

西武立川駅利用者満足度調査

調査結果報告書

令和3年

立川市

目 次

1. はじめに	1
1.1 調査の目的	1
2. 駅利用者及びバス利用者満足度調査	2
2.1 調査実施計画	2
2.2 調査方法	3
2.3 調査結果	8
3. 定期的に調査を実施している調査のデータ収集、分析	31
3.1 総合都市交通戦略の成果指標に関するデータの収集	31
3.2 成果指標の整理	41
4. 資料	42
4.1 駅利用者及びバス利用者満足度調査結果データ	42

1. はじめに

1.1 調査の目的

本調査は、平成 22、23 年度に実施した西武立川駅改良工事の完了から 10 年が経過したことから、駅利用者満足度調査を実施し、平成 20 年度に作成した総合都市交通戦略の成果指標の現況値を計測し、平成 22 年度に実施した事前調査（交通マスタープラン基礎調査）結果との比較、検証を行う。

表 1-1 （参考）総合都市交通戦略成果指標一覧（西武立川駅を中心とした地区）

目標	アウトカム指標	現況値	10年後の目標値	目標値の計算結果	
◆ 公共交通の利便性向上 ◆ 安全・安心の確保	駅利用者数(人)の増加	7,530 人/日 (平成 19 年)	約 5%増加	7,900 人/日	
	駅利用者の満足度 (満足度スコア)	駅の利便性	1.65 (平成22年)	平均スコアの 10%増加	1.82
		バスの利便性	1.08 (平成22年)		1.19
		タクシーの利便性	0.92 (平成22年)		1.01
		自転車の利便性	1.54 (平成22年)		1.69
		自動車の利便性	1.09 (平成22年)		1.20
		駅周辺の歩きやすさ	1.20 (平成22年)		1.32
◆ 都市内の連携支援	バス利用者数(人)の増加	99,978 人/年 (平成22年)	約 5%増加 ※駅直近の 2 バス停年間乗降人数の合計	105,000 人/年	
	バス利用者の満足度 (満足度スコア)	バスの利便性	平均スコアの 10%増加	1.88	
		バス停の利便性		2.23	
◆ 環境負荷の低減	CO2(t-co2/日)、 NOX(kg/日)の減少	CO2 2,821.3(t-co2/日) (平成 17 年) NOX 408.9(kg/日) (平成 17 年)	H27 道路交通センサスで 6%減少	CO2 2,652.0(t-co2/日) NOX 384.4(kg/日)	

(出典：交通マスタープラン基礎調査報告書（平成 23 年 3 月 立川市）)

2. 駅利用者及びバス利用者満足度調査

以下に、駅利用者及びバス利用者満足度調査の概要について整理する。

2.1 調査実施計画

駅利用者及びバス利用者の満足度を調査するため、アンケート票を西武立川駅利用者に直接配布し、郵送で回収するものとした。

回収したアンケートを集計し、満足度の分析を行った。

2.1.1 調査対象

西武立川駅利用者(参考:平成31年乗降者数:11,977人/日)

2.1.2 調査時期

平日及び休日の各1日に実施した。

平日:令和2年11月9日(月) 7時から19時まで

休日:令和2年11月8日(日) 7時から19時まで

2.1.3 調査内容

(1) 個人属性

○性別、年齢、住所(町名)、職業

(2) 鉄道利用について

○鉄道の利用実態(利用頻度、時間帯、利用目的、端末交通手段)

○満足度(駅の利便性、バスの利便性など)

(3) バス利用について

○バスの利用実態(利用頻度、時間帯、利用路線、利用目的)

○満足度(バスの利便性、バス停の利便性など)

2.2 調査方法

2.2.1 調査場所

新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点等から駅構内を避け、概ね下図の位置に調査員を配置して調査した。

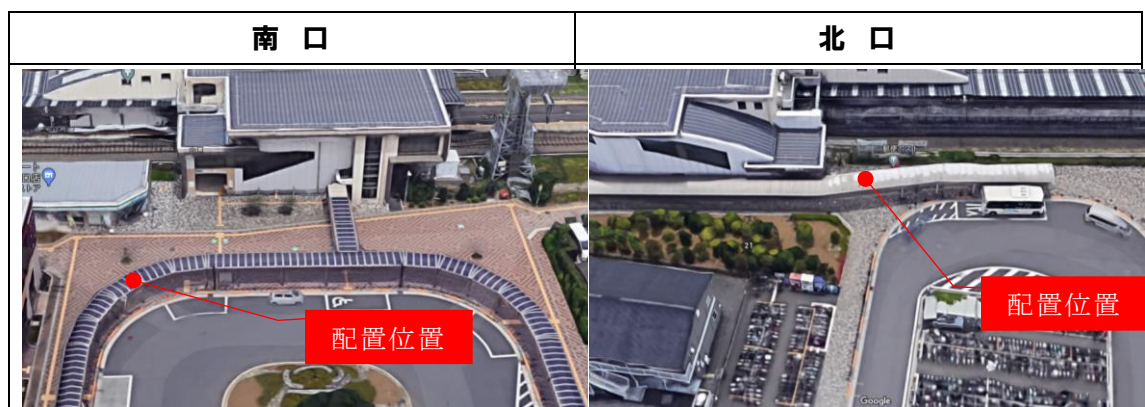


図 2-1 調査員配置図

2.2.2 配布方法

駅利用者に対し、調査員による手渡し配布とした。回収は料金受取人払による郵送とした。

配布目標枚数は2,000部（平日、休日各1,000部）とし、回収目標は合計400件とした。

2.2.3 調査票の作成

調査票には、調査趣旨等を記載した案内文を添えた。調査票の内容は次ページ以降に示す。

駅利用者及びバス利用者アンケート調査へのご協力をお願い

皆様には、日頃から立川市の市政運営にご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

本調査は、今後の交通施策の参考とするため、駅利用者やバス利用者に関する満足度について調査を行うものです。

以下の「ご記入の前に」をご確認の上、調査票にご記入いただき、**11月30日(月)**までに同封の返信用封筒にてご返送ください。(切手は不要です。)

お手数をおかけいたしますが、アンケートにご協力いただきますようお願い申し上げます。



【実施主体】

立川市 まちづくり部 交通対策課

TEL 042-523-2111 (内線 2279) FAX 042-521-3020

【調査会社】

株式会社杉原設計事務所 都市計画部

TEL 03-3357-0432 FAX 03-3357-0422

※本調査は無記名となっており、ご回答いただいた内容はすべて統計的に処理させていただきます。

【ご記入の前に】

- 1) 回答いただくページはこの裏面から始まり、3ページあります。
- 2) 回答は、黒の筆記用具で記入して下さい。
- 3) 回答欄に番号がある場合は、該当する番号を○で囲んでください。
- 4) 西武立川駅を利用する(または、利用した)際のことについて記入してください。

それでは、裏面から回答をお願いいたします。

図 2-2 駅利用者及びバス利用者満足度調査アンケート票 (1/4)

問 1 あなた自身についてお答えください。

(該当するもの 1 つに○をお付けください)

- (1)性別 ① 男性 ② 女性
- (2)年齢 ① 15～19 歳 ④ 40～49 歳 ⑦ 65～69 歳
 ② 20～29 歳 ⑤ 50～59 歳 ⑧ 70～74 歳
 ③ 30～39 歳 ⑥ 60～64 歳 ⑨ 75 歳以上
- (3)お住まい ① 立川市 _____ 町 ② 立川市外 (_____ 区・市)
- (4)ご職業 ① 会社員・公務員・団体職員 ⑤ アルバイト・パート
 ② 自営業(農林業・商工業など) ⑥ 無職
 ③ 学生(高校生以上) ⑦ その他(_____)
 ④ 家事従事者

問 2 西武立川駅を利用する際の状況についてお答えください。

→西武立川駅を利用しない方は問 4 へお進みください

(1)西武立川駅の利用頻度について(該当するもの 1 つに○をお付けください)

- ① 週 5 回以上 ② 週に数回 ③ 月に数回 ④ 年に数回
⑤ その他(_____)

(2)西武立川駅を利用する際、行きと帰りの主な時間帯について

行き:(午前 ・ 午後 _____)時台
帰り:(午前 ・ 午後 _____)時台

(3)西武立川駅を利用する際の主な利用目的について(該当するもの 1 つに○をお付けください)

- ① 勤務先(帰社を含む) ④ 社交、娯楽、食事 ⑦ その他(_____)
② 通学先(帰校を含む) ⑤ 通院
③ 買物 ⑥ 業務(会議、打合せ、販売など)

(4)西武立川駅に来るまでの交通手段や、西武立川駅から目的地に行くまでの交通手段について(該当するものすべてに○をお付けください)

- ① 鉄道・モノレール ④ 自家用車(同乗) ⑦ 徒歩
② バス ⑤ オートバイ・原付 ⑧ その他(_____)
③ 自家用車(自分で運転) ⑥ 自転車

次ページにお進みください。

図 2-3 駅利用者及びバス利用者満足度調査アンケート票 (2/4)

問3 西武立川駅の満足度と重要度についてお答えください。

①～⑥のすべての項目に対して、あなたの満足度、重要度に該当する数字に○をつけてください。
また、項目ごとに「満足な点」または「不満な点」について具体的に記述してください。

満足度、重要度 項目		(1)あなたの満足度					(2)あなたの重要度				満足な点または不満な点を 具体的にお書きください
		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	重要	やや重要	やや不要	不要	
西武立川駅について	① 駅の利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	② バスの利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	③ タクシーの利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	④ 自転車の利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	⑤ 自動車の利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	⑥ 駅周辺の歩きやすさについて	1	2	3	4	5	1	2	3	4	

裏面へお進みください。

図 2-4 駅利用者及びバス利用者満足度調査アンケート票 (3/4)

問4 バスの利用状況についてお答えください。

(1)バスの利用頻度について(該当するもの1つに○をお付けください)

- ① 週5回以上 ② 週に数回 ③ 月に数回 ④ 年に数回
 ⑤ その他()
 ⑥ 全く利用しない →⑥を選んだ方については、質問は以上です。本調査票をご返送ください。

(2)西武立川駅を利用する際、行きと帰りの主な時間帯について

行き:(午前・午後)時台 帰り:(午前・午後)時台

(3)主に利用する(または利用した)バス路線について

例:○○バス停から○○行き

()

(4)バスの利用目的について(該当するもの1つに○をお付けください)

- ① 勤務先(帰社を含む) ④ 社交、娯楽、食事 ⑦ その他()
 ② 通学先(帰校を含む) ⑤ 通院
 ③ 買物 ⑥ 業務(会議、打合せ、販売など)

問5 バスの満足度と重要度についてお答えください。

①～④のすべての項目に対して、あなたの満足度、重要度に該当する数字に○をつけてください。

主として、問4で回答したバス路線・バス停についてご回答ください。

また、項目ごとに「満足な点」または「不満な点」について具体的に記述してください。

満足度、重要度		(1)あなたの満足度					(2)あなたの重要度				満足な点または不満な点を具体的に書きください
		満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	重要	やや重要	やや不要	不要	
西武立川駅について	① バスの利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	② バス停の利便性について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	③ 自宅最寄りのバス停の立地について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
	④ 目的地最寄りのバス停の立地について	1	2	3	4	5	1	2	3	4	

質問は以上となります。ご協力、ありがとうございました。

図 2-5 駅利用者及びバス利用者満足度調査アンケート票 (4/4)

2.3 調査結果

2.3.1 配布数、回収数

駅利用者及びバス利用者満足度調査の調査票配布数、回収数は以下のとおりである。

配布数は 2,000 票、回収数は 615 票であり、目標配布数(2,000 票)、目標回収数(400 票)を達成した。

平日:1,000 票配布 / 315 票回収(回収率 31.5%)

休日:1,000 票配布 / 300 票回収(回収率 30.0%)

計 :2,000 票配布 / 615 票回収(回収率 30.8%)

2.3.2 調査結果

(1) 問1(1)性別

性別は、平日、休日ともに女性が多い。

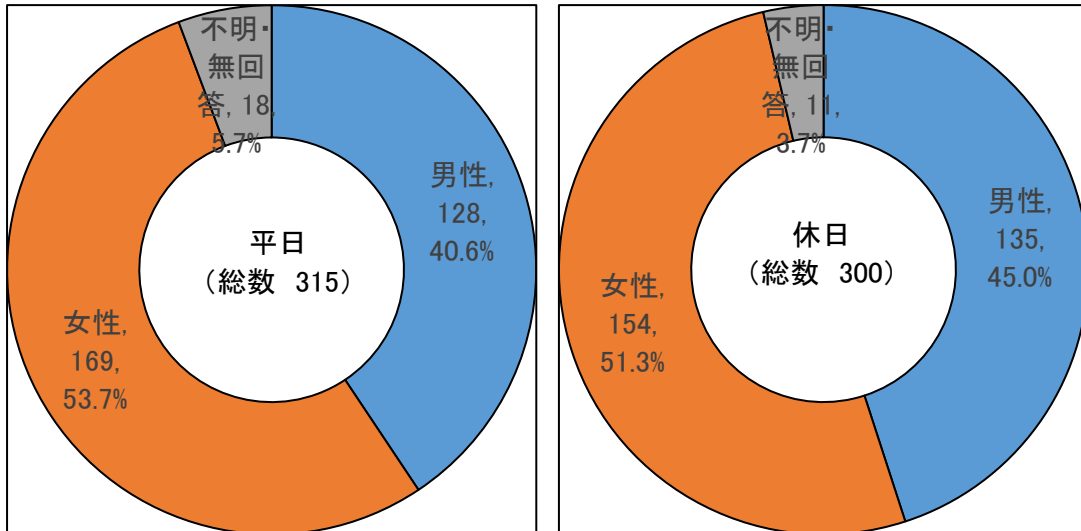


図 2-6 平休別性別回答者数

(2) 問1(2)年齢

年齢は、平日は50～59歳の層が最も多く、休日は40～49歳の層が最も多い。

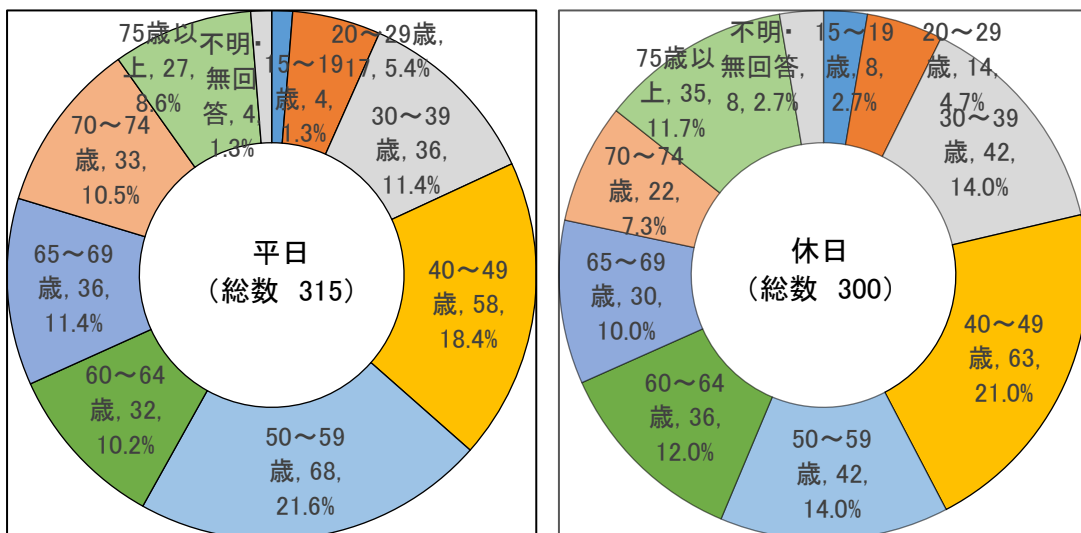


図 2-7 平休別年齢階層別回答者数

(3) 問 1(3)居住地

居住地は、平日、休日ともに立川市が多い。

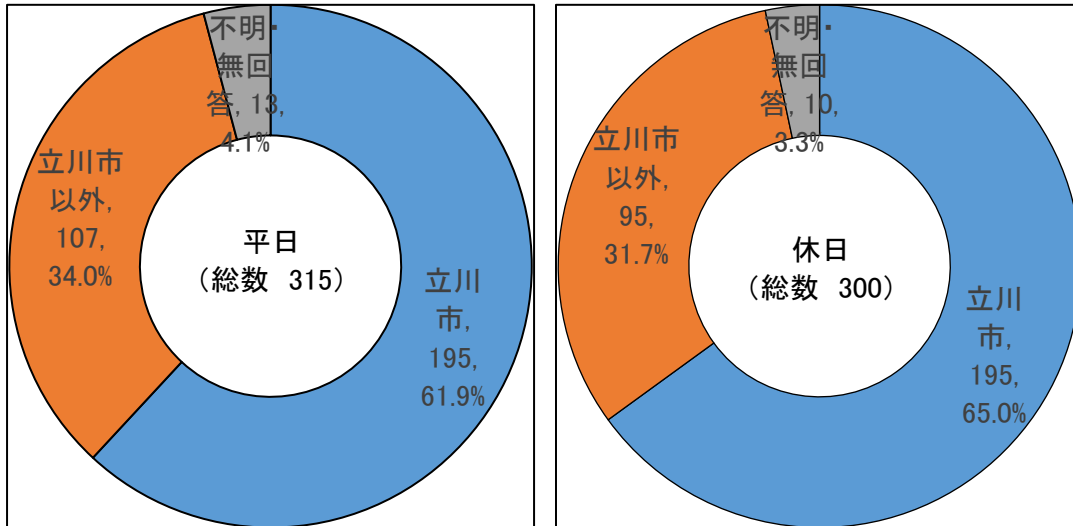


図 2-8 平休別居住地別回答者数

(4) 問 1(4)職業

職業は、平日、休日ともに「会社員・公務員・団体職員」が最も多い。

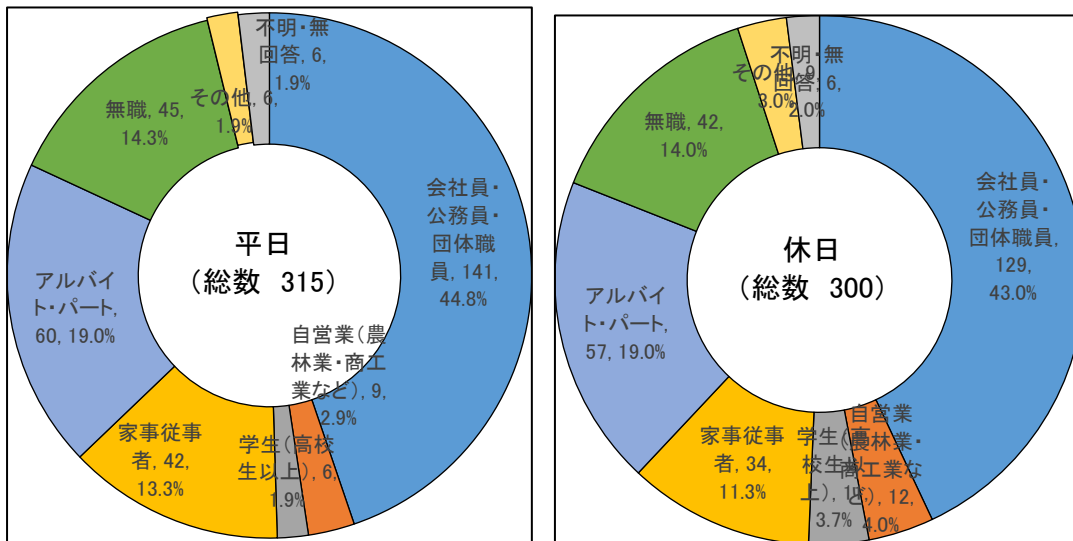


図 2-9 平休別職業別回答者数

(5) 問 2(1)西武立川駅の利用頻度

西武立川駅の利用頻度は、平日、休日ともに、「週 5 回以上」が最も多い。次いで多い利用頻度は、平日は「週に数回」であり、休日は「週に数回」、「月に数回」が同数となっている。

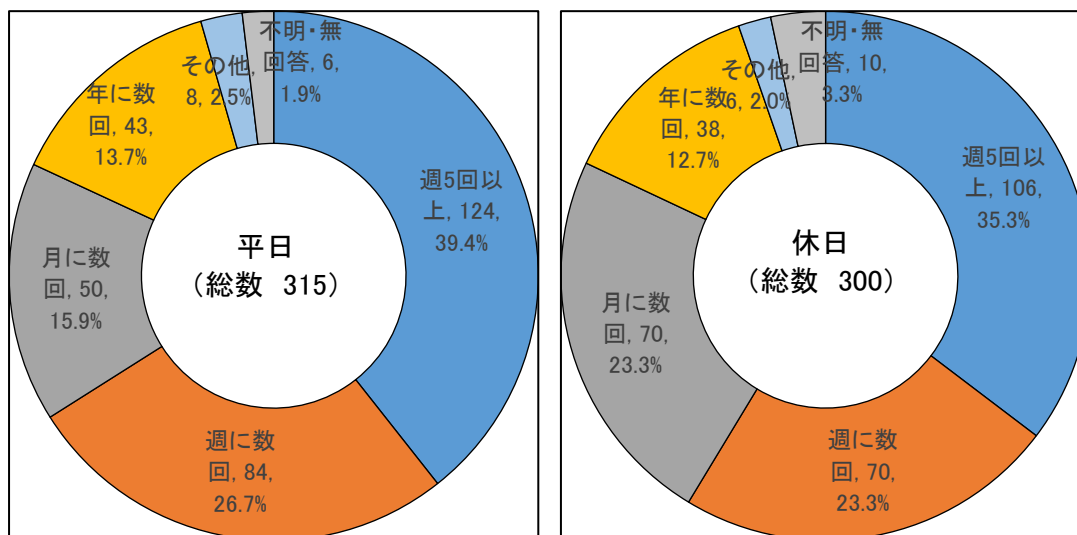


図 2-10 平休日別西武立川駅利用頻度別回答者数

(6) 問 2(2) 時間帯別駅利用者数(目的地への行き帰り別)

目的地へ向かう際の駅利用時間帯分布をみると、平日、休日ともに7時台が最も多く、次いで8時台が多い。

行きの時間帯は、午前中に大半が集中している。

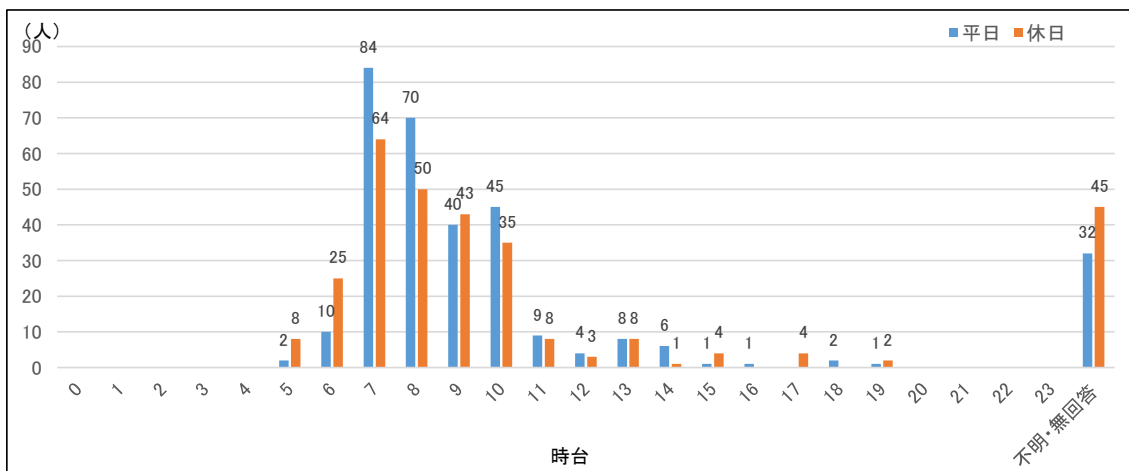


図 2-11 西武立川駅の利用時間帯 (行き)

目的地からの帰りの駅利用時間帯分布をみると、平日は、18時台が最も多く、次いで16時台、19時台、17時台となっている。休日も18時台が最も多く、次いで19時台、17時台、16時台となっている。

帰りの時間帯は、13時台から22時までを中心に幅広く分布している。

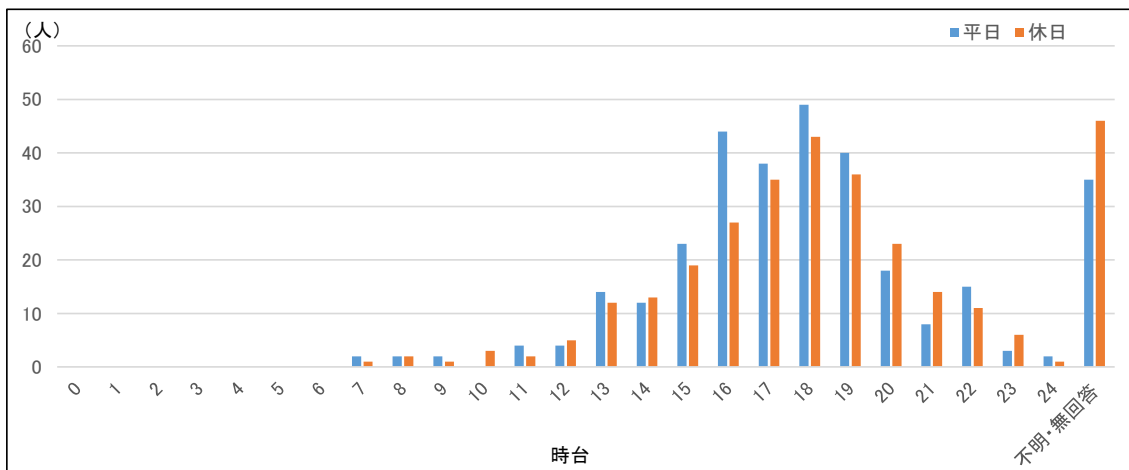


図 2-12 西武立川駅の利用時間帯 (帰り)

(7) 問 2(3)西武立川駅の主な利用目的

(単一選択回答者)

目的は、平日、休日ともに「勤務先」が最も多く、次いで、「社交・娯楽・食事」が多い。

表 2-1 西武立川駅の利用目的

利用目的 (第1選択)	平日 (N=315)	%	休日 (N=300)	%
勤務先(帰社を含む)	168	53.3%	136	45.3%
通学先(帰校を含む)	6	1.9%	10	3.3%
買物	27	8.6%	22	7.3%
社交・娯楽・食事	37	11.7%	49	16.3%
通院	15	4.8%	12	4.0%
業務(会議、打合せ、販売など)	11	3.5%	10	3.3%
その他	17	5.4%	28	9.3%
不明・無回答	34	10.8%	33	11.0%
総計	315	100.0%	300	100.0%

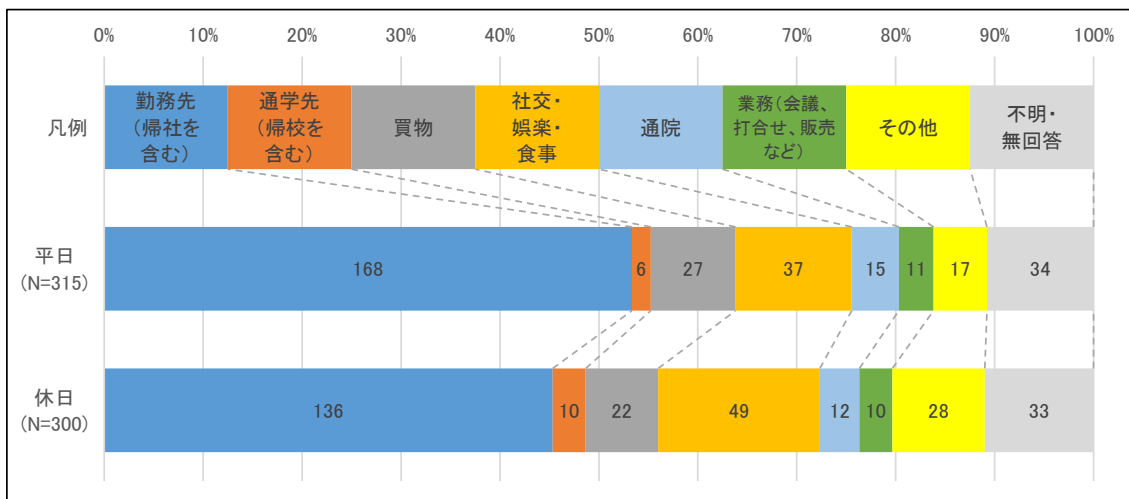


図 2-13 西武立川駅の利用目的

(複数選択回答者)

本調査では、各施設を利用する際の目的は、主なものを1つだけ回答するよう要請しているが、実際は複数選択した人が何人かおり、前ページでは「不明・無回答」に区分している。

ここでは、参考として、複数回答したサンプルデータを整理した。

複数の目的で利用した人を見ると、平日は「『買物』及び『社交・娯楽・食事』」というパターンが最も多く、次いで「『勤務先』及び『買物』」、「『勤務先』及び『社交・娯楽・食事』」、「『社交・娯楽・食事』及び『通院』」が同数となっている。

表 2-2 利用目的（複数選択回答者 平日）

パターン	利用目的 (第1選択)	利用目的 (第2選択)	利用目的 (第3選択)	利用目的 (第4選択)	回答数
2101	勤務先 (帰社を含む)	通学先 (帰校を含む)	社交・娯楽・食事	通院	1
2102	勤務先(帰社を含む)	買物			3
2103	勤務先(帰社を含む)	買物	社交・娯楽・食事		1
2104	勤務先(帰社を含む)	買物	社交・娯楽・食事	通院	1
2105	勤務先(帰社を含む)	社交・娯楽・食事			3
2106	勤務先(帰社を含む)	通院			1
2108	買物	社交・娯楽・食事			5
2109	買物	社交・娯楽・食事	通院		2
2111	買物	通院			1
2112	買物	その他			1
2113	社交・娯楽・食事	通院			3
2115	社交・娯楽・食事	その他			1
2116	通院	業務(会議、打合せ、販売など)			1
2117	通院	その他			1

※第1～4選択の順は、選択肢番号順による。(回答者の行動順を示すものではない。)

休日は、「『買物』及び『社交・娯楽・食事』」というパターンが最も多く、次いで「『勤務先』及び『買物』」が多くなっている。

表 2-3 利用目的（複数選択回答者 休日）

パターン	利用目的 (第1選択)	利用目的 (第2選択)	利用目的 (第3選択)	利用目的 (第4選択)	回答数
2102	勤務先 (帰社を含む)	買物			3
2103	勤務先 (帰社を含む)	買物	社交・娯楽・食 事		2
2105	勤務先 (帰社を含む)	社交・娯楽・食 事			1
2107	通学先 (帰校を含む)	社交・娯楽・食 事			1
2108	買物	社交・娯楽・食 事			6
2109	買物	社交・娯楽・食 事	通院		1
2110	買物	社交・娯楽・食 事			1
2111	買物	通院			2
2113	社交・娯楽・食 事	通院			2
2114	社交・娯楽・食 事				1
2115	社交・娯楽・食 事	その他			1

※第1～4選択の順は、選択肢番号順による。(回答者の行動順を示すものではない。)

(8) 問 2(4)西武立川駅に来るまで、西武立川駅から目的地に行くまでの交通手段

西武立川駅に来るまで、または西武立川駅から目的地へ行くまでの交通手段を見ると、平日・休日ともに徒歩が最も多く、次いで鉄道・モノレール、自転車が多くなっている。

表 2-4 西武立川駅まで、西武立川駅から目的地までの交通手段

	平日	%	休日	%
①鉄道、モノレール	90	28.6%	83	27.7%
②バス	31	9.8%	19	6.3%
③自家用車(自分で運転)	7	2.2%	4	1.3%
④自家用車(同乗)	11	3.5%	9	3.0%
⑤オートバイ・原付		0.0%	2	0.7%
⑥自転車	38	12.1%	47	15.7%
⑦徒歩	129	41.0%	129	43.0%
⑧その他	1	0.3%		0.0%
不明・無回答	8	2.5%	7	2.3%
総計	315	100.0%	300	100.0%

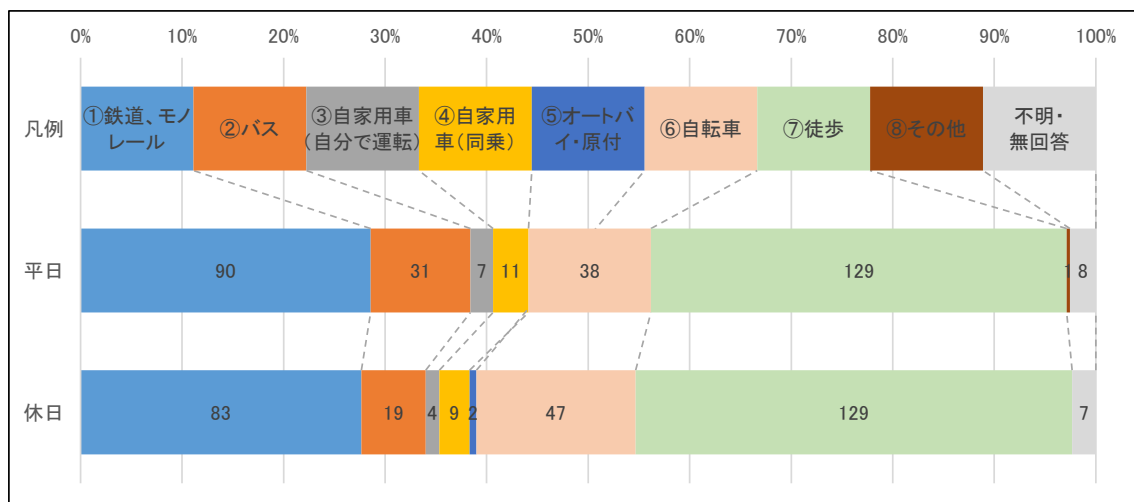


図 2-14 西武立川駅まで、西武立川駅から目的地までの交通手段

(9) 問 3 西武立川駅の満足度と重要度

「満足」「やや満足」と回答した人の比率を項目別に見ると、「駅の利便性」、「駅周辺の歩きやすさ」が 7 割を超えている。

一方、「バスの利便性」は 3 割弱、「タクシーの利便性」は 3 割強と低くなっている。

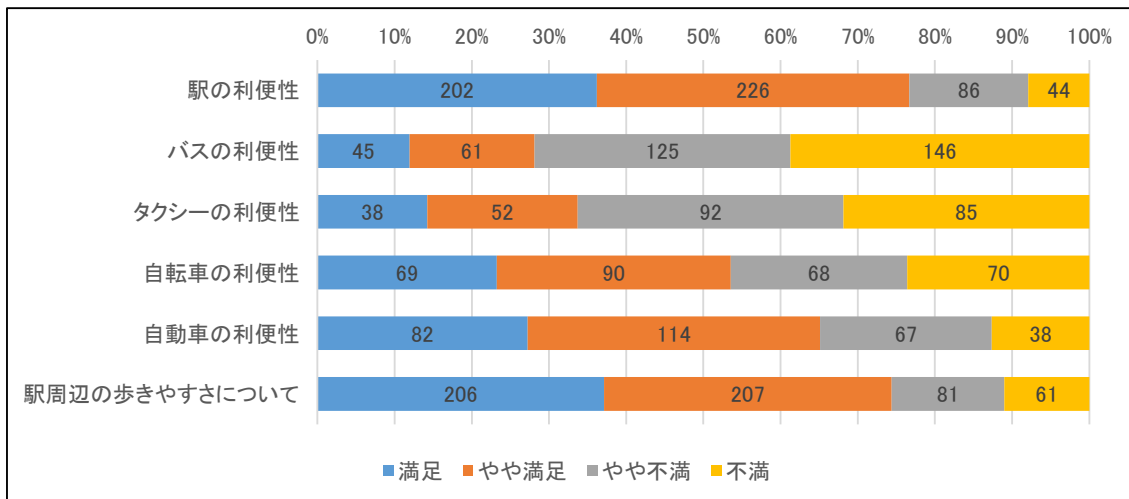


図 2-15 西武立川駅の満足度に関する回答

※「わからない」、「無回答」を除いている。

「重要」「やや重要」と回答した人の比率を項目別に見ると、「駅の利便性」、「駅周辺の歩きやすさについて」が 9 割を超えている。

次いで、「バスの利便性」、「自転車の利便性」、「自動車の利便性」の順となっている。

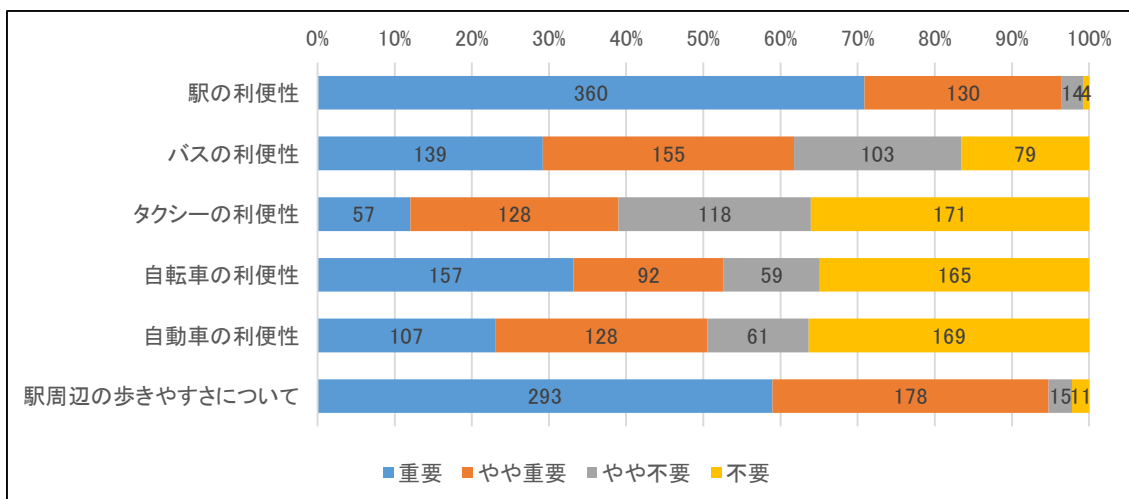


図 2-16 西武立川駅の重要度に関する回答

※「無回答」を除いている。

(10) 西武立川駅の満足度に関する自由意見の概要

a. 駅の利便性について

<肯定的意見>

- ・ エスカレーター、エレベーターが有るので助かっています
- ・ きれいでエレベーターもあり、やや満足
- ・ ごちゃごちゃしてなくわかりやすい
- ・ トイレ、駅、駅の周りが清潔で満足
- ・ トイレはきれいだと思う
- ・ 駅が改装され以前から使用していて比べるとエレベーター、エスカレーターもありかなり良いです
- ・ 清潔。エレベーター、エスカレーターの設置。職員が程よく親切
- ・ 南北に自由に行けるので便利

(駅周辺についての肯定的意見)

- ・ コンビニもスーパーもありとても便利です
- ・ コンビニが近く、スーパーもあって便利で良い
- ・ スーパーもあり、南北コンビニも駅を利用していただけます。人もさほど多くなく快適です
- ・ 駅前のスーパーはよく利用しています。大変便利です
- ・ 小さくまとまっていて使いやすい。スーパーマーケットがあるので十分

<要望・不満>

- ・ エスカレーターが幅が狭いので不満です
- ・ 喫煙所 BOX を作るなどしてほしい
- ・ 車両の数によってはホームに屋根がない乗降位置になるので屋根があったら良いと思う
- ・ ホームのはじめで屋根がほしい
- ・ ホームからの駅の上り階段が1つしかなく不便。なぜこんな設計に？
- ・ ダイヤが 15 分に 1 本はあると良い
- ・ 電車の本数をふやしてほしい
- ・ 新宿までもっと速い電車を設定してほしい
- ・ コーヒーショップくらいあったら良いのに
- ・ カフェがあるとなお良いと思う
- ・ 図書館の返却ポストも欲しいですね
- ・ 下りエスカレーターがあったらいいなと思う
- ・ 下りのエスカレーターがない(スーパー側)
- ・ 西武立川駅は田舎なのですごくベンチが寒い。待合室を作って欲しいと訴える人が多いです
- ・ 電車の本数が少ない
- ・ 自転車を通れるとなおよい

(駅周辺についての要望・不満)

- カフェ・ファミレスがないため、人との待ち合わせ時に不便と感じる
- テイクアウトできるファーストフード店、コーヒーショップがない。交番がほしい
- 近くに大きい病院があったらもっと良いです
- もう少し店舗があってもよいと思う。交番があってもよいかと思う。また、病院もあればなおよいと思う
- 駅前にカフェ的なものがあると、電車に乗る時間を調整できて助かる
- 駅北口前にコンビニがない
- 交番が必要。スーパーの上の階を増やしてほしい
- 北口が未開発。畑ばかりで、スーパーやコンビニでもいいので北口にもあってほしい。南口ばかり(昭島方面)開発が進んでおり、スーパーやコンビニが2店もありなぜ北口側にはないのでしょうか？不思議でなりません
- 北口と南口の開発度合いがちがいきすぎる。北口は何もない
- 駅入口から改札まで距離がある。はじめて来た人は駅降りてどっちに行けばいいかわからないようだ。交番がない

b. バスの利便性について

<肯定的評価>

- 10年前と比べて格段に便利になった。南口にロータリーができたことが大きい
- 南口は駅前にバスが来るのでとても便利になった
- 南口駅ロータリーにバス乗り入れができて便利になった
- 入居したときはまだバス停がなかった。最近の本数も増えて便利になった

<要望・不満>

- JR立川駅行きがあるとよい。あれば利用する
- ぐるりんバスの本数が増えればなお嬉しい。立川駅行きが欲しい
- ぐるりんバス本数を増やしてほしい
- コミュニティバスの本数が少ない。路線バスの本数が少なく駅からバス停が遠すぎる
- 昭島以外に玉川上水行きや立川行き、国立行きも欲しい
- 昭島駅行きの本数が増えると嬉しい。2社のバスの時刻表一覧を見やすい場所に表示してほしい
- 昭島駅行きの本数を増やしてほしい
- 昭島方面しかバスがない。立川なのに立川の中心部へ行けない(涙)。市役所やJR立川駅に行けるバスが欲しい
- 昭島方面への本数が少ない(西武立川南口)。立川方面へのバスがない
- 便数が少なすぎる。終バスが早すぎる
- 便数少ない、値段高い

- 本数が少ない
- 昭島駅南口行きが多いが、北口行きが不便です
- 南口の停留所がやや遠い
- 駅からバス停が遠すぎ
- 駅の近くにバス停がない
- 駅前からのバスが少なすぎる
- 立川バスの西武立川駅入口のバス停が遠いため不便。西武立川駅ロータリー内に停車する本数を増やして欲しい

(利便性以外についての要望・不満)

- 運賃が高い
- 市民バス(くるりん)の料金が安い。他の市区のバスに比べても高いのでは

c. タクシーの利便性について

<肯定的評価>

(なし)

<要望・不満>

- いつもいない。必要な時にいません
- タクシーが少ない。ないことがほとんど。終電帰りの時歩きは大変
- タクシーを利用したかったのですが、駅前にはいないうえに呼び出し先もわかりませんでした
- タクシー案内がどこかわからない
- 止まっているタクシーがおらず、利用するには呼ばなければならない

<その他>

- いつもとまっているが利用機会がない
- タクシーにまだ乗っていない
- タクシーは不要なので立川行きバスにしてほしい。昭島行きは地域バスがあるから不要です

d. 自転車の利便性について

<肯定的評価>

- ロータリー付近は道も広くてとても良い

<要望・不満>

- エレベーターでの通行を希望

(駐輪場についての要望・不満)

- キャパシティが小さすぎる
- コロナ禍の現在は駐輪場が空いているがコロナ終了の時はどうなるか？

- コロナ禍の今はそうでもないが、駐輪場を探すのが大変(止められない)
- 一時貸しの台数が少ない
- 雨の日は濡れてしまうので、駐輪場にも屋根を設置してほしい
- 駅周辺の駐輪場(1日利用)の数が少ない
- 駅前に無料駐輪場があればいいと思います
- 屋根付の駐輪場がほしいです。数は今のところ十分です
- 皆さんおっしゃるのは駐輪場が狭すぎる
- 月極駐輪場が市営と民間があるが予約順番待ちの激戦。中も狭く、出し入れしやすいとは言えない
- 自分は利用していないが、利用者増に対して平地駐輪場には無理があるのでは…
- 駐輪場の不足、キャンセル待ちが長い(月)高い
- 駐輪場の利用料金が安い
- 立川市民以外が使える駐輪場が少ない

(その他の要望・不満)

- スーパーの買い物客が歩道に止めている
- 駅までの道路に自転車専用道路を設置してほしい
- 車道が狭いので怖い
- 昭島へ行く道で細いところがある。片側に集中して危ない

<その他>

- 駅前に住んでいるのでよくわからない

e. 自動車の利便性について

<肯定的評価>

- パーキングも止めやすく、利用しやすい。止められないことはないので助かります
- ロータリーが広く満足です
- ロータリーが止めやすくて良い
- 駅直近まで車が入れるのでとても良いと思う

<要望・不満>

- この数年で住宅が増えたので朝駅付近の道が混雑しています
- 松中橋付近は事故が多く怖い
- ロータリーから出るときミラーがないので少々不安

(スーパーに関する要望・不満)

- スーパーに車で来た人が1時間以上もロータリー内に駐車しているのをよく見る。スーパーの駐車場なぜ入れないのか。違法駐車の人にバスドライバーも困っていると感じる
- スーパーの駐車場の列でロータリーに入りにくい
- マンション内に駐車場があるので不便は感じないが、スーパー渋滞が起きることが難点

- ・ 駅南側駐車場をふやしてほしい。スーパー渋滞で駅のロータリーに行きづらい時がある
- ・ スーパーの駐車場がいつも満車で止められない(特に夕方)

f. 駅周辺の歩きやすさについて

<肯定的評価>

- ・ あまり歩くことはないが、住宅等ができたためか、道もきれいで、使いやすい
- ・ とても清潔で整備されていて大満足です
- ・ 混雑がなく、道路も広いので歩きやすい。治安は悪くないと思う
- ・ 道路は広いので歩きやすい
- ・ 踏切まであまり距離がないので(連絡橋もあるので)行き来しやすくて満足
- ・ 道がきれいになって駅まで少し近くなった
- ・ 道が広くて歩きやすい
- ・ 道が舗装されているので歩きやすい
- ・ 道も整備されていて歩きやすいです
- ・ 特に不満を感じるようなことはない
- ・ 良く整備された駅前です

<要望・不満>

(道路幅員についての要望・不満)

- ・ (北口側)歩道と路肩が狭い
- ・ 【松中橋付近について】東西に向かう道の幅が狭く自転車で走るのは危険を感じる
- ・ もう少し歩道を広くしてほしい
- ・ スーパーの反対側、歩道が狭い。電柱が歩道内にあり、歩きづらい
- ・ 駅前はいいが歩道が狭いところがある
- ・ 駅前が広がったが南北両側とも通りの歩道が狭いと思う
- ・ 駅前が良いのだが、玉川上水沿いの道幅が狭すぎて怖い。ベビーカーや車いすが歩道を通れない
- ・ 駅北側の歩道が狭く歩きにくい。雪が降ると不便
- ・ 道路が狭いので歩道を走っていますが、歩道も狭い
- ・ 道路の幅が狭い。もう少し広いと歩きやすいです(北口)
- ・ 特に五日市街道は歩道が狭く片側しかない。車道も狭く自転車も通れない。保育園もあるし通学路としても不適切、どうかしてほしい。人1人分しか幅がなく歩きにくい
- ・ 南側はいいが北口は道が狭い
- ・ 北側の道路の歩道が狭く人と人が行き交うのが大変。南側は問題なし

(道路の明るさについての要望・不満)

- ・ 玉川上水沿いの緑道は暗くて不安
- ・ スーパーが南口にはあるので明るくて良いが、反対側は暗い

- 駅前は大いぶ明るくなったが、まだ周辺は暗く夜間は歩きづらい
- 線路沿いの道路は照明暗い。(南口武蔵砂川方向) 戸建ての住民のためあまり明るくしても困ると思うが
- 早朝、夜は暗く人通りもあまりなく怖い時もある
- 冬になると日が短く、拝島方面に帰宅するとき線路沿いの道が真っ暗なので街灯があると嬉しいです
- 夜結構暗いので、街灯を増やしてほしい
- 道が暗いので危険である

(その他の要望・不満)

- **【松中橋付近について】**松中橋付近の歩道が未舗装のため雨天時は歩きにくい
- 駅出入口から雨よけを設置して欲しい
- 駅から北に自転車歩行者専用の道が畑の中にまっすぐ五日市街道に向かってできるとよい。安全である。できれば、昭島駅から西武立川駅、松中団地、エステート、新青梅街道までつながる自転車歩行者道があると危なくない
- 北口からまっすぐ北に延びる道が必要
- 徒歩だけでなく、車いす、杖、視覚弱者等への配慮の充実をお願いします
- スケボーをやっている人がいて危険。取り締まってほしい
- 道はキレイに作ってあり感謝なのですが、夜スケボーで遊びまわる人がいるため少し迷惑
- 車の台数が増え、歩道を自転車が走ることが多く、歩行者も自転車も危険なシーンが多い(自転車はチンと鳴らさず、歩行者を抜いて走りびっくりする)
- このアンケートに直接関係することではないが、まだ「歩きたばこ」をする人が散見されること
- 最近南口ロータリーで宗教関係女性2人がちらしを配っている。人を取りかこんだりして子どもが通学しているので、かなりの不安がある。駅前は禁止にしてほしい!!
- 南口側は道も広く歩きやすいが犬のふんが多いのが気になる

(11) 問 4(1)バスの利用頻度

バスの利用頻度は、平日、休日ともに「全く利用していない」人が最も多く、約 4 割となっている。次いで、平日は「年に数回」、「月に数回」の順となっており、休日は「月に数回」、「年に数回」の順となっている。

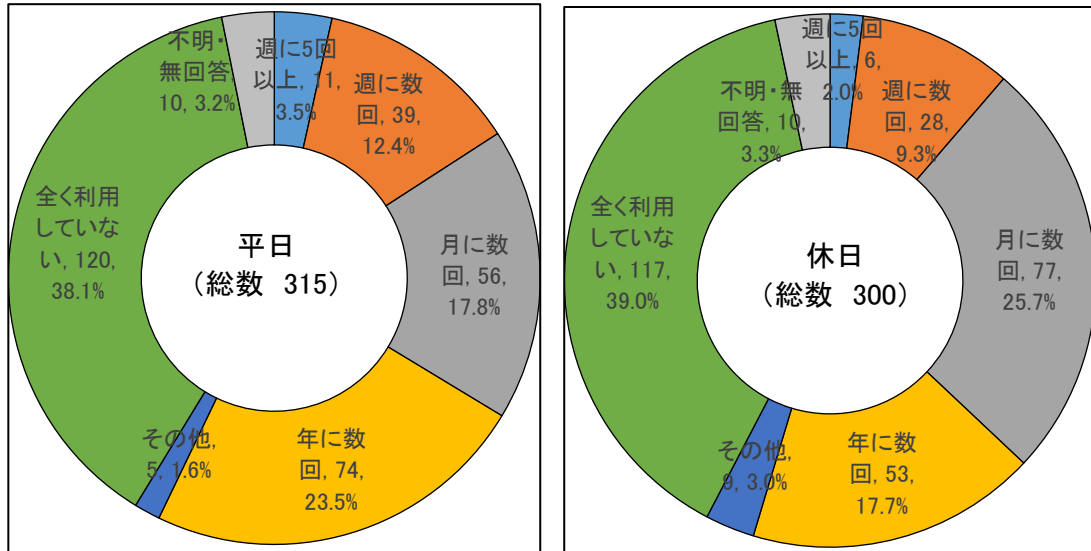


図 2-17 西武立川駅利用者の平休別バスの利用頻度

(12) 問 4(2) 時間帯別バス利用者数(目的地への行き帰り別)

目的地に向かう際のバス利用時間帯分布をみると、平日は7時台、10時台が同数で最も多く、次いで9時台、8時台となっている。また、休日は、10時台が最も多く、次いで7時台、9時台となっている。

バスの利用時間帯は、鉄道の利用時間帯と異なり、やや遅い時間での利用が比較的多い。

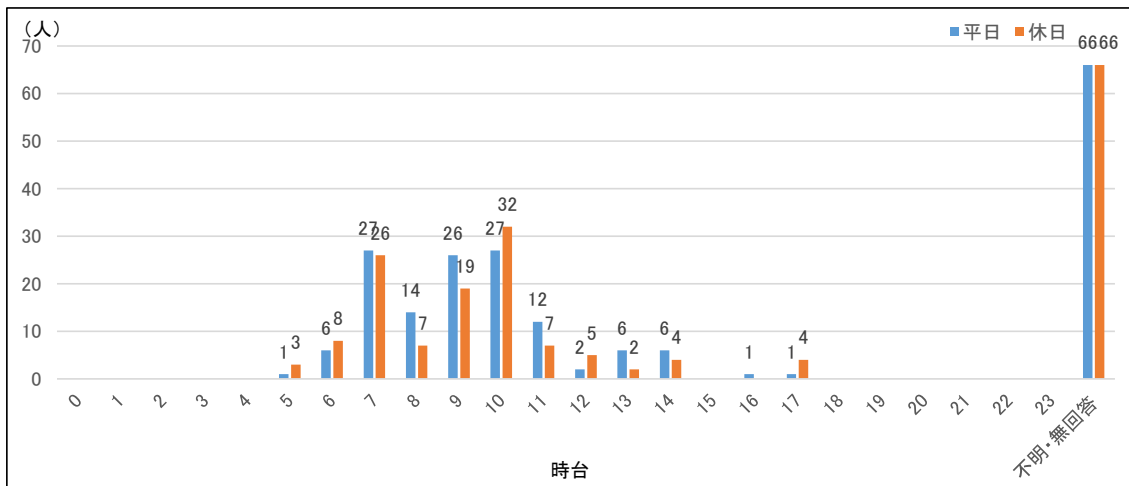


図 2-18 西武立川駅利用者のバス利用時間帯 (行き)

目的地からの帰りのバス利用時間帯分布をみると、平日は、15時台が最も多く、次いで、18時台、19時台が同数となっている。休日は、18時台が最も多く、次いで16時台、17時台となっている。

バスの時間帯は、午後から増え始め、鉄道の利用時間帯の分布と類似している。

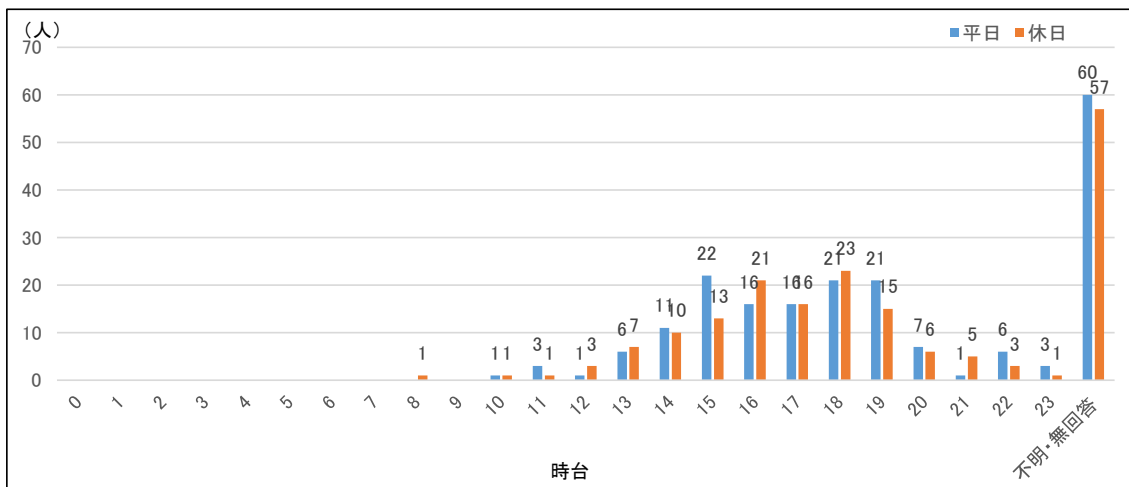


図 2-19 西武立川駅利用者のバス利用時間帯 (帰り)

(13) 問 4(4)バスの利用目的

バスの利用目的を見ると、平日は「勤務先」が最も多く、次いで「買物」、「社交・娯楽・食事」が多くなっている。休日は「勤務先」、「買物」が同数で最も多く、次いで「社交・娯楽・食事」が多くなっている。

鉄道利用の目的の約半数が「勤務先」であるのに対し、バス利用の目的は「勤務先」の他「買物」、「社交・娯楽・食事」の利用も多く、多様な目的で利用されている。

表 2-5 平休別バスの利用目的

バスの利用目的	平日 (N=195)	%	休日 (N=183)	%
勤務先(帰社を含む)	49	25.1%	38	20.8%
通学先(帰校を含む)	3	1.5%	2	1.1%
買物	43	22.1%	38	20.8%
社交・娯楽・食事	36	18.5%	28	15.3%
通院	17	8.7%	12	6.6%
業務(会議、打合せ、販売など)	3	1.5%	7	3.8%
その他	7	3.6%	13	7.1%
不明・無回答	37	19.0%	45	24.6%
総計	195	100.0%	183	100.0%

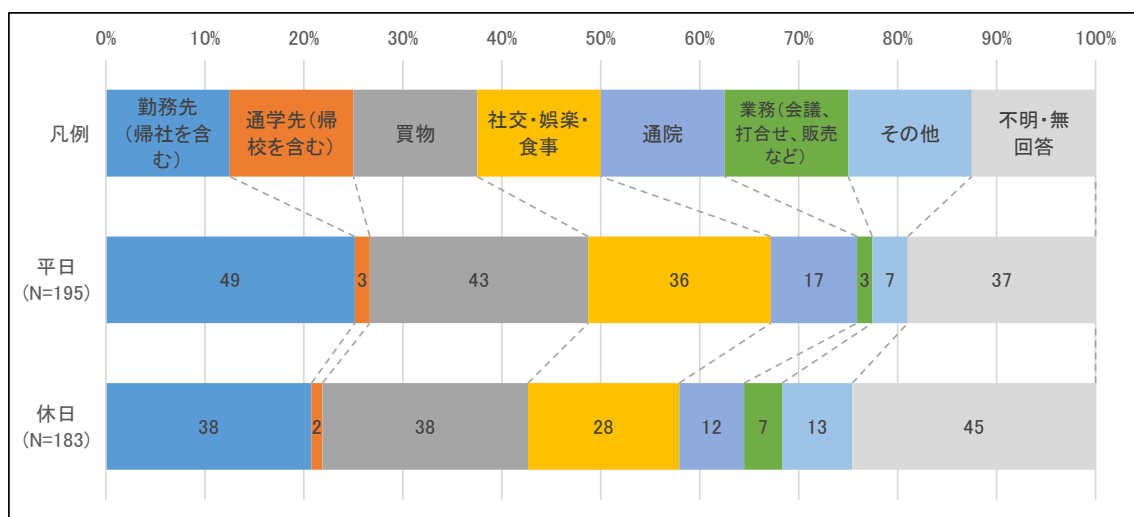


図 2-20 西武立川駅利用者のバス利用目的

(14) 問 5 バスの満足度と重要度

バスの利便性について、「満足」「やや満足」と回答した比率を見ると、「バス停の利便性」が約 6 割であるのに対し、「バスの利便性」は 3 割程度と低くなっている。

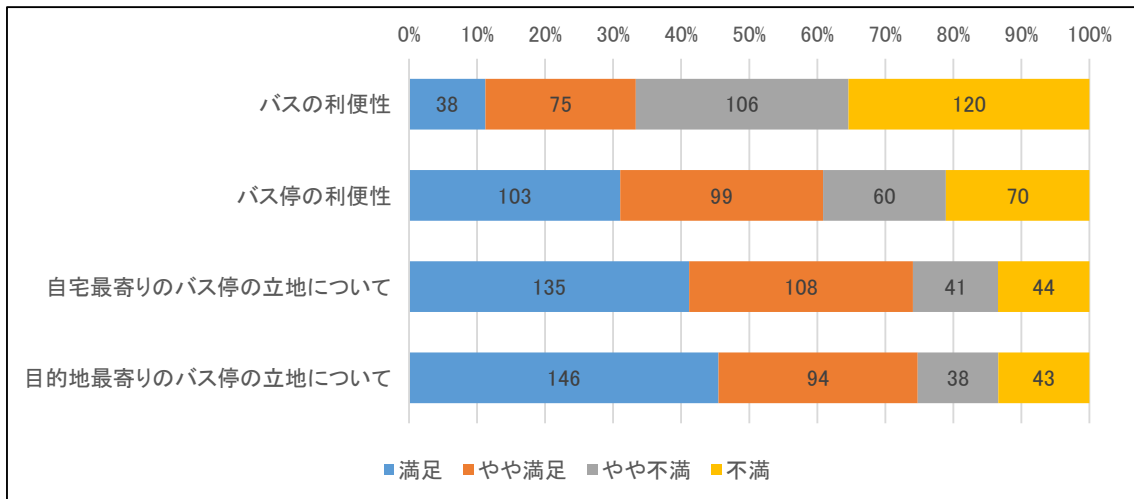


図 2-21 バスの満足度に関する回答

※「わからない」、「無回答」を除いている。

バスの満足度に関する項目の重要度を見ると、「重要」「やや重要」と回答した人はすべての項目で 8 割を超えている。

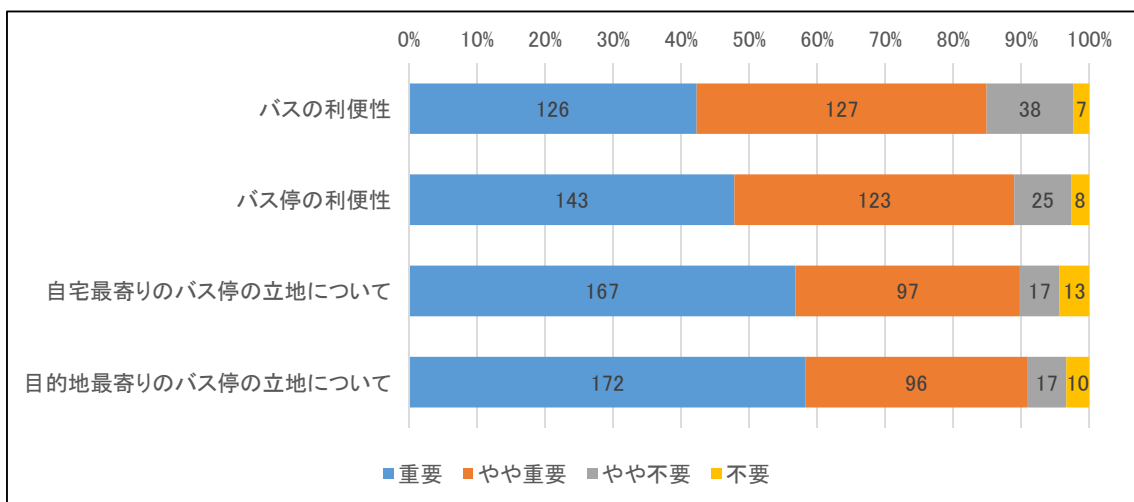


図 2-22 バスの重要度に関する回答

※「無回答」を除いている。

(15) 西武立川駅利用者のバスの満足度に関する自由意見の概要

a. バスの利便性について

<運行時間帯、本数について>

(肯定的評価)

- 本数は多いとは言えないがよく健闘していると思う

(要望・不満)

- 土日祝の朝時間帯ない
- 買物、通院に使うのですが、9時台のバスが少く通院には不便
- 病院等に行く時間利用する9時台がほとんどなく不便。9:01～9:34 その間がない
- 本数が少ない。都心への通勤時間帯にバスがない
- 1時間に1本なので本数を増やしてほしい
- 4月より大幅に本数が減った
- バスの本数が無くなり非常に困っています
- 数が少ないため利用できない
- くるりん、立川バスともに本数が少ない
- 路線バスの本数が少ない、そのためシルバーパスが使えない

<定時運行等について>

(要望・不満)

- 時刻表通りに来ない
- 西武立川駅に立ち寄るようになり遅くなった
- 電車の発着時刻とリンクしていない

<運行ルートについて>

(要望・不満)

- 立川駅行きの便を出してほしい
- 立川駅方面に行くバスがあればよい
- 立川行きがあれば。市役所に行きやすい
- 立川行きが駅前からあるとよい
- 電車とモノレールで立川までなんて行ってられん。直通を1日3本でよいから運行してくれ
- 立川駅まで直通であればとてもうれしいです
- 立川駅行きのバスを早く開通してください。6年前の不動産屋の話と違う。昭島行きは不要
- 昭島駅との本数を増やして欲しい
- ららぽーと行き、国立行き、玉川上水行き、立川行きが欲しい
- 西武立川駅の近くを通りながら駅前まで来ないバスがあるので来てほしい
- 周辺を通るバスはすべて西武立川駅に乗り入れて欲しい

<運賃について>

(要望・不満)

- くるりんバス、100 円なら乗ってもよいが、180 円は高い

b. バス停の利便性について

<バス停の位置>

(要望・不満)

- バス停から駅まで遠い
- 駅まで遠い(西武立川駅入口から)
- 駅最寄りバス停なのに遠い
- 西武立川駅南口の入口からバス停まで距離がある
- 駅入り口のバス停が駅から遠く不便
- 西武立川駅入口っていうけど全然入り口ではない(笑)。アパート、畑の横を歩いて駅に行くのが狭くて暗い
- 駅前に武蔵村山市行きバス停がないのはおかしい
- ロータリーに乗り入れていない武蔵村山市方面のバスが乗り入れるとより便利になる
- 駅前のロータリー(南口)にないと立川バスも意味がない
- 西武立川駅ターミナルに入ってくるバスが少ない
- 西武立川駅に乗り入れるバスが少ない

<バス停の設備>

(肯定的評価)

- 屋根があるのが良い
- 屋根があるので便利
- 屋根とイスがあるのが良い
- ロータリーの広さは満足

(要望・不満)

- 雨が降っているときに屋根が小さいので濡れる(バス停の)
- バス停の近くに日陰がなく、夏はつらい
- バス停がどこにあるかぱっと見わかりづらい
- 現在バスがどこのバス停にいるのか表示してほしい
- 行き先の看板を大きくしてほしい

c. 自宅最寄りのバス停の立地について

(肯定的評価)

- 屋根があるので便利
- 屋根とイスがあるのが良い

- 近くにバス停がある
- 比較的近くにある
- 自宅近くにバス停があり便利
- 自宅から2、3分の所にバス停があるので助かっています
- 現状で大満足

(要望・不満)

- 行きと帰りのバス停が離れすぎ(堀向第四分団)
- 行き先の表示が複雑
- 最近二の宮台バス停から乗ることを覚えた。立川行きは天王橋バス停から乗っているが、どちらも屋根がかかっていないし、座るところがない
- 自宅からぐるりんバスのバス停が近いが、勤務時間時に使いたい路線がない
- 来ないバスを待つとき椅子が欲しいです
- 五日市街道バス停付近に横断歩道がない。歩道が狭い

d. 目的地最寄りのバス停の立地について

(肯定的評価)

- 昭島駅もイオンモールも楽に行けて満足している

(要望・不満)

- 駅まで乗り入れていないので(西武立川駅入口)
- 西武立川駅と利用する路線のバス停が離れている
- 西武立川駅までバスが入っていただければ助かります
- 昭島駅のバス停が北口と南口に分かれているのが不便

3. 定期的に調査を実施している調査のデータ収集、分析

3.1 総合都市交通戦略の成果指標に関するデータの収集

3.1.1 収集方法

本業務におけるデータの収集方法は下表のとおりである。

表 3-1 総合都市交通戦略の成果指標に関するデータの収集方法

アウトカム指標	現況値	目標値	本業務の データ収集方法
駅利用者数(人)の増加	7,530 人/日 (平成 19 年)	7,900 人/日	市統計
駅利用者の満足度 (満足度スコア)	駅の利便性 1.65 (平成22年)	1.82	本業務における「駅利用者及びバス利用者満足度調査」(本書第 2 章)
	バスの利便性 1.08 (平成22年)	1.19	
	タクシーの利便性 0.92 (平成22年)	1.01	
	自転車の利便性 1.54 (平成22年)	1.69	
	自動車の利便性 1.09 (平成22年)	1.20	
	駅周辺の歩きやすさ 1.20 (平成22年)	1.32	
バス利用者数(人)の増加	99,978 人/年 (平成22年)	105,000 人/年	市統計
バス利用者の満足度 (満足度スコア)	バスの利便性 1.71 (平成22年)	1.88	本業務における「駅利用者及びバス利用者満足度調査」(本書第 2 章)
	バス停の利便性 2.03 (平成22年)	2.23	
CO2(t-co2/日)、 NOX(kg/日)の減少	CO2 2,821.3(t-co2/日) (平成 17 年) NOX 408.9(kg/日) (平成 17 年)	CO2 2,652.0(t-co2/日) NOX 384.4(kg/日)	道路交通センサス(最新:平成 27 年)

(1) 駅利用者数

西武立川駅の利用者数（乗降客数）は、平成 19 年度以降増加傾向である。

表 3-2 西武立川駅の乗降客数の推移

年度	1日平均乗降人員	対平成19年度比
平成19年	7,530	100%
平成20年	7,709	102%
平成21年	7,813	104%
平成22年	7,840	104%
平成23年	7,821	104%
平成24年	8,116	108%
平成25年	8,736	116%
平成26年	9,555	127%
平成27年	10,396	138%
平成28年	11,129	148%
平成29年	11,650	155%
平成30年	11,977	159%
平成31年	11,705	155%

(出典：統計立川)

(2) バス利用者数

平成 31 年度における西武立川駅周辺 3 バス停の利用者数（乗降客数）は、合計で 125,546 人である。

表 3-3 西武立川駅周辺バス停のバス乗降客数（平成 31 年度）

バス停名	乗車人員	降車人員	乗降人員
西武立川駅南口	6,133 人	6,306 人	12,439 人
西武立川駅西	4,720 人	9,951 人	14,671 人
西武立川駅入口	49,227 人	49,209 人	98,436 人
計	60,080 人	65,466 人	125,546 人

(出典：立川市提供資料)

(3) CO₂、NO_x 排出量の算出方法

1) 市内の平日 24 時間交通量、平均旅行速度、区間延長

自動車から排出される CO₂ 及び NO_x の量を推計する際に使用する平日 24 時間交通量（小型車、大型車）、混雑時平均旅行速度、区間延長の各データは、前回調査（平成 22 年度交通マスタープラン基礎調査）で用いた平成 17 年道路交通センサス調査箇所と同じ 10 箇所について、平成 27 年道路交通センサスのデータを用いて算出する。

表 3-4 平日 24 時間交通量、平均旅行速度、調査区間延長（H27 調査）

調査単位区間番号 (H27)	調査単位区間番号 (H17相当)	路線名	平日24時間交通量(台)		混雑時平均旅行速度	区間延長 (km) (e)
			小型車 (a)	大型車 (b)	混雑方向	
40400	4016	杉並あきる野線	13,237	2,662	14.0	11.3
40910	4031	立川所沢線	29,592	5,316	8.4	1.8
40920	4032	立川所沢線	12,240	1,483	13.8	5.0
41460	4048	立川青梅線	22,307	5,874	25.6	6.4
41860	4064	立川東大和線	20,587	3,222	12.6	5.4
41870	44028	立川東大和線	8,274	1,058	25.6	1.2
60590	6027	立川国分寺線	2,910	279	13.5	2.5
60631	46019	立川日野線	15,871	2,343	10.0	1.2
60730	46024	立川昭島線	6,373	1,171	22.8	1.9
60720	46025	立川昭島線	16,205	1,980	12.3	3.2

※立川東大和線（調査単位区間番号 41870）の平日 24 時間交通量は H27 調査ではデータがないため、H17 調査の値を記載している。

※H17 と H27 の CO₂ 排出量を比較するには、同じ区間（延長）における交通量、旅行速度のデータが必要だが、H17 と H27 で交通量調査区間が異なるため、市外計測データからの推計値を採用した。（H17 に立川市内で実測していた 10 区間のうち、H27 では市内で計測は 4 区間。また、延長も異なる（例：立川日野線は 2.4km⇒1.2km）。

※推計不可区間 1 か所（44028）

2) 自動車から排出される CO₂、NO_x の排出係数

自動車から排出される CO₂ 及び NO_x の量を推計する際に必要となる排出係数は、車両の区分（大型か小型か）と平均旅行速度で決まる。

旅行速度データの値が表中に示されていない場合は、直線補間して排出係数を求める。

なお、前回の事前調査で用いた排出係数は平成 15 年時点での値であるが、流通する自動車の変化に対応して更新されているため、ここでは平成 15 年時点での排出係数と平成 24 年時点での排出係数の 2 種を用いて排出量を算定する。

平成 15 年時点の排出係数は下表のとおりである。

表 3-5 CO2 車両類別平均旅行速度別排出係数（平成 22 年値）（平成 15 年時点）

平均旅行速度 (km/h)	小型車両類 (g-CO ₂ /km)	大型車両類 (g-CO ₂ /km)
10	308.5	1,346
20	215.8	1,133
30	175.5	963
40	151.7	836
50	137.4	750
60	130.3	706
70	129.2	705
80	133.6	744
90	143.4	826
100	158.3	950
110	178.2	1,115
120	203.0	1,322

表 3-6 NOX 車両類別平均旅行速度別排出係数（平成 22 年値）（平成 15 年時点）

平均旅行速度 (km/h)	小型車両類 (g/km・台)	大型車両類 (g/km・台)
20	0.153	2.630
30	0.125	2.110
40	0.100	1.710
45	0.090	1.570
50	0.082	1.460
60	0.074	1.390
70	0.077	1.490
80	0.090	1.770
90	0.115	2.230
100	0.151	—
110	0.197	—

（出典：国土交通省国土技術政策総合研究所「自動車排出係数の算出根拠」（平成 15 年 12 月））

平成 24 年時点の排出係数は下表のとおりである。

CO₂ の値を見ると、平均旅行速度 10km/h の場合は平成 15 年時点の排出係数より高い値となっており、平均旅行速度 20km/h、及び 30km/h の場合は平成 15 年時点の排出係数より低い値となっている。

NO_x の値を見ると、平均旅行速度 20km/h、及び 30km/h の場合、平成 15 年時点の排出係数より高い値となっている。

表 3-7 CO₂ 車両類別平均旅行速度別排出係数（平成 22 年値）（平成 24 年時点）

平均旅行速度 (km/h)	小型車両類 (g-CO ₂ /km)	大型車両類 (g-CO ₂ /km)
5	437.0	1646
10	329.0	1372
15	237.0	1099
20	210.0	1014
25	188.0	929
30	171.0	856
35	159.0	794
40	150.0	742
45	142.0	700
50	137.0	668
55	133.0	645
60	131.0	632
65	130	629
70	131	634
75	133	649
80	136	674
85	140	707
90	146	750

表 3-8 NO_x 車両類別平均旅行速度別排出係数（平成 22 年値）（平成 24 年時点）

平均旅行速度 (km/h)	小型車両類 (g/km・台)	大型車両類 (g/km・台)
5	0.215	7.161
10	0.193	5.826
15	0.175	4.493
20	0.168	4.084
25	0.150	3.553
30	0.133	3.115
35	0.119	2.757
40	0.107	0.472
45	0.097	2.257
50	0.090	2.109
55	0.086	2.027
60	0.084	2.010
65	0.085	2.057
70	0.088	2.168
75	0.094	2.343
80	0.103	2.580
85	0.114	2.881
90	0.128	3.244

（出典：国土交通省国土技術政策総合研究所、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠」（平成 24 年 2 月）

(4) CO2、NOX 排出量の算出

1) 平成 15 年時点での排出係数(前回調査で採用された排出係数)による算出

a. CO2 排出量

平成 27 年道路交通センサスに基づき算出した CO2 排出量は 2,994.7 (t-co2/日) であり、前回調査(平成 22 年度調査)における平成 17 年道路交通センサスに基づく算出結果(2,821.3 (t-co2/日))に比べ高い値である。

これは、平均旅行速度が低下していること等が影響しているものと考えられる。

表 3-9 自動車からの CO2 排出量の算出結果(排出係数：平成 15 年時点)

調査単位 区間 番号 (H17相 当)	路線名	平日24時間交通 量(台)		混雑時 平均旅 行速度	小型	大型	区間延長 (km) (e)	CO2 (t-co2/日) (f)=(a*c*e)+ (b*d*f)/100 000
		小型車 (a)	大型車 (b)	混雑 方向	2003係数 (c)	2003係数 (d)		
4016	杉並あきる野線	13,237	2,662	14.0	271.4	1,260.3	11.3	785.1
4031	立川所沢線	29,592	5,316	8.4	323.3	1,379.6	1.8	304.2
4032	立川所沢線	12,240	1,483	13.8	273.3	1,264.6	5.0	261.0
4048	立川青梅線	22,307	5,874	25.6	193.2	1,037.5	6.4	665.9
4064	立川東大和線	20,587	3,222	12.6	284.4	1,290.1	5.4	540.6
44028	立川東大和線	8,274	1,058	25.6	193.2	1,037.5	1.2	32.4
6027	立川国分寺線	2,910	279	13.5	276.1	1,271.0	2.5	28.9
46019	立川日野線	15,871	2,343	10.0	308.5	1,345.5	1.2	96.6
46024	立川昭島線	6,373	1,171	22.8	204.5	1,085.0	1.9	48.9
46025	立川昭島線	16,205	1,980	12.3	287.2	1,296.5	3.2	231.1
合計		147,596	25,388				39.9	2,994.7

表 3-10 (参考) 前回調査 自動車からの CO2 排出量の算出結果
(排出係数：平成 15 年時点)

調査単位 区間 番号	路線名	小型車車両 類交通量 (台) (a)	大型車車両 類交通量 (台) (b)	平均旅 行速度 (km/h)	小型車車両 類排出係数 (c)	大型車車両 類排出係数 (d)	区間延長 (km) (e)	CO2排出量 (g-co2/日) (f)=(a*c*e)+ b*d*f)	CO2排出量 (t-co2/日) (g)=(f)/100. 00
4016	杉並あきる野線	12,397	2,511	24.9	196.1	1,049.4	11.5	58,253,278	582.5
4031	立川所沢線	35,020	5,086	14.0	271.4	1,260.3	1.8	28,647,026	286.5
4032	立川所沢線	11,787	2,238	17.3	240.8	1,190.0	4.9	26,959,280	269.6
4048	立川青梅線	28,695	7,013	30.7	173.8	954.0	6.5	75,909,876	759.1
4064	立川東大和線	24,519	4,461	24.6	197.3	1,054.5	5.5	52,473,961	524.7
44028	立川東大和線	8,274	1,058	12.0	290.0	1,302.9	1.1	4,155,357	41.6
6027	立川国分寺線	5,824	463	17.2	241.8	1,192.1	2.6	5,095,864	51.0
46019	立川日野線	14,918	1,417	24.6	196.1	1,049.4	2.4	10,588,111	105.9
46024	立川昭島線	13,071	1,132	21.8	208.5	1,102.0	2.7	10,728,010	107.3
46025	立川昭島線	14,918	1,417	27.0	187.6	1,013.8	2.2	9,316,987	93.2
合計		169,423	26,796				41.2		2,821.3

(出典：交通マスタープラン基礎調査報告書Ⅱ 平成 23 年 3 月立川市)

b. NOX 排出量

平成 27 年道路交通センサスに基づき算出した NOX 排出量は 421.8158 (kg/日) であり、前回調査における平成 17 年道路交通センサスに基づく算出結果 (408.9 (kg/日)) に比べ高い値である。

これは、平均旅行速度が低下していること等が影響しているものと考えられる。

表 3-11 自動車からの NOX 排出量の算出結果 (排出係数：平成 15 年時点)

調査単位 区間 番号 (H17相 当)	路線名	平日24時間交通 量(台)		混雑時 平均旅 行速度	小型	大型	区間延長 (km) (e)	CO2 (t-co2/日) (f)=(a*c*e) +(b*d*f)/1 00000
		小型車 (a)	大型車 (b)	混雑 方向	2003係数 (c)	2003係数 (d)		
4016	杉並あきる野線	13,237	2,662	14.0	0.1698	2.9420	11.3	113.9
4031	立川所沢線	29,592	5,316	8.4	0.1855	3.2332	1.8	40.8
4032	立川所沢線	12,240	1,483	13.8	0.1704	2.9524	5.0	32.3
4048	立川青梅線	22,307	5,874	25.6	0.1373	2.3388	6.4	107.5
4064	立川東大和線	20,587	3,222	12.6	0.1737	3.0148	5.4	71.8
44028	立川東大和線	8,274	1,058	25.6	0.1373	2.3388	1.2	4.3
6027	立川国分寺線	2,910	279	13.5	0.1712	2.9680	2.5	3.3
46019	立川日野線	15,871	2,343	10.0	0.1810	3.1500	1.2	12.3
46024	立川昭島線	6,373	1,171	22.8	0.1452	2.4844	1.9	7.3
46025	立川昭島線	16,205	1,980	12.3	0.1746	3.0304	3.2	28.3
合計		147,596	25,388				39.9	421.8

表 3-12 (参考) 前回調査 自動車からの NOX 排出量の算出結果
(排出係数：平成 15 年時点)

調査単位 区間番号	路線名	小型車車両 類交通量 (台) (a)	大型車車両 類交通量 (台) (b)	平均旅 行速度 (km/h)	小型車車両 類排出係数 (c)	大型車車両 類排出係数 (d)	区間延長 (km) (e)	NOx排出量 (g/日) (f)=(a*c*e)+(b*d*f)	NOx排出量 (kg/日) (g)=(f)/100.0 00
4016	杉並あきる野線	12,397	2,511	24.9	0.1393	2.3752	11.5	88,444	88.4
4031	立川所沢線	35,020	5,086	14.0	0.1698	2.9420	1.8	37,637	37.6
4032	立川所沢線	11,787	2,238	17.3	0.1606	2.7704	4.9	39,654	39.7
4048	立川青梅線	28,695	7,013	30.7	0.1233	2.0820	6.5	117,895	117.9
4064	立川東大和線	24,519	4,461	24.6	0.1401	2.3908	5.5	77,555	77.6
44028	立川東大和線	8,274	1,058	12.0	0.1754	3.0460	1.1	5,141	5.1
6027	立川国分寺線	5,824	463	17.2	0.1608	2.7756	2.6	5,777	5.8
46019	立川日野線	14,918	1,417	24.6	0.1393	2.3752	2.4	13,064	13.1
46024	立川昭島線	13,071	1,132	21.8	0.1278	2.5364	2.7	12,263	12.3
46025	立川昭島線	14,918	1,417	27.0	0.1334	2.2660	2.2	11,442	11.4
合計		169,423	26,796				41.2		408.9

(出典：交通マスタープラン基礎調査報告書Ⅱ 平成 23 年 3 月立川市)

2) 平成 24 年時点での排出係数による算出

a. CO2 排出量

平成 27 年道路交通センサスに基づき算出した CO2 排出量（平成 24 年時点の排出係数採用）は 2,878.7 (t-co2/日) であり、前回調査の平成 17 年道路交通センサスに基づく算出結果（2,821.3 (t-co2/日)）に比べ高い値である。

これは、平均旅行速度の低下等が影響しているものと考えられる。

表 3-13 自動車からの CO2 排出量の算出結果（排出係数：平成 24 年時点）

調査単位区間番号 (H17相当)	路線名	平日24時間交通量(台)		混雑時平均旅行速度 混雑方向	小型	大型	区間延長 (km) (e)	CO2 (t-co2/日) (f)=(a*c*e)+ (b*d*f)/100 000
		小型車 (a)	大型車 (b)		2012係数 (c)	2012係数 (d)		
4016	杉並あきる野線	13,237	2,662	14.0	255.4	1,153.6	11.3	729.0
4031	立川所沢線	29,592	5,316	8.4	363.6	1,459.7	1.8	333.3
4032	立川所沢線	12,240	1,483	13.8	259.1	1,164.5	5.0	244.9
4048	立川青梅線	22,307	5,874	25.6	186.0	920.2	6.4	611.4
4064	立川東大和線	20,587	3,222	12.6	281.2	1,230.0	5.4	526.6
44028	立川東大和線	8,274	1,058	25.6	186.0	920.2	1.2	30.1
6027	立川国分寺線	2,910	279	13.5	276.1	1,271.0	2.5	28.9
46019	立川日野線	15,871	2,343	10.0	329.0	1,372.0	1.2	101.2
46024	立川昭島線	6,373	1,171	22.8	197.7	966.4	1.9	45.4
46025	立川昭島線	16,205	1,980	12.3	286.7	1,246.4	3.2	227.6
合計		147,596	25,388				39.9	2,878.7

b. NOX 排出量

平成 27 年道路交通センサスに基づき算出した NOX 排出量（平成 24 年時点の排出係数採用）は、633.1 (kg/日) であり、前回調査の平成 17 年道路交通センサスに基づく算出結果（408.9 (kg/日)）に比べ高い値である。

これは、平均旅行速度の低下等が影響しているものと考えられる。

表 3-14 自動車からの NOX 排出量の算出結果（排出係数：平成 24 年時点）

調査単位区間番号 (H17相当)	路線名	平日24時間交通量(台)		混雑時平均旅行速度 混雑方向	小型	大型	区間延長 (km) (e)	CO2 (t-co2/日) (f)=(a*c*e)+ (b*d*f)/1 00000
		小型車 (a)	大型車 (b)		2012係数 (c)	2012係数 (d)		
4016	杉並あきる野線	13,237	2,662	14.0	0.1786	4.7596	11.3	169.9
4031	立川所沢線	29,592	5,316	8.4	0.2000	6.2532	1.8	70.5
4032	立川所沢線	12,240	1,483	13.8	0.1793	4.8129	5.0	46.7
4048	立川青梅線	22,307	5,874	25.6	0.1480	3.5004	6.4	152.7
4064	立川東大和線	20,587	3,222	12.6	0.1836	5.1328	5.4	109.7
44028	立川東大和線	8,274	1,058	25.6	0.1480	3.5004	1.2	5.9
6027	立川国分寺線	2,910	279	13.5	0.1804	4.8929	2.5	4.7
46019	立川日野線	15,871	2,343	10.0	0.1930	5.8260	1.2	20.1
46024	立川昭島線	6,373	1,171	22.8	0.1579	3.7866	1.9	10.3
46025	立川昭島線	16,205	1,980	12.3	0.1847	5.2128	3.2	42.6
合計		147,596	25,388				39.9	633.1

(5) 駅利用者及びバス利用者の満足度

前回(平成 22 年度)調査と同様、満足度に関する項目(駅利用者 6 項目、バス利用者 4 項目)別に、「満足」4 点、「やや満足」3 点、「やや不満」2 点、「不満」1 点とし、回答者数で重みをつけた平均値を算出し、その値を平均スコアとした(2.50 が中間値となる)。

表 3-15 満足度の計算式

満足度＝
$\frac{\text{「満足」の回答者数} \times 4 + \text{「やや満足」の回答者数} \times 3 + \text{「やや不満」の回答者数} \times 2 + \text{「不満」の回答者数} \times 1}{\text{「満足」の回答者数} + \text{「やや満足」の回答者数} + \text{「やや不満」の回答者数} + \text{「不満」の回答者数}}$

ただし、前回調査では、配点 0 点の「わからない」「無回答」の回答者数も含めた全回答者数が分母となっていると考えられるため、参考として、この方法によるスコアも示す。

表 3-16 駅利用者の満足度

	満足度平均スコア	参考:前回調査の算出方法(全回答者数を分母)
駅の利便性	3.05	2.97
バスの利便性	2.01	1.36
タクシーの利便性	2.16	1.06
自転車の利便性	2.53	1.40
自動車の利便性	2.80	1.59
駅周辺の歩きやすさについて	3.01	2.92

表 3-17 バス利用者の満足度

	満足度平均スコア	参考:前回調査の算出方法(全回答者数を分母)
バスの利便性	2.09	2.01
バス停の利便性	2.71	2.58
自宅最寄りのバス停の立地について	3.02	2.86
目的地最寄りのバス停の立地について	3.07	2.84

3.2 成果指標の整理

総合都市交通戦略の成果指標について、前回調査における①平成 22 年の値と②10 年後(令和2年)の目標値、及び今回調査における③令和2年の現況値を示す。

「CO₂、NO_x の減少」以外の指標で目標を達成している。ただし、「自転車の利便性」については無回答を含む全回答者数を分母とする前回の算出方法では未達成となる。

「CO₂、NO_x の減少」は、未達成である。これは、平均旅行速度の低下等が影響しているものと考えられる。

表 3-18 総合都市交通戦略の成果指標（西武立川駅）

アウトカム指標	①現況値 (平成 22 年)	②目標値 (令和2年)	③現況値 (令和2年)	結果
駅利用者数(人)の増加	7,530 人/日 (平成 19 年)	7,900 人/日	11,705 人/日 (平成 31 年)	達成
駅利用者の満足度 (満足度スコア)	駅の利便性 1.65 (平成22年)	1.82	3.05 (前回算出方法 2.97)	達成
	バスの利便性 1.08 (平成22年)	1.19	2.01 (前回算出方法 1.36)	達成
	タクシーの利便性 0.92 (平成22年)	1.01	2.16 (前回算出方法 1.06)	達成
	自転車の利便性 1.54 (平成22年)	1.69	2.53 (前回算出方法 1.40)	達成 (前回算出方法 では未達成)
	自動車の利便性 1.09 (平成22年)	1.20	2.80 (前回算出方法 1.59)	達成
	駅周辺の歩きやすさ 1.20 (平成22年)	1.32	3.01 (前回算出方法 2.92)	達成
バス利用者数(人)の増加	99,978 人/年 (平成22年)	105,000 人/年	125,546 人/年 (平成 31 年度)	達成
バス利用者の満足度 (満足度スコア)	バスの利便性 1.71 (平成22年)	1.88	2.09 (前回算出方法 2.01)	達成
	バス停の利便性 2.03 (平成22年)	2.23	2.71 (前回算出方法 2.58)	達成
CO ₂ (t-co ₂ /日)、 NO _x (kg/日)の減少	CO ₂ 2,821.3(t-co ₂ /日) (平成 17 年) NO _x 408.9(kg/日) (平成 17 年)	CO ₂ 2,652.0(t-co ₂ /日) NO _x 384.4(kg/日)	CO ₂ 2,994.7(t-co ₂ /日) (平成 27 年) NO _x 421.8(kg/日) (平成 27 年)	未達成

4. 資料

4.1 駅利用者及びバス利用者満足度調査結果データ

4.1.1 配布・回収数

駅及びバス利用者アンケート調査の調査票配布数、回収数を以下に示す。

平日：1,000 票配布 / 315 票回収(回収率 31.5%)

休日：1,000 票配布 / 300 票回収(回収率 30.0%)

4.1.2 結果

(1) 問1(1)性別

	平日	休日	総計
男性	128	135	263
女性	169	154	323
不明・無回答	18	11	29
総計	315	300	615

(2) 問1(2)年齢構成

	平日	休日	総計
15～19歳	4	8	12
20～29歳	17	14	31
30～39歳	36	42	78
40～49歳	58	63	121
50～59歳	68	42	110
60～64歳	32	36	68
65～69歳	36	30	66
70～74歳	33	22	55
75歳以上	27	35	62
不明・無回答	4	8	12
総計	315	300	615

(3) 問 1(3)居住地

	平日	休日	総計
立川市	195	195	390
立川市以外	107	95	202
不明・無回答	13	10	23
総計	315	300	615

(4) 問 1(4)職業

	平日	休日	総計
会社員・公務員・団体職員	141	129	270
自営業(農林業・商工業など)	9	12	21
学生(高校生以上)	6	11	17
家事従事者	42	34	76
アルバイト・パート	60	57	117
無職	45	42	87
その他	6	9	15
不明・無回答	6	6	12
総計	315	300	615

(5) 問 2(1)西武立川駅の利用頻度

	平日	休日	総計
週5回以上	124	106	230
週に数回	84	70	154
月に数回	50	70	120
年に数回	43	38	81
その他	8	6	14
不明・無回答	6	10	16
総計	315	300	615

(6) 問 2(2)西武立川駅を利用する際の行きと帰りの時間帯

(行き)

	平日	休日	総計
0			
1			
2			
3			
4			
5	2	8	10
6	10	25	35
7	84	64	148
8	70	50	120
9	40	43	83
10	45	35	80
11	9	8	17
12	4	3	7
13	8	8	16
14	6	1	7
15	1	4	5
16	1		1
17		4	4
18	2		2
19	1	2	3
20			
21			
22			
23			
不明・無回答	32	45	77
総計	315	300	615

(帰り)

	平日	休日	総計
0			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7	2	1	3
8	2	2	4
9	2	1	3
10		3	3
11	4	2	6
12	4	5	9
13	14	12	26
14	12	13	25
15	23	19	42
16	44	27	71
17	38	35	73
18	49	43	92
19	40	36	76
20	18	23	41
21	8	14	22
22	15	11	26
23	3	6	9
24	2	1	3
不明・無回答	35	46	81
総計	315	300	615

(7) 問 2(3)西武立川駅の主な利用目的

	平日 (N=315)	%	休日 (N=300)	%
勤務先(帰社を含む)	168	53.3%	136	45.3%
通学先(帰校を含む)	6	1.9%	10	3.3%
買物	27	8.6%	22	7.3%
社交・娯楽・食事	37	11.7%	49	16.3%
通院	15	4.8%	12	4.0%
業務(会議、打合せ、販売など)	11	3.5%	10	3.3%
その他	17	5.4%	28	9.3%
不明・無回答	34	10.8%	33	11.0%
総計	315	100.0%	300	100.0%

(8) 問 2(4)西武立川駅に来るまで、西武立川駅から目的地に行くまでの交通手段

	平日	%	休日	%
①鉄道、モノレール	90	28.6%	83	27.7%
②バス	31	9.8%	19	6.3%
③自家用車(自分で運転)	7	2.2%	4	1.3%
④自家用車(同乗)	11	3.5%	9	3.0%
⑤オートバイ・原付		0.0%	2	0.7%
⑥自転車	38	12.1%	47	15.7%
⑦徒歩	129	41.0%	129	43.0%
⑧その他	1	0.3%		0.0%
不明・無回答	8	2.5%	7	2.3%
総計	315	100.0%	300	100.0%

(9) 問 3 西武立川駅の満足度と重要度

平日

	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	不明・無回答	総計
駅の利便性	101	124	45	22	10	13	315
バスの利便性	19	37	70	75	88	26	315
タクシーの利便性	19	30	49	49	135	33	315
自転車の利便性	38	52	33	32	124	36	315
自動車の利便性	44	67	35	19	110	40	315
駅周辺の歩きやすさについて	110	101	49	30	7	18	315

休日

	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	不明・無回答	総計
駅の利便性	101	102	41	22	5	29	300
バスの利便性	26	24	55	71	94	30	300
タクシーの利便性	19	22	43	36	143	37	300
自転車の利便性	31	38	35	38	115	43	300
自動車の利便性	38	47	32	19	119	45	300
駅周辺の歩きやすさについて	96	106	32	31	9	26	300

(10) 問 4(1)バスの利用頻度

	平日	休日	総計
週に5回以上	11	6	17
週に数回	39	28	67
月に数回	56	77	133
年に数回	74	53	127
その他	5	9	14
全く利用していない	120	117	237
不明・無回答	10	10	20
総計	315	300	615

(11) 問 4(2)バスを利用する際の行きと帰りの時間帯

(行き)

	平日	休日	総計
0			
1			
2			
3			
4			
5	1	3	4
6	6	8	14
7	27	26	53
8	14	7	21
9	26	19	45
10	27	32	59
11	12	7	19
12	2	5	7
13	6	2	8
14	6	4	10
15			
16	1		1
17	1	4	5
18			
19			
20			
21			
22			
23			
不明・無回答	66	66	132
総計	195	183	378

(帰り)

	平日	休日	総計
0			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8		1	1
9			
10	1	1	2
11	3	1	4
12	1	3	4
13	6	7	13
14	11	10	21
15	22	13	35
16	16	21	37
17	16	16	32
18	21	23	44
19	21	15	36
20	7	6	13
21	1	5	6
22	6	3	9
23	3	1	4
不明・無回答	60	57	117
総計	195	183	378

(12) 問 4(4)バスの利用目的

	平日 (N=195)	%	休日 (N=183)	%
勤務先(帰社を含む)	49	25.1%	38	20.8%
通学先(帰校を含む)	3	1.5%	2	1.1%
買物	43	22.1%	38	20.8%
社交・娯楽・食事	36	18.5%	28	15.3%
通院	17	8.7%	12	6.6%
業務(会議、打合せ、販売など)	3	1.5%	7	3.8%
その他	7	3.6%	13	7.1%
不明・無回答	37	19.0%	45	24.6%
総計	195	100.0%	183	100.0%

(13) 問 5 バスの満足度と重要度

(平日)

	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	不明・無回答	総計
バスの利便性	20	42	56	56	6	15	195
バス停の利便性	60	50	25	35	6	19	195
自宅最寄りのバス停の立地について	72	59	17	19	9	19	195
目的地最寄りのバス停の立地について	74	51	14	23	14	19	195

(休日)

	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	不明・無回答	総計
バスの利便性	18	33	50	64	8	10	183
バス停の利便性	43	49	35	35	11	10	183
自宅最寄りのバス停の立地について	63	49	24	25	9	13	183
目的地最寄りのバス停の立地について	72	43	24	20	12	12	183