

平成 26 年度コミュニティバス路線等検討調査報告書より抜粋

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(全体)	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 客施設の存在が考 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			朝の田無駅行で定 員に達する乗車		
	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。		
	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) 月別状況	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
		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と認められる。 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 (向台グラント)	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)	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	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。 向台循環ほどの時間帯も、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。	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)
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	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丁目が多い。	芝久保町1丁目が多い。
	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	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。				
	定時性への評価	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。				
	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(経路地増)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。			
		経路変更要望(地域別)	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。 →保谷駅からの帰りに迂回を要する地域である。 →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。			直行型希望が、芝久保1,5丁目などでやや多い。 →芝久保1丁目～田無駅間は時間がかかるため。 →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。	

		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、向台町が増便要望が多い。 →田無駅から1km圏外で路線バスも無い地域		
	始発・終発時刻	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丁目が多い。		向台町4丁目が多い。	芝久保町1丁目が多い。	
	非利用者の意向	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。				
	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	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。				
	非利用者の意向	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。				
認知度	認知度	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。				
	時刻・運行間隔認知度	32.5%と高い。	21%と低い。	23.5%	38.5%と最高	21%と低い。
	認知度の低い	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				
			「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))		
	市民	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。				
		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。				
	【まとめ】					
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。					

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	・はなバスルート沿線でも、はなバスの存在、時刻等の詳細内容を知らない人が多い。	◆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

今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針

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。

