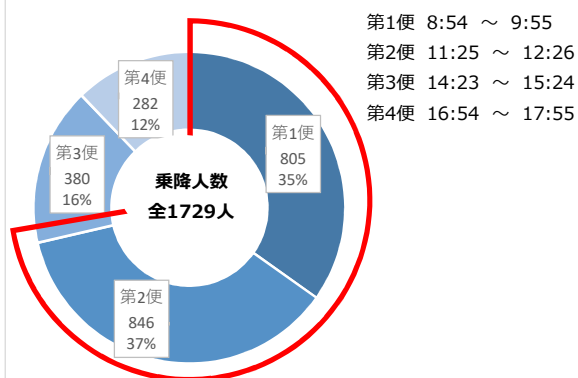


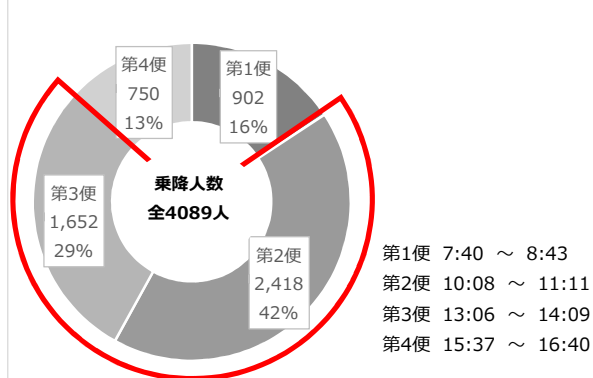
◆ 路線別 コミュニティバス便別利用者数及び割合（再編後～現在）

資料 2

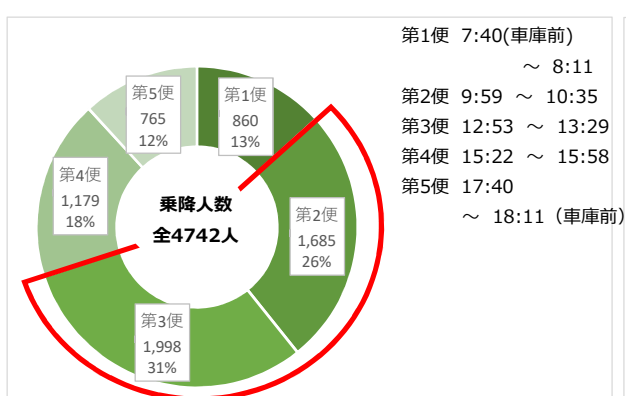
東部線（車庫前→あやの台オークワ前→車庫前）



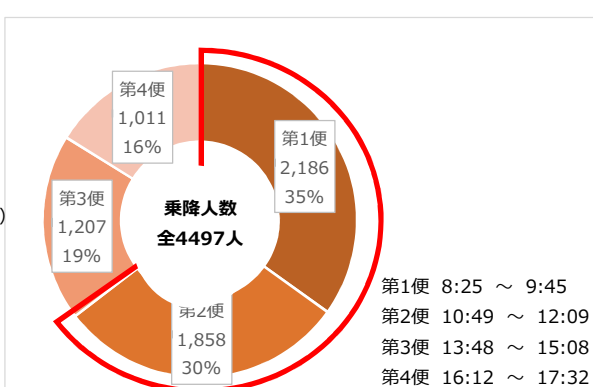
北部線（車庫前→光陽台東→車庫前）



東西幹線（車庫前/橋本駅→高野口駅→橋本駅/車庫前）

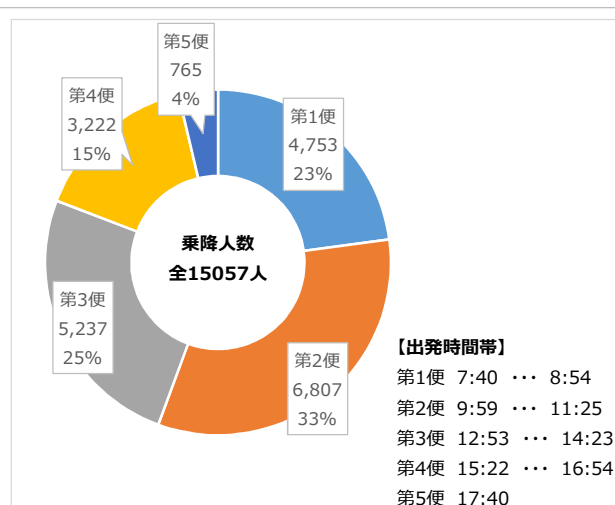


西部線（橋本駅前→高野口駅前→橋本駅前）



※赤の扇形は、割合第1位と第2位を合わせたボリュームゾーン。

全体



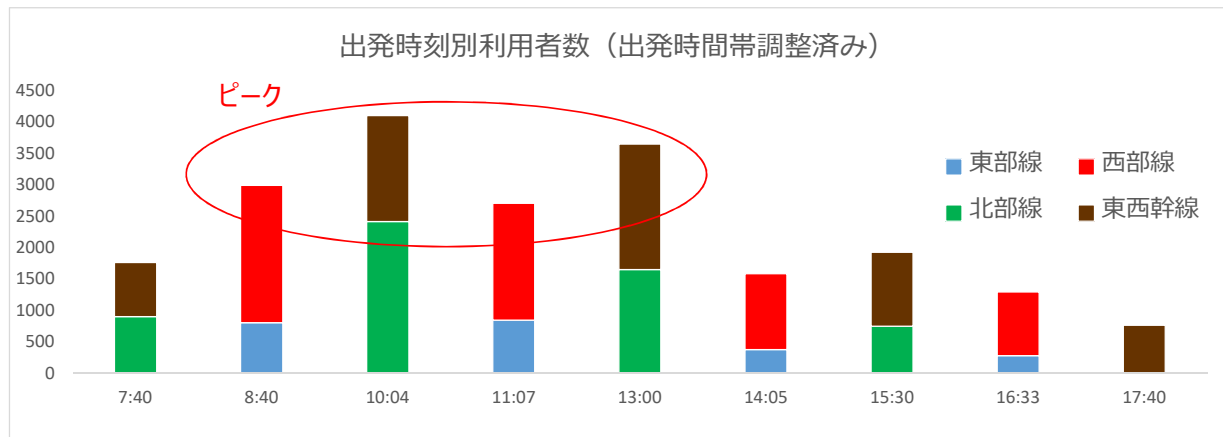
上記の円グラフは、路線ごとに各便の利用者の割合を図示したものである。

各路線の傾向として、おおむね「夕方よりも朝・昼の利用が多い」。また東部線と西部線は第1、2便で利用者全体の2／3を占めている。一方、北部線・東西幹線は、第2、3便が多く、第1便は比較的小さい。

全利用者の便別利用割合は左のとおりである。第5便は東西幹線のみであり、分析が難しいが、夕方の便の利用者はやはり少ない。夕方の利用ニーズに沿っていませんと考えられる。

上述の円グラフはすべて「便数」で分類している。つまり7時40分発の北部線・東西幹線の第1便も、8時以降発の東部線・西部線の第1便も、同じカテゴリーで分析している。

これを近似の時間帯で再分類した（出発時間帯を調整した）グラフは次のとおり。



【凡例】

7:40は、東西幹線第1便と北部線第1便、

8:40は、西部線第1便（8:25）と東部線第1便（8:54）の中間値で利用者数を合計している（プラスマイナス15分）。

以下同様にして、

10:04は、東西幹線第2便（9:59）と北部線第2便（10:08）の中間値（プラスマイナス5分）

11:07は、西部線第2便（10:49）と東部線第2便（11:25）の中間値（プラスマイナス18分）

13:00は、東西幹線第3便（12:53）と北部線第3便（13:06）の中間値（プラスマイナス6分）

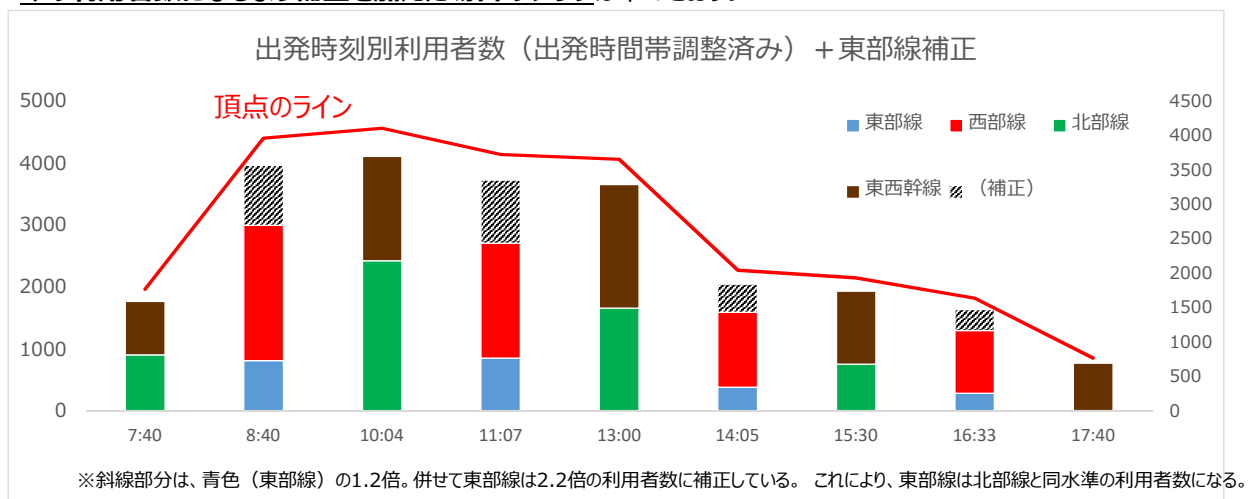
14:15は、西部線第3便（13:48）と東部線第3便（14:23）の中間値（プラスマイナス18分）

15:30は、東西幹線第4便（15:22）と北部線第4便（15:37）の中間値（プラスマイナス7分）

16:33は、西部線第4便（16:12）と東部線第4便（16:54）の中間値（プラスマイナス21分）

■ピーク（山）が東部線・西部線と北部線・東西幹線でそれぞれみられる。

■東部線の利用者数が他の路線に比べて少なく、影響が読み取りづらいため、**東部線がおおむね他の路線並みの利用者数になるよう補正を加えた場合のグラフ**は下のとおり。



■補正により、**利用者数のボリュームゾーンは、8:40から13:00までの間**であることが明瞭となった。

通勤・通学の時間帯ではないので、通院・買い物及びその帰り、または駅への乗り換えと思われる。

■バス停別の乗降数やICOCAカードの利用履歴等、より多くの情報を収集することで、さらに精緻なデータ分析を行いたい。また、乗降調査等により利用者のニーズを明らかにし、今後の計画策定に役立てたい。