

# はなバスルート等見直しに関する報告書

## 中間報告



平成 21 年 11 月 西東京市地域交通会議

- 目 次 -

第1章	はじめに	1
1-1	背景と目的	1
1-2	西東京市交通計画と地域交通会議の位置づけ	1
1-3	検討の進め方	2
第2章	はなバスルート等見直し方針の検討	4
2-1	民間路線バス運行状況の整理	4
2-2	はなバス運行状況の整理	6
2-3	はなバスフォローアップ調査報告書の整理	14
2-4	市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握	18
2-5	はなバスルート等見直しに関する見直し方針の決定	22
第3章	はなバスルート等短期見直し案の検討	23
3-1	目的	23
3-2	見直しの課題、方向性の検証	23
第4章	はなバスルート等中・長期的な見直し案の検討	30
4-1	目的	30
4-2	見直しの課題、方向性の検証	30
第5章	今後の取組方針の検討	30

## 第1章 はじめに

### 1-1 背景と目的

- ・西東京市は、平成13年1月21日、旧田無市・旧保谷市の合併に伴い誕生した。
- ・市内には5つの鉄道駅があり、その駅を起終点とした路線バスが運行され、市域全体から見れば比較的交通の利便性に恵まれているが、一部の地域ではバス路線網から外れ、公共交通の不便地域が存在している。
- ・このため、地域の道路状況にあった小型のバスを運行させることにより、交通利便性の地域格差をなくし、高齢者の方や障害者の方、お子さんをお連れの方など市民が気軽に外出できる「一人ひとり輝くまち」を実現すると同時に、「地域融合の促進」「商業地域の活性化」「違法駐車・放置自転車の削減」などの効果が期待されていた。
- ・西東京市コミュニティバス（以下、「はなバス」という。）は、既存のバスサービスではカバーしきれないニーズに対応するバスで、利用者の利便性を考慮しつつ、多様化する需要に対応する新たなバスシステムである。
- ・導入にあたっては、合併以前から専門家、国土交通省、警察署を交えた研究会で基礎的な準備を進め、市民説明会・市民懇談会を開催して意見聴取を行い、平成14年3月23日に第2・3ルート、3月30日に第1・4ルート、平成16年9月1日に第5ルートを順次開設、現在、全5ルートを運行中である。
- ・はなバスの運行については、新市建設計画の重点4施策の一つに位置付けられ、合併効果の発現に向けて早期実現が期待されていたため、時間的な制約もあり、基本的に、既存道路幅員で運行可能な道路を選定した上で、可能な限り公共交通の不便地域をカバーできるようルート設定を行い、運行を開始した。
- ・従って、必ずしも理想的なルート設定とは言えず、運行開始当初より市民や利用者からの要望が多数寄せられている。
- ・民間路線バス利用者とはなバス利用者間での料金格差から受益者負担のあり方や、市のはなバス運行に関わる財政負担のあり方なども、市民から意見が寄せられている。
- ・このような背景を踏まえ、はなバス本来の運行目的の実現に課題を残している状況を改善するため、西東京市地域交通会議（以下、「地域交通会議」という。）を開催し、ルート等の見直し検討を行なった。

### 1-2 西東京市交通計画と地域交通会議の位置づけ

- ・西東京市交通計画（平成19年3月）（以下、「交通計画」という。）は、上位計画である「西東京市基本構想・基本計画」及び「西東京市都市計画マスタープラン」の個別計画として位置付けられ、これら計画との整合を図り、「人と環境にやさしい安全・安心に移動できる交通体系づくり」を基本理念とし、西東京市における総合的な交通体系整備の実現を目指す計画である。
- ・交通計画に掲げられた施策を、表1-1に示す。はなバスルートの見直しに限らず、(1)体系的な道路ネットワークの形成、(2)公共交通システムの充実、(3)交通結節点の整備、(4)人と環境にやさしい歩行者・自転車交通施策の推進の4つの施策方針に基づき23の交通施策を定めている。
- ・地域交通会議は、交通計画にかかげられた施策を着実に実現していくため、学識経験者、市民代表、鉄道・バス事業者、行政機関等のさまざまな意見を反映しながら、計画を推進する体制を確立するために設置された組織である。

表 1 - 1 交通計画に掲げられた施策一覧

施策方針	交通施策	
(1)体系的な道路ネットワークの形成	1) 幹線道路の整備	
	2) ボトルネック箇所の解消(交差点改良、鉄道との交差の改善)	交差点すいすいプランに基づく交差点改良の整備
		連続立体交差事業の推進
		市内における踏切対策検討
3) 主要生活道路の整備		
(2)公共交通システムの充実	1) 既存鉄道サービスの充実	
	2) 市民ニーズに合った利用しやすいバスネットワークの形成	都市計画道路整備等を機会としたバスルートの拡充
		コミュニティバス「はなバス」ルートの見直し
		新たな公共交通ルートの導入の必要性和運行可能性の検討
	3) バスサービスの向上	サイクルアンドバスライド用自転車駐車場の整備
		バスベイや右折レーンの設置など走行環境の改善
		主要バス停での待合空間の整備
利用しやすい環境整備		
4) 高齢者、障害者、その他の移動困難者に対する移動支援のあり方の検討		
(3)交通結節点の整備	1) 駅前広場の整備	
	2) 駅周辺の交通環境の向上対策	
(4)人と環境にやさしい歩行者・自転車交通施策の推進	1) 歩行者・自転車ネットワークの整備	
	2) 駅周辺での自転車駐車場等の整備	自転車駐車場の整備
		既存ストックの有効活用
		自動二輪車駐車場の整備
	3) 放置自転車対策等の推進	
4) 自転車利用促進策の実施	レンタサイクルシステムの検討	
	自転車利用PRの推進	

### 1 - 3 検討の進め方

- ・地域交通会議で検討を進めていくにあたり、第一に、はなバスの運行に係る状況を整理し、平成18年度に行ったはなバスフォローアップ調査報告書(以下、「フォローアップ調査報告書」という。)による市民アンケート・利用者アンケートの結果や市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握を踏まえて、はなバスルート等見直しに関する見直し方針を定めた。
- ・第二に、短期的な見直しについて、目的を明確化し、見直しが可能な内容について検討を行った。
- ・現在は、中・長期的な見直しについての目的を明確化し、見直しの方向性・課題の検討を行っている。
- ・引き続き、具体的な見直しを実施いくためのスケジュールや、今後の見直しを行う際の基準等について検討していく。

・以下に、全体の検討フローを示す。

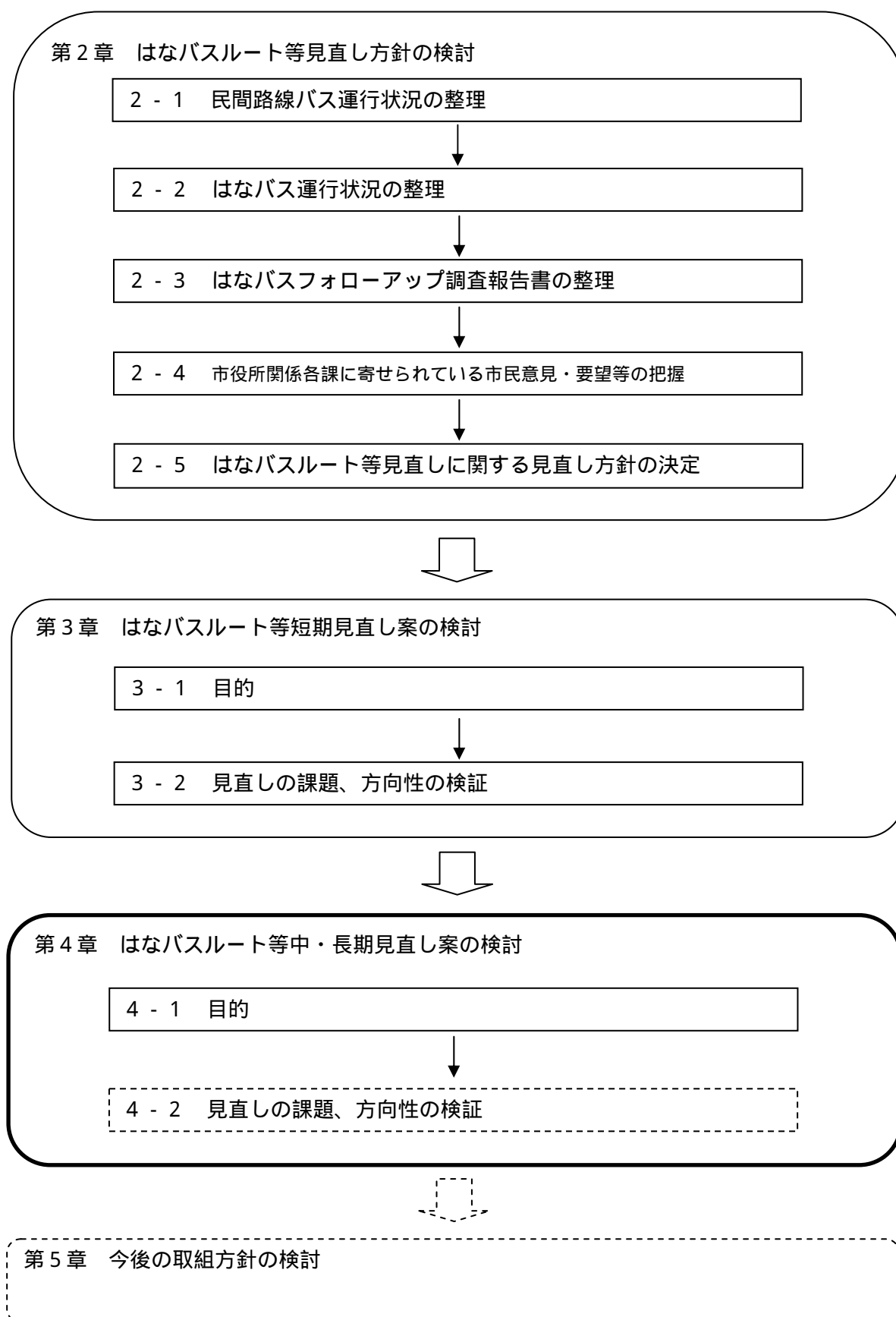


図 1 - 1 検討フロー

## 第2章 はなバスルート等見直し方針の検討

### 2-1 民間路線バス運行状況の整理

#### (1) 路線バス運行状況について

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

表2-1 市内通交路線バスの運行状況

(平成20年版「統計にしようきょう」より抜粋)

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

#### (2) 公共交通空白地域について

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



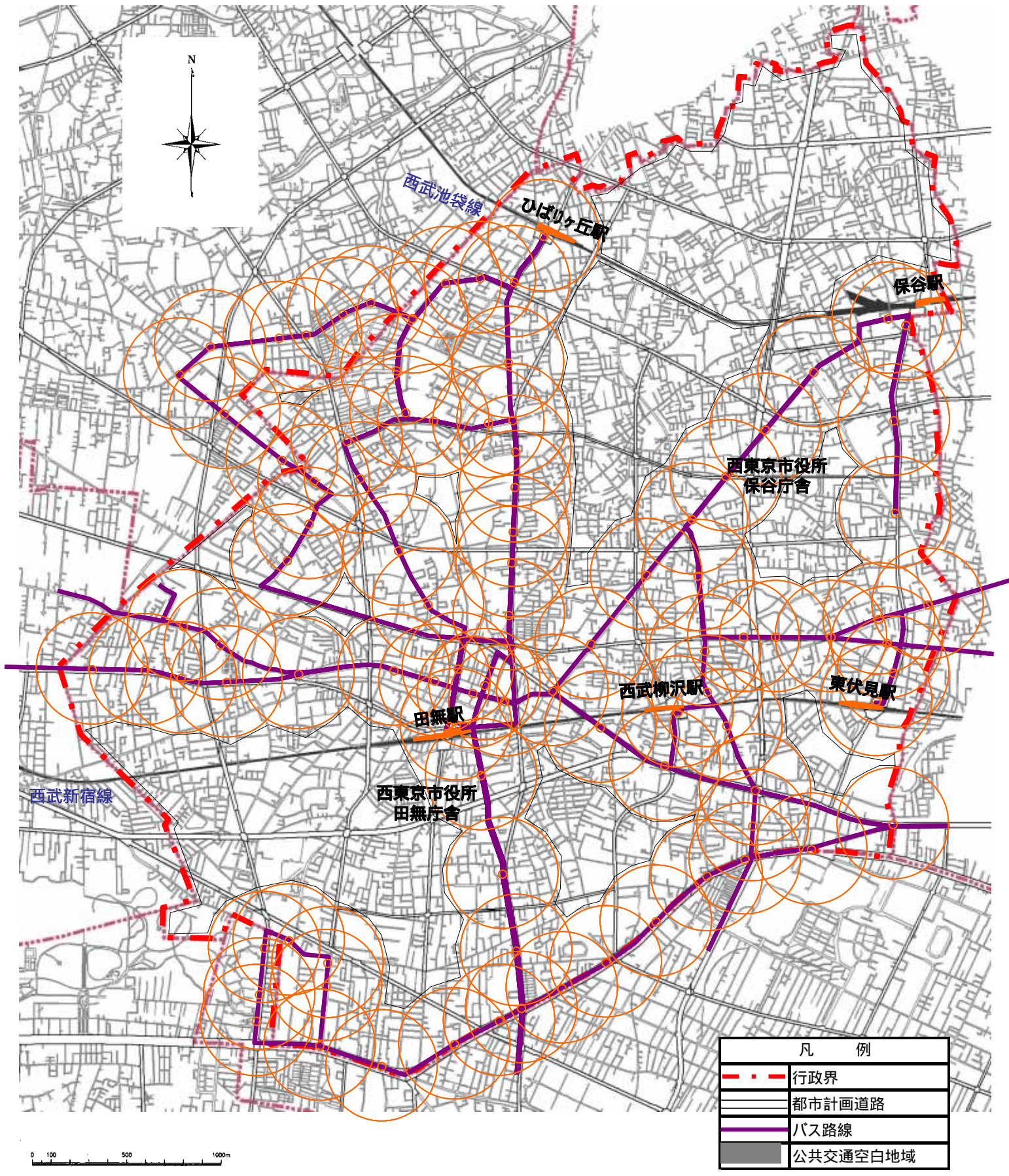


図 2 - 1 はなバスが運行していない場合の市内公共交通空白地域

2 - 2 はなバス運行状況の整理

(1) はなバス事業について

- ・ はなバス事業概要を下表に示す。

表 2 - 2 はなバス事業概要

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



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

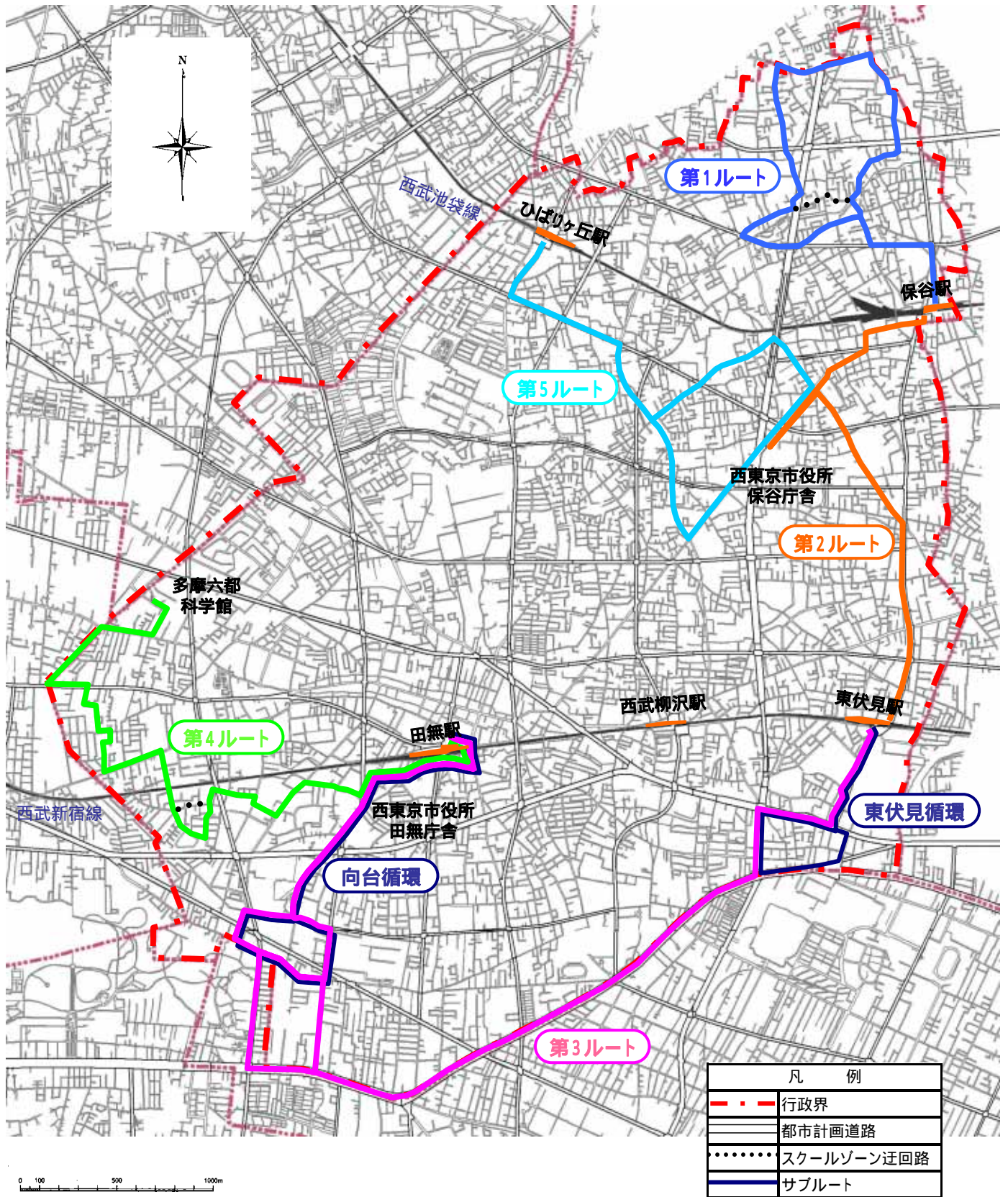


図 2 - 2 はなバスルート図

・各ルートの詳細は下記のとおりとなっている。

1 第1ルート(保谷駅北口～北町循環): H14.3.30 運行開始

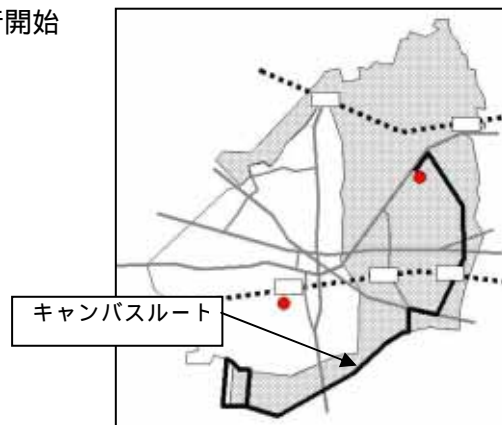
・最も公共交通の利便性が低い、西武池袋線以北にある北町地域の利便性を改善するコース。保谷駅北口の整備が事業中であったため、保谷駅北側約300mの地点で折返し運行をしていたが、平成15年4月より駅前からの運行をしている。

・起点終点: 保谷駅北口～北町5丁目～保谷駅北口(延長約4.6km)

2 第2ルート(保谷駅～東伏見駅北口): H14.3.23 運行開始

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

・起点終点: 東伏見駅北口～保谷駅(延長約3.3km)



旧保谷市「キャンパス」

3 第3ルート(田無駅～東伏見駅): H14.3.23 運行開始

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

・起点終点: 田無駅～東伏見駅(コース延長: 約7.0km)

・起点終点: 田無駅～田無駅(向台循環)(コース延長: 約4.1km)

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

4 第4ルート(田無駅～多摩六都科学館): H14.3.30 運行開始

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

・起点終点: 田無駅～多摩六都科学館(コース延長: 約4.9km)

5 第5ルート(ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環): H16.9.1 運行開始

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

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

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



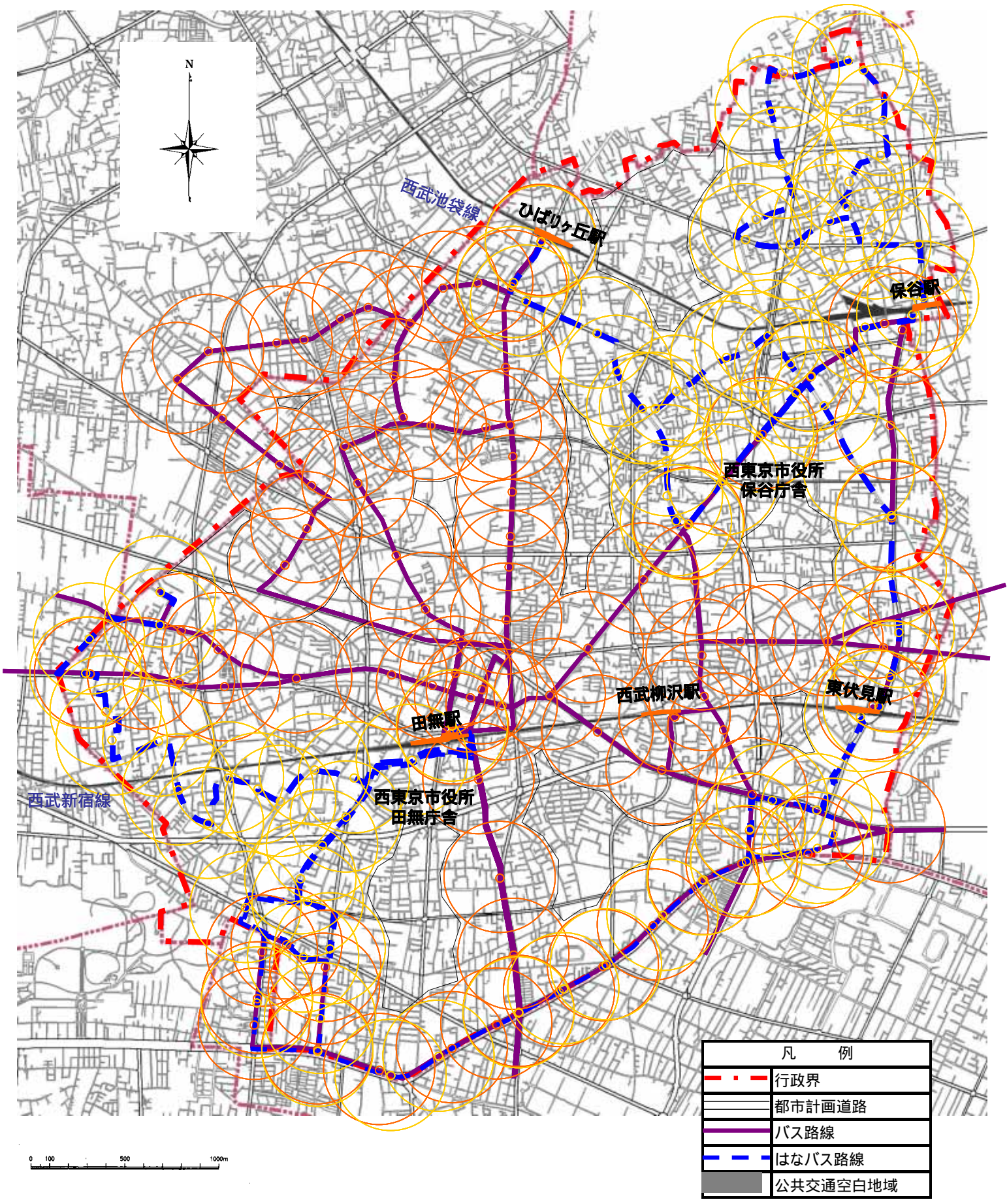


図 2 - 3 現状での公共交通空白地域

(3) はなバス導入車両について

・「キャンバス」ルートを一部修正した第2ルート、第3ルートは、運行ルート全体にわたって道路幅員にゆとりがあるが、第1ルート、第4ルートは、全体的に道路幅員が狭く、「狭さ」に対応した車両を導入する必要があった。表2-3に道路法に基づく車両制限令に定められた規定を示す。はなバスの場合は、車両制限令第5条第2項の規定が適用される。

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

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

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

・はなバス導入車両の概要を表2-4に、導入車両の写真を図2-4に示す。

表2-3 道路幅員と車両幅員の関係

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



表 2 - 4 はなバス導入車両概要 (平成 21 年 3 月現在)

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

11

第1ルート



【日野ポンチョ (ショート)】

第2・3・5ルート



【日野ポンチョ【ロング】】



【日産ワンステップバス】



【日野リエッセ】

第4ルート



【三菱エアロミディ】

図 2 - 4 はなバス導入車両



(4) はなバス事業実績について

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

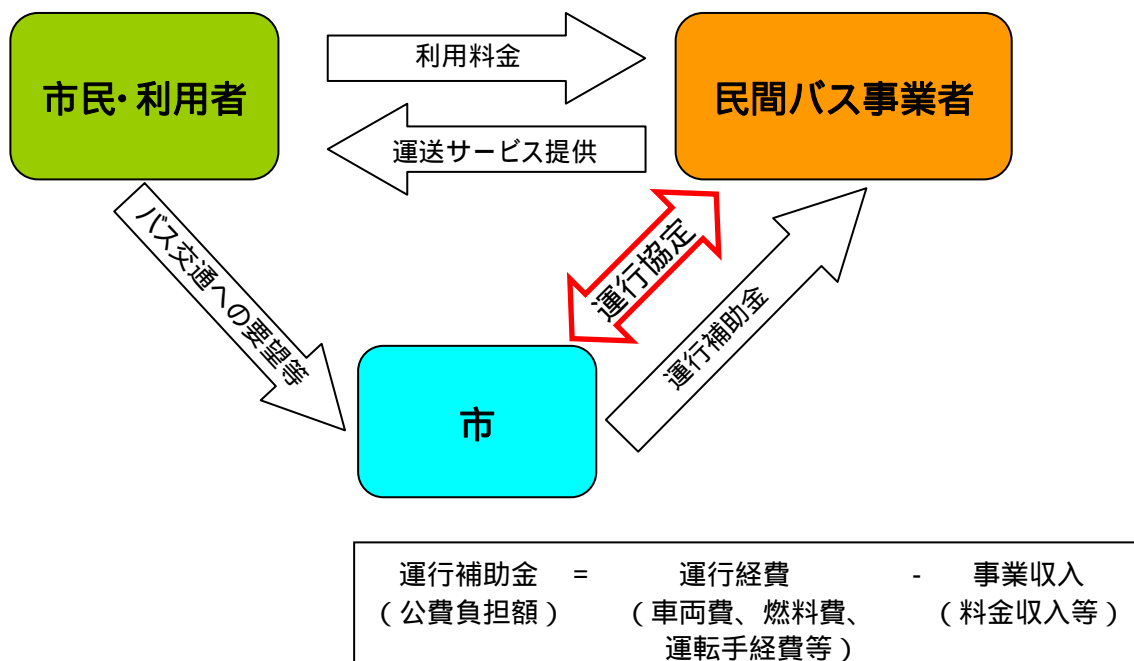
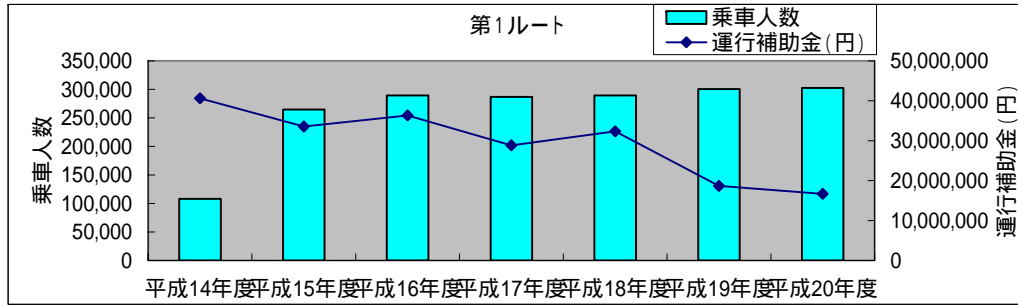
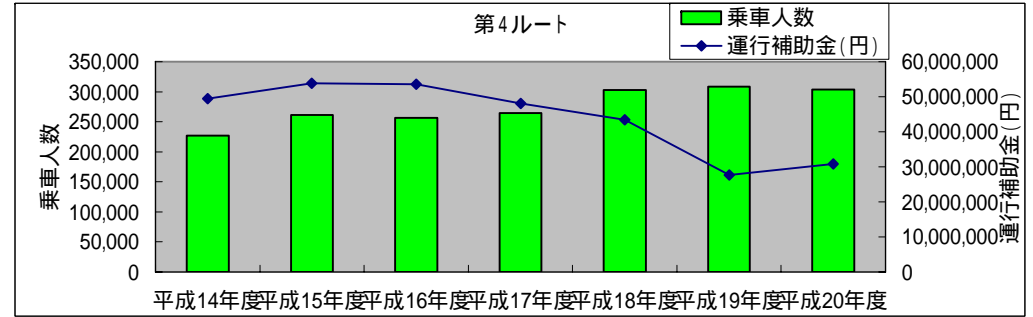


図2-5 はなバス事業運営の仕組み



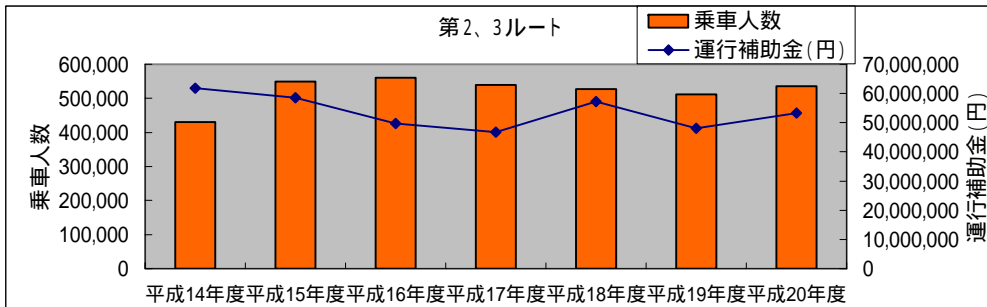
第1ルート(平成14年3月30日運行開始)

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



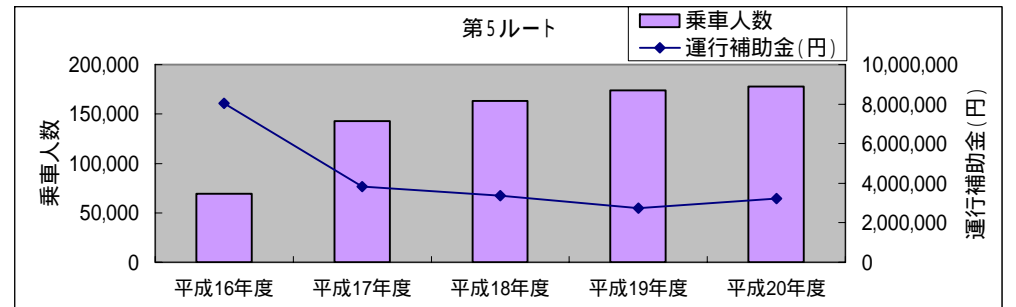
第4ルート(平成14年3月30日運行開始)

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



第2、3ルート(平成14年3月23日運行開始)

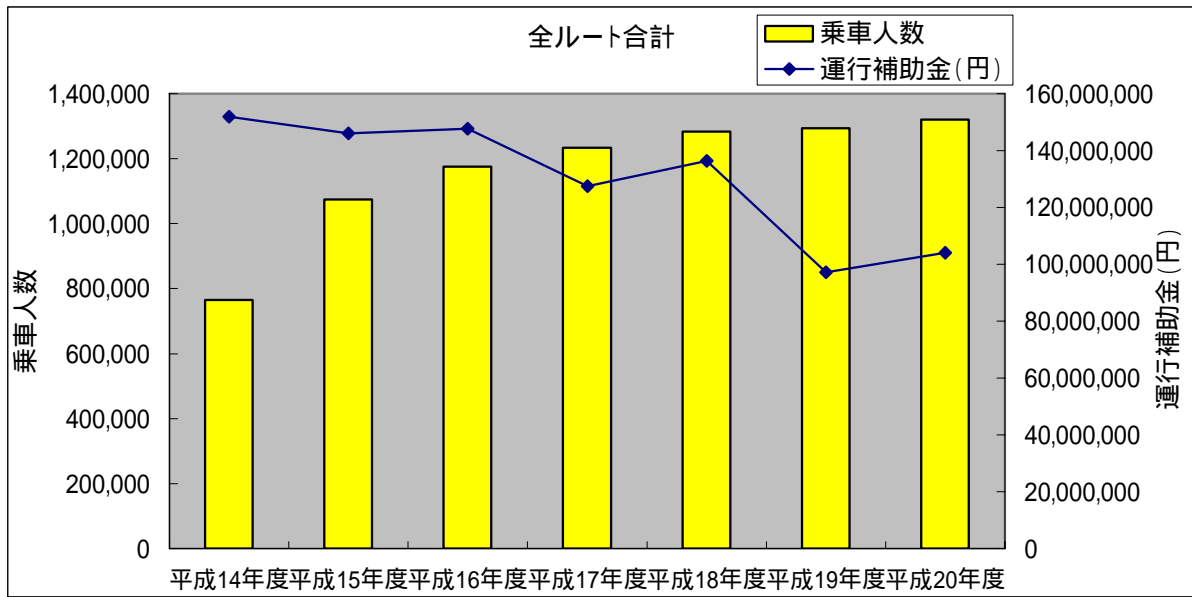
	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗車人数	430,779	548,884	561,327	539,725	527,656	511,553	535,459
運行補助金(円)	61,832,644	58,541,938	49,775,238	46,753,226	57,241,408	48,074,437	53,382,960
一人当たりの公費負担額	144	107	89	87	108	94	100



第5ルート(平成16年9月1日運行開始)

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

図2-6 第1～第5ルート事業実績



全ルート合計

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

図2-7 全ルート合計の事業実績

2-3 はなバスフォローアップ調査報告書の整理

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

(1) 調査実施概要について

1 調査方法

・調査方法は、以下の2通りである。

- ・市民アンケート調査
- ・「はなバス」利用者アンケート調査(平日、休日)

2 調査内容

・市民アンケート調査

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

・「はなバス」利用者アンケート

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

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

3 配布回収状況

・市民アンケート調査

配布 3,000件、回収 1,191件、回収率 39.7%

なお宛名不明で配達不能が50件あり、これを考慮すると回収率は40.4%となる。

・「はなバス」利用者アンケート

平日：配布 2,197件、回収 893件、回収率 40.6%

休日：配布 1,597件、回収 524件、回収率 32.8%

(2) アンケート結果について【1～10】

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

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

1 日頃バスを利用しない理由について

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

2 外出目的について

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

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

3 運行の基本パターン

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

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

4 「はなバス」ルートの改良や他市への乗り入れ等の希望について

・「市民」では、37.7%の希望があり、62.3%が希望はないとしている。

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

5 始発終発の時間帯

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

6 運行本数

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

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

7 希望する目的地・経由地

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

表 2 - 5 希望する目的地・経由地

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

注)  は新規で希望の多い目的地



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

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

経由地はさまざまであるため、発着を駅にしているものを抽出。  
備考欄の「路線」は、路線バスが運行している区間であることを示す。

8 「はなバス」利用頻度の変化（ルート改良・新設後）

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

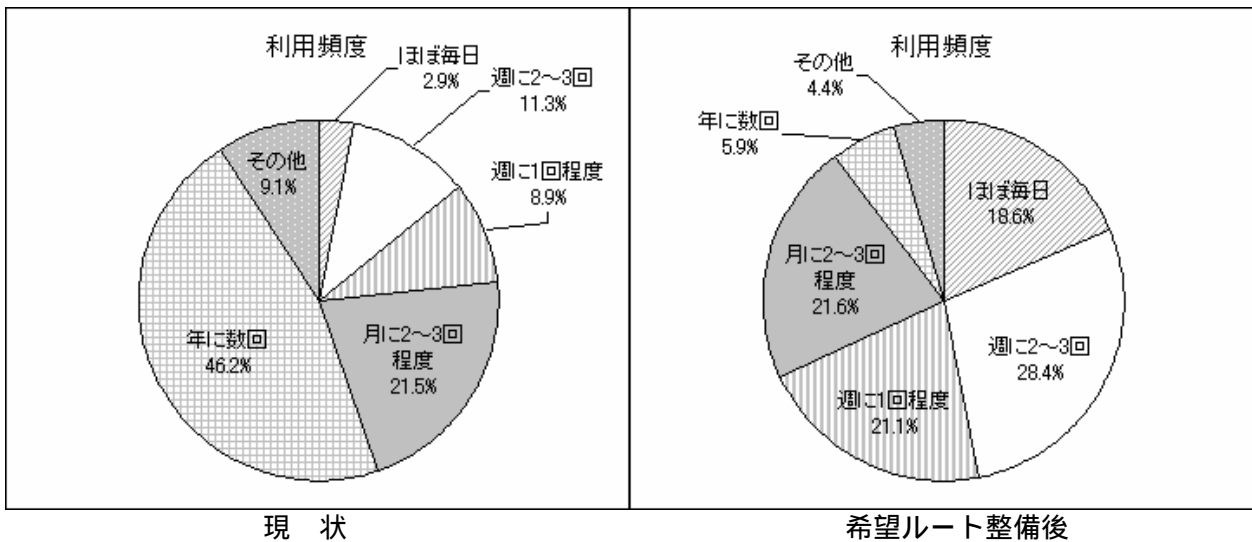


図 2 - 8 「はなバス」利用頻度の変化（ルート改良・新設後）「市民」

9 「はなバス」の運行維持の方策

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

90.7%となっている。

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

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

## 10 主な自由意見（10件以上のものを抽出）

表2-7 主な自由意見

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

### 2-4 市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握

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

#### (1) ヒアリング実施概要について

##### 1 ヒアリング方法

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

##### 2 ヒアリング内容

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

#### (2) ヒアリング結果

・ヒアリング結果を表2-8、2-9、2-10に示す。

表 2 - 8 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望

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

表 2 - 9 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望

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

表 2 - 1 0 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望

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



## 2 - 5 はなバスルート等見直しに関する見直し方針の決定

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

### はなバスルート等見直しに関する見直し方針

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

#### (1) 短期的に対応可能な見直し内容

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

#### (2) 中期的、長期的に実現を目指す見直し内容

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

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

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

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

#### 基本方針を基にした「はなバス」ルート選定条件

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

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

第3章 はなバスルート等短期見直し案の検討

3-1 目的

・はなバスルート等の短期的な見直しに関しては、現行ルートの利便性向上を目的とする。

3-2 見直しの課題、方向性の検証

(1) はなバス運行に係る要望の整理

1 経由地として要望のあった市内の施設について

・2-3、2-4で要望のあった施設を含めて、市内の主な施設を抽出した一覧を表3-1に、それを図示したものが図3-1となる。また、各停留所から半径300mの円を重ね合わせたものを図3-2に示す。

・図3-2より、2-3、2-4で要望のあった施設を含めて、市内のほとんどの施設については、現状でもわりと近くにバス停が設置されているものの、バスの運行本数が少ないことによる不便さを感じていたり、施設の直近へのバスの乗り入れを希望しているものと推測される。

表3-1 市内の主な施設一覧

番号	施設名	番号	施設名
1	1 下保谷福祉会館	25	48 西東京中央総合病院
	2 下保谷児童館	49	田無庁舎
	3 下保谷学童クラブ	26	50 中央図書館
2	4 保谷厚生病院	51	田無公民館
3	5 西東京消防署保谷出張所	52	南町スポーツ・文化交流センター きらっと
4	6 ひばりが丘図書館	27	53 山田病院
5	7 保谷駅前図書館	28	54 柳沢図書館
	8 保谷駅前公民館	55	柳沢公民館
6	9 谷戸高齢者在宅サービスセンター	29	56 西東京消防署田無出張所
7	10 ひばりが丘公民館	30	57 新町福祉会館
8	11 住吉会館ルピナス		58 新町児童館
9	12 保谷庁舎		59 新町学童クラブ
	13 保谷こもれびホール	60 中央図書館新町分室	
	14 保谷保健福祉総合センター	31	61 柳橋出張所
10	15 防災センター	62 柳橋第二市民集会所	
	16 スポーツセンター	32	63 柳沢団地
11	17 田無病院	33	64 東京老人ホーム
	18 田無居宅介護支援事業所	65	特別養護老人ホームめぐみ園
	19 緑町地域包括支援センター	34	66 東伏見団地
	20 田無訪問看護ステーション	35	67 老人憩いの家おあしす
	21 在宅介護支援センター	36	68 高齢者介護総合福祉施設緑寿園
12	22 谷戸図書館		69 緑寿園ケアセンター
	23 谷戸公民館		70 緑寿園介護支援センター
13	24 西東京消防署	71 新町地域包括支援センター	
	25 中町分庁舎	37	72 西原総合教育施設
	26 西東京市医師会	73 西原町地域包括支援センター	
	27 訪問看護ステーション	38	74 特別養護老人ホーム保谷苑
28 ケアプランセンター	75 保谷苑デイサービスセンター		
29 保谷郵便局	76 保谷苑在宅介護支援センター		
14	30 プロムナード東伏見	77 栄町地域包括支援センター	
	31 高齢者センター きらら	39	78 老人保健施設ハートフル田無
32 富士町地域包括支援センター	79 特別養護老人ホームフローラ田無		
16	33 西東京消防署西原出張所	80 向台町地域包括支援センター	
17	34 多摩六都科学館	40	81 ディサービスいずみ
18	35 芝久保図書館	82 在宅介護支援センターいずみ	
	36 芝久保公民館	83 泉町地域包括支援センター	
19	37 田無総合福祉センター	41	84 府中道
	38 田無町地域包括支援センター	42	85 芝久保運動場
20	39 西東京郵便局	43	86 ひばりが丘団地
	40 日本郵便西東京支店	44	87 新青梅街道
	41 ゆうちょう銀行西東京店	45	88 保谷高校
21	42 田無警察署	46	89 したみち通り
22	43 コール田無	47	90 武蔵野大学
	44 子ども家庭支援センター	48	91 田無高校
23	45 佐々総合病院	49	92 鈴木街道
24	46 市民会館	50	93 西原グリーンハイツ
	47 公会堂		

：フォローアップ調査に基づく要望整理結果で抽出された施設

：市役所各課に寄せられた意見、要望で抽出された施設

：両方共通で要望のあった施設



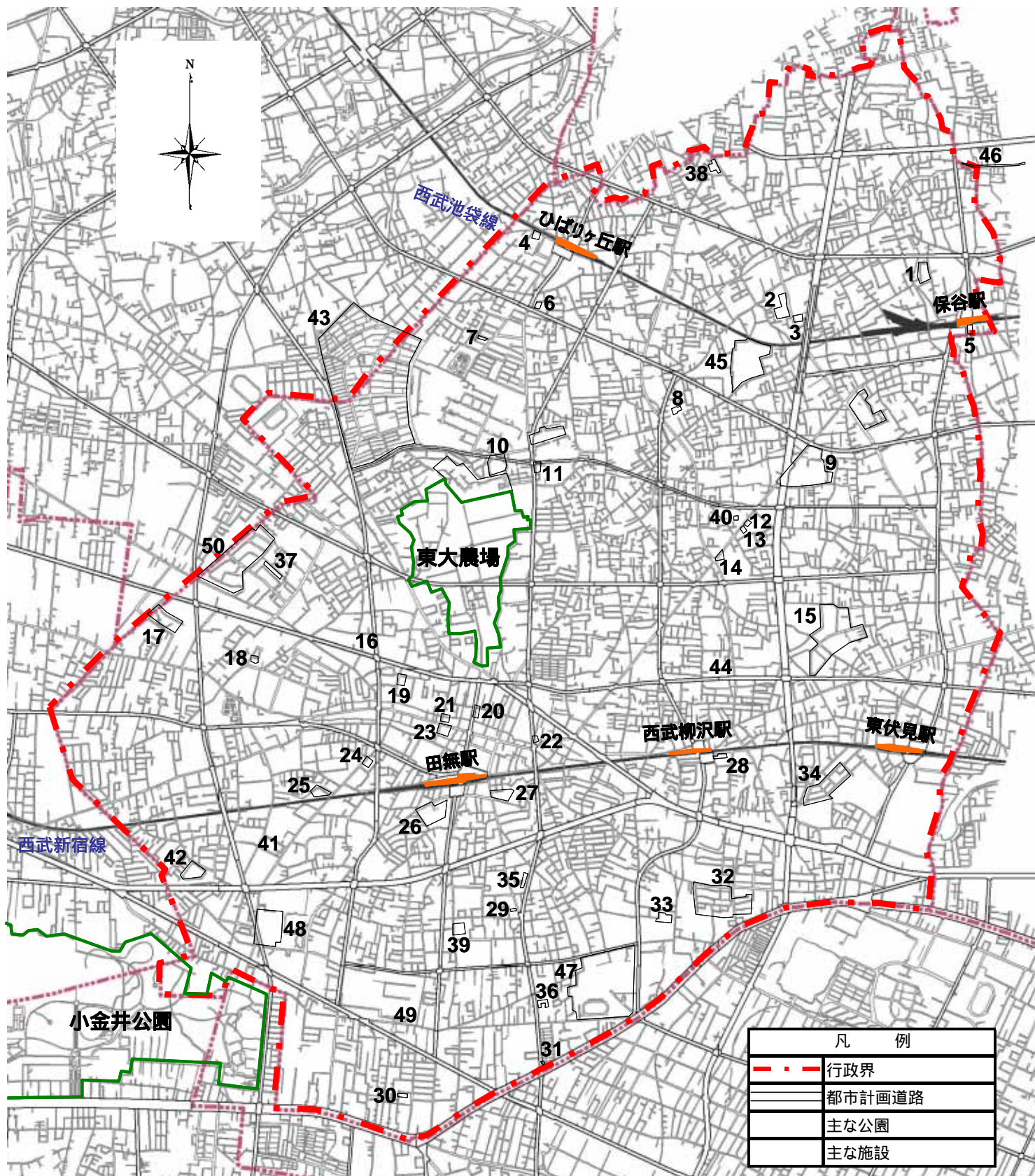


図 3 - 1 市内の主な施設位置図



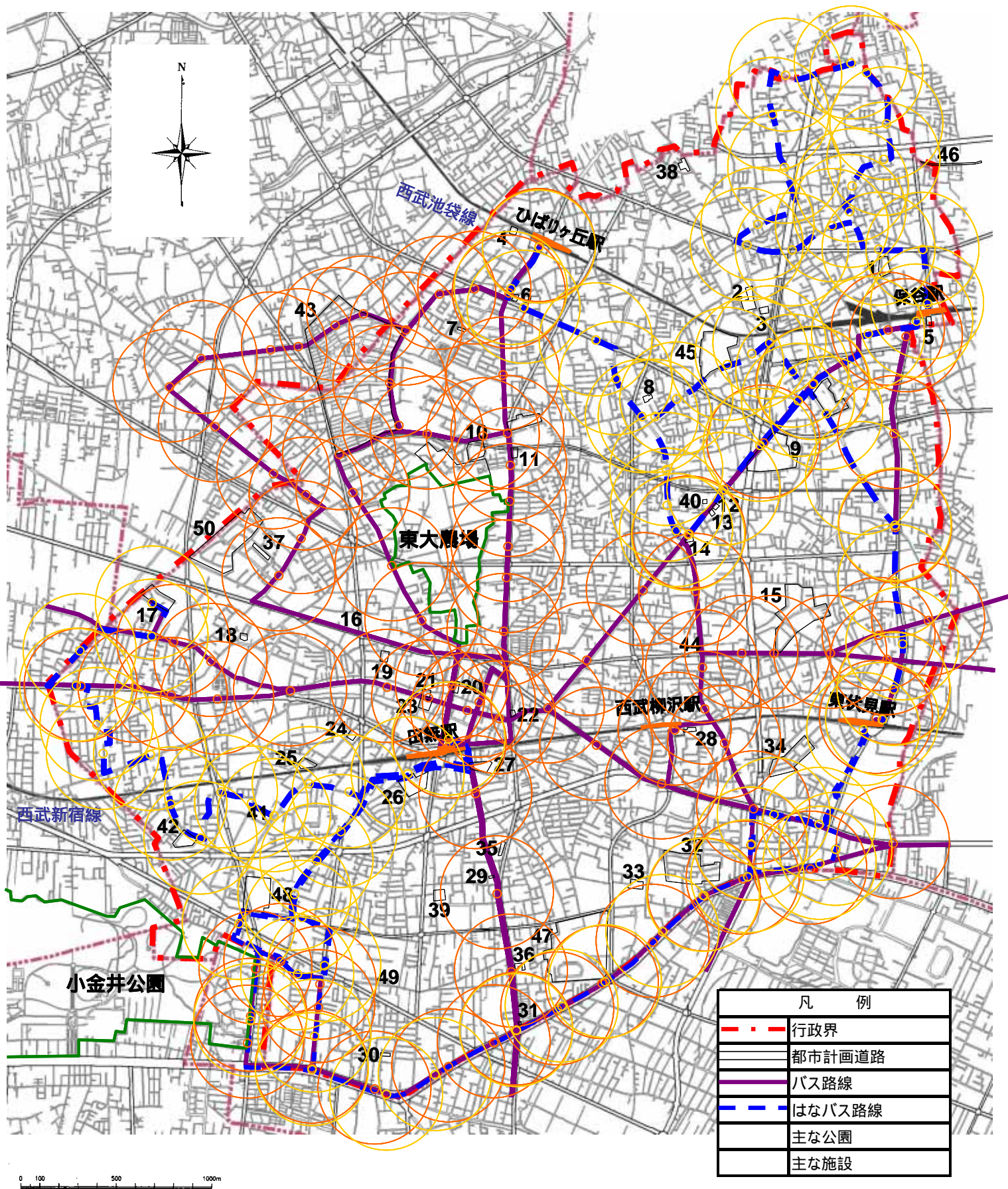


図3-2 市内の主な施設とバス停圏の関係



## (2) ルートごとの検討結果

・現行ルートの利便性向上を図るため、ルートごとの方向性と課題をまとめた。各ルートの詳細は以下のとおり。

### 1 第1ルートについて



通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
保谷駅北口～102～101～西3・4・13～206～204～201～主24～202～204～西3・4・13～101～102～保谷駅北口	約4.8	15	下保谷福祉会館、保谷駅前図書館・公民館		1, 2, 3, 6
<p><b>課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行のルートでは、市道207号線が朝7:45～8:45までスクールゾーンとなっており、この時間帯は市道204号線を迂回ルートとして使用している。この迂回ルートは、外環大泉インターから東京の西部へ向かう抜け道となっており、当該時間帯もかなり通過交通が多く、すれ違いに苦慮している。</li> <li>・本ルートについては、予備車1台を除く2台で運行しており、特に雨の日の朝の通勤時間帯は満員のため乗車できない状況が発生してしまう場合もあり、増便の要望が多い。</li> </ul>	<p>現行ルート</p>				
<p><b>見直しの方向性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西東京都市計画道路3・4・13号線の一部未開通箇所が開通したため、現在市道207号線に設置されている東松ノ木停留所を都市計画道路側に移設し、よりわかり易い運行ルートに改善するとともに、幅員の広い道路を利用して運行することにより、安全性を高める。このルート変更により、スクールゾーンの通過と迂回の必要がなくなる。</li> <li>・増便には車両の購入が必要となるが、現状の満員状態はほぼ雨天時に特定されている。また、車両購入には、車両購入費に加え、乗務員の確保が必要となり、経常的な経費が増加するため、市の財政負担を考慮した上での検討が不可欠となる。</li> </ul>	<p>ルート見直し案</p>				

### 2 第2ルートについて

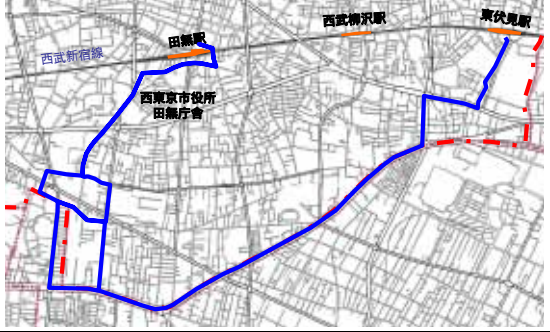
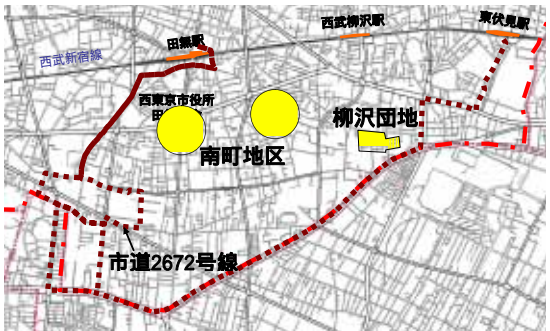
通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約6.8	12	保谷駅前図書館・公民館、文理台公園、保谷庁舎	-	-
<p><b>課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東伏見駅における第3ルートとの乗り継ぎ改善の要望が多い。</li> <li>・かえで通りを利用し、保谷駅 - 東伏見駅間の最短ルートでの運行要望が多い。</li> <li>・中町地区における、交通空白地域の解消。</li> </ul>	<p>現行ルート</p>				
<p><b>見直しの方向性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートの変更自体は行わず、第2ルート、第3ルート間の乗り継ぎをスムーズに行えるようにするため、ダイヤの見直しを検討する。ただし、効率的な運行を行うために、運行車両を第2・3・5ルート共用で使用しているため、ルート相互の運行ダイヤ調整が必要になる。</li> <li>・最短ルートでの運行要望のある、かえで通りへの乗り入れについては、現在路線バスの運行が始まっており、バス事業者との棲み分けを考慮し、短期的な見直しは行わない。</li> <li>・道路運送法に基づく事業認可を取得するためには、車両制限令の基準を満たす必要がある。乗り入れ要望の多いプロムナード東伏見地区の道路状況を見ると、短期的には、それを満たすルート設定は困難である。</li> </ul>	<p>ルート見直し案</p>				

### 3 第3ルートについて

#### 向台循環

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
田無駅北口～主12～220～2337～2338～220～224～123～226～2408～2672～226～2671～118～224～220～2338～2337～220～主12～田無駅北口	約5.3	10	西東京郵便局、田無警察署、佐々総合病院、山田病院、田無庁舎、田無高校		3, 4, 5
<p><b>課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IHI跡地の開発に伴い、周辺の基盤整備が整い、新設道路の沿道に商業施設、集合住宅が立地されたことから、当該地区への乗り入れ要望が多い。</li> <li>・向台町地区の公共交通空白地域の解消。</li> <li>・特に雨の日の朝の通勤時間帯は満員のため乗車できない状況が発生してしまう場合もあり、増便の要望もある。</li> </ul>	<p><b>現行ルート</b></p> 				
<p><b>見直しの方向性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行ルートを東側に拡張し、IHI跡地の開発に伴い整備された道路を運行することにより、利用者の増加を見込んだルートに改善する。運行ルートは多少長くなるが、向台町地区の公共交通空白地域の一部をカバーすることができる。</li> <li>・現状でも満員のため乗車できない問題が発生しているが、さらに利用者が増加しても現状の車両台数ではこれ以上の増便は難しいので、今後車両台数についても運行収支や利用状況を見ながら検討していく必要がある。</li> </ul>	<p><b>ルート見直し案</b></p> 				

#### 本ルート

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約7.2	26	西東京郵便局、田無警察署、佐々総合病院、山田病院、田無庁舎、老人憩いの家おあし、田無高校、新町福祉会館、柳橋出張所、武蔵野大学、東京老人ホーム、柳沢団地、東伏見団地	-	-
<p><b>課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東伏見駅における第2ルートとの乗り継ぎ改善の要望が多い。</li> <li>・南町地区の公共交通空白地域の解消。</li> </ul>	<p><b>現行ルート</b></p> 				
<p><b>見直しの方向性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・向台循環を東側に拡大する関係から、利用者にとってわかりやすいルートとするためにも、向台町4丁目のバス停を少し東側の市道2672号線に移動し、向台循環の短期見直し案に合わせるルートに変更する。</li> <li>・第2ルート、第3ルート間の乗り継ぎをスムーズに行えるようにするため、ダイヤの見直しを検討する。</li> <li>・道路運送法に基づく事業認可を取得するためには、車両制限令の基準を満たす必要がある。乗り入れ要望の多い内陸部(柳沢団地から南町方面)地区の道路状況を見ると、短期的には、それを満たすルート設定は困難である。</li> </ul>	<p><b>ルート見直し案</b></p> 				

## 東伏見循環

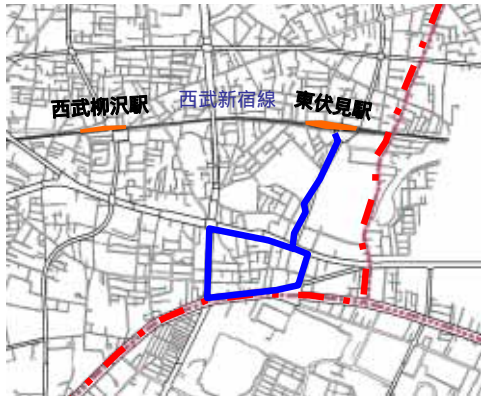

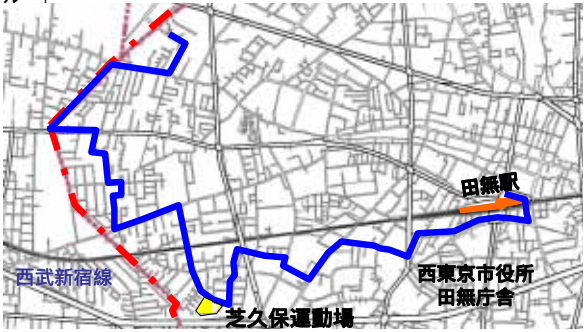
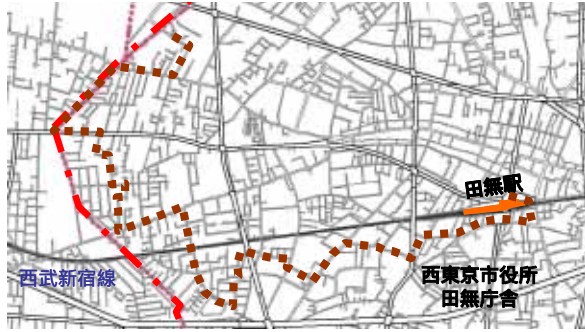
通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
課題	-	-	-	-	-
<p>・本ルートについては、現在、2運行/日となっており、利用者も平成20年度実績で1便当り0.92人とほとんど利用されていない状況である。</p>					<p>現行ルート</p> 
<p>見直しの方向性</p> <p>・運行開始当初は、20便/日の運行をしていたが、その時点でも1便当り1.43人と利用状況が低かったため、運行経費圧縮の観点から段階的に現在の便数まで減らしてきた経緯がある。現状は、乗客なしで運行していることも多いため、経費節減や環境への配慮の側面からも、本ルートについては廃止の方向で進めたい。</p> <p>・現在の運行が、第2・3・5ルートでの車両相互利用の中で、時間的に他ルートでは1運行できない時間帯に、車両を有効活用して運行している(2運行/日)ため、当該ルートを廃止だけでは、他ルートの増便は難しい。</p>					<p>ルート見直し案(廃止)</p> 

表3 - 2 第3ルート東伏見循環利用実績

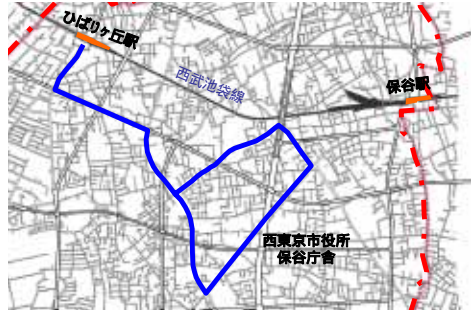

年度	利用者数(人)	年間運行本数(便)	年間日数	1日当り平均乗車人数(人)	1便当り平均乗車人数(人)	備考
14	10,430	7,300	365	28.58	1.43	運行本数: 20便/日
15	8,203	4,447	365	22.47	1.84	運行本数: ~ 5/18 20便/日 5/19 ~ 11便/日
16	5,320	4,026	366	14.54	1.32	運行本数: 11便/日
17	988	730	365	2.71	1.35	運行本数: 2便/日
18	940	730	365	2.58	1.29	運行本数: 2便/日
19	1,225	730	365	3.36	1.68	運行本数: 2便/日
20	677	732	366	1.85	0.92	運行本数: 2便/日
合計	27,783	18,695	2,557	10.87	1.49	



#### 4 第4ルートについて

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約5.0	16	西東京郵便局、田無警察署、佐々総合病院、山田病院、田無庁舎、田無高校、西東京中央総合病院、市民会館、芝久保運動場、多摩六都科学館	-	-
<b>課題</b> ・近年、芝久保一丁目の大規模な開発により、戸建住宅と共同住宅が建築されたこともあり、朝の通勤時間帯の利用者が増え、特に雨の日などは、満員のため乗車できない状況が発生してしまう場合もあり、増便の要望が多い。  ・花小金井駅への乗り入れ要望が多い。	<b>現行ルート</b> 				
<b>見直しの方向性</b> ・本ルートについては、関東バスに運行を委託しており、予備車1台を除く2台で運行している。朝の時間帯においては、現在も「芝久保運動場」で折り返し運転を行うなど、できる限り利用者数が多い区間の便数を増やすなどの対策を実施している。 増便については、基本方針にもあるが、他のルートとのやり繰りの中で行うこととしており、他のルートにおいても、朝の時間帯は利用者数が多く、現実的には便数の調整が難しい。また、車両購入には、車両購入費に加え、乗務員の確保が必要となり、経常的な経費が増加するため、市の財政負担を考慮した上での検討が不可欠となる。  ・花小金井駅への乗り入れについては、現在小平市でコミュニティタクシーの導入に向けた実証実験を行っており、小平市やバス事業者との調整が必要であるため、短期的には乗り入れは困難である。	<b>ルート見直し案</b> 				

#### 5 第5ルートについて

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約5.7	19	ひばりが丘図書館、谷戸高齢者在宅サービスセンター、ルビナス、保谷高校、保谷厚生病院、西東京消防署保谷出張所、保谷庁舎、西東京消防署、中町分庁舎、保谷郵便局	-	-
<b>課題</b> ・本ルートについては、こもれびホールやスポーツセンターなどの利用者から、運行時間の延長の要望が多い。	<b>現行ルート</b> 				
<b>見直しの方向性</b> ・本ルートは他のルートに比べ、比較的収支状況も良いため、ルート自体の変更は行わない。ただし、スクールゾーン規制の名残により、一部運行時間帯で保谷庁舎止まりの保谷高校方面を経由しない便があるが、通常の運行ルートに変更し、利用者にわかり易い運行ルートに統一する。  ・本ルートについては、運行時間延長の要望が多く、利用者の利便性の向上という点から運行時間の延長を行う。運行時間帯を延長するためには、現在共用で車両を使用しながら運行をおこなっている2・3ルートとのダイヤ調整等が必要。	<b>ルート見直し案</b> 				



## 第4章 はなバスルート等中・長期見直し案の検討

### 4-1 目的

・はなバスルート等の中・長期的な見直しに関しては、利用者の利便性の向上による事業採算性の改善と、望ましいサービス水準を検討するとともに、その中で公共交通の空白地域の更なる解消を目指し、全市的なサービスの均一化を図ることを目的とする。

### 4-2 見直しの課題、方向性の検証

・中・長期的な見直しに関しては、民間の鉄道・バス事業者等との役割分担も含めて、西東京市における総合的な交通体系整備の実現を目指す交通計画との整合を図りながら、以下の視点に基づき検討を行っていく。

#### (1) 利用者の利便性向上による事業採算性改善の視点

・はなバス利用者については、図2-9に示したように、毎年わずかながら増加しているところである。現在の経費の範囲内で利用者が増加すれば、運行経費と運行収入のバランスが改善され、市の公費負担額は減少することになる。

・都市計画道路などの基盤整備の進捗に合わせ、運行の効率化と利用者の利便性向上のための方策を、ルートの再編も含めて検討していく。

#### (2) 公共交通空白地域の更なる解消の視点

・全市的にサービスの均一化を図るためには、市内のどの地域に住んでいても、利便性を享受できるようにすることが重要である。このためには、都市計画道路の新規整備のみならず、市内の道路事情の改善を通じて、公共交通空白地域の更なる解消を図る必要がある。

・はなバス運行後の市内の公共交通空白地域を解消するための方策・課題を検討していく。

#### (3) 望ましいサービス水準検討の視点

・現状の運行本数を維持しながら、さらなる公共交通空白地域の解消を図るためには、ルートの拡大とそれに伴うバス・乗務員の増加が必要であるが、市の財政と前述した現状の財政負担(図2-9の運行補助金額参照)を考慮すると難しい状況である。また、全市的にサービスの均一化を図るには、路線バス利用者とはなバス利用者間での料金格差も重要な問題である。従って、中・長期的には料金の適正化についても検討する必要がある。

・他市の状況や西東京市で策定している受益者負担の適正化の方針を考慮しながら、望ましいサービス水準を検討していく。

## 第5章 今後の取組方針の検討

・各種見直し実施のスケジュール、今後の見直しに係わる判断基準等について検討していく。