

コミュニティバス乗降調査等 結果報告書（案）

令和5年2月
西東京市

目次

I. コミュニティバス乗降調査等について	1
1. 調査目的	1
2. 調査概要	1
II. 調査結果	2
1. バス停間乗降（OD）調査	2
1.1 調査手順と運行本数	2
1.2 利用者数と利用者属性	3
1.3 バス停別の利用状況	12
1.4 バス停間断面通過人員（利用の多い区間の把握）	17
1.5 鉄道駅のバス停からみた利用者数	37
2. 利用者アンケート調査	49
2.1 利用者アンケート配布・回収状況	49
2.2 回答者の属性	50
2.3 アンケート受取時のはなバスの利用状況	56
2.4 はなバスに対する意識	81
2.5 感染症拡大後の利用状況	84
2.6 ダイヤ改正後の利用状況	87
2.7 運行補助金等について	88
2.8 自由記入による意見・要望等	100
3. 市民アンケート調査	102
3.1 配布数及び回収状況	102
3.2 回答者の属性及びはなバス利用状況	103
3.3 はなバスに対する意識	118
3.4 感染症拡大後の利用状況	121
3.5 ダイヤ改正後の利用状況	123
3.6 非利用者・知らない方の外出状況	124
3.7 運行補助金等について	126
3.8 自由記入による意見・要望等	129
III. 各区間における利用者特性	131
1. 区間設定	131
2. 各区間の利用者特性	132
2.1 第1ルート	132
2.2 第2ルート	134
2.3 第3ルート	136
2.4 第4北ルート	138
2.5 第4南ルート	140
IV. はなバスの利用者数の推移	142
V. これまでの経緯と今後の方針について	145
【参考資料】	147

I. コミュニティバス乗降調査等について

1. 調査目的

西東京市コミュニティバス（以下、「はなバス」という。）の運行については、平成 30 年の前回調査以降、ダイヤ改正等により運行状況の改善を図ってきたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、厳しい状況が続いている。

そのような状況のなか、本調査は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用実態の変化や、令和 2 年 10 月に実施したダイヤ改正による利用動向を把握するとともに、平成 30 年度に策定した「はなバスの運賃及びルートを見直す際の基準」を踏まえ、今後、はなバス運行のあり方等について検討する際の基礎資料とすることを目的に実施した。

2. 調査概要

調査目的を達成するため、以下の種別の調査を実施する。

調査種別	主な調査目的
バス停間乗降 （OD）調査	・ はなバスの利用実態を把握する。 ・ 前回調査（平成 30 年実施）の結果との比較から、これまでの取組の効果検証や新型コロナウイルス感染症の影響による利用実態の変化を把握する。
利用者 アンケート調査	・ はなバス利用時の状況や利用者意識を把握する。 ・ はなバス事業の実績について情報提供を行ったうえで、地域公共交通としてのあり方についての意識・意向を確認する。
市民 アンケート調査	・ 普段の移動に関する実態や意識を把握する。 ・ はなバス事業の実績について情報提供を行ったうえで、はなバス利用者・非利用者の地域公共交通としてのあり方についての意識・意向を確認する。

※調査項目は、参考資料 1 を参照。

※各調査の調査票は、参考資料 2、3、4 を参照。

Ⅱ．調査結果

バス停間乗降（OD調査）調査、利用者アンケート調査及び市民アンケート調査の集計結果を示す。

全体の注意事項：小数点第2位で四捨五入しているため、割合の和が100%にならないことがある。

複数回答の項目については、原則として、その項目に対しての有効回答者数を基に、比率算出をしたため、比率計が100%を超えることがある。

1．バス停間乗降（OD）調査

1.1 調査手順と運行本数

（1）調査概要

調査実施日	平日：令和4年6月14日（火） 曇りのち雨 休日：令和4年6月12日（日） 晴れ（13時台に降雨） ※平日、休日ともに欠車等は発生しなかった。 ※調査結果では、平日の利用者を「平日」、休日の利用者を「休日」と表記する。
調査対象者	全ルート全便のはなバスの利用者
調査方法	①各車両の乗降車口にそれぞれ調査員1名を配置（第1ルートのみ1名）。 ②調査員が調査票の乗車バス停欄及び利用者属性等を目視確認により、調査票に記入し、利用者に調査票を配布。 ③利用者が降車する際に、調査員が調査票を回収し降車バス停を記入。

（2）はなバスの運行本数

ルート	運行区間	令和2年10月～	
		平日	休日
第1	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	39	37
第2	ひばりヶ丘駅～東伏見駅北口	26	22
	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～ひばりが丘駅	16	15
第3	田無駅～東伏見駅南口	26	23
	田無駅～向台循環～田無駅	28	23
第4北	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	31	38
第4南	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	86	76

1.2 利用者数と利用者属性

(1) 利用者数

①全ルート

令和4年度の全ルートでの利用者数は、平日 2,980 人、休日 1,867 人で、前回調査（H30）よりそれぞれ 20.4%、32.4%減少している。

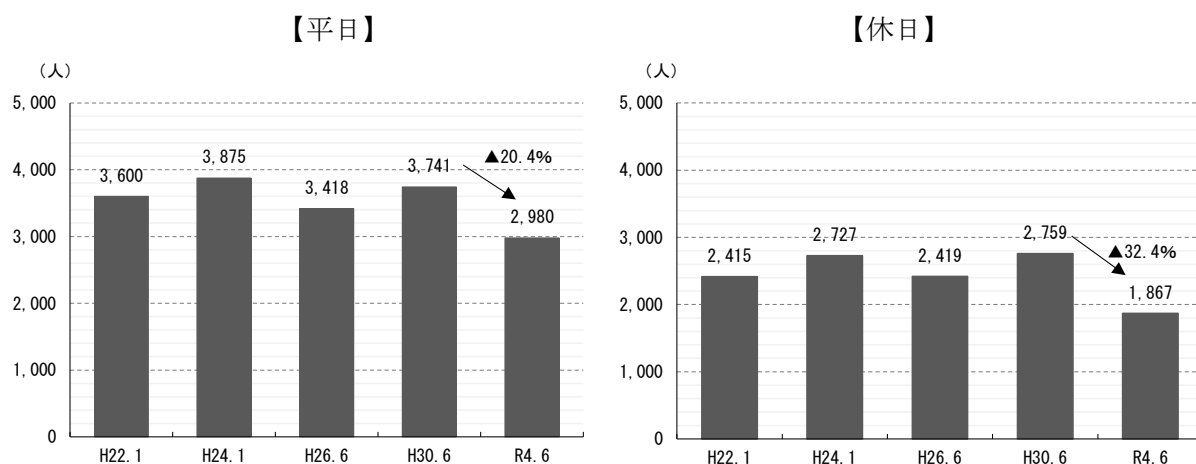


図1 総利用者数の変化

②ルート別

令和4年度の利用者数は、すべてのルートにおいて前回調査（H30）より減少し、特に平日の第4北ルート、休日の第2ルート、第3ルートにおける減少率が高い。

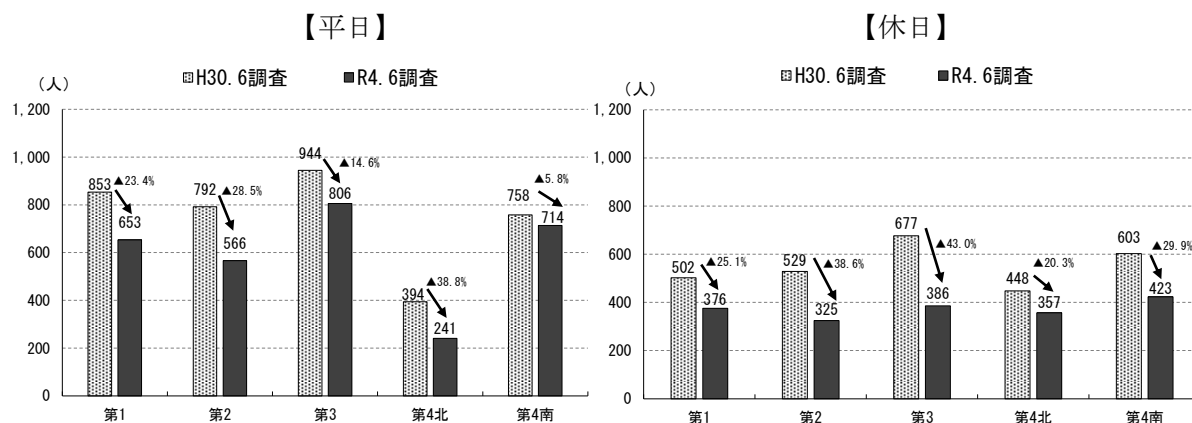


図2 ルート別利用者数の変化

(2) 性別

平日、休日ともに、全ルートで女性の利用の方が多い。休日は平日に比べ男性の利用率が全ルートで増加している。

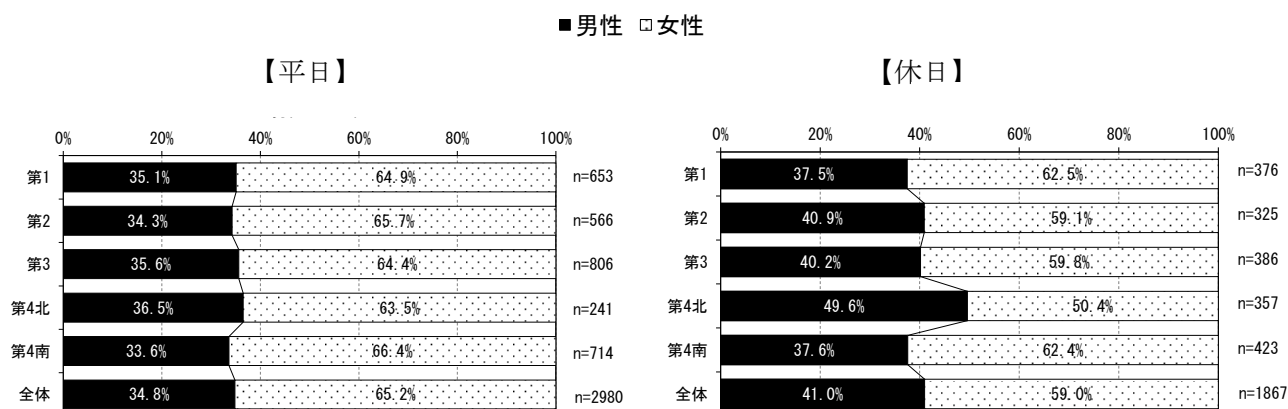


図3 ルート別・性別割合

(3) 年代別

平日の全体では、大人が70.8%、高齢者が22.2%となっている。休日の全体では、大人が65.5%、高齢者が22.6%となっている。平日の第3ルートの学生、休日の第4北ルートの未就学児及び児童の割合が比較的高くなっている。

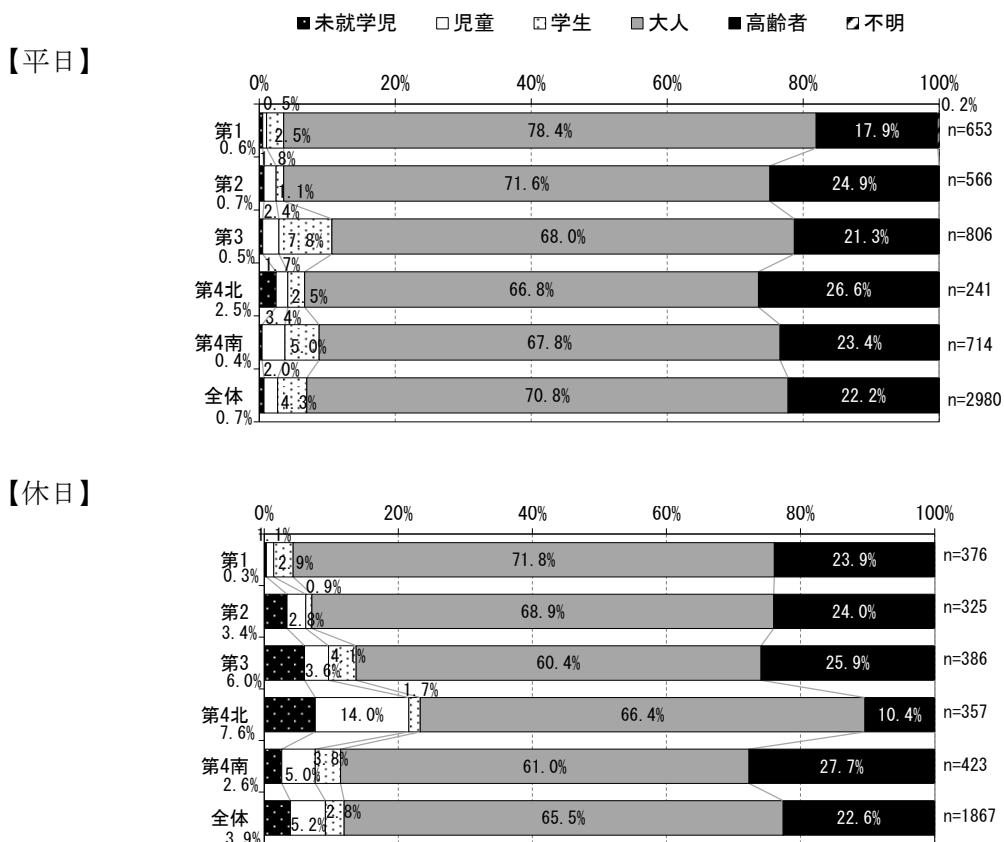
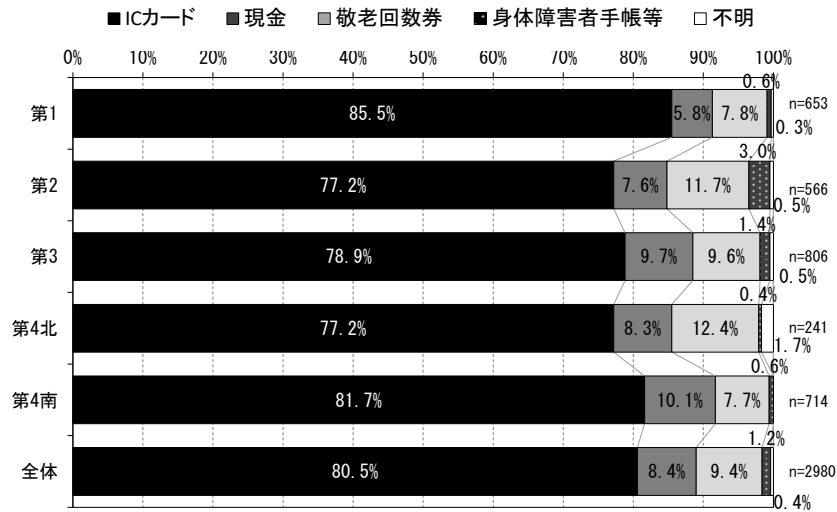


図4 ルート別・年代別割合

(4) 券種別利用状況

全体でＩＣカードの利用が最も多く、平日は80.5%、休日は75.5%となっている。

【平日】



【休日】

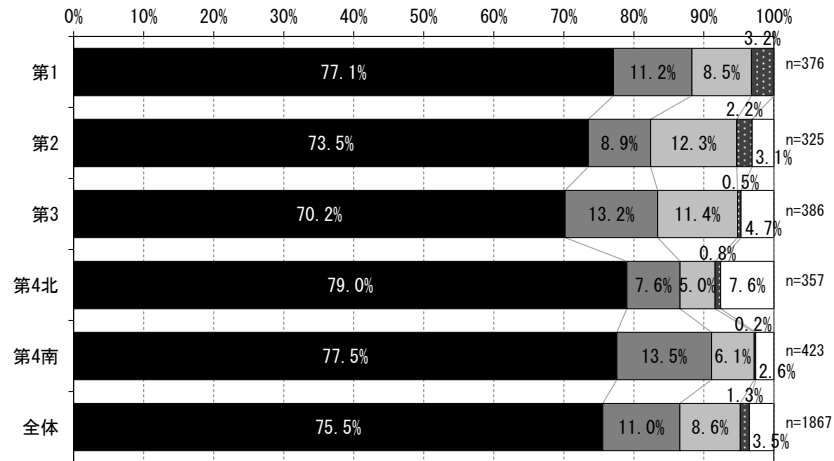


図5 ルート別・券種別割合

(5) 同乗者及び補助器具等を利用した乗車状況

乳幼児、要介護者、ベビーカー利用、車いす利用による乗車は、全体の利用者数に対する割合は低いものの、一定程度の利用がある。

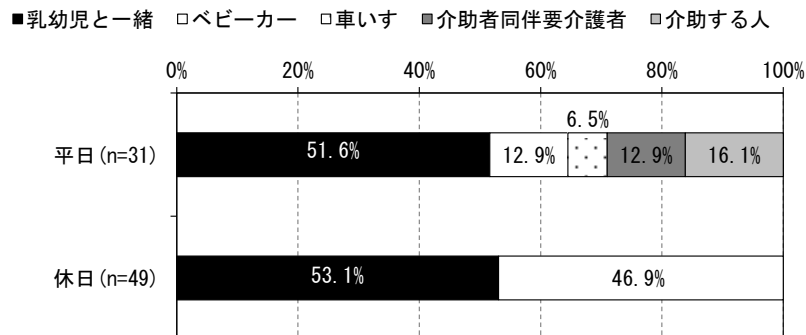


図6 補助器具等利用者の利用割合

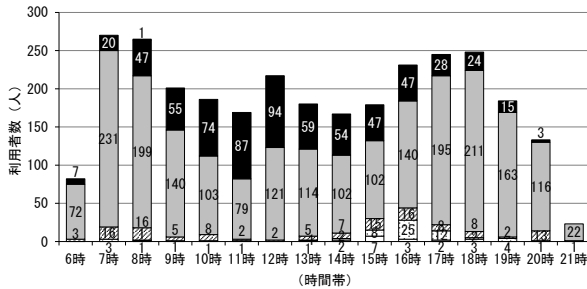
（６）時間帯・属性別利用者数

①全ルート

平日では7時台の利用が最も多く、次いで8時台、18時台、17時台が多い。休日では10時台の利用が最も多く、次いで12時台、13時台、9時台が多い。

□未就学児 □児童 ▨学生（中・高・大・専） ■大人 ■高齢者 ■不明

【平日】



【休日】

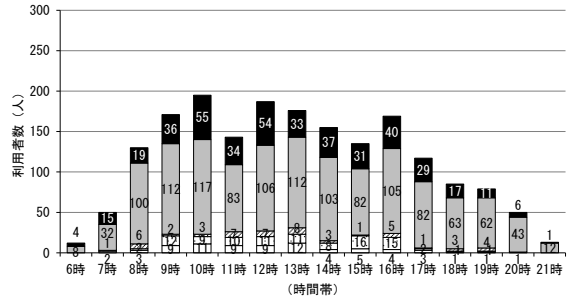


図7 時間帯、属性別利用者数【全ルート】

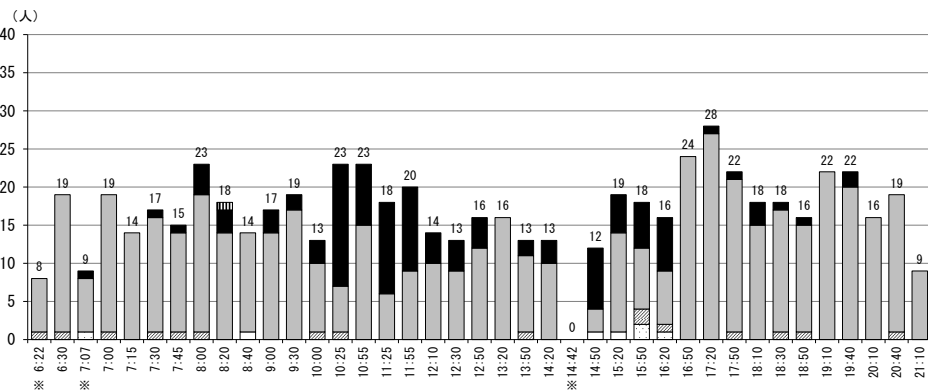
②第1ルート

【保谷駅発】平日 39 便 休日 37 便

平日、休日とも10時台や15時から16時にかけて高齢者の利用が多い。平日の6時台から9時台や16時台後半以降は大人の利用者数が多い。

□未就学児 □児童 ▨学生（中・高・大・専） ■大人 ■高齢者 ■不明

【平日】



【休日】

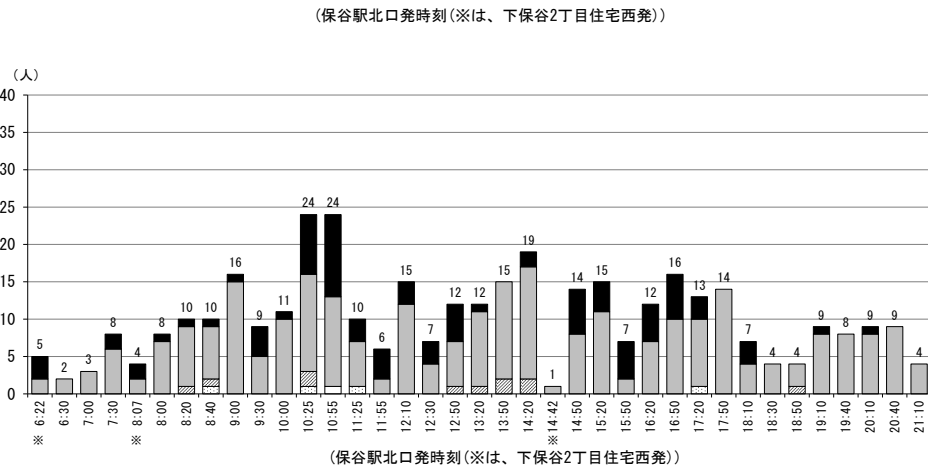


図8 便別利用者数【第1ルート】

③ - 1 第2ルート（循環）

【ひばりヶ丘駅発】平日 16 便 休日 15 便

平日では7時台から10時台、16時台から18時台の利用が多く、休日では、時間帯による大きな差はみられない。

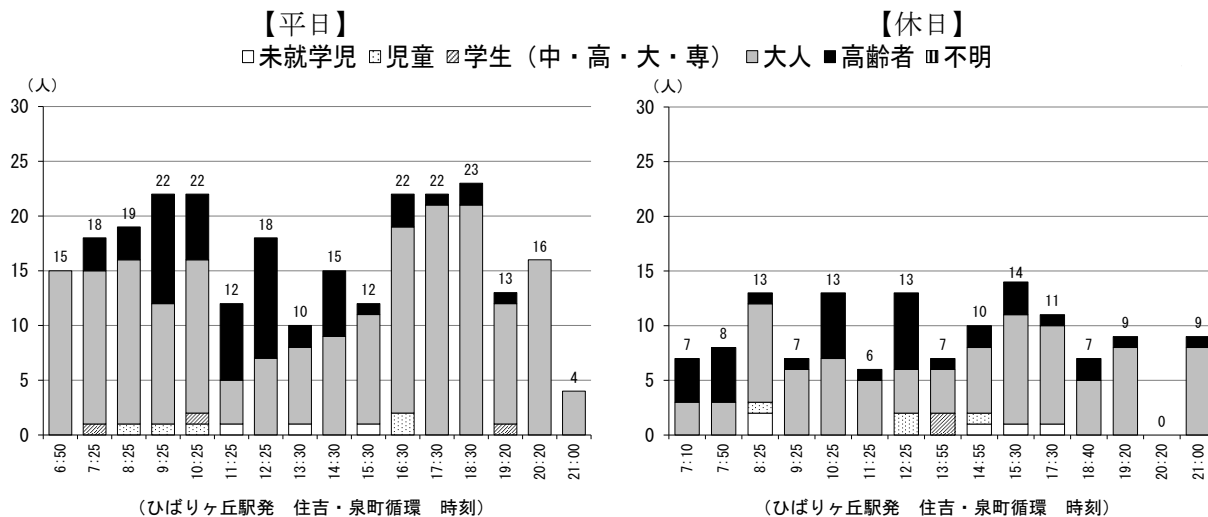


図9 便別利用者数【第2ルート（循環）】

③ - 2 第2ルート（駅間）

【ひばりヶ丘駅発】平日 13 便 休日 12 便 【東伏見駅北口発】平日 13 便 休日 10 便

ひばりヶ丘駅発では、平日の8時台、12時台、休日の16時台、20時台の利用が多い。
東伏見駅北口発では、平日17時台で児童の利用が多く、休日では9時台の利用が特に多くなっている。

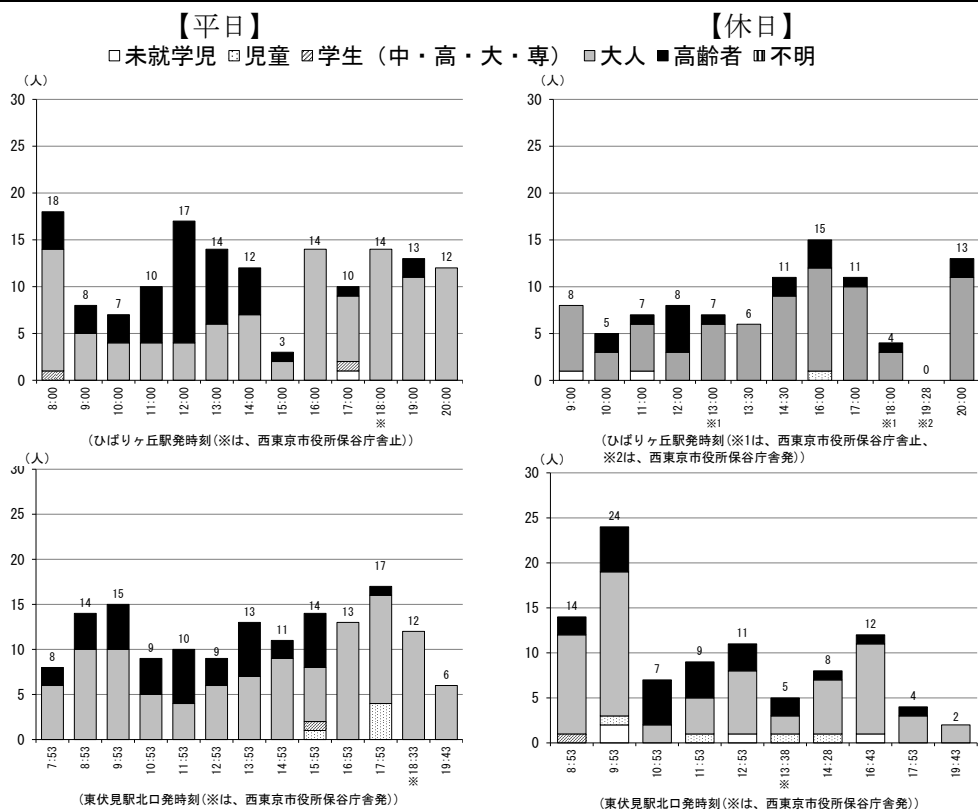


図10 便別利用者数【第2ルート（駅間）】

④ - 1 第3ルート（循環）

【田無駅発】平日 28 便 休日 23 便

平日では 17 時台の利用が特に多く、休日では 13 時台から 17 時台にかけて利用が多くなっている。

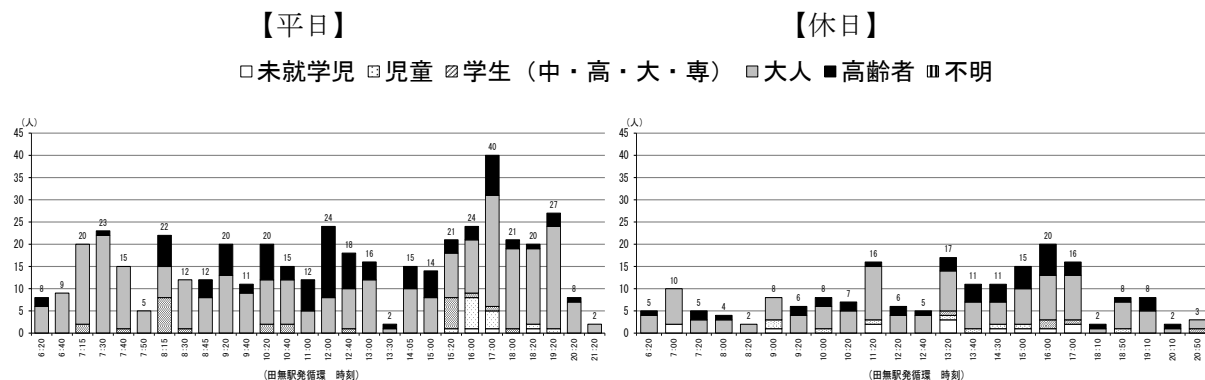


図 11 便別利用者数【第3ルート（循環）】

④ - 2 第3ルート（駅間）

【田無駅発】平日 13 便 休日 12 便 【東伏見駅南口発】 平日 13 便 休日 11 便

田無駅発では平日の 16 時、19 時台、休日の 13 時台の利用が多く、東伏見駅南口発では平日の 7 時台、休日の 12 時台の利用が多い。

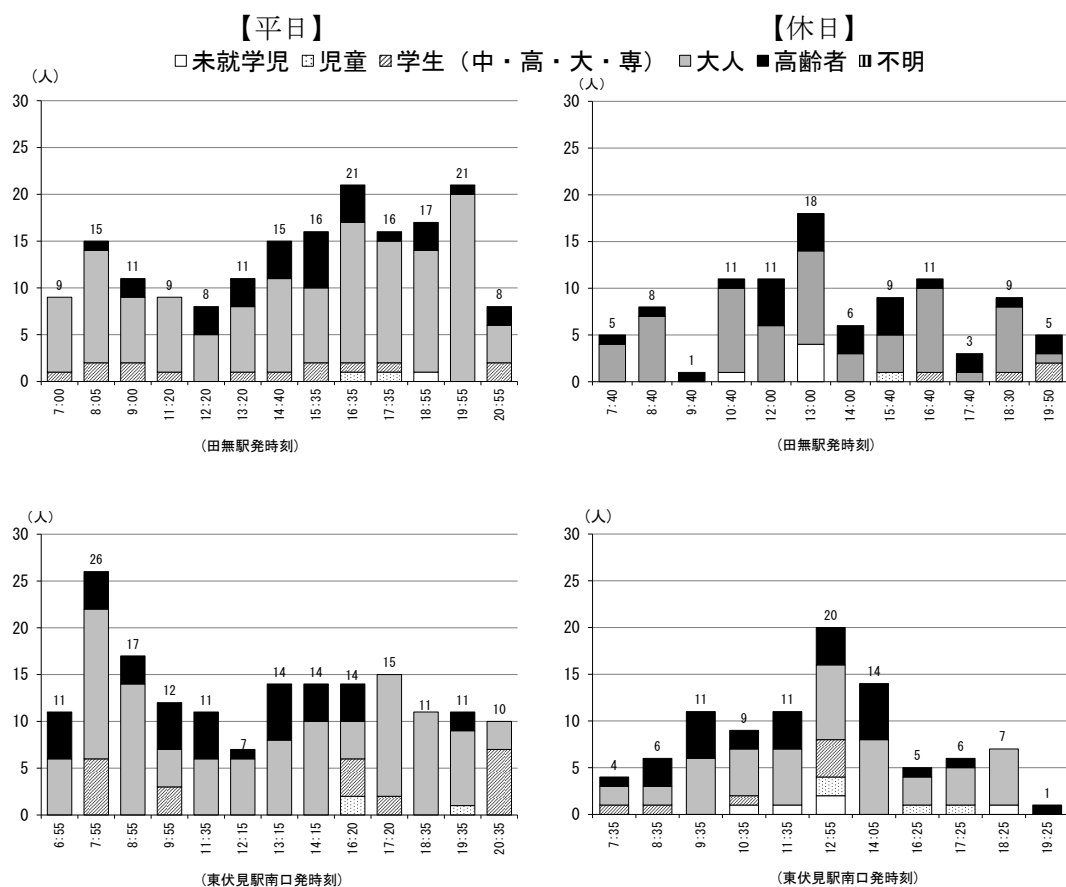


図 12 便別利用者数【第3ルート（駅間）】

⑤第4北ルート（駅間）

【田無駅発】平日 15 便 休日 19 便 【花小金井駅発】平日 16 便 休日 19 便

田無駅発では、平日は高齢者の利用が多く、休日は 15 時台の利用が多く、特に児童の利用が多い。花小金井駅発では休日 9 時台の利用が多く、特に児童の利用が多い。

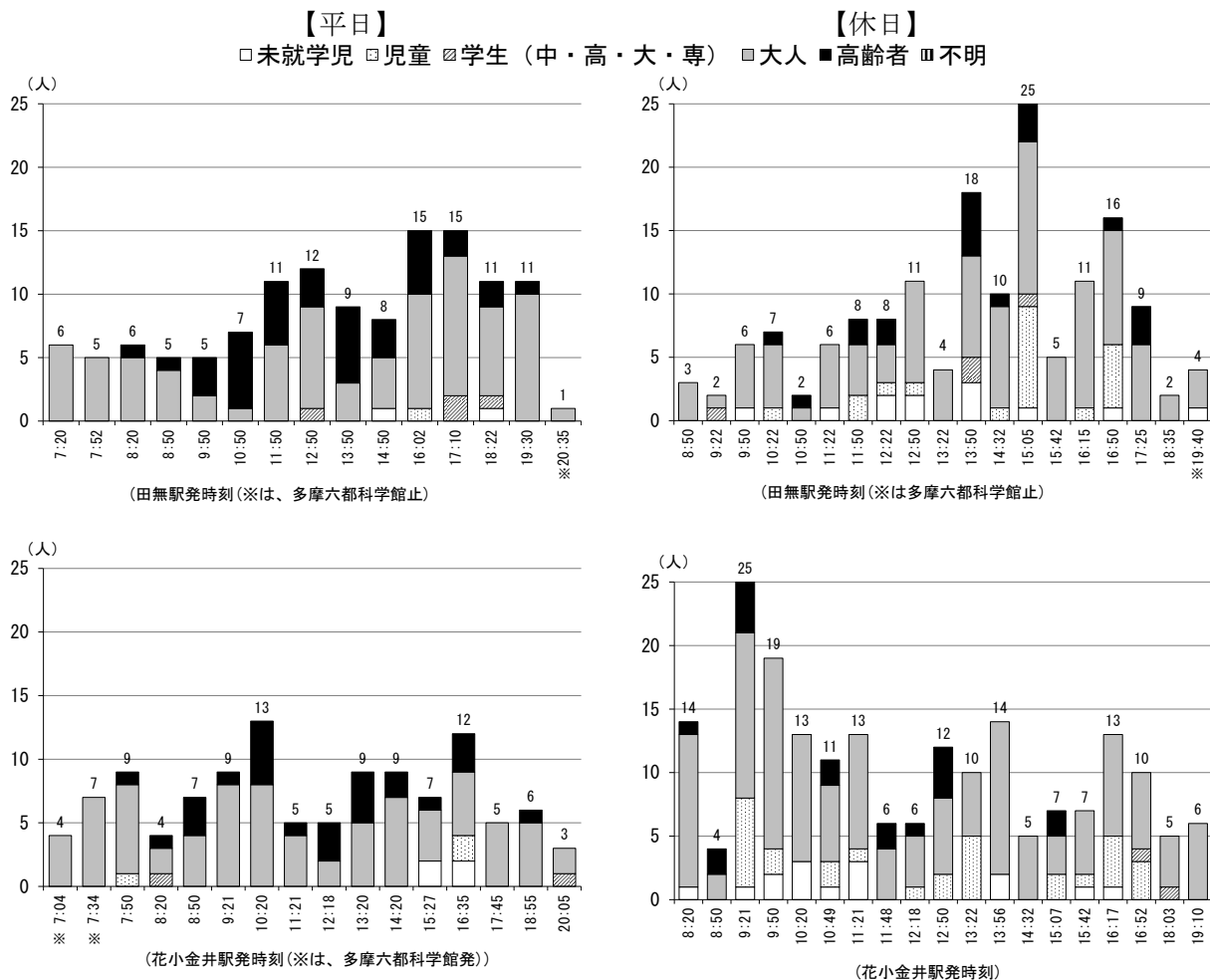


図 13 便別利用者数【第4北ルート（駅間）】

⑥ - 1 第4南ルート（折返し）

【田無駅発】平日 30 便 休日 26 便 【芝久保運動場発】平日 29 便 休日 26 便

田無駅発では、平日の7時台から10時台の利用が少なく、休日は15時台の利用が多い。
芝久保運動場発では、平日、休日ともに16時台までの利用が多く、平日の16時台の児童の利用が特に多い。

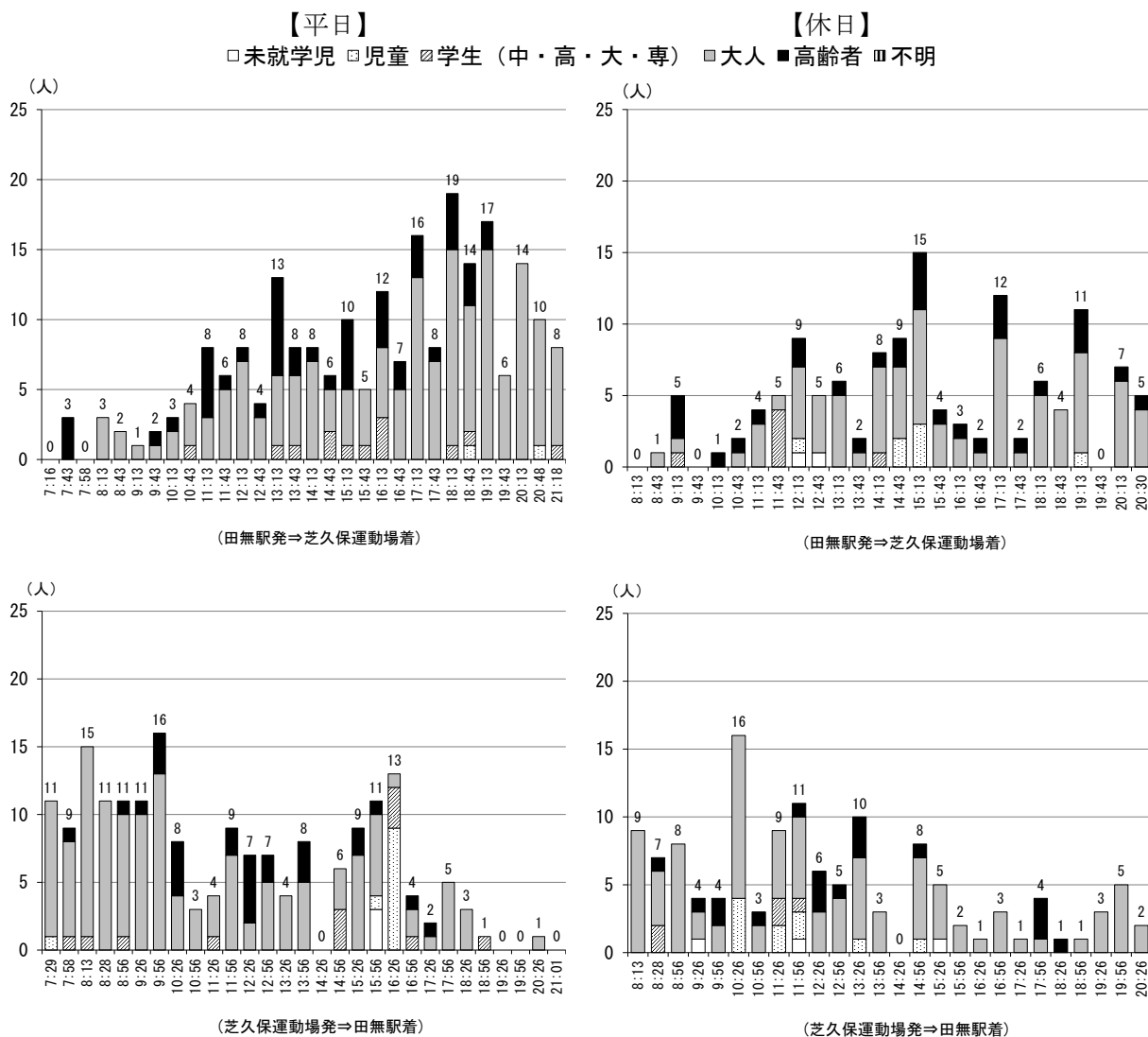


図 14 便別利用者数【第4南ルート（折返し）】

⑥ - 2 第4南ルート（駅間）

【田無駅発】平日 13 便 休日 12 便 【花小金井駅発】平日 14 便 休日 12 便

田無駅発の平日では 11 時台、12 時台の高齢者、18 時以降の大人の利用が多い。

花小金井発の平日では 12 時台までの利用が多く、休日では 16 時台の利用が多くなっている。

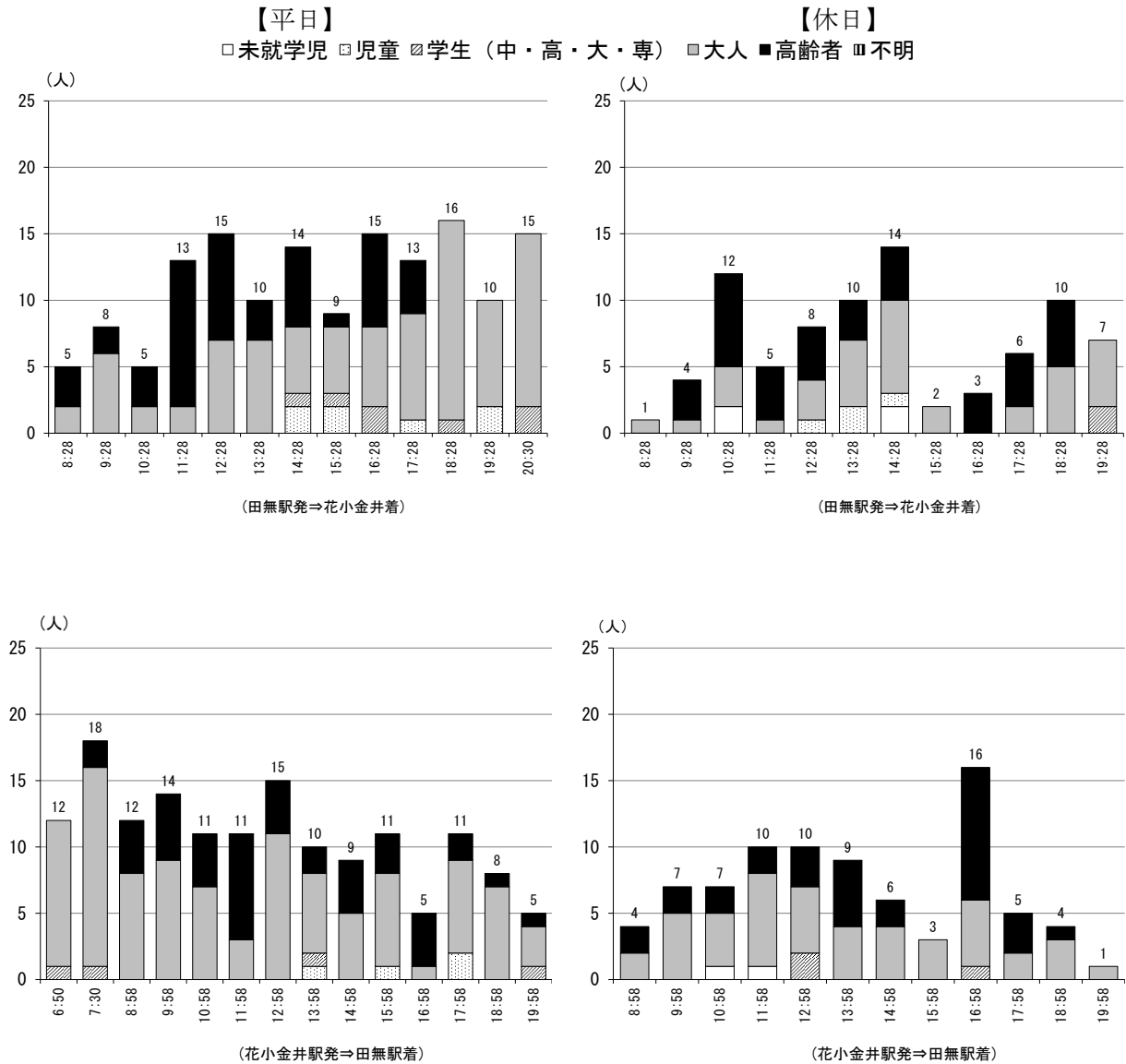


図 15 便別利用者数【第4南ルート（駅間）】

1.3 バス停別の利用状況

(1) 第1ルート

平日、休日ともに、駅を除くと「変電所東」から「青嵐台」にかけての利用が多い。

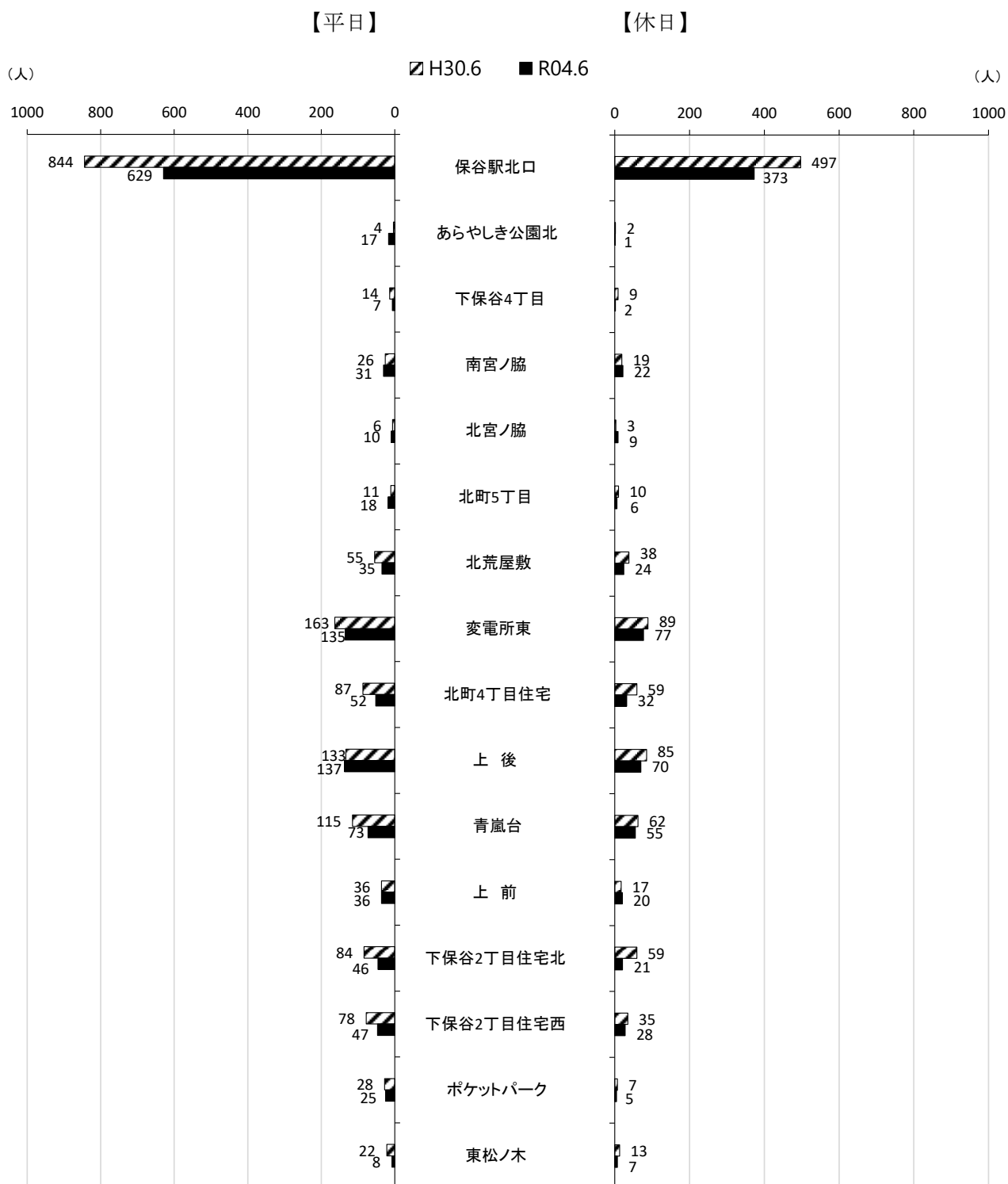


図 16 バス停別利用者数の変化【第1ルート】

(2) 第2ルート

平日、休日ともに、駅を除くと、「消費者センター分館」、「西東京市役所保谷庁舎」の利用が多い。

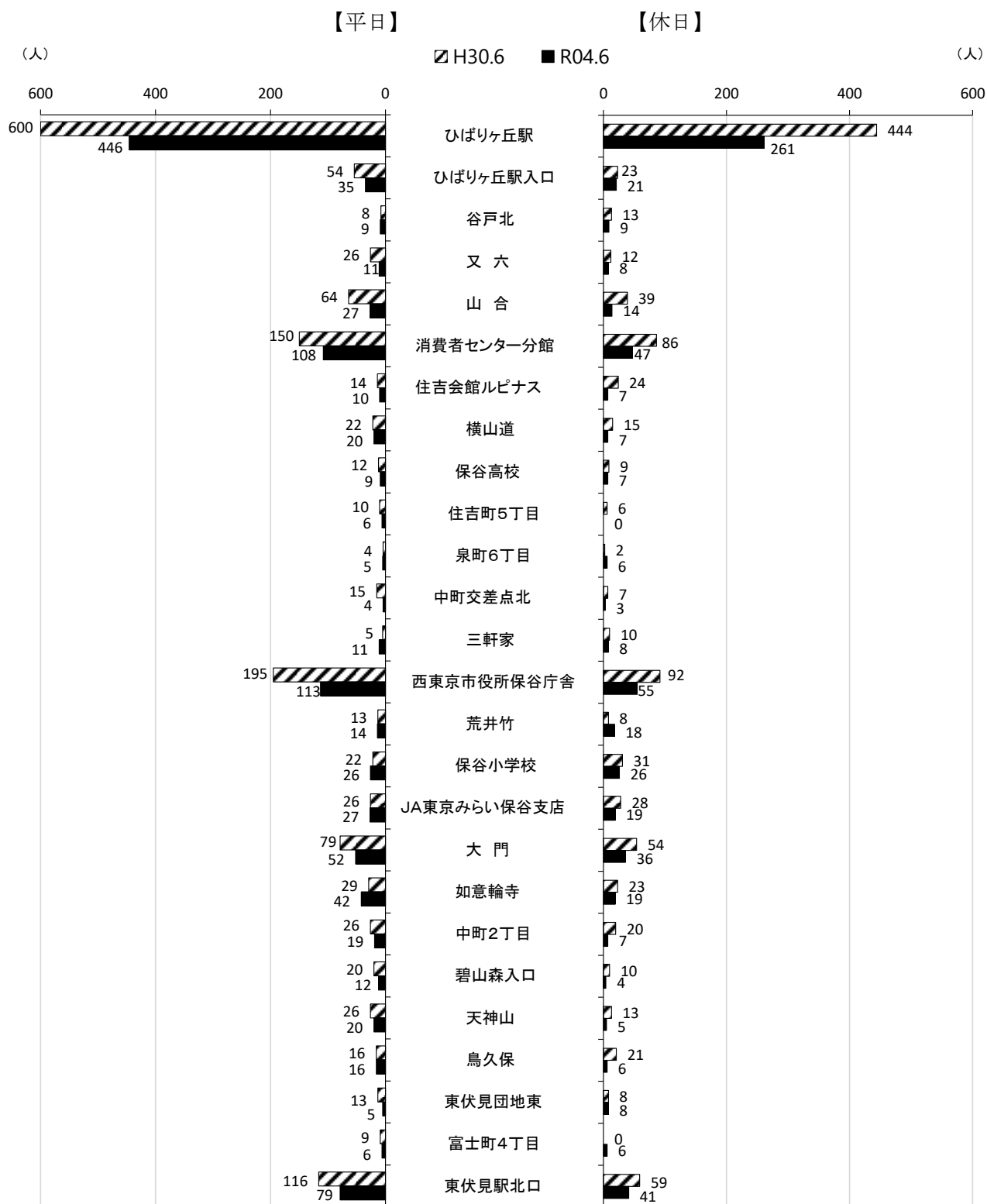


図 17 バス停別利用者数の変化【第2ルート】

(3) 第3ルート

平日、休日ともに、駅を除くと、「田無庁舎前」から「向台町3丁目」にかけて利用が多い。

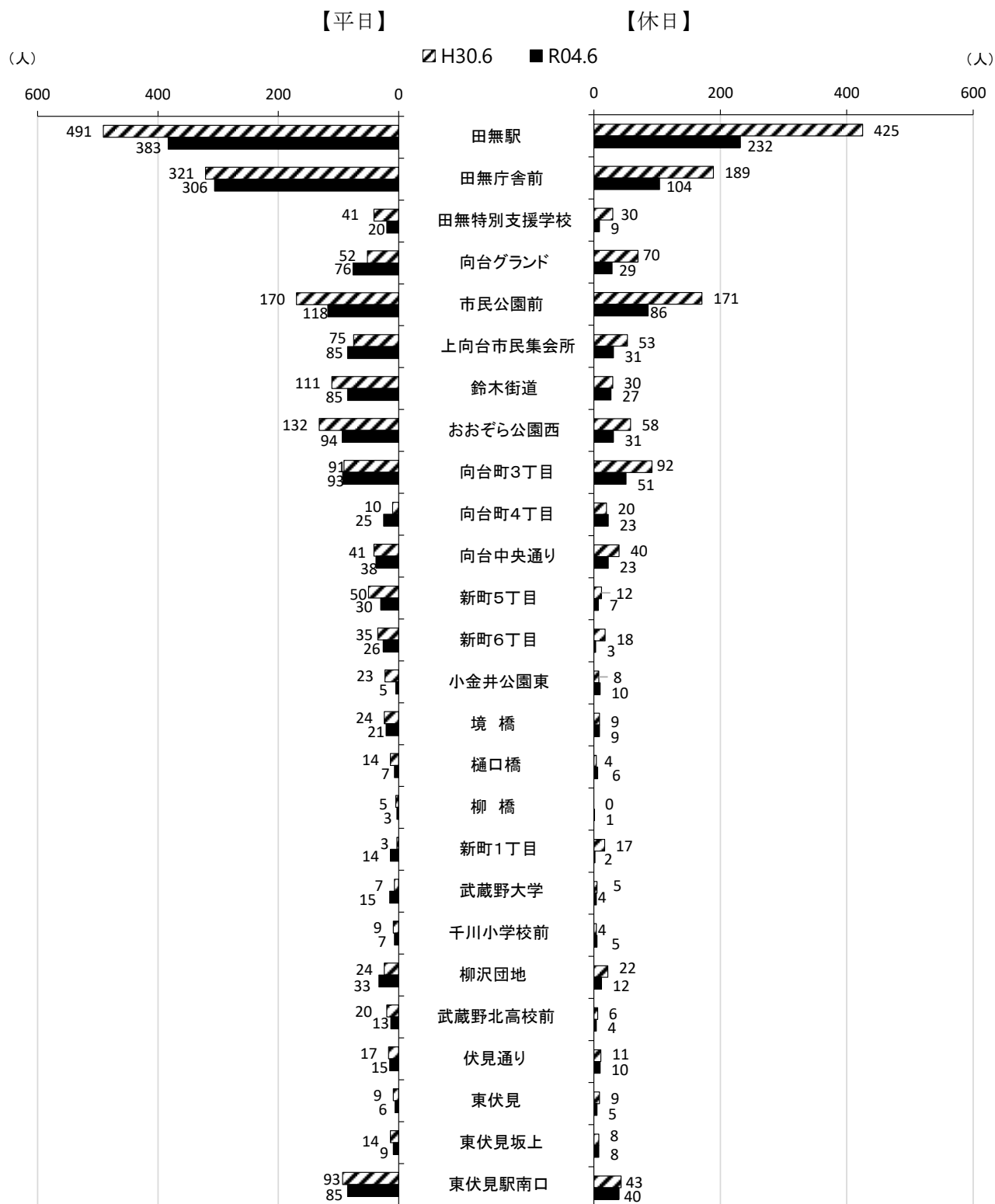


図 18 バス停別利用者数の変化【第3ルート】

(4) 第4北ルート

平日、休日ともに、駅を除くと「芝久保5丁目」「多摩六都科学館」「田無北芝久保郵便局」の利用が多い。休日の「多摩六都科学館」では、前回調査（H30）よりも利用が増加している。

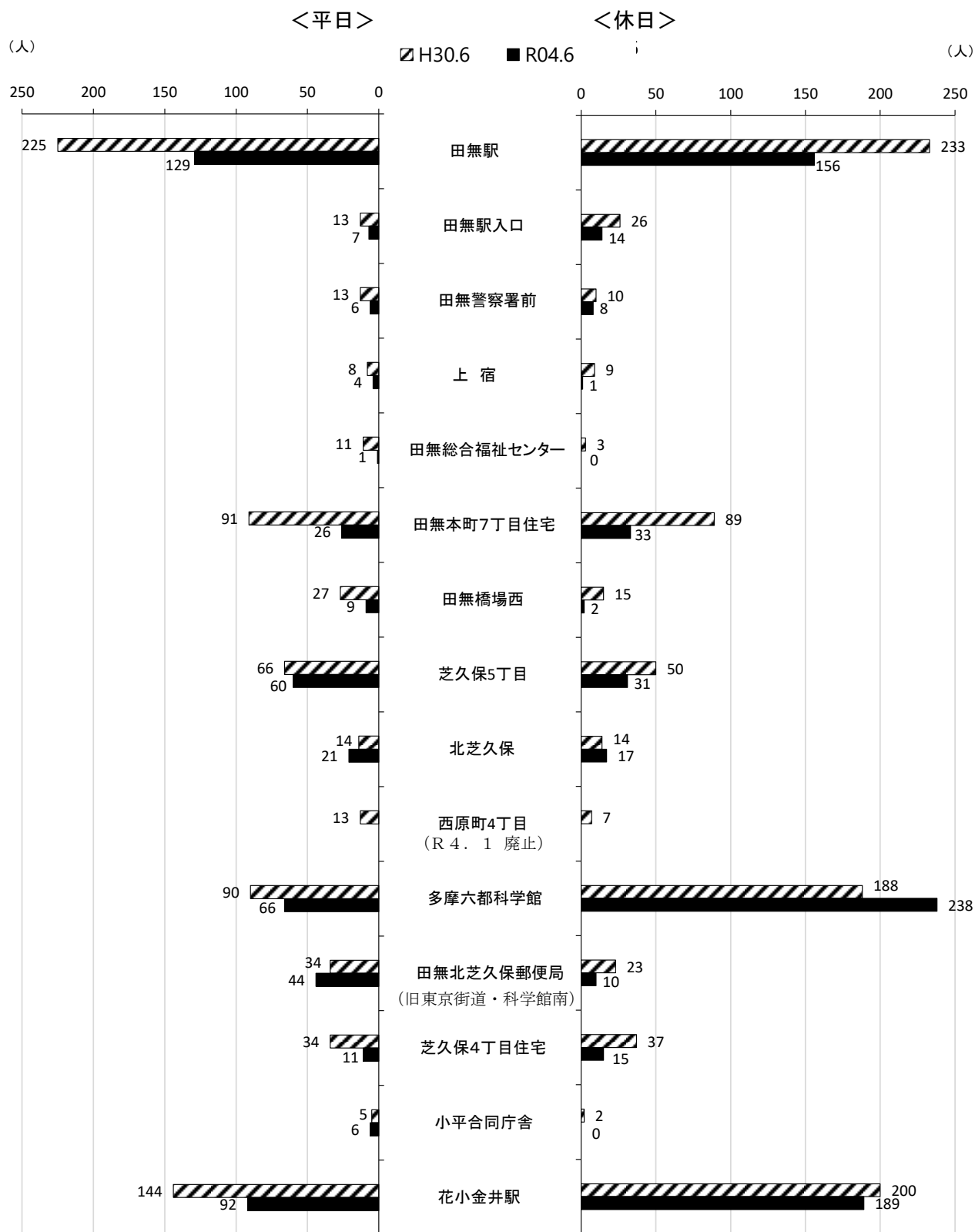


図 19 バス停別利用者数の変化【第4北ルート】

(5) 第4南ルート

平日、休日ともに、駅を除き、「田無庁舎前」と、「府中道」から「芝久保運動場」の利用が多い。

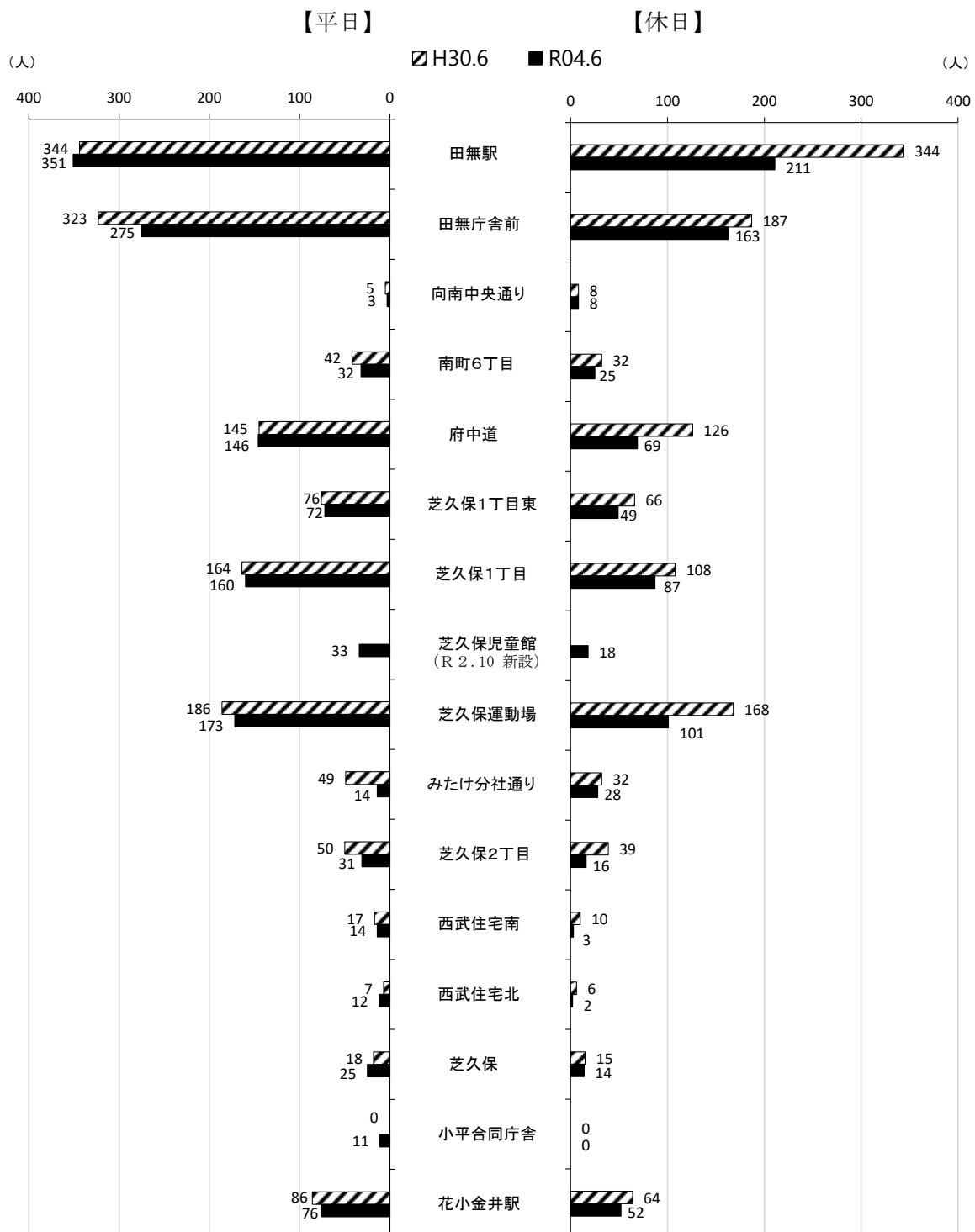


図 20 バス停別利用者数の変化【第4南ルート】

(1) 第1ルート

便別の利用状況では、午前中は、「保谷駅北口」へと向かう利用が多く、15 時以降は「保谷駅北口」からの利用が多い。13 時台から 14 時台の利用が比較的少ない。

【平日】(H30 調査)

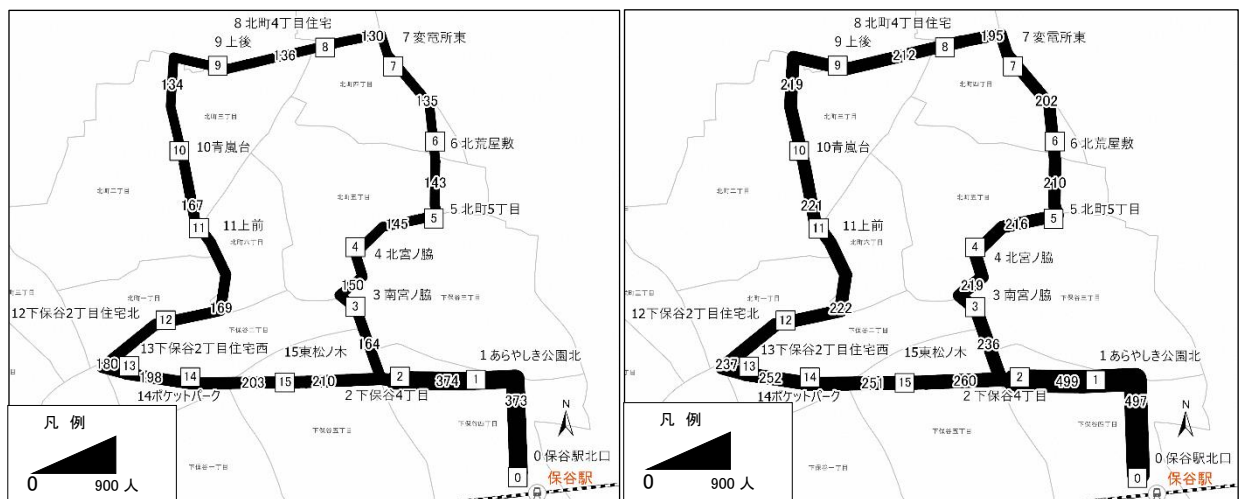
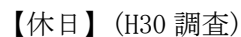


図 21 バス停間断面通過人員【第 1 ルート】

第1ルート循環 (平日)		合計	0 保谷駅北口	1 あらやしき公園北	2 下保谷4丁目	3 南宮ノ脇	4 北宮ノ脇	5 北町5丁目	6 北荒屋敷	7 変電所東	8 北町4丁目住宅	9 上後	10 青嵐台	11 上前	12 下保谷2丁目住宅北	13 下保谷2丁目住宅西	14 ポケットパーク	15 東松ノ木	2 下保谷4丁目	1 あらやしき公園北	0 保谷駅北口
全体	乗車	653	327	7	2	2	2	3	14	65	24	61	44	21	28	31	15	7	0	0	0
	降車	653	0	10	5	29	8	15	21	70	28	76	29	15	18	16	10	1	0	0	302
	通過人員			327	324	321	294	288	276	269	264	260	245	260	266	276	291	296	302	302	302
(発)6:22	通過人員																5	6	8	8	8
(発)6:30	通過人員			0	0	1	1	2	3	4	8	8	11	18	18	19	19	19	19	19	19
(発)7:07	通過人員																7	9	9	9	9
(発)7:00	通過人員			3	3	3	3	3	3	4	8	10	11	12	14	15	16	16	16	16	16
(発)7:15	通過人員			3	3	3	3	3	3	3	7	7	8	9	9	10	11	11	11	11	11
(発)7:30	通過人員			2	2	1	1	1	1	1	4	5	6	8	8	11	14	15	15	15	15
(発)7:45	通過人員			3	3	3	3	3	3	4	5	5	9	8	9	10	11	12	12	12	12
(発)8:00	通過人員			2	2	2	2	2	2	1	5	8	10	11	15	18	19	20	21	21	21
(発)8:20	通過人員			6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	8	10	11	12	12	12	12	12
(発)8:40	通過人員			5	5	5	4	4	4	5	6	6	8	9	9	9	9	9	9	9	9
(発)9:00	通過人員			0	0	0	0	0	0	1	2	6	9	10	12	15	16	16	16	16	16
(発)9:30	通過人員			2	1	1	2	2	2	5	6	6	7	9	11	14	16	16	16	16	16
(発)10:00	通過人員			3	3	3	3	4	4	6	6	7	9	9	9	10	10	10	9	9	9
(発)10:25	通過人員			8	6	6	4	4	4	4	6	8	9	11	11	12	12	13	13	13	13
(発)10:55	通過人員			9	10	10	9	8	9	10	8	8	9	10	10	11	12	13	13	13	13
(発)11:25	通過人員			11	10	10	8	8	7	7	10	9	7	6	6	5	6	6	6	6	6
(発)11:55	通過人員			11	11	11	10	10	10	9	7	5	9	8	9	9	8	8	9	9	9
(発)12:10	通過人員			9	9	9	7	7	6	6	4	2	3	5	5	5	5	5	5	5	5
(発)12:30	通過人員			4	5	5	4	4	4	5	7	6	6	6	7	7	8	8	8	8	8
(発)12:50	通過人員			14	14	13	10	10	10	9	7	6	5	7	6	4	3	2	2	2	2
(発)13:20	通過人員			9	9	9	8	8	7	7	7	7	6	6	6	6	7	7	7	7	7
(発)13:50	通過人員			5	1	1	1	1	1	1	0	1	2	3	3	1	1	0	1	1	1
(発)14:20	通過人員			7	7	7	6	6	6	5	4	4	5	4	5	4	4	5	6	6	6
(発)14:42	通過人員																0	0	0	0	0
(発)14:50	通過人員			5	3	2	2	2	2	2	4	2	1	1	0	0	0	3	4	4	4
(発)15:20	通過人員			12	14	14	14	13	11	11	7	7	5	5	4	4	4	5	5	5	5
(発)15:50	通過人員			9	9	10	8	8	8	6	6	6	8	10	9	9	9	8	8	8	8
(発)16:20	通過人員			12	12	11	11	11	11	10	9	10	9	8	9	9	9	4	4	4	4
(発)16:50	通過人員			18	18	18	17	17	16	14	12	11	7	7	7	6	6	6	6	6	6
(発)17:20	通過人員			21	21	21	19	17	16	15	12	14	10	8	7	6	7	7	7	7	7
(発)17:50	通過人員			15	15	15	13	13	12	11	8	9	7	7	8	8	7	7	7	7	7
(発)18:10	通過人員			14	14	14	14	14	12	11	12	11	7	7	7	6	4	4	4	4	4
(発)18:30	通過人員			14	15	15	14	13	12	12	10	8	4	4	3	2	3	3	3	3	3
(発)18:50	通過人員			14	14	13	13	11	11	10	10	7	3	0	0	1	1	2	2	2	2
(発)19:10	通過人員			19	19	19	17	17	16	15	10	9	7	6	4	4	3	3	3	3	3
(発)19:40	通過人員			20	21	21	21	20	20	19	13	13	9	8	7	7	1	1	1	1	1
(発)20:10	通過人員			15	15	15	13	13	12	9	9	7	6	6	4	4	2	1	1	1	1
(発)20:40	通過人員			15	16	16	16	16	16	15	14	12	6	5	4	3	3	3	3	3	3
(発)21:10	通過人員			8	8	8	7	7	6	6	5	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1

図 22 便別通過人員（平日）【第1ルート】

第1ルート循環 (休日)		合計	0 保谷駅北口	1 あらやしき公園北	2 下保谷4丁目	3 南宮ノ脇	4 北宮ノ脇	5 北町5丁目	6 北荒屋敷	7 変電所東	8 北町4丁目住宅	9 上後	10 青嵐台	11 上前	12 下保谷2丁目住宅北	13 下保谷2丁目住宅西	14 ポケットパーク	15 東松ノ木	2 下保谷4丁目	1 あらやしき公園北	0 保谷駅北口
全体	乗車	376	164	0	0	4	2	2	8	36	19	34	44	11	16	23	5	7	1	0	0
	降車	376	0	0	0	18	7	4	16	41	13	36	11	9	5	5	0	0	1	1	209
	通過人員			164	164	164	150	145	143	135	130	136	134	167	169	180	198	203	210	210	209
(発)6:22	通過人員																5	5	5	5	5
(発)6:30	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
(発)7:00	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3
(発)7:30	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6
(発)8:07	通過人員																3	3	3	4	4
(発)8:00	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	4	5	6	7	7	7	7	7
(発)8:20	通過人員			2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	6	6	8	8	8	8	8	8
(発)8:40	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	7	7	7	9	10	10	10	10
(発)9:00	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	4	5	6	14	14	15	16	16	16	16	16
(発)9:30	通過人員			1	1	1	2	2	2	2	4	7	7	8	7	7	8	8	8	8	8
(発)10:00	通過人員			0	0	0	0	1	1	1	2	4	7	9	9	10	11	11	11	11	10
(発)10:25	通過人員			6	6	6	4	4	4	5	10	11	12	15	15	18	18	18	18	18	18
(発)10:55	通過人員			8	8	8	8	6	6	5	8	8	13	13	13	14	14	14	16	16	16
(発)11:25	通過人員			3	3	3	3	3	3	3	6	5	4	7	7	7	7	7	7	7	7
(発)11:55	通過人員			3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3
(発)12:10	通過人員			2	2	2	3	3	3	3	3	2	5	7	7	7	10	12	12	12	12
(発)12:30	通過人員			1	1	1	1	1	1	2	2	4	5	5	5	6	6	6	6	5	5
(発)12:50	通過人員			6	6	6	7	7	7	3	3	4	4	4	3	4	6	6	6	6	6
(発)13:20	通過人員			5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	6	7	7	7	7	7	7	7
(発)13:50	通過人員			9	9	9	9	9	9	7	2	1	4	4	5	5	6	6	6	6	6
(発)14:20	通過人員			8	8	8	6	5	3	2	4	4	4	11	11	11	11	11	11	11	11
(発)14:42	通過人員																1	1	1	1	1
(発)14:50	通過人員			9	9	9	7	5	5	5	2	3	3	4	5	5	5	5	5	5	5
(発)15:20	通過人員			9	9	9	8	7	7	7	4	4	7	6	7	6	5	6	6	6	6
(発)15:50	通過人員			7	7	7	6	6	6	6	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)16:20	通過人員			10	10	10	10	9	9	8	7	7	5	5	5	3	2	2	2	2	2
(発)16:50	通過人員			12	12	12	11	11	11	10	4	3	1	1	1	1	2	2	4	4	4
(発)17:20	通過人員			10	10	10	6	6	6	7	6	6	4	5	5	5	4	4	4	4	4
(発)17:50	通過人員			10	10	10	8	8	8	7	8	8	4	4	4	3	3	3	4	4	4
(発)18:10	通過人員			6	6	6	5	5	5	5	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1
(発)18:30	通過人員			4	4	4	4	4	4	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)18:50	通過人員			3	3	3	3	3	2	2	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1
(発)19:10	通過人員			4	4	4	4	4	4	4	3	3	1	1	1	4	4	5	5	5	5
(発)19:40	通過人員			7	7	7	6	6	6	6	5	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1
(発)20:10	通過人員			7	7	7	7	7	7	7	7	7	5	3	2	2	2	2	2	2	2
(発)20:40	通過人員			7	7	7	7	7	7	7	5	6	4	2	1	1	1	1	1	1	1
(発)21:10	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2

図 23 便別通過人員（休日）【第1ルート】

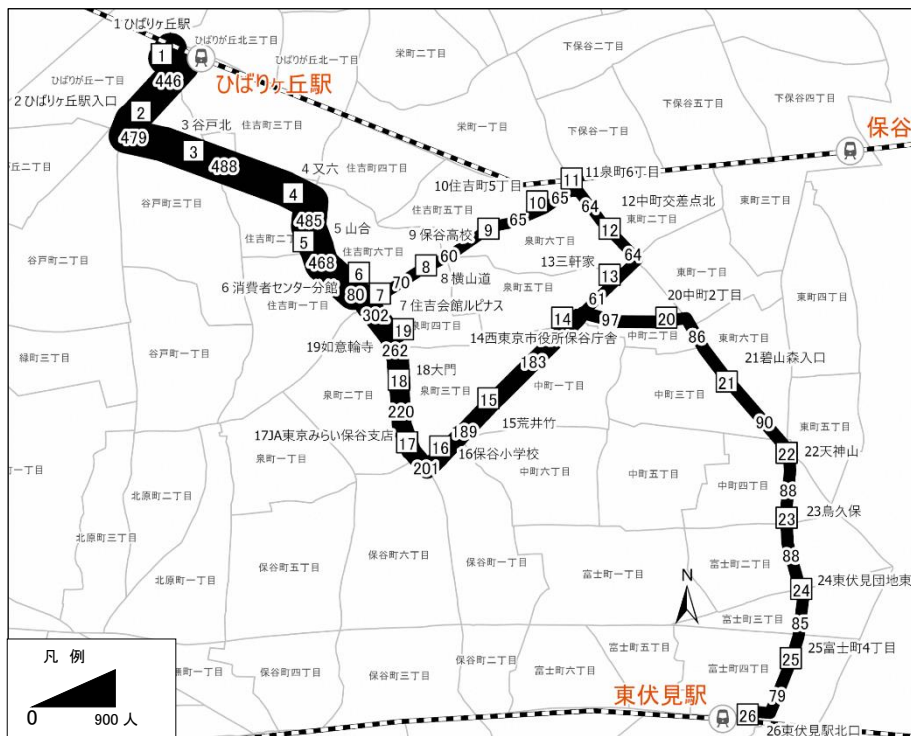
(2) 第2ルート（循環、駅間）

「ひばりヶ丘駅」から「消費者センター分館」の利用者が多い。

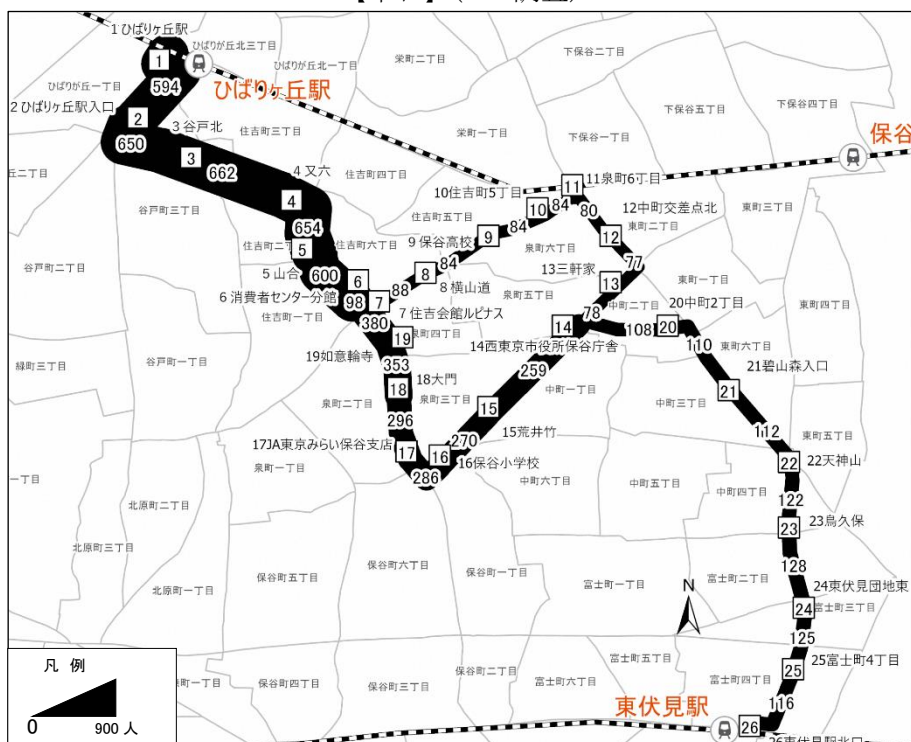
前回調査（H30）に比べ、すべてのバス停間の通過人員が減少している。

便別の利用状況では、循環ルート、駅間ルートともに、「ひばりヶ丘駅」からの利用、又は「ひばりヶ丘駅」までの利用が多い。

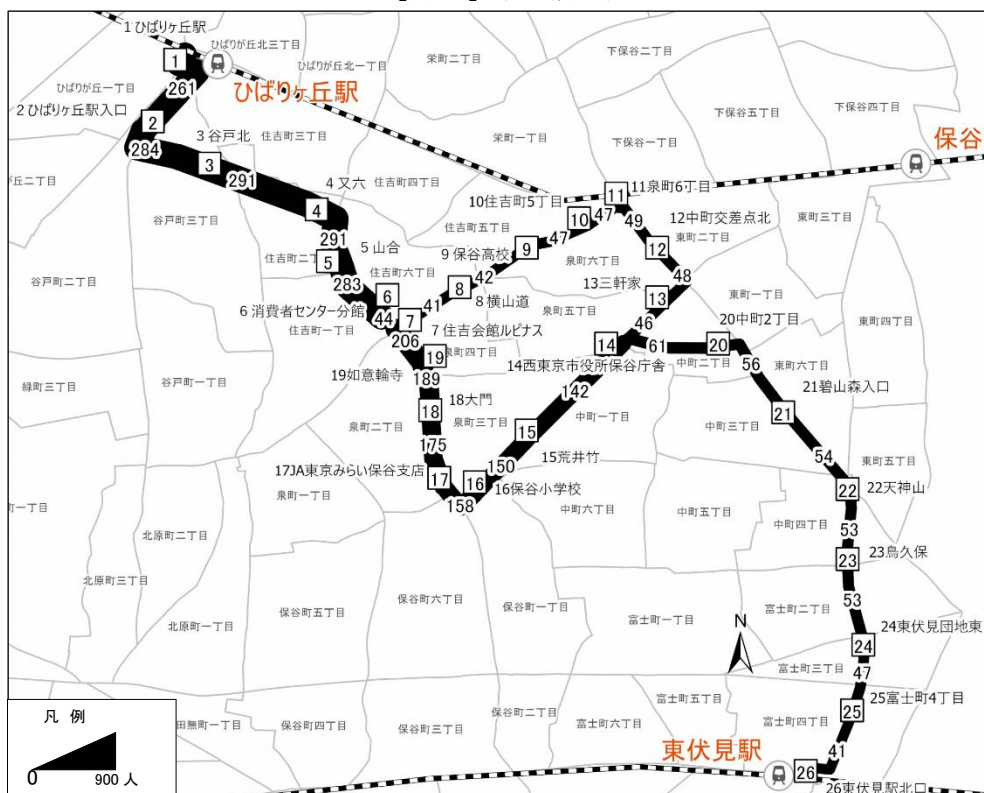
【平日】（R4 調査）



【平日】（H30 調査）



【休日】(R4 調査)



【休日】(H30 調査)

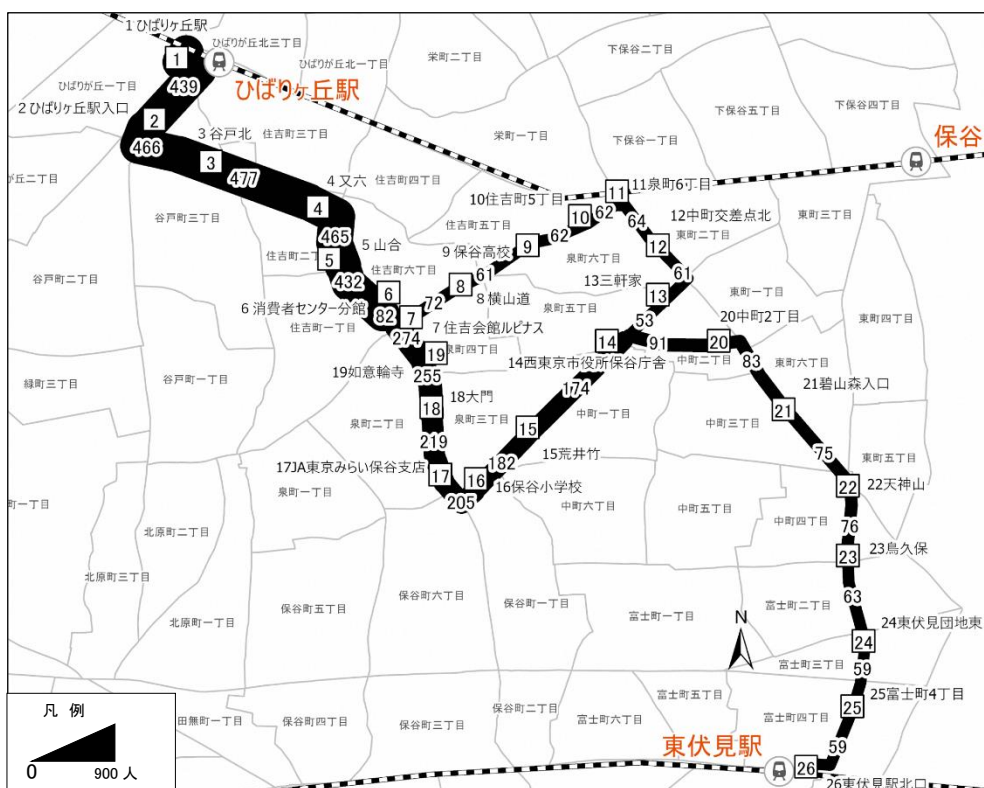


図 24 バス停間断面通過人員【第 2 ルート】

第2ルート（循環） （平日）		合計	1 ひばりヶ丘駅	2 ひばりヶ丘駅入口	3 谷戸北	4 又六	5 山合	6 消費者センター分館	7 住吉会館ルビナス	8 横山道	9 保谷高校	10 住吉町5丁目	11 泉町6丁目	12 中町交差点北	13 三軒家	14 西東京市役所保谷庁舎	15 荒井竹	16 保谷小学校	17 JA東京みらい保谷支店	18 大門	19 如意輪寺	6 消費者センター分館	5 山合	4 又六	3 谷戸北	2 ひばりヶ丘駅入口	1 ひばりヶ丘駅
全体	乗車	263	103	6	3	1	1	5	0	5	7	3	2	2	4	27	5	5	8	24	17	28	5	2	0	0	0
	降車	263	0	1	0	2	7	29	10	15	2	3	3	2	7	19	2	6	2	2	0	3	2	0	2	14	130
	通過人員			103	108	111	110	104	80	70	60	65	65	64	64	62	69	72	71	77	99	116	141	144	146	144	130
(発)6:50	通過人員			1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	4	6	12	14	14	14	13
(発)7:25	通過人員			2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	4	11	11	15	16	16	16	16
(発)8:25	通過人員			6	6	6	6	6	6	2	3	3	3	3	3	3	5	4	4	4	10	11	13	13	13	13	12
(発)9:25	通過人員			3	3	3	3	4	4	3	3	9	9	10	10	9	11	12	9	10	11	16	16	16	16	16	15
(発)10:25	通過人員			5	5	5	5	5	2	2	3	3	3	3	3	4	4	5	7	9	9	12	13	16	16	18	17
(発)11:25	通過人員			5	5	5	5	5	3	3	2	1	2	1	1	4	4	4	4	4	5	7	7	7	7	7	7
(発)12:25	通過人員			9	10	10	10	9	10	9	9	9	8	8	7	7	5	5	3	4	3	3	6	7	7	7	6
(発)13:30	通過人員			5	6	6	5	5	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2
(発)14:30	通過人員			6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	6	6	6	5	5	6	9	9	8	8	8	8	5
(発)15:30	通過人員			6	6	6	6	6	4	4	3	2	1	1	0	1	2	2	3	3	3	3	6	6	6	6	6
(発)16:30	通過人員			9	10	10	11	11	10	10	7	7	7	7	7	8	8	10	11	12	12	12	13	12	11	11	9
(発)17:30	通過人員			10	11	11	10	10	7	6	6	6	7	6	6	6	6	7	6	7	7	10	11	11	11	11	9
(発)18:30	通過人員			19	19	19	19	17	12	10	8	8	8	8	8	6	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4
(発)19:20	通過人員			8	8	8	8	7	5	5	2	3	3	2	2	1	1	1	1	1	2	3	5	5	5	5	5
(発)20:20	通過人員			6	7	10	10	9	8	7	6	6	5	5	5	5	7	7	7	7	7	8	8	7	7	7	7
(発)21:00	通過人員			3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1

第2ルート（ひ→東） （平日）		合計	1 ひばりヶ丘駅	2 ひばりヶ丘駅入口	3 谷戸北	4 又六	5 山合	6 消費者センター分館	19 如意輪寺	18 大門	17 JA東京みらい保谷支店	16 保谷小学校	15 荒井竹	14 西東京市役所保谷庁舎	20 中町2丁目	21 碧山森入口	22 天神山	23 鳥久保	24 東伏見団地東	25 富士町4丁目	26 東伏見駅北口
全体	乗車	152	110	4	2	2	1	1	1	2	2	1	2	13	1	5	4	1	0	0	0
	降車	152	0	0	0	2	6	25	11	10	8	7	2	18	4	3	7	5	3	4	37
	通過人員			110	114	116	116	111	87	77	69	63	57	57	52	49	51	48	44	41	37
(発)8:00	通過人員			12	12	12	12	13	10	8	8	9	8	10	8	7	6	5	5	4	4
(発)9:00	通過人員			5	5	5	5	5	3	3	3	3	2	2	3	4	4	5	5	5	4
(発)10:00	通過人員			2	3	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	3	3	3
(発)11:00	通過人員			6	6	6	6	6	5	5	3	2	2	2	2	2	2	3	4	4	2
(発)12:00	通過人員			9	11	11	11	11	9	6	6	6	6	6	6	6	8	6	6	6	6
(発)13:00	通過人員			10	10	10	10	7	6	6	6	6	5	5	5	6	5	6	6	6	6
(発)14:00	通過人員			10	10	10	10	10	10	7	6	5	5	5	5	5	5	4	3	3	3
(発)15:00	通過人員			3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
(発)16:00	通過人員			11	12	12	12	11	8	7	7	5	5	5	4	3	5	4	4	4	4
(発)17:00	通過人員			5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	8	7	7	7	4	4	3
(発)18:00	通過人員			13	13	14	13	12	9	8	8	7	6	6							
(発)19:00	通過人員			12	12	12	12	11	10	10	8	6	4	3	2	2	2	3	3	2	2
(発)20:00	通過人員			12	12	12	12	12	7	5	3	3	3	2	2	2	1	1	1	0	0

第2ルート（東→ひ） （平日）		合計	26 東伏見駅北口	25 富士町4丁目	24 東伏見団地東	23 鳥久保	22 天神山	21 碧山森入口	20 中町2丁目	14 西東京市役所保谷庁舎	15 荒井竹	16 保谷小学校	17 JA東京みらい保谷支店	18 大門	19 如意輪寺	6 消費者センター分館	5 山合	4 又六	3 谷戸北	2 ひばりヶ丘駅入口	1 ひばりヶ丘駅
全体	乗車	151	42	2	1	3	4	1	11	24	3	7	7	13	13	15	4	1	0	0	0
	降車	151	0	0	1	7	5	3	3	12	0	0	0	1	0	2	1	1	2	10	103
	通過人員			42	44	44	40	39	37	45	57	60	67	74	86	99	112	115	115	113	103
(発)7:53	通過人員			3	3	3	3	3	2	2	1	1	2	2	4	5	5	6	6	5	5
(発)8:53	通過人員			0	1	2	2	2	2	3	3	3	5	6	8	11	14	14	14	14	13
(発)9:53	通過人員			5	5	5	6	7	7	8	8	8	8	8	8	9	9	11	11	10	10
(発)10:53	通過人員			1	1	1	1	3	3	4	4	4	5	5	7	8	9	9	9	9	9
(発)11:53	通過人員			1	1	1	0	0	0	1	5	5	5	6	6	8	8	9	9	9	6
(発)12:53	通過人員			5	5	5	6	4	4	4	2	2	2	2	4	4	5	5	5	5	5
(発)13:53	通過人員			7	7	7	5	4	4	5	5	6	6	6	7	7	8	8	8	8	7
(発)14:53	通過人員			2	2	2	2	2	2	5	6	6	7	8	9	9	10	10	10	10	10
(発)15:53	通過人員			3	3	3	2	1	1	3	4	5	6	7	8	9	10	9	10	10	10
(発)16:53	通過人員			7	8	8	7	7	7	7	4	4	4	5	5	5	6	6	6	6	6
(発)17:53	通過人員			4	4	4	4	4	3	3	10	11	11	12	11	11	14	14	14	14	11
(発)18:33	通過人員										5	5	6	6	8	12	12	12	12	12	10
(発)19:43	通過人員			4	4	3	2	2	2	0	0	0	0	1	1	1	2	2	1	1	1

図 25 便別通過人員（平日）【第2ルート】

第2ルート（循環） （休日）		合計	1 ひばりヶ丘駅	2 ひばりヶ丘駅入口	3 谷戸北	4 又六	5 山合	6 消費者センター分館	7 住吉会館ルビナス	8 横山道	9 保谷高校	10 住吉町5丁目	11 泉町6丁目	12 中町交差点北	13 三軒家	14 西東京市役所保谷庁舎	15 荒井竹	16 保谷小学校	17 JA東京みらい保谷支店	18 大門	19 如意輪寺	6 消費者センター分館	5 山合	4 又六	3 谷戸北	2 ひばりヶ丘駅入口	1 ひばりヶ丘駅	不明
全体	乗車	134	50	7	1	0	0	0	2	4	6	0	4	1	3	14	4	4	5	6	8	12	2	1	0	0	0	0
	降車	132	0	0	0	2	1	11	5	3	1	0	2	2	5	7	5	4	0	10	0	2	0	2	3	9	58	2
	通過人員			50	57	58	56	55	44	41	42	47	47	49	48	46	53	52	52	57	53	61	71	73	72	69	60	2
(発)7:10	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	5	5	5	5	6	7	7	7	7	6	6	2
(発)7:50	通過人員			3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	0
(発)8:25	通過人員			2	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	1	4	5	5	5	6	8	8	9	9	6	0
(発)9:25	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	4	6	6	6	7	7	7	7	7	0
(発)10:25	通過人員			5	5	5	5	5	4	4	3	4	4	3	3	5	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	0
(発)11:25	通過人員			1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	0
(発)12:25	通過人員			4	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	9	9	8	5	3	3	4	4	4	4	4	4	4	0
(発)13:55	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	3	6	6	6	6	6	6	6	0
(発)14:55	通過人員			6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	2	3	2	4	4	4	4	0
(発)15:30	通過人員			6	6	6	6	6	6	1	1	1	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	8	8	8	7	5	0
(発)17:30	通過人員			7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	9	7	5	5	3	4	4	4	4	4	4	2	2	2	0
(発)18:40	通過人員			4	4	4	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	2	3	3	3	3	1	0
(発)19:20	通過人員			4	6	6	6	6	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	3	3	3	3	1	0
(発)20:20	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)21:00	通過人員			7	7	7	6	5	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	2	2	2	2	2	2	2	0

第2ルート（ひ→東） （休日）		合計	1 ひばりヶ丘駅	2 ひばりヶ丘駅入口	3 谷戸北	4 又六	5 山合	6 消費者センター分館	19 如意輪寺	18 大門	17 JA東京みらい保谷支店	16 保谷小学校	15 荒井竹	14 西東京市役所保谷庁舎	20 中町2丁目	21 碧山森入口	22 天神山	23 鳥久保	24 東伏見団地東	25 富士町4丁目	26 東伏見駅北口
全体	乗車	95	72	2	1	1	3	3	1	1	1	3	0	1	0	1	2	3	0	0	0
	降車	95	0	0	1	1	6	13	4	9	8	4	6	10	3	2	1	0	2	3	22
	通過人員			72	74	74	74	71	61	58	50	43	42	36	27	24	23	24	27	25	22
(発)9:00	通過人員			2	3	3	3	4	4	4	4	4	7	7	7	7	8	8	8	7	7
(発)10:00	通過人員			3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
(発)11:00	通過人員			6	6	6	6	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4
(発)12:00	通過人員			5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	2	2	2	2
(発)13:00	通過人員			7	7	7	7	6	6	6	4	3	3	3	3						
(発)13:30	通過人員			6	6	6	6	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
(発)14:30	通過人員			8	8	8	9	10	9	9	8	7	7	3	2	2	2	2	2	2	2
(発)16:00	通過人員			11	12	11	11	11	11	10	9	7	7	7	5	4	4	5	5	4	3
(発)17:00	通過人員			9	9	10	9	9	8	8	6	5	4	4	1	1	1	1	1	1	1
(発)18:00	通過人員			4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	0							
(発)19:28	通過人員														0	0	0	0	0	0	0
(発)20:00	通過人員			11	11	11	11	9	8	6	6	4	1	1	1	1	0	0	1	1	1

第2ルート（東→ひ） （休日）		合計	26 東伏見駅北口	25 富士町4丁目	24 東伏見団地東	23 鳥久保	22 天神山	21 碧山森入口	20 中町2丁目	14 西東京市役所保谷庁舎	15 荒井竹	16 保谷小学校	17 JA東京みらい保谷支店	18 大門	19 如意輪寺	6 消費者センター分館	5 山合	4 又六	3 谷戸北	2 ひばりヶ丘駅入口	1 ひばりヶ丘駅
全体	乗車	96	19	3	5	3	2	1	3	21	3	9	5	10	6	4	2	0	0	0	0
	降車	96	0	0	1	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	2	0	1	3	3	81
	通過人員			19	22	26	29	31	32	34	53	56	63	68	78	84	86	88	87	84	81
(発)8:53	通過人員			2	2	4	4	5	5	5	6	6	10	10	11	12	12	13	13	13	13
(発)9:53	通過人員			4	6	9	10	10	11	12	16	18	19	19	22	23	23	23	23	22	22
(発)10:53	通過人員			1	1	0	0	0	0	1	4	5	6	6	6	6	6	6	6	6	5
(発)11:53	通過人員			3	3	3	4	5	5	4	6	6	6	6	6	8	8	8	8	8	8
(発)12:53	通過人員			1	2	2	2	2	2	2	4	4	4	5	10	10	11	10	7	7	5
(発)13:38	通過人員										3	3	3	4	5	5	5	5	5	5	5
(発)14:48	通過人員			2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	6	6	7	7	7	7	7	7
(発)16:43	通過人員			4	4	4	5	5	5	5	8	8	9	9	9	9	10	11	11	10	10
(発)17:53	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	3	3	4	4	4	4	4	4
(発)19:43	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0

図 26 便別通過人員（休日）【第2ルート】

(3) 第3ルート（循環、駅間）

平日、休日ともに、「田無駅」から「市民公園前」の利用が多く、「新町5丁目」から「東伏見駅南口」の利用が少ない。

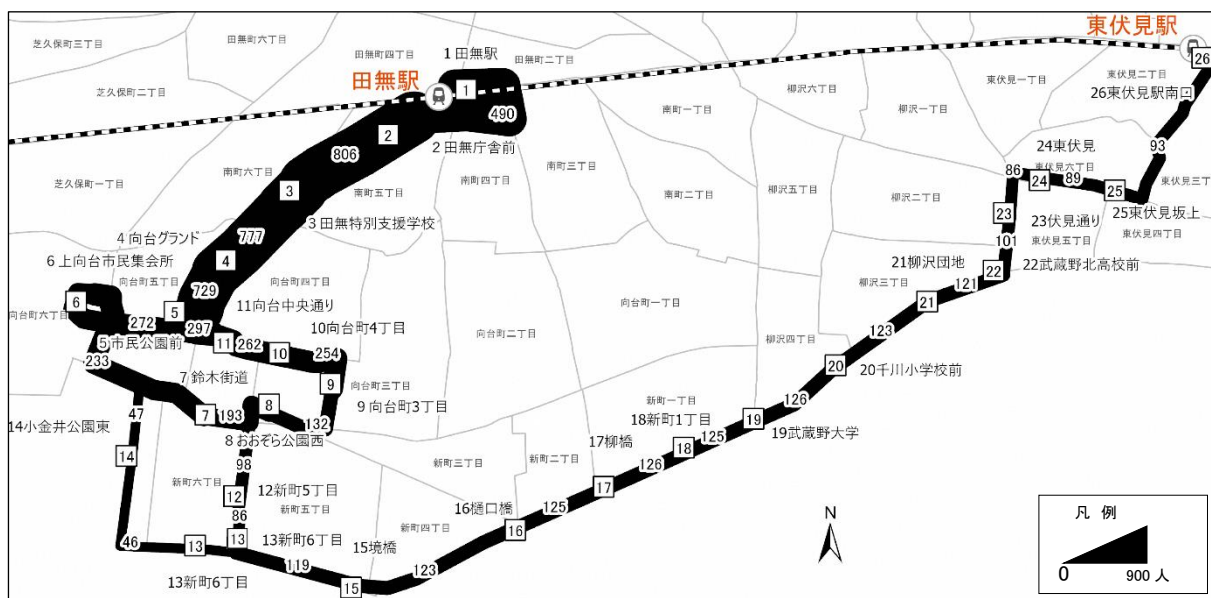
前回調査（H30）に比べ、全体的に減少傾向となっている。

便別の利用状況では、循環ルートの17時台、田無駅発の便において、「鈴木街道」から「田無庁舎前」が特に利用が多い。

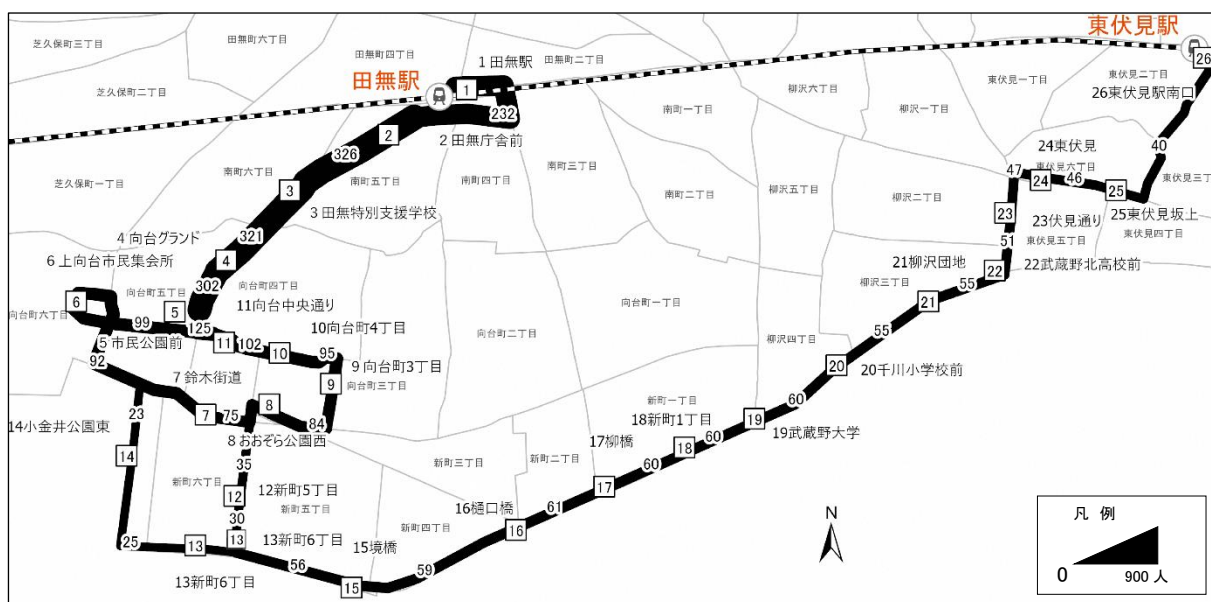
【平日】（R4 調査）



【平日】（H30 調査）



【休日】(R4 調査)



【休日】(H30 調査)

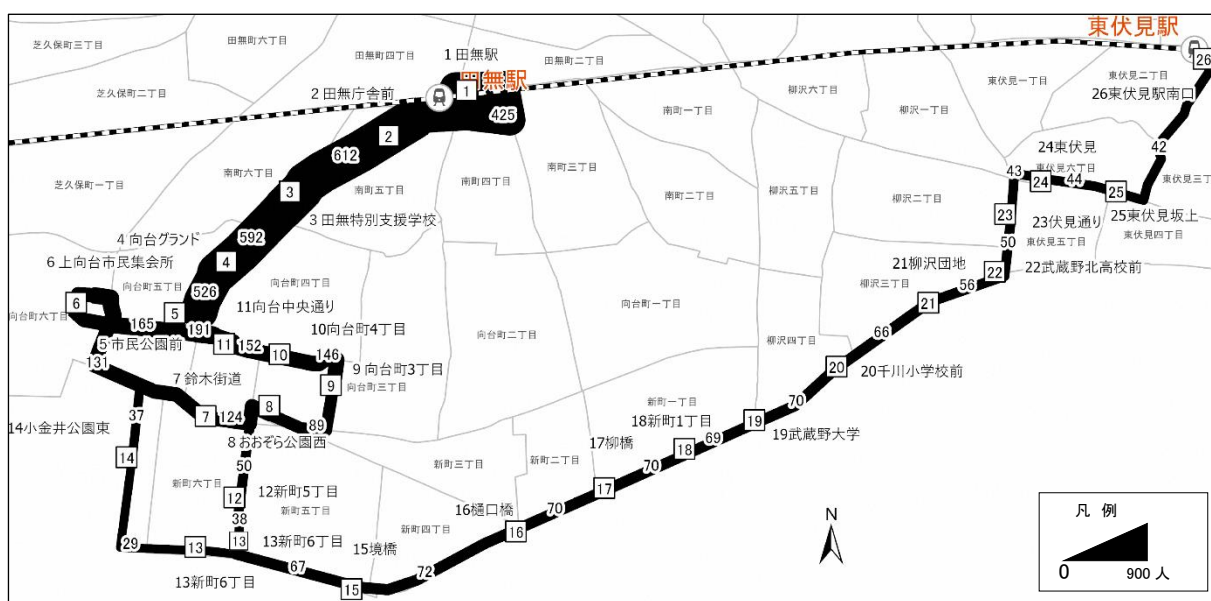


図 27 バス停間断面通過人員【第3ルート】

第3ルート（循環） （平日）		合計	1 田無駅	2 田無庁舎前	3 田無特別支援学校	4 向台グラウンド	5 市民公園前	6 上向台市民集会所	7 鈴木街道	8 おおぞら公園西	9 向台町3丁目	10 向台町4丁目	11 向台中央通り	5 市民公園前	4 向台グラウンド	3 田無特別支援学校	2 田無庁舎前	1 田無駅
全体	乗車	456	184	44	1	2	1	33	24	42	43	12	30	22	17	1	0	0
	降車	456	0	4	6	25	46	37	39	33	35	6	0	3	4	0	170	48
通過人員				184	224	219	196	151	147	132	141	149	155	185	204	217	218	48
(発)6:20	通過人員			1	2	2	2	2	2	3	2	2	3	4	5	6	6	0
(発)6:40	通過人員			1	1	1	1	1	3	4	5	5	5	8	8	8	8	2
(発)7:15	通過人員			7	9	9	8	8	6	5	6	6	10	10	11	11	0	0
(発)7:30	通過人員			9	17	17	9	9	7	3	1	2	2	4	7	7	7	1
(発)7:40	通過人員			9	9	9	10	9	9	5	2	4	3	4	4	5	5	0
(発)7:50	通過人員			5	5	5	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)8:15	通過人員			8	15	15	15	11	11	3	2	3	2	3	4	4	5	1
(発)8:30	通過人員			5	8	8	7	5	6	2	2	2	2	4	4	4	4	2
(発)8:45	通過人員			5	6	6	6	6	6	3	3	3	3	5	5	6	6	1
(発)9:20	通過人員			2	4	4	4	3	7	8	7	10	12	12	14	16	16	2
(発)9:40	通過人員			2	4	4	4	3	6	5	4	7	7	7	7	7	7	3
(発)10:20	通過人員			6	8	7	7	6	5	4	5	7	7	9	9	9	9	3
(発)10:40	通過人員			3	5	5	5	2	1	1	3	6	6	7	7	9	9	2
(発)11:00	通過人員			6	6	6	6	5	3	3	4	3	3	5	5	5	5	4
(発)12:00	通過人員			13	13	12	12	9	9	8	10	6	3	5	8	11	11	4
(発)12:40	通過人員			13	14	14	14	12	6	5	5	3	3	4	4	4	4	1
(発)13:00	通過人員			8	9	8	6	3	2	2	3	4	3	4	4	5	5	3
(発)13:30	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)14:05	通過人員			7	9	8	6	3	4	4	5	4	4	6	6	6	6	3
(発)15:00	通過人員			5	6	6	5	4	5	8	8	7	7	7	7	8	8	2
(発)15:20	通過人員			9	10	11	10	9	8	10	8	7	7	7	10	10	10	4
(発)16:00	通過人員			7	8	8	6	5	4	4	5	11	11	13	14	16	16	1
(発)17:00	通過人員			10	9	9	8	7	11	16	18	17	23	23	28	28	28	8
(発)18:00	通過人員			11	12	11	11	7	1	3	6	7	8	9	9	9	9	0
(発)18:20	通過人員			7	9	8	7	7	7	6	8	8	10	10	10	10	10	1
(発)19:20	通過人員			16	17	17	12	8	6	9	13	12	12	12	12	10	10	0
(発)20:20	通過人員			6	6	6	6	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	0
(発)21:20	通過人員			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0

第3ルート（田→東） （平日）		合計	1 田無駅	2 田無庁舎前	3 田無特別支援学校	4 向台グラウンド	5 市民公園前	6 上向台市民集会所	7 鈴木街道	12 新町5丁目	13 新町6丁目	15 境橋	16 樋口橋	17 柳橋	18 新町1丁目	19 武蔵野大学	20 千川小学校前	21 柳沢団地	22 武蔵野北高校前	23 伏見通り	24 東伏見	25 東伏見坂上	26 東伏見駅南口
全体	乗車	177	109	24	1	0	1	2	1	11	4	8	3	2	3	0	3	4	0	0	1	0	0
	降車	177	0	0	6	20	31	13	13	19	3	8	0	1	2	2	1	9	5	8	1	3	32
通過人員				109	133	128	108	78	67	55	47	48	48	51	52	53	51	53	48	43	35	35	32
(発)7:00	通過人員			5	6	6	6	5	3	3	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2
(発)8:05	通過人員			12	13	13	11	8	8	1	1	1	1	3	3	2	2	2	2	2	1	1	0
(発)9:00	通過人員			6	8	7	7	5	6	5	1	1	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2
(発)11:20	通過人員			5	6	6	5	4	4	4	4	4	2	2	3	3	2	1	3	3	3	3	3
(発)12:20	通過人員			5	5	5	5	4	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
(発)13:20	通過人員			6	8	8	7	5	6	5	5	5	6	7	7	7	7	7	7	5	3	3	3
(発)14:40	通過人員			12	12	10	6	4	2	1	2	1	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1
(発)15:35	通過人員			9	10	11	11	8	7	6	7	7	7	7	7	7	7	7	6	6	4	4	4
(発)16:35	通過人員			10	16	14	10	10	9	7	7	6	6	6	6	7	7	9	6	6	5	5	5
(発)17:35	通過人員			10	11	11	9	5	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	3
(発)18:55	通過人員			11	14	13	8	4	3	3	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	3	3	3
(発)19:55	通過人員			12	17	17	14	9	8	5	8	8	8	8	7	6	6	6	5	4	3	3	3
(発)20:55	通過人員			6	7	7	7	4	3	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1

第3ルート（東→田） （平日）		合計	26 東伏見駅南口	25 東伏見坂上	24 東伏見	23 伏見通り	22 武蔵野北高校前	21 柳沢団地	20 千川小学校前	19 武蔵野大学	18 新町1丁目	16 樋口橋	15 境橋	13 新町6丁目	14 小金井公園東	7 鈴木街道	8 おおぞら公園西	9 向台町3丁目	10 向台町4丁目	11 向台中央通り	5 市民公園前	4 向台グラウンド	3 田無特別支援学校	2 田無庁舎前	1 田無駅
全体	乗車	173	53	5	1	2	7	9	1	1	2	1	2	9	4	8	17	14	6	6	14	8	3	0	0
	降車	173	0	1	3	5	1	11	2	12	7	3	3	10	1	0	2	1	1	2	0	0	2	64	42
	通過人員			53	57	55	52	58	56	55	44	39	37	36	35	38	46	61	74	79	83	97	105	106	42
(発)6:55	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	3	3	3	5	6	8	9	1
(発)7:55	通過人員			15	16	16	16	15	17	16	10	9	9	7	5	5	5	7	7	6	6	9	9	8	3
(発)8:55	通過人員			5	5	5	5	5	6	6	7	5	5	4	4	4	4	4	8	10	9	9	9	9	7
(発)9:55	通過人員			3	3	3	3	5	5	6	4	5	5	6	6	6	7	6	7	7	7	8	8	8	1
(発)11:35	通過人員			3	3	2	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	7	7	8	8	9	9	5
(発)12:15	通過人員			2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	2
(発)13:15	通過人員			5	5	5	5	5	3	3	3	3	2	2	2	2	2	4	6	7	7	8	8	9	5
(発)14:15	通過人員			4	4	4	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	4	5	6	7	8	8	9	5
(発)16:20	通過人員			5	5	4	5	5	3	3	3	2	2	2	3	4	4	4	6	6	6	8	8	9	6
(発)17:20	通過人員			1	2	2	3	3	3	3	1	1	1	1	2	4	4	6	8	10	11	13	13	13	5
(発)18:35	通過人員			2	4	4	4	5	4	4	4	3	3	3	2	2	3	5	5	5	4	4	6	6	1
(発)19:35	通過人員			5	5	5	5	7	5	4	4	3	2	2	2	1	1	3	3	4	4	4	4	3	0
(発)20:35	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	2	3	3	4	8	9	1

図 28 便別通過人員（平日）【第3ルート】

第3ルート（循環） （休日）		合計	1 田無 駅	2 田無 庁舎 前	3 田無 特別 支援 学校	4 向台 グランド	5 市民 公園 前	6 上向台 市民集 会所	7 鈴木 街道	8 おおぞ ら公園 西	9 向台 町3丁 目	10 向台 町4丁 目	11 向台 中央 通り	5 市民 公園 前	4 向台 グランド	3 田無 特別 支援 学校	2 田無 庁舎 前	1 田無 駅
全体	乗車	195	82	13	0	2	3	11	4	17	23	4	9	22	5	0	0	0
	降車	195	0	5	3	7	34	10	4	11	18	8	0	1	0	1	46	47
	通過人員			82	90	87	82	51	53	53	58	63	59	68	89	94	93	47
(発)6:20	通過人員			0	0	0	0	0	1	1	2	2	4	4	5	5	5	2
(発)7:00	通過人員			1	1	1	1	1	5	5	5	5	5	6	7	7	7	0
(発)7:20	通過人員			3	2	2	2	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	0
(発)8:00	通過人員			1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	0
(発)8:20	通過人員			2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0
(発)9:00	通過人員			6	6	6	6	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1
(発)9:20	通過人員			0	0	0	0	0	0	1	3	3	3	3	4	6	6	2
(発)10:00	通過人員			2	2	2	3	3	3	3	5	3	3	3	4	4	4	2
(発)10:20	通過人員			1	3	3	3	2	2	1	1	4	4	4	4	4	4	0
(発)11:20	通過人員			1	1	1	1	3	4	4	5	10	10	10	13	15	15	12
(発)12:20	通過人員			0	1	1	1	0	0	0	3	4	4	4	5	5	5	3
(発)12:40	通過人員			1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	3	3	3	1
(発)13:20	通過人員			9	9	8	7	6	6	6	6	5	2	5	8	8	8	1
(発)13:40	通過人員			6	6	6	5	5	6	6	3	4	4	4	4	5	5	3
(発)14:30	通過人員			9	11	11	11	7	5	5	2	1	0	0	0	0	0	0
(発)15:00	通過人員			6	6	6	6	6	5	4	7	8	8	8	9	9	9	6
(発)16:00	通過人員			10	13	13	13	3	4	7	7	3	3	4	4	4	3	3
(発)17:00	通過人員			9	9	9	7	4	4	4	3	2	2	2	7	7	7	5
(発)18:10	通過人員			1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
(発)18:50	通過人員			4	5	5	5	0	0	0	0	0	0	1	3	3	3	3
(発)19:10	通過人員			7	8	7	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)20:10	通過人員			2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)20:50	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	2	2	2	2

第3ルート（田→東） （休日）		合計	1 田無 駅	2 田無 庁舎 前	3 田無 特別 支援 学校	4 向台 グラ ンド	5 市民 公園 前	6 上向 台市 民集 会所	7 鈴木 街道	12 新町 5丁 目	13 新町 6丁 目	15 境橋	16 樋口 橋	17 柳橋	18 新町 1丁 目	19 武蔵 野大 学	20 千川 小学 校前	21 柳沢 団地	22 武蔵 野北 高校 前	23 伏見 通り	24 東伏 見	25 東伏 見坂 上	26 東伏 見駅 南口
全体	乗車	97	68	9	0	0	0	1	6	1	1	4	1	0	1	0	0	1	0	3	0	1	0
	降車	97	0	0	3	8	18	9	11	6	1	2	1	1	1	0	2	5	2	6	0	3	18
	通過人員			68	77	74	66	48	40	35	30	30	32	32	31	31	31	29	25	23	20	20	18
(発)7:40	通過人員			2	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
(発)8:40	通過人員			3	5	5	5	0	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
(発)9:40	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
(発)10:40	通過人員			3	3	3	2	2	2	6	6	6	8	9	9	9	9	9	8	8	9	9	7
(発)12:00	通過人員			8	9	8	7	3	3	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2
(発)13:00	通過人員			15	15	15	12	11	6	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2
(発)14:00	通過人員			4	5	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1
(発)15:40	通過人員			7	8	8	7	7	6	6	4	5	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1
(発)16:40	通過人員			10	11	11	10	9	9	5	5	4	4	4	4	3	3	3	1	1	1	1	0
(発)17:40	通過人員			2	3	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)18:30	通過人員			9	9	9	8	7	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6	5	4	1	1	1
(発)19:50	通過人員			5	5	5	5	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

第3ルート（東→田） （休日）		合計	26 東伏 見駅 南口	25 東伏 見坂 上	24 東伏 見	23 伏見 通り	22 武蔵 野北 高校 前	21 柳沢 団地	20 千川 小学 校前	19 武蔵 野大 学	18 新町 1丁目	16 樋口 橋	15 境橋	13 新町 6丁目	14 小金 井公 園東	7 鈴木 街道	8 おお ぞら 公園 西	9 向台 町3 丁目	10 向台 町4 丁目	11 向台 中央 通り	5 市民 公園 前	4 向台 グランド	3 田無 特別 支援 学校	2 田無 庁舎 前	1 田無 駅
全体	乗車	94	22	4	3	1	2	1	3	2	0	1	1	0	4	1	3	8	11	14	8	4	1	0	0
	降車	94	0	0	2	0	0	5	0	2	0	3	2	1	6	1	0	2	0	0	0	3	1	31	35
	通過人員			22	26	27	28	30	26	29	29	29	27	26	23	23	23	26	32	43	57	65	66	66	35
(発)7:35	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	2	2	2	2	3	1
(発)8:35	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0	1	1	2	3	3	3	4	4	2
(発)9:35	通過人員			1	1	1	1	2	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	6	7	9	9	4	4
(発)10:35	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	4	4	3	3	3	2	2	2	2	4	7	7	5	5	5
(発)11:35	通過人員			4	8	7	7	7	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	6	6	5	5
(発)12:55	通過人員			4	4	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	5	5	5	7	8	10	16	16	16	7
(発)14:05	通過人員			2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	1	0	0	0	1	1	5	11	11	11	11	6
(発)16:25	通過人員			2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	4	4	4	4	3	3	1
(発)17:25	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	1
(発)18:25	通過人員			1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	4	5	5	5	6	6	3
(発)19:25	通過人員			1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

図 29 便別通過人員（休日）【第3ルート】

(4) 第4北ルート(駅間)

平日、休日ともに、「田無駅」から「北芝久保」の利用が多い。

「花小金井駅」から「多摩六都科学館」は休日の利用が多く、平日の2倍程度になっている。
 前回調査(H30)に比べ、休日より平日の減少割合が高い。

便別の利用状況では、休日9時台の「花小金井駅」から「多摩六都科学館」、15時台の「多摩六都科学館」から「花小金井駅」で利用が多い。

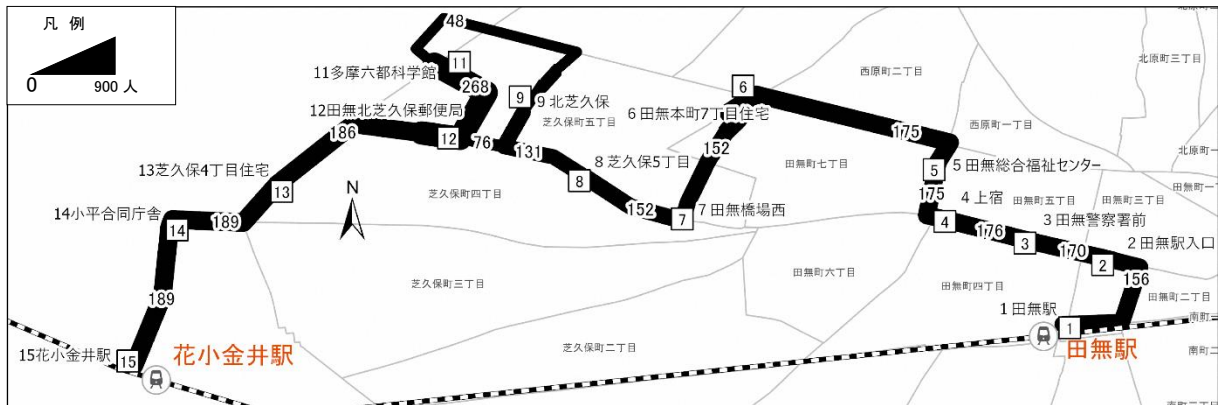
【平日】(R4 調査)



【平日】(H30 調査)



【休日】(R4 調査)



【休日】(H30 調査)



図 30 バス停間断面通過人員【第4北ルート】

第4北ルート（花→田） （平日）		合計	15 花 小 金 井 駅	14 小 平 合 同 庁 舎	13 芝 久 保 4 丁 目 住 宅	12 田 無 北 芝 久 保 郵 便 局	11 多 摩 六 都 科 学 館	12 田 無 北 芝 久 保 郵 便 局	9 北 芝 久 保	8 芝 久 保 5 丁 目	7 田 無 橋 場 西	6 田 無 本 町 7 丁 目 住 宅	5 田 無 総 合 福 祉 セ ン タ ー	4 上 宿	3 田 無 警 察 署 前	2 田 無 駅 入 口	1 田 無 駅
全体	乗車	114	38	4	2	7	13	0	11	24	1	14	0	0	0	0	0
	降車	114	0	0	2	19	16	0	2	2	0	2	1	1	3	3	63
	通過人員			38	42	42	30	27	27	36	58	59	71	70	69	66	63
(発)7:04	通過人員						1	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4
(発)7:34	通過人員						0	0	0	0	6	6	7	7	7	7	6
(発)7:50	通過人員			3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	6	6	5	5
(発)8:20	通過人員			1	1	1	1	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3
(発)8:50	通過人員			2	2	2	2	1	1	2	3	3	5	5	5	5	5
(発)9:21	通過人員			6	6	6	5	0	0	1	2	2	3	3	3	3	3
(発)10:20	通過人員			0	0	1	2	3	3	5	7	8	12	12	12	11	10
(発)11:21	通過人員			3	3	4	3	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2
(発)12:18	通過人員			2	2	2	2	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3
(発)13:20	通過人員			3	3	2	1	1	1	3	6	6	6	6	6	5	5
(発)14:20	通過人員			3	3	3	1	1	1	1	4	4	6	5	5	5	5
(発)15:27	通過人員			0	4	4	0	1	1	2	2	2	3	3	2	2	1
(発)16:35	通過人員			5	5	4	2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
(発)17:45	通過人員			5	5	5	4	3	3	2	1	1	0	0	0	0	0
(発)18:55	通過人員			3	3	3	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3
(発)20:05	通過人員			2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

第4北ルート（田→花） （平日）		合計	1 田 無 駅	2 田 無 駅 入 口	3 田 無 警 察 署 前	4 上 宿	6 田 無 本 町 7 丁 目 住 宅	7 田 無 橋 場 西	8 芝 久 保 5 丁 目	9 北 芝 久 保	11 多 摩 六 都 科 学 館	12 田 無 北 芝 久 保 郵 便 局	13 芝 久 保 4 丁 目 住 宅	14 小 平 合 同 庁 舎	15 花 小 金 井 駅
全体	乗車	127	66	4	2	2	1	3	4	3	24	14	4	0	0
	降車	127	0	0	1	1	9	5	30	5	13	4	3	2	54
	通過人員			66	70	71	72	64	62	36	34	45	55	56	54
(発)7:20	通過人員			0	0	0	0	0	1	2	2	4	6	6	6
(発)7:52	通過人員			1	1	1	1	2	2	2	2	2	4	4	4
(発)8:20	通過人員			1	1	1	1	1	3	3	3	5	6	6	6
(発)8:50	通過人員			0	0	0	0	0	0	1	1	4	4	5	5
(発)9:50	通過人員			2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	3
(発)10:50	通過人員			5	6	6	6	4	3	2	2	2	1	1	1
(発)11:50	通過人員			6	6	6	7	7	7	3	2	2	2	4	3
(発)12:50	通過人員			8	8	8	8	6	6	3	3	5	6	4	4
(発)13:50	通過人員			2	4	5	5	4	4	4	3	4	5	5	5
(発)14:50	通過人員			5	6	6	6	5	4	4	3	0	2	2	2
(発)16:02	通過人員			9	9	8	9	9	7	4	6	6	6	5	5
(発)17:10	通過人員			8	8	9	9	7	7	4	4	5	7	7	7
(発)18:22	通過人員			9	9	9	9	9	9	1	2	3	2	2	1
(発)19:30	通過人員			9	9	9	9	9	8	2	0	2	2	2	2
(発)20:35	通過人員			1	1	1	1	0	0	0	0				

図 31 便別通過人員（平日）【第4北ルート】

第4北ルート（花→田） （休日）		合計	15 花 小 金 井 駅	14 小 平 合 同 庁 舎	13 芝 久 保 4 丁 目 住 宅	12 田 無 北 芝 久 保 郵 便 局	11 多 摩 六 都 科 学 館	12 田 無 北 芝 久 保 郵 便 局	9 北 芝 久 保	8 芝 久 保 5 丁 目	7 田 無 橋 場 西	6 田 無 本 町 7 丁 目 住 宅	5 田 無 総 合 福 祉 セ ン タ ー	4 上 宿	3 田 無 警 察 署 前	2 田 無 駅 入 口	1 田 無 駅
全体	乗車	200	100	0	1	7	59	0	6	12	1	14	0	0	0	0	0
	降車	200	0	0	6	2	83	0	1	4	0	0	0	0	5	7	92
	通過人員			100	100	95	100	76	76	81	89	90	104	104	104	99	92
(発)8:20	通過人員			7	7	7	6	2	2	2	4	5	8	8	8	7	7
(発)8:50	通過人員			2	2	2	2	0	0	0	1	1	2	2	2	2	2
(発)9:21	通過人員			20	20	20	23	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4
(発)9:50	通過人員			14	14	14	14	1	1	1	4	4	5	5	5	5	5
(発)10:20	通過人員			12	12	12	12	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1
(発)10:49	通過人員			6	6	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4
(発)11:21	通過人員			7	7	7	7	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
(発)11:48	通過人員			3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
(発)12:18	通過人員			2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
(発)12:50	通過人員			7	7	6	6	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5
(発)13:22	通過人員			4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6
(発)13:56	通過人員			4	4	3	3	6	6	7	9	9	11	11	11	10	10
(発)14:32	通過人員			3	3	3	3	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1
(発)15:07	通過人員			1	1	1	1	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
(発)15:42	通過人員			2	2	2	5	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5
(発)16:17	通過人員			2	2	1	1	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
(発)16:52	通過人員			1	1	1	1	9	9	9	9	9	9	9	9	9	5
(発)18:03	通過人員			1	1	1	0	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4
(発)19:10	通過人員			2	2	2	2	2	2	3	2	2	4	4	4	4	3

第4北ルート（田→花） （休日）		合計	1 田 無 駅	2 田 無 駅 入 口	3 田 無 警 察 署 前	4 上 宿	6 田 無 本 町 7 丁 目 住 宅	7 田 無 橋 場 西	8 芝 久 保 5 丁 目	9 北 芝 久 保	11 多 摩 六 都 科 学 館	12 田 無 北 芝 久 保 郵 便 局	13 芝 久 保 4 丁 目 住 宅	14 小 平 合 同 庁 舎	15 花 小 金 井 駅
全体	乗車	157	64	7	2	0	5	1	1	4	70	0	3	0	0
	降車	157	0	0	1	1	14	0	14	6	26	1	5	0	89
	通過人員			64	71	72	71	62	63	50	48	92	91	89	89
(発)8:50	通過人員			0	0	0	0	2	2	2	2	3	3	3	3
(発)9:22	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
(発)9:50	通過人員			4	4	4	4	3	3	3	5	2	2	2	2
(発)10:22	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	1	4	4	5	5
(発)10:50	通過人員			2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0
(発)11:22	通過人員			3	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2
(発)11:50	通過人員			2	3	3	3	2	2	2	2	4	4	5	5
(発)12:22	通過人員			3	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4
(発)12:50	通過人員			5	5	5	5	4	4	4	3	6	6	6	6
(発)13:22	通過人員			2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2
(発)13:50	通過人員			5	8	8	8	7	7	7	6	9	9	10	10
(発)14:32	通過人員			3	3	2	2	2	2	2	2	9	9	7	7
(発)15:05	通過人員			8	9	9	9	10	11	7	8	17	17	16	16
(発)15:42	通過人員			3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2
(発)16:15	通過人員			5	5	5	5	6	6	4	3	8	8	8	8
(発)16:50	通過人員			5	5	5	4	4	4	3	3	13	13	13	13
(発)17:25	通過人員			7	7	7	7	3	3	2	1	3	3	2	2
(発)18:35	通過人員			0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1
(発)19:40	通過人員			4	4	4	4	4	4	0	0				

図 32 便別通過人員（休日）【第4北ルート】

(5) 第4南ルート（駅間、折返し）

平日、休日ともに、「田無駅舎前」から「芝久保1丁目」の利用が多い。
 前回調査（H30）に比べ、平日より休日の減少割合が高い。
 便別の利用状況では、「花小金井駅」から「芝久保運動場」の利用が少ない。

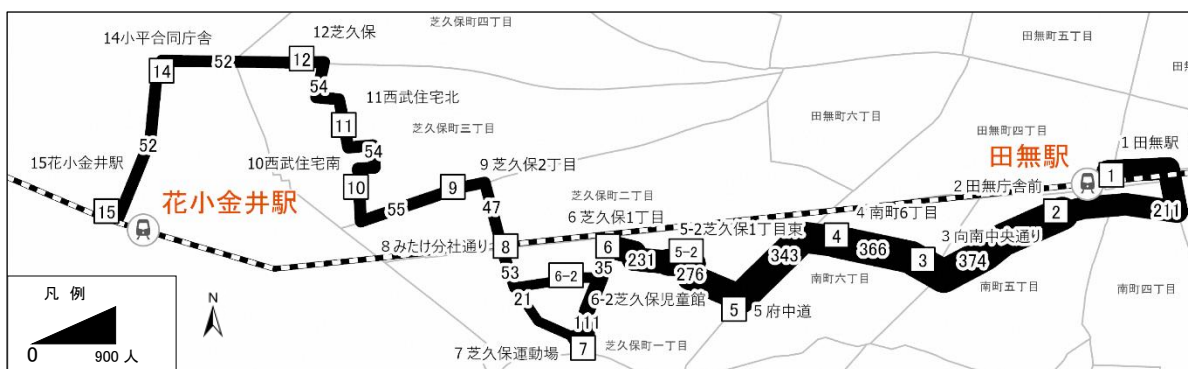
【平日】（R4 調査）



【平日】（H30 調査）



【休日】（R4 調査）



【休日】（H30 調査）



図 33 バス停間断面通過人員【第4南ルート】

第4南ルート（田→花） （平日）		合計	1 田 無 駅	2 田 無 庁 舎 前	3 向 南 中 央 通 り	4 南 町 6 丁 目	5 府 中 道	5 1 2 芝 久 保 1 丁 目 東	6 芝 久 保 1 丁 目	6 1 2 芝 久 保 児 童 館	7 芝 久 保 運 動 場	8 み た け 分 社 通 り	9 芝 久 保 2 丁 目	10 西 武 住 宅 南	11 西 武 住 宅 北	12 芝 久 保	14 小 平 合 同 庁 舎	15 花 小 金 井 駅
全体	乗車	373	278	52	0	0	1	5	0	1	9	4	8	8	3	4	0	0
	降車	373	0	1	2	12	86	67	45	33	61	3	5	2	5	10	5	36
	通過人員			278	329	327	315	230	168	123	91	39	40	43	49	47	41	36
(発)7:16	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0							
(発)7:43	通過人員			3	3	3	2	2	2	1	1							
(発)7:58	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0							
(発)8:13	通過人員			3	3	3	3	2	2	2	1							
(発)8:28（駅間）	通過人員			2	2	2	2	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	2
(発)8:43	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	2							
(発)9:13	通過人員			1	1	1	1	1	0	0	0							
(発)9:28（駅間）	通過人員			1	1	1	1	1	2	2	2	3	4	6	6	6	5	5
(発)9:43	通過人員			2	2	2	2	2	2	1	1							
(発)10:13	通過人員			1	3	3	2	2	2	2	2							
(発)10:28（駅間）	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	4	4
(発)10:43	通過人員			3	4	4	4	2	2	2	0							
(発)11:13	通過人員			8	8	8	7	2	2	2	0							
(発)11:28（駅間）	通過人員			8	8	8	8	7	7	7	7	6	5	8	9	8	5	5
(発)11:43	通過人員			4	6	6	6	3	3	3	1							
(発)12:13	通過人員			8	8	8	8	6	4	4	3							
(発)12:28（駅間）	通過人員			8	10	10	10	9	6	3	3	5	5	5	7	6	5	5
(発)12:43	通過人員			4	4	4	2	2	2	2	2							
(発)13:13	通過人員			10	13	13	13	8	5	2	0							
(発)13:28（駅間）	通過人員			6	7	7	7	7	5	5	5	2	3	3	2	4	3	1
(発)13:43	通過人員			8	8	8	8	8	6	6	2							
(発)14:13	通過人員			6	7	7	7	4	5	3	3							
(発)14:28（駅間）	通過人員			9	11	11	8	8	7	7	6	6	6	5	5	4	5	3
(発)14:43	通過人員			5	6	6	6	4	4	3	2							
(発)15:13	通過人員			10	10	10	10	9	5	4	3							
(発)15:28（駅間）	通過人員			3	6	6	6	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3
(発)15:43	通過人員			5	5	5	5	5	4	2	0							
(発)16:13	通過人員			7	12	12	12	9	7	5	4							
(発)16:28（駅間）	通過人員			12	13	13	13	10	8	5	5	2	2	3	3	3	2	2
(発)16:43	通過人員			6	7	7	7	3	2	1	1							
(発)17:13	通過人員			15	16	16	16	5	1	0	0							
(発)17:28（駅間）	通過人員			8	9	9	7	6	8	6	6	5	5	4	6	6	4	4
(発)17:43	通過人員			7	8	8	8	5	3	0	0							
(発)18:13	通過人員			14	19	19	18	15	11	7	5							
(発)18:28（駅間）	通過人員			8	13	13	13	8	4	3	2	1	2	1	1	1	1	1
(発)18:43	通過人員			13	14	14	14	8	4	4	2							
(発)19:13	通過人員			14	17	17	17	14	9	5	4							
(発)19:28（駅間）	通過人員			8	9	7	7	5	4	3	3	1	0	0	1	1	1	1
(発)19:43	通過人員			6	6	6	6	6	2	0	0							
(発)20:13	通過人員			12	14	14	14	10	5	4	1							
(発)20:30（駅間）	通過人員			11	15	15	14	10	7	6	6	3	2	2	2	0	0	0
(発)20:48	通過人員			8	10	10	10	8	6	3	1							
(発)21:18	通過人員			8	8	8	8	8	5	3	2							

第4南ルート（花→田） （平日）		合計	15 花小 金井 駅	14 小平 合同 庁舎	12 芝久 保	11 西武 住宅 北	10 西武 住宅 南	9 芝久 保2 丁目	8 みた け分 社通 り	7 芝久 保運 動場	6 芝久 保1 丁目	5 府中 道	4 南町 6丁 目	3 向南 中央 通り	2 田無 庁舎 前	1 田無 駅
全体	乗車	341	40	6	6	0	2	7	3	97	110	51	19	0	0	0
	降車	341	0	0	5	4	2	11	4	5	5	8	1	1	222	73
	通過人員			40	46	47	43	44	39	38	131	235	278	296	295	73
(発)6:50（駅間）	通過人員			0	1	1	1	1	0	0	9	11	11	11	11	0
(発)7:29	通過人員									0	6	10	10	11	11	0
(発)7:30（駅間）	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	6	14	16	16	16	2
(発)7:58	通過人員									0	4	6	7	9	9	2
(発)8:13	通過人員									0	7	11	15	15	15	3
(発)8:28	通過人員									0	6	8	11	11	11	0
(発)8:56	通過人員									0	4	9	11	11	11	5
(発)8:58（駅間）	通過人員			1	1	2	2	3	3	4	9	10	11	11	11	2
(発)9:26	通過人員									0	3	11	11	11	11	1
(発)9:56	通過人員									0	4	16	16	16	16	1
(発)9:58（駅間）	通過人員			2	2	4	4	6	5	6	7	12	11	11	11	4
(発)10:26	通過人員									0	4	7	8	8	8	2
(発)10:56	通過人員									0	1	2	3	3	3	1
(発)10:58（駅間）	通過人員			2	2	2	2	2	1	0	5	7	7	9	9	3
(発)11:26	通過人員									0	3	3	4	4	4	4
(発)11:56	通過人員									0	3	8	9	9	9	4
(発)11:58（駅間）	通過人員			5	5	5	5	5	5	5	3	3	7	6	6	1
(発)12:26	通過人員									0	3	6	7	7	7	4
(発)12:56	通過人員									0	4	4	7	7	7	1
(発)12:58（駅間）	通過人員			5	5	5	5	5	5	5	10	11	11	11	10	4
(発)13:26	通過人員									0	1	2	4	4	4	2
(発)13:56	通過人員									0	1	3	5	7	7	4
(発)13:58（駅間）	通過人員			4	4	3	3	3	3	2	3	6	7	7	7	0
(発)14:26	通過人員									0	0	0	0	0	0	0
(発)14:56	通過人員									0	3	4	4	6	6	3
(発)14:58（駅間）	通過人員			3	3	3	2	2	2	1	1	4	6	6	6	3
(発)15:26	通過人員									0	2	6	7	9	9	6
(発)15:56	通過人員									0	2	6	11	11	11	1
(発)15:58（駅間）	通過人員			1	4	6	4	4	4	3	3	5	6	7	7	3
(発)16:26	通過人員									0	2	11	11	13	13	0
(発)16:56	通過人員									0	1	3	3	4	4	0
(発)16:58（駅間）	通過人員			3	3	2	2	2	2	2	1	0	0	2	2	2
(発)17:26	通過人員									0	1	1	2	2	2	1
(発)17:56	通過人員									0	1	3	5	5	5	1
(発)17:58（駅間）	通過人員			5	7	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	2
(発)18:26	通過人員									0	1	3	3	3	3	0
(発)18:56	通過人員									0	0	1	1	1	1	0
(発)18:58（駅間）	通過人員			4	4	3	2	1	1	2	1	3	3	4	4	1
(発)19:26	通過人員									0	0	0	0	0	0	0
(発)19:56	通過人員									0	0	0	0	0	0	0
(発)19:58（駅間）	通過人員			3	3	3	3	2	1	1	1	0	2	2	2	0
(発)20:26	通過人員									0	0	0	0	1	1	0
(発)21:01	通過人員									0	0	0	0	0	0	0

図 34 便別通過人員（平日）【第4南ルート】

第4南ルート（田→花） （休日）		合計	1 田 無 駅	2 田 無 庁 舎 前	3 向 南 中 央 通 り	4 南 町 6 丁 目	5 府 中 道	5 1 2 芝 久 保 1 丁 目 東	6 芝 久 保 1 丁 目	6 1 2 芝 久 保 児 童 館	7 芝 久 保 運 動 場	8 み た け 分 社 通 り	9 芝 久 保 2 丁 目	10 西 武 住 宅 南	11 西 武 住 宅 北	12 芝 久 保	14 小 平 合 同 庁 舎	15 花 小 金 井 駅
全体	乗車	210	166	17	0	0	0	2	0	2	8	6	5	0	0	4	0	0
	降車	210	0	0	4	13	32	47	20	16	36	7	2	1	1	5	0	26
	通過人員			166	183	179	166	134	89	69	55	27	26	29	28	27	26	26
(発)8:13	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0							
(発)8:28(駅間)	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
(発)8:43	通過人員			1	1	1	1	1	0	0	0							
(発)9:13	通過人員			3	3	3	3	2	1	1	2							
(発)9:28(駅間)	通過人員			1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	3	3
(発)9:43	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0							
(発)10:13	通過人員			1	1	1	1	1	1	0	0							
(発)10:28(駅間)	通過人員			3	3	3	3	3	4	3	3	7	9	9	9	9	9	9
(発)10:43	通過人員			2	2	0	0	0	0	0	0							
(発)11:13	通過人員			4	4	4	4	4	2	0	0							
(発)11:28(駅間)	通過人員			2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3
(発)11:43	通過人員			5	5	5	5	0	0	0	0							
(発)12:13	通過人員			9	9	9	7	7	5	5	5							
(発)12:28(駅間)	通過人員			4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4
(発)12:43	通過人員			5	5	5	5	4	1	1	0							
(発)13:13	通過人員			5	6	6	5	4	2	2	2							
(発)13:28(駅間)	通過人員			10	10	10	9	9	8	5	5	2	0	0	0	0	0	0
(発)13:43	通過人員			2	2	2	2	2	0	0	0							
(発)14:13	通過人員			8	8	8	8	8	7	7	6							
(発)14:28(駅間)	通過人員			12	12	12	12	12	9	9	9	7	5	5	5	5	3	3
(発)14:43	通過人員			9	9	8	8	8	7	2	1							
(発)15:13	通過人員			14	15	15	13	9	4	3	2							
(発)15:28(駅間)	通過人員			2	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(発)15:43	通過人員			2	4	4	4	2	2	2	1							
(発)16:13	通過人員			1	3	3	3	3	2	1	0							
(発)16:28(駅間)	通過人員			1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1
(発)16:43	通過人員			2	2	2	2	1	0	0	0							
(発)17:13	通過人員			12	12	12	11	6	4	4	1							
(発)17:28(駅間)	通過人員			4	5	5	5	5	5	5	5	1	2	1	1	1	1	1
(発)17:43	通過人員			2	2	2	2	2	1	1	0							
(発)18:13	通過人員			5	6	6	4	2	2	2	0							
(発)18:28(駅間)	通過人員			7	9	9	8	7	6	6	6	3	2	1	1	1	1	1
(発)18:43	通過人員			3	4	4	4	3	1	0	0							
(発)19:13	通過人員			10	11	11	11	10	5	2	0							
(発)19:28(駅間)	通過人員			4	6	6	6	6	2	2	2	2	3	3	3	2	1	1
(発)19:43	通過人員			0	0	0	0	0	0	0	0							
(発)20:13	通過人員			5	7	6	6	4	2	0	0							
(発)20:30	通過人員			5	5	5	4	3	2	2	1							

第4南ルート（花→田） （休日）		合計	15 花 小 金 井 駅	14 小 平 合 同 庁 舎	12 芝 久 保	11 西 武 住 宅 北	10 西 武 住 宅 南	9 芝 久 保 2 丁 目	8 み た け 分 社 通 り	7 芝 久 保 運 動 場	6 芝 久 保 1 丁 目	5 府 中 道	4 南 町 6 丁 目	3 向 南 中 央 通 り	2 田 無 庁 舎 前	1 田 無 駅
全体	乗車	213	26	0	3	0	1	2	10	54	66	36	11	4	0	0
	降車	213	0	0	2	1	1	7	5	3	1	1	1	0	146	45
	通過人員			26	26	27	26	26	21	26	77	142	177	187	191	45
(発)8:13	通過人員										5	7	9	9	9	0
(発)8:28	通過人員										2	6	7	7	7	0
(発)8:56	通過人員										3	7	8	8	8	3
(発)8:58（駅間）	通過人員			1	1	1	1	1	2	2	3	3	4	4	4	0
(発)9:26	通過人員										1	2	4	4	4	2
(発)9:56	通過人員										0	0	2	3	4	1
(発)9:58（駅間）	通過人員			1	1	1	1	1	1	1	1	5	7	7	7	1
(発)10:26	通過人員										3	14	15	16	16	1
(発)10:56	通過人員										1	2	3	3	3	1
(発)10:58（駅間）	通過人員			0	0	0	0	0	0	5	6	7	7	7	7	4
(発)11:26	通過人員										7	9	9	9	9	0
(発)11:56	通過人員										2	6	9	9	11	2
(発)11:58（駅間）	通過人員			1	1	3	3	3	3	4	4	9	9	9	9	5
(発)12:26	通過人員										1	6	6	6	6	0
(発)12:56	通過人員										0	2	5	5	5	0
(発)12:58（駅間）	通過人員			0	0	0	0	1	1	3	6	8	9	10	10	4
(発)13:26	通過人員										2	6	9	9	10	2
(発)13:56	通過人員										1	2	2	3	3	1
(発)13:58（駅間）	通過人員			8	8	8	8	8	5	5	4	4	4	4	4	4
(発)14:26	通過人員										0	0	0	0	0	0
(発)14:56	通過人員										6	6	8	8	8	0
(発)14:58（駅間）	通過人員			2	2	2	2	2	2	2	1	4	3	3	3	0
(発)15:26	通過人員										3	3	5	5	5	1
(発)15:56	通過人員										2	2	2	2	2	0
(発)15:58（駅間）	通過人員			0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	3	3	1
(発)16:26	通過人員										1	1	1	1	1	0
(発)16:56	通過人員										0	2	2	3	3	1
(発)16:58（駅間）	通過人員			9	9	7	7	7	4	1	3	5	6	7	7	5
(発)17:26	通過人員										0	0	0	1	1	1
(発)17:56	通過人員										1	1	3	4	4	1
(発)17:58（駅間）	通過人員			2	2	2	2	1	1	1	2	2	4	3	3	0
(発)18:26	通過人員										0	0	0	1	1	0
(発)18:56	通過人員										1	1	1	1	1	1
(発)18:58（駅間）	通過人員			2	2	2	1	1	1	0	0	0	2	2	2	1
(発)19:26	通過人員										2	3	3	3	3	0
(発)19:56	通過人員										1	3	3	5	5	1
(発)19:58（駅間）	通過人員			0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
(発)20:26	通過人員										0	1	2	2	2	0

図 35 便別通過人員（休日）【第 4 南ルート】

1.5 鉄道駅のバス停からみた利用者数

(1) 第1ルート

「保谷駅北口」と、駅から離れているバス停（「変電所東」から「青嵐台」）との間の利用が多い。利用者数は休日より平日が多い。

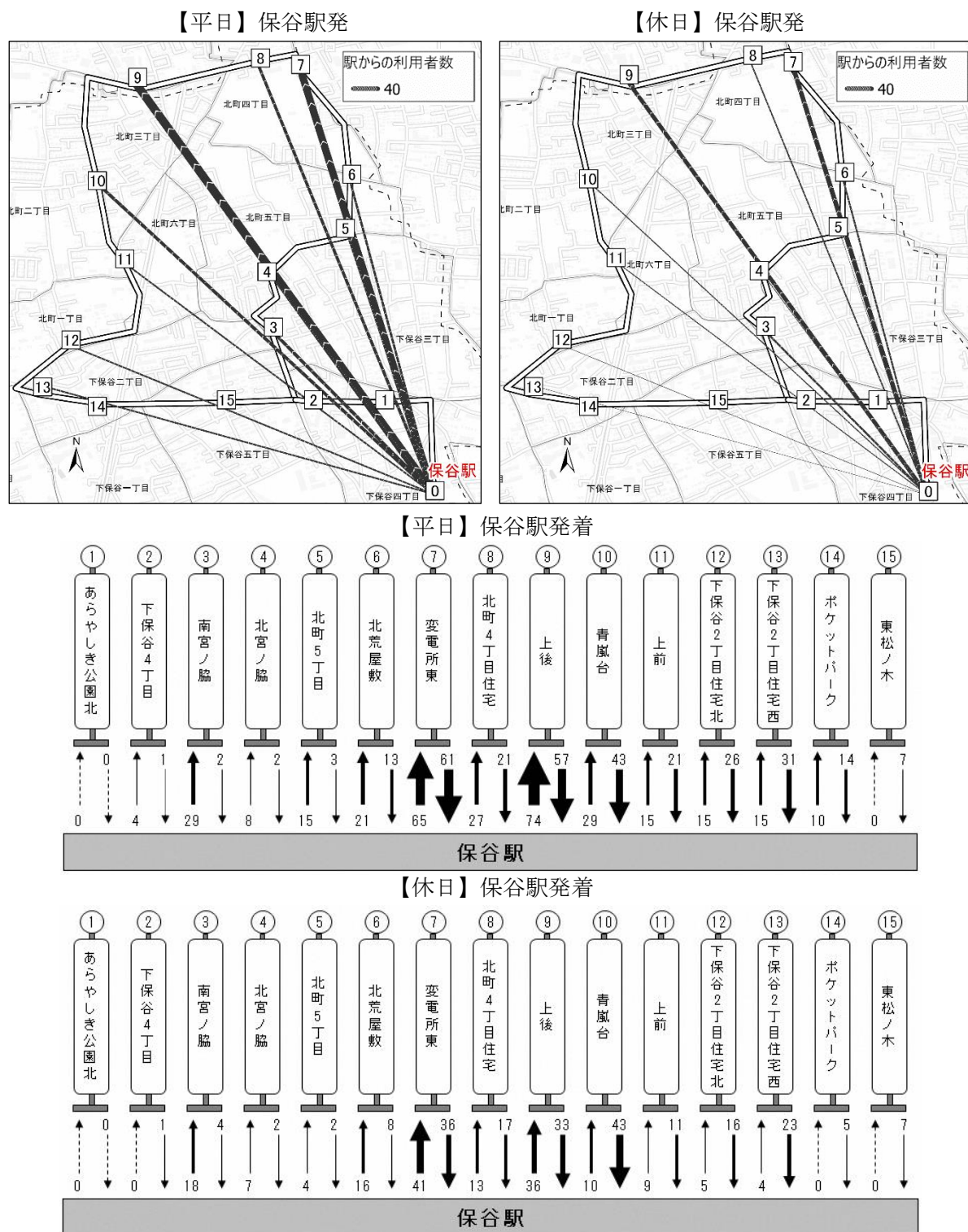


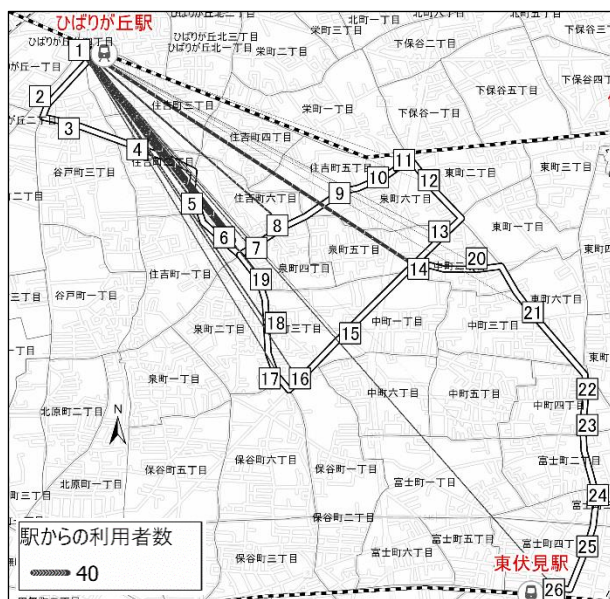
図 36 鉄道駅とバス停間の乗降数【第1ルート】(人/日)

(2) 第2ルート(循環、駅間)

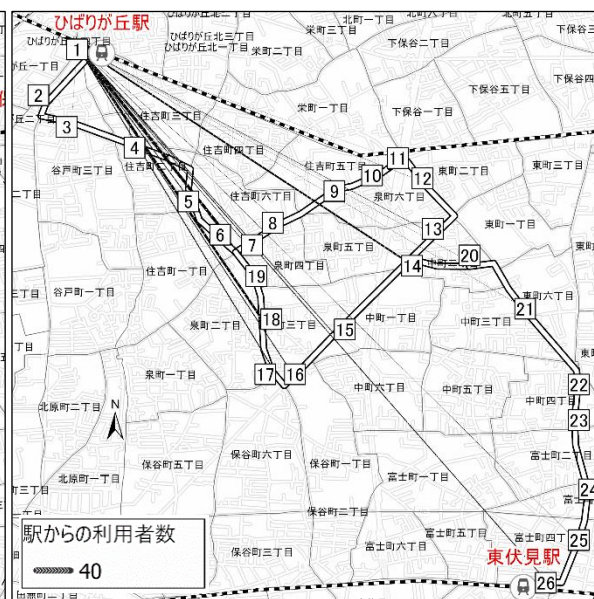
「ひばりヶ丘駅」と「消費者センター分館」「西東京市役所保谷庁舎」の間の利用が多い。
利用者数は休日より平日が多い。

「東伏見駅北口」と「ひばりヶ丘駅」「西東京市役所保谷庁舎」の間の利用が多い。利用者数は休日より平日が多い。

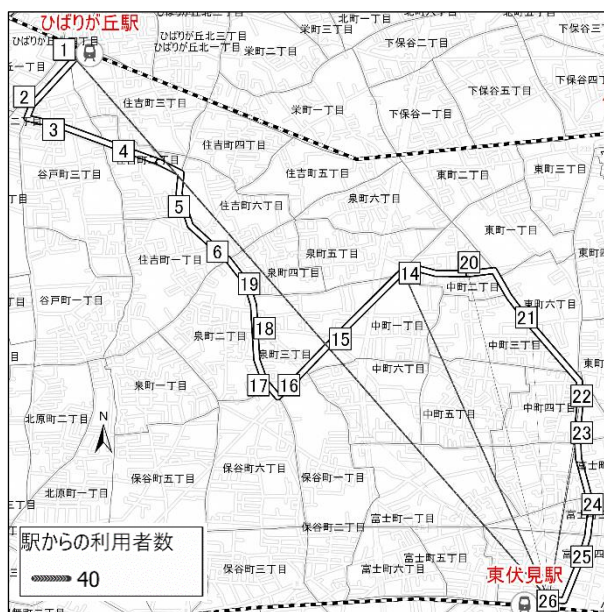
【平日】ひばりヶ丘駅発



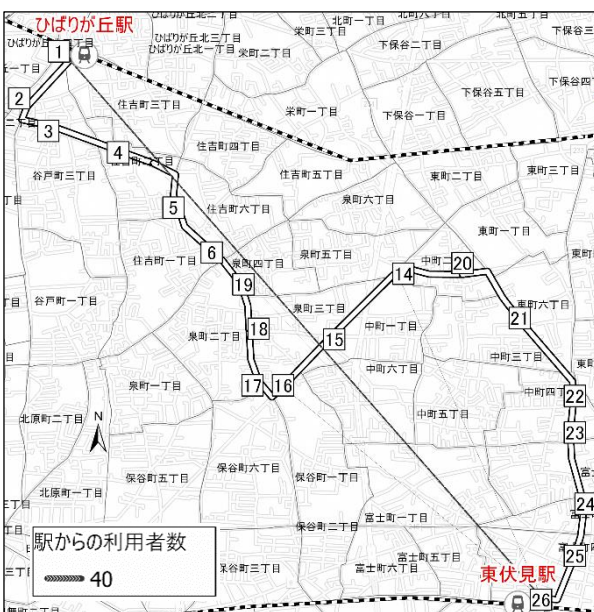
【休日】ひばりヶ丘駅発



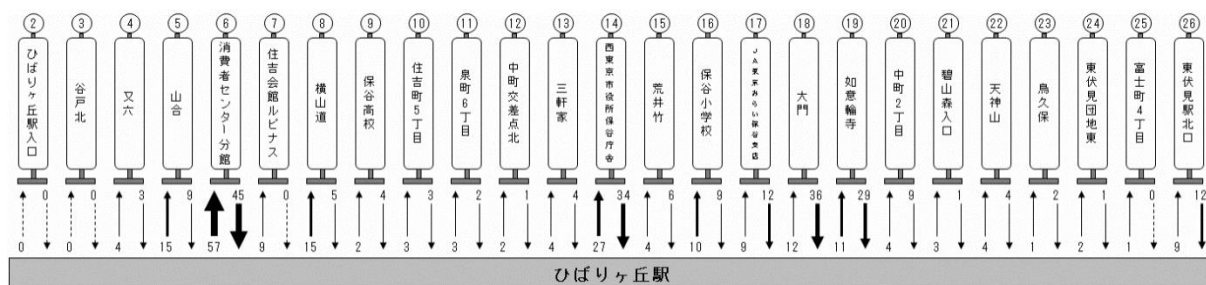
【平日】東伏見駅北口発



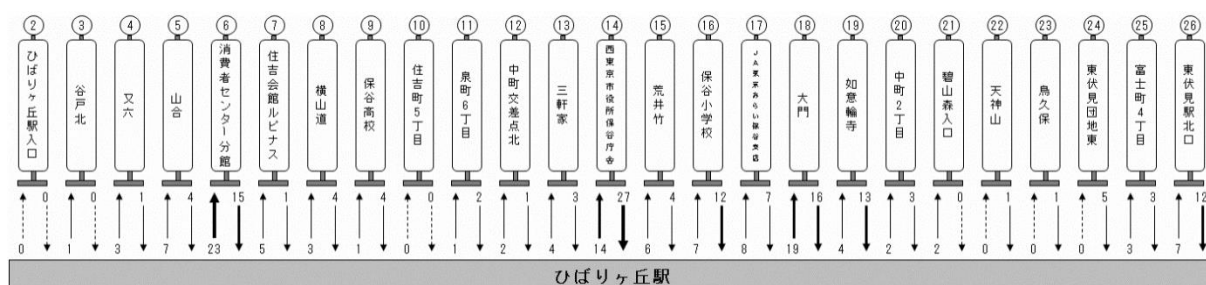
【休日】東伏見駅北口発



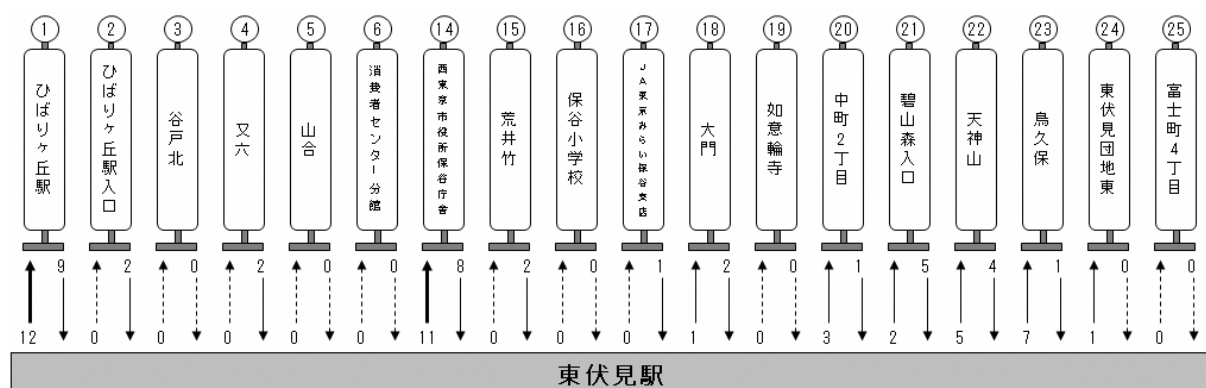
【平日】ひばりヶ丘駅発着



【休日】ひばりヶ丘駅発着



【平日】東伏見駅北口発着



【休日】東伏見駅北口発着

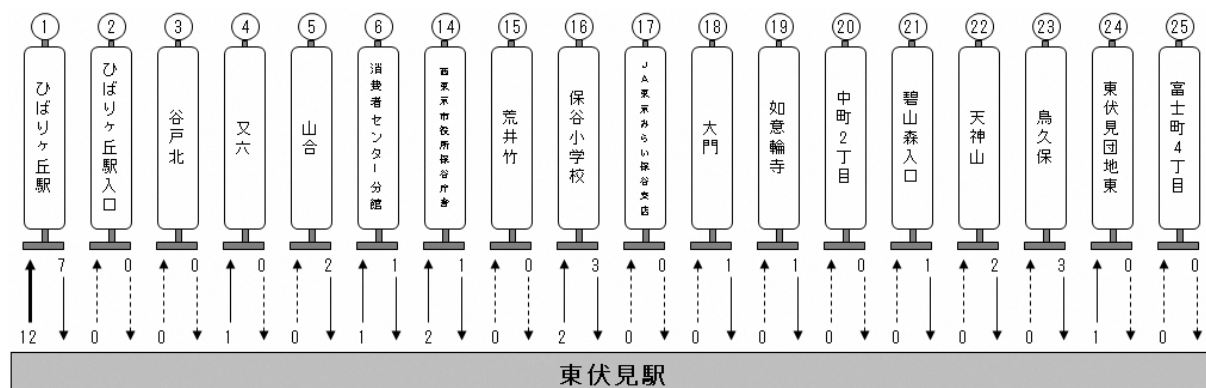


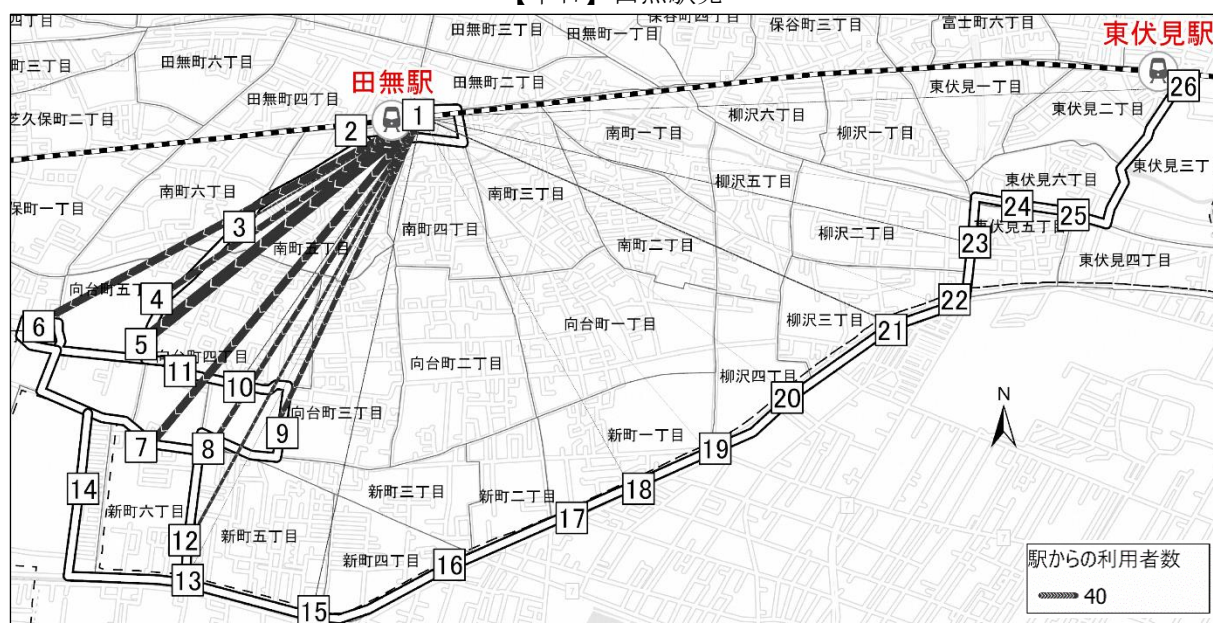
図 37 鉄道駅とバス停間の乗降数【第2ルート】(人/日)

(3) 第3ルート（循環、駅間）

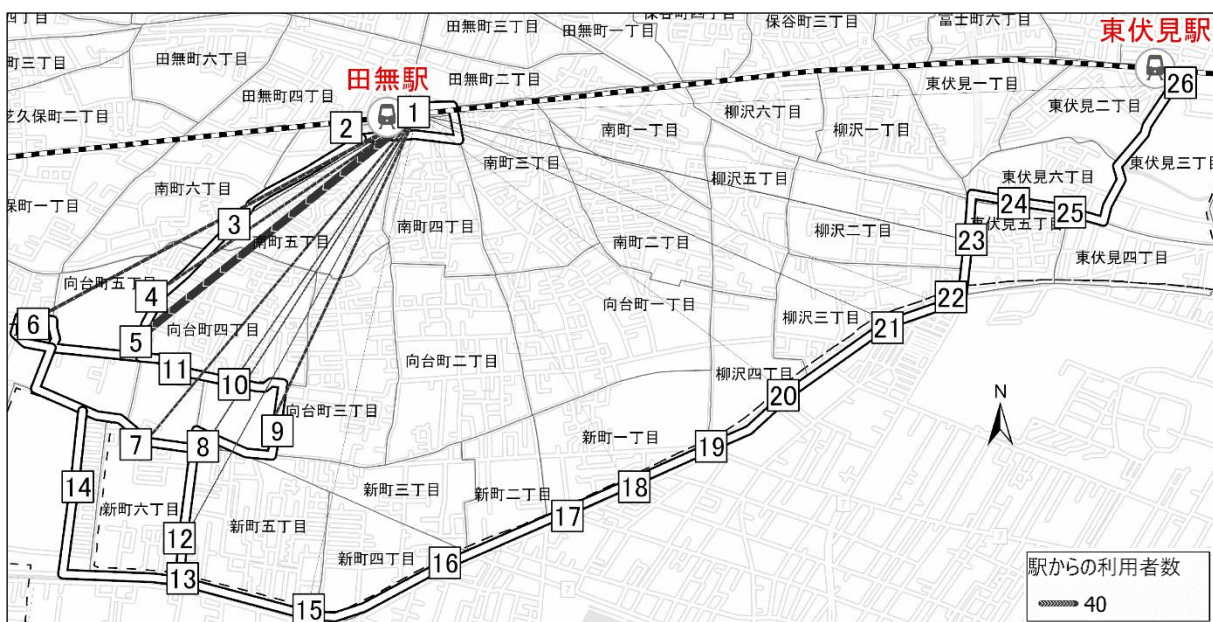
「田無駅」と「向台グランド」「市民公園前」「上向台市民集会所」「鈴木街道」の間の利用が多い。利用者数は休日より平日が多い。

「東伏見駅南口」と「柳沢団地」「武蔵野大学」との間の利用が比較的多い。「田無駅」に比べ利用者が少ない。利用者数は休日より平日が多い。

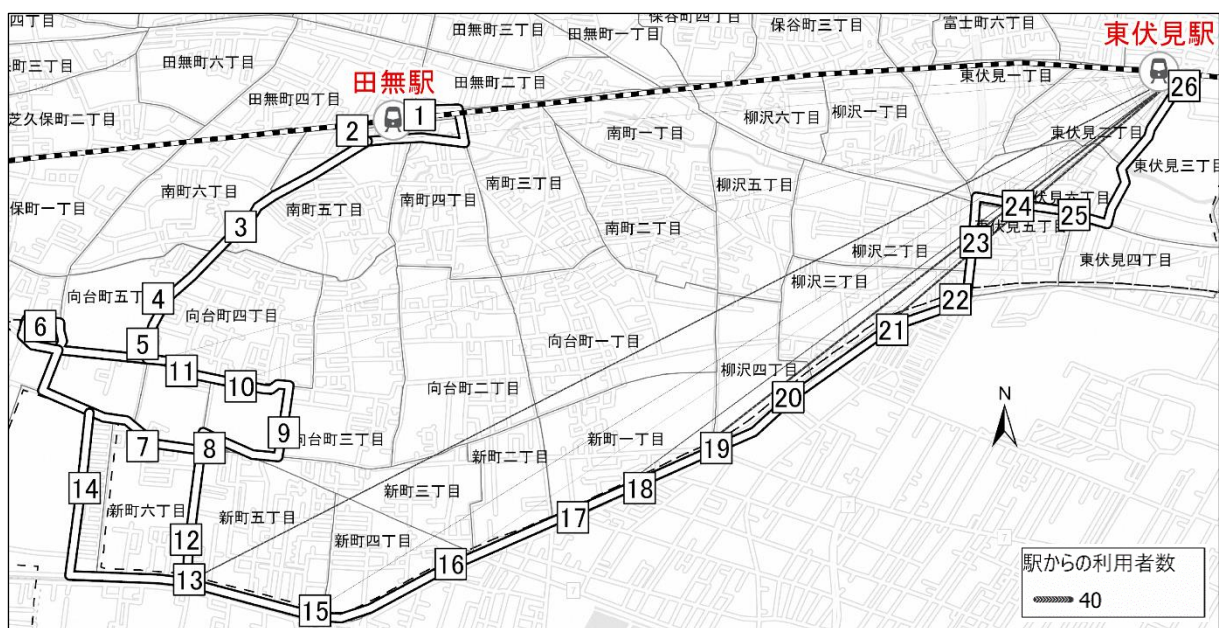
【平日】田無駅発



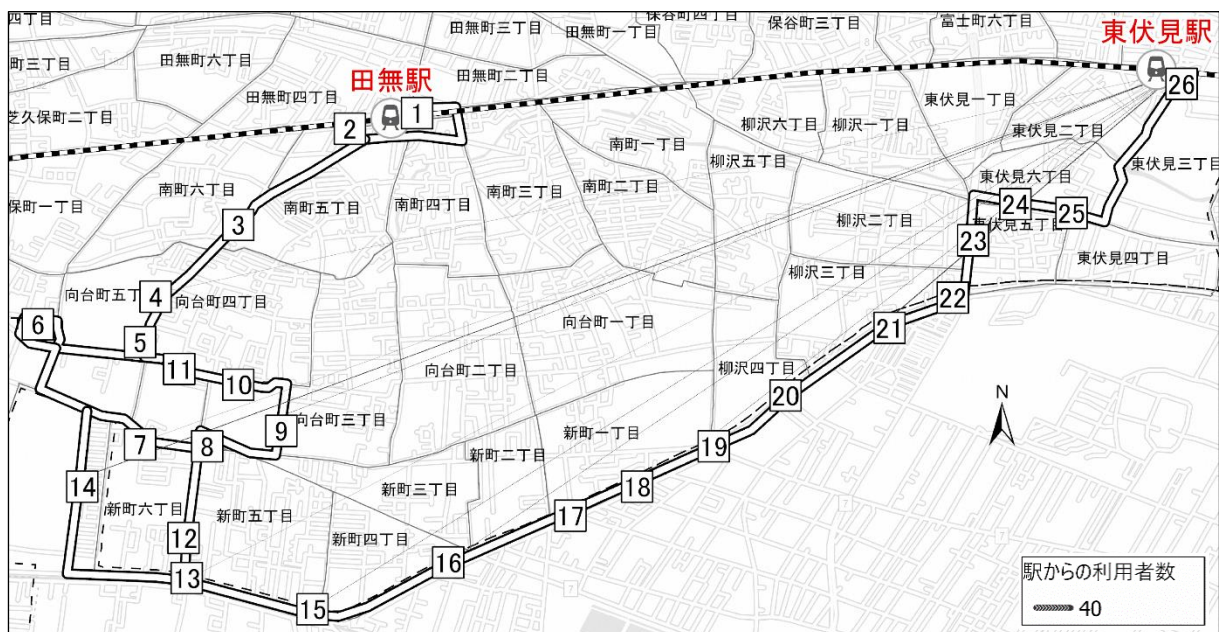
【休日】田無駅発



【平日】東伏見駅南口発



【休日】東伏見駅南口発



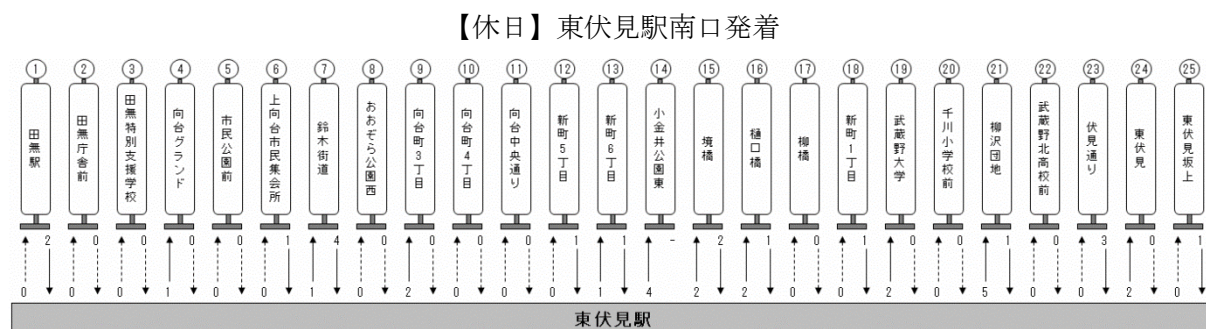
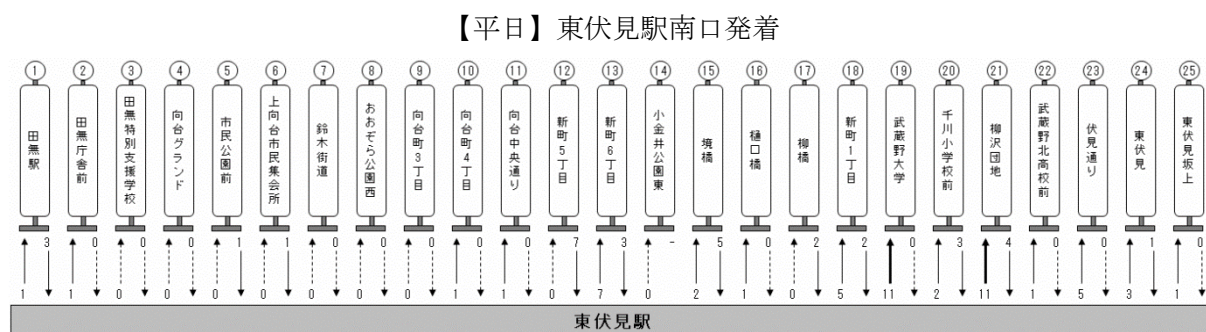
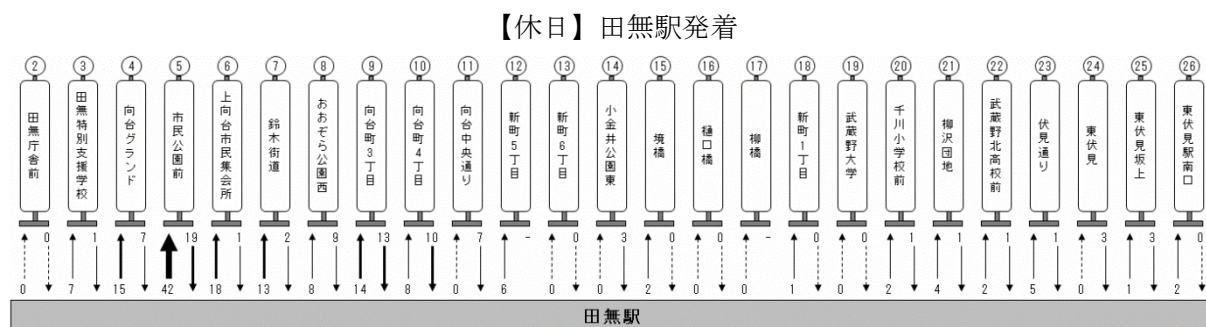
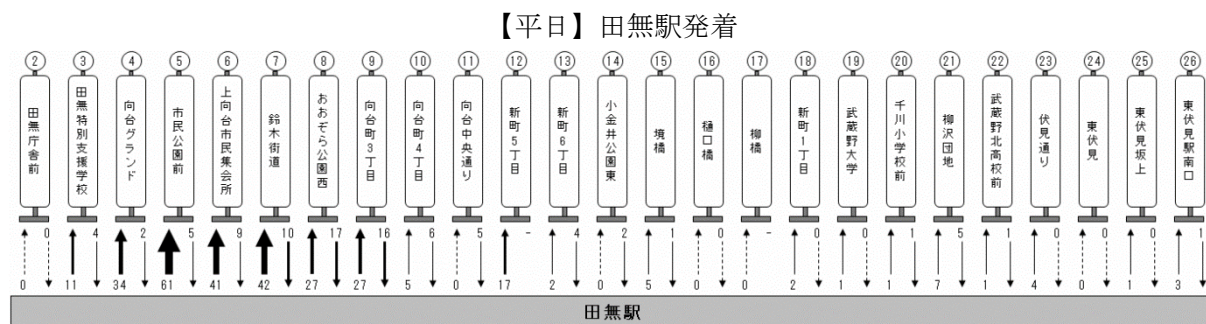


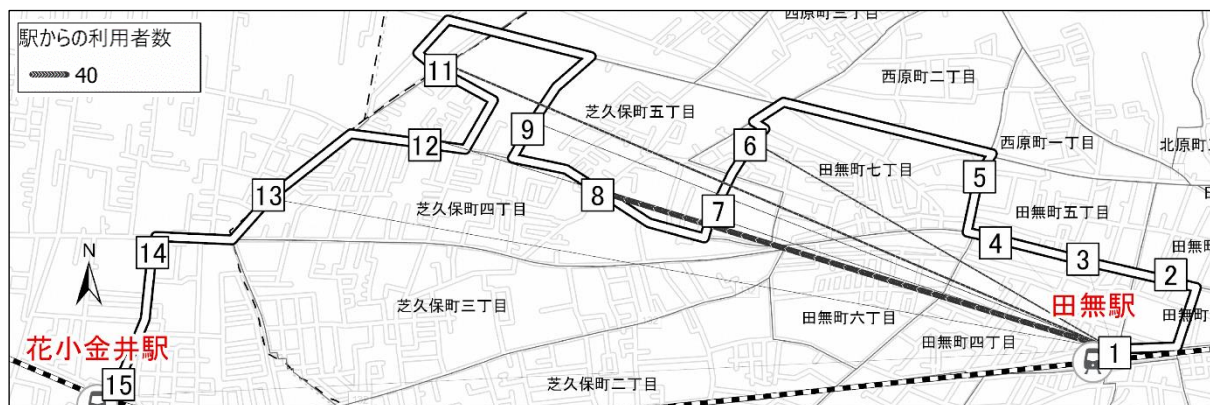
図 38 鉄道駅とバス停間の乗降数【第3ルート】(人/日)

(4) 第4北ルート(駅間)

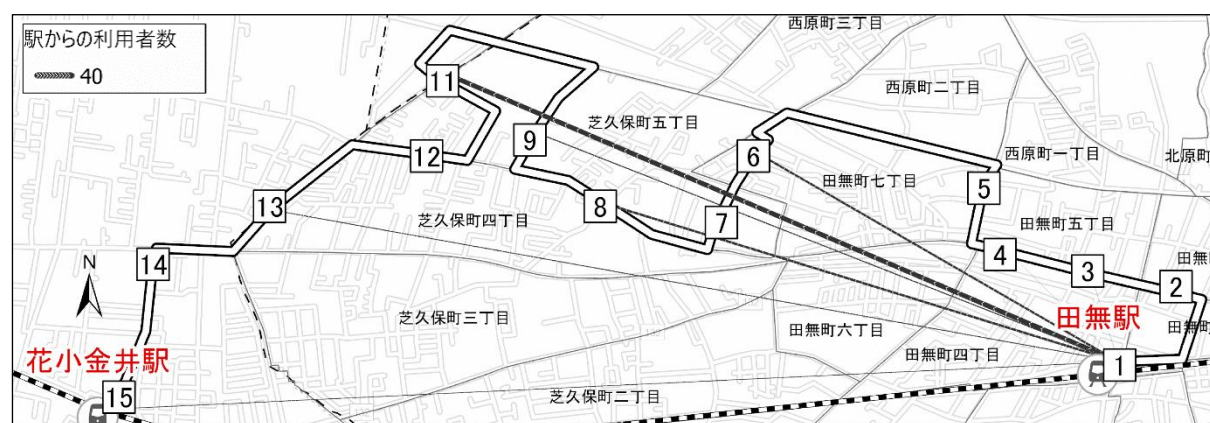
平日では、「田無駅」と「芝久保5丁目」の間の利用が多く、休日では「田無駅」と「多摩六都科学館」の間の利用が多い。

平日、休日ともに、「花小金井駅」と「多摩六都科学館」の間の利用が多い。

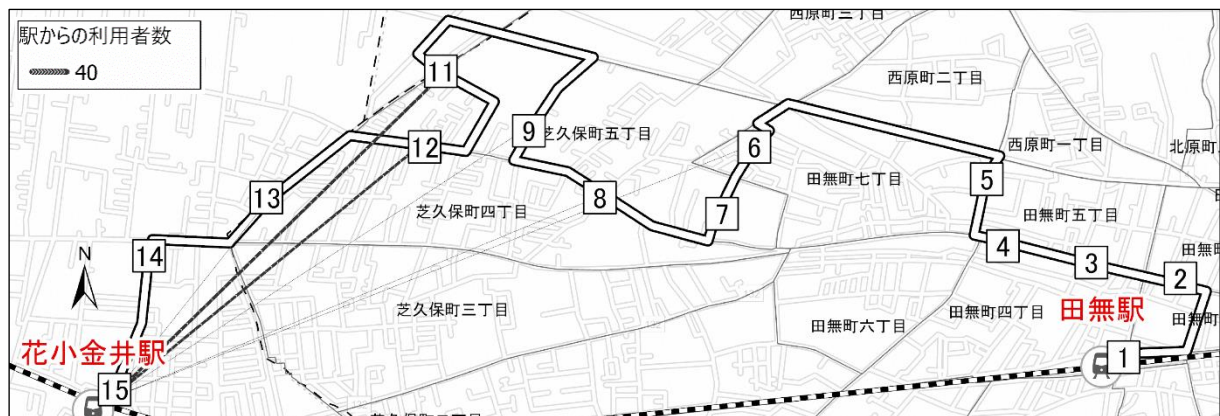
【平日】田無駅発



【休日】田無駅発



【平日】花小金井駅発



【休日】花小金井駅発



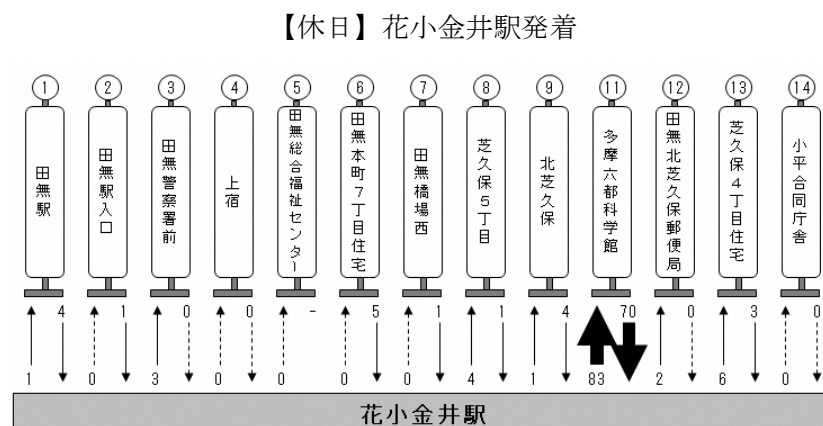
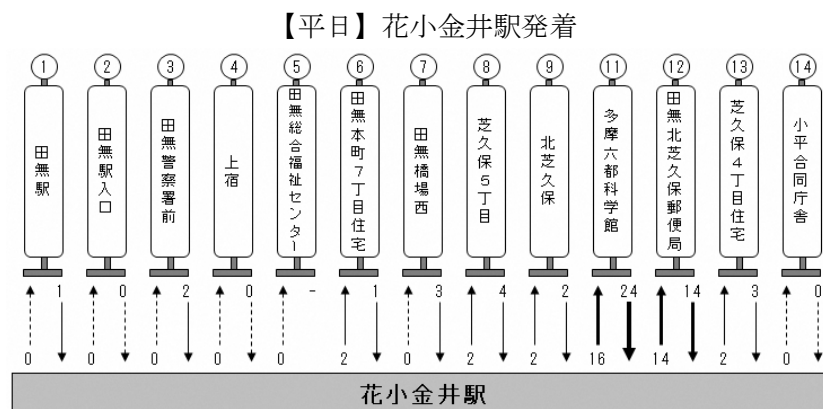
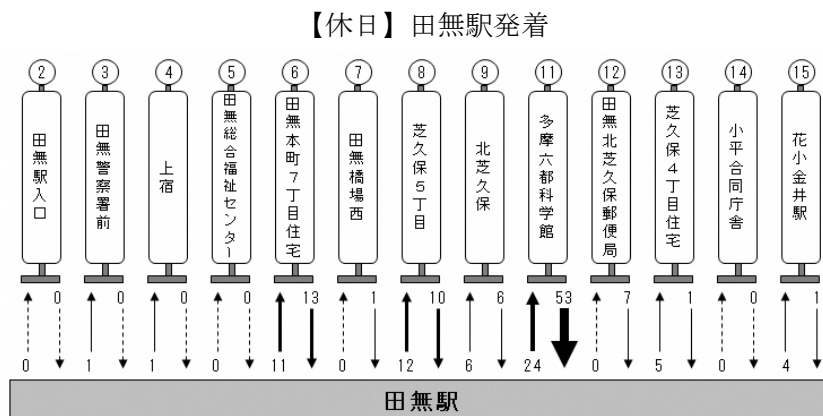
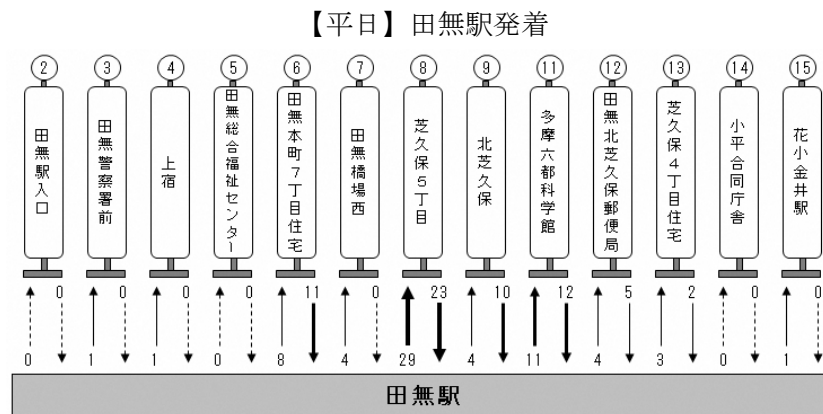
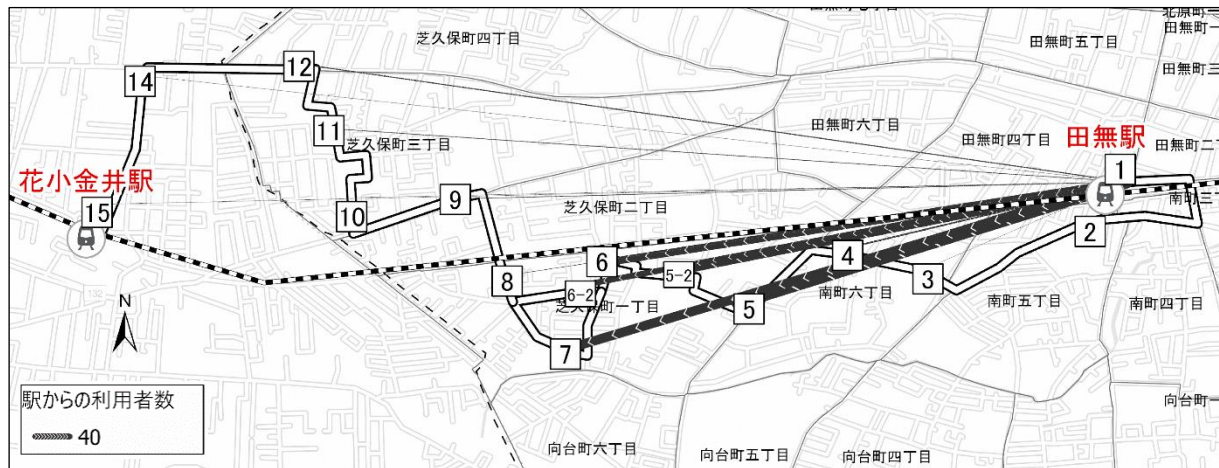


図 39 鉄道駅とバス停間の乗降数【第4北ルート】(人/日)

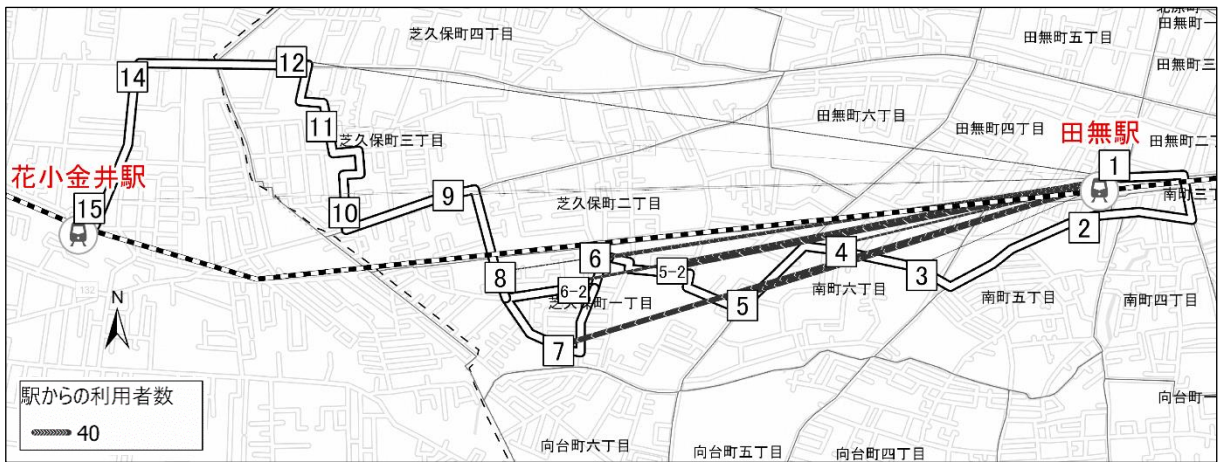
(5) 第4南ルート（駅間、折返し）

「田無駅」と「府中道」「芝久保1丁目東」「芝久保運動場」の間の利用が多い。
「花小金井駅」と「芝久保2丁目」の間の利用が多い。

【平日】 田無駅発



【休日】 田無駅発



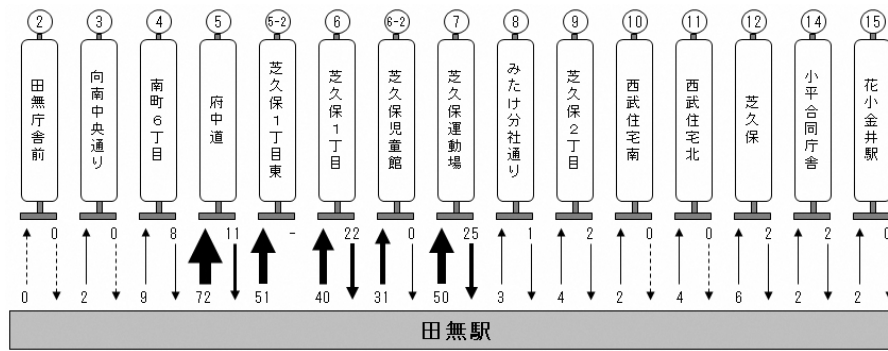
【平日】花小金井駅発



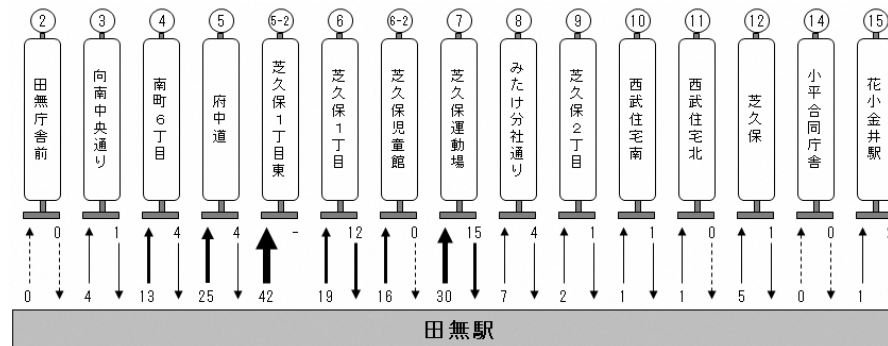
【休日】花小金井駅発



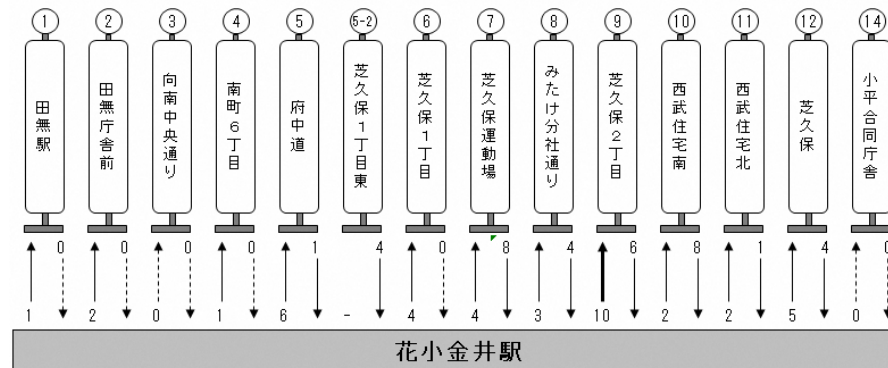
【平日】田無駅発着



【休日】田無駅発着



【平日】花小金井駅発着



【休日】花小金井駅発着

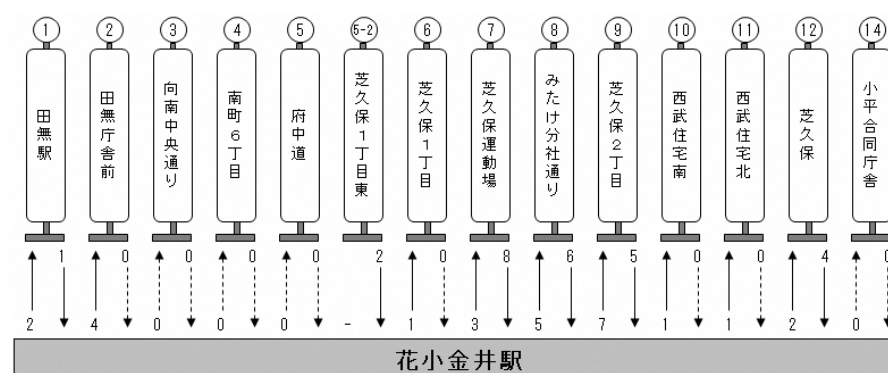


図 40 鉄道駅とバス停間の乗降数【第4南ルート】(人/日)

2. 利用者アンケート調査

(1) 調査概要

調査実施日	平日：令和4年6月14日（火） 曇りのち雨 休日：令和4年6月12日（日） 晴れ（13時台に降雨） ※アンケート調査票の配布は、バス停間乗降調査と同じ日に実施。 ※調査結果は、平日及び休日、利用ルートとのクロス集計で分析した。
調査対象者	全ルート全便のはなバスの利用者（16歳以上）
調査方法	バス停間乗降（OD）調査の調査票配布と同時に、アンケート調査票と返信用封筒を配布した。バス停間乗降調査票と、アンケート調査票に同一番号を付番することにより、バス停間乗降調査結果との紐づけが可能。 回答は、郵送、Web回答、庁舎及びバス車内に設置した回収箱のいずれかで回収。

2.1 利用者アンケート配布・回収状況

(1) 全ルート

	利用者数 (人)	配布数 (票)	受取率 (%)	有効回収票 (票)		有効回収票 合計 (票)	回収率 (%)		回収率 合計 (%)
平日	2,980	1,804	60.5	郵送	718	808	郵送	39.8	44.8
				Web	90		Web	5.0	
休日	1,867	1,306	70.0	郵送	476	537	郵送	36.4	41.1
				Web	61		Web	4.7	
計	4,847	3,110	65.2			1,345			43.2

(2) ルート別

	利用者数 (人)			配布数 (票)			受取率 (%)			回収票 (票)			回収率 (%)		
	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計	平日	休日	計
第1	653	376	1,029	284	281	565	43.5	74.7	59.1	147	121	268	51.8	43.1	47.4
第2	566	325	891	381	218	599	67.5	66.9	67.5	178	113	291	46.7	51.8	48.6
第3	806	386	1,192	574	270	844	72.4	66.9	72.4	212	113	325	36.9	41.9	38.5
第4北	241	357	598	162	211	373	67.4	58.8	63.1	82	84	166	50.6	39.8	44.5
第4南	714	423	1,137	403	326	729	56.7	77.0	66.9	189	106	295	46.9	32.5	40.5
計	2,980	1,867	4,847	1,804	1,306	3,110	60.5	70.0	65.2	808	537	1,345	44.8	41.1	43.2

※ 受取率とは、利用者数に対して受け取った方の割合。回収率とは、アンケートを受け取った方に対する割合。

2.2 回答者の属性

(1) 性別、年代

回答者は、平日、休日ともに女性の方が多く、60歳以上では、平日が51.7%、休日が49.6%となっている。

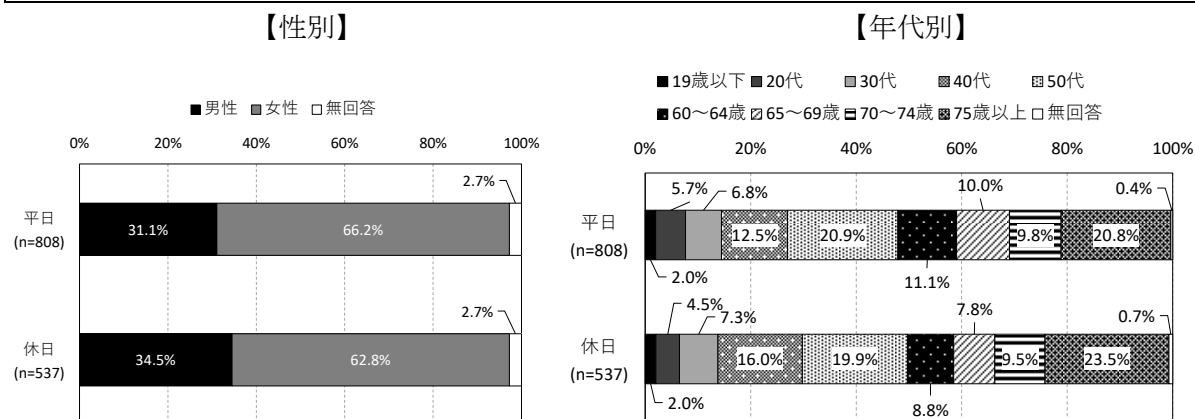


図 41 回答者の性別・年代

(2) 職業

「会社員」の回答が多く、平日が32.1%、休日が31.8%となっている。

■会社員 ■自営業
 ■公務員 ■パート・アルバイト
 ■専業主婦・夫 ■学生
 ■無職 □その他
 □無回答

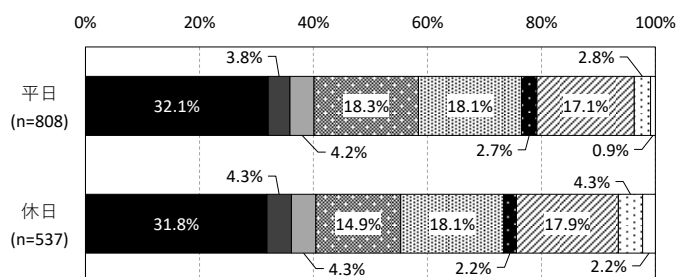


図 42 回答者の職業

(3) 学生区分

平日、休日ともに、「大学生」が最も多く、次いで「高校生」、「専門学校生」となっている。

■大学生 ■専門学校生 ■高校生 □無回答

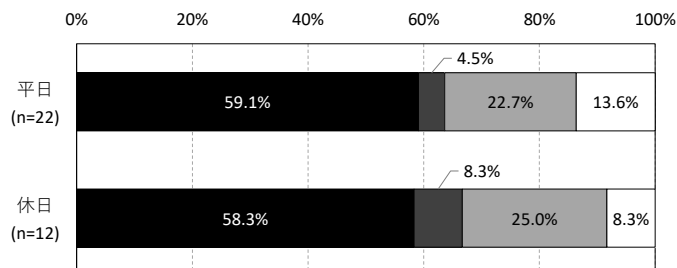


図 43 学生区分

(4) 居住地

市内居住者の回答が多く、全体では平日が78.6%、休日が75.0%となっている。

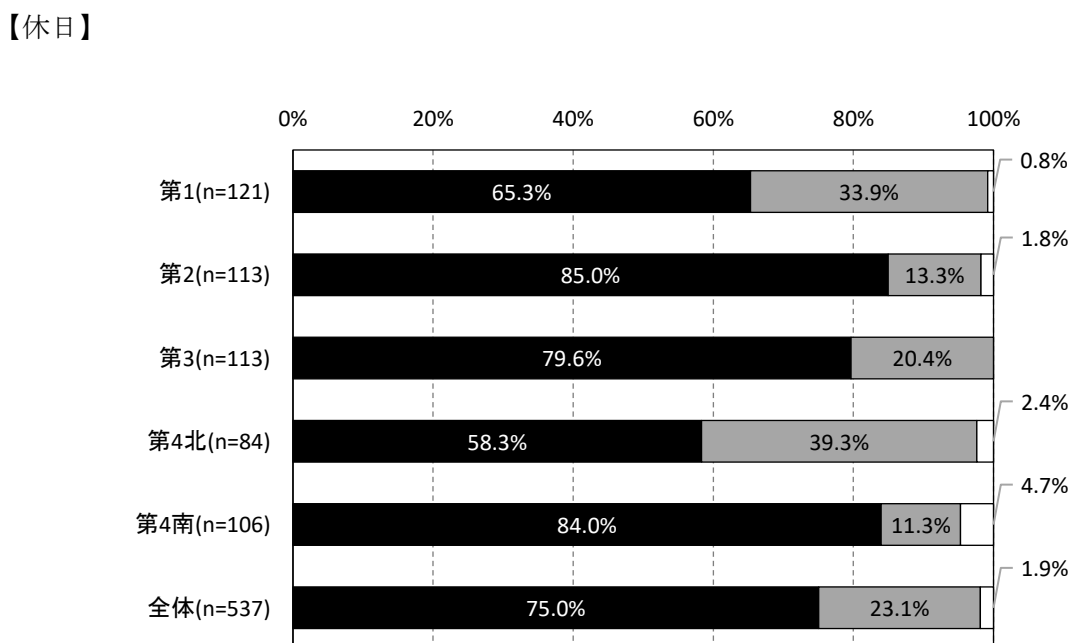
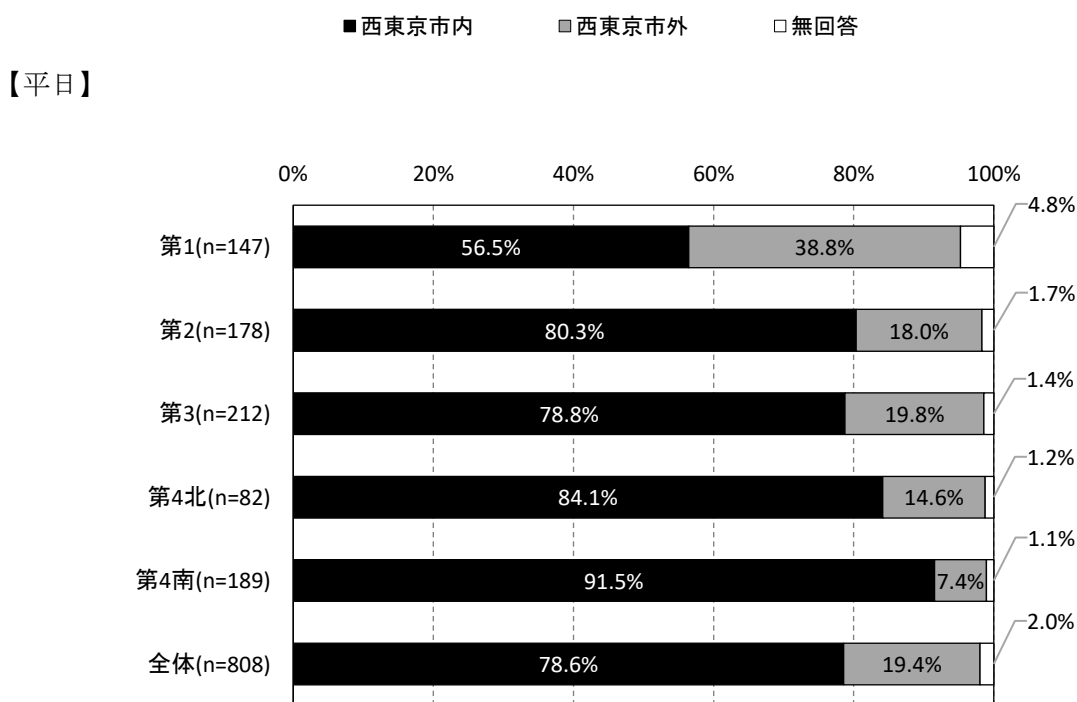
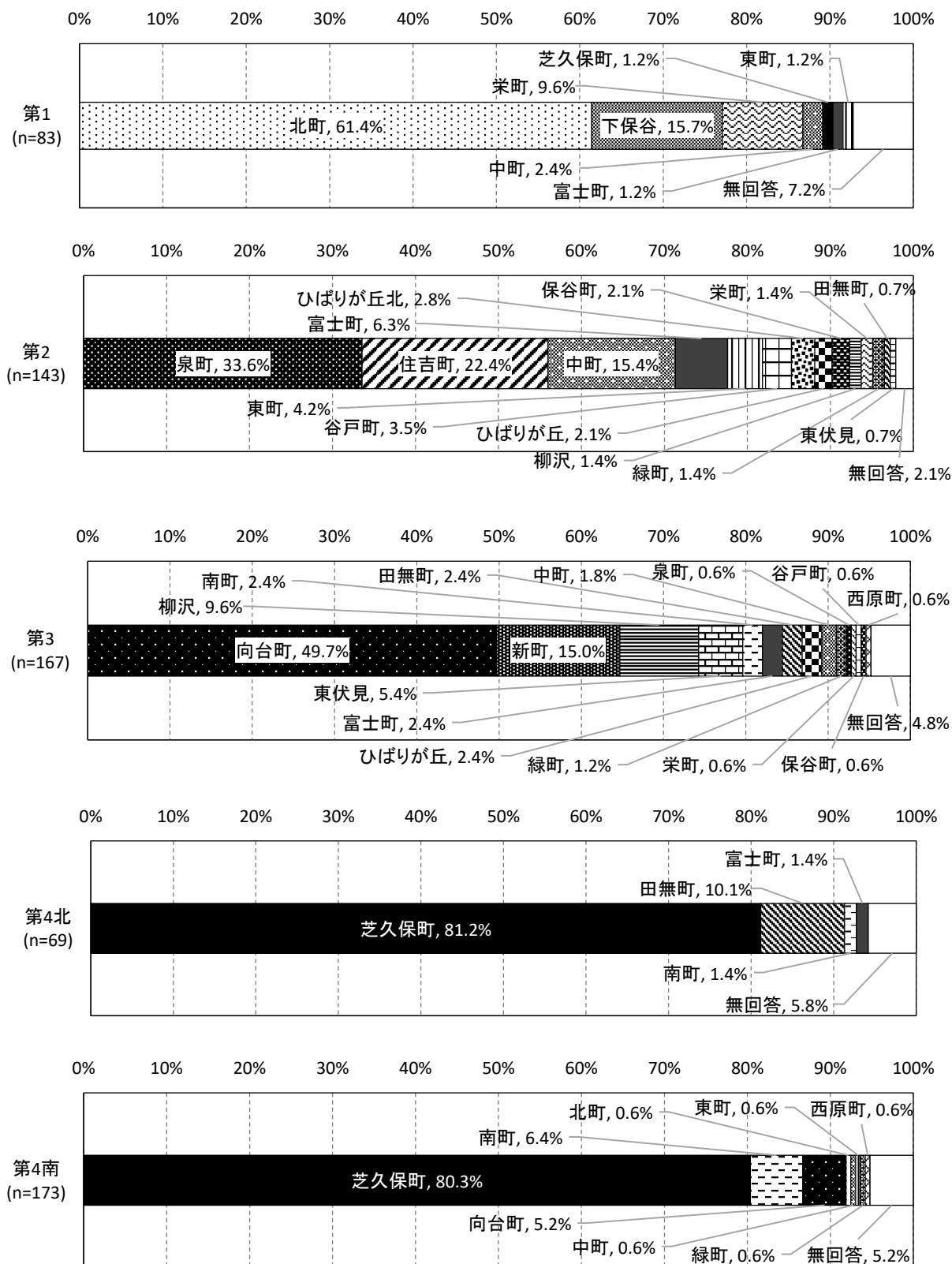


図 44 居住地

(5) 居住地（市内）

市内居住者の居住地は、平日、休日ともに第1ルートでは「北町」、第2ルートでは「泉町」、第3ルートでは「向台町」、第4北ルート、第4南ルートでは「芝久保町」が最も多い。

【平日】



【休日】

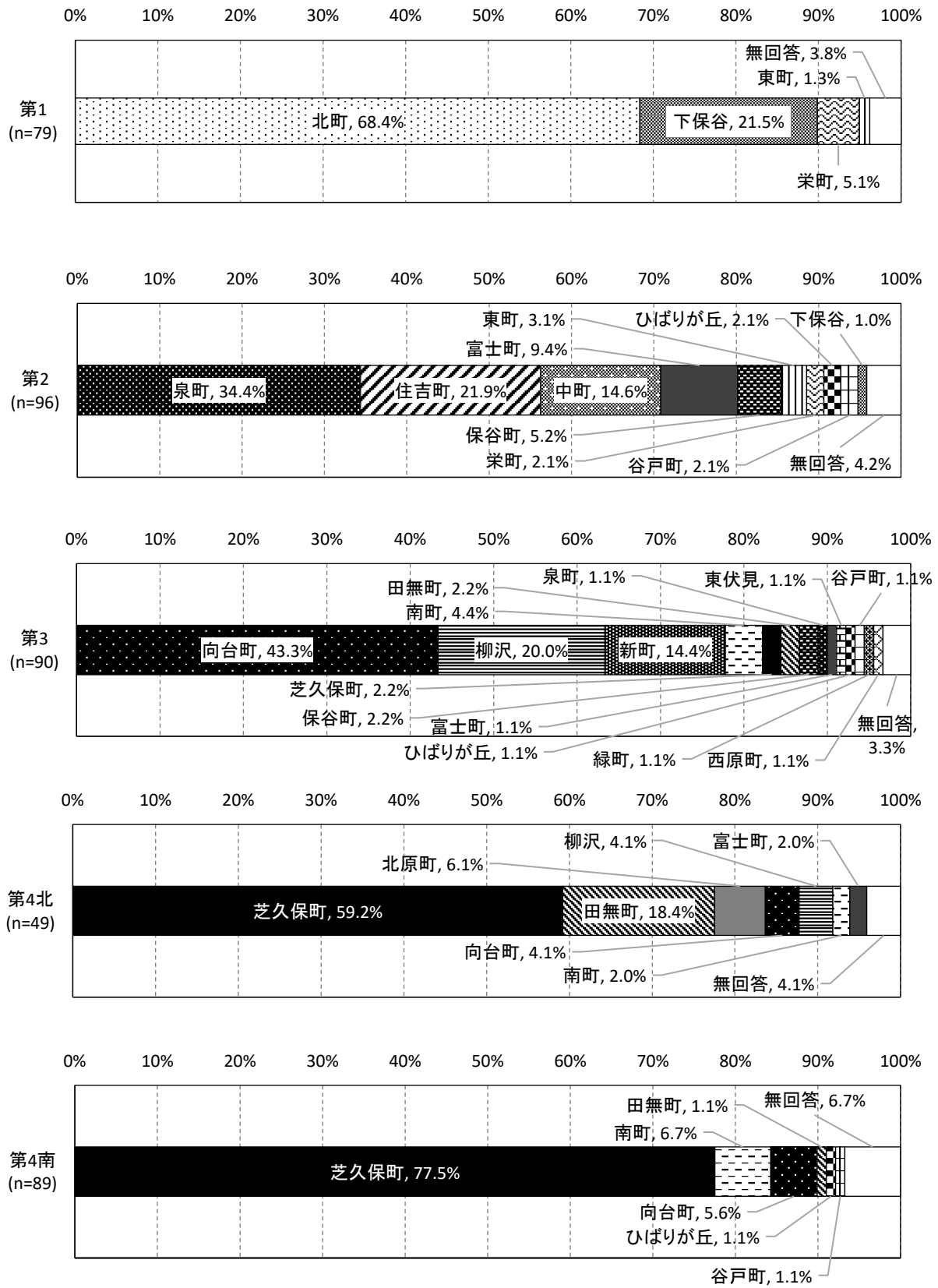


図 45 居住地（市内）

（６）普段最も利用する駅

普段最も利用する駅は、市内の駅が、平日 72.8%、休日 70.0%となっている。

■ 西東京市内 ■ 西東京市外 □ 無回答



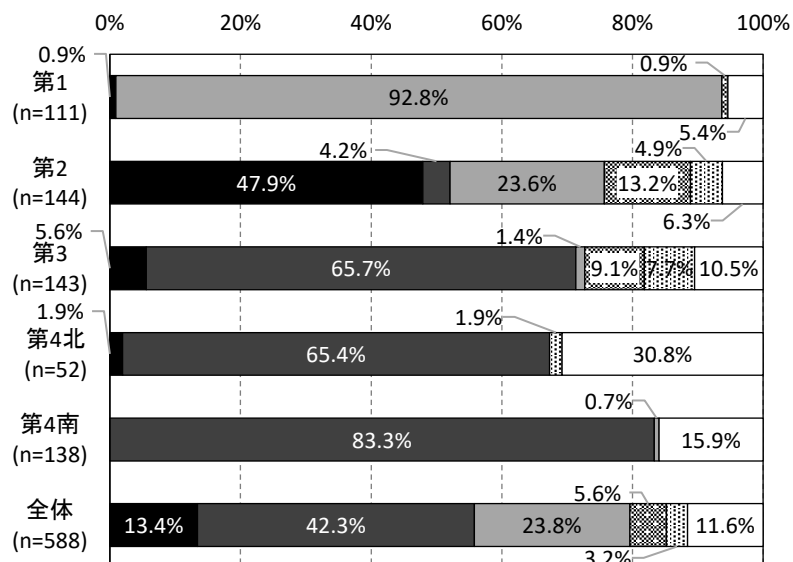
図 46 普段最も利用する駅

（７）普段最も利用する駅（市内）

平日、休日ともに、第１ルートは「保谷駅」、第２ルートは「ひばりヶ丘駅」、第３ルート、第４北ルート、第４南ルートは、「田無駅」の利用が多い。

■ ひばりヶ丘駅 ■ 田無駅 ■ 保谷駅 ■ 東伏見駅 ■ 西武柳沢駅 □ 無回答

【平日】



【休日】

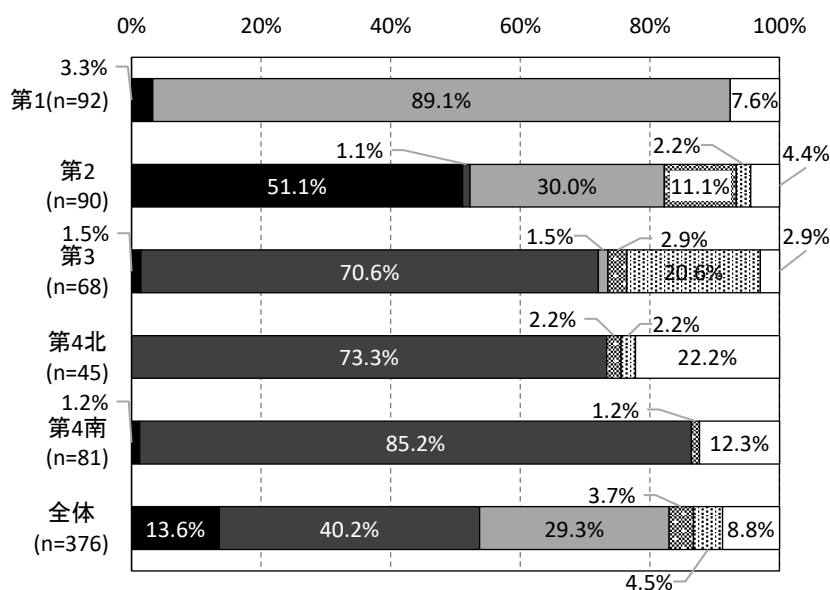


図 47 普段最も利用する駅（市内）

(8) 普段最も利用する駅（市外）

第1ルート、第3ルートでは、「三鷹駅」「吉祥寺駅」「武蔵境駅」の利用者の利用が一定程度見られる。第2ルートは、「東京都外の駅」の利用者が多くなっている。第4ルートは南北とも起終点となっている「花小金井駅」の利用者が多いが、休日の第4北ルートは「東京23区の駅」の利用者が多くなっている。

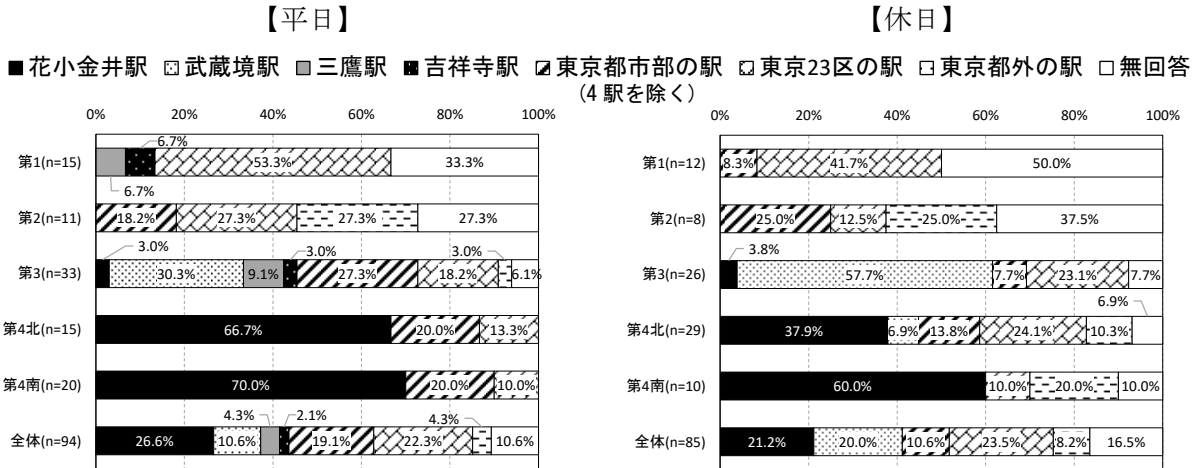


図 48 普段最も利用する駅（市外）

(9) 運転免許証の有無

「免許証を持っているがあまり運転しない」が、平日 37.5%、休日 38.5%となっている。

- 運転免許証を持っており、普段から運転する
- 運転免許証を持っているが、あまり運転しない
- 過去に運転免許証を返納したため、現在は持っていない
- これまで運転免許証を持ったことがない
- 無回答

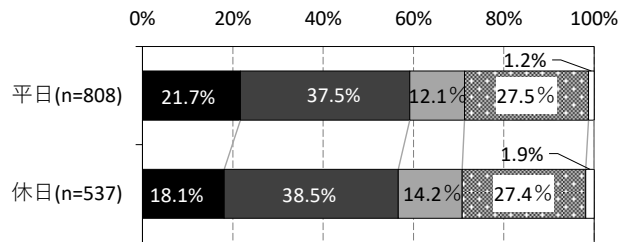


図 49 運転免許証の有無

(10) 普段ご自身で運転するもの

「あまり運転しない」が最も多く、平日 49.6%、休日 41.9%となっている。次いで自転車が、平日 29.7%、休日 26.3%となっている。自動車を運転すると回答した方のうち、休日はカーシェアリング・レンタカーを利用する割合が平日に比べ5ポイント高くなっている。

注) 複数回答のため、回答者数に対する割合を示している。

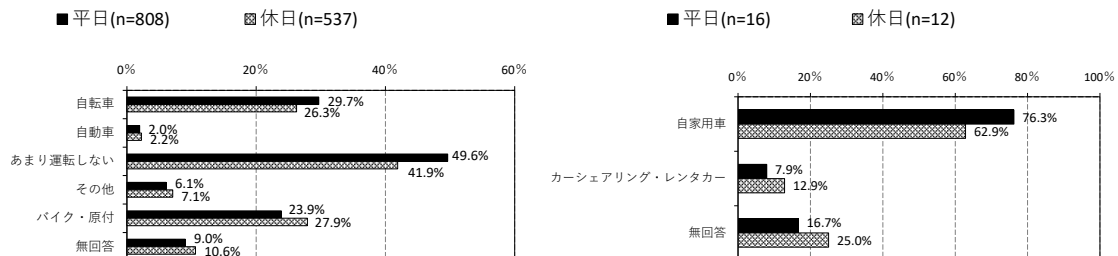


図 50 普段自身で運転するものと自動車の場合の内訳

2.3 アンケート受取時のはなバスの利用状況

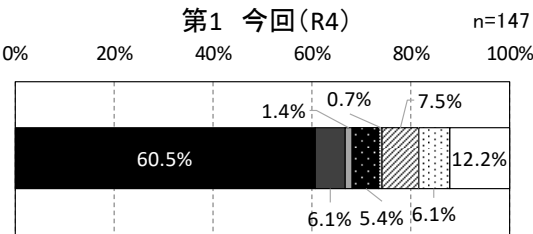
(1) はなバスを利用した外出の目的

全体	前回調査に比べ平日では「通勤・通学」の割合が高まり、「業務」「買い物」「食事・娯楽・レジャー・習い事」などでの利用割合は減少している。 前回調査に比べ休日では「食品・日用品などの買い物」の割合が 20.3 ポイント減少している。
ルート別	平日では、「通勤・通学」がすべてのルートで多くなっている。 休日では、第2ルート・第4北ルートで「食事・娯楽・レジャー・習い事」の利用が多くなっている。

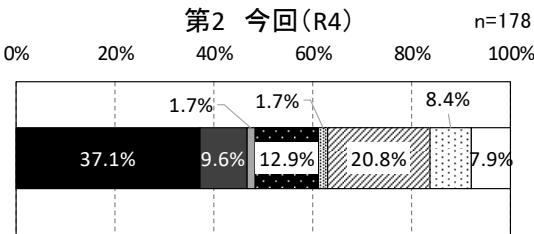
注) 今回 (R4) は、択一式の回答、前回 (H30) は複数回答となっている。
注) 前回 (H30) の傾向と比較するため、上位3つの目的と割合を示す。

【平日】

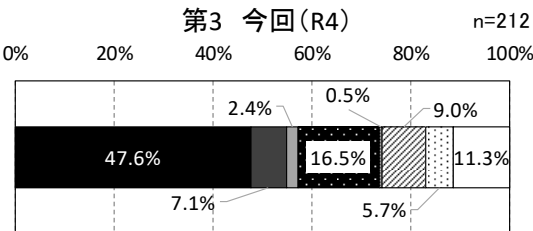
- 通勤・通学
- 食品・日用品などの日常の買い物
- その他
- 通院
- 衣服・家具・家電などの買回りの買い物
- 無回答
- 業務
- 食事・娯楽・レジャー・習い事



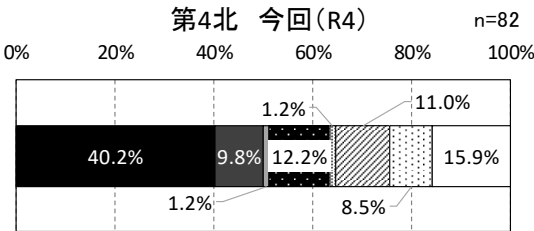
前回 (H30) は、「通勤・通学」が51%、「食品・日用品などの日常の買い物」が28%、「通院」と「食事・娯楽・レジャー・習い事」が各21%だった。



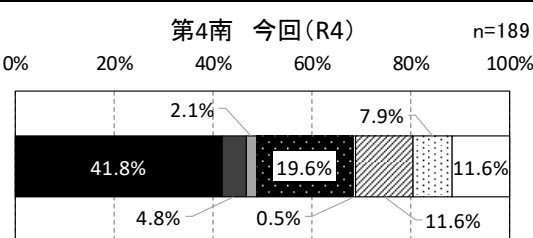
前回 (H30) は、「通勤・通学」が37%、「食品・日用品などの日常の買い物」が24%、「通院」が23%だった。



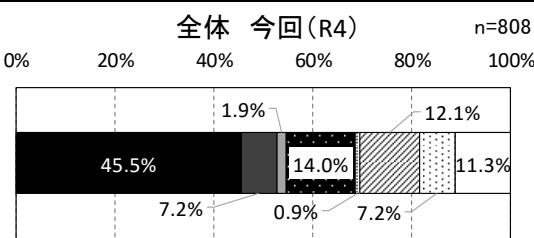
前回 (H30) は、「通勤・通学」が53%、「食品・日用品などの日常の買い物」が29%、「通院」と「食事・娯楽・レジャー・習い事」が各15%だった。



前回 (H30) は、「食品・日用品などの日常の買い物」が45%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が30%、「通勤・通学」が29%だった。



前回 (H30) は、「食品・日用品などの日常の買い物」が44%、「通勤・通学」が35%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が32%だった。

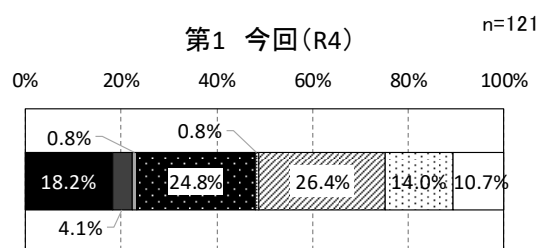


前回 (H30) は、「通勤・通学」が41%、「食品・日用品などの日常の買い物」が33%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が23%だった。

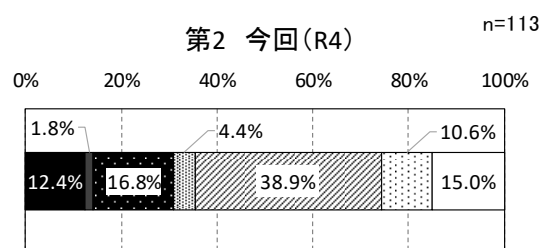
図 51 外出の目的(平日)

【休日】

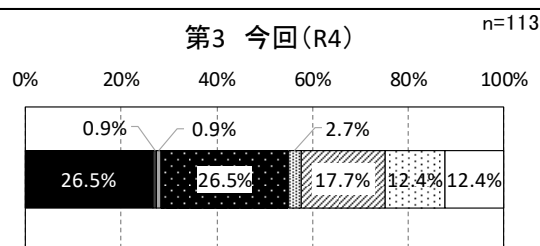
- 通勤・通学
- 食品・日用品などの日常の買い物
- その他
- 通院
- ▨ 衣服・家具・家電などの買回り品の買い物
- 無回答
- 業務
- ▨ 食事・娯楽・レジャー・習い事



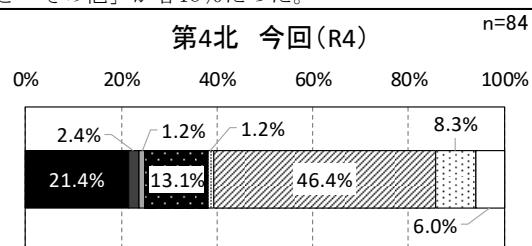
前回 (H30) は、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が34%、「食品・日用品などの日常の買い物」と「通勤・通学」が各28%、「その他」が16%だった。



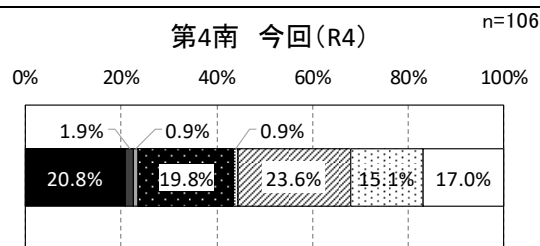
前回 (H30) は、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が42%、「食品・日用品などの日常の買い物」が36%、「衣服・家具・家電などの買回り品の買い物」と「その他」が各18%だった。



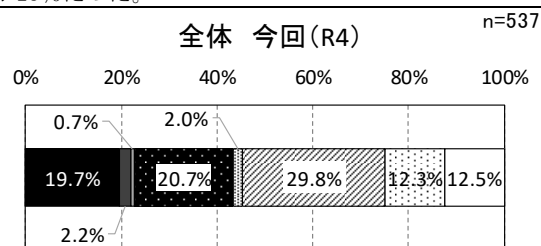
前回 (H30) は、「食品・日用品などの日常の買い物」が40%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が25%、「通勤・通学」が22%だった。



前回 (H30) は、「食品・日用品などの日常の買い物」が49%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が43%、「衣服・家具・家電などの買回り品の買い物」が23%だった。



前回 (H30) は、「食品・日用品などの日常の買い物」が50%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が31%、「通勤・通学」が23%だった。



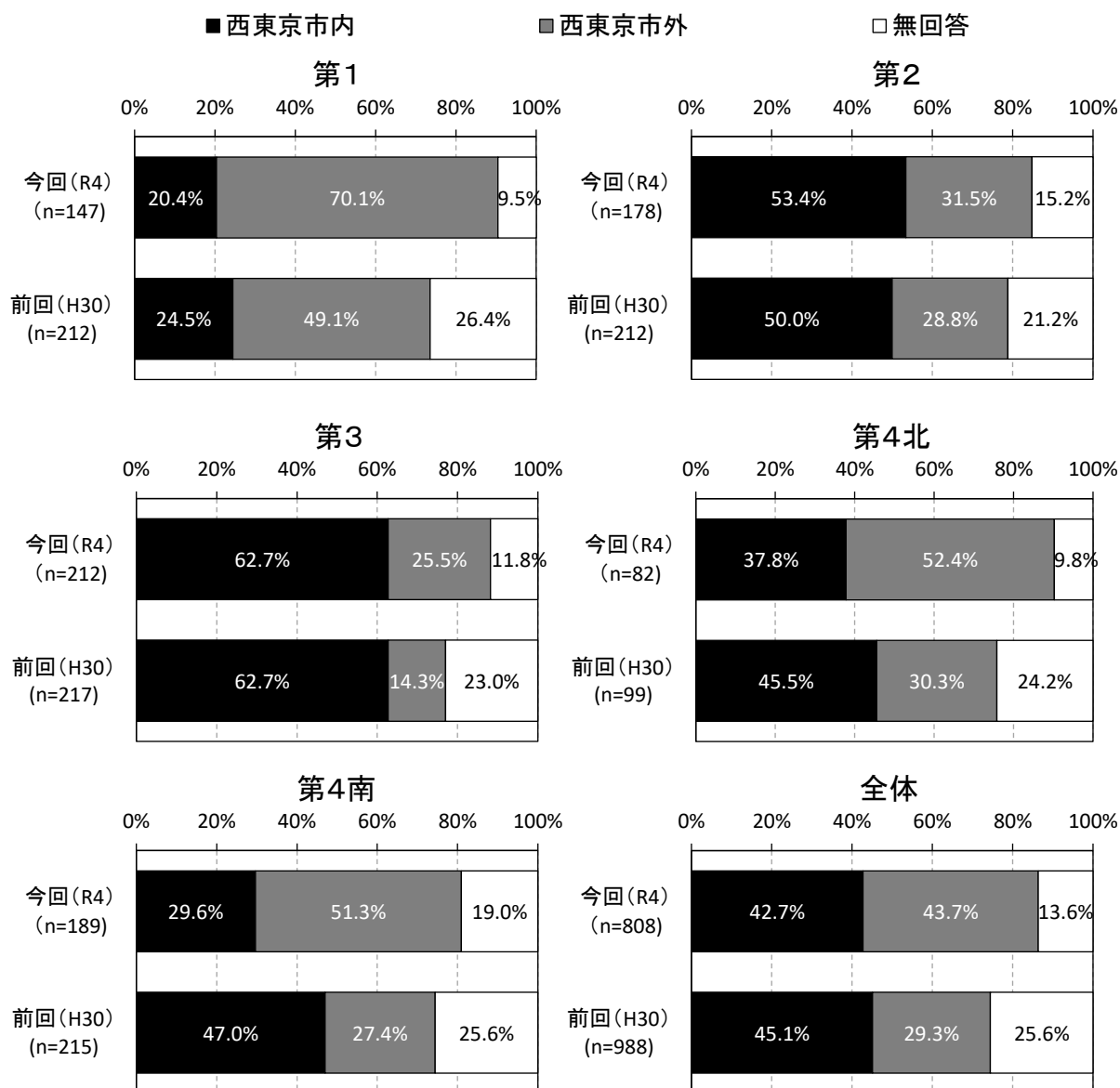
前回 (H30) は、「食品・日用品などの日常の買い物」が41%、「食事・娯楽・レジャー・習い事」が34%、「通勤・通学」が20%だった。

図 52 外出の目的（休日）

(2) 外出の目的地の場所

平日の全体では、「市内」が42.7%、「市外」が43.7%、休日の全体では「市内」が43.9%、「市外」が38.0%となっている。ルート別では、「市内」の割合が高いのは平日、休日ともに第3ルート、「市外」の割合が高いのは平日、休日ともに第1ルートとなっている。

【平日】



【休日】

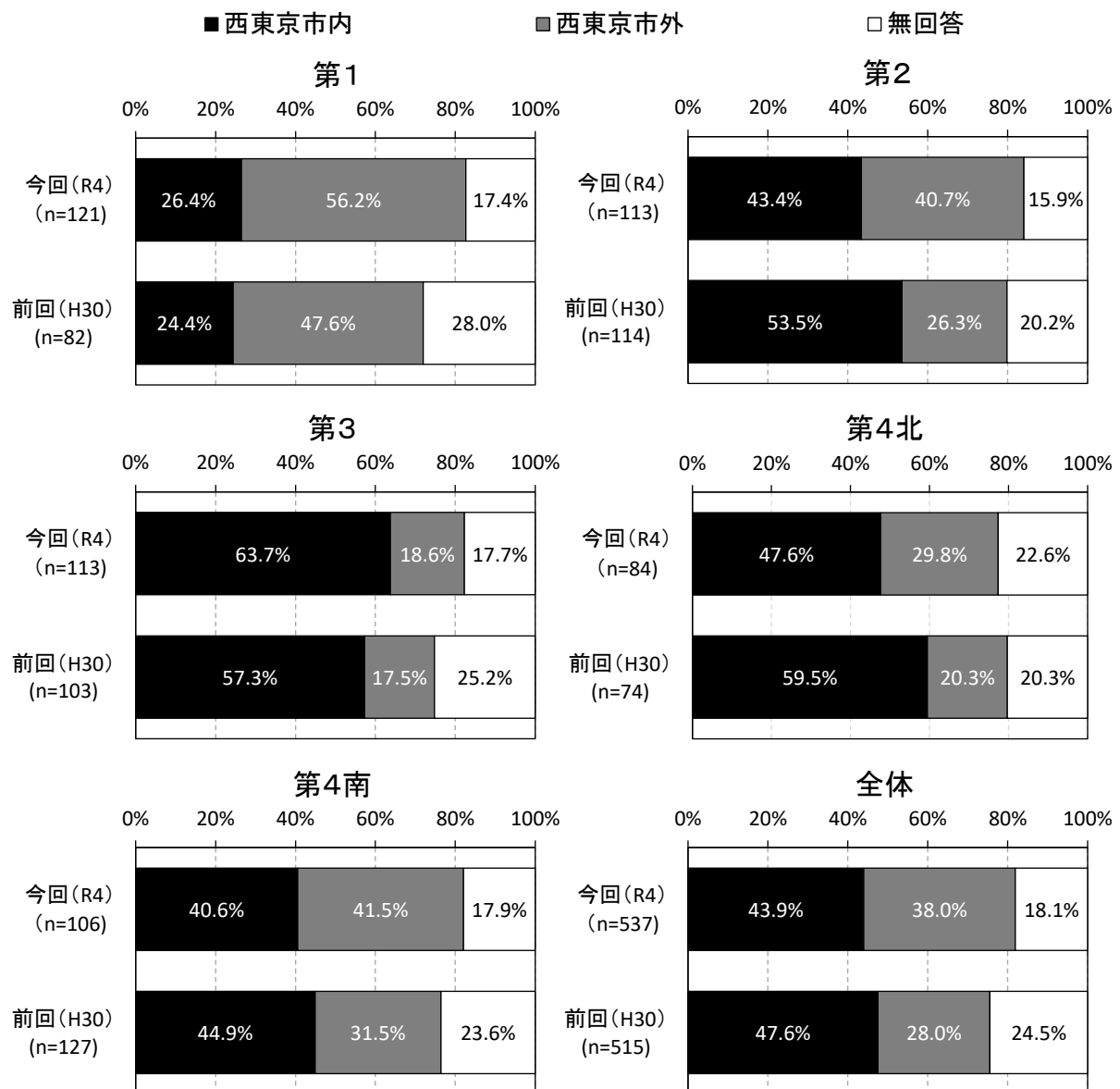


図 53 外出の目的地の場所

(3) 市内の目的地

平日について、第1ルートでは「東町」の駅（保谷駅）、第2ルートでは「中町」の公共施設、第3ルート、第4北ルート、第4南ルートでは「田無町」の商業施設の件数が多くなっている。

注）複数箇所の回答があった場合は、それぞれ1件として集計した。

【平日】

単位：(件)

第1ルート		施設属性					
		商業施設	公共施設	病院	駅 (保谷駅)	駅 (田無駅)	無回答
	全体	3	1	1	6	1	14
町名	東町	1	0	0	6	0	2
	北町	0	1	0	0	0	7
	田無町	1	0	1	0	1	2
	下保谷	0	0	0	0	0	3
	無回答	1	0	0	0	0	0

第2ルート		施設属性									
		商業施設	公共施設	厚生施設	業務施設	住宅	病院	駅 (ひばりが丘駅)	駅 (東伏見駅)	その他	無回答
	全体	10	21	2	2	2	2	6	1	3	37
町名	住吉町	1	5	1	0	0	0	6	0	0	7
	中町	0	12	0	0	0	0	0	0	0	5
	ひばりが丘	4	2	0	0	1	0	0	0	2	5
	泉町	2	0	1	2	1	0	0	0	0	6
	東伏見	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
	富士町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	谷戸町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	南町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	ひばりが丘北	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	保谷町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	東町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	田無町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	無回答	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0

第3ルート		施設属性									
		商業施設	公共施設	厚生施設	教育施設	業務施設	病院	駅 (田無駅)	バス停	その他	無回答
	全体	34	10	1	1	4	11	8	2	4	53
町名	田無町	31	0	1	1	1	2	8	0	3	11
	新町	0	2	0	0	3	0	0	1	0	22
	向台町	1	2	0	0	0	7	0	0	0	9
	東伏見	2	3	0	0	0	0	0	1	1	2
	南町	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2
	柳沢	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	芝久保町	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	中町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	谷戸町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	無回答	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2

第4北ルート		施設属性						
		商業施設	公共施設	業務施設	病院	駅 (田無駅)	その他	無回答
	全体	7	6	2	1	2	2	11
町名	田無町	6	0	1	1	2	0	2
	芝久保町	0	3	0	0	0	1	5
	南町	1	0	0	0	0	0	2
	保谷町	0	0	0	0	0	0	2
	向台町	0	1	0	0	0	0	0
	無回答	0	2	1	0	0	1	0

第4南ルート		施設属性							
		商業施設	公共施設	厚生施設	業務施設	病院	駅 (田無駅)	バス停	無回答
	全体	28	5	1	1	1	2	1	13
町名	田無町	27	1	0	1	0	2	0	6
	芝久保町	0	1	1	0	1	0	0	4
	南町	0	1	0	0	0	0	1	2
	無回答	1	2	0	0	0	0	0	1

休日について、第1ルートでは「東町」の駅（保谷駅）、第2ルートでは「住吉町」の駅（ひばりヶ丘駅）、第3ルート、第4南ルートでは「田無町」の商業施設、第4北ルートでは、「芝久保町」の公共施設の件数が多くなっている。

注）複数箇所の回答があった場合は、それぞれ1件として集計した。

【休日】

単位：(件)

第1ルート		施設属性					
		商業施設	公共施設	病院	駅 (保谷駅)	駅	無回答
全体		5	2	1	6	1	9
町名	東町	0	2	0	6	0	1
	北町	0	0	0	0	0	6
	下保谷	0	0	1	0	0	1
	田無町	1	0	0	0	0	1
	無回答	4	0	0	0	1	0

第2ルート		施設属性							
		商業施設	公共施設	業務施設	病院	駅 (ひばりヶ丘駅)	駅 (東伏見駅)	その他	無回答
全体		10	5	1	2	8	1	3	15
町名	住吉町	1	0	0	0	8	0	0	5
	ひばりが丘	6	0	0	0	0	0	2	2
	泉町	0	0	0	1	0	0	0	4
	谷戸町	2	1	0	0	0	0	0	1
	東伏見	0	1	0	0	0	1	1	0
	中町	0	3	0	0	0	0	0	0
	新町	0	0	0	0	0	0	0	1
	富士町	0	0	0	0	0	0	0	1
	ひばりが丘北	0	0	0	1	0	0	0	0
	田無町	0	0	0	0	0	0	0	1
	無回答	1	0	1	0	0	0	0	0

第3ルート		施設属性										
		商業施設	公共施設	厚生施設	業務施設	住宅	病院	駅 (田無駅)	駅 (東伏見駅)	駅	その他	無回答
全体		28	6	1	1	1	7	6	1	1	1	19
町名	田無町	26	0	0	0	0	0	6	0	0	0	5
	向台町	0	5	1	0	1	6	0	0	0	1	9
	東伏見	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
	南町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	柳沢	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	新町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	芝久保町	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	東町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	無回答	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

第4北ルート		施設属性				
		商業施設	公共施設	病院	駅 (田無駅)	無回答
全体		8	20	1	1	9
町名	芝久保町	2	18	0	0	6
	田無町	4	0	0	1	2
	向台町	0	2	1	0	0
	無回答	2	0	0	0	1

第4南ルート		施設属性						
		商業施設	公共施設	住宅	駅 (田無駅)	駅	その他	無回答
全体		24	2	1	5	1	1	9
町名	田無町	23	0	0	5	0	0	1
	芝久保町	1	1	1	0	0	0	7
	向台町	0	1	0	0	0	0	0
	南町	0	0	0	0	0	0	1
	無回答	0	0	0	0	1	1	0

(4) 目的地（市外）

全ルートにおいて、休日よりも平日の方が「東京都内（隣接区市除く）」の割合が高くなっている。

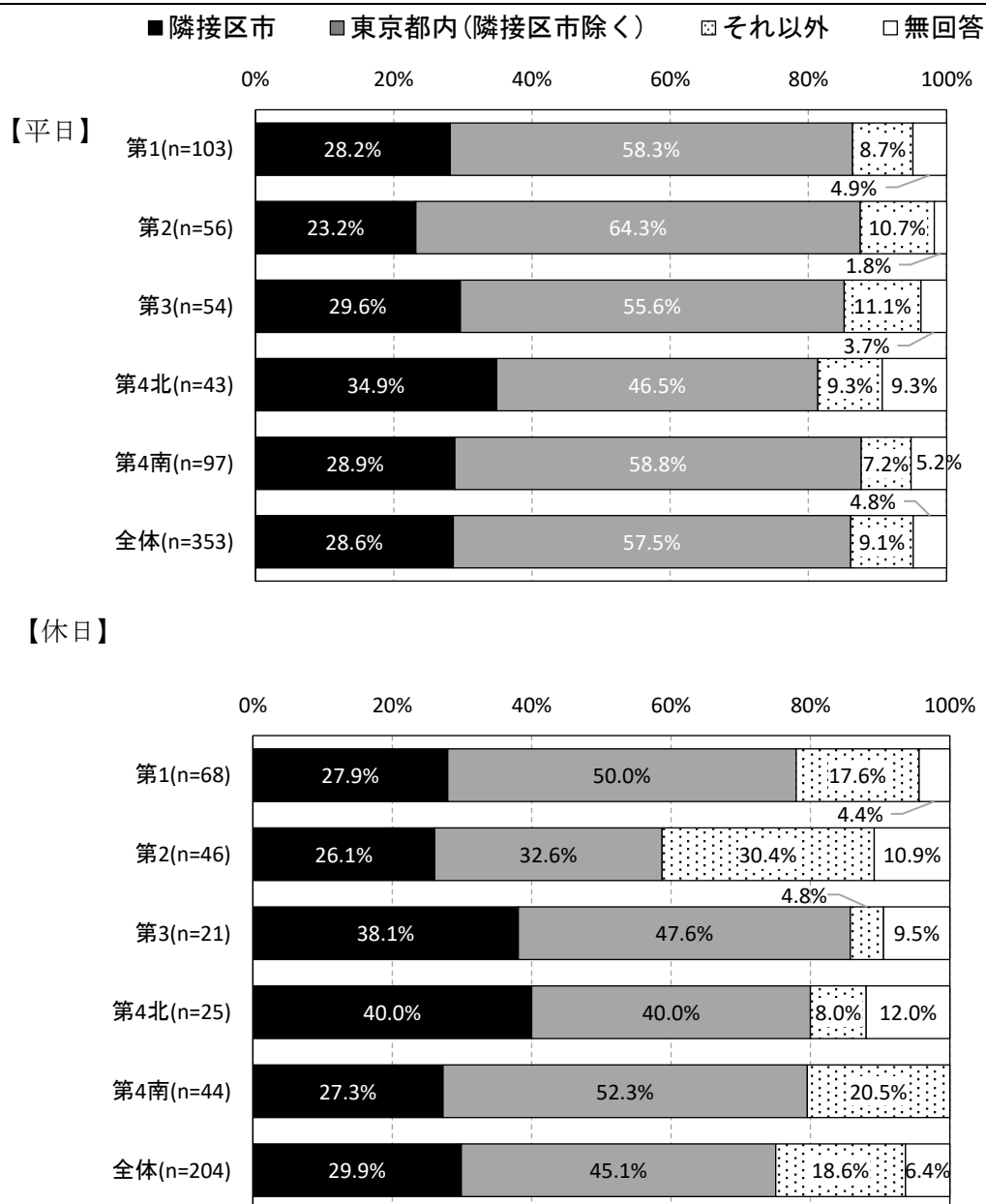


図 54 外出の目的地（市外）

(5) 乗車したバス停まで移動する前にいた場所

平日、休日ともにバス停に移動する前にいた場所は「自宅」が多くなっている。第3ルート、第4北ルートでは休日における「自宅」の割合が平日より低くなっている。

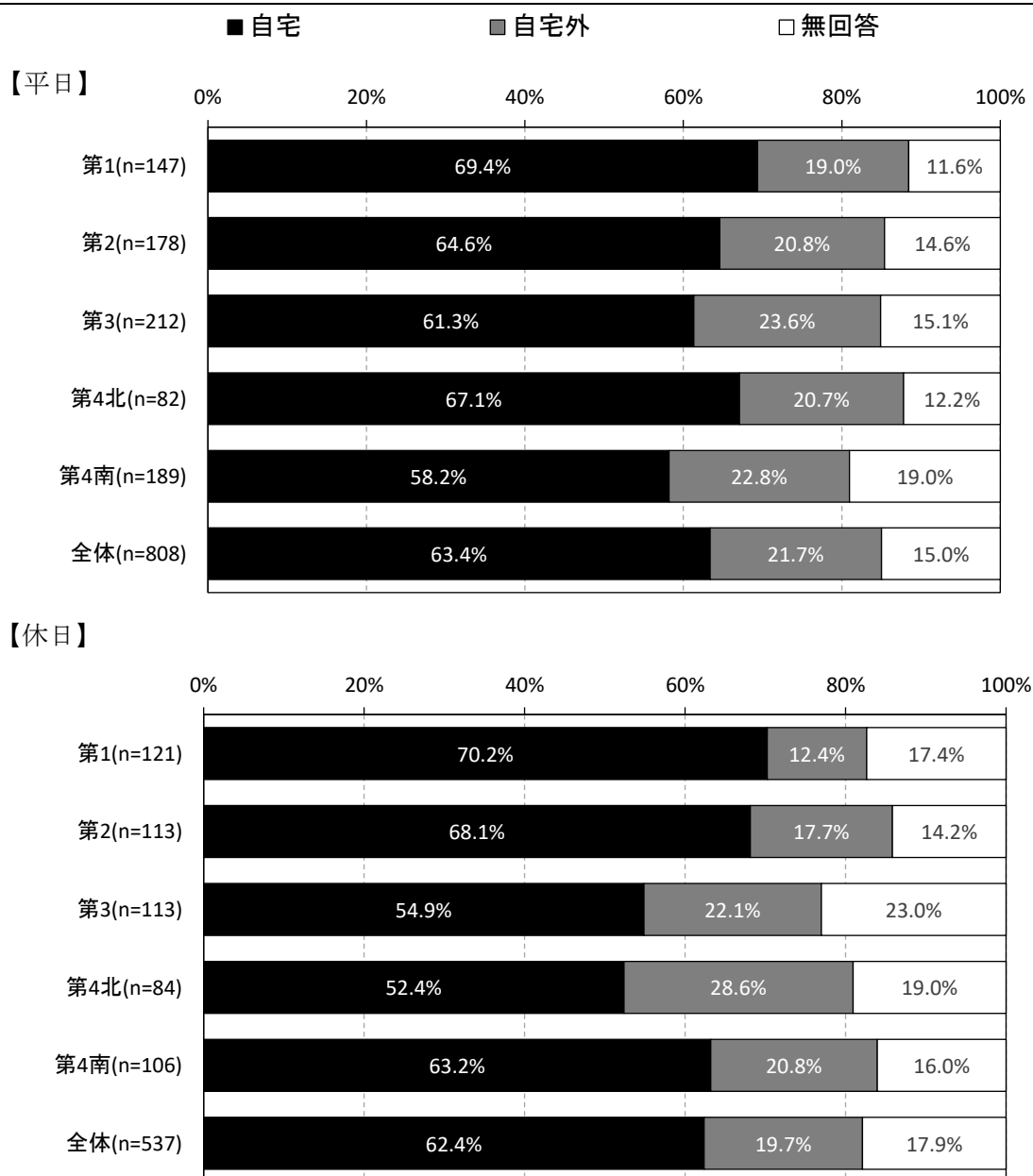


図 55 乗車したバス停まで移動する前にいた場所

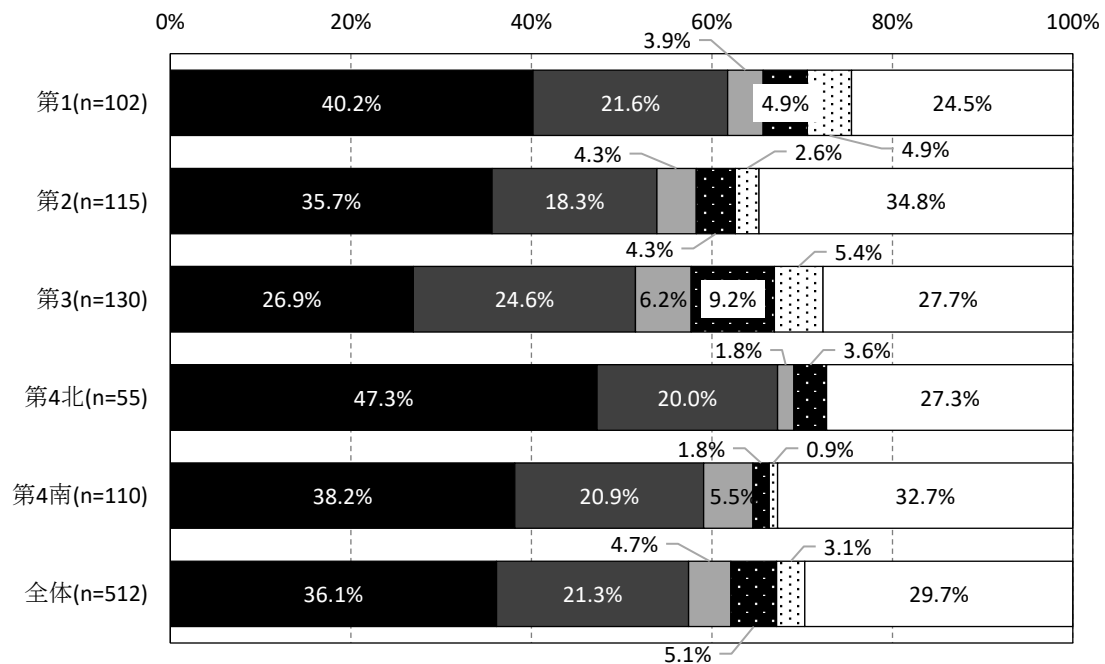
(6) 乗車したバス停までの所要時間

平日、乗車したバス停までは、「自宅から」は「5分未満」が全体で36.1%、「自宅外から」は「5分未満」が全体で40.6%となっている。

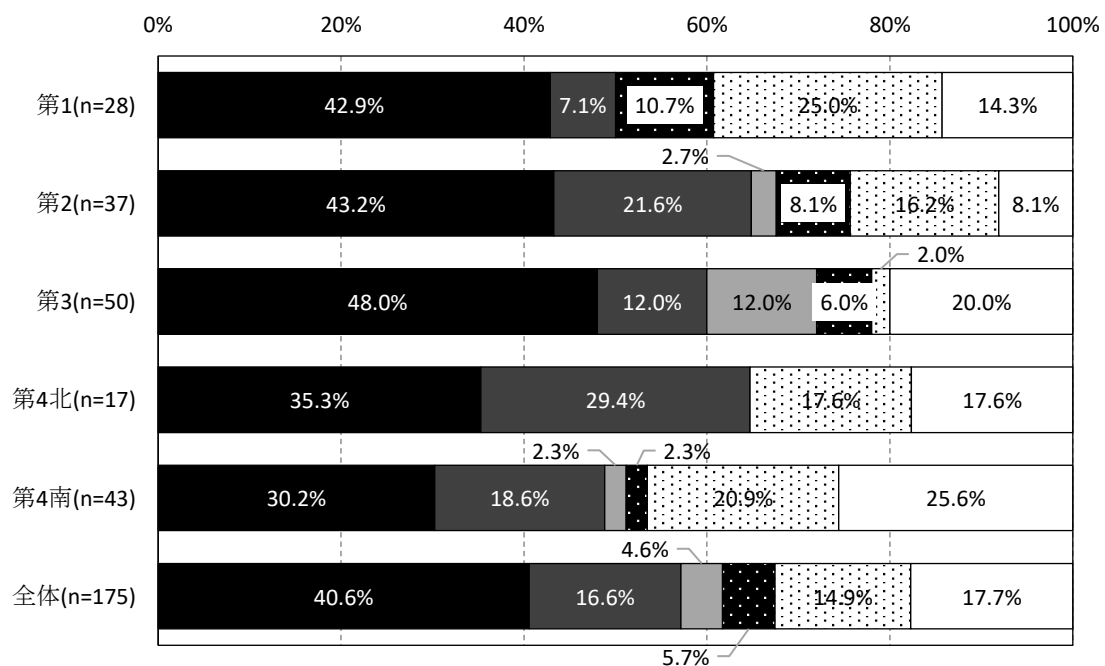
■5分未満 ■5分以上10分未満 ■10分以上15分未満 ■15分以上30分未満 □30分以上 □無回答

【平日】

(自宅)



(自宅外)

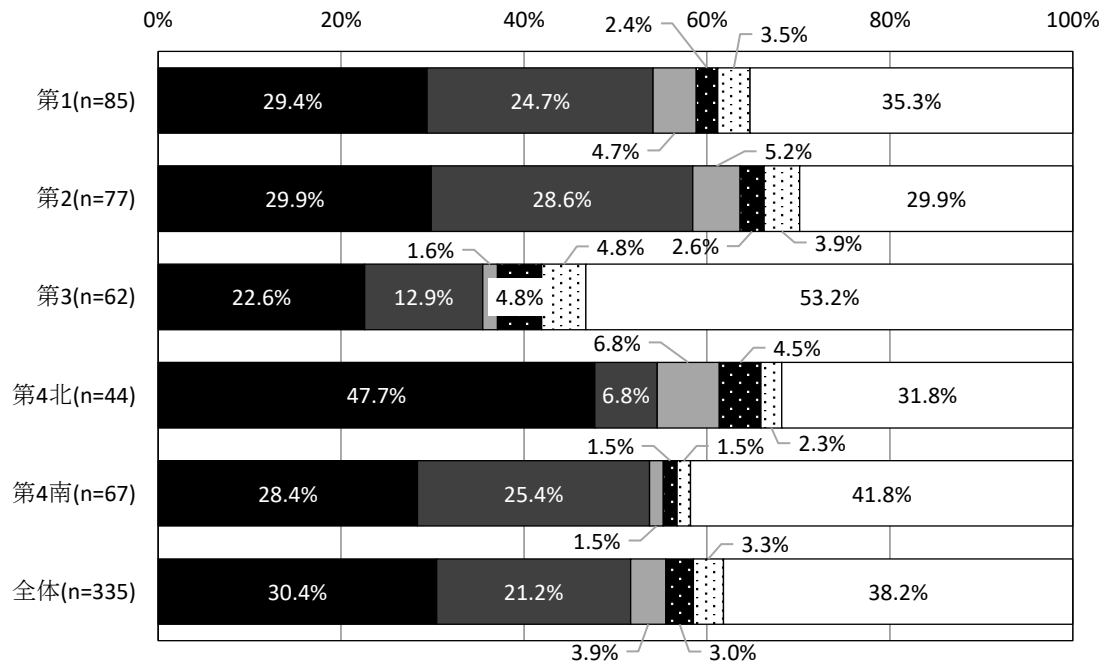


休日、乗車したバス停までは、「自宅から」は「5分未満」が全体で30.4%、「自宅外から」は「5分未満」が全体で39.6%となっている。

■5分未満 ■5分以上10分未満 ■10分以上15分未満 ■15分以上30分未満 □30分以上 □無回答

【休日】

(自宅)



(自宅外)

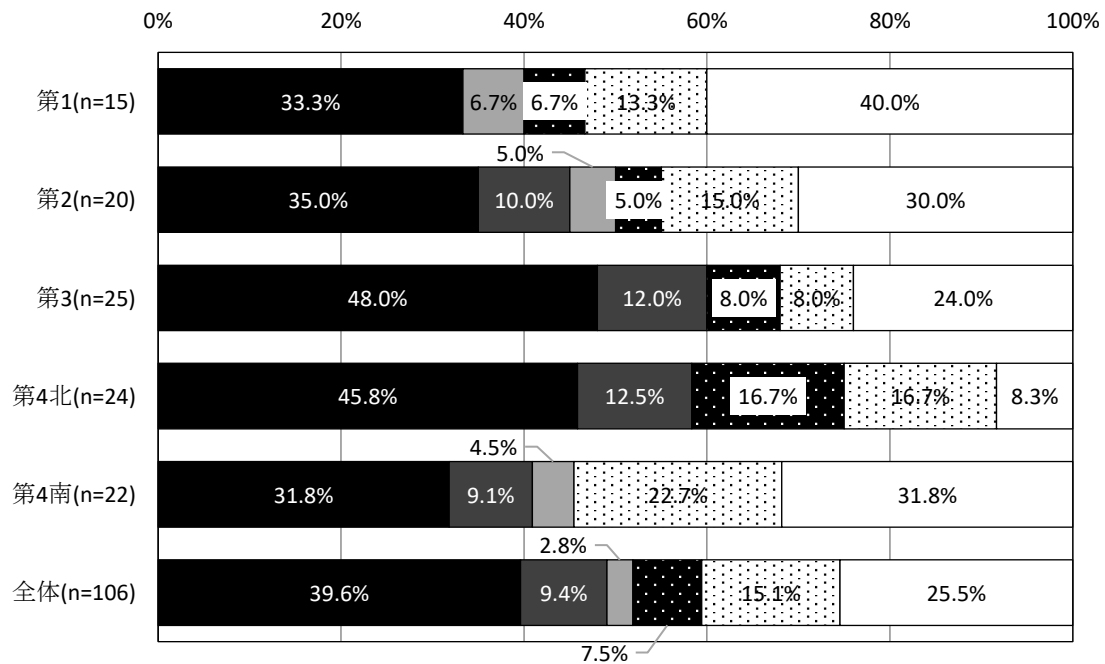


図 56 乗車したバス停までの所要時間

(7) 乗車したバス停までの主な移動手段

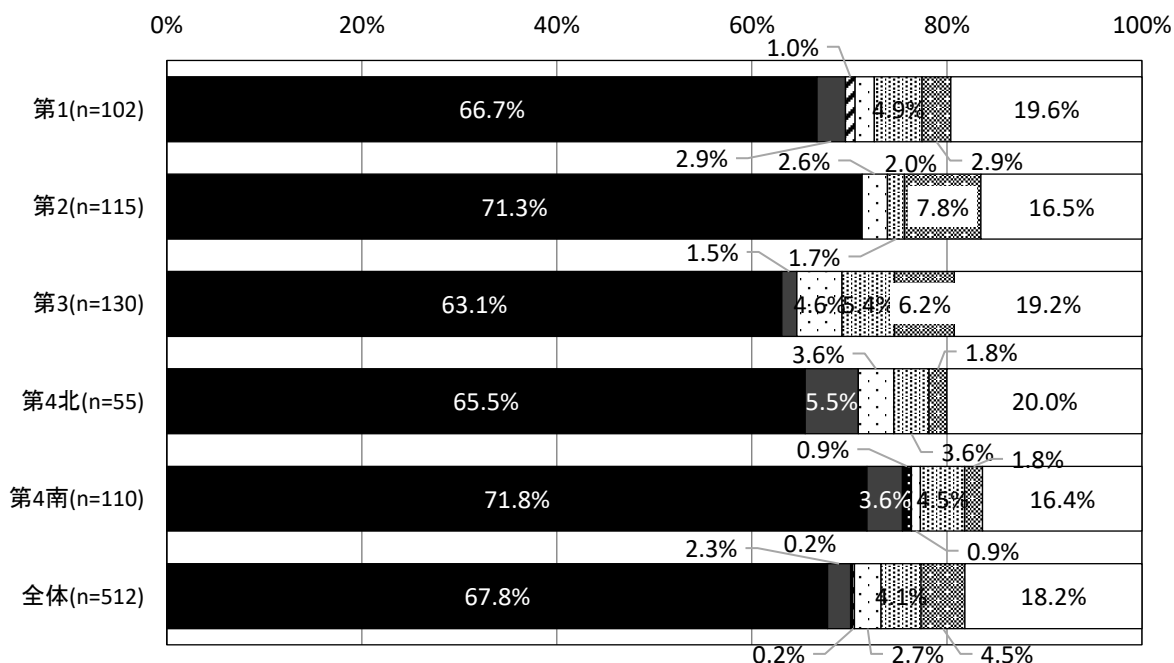
平日では、バス停までの移動手段は「自宅から」は全体で、「徒歩のみ」が67.8%、「自宅外から」は全体で、「徒歩のみ」が42.3%となっている。「自宅外から」の乗車では、第1ルートと第4南ルートで「鉄道」の割合が高い。

「バイク・原付」、「乗用車（運転）」、「その他」の選択者はいなかった。

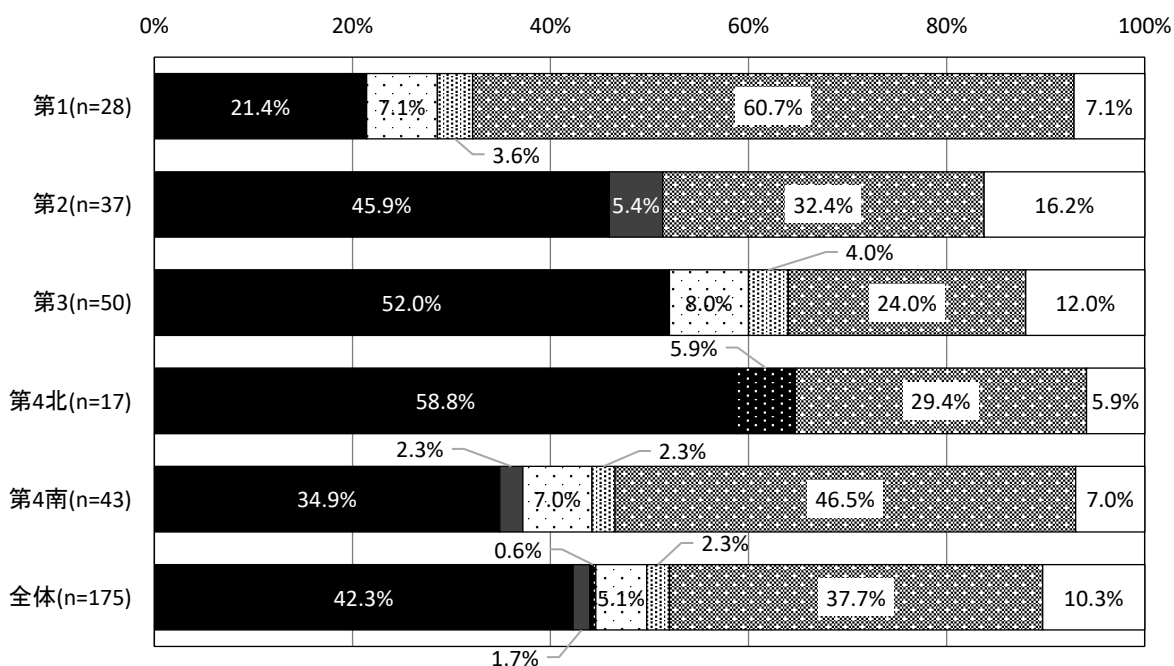
■徒歩のみ ■自転車 ■乗用車(送迎) □タクシー □路線バス □はなバス ■鉄道 □無回答

【平日】

(自宅)



(自宅外)



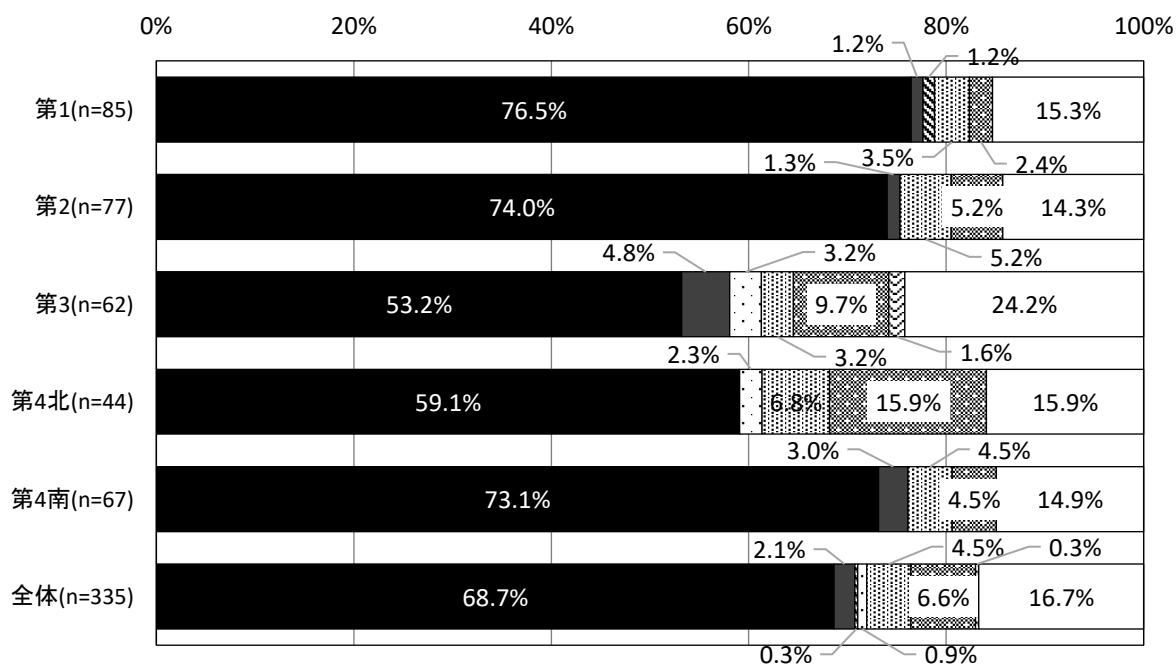
休日、バス停までの移動手段は「自宅から」は全体で、「徒歩のみ」が68.7%、「自宅外から」は全体で、「徒歩のみ」が47.2%となっている。「自宅外から」の利用では、第4北ルート、第4南ルートで「鉄道」の割合が高い。

「バイク・原付」、「タクシー」の選択者はいなかった。

■徒歩のみ ■自転車 ■乗用車(運転) ■乗用車(送迎) □路線バス □はなバス ■鉄道 □その他 □無回答

【休日】

(自宅)



(自宅外)

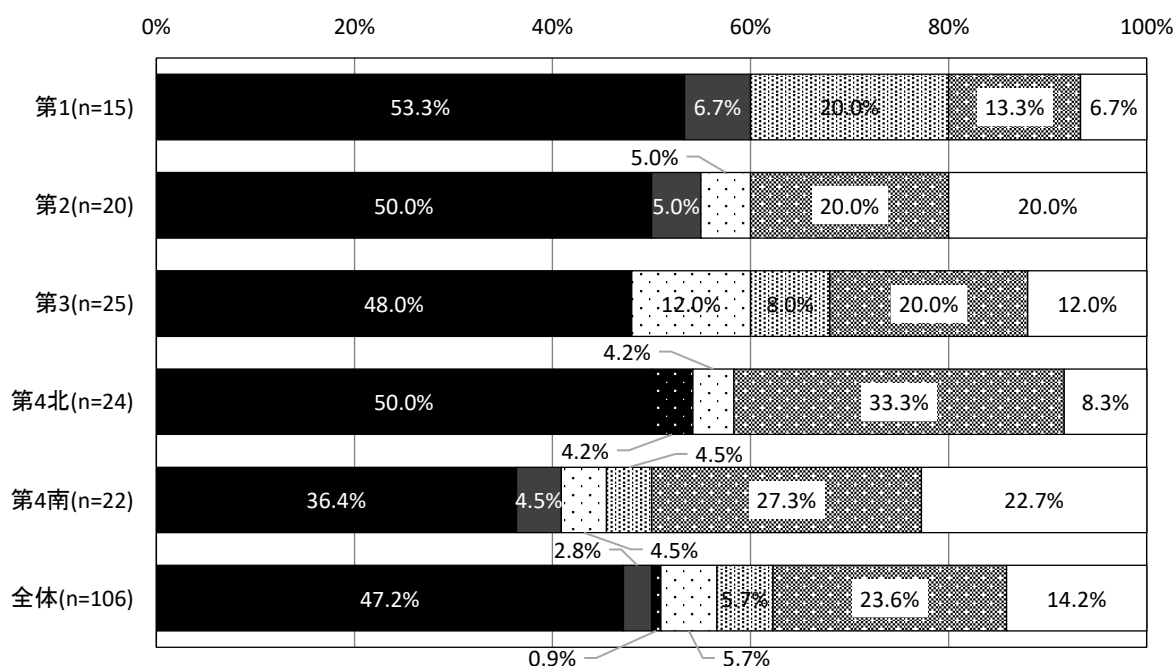


図 57 乗車したバス停までの移動手段

(8) 降車したバス停から移動していった場所

全体では、「自宅」が平日で 33.7%、休日で 31.7%、「自宅外」が平日で 42.6%、休日で 42.5% となっている。平日の第2ルートでは「自宅外」への利用がやや多くなっている。

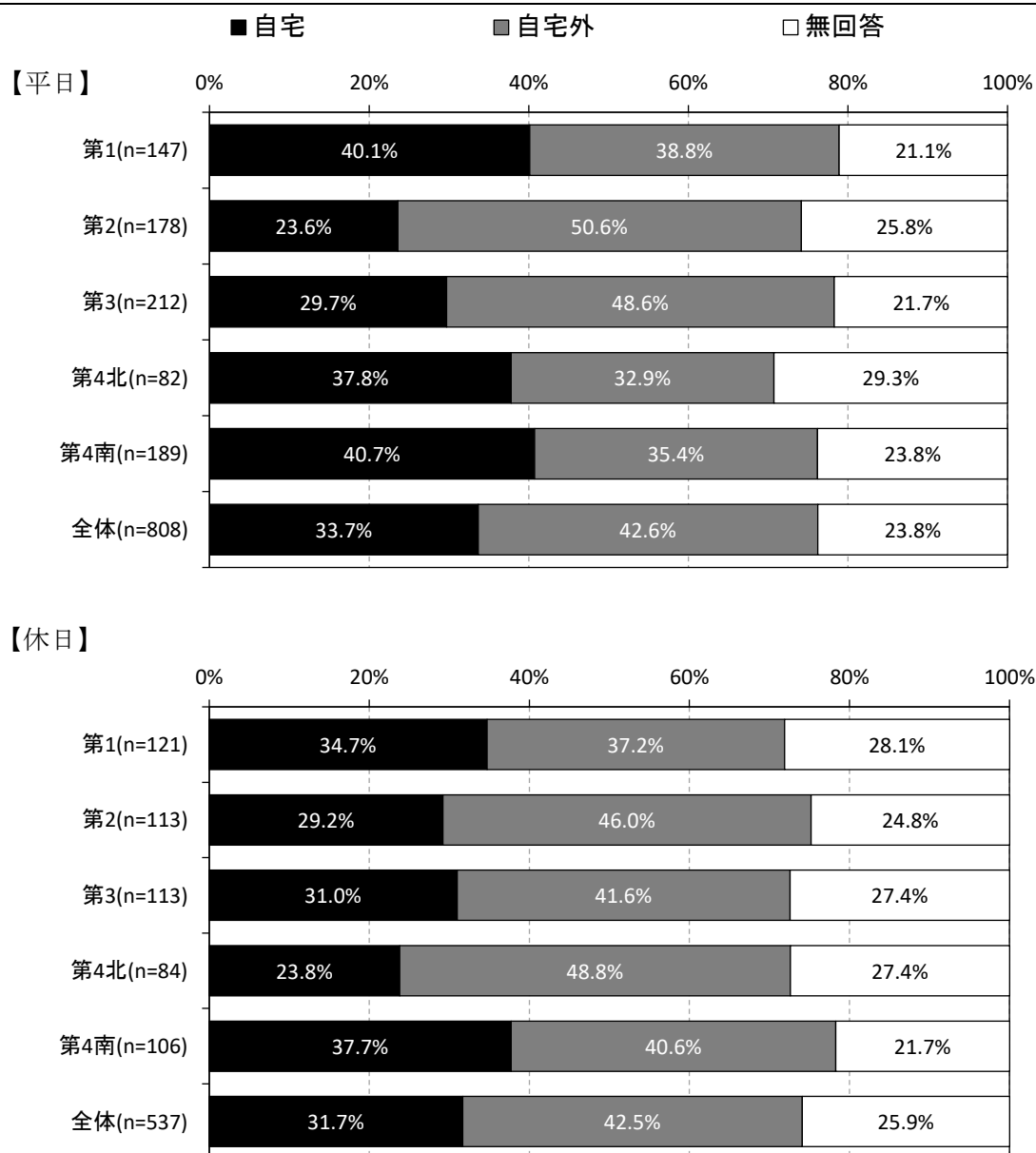


図 58 降車したバス停から移動していった場所

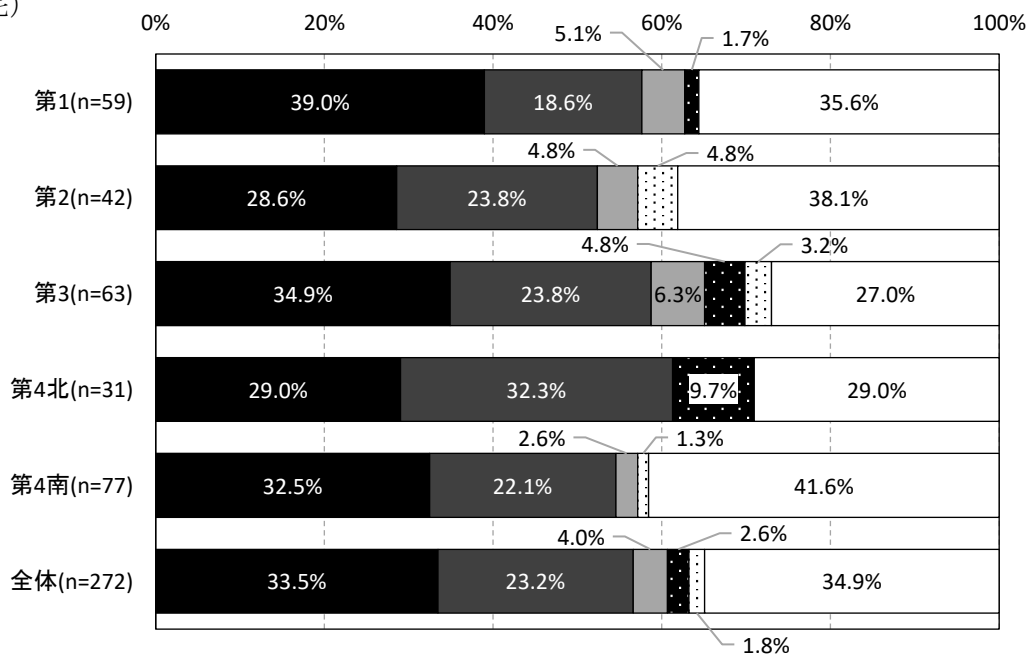
(9) 降車したバス停から目的地への所要時間

平日、降車したバス停から、「自宅」へは「5分未満」が全体で33.5%、「自宅外」へは「5分未満」が全体で36.3%となっている。

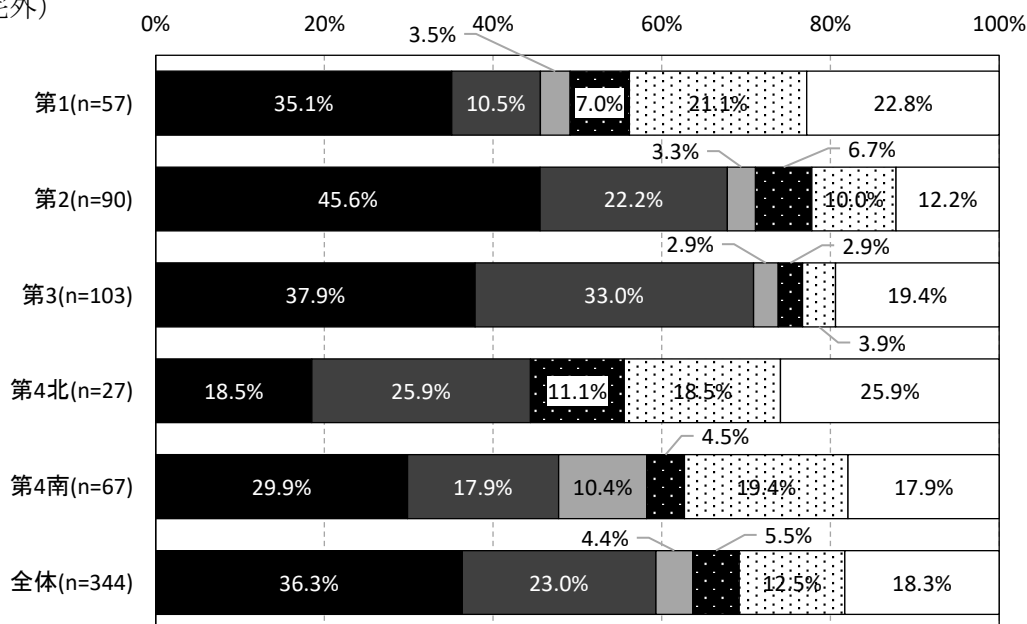
■ 5分未満 ■ 5分以上10分未満 ■ 10分以上15分未満 ■ 15分以上30分未満 □ 30分以上 □ 無回答

【平日】

(自宅)



(自宅外)

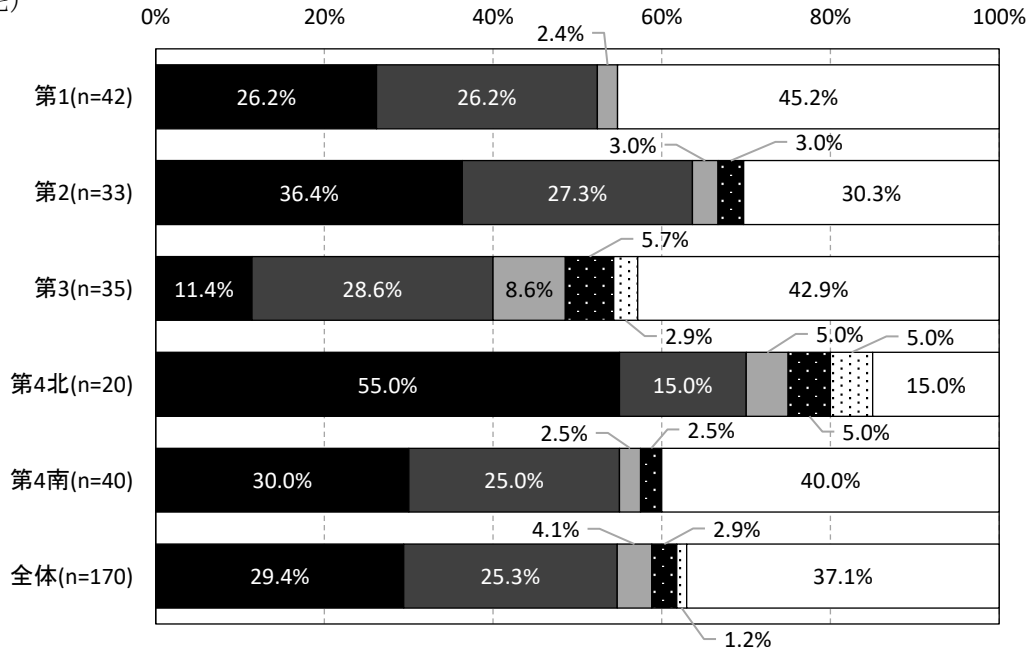


休日、降車したバス停から、「自宅」へは「5分未満」が全体で29.4%、「自宅外」へは「5分未満」が全体で41.7%となっている。

■5分未満 ■5分以上10分未満 ■10分以上15分未満 ■15分以上30分未満 □30分以上 □無回答

【休日】

(自宅)



(自宅外)

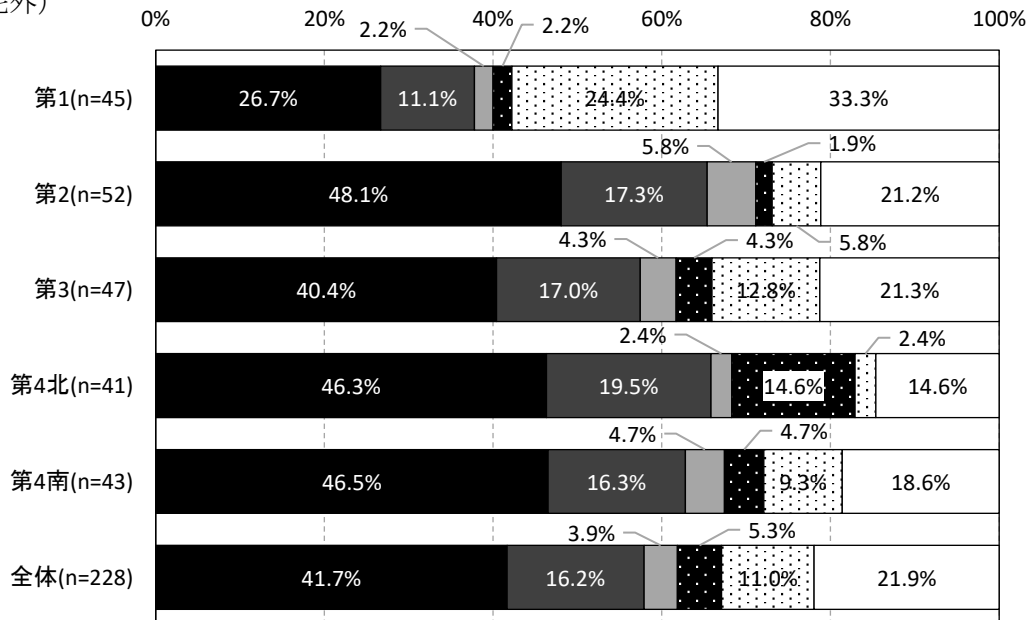


図 59 降車したバス停から目的地への所要時間

(10) 降車したバス停からの主な移動手段

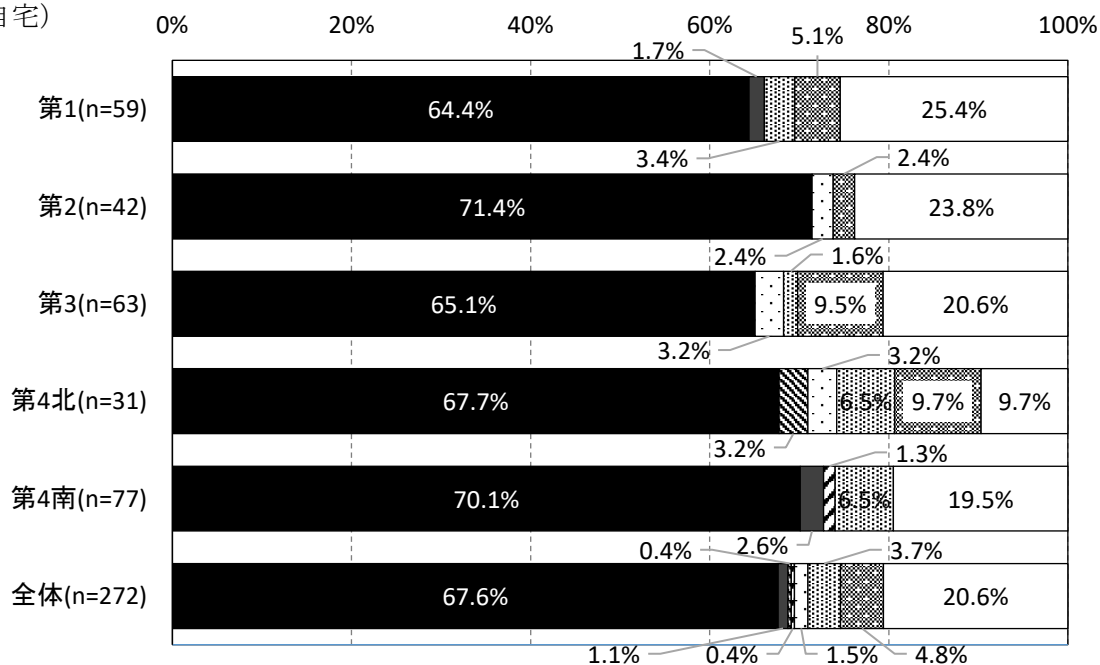
平日では、「徒歩のみ」の割合が高く、次いで「鉄道」の割合が高い。

「バイク・原付」、「乗用車（送迎）」の選択者はいなかった。

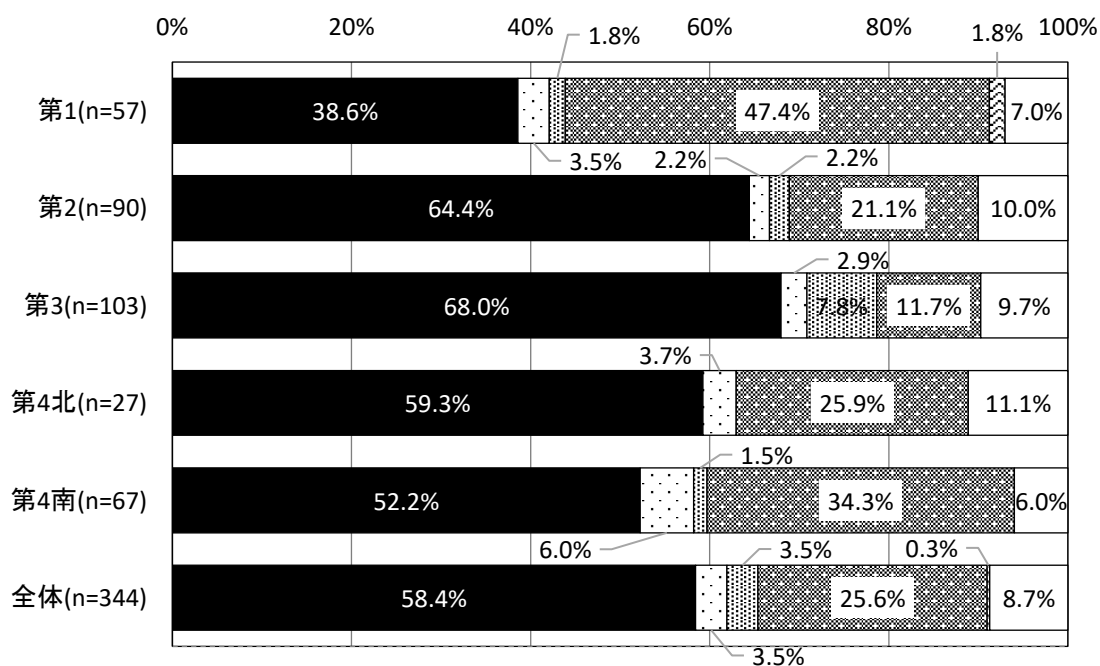
■徒歩のみ ■自転車 ■乗用車(運転) ■タクシー □路線バス □はなバス ■鉄道 □その他 □無回答

【平日】

(自宅)



(自宅外)



休日では、「徒歩のみ」の割合が高く、次いで「鉄道」の割合が高い。
「バイク・原付」、「タクシー」の選択者はいなかった。

■徒歩のみ ■自転車 ■乗用車(運転) ■乗用車(送迎) □路線バス □はなバス ■鉄道 □その他 □無回答

【休日】

(自宅)



(自宅外)

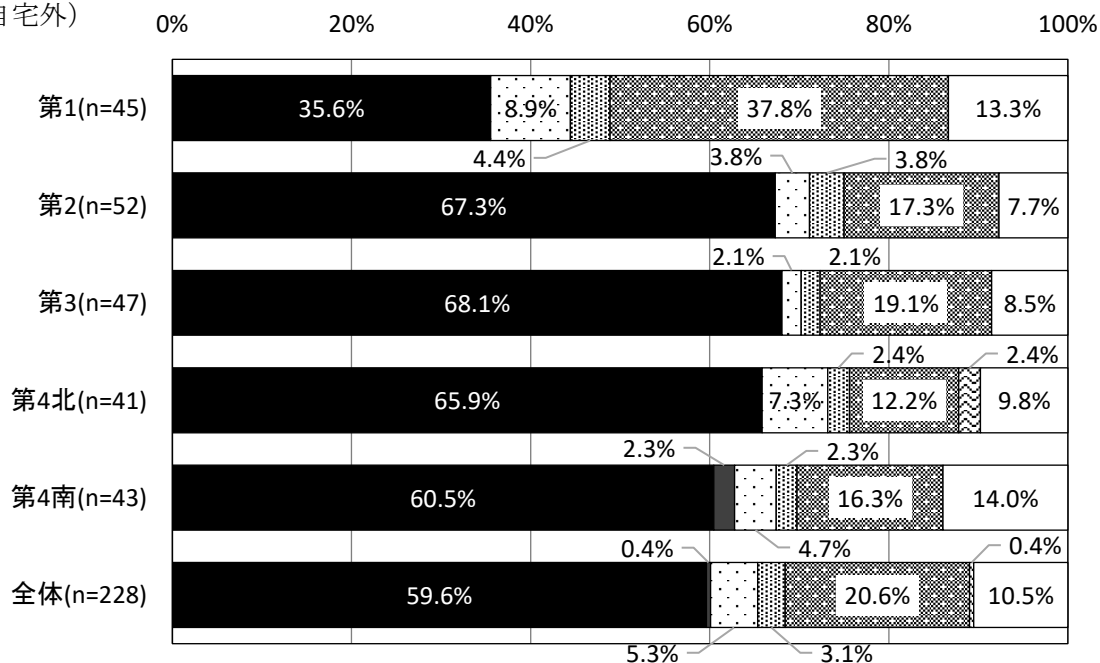


図 60 降車したバス停からの主な移動手段

(11) この利用目的での利用頻度

第4南ルートを除き、休日より平日の方が「週に〇日程度」の割合が高くなっている。第4北ルートでは休日の「はじめて利用した」の割合が15.5%と高くなっている

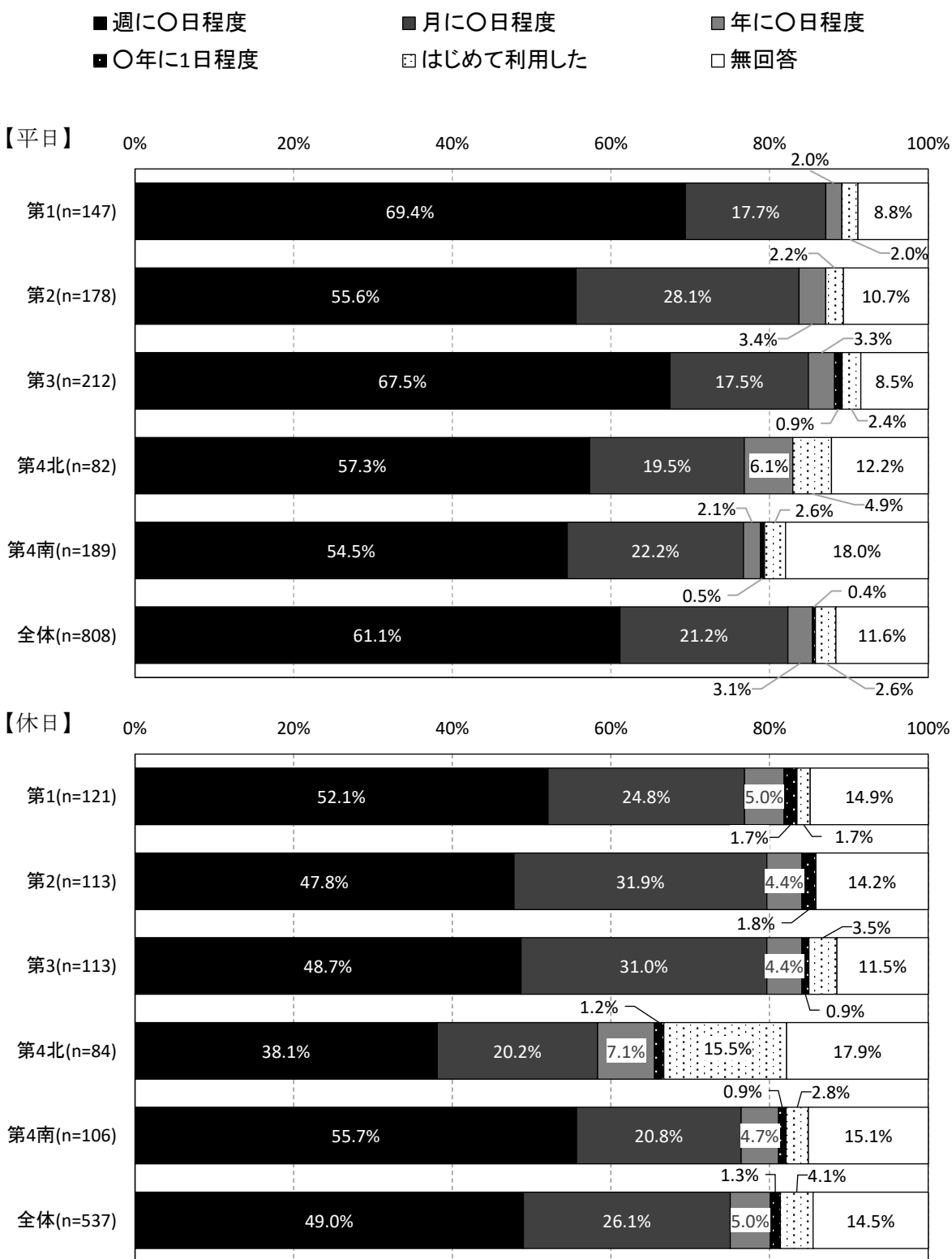
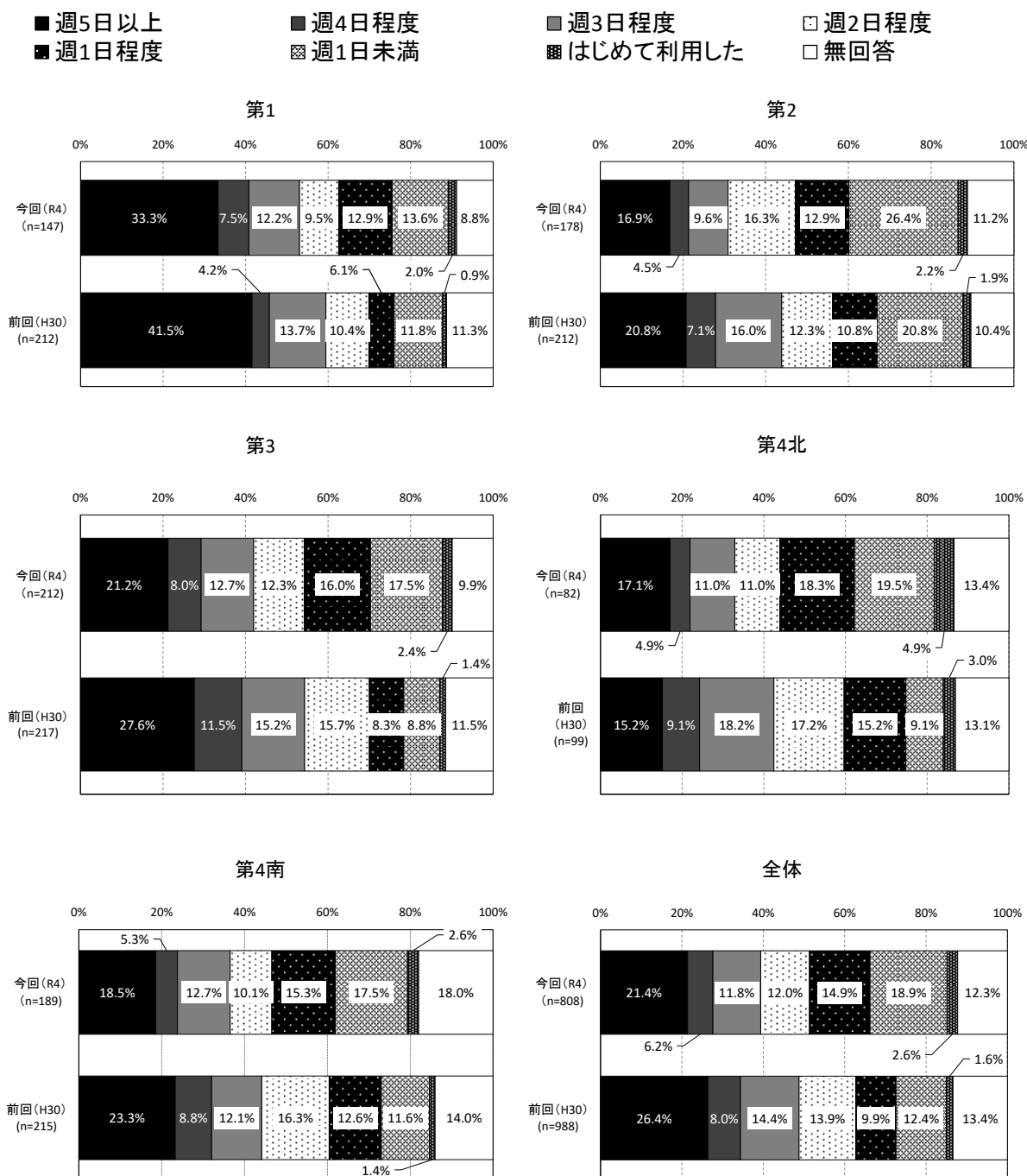


図 61 利用頻度

(12) 利用頻度（詳細）

平日の全体では、週5日以上が最も多く21.4%となっているが、週5日以上の利用は、第4北ルート以外は前回調査時よりも減少した。休日は、すべてのルートで、週1日未満が最も多い。

【平日】



【休日】

■ 週5日以上
■ 週1日程度

■ 週4日程度
■ 週1日未満

■ 週3日程度
■ はじめて利用した

■ 週2日程度
□ 無回答

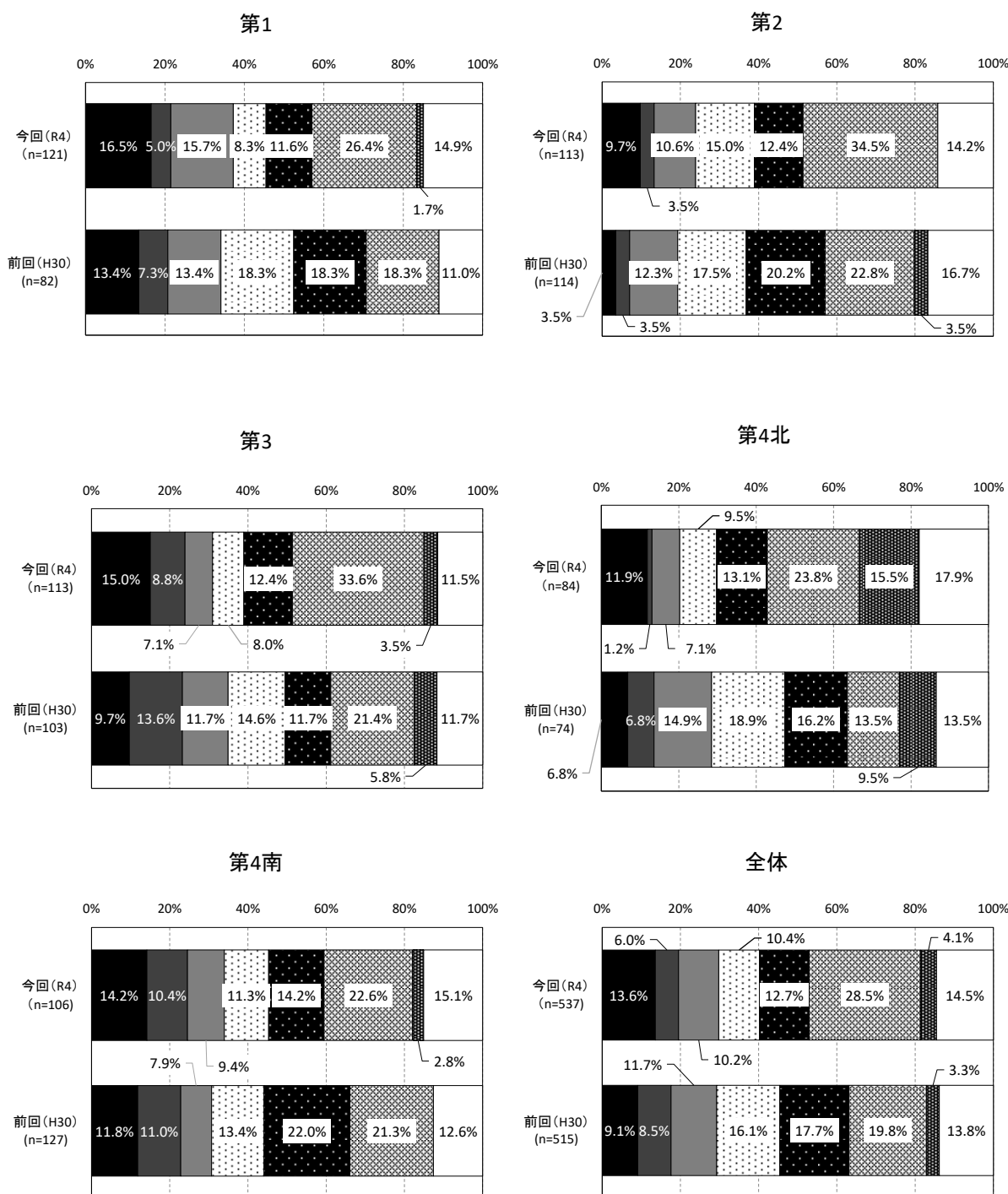


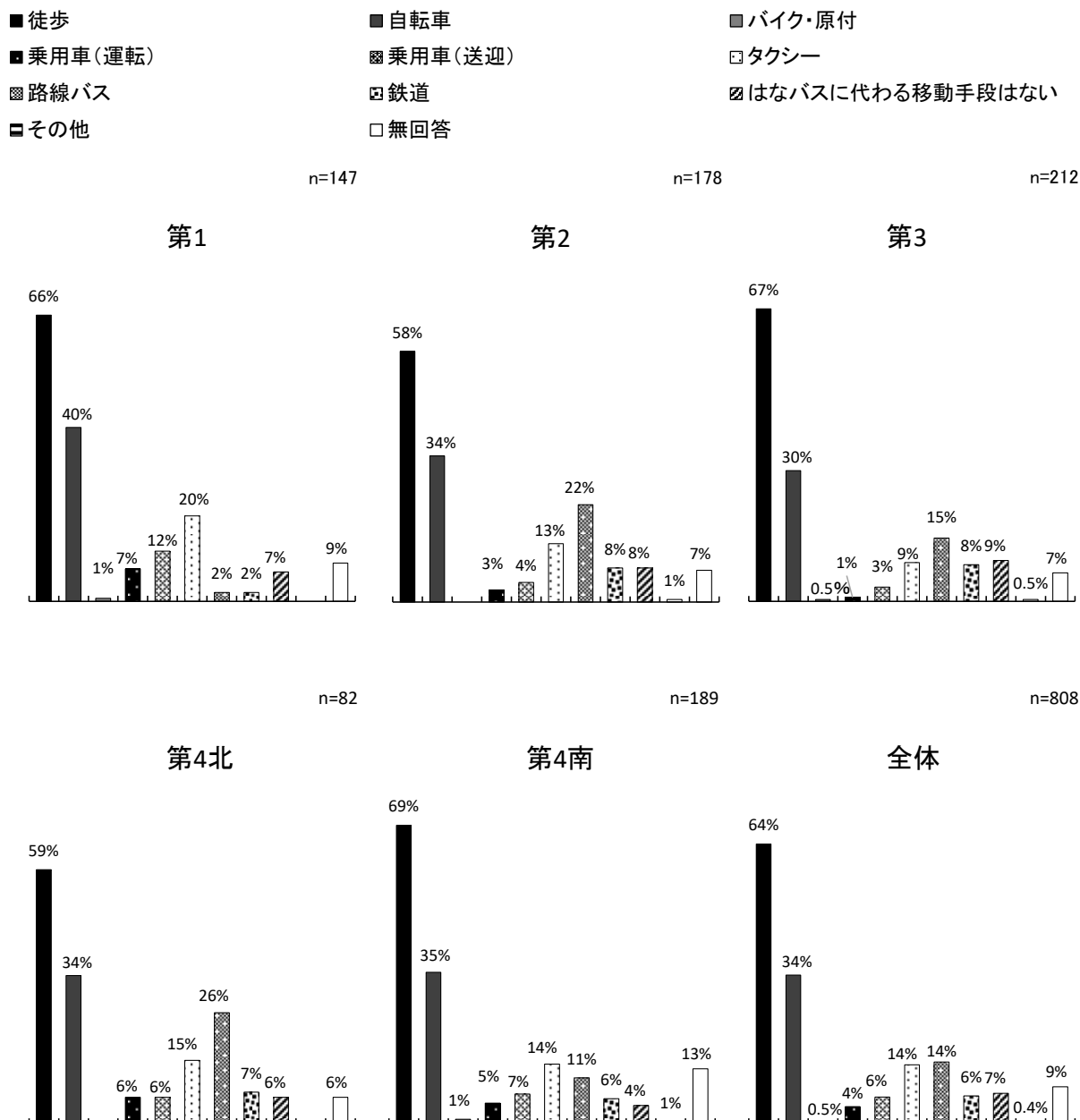
図 62 利用頻度（詳細）

(13) この利用目的でのなバスに代わる移動手段

平日、休日ともに、全ルートで「徒歩」が最も多い。休日の第4北ルートは次点が「路線バス」となっているが、それ以外のルートは、次点が「自転車」となっている。

【平日】

注) 複数回答のため、回答者総数に対する割合を示している。



【休日】

- 徒歩
- 自転車
- バイク・原付
- 乗用車(運転)
- 乗用車(送迎)
- タクシー
- 路線バス
- 鉄道
- はなバスに代わる移動手段はない
- その他
- 無回答

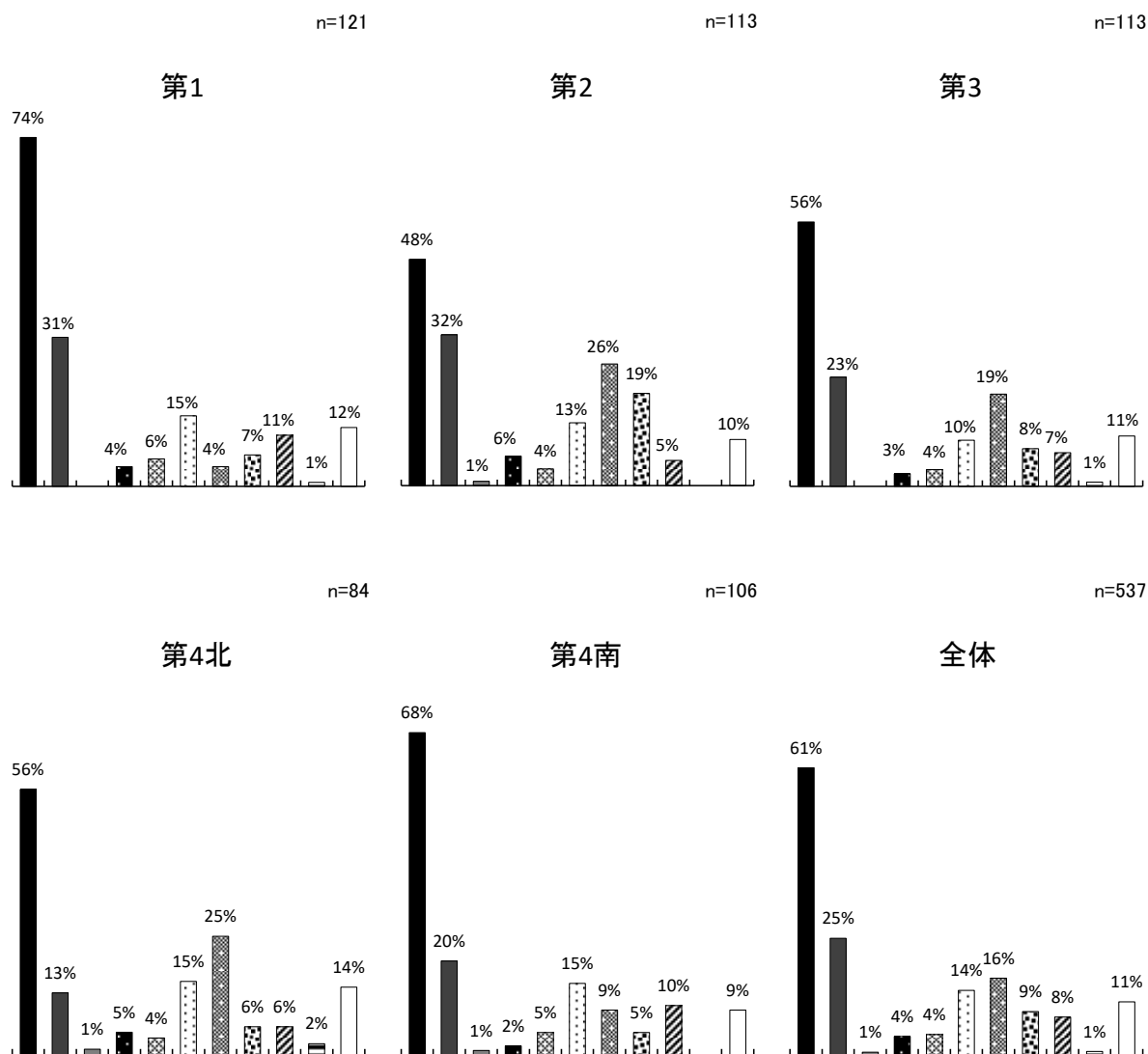


図 63 はなバスに代わる移動手段

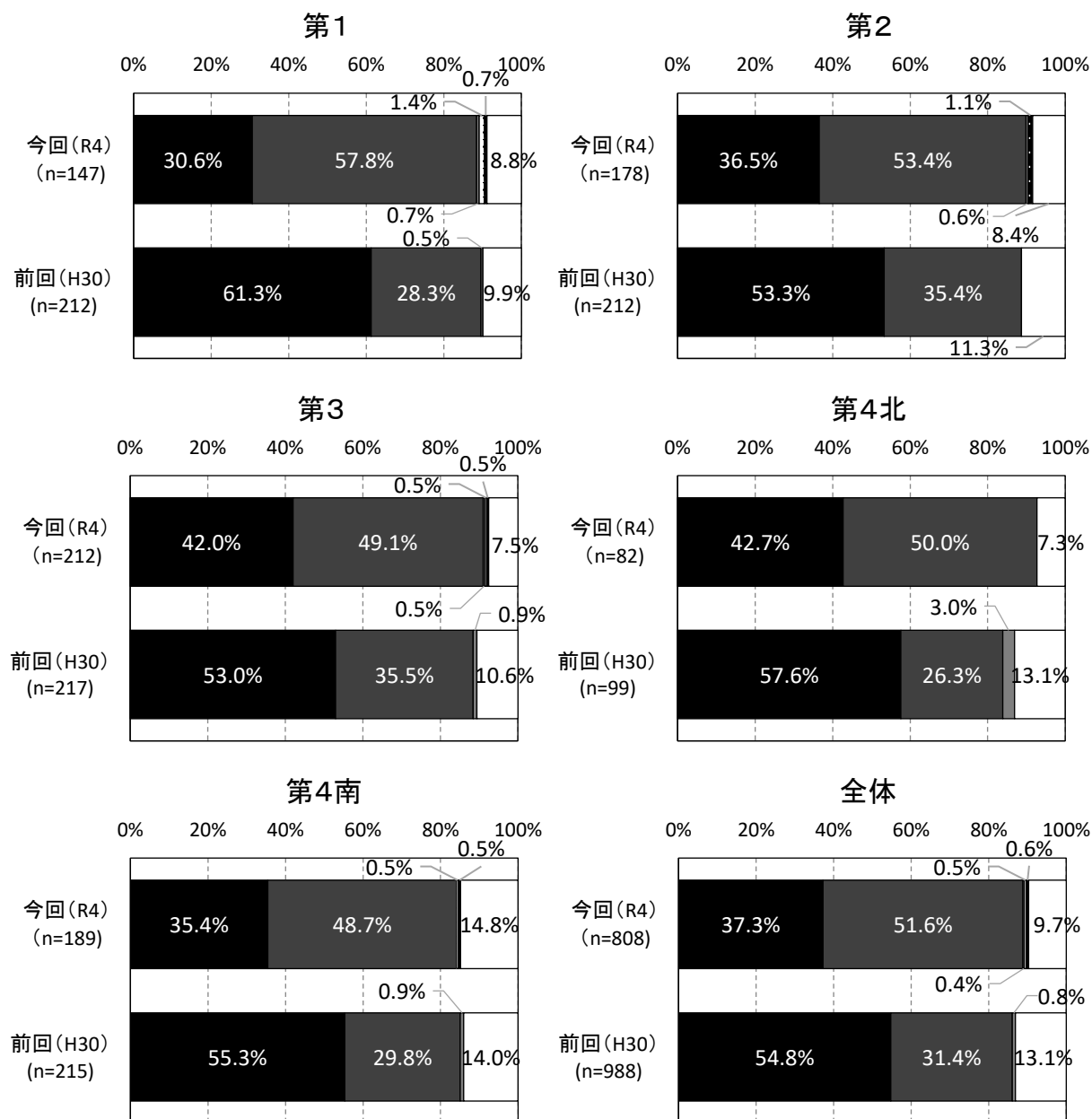
(14) 本日はなはバスの乗車回数

平日は、前回調査と比べ、全ルートで「2回（往復等）」の利用割合が高くなった。休日は、前回調査と比べ、第1ルートで「2回（往復等）」の利用割合が高くなったが、他のルートはあまり変化が見られない。

注）前回調査は「3回以上利用」までの選択肢

■1回（片道） ■2回（往復等） ■3回 □4回 ■5回以上 □無回答

【平日】



【休日】

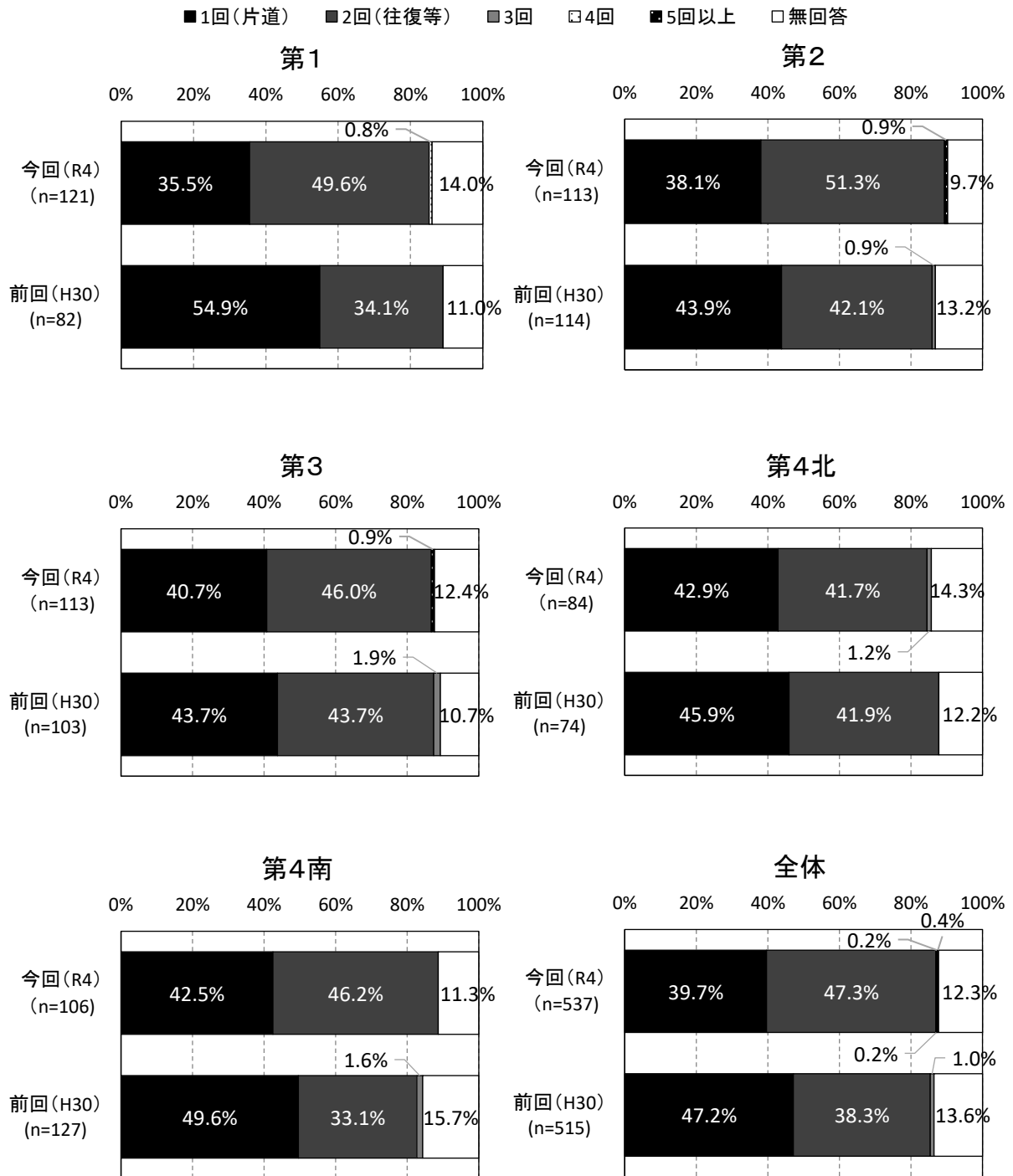


図 64 乗車回数

(15) この利用目的での最も大きな利用理由

平日、休日とも、第2ルート、第4北ルートで、「出発地や目的地から はなバス のバス停が近い」の割合が高く、第3ルートでは「他に利用できる移動手段がないため」の割合が比較的高くなっている。

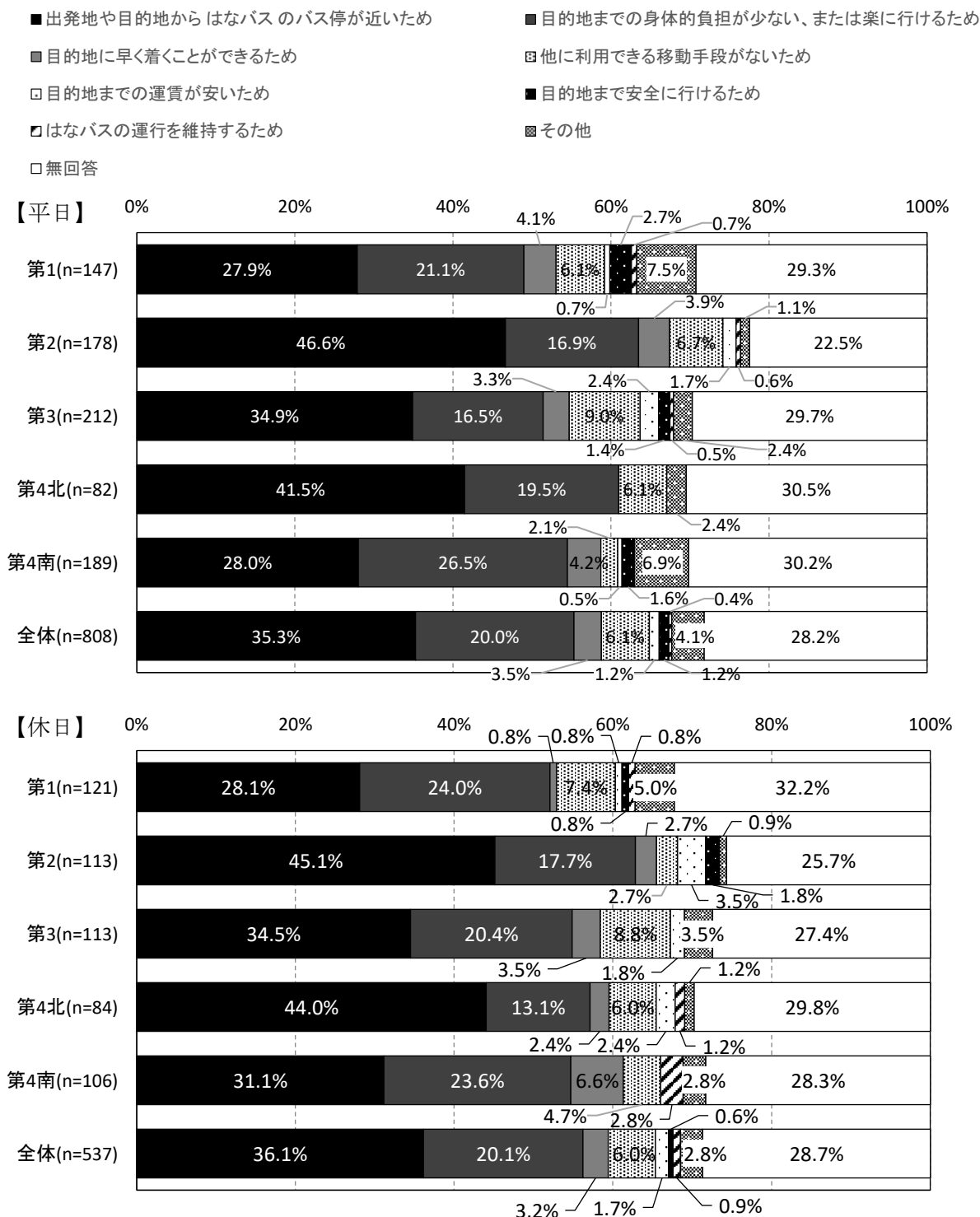


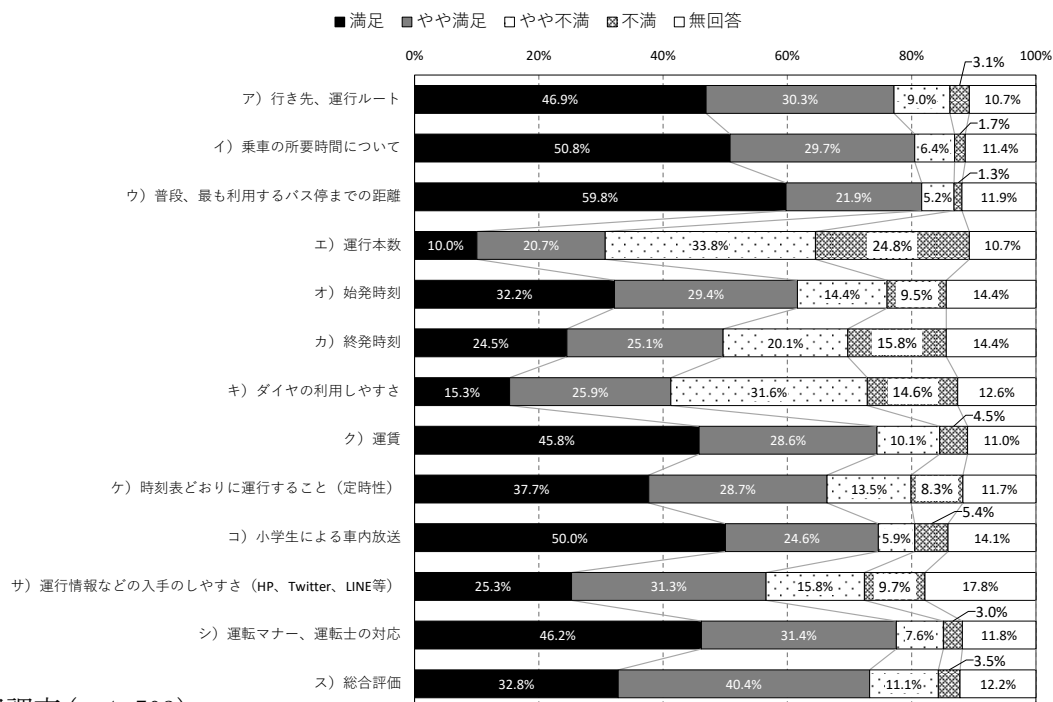
図 65 利用理由

2.4 はなバスに対する意識

(1) はなバスの満足度

総合評価では、前回調査より「満足」が9.3ポイント、「やや満足」が2.7ポイント増加している。今回調査では、他の項目に比べ、「運行本数」、「ダイヤの利用しやすさ」における「満足」の割合が低くなっている。

今回調査 (n=1,345)



前回調査 (n=1,503)

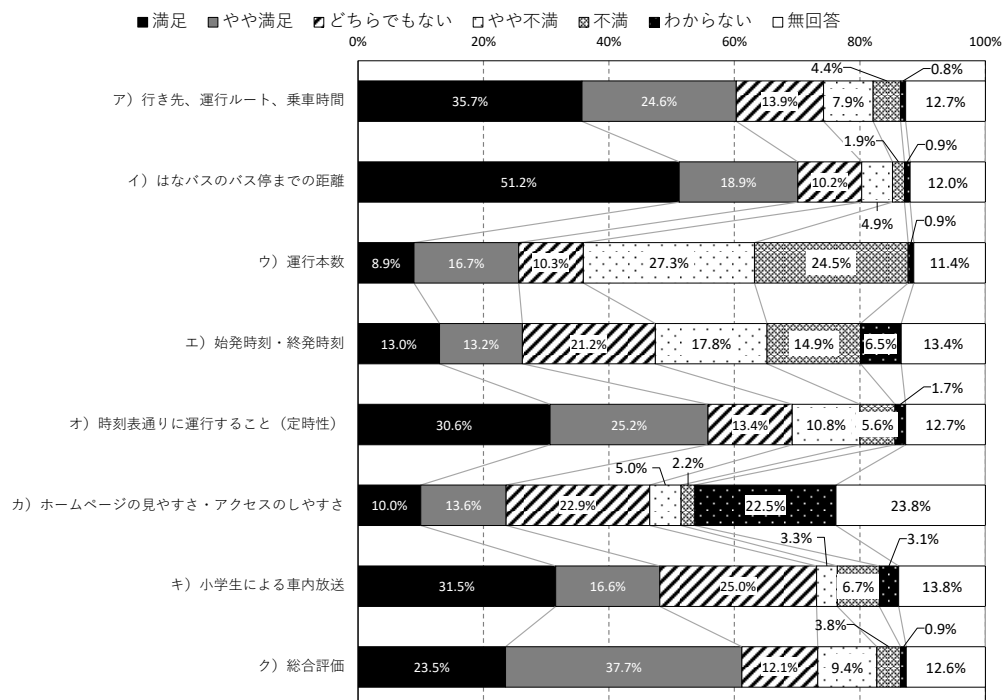


図 66 満足度

(2) はなバスの重要度

「行き先、運行ルート」「普段、最も利用するバス停までの距離」「運行本数」「時刻表どおりに運行すること（定時性）」で重要と回答した割合が50%を超えた。

n=1,345

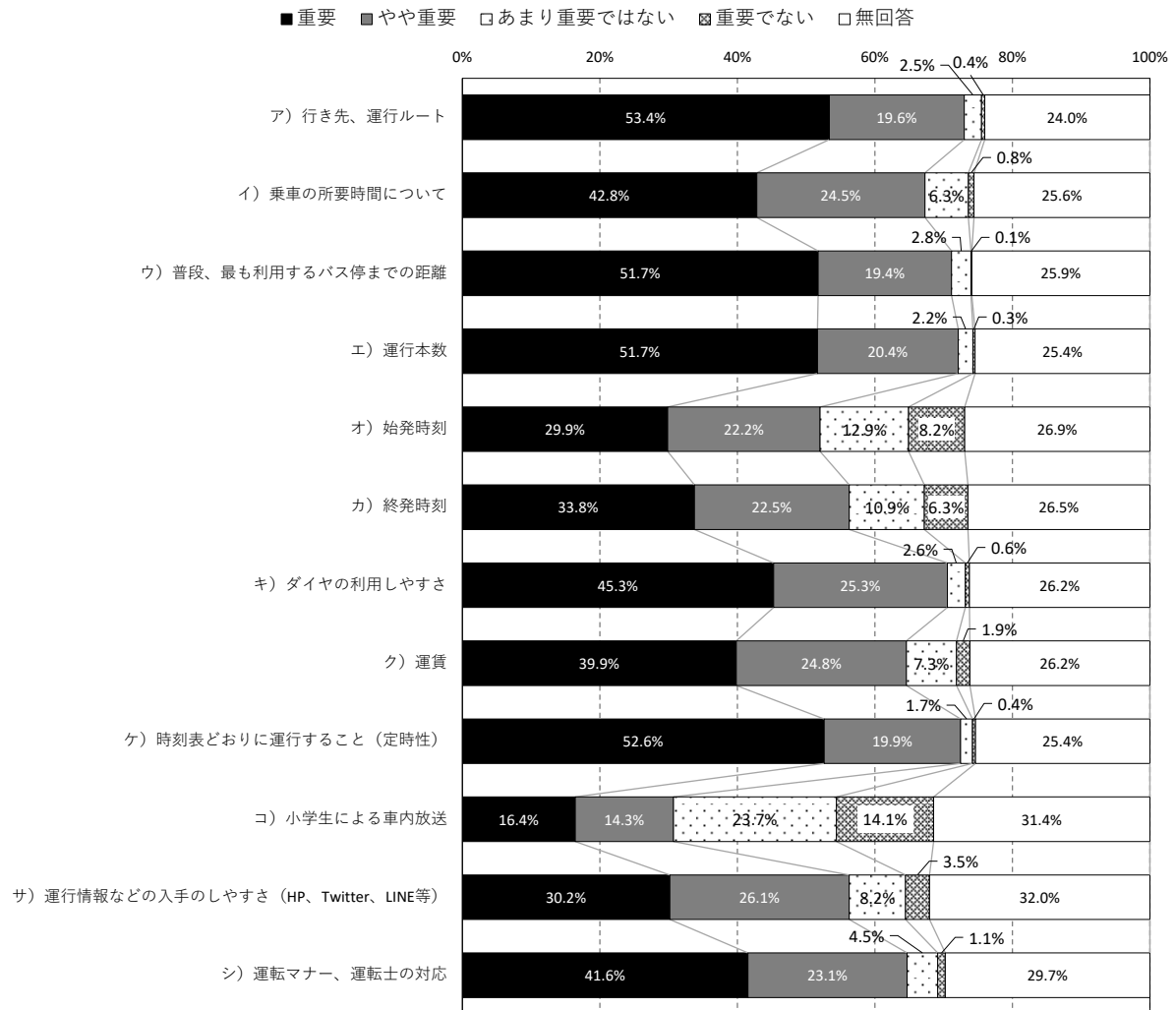


図 67 重要度

■ はなバスの満足度と重要度の散布図

満足度、重要度について、以下の点数表及び算出式に基づいて平均ポイントを求め、満足度と重要度を数値化することにより、項目ごとの比較を行う。

平均と比べ、「ダイヤの利用しやすさ」「運行本数」は、重要度は高いが、満足度が低い項目となっている。

〈満足度・重要度の点数表〉

満足度	配点
1.満足	2点
2.やや満足	1点
3.やや不満	▲1点
4.不満	▲2点

重要度	配点
1.重要	2点
2.やや重要	1点
3.あまり重要でない	▲1点
4.重要でない	▲2点

〈算出式（加重平均）〉

$$\text{平均ポイント} = \frac{(1 \text{ 回答数} \times 2) + (2 \text{ 回答数} \times 1) + (3 \text{ 回答数} \times \text{▲}1) + (4 \text{ 回答数} \times \text{▲}2)}{(1 \text{ 回答数} + 2 \text{ 回答数} + 3 \text{ 回答数} + 4 \text{ 回答数})}$$

※設問によって「無回答」の数が異なるため、平均値算出時の分母が異なっている。

※平均値は小数点第3位を四捨五入する。

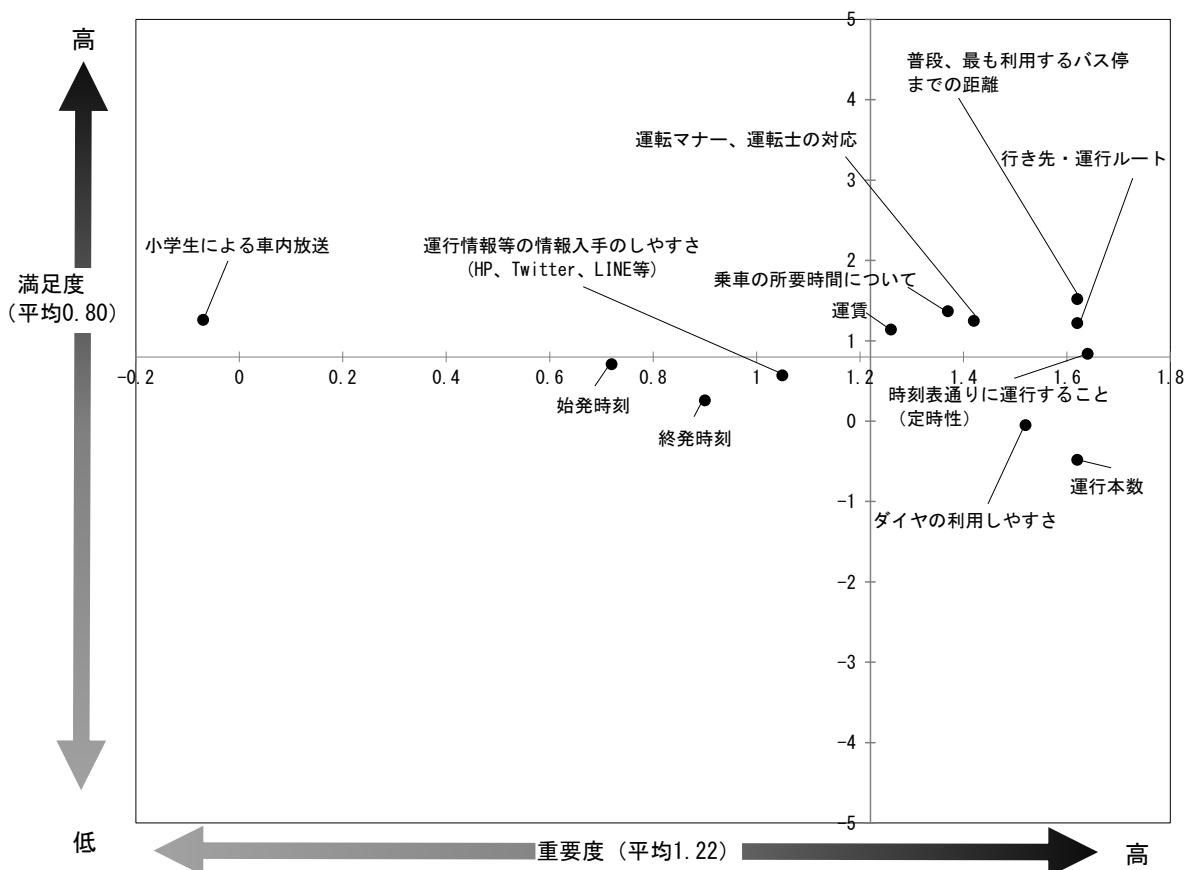


図 68 満足度と重要度の散布図

(3) 遅延時の許容可能な待ち時間（平均値）

第1ルートが7.0分で最も短く、第4北ルートが9.5分で最も長くなっている。

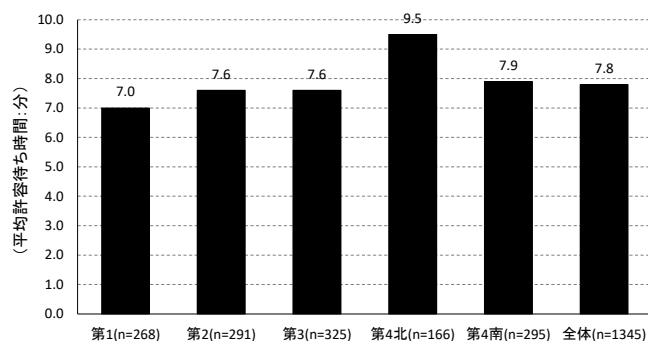


図 69 許容可能な待ち時間

2.5 感染症拡大後の利用状況

(1) 感染症拡大後の利用状況

全体では、「利用が減った」が13.5%、「利用が増えた」が10.3%、「回数は変わらず利用時間や曜日が変わらない」が51.2%であった。

- 利用が減った
- 利用が増えた
- 回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった
- 回数は変わらず利用時間や曜日が変わらない
- 無回答

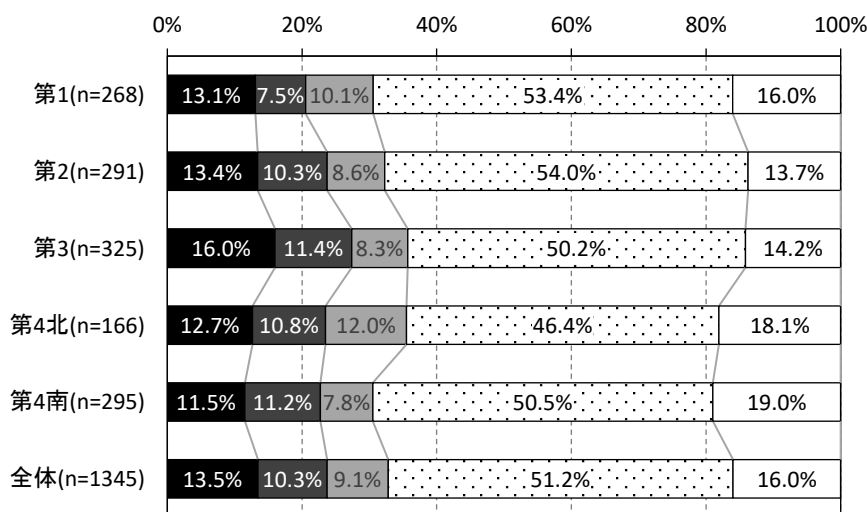


図 70 感染症拡大後の利用状況

○利用の増減割合

【利用が減った割合】

回答(割減)	n	%
1	18	10.0
2	22	12.2
3	31	17.2
4	6	3.3
5	50	27.8
6	4	2.2
7	5	2.8
8	3	1.7
9	10	5.6
10	1	0.6
-	30	16.7
計	180	100.0

【利用が増えた割合】

回答(割増)	n	%
1	7	5.1
2	21	15.2
3	17	12.3
4	3	2.2
5	26	18.8
6	3	2.2
7	4	2.9
8	5	3.6
9	5	3.6
10	16	11.6
-	31	22.5
計	138	100.0

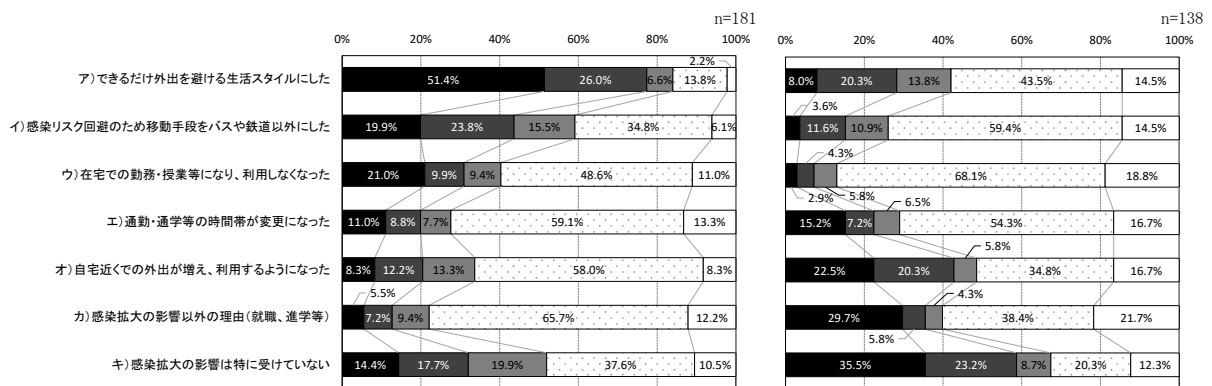
（２）感染症拡大後の利用頻度の変化理由

「利用が減った」と回答した方の理由では、「できるだけ外出を避ける生活スタイルにした」が51.4%で最も多く「あてはまる」と回答した。利用が増えたと回答した方の理由では、「感染拡大の影響は特に受けていない」が35.5%で最も多く「あてはまる」と回答し、次いで「感染拡大の影響以外の理由（就職、進学等）」が29.7%であった。「回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった」と回答した方の理由では、「感染拡大の影響は特に受けていない」が32.0%、「回数は変わらず利用時間や曜日も変わらない」と回答した方の理由についても「感染拡大の影響は特に受けていない」が49.1%と最も高くなっている。

■あてはまる ■ややあてはまる ■ややあてはまらない □あてはまらない □無回答

【利用が減った】

【利用が増えた】



【回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった】

【回数は変わらず利用時間や曜日も変わらない】

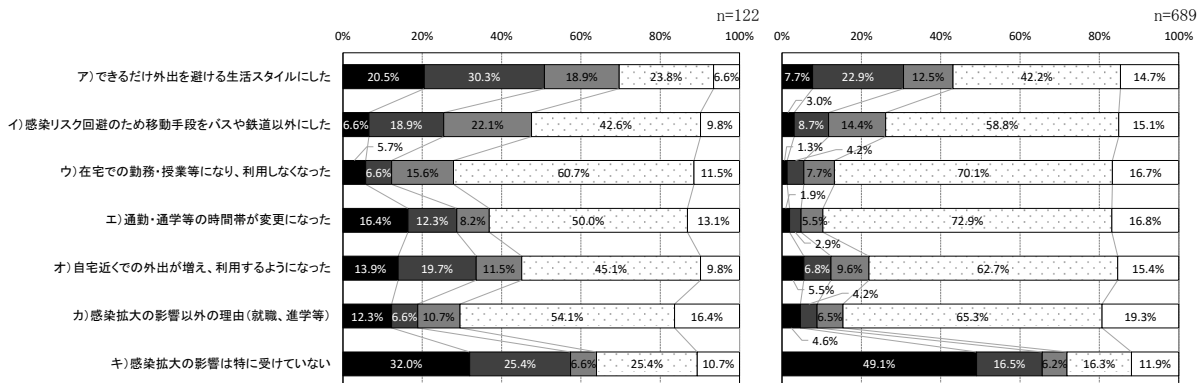


図 71 感染症拡大後の利用頻度の変化理由

(3) 感染症収束後のバス利用意向

利用が減ったと回答した方のうち 56.4%が感染症収束後では「利用が増えると思う」と回答している。

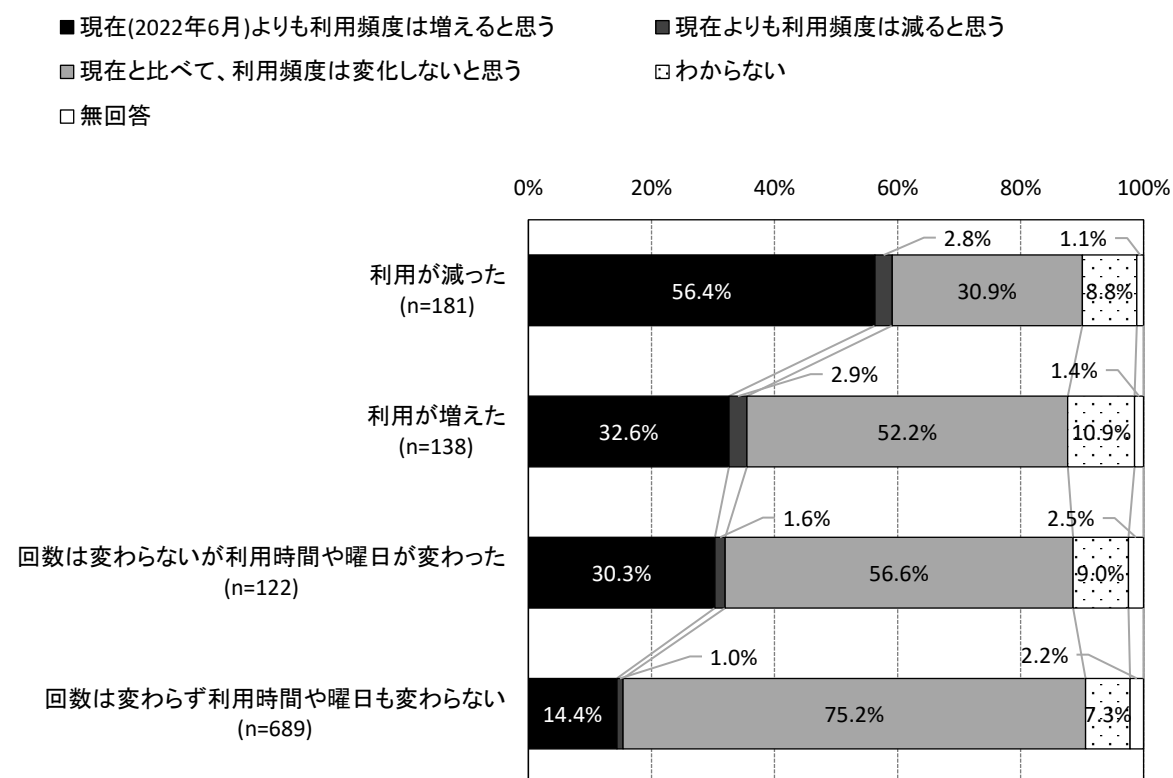


図 72 感染症収束後の利用意向

○利用頻度が変化する理由

【平日】

利用頻度は増えると思う	
外出機会の増加	15
高齢化のため	9
利便性の認知	7
在宅勤務の減少	6
感染の安心	5
小さい子供がいるため	1
身体的な理由のため	1
他の移動手段がないため	1
暑い季節になるため	1
住民の増加	1
その他	4

【休日】

利用頻度は増えると思う	
外出機会の増加	18
感染の安心	4
他の移動手段がないため	2
高齢化のため	2
利便性の認知	2
病気のため	1
徒歩通勤をやめるため	1
通院が多くなるため	1
リモートワークになったため	1
病気から回復するため	1
身体的な理由のため	1
在宅勤務の減少	1
暑い季節になるため	1
その他	4

利用頻度は減ると思う理由	
車を購入した	1
生活が変化しないため	1
健康のために歩く	1
引っ越すため	1

利用頻度は減ると思う理由	
在宅の増加	1
利便性が悪い	1
その他	2

2.6 ダイヤ改正後の利用状況

(1) ダイヤ改正後の利用状況の変化

全体では、「変わらない」が平日で70.7%、休日で64.4%となっている。第4北ルートでは、平日、休日ともに「利用が減った」の割合が他のルートよりも高くなっている。

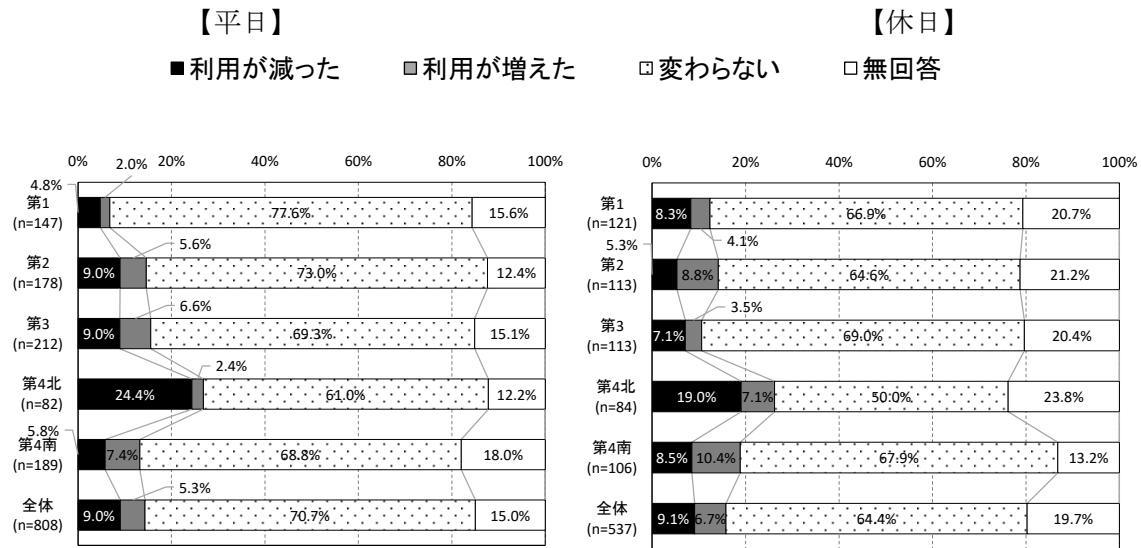


図 73 ダイヤ改正後の利用状況の変化

○利用の増減理由

【平日】

利用が増えた理由	
通勤・通学に利用するようになったため	9
ダイヤが合うようになった	4
体力が低下したため	4
付き添いの為	2
利便性の認知	1
仕事をやめたため	1
外出機会の増加	1
その他	4

【休日】

利用が増えた理由	
通勤・通学に利用するようになったため	5
利便性が向上したため	3
外出機会の増加	2
利便性の認知	2
体力が低下したため	2
自転車を利用できなくなったため	1
看病の為	1
停留所が近くにできた	1
付き添いの為	1
仕事をやめたため	1
その他	2

○利用の増減割合

回答(割減)	n	%
1	11	9.0
2	20	16.4
3	17	13.9
4	2	1.6
5	14	11.5
7	1	0.8
8	3	2.5
9	3	2.5
10	1	0.8
無回答	50	41.0
計	122	100.0

利用が減った理由	
ダイヤが合わなくなった	24
運行本数の減少	17
終発が早くなったため	8
始発が遅くなった	3
コロナの為	2
歩くことにしたため	1
不便なため	1
その他	1

利用が減った理由	
運行本数の減少	9
終発が早くなったため	8
ダイヤが合わなくなった	6
不便なため	4
始発が遅くなった	4
コロナの為	2
ルートの変更のため	1
付き添いがなくなったため	1
その他	2

回答(割減)	n	%
1	10	12.7
2	10	12.7
3	4	5.1
4	1	1.3
5	11	13.9
6	1	1.3
7	1	1.3
8	4	5.1
9	1	1.3
10	11	13.9
無回答	25	31.6
計	79	100.0

2.7 運行補助金等について

(1) 運行補助増加の認知度

全体では、「知らなかった」が 58.6%、「知っていた」が合計で 36.8%となっている。

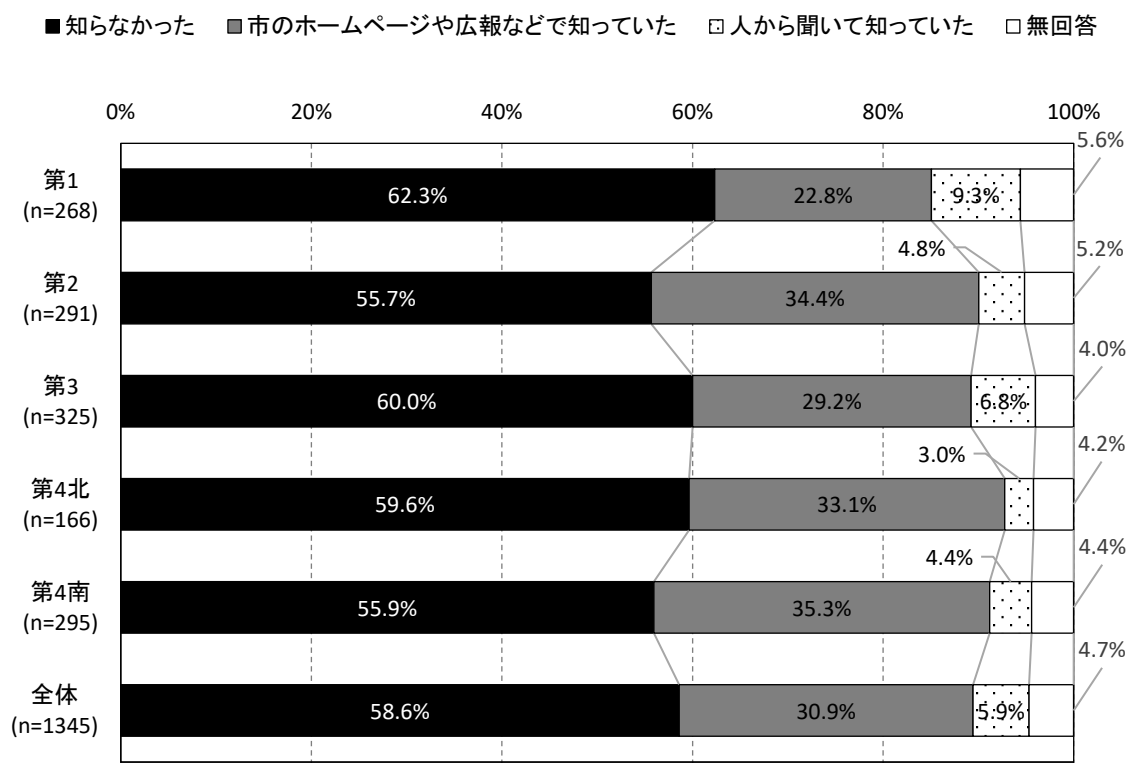


図 74 運行補助増加の認知度

(2) 運行補助額について

全体では、「多い」の割合が前回調査よりも 10 ポイント増加し、全ルートで「多い」の割合が増加した。

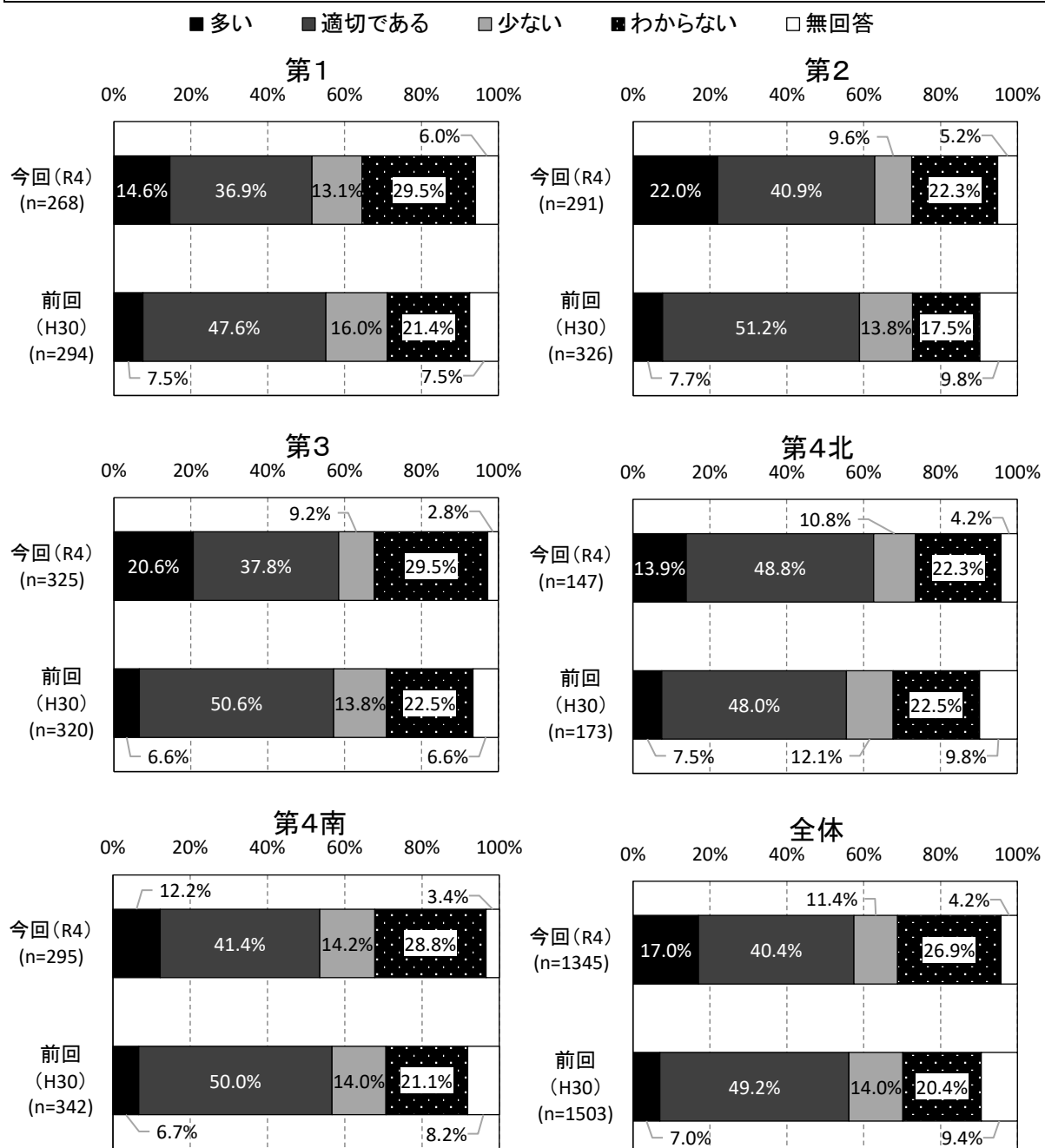


図 75 運行補助額について

(3) 運賃設定と市の補助額の関係

全体では、「現状のままで良い」が55.6%で最も多くなっているが、「利用者がもっと負担し（運賃の値上げ）、市の補助額を減らした方が良い」が前回調査より4.4ポイント増加している。

注)「その他」の選択肢は今回調査で追加

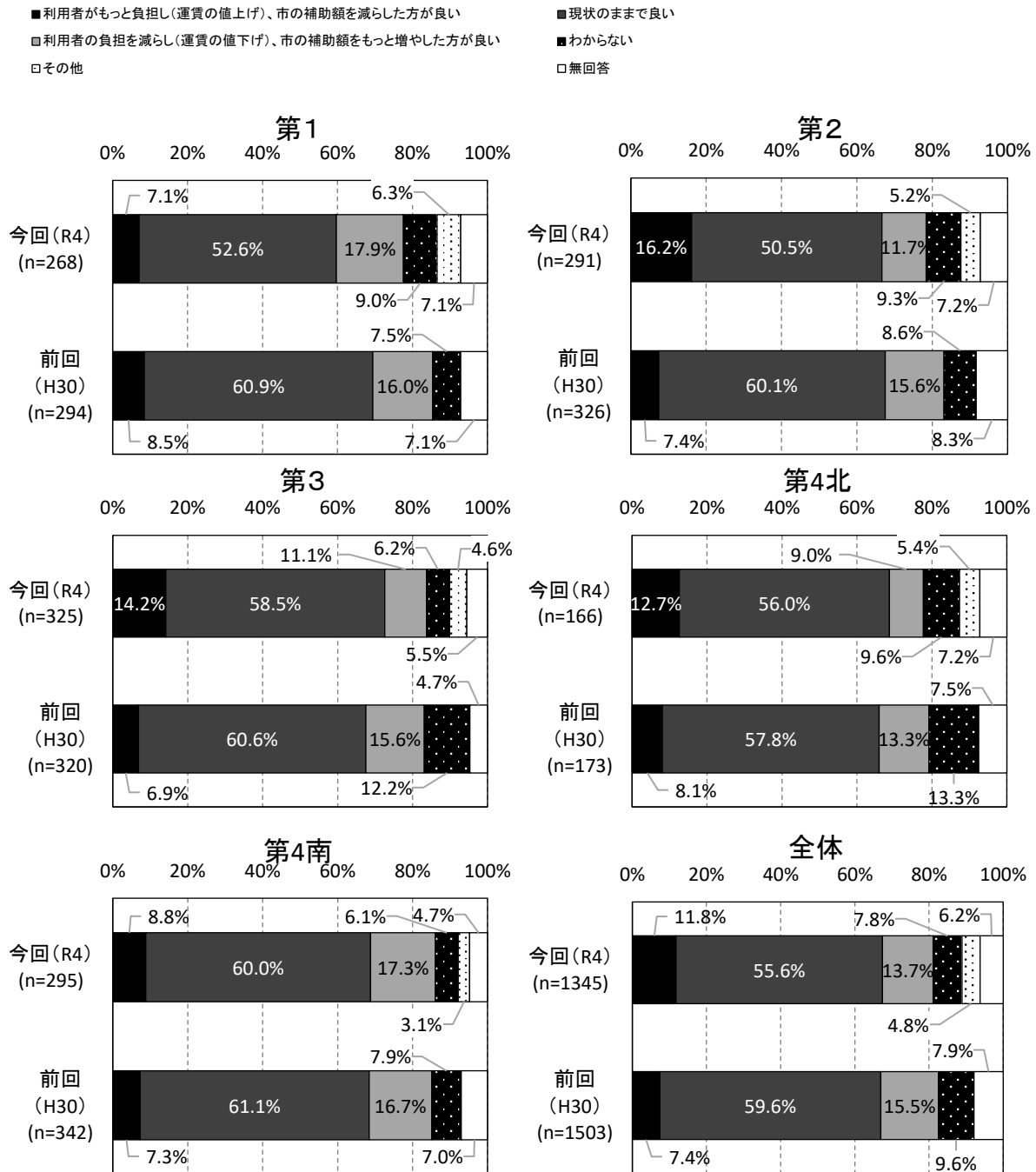


図 76 運賃設定と市の補助額の関係

(4) 運賃収入、運行経費、市の施策や補助額に関する意識

(ア) 自分や地域住民が積極的に利用を増やすことで、運賃収入を増やす。

全体では、「そう思う」が前回調査より 5.6 ポイント増加している。また、全ルートで、「そう思う」と「ややそう思う」の合計が前回調査よりも増加している。

注) 「どちらとも言えない」の選択肢について、今回調査では削除

■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

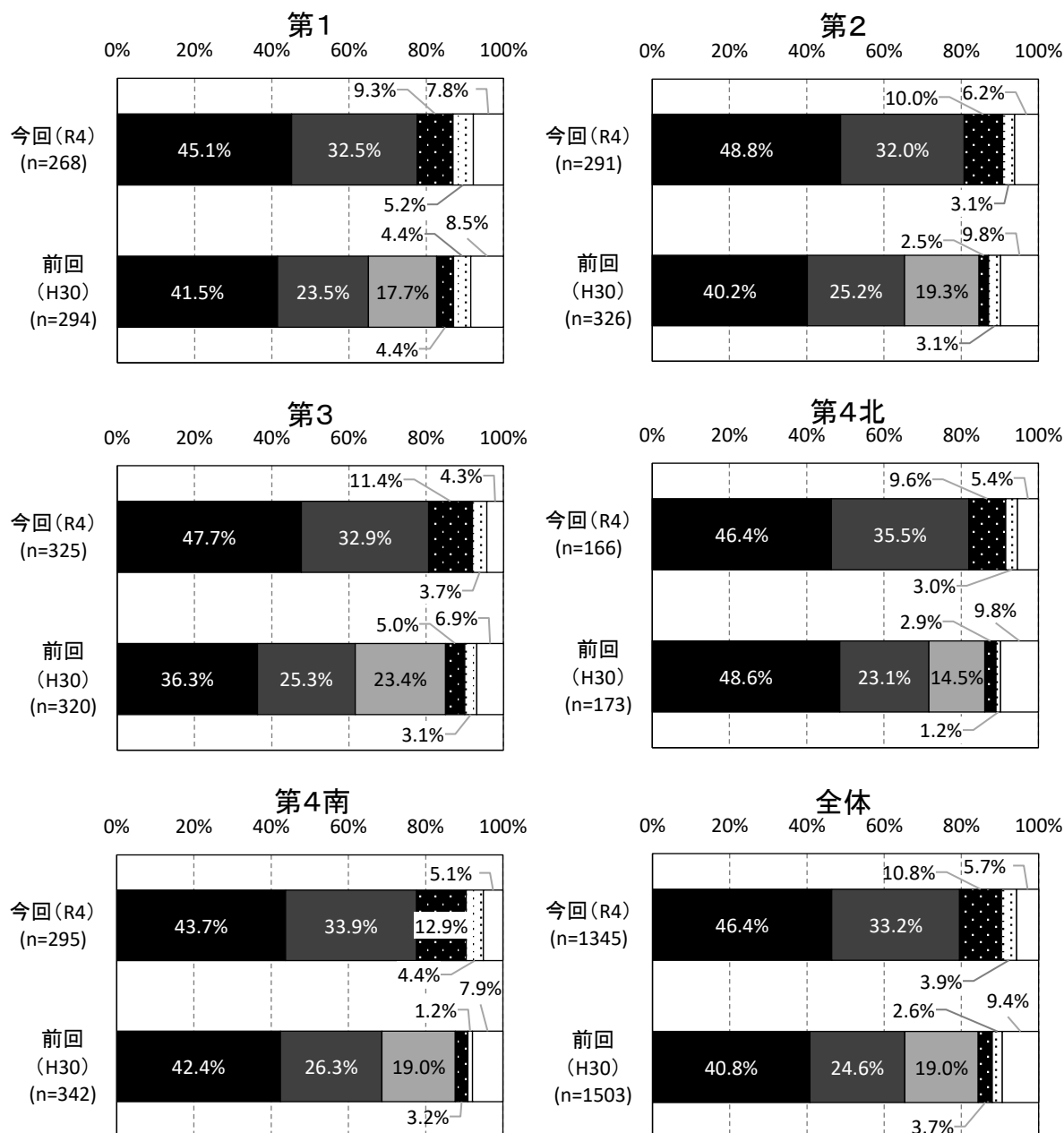


図 77 市民の積極的な利用による収入増加

(イ) 運行本数を増やすなど利便性を向上させて、運行経費が増える場合には、利用者負担を増やす（運賃の値上げ）。

全体では、「そう思う」「ややそう思う」が半数を超えているが、第4南ルートでは「あまりそう思わない」「そう思わない」の割合が半数を超えている。

注)「どちらとも言えない」の選択肢について、今回調査では削除

■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

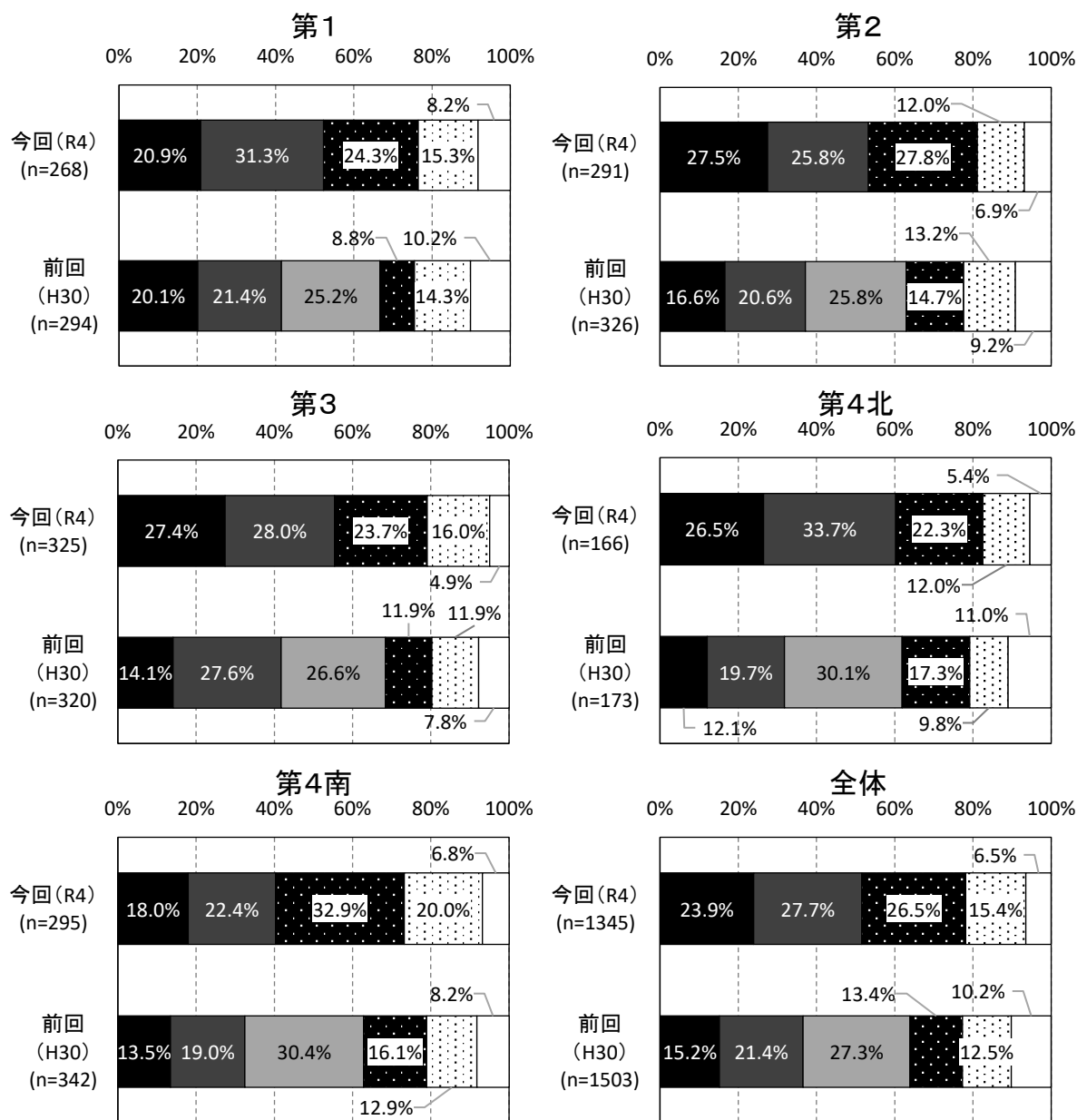


図 78 利便性向上に対する利用者負担の増加について

(ウ) 運行経路や本数はできるだけ維持したうえで、利用者負担を増やす（運賃の値上げ）。

全ルートで、「あまりそう思わない」「そう思わない」が半数を超えている。

注) 前回調査では、この項目はなし

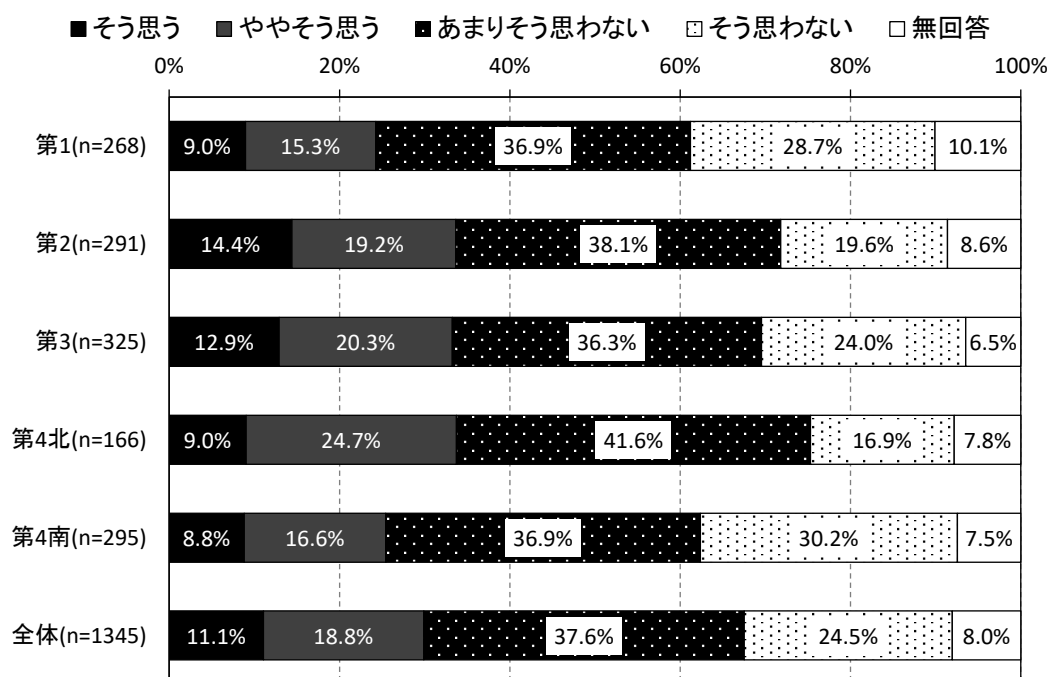


図 79 現状維持における利用者負担の増加について

(エ) ルートの短縮など運行経路の見直しにより、市の補助額を減らす。

全ルートで、「あまりそう思わない」「そう思わない」が半数を超えている。

注)「どちらとも言えない」の選択肢について、今回調査では削除

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

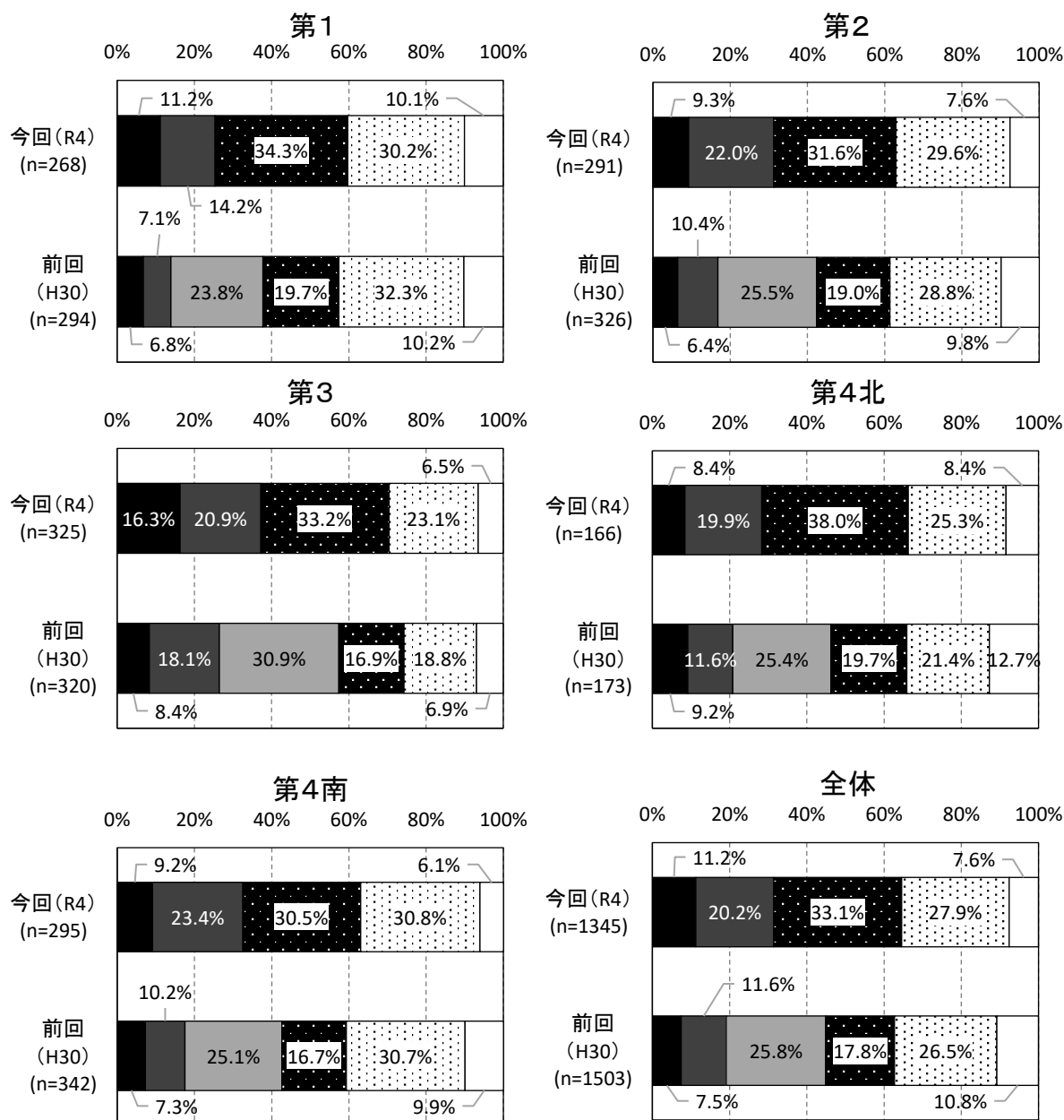


図 80 運行経路の見直しによる補助減額について

(オ) 運行経路は変えずに運行本数の見直し（減便）により、市の補助額を減らす。

全体では、「そう思う」が前回調査より 7.6 ポイント、「ややそう思う」が 9.2 ポイント減少している。また、「あまりそう思わない」が 20.9 ポイント、「そう思わない」が 21.8 ポイント増加している。全ルートで、「あまりそう思わない」「そう思わない」が 70%を超えている。

注)「どちらとも言えない」の選択肢について、今回調査では削除

■ そう思う ■ ややそう思う □ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

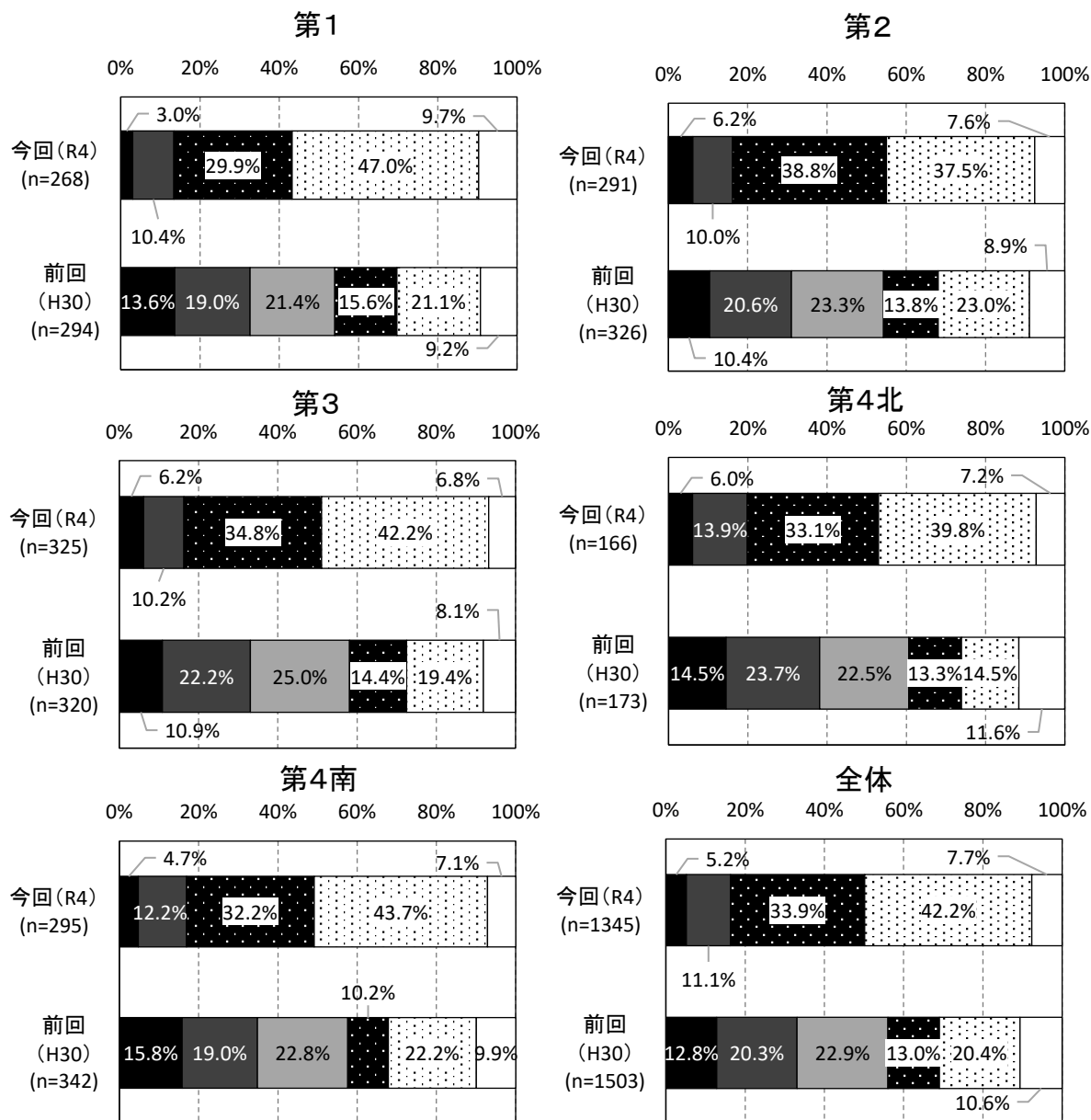


図 81 運行本数の見直しによる補助減額について

(カ) 市の補助額を増やし、運行経路や本数をより充実させる。

全ルートで、「そう思う」「ややそう思う」が半数を超えている。

注) 前回調査では、この項目はなし

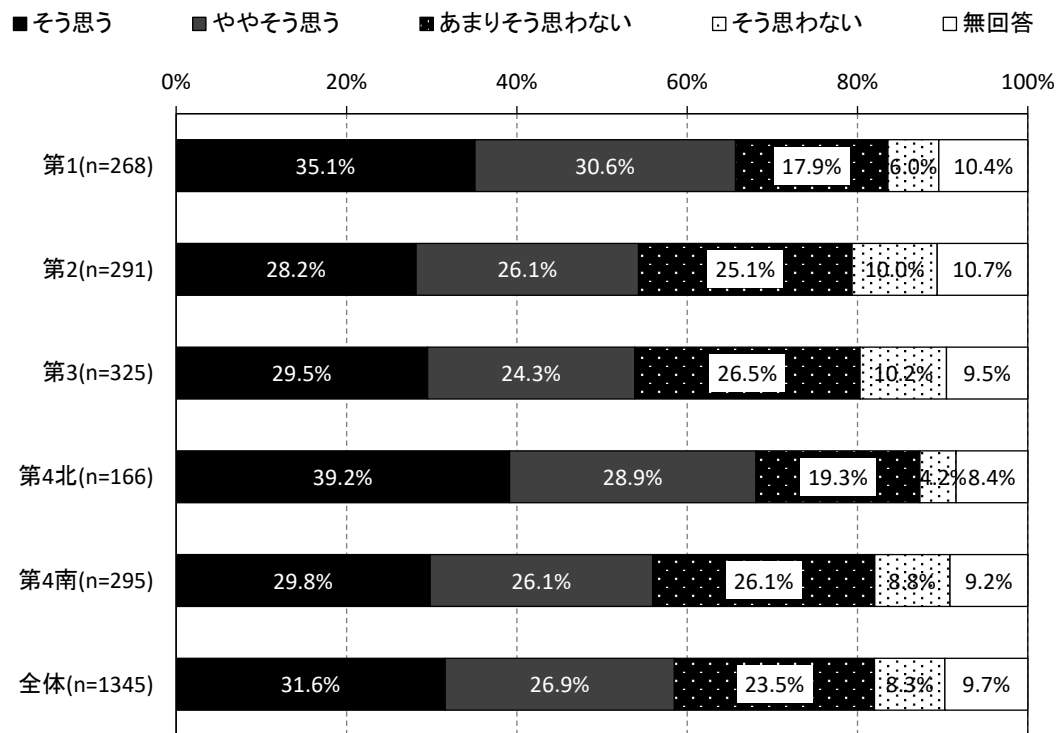


図 82 補助増額による運行経路・本数の充実について

(キ) 高齢者や障害がある方などの利用が増え、割引の適用によって運賃収入が減る場合には、市の補助額を増やして対応する。

全体では、「そう思う」が前回調査より 7.9 ポイント、「ややそう思う」が 15.2 ポイント増加している。また、「あまりそう思わない」が 7.6 ポイント増加し、「そう思わない」が 0.2 ポイント減少している。全ルートで、「そう思う」「ややそう思う」が 70% 前後となっている。

注) 「どちらとも言えない」の選択肢について、今回調査では削除

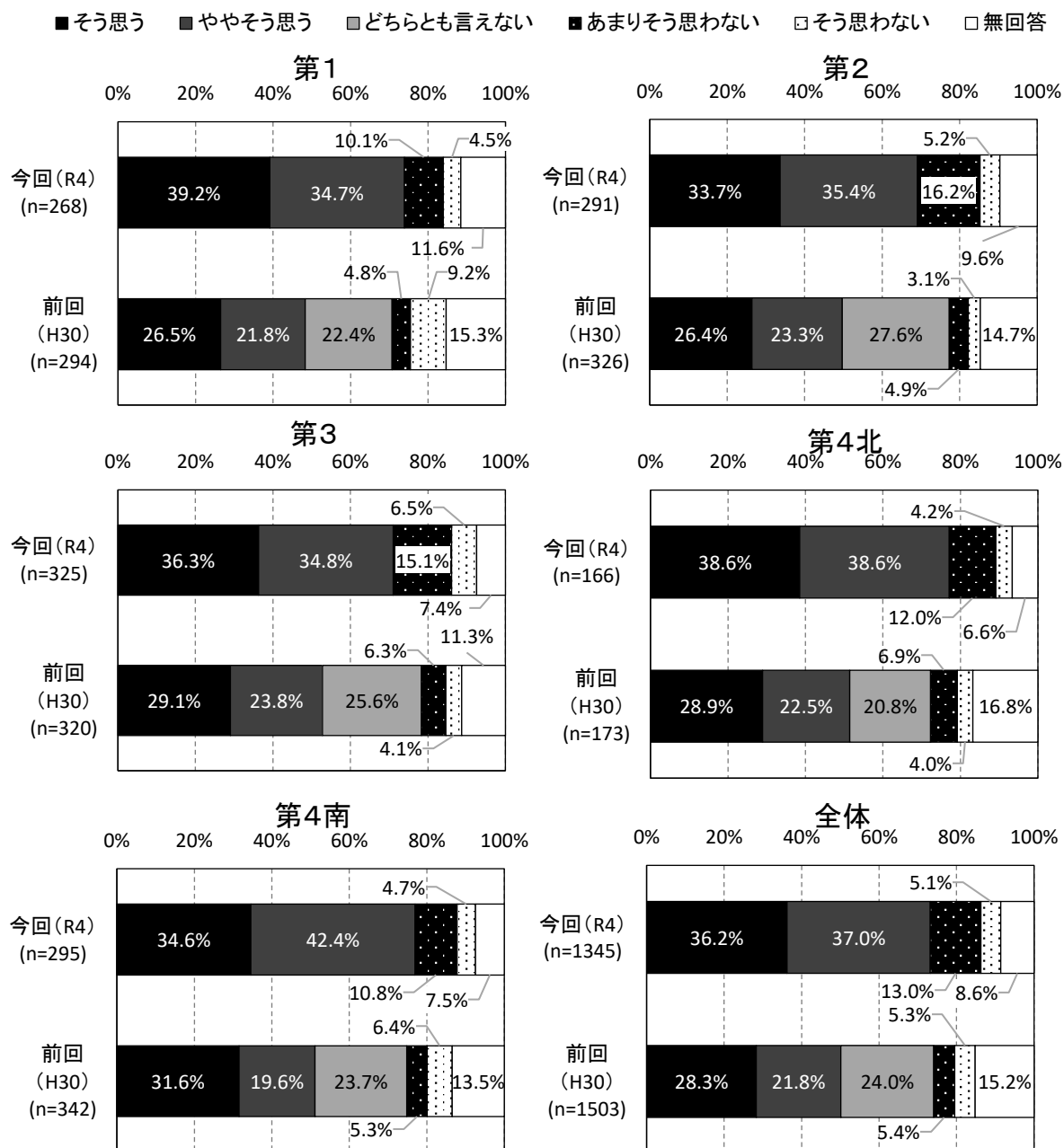


図 83 割引対象者の増加による補助増額について

(5) 運行ダイヤを見直す場合の最低限必要な運行間隔

第1ルート、第4南ルートでは、「30分未満」までの割合がそれぞれ42.2%、41.4%と他のルートに比べて高くなっている。

■ 10分未満 ■ 10分以上20分未満 ■ 20分以上30分未満 ■ 30分以上60分未満 □ 60分以上 □ 無回答

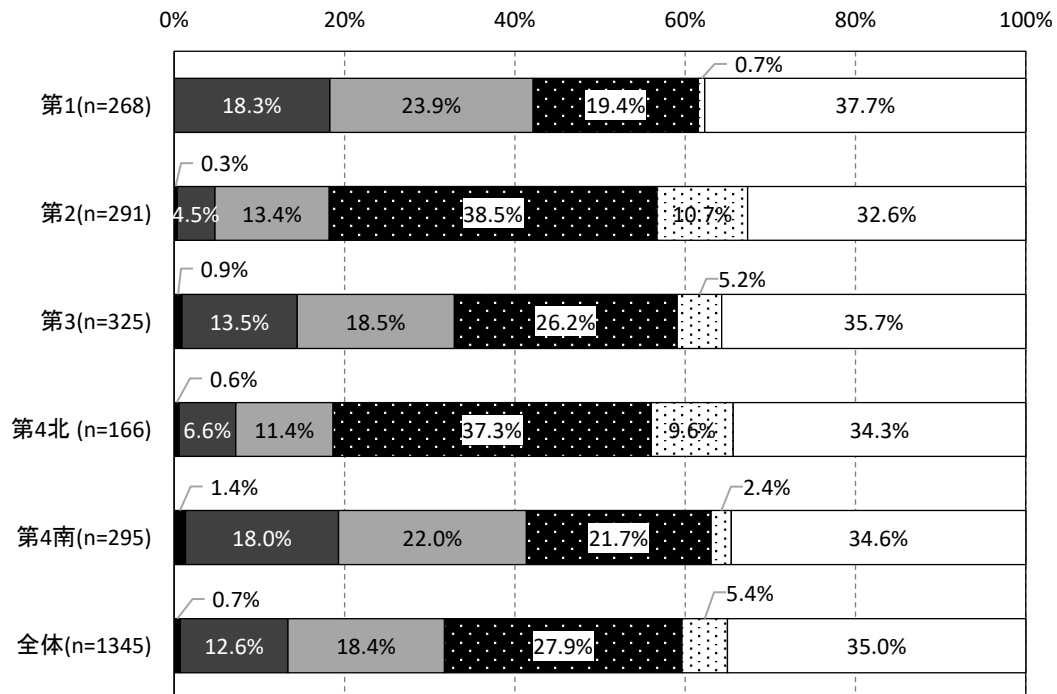


図 84 最低限必要な運行間隔

(6) 最低限必要な運行時間帯

始発では第1ルートを除き、「7時台」が最も多く、終発ではすべてのルートにおいて「21時台」が最も多くなっている。

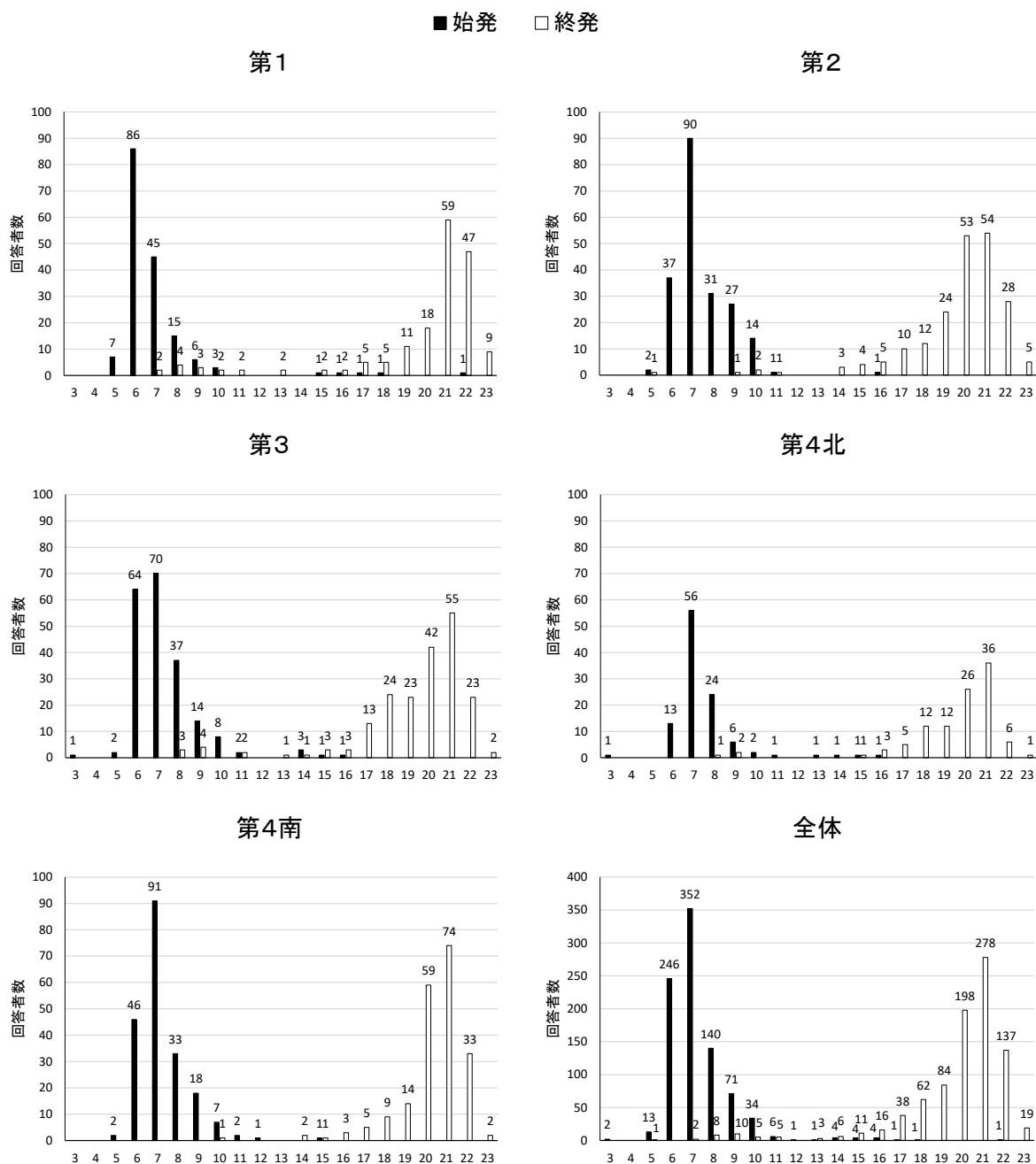


図 85 最低限必要な運行時間帯（ルート別）

2.8 自由記入による意見・要望等

751 件の意見・要望等が寄せられた。

項目	件数	主要な意見・要望等
運行	405	
始発を早くする	12	早朝の時間を検討してほしいと思う。
終発を遅くする	30	終発時刻を22時と23時に1本ずつ入れてほしい（日中の本数を減らしても）。
増便（荒天時）	7	雨の日の運行本数を増やしてほしい。
増便希望	61	もう少し本数を増やしてほしい。
時間別減便	6	通勤・通学時間以外は大幅カットでいいと思う。AM7～9時、PM5～8時
時間別増便	32	通勤時間帯は本数をふやしてほしい。
時間別増便・減便	8	通勤・通学ラッシュの時は本数を増やし、昼など全然人が乗らない時間帯は減らすなどの工夫が必要。
運行間隔短縮	17	1時間に4回くらい（15分くらいおきに）、運行してほしい。
運行時間帯追加	6	通院の時、8時台がないのは困る。（総合病院）
ダイヤ見直し	10	花小金井発の時間が西武バスと同じ便がある。数分ずらしてほしい。
ルート見直し	45	ひばりヶ丘駅と保谷駅を結ぶルートができると嬉しい。
運行体制現状維持	19	少なくとも現状維持でお願いしたい。
運行本数現状維持	9	これ以上本数を減らさないで欲しい。
運行存続希望	56	はなバス続けてほしい。
定時性（正確）	1	帰宅する際に利用させて頂いている。定時運行で利用しやすい。これからも使っていきたい。
定時性（遅延）	48	遅れが常態化している。
通過（混雑時）	3	朝早く通学で利用したくても市外の方が沢山乗車していて乗れないことが多い。もっと市民を優先してほしい。
乗り継ぎが不便	4	急行が止まるタイミングと発車時刻を合わせてほしい。
使いにくい	1	踏切通過などで遅れがひどいと思えない。朝晩通勤に使いやすくして欲しい。こちらとしては、使いたくても本数などの問題で使いにくい。
分かりやすい運行	1	ムーバスのように毎時00分、20分、40分など覚えやすいダイヤにするとか、乗りやすい運行にする。現場のドライバーが犠牲者にならない様にしてほしい。
早めの乗車	15	天候によって大雨の時や暑さ寒さの時は2分前でなく早くに乗車させてほしい。
停車位置	9	バス停につける時、「えん石」に近づけていただけると、とても助かる。
臨時便	1	乗り切れない時は臨時便を追加で出すとかしても良いと思う。
廃止	4	市の負担大ならはなバスをなくしてもいいと思う。
運賃	100	
運賃現状維持	15	運行本数を増やしてもらいたいが運賃値上げなら現状のままでも我慢するしかない。（現在は1時間に1本）
運賃値下げ	7	運賃の値下げ、150円から100円に。ただし駅から他の駅までは150円でも良いと思うが、途中短い期間は100円で良いのでは？そうすると、もっと利用者が増えるのではないかな。100円の時はいくら利用させていだいた。
運賃値上げ	27	もっと運賃が高くて良いので本数を増やしてほしい。
時間帯別運賃の導入	6	第4南ルートを通勤に使っておりますが、7時台の便の本数の関係で、著しく混み合うため、本数増をご検討いただきたい。早朝便の値上げがあっても全く問題ない。
対距離料金の導入	4	料金制度を一定ではなく、対距離制にすべき。
天候別運賃の導入	1	天気が悪い日は、使う人が増える。雨の日に金額増やす等で補助金を減らしたらどうか。
高齢者有料化	1	高齢者有料化。
西東京市民以外の運賃差別化	2	西東京市民と市外の方が同額なのは不公平。
定期券・回数券・特殊券の導入	26	定期券の販売をお願いしたい。
割引廃止	3	高齢者の中には、しっかりとした方々も大勢いる。そうした方々の割引の適用は必要ないと思う。はなバスの運行は引き続き継続していただきたい。
その他運賃に対する意見・不満	8	路線バスより高くなるなら乗らないと思う。はなバスが必要であれば割引適用の方も150円になるのは許容範囲内ではないかな。
施設	7	
バス施設	7	バス停に屋根があると尚、助かる。
バス停	13	
バス停位置	13	芝久保公民館の前に止まってほしい（芝久保図書館）。

項目		件数	主要な意見・要望等
車体		3	
	ステップ	1	身体障害者および老人が、手足の不自由な時乗り降りがステップ口7～8cm低くなると。
	バスが小さい	2	バスの内部（客席）が小さすぎ。雨の日はかさでとなり同士ぬれるし、乗る方が多いのでバス停に並んでいる人全部乗せるとバス内はぎゅうぎゅうで気分が悪くなる。もう少し考えてほしい。
車内		17	
	乗車ルール	1	終点つく時など立ってる人が先に下りれる方がスムーズだと思う。座っている人が後で下りればいいと思う。座ってた人が横から出てきてスムーズじゃない。
	混雑への不満	5	混雑時、乗車と降車で扉が別々にしてほしい。
	消毒	1	乗る時に消毒できるようにしてほしい。
	車内表示	1	停留所一覧「1.〇〇」→「2.△△」など、停留所番号と停留所名（ふりがな付の大きな文字で）が一覧でわかるものを各座席や奥に立ってる人からも見える位置に何枚か貼って欲しい。
	こどもアナウンス（不満）	6	アナウンスが子どもの声のようであるが聴きにくい。良く知っている人は地名に困らないが、外部者にとっては迷惑である。はっきりした大人のプロの声が望ましいと思う。
	こどもアナウンス（満足）	3	小学生による車内放送に通勤時、癒されています。
乗務員		48	
	運転手への感謝	6	いつも利用しているが、運転手が丁寧な運転をしている。有り難いと思う。
	運転手への要望	40	運転手のマナーについて格差が大きい。
	運転士の対応	2	定時発車は大切ですが乗ろうと走ってくる方の姿を見ないフリして発車させる運転士の非情さにがっかりしたことがある。
情報		28	
	位置情報	17	リアルタイムで運行中のバスの位置情報が把握できるとよい。
	運休情報	5	運休の際は、停留所にもお知らせをしてほしい。Webへ掲載しても閲覧できない人も多い。
	混雑情報	1	降雪や荒天の際には、満車で乗車できない場合がある。乗車できないことは仕方ないことだが、満車であることの状況を何かしらの手段で早めに知ることができると違う行動ができるのでありがたい。
	市ホームページの改善	2	西東京市のホームページの運行表が分かりにくい。
	その他情報の改善	3	高齢者はパソコン（HP、ツイッター、LINE等）で利用できる人は少数だと思う。せめて時刻改正表は市報の一番目立つところに掲載して欲しい。
財源		10	
	運行補助賛成	1	運行経費は住民が払っている税金でまかなってほしい。高い税金の対価だと思っている。
	補助増額（賛成）	2	乗車率が低迷しているので、経営が困難なことがわかる。市の補助が増えることを希望する。利用者としては現状のダイヤを我慢する。どうぞ継続して運行していただきたい。
	補助増額（反対）	1	市の補助額を増やすのは、現実的ではない。⇒他の使い方をしてほしい（バス運行以外）。
	補助（その他）	2	新座市在住の者です。新座市のはずれ、西東京、練馬区に近い場所にいる（上後で乗降）。はなバスはありがたく利用させていただいている。高齢のため、徒歩のみ。以前のアンケートにも書いたが、新座市にも話をし、多少の負担をお願いする方法とかはないのか。
	経費削減	2	採算性だけを考えるのではなく、弱者を救うべき手段として必要ではないか、利益を追求する事ではもちろんない。バス便のない経路だから必要ではないか。もっと経費削減できる事を考えて欲しい。
	運賃収入以外の収入確保	2	利益を上昇させるのに運賃にたよるのではなく、ボディや車内の広告等もっと広く収入を得る道を考えた方がよい。
対策		13	
	利便性向上	1	利用者が利用しやすい仕組みを徹底する。毎時、同分発にする等、効率よりも覚えやすい利用しやすい仕組みを追求する。
	利用者増加対策の実施	12	運行回数等の利便性から利用率が少ないように感じる。利便性から利用者の増加を考えるのが（経費削減より）先のように思う。
その他		107	
	アンケート調査に対する意見・感想	12	アンケートの結果、またアンケートをどのようにはなバス事業に活かしたのか市報などで公表して欲しい。
	はなバスに対する意見・感想	90	何時も重宝させていただいている。ありがとうございます。
	その他の意見・感想	5	実質の経費などを精査公開し多くの意見を聞く。
総計		751	

3. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

調査実施日	発送日：令和4年6月17日（金） 締切日：令和4年7月8日（金）
調査対象者	無作為抽出した市民 3,000 人（16 歳以上）
調査方法	調査票を郵送配布した。 回答は、郵送、Web 回答、庁舎及びバス車内に設置した回収箱のいずれかで回収。

3.1 配布数及び回収状況

	配布数	回収票	回収率
郵送	3,000	905	30.2%
Web		207	6.9%
計	3,000	1,112	37.1%

3.2 回答者の属性及びはなバス利用状況

3.2.1 回答者の属性

(1) 性別、年齢

性別は、男性が 40.4%、女性が 58.5%となっている。年代別で見ると、50 代が 19.1%で最も多く、次いで、75 歳以上が 17.6%、40 代が 16.6%となっている。

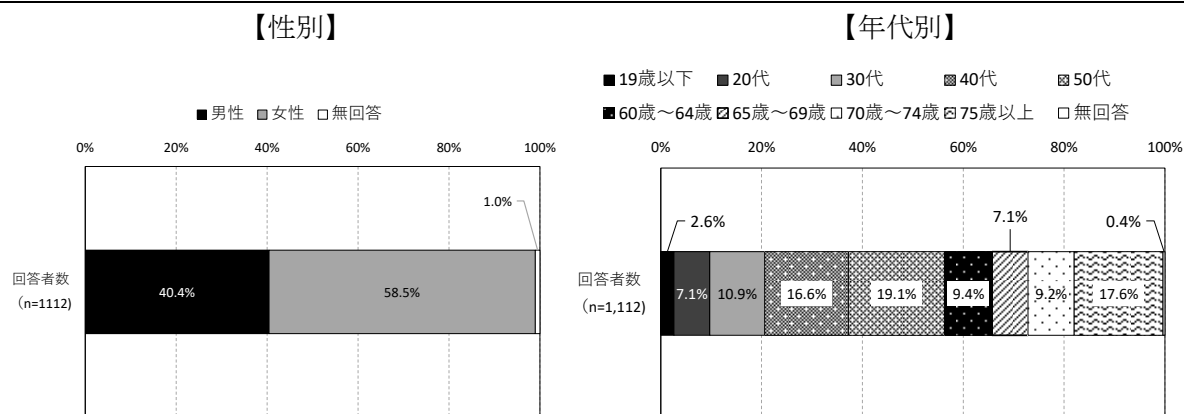


図 86 回答者の性別、年齢

(2) 職業

会社員が 32.1%で最も多く、次いで無職が 18.3%、専業主婦・夫が 17.1%となっている。

■会社員
 ■公務員
 ■専業主婦・夫
 ■無職
 □無回答
 ■自営業
 ■パート・アルバイト
 ■学生
 □その他

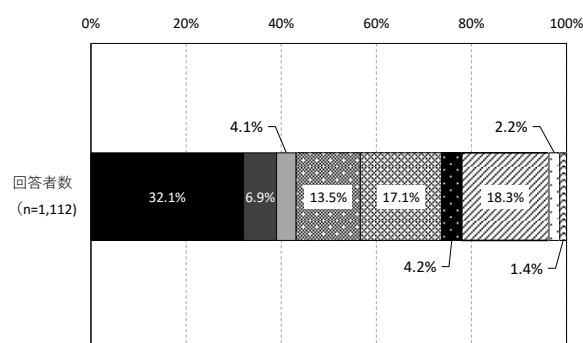


図 87 回答者の職業

(3) 学生区分

大学生が 57.4%、高校生が 38.3%となっている。

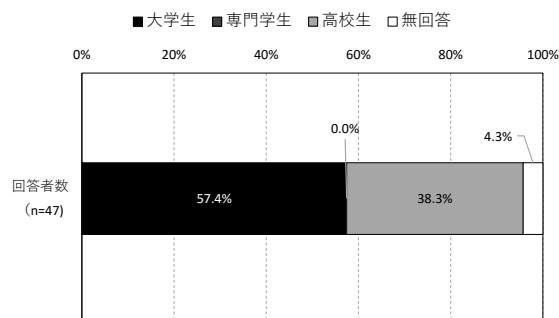


図 88 学生区分

(4) 居住地

芝久保町が 11.4%で最も多く、次いで田無町が 7.7%、向台町が 7.3%となっている。

居住地	n	%	居住地	n	%
芝久保町	127	11.4	東町	44	4.0
田無町	86	7.7	下保谷	43	3.9
向台町	81	7.3	西原町	38	3.4
南町	66	5.9	北町	35	3.1
柳沢	61	5.5	東伏見	26	2.3
保谷町	61	5.5	谷戸町	26	2.3
ひばりが丘	58	5.2	緑町	26	2.3
富士町	55	4.9	栄町	23	2.1
住吉町	54	4.9	ひばりが丘北	17	1.5
新町	53	4.8	北原町	15	1.3
泉町	49	4.4	無回答	22	2.0
中町	46	4.1	合計	1,112	100.0

図 89 居住地

(5) 運転免許証の保有状況

運転免許証保有者は 66.7%となっており、免許返納者は 11.3%、持ったことがない方は 21.0%となっている。

- 運転免許証を持っており、普段から運転する
- 運転免許証を持っているが、あまり運転しない
- 過去に運転免許証を返納したため、現在は持っていない
- これまで運転免許証を持ったことがない
- 無回答

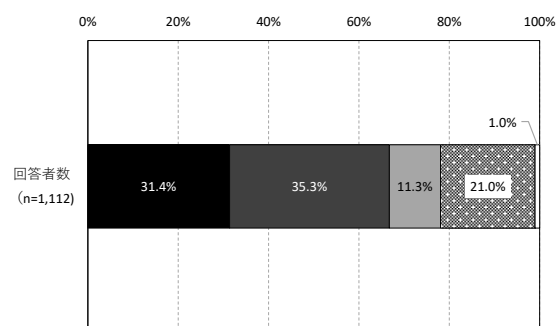


図 90 運転免許証の保有状況

(6) 普段ご自身で運転するもの

自転車が 59.0%で最も多く、次いで、自動車が 40.1%となっている。自動車を運転する方のうち、自家用車が 74.0%、カーシェアリング・レンタカーが 6.7%となっている。

注) 複数回答のため、回答者数に対する割合を示している。

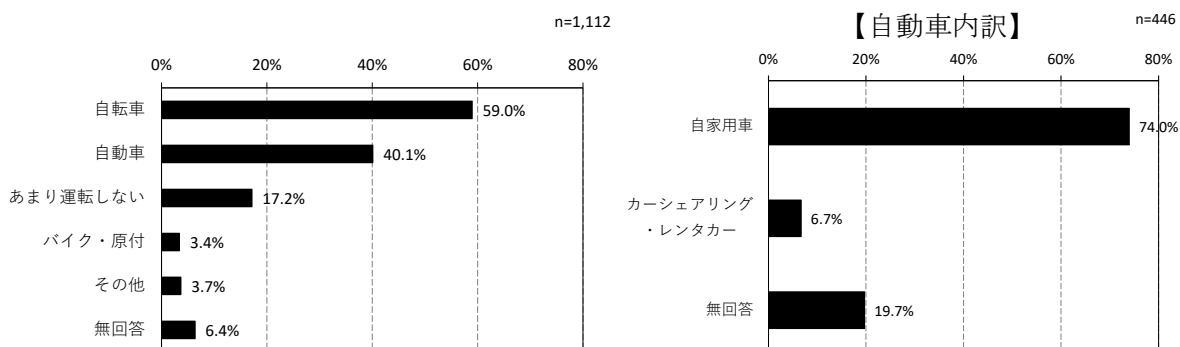


図 91 普段運転するもの

(7) 最寄り駅

田無駅が 37.1%で最も多く、次いで、ひばりヶ丘駅が 17.9%、保谷駅が 15.6%となっている。

■ 田無駅 ■ ひばりヶ丘駅 ■ 保谷駅
 ■ 西武柳沢駅 ■ 東伏見駅 ■ 花小金井駅
 ■ 武蔵境駅 □ その他 □ 無回答

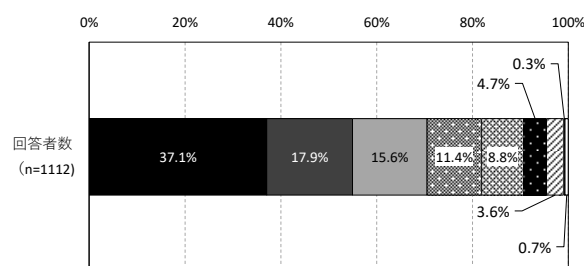


図 92 最寄り駅

(8) 最寄り駅までの移動手段

徒歩が 53.3%で最も多く、次いで、自転車が 14.0%、路線バスが 5.8%となっている。

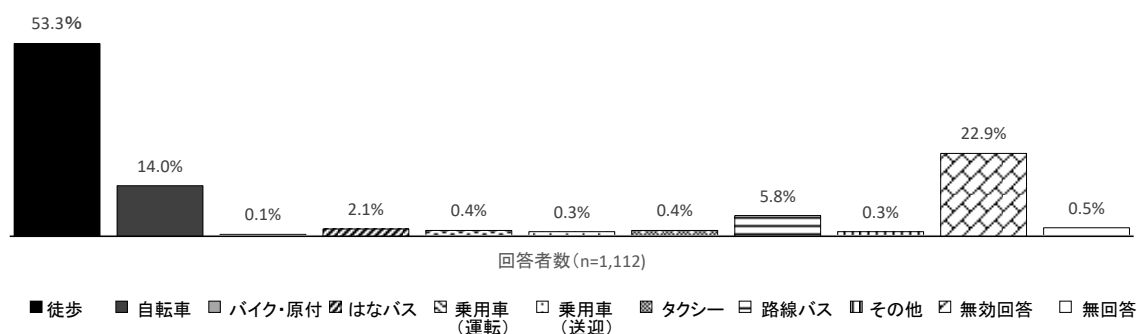


図 93 最寄り駅までの移動手段

(9) 普段利用する駅と最寄り駅について

① 普段利用する駅と最寄り駅の違いと異なる理由

普段利用する駅と、最寄り駅が同じ方は 80.2%となっている。

最寄り駅と異なる理由は、「楽に目的地まで行くことができる」が 50.4%で最も多く、次いで「目的地まで早く行くことができる」が 47.5%となっている。

注) 複数回答のため、回答者数に対する割合を示している。

■ 最寄り駅と同じ ■ その他 ■ 駅は利用しない □ 無効回答 □ 無回答

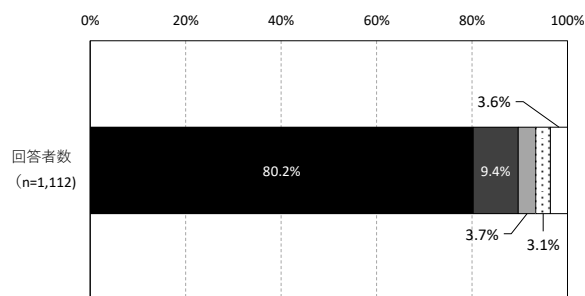


図 94 普段利用する駅と最寄り駅の違い

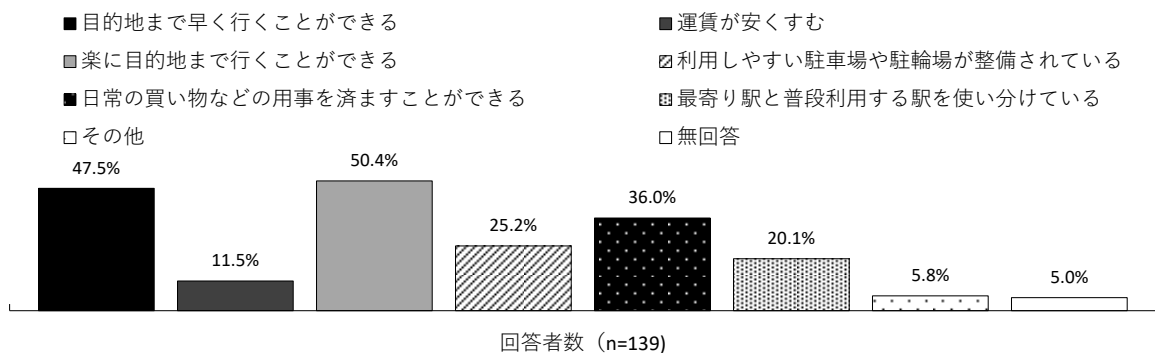


図 95 普段利用する駅と最寄り駅の異なる理由

②最寄り駅と普段利用する駅

最寄り駅と普段利用する駅が違う方の利用状況についてみると、最寄り駅が「田無駅」の方の63.0%は「武蔵境駅」を普段利用し、同様に、「ひばりヶ丘駅」の54.5%は「田無駅」、「保谷駅」の75.0%は「ひばりヶ丘駅」、「西武柳沢駅」の43.8%は「田無駅」、「東伏見駅」の63.6%は「保谷駅」、「花小金井駅」の77.8%は「田無駅」を利用している。

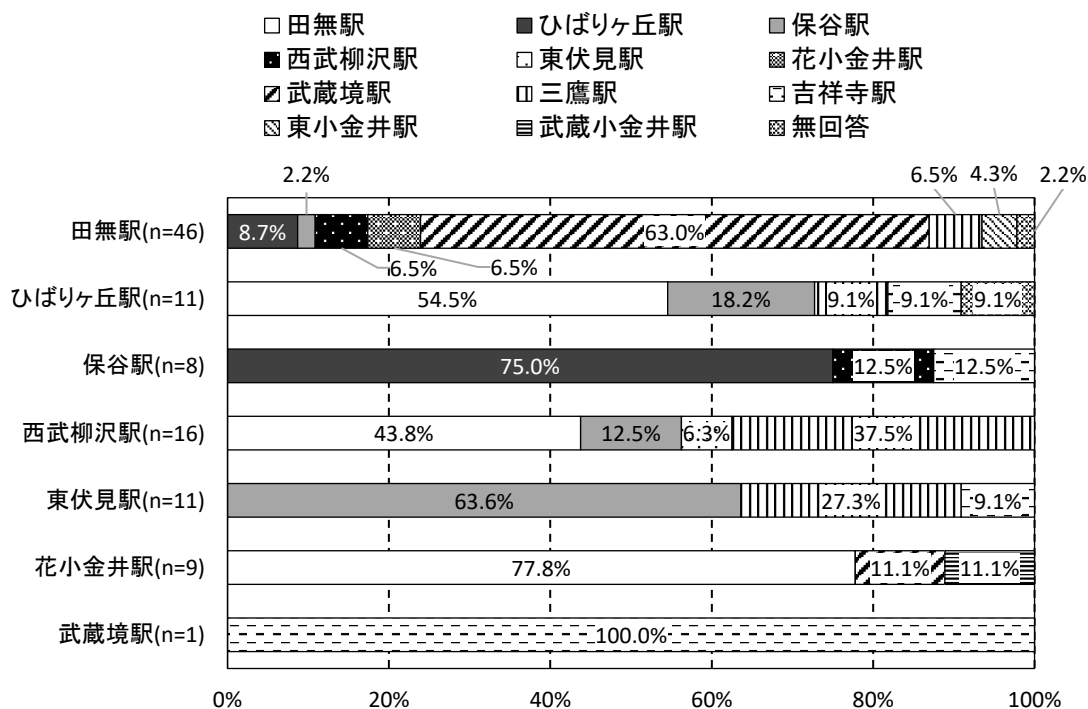


図 96 最寄り駅と普段利用する駅

(10) 普段利用する駅までの移動手段

無効・無回答を除き、「路線バス」が30.2%で最も多く、次いで「自転車」が25.2%、「徒歩」が7.9%となっており、「はなバス」は2.9%となっている。なお、「バイク・原付」、「乗用車（運転）」、「乗用車（送迎）」、「タクシー」、「その他」の選択者はいなかった。

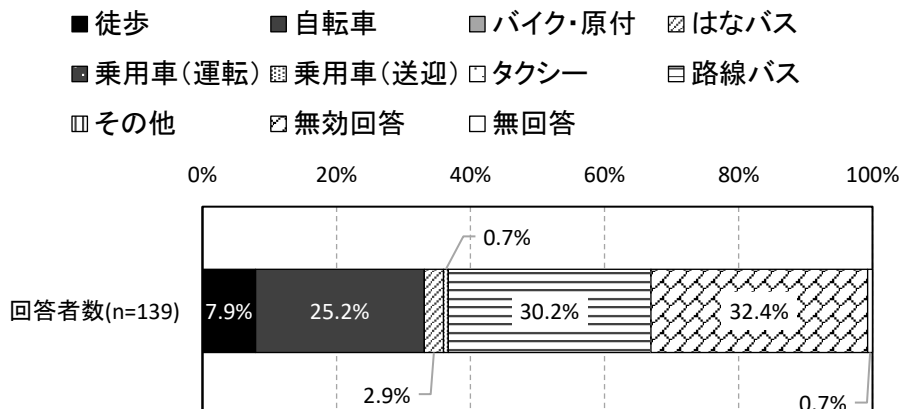


図 97 普段利用する駅までの移動手段

3.2.2 はなバスの認知度・利用の有無

①はなバスの認知度・利用の有無

はなバスを「利用したことがある」「知っている」を合わせると 97.3%となっており、前回調査と比べて 1.8 ポイント多くなっている。

- はなバスを利用したことがある。
- ▒ はなバスを知っているが、利用したことはない。
- はなバスのことを全く知らない。このアンケートで初めて知った。
- 無回答

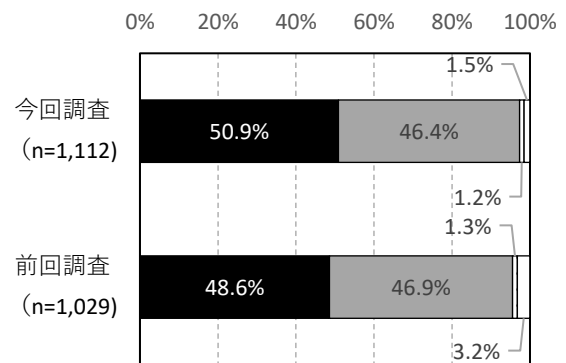
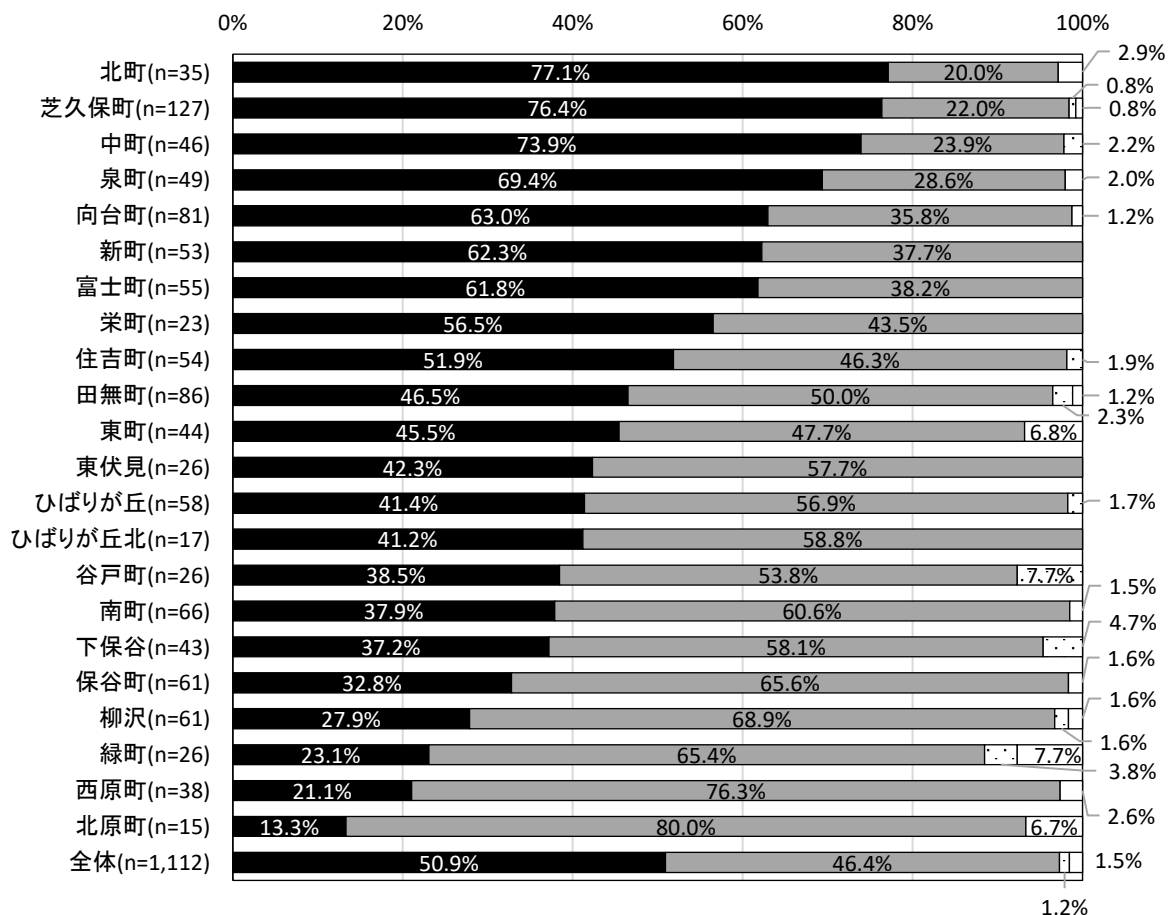


図 98 はなバスの認知度

②居住地別認知度

「柳沢」「緑町」「西原町」「北原町」で、はなバスを利用したことがある割合が 30%以下となっている。ほとんどの地域で認知度は 90%を超えている。



- はなバスを利用したことがある。
- ▒ はなバスを知っているが、利用したことはない。
- はなバスのことを全く知らない。このアンケートで初めて知った。
- 無回答

図 99 居住地別認知度

3.2.3 はなバスの利用実態

(1) はなバスの利用目的

平日、休日ともに、食事・娯楽・レジャー・習い事の利用が最も多くなっている。

注) 今回 (R4) は、択一式の回答、前回 (H30) は複数回答となっている。
注) 前回 (H30) の傾向と比較するため、上位3つの目的と割合を示す。

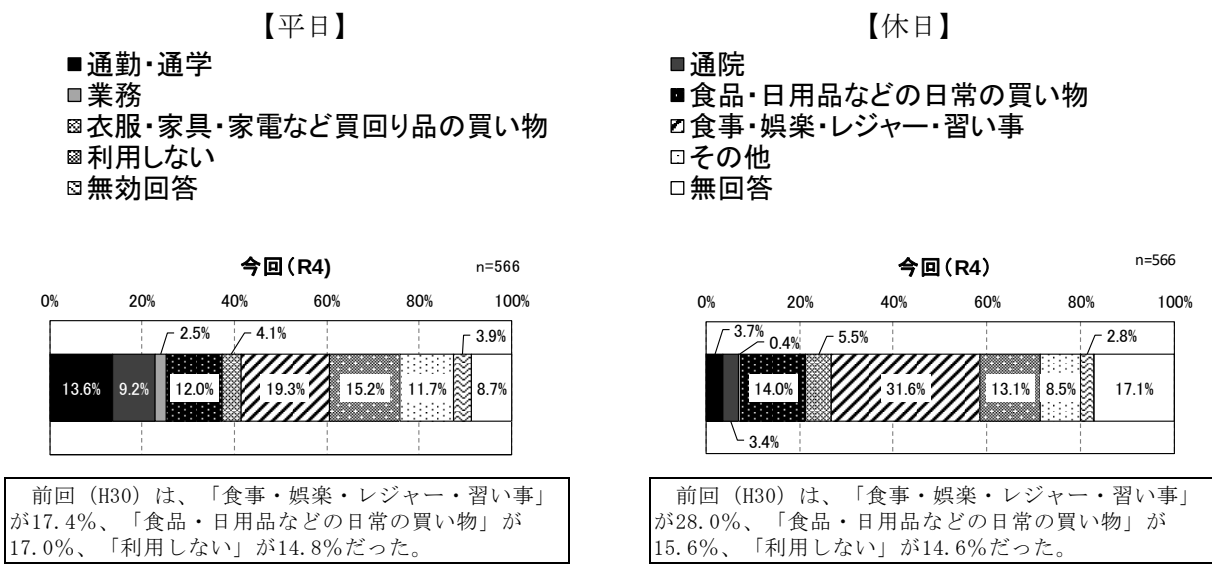


図 100 利用目的

(2) よく利用するルート

平日、休日ともに第2ルートの利用が多くなっている。内訳では、第2ルート、第3ルートでは循環の利用が多く、第4南ルートでは駅間の利用が多くなっている。

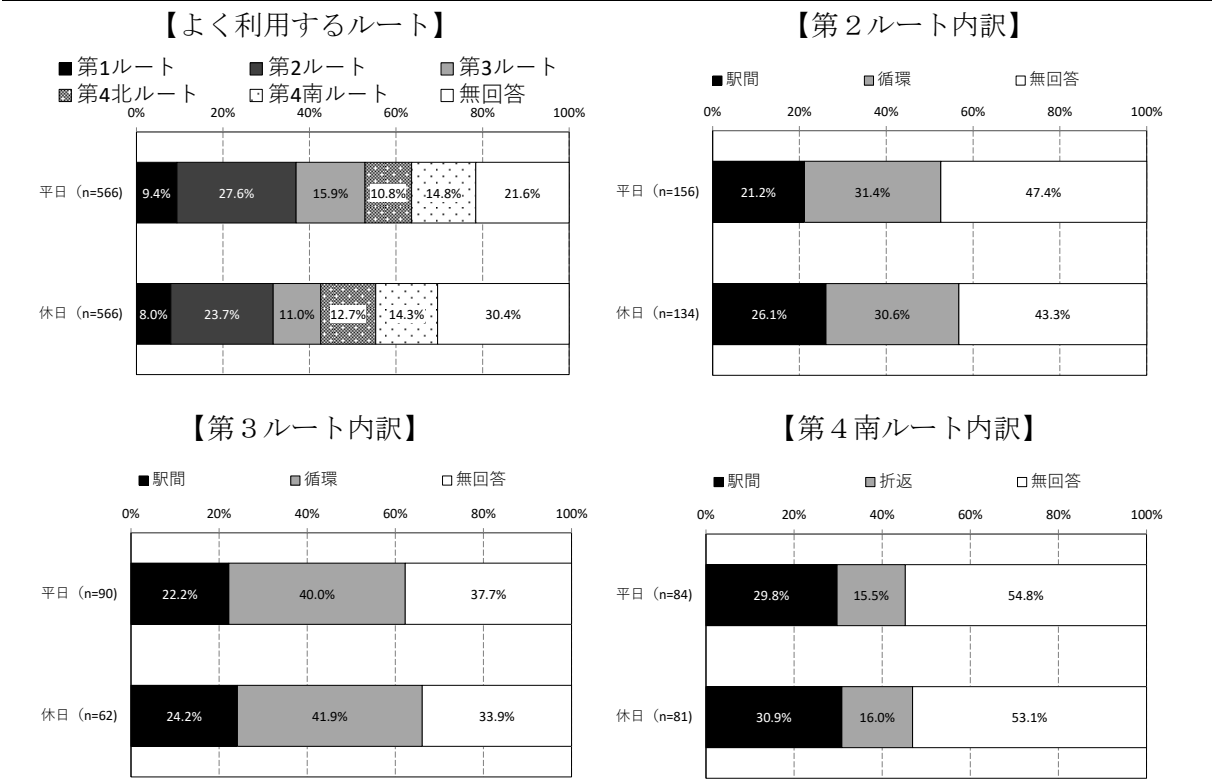
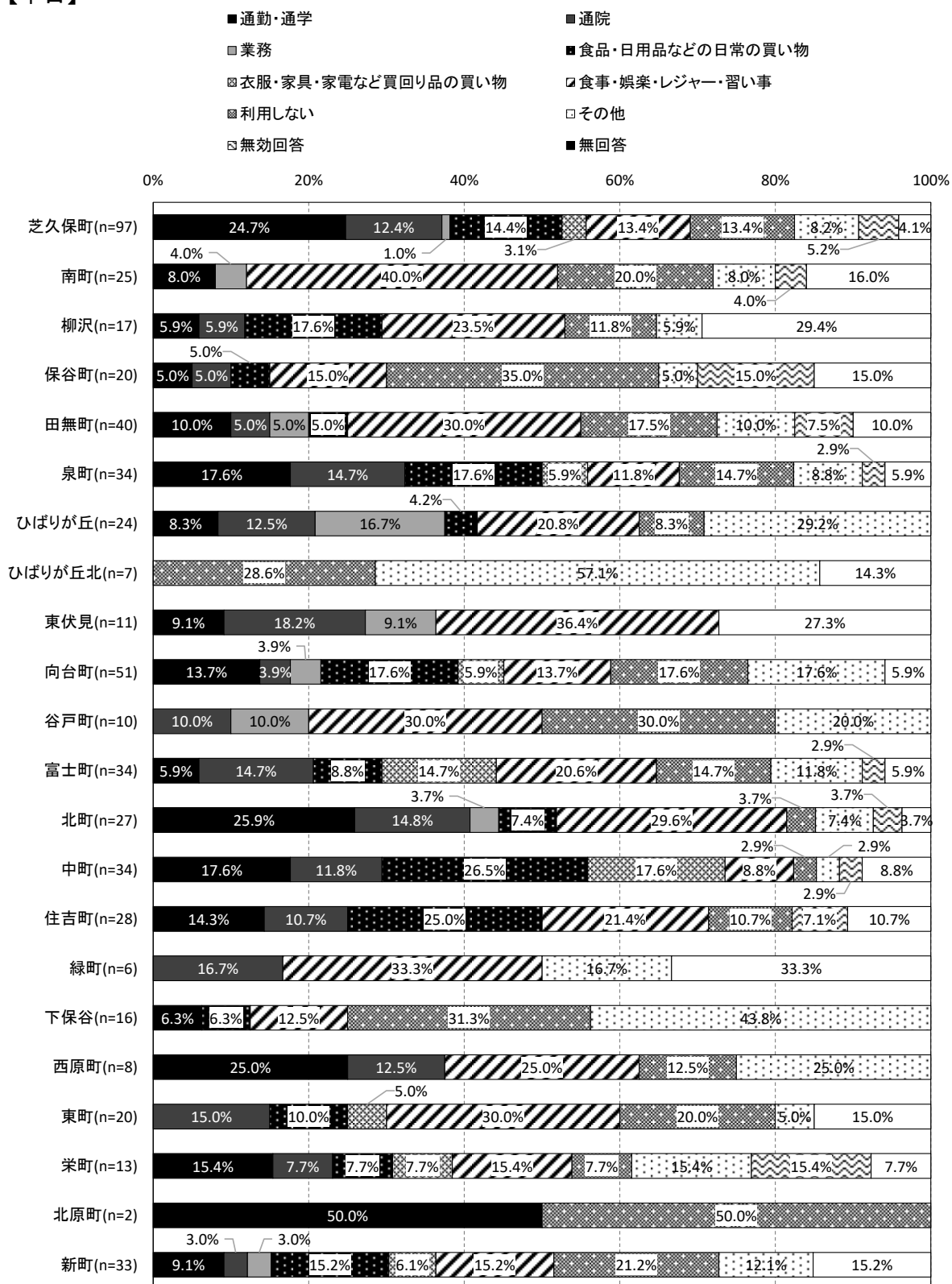


図 101 利用ルート

(3) 居住地別利用目的

はなバスの沿線の地域でみると、「芝久保町」「北町」で「通勤・通学」での利用が多く、「南町」「田無町」「東伏見」「北町」で「食事・娯楽・レジャー・習い事」での利用が多い。

【平日】



はなバスの沿線の地域でみると、「南町」「保谷町」「田無町」「泉町」で、「食事・娯楽・レジャー・習い事」での利用が多い。

【休日】

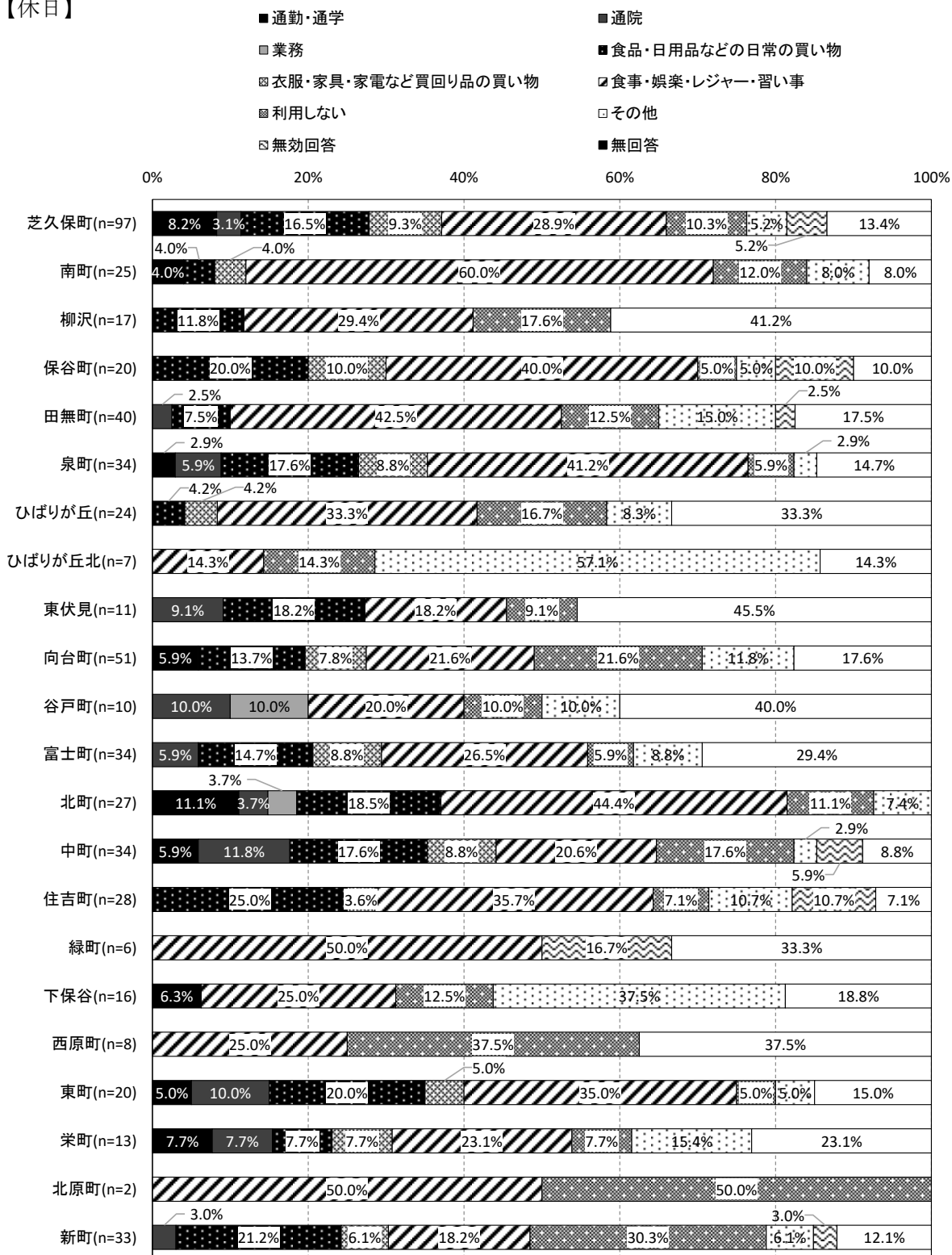


図 102 居住地別利用目的

(4) 利用時間帯

平日、休日ともに「9時から正午まで」の利用が多く、次いで、「正午から15時まで」、「15時から18時まで」の順となっている。正午から18時は、平日に比べ、休日の方が割合が高くなっている。

注) 今回(R4)は複数回答、前回(H30)は択一式の回答となっている。

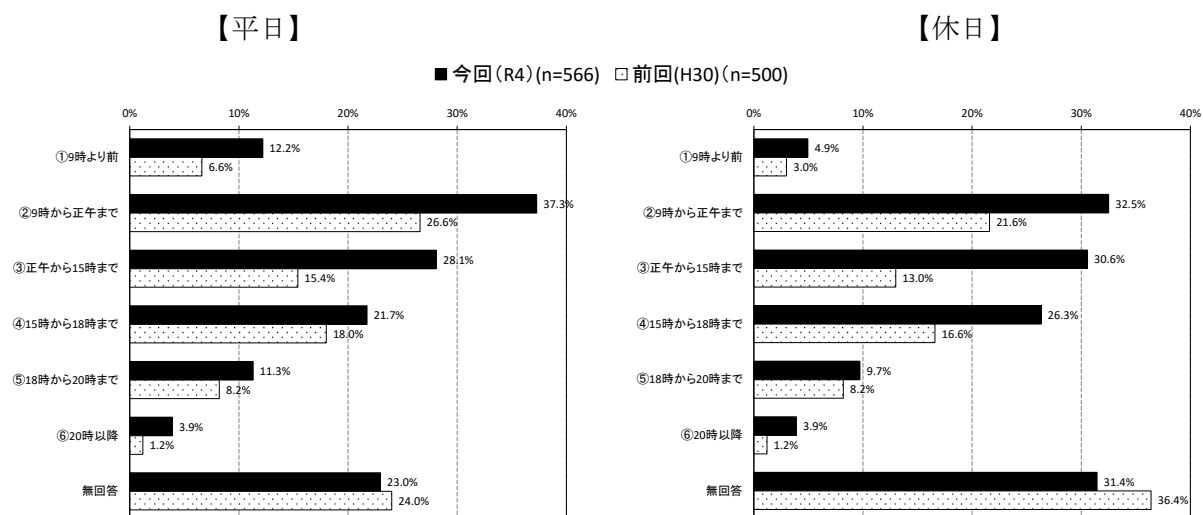


図 103 利用時間帯

(5) はなバスの利用頻度

利用頻度は、「週1日未満」が平日で62.5%、休日で62.9%と最も多い。

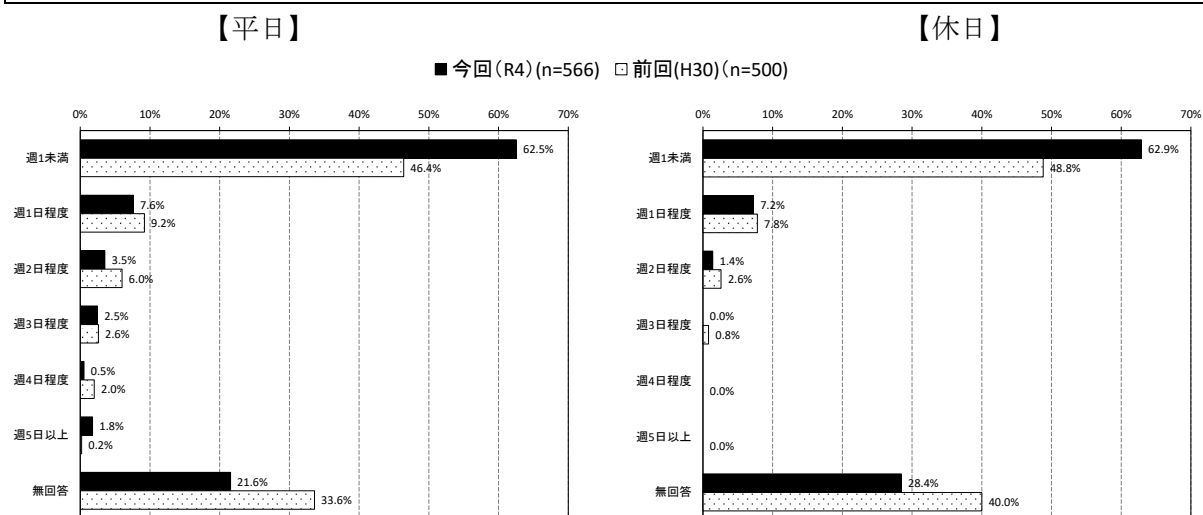


図 104 利用頻度

(6) 利用目的別利用頻度

全体的に週1日未満の利用が多いが、平日の「通勤・通学」、「通院」、「日常の買物」では、週1日以上の利用がみられる。

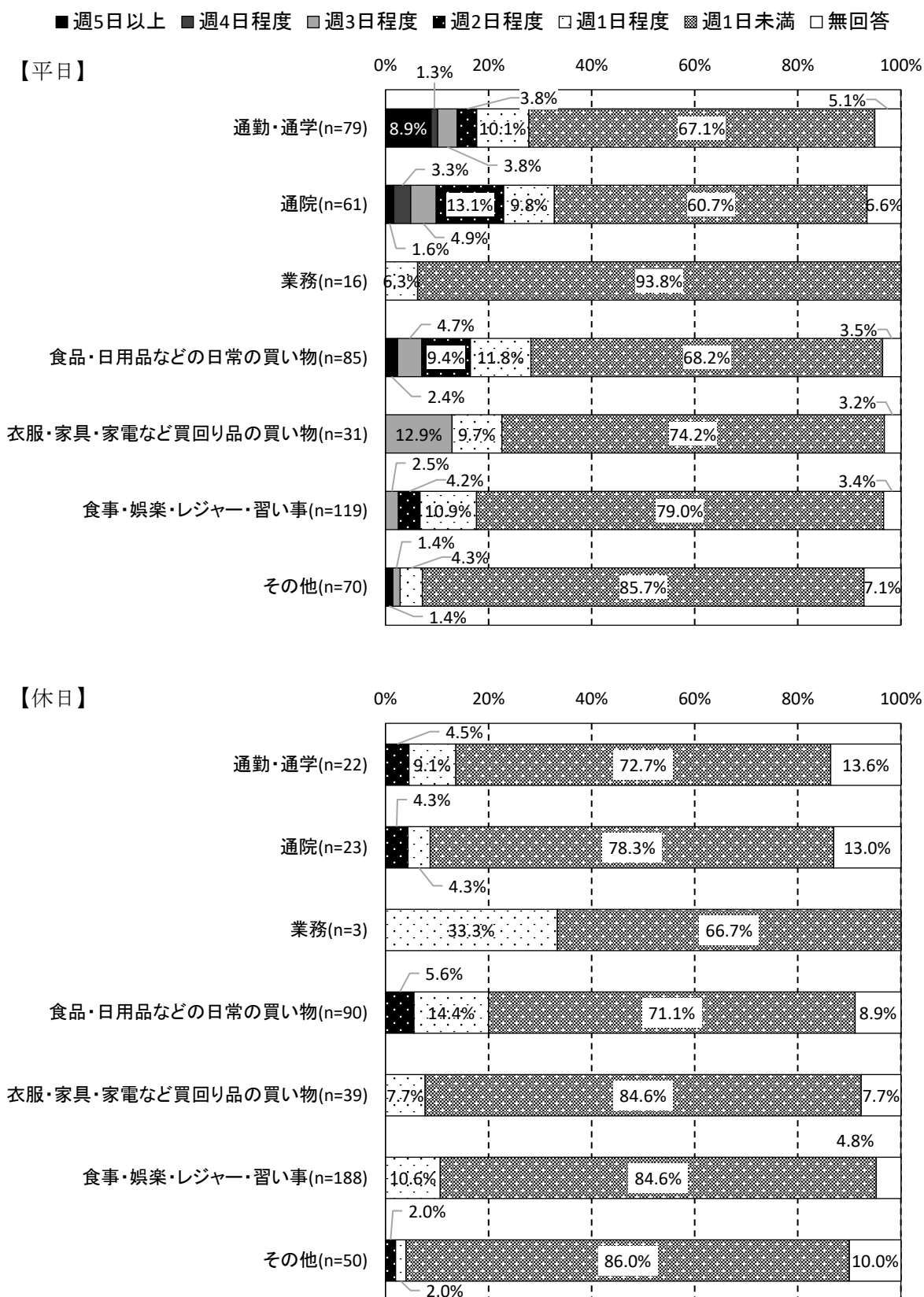


図 105 利用目的別利用頻度

(7) 目的地

目的地は、前回調査より平日、休日ともに「市内」の割合が 20 ポイント以上増加している。「市外」の内訳では、平日、休日ともに「東京都内（隣接区市除く）」がそれぞれ 44.4%、46.3%と多くなっている。

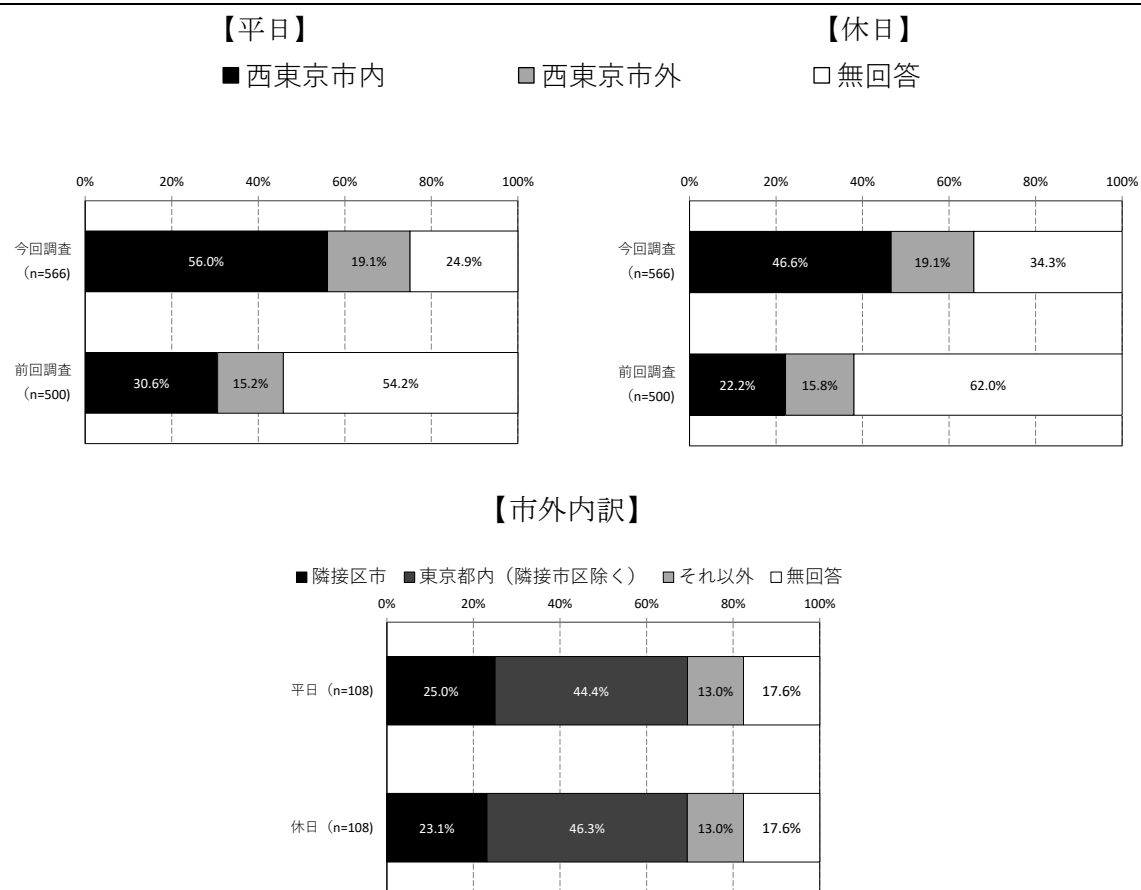


図 106 目的地

(8) 市内の目的地

平日について、第1ルートでは「東町」の駅（保谷駅）、第2ルートでは「中町」の公共施設、第3ルート、第4南ルートでは「田無町」の駅（田無駅）、第4北ルートでは「芝久保町」の公共施設の件数が多くなっている。

注）複数箇所の回答があった場合は、それぞれ1件として集計した。

【平日】

単位：(件)

第1ルート		施設属性				
		公共施設	住宅	病院	駅 (保谷駅)	無回答
全体		2	1	1	5	7
町名	北町	1	0	0	0	4
	芝久保町	0	0	1	0	0
	中町	0	0	0	0	0
	東町	1	0	0	5	0
	下保谷	0	0	0	0	3
	無回答	0	1	0	0	0

第2ルート		施設属性							
		商業施設	公共施設	病院	駅(ひばりヶ丘駅)	駅 (東伏見駅)	駅	その他	無回答
全体		11	40	1	25	7	1	11	20
町名	泉町	0	1	0	0	0	0	0	4
	住吉町	0	0	0	25	0	0	0	2
	田無町	0	0	0	0	0	0	0	1
	中町	0	31	0	0	0	0	0	2
	東町	0	0	0	0	0	0	0	1
	ひばりが丘	10	0	1	0	0	0	9	4
	富士町	0	0	0	0	0	0	0	2
	保谷町	0	0	0	0	0	0	0	1
	緑町	0	0	0	0	0	0	0	1
	南町	0	1	0	0	0	0	0	1
	向台町	0	1	0	0	0	0	0	0
	東伏見	0	0	0	0	7	0	2	1
	無回答	1	6	0	0	0	1	0	0

第3ルート		施設属性								
		商業施設	公共施設	業務施設	住宅	病院	駅 (田無駅)	駅 (東伏見駅)	駅	無回答
全体		12	14	2	1	4	19	1	1	18
町名	新町	1	0	2	0	0	0	0	0	5
	田無町	10	1	0	0	1	19	0	0	5
	中町	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	保谷町	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	南町	0	3	0	0	0	0	0	0	2
	向台町	0	6	0	0	3	0	0	0	4
	東伏見	1	0	0	0	0	0	1	0	1
	無回答	0	3	0	1	0	0	0	1	0

第4北ルート		施設属性						
		商業施設	公共施設	住宅	病院	駅 (田無駅)	駅	無回答
全体		3	10	1	3	8	2	14
町名	芝久保町	0	9	0	0	0	0	8
	田無町	2	0	0	0	8	0	4
	向台町	0	1	0	3	0	0	2
	無回答	1	0	1	0	0	2	0

第4南ルート		施設属性					
		商業施設	公共施設	病院	駅 (田無駅)	バス停	無回答
全体		9	3	5	16	1	8
町名	芝久保町	2	0	1	0	1	1
	田無町	7	0	0	16	0	7
	南町	0	1	1	0	0	0
	無回答	0	2	3	0	0	0

ルート：無回答		施設属性						
		商業施設	公共施設	駅 (ひばりヶ丘駅)	駅 (田無駅)	駅 (東伏見)	駅	無回答
全体		5	6	1	8	1	1	2
町名	栄町	0	0	0	0	0	0	1
	芝久保町	0	0	0	0	0	0	1
	住吉町	1	0	1	0	0	0	0
	田無町	3	0	0	5	0	0	0
	中町	0	3	0	0	0	0	0
	南町	0	3	0	0	0	0	0
	東伏見	0	0	0	0	1	0	0
	無回答	1	0	0	0	0	1	0

休日について、第1ルートでは「東町」の駅（保谷駅）、第2ルートでは「住吉町」の駅（ひばりヶ丘駅）、第3ルート、第4南ルートでは「田無町」の駅（田無駅）、第4北ルートでは「芝久保町」の公共施設の件数が多くなっている。

注）複数箇所の回答があった場合は、それぞれ1件として集計した。

【休日】

単位：(件)

第1ルート		施設属性						
		公共施設	住宅	病院	駅 (田無駅)	駅 (保谷駅)	駅	無回答
全体		2	1	1	1	2	1	5
北町		0	0	0	0	0	0	4
町名	栄町	0	0	1	0	0	0	0
	新町	0	0	0	0	0	0	1
	田無町	0	0	0	1	0	0	0
	中町	1	0	0	0	0	0	0
	東町	1	0	0	0	2	0	0
	無回答	0	1	0	0	0	1	0

第2ルート		施設属性									
		商業施設	公共施設	病院	駅 (ひばりヶ丘駅)	駅 (田無駅)	駅 (保谷駅)	駅 (東伏見駅)	駅	その他	無回答
全体		13	22	1	26	1	2	4	1	3	15
町名	泉町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	住吉町	0	0	0	26	0	0	0	0	0	1
	田無町	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	中町	0	21	0	0	0	0	0	0	0	3
	東町	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
	ひばりが丘	11	0	1	0	0	0	0	0	3	3
	富士町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	保谷町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	東伏見	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1
	谷戸町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	無回答	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0

第3ルート		施設属性						
		商業施設	公共施設	住宅	駅 (田無駅)	駅	バス停	無回答
全体		12	4	1	18	1	1	9
町名	新町	0	0	0	0	0	1	2
	田無町	12	0	0	18	0	0	2
	保谷町	0	0	0	0	0	0	1
	南町	0	1	0	0	0	0	1
	向台町	0	3	0	0	0	0	3
	無回答	0	0	1	0	1	0	0

第4北ルート		施設属性				
		商業施設	公共施設	駅 (田無駅)	駅	無回答
全体		5	23	5	2	9
町名	芝久保町	1	21	0	0	7
	田無町	4	0	5	0	2
	中町	0	1	0	0	0
	向台町	0	1	0	0	0
	無回答	0	0	0	2	0

第4南ルート		施設属性						
		商業施設	公共施設	病院	駅 (田無駅)	駅	バス停	無回答
全体		10	3	1	18	1	1	7
町名	芝久保町	1	0	0	0	0	1	3
	田無町	8	0	0	18	0	0	4
	中町	1	0	0	0	0	0	0
	南町	0	1	1	0	0	0	0
	向台町	0	2	0	0	0	0	0
	無回答	0	0	0	0	1	0	0

ルート無回答		施設属性							
		商業施設	公共施設	駅 (ひばりヶ丘駅)	駅 (田無駅)	駅 (保谷駅)	駅 (東伏見駅)	その他	無回答
全体		1	7	3	3	2	2	1	7
町名	芝久保町	0	3	0	0	0	0	0	1
	住吉町	1	0	3	0	0	0	0	1
	田無町	0	0	0	3	0	0	0	2
	中町	0	4	0	0	0	0	0	0
	東町	0	0	0	0	2	0	0	0
	ひばりが丘	0	0	0	0	0	0	1	0
	下保谷	0	0	0	0	0	0	0	1
	東伏見	0	0	0	0	0	2	0	0
	谷戸町	0	0	0	0	0	0	0	1
	無回答	0	0	0	0	0	0	0	1

(9) 目的地別利用目的

平日の西東京市内の利用目的は「食事・娯楽・レジャー・習い事」が24.3%と最も高く、西東京市外では「通勤・通学」が30.6%で最も高くなっている。

休日では、西東京市内、西東京市外ともに「食事・娯楽・レジャー・習い事」が最も高くなっている。

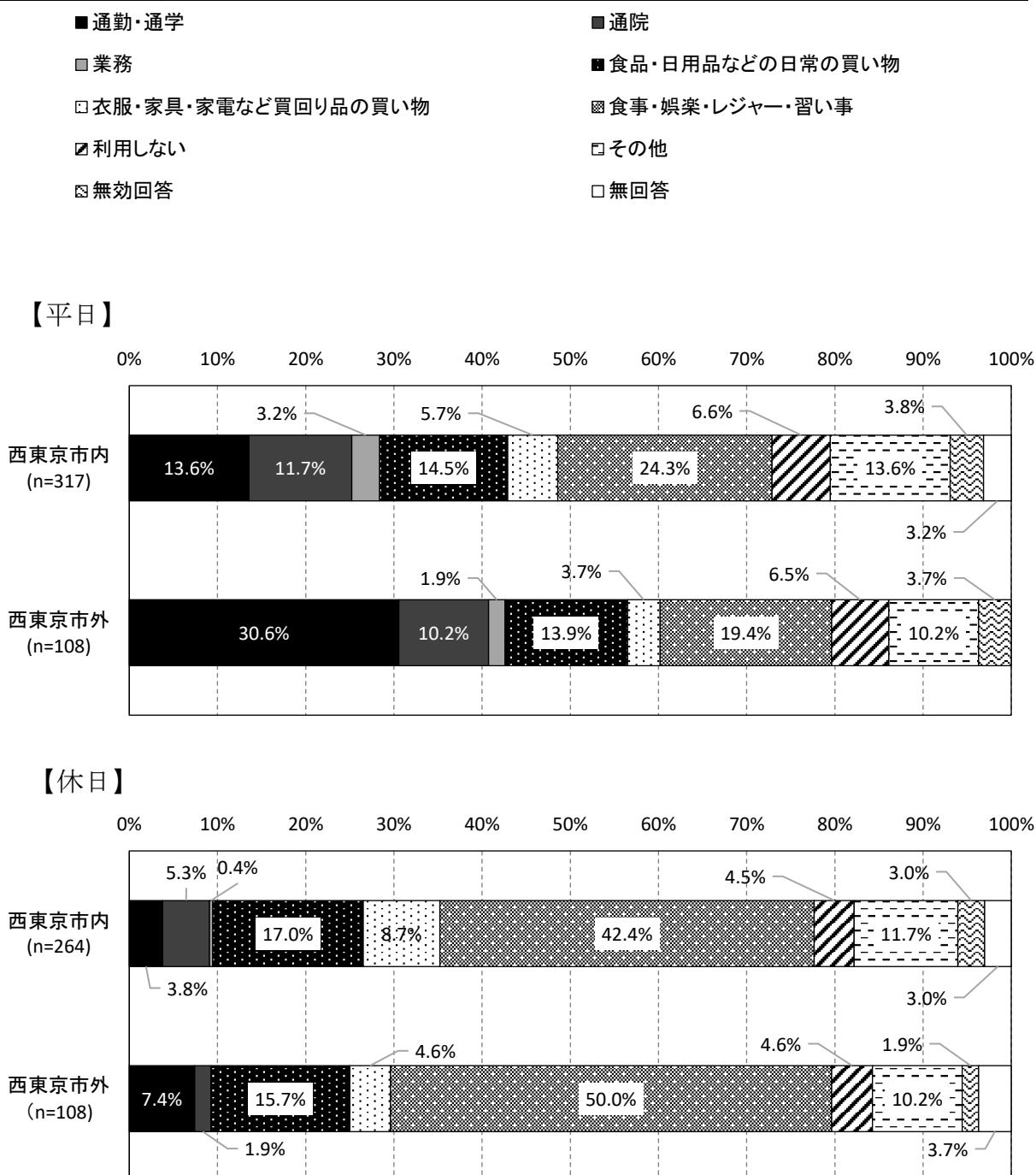


図 107 目的地別利用目的

(10) はなバスに代わる移動手段

平日、休日ともに、「徒歩」と「自転車」が多くなっている。

注) 複数回答のため、回答者数に対する割合を示している。

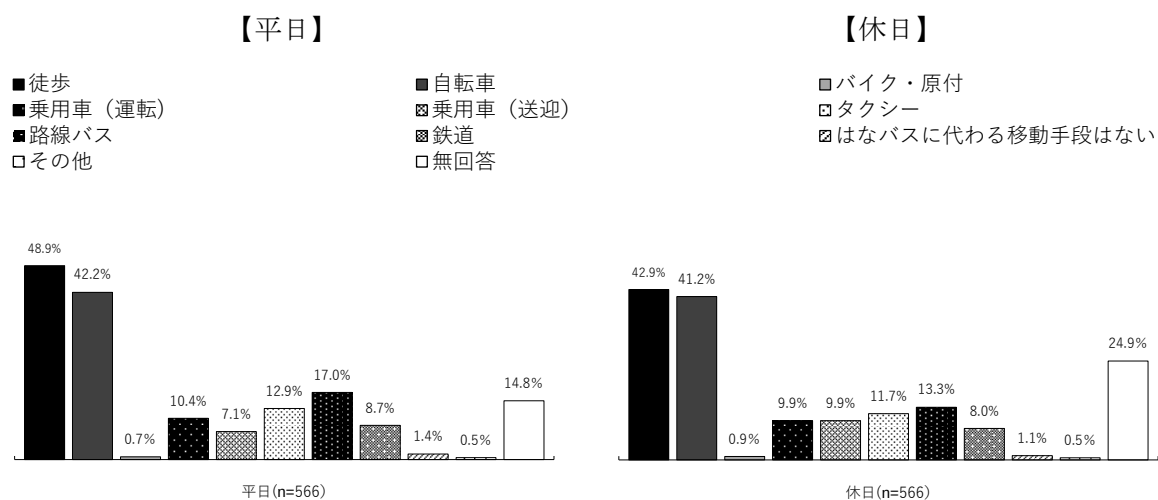


図 108 はなバスに代わる移動手段

(11) 利用の最も大きな理由

「出発地や目的地とはなバスのバス停が近い」が平日で 27.2%、休日で 22.1%とそれぞれ最も多くなっており、次いで、「目的地までの身体的負担が少ない、または楽に行けるため」が平日で 17.3%、休日で 18.4%と多くなっている。

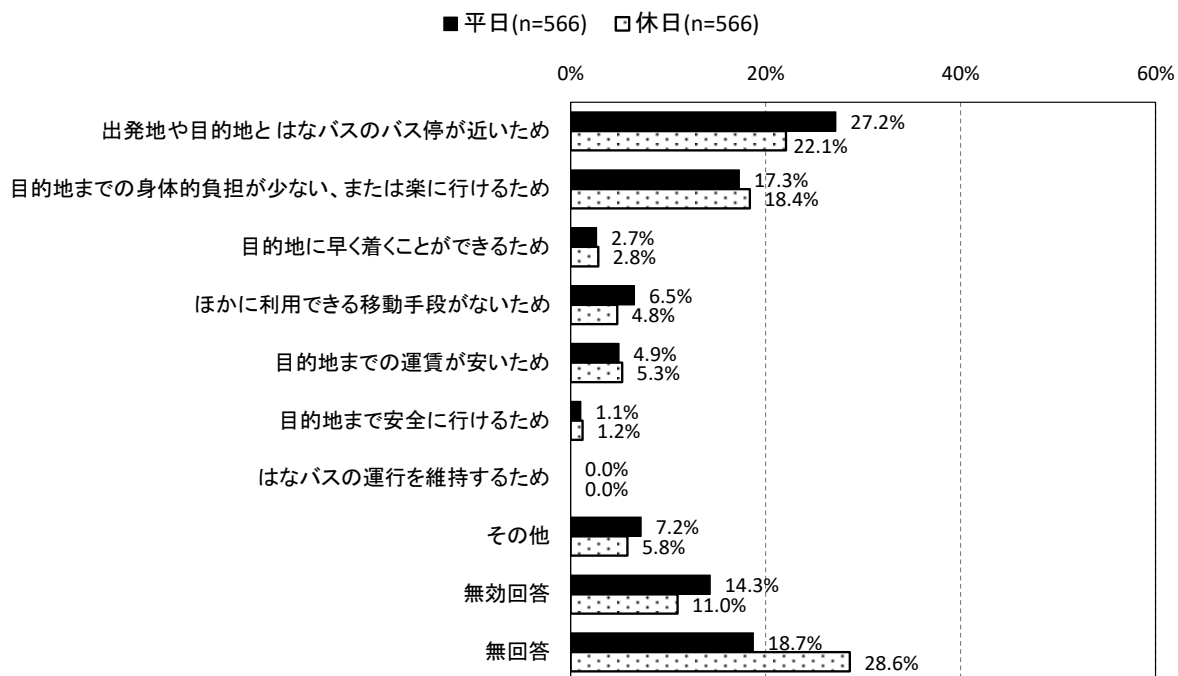


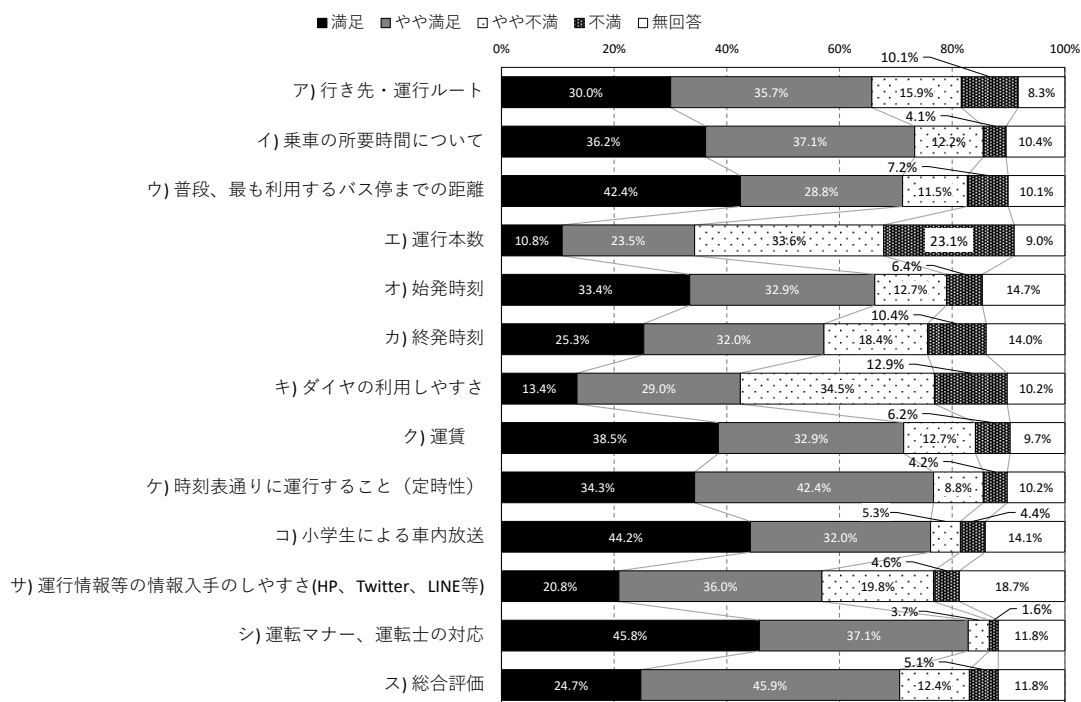
図 109 利用理由

3.3 はなバスに対する意識

(1) はなバスの満足度

総合評価では、前回調査より「満足」は11.9ポイント、「やや満足」は20.7ポイント増加している。今回調査では、他の項目に比べ「運行本数」「ダイヤの利用しやすさ」における「満足」の割合が低くなっている。

今回調査 (n=566)



前回調査 (n=500)

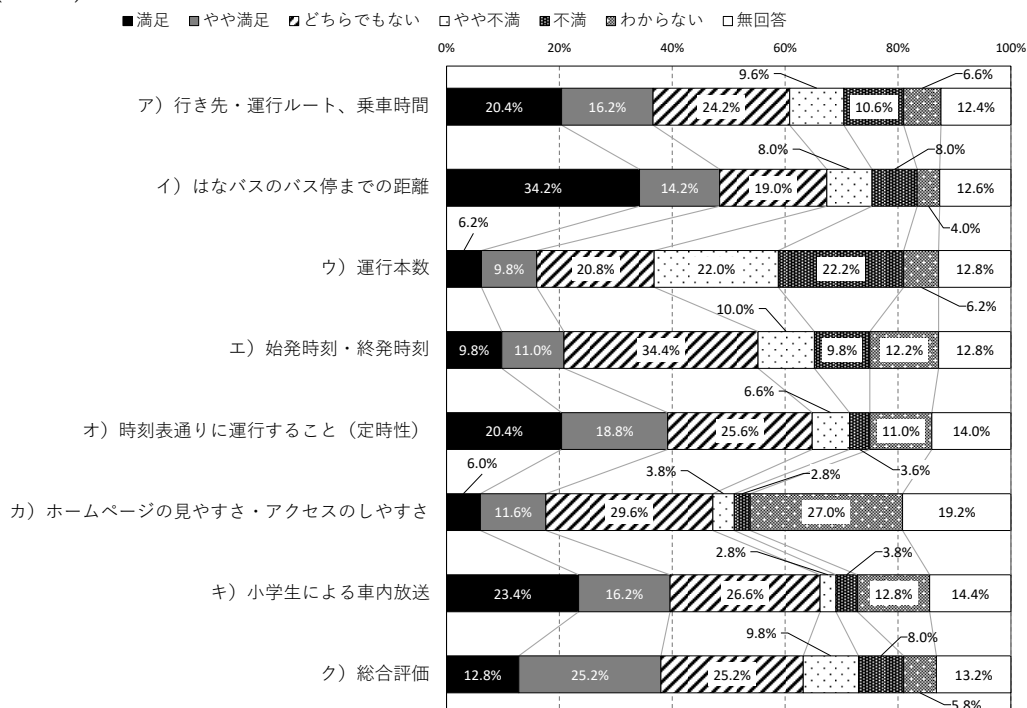


図 110 満足度

(2) はなバスの重要度

「行き先・運行ルート」「普段、最も利用するバス停までの距離」「運行本数」「時刻表通りに運行すること（定時性）」「運転マナー、運転士の対応」で「重要」と回答した割合が40%を超えた。

n=566

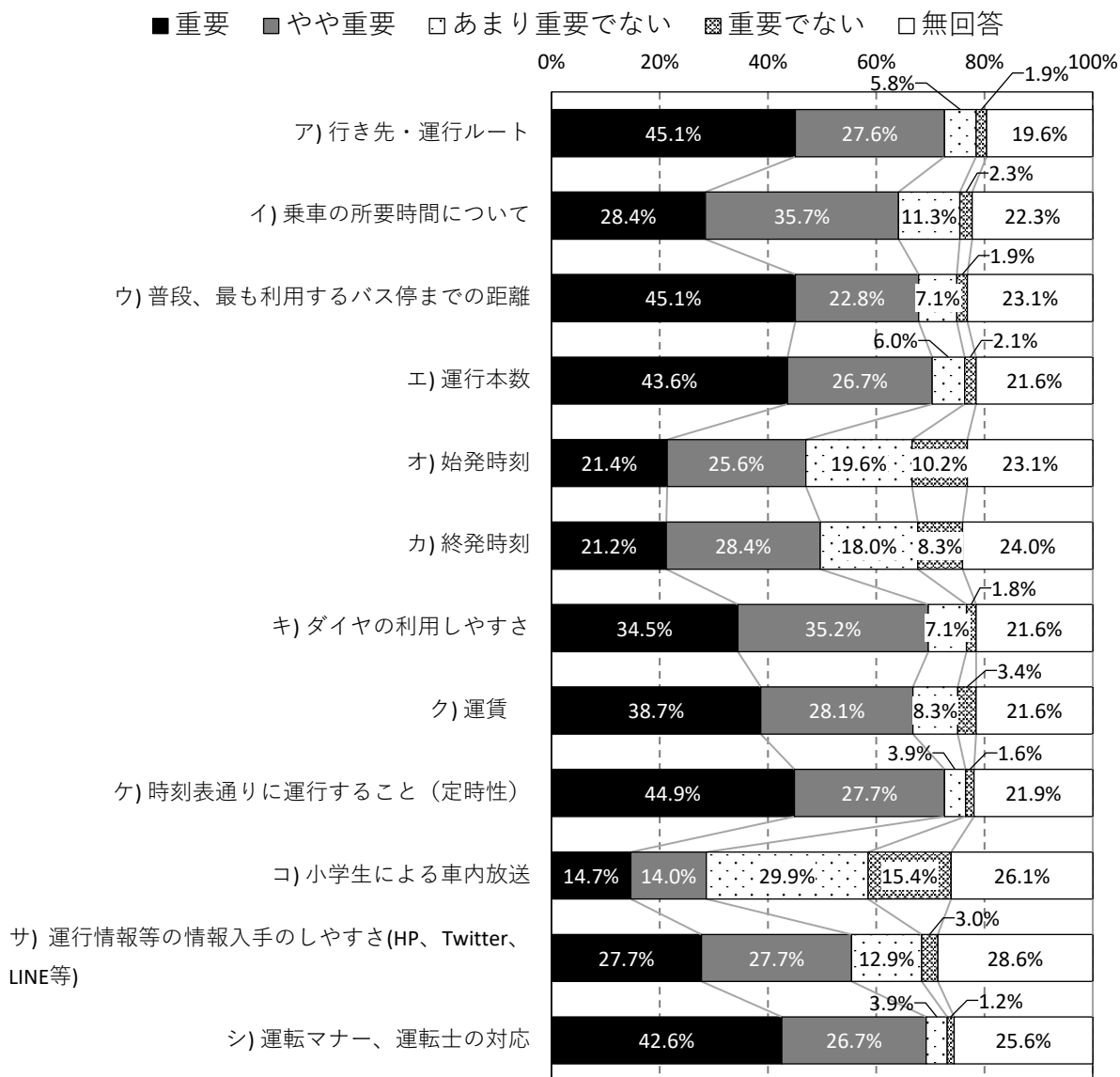


図 111 重要度

■ はなバスの満足度と重要度の散布図

満足度、重要度について、以下の点数表及び算出式に基づいて平均ポイントを求め、満足度と重要度を数値化することにより、項目ごとの比較を行う。

平均と比べ、「行き先・運行ルート」「ダイヤの利用しやすさ」「運行本数」は、重要度は高いが、満足度が低い項目となっている。

〈満足度・重要度の点数表〉

満足度	配点
1.満足	2点
2.やや満足	1点
3.やや不満	▲1点
4.不満	▲2点

重要度	配点
1.重要	2点
2.やや重要	1点
3.あまり重要でない	▲1点
4.重要でない	▲2点

〈算出式（加重平均）〉

$$\text{平均ポイント} = \frac{(1 \text{ 回答数} \times 2) + (2 \text{ 回答数} \times 1) + (3 \text{ 回答数} \times \text{▲}1) + (4 \text{ 回答数} \times \text{▲}2)}{(1 \text{ 回答数} + 2 \text{ 回答数} + 3 \text{ 回答数} + 4 \text{ 回答数})}$$

※設問によって「無回答」の数が異なるため、平均値算出時の分母が異なっている。

※平均値は小数点第3位を四捨五入する。

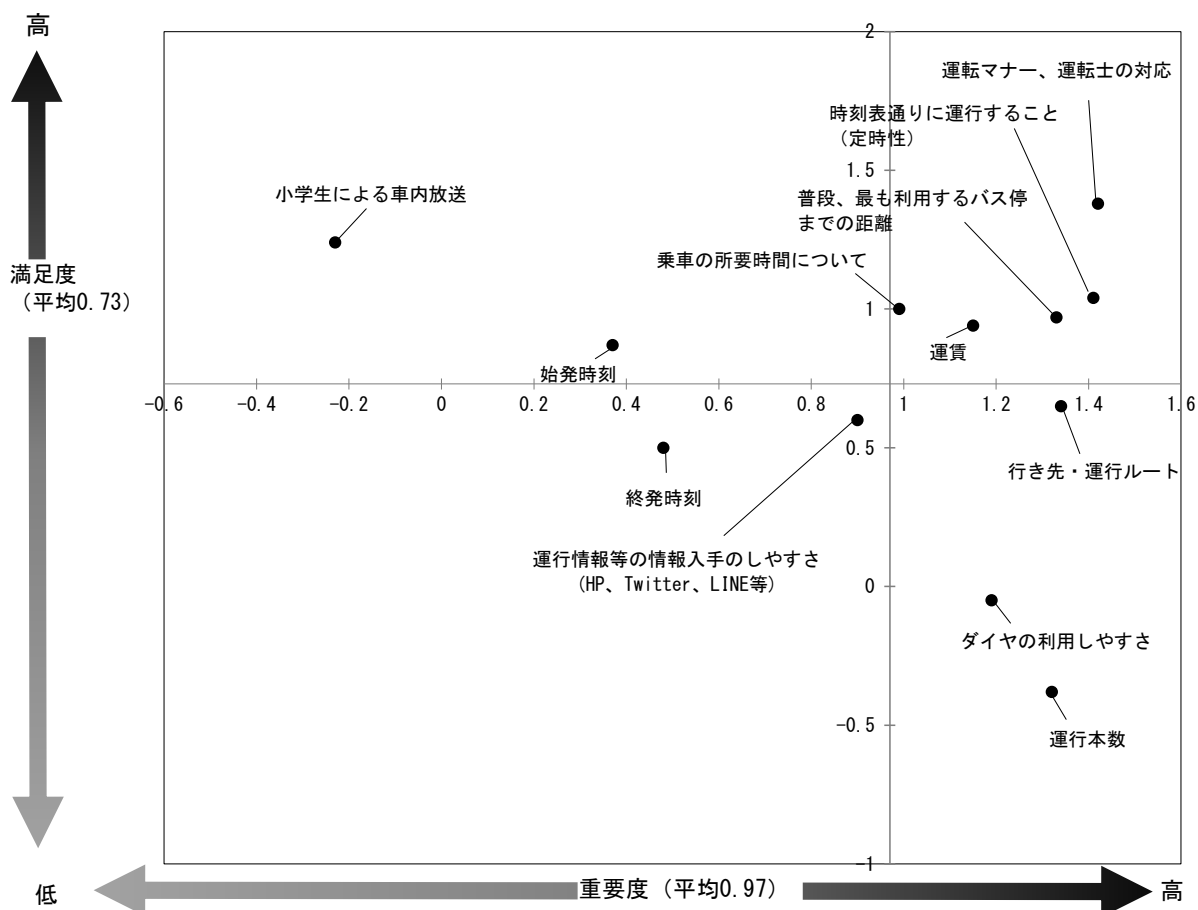
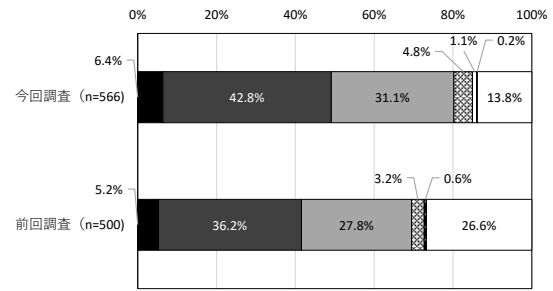


図 112 満足度と重要度の散布図

(3) 遅延時の許容可能な待ち時間

5分以上10分未満が42.8%で最も多くなっている。

- 5分未満
- 5分以上10分未満
- 10分以上15分未満
- 15分以上20分未満
- 20分以上25分未満
- 25分以上30分未満
- 30分以上
- 無回答



平均許容可能待ち時間
今回調査：7.6分 前回調査 7.7分

図 113 許容可能な待ち時間

3.4 感染症拡大後の利用状況

(1) 感染症拡大後の利用状況

「利用が減った」が29.0%、「回数は変わらない」が合計で59.4%となっている。

- 利用が減った
- 利用が増えた
- 回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった
- 回数は変わらず利用時間や曜日が変わらない
- 無回答

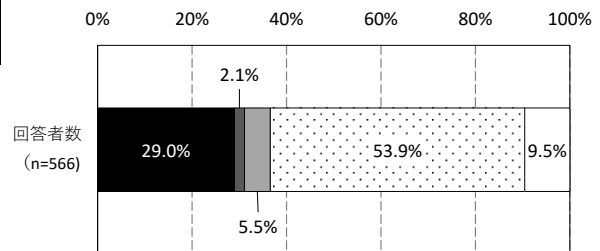


図 114 感染症拡大後の利用状況

○利用の増減割合

【減った割合】

回答 (割減)	n	%
0	2	1.2
1	7	4.3
2	10	6.1
3	14	8.5
4	3	1.8
5	35	21.3
6	2	1.2
7	4	2.4
8	14	8.5
9	11	6.7
10	27	16.5
無回答	35	21.3
計	164	100.0

【増えた割合】

回答 (割増)	n	%
1	1	8.3
2	1	8.3
4	1	8.3
5	1	8.3
7	1	8.3
8	1	8.3
10	1	8.3
無回答	5	41.7
計	12	100.0

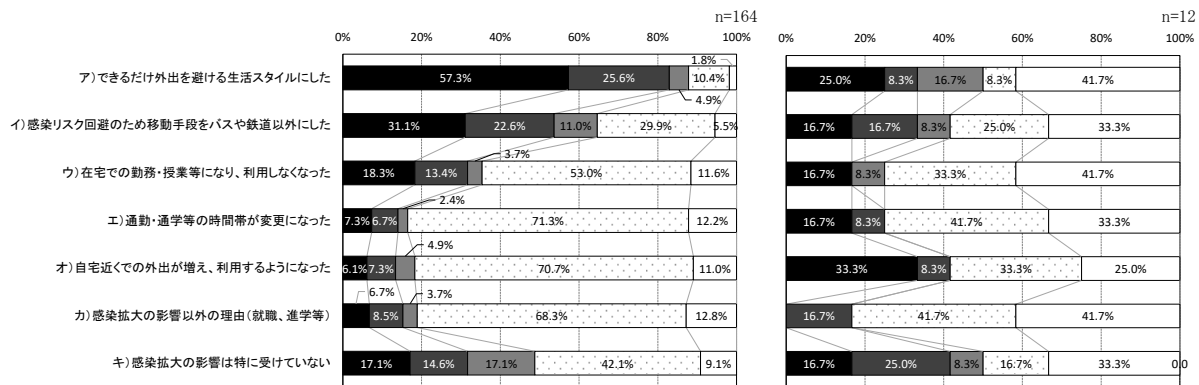
(2) 感染症拡大後の利用頻度の変化理由

「利用が減った」と回答した方の理由では、「できるだけ外出を避ける生活スタイルにした」が 57.3%で最も多く「あてはまる」と回答した。「利用が増えた」と回答した方の理由では、「自宅近くでの外出が増え、利用するようになった」が 33.3%で最も多く「あてはまる」と回答した。「回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった」「回数は変わらず利用時間や曜日も変わらない」と回答した方の理由は、「感染拡大の影響は特に受けていない」でそれぞれ 41.9%、44.9%が「あてはまる」と回答した。

■あてはまる ■ややあてはまる ■ややあてはまらない □あてはまらない □無回答

【利用が減った】

【利用が増えた】



【回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった】

【回数は変わらず利用時間や曜日も変わらない】

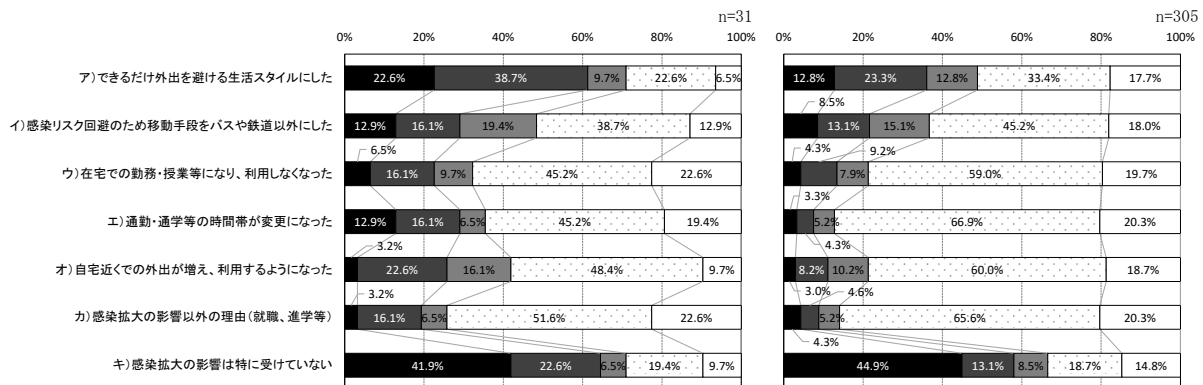


図 115 感染症拡大後の利用頻度の変化理由

(3) 感染症収束後はなバス利用意向

「利用が減った」と回答した方のうち、41.5%が「利用が増えると思う」と回答している。

- 現在(2022年6月)よりも利用頻度は増えると思う
- 現在よりも利用頻度は減ると思う
- 現在と比べて、利用頻度は変化しないと思う
- わからない
- 無回答

利用が減った
(n=164)

利用が増えた
(n=12)

回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった
(n=31)

回数は変わらず利用時間や曜日も変わらない
(n=305)

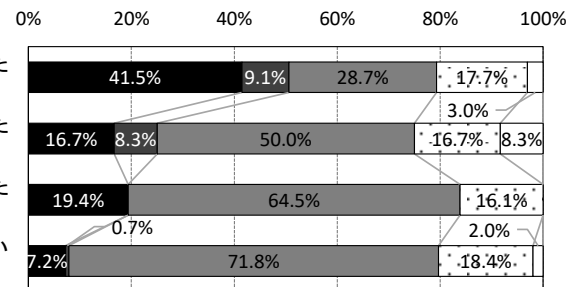


図 116 感染症収束後の利用意向

3.5 ダイヤ改正後の利用状況

「変わらない」が78.3%、「利用が減った」が11.0%となっている。

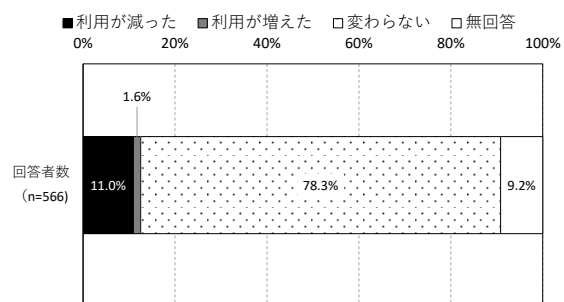
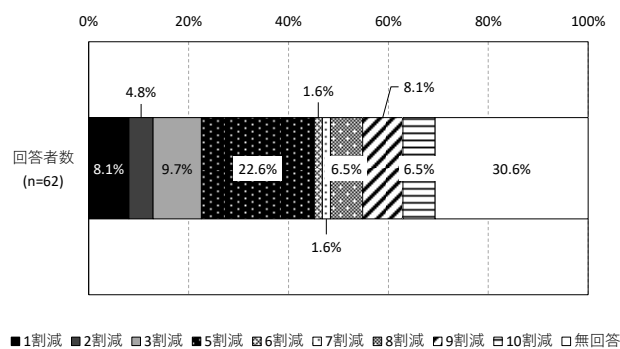


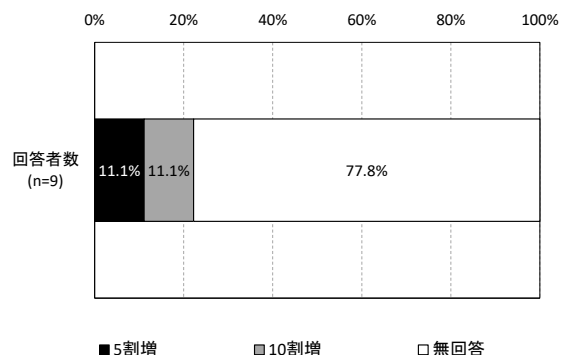
図 117 ダイヤ見直し後の利用状況

○利用の増減割合

【減った割合】



【増えた割合】



○利用の増減理由

利用が増えた理由	
利便性が向上したため	2
利便性の認知	1
引っ越してきたため	1

利用が減った理由	
ダイヤが合わなくなった	7
運行本数の減少	7
終発が早くなったため	5
不便なため	4
コロナの為	4
始発が遅くなった	3
外出機会の減	3
仕事が変わったため	2
歩くことにしたため	2
ルートの変更のため	2
ダイヤが把握できない	1
別の手段を利用するようになった	1
用事がなくなったため	1
バス停がなくなったため	1
必要ないため	1
在宅勤務の為	1
その他	1
引っ越してきたため	1

3.6 非利用者・知らない方の外出状況

(1) 非利用者の外出する時の主な目的

外出する主な目的は、平日は「通勤・通学」が多く、休日は「食品・日用品などの日常の買い物」が多くなっている。

注) 今回 (R4) は、択一式の回答、前回 (H30) は複数回答となっている。
注) 前回 (H30) の傾向と比較するため、上位 3 つの目的と割合を示す。

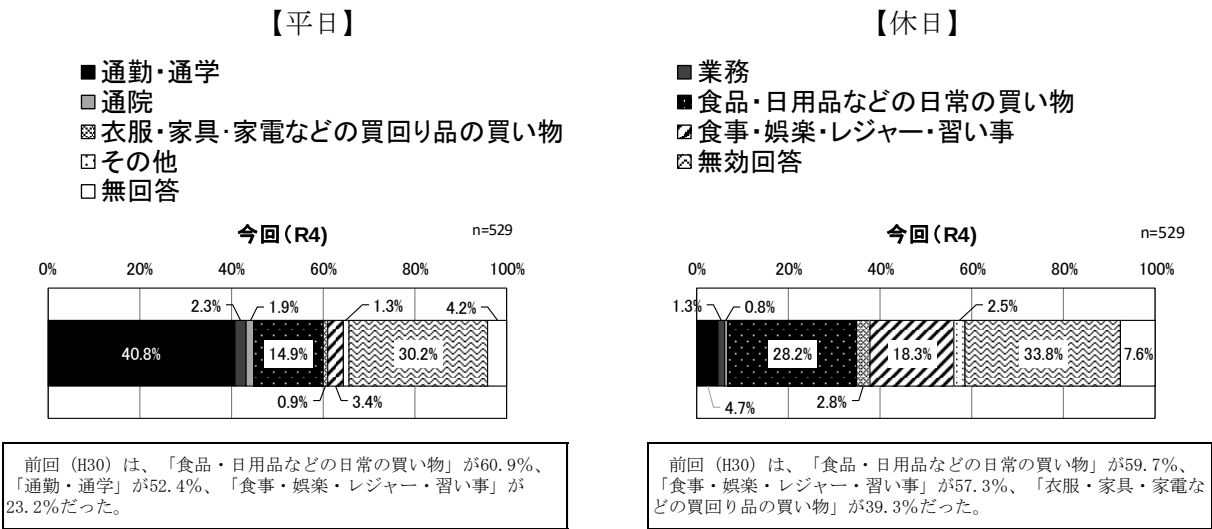


図 118 外出の主な目的（非利用者）

(2) 普段の外出時に利用する交通手段

外出時に利用する交通手段は、平日、休日ともに徒歩が最も多く、次いで、自転車、鉄道の順となっている。

注) 複数回答のため、回答者数に対する割合を示している。

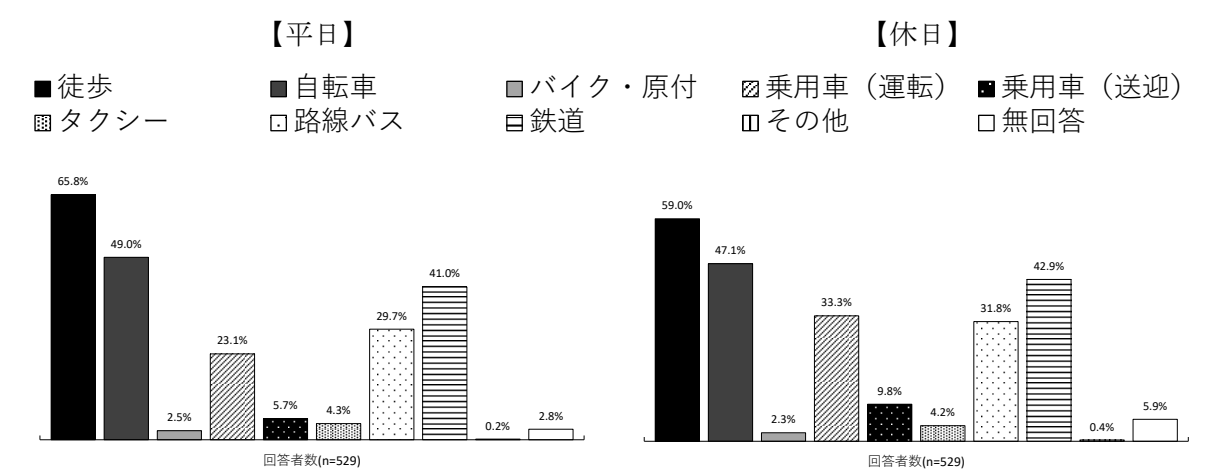


図 119 普段の外出時に利用する交通手段（非利用者）

(3) はなバスを利用しない理由

利用しない理由は、「自宅の近くにはなバスのバス停がないから」が21.2%で最も多く、次いで、「バスを必要とする生活スタイルではないから」が17.6%、「目的地を通る運行経路でないから」が11.7%となっている。

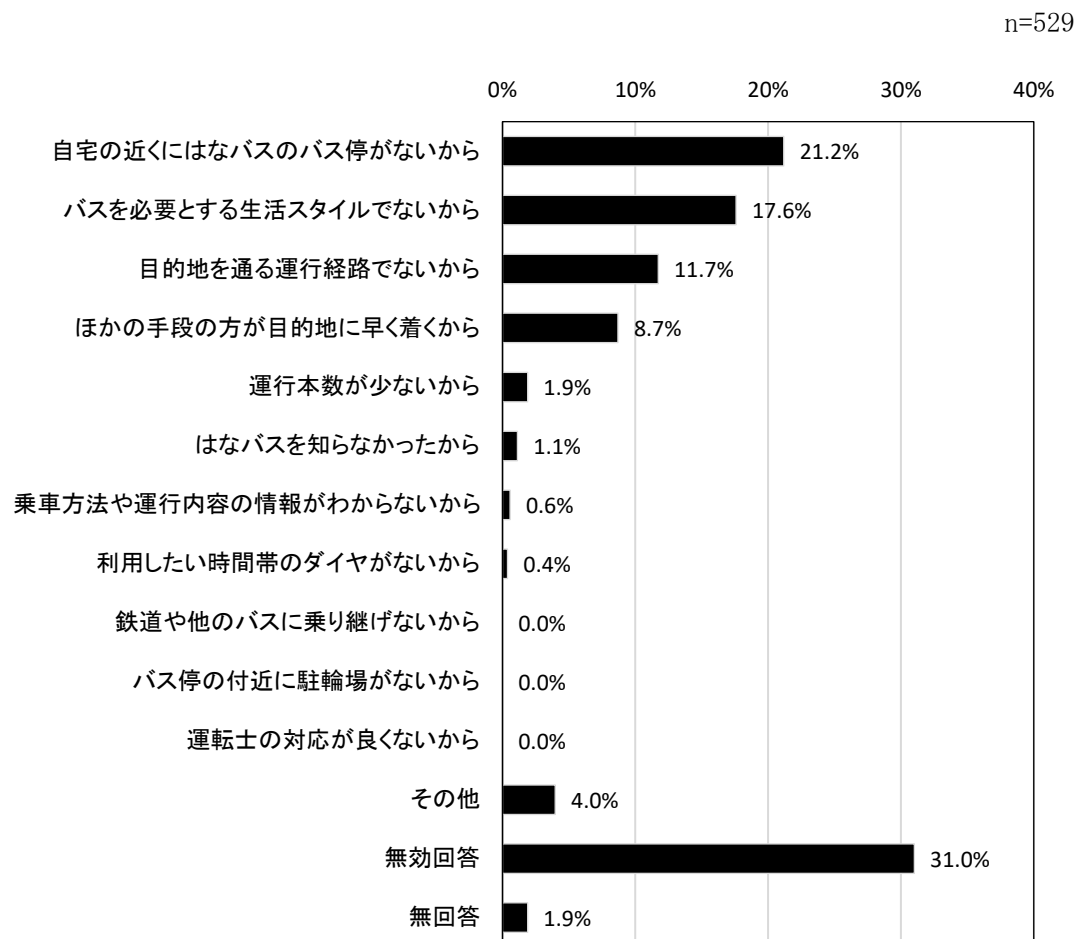


図 120 はなバスを利用しない理由（非利用者）

3.7 運行補助金等について

(1) 運行補助増加の認知度

運行補助の増加について、75.2%が「知らなかった」と回答している。

- 知らなかった
- 市のホームページや広報などで知っていた
- 人から聞いて知っていた
- 無回答

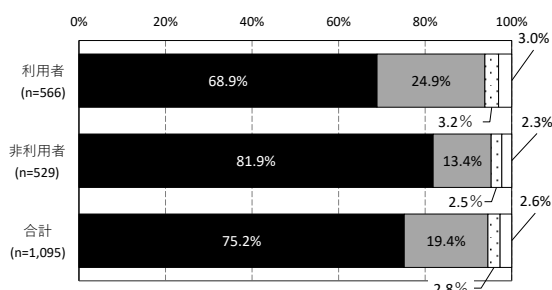


図 121 運行補助増加の認知度

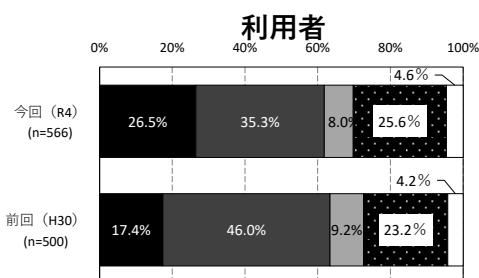
(2) 運行補助額について、運賃設定と市の補助額の関係

運行補助額について、利用者にとって非利用者の方が「多い」と回答した方の割合が高い。利用者についても前回調査と比べて、「多い」が9.1ポイント高くなっている。

運賃と市の運行補助との関係については、利用者にとって、非利用者の方が「補助額を減らす」と回答した割合が高い。利用者の回答では、「現状のままでよい」が46.5%と最も高くなっている。

【運賃補助額について】

- 多い
- 適切である
- 少ない
- わからない
- 無回答



【運賃設定と市の補助額の関係】

- 補助額を減らす
- 市の補助額を増やす
- その他
- 現状のままで良い
- わからない
- 無回答

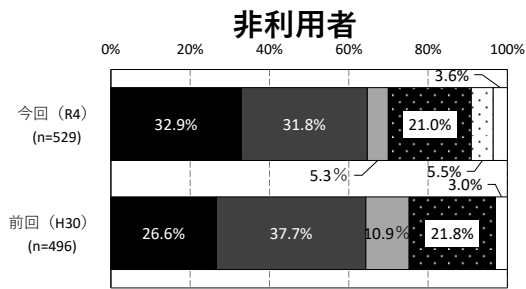
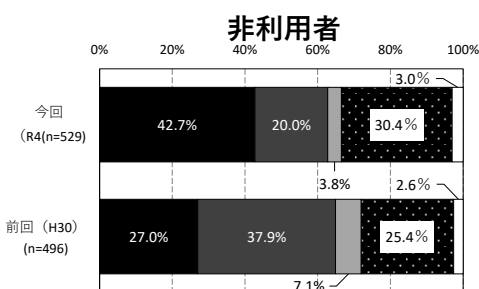
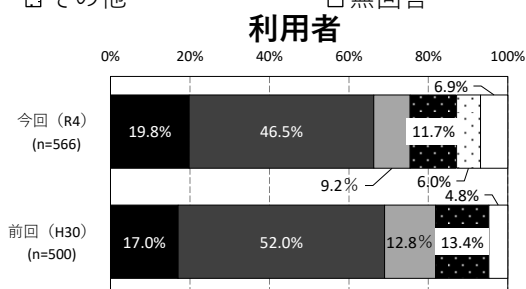


図 122 運行補助額について、運賃設定と市の補助額の関係

(3) 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する意識

「ウ 運行経路や本数はできるだけ維持したうえで、利用者負担を増やす（運賃の値上げ）」、「エ ルートの短縮など運行経路の見直しにより、市の補助額を減らす」、「オ 運行経路は変えずに運行本数の見直し（減便）により、市の補助額を減らす」については、利用者にとって、非利用者の方が「そう思う」「ややそう思う」と回答した方の割合が高い。

注)「どちらとも言えない」の選択肢について、今回調査では削除

■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらとも言えない ■ あまりそう思わない □ そう思わない □ 無回答

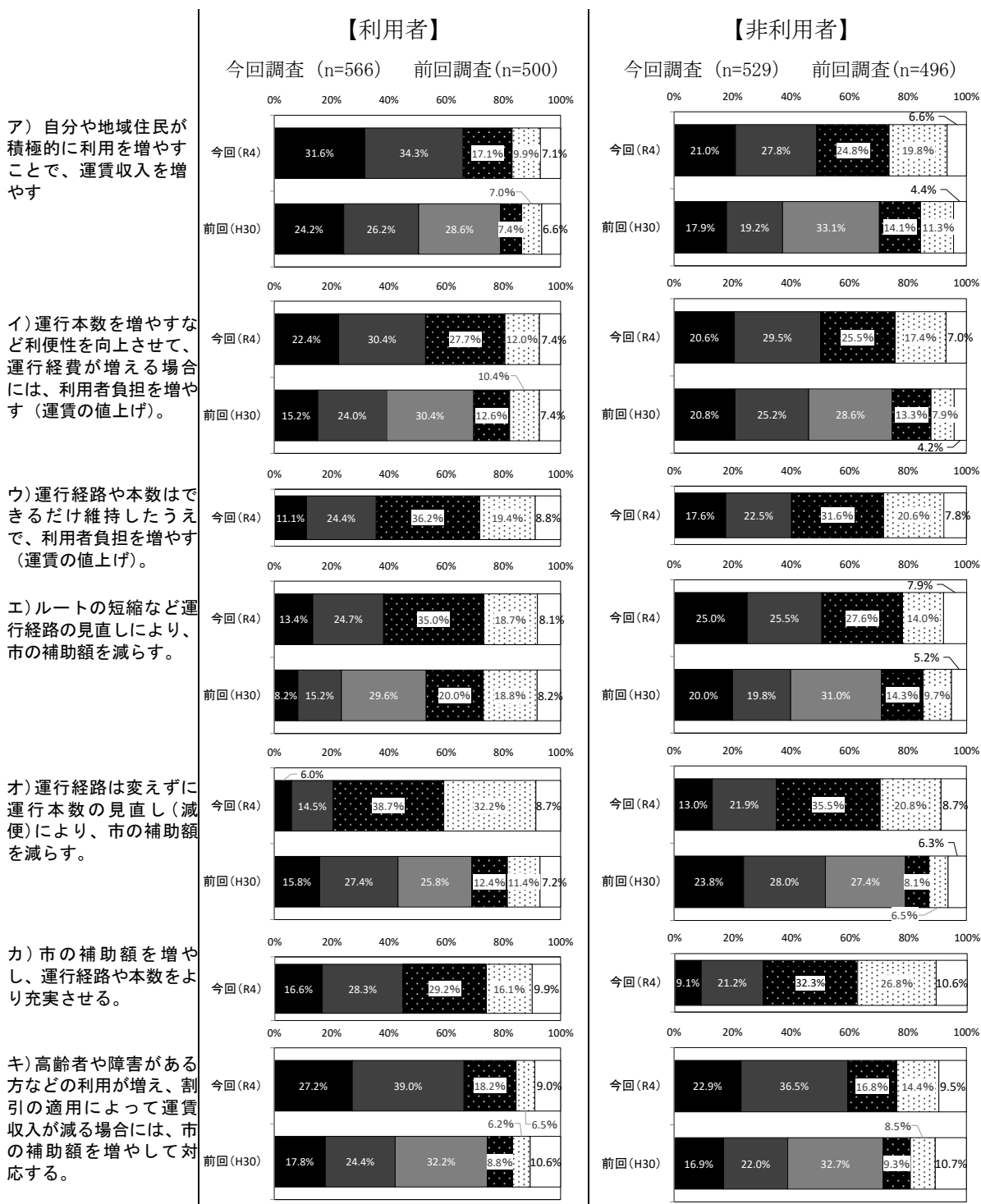


図 123 運賃収入・運行経費・市の施策や補助額に関する意識

(4) 運行ダイヤを見直す場合の最低限必要な運行間隔

利用者では、「30 分未満」までの合計割合が 29.9%、「30 分以上 60 分未満」と回答した方の割合が 24.9%となっている。

■ 10分未満 ■ 10分以上20分未満 ■ 20分以上30分未満
 ■ 30分以上60分未満 □ 60分以上 □ 無回答

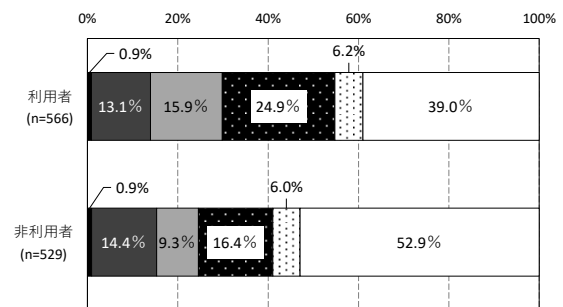


図 124 最低限必要な運行間隔

(5) 最低限必要な運行時間帯

利用者、非利用者ともに始発時刻が 7 時台、終発時刻は 20 時台が最も多くなっている。

【利用者】

【非利用者】

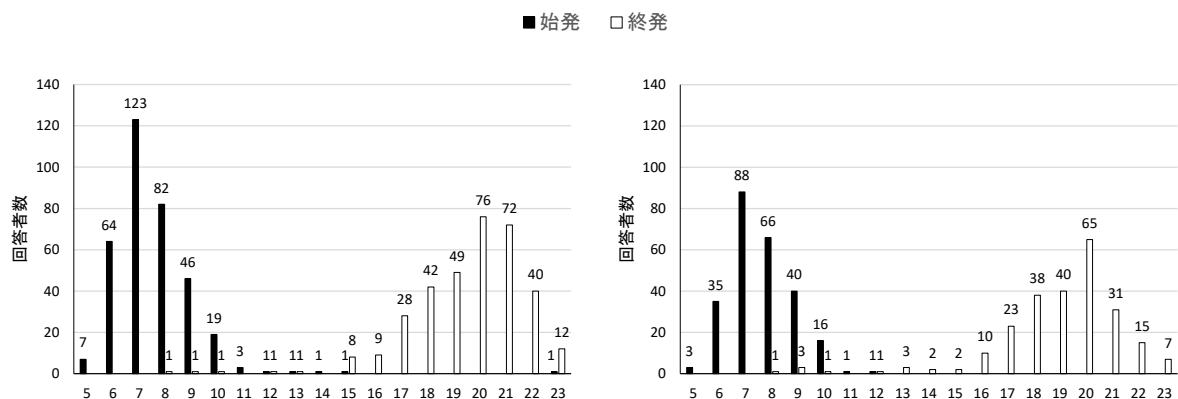


図 125 最低限必要な運行時間帯

3.8 自由記入による意見・要望等

462 件の意見・要望等が寄せられた。

項目	件数	主要な意見・要望等
運行	162	
始発を早くする	2	通勤に使いたくても不便（便なし）。もっと早くからあれば利用者も増えるのでは。
終発を遅くする	4	駅発の最終バスの時刻を遅くして欲しい。
増便（荒天時）	1	雨の日はやや混雑している印象があるが、晴れの日にはほぼ人が乗っていない状態で運行しているのをよく見かけるので天候に応じたダイヤを導入してはどうか。
増便希望	10	多少利用者負担（運賃値上げ）が増えても、運行本数は増やしてもらいたい。
時間別減便	3	日中11：30～14：00少し減らす。
時間別増便・減便	3	利用者がいない時間は1時間半に1本でも十分だ。朝と夕方を1時間に2～3本にして欲しい。
運行間隔短縮	3	1時間に1本の運行の場合、バス以外の利用も検討してしまうため、せめて30分おきで運行があれば利用し易くなる。路線バスに比べて乗り心地が良い、揺れも少ないので快適で個人的には好き。
運行時間帯追加	1	田無駅行きが8時台は運行がないが、できれば8：07があれば・・・と思うが利用者が少ないのだろうか。
ダイヤ見直し	1	天神山から東伏見駅までの時刻が西武バスとほぼ同じためもっとずらしてほしい。
ルート見直し	67	西武柳沢ルートがないことが不満。
運行体制現状維持	6	はなバスを必要としている方々も大勢いらっしゃるの、なんとか現状を維持してもらいたい。
運行存続希望	22	バス運行には心から感謝している。なくならない事を祈っている。
定時性（早発）	2	何度か経験があるのが、時刻予定より前にバスが到着しており、乗れなかった事がある。時間前なのになぜ？これから来ると思ったり、微妙である。改善してほしい。
定時性（遅延）	4	時間通りに到着したという印象はなしで、あきらめて歩くこともあり、あまり信じられないのが残念。
通過（混雑時）	3	車両が小さいため人数的に乗れない時がある。特に高齢者にとっては、雨の日等どうしても利用したいのに、乗れない事が多い。
乗り継ぎが不便	2	電車の時間に合わせて欲しい。絶対必須。いつもはなバスが止まっていると急いで階段下りるといってしまう。
廃止	28	運行維持が厳しいのであれば無くしてもいいと思う。
運賃	59	
運賃現状維持	1	これから使うことになると思う。雨天の時など便利だと思う。市の補助金を使って、助けて欲しいと思う。運賃は150円を維持して欲しい。
運賃値下げ	6	運賃は他市のようにせめて100円にしてほしい。
運賃値上げ	32	民間バスと同じ運賃で良いと思う。
対距離料金の導入	1	距離に応じて、100円、150円、200円の価格設定はあって良い。
天候別運賃の導入	1	朝の勤務・通学時間帯に本数を増やして欲しい。雨の日の利用は多いと思うので、雨の日は1.5割増し（運賃）にするなどはどうか。市民にきちんと説明があれば納得してもらえるのではないと思う。又、雨の日は後ろからも乗せるなど全員乗せてあげてほしい。
西東京市民以外の運賃差別化	3	市民とそれ以外の方の区別をしっかりと、値段に差をつけるべきだと思う。
定期券・回数券・特殊券の導入	3	一般利用者への回数券の販売をしてほしい。
割引廃止	3	なぜ高齢者障害者に割引があるのか。割引を撤廃して運行数が維持できるなら全体の利便のためになるのでは。
その他運賃に対する意見・不満	9	これからも運賃は路線バスよりも低額であって欲しい。
施設	1	
バス施設	1	保谷駅北口のバス停改修（雨もり）。
バス停	11	
バス停位置	11	近辺にバス停があれば、大変に有難く思う。
車体	4	
バスが小さい	1	バスが小さいのが短点ですが、利用に満足している。各駅に何があるかアナウンスがあるのが分かりやすい。
車両について	3	車内で乗車できれば便利だと思う（車イス対応のタクシーは数が少なく、料金も非常に高い）。
車内	3	
車内表示	1	もう少し障害者手帳を持っている方に運賃割引をわかりやすい所に掲示して欲しい。いまだにわかりづらい事がある。
こどもアナウンス（不満）	2	子どものアナウンス聞きづらい。

項目		件数	主要な意見・要望等
乗務員		2	
	運転手への要望	2	女性の運転手はきっちり時間を守り、丁寧な運転をしているので、もっと女性の運転手を増やして欲しい。
情報		2	
	位置情報	2	リアルタイムのバスの位置情報サービスが使えると、多少の遅れがあってもその情報に合わせてバスに乗ることができるので、是非検討いただきたい。
財源		23	
	運行補助賛成	4	はなバスの運行本数が減ると、主な利用者である駅までの足がないお年寄りが困ると思う。こういう必要なことに補助金を使うのは問題ないのでは。
	補助増額（反対）	2	市の公費負担は減らしてほしい。
	補助（その他）	5	市の公費負担を1億円以下に減額すべきと思う。公費が1, 85億円も使われていることは知らなかった。
	経費削減	5	近隣の民間バスの運賃220円などと比べるとはなバスの360円はかかりすぎでは？コスト再考した上で補助額の見直しや高齢者の割引適用について考えるべきではないか。
	運賃収入以外の収入確保	7	はなバスは一部の子どもたちに人気があるので、手軽なグッズ販売収益などを検討してみてもどうか？以前、市民祭りでいただいたクリアファイルなどは大事に利用している。
対策		55	
	利便性向上	32	最寄りにバスが着く時間が覚えにくい。利用ルートがあまりよく理解できていない。
	利用者増加対策等の実施	23	公共交通空白・不便地域の解消を図るためというだけではなバスを運行する目的として弱いと感じた。バスの利用は主に車を持たない世帯と思うが、誰がどういう移動をする際に使うことを想定するのかによって取るべき戦略が変わると考える。
その他		140	
	アンケート調査に対する意見・感想	13	引越し前、利用したことがあるが、今は全く利用しない。当てはまる選択肢がなく、解答に苦慮した。
	はなバスに対する意見・感想	29	過去に毎日使っていたがルートが無くなり、使い方が変わった。
	その他の意見・感想	98	はなバスは利用しないので、よくわからない。
総計		462	

Ⅲ. 各区間における利用者特性

1. 区間設定

平成 30 年調査結果に基づいて、ルートごとの主軸区間、課題区間の設定をしている。今回の調査結果に基づいて利用状況を検証したところ、前回平成 30 年調査時と同様の結果となったことから、改めて以下のとおり区間を設定し、それぞれの区間ごとに分けて利用特性についてまとめた。

(区間設定方法)

本バス停間乗降(OD)調査の結果から、1km 当りの乗車人数を算出し、その算出値をルート全体の1km 当りの利用者数の値と比較し、利用者が多い区間を「主軸区間」、利用者が少ない区間を「課題区間」として設定した。

■R4年度 OD 調査日における 1km あたりの乗車人数(全ルート計)

乗車人数 (人)		総走行距離 (km)	1km当りの乗車人数 (人/km)	H30年度 調査
平日	2,980	2,137.09	2.27	2.36
休日	1,867			

■R4年度 OD 調査日における 1km あたりの乗車人数(区間ごと)

ルート	区間	乗車人数(人)			総走行距離(km)			1km当りの乗車人数		H30年度 調査
		平日	休日	計(a)	平日	休日	計(b)	(a/b)	増減	
第1ルート	主軸	653	376	1,029	163.35	154.45	317.80	3.2	↘	3.7
第2ルート	主軸	457	257	714	119.70	102.60	222.30	3.2	↗	3.1
	課題A	23	20	43	24.00	24.00	48.00	0.9	↘	1.0
	課題B	86	48	134	50.40	39.90	90.30	1.5	↗	1.4
第3ルート	主軸	670	329	999	232.75	195.85	428.60	2.3	↘	2.8
	課題	136	57	193	117.65	104.05	221.70	0.9	↗	0.6
第4北ルート	課題	241	357	598	147.16	185.25	332.41	1.8	↗	1.6
第南4ルート	主軸	623	366	989	186.62	164.92	351.54	2.8	↘	3.1
	課題	91	57	148	65.88	58.56	124.44	1.2	↘	1.6

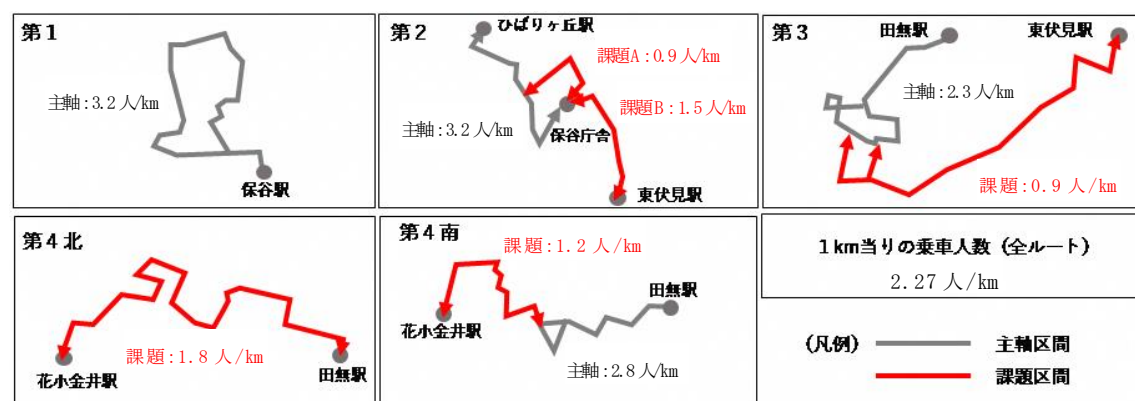
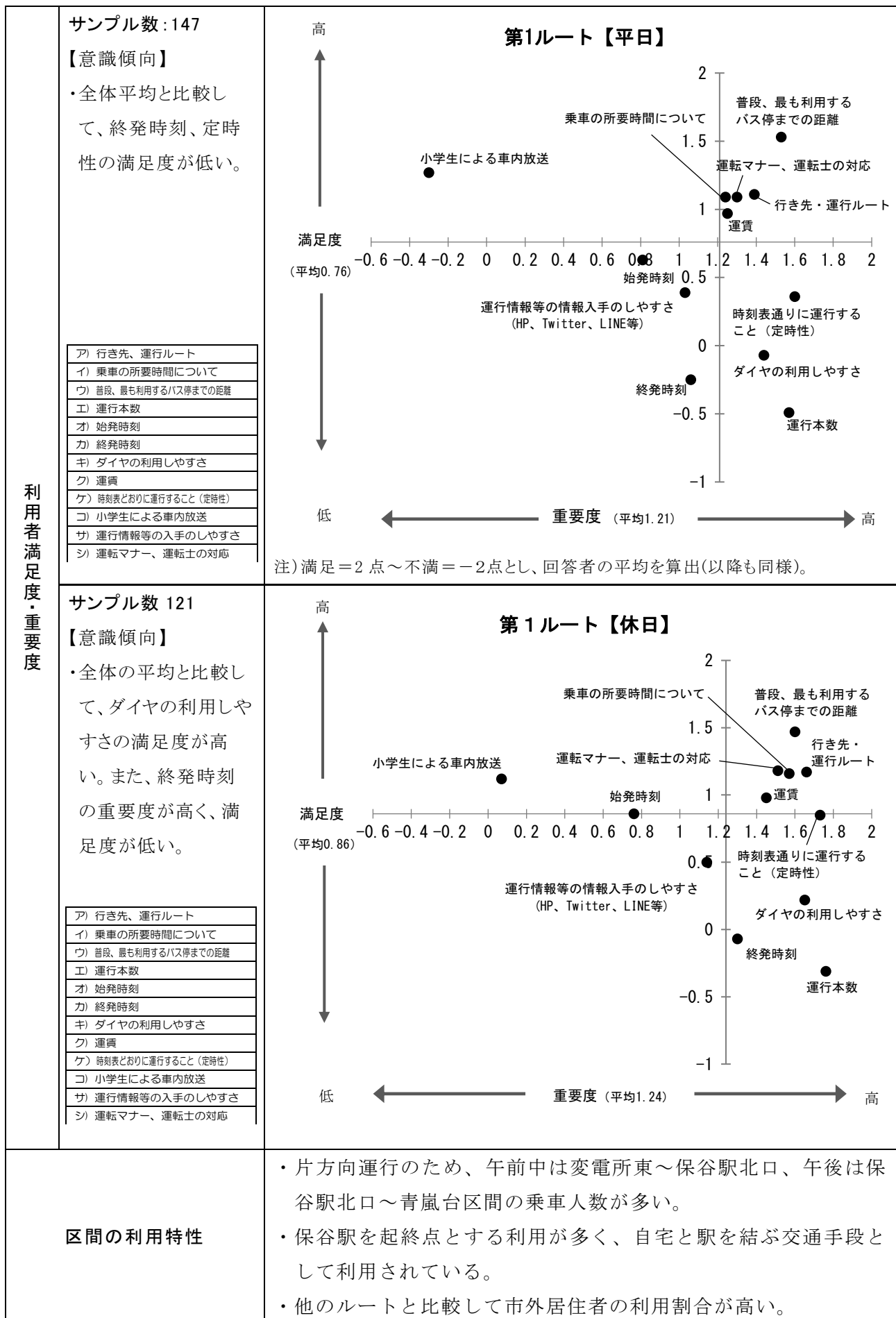


図 1 各ルートの区間設定の結果

2. 各区間の利用者特性

2.1 第1ルート

		主軸（全区間）	
		平成 30 年	令和 4 年
1km当りの乗車人数		3.7 人/km	3.2 人/km
利用特性	利用時間帯の傾向 (利用の多い時間帯)	【平日】1日を通して利用があり、特に朝、夕方の利用が多い。 【休日】全体的には平日より少ないが、10 時台の利用が多い。	
	利用者属性	【平日】朝・夕方の時間帯は大人、日中の時間帯は高齢者が多い。 平成 30 年調査との比較では、大人よりも高齢者の減少率が高い。 【休日】9～17 時台にかけて、高齢者の利用割合が高い。 平成 30 年調査との比較では、大人よりも高齢者の減少率が高い。	
	バス停別利用者数	保谷駅北口の利用者数が最も多く、保谷駅から遠い変電所東～青嵐台の利用者が多い傾向にある。	
	主な利用目的	【平日】通勤通学(60.5%) 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事(26.4%)、日常の買い物(24.8%)、通勤・通学(18.2%)	



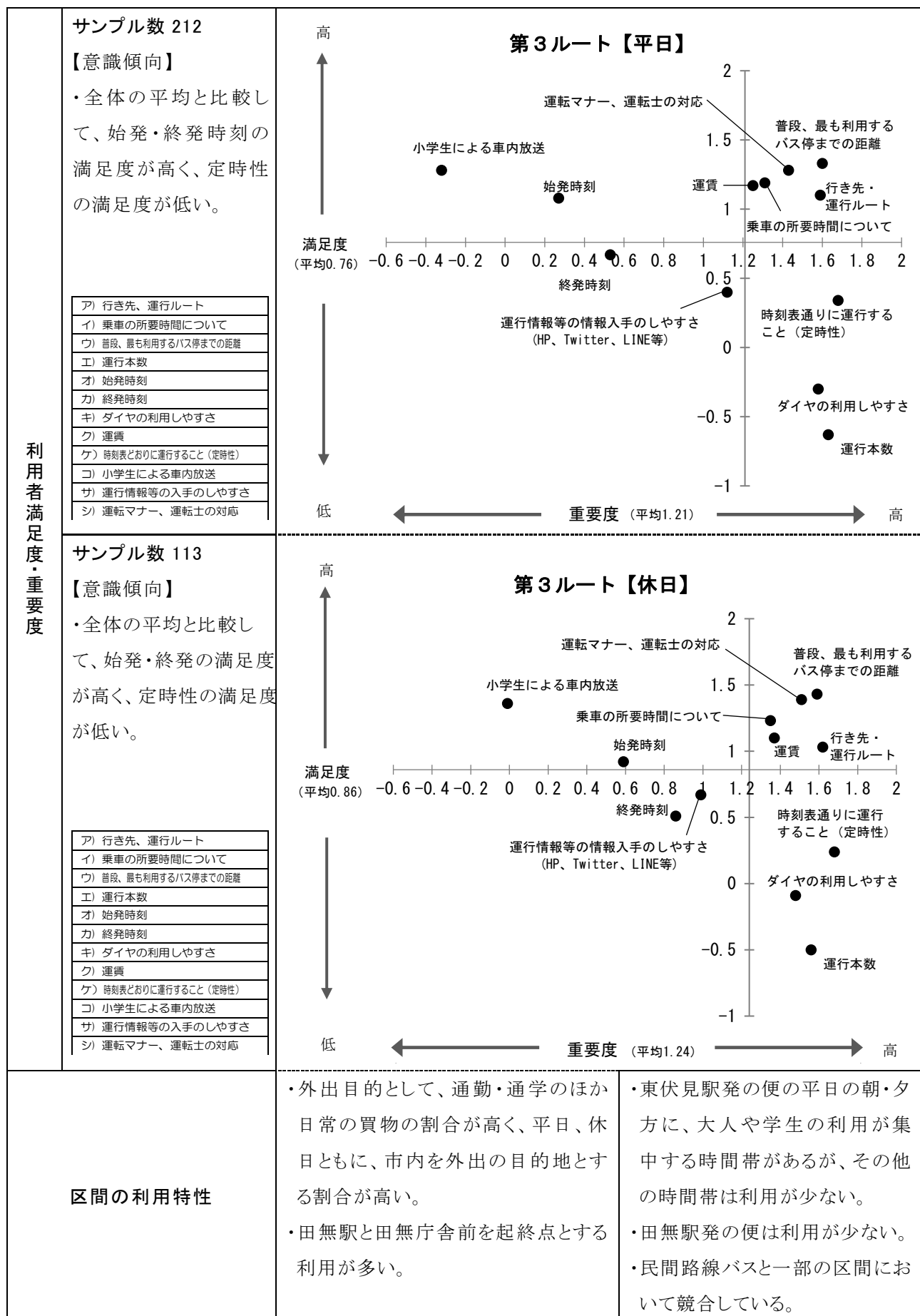
2.2 第2ルート

		主 軸		課 題 A		課 題 B	
		平成 30 年	令和 4 年	平成 30 年	令和 4 年	平成 30 年	令和 4 年
1km当りの乗車人数		3.1 人/km	3.2 人/km	1.0 人/km	0.9 人/km	1.4 人/km	1.5 人/km
利用特性	利用時間帯の傾向 (利用の多い時間帯)	【平日】1日を通して利用があり、朝と夕方の時間帯に利用が多い。 【休日】8時～17 時台の利用が多い。		【平日】9時～11 時台に利用が集中している。 【休日】全体的に利用者が少ない		【平日】9時、12 時、13 時、16 時台に比較的使用が多い。 【休日】9時台に利用がみられる。	
	利用者属性	【平日】 朝・夕方の時間帯は大人、日中の時間帯は高齢者の利用が多い。平成 30 年調査との比較では、未就学児、児童、学生、高齢者の減少率が高い。 【休日】 7時台と 12 時台に高齢者の利用割合が高い。平成 30 年調査との比較では、児童と高齢者の減少率が高い。		【平日】 平成 30 年調査との比較では、大人は増加したが、高齢者の減少率が高い。 【休日】 平成 30 年調査との比較では、利用者数は概ね横ばいで、属性別にもほぼ変化がない。		【平日】 9時～13 時台に高齢者の利用割合が高い。平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率が高い。 【休日】 大人の利用割合が高い。平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率が高い。	
	バス停別利用者数	ひばりヶ丘駅、保谷庁舎、消費者センター分館の利用者が多い。平成 30 年調査との比較では、保谷庁舎の利用者が約半数に減少している。		全体的に利用者数が少ないが、平日の横山道に若干の利用がある。		全体的に利用者数が少なく、H30 調査と比較して平日より休日の減少幅が大きい。東伏見駅北口の利用者が多い。	
	主な利用目的	【平日】通勤通学(20.9%)、食事・娯楽・レジャー・習い事(12.8%)、日常の買い物(6.1%) 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事(37.9%)、通勤通学、日常の買い物、その他(13.8%)		【平日】食事・娯楽・レジャー・習い事(25.0%)、通院、日常の買い物(12.5%) 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事(36.4%) 日常の買い物(27.3%)		【平日】食事・娯楽・レジャー・習い事(25.8%)、通勤・通学(22.6%) 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事(46.7%)、日常の買い物(26.7%)	

利用 者 満 足 度 ・ 重 要 度	サンプル数 178 【意識傾向】 ・全体の平均と比較して、定時性、乗車の所要時間の満足度が高い。 <table><tr><td>ア) 行き先、運行ルート</td></tr><tr><td>イ) 乗車の所要時間について</td></tr><tr><td>ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離</td></tr><tr><td>エ) 運行本数</td></tr><tr><td>オ) 始発時刻</td></tr><tr><td>カ) 終発時刻</td></tr><tr><td>キ) ダイヤの利用しやすさ</td></tr><tr><td>ク) 運賃</td></tr><tr><td>ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）</td></tr><tr><td>コ) 小学生による車内放送</td></tr><tr><td>サ) 運行情報等の入手のしやすさ</td></tr><tr><td>シ) 運転マナー、運転士の対応</td></tr></table>	ア) 行き先、運行ルート	イ) 乗車の所要時間について	ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	エ) 運行本数	オ) 始発時刻	カ) 終発時刻	キ) ダイヤの利用しやすさ	ク) 運賃	ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）	コ) 小学生による車内放送	サ) 運行情報等の入手のしやすさ	シ) 運転マナー、運転士の対応	第2ルート【平日】		
	ア) 行き先、運行ルート															
イ) 乗車の所要時間について																
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離																
エ) 運行本数																
オ) 始発時刻																
カ) 終発時刻																
キ) ダイヤの利用しやすさ																
ク) 運賃																
ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）																
コ) 小学生による車内放送																
サ) 運行情報等の入手のしやすさ																
シ) 運転マナー、運転士の対応																
サンプル数 113 【意識傾向】 ・全体の平均と比較して、運賃の満足度が高く、重要度が低い。また、運行本数の満足度が低い。 <table><tr><td>ア) 行き先、運行ルート</td></tr><tr><td>イ) 乗車の所要時間について</td></tr><tr><td>ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離</td></tr><tr><td>エ) 運行本数</td></tr><tr><td>オ) 始発時刻</td></tr><tr><td>カ) 終発時刻</td></tr><tr><td>キ) ダイヤの利用しやすさ</td></tr><tr><td>ク) 運賃</td></tr><tr><td>ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）</td></tr><tr><td>コ) 小学生による車内放送</td></tr><tr><td>サ) 運行情報等の入手のしやすさ</td></tr><tr><td>シ) 運転マナー、運転士の対応</td></tr></table>	ア) 行き先、運行ルート	イ) 乗車の所要時間について	ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	エ) 運行本数	オ) 始発時刻	カ) 終発時刻	キ) ダイヤの利用しやすさ	ク) 運賃	ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）	コ) 小学生による車内放送	サ) 運行情報等の入手のしやすさ	シ) 運転マナー、運転士の対応	第2ルート【休日】			
ア) 行き先、運行ルート																
イ) 乗車の所要時間について																
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離																
エ) 運行本数																
オ) 始発時刻																
カ) 終発時刻																
キ) ダイヤの利用しやすさ																
ク) 運賃																
ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）																
コ) 小学生による車内放送																
サ) 運行情報等の入手のしやすさ																
シ) 運転マナー、運転士の対応																
区間の利用特性	・平成 30 年調査と比較して、ひばりヶ丘駅と保谷庁舎の利用が減少した。 ・ひばりヶ丘駅と消費者センター分館の間の利用が多い。	・ひばりヶ丘駅への所要時間が長く、片方向運行であり、全体的な利用が少ない。	・東伏見駅北口からひばりヶ丘駅、保谷庁舎までの利用が主なものとなっている。 ・民間路線バスと一部の区間において競合している。													

2.3 第3ルート

		主 軸		課 題	
		平成 30 年	令和 4 年	平成 30 年	令和 4 年
1km当りの乗車人数		2.8 人/km	2.3 人/km	0.6 人/km	0.9 人/km
利用特性	利用時間帯の傾向 (利用の多い時間帯)	【平日】7～8時台、12 時台、15～19 時台に利用が多い。 【休日】日中の時間帯の利用が多い。		【平日】7時台に利用が多い。 【休日】8時～12 時台に利用がある。	
	利用者属性	【平日】 朝・夕方の時間帯は大人が多いが、学生の利用もある。日中の時間帯は高齢者の利用もみられる。平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率が高く、学生の利用が増えた。 【休日】 日中の高齢者の利用が多く、未就学児の利用も一定数みられる。平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率がやや高い。		【平日】 朝と夜の時間帯に学生の利用がある。平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率がやや高い。 【休日】 平成 30 年調査との比較では、高齢者より大人の減少率がやや高い。	
	バス停別利用者数	田無駅、田無庁舎前、市民公園前～向台町3丁目の利用者が多い。		東伏見駅南口以外は利用者が少ない。	
	主な利用目的	【平日】通勤・通学(45.5%)、日常の買物(17.4%) 【休日】通勤・通学(31.5%)、日常の買物(27.2%)		【平日】通勤・通学(55.6%)、日常の買物(13.3%) 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事(23.8%)、日常の買物(23.8%)	



2.4 第4北ルート

		課題（全区間）	
		平成 30 年	令和 4 年
1km当りの乗車人数		1.6 人/km	1.8 人/km
利用 特性	利用時間帯の傾向	【平日】1日を通して利用があり、特に朝、夕方の時間帯の利用が多い。 【休日】9～13 時台、15、16 時台の利用が多い。	
	利用者属性	【平日】 朝・夕方の時間帯は大人、日中の時間帯は高齢者が多い。 平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率が高い。 【休日】 未就学児、児童の利用は全ルートで最も多い。 平成 30 年調査との比較では、高齢者の減少率がかなり高い。	
	バス停別利用者数	・田無駅や花小金井駅のほか、休日の多摩六都科学館の利用が多い。平日の芝久保5丁目の利用が多い。田無本町7丁目住宅の利用が減少した。	
	主な利用目的	【平日】通勤・通学(28.0%)、通院(14.5%)、日常の買物(13.5%) 【休日】食事・娯楽・レジャー・習い事(46.4%)、通勤・通学(21.4%)	

利用者満足度・重要度	サンプル数 82 【意識傾向】 ・全体の平均と比較して定時性、運賃の満足度が高い。また、運行本数、終発時刻の満足度が低く、終発時刻は重要度も高い。 <table><tr><td>ア) 行き先、運行ルート</td></tr><tr><td>イ) 乗車の所要時間について</td></tr><tr><td>ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離</td></tr><tr><td>エ) 運行本数</td></tr><tr><td>オ) 始発時刻</td></tr><tr><td>カ) 終発時刻</td></tr><tr><td>キ) ダイヤの利用しやすさ</td></tr><tr><td>ク) 運賃</td></tr><tr><td>ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）</td></tr><tr><td>コ) 小学生による車内放送</td></tr><tr><td>サ) 運行情報等の入手のしやすさ</td></tr><tr><td>シ) 運転マナー、運転士の対応</td></tr></table>	ア) 行き先、運行ルート	イ) 乗車の所要時間について	ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	エ) 運行本数	オ) 始発時刻	カ) 終発時刻	キ) ダイヤの利用しやすさ	ク) 運賃	ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）	コ) 小学生による車内放送	サ) 運行情報等の入手のしやすさ	シ) 運転マナー、運転士の対応	第4北ルート【平日】
	ア) 行き先、運行ルート													
イ) 乗車の所要時間について														
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離														
エ) 運行本数														
オ) 始発時刻														
カ) 終発時刻														
キ) ダイヤの利用しやすさ														
ク) 運賃														
ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）														
コ) 小学生による車内放送														
サ) 運行情報等の入手のしやすさ														
シ) 運転マナー、運転士の対応														
サンプル数 84 【意識傾向】 ・全体の平均と比較して運行本数、ダイヤの利用しやすさの満足度が低く、定時性、運賃の満足度が高い。また、始発、終発時刻の重要度が低い。 <table><tr><td>ア) 行き先、運行ルート</td></tr><tr><td>イ) 乗車の所要時間について</td></tr><tr><td>ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離</td></tr><tr><td>エ) 運行本数</td></tr><tr><td>オ) 始発時刻</td></tr><tr><td>カ) 終発時刻</td></tr><tr><td>キ) ダイヤの利用しやすさ</td></tr><tr><td>ク) 運賃</td></tr><tr><td>ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）</td></tr><tr><td>コ) 小学生による車内放送</td></tr><tr><td>サ) 運行情報等の入手のしやすさ</td></tr><tr><td>シ) 運転マナー、運転士の対応</td></tr></table>	ア) 行き先、運行ルート	イ) 乗車の所要時間について	ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	エ) 運行本数	オ) 始発時刻	カ) 終発時刻	キ) ダイヤの利用しやすさ	ク) 運賃	ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）	コ) 小学生による車内放送	サ) 運行情報等の入手のしやすさ	シ) 運転マナー、運転士の対応	第4北ルート【休日】	
ア) 行き先、運行ルート														
イ) 乗車の所要時間について														
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離														
エ) 運行本数														
オ) 始発時刻														
カ) 終発時刻														
キ) ダイヤの利用しやすさ														
ク) 運賃														
ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）														
コ) 小学生による車内放送														
サ) 運行情報等の入手のしやすさ														
シ) 運転マナー、運転士の対応														
経路の利用特性	・鉄道駅と多摩六都科学館を目的とした利用者が多い。 ・平成 30 年調査と比較して、田無駅、田無本町7丁目住宅の利用者の減少幅が大きく、利用者アンケートでは、「食事・日用品などの日常の買い物」の回答が大きく減少している。 ・平成 30 年調査と比較して、高齢者の利用が大きく減少している。 ・休日は市外居住者の利用割合が高い。													

2.5 第4南ルート

		主軸		課題	
		平成 30 年	令和 4 年	平成 30 年	令和 4 年
1km当りの乗車人数		3.1km	2.8 人/km	1.6 人/km	1.2 人/km
利用特性	利用時間帯の傾向	【平日】一日を通して利用が多い。 【休日】8～15 時台の利用が多い。		【平日】9時台、11 時～12 時台に比較的使用が多い。 【休日】16 時台に比較的使用が多い。	
	利用者属性	【平日】 朝・夕方の時間帯には大人の利用が多く、日中は高齢者の利用もみられる。昼から夕方にかけて学生の利用がある。平成 30 年調査との比較では、利用者数は概ね横ばいであった。高齢者は減少率が高いが、大人の利用は増加した。 【休日】 一日を通して大人、高齢者の利用があり、日中の時間帯は児童の利用が見られる。平成 30 年調査との比較では、高齢者以外はほぼ横ばいだが、高齢者は減少率が高い。		【平日】 日中の時間帯に高齢者の利用割合が高い。平成 30 年調査との比較では、高齢者以外はほぼ横ばいだが、高齢者の減少率が高い。 【休日】 全体的に利用が少ないが、平成 30 年調査との比較では、特に高齢者の減少率が高い。	
	バス停別利用者数	田無駅、田無庁舎前、府中道～芝久保運動場間の利用者が多い。		花小金井駅の利用が多く、それ以外は利用者が少ない。	
	主な利用目的	【平日】通勤通学(45.8%)、日常の買物(19.6%) 【休日】通勤通学、食事・娯楽・レジャー・習い事(23.6%)、その他(15.7%)		【平日】通勤通学(25.0%)、日常の買物(19.4%)、食事・娯楽・レジャー・習い事(13.9%) 【休日】日常の買物(47.1%)、食事・娯楽・レジャー・習い事(23.5%)	

利用者満足度・重要度	サンプル数 189 【意識傾向】 ・全体の平均と比較して運行本数、定時性の満足度が高い。また、始発時刻の満足度が低く、重要度が高い。 <table><tr><td>ア) 行き先、運行ルート</td></tr><tr><td>イ) 乗車の所要時間について</td></tr><tr><td>ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離</td></tr><tr><td>エ) 運行本数</td></tr><tr><td>オ) 始発時刻</td></tr><tr><td>カ) 終発時刻</td></tr><tr><td>キ) ダイヤの利用しやすさ</td></tr><tr><td>ク) 運賃</td></tr><tr><td>ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）</td></tr><tr><td>コ) 小学生による車内放送</td></tr><tr><td>サ) 運行情報等の入手のしやすさ</td></tr><tr><td>シ) 運転マナー、運転士の対応</td></tr></table>	ア) 行き先、運行ルート	イ) 乗車の所要時間について	ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	エ) 運行本数	オ) 始発時刻	カ) 終発時刻	キ) ダイヤの利用しやすさ	ク) 運賃	ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）	コ) 小学生による車内放送	サ) 運行情報等の入手のしやすさ	シ) 運転マナー、運転士の対応	第4南ルート【平日】
	ア) 行き先、運行ルート													
	イ) 乗車の所要時間について													
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離														
エ) 運行本数														
オ) 始発時刻														
カ) 終発時刻														
キ) ダイヤの利用しやすさ														
ク) 運賃														
ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）														
コ) 小学生による車内放送														
サ) 運行情報等の入手のしやすさ														
シ) 運転マナー、運転士の対応														
サンプル数 106 【意識傾向】 ・全体の平均と比較して運行本数、定時性、ダイヤの利用しやすさの満足度が高い。また、始発時刻の満足度が低く、重要度が高い。 <table><tr><td>ア) 行き先、運行ルート</td></tr><tr><td>イ) 乗車の所要時間について</td></tr><tr><td>ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離</td></tr><tr><td>エ) 運行本数</td></tr><tr><td>オ) 始発時刻</td></tr><tr><td>カ) 終発時刻</td></tr><tr><td>キ) ダイヤの利用しやすさ</td></tr><tr><td>ク) 運賃</td></tr><tr><td>ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）</td></tr><tr><td>コ) 小学生による車内放送</td></tr><tr><td>サ) 運行情報等の入手のしやすさ</td></tr><tr><td>シ) 運転マナー、運転士の対応</td></tr></table>	ア) 行き先、運行ルート	イ) 乗車の所要時間について	ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	エ) 運行本数	オ) 始発時刻	カ) 終発時刻	キ) ダイヤの利用しやすさ	ク) 運賃	ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）	コ) 小学生による車内放送	サ) 運行情報等の入手のしやすさ	シ) 運転マナー、運転士の対応	第4南ルート（休日）	
ア) 行き先、運行ルート														
イ) 乗車の所要時間について														
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離														
エ) 運行本数														
オ) 始発時刻														
カ) 終発時刻														
キ) ダイヤの利用しやすさ														
ク) 運賃														
ケ) 時刻表どおりに運行すること（定時性）														
コ) 小学生による車内放送														
サ) 運行情報等の入手のしやすさ														
シ) 運転マナー、運転士の対応														
区間の利用特性	・田無駅、田無庁舎前を起終点とする利用が多い。 ・市内居住者の利用割合が高い。 ・利用者数は全体的に少ないが、高齢者の利用割合が比較的高い。 ・平日、休日ともに花小金井駅発の便に一日を通して大人、高齢者の利用があり田無駅方面へ向かう移動手段となっている。													

IV. はなバスの利用者数の推移

バス事業者の実績データに基づき、平成30年度以降の利用者数の推移についてまとめた。

1. 全ルート合計の推移

- 令和元年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は大幅に減少したが、令和3年度以降は徐々に回復傾向にある。
- 利用実態に合わせたダイヤ編成を実施することにより、収支率の改善を図り、はなバスの持続的な運行の確保を目指すため、令和2年10月に全ルートでダイヤ改正を行った。
(図5参照)
- 毎年夏季にかけて利用者が増加し、冬季にかけて減少する傾向は変わらない。

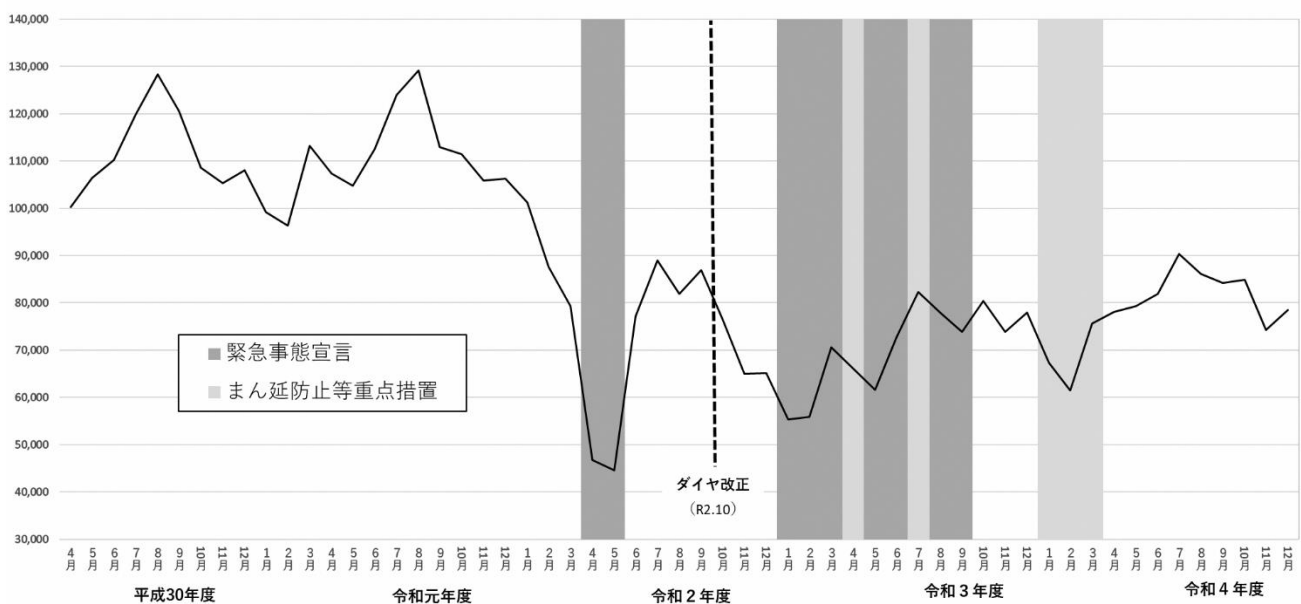


図1 月別利用者数【全ルート合計】

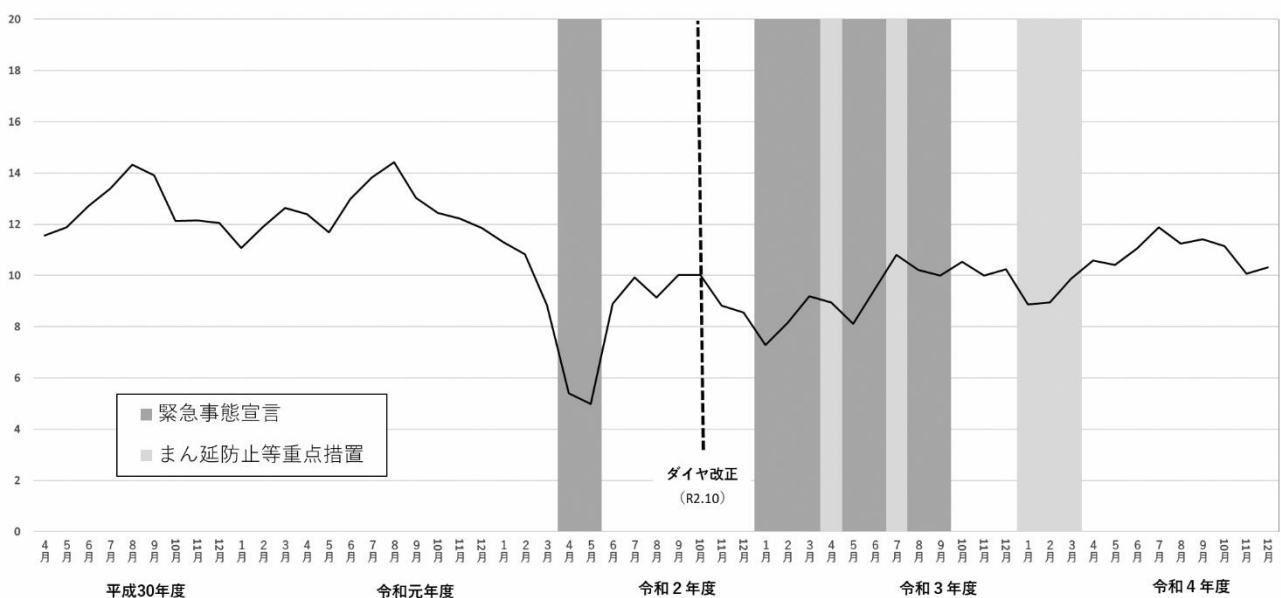


図2 1便当りの利用者数の推移【全ルート合計】

2. ルート別の推移

- ルートごとに、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少と、令和3年度以降の回復に差が見られるものの、傾向としては全ルート合計と同様の動きが見られる。
- 第3ルート及び第4南ルートは利用者数の回復傾向が比較的強くなっている。
- 第1ルート、第2ルート及び第4北ルートは利用者数の回復傾向が弱くなっている。特に第4北ルートは毎年夏季休暇時の利用者が多くなる傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大以降、年間を通して利用者数の差が小さくなっている。

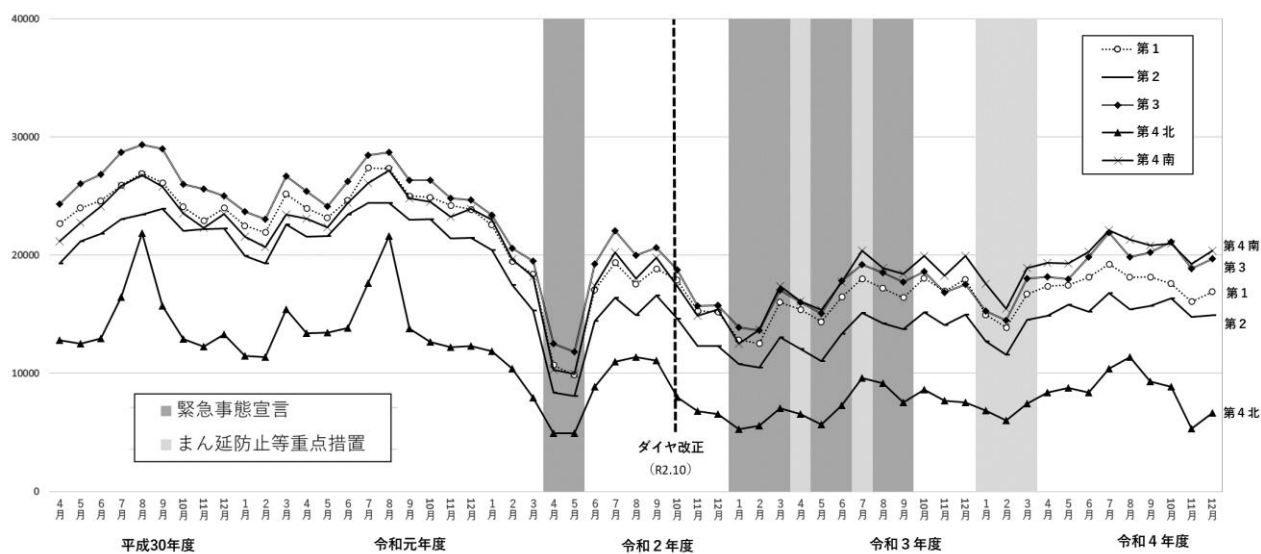


図3 月別利用者数【ルート別】

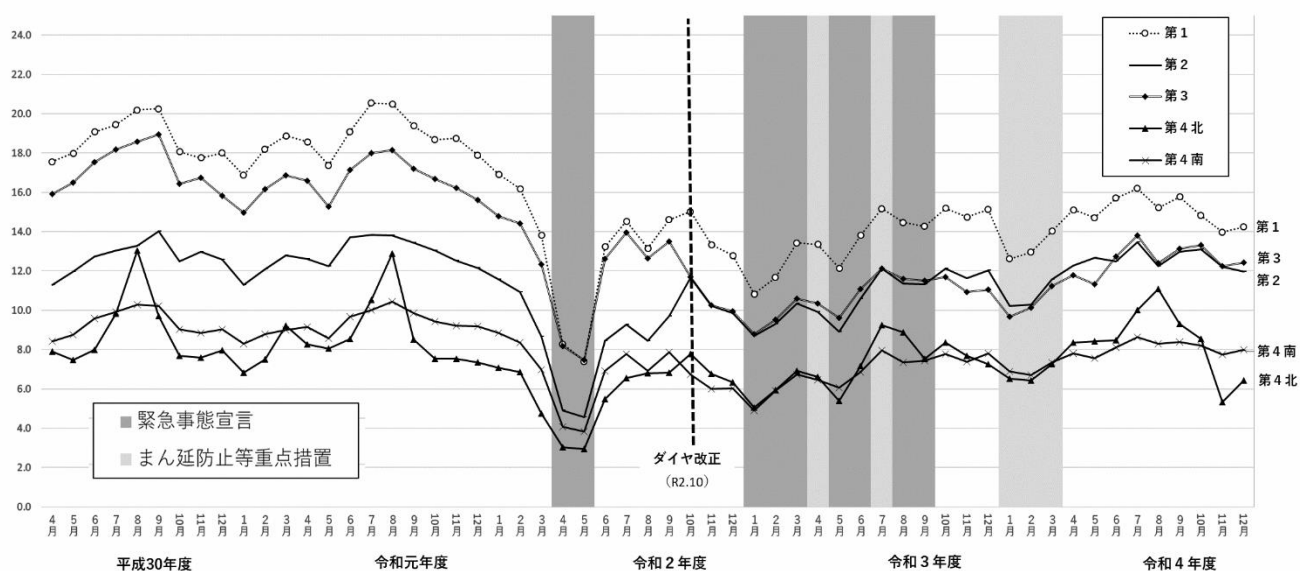


図4 1便当りの利用者数の推移【ルート別】

ルート	運行区間	改正前	改正後		備考
		全日	平日	休日	
第 1	循環	43	39(▲4)	37(▲6)	・ 平日朝の時間帯は概ね本数維持 ・ 休日は主に朝の時間帯の本数減少
第 2	駅間	39	26(▲13)	22(▲17)	・ 平日朝の時間帯は概ね本数維持 ・ 休日は主に終発の時間帯変更
	循環	18	16(▲2)	15(▲3)	・ できる限り本数維持
第 3	駅間	33	26(▲7)	23(▲10)	・ 平日、休日ともに主に終発の時間帯変更
	循環	28	28(±0)	23(▲5)	・ 平日は本数維持 ・ 休日は主に終発の時間帯変更
第 4 北	駅間	54	31(▲23)	38(▲16)	・ 休日の利用者が多いため、平日の本数をより減少 ・ 休日は主に終発の時間帯変更
第 4 南	駅間・折返し	86	86(±0)	76(▲10)	・ 平日は本数維持 ・ 休日は主に終発の時間帯変更
	計	301	252 (▲49)	234 (▲67)	

図 5 令和 2 年 10 月ダイヤ改正による運行便数比較

V.これまでの経緯と今後の方針について

1. これまでの経緯

はなバスは、既存の路線バスではカバーしきれない公共交通空白地域・不便地域を中心にルートを設定しており、市内の公共施設等に向かう交通利便性の地域格差をなくし、利用者の利便性向上を目的に運行するコミュニティバスである。

運行については、市との協定に基づき民間バス事業者が行っており、収入が運行にかかる経費に満たない場合には、不足額を市が運行補助金として負担している。

これまで、平成 25 年 8 月の運賃見直しや平成 28 年 4 月のルート見直し等を行い、運行の改善に努めてきたところではあるが、運行補助金の財政的負担は少なくなく、はなバスの運行目的を踏まえ、持続可能な運行を目指し、平成 30 年度にはなバスの運賃及びルートを見直す際の基準（以下、「はなバスの見直し基準」という。）を定め、改善策を検討及び実施してきた。

2. ダイヤ改正について

はなバスの見直し基準を踏まえた改善策の 1 つとして、令和 2 年 10 月 1 日にダイヤ改正を実施した。

このダイヤ改正では、利用実態に合わせ、利用者の少ない早朝・終発便や土・休日の運行などを見直すとともに、パターンダイヤの導入など、今まで以上にわかりやすいダイヤ編成に努めるほか、ルートごとに運行車両を分けるなど、極力遅延が発生しないよう利用者の利便性も考慮した見直しを行った。

利用者アンケートや市民アンケートでは、運行本数やダイヤの利用しやすさは重要度が高く満足度が低い項目となっている。

一方で、ダイヤ改正による利用条件の変化について、利用者アンケートでは、平日の調査で 70.7%、休日の調査で 64.4%の方が「変化はない」、また市民アンケートにおいても、78.3%の方が利用状況に「変化はない」と回答している。

これまでのルート見直しやダイヤ改正後の利用状況は、一旦は利用者の減少がみられるが、その後は徐々に回復する傾向があり、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける中での実施となった令和 2 年 10 月のダイヤ改正後についても、感染症の影響を排除して評価することは難しいものの、1 便あたりの利用者数は、これまでの状況と同様に回復傾向となり、すべてのルートでダイヤ改正前の利用者数に近い水準まで回復している。

3. 新型コロナウイルス感染症の影響について

令和元年 2 月以降、はなバスは、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けてきた。感染症の影響が出始めた令和 2 年 3 月から 5 月頃までは、総利用者数が感染症の影響を受ける前の平成 30 年度の同月比で 42～43%となるような状況になったが、その後は感染の波に左右されながら、平成 30 年度の同月比で 65～75%程度で推移している。

今回の調査では、利用者数は平成 30 年の調査時と比較して平日で 20.4%、休日で 32.4%の減少となっている。利用者属性を比較すると、高齢者の減少割合が高いルートが多く、市民アンケートの利用状況の変化についても、60 代以上の方は「利用が減った」と回答する割合が他の年代より高かった。

感染症拡大の影響については、利用者アンケート及び市民アンケートにおける利用頻度の変化と、感染症収束後の利用意向から、現在よりも利用者が減ることは考えにくく、現在利用が減った方のうち、一定数元に戻らない方はいるものの、感染状況次第ではもう少し利用が増える見込みであると推測している。

今後、法令等における位置づけが変更される中で、新しい生活様式の定着による利用者の減少がどの程度で決着するのか、動向を注視していく必要がある。

4. 今後の検討について

	第1		第2						第3				第4北		第4南			
	主軸		主軸		課題 A		課題 B		主軸		課題		課題		主軸		課題	
	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)	収支率(%)	乗車回数(回)
H30	91.8	7.6	78.8	6.5	22.7	1.3	45.4	2.0	70.4	9.4	20.6	1.1	43.8	18.4	90.1	10.4	37.5	3.1
R1	86.6	7.3	75.2	6.4	24.3	1.4	42.5	2.0	64.3	8.9	19.6	1.1	40.2	17.3	86.4	10.2	36.0	3.1
R2	54.9	4.6	46.1	4.0	14.3	0.8	24.0	1.3	44.6	5.8	12.7	0.7	26.0	8.7	57.9	6.6	24.8	2.0
R3	57.8	4.8	50.1	4.0	14.3	0.8	25.0	1.5	46.1	6.0	12.9	0.7	28.4	9.7	68.7	7.4	29.5	2.3

図1 はなバス見直し基準の推移 ※目標収支率：70%以上、目標乗車回数：8回以上

平成30年度に定めたはなバス見直し基準における2つの成果指標については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少を受け、令和2年度以降、第4北ルートを除くすべての区間で2つの指標とも目標値を下回っており、特に、課題区間の収支率については目標値と大きく乖離している。令和2年10月に実施したダイヤ改正により経費を削減したほか、新型コロナウイルス感染症の影響による乗客の減少も回復傾向にあり、令和3年度はすべてのルートで収支率が改善した。

はなバス事業をとりまく経営環境は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少、車両の老朽化に伴う維持管理費の増大、運転士の担い手不足、運転士確保に伴う人件費の増大など、厳しさを増しつつある。

今後、利用者アンケート及び市民アンケートにおいて把握した、運賃収入、運行経費、市の施策や補助額に対する市民の意識を考慮しつつ、ゼロカーボンシティの実現に向けた公共交通の役割等もはなバスを取り巻く状況の変化として考慮したうえで、はなバスに求められる役割やはなバスのあり方について再整理を行う。そのうえで、はなバスの運行目的を踏まえ、持続的な運行を目指すため、運賃収入を含めた収入の増加を目指す方策を検討するとともに、運賃収入の減少と経費削減の密接な関わりや、利用者の利便性を考慮しながら最大限効率的な運行ができるよう収支改善の方策を検討していく。

【参考資料】

表 1 調査項目の設定（平成 30 年調査との比較）

調査項目		OD調査		利用者アンケート		市民アンケート		調査目的等
		調査員が利用者の乗降場所や目視による個人属性などを調査		調査員が調査票を配布し、はなバス内等回収BOX、郵送、Webにより回収		住民基本台帳から無作為抽出した3,000人の市民に郵送にて調査票を配布し、はなバス内等回収BOX、郵送、Webにより回収		
		平成30年度	令和4年度	平成30年度	令和4年度	平成30年度	令和4年度	
①個人属性	性別	○	○	○	○	○	○	・属性を把握し、属性の違いによる回答の傾向を分析する
	年代	おとな・学生・子ども・未就学児 ○	高齢者・大人・学生（中・高・大・専）・児童・未就学児 ○	○	○	○	○	
	職業	—	—	○	○	○	○	
	居住地	—	—	○	○	○	○	
	(日常的な利用者・来訪者)	—	—	○	○	—	—	
	最寄り駅	—	—	○	—	○	○	
	普段の利用駅	—	—	○	○	○	○	
	最寄り駅と普段利用する駅が異なる理由	—	—	—	—	—	○	
	普段利用する駅までの利用手段	—	—	—	—	—	○	
	運転免許の有無	—	—	—	○	—	○	
	普段自身で運転するもの	—	—	—	○	—	○	
	最寄りバス停	—	—	○	—	○	—	
利用者数（未就学児童数含む）	○	○	○	—	—	—		
乗車状況	—	乳幼児・ベビーカー・車いす・介助者・介助のための付き添い ○	—	—	—	—		
②利用実態の把握	支払方法	ICカード 現金・回数券 ○	ICカード 現金・敬老回数券、身体障害者手帳 ○	—	—	—	—	・はなバス利用者の利用目的、利用バス停、利用頻度などを把握し、市民ニーズを分析する
	普段の利用頻度（平体）	—	—	○	○	○	○	
	乗車・降車時間（平体） （所要時間分析）	○	○	○	—	○	—	
	バス停間OD（平体） （乗車バス停・降車バス停）	○	○	○	—	○	—	
	利用目的（平体）	—	—	○	○	○	○	
	利用ルート	○	○	—	○	—	○	
	利用時間帯	○	○	—	○	—	○	
	行き先・目的地	—	—	○	○	○	○	
	はなバス利用前後に居た、行った場所	—	—	—	○	—	—	
	はなバス利用前後の移動手段	—	—	○	○	○	—	
	代替手段	—	—	○	○	○	○	
	今日の乗車頻度	—	—	○	○	○	—	
利用理由	—	—	—	○	—	○		
乗り切れなかった人数（便別）	○	○	—	—	—	—		
③はなバスの認知度				—	○	○		
④はなバスの満足度			○	○	○	○		
⑤はなバスの重要度			—	○	—	○		
⑥はなバス非利用者	非利用の理由					○	○	・はなバス非利用者の特性
	普段の交通手段					○	○	
	はなバス利用の条件					○	—	
	外出の目的					—	○	
⑦運行補助	運行補助認知度（増加）			○	○（増加）	○	○（増加）	・運行補助に関する評価、あり方 ・路線バスとの運賃格差
	運行補助の評価			○	○	○	○	
	補助・利用者負担のあり方			—	○	○	○	
	収支改善に向けた施策			○	○	○	○	
	所要時間調査			—	—	—	—	
⑧路線見直しによる変化	前後の利用変化			○	—	○	○	・平成30年度はルートについて
	利用回数増減理由			○	—	○	○	
	利便性の評価			○	—	○	—	
	非利用代替手段			○	—	○	—	
⑨ダイヤ改正による変化	前後の利用変化			—	○	—	○	
	利用回数増減理由			—	○	—	○	
⑩はなバスの運行評価	運行経路			○	○	○	○	・はなバスの利便性の確認 ・令和4年度は、乗車時間、ダイヤ、運賃、運転マナー・運転士の対応の項目追加
	乗車時間			—	○	—	○	
	バス停位置			○	○	○	○	
	運行本数			○	○	○	○	
	始発・終発時刻			○	○	○	○	
	ダイヤの利用しやすさ			—	○	—	○	
	運賃			—	○	—	○	
	定時性			○	○	○	○	
	遅延時の時刻			○	○	○	○	
	許容可能な乗車（所要）時間			—	—	○	—	
	バス停での許容可能な待ち時間			○	○	○	○	
	外出機会			○	—	○	—	
	将来の利用意向（頻度）			○	—	○	—	
	小学生車内放送の評価			○	○	○	○	
情報発信の方法・評価			○	○	○	○		
運転マナー・運転士の対応			○	○	○	○		
総合評価			○	○	○	○		
⑪新型コロナウイルスについて	感染症拡大による利用変化			—	○	—	○	・新型コロナウイルスによる利用状況の変化の把握
	利用変化の内容			—	○	—	○	
	感染症収束後の利用意向			—	○	—	○	
	希望経路			○	○	○	○	
⑫希望・要望	希望経路の利用目的			○	○	○	○	
	希望経路の利用時間帯			○	○	○	○	
	希望経路の利用頻度			○	○	○	○	

調査票 1. バス停間乗降（OD）調査

バス停間乗降（OD）調査票

西東京市はなバス乗降調査

日頃より西東京市はなバスをご利用いただきありがとうございます。

西東京市では、はなバスについて一層の利便性向上や今後のあり方などを検討するために、乗降調査を行うこととしました。

本調査は、乗車時に調査員から受け取られました当カードを降車時にお渡しいただく調査です。

なお、回収したカードは統計的に処理し、上記以外には使用いたしません。

お手数ですが、ご協力お願い申し上げます。

降車時に
調査員へお渡しください

No.0001

【調査受注者】株式会社高島テクノロジーセンター
【調査発注者】西東京市 まちづくり部 交通課

皆様のご記入は不要です。
降車時に調査員へお渡しください。

乗り	第1ルート・保谷駅北口/北町循環	降り
0	保谷駅北口	0
1	あらかや公園北	1
2	下保谷4丁目	2
3	南宮ノ脇	3
4	北宮ノ脇	4
5	北町5丁目	5
6	北荒屋敷	6
7	変電所東	7
8	北町4丁目住宅	8
9	上後	9
10	青風台	10
11	上前	11
12	下保谷2丁目住宅北	12
13	下保谷2丁目住宅西	13
14	ポケットパーク	14
15	東松ノ木	15
2	下保谷4丁目	2
1	あらかや公園北	1
0	保谷駅北口	0

1 2 ミ ジ ガ オ コ IC ゲン ケイ ショ
ニウ ベビー イス カイ ツキ ×

【属性等の記号】

1 : 男性
ミ : 未就学児
オ : 大人
ゲン : 現金払い
ニウ : 乳幼児と一緒に
カイ : 介助人と一緒に乗車

2 : 女性
ジ : 児童
コ : 高齢者
ケイ : 敬老回数券利用
ベビー : ベビーカー携行
ツキ : 介助のための付き添い

ガ : 学生(中・高・大・専)
IC : ICカード利用
ショ : 身体障害者手帳等提示
イス : 車いすで乗車
× : 受け取り無し

調査票 2. 利用者アンケート

利用者アンケート調査票

はなバスに関する利用者アンケート

日頃より、はなバスをご利用いただきありがとうございます。

本調査は、現在の皆さまの利用状況や地域公共交通としてのはなバスのあり方などのご意見をお伺いし、今後、事業改善に向けた検討を行うことを目的に実施するものです。

アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いいたします。なお、本調査は無記名式で、お答えいただいた内容は全て統計的に処理し、本調査の目的以外に使用することはありません。

ご記入いただいたアンケート票は、返信用封筒（切手は不要です）に入れて
令和4年7月8日（金）までに「郵便ポスト」または「回収箱（はなバス車内、田無庁舎、防災・保谷保健福祉総合センターに設置）」へ投函していただくか、QRコードリンク先のWEB回答ページからご回答ください。

※ アンケート票の投函とWEB回答が重複した場合はアンケート票の回答を優先します。



WEB 回答用 QR コード

URL: <https://www.city.nishitokyo.lg.jp/cgi-bin/formmail/formmail.cgi?d=koutuu1>

WEB 回答の方は、回答ページの所定欄に右の番号をご入力ください⇒《No. 0001》

【お問い合わせ先】西東京市役所保谷東分庁舎まちづくり部交通課

電話：042-439-4435 Email: koutsuu@city.nishitokyo.lg.jp

以下の設問について、**あてはまる□に1つだけ** ☒ または()内に記入してください。

「複数回答可」の場合は、**あてはまる□全てに** ☒ または()内に記入してください。

問1 あなたのことについてお伺いします。

1. 性別	☐ 男性 ☐ 女性 ☐ 無回答
2. 年代	☐ 19歳以下 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60歳～64歳 ☐ 65歳～69歳 ☐ 70歳～74歳 ☐ 75歳以上
3. 職業	☐ 会社員 ☐ 自営業 ☐ 公務員 ☐ パート・アルバイト ☐ 専業主婦・夫 ☐ 学生（大・専・高 ※該当に○） ☐ 無職 ☐ その他()
4. 居住地	☐ 西東京市内()町()丁目 ☐ 西東京市外()市区町村)
5. 普段、最も利用する駅	☐ 市内()駅 ☐ 市外()駅
6. 運転免許証の有無	☐ 運転免許証を持っており、普段から運転する ☐ 運転免許証を持っているが、あまり運転しない ☐ 過去に運転免許証を返納したため、現在は持っていない ☐ これまで運転免許証を持ったことがない
7. 普段ご自身で運転するもの (複数回答可)	☐ 自動車（ ☐ 自家用車 ☐ カーシェアリング・レンタカー） ☐ バイク・原付 ☐ 自転車 ☐ その他() ☐ あまり運転しない

問2 このアンケート票を受け取った時のはなバスの利用状況についてお答えください。

1. はなバスを利用した 外出の目的	☐ 通勤・通学 ☐ 通院 ☐ 業務 ☐ 食品・日用品などの日常の買い物 ☐ 衣服・家具・家電などの買回り品の買い物 ☐ 食事・娯楽・レジャー・習い事 ☐ その他()
-----------------------	--

利用者アンケート調査票

2. 外出の目的地の場所	☐ 西東京市内 ⇒ (町 丁目又は施設名) ☐ 西東京市外 ⇒ ☐ 隣接区市 ☐ 東京都内(隣接区市除く) ☐ それ以外
3. 乗車したバス停まで移動する前にいた場所・利用した移動手段	
【場 所】 ☐ 自宅 ☐ 自宅以外 ⇒ 【 ☒ した場所からバス停までの所要時間(分)】 【主な移動手段】 ☐ 徒歩のみ ☐ 自 転 車 ☐ バイク・原付 ☐ 乗用車(運転) ☐ 乗用車(送迎) ☐ タクシー ☐ 路線バス ☐ は な バス ☐ 鉄道 ☐ その他()	
4. 降車したバス停から移動して行った場所・利用した移動手段	
【場 所】 ☐ 自宅 ☐ 自宅以外 ⇒ 【バス停から ☒ した場所までの所要時間(分)】 【主な移動手段】 ☐ 徒歩のみ ☐ 自 転 車 ☐ バイク・原付 ☐ 乗用車(運転) ☐ 乗用車(送迎) ☐ タクシー ☐ 路線バス ☐ は な バス ☐ 鉄道 ☐ その他()	
5. この利用目的での利用頻度	☐ 週に()日程度 ☐ 月に()日程度 ☐ 年に()日程度 ☐ ()年に1日程度 ☐ はじめて利用した
6. この利用目的ではなバスに代わる移動手段(複数回答可)	☐ 徒 歩 ☐ 自転車 ☐ バイク・原付 ☐ 乗用車(運転) ☐ 乗用車(送迎) ☐ タクシー ☐ 路線バス ☐ 鉄 道 ☐ はなバスに代わる移動手段はない ☐ その他()
7. 本日はなバスの乗車回数	☐ 1回(片道) ☐ 2回(往復等) ☐ 3回 ☐ 4回 ☐ 5回以上
8. この利用目的での最も大きな利用理由	☐ 出発地や目的地から はなバス のバス停が近い ☐ 目的地までの身体的負担が少ない、または楽に行けるため ☐ 目的地に早く着くことができるため ☐ 他に利用できる移動手段がないため ☐ 目的地までの運賃が安い ☐ 目的地まで安全に行けるため ☐ はなバスの運行を維持するため ☐ その他()

問3 現在の はなバスについて、あなたのお考えをお伺いします。

あなたにとって、はなバスの満足度と重要度について、ア)～ス)それぞれについてお答えください。

	満足度				重要度			
	満足	やや満足	やや不満	不満	重要	やや重要	あまり重要でない	重要でない
ア) 行き先、運行ルート	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
イ) 乗車の所要時間について	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
エ) 運行本数	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
オ) 始発時刻	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
カ) 終発時刻	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
キ) ダイヤの利用しやすさ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ク) 運賃	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ケ) 時刻表どおりに運行すること(定時性)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
■ はなバスが遅れた時、何分程度であれば、お待ちになれますか。 () 分程度								
コ) 小学生による車内放送	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
サ) 運行情報等の入手のしやすさ (HP、Twitter、LINE等)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
シ) 運転マナー、運転士の対応	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ス) 総合評価	☐	☐	☐	☐				

利用者アンケート調査票

問4 新型コロナウイルス感染症拡大による はなバス の利用の変化についてお伺いします。

(1) 現在(2022年6月)のはなバスの利用頻度は、感染拡大前(2020年3月以前)と比較して変化していますか。

☐ 利用が減った(約____割 減)	☐ 利用が増えた(約____割 増)
☐ 回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった	☐ 回数は変わらず利用時間や曜日変わらない

(2) (1)の理由について、それぞれお答えください。

	あてはまる	ややあてはまる	ややあてはまらない	あてはまらない
ア) できるだけ外出を避ける生活スタイルにした	☐	☐	☐	☐
イ) 感染リスク回避のため移動手段をバスや鉄道以外にした	☐	☐	☐	☐
ウ) 在宅での勤務・授業等になり、利用しなくなった	☐	☐	☐	☐
エ) 通勤・通学等の時間帯が変更になった	☐	☐	☐	☐
オ) 自宅近くでの外出が増え、利用するようになった	☐	☐	☐	☐
カ) 感染拡大の影響以外の理由(就職、進学等)	☐	☐	☐	☐
キ) 感染拡大の影響は特に受けていない	☐	☐	☐	☐
ク) その他	()			

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着いた後、はなバスを利用する意向についてお答えください。

☐ 現在(2022年6月)よりも利用頻度は増えると思う	☐ 現在よりも利用頻度は減ると思う
☐ 現在と比べて、利用頻度は変化しないと思う	☐ わからない
⇒ それぞれの理由もお聞かせください()	

問5 はなバスは、2020年10月(約1年半前)にダイヤ改正を行いました。ダイヤ改正後の利用状況の変化についてお伺いします。

ダイヤ改正後、はなバスの利用状況に変化がありましたか。		
☐ 利用が減った(約____割 減)	☐ 利用が増えた(約____割 増)	☐ 変わらない
⇒ それぞれの理由もお聞かせください()		

※ 以下の「はなバスの収支状況」をお読みいただき、次ページ以降の問いにお答えください。 ※

【はなバスの収支状況】

はなバスは、運行収入だけでは運行経費をまかなえていません。平成14年の運行開始以降、運行にかかる経費から運賃等による収入を差し引いた不足額を、市が運行事業者に補助金(市の負担)として交付し、運行を維持しています。

令和2年3月の新型コロナウイルス感染症の拡大以降、利用者数の減少(最大約40%減)により、補助金額が増加しています。

令和2年度の全ルート合計の運行補助金は1億8千万円を超えており、ルート見直しを実施した平成28年度以降と比較すると、6千万円以上の増加となっています。

現在、利用者数は少しずつ回復する傾向にありますが、従来水準には戻っていません。

【はなバス運行補助金と利用者数の推移】



利用者アンケート調査票

問6 はなバスの運行補助金(市の負担)についてお伺いします。

(1) はなバスの運行について、市の公費負担が増加していることをご存知でしたか。

☐ 知らなかった ☐ 市のホームページや広報などで知っていた ☐ 人から聞いて知っていた

(2) はなバスは、乗車1人当たり約 360 円の運行経費で運行しています。そのうち、市の補助金額は約 230 円であり、運行経費の約 63%となっています(令和2年度実績)。現在の市の補助額についてどのように思いますか。

☐ 多い ☐ 適切である ☐ 少ない ☐ わからない

(3) はなバスの現在の運賃設定(一般(中学生以上):150 円、子ども:100 円)と市の補助金額の関係について、どのように思いますか。

☐ 利用者がもっと負担し(運賃の値上げ)、市の補助額を減らした方が良い ☐ 現状のままで良い
☐ 利用者の負担を減らし(運賃の値下げ)、市の補助額をもっと増やした方が良い ☐ わからない
☐ その他 ()

(4) はなバスの運賃収入、運行経費、市の施策や補助額についてお考えをお伺いします。

ア)～キ)についてそれぞれお答えください。

	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない
ア) 自分や地域住民が積極的に利用を増やすことで、運賃収入を増やす。	☐	☐	☐	☐
イ) 運行本数を増やすなど利便性を向上させて、運行経費が増える場合には、利用者負担を増やす(運賃の値上げ)。	☐	☐	☐	☐
ウ) 運行経路や本数はできるだけ維持したうえで、利用者負担を増やす(運賃の値上げ)。	☐	☐	☐	☐
エ) ルートの短縮など運行経路の見直しにより、市の補助額を減らす。	☐	☐	☐	☐
オ) 運行経路は変えずに運行本数の見直し(減便)により、市の補助額を減らす。	☐	☐	☐	☐
■仮に見直す場合、最低限必要な運行間隔をお書きください ⇒少なくとも()分間隔での運行は必要 最低限必要な運行の時間帯をお書きください ⇒ 少なくとも(午前・午後 時台)から(午前・午後 時台)までは運行が必要				
カ) 市の補助額を増やし、運行経路や本数をより充実させる。	☐	☐	☐	☐
キ) 高齢者や障害がある方などの利用が増え、割引の適用によって運賃収入が減る場合には、市の補助額を増やして対応する。	☐	☐	☐	☐

問7 そのほか、はなバスに関するご意見、ご要望があればお書きください。

*** ご協力ありがとうございました ***

返信用封筒に入れ 7月8日(金)までに「郵便ポスト」、田無庁舎、防災・保谷保健福祉総合センターまたは、はなバス車内の「回収箱」に投函してください。

WEB 回答の方は、ページの所定欄に右側の回答番号を入力してご回答ください⇒《No. 0001》

調査票 3. 市民アンケート

市民アンケート調査票

はなバスに関するアンケート

日頃から市政運営にご理解、ご協力をいただきありがとうございます。

西東京市では、公共交通空白・不便地域の解消を図るため、平成14年3月からはなバスを運行し、現在は市内において5ルートの運行を行っております。

本調査は、はなバスの認知度や利用状況などを把握し、今後のはなバスの事業改善に向けた検討に活用するために実施するものです。

このアンケート用紙は、西東京市民の中から無作為に抽出した16歳以上の3,000名の方にお送りしています。無記名式で、お答えいただいた内容は全て統計的に処理し、本調査の目的以外に使用することはありません。アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますよう、よろしくお願いいたします。

【お問い合わせ先】

西東京市役所保谷東分庁舎 まちづくり部交通課 電話：042-439-4435（直通）
Email：koutsuu@city.nishitokyo.lg.jp

【はなバスの運行概要】

第 1 ルート	保谷駅北口を起点とした北町循環ルート	運賃	・一般（中学生以上）：150 円 ・こども：100 円
第 2 ルート	ひばりヶ丘駅を起点とし、住吉・泉町循環ルートと東伏見駅に至るルート		・未就学児：保護者 1 名につき 2 名まで無料（3 人目からは 1 名 100 円） ・未就学児のみでの利用：100 円
第 3 ルート	田無駅北口を起点とし、向台循環ルートと東伏見駅に至るルート		・身体障害者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方、介助を必要とする車いす利用者：100 円
第 4 北ルート	田無駅北口を起点とし、多摩六都科学館を経由して花小金井駅に至るルート		・介助者：介助者 1 名まで 100 円（車いす利用者、民営バス乗車割引証、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方の介助者）
第 4 南ルート	田無駅北口を起点とし、芝久保運動場での折返しルートと花小金井駅に至るルート		・75 歳以上の西東京市民の方へ敬老回数券を販売しています。（150 円券 10 枚つづりで 1,000 円）
運行事業者	●第 1・2・3 ルート 西武バス株式会社 ●第 4 北・南ルート 関東バス株式会社		



市民アンケート調査票

◆◆ ご記入にあたって ◆◆

- この調査票は、あて名のご本人がご回答ください。ご本人による記入が困難な場合は、ご家族の方などがご本人の考えなどを聞いて、代理で記入してください。
- ご回答いただいた内容は、全て統計的に処理し、本調査の目的以外に使用することはありません。
- ご記入いただいた調査票を同封の返信用封筒（切手不要）に入れて令和4年7月8日（金）までに「郵便ポスト」または「回収箱（はなバス車内、田無庁舎、防災・保谷保健福祉総合センターに設置）」へ投函していただくか、右記 QR コードリンク先のオンラインページから回答のどちらかの方法で回答してください。



WEB 回答用
QR コード

URL: <https://www.city.nishitokyo.lg.jp/cgi-bin/formmail/formmail.cgi?d=koutuu2>

WEB 回答の方は、回答ページの所定欄に右側の回答番号をご入力ください⇒《No.0001》
（重複回答防止のための番号ですので、個人との紐づけはしません。）

※ アンケート票の投函と WEB 回答を重複して行われた場合は投函いただいたアンケート票の回答を優先いたします。

以下の設問について、あてはまる□に1つだけ ☒ または()内に記入してください。
「複数回答可」の場合は、あてはまる□全てに ☒ または()内に記入してください。

問1 あなたのことについてお伺いします。

1. 性 別	☐ 男性 ☐ 女性 ☐ 無回答
2. 年 代	☐ 19 歳以下 ☐ 20 代 ☐ 30 代 ☐ 40 代 ☐ 50 代 ☐ 60 歳～64 歳 ☐ 65 歳～69 歳 ☐ 70 歳～74 歳 ☐ 75 歳以上
3. 職 業	☐ 会社員 ☐ 自営業 ☐ 公務員 ☐ パート・アルバイト ☐ 専業主婦・夫 ☐ 学生（大・専・高 ※該当に○） ☐ 無職 ☐ その他()
4. 居 住 地	西東京市（ 町 丁目）
5. 運転免許証の有無	☐ 運転免許証を持っており、普段から運転する ☐ 運転免許証を持っているが、あまり運転しない ☐ 過去に運転免許証を返納したため、現在は持っていない ☐ これまで運転免許証を持ったことがない
6. 普段ご自身で運転するもの (複数回答可)	☐ 自動車（ ☐ 自家用車 ☐ カーシェアリング・レンタカー） ☐ バイク・原付 ☐ 自転車 ☐ その他（ ） ☐ あまり運転しない
7. ご自宅からの最寄り駅	（ ） 駅
8. 最寄り駅までの移動手段	☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク・原付 ☐ はなバス ☐ 乗用車（運転） ☐ 乗用車（送迎） ☐ タクシー ☐ 路線バス ☐ その他（ ）

市民アンケート調査票

9. ご自宅から普段利用する駅		☐ 最寄り駅と同じ	☐ その他（ ）駅	☐ 駅は利用しない
■最寄り駅と普段利用する駅が異なる方について、その理由をお答えください。<u>(複数回答可)</u> ☐ 普段利用する駅を利用することで、目的地まで早く行くことができる ☐ 普段利用する駅を利用することで、運賃が安くすむ ☐ 普段利用する駅を利用することで、楽に目的地まで行くことができる (乗りつき回数を減らすことができる、乗車時に座れる、混雑を回避できる、始発電車や急行電車で乗車できる等) ☐ 普段利用する駅周辺には、利用しやすい駐車場や駐輪場が整備されている ☐ 駅周辺に商業施設などがあり、行き帰りのついでに日常の買い物などの用事を済ませることができる ☐ 利用目的や健康、気分転換のために、最寄り駅と普段利用する駅を使い分けている ☐ その他（ ）				
10. 普段利用する駅までの移動手段	☐ 徒歩	☐ 自転車	☐ バイク・原付	
	☐ はなバス	☐ 乗用車（運転）	☐ 乗用車（送迎）	
	☐ タクシー	☐ 路線バス		
	☐ その他（ ）			

問2 あなたは、「はなバス」をご存じですか。また、利用したことがありますか。

☐ はなバスを利用したことがある。	→問3へ
☐ はなバスを知っているが、利用したことはない。	→問4（6ページ）へ
☐ はなバスのことを全く知らない。このアンケートで初めて知った。	→問4（6ページ）へ

問3 はなバスを利用したことがある方がお答えください。

(1) 普段のはなバスの利用状況について平日と土休日でお答えください。

	平 日	土休日
1. 主な利用目的は何ですか。	⇒左の①～⑧であてはまるもの1つをお選びください。	
①通勤・通学 ②通院 ③業務 ④食品・日用品などの日常の買い物 ⑤衣服・家具・家電など買回り品の買い物 ⑥食事・娯楽・レジャー・習い事 ⑦利用しない ⑧その他	・番号（ ） ⑧を選択した方は内容 （ ）	・番号（ ） ⑧を選択した方は内容 （ ）
2. どのルートをよく利用しますか。	☐ 第1ルート ☐ 第2ルート（ ☐ 駅間 ☐ 循環） ☐ 第3ルート（ ☐ 駅間 ☐ 循環） ☐ 第4北ルート ☐ 第4南ルート（ ☐ 駅間 ☐ 折返）	☐ 第1ルート ☐ 第2ルート（ ☐ 駅間 ☐ 循環） ☐ 第3ルート（ ☐ 駅間 ☐ 循環） ☐ 第4北ルート ☐ 第4南ルート（ ☐ 駅間 ☐ 折返）
3. 利用する時間帯はいつですか。（複数回答可）	⇒左の①～⑥であてはまるものをお選びください。	
①9時より前 ②9時から正午まで ③正午から15時まで ④15時から18時まで ⑤18時から20時まで ⑥20時以降	・番号（ ）	・番号（ ）
4. 利用頻度はどのくらいですか。 ※あてはまる項目に☑をし、（ ）内に数字を記入してください	☐ 週に（ ）日程度 ☐ 月に（ ）日程度 ☐ 年に（ ）日程度 ☐ （ ）年に1日程度	☐ 週に（ ）日程度 ☐ 月に（ ）日程度 ☐ 年に（ ）日程度 ☐ （ ）年に1日程度

市民アンケート調査票

5. どこに行くためにはなバスを利用しますか	☐ 西東京市内 ⇒(町 丁目 または施設名) ☐ 西東京市外 ⇒ ☐ 隣接区市 ☐ 東京都内(隣接区市除く) ☐ それ以外	☐ 西東京市内 ⇒(町 丁目 または施設名) ☐ 西東京市外 ⇒ ☐ 隣接区市 ☐ 東京都内(隣接区市除く) ☐ それ以外
	6. 仮に、はなバスが無い場合の移動手段 (複数回答可)	
①徒歩 ②自転車 ③バイク・原付 ④乗用車(運転) ⑤乗用車(送迎) ⑥タクシー ⑦路線バス ⑧鉄道 ⑨はなバスに代わる移動手段はない ⑩その他	・番号 () ⑩を選択した方は内容 ()	・番号 () ⑩を選択した方は内容 ()
7. はなバスを利用する最も大きな理由		⇒左の①～⑧であてはまるものをお選びください。
①出発地や目的地と はなバスのバス停が近い ②目的地までの身体的負担が少ない、または楽に行けるため ③目的地に早く着くことができるため ④ほかに利用できる移動手段がないため ⑤目的地までの運賃が安い ⑥目的地まで安全に行けるため ⑦はなバスの運行を維持するため ⑧その他	・番号 () ⑧を選択した方は内容 ()	・番号 () ⑧を選択した方は内容 ()

(2) 現在のはなバスの満足度と重要度についてお伺いします。ア)～ス) それぞれについてお答えください。

	満足度				重要度			
	満 足	やや満足	やや不満	不 満	重 要	やや重要	あまり重要でない	重要でない
ア) 行き先・運行ルート	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
イ) 乗車の所要時間について	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ウ) 普段、最も利用するバス停までの距離	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
エ) 運行本数	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
オ) 始発時刻	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
カ) 終発時刻	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
キ) ダイヤの利用しやすさ	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ク) 運賃	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ケ) 時刻表通りに運行すること(定時性)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
■はなバスが遅れた時、何分程度であれば、お待ちになれますか。 () 分程度								
コ) 小学生による車内放送	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
サ) 運行情報等の情報入手のしやすさ (HP、Twitter、LINE 等)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
シ) 運転マナー、運転士の対応	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ス) 総合評価	☐	☐	☐	☐				

市民アンケート調査票

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大による はなバス の利用の変化についてお伺いします。

① 現在(2022年6月)のはなバスの利用頻度は、感染拡大前(2020年3月以前)と比較して変化していますか。

☐ 利用が減った(約 _____ 割 減)	☐ 利用が増えた(約 _____ 割 増)
☐ 回数は変わらないが利用時間や曜日が変わった	☐ 回数は変わらず利用時間や曜日も変わらない

② ①の理由について、それぞれお答えください。

	あてはまる	ややあてはまる	ややあてはまらない	あてはまらない
ア) できるだけ外出を避ける生活スタイルにした	☐	☐	☐	☐
イ) 感染リスク回避のため移動手段をバスや鉄道以外にした	☐	☐	☐	☐
ウ) 在宅での勤務・授業等になり、利用しなくなった	☐	☐	☐	☐
エ) 通勤・通学等の時間帯が変更になった	☐	☐	☐	☐
オ) 自宅近くでの外出が増え、利用するようになった	☐	☐	☐	☐
カ) 感染拡大の影響以外の理由(就職、進学等)	☐	☐	☐	☐
キ) 感染拡大の影響は特に受けていない	☐	☐	☐	☐
ク) その他	(_____)			

③ 新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着いた後の、はなバスを利用する意向についてお答えください。

☐ 現在(2022年6月)よりも利用頻度は増えると思う	☐ 現在よりも利用頻度は減ると思う
☐ 現在と比べて、利用頻度は変化しないと思う	☐ わからない
⇒ それぞれの理由もお聞かせください(_____)	

(4) はなバスは、2020年10月(約1年半前)にダイヤ改正を行いました。
ダイヤ改正後の利用状況の変化についてお伺いします。

ダイヤ改正後、はなバスの利用状況に変化がありましたか。		
☐ 利用が減った(約 _____ 割 減)	☐ 利用が増えた(約 _____ 割 増)	☐ 変わらない
⇒ それぞれの理由もお聞かせください (_____)		

⇒ 7ページへお進みください

市民アンケート調査票

問4 はなバスを**利用しない方・知らない方**が**お答えください**

(1) 外出する時の主な目的を、平日・休日それぞれで、お答えください。

	平 日	土休日
1. 外出する時の主な目的	☐ 通勤・通学 ☐ 業務 ☐ 通院 ☐ 食品・日用品などの日常の買い物 ☐ 衣服・家具・家電などの買回り品の買い物 ☐ 食事・娯楽・レジャー・習い事 ☐ その他（ ）	☐ 通勤・通学 ☐ 業務 ☐ 通院 ☐ 食品・日用品などの日常の買い物 ☐ 衣服・家具・家電などの買回り品の買い物 ☐ 食事・娯楽・レジャー・習い事 ☐ その他（ ）
2. 普段の外出時に利用する 交通手段 <u>(複数回答可)</u>	☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク・原付 ☐ 乗用車(運転) ☐ 乗用車(送迎) ☐ タクシー ☐ 路線バス ☐ 鉄道 ☐ その他()	☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク・原付 ☐ 乗用車(運転) ☐ 乗用車(送迎) ☐ タクシー ☐ 路線バス ☐ 鉄道 ☐ その他()

(2) はなバスを利用しない理由について、お答えください。

□自宅の近くに はなバス のバス停がないから

□目的地を通る運行経路でないから

□運行本数が少ないから

□利用したい時間帯のダイヤがないから

□鉄道や他のバスに乗り継げないから

□ほかの手段の方が目的地に早く着くから

□バス停の付近に駐輪場がないから

□乗車方法や運行内容の情報がわからないから

□運転士の対応が良くないから

□バスを必要とする生活スタイルでないから

□はなバスを知らなかったから

□その他（ ）

次ページへ続きます⇒

市民アンケート調査票

※ここからは、すべての方がお答えください。

※ 以下の「はなバスの収支状況」をお読みいただき、以降の問いにお答えください。 ※

【 はなバスの収支状況 】

はなバスは、運行収入だけでは運行経費をまかなえていません。平成 14 年の運行開始以降、運行にかかる経費から運賃等による収入を差し引いた不足額を、市が運行事業者に補助金（市の負担）として交付し、運行を維持しています。

令和 2 年 3 月の新型コロナウイルス感染症の拡大以降、利用者数の減少（最大約 40% 減）により、補助金額が増加しています。

令和 2 年度の全ルート合計の運行補助金は 1 億 8 千万円を超えており、ルート見直しを実施した平成 28 年度以降と比較すると、6 千万円以上の増加となっています。

現在、利用者数は少しずつ回復する傾向にありますが、従来の水準には戻っていません。

【はなバス運行補助金と利用者数の推移】



次ページへ続きます⇒

市民アンケート調査票

問5 はなバスの補助金額(市の負担)についてお伺いします。

(1) はなバスの運行について、市の公費負担が増加していることをご存知でしたか。

☐ 知らなかった ☐ 市のホームページや広報などで知っていた ☐ 人から聞いて知っていた

(2) はなバスは、乗車1人当たり約 360 円の運行経費で運行しています。そのうち、市の補助金額は約 230 円であり、運行経費の約 63%となっています(令和2年度実績)。現在の市の補助額について、どのように思いますか。

☐ 多い ☐ 適切である ☐ 少ない ☐ わからない

(3) はなバスの現在の運賃設定(一般(中学生以上):150 円、子ども:100 円)と市の補助金額の関係について、どのように思いますか。

☐ 利用者がもっと負担し(運賃の値上げ)、市の補助額を減らした方がよい ☐ 現状のままでよい
☐ 利用者の負担を減らし(運賃の値下げ)、市の補助額をもっと増やした方がよい ☐ わからない
☐ その他 ()

(4) はなバスの運賃収入、運行経費、市の施策や補助額についてお考えをお伺いします。ア)～キ)についてそれぞれお答えください。

	そう思う	やや そう思う	あまりそう 思わない	そう 思わない
ア) 自分や地域住民が積極的に利用を増やすことで、運賃収入を増やす。	☐	☐	☐	☐
イ) 運行本数を増やすなど利便性を向上させて、運行経費が増える場合には、利用者負担を増やす(運賃の値上げ)。	☐	☐	☐	☐
ウ) 運行経路や本数はできるだけ維持したうえで、利用者負担を増やす(運賃の値上げ)。	☐	☐	☐	☐
エ) ルートの短縮など運行経路の見直しにより、市の補助額を減らす。	☐	☐	☐	☐
オ) 運行経路は変えずに運行本数の見直し(減便)により、市の補助額を減らす。	☐	☐	☐	☐
■仮に見直す場合、最低限必要な運行間隔をお書きください ⇒少なくとも()分間隔での運行は必要 最低限必要な運行の時間帯をお書きください ⇒ 少なくとも(午前・午後 時台)から(午前・午後 時台)までは運行が必要				
カ) 市の補助額を増やし、運行経路や本数をより充実させる。	☐	☐	☐	☐
キ) 高齢者や障害がある方などの利用が増え、割引の適用によって運賃収入が減る場合には、市の補助額を増やして対応する。	☐	☐	☐	☐

問6 そのほか、はなバスに関するご意見、ご要望があればお書きください。

*** ご協力ありがとうございました ***

返信用封筒に入れ 7月8日(金) までに「郵便ポスト」、田無庁舎、防災・保谷保健福祉総合センター
または、はなバス車内の「回収箱」に投函してください。

WEB 回答の方は、回答ページの所定欄に右側の回答番号をご入力ください⇒《No.0001》
(重複回答防止のための番号ですので、個人との紐づけはしません。)