

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。

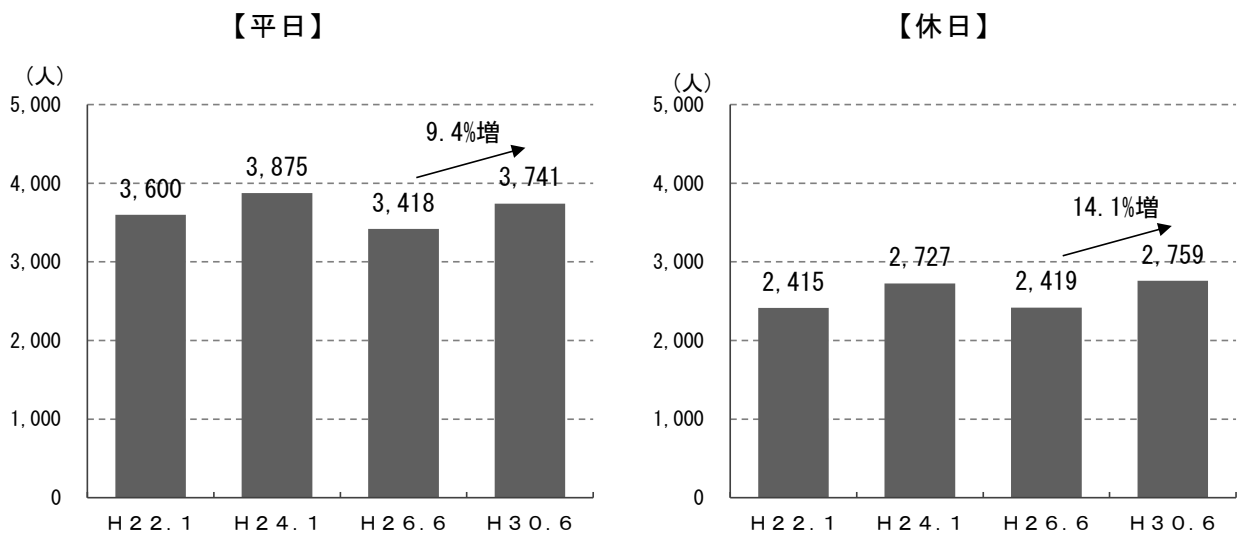
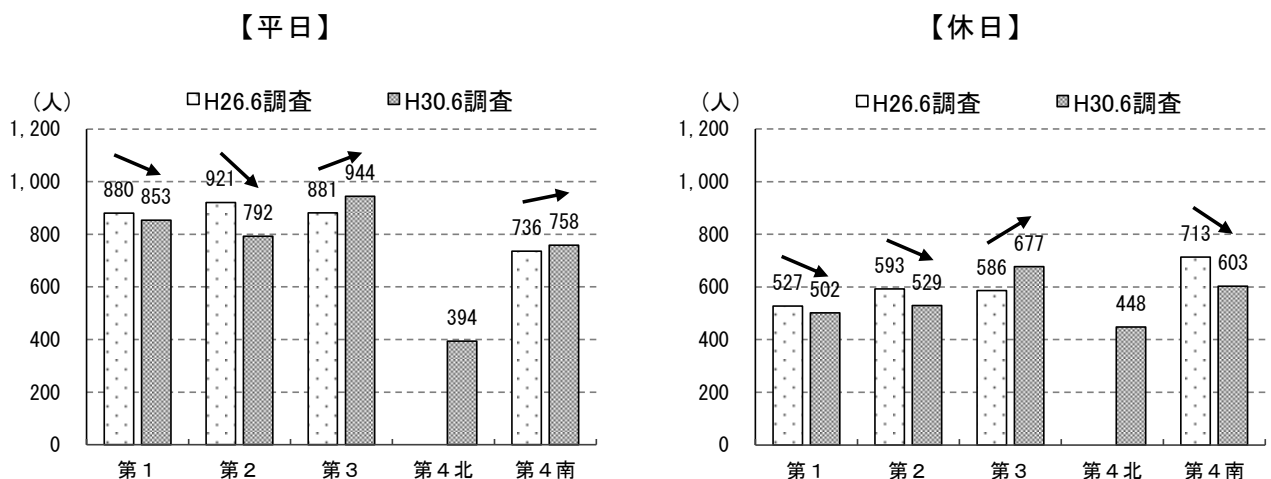


図 1 総利用者数の変化



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。

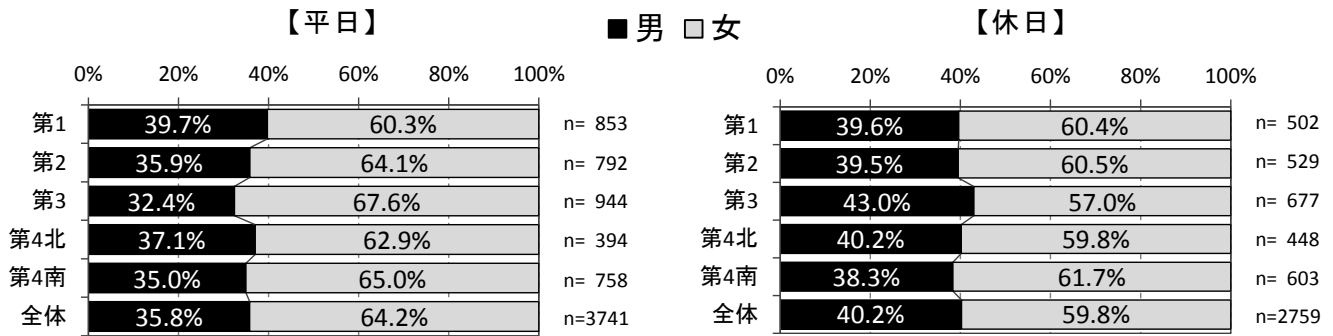


図 3 ルート別・性別割合

(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。

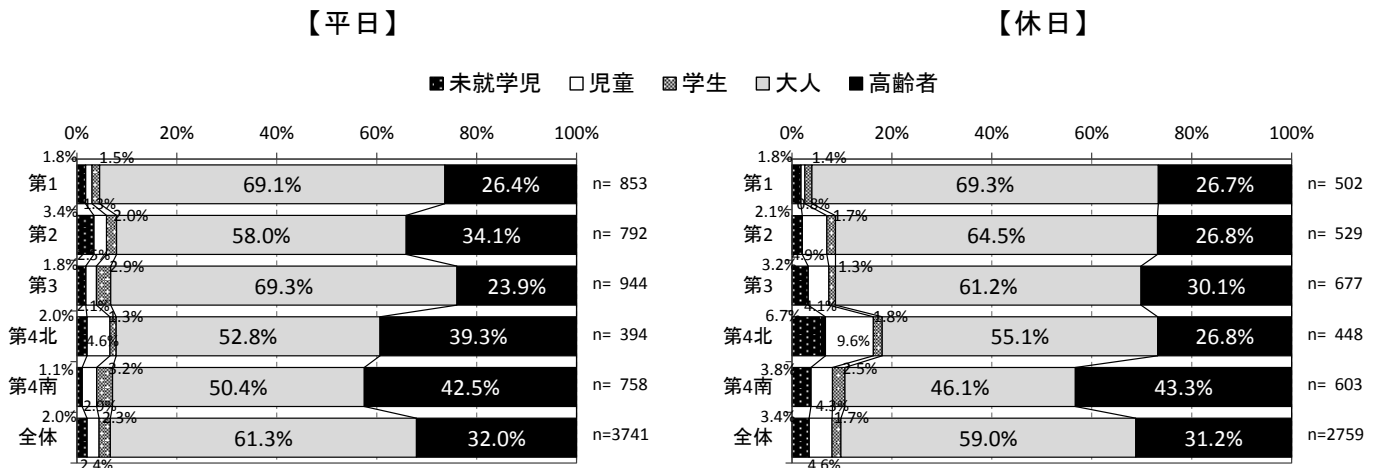


図 4 ルート別・年代別割合

(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。

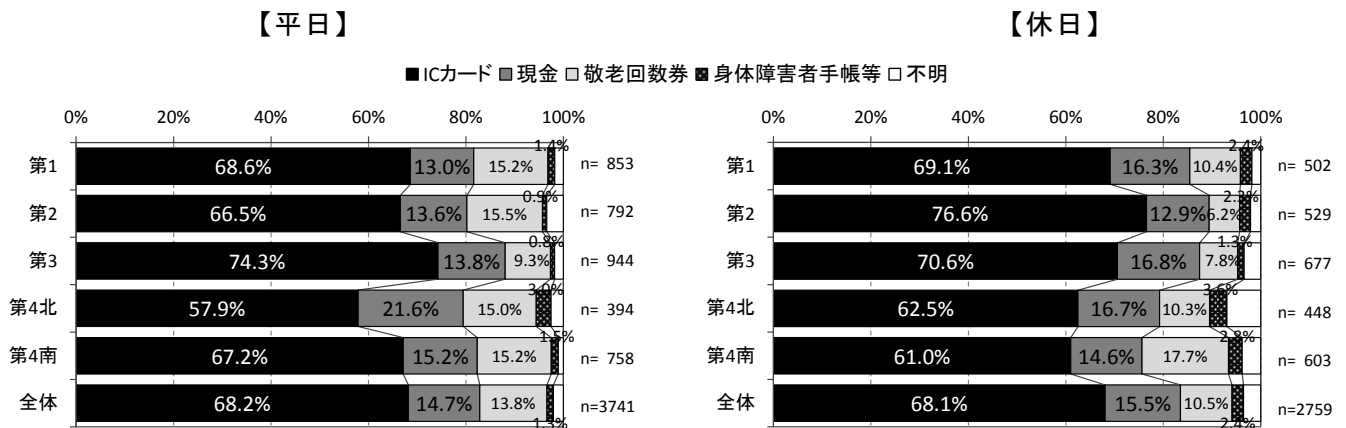


図 5 ルート別・券種別割合

(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。

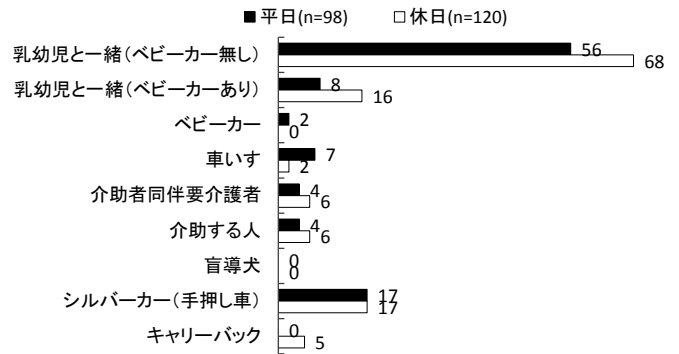


図 6 補助器具等利用者の利用者数

(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。

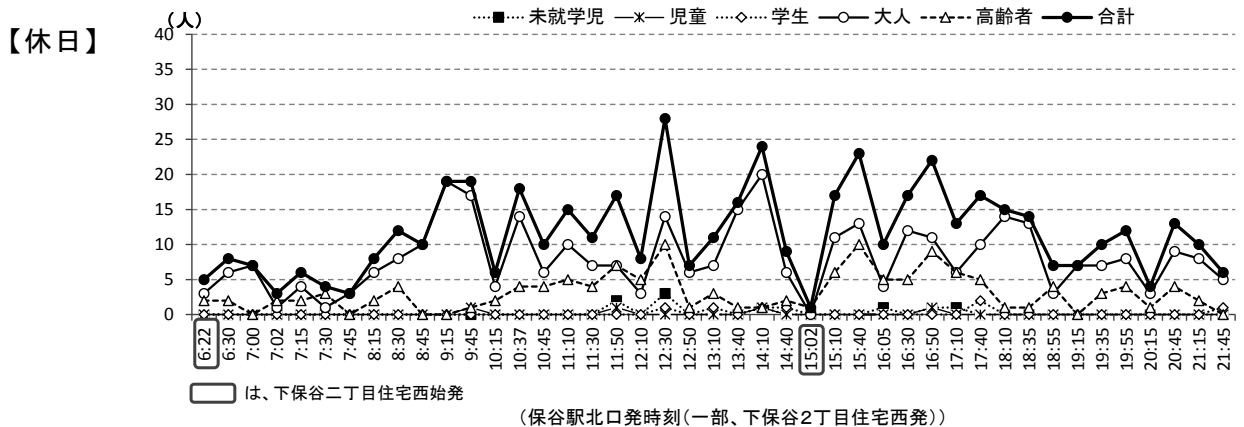
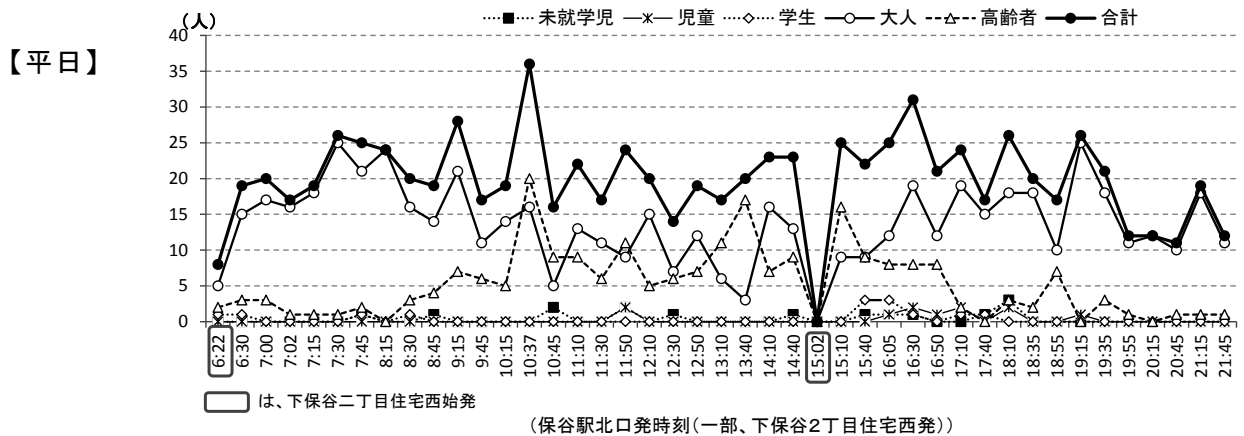


図 7 便別利用者数【第1ルート】

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】

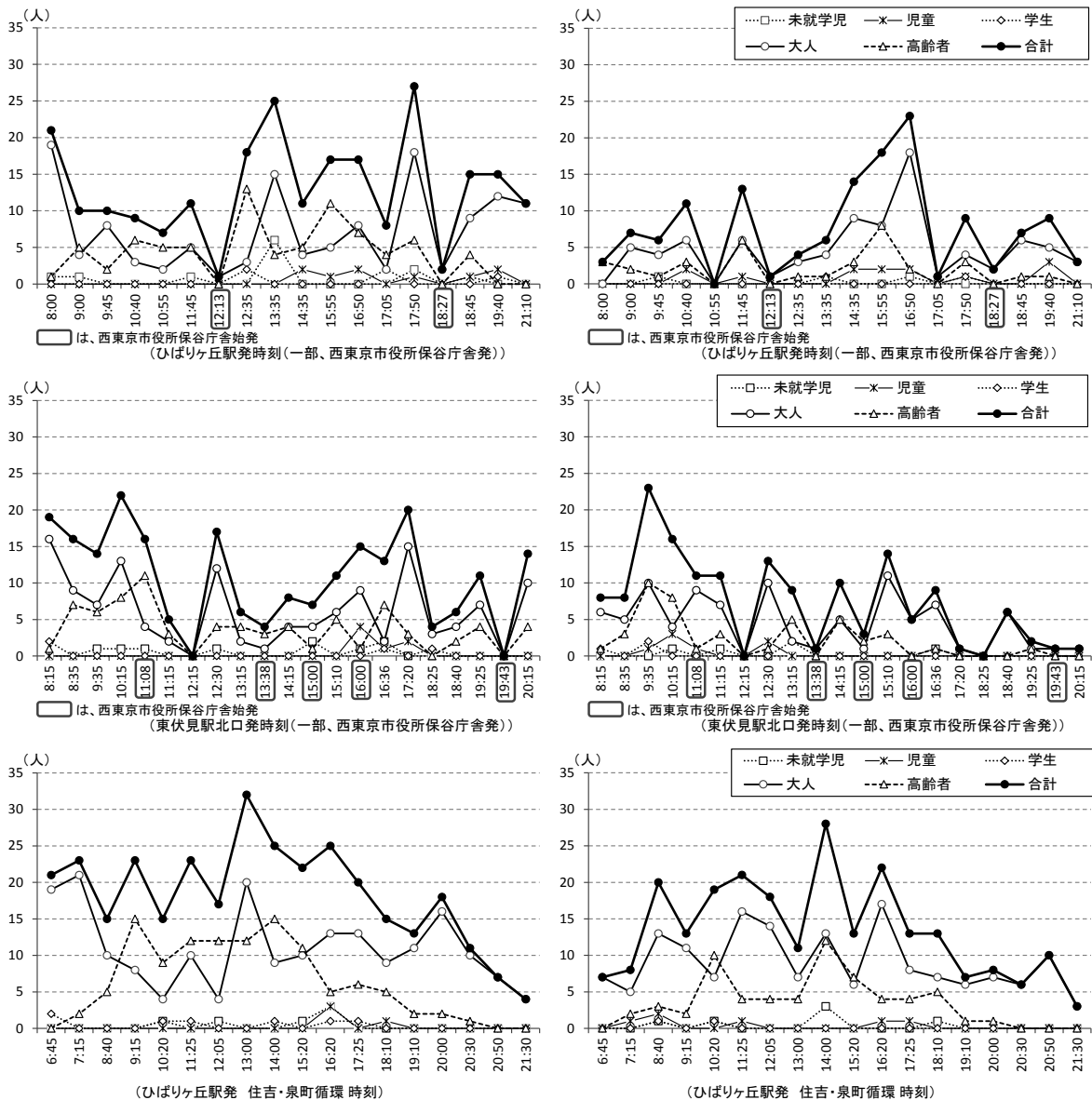


図8 便別利用者数【第2ルート】

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】

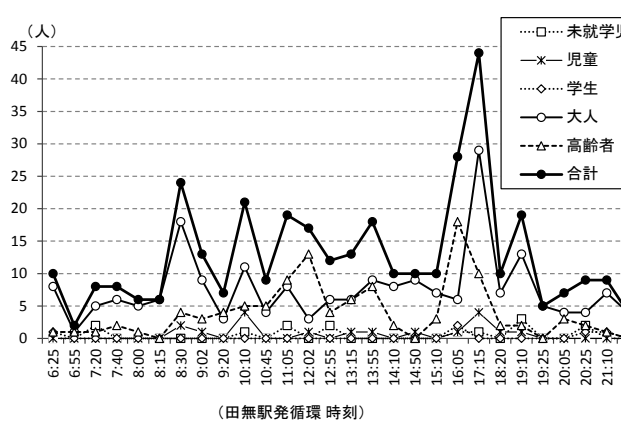
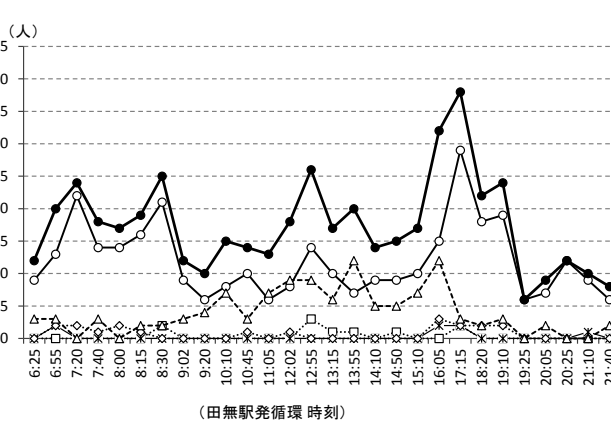
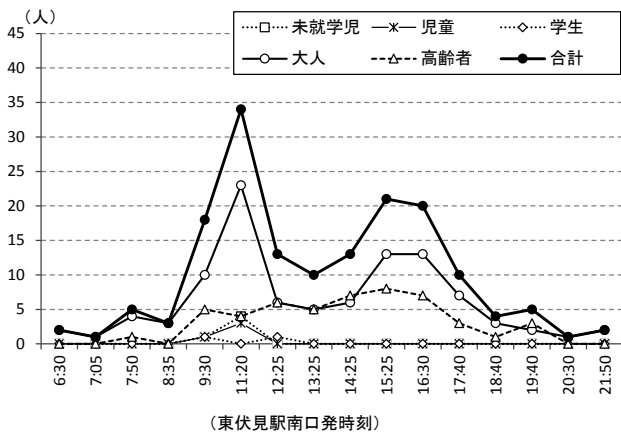
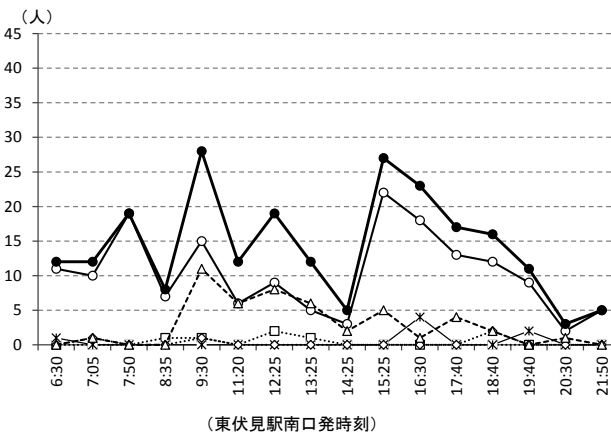
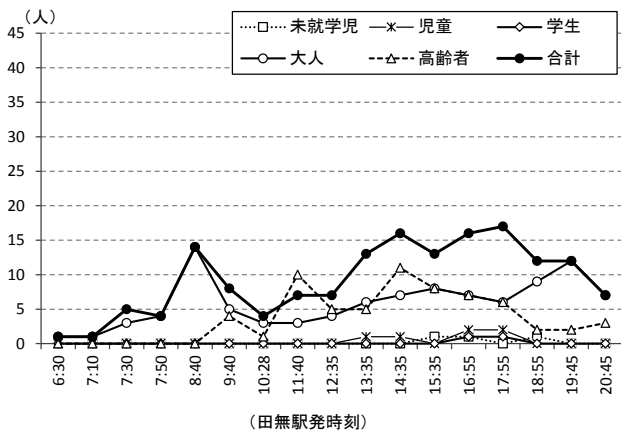
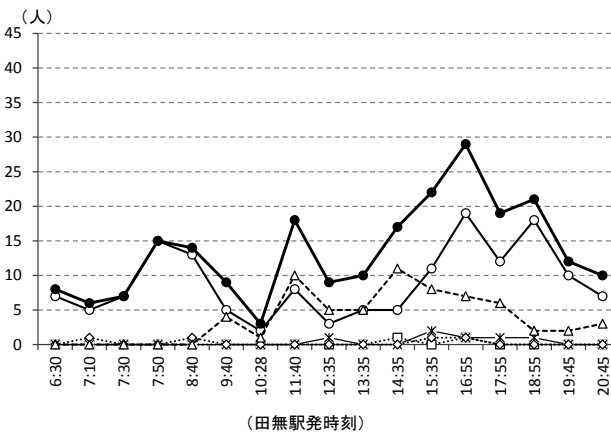


図9 便別利用者数【第3ルート】

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】

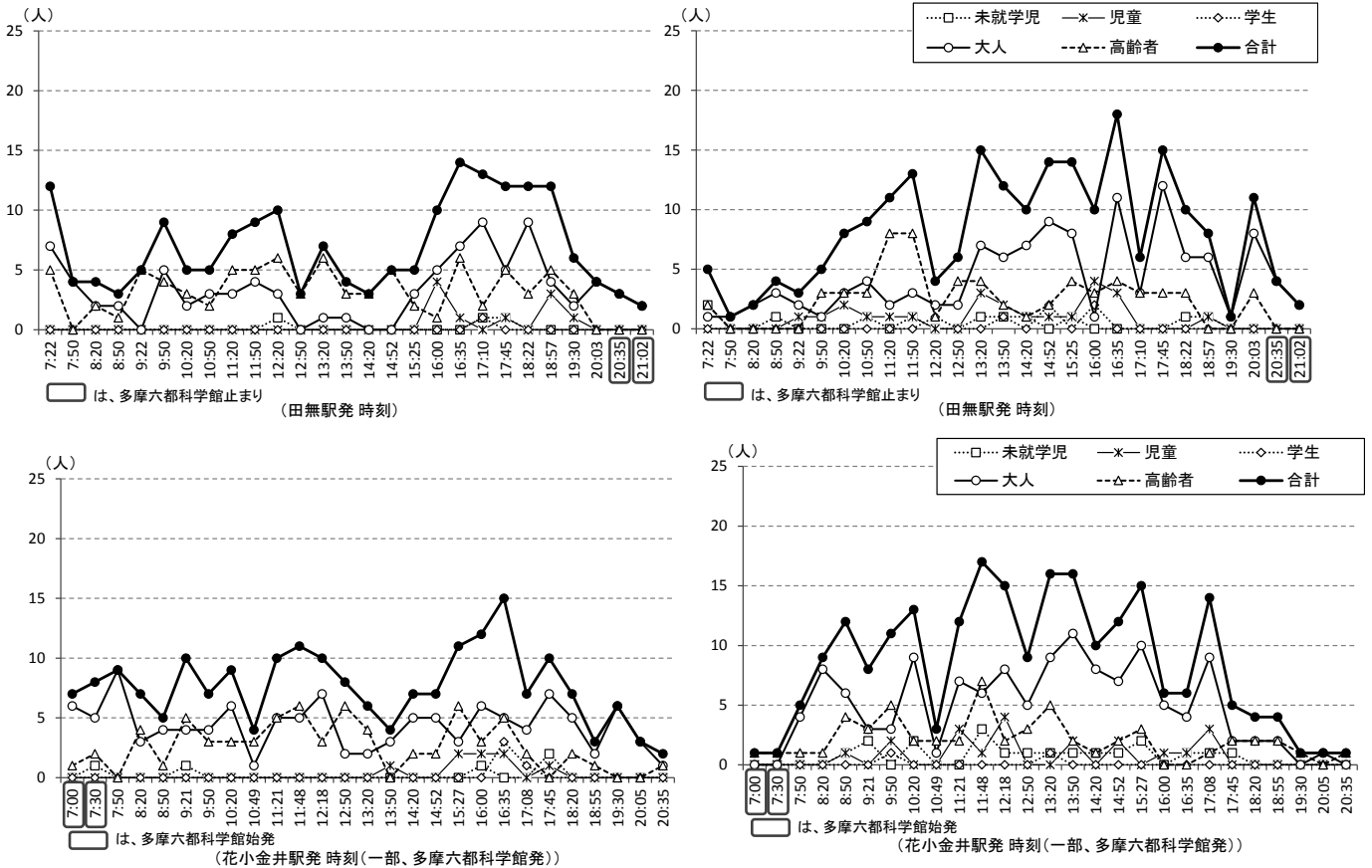


図 10 便別利用者数【第4北ルート】

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】

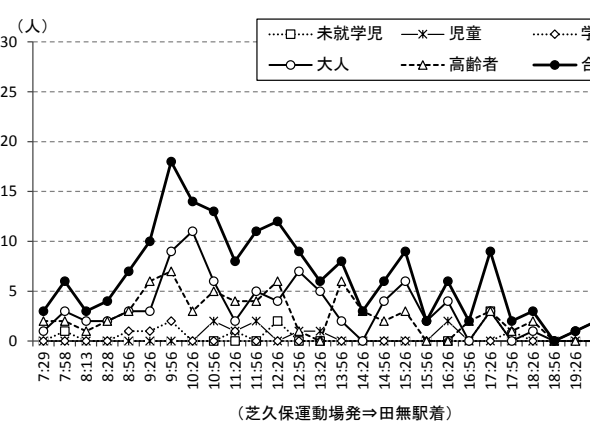
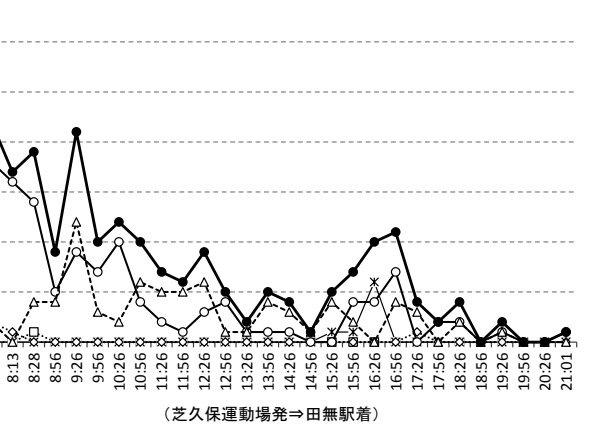
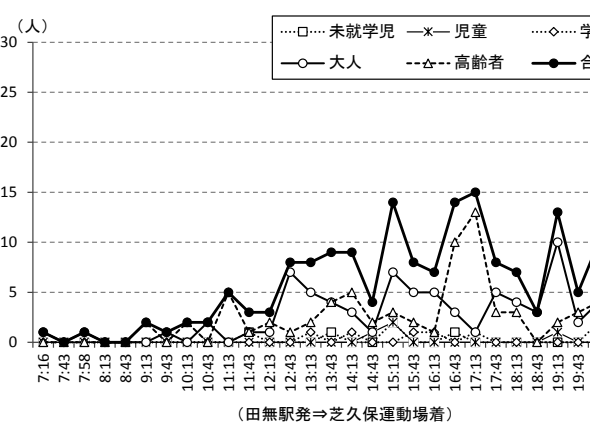
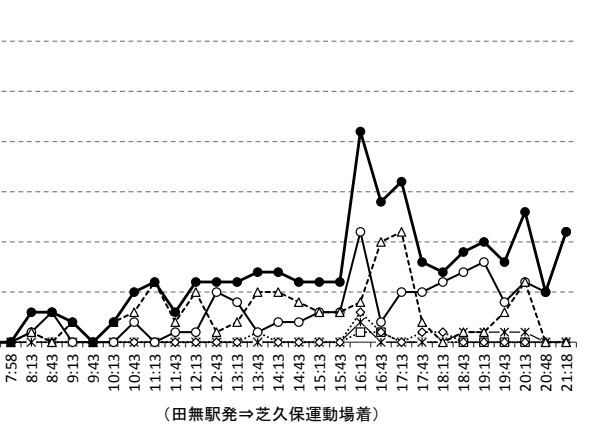
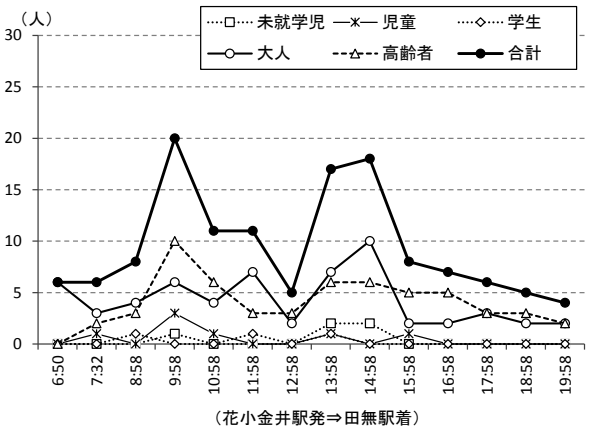
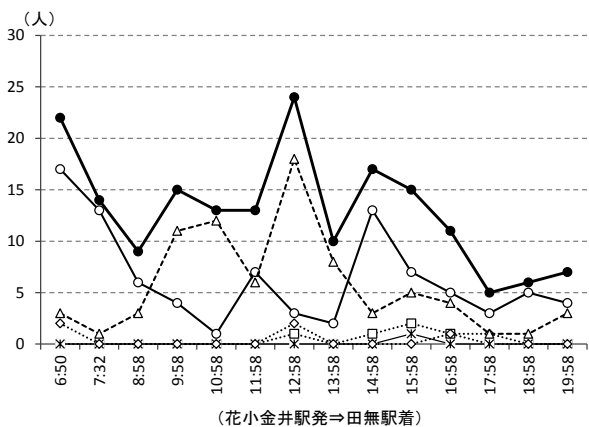
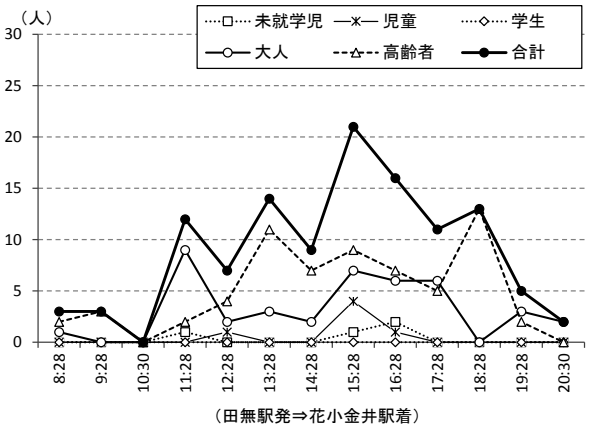
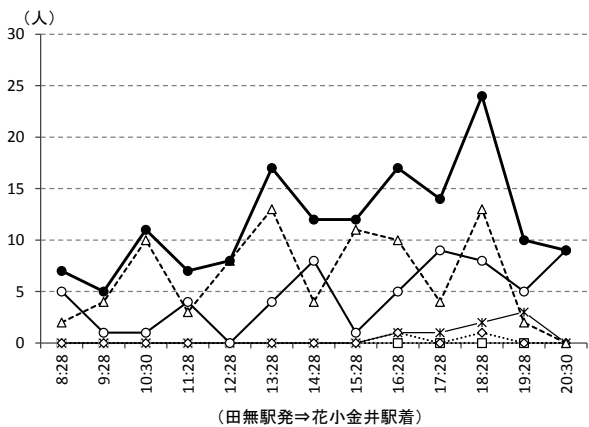


図 11 便別利用者数【第 4 南ルート】

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。

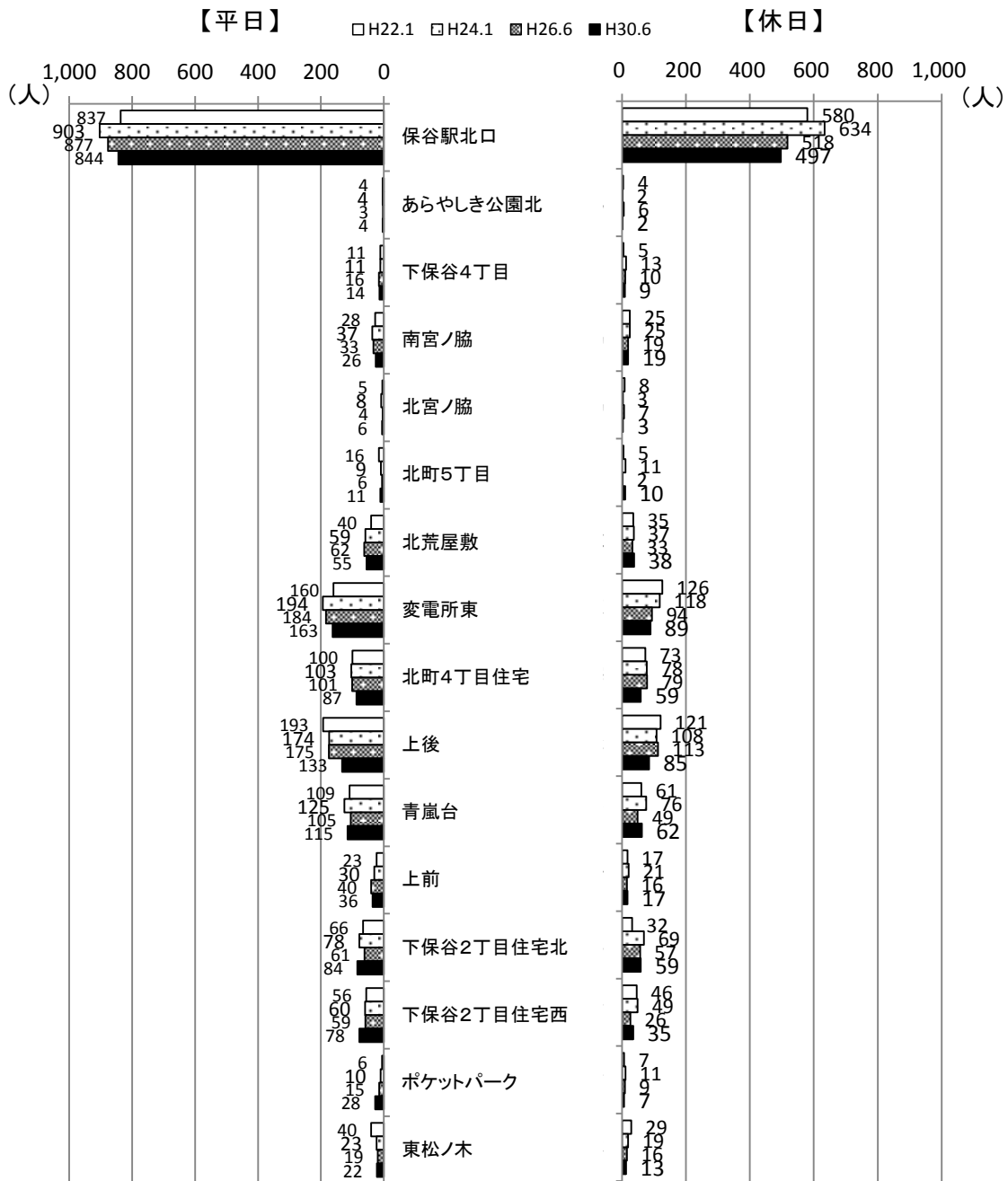
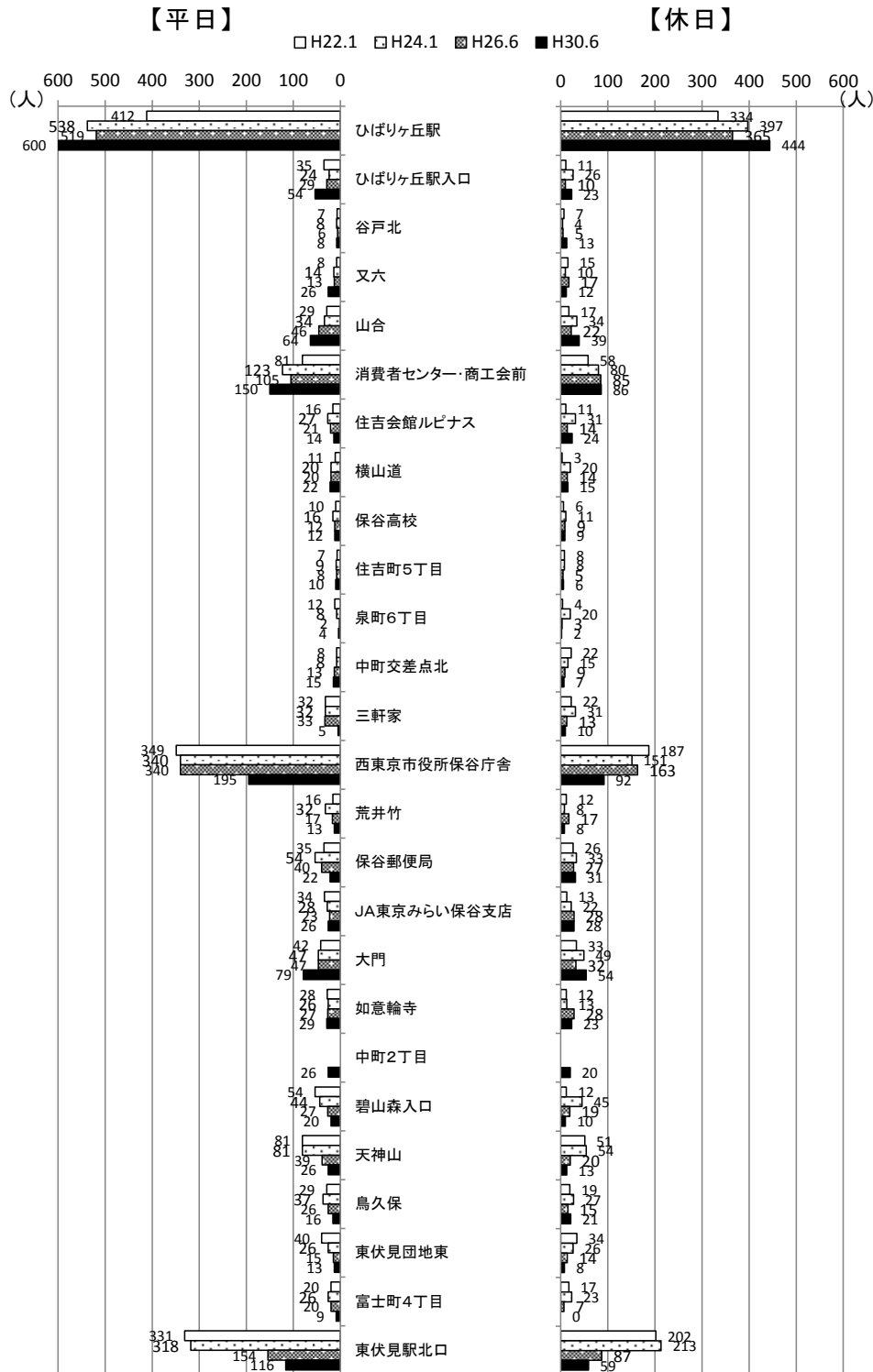


図 12 バス停別利用者数の変化【第1ルート】

(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。

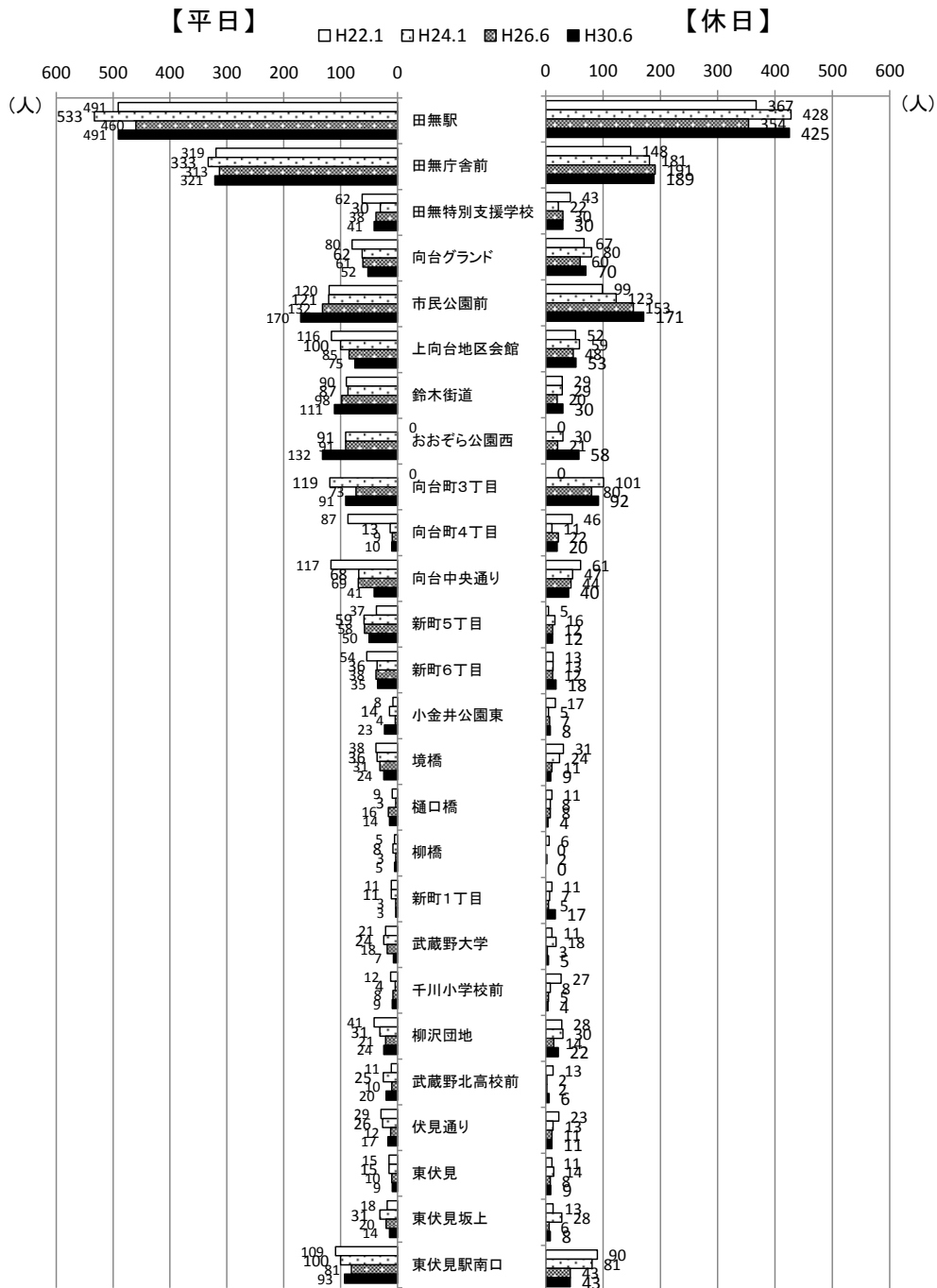
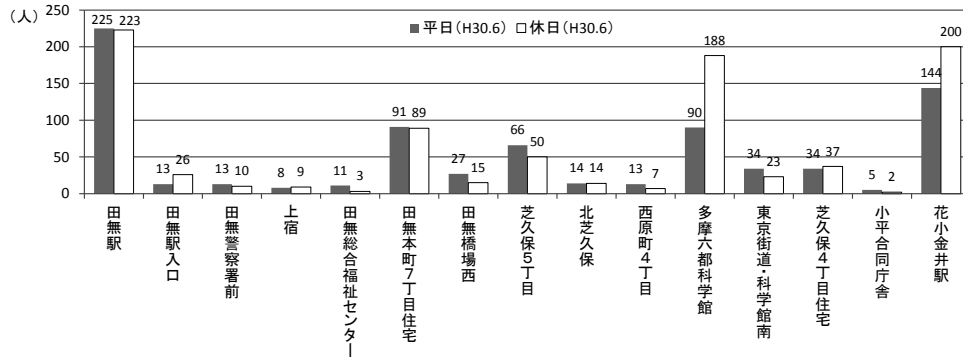


図 14 バス停別利用者数の変化【第3ルート】

(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。

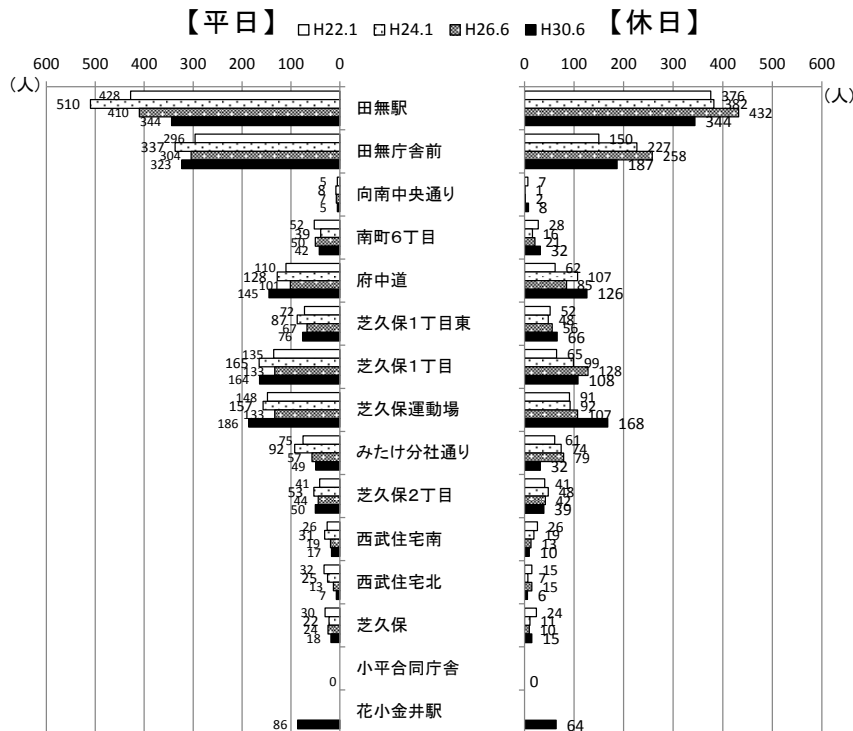


※平成28年4月から運行開始のため、本調査結果のみの表示

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。

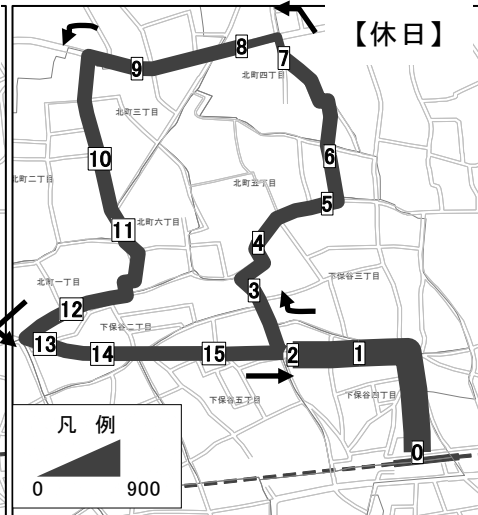
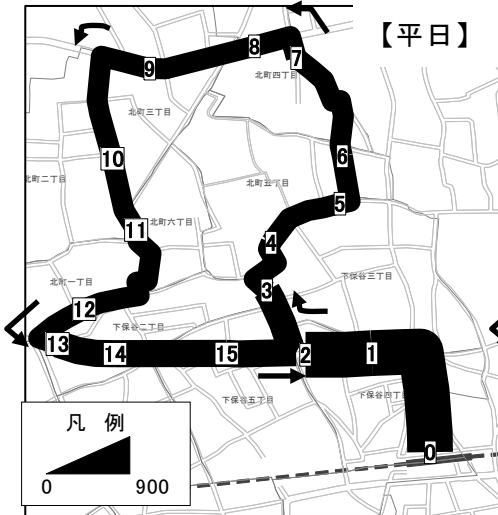
図16 バス停別利用者数の変化【第4南ルート】

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	



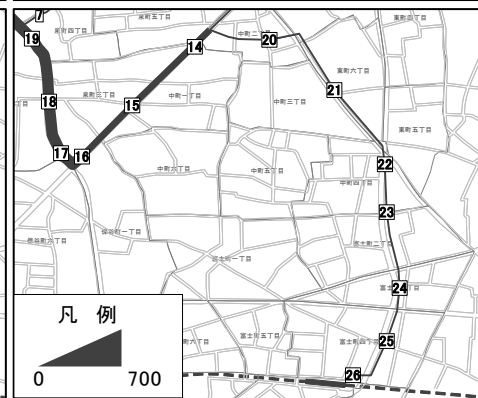
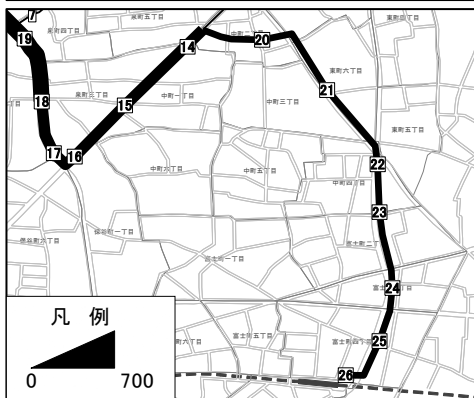
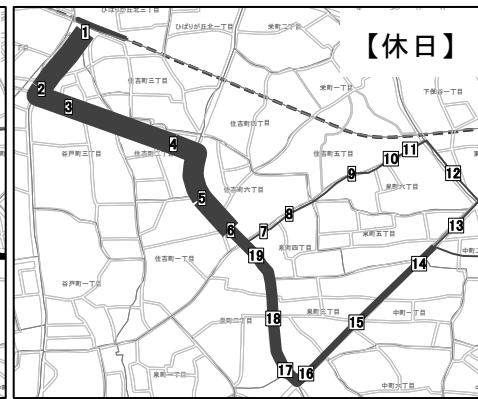
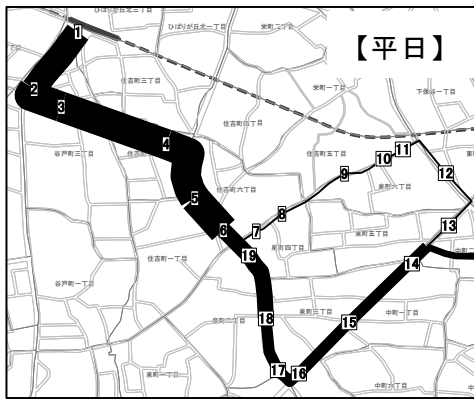
バス停間	（単位：人/日）	
	平日	休日
0～1 保谷駅北口～あらやしき公園北	834	497
1～2 あらやしき公園北～下保谷4丁目	838	499
2～3 下保谷4丁目～南宮ノ脇	409	236
3～4 南宮ノ脇～北宮ノ脇	387	219
4～5 北宮ノ脇～北町5丁目	381	216
5～6 北町5丁目～北荒屋敷	376	210
6～7 北荒屋敷～変電所東	357	202
7～8 変電所東～北町4丁目住宅	360	195
8～9 北町4丁目住宅～上後	359	212
9～10 上後～青嵐台	348	219
10～11 青嵐台～上前	363	221
11～12 上前～下保谷2丁目住宅北	359	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 消費センター・商工会館	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。

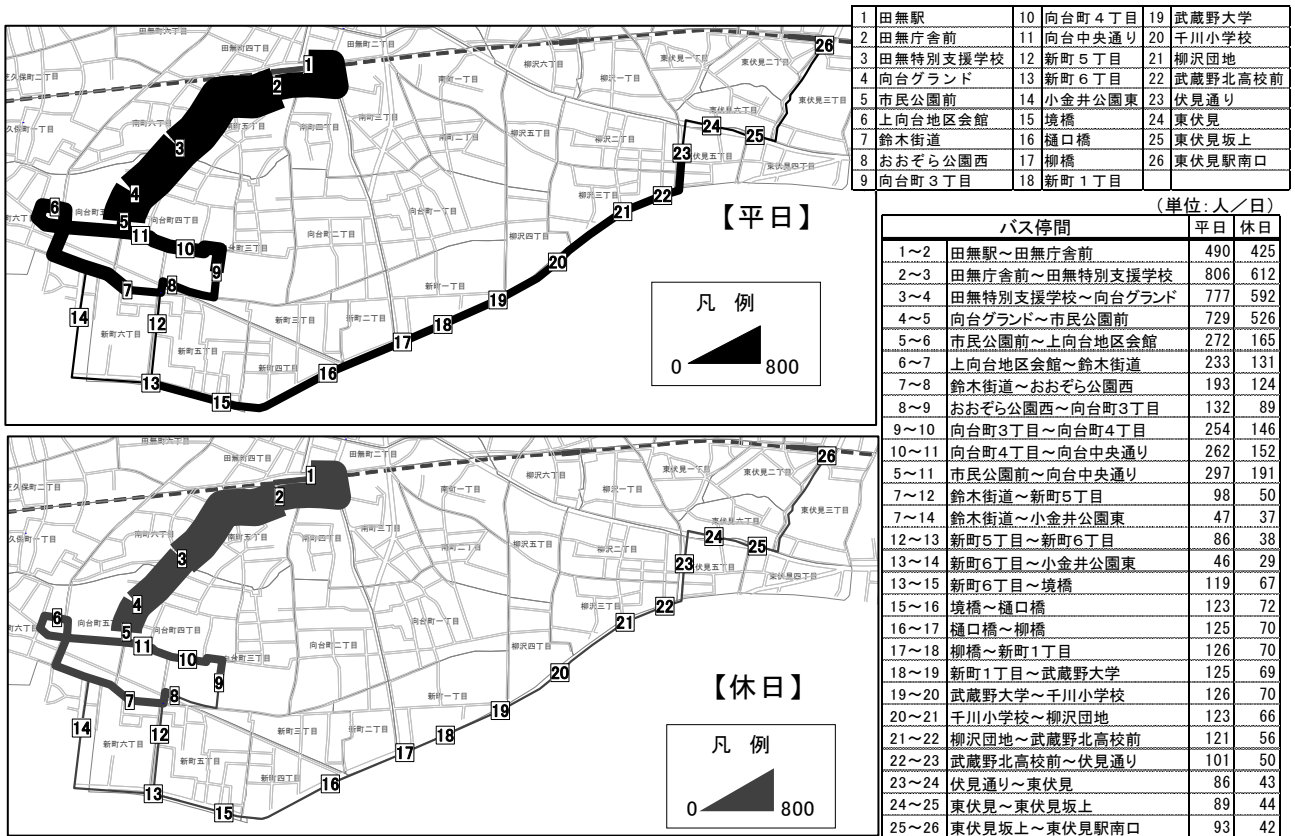


図 19 バス停間断面通過人員【第3ルート】

(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。

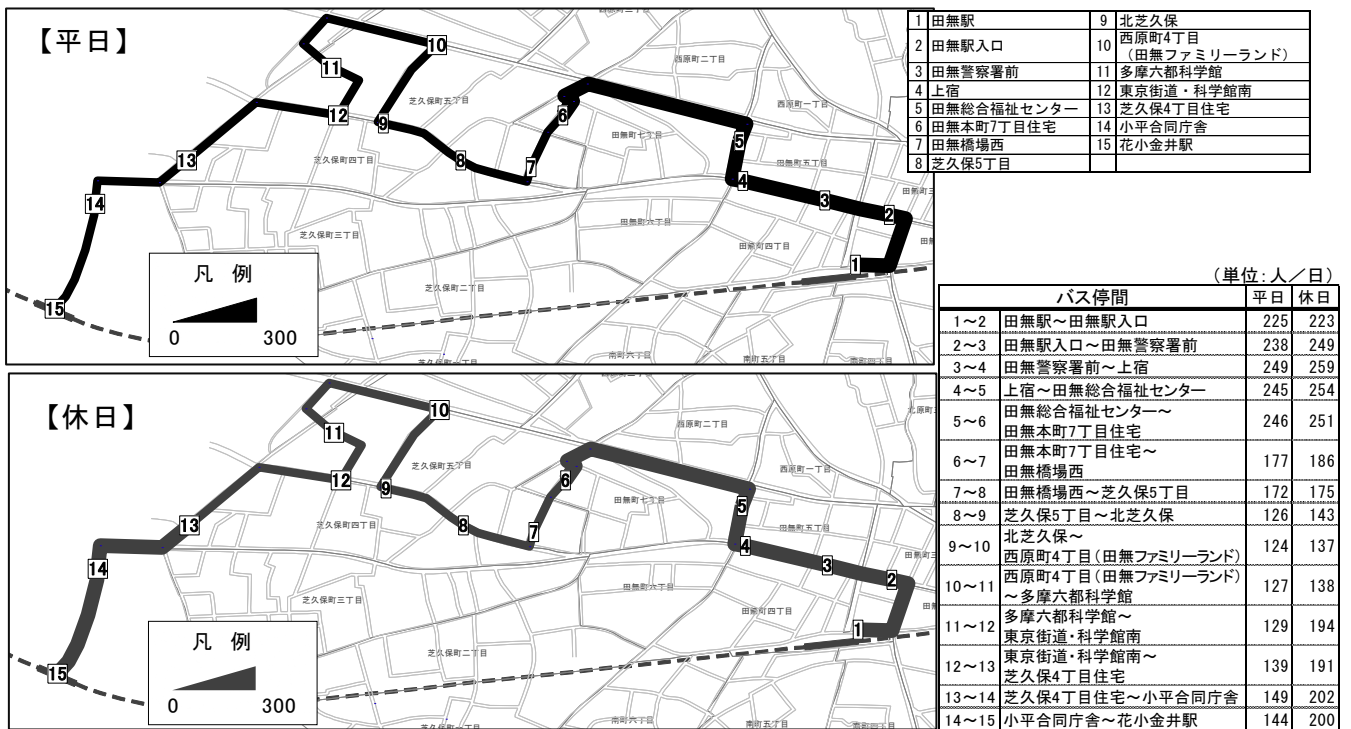
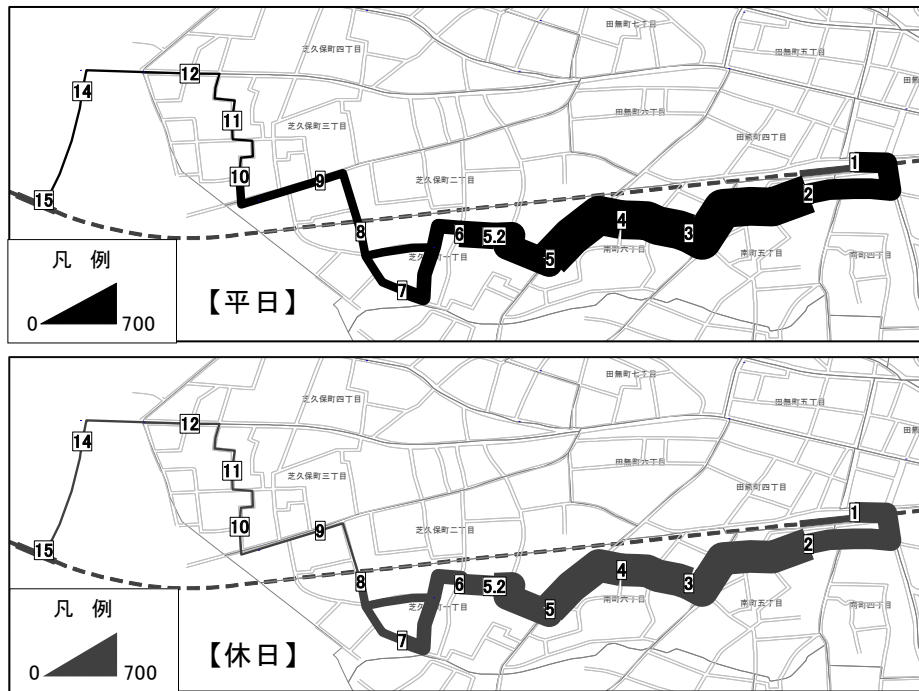


図 20 バス停間断面通過人員【第4北ルート】

(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)

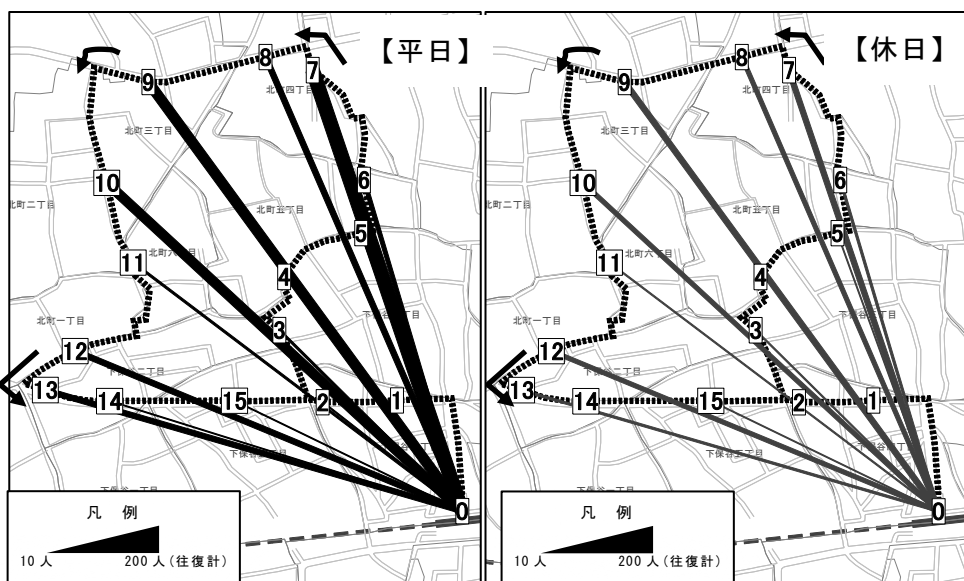
バス停間		平日	休日
1～2	田無駅～田無庁舎前	344	344
2～3	田無庁舎前～向南中央通り	663	529
3～4	向南中央通り～南町6丁目	662	533
4～5	南町6丁目～府中道	632	503
5～5.2	府中道～芝久保1丁目東	493	403
5.2～6	芝久保1丁目東～芝久保1丁目	419	353
6～7	芝久保1丁目～芝久保運動場	271	255
7～8	芝久保運動場～みたけ分社通り	119	105
8～9	みたけ分社通り～芝久保2丁目	114	95
9～10	芝久保2丁目～西武住宅南	112	84
10～11	西武住宅南～西武住宅北	97	78
11～12	西武住宅北～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

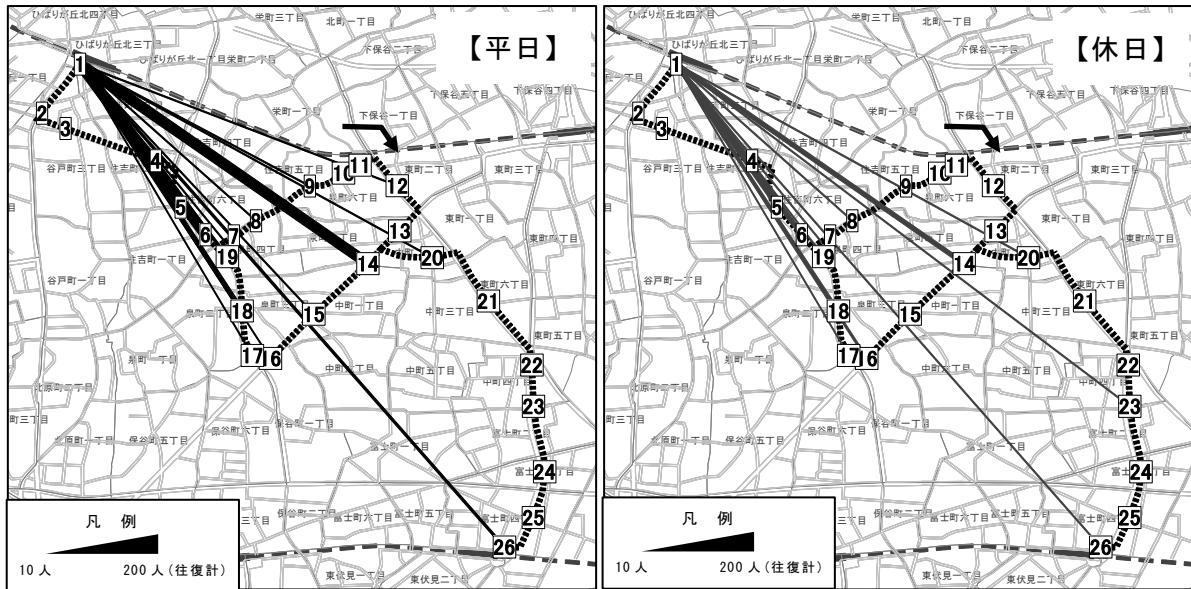


図 23 バス停間(O/D)利用者数【第2ルート】(※往復計 10人以上を图示)

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
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			

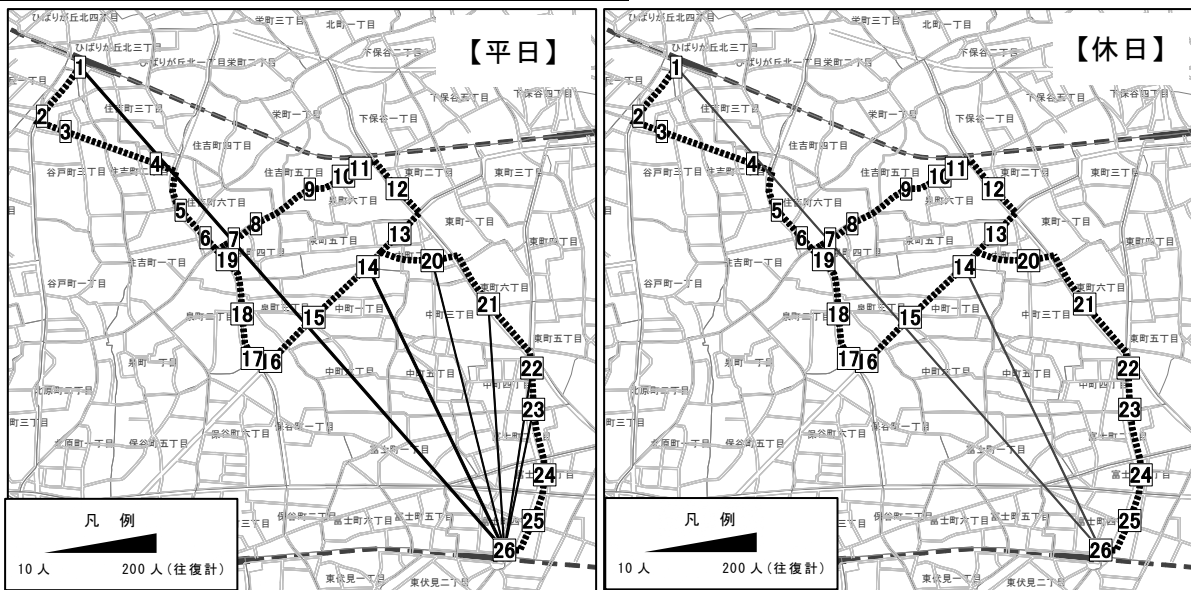


図 24 バス停間(O/D)利用者数【第2ルート】(※往復計 10人以上を图示)

(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。

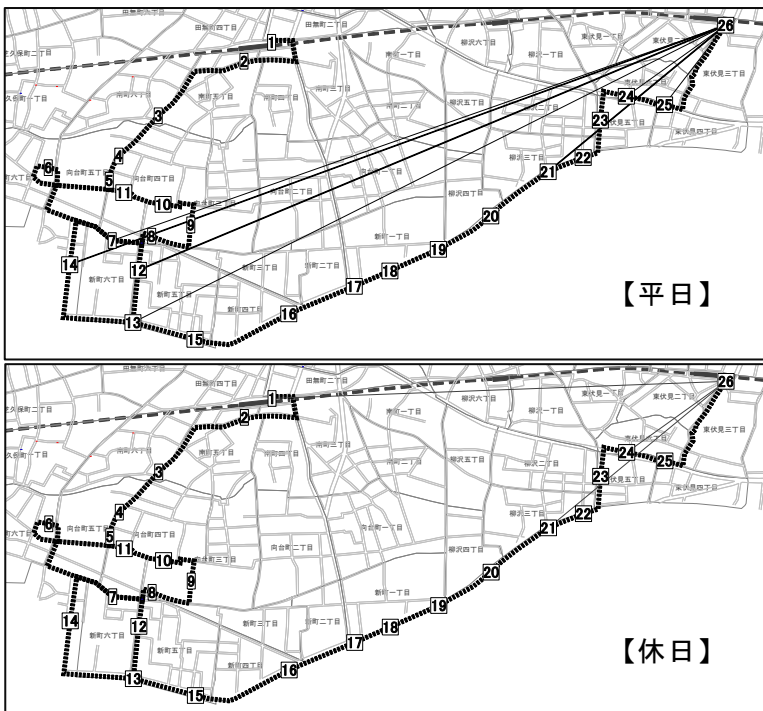


バス停間ペア	平日	休日	バス停間ペア	平日	休日
2 田無庁舎前	1	1	15 境橋	4	2
3 田無特別支援学校	29	22	16 樋口橋	3	3
4 向台グランド	31	52	17 柳橋	0	0
5 市民公園前	91	133	18 新町1丁目	1	5
6 上向台地区会館	46	31	19 武蔵野大学	3	2
7 鈴木街道	64	18	20 千川小学校	5	4
8 おおぞら公園西	74	31	21 柳沢団地	11	10
9 向台町3丁目	47	49	22 武蔵野北高校前	5	2
10 向台町4丁目	4	10	23 伏見通り	5	5
11 向台中央通り	12	15	24 東伏見	1	1
12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

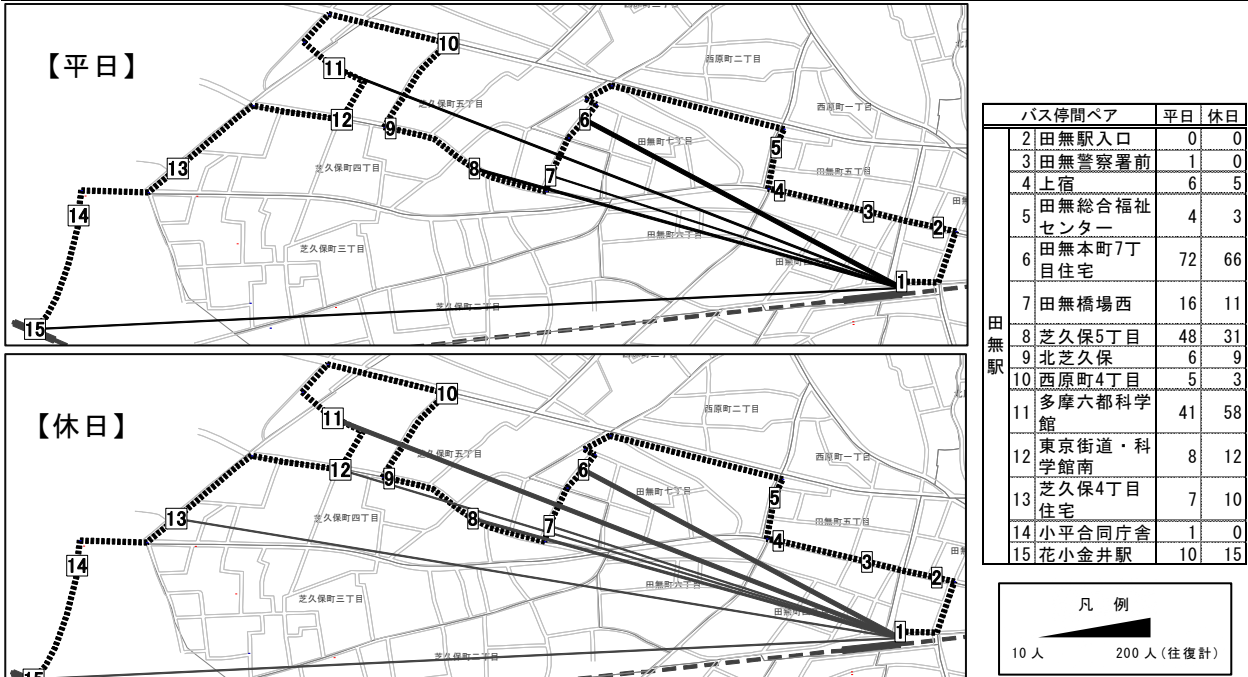


図 27 バス停間(OD)利用者数【第4北ルート】(※往復計10人以上を图示)

2) 花小金井駅発着

平日、休日ともに、多摩六都科学館の利用者が多い。

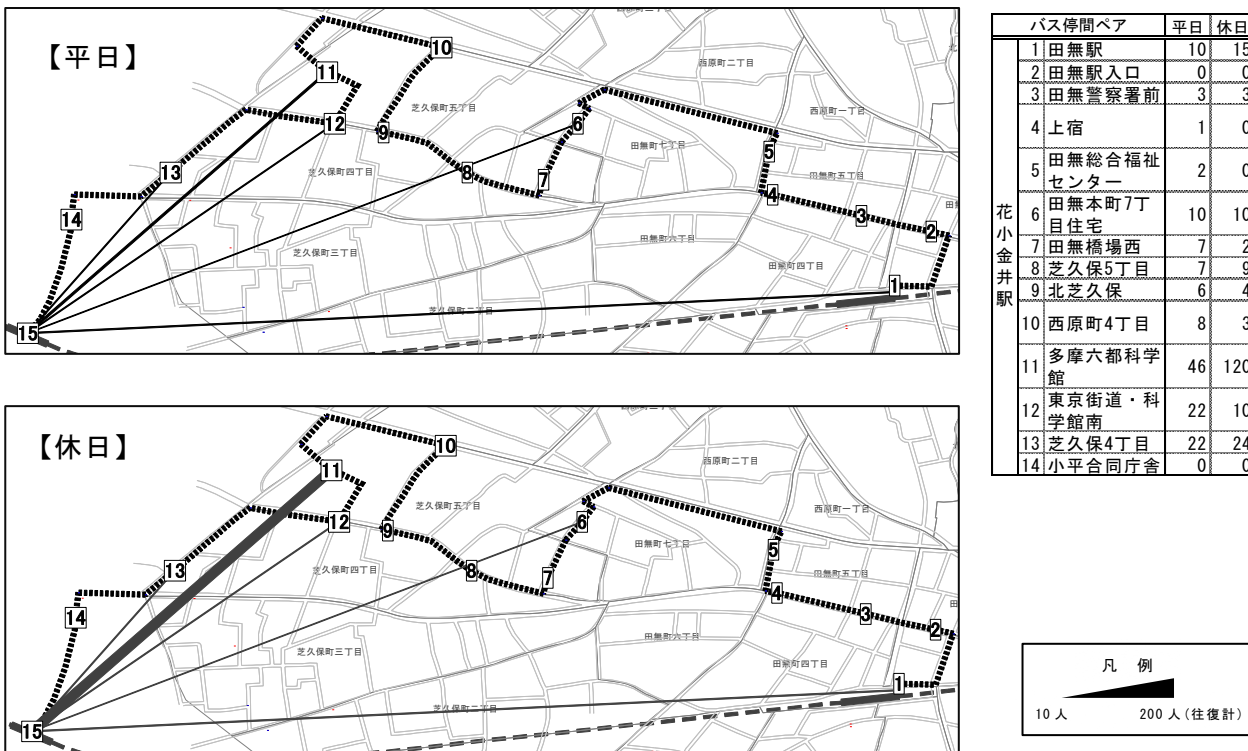


図 28 バス停間(OD)利用者数【第4北ルート】(※往復計10人以上を图示)

(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。

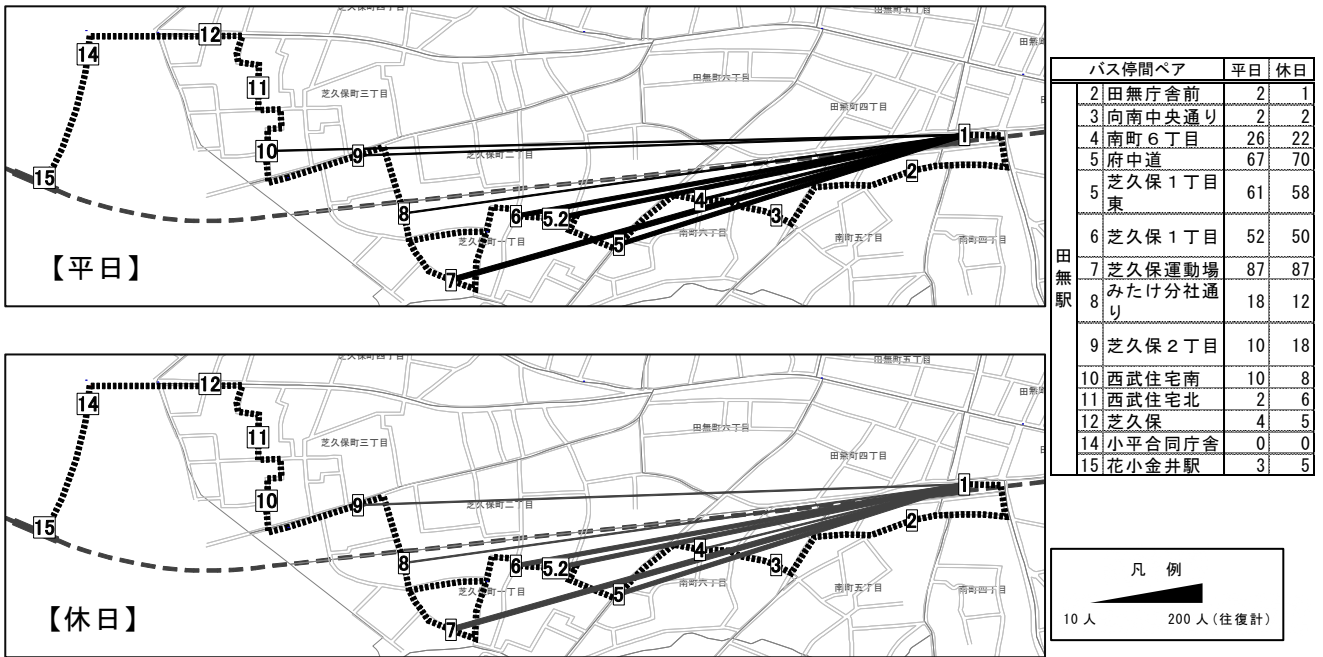


図 29 バス停間(O・D)利用者数【第4南ルート】(※往復計10人以上を图示)

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。

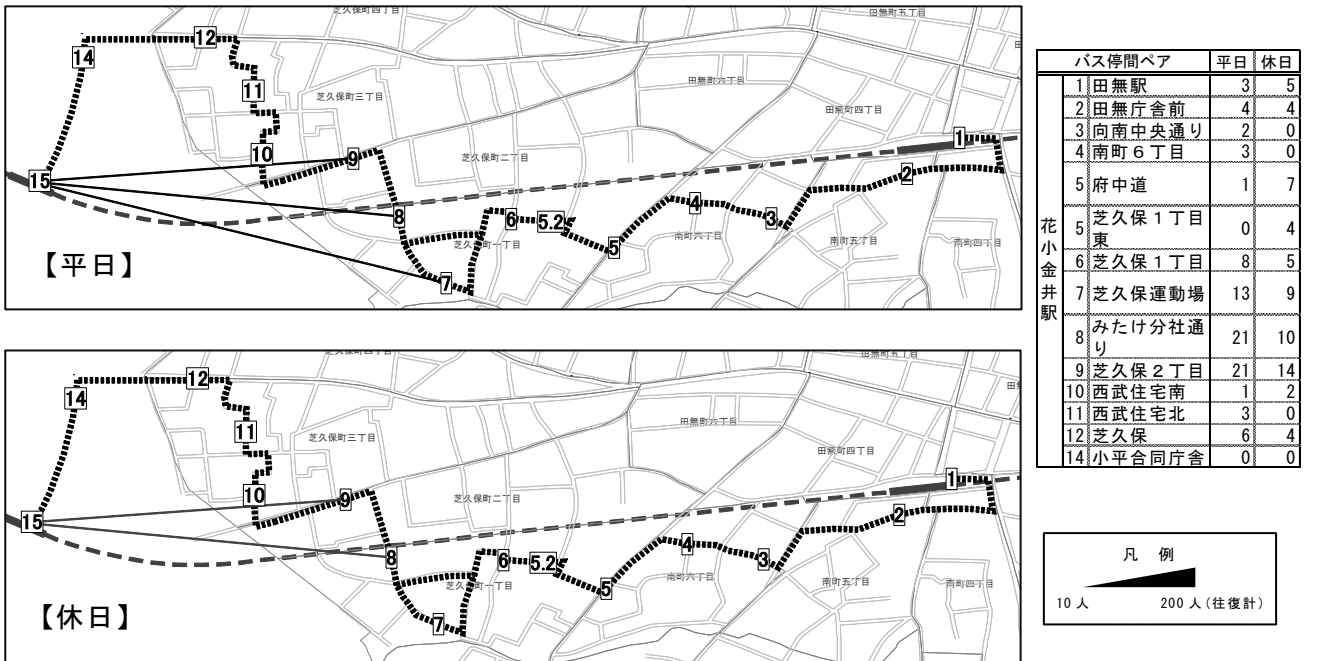


図 30 バス停間(O・D)利用者数【第4南ルート】(※往復計10人以上を图示)

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。

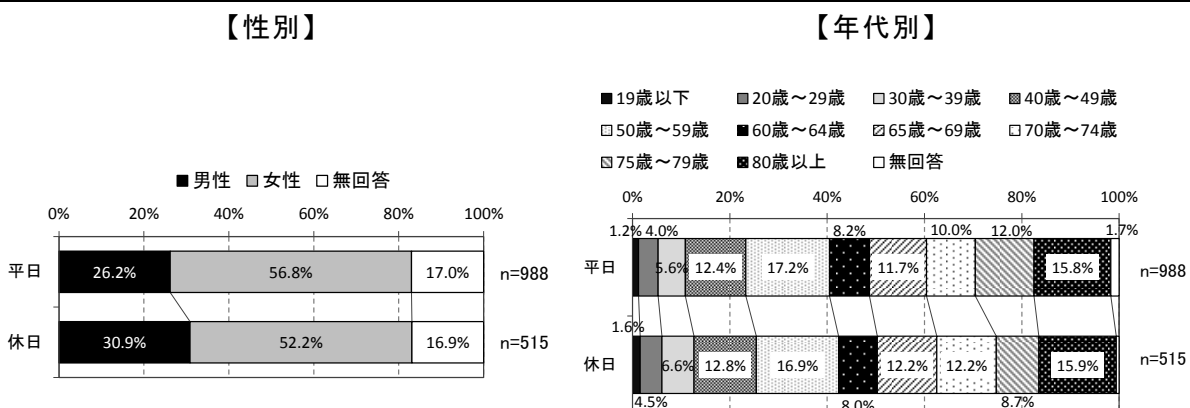


図 31 回答者の性別・年代

(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

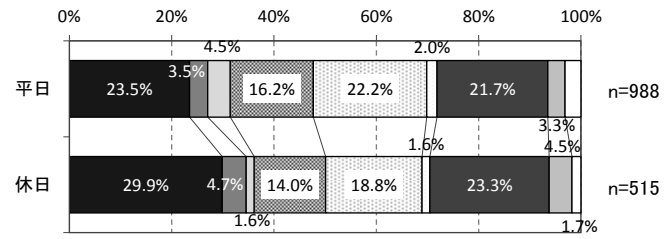


図 32 回答者の職業

(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

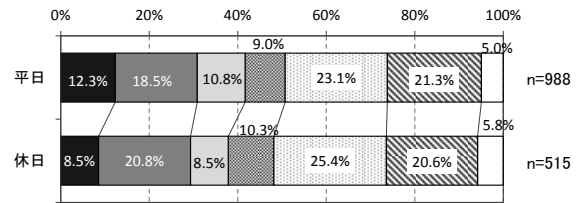


図 33 回答者の居住地

(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

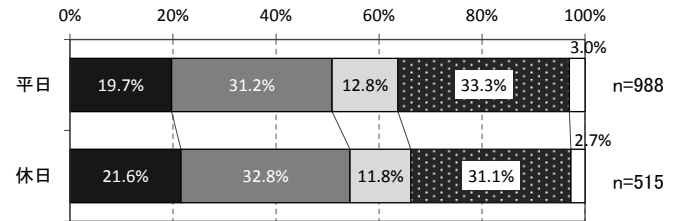


図 34 運転免許証の保有及び車の運転状況

(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

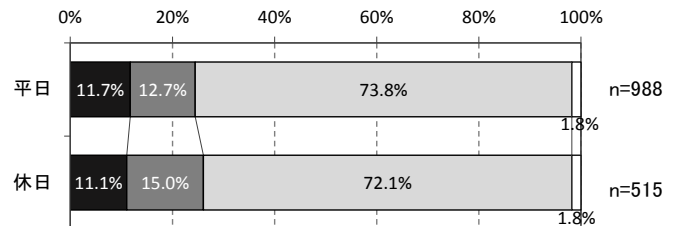


図 35 運転免許証の返納予定について

(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

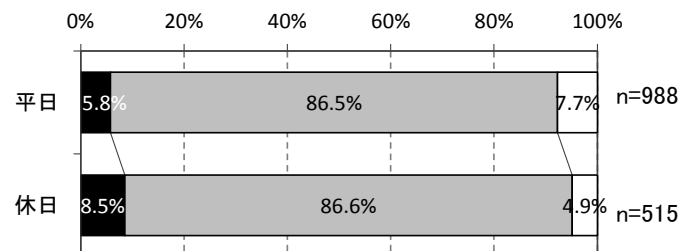


図 36 障害者手帳等の所有状況

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。

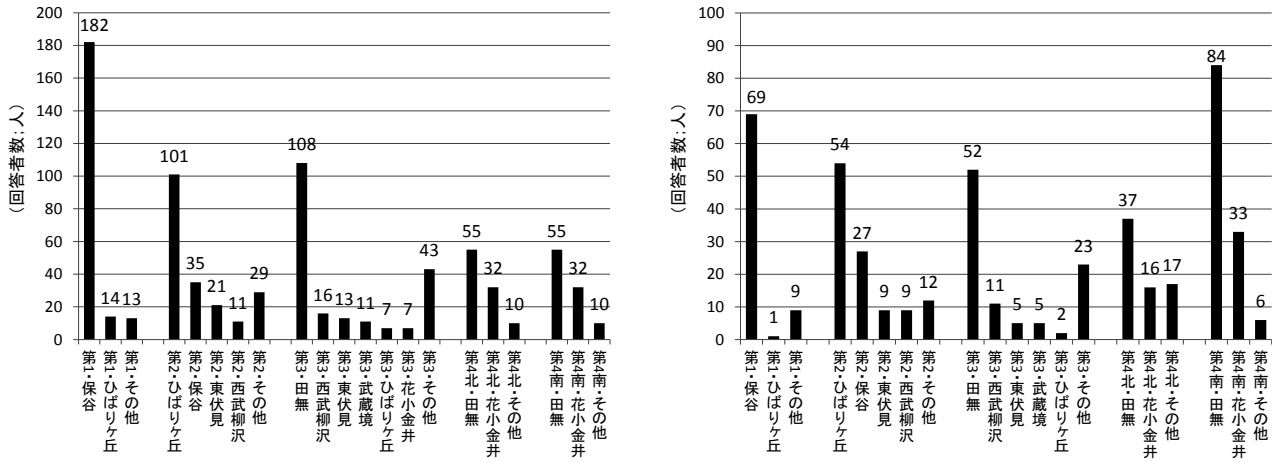


図 37 ルート別最寄り駅 (左図：平日、右図：休日)

(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。

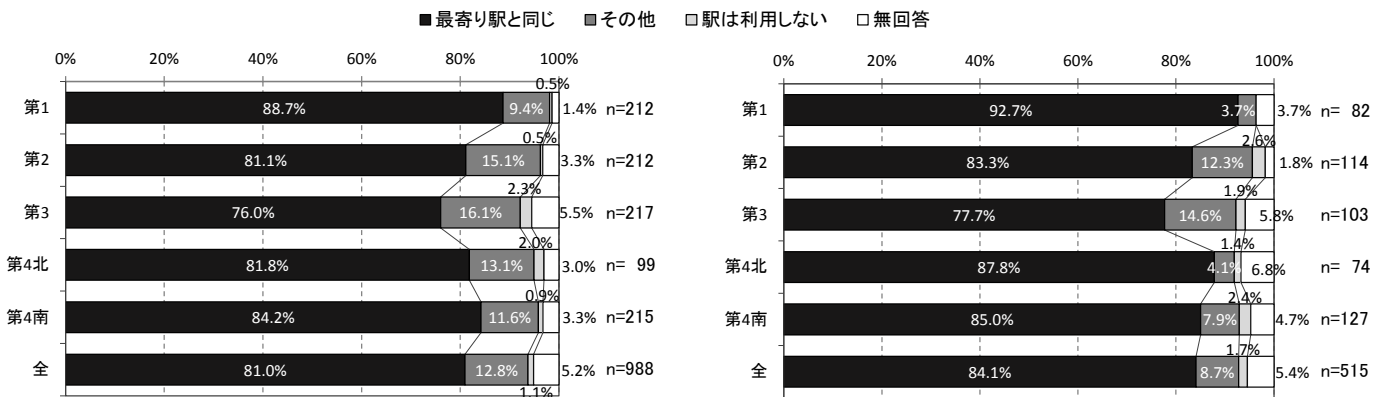


図 38 普段利用する駅 (左図：平日、右図：休日)

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。

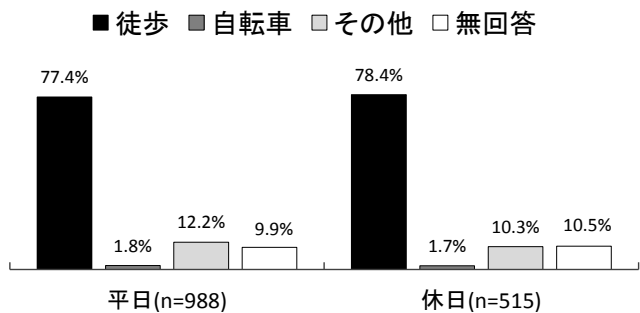


図 39 バス停までの移動手段

(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

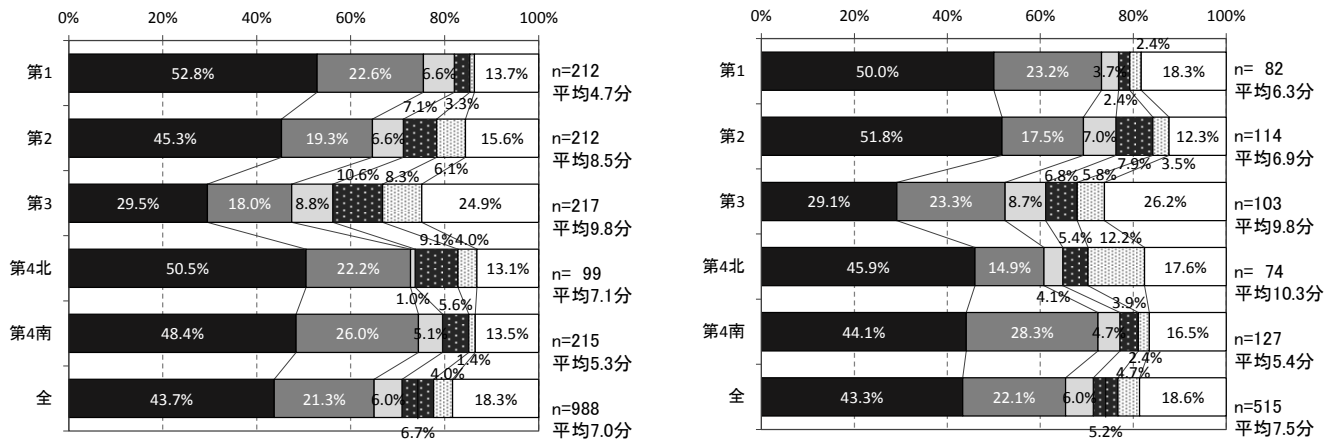


図 40 ルート別・バスまでの所要時間割合 (左図：平日、右図：休日)

(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

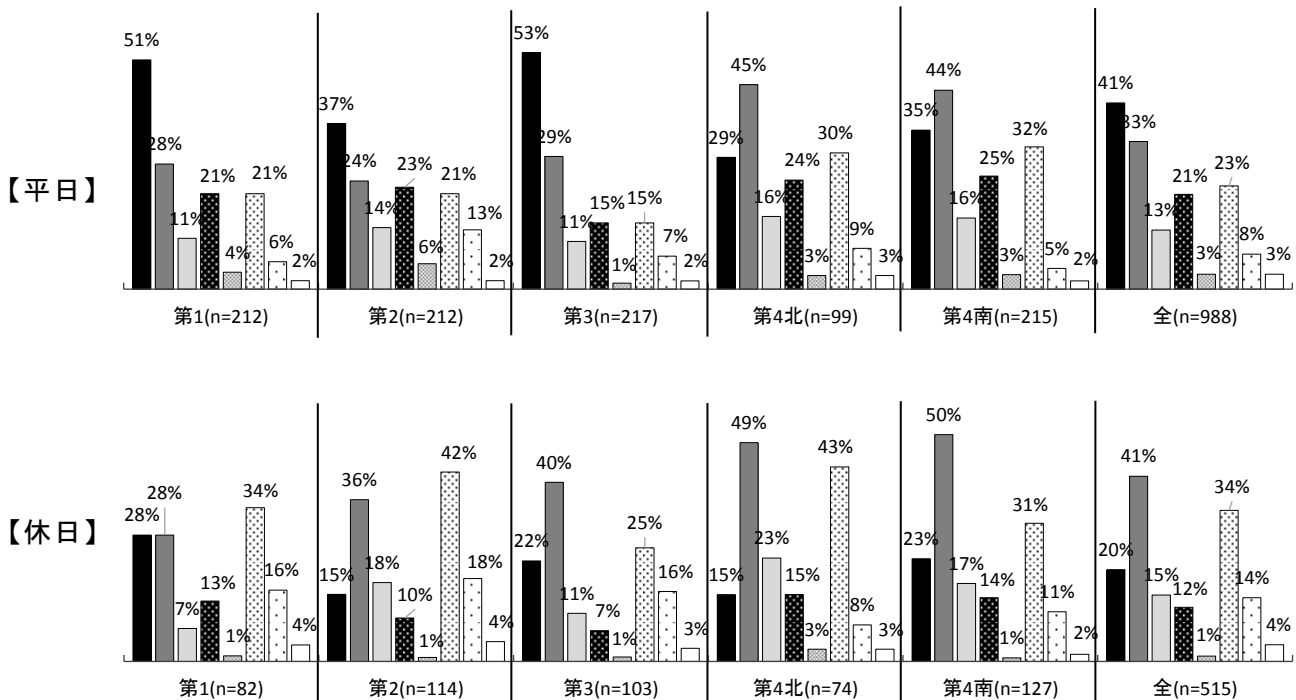


図 41 はなバスの利用目的

(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>
-----------	---

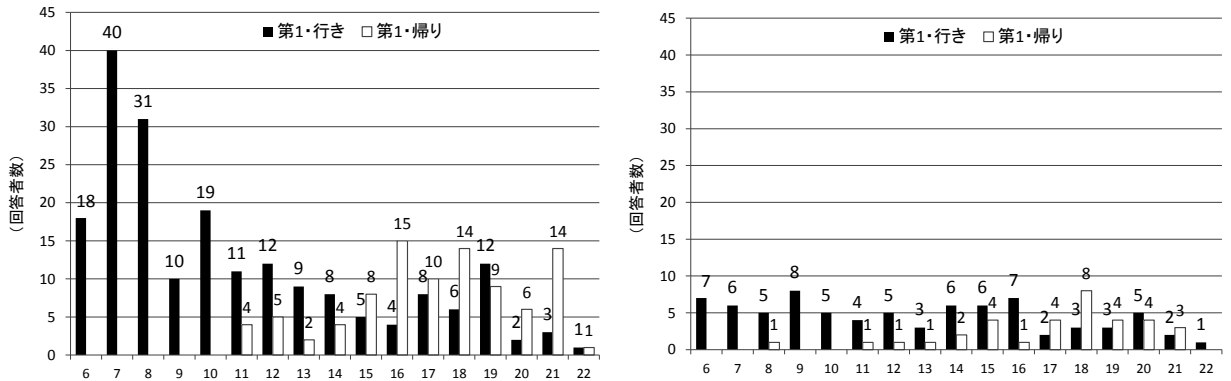


図 42 第1ルートの利用時間帯 (左図：平日、右図：休日)

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>
-----------	---

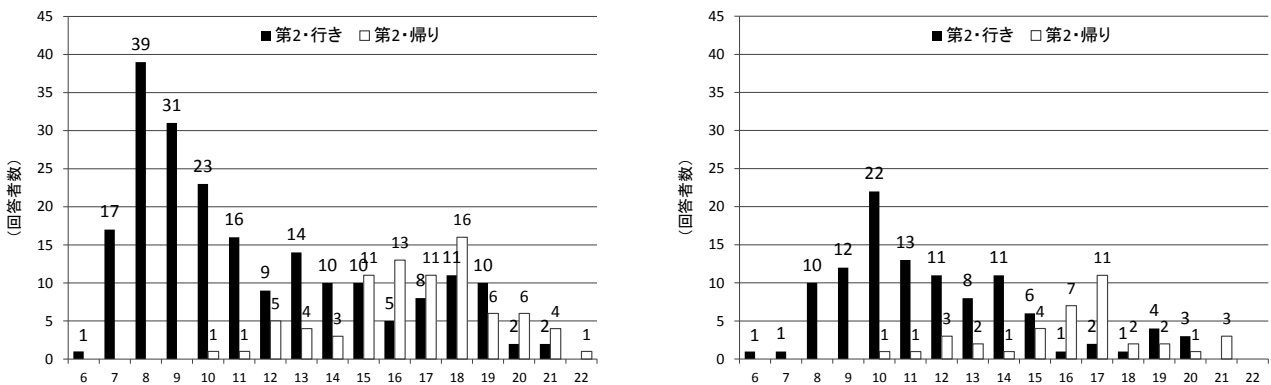


図 43 第2ルートの利用時間帯 (左図：平日、右図：休日)

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>
-----------	--

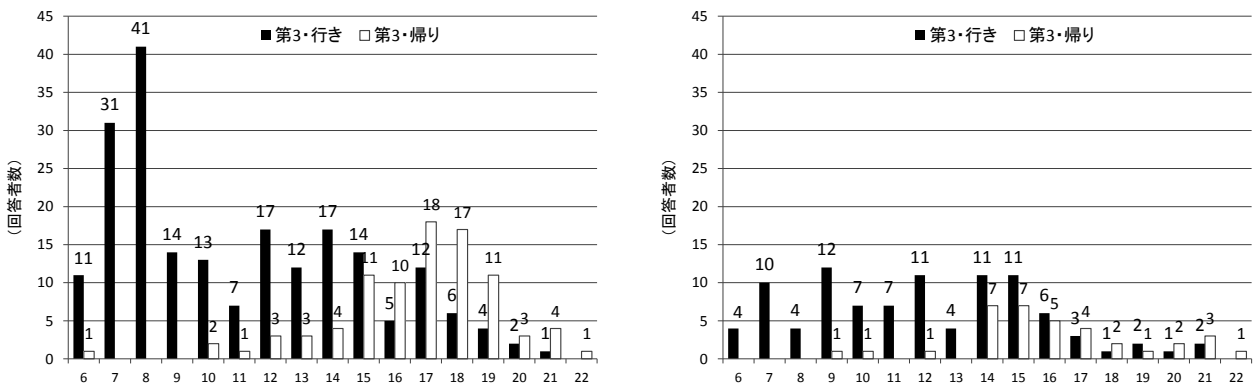


図 44 第3ルートの利用時間帯 (左図：平日、右図：休日)

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。

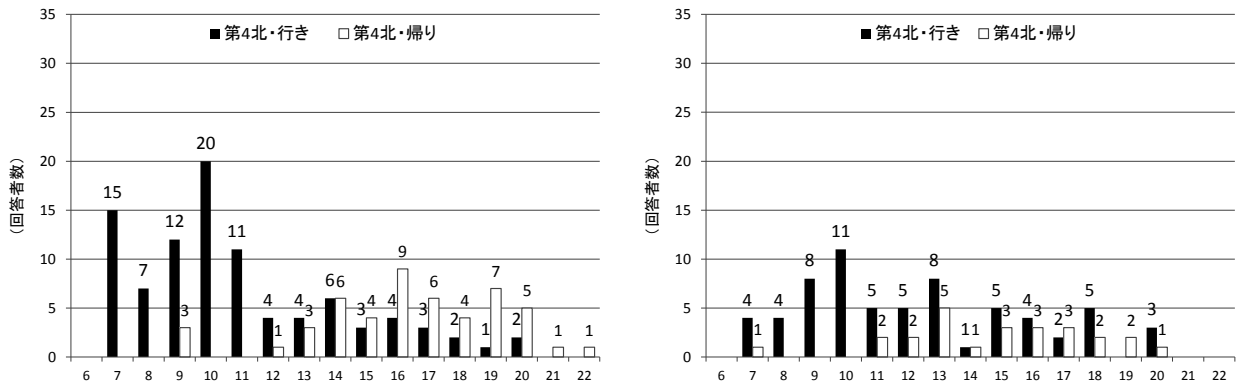


図 45 第4北ルートの利用時間帯 (左図：平日、右図：休日)

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。

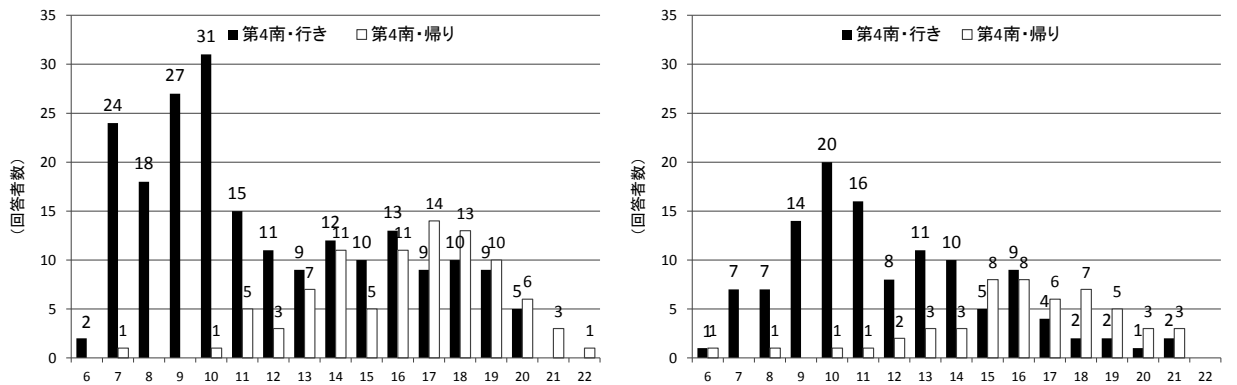


図 46 第4南ルートの利用時間帯 (左図：平日、右図：休日)

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。

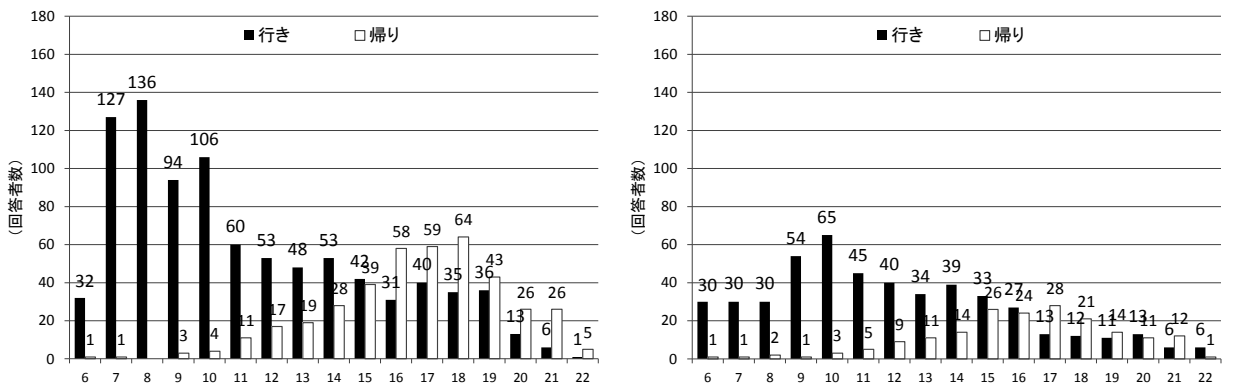


図 47 全ルート合計の利用時間帯 (左図：平日、右図：休日)

(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。

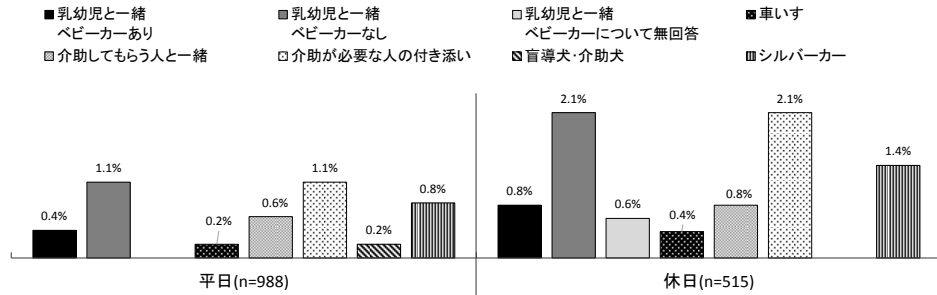


図 48 ルート別の移動制約者等の乗車状況

(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。

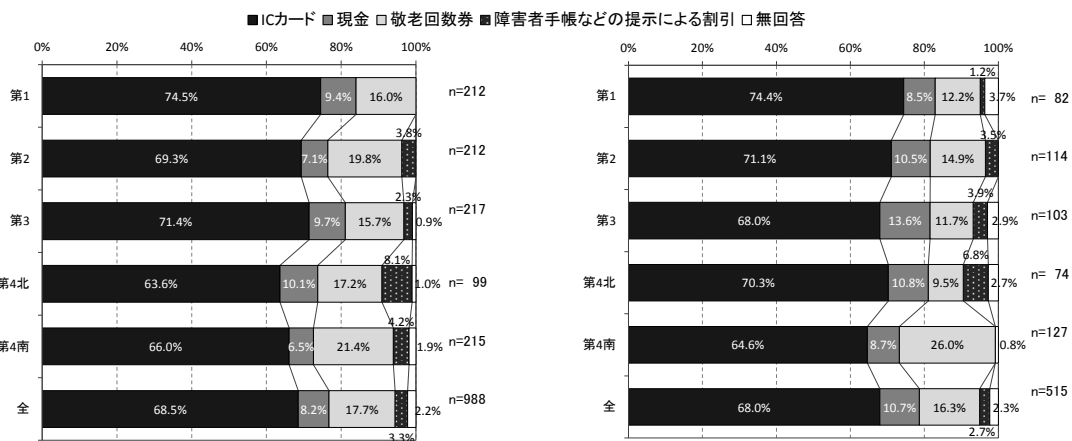


図 49 ルート別の運賃支払い方法 (左図: 平日、右図: 休日)

(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。

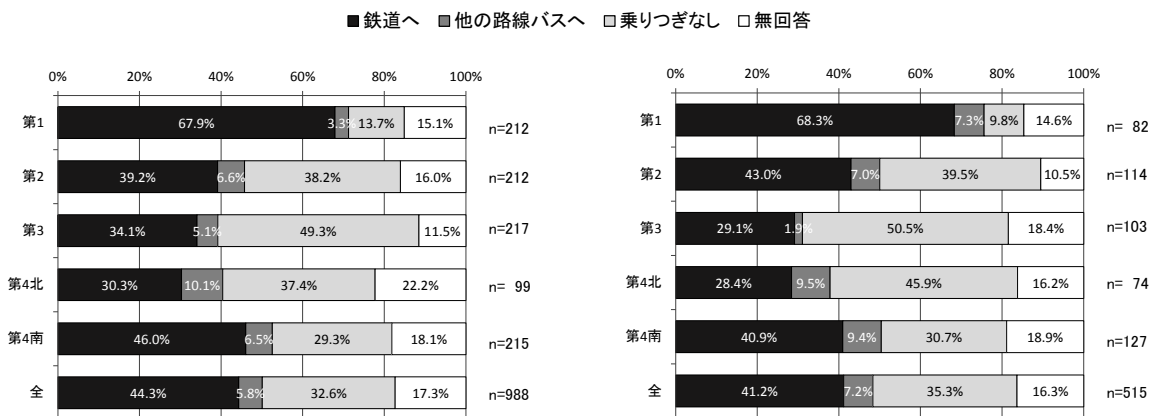


図 50 鉄道・他の路線別への乗りつぎ状況 (左図: 平日、右図: 休日)

(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。

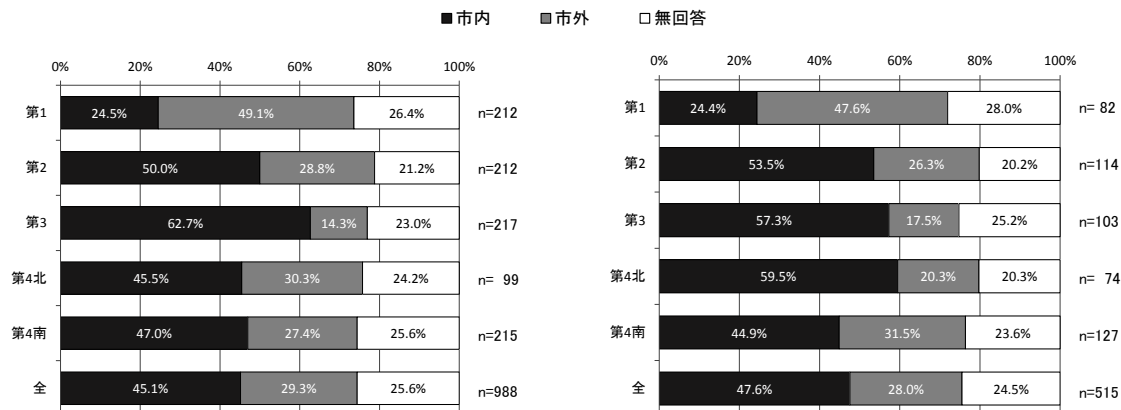


図 51 最終目的地（左図：平日、右図：休日）

(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。

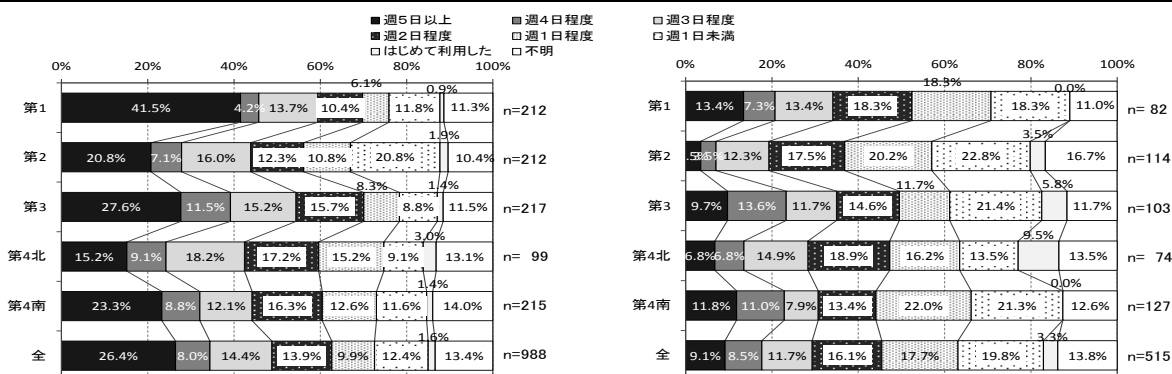


図 52 利用頻度（左図：平日、右図：休日）

(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。

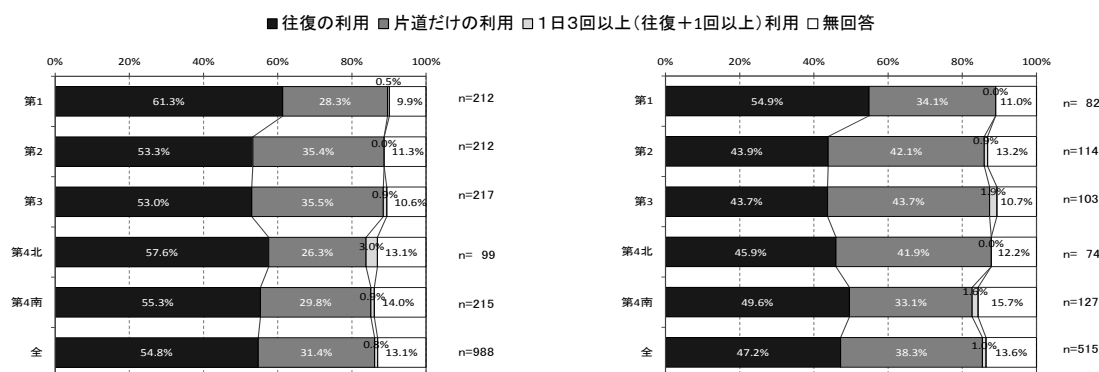


図 53 はなバスの利用回数（左図：平日、右図：休日）

(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。

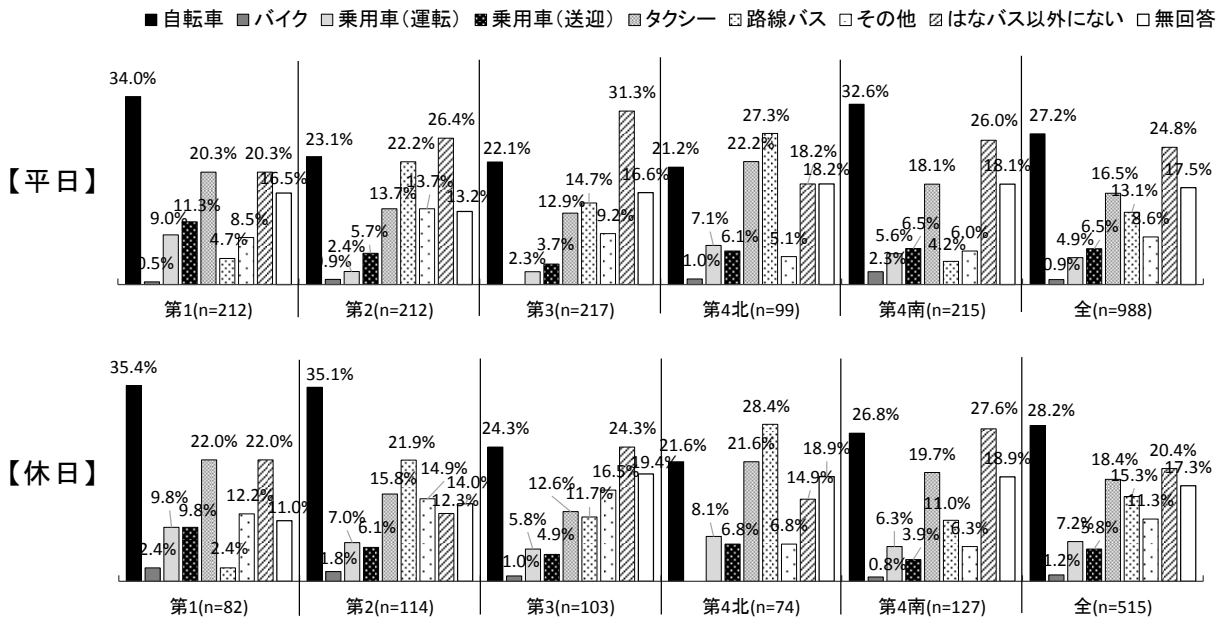


図 54 はなバスに代わる移動手段

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

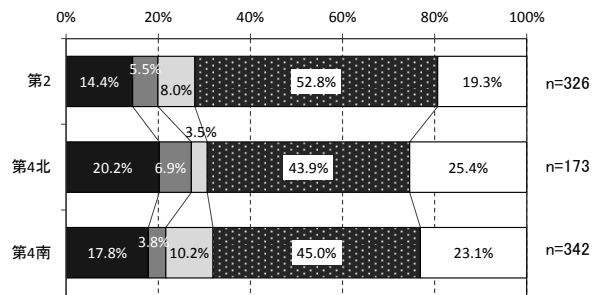


図 55 ルート見直し後の利用状況の変化

(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。

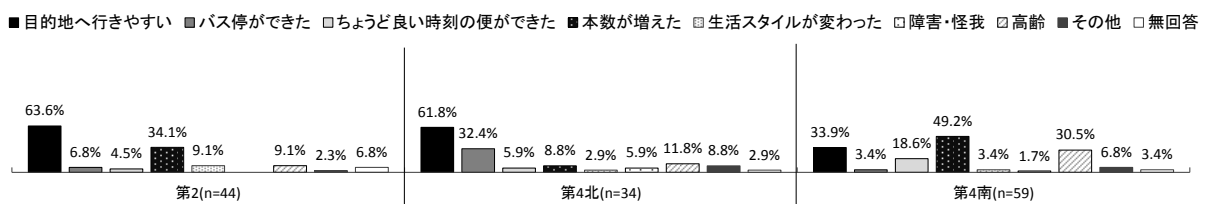


図 56 ルート見直し後に利用が増加した理由

(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。

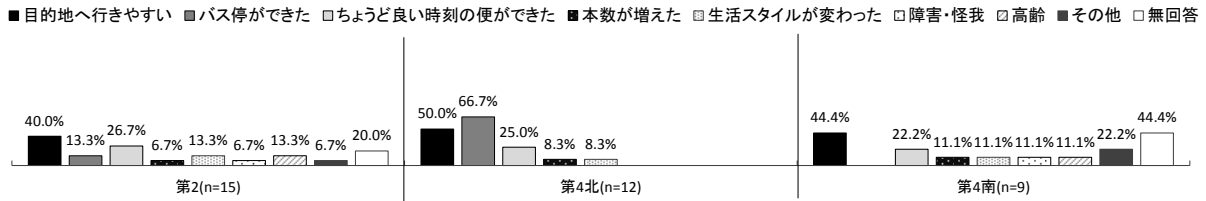


図 57 ルート見直し後に新たに利用するようになった理由

(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。

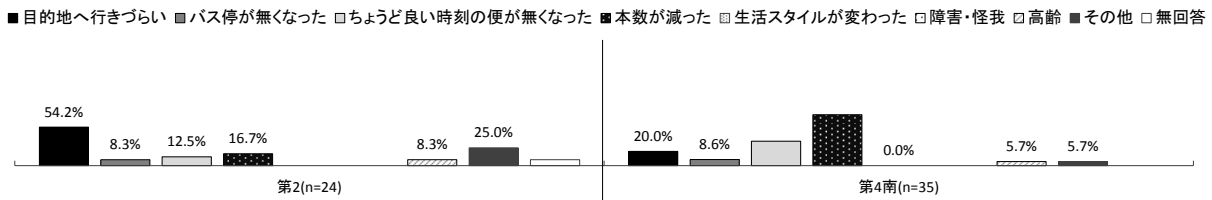


図 58 ルート見直し後に利用が減少した理由

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。

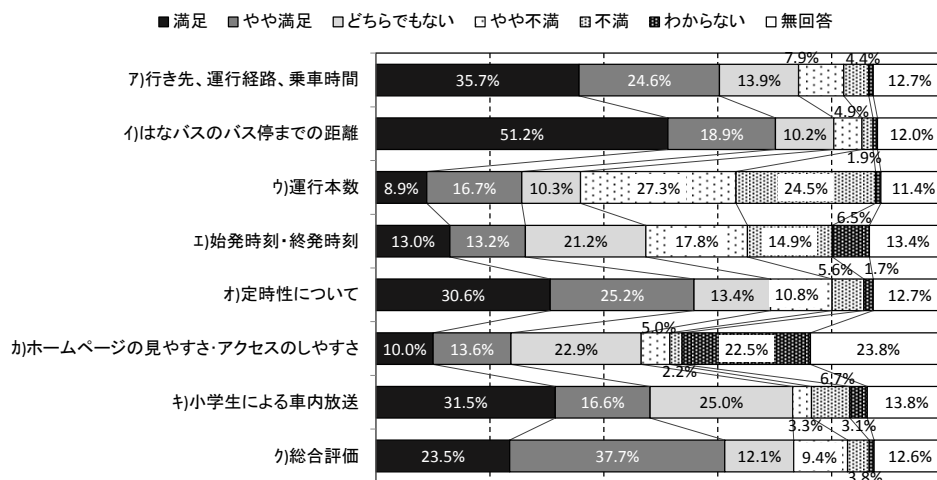


図 59 はなバスの満足状況【n=1503】

(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。

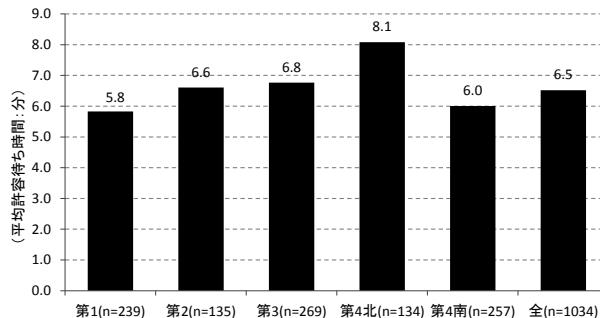


図 60 遅延時の許容可能な待ち時間（平均値）

(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

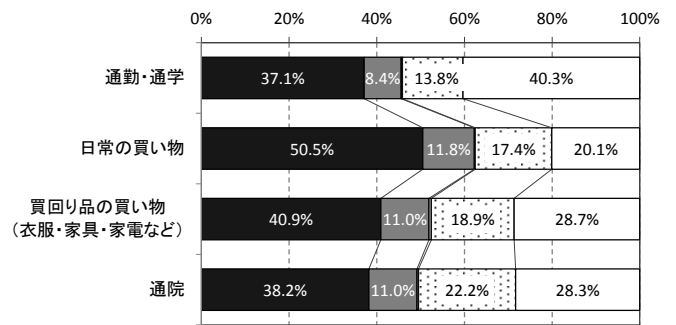


図 61 外出行動【n=1503】

(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

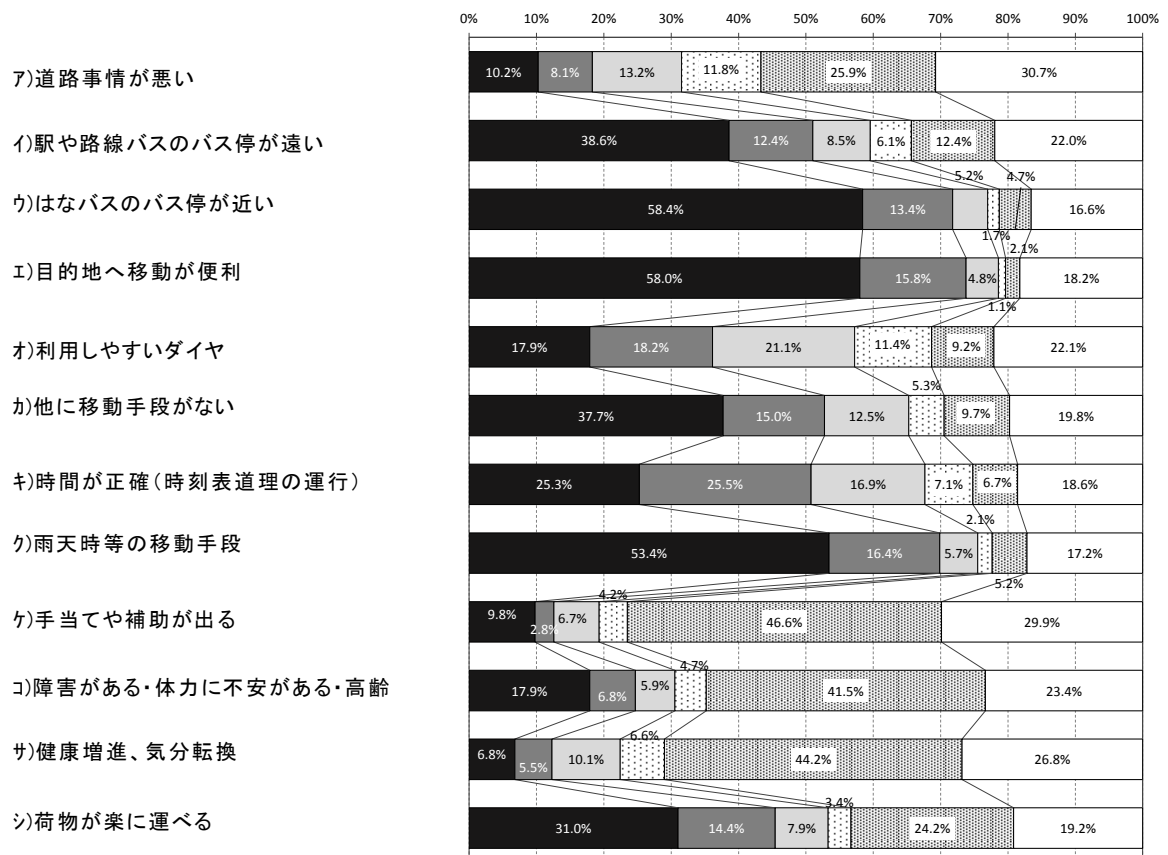


図 62 はなバスの利用理由・必要とする理由【n=1503】

(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。

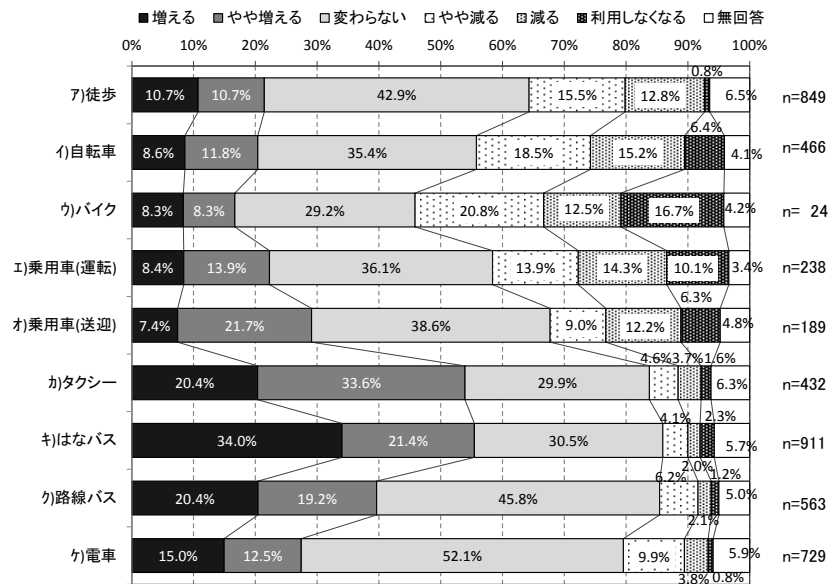


図 63 現在の移動手段からみた 10 年後の利用頻度

(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。

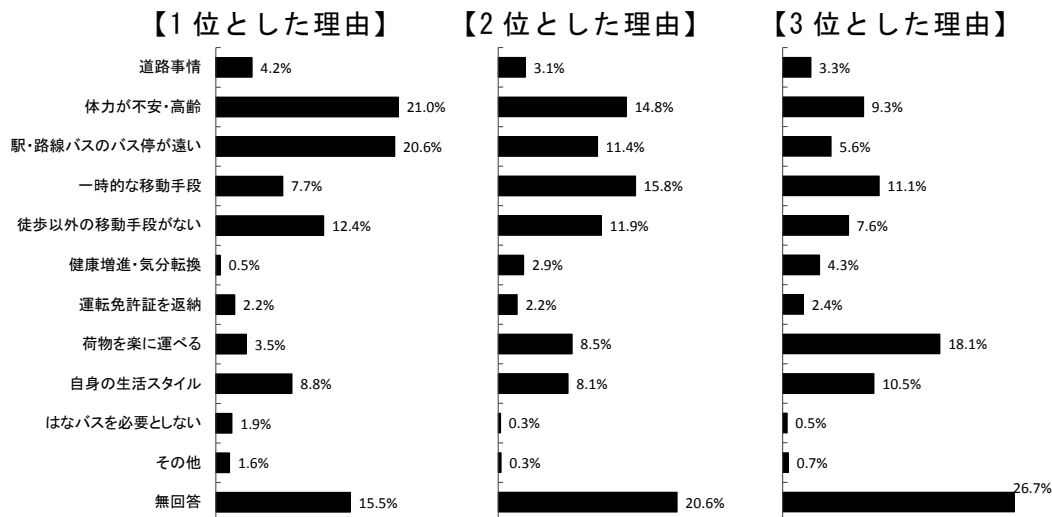


図 64 10 年後にはなバスを必要とする理由【n=1503】

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

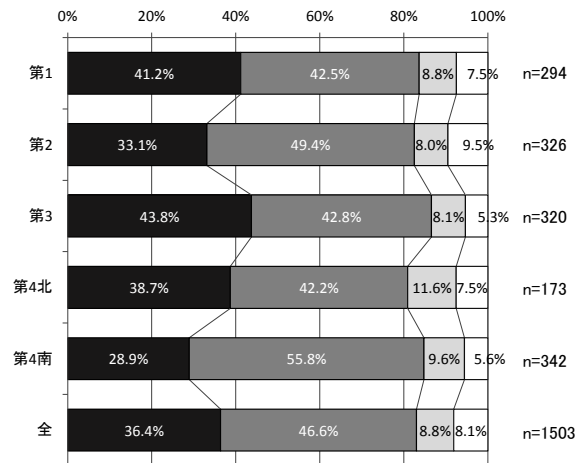


図 65 運行補助の認知度

(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

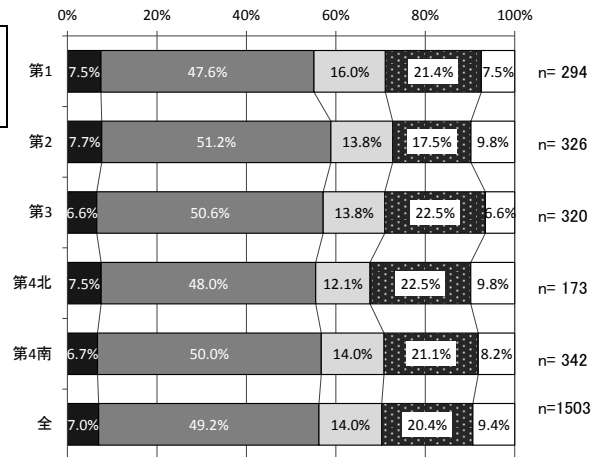


図 66 運行補助額の適切さ

(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
- 市の補助額を増やす
- 無回答
- 現状のままでよい
- わからない

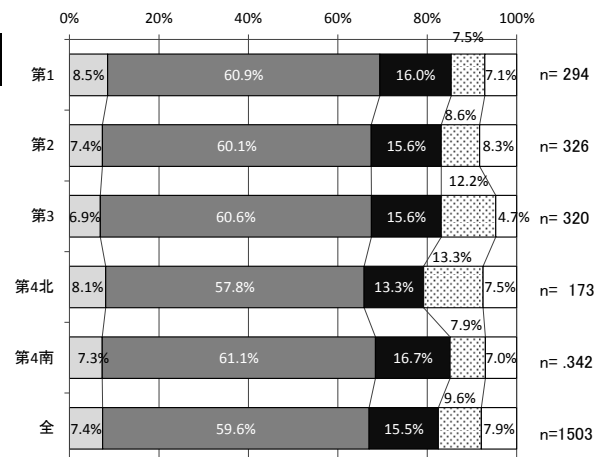


図 67 運賃と運行補助との関係

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

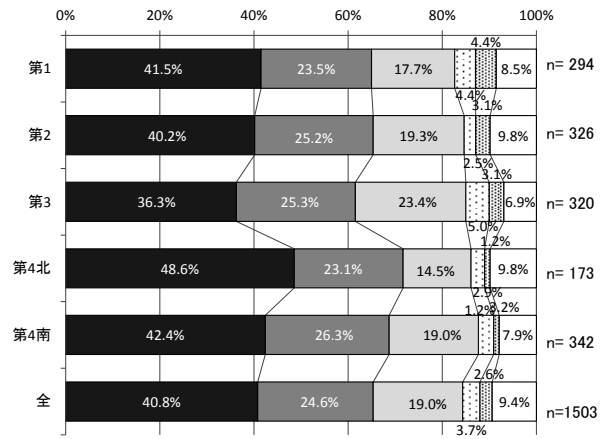


図 68 積極的な利用に関する意識

(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

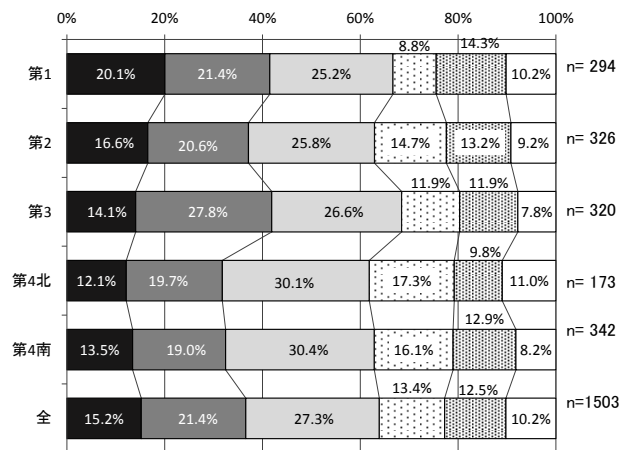


図 69 利便性向上と利用者負担の関係

(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

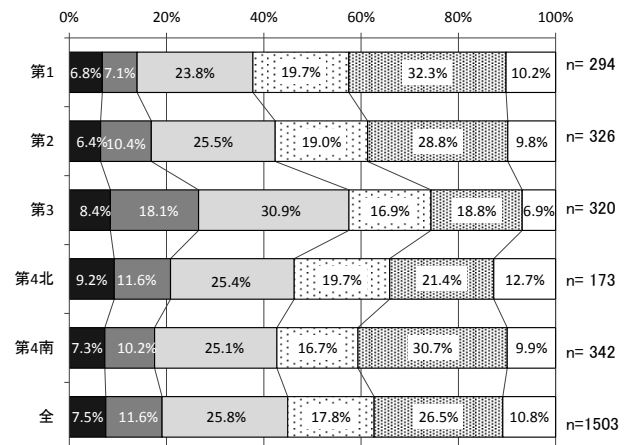


図 70 運行ルートの効率化

(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

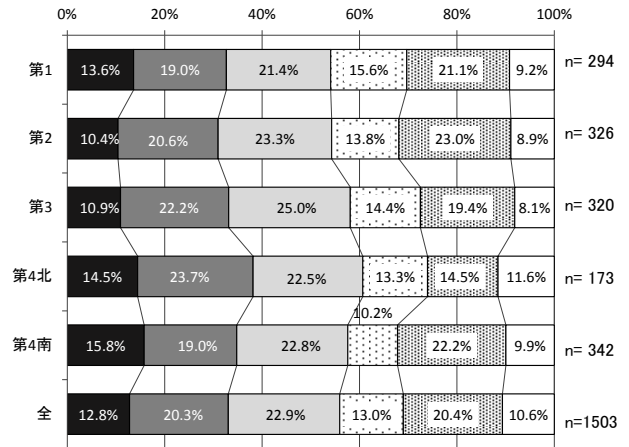


図 71 運行時間帯の効率化

(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

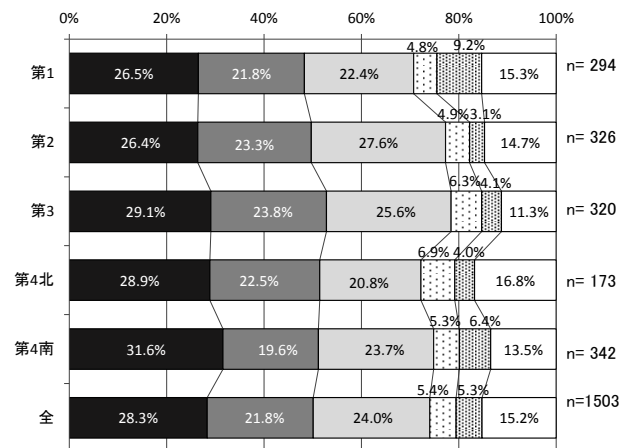


図 72 福祉的施策と補助額の関係

(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

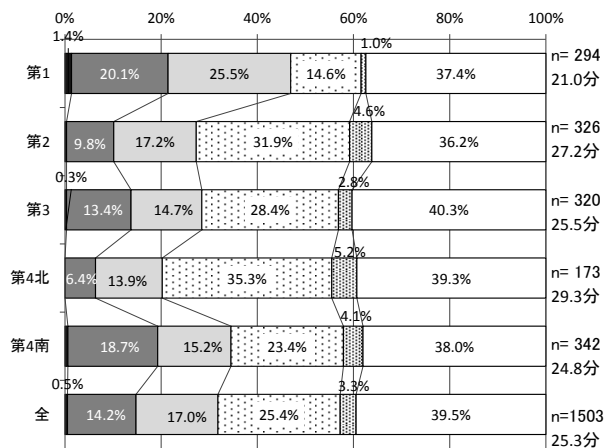
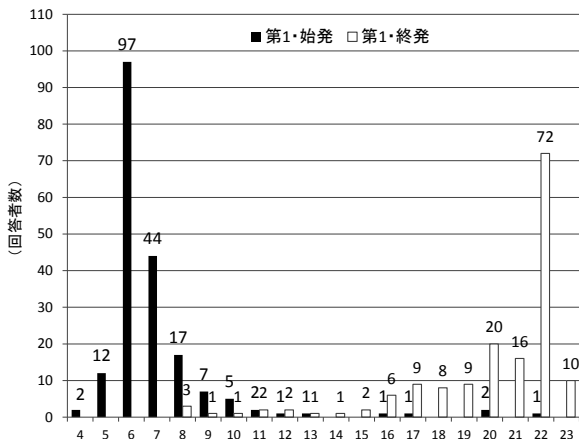


図 73 最低限必要な運行間隔

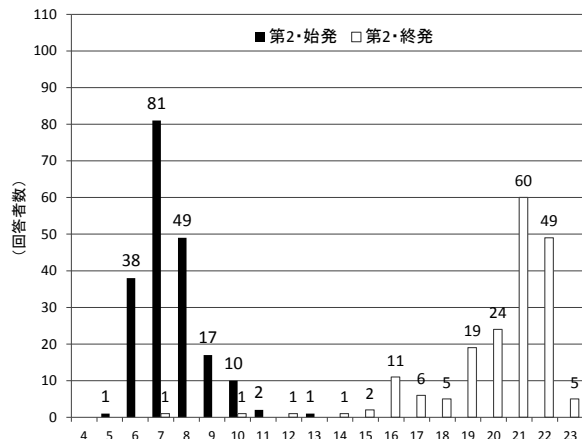
2) 最低限必要な運行時間帯

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。

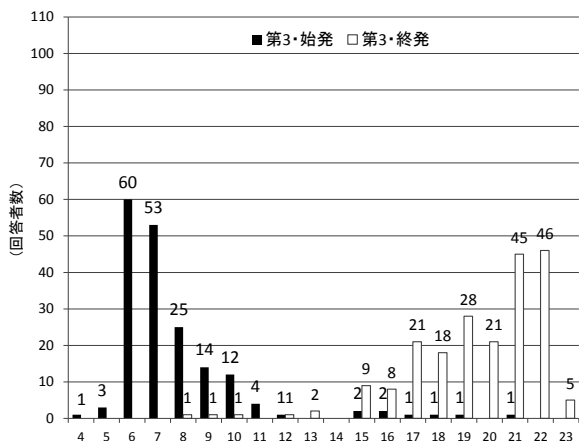
【第1ルート】



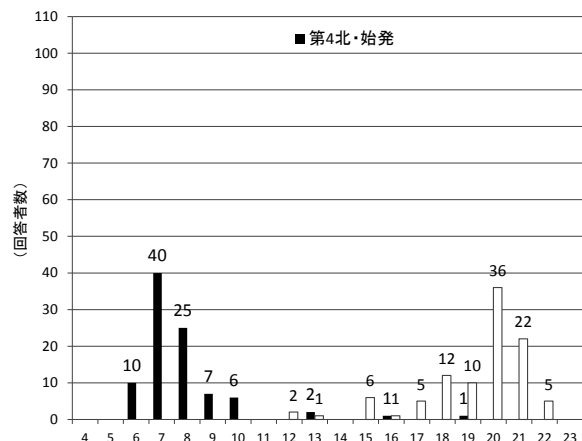
【第2ルート】



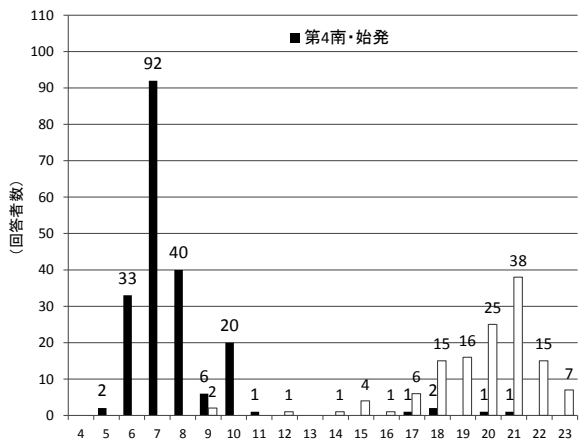
【第3ルート】



【第4北ルート】



【第4南ルート】



【全ルート合計】

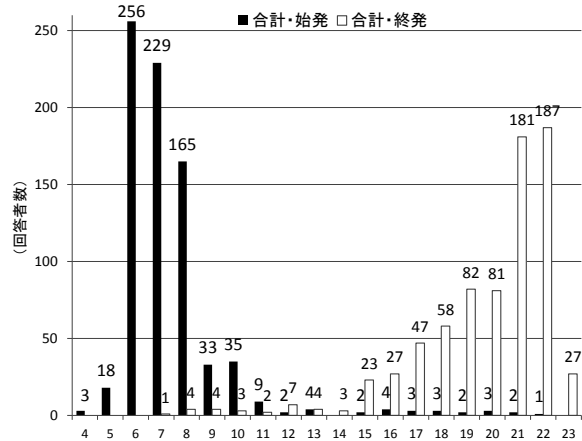


図 74 最低限必要な運行時間帯

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、役所など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。

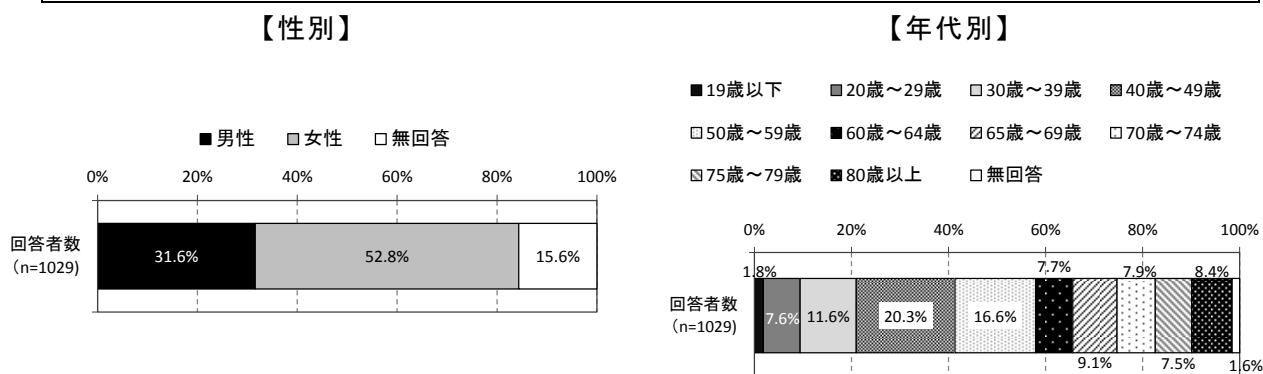


図 75 回答者の性別・年代

(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

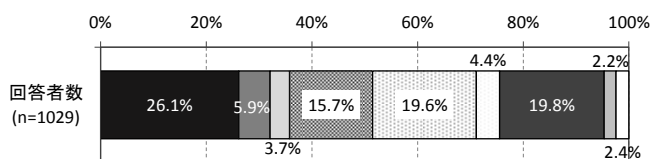


図 76 回答者の職業

(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 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。

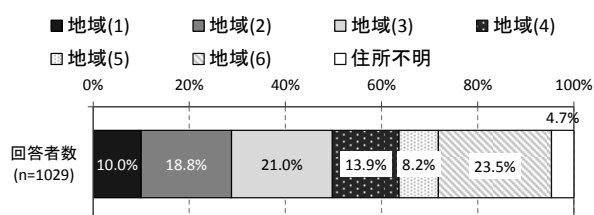


図 77 回答者の居住地

- 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

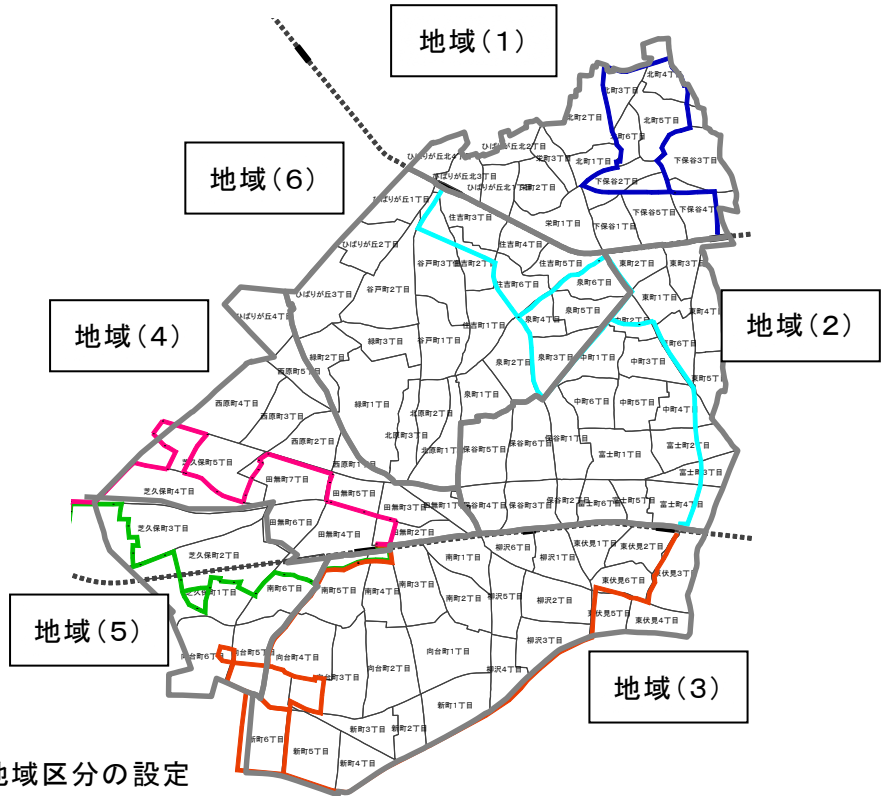


図 78 地域区分の設定

(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。

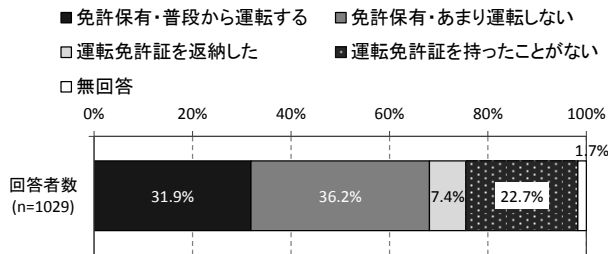


図 79 運転免許証の保有及び車の運転状況

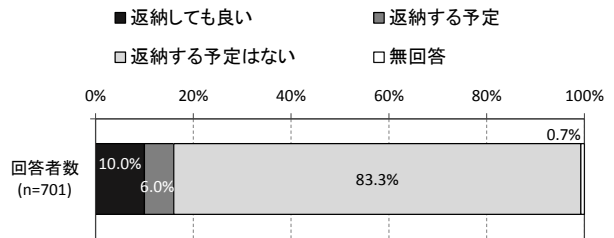


図 80 運転免許証の返納予定について

(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。

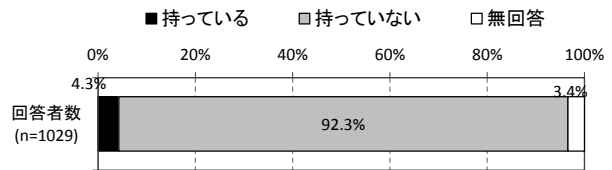


図 81 障害者手帳などの所有の有無

(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

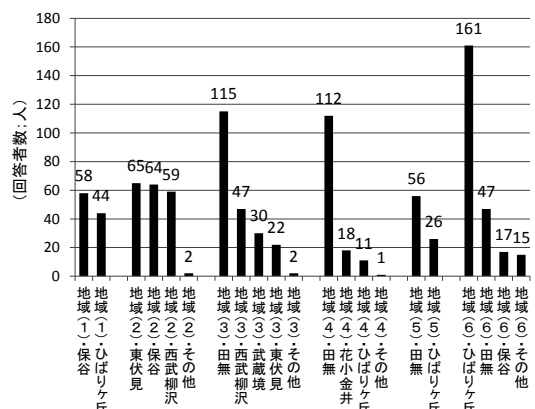


図 82 地域別最寄り駅

(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。

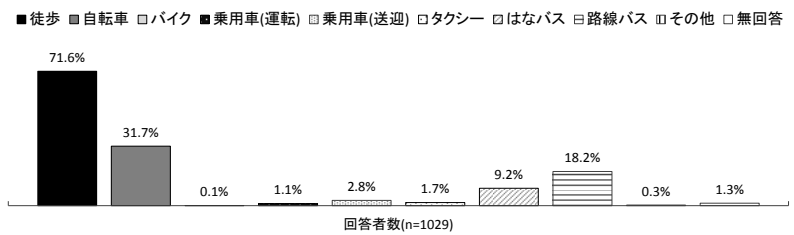


図 83 最寄り駅までの移動手段

(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。

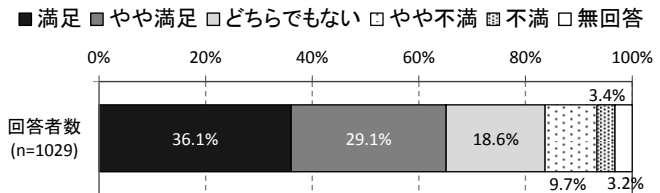


図 84 最寄り駅の利用しやすさ

(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。

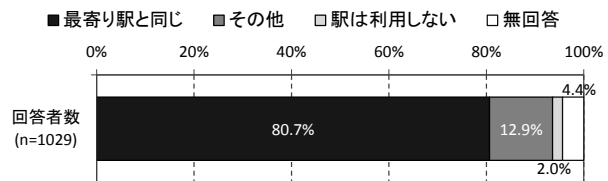


図 85 普段利用する駅

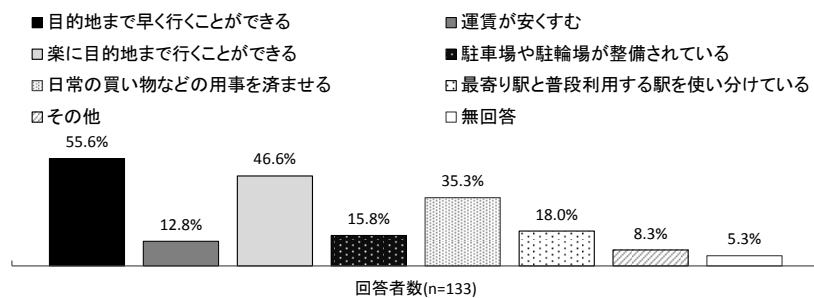


図 86 最寄り駅と普段利用する駅が異なる理由

(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。

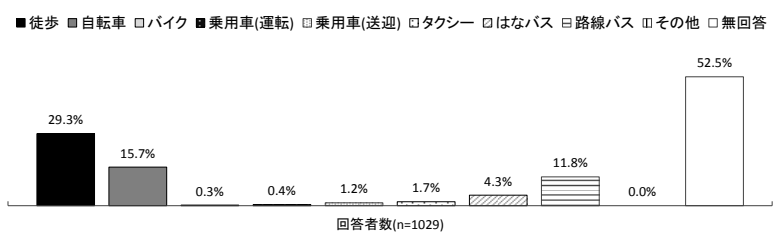


図 87 普段利用する駅までの移動手段

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。

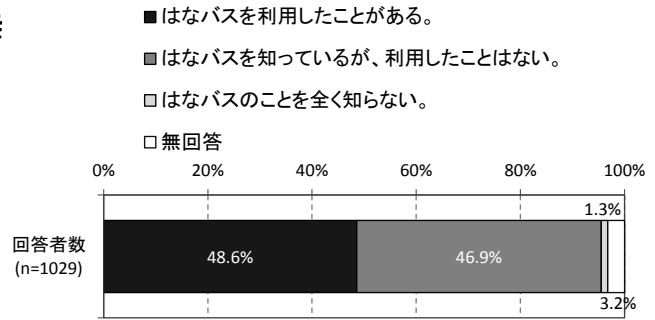


図 88 はなバスの認知度

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。

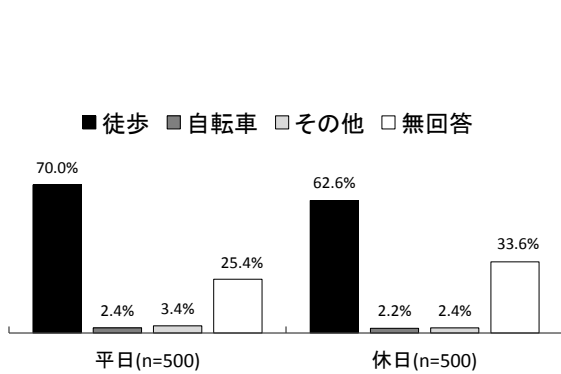


図 89 バス停までの移動手段

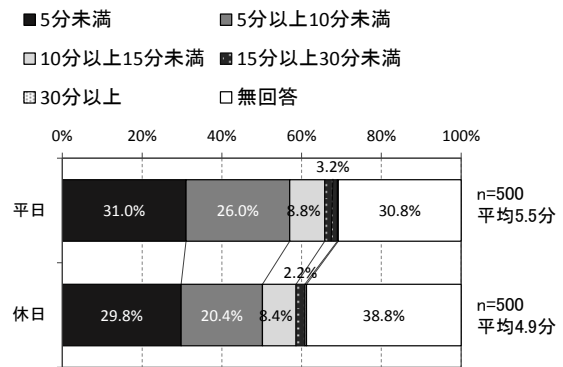


図 90 バス停までの所要時間

(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。

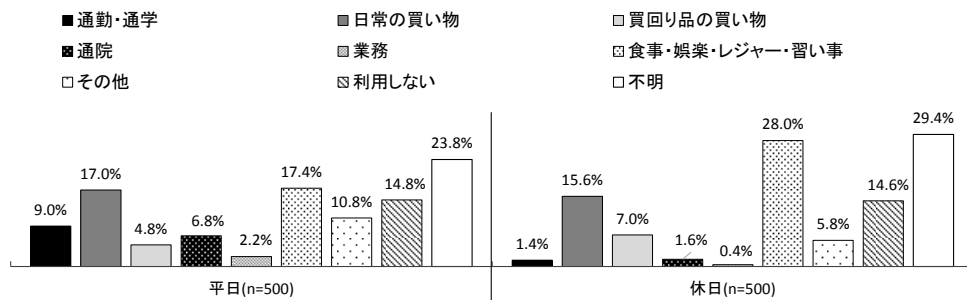


図 91 普段の利用目的

(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。

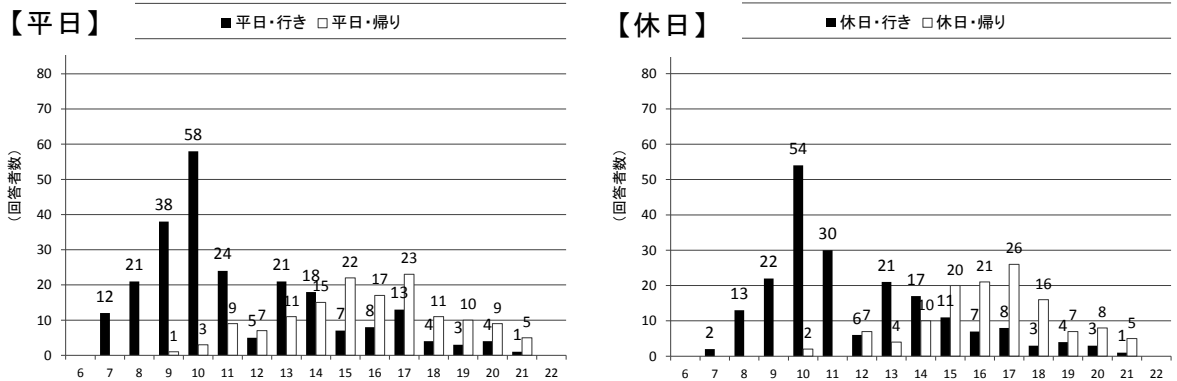


図 92 利用時間帯分布

(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。

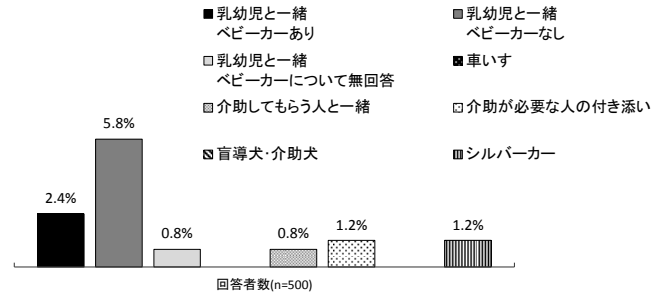


図 93 移動制約者等の乗車状況

(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。

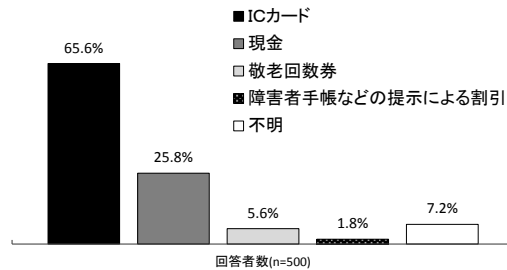


図 94 運賃支払い方法

(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。

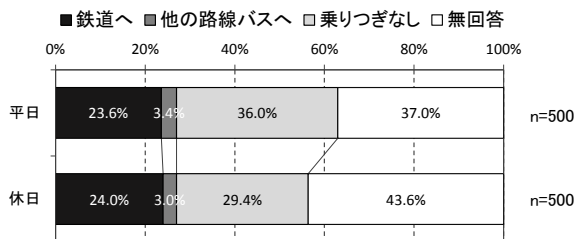


図 95 鉄道・他の路線別への乗りつぎ状況

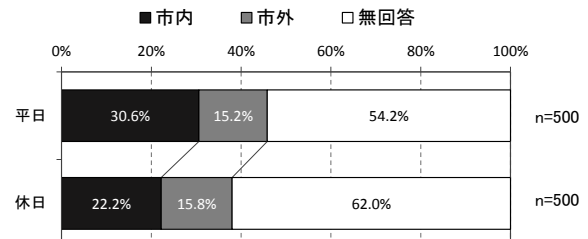


図 96 最終目的地

(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。

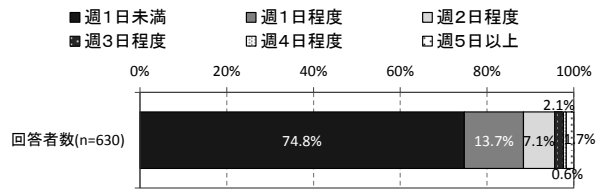


図 97 利用頻度

(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。

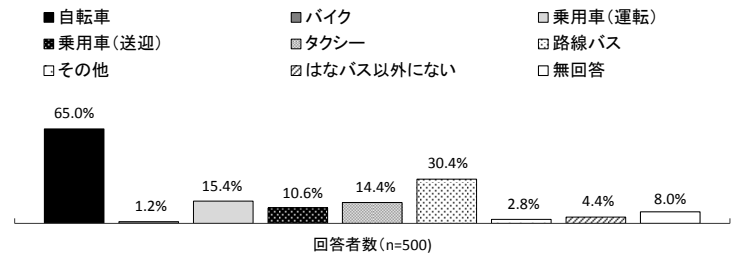


図 98 はなバスに代わる移動手段

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

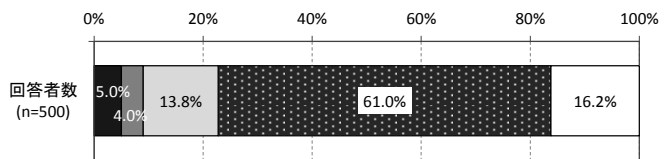


図 99 ルート見直し後の利用状況の変化

(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。

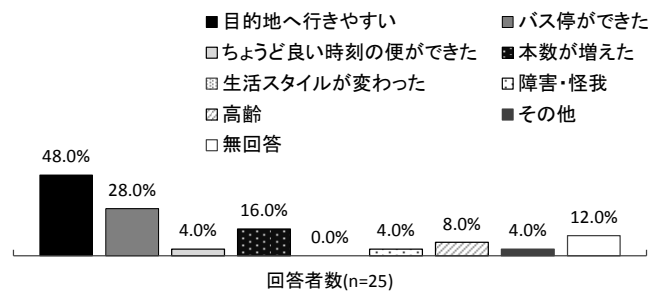


図 100 ルート見直し後に利用が増加した理由

(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。

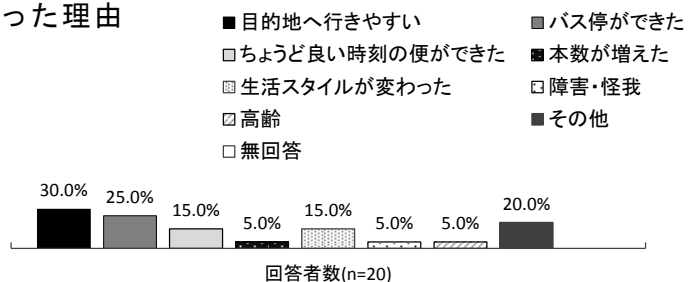


図 101 ルート見直し後に新たに利用するようになった理由

(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。

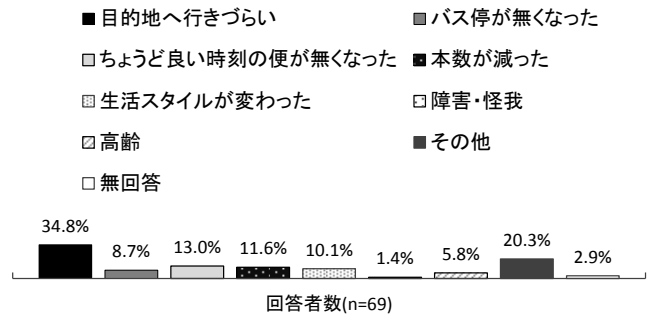


図 102 ルート見直し後に利用が減少した理由

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】

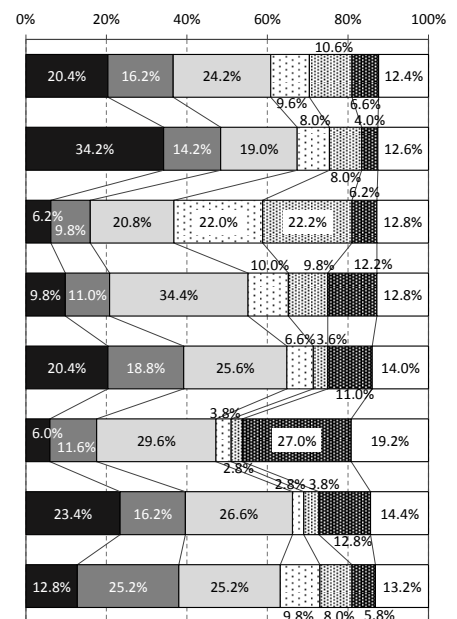


図 103 はなバスの満足状況

(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

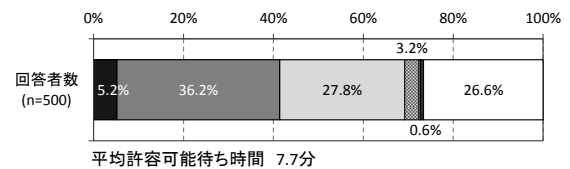


図 104 遅延時の許容可能な待ち時間

(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

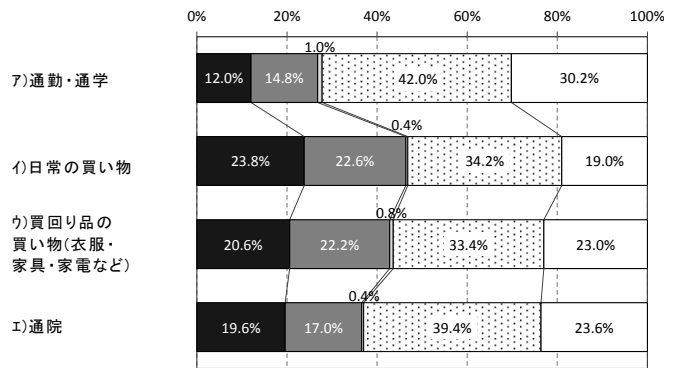


図 105 外出行動【n=500】

(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

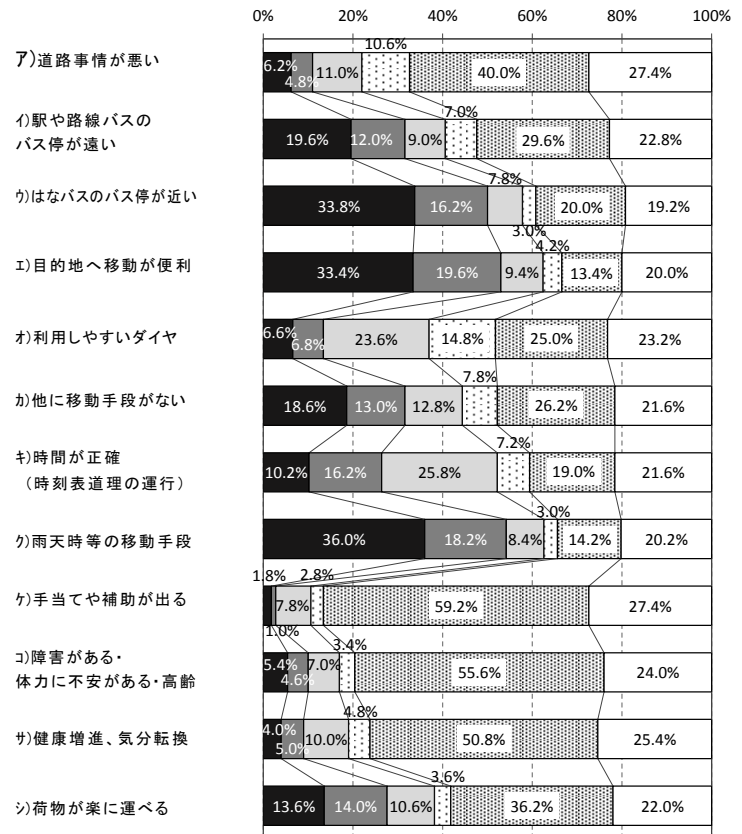


図 106 はなバスの利用理由・必要とする理由【n=500】

3.4 非利用者・知らない人の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。

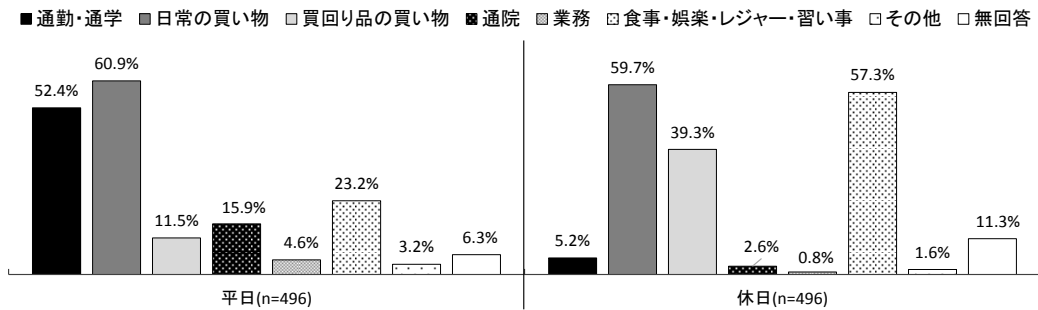


図 107 非利用者の外出するときの主な目的

(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

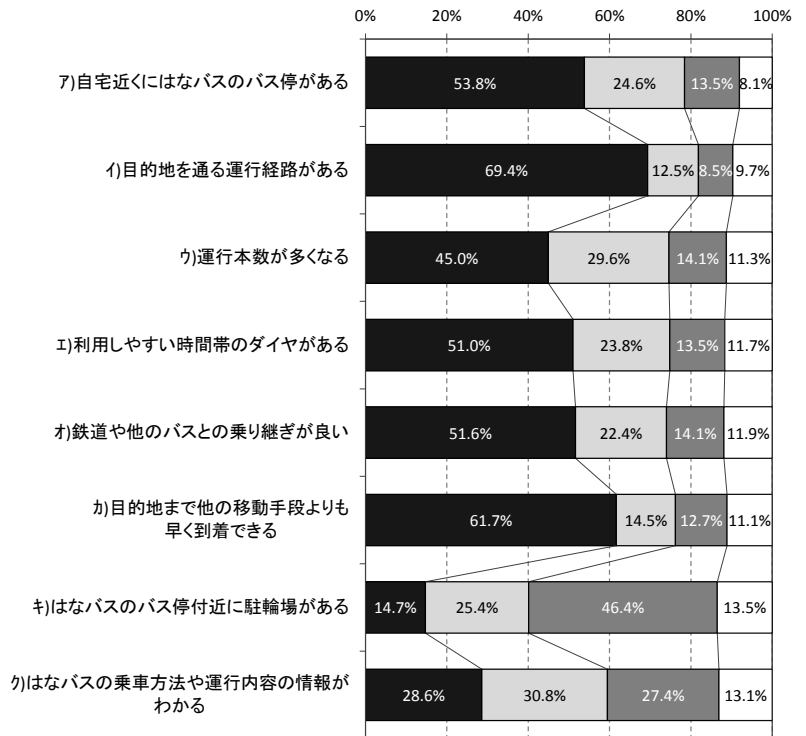


図 108 非利用者のはなバスの利用条件【n=496】

(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。

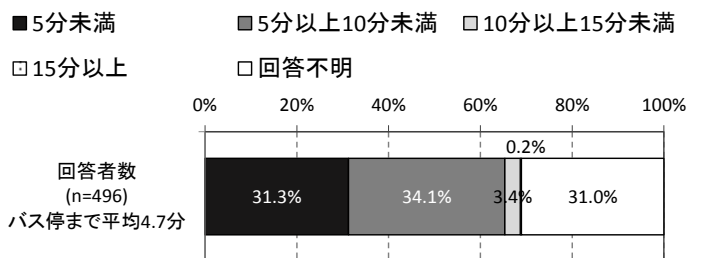


図 109 はなバスのバス停までの許容時間

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。

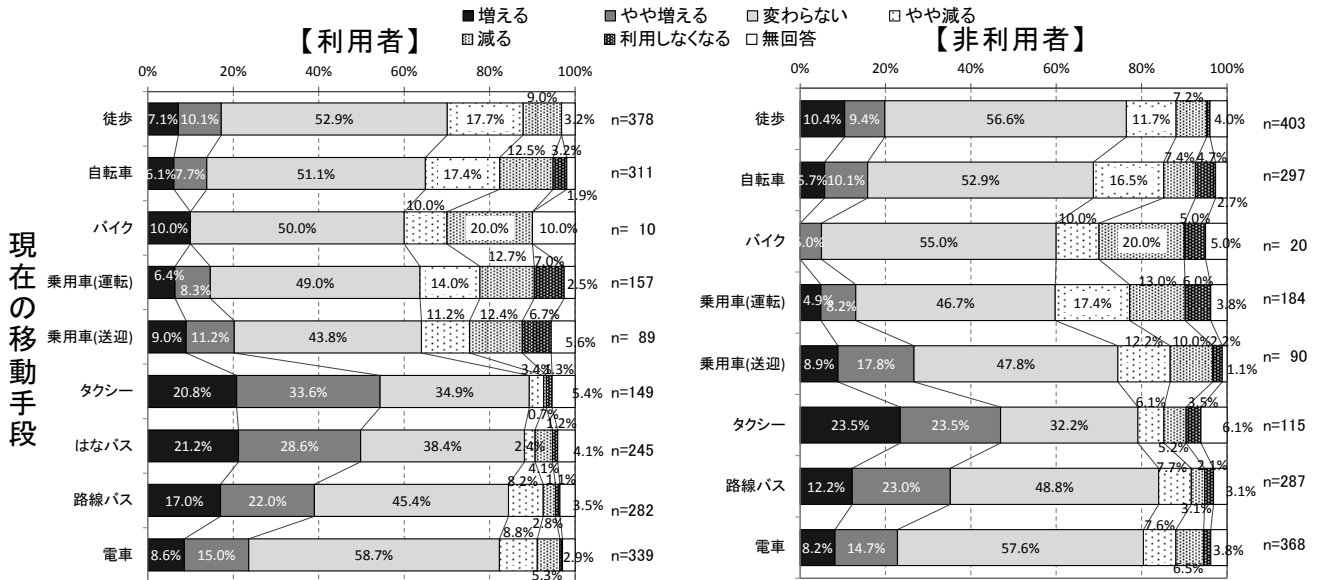


図 110 現在の移動手段と10年後の利用頻度

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。

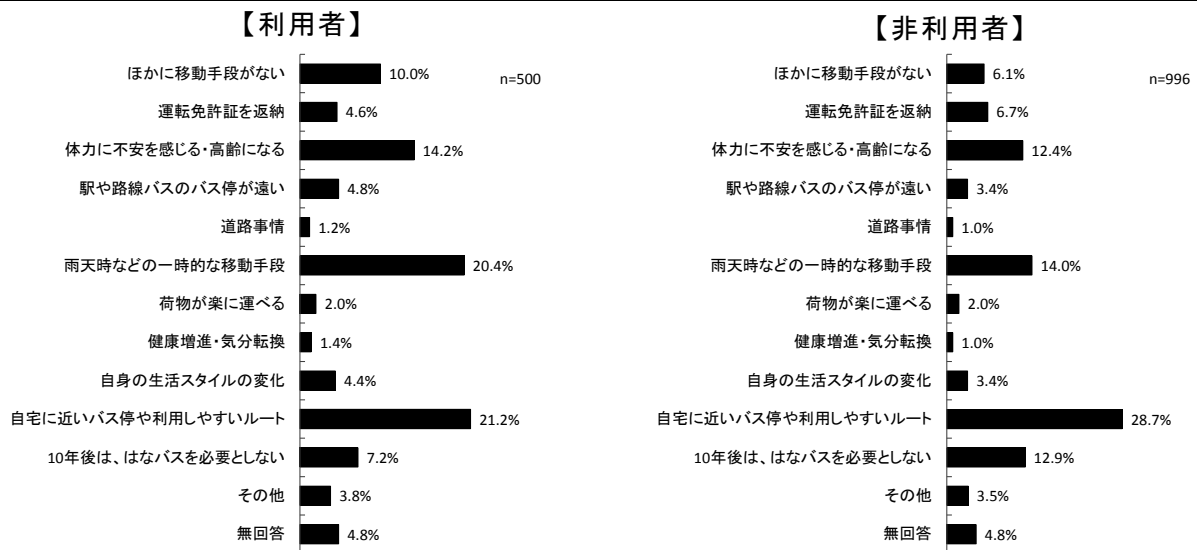


図 111 10年後にはなバスを必要とする理由

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。

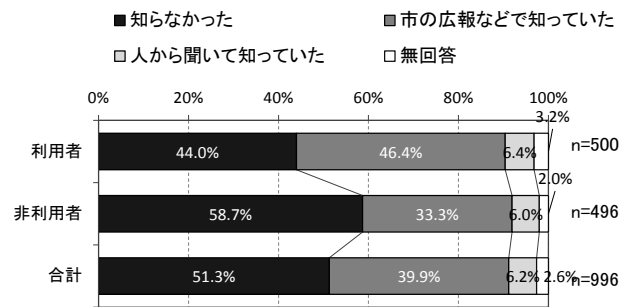


図 112 市の補助について

(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】

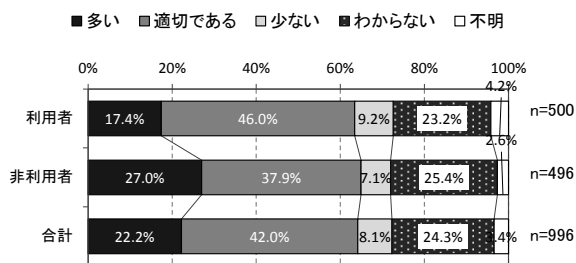


図 113 運行補助の適切さ

【運賃と市の運行補助との関係】

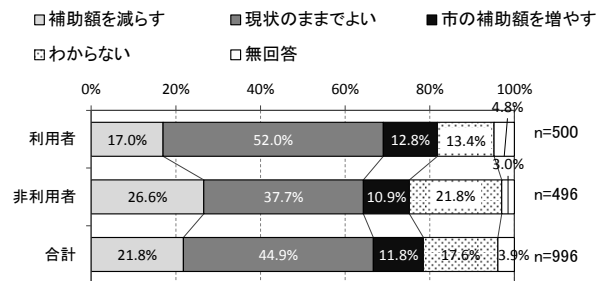


図 114 運賃と市の運行補助との関係

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。

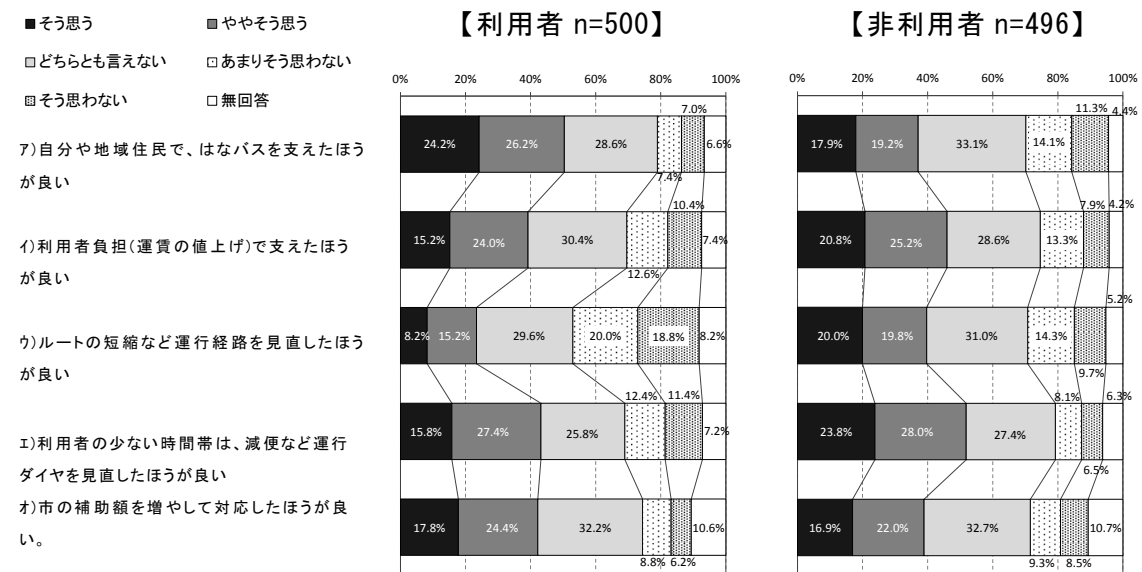


図 115 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する考え方

(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。

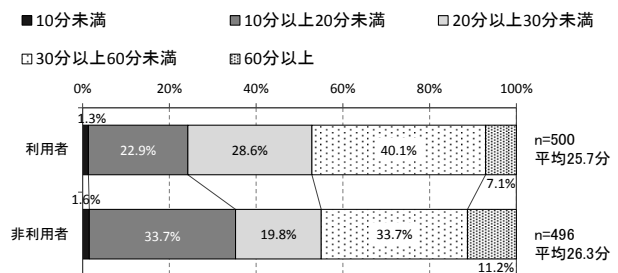


図 116 最低限必要な運行間隔

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。

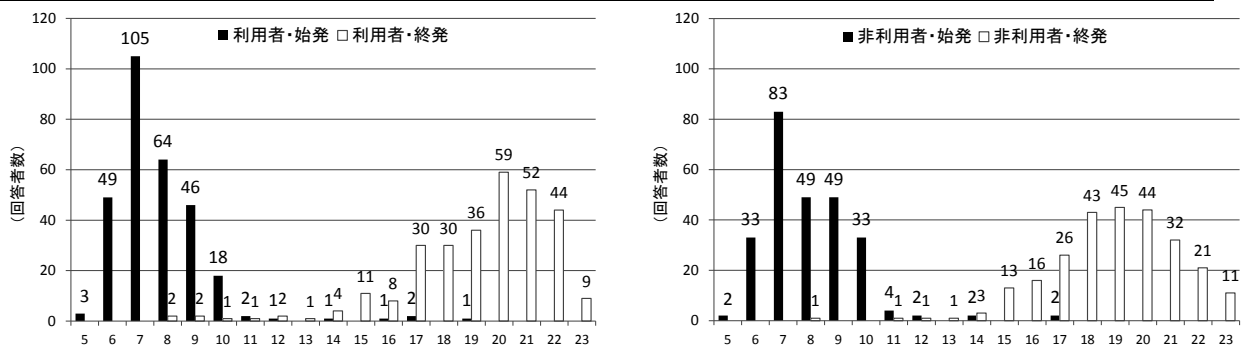


図 117 最低限必要な運行時間帯 (左図：利用者、右図：非利用者)

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 はなバスの運行を持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本が最低限であらう。
	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。運賃が上がると運賃にするべきだ。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