

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
利用者特性	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者特性	<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。 	

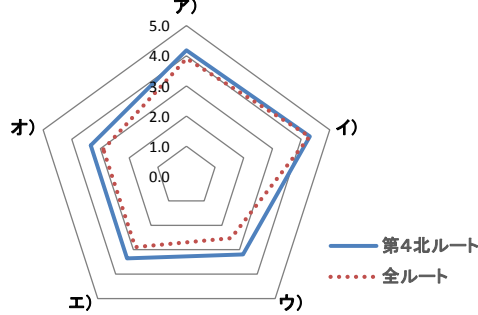
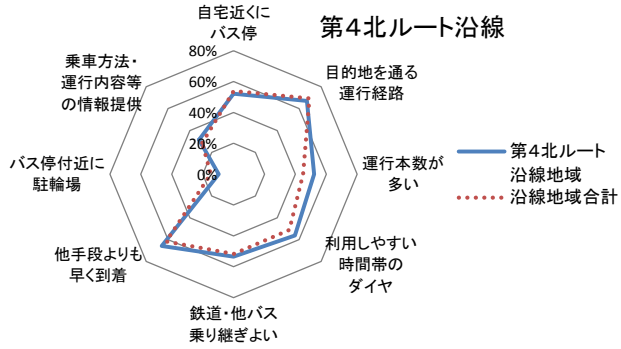
1.2 第2ルート

		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。	・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。	・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が、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		9.7 回/年	2.8 回/年
(参考)高齢者の乗車回数		17.5 回/年	8.2 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		
	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	<p>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。</p>	
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

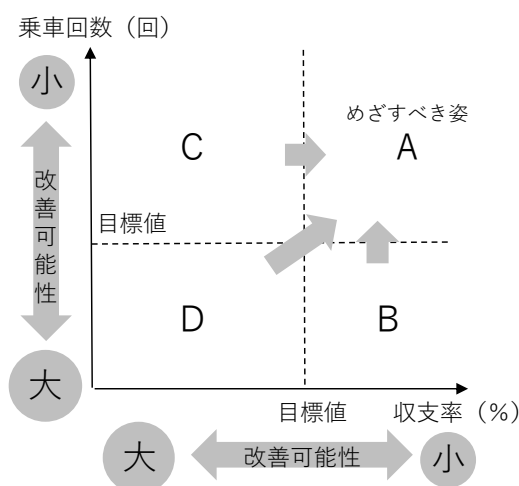
- 市民へ情報を提供する。
- 検討した対応策や改善策を実施する。ただし、改善策を実施する場合は、必要に応じて関係機関と協議を行う。
- 実施した対応策や改善策について、効果を検証する。
- 改善策を実施後、必要に応じて調査をする。
- 評価指標や目標値の妥当性について、必要に応じて検証する。

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	収支率及び乗車回数のどちらも目標値を上回る区間
	<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	乗車回数が目標値を下回る区間
	(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
C	収支率が目標値を下回る区間
	(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
D	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】
	(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