

平成 2 2 年度
東村山市公共交通を考える
報告書（案）

平成 2 3 年 1 月

東村山市公共交通を考える会

～ 目 次 ～

1 . はじめに	
1 - 1 背景と目的	1
1 - 2 概要	3
1 - 3 進め方	4
2 . 市内交通不便地域への対策	
2 - 1 交通不便地域	5
2 - 2 高齢者率	6
2 - 3 現状の検証	8
3 . コミュニティバス路線	
3 - 1 ルート	11
3 - 2 乗降客数	11
3 - 3 調査結果	55
4 . 運賃	
4 - 1 運賃	57
4 - 2 ICカード	64
4 - 3 シルバーパス	64
5 . コミュニティバス車両の老朽化	
5 - 1 リエッセ	67
5 - 2 ポンチョ	67
5 - 3 CNGとディーゼル	68

1 . はじめに

1 - 1 背景と目的

東村山市のコミュニティバス「グリーンバス」は、平成15年1月21日に東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅の1路線2系統で運行を開始した。平成20年2月17日には久米川町循環、諏訪町循環の各1路線が加わった。現在、5台のコミュニティバスが市内を走っている。

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、3台で運行を行っている。

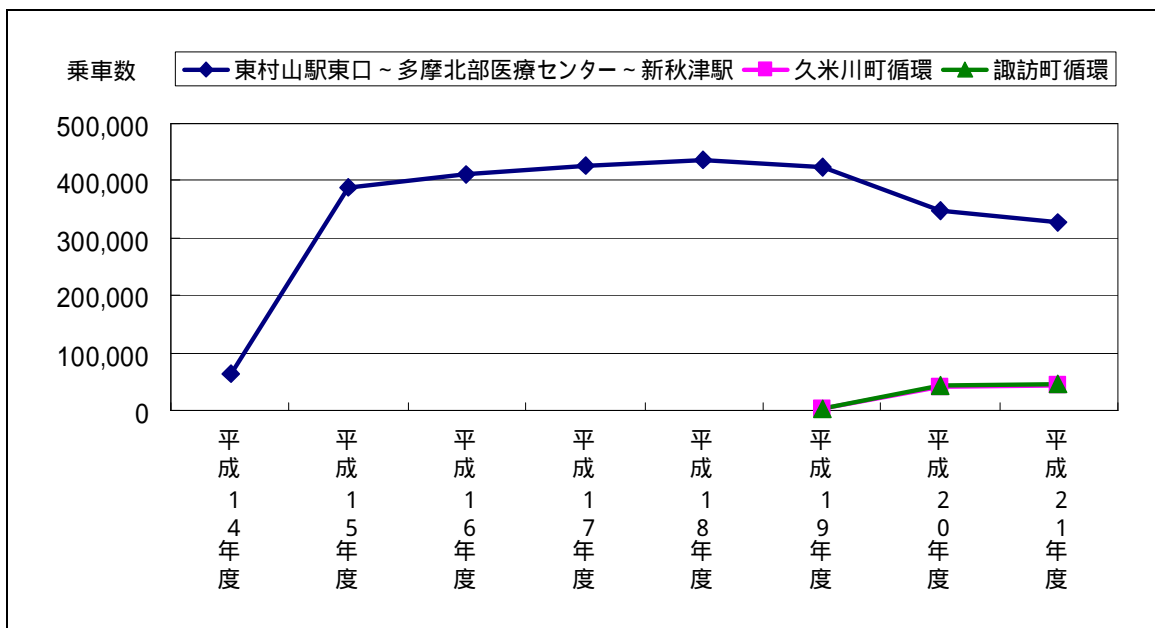
東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、むさしのタウンの完成に伴い、平成20年2月17日にバス停の新設とダイヤ改正を行った。これは、アイタウンの居住者と、周辺都営住宅入居者により、利用増が期待できることと、運行当初から土日にも図書館や市民センターに行きたいという要望等に応えたものである。

久米川町循環、諏訪町循環は、それぞれ1台で運行を行っている。

久米川町循環、諏訪町循環は運行当初、東村山駅東口を起終点としていた。ただし、諏訪町循環は、東村山駅西口発着の予定だった。しかし、駅前広場のオープンが間に合わなかったため、暫定的な処置であった。東村山駅西口の駅前広場が完成したことから、平成22年4月1日より諏訪町循環の発着が、当初の案の通り西口発着へ変更した。その為、諏訪町循環はルート変更とダイヤ改正を行った。また、久米川町循環も同時にダイヤ改正を行った。

コミュニティバス乗車数の推移

グラフ 1



現在、コミュニティバス全体の利用状況は、概ね横ばいである。ただし、運行日数の減少する12月から翌年の2月は、利用者が最も少ない時期となる。（グラフ1参照）

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅の利用状況は、平成19年度から徐々に緩やかな下降線となっている。この平成19年は、サブプライムローン問題に端を発したアメリカの住宅バブル崩壊をきっかけに、多分野の資産価格の暴落が起こった年である。また平成20年には、リーマン・ショックが起こり、世界的な金融危機の引き金となった。また、平成21年度は、新型インフルエンザの発生もあり、コミュニティバスだけではなく、民間バス路線も同様に、利用者減の要因と推定できる。

逆に久米川町循環、諏訪町循環は、運行開始以来、徐々に利用率を伸ばしている。これは、沿線近辺の住民が東村山駅へ出る足として定着してきたことを示している。

現在の東村山市コミュニティバスのコンセプトは、「賑わい・活気のある街づくりに貢献する」である。コミュニティバスは特別なものではなく、一般の公共交通として、通常のバス路線と同等の位置づけである。また、基本的な考え方は、コミュニティバスより民間バスを優先する。つまり、民間バス路線の運行していない地域に対し、コミュニティバスによって公共交通網を補完するということである。

鉄道駅

表 1

駅名
東村山駅
久米川駅
新秋津駅
秋津駅
萩山駅
八坂駅
武蔵大和駅
西武遊園地駅
西武園駅

民間路線バス

表 2

起終点	経由地	起終点
東村山駅西口	武蔵大和	立川駅北口
東村山駅西口	武蔵大和	立川営業所
久米川駅	八坂駅	立川駅北口
久米川駅	八坂駅	東大和市駅
久米川駅	全生園前	清瀬駅南口
久米川駅	新秋津駅	所沢駅東口
久米川駅	全生園前	新秋津駅
所沢駅東口	全生園前	清瀬駅南口
清瀬駅南口	全生園角	清瀬駅南口
東村山駅東口	恩多町一丁目	東村山駅東口

東村山市内にある公共交通として、鉄道駅は東村山市を取り囲むように 9 駅（表 1 参照）ある。駐輪場は、市営、民営を問わず各鉄道駅にあり、市内を走る路線バスについては、コミュニティバス以外で 10 路線（表 2 参照）ある。

こうしたコミュニティバスを取り巻く背景を踏まえた上で、課題を改善すべく、東村山市公共交通を考える会を立ち上げた。東村山市公共交通を考える会は、市民の利便性向上を図るための抜本的な見直しを検討するため、東村山市内の公共交通について、新たな視点で、市民等から幅広い意見などをいただく会議である。また、東村山市のコミュニティバスのあり方以外にも、民間バス路線やタクシー事業などの公共交通についても意見集約を行った。

～目的～

『市民の利便性向上を図るための抜本的な見直し項目の検討』

1 - 2 概要

平成 22 年 6 月 30 日に制定した、東村山市公共交通を考える会設置要領に基づき、委員は 13 人以内とした。（表 3 参照）

東村山市公共交通を考える会 委員区分

表 3

(1)	市長又はその指名する者	3人
(2)	一般旅客自動車運送事業者	3人
(3)	一般市民及び利用者代表(公募)	4人
(4)	学識経験者その他考える会が必要と認める者	1人
(5)	交通管理者	1人
(6)	関東運輸局長又はその指名する者	1人

また、委員の任期は平成22年8月1日から平成22年3月31日までとし、会長に鈴木文彦氏、副会長に東村山市まちづくり担当部長 須崎一郎氏が互選で決定した。

1 - 3 進め方

東村山市公共交通を考える会では、第1回で委員の顔合わせを含め、今後の東村山市公共交通を考える会の取り決め事項を確認した。第2回以降、各課題について議論を行い、第5回で東村山市公共交通を考える会としての最終的な方向性をまとめた。(表4参照)

東村山市公共交通を考える会 日程と議題

表 4

日 程		議 題
第1回	平成22年 8月11日 14:30~	既存のコミュニティバス路線 「新たな公共交通の仕組みづくり」 交通ジャーナリスト 鈴木文彦氏の講演
第2回	平成22年 8月26日 14:30~	道路事情 コミュニティバスのランニングコスト コミュニティバスの老朽化 コミュニティバスに関する要望等
第3回	平成22年10月 6日 14:30~	乗降調査の結果報告 運賃について 交通空白地域について
第4回	平成22年11月12日 14:30~	今後の公共交通会議について
第5回	平成23年 1月13日 14:30~	最終報告(案)について

2 . 市内交通不便地域への対策

2 - 1 交通不便地域

東村山市の交通不便地域（資料 2 - 1 参照）の定義は、鉄道駅から半径 6 0 0 m、民間路線バス、コミュニティバスのバス停から半径 3 0 0 m 以上離れた地域とした。これは、鉄道駅から 6 0 0 m というのは、その距離であれば徒歩で行き来できるという当時の調査結果に基づいた交通不便地域という位置づけである。鉄道駅へ徒歩 1 0 分、バス停へ徒歩 5 分を想定した距離であるが、土地の高低差や道路形状は考慮していない。

鉄道駅は市内にある 9 駅のほか、小平駅と小川駅が市境付近にあるため、小平駅と小川駅も鉄道駅として含めた。

コミュニティバスのバス停については、東村山市のコミュニティバスのバス停のほか、他市のコミュニティバスのバス停を含めた。

東村山市内の交通不便地域

表 5

地 域	備 考
美住町 1・2 丁目 野口町 2 丁目 廻田町 1 丁目 富士見町 3・4・5 丁目	中央に東京都の東村山浄水場、北に興和東京研究所と日機装という大きな事業所が 2 つある 南に新青梅街道と西武多摩湖線が通る
恩多町 2 丁目 萩山町 1・5 丁目	新青梅街道を挟んで北南の地域で、南東に小平霊園がある
野口町 3・4 丁目 多摩湖町 1・2 丁目 廻田町 4 丁目 諏訪町 3 丁目	北に八国山緑地がある
青葉町 3・4 丁目 秋津町 1 丁目	全生園の北側を含んでいる
久米川町 1・2 丁目	東に久米川東小学校がある
秋津町 3・4 丁目	東に秋水園がある 秋津 3 丁目に旧所沢街道がある
恩多町 4 丁目	南に空堀川と大岱小学校がある
富士見町 2 丁目	南の市境
久米川町 3・4 丁目	久米川町循環の中心部
青葉町 1 丁目 恩多町 5 丁目	野火止用水の傍
富士見町 1 丁目	第一中学校がある
青葉町 1 丁目	所沢街道の東側
多摩湖町 3 丁目	西に村山貯水池（多摩湖）がある

路線バス区間の中には、出入庫路線と呼ばれる路線がある。出入庫路線とは、車庫から運行を開始するバス停、もしくは運行を終了するバス停から車庫への移動中に営業を行う路線である。従って一般路線と違い、運行本数は少ない。秋津町 3 丁目を縦断する旧所沢街道を通る民間バス路線が、これに該当する。この路線は、久米川駅～新秋津駅、清瀬駅～久米川駅の路線のためにある。そのため、この地域の交通不便地域は、資料 2 - 1 に示したよりも広くなる。

2 - 2 高齢者率

東村山市内の高齢者率（表7、資料2 - 2 参照）をまとめた。高齢者の定義は、65歳以上としている。

表6は、資料2 - 2の色分けの内容をまとめた表である。また、表7は、高齢化率の実数字を示した表である。表7にも、表6の色分けを使用して表示した。

高齢化率表の説明

表6

色	%	地域数
赤	50%以上	1町丁
ピンク	30%以上50%未満	6町丁
緑	20%以上30%未満	24町丁
水色	10%以上20%未満	21町丁
紫	10%未満	1町丁

最も高齢化率の高い地域は、青葉町4丁目である。ここは全生園を抱えているため、約60%が高齢者となっている。

4番目に高い地域は、青葉町1丁目である。ここには多摩北部医療センターがある。

逆に最も高齢化率の低い地域は、富士見町1丁目である。この地域には複数の学校がある。また、明治学院のグラウンド跡地に大規模なマンションが建設された。

高齡化率（高い順）

表 7

順位	町丁名	人口（人）	高齢者数（人）	高齢化率（%）	順位	町丁名	人口（人）	高齢者数（人）	高齢化率（%）
1	青葉 4	454	272	59.9	27	秋津 3	3,565	753	21.1
2	富士見 2	3,053	1,195	39.1	29	廻田 3	1,582	330	20.9
3	本 4	4,724	1,773	37.5	30	美住 1	7,489	1,544	20.6
4	青葉 1	2,602	957	36.8	31	廻田 4	1,896	384	20.3
5	萩山 5	3,701	842	34.1	32	秋津 4	4,455	874	19.6
6	多摩湖 4	1,852	571	30.8	33	廻田 2	1,280	248	19.4
7	諏訪 1	2,757	835	30.3	34	美住 2	2,665	513	19.2
8	萩山 4	1,607	458	28.5	35	久米川 5	2,101	398	18.9
9	諏訪 2	1,986	565	28.4	36	野口 2	2,787	527	18.9
10	青葉 2	4,680	1,308	27.9	37	久米川 4	3,333	619	18.6
11	野口 4	1,560	432	27.7	38	本 1	2,386	443	18.6
12	青葉 3	4,019	1,071	26.6	39	栄 2	4,231	777	18.4
13	萩山 1	3,285	847	25.8	40	栄 3	4,552	834	18.3
14	富士見 5	1,539	394	25.6	41	本 3	2,303	414	18.0
15	萩山 2	3,396	868	25.6	42	野口 1	2,852	512	18.0
16	富士見 4	1,268	324	25.6	43	恩多 3	2,605	467	17.9
17	富士見 3	3,483	876	25.2	44	恩多 4	2,091	357	17.1
18	多摩湖 3	1,073	266	24.8	45	栄 1	5,155	868	16.8
19	秋津 1	2,112	514	24.3	46	恩多 1	3,175	528	16.6
20	萩山 3	3,545	855	24.1	47	久米川 3	2,603	432	16.6
21	多摩湖 1	1,611	382	23.7	48	久米川 2	3,583	586	16.4
22	秋津 5	3,864	905	23.4	49	本 2	2,628	421	16.0
23	多摩湖 2	1,107	259	23.4	50	廻田 1	1,709	273	16.0
24	諏訪 3	437	102	23.3	51	久米川 1	3,645	534	14.7
25	恩多 5	3,701	842	22.8	52	秋津 2	2,312	336	14.5
26	恩多 2	3,610	773	21.4	53	富士見 1	6,184	588	9.5
28	野口 3	2,211	463	20.9					

平成 22 年 5 月 1 日現在

2 - 3 現状の検証

交通不便地域が存在する中で、市内の公共交通のネットワークを今後どう考えていくかが焦点となる。また、地域によって差はあるにしろ、高齢化が進んでいる。さらに、東村山市の道路幅員や財政の問題から、今までと同じような形で新たに路線拡大するのは非常に厳しい状況である。

東村山市の公道の実延長は、約 273 km である。その中で道路幅員が 6 m 以上の道路はまだ少なく、非常に狭い道路が多い。

道路幅員は、車両制限令に基づき、原則 6 m 以上としている。これは、一般車両とのすれ違いや安全性を考慮して決められている。しかし、6 m 幅員が確保されている道路であっても、道路の問題点（表 8 参照）があり、運行ルートとして認められないことがある。

道路状況の問題点

表 8

すれ違いが難しい
バス停に停車しているバスを追い越すとき、道路脇の白線の内側を歩いている歩行者の安全が確保できない
バスが曲がる時に必要な隅切りや道路の拡幅等の整備ができない
交通規制の変更及び導入が必要になる場合
6 m 道路に接続する前後の連携ルートが、4 m 以下の道路

車両制限令は、道路法第 47 条 1 項に基づき、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するために定めた政令である。大まかな内容は、車両でその幅、重量、高さ、長さまたは最小回転半径が、定めた最高限度をこえるものは、道路を通行させてはならない等となっている。（表 9 参照）尚、最高限度をこえる車両を通行させる場合は、道路管理者の許可が必要となる。

車両制限令による道路幅員

表 9

	車 幅	道路幅員	路肩相当部分 (1 m 以上)
一般大型バス	2.5 m	5.5 m	6.5 m
コミュニティバス	2.1 ~ 2.2 m	4.9 m ~ 5 m	5.8 m ~ 5.9 m

車両制限令第 3 条、第 5 条及び第 6 条

以上のことから、相互通行の場合、最低でも 6 m ないと、右左折するとき

かなり厳しい状態になる。そして幅員が6 m以上確保されていても、実際の運行が可能ルートかどうかは、バスの試走による確認や交通管理者の意見が必要となる。つまり、幅員が確保できているからといって、運行ルートとは行かない。計画したルートの道路幅員が足りないために、計画を断念した自治体もある。

バスは、同じルートを1日何十回も走る。そのため、たとえゴミ収集車や幼稚園バス、大きなトラックが走っていたとしても、ある程度安全が確保されていないければ、継続的な運行は難しい。特に道路事情は、天候、夜間や早朝、渋滞、通勤通学時における自転車や歩行者などで変わるので、全て安全にクリアしなければならない。また、バスを運行するには、道路管理者と交通管理者の意見を踏まえた上で、国土交通省から許認可が必要となる。

交通不便地域については、地域ごとのニーズを集約できるようなシステムをどう作っていくのかが問われている。

3 . コミュニティバス路線

3 - 1 ルート

現在、東村山市内を走っているコミュニティバスの路線は、資料3 - 1となる。全ての路線が、東村山駅に接続する。

コミュニティバスの運行形態は、2種類ある。(表10参照)

コミュニティバスの運行形態

表10

シャトル	出発地と終着地を往復する運行形態	東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅
循環	出発地と終着地が同じ運行形態	久米川町循環、諏訪町循環

久米川町循環と諏訪町循環は、起終点が東村山駅のため、東村山駅で全乗客が降車する。しかし東村山駅を経由して乗車したい場合は、乗務員にその旨を伝えることで、降りずに目的地まで乗り越すことができる。

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、約23分間隔で運行を行っている。また、東村山駅東口からの発車は、多摩北部医療センター行きと新秋津駅行きが、朝夕を除き、交互に来ている。

久米川町循環は、約40分間隔で運行を行っている。

諏訪町循環は、約35分間隔で運行を行っている。

また、久米川町循環と諏訪町循環は、1人の運転手で1台のバスを運行している。運転手は4時間勤務後、1時間の休憩が義務付けられているため、2時間程度、運行しない時間帯が1日に2回ある。

3 - 2 乗降客数

平成22年9月12日(日)と平成22年9月13日(月)に、乗降調査を実施した。調査対象路線は、東村山市のコミュニティバス全路線である。調査時間は、始発から終着までの終日である。(表11参照)

乗降調査方法及び内容

表 1 1

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・各路線 2 人の調査員が同乗 ・乗客への聞き取りと目視 <p style="text-align: center;">聞き取りの際、苦情や要望等も合わせて行った。</p>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・聞き取り：降車バス停、利用目的 ・目 視：乗車バス停、同伴未就学児、性別、年代 <p>(1) 時間帯別乗降数 (5) 年代別乗降数</p> <p>(2) バス停利用状況 (6) 利用区間順位</p> <p>(3) 利用目的別乗客数 (7) 乗客の意見</p> <p>(4) 利用目的別・年代別乗客数</p>

調査については、バス車内とホームページ上で 1 週間の事前周知を行った。当日は、両日とも天気に恵まれた。全路線の乗車数は、調査対象月の全体平均より約 10% 低い結果となった。

乗降調査結果

表 1 2

路線名	1 2 日 (日)		1 3 日 (月)		合 計
東村山駅東口 ~ 多摩北部医療センター ~ 新秋津駅	549(30)		985(23)		1,534
	男：195	女：354	男：321	女：664	
久米川町循環	84(1)		139(1)		223
	男： 30	女： 54	男： 52	女： 87	
諏訪町循環	191(0)		211(2)		402
	男： 64	女：127	男： 60	女：151	

乗降調査日の乗車数を表 1 2 にまとめた。どの路線も約 3 分の 2 が女性の利用者であった。

上段：未就学児を除く、全体の乗車数（未就学児の乗車数）

下段：未就学児を除く、男性の乗車数と女性の乗車数

【 東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅 】

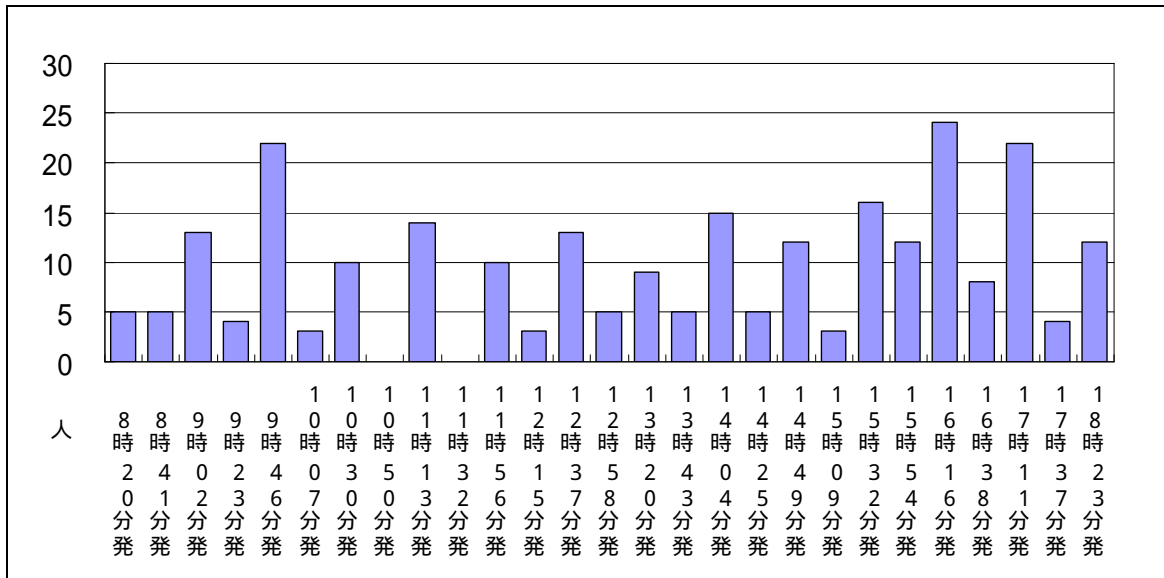
(1) 時間帯別乗降数

両日とも多摩北部医療センター行きや新秋津行きより、東村山駅行きの利用が多かった。東村山駅東口から多摩北部医療センターまでのバス停を利用する乗客も、新秋津駅行きに乗る傾向がみられた。

両日とも午前中の利用は、東村山駅東口行きが多い。逆に午後は、東村山駅東口発の利用が多い。昼から夕方にかけては、東村山駅東口行きも、東村山駅東口発も、同じくらいの利用がある。

時間帯別乗降数・東村山駅東口発(休日)【 東～医～秋 】

グラフ 2



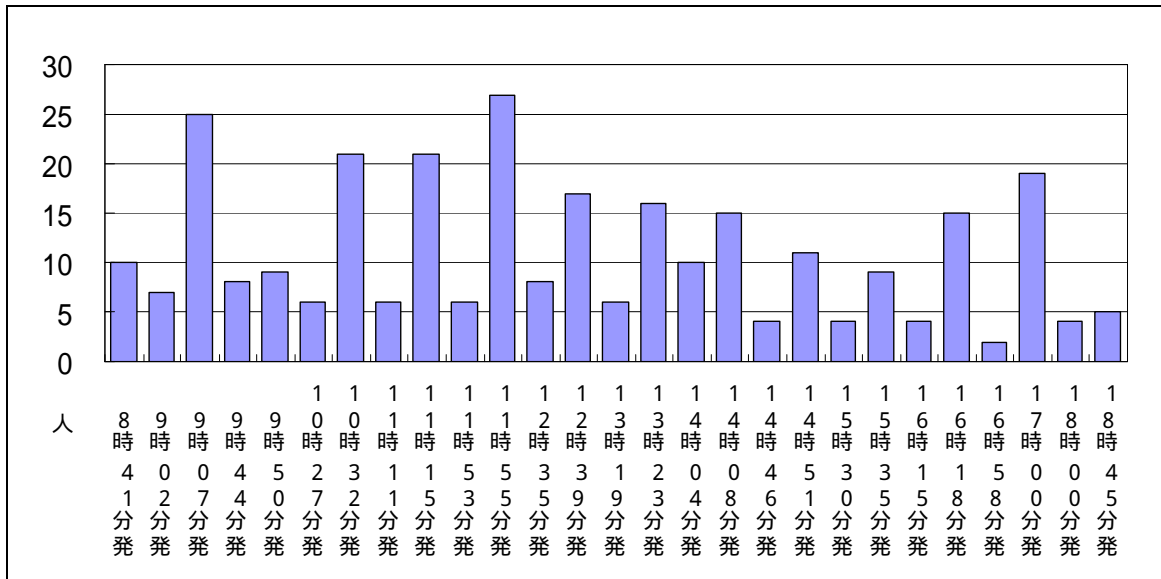
休日の東村山駅東口発、新秋津駅行きは、12便で、最初の新秋津駅行きは、9時02分発、最後の新秋津駅行きは、17時11分発となる。新秋津駅行きは、9時02分発から17時11分発まで、多摩北部医療センター行きと交互に発車する。

休日の昼前の多摩北部医療センター行きは、利用のない便があった。

東村山駅東口～新秋津駅は、東村山駅東口～多摩北部医療センターより、平均で約2倍から3倍の乗客数になることが多かった。(グラフ2参照)

時間帯別乗降数・東村山駅東口着（休日）【東～医～秋】

グラフ3



休日の新秋津駅発、東村山駅東口行きは、11便で、最初の東村山駅東口行きは、9時07分発、最後の新秋津駅行きは、17時00分発となる。東村山駅東口行きは、9時07分発から17時00分発まで、多摩北部医療センター行きと交互に東村山駅東口に到着する。

そのほかの便は、多摩北部医療センター発となる。(グラフ3参照)

時間帯別乗降数・東村山駅東口発着（休日）【 東～医～秋 】

表 1 3

往路(東村山駅東口発)			12日(日)	復路(東村山駅東口着)			12日(日)
1	北	8時20分発	5	1	北	8時41分発	10
2	北	8時41分発	5	2	北	9時02分発	7
3	秋	9時02分発	13	3	秋	9時07分発	25
4	北	9時23分発	4	4	北	9時44分発	8
5	秋	9時46分発	22	5	秋	9時50分発	9
6	北	10時07分発	3	6	北	10時27分発	6
7	秋	10時30分発	10	7	秋	10時32分発	21
8	北	10時50分発	0	8	北	11時11分発	6
9	秋	11時13分発	14	9	秋	11時15分発	21
10	北	11時32分発	0	10	北	11時53分発	6
11	秋	11時56分発	10	11	秋	11時55分発	27
12	北	12時15分発	3	12	北	12時35分発	8
13	秋	12時37分発	13	13	秋	12時39分発	17
14	北	12時58分発	5	14	北	13時19分発	6
15	秋	13時20分発	9	15	秋	13時23分発	16
16	北	13時43分発	5	16	北	14時04分発	10
17	秋	14時04分発	15	17	秋	14時08分発	15
18	北	14時25分発	5	18	北	14時46分発	4
19	秋	14時49分発	12	19	秋	14時51分発	11
20	北	15時09分発	3	20	北	15時30分発	4
21	秋	15時32分発	16	21	秋	15時35分発	9
22	北	15時54分発	12	22	北	16時15分発	4
23	秋	16時16分発	24	23	秋	16時18分発	15
24	北	16時38分発	8	24	北	16時58分発	2
25	秋	17時11分発	22	25	秋	17時00分発	19
26	北	17時37分発	4	26	北	18時00分発	4
27	北	18時23分発	12	27	北	18時45分発	5
計			254	計			295

合計	549
----	-----

往路の北：東村山駅東口発、多摩北部医療センター行き

往路の秋：東村山駅東口発、新秋津駅行き

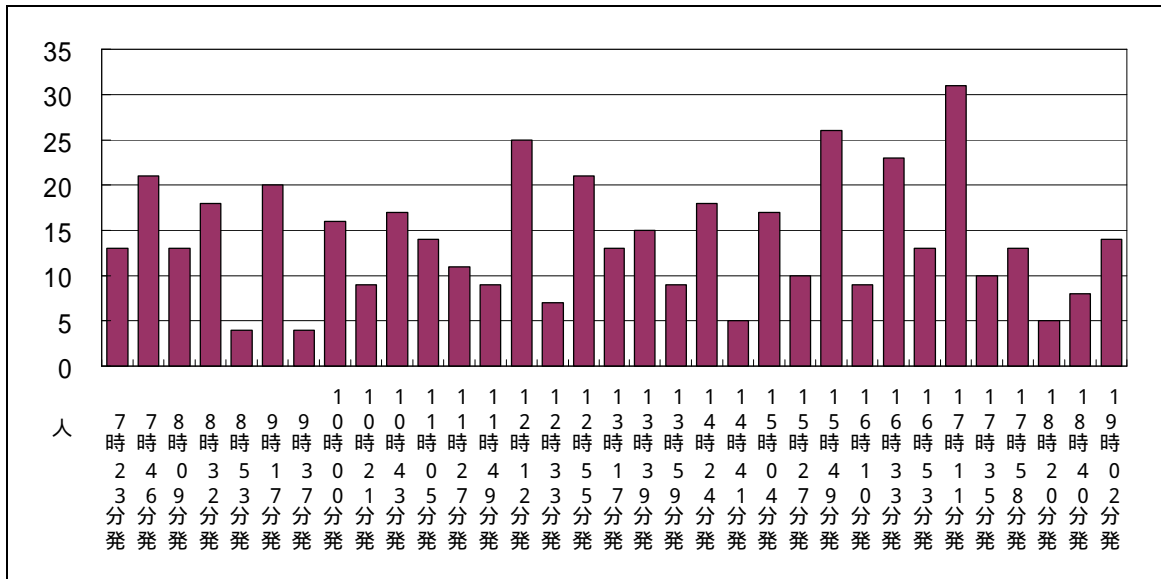
復路の北：多摩北部医療センター発、東村山駅東口行き

復路の秋：新秋津駅発、東村山駅東口行き

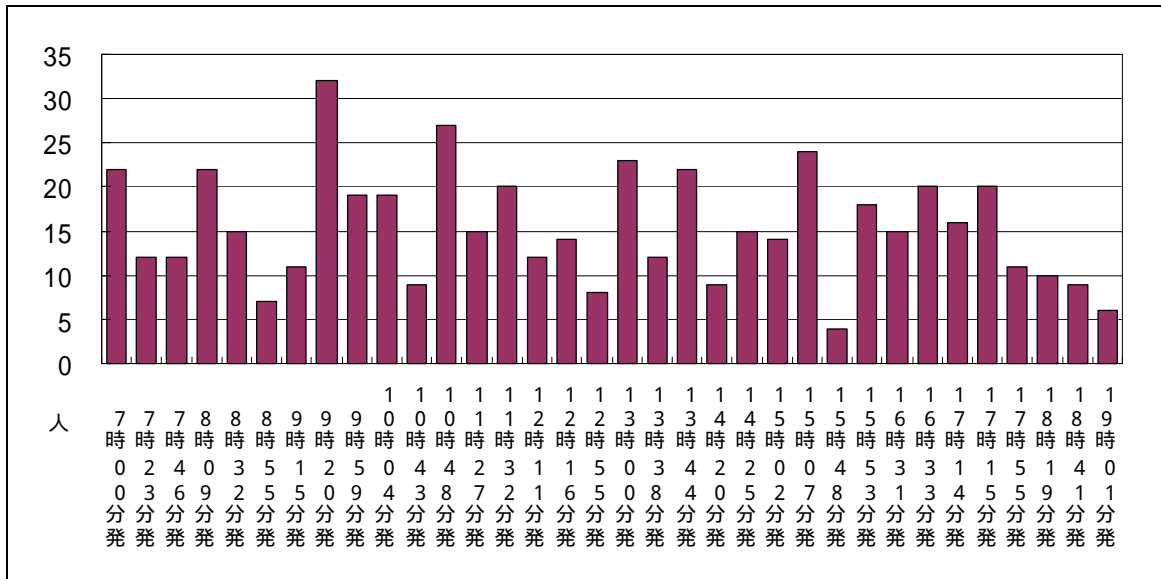
往復それぞれ27便、合計で54便となる。

時間帯別乗降数・東村山駅東口発（平日）【 東～医～秋 】

グラフ 4



平日の東村山駅東口発、新秋津駅行きは、13便ある。最初の新秋津駅行きは、8時32分発、最後の新秋津駅行きは、17時11分発となる。新秋津駅行きは、8時32分発から17時11分発まで、多摩北部医療センター行きと交互に発車する。（グラフ4参照）



平日の新秋津駅発、東村山駅東口行きは、12便で、最初の東村山駅東口行きは、9時20分発、最後の新秋津駅行きは、17時15分発となる。東村山駅東口行きは、9時20分発から17時15分発まで、多摩北部医療センター行きと交互に東村山駅東口に到着する。

そのほかの便は、多摩北部医療センター発となる。(グラフ5参照)

往路が33便、復路が34便、合計で67便となる。(表14参照)

時間帯別乗降数・東村山駅東口発着（平日）【 東～医～秋 】

表 1 4

往路(東村山駅東口発)				復路(東村山駅東口着)				
			13日(月)				13日(月)	
1	北	7時23分発	13	1	北	7時00分発	22	
2	北	7時46分発	21	2	北	7時23分発	12	
3	北	8時09分発	13	3	北	7時46分発	12	
4	秋	8時32分発	18	4	北	8時09分発	22	
5	北	8時53分発	4	5	北	8時32分発	15	
6	秋	9時17分発	20	6	北	8時55分発	7	
7	北	9時37分発	4	7	北	9時15分発	11	
8	秋	10時00分発	16	8	秋	9時20分発	32	
9	北	10時21分発	9	9	北	9時59分発	19	
10	秋	10時43分発	17	10	秋	10時04分発	19	
11	北	11時05分発	14	11	北	10時43分発	9	
12	秋	11時27分発	11	12	秋	10時48分発	27	
13	北	11時49分発	9	13	北	11時27分発	15	
14	秋	12時12分発	25	14	秋	11時32分発	20	
15	北	12時33分発	7	15	北	12時11分発	12	
16	秋	12時55分発	21	16	秋	12時16分発	14	
17	北	13時17分発	13	17	北	12時55分発	8	
18	秋	13時39分発	15	18	秋	13時00分発	23	
19	北	13時59分発	9	19	北	13時38分発	12	
20	秋	14時24分発	18	20	秋	13時44分発	22	
21	北	14時41分発	5	21	北	14時20分発	9	
22	秋	15時04分発	17	22	秋	14時25分発	15	
23	北	15時27分発	10	23	北	15時02分発	14	
24	秋	15時49分発	26	24	秋	15時07分発	24	
25	北	16時10分発	9	25	北	15時48分発	4	
26	秋	16時33分発	23	26	秋	15時53分発	18	
27	北	16時53分発	13	27	北	16時31分発	15	
28	秋	17時11分発	31	28	秋	16時33分発	20	
29	北	17時35分発	10	29	北	17時14分発	16	
30	北	17時58分発	13	30	秋	17時15分発	20	
31	北	18時20分発	5	31	北	17時55分発	11	
32	北	18時40分発	8	32	秋	18時19分発	10	
33	北	19時02分発	14	33	北	18時41分発	9	
計			461	計			524	
				合計				985

往路の北：東村山駅東口発、多摩北部医療センター行き

往路の秋：東村山駅東口発、新秋津駅行き

復路の北：多摩北部医療センター発、東村山駅東口行き

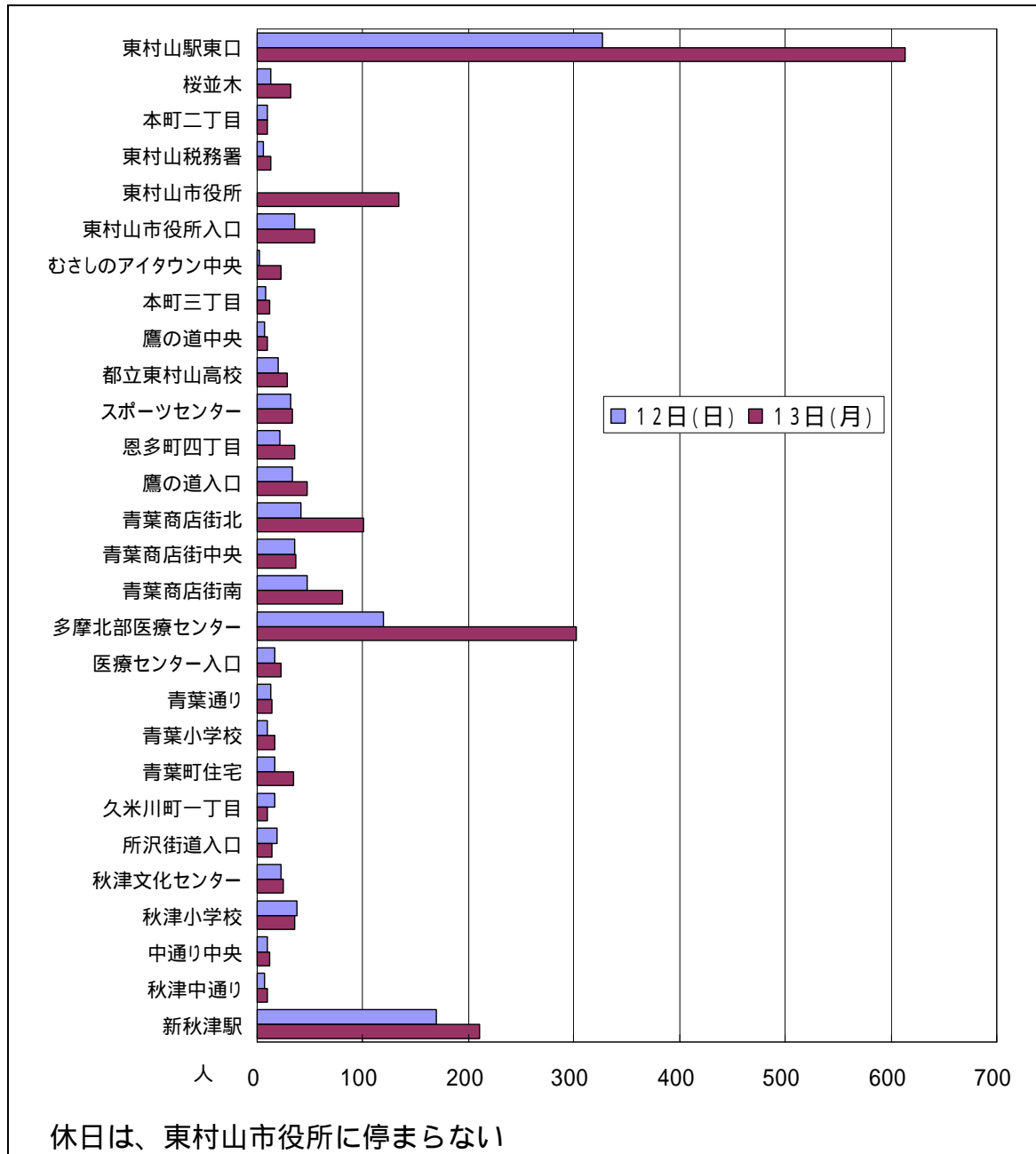
復路の秋：新秋津駅発、東村山駅東口行き

(2) バス停利用状況

両日とも東村山駅東口、多摩北部医療センター、新秋津駅に利用が集中していた。利用者の少ないバス停はあっても、利用者のいないバス停はなかった。

バス停利用状況【 東～医～秋 】

グラフ 6



東村山駅と新秋津駅に近いバス停の利用は少なかった。逆に、都立東村山高校から多摩北部医療センターまでの利用は多い。これは、スポーツセンターから多摩北部医療センター近辺の市民の足として、定着していることを示している。

逆に、医療センター入口から新秋津駅方面は、本数が少なくなることもあって、利用が少ない。それでも志木街道を挟むバス停である、秋津文化センターと秋津小学校の利用は、1日の乗降客数が20人以上となっている。(グラフ6参照)

バス停利用状況【 東～医～秋 】

表 1 5

バス停	12日(日)			13日(月)		
	乗	降	計	乗	降	計
1 東村山駅東口	155	172	327	278	336	614
2 桜並木	0	13	13	7	25	32
3 本町二丁目	4	6	10	2	8	10
4 東村山税務署	1	5	6	6	7	13
5 東村山市役所	0	0	0	67	67	134
6 東村山市役所入口	22	14	36	31	23	54
7 むさしのアイタウン中央	2	0	2	9	14	23
8 本町三丁目	1	7	8	4	8	12
9 鷹の道中央	1	6	7	3	7	10
10 都立東村山高校	9	11	20	10	18	28
11 スポーツセンター	15	17	32	20	13	33
12 恩多町四丁目	11	10	21	22	13	35
13 鷹の道入口	21	12	33	31	16	47
14 青葉商店街北	22	20	42	50	51	101
15 青葉商店街中央	14	22	36	26	11	37
16 青葉商店街南	26	21	47	51	30	81
17 多摩北部医療センター	63	57	120	176	126	302
18 医療センター入口	11	6	17	16	6	22
19 青葉通り	8	5	13	7	7	14
20 青葉小学校	7	3	10	6	11	17
21 青葉町住宅	10	7	17	22	12	34
22 久米川町一丁目	8	9	17	5	5	10
23 所沢街道入口	11	8	19	8	6	14
24 秋津文化センター	11	11	22	13	12	25
25 秋津小学校	24	14	38	18	18	36
26 中通り中央	5	4	9	5	7	12
27 秋津中通り	4	3	7	3	6	9
28 新秋津駅	83	86	169	89	122	211
合計	549	549	1,098	985	985	1,970

- 1 バス停名の左側の数字：停留所番号
- 2 乗：左記のバス停から乗車した人数
降：左記のバス停で降車した人数

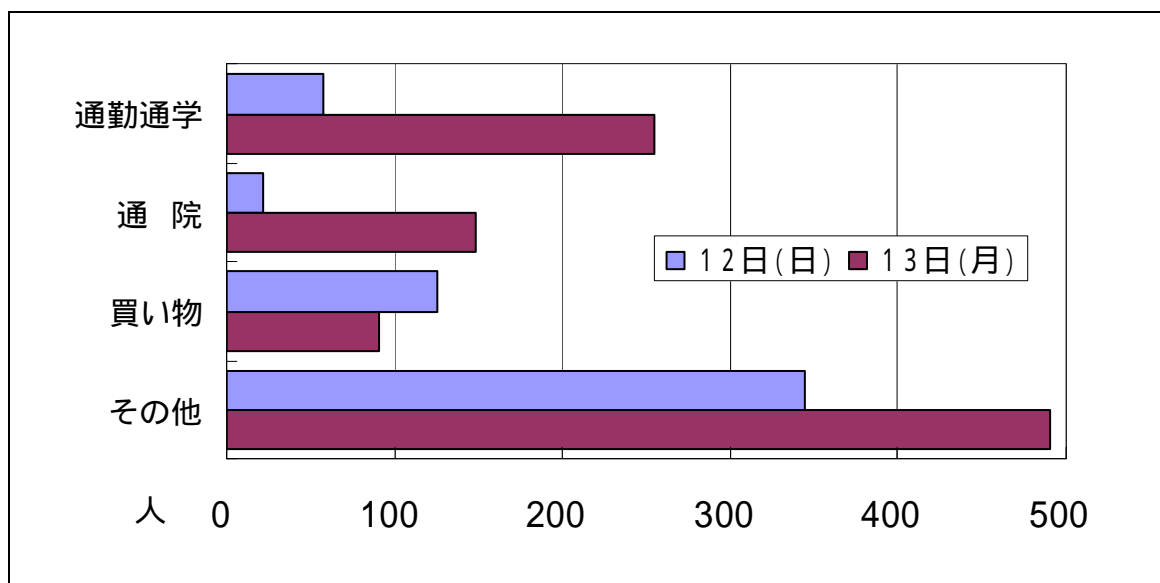
休日では、桜並木での乗車とむさしのアイタウン中央での降車がなかった。
平日は、どのバス停も利用されている。(表15参照)

(3) 利用目的別乗客数

平日と休日では、違う目的での移動となっている。平日は、通勤通学や通院といった平日ならではの光景が見られた。一番多いその他は、帰宅やお見舞い、趣味等の活動での利用となっている。買い物については、両日とも100人前後の利用があった。

利用目的別乗客数【 東～医～秋 】

グラフ7



ルートに多摩北部医療センターがあるが、通院での利用は、少なかった。ただし、お見舞いを含めると病院への利用者は合計で200人弱となる。(グラフ7、表16参照)

利用目的別乗客数【 東～医～秋 】

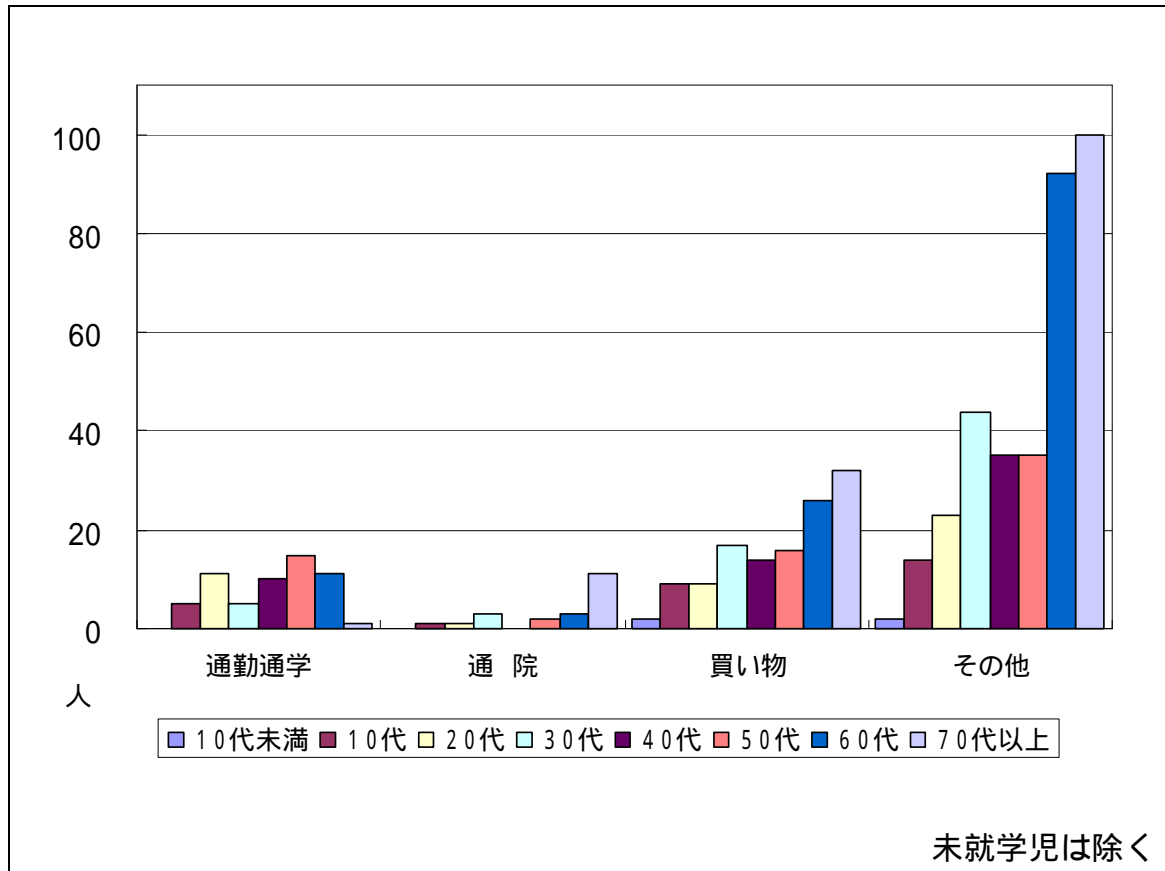
表16

	通勤通学	通院	買い物	その他	合計
12日(日)	58	21	125	345	549
13日(月)	255	148	91	491	985
合計	313	169	216	836	1,534

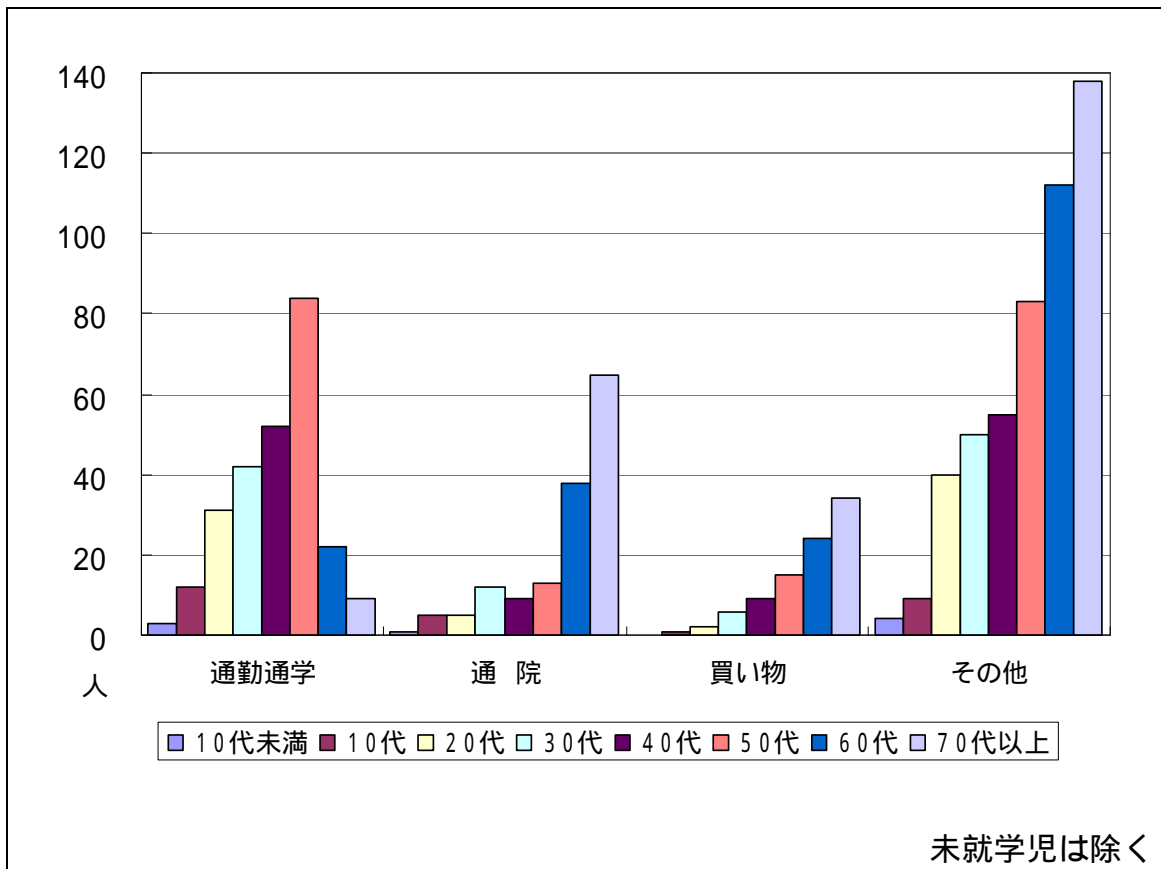
(4) 利用目的別・年代別乗客数

利用目的別・年代別乗客数(休日)【東～医～秋】

グラフ8



通院や買い物の乗客数は、年代が上がるほど増える傾向にある。
通勤通学以外は、60代、70代を中心に利用されているのがわかる。また、30代の利用も多い。(グラフ8参照)



平日は休日と比べて、通勤通学と通院の利用が格段に増えている。

コミュニティバスの利用は、20代以上から多くなっている。未就学児は、休日で30人、平日で23人の利用があった。（グラフ9参照）

利用目的別・年代別乗客数【 東～医～秋 】

表 1 7

調査日	利用目的	性別	10代 未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代 以上	合 計
12日(日)	通勤通学	男性	0	2	1	3	5	3	5	1	20
		女性	0	3	10	2	5	12	6	0	38
	通 院	男性	0	0	0	1	0	1	0	4	6
		女性	0	1	1	2	0	1	3	7	15
	買い物	男性	1	1	3	6	6	4	7	15	43
		女性	1	8	6	11	8	12	19	17	82
	その他	男性	1	4	10	22	12	12	32	33	126
		女性	1	10	13	22	23	23	60	67	219
合 計		男性	2	7	14	32	23	20	44	53	195
		女性	2	22	30	37	36	48	88	91	354
小 計			4	29	44	69	59	68	132	144	549
13日(月)	通勤通学	男性	1	4	7	10	13	41	13	4	93
		女性	2	8	24	32	39	43	9	5	162
	通 院	男性	1	2	1	5	2	3	12	29	55
		女性	0	3	4	7	7	10	26	36	93
	買い物	男性	0	0	1	0	1	3	5	13	23
		女性	0	1	1	6	8	12	19	21	68
	その他	男性	3	1	12	23	12	19	30	50	150
		女性	1	8	28	27	43	64	82	88	341
合 計		男性	5	7	21	38	28	66	60	96	321
		女性	3	20	57	72	97	129	136	150	664
小 計			8	27	78	110	125	195	196	246	985
総 計			12	56	122	179	184	263	328	390	1,534

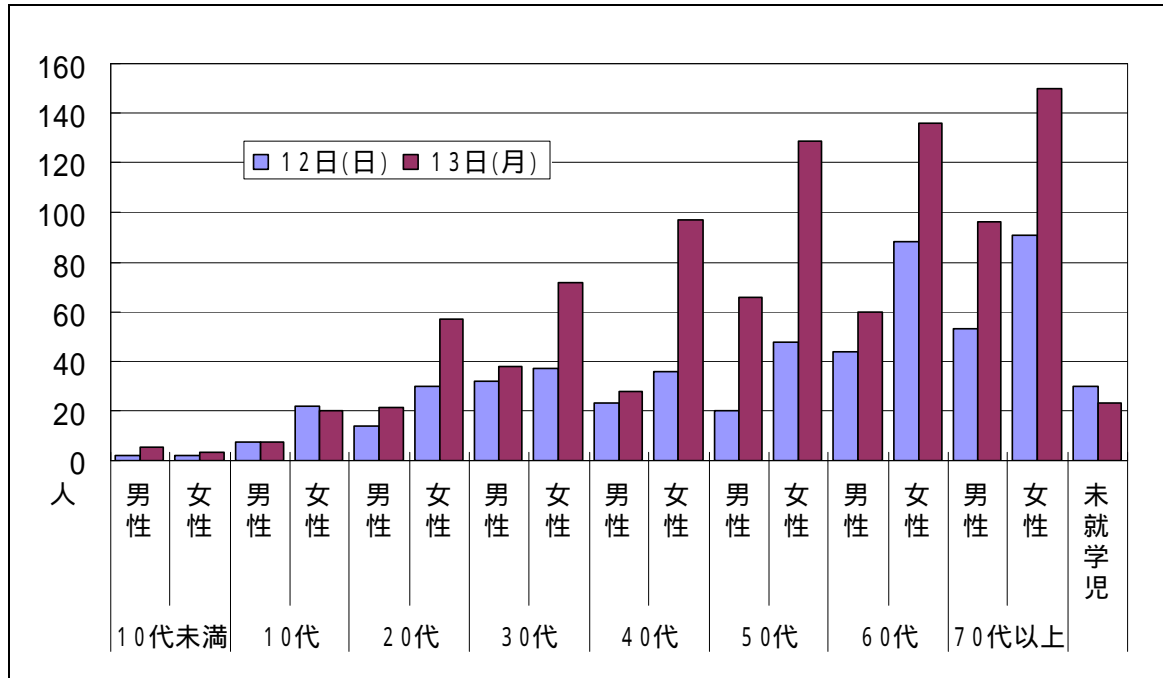
未就学児は除く

(5) 年代別乗降数

乗降数は、概ね年代が上がるごとに増加する。中には、未就学児のほうが乗っている年代も見受けられた。特に休日の男性利用者が少なく、女性も50代までは、40人前後となっている。

年代別乗降数【東～医～秋】

グラフ10



平日になると、女性は20代から利用が出てくる。特に50代の男性の利用は、休日の3倍以上となっている。また、女性では、40代と50代の利用が約2.7倍となっている。

10代の女性と未就学児以外は、休日よりも平日に多く利用されている。(グラフ10、表18参照)

年代別乗降数【東～医～秋】

表18

		10代未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	未就学児	合計
12日 (日)	男性	2	7	14	32	23	20	44	53	30	579
	女性	2	22	30	37	36	48	88	91		
13日 (月)	男性	5	7	21	38	28	66	60	96	23	1,008
	女性	3	20	57	72	97	129	136	150		

(6) 利用区間順位

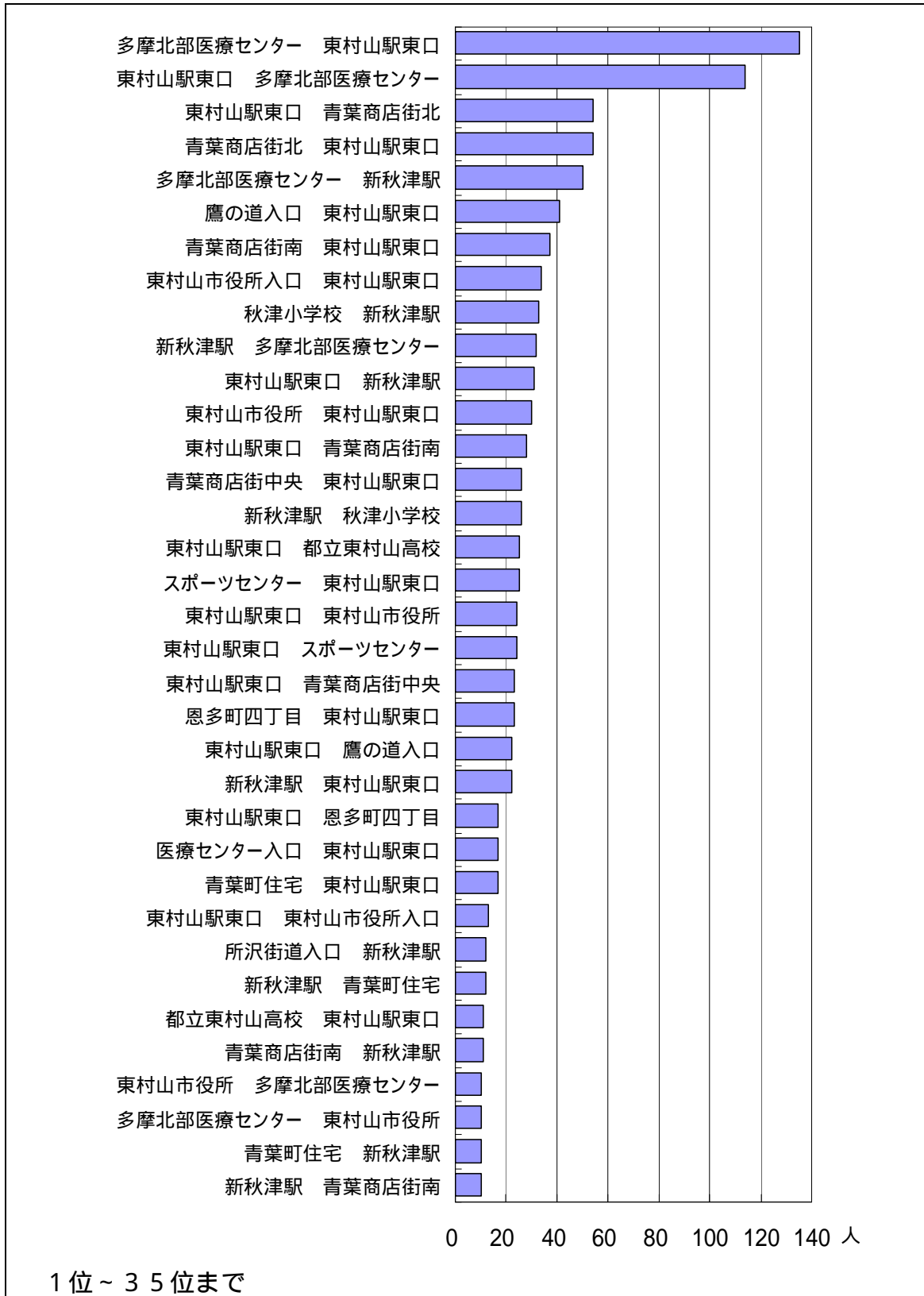
東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、1人だけの利用区間を含めると、229種類あるため、利用が10人以上ある区間だけを示した。(グラフ11、表19参照)

東村山駅東口と多摩北部医療センター間の相互利用が多く、新秋津駅や青葉商店街北の利用も多い。中には、1から2区間のみの利用者もいた。

3区間までの短距離の利用者は、新秋津駅と秋津小学校間が一番多く、他の利用区間含め短距離は、休日で46人、平日で44人、両日合わせて90人の利用があった。

利用区間順位【 東～医～秋 】

グラフ 1 1



利用区間順位【 東～医～秋 】

表 1 9

順位		乗車バス停		降車バス停	合計客数
1	17	多摩北部医療センター	01	東村山駅東口	135
2	01	東村山駅東口	17	多摩北部医療センター	114
3	01	東村山駅東口	14	青葉商店街北	54
4	14	青葉商店街北	01	東村山駅東口	54
5	17	多摩北部医療センター	28	新秋津駅	50
6	13	鷹の道入口	01	東村山駅東口	41
7	16	青葉商店街南	01	東村山駅東口	37
8	06	東村山市役所入口	01	東村山駅東口	34
9	25	秋津小学校	28	新秋津駅	33
10	28	新秋津駅	17	多摩北部医療センター	32
11	01	東村山駅東口	28	新秋津駅	31
12	05	東村山市役所	01	東村山駅東口	30
13	01	東村山駅東口	16	青葉商店街南	28
14	15	青葉商店街中央	01	東村山駅東口	26
15	28	新秋津駅	25	秋津小学校	26
16	01	東村山駅東口	10	都立東村山高校	25
17	11	スポーツセンター	01	東村山駅東口	25
18	01	東村山駅東口	05	東村山市役所	24
19	01	東村山駅東口	11	スポーツセンター	24
20	01	東村山駅東口	15	青葉商店街中央	23
21	12	恩多町四丁目	01	東村山駅東口	23
22	01	東村山駅東口	13	鷹の道入口	22
23	28	新秋津駅	01	東村山駅東口	22
24	01	東村山駅東口	12	恩多町四丁目	17
25	18	医療センター入口	01	東村山駅東口	17
26	21	青葉町住宅	01	東村山駅東口	17
27	01	東村山駅東口	06	東村山市役所入口	13
28	23	所沢街道入口	28	新秋津駅	12
29	28	新秋津駅	21	青葉町住宅	12
30	10	都立東村山高校	01	東村山駅東口	11
31	16	青葉商店街南	28	新秋津駅	11
32	05	東村山市役所	17	多摩北部医療センター	10
33	17	多摩北部医療センター	05	東村山市役所	10
34	21	青葉町住宅	28	新秋津駅	10
35	28	新秋津駅	16	青葉商店街南	10

1 バス停名の左側の数字：停留所番号

2 1位～35位まで

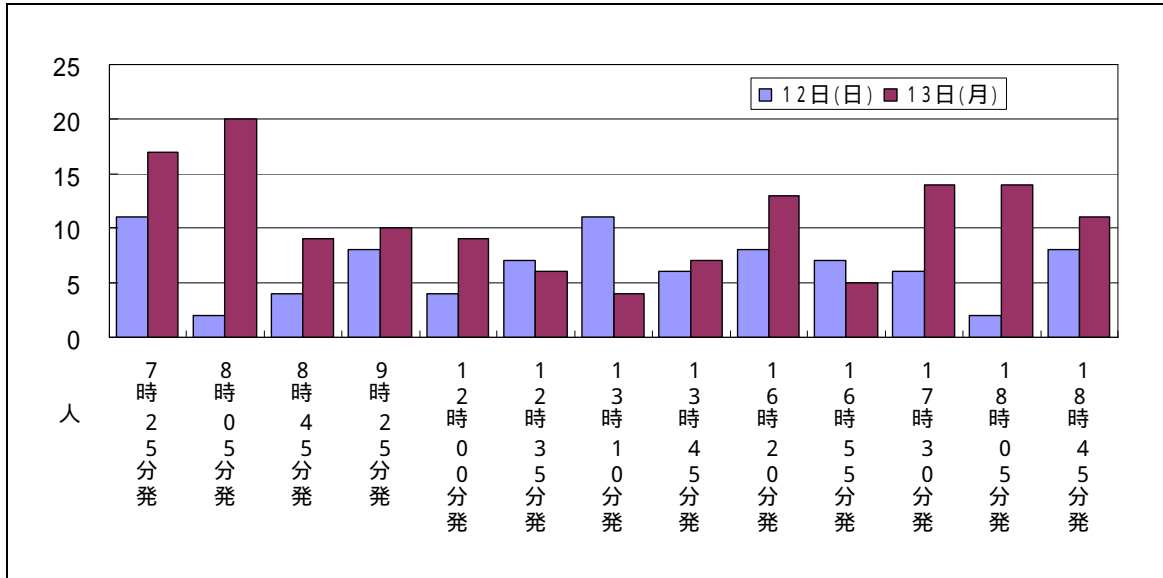
【 久米川町循環 】

(1) 時間帯別乗降数

平日と土日の時刻表が同じであるため、ひとつにまとめた。

時間帯別乗降数【 久米川町循環 】

グラフ 1 2



休日は、朝と昼過ぎの乗降数が多く、他の時間帯の乗降数は、少なかった。

平日は、朝夕の乗降が非常に多かった。これは、通勤通学客である。昼の時間帯は、少なかった。(グラフ 1 2 参照)

時間帯別乗降数【 久米川町循環 】

表 2 0

			12日(日)	13日(月)	計
1	朝	7時25分発	11	17	28
2		8時05分発	2	20	22
3		8時45分発	4	9	13
4		9時25分発	8	10	18
5	昼	12時00分発	4	9	13
6		12時35分発	7	6	13
7		13時10分発	11	4	15
8		13時45分発	6	7	13
9	夕	16時20分発	8	13	21
10		16時55分発	7	5	12
11		17時30分発	6	14	20
12		18時05分発	2	14	16
13		18時45分発	8	11	19
計			84	139	223

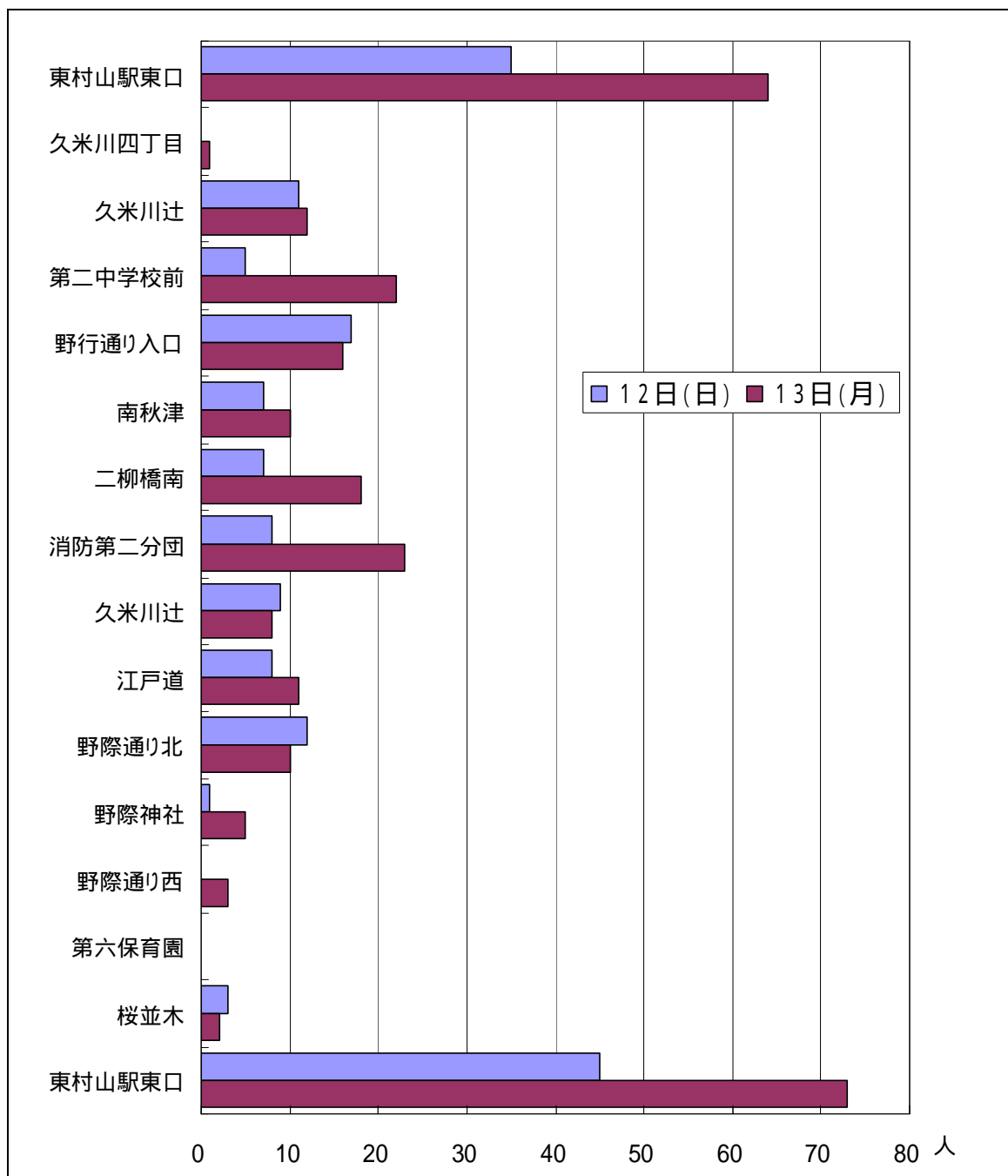
表 2 0 は、グラフ 1 2 の詳細データである。

朝一番の便は、両日とも 1 0 人を超える乗車があった。昼の時間帯は、朝と夕と比較すると、乗車が少ない傾向にある。

(2) バス停利用状況

バス停利用状況【 久米川町循環 】

グラフ 1 3



利用は、両日とも久米川辻から、梅岩寺の近くにある消防第二分団に集中している。久米川町1丁目、5丁目方面の方が、通勤または駅方面の足として利用している。また、さくら通りのスポーツセンター傍の野際通り西から駅方面へのバス停は、非常に利用が少ない。特に第六保育園の乗降は、なかった。(グラフ13参照)

バス停利用状況【久米川町循環】

表 2 1

バス停	12日(日)			13日(月)		
	乗	降	計	乗	降	計
1 東村山駅東口	35	0	35	64	0	64
2 久米川四丁目	0	0	0	1	0	1
3 久米川辻	2	9	11	2	10	12
4 第二中学校前	2	3	5	3	19	22
5 野行通り入口	4	13	17	7	9	16
6 南秋津	6	1	7	6	4	10
7 二柳橋南	3	4	7	12	6	18
8 消防第二分団	6	2	8	17	6	23
9 久米川辻	9	0	9	8	0	8
10 江戸道	8	0	8	8	3	11
11 野際通り北	8	4	12	5	5	10
12 野際神社	1	0	1	3	2	5
13 野際通り西	0	0	0	3	0	3
14 第六保育園	0	0	0	0	0	0
15 桜並木	0	3	3	0	2	2
16 東村山駅東口	0	45	45	0	73	73
合計	84	84	168	139	139	278

- 1 バス停名の左側の数字：停留所番号
- 2 乗：左記のバス停から乗車した人数
降：左記のバス停で降車した人数

休日に利用のないバス停が3ヶ所ある。(表2 1参照)

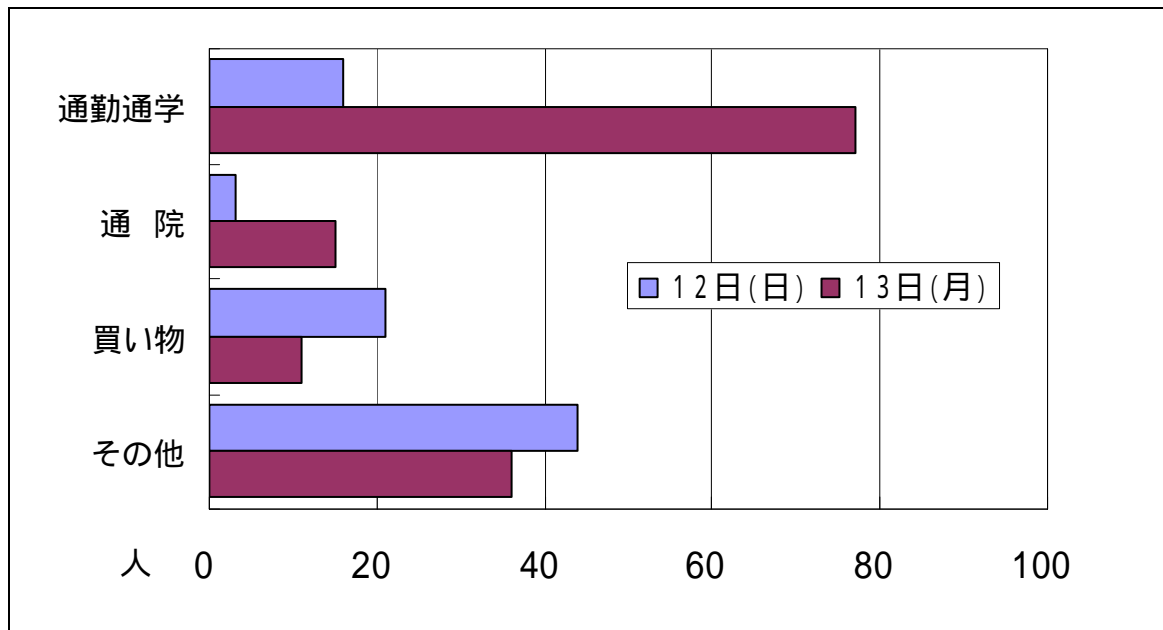
(3) 利用目的別乗客数

休日と平日の乗客で、利用目的が異なっていた。休日は、私用で駅まで行く目的が多く、平日は通勤通学の利用者が過半数を占めた。この通勤通学には、通勤通学による帰宅が含まれている。

休日は買い物、平日は通勤通学による利用が多い。

利用目的別乗客数【久米川町循環】

グラフ14



平日の通勤通学が非常に多く、通院が少ない。東村山市のコミュニティバスの中で、唯一ルートに病院がない。そのため、通院には別の交通手段を用いている可能性がある。

通勤通学は、平日に増えるが、逆に買い物は、平日に減る。(グラフ14、表22参照)

利用目的別乗客数【久米川町循環】

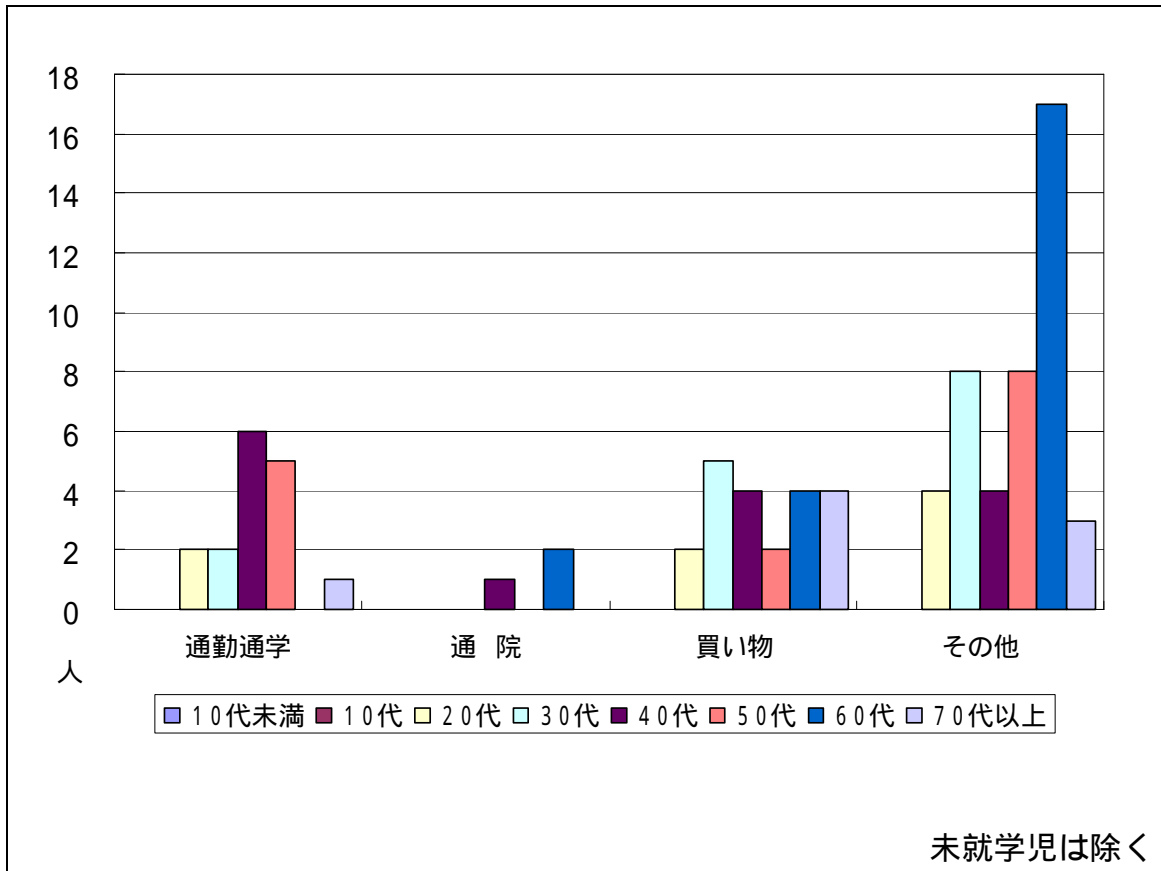
表22

	通勤通学	通院	買い物	その他	合計
12日(日)	16	3	21	44	84
13日(月)	77	15	11	36	139
合計	93	18	32	80	223

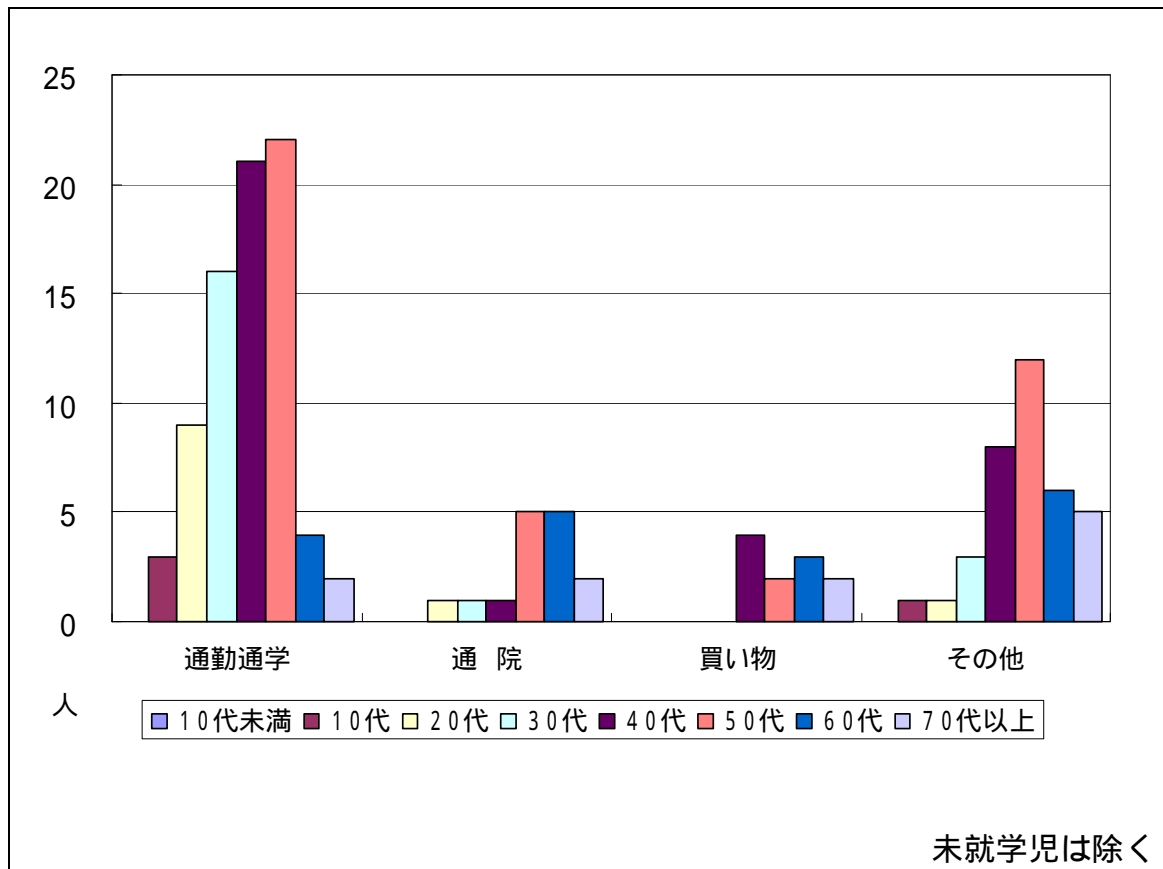
(4) 利用目的別・年代別乗客数

利用目的別・年代別乗客数 (休日) 【 久米川町循環 】

グラフ 1 5



休日の利用は、30代から60代が非常に多く、特に60代が突出している。
 買い物は、20代から満遍なく利用がある。(グラフ15参照)



平日は、20代から50代の通勤通学の利用が多い。全体的には、10代以下の利用者が殆どない。

通勤通学以外の利用は、50代と60代が大半である。(グラフ16参照)

利用目的別、年代別乗客数【 久米川町循環 】

表 2 3

調査日	利用目的	性別	10代未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計
12日(日)	通勤通学	男性	0	0	0	1	3	3	0	1	8
		女性	0	0	2	1	3	2	0	0	8
	通院	男性	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		女性	0	0	0	0	1	0	2	0	3
	買い物	男性	0	0	0	2	2	0	0	1	5
		女性	0	0	2	3	2	2	4	3	16
	その他	男性	0	0	2	5	2	2	6	0	17
		女性	0	0	2	3	2	6	11	3	27
合計	男性	0	0	2	8	7	5	6	2	30	
	女性	0	0	6	7	8	10	17	6	54	
小計			0	0	8	15	15	15	23	8	84
13日(月)	通勤通学	男性	0	3	1	7	12	11	3	1	38
		女性	0	0	8	9	9	11	1	1	39
	通院	男性	0	0	0	0	0	1	0	1	2
		女性	0	0	1	1	1	4	5	1	13
	買い物	男性	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		女性	0	0	0	0	4	2	3	2	11
	その他	男性	0	1	0	1	0	5	1	4	12
		女性	0	0	1	2	8	7	5	1	24
合計	男性	0	4	1	8	12	17	4	6	52	
	女性	0	0	10	12	22	24	14	5	87	
小計			0	4	11	20	34	41	18	11	139
総計			0	4	19	35	49	56	41	19	223

未就学児は除く

乗客数は、0～5人が多い。未就学児は、両日とも1人ずつだが、10代以下の利用が殆どない。(表23参照)

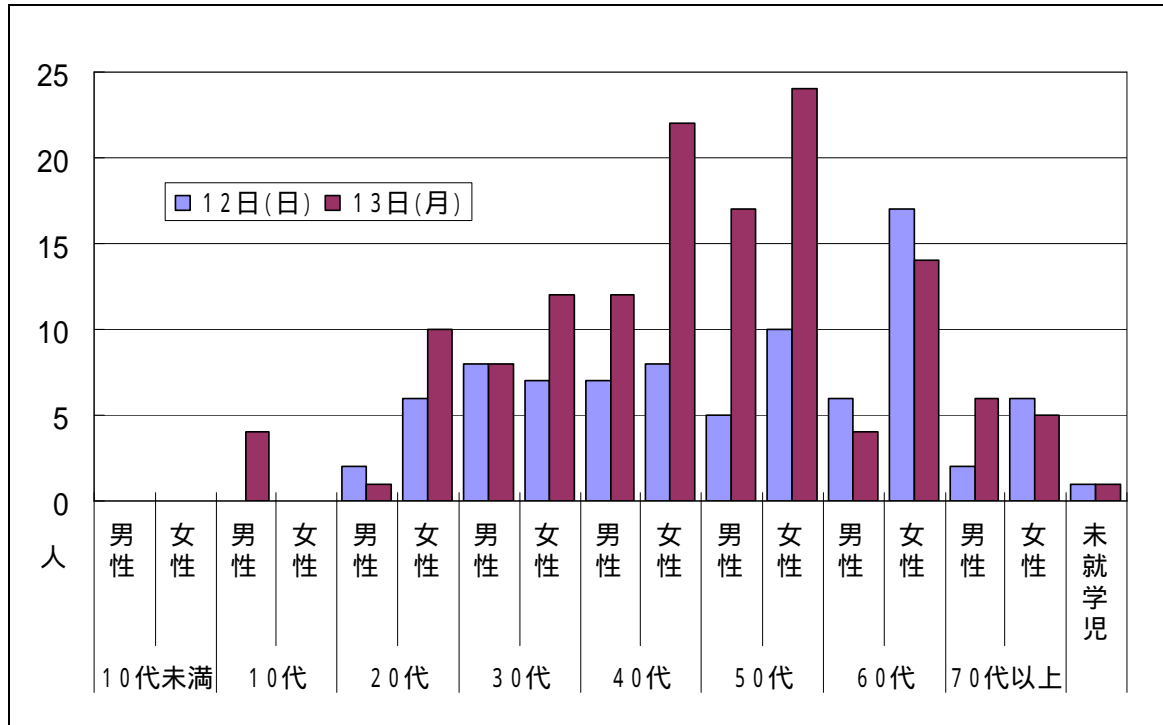
(5) 年代別乗降数

休日では、60代を頂点に山形になっている。平日では、50代が頂点である。

年代によっては、男性のほうが女性より多い。(グラフ17、表24参照)

年代別乗降数【久米川町循環】

グラフ17



年代別乗降数【久米川町循環】

表24

		10代未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	未就学児	合計
12日 (日)	男性	0	0	2	8	7	5	6	2	1	85
	女性	0	0	6	7	8	10	17	6		
13日 (月)	男性	0	4	1	8	12	17	4	6	1	140
	女性	0	0	10	12	22	24	14	5		

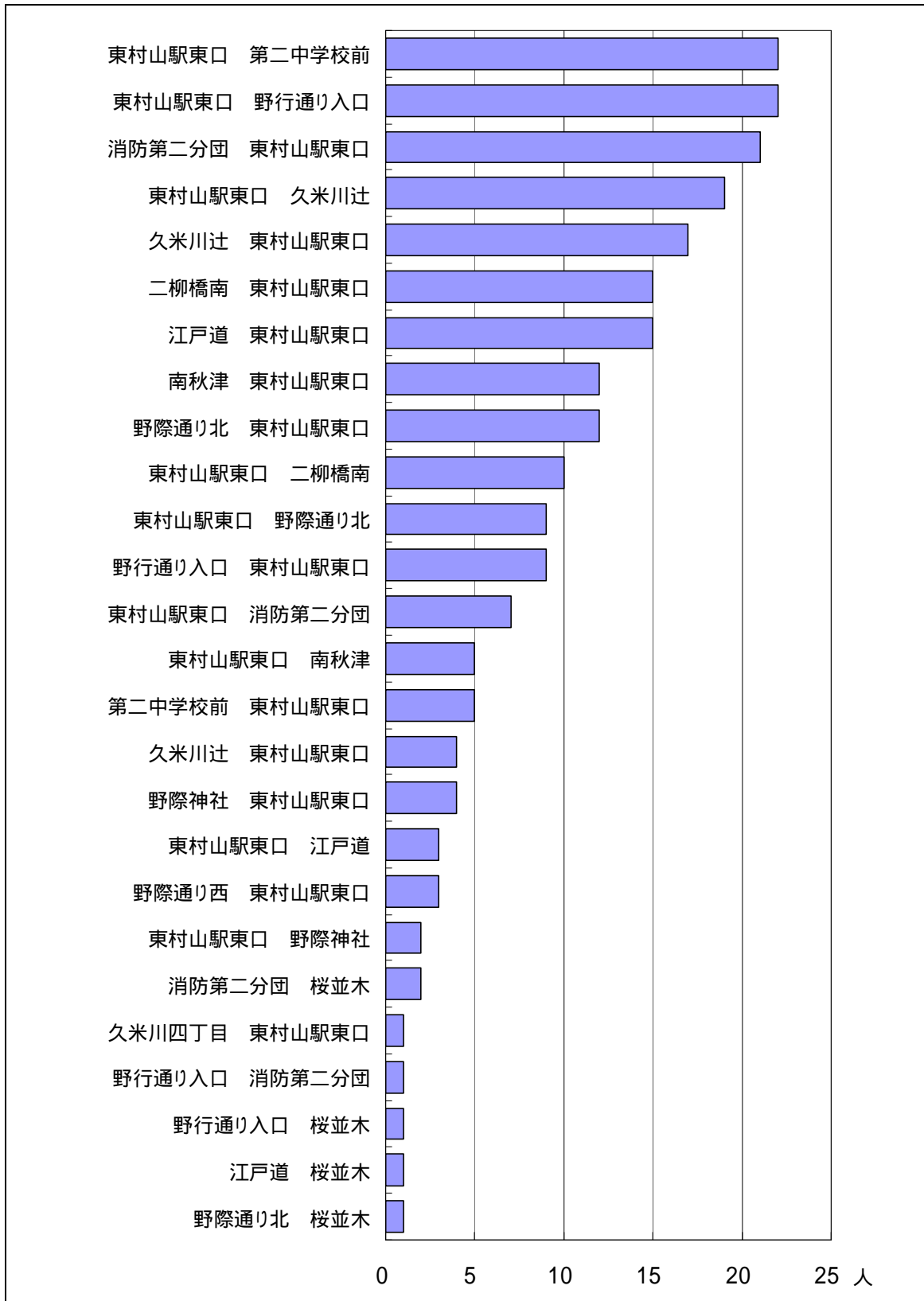
(6) 利用区間順位

利用の多い区間は、東村山駅東口から第二中学校前と、その先にある府中街道沿いの野行通り入口と久米川辻である。逆に、東村山駅方面は、消防第二分団、久米川辻、二柳橋南からの利用が多かった。二柳橋南は、教習所等の利用が殆どである。

利用区間の傾向は、各バス停と東村山駅東口の利用である。東村山駅東口のバス停を利用しない場合でも、その手前の桜並木を利用するため、東村山駅近辺への足として利用されている。(グラフ18、表25参照)

利用区間順位【 久米川町循環 】

グラフ 18



利用区間順位【 久米川町循環 】

表 2 5

順位	乗車バス停		降車バス停		合計客数
1	01	東村山駅東口	04	第二中学校前	22
2	01	東村山駅東口	05	野行通り入口	22
3	08	消防第二分団	16	東村山駅東口	21
4	01	東村山駅東口	03	久米川辻	19
5	09	久米川辻	16	東村山駅東口	17
6	07	二柳橋南	16	東村山駅東口	15
7	10	江戸道	16	東村山駅東口	15
8	06	南秋津	16	東村山駅東口	12
9	11	野際通り北	16	東村山駅東口	12
10	01	東村山駅東口	07	二柳橋南	10
11	01	東村山駅東口	11	野際通り北	9
12	05	野行通り入口	16	東村山駅東口	9
13	01	東村山駅東口	08	消防第二分団	7
14	01	東村山駅東口	06	南秋津	5
15	04	第二中学校前	16	東村山駅東口	5
16	03	久米川辻	16	東村山駅東口	4
17	12	野際神社	16	東村山駅東口	4
18	01	東村山駅東口	10	江戸道	3
19	13	野際通り西	16	東村山駅東口	3
20	01	東村山駅東口	12	野際神社	2
21	08	消防第二分団	15	桜並木	2
22	02	久米川四丁目	16	東村山駅東口	1
23	05	野行通り入口	08	消防第二分団	1
24	05	野行通り入口	15	桜並木	1
25	10	江戸道	15	桜並木	1
26	11	野際通り北	15	桜並木	1

バス停名の左側の数字：停留所番号

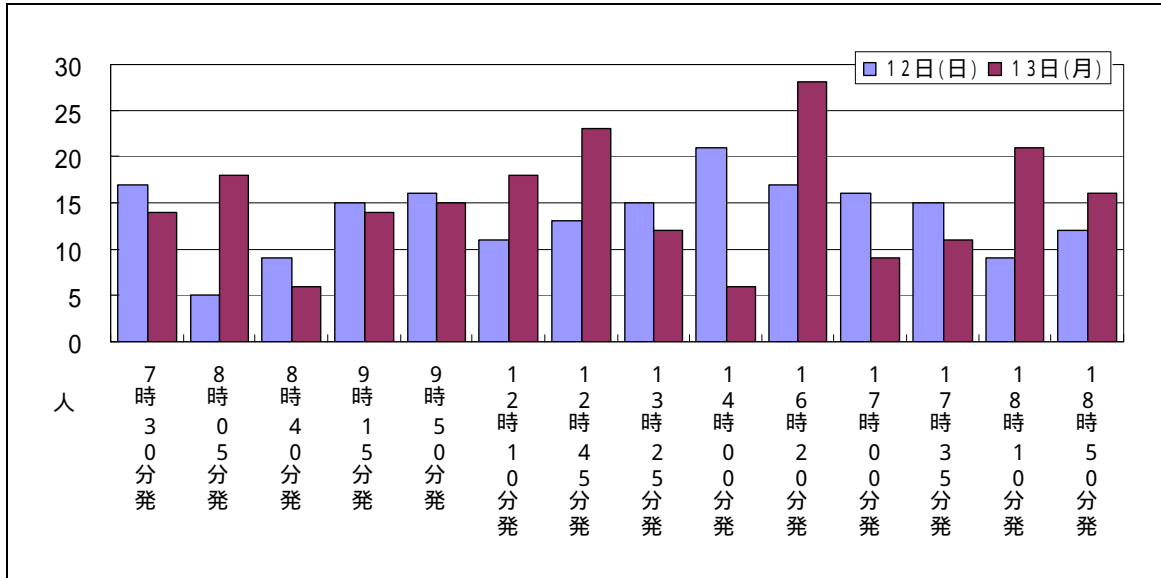
【 諏訪町循環 】

(1) 時間帯別乗降数

平日と土日の時刻表が同じであるため、ひとつにまとめた。

時間帯別乗降数【 諏訪町循環 】

グラフ 19



両日とも、ほぼ平均して乗降があった。

特に、休日では14時00分発、平日では16時20分発の乗車数が多かった。時間によって乗客が多い便と少ない便とに分かれるが、休日と平日で変わらない便もある。(グラフ19参照)

時間帯別乗降数【 諏訪町循環 】

表 2 6

			12日(日)	13日(月)	計
1	朝	7時30分発	17	14	31
2		8時05分発	5	18	23
3		8時40分発	9	6	15
4		9時15分発	15	14	29
5		9時50分発	16	15	31
6	昼	12時10分発	11	18	29
7		12時45分発	13	23	36
8		13時25分発	15	12	27
9		14時00分発	21	6	27
10	夕	16時20分発	17	28	45
11		17時00分発	16	9	25
12		17時35分発	15	11	26
13		18時10分発	9	21	30
14		18時50分発	12	16	28
計			191	211	402

表 2 6 は、グラフ 1 9 の詳細データである。

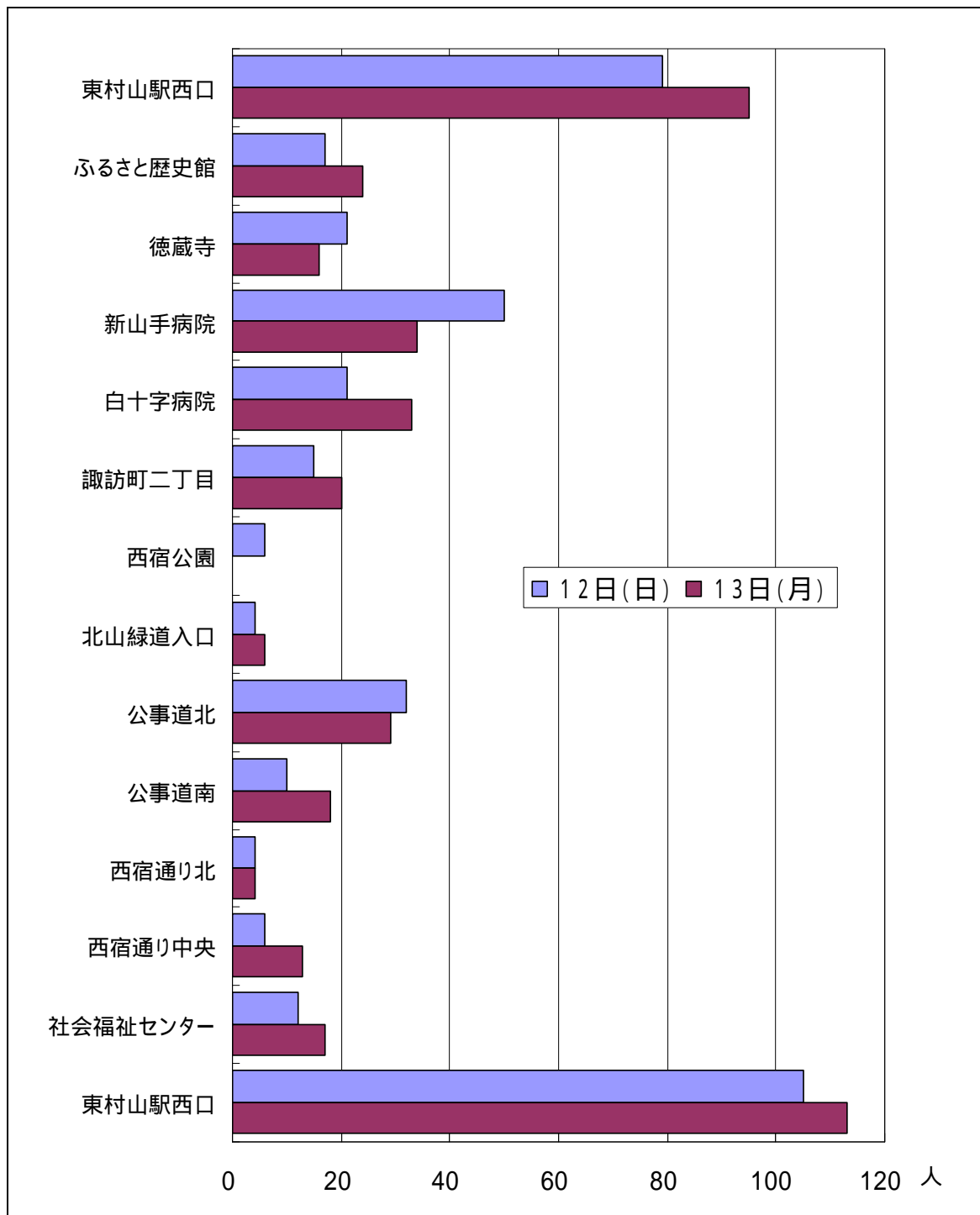
8 時 4 0 分発は、両日ともに比較的乗車が少ない。

平日は、朝昼夕と 6 0 人以上の利用があるが、昼が少なく、夕が多い結果となった。

(2) バス停利用状況

バス停利用状況【 諏訪町循環 】

グラフ20



利用状況は、両日ともに、乗降パターンはほぼ同じである。

利用は、東村山駅西口から諏訪町二丁目までに乗降が集中している。これは、西宿通り近辺の市民の足として、コミュニティバスが利用されていることを示

している。また、諏訪町二丁目以降のバス停では、公事道北の利用が多い。(グラフ20参照)

バス停利用状況【 諏訪町循環 】

表 2 7

停留所	12日(日)			13日(月)		
	乗	降	計	乗	降	計
1 東村山駅西口	79	0	79	95	0	95
2 ふるさと歴史館	3	14	17	3	21	24
3 徳蔵寺	3	18	21	1	15	16
4 新山手病院	27	23	50	15	19	34
5 白十字病院	11	10	21	15	18	33
6 諏訪町二丁目	12	3	15	13	7	20
7 西宿公園	3	3	6	0	0	0
8 北山緑道入口	3	1	4	3	3	6
9 公事道北	23	9	32	20	9	29
10 公事道南	7	3	10	15	3	18
11 西宿通り北	4	0	4	4	0	4
12 西宿通り中央	5	1	6	10	3	13
13 社会福祉センター	11	1	12	17	0	17
14 東村山駅西口	0	105	105	0	113	113
合計	191	191	382	211	211	422

- 1 バス停名の左側の数字：停留所番号
- 2 乗：左記のバス停から乗車した人数
降：左記のバス停で降車した人数

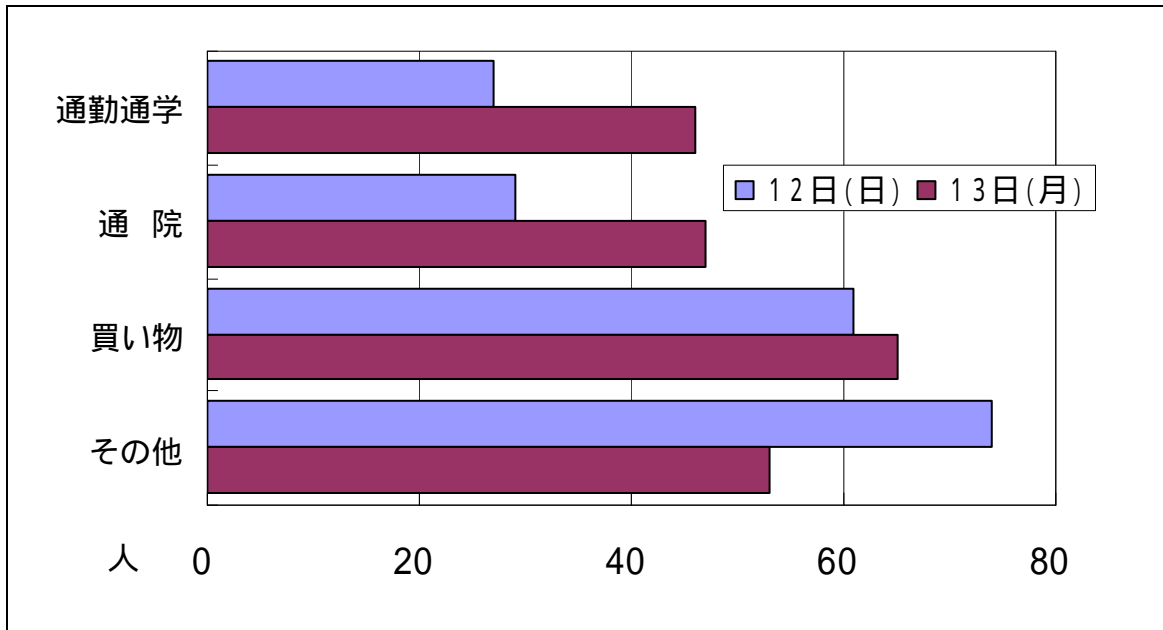
西宿通り北で降車する人は、両日ともなかった。(表27参照)

(3) 利用目的別乗客数

利用目的は、休日と平日で殆ど変化はなかった。ルートに2病院あるが、実際には、病院への通院より駅までの買い物が非常に多かった。

利用目的別乗客数【 諏訪町循環 】

グラフ 2 1



その他での利用が平日に減っているが、他は平日での利用が増えている。(グラフ 2 1、表 2 8 参照)

利用目的別乗客数【 諏訪町循環 】

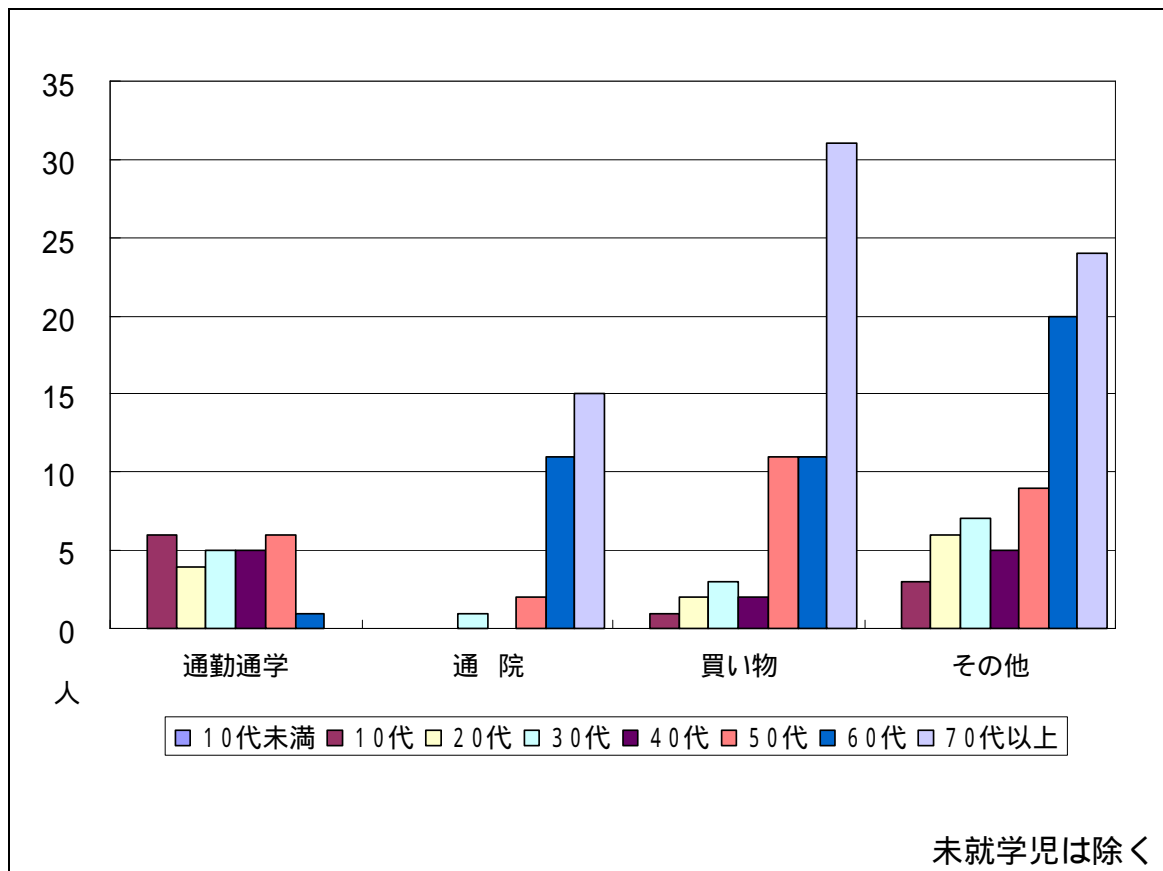
表 2 8

	通勤通学	通院	買い物	その他	合計
12日(日)	27	29	61	74	191
13日(月)	46	47	65	53	211
合計	73	76	126	127	402

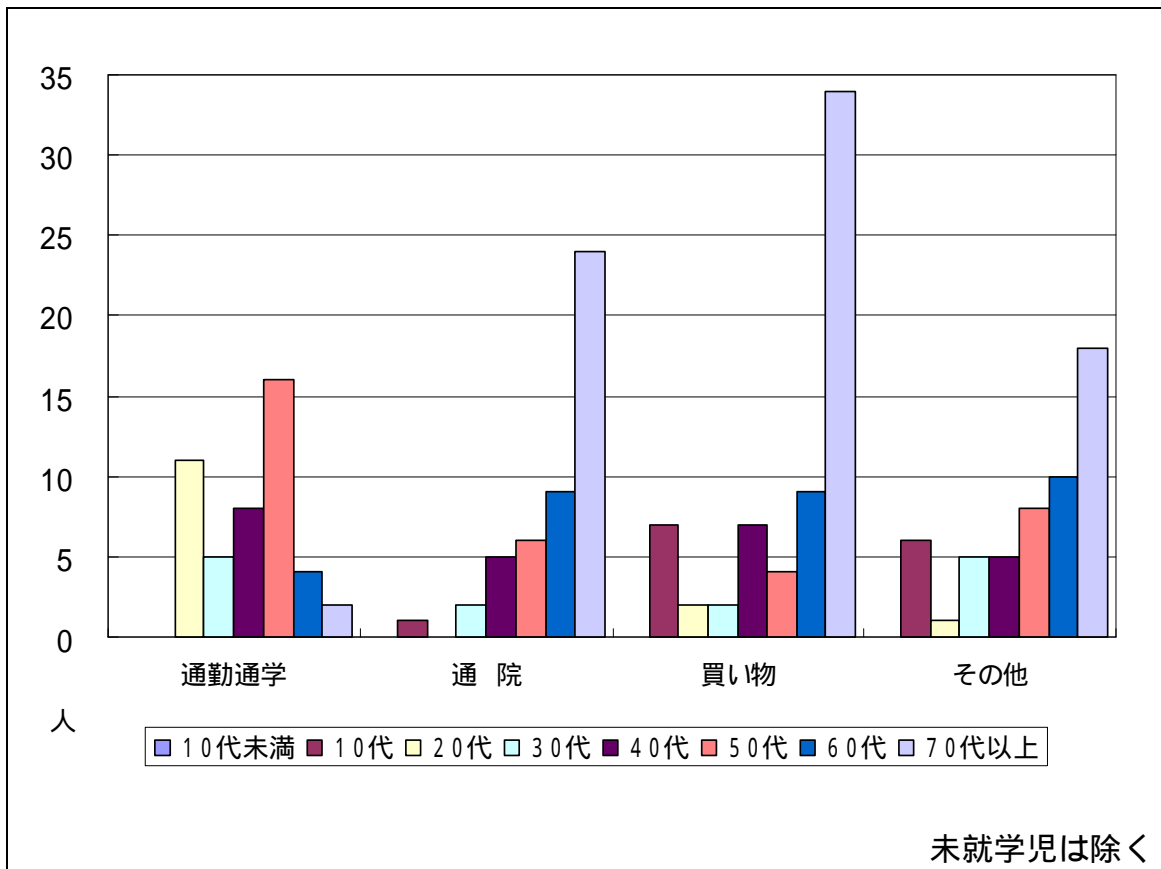
(4) 利用目的別・年代別乗客数

利用目的別・年代別乗客数 (休日) 【 諏訪町循環 】

グラフ 2 2



利用者の年代は、70代以上が殆どだった。10代の利用はあるが、10代未満の利用は少ない。また、40代以下の利用は比較的少ない。(グラフ 2 2 参照)



乗車数はほぼ変化がない。40代の休日利用が少ない以外は、年代が上がるごとに乗車数が増加する。（グラフ 2 3 参照）

利用目的別・年代別乗客数【 諏訪町循環 】

表 2 9

調査日	利用目的	性別	10代 未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代 以上	合 計	
12日(日)	通勤通学	男性	0	6	0	3	3	1	1	0	14	
		女性	0	0	4	2	2	5	0	0	13	
	通 院	男性	0	0	0	0	0	0	0	4	1	5
		女性	0	0	0	1	0	2	7	14	14	24
	買い物	男性	0	0	1	0	1	3	1	12	12	18
		女性	0	1	1	3	1	8	10	19	19	43
	その他	男性	0	1	2	2	2	5	3	12	12	27
		女性	0	2	4	5	3	4	17	12	12	47
合 計		男性	0	7	3	5	6	9	9	25	64	
		女性	0	3	9	11	6	19	34	45	127	
小 計			0	10	12	16	12	28	43	70	191	
13日(月)	通勤通学	男性	0	0	2	2	6	10	2	1	23	
		女性	0	0	9	3	2	6	2	1	23	
	通 院	男性	0	0	0	0	0	0	0	3	14	17
		女性	0	1	0	2	5	6	6	6	10	30
	買い物	男性	0	2	1	0	0	0	0	0	5	8
		女性	0	5	1	2	7	4	9	29	29	57
	その他	男性	0	1	1	0	0	3	2	2	5	12
		女性	0	5	0	5	5	5	8	8	13	41
合 計		男性	0	3	4	2	6	13	7	25	60	
		女性	0	11	10	12	19	21	25	53	151	
小 計			0	14	14	14	25	34	32	78	211	
総 計			0	24	26	30	37	62	75	148	402	

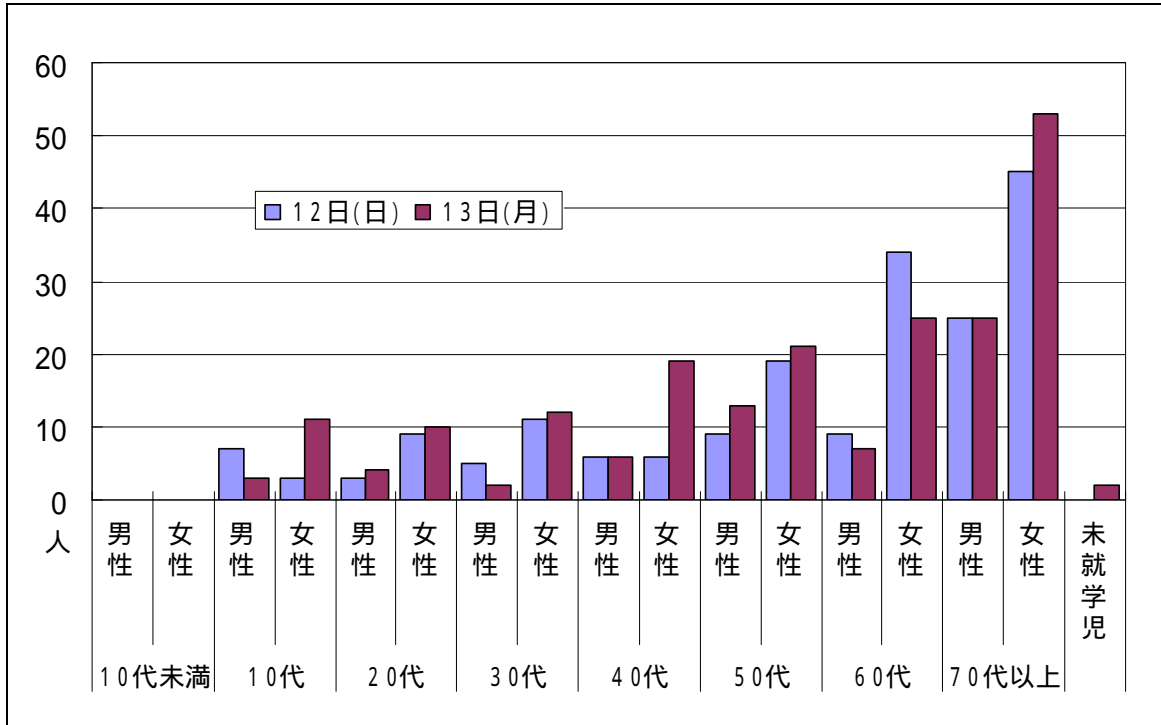
未就学児は除く

(5) 年代別乗降数

70代以上の利用が殆どである。特に男性の利用は、60代以下が少ない。女性は、50代以上になると増加する。(グラフ24、表30参照)

年代別乗降数【 諏訪町循環 】

グラフ24



年代別乗降数【 諏訪町循環 】

表30

		10代未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	未就学児	合計
12日(日)	男性	0	7	3	5	6	9	9	25	0	124
	女性	0	3	4	2	6	13	7	25		
13日(月)	男性	0	3	9	11	6	19	34	45	2	280
	女性	0	11	10	12	19	21	25	53		

(6) 利用区間順位

利用区間は、東村山駅西口と新山手病院の相互利用が非常に多かった。新山手病院のバス停では、新山手病院に行くのではなく、新山手病院周辺の住民が利用している。また、公事道北から東村山駅西口までの利用者は多いが、逆の東村山駅西口から公事道まで乗る方の利用が少ない。これは、新山手病院まで迂回していくので、公事道までが遠回りになるためである。(グラフ25、表31参照)

利用区間順位【 諏訪町循環 】

グラフ 2 5



利用区間順位【 諏訪町循環 】

表 3 1

順位	乗車バス停		降車バス停		合計客数
1	09	公事道北	14	東村山駅西口	43
2	04	新山手病院	14	東村山駅西口	40
3	01	東村山駅西口	04	新山手病院	39
4	01	東村山駅西口	02	ふるさと歴史館	35
5	01	東村山駅西口	03	徳蔵寺	32
6	01	東村山駅西口	05	白十字病院	28
7	13	社会福祉センター	14	東村山駅西口	28
8	05	白十字病院	14	東村山駅西口	25
9	06	諏訪町二丁目	14	東村山駅西口	24
10	10	公事道南	14	東村山駅西口	22
11	01	東村山駅西口	09	公事道北	17
12	12	西宿通り中央	14	東村山駅西口	15
13	01	東村山駅西口	06	諏訪町二丁目	9
14	11	西宿通り北	14	東村山駅西口	8
15	08	北山緑道入口	14	東村山駅西口	6
16	01	東村山駅西口	10	公事道南	5
17	01	東村山駅西口	08	北山緑道入口	4
18	01	東村山駅西口	07	西宿公園	3
19	03	徳蔵寺	14	東村山駅西口	3
20	07	西宿公園	14	東村山駅西口	3
21	01	東村山駅西口	12	西宿通り中央	2
22	02	ふるさと歴史館	04	新山手病院	2
23	02	ふるさと歴史館	03	徳蔵寺	1
24	02	ふるさと歴史館	06	諏訪町二丁目	1
25	02	ふるさと歴史館	12	西宿通り中央	1
26	02	ふるさと歴史館	14	東村山駅西口	1
27	03	徳蔵寺	04	新山手病院	1
28	04	新山手病院	10	公事道南	1
29	04	新山手病院	12	西宿通り中央	1
30	05	白十字病院	09	公事道北	1
31	06	諏訪町二丁目	13	社会福祉センター	1

バス停名の左側の数字：停留所番号

(7) 乗客の意見

各路線にて同様の内容はひとつに集約した。

要望は、ICカードの利用や、運行時間の延長や増便が多かった。中には、短距離利用のため、もっと安い運賃を希望する意見もあった。

意見(表3-2参照)としては、乗客自身の実体験もあれば、他の乗客の様子からの改善点や感想もあった。また、調査によって廃線になるのではと心配の声もあった。

久米川町循環と諏訪町循環は、1時間に1本通してほしいという要望が多い。また、非常に便利なので200円になっても乗るといった意見もあった。

通勤通学で利用している方の率直な意見は、コミュニティバスの終了する時間が早いため、帰りは非常に困るというのが非常に多かった。

福祉関係の仕事をされている方は、ノンステップバスへの改善をした方がよいという意見があった。

また、ルートが狭くて複雑な道のため、運転が荒く感じられることもある。

乗客の意見

表 3 2

	内 容	路 線
意見	利用者にとって便利なバス	東～医～秋
意見	足が不自由なため、久米川駅に出るにも東村山駅を利用している	東～医～秋
意見	グリーンバスは重宝している	東～医～秋
意見	この調査によってこの路線が廃止になるのではと心配（調査目的、内容説明済み）	東～医～秋
意見	17時頃「お疲れ様でした」と運転手が声を掛けており、心地よかった	東～医～秋
要望	バス車内と東口バス停の縁石との空間（溝）の段差の解消をしてほしい	東～医～秋
要望	本数を増便してほしい （最低1時間1本・朝夕の本数） 200円でも乗る	東～医～秋 久米川町 諏訪町
要望	時間延長をしてほしい （朝夕・土日・年末年始・20時頃）	東～医～秋 久米川町
要望	ICカードを使えるようにしてほしい	東～医～秋
要望	2つ先のバス停までの利用だから50円にしてほしい	東～医～秋
要望	東村山駅にベンチを設置してほしい	久米川町
要望	ノンステップバスにしてほしい	久米川町
要望	路線の中心部からは利用しにくいので、バス停の位置を改善してほしい	久米川町
苦情	運転手によって乱暴な運転をする人もいるので怖い。 （多数の利用者が言っているらしい） 高齢者にやさしい運転をしてもらいたい	東～医～秋 久米川町 諏訪町
苦情	運転手さんの接遇が悪い	久米川町

東村山市の全コミュニティバス路線をまとめた。

東～医～秋：東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津

久米川町：久米川町循環

諏訪町：諏訪町循環

3 - 3 調査結果

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、休日と平日の利用ニーズが異なるため、ニーズを把握した上で路線の検討していく。

久米川町循環は、休日の乗車数が100人を割っていることから、ニーズを把握した上で、路線の変更等を再考する必要がある。また、休日と平日の利用状況の内容に差があることも含め、沿線近隣でのニーズの調査が必要である。

諏訪町循環は、平成22年4月1日に路線変更とダイヤ改正を行って以降、着実に乗車数が増えている。

調査については、現路線沿線のみではなく、東村山市全域で行う。これは、公共交通の格差を含めた全市的な視線での検討となるためである。現在の交通不便地域を埋めつつ、その地域の住民が利用しやすい公共交通にすることが大切である。

4 . 運賃

4 - 1 運賃

東村山市のコミュニティバスは、ワンコインの100円運賃である。これは、平成7年に運行を開始した武蔵野市のコミュニティバスであるムーバスをモデルにしている。また、平成11年、12年に行ったアンケート調査でも、ワンコインの使いやすいバスを希望との解答があった。

多摩地域各市コミュニティバスの運賃体系

表33

運賃体系	自治体（名称）
100円均一	八王子市（はちバス） 東村山市（グリーンバス） 立川市（くるりんバス） 国分寺市（ぶんバス） 武蔵野市（ムーバス） 東大和市（ちょこバス） 府中市（ちゅうバス） 羽村市（はむらん） 昭島市（Aバス） あきる野市（るのバス） 小金井市（CoCoバス） 西東京市（はなバス）
150円均一	小平市（にじバス） 清瀬市（きよバス）
170円均一	町田市（玉ちゃんバス・かわせみ号） 国立市（くにっこ）
200円均一	三鷹市（みたかシティバス） 狛江市（こまバス） 調布市（調布市ミニバス） 稲城市（バス）
170円からの 対距離区間制	日野市（日野市ミニバス） 多摩市（多摩市ミニバス） 武蔵村山市（MMシャトル）

日野市と武蔵村山市は、コミュニティバスが広まる前から、一般の路線バスの代替として運行している。

殆どの市が均一運賃を採用している。また、都区内に隣接している地域などは、都区内均一運賃を採用している。他に、一般の路線バスの運賃体系を採用している市もある。（表33参照）

東村山市内の一般の路線バスの運賃体系は、初乗り170円から対距離区間制である。対距離区間制とは、一定距離ごとに金額が上がるシステムで、料金は後払いが多い。逆にコミュニティバスの運賃は、100円均一であり、前払いとなっている。このことから、一般の路線バスとの格差があるため、一般の路線バスの利用者との公平性も踏まえた運賃設定を検討する必要がある。

平成21年度の東村山市のコミュニティバスの運行経費は、86,832,658円である。また、消費税を抜いた運賃収入は、38,921,619円である。つまり運行経費の半分以上を市が賄っている状況である。コミュニティバスとしては、成績が良い方であるが、一般の路線バスであれば、赤字路線となる。今後も続けていくには、厳しいレベルであるため、今後もコミュニティバス事業を継続、拡大していくためには、運賃を見直す必要がある。

東村山市のコミュニティバスは、運行事業者との運行協定により運行を行っている。運行協定とは、運行事業者が運行主体となり、要請に基づいて運行を実施する契約形態である。つまり、市が運行主体となる委託契約ではない。そのため、委託事業ではなく、補助事業となる。

市はコミュニティバスの補助金という形で、運賃収入で賄えない運行経費を補填している。つまり運賃収入が上がれば補助金額も減るということになる。ただし、欠損額の全てを補填するものではない。

補填する補助金額は、運行事業者から提出された、コミュニティバス運行にかかる経費の見積り内容を細かく精査し、基準額を上限としている。その見積りの精査は、国土交通省が毎年発表している単価と、市が決定した基準額を基に行っている。

平成21年度は、3路線4系統で約4,800万円を補助金として支出している。この額は、現在の東村山市の財政体力では大変厳しい額である。そのため、既存路線でのランニングコスト削減に向けての検討が必要である。

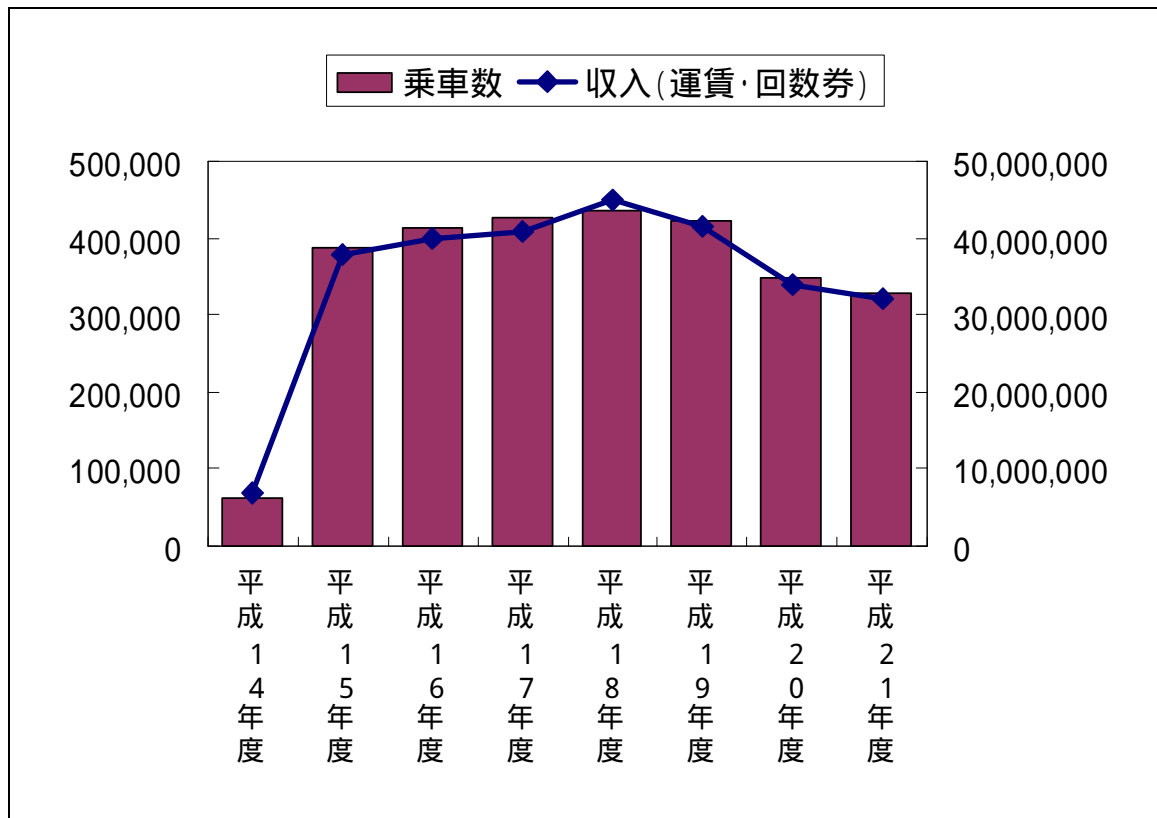
参 考

- ・運行経費：バスを運行させるために必要な経費のこと。
運行経費の内訳は、国土交通省が取りまとめている修繕費や事業所の運営経費等の各項目である。そのキロ当たり単価を出し、その単価にバスの総走行キロを掛けたものと、税金や乗務員の人件費等を積み上げたものが、運行経費となる。
- ・運賃収入：利用者がコミュニティバス乗車時に支払う運賃と、回数券の購入費を足した総額から、消費税額を引いたもののこと。

東村山市のコミュニティバスの乗車数と収入

(東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅)

グラフ 2 6



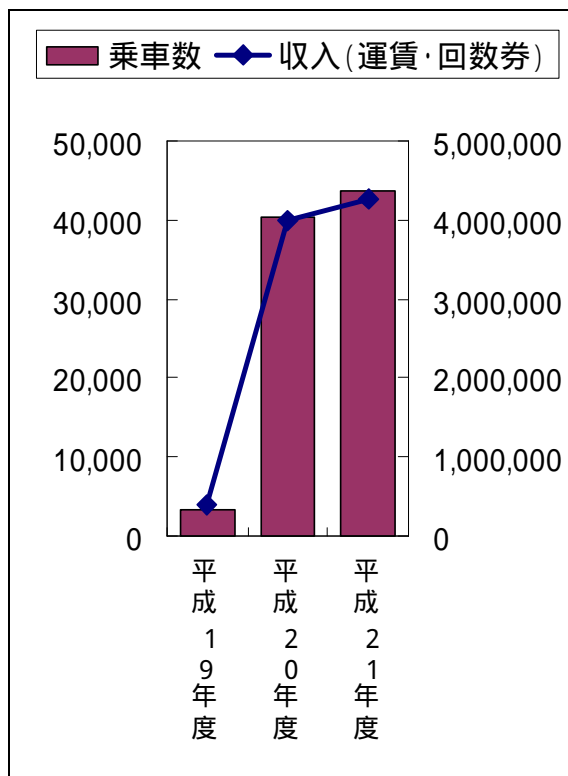
グラフ 2 6 は、東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅の運行開始からの乗車数と収入の推移である。

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、平成 1 9 年度から乗車数、収入ともに下降気味である。近隣市のコミュニティバスの運賃収入も、この頃から下がっているのが現状である。

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅は、多いときには、1 日 で 2 , 0 0 0 人の乗車数があった路線である。急激に利用の下がった平成 2 0 年度までは、1 日の乗車数が 1 , 0 0 0 人を超える日が、1 ヶ月に 2 0 日以上あった。しかし平成 2 0 年度以降は、2 0 日を下回っているのが現状である。また、1 , 0 0 0 以上あった 1 日の平均乗車数も、9 0 0 人を下回る月が出てきている。

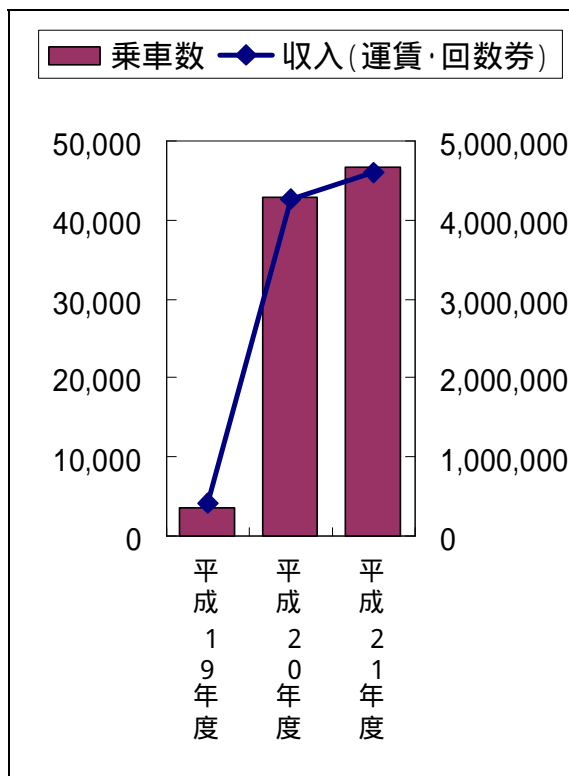
東村山市のコミュニティバスの
乗車数と収入（久米川町循環）

グラフ 2 7



東村山市のコミュニティバスの
乗車数と収入（諏訪町循環）

グラフ 2 8



グラフ 2 7 は、久米川町循環の、グラフ 2 8 は、諏訪町循環の運行開始からの乗車数と収入の推移である。

久米川町循環、諏訪町循環ともに運行開始以降、順調に利用されている。特に諏訪町循環は、平成 2 2 年 4 月 1 日から平成 2 2 年 1 0 月までの乗車数が、昨年の同月対比で約 1 5 0 % 増となっている。

次の各表は、平成21年度の実績から、値上げした場合のシミュレーションを示した表である。

150円と170円の2通りの運賃予測を行った。170円は、一般の路線バスの初乗りの金額である。150円は、近隣市のコミュニティバスの料金で、100円と170円以外の金額を参考にした。

また、20%減にした根拠は、実際に値上げを行った小平市の結果を参考にした。これは、小平市以外で値上げをした経過がなかったためである。

「100円」の各項目については、平成21年度の実績を使用した。「現金乗車率」は、「現金収入」を「乗車数」で割って、パーセント表示にしたものである。「回数券乗車率」は、全体から「現金乗車率」を差し引いた率である。

東村山市のコミュニティバスの回数券は、有効期限のない、11枚つづりの1,000円である。そのため、「回数券売上」の金額からは、乗車率を単純に算出できない。

「20%減」は、実際に値上げをしても乗ると考えられる人数や、回数券の売上金額を示している。

「150円」と「170円」の「総収入」は、それぞれの「現金収入」と「20%減」の「回数券売上」を足した金額である。「回数券売上」は、20%減として算出した金額を使用している。値上げをした場合、回数券の値段や枚数の変更もあり得るが、ここでは考慮しないこととする。

運賃予測（東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅）

表34

	100円	20%減	150円	170円
乗車数	328,466人	262,773人		
現金収入	19,877,300円		23,852,760円	27,033,128円
現金乗車率	60.5%	159,018人		
回数券乗車率	39.5%	103,755人		
回数券売上	12,132,000円	9,705,600円		
総収入	32,009,300円		33,558,360円	36,738,728円
現行対比			104.8%	114.8%

東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅の運賃予測では、100円と比較すると、150円で104.8%の増となる。1年間では、約154万9千円の増収になると予測される。

また、170円の運賃では、114.8%の増となる。1年間では、約472万9千円の増収になると予測される。（表34参照）

運賃予測（久米川町循環）

表 3 5

	1 0 0 円	2 0 % 減	1 5 0 円	1 7 0 円
乗車数	43,622 人	34,898 人		
現金収入	2,376,178 円		2,851,414 円	3,231,602 円
現金乗車率	54.5%	19,009 人		
回数券乗車率	45.5%	15,889 人		
回数券売上	1,888,779 円	1,511,023 円		
総収入	4,264,957 円		4,362,437 円	4,742,625 円
現行対比			102.3%	111.2%

久米川町循環では、100円と比較すると、150円で102.3%の増となる。1年間では、約9万7千円の増収になると予測される。

また、170円では、111.2%の増となる。1年間では、約47万7千円の増収になると予測される。（表35参照）

運賃予測（諏訪町循環）

表 3 6

	1 0 0 円	2 0 % 減	1 5 0 円	1 7 0 円
乗車数	46,597 人	37,278 人		
現金収入	2,624,222 円		3,149,066 円	3,568,942 円
現金乗車率	56.3%	20,994 人		
回数券乗車率	43.7%	16,284 人		
回数券売上	1,969,221 円	1,575,377 円		
総収入	4,593,443 円		4,724,443 円	5,144,319 円
現行対比			102.9%	112.0%

諏訪町循環では、100円と比較すると、150円で102.9%の増となる。1年間では、約13万1千円の増収になると予測される。

また、170円では、112.0%の増となる。1年間では、約55万円の増収になると予測される。（表36参照）

ただし、運賃を上げる場合は、コミュニティバスのサービス水準や機能を市民にとってより使いやすいものに変えていくなどの意見があった。

多摩地域各市コミュニティバスのサービス

表 3 7

	名 称	IC カード	シルバー パス	その他
八王子市	はちバス	なし	あり	なし
立川市	くるりんバス	なし	なし	1日フリー乗車券
武蔵野市	ムーバス	なし	なし	なし
三鷹市	みたかシティバス	あり	あり	定期券 割引乗車券(一部) 乗継運賃制度(一部)
府中市	ちゅうバス	なし	なし	なし
昭島市	Aバス	なし	なし	1日フリーパス
調布市	調布市ミニバス	あり	あり	定期券
町田市	玉ちゃんバス かわせみ号	あり	あり	障害手帳保持者
小金井市	CoCoバス	なし	なし	なし
小平市	にじバス	あり	なし	なし
日野市	日野市ミニバス	あり	あり	定期券・乗継制度
東村山市	グリーンバス	なし	なし	なし
国分寺市	ぶんバス	なし	なし	なし
国立市	くにっこ	なし	あり	なし
狛江市	こまバス	あり	あり	障害者割引 定期券 1日フリーパス 無料乗継、他
東大和市	ちょこバス	なし	なし	なし
清瀬市	きよバス	なし	なし	障害者手帳
武蔵村山市	MMシャトル	なし	あり	定期券・乗継制度 障害者手帳
多摩市	多摩市ミニバス	あり	あり	乗継割引
稲城市	バス	あり	あり	フリー定期券 1日フリーパス 障害者手帳
羽村市	はむらん	なし	なし	乗継券
あきる野市	るのバス	なし	なし	なし
西東京市	はなバス	なし	なし	なし

現在、東村山市のコミュニティバスにはない機能として、ＩＣカードやシルバーパスがある。

その他として、１日フリーパスや定期券、乗継割引制度等がある。（表３７参照）

４ - ２ ＩＣカード

現在、東村山市のコミュニティバスは、１００円運賃であるが、仮に１５０円、１７０円と値上げが行われた場合、ワンコインではなくなる。そのため、１００円以外の硬貨の準備や両替の煩わしさから、PASMO や Suica といったワンタッチで精算できるＩＣカードの利用要望が強くなる可能性がある。一般の路線バスと同じ運賃体系である対距離区間制を導入した場合も同様である。

東村山市のコミュニティバスの利用者は、通勤通学が全体の約４分の１を占める。

ＩＣカードは、廃止されたバスカードの割引を継承していることもあり、回数券を購入せずに、回数券とほぼ同じ効果が得られる。ただし、回数券とＩＣカードで割引率が違うことは、考慮する必要がある。

現在、ＩＣカードを利用できる多摩地域各市のコミュニティバスは、三鷹市、調布市、町田市、小平市、日野市、狛江市、多摩市、稲城市である。ワンコインの１００円運賃でもＩＣカード対応の導入は可能だが、１００円運賃で運行しているコミュニティバスでは、現在導入していないのが現状である。

東村山市のコミュニティバスへの導入は、２社ある運行事業者のうち、１社は可能だが、もう１社の諸所の事情により導入ができない状況である。

４ - ３ シルバーパス

シルバーパスは、満７０歳以上の都民に対して、有効期限付きで発行される。

東村山市のコミュニティバスは、運賃体系が１００円均一であり、一般の路線バスと同等の運賃金額ではないことから、シルバーパスの適用除外となっている。

東村山市のコミュニティバスでシルバーパスを利用するためには、２つの課題がある。第一に、運賃を一般の路線バスと同じにすることである。第二に、バス事業者との協議を整えることである。この２点がクリアできれば、シルバーパスを適用することができる。

シルバーパスによる東京都の補助金は、社団法人東京バス協会から対象のバス事業者に配分される。配分については、バスの総走行距離やシルバーパスの購入比率による。つまり、１００人シルバーパスを利用したとしても、必ず１

00人分の補助金が出るとは限らないということである。そのため、シルバーパスが利用できることによって、市の負担が増える可能性がある。

現在、シルバーパスの利用可能な多摩地域各市のコミュニティバスは、八王子市、三鷹市、調布市、町田市、日野市、国立市、狛江市、武蔵村山市、多摩市、稲城市である。ただし、100円運賃で唯一シルバーパスを利用できる八王子市は、東京都からの補助金の対象外となっている。そのため、運賃の負担は、八王子市とその運行事業者が行っている。

参 考

- ・シルバーパス：70歳以上の都民の積極的な社会参加を支援するために、東京都の支援のもと、社団法人東京バス協会がパスの発行などを実施している。（表38、表39、表40参照）

シルバーパス

表 3 8

申し込み	「シルバーパス発行窓口」で満70歳になる月の初日から (1日生まれの方は、前月の1日から) 「東京都シルバーパス申込書」に必要事項(住所・氏名・電話番号・生年月日等)を記入 対象区分に応じた必要書類の確認後、磁気カードのパスを発行 対象区分ごとに1,000円から20,510円が必要 パスを返還した場合、費用の払戻しができることもある
使用期間	購入日から翌年の9月30日まで
使用者	シルバーパスに記入されている人だけ
使用方法	鉄道を利用の際は、駅係員にシルバーパスを呈示するか、自動改札機に通して使用する。ただし、都電では、自動改札機を使用できない。また、自動精算機は使用できない。 バスの利用の際は、乗務員にシルバーパスを呈示する。 PASMOやSuicaを読み取り部に近づけないように注意が必要。

シルバーパスが利用できる交通機関(鉄道)

表 3 9

都電	都営浅草線 (西馬込～押上)	都営新宿線 (新宿～本八幡)
都日暮里・舎人ライナー	都営三田線 (目黒～西高島平)	都営大江戸線 (全線)

利用できるのは、カッコ内の区間だけ。
越えて乗り降りする場合は、所定運賃を支払う。

シルバーパスが利用できる交通機関(鉄道以外)

表 4 0

都バス	京王バス小金井	羽田京急バス	神奈川中央交通
東急バス	関東バス	京成バス	朝日自動車
東急トランセ	西武バス	京成タウンバス	日立自動車交通
京王電鉄バス	国際興業	東武バスセントラル	新日本観光自動車
京王バス東	小田急バス	立川バス	八丈町営バス
京王バス南	小田急シティバス	シティバス立川	大島旅客自動車
京王バス中央	京浜急行バス	西東京バス	三宅村営バス

都外のバス停を利用する場合は、都内のバス停までの普通運賃を支払う。

5 . コミュニティバス車両の老朽化

5 - 1 リエッセ

CNG（圧縮天然ガス）車のコミュニティバスである。この車両は、運行を開始した平成15年1月21日から3台を使用している。現在は、東村山駅東口～多摩北部医療センターの往復運行、久米川町循環と諏訪町循環の運行を行っている。東村山市のコミュニティバス車両では、最も古い車両となる。そのため、買い替えが発生した場合、この3台が対象となる可能性が高い。

リエッセはディーゼル車として、日野自動車㈱で生産・販売された。CNG対応に特殊改造されたものを使用しているが、耐用年数が明確に決められていない。平成21年6月現在までの走行距離は、30万キロ以上となっている。



図 1



図 2

5 - 2 ポンチョ

ディーゼル車のコミュニティバスで、平成20年2月17日に新たに購入された。現在は、東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅で2台を使用している。

ポンチョも日野自動車㈱で低床バスとして生産・販売されている。リエッセとは違い、CNG対応に改造はしていないため、燃料は軽油である。また、コミュニティバスに使える小型バスは、現在、日野のポンチョ以外に生産されていない。



図 3



図 4

5 - 3 CNGとディーゼル

導入時、CNG（圧縮天然ガス）は環境にやさしいという触れ込みだった。また、国が推進していたこともあり、東村山市のコミュニティバスとして採用した。

その後、ハイブリッドや電気自動車の開発が行われ、CNG車の普及は進んでいない状況である。そのため、CNGを取り扱っている燃料スタンドが限られている。そして現在では、ディーゼル車の燃料である軽油の価格が、CNGの価格を下回っている状態である。これは、石油などの燃料費の高騰により、天然ガスの価格がかなり上がったためである。

一般の路線バスの多くは、ディーゼル車を採用している。バス車両は、10年くらい経過すると排ガス規制にかかる。そのため、10年か11年で車両を買い換える必要がある。耐用年数は、10年が望ましい。同じディーゼル車の大型バスは、取替え基準を10年から11年としている。

対してCNG車両は、導入されて年数も浅く、明確な買い換え時期がない。そのため、時期的な更新を考えていく必要がある。