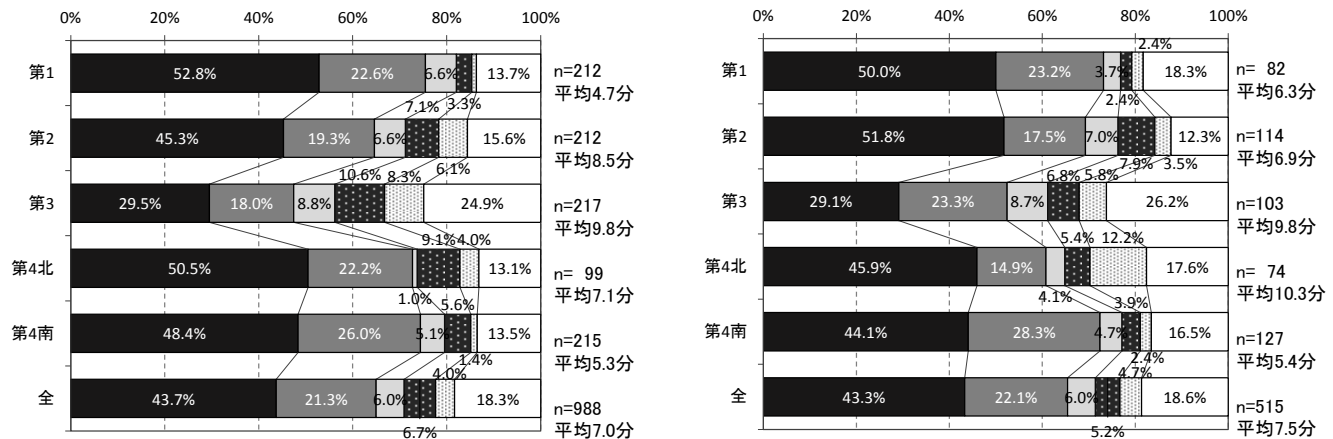


図 40 ルート別・バスまでの所要時間割合 (左図：平日、右図：休日)

(3) アンケート受取時の利用目的

全ルート	平日は「通勤・通学」と「日常の買い物」での利用が多く、休日は「日常の買い物」と「食事・娯楽・レジャー・習い事」での利用が多い。
ルート別	<ul style="list-style-type: none"> 平日では、第1・2・3で「通勤・通学」、第4北・4南で「日常の買い物」での利用が多い。 休日では、第1・2で「食事・娯楽・レジャー・習い事」、第3・4北・4南で「日常の買い物」での利用が多い。 注) 複数回答のため回答者総数に対する割合を示している。

■ 通勤・通学 ■ 日常の買い物 □ 買回り品の買い物 ■ 通院 ■ 業務 □ 食事・娯楽・レジャー・習い事 □ その他 □ 無回答

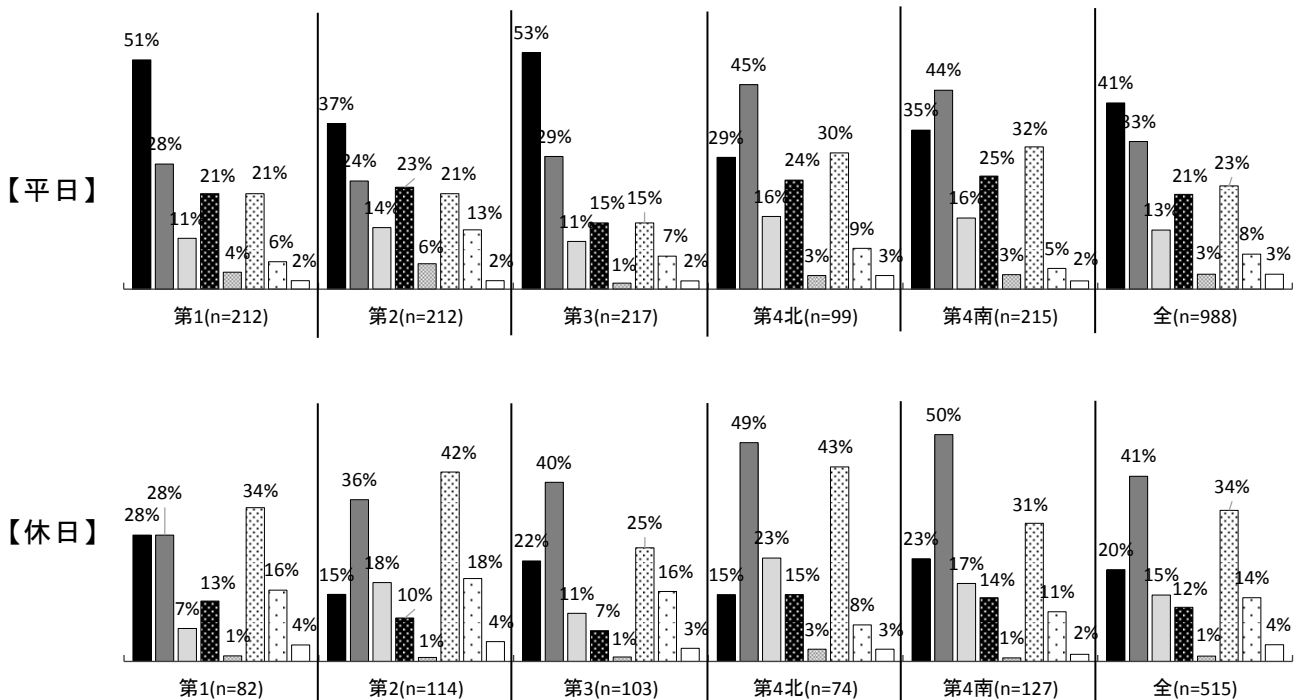


図 41 はなバスの利用目的

(4) アンケート受取時の利用時間帯

第1	<p>【平日】行きは7、8時台の利用が多く、帰りは16時台以降の利用が多い。</p> <p>【休日】平日ほど時間帯による大きな変化はない。</p>
-----------	---

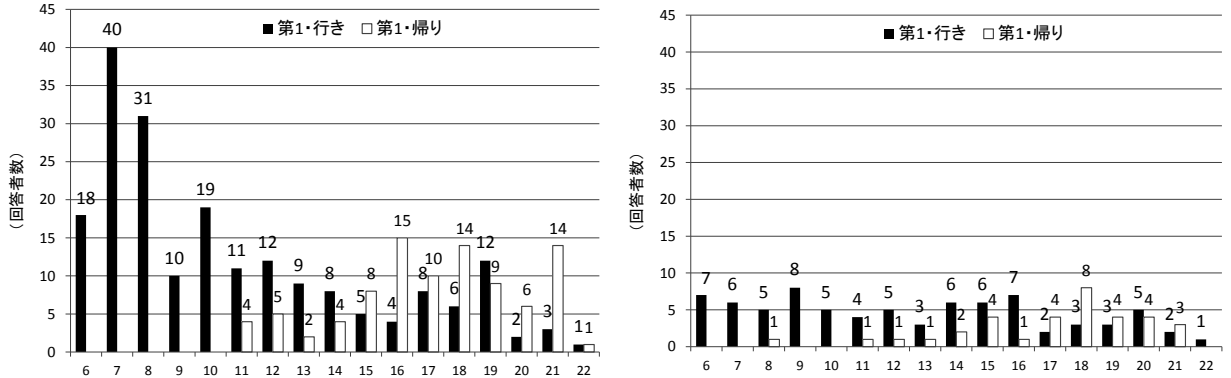


図 42 第1ルートの利用時間帯 (左図: 平日、右図: 休日)

第2	<p>【平日】行きは8、9時台の利用が多く、帰りは15から18時台の利用が多い。</p> <p>【休日】行きは10時台を中心に、帰りは17時台を中心に利用が多い。</p>
-----------	---

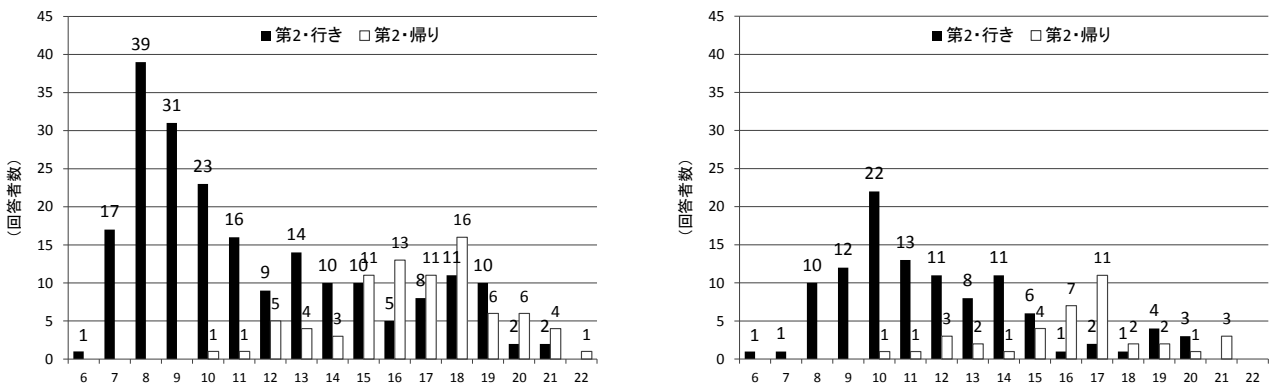


図 43 第2ルートの利用時間帯 (左図: 平日、右図: 休日)

第3	<p>【平日】行きは7、8時台の利用が多く、帰りは17、18時台の利用が多い。</p> <p>【休日】行きは7時から15時台まで一定数の利用があり、帰りは14、15時台が多い。</p>
-----------	--

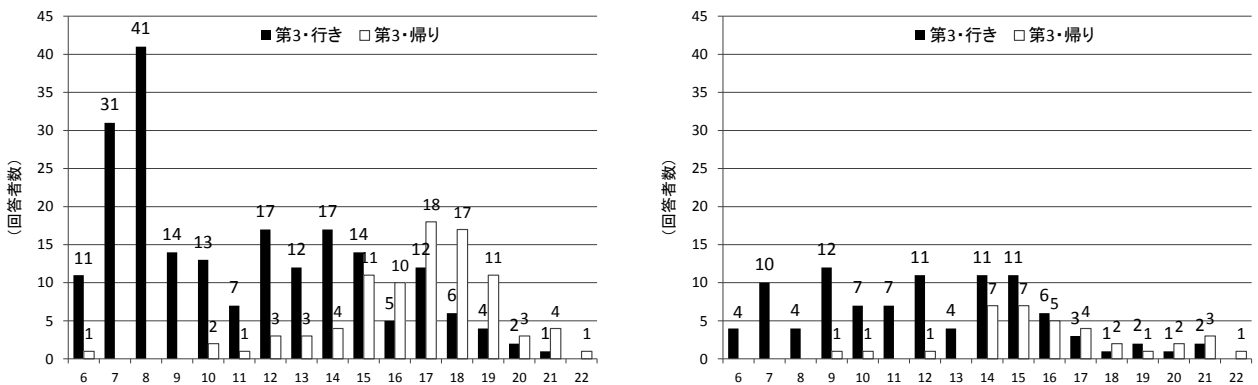


図 44 第3ルートの利用時間帯 (左図: 平日、右図: 休日)

第4北 【平日】行きは10時台の利用が多く、帰りは16時台以降の利用が多い。
 【休日】行きは10時台の利用が多い。

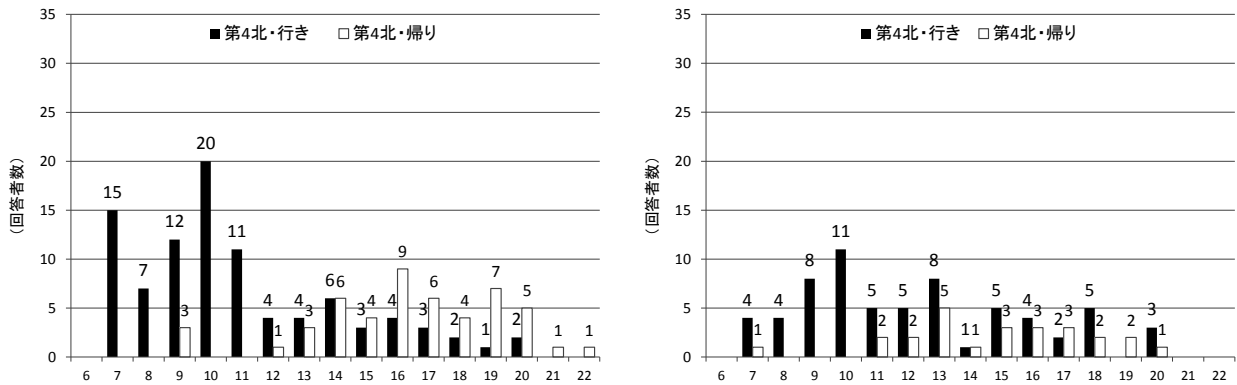


図 45 第4北ルートの利用時間帯（左図：平日、右図：休日）

第4南 【平日】行きは7時から10時台の利用が多く、帰りは14時台以降の利用が多い。
 【休日】行きは10時台を中心に利用が多く、帰りは15時台以降の利用が多い。

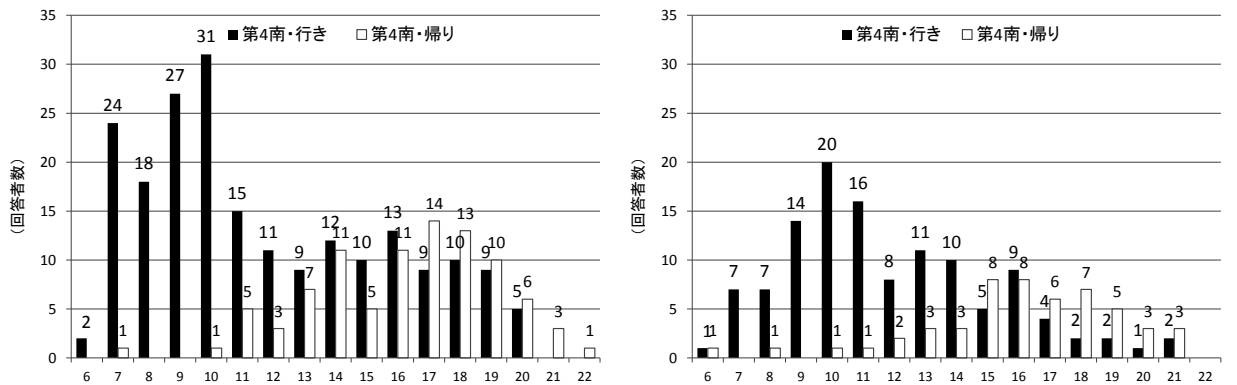


図 46 第4南ルートの利用時間帯（左図：平日、右図：休日）

全ルート 【平日】行きは7時から10時台、帰りは16時から18時台の利用が多い。
 【休日】行きは10時台を中心に利用が多く、帰りは15から18時台の利用が多い。

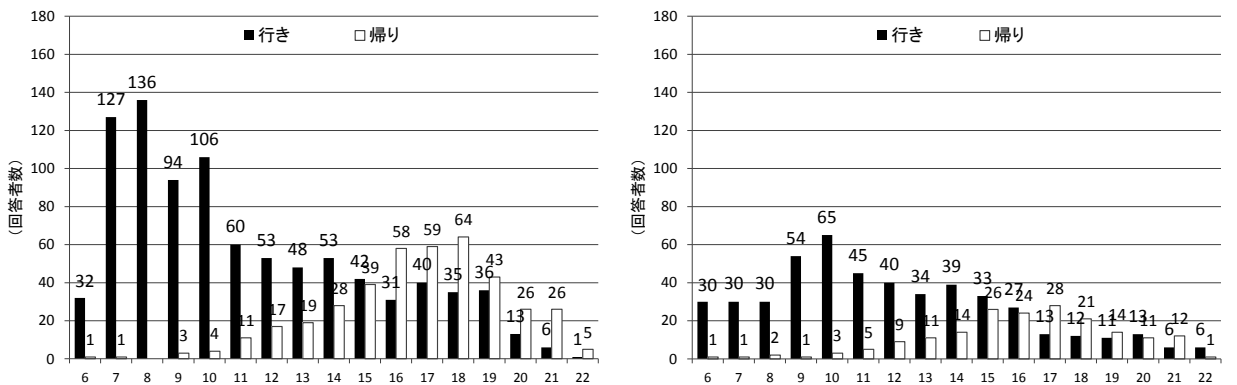


図 47 全ルート合計の利用時間帯（左図：平日、右図：休日）

(5) アンケート受取時の移動制約者等の乗車状況

「乳幼児と一緒に(ベビーカーなし)」、「介助が必要な人の付き添い」が多い。

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

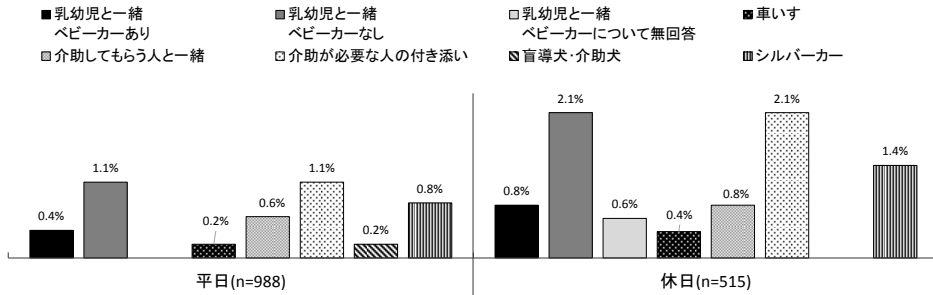


図 48 ルート別の移動制約者等の乗車状況

(6) アンケート受取時の運賃支払い方法

ICカード及び現金が7~8割程度と最も多く、敬老回数券利用者は1~2割程度である。

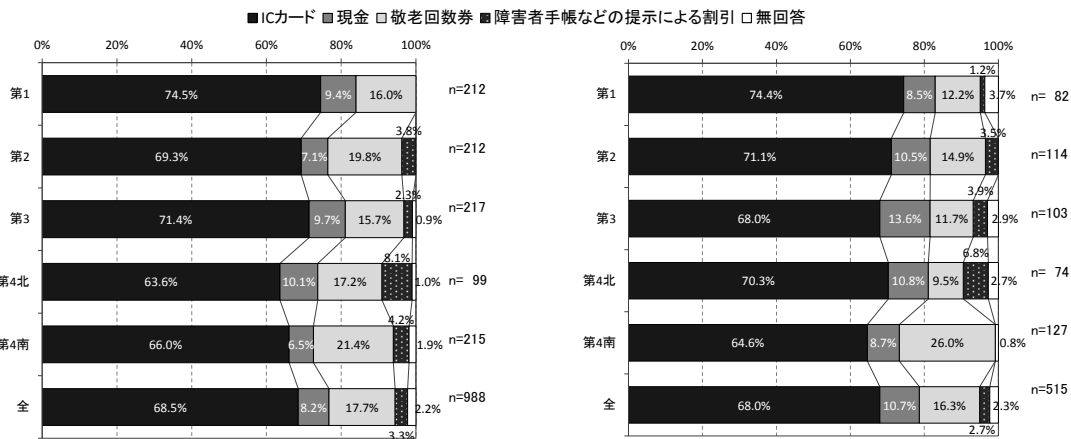


図 49 ルート別の運賃支払い方法 (左図: 平日、右図: 休日)

(7) アンケート受取時の鉄道・路線バスへの乗りつぎ状況

- ・平日、休日とも、鉄道への乗りつぎが4割程度、乗りつぎなしは3割程度である。
- ・ルート別にみると、第1では平日、休日とも、鉄道への乗りつぎの割合が多い。

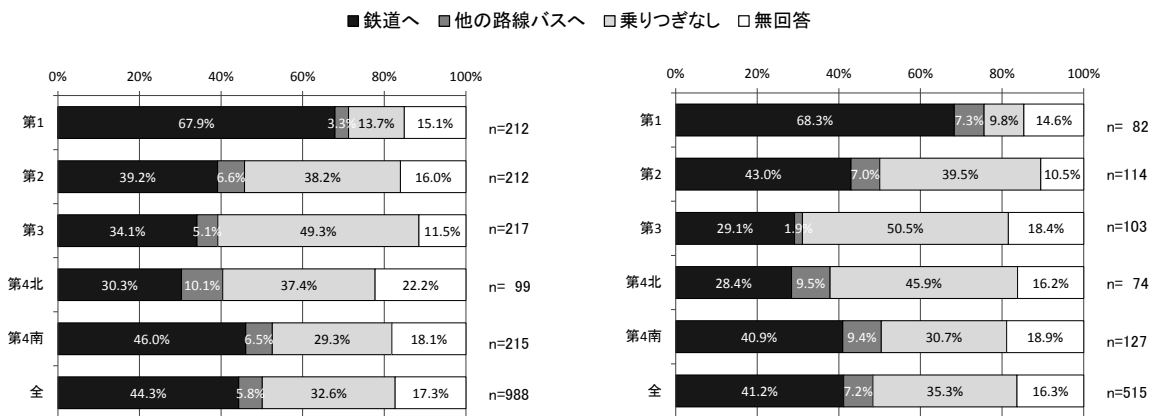


図 50 鉄道・他の路線別への乗りつぎ状況 (左図: 平日、右図: 休日)

(8) アンケート受取時の最終目的地

- ・最終目的地として、市内が5割程度、市外が3割程度である。
- ・ルート別にみると、平日、休日とも第1は市外の割合が多い。

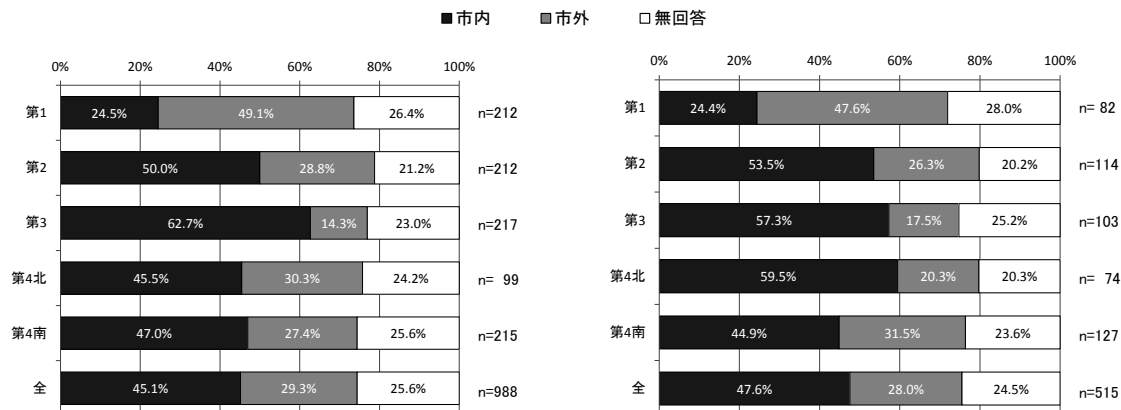


図 51 最終目的地（左図：平日、右図：休日）

(9) アンケート受取時の利用目的における利用頻度

- ・週3日程度以上と回答した方は、平日の利用者では5割程度、休日の利用者では3割程度である。
- ・ルート別にみると、第1では週5日以上と回答した方の割合が多い。

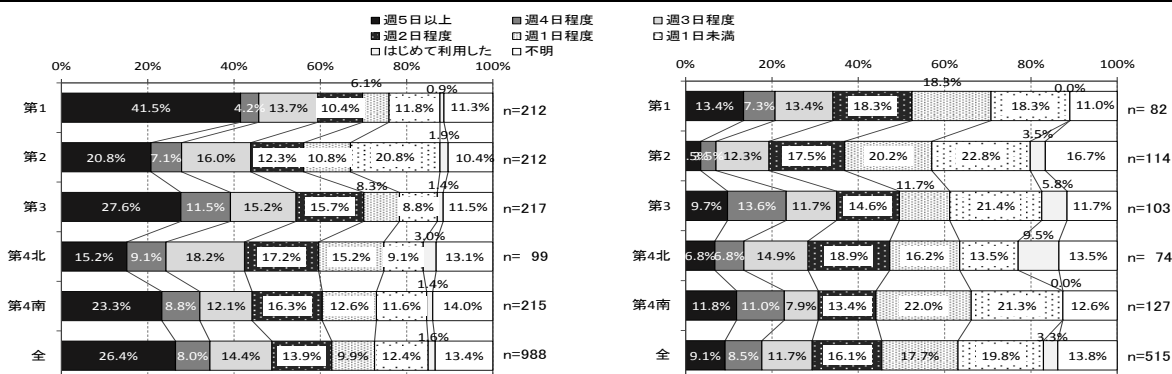


図 52 利用頻度（左図：平日、右図：休日）

(10) アンケート受取時のはなバスの利用回数

平日、休日ともに往復の利用が多く、5割程度を占める。

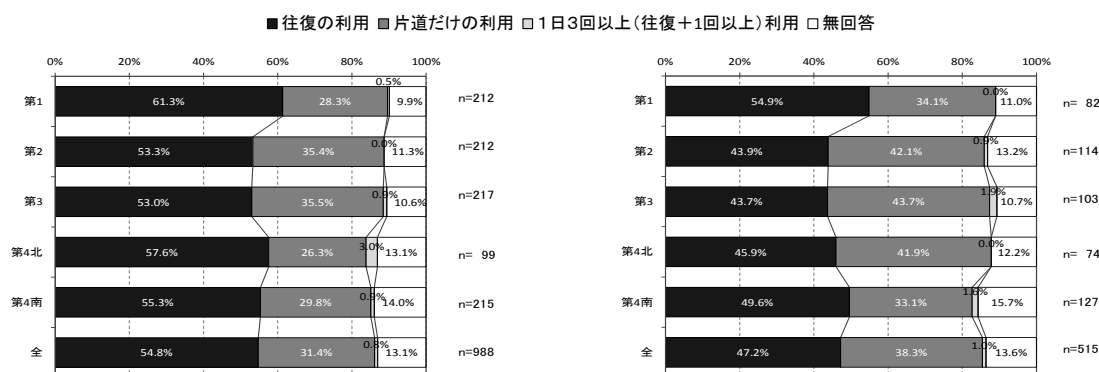


図 53 はなバスの利用回数（左図：平日、右図：休日）

(11) アンケート受取時の利用目的でははなバスに代わる移動手段（徒歩以外）

- ・平日、休日ともに自転車が3割程度で最も多い。次いで、はなバスに代わる移動手段はないとする回答が多い。
- ・ルート別にみると、第4北については路線バスと回答した方が多い。

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

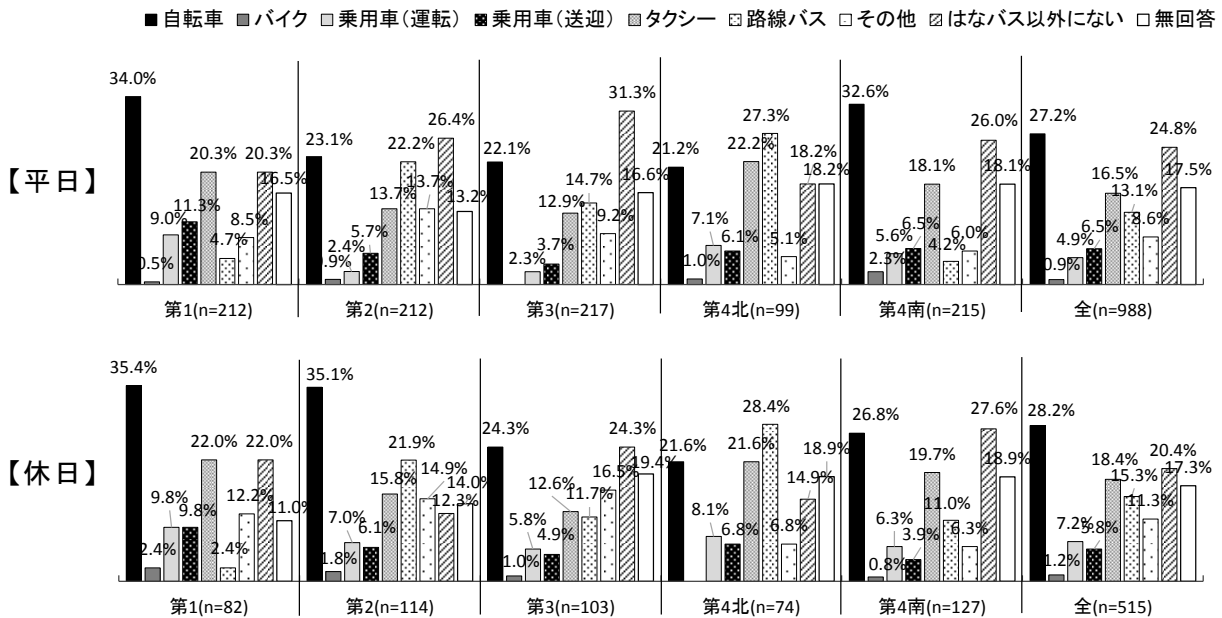


図 54 はなバスに代わる移動手段

2.5 ルート見直し後の利用状況

(1) ルート見直し後の利用状況の変化

「利用が増えた」「見直し後に利用するようになった」と回答した方は全体の2割程度である。

- 利用が増えた
- 利用が減った
- 無回答
- 見直し後に利用するようになった
- 変わらない

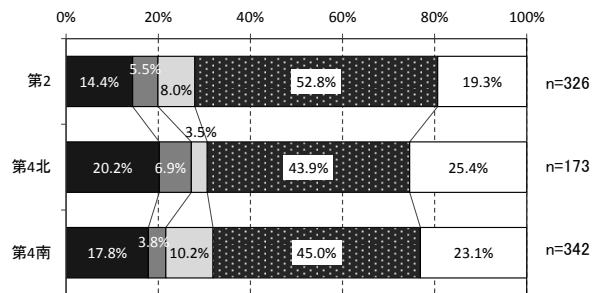


図 55 ルート見直し後の利用状況の変化

(2) 見直しにより利用が増加した理由

第2・4北では「目的地への行きやすさ」、第4南では「本数が増えた」と回答した方が多かった。

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

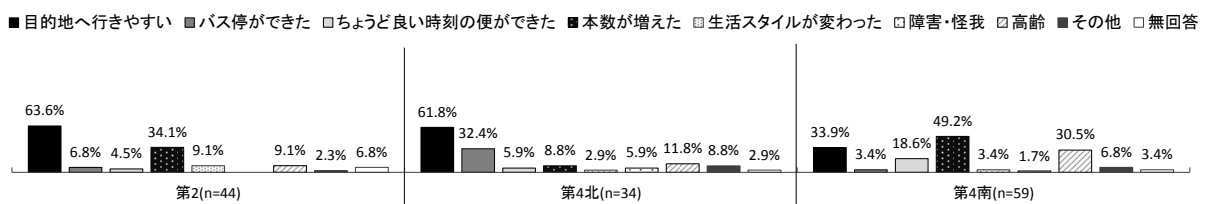


図 56 ルート見直し後に利用が増加した理由

(3) 見直しにより新たに利用するようになった理由

第2・4南では「目的地へ行きやすい」と回答した方が多く、第4北では「バス停ができたこと」と回答した方が多かった。
 注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

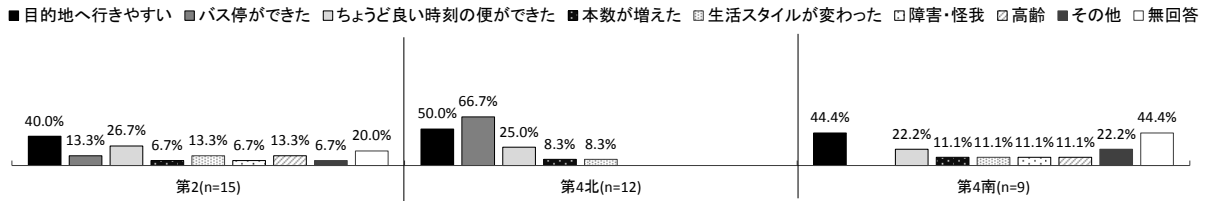


図 57 ルート見直し後に新たに利用するようになった理由

(4) 見直しにより利用が減少した理由

第4南では、「本数が減った」と回答した方が多かった。
 注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

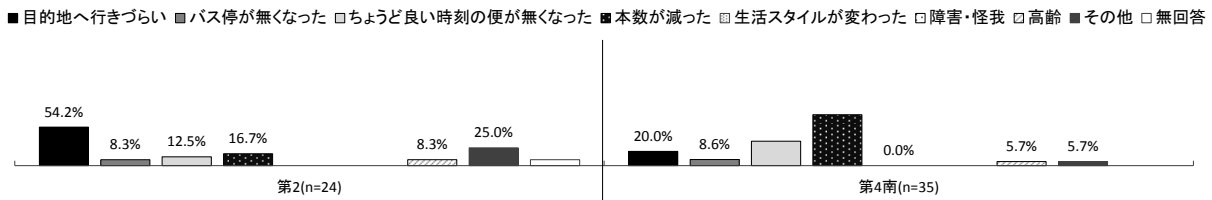


図 58 ルート見直し後に利用が減少した理由

2.6 はなバスに対する意識

(1) はなバスの満足状況

総合評価としては約6割が「満足」「やや満足」と回答しており、そのうち満足度の高い項目は「ア) 行先、運行経路、乗車時間」や「イ) バス停までの距離」が挙げられる一方、「ウ) 運行本数」や「エ) 始発時刻・終発時刻」は満足度が低い。

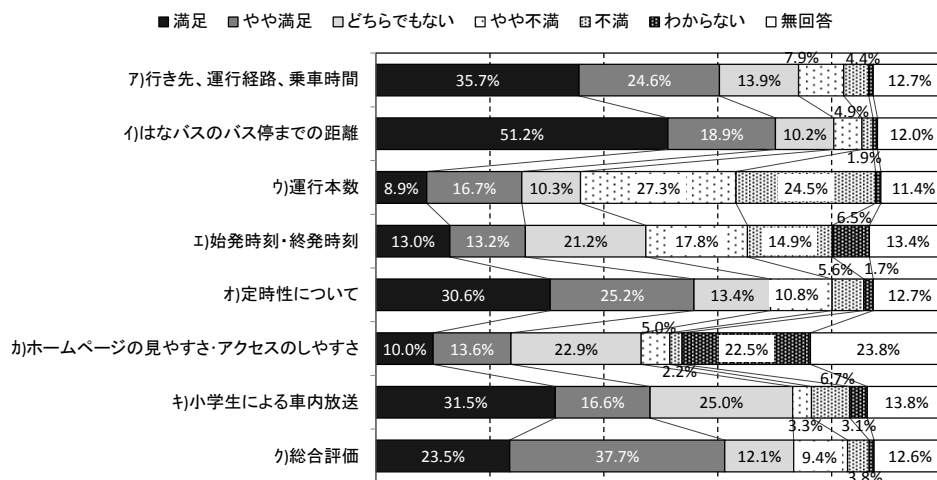


図 59 はなバスの満足状況【n=1503】

(2) 遅延時の許容可能な待ち時間（平均値）

全ルートでみると、平均は 6.5 分であった。

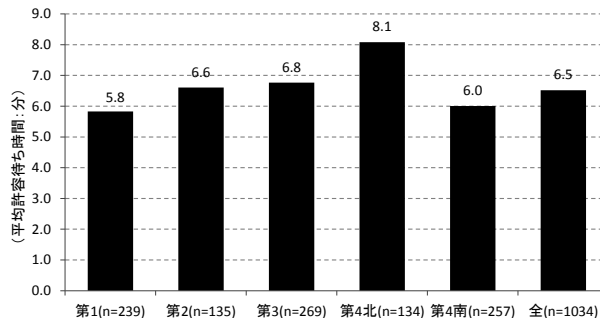


図 60 遅延時の許容可能な待ち時間（平均値）

(3) はなバスの内容について不満に思うこと

439 件の意見・要望等が寄せられた。

表 3 自由記入による意見・要望等の分類と回答件数

項目	件数	主要な意見・要望等
行き先、運行経路、乗車の所要時間	行き先、運行経路	31 踏切を越さないルートがあればよい。 駅の片側だけでなく両側を周回するルートが欲しい。 ルートの見直しをしないと道路状況が悪い。
	乗車の所要時間	1 田無駅→多摩六都科学館の所要時間を短くして欲しい。
バス停までの距離、施設	バス停までの距離	17 停留所の間隔がもう少し短い方がという所もある。
	バス停施設等	6 はなバス停に屋根と椅子があればと思います
運行本数	増便希望	94 高齢化していくので使用頻度が高くなる為せめて運行本数2本/hは欲しい。
	運行間隔の見直し	11 時刻表がアンバランス。1時間に2本より30分に1本のバランスで運行して頂きたい。
	時間別の増便	29 通勤時間帯の本数が少ない。
	雨天時の増便	6 雨の日に、乗り切れないので本数を増やしてほしい。
	平日のダイヤ分け	1 平日を土日祝で日中の時間を変えてもよいのでは？
始発、終発	始発	17 朝もう少し早くから運行して欲しいです。
	終発	18 夜もう少し遅くまで運行して欲しいです。
定時制	定時制(遅延)	37 15分ほど遅れることがしばしばで見直す必要があるのでは？
	定時制(早発)	2 時間より前に目の前で発車された。
	定時制(正確)	1 時間も正確、安全運転で満足している。
	定時制(時間調整)	1 田無駅を出発遅らせてもよいのではないかと？運動場で時間調節するので？
	定時制(その他)	2 バスは遅れるものと思っています。
HPなど	HPに関すること	1 ホームページがあることを知りませんでした。
	情報に関すること	21 ネットなどで今どこかが分かるとう嬉しい。
車内放送	小学生の車内放送	19 プロの人にしてほしい！分かりにくい。もうそろそろ小学生の放送をやめてほしい。
	その他の車内放送	4 運転手のアナウンス、モゴモゴしたアナウンスは頂けない。
混雑度	満員に関すること	15 車内はかなり混雑していて乗り降りしにくい。
	雨天時満員	14 雨の日など、ものすごく混雑日があり不満。
車体	座席数の改善	4 利用者は高齢者が多いのでもう少し座席を増やしてほしい。
	その他車体に対する改善点	4 バスが小さすぎる。
運賃	運賃値下げ	14 運賃を100円にしてほしい。
	運賃現状維持	1 運賃は据え置きにしてほしい。
	定期券・回数券・特殊券の導入	4 シルバーバスで乗車できればありがたいと思っております。
	その他運賃に対する意見・不満	3 周辺の市は100円で利用出来るのになぜ150円？
乗務員、バス会社の対応	乗務員の対応	25 運転手の態度が気になる。高齢者や子供が「ありがとう」と言っているにもかかわらず返事をしない人が数人いる。
	バス会社の対応	21 発車5分前にならないと乗車できない。 自宅のある所は、はなバスは走っていないので殆ど利用していませんが市の補助を受けているならこれ以上の負担はかけたくないと思います。
乗客に関すること	3 割引はどうなんだろう一車台で4人分位使っている。	
その他	11 アンケート実施以降に不便になることはやめて頂きたい。	
合計	439	

(4) 外出行動におけるはなバスの役割

目的別にみると、「日常の買い物」において「はなバスがあると外出しやすい」と回答した方が最も多かった。

- はなバスがあると外出しやすい
- はなバスがあってもなくても、外出行動に変化はない
- はなバスがあってもなくても外出しづらい
- この利用目的ははなバスを利用しない
- 無回答

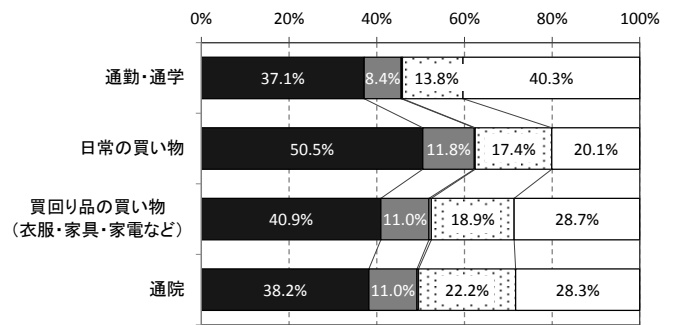


図 61 外出行動【n=1503】

(5) はなバスを利用する理由・必要とする理由

「ウ) はなバスのバス停が近い」、「エ) 目的地への移動が便利」、「ク) 雨天時の移動手段」の項目について「あてはまる」「ややあてはまる」と回答した方が多い。

- あてはまる
- ややあてはまる
- どちらともいえない
- あまりあてはまらない
- あてはまらない
- 無回答

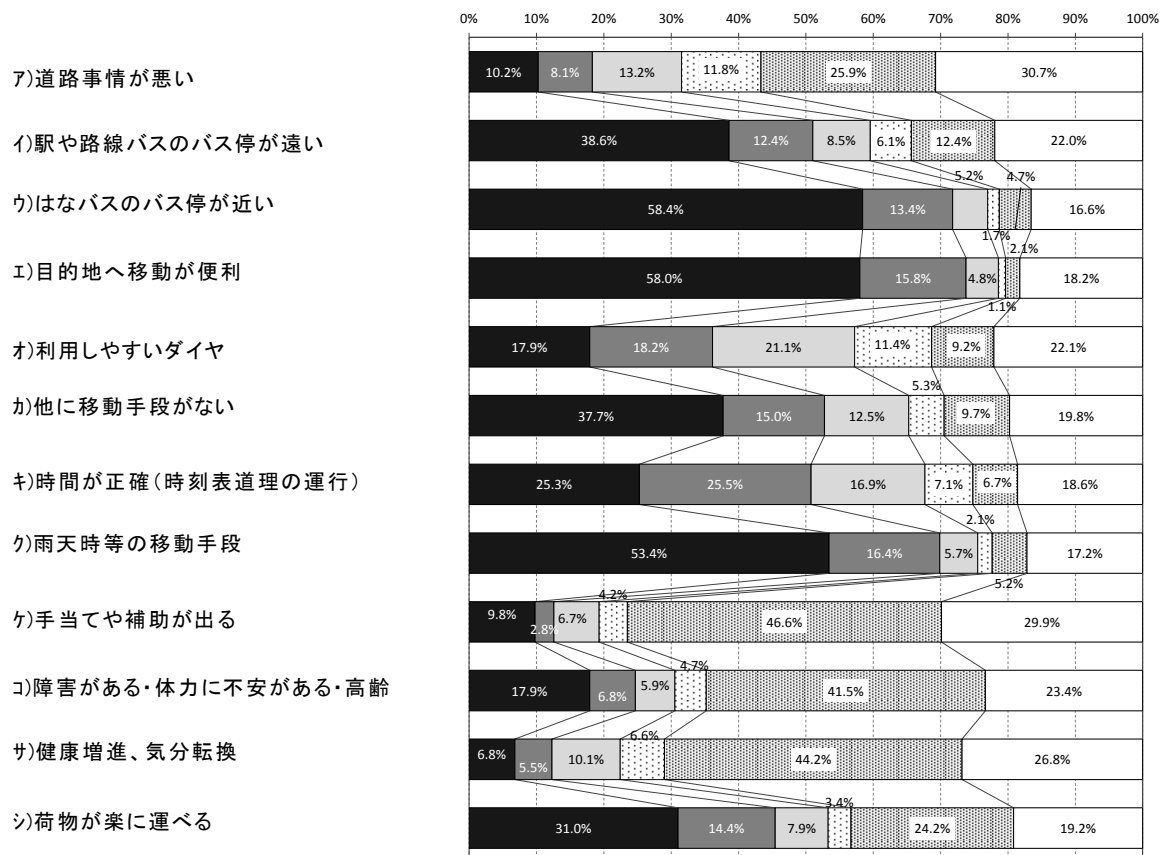


図 62 はなバスの利用理由・必要とする理由【n=1503】

(6) 現在の移動手段からみた 10 年後の利用状況

どの移動手段も3～4割程度は「変わらない」と回答している一方、現在、公共交通機関を利用している人は、10年後「増える」「やや増える」と回答している人が多い。

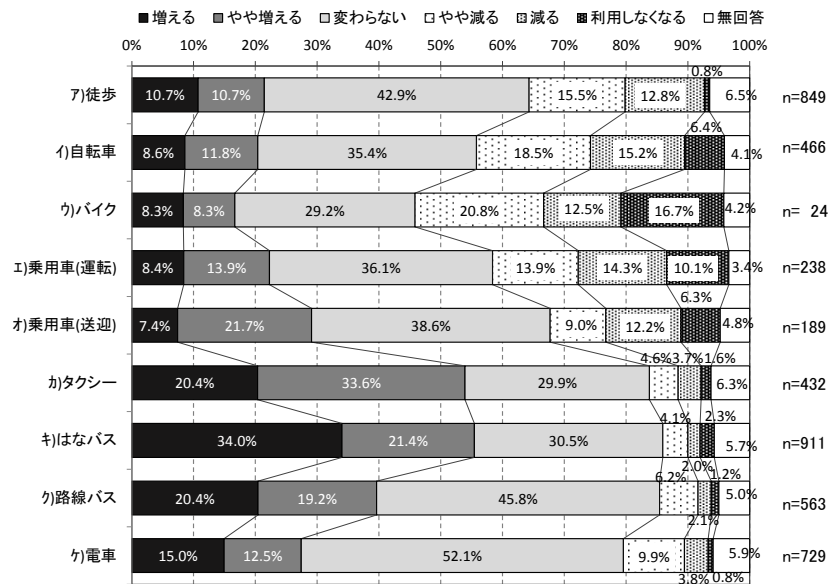


図 63 現在の移動手段からみた 10 年後の利用頻度

(7) 10 年後にはなバスを必要とする理由

第1位は「体力が不安・高齢」「駅・路線バスのバス停が遠い」、第2位は「一時的な移動手段」、第3位は「荷物を楽に運べる」を理由に挙げる人が多かった。

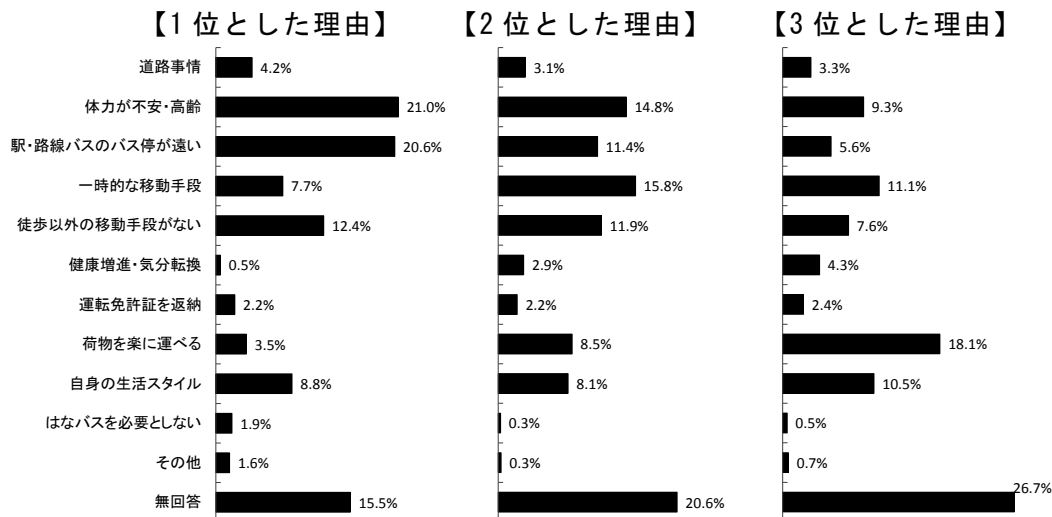


図 64 10 年後にはなバスを必要とする理由【n=1503】

2.7 今後のはなバスのあり方

2.7.1 運行補助について

(1) 運行補助の認知度

運行補助について、「知らなかった」と4割程度が回答した。

■ 知らなかった ■ 市の広報などで知っていた
 □ 人から聞いて知っていた □ 無回答

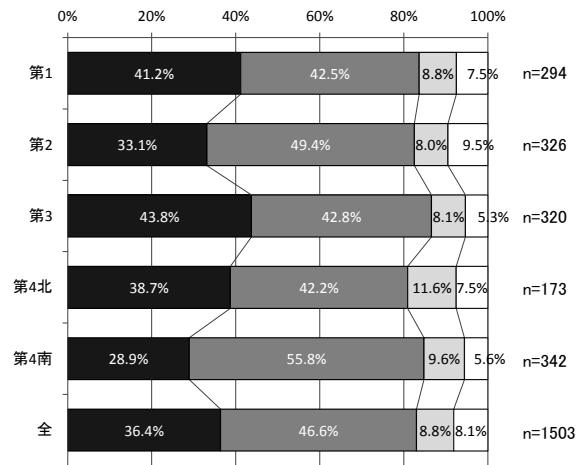


図 65 運行補助の認知度

(2) 運行補助の適切さ

運行補助額について、「適切である」と5割程度が回答した。

■ 多い ■ 適切である □ 少ない ■ わからない □ 無回答

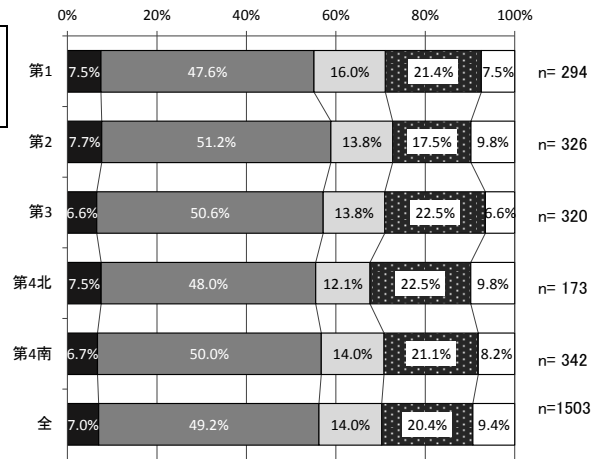


図 66 運行補助額の適切さ

(3) 運賃設定と市の補助額の関係

「現状のままで良い」と、6割程度が回答した。

□ 補助額を減らす ■ 現状のままでよい
 ■ 市の補助額を増やす □ わからない
 □ 無回答

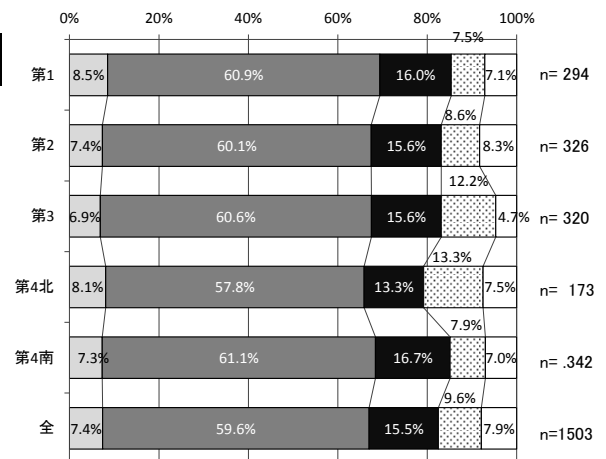


図 67 運賃と運行補助との関係

2.7.2 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する意識

(1) 積極的に利用して運賃収入を増やし、自分や地域住民ではなバスを支えたほうが良い。

「そう思う」「ややそう思う」と回答した方は、
6割以上であった。

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない
□ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

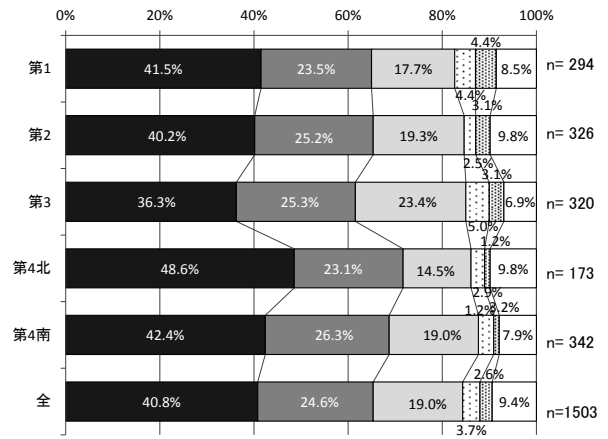


図 68 積極的な利用に関する意識

(2) 運行本数の増加など、利便性を向上させる場合は、利用者負担(運賃の値上げ)で支えたほうが良い

「そう思う」「ややそう思う」と回答した方は、
4割程度であった。

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない
□ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

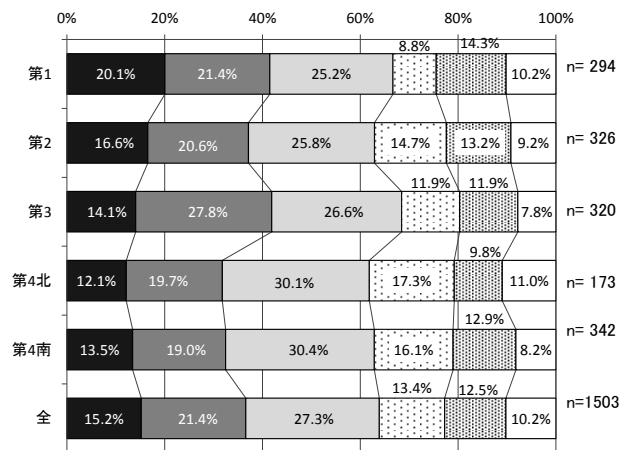


図 69 利便性向上と利用者負担の関係

(3) 市の補助額を少しでも減らすため、ルート短縮など運行経路を見直したほうが良い

「あまりそう思わない」「そう思わない」と回答した方は、
4割程度であった。

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない
□ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

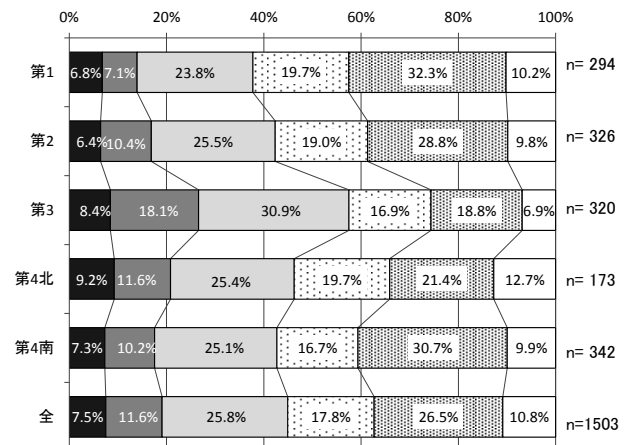


図 70 運行ルートの効率化

(4) 市の補助額を少しでも減らすため、運行経路は変えず、利用者の少ない時間帯は、減便など運行ダイヤを見直したほうが良い

「そう思う」「ややそう思う」と回答した方は、3割程度であった。

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない
□ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

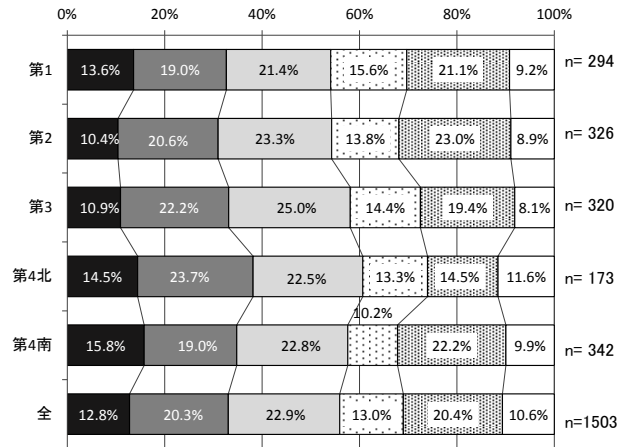


図 71 運行時間帯の効率化

(5) 高齢者や障害をお持ちの方などの利用が増え、割引の適用によって運賃収入が減っても、市の補助額を増やして対応したほうが良い

「そう思う」「ややそう思う」と回答した方は、5割程度であった。

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない
□ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

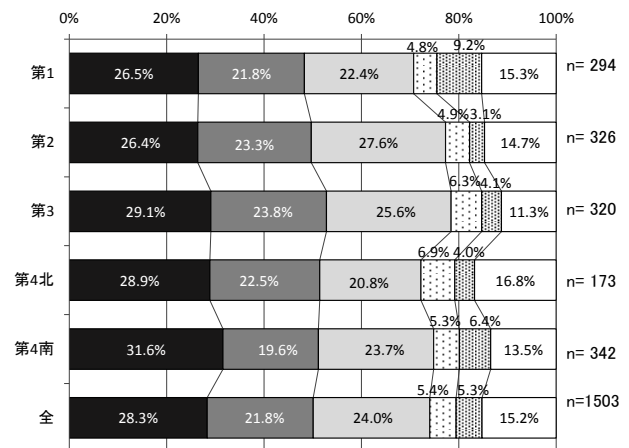


図 72 福祉的施策と補助額の関係

(6) 運行ダイヤを見直す場合の最低限必要な運行間隔と運行時間帯

1) 最低限必要な運行間隔

仮に見直すとした場合、最低限必要な運行間隔は、平均約 25 分であった。

■ 10分未満 ■ 10分以上20分未満 □ 20分以上30分未満
□ 30分以上60分未満 □ 60分以上 □ 無回答

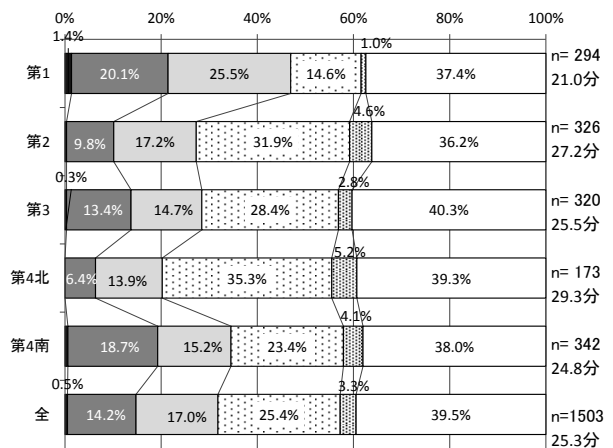
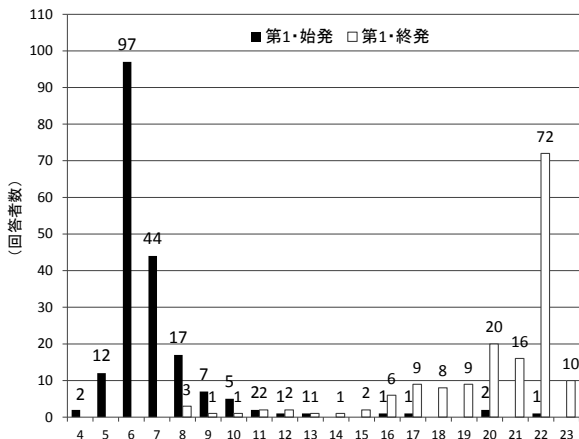


図 73 最低限必要な運行間隔

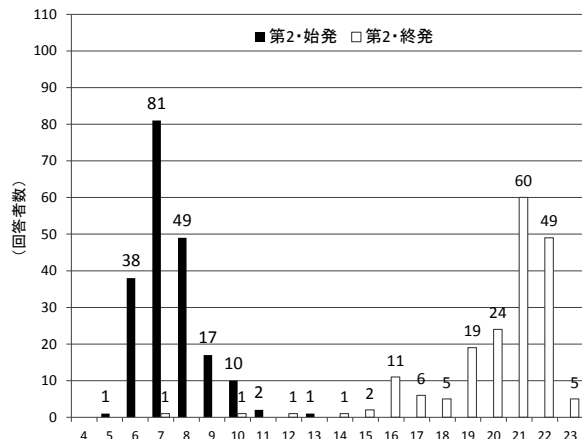
2) 最低限必要な運行時間帯

仮に見直すとした場合、最低限必要な運行時間帯は、始発時刻が6から7時台、終発時刻は20から22時台と回答した方が多い。

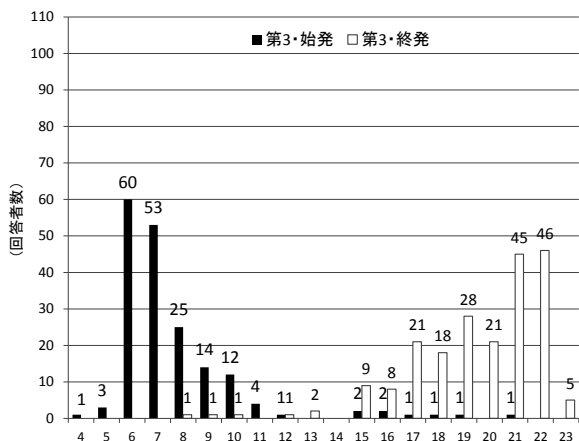
【第1ルート】



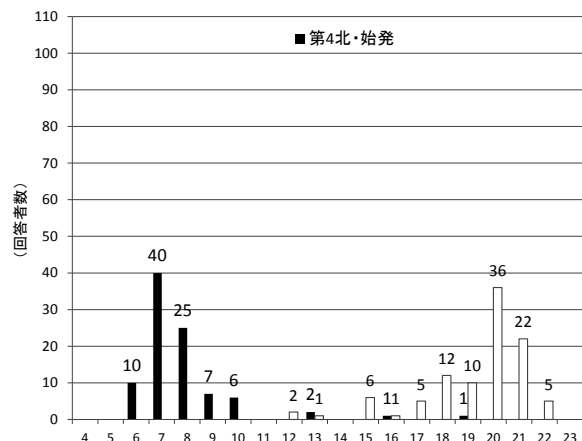
【第2ルート】



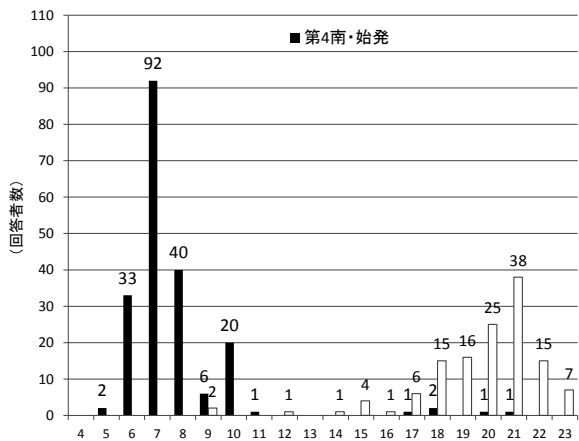
【第3ルート】



【第4北ルート】



【第4南ルート】



【全ルート合計】

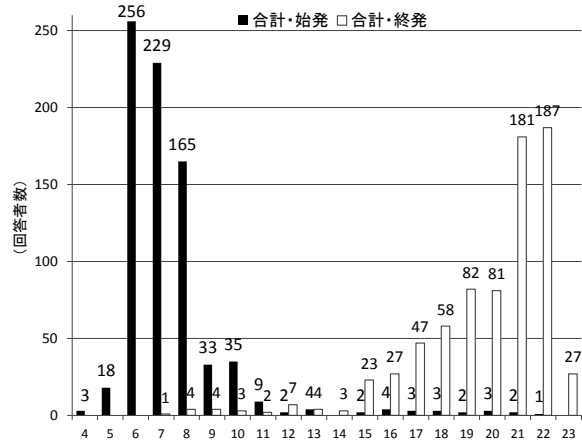


図 74 最低限必要な運行時間帯

2.8 自由記入による意見・要望等

940 件の意見・要望等が寄せられた。

表 4 自由記入による意見・要望等の分類と回答件数

項目	件	主要な意見・要望等
行き先、運行経路	74	通勤通学ルートと通院、役所その他のルートにしぼって運行にメリハリをつけるといいかも。
乗車の所要時間	7	バス停の間隔を広げてバス停の数を減らすことにより時間短縮になりそうですか？
バス停までの距離	37	バス停の位置を医療機関に近い所に移したらどうか。
施設	14	バス停にイスがあると便利
運行本数	88	運行本数を増やして欲しい。
	30	市民のためにぜひ最低30分間隔で運行してほしい。
	43	ピークタイムの本数を増やして欲しい。
	5	雨の日は利用者が増えるので朝・夕と増便を。
	9	営業バス会社と重複する路線は減便
	1	平日と休日のダイヤを同じにしていることがおかしい。
	19	高齢者が増えるので減らさず運行してほしい。
	4	特に夜の鉄道からの乗り継ぎが悪すぎる。
	15	バスの側面・後方に広告をすれば広告収入で市の補助が減少し運行ダイヤの増便などの可能性が出てくるのでは
始発、終発	7	始発の時間を早めてほしい
	23	平日は22時のバスがあるとうれしいです。
定時制	30	時間が遅れる事が多い。
	4	発車時刻より早く発車しないで下さい。
	3	はなバスは時間が正確なので利用に便利
	1	向台3丁目のバス停あたりで5分の時間調整をして少しでも待ち時間を少なくして欲しいです。遅れて待っているのは家から見えます。
	3	細い道は無理をしないで遅れる問題がある
情報	5	雪の降った日にいくら待ってもこなかった時、今日はこないとかなかにかしらせて欲しいです。
	4	アプリか何かで今はなバスが何処にいるか分かるようなシステムを作って欲しい。
	10	はなバスの広報をもっとしっかりすべきだと思います。
	1	時刻表がわかりやすい
車内放送	9	停留所の車内放送が子供のアナウンスは聞き取りづらいです。
	3	初乗車から降車まで一言も喋らない人がいる。全部録音使用。
混雑度	12	朝・通勤時間帯に10分程待たなければ乗車できず通過された事が数回ある
	16	雨の日など満員で乗車できない場合が多い。
車体	5	もう少し座席数があるとありがたいと思っています。
	12	もう少し人数が乗れる大きさにはならないのか？
	4	どんな立場の方が乗ってきても対応しやすい座席シートのアレンジもあるとよいように思う。
	9	入口と出口1つずつのバスを希望します。
運賃	21	150円になったのは知らなかった。100円にすべきである。
	15	市バスとしては今の運賃を維持してほしい。
	24	運賃多少値上げでも良いので本数を増やして欲しい。
	21	シルバーバスは利用出来るようにして欲しい。
	3	距離に関係なく同一料金なのは違和感があります。
	41	一般料金を上げて、高齢者や障害の人の料金を下げてもいいと思います。
	10	市民の運賃と市外者の運賃を分けて差別化。
乗務員、バス会社の対応	57	乗務員の方々が親切に丁寧な対応でありがたいと思う。
	26	バスが駅に到着している時、雨の日や夏の暑い時は早めにバスに乗車させて欲しい。
補助について	46	西東京市だけではなく練馬区や新座市から補助をいただくことは出来ないでしょうか。
乗客	10	飲酒でのバス利用や大声で話すなど禁止しマナー向上に努めてほしいと希望します。
その他	11	年に2～3回アンケートをとらないと正確なアンケートは出ないのでは？
	131	とても便利になり感謝しております。このまま運行をお願いします。
	7	たまに利用する程度でよくわかりません
	10	今後10～20年終り高齢になった際はもっと頼る事になるのではと思います。
合計	940	

3. 市民アンケート調査結果

無作為抽出による市内 3,000 世帯を対象に、アンケート調査を実施した。また、はなバスの利用者及び非利用者を分けて集計を行った。

3.1 配布数及び回収状況

配布数	回答数	回収率
3,000 票	1,029 票	34.3%

3.2 回答者の特性及びはなバス利用状況

3.2.1 回答者の属性

(1) 性別、年齢

女性の方が多く、年代別では 40 歳以上からの回答が多い。

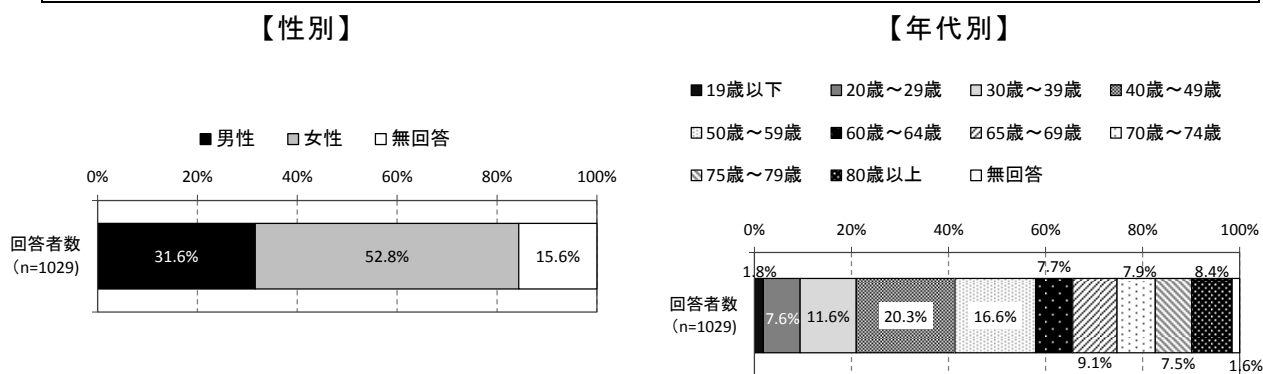


図 75 回答者の性別・年代

(2) 職業

会社員が最も多く、無職、専業主婦等の方の回答が多い。

- 会社員
- 公務員
- 専業主婦・夫、家事手伝い
- 無職
- 無回答
- 自営業
- パート・アルバイト
- 学生
- その他

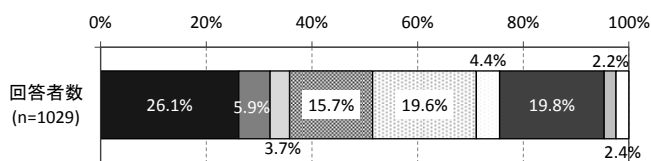


図 76 回答者の職業

(3) 居住地

地域(6)が最も多く、次いで地域(3)、地域(2)の順である。

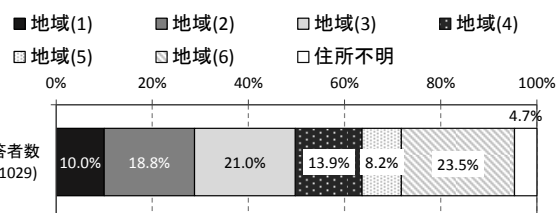


図 77 回答者の居住地

図 78 に示すとおり、市内を6つの地域に区分し、地域別に集計を行った。

- 地域(1)：第1ルート沿線地域
- 地域(2)：旧第2ルート沿線地域
- 地域(3)：第3ルート沿線地域
- 地域(4)：第4北ルート沿線地域
- 地域(5)：第4南ルート沿線地域
- 地域(6)：旧第5ルート沿線地域

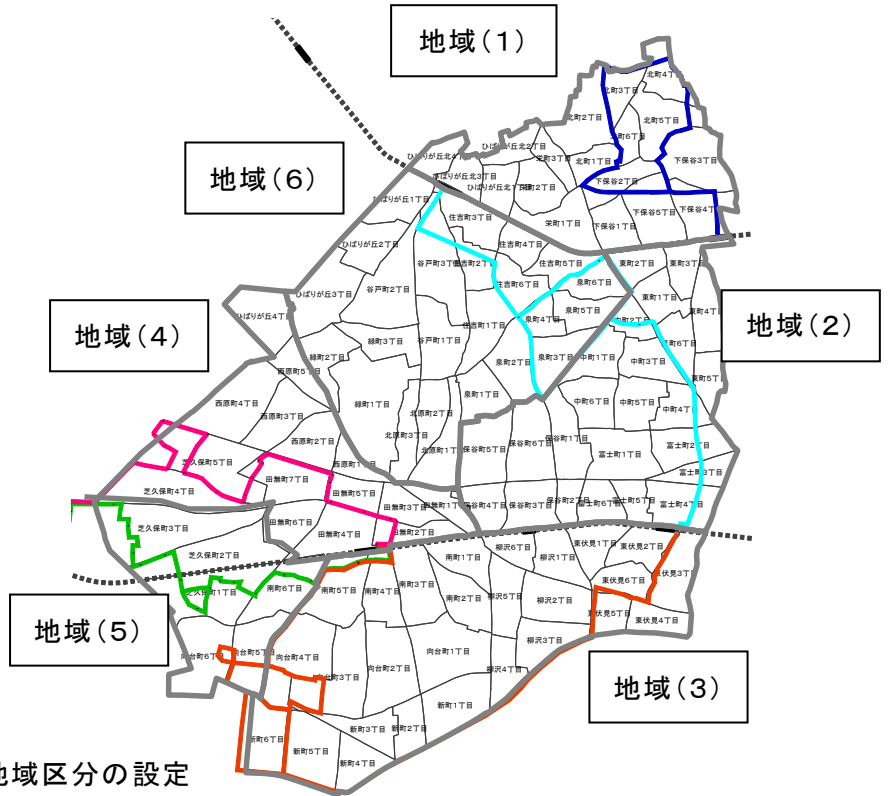


図 78 地域区分の設定

(4) 運転免許証の保有状況、今後の返納予定

運転免許証保有者は7割程度であり、そのうち「返納しても良い」「返納する予定」と回答した方は、2割程度である。

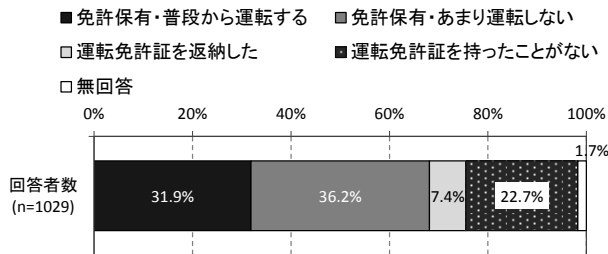


図 79 運転免許証の保有及び車の運転状況

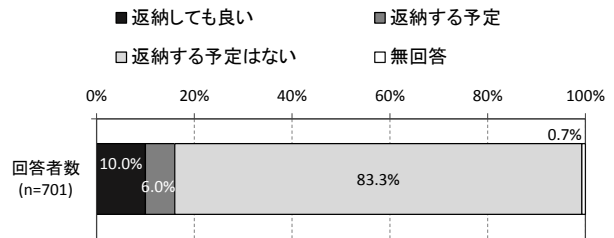


図 80 運転免許証の返納予定について

(5) 障害者手帳などの所有

回答者のうち、障害者手帳等を所有している人は1割未満である。

※障害者手帳等とは、身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳である。

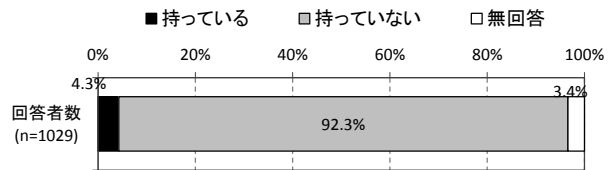


図 81 障害者手帳などの所有の有無

(6) 最寄り駅

各地域で最も回答が多かった最寄り駅は次に示す通りである。

※地域区分については、図 78 参照

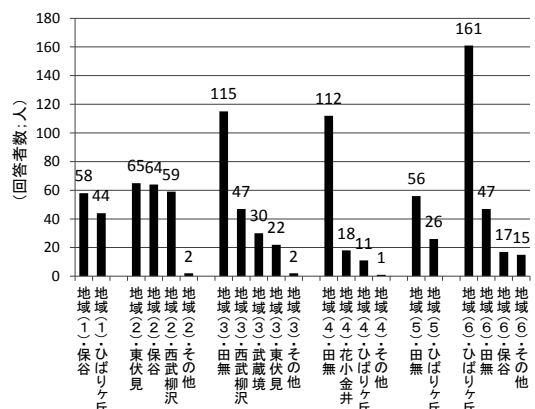


図 82 地域別最寄り駅

(7) 最寄り駅までの移動手段

徒歩が最も多く、約7割である。
注)複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

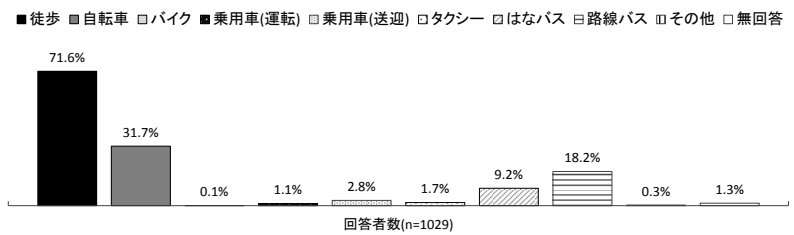


図 83 最寄り駅までの移動手段

(8) 最寄り駅の利用のしやすさ

最寄り駅までの移動に対し、「満足」「やや満足」と回答した方は6割強である。

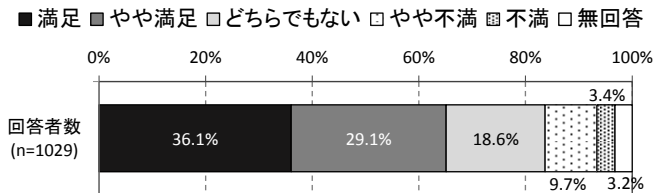


図 84 最寄り駅の利用しやすさ

(9) 普段利用する駅、最寄り駅と普段利用する駅が異なる理由

・普段利用する駅と、最寄り駅が同じ方は約8割である。
・最寄り駅と異なる理由は、目的地への行きやすさをあげる回答者が多い。
注)複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

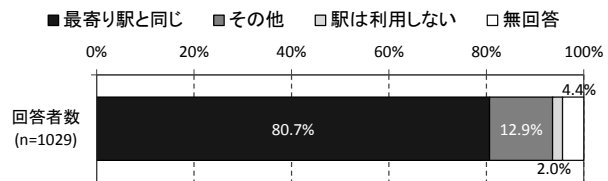


図 85 普段利用する駅

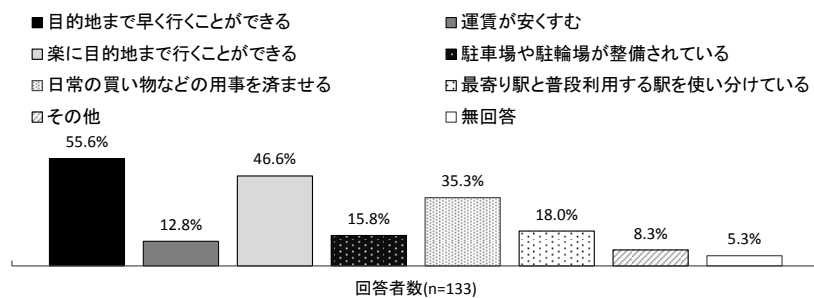


図 86 最寄り駅と普段利用する駅が異なる理由

(10) 普段利用する駅までの移動手段

徒歩が最も多く、次いで、自転車、路線バスの順である。
注)複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

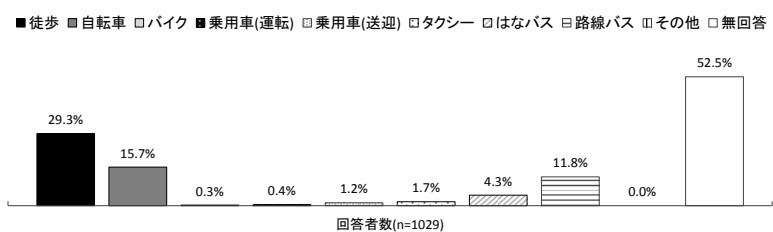


図 87 普段利用する駅までの移動手段

3.2.2 はなバスの認知度・利用の有無

はなバスを「利用したことがある」「知っている」を合わせると9割以上である。

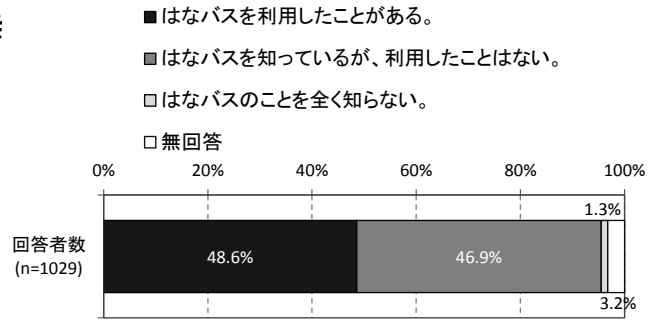


図 88 はなバスの認知度

3.2.3 はなバスの利用実態

(1) バス停までの移動手段、バス停までの所要時間

- ・自宅からバス停までの移動手段は、平日、休日とも徒歩が最も多い。
- ・自宅からバス停までの所要時間は、平日、休日とも5分未満が最も多い。

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

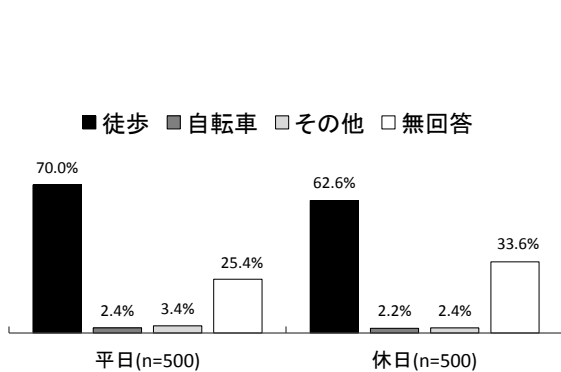


図 89 バス停までの移動手段

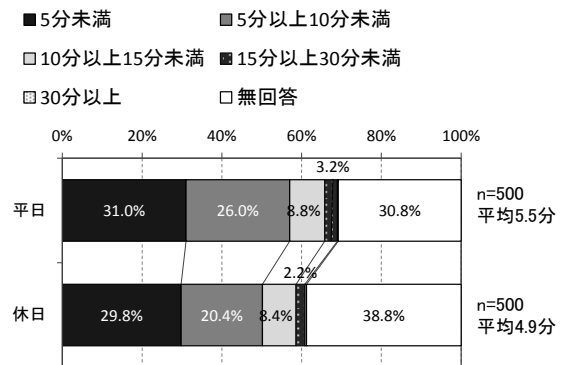


図 90 バス停までの所要時間

(2) はなバスの利用目的

平日、休日とも食事・娯楽・レジャー・習い事の利用が最も多い。

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

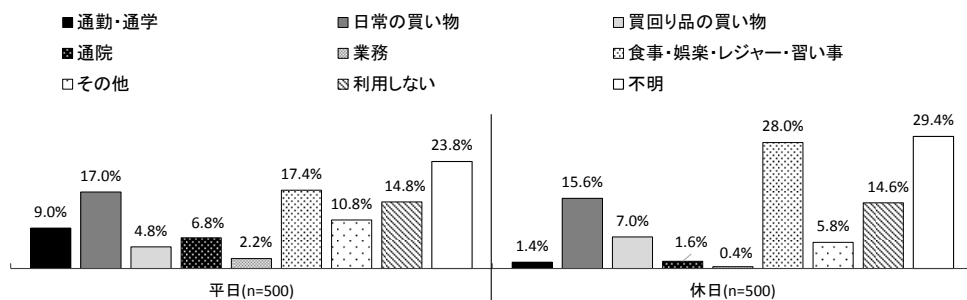


図 91 普段の利用目的

(3) 利用時間帯

平日、休日とも、行きは10時台が最も多く、帰りは17時台が最も多い。

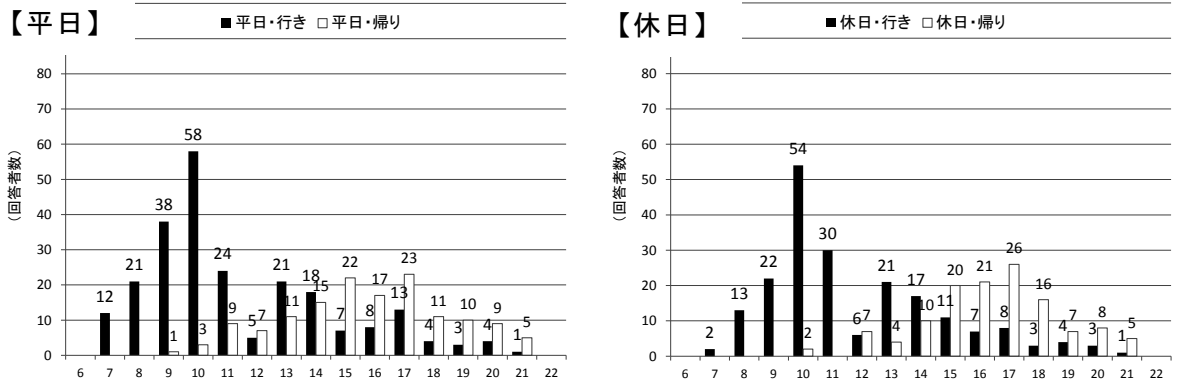


図 92 利用時間帯分布

(4) 移動制約者の乗車状況

移動制約者の乗車状況は、乳幼児と一緒に(ベビーカーなし)が最も多い。
注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

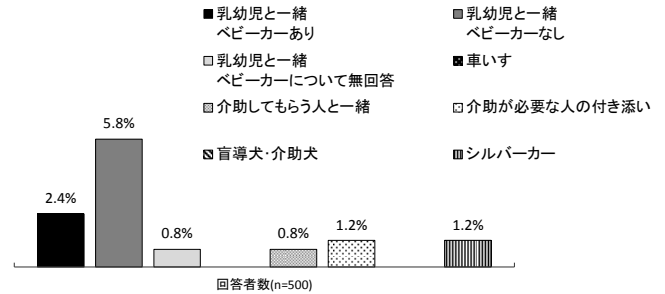


図 93 移動制約者等の乗車状況

(5) 運賃支払い方法

運賃支払い方法については、ICカードが6割強と最も多い。
注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

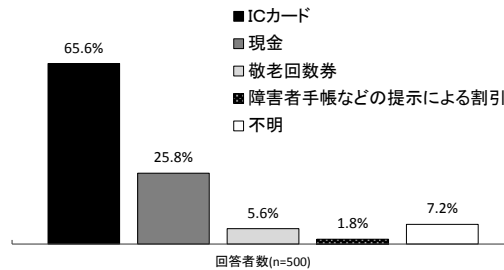


図 94 運賃支払い方法

(6) 公共交通への乗りつぎ状況、最終目的地

・平日、休日とも、鉄道や他の路線バスへ乗りつぐ方は、3割程度である。
・最終目的地として、平日、休日とも市内の割合が最も高い。

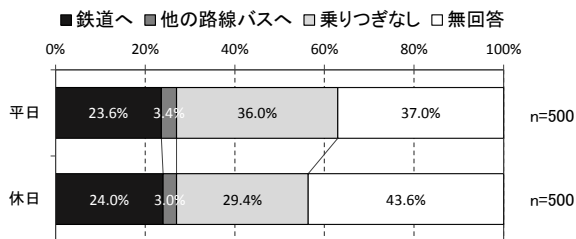


図 95 鉄道・他の路線別への乗りつぎ状況

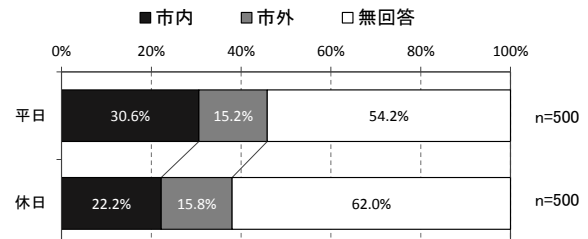


図 96 最終目的地

(7) はなバスの利用頻度

利用頻度は、週1日未満が7割と最も多い。

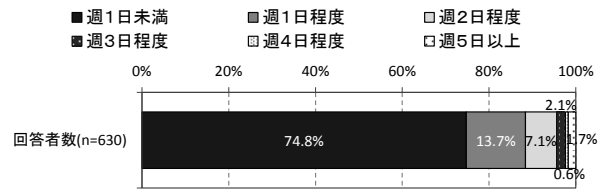


図 97 利用頻度

(8) はなバスに代わる移動手段（徒歩以外）

自転車が多い。次いで、路線バスの順である。
注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

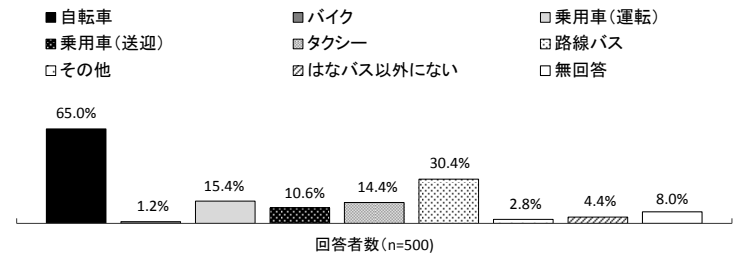


図 98 はなバスに代わる移動手段

3.2.4 見直し後の利用状況

(1) 見直し後の利用状況の変化

変わらないが約6割と最も多い。

- 利用が増えた
- 見直し後に利用するようになった
- 利用が減った
- 変わらない
- 無回答

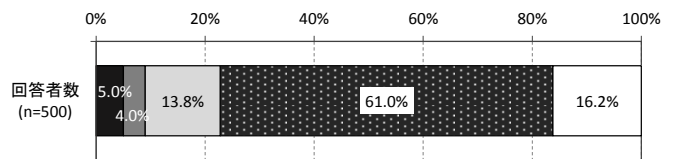


図 99 ルート見直し後の利用状況の変化

(2) 見直しにより利用が増加した理由

利用が増加した理由は、目的地へ行きやすいが5割程度と最も多い。
注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

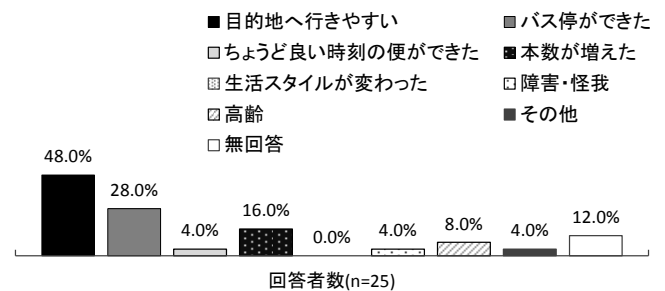


図 100 ルート見直し後に利用が増加した理由

(3) 見直しにより新たに利用するようになった理由

目的地へ行きやすいが、最も多い。
注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

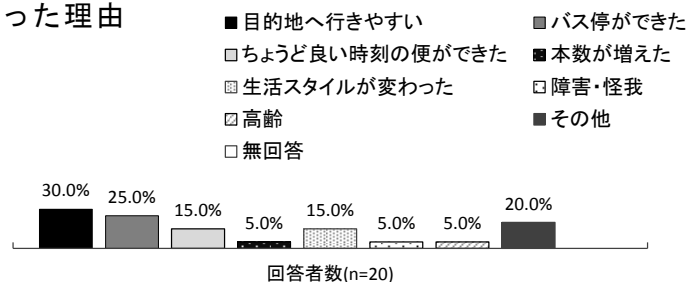


図 101 ルート見直し後に新たに利用するようになった理由

(4) 見直しにより利用が減少した理由

目的地へ行きづらいが最も多い。
注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。

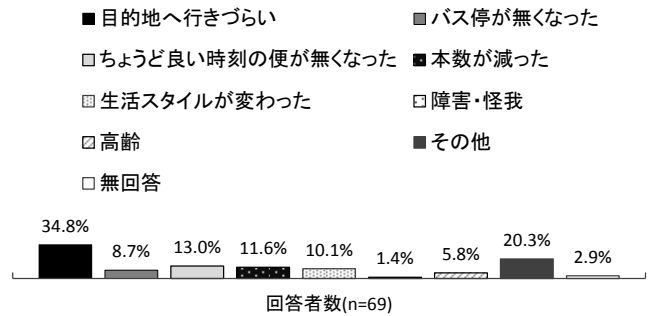


図 102 ルート見直し後に利用が減少した理由

3.3 はなバスに対する意識

(1) はなバスの満足状況

総合評価として約4割が「満足」「やや満足」と回答している。「イ）はなバスのバス停までの距離」は満足度が高い一方で、「ウ）運行本数」は満足度が低い。

- 満足
- やや満足
- どちらでもない
- やや不満
- 不満
- わからない
- 無回答

【回答者数 n=500】

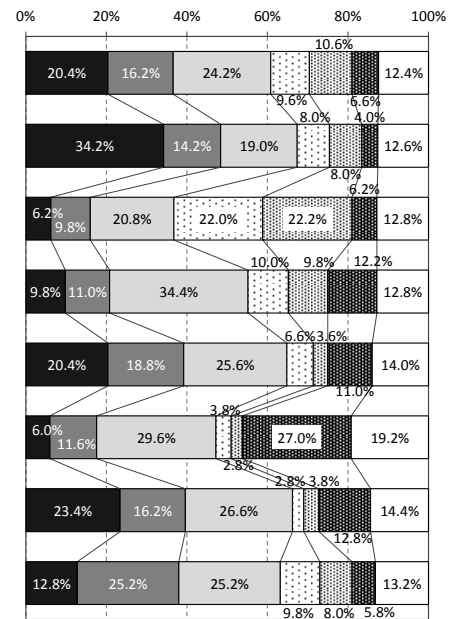


図 103 はなバスの満足状況

(2) 遅延時の許容可能な待ち時間

平均は 7.7 分、10 分未満が4割程度である。

- ~5分未満
- 5分以上10分未満
- 10分以上15分未満
- 15分以上20分未満
- 20分以上25分未満
- 25分以上30分未満
- 30分以上
- 不明

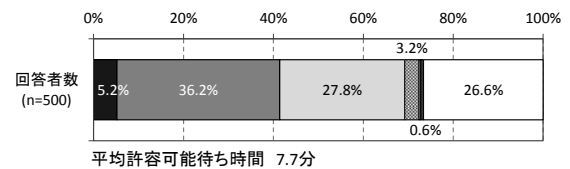


図 104 遅延時の許容可能な待ち時間

(3) はなバスの内容について不満に思うこと

169 件の意見・要望が寄せられた。

表 5 はなバスの内容について不満に思うこと

項目		件数	主な意見
行先、運行経路、所要時間	行先・運行経路に関する こと	路線新設の 要望	17 南町のエリアはバス路線がないと聞くのでお年寄りのためにルートを増やしてほしい。 柴町ははなバスからの利便から見放されているのでしょうか？ひばりヶ丘駅北口が整備されたら、ひばりヶ丘駅北口→ライフ→柴町のコースも考えてください。
		経路の見直し	2 保谷駅と東伏見駅を結ぶ以前のはなバスの第2ルートが運行経路を変えて困っている。 遠回りして保谷駅も停車していただきたいです。
		循環バスの 逆回り設置の 要望	4 利用は第1ルートですですが一方しか運行がないので、帰宅時は乗車すると徒歩よりも余計に時間がかかります。両方向回りで運行を希望します。 田無発で向台町3丁目に止まるルートが向台循環しかないうえに遠回りで時間がかかる。
		旧経路復活 の要望	4 東伏見駅発保谷駅回りははなバスがなくなり不便。 保谷駅⇄東伏見駅が無くなったのが残念
		現行経路に 対する疑問・ 不満	16 中央線行きバスとの乗り換えができると良い。 柴町あたりは路線がなく利用できない 路線バス停と重複している
	所要時間に関する こと	3 利用は第1ルートですですが一方しか運行がないので帰宅時は乗車すると徒歩よりも余計に時間がかかります。 向台町3丁目から田無駅に行く本数は多いが田無発で向台町3丁目に止まるルートが向台循環しかないうえに遠回りで時間がかかる。	
バス停までの 距離・設備	バス停までの距離に対する 意見	11 我が家の近くに停留所が欲しい	
	バス停の設備に対する改善 要望	5 バス停にベンチがない 田無駅の乗り場の並び方がわかりづらい	
運行本数	増便の要望	26 全体的に運行本数が少ない。	
	運行間隔の見直し	5 毎時15分ごとにあるとうれしい。	
	時間別の増便の要望	7 運行本数を増やしてほしい。特に午後2～4時にもう1本あると便利	
	雨天時の増便の要望	2 雨天時混雑して乗車できないことがあるので雨天時は本数を増やしてほしい。	
始発、終発	始発時刻の見直し(早くして ほしい)	4 午前6時台のバスがないため通勤に使えない	
	終発時刻の見直し(遅くして ほしい)	7 終バスが早いので逃してしまったことがある。	
定時制に対する意見・不満		9 時間通りついたことがない。	
はなバスHP・ 情報等	HPに関する こと	HPのレイアウトの改善	1 ページがPDFで見づらい。
		時刻表及び 検索機能の 改善	1 HP、時刻表の見やすさについて、Aで乗ってBで降りる場合のそれぞれA・Bの時刻(所要時間)がわかると利用しやすい。
	その他情報に関する こと	4 時刻表はどこでもらえるのでしょうか？運の良し悪しで利用してます(時間が合えば…)	
小学生の車内放送に対する意見		6 車内放送は小学生でもいいが、小学生らしい話し方よりも使う人の聞き取りやすい話し方を優先させてほしい	
車内混雑に対する意見		9 満員で拒否されたことがある(雨天でとても困った)	
車体に対する意見		4 バスが思ったよりも小さい。ペビーカーを折りたたまないといけない時もある。	
運賃など	現在の運賃に対する意見 (不満)	7 運賃が高くあまり利用していない ほかの市より運賃が高くあまり利用していない150円は高い	
	現在の運賃に対する意見 (満足)	1 西武バスよりも安い運賃で乗車できるのでいいです	
	定期券の導入要望	2 はなバスの定期利用化にして欲しい。会社に申請出来て、はなバスを利用できます。	
その他の意見		12 高齢者にとって優しくないもって考えてほしい	
合計		169	

(4) はなバスの役割

買い物や通院において、はなバスがあると外出しやすいと回答した方は、2割程度である。

- はなバスがあると外出しやすい
- ▨ はなバスがあってもなくても、外出行動に変化はない
- はなバスがあってもなくても外出しづらい
- ▨ この利用目的ははなバスを利用しない
- 無回答

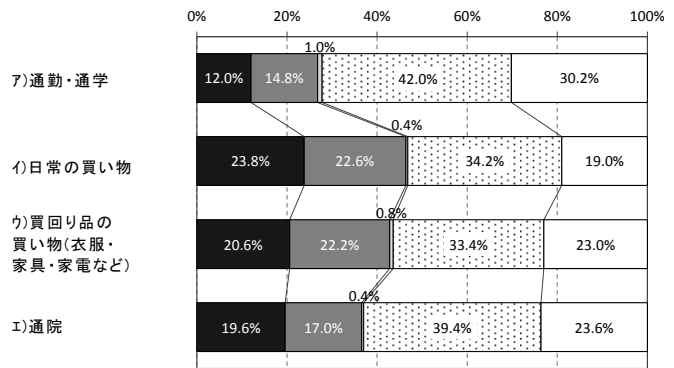


図 105 外出行動【n=500】

(5) はなバスの利用理由・必要とする理由

「ウ) はなバスのバス停が近い」「エ) 目的地への移動が便利」といった使いやすさや、「ク) 雨天時の移動手段」をあげる回答者の割合が多い。

- あてはまる
- ▨ ややあてはま
- どちらともいえない
- ▨ あまりあてはまらない
- ▨ あてはまらない
- 無回答

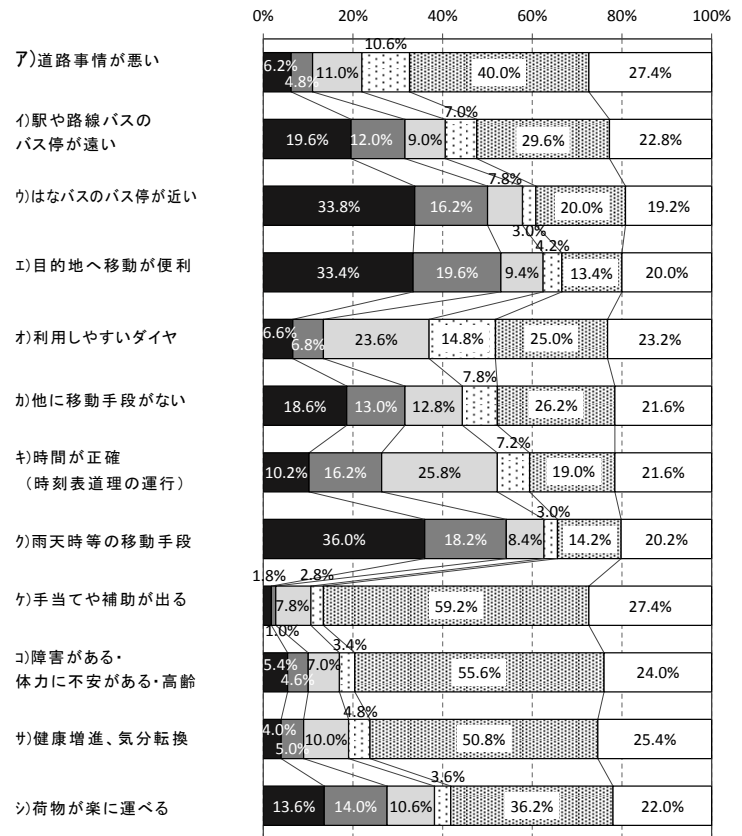


図 106 はなバスの利用理由・必要とする理由【n=500】

3.4 非利用者・知らない人はなバスの利用条件

(1) 非利用者の外出する時の主な目的

外出する時の主な目的として、平日、休日とも日常の買い物が多い。

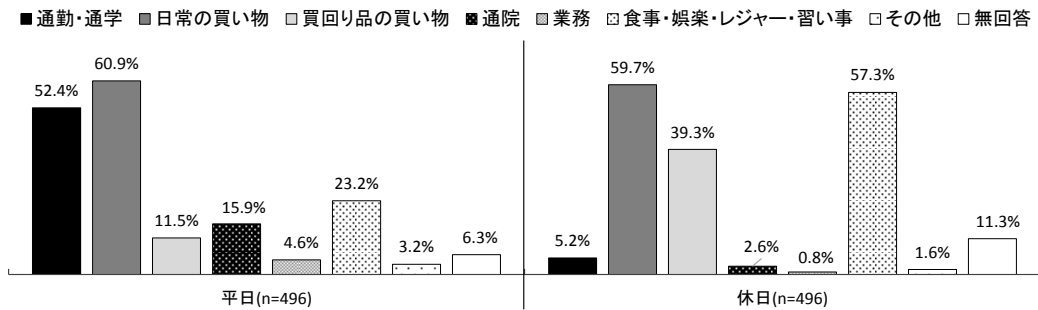


図 107 非利用者の外出するときの主な目的

(2) 非利用者のはなバスの利用条件

「イ) 目的地を通る運行経路がある」にあてはまると回答した方が最も多く、次いで「カ) 目的地まで他の移動手段よりも早く到着できる」、「ア) 自宅近くにはなバスのバス停がある」の順である。

- あてはまる □ どちらともいえない
- あてはまらない □ 無回答

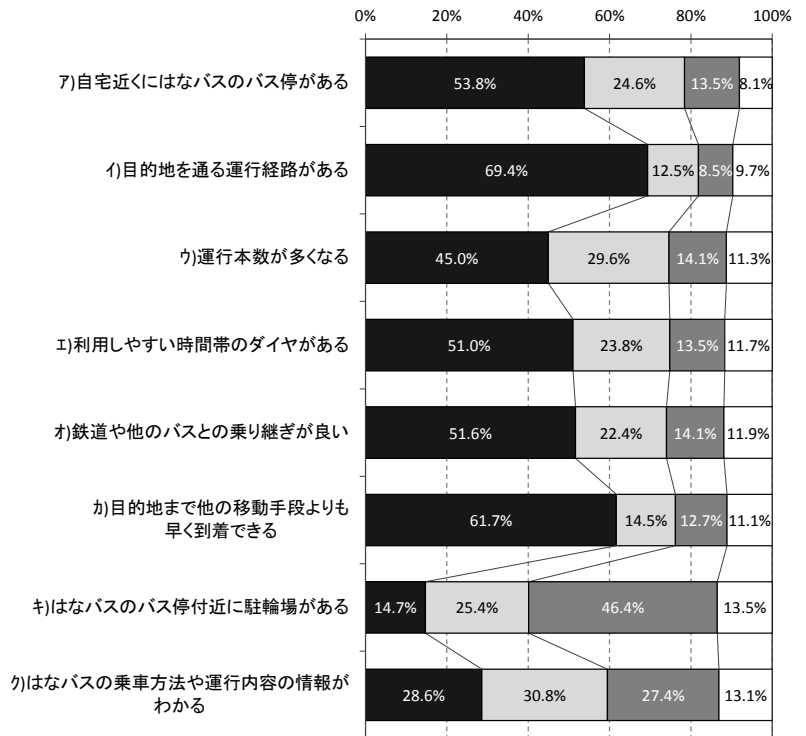


図 108 非利用者のはなバスの利用条件【n=496】

(3) 許容可能なバス停までの所要時間

平均は 4.7 分、10 分未満と回答した方が多い。

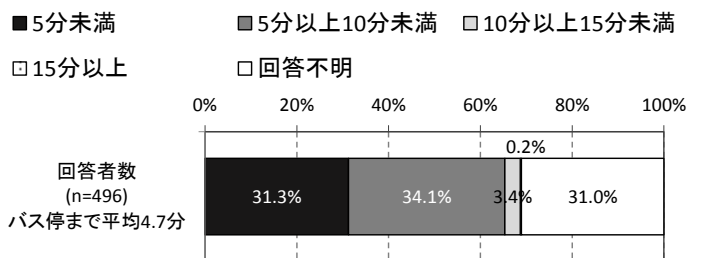


図 109 はなバスのバス停までの許容時間

3.5 移動に対する意識

3.5.1 現在の移動手段からみた10年後の利用状況

はなバスの利用者、非利用者ともに、どの移動手段も3～5割程度は「変わらない」と回答している一方、現在、公共交通機関を利用している人は、10年後「増える」「やや増える」と回答している人が多い。

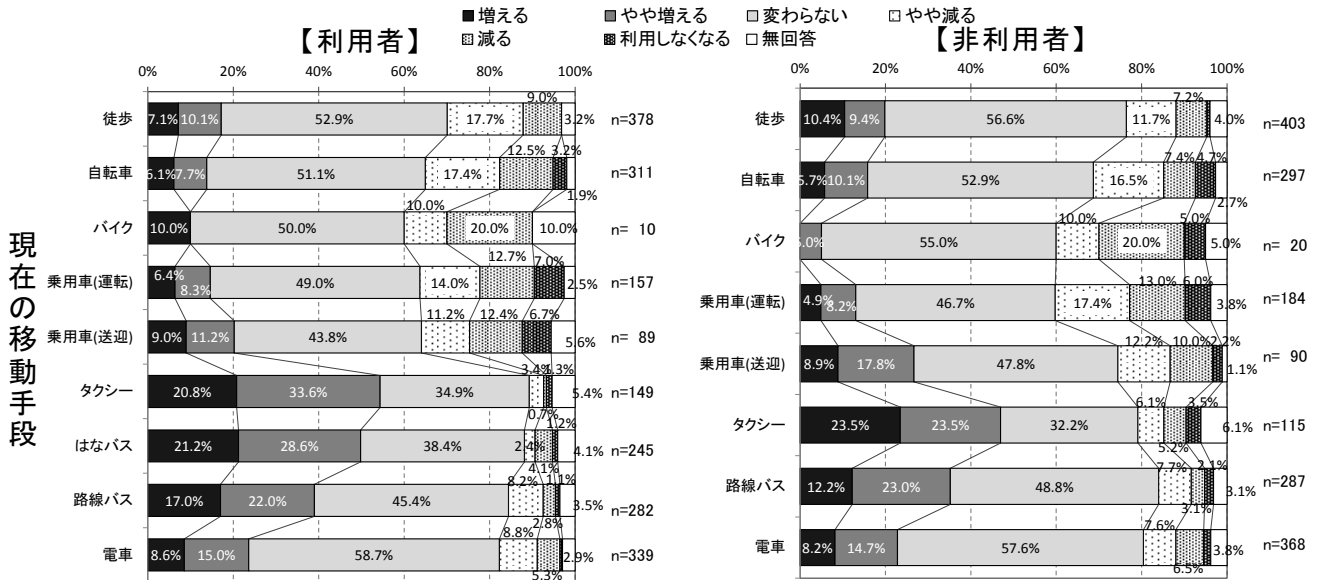


図 110 現在の移動手段と10年後の利用頻度

3.5.2 10年後にはなバスを必要とする理由

利用者、非利用者ともに、「自宅に近いバス停や利用しやすいルートがあれば必要」と回答した方が、最も多い。

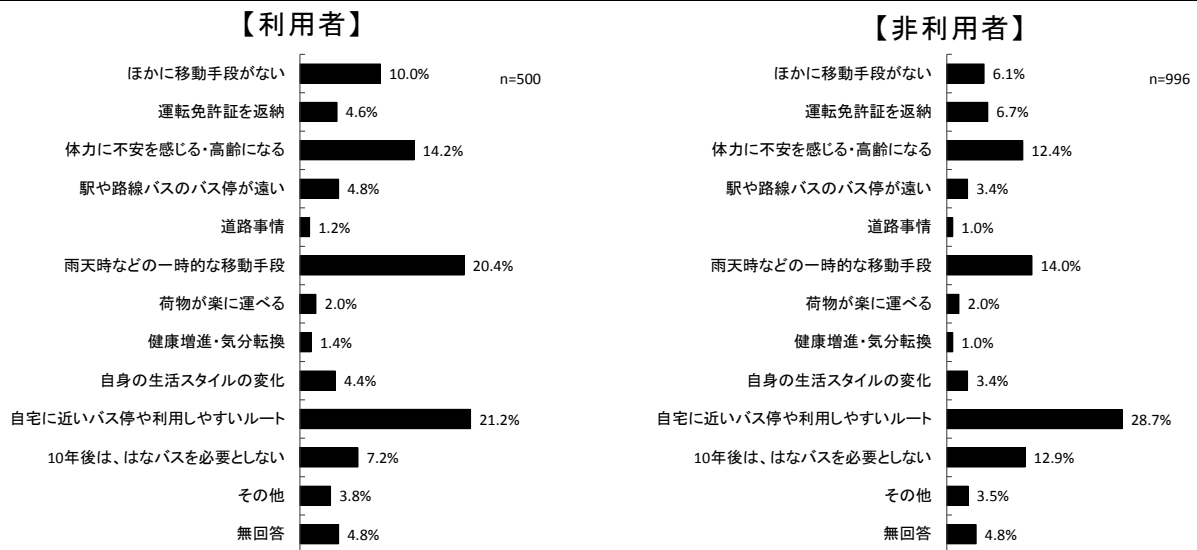


図 111 10年後にはなバスを必要とする理由

3.6 今後のはなバスのあり方

3.6.1 運行補助について

(1) 運行補助の認知度

運行補助について、「知らなかった」と回答した方は5割程度であった。

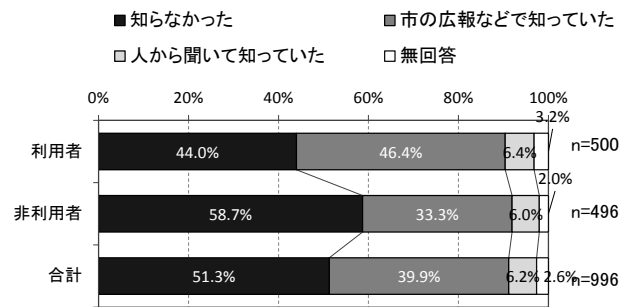


図 112 市の補助について

(2) 運行補助の適切さ

・運行補助額については、利用者に比べて非利用者の方が「多い」と回答した方の割合が多い。
 ・運賃と市の運行補助との関係については、利用者に比べて、非利用者の方が「補助額を減らす」と回答した方の割合が多い。

【運行補助額の適切さ】

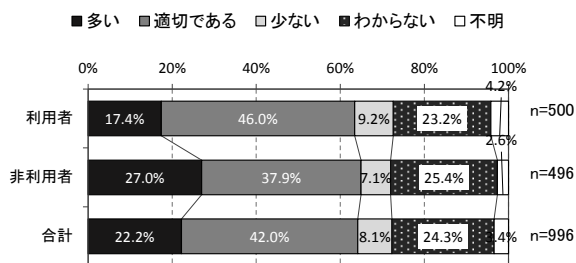


図 113 運行補助の適切さ

【運賃と市の運行補助との関係】

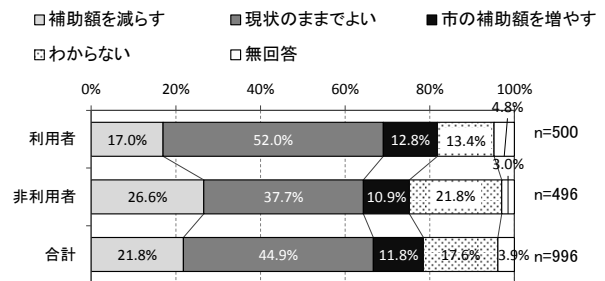


図 114 運賃と市の運行補助との関係

3.6.2 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する考え方

(1) 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する考え方

「イ)利用者負担(運賃の値上げ)で支えたほうが良い」、「ウ)ルートの短縮など運行経路を見直す」や「エ)利用者の少ない時間帯は、減便など運行ダイヤを見直したほうが良い」については、利用者に比べて、非利用者の方が「そう思う」「ややそう思う」と回答した方の割合が多い。

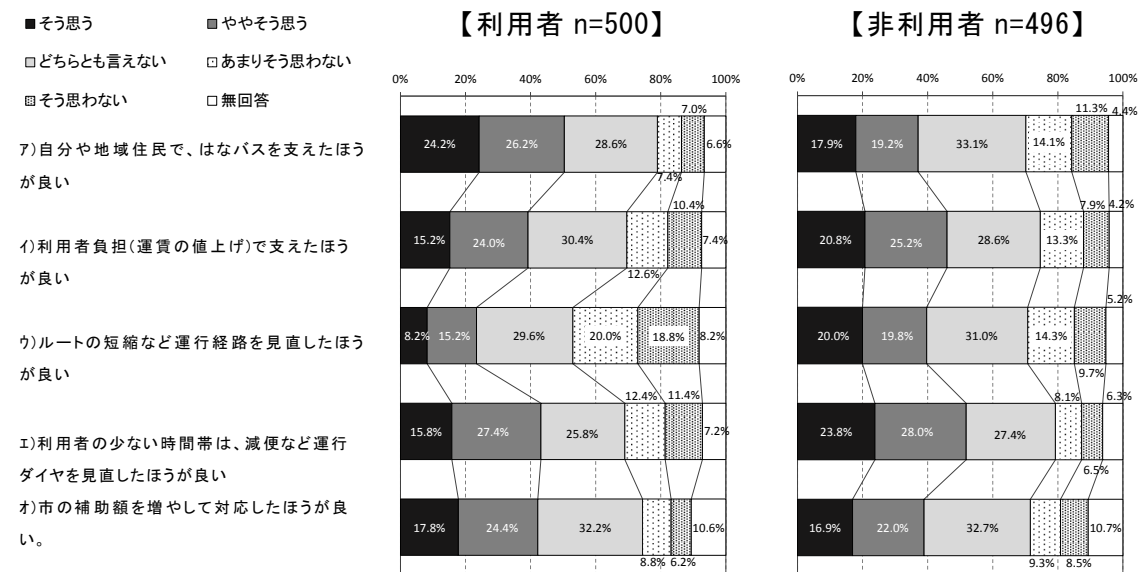


図 115 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する考え方

(2) 運行ダイヤを見直す場合の運行間隔と運行時間帯

1) 最低限必要な運行間隔

利用者は、平均 25.7 分、非利用者は平均 26.3 分である。

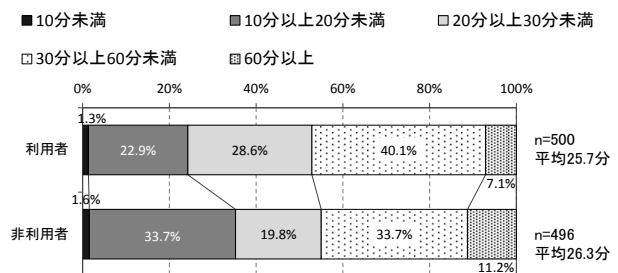


図 116 最低限必要な運行間隔

2) 最低限必要な運行時間帯

運行時間帯を仮に見直すとした場合、最低限必要な運行時間帯は、利用者、非利用者ともに始発時刻が7時台、終発時刻は20時台から22時台と回答した方が多い。

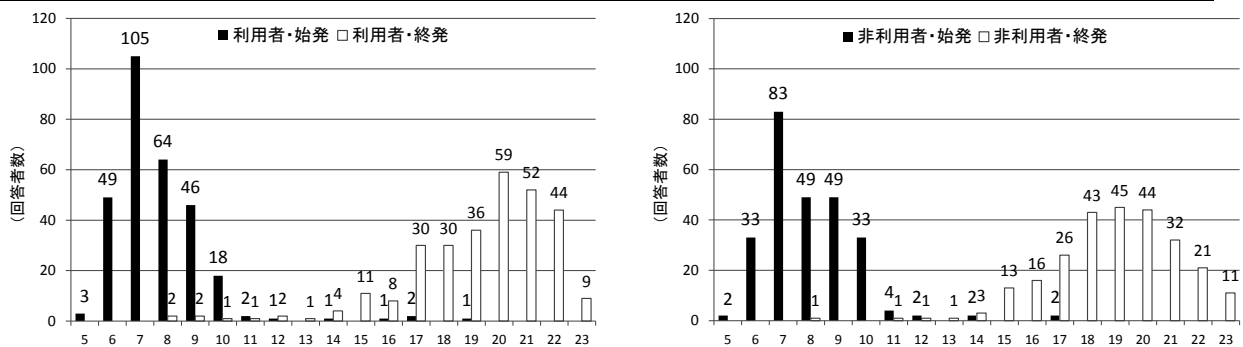


図 117 最低限必要な運行時間帯 (左図：利用者、右図：非利用者)

3.7 自由記入による意見・要望等

553 件の意見・要望等が寄せられた。

表 6 自由記入による意見・要望等の分類と回答件数

項目		主な意見・要望等の内容
行先、運行経路、所要時間	路線新設の要望	67 ルートを拡大してくれると利用する機会が増えるかもしれませんが、公共施設を循環できるバスを作ってほしい。南北の路線があるが東西に動く路線があると良い。
	経路の見直し	34 はなバスの運行を継続させることが目的ならルート変更などして通勤通学の利便性に特化すべき路線バスと重複して走っているコースがあり見直しが必要だと思う。
	旧経路復活の要望	3 保谷駅へのルートを復活させ本数も増やしてほしいと願っています。個人的には東伏見～保谷間のバスを復活させてほしい。
	現行経路に対する意見(疑問・不満)	38 はなバスを利用できる地域できない地域が無いような運行。栄町地区にはなバスが通らないのはなぜですか？市の端のほうでは市民はとっても不便です。
	現行経路に対する意見(満足)	6 路線バス以外のルートも走行しているのがありがたいと思っています。第4北ルートが出来て便利になりありがたいと思っています。
バス停までの距離・周辺設備	バス停までの距離に対する意見	12 場所を近くしてもらえればもっと乗る回数が増えると思う。バス停まで遠すぎるとほとんど乗らない人にとっては不公平だと思う。
	バス停の増設要望	6 西東京市の中で西武柳沢駅の近くだけ、はなバスが停まらないのでバス停を作ってほしい。
	バス停に対するその他の意見	2 バス停は現状のままで交通量の少ない路線や区間では乗降を自由にしてはどうか。ヴィーガーデン方面のバス停がよくわかりません。
運行本数	増便の要望	31 近隣の区や市に比べて本数が少ない。田無駅から保谷までのバスが少ないので、はなバスで補ってほしい。
	運行間隔の見直し	12 1時間の運行間隔をもっと増やしてほしい。運行間隔については30分に1本が最低限であろう。
	時間別の増便の要望	11 通勤通学時間帯はもう少し普段から増便してほしい。朝と夜の本数を増やして、日中は1時間に1～2本に減らして方が良い。
	雨天時の増便の要望	4 雨天通勤通学時に増便してもらえるとありがたい。悪天のときは本数を増やすなどしたほうがよい。
	減便希望(存続のため含む)	3 本数は減らしていいと思います。本数を減らしても続けてほしい。
始発、終発	始発時刻の見直し(早くしてほしい)	2 朝早く利用したくても運行されていないのであまり使いません。朝6:30頃の便があると嬉しい。
	終発時刻の見直し(遅くしてほしい)	4 夜遅くまで運行してほしい。子どもが駅に行くのによく利用しているが終発が早いのでは帰りに利用できない。
定時性に対する意見		4 定時通り運行できないのが第一に気がかり。これから夏に向けて炎天下で5、6分と思うと大変つらい。真冬も同じ。
はなバスHP・情報等	時刻表・運行状況が把握できるアプリの要望	3 運行をアプリで分かるなど将来的に考えておくべき。放送内容など市役所の皆様の努力を感じます。引き続き頑張ってください。
	その他情報に関すること	12 詳細なルートを知らないのでアナウンスが必要。
車内放送に対する意見		3 小学生のアナウンスもよかったです。
混雑度について	車内混雑に対する意見	1 雨天時内容など市役所の皆様の努力を感じます。引き続き頑張ってください。
	雨天時車内混雑に対する意見	2 雨天時の夕方、保谷駅で満員で乗れないことが何度かあったので天候により臨時便を出してほしい。北ルートは混雑している。雨の日など都心の病院に行きたい日は困る。
車体に対する意見		10 外国製のように見えるのでバスは国産車のほうがメンテナンス費用がかからないと思う。小さくてすき空間のバスだと思います。はなバスは座席数少ない。
運賃など	運賃の値下げの要望	8 大人100円子供50円のほうが利用しようという気になると思います。運賃を安くしてもらえればもっと乗る回数が増えると思う。
	運賃現状維持の要望	10 料金について現状不満はない。100～150円への一度値上げしているので利用者としてはなんとか現行のまま頑張っていたいただきたいです。
	運賃の値上げの許容	18 運賃を上げてほしいので本数増やして欲しい。運賃が上がる運賃にするべきだ。1乗車300～500円程度市の収入にするべきだ。
	定期券・回数券・特殊券の導入	7 子育て世代には回数券が購入できないなど世代間の利用条件に格差を感じます。定期券を発行してほしい。会社の負担でどんどん乗れる。
	運賃対距離制の導入	1 運賃は乗車距離によって多少変化をつけたい。
	その他運賃等に対する意見	18 はなバスそのものが格安となっているので、市民は高齢者でも障害者でも同一料金でよいと思う。はなバス同士の乗り継ぎ割引等があってもよいと思う。
経営・財源・補助金について	運営・経営に対する意見	18 広告収入など、運営での努力も期待しています。
	財源・収入に対する意見	9 はなバスの外観の図案をより単純な図形にしたら経費を削減できるのではないかと。バスを走る広告塔にして広告収入を取り入れてはどうですか？
	補助金に対する意見	53 市内を走るバスに補助金を出してはなバスは廃止すればいいと思う。必要としている人がいるならば税金を投入してもよいと思います。
その他	はなバスに対する意見・感想	85 雨天時や子連れの際に利用させていただいてとても助かっています。武蔵野市のムーバスの行き方と研究して参考にしてください。
	はなバスに乗る機会が少ないため回答困難	33 今まで1回しか利用したことがないので、適切な回答はできません。はなバスを利用しておりませんのでアンケートには答えられません。
	アンケート調査に対する意見・感想	8 このアンケートが有効かどうかは謎です。このような調査は都市計画課内で処理し費用を抑えるべきであると思う。
	その他の意見・感想	15 人数多い朝夕のみ定時運行し、日中はUber活用を補助するバスを使わずとも日常生活が送れる街づくり(役所機能の分散など)を望みます。
合計		553

III. 各ルートの利用実績

バス事業者データに基づき、平成 25 年度以降の利用状況の変化について把握した。

(1) 月別利用者数

1) 全ルート合計

- ・平成 25 年8月に、はなバスの運賃を 100 円から 150 円に見直した。その結果、全ルート合計では利用者数が大きく減少し、平成 26 年以降は横ばい傾向で推移してきた。
- ・平成 28 年4月に、第2ルートと第5ルートの統合及び保谷駅接続の廃止、第4南ルートの経路変更、第4北ルート新設を実施した。その結果、全ルート合計では月変動が大きいものの、増加している。
- ・毎年夏季にかけて利用者が増加し、冬季にかけて減少傾向にある。

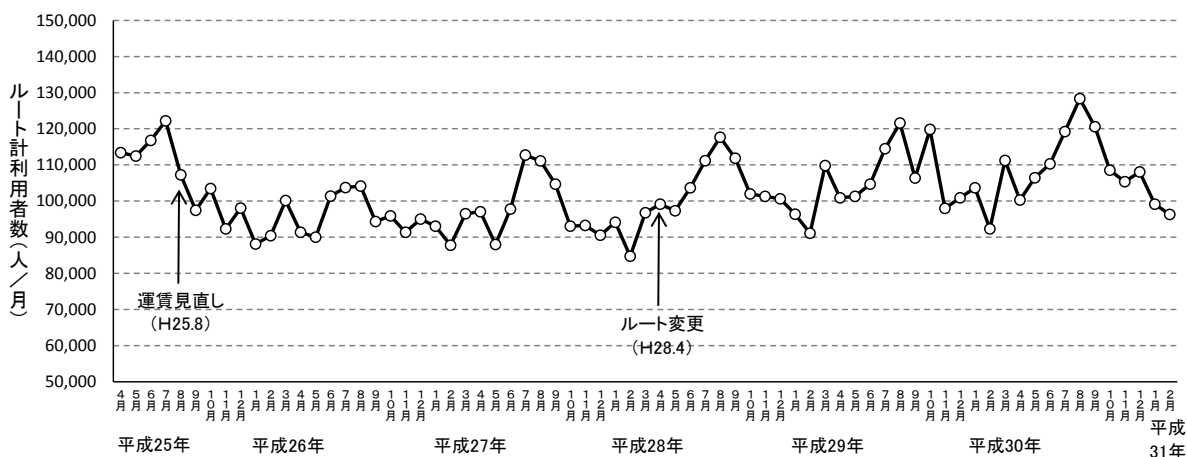


図 118 月別利用者数【全ルート合計】

2) ルート別

第 1	ルートに変更がないため、ルート見直し前後で横ばい傾向である。
第 2	平成 28 年4月のルート見直しで保谷駅接続が廃止となり、利用者数が減少している。
第 3	ルートに変更がないため、ルート見直し前後で横ばい傾向である。
第 4 北	平成 28 年4月に新設したルートであり、多摩六都科学館へのアクセス路線のため、毎年夏季休暇時の利用者が多い傾向にある。
第 4 南	平成 28 年4月のルート見直し当初は減少したが、その後は増加傾向となっている。

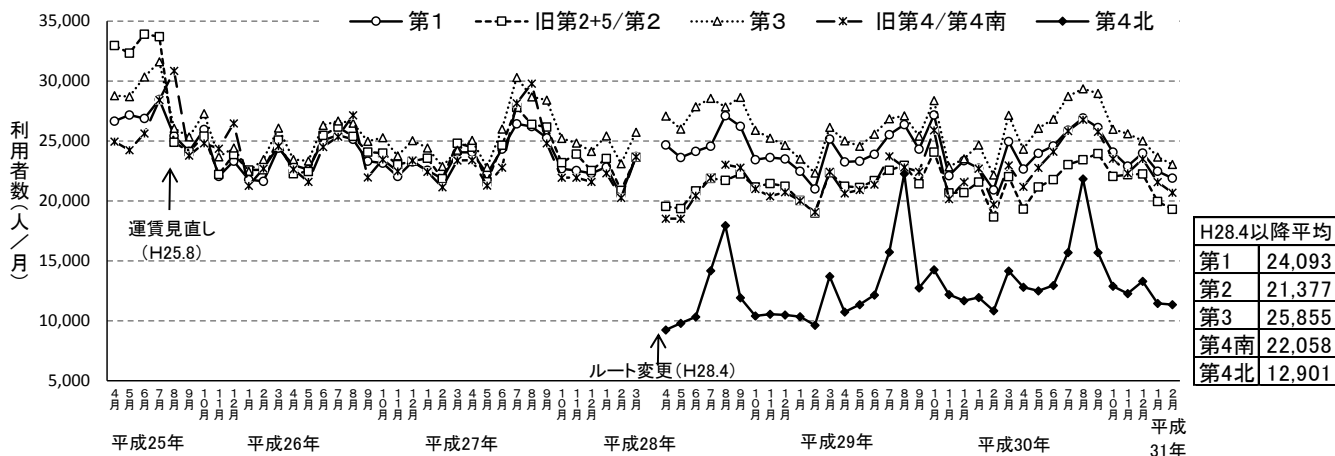


図 119 月別利用者数【ルート別】

(2) 1便当りの月別利用者数

1) 全ルート合計

全ルート合計での1便当りの利用者数は、平成25年8月の運賃見直し以降、それまでよりも少なくなつたが、平成28年4月のルート変更以降、一時的に減少したもののその後緩やかに増加傾向にある。

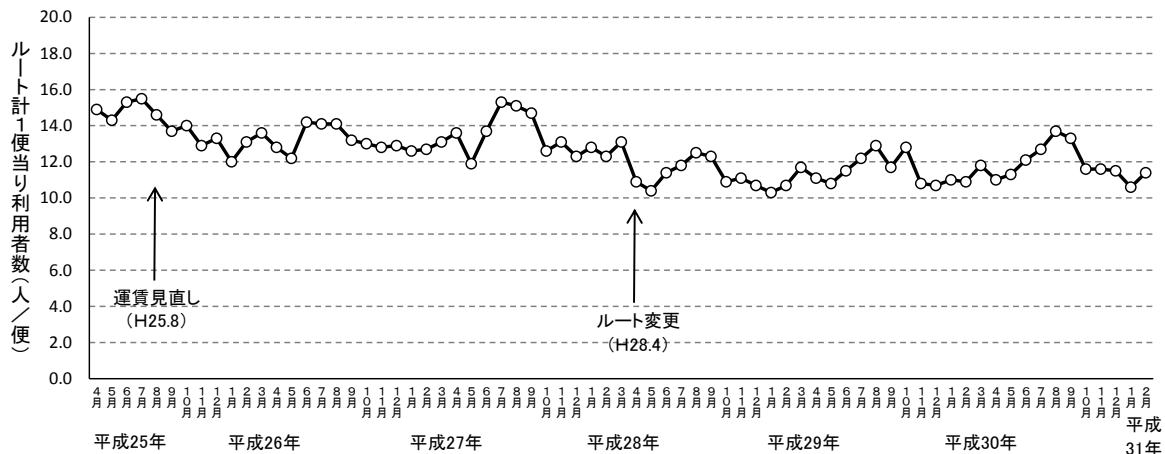


図 120 1便当りの利用者数の推移【全ルート合計】

2) ルート別

第1	ルートに変更がないため、ルート見直し前後で大きな変化はない。
第2	平成28年4月のルート見直しで、1便当りの利用者数は増加し、その後横ばい傾向である。
第3	ルートに変更がないため、ルート見直し前後で大きな変化はない。
第4北	夏季を除いて1便当りの利用者数は少ないが、緩やかに増加している。
第4南	平成28年4月のルート見直しで増便したため、見直し前後で1便当りでは減少したが、その後、緩やかに増加している。

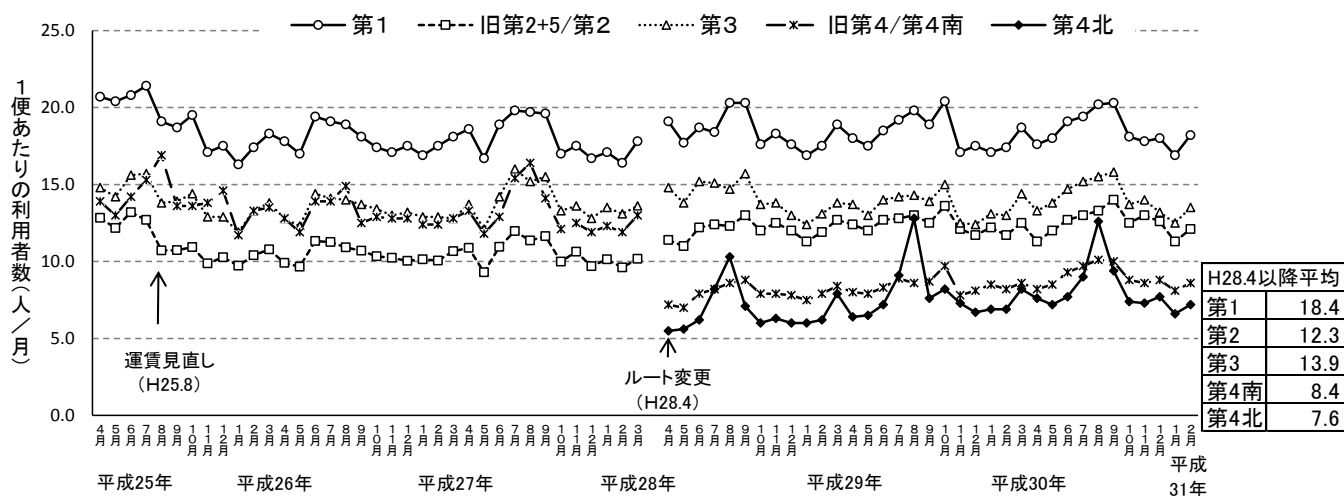


図 121 1便当りの利用者数の推移【ルート別】

(3) 1 km 当りの月別利用者数

1) 全ルート合計

全ルート合計での1km 当りの利用者数は、平成 25 年8月の運賃見直し以降、それまでよりも少なくなつた。平成 28 年4月のルート見直し直後は、一時的に少なくなったものの、その後、緩やかに増加傾向にある。

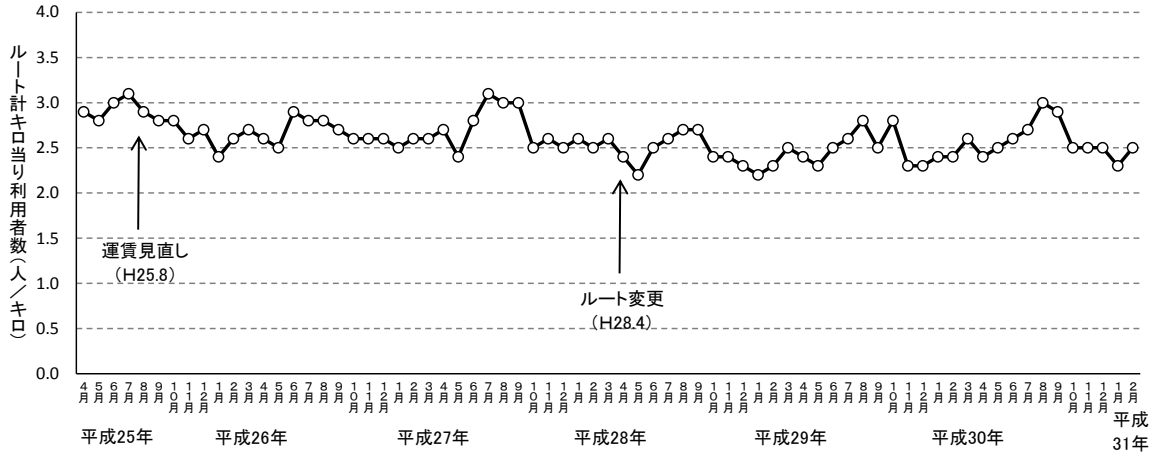


図 122 1 km 当りの利用者数の推移【全ルート合計】

2) ルート別

第1	ルートに変更がないため、ルート見直し前後で大きな変化はない。
第2	平成 28 年4月のルート見直しで1km 当りの利用者数には、大きな変化が無い。
第3	ルートに変更がないため、ルート見直し前後で大きな変化はない。
第4北	夏季を除いて1km 当りの利用者数は少ないが、緩やかに増加している。
第4南	平成 28 年4月のルート見直し当初は減少したが、その後は増加傾向となっている。

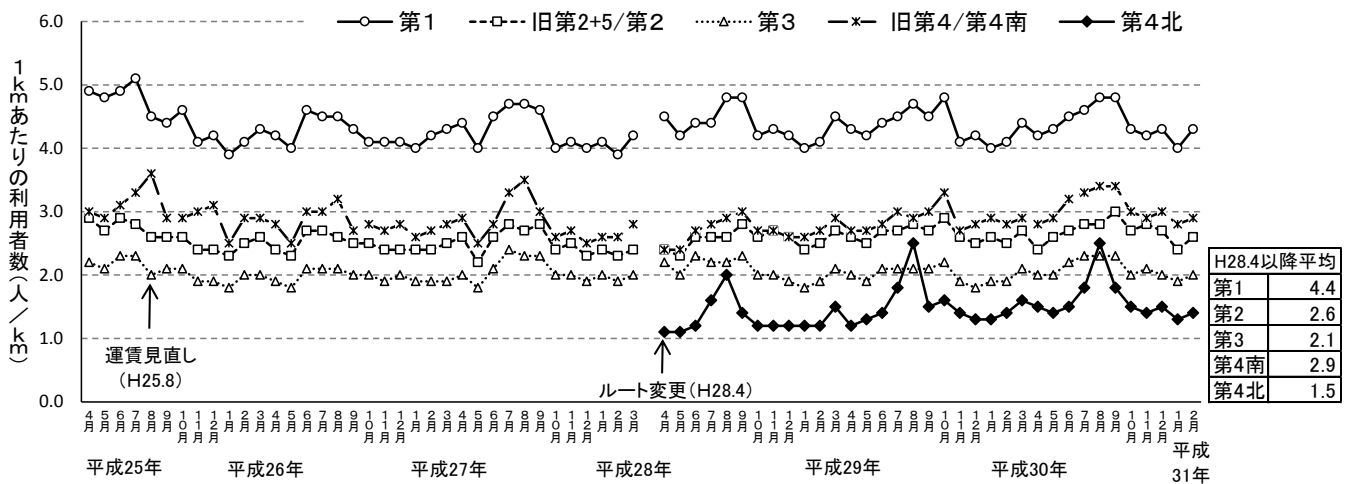


図 123 1 km 当りの利用者数の推移【ルート別】

IV. はなバスの運賃及びルートを見直す際の基準における評価指標の検討

1. 評価指標作成までの経緯

はなバスは、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・不便地域を中心にルートを設定しており、市内の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ある。

運行については、市との協定に基づきバス事業者が行っており、収入が運行にかかる経費に満たない場合は、不足額を市が運行補助金として負担している。

しかしながら、運行補助金の財政負担は少なくないため、これまでも平成 25 年8月に運賃見直しや平成 28 年4月のルート見直し等を行ってきたところであるが、持続可能なコミュニティバス事業を行うためには、コミュニティバスの運行実績等を適正に評価し、必要に応じて見直すことが必要となる。

そこで、はなバスの運行目的を踏まえ、持続的な運行を目指すために、西東京市地域公共交通会議を通して、はなバスの運賃及びルートを見直す際の基準(以下、「はなバスの見直し基準」とする。)について検討を行ない、以下に示す理由で、評価指標の選定を行った。

(評価指標 1) 収支率	収入と経費のバランスから、事業性の評価が客観的に可能である。
(評価指標 2) 公共交通空白地域・不便地域に 設置しているはなバスのバス停 における 1 人当りの年間乗車回数	<ul style="list-style-type: none">・ はなバスの運行目的に適合している。・ 敬老回数券等が多数利用される路線では、利用者数と収入が比例しないため、利用の実態を踏まえた評価が可能である。

1.1 区間設定の方針

ルートの中でもバス停間で利用状況が異なるため、区間ごとに細分化し、評価の検討を行うこととした。

まず、ルートの利用状況を把握するために、本バス停間乗降(OD)調査の結果から、運行本数や運行距離を考慮し、1km当りの乗車人数を算出した。そして、その算出値をルート全体の1km当りの利用者数の値と比較した際に、利用者数が少ない区間を「課題区間」、利用者数が多い区間を「主軸区間」として設定した。各ルートの区間設定の結果を図 124 に示す。

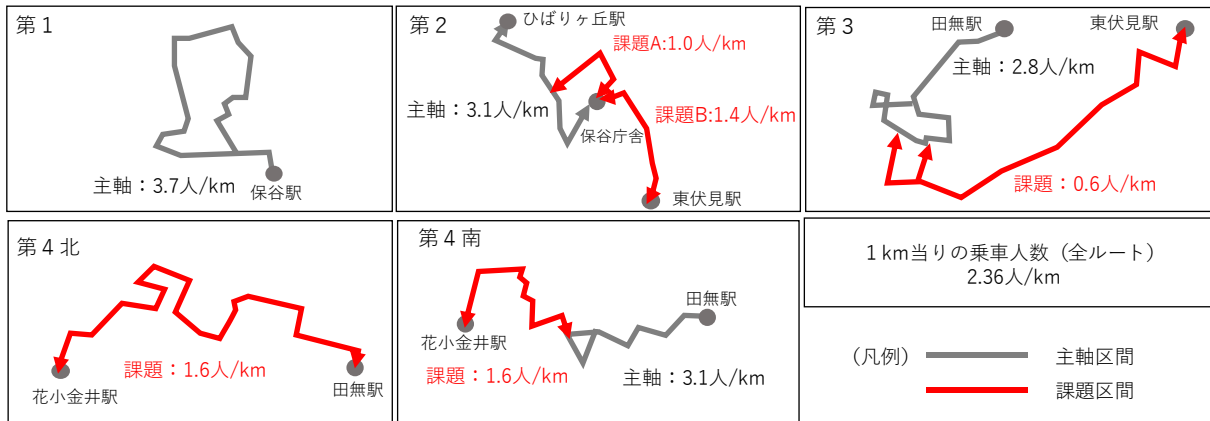


図 124 各ルートの間隔設定の結果

2. 評価指標の算出方法と算出結果

2つの評価指標を用いて、各区間の数値を算出した。

2.1 (評価指標 1) 収支率について

(1) はなバスの見直し基準における収支率の算出方法及び目標収支率

はなバスの見直し基準における収支率を算出するにあたり、収入と経費の算出の考え方、及び目標収支率の設定根拠を以下にまとめる。

収入の算出の 考え方	$\text{収入} = \frac{\text{利用者数}^{\ast 1} \times \text{設定運賃}}{\text{消費税}} + \text{広告費}^{\ast 2}$ <p>利用者によって変動する運賃(こどもの運賃等)を統一するため、設定運賃(150円)を乗じて算出する。</p> <p>※1：区間ごとに計上した値 (ただし、保谷庁舎の乗車人数については、バス停間乗降(OD)調査結果より得られた乗車人数の割合を用いて、主軸区間及び課題区間に振り分けをした。)</p> <p>※2：系統別の広告費を走行距離で按分し、区間ごとに算出</p>
経費の算出の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> 経費における車両減価償却費を、実際の車両の運用に準じて10年償却で平準化した車両減価償却費に置き換える。 臨時的経費については、ルートごと及び毎年度ごとに変動するため、控除する。 上記により算出した経費を走行距離で按分し、区間ごとに算出する。

目標収支率の設定根拠	目標値：70% 「使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」における公費負担の考え方を踏まえ、70%と設定した。
収支率の算出方法	$\text{収支率 (\%)} = \frac{\text{収入 (\円)}}{\text{経費 (\円)}} \times 100 (\%)$

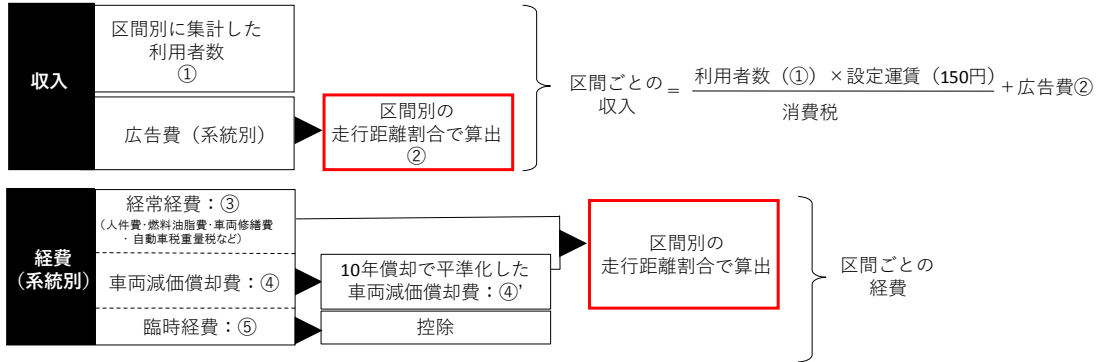


図 125 はなバスの見直し基準における収支率の算出フロー

(2) 平成 29 年度実績における算出結果及び評価

はなバスの評価指標における収支率の算出結果を以下の表に示す。

表 7 収支率の算出結果

項目	区間	第 2			第 3		第 4 北 課題	第 4 南		合計	
		第 1 主軸	主軸	課題 A	課題 B	主軸		課題	主軸		課題
利用者数（人）		288,019	183,093	8,254	67,448	256,074	47,304	160,148	232,653	32,344	1,275,337
構成比		(23%)	(14%)	(1%)	(5%)	(20%)	(4%)	(13%)	(18%)	(3%)	(100%)
収入（円）※ 1		40,137,639	25,528,619	1,161,509	9,444,444	35,708,717	6,654,294	22,497,778	32,501,362	4,558,777	178,193,139
構成比		(23%)	(14%)	(1%)	(5%)	(20%)	(4%)	(13%)	(18%)	(3%)	(100%)
経費（円）※ 2		41,345,203	34,822,385	5,316,395	12,892,257	50,239,929	29,638,900	50,847,557	36,026,638	12,723,887	273,853,151
構成比		(15%)	(13%)	(2%)	(5%)	(18%)	(11%)	(19%)	(13%)	(5%)	(100%)
収支率 (収入÷経費)		97.1%	73.3%	21.8%	73.3%	71.1%	22.5%	44.2%	90.2%	35.8%	65.1%
目標収支率：70%以上		○	○	×	○	○	×	×	○	×	×

※ 構成比は小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合があります。

目標収支率を達成しなかった区間について評価を行う。

第 2 課題 A	利用者数が少ないため、目標収支率を大きく下回る。
第 3 課題	経費が比較的多く、目標収支率を大きく下回る。
第 4 北	経費が多いため、目標収支率を下回る。
第 4 南課題	利用者数が少ないため、目標収支率を下回る。

※ 1：広告費を含む

※ 2：平準化した車両減価償却費に置き換えて算出

2.2 (評価指標2) 公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停における1人当りの乗車回数について

(1) 対象となるバス停の設定条件、算出方法及び目標乗車回数

公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停における1人当りの年間乗車回数(以下、「乗車回数」とする。)を算出するにあたり、算出の考え方、及び目標乗車回数の設定根拠を以下にまとめる。

<p>対象となる バス停の 設定条件</p>	<p>鉄道駅 300m圏域外かつ路線バスのバス停 300m圏域外を公共交通空白地域・不便地域として設定し、この地域に設置しているはなバスのバス停を評価の対象として設定した。</p> <p>ただし、五日市街道沿線にある路線バスのバス停については、市内の鉄道駅を経由しない路線であることから、はなバスの評価基準の検討にあたっては、公共交通空白地域・不便地域と見なす。</p> <p>公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停を図 126、対象区間と対象となるはなバスのバス停を図 127 に示す。</p>
<p>沿線人口の 算出方法</p>	<p>対象区間の沿線人口を、次に示す方法により算出した。</p> <p>①住民基本台帳(平成 30 年4月時点)を基に、バス停圏域がそれぞれの町丁目に占める面積割合で人口を算出した。</p> <p>②主軸区間と課題区間で重なっているはなバスのバス停の人口については、重なっている圏域の人口を、バス停数で割り返し、それぞれの停留所に振り分けて算出した。</p> <p>※ 市境を運行するルートについては、市域外の沿線人口も含む。</p>
<p>乗車回数の 算出方法</p>	<p>①バス停ごとの現金及びICカードの年間利用者を区間別に集計した。</p> <p>②①で算出した乗車回数を、対象区間の沿線人口で除し、公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停における1人当りの年間乗車回数を算出した。</p>
<p>目標乗車回数の 設定根拠</p>	<p>目標値:8回</p> <p>はなバス全ルートに沿線人口1人当りの乗車回数を参考に、目標値を設定した。(平成 28 年度:8.7 回、平成 29 年度:8.9 回)</p>

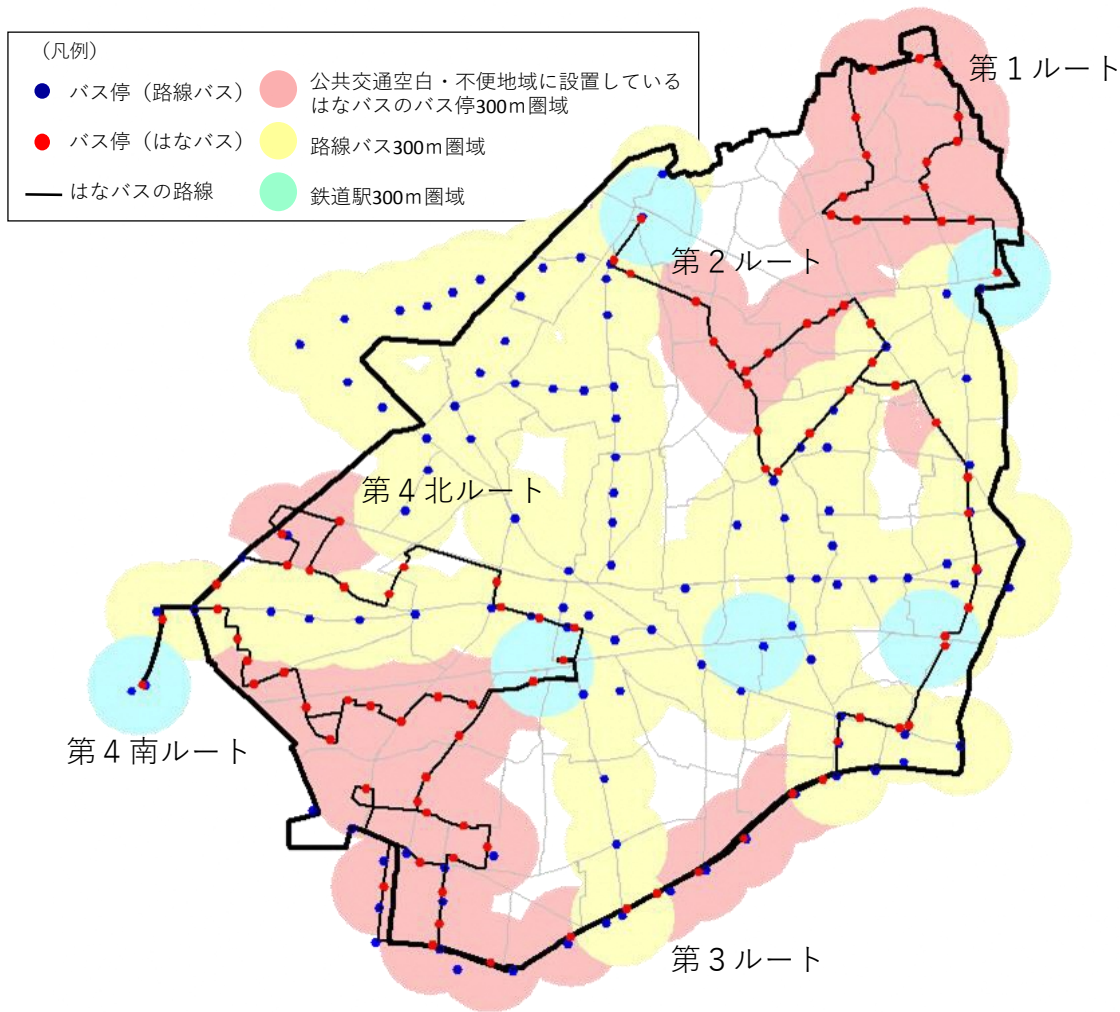


図 126 公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停

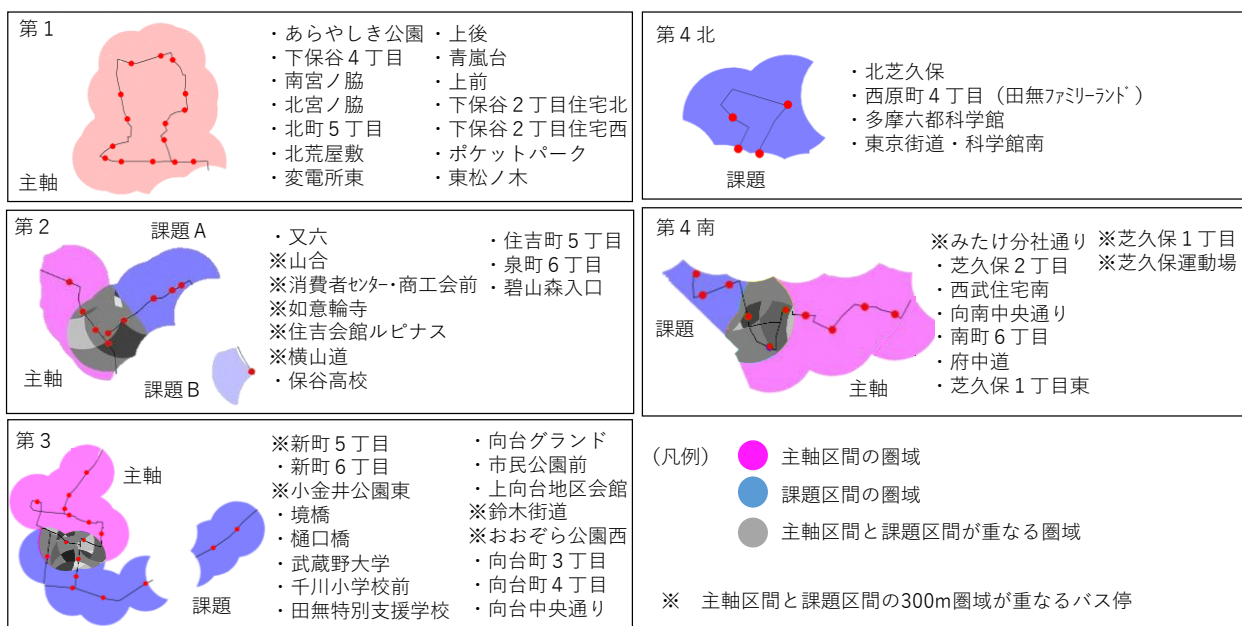


図 127 対象区間と対象となるはなバスのバス停

(2) 平成 29 年度実績における算出結果及び評価

前述の設定条件に基づき、各区間の沿線人口1人当りの乗車回数の算出を行った。算出結果を表8に示す。

表 8 乗車回数の算出結果

区間		公共交通空白・不便地域に設置している はなバスのバス停の沿線人口(人) ①		乗車回数(回) ②		公共交通空白地域・不便地域に設置している はなバスのバス停における 1人当りの乗車回数(回/人) ②÷①		直近の 傾向
		H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	
第1	主軸	17,028	17,281	132,366	132,988	7.8回	7.7回	↓
第2	主軸	5,018	5,082	29,764	32,559	5.9回	6.4回	↑
	課題A	4,201	4,227	4,261	4,648	1.0回	1.1回	↑
	課題B	1,018	1,085	2,296	2,299	2.3回	2.1回	↓
第3	主軸	11,945	11,941	110,745	108,572	9.3回	9.1回	↓
	課題	15,014	15,058	16,582	17,554	1.1回	1.2回	↑
第4北	課題	2,366	2,444	39,584	42,869	16.7回	17.5回	↑
第4南	主軸	9,990	9,955	94,678	98,351	9.5回	9.9回	↑
	課題	3,348	3,358	13,552	12,649	4.0回	3.8回	↓

目標乗車回数を達成しなかった各区間について評価を行う。

第 1	目標値には若干満たないが、比較的乗車回数が多い。
第 2 (主軸・課題 A・課題 B)	全体的に沿線人口が少なく、乗車回数も少ない。
第 3 課題	沿線人口は主軸区間に比べて多いが、乗車回数が少ない。
第 4 南課題	主軸区間に比べて沿線人口が少なく、乗車回数も少ない。

3. 収支率と乗車回数の関係性

2.1 で算出した収支率と 2.2 で算出した乗車回数について、相互の関係性について分析した。各ルート間の区間別に、収支率と沿線人口1人当たり乗車回数を図 128 に示す。

各区間の位置付けを相対的に評価することが可能となり、今後はこの2軸を用いて評価し、対応の方向性や対応策について検討を進める。

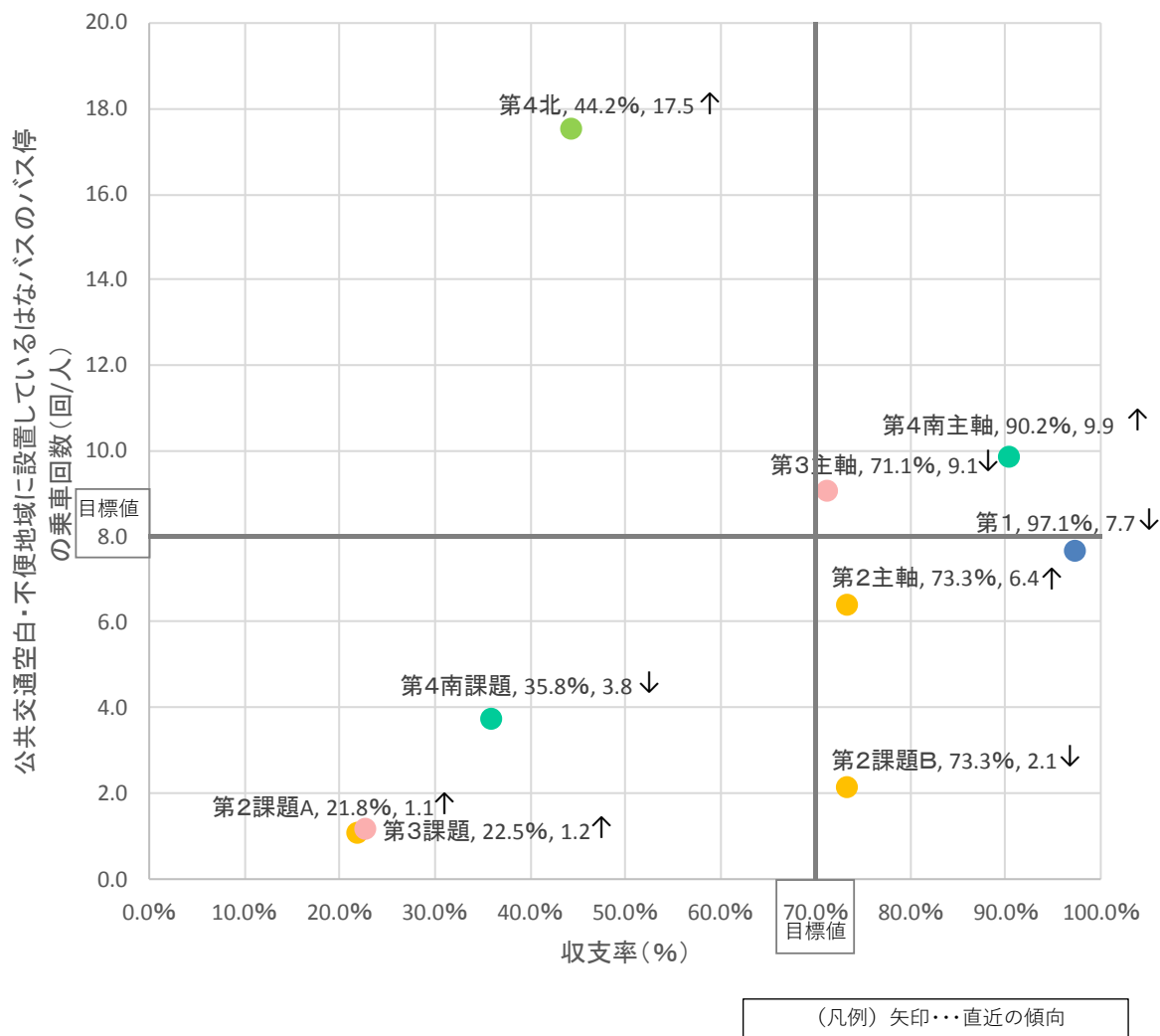


図 128 収支率と乗車回数の関係

4. (参考) 公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停における高齢者1人当りの乗車回数の把握

今後は、収支率と乗車回数の2つの評価指標を用いて、はなバスの運行評価を実施していくが、はなバスの運行目的に関連し、「健康」応援都市の視点を踏まえ、高齢者の利用状況についても把握することとした。使用したデータは、本バス停間乗降(OD)調査結果及びバス事業者の平成29年度実績である。

ただし、割合による算出であることから高齢者の利用実態ではないため、参考値として各区間の傾向を把握した。算出フローと算出結果を図129と表9に示す。

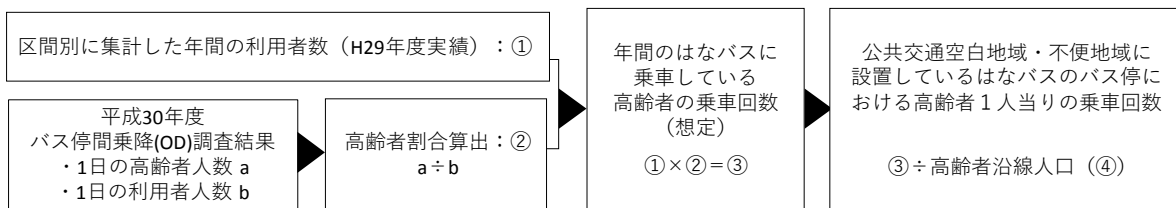


図 129 (参考) 高齢者の乗車回数の算出フロー

表 9 (参考) 高齢者の乗車回数の評価結果

区間		公共交通空白・不便地域に設置している はなバスのバス停の高齢者人口(人) ④	高齢者の 乗車回数(回) ③	公共交通空白地域・不便地域に設置している はなバスのバス停における	
				沿線高齢者1人当りの 乗車回数(回/人) ③÷④	1人当りの 乗車回数(回/人) (全年齢)
第1	主軸	4,232	49,871	11.8回	7.7回
第2	主軸	1,427	11,330	7.9回	6.4回
	課題A	1,091	1,476	1.4回	1.1回
	課題B	226	479	2.1回	2.1回
第3	主軸	2,614	28,289	10.8回	9.1回
	課題	3,565	2,809	0.8回	1.2回
第4北	課題	617	9,847	16.0回	17.5回
第4南	主軸	2,113	37,526	17.8回	9.9回
	課題	680	7,330	10.8回	3.8回

※ バス停間乗降(OD)調査における高齢者の判断は、調査員の目視による

※ 住民基本台帳(平成30年4月時点)を基に、バス停圏域がそれぞれの町丁目に占める面積割合で沿線高齢者人口(65歳以上)を算出

沿線高齢者1人当りの乗車回数が、全年齢で算出した1人当りの乗車回数よりも大きく上回る区間について評価を行う。

第1	高齢者人口はどの区間よりも多く、高齢者の乗車回数も多い。
第4南主軸	高齢者人口は比較的多く、高齢者の乗車回数も多い。
第4南課題	高齢者人口は少ないが、高齢者の乗車回数は多い。

V. 各区間における利用者特性及び今後の方針

各区間における利用者特性についてまとめ、収支率及び乗車回数ของどちらかが目標値を達成するよう、今後は対策を講じていく。

1. 各区間の利用者特性

1.1 第1ルート

		全区間
1km当りの乗車人数		3.7 人/km
収支率 目標収支率: 70%以上		97.1%
乗車回数 目標乗車回数: 8回以上		7.7 回/年
(参考)高齢者の乗車回数		11.8 回/年
利用特性	利用時間帯の傾向 (利用の多い時間帯)	【平日】1日を通して利用が多い。 【休日】9～18 時台
	利用者属性	【平日】通勤通学の時間帯は大人、日中の時間帯は高齢者 【休日】9～18 時台にかけて、大人や高齢者
	バス停別利用者数	保谷駅北口や、変電所東～青嵐台の利用者が多い。
	利用目的 (最も多い利用目的)	【平日】通勤通学 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事
意識・意向	利用者満足度 ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間 イ) 最寄のバス停までの距離 ウ) 運行本数について エ) 始発・終発 オ) 定時性 注) 満足=5点～不満=1点とし、 回答者の平均を算出 (サンプル数) 252	
	非利用者がはなバスを利用するための条件 (あてはまると回答した方の割合を表示) (サンプル数) 53	<p>「利用しやすい時間帯のダイヤ」「鉄道や他のバスへの乗り継ぎ」「他手段よりも早く到着」の条件について、割合が多い。</p>
目標値を下回る区間の利用特性	<ul style="list-style-type: none"> ・片方向運行のため、保谷駅に比較的近いバス停から乗車した場合、終点の保谷駅までの所要時間が長く掛かるため、利用が敬遠される。 ・運行本数が1時間あたり2本であり、運行間隔が長いため、満足度が低い。 	

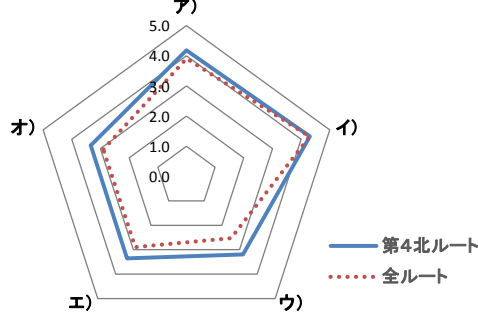
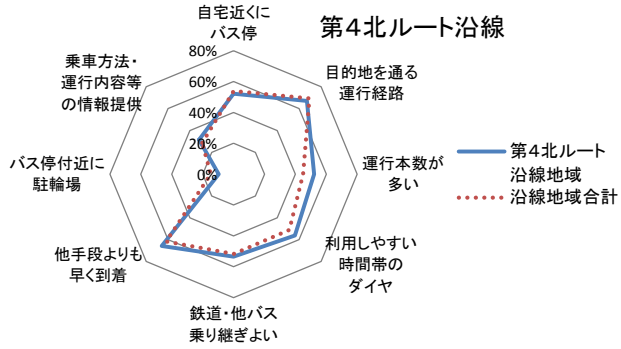
1.2 第2ルート

		主軸	課題A	課題B
1km当りの乗車人数		3.1 人/km	1.0 人/km	1.4 人/km
収支率 目標収支率:70%以上		73.3%	21.8%	73.3%
乗車回数 目標乗車回数:8回以上		6.4 回/年	1.1 回/年	2.1 回/年
(参考)高齢者の乗車回数		7.9 回/年	1.4 回/年	2.1 回/年
利用特性	利用時間帯の傾向 (利用の多い時間帯)	【平日】8～17 時台 【休日】8～11、14～16 時台	【平日】全体的に少ない 【休日】10 時台	【平日】8、13、16～18 時台 【休日】8、11、14 時台
	利用者属性	【平日】通勤通学の時間帯 は大人、日中は高齢者 【休日】大人、高齢者	平日、休日ともに、大人 や高齢者に利用されて いるが、全体的に利用 者が少ない。	【平日】通勤通学の時間帯 は大人、午前～昼は 高齢者 【休日】大人の他に、児童や 学生の利用も相対的 に多い。
	バス停別利用者数	ひばりヶ丘駅、保谷庁舎、消 費者センター・商工会前の利 用者が多い。	どのバス停も利用者が 少ない。	中町2丁目～富士町4丁目 までの利用者が少ない。
	利用目的(最も多い利用目的)	【平日】通勤通学 【休日】日常の買い物	【平日】日常の買い物 ※休日はサンプル数が少ないため、表記不可。	【平日】通勤通学 【休日】日常の買い物
意識・意向	利用者満足度 ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間 イ) 最寄りのバス停までの距離 ウ) 運行本数について エ) 始発・終発 オ) 定時性 注) 満足=5点～不満=1点と し、回答者の平均を算出 (サンプル数) 主軸:229、課題A:19、課題B:37			
	非利用者がはなバスを利用 するための条件 (あてはまると回答した方の 割合を表示) (サンプル数) 旧第2ルート沿線: 53 旧第5ルート沿線:128	<p>「目的地を通る運行経路」 「運行本数が多い」「利用し やすい時間帯のダイヤ」の 条件についての割合が多 い。</p>		
目標値を下回る区間の 利用特性	運行本数や始発・終発 に関する満足度が若 干低い。	<ul style="list-style-type: none"> 片方向運行により、全体的 に利用者が少ない。 ひばりヶ丘駅までの所要時 間が長い。 	<ul style="list-style-type: none"> 全体的に満足度が低い 民間路線バスと一部の区 間において競合。 	
※行きは課題A・B区間にあるバス停から乗車し、帰りは主軸区間にあるバス停で乗車すると、主軸が課題に比べ、多めに評価されている可能性がある。				

1.3 第3ルート

		主軸	課題					
1km当りの乗車人数		2.8 人/km	0.6 人/km					
収支率 目標収支率:70%以上		71.1%	22.5%					
乗車回数 目標乗車回数:8回以上		9.1 回/年	1.2 回/年					
(参考)高齢者の乗車回数		10.8 回/年	0.8 回/年					
利用特性	利用時間帯の傾向 (利用の多い時間帯)	【平日】1日を通して利用が多い。 【休日】8～17 時台	【平日】7～9時台、16 時台 【休日】9、11、14～17 時台					
	利用者属性	【平日】通勤通学の時間帯は大人、日中の時間帯は高齢者 【休日】大人	通勤通学の時間帯は大人、日中の時間帯は大人や高齢者に利用されているが、全体的に利用者が少ない。					
	バス停別利用者数	田無駅、田無庁舎前、市民公園前、鈴木街道、おおぞら公園西の利用者が多い。	東伏見駅南口以外は利用者が少ない。					
	利用目的 (最も多い利用目的)	【平日】通勤・通学 【休日】日常の買い物	【平日】通勤・通学 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事					
意識・意向	利用者満足度 <table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間</td></tr> <tr><td>イ) 最寄のバス停までの距離</td></tr> <tr><td>ウ) 運行本数について</td></tr> <tr><td>エ) 始発・終発</td></tr> <tr><td>オ) 定時性</td></tr> </table> <p>注) 満足=5点～不満=1点とし、回答者の平均を算出 (サンプル数)主軸:211、課題:65</p>	ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間	イ) 最寄のバス停までの距離	ウ) 運行本数について	エ) 始発・終発	オ) 定時性		
	ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間							
イ) 最寄のバス停までの距離								
ウ) 運行本数について								
エ) 始発・終発								
オ) 定時性								
非利用者がはなバスを利用するための条件 (あてはまると回答した方の割合を表示) (サンプル数) 109	「鉄道や他のバスへの乗り継ぎ」の条件について、若干割合が多い。							
目標値を下回る区間の利用特性	—	<ul style="list-style-type: none"> ・経費が他ルートの区間に比べ大きい ・利用者が少ない。 ・行き先や運行経路、運行本数に関する満足度が低い。 ・民間路線バスと一部の区間において競合。 						

1.4 第4北ルート

		全区間					
1km当りの乗車人数		1.6 人/km					
収支率 目標収支率: 70%以上		44.2%					
乗車回数 目標乗車回数: 8回以上		17.5 回/年					
(参考)高齢者の乗車回数		16.0 回/年					
利用特性	利用時間帯の傾向	【平日】16～18 時台 【休日】8～17 時台					
	利用者属性	【平日】大人、高齢者 【休日】大人や高齢者の他に、未就学児や児童の利用も相対的に多い。					
	バス停別利用者数	・花小金井駅発の利用者が多い。 ・田無駅や花小金井駅のほか、多摩六都科学館の利用が多い。一方、その他のバス停での利用者は少ない。					
	利用目的(最も多い利用目的)	【平日】日常の買い物 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事・日常の買い物					
意識・意向	利用者満足度 <table border="1" data-bbox="231 952 582 1064"> <tr><td>ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間</td></tr> <tr><td>イ) 最寄のバス停までの距離</td></tr> <tr><td>ウ) 運行本数について</td></tr> <tr><td>エ) 始発・終発</td></tr> <tr><td>オ) 定時性</td></tr> </table> 注) 満足=5点～不満=1点とし、回答者の平均を算出 (サンプル数) 141	ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間	イ) 最寄のバス停までの距離	ウ) 運行本数について	エ) 始発・終発	オ) 定時性	 <p>第4北ルート (実線)</p> <p>全ルート (点線)</p>
	ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間						
イ) 最寄のバス停までの距離							
ウ) 運行本数について							
エ) 始発・終発							
オ) 定時性							
非利用者がはなバスを利用するための条件 (あてはまると回答した方の割合を表示) (サンプル数) 73	「利用しやすい時間帯のダイヤ」「他手段よりも早く到着する」の条件について、割合が多い。	 <p>第4北ルート沿線 (実線)</p> <p>沿線地域合計 (点線)</p>					
目標値を下回る区間の利用特性	住宅街を運行し、走行距離が長いいため、経費が多い。						

1.5 第4南ルート

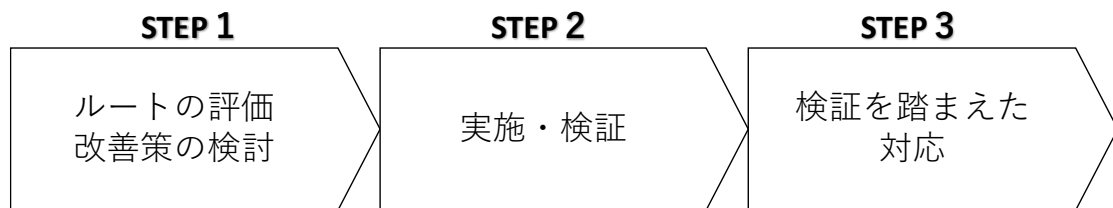
		主軸	課題
1km当りの乗車人数		3.1km	1.6 人/km
収支率 目標収支率:70%以上		90.2%	35.8%
乗車回数 目標乗車回数:8回以上		9.9 回/年	3.8 回/年
(参考)高齢者の乗車回数		17.8 回/年	10.8 回/年
利用特性	利用時間帯の傾向	【平日】7～8時台、16 時台 【休日】9～17 時台	【平日】10、12、14～15、18 時台 【休日】11、13～14 時台
	利用者属性	【平日】通勤通学の時間帯は大人、 日中の時間帯は高齢者 【休日】大人、高齢者	【平日、休日】利用者は少ないが、比較 的高齢者の利用が多い。
	バス停別利用者数	府中道～芝久保運動場間の利用者 が多い。	西武住宅南～小平合同庁舎間の利用者 が少ない。
	利用目的 (最も多い利用目的)	【平日】通勤通学、日常の買い物 【休日】日常の買い物	【平日・休日】日常の買い物
意識・意向	利用者満足度 ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間 イ) 最寄のバス停までの距離 ウ) 運行本数について エ) 始発・終発 オ) 定時性 注) 満足=5点～不満=1点と し、回答者の平均を算出 (サンプル数)主軸:243、課題:53	<p>ア) 5.0 イ) 4.0 ウ) 3.0 エ) 2.0 オ) 1.0 0.0</p> <p>■ 第4南ルート計 ● 全ルート ■ 第4南・主軸</p>	<p>第4南ルート沿線</p> <p>■ 第4南ルート沿線地域 ● 沿線地域合計</p>
	非利用者がはなバスを利用するための条件 (あてはまると回答した方の割合を表示) (サンプル数) 23	全体的に低い、「他手段よりも早く到着」の条件については、割合が多い。	
目標値を下回る区間の利用特性	—	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は全体的に少ないが、高齢者の利用が比較的多い。 ・運行本数に関する満足度が低い。 	

2. 今後の方針

本調査の結果や運行実績を踏まえ、目標値に達していない区間を優先して、ルートや運行本数の見直し等の改善策を検討及び実施し、その効果を検証する。

(1) 評価基準を用いた運用サイクル

今回策定した評価基準を用いて、改善に向けた取組みについて進行管理を行う。また、はなバスの運行目的を踏まえ、評価指標や目標値についても必要に応じて見直しを行う。



STEP1: ルートの評価・改善策の検討

- 運行事業者の運行実績を用いて、収支率及び乗車回数を算出し、評価を行う。
- 本調査結果及び運行実績を踏まえ、各区間の利用実態を把握する。
- 前年度との比較や経年の傾向を把握し、課題の整理や要因を分析する。
- 沿道人口の分布など各区間の特性を分析する。
- 目標値に達していない区間を優先し、短期・中期・長期的な視点を踏まえた対応策や改善策を検討する。

STEP2: 実施・検証

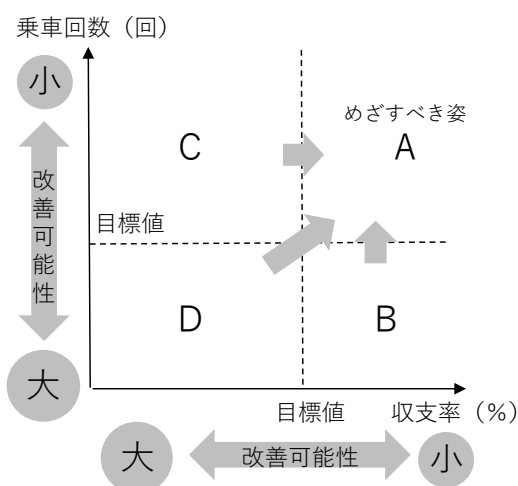
- 市民へ情報を提供する。
- 検討した対応策や改善策を実施する。ただし、改善策を実施する場合は、必要に応じて関係機関と協議を行う。
- 実施した対応策や改善策について、効果を検証する。
- 改善策を実施後、必要に応じて調査をする。
- 評価指標や目標値の妥当性について、必要に応じて検証する。

STEP3: 検証を踏まえた対応

- 検証結果を踏まえ、再度対応策を検討、実施する。

(2) 目指すべき方向性

2つの評価指標について、いずれの目標値も達成していない区間(下記D)を優先し、まずは、どちらか一方の指標を達成できるよう段階的に検討を進め、最終的には両方の目標値を達成できるよう取り組みを推進していく。また、いずれか一方の目標値を満たしている区間(下記B及びC)についても改善に向けた検討等を行う。



A	<p>収支率及び乗車回数のどちらも目標値を上回る区間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 継続的に傾向を把握し、運行の効率性や利便性を再検討 ・ 周辺道路の整備状況等に伴い、必要に応じてルートの見直しの検討及び実施
B	<p>乗車回数が目標値を下回る区間</p> <p>(STEP 1) 沿道の人口分布など区間の特性の分析 (STEP 2) 沿道住民の特性に合わせた情報発信、利用促進</p>
C	<p>収支率が目標値を下回る区間</p> <p>(STEP 1) 利用状況に合わせた運行本数の適正化を検討及び変更 (STEP 2) 運行の効率化等の改善策の検討及び実施</p>
D	<p>収支率及び乗車回数のどちらも目標値を下回る区間【優先】</p> <p>(STEP 1) 調査結果を用いた詳細分析 (STEP 2) ・ 利用状況に合わせた運行本数の適正化を検討及び変更 ・ 沿道住民の特性に合わせた情報発信、利用促進 (STEP 3) 必要に応じて見直し・改善策の検討及び実施</p>

【参考資料】

調査票 1. バス停間乗降（OD）調査

バス停間乗降（OD）調査票

西東京市“はなバス”乗降調査 調査カード			
<p>日頃より西東京市コミュニティバス“はなバス”をご利用いただきありがとうございます。</p> <p>西東京市では、“はなバス”について、一層の利便性向上や今後のあり方などを検討するために、乗降調査を行うこととしました。</p> <p>本調査は、乗車時に調査員より受け取られました当カードを降車時にお渡しいただく調査です。</p> <p>お手数ですが、ご協力お願い申し上げます。</p> <p>なお、回収したカードは統計的に処理し、上記目的以外には使用いたしません。</p>			
降車時に 調査員にお渡しください			
<p>【調査受託者】株式会社ライテック 【調査発注者】西東京市 都市整備部 都市計画課</p>			

皆様のご記入は不要です。 降車時に調査員にお渡しください。			
乗り	第1ルート・保谷駅北口/北町循環	降り	
	0 保谷駅北口	0	X
	1 あらやしき公園北	1	
	2 下保谷4丁目	2	
	3 南宮ノ脇	3	
	4 北宮ノ脇	4	
	5 北町5丁目	5	
	6 北荒屋敷	6	
	7 変電所東	7	
	8 北町4丁目住宅	8	
	9 上後	9	
	10 青嵐台	10	
	11 上前	11	
	12 下保谷2丁目住宅北	12	
	13 下保谷2丁目住宅西	13	
	14 ポケットパーク	14	
	15 東松ノ木	15	
	2 下保谷4丁目	2	
	1 あらやしき公園北	1	
X	0 保谷駅北口	0	
1 2 ミ ジ ガ オ コ IC ケン カイ ショ			

【属性等の記号】

1 : 男性	2 : 女性	
ミ : 未就学児	ジ : 児童	ガ : 学生(中・高・大・専)
オ : 大人	コ : 高齢者	IC : ICカード利用
ケン : 現金払い	カイ : 敬老回数券利用	ショ : 身体障害者手帳等提示

注)「乳幼児と一緒に、ベビーカー携行、車いすで乗車、介助してもらう人と一緒に、介助が必要な人の付き添いで乗車、盲導犬・介助犬と一緒に乗車、シルバーカー(手押し車)で乗車」の場合は、調査票の余白部分に記載した。

問1 あなたのことについてお伺いします。(あてはまるものに○、または()内に記入してください)

性別	①男性 ②女性
年代	①19歳以下 ②20歳~29歳 ③30歳~39歳 ④40歳~49歳 ⑤50歳~59歳 ⑥60歳~64歳 ⑦65歳~69歳 ⑧70歳~74歳 ⑨75歳~79歳 ⑩80歳以上
職業	①会社員 ②自営業 ③公務員 ④パート・アルバイト ⑤専業主婦・夫、家事手伝い ⑥学生 ⑦無職 ⑧その他()
居住地	①西東京市内()町 丁目) ②西東京市外()市区町村)
運転免許証はお持ちですか	①運転免許証を持っており、普段から運転する ②運転免許証を持っているが、あまり運転しない ③過去に運転免許証を返納したため、現在は持っていない ④これまで運転免許証を持ったことがない
運転免許証の返納について	①10年以内に、運転免許証を返納しても良い(高齢になる、運転に自信が無くなるなど) ②10年以内に、運転免許証を返納する予定である ③現在のところ、運転免許証を返納する予定はない
障害者手帳などの所有	■身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちですか。 ①持っている ②持っていない
ご自宅からの最寄り駅	() 駅
ご自宅から普段利用する駅	①最寄り駅と同じ ②その他() 駅 ③駅は利用しない

問2 はなバスの利用状況についてお伺いします。(あてはまるものに○、または()内に記入してください)

(1)このアンケートを受け取った時ののはなバスの利用について、お答えください。

ご乗車になった はなバスのバス停	バス停名() 1) ご自宅からバス停までの移動手段: ①徒歩 ②自転車 ③その他() 2) ご自宅からバス停までの所要時間: () 分
はなバスの 利用目的	①通勤・通学 ②食品・日用品などの買い物(日常の買い物) ③衣服・家具・家電などの買い物(買回り品の買い物) ④通院 ⑤業務 ⑥食事・娯楽・レジャー・習い事 ⑦その他()
何時ごろ 乗車しましたか	午前・午後()時()分ごろ)
ご乗車状況を 教えてください 該当しない方は、次へ	①乳幼児と一緒に乗車⇒(ベビーカー 1あり・2なし) ②車いすで乗車 ③介助してもらう人と一緒に乗車 ④介助が必要な人の付き添いで乗車 ⑤盲導犬・介助犬と一緒に乗車 ⑥シルバーカー(手押し車)で乗車
運賃の支払方法	①ICカード ②現金 ③敬老回数券 ④障害者手帳などの提示による割引
降車したバス停名	バス停名()
乗りつぎについて	①鉄道へ乗りつぎ ②他の路線バスへ乗りつぎ ③乗りつぎなし
はなバスを利用した 最終目的地	①西東京市内()町 丁目) または 施設名() ②市外に行く場合は、市内の乗りつぎの 駅名またはバス停名()
この利用目的での 利用頻度	①週に()日程度 ②月に()日程度 ③年に()日程度 ④はじめて利用した
この日のはなバスの利用回数	①往復の利用 お帰りの時間: 午前・午後()時()分ごろ ②片道だけの利用 ③1日3回以上(往復+1回以上)利用
この利用目的での はなバスに代わる移動 手段(徒歩以外)	あてはまるものすべてに○ ①自転車 ②バイク ③乗用車(運転) ④乗用車(送迎) ⑤タクシー ⑥路線バス ⑦その他() ⑧この利用目的で、はなバスに代わる移動手段はない

(2) はなバスは、平成 28 年 4 月 (2 年前) にルートの一部見直しました。

ルートの変更後、はなバスの利用状況に変化がありましたか？ (1 つだけに○)

①利用が増えた ②見直し後に利用するようになった ③利用が減った ④変わらない

①②③と回答した方は、その理由をお答えください。

①目的地へ行きやすく(行きづらく)なったため ②近くにバス停ができた(無くなった)ため
 ③ちょうど良い時刻の便ができた(無くなった)ため ④本数が増えて利用しやすく(減って利用しづらく)なったため
 ⑤生活スタイルが変わったため(転居、就職、入学など) ⑥障害・怪我を負ったため
 ⑦高齢になったため ⑧その他 ()

問3 現在のはなバスの内容について、あてはまる数字に○、また、() 内に記入してください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない
ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間について	1	2	3	4	5	6
イ) 最寄りのはなバスのバス停までの距離について	1	2	3	4	5	6
ウ) 運行本数について	1	2	3	4	5	6
エ) 始発時刻・終発時刻について	1	2	3	4	5	6
オ) 時刻表通りに運行すること(定時性)について	1	2	3	4	5	6
■はなバスが遅れた時、何分以内の遅れならば、がまんでいきますか。 () 分						
カ) はなバスのホームページの見やすさ・アクセスのしやすさ	1	2	3	4	5	6
キ) 小学生による車内放送について	1	2	3	4	5	6
ク) 【総合評価】全体的に、はなバスに満足していますか	1	2	3	4	5	6
■上記の項目や、それ以外で不満に思うことがあれば、具体的にお書きください。						

問4 はなバスについて、あなたのお考えをお伺いします。

(1) はなバスは、あなたの外出行動にどのような役割を果たしていますか。(あてはまる数字に○)

利用目的	はなバスがあると、外出しやすい	はなバスがあってもなくても、外出行動に変化はない	はなバスがあってもなくても、外出しづらい(その理由)	この利用目的では、はなバスを利用しない
ア) 通勤・通学	1	2	3 ()	4
イ) 日常の買い物	1	2	3 ()	4
ウ) 買回り品の買い物 (衣服・家具・家電など)	1	2	3 ()	4
エ) 通院	1	2	3 ()	4
オ) その他()	1	2	3 ()	4

(2) 現在、あなたがはなバスを利用する理由、また、はなバスを必要とする理由について、ア)~シ)それぞれで、あてはまる数字に○をつけてください。

はなバスを利用する理由、必要とする理由	あてはまる	ややあてはまる	どちらともいえない	あまりあてはまらない	あてはまらない
ア) 道路事情が悪い(歩道がない、坂道が多いなど)ため	1	2	3	4	5
イ) 駅や路線バスのバス停が遠いため	1	2	3	4	5

ウ) はなバスのバス停が近い	1	2	3	4	5
エ) 運行経路や目的地までの移動が便利	1	2	3	4	5
オ) 利用しやすいダイヤのため	1	2	3	4	5
カ) 他に利用できる移動手段がない	1	2	3	4	5
キ) 時間が正確(時刻表通りの運行)な	1	2	3	4	5
ク) 雨天時などの移動手段として利	1	2	3	4	5
ケ) 通勤の手当てや補助が出るた	1	2	3	4	5
コ) 障害がある・体力に不安がある・	1	2	3	4	5
サ) 健康増進のため、気分転換た	1	2	3	4	5
シ) 買い物時の荷物を楽に運べる	1	2	3	4	5
ス) その他 ()	1	2	3	4	5

(3) 10年後には、以下の移動手段の利用頻度がどのくらい変わるとお考えですか。

今回ののはなバスの利用目的に限らず、現在、ご利用されている移動手段すべてに○をつけ、

10年後のア)~コ)すべての利用頻度の増減について、あてはまる数字に○をつけください。

※現在利用していない移動手段で、今後も利用予定がない移動手段は「現状のまま・変わらない」の3に○をつけてください。

	現在の移動手段 あてはまるものに○	将来の利用頻度(すべての移動手段に○)					
		増える	やや 増える	現状のまま 変わらない	やや 減る	減る	利用しな くなる
ア) 徒歩		1	2	3	4	5	6
イ) 自転車		1	2	3	4	5	6
ウ) バイク		1	2	3	4	5	6
エ) 乗用車(運転)		1	2	3	4	5	6
オ) 乗用車(送迎)		1	2	3	4	5	6
カ) タクシー		1	2	3	4	5	6
キ) はなバス		1	2	3	4	5	6
ク) 路線バス		1	2	3	4	5	6
ケ) 電車		1	2	3	4	5	6
コ) その他()		1	2	3	4	5	6

(4) 10年後において、あなたがはなバスを必要とする理由を想像し、下記の項目から、重要なもの3つまで選んでお書きください。

■番号を記入してください 1位() 2位() 3位()

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| ①道路事情(歩道がない、坂道が多いなど)が現在と変わらなければ必要 | ②体力が不安・高齢になるため必要 |
| ③駅・路線バスのバス停が遠いので必要 | ④雨天時などの一時的な移動手段として必要 |
| ⑤徒歩以外の移動手段が利用できないので必要 | ⑥外出して健康増進・気分転換になるので必要 |
| ⑦運転免許証を返納すると思うので必要 | ⑧買い物の時には荷物を楽に運べるので必要 |
| ⑨自身の生活スタイル(住まい、仕事など)が変わらなければ必要 | ⑩はなバスを必要としない |
| ⑪その他() | |

【今後のはなバスのあり方について】

市では、はなバスを今後も持続可能な公共交通とするために、運賃やルートなどを見直す際の基準をつくり、基準に満たない場合は、改善や見直しが必要であると考えています。このことを踏まえて、問5、問6にお答えください。

問5 はなバスは、運賃収入だけでは運行経費をまかなえていません。そのため、全ルート合計で年間約 1 億 3,000 万円※を市が補助しています。 ※平成 28 年度実績

(1) はなバスの運行に、市が補助していることをご存知でしたか？ (1つだけに○)

①知らなかった ②市の広報などで知っていた ③人から聞いて知っていた

(2) はなバスは、乗車1人当たり約 254 円の運行経費がかかっています。その内訳は運賃 150 円と市の補助約 104 円※です。現在の市の補助額について、どのように思いますか？ (1つだけに○)

①多い ②適切である ③少ない ④わからない

(3) はなバスの運賃設定(大人 150 円、子ども 100 円)と市の補助額の関係について、どう思いますか。(1つだけに○)

①利用者がもっと負担し(運賃の値上げ)、市の補助額を減らしたほうが良い。 ②現状のままでよい
③利用者の負担を減らし(運賃の値下げ)、市の補助額をもっと増やしたほうが良い。 ④わからない

問6 はなバスの運賃収入、運行経費、市の施策や補助額について、あなたのお考えをお伺いします。

ア)～オ)それぞれで、**あてはまる数字に○**、また、()内に記入してください。

	そう思う	ややそう思う	どちらとも言えない	あまりそう思わない	そう思わない
ア)積極的に利用して運賃収入を増やすなど、自分や地域住民で、はなバスを支えたほうが良い。	1	2	3	4	5
イ) 運行本数の増加など、利便性を向上させる場合は、運行経費が増える分を利用者負担(運賃の値上げ)で支えたほうが良い。	1	2	3	4	5
ウ) 市の補助額を少しでも減らすため、ルートの短縮など運行経路を見直したほうが良い。	1	2	3	4	5
エ) 市の補助額を少しでも減らすため、運行経路は変えず、利用者の少ない時間帯は、減便など運行ダイヤを見直したほうが良い。	1	2	3	4	5
■仮に見直す場合、最低限必要な運行間隔をお書きください ⇒少なくとも()分間隔での運行は必要 最低限必要な運行の時間帯をお書きください ⇒ 少なくとも(午前・午後 時台) から(午前・午後 時台) までは運行が必要					
オ)高齢者や障害をお持ちの方などの利用が増え、割引の適用によって運賃収入が減っても、市の補助を増やして対応したほうが良い。	1	2	3	4	5

問7 そのほか、はなバスに対するご意見、ご要望があればお書きください。

問1 あなたのことについておうかがいします。(あてはまるものに○、または()内に記入してください)

性別	①男性 ②女性
年代	①19歳以下 ②20歳～29歳 ③30歳～39歳 ④40歳～49歳 ⑤50歳～59歳 ⑥60歳～64歳 ⑦65歳～69歳 ⑧70歳～74歳 ⑨75歳～79歳 ⑩80歳以上
職業	①会社員 ②自営業 ③公務員 ④パート・アルバイト ⑤専業主婦・夫、家事手伝い ⑥学生、生徒 ⑦無職 ⑧その他()
居住地	西東京市()町()丁目
運転免許証はお持ちですか	①運転免許証を持っており、普段から運転する ②運転免許証を持っているが、あまり運転しない ③過去に運転免許証を返納したため、現在は持っていない ④これまで運転免許証を持ったことがない
運転免許証の返納の予定はありますか	①10年以内に、運転免許証を返納しても良い (高齢になる、運転に自信が無くなるなど) ②10年以内に、運転免許証を返納する予定である ③現在のところ、運転免許証を返納する予定はない
障害者手帳などの所有	■身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちですか。 ①持っている ②持っていない
ご自宅からの最寄り駅	()駅
最寄り駅までの移動手段	①徒歩 ②自転車 ③バイク ④乗用車(運転) ⑤乗用車(送迎) ⑥タクシー ⑦はなバス ⑧路線バス ⑨その他()
最寄り駅の利用のしやすさ	①満足 ②やや満足 ③どちらでもない ④やや不満 ⑤不満 ■やや不満・不満と回答した方は、具体的にお書きください。 ()
ご自宅から普段利用する駅	①最寄り駅と同じ ②その他()駅 ③駅は利用しない
■最寄り駅と普段利用する駅が異なる方について、その理由をお答えください。(いくつでも○)	
① 普段利用する駅を利用することで、目的地まで早く行くことができる	
② 普段利用する駅を利用することで、運賃が安くすむ	
③ 普段利用する駅を利用することで、楽に目的地まで行くことができる (乗りつき回数を減らすことができる、乗車時に座れる、混雑を回避できる、始発電車や急行電車に乗車できるなど)	
④ 普段利用する駅周辺には、利用しやすい駐車場や駐輪場が整備されている	
⑤ 駅周辺に商業施設などがあり、行き帰りのついでに日常の買い物などの用事を済ませることができる	
⑥ 利用目的や健康、気分転換のために、最寄り駅と普段利用する駅を使い分けている	
⑦ その他()	
普段利用する駅までの移動手段	①徒歩 ②自転車 ③バイク ④乗用車(運転) ⑤乗用車(送迎) ⑥タクシー ⑦はなバス ⑧路線バス ⑨その他()

問2 あなたは、「はなバス」をご存じですか。また、利用したことがありますか。

あてはまる数字に○をつけてください。

- | | |
|----------------------------------|------|
| ① はなバスを利用したことがある。 | →問3へ |
| ② はなバスを知っているが、利用したことはない。 | →問4へ |
| ③ はなバスのことを全く知らない。このアンケートで初めて知った。 | →問4へ |

(2) はなバスは、平成 28 年 4 月(2年前)にルートの一部見直しました。

ルートの変更後、はなバスの利用状況に変化がありましたか？(1つだけに○)

①利用が増えた ②見直し後に利用するようになった ③利用が減った ④変わらない

↓ ①②③と回答した方は、その理由をお答えください。

- ①目的地へ行きやすく(行きづらく)なったため
- ②近くにバス停ができた(無くなった)ため
- ③ちょうど良い時刻の便ができた(無くなった)ため
- ④本数が増えて利用しやすく(減って利用しづらく)なったため
- ⑤生活スタイルが変わったため(転居、就職、入学など)
- ⑥障害・怪我を負ったため
- ⑦高齢になったため
- ⑧その他()

(3) 現在の「はなバス」の内容について、あてはまる数字に○をつけてください。

また、「やや不満」「不満」と回答された場合は、その理由をお書きください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない
ア) 行き先、運行経路、乗車の所要時間について	1	2	3	4	5	6
イ) 最寄りのはなバスのバス停までの距離について	1	2	3	4	5	6
ウ) 運行本数について	1	2	3	4	5	6
エ) 始発時刻・終発時刻について	1	2	3	4	5	6
オ) 時刻表通りに運行すること(定時性)について	1	2	3	4	5	6
■はなバスが遅れた時、何分程度であれば、お待ちになれますか。()分程度						
カ) はなバスのホム・グの見やすさ・切符のしやすさ	1	2	3	4	5	6
キ) 小学生による車内放送について	1	2	3	4	5	6
ク) 総合評価：全体的に、はなバスに満足していますか	1	2	3	4	5	6
■上記の項目や、それ以外で不満と思うことがあれば、具体的にお書きください。						

(4) はなバスは、あなたの外出行動にどのような役割を果たしていますか。(あてはまる数字に○)

利用目的	はなバスがあると、外出しやすい	はなバスがあってもなくても、外出行動に変化はない	はなバスがあってもなくても、外出しづらい(その理由)	この利用目的では、はなバスを利用しない
ア) 通勤・通学	1	2	3 ()	4
イ) 日常の買い物	1	2	3 ()	4
ウ) 買回り品の買い物 (衣服・家具・家電など)	1	2	3 ()	4
エ) 通院	1	2	3 ()	4
オ) その他()	1	3	3 ()	4

市民アンケート調査票

(5) 現在、あなたがはなバスを利用する理由、また、はなバスを必要とする理由について、ア)～ス)それぞれで、**あてはまる数字に○をつけてください。**

はなバスを利用する理由、必要とする理由	あてはまる	ややあてはまる	どちらともいえない	あまりあてはまらない	あてはまらない
ア) 道路事情が悪い (歩道がない、坂道が多いなど)ため	1	2	3	4	5
イ) 駅や路線バスのバス停が遠いため	1	2	3	4	5
ウ) はなバスのバス停が近い	1	2	3	4	5
エ) 運行経路や目的地までの移動が便利	1	2	3	4	5
オ) 利用しやすいダイヤのため	1	2	3	4	5
カ) 他に利用できる移動手段がない	1	2	3	4	5
キ) 時間が正確 (時刻表通りの運行) ため	1	2	3	4	5
ク) 雨天時などの移動手段として利用できる	1	2	3	4	5
ケ) 通勤の手当てや補助が出る	1	2	3	4	5
コ) 障害がある・体力に不安がある・高齢である	1	2	3	4	5
サ) 健康増進のため、気分転換のため	1	2	3	4	5
シ) 買い物時の荷物を楽に運べる	1	2	3	4	5
ス) その他 ()	1	2	3	4	5

問4 はなバスを**利用しない方・知らない方**がお答えください

(1) 外出する時の主な目的を、平日・休日それぞれで、多い順に**2つまで**お選びください。

①通勤・通学 ②食品・日用品などの買い物(日常の買い物)	平日	休日
③衣服・家具・家電などの買い物(買回り品の買い物) ④通院	1 ()	1 ()
⑤業務 ⑥食事・娯楽・レジャー・習い事	2 ()	2 ()
⑦その他 ()		

(2) 今後、はなバスがどうなれば、利用したいですか。

ア)～ケ)それぞれで、**あてはまる数字に○をつけてください。**

	あてはまる	どちらともいえない	あてはまらない
ア) 自宅近くにはなバスのバス停があれば、利用したい	1	2	3
■ 自宅からはなバスのバス停まで、歩いて何分までであれば利用したいですか。 ()分			
イ) 目的地を通る運行経路となれば、利用したい	1	2	3
ウ) 運行本数が多くなれば、利用したい	1	2	3
エ) 利用しやすい時間帯のダイヤがあれば、利用したい	1	2	3
オ) 鉄道や他のバスとの乗り継ぎがうまくできれば、利用したい	1	2	3
カ) 目的地まで、他の移動手段よりも早く到着できるのであれば、利用したい	1	2	3
キ) はなバスのバス停付近に駐輪場があれば、利用したい	1	2	3
ク) はなバスの乗車方法や運行内容の情報がわかれば、利用したい	1	2	3
ケ) その他 ()	1	2	3

※問5からは、すべての方がお答えください。

問5 移動に関するあなたのお考えをおうかがいします。

(1) **10年後には**、以下の移動手段の利用頻度がどのくらい変わるとお考えですか。

現在、外出時にご利用されている移動手段すべてに○をつけ、10年後のア)～コ)すべての利用頻度の増減について、**あてはまる数字に○**をつけください。

※現在利用していない移動手段で、今後も利用予定がない移動手段は「現状のまま・変わらない」の3に○をつけてください。

	現在の移動手段 あてはまるものに○	将来の利用頻度（すべての移動手段に○）					
		増える	やや 増える	現状のまま 変わらない	やや 減る	減る	利用しなく なる
ア) 徒歩		1	2	3	4	5	6
イ) 自転車		1	2	3	4	5	6
ウ) バイク		1	2	3	4	5	6
エ) 乗用車(運転)		1	2	3	4	5	6
オ) 乗用車(送迎)		1	2	3	4	5	6
カ) タクシー		1	2	3	4	5	6
キ) はなバス		1	2	3	4	5	6
ク) 路線バス		1	2	3	4	5	6
ケ) 電車		1	2	3	4	5	6
コ) その他()		1	2	3	4	5	6

(2) **10年後において**、あなた自身は、はなバスが必要になるとお考えですか。10年後を想像し、下記の項目から、重要なもの**3つまで選んで**お書きください。

■番号を記入してください 1位() 2位() 3位()

- ①ほかに移動手段がないので必要
- ②運転免許証を返納することになれば必要
- ③体力に不安を感じる・高齢になるので必要
- ④駅や路線バスのバス停が遠いので必要
- ⑤道路事情(歩道がない、坂道が多いなど)が現在と変わらなければ必要
- ⑥雨天時などの一時的な移動手段として必要
- ⑦買い物時に荷物を楽に運べるので必要
- ⑧外出して健康増進・気分転換になるので必要
- ⑨自身の生活スタイル(住まい、仕事など)が変わらなければ必要
- ⑩自宅に近いバス停や利用しやすいルートができれば必要
- ⑪10年後は、はなバスを必要としない
- ⑫その他()

【今後のはなバスのあり方について】

市では、はなバスを今後も持続可能な公共交通とするために、運賃やルートなどを見直す際の基準をつくり、基準に満たない場合は、改善や見直しが必要であると考えています。このことを踏まえて、問6、問7にお答えください。

問6 はなバスは、運賃収入だけでは運行経費をまかなえていません。そのため、全ルート合計で年間約 1 億 3,000 万円※を市が補助しています。 ※平成 28 年度実績

(1) はなバスの運行に、市が補助していることをご存知でしたか？ (1つだけに○)

①知らなかった ②市の広報などで知っていた ③人から聞いて知っていた

(2) はなバスは、乗車1人当たり約 254 円の運行経費がかかっています。それを運賃 150 円と市の補助約 104 円※でまかなっています。現在の市の補助額について、どのように思いますか？

(1つだけに○)

①多い ②適切である ③少ない ④わからない

(3) はなバスの運賃設定(大人 150 円、子ども 100 円)と市の補助額の関係について、どう思いますか。(1つだけに○)

①利用者がもっと負担し(運賃の値上げ)、市の補助額を減らしたほうが良い。 ②現状のままでよい
③利用者の負担を減らし(運賃の値下げ)、市の補助額をもっと増やしたほうが良い。 ④わからない

問7 はなバスの運賃収入、運行経費、市の施策や補助額について、あなたのお考えをお伺いします。ア)～オ)それぞれで、**あてはまる数字に○**、また、()内に記入してください。

	そう思う	ややそう思う	どちらとも言えない	あまりそう思わない	そう思わない
ア) 積極的に利用して運賃収入を増やすなど、自分や地域住民で、はなバスを支えたほうが良い。	1	2	3	4	5
イ) 運行本数の増加など、利便性を向上させる場合は、運行経費が増える分を利用者負担(運賃の値上げ)で支えたほうが良い。	1	2	3	4	5
ウ) 市の補助額を少しでも減らすため、ルートの短縮など運行経路を見直したほうが良い。	1	2	3	4	5
エ) 市の補助額を少しでも減らすため、運行経路は変えず、利用者の少ない時間帯は、減便など運行ダイヤを見直したほうが良い。	1	2	3	4	5
■仮に見直す場合、最低限必要な運行間隔をお書きください ⇒少なくとも()分間隔での運行は必要 最低限必要な運行の時間帯をお書きください ⇒ 少なくとも(午前・午後 時台) から(午前・午後 時台) までは運行が必要					
オ) 高齢者や障害をお持ちの方などの利用が増え、割引の適用によって運賃収入が減っても、市の補助を増やして対応したほうが良い。	1	2	3	4	5

問8 そのほか、はなバスに対するご意見、ご要望があればお書きください。