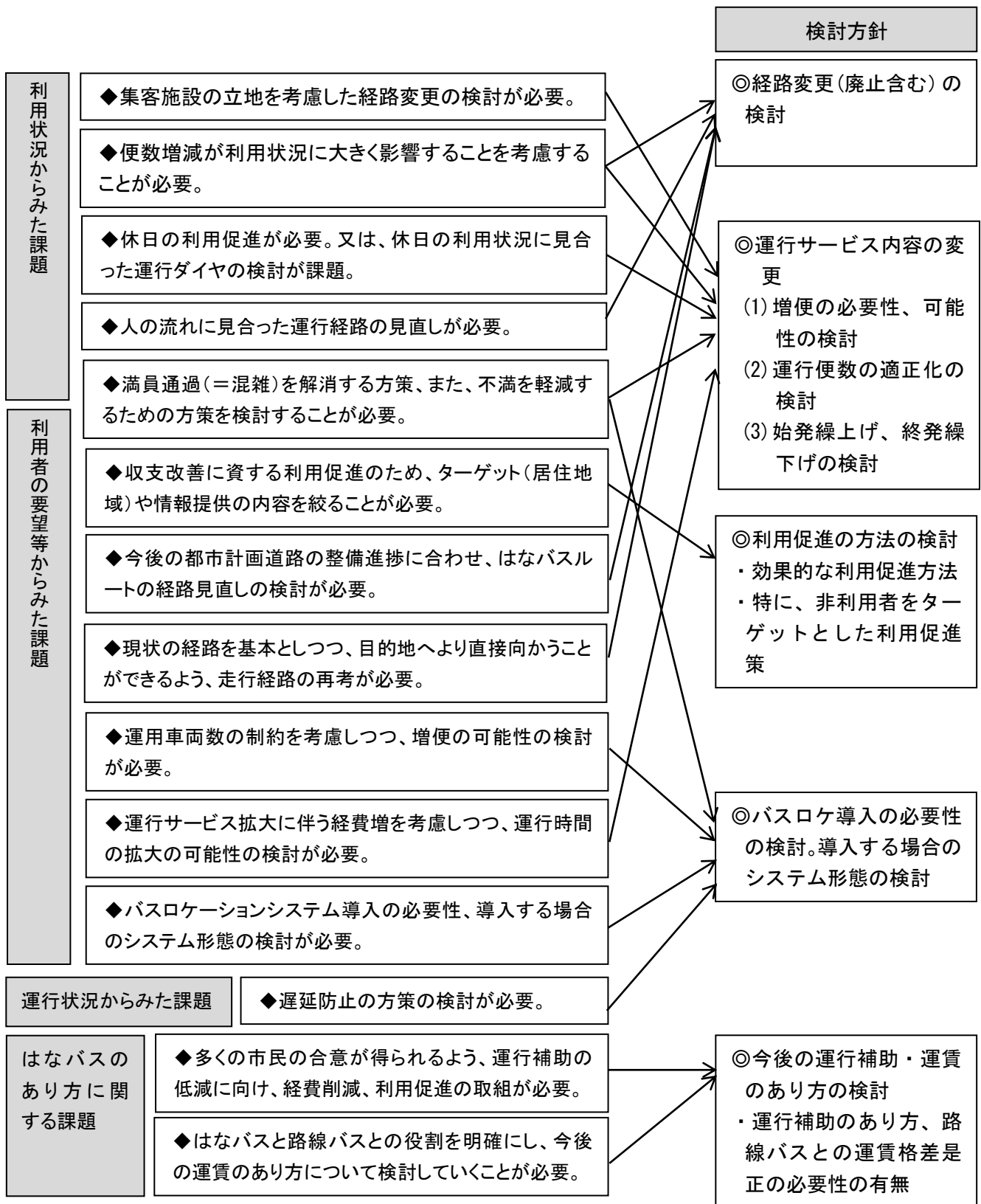


IV. 今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針

1. 検討方針の設定

はなバスの課題を踏まえた今後のはなバスのあり方、改善の検討方針を次に示す。



【今後のはなバスのあり方、改善に向けた検討方針】

(1) 見直しの目標時期

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

(2) ルートの見直し検討方針

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

表IV-1-1 ルートの見直し事項

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

(3) 運行ダイヤの見直し検討方針

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

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

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

2. 第1ルートの見直し検討

(1) 第1ルートの課題

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

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針：都市計画道路への経路変更

- ・狭幅員道路走行の回避のため、都市計画道路の整備状況を把握し、ルート変更の見直しを行う。
- ・なお、都市計画道路へのルート変更に合わせて、車両の大型化を図る。

検証：新たに生じる公共交通不便地域への影響把握

- ・ルート変更により公共交通不便地域が生じるため、その影響から変更の妥当性を検証する。

(3) 見直し検討

①都市計画道路の整備進捗状況の把握

表IV-2-1 都市計画道路の整備状況

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



凡 例	
西3・2・6 36M/4車線	都 市 計 画 道 路
西3・4・15 16M/2車線	整 備 済 み
西3・3・14 25M/2車線	事 業 中
西3・3・14 18M/2車線	第三次優先整備路線(都施行)
西3・3・14 18M/2車線	第三次優先整備路線(市施行)

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

②ルート変更案の設定

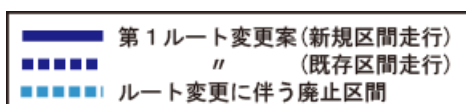
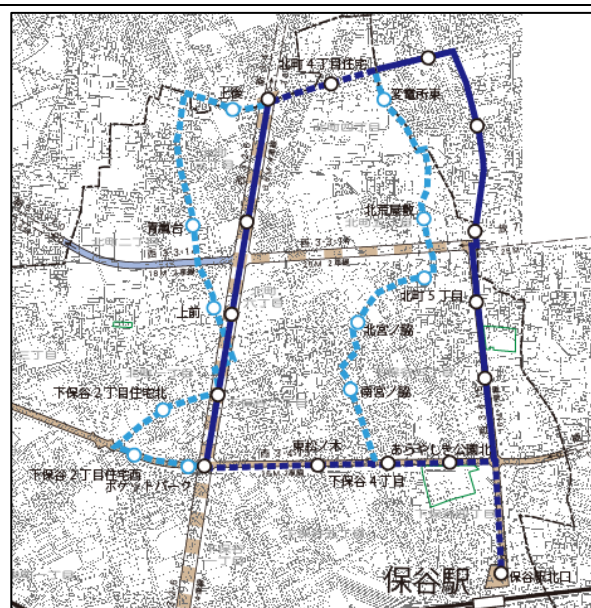
- ・現在、事業中の都市計画道路が完成した場合のルート変更案を次に示す。

○下保谷4丁目～北町4丁目住宅

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

○上後～ポケットパーク間

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

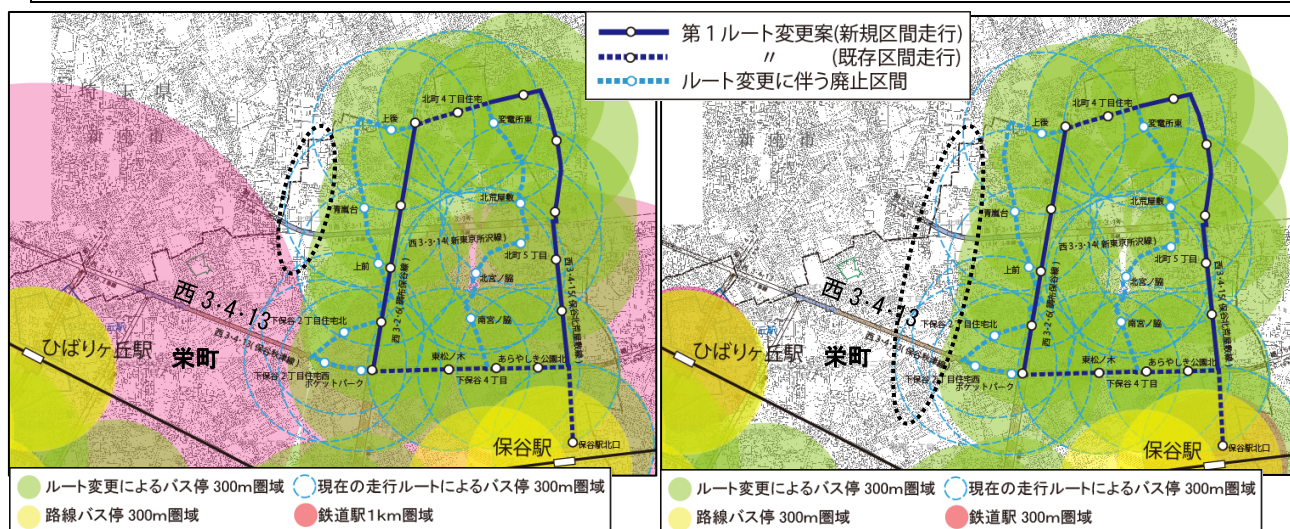


図IV-2-2 都市計画道路整備に合わせたルート変更案

(4) ルート変更の検証 …… 新たに生じる公共交通不便地域への影響把握

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

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



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

(5) 第1ルートの変更計画の策定

- ・(4)の検討に基づき、第1ルートの変更計画を以下の通り策定した。

(見直し方針の検証結果)

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

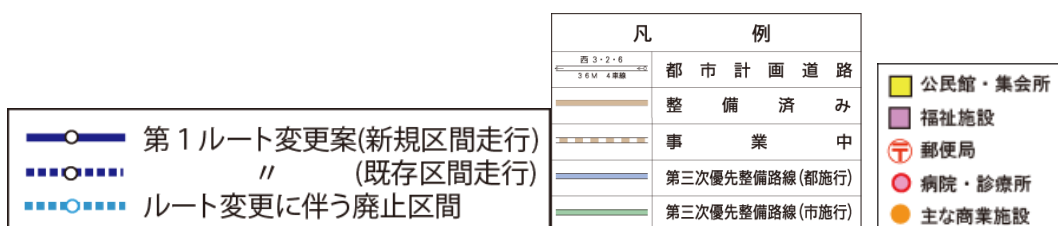
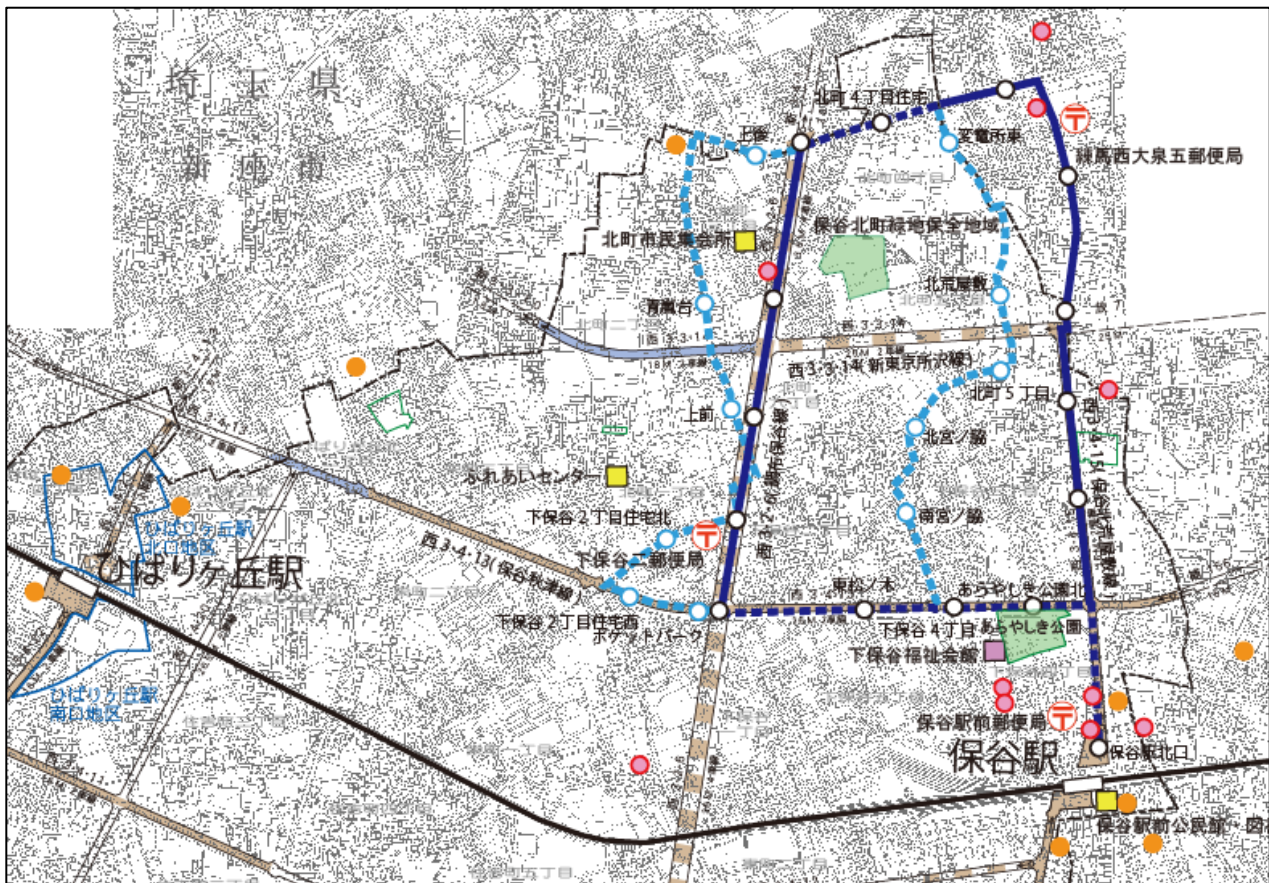


【ルート変更計画】

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

○ルート変更に合わせて車両の大型化を図り、満員通過の解消を目指す。

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



図IV-2-4 第1ルート変更計画

3. 第2ルートの見直し検討

(1) 第2ルートの課題

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

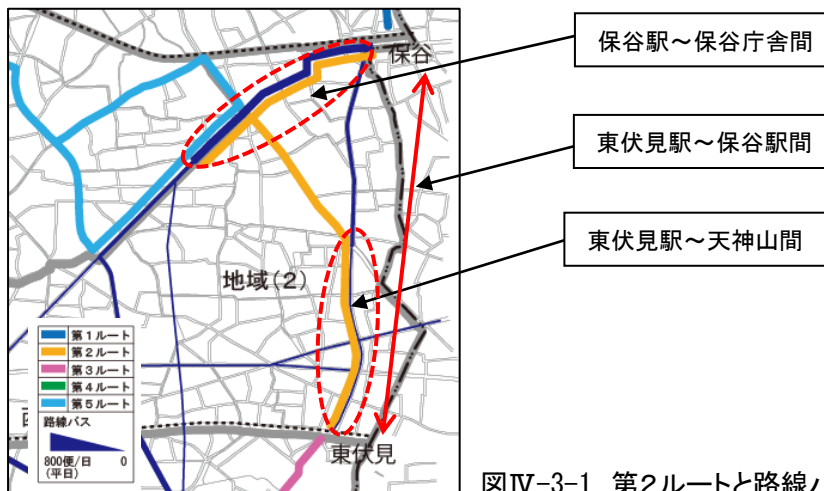
(参考)第2ルートと路線バスの運行経緯

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

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

○路線バスとの運賃比較

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



図IV-3-1 第2ルートと路線バスとの競合状況

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針： 路線バスと競合状態にある第2ルートを廃止する。

- ・第2ルートの大部分は路線バスと競合状態にあるため廃止する。

検証1： 廃止により影響を受けるバス停間の利用状況の把握

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

検証2： 第2ルートを廃止した場合の公共交通不便地域の影響

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

(3) 見直しの検証

①バス停間の外出目的別利用状況

- ・利用者アンケート結果を用いて、外出目的別のバス停間利用人数を把握した。

・路線バスで代替可能なバス停間利用は 98 人、代替できないバス停間利用は 57 人である(平日)。
・路線バスで代替可能な利用者(平日 98 人)のうち、コミュニティバスとして公共交通サービスを提供することが必ずしも必要でないと考えられる通勤、通学、仕事の利用は計 39 人である。(平日)
・一方、路線バスで代替できないバス停間の利用者は、保谷庁舎、東伏見駅、保谷駅での乗降が多い。 (以下は平日・行きの主な利用パターン)
・東伏見駅→保谷庁舎:4人(通勤)、4人(市役所等利用)
・保谷庁舎→東伏見駅:6人(買物)、3人(通院)
・保谷駅→三軒家:3人(通勤)

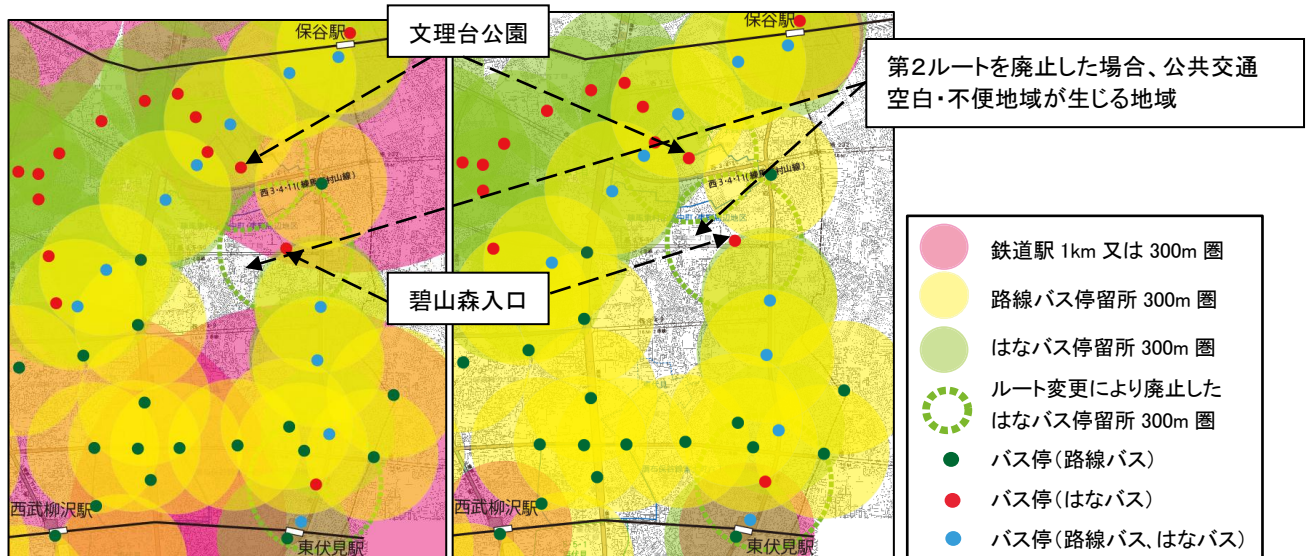
表Ⅳ-3-1 外出目的別・バス停間利用人数【“行き”の場合】 (利用者アンケート(複数回答)による)

外出目的	平日(人/日)			休日(人/日)		
	路線バス代替可能な利用人数	路線バス代替できない利用人数	計	路線バス代替可能な利用人数	路線バス代替できない利用人数	計
通勤	29	17	46	6	1	7
通学	1	0	1	0	1	1
買物	19	18	37	11	8	19
通院	14	7	21	3	0	3
仕事	9	2	11	2	1	3
市役所等	7	6	13	2	3	5
レジャー	17	6	23	11	4	15
その他	2	1	3	1	1	2
合計	98	57	155	36	19	55
※乗降調査による総利用者数	185	147	332	119	83	202

②廃止による公共交通不便地域への影響把握

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

・廃止した場合、文理台公園、碧山森入口バス停周辺の一部(中町3丁目)が、公共交通不便地域となる。



図Ⅳ-3-2 第2ルートを廃止した場合の公共交通空白・不便地域(左:空白地域、右:不便地域)

(4) 第2ルートの変更計画の策定

- ・(3)の検討に基づき、第2ルートの変更計画を以下の通り策定した。

(見直しの検証結果)

○路線バスで代替可能なバス停間を利用している人のほうが多く、通勤、通学、仕事の利用が半数近くである。一方、路線バスで代替できない区間は東伏見駅～保谷庁舎間などである。

○第2ルートを廃止した場合、文理台公園、碧山森入口の周辺地域が公共交通不便地域となる。

○路線バスで代替可能なバス停間の利用者が多く、第2ルートを存続の必要性は低いと考えられるが、一部区間(東伏見駅～保谷庁舎間)は存続させる必要があると考えられる。

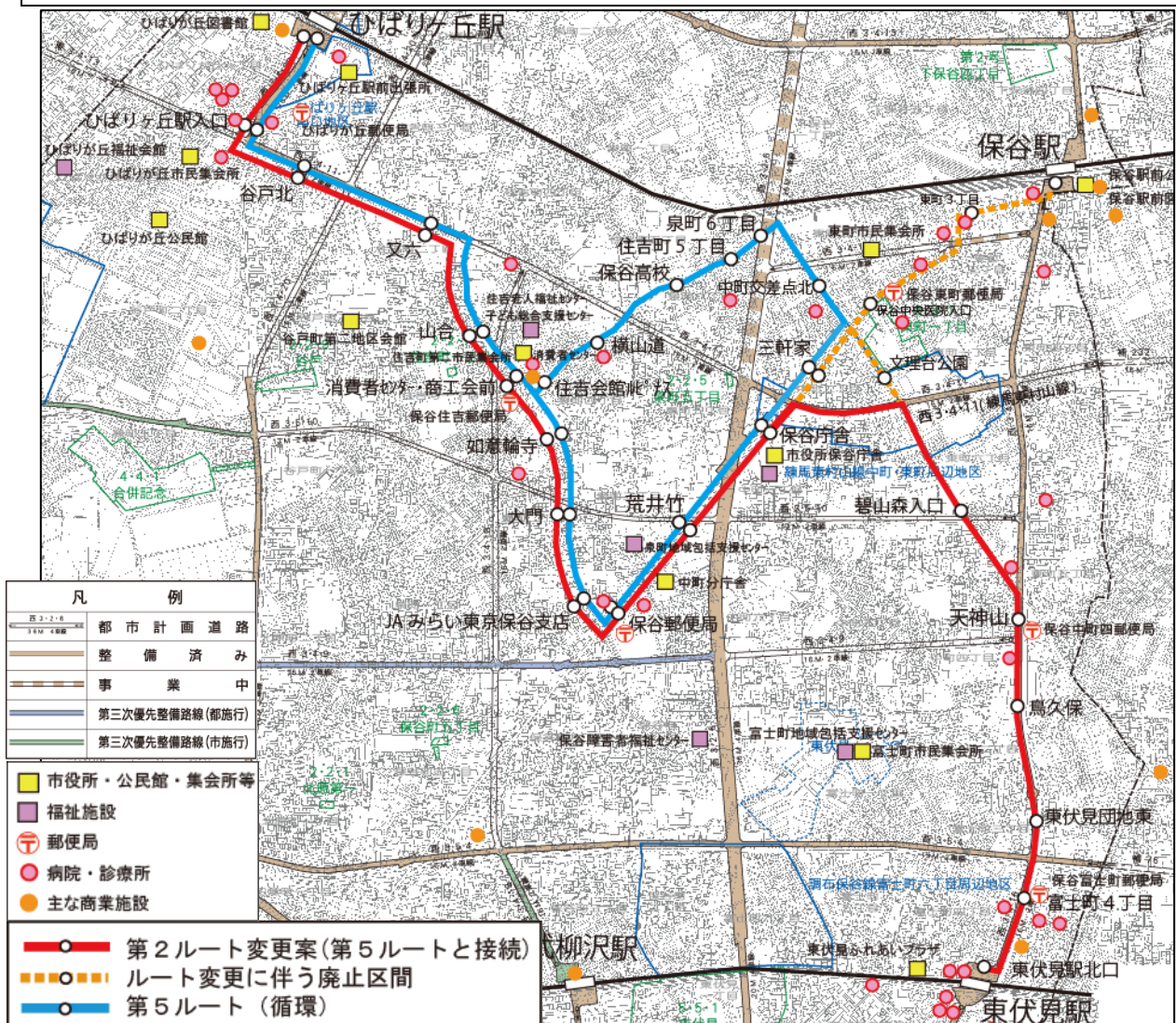


【ルート変更計画】

○路線バスで代替できないバス停間の移動の担保、また、公共交通不便地域を生じさせないため、第2ルートのうち、東伏見駅～保谷庁舎間は存続させる。

○さらに、保谷庁舎発着となっている第5ルートと接続させることで、東伏見駅～保谷庁舎～ひばりヶ丘駅を結ぶルートとして新たに設定し、利用者の利便性向上、運行の効率性を図る。

○また、保谷庁舎～碧山森入口間の経路を、西 3・4・11 号(練馬東村山線)とする。



図IV-3-3 第2ルート変更計画(第5ルートと接続)

4. 第3ルートの見直し検討

(1) 第3ルートの課題

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

⇒向台循環:447人、田無駅～東伏見駅:434人、計881人(平日)

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

→乗・降のいずれかが東伏見ルート内の利用人数:241人(全体の27%)

○東伏見ルート内では、路線バスと重複する区間が長い。

表IV-4-1 バス停間利用人数(乗降調査・平日)

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

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針及び検証項目：今後の方向性検討のための利用実態等の把握

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

(3) 利用実態の把握

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

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

①バス停間の利用状況

1) 総利用者数

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

表IV-4-2 バス停間利用人数【平日】(乗降調査による)

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

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

＝計241

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

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

・田無駅、田無庁舎前←→東伏見駅南口間は、鉄道(西武新宿線)で代替可能。

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

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

＝241-59＝182人(約 75.5%)

2) 外出目的別

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

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

【東伏見ルート内で乗降する利用人数】

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

②便別の利用状況

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

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

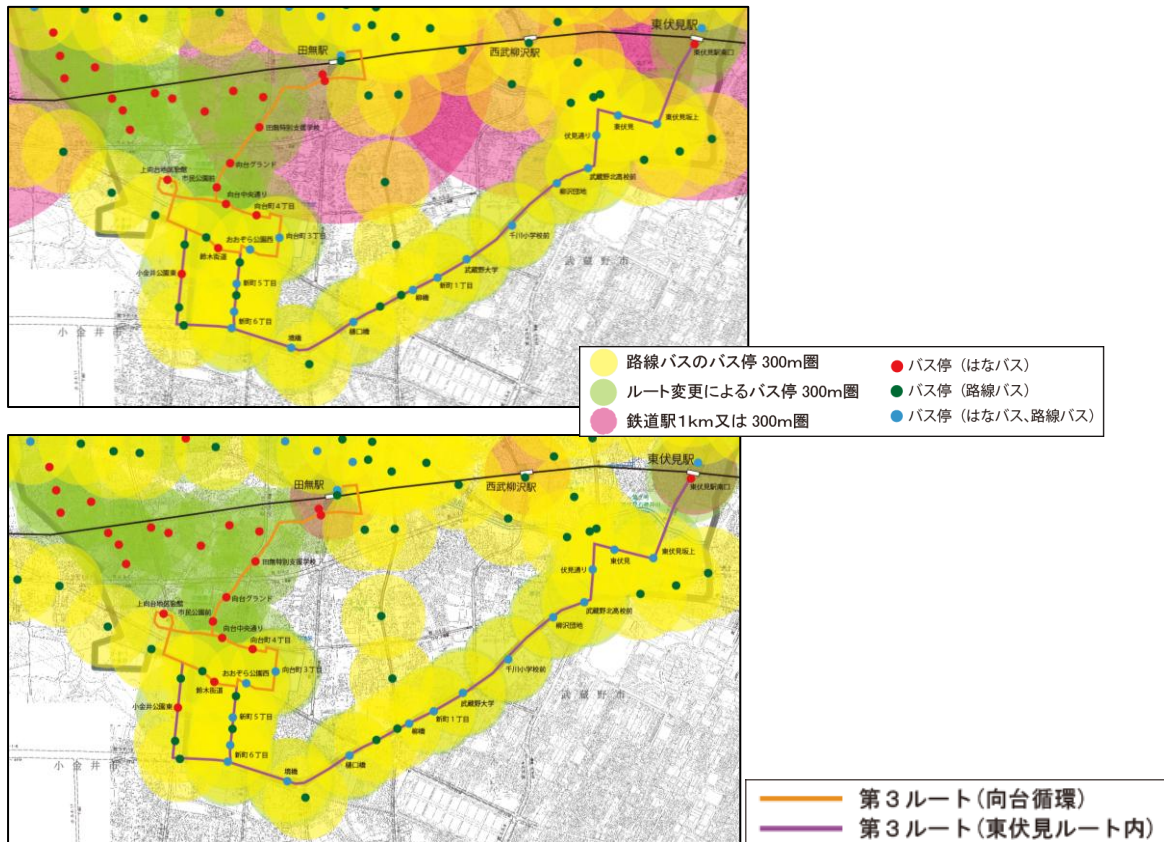
	NO.	田無駅 出発時刻	東伏見駅 到着時刻	利用人数 (人)	うち、東伏見ルート内バス 停乗降人数、割合		主な降車バス停(東伏見ルート内)	
							バス停名	降車人数(人)
田無駅→ 東伏見駅	1	6:30	7:00	10	10	100%	新町5,6丁目、東伏見駅	各2
	2	7:10	7:40	9	7	78%	新町5丁目	5
	3	7:30	8:00	12	12	100%	東伏見駅	4
	4	7:50	8:20	17	9	53%	新町5丁目	7
	5	8:40	9:10	20	18	90%	新町5丁目	15
	6	9:40	10:10	6	4	67%	東伏見駅	2
	7	10:28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

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

(4) 路線バスとの重複状況の把握

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

⇒第3ルートのうち、東伏見ルート内ではほぼ全体が路線バスと重複している。



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

(5) 利用実態把握からみた第3ルートについてのまとめ

【利用実態等把握結果】

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

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

○東伏見ルート内のバス停利用は、朝夕で多く昼間と夜間で少ない。

【第3ルートを取り巻く動向】

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

【第3ルートについて】

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

5. 第4ルートの見直し検討

(1) 第4ルートの課題

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

(2) 見直し方針と検証項目

見直し方針：西武新宿線の北側区間と南側区間を分割する。

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

検証1：地域別のふだん利用する駅との整合状況

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

検証2：ルート分割による公共交通不便地域の状況把握

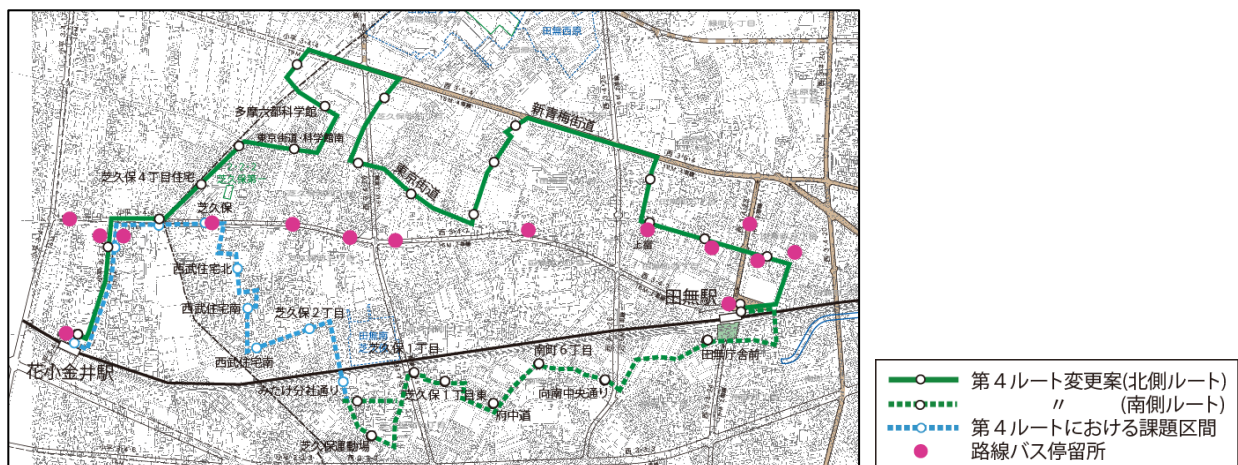
- ・ルート分割による公共交通不便地域の状況を把握し、その効果・影響を検証する。

検証3：路線バスとの競合状況

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

検証4：東京都の補助要件の適合状況

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



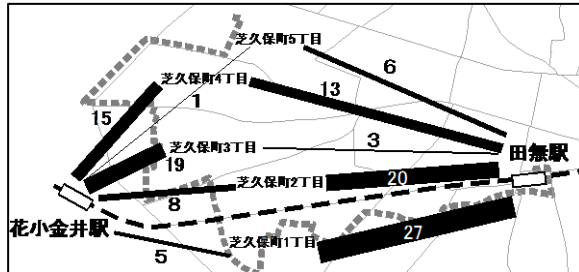
図IV-5-1 第4ルートの見直し方針

(3) 見直しの検証

①地域別のふだん利用する駅との整合状況

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

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

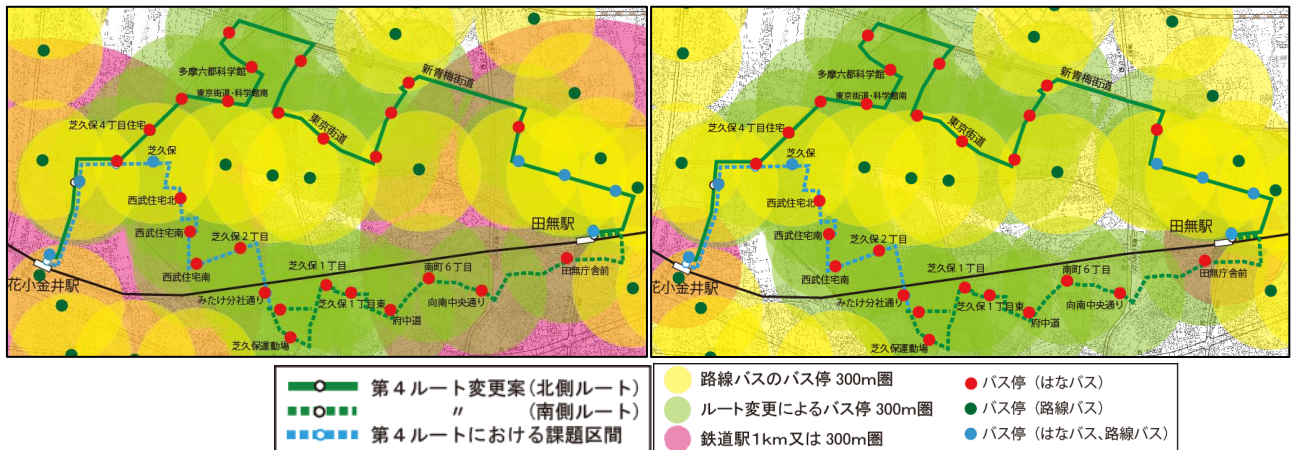


ふだん利用 する駅	芝久保町 丁目				
	1	2	3	4	5
ひばりヶ丘	1				
花小金井	5	8	19	15	1
田無	27	20	3	13	6

図IV-5-2 芝久保町のふだん利用する駅 (単位:人)

②公共交通不便地域の状況把握

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



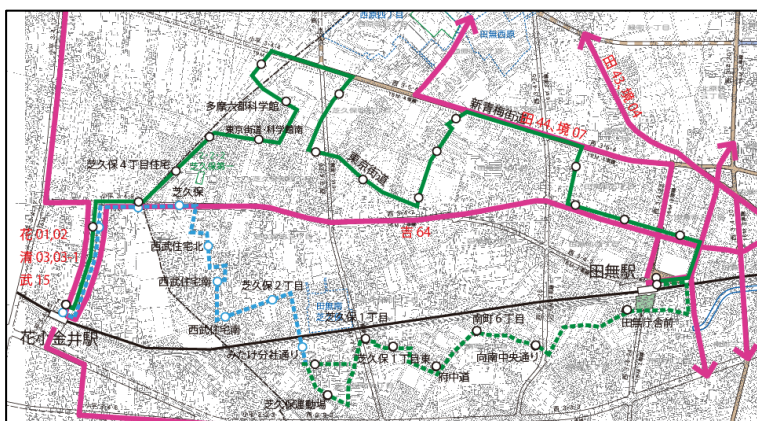
図IV-5-3 ルート見直し素案の公共交通空白・不便地域(左:空白地域、右:不便地域)

③路線バスとの競合状況

- ・路線バスのルート配置と見直しルートとの競合状況を検証した。

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

○南側区間:現在の田無駅～芝久保運動場間であり、路線バスとの競合は無い。



図IV-5-4 路線バスとの競合状況

④東京都の補助要件の適合状況

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

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

【審査内容(原則)】(※一部省略)

- ・交通空白地域における路線距離が、総距離の1/2以上であること。

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

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

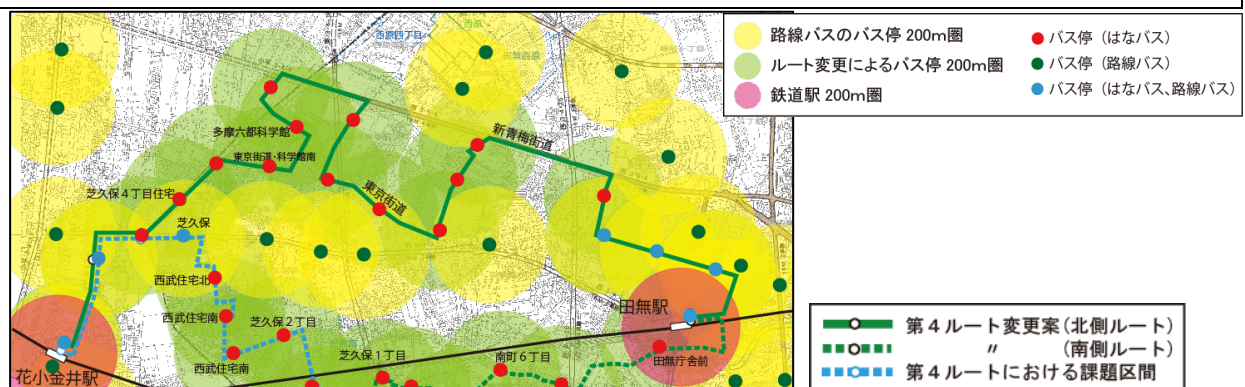
※要件の全てを満たしていること。

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

1) 交通空白地域の路線距離

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

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

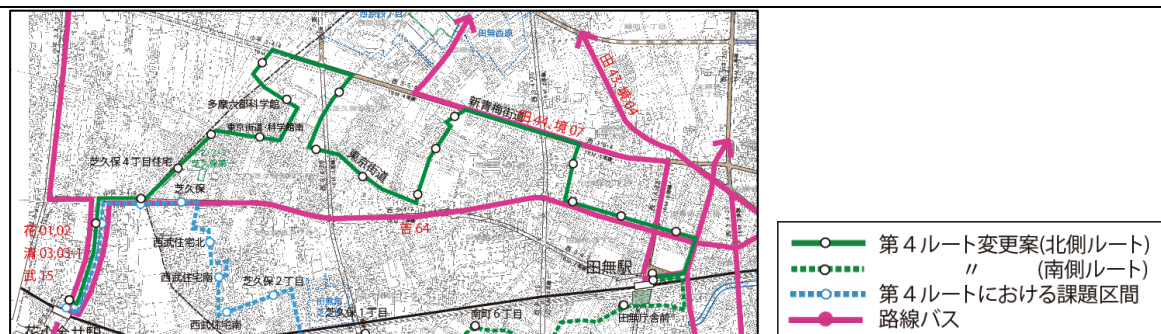


図IV-5-5 都補助基準による北側区間の交通空白地域の状況(鉄道駅・バス停200m圏外の地域)

2) 既存路線バスとの重複距離

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

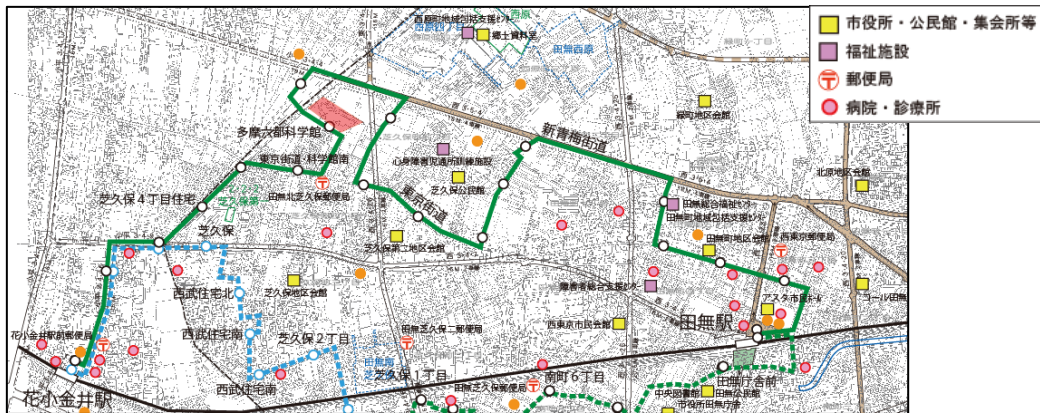
北側ルート総距離 : 5.43km ⇒ 既存路線バスと重複していない路線距離 : 3.06km



図IV-5-6 既存の路線バスルートと第4ルート変更案(北側)の重複状況

3) 生活施設・公共施設等へのアクセス状況

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



図IV-5-7 第4ルート変更案(北側)のと公共施設等とのアクセス状況



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

(4) 第4ルートの変更計画の策定

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

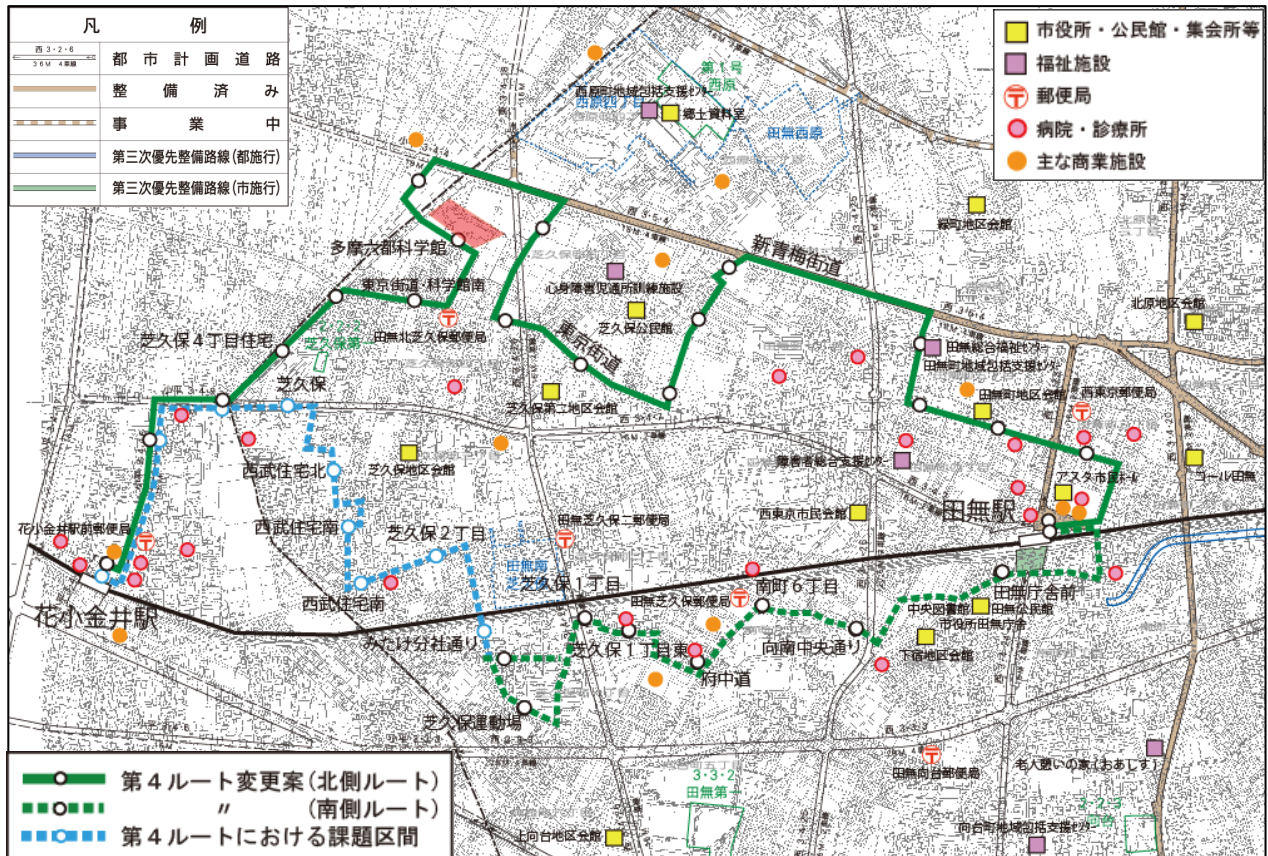
(見直しの検証結果)

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



【ルート変更計画】

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



図IV-5-8 第4ルート変更計画

6. バスロケーションシステム導入の検討

(1) はなバスの運行状況と課題

○踏切通過、狭幅員道路の走行が原因と見られる遅延が生じている。

【第1ルート】

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

【第3ルート】

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

【第5ルート】

- ・狭幅員道路の走行により、遅延が生じやすい。

※第2ルートは、広幅員の道路を走行しており、遅延が少ない。

※第4ルートは、既にバスロケーションシステムが導入されている。

(2) 利用者の評価、意向

◆定時性への評価(利用者アンケート)

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

◆バスロケーションシステムの導入意向(利用者アンケート)

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

(3) 導入方針

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

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

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

(4) 導入内容の検討

①導入ルート of 検討

○国の補助の活用を前提とし、バスロケーションシステムの導入を検討する。

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

②導入する場合の導入システムの形態

○導入費用、運用費用が比較的安価な形態とする。

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

③導入概算費用

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

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

④国の補助制度

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

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

7. はなバスルート見直し計画の策定

これまでの検討に基づき、はなバスルートの見直し計画を次に示す通り策定した。

(1) 第1ルート

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

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

(2) 第2ルート (第5ルートと接続)

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

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

(3) 第3ルート

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

(ルート名称について)

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

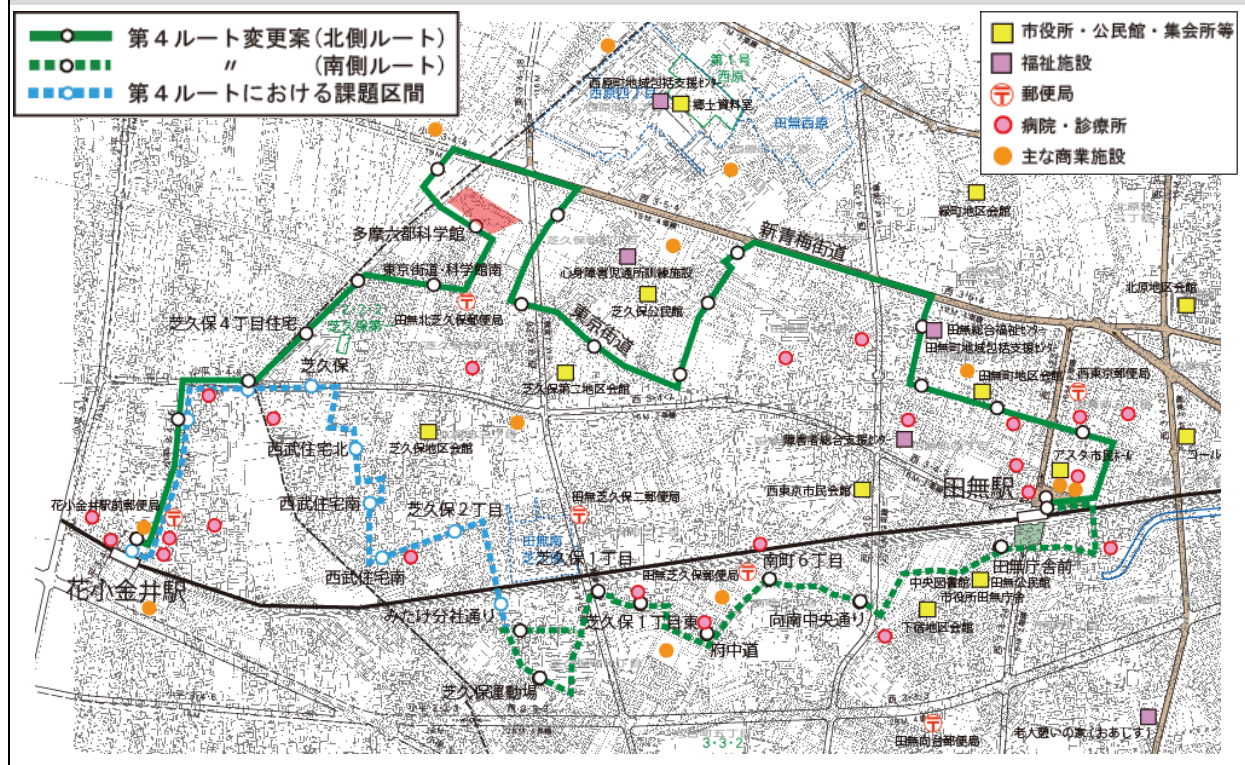
向台循環ルート内 : 田無駅～向台中央通り～田無駅着

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

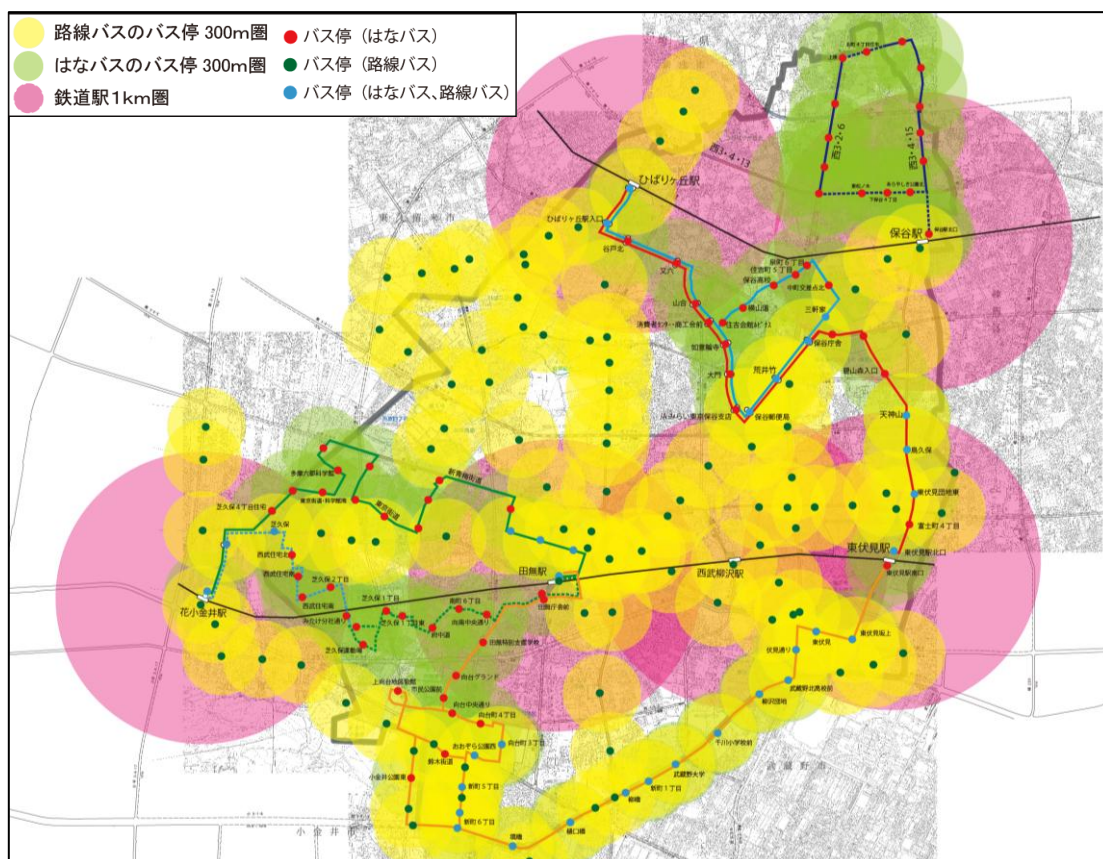
(4) 第4ルート

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

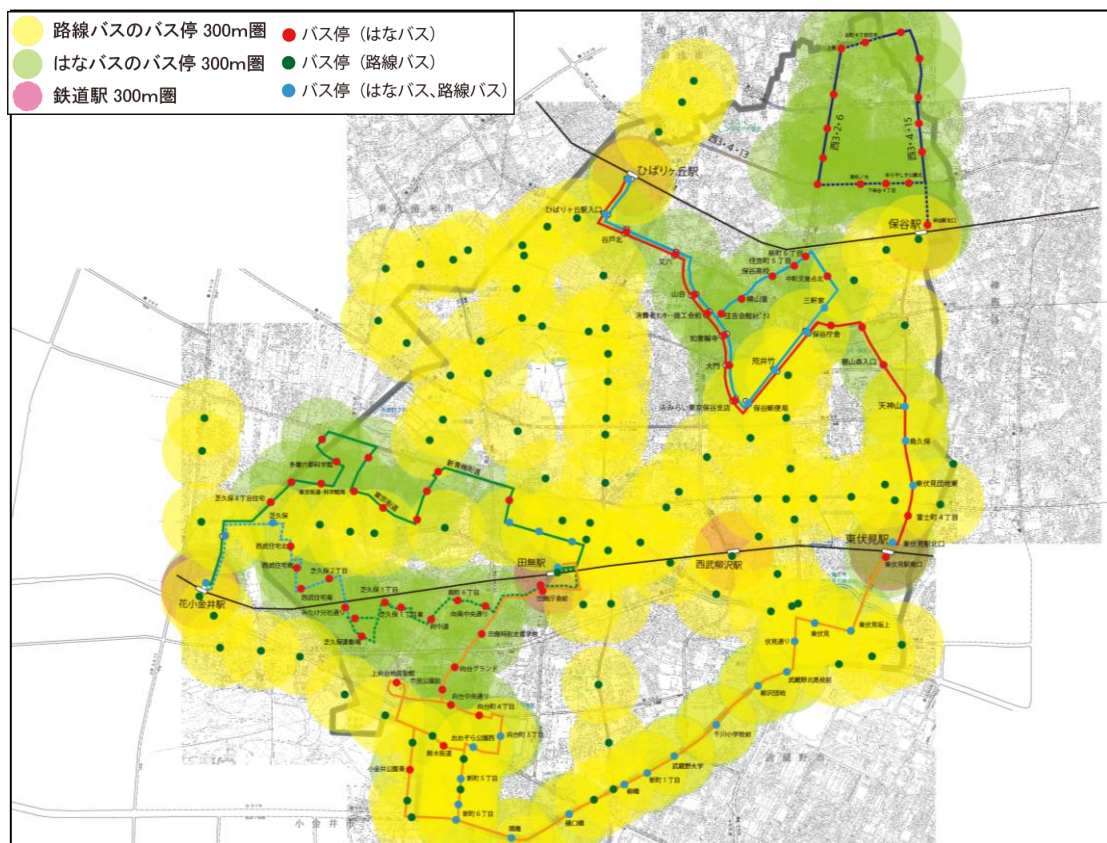
ルート図



■ はなバスルート見直し計画による公共交通空白・不便地域



図Ⅳ-7-1 公共交通空白地域（鉄道駅 1km・バス停 300m）



図Ⅳ-7-2 公共交通不便地域（鉄道駅 300m・バス停 300m）

V. 今後の課題

V. 今後の課題

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

1. ルート見直し計画の精査と関係機関との調整

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

2. 市民等への事前周知

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

3. バスロケーションシステムの導入の早期実現

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

4. 収支改善に資する利用促進施策の実施

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