

平成 19(2007)年度 小平市

# コミュニティバス「にじバス」フォローアップ調査

報 告 書

平成 20(2008)年 1月

小 平 市

# 目 次

## I. 調査の目的と方法

1. 調査の目的 -----	3
2. 調査の内容 -----	3
3. 調査の実施方法 -----	4
4. 運行ルート及び時刻表 -----	7

## II. 小平市の取組みと経緯

1. にじバス運行までの経緯 ～バス交通網の検討とコミュニティバス運行計画の策定～ -----	13
2. にじバス運行後の経緯 ～フォローアップ調査の実施とあり方懇談会設置、新たな試行運行の開始～ -----	14
3. 平成20(2008)年度以降の取組み(予定) -----	16

## III. にじバスの導入効果の検証と問題点・改善要望等の整理

1. にじバスの導入効果の検証	
(1) 試行運行のねらいの検証 -----	19
① 「バス交通の不便な地域をできるだけ改善する」の検証	
② 「高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする」の検証	
③ 「東西方向の交通の改善及び駅への交通利便性の向上を図る」の検証	
④ 「まちづくりとの連携を図る」の検証	
(2) 試行運行事業の評価 -----	22
① 運行システムの評価      ② 利用者数による評価      ③ 事業採算性の検証	
2. にじバスの問題点・改善要望と改善課題・方策の把握	
(1) 問題点・改善要望の把握 -----	27
① 沿線の高齢化の状況      ② 運行方法について      ③ 運賃体系について	
④ 走行環境について      ⑤ バス停について      ⑥ 車両について	
⑦ ドライバーについて      ⑧ にじバスのPR、広報の強化について	
⑨ 事業採算性について      ⑩ その他	
(2) 当面の改善課題と改善方策の検討 -----	35
① 利用者増加(収入増)のための方策      ② 運行経費の低減化の方策	
③ その他	

## IV. にじバスの目標設定

1. にじバスの目標達成への検討	
(1) 目標設定に向けて -----	45
① 試行運行の検証を踏まえて	
② にじバスの更なる需要(利用)開発の可能性	
(2) 目標の設定 -----	47
① 目標設定の意義      ② 目標の設定	
2. 目標設定の条件と方策の検討	
(1) 目標達成のための条件 -----	49
① 目標の設定：1日当りの利用者数	
② 目標達成の判断にあたって	
③ 目標達成の判断の方法	
(2) 小平市の公共交通サービスの方針と方策の検討 -----	51
① 方針                      ② 方策	

## V. 実態調査等の結果

1. にじバス沿線地域の人口・高齢化率 -----	55
2. にじバスの利用者数と運行経費 -----	57
3. 利用者アンケート調査結果 -----	61
4. OD(バス停別乗降者数)調査結果 -----	89
5. 利用者・沿線住民ヒヤリング(意識)調査結果(要点) -----	101
6. 関係者ヒヤリング調査結果(要点) -----	113

## I . 調査の目的と方法

## 1. 調査の目的

### ①調査にあたって

小平市は、平成16(2004)年1月にコミュニティバス「にじバス」の試行運行を開始し、利用実態の把握等の調査を行っている。平成18(2006)年3月には、市内における交通体系のあり方について「小平市総合的な交通体系のあり方懇談会(あり方懇談会)」を開催し、5つの提案を受けている。これらを踏まえて、にじバスの「基本的な考え方(案)」を、

『「にじバス」の試行運行は平成19(2007)年3月で終了し、平成19年4月から新たな試行運行を開始する』

としている。

そこで、にじバスは、平成19(2007)年5月25日にルートの一部変更(中央公民館経由)するとともに、運賃改定(100円から150円へ値上げ)を行い、新たな試行運行を進めている。

### ②本調査の目的

本調査の目的は次のとおりである。

- ①にじバスの利用実態及び導入効果の把握や評価、試行運行事業の検証を行う。
- ②新たな試行運行の評価・検証及び課題の整理、収支状況の分析などを行う。
- ③運行システムの具体的な改善方策を検討する。
- ④平成20年度以降の運行の方針(運行継続の判断等)検討のための判断の目安を検討し、今後の判断材料を作成する。

これらの目的を達成するため、にじバスの利用実態調査やヒヤリング調査などの実施や、データ・資料の整理・分析を行い、検討を行った。

## 2. 調査の内容

### ①利用実態の把握

- ・利用者の属性(性別、年齢、居住地、職業、バス停までの距離等)を把握した。
- ・利用実態(目的、理由、頻度、往復・片道、時間帯、乗降バス停等)を明らかにした。

### ②運行システムと導入効果及び、試行運行及び新たな試行運行の評価・検証

- ・ルート・行先(一部変更)、運賃変更(100円→150円)、ダイヤ・本数・運行時間帯、車両・バス停、ドライバーの対応などについて利用者の評価や問題点を把握した。
- ・にじバス導入時のコンセプトや運行のねらいなどから、導入効果を検証した。
- ・試行運行事業の評価・検証を行った。
- ・事業費(運行経費、車両修繕費等)や収支状況(収支額・率、利用者一人当たりの負担額等)などを把握・分析した。

### ③改善課題と改善方策、平成20年度以降の検討

- ・実態調査の分析、ドライバーの意見、現地踏査などから、需要(利用)をより一層開発できるような運行システムの改善課題を整理した。
- ・改善課題や試行運行の評価・検証をもとに、改善方策を検討するとともに、今後の運行継続の判断材料(目安や方法等)の検討を行った。

## 3. 調査の実施方法

### (1) 既存資料の収集・整理

- ・沿線地域の人口(予測も含む)、高齢化状況(率、人数)の変化
- ・利用者数の推移(一日・一便当たりの利用者数、月別・曜日別・天候別等の利用傾向、新たな試行運行の前後の利用者数)
- ・平成16年度実施のフォローアップ調査結果(利用者アンケート調査、OD調査、グループインタビュー調査、導入効果の分析等)
- ・運行経費、運賃収入等、事業収支、他

### (2) 利用者アンケート調査

#### ①調査の目的

- ・にじバスの利用者の属性、住所、利用状況、利用目的などの利用実態を把握した。
- ・にじバスの運行システムの評価、新しい試行運行の評価、改善要望などを定量的に把握・分析した。

#### ②調査対象者

- ・にじバスの平日の全37便の全利用者を対象とした。  
※にじバスは、高齢者や幼児連れの主婦等の移動制約者を出かけやすくすることを運行のねらいとしている。これらの昼間居住者と呼ばれる人々は、休日は家族との外出や家族の送迎もあると考えられることから、平日に調査を行った。

#### ③調査の方法

- ・にじバス車内で調査員が調査票と返信用封筒を配布し、郵送により回収した。
- ・配布は1人1通(往復利用も1通)とした。未就学児(幼児や乳児は除く)についても、本人がバスの感想を言え、親が記入すればアンケートに答えられそうな子供は親とは別に配布した。
- ・調査票の内容は、平成16年度実施のフォローアップ調査結果との比較を行うため、前回のアンケート調査の質問項目をベースに調査目的に合わせて設計した。

### (3) OD(バス停別乗降者数)調査

#### ①調査の目的

- ・バス停別の乗降者数の実態を調査し、にじバスの利用特性等を把握した。
- ・新たな試行運行においてルートの一部変更した区間の利用実態を把握した(前回の調査からあまり時間が経過していないことから、変更しなかったルートについては前回のデータを利用した)。

#### ②調査対象者

- ・にじバスの平日の全37便の全乗客を対象として、ルートの一部変更した区間の主要バス停の乗降者数を把握した。  
※新たな試行運行の評価を行うために、ルートの一部変更した区間の主要バス停での乗降者数を把握した。それ以外のバス停での利用実態については平成16年度実施のフォローアップ調査結果を活用した。

#### ③調査の方法

- ・調査員がバス停で乗降者数を便別にカウントした。
- ・平成16年度実施のフォローアップ調査結果を活用し、運賃改定やルート一部変更による影響を把握した。

### (4) ヒヤリング調査等

#### ①利用者・沿線住民ヒヤリング(意識)調査

- ・目的：定性的に評価や意見・提案などを把握するために、にじバス利用者や沿線住民にヒヤリング調査を行った。公共施設に集まってもらい、ルートや運賃の変更への評価、にじバス全体の評価、課題・問題点、利用しない・出来ない理由などを聞き取った。
- ・開催場所：2回(津田町地区、学園東町地区)／各約2時間
- ・人数：津田町地区14名、学園東町地区18名

#### ②にじバス・ドライバーのヒヤリング調査

- ・目的：日々の業務でにじバスを運行しているドライバーにヒヤリング調査を行い、にじバスの利用実態(利用者の属性、利用の多い日・少ない日等)、バス停別の乗降傾向、課題・問題点・改善提案、利用者からの改善要望などを聞き取った。
- ・対象：ドライバーグループ(西武バス)
- ・開催場所：西武バス営業所／約1.5時間

### ③地域・施設ヒヤリング調査

- ・目的：にじバス沿線の商店街や公共施設にヒヤリング調査を行い、にじバスの利用実態、改善要望、課題・問題点、商店街・施設等への影響、にじバスとの連携の可能性（協賛広告やイベントへの活用等）などを聞き取った。
- ・対象：商業者（一橋学園駅前商店街、小平駅南口商店街）  
公共施設等（中央公民館、中央図書館、高齢者福祉課、健康課、市民課、津田公民館、津田図書館）

### ④現地踏査

- ・ヒヤリング調査等の実態調査で出てきた改善・問題箇所等の確認・調査を行うために、必要に応じて現地踏査を行った。

#### 〔調査の期間〕

- ・平成19(2007)年10月15日～平成19(2007)年11月30日

#### 〔調査担当〕

■小平市 都市開発部 公共交通担当

■コンサルタント (株)地域科学研究会



# 4. 運行ルート及び時刻表

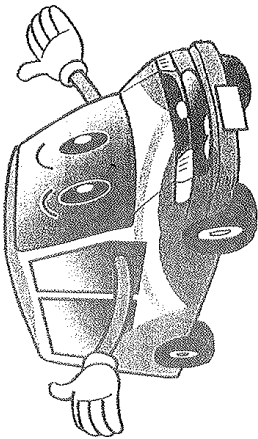
(1) 運行ルート変更後 (新たな試行運行/平成19/2007年5月より)

## ①運行ルート

### 小平市コミュニティバス

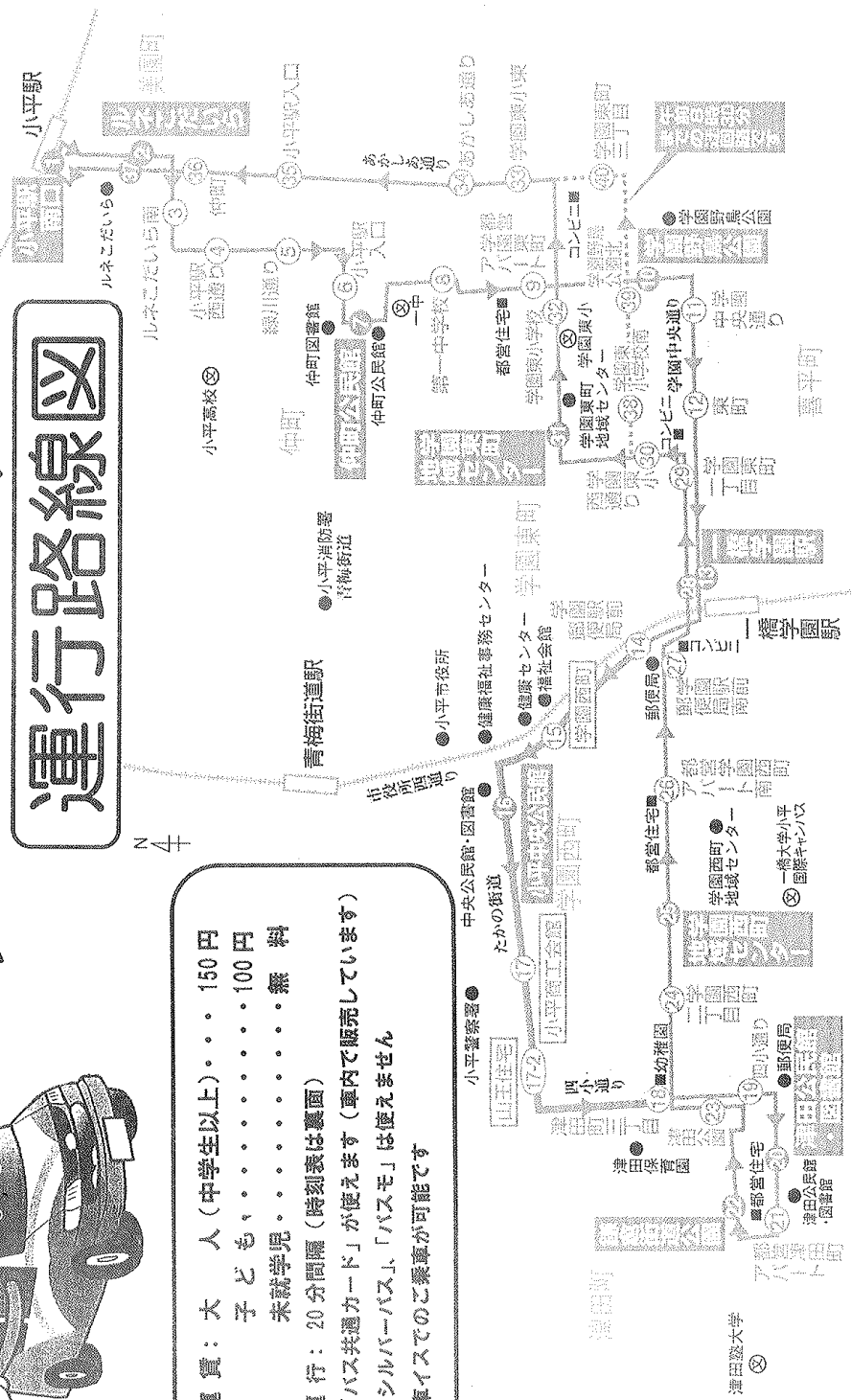
\*平成19年5月25日から一部運賃と一部路線が必要になりました。

# にじバス



## 運行路線図

●運賃：大人(中学生以上)・・・150円  
 子ども・・・・・・・・・・100円  
 未就学児・・・・・・・・・・無料  
 ●運行：20分間隔(時刻表は裏面)  
 \*「バス共通カード」が使えます(車内で販売しています)  
 \*「シルバーバス」、「バスモ」は使えません  
 \*車イスでのご乗算が可能です



お問い合わせ ■西武バス(株)小平営業所 電話042-342-2411 ■小平市都市開発部 公共交通担当 電話042-346-9554

②時刻表

小平駅南口 → 津田公民館・図書館		
番号	停留所名	午前7時～午後7時
1	小平駅南口	00 20 40
2	ルネこだいら	00 20 40
3	ルネこだいら南	01 21 41
4	小平駅西通り	01 21 41
5	緑川通り	02 22 42
6	小平駅入口	03 23 43
7	仲町公民館	04 24 44
8	第一中学校	05 25 45
9	都営学園東町アパート	06 26 46
10	学園野鳥公園	06 26 46
11	学園中央通り	07 27 47
12	東町	07 27 47
13	一橋学園駅	08 28 48
14	学園駅前郵便局	09 29 49
15	学園西町	09 29 49
16	小平中央公民館	10 30 50
17	小平商工会館	10 30 50
17-2	山王住宅	11 31 51
18	津田町三丁目	12 32 52
19	西小通り	14 34 54

※小平駅南口午前8時20分発は、8時25分発に変更となりますので、この1便のみダイヤが5分ずれます。各バス停の時刻をご確認ください。  
 ※小平駅南口および津田公民館・図書館発の午後7時00分が最終便となります。

- バス共通カード(1千円、3千円、5千円)は、車内で販売しています
- 回数券(100円券11枚綴り1千円)は、車内で販売しています
- \*大人運賃で回数券をご利用の方は、回数券1枚+バス共通カード(50円分)又は回数券1枚+現金50円でご利用ください(運転手にお声掛けください)。

津田公民館・図書館 → 小平駅南口		
番号	停留所名	午前7時～午後7時
20	津田公民館・図書館	00 20 40
21	都営津田町アパート	00 20 40
22	鎌倉街道公園	00 20 40
23	津田公園	01 21 41
24	学園西町二丁目	02 22 42
25	学園西町地域センター	03 23 43
26	都営学園西町アパート南	04 24 44
27	学園駅前郵便局南	05 25 45
28	一橋学園駅	06 26 46
29	学園東町一丁目	06 26 46
30	学園東小西通り	07 27 47
31	学園東町地域センター	07 27 47
32	学園東小学校	08 28 48
33	学園東小東	08 28 48
34	あかしあ通り	09 29 49
35	小平駅入口	09 29 49
36	仲町	11 31 51
37	ルネこだいら	12 32 52

番号	停留所名(迂回ルート)	午前7時～8時30分のみ
38	学園東小学校南	07 27 47
39	学園野鳥公園北	07 27 47
40	学園東町三丁目	08 28 48

運行・利用方法についてのお問合せは

- 西武バス株式会社 小平営業所 ☎042-342-2411
- 小平市 都市開発部 公共交通担当 ☎042-346-9554

(2) 運行ルート変更前

① 運行ルート

# バス運行路線図



お問合せ ■小平市都市建設部まちづくり課 042-346-9554 ■西武バス 小平営業所 042-342-2411

②時刻表

小平駅南口→津田公民館・図書館		
番号	停留所名	7～19時(毎時)
1	小平駅南口	00 20 40
2	ルネこいだいら	00 20 40
3	ルネこいだいら南	01 21 41
4	小平駅西通り	01 21 41
5	緑川通り	02 22 42
6	小平駅入口	03 23 43
7	仲町公民館	04 24 44
8	第一中学校	05 25 45
9	都営学園東町アパート	06 26 46
10	学園野鳥公園	06 26 46
11	学園中央通り	07 27 47
12	東町	07 27 47
13	一橋学園駅	08 28 48
14	学園駅前郵便局	09 29 49
15	都営学園西町アパート北	09 29 49
16	郵便局北通り	10 30 50
17	四小東通り	10 30 50
18	津田町三丁目	11 31 51
19	四小通り	13 33 53
20	津田公民館・図書館	※バスは引き続き小平駅南口方面へ運行します

**ご利用案内**

小平駅南口8:20発は、8:25発に変更となりますので、この1便のみダイヤが5分ずれます。19:00の小平駅南口発、津田公民館・図書館発が最終です。各バス停の時刻をご確認ください。

料 金 大人子供とも、1乗車100円均一。未就学児は無料です。  
 シルバーバス、バス共通カード等は使えません。  
 車イス 全バス車両とも、車イスでの乗車が可能です。

津田公民館・図書館→小平駅南口		
番号	停留所名	7～19時(毎時)
20	津田公民館・図書館	00 20 40
21	都営津田町アパート	00 20 40
22	鎌倉街道公園	00 20 40
23	津田公園	01 21 41
24	学園西町二丁目	02 22 42
25	学園西町地域センター	03 23 43
26	都営学園西町アパート南	04 24 44
27	学園駅前郵便局南	05 25 45
28	一橋学園駅	06 26 46
29	学園東町一丁目	06 26 46
30	学園東小西通り	07 27 47
31	学園東町地域センター	07 27 47
32	学園東小学校	08 28 48
33	学園東小東	08 28 48
34	あかしあ通り	09 29 49
35	小平駅入口	09 29 49
36	仲町	11 31 51
37	ルネこいだいら	12 32 52
1	小平駅南口	※バスは引き続き津田公民館・図書館方面へ運行します

停留所名(巡回路)		
番号	停留所名	午前7時～8時半のみ
38	学園東小学校南	07 27 47
39	学園野鳥公園北	07 27 47
40	学園東町三丁目	08 28 48

●運行・利用方法についてのお問い合わせは  
 西武バス(株)小平営業所 TEL.042-342-2411 まで  
 小平市都市建設部まちづくり課 TEL.042-346-9554 まで

## Ⅱ. 小平市の取組みと経緯

# 1. にじバス運行までの経緯 ～バス交通網の検討とコミュニティバス運行計画の策定～

## ①市内バス網に関する基礎的な調査研究 ----- 平成11(1999)年11月～平成12(2000)年12月

- 市内の公共交通の現状把握
- 公共交通不便地域や空白地域の設定
- 問題・課題の抽出
- 公共交通(コミュニティバス)導入のための5つのコンセプトの設定
  - ① 少子高齢社会への対応
  - ② 多様化する市民ニーズへの対応
  - ③ 採算性の確保
  - ④ 既存バス路線との競合回避
  - ⑤ 運行中止のための論理

### 【 検討体制 】

#### 小平市バス網対策研究会(第二次)

- 13回
- 構成メンバー
  - ・ 庁内関係各課
- 事務局
  - ・ 都市整備部総合計画課
  - ・ 企画財政部企画課



## ②コミュニティバス試行運行の基本計画策定 --- 平成13(2001)年度

- 市民交通の課題
- 導入のねらいの設定
- 試行運行地域の設定
  - ・ 設定の方法
  - ・ 設定：中央地域
- 試行運行基本計画
  - 運行の方針、運行ルート、運行方法、車両・バス停の方針、事業化に向けて等

### 実態調査の実施

- ・ 地域特性・バス交通等の分析
- ・ 地域関係者ヒヤリング調査
- ・ 住民グループインタビュー調査(2回実施/交通ニーズ把握、基本計画検討)



### 【 検討体制 】

#### 小平市コミュニティバス研究会

バス交通網研究会での研究結果を踏まえ、コミュニティバス導入の具体化に向けた検討を行なうために、学識者・市民・関係者などで構成する研究会を設置。

- 7回(H13年度4回/H14年度3回)
- 構成委員
  - ・ 岡並木氏(会長)
  - ・ 山本雄二郎氏(副会長)
  - ・ 山川仁氏
  - ・ 市民公募
  - ・ 関東運輸局
  - ・ 小平警察署
  - ・ 道路管理者
  - ・ 東京バス協会
  - ・ 東京乗用旅客自動車協会
  - ・ 交通事業者
  - ・ 小平市
- 事務局
  - ・ 小平市都市整備部総合計画課
  - ・ コンサルタント



## ③コミュニティバス試行運行の実施計画策定 --- 平成14(2002)年度

- 実施計画(基本計画の具体化)
  - 導入方針
    - コンセプト、運行のねらい、利用対象者、事業方針
  - 運行ルートと起終点の確定
  - 運行システムの確定
  - 車両・バス停
  - 利用者数の想定、事業費の検討
  - 事業方法、運行事業者の選定方針、関係者との調整
  - 地域支援・まちづくりとの連携の方針、等

### 車両・バス停検討部会

- 3回+現地調査
- 構成委員
  - ・ 三沢浩氏(デザイナー)
  - ・ 山川仁氏(研究会委員)
  - ・ 事務局



④コミュニティバス「にじバス」試行運行の開始 ----- 平成16(2004)年1月18日

〔にじバス試行運行の概要〕

- ・運行のねらい：「バス交通の不便な地域をできるだけ改善する」「高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする」「東西方向の交通の改善及び駅への交通利便性の向上を図る」「まちづくりとの連携を図る」
- ・運行ルート：
 

小平駅 南口	→	学園東町(一中通り)	→	一橋学 園駅	→	学園西町(学園郵便局北通り)	→	津田町 (団地)
		←	学園東町(あかしあ通り)	←	学 園 西 町			
- ・運行時間帯：7：00～19：00
- ・運行本数：1時間3本(20分間隔)／毎時同分のダイヤ／平日も休日も同じダイヤ
- ・運賃：大人も子どもも1回100円、回数券(11枚1,000円)、未就学児無料、シルバーパス不可
- ・車両：CITY-I (クセニッツ社製／ノンステップ車両／座席12人、立席7人)

2. にじバス運行後の経緯 ～フォローアップ調査の実施とあり方懇談会設置、新たな試行運行の開始～

①第1回フォローアップ調査の実施 ----- 平成16(2004)年10月～平成18(2006)年3月

<p>にじバスの利用者及び沿線住民を対象に、にじバスの利用実態及び評価を把握し、将来に向けてよりよい運営を図るための基礎資料とすることを目的として調査を実施した。</p>	<p><b>実態調査の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者アンケート調査</li> <li>・OD(バス停別乗降者数)調査</li> <li>・グループインタビュー調査(学園西町地区、津田町地区、仲町地区)</li> </ul>
---	--

②小平市内の公共交通整備の方針 ----- 平成17(2005)年5月～平成18(2006)年3月

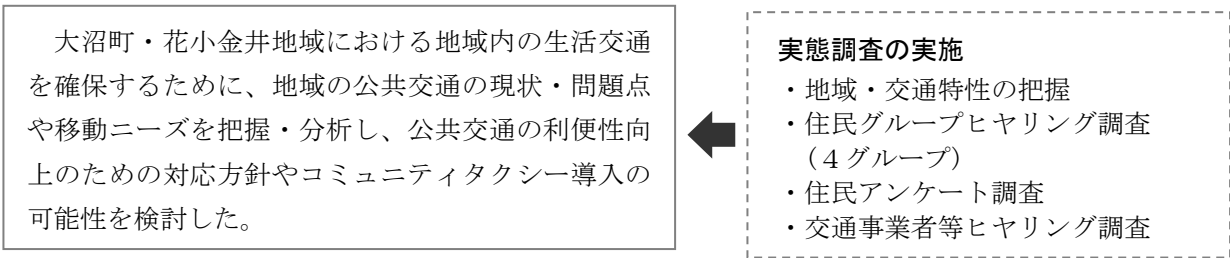
<p>公共交通網全般とコミュニティバス等の地域内交通のあり方、運賃などの負担のあり方、市と住民の地域交通に対する役割の整理を行うために、「総合的な交通体系のあり方懇談会(あり方懇談会)」を設置し、市内を4地域に分けて各地域3回ずつ開催した。</p> <p>〔「あり方懇談会」からの提案〕</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①「青梅街道幹線軸」について</li> <li>②「青梅街道幹線軸」へのアクセスについて</li> <li>③ 運賃体系について</li> <li>④ 市民が支える公共交通をめざして</li> <li>⑤ 「にじバス」の路線見直しについて</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>【 検 討 体 制 】</b></p> <p style="text-align: center;"><b>総合的な交通体系のあり方懇談会</b></p> <p>□構成委員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鈴木文彦氏(会長)</li> <li>・国土交通省</li> <li>・警視庁</li> <li>・交通事業者</li> <li>・市民公募</li> </ul> <p>□事務局</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小平市都市建設部まちづくり課</li> </ul>
---	--

↓

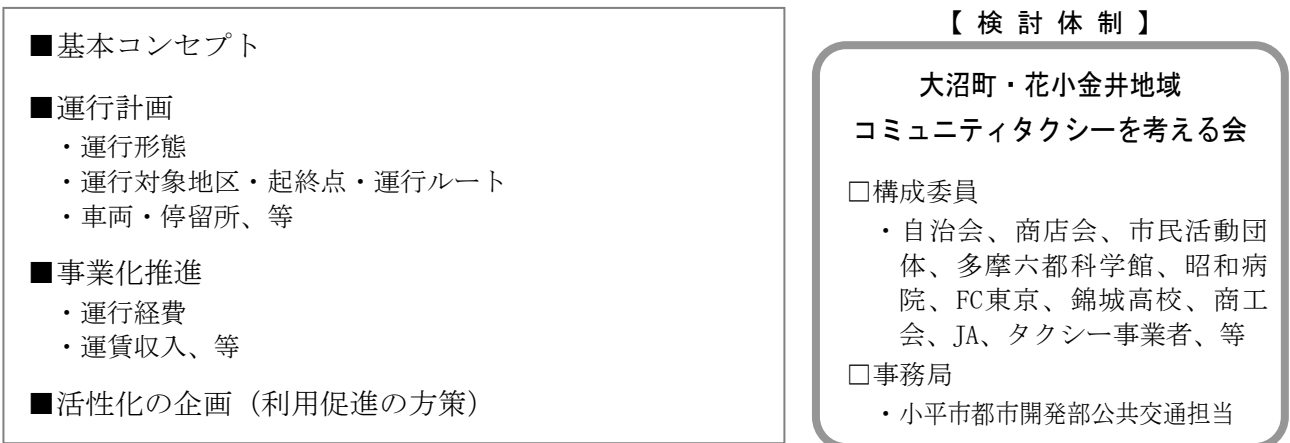
<p>小平市では、「あり方懇談会」の提案や各地域の実情・交通課題、市民からの意見等を踏まえて「市の基本的な考え方(案)」を以下のようにまとめている。</p>	
<p>〔市の基本的な考え方(案)〕</p> <p>①地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内の生活交通とこれをつなぐ幹線交通を充実する</p>	<p>②「にじバス」の試行運行は平成19年3月で終了し、平成19年4月から新たな試行運行を開始する</p>

↓

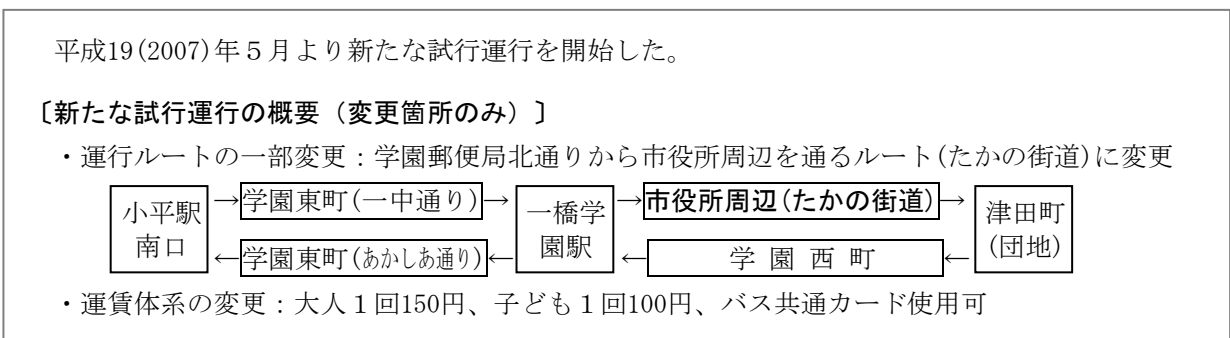
③大沼町・花小金井地域コミュニティタクシー導入可能性調査 ----- 平成18(2006)年度



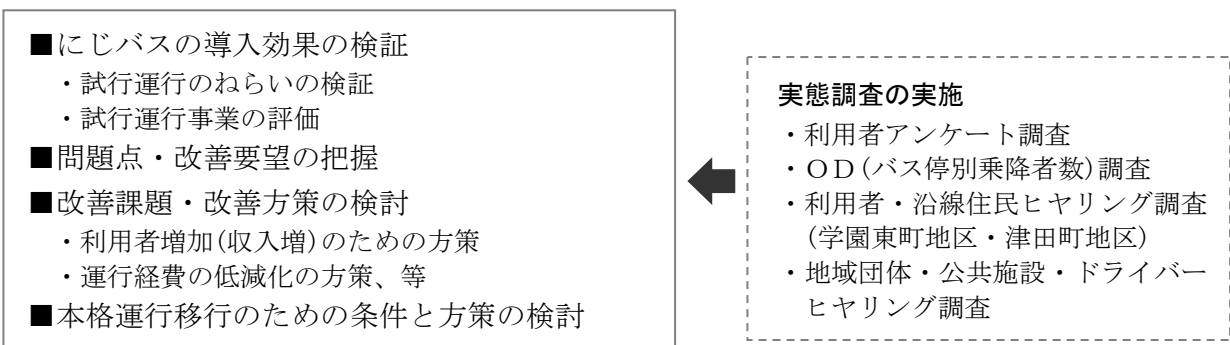
④大沼町・花小金井地域コミュニティタクシー運行計画の検討 ----- 平成19(2007)年度



⑤「にじバス」の新たな試行運行の開始 ----- 平成19(2007)年5月



⑥第2回フォローアップ調査の実施 ----- 平成19(2007)年10月～平成19(2007)年11月





### 3. 平成20(2008)年度以降の取組み(予定)

#### ①にじバスの改善方策(案)の検討

- 利用者増加(収入増)のための方策
  - ・運行ルート(往復利用、市役所等へのアクセス)
  - ・運賃(1日券、サポートパス、150円の回数券等)
  - ・運行時間帯(最終便の延長)
  - ・その他(バス停、ドライバー、臨時便、広報・PR)
- 運行経費の低減化の方策
  - ・車両の更新
  - ・運行時間帯の短縮(休日の早朝)
- その他



#### ②にじバスの目標達成に向けて

- 目標の設定
  - ・1日当りの利用者数
  - ・目標の達成率の最低条件
- 目標達成の判断
  - ・検討組織(小平市地域公共交通会議)
  - ・検討プロセス

#### ③大沼町・花小金井地域コミュニティタクシー実証運行の開始

- [コミュニティタクシー実証運行の概要]
- 運行方針  
運行のねらい、利用対象者、対象地区、実証運行事業
  - 運行方法  
起終点・運行ルート、運行時間帯、運行日、運行本数、運賃、車両、停留所、等
  - 事業方法  
事業主体、運行主体、運行事業者、運行経費、等



#### ④大沼町・花小金井地域コミュニティタクシーの本格運行移行の検討

#### 【検討体制】

##### 小平市地域公共交通会議

小平市地域公共交通会議は、常設の検討組織として設置し、にじバスやコミュニティタクシーに加えて、路線バスの改善や鉄道との連携などの検討を行う。

##### □構成委員

- ・住民・利用者の代表
- ・東京運輸支局
- ・東京都
- ・道路管理者
- ・交通管理者(警察)
- ・交通事業者(バス・タクシー)
- ・東京乗用旅客自動車協会
- ・東京バス協会
- ・交通事業者労働組合
- ・小平市
- ・その他関係者(機関)  
(商業、集客施設、公共施設、学校、学識者等)

##### □事務局

- ・小平市都市開発部公共交通担当
- ・コンサルタント

### Ⅲ. にじバスの導入効果の検証と

問題点・改善要望等の整理

# 1. にじバスの導入効果の検証

## (1) 試行運行のねらいの検証

小平市コミュニティバス「にじバス」の試行運行のねらい(平成14/2002年度 小平市コミュニティバス運行事業計画調査)は、以下の4項目である。

- ①バス交通の不便な地域をできるだけ改善する
- ②高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする
- ③東西方向の交通の改善及び駅への交通利便性の向上を図る
- ④まちづくりとの連携を図る

導入効果を検証するために、これら4項目の達成状況を、本調査で実施した利用者アンケート調査や住民・関係者ヒヤリング調査、平成16年度実施のフォローアップ調査などから、新たな試行運行(運行ルートの一部及び運賃の変更)の影響を踏まえて分析を行う。

### 〔実態調査等の実施概要〕

- ・利用者アンケート調査：第1回 平成16(2004)年10月15日(金)、24(日)  
第2回 平成19(2007)年11月2日(金)
- ・OD調査：第1回(全バス停) 平成16(2004)年10月10日(日)、12日(火)  
第2回(中央公民館、山王住宅) 平成19(2007)年10月25日(木)、27日(土)
- ・住民ヒヤリング調査：第1回(仲町5人、津田町・学園西町14人) 平成16(2004)年11月9日、11日  
第2回(学園東町18人、津田町14人) 平成19(2007)年11月5日、7日
- ・関係者ヒヤリング調査：にじバスドライバー、商業者、公共施設

## ①「バス交通の不便な地域をできるだけ改善する」の検証

### ■1. 小平市にはバス交通の不便な地域(津田町地区の全域、学園東町・学園西町地区の一部)がある

- ・津田町地区は公共交通空白・不便地域である。学園東町及び学園西町地区の一部は公共交通不便地域である(平成12/2000年度 第二次小平市バス網対策研究会報告書)。
- ・学園東町地区は、あかしあ通りの路線バスが回田通りへルートを変更したため、公共交通空白・不便地域が広がってきている。

※小平市バス網対策研究会では、公共交通不便地域をバス1日100本以下の地域、公共交通空白地域を駅から500m以遠、バス停から300m以遠の地域としている(平成12年度報告書)。

### ■2. バス交通の不便性を改善している

～利用者の約7割がバス交通の不便な地域(津田町・学園東町・学園西町地区)の住民である～

- ・にじバスの利用は、津田町が30.1%と最も多く、次いで学園東町が24.8%、学園西町が14.0%である。合わせると68.9%と約7割を占めている(利用者アンケート調査)。
- ・ルート変更後も変更前とほぼ同様の傾向にある。
- ・津田町地区の住民は、運行ルートの変更によって、一橋学園駅や小平駅方面へ遠回りになったとは感じていない(住民ヒヤリング調査)。

## ②「高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする」の検証

### ■1. 女性の利用が7割以上、高齢者の利用が5割以上、主婦の利用が4割以上あり、移動制約者の外出を支援している

- ・利用者は、女性が72.7%と7割以上を占めている。65歳以上は50.3%、主婦は41.6%である(利用者アンケート調査)。
- ・新たな試行運行を実施する前とほぼ同様の傾向にある。

### ■2. 利用者の約48%（高齢者では約56%）が、にじバスにより

外出回数が増えていると答えている

- ・運行前より外出回数が増えたのは48.1%と、半分近くを占めている。65歳以上の高齢者では、56.2%が外出回数が増えていると答えている(利用者アンケート調査)。

### ■3. にじバスの利用理由として、移動制約条件の緩和を挙げている利用者が多い

- ・にじバスの利用理由のうち移動制約条件に関するものは、
  1. 「雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる」が50.6%(3位)
  2. 「車を使えない、使いにくい」が28.2%(4位)
  3. 「買物などの荷物が多いため」が25.0%(6位)
  4. 「足や身体が弱いため」が24.4%(7位)
  5. 「自転車に乗れない、乗りにくい」が23.1%(9位)となっている(利用者アンケート調査/複数回答)。
- ・新たな試行運行を実施する前とほぼ同様の傾向にある。

### ■4. にじバスは高齢者に頼りにされている

- ・にじバスがあると心強い、やめないで欲しい、小平駅への「足」として必要不可欠である、小平駅のバス停からはお年寄りが頻繁に乗っているのを見かけるなど、評価する意見が多い(住民ヒヤリング調査)。

## ③「東西方向の交通の改善及び駅への交通利便性の向上を図る」の検証

### ■1. 東西方向の交通機能を担っている

～津田町地区⇄小平駅・一橋学園駅、小平駅⇄一橋学園駅間の利用が多い～

- ・区間別の乗降者数を見ると、津田町地区と小平駅と一橋学園駅間の利用が最も多く、全乗降者数の約4割を占めている(OD調査)。
- ・行きの乗車バス停は、津田町地区が34.7%と最も多い。行きの降車バス停は、小平駅南口が34.3%と最も多く、次いで一橋学園駅が25.5%である(利用者アンケート調査)。
- ・帰りの乗車バス停は、小平駅が39.2%と最も多く、次いで一橋学園駅が26.3%である。帰りの降車バス停は、津田町地区が40.8%と最も多い(利用者アンケート調査)。

### ■2. 駅への交通利便性が大きく向上している

～外出目的は、小平駅と一橋学園駅周辺への買物・通院利用や鉄道利用が多い～

- ・にじバス利用による外出目的のうち、小平駅・一橋学園駅周辺での買物・用事・飲食

- や通院・見舞いを合わせると約4割となる(利用者アンケート調査/複数回答)。
  - ・小平駅及び一橋学園駅での乗降者数が4～5割を占めている(OD調査)。
  - ・小平駅とその周辺へ行くときに利用している(西武線の利用、西友での買物、ルネこだいらの利用、通院・見舞い等)。
  - ・一橋学園駅周辺での買物や西武線利用に利用している。
- (以上、住民ヒヤリング調査)

#### ④「まちづくりとの連携を図る」の検証

##### ■1. コミュニティや地域経済の活性化に貢献している

～市内での買物・通院や公共施設への利用が5割以上を占めている～

- ・にじバスによる外出目的のうち、一橋学園駅周辺と小平駅周辺、花小金井駅周辺での買物・用事・飲食を合わせると25.2%となる(利用者アンケート調査/複数回答)。
- ・にじバスによる外出目的のうち、一橋学園駅周辺の医院と小平駅周辺の医院、昭和病院への通院・見舞いを合わせると16.7%となる(利用者アンケート調査/複数回答)。
- ・にじバスによる外出目的のうち、公共施設への利用は合わせると12.1%となる(利用者アンケート調査/複数回答)。
- ・外出回数が増えた理由のうち、「駅周辺・商店街への買物が便利になった」が56.0%と3番目に多い(利用者アンケート調査/複数回答)。
- ・一橋学園駅・小平駅周辺での買物やルネこだいらへ行くときに、にじバスを利用しているという意見である(住民ヒヤリング調査)。

##### ■2. 安全・安心や違法駐車・駐輪の減少等に貢献している

- ・バスを利用する人などがいるので、家の外に人がいるようになって防犯性が高まった。バスが通っているので娘の帰り道も安全に感じる(住民ヒヤリング調査/H16年度)。
- ・学園西町二丁目都営アパート付近や四小通り、一中通りは違法駐輪が減った。仲町公民館付近では違法駐車が減った(住民ヒヤリング調査/H16年度)。

以上の分析結果からみると、小平市のにじバス試行運行のねらいは十分達成されており、導入効果は実証されていると判断することができる。新たな試行運行(運行ルートの一部及び運賃の変更)による影響は若干あるものの、4項目の試行運行のねらいの検証においては、マイナス面の影響は見られない。

今後は、事業採算性を向上させるために、運行システムやサービスの見直しによって利用者の増加を図る方策などの検討を行なうこととなるが、検証において達成されている導入効果をより一層向上させるような取組みとすることが必要である。

## (2) 試行運行事業の評価

コミュニティバス「にじバス」は、小平市にとって新しい交通システムを構築することになるため、市民や利用者に信頼され、利用しやすい運行システムをつくることが重要となる。そのため、新たなバス需要を開発することをめざして、期間を限定した試行運行事業としてコミュニティバスの運行を始めている。利用者数の想定は、「動く公共施設」としてのコミュニティバスという考え方や対象とする利用者層などを踏まえて、2つの目標値(1日の利用者数及び年間利用者数)を設定している。

そこで、試行運行事業の評価を行うために、運行システム(運行方法、運賃体系、ドライバー、車両等)と利用者数について、本調査で実施した利用実態調査や平成16年度実施のフォローアップ調査の内容などから、分析を行う。

### ①運行システムの評価

※調査名がないものは利用者アンケート調査

#### ■1. 利用理由のベスト2は、運行システムに関したことであり、利用者は運行システムを高く評価している

〔にじバスの利用理由 上位5項目〕 (複数回答)

1位	バス停が近い	76.3%
2位	ほぼ時刻表通りに来る	51.3%
3位	雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる	50.6%
4位	車を使えない、使いにくい	28.2%
5位	通勤・通学に利用できる	27.6%

・新たな試行運行の実施前と比べると、「運賃が安い」が2位の71.4%から10位の19.9%へと減少している。その他の項目については同様の傾向である。

#### ■2. 運行方法についての評価

- 1. 運行時間帯(7時~19時) ----- 約5割(高齢者は66%)の利用者が満足している
- ・利用者の52.1%(高齢者は66.0%)は、「現在の時間帯でよい」という評価である。
  - ・利用者の32.5%(高齢者は16.0%)は、遅い時間帯の延長を希望している。
  - ・最終便は、20時台(20時半~21時)まで欲しいという意見である(住民ヒヤリング調査)。  
[⇒運行時間の延長は、今後の検討課題となる。]

□2. 運行本数(20分間隔) ----- ほぼ全ての利用者が満足している

- ・利用者の68.9%(高齢者は79.2%)は「現在の本数でよい」、27.3%(高齢者は16.0%)は「もっと少なくてよい」という評価であり、合わせると96.2%ある。
- ・「本数を増やして欲しい」は、利用者の1.0%(高齢者は0.7%)である。
- ・20分ヘッドの運行は便利である(住民ヒヤリング調査)。

□3. 定時運行 ----- 9割以上の利用者がほぼ満足している

- ・利用者の65.0%が「ほぼ時刻表通りに来る」、28.0%が「遅れるが、がまんできる」という評価で、合わせると93.0%ある。
- ・新たな試行運行の実施前と比べると、「遅れることがある」が若干増えている。

### ■3. 運賃体系についての評価

- 1. 大人の運賃(150円) ----- 約5割(高齢者は56%)の利用者が満足している
- ・利用者の44.8%が「妥当」、3.8%が「安い」という評価で、合わせると48.6%ある。
  - ・新たな試行運行の実施前(100円)と比べると、「高い」が1.5%から41.3%へと大幅に増えている。
  - ・往復利用には高い、学園東町～小平駅や津田町～一橋学園駅まで150円は高い、回数が減ったという意見である(住民ヒヤリング調査)。
- [⇒運賃体系については、今後の検討課題となる。]
- 2. 子どもの運賃(100円) ----- 約4割の利用者が満足している
- ・利用者の38.1%が「妥当」、2.1%が「安い」という評価である。
  - ・無回答が38.1%と高いのは、18歳以下が2.4%(7人)と少ないためと考えられる。

### ■4. ドライバーについての評価(複数回答)

- 1. 運転の仕方 ----- 約9割の利用者が満足している
- ・利用者の54.5%が「問題ない」、35.3%が「ていねい」という評価である。
  - ・「乱暴な運転をする」が15.4%、「急発進、急ブレーキ」が7.7%あり、若干多いと考えられる。
- 2. 応 対 ----- 約6割の利用者が不満と感じている
- ・利用者の62.9%が「不親切」、33.6%が「親切」、5.6%が「問題ない」という評価である。
  - ・新たな試行運行の実施前と比べると、「不親切」が大幅に増えている。
  - ・ドライバーの応対・運転、車内の雰囲気はよいという意見である。中には、態度が横柄なドライバーがいるという意見がある(住民ヒヤリング調査)。
- [⇒一部のドライバーの運転・応対に問題があると考えられ、今後の検討課題となる。]

### ■5. 車両についての評価

- 1. 外観のデザイン ----- 86%の利用者が満足している
- ・利用者の42.3%が「よい」、43.4%が「まあまあ」という評価で、合わせると87.7%ある。
- 2. 乗降口のステップ ----- 94%の利用者が満足している
- ・利用者の64.0%が「よい」、30.4%が「まあまあ」という評価で、合わせると94.4%ある。
- 3. 座席の配置 ----- 83%の利用者が満足している
- ・利用者の46.5%が「まあまあ」、36.4%が「よい」という評価で、合わせると82.9%ある。
  - ・「あまりよくない」が14.7%ある。
- 4. にぎり棒などの車内装備 ----- 83%の利用者が満足している
- ・利用者の49.7%が「まあまあ」、32.9%が「よい」という評価で、合わせると82.6%ある。
  - ・「あまりよくない」が14.7%ある。
- [⇒車両の座席配置や車内装備は、車両更新等に合わせた検討課題となる。]

## ②利用者数による評価

### ■1. 利用者数は想定(目標)数に達している

- ・計画時に想定した利用者数の目標は、
  1. 8時～19時の運行の場合は630人/日(買物や通院などの高齢者や主婦を中心とした利用)、
  2. 7時～21時20分の運行の場合は750人/日(上記に加えて通勤・通学やルネこだいの帰りなどの利用)、である。
- ・平成19(2007)年10月現在の運賃値上げ後の利用者数は、698人/日(18.9人/便)である。
- ・現行の運行時間帯(7時～19時)から見ると、利用者数は、当初の想定数にほぼ達していると言える。
- ・平成18(2006)年度の利用者数は812人/日であり、運行開始からみると年々増えてきていた。しかし、運賃の値上げ(150円)によって利用者が114人/日(14%減)減っている。
- ・往復利用には運賃が高い、学園東町～小平駅や津田町～一橋学園駅まで150円は高い、利用回数が減ったという意見である(住民ヒヤリング調査)。

#### [にじバスの利用者数の推移]

	年間利用者数	一日平均	一便平均	前年度比
平成16(2004)年度	255,000人/年	700人/日	18.9人/便	—
平成17(2005)年度	286,000人/年	784人/日	21.2人/便	84人/日、12%増
平成18(2006)年度	296,000人/年	812人/日	21.9人/便	28人/日、3.6%増
平成19(2007)年度	255,000人/年	698人/日	18.9人/便	114人/日、14%減

※平成19(2007)年度は、運賃値上げ後6～10月の利用者数であり、年間利用者数は見込数である。

### ■2. 市民が年に約1回以上利用するという目標は達成している

- ・にじバスの利用者数(目標値)は、「動く公共施設」としてのコミュニティバスという考え方から、小平市の人口を越える利用者(約18万人)、つまり市民が年に1回以上利用することをめざしている。
- ・年間利用者(見込)は、255,000人である(平成19/2007年10月現在の利用者数より算出)。
- ・小平市の人口は、178,342人(平成19/2007年10月現在)であり、市民が年に約1.4回利用したことに相当している。
- ・運賃値上げ前の年間利用者数296,000人でみると、市民が1年間に利用した回数は1.66回に相当する。
- ・小平市の主な公共施設の利用者数から市民1人あたりの回数を算定した場合、にじバスは「動く公共施設」としての機能を担っていると言える。

#### [主要公共施設の利用者数]

	年間利用者数	市民1人あたりの利用回数
中央公民館	240,013人	1.35回
中央図書館(貸出者数)	140,278人	0.79回
市民総合体育館(プール含)	298,960人	1.68回
にじバス	平成18(2006)年度 296,000人	1.66回
	平成19(2007)年度 (見込)255,000人	1.43回

※平成18年版統計書、平成17年度小平市立図書館事業統計



### ■3. にじバスの運行は、バス交通の新たな需要(利用者)を開発している

#### □1. 利用者の48%は外出回数が増えている

- ・ にじバスの運行によって、利用者の48.1%が運行前より外出回数が増えている。
- ・ 外出が増えた理由は、「雨や風、暑い日、寒い日でも外出しやすくなった」が70.7%と最も多い(複数回答)。

#### □2. にじバス利用者の約3割が徒歩・自転車からの転換である

- ・ にじバス運行によって、徒歩(47.4%→25.6%/21.8%減)と自転車(16.7%→7.7%/9.0%減)の利用が大きく減っている。にじバス利用者のうちの30.8%は、徒歩・自転車から交通手段を転換したものと考えられる。
- ・ 徒歩・自転車からにじバスへ転換した新しい利用者は、年間に約78,000人と算出することもできる。
$$\left[ \begin{array}{l} 698 \text{人/日} \times (21.8\% + 9.0\%) \times 365 \text{日} = 78,469 \text{人} \\ \text{利用者数} \quad \text{徒歩・自転車からの転換率} \end{array} \right]$$
- ・ 路線バスの利用(18.6%→12.8%/5.8%減)も若干減っていることから、路線バスからにじバスの利用へと転換した人もいると考えられる。

### ③事業採算性の検証

#### ■1. にじバス試行運行事業の収支率は56.7%である

- ・ 平成19(2007)年度におけるにじバス試行運行事業の運行経費(車両費を含む)は、見込みで58,000千円、運賃等収入は約33,000千円で、小平市の負担は約25,000千円である。
- ・ 運行経費に占める運賃等収入の比率(収支率)は約57%である。
- ・ 車両修繕費(約14,000千円)を除いた運行経費は約44,000千円となり、収支率75%と大きく改善される。

#### 〔参考1〕国内の主なコミュニティバスの収支率(三重県鈴鹿市が実施したアンケート調査結果)

平成17(2005)年に、国土交通省が導入効果を認めているコミュニティバス事業を行っている40自治体へアンケート調査を実施し、28自治体(収支率の判明しているのは24自治体)から回答を得た。

- ・ 全国24自治体の平均収支率 ----- 35.9%

#### 〔参考2〕各国の都市公共交通における運賃回収率(運行経費に占める旅客運賃収入の比率)

- ・ ドイツ ----- 60%      ・ フランス --- 55%      ・ スウェーデン --- 44%
- ・ オランダ --- 28%      ・ イタリア --- 22~30%      ・ カナダ ----- 53%
- ・ アメリカ --- 43%

出典:「都市交通の危機—ヨーロッパと北アメリカ」J.プーカー/C.ルフェーブル著,木谷直俊他訳,1999年,白桃書房  
※運行経費にはイニシャルコスト(車両等)を含めていない。

#### ■2. 運賃値上げ前と比べると、運賃収入が20%増え、事業採算性が向上している

- ・ 平成18(2006)年度における運賃収入は27,578千円であり、運賃値上げ後の平成19(2007)年度には約33,000千円が見込まれ、約5,400千円(約20%)増えることが予測される。
- ・ それに伴い、小平市の負担額が28,473千円から約25,000千円へと、3,473千円(約12%)減少し、収支率も平成18年度の49.2%から約57%へと大きく増えると思われる。

■3. 利用者1人あたりの負担額は100円を下回っている

- ・平成19(2007)年度における利用者1人あたりの小平市の負担額は約98円である。
- ・平成18(2006)年度の96.2円と比べると増えている。これは、負担額の減少(約12%減)よりも利用者数の減少幅(約14%減)が大きいためである。

■4. 車両修繕費等を改善すると、負担額や収支率が大きく向上する

- ・車両の修繕費等を日野リエッセ(武蔵野市ムーバス等)と同程度にみなした場合、運行経費は47,000千円程度となる。
- ・年間利用者数と運賃等収入が変わらないとすると、小平市の負担額は約14,000千円、収支率は約70%、利用者1人あたりの負担額は約55円となる。

〔運行経費・運賃収入・負担額・収支率等の推移〕(カッコ内は前年度比)

	年間利用者数	運行経費(千円)	運賃等収入(千円)	負担額(千円) ※1	収支率 ※2	利用者1人あたりの負担額 ※3
H16年度	255,000人	52,480	23,867	28,613	45.4%	112.2円
H17年度	286,000人	54,299 (1,819、3.5%増)	26,517 (2,650、11%増)	27,782 (831、2.9%減)	48.8%	97.1円
H18年度	296,000人	56,051 (1,752、3.2%増)	27,578 (1,061、4%増)	28,473 (691、2.5%増)	49.2%	96.2円
H19年度 ※4	255,000人 (見込)	58,000 (1,949、約3%増)	33,000 (5,422、約20%増)	25,000 (3,473、約12%減)	約57%	約98円
H19年度 ※5	255,000人 (見込)	47,000	33,000	14,000	約70%	約55円

※1. 負担額：運行経費－運賃等収入

※2. 収支率：運賃等収入÷運行経費×100

※3. 利用者1人あたりの負担額：負担額÷年間利用者数

※4. 平成19(2007)年10月現在での見込み

※5. 車両維持費等を日野リエッセと同程度にみなした場合

運行システム及び利用者数の分析結果より、にじバスの試行運行事業は、信頼される運行システム、利用しやすい運行システム、新たなバス需要の開発、利用者数の目標などといった当初の目標を十分達成していると判断できる。また、事業採算性(収支率)の面では、国内・国外と比べても十分にその役割を果たしていると言える。

ただし、平成19(2007)年5月の見直しによって、利用者数が約14%減少しており、それは運賃値上げによる利用者の外出・利用回数の減少が影響していると考えられる。今後は、運行システムやサービスの改善・充実を目指して方策を検討し、利用者数の増加を図ることが必要となる。

その際には、導入効果の検証と同様に、現時点で達成されている運行システムやサービス水準をより充実するような取組みをすることが必要となる。

## 2. にじバスの問題点・改善要望と改善課題・方策の把握

### (1) 問題点・改善要望の把握

本調査で実施した利用実態調査等の結果、沿線住民・利用者やドライバー、商業者、施設管理者等の意見や要望、現地踏査、資料・データの分析などを踏まえて、にじバス導入効果の検証を行った。それを踏まえて、にじバスや公共交通に関する問題点・改善要望を把握する。

にじバスの問題点・改善要望は、運行方法(運行ルート、ダイヤ等)、運賃体系、走行環境、バス停・車両、ドライバー、事業収支等の項目で整理する。

#### ①沿線の高齢化状況

##### ■1. 沿線地区の高齢化率は上昇し、高齢者数も増えている

- 沿線地域の高齢化率(65歳以上)は、にじバス運行開始当初の平成16(2004)年度では津田町が23.7%、学園東町が19.9%、学園西町が18.6%であった。いずれも、小平市の平均(17.0%)を上回っていた。
- 平成19(2007)4月の時点では、津田町が最も高く26.4%、次いで学園東町が22.2%、学園西町が19.7%である。運行開始当初と比べて高くなっている。いずれも、小平市の平均(18.9%)を相当上回っている。
- 高齢者数は、津田町が1,275人から1,381人へ106人(8.3%)、学園東町が1,992人から2,185人へ193人(9.7%)、学園西町は1,835人から2,068人へ233人(12.7%)増加している。総人口では、津田町が5,369人から5,223人へ146人、学園東町が10,010人から9,856人へ154人減少しているが、高齢者数は増えていることになる。  
(以上、平成19/2007年及び平成16/2004年小平市人口統計)

##### ■2. 高齢者の利用が増えているにじバス

- 利用者の年齢は、75歳以上が26.9%と最も高く、65歳以上を含めると50.3%と高齢者が5割以上を占めている。性別は女性が72.7%、男性が26.9%である。第1回調査と比べると女性の割合が増え、高齢女性の利用が増えていることが伺える。
- 利用者の居住地区では、津田町が30.1%と最も多く、次いで学園東町が24.8%、学園西町が14.0%である。  
(以上、利用者アンケート調査)
- 高齢化率の高い地区ほどにじバスの利用者が多い傾向になっている。今後、高齢化がより進行すると、にじバスの利用も増えることが想定できる。

[にじバス沿線の人口・高齢者数(率)]

	平成16(2004)年度		平成19(2007)年度	
	人口	高齢者数(率)	人口	高齢者数(率)
津田町	5,369人	1,275人(23.7%)	5,223人	1,381人(26.4%)
学園東町	10,010人	1,992人(19.9%)	9,856人	2,185人(22.2%)
学園西町	9,869人	1,835人(18.6%)	10,489人	2,068人(19.7%)

## ②運行方法について

### ■1. 運行ルート一部変更の影響

#### □1. 往復利用の出来ないバス停に不便を感じている人がいる

- ・行きは良いが帰りが無い。いなげやへ(⑩-2山王住宅バス停)は行きと帰りがあれば、重宝だと思う(住民ヒヤリング調査)。
- ・(新ルートの)逆ルートがあると、往復で利用できるのによいと思う(商業者ヒヤリング調査)。
- ・市役所からの帰りのバスが小平駅と逆方向に行ってしまうので、帰りは⑨学園西町地域センターまで歩くという人がいた(公共施設ヒヤリング調査)。

#### □2. 一橋学園駅バス停での乗り換え利用の要望がある

- ・一橋学園で降りて、反対側のバス停で(逆方向の)にじバスに乗り継ぐようにすることが出来ないか。
- ・家から一橋学園駅バス停までにじバスに乗り、2～3分後に逆方向の)にじバスが来るので、⑬一橋学園駅から乗っていなげや(⑩-2山王住宅)まで行く(運賃は3回450円支払うこととなる)。  
(以上、住民ヒヤリング調査)

#### □3. 市役所、健康センターへの乗り入れを望む声がある

- ・にじバスで往復すると300円かかるのに、福祉会館などの方に入らないのは不満である(住民ヒヤリング調査)。
- ・乗客は、近くまで来ているのに「なぜ市役所まで回らないのか」と思っているのではないか(ドライバーヒヤリング調査)。
- ・にじバスが健康センターや市役所の前まで乗り入れて、Uターンしてくれると良い(公共施設ヒヤリング調査)。

### ■2. 西武バスのあかしあ通りから回田通りへの路線変更

- ・西武バス(あかしあ通りの路線)がいきなり変わった(回田通りに変更した)。以前は西武バスを利用していたのに(住民ヒヤリング調査)。
- ・あかしあ通りの路線バスが廃止になったため、あかしあ通りから小平駅までにじバスに乗る人がいる。顔ぶれをみると、みな常連さん(以前路線バスを利用していた人)である(ドライバーヒヤリング調査)。

### ■3. 最終便を延長して欲しいという意見が多い

- ・運行時間帯について、「現在の時間帯でよい」が52.1%と最も高いが、次いで、遅い時間帯の運行希望が32.5%ある。第1回調査でも「終発を遅くしてほしい」が2番目に多く、34.5%あった(利用者アンケート調査)。
- ・19時で終わってしまうのは、早すぎると思う。20時半までは運行して欲しい。
- ・買物の帰りに乗るのに20時までであるといい。20時を過ぎる日はかなり多い。  
(以上、住民ヒヤリング調査)
- ・昔と比べて夜型生活化しているなので、最低でも20時までには運行して欲しい。できれば

21時まで運行するといひ(津田図書館)。

- ・閉館時にはにじバスが終了しているのひ、21時か21時半まで運行してもらえとうれしい(津田公民館)。

(以上、公共施設ヒヤリング調査)

#### ■4. ルネこだいらのイベント時は車内が混雑する

- ・催し物がある時は、大勢乗るのでもう一台増発できないかと思う(住民ヒヤリング調査)。
- ・ルネこだいらのイベントの時は、1便に30人以上は乗る(ドライバーヒヤリング調査)。
- ・津田公民館で活動しているグループの発表会があった日には車内がぎゅうぎゅうに混んでいた(公共施設ヒヤリング調査/津田公民館)。

### ③運賃体系について

#### ■1. 値上げ(100円→150円)で利用者数が減少(14%、114人/日)している

- ・にじバスの利用者数は、平成16(2004)年の年間255千人から平成18(2006)年度の296千人へと順調に増加してきていた。150円運賃の実施(平成19/2007年5月)以降は、利用者数は前年よりも減少している。値上げ後の平成19(2007)年6月～10月までの利用者数でみると、1日平均乗車人数は698人で、前年の812人から114人(14%)減少している(運賃収入は約20%増加している)。
- ・数字はわからないが、特に昼間の層が減ったと思う。顔なじみだった人でも150円になってから、見かけなくなった(ドライバーヒヤリング調査)。

#### ■2. 150円は高いと感じている人、利用を控えている人がいる

- ・運賃については、第1回調査では「ちょうどよい」が72.0%を占め、「高い」は1.5%であった。第2回調査では「妥当」が44.8%、「高い」が41.3%と大きく増え、「安い」は3.8%にとどまっている(利用者アンケート調査)。
  - ・回数は減った。でも足が悪いのでやっぱり乗る。(往復で100円出費が増えるのは)痛いなどと思う。
  - ・自転車で行くことが多くなった。学園東町から小平駅、津田公民館から一橋学園までに行くのに150円は高い(100円が妥当である)。
  - ・(1日に)150円を3回乗るので、450円かかることになる。450円は(150円増になり)ちょっと高い。
- (以上、住民ヒヤリング調査)
- ・150円出すのは面倒だし、路線バスの初乗り運賃(170円)と20円しか差がないので、先に来た方に乗ってしまうのではないか(ドライバーヒヤリング調査)。

#### ■3. 新しい回数券(1,500円)を望む声が多い

- ・100円の回数券に50円(硬貨)を上乗せして払うのは、とても煩わしい。それならば、50円の券を22枚綴りにすればよい。大人は3枚、子どもは2枚出せばよい。今までの100円回数券に1枚足せば使える(住民ヒヤリング調査)。
- ・財布に10円玉が4枚しかない時など、困る。50円の現金を探すのは(高齢者にとって)結構手間である。

- ・1,500円の回数券が欲しいという声が多い。あれば、売れると思う(ドライバーヒヤリング調査)。

#### ■4. バス共通カードは機械に入れにくい

- ・バスカードは便利だけれど、機械が横向きに付いているので、すごく入れにくい(差込口がわかりにくい)(住民ヒヤリング調査)。
- ・杖をついている人などには、バスカードを受け取って機械に入れてあげると早い。親切だと感謝されるし、ダイヤも守れる(ドライバーヒヤリング調査)。

### ④ 走行環境について

#### ■1. 一中通りで生徒が車両に触るので危険である

- ・第一中学校の生徒が、下校時間帯ににじバスが通るとボディを触ってくる。狭い道をギリギリでゆっくり走っているので触りたくなる気持ちもわかるが、何か事故があったときにはドライバーの責任になる。止めてもらいたい(ドライバーヒヤリング調査)。

#### ■2. 一橋学園駅の踏切渋滞で、遅れる時間帯がある

- ・朝夕の通勤時間帯は、一橋学園駅の踏切で詰まってしまい、5分以上遅れてしまうことがある。よく遅れると思っている利用者もいるのではないかと思う(津田で6分間の調整時間があるので、ダイヤは乱れなくてすむ)(ドライバーヒヤリング調査)。
- ・一橋学園の踏切で混みそうな時は、(手前のバス停)㊸学園駅前郵便局南で降りる。踏切と信号で引っかかると時間がかかるので(住民ヒヤリング調査)。

### ⑤ バス停について

#### ■1. 一橋学園駅バス停は歩道が狭く危ない

- ・㊸一橋学園のバス停は待つところが狭い。銀行の入口は外開きのドアなので、外に人が並んでいるときは大変だ(住民ヒヤリング調査)。
- ・歩道が狭い上、電柱が飛び出している。ドアが外にいる人にぶつかって事故でも起きるのでは、と心配である。バスを待つ人で溢れてしまうので、歩いていても通りにくい(商業者ヒヤリング調査)。

#### ■2. 「小平中央公民館」のバス停名称は「中央図書館」がわかりやすい

- ・中央公民館は特定の人が使うというイメージがあり、若い母親などには場所がわからないと思う。「中央図書館のところ」と説明するとわかってもらえる(公共施設ヒヤリング調査)。

#### ■3. 小平駅南口バス停にベンチが欲しい

- ・小平駅南口のバス停は座れるところがないので、公衆トイレの前のところのベンチで休んで待つ。ベンチをつくってもらえるといい(住民ヒヤリング調査)。

#### ■4. バス停がわかりにくい(目立たない)

- ・停留所がわかりにくいので、もっと色を鮮明にして目立つようにして欲しい(商業者ヒヤリング調査)。

ヤリング調査)。

## ⑥車両について

### ■1. 手すり、肘掛、座席が少ない

- ・にじバスの座席は、急ブレーキの場合どっと横に行ってしまう(住民ヒヤリング調査)。  
※前方の3つの座席は、車椅子用のため手すりがないためと考えられる。
- ・座席が少ないので増やして欲しい(公共施設ヒヤリング調査)。
- ・座席の配置については「まあまあ」が46.5%、「よい」が36.4%、「あまりよくない」は14.7%あった。にぎり棒などの車内装備については同様の傾向で「あまりよくない」は14.7%あった(利用者アンケート調査)。

### ■2. 車内の評価は低い(エアコンが効かない、ガソリン臭い、揺れがひどい)

- ・クーラーが効かないので、今年の夏はものすごく暑かった。
- ・車内がガソリン臭いときがある。ひどい時は(津田から)小平駅まで耐えられないことがある、一橋学園駅で降りてしまう。
- ・揺れがひどくてつかまるところがない。「どこにつかまるの?」っていう感じの時がある。  
(以上、住民ヒヤリング調査)
- ・エアコンがほとんど効かないので、夏は暑くて、冬は寒い。ドライバーも辛かったが、お客さんも大変である。
- ・暑い日はガソリン臭くなる。車両の構造上、外気温と差があると排気を吸い込んでしまう。  
(以上、ドライバーヒヤリング調査)

## ⑦ドライバーについて

### ■横柄なドライバー、運転の荒いドライバーがいる

- ・運転手の態度が横柄である。年寄りにはもっと優しくして欲しい(住民ヒヤリング調査)。
- ・かなり飛ばしたり、荒っぽい運転をするドライバーがいる(事業者ヒヤリング調査)。
- ・運転の仕方について「特に問題はない」が54.5%と高く、次いで「ていねいである」が35.3%である。一方「乱暴な運転をするドライバーがいる」と「急発進・急ブレーキがある」を合わせると23.1%あり、対応が求められている。第1回調査と同様の傾向である。
- ・ドライバーの対応については、「対応が不親切である」が62.9%と高い。第1回調査の3.2%比べると、大幅に増えており、対応が求められている。  
(以上、利用者アンケート調査/複数回答)

## ⑧にじバスのPR、広報の強化について

### ■1. にじバスのPRは十分とは言えない

- ・中央公民館経由なのは、初めて知った。ルートが変わったのを知らない人もたくさんいると思う。もっと宣伝した方がよい(住民ヒヤリング調査)。
- ・路線図や時刻表を下さいと頼まれることがよくある(公共施設ヒヤリング調査/中央公民館)。
- ・市報でのPRをもっと充実させるべきである。カラーで目立つようにした方がよい。一度きりではなく、年に2～3回は定期的に広報した方がよい(公共施設ヒヤリング調査/津田図書館)。

### ■2. 商店街や商業施設との連携は可能性がある

#### □1. FC東京、けやきスタンプなどと連携して欲しいという声がある

- ・東京ガスのサッカーチーム(FC東京)と絡めたPR方法はないか。
  - ・乗り降り自由のスタンプラリーなどもよいのではないか。
  - ・西武バスと連携して、けやきスタンプポイントをパスモに加算できるようなシステムにすれば、将来的ににじバスでパスモが使えるようになった場合に良いのではないか。
- (以上、商業者ヒヤリング調査)

#### □2. ポスター掲示などで協力できる

- ・店の出入口の1箇所に、にじバスのポスターと時刻表を掲示している。カラーのポスターなどがあればよいと思う。目立つ場所に貼るなど、協力はしたい。バス停名を「いなげや前」にすることも考えられる(商業者ヒヤリング調査/いなげや)。

## ⑨事業採算性について

### ■1. 収支率について

#### □1. 車両の維持費、修繕費が増大している

- ・にじバスの車両修繕費は、平成16(2004)年度の約6,125千円から平成18(2006)年度の約10,724千円へと、年々増大してきている。1台当りで見ると3,575千円を要している(にじバス運行経費データ)。
- ・にじバスの車両は故障が多く、部品も高いので修繕費がかかる。燃料費も(ハイオクなので)高いので改善すべきだ。新車でなくても使い勝手のいい車両(中古車両)に買い換えればよい(ドライバーヒヤリング調査)。

※車両の更新にあたっては、車幅によって通行できない道路や右・左折できない箇所があるため、車両選定にあたってはルート変更等を含めた検討が必要となることが考えられる。小型低床車両である日野ポンチョに変更した場合は、小平駅西通り(車幅2m以上の規制)や一中通りを通行できなくなることも考えられる。



## □2. 利用者減少の心配がある

- ・第2回アンケート調査では、今後のにじバスの利用意向について「これまでと同じくらい」が69.9%、「これまで以上に多く利用したい」が17.9%である。第1回調査と比べると、「これまで以上に多く利用したい」が約17%減っている(利用者アンケート調査)。
- ・車両がこのままで、運賃が150円のまま、ルートもこのままだと、利用者数は減ることはあっても増えることはないと思う(ドライバーヒヤリング調査)。

## ■2. 利用促進による運賃収入増を図ることについて

- ・一般の人や通勤者の利用をもっと増やして、高齢者だけのバスというイメージを払拭すればいいのではないか。
- ・にじバスに乗る人だけが運賃を払う仕組みだと、安定的に乗る人を確保する必要があるので、地域の負担金制度のようなものがあればいいのではないか。  
(以上、公共施設ヒヤリング調査)

## ⑩その他

### ■1. 昭和病院へのバス交通が不便という声がある

- ・自転車で昭和病院まで行っている。青梅街道は渋滞するから通れないかもしれないけれど、裏の道は通せないのか。ご近所でも昭和病院までバスがあればいい、とよく聞いている。
- ・小平駅から(昭和病院まで)西武バスを利用するときには、すごく待つ。お見舞いに行くのには本当に不便である。
- ・夫は昭和病院に通院している。小平駅まで行ってもバスがないので、車で送迎してしまう。帰りも、午後の診療はバスがない。
- ・行きは家からタクシーで行く。帰りはバスを待つと時間がかかるが、夫に「(タクシーは高いので)バスに乗って行こうよ」と言いながら、路線バスとにじバスに乗って帰る。  
(以上、住民ヒヤリング調査)
- ・医者に行くと必ず昭和病院を紹介されるので、なんとか昭和病院へのバスを頻繁に走らせて欲しい。通院、入院、お見舞いなど需要は多いと思う(商業者ヒヤリング調査)。

### ■2. 一橋学園駅前の交通広場化を望む声がある

- ・駅前の公園を整備し直して、にじバスの停留所にすればいいのではないか。
- ・一橋学園駅は、これだけ乗降客が多いのにタクシーのロータリーがない。お客さんに頼まれると、美玉交通に電話して呼んであげている。  
(以上、商業者ヒヤリング)

■3. 他地域へのコミュニティバス運行の要望がある

- ・小平団地や小川西町の方は「にじバスが欲しい」と言っている(事業者ヒヤリング)。
- ・新小平駅や鷹の台駅まで延長した方が、より広域の人が利用できるのではないか(公共施設ヒヤリング調査)。

## (2) 当面の改善課題と改善方策の検討

問題点と改善要望を整理・分析して、にじバスの当面の改善課題及び、改善方策を検討することとする。改善方策の検討にあたっては、本格運行移行の判断に生かすことを基本とする。そこで、当面実施することが望ましいこと、多くの時間や費用を要しないで実施できることなどを目安とする。

なお、にじバスの目標達成に向けては、

- ①利用者の増加(収入増)に寄与する事項
- ②運行経費の低減化に寄与する事項

の2つの視点の整理・検討が必要と考えられる。

### ①利用者増加(収入増)のための方策

#### ■1. 運行ルート

##### □1. 往復利用の要望への対応

###### ①課題：買物(いなげや)の利便性確保(津田町地区⇄一橋学園駅間)

- ・津田町地区の高齢女性はいなげやで買物をすることが多いが、行きのにじバスがないため徒歩となっている。
- ・津田町地区から一橋学園駅で反対方向ににじバスに乗り継いで、いなげやに買物に行っているため、運賃が1回分(150円)多くかかっている。

###### ②改善方策

###### 1. 乗り継ぎ券の発行

- ・㊸学園駅前郵便局南で降りて㊹学園駅前郵便局で反対方向のにじバスに乗ることができる。そのためには、㊸で降りる際に乗り継ぎ券を渡すことが必要となる。乗り継ぎ券を利用すると、運賃を3回(450円)支払うことがなくなり、利便性が高まる。

###### 2. 1日券・サポートパスの採用

- ・これは、にじバス全体に関わることであるので、後述する。

##### □2. 市役所等へのアクセス

###### ①課題：にじバスでの市役所へのアクセス

- ・市役所や健康センターへのアクセスの要望が、市民や施設管理者などから出されている。
- ・市役所や福祉センターに用事で行く市民は、住民ヒヤリング調査では少数(2割程度)の人が年に数回出かける程度であること、施設管理者からは、来訪者の多くはマイカーや自転車であること、などがある。

###### ②改善方策：施設案内図や案内標識の設置などでカバーする

- ・㊶中央公民館バス停から市役所や福祉センターまでは徒歩で3～5分程度と比較的近いが、西武線踏切が移動の壁となっていると考えられる。
- ・市役所・福祉センターへアクセスすると、ダイヤに全く余裕がなくなり朝夕の遅れに対応できなくなること、片方向の循環ルートのため帰りの利用(津田町地

区経由で遠回りになる)に不便をきたすことなどがある。

- ・当面の対応策としては、㊤小平中央公民館バス停に周辺の公共施設案内図(アクセスルート図)を設置すること、現在設置されている案内標識を踏切近くに移して、見やすくすることが考えられる。

### □3. あかしあ通りでの双方向運行

#### ①課題：新たなバス交通不便地域への対応

- ・あかしあ通りの西武バスが回田通りへ移ったために、それまでの沿線の利用者は、行きはにじバスを利用できるが小平駅からの帰りの便がなくなり、不便をきたしている。
- ・あかしあ通りを双方向運行することで、一中通りよりも多くのにじバスの利用がある可能性があるのではないか、ということがある。
- ・一中通り沿線からは、高齢者の生活の足としてにじバスが定着しているので、続けて欲しい、という声がある。

#### ②改善方策：一中通りとあかしあ通りの交互運行（実証実験）

- ・一中通りとあかしあ通りを交互に運行する。20分ヘッドが40分ヘッドになるために、一中通り沿線のサービス水準が下がるという問題が考えられる。
- ・本来は地域・住民ニーズ調査などを行って検討することが望ましいが、それには費用と時間がかかる。そこで、一定期間(例えば6ヶ月、1年間)を設けて実験的に実施(実証運行)してそれを検証するという方法がある。

## ■2. 運賃・ダイヤ等

### □1. 150円の割高感の解消

#### ①課題

##### 1. 利用を控える高齢者の存在

- ・運賃値上げによって、利用者が約15%減少していること(収入は増加している)から、何らかの対応が求められている。にじバスドライバーからは、値上げ後に見かけなくなった高齢者がいる、という意見がある。

##### 2. シルバーパス利用者への対応

- ・シルバーパスが使えないことから、にじバス運行のコンセプトである移動制約者の外出支援という点からも、何らかの高齢者(昼間利用者)サービスの検討が必要となっている。

#### ②改善方策

##### 1. 1日フリー乗車券の発行

- ・複数の目的でにじバスを利用する高齢者は、3回以上運賃を払うことになり、負担感が大きい。そこで、往復利用(2回乗車)分として300円程度の一乗車券の発行が考えられる。
- ・発行方法(整理券方式等)、管理等の問題があるため、西武バスとの調整が必要となる。実験的に期間を設けて実施することも考えられる。

##### 2. サポートパスの発行

- ・サポートパス(1ヶ月、6ヶ月、1年等)の発行は検討する意義がある。利用者

アンケート調査からは、平均利用回数は月に約11回(往復で3,300円)である。高齢者の外出を活発にするためには、1ヶ月3,000円(6ヶ月15,000円、年間25,000円)といった割安感のある方策が考えられる。

- ・定期券ではなくサポートパスとすることで、にじバス運行への参加・支援意識が生まれる。
- ・サポートパスも西武バスとの調整が必要ではあるが、地域の支援や市民参加といった面から、導入を推進する。

### 3. ゾーン制運賃の採用

- ・利用状況等から一橋学園駅を境界にして2ゾーンに分けて、ゾーン内は100円、ゾーンを超える利用は200円といった運賃設定が考えられる。
- ・ゾーン制は、整理券の発行や車内での案内、運賃後払いなどへの対応が必要となる。ただ、三重・鈴鹿市C-BUSは、自己申告制で運賃前払い方式を採っている(車内での案内はしている)。

## □2. 回数券の改善

### ①課題

#### 1. 現行回数券の不便さ改善

- ・現行回数券(100円券11枚)は子どもは利用できるが、高齢者は50円分の硬貨と一緒に利用するため、不便をきたしている。

#### 2. 子ども運賃と回数券

- ・新たな試行運行で大人運賃を150円に値上げしたが、道路運送法上、子ども運賃の基本は、大人運賃の2分の1の80円である。現在、子ども運賃は運行当初と同じく一乗車100円なので、従来回数券を利用できるが、子ども運賃を80円とした場合、現行回数券(100円)では不便をきたす。

#### 3. バス共通カードへの不安の解消

- ・バス共通カードは、ドライバーがカード挿入を手伝ってくれる、割引(割安感)があるといった理由で利用者は増える傾向にある。
- ・しかし、カードは紛失の恐れがあること、カードを機械に挿入しにくいこと、カードに馴染みがないことなどの理由から、回数券や現金の高齢者はまだ多い。

### ②改善方策：新しい回数券(一般1,500円：150円×11枚

／子ども800円：80円×11枚)の発行

- ・1,500円の回数券を発行する。150円券単位とし、割引率はこれまで同様に150円(1回利用分)とする。
- ・800円の子どもの回数券を発行する。80円券単位とし、割引率は一般用と同じく1回利用分(80円)とする。
- ・回数券は、利用者がその日に必要な枚数だけ持参すればいいため、紛失の恐れが小さくなると考えられる。
- ・回数券の作成にあたっては、裏面へにじバス運行への協賛(広告)掲載などで製作費を賄うことが考えられる。

### □3. 最終便の延長

#### ①課題：20時または21時までの延長の要望

- ・最終便の延長を望む意見は、アンケート調査やヒヤリング調査から多く出されている。現在の最終便も1便あたりの利用者数でみると多い。
- ・生活が夜型化していること、会合や会食の帰りの足がないこと、公共施設も21時近くまで利用できることなどから、導入の検討が求められている。

#### ②改善方策：実証運行で検証する

- ・実験的に一定期間(6ヶ月、1年間)運行すること(実証運行)を検討する。夜間の安全・安心の面からも、女性を中心に新しい利用を開発できる可能性が高いと考えられる。
- ・延長分の運行経費をできるだけ少なくする必要があることから、18時以降の便は30分ヘッドの運行にすることも考えられる。

### □4. 臨時便の運行

#### ①課題：催事等への対応

- ・ルネこだいらのイベント開催時は、帰りの足としてにじバスが利用されているが、乗りきれない程多くの人(30人以上)が乗ることがある。
- ・津田公民館はホールがあるので、発表会や催事などがあるときには、にじバスが大変混雑する。

#### ②改善方策：臨時便の運行

- ・イベント開催は事前にわかることなので、終了時間に合わせて臨時便(追走便)の運行を検討できる。
- ・臨時便の運行には、イベント主催者との事前調整や、にじバス利用のPRなどが必要となる。ただ、運行経費と運賃収入がマイナスとなることも予想されるため、施設側の負担なども検討する必要がある。

### □5. バス停

#### ①課題

##### 1. 一橋学園駅バス停のバス待ち環境の改善

- ・一橋学園駅バス停は、多くの利用者が歩道に並んで待つことになる。歩行者や自転車の通行と交錯する、都民銀行のドアの開閉が外向きで危ない、などが指摘されている。

##### 2. 小平駅南口バス停へのベンチ・上屋等の設置

- ・小平駅南口バス停で乗車する人が多いにもかかわらず、にじバスを待つ環境がない(試行運行期間ということもある)。ベンチ(荷物置き、サポートベンチ)などが欲しいという要望が多い(離れたトイレの前を利用している)。

##### 3. 中央公民館バス停の名称を変える

- ・中央公民館より中央図書館の方が市民にはわかりやすいという声がある。

## ②改善方策

### 1. 一橋学園駅バス停は都民銀行の協力を図る

- ・一橋学園駅バス停は、都民銀行の建物内にバス待ちスペースの設置を依頼する。銀行側への条件として、バス停名の下に「都民銀行前」と入れるなどの工夫をする。

### 2. 小平駅南口バス停の改善

- ・小平駅南口は、ベンチと上屋の設置を検討する。

### 3. 中央公民館を中央図書館に変更する

- ・中央図書館への変更を検討する。但し、その下に中央公民館あるいは市役所入口といった標示(案内)を入れることとする。

## □6. ドライバー

### ①課題：乱暴な運転をする、横柄なドライバーがいる

- ・利用者アンケート調査では、利用者への対応への不満が62.9%と第1回調査の3.2%に比べ大幅に増えている。また、運転の仕方への不満は、第1回・第2回調査とも20%を超えている。

### ②改善方策：西武バスにドライバー研修を要請する

- ・コミュニティバスにおいては、ドライバーにはコンダクター的役割が求められていることから、できるだけにじバス担当を固定化し、利用者とのコミュニケーションを図ることが望まれている。
- ・西武バスは、にじバス以外のコミュニティバス運行をグループで担当していることから、コミュニティバス運行のコンセプトや利用対象者、運転や対応の方法等についての教育・研修を要請する。
- ・ドライバーヒヤリング調査では、本調査結果についてドライバーへも報告してもらいたいという要望があった。小平市からドライバーに報告書を届ける等を行うことが望まれる。

## ■3. 広報・PRの強化

### ①課題：ルート変更等の周知不足

- ・沿線住民や公共施設等管理者等から、ルート変更を知らなかった、などの意見が出ている。
- ・また、多くの関係者からPR不足を指摘されている。
- ・商店街等のイベントとの連携の必要性も提案されている。

### ②改善方策

#### 1. にじバス広報紙の発行

- ・にじバスに関する情報(利用者数、イベント等)を常時発信して、より多くの市民が関心を持てるようにする。
- ・例えば「にじバスレポート」のような情報紙を発行して、沿線自治会や老人会、商店街等へ配布する。また、車内や公共施設等に常備しておく(三重・鈴鹿市ではC-BUSレポートを発行している)。

## 2. イベントとの連携

- ・ルネこだいらや津田公民館等の催事にあたっての臨時便と同様に、商店街や大型店等と連携して、イベントににじバスの活用を図る。
- ・小平市内で開催される行事の会場に、にじバスのコーナーを設けて、PRや利用促進を図る。
- ・沿線の市民や自治会等と協力して、にじバスを中心としたイベントを企画する。



## ②運行経費の低減化の方策

### ■1. 車両の更新

#### ①課題

##### 1. 利用者から要望が出ている

- ・利用者からは、エアコンが効かない、ガソリン臭いといった声が多く出されている。

##### 2. 事業採算性(収支率)悪化の要因の一つ

- ・運行経費の面では、車両修繕費が年々増加して事業採算を悪化させている。平成18(2006)年度で見ると、車両修繕費(10,724千円/年)は運行経費(56,051千円/年)の約19%を占めていることになる(2年分で新しい車両を1台購入できることとなる)。

#### ②改善方策

##### 1. 車両を更新する

- ・車両の更新にあたっては、故障がない等修繕費がかからないことに留意する必要がある。それには、コミュニティバスへの導入実績等を踏まえて選定することとする。
- ・更新車両は新車に限定しないで、中古車の購入も検討する。
- ・車両購入は西武バスが行い、小平市は減価償却費相当分を負担する、という方法も考えられる。

##### 2. 車両購入費は運行経費から除外する

- ・車両等のイニシャルコストは運行経費に含めないことが、欧米などでも一般化している。日本でも、武蔵野市や鈴鹿市等で既に行われている。
- ・小平市においても、車両関係費と運行経費を分けて事業採算性(収支率)や小平市負担額算定を検討することが望まれる。
- ・にじバスは、平成19(2007)年度推計では、車両費(修繕費)を除くと収支率は70%近くに上がるとともに、小平市の負担額も約14,000千円となる。

### ■2. 運行時間帯の短縮

#### ①課題：休日の早朝(7～8時台)の利用者は少ない

- ・土曜日、日曜日、祭日等の休日の利用は極端に少なく、1人も乗らない便もある。
- ・市民の朝の利用は、9時台から家族での外出が多い。逆に、夜の便の20時台までの延長を望んでいる。

#### ②改善方策

- ・休日(土・日・祭日)の7時台、8時台の運行を休止して、運行経費の低減を図る。
- ・休日の運行時間の短縮にあたっては、収支状況を見るために、1年間の実証運行という条件で実施することも考えられる。

### ③その他

#### ■昭和病院へのアクセス改善

##### ①課題：小平駅、花小金井駅からの交通が不便

- ・多くの関係者から昭和病院へのアクセスが弱いという指摘が出されている。
- ・現在の路線バスは、本数が1時間に1本程度と少ない上に、ダイヤ通りに運行されていない(遅れる)ということが問題視されている。

##### ②改善方策

###### 1. 小平駅と花小金井駅間のシャトルバス運行の検討

- ・多くの市民(小平市外を含む)は、鉄道やバスを利用して小平駅あるいは花小金井駅まではアクセスできると考えられる(市内には両駅へのアクセスが良くない地区も存在している)。
- ・小平駅⇄昭和病院⇄花小金井駅のシャトルバス(シャトルタクシー)を20分(30分)ヘッドで運行することによって、昭和病院への通院や見舞い等の利便性は大きく改善できる。
- ・シャトルバスの運行はマイカーや送迎交通利用者が減ることとなり、地球温暖化対策としても効果があると考えられる。

###### 2. 小平市がプロデュースする

- ・事業主体や運行主体は、バス事業者等(西武バス、立川バス等)と昭和病院が担うこととする。
- ・小平市は、市民の通院ニーズ等の整理や市民へのPR、バス事業者等と昭和病院の調整などを行うという、プロデューサーの役割を担うこととする。
- ・運行開始までの費用や運賃収入で不足する費用などに関しては、各参加事業者が負うこととなる。

#### IV. にじバスの目標設定

## 1. にじバスの目標達成への検討

小平市コミュニティバス「にじバス」は、試行運行実施計画において設定した「試行運行のねらい」と「試行運行(実証運行)事業」について検証を行った結果、その導入効果を達成していると認められるとともに、公共交通事業としても当初の目標には達しているという評価を与えることができよう。小平市は、にじバスという新しい交通システムの開発に大きく貢献しているとも言えよう。

しかし、小平市としては、市内他地域からコミュニティ交通(バス・タクシー)の運行要望が多く出されるようになってきていること、交通サービスの公平性確保の判断、財政の健全化要請などの情勢の変化がある。そのため、現行の収支率のままでの運行継続は難しいと判断している。今後、にじバスの改善方策を実施して利用者数の増加及び事業採算性の向上を図ることによって、収支率のより一層の改善を図り「新しい目標」を設定し、その達成をめざすことが望まれる。

### (1) 目標設定に向けて

#### ①試行運行の検証を踏まえて

##### ■1. 高齢社会を支えるにじバス

1. にじバスは、「運行のねらい」としている高齢者等移動制約者の外出支援の機能を十分に果たしている。にじバスのルート沿線地域は、運行開始当時に比べて住民の高齢化が進み、高齢者数も増えてきているという実態にあり、にじバスの交通サービス機能は、今後益々重要となってくると考えられる。
2. にじバスが実証したコミュニティ活性化に果たしている役割は、小平市の今後の高齢社会化に向けて欠かせないものとなっている。高齢者の外出が活発になっているということは、コミュニティや地域経済の活性化への貢献に加えて、福祉や介護、医療などのサービスを受ける市民が相対的に少なくなる、つまり、行政サービスコストの増加が低くなる、といった数量的な把握が難しい効用もあるということになる。

##### ■2. バス交通の新しい効果の発見

1. にじバスは、バス事業者が見逃していた、またバス利用を敬遠していた新しいバス交通利用者の開発(創造)にも大きく貢献している。高齢者の「抵抗なく歩ける距離は約200m」という調査があるが、これは、高齢者は約100m毎に腰を下ろして休むというムーバス(武蔵野市)で採用した新しい考え方である。小平市では、このユニバーサルデザインの考え方などをもとににじバスを計画し(例えば約200m毎のバス停)、住宅街をきめ細かく走ることによって、外出が困難な高齢者や外出を控えざるを得ない環境に置かれている高齢者などの日常生活の足として欠かせない存在となっている。

2. にじバスは住宅市街地の比較的狭い道路を走ることをめざしており、それは交通安全性が高まった、夜間も安心できるという評価にもつながってきている。
3. このようになじバスの効用は、利用者数や事業採算といった定量的に数字で評価することは難しいもので、公共交通の社会的な便益や、新しい効果といった視点から評価や見直しが行なわれるようになってきている。

## ②にじバスの更なる需要(利用)開発の可能性 ～当面の改善方策の実施に向けて～

### ■1. 需要開発による収支率の向上

1. にじバスは、現在の利用者より多くの利用者を増やせる可能性を持っている公共交通機関と言うこともできよう。基本的なルートや運行システム・サービスを維持しながら、新しい需要(利用)を開発できる可能性を持っているということになる。
2. 需要(利用)の開発は、事業採算性(収支率)の向上につながり、ひいては小平市の一般財源からの負担を少なくすることに貢献する。また、運行に要する経費をより一層削減すること、収支率の算定方法を見直すことなどによる収支率の向上も期待できる。

### ■2. 実施の考え方

- ・「当面の改善方策」の実施を検討するにあたっては、できるだけ投入する費用が少ないこと、実施の準備に多くの時間や労力がかからないこと、不確定要素が多いと想定される事項は実験的な実施(実証運行)をすること、などを重視する必要がある。

## (2) 目標の設定

### ①目標設定の意義

#### ■1. 試行運行の意義と成果

1. これまで多くの自治体で実施されている交通サービスにおいては、需要予測の困難さが指摘されている。そこで、小平市では試行運行(実証運行)という新しい事業方法を採用して、新しい交通システムとしてのコミュニティバス「にじバス」の運行と検証を実施してきている。
2. にじバスは、当初の目標が達成され、導入効果も実証されている。このように交通サービスといった不確定要素の多い行政サービスについては、具体的な目標を設定して実験的に実施し検証を行うという方策(実証運行方式)が採用されるようになってきている。

#### ■2. 目標設定の効用

1. にじバスは、小平市の行政サービスや財政状況などから、新しい運行条件(目標)を設定して運行継続を行うことが求められている。
2. にじバス運行にあたっては、「目標」が明確に設定されていることの効果は大きいと考えられる。それによって、沿線地域の住民は、より一層の利用(サポート)による運行の継続を考え、沿線や運行の関係者は、にじバス運行をサポートする応援団ともなれるからである。また、議会や行政にとっても、効率性や公平性、公正性に配慮した検討や判断を行うにあたっての資料を得やすくなるということになってくる。

### ②目標の設定

#### ■1. 目標設定の目安

##### □1. 目安の検討対象の検討

1. にじバスは「動く公共施設」という評価もされ始めていることから、目標設定の判断の目安としては、公共施設の利用者数や行政負担額等が考えられる。しかし、公共施設もにじバスと同様に、定量(数量)的な判断にはなじまない(してはいけない)施設があることなどから、目安とするのはふさわしくないと考えられる。
2. 小平市は、道路が狭いなどの交通条件からコミュニティバスを運行できない地域もある。そこでは、コミュニティタクシー(定員10名の車両を使用)の運行計画を進めている。しかし、乗車定員やサービス水準(ダイヤ・本数、運行時間帯、運行日数等)などが同じではないことから、事業採算性などをコミュニティバスと一律に比較することはしにくい上に、難しいことと考えられる。

## □2. 他都市との比較について

- ・他都市のコミュニティバスを目安とすることも望ましいこととは言えないと考えられる。収支率(イニシャルコストを除くランニングコスト)がプラスになっているコミュニティバスから10%にも満たないものまでであるからである。
- ・また、運行目的も公共施設利用から福祉・教育中心のものまで幅広く多様であることなどから、にじバスの試行運行のねらいとは相容れないと考えられる。

## ■2. 目標の設定

小平市は、目標を設定するにあたっては、利用者や市民の参加や協力が得やすいことを考慮することとする。それには、小平市負担額(収支率)あるいは利用者数(年間)を目標として設定することが考えられる。小平市負担額(収支率)を算出する場合、車両費等のイニシャルコストを含めない額とする。

### □1. 小平市負担額：14,000千円以内

1. 運行事業費(平成18/2006年度)の4分の1(25%)を目標として設定する(但し、車両費等のイニシャルコストは含めない)。
2. この負担額は、運行開始年度(平成16/2004年度)の約半額となる。
3. 年間利用者数は、約255千人、市民(178千人)が年間1.4回程度の利用となる。
4. 利用者1人当たりへの小平市負担額は約55円となる。
5. 1日当たり約700人、1便当たり約20人の利用となる。

### □2. 利用者数：年間280千人以上

1. 市民(178千人)が年間に約1.5回以上利用することを目標とする。
2. 1日当たり約760人、1便当たり約23人の乗車となる。
3. 小平市負担額は年間約12,000千円以内となる。
4. 利用者1人当たりへの小平市負担額は約40円となる。

### □3. 2つの目標設定の期待効果

- ・小平市が設定する2つの目標には、次のような効用があると考えられる。まず、小平市負担額を目標とすることは、守らなければならない条件とすることで行財政上の対応がしやすくなるとともに、行政も一体感をもって取組めるようになるなどのメリットが考えられる。
- ・利用者数は、利用者や市民、関係者などがわかりやすい数字であることから、常に关心や興味などをもち続けられることとなる。また、利用者数を若干高く設定することによって、協力・参加に加えて支援活動も期待でき、目標を達成した場合には、にじバスのサービス拡大などの検討も考えられる。

## 2. 目標設定の条件と方策の検討

にじバスをコミュニティバスとして運行を継続するためには、新しい目標を設定し、その条件をクリアすることが必要となっている。しかし、高齢者をはじめ市民25万人以上が利用する公共交通機関に成長してきたにじバスは、新しい交通システムともなっている。目標に達していないことを事由として中止(休止)するといった対応には混乱が伴うとともに、実施は難しいと予想される。

そこで、目標の達成(条件)をどの程度が妥当とするのか、どのようなプロセス・手続を踏むことが必要になるのか、達成できない場合にどう対処するのかなどの検討が必要と考えられる。さらに、小平市地域公共交通会議のあり方、交通事業者との連携などについても検討することとする。

### (1) 目標達成のための条件

#### ①目標の設定：1日当りの利用者数

1. 設定可能な目標として、2つの指標を設定している。市民や利用者にとっては、小平市負担額という指標は判断しにくいし、わかりにくいことが予想される。
2. 市民や利用者には、1日当り(1便当り/年間)のにじバス利用者数といった指標がわかりやすいと考えられる。小平市は、2つの指標から妥当と考えられるものを選定し、それから1日当りの利用者数を算定して目標を設定することとする。
3. 小平市は設定した目標をより多くの市民や利用者へPRすることが必要となる。市広報(市報こだいら)に加えて新しいPR(情報発信)方法等の開発を兼ねて実施することが望まれる。

#### ②目標達成の判断にあたって

1. 設定した目標が達成できた場合は、検討の余地は多くないと言える。
2. 設定目標に達していない場合の判断が難しいと予想される。そこで、次のようなことを検討しておくことが必要と考えられる。
  - ①目標の達成率の最低条件(例えば90%程度など)を設定しておく。達成のための方策やその可能性も検討する。
  - ②目標達成率が最低条件(例えば90%)に達しない場合には、達成させるための方策の有無や可能性を加味して判断する。
  - ③達成できる見込みが低い場合についても、最終的な方策やそのプロセスを検討しておくこととする。



### ③目標達成の判断の方法

1. 設定目標の達成状況を判断するためには、それらを検討するための組織の設置や検討プロセスの検討を「公開と参加」のもと進めることが必要と考えられる。
2. 市民参加型の「小平市市民生活交通検討協議会(案)」といった常設の情報交換や提案、検討を行う組織を設けることが望まれる。この組織の構成は、地域公共交通会議を参考とすることが考えられるが、小平市独自の取組みとする。路線バスの改善やコミュニティ交通への要望など、様々な、そして多くのバス交通問題を市民と行政と事業者と地域が一体となって検討する場を提供することとする。
3. 小平市市民生活交通検討協議会(案)と連携する制度上の組織となる「小平市地域公共交通会議」は、バス交通等の変更や新規事業等の承認を行うことが主となるが、常設の検討組織とすることが望ましい。この2つの検討組織で、にじバスやコミュニティタクシーに加えて、路線バスの改善や鉄道との連携、新しいタクシーサービスの開発、NPO・商工団体等が主体となる交通事業といったことの検討を行うことができる。

## (2) 小平市の公共交通サービスの方針と方策の検討

### ①方 針

1. 小平市としては、にじバスをはじめとしたコミュニティ交通(バス・タクシー)について、サービスの水準設定と実施方法の検討、行政施策としての位置づけなどを検討・実施・検証することが、来たる高齢社会化のためには必要となる。公共交通サービスの方針を策定することとなる。
2. 小平市も当然、高齢社会から超高齢社会への進展が想定されている。社会がこのように高齢化することは、これまでの歴史上で人類が経験していないこと、高齢者の生活行動やニーズなどの実態も十分把握しきれていないこと、行政の財政状況の不確実さもまだ続くことなどから、交通サービスのあり方なども、常時、検証・見直しが必要となってきた。
3. 新しい課題の検討にあたっては、小平市地域公共交通会議の役割・機能の設定や行政との分担などが必要と考えられる。

### ②方 策

1. 「当面の改善方策」の実施にあたっては、その方法や効果等を検討・検証することが重要となる。
2. 路線バス等交通事業者と連携や協力関係を構築することは、コミュニティ交通や路線バスサービスの改善・見直し、市民の生活交通利便性の向上に加えて、コミュニティ交通機関を交通事業者へ移行する、交通事業者がコミュニティ交通に主体的に参画することなどを含めて必要となってきた。
3. 市民(利用者)や企業、地域団体が、公共交通、特にコミュニティ交通(バス・タクシー)の維持・活性化に参加・支援・協賛等をしやすくするために、小平市は地域と連携・協力し、コミュニティ交通を構築することが必要となっている。

## V. 実態調査等の結果

## 1. にじバス沿線地域の人口・高齢化率

(1) 平成19(2007)年4月1日現在の人口・高齢化率

		人 口	高齢者数	高齢化率
津 田 町	津田町1丁目	1,096人	281人	25.6%
	津田町2丁目	1,506人	339人	22.5%
	津田町3丁目	2,621人	761人	29.0%
	計	5,223人	1,381人	26.4%
学 園 東 町	学園東町	2,173人	526人	24.2%
	学園東町1丁目	2,731人	637人	23.3%
	学園東町2丁目	2,931人	559人	19.1%
	学園東町3丁目	2,021人	463人	22.9%
	計	9,856人	2,185人	22.2%
学 園 西 町	学園西町1丁目	4,126人	664人	16.1%
	学園西町2丁目	3,832人	858人	22.4%
	学園西町3丁目	2,531人	546人	21.6%
	計	10,489人	2,068人	19.7%
合 計		25,568人	5,634人	22.0%
小平市計		177,329人	33,474人	18.9%

(2) 平成16(2004)年4月1日現在の人口・高齢化率

		人 口	高齢者数	高齢化率
津 田 町	津田町1丁目	1,101人	249人	22.6%
	津田町2丁目	1,570人	315人	20.1%
	津田町3丁目	2,698人	711人	26.4%
	計	5,369人	1,275人	23.7%
学 園 東 町	学園東町	2,224人	463人	20.8%
	学園東町1丁目	2,732人	589人	21.6%
	学園東町2丁目	3,044人	527人	17.3%
	学園東町3丁目	2,010人	413人	20.5%
	計	10,010人	1,992人	19.9%
学 園 西 町	学園西町1丁目	3,465人	539人	15.6%
	学園西町2丁目	3,858人	785人	20.3%
	学園西町3丁目	2,546人	511人	20.1%
	計	9,869人	1,835人	18.6%
合 計		25,248人	5,102人	20.2%
小平市計		175,230人	29,857人	17.0%

## 2. にじバスの利用者数と運行経費

## (1) にじバスの利用者数の推移

### ■1. 1ヶ月平均の利用者数

(人/月)

	平成 15 (2003)年度	平成 16 (2004)年度	平成 17 (2005)年度	平成 18 (2006)年度	平成 19 (2007)年度
4月		17,434	23,147	24,661	24,570
5月		18,680	22,219	25,166	23,176
6月		19,831	23,772	24,349	20,863
7月		20,723	24,635	26,476	22,280
8月		20,457	23,963	24,052	20,737
9月		21,508	24,499	25,456	21,254
10月		24,793	26,522	26,703	21,637
11月		22,214	22,588	24,076	
12月		22,024	22,927	25,423	
1月	5,912	22,312	23,794	23,537	
2月	14,555	20,764	22,643	22,237	
3月	18,559	24,664	25,487	24,415	
合計	39,026	255,404	286,196	296,551	255,000 (※)

※平成19(2007)年度の合計は、10月現在における見込み

### ■2. 1日平均の利用者数

(人/日)

	平成 15 (2003)年度	平成 16 (2004)年度	平成 17 (2005)年度	平成 18 (2006)年度	平成 19 (2007)年度
4月		581.1	771.6	822.0	819.0
5月		602.6	716.7	811.8	747.6
6月		661.0	792.4	811.6	695.4
7月		668.5	794.7	854.0	718.7
8月		659.9	773.0	775.8	668.9
9月		716.9	816.6	848.5	708.5
10月		799.8	855.5	861.4	698.0
11月		740.5	752.9	802.5	
12月		710.5	739.6	820.1	
1月	454.8	719.7	767.5	759.3	
2月	501.9	741.6	808.6	794.2	
3月	598.7	795.6	822.2	787.6	
合計	534.6	699.7	784.1	812.5	698.6 (※)

## (2) にじバスの運行経費

	平成16(2004)年度	平成17(2005)年度	平成18(2006)年度	平成19(2007)年度 ※
人件費	42,554,920	41,759,097	41,160,381	40,000,000
燃料油脂費	3,429,604	3,697,411	3,875,040	4,000,000
車両修繕費	6,125,160	8,217,984	10,724,140	14,000,000
諸経費	370,650	624,832	292,230	—
支出計	52,480,334	54,299,324	56,051,791	58,000,000
運賃収入	23,794,675	26,285,182	27,306,690	33,000,000
広告収入	72,000	232,000	272,000	—
収入計	23,866,675	26,517,182	27,578,690	33,000,000
収 支	28,613,695	27,782,142	28,473,101	25,000,000

※平成19(2007)年度は、10月現在から算出した見込みである。



### 3. 利用者アンケート調査結果

## (1) 調査の実施概要

### ①調査の目的

- ・にじバス利用者の属性、居住地、利用状況、利用目的などの利用実態を把握した。
- ・にじバス運行による利用者の外出行動の変化、システムの評価、新しい試行運行(ルート、運賃等)の評価、改善要望などを定量的に把握・分析した。
- ・調査票の内容は、平成16年度実施のフォローアップ調査結果との比較を行うため、前回のアンケート調査の質問項目をベースに調査目的に合わせて設計した。

### ②調査の方法

#### ■1. 調査日

- ・第2回調査：平成19(2007)年11月2日(金)／天候：曇りのち雨  
※にじバス運行の目的は、高齢者や幼児連れの主婦等の移動制約者を出かけやすくすることとしている。これらの昼間居住者と呼ばれる人々は、休日は家族との外出や家族の送迎もあると考えられることから、平日に調査を行った。  
※なるべく多くの利用者の利用実態を把握するため、比較的用户の多い金曜日を実施日とした。

※第1回調査：平成16(2004)年10月15日(金)、24日(日)

#### ■2. 調査対象者

- ・平日のにじバス全37便の全乗客を対象とした。

#### ■3. 配布・回収方法

- ・にじバス全37便の全てに調査員が乗り込み、全乗客に調査票と返信用封筒を配布し、郵送及び車内の回収箱により回収した。
- ・配布は1人1通(往復利用も1通)とした。未就学児(幼児や乳児は除く)についても、本人がバスの感想を言え、親が記入すればアンケートに答えられそうな子どもは親とは別に配布した。
- ・調査票の配布は小平市、印刷・回収・集計・分析はコンサルタントが行った。

### ③配布数と回収率

	利用者数	配布数	回収数	回収率
平成19(2007)年11月2日(金)	767人	534票	286票	53.6%
平成16(2004)年10月15日(金)	763人	530票	310票	58.5%
10月24日(日)	623人	314票	162票	51.6%

## (2) 調査の結果

### ①利用者の特性

#### ■1. 性別

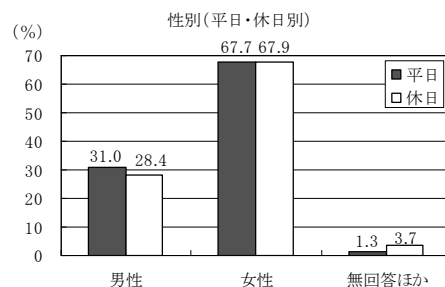
- ・女性が72.7%、男性は26.9%である。年齢別に見ると、65歳以上の女性が多い。
- ・年齢別にみると、65歳以上の女性の割合が高い。
- ・第1回調査と比べると、女性の割合が増えている。

	[人]	[%]
1. 男性	77 ( 26.9)	
2. 女性	208 ( 72.7)	
3. 無回答	1 ( 0.3)	
合計	286 ( 100.0)	

年齢別の性別	合計	1. 男性	2. 女性	3. 無回答
全体	286 ( 100.0)	77 ( 26.9)	208 ( 72.7)	1 ( 0.3)
問2 年齢	1. 65才未満	42 ( 29.6)	100 ( 70.4)	0 ( - )
	2. 65才以上	144 ( 100.0)	35 ( 24.3)	108 ( 75.0)
	3. 無回答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )

注：( )内はサンプル数を100とした割合

	全体計	平日	休日
回収数(人)	472	310	162
1 男性	30.1	31.0	28.4
2 女性	67.8	67.7	67.9
3 無回答ほか	2.1	1.3	3.7

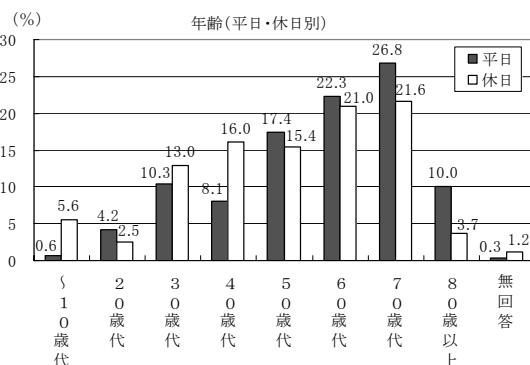


#### ■2. 年齢

- ・75才以上が26.9%と最も高く、65歳以上を含めると50.3%と5割以上となる。
- ・29歳以下の利用はほとんどなく、30才以上が93.3%と9割以上を占めている。
- ・第1回調査とほぼ同様の傾向である。休日は、平日と比べて30～40歳代が多い。

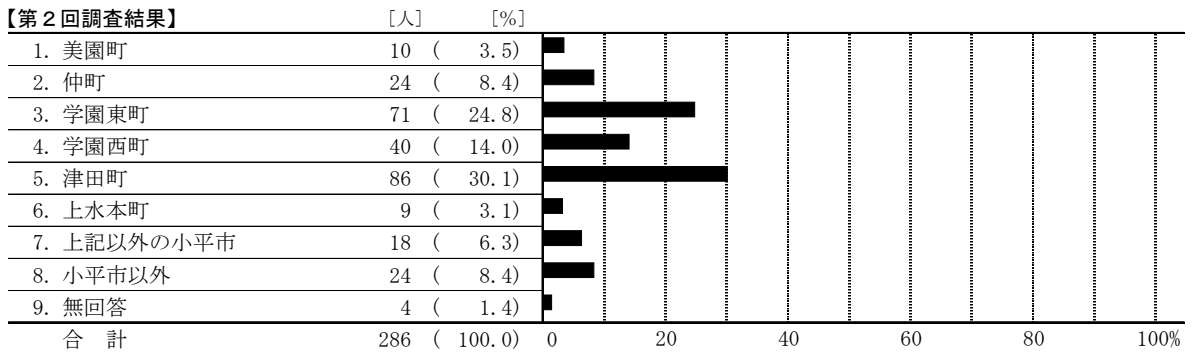
	[人]	[%]
1. 10才以下	5 ( 1.7)	
2. 11～18才	2 ( 0.7)	
3. 19～29才	12 ( 4.2)	
4. 30～49才	55 ( 19.2)	
5. 50～64才	68 ( 23.8)	
6. 65～74才	67 ( 23.4)	
7. 75才以上	77 ( 26.9)	
8. 無回答	0 ( - )	
合計	286 ( 100.0)	

	全体計	平日	休日
回収数(人)	472	310	162
1 ～10歳代	2.3	0.6	5.6
2 20歳代	3.6	4.2	2.5
3 30歳代	11.2	10.3	13.0
4 40歳代	10.8	8.1	16.0
5 50歳代	16.7	17.4	15.4
6 60歳代	21.8	22.3	21.0
7 70歳代	25.0	26.8	21.6
8 80歳以上	7.8	10.0	3.7
9 無回答	0.6	0.3	1.2



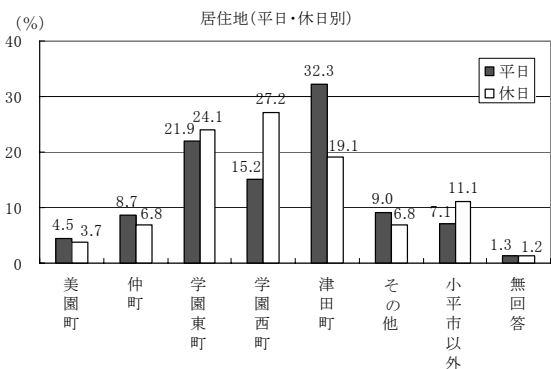
### ■3. 居住地区

- ・津田町が30.1%で最も高く、次いで学園東町が24.8%、学園西町が14.0%である。
- ・津田町と学園東町を合わせると、54.9%である。
- ・第1回調査とほぼ同様の傾向である。休日は、平日と比べて津田町の住民が少なく、学園西町が多くなっている。



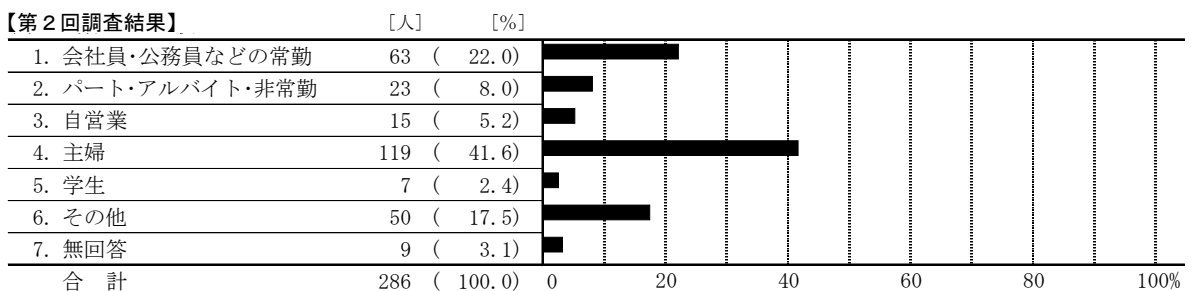
【第1回調査結果】

		[%]		
		全体計	平日	休日
	回収数(人)	472	310	162
1	美園町	4.2	4.5	3.7
2	仲町	8.1	8.7	6.8
3	学園東町	22.7	21.9	24.1
4	学園西町	19.3	15.2	27.2
5	津田町	27.8	32.3	19.1
6	その他	8.3	9.0	6.8
7	小平市以外	8.5	7.1	11.1
8	無回答	1.3	1.3	1.2



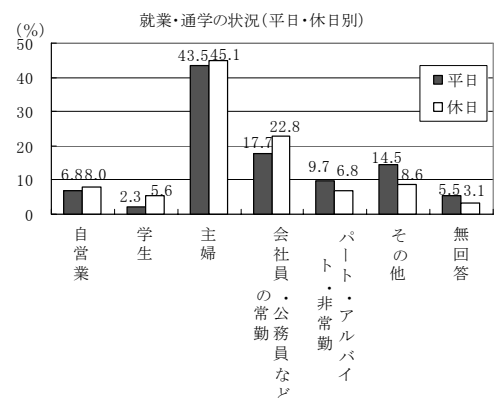
### ■4. 就業・就学の状況

- ・主婦が41.6%と最も多く、次いで会社員・公務員などの常勤が22.0%である。
- ・第1回調査と比べると、会社員・公務員などの常勤の割合が増えている。



【第1回調査結果】

		[%]		
		全体計	平日	休日
	回収数(人)	472	310	162
1	自営業	7.2	6.8	8.0
2	学生	3.4	2.3	5.6
3	主婦	44.1	43.5	45.1
4	会社員・公務員などの常勤	19.5	17.7	22.8
5	パート・アルバイト・非常勤	8.7	9.7	6.8
6	その他	12.5	14.5	8.6
7	無回答	4.7	5.5	3.1



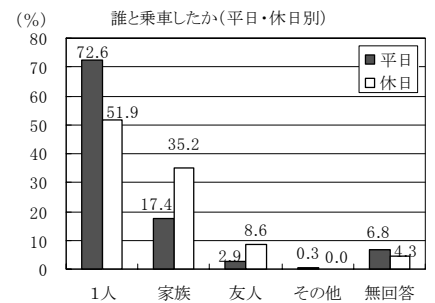
## ②調査当日のにじバスの利用

### ■1. 同乗者の有無

- ・1人での利用が76.2%と多く、次いで家族との利用が18.2%と続いている。
- ・第1回調査とほぼ同様の傾向である。

	[人]	[%]
1. 1人	218 ( 76.2)	
2. 家族	52 ( 18.2)	
3. 友人	11 ( 3.8)	
4. その他	4 ( 1.4)	
5. 無回答	1 ( 0.3)	
合計	286 ( 100.0)	

		全体計	平日	休日
回収数(人)		472	310	162
1	1人	65.5	72.6	51.9
2	家族	23.5	17.4	35.2
3	友人	4.9	2.9	8.6
4	その他	0.2	0.3	0.0
5	無回答	5.9	6.8	4.3



### ■2. 利用の形態

#### □1. 利用形態

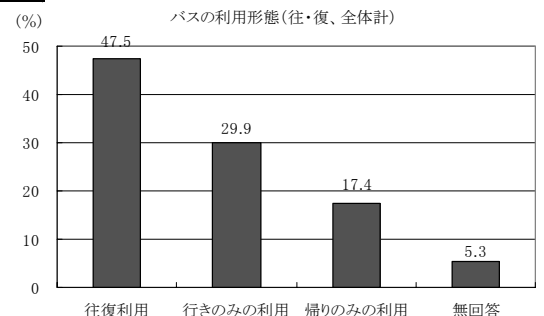
- ・往復の利用が51.4%と最も高く、行きだけの利用が31.1%と続いている。
- ・居住地別に往復利用を見ると、津田町は多く、学園東町は少ない。
- ・第1回調査と比べると、往復の利用が増え、帰りのみの利用が減っている。

	[人]	[%]
1. 往復の利用	147 ( 51.4)	
2. 行きだけの利用	89 ( 31.1)	
3. 帰りのみの利用	39 ( 13.6)	
4. 無回答	11 ( 3.8)	
合計	286 ( 100.0)	

居住地	合計	1. 往復の利用	2. 行きだけの利用	3. 帰りのみの利用	4. 無回答	
全体	286 ( 100.0)	147 ( 51.4)	89 ( 31.1)	39 ( 13.6)	11 ( 3.8)	
問3 居住地	1. 美園町	10 ( 100.0)	7 ( 70.0)	2 ( 20.0)	1 ( 10.0)	0 ( - )
	2. 仲町	24 ( 100.0)	8 ( 33.3)	13 ( 54.2)	3 ( 12.5)	0 ( - )
	3. 学園東町	71 ( 100.0)	33 ( 46.5)	24 ( 33.8)	9 ( 12.7)	5 ( 7.0)
	4. 学園西町	40 ( 100.0)	21 ( 52.5)	14 ( 35.0)	4 ( 10.0)	1 ( 2.5)
	5. 津田町	86 ( 100.0)	54 ( 62.8)	17 ( 19.8)	10 ( 11.6)	5 ( 5.8)
	6. 上水本町	9 ( 100.0)	3 ( 33.3)	2 ( 22.2)	4 ( 44.4)	0 ( - )
	7. 上記以外の小平市	18 ( 100.0)	10 ( 55.6)	4 ( 22.2)	4 ( 22.2)	0 ( - )
	8. 小平市以外	24 ( 100.0)	8 ( 33.3)	13 ( 54.2)	3 ( 12.5)	0 ( - )
	9. 無回答	4 ( 100.0)	3 ( 75.0)	0 ( - )	1 ( 25.0)	0 ( - )

注: ( )内はサンプル数を100とした割合

		全体計	平日	休日
回収数(人)		472	310	162
1	往復利用	47.5	48.7	45.1
2	行きだけの利用	29.9	29.4	30.9
3	帰りのみの利用	17.4	15.8	20.4
4	無回答	5.3	6.1	3.7



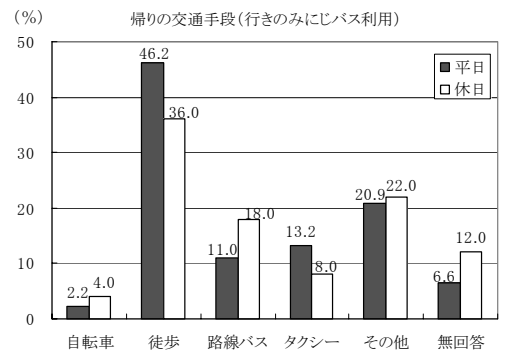
## □2. 帰り、または、行きの利用交通手段

- ・ 徒歩が39.8%と最も高い。
- ・ 路線バスは14.1%となっている。
- ・ 第1回調査とほぼ同様の傾向である。

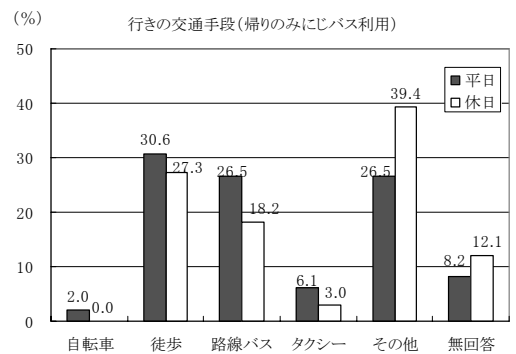
	[人]	[%]
1. 自転車	2 ( 1.6)	
2. 徒歩	51 ( 39.8)	
3. 路線バス	18 ( 14.1)	
4. タクシー	16 ( 12.5)	
5. その他	29 ( 22.7)	
6. 無回答	12 ( 9.4)	
合計	128 ( 100.0)	0 20 40 60 80 100%

【第1回調査結果】 [%]

	全体計	平日	休日
回収数(人)	82	49	33
1 自転車	1.2	2.0	0.0
2 徒歩	29.3	30.6	27.3
3 路線バス	23.2	26.5	18.2
4 タクシー	4.9	6.1	3.0
5 その他	31.7	26.5	39.4
6 無回答	9.8	8.2	12.1



	全体計	平日	休日
回収数(人)	141	91	50
1 自転車	2.8	2.2	4.0
2 徒歩	42.6	46.2	36.0
3 路線バス	13.5	11.0	18.0
4 タクシー	11.3	13.2	8.0
5 その他	21.3	20.9	22.0
6 無回答	8.5	6.6	12.0



### ■3. 乗降バス停

#### □1. 行きの乗車バス停

- ・ ⑳津田公民館・図書館が23.7%と最も高く、次いで①小平駅南口が14.8%と続いている。
- ・ 津田町地区(⑱～㉓)を合わせると34.7%となる。
- ・ 学園東町地区(⑧～⑫、㉑～㉔)を合わせると22.8%となる。
- ・ 学園西町地区(⑭～⑰-2、㉕～㉗)を合わせると11.3%となる。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. ① 小平駅南口	35 ( 14.8)	
2. ② ルネこだいら	5 ( 2.1)	
3. ③ ルネこだいら南	4 ( 1.7)	
4. ④ 小平駅西通り	0 ( - )	
5. ⑤ 緑川通り	1 ( 0.4)	
6. ⑥ 小平駅入口	4 ( 1.7)	
7. ⑦ 仲町公民館	4 ( 1.7)	
8. ⑧ 第一中学校	2 ( 0.8)	
9. ⑨ 都営学園東町アパート	8 ( 3.4)	
10. ⑩ 学園野鳥公園	3 ( 1.3)	
11. ⑪ 学園中央通り	3 ( 1.3)	
12. ⑫ 東町	2 ( 0.8)	
13. ⑬ 一橋学園駅	8 ( 3.4)	
14. ⑭ 学園駅前郵便局	4 ( 1.7)	
15. ⑮ 学園西町	0 ( - )	
16. ⑯ 小平中央公民館	1 ( 0.4)	
17. ⑰ 小平商工会館	1 ( 0.4)	
18. ⑰-2 山王住宅	2 ( 0.8)	
19. ⑱ 津田町三丁目	0 ( - )	
20. ⑲ 四小通り	1 ( 0.4)	
21. ⑳ 津田公民館・図書館	56 ( 23.7)	
22. ㉑ 都営津田町アパート	4 ( 1.7)	
23. ㉒ 鎌倉街道公園	18 ( 7.6)	
24. ㉓ 津田公園	3 ( 1.3)	
25. ㉔ 学園西町二丁目	7 ( 3.0)	
26. ㉕ 学園西町地域センター	5 ( 2.1)	
27. ㉖ 都営学園西町アパート南	5 ( 2.1)	
28. ㉗ 学園駅前郵便局南	2 ( 0.8)	
29. ㉘ 一橋学園駅	3 ( 1.3)	
30. ㉙ 学園東町一丁目	1 ( 0.4)	
31. ㉚ 学園東小西通り	1 ( 0.4)	
32. ㉛ 学園東町地域センター	10 ( 4.2)	
33. ㉜ 学園東小学校	3 ( 1.3)	
34. ㉝ 学園東小東	15 ( 6.4)	
35. ㉞ あかしあ通り	6 ( 2.5)	
36. ㉟ 小平駅入口	0 ( - )	
37. ㊱ 仲町	2 ( 0.8)	
38. ㊲ ルネこだいら	0 ( - )	
39. ㊳ 学園東小学校南	0 ( - )	
40. ㊴ 学園野鳥公園北	1 ( 0.4)	
41. ㊵ 学園東町三丁目	2 ( 0.8)	
42. 無回答	4 ( 1.7)	
合 計	236 ( 100.0)	0

## □2. 行きの降車バス停

- ・①小平駅南口が34.3%と最も高く、次いで⑬一橋学園駅(津田町地区行き)が13.6%、⑳津田公民館・図書館が5.5%と続いている。
- ・一橋学園駅の両方向行き(⑬、㉘)を合わせると25.5%である。

【第2回調査結果】		[人]	[%]
1.	① 小平駅南口	81 ( 34.3)	
2.	② ルネこだいら	2 ( 0.8)	
3.	③ ルネこだいら南	0 ( - )	
4.	④ 小平駅西通り	0 ( - )	
5.	⑤ 緑川通り	0 ( - )	
6.	⑥ 小平駅入口	0 ( - )	
7.	⑦ 仲町公民館	5 ( 2.1)	
8.	⑧ 第一中学校	0 ( - )	
9.	⑨ 都営学園東町アパート	10 ( 4.2)	
10.	⑩ 学園野鳥公園	6 ( 2.5)	
11.	⑪ 学園中央通り	1 ( 0.4)	
12.	⑫ 東町	8 ( 3.4)	
13.	⑬ 一橋学園駅	32 ( 13.6)	
14.	⑭ 学園駅前郵便局	5 ( 2.1)	
15.	⑮ 学園西町	1 ( 0.4)	
16.	⑯ 小平中央公民館	2 ( 0.8)	
17.	⑰ 小平商工会館	1 ( 0.4)	
18.	⑱ -2 山王住宅	2 ( 0.8)	
19.	⑲ 津田町三丁目	9 ( 3.8)	
20.	⑳ 四小通り	1 ( 0.4)	
21.	㉑ 津田公民館・図書館	13 ( 5.5)	
22.	㉒ 都営津田町アパート	0 ( - )	
23.	㉓ 鎌倉街道公園	1 ( 0.4)	
24.	㉔ 津田公園	0 ( - )	
25.	㉕ 学園西町二丁目	0 ( - )	
26.	㉖ 学園西町地域センター	1 ( 0.4)	
27.	㉗ 都営学園西町アパート南	1 ( 0.4)	
28.	㉘ 学園駅前郵便局南	4 ( 1.7)	
29.	㉙ 一橋学園駅	28 ( 11.9)	
30.	㉚ 学園東町一丁目	2 ( 0.8)	
31.	㉛ 学園東小西通り	0 ( - )	
32.	㉜ 学園東町地域センター	0 ( - )	
33.	㉝ 学園東小学校	0 ( - )	
34.	㉞ 学園東小東	0 ( - )	
35.	㉟ あかしあ通り	2 ( 0.8)	
36.	㊱ 小平駅入口	4 ( 1.7)	
37.	㊲ 仲町	1 ( 0.4)	
38.	㊳ ルネこだいら	3 ( 1.3)	
39.	㊴ 学園東小学校南	0 ( - )	
40.	㊵ 学園野鳥公園北	0 ( - )	
41.	㊶ 学園東町三丁目	1 ( 0.4)	
42.	無回答	9 ( 3.8)	
合 計		236 ( 100.0)	0



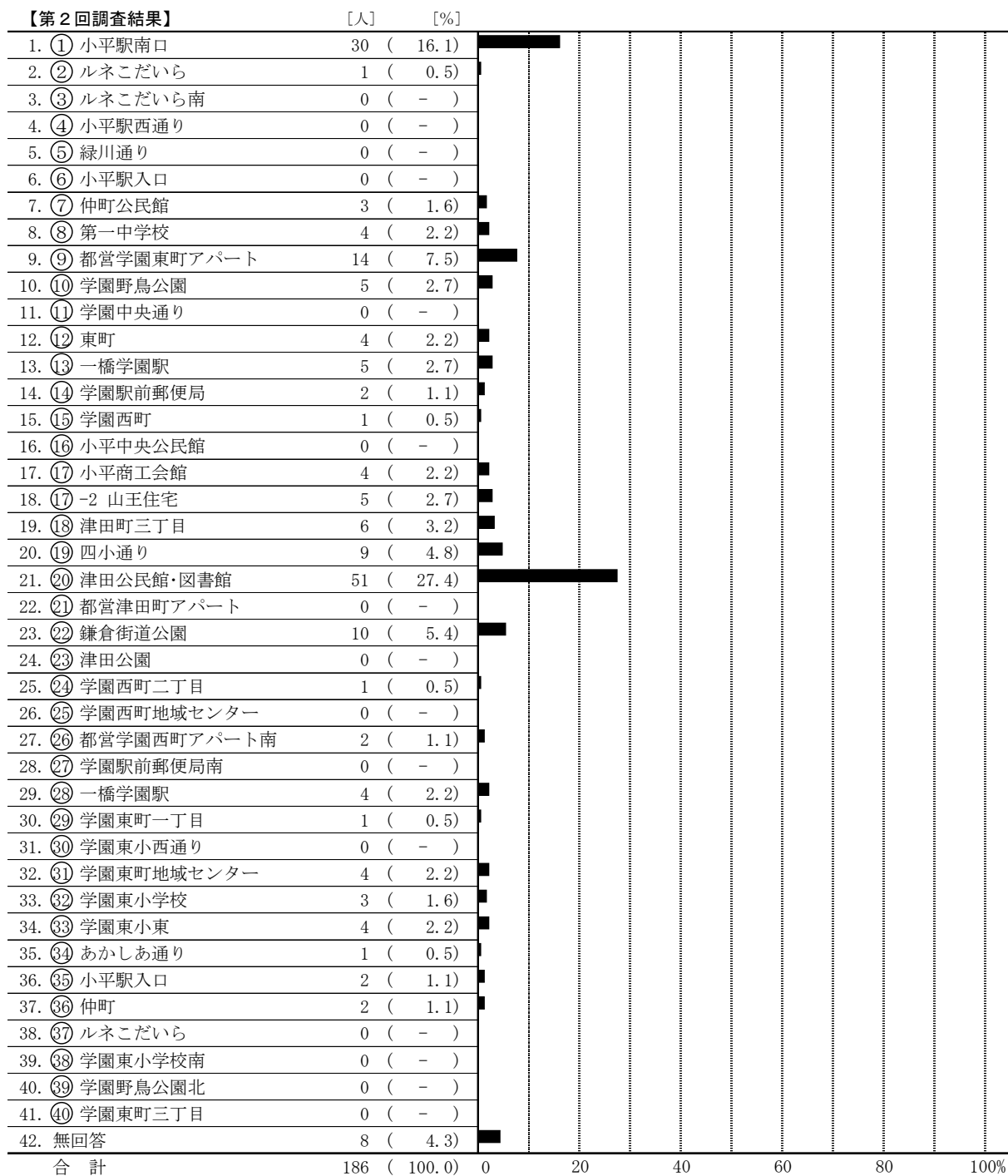
### □3. 帰りの乗車バス停

- ・ ①小平駅南口が39.2%と最も高く、次いで⑬一橋学園駅(津田町地区行き)が14.5%、⑳津田公民館・図書館が7.5%と続いている。
- ・ 一橋学園駅の両方向行き(⑬、㉘)を合わせると26.3%である。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. ① 小平駅南口	73 ( 39.2)	
2. ② ルネこだいら	2 ( 1.1)	
3. ③ ルネこだいら南	0 ( - )	
4. ④ 小平駅西通り	0 ( - )	
5. ⑤ 緑川通り	0 ( - )	
6. ⑥ 小平駅入口	0 ( - )	
7. ⑦ 仲町公民館	1 ( 0.5)	
8. ⑧ 第一中学校	0 ( - )	
9. ⑨ 都営学園東町アパート	1 ( 0.5)	
10. ⑩ 学園野鳥公園	0 ( - )	
11. ⑪ 学園中央通り	3 ( 1.6)	
12. ⑫ 東町	3 ( 1.6)	
13. ⑬ 一橋学園駅	27 ( 14.5)	
14. ⑭ 学園駅前郵便局	1 ( 0.5)	
15. ⑮ 学園西町	0 ( - )	
16. ⑯ 小平中央公民館	3 ( 1.6)	
17. ⑰ 小平商工会館	2 ( 1.1)	
18. ⑱ -2 山王住宅	1 ( 0.5)	
19. ⑲ 津田町三丁目	3 ( 1.6)	
20. ⑳ 四小通り	0 ( - )	
21. ㉑ 津田公民館・図書館	14 ( 7.5)	
22. ㉒ 都営津田町アパート	1 ( 0.5)	
23. ㉓ 鎌倉街道公園	1 ( 0.5)	
24. ㉔ 津田公園	4 ( 2.2)	
25. ㉕ 学園西町二丁目	1 ( 0.5)	
26. ㉖ 学園西町地域センター	2 ( 1.1)	
27. ㉗ 都営学園西町アパート南	2 ( 1.1)	
28. ㉘ 学園駅前郵便局南	0 ( - )	
29. ㉙ 一橋学園駅	22 ( 11.8)	
30. ㉚ 学園東町一丁目	2 ( 1.1)	
31. ㉛ 学園東小西通り	0 ( - )	
32. ㉜ 学園東町地域センター	0 ( - )	
33. ㉝ 学園東小学校	0 ( - )	
34. ㉞ 学園東小東	3 ( 1.6)	
35. ㉟ あかしあ通り	2 ( 1.1)	
36. ㊱ 小平駅入口	3 ( 1.6)	
37. ㊲ 仲町	1 ( 0.5)	
38. ㊳ ルネこだいら	0 ( - )	
39. ㊴ 学園東小学校南	0 ( - )	
40. ㊵ 学園野鳥公園北	0 ( - )	
41. ㊶ 学園東町三丁目	0 ( - )	
42. 無回答	8 ( 4.3)	
合計	186 ( 100.0)	0

#### □4. 帰りの降車バス停

- ・ ⑳津田公民館・図書館が27.4%で最も高く、次いで①小平駅南口が16.1%、⑨都営学園東町アパートが7.5%と続いている。
- ・ 津田町地区(⑱～㉓)を合わせると40.8%となる。
- ・ 学園東町地区(⑧～⑫、㉑～㉔)を合わせると21.6%となる。
- ・ 学園西町地区(⑭～⑰-2、㉕～㉗)を合わせると8.1%となる。



## ■4. 利用時間帯

### □1. 行きのバス乗車時刻

- ・ 9時台が最も高く、次いで8時台、7時台と続いている。
- ・ 7時台～9時台の3時間で39.8%を占めている。
- ・ 就業・就学状況別に見ると、「会社員・公務員などの常勤」は7時台～8時台が多い。「主婦」は9時台が最も多く、次いで10時台～13時台が多い。
- ・ 第1回調査と比べると、10時台が減っている。

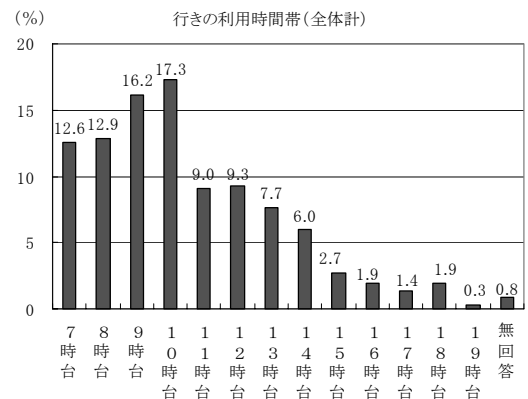
【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 7時台	24	( 10.2)
2. 8時台	30	( 12.7)
3. 9時台	40	( 16.9)
4. 10時台	16	( 6.8)
5. 11時台	16	( 6.8)
6. 12時台	20	( 8.5)
7. 13時台	11	( 4.7)
8. 14時台	11	( 4.7)
9. 15時台	7	( 3.0)
10. 16時台	16	( 6.8)
11. 17時台	4	( 1.7)
12. 18時台	1	( 0.4)
13. 19時台	2	( 0.8)
14. 無回答	38	( 16.1)
合計	236	( 100.0)

就業・就学状況別の利用時間帯	合計	1. 7時台	2. 8時台	3. 9時台	4. 10時台	5. 11時台	6. 12時台	7. 13時台	8. 14時台	9. 15時台	10. 16時台	11. 17時台	12. 18時台	13. 19時台	14. 無回答
全体	236	24	30	40	16	16	20	11	11	7	16	4	1	2	38
問4	( 100.0)	( 10.2)	( 12.7)	( 16.9)	( 6.8)	( 6.8)	( 8.5)	( 4.7)	( 4.7)	( 3.0)	( 6.8)	( 1.7)	( 0.4)	( 0.8)	( 16.1)
就業・就学状況															
1. 会社員・公務員などの常勤	54	19	18	0	3	2	1	1	1	1	0	1	1	0	6
	( 100.0)	( 35.2)	( 33.3)	( - )	( 5.6)	( 3.7)	( 1.9)	( 1.9)	( 1.9)	( 1.9)	( - )	( 1.9)	( 1.9)	( - )	( 11.1)
2. パート・アルバイト・非常勤	20	2	4	3	1	1	0	0	1	0	4	1	0	0	3
	( 100.0)	( 10.0)	( 20.0)	( 15.0)	( 5.0)	( 5.0)	( - )	( - )	( 5.0)	( - )	( 20.0)	( 5.0)	( - )	( - )	( 15.0)
3. 自営業	12	1	2	4	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1
	( 100.0)	( 8.3)	( 16.7)	( 33.3)	( - )	( - )	( 8.3)	( - )	( 8.3)	( - )	( - )	( 8.3)	( - )	( 8.3)	( 8.3)
4. 主婦	99	1	4	24	10	10	9	8	3	2	7	1	0	1	19
	( 100.0)	( 1.0)	( 4.0)	( 24.2)	( 10.1)	( 10.1)	( 9.1)	( 8.1)	( 3.0)	( 2.0)	( 7.1)	( 1.0)	( - )	( 1.0)	( 19.2)
5. 学生	7	0	0	2	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0
	( 100.0)	( - )	( - )	( 28.6)	( - )	( - )	( 14.3)	( - )	( - )	( - )	( 57.1)	( - )	( - )	( - )	( - )
6. その他	37	1	1	7	2	3	5	2	4	3	1	0	0	0	8
	( 100.0)	( 2.7)	( 2.7)	( 18.9)	( 5.4)	( 8.1)	( 13.5)	( 5.4)	( 10.8)	( 8.1)	( 2.7)	( - )	( - )	( - )	( 21.6)
7. 無回答	7	0	1	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	1
	( 100.0)	( - )	( 14.3)	( - )	( - )	( - )	( 42.9)	( - )	( 14.3)	( 14.3)	( - )	( - )	( - )	( - )	( 14.3)

注：( )内はサンプル数を100とした割合

### 【第1回調査結果】 [%]

	全体計	平日	休日
回収数(人)	365	242	123
1 7時台	12.6	15.7	6.5
2 8時台	12.9	14.0	10.6
3 9時台	16.2	16.5	15.4
4 10時台	17.3	16.1	19.5
5 11時台	9.0	9.1	8.9
6 12時台	9.3	7.9	12.2
7 13時台	7.7	6.2	10.6
8 14時台	6.0	4.5	8.9
9 15時台	2.7	3.3	1.6
10 16時台	1.9	1.7	2.4
11 17時台	1.4	1.7	0.8
12 18時台	1.9	2.1	1.6
13 19時台	0.3	0.0	0.8
14 無回答	0.8	1.2	0.0



## □2. 帰りのバス乗車時刻

- ・15時台から18時台が10.0%以上の構成比となっており、16時台が最も高く15.1%であった。
- ・15時台～18時台の4時間で54.9%を占めている。
- ・19時台は、19:00発(最終便)の1便のみで6.5%と高い割合を占めている。
- ・就業・就学状況別に見ると、「会社員・公務員などの常勤」と「パート・アルバイト・非常勤」は17時台～19時台が多い。「主婦」は15時台～17時台が多い。
- ・第1回調査と比べると、12～14時台と18時台が減り、19時台は増えている。

### 【第2回調査結果】

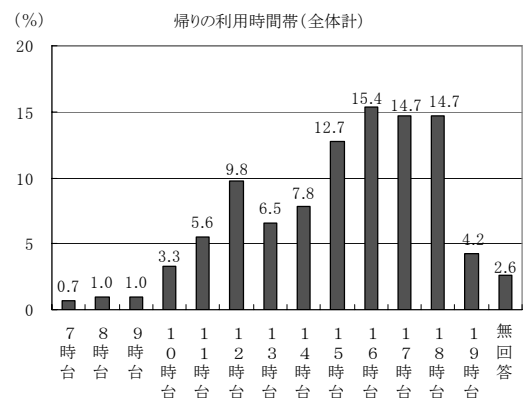
	[人]	[%]
1. 7時台	0 ( - )	
2. 8時台	0 ( - )	
3. 9時台	1 ( 0.5)	
4. 10時台	2 ( 1.1)	
5. 11時台	10 ( 5.4)	
6. 12時台	10 ( 5.4)	
7. 13時台	5 ( 2.7)	
8. 14時台	8 ( 4.3)	
9. 15時台	26 ( 14.0)	
10. 16時台	28 ( 15.1)	
11. 17時台	27 ( 14.5)	
12. 18時台	21 ( 11.3)	
13. 19時台	12 ( 6.5)	
14. 無回答	36 ( 19.4)	
合計	186 ( 100.0)	0

就業・就学状況別の利用時間帯	合計	1. 7時台	2. 8時台	3. 9時台	4. 10時台	5. 11時台	6. 12時台	7. 13時台	8. 14時台	9. 15時台	10. 16時台	11. 17時台	12. 18時台	13. 19時台	14. 無回答
		( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )
全体	186	0	0	1	2	10	10	5	8	26	28	27	21	12	36
問4	( 100.0)	( - )	( - )	( 0.5)	( 1.1)	( 5.4)	( 5.4)	( 2.7)	( 4.3)	( 14.0)	( 15.1)	( 14.5)	( 11.3)	( 6.5)	( 19.4)
就業・就学	30	0	0	0	0	1	0	1	2	1	2	6	10	4	3
1. 会社員・公務員などの常勤	( 100.0)	( - )	( - )	( - )	( - )	( 3.3)	( - )	( 3.3)	( 6.7)	( 3.3)	( 6.7)	( 20.0)	( 33.3)	( 13.3)	( 10.0)
2. パート・アルバイト・非常勤	16	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	6	2	2	3
( 100.0)	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( 12.5)	( 6.3)	( 37.5)	( 12.5)	( 12.5)	( 18.8)
3. 自営業	8	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	3
( 100.0)	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( 12.5)	( 12.5)	( - )	( - )	( 12.5)	( 12.5)	( 12.5)	( 37.5)
4. 主婦	82	0	0	1	1	7	8	1	3	14	12	10	6	3	16
( 100.0)	( - )	( - )	( 1.2)	( 1.2)	( 8.5)	( 9.8)	( 1.2)	( 3.7)	( 17.1)	( 14.6)	( 12.2)	( 7.3)	( 3.7)	( 19.5)	
5. 学生	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0
( 100.0)	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( 40.0)	( - )	( - )	( - )	( 40.0)	( 20.0)	( - )	( - )
6. その他	37	0	0	0	1	2	2	0	1	7	11	2	1	1	9
( 100.0)	( - )	( - )	( - )	( - )	( 2.7)	( 5.4)	( 5.4)	( - )	( 2.7)	( 18.9)	( 29.7)	( 5.4)	( 2.7)	( 2.7)	( 24.3)
7. 無回答	8	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	1	2
( 100.0)	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( - )	( 12.5)	( 25.0)	( 25.0)	( - )	( - )	( 12.5)	( 25.0)

注：( )内はアプ#数を100とした割合

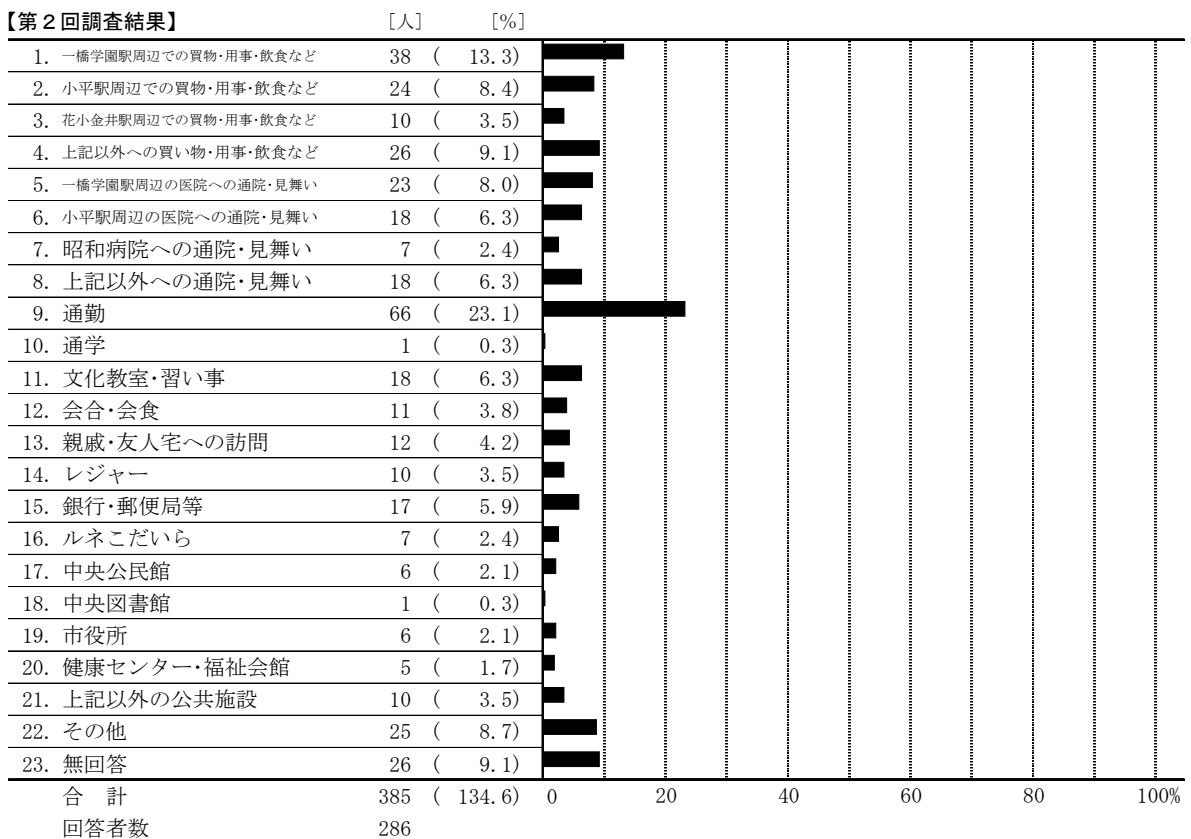
### 【第1回調査結果】

	全体計	平日	休日
回収数(人)	306	200	106
1 7時台	0.7	1.0	0.0
2 8時台	1.0	1.0	0.9
3 9時台	1.0	1.5	0.0
4 10時台	3.3	4.5	0.9
5 11時台	5.6	6.5	3.8
6 12時台	9.8	8.0	13.2
7 13時台	6.5	7.5	4.7
8 14時台	7.8	6.5	10.4
9 15時台	12.7	11.5	15.1
10 16時台	15.4	12.5	20.8
11 17時台	14.7	14.0	16.0
12 18時台	14.7	17.5	9.4
13 19時台	4.2	4.0	4.7
14 無回答	2.6	4.0	0.0



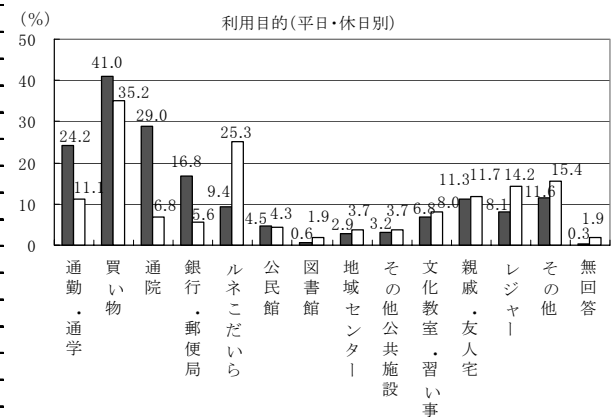
### ■5. 本日の外出目的（複数回答）

- ・「通勤目的」が最も多く23.1%を占めている。次いで、「一橋学園駅周辺での買物・用事・飲食など」が13.3%と続いている。
- ・買物・用事・飲食(1~4)を合わせると34.3%と最も多くなる。
- ・通院・見舞い(5~8)を合わせると23.0%である。
- ・市役所周辺の公共施設(17~20)を合わせると6.2%、全ての公共施設(16~21)を合わせると12.1%である。
- ・「通学目的」の利用者は、ほとんどいない。
- ・第1回調査と比べると、買物目的が減っている。一人あたりの外出目的の選択数を見ると、第1回調査の1.70項目から第2回調査の1.35項目へと減っている。



### 【第1回調査結果】 [%]

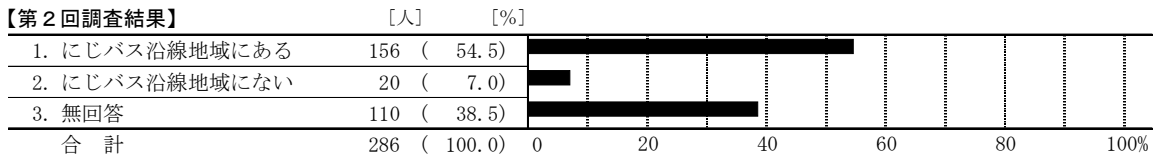
	全体計	平日	休日
回収数(人)	767	526	241
1 通勤・通学	19.7	24.2	11.1
2 買い物	39.0	41.0	35.2
3 通院	21.4	29.0	6.8
4 銀行・郵便局	12.9	16.8	5.6
5 ルネこだいら	14.8	9.4	25.3
6 公民館	4.4	4.5	4.3
7 図書館	1.1	0.6	1.9
8 地域センター	3.2	2.9	3.7
9 その他公共施設	3.4	3.2	3.7
10 文化教室・習い事	7.2	6.8	8.0
11 親戚・友人宅	11.4	11.3	11.7
12 レジャー	10.2	8.1	14.2
13 その他	12.9	11.6	15.4
14 無回答	0.8	0.3	1.9



### ③日頃の にじバスの利用

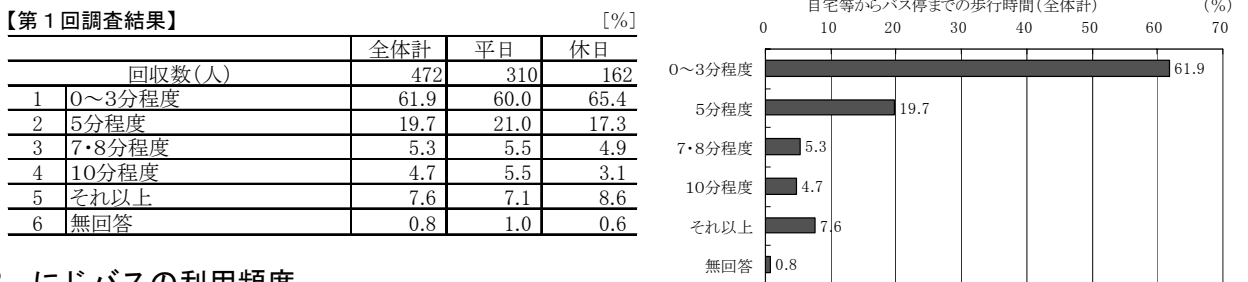
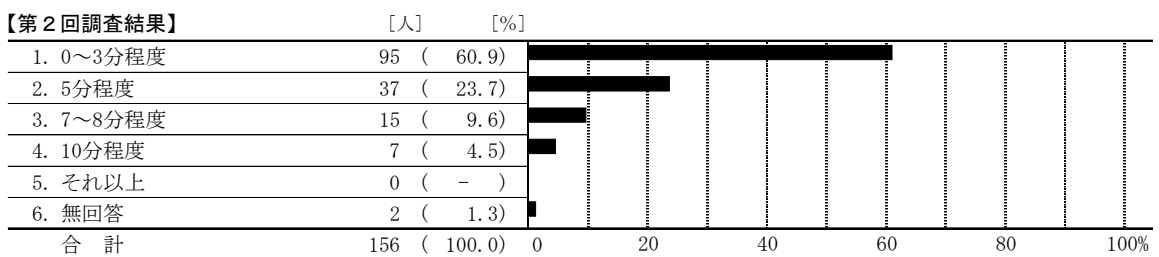
#### ■1. にじバス沿線地域内の自宅・通勤先・通学先の有無

- ・自宅・通勤先・通学先が、 にじバス沿線地域にある人は54.5%である。



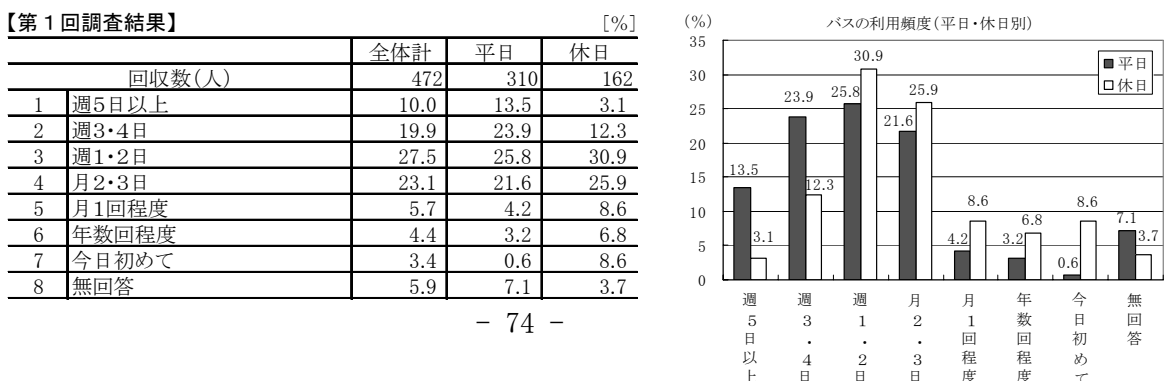
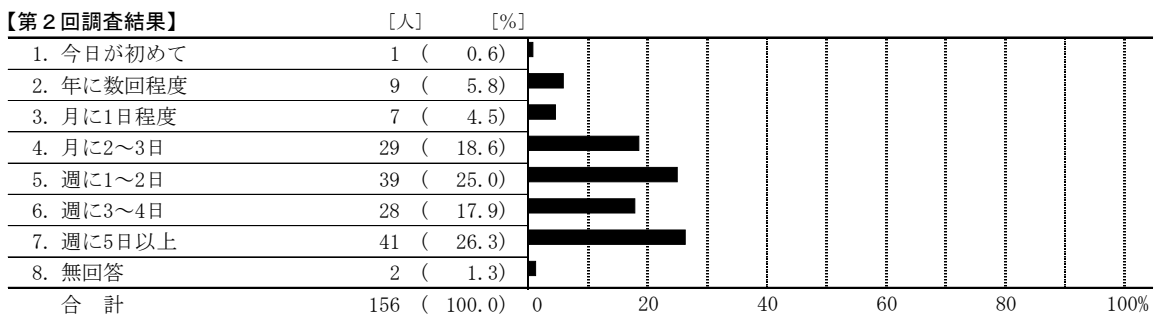
#### ■2. 自宅、通勤先、通学先から にじバスのバス停までの歩行時間

- ・0～3分程度が60.9%であり、5分程度は23.7%である。
- ・5分以内を合わせると84.6%、8分以内を合わせると94.2%である。
- ・第1回調査とほぼ同様の傾向である。



#### ■3. にじバスの利用頻度

- ・週に5日以上の利用が26.3%と最も多く、次いで、週に1～2日の利用が25.0%と続いている。週に1回以上を合わせると69.2%である。
- ・平均利用回数は、2.7回/週、10.8回/月である。
- ・第1回調査(2.3回/週、9.2回/月)と比べると、週に5日以上の利用が増えている。



## ■4. にじバスの運行による外出行動の変化

### □1. 外出回数

- ・運行前より外出回数が増えたのは48.1%であり、運行前と変わらない44.9%をやや上回っている。
- ・年齢別に見ると、65歳以上は外出回数が増えたが56.2%と高い。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 運行前より外出回数が増えた	75	( 48.1)
2. 運行前と変わらない	70	( 44.9)
3. 無回答	11	( 7.1)
合計	156	( 100.0)

年齢別の外出回数の変化		合計	1. 運行前より外出回数が増えた	2. 運行前と変わらない	3. 無回答
全体		156 ( 100.0)	75 ( 48.1)	70 ( 44.9)	11 ( 7.1)
問2 年齢	1. 65才未満	83 ( 100.0)	34 ( 41.0)	43 ( 51.8)	6 ( 7.2)
	2. 65才以上	73 ( 100.0)	41 ( 56.2)	27 ( 37.0)	5 ( 6.8)
	3. 無回答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )

注：( )内はサンプル数を100とした割合

### □2. 外出回数の増加理由

- ・「雨や風、暑い日、寒い日でも外出しやすくなった」が70.7%と最も高い。
- ・次いで、「駅を経由して、他の地域へ行きやすくなった」が66.7%、「駅周辺・商店街への買物が便利になった」が56.0%と続いている。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 駅周辺・商店街への買物が便利になった	42	( 56.0)
2. 雨や風、暑い日、寒い日でも外出しやすくなった	53	( 70.7)
3. 駅を経由して、他の地域へ行きやすくなった	50	( 66.7)
4. 足や身体が弱くても外出しやすくなった	30	( 40.0)
5. 幼児連れでも外出しやすくなった	7	( 9.3)
6. 通院がしやすくなった	21	( 28.0)
7. その他	6	( 8.0)
8. 無回答	0	( - )
合計	209	( 278.7)

## ■5. にじバスの利用日

- ・主に平日の利用が最も多く、53.8%と5割以上を占めている。次いで両方が39.1%と続いている。
- ・主に休日の利用は、3.8%と少ない。

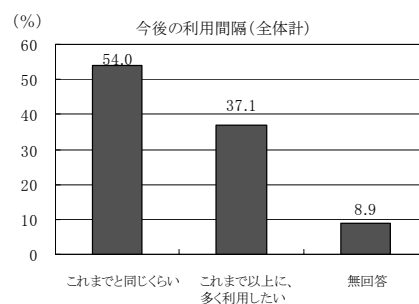
【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 主に平日(月曜日～金曜日)の利用	84	( 53.8)
2. 主に休日(土・日・祝日)の利用	6	( 3.8)
3. 両方	61	( 39.1)
4. 無回答	5	( 3.2)
合計	156	( 100.0)

## ■6. 今後のにじバスの利用意向

- ・「これまでと同じくらい」が69.9%、「これまで以上に多く利用したい」が17.9%である。
- ・第1回調査と比べると、「これまで以上に多く利用したい」が減っている。

	[人]	[%]
1. これまでと同じくらい	109 ( 69.9)	
2. これまで以上に、多く利用したい	28 ( 17.9)	
3. わからない	15 ( 9.6)	
4. 無回答	4 ( 2.6)	
合計	156 ( 100.0)	0

		[%]		
回収数(人)		全体計	平日	休日
1	これまでと同じくらい	54.0	55.2	51.9
2	これまで以上に、多く利用したい	37.1	34.5	42.0
3	無回答	8.9	10.3	6.2



## ■7. にじバスの利用理由（複数回答）

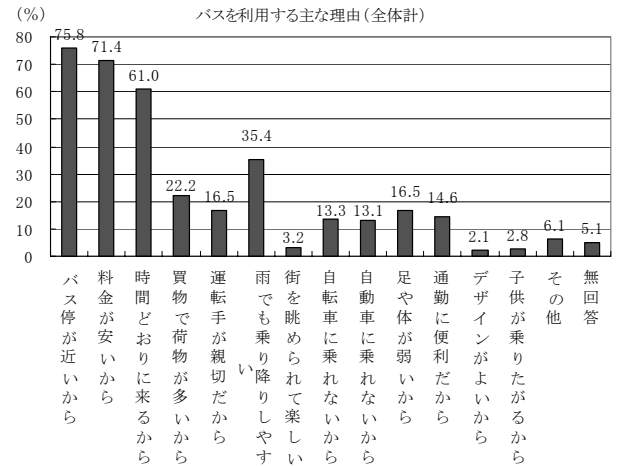
- ・「バス停が近い」が76.3%と最も高く、次いで「ほぼ時刻表通りに来る」が51.3%、「雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる」が50.6%と続いている。
- ・第1回調査と比べると、「運賃が安い」が減り、「悪天候でも出かけられる」が増えた。「自転車・車に乗れない」「足や身体が弱い」「通勤に利用できる」も微増している。

	[人]	[%]
1. バス停が近い	119 ( 76.3)	
2. 運賃が安い	31 ( 19.9)	
3. ほぼ時刻表通りに来る	80 ( 51.3)	
4. 買物などの荷物が多いため	39 ( 25.0)	
5. ドライバーが親切だから	16 ( 10.3)	
6. 雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる	79 ( 50.6)	
7. 地域の景色を眺められて楽しい	7 ( 4.5)	
8. 自転車に乗れない、乗りにくい	36 ( 23.1)	
9. 車を使えない、使いにくい	44 ( 28.2)	
10. 足や身体が弱い	38 ( 24.4)	
11. 通勤・通学に利用できる	43 ( 27.6)	
12. バスの外観デザインなどが好きだから	5 ( 3.2)	
13. 子供や孫が乗りたがるため	3 ( 1.9)	
14. 通院や見舞いに利用できる	38 ( 24.4)	
15. 公共施設に行くのに利用できる	31 ( 19.9)	
16. その他	7 ( 4.5)	
17. 無回答	2 ( 1.3)	
合計	618 ( 396.2)	0
回答者数	156	



【第1回調査結果】 [%]

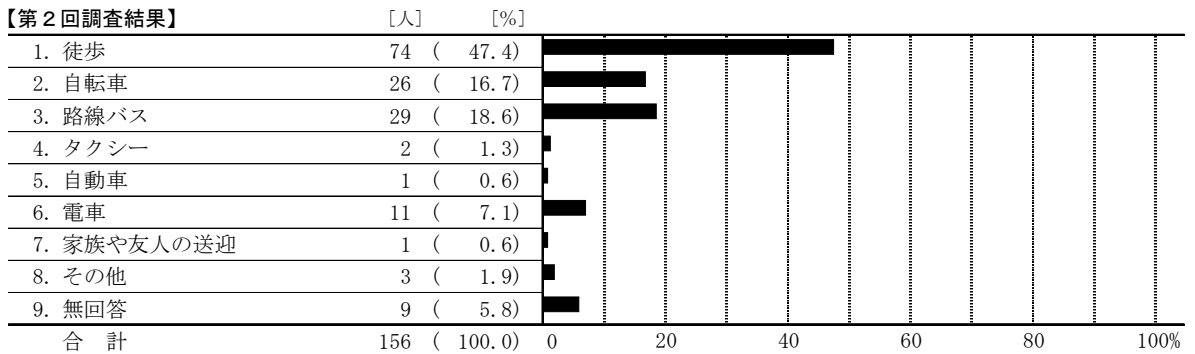
	全体計	平日	休日
回収数(人)	1696	1148	548
1 バス停が近いから	75.8	75.8	75.9
2 料金が安いから	71.4	71.0	72.2
3 時間どおりに来るから	61.0	63.9	55.6
4 買物で荷物が多から	22.2	25.5	16.0
5 運転手が親切だから	16.5	17.7	14.2
6 雨でも乗り降りしやすい	35.4	34.8	36.4
7 街を眺められて楽しい	3.2	2.9	3.7
8 自転車に乗れないから	13.3	15.2	9.9
9 自動車に乗れないから	13.1	12.9	13.6
10 足や体が弱いから	16.5	19.4	11.1
11 通勤に便利だから	14.6	17.7	8.6
12 デザインがよいから	2.1	1.9	2.5
13 子供が乗りたがるから	2.8	0.6	6.8
14 その他	6.1	5.2	8.0
15 無回答	5.1	5.8	3.7



## ■8. にじバスの運行前後の交通手段

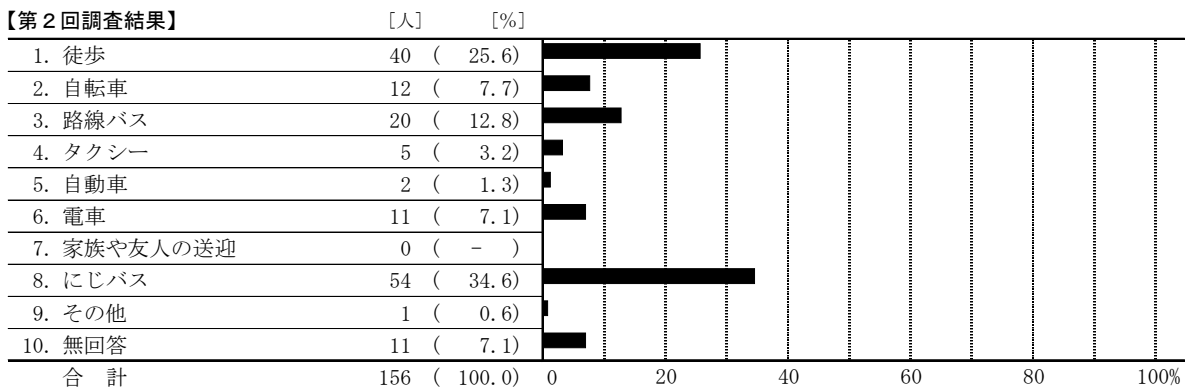
### □1. にじバス運行前

- ・徒歩が47.4%で最も高く、次いで路線バスが18.6%、自転車が16.7%である。



### □2. にじバス運行後

- ・にじバスが34.6%で最も高い。
- ・徒歩は25.6% (21.8ポイント減)、路線バスは12.8% (5.8ポイント減)、自転車は7.7% (9.0ポイント減)と、にじバス運行前より減少している。



## ④にじバスの運行についての評価

### ■1. 運賃の妥当性

#### □1. 大人運賃（150円）

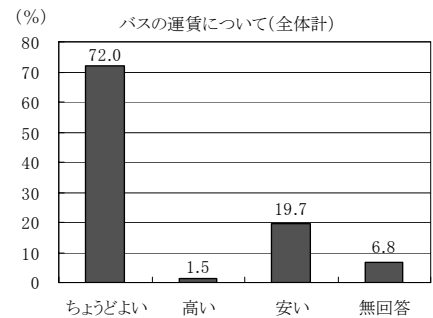
- ・妥当が44.8%、高いが41.3%であり、安いは3.8%にとどまっている。
- ・年齢別に見ると、65歳以上は妥当が50.7%と高い。
- ・第1回調査と比べると、高いが大きく増え、ちょうどよいと安いが減っている。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 妥当	128 ( 44.8)	
2. 安い	11 ( 3.8)	
3. 高い	118 ( 41.3)	
4. 無回答	29 ( 10.1)	
合計	286 ( 100.0)	

年齢別の運賃の妥当性		合計	1. 妥当	2. 安い	3. 高い	4. 無回答
全体		286 ( 100.0)	128 ( 44.8)	11 ( 3.8)	118 ( 41.3)	29 ( 10.1)
問2 年齢	1. 65才未満	142 ( 100.0)	55 ( 38.7)	4 ( 2.8)	74 ( 52.1)	9 ( 6.3)
	2. 65才以上	144 ( 100.0)	73 ( 50.7)	7 ( 4.9)	44 ( 30.6)	20 ( 13.9)
	3. 無回答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )

注: ( )内はサンプル数を100とした割合

【第1回調査結果】		[%]		
		全体計	平日	休日
回収数(人)		472	310	162
1	ちょうどよい	72.0	70.3	75.3
2	高い	1.5	0.6	3.1
3	安い	19.7	20.6	17.9
4	無回答	6.8	8.4	3.7



#### □2. 子供運賃（100円）

- ・妥当が38.1%、高いが21.7%であり、安いは2.1%にとどまっている。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 妥当	109 ( 38.1)	
2. 安い	6 ( 2.1)	
3. 高い	62 ( 21.7)	
4. 無回答	109 ( 38.1)	
合計	286 ( 100.0)	

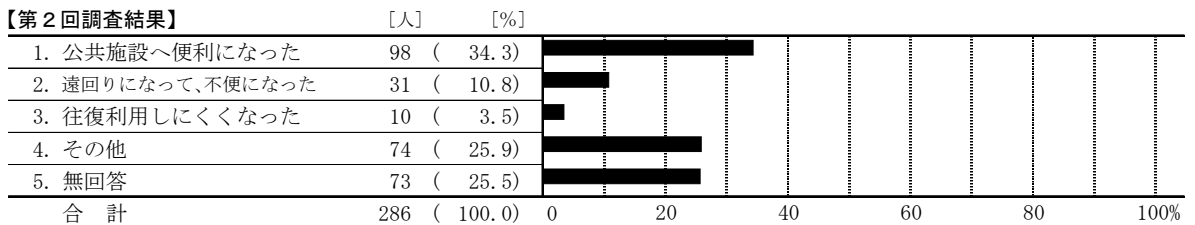
### ■2. 運賃の支払い方法

- ・現金での支払いが49.0%であり、次いで、バス共通カードの35.7%と続いている。
- ・回数券は6.6%と少ない。

【第2回調査結果】	[人]	[%]
1. 現金	140 ( 49.0)	
2. 回数券	19 ( 6.6)	
3. バス共通カード	102 ( 35.7)	
4. 無回答	25 ( 8.7)	
合計	286 ( 100.0)	

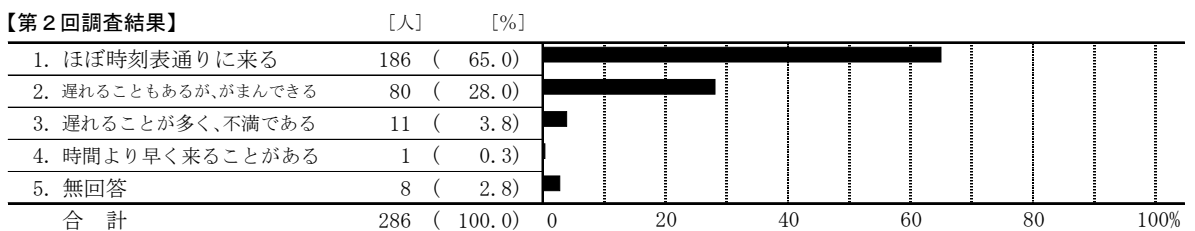
### ■3. 変更後の運行ルート(中央公民館経由)

- ・「公共施設へ便利になった」が34.9%と最も高い。
- ・「遠回りになって不便になった」が10.8%、「往復利用しにくくなった」が3.5%である。その他が25.9%と高い。



### ■4. 定時運行

- ・「ほぼ時刻表通りに来る」が65.0%と最も高く、「遅れることもあるが、がまんできる」が28.0%と続いている。
- ・「遅れることが多く、不満である」は、3.8%である。
- ・年齢別に見ると、65歳以上は「ほぼ時刻表通りに来る」が72.2%と高い。
- ・第1回調査と比べると、「遅れることがある」が増えている。

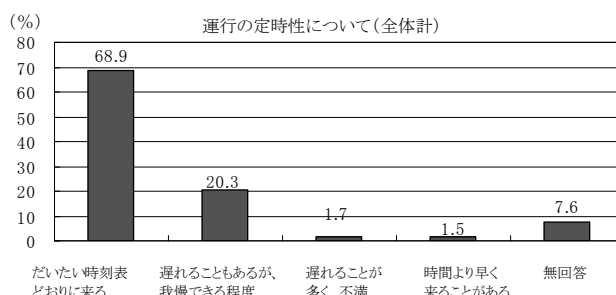


年齢別の定時運行	合計	1.	2.	3.	4.	5.	
		ほぼ時刻表通りに来る	遅れることもあるが、がまんできる	遅れることが多く、不満である	時間より早く来ることがある	無回答	
全体	286 ( 100.0)	186 ( 65.0)	80 ( 28.0)	11 ( 3.8)	1 ( 0.3)	8 ( 2.8)	
問2 年齢	1. 65才未満	142 ( 100.0)	82 ( 57.7)	46 ( 32.4)	10 ( 7.0)	0 ( - )	4 ( 2.8)
	2. 65才以上	144 ( 100.0)	104 ( 72.2)	34 ( 23.6)	1 ( 0.7)	1 ( 0.7)	4 ( 2.8)
	3. 無回答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )

注：( )内はサンプル数を100とした割合

【第1回調査結果】

	[%]		
	全体計	平日	休日
回収数(人)	472	310	162
1 だいたい時刻表どおりに来る	68.9	65.2	75.9
2 遅れることもあるが、我慢できる程度	20.3	23.9	13.6
3 遅れることが多く、不満	1.7	2.3	0.6
4 時間より早く来ることがある	1.5	1.3	1.9
5 無回答	7.6	7.4	8.0



## ■5. 運行時間帯

- ・「現在の運行時間帯でよい」が52.1%と最も高く、次いで、「遅い時間帯の運行希望」が32.5%と続いている。
- ・「早い時間帯の運行希望」は10.1%と少ない。
- ・年齢別に見ると、65歳以上は「現在の運行時間帯でよい」が66.0%と高く、「遅い時間帯の運行希望」は16.0%と低い。
- ・第1回調査とほぼ同様の傾向である。

### 【第2回調査結果】

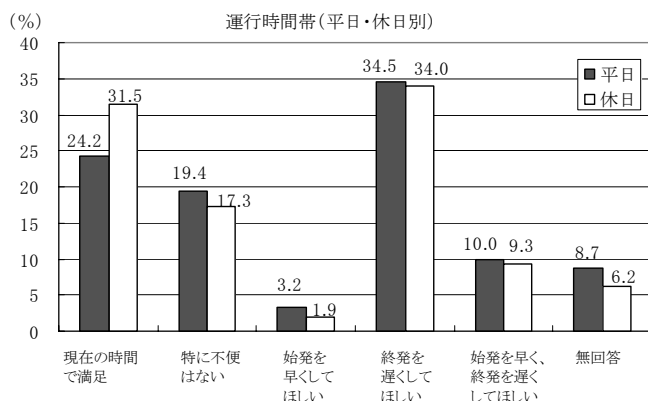
	[人]	[%]
1. 現在の運行時間帯でよい	149	( 52.1 )
2. 現在の始発より、早い時間の便が欲しい	29	( 10.1 )
3. 現在の終発より、遅い時間の便が欲しい	93	( 32.5 )
4. 現在の運行時間帯より、短くしてよい	0	( - )
5. 無回答	15	( 5.2 )
合計	286	( 100.0 )

年齢別の運行時間帯	合計	1. 現在の運行時間帯でよい	2. 現在の始発より、早い時間の便が欲しい	3. 現在の終発より、遅い時間の便が欲しい	4. 現在の運行時間帯より、短くしてよい	5. 無回答	
		( )	( )	( )	( )	( )	
全体	286 ( 100.0 )	149 ( 52.1 )	29 ( 10.1 )	93 ( 32.5 )	0 ( - )	15 ( 5.2 )	
問2 年齢	1. 65才未満	142 ( 100.0 )	54 ( 38.0 )	16 ( 11.3 )	70 ( 49.3 )	0 ( - )	2 ( 1.4 )
	2. 65才以上	144 ( 100.0 )	95 ( 66.0 )	13 ( 9.0 )	23 ( 16.0 )	0 ( - )	13 ( 9.0 )
	3. 無回答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )

注：( )内はサンプル数を100とした割合

### 【第1回調査結果】

		[%]		
		全体計	平日	休日
回収数(人)		472	310	162
1	現在の時間で満足	26.7	24.2	31.5
2	現在の時間で特に不便はない	18.6	19.4	17.3
3	始発を早くしてほしい	2.8	3.2	1.9
4	終発を遅くしてほしい	34.3	34.5	34.0
5	始発を早く、終発を遅くしてほしい	9.7	10.0	9.3
6	無回答	7.8	8.7	6.2



## ■6. 運行本数

- ・「現在の運行本数でよい」が68.9%と最も高く、次いで、「もっと少なくてよい」が27.3%となっている。
- ・「もっと多くして欲しい」は1.0%と少ない。
- ・年齢別に見ると、65歳以上は「現在の運行本数でよい」が79.2%と高い。
- ・第1回調査と比べると、「もっと多くしてほしい」が減り、「もっと少なくてよい」が増えている。

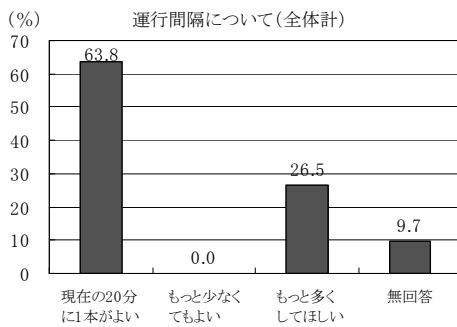
【第2回調査結果】

	[人]	[%]
1. 現在の1時間3本(20分間隔)の本数でよい	197	( 68.9)
2. もっと少なくてよい	78	( 27.3)
3. もっと多くして欲しい	3	( 1.0)
4. 無回答	8	( 2.8)
合計	286	( 100.0)

年齢別の運行本数	合計	1. 現在の1時間3本(20分間隔)の本数でよい	2. もっと少なくてよい	3. もっと多くして欲しい	4. 無回答
全体	286 ( 100.0)	197 ( 68.9)	78 ( 27.3)	3 ( 1.0)	8 ( 2.8)
問2					
1. 65才未満	142 ( 100.0)	83 ( 58.5)	55 ( 38.7)	2 ( 1.4)	2 ( 1.4)
2. 65才以上	144 ( 100.0)	114 ( 79.2)	23 ( 16.0)	1 ( 0.7)	6 ( 4.2)
年齢					
3. 無回答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )

【第1回調査結果】

		[%]		
		全体計	平日	休日
回収数(人)		472	310	162
1	現在の20分に1本がよい	63.8	61.3	68.5
2	もっと少なくてよい	0.0	0.0	0.0
3	もっと多くしてほしい	26.5	28.1	23.5
4	無回答	9.7	10.6	8.0



## ■7. にじバスのドライバーへの意見

### □1. ドライバーの運転の仕方（複数回答）

- ・「特に問題はない」が54.5%と最も高く、「ていねいである」が35.3%と続いている。
- ・「乱暴な運転をするドライバーがいる」が15.4%ある。
- ・年齢別に見ると、65歳以上では「ていねい」と「特に問題はない」が高く、65歳未満では「乱暴な運転」と「急発進・急ブレーキ」が高くなっている。
- ・第1回調査とほぼ同様の傾向である。

	[人]	[%]
1. ていねいである	101	( 35.3)
2. 特に問題はない	156	( 54.5)
3. 乱暴な運転をするドライバーがいる	44	( 15.4)
4. 急発進、急ブレーキがある	22	( 7.7)
5. 無回答	11	( 3.8)
合計	334	( 116.8)
回答者数	286	

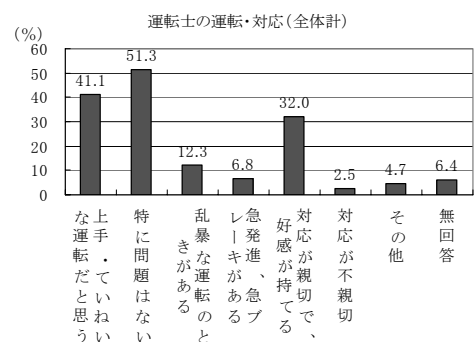
年齢別の運転の仕方	回答者数	合計	1. ていねいである	2. 特に問題はない	3. 乱暴な運転をするドライバーがいる	4. 急発進、急ブレーキがある	5. 無回答
全体	286	334	101 (35.3)	156 (54.5)	44 (15.4)	22 (7.7)	11 (3.8)
問2 年齢	1. 65才未満	142 (100.0)	52 (36.6)	63 (44.4)	34 (23.9)	19 (13.4)	3 (2.1)
	2. 65才以上	144 (100.0)	49 (34.0)	93 (64.6)	10 (6.9)	3 (2.1)	8 (5.6)
	3. 無回答	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)

### □2. ドライバーの対応

- ・「対応が不親切である」が62.9%と高い。
- ・「対応が親切で好感がもてる」は33.6%、「特に問題はない」は5.6%である。
- ・第1回調査と比べると、「対応が不親切である」が大幅に増えている。

	[人]	[%]
1. 対応が親切で、好感がもてる	96	( 33.6)
2. 特に問題はない	16	( 5.6)
3. 対応が不親切である	180	( 62.9)
4. 無回答	13	( 4.5)
合計	305	( 106.6)
回答者数	286	

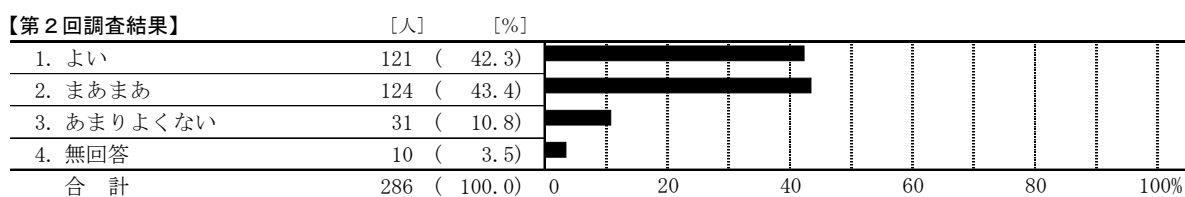
		[%]		
回収数(人)		全体計	平日	休日
1	上手・ていねいな運転だと思う	41.1	39.0	45.1
2	特に問題はない	51.3	47.4	58.6
3	乱暴な運転のときがある	12.3	13.9	9.3
4	急発進、急ブレーキがある	6.8	9.4	1.9
5	対応が親切で、好感がもてる	32.0	31.9	32.1
6	対応が不親切	2.5	3.2	1.2
7	その他	4.7	5.2	3.7
8	無回答	6.4	7.7	3.7



## ■8. にじバスの車両について

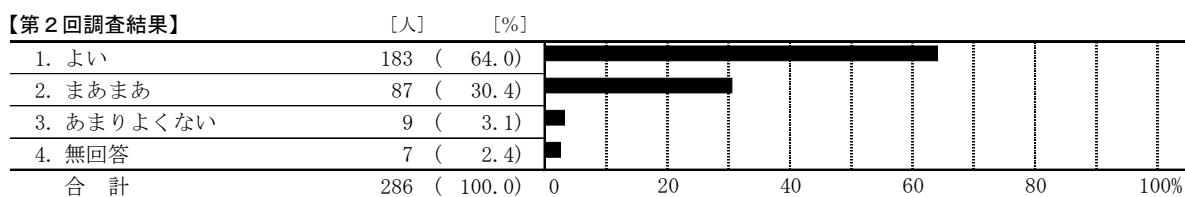
### □1. 外観のデザイン

・よいが42.3%、まあまあが43.4%である。合わせると85.7%を占める。



### □2. 乗降口のステップ

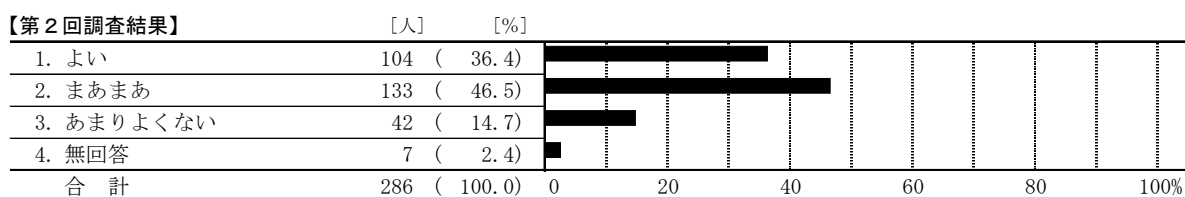
・よいが64.0%、まあまあが30.4%である。合わせると94.4%を占める。



### □3. 座席の配置

・まあまあが46.5%、よいが36.4%である。合わせると82.9%を占める。

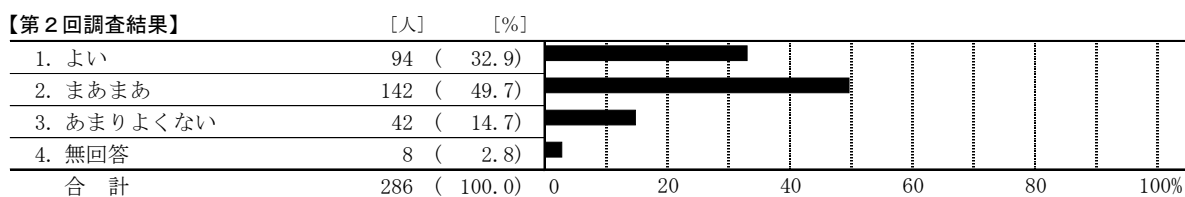
・あまりよくないは14.7%である。



### □4. にぎり棒などの車内装備

・まあまあが49.7%、よいが32.9%である。合わせると82.6%を占める。

・あまりよくないは14.7%である。



(3) 調査票

## にじバスの利用と運行についてのアンケート調査

調査日：平成19年11月2日(金)

以下の質問について、あてはまる番号などに○を付けるか、必要な記入をお願いします。

### 1. あなたの一般的なことについてお聞きします。

- 問1 性別 ⇒ 1 男性      2 女性 <sup>1</sup>
- 問2 年齢 ⇒ 1 10才以下    3 19~29才    5 50~64才    7 75才以上  
2 11~18才    4 30~49才    6 65~74才 <sup>2</sup>
- 問3 お住まい⇒ 1 美園町            4 学園西町            7 上記以外の小平市  
2 仲町            5 津田町            (            )  
3 学園東町        6 上水本町        8 小平市以外 (            ) <sup>3</sup>
- 問4 就業・就学の状況 ⇒ 1 会社員・公務員などの常勤    4 主婦  
2 パート・アルバイト・非常勤    5 学生  
3 自営業                            6 その他 (            ) <sup>4</sup>

### 2. 本日(11月2日・金)のにじバスの利用についてお聞きします。

- 問5 本日は、だれと乗られましたか ⇒ 1 1人            3 友人  
2 家族            4 その他 (            ) <sup>5</sup>
- 問6 利用の形態 ⇒ 1 往復の利用            <sup>6</sup>  
2 行きみの利用        → ■帰り、または、行きに利用した交通手段  
3 帰りのみの利用      ] 1 自転車    3 路線バス    5 その他  
2 徒歩      4 タクシー <sup>7</sup>

問7 利用された乗車区間の「バス停の番号」を下表から選んで記入してください。

■行き：乗車バス停の番号  <sup>8</sup> ⇒ 降車バス停の番号  <sup>9</sup>

■帰り：乗車バス停の番号  <sup>10</sup> ⇒ 降車バス停の番号  <sup>11</sup>

**【バス停の番号表】**

1 小平駅南口	11 学園中央通り	20 津田公民館・図書館	30 学園東小西通り
2 ルネこだいら	12 東町	21 都営津田町アパート	31 学園東町地域センター
3 ルネこだいら南	13 一橋学園駅	22 鎌倉街道公園	32 学園東小学校
4 小平駅西通り	14 学園駅前郵便局	23 津田公園	33 学園東小東
5 緑川通り	15 学園西町	24 学園西町二丁目	34 あかしあ通り
6 小平駅入口	16 小平中央公民館	25 学園西町地域センター	35 小平駅入口
7 仲町公民館	17 小平商工会館	26 都営学園西町アパート南	36 仲町
8 第一中学校	17-2 山王住宅	27 学園駅前郵便局南	37 ルネこだいら
9 都営学園東町アパート	18 津田町三丁目	28 一橋学園駅	38 学園東小学校南
10 学園野鳥公園	19 四小通り	29 学園東町一丁目	39 学園野鳥公園北
			40 学園東町三丁目



問8 本日は、何時台のにじバスに乘車されましたか（下表から選んでください）。

■行きの時間帯の番号を記入 ⇒  12 ■帰りの時間帯の番号を記入 ⇒  13

- |   |     |   |      |   |      |   |      |    |      |    |      |    |      |
|---|-----|---|------|---|------|---|------|----|------|----|------|----|------|
| 1 | 7時台 | 3 | 9時台  | 5 | 11時台 | 7 | 13時台 | 9  | 15時台 | 11 | 17時台 | 13 | 19時台 |
| 2 | 8時台 | 4 | 10時台 | 6 | 12時台 | 8 | 14時台 | 10 | 16時台 | 12 | 18時台 |    |      |

問9 本日は、どのような外出目的で利用されましたか（あてはまるもの全てに○印を）。

- |    |                     |    |                                   |
|----|---------------------|----|-----------------------------------|
| 1  | 一橋学園駅周辺での買物・用事・飲食など | 12 | 会合・会食                             |
| 2  | 小平駅周辺での買物・用事・飲食など   | 13 | 親戚・友人宅への訪問                        |
| 3  | 花小金井駅周辺での買物・用事・飲食など | 14 | レジャー                              |
| 4  | 上記以外への買い物・用事・飲食など   | 15 | 銀行・郵便局等                           |
| 5  | 一橋学園駅周辺の医院への通院・見舞い  | 16 | ルネこだいら                            |
| 6  | 小平駅周辺の医院への通院・見舞い    | 17 | 中央公民館                             |
| 7  | 昭和病院への通院・見舞い        | 18 | 中央図書館                             |
| 8  | 上記以外への通院・見舞い        | 19 | 市役所                               |
| 9  | 通 勤                 | 20 | 健康センター・福祉会館                       |
| 10 | 通 学                 | 21 | 上記以外の公共施設（                      ） |
| 11 | 文化教室・習い事            | 22 | その他（                      ）       |

**3. にじバスの沿線地域にお住まいの方・お勤めや通学の方に、「日頃のにじバスの利用」についてお聞きします。**

問10 にじバスの沿線地域に、ご自宅、通勤先、通学先があるかどうか、お聞きします。

- |   |   |    |                   |
|---|---|----|-------------------|
| 1 | にじバスの沿線地域にある  | 15 | → 次の「問11」に、お進み下さい |
| 2 | "                    "                    "                    "                    "                    "                    "                    "                    " | →  | 「3頁の問18」に、お進み下さい  |

※運行沿線地域とは ----- 小平市美園町、仲町、学園東町、学園西町、津田町、上水本町

問11 ご自宅・通勤先・通学先から ⇒ にじバスのバス停までの歩行時間は 

1	0～3分程度	3	7～8分程度	5	それ以上
2	5分程度	4	10分程度		

 16

問12 にじバスを、どの程度利用されていますか。

- |   |        |   |        |   |        |   |        |
|---|--------|---|--------|---|--------|---|--------|
| 1 | 今日が初めて | 3 | 月に1日程度 | 5 | 週に1～2日 | 7 | 週に5日以上 |
| 2 | 年に数回程度 | 4 | 月に2～3日 | 6 | 週に3～4日 |   |        |
- 17

問13 にじバスの運行によって、外出される回数は変化しましたか。

- |   |               |   |           |
|---|---------------|---|-----------|
| 1 | 運行前より外出回数が増えた | 2 | 運行前と変わらない |
|---|---------------|---|-----------|
- 18

■外出回数が増えた理由は何ですか（あてはまるもの全てに○印を）。

- |   |                        |                          |                          |
|---|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | 駅周辺・商店街への買物が便利になった     | 5                        | 幼児連れでも外出しやすくなった          |
| 2 | 雨や風、暑い日、寒い日でも外出しやすくなった | 6                        | 通院がしやすくなった               |
| 3 | 駅を経由して、他の地域へ行きやすくなった   | 7                        | その他                      |
| 4 | 足や身体が弱くても外出しやすくなった     | (                      ) | (                      ) |
- 19

問14 にじバスを、どのように利用されていますか。

- 1 主に平日(月曜日～金曜日)の利用      2 主に休日(土・日・祝日)の利用      3 両方 20

問15 今後は、どのくらいの回数で、にじバスを利用したいと思いますか。

- 1 これまでと同じくらい      2 これまで以上に、多く利用したい      3 わからない 21

問16 にじバスを利用される主な理由は何ですか(あてはまるもの全てに○印を)。

- |                       |                      |    |
|-----------------------|----------------------|----|
| 1 バス停が近い              | 9 車を使えない、使いにくい       | 22 |
| 2 運賃が安い               | 10 足や身体が弱い           |    |
| 3 ほほ時刻表通りに来る          | 11 通勤・通学に利用できる       |    |
| 4 買物などの荷物が多い          | 12 バスの外観デザインなどが好きだから |    |
| 5 ドライバーが親切だから         | 13 子供や孫が乗りたい         |    |
| 6 雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる | 14 通院や見舞いに利用できる      |    |
| 7 地域の景色を眺められて楽しい      | 15 公共施設に行くのに利用できる    |    |
| 8 自転車に乗れない、乗りにくい      | 16 その他( )            |    |

問17 にじバスが運行される前と、後では、あなたの交通手段はどう変わりましたか。

問17-1 にじバスが運行される前の交通手段

- 1 徒歩      3 路線バス      5 自動車      7 家族や友人の送迎 23  
2 自転車      4 タクシー      6 電車      8 その他( )

問17-2 にじバスが運行した後の交通手段

- 1 徒歩      3 路線バス      5 自動車      7 家族や友人の送迎      9 その他 24  
2 自転車      4 タクシー      6 電車      8 にじバス      ( )

(以降の質問には、全員がお答え下さい)

#### 4. にじバスの運行などについて、ご意見をお聞かせ下さい。

問18 にじバスの運賃については、どのようなご意見ですか。

■大人1回150円の運賃は ⇒ 1 妥当      2 安い      3 高い 25

■子供1回100円の運賃は ⇒ 1 妥当      2 安い      3 高い 26

問19 にじバスの運賃のお支払いは、どの方法をよく利用していますか。

- 1 現金      2 回数券      3 バス共通カード 27

問20 にじバスの変更後の運行ルート(中央公民館経由)については、どのようなご意見ですか。

- 1 公共施設へ便利になった      3 往復利用しにくくなった 28  
2 遠回りになって、不便になった      4 その他( )

問21 にじバスの定時運行(時刻表通りの運行)については、どういふご意見ですか。

- |                    |                  |
|--------------------|------------------|
| 1 ほぼ時刻表通りに来る       | 3 遅れることが多く、不満である |
| 2 遅れることもあるが、がまんできる | 4 時間より早く来ることがある  |

29

問22 にじバスの運行時間帯(7時～19時)については、どういふご意見ですか。

- |                             |
|-----------------------------|
| 1 現在の運行時間帯でよい               |
| 2 現在の始発より、早い時間の便( 時頃から)が欲しい |
| 3 現在の終発より、遅い時間の便( 時頃まで)が欲しい |
| 4 現在の運行時間帯より、短くしてよい         |

30

問23 にじバスの運行本数については、どういふご意見ですか。

- |                         |             |
|-------------------------|-------------|
| 1 現在の1時間3本(20分間隔)の本数でよい | 3 もっと少なくてよい |
| 2 もっと多くして欲しい            |             |

31

問24 にじバスのドライバーについては、どういふご意見ですか(あてはまるもの全てに○印を)。

- 運転の仕方は ⇒
- |           |                    |
|-----------|--------------------|
| 1 ていねいである | 3 乱暴な運転をするドライバーがいる |
| 2 特に問題はない | 4 急発進、急ブレーキがある     |

32

- 利用者との対応は ⇒
- |                 |           |
|-----------------|-----------|
| 1 対応が親切で、好感がもてる | 3 特に問題はない |
| 2 対応が不親切である     |           |

33

問25 にじバスの車両については、どういふご意見ですか。

- 外観のデザインは ⇒
- |      |        |           |
|------|--------|-----------|
| 1 よい | 2 まあまあ | 3 あまりよくない |
|------|--------|-----------|

34

- 乗降口のステップは ⇒
- |      |        |           |
|------|--------|-----------|
| 1 よい | 2 まあまあ | 3 あまりよくない |
|------|--------|-----------|

35

- 座席の配置は ⇒
- |      |        |           |
|------|--------|-----------|
| 1 よい | 2 まあまあ | 3 あまりよくない |
|------|--------|-----------|

36

- にぎり棒などの  
車内装備は ⇒
- |      |        |           |
|------|--------|-----------|
| 1 よい | 2 まあまあ | 3 あまりよくない |
|------|--------|-----------|

37

ご記入ありがとうございました。

にじバスの運行などについて、何かご意見がありましたらご記入ください。

お書き漏れのないようチェックをしていただき、なるべく早くご投函ください。

## にじバスの利用と運行についてのアンケート調査へのご協力のお願い

小平市コミュニティバス・にじバスは、地域の移動のしやすさや東西方向の交通の改善などのため、平成16年(2004年)1月19日に試行運行を開始しました。その後、見直し調査等を踏まえて、平成19(2007)年5月25日にルートの一部変更(中央公民館経由)するとともに、大人運賃の改定(100円から150円)を行い、新たな試行運行を進めています。

小平市では、利用者と地域の方々が育て、維持していく交通をめざしています。そのため、にじバスの利用状況、運行へのご意見などを、本アンケート調査を通じてお聞かせ下さい。

なお、調査票は本調査以外の目的に使用することはありません。また、無記名ですので、ご迷惑をおかけすることはありませんので、調査の主旨をご理解の上、ご協力をお願い致します。

平成19年(2007年)11月 小平市都市開発部公共交通担当 ☎ 042-346-9554  
西武バス(株)  
調査実施機関：財地域科学研究会 ☎ 03-3234-1231

ご記入上  
のお願い

- 行き帰りに調査票を2通受け取られた方は、1通のみを記入して下さい。
- 小学校低学年の利用者は、本人の代わりに保護者の方に記入をお願いします。
- 本調査票は、この返信用封筒に入れて11月7日(水曜日)までに、郵便ポストに投函(切手不要)して下さい。

#### 4. OD(バス停別乗降者数)調査結果

## (1) 調査の実施概要

### ①調査の目的

- ・にじバスのバス停別の乗降者数や、区間別の利用傾向を把握し、運行目的の評価や改善方法等の検討を行った。
- ・にじバスの新たな試行運行による効果を把握するために、運行ルートを一部変更した区間の主要バス停である⑩中央公民館バス停、⑪-2山王住宅バス停の乗降者数の実態を調査した。
- ・運行ルートの変更箇所以外の乗降者数については、平成16年度実施のフォローアップ調査結果を活用した。

### ②調査の方法

#### ■1. 調査日

- ・第2回調査：平成19(2007)年10月25日(木)／天候：晴れのち曇  
10月27日(土)／天候：雨(台風)

※第1回調査：平成16(2004)年10月10日(日)、12日(火)

#### ■2. 調査対象者

- ・平日・休日のにじバス全37便の全乗客を対象とした。

#### ■3. 調査方法

- ・にじバスの全37便の全乗客を対象として、運行ルートを一部変更した区間の主要バス停である⑩中央公民館バス停及び⑪-2山王住宅バス停の乗降者数を便別にカウントした。

※第1回調査では、全バス停での乗降者数を便別にカウントした。

### ③調査日の乗降者数

調査実施日		利用者数
平日	平成19(2007)年10月25日(木)	6 4 2人
休日	10月27日(土)	9 4 4人
平日	平成16(2004)年10月12日(火)	8 3 8人
休日	10月10日(日)	6 8 7人

## (2) 調査の結果

### ①乗降者数の多いバス停（第1回調査結果）

#### ■1. 乗者数の多いバス停

##### □1. ①小平駅南口が最も多く、次いで⑬・㉘一橋学園駅が多い

- ・平日は、小平駅南口が222人(26.5%)、次いで一橋学園駅が143人(17.1%)である。この2バス停で全体の43.6%を占めている。
- ・休日は、小平駅南口が192人(27.9%)、一橋学園駅が111人(16.2%)である。この2バス停で全体の44.1%を占めている。
- ・平日、休日ともに小平駅南口が最も多く、4分の1以上を占めている。次いで一橋学園駅で約17%あり、2つのバス停で4割以上を占めている。

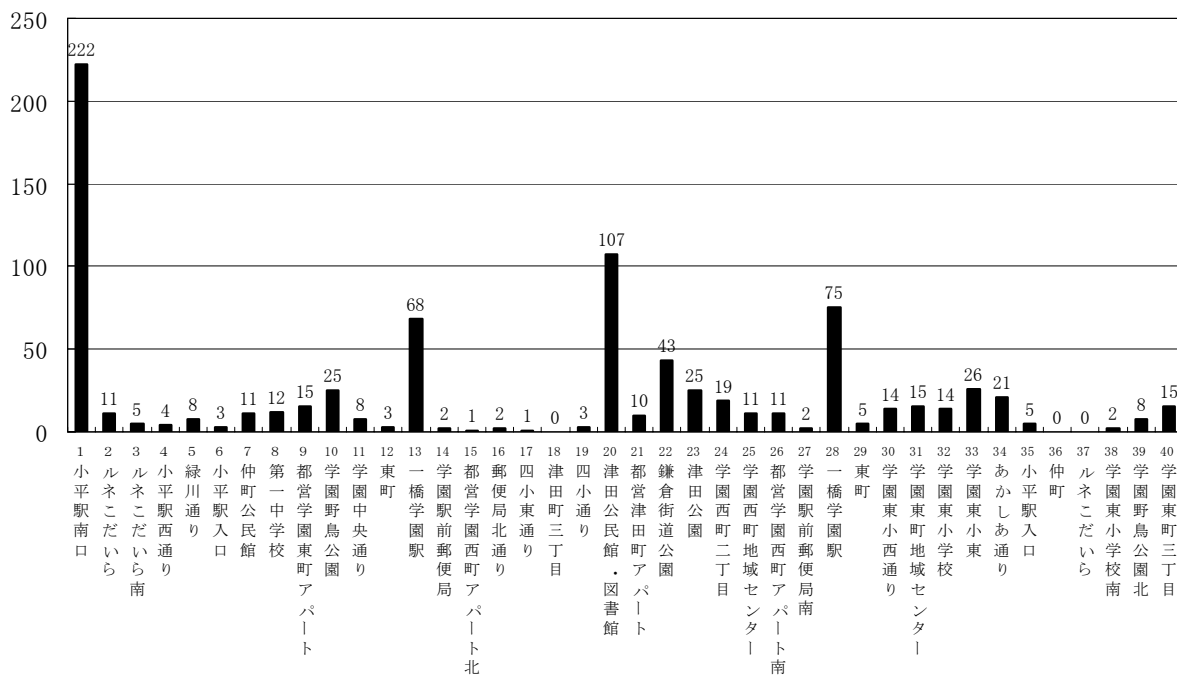
##### □2. ㉑津田公民館・図書館、㉒鎌倉街道公園、㉓学園東小東での乗車が多い

- ・次に乗車が多いのは、津田公民館・図書館で、平日は107人(12.8%)、休日は92人(13.4%)である。
- ・その他のバス停では、鎌倉街道公園が平日は43人(5.1%)、休日は27人(3.9%)、学園東小東が平日は26人(3.1%)、休日は32人(4.7%)と比較的多い。

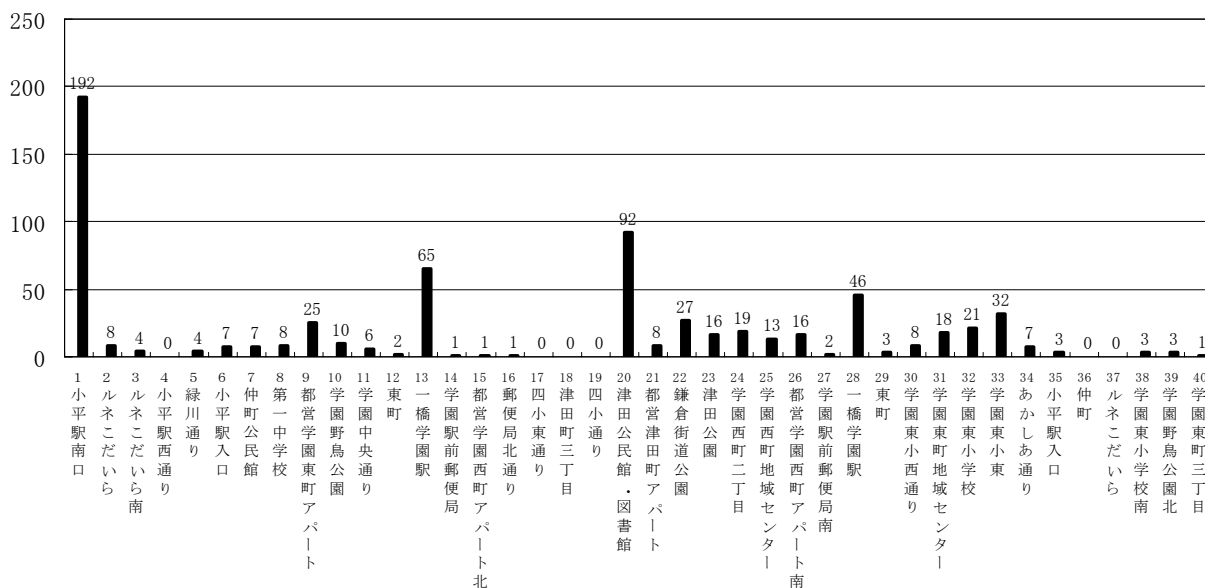
##### □3. バス停平均(平日16.1人/休日23.6人)より多いバス停

- ・平日が10ヶ所(①、⑩、⑬、⑳、㉒、㉓、㉔、㉘、㉙、㉚)ある。
- ・休日が7ヶ所(①、⑨、⑬、⑳、㉒、㉘、㉙)ある。

#### [平日の乗者人数]



## [休日の乗者人数]



## ■2. 降車の多いバス停

### □1. ①小平駅南口が最も多く、次いで⑬・⑳一橋学園駅が多い

- ・平日は、小平駅南口が229人(27.3%)、次いで一橋学園駅が190人(22.7%)である。2つのバス停で全体の半分を占めている。
- ・休日は、小平駅南口が、185人(26.9%)、一橋学園駅が138人(20.1%)である。2つのバス停で全体の半分を占めている。
- ・平日、休日ともに小平駅南口が最も多く、4分の1以上を占めている。一橋学園駅が2割以上ある。

### □2. 平日、休日ともに⑳津田公民館・図書館の降車が多い

- ・次いで降車が多いのは、津田公民館・図書館で平日は79人(9.4%)、休日は65人(9.5%)である。

### □3. ⑦仲町公民館、⑳ルネこだいら、⑨都営学園東町アパートの降車が多い

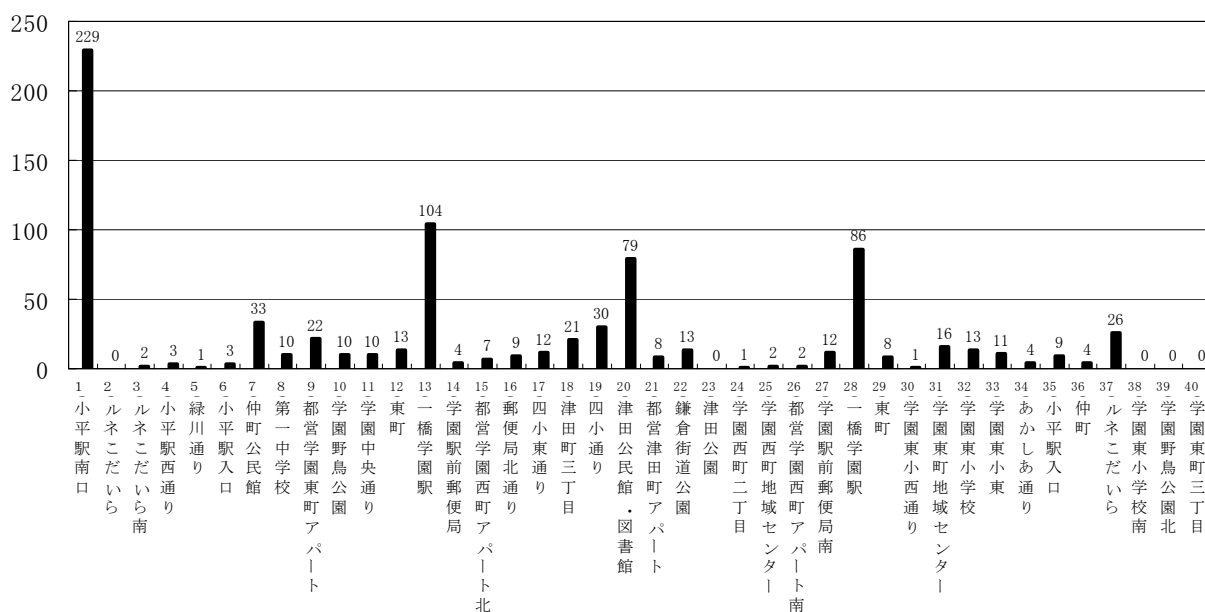
- ・平日は、仲町公民館が33人(3.9%)、ルネこだいらが26人(3.1%)と比較的多い。
- ・休日は、都営学園東町アパートが33人(4.8%)、四小通りと学園東小学校がともに23人(3.3%)であった。

### □4. バス停平均(平日16.1人/休日23.6人)より多いバス停

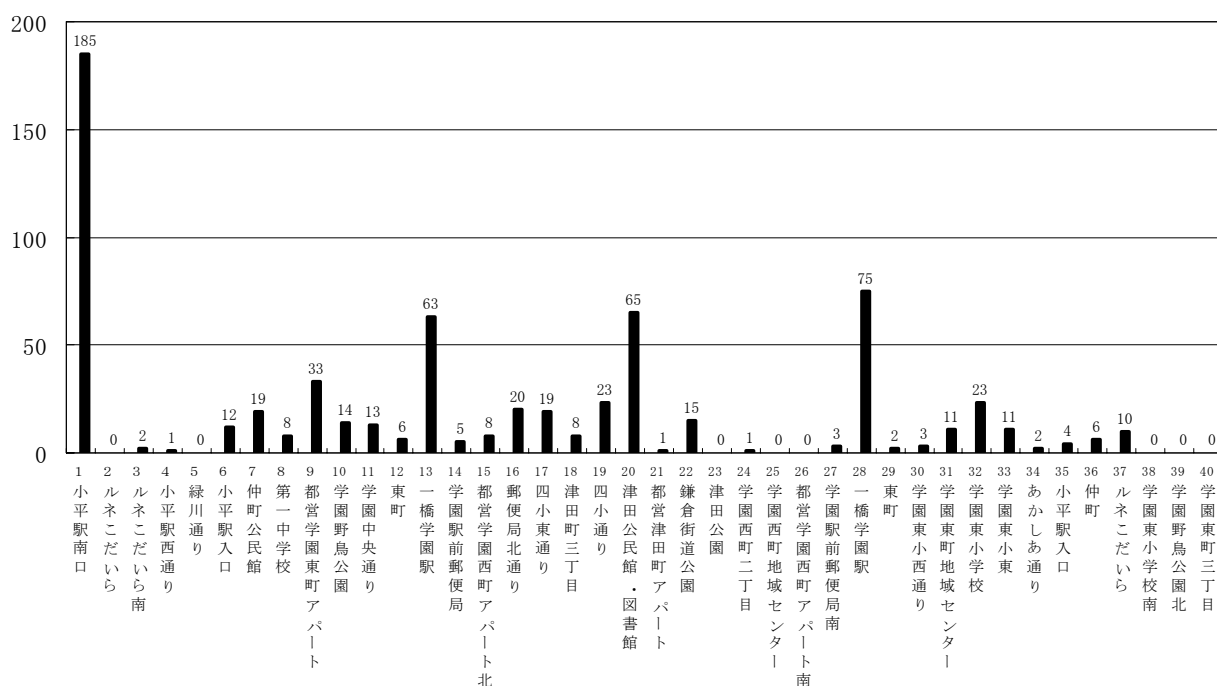
- ・平日が10ヶ所(①、⑦、⑨、⑬、⑮、⑲、⑳、㉓、㉔、㉗)ある。
- ・休日が7ヶ所(①、⑨、⑬、⑲、㉑、㉓、㉔)ある。



## [平日の降者人数]



## [休日の降者人数]



### ■4. 乗降者数の多いバス停

- 平日で乗降者数が多いバス停(上位3ヶ所)は、小平駅南口が451人、一橋学園駅が333人、津田公民館・図書館が186人で、この3ヶ所で全体の75%近くを占めている。
- 休日で乗車数が多いのは、平日と同じで、それぞれ377人、249人、157人で、全体の約4割を占めている。

## ②乗降者数の少ないバス停（第1回調査結果）

### ■1. 乗者数のない(0人)バス停

□1. 平日：⑬津田町三丁目、⑳仲町、㉑ルネこだいら

□2. 休日：④小平駅西通り、⑦四小東通り、⑬津田町三丁目、⑯四小通り、  
⑳仲町、㉑ルネこだいら

### ■2. 乗者数の少ないバス停：⑭学園駅前郵便局、⑮都営学園西町アパート北、⑯郵便局北通り、⑰四小東通り、㉒学園駅前郵便局南

・平日は、都営学園西町アパート北、四小東通り、学園駅前郵便局、学園駅前郵便局南でそれぞれ1～2人と少ない。

・休日は、学園駅前郵便局、都営学園西町アパート北、郵便局北通り、学園駅前郵便局南がそれぞれ1人と少ない。

### ■3. 降者数がない(0人)バス停

□1. 平日：②ルネこだいら、㉓津田公園、㉔学園東小学校南、㉕学園野鳥公園北、  
④学園東町三丁目

□2. 休日：②ルネこだいら、⑤緑川通り、㉓津田公園、㉖学園西町地域センター、  
⑥都営学園西町アパート南、㉔学園東小学校南、㉕学園野鳥公園北、  
④学園東町三丁目

### ■4. 降車者数の少ないバス停：③ルネこだいら南、⑤緑川通り、㉗学園西町二丁目、 ㉖学園西町地域センター、⑥都営学園西町アパート南

・平日は、緑川通り、学園西町二丁目1人、ルネこだいら南、学園西町地域センター、都営学園西町アパート南が2人と少ない。

・休日は、小平駅西通り、都営津田町アパート、学園西町二丁目1人、ルネこだいら南、東町が2人と少ない。

### ■5. 乗降ともに少ないバス停：③ルネこだいら南、④小平駅西通り、⑭学園駅前郵便局、⑮都営学園西町アパート北

・平日は、ルネこだいら南は7人(乗5人/降2人)、小平駅西通りは7人(乗4人/降3人)、学園駅前郵便局は6人(乗2人/降4人)、都営学園西町アパート北は8人(乗1人/降7人)である。

・休日は、ルネこだいら南は6人(乗4人/降2人)、小平駅西通りは1人(乗0人/降1人)、緑川通りは4人(乗0人/降0人)、学園駅前郵便局は6人(乗1人/降5人)、東町は5人(乗3人/降2人)、津田町三丁目8人(乗0人/降8人)である。

## ③ルート変更後の主要バス停での乗降者数（第2回調査結果）

### ■1. ⑯小平中央公民館、⑰-2山王住宅は乗降が少ない

・小平中央公民館での乗降者数は、平日17人(2.6%)、休日14人(1.5%)の計31人と、全バス停平均(40.9人)に比べて少ない。

・山王住宅での乗降は、平日27人(4.2%)、休日29人(3.0%)の計56人で全バス停平均より多い。小平中央公民館よりも、山王住宅の乗降者数が多い。

・2バス停合わせると、平日乗13人/降31人、休日乗13人/降車37人である。

■2. ⑩小平中央公民館：乗者数よりも降者数が多い

- ・小平中央公民館は、平日は乗5人／降12人、休日は乗7人／降14人である。平日、休日ともに降者数が2倍強ある。

■3. ⑪-2山王住宅：乗者数よりも降者数が多い

- ・山王住宅は、平日は乗車8人／降19人、休日は乗6人／降23人であった。平日、休日ともに降者数が3倍近くある。

■4. ルート変更に伴う廃止バス停の乗降者数(第1回調査結果)

- ・3ヶ所の廃止バス停のうち、⑬都営学園西町アパート北が最も少なく、平日は乗1人／降7人、休日は乗1人／降8人であった。
- ・次いで⑰四小東通りは平日乗1人／降12人、休日は乗0人／降19人、⑱郵便局北通りは平日は乗2人／降9人、休日は乗1人／降20人であった。
- ・廃止バス停の乗降者数は、3ヶ所合わせると、平日乗4人／降28人、休日乗2人／降47人と、新設バス停合計より少ない。また、いずれも全バス停平均(平日32.2人／休日47.2人)に比べて少ない。また、平日、休日ともに降者数が圧倒的に多い。

④乗降区間別の利用者数 (第1回調査結果)

■1. 東西方向の利用が多い

- ・目的地から小平駅・一橋学園駅への移動、もしくは小平駅・一橋学園駅から目的地への移動に利用されている。
- ・中でも、津田地区(⑬～⑳)と小平駅や一橋学園駅間の利用、一橋学園駅と小平駅間の利用が多い。各区間の乗降者数を合わせると平日は332人/39.6%、休日は247人/38.7%と約4割を占める。

■2. 津田公民館・図書館と、一橋学園駅と、小平駅の間利用が多い

- ・平日は、津田公民館・図書館⇄小平駅が75人と最も多く、津田公民館・図書館⇄一橋学園が68人、一橋学園⇄小平駅が59人である。
- ・休日は、津田公民館・図書館⇄一橋学園が71人、津田公民館・図書館⇄小平駅が70人、一橋学園⇄小平駅が36人である。

乗降バス停	人数	乗降バス停	人数
平日		休日	
津田公民館→小平駅	40	津田公民館→一橋学園	42
津田公民館→一橋学園	38	津田公民館→小平駅	39
小平駅→津田公民館	35	小平駅→津田公民館	31
小平駅→仲町公民館	30	一橋学園→津田公民館	29
小平駅→一橋学園	30	学園東小東→小平駅	29
一橋学園→津田公民館	30	小平駅→都営学園東町	28
一橋学園→小平駅	29	小平駅→一橋学園	18
学園東小東→小平駅	23	一橋学園→小平駅	18
鎌倉街道公園→一橋学園	22	小平駅→仲町公民館	16
学園野野鳥公園→一橋学園	20	鎌倉街道公園→一橋学園	16





■3. 平成19(2007)年10月25日(木)、27日(土)

**平成19年にじバス フォローアップ調査 (OD調査 集計)**

中央公民館	乗降人数		属性の人数						
		(人)	男	女	~10歳代	20~30歳代	40~50歳代	60歳代以上	子ども連れ
10月25日(木)	乗	5	1	4	1	1	1	2	1
晴のち曇	降	12	3	9	2	3	3	4	2
<b>合計</b>		<b>17</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
10月27日(土)	乗	7	4	3	0	3	1	3	0
雨(台風)	降	14	7	7	0	0	8	6	0
<b>合計</b>		<b>21</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>0</b>

山王住宅	乗降人数		属性の人数						
		(人)	男	女	~10歳代	20~30歳代	40~50歳代	60歳代以上	子ども連れ
10月25日(木)	乗	8	2	6	0	0	2	6	0
晴のち曇	降	19	8	11	2	5	7	5	2
<b>合計</b>		<b>27</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>2</b>
10月27日(土)	乗	6	3	3	0	0	2	4	0
雨(台風)	降	23	8	15	6	4	9	4	3
<b>合計</b>		<b>29</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>3</b>

■10月27日は、市役所土曜窓口(一部) 8:30~12:15

小平中央公民館バス停

平成19年10月25日(木)／天候：晴のち曇

時刻 実出発時刻	乗車人数 (人)	属性別の人数						
		男	女	～10 歳代	20～ 30歳代	40～ 50歳代	60歳 代～	子ども 連れ
7:10	乗 0							
7:15	降 0							
7:30	乗 0							
7:33	降 0							
7:50	乗 0							
7:51	降 1	1				1		
8:10	乗 0							
8:14	降 0							
8:30	乗 0							
8:36	降 0							
8:50	乗 0							
8:54	降 0							
9:10	乗 0							
9:10	降 0							
9:30	乗 0							
9:31	降 2		2				2	
9:50	乗 0							
9:51	降 0							
10:10	乗 0							
10:12	降 0							
10:30	乗 0							
10:31	降 0							
10:50	乗 0							
10:56	降 0							
11:10	乗 0							
11:11	降 0							
11:30	乗 0							
11:30	降 0							
11:50	乗 0							
11:54	降 0							
12:10	乗 2		2			1	1	
12:12	降 0							
12:30	乗 0							
12:30	降 1	1					1	
12:50	乗 0							
12:51	降 6	1	5	2	3	1		2
13:10	乗 0							
13:12	降 0							
13:30	乗 0							
13:34	降 0							
13:50	乗 0							
13:51	降 0							
14:10	乗 2	1	1	1	1			1
14:15	降 0							
14:30	乗 0							
14:33	降 0							
14:50	乗 0							
14:57	降 0							
15:10	乗 1		1				1	
15:14	降 0							
15:30	乗 0							
15:36	降 0							
15:50	乗 0							
15:52	降 0							
16:10	乗 0							
16:14	降 0							
16:30	乗 0							
16:34	降 1		1				1	
16:50	乗 0							
16:55	降 0							
17:10	乗 0							
17:12	降 0							
17:30	乗 0							
17:33	降 0							
17:50	乗 0							
17:53	降 1		1			1		
18:10	乗 0							
18:11	降 0							
18:30	乗 0							
18:32	降 0							
18:50	乗 0							
18:52	降 0							
19:10	乗 0							
19:12	降 0							
合計	乗 5	1	4	1	1	1	2	1
	降 12	3	9	2	3	3	4	2

\*子ども連れは組数

平成19年10月27日(土)／天候：雨(台風20号接近  
により風雨強し。特に午後2時～5時が暴風雨)

時刻 実出発時刻	乗車人数 (人)	属性別の人数						
		男	女	～10 歳代	20～ 30歳代	40～ 50歳代	60歳 代～	子ども 連れ
7:10	乗 0							
7:10	降 1	1					1	
7:30	乗 0							
7:32	降 0							
7:50	乗 0							
7:51	降 0							
8:10	乗 0							
8:11	降 0							
8:30	乗 0							
8:34	降 0							
8:50	乗 0							
8:50	降 0							
9:10	乗 0							
9:12	降 0							
9:30	乗 1	1			1			
9:33	降 0							
9:50	乗 0							
9:54	降 0							
10:10	乗 0							
10:15	降 0							
10:30	乗 1		1					1
10:37	降 1		1					1
10:50	乗 0							
10:52	降 0							
11:10	乗 0							
11:14	降 1		1					1
11:30	乗 1		1					1
11:32	降 0							
11:50	乗 0							
11:54	降 0							
12:10	乗 0							
12:15	降 1		1					1
12:30	乗 0							
12:35	降 2	2				1	1	
12:50	乗 0							
12:53	降 1	1				1		
13:10	乗 0							
13:16	降 0							
13:30	乗 0							
13:30	降 0							
13:50	乗 0							
13:53	降 2	2				2		
14:10	乗 0							
14:10	降 1		1					1
14:30	乗 0							
14:31	降 0							
14:50	乗 0							
14:52	降 0							
15:10	乗 0							
15:12	降 2		2			1	1	
15:30	乗 0							
15:32	降 0							
15:50	乗 1	1			1			
15:51	降 0							
16:10	乗 0							
16:15	降 1		1			1		
16:30	乗 0							
16:35	降 0							
16:50	乗 1	1			1			
17:00	降 0							
17:10	乗 0							
17:13	降 0							
17:30	乗 0							
17:39	降 0							
17:50	乗 0							
17:58	降 0							
18:10	乗 2	1	1			1	1	
18:15	降 0							
18:30	乗 0							
18:33	降 0							
18:50	乗 0							
18:54	降 0							
19:10	乗 0							
19:14	降 1	1				1		
合計	乗 7	4	3	0	3	1	3	0
	降 14	7	7	0	0	8	6	0

\*子ども連れは組数

山王住宅バス停

平成19年10月25日(木)／天候：晴のち曇

時刻 実出発時刻	乗車人数 (人)	属性別の人数						
		男	女	～10 歳代	20～ 30歳代	40～ 50歳代	60歳 代～	子ども 連れ
7:11	乗 0							
7:16	降 1	1				1		
7:31	乗 0							
7:34	降 0							
7:51	乗 0							
7:52	降 1		1			1		
8:11	乗 0							
8:15	降 0							
8:31	乗 0							
8:37	降 0							
8:51	乗 0							
8:55	降 1		1			1		
9:11	乗 0							
9:11	降 0							
9:31	乗 0							
9:32	降 2	1	1		2			
9:51	乗 0							
9:51	降 1	1					1	
10:11	乗 1	1					1	
10:14	降 0							
10:31	乗 0							
10:33	降 0							
10:51	乗 0							
10:57	降 3	2	1	1	1		1	1
11:11	乗 0							
11:12	降 1		1				1	
11:31	乗 1		1				1	
11:32	降 0							
11:51	乗 0							
11:55	降 0							
12:11	乗 0							
12:13	降 3	2	1	1	2			1
12:31	乗 1		1			1		
12:31	降 0							
12:51	乗 2		2			1	1	
12:51	降 0							
13:11	乗 0							
13:12	降 0							
13:31	乗 0							
13:34	降 0							
13:51	乗 2		2				2	
13:52	降 1		1			1		
14:11	乗 1	1					1	
14:17	降 0							
14:31	乗 0							
14:34	降 0							
14:51	乗 0							
14:59	降 0							
15:11	乗 0							
15:14	降 0							
15:31	乗 0							
15:37	降 1		1			1		
15:51	乗 0							
15:52	降 1		1			1		
16:11	乗 0							
16:14	降 0							
16:31	乗 0							
16:34	降 0							
16:51	乗 0							
16:55	降 0							
17:11	乗 0							
17:13	降 0							
17:31	乗 0							
17:35	降 1		1				1	
17:51	乗 0							
17:53	降 0							
18:11	乗 0							
18:13	降 0							
18:31	乗 0							
18:34	降 0							
18:51	乗 0							
18:55	降 1	1				1		
19:11	乗 0							
19:14	降 1		1				1	
合計	乗 8	2	6	0	0	2	6	0
	降 19	8	11	2	5	7	5	2

\*子ども連れは組数

平成19年10月27日(土)／天候：雨(台風20号接近により風雨強し。特に午後2時～5時が暴風雨)

時刻 実出発時刻	乗車人数 (人)	属性別の人数						
		男	女	～10 歳代	20～ 30歳代	40～ 50歳代	60歳 代～	子ども 連れ
7:11	乗 0							
7:12	降 1	1				1		
7:31	乗 0							
7:32	降 0							
7:51	乗 0							
7:52	降 1		1			1		
8:11	乗 0							
8:12	降 0							
8:31	乗 1	1					1	
8:35	降 0							
8:51	乗 0							
8:57	降 0							
9:11	乗 0							
9:13	降 0							
9:31	乗 0							
9:34	降 1	1					1	
9:51	乗 0							
9:56	降 1	1				1		
10:11	乗 0							
10:16	降 0							
10:31	乗 0							
10:37	降 1		1				1	
10:51	乗 1		1				1	
10:54	降 4	2	2	2	1		1	1
11:11	乗 0							
11:16	降 1		1				1	
11:31	乗 0							
11:34	降 2	1	1	1	1			1
11:51	乗 0							
11:56	降 2		2	2				
12:11	乗 1	1				1		
12:17	降 0							
12:31	乗 1		1				1	
12:35	降 0							
12:51	乗 0							
12:55	降 0							
13:11	乗 0							
13:18	降 0							
13:31	乗 0							
13:32	降 2		2			2		
13:51	乗 0							
13:55	降 1		1			1		
14:11	乗 0							
14:12	降 0							
14:31	乗 0							
14:33	降 0							
14:51	乗 0							
14:54	降 0							
15:11	乗 0							
15:14	降 1	1				1		
15:31	乗 0							
15:33	降 0							
15:51	乗 0							
15:51	降 1		1			1		
16:11	乗 0							
16:16	降 0							
16:31	乗 0							
16:36	降 0							
16:51	乗 1		1				1	
17:01	降 0							
17:11	乗 0							
17:15	降 0							
17:31	乗 0							
17:40	降 0							
17:51	乗 0							
17:58	降 0							
18:11	乗 1	1				1		
18:15	降 1	1				1		
18:31	乗 0							
18:34	降 2		2	1	1			1
18:51	乗 0							
18:55	降 0							
19:11	乗 0							
19:15	降 1		1			1		
合計	乗 6	3	3	0	0	2	4	0
	降 23	8	15	6	4	9	4	3

\*子ども連れは組数



## 5. 利用者・沿線住民ヒヤリング(意識)調査結果 (要点)

## (1) 調査の実施概要

### ①調査の目的

- ・にじバスの運行システムの評価、導入効果、問題点、改善提案、需要開発提案などを定性的に把握するために、にじバス利用者や沿線住民を対象にヒヤリング調査を行う。

### ②調査の方法

- ・にじバス利用者や沿線住民に公共施設に集ってもらい、ルートや運賃の変更への評価、にじバス全体の評価、課題・問題点、利用しない・出来ない理由、改善提案、利用促進策などを聞き取る(適時質問を投げかける)。
- ・にじバス運行エリアを西武多摩湖線の東西2地区に分けて設定する。人選については、自治会や老人会、公共施設の窓口を通じて行なう。

■時間：約2時間／進行(コンサルタント)

■人数：各20名程度

### ③ヒヤリング項目

#### ■1. 利用状況

- ・利用の有無：本人、家族の通学・通勤・買物・通院等、利用しない・できない理由
- ・利用の目的と行先：買物、通院、公共施設利用等、用事、会合、通学、鉄道利用など
- ・利用状況：乗降バス停、利用頻度、利用形態(往復・片道)、同行者など
- ・利用理由：車・バイク・自転車に乗れない、悪天候の時、送迎してもらえない、歩行に困難があるなど
- ・にじバス運行の効果：外出回数の変化、外出の利便性向上、交流の活発化、安全性・防犯性の向上など

#### ■2. 運行システムの評価と改善点について

- ・ルートや運賃の変更後の影響と効果(新しいバス停／公共施設での乗降／運賃値上げの影響／バス共通カードの利用など)
- ・混雑の状況：曜日・時間帯・天候、大学生の利用など
- ・運行時間帯・本数：現状でよい、早い便や遅い便(理由、時間)、増便、減便など
- ・車両：大きさ・定員、乗り心地、乗降のしやすさ、車内装備など
- ・ドライバー：運転・接客対応など
- ・バス停：位置(移設、増設)、表示(バス停名、時刻、ルート等)、上屋・ベンチなど

### ④調査日時と会場

- ・学園東町地域高齢者・主婦グループ --- 平成19(2007)年11月5日(月) 10:00～12:00  
会場：学園東町地域センター
- ・津田町地域高齢者・主婦グループ --- 平成19(2007)年11月7日(水) 13:30～15:00  
会場：津田公民館

## (2) 調査の結果

### A. 学園東町地域高齢者・主婦グループ

- ・参加者：18名（女性16名、男性2名）
- ・年齢：30歳代1名、40歳代2名、50歳代2名、60才代3名、70歳代8名、80歳代1名

#### ①日常の外出行動

##### ■1. 買物は、近くの一橋学園駅や小平団地(北口商店街)へ徒歩・自転車で行っている

- ・買物は一橋学園まで歩いて行く。
- ・買物は、小平団地の北口商店街やいなげやに行く。
- ・買物は、近くの商店街か一橋学園駅の近くに歩いていく。
- ・一橋学園駅まで近く、便利なところに住んでいる。

##### ■2. 小平団地から路線バスで国分寺や武蔵小金井、花小金井へ出かける

- ・小平団地の中から、路線バスが3種類出ているので便利である。
- ・路線バスのバス停までは、歩いて7～8分で行くことができる。国分寺や武蔵小金井に行くバスがある。少し離れているが、花小金井へ行くバスもあるので、たいていの用は足りる。
- ・お使い(買回り品)は国分寺駅や花小金井駅まで路線バスで出る。

##### ■3. 花小金井駅周辺まで出かけている人：14人

##### ■4. 昭和病院への通院・見舞いは、自転車やタクシー、送迎を利用している(7人)

- ・母(83歳)を昭和病院まで車で送っている。帰りはタクシーで帰ってくる。
- ・私は自転車で昭和病院まで行く。
- ・小平駅から(昭和病院へ)西武バスを利用するときには、すごく待つ。帰りも待つ。お見舞いに行くのには本当に不便である。

#### ②にじバスの利用状況

##### ■1. 小平駅とその周辺へ行くときに利用 — 西武線の利用、西友、ルネこだいら、通院等

- ・小平駅から新宿へ行く(西武新宿線を利用する)ときには、にじバスを利用する。
- ・西武線の乗換えが不便なので、久米川駅に行くときは、小平駅までにじバスに乗る。月に1回程度である。
- ・(にじバスは)土日に利用する。西武新宿線で新宿に出たり、先日は自衛隊の航空ショーを主人と観に行った時に、にじバスを利用した。
- ・通院は、小平の眼医者へにじバスで行く。
- ・にじバスは、普段の生活で利用する他に、一人で外出困難な人の送迎をしているので、その時に利用している。にじバスには、小平駅までよく乗っている。
- ・小平駅やルネこだいらに行く時に、月に5～6回にじバスを利用している。(行きは)⑩学園東地域センターから乗って、(帰りは)⑩都営学園東町アパートで降りる。

## ■2. 一橋学園での買物の帰りや雨の日などの利用

- ・買物は一橋学園駅まで歩いて行く。帰りはにじバスに乗る。
- ・小平に行くときは自転車を利用する。雨のときだけにじバスで行く。
- ・雨の日は、にじバスを利用する。なるべく乗ってあげようという気持ちで乗っている。

## ■3. その他の利用 —— 公衆浴場(津田)

- ・毎日、津田公民館の近くの公衆浴場に、にじバスで行っている。

## ■4. 学園東町は、利用したことがない人が多い(7人)

- ・小平駅へ行くには、にじバスが便利だと思うが、小平駅へ行く用事がない。
- ・にじバスの停留所まで歩いて15分くらいかかるので、あまり乗らない。ふだんはシルバーパスを使って、路線バスに乗るのが便利である。
- ・にじバスに乗ったことがない。
- ・にじバスを見かけると、人数が少ないときがある。あまり乗っていないと思う。

## ③にじバスへの評価

### ■1. 小平駅への「足」として必要不可欠である

- ・小平駅のバス停からは、お年寄りが頻繁に(にじバスに)乗っている。ありがたいという話はよく聞いている。
- ・小平駅へ出る時には、にじバスが必要不可欠である。とにかく「足」として利用している。
- ・一橋学園周辺の住民は恵まれていると感じている(感謝している)。

### ■2. 定時運行は確保されている

- ・ほとんど遅れない。路線バスは10分遅れても平気であるけれど、にじバスは遅れても2～3分である。

### ■3. ノンステップ車両は乗りやすい

- ・にじバスは、車内が明るくて、乗りやすいので、ありがたい。

## ④運賃値上げ、ルート変更について

### ■1. 利用回数が減った、学園東町から小平駅まで150円は高いと感じている

- ・にじバスは便利なので、100円の際はよく乗っていた。(値上げで)行き帰り乗ると(300円となるので)つらい。やっぱり高いなーと思っている。回数は減った。でも足が悪いのでやっぱり乗る。(往復で100円の出費増は)痛いと思う。
- ・150円になったので、自転車で行くことが多くなった。
- ・にじバスを利用する時は、往復で乗っているなので、150円は高いと思う。
- ・小平駅までに行くのに150円は高い。昭和病院や郵便局本局まで行けるのなら、150円出してもいい。

### ■2. 路線バスより安い、値上げは仕方ない、そのうち慣れるのではないか

- ・路線バスで一橋学園に出ると、本当(運賃)は190円かかる。(それと比べると)150円なので40円安いなどは思っている。

- ・介護(の仕事)で小平駅に出ることが多いので、にじバス様様である。100円の方が良いけれど、150円でも私にとっては不可欠なので仕方ない。
- ・(値上げは)仕方がないと思う。赤字なんでしょう。
- ・一時期乗らなくても、またすぐに慣れてきて乗るようになるのではないか。
- ・150円は高くないと思う。最初に100円にしたのが悪かった(安すぎた)のではないか。
- ・津田の人に聞いたら、高くたって(にじバスが)あった方がいいと言っていた。

### ■3. 中央公民館周辺へ行けるのはよいが、帰りが不便である

- ・中央公民館に行くのにはいいけれど・・・(帰りは不便である)。
- ・帰りがないのはおかしい。
- ・帰りは歩いて帰っている。

## ⑤改善への提案・要望

### ■1. あかしあ通りを往復通すと、一中通りや仲町公民館が不便になる

- ・あかしあ通りを(往復とも)通した方が、両方向へ向かって沢山乗ると思う。一中通り沿いの住民はあまり乗らないと思う。
- ・私は㊦都営学園東町アパートから乗っている。他にも利用している人はいる。
- ・あかしあ通りをそのまま南へ行き、小平団地から自衛隊駐屯地の通り(警察学校北通り)を通れば、もっと乗る人が増えると思う。
- ・西武線で小平駅に来た人から、仲町の公民館や図書館に行くのに便利になったと聞いている。

### ■2. 昭和病院行きのバスが欲しい

- ・自転車で昭和病院まで行っている。青梅街道は渋滞するから通れないかもしれないけれど、裏の道は通せないのか。ご近所でも昭和病院までバスがあればいい、とよく聞いている。
- ・小平駅から(昭和病院まで)西武バスを利用するときには、すごく待つ。帰りも待つ。お見舞いに行くのには本当に不便である。

### ■3. 最終便は、20時半～21時ごろまで欲しい

- ・夜は9時頃まで欲しいと思う。
- ・夜7時で終わってしまうのは、早すぎると思う。8時半までは運行して欲しい。7時じゃどうしようもない。
- ・ルネこだいらや、小平駅の西友に行くときには、駐車場がないので、にじバスを利用している。夜は早く終了してしまうので、そういう時は路線バスを使って帰ってくる。

### ■4. ルネこだいらのイベント時は、増車して欲しい

- ・ルネこだいらで催し物がある時は、いっぺんに大勢乗るので、もう一台増発できないかと思うときがある。

### ■5. 全ての座席に手すり・肘掛があると安全である

- ・にじバスの座席は、急ブレーキの場合、どっと横に行ってしまう(前方の3つの座席は車椅子用のため手すりがない)。小金井市のバスは座席が前向きについているので、

転ばない。

- ・(車内で)老人が転んで怪我をした場合は、医療費の請求が高くてついてしまう。市の予算が少ないのは仕様が悪いけれど、その点も考えて、しっかりした車両にして欲しい。
- ・座席の肘掛は絶対必要だ。

#### ■6. 車両は、故障が多い、振動がひどい、クーラーが効かない

- ・時々、にじバスが故障する。カードが上手く入らなくて、現金を出さなくてはいけない時がある(料金箱の故障)。故障するほど、人が乗っていないのにとと思う。
- ・小平市のバスは、華奢である。振動がひどい。国分寺市のぶんバスはしっかりしている。
- ・(にじバスの車内はクーラーが効かないので)今年の夏はものすごく暑かった。にじバスは冬は寒いし夏は暑い。
- ・あの車両で冷房がかからないなんて、信じられない。今の技術をもってすれば、絶対に改善できるはずである。次に新しい車両にする時には、皆に喜ばれるようなものにして欲しい。

#### ■7. にじバスはもっとPRが必要である

- ・ルートが変わったのを知らない人もたくさんいると思う。もっと宣伝した方がよい。
- ・「変更になりました」というポスターがまだ車内に張りっぱなしだ。
- ・にじバスを利用した方が、料金的にも、時間的にもいいのかもしれないが、電車に乗り慣れている。でも、皆さんの話を聞くと、小平駅まであまり時間もかからないようだし、割にあう(利用しやすい)のかもしれないと思った。
- ・中央公民館経由なのは、初めて知った。
- ・市報などはあまり見てないのではないか。
- ・にじバスが廃止になりそうだ、と聞いたら皆乗るのではないか。

#### ■8. 態度が横柄なドライバーがいる

- ・運転手の態度が横柄である。年寄りにはもっと優しくしてもらわないと。

### ⑥その他

#### ■西武バスの路線変更に影響を受けている人がいる

- ・小平駅に行くあかしあ通りのバスは1年ほど前に廃止になり、回田通りに行くバスになった。
- ・西武バスが花小金井駅の方へ行ってしまう(ルートを変えた)、小平駅まで遠くなった。
- ・西武バス(あかしあ通りの路線)がいきなり変わった。以前は西武バスを利用していたのに。

## B. 津田町地域高齢者・主婦グループ

- ・参加者：14名（女性11名、男性3名）
- ・年齢：50歳代2名、60歳代6名、70歳代5名、80歳代1名

### ①日常の外出行動

#### ■1. 買物 —— 一橋学園駅へ自転車・にじバスで行っている

いなげやは近いので徒歩(帰りはにじバス)や自転車で行っている

- ・買物は、一橋学園駅に自転車で行く。毎日のように行っている。
- ・買物はほとんど歩きである。いなげやが近い。
- ・買物は、いなげやによく行く。帰りはにじバスに乗る。一橋学園駅まで行くこともある。
- ・買物はいなげやや、一橋学園駅へにじバスで行く。

#### ■2. 通院 —— 近くの医院へ行っている

昭和病院へはタクシーで行き、帰りは小平駅からにじバス(3人)

- ・通院は、近くの医院に行っている。夫は昭和病院へ行っている。
- ・通院は、昭和病院までタクシーで行く。帰りは小平駅までタクシーを使い、にじバスに乗っている。
- ・昭和病院は、近くの医者から紹介されて通っている。

### ②にじバスの利用状況

#### ■1. 一橋学園駅での買物や西武線(通勤)利用、いなげやでの買物(帰り)に利用

- ・買物はいなげやや、一橋学園駅へにじバスで行く。
- ・一橋学園駅まで行くときには、行きも帰りもにじバスを利用している。
- ・一橋学園駅で電車に乗換えて国分寺へ行ったり、小平駅へ行ったりと、毎日あちこちに利用している。
- ・夫は通勤で、一橋学園駅まで往復(にじバスに)乗っている。
- ・いなげやの買物に利用している。帰りはにじバスに乗れるけれど、行きがない。

#### ■2. 小平駅方面 —— 西武線の利用、昭和病院からの帰り、ルネこだいらなど

- ・西武線を利用する時には、小平駅までにじバスに乗る。
- ・夫は月に1回、新宿に行くときに、小平駅までにじバスを利用している。
- ・小平駅方面へ行く時はにじバスを利用する。ルネこだいらの講座や催しがあるときだけなので、月に何回もない。
- ・にじバスは、小平霊園にお墓参りに行くときや、昭和病院からの帰りに利用する。(昭和病院への)行きはタクシーで行く。

#### ■3. 自転車利用者は、雨の日や体調の悪い時ににじバスを利用

- ・雨の日は、にじバスで行く時もある。行きは歩いて、帰りは荷物があるので、にじバスに乗ったりもする。
- ・雨の日は、西武バスで一橋学園駅へ行くよりは、にじバスで小平駅へ行くが、月に何

回もない。

- ・ にじバスは、雨の日の外出や買物、ルネこだいらに行く時に利用している（普段は自転車）。
- ・ (体の)具合が悪い時は、一橋学園駅か小平駅までにじバスに乗る。

### ③にじバスの評価

#### ■1. にじバスがあると心強い、やめないで欲しい

- ・ 自転車にも乗っていたが、便利な方(にじバス)に流れている。
- ・ にじバスがあると、本当に心強いので、ずっと続けて欲しい。
- ・ バスがなくなっちゃったら、ショックである。
- ・ 自転車に乗れなくなったら完全に、にじバスにお世話になることになる。

#### ■2. 20分間隔は便利である

- ・ 20分間隔は便利だ。
- ・ 大きなバス(路線バス)は、1時間に1本だと、乗り遅れると大変である。(いつ来るかわからないので)30分くらい前にバス停に行って待つことがある。
- ・ 私は、20分に1本じゃなくて、(乗る人が少なければ)30分に1本でもいいんじゃないかと思っている。

#### ■3. ドライバーの対応・運転、車内の雰囲気はよい

- ・ ドライバーは、親切である。
- ・ 運転手さんは、皆さんが座ってから発車しているので、安心です。
- ・ どんなに時間がかかっても、車イスをちゃんと乗せてくれる。
- ・ 沢山買物をして、荷物を持ってもらったしていると、降ろしてくれるし、わからないことを聞いても、教えてくれる。
- ・ にじバスでは、乗客同士がすごく譲り合う。見ていていいなと思う。

#### ■4. 定時運行について

##### □1. ほぼ定時運行されている、遅れてもがまんできる

- ・ にじバスは時間どおり来る。時間厳守です。
- ・ 15時～16時台に小平駅から来る便が遅れる。
- ・ 渋滞するからだ。待てないほどの遅れではない。

##### □2. 混んでいるときは、一橋学園駅の踏切の手前で降りて歩いている

- ・ 一橋学園駅の踏切で混みそうな時は、㊸学園駅前郵便局南で降りて歩く。
- ・ 郵便局で降りて渡る。踏切と信号で引っかかると時間がかかるので。

### ④運賃値上げ、ルート変更について

#### ■1. 往復利用には高い、一橋学園まで150円は高い、回数が減った

- ・ 150円を3回乗るので、450円かかることになる。450円はちょっと高い。年金暮らしですし。
- ・ 100円のときは平気で一橋学園まで乗っていたけれど、150円になってから減った。



- ・国分寺に行ってJR中央線に乗るときには、100円(にじバスに)で乗っていたけれど、乗らなくなった。回数はわからないけど、(確実に)減っている。

■2. 慣れてくれば気にならない(利便性の対価としては妥当である)

- ・150円に値上げしたが、買物のときに何か余計に買ったと思えばいい(我慢できる)。
- ・最初のうちは文句も出るかも知れないけれど、すぐ慣れてしまうのではないか。

■3. 公民館経由のルートも、津田に帰るのに遠回り感はない

- ・(ルートは)今の方がよい。
- ・(中央公民館経由になっても)そんなに時間がかかることはない。
- ・かかる時間は変わらない。同じくらい。

■4. 市役所・福祉センターへ乗り入れられないだろうか(もう少し延ばせばいい)

- ・市役所の近場を通して欲しい。
- ・市役所の手前で曲がってしまう。
- ・にじバスで往復すると300円かかるのに、福祉センターの方に入らないのは不満である。それくらいのサービスはしてくれてもいいのに、と思う。  
※市役所の利用頻度は、年に数回という人が多い。

## ⑤改善の提案・要望

■1. 運行ルートについて

□1. 小平駅南口から昭和病院へ行くバスがあるとよい

(昭和病院へ通院、見舞いに行っている人：3人)

- ・夫は、昭和病院に通院している。小平まで行ってもバスがないので、車で行って(送迎して)しまう。帰りも、午後の診療はバスがない。
- ・小平駅南口から、昭和病院まで行ってくれるバスがあればいいと思う。
- ・行きは、家からタクシーで行く。帰りは、バスを待ったりすると時間がかかるが、夫を言いくるめて「バスに乗って行こうよ」と言いながら、路線バスとにじバスに乗る。

□2. いなげや(㊸-2山王住宅)へ往復利用できると便利になる (いなげやでの買物：6人)

- ・いなげやだけは、行きと帰りをお願いしたい。
- ・いなげやへの行き帰りがあれば、重宝だと思う。
- ・いなげやの方が買物しやすい。品が良い気がする。
- ・いなげやの客は色々なところから来ていて、利用者は分散していると思うので、ルートに必ず入れなくてはいけない、ということではないと思う。

■2. 一橋学園駅で乗り換えて、いなげやや市役所方面へ(往復利用できる)

- ・家から一橋学園駅までにじバスに乗り、お茶屋さんの前から2～3分後に(逆方向の)にじバスが来るので、それに乗っていなげや(㊸-2山王住宅)まで行く。
- ・健康センターや市役所に行くには、ぐるっとまわらなきゃいけない。一橋学園駅で降りて、反対側のバス停で(逆方向の便に)乗り継ぐようなことが出来ないか。小平駅まで行ってバックしてくるのはひどい(利用できない)。

- ・どこでも乗り継ぎが出来るようにするのではなく、一橋学園駅と小平駅だけ、と決めればいいのか。一橋学園駅くらいだったら行って乗り継いでもいい。あまり乗換えがあると、わかりにくいし、嫌である。

■3. 回数券は50円×22枚綴りがよい (回数券を利用している人：4人)

- ・100円の回数券に50円(硬貨)を上乗せして払うのは、とても煩わしい。それならば、50円の券を22枚綴りにすればよい。大人は3枚、子どもは2枚出せばよい。今までの100円回数券に1枚足せば使えるので、次の印刷の時には是非替えてもらいたい。
- ・財布に10円玉が4枚しかない時など、困る。50円の現金を探すのは結構手間である。
- ・買物をする時は、必ず50円玉を入れていくようにしている。

■4. バス共通カードは便利だが、機械が横向きなので入れにくい (2人)

- ・バスカードを買うときは、3,000円分買う。5,000円は買わない。失くす心配はない。
- ・便利だけれど、機械が横向きに付いているので、すごく入れにくい。
- ・私は、ドライバーさんに入れてもらう。ドライバーさんは誰も文句を言わずにやってくれる。もたもたしていると、やってくれますよ。

■5. 休日は、高齢者や主婦はあまり出かけない、若い人は多い

- ・ふだんの日の方が混まないの、平日に出かける。
- ・病院とかは休日は休みだし。
- ・アパートの上階からバス停を見てみると、(休日は)ほとんど乗っていないと思う。
- ・土日に限って、1時間に2本でもいいと思う。
- ・若い人は土日に使っているみたいだ。

■6. 最終便は20時台まで、朝6時台から22時までなら更により

- ・買物の帰りはにじバスが便利であるが、夜8時までであるといい。8時を過ぎる日はかなり多い。
- ・バスの時間は、なんとか夜9時か10時まであったらいい。
- ・朝は、息子はもっと早く出るので、6時台からあるといい。
- ・夜10時まで延長すると、経費がかかって赤字は増えるかも知れないけれど、利用者は助かると思う。
- ・休みの日は、出かけると、帰りは夜8時頃にはなってしまう(にじバスの最終便には間に合わない)。

■7. 車両：ガソリン臭い、故障が多い、よく揺れる、捕まるところがない

- ・車内がガソリン臭いときがある。ひどい時は、小平駅までもたない(耐えられない)ことがあり、一橋学園駅で降りてしまう。
- ・故障が多い。揺れがひどくてつかまるところがない。
- ・揺れが激しくて、乗っていて怖いことがある。ガタガタ音がする。
- ・「どこにつかまるの？」っていう感じの時がある。

■8. 一橋学園駅のバス停は狭い、小平駅バス停にベンチが欲しい

- ・⑬一橋学園駅のバス停は、待つところが狭い。銀行(都民銀行)の入口は外開きのドアなので、銀行を利用している人が気の毒である。銀行の人が開けてあげているときも

あるが、そうでない時は外に人が並んでいるので大変だ。

- 座るところもないので、植木の入ったコンクリートのブロックに座ることもある。植木はなくてもいい。暑い日などは、銀行の中で待っているときもある。
- (小平駅は)座れるところがないので、公衆トイレの前のところにベンチでもつくってもらえればいい。

## 6. 関係者ヒヤリング調査結果（要点）

## (1) 調査の実施概要

### ① にじバス・ドライバーのヒヤリング調査

#### ■1. 調査の目的

- ・日々の業務でにじバス運行を担当しているドライバーはバスのコンダクターとも言えることから、ドライバーにヒヤリング調査を行う。にじバスの利用実態(利用者の属性、利用の多い日・少ない日等)、バス停別の乗降傾向、問題点・改善提案、利用者から寄せられた改善要望などを聞き取る。

#### ■2. 調査の方法

- ・ヒヤリング先に訪問して行う。
- ・ドライバーについては休憩時間等を考慮して集まり易い時間帯を設定してもらう。勤務時間内での対応になると考えられるため、4～5人のドライバーに交替で話を聞く(できれば営業所長等は同席でない方がよい)。
- ・各1時間程度

#### □1. ヒヤリング先

- ・西武バス小平営業所

#### □2. ヒヤリング項目

##### ①利用状況・特性

- ・利用者の特性(性別、年齢層、買物・用事、通勤・通学、同乗者、平日と休日の違いなど)
- ・車内の混雑について(雨天日の利用など)
- ・利用者とのコミュニケーション(あいさつ、乗り継ぎ案内、乗車・運賃収受の気遣いなど)

##### ②運行システムの評価・問題点と改善提案

- ・ルートや運賃の変更後の影響と効果(新しいバス停での乗降、運賃値上げへの反応、バス共通カードの利用状況など)
- ・運行方法の問題点と改善点(行先、運行時間帯、運行本数・ダイヤなど)
- ・起終点・バス停の問題点と改善点(設置場所、表示、時間調整・休憩など)
- ・定時運行と阻害要因
- ・安全運行と阻害要因
- ・車両の問題と改善点(車内装備、故障など)
- ・車イスの利用状況(人数、利用バス停、回数、付添者など)と対応状況
- ・利用者、沿線地域・団体、小平市への要望など

### ② 商業者及び公共施設ヒヤリング調査

#### ■1. 調査の目的

- ・にじバス沿線の商店街や公共施設にヒヤリング調査を行い、にじバスへの評価、改善要望、問題点、商店街・施設等への影響、にじバスとの連携の可能性(協賛広告やイベントへの活用等による利用開発)などを聞き取る。
- ・公共施設についてはにじバス利用者が多い施設に絞って行なう。

## ■2. ヒヤリングの対象者と調査内容

### □1. 調査の方法

- ・ヒヤリング先に訪問して行う。
- ・各30分～1時間程度

### □2. ヒヤリング先

#### ①商業者

- ・小平駅南口の商店
- ・一橋学園駅前の商店
- ・いなげや小平学園西町店(㊟-2山王住宅前バス停)

#### ②公共施設

- ・市役所周辺 --- 小平中央公民館、中央図書館、健康センター、福社会館の事務職員などに一ヶ所に集まってもらいヒヤリングを行う。
- ・沿線地域 ----- 津田公民館・図書館

### □3. ヒヤリング項目

#### ①商業者

- ・にじバス運行の効果(来街者数・売上高への影響、客層の変化等)
- ・にじバスの運行に対する来街者の声(良い点、問題点など)
- ・にじバスの運行方法の問題点と改善要望(運行時間帯、運行本数・ダイヤ、運賃、車両、ドライバー、バス停等)
- ・にじバスの利用促進や商店街活性化への活用に向けた協力・提案について(イベントへの活用、回数券サービス、協賛広告など)

#### ②公共施設

- ・にじバス運行の効果(にじバス利用の来館者数と地域別の変化、交通手段の変化、曜日・天候・イベントによる違い等)
- ・ルートや運賃の変更後の影響と効果(利用者の声など)
- ・にじバスの効果(移動制約者の外出支援、市民の交流、交通安全や防犯性の向上等)
- ・にじバスの運行方法の問題点と改善要望(運行時間帯、運行本数・ダイヤ、運賃、車両、ドライバー、バス停等)

### ③調査日時と場所

	午 前	午 後	
平成19(2007)年 11月5日(月)		商業者 13:30～17:30／各店舗に訪問	
平成19(2007)年 11月6日(火)		にじバス・ドライバー 14:00～15:15／西武バス小平営業所	
平成19(2007)年 11月7日(水)	市役所周辺公共施設 10:00～11:20／小平市役所	津田図書館 12:30～12:50	津田公民館 15:15～15:30

## (2) 調査の結果

### A. にじバス・ドライバーヒヤリングの要点

#### ①にじバスの利用状況と特性

##### ■1. 平日の利用状況

###### □1. 朝の通勤時間帯(7～8時台)は混む、雨の日は満員になる

- ・津田公民館発の始発便から8時頃までは通勤者で混む。雨が降ると満員になる。
- ・夜は17時過ぎから混み始めるが、朝ほど集中しない。

###### □2. 9時以降の時間帯は、9時台、15時台、16時台の利用が多い

- ・通勤以外で混む時間帯は9時台、15時台、16時台で、高齢者や主婦などが多い。

##### ■2. 休日の利用状況

###### □1. 9時過ぎから多くなる

- ・朝7時の便は0人か1人くらいである。9時過ぎからどっと乗り始める。高齢者は日中、日の当たっているうちに出かけるようだ。

###### □2. ルネこだいらや学校のイベントの時などには満員になるほど混む

- ・ルネこだいらの催し物、小学校の運動会、幼稚園のイベントなどの時はかなり混む。1便に30人以上は乗る。
- ・悪天候になると急に混むことがあるが、行事・イベントなどがなければ休日より平日の方が利用が多い。

##### ■3. 一橋学園や小平駅への買物に利用されている

- ・乗降が最も多いのは一橋学園駅である。日中も一橋学園駅と小平駅は多い。いつも通過することがない。一橋学園駅から津田町、津田町から一橋学園駅の利用が多い。
- ・小平駅の西友から荷物を持って乗る人、一橋学園駅からカートを持って乗る人が同じくらいいる(買物に利用されている)。

##### ■4. あかしあ通りの路線バスが廃止されて、にじバス乗る人がいる

- ・あかしあ通りの路線バスが廃止になったため、あかしあ通りから小平駅まで乗る人がいる。小平団地から1本東側に入った回田通りから乗らないといけなくなったためだと思う。顔ぶれをみると、みな常連さん(以前路線バスを利用していた人)である。

##### ■5. バス共通カードを利用する人が増えている

- ・よく利用する人は、バスカードを使っている。高齢者でもバスカードが増えてきた。全体の6～7割はバスカードになったのではないか。
- ・高齢者は最初は使い方がわからないし、失くすのが嫌なようで、勧めても買わない人がいたが、この頃増えてきたようだ。

#### ②にじバスの運行システムの評価と問題点

##### ■1. 運賃変更(150円への値上げ)について

#### □1. 150円への値上げで、昼間の利用者が減った、通勤者は変わらない

- ・率直に言えば、利用者は減ったと思う。数字はわからないが、運転している我々としては、減ったと思う。特に、昼間の層が減ったと思う。顔なじみの人がかなりいるが、150円になってから、見かけなくなった人もいる。
- ・朝の通勤者の利用には、あまり影響はない。

#### □2. 100円の回数券は売れなくなった

- ・回数券は車内でも販売しているが、150円になってから売れなくなった。回数券を利用しているのは、全体の1割に満たないのではないかと。子どもは100円なので、まだ使っている人もいる。
- ・100円の際は、現金と回数券では回数券の方が若干多かった。回数券を20冊は持って出庫すると、1勤務で必ず10冊は売れていた。

#### □3. 100円と150円の差は大きい、路線バスに乗り換える人もいると思う

- ・100円と150円では、(出しやすいという)感覚が違うと思う。
- ・150円出すのは面倒だし、路線バスの初乗り運賃(170円)と20円しか差がないので、先に来た方に乗ってしまうのではないかと。前は70円差があったから、待つとしても100円で(にじバスに)乗っていた。20円差では得した気がしないのではないかと。

### ■2. ルートの変更について

#### □1. ルート変更後、大きな苦情などは受けてない

#### □2. 小平中央公民館より、山王住宅バス停の方が利用されている

- ・⑩小平中央公民館より⑪-2山王住宅の方が降りる人が多い。いなげやで買物して来た人が、山王住宅で乗って津田で降りたりしている。
- ・中央公民館で降りる人はそれほど多くない。路線バスを使って来ているからかもしれない。

#### □3. 利用者は市役所行きのバスを望んでいるのではないかと

- ・(ルート変更は)喜んでいる人もいるとは思いますが、ここまで来たのに「なぜ市役所まで回らないのか」と思っているのではないかと。
- ・小平駅南口で「市役所に行くバスはどれですか?」と聞かれることがある。
- ・近隣のコミュニティバスの中で市役所をまわっていないのは、にじバスだけだ。市外から来た人には、わかりにくいようだ。

### ■3. 定時性の確保に津田公民館での5分間の時間調整は必要である

- ・津田公民館での時間調整中(5~6分)に、ずっと乗って待っている人もいる。
- ・5分の時間調整は必要だと思う。5分間のたるみがあることで、遅れが慢性化しない。踏切などで遅れても、回復できる。
- ・朝夕の通勤時間は、一橋学園駅の踏切で詰まってしまい、5分以上遅れてしまうことがある。よく遅れると思っている人もいるのではないかと。

### ■4. 車両について

#### □1. エアコンが効かない、車内がガソリン臭くなる、エンストなどが問題である

- ・エアコンがほとんど効かないので、夏は暑くて、冬は寒い。窓も開かないのでこ



の夏は蒸し風呂状態だった。ドライバーも辛かったが、お客さんも大変である。

- ・暑い日は、車内がガソリン臭くなることがある。車両の構造上、外気温と差があると排気を吸込んでしまう。臭くてハンカチで口を押さえているお客さんもいた。
- ・突然、エンストして止まってしまうこともあるようだ。

## □2. 車両デザインは人気がある

- ・女子高生から「かわいい！」と言われたこともある。運転する側には評判が悪い(故障が多い)が、デザインなどは人気がある。

## ③改善への提案・要望

### ■1. 昼間利用者のために、運賃を昼間だけ100円に戻してみてもどうか

- ・やっぱり「ワンコイン」がいいのだと思う。朝の通勤は150円でも乗ると思うが、昼間は100円に戻してはどうだろうか。朝夕は150円のまま、昼間に利用する人は100円に割引すれば、戻ってくる人がいると思う。
- ・運賃が150円のまま、車両もルートもこのままだと、利用者数が減ることはあっても増えることはないと思う。沿線に大規模な集合住宅でも出来れば別だが。

### ■2. 1,500円の回数券が欲しいという声が多い

- ・1,500円の回数券が欲しいという声が多い。1,000円の回数券は、たまに小学生が買うくらいで全然売れなくなった。50円足して使うのは面倒だからだと思う。
- ・1,500円の回数券があれば、売れると思う。

### ■3. 車両の維持費、修繕費の改善が先決である

- ・この車両はハイオク仕様で、エコロジーじゃない。1リッター160円くらいする。経費のことを考えると、このままでいいのかと思う。
- ・にじバスの車両は故障が多く、部品も高いので修繕費がかかる。改善すべきだ。それを放置して、運賃収入が増えた減ったという話をしても意味がないと思う。
- ・今の車両は金食い虫だ。新車でなくても使い勝手のいい車両(中古車両)に買い換えればいい。

### ■4. 遠足などへの利用、車両デザインの工夫などで利用促進を図ってはどうか

- ・地域の人に親んでもらうためにも、幼稚園の遠足やいも掘りなどに利用してもらうなどできないか。今でもにじバスは人気がある。
- ・子どもたちから絵を募集して「あなたのデザインのバスが走ります」というようなキャンペーンをやったらどうか。
- ・電気で走るバスを導入するなど、他でまだやっていないこと、注目されるようなことをやれば、一番のPRになるのではないか。

### ■5. 一中通りで中学生が車両に触るので危ない、注意して欲しい

- ・第一中学校の生徒が、下校時間帯ににじバスが通るとボディを触ってくる。目立つデザインのバスだし、狭い道をギリギリでゆっくり走っているので触りたくなる気持ちもわかる。しかし、足をふんでしまったり、手が巻き込まれたり、何か事故があったときにはドライバーの責任になる。止めてもらいたい。

## B. 商業者ヒヤリング調査

### a. 小平駅南口周辺の商店

#### ①来街者と客層の特徴、交通手段について

##### ■1. 小平駅南口近辺からが多い、一橋学園や隣接市からも来る

- ・買物に来る人は、小平駅南口近辺の人が多く、北口は商店が少ないので、駅のエレベーターを利用して南口まで来る人もいる(大谷肉店)。
- ・駅周辺に住んでいる人が多いが、一橋学園や東村山市から来る人もいる(相田青果)。
- ・津田団地や、東久留米市の滝山団地から小平駅まで来る人もいる。すぐ西側の東村山市に行っている人もいる(大谷肉店)。

##### ■2. 店は主に16~19時台に混む、20時以降は人通りがない

- ・店が混むのは、昼前と夕方16~17時頃で、2回ピークが来る。20時ともなると、この辺りは人があまりいない(相田青果)。
- ・店が混む時間帯は16~19時で、主婦や通勤帰りの人が多い(14時台はひま)。20時になるとこの辺は歩いている人がいない(栗原青果)。

##### ■3. 車での買物は少ない

- ・買物客用に5台駐車場を借りているが、狭い道路に入らないといけなくて、ほとんど利用されていない。30分~1時間の買物なら、駐車するかもしれないが、短い買物が多いので、駅前にちょっと停めてさっと買物して帰る(栗原青果)。

##### ■4. 買物客は高齢者が増えてきている、なじみの客には配達をしている

- ・客の中には50~60歳代の独身(単身)者、独居高齢者が多くなっている(栗原青果)。

#### ②にじバスの利用状況について

##### ■1. にじバス運行後の売りに上げに変化はない、交通手段を把握していない

- ・実感としては、にじバスが運行してから客が増えたということはない(大谷肉店)。
- ・お客さんがにじバスに乗ってきているのかどうかは、わからない。従業員の中に、にじバスを利用している人はいない(栗原青果)。

##### ■2. にじバスに広告を出していない

- ・にじバスに広告は出していない(大谷肉店)。
- ・今後にもにじバスの車内広告などは考えていない(相田青果)。

#### ③にじバスの評価・問題点、改善提案など

##### ■1. 150円への値上げの苦情は聞かないが、負担は大きいのではないか

- ・100円から150円への値上げは、これまで3回乗っていた人が2回になってしまうということである。毎日利用している人には負担が大きいと思う。路線バスとの差は今までは運賃の差だけだったのに、それがなくなってしまったという人もいると思う(大谷肉店)。

・にじバスの運賃を値上げしたことについては、特に苦情は聞いていない(相田青果)。

■2. 市境の地域、昭和病院、市役所などへのアクセスを改善した方がよい

- ・近隣市のコミュニティバスとの乗り入れを考えることが必要であると思う(大谷肉店)。
- ・昭和病院まで行かないのが問題なのではないか(相田青果)。
- ・市役所や警察署などを通っていないという声をよく聞く(栗原青果)。

■3. 車両、バス停は目立つようにして欲しい

- ・にじバスは、東京ガスのカラーリング(赤と青)に比べると地味だ。もっとにぎやかなバスにして欲しい(大谷肉店)。
- ・停留所がわかりにくい。もっと色を鮮明にして目立つようにして欲しい(栗原青果)。

■4. 利用促進の提案 ―― スタンプラリー、FC東京との連携など

- ・東京ガスのサッカーチーム(FC東京)と絡めたPR方法はないか。東京ガスのグラウンドまでは小平駅から歩くか、花小金井駅から路線バスに乗っている(大谷肉店)。
- ・乗り降り自由のスタンプラリーなどもよいのではないか(大谷肉店)。

④その他

■小平駅の踏切渋滞は改善されている

- ・小平駅周辺の道路は、朝7～8時台と夕方17～19時台に混む。朝と夕方は「開かずの踏切」なので、渋滞が青梅街道まで続くこともあった。新小金井街道が出来てからは、以前より渋滞が減っている(大谷肉店)。

b. 一橋学園駅周辺の商店

①来街者、客層の特徴について

■1. 学園西町、学園東町、津田町からの買物客が多い

- ・津田の団地や学園西町の奥の方から来る人がいる。年配の人が多い(宮鍋園)。
- ・一般客は近隣の地域の人が多いと思うが、把握していない(日本堂文具)。

■2. 商店街は20時過ぎで人通りが少なくなる

- ・営業時間は21時までだが、20時を過ぎると人通りがあまりない。隣の99ショップは22時までやっている(平山酒店)。
- ・周辺の物販店は、20時までにほとんど閉店する。

■3. なじみの客には配達をしている

- ・学園東町、西町を中心に配達もしている。昔は配達が多かったが、今はコンビニもできたし、車で量販店に行ってしまうのではないか(平山酒店)。
- ・配達している。自分(本人)も配達して(家まで送って)という人も何人かいる(宮鍋園)。

②にじバスの利用状況について

■1. 高齢者や、雨の日の買物によく利用されている

- ・津田に住んでいる人からは、便利に利用していると聞いている。特に、雨が降るとに

じバスを使って来る人が増える(しのぎ化粧品)。

- ・ 天気が悪いと、帰りにはじバスに乗って帰る人がいる。足の悪い高齢者などは、にじバスに乗ってきて、荷物を持ってタクシーで帰る、という人もいる(宮鍋園)。

## ■2. 商店主は、小平駅への用事に利用している

- ・ にじバスは、月に1回、家族で小平駅に行く時に使うくらいである(平山酒店)。
- ・ 新所沢で資生堂の研修がある時に、よく利用していた。萩山駅で階段を上るのが嫌なので、小平駅から乗っていた。電車の方が安い、にじバスの方が楽だと思ふ。
- ・ 田無の登記所に行く時に、小平駅まで乗っている。ルネこだいらでイベントがある時に利用する(日本堂文具)。

## ③にじバスへの評価、問題点、改善提案

### ■1. 150円への値上げは抵抗があるが、タクシーよりは安い

- ・ 50円の値上げは、初めは抵抗があったようで「一度に50円の値上げは高い」と言っていた人がいた。でも結局は便利な方が勝つのだと思う。最初の100円が安すぎたのではないか(しのぎ化粧品)。
- ・ 値上がりに対して特に苦情はない。にじバスが走る前は、本当にタクシーを使う人が多かった、それに比べるとまだ安いという感覚なのではないか(宮鍋園)。

### ■2. 逆回りのルートがあると、中央公民館へ便利である

- ・ 逆ルートがあると、往復で利用できる、よいと思う(平山酒店)。
- ・ 中央公民館へ行くのに便利になったという声を1～2人から聞いている(日本堂文具)。

### ■3. 昭和病院へ行くバスがあると良い

- ・ 医者に行くと、必ず昭和病院を紹介されるので、なんとか昭和病院へのバスを頻繁に走らせて欲しい。通院、入院、お見舞いなど需要は多いと思う(日本堂文具)。

### ■4. 他の地域から「にじバスが欲しい」という声を聞く、隣接市と連携したらどうか

- ・ 小平団地に住んでいる人(10人くらい)が、にじバスが来ればよいのにと言っている。
- ・ 小川西町の人「にじバスが欲しい」と言っている(宮鍋園)。
- ・ 国分寺など、近隣の市のコミュニティバスと連携したらどうか(平山酒店)
- ・ 小川駅前にはバスがないのもったいないと思う(日本堂文具)。

### ■5. ③一橋学園駅のバス停は歩道が狭く危ない

- ・ 都民銀行の前の歩道は狭い上、電柱が飛び出している。雨の日には15人乗って、15人降りるといふくらい混む。銀行のドアが外開きなので、外にいる人にぶつかって事故でも起きるのでは、と心配である。バスを待つ人で溢れてしまうので、歩いていても通りにくい(宮鍋園)。

### ■6. 運転の荒いドライバーがいる

- ・ 住宅街の中でも、かなり飛ばしたり、荒っぽい運転をするドライバーもいる。あの車体の割には飛ばしているな、と思うときがある(平山酒店)。

### ■7. けやきスタンプの利用方法(パスモとの連携)を考えてはどうか

- ・ けやきスタンプは満点になると、500円分になる。西武バスと連携して、パスモに500円加算できるようなシステムにすれば、将来的ににじバスでもパスモが使えるようになった場合には、良いのではないか(日本堂文具)。
- ・ 1回の買物に1枚と限ったサービスをしていた。100円の値引きは各店舗の自己負担なので、飲食店で安いものを頼んだ場合には使いにくいかもしれない(しのぎ化粧品)。

#### ④その他

##### ■一橋学園駅前を広場に整備して欲しい、タクシー乗り場がない

- ・ 駅前の公園を整備し直して、にじバスの停留所にすればいいのではないか(宮鍋園)。
- ・ 一橋学園駅は、これだけ乗降客が多いのにタクシーのロータリーがない。お客さんに頼まれると、美玉交通に電話して呼んであげている(宮鍋園)。

#### c. いなげや小平学園西町店 (⑰-2山王住宅バス停前)

##### ①店の概況と客層

- ・ 1日の来客数は1,700人くらい、客単価は1,500円程度である
- ・ 学園西町二、三丁目、津田町が多い。学園東町、小川町からも来る人はいる
- ・ 津田町からは歩きか自転車が多い
- ・ 駐車場は約30台あるが、比較してみると自転車利用が圧倒的に多い

##### ②にじバスの利用状況

##### ■1. 山王住宅バス停は、近隣住民に利用されている

- ・ ⑰-2山王住宅バス停での乗り降りは、何人か見かける。いなげやに買物に来る人よりも、近隣の住宅に住んでいる人たちのようである。若い層も増えているようだ。

##### ■2. 従業員はにじバスを利用していない

- ・ 店のパート社員は、ほとんどが市内から自転車で通勤している。にじバスは利用していないと思う。

##### ③改善提案、要望など

##### ■1. 案内ポスターなどの掲示は協力できる

- ・ 出入口の1箇所、にじバスのポスターと時刻表を掲示している。カラーのポスターなどがあればよいと思う。目立つ場所に貼るなど、協力はしたい。
- ・ 協賛や連携事業については、本社の担当部署に話をしている。本社の了解が必要なので、市から直接交渉してもらった方がよいかもしれない。

##### ■2. バス停名を「いなげや前」にすることも考えられる

## C. 公共施設ヒヤリング調査

### a. 市役所周辺の公共施設（中央公民館、中央図書館、福社会館、健康センター、健康福祉事務センター、市役所）

#### ①利用者の特性と交通手段

##### ■1. 地域の分館や出張所の利用が多い（中央公民館、中央図書館、市民課）

- ・市内には10ヶ所の分館があるので、地域の公民館を利用している人が多い。
- ・小平市内には図書館(分館)は11ヶ所あるので、市民は主に近くの地域の図書館を利用している。毎日、本の交換便が出ている。
- ・市役所まで来る人は、東西出張所で用事が済まない人か、出張所まで遠い人である。

##### ■2. 健康センターでの健診開催日は、1日50人以上来館する

##### ■3. 図書館は、休日の利用が多い

- ・土日の利用は多い。午前中から家族連れなどで混みあう。平日の1.5～2倍の利用はあるが、多くは車か自転車で来ている(中央図書館)。

##### ■4. 中央公民館は、活動的な人の利用が多い

- ・180名入るホールがあるので、自主事業の講座、講演会、カラオケやダンスの発表などに利用されている。500名くらいになると、ルネこだいらの中ホールで行なう。
- ・体の不自由な人よりは、比較的元気な人が来る。

##### ■5. 車や自転車の利用が多い

- ・自転車、車で来る人が多い。土日は車での利用が多くなる(中央図書館)。
- ・車は、2～3人で乗り合わせる人もいると思うが、1人の人が多いと思う。普段も駐車場の8割ほどは埋まっている(中央公民館)。
- ・車か自転車に子どもを乗せて来る人が多い。健診開催時は駐車場が満車になる。車で送迎やタクシー利用もある(健康課)。
- ・ほとんど車を利用していると思う。自転車の利用もある(市民課)。

##### ■6. 福社会館は無料の送迎を行っている

- ・福社会館では「高齢クラブバス」を運行している(昭和運輸に運行を委託)。各老人会の利用日が決まっているので、無料で送迎している(高齢者福祉課)。

##### ■7. 小平駅行きの路線バスが少ない

- ・小平駅へ行く路線バスは1時間に1本しかない(13時台はない)。路線バスの時間に合わせて帰る人がいる。講座が終って直ぐに帰らなくてはいけない人にとっては不便である。時間をつぶそうと思っても、食事をする場所もあまりない(中央公民館)。

#### ②にじバスの利用状況

##### ■1. にじバスの利用状況はわからない（利用していないと思う）

- ・全体では1割くらいがにじバスで来ていると思う。

- ・にじバスのルート変更後、図書館の利用者数に変動はみられない。ルートの変更については、最近はあまり尋ねられることがない(中央図書館)。
- ・福祉会館で送迎をしているので、にじバスで会合に来る人はあまりいない(高齢者福祉課)。

■2. 職員のにじバス利用はない(専用車がある)

■3. にじバスのパンフレットはよくなる

- ・にじバスのパンフレットは窓口においてある。気付くとなくなっているのを、こまめに補充するようにしている。利用者はよく見ているようである(中央図書館)。
- ・路線図や時刻表を下さいと頼まれることがある(中央公民館)。

③にじバスの評価、改善提案

■1. 今のままでは不便だ、逆回りがあるとよい

- ・行きはよいが帰りがない。一方通行的バスなので、不便ではないかと思う(中央公民館)。
- ・直接小平駅へ行くことが出来れば、利用者は増えるのではないかと思う(中央公民館)。
- ・本数を少なくしても逆方向のバスがあればいいと思う(市民課)。
- ・帰りのバスが小平方面とは逆に西の方向に行ってしまうので、㊟学園西町地域センターまで歩くという人がいた。10分くらいはかかる。高齢者の方でも決意をして(頑張って)歩いて行く人がいる(健康課)。

■2. 公共施設の中に乗り入れて欲しい

- ・にじバスが健康センターの中に入ってUターンしてくれると良い。来館者には高齢者や子連れなどの弱者(移動制約者)が多いので、踏切を越えて歩くよりは入ってもらった方が助かるのではないか(健康課)。
- ・市役所の玄関前でUターンしてもらえると、利用者にわかりやすくなると思う(市民課)。

■3. 中央公民館のバス停名称がわかりにくい、「中央図書館」がよい

- ・中央公民館は、特定の人を使うというイメージがあり、若いお母さんには場所がわからないと思う。にじバスのバス停は「中央図書館のところ」と説明するとわかってもらえる(健康課)。

■4. ルートの延伸、他の地域への運行の検討も必要ではないか

- ・新小平駅まで延長した方が、より広域の人が利用できるのではないか(市民課)。
- ・津田で止まらずに鷹の台駅まで延ばせないだろうか(中央公民館)。
- ・小平団地の人のニーズもあるのではないかと思う(市民課)。

■5. 車両は、座席が少ないので増やして欲しい

④その他

■1. 高齢者はタクシー利用(通院)が増えている

- ・高齢になり、足が不自由になってタクシーで通院している人がとても多い。週1回、

通院している人が多い。タクシー代が負担になっているようだ(高齢者福祉課)。

- ・小平市では、タクシーの割引は障害者以外には適用されない(高齢者福祉課)。

## ■2. シルバーパスを活用できない高齢者が増加している

- ・支給対象を非課税に変更してから、1,000円でシルバーパスをもらえる人が少なくなっている。年金をもらっていても生活がかなり厳しいグレーゾーンの人々がいる。

## ■3. 昭和病院はよく利用されている(紹介状がある)

- ・緑成会病院(小川西町)と昭和病院に行っている人が多い。どちらかという昭和病院の方が人気がある。地域の医院は昭和病院のOBの医師が開業しているところが多く、紹介状を書いてもらえるので、安心して行けるのだろう。

## b. 津田町地域公共施設(津田公民館・津田図書館)

### ①利用者の特性と交通手段

#### ■1. 津田図書館は地域の人利用(常連が多い)、遠くから来ない

- ・小平市は分館が充実しており、あまり他の地区から来ることはない。
- ・平日は60~70歳代の男女の利用が多く、顔なじみになっている。土日は若い人や、勤め人がやや増える。

#### ■2. 津田公民館は人気のある講座がある、遠くから来る

- ・中央公民館に次いで2番目に利用者が多い。他地域から来る人も多い。津田公民館ではいつも60~70グループが公民館利用のインターネット抽選に参加している(津田公民館)。
- ・介護に関する講座は人気があり、自転車で遠方から来る人もいた(津田公民館)。

### ②にじバスの利用状況

#### ■1. 施設の利用者、職員、講師に利用されている(小平駅への往復)

- ・花小金井駅から電車で小平駅へ行き、にじバスで来ている利用者もいる。他の公民館などに比べると、目の前にバスが止まるので、便がいいと言っていた(津田公民館)。
- ・臨時職員の一人は、小平駅近くに住んでいるので、勤務期間中はにじバスを往復利用していた。「私のためにできたバスだ」と言って喜んでいて(津田図書館)。
- ・講師のひとりが仲町に住んでいるので、にじバスを利用して来ていた。

#### ■2. 津田町からの通勤利用は多い、学生は少ない

- ・朝は、津田町から通勤者がかかり乗っている。学生は少ないように思う(津田公民館)。
- ・学生の利用が少ないのに驚いている。割引率の高い定期券があれば、お客(学生)が増えるのではないかと。今は自転車通学がほとんどだと思う(津田図書館)。

#### ■3. ルネこだいらでイベントがある日は混む

- ・ルネこだいらで、津田公民館で活動しているグループの発表会があった日には車内がぎゅうぎゅうに混んでいた(津田公民館)。



### ③にじバスの評価、改善提案など

#### ■1. 値上げへの苦情は聞いていない

- ・値上がりした日(5月25日)にもにじバス乗っていたが、特に苦情の声は聞いていない(津田公民館)。
- ・150円に抵抗はない。100円が安かったと思うので、値上げは当然だと思う(津田図書館)。

#### ■2. 運行を21時まで延長して欲しい

- ・昔と比べて夜の時間が長くなっている(夜型生活化している)ので、19時で終るのは早すぎる。最低でも20時まで運行して欲しい。できれば21時まで運行するといい(津田図書館)。
- ・閉館時にはにじバスが終了しているので、夜間の講座の利用には弱い(利用者が少ない)。21時か21時半まで運行してもらえると嬉しい(津田公民館)。

#### ■3. 若い世代の利用開発、地域の支援が必要である

- ・一般の人や通勤者の利用をもっと増やして、高齢者だけのバスというイメージを払拭すればいいのではないか。若い世代に今乗ってもらえれば、その人たちが年をとったときには当然バスに乗るようになるのではないだろうか(津田図書館)。
- ・将来的に、費用負担の方法を考えていかななくてはならないと思う。乗る人だけが払う仕組みだと、安定的に乗る人を確保する必要があるので、地域の負担金制度のようなものがあればいいのではないか(津田図書館)。

#### ■4. 定期的なPR(広報)、イベントとの連携を図る

- ・市報でのPRをもっと充実させるべきではないか。第1面の下段を全部使ってカラーで掲載するなど、目立つようにした方がよい。年に2～3回は定期的に広報した方がいい(津田図書館)。
- ・学園祭や地域センターの祭りなどとドッキングさせてPRをすればいいのではないか(津田図書館)。

平成19年度 小平市  
コミュニティバス「にじバス」フォローアップ調査

**報告書**

平成20年1月  
小平市都市開発部公共交通担当  
〒187-8701 東京都小平市小川町二丁目1333番地  
電話 042-346-9554

この報告書は、再生紙を使用しています。

平成19年度 小平市コミュニティバス「にじバス」フォローアップ調査

【報告書】

平成20年1月 小平市