

2. 所要時間調査結果

2-1. 把握項目

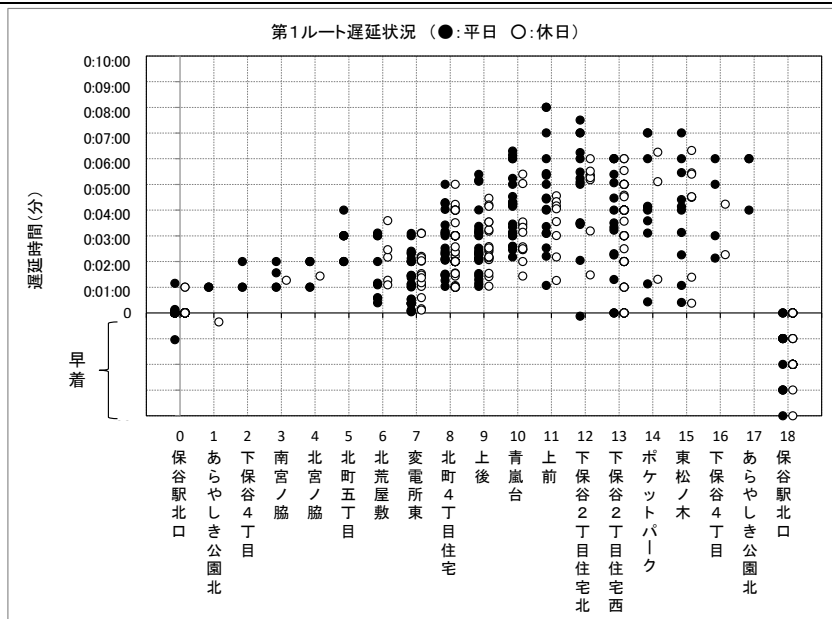
所要時間調査結果について、各ルートの遅延状況を、①バス停別、②時間帯別、③便別に把握した。

2-2. 所要時間調査結果

(1) 第1ルートの遅延状況

①バス停別遅延状況

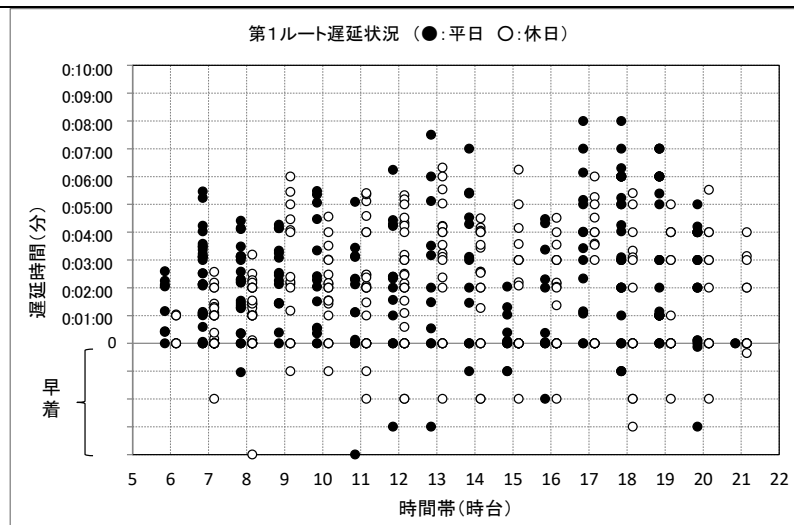
- ・北町四丁目住宅あたりから遅れが大きくなり、5分以上の遅延が生じる便が多い。
 - ・休日は平日よりも遅延時間が小さいが、それでもなお多くの便に遅延が生じている。
- 注) 保谷駅到着時の早着は、ダイヤに余裕を持たせていることによる。



図Ⅲ-2-1 バス停別遅延状況【第1ルート】

②時間帯別遅延状況

- ・平日、休日ともは、朝よりも日中の遅延が目立つ。

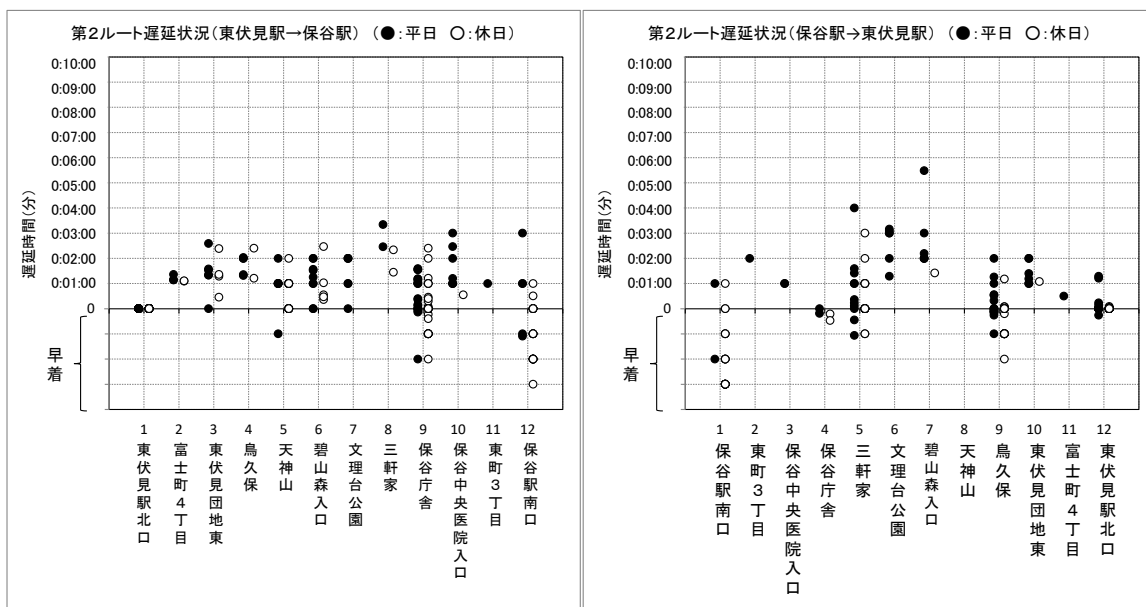


図Ⅲ-2-2 時間帯別遅延状況【第1ルート】

(2) 第2ルートの遅延状況

①バス停別遅延状況

・どのバス停においても、概ね3分以内の遅延に収まっている。



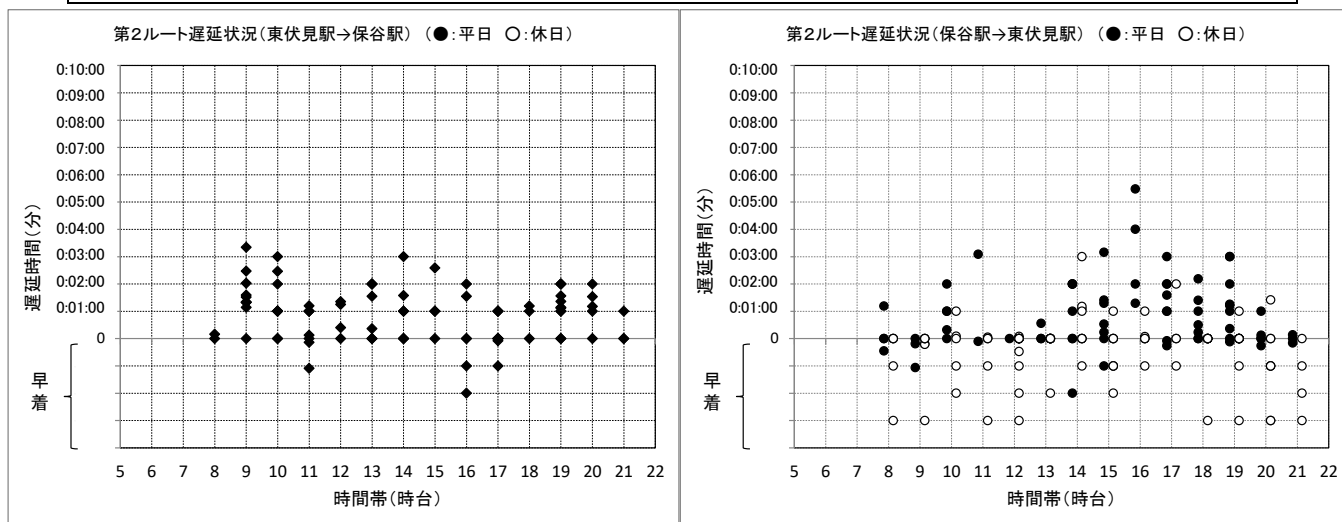
【東伏見駅→保谷駅】

【保谷駅→東伏見駅】

図Ⅲ-2-3 バス停別遅延状況【第2ルート】

②時間帯別遅延状況

・どの時間帯においても、概ね3分以内の遅延に収まっている。



【東伏見駅→保谷駅】

【保谷駅→東伏見駅】

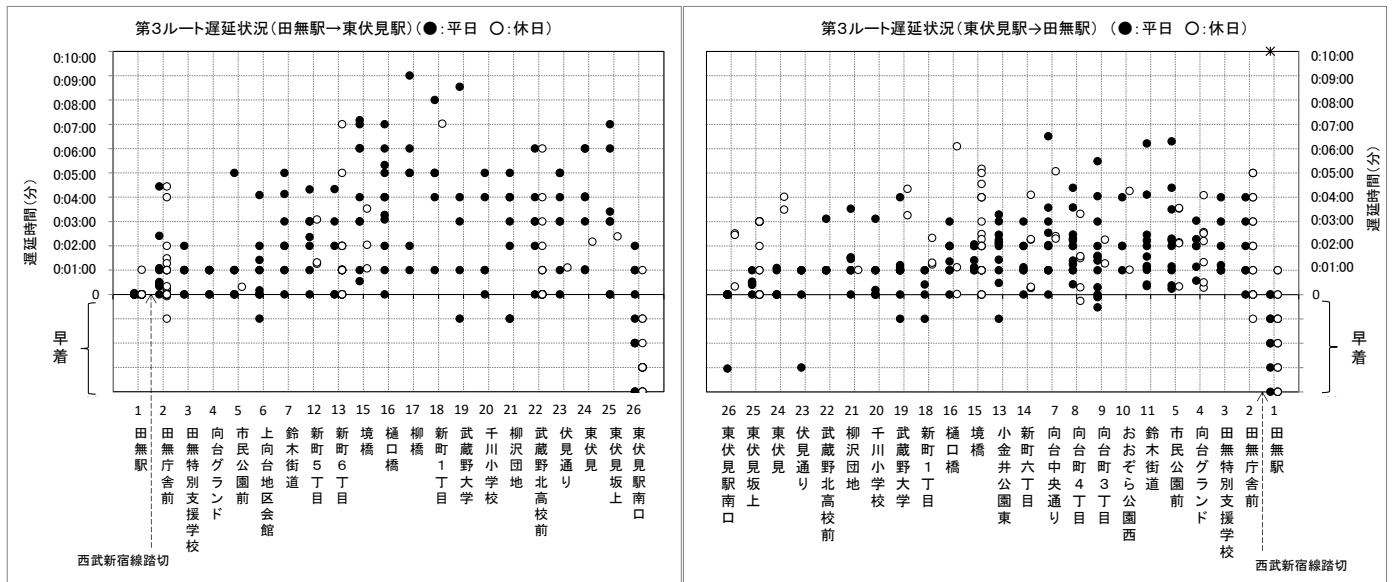
図Ⅲ-2-4 時間帯別遅延状況【第2ルート】

(3) 第3ルートの遅延状況

①バス停別遅延状況

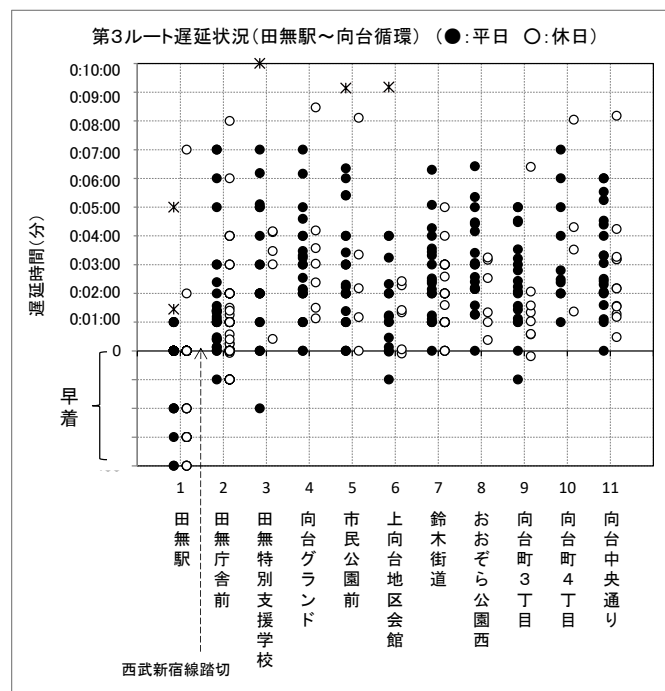
・始発・終点から離れたバス停(境橋～武蔵野大学など)では、5分以上の遅延が生じている。

(注) 平日 18 時前後に田無駅を発着する便(計 4 便)は、田無駅周辺火災の影響により大きな遅延が発生した。



【田無駅→東伏見駅】

【東伏見駅→田無駅】



(注)「*」の便は田無駅周辺地域の火災の影響により大きな遅延が生じた。

【田無駅～向台循環】

図Ⅲ-2-5 バス停別遅延状況【第3ルート】

②時間帯別遅延状況

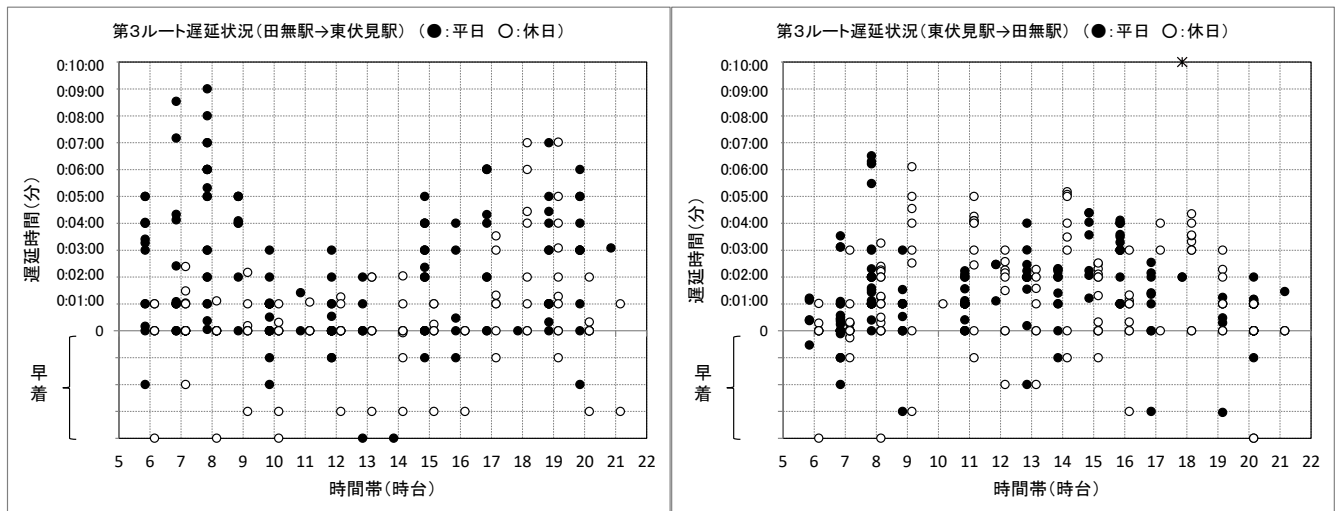
○田無駅←→東伏見駅ルート

・平日では、朝夕の通勤時間帯、休日では夕方において遅延が目立っている。

○田無駅～向台循環ルート

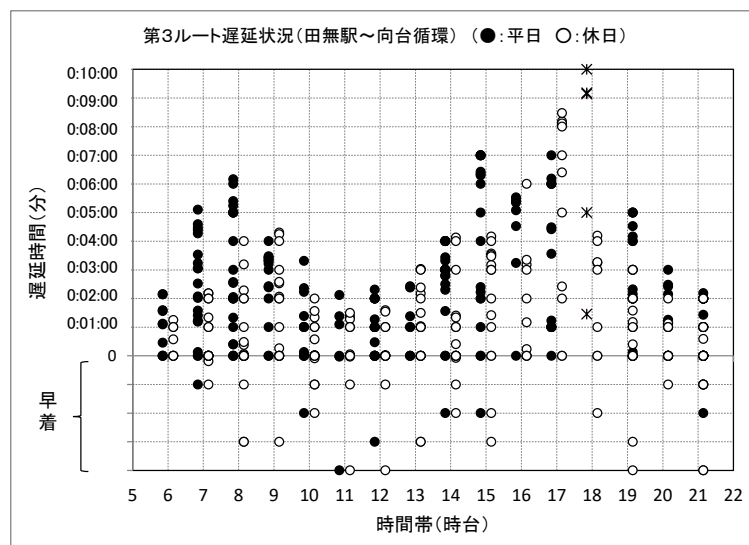
・平日、休日とも、朝夕での遅れが目立っており、特に、夕方の遅延の方が大きい。

注) 平日 18 時前後に田無駅を発着する便(計 4 便)は、田無駅周辺火災の影響により大きな遅延が発生した。



【田無駅→東伏見駅】

【東伏見駅→田無駅】



注)「*」の便は周辺地域の火災のため大きな遅延が生じた。

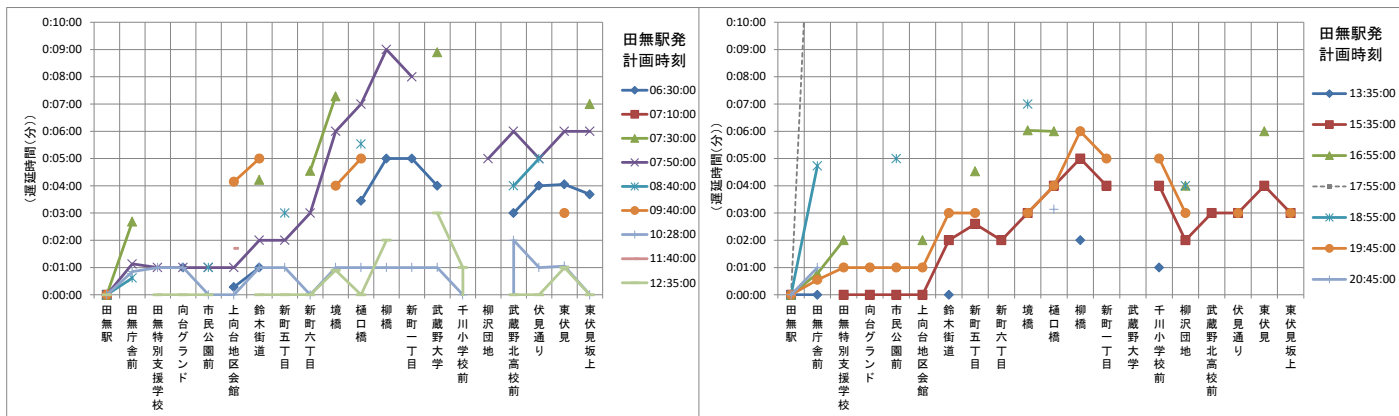
【田無駅～向台循環】

図Ⅲ-2-6 時間帯別遅延状況【第3ルート】

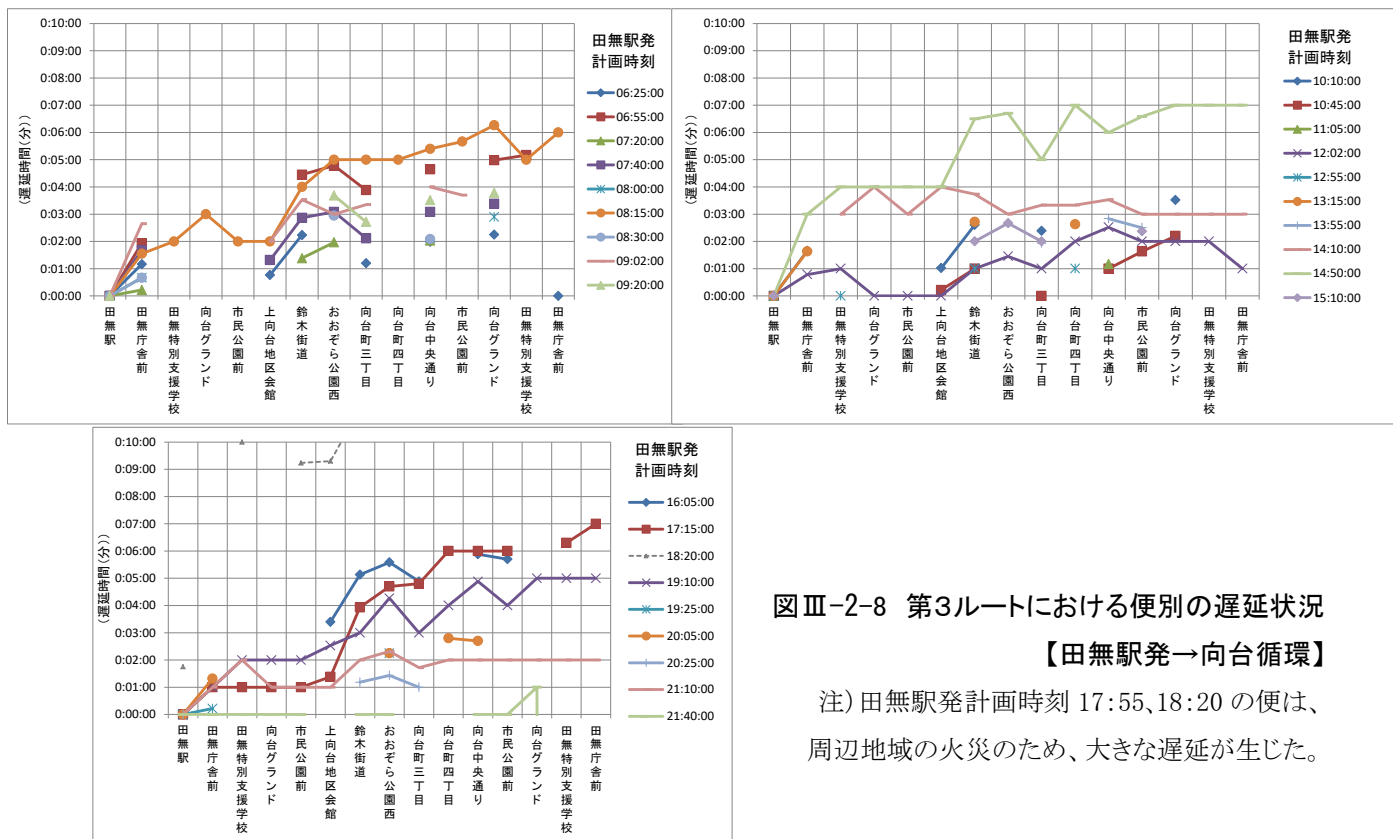
③便別の遅延状況 (遅延の大きい箇所・時間帯を対象)

○田無駅発→向台循環方面は遅延が常態化し、田無駅発→東伏見駅行きは五日市街道で遅延が拡大している。

○踏切遮断の影響や右左折が多いこと、幅員の狭い道路を走行していることが遅延の要因となっており、一旦、遅延が発生するとなかなか遅延を取り戻せない。



図Ⅲ-2-7 第3ルートにおける便別の遅延状況【田無駅発→東伏見駅行】



図Ⅲ-2-8 第3ルートにおける便別の遅延状況
【田無駅発→向台循環】

注) 田無駅発計画時刻 17:55、18:20 の便は、
周辺地域の火災のため、大きな遅延が生じた。

(4) 第4ルートの遅延状況

①バス停別遅延状況

- 田無駅→多摩六都科学館方面

- ・西武新宿線踏切横断後の芝久保二丁目バス停で、遅れがやや大きくなっている。
- ・芝久保四丁目住宅で遅れが大きくなっている。

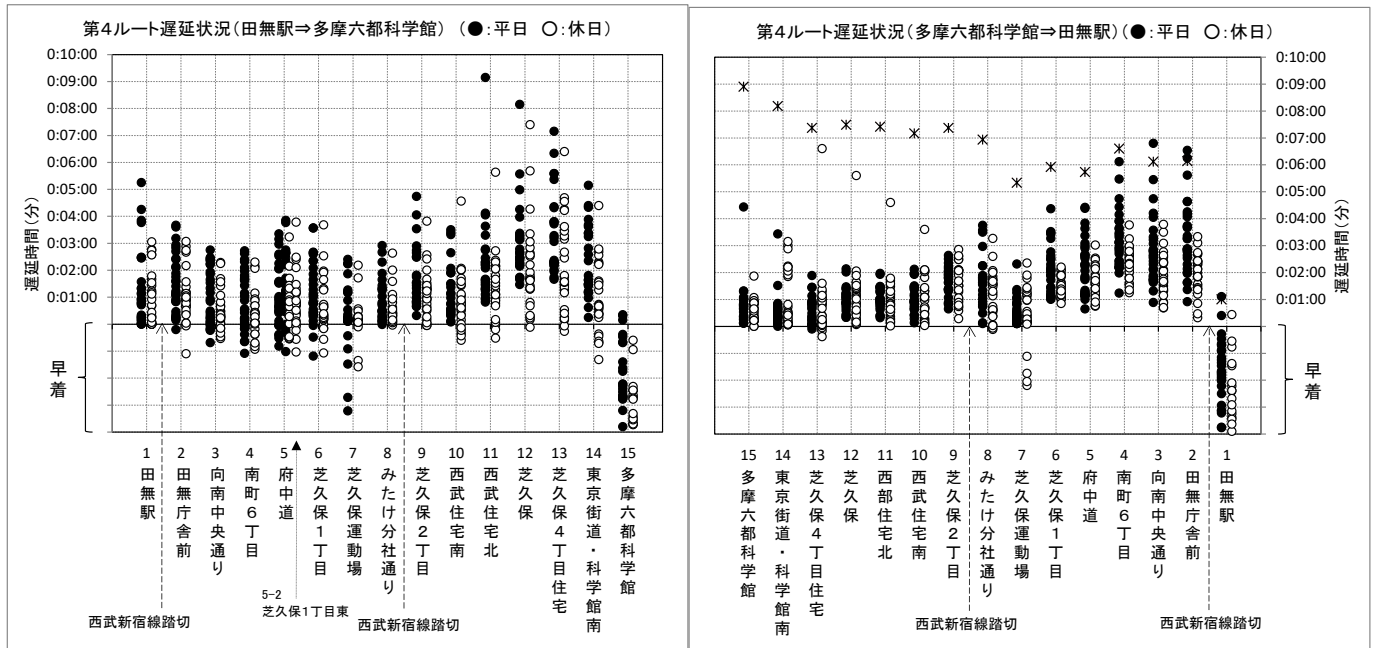
- 多摩六都科学館方面→田無駅行き

- ・西武新宿線踏切横断後のみたけ分社通りバス停で、遅れがやや大きくなっている。

※田無駅及び多摩六都科学館到着時到着時は余裕を持ったダイヤのため早着の便が多い。

注) 平日 18 時前後に田無駅を発着する便(計 3 便)は、田無駅周辺火災の影響により大きな遅延が発生した。

Ⅲ. 調査結果 2. 所要時間調査結果



【田無駅→多摩六都科学館】

【多摩六都科学館→田無駅】

図Ⅲ-2-9 バス停別遅延状況【第4ルート】

②時間帯別遅延状況

○田無駅→多摩六都科学館方面

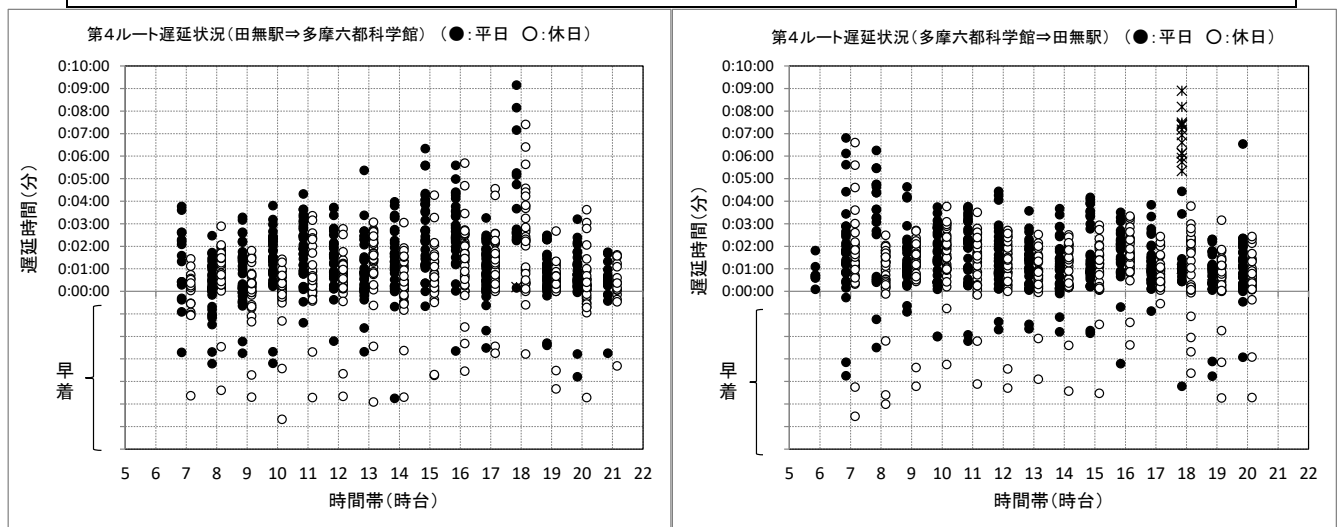
・平日、休日とも午後に向かって遅れが大きくなっていく傾向となっている。

○多摩六都科学館方面→田無駅行き

・平日は7,8時台の遅れが目立つが、その他の時間帯は概ね4分以内の遅れに収まっている。

・休日は7時台の遅れが目立つが、その他の時間帯は4分以内の遅れに収まっている。

注) 平日18時前後に田無駅を発着する便(計3便)は、田無駅周辺火災の影響により大きな遅延が発生した。



【田無駅→多摩六都科学館】

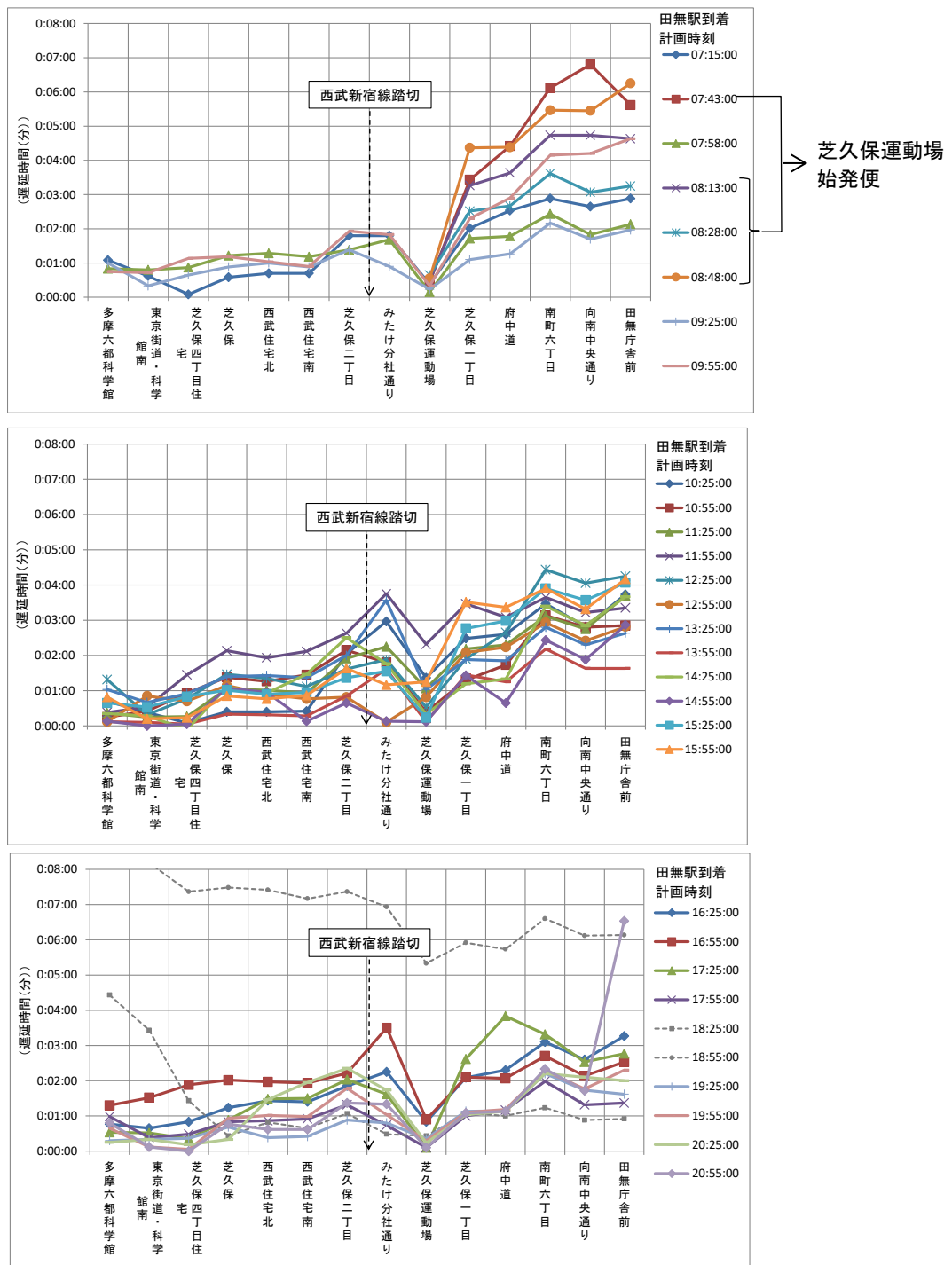
【多摩六都科学館→田無駅】

図Ⅲ-2-10 時間帯別遅延状況【第4ルート】

③便別の遅延状況（遅延の大きい箇所・時間帯を対象）

○第4ルート朝のピーク時は踏切通過便が少なく、途中バス停での乗降により遅延が発生している。踏切通過の影響は昼間時で目立っている。

- ・朝ピーク時は、踏切を通過しない芝久保運動場バス停始発の便が多く、踏切通過よりも、芝久保1丁目以降の乗降により遅延が拡大している。
- ・踏切遮断による遅延の影響は、昼間時で目立っている。
- ・芝久保運動場において対向するはなバスとのすれ違いによる時間調整も遅延の要因として考えられる。



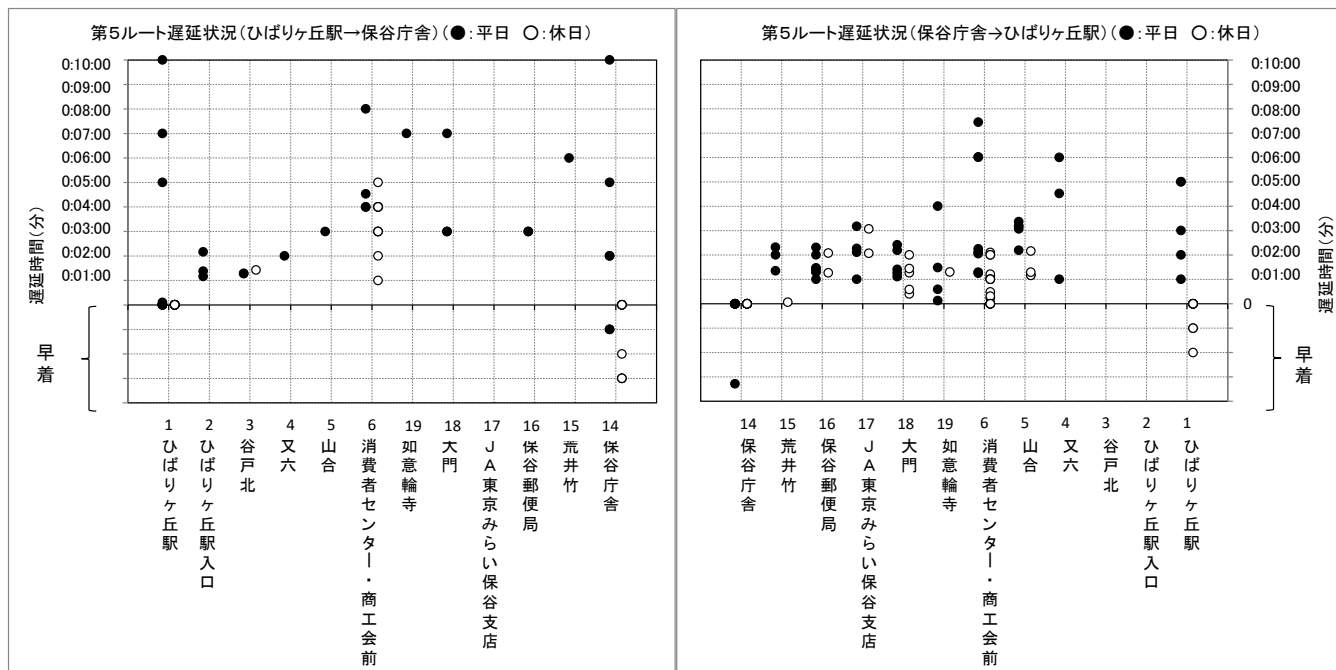
図Ⅲ-2-11 第4ルートにおける便別の遅延状況【多摩六都科学館発→田無駅行き】

注) 田無駅発計画時刻 18:25, 18:55 の便は、周辺地域の火災のため、大きな遅延が生じた。

(5) 第5ルートが遅延状況

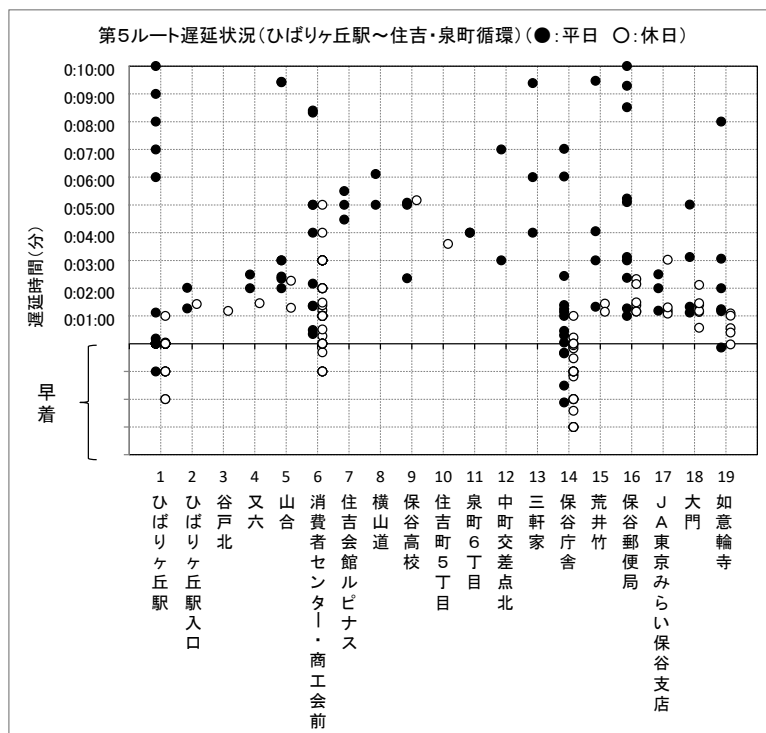
①バス停別遅延状況

- ・平日では、5分以上の遅れが生じている場合が多い。
- ・休日は、一部に5分程度の遅れが生じているが、概ね1,2分程度の遅れに収まっている。



【ひばりヶ丘駅→保谷庁舎】

【保谷庁舎→ひばりヶ丘駅】

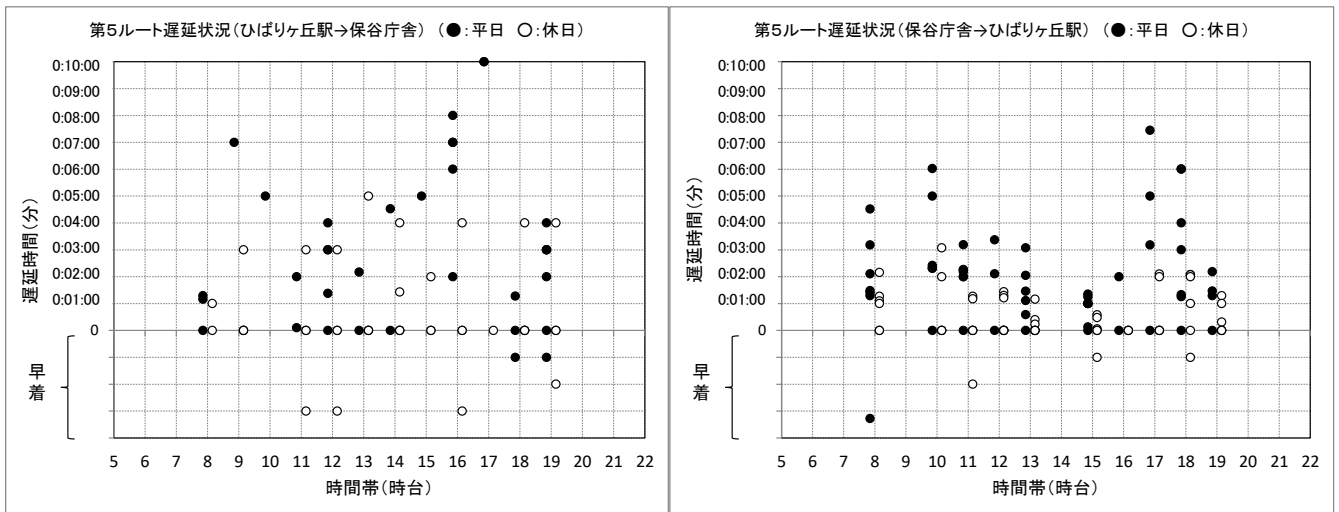


【ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環】

図Ⅲ-2-12 バス停別遅延状況【第5ルート】

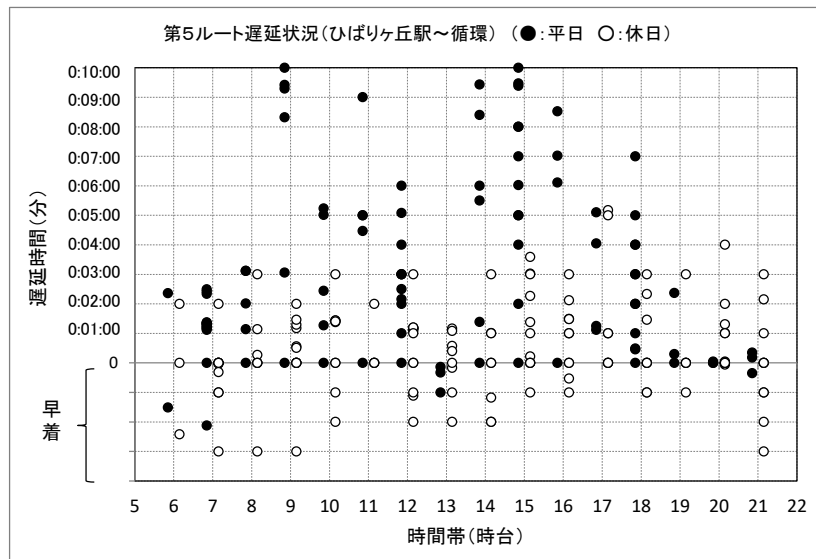
②時間帯別遅延状況

・朝夕よりも、日中の遅れのほうが大きい場合が多い。



【ひばりヶ丘駅→保谷庁舎】

【保谷庁舎→ひばりヶ丘駅】



【ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環】

図Ⅲ-2-13 時間帯別遅延状況【第5ルート】

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

3. 利用者アンケート結果

3-1. 利用者アンケート配布・回収状況

①アンケート票

平成 26 年 6 月 10 日(火)、15 日(日)に実施した利用者アンケートの内容を次に示す。

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()内に具体的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～74歳 ⑧75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	①西東京市内() 町 丁目 ②西東京市外() 市区					
最寄り駅	() 駅					
ふだん 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					
最寄りの バス停	停留所名() ※わからない場合は施設・建物名を記入			バス停までの移動手段 ①徒歩 ②自転車 ③その他()		
はなバスの 利用頻度	平日 ①週()日程度 ②月()日程度 ③年()日程度 (いずれかに記入) 休日 ①週()日程度 ②月()日程度 ③年()日程度 (いずれかに記入)					
はなバス 利用時の 外出目的	平日() 休日() (番号をいくつでも記入)		①通勤 ②通学 ③買物 ④通院 ⑤仕事(営業、打合せなど) ⑥市役所や市の施設の利用 ⑦レジャー・娯楽・習い事 ⑧その他()			
はなバスの利 用経路・時刻 平・休それぞれ 行き と 帰り ※片道利用は 1行だけ記入		乗車バス停 名 称	降車バス停 名 称	乗車時刻	鉄道への (からの)乗換え	路線バスへの (からの)乗換え
	平 日			午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
				午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
	休 日			午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
				午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
						(どちらかを選んでください)
はなバスに 乗り遅れた 場合の手段	①次のはなバスを待つ ⇒何分まで待てますか? ()分まで ②目的地まで歩く ③自転車で移動 ④タクシー等で移動 ⑤路線バスで移動 ⑥その他()					

問2 はなバスは運賃収入だけでは運行経費をまかなえません。そのため、全ルート合計で年間約 8,300 万円(乗車 1 人当たり約 67 円)(平成 25 年度実績、車両減価償却費含む)を市がバス事業者へ補助しています。

(1) はなバス運行に対する西東京市からの補助についてご存知でしたか？(1つだけに○)

- ① 知らなかった ② 知っていた

(2) 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

(3) 路線バス利用者(初乗り運賃:ICカード 175 円、現金 180 円)とはなバス利用者(一律 150 円)で運賃格差があることについてどのように思いますか？(1つだけに○)

- ① 格差を無くすため、路線バスの運賃体系と同じにしたほうがよい
 ② 格差を少なくするため、路線バスの運賃体系に近づけたほうがよい
 ③ 運賃に格差があるのはしかたがない
 ④ 運賃に格差があっても当然である
 ⑤ わからない ⑥ その他 ()

問3 路線バス利用者との運賃格差の是正や、市の補助の削減を目的とし、平成 25 年 8 月に、はなバスの運賃を、大人100円から150円に改定しました。

(1) 運賃改定後、あなたは、はなバスの利用方法を変えましたか？(1つだけに○)

- ① 100 円の時と利用状況は変わらない →問4へ
 ② 利用回数が増えた
 ③ 利用回数を減らした
 ④ ふだんは利用しないのでなんとも言えない →問4へ

(2) (1)の質問で「②利用回数が増えた」とした方の増えた理由は何ですか？(あてはまるものに○)

- ① IC カードが導入されたから ② 目的地が変わったから ③ その他 ()

>(3) (1)の質問で「③利用回数を減らした」とお答えした方におうかがいします。(あてはまるものに○)

ア. 減らした理由は何ですか？

- ① 運賃が改定されたから ② 時刻表が変わったから ③ その他 ()

イ. はなバスを利用しない時は、どの交通手段で移動していますか？

- ① 徒歩 ② 自転車 ③ バイク ④ 自家用車 ⑤ タクシー ⑥ 路線バス
 ⑦ 外出そのものを減らした・外出しなくなった ⑧ その他 ()

問4 はなバス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()内に具体的に記入してください。)

※普段利用している運行経路についてお答えください。

運行経路の 基本形	①現在の運行経路でよい ②駅などをもっと短く結ぶ運行経路がよい ③より多くの地域を回る循環型がよい ④その他 ()
バス停の 位置	①現在のバス停位置で問題ない ②やや不便を感じるが許容できる ③改善が望ましい(改善場所・内容:) ④その他 ()
運行本数	①現在の運行本数でよい ②運行本数はもっと少なくてよい ③運行本数を増やしてほしい ⇒ 午前 () 時台、午後 () 時台
始発時刻 終発時刻	①現在の始発時刻・終発時刻でよい ②始発を早くしてほしい(午前 時台発) ③終発を遅くしてほしい(午後 時台発)

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

時刻表通りの運行	①ほぼ時刻表通りに運行している ②遅れることがあるが気にならない ③よく遅れ、不満である ⇒ 午前()時頃、午後()時頃 →「③」を選んだ方にお伺いします。 携帯電話やスマートフォンで、次のバスの到着予測時刻などがわかるバスロケーションシステムの導入についてどう思いますか？(1つだけ選んでください) 1)ぜひ必要 2)あってもよい 3)特に必要ない 4)どちらとも言えない 5)その他()
小学生による車内放送	①良い取り組みである ②改善が望ましい() ③どちらとも言えない ④その他()

問5 はなバスの運行経路の変更の希望はありますか？

① はい ② いいえ ※いはいえを選んだ方は 問6 へ

(1)どの運行経路の変更を希望しますか？

- ①第1ルート(保谷駅北口循環) ②第2ルート(東伏見駅～保谷駅)
 ③第3ルート(田無駅～東伏見駅・向台循環) ④第4ルート(田無駅～多摩六都科学館)
 ⑤第5ルート(ひばりヶ丘駅～保谷庁舎循環) ⑥運行経路の新設

(2)希望する経路は、どのような路線ですか？(駅名や施設名を記入してください。)

() 発 ～ () 経由 ～ () 行き

(3)希望する経路の変更・新設後のバス利用の目的は何ですか？(1つだけに○)

- ①通勤 ②通学 ③買物 ④通院 ⑤仕事(営業、打合せなど)
 ⑥市役所や市の施設の利用 ⑦レジャー・娯楽・習い事 ⑧その他()

(4)希望する経路を利用される時間帯はいつ頃ですか？

行き(午前・午後 時台) 帰り(午前・午後 時台)

(5)希望する経路をどのくらい利用されますか？(平日休日それぞれ1つだけ)

平日 ①週()日程度 ②月()日程度 ③年()日程度 (いずれかに記入)
 休日 ①週()日程度 ②月()日程度 ③年()日程度 (いずれかに記入)

(6)仮に経由地が増えた場合、所要時間がかかり現在の車両数と運転士数では運行本数も減ることになります。これについてはどう思いますか？

- ①所要時間増、運行本数減となっても、経由地を増やしてほしい
 ②所要時間増、運行本数減となるのなら、今のままでよい
 ③どちらとも言えない ④その他()

問6 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

--

②配布状況

○平日(6月10日(火))

- ・アンケート配布数は、ルート合計で2,111人、受取率は62.8%であった。
- ・往復利用者が、行きの便で既に受け取っていることを理由とした受取辞退があった。
- ・第1ルートは保谷駅降車時に車外で配布したため車内配布の他ルートよりも受取率が低かった。

○休日(6月15日(日))

- ・アンケート配布数は、ルート合計で1,199人、受取率は52.1%であった。
- ・平日で既に受け取っていることを理由とした受取辞退があったため、受取率が低かった。

表Ⅲ-3-1 利用者アンケート配布結果

ルート	配布数(票)		利用者数(児童を除く)(人)		アンケート受取率(%)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
第1ルート	517	220	870	508	59.4%	43.3%
第2ルート			326	196		
第3ルート	1,153	659	872	569	64.7%	57.9%
第5ルート			585	373		
第4ルート	441	320	711	657	62.0%	48.7%
合計	2,111	1,199	3,364	2,303	62.8%	52.1%

注)第2,3,5ルートは同一調査員が複数ルートを担当したため、ルート別の配布数の把握を行っていない。

③回収状況

- ・平日休日合計では、配布数3,310票に対し1,280票の返送があり、回収率は38.7%であった。
- ・平日は、配布数2,111票に対し、908票の返送があり、回収率は43.0%であった。
- ・休日は、配布数1,199票に対し、372票の返送があり、回収率は31.0%であった。

表Ⅲ-3-2 利用者アンケート回収結果

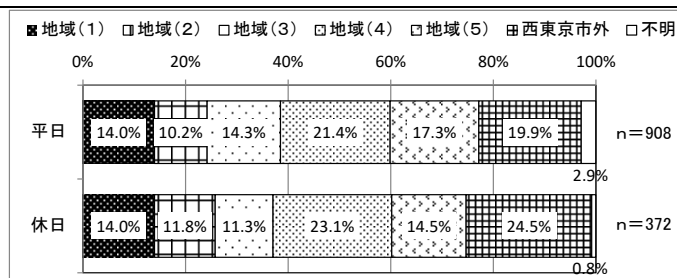
区分	配布数(票)	回収数(票)	回収率(%)
平日	2,111	908	43.0%
休日	1,199	372	31.0%
合計	3,310	1,280	38.7%

3-2. 回答者の属性

- ・回答者の属性については、居住地域別に把握した。

(1) 居住地

○平日の回答者数は908人、休日は372人で、市内では地域(3)が最も多く、市外居住者は平日19.9%、休日24.5%である。

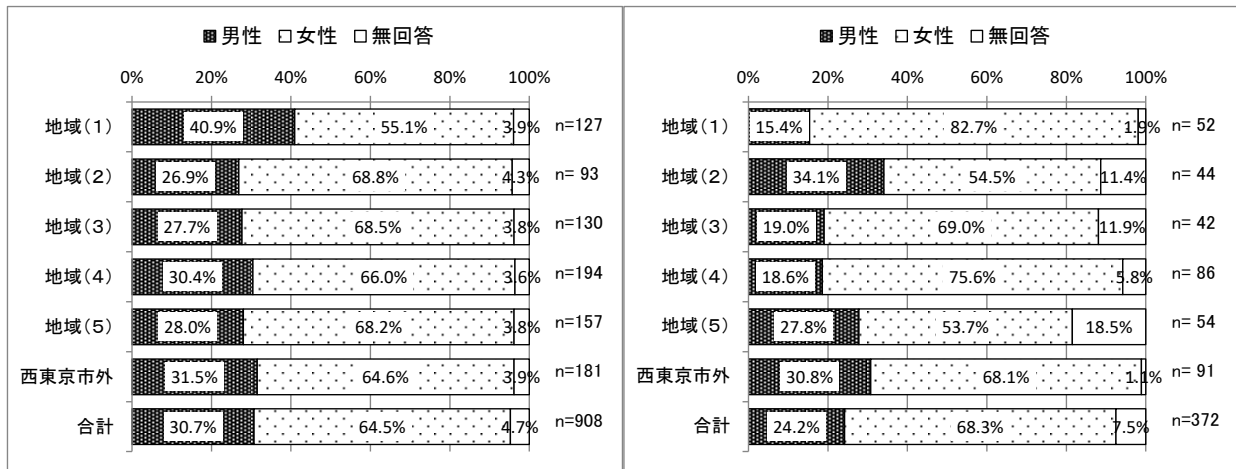


図Ⅲ-3-1 居住地別回答者割合

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

(2) 性別

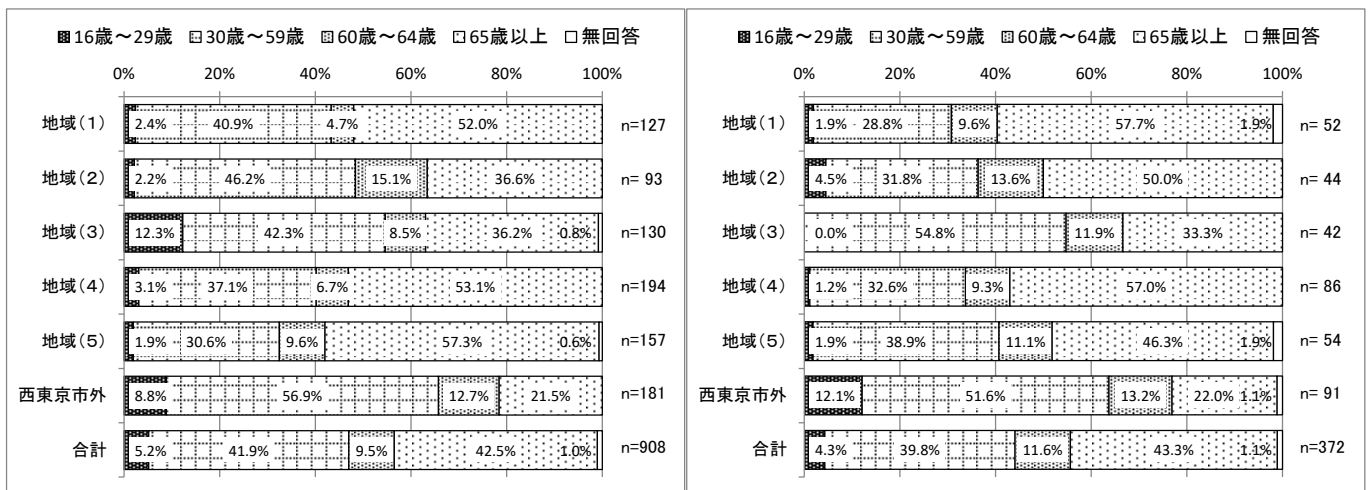
○女性の回答者が多く、平日で全体の 55%～70%程度、休日で 50%～80%程度となっている。



図Ⅲ-3-2 居住地別性別回答者割合（左：平日、右：休日）

(3) 年代別

○市内では高齢層の割合が高く、特に、平日では地域(5)、休日では地域(1)(4)が高い。市外では平日休日とも 60 歳未満が 60%以上となっている。



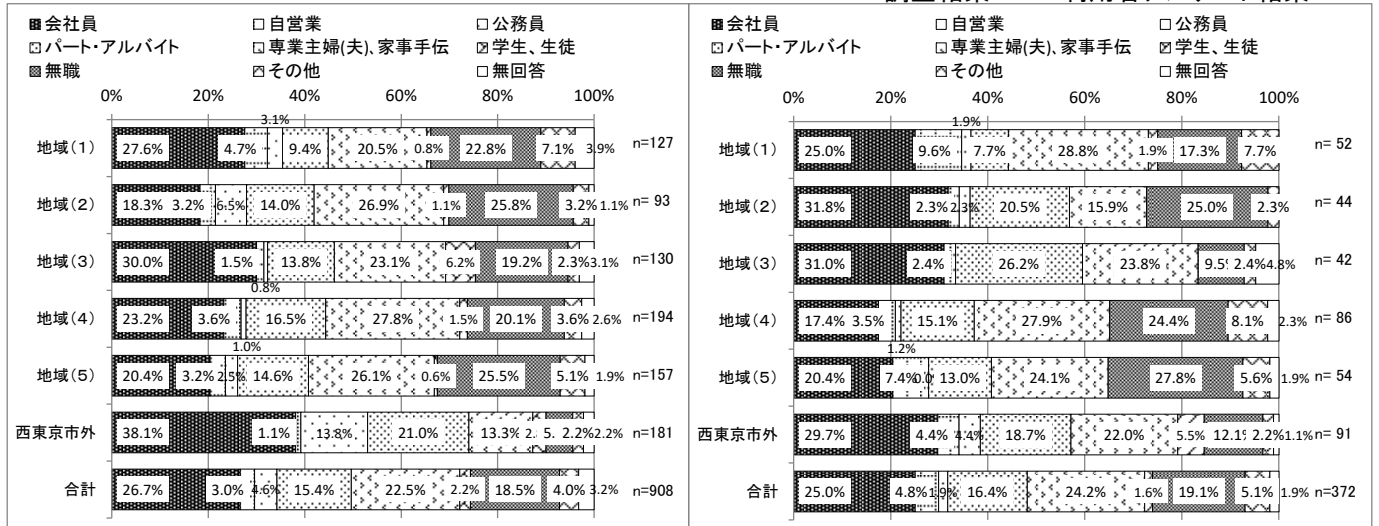
図Ⅲ-3-3 地域別年代別回答者割合（左：平日、右：休日）

(4) 職業別

○平日：市内は会社員と専業主婦(夫)・家事手伝いが各 20%～30%程度、パート・アルバイト 10%～15%、無職 20%～25%程度など多様な層から回答が得られた。市外は会社員の割合が市内よりも高い。

○休日：市内は、会社員と専業主婦(夫)・家事手伝いが各 15%～30%程度、パート・アルバイト 10%～25%、無職 10%～30%程度など多様な層から回答が得られた。市外は平日よりも会社員の割合が低い。

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

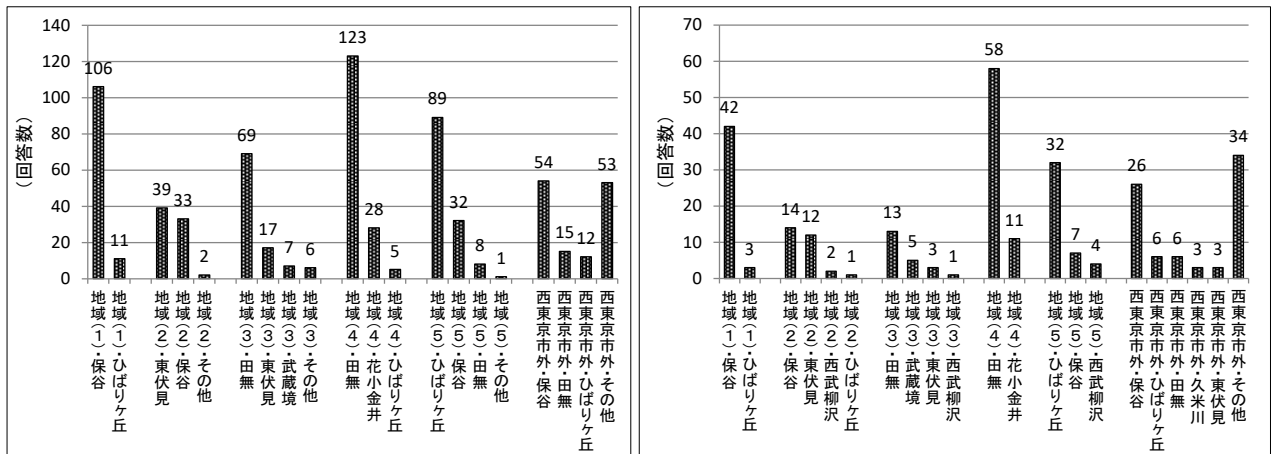


図Ⅲ-3-4 地域別職業別回答者割合（左：平日、右：休日）

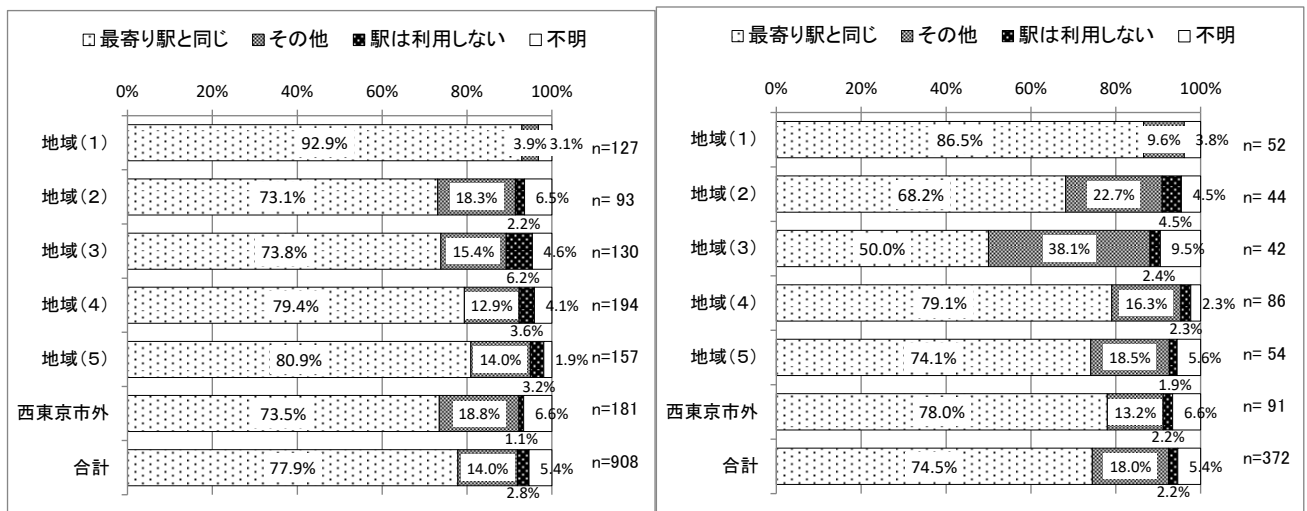
（5）最寄駅とふだん利用する駅

○地域(1)が保谷駅、地域(2)が保谷駅と東伏見駅、地域(3)(4)が田無駅、地域(5)がひばりヶ丘駅を最寄駅としてあげられている。

○最寄駅以外の駅は、地域(2)で他の西武線の駅、地域(3)で JR 中央線の駅の利用が多い。



図Ⅲ-3-5 地域別最寄駅（左：平日、右：休日）



図Ⅲ-3-6 ふだん利用する駅（左：平日、右：休日）

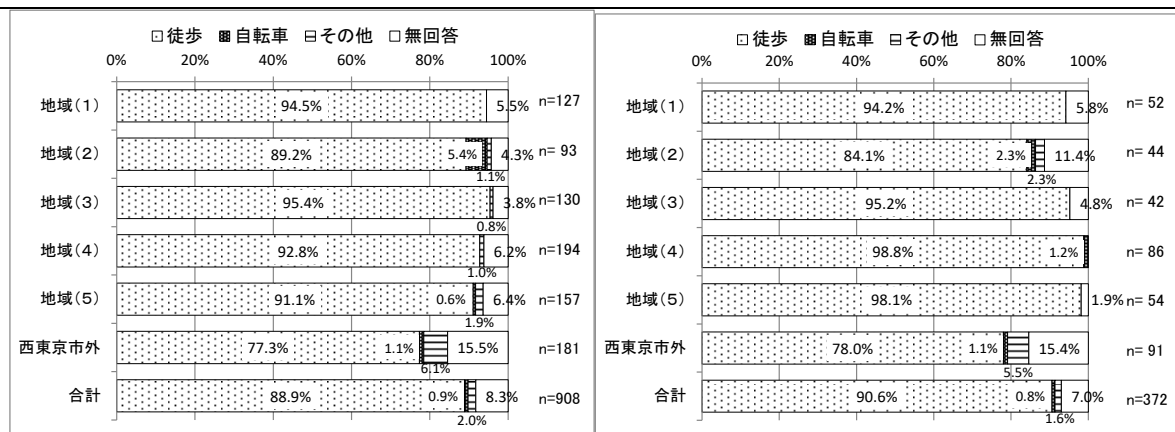
Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

表Ⅲ-3-3 最寄駅以外（「その他」）の駅（左：平日、右：休日）

平日	その他の駅	回答数	平日	その他の駅	回答数	休日	その他の駅	回答数	休日	その他の駅	回答数
地域(1)	ひばりヶ丘	4	地域(4)	田無	12	地域(1)	保谷	2	地域(4)	田無	7
	保谷	1		花小金井	5		ひばりヶ丘	1		武蔵境	4
地域(2)	東伏見	5		武蔵境	4		清瀬	1		花小金井	3
	保谷	5		ひばりヶ丘	2		田無	2		吉祥寺	1
	田無	4		西武柳沢	1	地域(2)	東伏見	5	地域(5)	ひばりヶ丘	8
	ひばりヶ丘	4		吉祥寺	1		保谷	4		西武柳沢	1
	西武柳沢	1		地域(5)	ひばりヶ丘		10	田無		1	東伏見
花小金井	1	田無	7	ひばりヶ丘	1	吉祥寺	1				
地域(3)	武蔵境	10	西東京市 外	西武柳沢	5	地域(3)	武蔵境	9	西東京市 外	保谷	3
	三鷹	4		東伏見	1		吉祥寺	3		花小金井	2
	吉祥寺	3		吉祥寺	1		三鷹	2		ひばりヶ丘	1
	田無	2		三鷹	1		西武柳沢	1		その他	0
	東伏見	1		田無	8	田無	1				
	保谷	1		ひばりヶ丘	7	保谷	1				
					保谷	4					
				武蔵境	2						
				大泉学園	2						
				その他	0						

（6）最寄バス停までの移動手段

○平日、休日とも、徒歩利用が大半である。



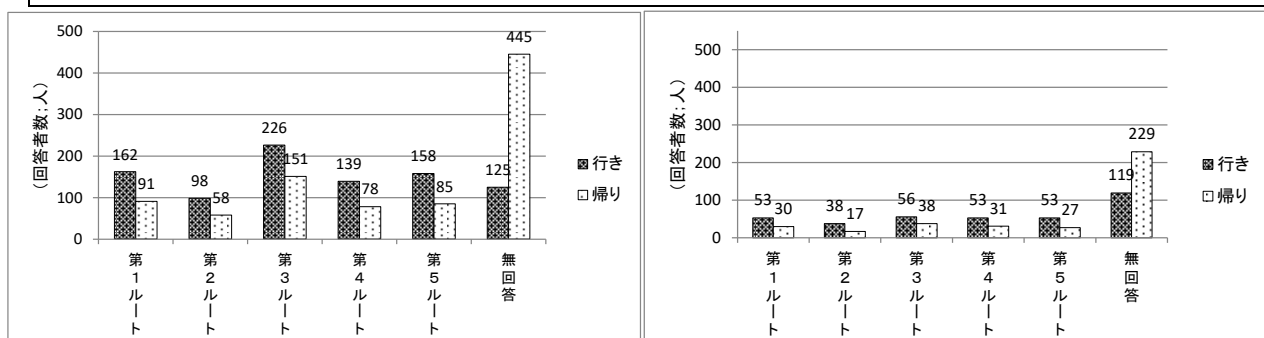
図Ⅲ-3-7 地域別バス停までの移動手段（左：平日、右：休日）

3-3. はなバスの利用特性

・はなバスの利用特性をルート別に把握した。

（1）利用ルート（行き・帰り別）

○平日、休日とも、第3ルートの利用が最も多く、第2ルートの利用が最も少ない。

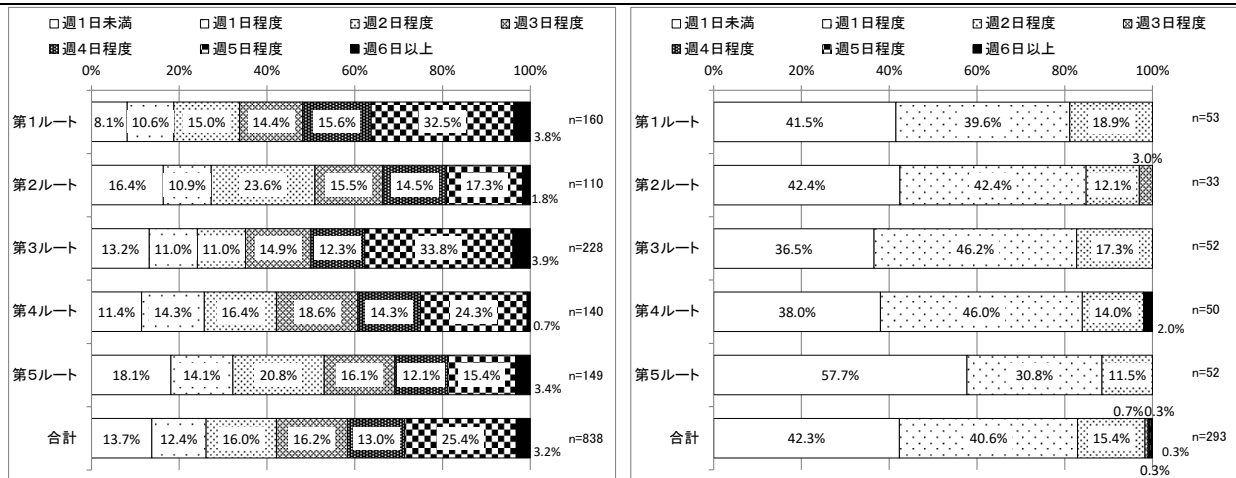


図Ⅲ-3-8 ルート別利用者数（左：平日、右：休日）

(2) 利用頻度

○平日は、ほぼ毎日となる週5日以上が第3ルートで最も高く、次いで第1ルートである。

○休日は、週1日未満の利用が40%～60%程度と最も高い。



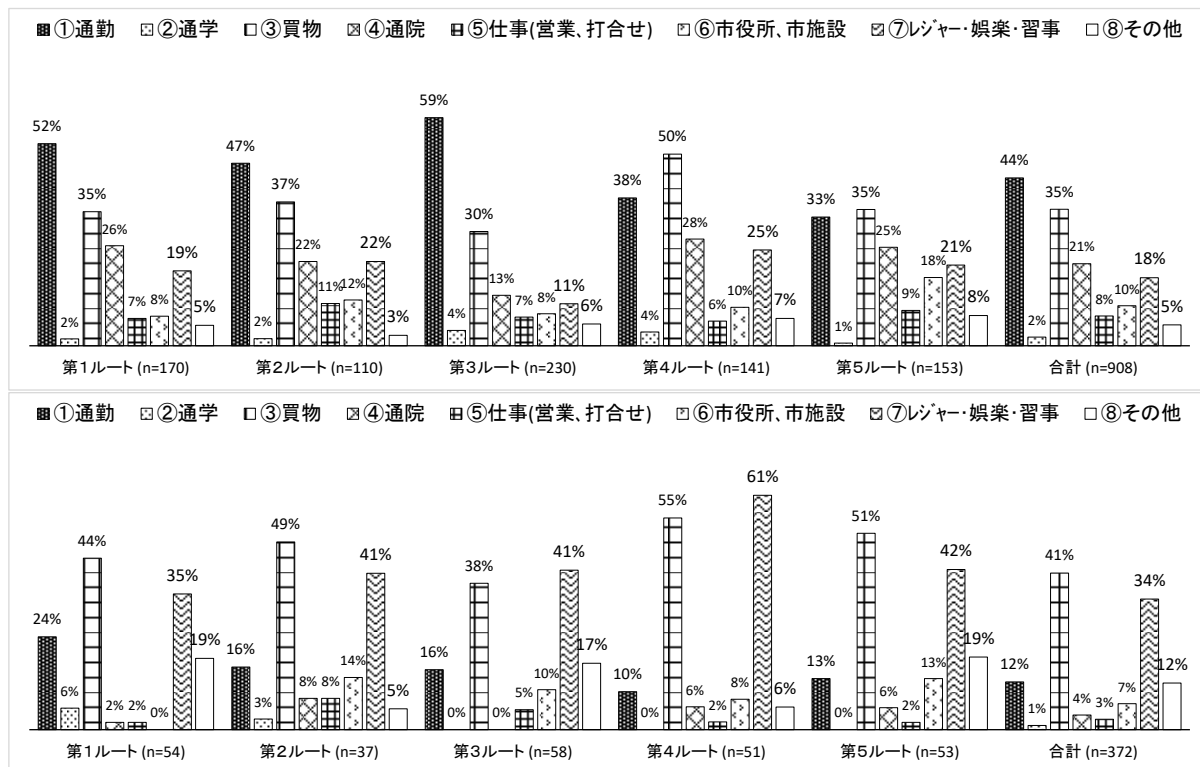
図Ⅲ-3-9 ルート別・利用頻度別利用割合 (左：平日、右：休日)

(3) 外出目的 (複数回答)

○平日は通勤と買物が多く、休日は買物とレジャー等の利用が多い。

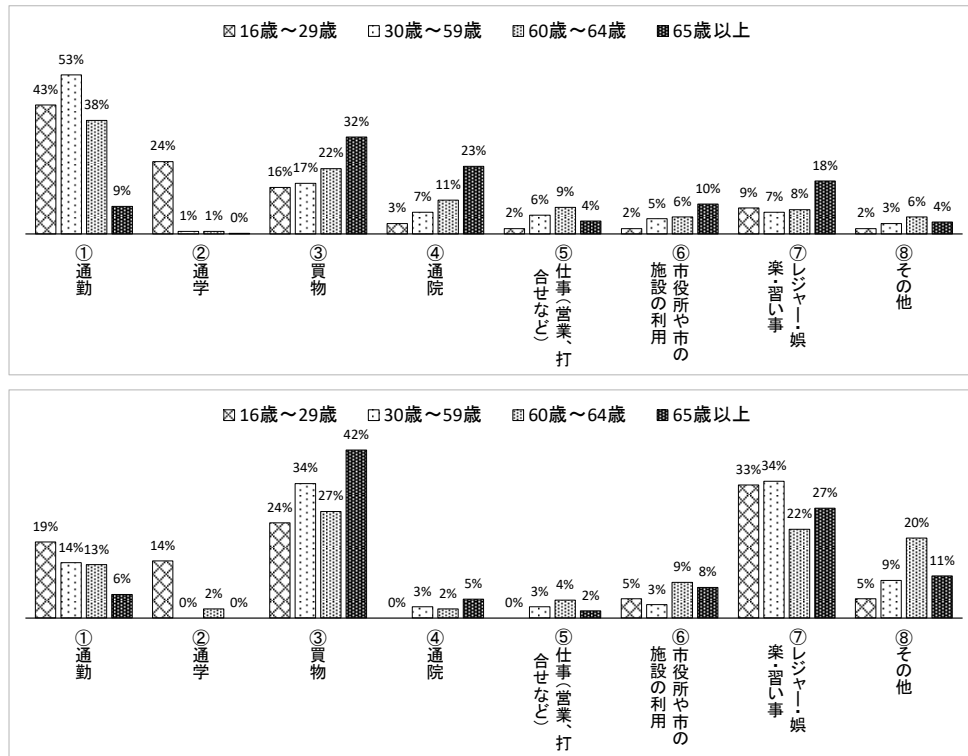
○平日の第3ルートでは通勤、休日の第4ルートではレジャー等が他ルートよりも高い。

○64歳以下では通勤目的の割合が高いが、65歳以上では買物、通院、レジャー等が他の年代よりも高い。



図Ⅲ-3-10 ルート別・外出目的別利用割合 (上：平日、下：休日) 注) 合計にはルート不明を含む。

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

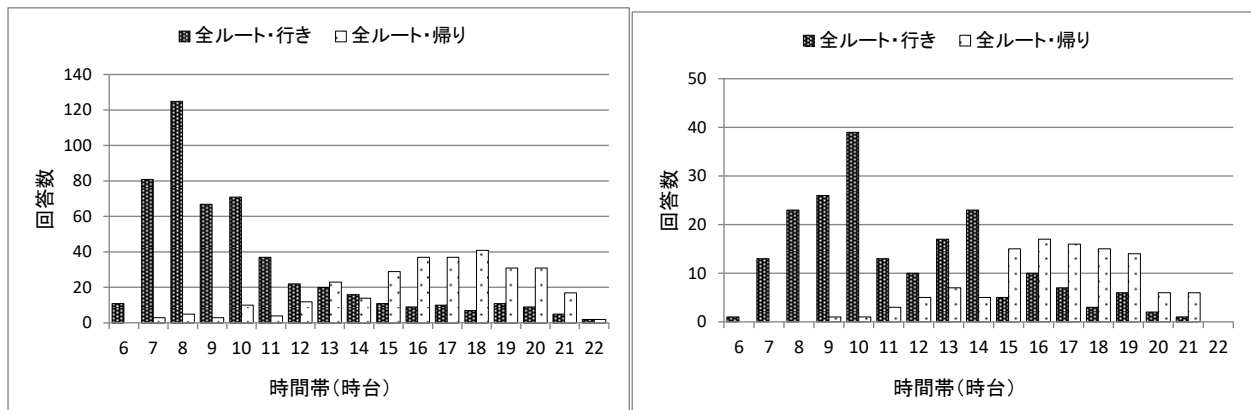


図Ⅲ-3-11 外出目的別・年代別利用割合（上：平日、下：休日）

（４）乗車時間帯

○平日、休日とも、午前中に行き、午後に帰りのパターンとなっている。

○休日は、行きの時間帯のピークが 10 時台と平日よりも遅く、帰りは 15 時台～19 時台がピークである。

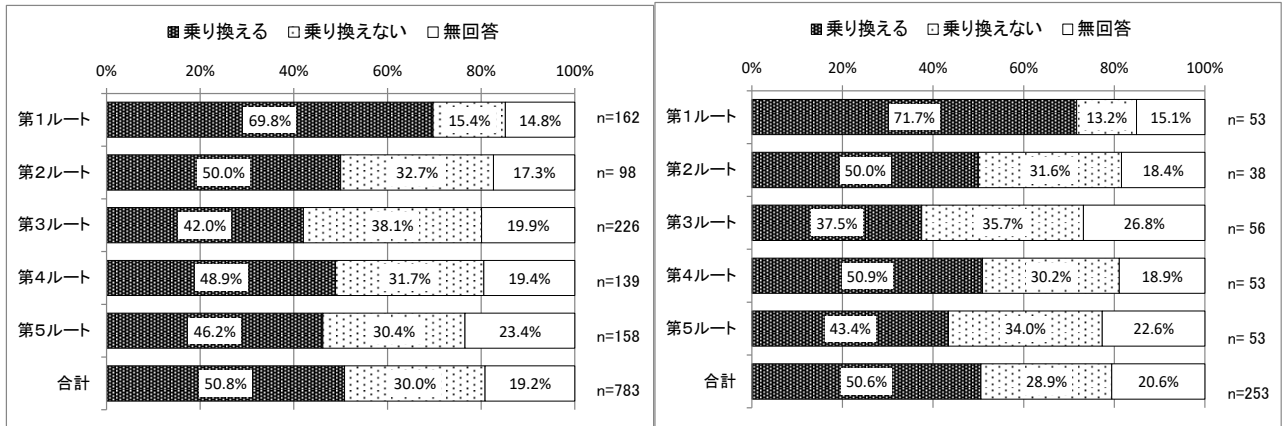


図Ⅲ-3-12 乗車時間帯別利用者数（左：平日、右：休日）

(5) 他の交通機関との乗換え

①鉄道乗換えの有無

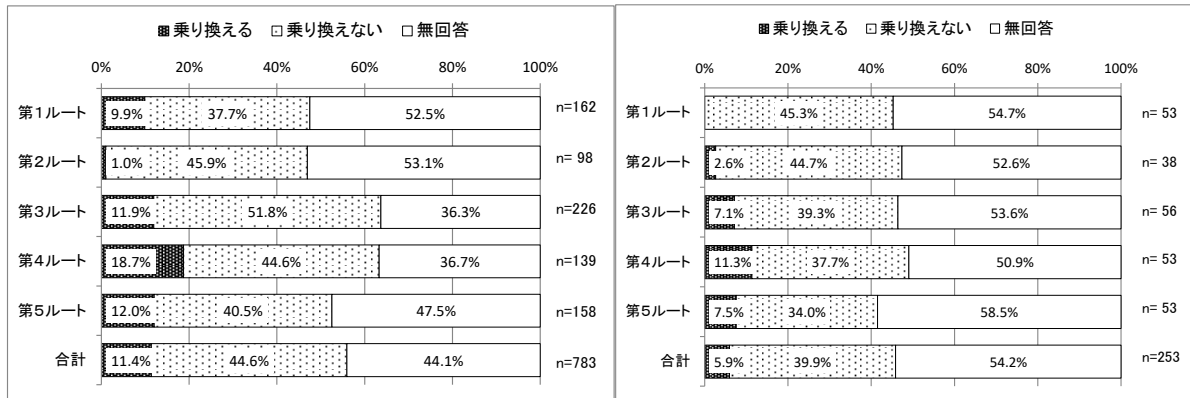
○行きは、平日、休日とも約半数が鉄道との乗換えがあり、特に第1ルートで顕著である。



図Ⅲ-3-13 鉄道との乗換状況【行き】(左：平日、右：休日) 注)合計にルート不明は含まない。

②路線バス乗換えの有無

○路線バスとの乗換えは1割程度であり、第4ルートでやや多い。一方、第2ルートでは少ない。

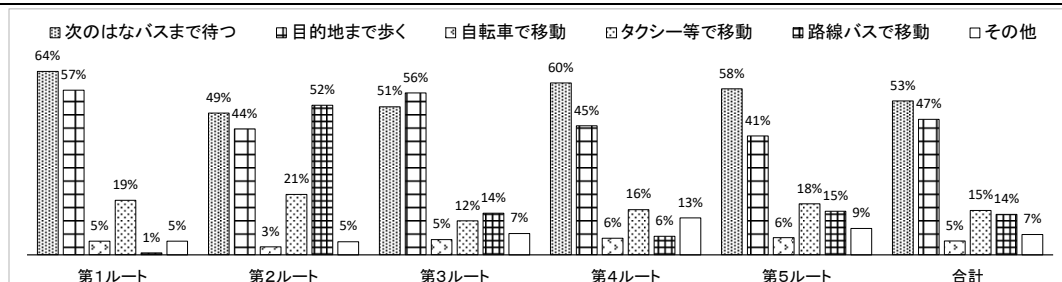


図Ⅲ-3-14 路線バスとの乗換状況【行き】(左：平日、右：休日) 注)合計にルート不明は含まない。

(6) 乗り遅れた場合の対応

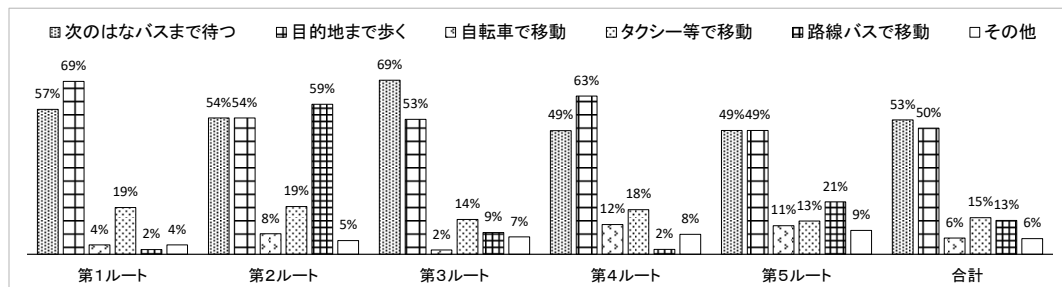
①乗り遅れた場合の対応(複数回答)

○「次のはなバスまで待つ」「目的地まで歩く」が平日、休日とも多い。並行する路線バスが存在する第2ルートは「路線バスで移動」が多い。



図Ⅲ-3-15 乗り遅れた場合の対応(平日)

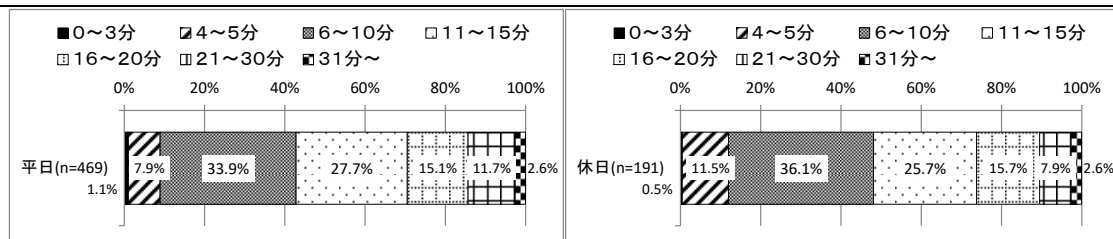
Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果



図Ⅲ-3-16 乗り遅れた場合の対応（休日）

②乗り遅れた場合次のバスを待つことができる時間

○平日、休日とも、5分以内が10%程度、10分までで40%～50%程度、15分以内で70%程度、20分以内で90%程度であり、10分～15分程度が次のバスを待つことのできる限界と見られる。

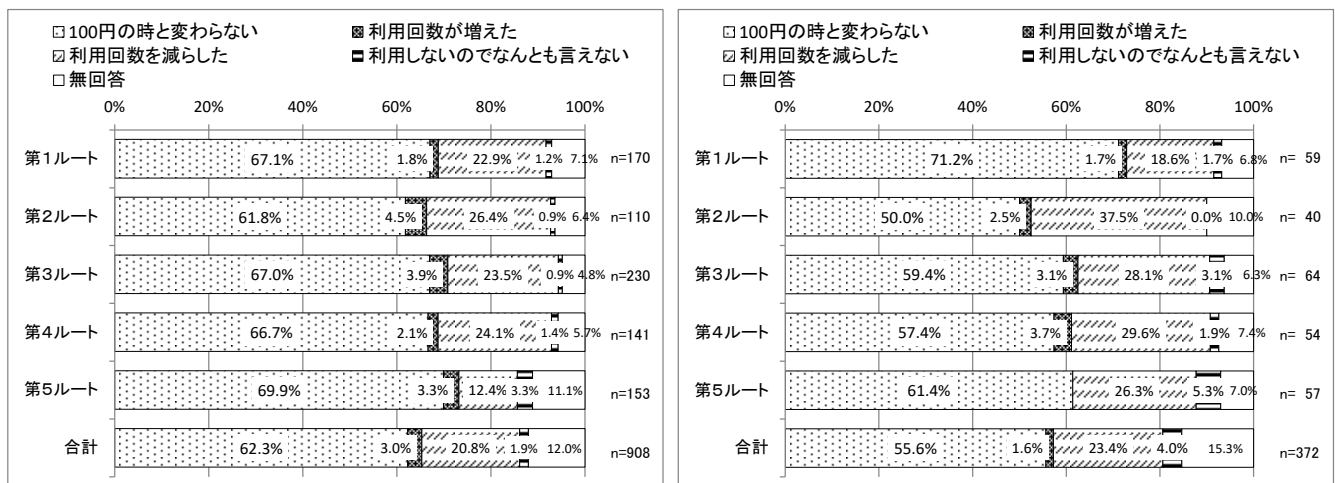


図Ⅲ-3-17 乗り遅れた場合の待ち時間（左：平日、右：休日）

3-4. 運賃改定による利用状況の変化

（1）運賃改定後の利用状況

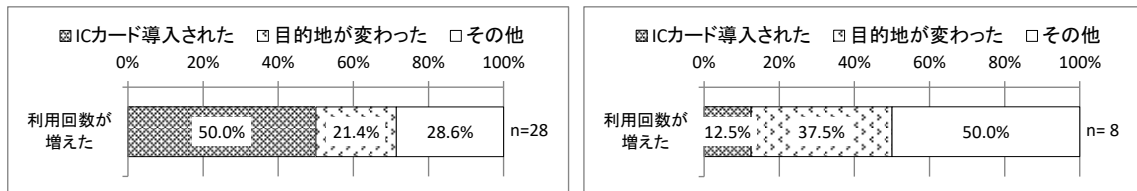
○平日、休日とも、「変わらない」が過半数である。特に、休日の第1ルートで「変わらない」が多い。
○「利用回数を減らした」は、平日、休日とも、第2ルートで多い。



図Ⅲ-3-18 運賃改定後の利用状況（左：平日、右：休日）

（2）運賃改定後に利用回数が増えた理由

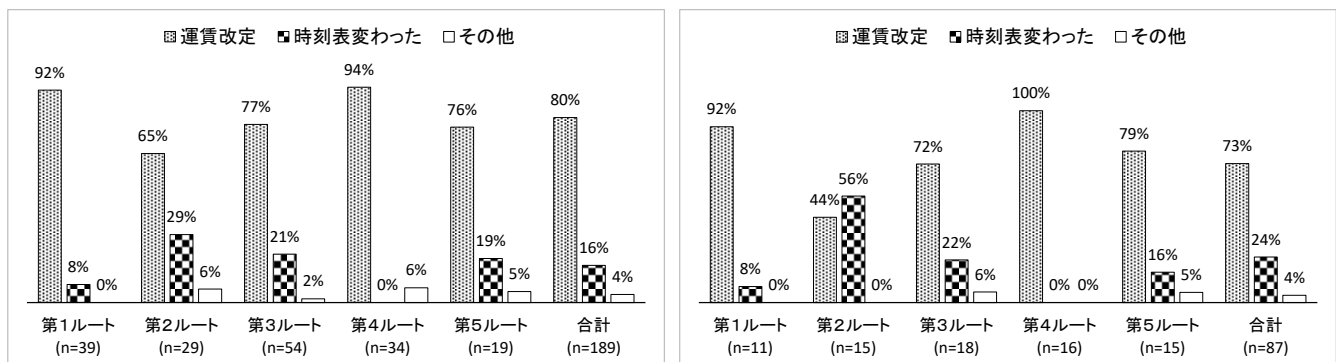
○運賃改定後に利用回数が増えた理由として、平日はICカードの導入が多い。
○「その他」は、通院回数の増加、加齢、妊娠など身体的な理由が平日・休日合わせて5件あった。



図Ⅲ-3-19 運賃改定後に利用回数が増えた理由（上：平日、下：休日）

（3）運賃改定により利用回数を減らした理由

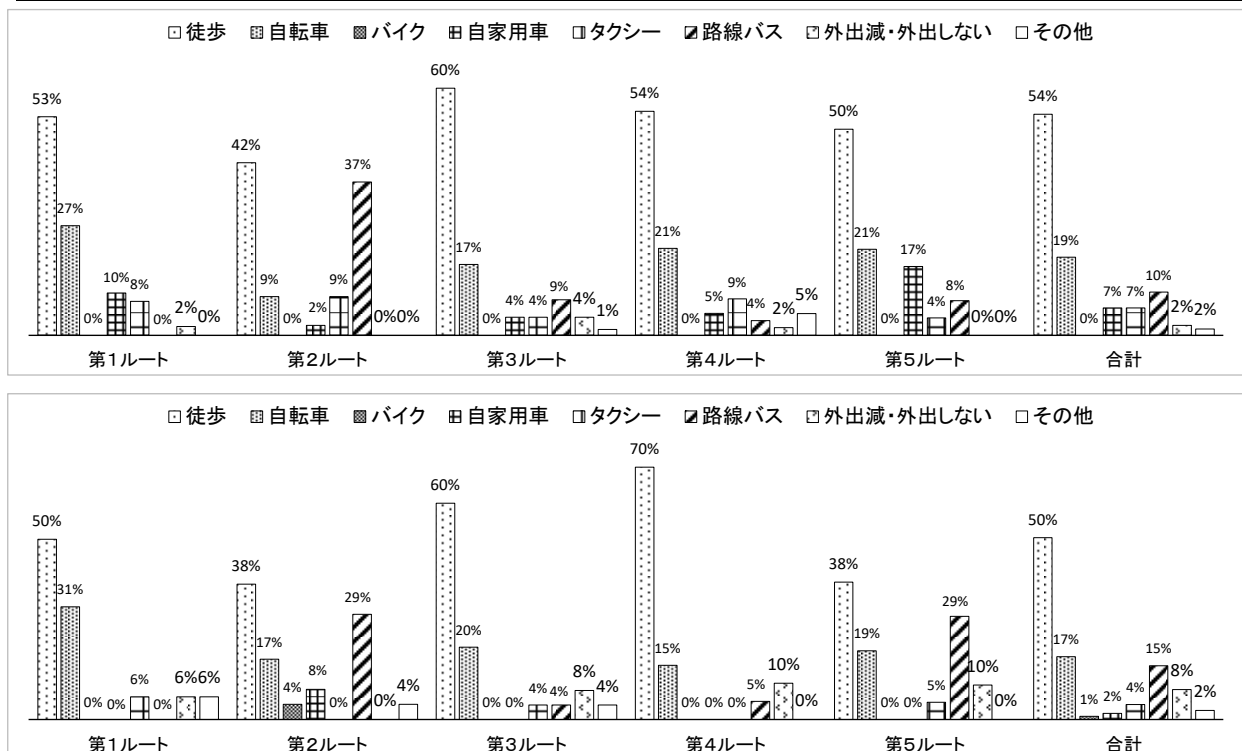
○運賃改定をあげる回答が最も多いが、第2ルートでは時刻表の変更も多い。
 ○「その他」は、健康のため2件、バスの遅延1件、自転車利便性向上（駐輪場増設）1件、生活パターン（勤務時間）の変更1件などである。



図Ⅲ-3-20 運賃改定後に利用回数を減らした理由（上：平日、下：休日）

（4）運賃改定による移動手段の変更

○多くが徒歩へ変更している。平日の第2ルートでは路線バスへの変更も多い。



図Ⅲ-3-21 運賃改定後に変更した移動手段（上：平日、下：休日）

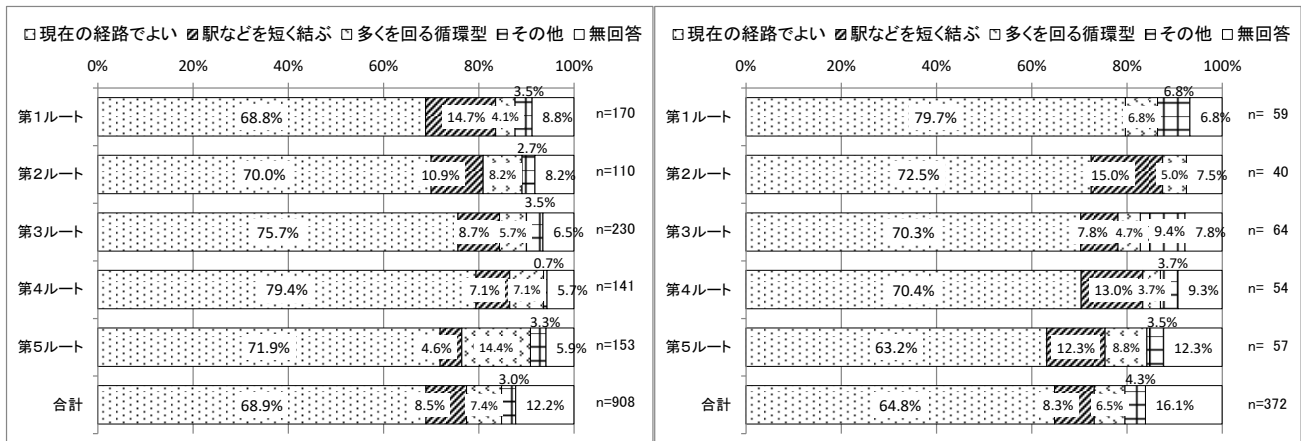
Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

3-5. はなバスの満足度・要望

(1) 運行経路の基本形

①望ましいとする運行経路の形

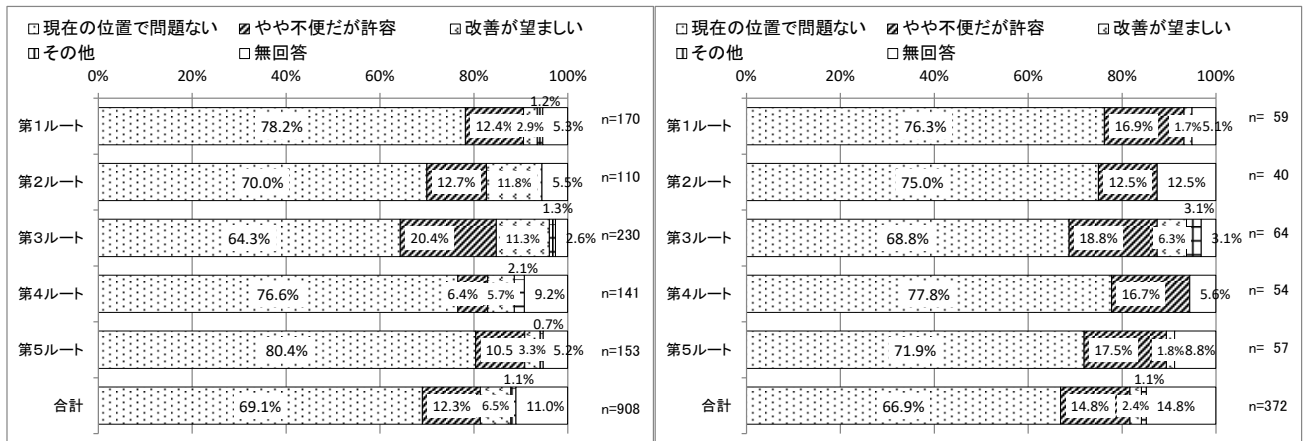
○どのルート、また、平日、休日とも、「現在の経路で良い」との回答が60%～80%となっている。
○平日の第1,2,5ルート、休日の第5ルートで現在の経路以外を求める割合が高くなっている。



図Ⅲ-3-22 望ましい運行経路の形（左：平日、右：休日）

(2) バス停の位置

○「現在の位置で問題ない」との回答が、平日、休日とも60%以上である。また、「やや不便だが許容」を合わせると、80%以上が現状のバス停位置を肯定的にとらえている。
○第3ルートでは、平日、休日ともやや不便、また、改善を求める割合が比較的多い。



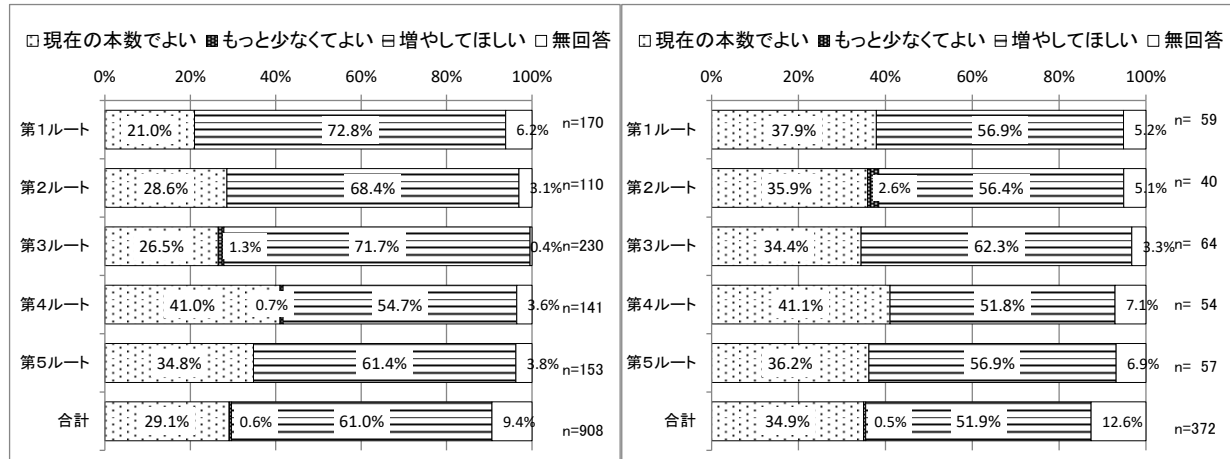
図Ⅲ-3-23 バス停位置への評価（左：平日、右：休日）

(3) 運行本数

①運行本数の評価

○どのルートも、増便を望む回答が過半数であり、特に、平日で高い。

○平日では、第1,3ルートで増便要望が70%を超えている。

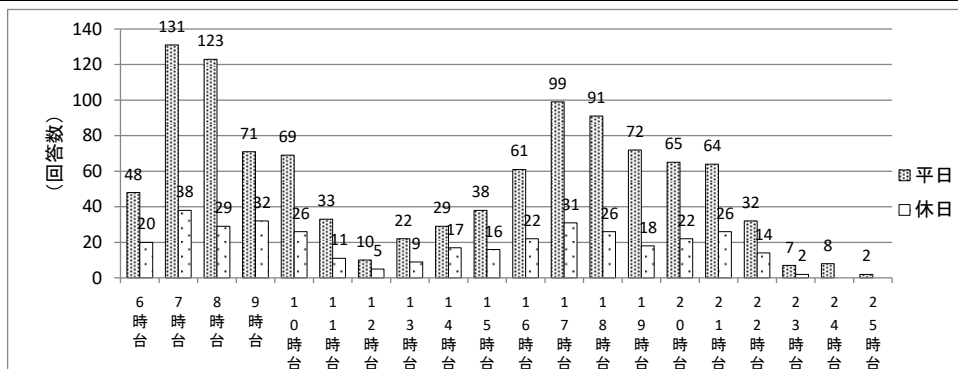


図Ⅲ-3-24 運行本数の評価（左：平日、右：休日）

②増便要望の時間帯

○平日は午前7,8時台、午後は17,18時台が多く、その前後の時間帯の要望も多い。

○休日は午前7～10時台、午後は16～21時台の要望が比較的多い。



図Ⅲ-3-25 運行本数の増加を希望する時間帯

③運行本数増加の要望が多い地域

○第1ルート：北町2～5丁目や下保谷2丁目が多い。

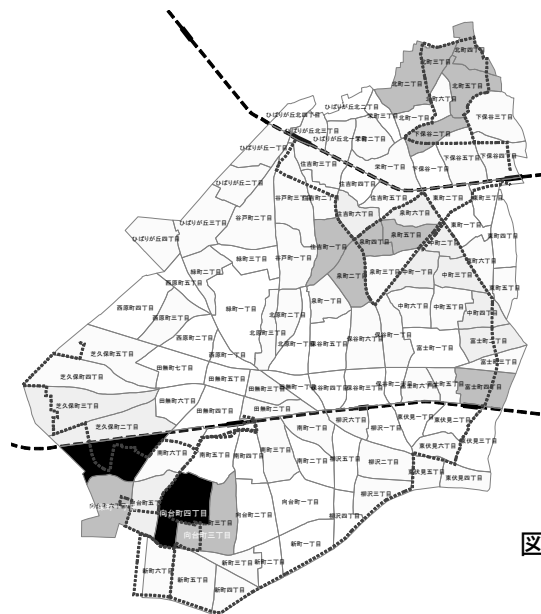
・北町は保谷駅から1km圏外にある上に、路線バスがなく、はなバスが地域の重要な交通手段となっており、増便要望数が多いものと考えられる。

○第3,4ルート：芝久保町1丁目、向台町が多い。第4ルートのうち西武新宿線北側地域(芝久保町2～5丁目)は比較的小さい。

・西武新宿線南側地域は田無駅から1km圏外にある上に、路線バスが無く、はなバスが地域の重要な交通手段となっており、増便要望数が多いものと考えられる。

・西武新宿線北側地域における増便要望は他地域に比べて少ない。この地域は花小金井駅が最寄駅であることや、路線バス利用のほうが田無駅へ早くアクセスできることが要因と考えられる。

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果



凡 例

	0人
	1人以上 5人未満
	5人以上10人未満
	10人以上20人未満
	20人以上

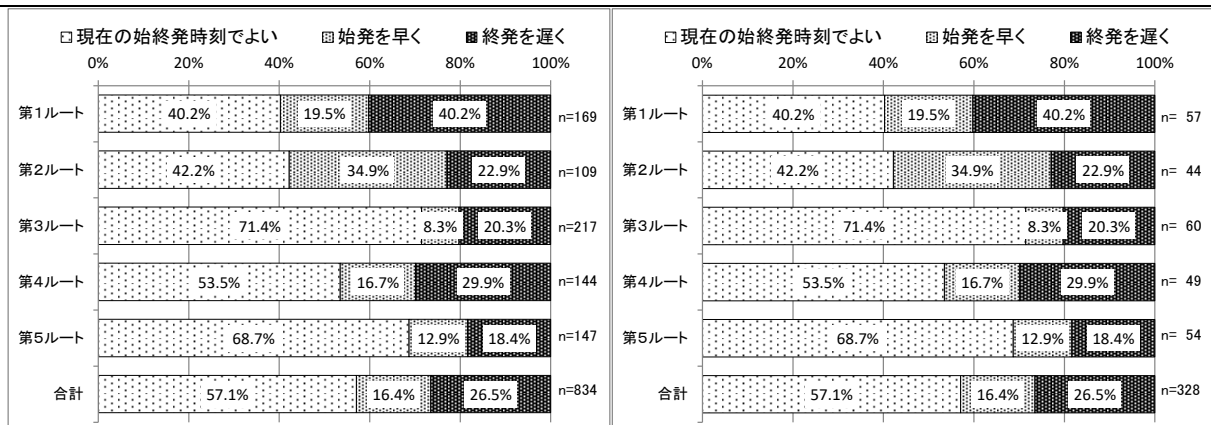
図Ⅲ-3-26 運行内容の評価「増便希望」回答者数

(4) 始発・終発時刻

①始発・終発時刻の要望（複数回答）

○合計では、平日、休日とも、過半数が「現在の始発・終発時刻でよい」と回答している。

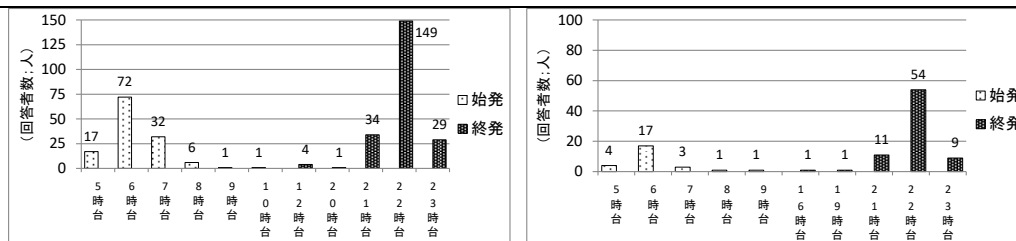
○第1ルートでは終発繰り下げ、第2ルートは始発繰り上げが多い。



図Ⅲ-3-27 始発・終発時刻の評価（左：平日、右：休日）

②始発繰り上げ・終発繰り下げの要望時間帯

○平日、休日とも、始発繰り上げは6時台、終発繰り下げは、22時台を望む回答が最も多い。



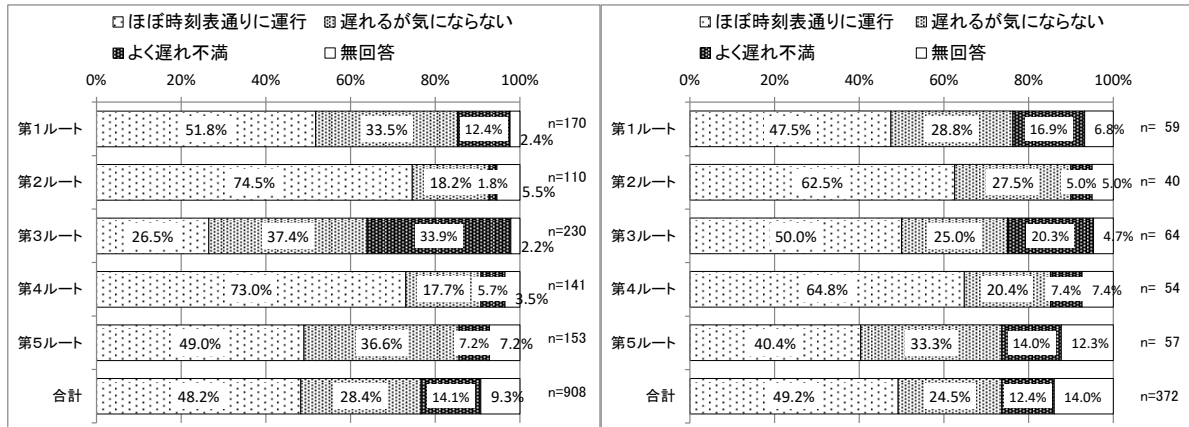
図Ⅲ-3-28 始発繰り上げ、終発繰り下げの要望時間帯（左：平日、右：休日）

(5) 定時性への評価

①定時性の評価

○合計では「ほぼ時刻表通りに運行」「遅れるが気にならない」合わせて75%前後と概ね良好と言える。

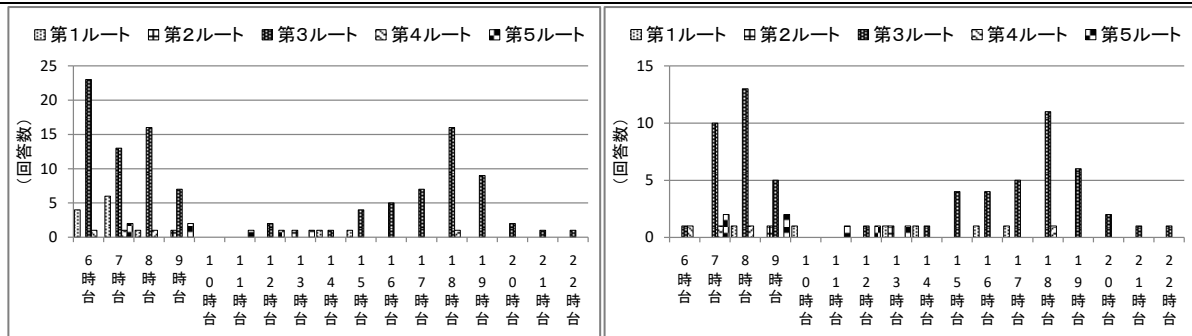
○平日の第3ルートでは「よく遅れ不満」が33.9%と多い。



図Ⅲ-3-29 定時性の評価（左：平日、右：休日）

②定時性に問題のある時間帯

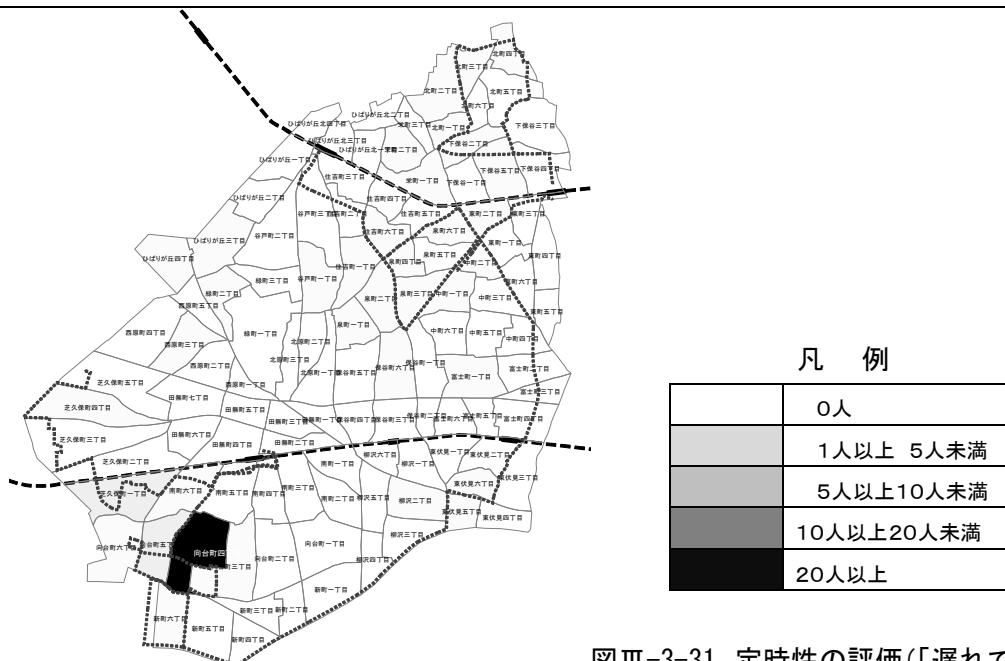
○第3ルートの朝・夕の時間帯への指摘が平日、休日ともに多い。



図Ⅲ-3-30 定時性に問題のある時間帯（左：平日、右：休日）

③地域別の定時性への評価

・「よく遅れて不満」は向台町4丁目、向台町5丁目、芝久保町1丁目が多い。これらは駅1km以遠の鉄道利用不便地域であることやルートの中の「後半部分」にあり遅れて到着しているため不満が多いとみられる。



図Ⅲ-3-31 定時性の評価（「遅れて不満」回答者数）

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

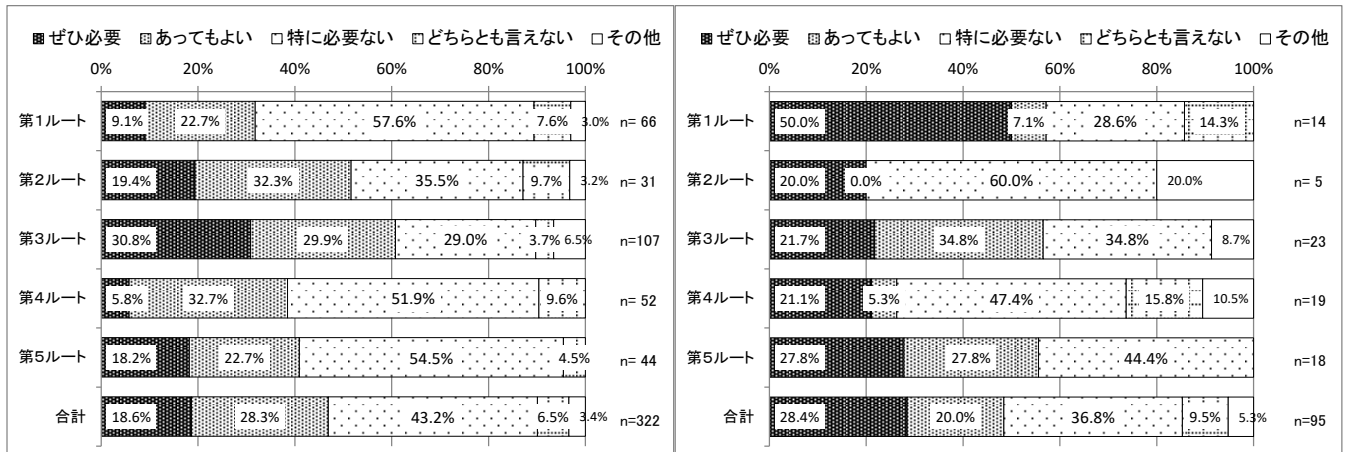
(6) バスロケーションシステム導入への考え方

①ルート別にみたバスロケーションシステム導入への考え方

○定時性に問題がある(「よく遅れ不満」)と回答した人に対して、バスロケーションシステムの導入意向を質問した。

○その結果、合計では「特に必要ない」との回答が平日、休日とも40%前後と最も多い。

○一方、定時性への評価が低い第3ルートでは、平日で60%程度が「ぜひ必要」「あってもよい」と回答しており、休日でもその回答が多い。



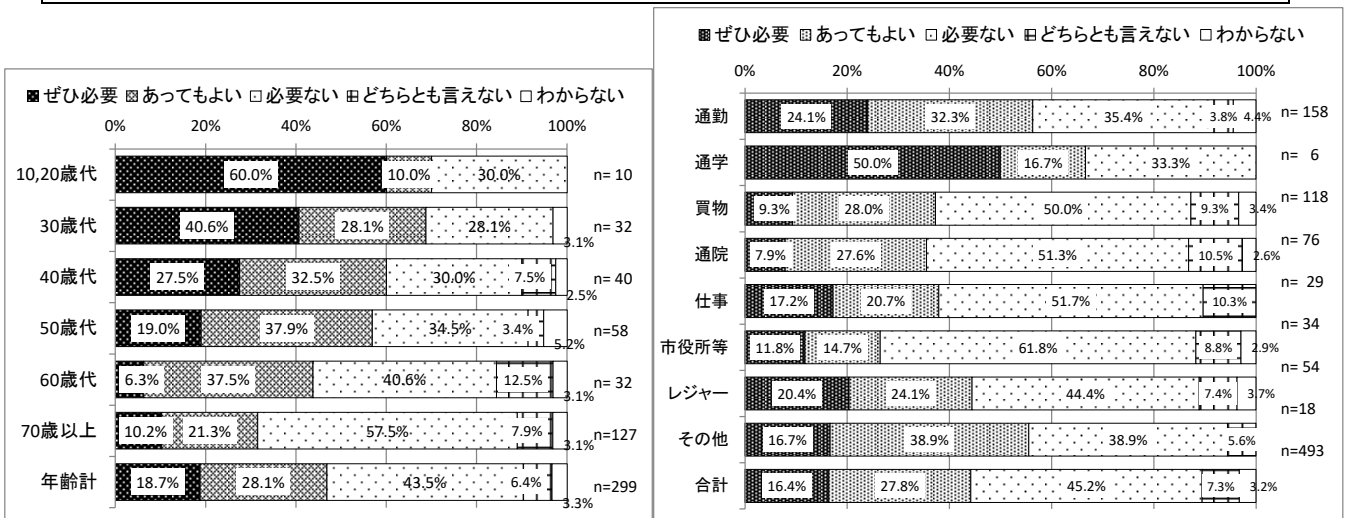
図Ⅲ-3-32 バスロケーションシステム導入への考え方 (左: 平日、右: 休日)

②年代別にみたバスロケーションシステム導入への考え方

・「ぜひ必要」と回答した割合は、10,20歳代で60%と高く年代が上がるにつれ低くなり、70歳以上では「必要ない」との回答割合が過半数を占めている。

③外出目的別にみたバスロケーションシステム導入への考え方

・通勤目的と通学目的で「ぜひ必要」との回答割合が高く、「あってもよい」を合わせると過半数を占めている。両目的とも時間に制約のある行動であることから、必要性を認識している割合が高いものと考えられる。(ただし、通学目的は回答者数が少ないため注意を要する。)



図Ⅲ-3-33 年代別バスロケーションシステム導入意向(平日)

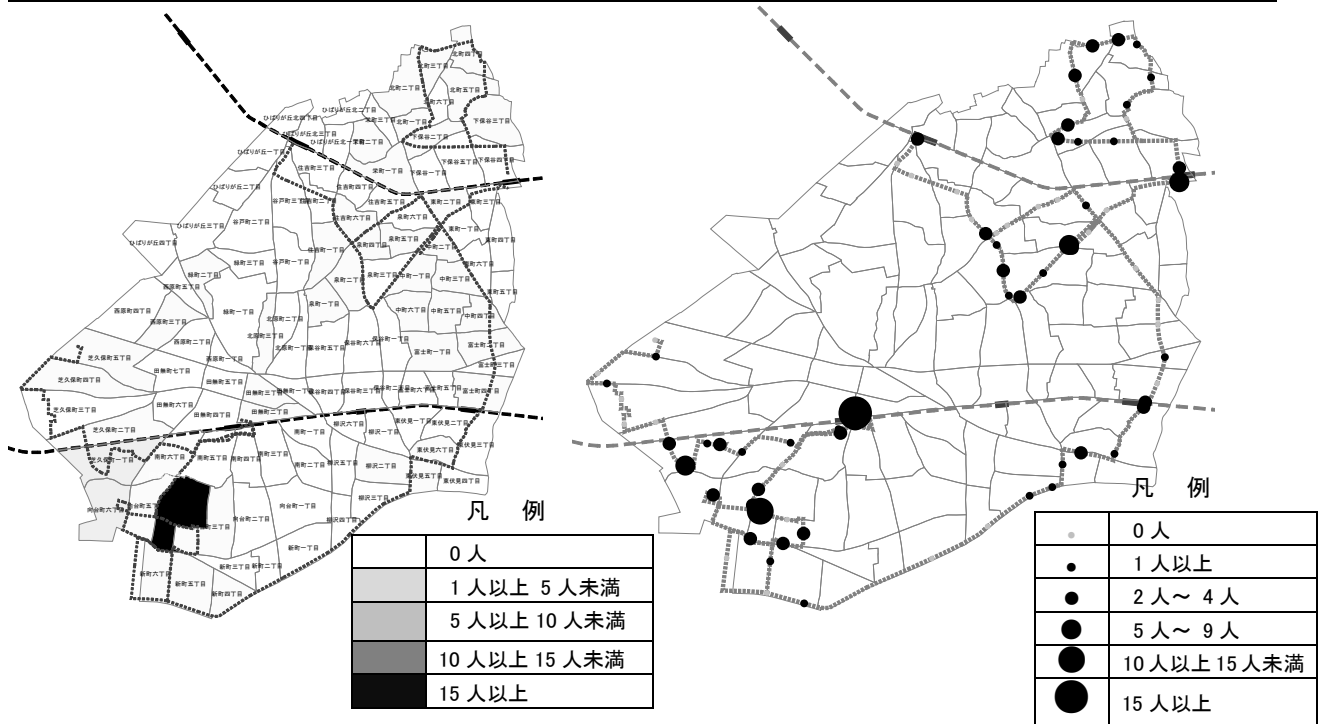
図Ⅲ-3-34 外出目的別バスロケーションシステム導入意向(平日)

④地域別にみたバスロケーションシステム導入への考え方

- ・第3ルート沿線の向台町4丁目で導入要望が多く、向台町6丁目や芝久保町1丁目も比較的多い。
- ・駅からやや遠く代替手段として徒歩利用が困難な地域で導入要望があがっている。(第2ルートを除く)
- ・第1ルートでは地域ごとの要望数が少ないが、駅に近い地域以外のほぼすべてで要望があがっている。

⑤バス停別にみたバスロケーションシステム導入への考え方

- ・第3ルート・向台中央通り、第4ルート・芝久保運動場などで要望が多い。
- ・田無駅乗車で要望が多いが、通勤で田無駅から沿線に立地する企業へ通勤している利用者とみられる。
→第3ルート田無駅の要望数：19件、うち市外居住者：12人、外出目的：通勤が18人
- ・第4ルートは、遅延が拡大し始める芝久保1丁目で導入要望が比較的多い。

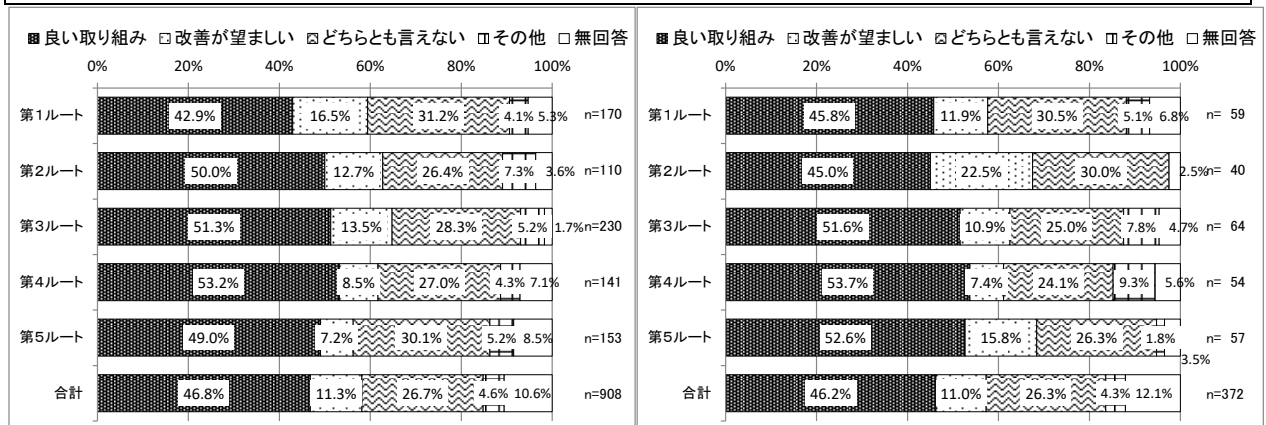


図Ⅲ-3-35 地域別バスロケーションシステムの導入要望

図Ⅲ-3-36 乗車バス停別バスロケーションシステムの導入要望

(7) 小学生による車内放送

○平日、休日ともおおむね半数が「良い取り組み」と評価している。



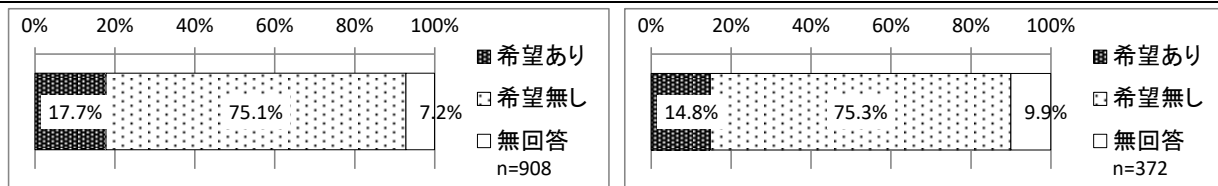
図Ⅲ-3-37 小学生による車内放送の評価（左：平日、右：休日）

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

3-6. 運行経路変更の要望

(1) 変更要望の有無

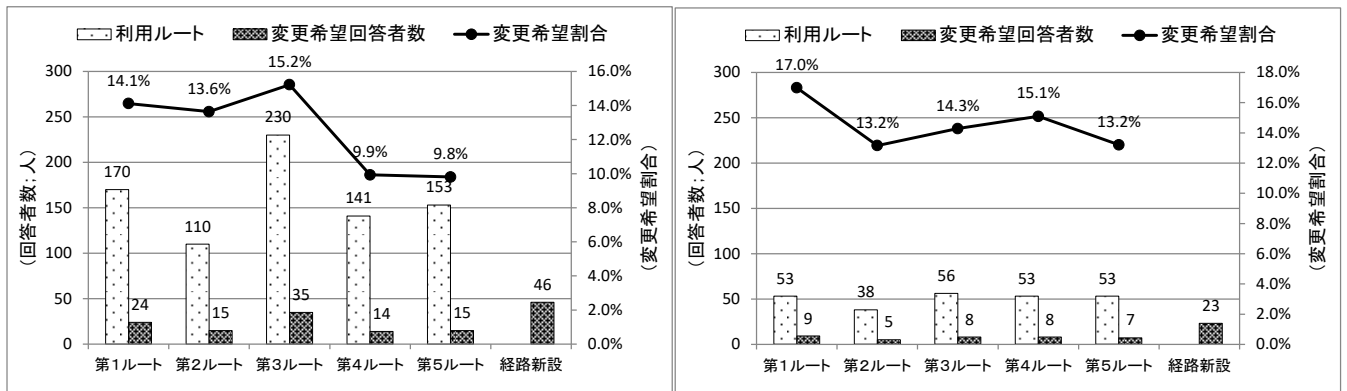
○平日は回答者の17.7%、休日は14.8%が変更を要望している。



図Ⅲ-3-38 運行経路の変更要望の有無（左：平日、右：休日）

(2) 変更を希望するルートとその内容

○変更を希望するルートとして、平日、休日とも経路新設が最も多くなっている。現在のルートの中では、第3ルートの変更希望が多い(平日の場合)。



図Ⅲ-3-39 変更を希望するルート（左：平日、右：休日）

表Ⅲ-3-4 変更を希望するルートの具体的内容（平日）

(第1ルート)

発	経由	行き
保谷駅	レッツビルディング	保谷駅
保谷駅	厚生病院	保谷駅
保谷駅		ひばりヶ丘
保谷駅		ひばりヶ丘北口
保谷駅		ウェルパーク辺り
北町四丁目	変電所	保谷駅
保谷駅	四面塔稲荷	保谷駅
保谷駅	下保谷	ひばりヶ丘
下泉	西大泉	保谷駅
保谷駅	下保谷二丁目住宅西	保谷駅(1時間1本くらいは逆回りがあればよい)
北口循環		市庁舎
保谷駅	下保谷	ひばりヶ丘
北口循環		市庁舎
新座		保谷駅
逆循環してほしい		
第1ルートが遠くまでまわるので下保谷2丁目あたりではすぐ遅れたり乗車拒否となるためどこかでわけてほしい		
新道路計画と連動する		

(第2ルート)

発	経由	行き
東伏見駅	保谷駅	市役所
東伏見駅	保谷第一小学校	保谷駅
東伏見駅	ショートカットして短くしてほしい	保谷駅
東伏見駅	ブロムナード東伏見	保谷駅
東伏見駅	碧山小学校	市役所
東伏見駅	碧山通り	保谷駅
東伏見駅	天神山、かえで通りの往復	保谷駅
こもれびホール	文理台	
	鳥久保	
保谷駅	下保谷	ひばりヶ丘
保谷駅	最も近く	東伏見
保谷駅	庁舎経由をなくしてほしい	東伏見
田無駅	東伏見駅	保谷庁舎

(第3ルート)

発	経由	行き
以前のルートに		
新町5丁目	田無	田無駅
田無駅	向台、新町5丁目循環	田無駅
田無駅	鈴木街道	西東京中央総合病院
田無駅		東小金井駅
田無駅	向台循環	東伏見駅
田無駅	田無高校	東伏見駅
田無駅		東伏見駅
田無駅	向台、新町	東伏見駅
田無駅	向台循環	
田無駅	新町5丁目	田無駅
田無駅		田無駅
田無駅	府中道→鈴木街道	花小金井駅
田無駅	小金井公園前	東伏見、向台(小金井公園に近いバス停を鈴木街道～上向台間に設けてほしい)
田無駅	東伏見駅	向台循環
柳橋のバス停に停留		田無駅
田無駅	向台循環逆回り	
田無駅	新町5丁目	
東伏見駅	新町5丁目	田無駅
府中道にある庚申湯の前あたりに停留所を作るべき		
西原車庫	向台循環	
	新町5丁目	田無駅
	小金井公園1周	

(第4ルート)

発	経由	行き
田無	芝久保運動場	田無
田無	東京街道	多摩六都科学館
多摩六都科学館	花小金井駅前	田無駅
ひばりヶ丘	多摩広部	田無
府中道にある庚申湯の前あたりに停留所を作るべき		
向南中央通りのカット		

(第5ルート)

発	経由	行き
厚生病院		
田無	保谷庁舎	ひばりヶ丘
東伏見駅	保谷第一小学校	保谷駅
ひばりヶ丘	保谷庁舎	東伏見
ひばりヶ丘駅	保谷庁舎	大門
ひばりヶ丘	文理台公園、明保中学	保谷庁舎
ひばりヶ丘駅		保谷駅
保谷庁舎	横山道	ひばりヶ丘

(経路新設)

発	経由	行き
芝久保運動場		花小金井駅前
下保谷2丁目住宅西	仲町交差点	東伏見駅
新青梅街道(保谷町1丁目あたり)	西東京郵便局	田無駅
住吉		保谷駅
西武柳沢駅	保谷庁舎	保谷駅
田無(花小金井)駅	芝久保運動場	花小金井(田無)駅
田無7丁目から駅までが路線に入ってほしい		
田無駅	保谷庁舎	田無駅
田無駅	花小金井駅	多摩科学館
田無駅	向台中央通り	西東京中央総合病院
田無駅	市民会館、タワーなど	花小金井駅
田無駅	保谷庁舎	ひばりヶ丘駅
田無駅	芝久保1丁目	武蔵境駅、東小金井駅
田無駅	保谷庁舎	
田無庁舎		保谷庁舎
多摩六都科学館	イオン東久留米	ひばりヶ丘
多摩六都科学館方面	保谷庁舎	保谷駅
東伏見駅	都道36号線	ひばりヶ丘駅
東伏見駅	保谷庁舎	ひばりヶ丘駅
東伏見駅	碧山通り	保谷駅
ひばりヶ丘駅		青嵐中方面
ひばりヶ丘駅	保谷庁舎	西武柳沢駅
ひばりヶ丘駅		西武柳沢駅
ひばりヶ丘駅		田無駅
ひばりヶ丘駅	青嵐台	保谷駅
ひばりヶ丘駅	消費者センター	保谷駅
ひばりヶ丘駅	保谷高校	保谷駅
ひばりヶ丘駅		保谷駅
ひばりヶ丘駅	青嵐中方面を回るバス	
保谷駅	新道	西武柳沢駅
保谷駅	保谷庁舎	田無駅
保谷駅		田無駅
保谷駅	青嵐台	ひばりヶ丘
保谷駅	下保谷2丁目住宅北	ひばりヶ丘駅北口
保谷駅		ひばりヶ丘駅北口
保谷厚生病院	田無病院近くを回る循環	
保谷庁舎	保谷郵便局	西武柳沢駅
保谷庁舎	保谷駅	田無駅
武蔵境駅	おおぞら公園西	田無駅
向台地域		保谷庁舎
	小金井公園1周	

表Ⅲ-3-5 変更を希望するルートの具体内容(休日)

(第1ルート)

発	経由	行き
保谷駅	レッツビルディング	保谷駅
保谷駅	厚生病院	保谷駅
保谷駅		ひばりヶ丘駅
保谷駅		ひばりヶ丘北口
保谷駅		ウェルパーク通り
保谷駅	四面塔稲荷	保谷駅
保谷駅	下保谷	ひばりヶ丘駅
保谷駅	下保谷2丁目住宅西	保谷駅(1時間1本くらいは逆回りがあればよい)
北町四丁目	変電所	保谷駅
下泉	西大泉	保谷駅
北口循環		市庁舎
逆循環してほしい		
新道路計画と連動する		
第1ルートが遠くまでまわるので下保谷2丁目あたりではすぐ遅れたり乗車拒否となるためどこかでわけてほしい		

(第2ルート)

発	経由	行き
こもれびホール	文理台	
東伏見駅	碧山小学校	市役所
東伏見駅	ショートカットして短くしてほしい	保谷駅
東伏見駅	復	保谷駅
東伏見駅	保谷第一小学校	保谷駅
保谷駅	庁舎経由をなくしてほしい	東伏見駅
保谷駅	下保谷	ひばりヶ丘駅
	鳥久保	

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

(第3ルート)

発	経由	行き
新町5丁目	田無	田無駅
田無駅	新町5丁目	田無駅
田無駅	向台、新町5丁目循環	田無駅
田無駅	鈴木街道	西東京中央総合病院
田無駅	府中道→鈴木街道	花小金井駅
田無駅		東小金井駅
田無駅	小金井公園前	東伏見、向台(小金井公園)
田無駅	田無高校	東伏見駅
田無駅	向台循環	東伏見駅
田無駅	東伏見駅	向台循環
田無駅	新町5丁目	
田無駅	向台循環逆回り	
東伏見南口	新町5丁目	田無駅
	新町5丁目	田無駅
	小金井公園1周	
府中道にある庚申湯の前あたりに停留所を作るべき 以前のルートに		

(第4ルート)

発	経由	行き
田無駅	府中道	芝久保運動場
田無駅	芝久保運動場	田無駅
田無駅	東京街道	多摩六都科学館
多摩六都科学館	花小金井駅	田無駅
ひばりヶ丘駅	多摩広部	田無駅
府中道にある庚申湯の前あたりに停留所を作るべき 向南中央通りのカット		

(第5ルート)

発	経由	行き
厚生病院		
田無駅	保谷庁舎	ひばりヶ丘駅
東伏見駅	保谷第一小学校	保谷駅
ひばりヶ丘駅	保谷庁舎	東伏見駅
ひばりヶ丘駅	文理台公園、明保中学校	保谷庁舎
ひばりヶ丘駅	ひばりヶ丘循環	保谷郵便局
保谷庁舎	横山道	ひばりヶ丘駅

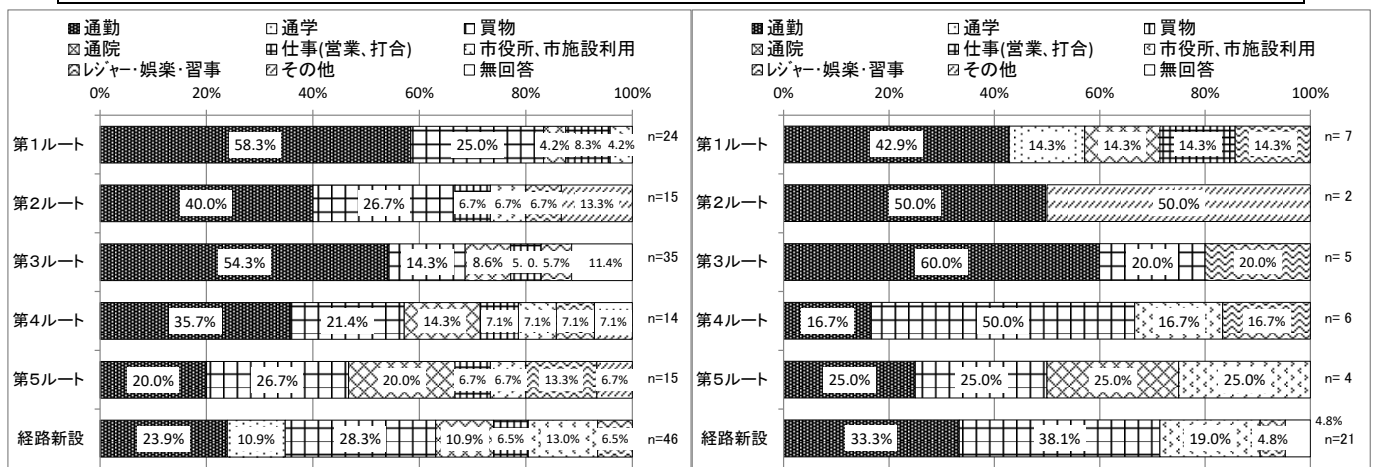
(経路新設)

発	経由	行き
芝久保運動場		花小金井駅
新青梅街道(保谷町1丁)	西東京郵便局	田無駅
住吉		保谷駅
西武柳沢駅	保谷庁舎	保谷駅
田無駅	保谷庁舎	田無駅
田無駅	花小金井駅	多摩科学館
田無駅	向台中央通り	西東京中央病院
田無駅	市民会館、タワーなど	花小金井駅
田無駅	保谷庁舎	ひばりヶ丘駅
田無駅	芝久保1丁目	武蔵境駅/東小金井駅
田無駅	保谷庁舎	
田無駅(花小金井駅)	芝久保運動場	花小金井駅(田無駅)
東伏見駅	保谷庁舎	ひばりヶ丘駅
ひばりヶ丘駅		青嵐中方面
ひばりヶ丘駅	保谷庁舎	西武柳沢駅
ひばりヶ丘駅		西武柳沢駅
ひばりヶ丘駅	消費者センター	保谷駅
ひばりヶ丘駅	保谷高校	保谷駅
ひばりヶ丘駅		保谷駅
保谷駅	保谷庁舎	田無駅
保谷駅		田無駅
保谷駅	下保谷2丁目住宅北	ひばりヶ丘駅北口
保谷駅		ひばりヶ丘北口
保谷駅	新道	柳沢
保谷厚生病院	田無病院近くを回る循環	
保谷庁舎	保谷駅	田無駅
武蔵境駅	おおぞら公園西	田無駅
向台地域		保谷庁舎
	小金井公園1周	

(3) 利用目的

○変更希望ルートの利用目的として、通勤と買物の割合が高い。

○経路新設の場合も、通勤と買物の割合が高いが、その他の目的での利用も高くなっている。

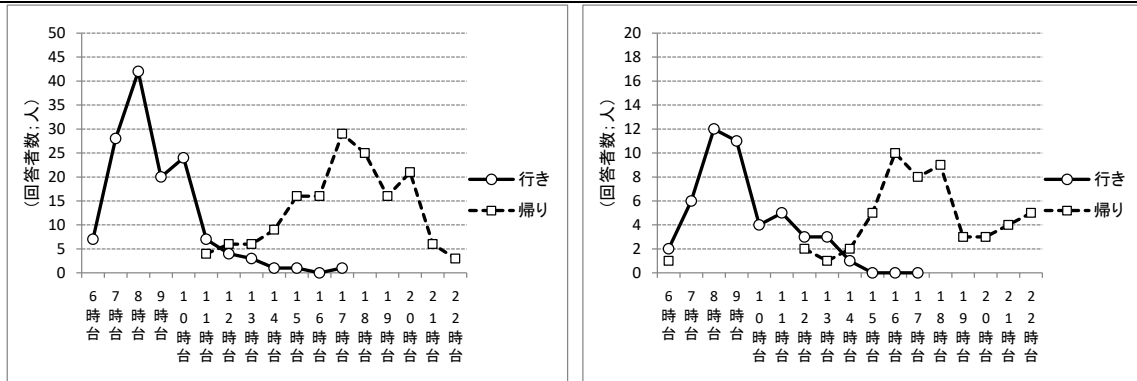


図Ⅲ-3-40 変更希望ルートの利用目的 (左：平日、右：休日)

(4) 利用時間帯

○平日は、行きが午前 7～10 時台、帰りは 15 時～20 時台の希望が多くなっている。

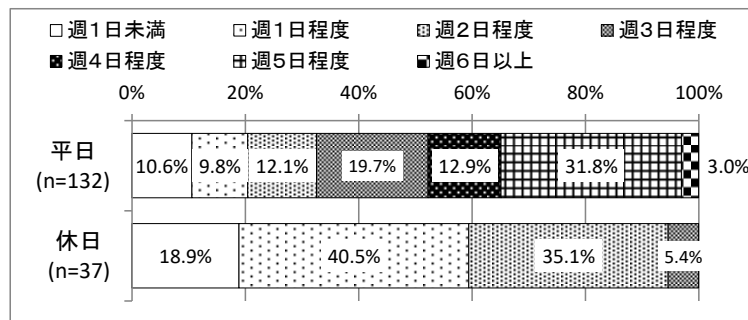
○休日は、行きが午前 8,9 時台、帰りは 16 時～18 時台の希望が多くなっている。



図Ⅲ-3-41 変更希望ルートの利用時間帯（全ルート計）（左：平日、右：休日）

(5) 変更希望ルートの利用頻度

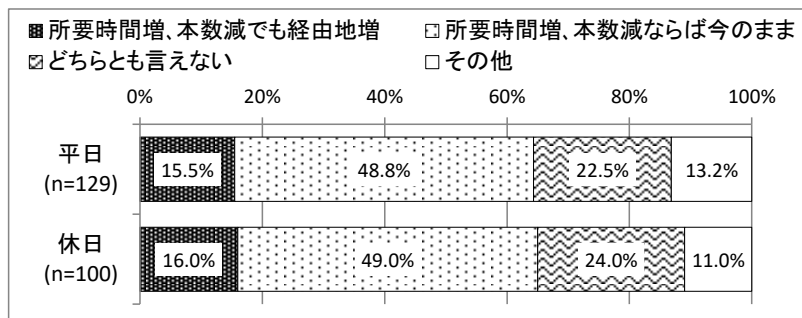
○平日の第 3,4 ルートで週 5 日以上と高い。休日では週 1 日未満、週 1 日程度が多い。



図Ⅲ-3-42 変更希望ルートの利用頻度（全ルート計）

(6) ルート変更による制約条件への考え方

○経由地増加による減便の可能性に対し、それでもなお経由地増を要望する割合は低い。



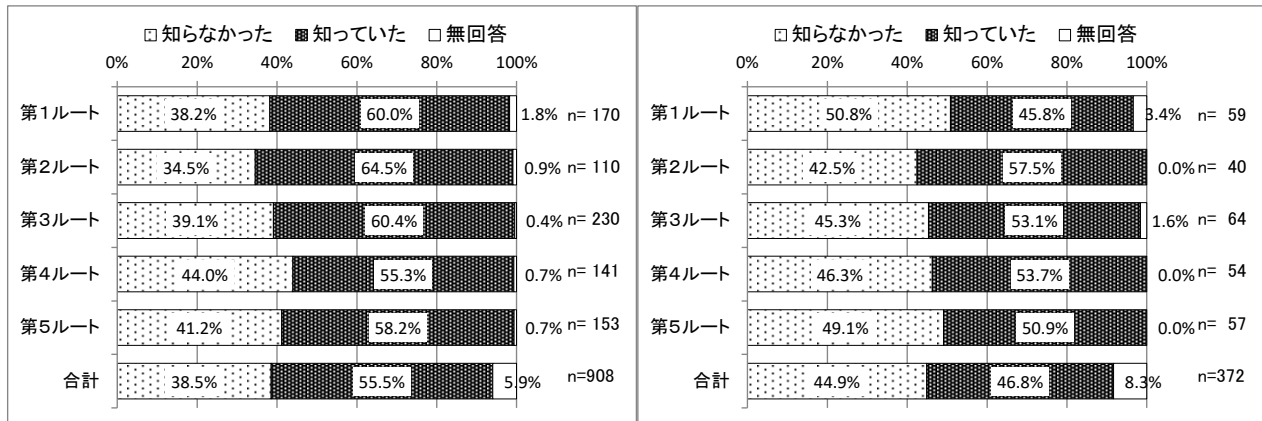
図Ⅲ-3-43 ルート変更による制約条件への考え方（左：平日、右：休日）

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

3-7. はなバスへの運行補助に関する考え方

(1) 運行補助の実施認知度

○平日利用者は休日利用者よりも認知度が高く、過半数の人が知っていたと回答している。



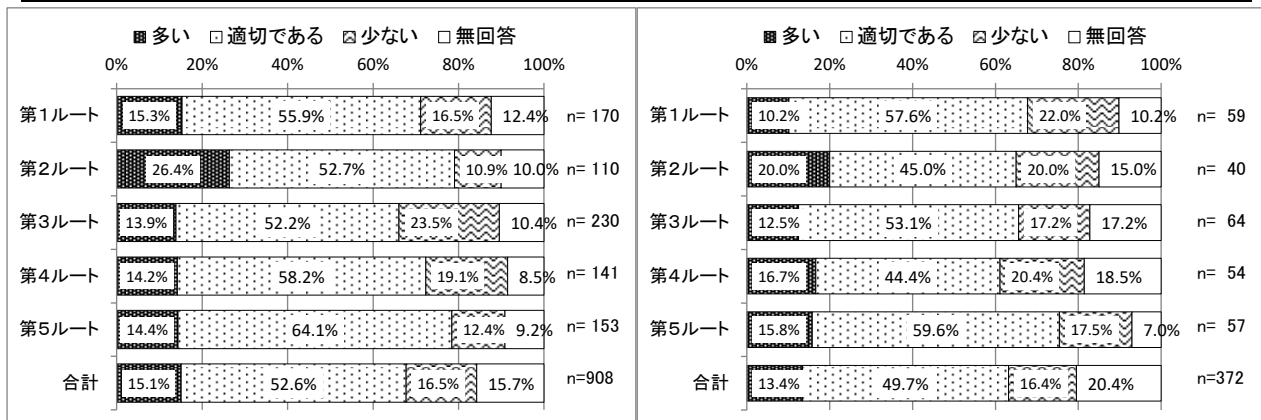
図Ⅲ-3-44 ルート別・運行補助の実施認知度（左：平日、右：休日）

(2) 運行補助制度について

①運行補助の妥当性

○運行補助が「適切である」との回答が最も多い。

○一方、「多い」との回答は第2ルートで多く、「少ない」は第3,4,1ルートで多い。

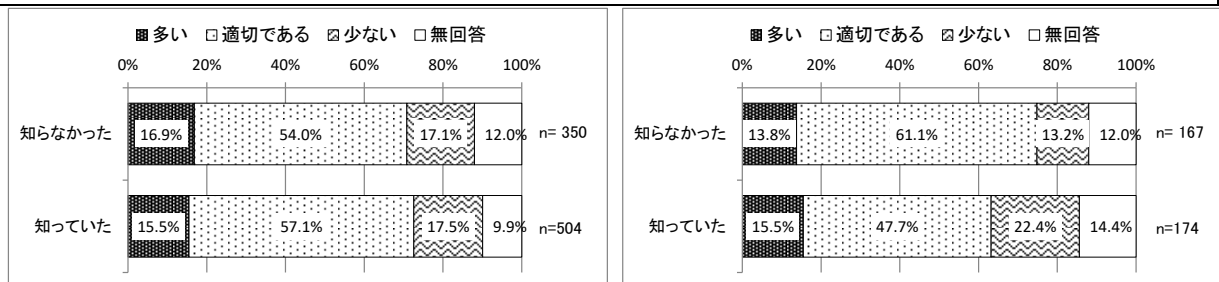


図Ⅲ-3-45 ルート別・運行補助の妥当性に関する考え方（左：平日、右：休日）

②運行補助の妥当性（運行補助実施認知度別）

○平日では、運行補助の実施認知度の違いによる差異は小さい。

○休日では、運行補助を知っている人が「少ない」とする回答が多い。

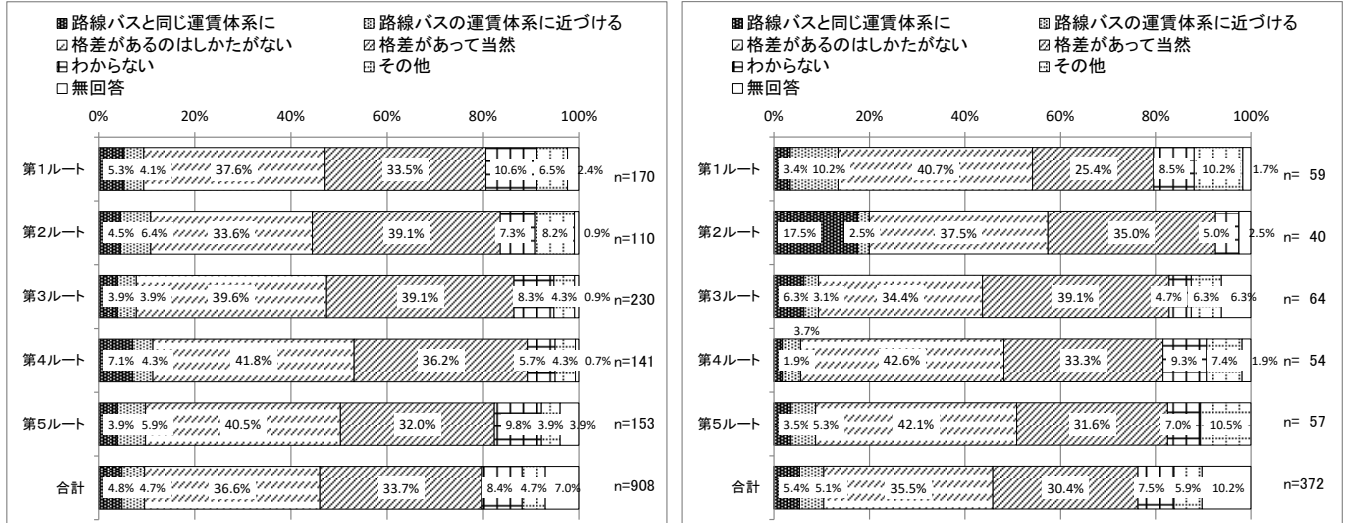


図Ⅲ-3-46 運行補助の実施認知度別・運行補助の妥当性に関する考え方（左：平日、右：休日）

(3) 路線バスとの運賃格差について

① 運賃格差への考え方

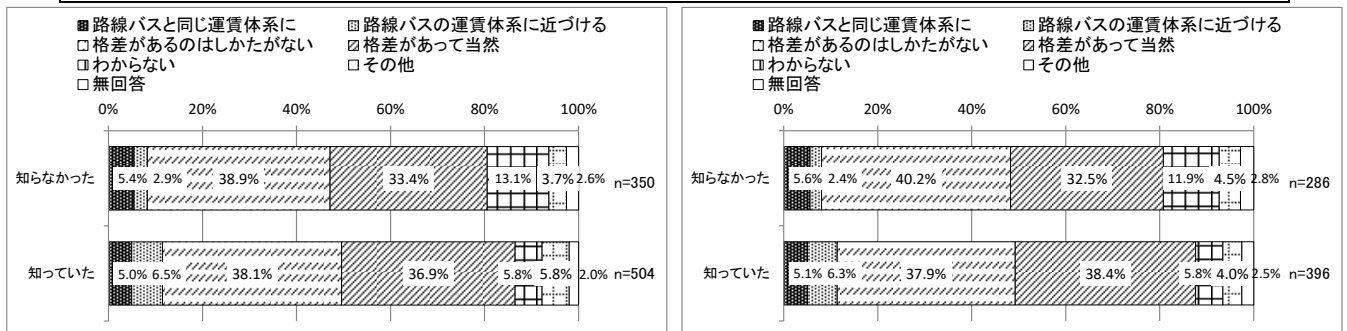
○ 平日、休日とも、運賃格差に肯定的な意見(「しかたがない」「あって当然」)が多く、双方合わせて平日が70%～80%程度、休日は70%前後である。



図Ⅲ-3-47 ルート別・運賃格差に対する考え方(左: 平日、右: 休日)

② 運行補助の実施認知度別の運賃格差への考え方

○ 平日、休日とも、運行補助の実施認知度の違いによる差異は少なかった。



図Ⅲ-3-48 運行補助の実施認知度別・運賃格差に対する考え方(左: 平日、右: 休日)

Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

3-8. 自由記入による意見・要望等

(1) 自由記入による意見・要望等の件数

○平日配布分で 639 件、休日配布分で 202 件の意見・要望等が寄せられた。

表Ⅲ-3-6 自由記入による意見・要望等の分類と回答件数

【平日】			【休日】		
項目		件数	項目		件数
運賃に関すること	値下げ	38	運賃に関すること	値下げ	14
	値上げ	7		値上げ	4
	割引等導入・回数券・シルバーパス	26		割引等導入・回数券・シルバーパス	9
	運賃のあり方に関する意見	9		運賃のあり方に関する意見	3
	ICカードに関して	2		計	30
	その他運賃に関すること	2	運行経路に関すること	現行経路に対する疑問・不満	5
	計	84	バス停位置に関すること	バス停付帯施設について	2
運行経路に関すること	新設要望	7	運行ダイヤに関すること	始終発時刻の変更	9
	変更要望	31	運行ダイヤ見直し	16	
	現行経路に対する疑問・不満	15	計	25	
	計	53	運行本数に関すること	増便又は本数少ない	55
バス停位置に関すること	バス停位置の変更・無い	12	車両に関すること	バリアフリー面の改善	4
	バス停付帯施設について	7		その他車両の改善	6
	計	19		計	10
運行運行ダイヤに関する こと	始終発時刻の変更	12	その他運行内容に関する こと	混雑への不満	9
	運行ダイヤ見直し	22		定時性・遅れについての不満	6
	計	34		定時性・早発についての不満	1
運行本数に関すること	増便又は本数少ない	41		小学生アナウンス・良い	1
	車両に関すること	バリアフリー面の改善		3	小学生アナウンス・要改善
その他車両の改善	17	運行内容全般に対する改善要 望・不満		1	
車両の大型化の希望	10	計		21	
計	30	乗務員・バス会社の対 応、乗客のマナーに関す ること		乗客について	1
その他運行内容に関する こと	混雑への不満	44		乗務員・バス会社について	27
	定時性・遅れについての不満	21	計	28	
	定時性・早発についての不満	4	はなバスの情報提供に関 すること	情報提供の要望	2
	小学生アナウンス・良い	6	はなバスのあり方・役割・ 必要性に関する こと	あり方・役割・必要性に対する疑 問又は賛同	3
	小学生アナウンス・要改善	6	補助に関すること	補助実施に反対・疑問	1
	運行内容全般に対する改善要 望・不満	11	利用者アンケートに関する こと	感想・その他	18
	計	92	合計	202	
	乗務員・バス会社の対 応、乗客のマナーに関す ること	乗客について	10		
乗務員・バス会社について	77				
計	87				
はなバスの情報提供に関 すること	情報提供の要望	15			
利用促進に関する こと	利用促進について意見	2			
はなバスのあり方・役割・ 必要性に関する こと	あり方・役割・必要性に対する疑 問又は賛同	15			
	交通弱者への対応について	3			
	コスト削減・採算性に対する意 見・提案	4			
	計	22			
	補助実施に賛同・削減反対	7			
補助に関する こと	補助実施に反対・疑問	7			
	その他	8			
	計	22			
利用者アンケートに関する こと		7			
感想・その他		129			
はなバスを利用しない		2			
合計		639			

表Ⅲ-3-7 主な意見・要望等

項目		主な意見・要望等の内容
運賃	値下げ	・初期の100円でなくなった時点で気軽さはなくなった。 ・他のコミュニティバスは乗車運賃が100円のままなのに、西東京市はなぜ150円に値上げしたのか解りません。(中略)市民の為に経費がかかって当然だと思います。
	値上げ	・財政で補うのも大変なので路線バスの初乗り運賃と同額でも良いと思います。市民以外の人でも利用しますので。
	割引導入等	・シルバーパスで利用できるようにしてほしい。
	運賃のあり方	・路線バスと運賃格差があるのは当然な事で、利益を考えるのであれば市で運営する必要が無いと思います。
運行経路	経路新設	・駅から病院まで歩くので、タクシーで行ったりと大変。病院直通のバスがほしい。
	経路変更	・第1ルートに逆回りも入れてほしい。 ・第4ルートのカバーするエリアが広く路線距離が長すぎる(中略)見直して1つは田無駅～芝久保運動場として、現在の芝久保運動場以遠のエリアは別途新ルートとして分離して検討すべきです。 ・東伏見から五日市街道の部分はムダ、関東バスと重複。
バス停	附帯施設	・バス停に屋根とベンチをつくってほしいです。
運行ダイヤ	始終発時刻	・本数が少なすぎます。特に、夜の22:00以降のバスがないのが不便です。
	ダイヤ見直し	・各時バラバラなのは覚えにくい、20分に1本又は30分に1本とか利用時間の少ない時も同時刻だと覚えやすい。 ・はなバスとはなバスの乗り継ぎが悪いので、うまく行くようにしてほしい。
運行本数		・1日中運行しなくても、良く利用される時間帯の本数を増やして欲しい。
車両	バリアフリー関係	・シルバーシートの色を変えるなど、シルバーシートをもっと分かる様にした方が良くと思う。シルバーシートを増やすなどしても良いかも。
	車両改善、大型化	・優先席の前につり革を増やしてほしい。つかまる所が多いと、奥に詰めやすくなります。 ・車両が小さすぎる。もう少し人員が乗れる方がいい。体の不自由な方達が乗れる車両では無い。 ・バスが小さすぎるので、もう少し大きいバスをお願いします。時々乗れないときがあります。
他運行内容	混雑	・雨の日は満員で乗車できない事がある。通勤時間帯の本数を増やすか雨の日は乗車人数が増える事を予想して定員の多い車種にするなどの対応して欲しい。(もしくは座席を折りたたんで立てるスペースを増やすとか)
	定時性	・田無駅～東伏見駅間は距離も長くダイヤが乱れて困っています。 ・雨の場合は相当な遅れで本当に困ってしまいます。特に朝は時間との戦いなので。
情報提供		・遅れることが多いので、バスロケーションシステムが導入されたら、今まで以上に安心して利用できると思う。 ・雨雪の時、待っていても乗車出来るかどうか分からない為、バスが到着して乗れなく、あせる事が度々ある。情報が事前に分かればと思います。

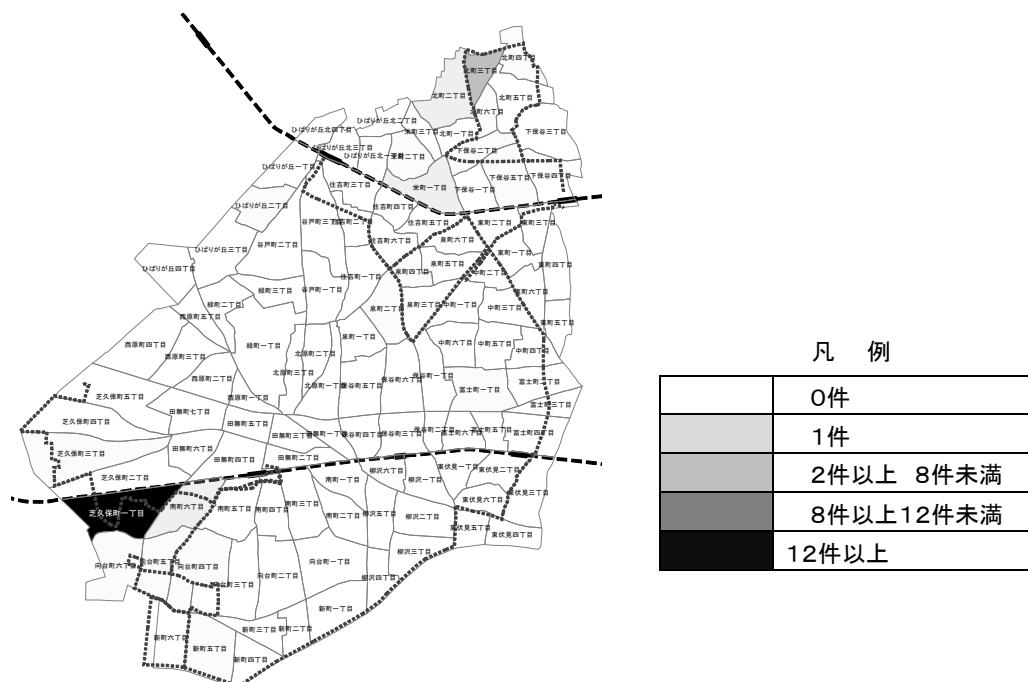
Ⅲ. 調査結果 3. 利用者アンケート結果

(2) 満員通過に関する意見・要望等の件数

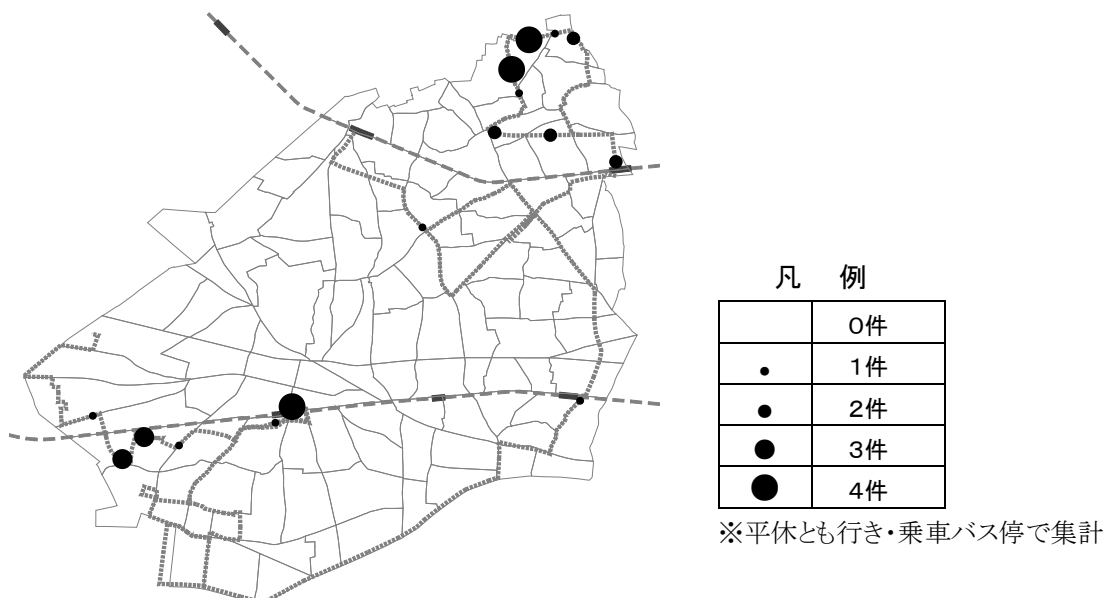
- ・利用者アンケートの自由回答欄には満員通過に関連した不満等の記述が多く寄せられた。これを利用ルート別に集計すると、第1ルートが最も多く、第4ルートも多く寄せられた。
- ・乗車バス停別でみると、鉄道利用不便地域内のバス停や満員通過が発生しやすい駅手前のバス停が多かった。

表Ⅲ-3-8 満員通過に関する自由回答者数(平日+休日)

ルート	第1ルート	第2ルート	第3ルート	第4ルート	第5ルート	合計
回答者数	32	0	10	18	3	63



図Ⅲ-3-49 町丁目別・満員通過に対する意見件数(利用者アンケート自由回答(平日休日計))



図Ⅲ-3-50 乗車バス停別・満員通過に対する意見件数(利用者アンケート自由回答(平日休日計))

注) 乗車バス停を未記入の回答があるため、バス停別件数の合計は図Ⅲ-3-49 の地域別件数と合わない場合がある。

4. 市民アンケート結果

4-1. 市民アンケート送付・回収状況

①アンケート票

平成 26 年 6 月 13 日(金)に発送した市民アンケートの内容を次に示す。

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()内に具体的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～74歳 ⑧75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
最寄り駅	()駅
ふだん 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
最寄りの バス停	①停留所名()(はなバス、路線バスどちらでも) ②最寄りのバス停を知らない ③最寄りのバス停はない

問2 あなたは、「はなバス」をご存じですか？(該当するものをいくつでも選んでください。)

- ① はなバスのことを全く知らなかった
- ② 最寄りのはなバスの運行経路や行き先を知っている
- ③ 最寄りのはなバスのバス停の位置を知っている
- ④ 最寄りのはなバスの時刻や運行間隔を知っている
- ⑤ はなバスの運賃を知っている

※参考

「はなバス」は、既存のバスサービスではカバーしきれないニーズに対応する新たなコミュニティバスで、公共交通空白地域を中心に市内5路線を西武バス株式会社及び関東バス株式会社が運行しています。運賃は大人 150 円です。



問3 はなバスは運賃収入だけでは運行経費をまかなえません。そのため、全ルート合計で年間約 8,300 万円(乗車

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

1人当たり約67円)(平成25年度実績、車両減価償却費含む)を市がバス事業者へ補助しています。

(1)はなバス運行に関する西東京市の補助についてご存知でしたか？(1つだけに○)

- ① 知らなかった ② 知っていた

(2)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

(3)今後の市の補助と利用者負担の望ましいあり方について、あてはまるものを選んでください。(1つだけに○)

- ① 市の補助額、運賃ともに現状を維持する
 ② 市の補助額を減らすため、運賃を値上げする
 ③ 市の補助額を増やし、運賃を値下げする
 ④ わからない
 ⑤ その他()

(4)路線バス利用者(初乗り運賃:ICカード 175円、現金 180円)とはなバス利用者(一律 150円)で運賃格差があることについてどのように思いますか？(1つだけに○)

- ① 格差を無くすため、路線バスの運賃体系と同じにしたほうがよい
 ② 格差を少なくするため、路線バスの運賃体系に近づけたほうがよい
 ③ 運賃に格差があるのはしかたがない
 ④ 運賃に格差があっても当然である。
 ⑤ わからない ⑥その他()

問4 あなたは、ふだん、はなバスを利用していますか。

- ① 利用している → 問5へ
 ② 利用しない → 問6へ

問5 ふだん、はなバスを利用している方がお答えください。

問5-1 ふだん、はなバスをどのくらい利用しますか？(平日、休日それぞれ1つだけ)

平日 ①週()日程度 ②月()日程度 ③年()日程度 (いずれかに記入)

休日 ①週()日程度 ②月()日程度 ③年()日程度 (いずれかに記入)

問5-2 はなバスを利用する時の外出目的をお答えください。

平日() ①通勤 ②通学 ③買物 ④通院
 休日() ⑤仕事(営業、打合せなど) ⑥市役所や市の施設の利用
 (番号をいくつでも記入) ⑦レジャー・娯楽・習い事 ⑧その他()

問5-3 はなバスを利用する時のルートや時刻などについてお答えください。

平・休それぞれ 行きと帰り		乗車バス停 名 称	降車バス停 名 称	乗車時刻	鉄道への (からの)乗換え	路線バスへの (からの)乗換え
※片道利用は 1行だけ記入	平 日			午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
				午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
				午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
				午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない

※乗換えは どちらかに○	休日			午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
				午前・午後 ()時頃	①乗りかえる ②乗りかえない	①乗りかえる ②乗りかえない
問5-4 はなバスのサービス内容などについてお答えください。 (それぞれで1つだけ選んでください。また()内に記入してください。)						
運行経路の 基本形	①現在の運行経路でよい ②駅などをもっと短く結ぶ運行経路がよい ③より多くの地域を回る循環型がよい ④その他()					
バス停の 位置	①現在のバス停位置で問題ない ② やや不便を感じるが許容できる ③改善が望ましい(改善場所・内容:) ④その他()					
運行本数	①現在の運行本数でよい ②運行本数はもっと少なくてもよい ③運行本数を増やしてほしい ⇒ 午前()時台、午後()時台					
始発時刻 終発時刻	①現在の始発時刻・終発時刻でよい ②始発を早くしてほしい(午前 時台発) ③終発を遅くしてほしい(午後 時台発)					
時刻表通り の運行	①ほぼ時刻表通りに運行している ②遅れることがあるが気にならない ③よく遅れ、不満である ⇒ 午前()時頃、午後()時頃					
小学生による 車内放送	①良い取り組みである ②改善が望ましい() ③どちらとも言えない ④その他()					

問6 ふだん、はなバスを**利用しない方**がお答えください。

問6-1 はなバスを利用しない理由をお答えください。(いくつでも)	
① バス停が遠い	② 目的地にいけない ③ 運行本数が少ない ④ 時間が不正確 ⑤ バスが満員で乗れない ⑤ 始発時刻が遅い ⑥ 終発時刻が早い ⑦ 時間がかかる ⑧ 他の交通手段のほうが便利 ⑨ その他()
問6-2 ふだん利用している主な交通手段をお答えください。 (2つまで 選んでください)	
① 鉄道	② 路線バス ③ タクシー ④自動車 ⑤ バイク ⑥ 自転車 ⑦ 徒歩 ⑧その他()
問6-3 はなバスを、利用するとした場合の条件についてお答えください。 (いくつでも選んでください。また、具体的な条件もあればお書きください。)	
① 自宅付近や目的地を通る運行経路・バス停があれば利用する ② 目的地や駅まで迂回せずに行く運行経路であれば利用する ③ 運行本数が増えれば利用する ④ 始発・終発時刻が拡大されれば利用する ⑤ 遅れずに運行されるのであれば利用する ⑥ どのように条件が変わっても利用しない ⑦ その他()	

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

問7 平成25年8月に、はなバスの運賃を、大人100円から150円に改定しました。

(1) 運賃改定後、あなたは、はなバス利用を変えましたか？(1つだけ選んでください)

① 100 円の時と利用状況は変わらない → 問8へ

② 利用回数が増えた

③ 利用回数を減らした

④ 利用しなくなった

⑤ 以前から利用していないのでなんとも言えない → 問8へ

(2) (1)の質問で「②利用回数が増えた」とした方の増えた理由は何ですか？(あてはまるものに○)

① IC カードが導入されたから ② 目的地が変わったから ③ その他 ()

(3) (1)の質問で「③利用回数を減らした」「④利用しなくなった」とお答えした方におうかがいします。

ア. 減らした・利用しなくなった理由は何ですか？(あてはまるものに○)

① 運賃が改定されたから ② 時刻表が変わったから ③ その他 ()

イ. はなバスを利用しない時は、どの交通手段で移動していますか？(あてはまるものに○)

① 徒歩 ② 自転車 ③ バイク ④ 自家用車 ⑤ タクシー ⑥ 路線バス

⑦ 外出そのものを減らした・外出しなくなった ⑧ その他 ()

問8 はなバスの運行経路の変更希望はありますか？

※希望のない方は 問9 へ

(1) 希望する経路は、どのような路線ですか？(駅名や施設名を記入してください。)

() 発 ～ () 経由 ～ () 行き

(2) 希望する経路の変更・新設後のバス利用の目的は何ですか？(1つだけ)

① 通勤 ② 通学 ③ 買物 ④ 通院 ⑤ 仕事(営業、打合せなど)

⑥ 市役所や市の施設の利用 ⑦ レジャー・娯楽・習い事 ⑧ その他 ()

(3) 希望する経路を利用される時間帯はいつ頃ですか？

行き(午前・午後 時台) 帰り(午前・午後 時台)

(4) 希望する経路をどのくらい利用されますか？(平日休日それぞれ1つだけ)

平日 ① 週()日程度 ② 月()日程度 ③ 年()日程度 (いずれかに記入)

休日 ① 週()日程度 ② 月()日程度 ③ 年()日程度 (いずれかに記入)

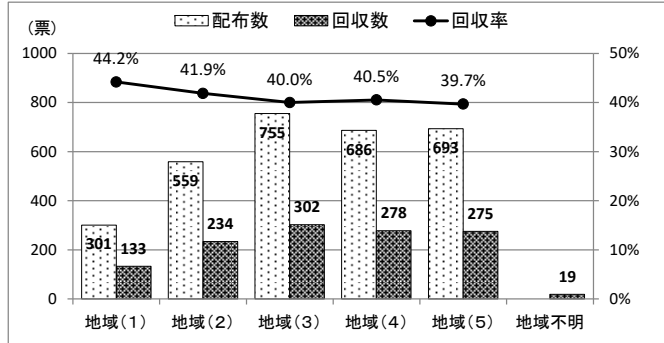
問9 そのほか、はなバスに対するご意見、ご要望があればお書きください

②送付・回収状況

- ・住民基本台帳から無作為に抽出した16歳以上(平成26年4月1日現在)の市民のうち、介護施設の入居者を除く2,994人にアンケートの送付を行った。このうち、1,241票が返送された(回収率:41.4%)。
- ・地域別回収率は地域(1)が44.2%と最も高く、次いで地域(2)の41.9%、地域(3)、(4)、(5)40%程度である。

表Ⅲ-4-1 市民アンケート回収結果(全体)

市民アンケート		
配布数(票)	回収数(票)	回収率(%)
2,994	1,241	41.4%

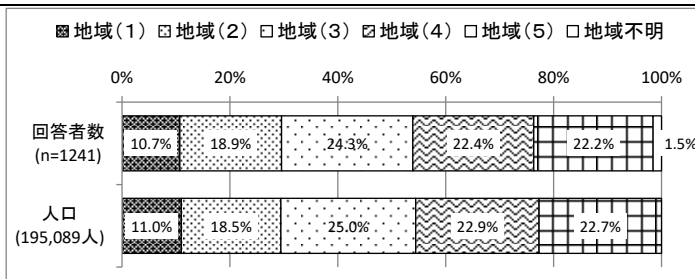


図Ⅲ-4-1 地域別市民アンケート回収結果

4-2. 回答者の属性

(1) 居住地

○回答者総数は1,241人で、地域別人口とほぼ同じ構成比であった。

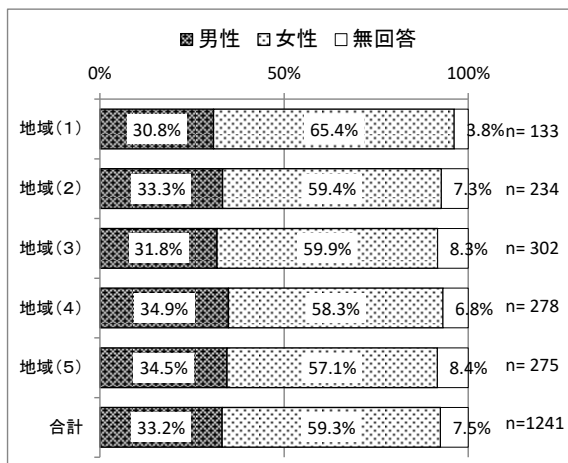


図Ⅲ-4-2 地域別回答者数・人口

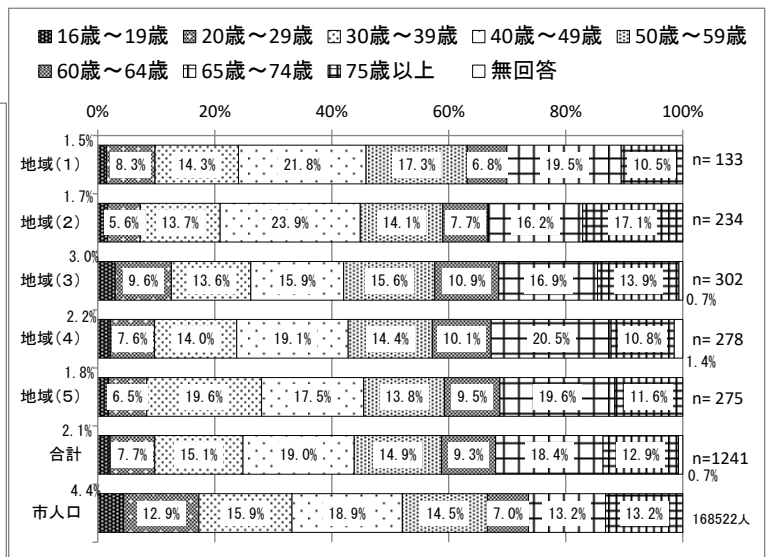
(2) 性別、年代別

○女性が60%~65%程度、男性が30%~35%程度で、地域(1)の女性割合がやや高い。

○60歳以上が40%程度、20歳代以下が10%程度と、市の人口構成に比べて高齢層の割合が高い。



図Ⅲ-4-3 性別割合 注) 合計には地域不明を含む

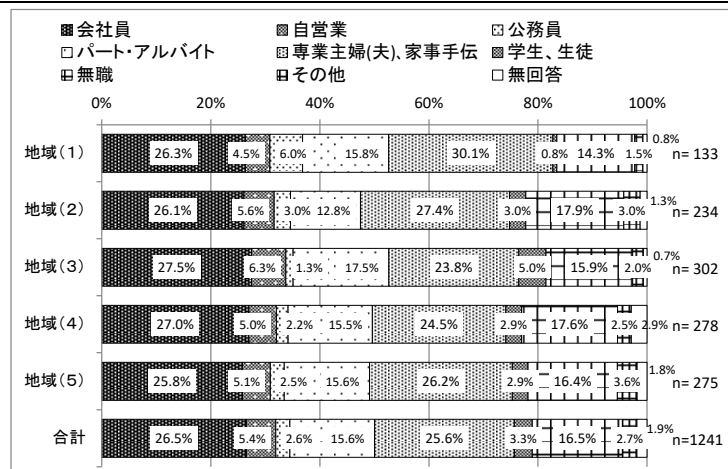


図Ⅲ-4-4 地域別・年代別割合 注) 合計には地域不明を含む

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

(3) 職業別

○会社員と専業主婦(夫)・家事手伝いがそれぞれ 20%～30%程度、パート・アルバイトと無職がそれぞれ 15%～20%程度など、多様な層から回答が得られている。

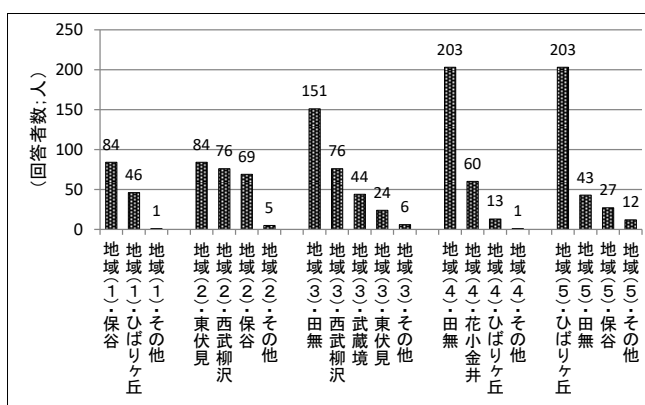


図Ⅲ-4-5 地域別・職業別割合 注) 合計には地域不明を含む

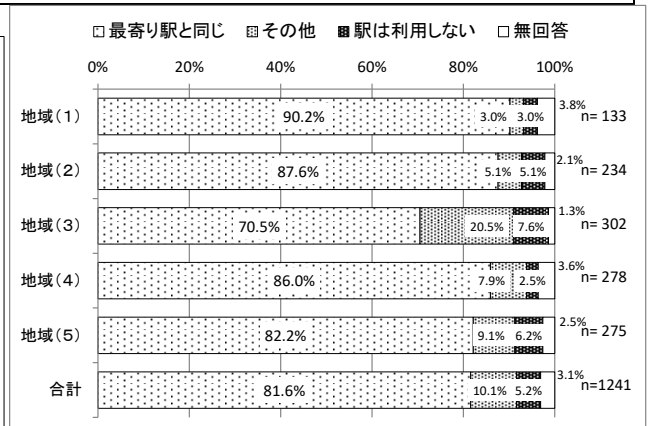
(4) 最寄駅と利用駅

○最寄駅は地域(1)が保谷駅、地域(2)東伏見駅、地域(3)(4)田無駅、地域(5)ひばりヶ丘駅となっている。

○ふだん利用する駅は最寄駅と同じ場合が最も多いが、地域(3)では JR 中央線の駅の利用も多い。



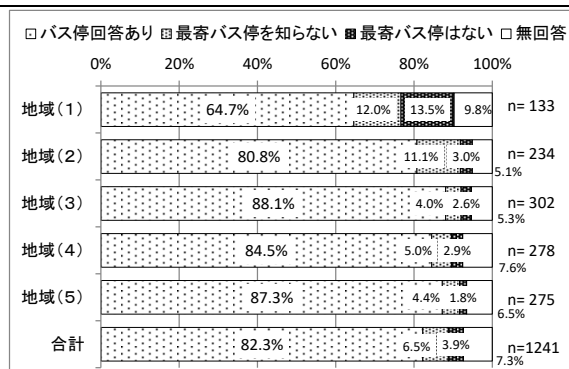
図Ⅲ-4-6 地域別最寄駅 注) 合計には地域不明を含む



図Ⅲ-4-7 ふだん利用する駅 注) 合計には地域不明を含む

(5) 最寄バス停

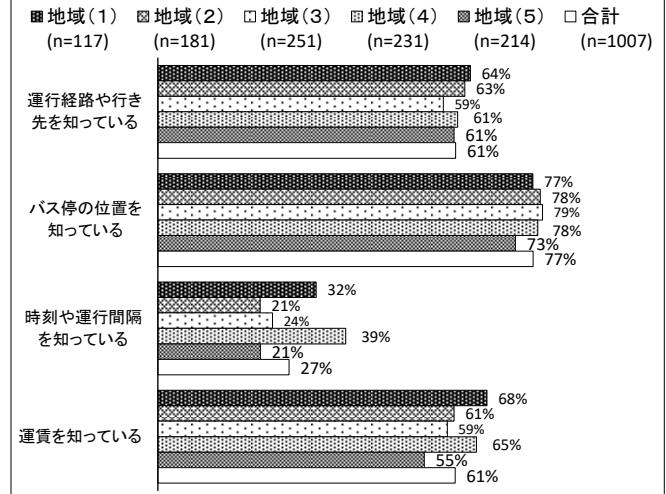
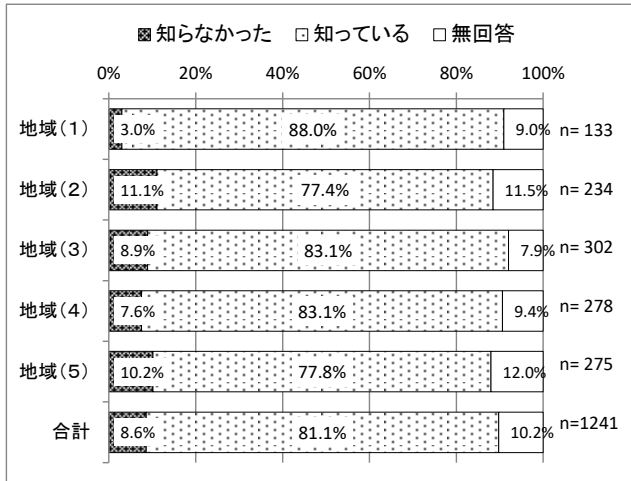
○地域(1)(2)では最寄バス停を知らないが 10%強、地域(1)では最寄バス停が無い 13.5%とやや高い。



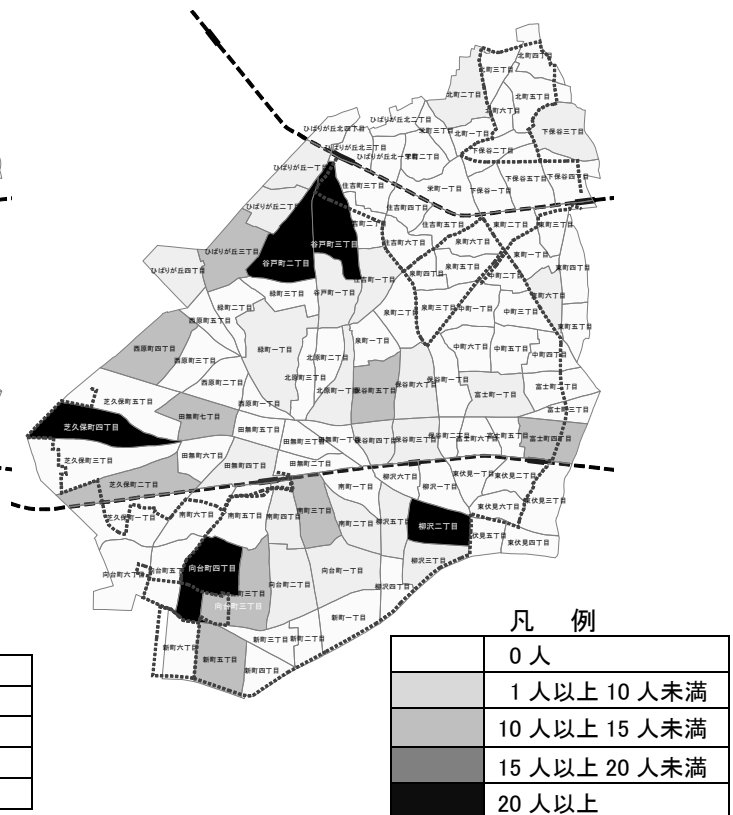
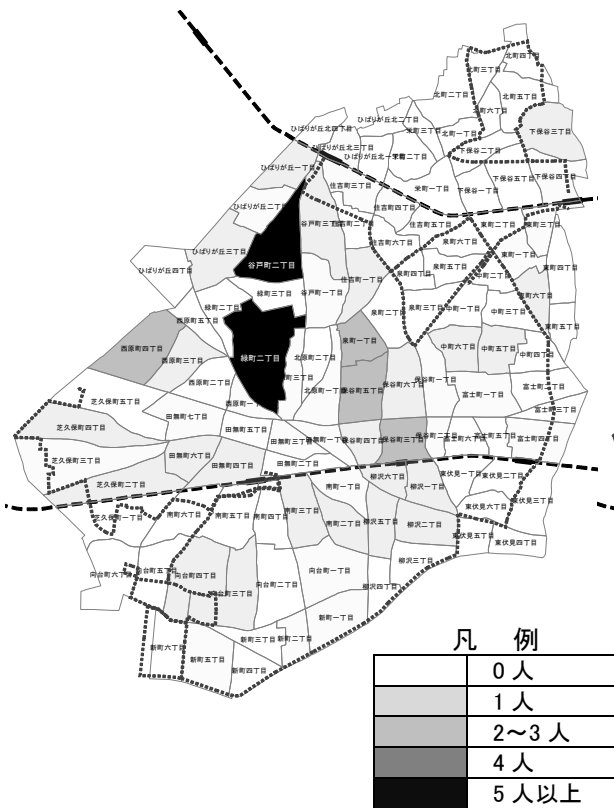
図Ⅲ-4-8 最寄バス停 注) 合計には地域不明を含む

4-3. はなバスの認知度

- どの地域も80%前後の認知度となっており、特に、地域(1)での認知度が高い。
- 内容別では、バス停位置の認知度が高く、運行経路・行き先、運賃の認知度も過半数を超えている。一方、時刻・運行間隔の認知度は低い。
- 地域別にみると、はなバスルート沿線でもはなバスの存在や運行内容を知らない人がいる。



図Ⅲ-4-9 はなバスの認知度 注) 合計には地域不明を含む 図Ⅲ-4-10 はなバスの内容別認知度(複数回答)
注) 図Ⅲ-4-10 ははなバスを知っている回答者数に対する割合で合計には地域不明を含む。



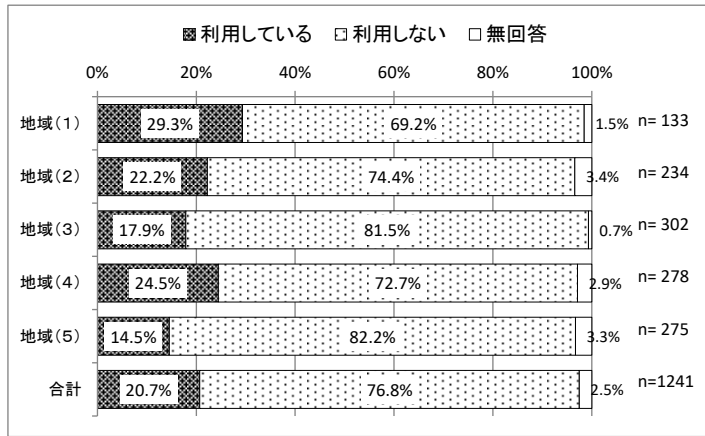
図Ⅲ-4-11 はなバスを「知らない」回答者数 図Ⅲ-4-12 はなバスの「時刻・運行間隔を知っている」無回答者数

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

4-4. はなバスの利用特性

(1) はなバスの利用有無

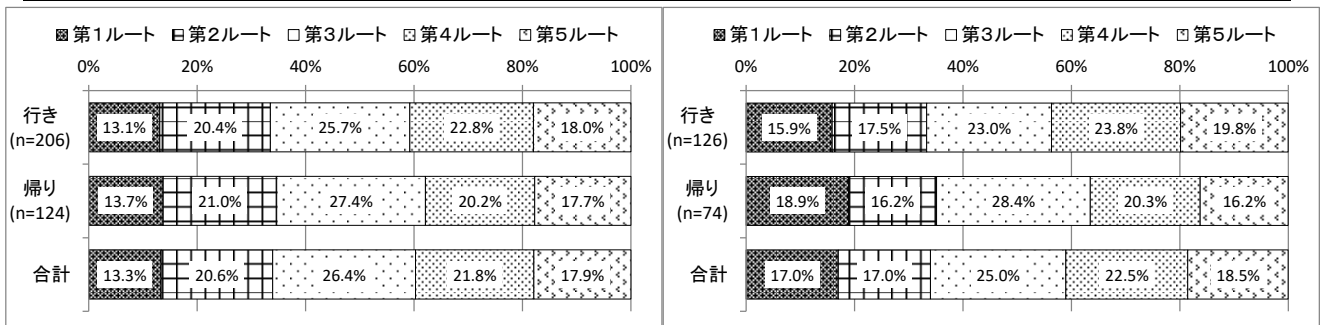
○はなバス利用者は合計で 20.7%、地域別には地域(1)(4)で高い。



図Ⅲ-4-13 はなバスの利用有無

(2) ルート別回答者数

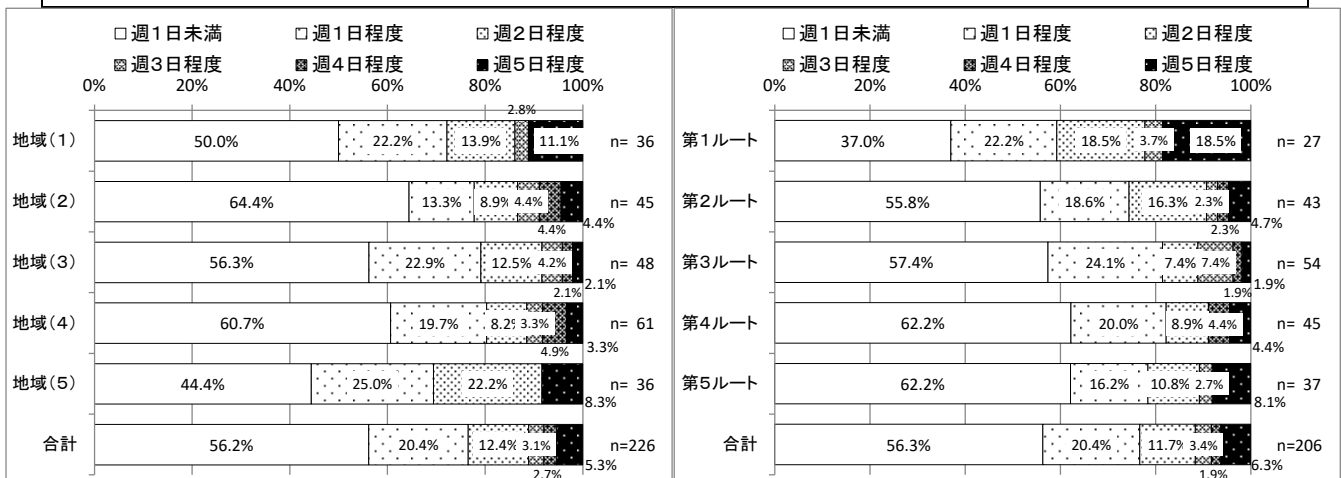
○第3ルート利用の回答者が最も多く、次いで、第4ルートなどとなっている。



図Ⅲ-4-14 ルート別利用割合（左：平日、右：休日）

(3) 利用頻度

○全体的に週1日未満の利用が多い。地域(1)(5)では利用頻度が比較的高い。

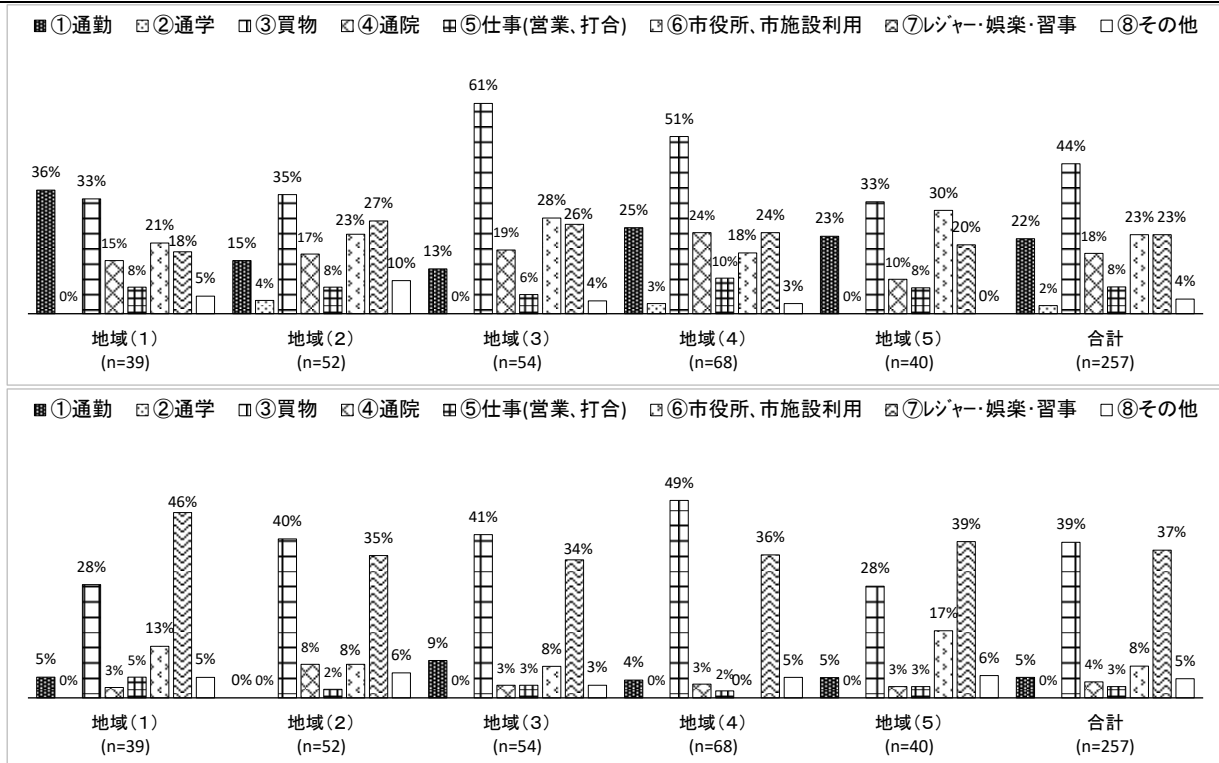


図Ⅲ-4-15 利用頻度別割合（地域別・左：平日、右：休日）

(4) 外出目的

○平日では、地域(1)は通勤、地域(3)は買物、地域(5)は市役所等の利用が多い。

○休日では、どの地域も、買物、レジャー等での利用割合が多い。

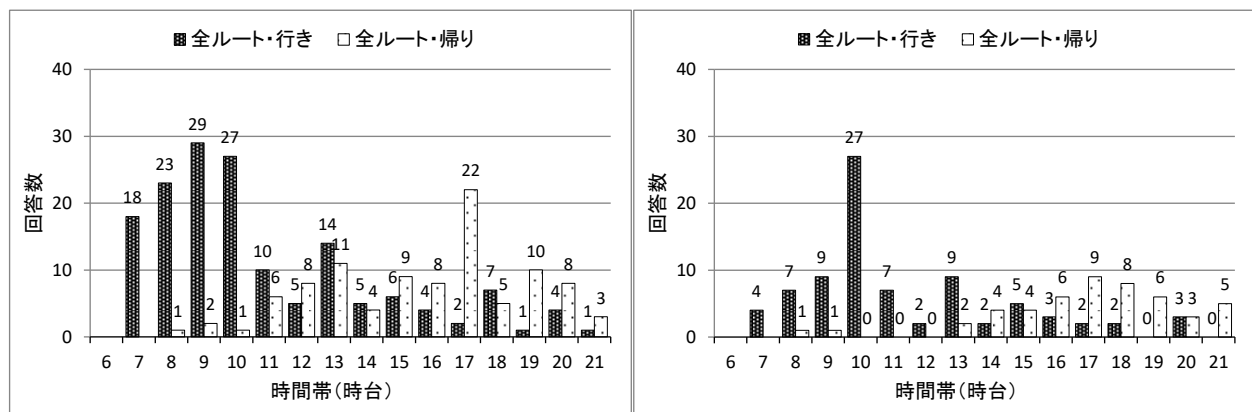


図Ⅲ-4-16 はなバス利用時の外出目的 (上：平日、下：休日) 注) 合計には地域不明を含む

(5) 乗車時間帯

○平日、休日とも、午前中に行き、午後に帰りのパターンとなっている。

○行きの時間帯のピークは平日が9時台、休日は10時台、帰りは平日・休日とも17時台がピークである。



図Ⅲ-4-17 乗車時間帯別利用者数 (左：平日、右：休日)

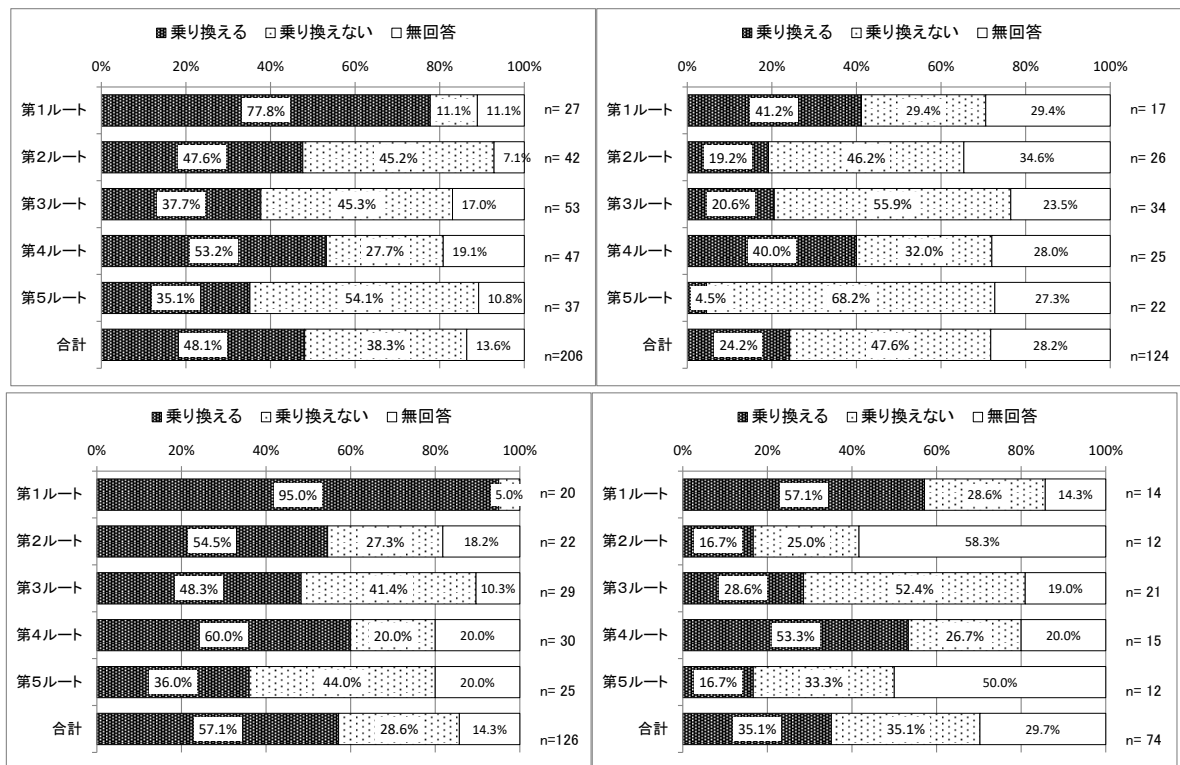
(6) 他交通手段との乗換え

①鉄道乗換えの有無

○平日合計は、行きで48.1%、帰りで24.2%が鉄道との乗換えがあり、ルート別では第1,4ルートが多い。

○休日合計は、行きで57.1%、帰りで35.1%が鉄道との乗換えがあり、ルート別では第1,4ルートが多い。

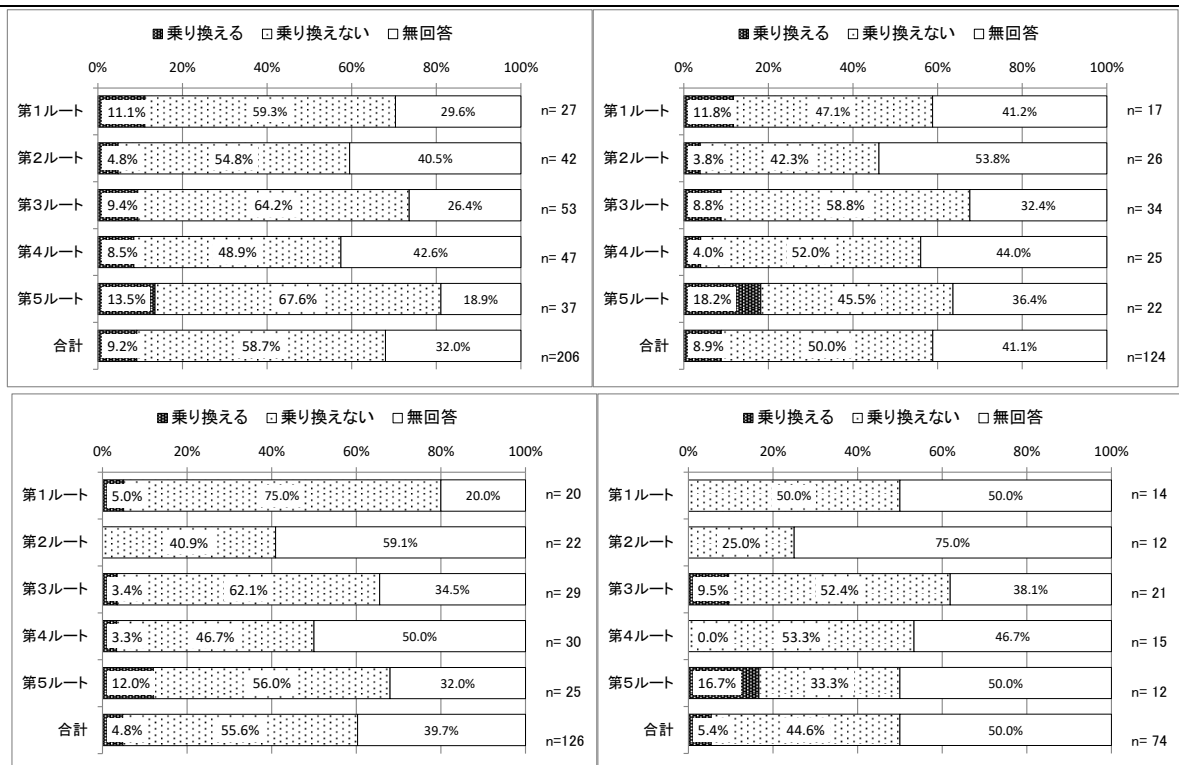
Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果



図Ⅲ-4-18 はなバスと鉄道との乗換状況（上：平日、下：休日）（左：行き、右：帰り）

②路線バス乗換の有無

- 平日合計は、行きで9.2%、帰りで8.9%が路線バスとの乗換えがあり、ルート別では第5,1ルートが多い。
- 休日合計は、行きで4.8%、帰りで5.4%が路線バスとの乗換えがあり、ルート別では第5ルートが多い。

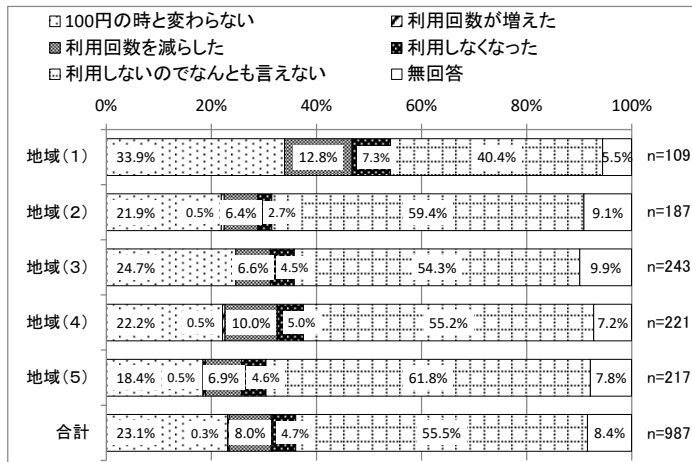


図Ⅲ-4-19 はなバスと路線バスとの乗換状況（上：平日、下：休日）（左：行き、右：帰り）

4-5. 運賃改定による利用状況の変化

(1) 運賃改定後の利用状況

○20%～30%程度が100円の時と変わらず利用しており、特に地域(1)が多い。



図Ⅲ-4-20 運賃改定後の利用状況

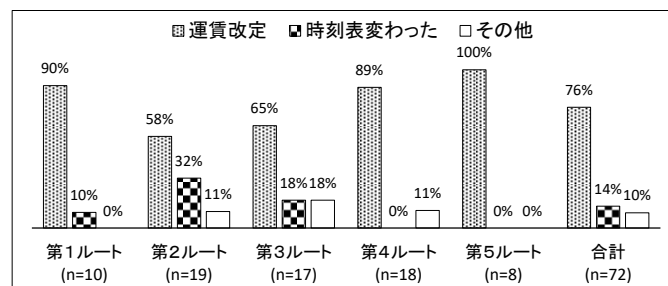
(2) 運賃改定後の利用回数の増減の理由(複数回答)

○利用回数を減らした理由は運賃改定が最も多いが、第2ルートでは時刻表変更も比較的多い。

表Ⅲ-4-2 運賃改定により利用回数が増えた理由(単位:人)

	ICカード導入された	目的地が変わった	その他	合計
利用回数が増えた	1	1	2	4

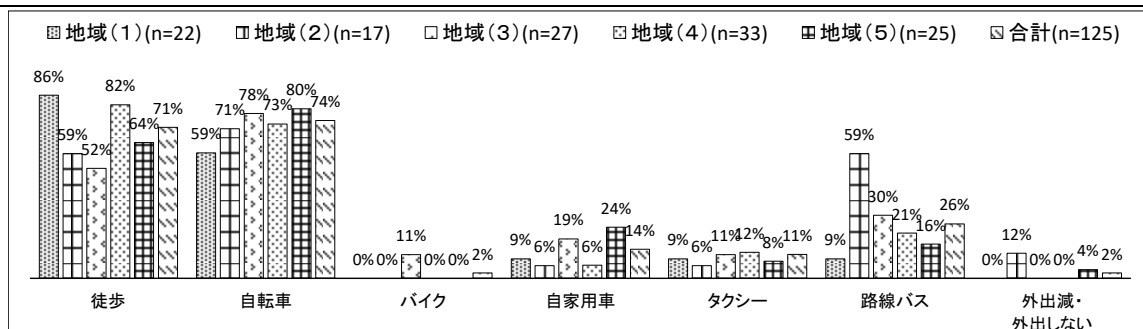
「その他」の内容:体調の変化、目的地が変わった



図Ⅲ-4-21 運賃改定後に利用回数を減らした理由(※平日利用ルートで集計)

(3) 運賃改定による移動手段の変更(複数回答)

○徒歩、自転車への変更が多い。地域(2)で路線バス、地域(5)で自家用車が他地域に比べて多い。



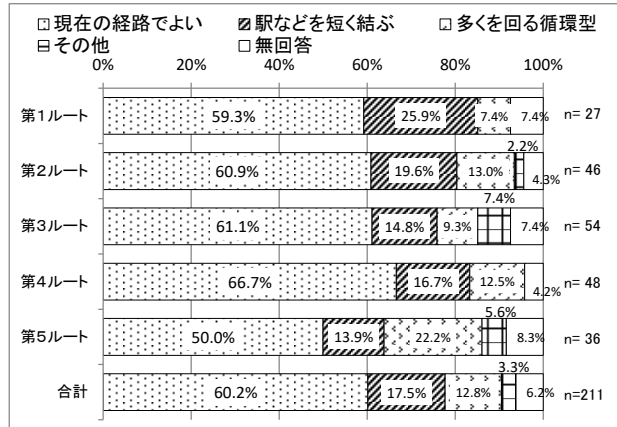
図Ⅲ-4-22 運賃改定により変更した移動手段

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

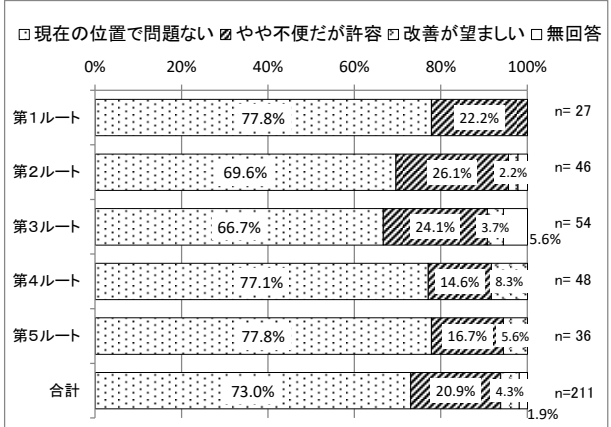
4-6. はなバスの満足度・要望

(1) 運行経路の基本形、バス停の位置

- 現在の経路で良いとする割合が過半数だが、第1ルートでは駅などを短く結ぶ(直行型)の希望が多い。
- 現在のバス停位置で良いとする割合がどのルートも60%を超えている。



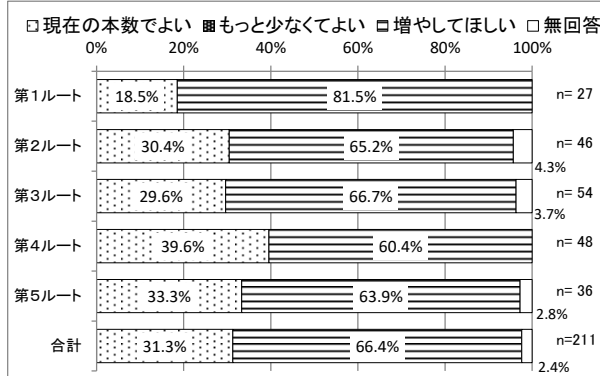
図Ⅲ-4-23 望ましい運行経路の形 (※平日利用ルート)



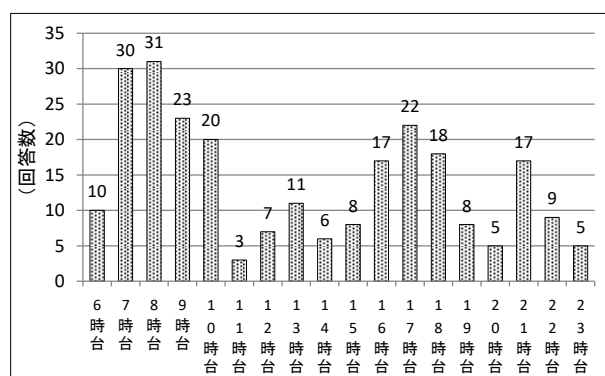
図Ⅲ-4-24 バス停位置への評価 (※平日利用ルート)

(2) 運行本数、増便希望の時間帯

- 増便要望が60%~80%で、少なくて良いとの回答は無い。特に第1ルートで増便要望が多い。
- 朝7,8時台の増便要望が多く、次いで、9,10時台や16~18,21時台などである。



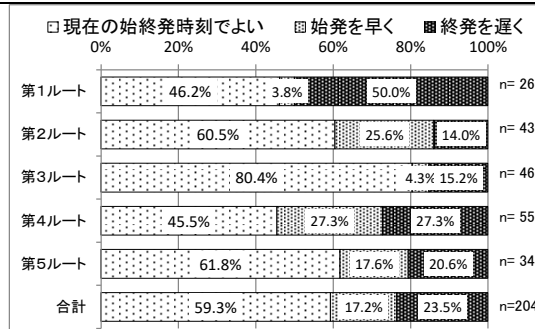
図Ⅲ-4-25 運行本数の評価 (※平日利用ルート)



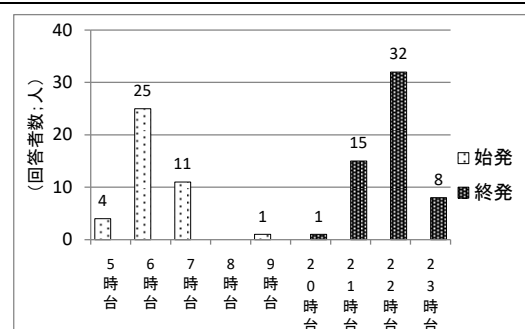
図Ⅲ-4-26 運行本数の増加を希望する時間帯 (※平日利用)

(3) 始発・終発時刻

- 始発、終発の変更希望は合計で約40%、第1ルートは終発繰り下げ、第4ルートは双方とも多い。
- 始発繰り上げの時間帯は6時台、終発繰り下げの時間帯は22時台の希望が最も多い。



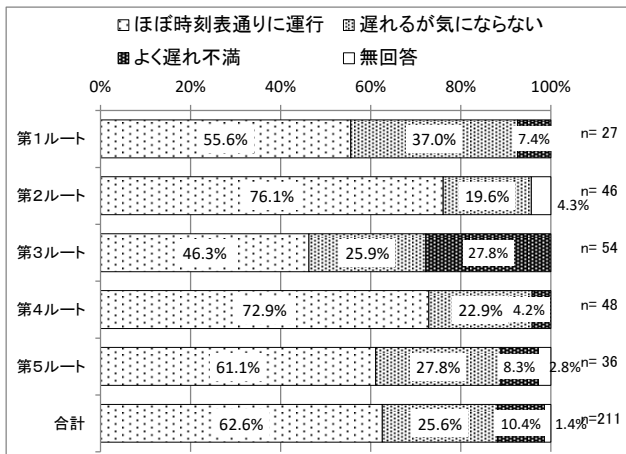
図Ⅲ-4-27 始発・終発時刻の評価 (※平日利用ルート)



図Ⅲ-4-28 始発繰り上げ、終発繰り下げの要望時間帯

(4) 定時性への評価

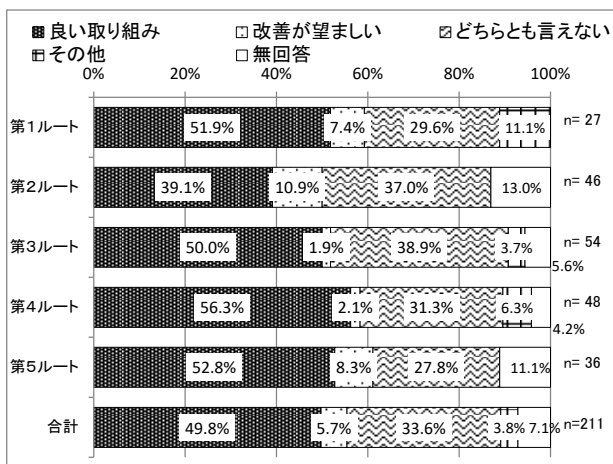
○第3ルートで「不満」が多い。他ルートでは90%程度が「時刻表通り」「気にならない」と回答している。



図Ⅲ-4-29 定時性への評価 (※平日利用ルートで集計)

(5) 小学生による車内放送

○良い取り組みとする回答は合計で50%である。第2ルートではやや低めである。

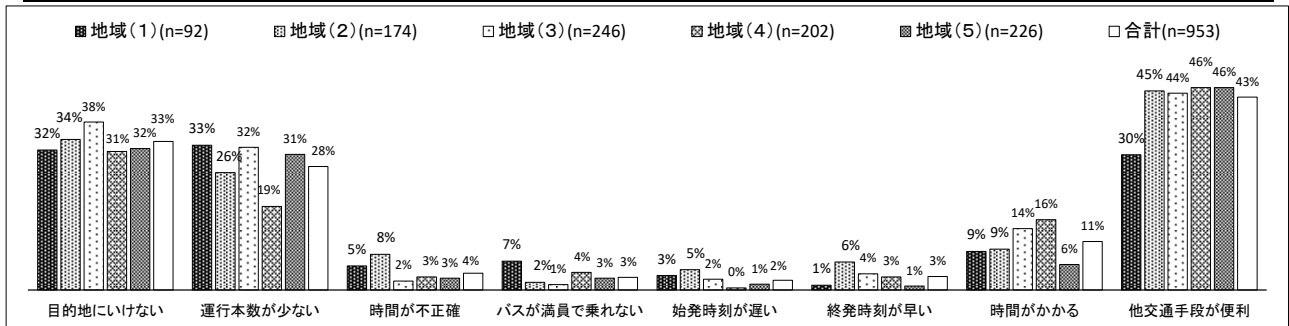


図Ⅲ-4-30 小学生による車内放送の評価
(※平日利用ルートで集計)

4-7. はなバス非利用者の行動、考え方

(1) 利用しない理由

○目的地にいけない31%~38%、運行本数が少ない26%~33%、他交通手段が便利30%~46%となっている。

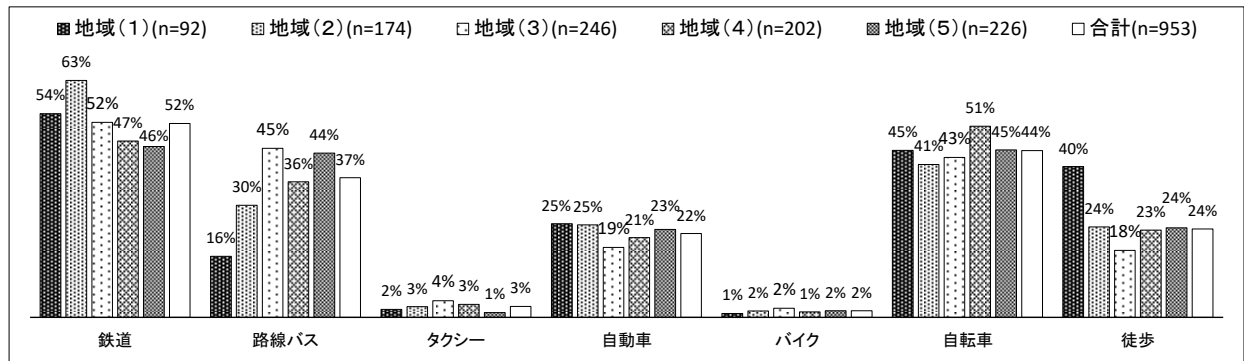


図Ⅲ-4-31 はなバスを利用しない理由

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

(2) ふだんの利用交通手段（複数回答）

○鉄道、路線バス、自転車の利用が多い。地域(1)では他地域に比べて徒歩利用が多い。

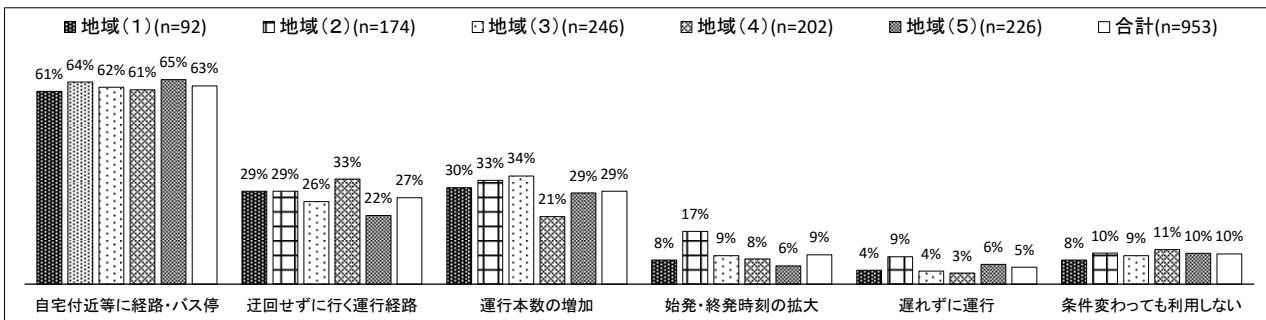


図Ⅲ-4-32 はなバス非利用者のふだんの利用交通手段

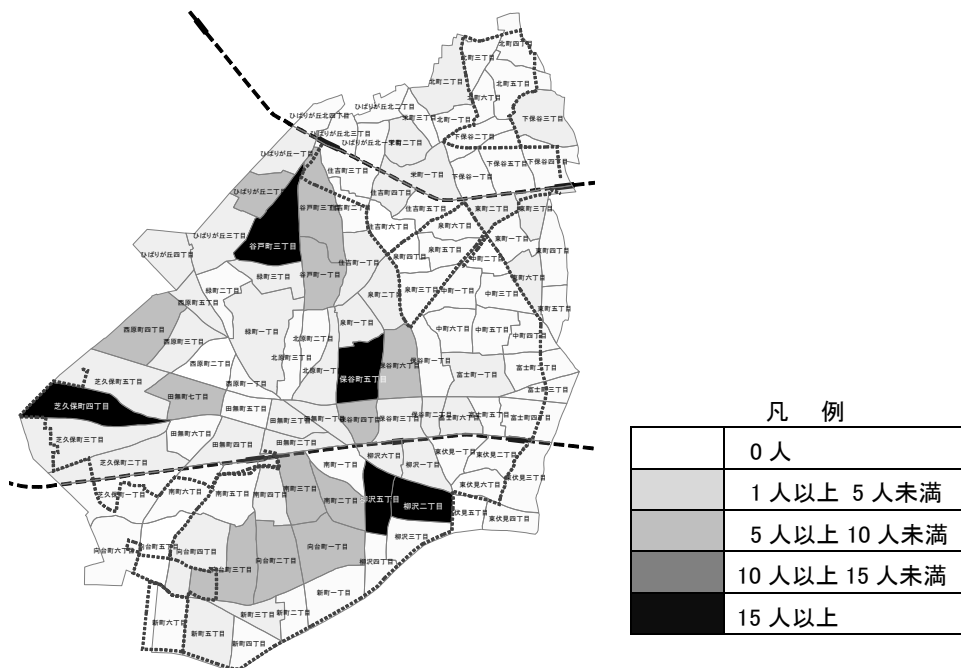
(3) はなバス利用の条件

○条件が変わっても利用しないとする回答は5%～7%程度と低い。

○条件として、自宅付近等への経路設定が最も多い。その地域は市南部の西武新宿線と五日市街道との間の路線バスが通っていない地域(柳沢2,5丁目、向台町1～3丁目)などに見られる。



図Ⅲ-4-33 はなバス非利用者ののはなバスを利用する条件

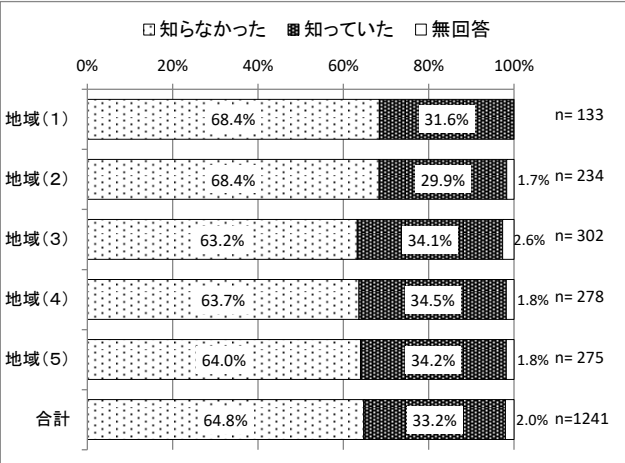


図Ⅲ-4-34 はなバス非利用者の利用条件「自宅や目的地の近くを運行」回答者数

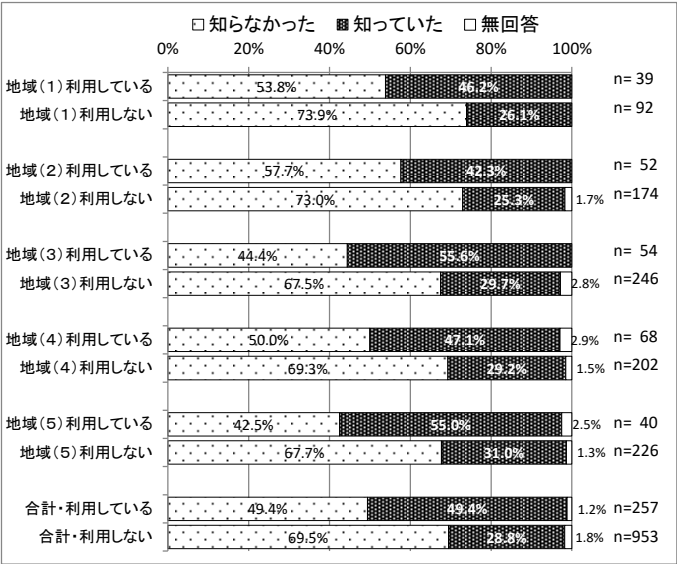
4－8. はなバスへの運行補助に関する考え方

(1) 運行補助の実施認知度

○運行補助の実施認知度は60%～70%で、地域(1)(2)でやや高い。
○はなバス利用の有無で認知度が異なり、利用者の認知度は50%前後、非利用者は30%前後である。



図Ⅲ-4-35 運行補助の実施認知度



図Ⅲ-4-36 運行補助の実施認知度（はなバス利用有無別）

注) 合計には地域不明を含む

(2) 運行補助制度について

①公費負担額等集計結果

- ・平成 25 年度の運賃改定前後で公費負担額を比較したところ、運賃改定前の利用者一人あたり 77 円は、運賃改定後に 61 円と改善した。
- ・運賃改定後をルート別に見ると、第 1 ルートは 7 円と最も低く、第 2 ルートは 73 円、第 3 ルート向台循環 83 円、同田無駅東伏見駅 191 円、第 4 ルート 61 円、第 5 ルート 9 円と、ルートによって差が大きい。

表Ⅲ-4-3 平成 25 年度の一人あたり公費負担額（上：運賃改定前、下：運賃改定後）

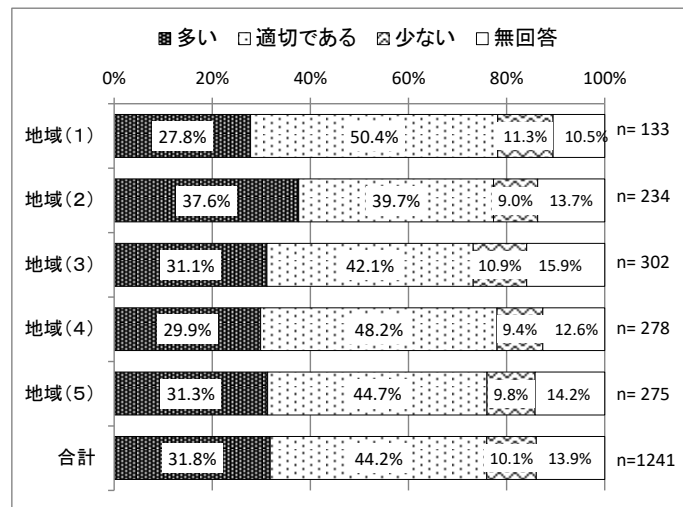
平成25年度 一人当たり公費負担額（運賃100円）（運賃改定前4/1～7/31）									
	単位		第1ルート	第2ルート	第3ルート			第4ルート	第5ルート
					向台	東伏見	合計		合計
乗車人数(～7月)	人	①	109,203	69,350	52,265	67,221	119,486	103,251	63,606
収入(～7月)	円	②	9,929,833	6,856,730	5,167,513	6,646,233	11,813,746	9,214,477	4,816,714
運送距離(～7月)	km	③	29,445	25,712	21,488	37,792	59,280	36,194	18,727
経費	円	④	13,549,703	11,673,725	9,756,076	17,158,575	26,914,651	17,631,434	8,502,570
運行補助金	円	⑤=④-②	3,619,870	4,816,994	4,588,564	10,512,342	15,100,905	8,416,957	3,685,856
一人あたり公費	円	⑥=⑤÷①	33	69	88	156	126	82	58

平成25年度 一人当たり公費負担額（運賃150円）（運賃改定後8/1～3/31）									
	単位		第1ルート	第2ルート	第3ルート			第4ルート	第5ルート
					向台	東伏見	合計		合計
乗車人数(8月～)	人	①	188,752	79,986	101,880	96,975	198,855	198,914	110,841
収入(8月～)	円	②	25,576,329	11,060,368	14,564,856	13,863,633	28,428,489	23,183,528	15,206,834
運送距離(8月～)	km	③	58,249	37,153	50,771	71,282	122,053	72,375	35,694
経費	円	④	26,804,757	16,868,274	23,051,410	32,364,151	55,415,560	35,256,215	16,206,234
運行補助金	円	⑤=④-②	1,228,428	5,807,906	8,486,553	18,500,518	26,987,071	12,072,687	999,400
一人あたり公費	円	⑥=⑤÷①	7	73	83	191	136	61	9

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

②運行補助の妥当性

○運行補助額は適切とした回答は40%～50%程度と最も多く、多いが30%～40%程度、少ないが10%前後である。地域(2)で多いとする回答が他地域よりも多い。

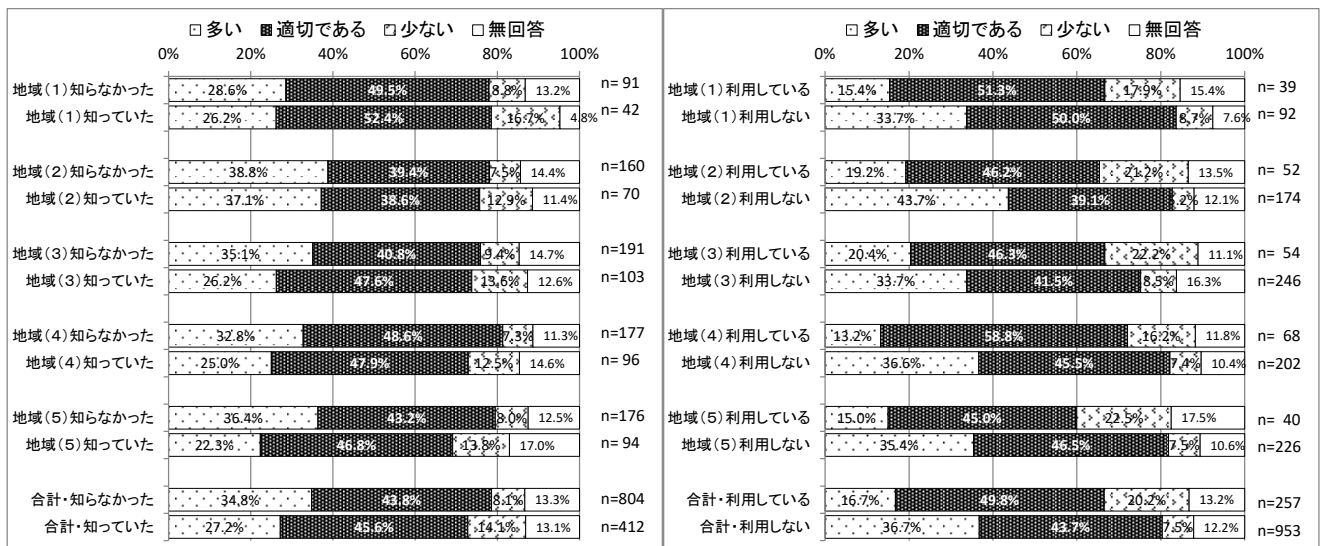


図Ⅲ-4-37 運行補助の妥当性 注) 合計には地域不明を含む

③運行補助実施認知度別・はなバス利用有無別にみた運行補助の妥当性

○運行補助の実施認知度別にみると、合計、地域(3)～(5)では、運行補助を知らなかった人が運行補助額は多いとする回答が多いが、地域(1)(2)では認知度による差は小さい。

○はなバス利用の有無別にみると、利用者の40%～60%が適切、20%前後が少ないとしているのに対し、非利用者は30%～40%が多いと回答している。



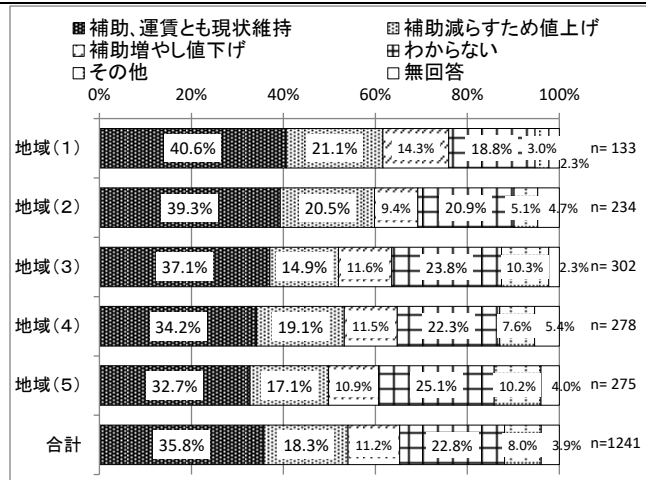
図Ⅲ-4-38 運行補助の妥当性(運行補助実施認知度別)

図Ⅲ-4-39 運行補助の妥当性(はなバス利用有無別)

注) 合計には地域不明を含む

④今後の運行補助のあり方

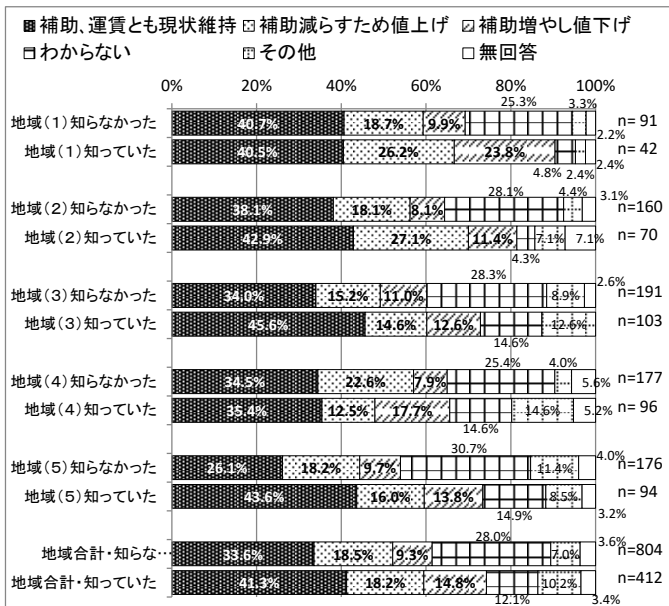
○30%～40%が現状維持、15%～20%が値上げ、10%～15%が値下げとの回答である。



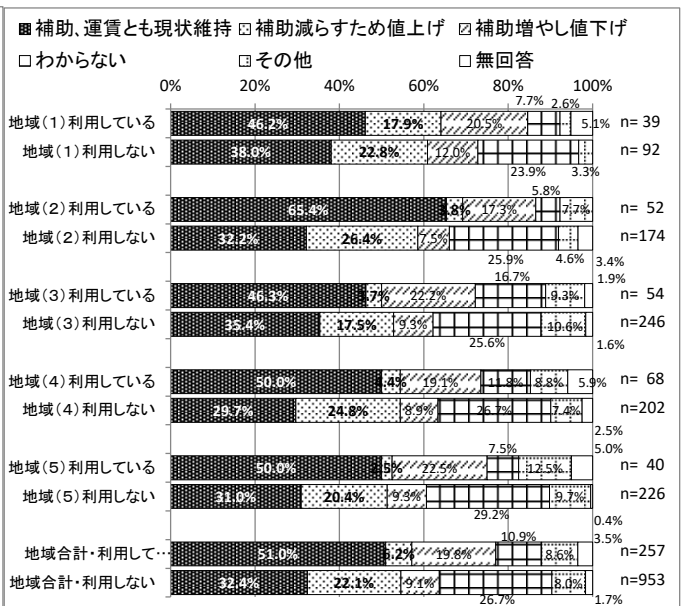
図Ⅲ-4-40 今後の運行補助のあり方 注) 合計には地域不明を含む

⑤運行補助実施認知度別・はなバス利用有無別にみた今後の運行補助のあり方

○運行補助の実施認知度別にみると、地域合計、地域(3)～(5)では運行補助を知っていた人が現状維持とする割合が高い。地域(1)(2)では運行補助の実施を知っている人のほうが値上げとする割合が高い。
○はなバス利用の有無別にみると、利用者の40%～70%が現状維持、20%前後が値下げとしているのに対し、非利用者での現状維持は30%～40%、値上げが20%～25%程度であった。



図Ⅲ-4-41 今後の運行補助（運行補助実施認知度別）



図Ⅲ-4-42 今後の運行補助（はなバス利用有無別）

注) 合計には地域不明を含む

■運行補助制度の妥当性に関するまとめ

○運行補助は適切であるとの回答は半数近くに達している。

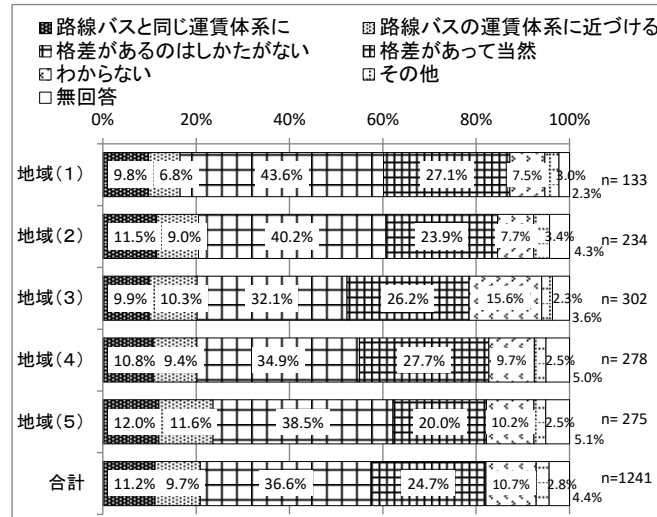
○しかしながら、運行補助の存在を知らなかった人やはなバスをふだん利用しない人は、運行補助額が多いとの回答が多く、運行補助の実施が必ずしも市民全体の総意であるとまでは言えない。

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

(3) 路線バスとの運賃格差について

① 路線バスとの運賃格差への考え方

○運賃格差を肯定する回答(しかたない、当然)が 60%～70%程度で最も多く、路線バスの運賃体系と同じ・近づけるが合わせて 20%程度で、特に地域(1)で運賃格差を肯定する割合が 70%強と多い。

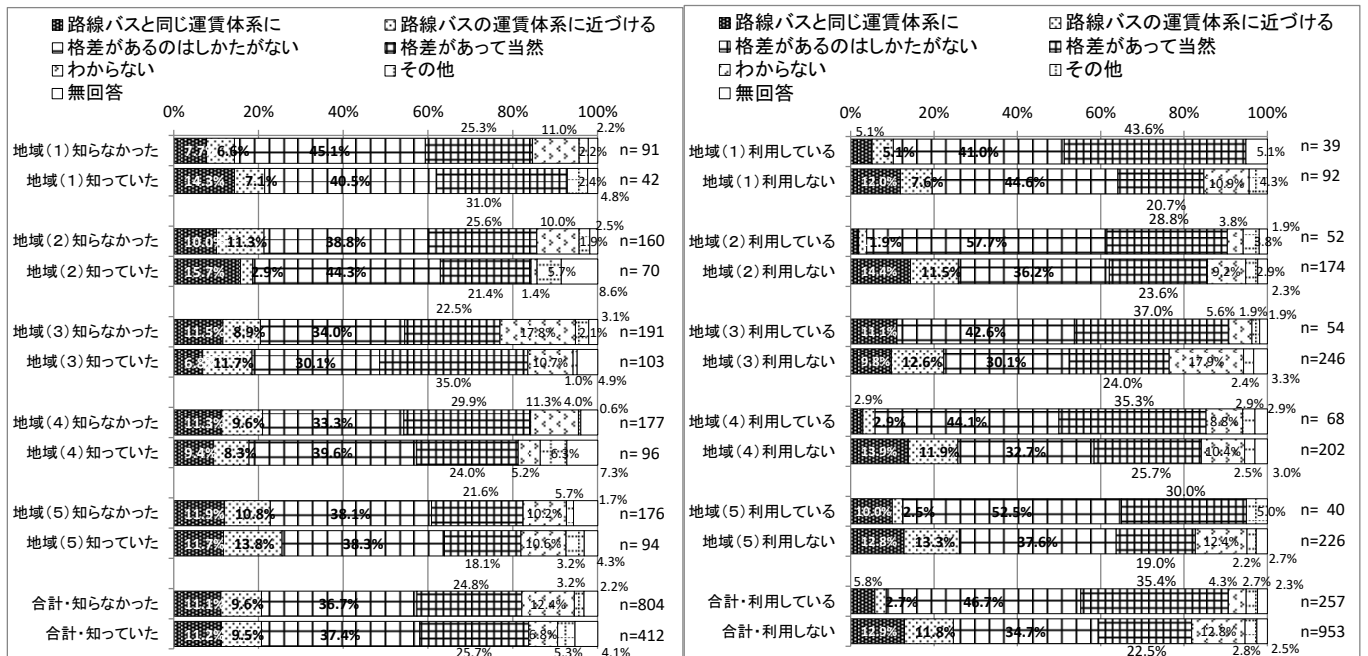


図Ⅲ-4-43 運賃格差への考え方

② 運行補助実施認知度別・はなバス利用有無別にみた路線バスとの運賃格差への考え方

○運行補助の実施認知度の違いによる差は小さいが、地域別では地域(1)(3)で認知度により違いがある。

○はなバス利用の有無でみると、利用者と非利用者では肯定的な評価に差がある。



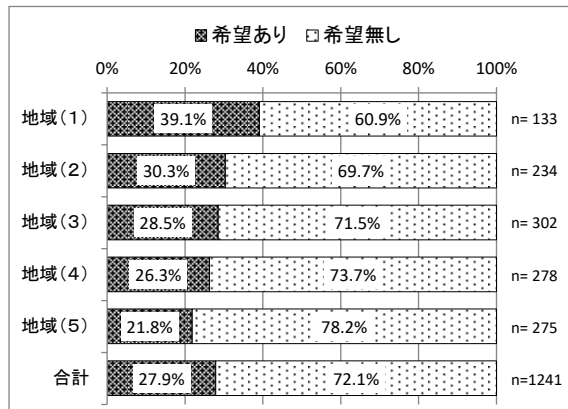
図Ⅲ-4-44 運賃格差への考え方(運行補助実施認知度別)

図Ⅲ-4-45 運賃格差への考え方(はなバス利用有無別)

4-9. 運行経路変更の要望

(1) 変更要望の有無

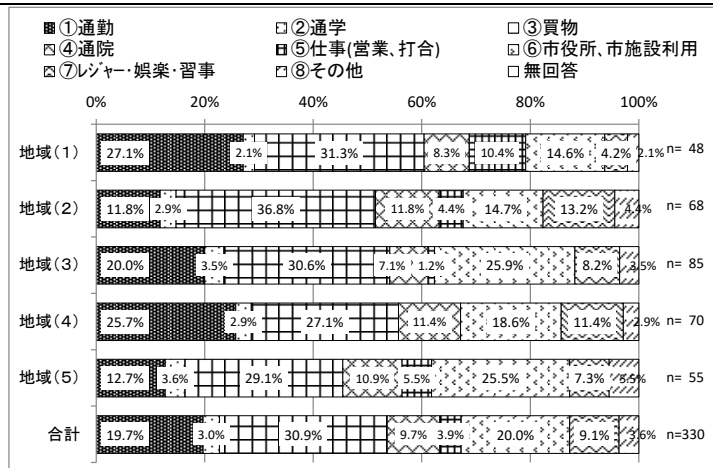
○変更要望は、地域により20%～40%となっており、特に地域(1)が多い。



図Ⅲ-4-46 運行経路の変更要望の有無

(2) 利用目的

○どの地域も買物利用が最も多い。通勤利用は地域(1)(4)、市役所等の利用は地域(3)(5)が多い。

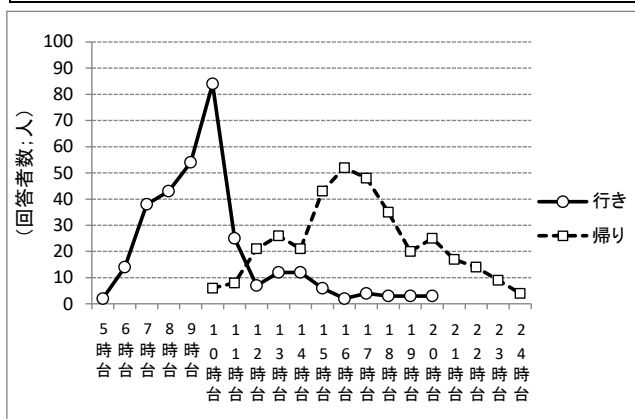


図Ⅲ-4-47 希望経路の利用目的

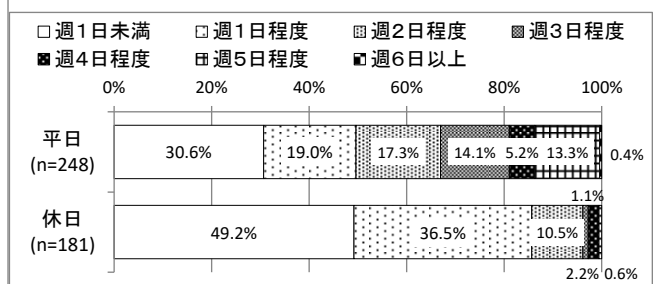
(3) 利用時間帯、利用頻度

○利用時間帯は、どの地域も、行きは午前10時台が最も多く、帰りは16,17時台が多い。

○利用頻度は、平日は週1日未満から週2日程度の利用が60%～80%、休日は週1日未満が約半数である。



図Ⅲ-4-48 希望経路の利用時間帯



図Ⅲ-4-49 希望経路の利用頻度

Ⅲ. 調査結果 4. 市民アンケート結果

4-10. 自由記入による意見・要望等

○計 656 件の意見・要望等が寄せられた。
○運行経路に関するものが 122 件と多く、その他、運賃、運行ダイヤ、はなバスのあり方等に関するものが多くなっている。

表Ⅲ-4-4 自由記入による意見・要望等の分類と回答件数

項目		件数
運賃に関する事	値下げ	49
	現状維持	3
	値上げ	10
	割引等導入・回数券・シルバーパス	14
	対距離制導入	1
	運賃のあり方に関する意見	10
	ICカードに関して	2
	計	89
運行経路に関する事	新設要望	79
	変更要望	18
	現状維持	1
	市全域に経路充実	2
	現行経路に対する疑問・不満	22
	計	122
バス停位置に関する事		22
運行ダイヤに関する事	始発時刻の変更	11
	運行ダイヤ見直し	15
	計	26
運行本数に関する事		77
車両に関する事	バリアフリー面の改善	5
	その他車両の改善	11
	計	16
その他運行内容に関する事	混雑への不満	8
	定時性への不満	4
	小学生アナウンスについて	1
	運行内容全般に対する改善要望・不満	11
	計	24
乗務員の対応・乗客のマナーに関する事		16
はなバスの認知度・情報提供に関する事	認知度・認知度向上について	12
	情報提供の要望	23
	計	35
利用促進に関する事		7
はなバスの有り方・役割・必要性に関する事	あり方・役割・必要性に対する疑問又は賛同	40
	交通弱者への対応について	19
	コスト削減・採算性に対する意見・提案	10
	計	69
補助に関する事	補助実施に賛同	6
	補助実施に反対・疑問	31
	その他	7
	計	44
市民アンケートに関する事		7
感想・その他		56
はなバスを利用しない		46
合計		656

表Ⅲ-4-5 主な意見・要望等

項目		主な意見・要望等の内容
運賃	値下げ	・以前のように100円で利用できればもっと気軽に利用できます。
	値上げ	・コミュニティバスとはいえ運賃を路線バスと差をつける必要はあるのか？福祉バスとは違うと思います。
	割引導入等	・シルバーバスを利用できるようにしてほしい。 ・敬老回数券の存在に疑問を感じます。妊婦や子連れ(乳幼児連れ)にも、優遇施策があってほしいです。
	運賃のあり方	・路線バスとはなバスを乗り継いだ時に割引があると、利用したい経路が広がる。
		・もともとバスの便が悪かった場所にバスを運行させて利便性を良くしているのだから、路線バスより安くしてまで運行する必要はないと思います。 ・基本的考えは受益者負担が原則。
運行経路	経路新設	・南北の路線について、他の市との連携を含めて検討する必要がある。 ・市の施設は不便な所にあるので、福祉会館や公民館の近くを通ると助かります。 ・新青梅街道沿いに走るルートがあれば(新設ルート)、ぜひ利用したいです。
	経路変更	・帰り(保谷から)かなり遠回り。逆コースもあればありがたいです。 ・第3ルートが武蔵野市を通過して使えない。人口の多い伏見通り商店街～柳沢団地を通った方がよい。 ・踏切を通るとどうしても遅れが出るので、踏切を通らない経路を作るといいのではと思います。
バス停	附帯施設	・バス停の環境が悪いと思います。例えば、雨の日には屋根がないためバスの乗り降りであぐらや椅子もないので重い荷物を置くこともできない。
運行ダイヤ	始発時刻	・電車にあわせて始発と終発をあわせてほしい。 ・下保谷や北町の地区は夜間とても暗く大人の男でも用心して歩く所なので、23時位までバスがあると助かる住民が多いと考えていました。
	ダイヤ見直し	・運行時間を分かりやすくしてほしい。30分毎、45分毎、60分毎などキリのよい間隔で。 ・こもれびホールに行く時など終演に合わせて欲しい。
運行本数		・雨の日だけでもいいので、通勤通学の時間帯だけでも増便を出してほしい。 ・本数が少な過ぎて乗りたくて待つより徒歩の方が早いです。もう少し本数が増えるといいです。
車両	バリアフリー関係	・バス内の真ん中に手すりがあればいい(子供やご年輩の方が立っている場合つかまる所が必要)。 ・小型のものばかりでベビーカーが載せられない。普通のバスくらいの大きさのものもあるといい。
	車両改善、大型化	・車内が狭くて不便とのこと、荷物を持って乗るのは大変とのこと、耳にしました。
他運行内容	混雑	・雨の日など満員で乗れない事もありますが、その時は通過するだけではなく満員の旨を伝えてもらいたい。
認知度、情報提供	認知度	・はなバスの認知度を上げた方がいいと思います。昨年西東京市へ引越してきましたが、今回の市民アンケートで初めて存在を知りましたので。
	情報提供	・時刻通りに到着できないのは分かります。仕方ないのですが、バス停に表示できるものを設置した方がよい。何分後にバスが来るなど分かるもの。 ・時刻表があれば便利です。全路線のものを希望します。市報と一緒に配って頂ければ、(後略)。
はなバスのあり方	役割、必要性	・空白地域をカバーするはなバスの役割は重要である。 ・そもそもはなバスは高齢者が利用する為にできたものだと思っていましたので、運賃収入はゼロに近いものだ。高齢化が進む中、違う角度からの考えが必要なのでは？
	交通弱者対応	・運行経費の高額に驚きました。歩行困難者にはタクシー券を発行するなど別の方法を考えたと思います。 ・近所の高齢者が買物に利用されていて他に交通手段が無いので、バス路線は大切だと思います。 ・はなバスは市の補助を受けている分、車いすやシルバーカー、ベビーカー、足の不自由な方や妊婦や子連れに優しく使いやすい制度にしたいです。
運行補助	賛同意見	・コミュニティバスなのだから運行のための補助金を市が負担するのは当然のこと。他の路線バスとは違うので、運賃に格差があるのも当然。
	反対意見	・ルート外の為に利用できない所も多くあると思います。その方たちは通常料金で乗車していると思います。税金を使うということは公平でないと思うので、(後略)。 ・公共交通空白地域のカバーが主目的であれば、格差縮小しなければ地域差で不公平感が出る。使う人は元々存在しなかった路線を増やしてもらっている時点でメリットを受けられているので料金を安くするまでのサービスは少々過剰とも考えられる。 ・市の補助金が思いのほかかかっている事を知りました。空白地域への配慮とありますが、それだけの発想で予算をかけているのはどうかと思いました。

Ⅲ. 調査結果 5. 調査結果のまとめ

5. 調査結果のまとめ

		第1ルート 又は地域(1)	第2ルート 又は地域(2)	第3ルート 又は地域(3)	第4ルート 又は地域(4)	第5ルート 又は地域(5)	
1. 利用状況に関するまとめ							
運行便数(平/休) 【H24. 1→H26. 6】		43便/43便 →変更無し	56便/56便 →39便/39便	東伏見:38便/38便 →33便/33便 向台循環:27便/27 便→28便/28便	60便/60便 →60便/56便	循環:20便/21便 →16便/16便 保谷庁舎:10便/8 便→20便/20便	
利用 状況	利用者数	市民のうち、ふだん、はなバスを利用する人は20.7% 調査当日の総利用者数は、平日:3,418人(6月10日)、休日:2,419人(6月15日) 事前調査(平成24年1月)に比べ、平日が11.8%、休日は11.3%の減少。 →はなバス利用を減らした人の多くは、徒歩や自転車に交通手段を変更している。					
	利用者数の変化 (H24.1比)	平日: -3.7% 休日: -17.3%	平日: -33.7% 休日: -41.6%	平日: -11.0% 休日: -14.9%	平日: -16.6% 休日: +15.0%	平日: +0.3% 休日: -10.1%	
	利用特性 ・バス停別 ・利用OD ・利用時間帯	保谷駅と駅から遠い バス停の利用多い。	保谷駅、東伏見駅、 保谷庁舎を中心とし た利用が多い。	田無駅～向台地区 の利用が多い。	田無駅～西武新宿 線南側の利用が多 い。北側は利用が少 ない。	ひばりヶ丘駅、保谷 庁舎の利用多い	
	外出目的	平日では通勤、買物が多く、休日では買物、レジャーが多い。					
	利用者数の変化 に関する考 察	平日は通勤が多く運 賃改定の影響小さ い。 休日は沿線に集客 施設が無く減少が大 きいと考えられる。	運賃改定のほか、便 数削減と路線バスの 存在により利用者が 大きく減少。	運賃改定と一部便 数削減により利用者 数が減少。	休日の増加は、集 客施設が存在が考 えられる。(但し調査 時の季節の違いも影 響があると考えられ る)	増便を行ったため平 日で微増、休日で減 少が比較的小さいと 考えられる。	
	各便の混雑状況	朝夕のほか昼でも定 員を超える乗車					
	区間によって利用者数 が少ない要因			東伏見ルート内は路 線バスと重複し、沿 線の利用駅が中央 線駅などのため。	西武新宿線北側地 域は、利用駅が花 小金井駅のため。	循環区間は、便数 が少ないこと、最寄 駅が保谷駅のため。	
	バス事 業者 デー タに 基づ く利 用状 況	利用者数変化 (7月比較)	約10%減少	約40%減少	東伏見:約30%減 向台循環:数%減	約5%減少	約5%減少
		月別状況	学校の春・夏・冬休みに当たる月で利用者数が多い。				
		天候別利用者 比	雨/晴比=1.39	雨/晴比=1.44	雨/晴比= 東伏見1.37 向台循環1.45	雨/晴比=1.44	雨/晴比=1.34
		【まとめ】	休日での利用者減少が顕著。平日は通勤利用が多いため運賃改定の影響を受けにくい、休日はレ ジャー等の利用が多いため運賃改定の影響を受けやすいためと考えられる。 第1ルートは昼間でも利用が多い。集客施設がある第4ルートも休日昼間の利用が多い。 学校の春・夏・冬休みに当たる月で利用者数が多いなど、沿線の集客施設の存在が利用動向に影響して いると考えられる。 大幅に減便した第2ルートで利用者が大きく減少。増便した第5ルートは平日利用者が微増。第3ルート(東 伏見ルート)の減少も大きい。 →利便性の変化が運賃改定以上に影響しているのではないかと考えられる。第2ルートは並行する路線バ スがあることも減少の要因と考えられる。 はなバス沿線地域の利用駅と、はなバスの行き先が異なることが、はなバスの利用が少ない一要因と考え られる。 雨の日の利用者数は晴れの日よりも多く、雨の日は満員通過が発生しているものと見られる。				
満員 通過	乗車できなかった人数	無し	無し	休日:11人 (向台グランド)	無し	無し	
	アンケート自由回答件数	利用者アンケート自由意見では主に雨天時での満員通過に対する不満や、その対策としての増便要望等 の記述あり。(平休計で63件)					
	満員通過への不満が多 い地域 (アンケート自由意見)	32件(平日+休日) 上後、青嵐台乗車 の利用者から意見 等が多い。(鉄道利 用不便地域)	0件	10件(平日+休日)	18件(平日+休日) 芝久保1、運動場乗 車利用者が多い。 (鉄道利用不便地 域)	3件(平日+休日)	
	意見等を記入した人の 特徴	鉄道の利用が不便な地域のバス停や、満員通過が発生しやすい駅手前のバス停の利用者から満員通過 に対する不満等の意見が多く寄せられた。					
利用 者属 性	属性別構成	女性が60%以上。年代では「大人」(65歳未満)が最多だが高齢者も30%以上と多い。					
	高齢者利用特性	はなバスは高齢者の利用が多い。 買物、通信、レジャーでの利用が比較的多い。					

			第1ルート 又は地域(1)	第2ルート 又は地域(2)	第3ルート 又は地域(3)	第4ルート 又は地域(4)	第5ルート 又は地域(5)
2. 運行状況・運行サービス内容に関するまとめ							
定時性	運行状況	遅延状況	利用の多いバス停から遅延が目立つ ⇒狭幅員道路走行と乗降時間が遅れに影響していると推察される。	目立った遅延はない。 ⇒広幅員道路を走行のため、遅延が生じにくいと推察される。	踏切通過と向台循環で遅延が拡大 ⇒踏切、右左折の多い狭幅員道路走行で遅延が生じやすいと推察される。 田無駅→東伏見駅は、五日市街道に入る付近から遅延が拡大。 向台循環はどの時間帯も、鈴木街道付近から遅延が拡大。	踏切通過と芝久保1丁目で遅延が拡大 ⇒踏切通過と時間調整が影響していると推察される。 朝ピーク時は芝久保1丁目～田無駅間の遅延が大きい。 踏切通過による遅延は、昼間時で目立つ。	住吉会館ルピナスから遅延が目立つ ⇒幅員の狭い道路のため、遅延が生じやすいと推察される。
	定時性への評価	地域別	合計では、定時性に肯定的な評価(時刻表通り+遅れるが気にならない)が平休とも70%以上。 よく遅れて不満が高い(平休)	肯定的評価が最高(平休)	よく遅れて不満が33.9%(平日)	肯定的評価が高い(平休)	
					「よく遅れて不満」は向台町4丁目で最も多く、向台町5丁目でも多い。	「よく遅れて不満」は、芝久保町1丁目で多い。	
	バスロケ導入意向	バスロケ導入意向		合計では、バスロケーションシステム導入を肯定的に捉える回答が46.9%、一方、必要ないと回答は43.2%と、ほぼ半々。			
		バスロケ導入要望の高い地域や属性の把握			5ルート中最高(60.7%(平日))		
			年代別	「ぜひ必要」は、10,20歳代で60%と高く、年代が高くなるほど「必要ない」との回答割合が高くなり、70歳以上では過半数。			
			目的別	通勤目的で「ぜひ必要」との回答が多く、「あってもよい」を合わせると過半数。 →通勤は時間に制約のある行動のため、必要性を認識している割合が高いと考えられる。			
			地域別	駅近地域を除くほぼ全地域で要望があがっている。	向台町4,6丁目で要望が多い。	芝久保町1丁目で要望が多い。	
			バス停別		向台中央通りで要望が多い。	田無駅,芝久保運動場で要望多い。	
【まとめ】	運行状況	遅延状況	利用者の多い便ほど遅延が生じやすい傾向にある。(第1・第3・第4ルート)				
			第3ルートは向台循環の遅延が常態化しており、東伏見行きでは五日市街道で遅延が拡大している。→踏切通過、乗車人数の多さや、狭幅員道路の走行が遅延の一要因と考えられる。				
			第4ルートの朝ピーク時は、踏切通過便が少なく、むしろ、途中バス停での乗車による遅延が課題である。踏切の影響は昼間時で目立っている。				
			駅から遠く、バスに頼らざるを得ない地域、また、ルートの後半部分に当たる区間で遅延に対する不満が多い。				
【まとめ】	定時性への評価	バスロケーションシステム導入意向	全体としては、バスロケーションシステム導入の可否はほぼ半々である。				
			バスロケーションシステムの導入要望が多い属性は、①スマートフォン等の操作に慣れた若い世代、②時間に制約のある通勤や通学利用者、③遅延が発生している第3ルート利用者、④駅からやや遠い地域の居住者である。				
運行内容への評価・改善要望	経路	経路の評価	現在の経路でよいとする人は75%以上で、経路の変更希望は、利用者アンケートでは20%以下、市民アンケートで30%以下。				
			経路変更(経由地増)に伴う運行サービス水準の低下を望まない人が40%～60%と高い。				
			直行型希望が14.7%(平日)		現状経路維持が75.7%(平日)	現状経路維持が79.4%(平日)	
			直行型希望は、下保谷2丁目や北町2,3丁目などでやや多い。			直行型希望が、芝久保1,5丁目でやや多い。	
			→保谷駅からの帰りに迂回を要する地域である。			→芝久保1丁目～田無駅間は時間がかかるため。	
運行内容への評価・改善要望	経路	経路変更要望(地域別)	→保谷駅へ向かう行きにバスが混雑し満員通過が生じる地域である。			→芝久保5丁目は路線バスが直線的に田無駅へ向うが、はなバスは大きく迂回するため。	

Ⅲ. 調査結果 5. 調査結果のまとめ

			第1ルート 又は地域(1)	第2ルート 又は地域(2)	第3ルート 又は地域(3)	第4ルート 又は地域(4)	第5ルート 又は地域(5)			
運行内容への評価・改善要望	運行本数	増便要望	増便希望が約60%、現状維持が約30% ⇒ 増便希望時間帯は、平日は朝7,8時台が最多で17,18時台も多い。休日は7,8,17,18時台のほか9,10,21時台なども多い。							
			増便希望が72.8% (平日)			増便希望が71.7% (平日)	現状維持5ルート中最 高(41.0%)			
						増便希望5ルート中最 低(54.7%)				
		地域別	北町2～5丁目や下保谷2丁目が増便要望が多い。 →北町は保谷駅から1km以上で路線バスがない地域		芝久保町1丁目、向台町で増便要望が多い。 →田無駅から1km圏外で路線バスも無い地域					
	始発・終発時刻	始発繰り上げ・終発繰り下げ要望	合計では、現状維持がルートにより50%～60%。 合計では、平日では終発繰り下げ要望のほうが多い。平休とも22時台への終発繰り下げ要望が最多。							
			終発繰り下げ5ルート 中最高(40.2%(平日))	始発繰り上げ5ルート 中最高(平日:34.9%,休日:56.8%)	現状維持が5ルート 中最高(71.4%(平日))		現状維持が68.7% と高い(平日)			
		地域別	北町3丁目で多い。		向台町4丁目で多い。	芝久保町1丁目で多い。				
	非利用者の意向	非利用者の利用条件の把握	自宅付近等へのルート設定希望者 条件変更でも利用しない人	運行条件が変わっても利用しない割合は、はなバス非利用者でも6%と低い。 ⇒ 何かしらの好条件が提供されれば利用する可能性がある。 利用条件として「自宅付近等へのルート設定」が最多で、次いで「運行本数増」「直行型の経路」など。 市南部の西武新宿線と五日市街道に挟まれ、路線バスが通っていない地域(柳沢2,5丁目、向台町1～3丁目)や、谷戸町、保谷町の一部、芝久保町の一部など。 →柳沢2,5丁目や向台町1～3丁目では、公共交通サービスが低い地域。 谷戸町で多いほか、はなバスルート沿線の地域でも見られる。						
				【まとめ】	経路	現状維持が最も多いが、片方向運行でバス停により大きな迂回を要する第1ルート、右左折を繰り返す第4ルート(芝久保町)では、直行型ルートの希望がやや多い。				
					運行本数	鉄道の利用が不便な地域の居住者からの増便要望が多い。				
		始発・終発時刻	現状維持が最も多いが、終発の22時台への繰り下げ要望も多い。要望は、駅から遠い地域で多い。							
	認知度	認知度	時刻・運行間隔認知度の低い	居住地別	市南部の公共交通空白地域へルートを設定すると利用の可能性は高いと考えられる。					
はなバスの認知度は81.1%と高いが、時刻・運行間隔の認知度は26.9%と低い。 32.5%と高い。21%と低い。23.5%38.5%と最高21%と低い。										
はなバスを知らない人はルートから離れた地域で多いがルート沿線でもいる。 時刻・運行間隔を知らない人は、はなバスルートから離れた地域のほか、ルート沿線でもいる。										
【まとめ】		ルート沿線でも、はなバスの存在、また、時刻等の詳細内容を知らない人が多い。 →時刻等を知り、その人の生活パターンに合えば、利用の可能性があると考えられる。								
運行補助の妥当性	利用者	全体では、現在の運行補助額を「妥当」とする人は約半数								
	市民			「多い」が5ルート中最高(23.7%平日)	「少ない」が5ルート中最高(21.5%(平日))					
		全体では、運行補助額が「適切」とする人が44.2%と多い。 運行補助を知らなかった人は、運行補助額が「多い」との割合が高く、今後は運行補助額削減のため「運賃値上げ」とする回答が多い。 利用者と非利用者で運行補助額に対する評価に大きな違いがある。(運行補助額を「多い」とする割合:利用者で16.7%、非利用者で36.7%)								
			「少ない」が5地域中最高(50.4%)	「多い」が5地域中最高(27.6%)						
		認知度別	運行補助を知らなかった人やはなバスをふだん利用しない人は運行補助額が多いとの回答が多く、運行補助が必ずしも市民全体の総意とは言えないことを示唆している。							
	【まとめ】	全体として運行補助は妥当との回答が多い。ただ、運行補助を知らなかった人は否定的な回答がやや多く、市民の総意として運行補助が適切であるとまでは言えない。								
今後の運行補助のあり方	市民	全体では、運行補助・運賃とも「現状維持」が35.8%、「運行補助を減らすため運賃を上げる」が18.3%、「運行補助を増やし運賃を下げる」が11.2%。 運賃の「現状維持」とする回答は、運行補助を知らなかった人では33.6%、知っていた人で41.3%と差がある。但し、「運行補助を減らすため運賃を上げる」は共に18%程度。 運賃の「現状維持」とする回答は、はなバス利用者で51%(「運行補助を増やし運賃を下げる」は19.8%)、非利用者32.4%(「運行補助を減らすため運賃を上げる」は22.1%) 運行補助・運賃とも現状維持は、利用者で51%、非利用者で32.4%となっている。								
		【まとめ】	全体として運行補助・運賃とも現状維持との回答が多い。ただ、はなバスを利用しない人は否定的な回答がやや多く、今後の運行補助のあり方を検討していく際に留意する必要がある。							
	路線バスとの運賃格差	利用者	路線バスとの運賃格差の存在を肯定する人は約70%。 肯定が5ルート中最高(78.7%(平日))肯定が78.0%と高い(平日)							
市民		路線バスとの運賃格差の肯定は約60%、「路線バスの初乗り運賃と同じ又は近づける」は約20%。 運賃格差の存在を「肯定」する人は、はなバス利用者が約80%以上、非利用者は約60%。								
【まとめ】		全体としては運賃格差に肯定的な評価が多い。ただ、利用者と非利用者の考えの違いは大きく、運賃のあり方について検討する際に留意すべき点である。								

6. はなバスの課題の整理

調査結果に基づき、はなバスの課題を次の通り整理した。

(1) 利用状況からみた課題

調査結果のまとめ(5. の要約)		課題
利用者数とその変化	・通勤目的が多い平日よりもレジャー・娯楽目的の利用が多い休日での利用者減少が顕著。	◆運賃改定の影響を受けやすい休日の利用促進、運行ダイヤの見直し
	・沿線に集客施設があるルートは利用者減少が小さい。	◆経路変更の際に集客施設経由を考慮
	・便数の削減、並行路線バスの存在により、第2,3(東伏見方面)ルートでは利用者が減少。	◆運行内容の変更の際は、便数の増減と利用状況の変化の影響を考慮した検討
	・増便した第5ルートは平日利用者が微増	
	・利用駅へアクセスしないことが利用の少ない一要因。	◆人の流れに合った運行経路の見直し
	・雨の日の利用者は、晴れの日の1.4倍程度	◆混雑を解消する方策、また、不満を軽減するための方策の検討

(2) 運行状況・運行サービス内容からみた課題

調査結果のまとめ(5. の要約)		課題
定時性	運行状況	◆遅延防止のための方策の実施 →増便で1便あたり利用者数の低減 →走行性の高い道路への変更 →踏切遮断の影響の回避
	定時性への評価	
	満員通過	◆満員通過を解消する方策、また、不満を軽減するための方策の検討
	バスケーショシステム導入	◆利用者属性の違いを踏まえ、導入の必要性、導入の際のシステムの検討
認知度		◆ターゲット(地域)や情報提供内容を絞った効果的な認知度向上策の検討
運行内容等の評価	経路	◆現状の経路を踏まえつつ目的地へより短く向かう走行経路の検討
	運行本数	◆運用車両数の制約を考慮しつつ、増便の可能性の検討
	始発・終発時刻	◆運行サービス拡大に伴う経費増を考慮し運行時間帯拡大の可能性の検討
	非利用者の意向	◆今後の都市計画道路の整備進捗に合わせた経路見直しの検討

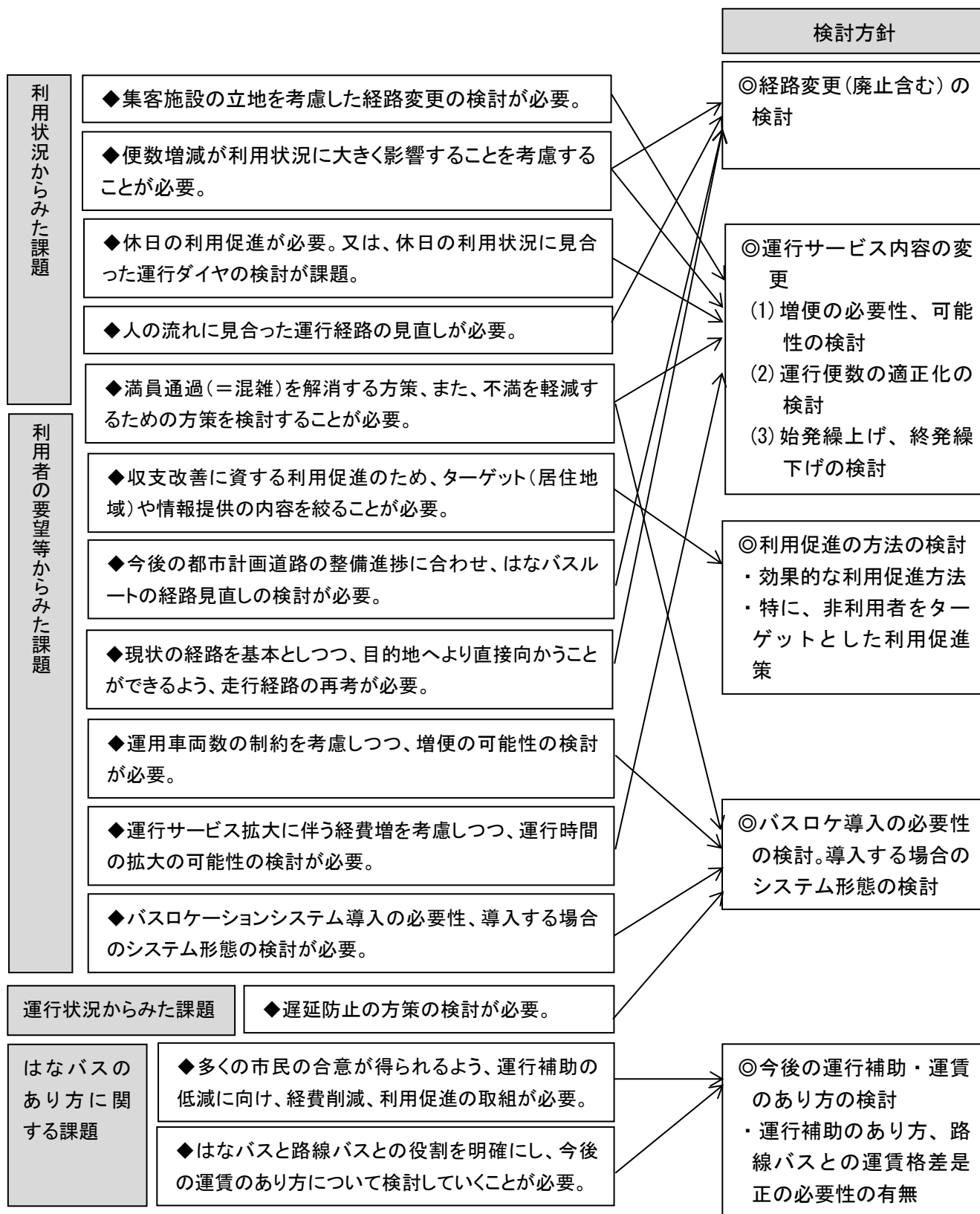
(3) はなバスのあり方に関する課題

調査結果のまとめ(5. の要約)		課題
運行補助の妥当性、今後のあり方	・全体として運行補助は妥当で、運賃と共に現状維持が多い ・運行補助を知らなかった人は否定的な回答がやや多い。 ・利用しない人は否定的な回答がやや多い。	◆多くの市民の合意が得られるよう、運行補助の低減に向け、経費削減、利用促進の取組の実施
路線バスとの運賃格差	・全体として運賃格差に肯定的な評価が多い。 ・利用者と非利用者の考えの違いは大きい。	◆路線バスとの役割分担を明確にし、今後の運賃のあり方の検討

Ⅳ. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針

1. 検討方針の設定

はなバスの課題を踏まえた今後のはなバスのあり方、改善の検討方針を次に示す。



【今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針】

(1) 見直しの目標時期

- ・調査結果を基に、利用状況、運行状況、利用者意向を踏まえたはなバスの見直しを行った。
- ・見直しの開始時期は、平成28年度以降とする。

(2) ルートの見直し検討方針

- ・利用者数の少ないルートや路線バスと競合しているルート等について、廃止も含めたルート見直しの検討を行う。
- ・遅延防止の観点から、走行性の高い道路への経路変更の可能性について検討を行う。

表IV-1-1 ルートの見直し事項

ルート	検討事項
第1ルート	○走行経路の変更 ・狭幅員道路走行の回避 → 都市計画道路の供用に合わせた経路変更 ・経路変更によって生じる新たな公共交通不便地域の影響の検討
第2ルート	○存続の有無、存続する場合の見直し案 ・路線バスと競合する第2ルートの必要性の有無 ・路線バスと競合しない区間の利用者への対応 ・廃止した場合に生じる新たな公共交通不便域の影響の検討
第3ルート	※公費負担額が大きいため、利用実態を把握し今後の方向性検討のための基礎資料を整理する。
第4ルート	○ルートの見直し(西武新宿線北側地域の走行経路の変更) ・遅延の一因である踏切遮断の影響の回避 ・最寄駅(花小金井駅)へアクセスしていない地域における経路変更
第5ルート	—

(3) 運行ダイヤの見直し検討方針

- ・利用者が多いルート、遅延が発生しやすいルート、満員通過が発生しやすいルート、さらに、今後の集客施設等の立地に伴う需要変化が見込まれるルートについて、運行ダイヤの見直しを検討する。
- ・一方、利用者数が少ないルートについては、ルートの廃止も含め、運行便数の適正化(減便)の可能性を検討する。

(4) バスロケーションシステム導入の必要性の検討、導入する場合のシステム形態の検討

- ・バスロケーションシステム導入の必要性を検討する。
- ・導入する場合は、導入するシステムの形態(スマートフォン・携帯電話対応型、バス停表示型)について検討。

2. 第1ルートの見直し検討

(1) 第1ルートの課題

- 狭幅員道路を走行するため遅延が生じやすい。また、車両も小型であるため混雑が生じている。
⇒狭幅員道路の走行区間：下保谷4丁目～変電所東間、上後～下保谷2丁目住宅西間
- ※現在は車両制限令第12条における特別車両の認定を受け同法第5条に適合と見なされ、運行許可を受けている。(車両制限令による狭幅員道路：車道幅員4.66m未満、一方通行路では2.58m未満)
- 特に、雨天時における満員通過に対し、利用者からの意見が多い。

(2) 見直し方針と検証項目

- 見直し方針：都市計画道路への経路変更**
- ・狭幅員道路走行の回避のため、都市計画道路の整備状況を把握し、ルート変更の見直しを行う。
 - ・なお、都市計画道路へのルート変更に合わせて、車両の大型化を図る。
- 検証：新たに生じる公共交通不便地域への影響把握**
- ・ルート変更により公共交通不便地域が生じるため、その影響から変更の妥当性を検証する。

(3) 見直し検討

①都市計画道路の整備進捗状況の把握

表Ⅳ-2-1 都市計画道路の整備状況

路線名	幅員/車線数	整備進捗状況	完成予定時期
西3・2・6号(調布保谷線)	36m/4車線	事業中(西3・4・1～新座市境、都施工)	平成27年夏頃
西3・4・15号(保谷北荒屋敷線)	16m/2車線	事業中(整備済区間～西3・3・14、市施工)	平成29年3月頃
西3・3・14号(新東京所沢線) (調布保谷線以東区間)	25m/2車線	事業中(西3・2・6～西3・4・15(練馬区境)、都施工)	平成27年夏頃
西3・3・14号(新東京所沢線) (調布保谷線以西区間)	18m/2車線	未整備(新座市境～西3・2・6、都施工)、第三次優先整備路線	未定



凡 例	
	第1ルート
	都市計画道路
	整備済み
	事業中
	第三次優先整備路線(都施行)
	第三次優先整備路線(市施行)

図Ⅳ-2-1 第1ルート周辺の都市計画道路の整備状況 資料) 西東京都市計画図 (H26.4、西東京市)

②ルート変更案の設定

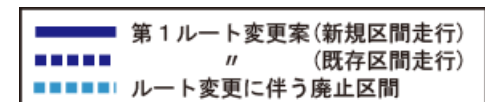
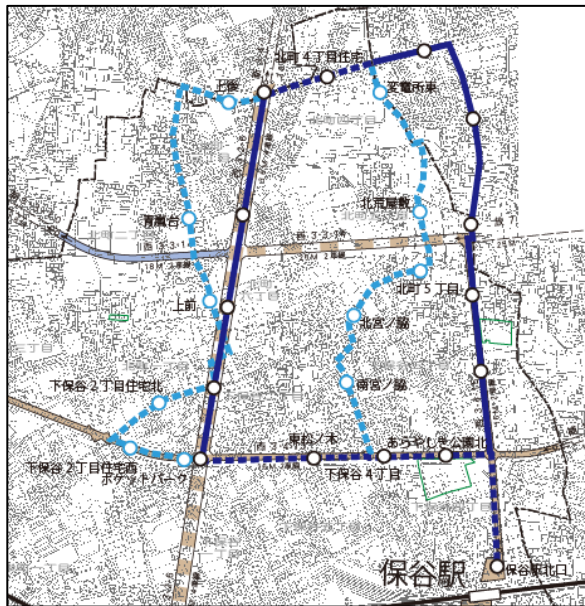
- ・現在、事業中の都市計画道路が完成した場合のルート変更案を次に示す。

○下保谷4丁目～北町4丁目住宅

- ・西 3・4・15 号(保谷北荒屋敷線)の完成に合わせ同路線と練馬区内へ連続する区道へルート変更する。

○上後～ポケットパーク間

- ・西 3・2・6 号(調布保谷線)の完成に合わせ、同路線へルートを変更する。
- ・バス停は現在のバス停の配置状況を考慮しつつ、概ね 300m 間隔を目安に配置する。

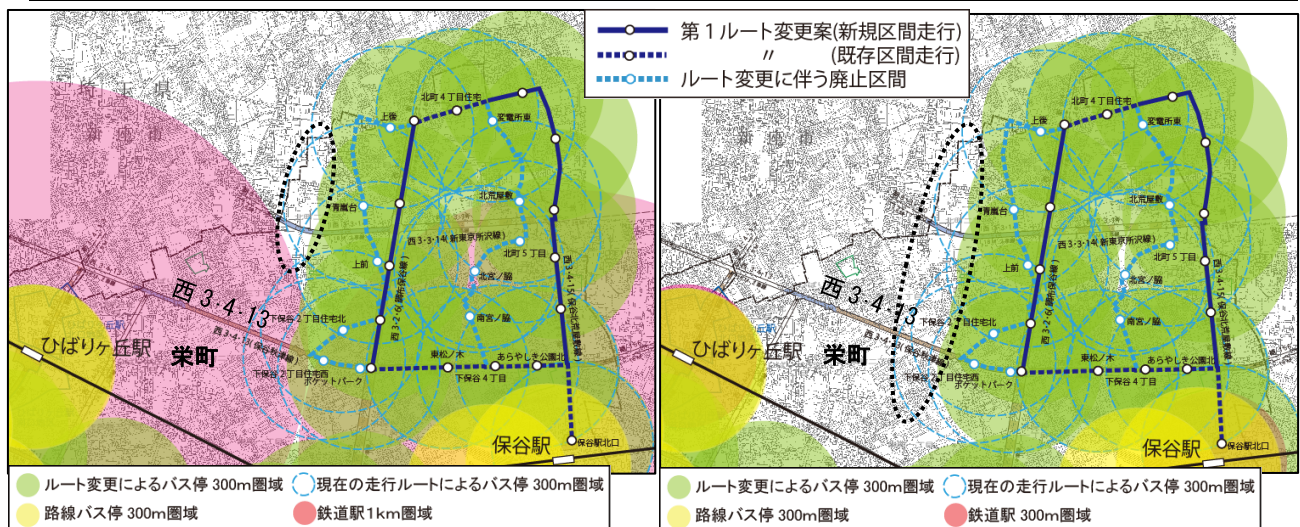


図IV-2-2 都市計画道路整備に合わせたルート変更案

(4) ルート変更の検証 …… 新たに生じる公共交通不便地域への影響把握

- ・ルート変更に伴う公共交通不便地域の出現状況を把握し、現ルートの場合と比較した。

- ・ルート変更すると、北町 1,2 丁目、栄町 1,2,3 丁目(青嵐台、上前、下保谷 2 丁目住宅北・西の西側)が公共交通不便地域となる。(図中の点線の丸)
- ・これらの地域に対しては、長期的に都市計画道路(西 3・4・13 号(保谷秋津線))の整備に合わせて、はなバスをひばりヶ丘駅方面へアクセスさせることで対応を図ることが考えられる。



図IV-2-3 都市計画道路へルート変更した場合の公共交通空白・不便地域(左:空白地域、右:不便地域)

(5) 第1ルートの変更計画の策定

- ・(4)の検討に基づき、第1ルートの変更計画を以下の通り策定した。

(見直し方針の検証結果)

○ルート変更すると、青嵐台、上前、下保谷2丁目住宅北・西の西側地域が公共交通不便地域となる。

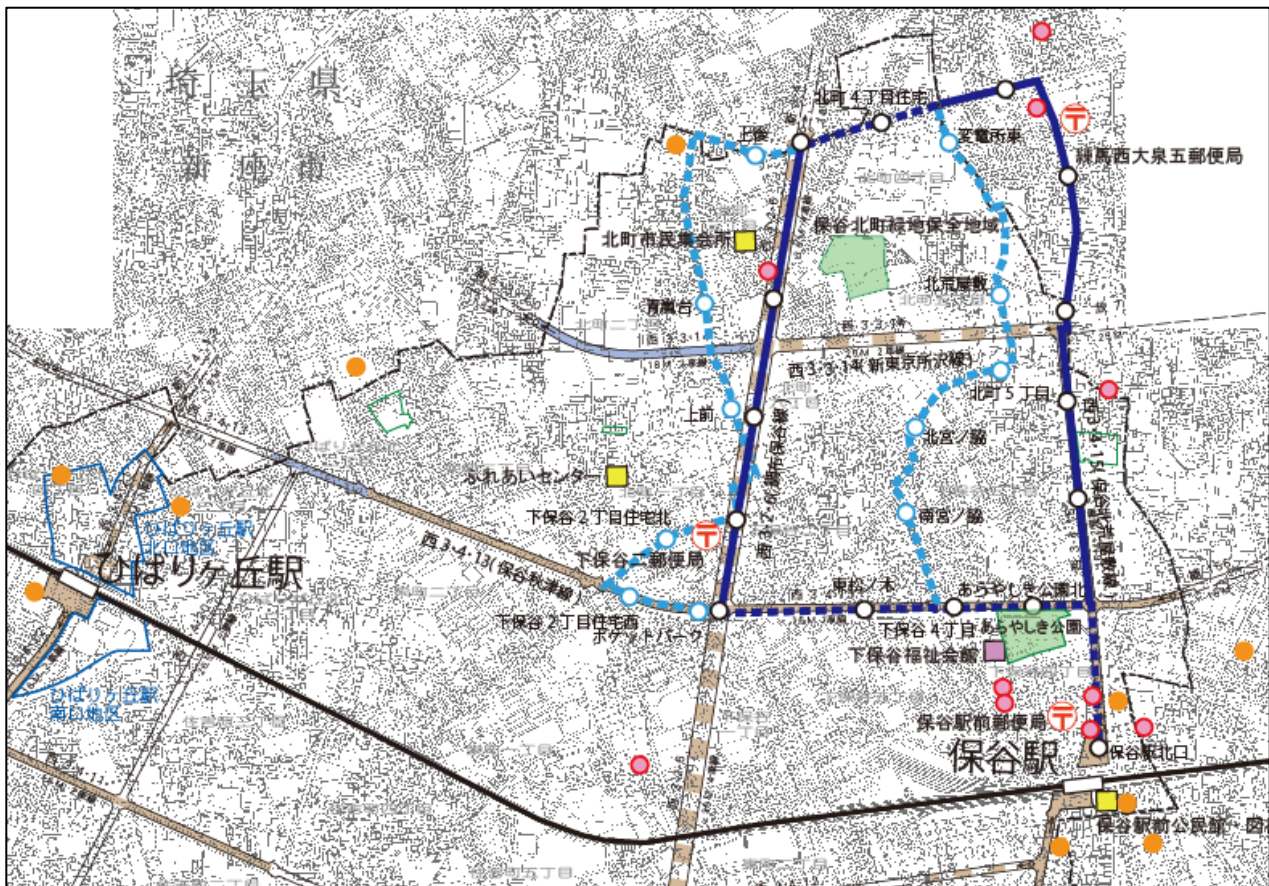


【ルート変更計画】

○狭幅員道路を走行する区間について、事業中の都市計画道路の完成後、ルートを変更する。

○ルート変更に合わせて車両の大型化を図り、満員通過の解消を目指す。

- ・現在事業中の都市計画道路の完成後、都市計画道路を利用したルートへ変更する。
- ・これにより、バスの定時運行と時間短縮、乗車の快適性が図られるものと期待できる。
- ・また、車両の大型化が可能となり、満員通過の解消が期待できる。
- ・一方、ルート変更により新たな公共交通不便地域が出現するが、都市計画道路(西3・4・13号(保谷秋津線))の整備に合わせたひばりヶ丘駅方面へのアクセスにより長期的な対応を図る。



凡 例			
西3・2・6 3.6M 4車線	都市計画道路	公民館・集会所	
	整備済み	福祉施設	
	事業中	郵便局	
第1ルート変更案(新規区間走行)	第三次優先整備路線(都施行)	病院・診療所	
〃 (既存区間走行)	第三次優先整備路線(市施行)	主な商業施設	
ルート変更に伴う廃止区間			

図IV-2-4 第1ルート変更計画

3. 第2ルートの見直し検討

(1) 第2ルートの課題

- 路線バスと競合状態にある。
- ⇒東伏見駅～天神山間(路線バスと同一経路)
 - ⇒保谷駅～保谷庁舎間(路線バスと同一経路)
 - ⇒東伏見駅～保谷駅間(経路は異なるが両駅間を結ぶ路線バスがある)

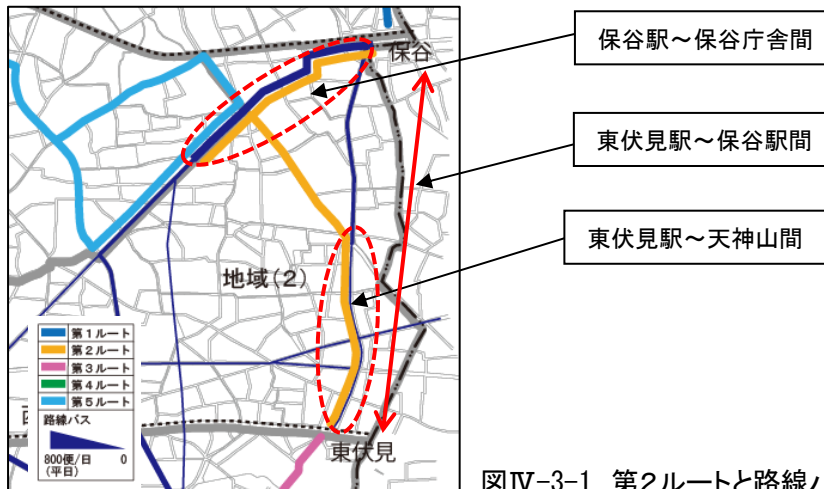
(参考)第2ルートと路線バスの運行経緯

第2ルートは路線バスと競合状態にあるが、第2ルート運行当初は路線バスが運行されていなかった。以下には、その経緯について示す。

- ・第2ルート運行当初は、路線バスの保谷駅南口～東伏見駅間の運行は無かった。
- ・平成 18 年 10 月 1 日より、保谷駅南口地区再開発事業により保谷駅南口ロータリーの使用を停止し、これに伴うバス転回場確保のため、路線バスを天神山まで延伸した。
- ・平成 24 年 3 月 4 日より、保谷駅南口ロータリーの完成に伴い、路線バスのロータリーへの乗入れを開始するとともに保谷駅～東伏見駅～吉祥寺駅を運行開始した。
- ・その結果、第2ルートは平成 24 年 3 月 4 日以降、路線バスと競合状態にある。

○路線バスとの運賃比較

- ⇒保谷駅～東伏見駅間(はなバス;150 円 ⇔ 路線バス;175 円(IC カード))
- ⇒保谷駅～保谷庁舎間(はなバス;150 円 ⇔ 路線バス;175 円(IC カード))



図IV-3-1 第2ルートと路線バスとの競合状況

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針：路線バスと競合状態にある第2ルートを廃止する。

- ・第2ルートの大部分は路線バスと競合状態にあるため廃止する。

検証1：廃止により影響を受けるバス停間の利用状況の把握

- ・路線バスが経由しないバス停(文理台公園や碧山森入口など)や、バス停間(東伏見駅～保谷庁舎間など)は廃止の影響を受けることから、その利用者数を把握し廃止の妥当性を検証する。
- ・また、路線バスと同一の乗降バス停利用者が通勤・通学や仕事で利用しているのであれば、コミュニティバスとして存続させる必要性は特に低いと考えられるため、この点についての検証を行う。

検証2：第2ルートを廃止した場合の公共交通不便地域の影響

- ・廃止により公共交通不便地域が生じるため、その影響から廃止の妥当性を検証する。

- 96 -

(4) 第2ルートの変更計画の策定

- ・(3)の検討に基づき、第2ルートの変更計画を以下の通り策定した。

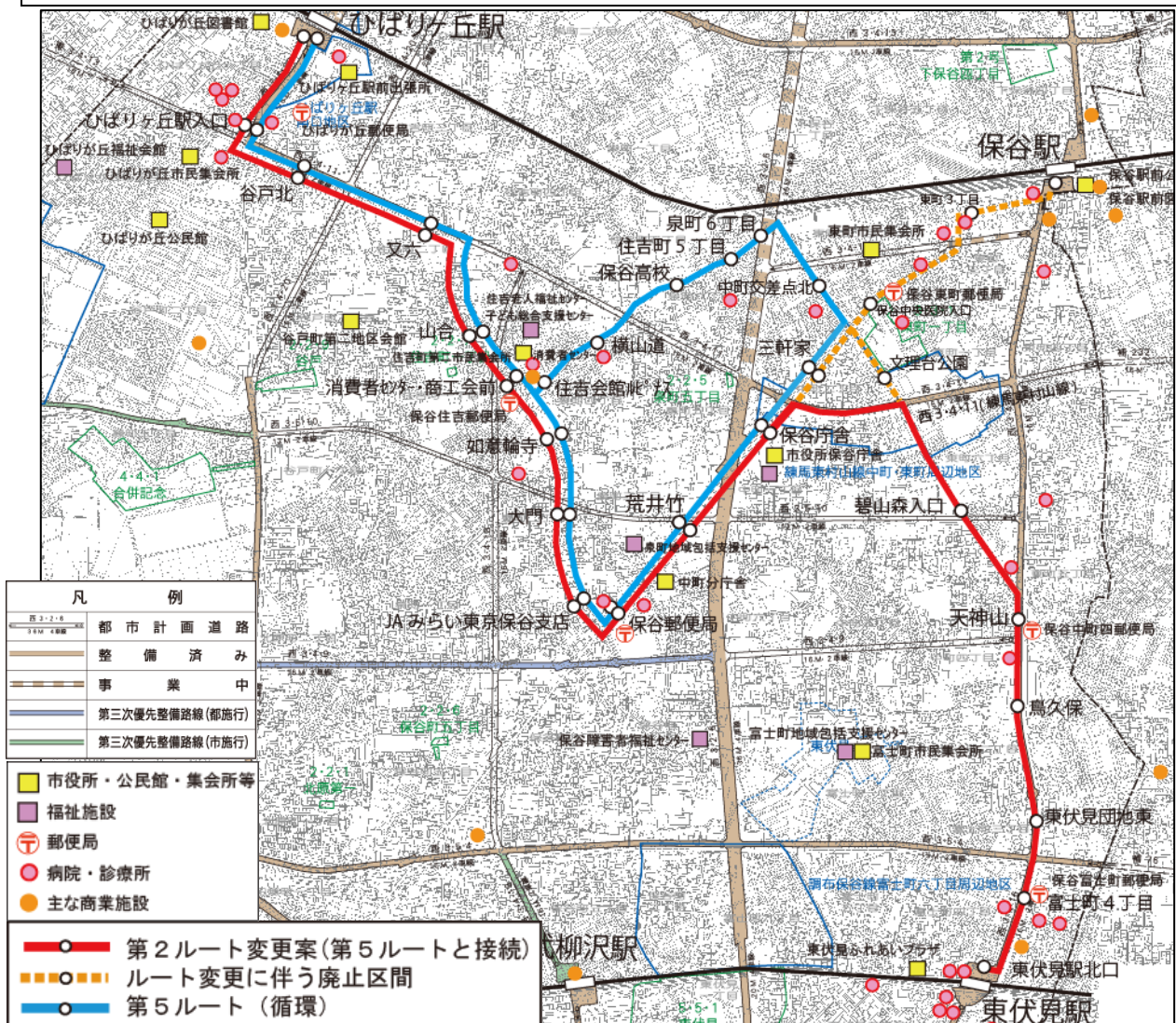
(見直しの検証結果)

- 路線バスで代替可能なバス停間を利用している人のほうが多く、通勤、通学、仕事の利用が半数近くである。一方、路線バスで代替できない区間は東伏見駅～保谷庁舎間などである。
- 第2ルートを廃止した場合、文理台公園、碧山森入口の周辺地域が公共交通不便地域となる。
- 路線バスで代替可能なバス停間の利用者が多く、第2ルートを存続の必要性は低いと考えられるが、一部区間(東伏見駅～保谷庁舎間)は存続させる必要性があると考えられる。



【ルート変更計画】

- 路線バスで代替できないバス停間の移動の担保、また、公共交通不便地域を生じさせないため、第2ルートのうち、東伏見駅～保谷庁舎間は存続させる。
- さらに、保谷庁舎発着となっている第5ルートと接続させることで、東伏見駅～保谷庁舎～ひばりヶ丘駅を結ぶルートとして新たに設定し、利用者の利便性向上、運行の効率性を図る。
- また、保谷庁舎～碧山森入口間の経路を、西3・4・11号(練馬東村山線)とする。



図IV-3-3 第2ルート変更計画(第5ルートと接続)

IV. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 4. 第3ルートの見直し検討

4. 第3ルートの見直し検討

(1) 第3ルートの課題

○田無駅～東伏見駅は運行距離も長く、また、東伏見ルート内(新町5丁目～東伏見駅南口間)の利用者が少ないため、本ルートの公費負担額は191円/人と高い。また、利用実態による各ルートの利用人数は次の通りである。

⇒向台循環:447人、田無駅～東伏見駅:434人、計881人(平日)

→乗・降の双方が向台循環ルート内の利用人数:640人(全体の73%)(下表のグレーの箇所)

→乗・降のいずれかが東伏見ルート内の利用人数:241人(全体の27%)

○東伏見ルート内では、路線バスと重複する区間が長い。

表IV-4-1 バス停間利用人数(乗降調査・平日)

		向台循環ルート内のバス停											東伏見ルート内のバス停															計			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26				
第3ルート		田無 駅	田無 庁舎前	田無 特別支援 学校	向台 グランド	市民公 園前	上向台 地区会 館	鈴木 街道	おおぞ ら公園 西	向台町 3丁目	向台町 4丁目	向台中央 通り	新町5 丁目	新町6 丁目	小金井公 園東	境橋	樋口橋	柳橋	新町1 丁目	武蔵野大 学	千川小学 校	柳沢団地	武蔵野北 高校前	伏見通り	東伏見	東伏見坂 上	東伏見駅 南口				
向台循環 ルート内	1 田無駅	1	2	15	27	75	46	47	14	23	2	1	38	8		6	5	2		1		9	1	4		3	4	334			
	2 田無庁舎前			2	6	22	12	14	1	2			6	1			2			1								69			
	3 田無特別支援学校		5	13																								1	19		
	4 向台グランド		7	18							1																		26		
	5 市民公園前		9	24																1						1			35		
	6 上向台地区会館		6	16																	2								27		
	7 鈴木街道		11	23																									35		
	8 おおぞら公園西		28	46	1																				1				75		
	9 向台町3丁目		16	29		1																							46		
	10 向台町4丁目		3	4																										7	
	11 向台中央通り		20	47																										67	
東伏見ル ート内	12 新町5丁目																							2	1			11	14		
	13 新町6丁目		3	8	1																								1	13	
	14 小金井公園東		1	3																										4	
	15 境橋		6	4																			2				1	3	16		
	16 樋口橋			1																				3				2	6		
	17 柳橋																												1	1	
	18 新町1丁目		1																											1	
	19 武蔵野大学		1	1								1																		1	4
	20 千川小学校		4												1															1	6
	21 柳沢団地		2	1								1					1	2												1	9
	22 武蔵野北高校前		1												2		1													4	4
23 伏見通り																													3	3	
24 東伏見														2															4	6	
25 東伏見坂上			2					1	1						1	2				1									1	9	
26 東伏見駅南口		1	2		1										9	5	10		2	1	8	2	1	3	3	7			45		
計		126	244	19	35	97	58	63	16	27	2	2	44	25	0	15	10	2	2	14	2	12	6	9	4	11	36	881			

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針及び検証項目：今後の方向性検討のための利用実態等の把握

- ・東伏見ルート内の利用は少ないが、(仮称)武蔵野徳洲会病院の新設の効果が見込まれるため、利用実態を把握しつつ、今後の利用動向を踏まえ改めて東伏見ルート内の方向性を検討する。
- ・東伏見ルート内は路線バスと重複する区間が長く、その状況について把握する。

(3) 利用実態の把握

○公費負担額が大きい田無駅～東伏見駅の利用実態を把握し、今後の当ルートの方向性を検討するうえでの基礎資料とする。利用実態把握にあたっては次に示す点に着目する。

- ①バス停間の利用状況：特に東伏見ルート内におけるバス停間の利用状況を把握する。
- ②便別の利用状況：田無駅～東伏見駅の便について、便ごとの利用状況を把握する。

①バス停間の利用状況

1) 総利用者数

- ・東伏見ルート内の利用は 241 人で、このうち向台循環ルート内から徒歩で移動できる新町5丁目と鉄道で移動可能な利用者は計 59 人で、他交通手段で代替できない人数は差し引き 182 人である(平日)。
- ・他の交通手段で代替できない利用者は、田無駅、田無庁舎前、東伏見駅、新町6丁目、境橋などが多い。

表Ⅳ-4-2 バス停間利用人数【平日】(乗降調査による)

到着バス停 出発バス停		向台循環ルート内のバス停											東伏見ルート内のバス停														計		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		26	
向台循環 ルート内	1 田無駅	1	2	15	27	75	46	47	14	23	2	1	38	8		6	5	2		1		9	1	4		3	4	334	
	2 田無庁舎前			2	6	22	12	14	1	2			6	1			2			1								69	
	3 田無特別支援学校	5	13																								1	19	
	4 向台グランド	7	18							1																		26	
	5 市民公園前	9	24																	1					1			35	
	6 上向台地区会館	6	16																1	2						2	27		
	7 鈴木街道	11	23																					1				35	
	8 おおぞら公園西	28	46	1																								75	
	9 向台町3丁目	16	29		1																							46	
	10 向台町4丁目	3	4																									7	
	11 向台中央通り	20	47																									67	
東伏見 ルート内	12 新町5丁目																						2	1			11	14	
	13 新町6丁目	3	8	1																							1	13	
	14 小金井公園東	1	3																									4	
	15 境橋	6	4																			2				1	3	16	
	16 樋口橋		1																				3				2	6	
	17 柳橋																										1	1	
	18 新町1丁目	1																										1	
	19 武蔵野大学	1	1								1																	1	4
	20 千川小学校	4												1														1	6
	21 柳沢団地	2	1							1				1		1	2											1	9
	22 武蔵野北高校前	1												2		1													4
	23 伏見通り																											3	3
	24 東伏見													2														4	6
	25 東伏見坂上		2						1	1				1		2				1								1	9
	26 東伏見駅南口	1	2											9		5	1			8	2	1		3	3	7		45	
計		126	244	19	35	97	58	63	16	27	2	2	44	25	0	15	10	2	2	14	2	12	6	9	4	11	36	881	

○東伏見ルート内利用(乗・降りいずれか、あるいは双方が東伏見ルート内のバス停＝上表のグレーの部分(□+■))

＝計241

○東伏見ルート内利用のうち他の交通手段で代替可能な人数(上表の濃いグレーの部分(■))＝計59人(約 24.5%)

・田無駅、田無庁舎前→新町5丁目は、「おおぞら公園西」停留所から徒歩で代替可能と見なした。

・田無駅、田無庁舎前←→東伏見駅南口間は、鉄道(西武新宿線)で代替可能。

※東伏見駅←→伏見通り、武蔵野北高校前間は、路線バスが3往復/日のため代替不可とした。

○東伏見ルート内利用のうち他の交通手段で代替できない人数(上表の薄いグレーの部分(□))

＝241-59＝182人(約 75.5%)

2) 外出目的別

- ・平日のうち路線バスで代替可能なバス停間利用は 27 人、代替できないバス停間利用は 88 人である。

Ⅳ. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 4. 第3ルートの見直し検討

表Ⅳ-4-3 外出目的別・バス停間利用人数【“行き”の場合】（利用者アンケートによる）

【東伏見ルート内で乗降する利用人数】

外出目的	平日(人/日)			休日(人/日)		
	路線バスで移動可能な人数	路線バスで移動できない人数	計	路線バスで移動可能な人数	路線バスで移動できない人数	計
通勤	22	34	56	0	5	5
通学	0	4	4	0	0	0
買物	2	17	19	0	6	6
通院	2	8	10	0	0	0
仕事	1	5	6	0	0	0
市役所等	0	10	10	0	2	2
レジャー	0	7	7	0	6	6
その他	0	3	3	0	2	2
合計	27	88	115	0	21	21
参考)乗降調査による総利用者数	59	182	241	17	98	115

②便別の利用状況

- ・東伏見ルート内での乗降割合は、朝夕の便で高くその他は低い。
- ・さらに、乗降の多くが新町5丁目で、新町6丁目～東伏見駅間の利用は少ない。

表Ⅳ-4-4 東伏見ルート内の便別利用人数(平日)(上表:田無駅→東伏見、下表:東伏見駅→田無駅)

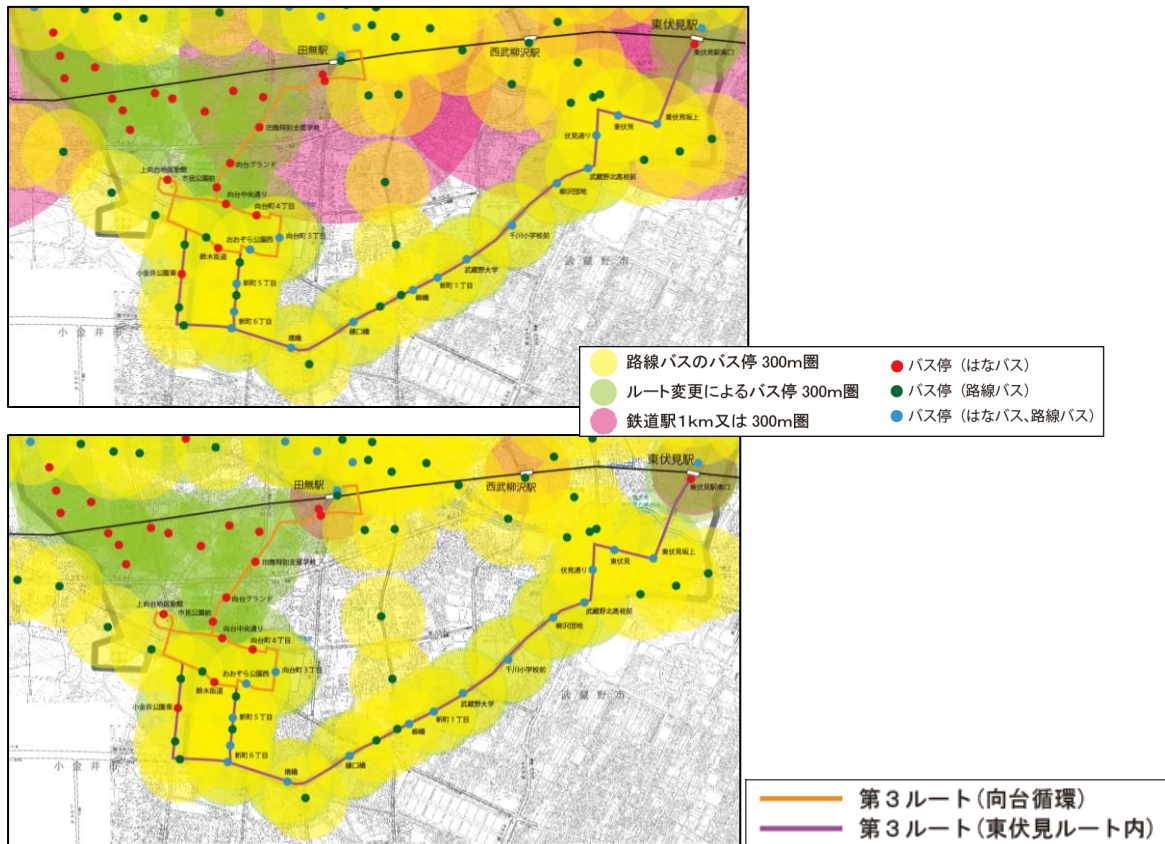
	NO.	田無駅 出発時刻	東伏見駅 到着時刻	利用人数 (人)	うち、東伏見ルート内バス 停乗降人数、割合		主な降車バス停(東伏見ルート内) バス停名 降車人数(人)	
田無駅→ 東伏見駅	1	6:30	7:00	10	10	100%	新町5,6丁目、東伏見駅	各2
	2	7:10	7:40	9	7	78%	新町5丁目	5
	3	7:30	8:00	12	12	100%	東伏見駅	4
	4	7:50	8:20	17	9	53%	新町5丁目	7
	5	8:40	9:10	20	18	90%	新町5丁目	15
	6	9:40	10:10	6	4	67%	東伏見駅	2
	7	10:28	10:58	10	3	30%	東伏見駅	2
	8	11:40	12:10	16	7	44%	東伏見坂上	2
	9	12:35	13:05	13	6	46%	東伏見駅	2
	10	13:35	14:05	8	3	38%	東伏見駅	2
	11	14:35	15:05	8	6	75%	新町5丁目	2
	12	15:35	16:05	18	15	83%	東伏見駅	6
	13	16:55	17:25	29	17	59%	東伏見駅	7
	14	17:55	18:25	19	12	63%	新町5丁目	5
	15	18:55	19:25	17	5	29%	東伏見駅、柳沢団地	各2
	16	19:45	20:15	13	2	15%	樋口橋、柳沢団地	各1
	17	20:45	21:15	12	2	17%	樋口橋、東伏見駅	各1
			合計	237	138	58%		

	NO.	東伏見駅 出発時刻	田無駅 到着時刻	利用人数 (人)	うち、東伏見ルート内バス 停乗降人数、割合		主な降車バス停(東伏見ルート内) バス停名 降車人数(人)	
東伏見駅→ 田無駅	1	6:30	7:00	7	1	14%		
	2	7:05	7:35	17	5	29%	新町6丁目	3
	3	7:50	8:20	28	20	71%	新町6丁目	8
	4	8:35	9:05	18	13	72%	新町6丁目	4
	5	9:30	10:00	10	6	60%	境橋他	各1
	6	11:20	11:50	11	7	64%	境橋	2
	7	12:25	12:55	14	9	64%	東伏見坂上	4
	8	13:25	13:55	14	8	57%		
	9	14:25	14:55	10	2	20%	新町6丁目他	各1
	10	15:25	15:55	16	4	25%		
	11	16:30	17:00	11	3	27%		
	12	17:40	18:10	10	6	60%	柳沢団地他	各1
	13	18:40	19:10	14	11	79%	樋口橋	2
	14	19:40	20:10	8	3	38%	東伏見坂上	1
	15	20:30	21:00	5	2	40%	東伏見	1
	16	21:50	22:20	4	3	75%	東伏見	2
			合計	197	103	52%		

(4) 路線バスとの重複状況の把握

○路線バスとの重複状況を把握し、今後の当ルートの方角性を検討するうえでの基礎資料とした。

⇒第3ルートのうち、東伏見ルート内ではほぼ全体が路線バスと重複している。



図Ⅳ-4-1 第3ルートの公共交通空白・不便地域(上:空白地域、下:不便地域)

(5) 利用実態把握からみた第3ルートについてのまとめ

【利用実態等把握結果】

○第3ルート全体のうち、向台循環ルート内の区間利用者数が73%、東伏見ルート内の区間利用者数が27%と、東伏見ルート内は利用者数が少ない。

○東伏見ルート内の利用者のうち約24.5%(241人中59人)は他の交通手段で代替できる。

○東伏見ルート内のバス停利用は、朝夕で多く昼間と夜間で少ない。

【第3ルートを取り巻く動向】

○向台町3丁目に「(仮称)武蔵野徳洲会病院」が2015年春に開設される予定であり、今後、第3ルート利用者の増加が予想される。

【第3ルートについて】

○田無駅～東伏見駅は公費負担額が大きく対策が必要だが、病院の新設による利用者増の可能性もあるため、その動向を見ながら、引き続き見直し方針を検討する。

5. 第4ルートの見直し検討

(1) 第4ルートの課題

- 西武新宿線の北側区間(芝久保2丁目～多摩六都科学館)は利用者が少ない。
⇒北側区間の沿線地域は、ふだん利用する駅が花小金井駅であることが要因と考えられる。
⇒北側区間から田無駅までは迂回が大きく、路線バスのほうが便利なのが要因と考えられる。
- 西武新宿線の踏切遮断による影響や芝久保1丁目などで遅延が生じており改善が必要である。
⇒特に朝は利用者の多さ、狭幅員道路の走行、芝久保運動場で対向するはなバスとのすれ違いによる時間調整が遅延の要因と考えられる。
⇒昼間時に西武新宿線の踏切遮断による影響が生じている。

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針：西武新宿線の北側区間と南側区間を分割する。

- ・西武新宿線の北側区間と南側区間で分割し、北側区間はふだん利用する駅へアクセスさせる。
⇒北側ルート: 田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅
⇒南側ルート: 田無駅～芝久保運動場(芝久保運動場→芝久保1丁目間にバス停を新設)
- ・上記ルートの場合、芝久保運動場～芝久保間が廃止となり沿線住民の利便性が低下するため、同区間を課題区間として存続し、最低限のサービスを確保する。
⇒課題区間経由ルート: 田無駅～芝久保運動場～花小金井駅

検証1：地域別のふだん利用する駅との整合状況

- ・北側区間沿線はふだん利用する駅が花小金井駅でありルート見直しにより同駅へアクセスしているか確認する。

検証2：ルート分割による公共交通不便地域の状況把握

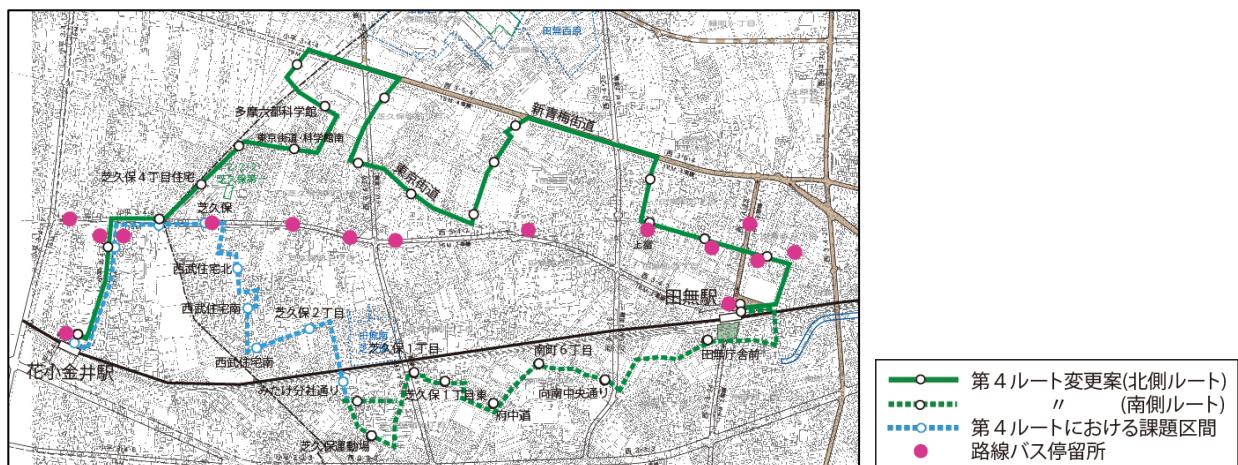
- ・ルート分割による公共交通不便地域の状況を把握し、その効果・影響を検証する。

検証3：路線バスとの競合状況

- ・北側区間の沿線には路線バスがあるため、ルート見直し後に路線バスと競合していないか確認する。

検証4：東京都の補助要件の適合状況

- ・新設路線の北側区間が『地域福祉推進区市町村包括補助事業』の要件に適合しているか確認する。



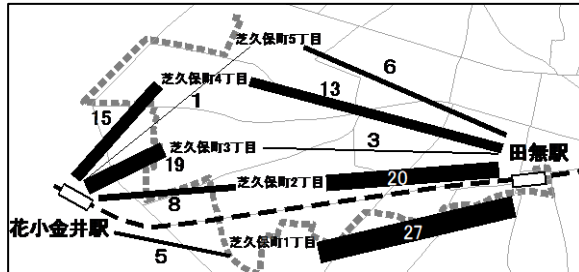
図IV-5-1 第4ルートの見直し方針

(3) 見直しの検証

①地域別のふだん利用する駅との整合状況

- ・見直しルートのアクセス駅が、沿線地域におけるふだん利用する駅と整合しているか確認した。

○北側区間沿線地域では、芝久保町 3,4 丁目 が花小金井駅、芝久保町 1,2 丁目 の中でも花小金井駅に近い場所に居住していると見られる人がふだん利用する駅を花小金井駅と回答している。(市民アンケートより)

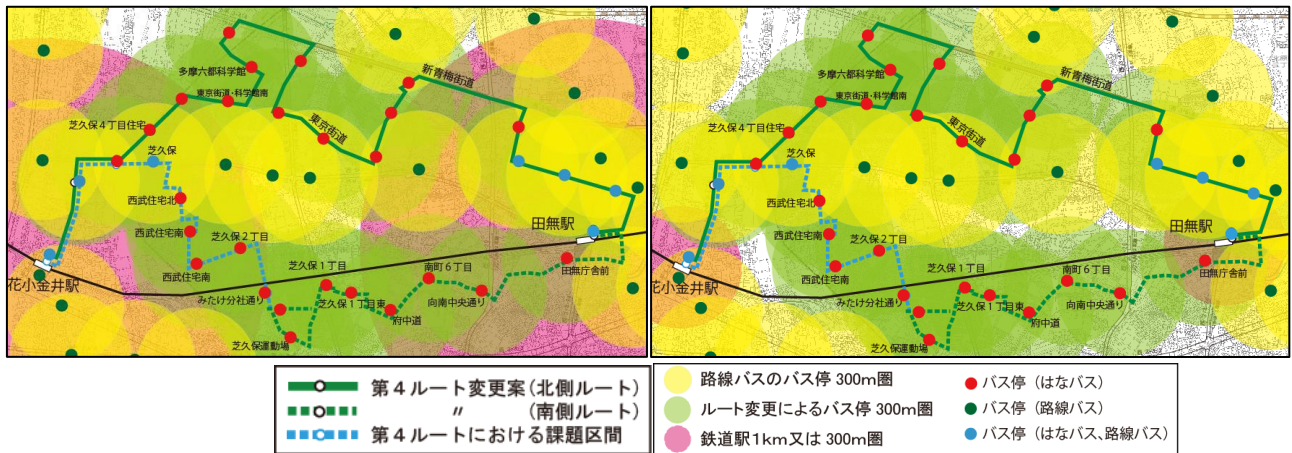


ふだん利用 する駅	芝久保町 丁目				
	1	2	3	4	5
ひばりヶ丘	1				
花小金井	5	8	19	15	1
田無	27	20	3	13	6

図IV-5-2 芝久保町のふだん利用する駅 (単位:人)

②公共交通不便地域の状況把握

・北側ルートの設定により、新青梅街道と東京街道との間の地域において、不便地域の解消が見込まれる。



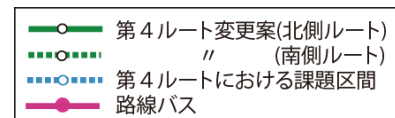
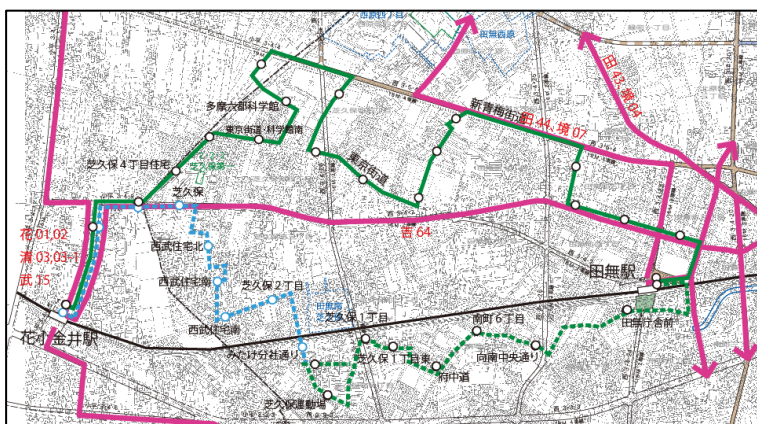
図IV-5-3 ルート見直し素案の公共交通空白・不便地域(左:空白地域、右:不便地域)

③路線バスとの競合状況

- ・路線バスのルート配置と見直しルートとの競合状況を検証した。

○北側区間:田無駅～上宿間、小平合同庁舎～花小金井駅間は路線バスと重複するが重複距離は短い。

○南側区間:現在の田無駅～芝久保運動場間であり、路線バスとの競合は無い。



図IV-5-4 路線バスとの競合状況

④東京都の補助要件の適合状況

- ・見直しルートが『地域福祉推進区市町村包括補助事業』の要件に適合しているか確認する。

東京都福祉保健局は『平成 26 年度地域福祉推進区市町村包括補助事業』により補助を行うコミュニティバス事業について、コミュニティバスに対する補助の基本的考え方を次の通りとしている(平成 26 年 4 月 21 日通知)。

【審査内容(原則)】(※一部省略)

- ・交通空白地域における路線距離が、総距離の1/2以上であること。

【やむを得ない場合で原則を満たすことができない場合の最低基準】(※一部省略)

- ・交通空白地域における路線距離が、総距離の1/4以上であること。
- ・既存路線バスと重複していない路線距離が、総距離の1/2以上であること。
- ・高齢者や障害者等の生活に寄与する生活施設、公共施設等へのアクセスが改善されている。

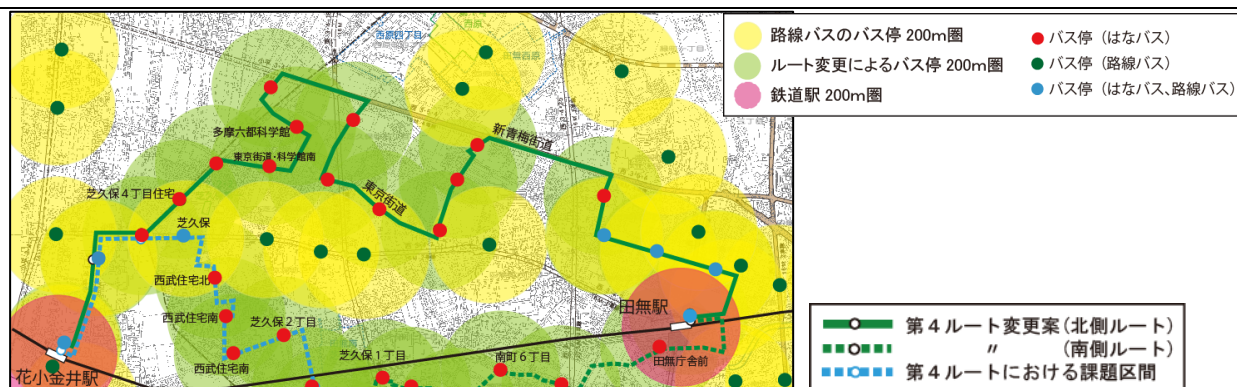
※要件の全てを満たしていること。

○交通空白地域:既存バスが走行していない地域、鉄道駅・既存バス停から半径 200 メートル以遠の地域

1) 交通空白地域の路線距離

○北側ルートの交通空白地域の路線距離割合は、総距離の 46.0%で原則を満たしていないが、やむを得ない場合の基準(交通空白地域における路線距離が総距離の 1/4 以上)は満たしている。

北側ルート総距離 : 5.43km ⇒ 北側ルート交通空白地域の路線距離 : 2.50km

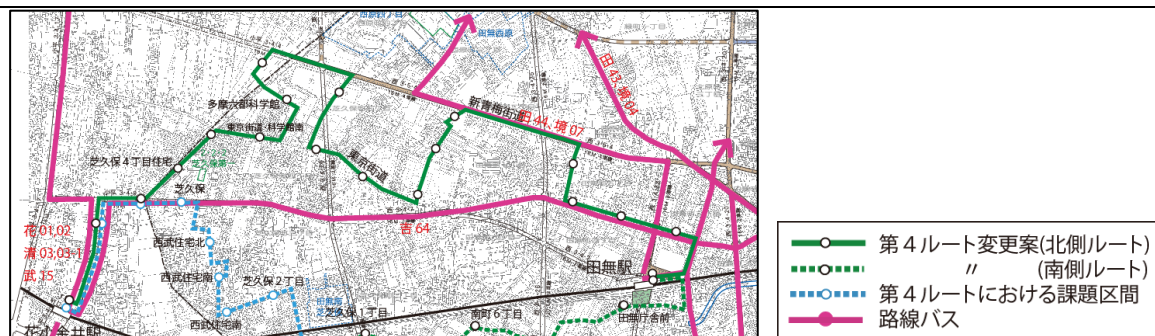


図IV-5-5 都補助基準による北側区間の交通空白地域の状況(鉄道駅・バス停200m圏外の地域)

2) 既存路線バスとの重複距離

○新規路線となる北側ルートは、既存路線バスと重複していない路線距離割合は総距離の 56.4%、やむを得ない場合の基準(既存路線バスと重複していない路線距離が総距離の 1/2 以上)を満たしている。

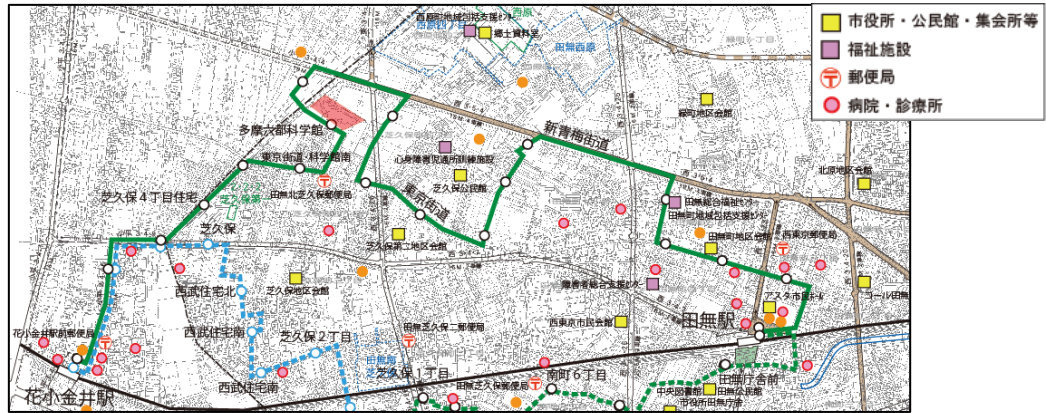
北側ルート総距離 : 5.43km ⇒ 既存路線バスと重複していない路線距離 : 3.06km



図IV-5-6 既存の路線バスルートと第4ルート変更案(北側)の重複状況

3) 生活施設・公共施設等へのアクセス状況

○新規路線となる北側区間は、田無総合福祉センターや病院・診療所、多摩六都科学館等、生活施設・公共施設へのアクセスが図られている。



図IV-5-7 第4ルート変更案(北側)の公共施設等とのアクセス状況



◎第4ルート北側区間は、原則である総距離に対する交通空白地域の路線距離 1/2 以上の要件に満たないものの、やむを得ない場合の基準を全て満たしている。また、諸施設へのアクセスも図られている。

(4) 第4ルートの変更計画の策定

・見直し方針とその検証結果に基づき、第4ルートの変更計画を以下の通り策定した。

(見直しの検証結果)

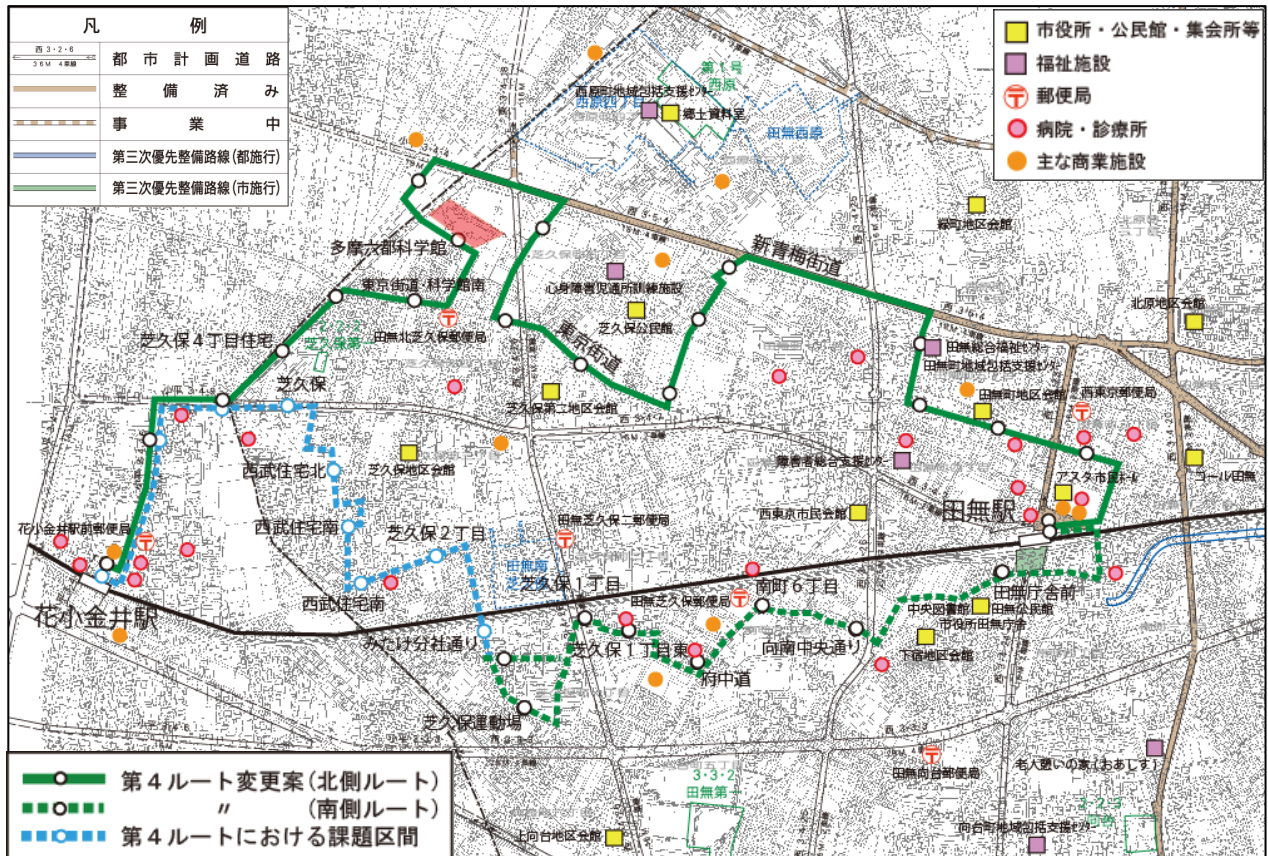
- 北側区間沿線地域(芝久保町)ではふだん利用する駅を花小金井駅とする住民が多いことから、花小金井駅へのアクセスは妥当であると考えられる。
- 路線バスと重複する区間が発生するが、部分的であるため影響は限定的と考えられる。
- ルート分割により、北側ルート沿線で公共交通不便地域の解消が図られる。
- 東京都の補助要件に対しては、交通空白地域内走行のやむを得ない場合の基準を満たしている。また、諸施設へのアクセスも図られている。



【ルート変更計画】

- 第4ルートを田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅(北側区間)、田無駅～芝久保運動場(南側区間)に分割してルートを設定する。
- 芝久保運動場～芝久保間の利用は少ないものの、廃止とした場合の影響が大きいため課題区間とし、田無駅～花小金井駅間のルートとして存続する。但し、利用に見合った運行便数(減便)とする。
- 利用が比較的多いみただけ分社通りの利便性確保のため、南側区間へ新たにバス停を設置する。

IV. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 5. 第4ルートの見直し検討



図IV-5-8 第4ルート変更計画

6. バスロケーションシステム導入の検討

(1) はなバスの運行状況と課題

○踏切通過、狭幅員道路の走行が原因と見られる遅延が生じている。

【第1ルート】

- ・乗降の多いバス停付近から遅延が拡大している。
- ・狭幅員道路の走行により、遅延が生じやすい。

【第3ルート】

- ・西武新宿線の踏切通過により、遅延が生じている。
- ・狭幅員道路や右左折の多い道路の走行、また、鈴木街道や五日市街道の渋滞により、遅延が生じやすい。

【第5ルート】

- ・狭幅員道路の走行により、遅延が生じやすい。

※第2ルートは、広幅員の道路を走行しており、遅延が少ない。

※第4ルートは、既にバスロケーションシステムが導入されている。

(2) 利用者の評価、意向

◆定時性への評価(利用者アンケート)

- ・定時性に肯定的な評価（「時刻表通り」「遅れるが気にならない」）が平休とも70%以上。
- ・一方で、「よく遅れて不満」との回答は、第1,3ルートで比較的多く、中でも、駅から遠い地域で多い。

◆バスロケーションシステムの導入意向(利用者アンケート)

- ・導入に肯定的な回答割合が46.9%、一方、必要ないとの回答割合は43.2%と、ほぼ半々。
- ・第3ルートで導入に肯定的な回答が60.7%（平日）と最も高い。
- ・駅から遠い地域の利用者で導入の要望が多い。
- ・若い世代で導入に肯定的な割合が高く、年代が高まるにつれて低くなる。
- ・時間に制約のある通勤目的で乗車している人で、導入に肯定的な回答割合が高い。

(3) 導入方針

○運行状況を把握し、利用者へ情報提供を行うため、バスロケーションシステムの導入が望ましい。

- ・第1ルートでは、都市計画道路の供用に合わせた走行ルートの変更で対応を図る。
- ・第2,3,5ルートでは、バスロケーションシステムを導入し、運行状況の情報を提供する。

Ⅳ. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 6. バスロケーションシステム導入の検討

(4) 導入内容の検討

①導入ルートを検討

○国の補助の活用を前提とし、バスロケーションシステムの導入を検討する。

- ・遅延が常態化し、利用者からの不満が多い第3ルート、また、第3ルートとバス車両を共有する第2,5ルートにバスロケーションシステムの導入を検討する。
- ・第1ルートは、都市計画道路へのルート変更に伴って、遅延が解消される可能性があることから、これを考慮に入れてバスロケーションシステムの導入の可否を決めるものとする。

②導入する場合の導入システムの形態

○導入費用、運用費用が比較的安価な形態とする。

- ⇒GPSを用いてバスの位置情報を把握し、これを携帯電話・スマートフォンやPCにて情報提供を行う。
- ・バスロケーションシステムの導入意向が高い若い世代にとっては、携帯電話・スマートフォンでの情報提供で特に問題ないと考えられる。

③導入概算費用

○バスロケーションシステムの導入に要する費用は約450万円*で、その他、ランニングコストとして、1台1月あたり約1,800円を要する。

*バス停位置の確認をバス事業者内部で行う場合。また、車載機器（約200万円）を含む。

④国の補助制度

○バスロケーションシステムの導入にあたっては、国の補助制度「地域公共交通確保維持改善事業」を活用する。

- ・地域公共交通の改善に向けた取組みを国が支援する補助制度で、バスロケーションシステムの導入については、「地域公共交通バリア解消促進等事業」のうちの「利用環境改善促進等事業」に該当する。
- ・補助率は1/3である。

7. はなバスルート見直し計画の策定

これまでの検討に基づき、はなバスルートの見直し計画を次に示す通り策定した。

(1) 第1ルート

H25年度・運賃改定前後の変化 (H25.4.1～H25.7.31→H25.8.1～H26.3.31)	
利用者数変化 (H24.1→H26.6)	平日 914人 → 880人/日 休日 637人 → 527人/日
運行距離あたり利用者数	3.7人/km → 3.2人/km
1人あたり公費負担額	33円/人 → 7円/人
課題	・狭幅員道路の走行区間が長い。 ・特に雨の日に満員通過が生じている。
見直し方針	○狭幅員道路を走行する区間について、ルートの変更を行う。 現在、事業中の都市計画道路の完成に合わせて、都市計画道路へルートを変更する。 ○ルート変更に合わせて車両の大型化を図り、満員通過の解消を図る。
見直し案	○上前～下保谷2丁目住宅北の区間については西3・2・6号(調布保谷線)へルートを変更する。
ルート図	 市役所・公民館・集会所等 福祉施設 郵便局 病院・診療所 主な商業施設 第1ルート変更案(新規区間走行) " (既存区間走行) ルート変更に伴う廃止区間

IV. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 7. はなバスルート見直し計画の策定

(2) 第2ルート（第5ルートと接続）

	第2ルート	第5ルート
H25年度・運賃改定前後の変化（H25.4.1～H25.7.31→H25.8.1～H26.3.31）		
利用者数変化 （H24.1→H26.6）	平日 501人 → 332人/日 休日 346人 → 202人/日	平日 587人 → 589人/日 休日 435人 → 391人/日
運行距離あたり利用者数	2.7人/km → 2.2人/km	3.4人/km → 3.1人/km
1人あたり公費負担額	69円/人 → 73円/人	58円/人 → 9円/人
課題	・路線バスと競合状態にある。	
見直し方針	○路線バスで代替可能なバス停間の利用者が多く、存続の必要性の検討を行う。 検討の際、存続しない場合の路線バスでの代替可能性や、公共交通空白地域の発生状況の観点から検証する。	
見直し案	○一部区間（東伏見駅～保谷庁舎）の存続 ⇒第5ルートのひばりヶ丘駅～保谷庁舎間と接続させ、東伏見駅～保谷庁舎～ひばりヶ丘駅のルートとし、運行の効率性、利便性の向上を図る。 ⇒保谷庁舎～碧山森入口間の経路を、西3・4・11号（練馬東村山線）とする。	○ひばりヶ丘駅～保谷庁舎 ルートを第2ルート変更案に合わせ、ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見間ルートとする。 ○循環ルートの変更は無し。
ルート図		

Ⅳ. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 7. はなバスルート見直し計画の策定

(3) 第3ルート

	第3ルート	
	向台循環	田無駅～東伏見駅
H25年度・運賃改定前後の変化 (H25.4.1～H25.7.31→H25.8.1～H26.3.31)		
利用者数変化 (H24.1→H26.6)	平日 447人 → 447人/日 休日 292人 → 328人/日	平日 542人 → 434人/日 休日 397人 → 258人/日
運行距離あたり利用者数	2.4人/km → 2.0人/km	1.8人/km → 1.4人/km
1人あたり公費負担額	88円/人 → 83円/人	156円/人 → 191円/人
課題	・西武新宿線の踏切遮断による影響や狭幅員道路を走行していることにより遅延が発生している。 ・田無駅～東伏見駅は運行距離が長く、路線バスと重複する区間も長い。 1人あたりの公費負担額も他ルートに比べ大きい。 ・第3ルート全体の利用者のうち、向台循環ルート内の区間利用者が約73%で、東伏見ルート内の区間利用者が約27%で(平日)、東伏見ルート内の利用が少ない。	
見直し方針	○遅延対策として、バスロケーションシステムの導入を検討する。 ○利用が少ない東伏見ルート内の利用実態を把握し、今後の方向性を検討する。 ○病院新設による利用動向を見ながら、引き続き見直し方針を検討する。	

(ルート名称について)

東伏見ルート内 : 田無駅発東伏見駅行き、東伏見駅発田無駅行きの新町5丁目～東伏見駅間

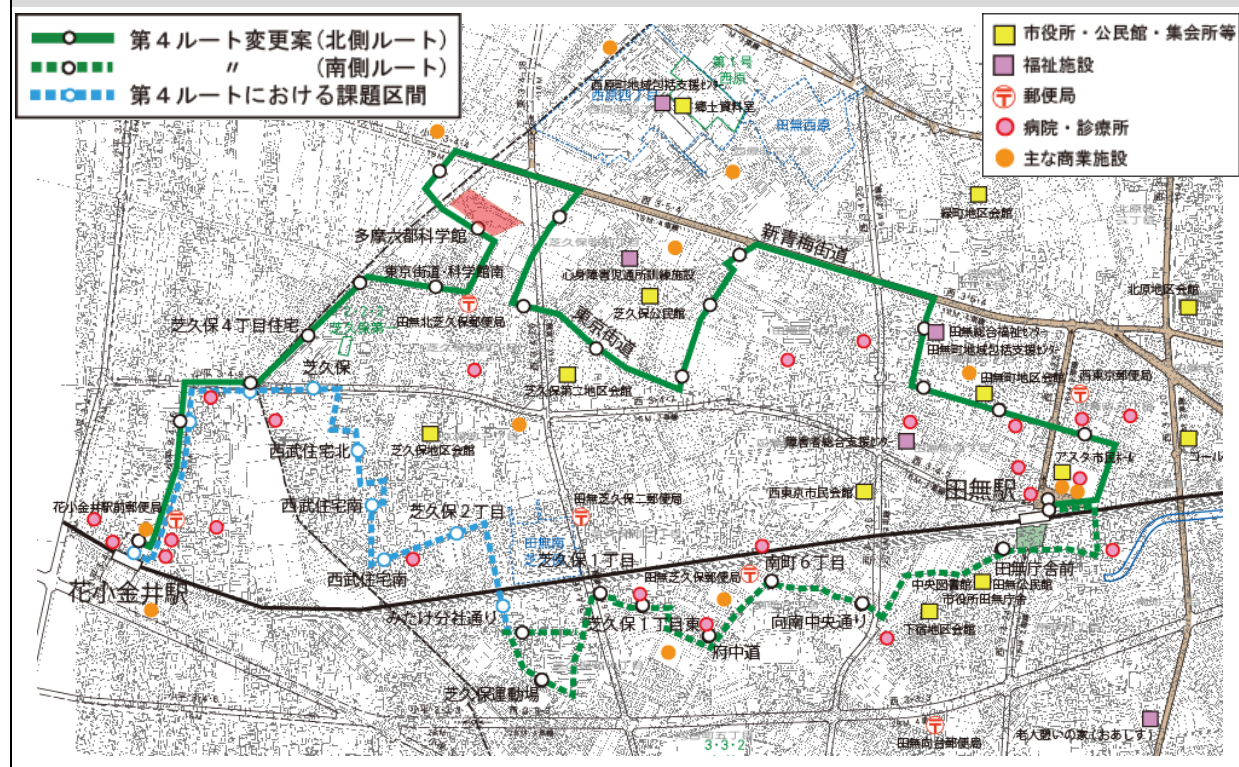
向台循環ルート内 : 田無駅～向台中央通り～田無駅着

IV. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 7. はなバスルート見直し計画の策定

(4) 第4ルート

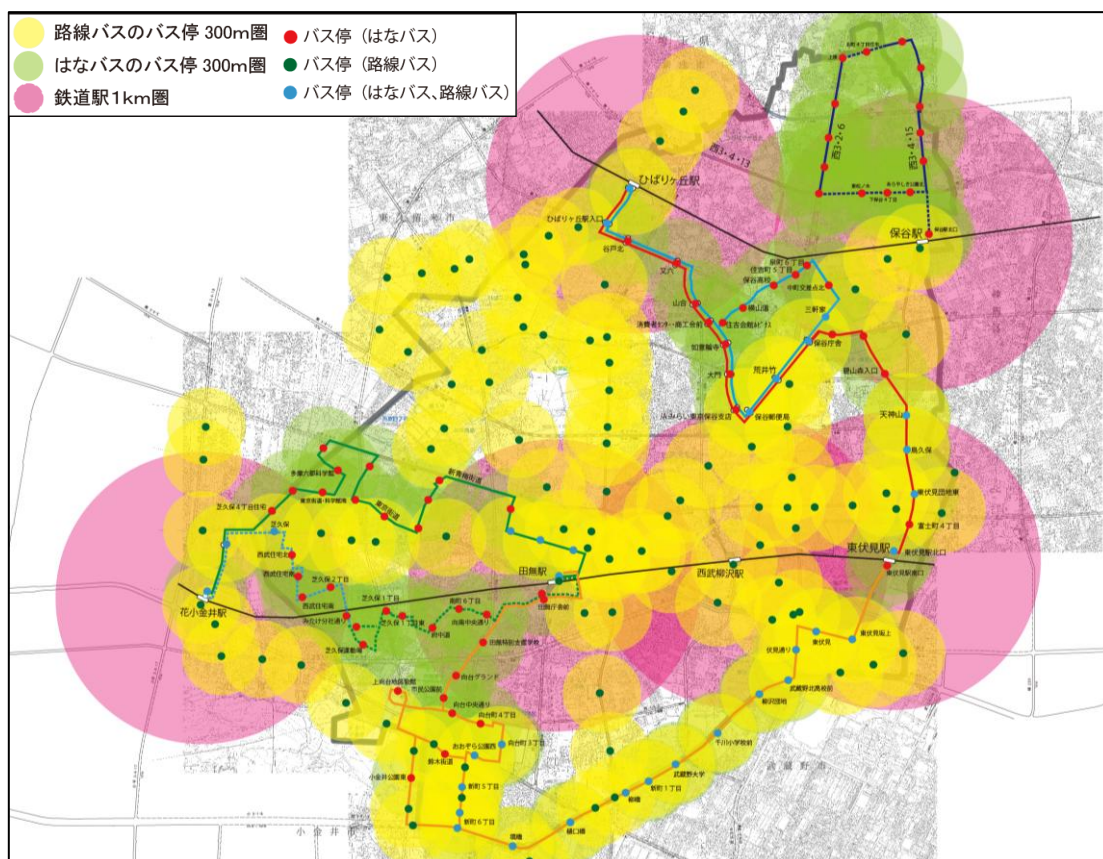
H25年度・運賃改定前後の変化 (H25.4.1～H25.7.31→H25.8.1～H26.3.31)	
利用者数変化 (H24.1→H26.6)	平日 883人 → 736人/日 休日 620人 → 713人/日
運行距離あたり利用者数	2.9人/km → 2.7人/km
1人あたり公費負担額	82円/人 → 61円/人
課題	・西武新宿線の北側区間は、南側区間に比べて利用者が少ない。 ・西武新宿線の踏切遮断による影響や、芝久保運動場で対向するはなバスとのすれ違いによる時間調整で遅延が生じている。
見直し方針	○西武新宿線の北側区間と南側区間の利用者の偏りを解消するため、ルートを分割し、利用の少ない北側区間は最寄駅への接続、また、運行便数の適正化を図る。
見直し案	○西武新宿線の北側と南側でルートを分割 北側ルート: 田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅 南側ルート: 田無駅～芝久保運動場 ※芝久保運動場～芝久保間を課題区間とし、田無駅～花小金井駅のルートとして存続(ただし、利用に見合った運行便数とする。)

ルート図

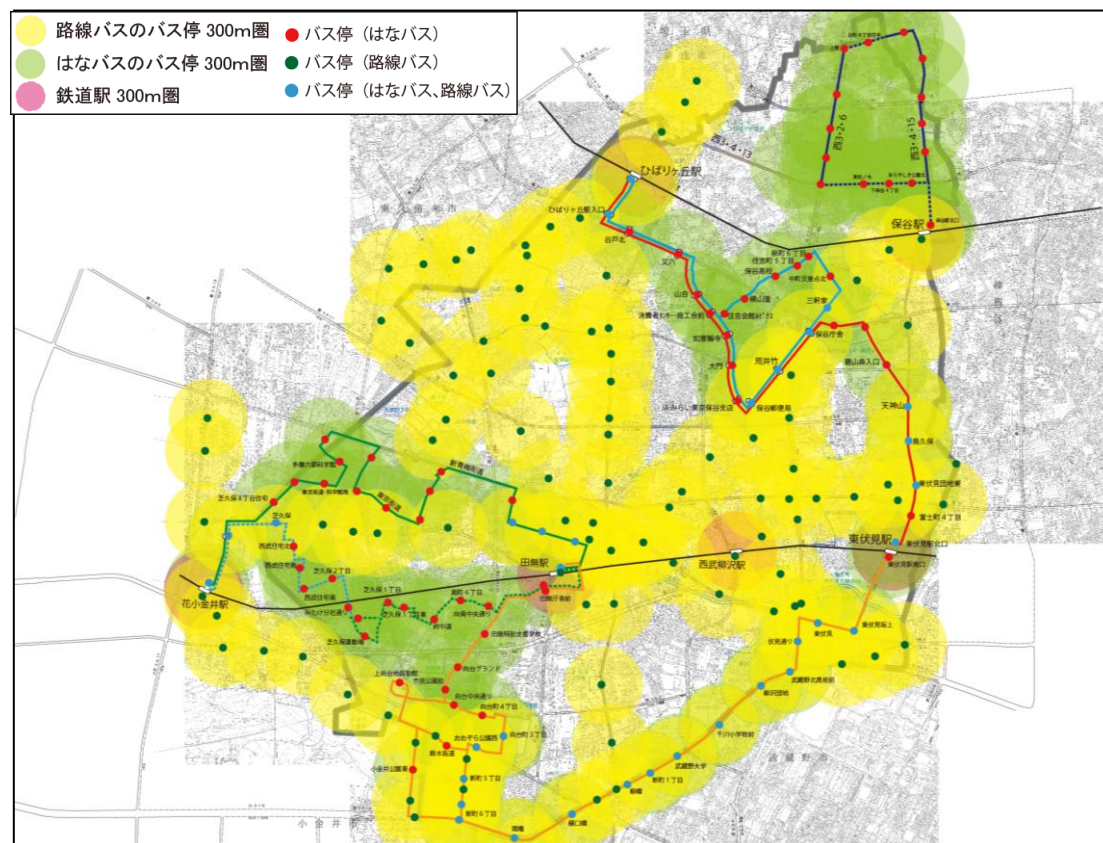


IV. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針 7. はなバスルート見直し計画の策定

■ はなバスルート見直し計画による公共交通空白・不便地域



図IV-7-1 公共交通空白地域 (鉄道駅 1km・バス停 300m)



図IV-7-2 公共交通不便地域 (鉄道駅 300m・バス停 300m)

V. 今後の課題

本調査で策定した見直し計画を実現化していくにあたっての課題、また、今後引き続き検討を進めていく課題について、次に示す通り整理した。

1. ルート見直し計画の精査と関係機関との調整

- ・本調査で策定した見直し計画について、はなバス走行ルートの道路において、バスが走行するうえで問題がないか改めて確認し、問題箇所に対しては改善策を講じていく必要がある。
- ・また、バス停位置について、周辺の道路状況や周辺住民の意向等を勘案し、具体化を図ることが必要である。
- ・ルート、バス停位置の確定にあたり、道路管理者や交通管理者等、関係機関との調整を進めていく必要がある。
- ・また、第3ルートをはじめ、今後の利用動向や利用者・住民のニーズを踏まえつつ、見直し方針の検討を継続していく必要がある。

2. 市民等への事前周知

- ・新たなルートで運行するにあたっては事前の周知が非常に重要である。従って、はなバスルート沿線住民に対し、運行内容に関する事前の周知を徹底し、認知度の向上を図り、より多くの利用を目指す。
- ・また、西東京市来訪者に対しては、バス停や市役所等公共施設における掲示やリーフレットの配布などを行い、事前周知を図っていく必要がある。

3. バスロケーションシステムの導入の早期実現

- ・本調査で提案したバスロケーションシステムの導入について、具体化に向けた準備を進め、早期の実現を図ることが必要である。

4. 収支改善に資する利用促進施策の実施

- ・利用者の増加をめざし収支の改善を図るため、バスマップの配布による認知度の向上やはなバスルート沿線に立地する施設での案内や施設とのタイアップなどをはじめ、さまざまな利用促進策を講じていく必要がある。
- ・特に、利用促進策を講じていくにあたっては、はなバスのみならず公共交通全体の利用促進を図ることを念頭に、関係者と連携しながら進めていく必要がある。