

## 第2章 はなバスルート等見直し方針の検討

### 2-1 民間路線バス運行状況の整理

#### (1) 路線バス運行状況について

- ・市内を運行している路線バスの運行状況を表2-1に示す。市内を通交する路線バスは28系統、1日往路・復路ともに合計1000便近くが運行されており、充実したものとなっている。
- ・現在、保谷駅南口地区再開発事業に伴い、駅前広場が使用できない関係から、天神山にバス折返し場を設け、暫定的に天神山まで運行を行っている。
- ・市内の路線バスは、乗車距離によって運賃が上昇していく対キロ運賃制を導入しており、初乗り運賃は170円である。

表2-1 市内通交路線バスの運行状況

(平成20年版「統計にしようきょう」より抜粋)

| 事業者  | 路線                         | 通行回数 |     |     |     |     |     |
|------|----------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
|      |                            | 平日   |     | 土曜  |     | 休日  |     |
|      |                            | 往路   | 復路  | 往路  | 復路  | 往路  | 復路  |
| 西武バス | 1 ひばりヶ丘駅～田無駅(谷戸経由)         | 1    | 6   | 1   | 4   | 3   | 4   |
|      | 2 ひばりヶ丘駅～田無駅(ひばりヶ丘団地西口経由)  | 26   | 23  | 13  | 13  | 13  | 13  |
|      | 3 ひばりヶ丘駅～田無駅(古河団地経由)       | 63   | 62  | 38  | 39  | 38  | 39  |
|      | 4 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(谷戸経由)        | 123  | 124 | 105 | 104 | 103 | 104 |
|      | 5 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(ひばりヶ丘団地西口経由) | 78   | 79  | 72  | 73  | 72  | 73  |
|      | 6 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(ひばりヶ丘団地経由)   | 4    | 4   | 1   | 2   | -   | 1   |
|      | 7 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(古河団地経由)      | 44   | 43  | 33  | 32  | 33  | 32  |
|      | 8 ひばりヶ丘駅～三鷹駅               | 47   | 47  | 40  | 40  | 40  | 40  |
|      | 9 ひばりヶ丘駅～滝山営業所(南沢5丁目経由)    | 13   | 17  | 12  | 14  | 12  | 14  |
|      | 10 天神山～田無駅                 | 39   | 42  | 39  | 40  | 39  | 40  |
|      | 11 天神山～三鷹駅                 | 30   | 30  | 30  | 30  | 30  | 30  |
|      | 12 天神山～武蔵関駅～吉祥寺駅           | 15   | 15  | 15  | 15  | 15  | 15  |
|      | 13 天神山～東伏見駅～吉祥寺駅           | 50   | 50  | 47  | 47  | 47  | 47  |
|      | 14 花小金井駅～吉祥寺駅              | 36   | 36  | 35  | 35  | 35  | 35  |
|      | 15 文華女子中学高校前～ひばりヶ丘駅        | 42   | 40  | 34  | 29  | 34  | 29  |
|      | 16 文華女子中学高校前～武蔵境駅          | 4    | 3   | 3   | 3   | 3   | 1   |
|      | 17 文華女子中学高校前～田無駅           | 17   | 18  | 11  | 9   | 11  | 9   |
| 関東バス | 18 三鷹駅～田無橋場                | 34   | 34  | 31  | 31  | 31  | 31  |
|      | 19 三鷹駅～多摩六都科学館             | -    | -   | -   | -   | 8   | 8   |
|      | 20 武蔵野営業所～多摩六都科学館          | -    | -   | -   | -   | -   | 4   |
|      | 21 武蔵野営業所～花小金井駅南口          | -    | -   | -   | 1   | -   | 1   |
|      | 22 花小金井駅～多摩六都科学館           | -    | -   | 18  | 17  | 18  | 17  |
|      | 23 花小金井駅南口～武蔵境駅            | 25   | 25  | 22  | 22  | 23  | 23  |
|      | 24 天神山～三鷹駅                 | 10   | 10  | 10  | 10  | 10  | 10  |
|      | 25 西武柳沢駅～三鷹駅               | 130  | 129 | 130 | 129 | 101 | 103 |
|      | 26 西武柳沢駅～吉祥寺駅              | 114  | 114 | 98  | 98  | 100 | 101 |
|      | 27 西武柳沢駅～吉祥寺駅(武蔵野市役所経由)    | 22   | 22  | 16  | 15  | 16  | 15  |
| 都バス  | 28 柳沢駅前～青梅車庫(梅70)          | 17   | 17  | 17  | 17  | 19  | 19  |
| 合計   |                            | 984  | 990 | 871 | 869 | 854 | 858 |

#### (2) 公共交通空白地域について

- ・市内通交路線バスの運行状況からわかるように、市域全体から見れば比較的交通の利便性に恵まれているが、一部の地域ではバス路線網から外れた公共交通の空白地域が存在していた。
- ・バス停を中心として、徒歩5分程度の距離と考えられる半径300mをバス停圏と定義する。この半径300mという数字は、公共交通空白地域を検討する際に、全国的によく使用されている数値である。西東京市内の路線バスのバス停を中心半径300mの円を描くと、図2-1に示すように、はなバスが運行していない場合の市内の公共交通空白地域が明確に現れてくる。
- ・この場合の市内の主な公共交通空白地域としては、西武池袋線の北側の地域である北町、栄町、下保谷地区、西武池袋線の南側でひばりヶ丘駅から田無駅へ至る谷戸新道と保谷駅から田無駅に至る保谷新道に挟まれた住吉町、泉町地区、保谷庁舎の南側の地域で保谷新道とかえで通りに挟まれた中町地区、田無駅の南西地域である芝久保町、向台地区、田無駅の南東地域である南町、柳沢地区、東伏見駅の北側の地域である東伏見地区の6箇所が該当していた。

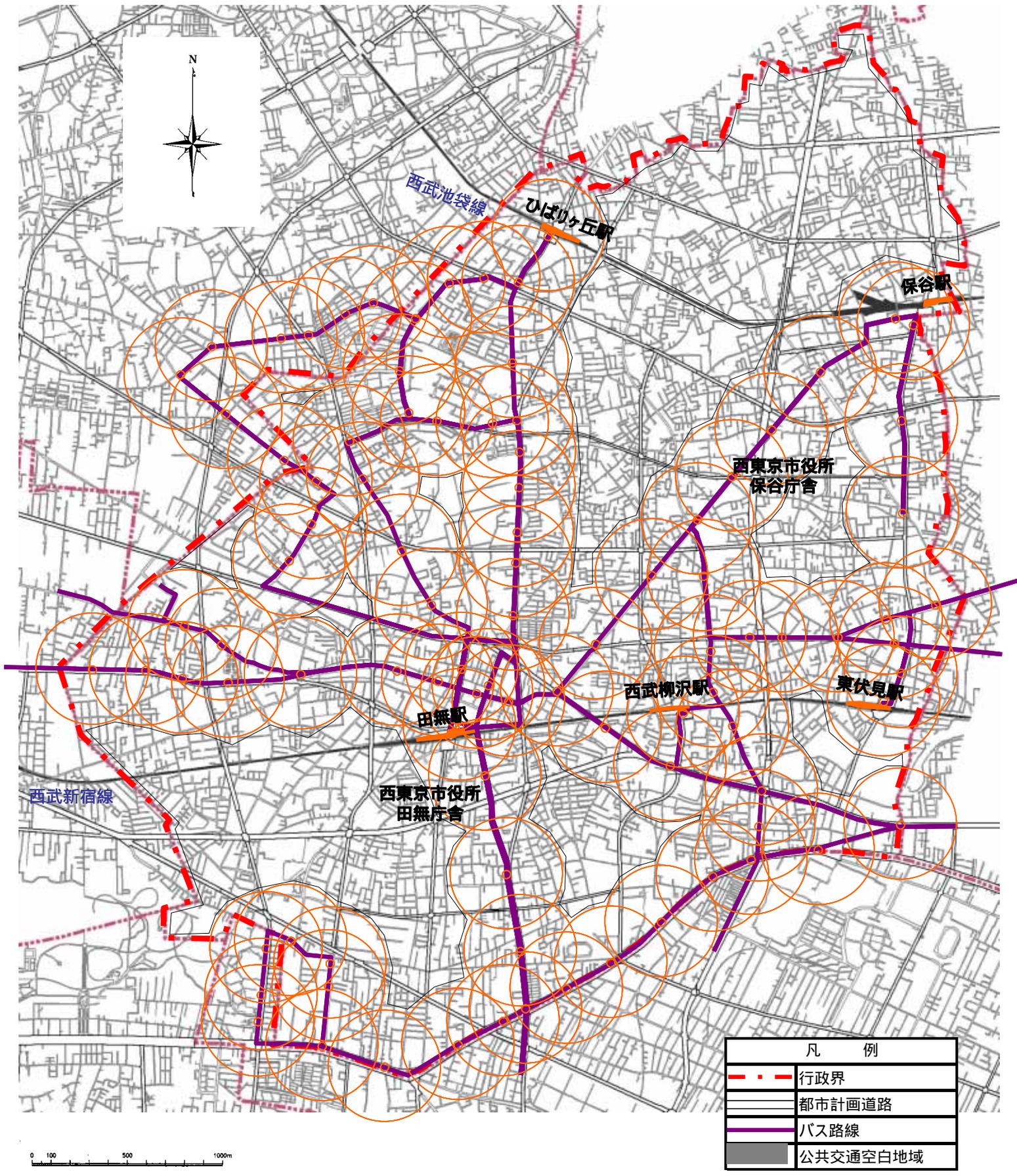


図 2 - 1 はなバスが運行していない場合の市内公共交通空白地域

2 - 2 はなバス運行状況の整理

(1) はなバス事業について

- ・はなバス事業概要を下表に示す。

表 2 - 2 はなバス事業概要

|                 |  |
|-----------------|--|
| 愛称・デザイン         | 市民公募により「はなバス」に決定。地域ネットワークを表現したデザインに花をペイントして、明るく夢あるまちにしたいという願いを込めて採用したものの。  |
| 目的              | 市内の公共交通空白地域の交通手段と市役所その他公共施設利用へのアクセスを確保するため。  |
| 経緯              | 新市建設計画の重点4施策として位置付けられ、平成12年度において国土交通省、警察署など関係機関の協力を得て研究会を設置、導入の報告書を作成している。合併効果を発現する施策として、早期運行開始が期待されていた。平成13年度の事業実施の際には公募による市民懇談会を設置し、運行後も検証を行ってきた。  |
| 運行系統<br>(市内5路線) | 第1ルート：保谷駅北口～北町5丁目～保谷駅北口<br>第2ルート：東伏見駅北口～保谷庁舎～保谷駅<br>第3ルート：東伏見駅～柳橋～小金井公園東～田無駅<br>向台循環（田無駅～田無高校～向台町4丁目～田無駅）<br>東伏見循環（東伏見駅～東伏見4丁目～東伏見駅）<br>第4ルート：田無駅～芝久保1丁目～多摩六都科学館<br>第5ルート：ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～ひばりヶ丘駅 |
| 運行主体            | 第1～3・5ルート：西武バス株式会社<br>第4ルート：関東バス株式会社   |
| 事業形態            | 一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条免許）  |
| 運行本数            | 第1ルート：43便（平・休）、第2ルート：37便（平・休）、第3ルート：70便（平・休）、第4ルート：60便（平）56便（休）、第5ルート：27便（平）25便（休）   |
| 運行時間帯           | 第1～3ルート 6:30～22:00、第4ルート 6:30～21:00、第5ルート 7:15～19:00   |
| 料金              | 1乗車100円均一料金（未就学児無料）<br>車いす利用者などで介助を必要とする場合は、介助者の方は無料とします。<br>他の路線と料金体系が異なるため、PASMO、Suica、バス共通カード、定期券はご利用できません。<br>回数券（11枚1,000円）も利用できます。   |

(2) はなバス現行ルートについて  
 ・ はなバスの現行ルートを下図に示す。

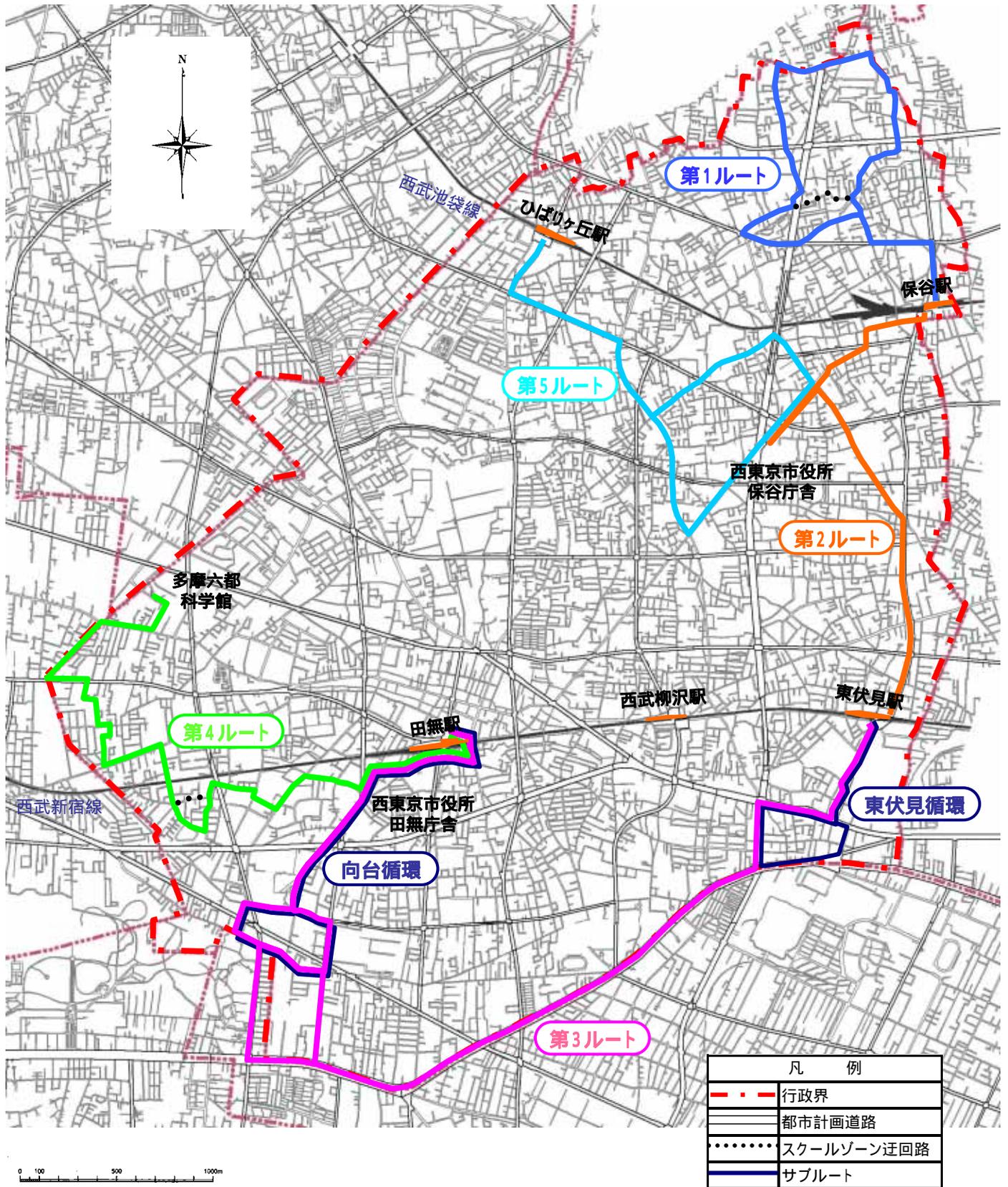


図 2 - 2 はなバスルート図

・各ルートの詳細は下記のとおりとなっている。

1 第1ルート(保谷駅北口～北町循環): H14.3.30 運行開始

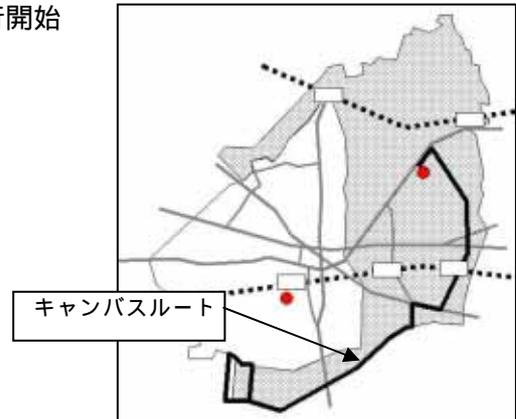
・最も公共交通の利便性が低い、西武池袋線以北にある北町地域の利便性を改善するコース。保谷駅北口の整備が事業中であったため、保谷駅北側約300mの地点で折返し運行をしていたが、平成15年4月より駅前からの運行をしている。

・起点終点: 保谷駅北口～北町5丁目～保谷駅北口(延長約4.6km)

2 第2ルート(保谷駅～東伏見駅北口): H14.3.23 運行開始

・西武池袋線保谷駅を起点として、従来の市内連絡バス「キャンパス」の運行ルートを継承して保谷庁舎に立ち寄り、西武新宿線東伏見駅に至るルート。「キャンパス」を短縮化して定時性を確保し、さらに駅間ルートに改善したもの。

・起点終点: 東伏見駅北口～保谷駅(延長約3.3km)



旧保谷市「キャンパス」

3 第3ルート(田無駅～東伏見駅): H14.3.23 運行開始

・西武新宿線東伏見駅を起点として、「キャンパス」の運行ルートを継承し、空白地域を經由して田無駅まで延長したルート。「キャンパス」は、旧保谷市役所周辺のアクセスを重視した路線であり、田無駅までの需用はあったが市域をまたがるため実現ができていなかった。また、駅から循環して駅へ戻る「向台循環」「東伏見循環」のサブルートを設定して駅へのアクセスを改善している。

・起点終点: 田無駅～東伏見駅(コース延長: 約7.0km)

・起点終点: 田無駅～田無駅(向台循環)(コース延長: 約4.1km)

・起点終点: 東伏見駅～東伏見駅(東伏見循環)(コース延長: 約2.7km)

4 第4ルート(田無駅～多摩六都科学館): H14.3.30 運行開始

・西武新宿線田無駅を起点として、市の西側に位置する公共交通空白地域を主対象として経由し、終点を多摩六都科学館に設定したコース。公共交通空白地域の解消とともに、広域的教育施設である多摩六都科学館へのアクセスが改善される。

・起点終点: 田無駅～多摩六都科学館(コース延長: 約4.9km)

5 第5ルート(ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環): H16.9.1 運行開始

・平成15年12月に都市計画道路が開通したため、運行が可能となったルート。公共交通空白地域である、西武池袋線ひばりヶ丘駅から住吉・泉町地区を走行し、保谷庁舎・こもれびホールなどを經由してひばりヶ丘駅に戻る循環型路線。これにより、ひばりヶ丘駅方面から保谷庁舎やこもれびホール・スポーツセンターなどの文化・体育施設へのアクセスが改善された。

・起点終点: ひばりヶ丘駅～住吉・泉町～ひばりヶ丘駅(コース延長: 約5.7km)

・現在の公共交通空白地域は図2-3のとおりとなっている。はなバスの運行によって、北町、下保谷地区や芝久保、向台地区の交通状況は改善されたが、西武池袋線の北側の栄町地区、谷戸新道と保谷新道に挟まれた泉町地区、保谷庁舎南側の中町地区、田無駅北側の向台町地区、田無駅南東側の南町地区で依然として空白地域が残っている。

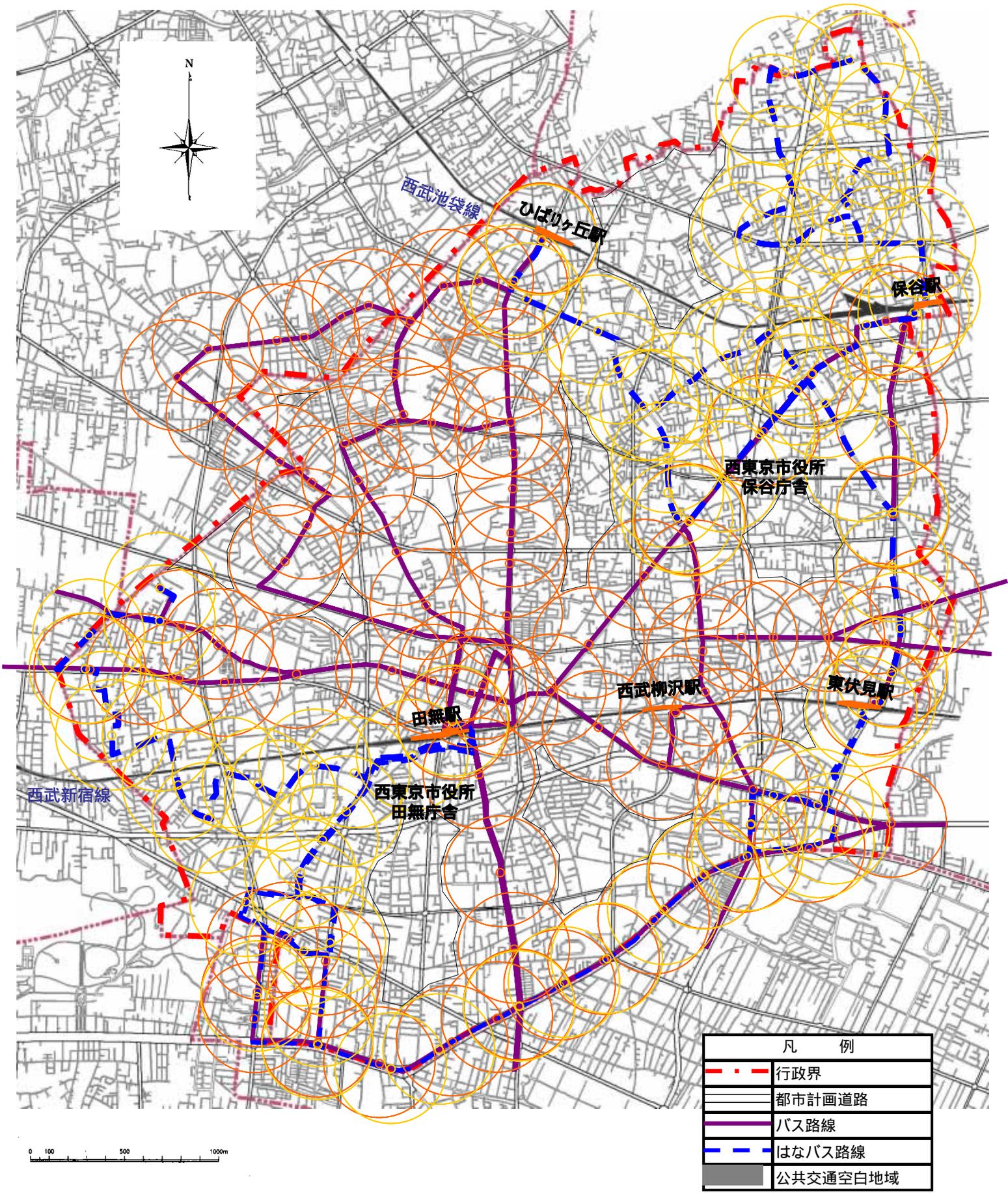


図 2 - 3 現状での公共交通空白地域

(3) はなバス導入車両について

・「キャンバス」ルートの一部修正した第2ルート、第3ルートは、運行ルート全体にわたって道路幅員にゆとりがあるが、第1ルート、第4ルートは、全体的に道路幅員が狭く、「狭さ」に対応した車両を導入する必要があった。表2-3に道路法に基づく車両制限令に定められた規定を示す。はなバスの場合は、車両制限令第5条第2項の規定が適用される。

・また、第5ルートは運行ルートの一部で道路幅員が狭い区間があるが、循環型とすることで小型バスの走行が可能となった。

・ほとんどのルートが閑静な住宅地内を縫うように走行するルートであるため、エンジン音が小さい車両であること、また、排気ガス(二酸化炭素、硫黄酸化物、窒素酸化物)もできるだけ低レベルな車両であることが必要であった。

・高齢者、子ども、障害者が乗り降りしやすいように、可能な限り低床バス(ワンステップバスもしくはノンステップバス)を採用していくことが望まれた。

・はなバス導入車両の概要を表2-4に、導入車両の写真を図2-4に示す。

表2-3 道路幅員と車両幅員の関係

| 道路の区分     |  | 通行できる車両幅                                     |                               |
|-----------|--|--|-------------------------------|
| 市街地区域内の道路 | 一般市街地道路  | 通常の道路<br>(車両制限令第5条第2項)                       | (車道の幅員 - 0.5m) / 2<br>を超えないもの |
|           |  | 市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道路<br>(車両制限令第5条第1項) | (車道の幅員 - 0.5m)<br>を超えないもの     |
|           | 歩行者が多くて歩道または自転車歩行者道のない駅前・繁華街等の道路   | 通常の道路<br>(車両制限令第5条第3項)                       | (車道の幅員 - 1.5m) / 2<br>を超えないもの |
|           |  | 市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道路<br>(車両制限令第5条第3項) | (車道の幅員 - 1.0m)<br>を超えないもの     |
| 市街地区域外の道路 | 通常の道路<br>(車両制限令第6条第2項)   |  | (車道の幅員) / 2<br>を超えないもの        |
|           | 一方通行とされている道路またはその道路におおむね300メートル以内の区間ごとに待避所がある道路<br>(道路管理者が自動車の交通量が多いため当該待避所のみでは車両のすれ違いに支障があると認めて指定したものを除く。)<br>(車両制限令第6条第1項) |  | (車道の幅員 - 0.5m)<br>を超えないもの     |
|           | 市街地区域外極少指定道路<br>(車両制限令第6条第1項)  |  | 車道の幅員を超えないもの                  |

表 2 - 4 はなバス導入車両概要 (平成 21 年 3 月現在)

| 導入ルート<br>(運行事業者) | 第1ルート<br>(西武バス)               | 第2・3ルート<br>(西武バス)             |                               | 第4ルート<br>(関東バス)               | 第5ルート<br>(西武バス)                | 第2・3・5ルート<br>(西武バス)           |                               |
|------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 車種               | 日野ポンチョ                        | 日野ポンチョ                        | 日野リエッセ                        | 日産小型<br>ワンステップバス              | 三菱エアロミディ                       | 日野リエッセ                        | 日野ポンチョ                        |
| 大きさ              | L=6.29m<br>W=2.08m<br>H=3.10m | L=6.99m<br>W=2.08m<br>H=3.10m | L=6.99m<br>W=2.08m<br>H=2.82m | L=6.99m<br>W=2.23m<br>H=3.02m | L=6.99m<br>W=2.06m<br>H=3.015m | L=6.99m<br>W=2.08m<br>H=2.82m | L=6.99m<br>W=2.08m<br>H=3.10m |
| 乗降口              | 前乗り前降り                        | 前乗り後降り                        | 前乗り後降り                        | 前乗り後降り                        | 前乗り後降り                         | 前乗り後降り                        | 前乗り後降り                        |
| 定員               | 27名                           | 36名                           | 37名                           | 44名                           | 32名                            | 36名                           | 36名                           |
| 台数               | 3台                            | 2台                            | 1台                            | 2台                            | 3台                             | 1台                            | 1台                            |
| 車椅子対応            | ノンステップ<br>スロープ板               | ノンステップ<br>スロープ板               | ツーステップ<br>リフト付き車輛             | ワンステップ<br>スロープ板               | ノンステップ<br>スロープ板                | ツーステップ<br>リフト付き車輛             | ノンステップ<br>スロープ板               |
| その他              | うち予備車1台                       | -                             | 天然ガス車                         | -                             | うち予備車1台                        | -                             | 予備車                           |
| 広告掲示箇所数          | 5箇所                           | 6箇所                           | 4箇所                           | 8箇所                           | 5箇所                            | 10箇所                          | 6箇所                           |

11

第1ルート



【日野ポンチョ (ショート)】

第2・3・5ルート



【日野ポンチョ【ロング】】



【日産ワンステップバス】



【日野リエッセ】

第4ルート



【三菱エアロミディ】

図 2 - 4 はなバス導入車両

(4) はなバス事業実績について

- ・図2-5に示すように、はなバスの事業運営については、市は民間バス事業者と協定を結び、運行補助金を支出している。
- ・図2-6にルートごとの乗車人数、運行補助金、一人当たりの公費負担額の実績を示す。また、図2-7に全ルート合計での乗車人数、運行補助金、一人当たりの公費負担額の実績を示す。
- ・はなバスは、平成14年から順次運行を開始し、その後年度ごとに利用者数も増え、市が負担している運行補助金についても、毎年度少しずつであるが減少してきた。しかしながら、平成18年度くらいから乗客数は微弱な増加に転じ、その後横ばいに近い状態になってきている。運行補助金についても、今後横ばいとなることが想定される。平成20年度について見ると、乗車人数が増えているにもかかわらず運行補助金は増加している。これは、燃料費高騰の影響を多分に受けている傾向がある。また、キャンバスの車両として使用していたバスが、昨年10月に排ガス規制の関係で使用出来なくなり、車両入れ替えに伴う減価償却費と、はなバスとして使用するためのラッピングなどの整備費が増加したことが原因と考えられる。
- ・一人当たりの公費負担額については、全ルートの合計で考えると、今の乗車人数が確保できれば、料金を180円にすることによって市の負担がなくなることになる。また、第5ルートについては、料金を120円程度にするだけで収支バランスが改善されるが、第2・3ルートは今の倍の200円程度にしなければ、収支のバランスがとれない状況である。

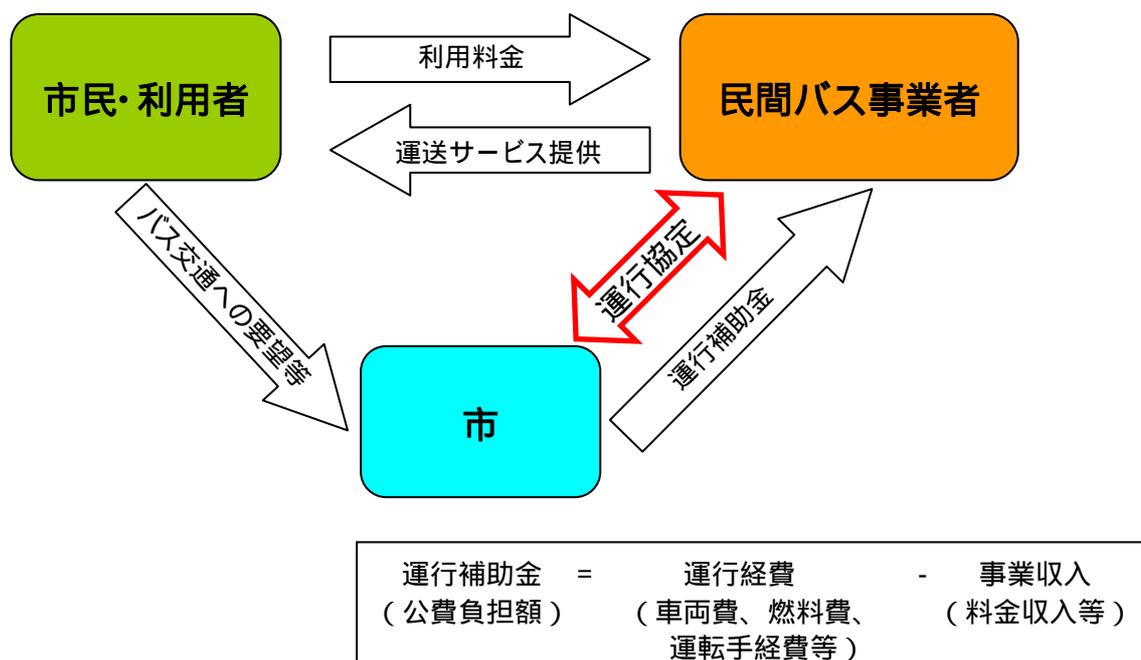
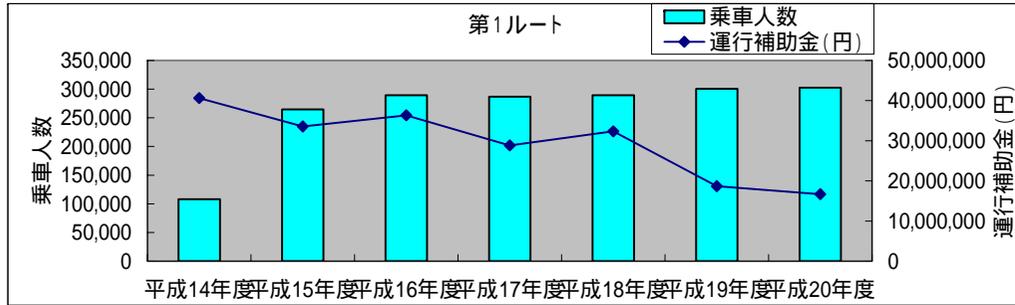
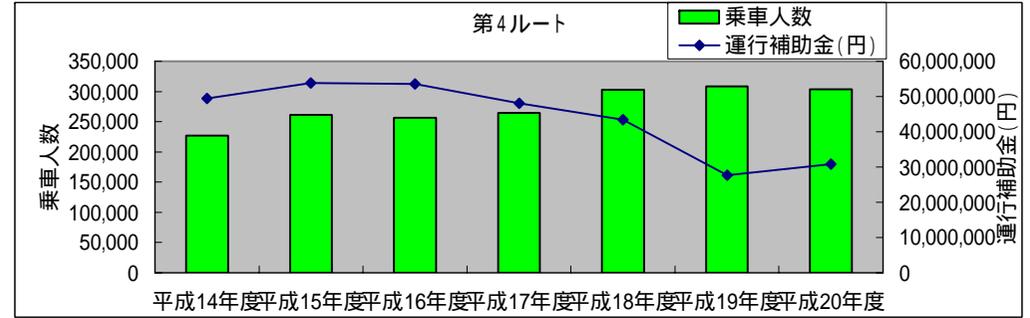


図2-5 はなバス事業運営の仕組み



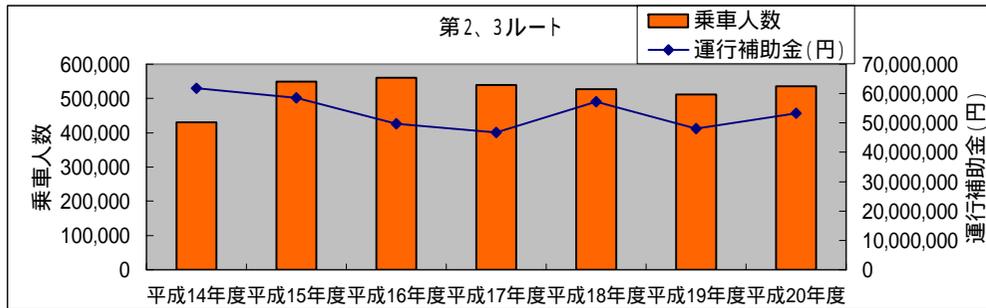
第1ルート(平成14年3月30日運行開始)

|             | 平成14年度     | 平成15年度     | 平成16年度     | 平成17年度     | 平成18年度     | 平成19年度     | 平成20年度     |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 乗車人数        | 107,770    | 264,506    | 289,276    | 286,972    | 289,680    | 300,603    | 302,783    |
| 運行補助金(円)    | 40,658,598 | 33,581,219 | 36,352,327 | 28,813,721 | 32,316,768 | 18,669,512 | 16,687,039 |
| 一人当たりの公費負担額 | 377        | 127        | 126        | 100        | 112        | 62         | 55         |



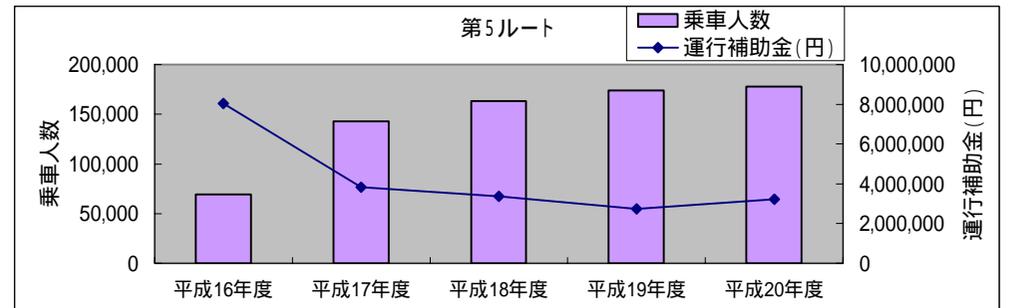
第4ルート(平成14年3月30日運行開始)

|             | 平成14年度     | 平成15年度     | 平成16年度     | 平成17年度     | 平成18年度     | 平成19年度     | 平成20年度     |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 乗車人数        | 226,659    | 261,362    | 256,216    | 264,762    | 302,573    | 308,582    | 303,518    |
| 運行補助金(円)    | 49,493,426 | 53,856,436 | 53,533,006 | 48,086,609 | 43,478,481 | 27,638,662 | 30,802,112 |
| 一人当たりの公費負担額 | 218        | 206        | 209        | 182        | 144        | 90         | 101        |



第2、3ルート(平成14年3月23日運行開始)

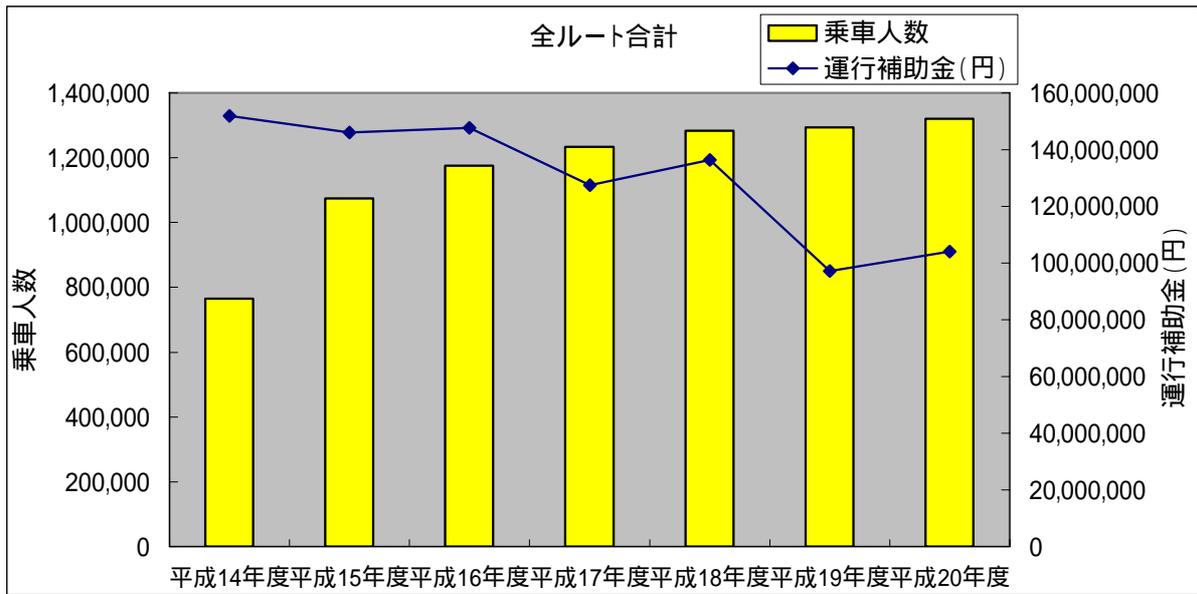
|             | 平成14年度     | 平成15年度     | 平成16年度     | 平成17年度     | 平成18年度     | 平成19年度     | 平成20年度     |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 乗車人数        | 430,779    | 548,884    | 561,327    | 539,725    | 527,656    | 511,553    | 535,459    |
| 運行補助金(円)    | 61,832,644 | 58,541,938 | 49,775,238 | 46,753,226 | 57,241,408 | 48,074,437 | 53,382,960 |
| 一人当たりの公費負担額 | 144        | 107        | 89         | 87         | 108        | 94         | 100        |



第5ルート(平成16年9月1日運行開始)

|             | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度    | 平成17年度    | 平成18年度    | 平成19年度    | 平成20年度    |
|-------------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 乗車人数        |        |        | 69,079    | 142,917   | 163,072   | 173,667   | 177,947   |
| 運行補助金(円)    |        |        | 8,034,226 | 3,835,969 | 3,369,933 | 2,738,530 | 3,219,870 |
| 一人当たりの公費負担額 |        |        | 116       | 27        | 21        | 16        | 18        |

図2-6 第1～第5ルート事業実績



全ルート合計

|             | 平成14年度      | 平成15年度      | 平成16年度      | 平成17年度      | 平成18年度      | 平成19年度     | 平成20年度      |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| 乗車人数        | 765,208     | 1,074,752   | 1,175,898   | 1,234,376   | 1,282,981   | 1,294,405  | 1,319,707   |
| 運行補助金(円)    | 151,984,668 | 145,979,593 | 147,694,797 | 127,489,525 | 136,406,590 | 97,121,141 | 104,091,981 |
| 一人当たりの公費負担額 | 199         | 136         | 126         | 103         | 106         | 75         | 79          |

図2-7 全ルート合計の事業実績

2-3 はなバスフォローアップ調査報告書の整理

・当市では、はなバスについての今後の見直しや路線拡大などの検討を行う際の基礎資料とするため、市民の交通の利用実態と意識、及びはなバスの利用実態と意識を把握することを目的として、平成18年度に調査を行った。

(1) 調査実施概要について

1 調査方法

- ・調査方法は、以下の2通りである。
  - ・市民アンケート調査
  - ・「はなバス」利用者アンケート調査(平日、休日)

2 調査内容

- ・市民アンケート調査

16歳以上の市民3,000名を無作為抽出し、調査票を郵送配布、郵送回収した。調査内容は市内の交通利用状況について、「はなバス」の運行についての希望などである。
- ・「はなバス」利用者アンケート

「はなバス」の各ルート(5路線)の利用者を対象にアンケート調査票を配布し、郵送にて回収した。調査内容は「はなバス」の利用実態、利用目的、運行についての希望など「はなバス」に対する意見である。

平日は平成18年6月26日(月)、休日は平成18年6月25日(日)に調査を実施した。

3 配布回収状況

- ・市民アンケート調査

配布 3,000件、回収 1,191件、回収率 39.7%  
 なお宛名不明で配達不能が50件あり、これを考慮すると回収率は40.4%となる。
- ・「はなバス」利用者アンケート

平日：配布 2,197件、回収 893件、回収率 40.6%  
 休日：配布 1,597件、回収 524件、回収率 32.8%

(2) アンケート結果について【1～10】

・平成18年6月に実施した「はなバスフォローアップ調査」から「はなバス」の見直しに関する主なアンケート結果を抽出すると、以下のようになる。

各アンケート調査について、下記のとおり記述する。  
市民アンケート 「市民」  
はなバス利用者アンケート平日 「平日」  
はなバス利用者アンケート休日 「休日」

1 日頃バスを利用しない理由について

・「市民」アンケートでは「目的地が異なり利用できない」が38.1%、「バス停が遠い」が26.2%、「運行本数が少ない」が8.1%となっている。

2 外出目的について

・「市民」の平日の外出で多いのが「通勤」33.7%、「買物」33.6%、「仕事」9.3%であり、休日では「買物」52.9%、「レジャー・娯楽」27.7%、「通勤」5.4%である。

・「平日」では、「通勤」36.0%、「買物」26.7%、「通院」10.5%となっており、「休日」では、「買物」43.3%と「レジャー・娯楽」18.2%、「通勤」11.9%が多くなっている。

3 運行の基本パターン

・運行の基本パターンについては、「平日」79.7%、「休日」75.9%が「現在のルートでよい」としている。

また、「駅などの目的地をなるべく短く結ぶ」は、「平日」「休日」ともに7%台であり、「循環型で、より多くの地域を回る」も、「平日」7.3%、「休日」12.2%となっている。

4 「はなバス」ルートの改良や他市への乗り入れ等の希望について

・「市民」では、37.7%の希望があり、62.3%が希望はないとしている。

また、「平日」では36.2%の希望があり、63.8%がないとしている。「休日」では、36.7%の希望があり、63.3%が希望はないとしている。

5 始発終発の時間帯

・始発終発の時間帯については、「平日」51.1%、「休日」49.1%が「現在の時間帯でよい」としているが、「始発を早くしてほしい」の「平日」13.1%、「休日」8.7%と比べ、「終発を遅くしてほしい」は、「平日」33.7%、「休日」40.6%と多くなっている。

6 運行本数

・「平日」では「全時間帯で本数が少ない」が38.5%と最も多い。次いで、「～時台を増やしてほしい」が30.1%、「現行の運行本数でよい」が25.0%となっている。

「休日」では「全時間帯で本数が少ない」が48.1%と「平日」よりも多くなっており、次いで、「現行の運行本数でよい」が30.8%、「～時台を増やしてほしい」が15.3%となっている。

7 希望する目的地・経由地

・「市民」、「平日」、「休日」の3つのアンケートを合せて、希望する目的地・経由地を集約すると、次頁のようになる。

表 2 - 5 希望する目的地・経由地

| 発地        | 件数  | 経由地        | 件数 | 目的地     | 件数  |
|-----------|-----|------------|----|---------|-----|
| 田無駅       | 325 | 保谷庁舎       | 62 | 保谷駅     | 121 |
| ひばりヶ丘駅    | 157 | 花小金井駅      | 34 | 東伏見駅    | 68  |
| 保谷駅       | 76  | 東伏見駅       | 27 | 花小金井駅   | 64  |
| 東伏見駅      | 32  | 田無駅        | 26 | 吉祥寺駅    | 58  |
| ひばりヶ丘駅北口  | 15  | 保谷厚生病院     | 22 | 保谷庁舎    | 43  |
| 田無庁舎前     | 15  | 西武柳沢駅      | 19 | ひばりヶ丘駅  | 35  |
| 保谷庁舎      | 15  | 保谷駅        | 15 | 西武柳沢駅   | 35  |
| 西武柳沢駅     | 14  | ひばりヶ丘駅     | 14 | 多摩六都科学館 | 29  |
| 保谷駅北口     | 9   | 芝久保町       | 14 | 昭和病院    | 29  |
| 多摩六都科学館   | 4   | 多摩六都科学館    | 14 | 武蔵境駅    | 28  |
| 田無駅南口     | 4   | 谷戸         | 12 | 保谷駅北口   | 19  |
| 境橋        | 3   | 府中道        | 10 | 三鷹駅     | 21  |
| ひばりヶ丘駅南口  | 2   | 芝久保運動場     | 9  | 田無庁舎前   | 11  |
| ひばりヶ丘団地   | 2   | 上後         | 9  | 大泉学園駅   | 10  |
| 芝久保町      | 2   | 西東京郵便局保谷分室 | 8  | 小金井公園   | 9   |
| 新青梅街道     | 2   | 田無庁舎前      | 8  | 東久留米駅   | 9   |
| 新町        | 2   | ひばりヶ丘団地    | 7  | 田無駅     | 8   |
| 西原グリーンハイツ | 2   | 新青梅街道      | 7  | 武蔵小金井駅  | 7   |
| 西原町       | 2   | プロムナード東伏見  | 5  | 東小金井駅   | 6   |
| 田無駅北口     | 2   | 向台町        | 5  | 小平駅     | 6   |
|           |     | 芝久保公民館     | 5  | 栄町      | 4   |
|           |     | 保谷高校       | 5  | 武蔵関駅    | 4   |
|           |     | 北町         | 5  | 中央線沿線駅  | 3   |
|           |     | したみち通り     | 4  | 柳沢団地    | 3   |
|           |     | 芝久保1丁目     | 4  |         |     |
|           |     | 新柳沢団地      | 4  |         |     |
|           |     | 大門         | 4  |         |     |
|           |     | 武蔵野大学      | 4  |         |     |
|           |     | 柳橋         | 4  |         |     |
|           |     | 西東京総合中央病院  | 3  |         |     |
|           |     | 田無高校       | 3  |         |     |
|           |     | 東町         | 3  |         |     |
|           |     | 柳沢団地       | 3  |         |     |
|           |     | 鈴木街道       | 3  |         |     |

注)  は新規で希望の多い目的地

表 2 - 6 駅間希望路線（【考察 7】を駅間でまとめたもの及び自由意見を集約したもの）

| 発着地    |          | 市民 | 平日 | 休日 | 小計 | 自由意見 | 合計 | 備考 |
|--------|----------|----|----|----|----|------|----|----|
| ひばりヶ丘駅 | ～ 保谷駅    | 12 | 38 | 28 | 78 | 3    | 81 |    |
|        | ～ 田無駅    | 19 | 6  | 4  | 29 | 0    | 29 | 路線 |
|        | ～ 西武柳沢駅  | 11 | 3  | 4  | 18 | 1    | 19 |    |
|        | ～ 東伏見駅   | 9  | 10 | 7  | 26 | 2    | 28 |    |
|        | ～ ひばりヶ丘駅 | 1  | 4  | 1  | 6  | 0    | 6  |    |
| 保谷駅    | ～ 田無駅    | 14 | 22 | 12 | 48 | 3    | 51 | 路線 |
|        | ～ 西武柳沢駅  | 1  | 0  | 0  | 1  | 0    | 1  |    |
|        | ～ 東伏見駅   | 6  | 8  | 4  | 18 | 9    | 27 |    |
|        | ～ 保谷駅    | 1  | 8  | 4  | 13 | 0    | 13 |    |
|        | ～ 東伏見駅   | 5  | 8  | 9  | 22 | 1    | 23 |    |
|        | ～ 田無駅    | 5  | 3  | 0  | 8  | 0    | 8  |    |
| 西武柳沢駅  | ～ 東伏見駅   | 1  | 0  | 0  | 1  | 0    | 1  |    |
|        | ～ 西武柳沢駅  | 0  | 1  | 0  | 1  | 0    | 1  |    |

経由地はさまざまであるため、発着を駅にしているものを抽出。

備考欄の「路線」は、路線バスが運行している区間であることを示す。

#### 8 「はなバス」利用頻度の変化（ルート改良・新設後）

・「市民」では、ルート改良・新設後の「はなバス」による利用頻度は、ほぼ毎日が 18.6%、週に 2～3 回が 28.4%と大幅に増加すると回答している。ただし、希望するルート・目的地は分散して数多くあげられている。たとえすべてのルート整備を行った場合でも、全員が一致して要望するルートにはならないので、各ルート別にはこれほどの高率にはならない。  
また、「平日」、「休日」では現状維持のような状況となっている。

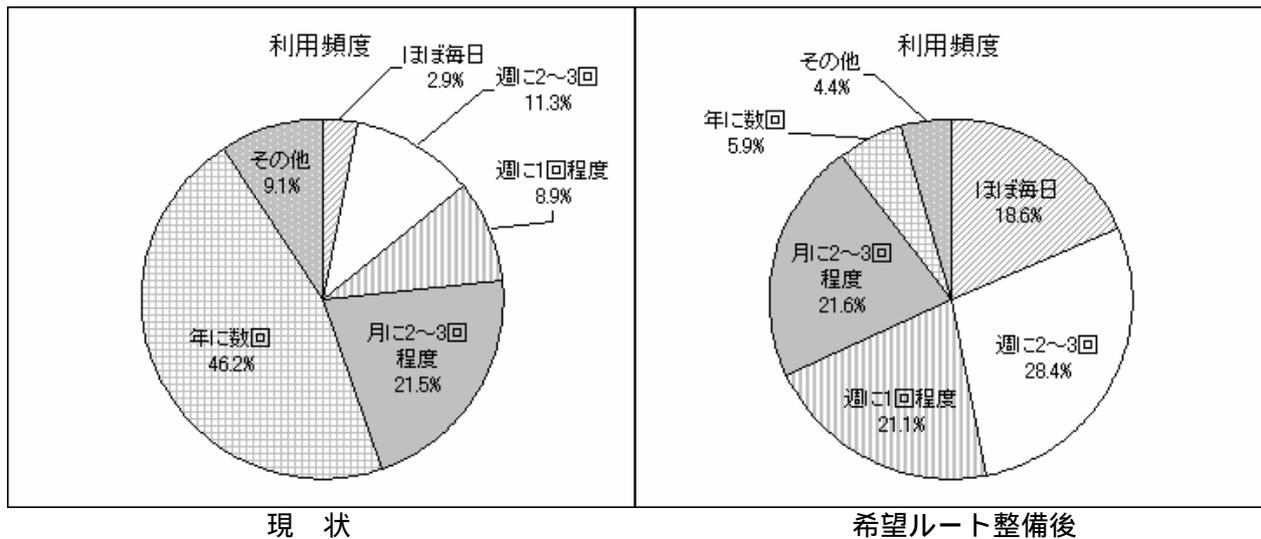


図 2 - 8 「はなバス」利用頻度の変化（ルート改良・新設後）「市民」

#### 9 「はなバス」の運行維持の方策

・「はなバス」の維持の方策としては、現行の料金で維持が「市民」で 72.4%、「平日」90.4%、「休日」

90.7%となっている。

次に増便やルート改良には経費が必要になるが、これらのコスト負担については、現行の料金で実施が「市民」で40.4%、「平日」56.0%、「休日」56.9%となっている。

値上げしても実施は「市民」で16.0%、「平日」20.1%、「休日」21.1%に留まっている。

## 10 主な自由意見（10件以上のものを抽出）

表2-7 主な自由意見

| 内 容                                 | 市民 | 平日  | 休日 | 計   |
|-------------------------------------|----|-----|----|-----|
| 車両に関するもの                            |    |     |    |     |
| バスの大型化・時間帯により大型のバス                  | 2  | 29  | 16 | 47  |
| クセニッツ車両の不便性（故障、冷房がきかない等）            | 7  | 4   | 2  | 13  |
| 運転手に関するもの                           |    |     |    |     |
| 運転が乱暴・バス停通過・早発等の苦情                  | 12 | 41  | 16 | 69  |
| アナウンスに対する要望・苦情                      | 2  | 7   | 6  | 15  |
| 運転手のサービスがなっていない                     | 2  | 3   | 5  | 10  |
| 料金等に関すること                           |    |     |    |     |
| シルバーバス、定期券、バスカード等の利用                | 7  | 13  | 3  | 23  |
| 現状維持                                | 4  | 9   | 7  | 20  |
| 受益者負担にすべき                           | 10 | 0   | 1  | 11  |
| 増便等ダイヤに関すること                        |    |     |    |     |
| 便数が少ない                              | 92 | 190 | 94 | 376 |
| 各ルートの増便（第1：5、第2：5、第3：3、第4：43、第5：17） | 30 | 30  | 13 | 73  |
| 定時性の確保                              | 4  | 4   | 4  | 12  |
| ルートに関すること                           |    |     |    |     |
| JRを結ぶ                               | 7  | 5   | 0  | 12  |
| その他                                 |    |     |    |     |
| 平等・公平性の観点から廃止、利用者が少ないなら廃止、財政困難なら廃止等 | 19 | 3   | 1  | 23  |
| 路線図や時間帯がわかりづらい、ルート図・時刻表を配布して欲しい等    | 16 | 1   | 0  | 17  |
| 経費削減                                | 8  | 2   | 1  | 11  |

### 2-4 市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握

・通常の業務を行う中で、はなバスに関して今までに市役所の関係各課に寄せられてきた市民からの意見、要望についてヒアリングを行った。

#### （1）ヒアリング実施概要について

##### 1 ヒアリング方法

・課長級職員全員にメールにて依頼（平成21年6月15日）、自由様式による回答

##### 2 ヒアリング内容

・各課が所掌している事業や諸計画の策定に関連して、これまではなバスに関して寄せられた意見・要望の具体的な内容

#### （2）ヒアリング結果

・ヒアリング結果を表2-8、2-9、2-10に示す。

表 2 - 8 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望

| 要望項目   | 要望内容  | 対応方針  |
|--|---|---|
| 増便等ダイヤに関すること   | はなバスを利用してありますが、夜の運行時間を1時間延長していただくと一層便利になります。  | 利用者の利便性が一層向上するよう、できることから改善していく。ただし、市の財政状況を加味すると、車両を大幅に増やすことは現実的ではありません。事業採算性の改善と利用料金の適正化を合わせて考えていく中で、財源をどうするかを含めて検討していく必要があります。 |
|  | はなバスの本数を増やしてほしい。1時間に3～4本にしてほしい。最終バスは22時台まで運行してほしい。  |   |
|  | 雨の日の朝7時から8時は、満員で乗車できない場合や混雑して困ることがある。雨の日は増便してほしい。   |   |
|  | はなバスの運行本数を増やして欲しい。  |   |
|  | 緑がとても多いのは素晴らしいことだと思います。が、一つ本当に腹立たいのは、はなバスの時間についてです。時間通りに来ることの方がめずらしいと思います。朝の通勤、通学時間に10分や20分というレベルでなく遅れてきたことも、私の知る限りだけでも数度あります。これから先も変わらないのであれば、もう私は利用をやめます。 |   |
|  | はなバスの本数はもう少し増やしてほしい。子供2人連れて乗っても座れず危険だと思う。お年寄りや子供連れ(乳幼児)がよく利用しているので、よろしく願います。  |   |
|  | 乗りたくても便が少なすぎて乗れないはなバス。だからかえて利用者が減少するのではないかとムーバスのように15～20分に1本必ず運行しているともっと利用できるのに。  |   |
|  | はなバスの運行回数を増やす。車両が2台ありながら、休み時間(運転手)が長すぎる。回数を増やすごとに利用者増すと予想される。車両の有効利用をすべきである。  |   |
|  | はなバスの運行数、増やせないのでしょうか？高齢者にとっては、低く乗りやすく助かっています。   |   |
|  | はなバスをもっと増やすべきだと思う。1時間に2本では不便である。  |   |
|  | はなバスの運行回数を増やしてほしい。田無に買い物に行くのも、バスならいいが、徒歩ではきつい。  |   |
|  | 第4ルート:田無駅～多摩六都科学館のルートは、時間帯や天候によって乗車できない場合がある。始発を6時台するなどして増便してほしい。   |   |
|  | 第4ルート:私達の住んでいる向台町は、交通の便が必ずしも良いとはいえず、はなバスの需要が大きいです。利用者数が増え(マンション等の増加)、お年寄りの方同士で席を譲り合わなければいけない状態です。通勤時間帯は増便する等、検討をお願いいたします。(多摩六都館行きは夕方等大変混み合います)              |   |
|  | 第5ルート:昼の12～1時の間もはなバスを運行してほしい。   |   |
|  | 第5ルート:17時台の時間の間隔を空けて欲しい。17時台が全部で3本だが、17:41と17:44と密接しているのは利用しにくい。  |   |
|  | 第5ルート:12時台保谷庁舎方面が無いのは、ルピナス利用者には大変不便。  |   |
|  | 第5ルート:住吉会館「ルピナス」へのアクセス本数を日中増設していただきたい。  |   |
|  | 第5ルート:ルピナスでの相談の開始時間に間に合う適当なバスがない。   |   |
|  | 第5ルート:ルピナスでの相談の終了後、うまく帰れるバスがない。   |   |
|  | 第5ルート:夜の時間もバスがほしい。  |   |
|  | 第5ルート:なぜ(ひばりヶ丘行き)バスが19時台で終了なのか？   |   |
|  | 第5ルート:こもれびホールの公演後、(ひばりヶ丘行き)バスが終わっていた。   |   |
|  | 第5ルート:こもれびの施設を借りたが、帰りの(ひばりヶ丘行き)バスが終わっていた。   |   |
| 第5ルート:こもれびの公演に合わせた運行を希望する。施設閉館時間まで延長してほしい。           |   |   |
| 第5ルート:保谷庁舎方面行き、7.住吉会館ルピナス経由の時間帯のバスを増やしてほしい。          |   |   |
| 第5ルート:消費者センターから如意輪寺のバス停につながるバスも、住吉会館ルピナスを通るようにしてほしい。 |   |   |

表 2 - 9 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望

| 要望項目   | 要望内容  | 対応方針   |
|--|---|--|
| <p>ルートに関すること</p>   | 芝久保公民館を通してほしい。  | <p>利用者の利便性が一層向上するよう、都市計画道路等の整備に合わせて、できることから改善していきます。ただし、はなバス事業だけですべてを解決することはできないので、他の分野との役割分担を含めて、全市的に検討していく必要があります。</p> |
|  | 南町一丁目近辺は坂道が多いので、はなバスを通してほしい。  |  |
|  | 新町から保谷こもれびホールや市民プールを使用する際の交通機関がなく、不便に感じている。市の施設までの交通機関がない。柳橋からこもれびホール行きのバスを作ってほしい。                              |  |
|  | ひばりが丘団地周辺は駅から駅のタテの線はバスが通るが、福祉会館や西東京病院へ行こうとすると不便を感じる。運行ルートを増やしてほしい。  |  |
|  | はなバスのルートは再編成した方が良い。   |  |
|  | JR中央線に通じる交通機関をもっと増やしてほしい。   |  |
|  | 「いこいの森公園」に行けるはなバスを柳沢駅から出してほしい。  |  |
|  | 「はなバス」も田無庁舎と保谷庁舎を行き来してくれれば便利になるのと思います。  |  |
|  | 千川上水脇の道路を通るのではなく、東伏見から柳沢の住宅地内を走っていただけると、私共近所のご老人方も大変助かると思います。杉並区、武蔵野市のコミュニティバスが良い例だと思うのですが、狭い住宅地内を上手にバスが走っています。 |  |
|  | はなバスをひばり 田無便を運行して欲しい。   |  |
|  | 栄町2丁目にはなバスも通っておらず、とり残された感じがします。   |  |
|  | 市のバスを保谷庁舎の方まで直通で(乗り換えしないで)田無～保谷庁舎までいけるようにしてほしい。こもれびホールでの催しも見にゆけない。  |  |
|  | 市内には5つ病院がある。医療を必要とする弱者のために、病院の近くにバス停を設置して欲しい。   |  |
|  | 保谷駅と東伏見駅のかえで通りにはなバスを運行してほしい。  |  |
|  | はなバスを西部地区に廻してほしい。病院に通うのに、路線バスの本数が少ない。   |  |
|  | 新しくできたルピナスは、地域的に西東京市の中心から外れているため、利用しにくい。市のはなバスがあると利用できる。  |  |
|  | 保谷庁舎に行けるはなバスがあると良い。西部地区からこもれびホールへの交通が不便。  |  |
|  | はなバスが地域の施設に行きやすいように路線を作ってほしい。   |  |
|  | はなバスを東伏見団地に通してほしい。団地が高齢化しているのに商店もない。  |  |
|  | はなバスをおあしす(南部地区にある「老人憩いの家」)の前などにも通してほしい。   |  |
|  | 地区会館に、はなバスが通っておらず、行きにくい。  |  |
|  | 南部地域を中心に、はなバスが通っていないので、不便である。   |  |
|  | 高齢者向けのはなバスルート(公的施設へ行くための)がほしい。  |  |
|  | 田無総合福祉センターや市内の大きな病院を経由してほしい。  |  |
|  | 各ルートにおいて、できるだけ地域包括支援センターを経由停留するルートとしてもらいたい。   |  |
|  | 保谷駅から住吉福祉会館まで直通で来られるルートはないか。  |  |
|  | 田無駅方面からでは行きにくい。   |  |
|  | 田無から直通で行けるバスはないのか？  |  |
| 面接相談に行きたくても交通の便が悪くて行けない。                                   |   |  |
| 田無と保谷を結ぶ路線バスが減った。運行ルートは問わないが、田無と保谷庁舎(こもれび)を結ぶルートを望む。       |   |  |
| 文化振興に力を入れると言いながら、こもれびホールへのバス便が不足している。特に、田無方面からはなバス運行を希望する。 |   |  |

表 2 - 1 0 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望

| 要望項目      | 要望内容  | 対応方針   |
|-----------|---|--|
| 運転手に関すること | はなバスの運転手は職員ですか？バス会社の方ですか？あまり対応がよくない。どちらかと言えば、横柄。  | はなバスの乗務員は、運行を委託している民間バス事業者の社員であり、ご指摘の内容についてはバス事業者に対して、はなバスが市で運行しているコミュニティバスであることを念頭において、丁寧な運転を心がけるよう、乗務員に対する指導を徹底させます。   |
| 料金等に関すること | 都バスが無料なのに、はなバスは有料である。地域活動者へ割引や無料などの優遇措置を図ってもらえないか。                                      | はなバスの無料乗車の取り扱いについては、旧保谷市で「キャンバス」として運行していた時にシルバーバスを適用していたことや、高齢者等の外出機会の拡大および「はなバス」をPRし乗車率の向上を図るため、平成14年4月1日から平成16年8月31日まで実施してきました。しかし、はなバスが全ての利用者に対して、低価格で公平な移動機会の提供を目的としていることから、現在は無料乗車の取り扱いを廃止しています。今後は、望ましいサービス水準と利用料金の適正化を考えていく中で、優遇措置についても検討していく必要があります。 |
| その他       | バス停の整備。白線の色が薄くなりわかりづらくなっているから。  | バス停を含めた周辺の整備については、今後点検を行い、適宜補修を行います。   |
|           | わずか数名しか乗っていないはなバスの運行は大変なムダであり、即刻止めるべきである。   | はなバスは、交通利便性の地域格差をなくし、高齢者の方や障害者の方、お子さんをお連れの方など市民のみなさんが気軽に外出できるまちを実現するために導入されました。ルートや時間帯によっては、利用者が少ない状況も見られますので、適宜見直しを行い、更なる経費削減と利便性の向上を検討していきます。  |
|           | 高齢者の引きこもり、閉じこもりを防止するためには、近場で集まれる場所がないとだめ。(足の悪い方が大半なので)3～40人は入れる場所で且つ、はなバスが通っているところにほしい。 | 高齢者が集まれる場所の確保については、関係部署と連携し、今後検討していきます。  |
|           | 保谷郵便局のバス停(路線バス)から住吉会館に向かうはなバスに乗り継ぎたいが、時間が合わない。バス停から10分もかかるんですか？そんなに歩けません。               | 路線バスとはなバスとの乗り継ぎに関しては、はなバスの運行を実施している民間バス事業者と協議し、今後改善を検討していきます。  |
|           | バス停を門の中(住吉会館敷地内)にして、玄関の前で降りられるようにしてほしい。   | はなバスの住吉福祉会館敷地内への乗り入れについては、関係部署と協議し、その可能性を検討していきます。   |

## 2 - 5 はなバスルート等見直しに関する見直し方針の決定

・ 2 - 1 ~ 2 - 4 を踏まえ、短期的な見直し、中・長期的な見直しの目的を下記の通り定め、今後、はなバスルート等の見直し案を検討するために、短期的に対応可能な見直し内容と、中・長期的に検討していく見直し内容に分類し、基本方針とルート選定条件を整理した。

### はなバスルート等見直しに関する見直し方針

はなバス運行に係る要望整理結果を踏まえ、見直し(案)を検討するため、下記に示すように、短期的に対応可能な見直し内容と、中・長期的に検討していく見直し内容に分類し、5つの基本方針をまとめた。

#### (1) 短期的に対応可能な見直し内容

1 運行本数、時間帯及びルートの見直しに関しては、利便性向上の視点から検討を行う。また、増便を検討するにあたっては、経費面を考慮し、増便を検討するルート以外を減便や廃止することにより発生する余剰車両により行うことを原則とする。

#### (2) 中期的、長期的に実現を目指す見直し内容

2 ルートの見直しについては、現行のままでよいとする意見が多かったが、現行ルートを基本にし、公共施設へのアクセスや都市計画道路等の整備にあわせ、更なる利便性の向上を図るための検討を行う。

3 ルートの変更を検討する際は、駅間の希望が多いことから、発着地を鉄道駅とし、経由地についても希望の多い施設等を対象に検討を行う。

4 利用料金については「現状維持」の意見が多いが、別紙の自由意見にもあるとおり、受益者負担等の考えもあることから、料金の適正化についても検討する。

5 運行にあたり、道路整備が必須条件となる案については、所管課と調整のうえ道路整備計画等への位置づけを検討する。

#### 基本方針を基にした「はなバス」ルート選定条件

「はなバス」ルートの見直し(案)の作成にあたり、次の6つのルート選定条件を設定する。

- 1 はなバスフォローアップ調査に基づく、はなバス運行に係る要望整理結果「7 希望する目的地・経由地」に抽出された、市内地域へのアクセスを考慮すること。
- 2 市役所の各課へ寄せられた市民意見、要望のあった施設へのアクセスを考慮すること。
- 3 駅へのアクセスを考慮すること
- 4 将来の開発地域を考慮すること。
- 5 ある程度の利用者数が見込めること。
- 6 既存の路線バスルートとの競合を出来る限り避けること。