

令和 5 年 2 月 10 日

第八次コミュニティバスはむらん運営推進懇談会検討結果報告について

コミュニティバス「はむらん」は、交通不便地域の改善、高齢者、運転免許を持たない方などの移動手段の確保、にぎわいの創出による商店街の活性化、環境負荷の低減、バス車内での市民とのふれあいを通じたコミュニティの醸成を目的に運行しています。

羽村市コミュニティバスはむらん運営推進懇談会（以下「懇談会」という。）は、これらの目的を踏まえた上で「はむらん」の利用促進と市民、行政、事業者が一体となったバス事業の運営を図るため、

- （１）コミュニティバスの運行ルート、運行時間帯、運行間隔に関すること
- （２）利便性向上のための方策に関すること
- （３）採算性向上のための方策に関すること
- （４）利用者増加のための方策に関すること
- （５）その他コミュニティバスの円滑な運営に関すること

の 5 つの事項について、調査・検討することを目的としています。

第八次懇談会では、5 つの検討事項を基本に、第七次懇談会からの継続検討事項である「羽村西コース」「小作コース」の見直しを中心に意見交換を行い検討してまいりました。ついては、本要綱に基づき調査・検討事項について報告します。

1 羽村市コミュニティバスはむらん運営推進懇談会

コミュニティバス「はむらん」の利用促進と市民、行政、運行事業者が一体となった市内循環バス事業の運営を図るため、市が懇談会を設置し、具体的な改善策について検討しています。

（１）懇談会の期間

第八次懇談会 期間：令和 3 年 6 月～令和 5 年 5 月（任期 2 年）

（２）懇談会委員の構成

知識経験者 2 人、町内会・自治会関係者 3 人、
福祉団体関係者（高齢者団体・障がい者団体）2 人、市内事業者 2 人、
市民公募委員 5 人、バス運行事業者 1 人

≪【資料編】参照≫

2 はむらん運行状況

(1) 運行コース

コース名（経由）		全長	所要時間	備考
羽村東コース	（福生病院）	17.10 km	約 65 分	福生病院行きは、平日の1便から8便で運行
	（上記以外）	16.81 km	約 61 分	
羽村西コース		14.81 km	約 63 分	
小作コース	（小作立体・小作本町会館）	12.85 km	約 52 分	経由地が異なるコースを交互運行
	（小作駅東口・グリーンパル公園）	13.66 km	約 55 分	
羽村中央コース	第 1 便（市役所（郵）発）	10.60 km	約 50 分	※電気バス
	第 2 便以降（市役所発）	14.00 km	約 65 分	

※羽村中央コースは、現在、ディーゼルバスで代替運行

(2) 運行時間帯

コース名	始発	終発	終着	便数	備考
羽村東コース	8:15	19:00	20:01	10	羽村駅東口発着
羽村西コース	8:06	18:36	19:39	10	
小作コース	8:28	18:28	19:20	11	小作駅西口発着 小作立体・小作本町会館経由6便 小作駅東口・グリーンパル公園経由5便
羽村中央コース	9:50	16:55	18:00	5	羽村市役所発着

(3) 運賃


小学生以上 1 回 100 円（未就学児は無料）となり、羽村駅（東口・西口）、小作駅（東口・西口）および羽村市役所にて他の路線に 1 回限り無料で乗継ぐことができます。

(4) 運行車輛

日野自動車 ポンチョ・ショートボディ（ディーゼル） 4 台（内 1 台は予備車輛）

	全長	6,290 mm
	全幅	2,080 mm
	全高	3,100 mm
	備考	定員 25 名 (運転手含む) 座席数 14 使用コース 羽村東・羽村西・ 小作コース

日野自動車 ポンチョ・ロングボディ（EV） 1台（令和4年度導入予定）

	全長	6,990 mm
	全幅	2,090 mm
	全高	3,060 mm
	備考	定員 30 名 (運転手含む) 座席数 13 使用コース 羽村中央コース

3 懇談会の意見

※改善が図れた意見は記載なし

(1) 羽村西コースについて

- 羽村西コースは、さくらモール周辺を1周するのは無駄なように思う。
- さくらモールの3コースの乗り入れは不要と考えるので、ルートの見直しが必要と思う。
- さくらモールの敷地で転回し、産業道路に出て1つ目の信号を右折し、富士見公園東側を通り、市役所通りから駅に向かうコースだと利用者が増えると思う。
- 川崎地区の利用者が「いこいの里」に行くために、郷土博物館や羽村駅を経由することは時間がかかり不便である。
- 青梅線の西側はほとんど一方向の循環路線なので、利用者が増えないと思う。
- 羽村西コースは遠回りなので、羽村大橋を渡り清流地区を経由しないルートを検討していただきたい。
- 羽村西コース7便の堂坂下バス停の発車時刻を近隣事業所の退勤時間に合わせて遅らせていただきたい。

【方向性】

本懇談会では、上記の様々な意見の中から第七次懇談会からの継続検討事項である羽村西コースのさくらモール周辺の見直しを焦点に置き検討をすることにしました。

(2) 小作コースについて

- 第7次懇談会で見直しの検討対象となっている「小作本町会館」と「小作坂下」バス停への運行ルートについては、見直しを行うべきではないか。
- 羽西地区の利用者は、小作駅経由でしか羽村駅に行けないので不便であることからルート改善していただきたい。
- 福生病院に行くために、小作駅で小作コースから羽村中央コースに乗り継げるよ

うダイヤの調整をお願いしたい。

- ・運行ダイヤやルートについて、羽村駅東口への到着が遅れるため、小作駅西口の出発時刻を毎時 28 分から 25 分に変更することを検討していただきたい。
- ・「いこいの里」の到着時刻を講座が始まる午前 10 時前にしてほしい。

【方向性】

本懇談会では、上記の様々な意見の中から、第七次懇談会からの継続検討事項である小作コースの「小作本町会館」・「小作坂下」バス停への運行ルートに焦点を置き検討をすることにしました。

(3) その他の意見について

【ダイヤについて】

- ・コロナ禍において、はむらんの利用者が大幅に減少しており、他の公共交通機関も減便等の対応を行っていることから、減便等の見直しを行うべきと考える。

【コースについて】

- ・目的地に行くために乗り継ぎ時間が合わない場合、遠回りとなるのでルートやダイヤの改正を検討していただきたい。
- ・中央コースの乗客が少ないように思えるため、現在のコースを途中から新奥多摩街道を走るルートに変更したらどうか。
- ・全ての運行コースを双方向にしていきたい。
- ・青梅市立総合病院にも行けるルートを設定していただきたい。
- ・運行の遅延が発生しているコースもあることから見直しをお願いしたい。

【その他について】

- ・利用者が安全・安心に公共交通機関を利用できるよう、消毒液や飛沫パネルを設置するなどの対策を徹底していただきたい。
- ・デジタルサイネージの導入を検討していただきたい。
- ・設置できるバス停にベンチを設置してほしい。
- ・「ゾウさん号」や「キリンさん号」などのように愛称やラッピングをつけて、運行したらどうか。
- ・時刻表パンフレットの路線図は分かりづらく、バス停に貼ってある路線図は小さくて見づらいので、時刻表や路線図のアプリを作っていただきたい。
- ・利用者 1 人あたりの経費等を算出し、利用者数に対する見直しの効果等でどこかで費用対効果などを見極める必要があると考える。

【方向性】

上記の様々な意見の中で、今後、実施可能なものは改善を行い、中長期的な要素に関しては、次期懇談会に合わせて調査・研究を行うこととします。

4 乗降者数動向調査

「羽村西コース」及び「小作コース」ルートの見直しを検討するため、全4コース全バス停全時間帯の乗降者数動向調査を実施しました。

(1) 乗降者数動向調査の概要

① 目的

- ・市職員が各バス停の乗降者数の調査を実施

② 日時

- ・令和4年5月29日(日) 天気：晴れ / 全コース(全便)
- ・令和4年5月30日(月) 天気：晴れ / 全コース(全便)
- ・令和4年10月4日(火) 天気：晴れ / 全コース(全便)

③ 調査対象コース

- ・羽村東コース 10 便、羽村西コース 10 便、小作コース 11 便、羽村中央コース 5 便

④ 調査対象者

- ・はむらん利用者(無賃の未就学児を含む。)

⑤ 調査項目

- ・乗降バス停、利用者の性別、利用者の推定年齢(～5 歳、6～18 歳、19 歳～30 歳、31～60 歳、61 ～74 歳、75 歳～)

(2) 羽村西コース「さくらモール」バス停及び周辺バス停の調査結果

羽村西コースでは、調査日3日間の合計で「さくらモール」で乗車し「羽村駅東口」・「羽村駅入口」で降車した利用者が、14名、「さくらモール」で乗車し「清流東」で降車した利用者が3名でした。

「さくらモール」で降車する利用者は、「いこいの里」での乗車が1名、清流東での乗車が3名でありました。

また、「さくらモール」の次のバス停である「栄小学校」バス停の利用者は、調査日3日間の合計で15名、そのうち13名が「羽村駅東口」・「羽村駅入口」で降車しており、栄町付近から羽村駅東口方面へ利用される方が大半でありました。

このようなことから「さくらモール」及び「栄小学校」バス停の利用者は、主に「羽村駅東口」バス停で降車されている方がほとんどで、年齢別に見ると30歳から60歳までの中高年齢層の利用者が76%と多く、通勤手段等としての利用が多

くを占めていると推測します。

なお、「さくらモール」と「清流東」間の利用者は、調査を実施する中で親子連れで往復の利用をされていることが確認できたことから、多摩川付近の行楽を目的とした利用と推測します。

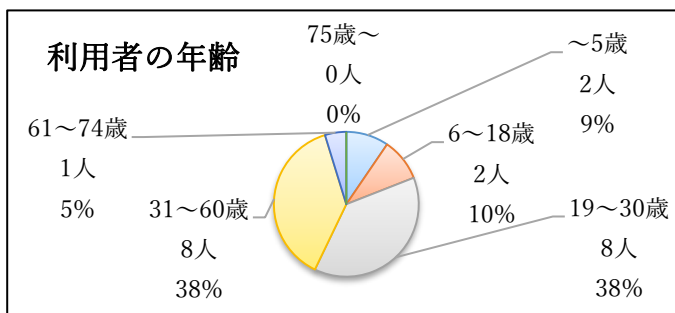
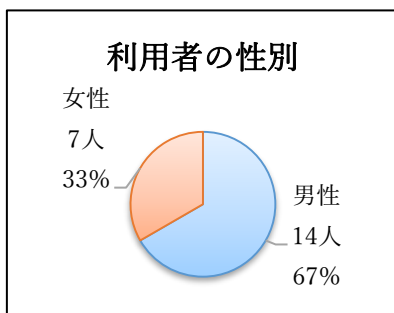
「さくらモール」の次のバス停である「栄小学校」の利用者についてもその多くが「羽村駅東口」・「羽村駅入口」で降車されました。

また、「いこいの里」で乗車し、「栄小学校」で降車した方が2名いました。

【西コース】さくらモールバス停 乗降者数動向調査結果

●さくらモールバス停 乗降者数

乗車バス停	降車バス停	乗降者数（人）			合計	線路間の移動
		5/29(日)	5/30(月)	10/4(火)		
さくらモール	⇒ 羽村駅東口	2	7	4	13	東→東
さくらモール	⇒ 羽村駅入口	0	1	0	1	東→東
さくらモール	⇒ 清流東	0	3	0	3	東→西
小 計		2	11	4	17	
いこいの里	⇒ さくらモール	0	1	0	1	西→東
清流東	⇒ さくらモール	0	3	0	3	西→東
小 計		0	4	0	4	
合 計		2	15	4	21	



【西コース】栄小学校バス停 乗降者数動向調査結果

●栄小学校バス停 乗降者数

乗車バス停	降車バス停	乗降者数（人）			合計	線路間の移動
		5/29(日)	5/30(月)	10/4(火)		
栄小学校バス停	⇒ 羽村駅東口	2	5	5	12	東→東
栄小学校バス停	⇒ 羽村駅入口	0	0	1	1	東→東
小 計		2	5	6	13	
いこいの里	⇒ 栄小学校バス停	0	2	0	2	西→東
小 計		0	2	0	2	
合 計		2	7	6	15	

(3) 小作コース「小作本町会館」・「小作坂下」バス停の調査結果

「小作コース」では、調査日3日間の合計で「小作本町会館」・「小作坂下」で乗車した利用者は13名で、そのうち「羽村駅東口」・「羽村駅入口」で降車した利用者が3名、「羽村市役所」で降車した利用者が1名、「小作駅西口」で降車した利用者が7名、「小作台2丁目」で降車した利用者が2名でした。

また、「小作本町会館」・「小作坂下」で降車した利用者は5名で、乗車バス停は「羽村駅東口」が2名、「保健センター」が1名、「富士見公園」が1名、「羽村市役所」が1名でした。

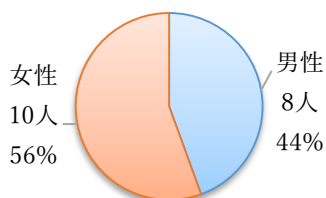
このようなことから「小作本町会館」・「小作坂下」の利用者は、主に小作駅・羽村駅・市役所バス停で降車されている方が多く、一方で「小作本町会館」・「小作坂下」で降車する利用者は、駅や公共施設等のバス停から乗車する利用者が多い状況となっております。また、年齢別に見ると61歳以上の利用者が72%と高齢者の利用が多くを占めていました。

【小作コース】小作本町会館・小作坂下バス停 乗降者数動向調査結果

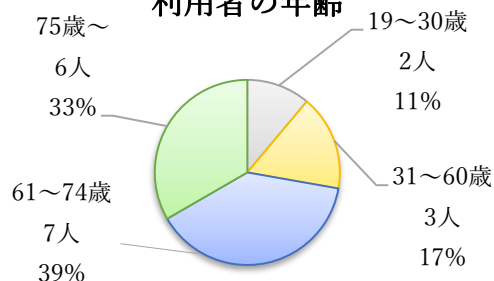
●小作本町会館・小作坂下バス停 乗降者数

乗車バス停	降車バス停	乗降者数（人）			合計	線路間の移動
		5/29(日)	5/30(月)	10/4(火)		
小作本町会館・小作坂下	⇒ 羽村駅東口・羽村駅入口	3	0	0	3	西→東
小作本町会館	⇒ 羽村市役所（郵）	1	0	0	1	西→東
小作本町会館・小作坂下	⇒ 小作駅西口	1	4	2	7	西→西
小作本町会館	⇒ 小作台二丁目	0	0	2	2	西→東
小 計		5	4	4	13	
羽村駅東口	⇒ 小作坂下	1	0	1	2	東→西
保健センター	⇒ 小作本町会館	0	1	0	1	東→西
富士見公園	⇒ 小作本町会館	0	0	1	1	東→西
羽村市役所（郵）	⇒ 小作本町会館	0	0	1	1	東→西
小 計		1	1	3	5	
合 計		6	5	7	18	

利用者の性別



利用者の年齢



5 調査検討結果

(1) コース見直し案

① 羽村西コース

乗降者数動向調査の結果、羽村西コース「さくらモール」バス停の利用者 21 名のうち、羽村駅方面と「さくらモール」を往来する利用者が 3 日間合計 14 名（約 67%）、残りの 7 名（約 33%）が JR 青梅線を挟んで、西地区と東地区の往来に利用している状況でありました。

その他のコースでは、東コースが 29 人中 25 名（約 86%）、小作コースが、30 人中 26 名（約 87%）でありました。

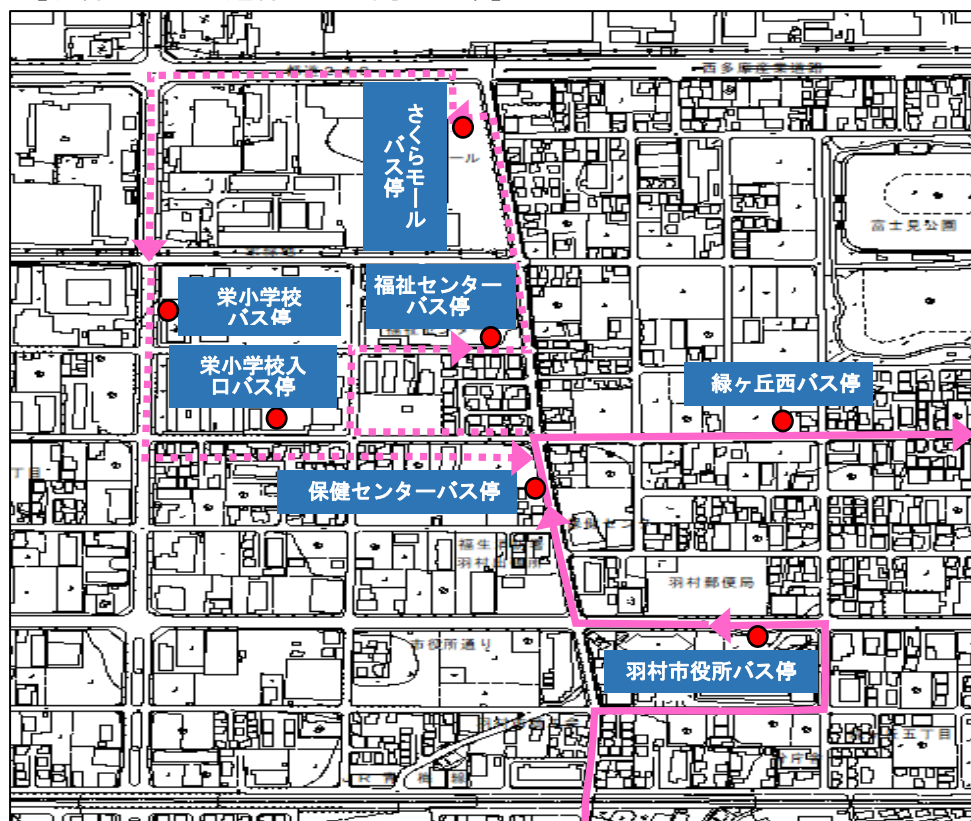
このように羽村西コースの利用者は、「さくらモール」と「羽村駅東口」間を往来する利用者が多いことから、「さくらモール」を経由し周辺を回るルートを廃止する場合は、代替案として他のコースを増便するか、現在「さくらモール」を経由していない「羽村中央コース」のルートを見直し「さくらモール」及び周辺のバス停を経由するルートに変更することが望ましいと考えます。

【現在のさくらモール周辺ルート】



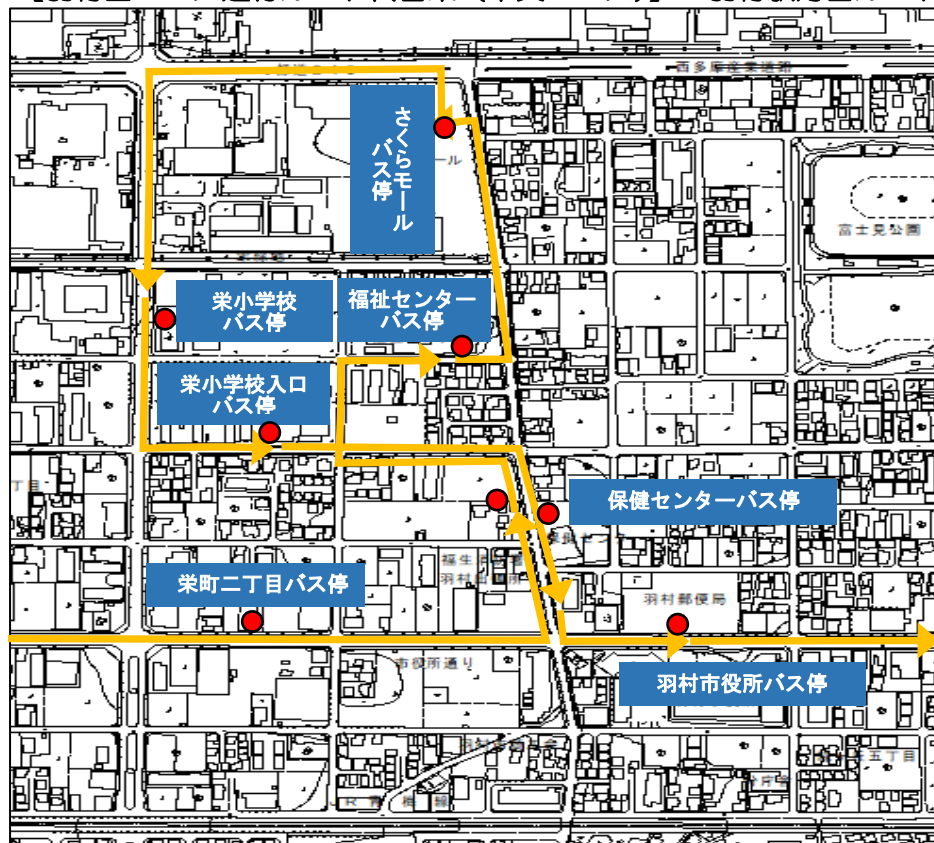
凡 例		
赤色路線	⇒	羽村西コース
青色路線	⇒	羽村東コース
緑色路線	⇒	小作コース
橙色路線	⇒	中央コース

【羽村西コース運行ルート見直し案】



図書館ゆとりぎ方面

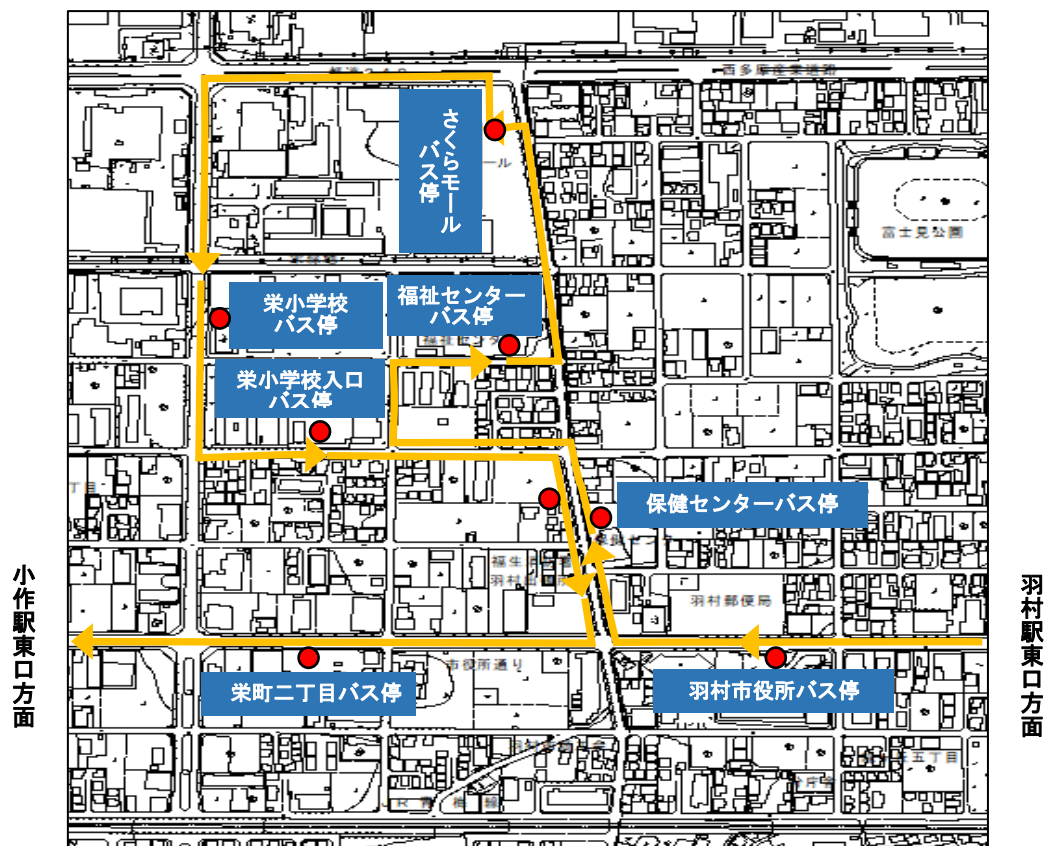
【羽村西コース運行ルート代替案（中央コース）】 羽村駅方面ルート



小作駅東口方面

羽村駅東口方面

【羽村西コース運行ルート代替案（中央コース）】 小作駅方面ルート



② 小作コース

乗降者数動向調査の結果から、「小作本町会館」・「小作坂下」バス停の利用者は、高齢者が多く公共施設等へのアクセスによる利便性に配慮する必要があります。

「小作本町会館」と「小作坂下」を経由するルートの維持は、はむらんの本来の目的である、交通不便地域の改善や高齢者・運転免許証を持たない方などの移動手段を確保しているものと捉えています。また、両バス停は、小作台地区の段丘下にあり高低差があることで、高齢者の方には徒歩での移動は負担になると想定されます。

このようなことから、「小作本町会館」と「小作坂下」バス停については、利用者の利便性の維持を図る観点から、今後も継続して現行のコースを維持することが望ましいと考えます。

③ その他のコース【羽村東コース】

乗降者数動向調査を行うなかで、羽村東コースの運行ルートは、市内でも交通量が多いことや、利用率が高いことでバスの乗降にも時間がかかっている状況が見受けられ、比較的遅延が発生している状況でした。また、雨天時などの天候でも遅延することが想定できます。

このように運行に遅延が生じることで、定時運行に努めることは、乗務員にかなりの負担になっていることから、今後は、ルートやダイヤ改正時に定時性を確保し、余裕をもたせたダイヤの改善等が必要と考えます。

6 今後のはむらん運行に向けて

(1) 採算性の向上について

「はむらん」の利用者は、平成 30 年度及び令和元年度には利用者が年間 20 万人を超え、「はむらん」が市民の足として強く根付いているものと考えます。

しかし、令和 2 年に世界的に蔓延した新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年 4 月頃から急激に利用者が減少し、令和 2 年度は令和元年度と比較すると約 30%減少しました。

また、緊急事態宣言や蔓延防止等重点措置の発出や公共施設の休館などにより人流が抑制され、公共施設へのアクセス利用者が減少したことが、利用率の低下を招いたものと捉えています。

このような状況の中、採算性の向上にあたり、車内アナウンス広告の募集等を行うとともに、利用率を上げるために既存のバスへの抗菌コートなどを実施し安心して乗車できる対策が図られました。

今後も乗降者数動向調査結果を検証し、利用者が少ない夜間の時間帯などのダイヤを見直し、採算性の向上を図るため効果的な施策を検討していくことが望ましいと考えます。

また、運賃については、「はむらん」の持続的運行に向けて、近隣市町が運行するコミュニティバスの運賃の動向を見極めながら、改定も視野に入れて検討していくことが望ましいと考えます。

(2) 利便性の向上について

「はむらん」は利用者の増加に向けて、これまで数回にわたりルートの延伸や、バス停へのベンチの設置、駅自由通路への時刻表掲示などを行い、利便性の向上に取り組んで来ました。一方でルートの延伸により、コースによっては乗車時間が長くなってしまいうこともあり、利便性が低下していることも課題となっています。

今後は、このような課題についても乗降者数動向調査等を検証し、利便性の更なる向上を図るため、ルート見直しの検討を行うことが必要と考えます。

7 その他の改善事項

第八次懇談会の意見等により、市が実施した主な改善事項は次のとおりです。

(1) 駅自由通路への時刻表掲示（令和3年11月）

羽村駅・小作駅自由通路へ時刻表を掲示し、利用者の利便性の向上を図った。



(2) 羽村駅東口バス停に羽村市役所行の時刻表を掲示（令和3年12月）

羽村駅東口バス停に羽村市役所行の時刻表を掲示し、利便性の向上を図った。



(3) ディーゼルバス日野ポンチョ購入及び既存のバス車両に抗菌コートを実施

（令和4年3月）

国の「新型コロナウイルス感染症対策対応地方創生臨時交付金」を活用し、アフターコロナを見据え、換気性能・抗菌性能に優れた新型車両を購入及び既存のバス車両2台に抗菌・抗ウイルス加工を施した。



(4) 車内アナウンス広告事業の募集開始（令和4年6月1日）

新たな運賃外収入として「車内アナウンス広告事業」の募集を開始した。

① 目的

「はむらん」の車内において、停車するバス停名のアナウンス後、事業者や医療機関等の広告アナウンスを追加することで、近隣商店等の利用者や従業員が「はむらん」に愛着を持ち「はむらん」の利用を促進するとともに、近隣商店や医療機関等を利用したことがない方へのPRにもつなげ商業振興を図るとともに高齢者への利便性向上並びに運賃外収入の確保を図る。

② 車内アナウンス広告料金

掲出期間：1年単位

広告料：1コース1バス停 60,000円

※令和4年度は、10月から3月までの
半年間1コース1バス停 30,000円



(5) はむらん方向幕の表示変更（令和4年7月1日）

行先や経路地を分かりやすくするため、方向幕の表示を変更した。



【例】中央コース

009505	中央 市役所 方面	羽村中央コース	中央 市役所 方面	前後
	全 面	側 面	後 面	
009505 (切替)		羽村中央コース スクロール羽村市役所・小作駅東口 経由		
	側面は、コース名の下段にスクロールで経路先が表示される。 例) 羽村市役所・小作駅東口 経由			

(6) 小作本町会館敷地内駐車場のアスファルト舗装及びベンチの設置

(令和4年7月)

はむらん小作コース転回場所として利用している小作本町会館敷地内について、利便性の向上を図るためアスファルト舗装及びベンチの設置を行った。



【資料編】

羽村市コミュニティバスはむらん運営推進懇談会の経緯

第一次	平成 17 年 12 月 ~ 平成 20 年 5 月
第二次	平成 21 年 2 月 ~ 平成 23 年 1 月
第三次	平成 23 年 6 月 ~ 平成 25 年 5 月
第四次	平成 25 年 6 月 ~ 平成 27 年 5 月
第五次	平成 27 年 6 月 ~ 平成 29 年 5 月
第六次	平成 29 年 6 月 ~ 令和 元年 5 月
第七次	令和 元年 6 月 ~ 令和 3 年 5 月
第八次	令和 3 年 6 月 ~ 令和 5 年 5 月

第八次羽村市コミュニティバスはむらん運営推進懇談会委員名簿（敬称略）

No	種別	団体名	役職	氏名
1	知識経験者	杏林大学総合政策学部	教授	木暮 健太郎
2	知識経験者	国土交通省関東運輸局 自動車交通部旅客第一課	課長	勝家 省司 (令和 4 年 3 月まで) 神宮 秀樹 (令和 4 年 6 月から)
3	町内会関係者	羽村市町内会連合会 (神明台町内会長)	会員	遠藤 勉
4	町内会関係者	羽村市町内会連合会 (都営神明台町内会長)	会員	北島 保
5	町内会関係者	羽村市町内会連合会 (双葉町松原町内会長)	会員	細野 正昭
6	高齢者団体	羽村市高齢者クラブ連合会	副会長 会長	望月 健司 (令和 4 年 3 月まで) 中土 善雄 (令和 4 年 6 月から)
7	障がい者団体	社会福祉法人そよかぜ	課長	野口 晋一
8	市内商業者	羽村市商工会	理事	永井 英義
9	市内商業者	羽村市商工会	理事	安田 英司
10	市民公募委員			北浦 勝平
11	市民公募委員			大塚 勝江
12	市民公募委員			阿部 武司
13	市民公募委員			浅見 一郎
14	市民公募委員			稲垣 正晴
15	バス運行事業者	西東京バス株式会社 営業部乗合担当	部長	黒田 誠

第八次任期 令和 3 年 6 月 1 日 ~ 令和 5 年 5 月 31 日