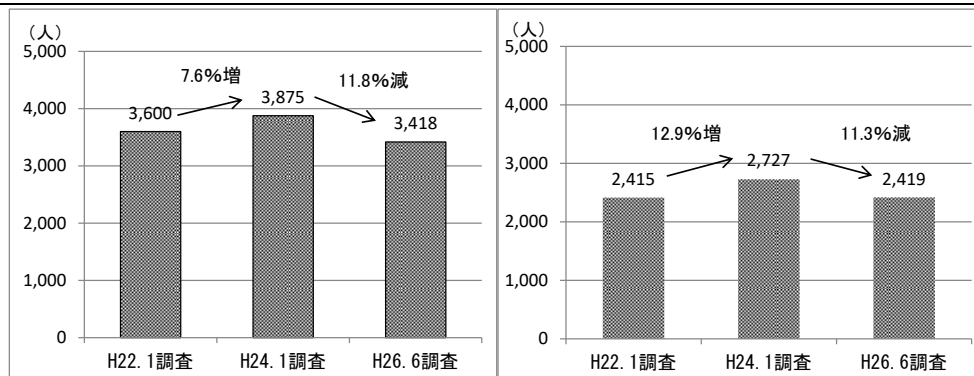


Ⅲ. 調査結果

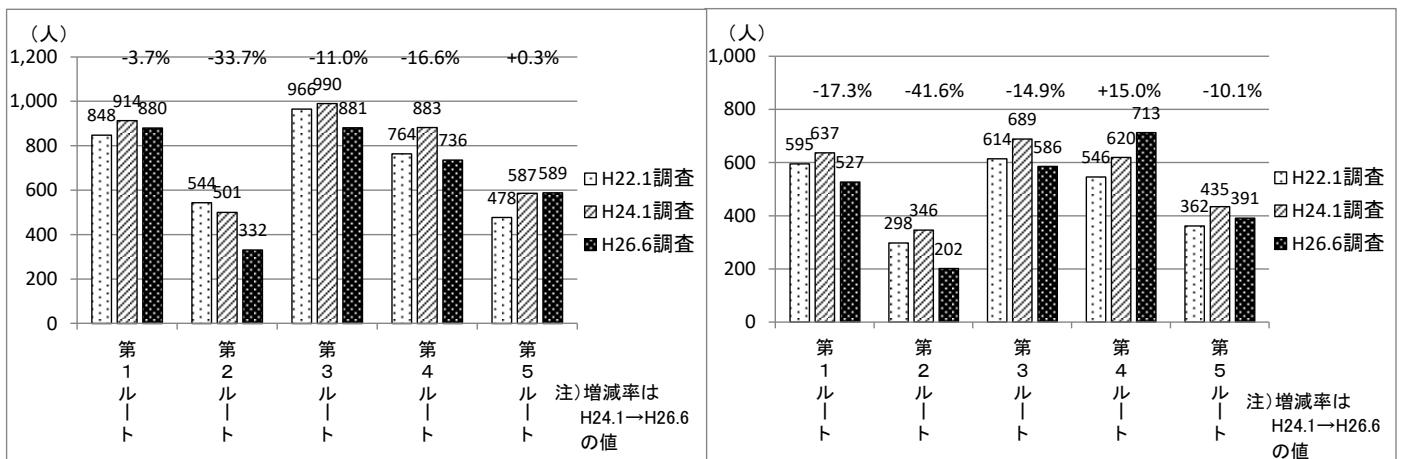
1. 乗降調査結果

1-1. 利用者数

- 平日の利用者数はルート合計で 3,418 人、そのうち、第3ルートが 881 人と最も多かった。
- 休日の利用者数はルート合計で 2,419 人、そのうち、第4ルートが 713 人と最も多かった。
- 平成 24 年 1 月と比較すると、平日、休日とも 11～12%の減少となり、特に第2ルートの減少が大きい。
- 第1ルートでは、平日の利用者数変化は小さく、休日の減少が大きい。
- ・平日は通勤が目的の利用者が多いこと(※図Ⅲ-3-10 参照)、休日は沿線にレジャー等の集客施設が無いことが要因と考えられる。
- 第2ルートでは、利用者が大きく減少。
- ・運賃改定のほか便数を削減したため、他ルートに比べて減少が大きいと考えられる。また、東伏見駅と保谷駅を結ぶ路線バスが並行していることも減少の要因と考えられる。(図Ⅱ-2-2 参照)
- 第3ルートでは、平日で 11.0%減少、休日で 14.9%減少。(H24.1 比)
- ・運賃改定と田無駅～東伏見駅間で減便を実施したこと減少の要因と考えられる。
- 第4ルートでは、平日で 16.6%減少、休日で 15.0%増加。(H24.1 比)
- ・休日の増加は、運賃改定前後の調査時期の違い(1 月と 6 月)が影響していると考えられる。
- 第5ルートでは、平日で 0.3%の微増、休日では 10.1%減少。(H24.1 比)
- ・運賃改定の方、ひばりヶ丘駅～保谷庁舎間の増便を実施したことが平日の微増の要因と考えられる。



図Ⅲ-1-1 利用者数の経年変化（ルート合計）（左：平日、右：休日）



図Ⅲ-1-2 ルート別利用者数の経年変化（左：平日、右：休日）

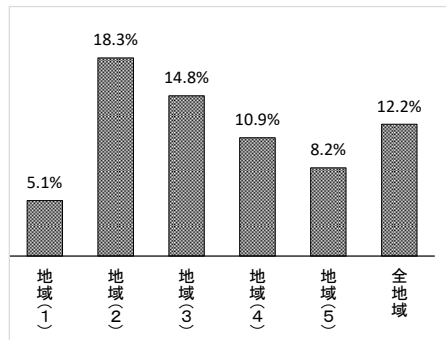
Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

表Ⅲ-1-1 ルート別利用者数及び変化（上：平日、下：休日）

平日		利用者数（人）			変化率		
		H22.1調査	H24.1調査	H26.6調査	H22.1→H24.1	H24.1→H26.6	H22.1→H26.6
第1ルート		848	914	880	7.8%	-3.7%	3.8%
第2ルート		544	501	332	-7.9%	-33.7%	-39.0%
第3ルート	田無駅～向台循環	423	447	447	5.7%	0.0%	5.7%
	田無駅～東伏見駅	527	543	434	3.0%	-20.1%	-17.6%
	合計*	966	990	881	2.5%	-11.0%	-8.8%
第4ルート		764	883	736	15.6%	-16.6%	-3.7%
第5ルート		478	587	589	22.8%	0.3%	23.2%
全ルート		4,550	4,865	4,299	6.9%	-11.6%	-5.5%

休日		利用者数（人）			変化率		
		H22.1調査	H24.1調査	H26.6調査	H22.1→H24.1	H24.1→H26.6	H22.1→H26.6
第1ルート		595	637	527	7.1%	-17.3%	-11.4%
第2ルート		298	346	202	16.1%	-41.6%	-32.2%
第3ルート	田無駅～向台循環	253	292	328	15.4%	12.3%	29.6%
	田無駅～東伏見駅	358	397	258	10.9%	-35.0%	-27.9%
	合計*	614	689	586	12.2%	-14.9%	-4.6%
第4ルート		546	620	713	13.6%	15.0%	30.6%
第5ルート		362	435	391	20.2%	-10.1%	8.0%
全ルート		3,026	3,416	3,005	12.9%	-12.0%	-0.7%

* H22.1調査の第3ルート合計には、田無駅～向台循環と田無駅～東伏見駅の区分が不明な利用者数を含む。



図Ⅲ-1-3 運賃改定・時刻変更により移動手段を
路線バスへ変更した割合
(市民アンケート結果より)

【満員で乗り切れなかった人数】

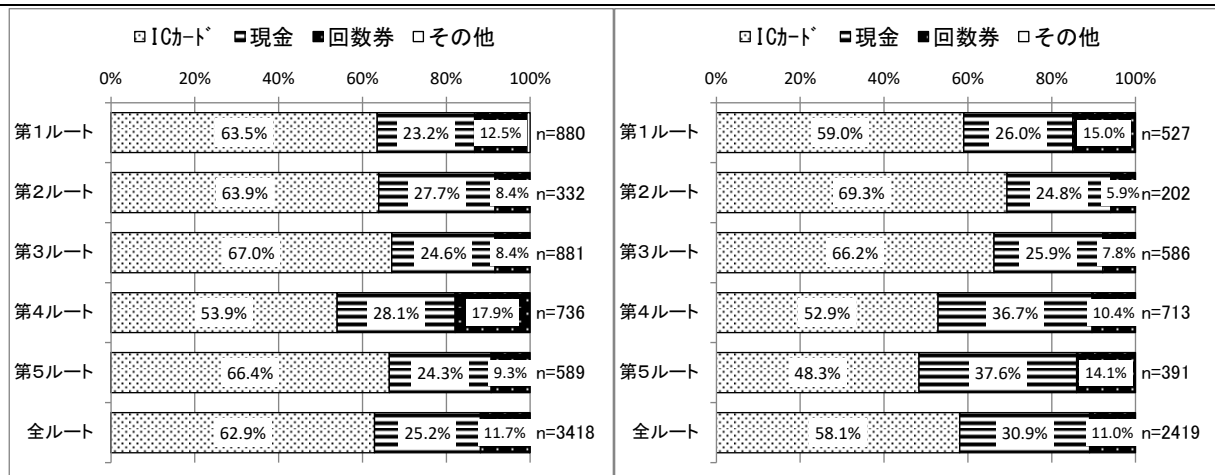
○休日の第3ルート向台循環の向台グランド(16:19 発)で11人が乗り切れなかった。

1-2. 券種別利用状況

○ICカード利用割合：平日で62.9%、休日で58.1%と平日がやや高い(全ルート)。

○現金利用割合：平日で25.2%、休日で30.9%と休日が低い(全ルート)。

○回数券利用割合：平日で11.7%、休日で11.0%とほぼ同じ割合である(全ルート)。

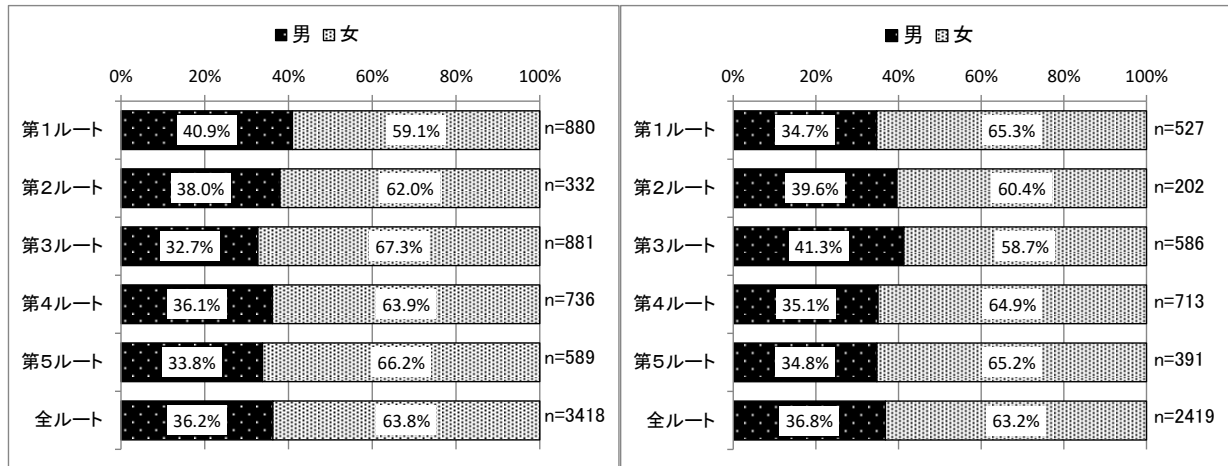


図Ⅲ-1-4 ルート別・券種別割合（左：平日、右：休日）

1-3. 利用者の属性

(1) 性別

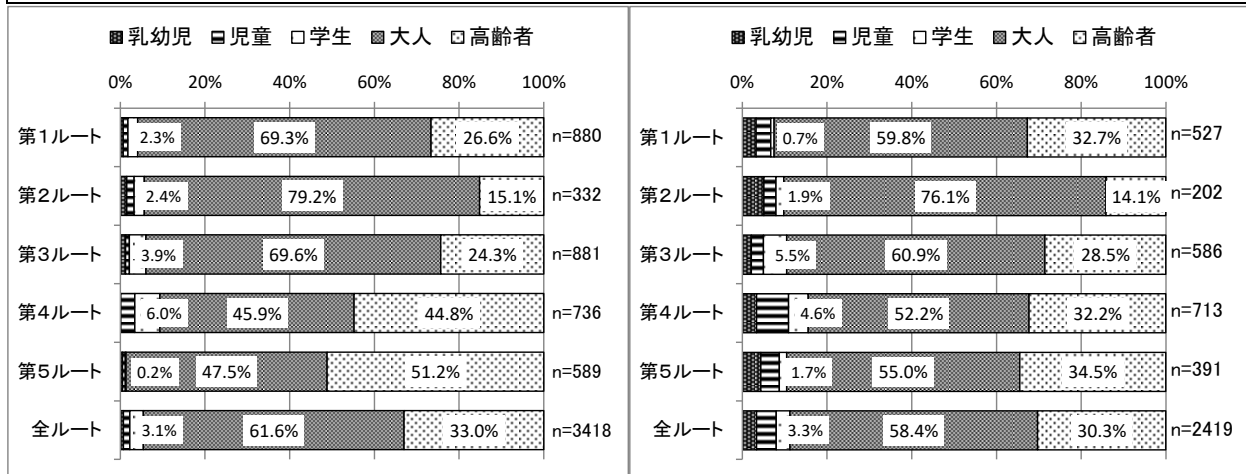
○平日、休日とも、利用者のうち男性が4割弱、女性が6割強となっている。
 ○平日では、第1ルートの男性割合が最も高く(40.9%)、第3ルートの男性割合が最も低い(32.7%)。
 ○休日では、第1ルートの男性割合が最も低く(34.7%)、第3ルートの男性割合が最も高い(41.3%)。



図Ⅲ-1-5 ルート別・性別割合 (左：平日、右：休日)

(2) 年代別

○平日、休日とも大人の利用が約6割と最も高く、次いで高齢者の約3割である。
 ○ルート別では、平日の大人が第2ルートで79.2%、第4ルートで45.9%、また、高齢者は、第5ルートで51.2%、第2ルートで15.1%である。



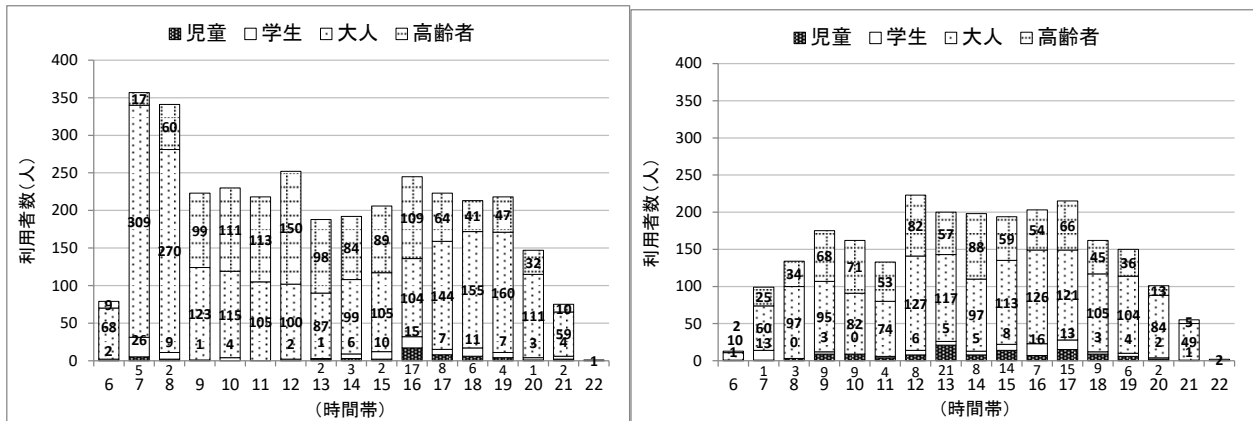
図Ⅲ-1-6 ルート別・年代別割合 (乳幼児を含む) (左：平日、右：休日)

1-4. 利用特性

(1) 時間帯別・年代別利用状況

○時間帯別 ・平日は朝の通勤時間帯での利用が多い。休日は昼から夕方までの時間帯が多い。
 ○年代別 ・平日の朝は大人利用が多く、日中は大人と高齢者が概ね半々となっている。
 ・休日は児童、学生の利用が見られる。また、高齢者よりも大人の利用がやや多い。

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

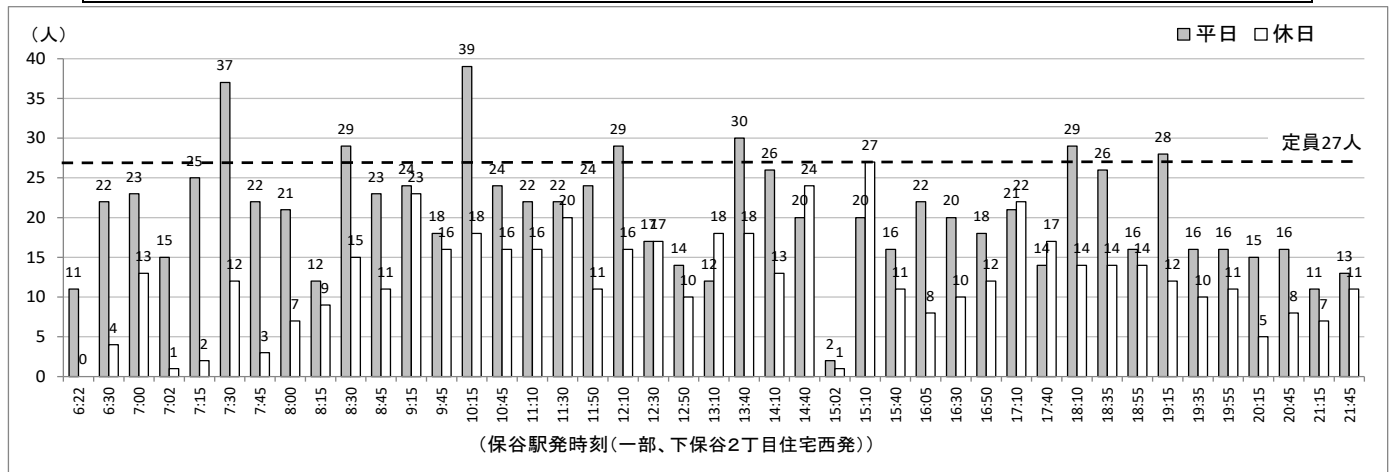


図Ⅲ-1-7 時間帯別・年代別利用者数（全ルート計）（上：平日、下：休日）

（２）便別の利用状況

①第１ルート

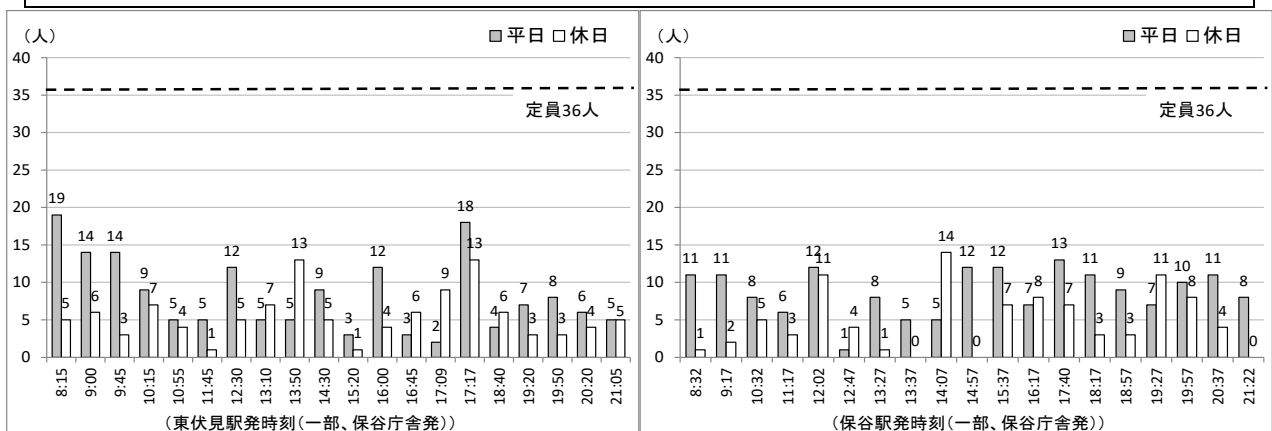
・平日でバスの定員（27 名）を超える乗車が日中の便でもあった。



図Ⅲ-1-8 第１ルート便別利用者数

②第２ルート

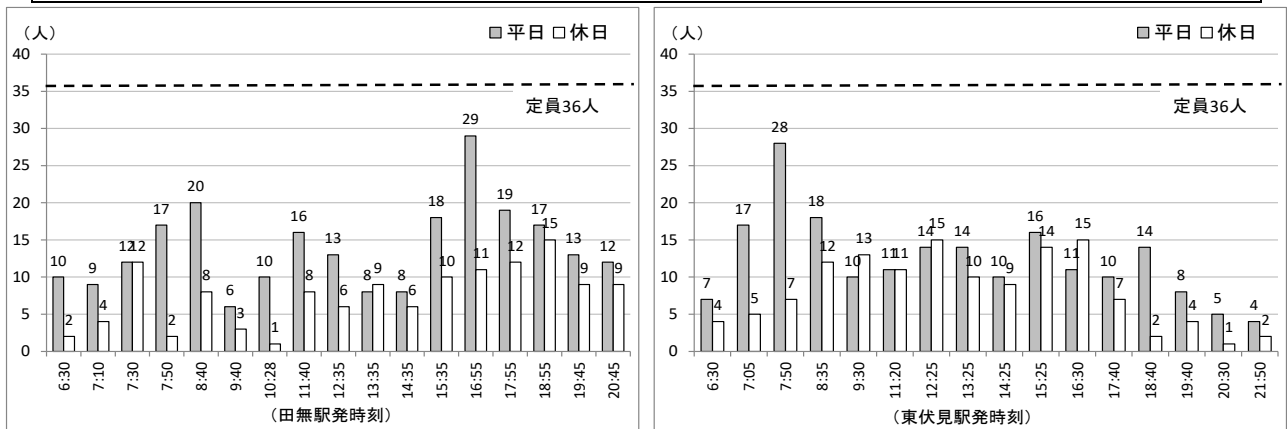
・平日朝の東伏見駅発の便で通勤と見られる利用があるほかは、主だった特徴は見られない。



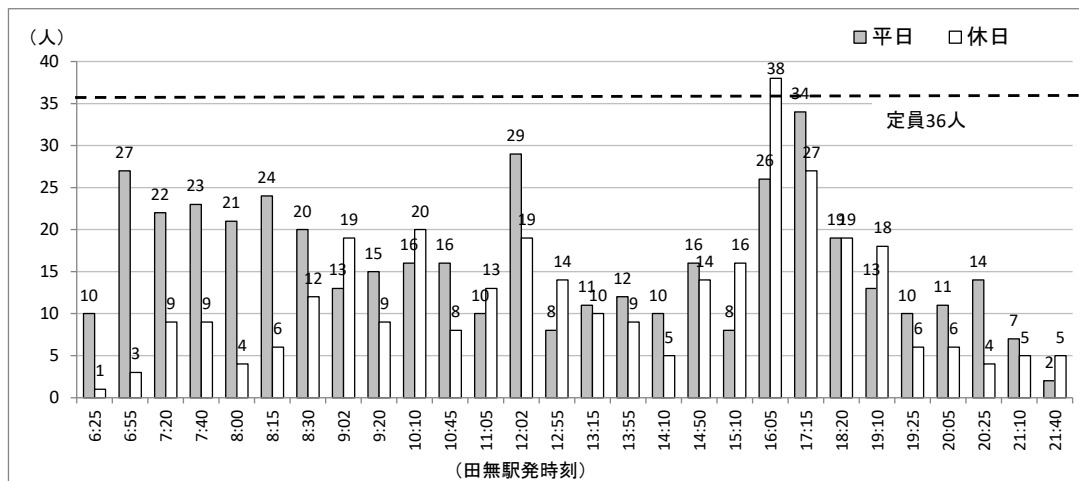
図Ⅲ-1-9 第２ルート便別利用者数（左：東伏見駅方面⇒保谷駅方面、右：保谷駅方面⇒東伏見駅方面）

③第3ルート

- ・平日朝の通勤時間帯の田無駅発の利用が多いが、どの便も定員（36名）に収まっている。
- ・休日の田無駅発 16:05 便でグラウンド帰りと思われる利用者が集中し定員を超えた。



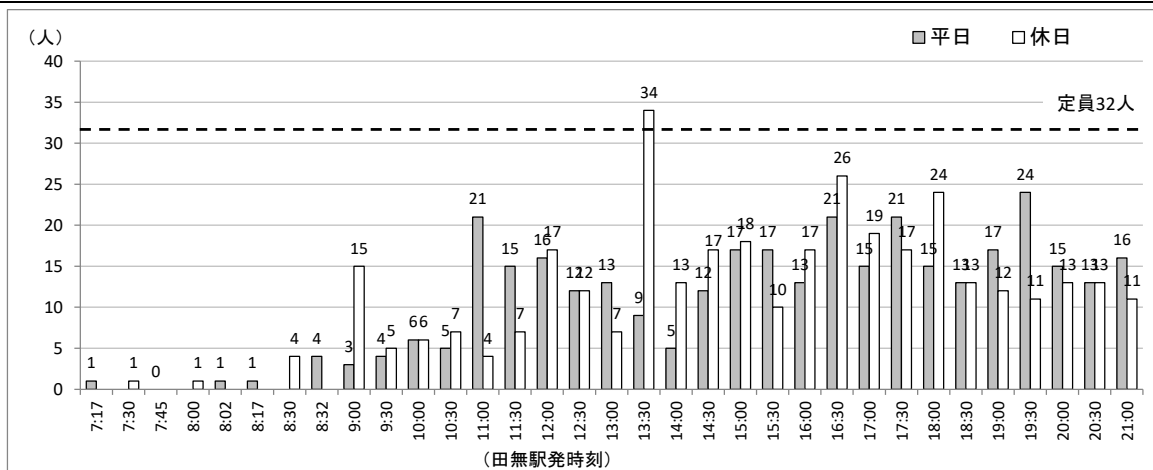
図Ⅲ-1-10 第3ルート便別利用者数（左：田無駅発⇒東伏見駅行き、右：東伏見駅発⇒田無駅行き）



図Ⅲ-1-11 第3ルート便別利用者数（田無駅発⇒向台循環）

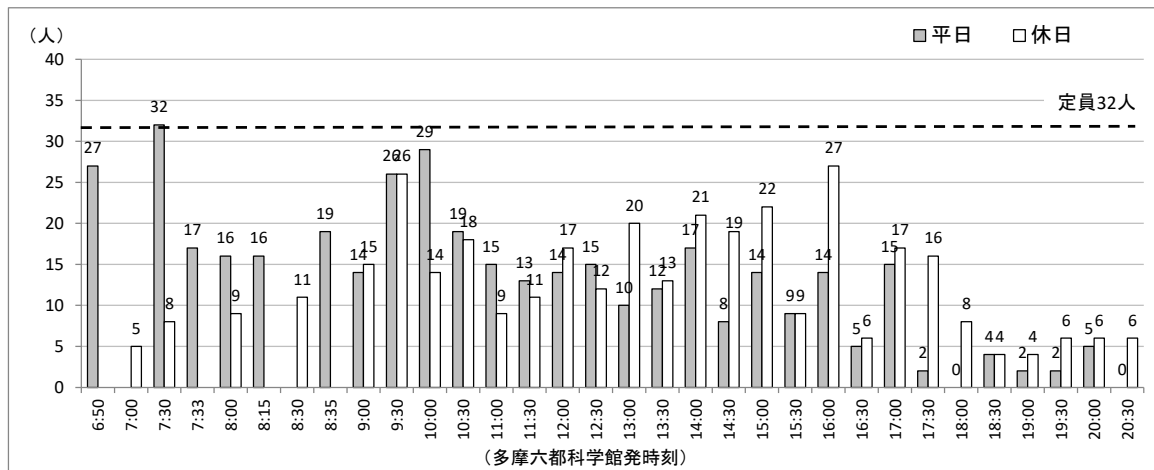
④第4ルート

- ・午前中は田無駅行きの便の利用が多く、午後は多摩六都科学館行きの便の利用が多い。
- ・各便の利用者数は、一部を除き、バスの定員（32名）に収まっている。



図Ⅲ-1-12 第4ルート便別利用者数（田無駅発⇒多摩六都科学館方面）

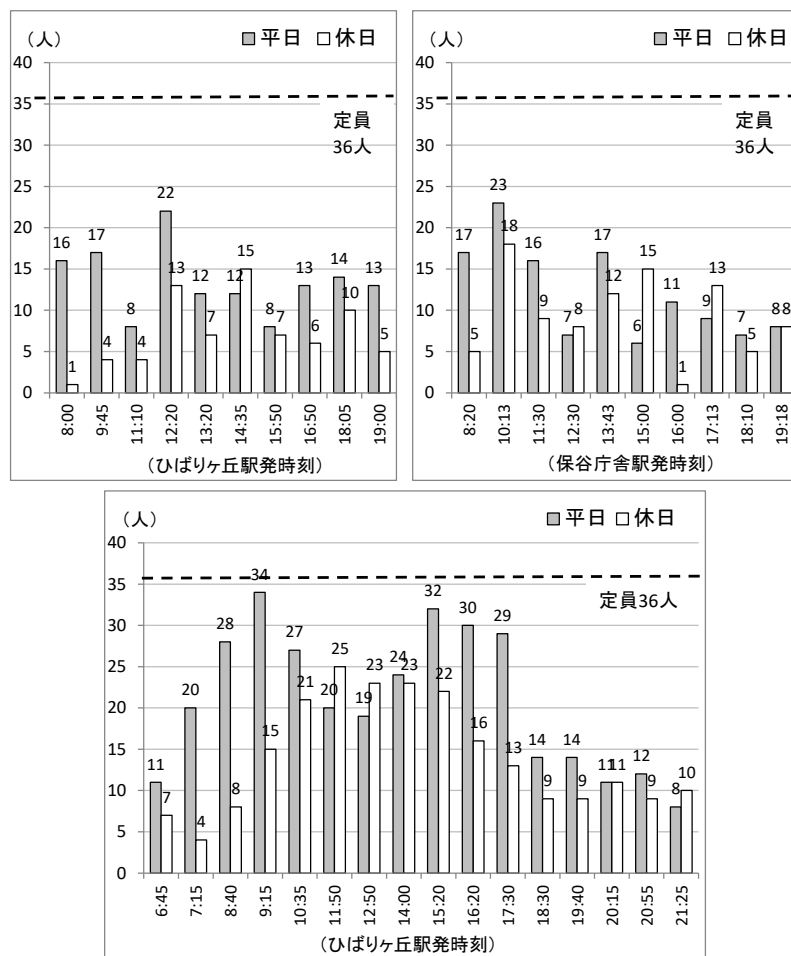
Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果



図Ⅲ-1-13 第4ルート便別利用者数（多摩六都科学館方面⇒田無駅行き）

⑤第5ルート

- ・朝の通勤時間帯よりも、日中の利用が多い傾向が見られる。
- ・各便の利用者数は、バスの定員（36名）に収まっている。



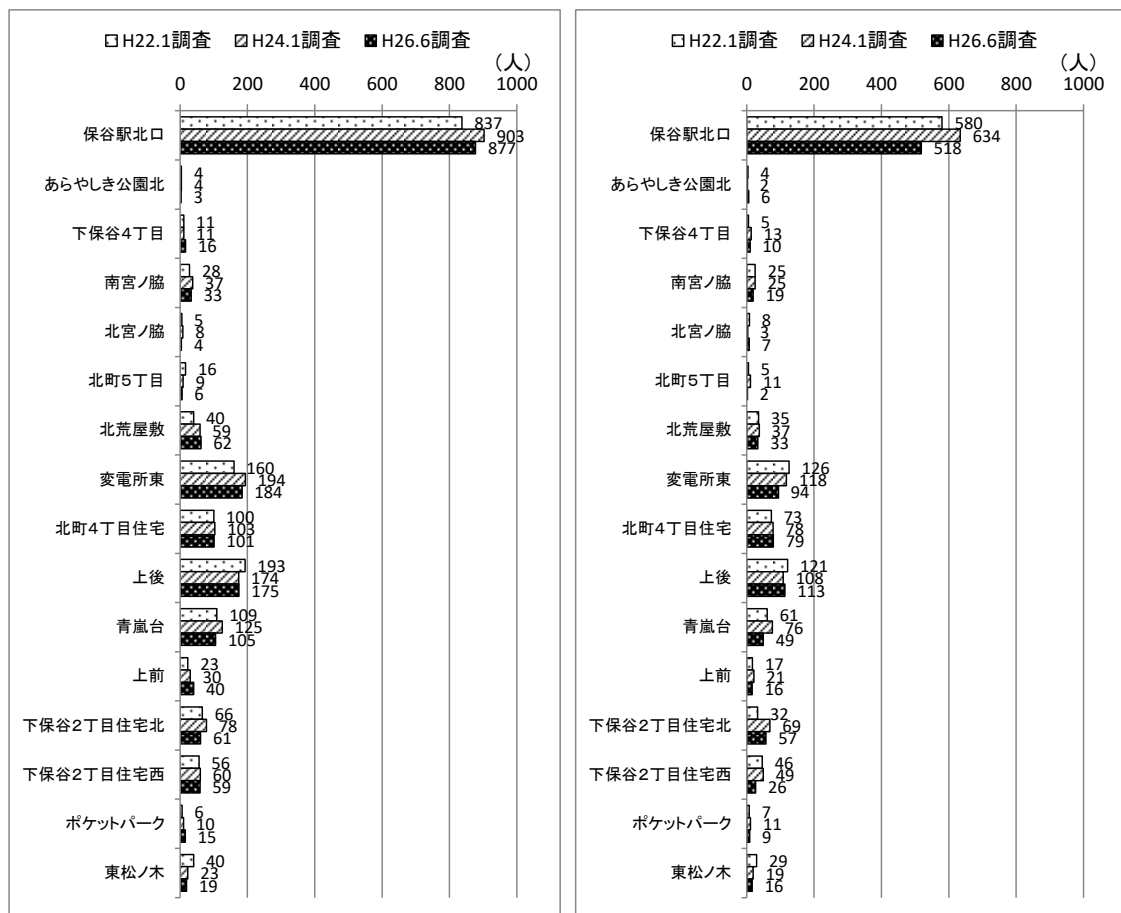
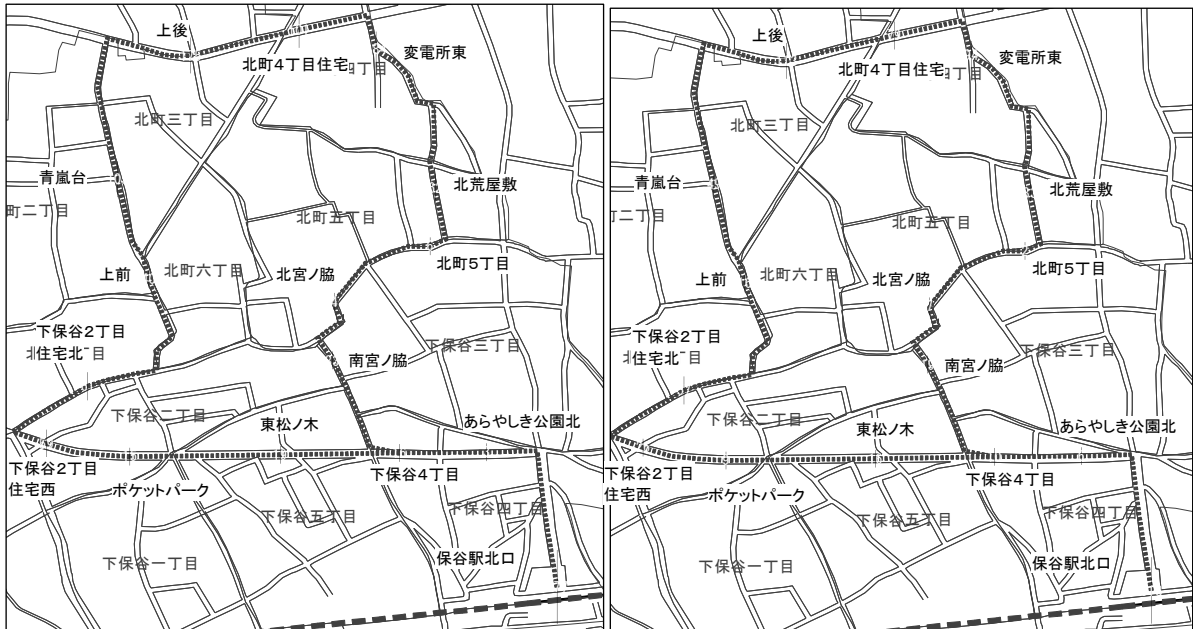
図Ⅲ-1-14 第5ルート便別利用者数

（左上：ひばりヶ丘駅⇒保谷庁舎、右上：保谷庁舎⇒ひばりヶ丘駅、下：住吉泉町循環）

(3) バス停別利用者数

①第1ルート

- ・保谷駅のほか、駅から遠い位置にある変電所東から青嵐台にかけて多くなっている。
- ・片方向の循環運行のため駅までの迂回が大きいバス停(北町5丁目など)での乗降は少ない。
- ・平日では、過年度と比べて大きな変化は見られない。

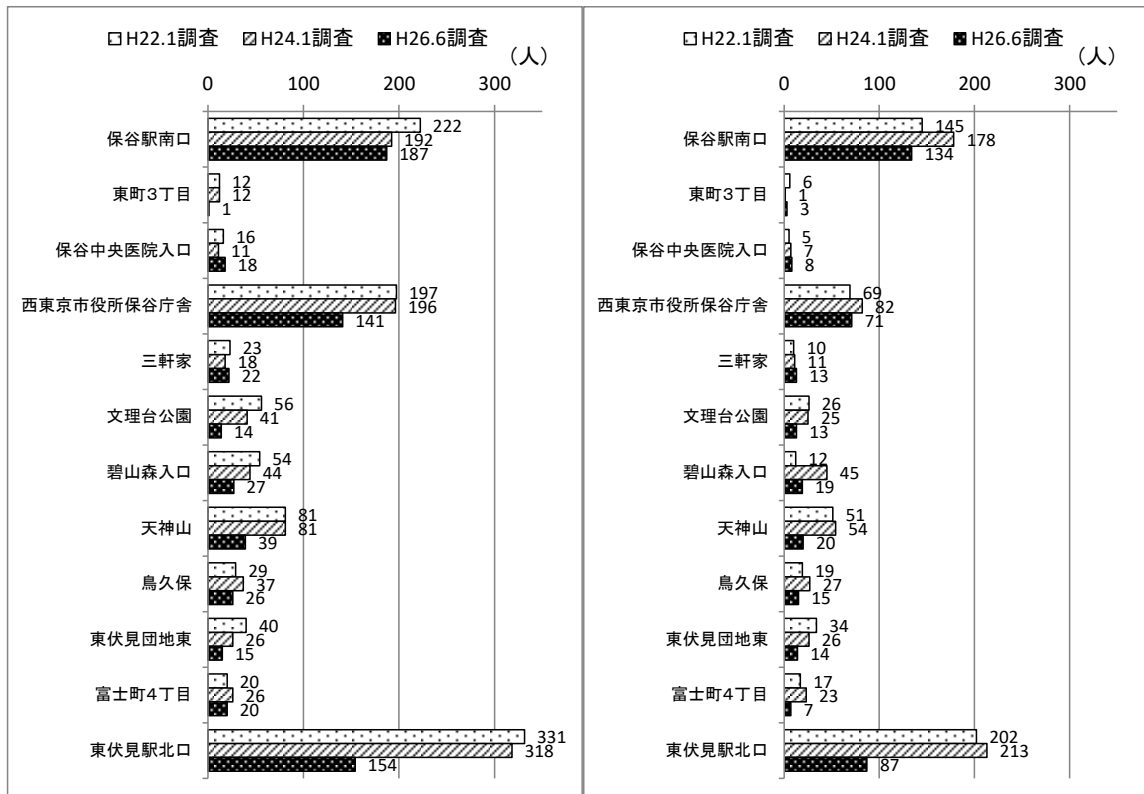
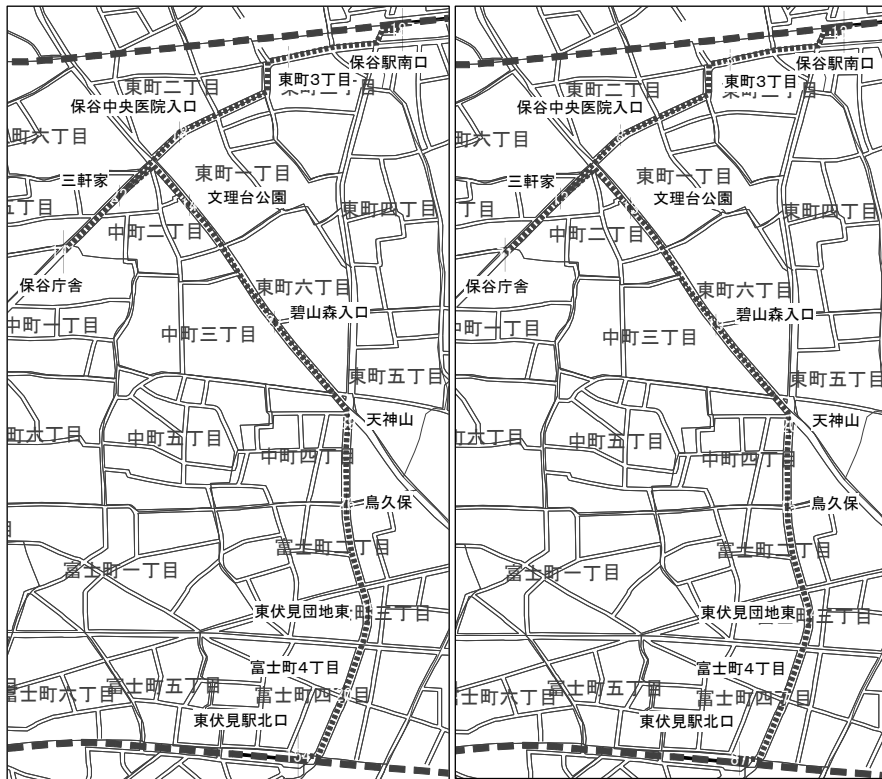


図Ⅲ-1-15 第1ルートバス停別乗降者数(左:平日、右:休日)(単位:人)

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

②第2ルート

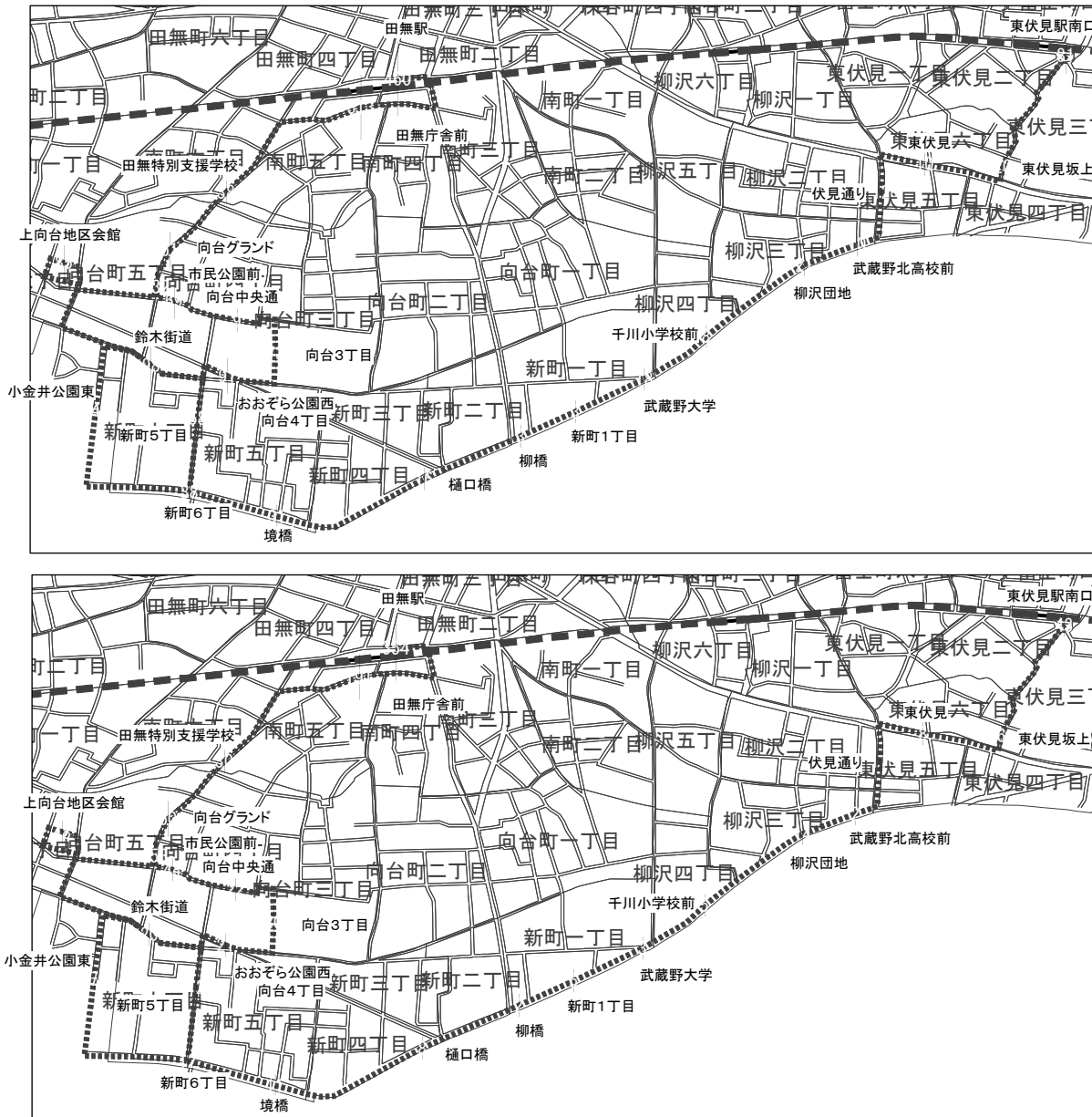
- ・保谷駅が最も多く、次いで、東伏見駅、保谷庁舎の順となっている。
- ・一部のバス停を除き、過年度と比べて大きく減少している。



図Ⅲ-1-16 第2ルートバス停別乗降者数（左：平日、右：休日）（単位：人）

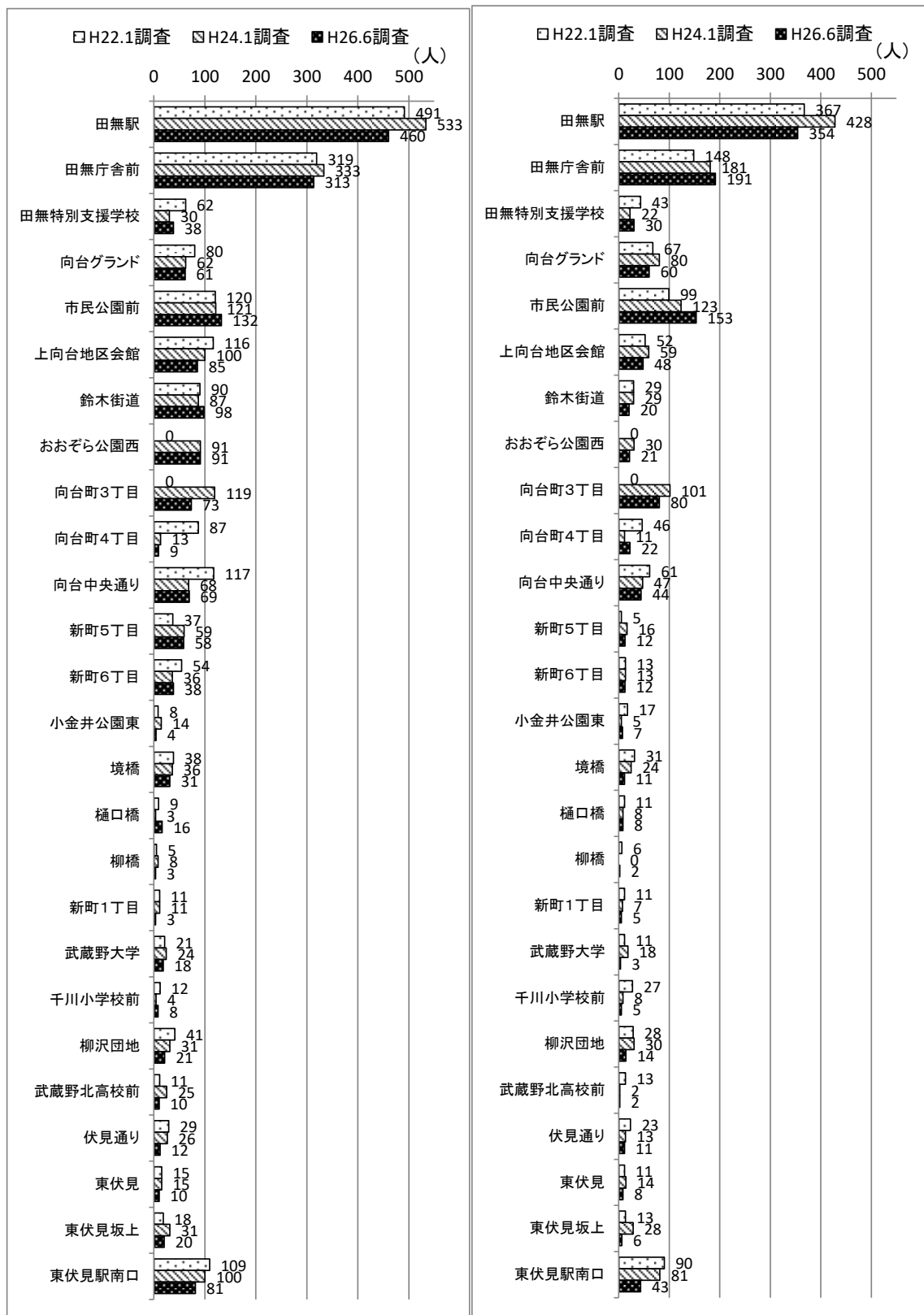
③第3ルート

- ・田無駅が最も多く、次いで田無庁舎前、市民公園前などの順となっている。
- ・向台循環以外のバス停は相対的に少ない。
- ・過年度と比べ、田無駅で減少しているが、田無庁舎前の利用は変化が少ない。



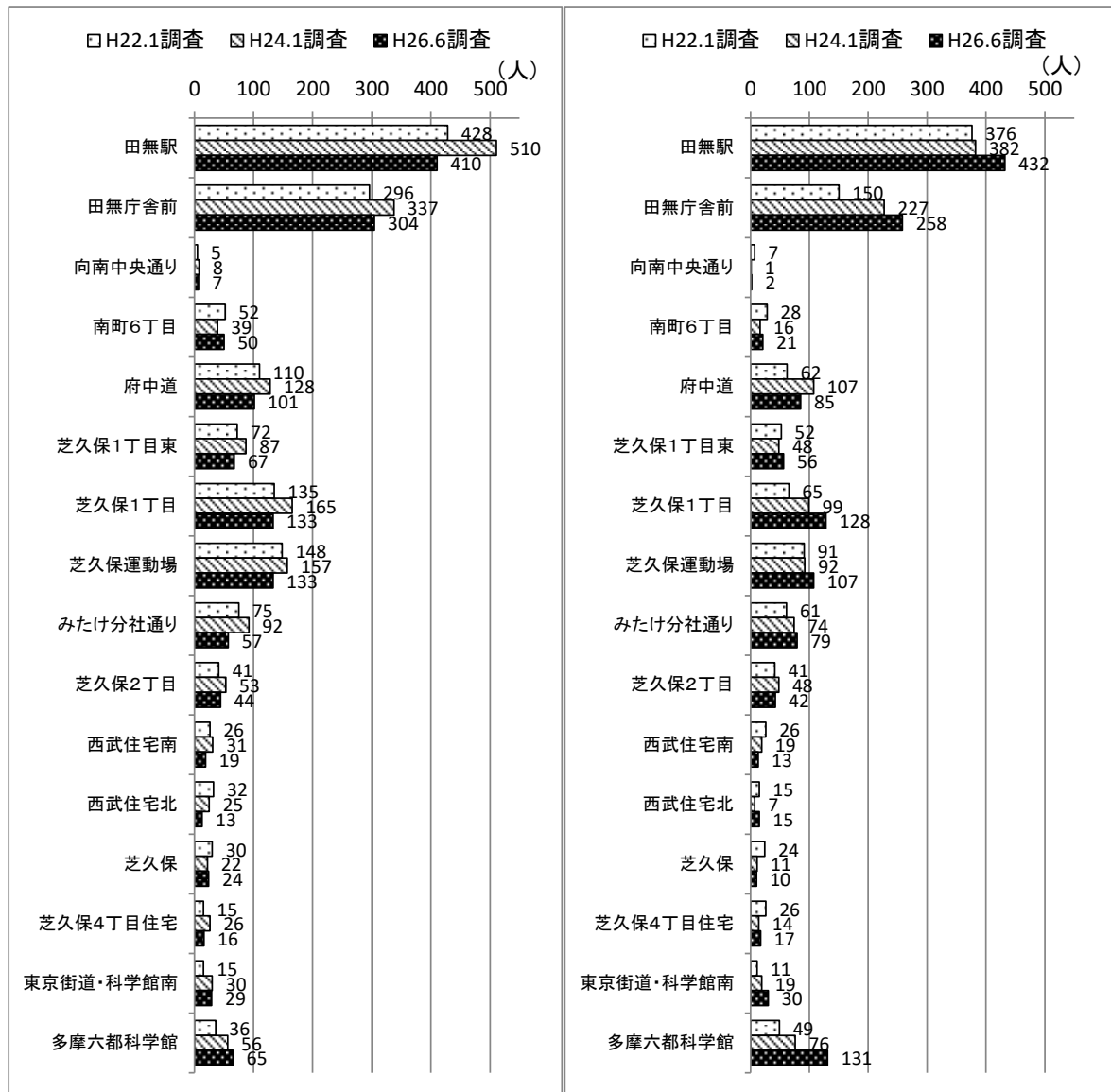
図Ⅲ-1-17 第3ルートバス停別乗降者数（上：平日、下：休日）（単位：人）

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果



図Ⅲ-1-18 第3ルートバス停別乗降者数（左：平日、右：休日）（単位：人）

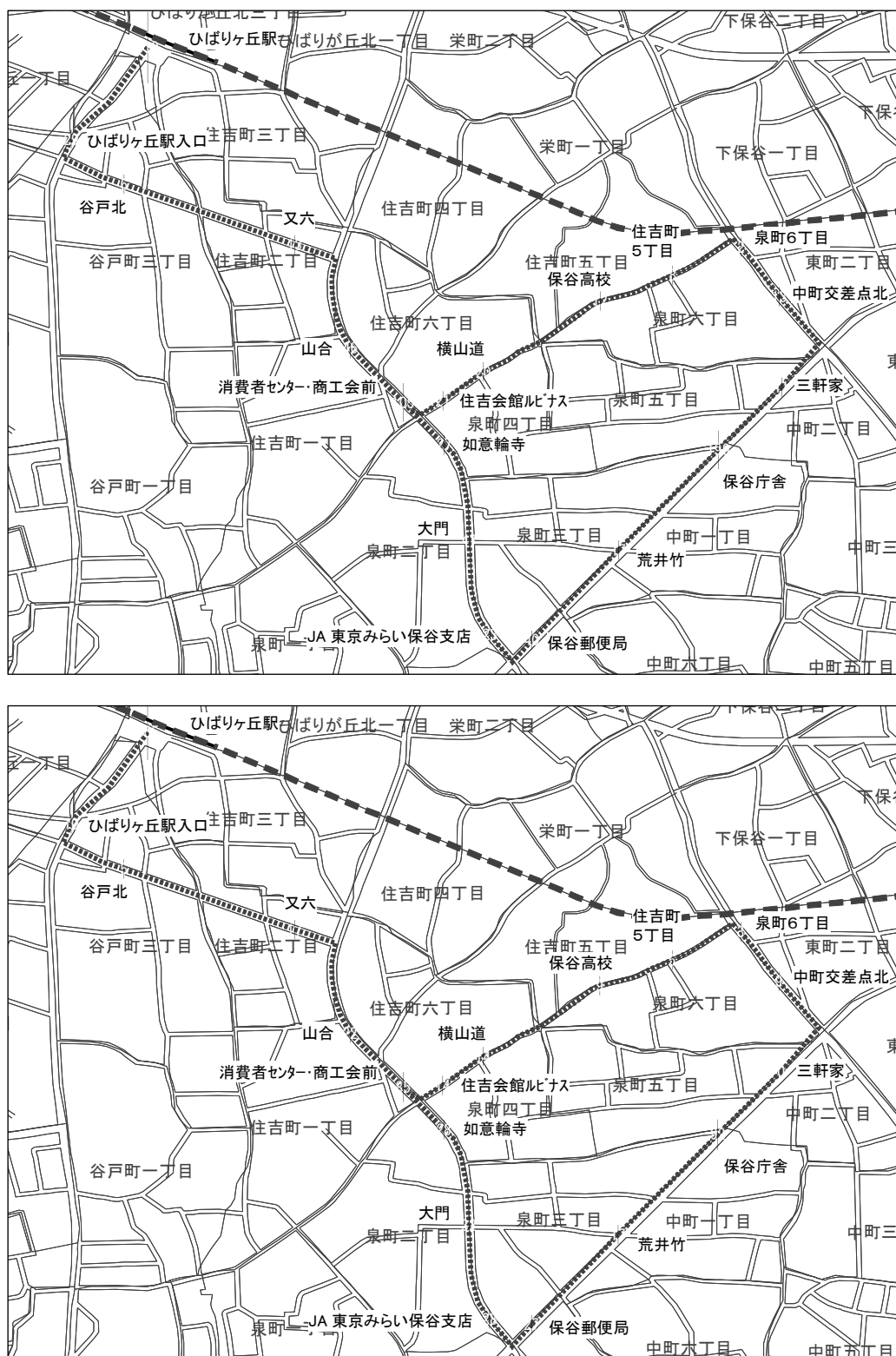
Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果



図Ⅲ-1-20 第4ルートバス停別乗降者数（左：平日、右：休日）（単位：人）

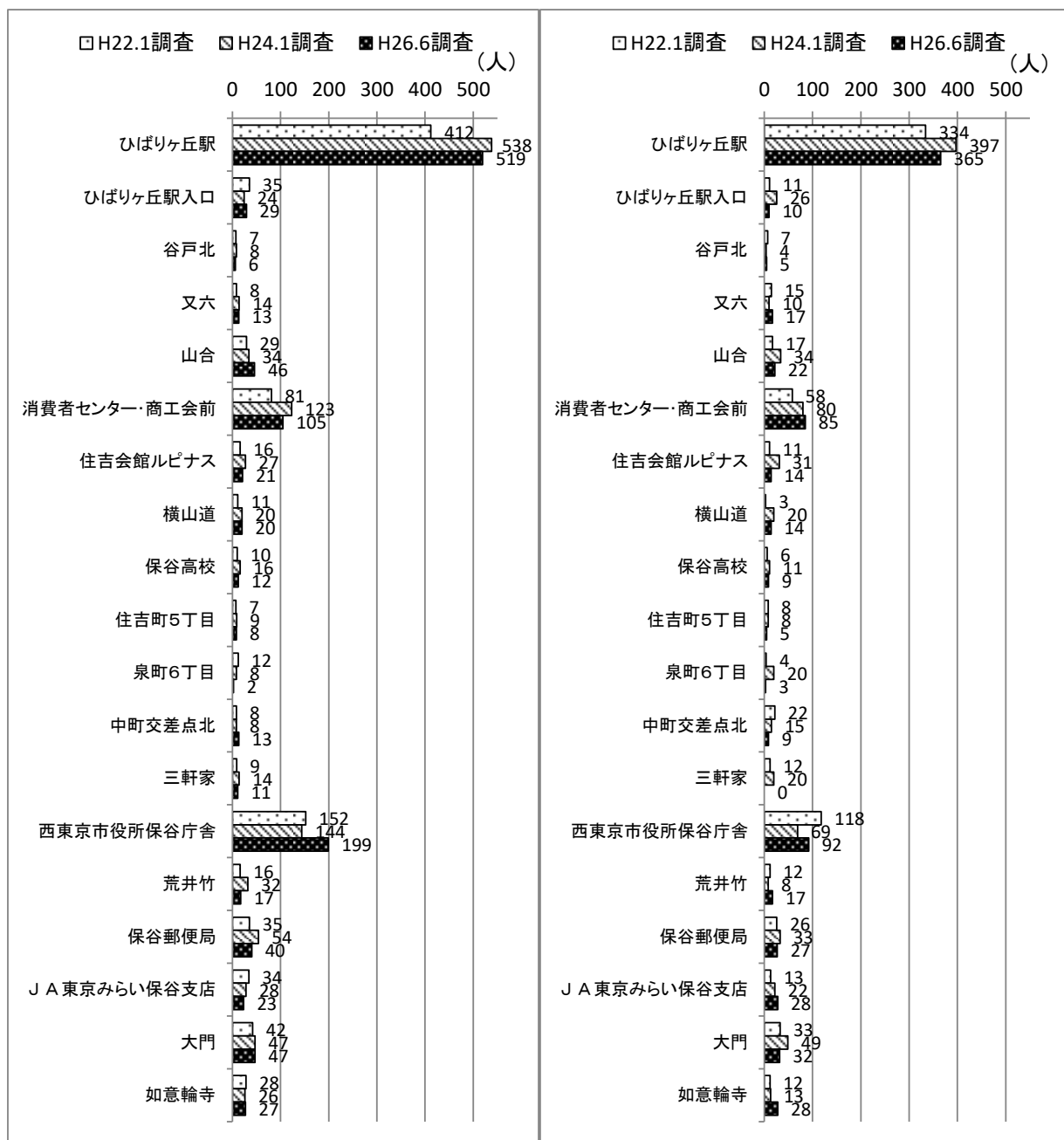
⑤第5ルート

- ・ひばりヶ丘駅が最も多く、次いで保谷庁舎、消費者センター・商工会前の順となっている。
- ・過年度と比べ、ひばりヶ丘駅は減少している一方で、保谷庁舎は増加している。



図Ⅲ-1-21 第5ルートバス停別乗降者数（上：平日、下：休日）（単位：人）

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

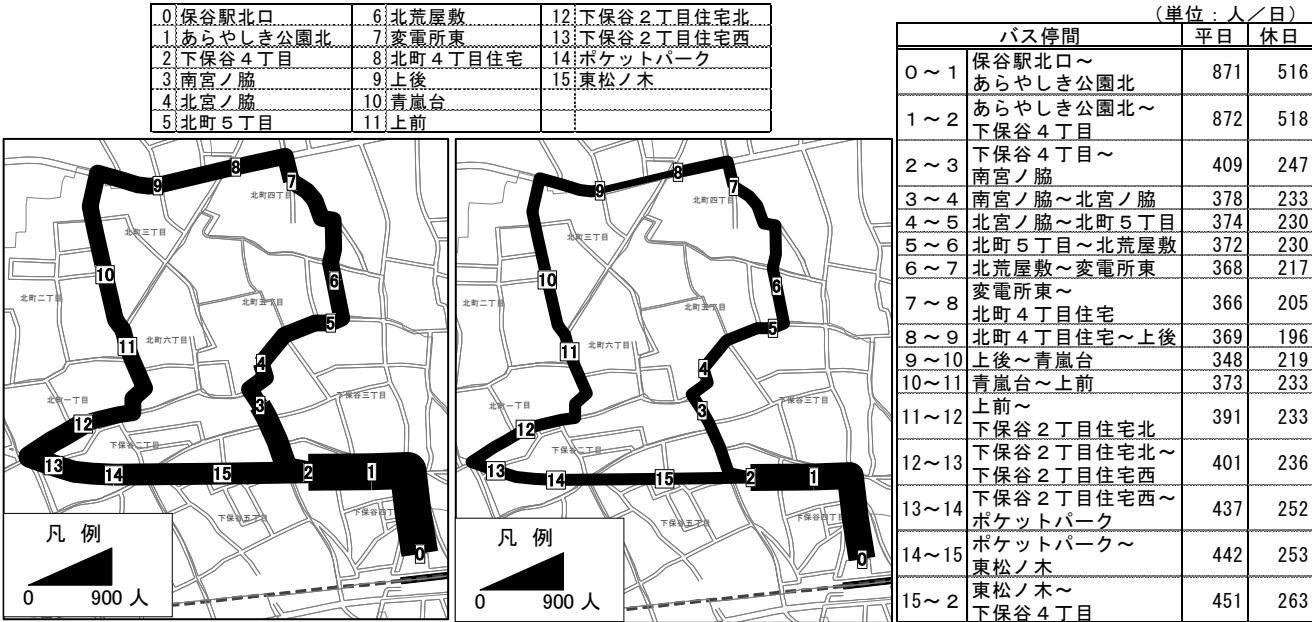


図Ⅲ-1-22 第5ルートバス停別乗降者数（左：平日、右：休日）（単位：人）

(4) バス停間断面通過人員

①第1ルート

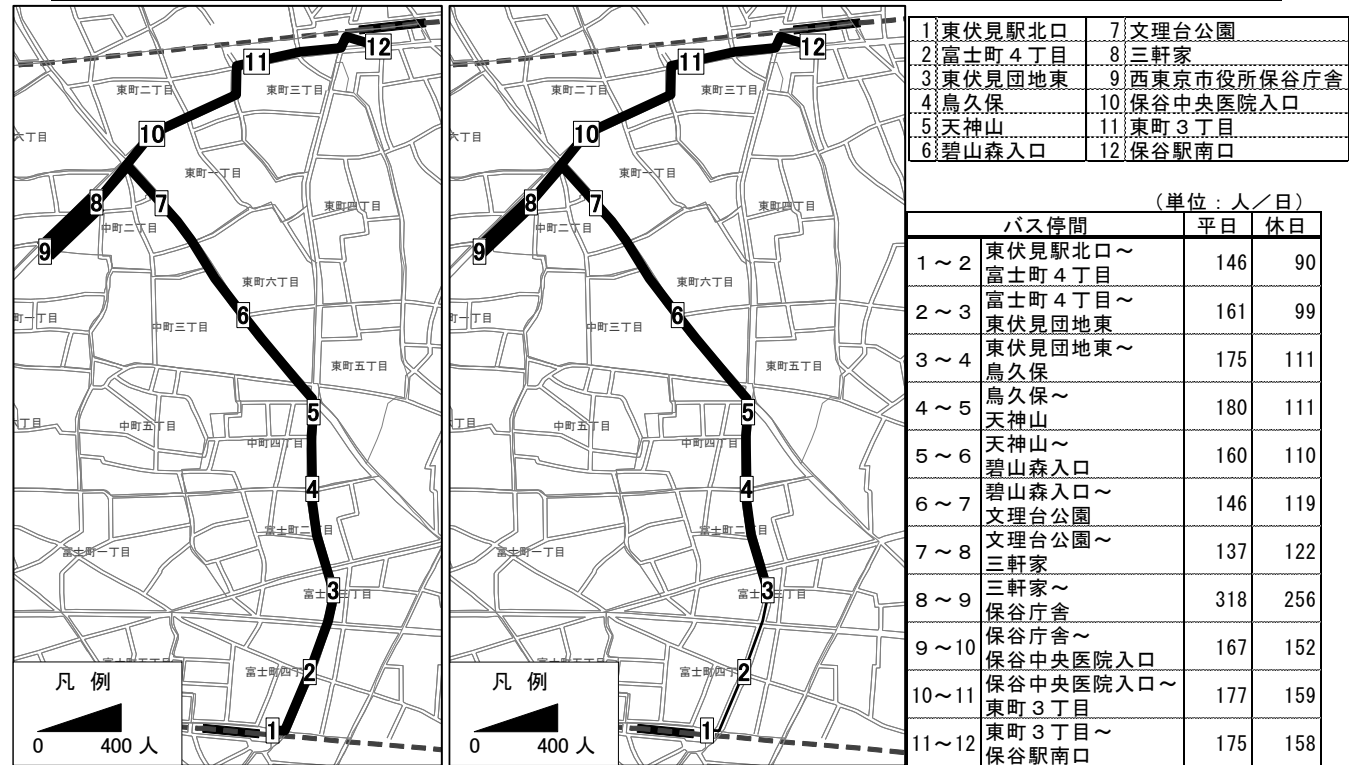
・保谷駅～下保谷4丁目間は、保谷駅発・着の便が重複するため断面通過人員が多い。これ以外の区間は平日 300 人/日以上、休日で概ね 200 人以上で、全区間にわたって利用が見られる。



図Ⅲ-1-23 第1ルートバス停間断面通過人員 (左: 平日、右: 休日)

②第2ルート

・往・復が重複する三軒家～保谷庁舎間での通過人員が多い。
・その他、保谷駅に近い区間のほうが東伏見駅に近い区間よりも多い。

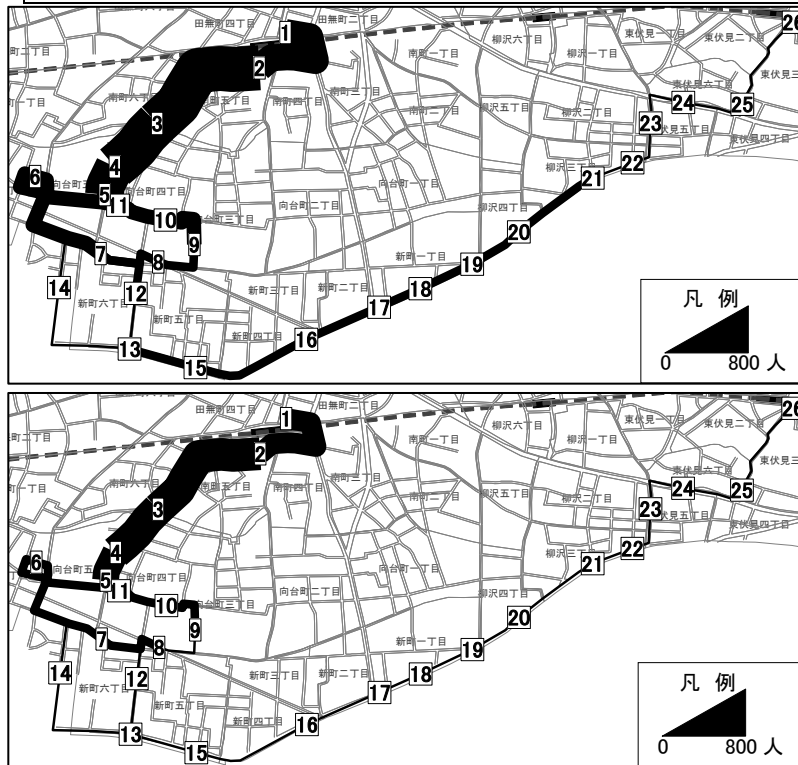


図Ⅲ-1-24 第2ルートバス停間断面通過人員 (左: 平日、右: 休日)

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

③第3ルート

・平日、休日とも、田無駅～市民公園前間が多く、新町5丁目～東伏見駅間は少ない。



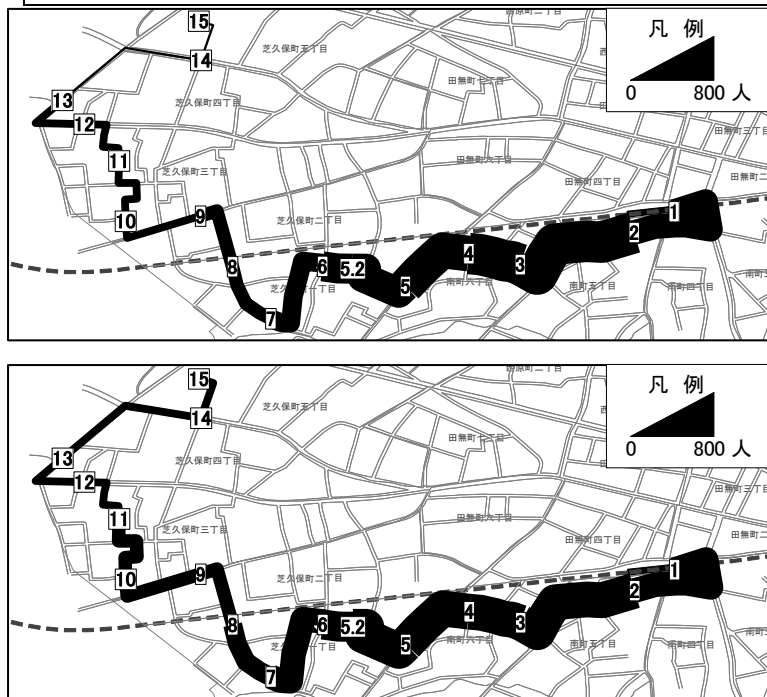
1 田無駅	14 小金井公園東
2 田無庁舎前	15 境橋
3 田無特別支援学校	16 樋口橋
4 向台グランド	17 柳橋
5 市民公園前	18 新町1丁目
6 上向台地区会館	19 武蔵野大学
7 鈴木街道	20 千川小学校前
8 おおぞら公園西	21 柳沢団地
9 向台町3丁目	22 武蔵野北高校前
10 向台町4丁目	23 伏見通り
11 向台中央通り	24 東伏見
12 新町5丁目	25 東伏見坂上
13 新町6丁目	26 東伏見駅南口

(単位: 人/日)		
バス停間		
	平日	休日
1～2 田無駅～田無庁舎前	460	354
2～3 田無庁舎前～田無特別支援学校	767	545
3～4 田無特別支援学校～向台グランド	735	515
4～5 向台グランド～市民公園前	680	455
5～6 市民公園前～上向台地区会館	257	135
6～7 上向台地区会館～鈴木街道	204	101
7～8 鈴木街道～おおぞら公園西	144	102
8～9 おおぞら公園西～向台町3丁目	131	70
9～10 向台町3丁目～向台町4丁目	224	129
10～11 向台町4丁目～向台中央通り	229	129
11～5 向台中央通り～市民公園前	295	171
7～12 鈴木街道～新町5丁目	100	40
14～7 小金井公園東～鈴木街道	49	41
12～13 新町5丁目～新町6丁目	70	36
13～14 新町6丁目～小金井公園東	45	36
13～15 新町6丁目～境橋	111	62
15～16 境橋～樋口橋	110	61
16～17 樋口橋～柳橋	110	59
17～18 柳橋～新町1丁目	109	57
18～19 新町1丁目～武蔵野大学	108	58
19～20 武蔵野大学～千川小学校前	110	57
20～21 千川小学校前～柳沢団地	108	58
21～22 柳沢団地～武蔵野北高校前	91	46
22～23 武蔵野北高校前～伏見通り	81	44
23～24 伏見通り～東伏見	81	41
24～25 東伏見～東伏見坂上	85	43
25～26 東伏見坂上～東伏見駅南口	81	43

図Ⅲ-1-25 第3ルートバス停間断面通過人員(上:平日、下:休日)

④第4ルート

・平日、休日とも、田無駅～芝久保運動場間が多く、芝久保2丁目～多摩六都科学館間は少ない。
・田無庁舎前～向南中央通り間断面が最も多く、田無庁舎前降車の多いことが伺える。



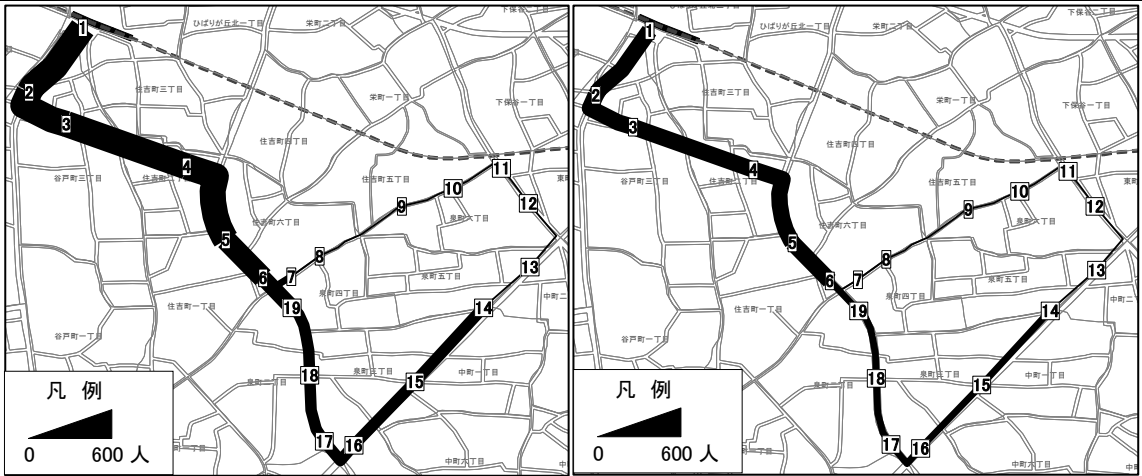
1 田無駅	8 みたけ分社通り
2 田無庁舎前	9 芝久保2丁目
3 向南中央通り	10 西武住宅南
4 南町6丁目	11 西武住宅北
5 府中道	12 芝久保
5.2 芝久保1丁目東	13 芝久保4丁目住宅
6 芝久保1丁目	14 東京街道・科学館南
7 芝久保運動場	15 多摩六都科学館

(単位: 人/日)		
バス停間		
	平日	休日
1～2 田無駅～田無庁舎前	410	432
2～3 田無庁舎前～向南中央通り	710	690
3～4 向南中央通り～南町6丁目	709	688
4～5 南町6丁目～府中道	673	677
5～5.2 府中道～芝久保1丁目東	576	606
5.2～6 芝久保1丁目東～芝久保1丁目	515	556
6～7 芝久保1丁目～芝久保運動場	384	434
7～8 芝久保運動場～みたけ分社通り	253	329
8～9 みたけ分社通り～芝久保2丁目	204	250
9～10 芝久保2丁目～西武住宅南	164	216
10～11 西武住宅南～西武住宅北	147	203
11～12 西武住宅北～芝久保	134	188
12～13 芝久保～芝久保4丁目住宅	110	178
13～14 芝久保4丁目住宅～東京街道・科学館南	94	161
14～15 東京街道・科学館南～多摩六都科学館	65	131

図Ⅲ-1-26 第4ルートバス停間断面通過人員(上:平日、下:休日)

⑤第5ルート

・片方向のみの運行である住吉・泉町回り区間の断面通過人員は少ない。



		(単位：人／日)	
		平日	休日
1	ひばりヶ丘駅		
2	ひばりヶ丘駅入口		
3	谷戸北		
4	又六		
5	山合		
6	消費者センター・商工会前		
7	住吉会館ルピナス		
8	横山道		
9	保谷高校		
10	住吉町5丁目		
11	泉町6丁目		
12	中町交差点北		
13	三軒家		
14	西東京市役所保谷庁舎		
15	荒井竹		
16	保谷郵便局		
17	J A東京みらい保谷支店		
18	大門		
19	如意輪寺		

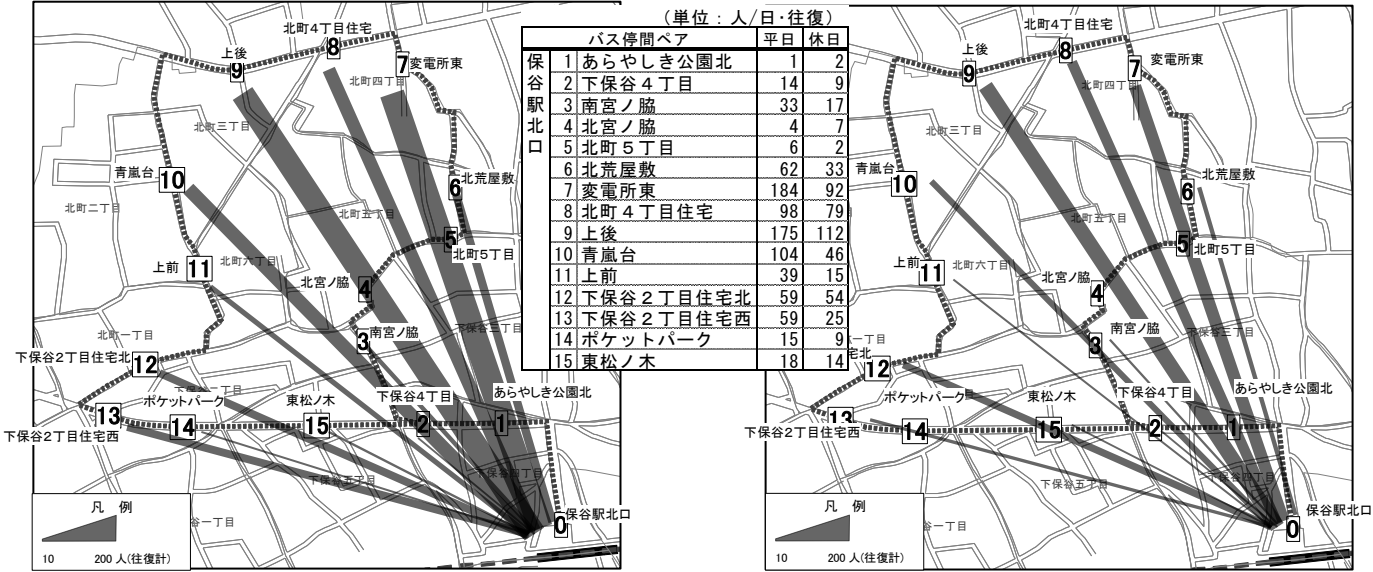
		(単位：人／日)	
		平日	休日
1～2	ひばりヶ丘駅～ひばりヶ丘駅入口	517	364
2～3	ひばりヶ丘駅入口～谷戸北	542	373
3～4	谷戸北～又六	550	380
4～5	又六～山合	541	373
5～6	山合～消費者センター・商工会前	497	352
6～7	消費者センター・商工会前～住吉会館ルピナス	101	79
7～8	住吉会館ルピナス～横山道	94	69
8～9	横山道～保谷高校	88	63
9～10	保谷高校～住吉町5丁目	88	66
10～11	住吉町5丁目～泉町6丁目	88	67
11～12	泉町6丁目～中町交差点北	88	64
12～13	中町交差点北～三軒家	85	61
13～14	三軒家～西東京市役所保谷庁舎	82	61
14～15	西東京市役所保谷庁舎～荒井竹	205	105
15～16	荒井竹～保谷郵便局	218	108
16～17	保谷郵便局～J A東京みらい保谷支店	238	121
17～18	J A東京みらい保谷支店～大門	255	145
18～19	大門～如意輪寺	296	173
19～6	如意輪寺～消費者センター・商工会前	317	197

図Ⅲ-1-27 第5ルートバス停間断面通過人員（左：平日、右：休日）（単位：人）

(5) バス停間OD

①第1ルート

・保谷駅を発着する利用が大半で、途中のバス停相互を結ぶ利用は非常に少ない。

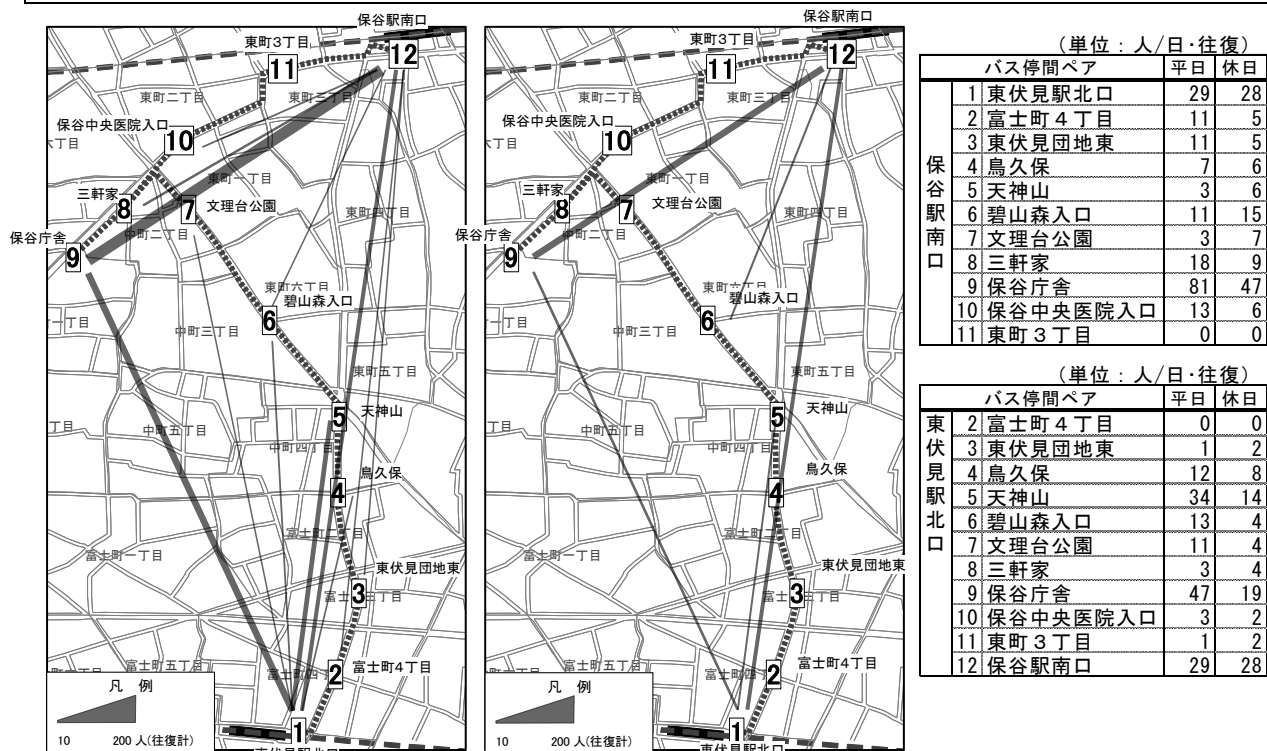


図Ⅲ-1-28 第1ルートバス停間OD量（左：平日、右：休日）（往復計10人以上を図示）

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

②第2ルート

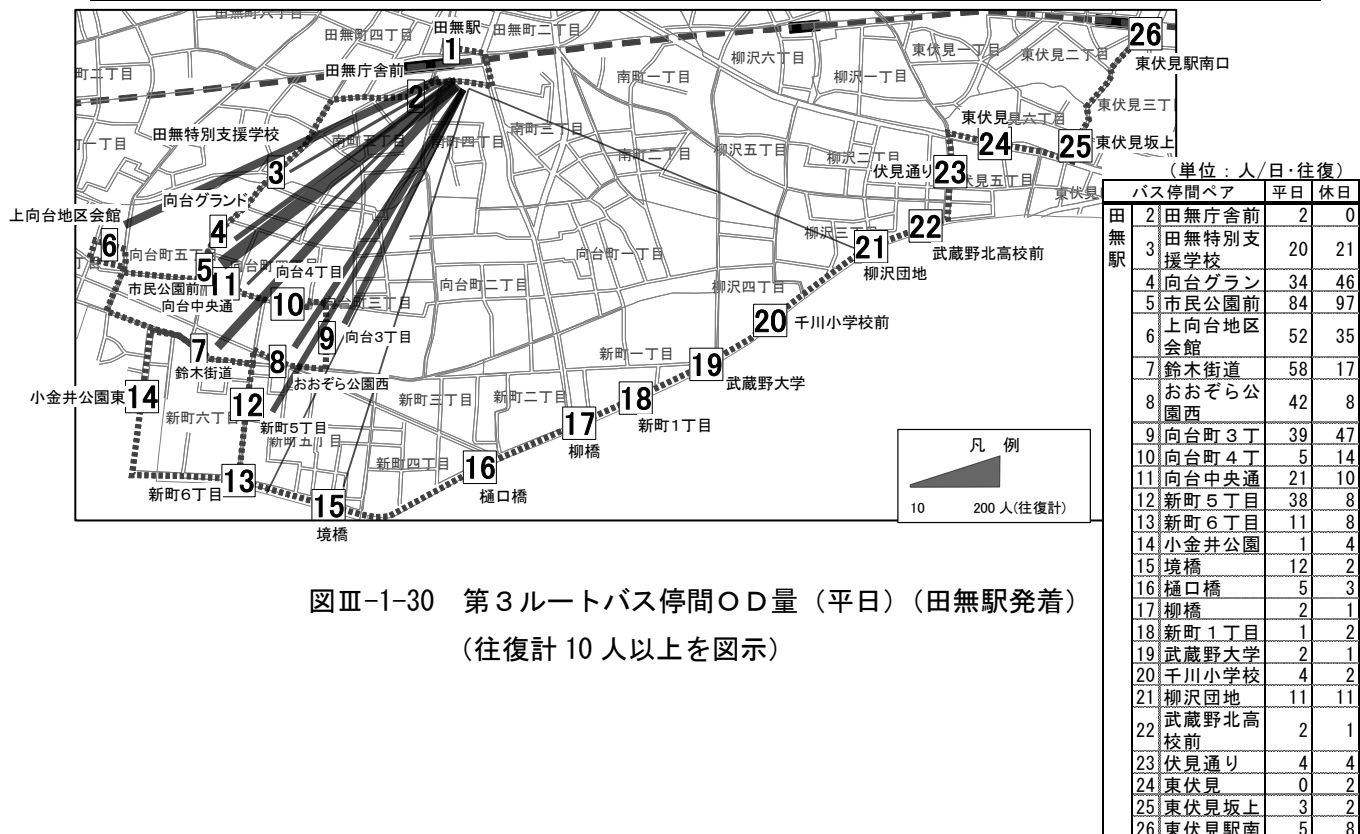
・保谷駅～保谷庁舎間、東伏見駅～保谷庁舎間、東伏見駅～保谷駅間の利用が多い。



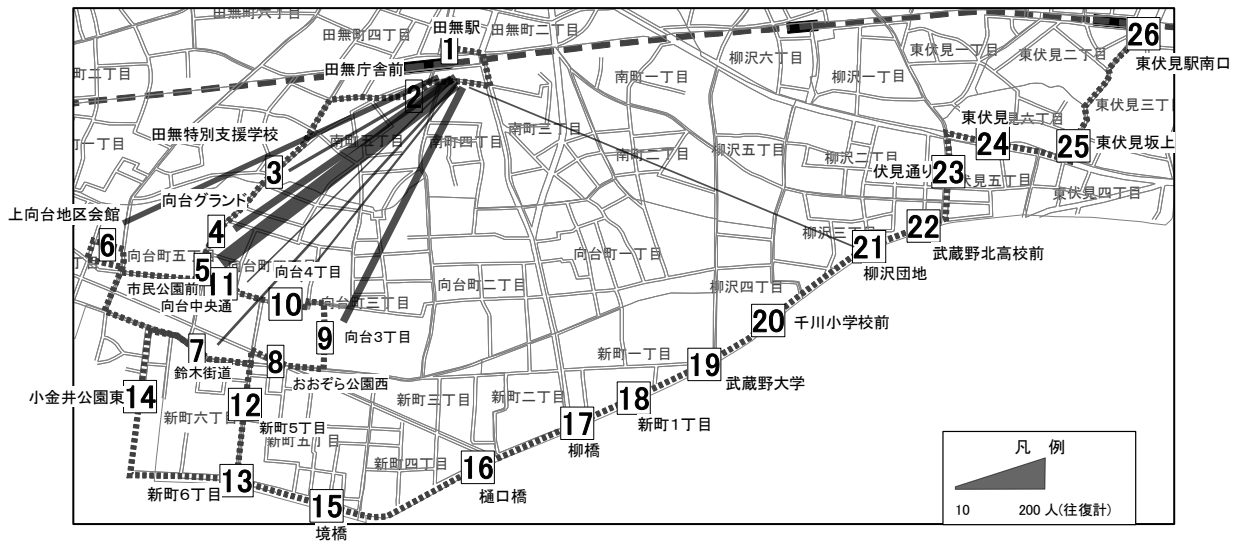
図Ⅲ-1-29 第2ルートバス停間OD量（左：平日、右：休日）（往復計10人以上を图示）

③第3ルート

・田無駅発着で見ると、向台循環ルート内のバス停を結ぶ利用が多い。



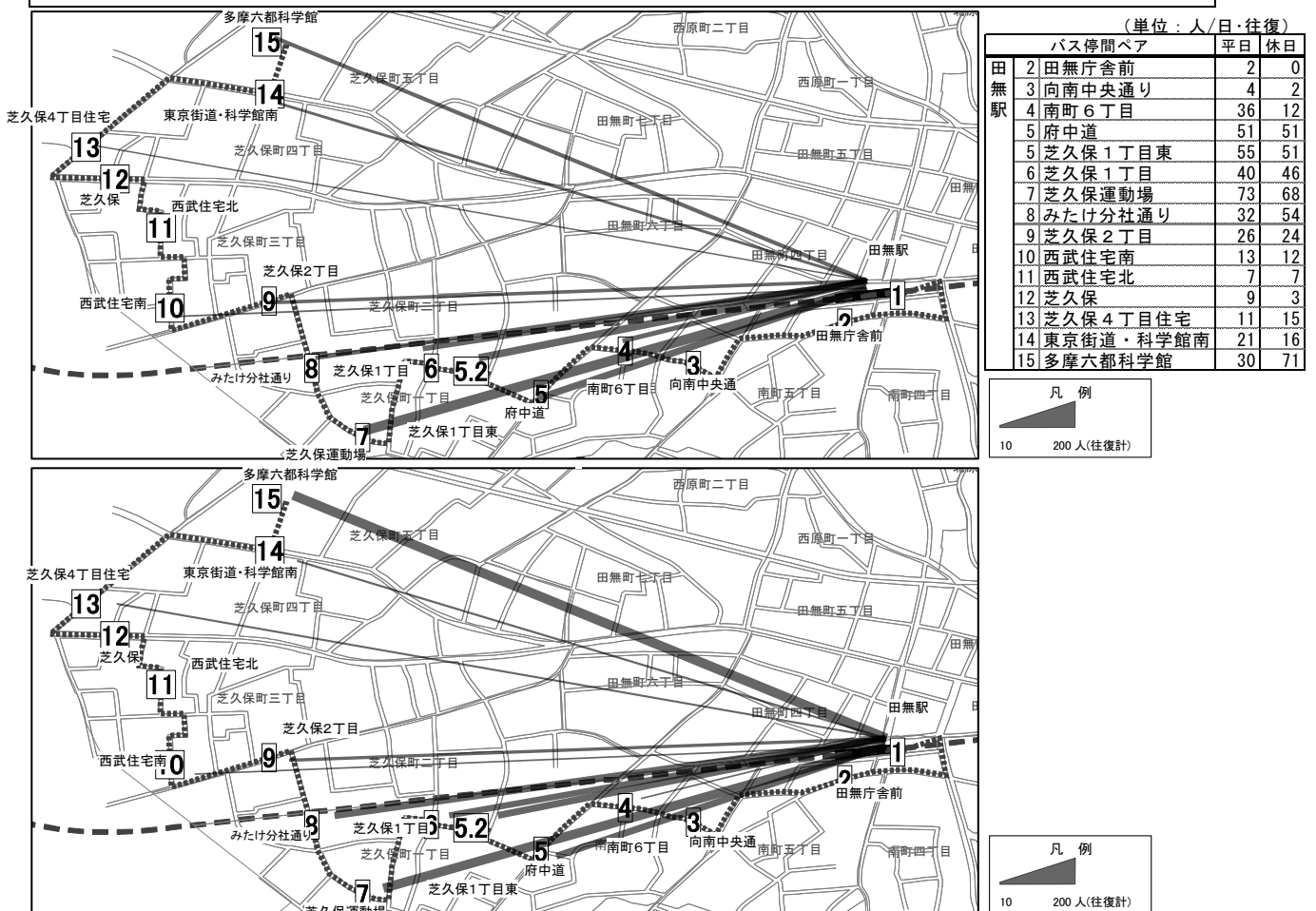
図Ⅲ-1-30 第3ルートバス停間OD量（平日）（田無駅発着）
（往復計10人以上を图示）



図Ⅲ-1-31 第3ルートバス停間OD量（休日）（田無駅発着）（往復計10人以上を图示）

④第4ルート

- ・田無駅発着で見ると、特に府中道～芝久保運動場間の各バス停、多摩六都科学館との利用が多い。
- ・休日では、田無駅～多摩六都科学館間が多い。

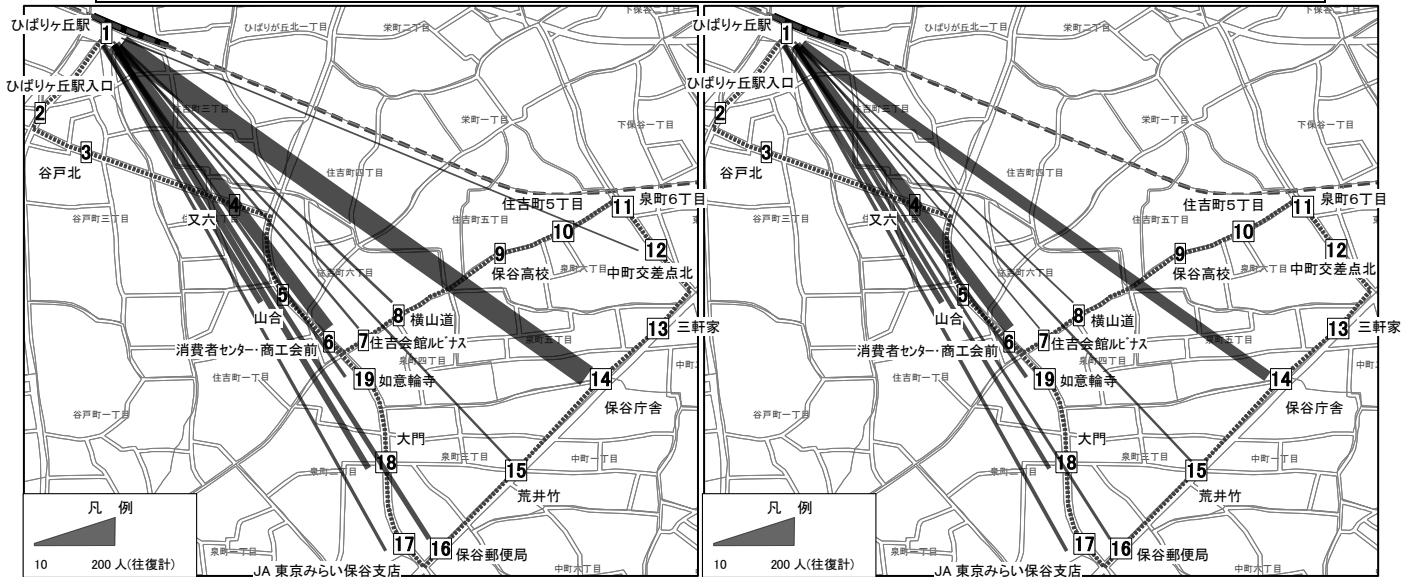


図Ⅲ-1-32 第4ルートバス停間OD量（上：平日、下：休日）（田無駅発着）
（往復計10人以上を图示）

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

⑤第5ルート

- ・ひばりヶ丘駅を発着する利用が多い。その他のバス停間相互の利用は非常に少ない。
- ・ひばりヶ丘駅～保谷庁舎間が最も多く、次いで、ひばりヶ丘駅～消費者センター・商工会前間が多い。



(単位：人/日・往復)

バス停間ペア		平日	休日
ひばりヶ丘駅	2 ひばりヶ丘駅入口	1	0
	3 谷戸北	0	0
	4 又六	12	12
	5 山合	42	21
	6 消費者センター・商工会前	90	80
	7 住吉会館ルピナス	17	12
	8 横山道	19	13
	9 保谷高校	9	9
	10 住吉町5丁目	6	5
	11 泉町6丁目	2	3
	12 中町交差点北	12	9
	13 三軒家	9	0
	14 保谷庁舎	153	78
	15 荒井竹	17	17
	16 保谷郵便局	36	21
	17 JA東京みらい保谷支店	23	26
	18 大門	44	31
	19 如意輪寺	24	28

図Ⅲ-1-33 第5ルートバス停間OD量(往復)(左：平日、右：休日)
(往復計10人以上を图示)

1-5. 区間による利用者数の偏りに関する考察

○第3ルート(田無駅～向台循環ルートと田無駅～東伏見駅ルート)

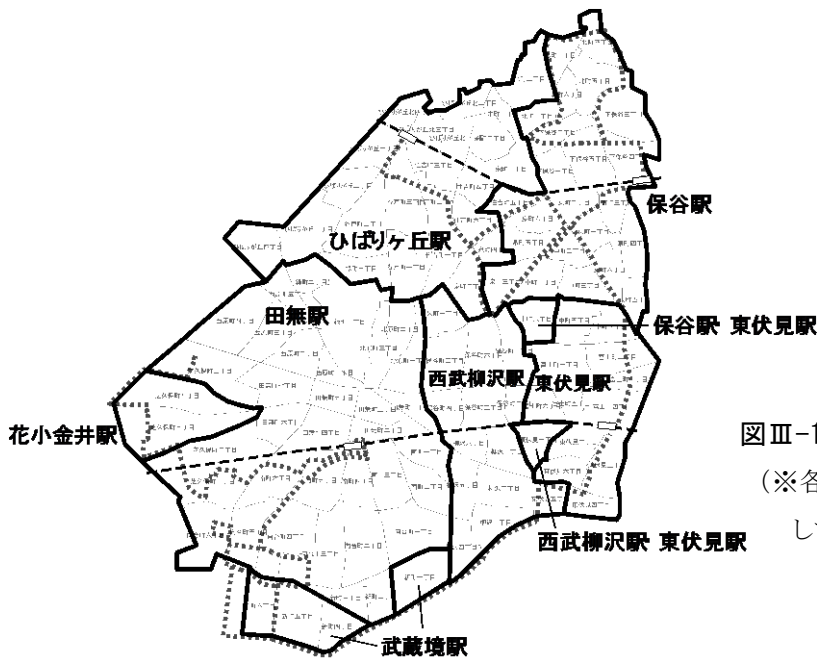
- ・田無駅～東伏見駅ルートは便数が少ないことと、五日市街道沿線地域のふだん利用する駅が武蔵境駅や西武柳沢駅であるため利用が少ないと考えられる。

○第4ルート(西武新宿線北側地域と南側地域)

- ・北側地域のふだん利用する駅は花小金井駅であることが利用の少ない要因と考えられる。

○第5ルート(循環区間沿線地域とその他の区間)

- ・循環区間沿線の住吉町5丁目、泉町5,6丁目のふだん利用する駅は保谷駅である。さらに、当区間は片方向の循環ルートでひばりヶ丘駅へ向かうには迂回を要するため、利用が少ないと考えられる。



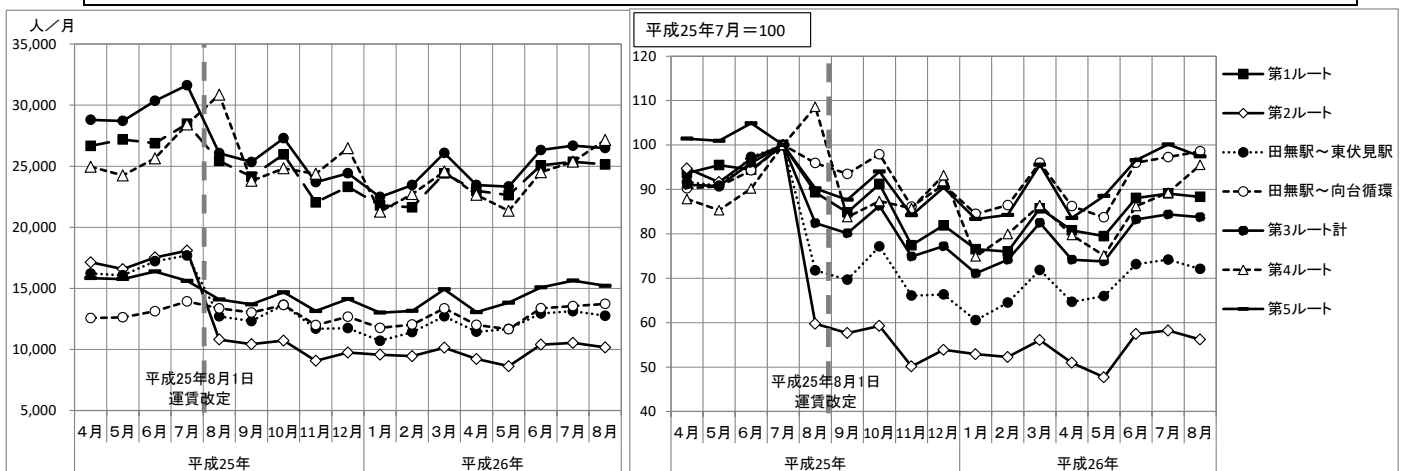
図Ⅲ-1-34 駅勢圏(市民アンケートに基づく)
(※各町丁目においてふだん利用する駅として最も回答の多かった駅)

1-6. バス事業者データに基づく利用状況の把握

乗降調査による利用者数は6月のある1日のデータであることから、季節や天候による利用者数の変動の把握するため、バス事業者データを基に、月別利用者数、天候別の利用者数を把握した。

①月ごとの利用者数

- 前年同月比で見ると、第2ルート、第3ルート(田無駅～東伏見駅)で大きく減少している。その他のルートは、数%から10%程度の減少である。
- ・運賃改定及び時刻変更実施直前の平成25年7月の利用者数を100とした場合、どのルートもほぼすべての別で利用者が減少している。
- ・平成25,26年の7月相互で比較すると、第2ルートの減少が40%近い減少、次いで、第3ルート(田無駅～東伏見駅)が30%近い減少、第1ルートが10%程度の減少、第4,5,3(田無駅～向台循環)が5%以内の減少である。
- 1年を通して、3,8,10,12の各月の利用が多く、1,2月の利用が少ない。これらは学校の春・夏・冬休みにあたる月で、科学館などの沿線施設への利用があるためと考えられる。



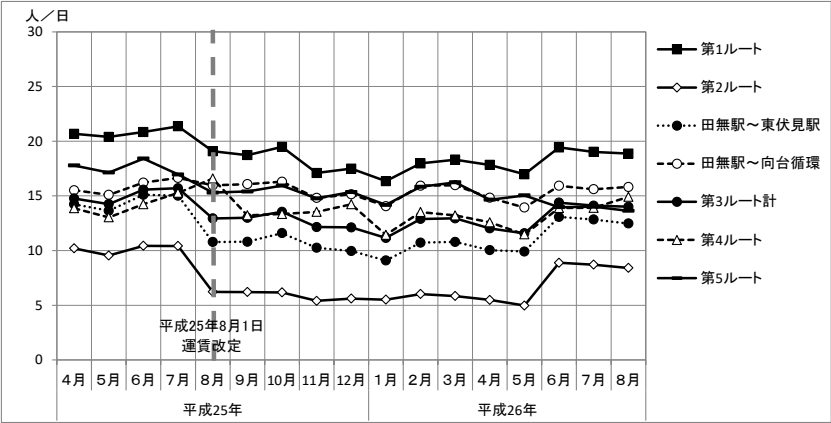
図Ⅲ-1-35 月別・ルート別利用者数(上図:実数、下図:平成25年7月を100とした場合)

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果

②1便あたりの利用者数

○定員が小さい第1ルートは1便あたり利用者数が最も多く、混雑が発生しやすくなっている。

- ・第1ルートは、27名の定員に対し、平均して15～20人(H25.8以降)と乗車率が最も高い。
- ・一方、第2ルートは、36名の定員に対し、5～10人程度と乗車率が低い。



図Ⅲ-1-36 ルート別・1便あたり利用者数

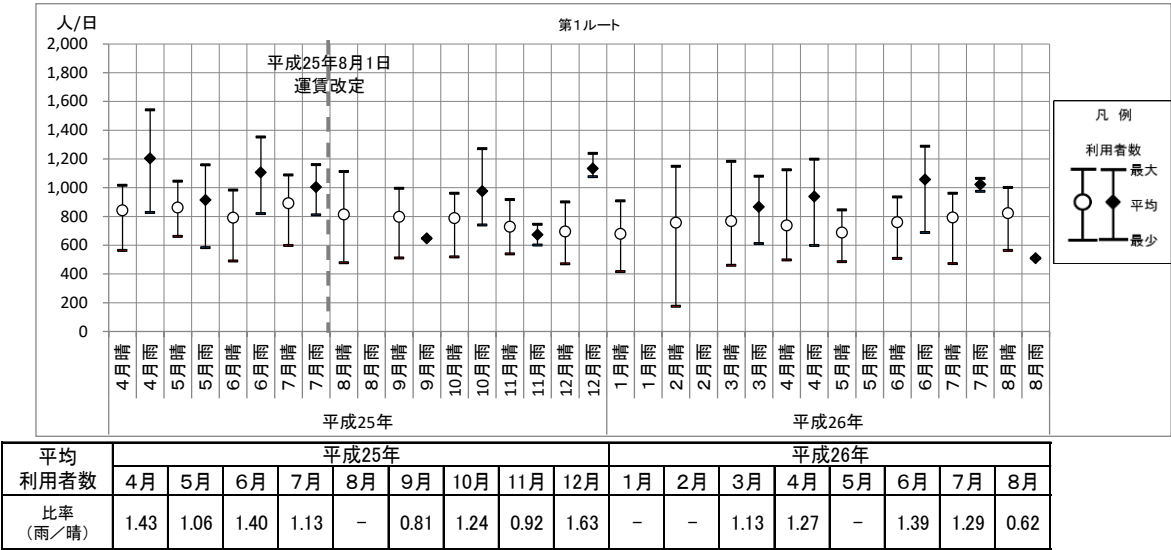
③天候別の利用者数

乗降調査を実施した6月10・15日の天候は概ね晴れ又は曇りであった。一方、雨天時は利用者が増加し満員通過が発生することもあるため、天候による利用者数の実態について把握した。

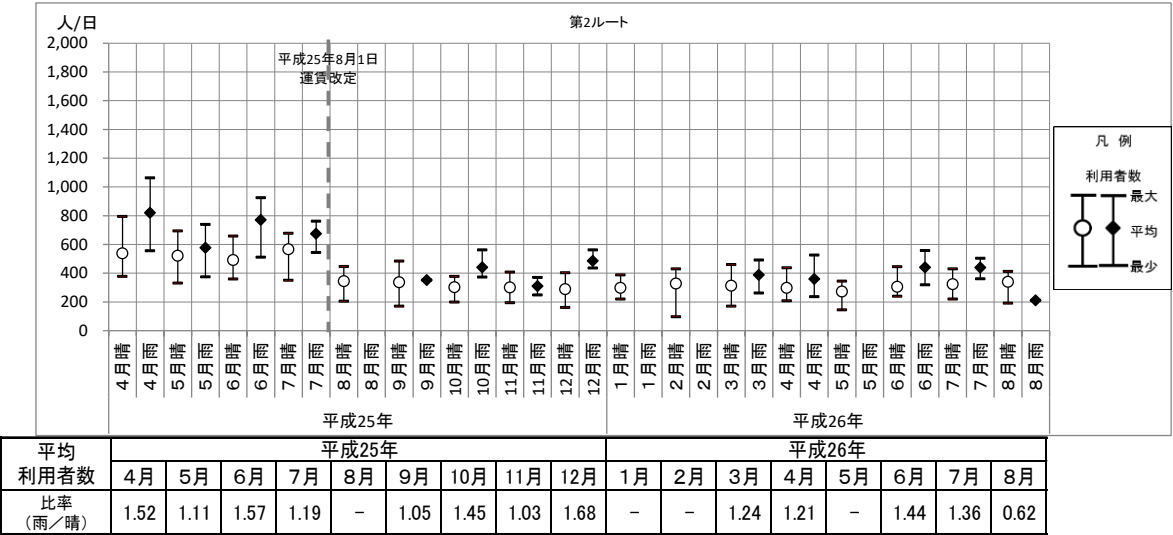
○雨の日の利用者数は晴れの日よりも多い。本年6月における雨の日の利用者数は、晴れの日との1.34倍～1.45倍であった。そのため、雨の日では満員通過が多数発生しているものと見られる。

注) 本年8月は雨の日の利用者数が晴れの日よりも少ないが、雨の日が少なかったことに留意する必要がある。

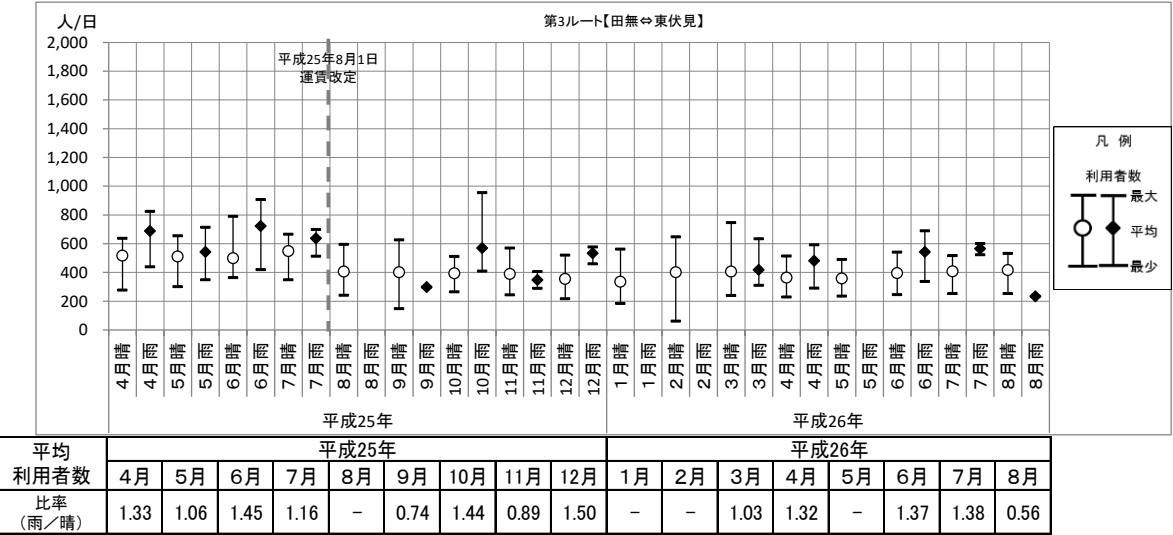
注) 天候別利用者数は1日を通して「晴」と「雨」の日を対象とした。(雨/晴、雪、曇等は対象としていない。)なお、比率が“－”となっている月は、1日を通して雨の日が無かったため、比率の数値を示していない。



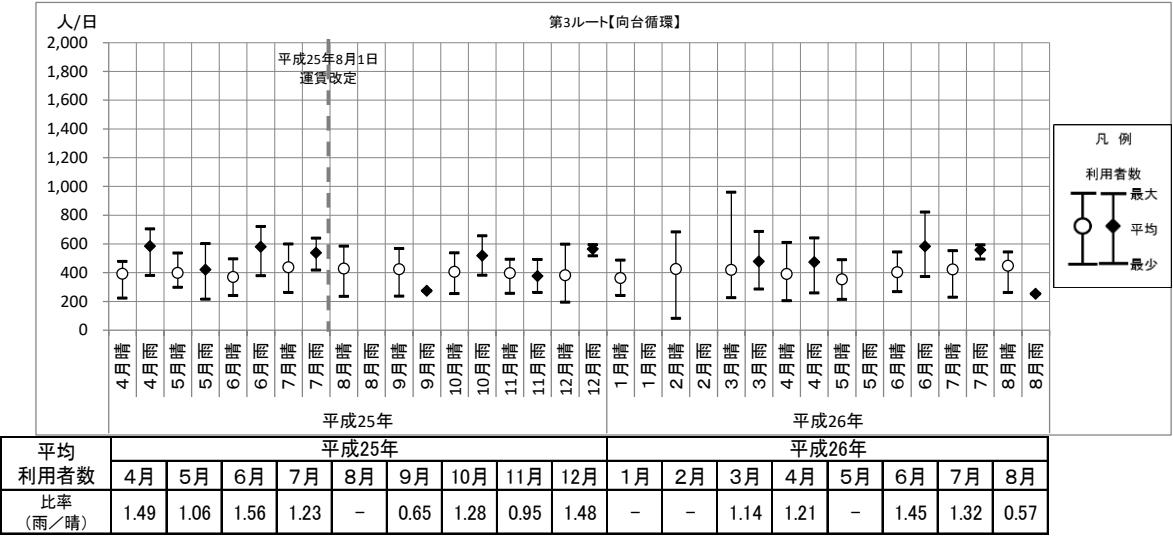
図Ⅲ-1-37 天候別利用者数（第1ルート）



図Ⅲ-1-38 天候別利用者数（第2ルート）

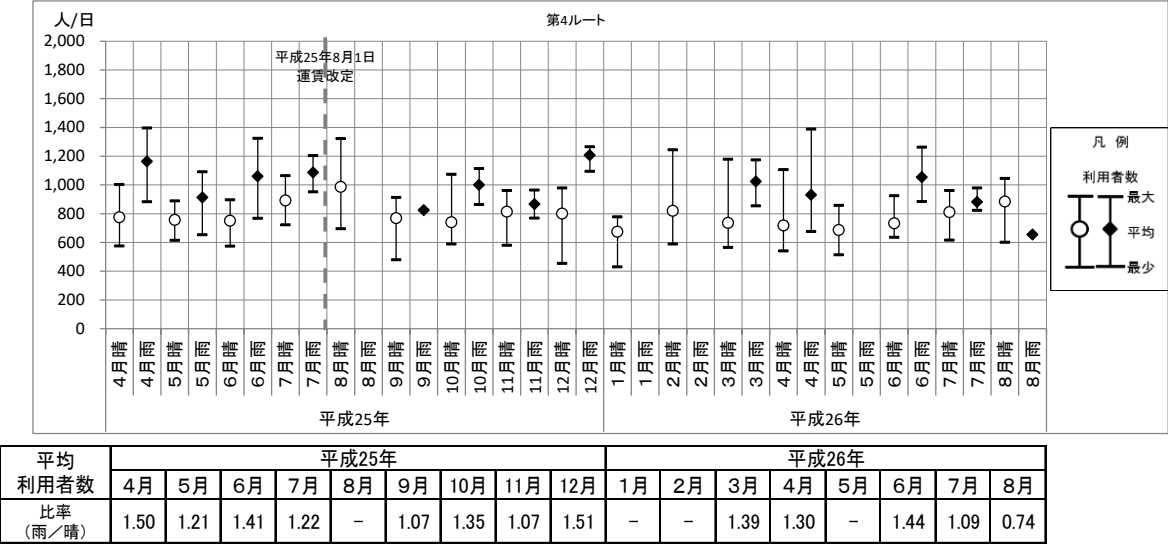


図Ⅲ-1-39 天候別利用者数（第3ルート・田無駅～東伏見駅）

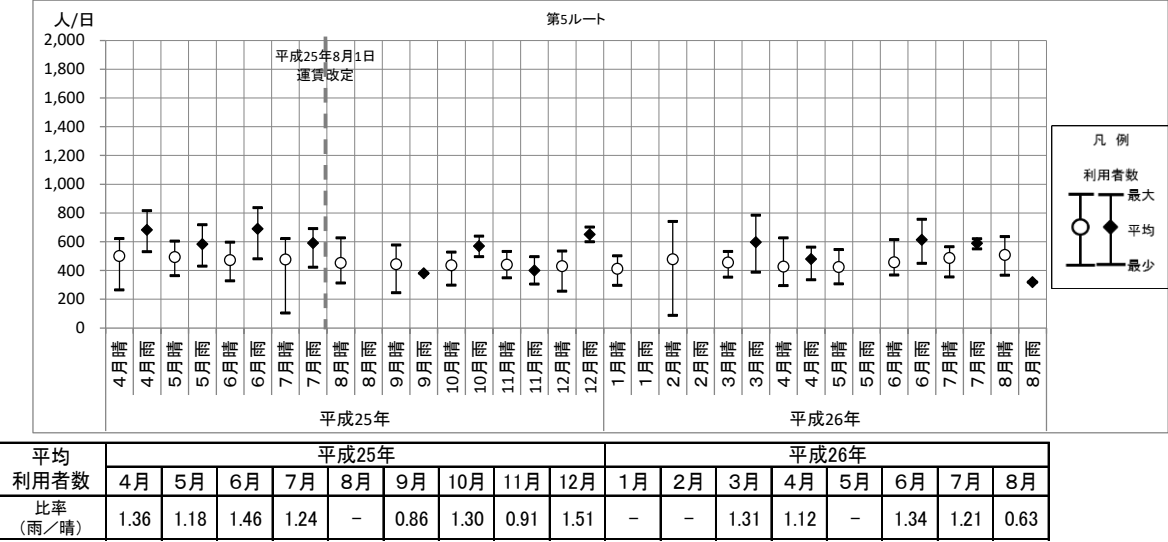


図Ⅲ-1-40 天候別利用者数（第3ルート・田無駅～向台循環）

Ⅲ. 調査結果 1. 乗降調査結果



図Ⅲ-1-41 天候別利用者数（第4ルート）



図Ⅲ-1-42 天候別利用者数（第5ルート）

1-7. まとめ

【乗降調査結果】

- 休日の利用者減少が顕著である。平日は通勤目的の利用が多いため運賃改定の影響を受けにくい、休日はレジャー等の利用が多いため影響を受けやすい。（第4ルートを除く）
- 第1ルートでは、朝夕のみならず、昼間時でも定員以上の乗車があり、混雑が発生している。
- 便数を大幅削減した第2ルートで利用者が大きく減少、増便した第5ルートは平日利用者が微増となった。
- 沿線に集客施設があるルートは、施設が無いルートに比べて、利用者の減少が小さい。
- ふだん利用する駅がはなバスの行先でない地域では、はなバス利用が少ない。

【バス事業者データ】

- 学校の春・夏・冬休みにあたる月で利用者が多く、沿線の集客施設の存在が影響していると考えられる。
- 雨の日の利用者数は晴れの日よりも多い。（本年6月：晴れの日 1.34 倍～1.45 倍）