

2021 年度 修士論文

都市内での新交通システムとバスの移動負荷の比較
—垂直移動に着目して—

東京都立大学大学院 都市環境科学研究科 建築学域

20852516 繁縄将太
指導教員 吉川 徹

梗概

都市内での新交通システムとバスの移動負荷の比較

－ 垂直移動に着目して －

20852516 繁縄将太

指導教員 吉川 徹

1. はじめに

1-1. 研究背景

モノレールや自動案内軌条式旅客輸送システム（以下、これらを総称して新交通システムと呼ぶ）は、都市部に多く建設されている。これらは、路線バス（以下、バス）以上鉄道在来線未満の表定速度、移動距離、輸送規模を持つ。また、地下鉄と比較して建設費が安価で、利用時の移動距離が在来鉄道よりも短い。そして我が国では、法令上の要請や走行空間確保の観点から道路上に建設され、駅舎の多くが高架化されている。このことから、新交通システムに乗車する際には、地上階から上層階まで垂直方向の移動が必要になる。この点で地下鉄と同様に、LRT やバスなどの地上を走行する交通機関とは利用時の行動が異なる。従って移動距離に対して、駅舎構内での移動負荷が地上を走行する交通機関と比べて大きく、特に高齢者を中心に利用が敬遠される可能性がある。そのため、駅舎を中心に新交通システム利用時に生じる移動負荷を定量的に分析し、高齢化社会における公共交通機関の利用環境を再検討することは有益である。

1-2. 既往研究と本研究の位置づけ

都市部における公共交通機関と歩行者・利用者との関係については研究例が多い。レラ¹⁾は、歩行者の立場から3つの公共交通機関（バス、BRT、地下鉄）による都市移動とその際に生じる移動時間及び移動負荷から各交通機関の優劣を定量化した。しかし、地下鉄よりも低速である新交通システム乗降時における駅舎内での垂直方向の移動負荷については言及していない。また、佐藤ら²⁾は駅での乗換抵抗に着目し、降車扉～乗車扉間の抵抗を時間のパラメータで表現しているが、初乗り駅から降車駅までの完結した移動は算定していない。森谷ら³⁾は、地下鉄延伸予定区間の交通手段の検討を通して市街地中心部への利便性について分析しているが、他の交通機関への乗り継ぎを前提としており単一交通機関での移動は言及していない。塚田ら⁴⁾は、主要駅での実測から全ての移動にかかる負荷を水平歩行移動時間に換算する「一般化時間」を提唱し、移動形態・利用者属性別に等価時間係数（ W_n ）を設け交通結節点での乗換時の利便性の定量的評価手法を確立させたが、モデル提示にとどまっている。

以上4つの研究の中で、①新交通システムの駅構内での移動負荷、②始発駅出口～到着駅出口までの完結した乗車移動の両者を満たす研究はなされていない。そこで本研究では、これらの研究成果を参考に新交通システム駅間の完結した乗車移動の定量的分析と垂直方向の移動負荷の影響度合について研究する。

1-3. 研究目的

以上より本研究では都市部で新交通システムを使って移動する際の不便さを検証するため、利用時の移動負荷を定量的に分析する。これにより、「バス利用の方が優位な領域」と「新交通システム利用時の方が優位な領域」が都市空間上にどのように広がっているのか、その要因は何かを明らかにすることを目的とする。本研究での知見

表 1 分析対象区間とその特徴

路線名	対象区間	対象区間の特徴
	多摩センター⇄松が谷	沿線と駅前空間に高低差有(1駅間)
多摩都市モノレール	多摩センター⇄大塚・帝京大学	沿線と駅前空間に高低差有(2駅間)
	立川北⇄玉川上水	平坦区間かつバスが複数系統並走
日暮里・舎人ライナー	日暮里⇄見沼代親水公園 注1	長距離区間で比較
	日暮里⇄西新井大師西 注1	

表 2 移動形態別・利用者属性別の歩行速度

移動形態	利用者属性	
	非高齢者(自由目的)	高齢者(自由目的)
水平歩行 (m/s)	1.4 注2	1.1
階段上り(段/s)	1.7 注2	1.3
階段下り(段/s)	1.71 注2	1.53
エスカレーター上り(m/s)	0.25 注3	
エスカレーター下り(m/s)		

表 3 移動形態別・利用者属性別の等価時間係数

移動形態	利用者属性	
	非高齢者(自由目的)	高齢者(自由目的)
水平歩行	1	1
階段上り	1.78	1.6
階段下り	1.19	1.15
待ち(立位)	0.74	0.74
待ち(座位)	0.43	0.46
エスカレーター上り	1.25	1.03
エスカレーター下り	0.8	0.58

は、徒歩を重視するまちづくりにおけるモビリティの在り方の検討に寄与することが期待される。

2. 研究方法

新交通システムとバスの並走区間で、塚田ら⁴⁾のパラメータを用いて「一般化時間」と「所要時間」を算出し「新交通システムの方が優位な領域」と垂直移動の負荷が占める割合について議論する。

2-1. 分析対象路線

本研究では、沿線及び駅前空間に高低差がある環境下、バスが複数系統並走している区間での移動負荷、そして長距離区間で新交通システムの優位な領域がどの地点で逆転するかを明らかにする。その為、国内の新交通システム路線のうち、①バスと並走し、②乗客の主な利用用途が日常生活上の主たる移動手段である、多摩都市モノレールと日暮里・舎人ライナーの以下の区間とした（表1）。

2-2. 一般化時間の算出に必要な移動形態別・利用者属性別の係数

非高齢者、高齢者の2世代による結果の差異を明らかにするため、塚田ら⁴⁾を参照し、移動形態別・利用者属性の歩行速度、階段昇降速度を示した（表2）。また水平歩行の移動を基準とした、各移動時の時間に等価時間係数（ W_n ）を乗じることで異なる移動形態においても一元的に説明が可能になるようにした（表3）。

2-3. 分析対象区間の沿線状況と運行本数

分析対象区間における新交通システム及び路線バスの運行形態についてまとめた（表4）。なお、運行ダイヤは平日を採用した。

新交通システム及びバスの計測拠点（始発、到着地点）については、多摩都市モノレールでは駅前広場と広場を通過する利用者の主要動線上に設置した。日暮里・舎人ライナーは、沿線の利用者分布を考

慮して、中間駅については駅最寄りのバス停留場を起終点とした（表 5）。新交通システム最寄り駅のバス停を計測拠点とすることで、生活空間に即した利用者行動を想定できる。

2-4. 一般化時間、所要時間の算出方法

前項までの条件を基に新交通システム、バス利用時の一般化時間及び所要時間の算出を非高齢者、高齢者それぞれで行う。塚田ら⁴⁾によると「一般化時間」とは、階段や昇降機を利用する際、移動に伴う肉体的・心理的負担感を水平歩行した場合と同等になるように時間換算し、様々な移動形態の所要時間に一元化したものである。本研究では以降、情報提供や待機空間の上屋の有無によって生じる損失時間・心理的負担時間は加味せず、身体的負荷の総和を算出する。

ここで、駅間の計測拠点の交通手段別の移動方法及びその間に生じる行動パターンについて説明する（表 6）。新交通システムでは、①起点地点から駅出入口までの水平歩行及び階段の昇降、②駅出入口から改札階まで階段またはエスカレーターでの移動、③改札階からホーム階まで②と同様に移動、④乗車駅構内での水平歩行となる。本研究では各駅構内図の図面が確認できなかったため、一律各列車 1 編成分の長さ（多摩都市モノレールは 60m、日暮里・舎人ライナーは 45 m）とした。⑤列車待機時間は、始発から最終列車が運行する時間帯から運行本数で除したものに、更に乗車機会の平均値（列車がすぐ到着すれば 0、列車の出発直後であれば 1 となるのでその平均値）0.5 を乗じた。⑥乗車時にホームと車両を跨ぐ 1 歩分（上り）とした。⑦座位での乗車移動とした。⑧降車時は、⑥と同様に 1 歩分（下り）

表 4 分析対象区間における新交通システムとバスの運行形態

	移動区間	移動手段	運行本数計 (本/日) 注5	乗車所要時間 (秒) 注6
多摩都市モノレール	多摩センター	新交通システム	126	120
	⇒松が谷	バス 注4	169	217
	松が谷	新交通システム	125	120
	⇒多摩センター	バス 注4	102	360
	多摩センター	新交通システム	126	240
	⇒大塚・帝京大学	バス 注4	110	300
	大塚・帝京大学	新交通システム	125	240
	⇒多摩センター	バス 注4	115	573
	立川北	新交通システム	126	540
	⇒玉川上水	バス 注4	57	1548
日暮里・舎人ライナー	玉川上水	新交通システム	122	540
	⇒立川北	バス 注4	55	1345
	日暮里	新交通システム	246	1200
	⇒見沼代親水公園	バス 注4	20 注7	2394 注9
	見沼代親水公園	新交通システム	246 注8	1200
	⇒日暮里	バス 注4	19	2646 注9
	西新井大師西	新交通システム	246	780
	⇒日暮里	バス 注4	36	1788 注9

表 6 移動手段別・行動パターン

移動方法	計測起点周辺		出発駅構内					車内	到着駅構内				計測終点周辺	
	① 水平移動	① (駅階段空間昇降) 注14	② 地上駅構内改札階	③ 改札駅構内上りホーム階	④ 水平駅構内で注11	⑤ 列車(バス)待機	⑥ (段差乗車1段分)	⑦ 乗車中	⑧ (段差降車1段分)	⑨ 水平駅構内で注11	⑩ ホーム駅構内下り改札階	⑪ 改札駅構内地下上り階	⑫ (駅階段空間昇降) 注14	⑫ 水平移動
新交通システム (階段使用)	◎	○	◎ 注12	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎ 注12	○	◎
新交通システム (エスカレーター使用)	◎	○	◎ 注12	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○ 注13	○ 注12,13	○	◎
バス	○	○	—	—	—	◎	◎	◎	◎	—	—	—	○	○

垂直方向の
移動負荷

◎：必ず発生 ○：一部の駅で発生 —：無し

表 5 各駅の計測地点一覧

	駅名(地点名)		起点(終点)として設定した場所
			小田急多摩センター駅南出口付近
多摩都市モノレール	多摩センター A地点		多摩センター大橋上
	多摩センター B地点		松が谷駅 改札出口
	松が谷		大塚・帝京大学駅 東口階段出口
	大塚・帝京大学		JR立川駅北口 注10
	立川北 A地点		伊勢丹立川店2階玄関前 注10
	立川北 B地点		立川北駅北口 注10
日暮里・舎人ライナー	立川北 C地点		玉川上水駅南口バス停
	玉川上水		JR日暮里駅東口
	日暮里 A地点		東日暮里5-51-11付近
	日暮里 B地点		千代田線,日暮里舎人線連絡出口
	西日暮里		赤土小学校前 バス停
	赤土小学校前		熊野前交差点 同駅荒川口付近
	熊野前		扇大橋南交差点 付近
	足立小台		扇大橋 駅前 バス停
	扇大橋		扇三丁目 バス停
	高野		江北駅 駅前 バス停
	江北		江北六丁目団地前 バス停
	西新井大師西		谷在家 一丁目 バス停
	谷在家		舎人公園 駅前 バス停
	舎人公園		入谷 一丁目 バス停
	舎人		見沼代親水公園 駅前 バス停
	見沼代親水公園		

とした。⑨降車駅構内で④と同条件とした。⑩、⑪は③、②を下り方向としてそれぞれ対応した。⑩⑪について一部の駅で下り方向のエスカレーターが設置されていない為、階段で下るものとする。⑫は①同様に駅出入口から計測終点までの水平歩行、階段昇降、信号待機とした。バスにおいては①、⑤、⑥、⑦、⑧、⑫の行動パターンが適用される。但し、⑫はバス停が計測終点の場合は含めない（表 6）。

②、③、⑩、⑪時の階段移動においては、階段斜面移動時に斜面移動成分から水平移動成分を引いたものを、垂直方向の移動としたが、本研究で扱う階段は折り返し階段も含むため、水平移動成分は引かずに計算した。

3. 結果と考察

実際に各駅へ向向き、駅前周辺及び駅舎内の諸元を計測した。そして前章で定めた、歩行速度、等価時間係数、乗車所要時間を用いて計測起点から計測終点までの移動にかかる一般化時間等を算出した。結果の説明として移動形態別では新交通システム（階段、エスカレーター）対バスという図式で行う。また、利用者属性別では、非高齢者と高齢者の 2 軸で整理して結果・考察を述べる。

3-1. 一般化時間

2-4. で述べた移動が完結する駅間の一般化時間の総和とそこで生じる垂直方向の移動負荷の割合について、結果をもとに考察する。

3-1-1. 多摩都市モノレール

多摩都市モノレールでは、松が谷⇒多摩センター（A,B）（表 7,8）においては、バスの方が優位だった。これは、新交通システムと比べてバスの運行本数が少なく、松が谷始発は少ないが駅間が短く、所要時間に大差がなかったこと、一般化時間全体に対する待機時間の割合も3分の1程度であったことが要因である。このことから、この区間では垂直方向の移動負荷が圧倒的に大きい新交通システムよりもバスの方が、より小さい負担で移動ができることがわかる。

多摩センター⇒大塚・帝京大学（表 9,10）と立川北⇒玉川上水（紙面上の関係で表の掲載を省略）では、非高齢者にとって新交通システムの方が優位であった。この際に、一般化時間総和に対する垂直方向の移動負荷の割合はバスの方が優位であったが、待機時間、乗車時間の負荷においては、新交通システムの方が小さかった。また、高齢者では、バスの方が僅かに優位であった。このことから、一般化時間全体についてみると、この区間では、垂直方向、乗車時間の移動負荷共に非高齢者の方が高齢者よりも負荷が大きいが分かった。この、一見すると逆と思われる現象の要因としては、等価時間係数 W_n と、バスの運行本数の差、そして大塚・帝京大学駅最寄りのバス停（堰場停留所）から計測終点まで移動する間に信号待ちが発生するため、非高齢者にとって垂直方向の移動よりも列車待機、乗車時間にかかる負荷の方がより大きいと考えられる。立川北⇒玉川上水間では、バスの運行本数が新交通システムよりも少なく、乗車時間が長いことが、この結果が得られた大きな要因と思われる。

表 7 一般化時間 松が谷⇒多摩センター (A)

	移動方法	一般化時間	負荷の割合			
		(秒)	垂直方向	待機時間	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	638.74	0.22	0.31	0.08	0.39
	新交通システム(エスカレーター)	616.55	0.19	0.32	0.08	0.41
	バス (按分計算)	<u>572.77</u>	0.08	0.40	0.27	0.25
高 齢	新交通システム(階段使用)	727.30	0.21	0.27	0.08	0.44
	新交通システム(エスカレーター)	683.14	0.16	0.29	0.08	0.47
	バス (按分計算)	<u>625.04</u>	0.08	0.37	0.26	0.29

表 8 一般化時間 松が谷⇒多摩センター (B)

	移動方法	一般化時間	負荷の割合			
		(秒)	垂直方向	待機時間	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	629.78	0.20	0.31	0.08	0.41
	新交通システム(エスカレーター)	607.59	0.17	0.33	0.08	0.42
	バス (按分計算)	<u>571.50</u>	0.13	0.40	0.27	0.19
高 齢	新交通システム(階段使用)	719.11	0.19	0.27	0.08	0.46
	新交通システム(エスカレーター)	674.94	0.14	0.29	0.08	0.48
	バス (按分計算)	<u>628.17</u>	0.15	0.37	0.26	0.22

表 9 一般化時間 多摩センター (A)⇒大塚・帝京大学

	移動方法	一般化時間	負荷の割合			
		(秒)	垂直方向	待機時間	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	<u>657.84</u>	0.27	0.29	0.16	0.28
	新交通システム(エスカレーター)	<u>664.15</u>	0.22	0.29	0.16	0.33
	バス (按分計算)	702.57	0.02	0.52	0.18	0.28
高 齢	新交通システム(階段使用)	<u>793.82</u>	0.26	0.24	0.14	0.36
	新交通システム(エスカレーター)	<u>776.81</u>	0.17	0.25	0.14	0.43
	バス (按分計算)	747.02	0.02	0.48	0.18	0.31

表 10 一般化時間 多摩センター (B)⇒大塚・帝京大学

	移動方法	一般化時間	負荷の割合			
		(秒)	垂直方向	待機時間	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	<u>683.76</u>	0.23	0.28	0.15	0.34
	新交通システム(エスカレーター)	<u>690.06</u>	0.18	0.28	0.15	0.39
	バス (按分計算)	713.13	0.05	0.51	0.18	0.27
高 齢	新交通システム(階段使用)	<u>774.60</u>	0.23	0.25	0.14	0.38
	新交通システム(エスカレーター)	<u>757.59</u>	0.14	0.26	0.15	0.46
	バス (按分計算)	756.51	0.05	0.48	0.18	0.29

3-1-2. 日暮里・舎人ライナー

日暮里・舎人ライナーでは、全区間、全属性において新交通システムの方が優位であるという結果が得られた。また、新交通システム（階段、エスカレーター）で得られた数値は、バスの半分以上になった。考えられる要因として、並走するバスの運行本数は新交通システムの10分の1以下であることが挙げられる。すなわち、新交通システムの計画の想定通りに、この沿線における主たる移動手段が新交通システムになったことが伺われる。

3-2. 待機時間を除外した場合の一般化時間

3-1. で求めた一般化時間の計算結果から、バスにおける待機時間が新交通システムよりも著しく長い路線があったため、待機時間を省略することで、利用者にとって待機時間が問題にならない状況での算出を行った。これは、例えば時間的制約が少ない場合、バスのダイヤを調べてそれに合わせて自宅を出発する行動への適用が考えられる。あるいは仮にバスのダイヤが新交通システムと同等の便利さになった場合について考察するためにも有用な情報である。

3-2-1. 多摩都市モノレール

多摩センター（A,B）⇒大塚・帝京大学（表 11,12）で比較を行う。この区間では、バスが優位であった。乗車時間の負荷はバスの方が大きい、垂直方向の移動負荷の割合を見てみると、新交通システムは垂直方向の移動負荷が大きいことが分かった。このことから、待機時間を除いて計算すると、やはり新交通システムは垂直方向の移動負荷が大きく、駅前及び沿線に高低差のある短距離区間においては、バスの方が優位であることがいえる。

3-2-2. 日暮里・舎人ライナー

日暮里（A）発では、日暮里駅出入口を計測開始拠点とした。新交通システム（階段使用）の結果では、非高齢者では足立小台と谷在家以遠で、高齢者では足立小台と舎人以遠でバス利用よりも優位になった（図 1）。また、エスカレーター利用時の比較では、非高齢者では熊野前、足立小台及び西新井大師西以遠で、高齢者では熊野前、足立小台及び江北以遠でバス利用よりも優位となった。熊野前、足立小台は計測拠点をバス停ではなく、駅出口そばに設置したため、到着バス停から終着点までの歩行移動と信号待機が大きく影響した。また、足立小台は、駅が川の中州・堤防上に設置されているため、周辺道路の地上高が高いことから、改札が地上にある。そのため、この駅で降車する際は他駅よりも階段を下る負担が減ったため特異値が得られたと考えられる。バスの一般化時間が舎人公園以遠

表 11 一般化時間（待機時間省略）多摩センター (A)⇒大塚・帝京大学

	移動方法	一般化時間	負荷の割合		
		(秒)	垂直方向	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	464.21	0.39	0.22	0.39
	新交通システム(エスカレーター)	470.51	0.31	0.22	0.47
	バス (按分計算)	<u>340.71</u>	0.04	0.38	0.58
高 齢	新交通システム(階段使用)	600.18	0.34	0.18	0.48
	新交通システム(エスカレーター)	583.17	0.23	0.19	0.58
	バス (按分計算)	<u>385.16</u>	0.04	0.36	0.61

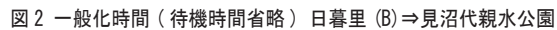
表 12 一般化時間（待機時間省略）多摩センター (B)⇒大塚・帝京大学

	移動方法	一般化時間	負荷の割合		
		(秒)	垂直方向	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	490.13	0.32	0.21	0.47
	新交通システム(エスカレーター)	496.43	0.24	0.21	0.55
	バス (按分計算)	<u>351.27</u>	0.09	0.37	0.54
高 齢	新交通システム(階段使用)	580.97	0.30	0.19	0.51
	新交通システム(エスカレーター)	563.96	0.19	0.20	0.61
	バス (按分計算)	<u>394.65</u>	0.09	0.35	0.56

日暮里 (B) 発では、駅と繁華街を結ぶ動線にある場所を計測開始拠点とした。新交通システム (階段使用) の結果では、非高齢者では足立小台と谷在家以遠で、高齢者では足立小台と舎人公園以遠でバス利用よりも優位になった (図 2)。また、エスカレーター利用時の比較では、非高齢者では熊野前、足立小台及び江北以遠で、高齢者でも同様に熊野前、足立小台及び江北以遠でバス利用よりも優位となった。これは、日暮里 (A) 発と同様の理由によって生じた結果である。新交通システムが優位になった駅での垂直移動の負荷の

[illegible]

新交通システムが優位になった駅での垂直移動の負荷の割合を見ると、階段利用時においては非高齢者では 0.32 以下、高齢者では 0.23 以下であった（表 15）。また、エスカレーター利用時には、非高齢者では 0.28 以下、高齢者では 0.24 以下となった。垂直方向の移動負荷の割合について、新交通システムが優位な領域に

[illegible]

おけるエスカレーター利用時は、駅間の差はないのに対して、階段利用時の場合は、非高齢者の方が高齢者よりも広いことが分かった。バスにおいては、赤土小学校前から西日暮里の間で数値が大幅に増加している。これは、新交通システムの下を走る東京都市計画道路放射第11号線（尾久橋通り）が西日暮里駅に向かうまでに環状5号線（明治通り）と道灌山通りと交差し、交通量増加に伴う道路混雑が発生していることに起因していると考えられる。

西新井大師西発では、日暮里方面行き江北六丁目団地前バス停を計測開始拠点として日暮里駅までの各途中駅を分析した。新交通システム（階段使用）の結果から非高齢者では熊野前以遠で、高齢者では熊野前及び西日暮里以遠でバスよりも優位になった（図4）。また、エスカレーター使用では、非高齢者では、熊野前以遠、高齢者では熊野前及び西日暮里以遠で、バスよりも優位になった（図4）。

新交通システムが優位になった駅での垂直移動の負荷の割合は、階段利用時には、非高齢者では0.33以下、高齢者では0.25以下であった（表16）。新交通システムを利用した方が優位な領域は、エスカレーター利用時には、非高齢者、高齢者共に変わらないが、階段利用時は非高齢者の方が高齢者よりも優位な領域が広い。バスは途中での迂回区間が存在しないが、見沼代親水公園発と同様に西日暮里駅手前で交差する明治通り、道灌山通りから合流する交通量の増加による渋滞から乗車所要時間が増加したと考えられる。

このことから、日暮里・舎人ライナーでの分析において新交通システムの方が優位な領域については、駅の構内構造、計測拠点とし

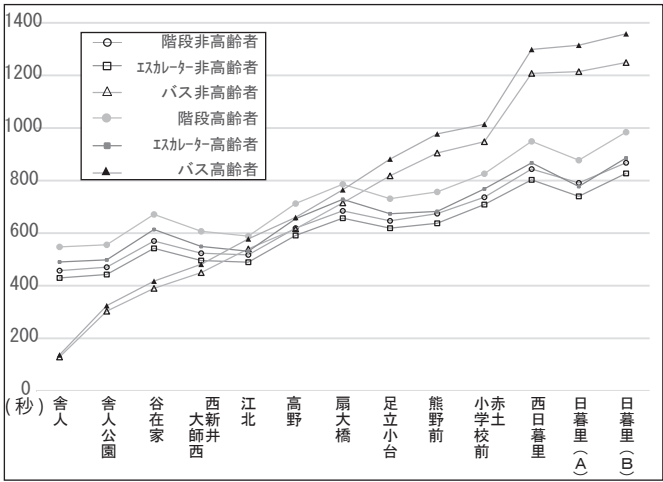


図3 一般化時間（待機時間省略）見沼代親水公園⇒日暮里（A, B）

表15 一般化時間（待機時間省略）に対する垂直方向の移動負荷割合
見沼代親水公園⇒日暮里（A, B）

移動方法	駅名												
	舎人公園	谷在家	大西新井	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	小学校前	赤土	西日暮里	日暮里（A）	日暮里（B）
非高齢者	新交通システム（階段使用）	0.36	0.35	0.29	0.32	0.32	0.27	0.24	0.22	0.25	0.22	0.21	0.22
	新交通システム（エスカレーター）	0.32	0.30	0.25	0.28	0.28	0.23	0.21	0.19	0.20	0.19	0.17	0.15
	バス	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*
	（按分計算）	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*
高齢者	新交通システム（階段使用）	0.34	0.33	0.28	0.31	0.32	0.26	0.24	0.23	0.25	0.23	0.21	0.22
	新交通システム（エスカレーター）	0.26	0.25	0.21	0.24	0.24	0.20	0.18	0.16	0.17	0.17	0.14	0.12
	バス	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*
	（按分計算）	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*

て設置したバス停と駅との立地の関係性、バスの運行ルート等の状況次第で、特異値が生じやすいことが分かった。また、新交通システムの階段利用時にはいずれの区間においても、優位な領域の境界は、非高齢者の方が高齢者よりも起点寄りになる。これは各移動にかかる時間に乗じた等価時間係数によるものと思われる。高齢者は、階段よりもエスカレーターを利用した方が、優位な領域が広い。

特異値が得られた駅を除いた新交通システムが優位な領域内において、垂直方向の移動負荷の割合は、非高齢者・階段利用時で0.33～0.26（バス停、駅出入口出発）、0.21（駅前広場周辺出発）が基準であった。高齢者・階段利用時には、0.25～0.22（バス停、駅出入口出発）、0.20（駅前広場周辺出発）が目安であった。エスカレーター利用時は、非高齢者・高齢者いずれも0.25付近が目安であった。

3-3. 所要時間

3-1. においてバスが優位な区間において、一般化時間と、等価時間係数（Wn）を省いた単純な所要時間とを比較することにより、等価時間係数の有無が垂直方向の負担率に与える相違を分析する。

3-3-1. 多摩都市モノレール

松が谷⇒多摩センター（A, B）にて、所要時間の結果（表17, 18）をまとめる。3-1-1. での結果（表7, 8）と比較してみると、所要時間の総和では、利用者属性別年代別に見ても、バスの方が移動にかかる所要時間が大きく、新交通システムを利用した方が優位であることが分かった。所要時間に対する垂直方向の移動負荷の割合については、非高齢者、高齢者ともにいずれも0.12付近となっている。所要時間算出においては、等価時間係数を乗じていないため、待機時間及び乗車時間の数値は利用者属性に依存していないが、水平歩行速

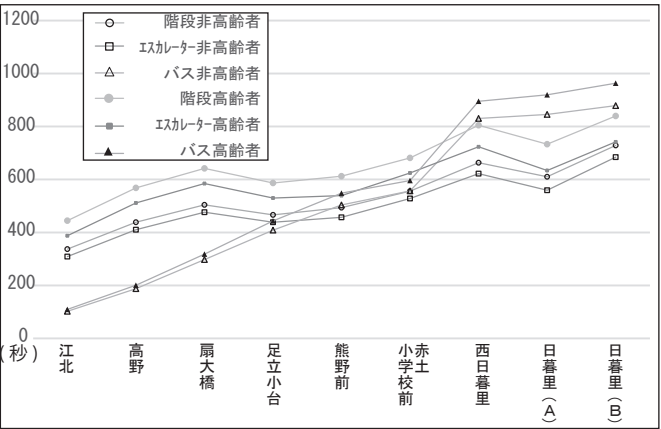


図4 一般化時間（待機時間省略）西新井大師西⇒日暮里（A, B）

表16 一般化時間（待機時間省略）に対する垂直方向の移動負荷割合
西新井大師⇒日暮里（A, B）

移動方法	駅名									
	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	小学校前	赤土	西日暮里	日暮里（A）	日暮里（B）
非高齢者	新交通システム（階段使用）	0.49	0.38	0.33	0.31	0.33	0.30	0.27	0.28	0.23
	新交通システム（エスカレーター）	0.44	0.33	0.29	0.27	0.28	0.26	0.22	0.22	0.18
	バス	0.02	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*
	（按分計算）	0.02	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*
高齢者	新交通システム（階段使用）	0.42	0.33	0.29	0.28	0.30	0.27	0.25	0.27	0.23
	新交通システム（エスカレーター）	0.33	0.25	0.22	0.20	0.21	0.21	0.16	0.15	0.13
	バス	0.02	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*
	（按分計算）	0.02	0.01	0.01	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*	0.00*

度、昇降移動速度（表2）の値に依存していることがわかる。

乗車時間の割合は、一般化時間の時と比べて、大幅に増加している。これは立位で待機中及び乗車移動中の等価時間係数がそれぞれ 0.74 と 0.43（表3）と小さいことが要因である。多摩都市モノレールの松が谷発では、身体的負荷から算出される一般化時間ではバスの方が優位であるのに対し、実際の所要時間では新交通システムが優位である。このことから、駅前空間及び沿線に高低差のある区間での移動においては、非高齢者では、体力に余裕があって時間に制約があるので、所要時間により新交通システムが実際には利用されやすいだろう。一方、高齢者は、体力に余裕がなく時間に制約が少ないことから、一般化時間によりバスが実際には利用されやすいだろう。

3-3-2. 日暮里・舎人ライナー

一般化時間においては、バスの待機時間及び乗車時間が新交通システムよりも大幅に大きいため、所要時間においても新交通システムが優位であった。このことから、距離に関わらず新交通システムが実際には利用されやすいだろう。

4. 総括と課題

4-1. 総括

本研究では都市部で新交通システムを使って移動する際の不便さを検証するために、多摩都市モノレール、日暮里・舎人ライナーについて、異なる並走環境という視点、交通手段・移動形態別の視点、世代別利用者属性からの視点から、駅間で完結した移動行動において、新交通システムが優位になる領域、バスが優位になる領域を分析した。この際には、身体的移動負荷を考慮した等価時間係数を乗じた一般化時間と、待機時間を省略した一般化時間、さらには所要時間との比較を行なった。

一般化時間の計算によって、多摩都市モノレールでは駅前空間の高低差の影響も考慮すれば、1駅間分の距離ではバスの方が、2駅間分の距離では新交通システムを利用した方が優位であることが分かった。日暮里・舎人ライナーでは、バスの運行間隔が新交通システムのそれよりも遥かに大きいため、対象とした全区間において新交通システムを利用した方が優位であることが示された。

待機時間を省略した一般化時間の計算においては、多摩都市モノレールでは昇降時の移動負荷が大きいため、バスを利用した方が優位であることが判明した。また、日暮里・舎人ライナーでは、新交通システム（階段利用時）の優位な領域の広さが高齢者よりも非高

齢者の方が大きいことが分かった。これは等価時間係数によるものであると推察できる。また、計測拠点となる地点や駅と最寄りのバス停との相違、さらに道路状況によって、隣接駅とは異なった特異値が見られた。さらに、新交通システム（階段利用時とエスカレーター利用時）が優位な領域の差を比較したところ、高齢者において非高齢者よりも優位な領域が広いことが判明した。

所要時間では、多摩都市モノレールの1駅間分の区間においては、時間的制約の多い非高齢者では、所要時間の観点からみた新交通システムでの移動が優位であった。一方で、時間的制約よりも身体的負担が大きい高齢者では、一般化時間から路線バスを利用した方が優位であり、そのような選択が実際になされると推測される。

4-2. 今後の課題

本研究の課題では、次の通りである。①訪日観光客や初めてその沿線地域を訪れた利用者、子連れやベビーカー、車椅子などの移動補助装置使用者を考慮した、より細分化された利用者属性別分析が期待される。②塚田ら⁴⁾において加味されていた情報提供による移動情報の入手のしやすさや、混雑度、待機空間での上屋の有無における心理的な空間についての計算は、本研究では考慮していない。これらの値と本研究での身体的移動負荷の値に合算した後の総合的な移動負荷についての研究が期待される。③駅構内の具体的な寸法を用いたより詳細な分析が駅舎の配置計画や設計に有用な情報をもたらす。

注釈

- 注1：並走するバスが西新井大師西を境に運行本数が変わる為2区間に分けた。
注2：参照先では示されていないため、本研究では同、通勤時の数値を使用。
注3：建築基準法施行令第129条の12を基に定格速度を30(m/分)、勾配を30度として垂直方向の速度を算出。
注4：各バス会社(2021年時点)のホームページから参照。
注5：バスの運行系統が複数ある区間では系統別の運行総本数とした。
注6：バスの運行系統が複数ある区間の乗車所要時間は各系統の運行本数から按分し算出。
注7：日暮里⇒西新井大師西は36(本/日)。
注8：見沼代親水公園⇒舎人公園は268(本/日)。
注9：各便の所要時間の差異が生じたため、平均乗車所要時間と表示速度を算出して、乗車所要時間を算出。
注10：いずれもベデストリアンデッキ上を計測拠点とした。
注11：多摩都市モノレールでは60m、日暮里・舎人ライナーでは45mとした。
注12：足立小台は省略。
注13：下り方向のエスカレーターが無い駅では、階段を使用。
注14：日暮里・舎人ライナーでは①、⑫の階段昇降が無い為、省略。
*(表13~16)：四捨五入後の数値が0.01以下のため、0.00として表示。

引用文献

- 1) レ・フォン・グエン(2017)：徒歩抵抗と公共交通機関を考慮した歩行者都市内アクセシビリティの評価手法，東京都立大学建築学域博士論文
2) 佐藤寛之ほか(2002)：都市公共交通ターミナルにおける乗換抵抗の要因分析と低減制作による便益計測に関する研究，土木計画学研究・論文集，2002，19巻，pp.803-812
3) 森谷健太，徳永幸之(2021)：世代間差異を考慮した地域公共交通計画における社会的便益評価手法の検討，都市計画報告集，No.20，pp.73-78
4) 塚田幸広ほか(2006)，一般化時間による交通結節点の利便性評価手法，国土交通省国土技術総合研究所資料，第297号
5) 建築基準法施行令第129条の12より
6) 東京都交通局HP，https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/nippori_toneri/，2022年1月20日閲覧
7) 多摩都市モノレール，<https://www.tama-monorail.co.jp/2022年1月20日閲覧>
8) 京王バス，<https://www.keio-bus.com/>，2022年1月20日閲覧
9) 立川バス，<https://www.tachikawabus.co.jp/>，2022年1月20日閲覧
10) ジョルダン乗換案内，<https://www.jorudan.co.jp/norikae/>，2022年1月20日閲覧

表 17 所要時間 松が谷⇒多摩センター (A)

	移動方法	所要時間 (秒)	負荷の割合			
			垂直方向	待機時間	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	736.53	0.13	0.36	0.16	0.34
	新交通システム(エスカレーター)	737.51	0.14	0.36	0.16	0.34
	バス (按分計算)	846.53	0.04	0.37	0.43	0.17
高 齢	新交通システム(階段使用)	822.81	0.14	0.32	0.15	0.39
	新交通システム(エスカレーター)	812.47	0.13	0.33	0.15	0.39
	バス (按分計算)	893.64	0.05	0.35	0.40	0.20

表 18 所要時間 松が谷⇒多摩センター (B)

	移動方法	所要時間 (秒)	負荷の割合			
			垂直方向	待機時間	乗車時間	その他
非 高 齢	新交通システム(階段使用)	730.15	0.12	0.37	0.16	0.35
	新交通システム(エスカレーター)	731.12	0.12	0.37	0.16	0.35
	バス (按分計算)	832.10	0.06	0.37	0.43	0.13
高 齢	新交通システム(階段使用)	816.87	0.13	0.33	0.15	0.40
	新交通システム(エスカレーター)	806.53	0.11	0.33	0.15	0.41
	バス (按分計算)	877.71	0.07	0.35	0.45	0.16

目次

梗概

目次

第1章 はじめに

1-1. 研究背景-----	3
1-2. 既往研究と本研究の位置付け-----	5
1-3. 研究目的-----	6

第2章 研究方法

2-1. 分析対象路線-----	9
2-2. 一般化時間の算出に必要な移動形態別・利用者属性別の係数-----	10
2-3. 分析対象区間の沿線状況と運行本数-----	11
2-4. 一般化時間、所要時間の算出方法-----	27

第3章 結果と考察

3-1. 一般化時間-----	31
3-1-1. 一般化時間 多摩センター⇒松が谷	
3-1-2. 一般化時間 松が谷⇒多摩センター	
3-1-3. 一般化時間 多摩センター⇒大塚・帝京大学	
3-1-4. 一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター	
3-1-5. 一般化時間 立川北⇒玉川上水	
3-1-6. 一般化時間 玉川上水⇒立川北	
3-1-7. 一般化時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園	
3-1-8. 一般化時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園	
3-1-9. 一般化時間 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)	
3-1-10. 一般化時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B)	
3-2. 待機時間を除外した場合の一般化時間-----	46
3-2-1. 一般化時間(待機時間省略) 多摩センター⇒松が谷	
3-2-2. 一般化時間(待機時間省略) 松が谷⇒多摩センター	
3-2-3. 一般化時間(待機時間省略) 多摩センター⇒大塚・帝京大学	
3-2-4. 一般化時間(待機時間省略) 大塚・帝京大学⇒多摩センター	
3-2-5. 一般化時間(待機時間省略) 立川北⇒玉川上水	
3-2-6. 一般化時間(待機時間省略) 玉川上水⇒立川北	

3-2-7. 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(A)⇒見沼代親水公園	
3-2-8. 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(B)⇒見沼代親水公園	
3-2-9. 一般化時間(待機時間省略) 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)	
3-2-10. 一般化時間(待機時間省略) 西新井大師西⇒日暮里(A, B)	
3-2-11. 一般化時間(待機時間省略) 日暮里・舎人ライナー 小括	
3-3. 所要時間-----	66
3-3-1. 所要時間 多摩センター⇒松が谷	
3-3-2. 所要時間 松が谷⇒多摩センター	
3-3-3. 所要時間 多摩センター⇒大塚・帝京大学	
3-3-4. 所要時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター	
3-3-5. 所要時間 立川北⇒玉川上水	
3-3-6. 所要時間 玉川上水⇒立川北	
3-3-7. 所要時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園	
3-3-8. 所要時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園	
3-3-9. 所要時間 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)	
3-3-10 所要時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B)	
第4章 総括と課題	
4-1. 総括-----	81
4-2. 今後の課題-----	82
第5章 付録	
5-1. 時間帯別運行本数一覧-----	85
5-2. 都営バス 乗車所要時間計算表-----	94
5-3. 計測拠点(日暮里・舎人ライナー)-----	101
5-4. 各駅計測拠点と駅出入口・バス停との距離-----	105
5-5. 駅舎の階段数、待機時間、計測拠点までの水平距離一覧-----	132
5-6. 一般化時間の算出過程 多摩都市モノレール-----	141
5-7. 所要時間の算出過程 多摩都市モノレール-----	153
5-8. 一般化時間の算出過程 日暮里・舎人ライナー-----	163
5-9. 所要時間の算出過程 日暮里・舎人ライナー-----	209
引用文献・謝辞 -----	257

第1章 はじめに

1-1. 研究背景

モノレールや自動案内軌条式旅客輸送システム（以下、これらを総称して新交通システムと呼ぶ）は、都市部に多く建設されている。これらは、路線バス（以下、バス）以上鉄道在来線未満の表定速度、移動距離、輸送規模を持つ。また、地下鉄と比較して建設費が安価で、利用時の移動距離が在来鉄道よりも短い。そして我が国では、法令上の要請や走行空間確保の観点から道路上に建設され、駅舎の多くが高架化されている。

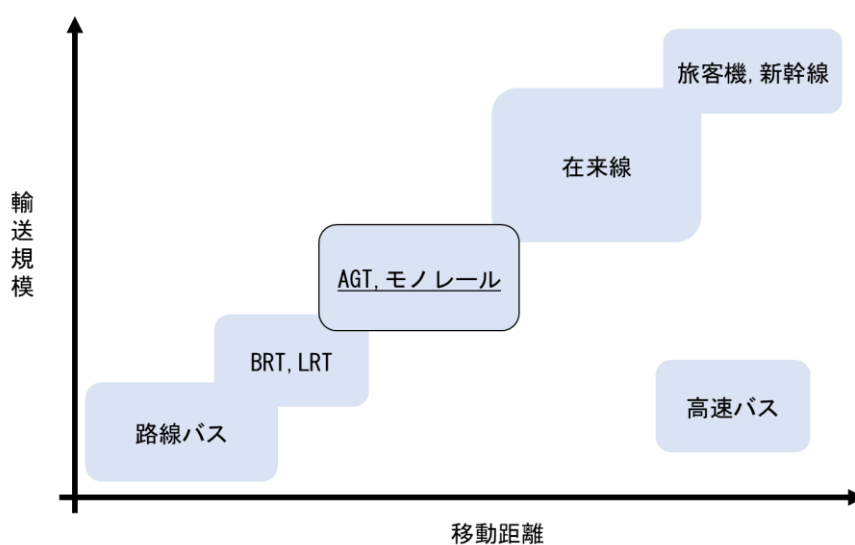


図 1-1-1: 主要な公共交通機関の移動距離と輸送規模の関係



図 1-1-2: モノレールの走行空間 (イメージ)

画像出典: はまれぽ.com 湘南モノレールとドリームランド線はどこまで延伸する計画だった? 湘南モノレール編

https://hamarepo.com/writer/story/images/images/hamarepo/wada/2017/11/6404shonanmono/600_03.jpg

2022 年 1 月 25 日閲覧

このことから、新交通システムに乗車する際には、地上階から上層階まで垂直方向の移動が必要になる。この点で地下鉄と同様に、LRT やバスなどの地上を走行する交通機関とは利用時の行動が異なる。従って移動距離に対して、駅舎構内での移動負荷が地上を走行する交通機関と比べて大きく、特に高齢者を中心に利用が敬遠される可能性がある。そのため、駅舎を中心に新交通システム利用時に生じる移動負荷を定量的に分析し、高齢化社会における公共交通機関の利用環境を再検討することは有益である。

・新交通システムでA駅からB駅までの移動をイメージ化

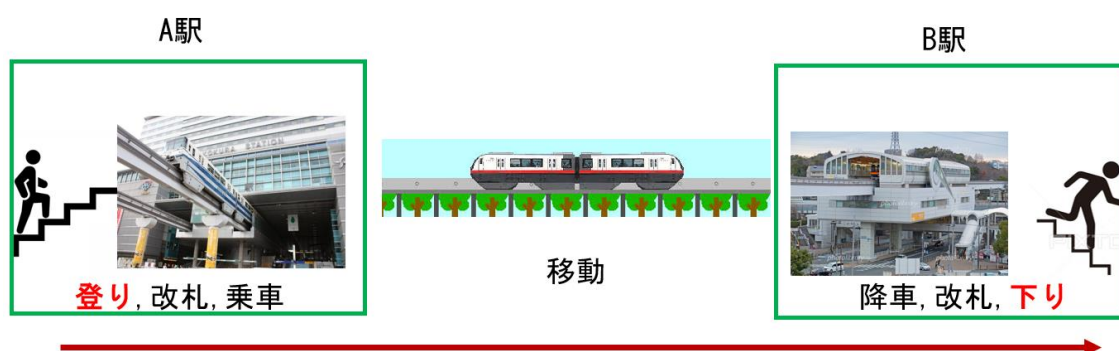


図 1-1-3: 新交通システム利用時の行動パターン図

1-2. 既往研究と本研究の位置づけ

都市部における公共交通機関と歩行者・利用者との関係については研究例が多い。レら¹⁾は、歩行者の立場から3つの公共交通機関(バス、BRT、地下鉄)による都市移動とその際に生じる移動時間及び移動負荷から各交通機関の優劣を定量化した。しかし、地下鉄よりも低速である新交通システム乗降時における駅舎内での垂直方向の移動負荷については言及していない。また、佐藤ら²⁾は駅での乗換抵抗に着目し、降車扉～乗車扉間の抵抗を時間のパラメータで表現しているが、初乗り駅から降車駅までの完結した移動は算定していない。森谷ら³⁾は、地下鉄延伸予定区間の交通手段の検討を通して市街地中心部への利便性について分析しているが、他の交通機関への乗り継ぎを前提としており単一交通機関での移動は言及していない。塚田ら⁴⁾は、主要駅での実測から全ての移動にかかる負荷を水平歩行移動時間に換算する「一般化時間」を提唱し、移動形態・利用者属性別に等価時間係数(W_n)を設け交通結節点での乗換時の利便性の定量的評価手法を確立させたが、モデル提示にとどまっている。

以上4つの研究の中で、①新交通システムの駅構内での移動負荷、②始発駅出口～到着駅出口までの完結した乗車移動の両者を満たす研究はなされていない。そこで本研究では、これらの研究成果を参考に新交通システム駅間の完結した乗車移動の定量的分析と垂直方向の移動負荷の影響度合について研究する。

1-3. 研究目的

以上より本研究では都市部で新交通システムを使って移動する際の不便さを検証するため、利用時の移動負荷を定量的に分析する。これにより、「バス利用の方が優位な領域」と「新交通システム利用の方が優位な領域」が都市空間上にどのように広がっているのか、その要因は何かを明らかにすることを目的とする。本研究での知見は、徒歩を重視するまちづくりにおけるモビリティの在り方の検討に寄与することが期待される。

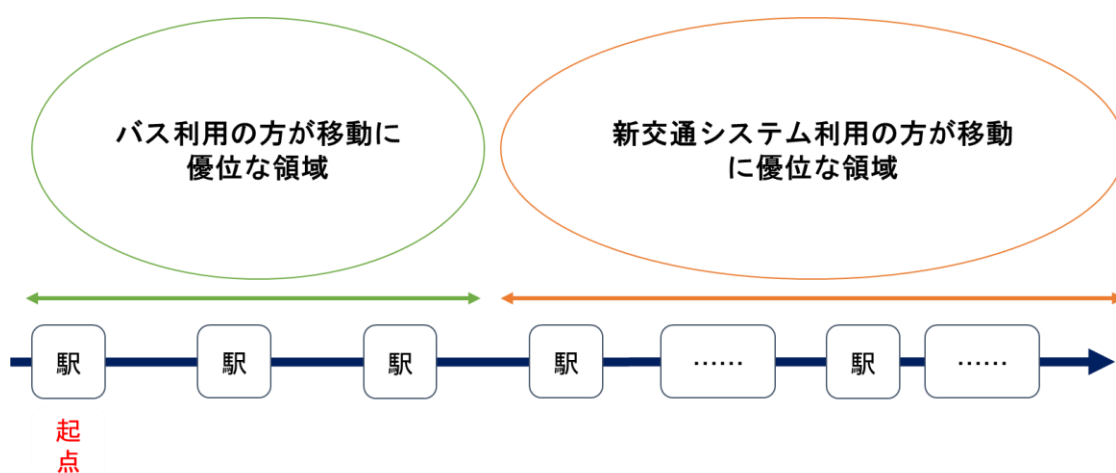


図 1-3-1: 研究目的のイメージ

第2章 研究方法

2-1. 分析対象路線

本研究では、沿線及び駅前空間に高低差がある環境下、バスが複数系統並走している区間での移動負荷、そして長距離区間で新交通システムの優位領域がどの地点で逆転するかを明らかにする。

このため、国内の新交通システム路線のうち、①バスと並走し、②乗客の主な利用用途が日常生活上の主たる移動手段である、多摩都市モノレールと日暮里・舎人ライナーの以下の区間とした(表 2-1)。

表 2-1-1: 分析対象区間とその特徴

路線名	対象区間	対象区間の特徴
多摩都市 モノレール	多摩センター⇄松が谷	沿線と駅前空間に高低差有(1駅間)
	多摩センター⇄大塚・帝京大学	沿線と駅前空間に高低差有(2駅間)
	立川北⇄玉川上水	平坦区間かつバスが複数系統並走
日暮里・ 舎人ライナー	日暮里⇄見沼代親水公園 注1	長距離区間で比較
	日暮里⇄西新井大師西 注1	

注 1 : 並走するバスが西新井大師西を境に運行本数が変わる為 2 区間に分けた。

2-2. 一般化時間の算出に必要な移動形態別・利用者属性別の係数

非高齢者、高齢者の2世代による結果の差異を明らかにするため、塚田ら⁴⁾を参照し、移動形態別・利用者属性の歩行速度、階段昇降速度を示した(表 2-2-1)。また水平歩行の移動を基準とした、各移動時の時間に等価時間係数(W_n)を乗じることで異なる移動形態においても一元的に説明が可能になるようにした(表 2-2-2)。

表 2-2-1: 移動形態別・利用者属性別の歩行速度

移動形態	利用者属性	
	非高齢者(自由目的)	高齢者(自由目的)
水平歩行 (m/s)	1.4 注2	1.1
階段上り(段/s)	1.7 注2	1.3
階段下り(段/s)	1.71 注2	1.53
エスカレーター上り	0.25 注3	
エスカレーター下り		

表 2-2-2: 移動形態別・利用者属性別の等価時間係数

移動形態	利用者属性	
	非高齢者(自由目的)	高齢者(自由目的)
水平歩行	1	1
階段上り	1.78	1.6
階段下り	1.19	1.15
待ち(立位)	0.74	0.74
待ち(座位)	0.43	0.46
エスカレーター上り	1.25	1.03
エスカレーター下り	0.8	0.58

注2: 参照先では示されていないため、本研究では同、通勤時の数値を使用。

注3: 建築基準法施行令第129条の12 第二号を基に定格速度を分速30m、勾配を30度として垂直方向の速度を算出。

2-3. 分析対象区間の沿線状況と運行本数

分析対象区間における新交通システム及び路線バスの運行形態についてまとめた(表 2-3-1)。
なお、運行ダイヤは平日を採用した。

表 2-3-1: 分析対象区間における新交通システムとバスの運行形態

	移動区間	移動手段	運行本数計 (本/日) 注5	乗車所要時間 (秒) 注6
モノレール 多摩都市	多摩センター	新交通システム	126	120
	⇒松が谷	バス 注4	169	217
	松が谷	新交通システム	125	120
	⇒多摩センター	バス 注4	102	360
	多摩センター	新交通システム	126	240
	⇒大塚・帝京大学	バス 注4	110	300
	大塚・帝京大学	新交通システム	125	240
	⇒多摩センター	バス 注4	115	573
	立川北	新交通システム	126	540
	⇒玉川上水	バス 注4	57	1548
	玉川上水	新交通システム	122	540
	⇒立川北	バス 注4	55	1345
舎日 人暮 ラ里 イ・	日暮里	新交通システム	246	1200
	⇒見沼代親水公園	バス 注4	20 注7	2394 注9
	見沼代親水公園	新交通システム	246 注8	1200
	⇒日暮里	バス 注4	19	2646 注9
	西新井大師西	新交通システム	246	780
	⇒日暮里	バス 注4	36	1788 注9

注4：各バス会社（2021年時点）のホームページから参照。

注5：バスの運行系統が複数ある区間では系統別の運行総本数とした。

注6：バスの運行系統が複数ある区間の乗車所要時間は各系統の運行本数から按分し算出。

注7：日暮里⇒西新井大師西は 36(本/日)。

注8：見沼代親水公園⇒舎人公園は 268(本/日)。

注9：各便の所要時間の差異が生じたため、平均乗車所要時間と表定速度を算出して、乗車所要時間を算出。

多摩都市モノレール線での新交通システムと並走するバス全系統の運行本数と運行時間帯を以下に表示する。多摩都市モノレールのダイヤは、2021年9月時点、バス(京王バス, 立川バス)は、それぞれ、2021年4月、同9月時点のものを利用した。表中の「按分」とは、複数系統が運行されている区間において、所要時間や運行本数を各便の便数で重み付けをして計算を行うことを示す。

(表 2-3-2)では、多摩センター⇒松が谷のバス及び**新交通システム**の運行状況について説明する。また、表中の桜 72, 73 系統は聖蹟桜ヶ丘駅(一部は一の宮)ゆきを、多 11 系統は、松が谷循環を示している。

(表 2-3-3)では、松が谷⇒多摩センターのバス及び**新交通システム**の運行状況について説明する。また、表中の桜 72 系統は多摩センター駅ゆき、桜 73 系統は、多摩センター駅經由多摩南部地域病院ゆきを示している。

(表 2-3-4)では、多摩センター⇒大塚・帝京大学のバス及び**新交通システム**の運行状況について説明する。また、表中の多 16 系統は帝京大学構内ゆき(直行便ではない)、多 18 系統は大塚住宅循環、豊 32, 33 系統は豊田駅南口(東中野・中央大学経由, 中大隧道・平山五丁目)を示している。

(表 2-3-5)では、大塚・帝京大学⇒多摩センターのバス及び**新交通システム**の運行状況について説明する。表中のバス系統は全て多摩センター駅ゆきである。多 16 系統のみ多摩センター駅 4 番のりば到着、他系統は同、13 番のりば到着であることに留意する。また、多 13 系統は到着のりばについて言及されている資料が無かったが、1 日 1 便のみの運行であること、路線図から多 18, 豊 32, 豊 33 系統と運行経路が重複しているため、多摩センター駅 13 番のりば到着扱いとした。

(表 2-3-6)では、立川北⇒玉川上水のバス及び**新交通システム**の運行状況について説明する。表中の立 18-1 系統、立 90 系統(直行)は、玉川上水駅南口ゆきでそれぞれ青柳新道、立川市役所を経由する。立 23 系統、立 25 系統は玉川上水駅ゆき 2 番のりば到着である。最終目的地はそれぞれ村山団地、イオンモールである。そして最後に立 25-1 系統は、玉川上水駅ゆき 1 番のりば到着であり、前述の立 23, 25 系統と同様のルートを走行する。

(表 2-3-7)では、玉川上水⇒立川北のバス及び**新交通システム**の運行状況について説明する。表中のバス系統は、全て立川駅北口ゆきである。立 18-1 系統、立 20-1 系統、立 90(直行)は玉川上水駅南口から、立 23 系統、立 25 系統、立 25-1 系統は、玉川上水駅 1 番のりばから発着する。

表 2-3-2: 多摩センター発松が谷ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
桜 72	98	5:27~22:47	5	2	4 分
桜 73	5	22:17~23:10	5	2	4 分
桜 72&桜 73	103	5:27~23:10	5	2	4 分
多 11	66	6:16~23:12	4	2	3 分
バス合計	169	5:27~23:12	按分	2	按分
多摩モノレール	126	5:24~23:43	×	×	2 分

表 2-3-3: 松が谷発多摩センターゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
桜 72	44	5:17~22:54	1	5	6 分
桜 73	58	7:49~20:40	1	12	6 分
バス合計	102	5:17~22:54	1	按分	6 分
多摩モノレール	125	5:36~24:10	×	×	2 分

表 2-3-4: 多摩センター発大塚・帝京大学ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
多 16	50	7:45~20:28	4	2	5 分
多 18	16	6:16~20:35	13	5	5 分
豊 32	21	5:52~22:10	13	5	5 分
豊 33	23	9:20~23:02	13	5	5 分
バス合計	110	5:52~23:02	按分	按分	按分
多摩モノレール	126	5:24~23:43	×	×	4 分

表 2-3-5: 大塚・帝京大学発多摩センターゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
多 16	51	8:17~21:00	6	4	9 分
多 13	1	6:19 のみ	6	13	10 分
豊 32 多 18 豊 33	63	6:28~23:02	6	13	10 分
バス合計	115	6:19~23:02	6	按分	按分
多摩モノレール	125	5:35~24:08	×	×	4 分

表 2-3-6: 立川駅北口発玉川上水ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
立 18-1	4	9:20~16:20	2	玉川上水駅南口 1 番	17 分
立 23	40	8:08~23:12	4	玉川上水駅構内 2 番	27 分
立 25	6	11:18~16:16	4	玉川上水駅構内 2 番	27 分
立 25-1	3	8:22~10:58	4	玉川上水駅構内 1 番	27 分
立 90(直行)	4	9:05~15:18	1	玉川上水駅南口 1 番	20 分
バス合計	57	8:08~23:12	按分	按分	按分
多摩モノレール	126	5:34~23:50	×	×	9 分

表 2-3-7: 玉川上水発立川駅北口ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
立 18-1	3	7:48~12:28	玉川上水駅南口 1 番	2	17 分
立 20-1	3	6:17~6:59	玉川上水駅南口 1 番	4	20 分
立 23,25,25-1	44	8:47~22:48	玉川上水駅構内 1 番	4	31 分
立 90(直行)	5	10:23~16:24	玉川上水駅南口 1 番	1	22 分
バス合計	55	6:17~22:48	按分	按分	按分
多摩モノレール	122	5:18~23:38	×	×	9 分

日暮里・舎人ライナーでの新交通システムと並走するバス全系統の運行本数と運行時間帯を以下に表示する。日暮里・舎人ライナーのダイヤは、2021 年 9 月時点、都営バスのダイヤは同 10 月時点のものを利用した。

日暮里・舎人ライナーと並走する都営バスは西新井大師西駅(江北六丁目団地前)を境に運行系統が分かれ本数が異なるため日暮里～西新井大師西間、日暮里～見沼代親水公園間で分けて説明する(図 2-3-1)。この区間では日暮里駅前⇄見沼代親水公園駅前間を結ぶ「里 48 系統」と日暮里駅前⇄江北六丁目団地前(西新井大師西)間を結ぶ「里 48-2 系統」の 2 系統がある。「里 48-2 系統」は、2022 年 1 月 4 日以降沿線に東京女子医大足立医療センター開設に伴い大幅な経路変更が実施されたが、以降本研究では、経路変更前の 2021 年 10 月時点のデータを使用して計測を行った。

(表 2-3-8)では、日暮里⇒西新井大師西のバス及び新交通システムの運行状況について説明する。表中のバスは、日暮里⇒西新井大師西間は(表 2-3-8)の運行情報を利用し、西新井大師西以遠は、(表 2-3-9)を使用する。

(表 2-3-10)では、見沼代親水公園⇒日暮里のバス及び新交通システムの運行状況についてを、(表 2-3-11)では、西新井大師西⇒日暮里のバス及び新交通システムの運行状況について示している。日暮里・舎人ライナーについては見沼代親水公園⇒舎人公園間は 268 本/日として扱った。

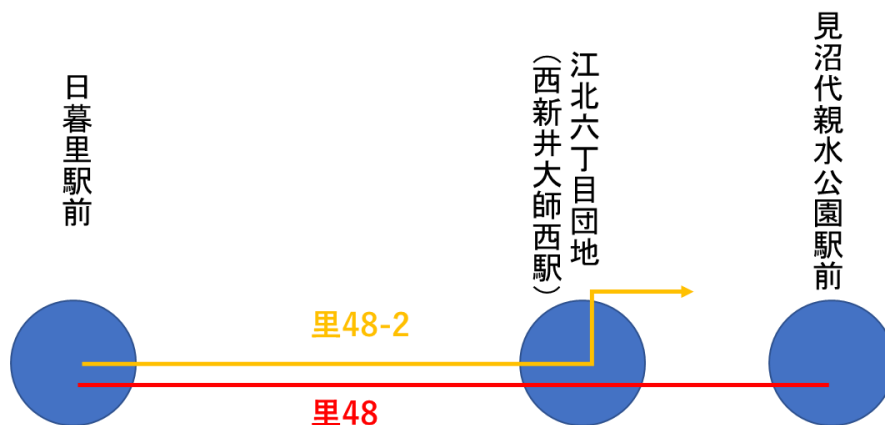


図 2-3-1: 並走する都営バスの運行系統と運行区間

表 2-3-8: 日暮里発西新井大師西 (江北六丁目団地前) ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
里 48	20	6:30~21:45	3 番	江北六丁目団地前	20 分
里 48-2	16	07:02~19:45	3 番	江北六丁目団地前	20 分
バス合計	36	6:30~21:45	3 番	江北六丁目団地前	20 分
舎人ライナー	246	5:38~24:30	×	×	13 分

表 2-3-9: 日暮里発見沼代親水公園ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
里 48	20	6:30~21:45	3 番	降車場	34 分
舎人ライナー	246	5:38~24:30	×	×	20 分

表 2-3-10: 見沼代親水公園発⇒日暮里ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
里 48	19	06:53~20:55	3	日暮里駅降車専用(ファミマ前)	38 分
舎人ライナー	246	5:13~24:04	×	×	13 分
舎人ライナー	268	5:13~24:54	×	舎人公園駅まで	3 分

表 2-3-11: 西新井大師西 (江北六丁目団地前) ⇒日暮里ゆきの運行状況

系統	本数(/日)	運行時間帯	乗り場	降車場	その他(所要時間)
里 48	37	6:30~21:09	江北六丁目団地前	日暮里駅降車専用(ファミマ前)	22 分
舎人ライナー	246	5:20~24:12	×	×	13 分

新交通システム及びバスの計測拠点(始発、到着地点)については、多摩都市モノレールでは駅前広場と広場を通過する利用者の主要動線上に設置した。また、日暮里・舎人ライナーは、沿線の利用者分布を考慮して、中間駅については駅最寄りのバス停留場を起終点とした(表 2-3-12)。新交通システム最寄り駅のバス停を計測拠点とすることで、生活空間に即した利用者行動を想定できる。

ただし、西日暮里は JR 線と地下鉄千代田線の乗り場から離れている点から、熊野前は見沼代親水公園方面行きバス停の立地と都電荒川線との乗り継ぎ利便性の観点から、足立小台も、見沼代親水公園方面行きバス停の立地の観点から、計測拠点をバス停とせずに駅出口そばに設定した。

(表 2-3-12)についての各駅の起点(終点)とした設定した場所については、(図 2-3-2)～(図 2-3-16)での地図等を用いて詳しく説明する。

(図 2-3-2)は、多摩センター駅の計測拠点(A, B)と多摩センター駅の立地関係について説明する。A 地点は、小田急多摩線、京王相模原線利用を、B 地点はパルテノン大通り周辺の商業施設利用者を想定した。

(図 2-3-3)は、並走する多摩センター駅発着のバスのりばについて説明する。同図中の赤○は、多摩センター駅⇄松が谷(モノレール松が谷山根入)間の、緑○は多摩センター駅⇄大塚・帝京大学(塚場)間のバスが発着するものを示す。

(図 2-3-4)は、松が谷駅及び並走するバスのりば(モノレール松が谷山根入)について説明する。1 番のりばが多摩センター駅方面ゆき出発バス停、2 番のりばが到着バス停である。松が谷駅の改札・出口階のグラウンドレベルは、バス停のある道路レベルよりも高いこと、周辺の住居や団地も高い位置にあるため、松が谷駅ではバス停ではなく、利用者の生活空間に合わせた高さに設定した。

(図 2-3-5)は、大塚・帝京大学駅及び並走するバスのりば(塚場)について説明する。当駅ではバス停が複数立地しており、駅利用者の主要な動線を考慮して駅階段出口付近に設置した。多摩センター駅からの到着便は 2 番または 5 番乗り場に到着し、野猿街道又は多摩モノレール通りを横断して計測拠点に到達する。また、当駅発の場合は 6 番乗り場からバスに乗車して向かうものとする。

(図 2-3-6)は、立川北駅(JR 立川駅)の計測拠点について説明する。地点 A については、JR 線利用者を。地点 B については、立川駅北口の商業施設等を周遊する人々を対象に。地点 C については、立川市役所、昭和記念公園、GREEN SPRINGS 利用者を想定した。

(図 2-3-7)は、立川駅北口を出発する並走バスの発着場について示した。玉川上水方面へは 1, 2, 4 番のりばのいずれかから発着する。詳細は、(表 2-3-6), 表(2-3-7)を参照。

(図 2-3-8)は、玉川上水駅の計測拠点について示した。当駅は西武拝島線によって南北に分断されているため、北側南側に分けて計算した。新交通システム利用の場合については、2 分の 1 の確率で南側又は北側に移動するものとした。

(図 2-3-9)は、玉川上水駅を発着するバスのりばについて示した。立川駅北口方面へは、玉川上水駅南口バス停、玉川上水駅 1, 2 番のりばから発着する。詳細は、(表 2-3-6), (表 2-3-7)を参照。

(図 2-3-10)は、日暮里駅の計測拠点について示した。地点 A では、駅出入口及び高架線の直下に設置することで、駅利用者の主要動線上からの計測が可能になるようにした。また、地点 B については、駅周辺の繁華街とロータリーを結ぶ動線上に設置することで、日暮里駅東側の利用者を想定して計測ができるようにした。また、都営バスの降車地点が設定されていることにも留意する必要がある。

(図 2-3-11)は、西日暮里駅の計測拠点について示した。日暮里・舎人ライナーは JR 線、地下鉄千代田線駅から離れているため、同図中の黄色い○を計測拠点とした。また、並走するバスの発着場は日暮里から到着した便が 3 番のりばに、見沼代親水公園・江北六丁目団地前から到着した便は 4 番のりばに到着し、計測拠点まで徒歩で移動できるようにした。

(図 2-3-12)は、熊野前駅の計測拠点について示した。当駅は、日暮里から到着する便のバス停が離れていること、都電荒川線の乗換客を想定して、荒川線口そばに設定した。

(図 2-3-13)は、足立小台駅の計測拠点について示した。当駅は、日暮里から到着する便のバス停が離れていること、バス停周辺が陸橋上にあり、居住空間から離れて立地しているため、同図中の扇大橋南交差点そばに計測拠点を設置した。

(図 2-3-14)は、西新井大師西(江北六丁目団地前)到着の計測拠点について示した。日暮里から移動してきた場合、新交通システム利用時は駅から同図中のバス停前まで向かう。

(図 2-3-15)は、西新井大師西(江北六丁目団地前)出発の計測拠点について示した。当駅から日暮里方面へ新交通システムで移動する場合、同図中のバス停をから駅出入口に向かって移動するものとする。

(図 2-3-16)は、見沼代親水公園駅の計測拠点について示した。日暮里からの到着の場合、駅到着後、同図中の降車のりば(3 番のりばの左隣)まで移動して到着となる。また、当駅出発の場合、同図中の 3 番のりばバス停から移動開始とする。

表 2-3-12: 分析対象区間における新交通システムとバスの運行形態

	駅名 (地点名)	起点(終点)として設定した場所
モノレール 多摩都市	多摩センター A地点	小田急多摩センター駅南出口付近
	多摩センター B地点	多摩センター大橋上
	松が谷	松が谷駅 改札出口
	大塚・帝京大学	大塚・帝京大学駅 東口階段出口
	立川北 A地点	JR立川駅北口 注10
	立川北 B地点	伊勢丹立川店2階玄関前 注10
	立川北 C地点	立川北駅北口 注10
	玉川上水	玉川上水駅南口バス停
舎人日暮イナ ・	日暮里 A地点	JR日暮里駅東口
	日暮里 B地点	東日暮里5-51-11付近
	西日暮里	千代田線,日暮里舎人線連絡出口
	赤土小学校前	赤土小学校前 バス停
	熊野前	熊野前交差点 同駅荒川口付近
	足立小台	扇大橋南交差点 付近
	扇大橋	扇大橋駅前 バス停
	高野	扇三丁目 バス停
	江北	江北駅前 バス停
	西新井大師西	江北六丁目団地前 バス停
	谷在家	谷在家一丁目 バス停
	舎人公園	舎人公園駅前 バス停
	舎人	入谷一丁目 バス停
	見沼代親水公園	見沼代親水公園駅前 バス停

注 10 : いずれもペデストリアンデッキ上を計測拠点とした。



図 2-3-2: 多摩センター駅 計測拠点 (地点 A, B)

画像出典: Google Map 2021/11/30 閲覧

多摩センター駅 のりば地図

2021年11月23日 現在



多摩センター駅

図 2-3-3: 多摩センター駅 バスのりば地図

画像出典: <https://transfer.navitime.biz/bus-navi/pc/diagram/BusAboardMap?stCode=00020748> 2021/11/30 閲覧



図 2-3-4: 松が谷駅(モノレール松が谷山根入) 計測拠点

画像出典: <http://transfer.navitime.biz/bus-navi/pc/diagram/BusAboardMap?stCode=00020405&date=2022-01-25>

2021/11/30 閲覧



大塚

図 2-3-5: 大塚・帝京大学駅(大塚) 計測拠点

画像出典: <http://transfer.navitime.biz/bus-navi/pc/diagram/BusAboardMap?stCode=00020152> 2021/11/30 閲覧



図 2-3-6: 立川北駅(立川駅北口) 計測拠点

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧



図 2-3-7: 立川駅北口バス停 のりば地図

画像出典:https://www.tachikawabus.co.jp/guidance_pattern210916_tachikawanorth#mapInfo 2021/11/30 閲覧





図 2-3-10: 日暮里駅の計測拠点とバス乗降場

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧

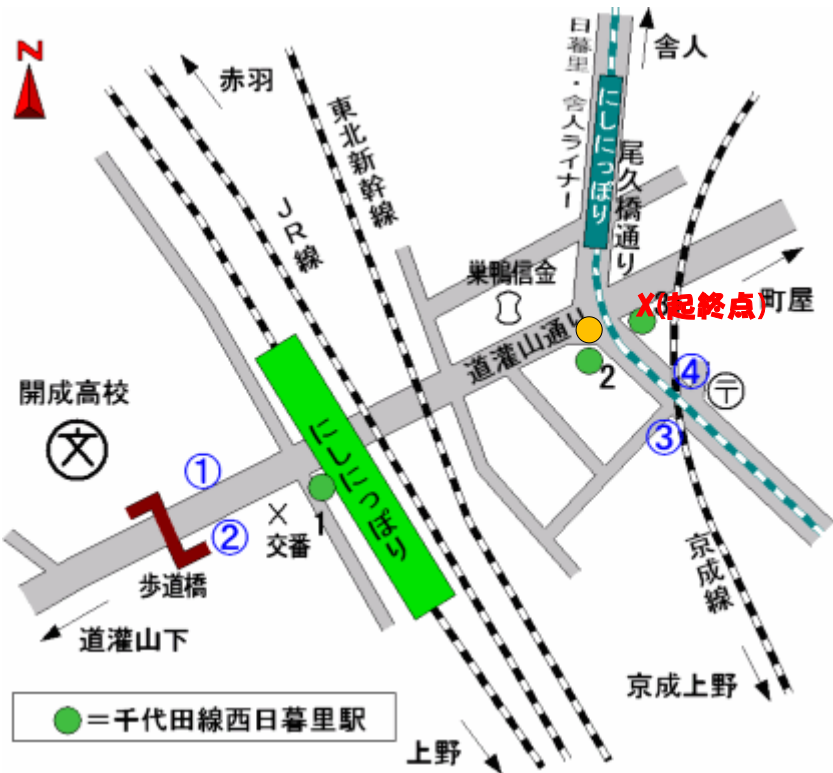


図 2-3-11: 西日暮里駅の計測拠点とバス乗降場

画像出典: <https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/noriba/nisinippori.html>

2021/11/30 閲覧



図 2-3-12: 熊野前駅の計測拠点とバス乗降場

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧



図 2-3-13: 足立小台駅の計測拠点とバス乗降場

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧



図 2-3-14: 西新井大師西駅の計測拠点とバス乗降場(江北六丁目団地前)到着

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧



図 2-3-15: 西新井大師西駅の計測拠点とバス乗降場(江北六丁目団地前)出発

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧



図 2-3-16: 見沼代親水公園駅の計測拠点とバス乗降場

画像出典:Google Map 2021/11/30 閲覧

2-4. 一般化時間、所要時間の算出方法

前項までの条件を基に新交通システム、バス利用時の一般化時間及び所要時間の算出を非高齢者、高齢者それぞれで行う。塚田ら⁴⁾によると「一般化時間」とは、階段や昇降機を利用する際、移動に伴う肉体的・心理的負担感を水平歩行した場合と同等になるように時間換算し、様々な移動形態の所要時間に一元化したものである。本研究では以降、情報提供や待機空間の上屋の有無によって生じる損失時間・心理的負担時間は加味せず、身体的負荷の総和を算出する。

ここで、駅間の計測拠点の交通手段別の移動方法及びその間に生じる行動パターンについて説明する(表 2-4-1)。新交通システムでは、①起点地点から駅出入口までの水平歩行及び階段の昇降、②駅出入口から改札階まで階段またはエスカレーターでの移動、③改札階からホーム階まで②と同様に移動、④乗車駅構内での水平歩行となる。本研究では各駅構内図の図面が確認できなかったため、一律各列車 1 編成分の長さ(多摩都市モノレールは 60m、日暮里・舎人ライナーは 45m)とした。⑤列車待機時間は、始発から最終列車が運行する時間帯から運行本数で除したものに、更に乗車機会の平均値(列車がすぐ 到着すれば 0、列車の出発直後であれば 1 となるのでその平均値)0.5 を乗じた。⑥乗車時にホームと車両を跨ぐ 1 歩分(上り)とした。⑦座位での乗車移動とした。⑧降車時は、⑥と同様に 1 歩分(下り)とした。⑨降車駅構内で④と同条件とした。⑩、⑪は③、②を下り方向としてそれぞれ対応した。⑩、⑪について一部の駅で下り方向のエスカレーターが設置されていない為、階段で下るものとする。⑫は①同様に駅出入口から計測終点までの水平歩行、階段昇降、信号待機とした。

路線バスにおいては①、⑤、⑥、⑦、⑧、⑫の行動パターンが適用される。但し、⑫はバス停が計測終点の場合は含めない（表 2-4-1）。

②、③、⑩、⑪時の階段移動においては、階段斜面移動時に斜面移動成分から水平移動成分を引いたものを垂直方向の移動としたが、本研究で扱う階段は折り返し階段も含むため、水平移動成分は引かず計算した。

表 2-4-1: 移動手段別・行動パターン

移動方法	計測起点周辺		出発駅構内					車内	到着駅構内				計測終点周辺	
	① 水平移動	① 階段昇降 (駅前空間) 注14	② 駅構内上り 地上階↙改札階	③ 駅構内上り 改札階↙ホーム	④ 駅構内での 水平移動 注1	⑤ 列車(バス)待機	(⑥ 乗車時 段差1段分)	⑦ 乗車中	(⑧ 降車時 段差1段分)	⑨ 駅構内での 水平移動 注1	⑩ 駅構内下り ホーム階↙改札階	⑪ 駅構内下り 改札階↙地上階	(⑫ 階段昇降 駅前空間) 注14	⑬ 水平移動
新交通システム (階段使用)	○	○	◎ 注12	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎ 注12	○	◎
新交通システム (エスカレーター使用)	◎	○	◎ 注12	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○ 注12	○ 注12,13	○	◎
バス	○	○	—	—	—	◎	◎	◎	◎	—	—	—	○	○

<凡例>

垂直方向の 移動負荷	◎：必ず発生	○：一部の駅で発生	－：無し
---------------	--------	-----------	------

注 11：多摩都市モノレールでは 60m，日暮里・舎人ライナーでは 45m とした。

注 12：足立小台は省略。

注 13：下り方向のエスカレーターが無い駅では、階段を使用。

注 14：日暮里・舎人ライナーでは、①、⑫の階段昇降がないため省略し、水平歩行移動のみ扱った。

第3章 結果と考察

第3章のはじめに

実際に各駅へ出向き、駅前周辺及び駅舎内の諸元を計測した。そして前章で定めた、歩行速度、等価時間係数、乗車所要時間を用いて計測起点から計測終点までの移動にかかる一般化時間等を算出した。結果の説明として移動形態別では新交通システム（階段、エスカレーター）対バスという図式で行う。また、利用者属性別では、非高齢者と高齢者の2軸で整理して結果・考察を述べる。

3-1. 一般化時間

2-4. で述べた移動が完結する駅間の一般化時間の総和とそこで生じる垂直方向の移動負荷の割合について、結果をもとに考察する。

3-1-1. 一般化時間 多摩センター⇒松が谷

多摩センター(A,B)発着では、バスの方が優位だった(表3-1-1～表3-1-4)。新交通システムと比べてバスの運行本数は多いが、一般化時間全体に対する待機時間、乗車所要時間の占める割合については、非高齢者・高齢者に関わらず大きい。しかし、一般化時間全体に対する垂直方向の移動負荷を見るとバス利用の方が小さいことが最大の要因であるといえる。このことから、この区間では垂直方向の移動負荷が圧倒的に大きい新交通システムよりもバスの方がより小さい負荷で移動ができることがわかる。

表 3-1-1： 一般化時間 多摩センター(A)⇒松が谷 非高齢者

多摩センター(A) →松が谷 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	654.139	0.24292	0.29601	0.07888	0.38218
新交通システム (エスカレーター)	619.763	0.20093	0.31243	0.08326	0.40338
路線バス 按分計算	497.253	0.10395	0.54922	0.18728	0.15956

表 3-1-2： 一般化時間 多摩センター(A)⇒松が谷 高齢者

多摩センター(A) →松が谷 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	750.101	0.24408	0.25814	0.07359	0.42419
新交通システム (エスカレーター)	698.628	0.18839	0.27716	0.07901	0.45544
路線バス 按分計算	535.375	0.1152	0.51011	0.18608	0.18861

表 3-1-3： 一般化時間 多摩センター(B)⇒松が谷 非高齢者

多摩センター(B) →松ケ谷 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	636.153	0.21029	0.30438	0.08111	0.40422
新交通システム (エスカレーター)	611.2	0.17805	0.31681	0.08442	0.42072
路線バス 按分計算	512.306	0.13028	0.53308	0.18177	0.15487

表 3-1-4： 一般化時間 多摩センター(B)⇒松が谷 高齢者

多摩センター(B) →松ケ谷 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	730.884	0.21177	0.26493	0.07552	0.44778
新交通システム (エスカレーター)	679.411	0.15205	0.285	0.08125	0.4817
路線バス 按分計算	604.726	0.13563	0.45161	0.16474	0.24802

3-1-2. 一般化時間 松が谷⇒多摩センター

松が谷発着においても、バスの方が優位だった(表 3-1-5～表 3-1-8)。これは、3-1-1. と同様に新交通システムと比べてバスの運行本数は少ない点、乗車所要時間は長い、一般化時間全体に対する待機時間、乗車所要時間の占める割合については、非高齢者・高齢者に関わらず大きい。しかし、一般化時間全体に対する垂直方向の移動負荷を見るとバス利用の方が小さいことが最大の要因であるといえる。このことから、この区間では垂直方向の移動負荷が圧倒的に大きい新交通システムよりもバスの方がより小さい負荷で移動ができることがわかる。

表 3-1-5： 一般化時間 松が谷⇒多摩センター(A) 非高齢者

松ケ谷 →多摩センター(A) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	638.739	0.21835	0.30947	0.08078	0.3914
新交通システム (エスカレーター)	616.549	0.19022	0.32061	0.08369	0.40548
路線バス 按分計算	572.768	0.07996	0.40165	0.27027	0.24812

表 3-1-6 : 一般化時間 松が谷⇒多摩センター(A) 高齢者

松ケ谷 →多摩センター(A) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	727.305	0.21484	0.27178	0.0759	0.43748
新交通システム (エスカレーター)	683.137	0.16408	0.28935	0.0808	0.46577
路線バス 按分計算	625.036	0.07761	0.36806	0.26494	0.28938

表 3-1-7 : 一般化時間 松が谷⇒多摩センター(B) 非高齢者

松ケ谷 →多摩センター (B) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	629.782	0.19589	0.31387	0.08193	0.4083
新交通システム (エスカレーター)	607.592	0.16653	0.32533	0.08493	0.42322
路線バス 按分計算	571.501	0.1327	0.40254	0.27087	0.1939

表 3-1-8 : 一般化時間 松が谷⇒多摩センター(B) 高齢者

松ケ谷 →多摩センター (B) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	719.108	0.19325	0.27488	0.07676	0.45511
新交通システム (エスカレーター)	674.94	0.14046	0.29287	0.08178	0.48489
路線バス 按分計算	628.168	0.14563	0.36623	0.26362	0.22452

3-1-3. 一般化時間 多摩センター⇒大塚・帝京大学

多摩センター(A, B)⇒大塚・帝京大学では、非高齢者にとって新交通システムの方が優位であった(表 3-1-9, 表 3-1-11)。この際に、一般化時間総和に対する垂直方向の移動負荷の割合はバスの方が優位であったが、待機時間、乗車時間の負荷においては、新交通システムの方が小さかった。また、高齢者では、バスの方が僅かに優位であった(表 3-1-10, 表 3-1-12)。このことから、一般化時間全体についてみると、この区間では、垂直方向、乗車時間の移動負荷共に非高齢者の方が高齢者よりも負荷が大きいことが分かった。この、一見すると逆と思われる現象の要因としては、等価時間係数(Wn)と、バスの運行本数の差、そして大塚・帝京大学駅最寄りのバス停(堰

場停留所)から計測終点まで移動する間に信号待ちが発生するため、非高齢者にとって垂直方向の移動よりも列車待機、乗車時間にかかる負荷の方がより大きいと考えられる。

表 3-1-9： 一般化時間 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学 非高齢者

多摩センター(A) →大塚・帝京大学 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>657.844</u>	0.27299	0.29435	0.15688	0.27579
新交通システム (エスカレーター)	<u>664.146</u>	0.21858	0.29155	0.15539	0.33448
路線バス 按分計算	702.565	0.01843	0.51506	0.18361	0.2829

表 3-1-10： 一般化時間 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学 高齢者

多摩センター(A) →大塚・帝京大学 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	793.817	0.2574	0.24393	0.13907	0.3596
新交通システム (エスカレーター)	776.806	0.17443	0.24927	0.14212	0.43418
路線バス 按分計算	<u>747.02</u>	0.01875	0.4844	0.18473	0.31211

表 3-1-11： 一般化時間 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学 非高齢者

多摩センター(B) →大塚・帝京大学 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>683.762</u>	0.22742	0.28319	0.15093	0.33846
新交通システム (エスカレーター)	<u>690.063</u>	0.17547	0.2806	0.14955	0.39437
路線バス 按分計算	713.133	0.04609	0.50742	0.18089	0.2656

表 3-1-12 : 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学 高齢者

多摩センター(B) →大塚・帝京大学 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	774.6	0.22724	0.24998	0.14253	0.38025
新交通システム (エスカレーター)	757.589	0.14149	0.25559	0.14573	0.45719
路線バス 按分計算	756.506	0.04679	0.47833	0.18242	0.29246

3-1-4. 一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター

大塚・帝京大学発着においては、多摩センター(A, B)発とは対照的にバスの方が優位だった(表 3-1-13～表 3-1-16)。バスの運行本数は新交通システムよりも少なく、乗車所要時間も長いため、劣位に見える。しかし、多摩センター(A, B)発と大きく異なる点として、多摩センター(A, B)発では、堰場停留所到着後、計測終点に向かうまでに信号待ちと道路横断があったが、このケースでは、信号を待つことなく、計測起点からバス停に移動可能な点が挙げられる。

表 3-1-13 : 一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(A) 非高齢者

大塚・帝京大学 →多摩センター(A) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	700.403	0.24996	0.28248	0.14734	0.32022
新交通システム (エスカレーター)	706.153	0.19841	0.28017	0.14614	0.37527
路線バス 按分計算	587.706	0.03148	0.32946	0.41953	0.21954

表 3-1-14 : 一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(A) 高齢者

大塚・帝京大学 →多摩センター(A) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	791.801	0.25019	0.24987	0.13943	0.36051
新交通システム (エスカレーター)	773.103	0.16503	0.25591	0.1428	0.43626
路線バス 按分計算	643.271	0.0337	0.301	0.41003	0.25528

表 3-1-15 : 一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(B) 非高齢者

大塚・帝京大学 →多摩センター (B) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	691.446	0.22991	0.28613	0.14925	0.3347
新交通システム (エスカレーター)	697.196	0.17787	0.28377	0.14802	0.39034
路線バス 按分計算	<u>607.205</u>	0.07972	0.31888	0.40605	0.19535

表 3-1-16 : 一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(B) 高齢者

大塚・帝京大学 →多摩センター (B) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	783.604	0.23074	0.25248	0.14089	0.37589
新交通システム (エスカレーター)	764.906	0.1442	0.25865	0.14433	0.45282
路線バス 按分計算	<u>665.18</u>	0.08544	0.29108	0.39652	0.22695

3-1-5. 一般化時間 立川北⇒玉川上水

立川北(A, B, C)⇒玉川上水は、非高齢者・高齢者共に新交通システムが優位であった(表 3-1-17～表 3-1-22)。この結果が得られた要因として、一般化時間全体に対する、垂直方向の移動負荷の割合はバスの方が優位であるが、待機時間及び乗車所要時間の割合については、いずれも長い場合、バスの方が劣位であったことが挙げられる。

表 3-1-17： 一般化時間 立川北(A)⇒玉川上水 非高齢者

立川北(A) →玉川上水駅 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>802.364</u>	0.26395	
新交通システム (エスカレーター)	<u>769.127</u>	0.27536	
路線バス 按分計算	1422.06	0.04413	
立川北(A) →玉川上水駅 非高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.20598	0.24067	0.28939
新交通システム (エスカレーター)	0.17167	0.25107	0.3019
路線バス 按分計算	0.02289	0.46477	0.46821

表 3-1-18： 一般化時間 立川北(A)⇒玉川上水 高齢者

立川北(A) →玉川上水駅 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>898.524</u>	0.29999	
新交通システム (エスカレーター)	<u>831.244</u>	0.32427	
路線バス 按分計算	1488.14	0.05367	
立川北(A) →玉川上水駅 高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.20865	0.21491	0.27645
新交通システム (エスカレーター)	0.1446	0.23231	0.29883
路線バス 按分計算	0.02356	0.44414	0.47863

表 3-1-19： 一般化時間 立川北(B)⇒玉川上水 非高齢者

立川北(B) →玉川上水駅 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>738.078</u>	0.19984	
新交通システム (エスカレーター)	<u>704.842</u>	0.20927	
路線バス 按分計算	1415.72	0.03985	
立川北(B) →玉川上水駅 非高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.22392	0.26163	0.3146
新交通システム (エスカレーター)	0.18733	0.27397	0.32944
路線バス 按分計算	0.02299	0.46686	0.47031

表 3-1-20： 一般化時間 立川北(B)⇒玉川上水 高齢者

立川北(B) →玉川上水駅 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>816.706</u>	0.22986	
新交通システム (エスカレーター)	<u>749.426</u>	0.25049	
路線バス 按分計算	1480.07	0.04851	
立川北(B) →玉川上水駅 高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.22955	0.23644	0.30415
新交通システム (エスカレーター)	0.16038	0.25767	0.33145
路線バス 按分計算	0.02368	0.44656	0.48124

表 3-1-21 : 一般化時間 立川北(C)⇒玉川上水 非高齢者

立川北(C) →玉川上水駅 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>743.127</u>	0.2081	
新交通システム (エスカレーター)	<u>710.485</u>	0.21766	
路線バス 按分計算	1549.91	0.12298	
立川北(C) →玉川上水駅 非高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.21958	0.25985	0.31246
新交通システム (エスカレーター)	0.18373	0.27179	0.32682
路線バス 按分計算	0.021	0.42644	0.42959

表 3-1-22 : 一般化時間 立川北(C)⇒玉川上水 高齢者

立川北(C) →玉川上水駅 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>823.335</u>	0.23905	
新交通システム (エスカレーター)	<u>757.281</u>	0.2599	
路線バス 按分計算	1650.85	0.14694	
立川北(C) →玉川上水駅 高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.22471	0.23454	0.3017
新交通システム (エスカレーター)	0.15709	0.255	0.32802
路線バス 按分計算	0.02123	0.40036	0.43146

3-1-6. 一般化時間 玉川上水⇒立川北

玉川上水⇒立川北(A, B, C)は、立川北(A, B, C)発と同様に非高齢者・高齢者共に新交通システムが優位であった(表 3-1-23～表 3-1-28)。この結果が得られた要因として、一般化時間全体に対する、垂直方向の移動負荷の割合はバスの方が優位であるのに対し、待機時間及び乗車所要時間の割合については、いずれも長いためバスの方が劣位であったことが挙げられる。

表 3-1-23： 一般化時間 玉川上水⇒立川北(A) 非高齢者

玉川上水駅 →立川北(A) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	835.916	0.25336	
新交通システム (エスカレーター)	764.584	0.27699	
路線バス 按分計算	1186.98	0.06217	
玉川上水駅 →立川北(A) 非高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.23028	0.23858	0.27778
新交通システム (エスカレーター)	0.15847	0.26084	0.30369
路線バス 按分計算	0.04028	0.41027	0.48728

表 3-1-24： 一般化時間 玉川上水⇒立川北(A) 高齢者

玉川上水駅 →立川北(A) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	936.959	0.28768	
新交通システム (エスカレーター)	826.873	0.32598	
路線バス 按分計算	1255.78	0.07479	
玉川上水駅 →立川北(A) 高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.23435	0.21285	0.26511
新交通システム (エスカレーター)	0.13242	0.24119	0.30041
路線バス 按分計算	0.0447	0.38779	0.49272

表 3-1-25 : 一般化時間 玉川上水⇒立川北(B) 非高齢者

玉川上水駅 →立川北(B) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>771.63</u>	0.19115	
新交通システム (エスカレーター)	<u>700.298</u>	0.21062	
路線バス 按分計算	1180.67	0.05715	
玉川上水駅 →立川北(B) 非高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.24946	0.25846	0.30092
新交通システム (エスカレーター)	0.17301	0.28479	0.33157
路線バス 按分計算	0.0405	0.41246	0.48988

表 3-1-26 : 一般化時間 玉川上水⇒立川北(B) 高齢者

玉川上水駅 →立川北(B) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>855.141</u>	0.21953	
新交通システム (エスカレーター)	<u>745.054</u>	0.25196	
路線バス 按分計算	1247.75	0.06883	
玉川上水駅 →立川北(B) 高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.25677	0.23322	0.29048
新交通システム (エスカレーター)	0.14696	0.26768	0.3334
路線バス 按分計算	0.04499	0.39029	0.49589

表 3-1-27： 一般化時間 玉川上水⇒立川北(C) 非高齢者

玉川上水駅 →立川北(C) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>796.973</u>	0.19404	
新交通システム (エスカレーター)	<u>734.721</u>	0.21048	
路線バス 按分計算	1314.85	0.15337	
玉川上水駅 →立川北(C) 非高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.26437	0.25024	0.29135
新交通システム (エスカレーター)	0.20204	0.27144	0.31604
路線バス 按分計算	0.03637	0.37037	0.43989

表 3-1-28： 一般化時間 玉川上水⇒立川北(C) 高齢者

玉川上水駅 →立川北(C) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	全体のうち その他の負荷が 占める割合	
新交通システム (階段使用)	<u>878.663</u>	0.224	
新交通システム (エスカレーター)	<u>775.648</u>	0.25375	
路線バス 按分計算	1418.52	0.18094	
玉川上水駅 →立川北(C) 高齢者	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合
新交通システム (階段使用)	0.26632	0.22698	0.2827
新交通システム (エスカレーター)	0.16888	0.25712	0.32025
路線バス 按分計算	0.03957	0.3433	0.43619

3-1-7. 一般化時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園

この区間においては、新交通システムの方が優位であるという結果が得られた(表 3-1-29, 表 3-1-30)。また、新交通システム(階段, エスカレーター)で得られた数値は、バスの半分以上になった。考えられる要因として、並走するバスの運行本数は新交通システムの10分の1以下(谷在家以遠)であることが挙げられる。

表 3-1-29 : 一般化時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

一般化時間（秒）													
非高齢者	一般化時間昭和 日暮里(A) 見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	<u>455.9157</u>	<u>479.93</u>	<u>492.9443</u>	<u>517.0157</u>	<u>577.5014</u>	<u>642.6586</u>	<u>639.9014</u>	<u>719.3586</u>	<u>791.5871</u>	<u>857.5157</u>	<u>914.7728</u>	<u>918.5014</u>
	新交通システム (エスカレーター)	<u>411.5245</u>	<u>448.7388</u>	<u>452.7331</u>	<u>485.8245</u>	<u>546.3102</u>	<u>611.4674</u>	<u>608.7102</u>	<u>667.9274</u>	<u>760.396</u>	<u>826.3245</u>	<u>883.5817</u>	<u>866.6302</u>
	路線バス 按分計算	<u>712.91</u>	<u>752.366</u>	<u>949.786</u>	<u>1026.42</u>	<u>950.338</u>	<u>1033.93</u>	<u>1073.53</u>	<u>1159.75</u>	<u>1713.27</u>	<u>1793.25</u>	<u>1953.26</u>	<u>2070.39</u>
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-1-30 : 一般化時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

一般化時間（秒）													
高齢者	一般化時間昭和 日暮里(A) 見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	<u>527.2726</u>	<u>550.0097</u>	<u>555.9613</u>	<u>585.4003</u>	<u>648.0097</u>	<u>806.6886</u>	<u>711.7188</u>	<u>802.3733</u>	<u>889.0642</u>	<u>962.9184</u>	<u>1024.761</u>	<u>1018.895</u>
	新交通システム (エスカレーター)	<u>432.2061</u>	<u>479.1612</u>	<u>468.5639</u>	<u>514.5519</u>	<u>577.1612</u>	<u>735.8401</u>	<u>640.8703</u>	<u>694.3906</u>	<u>818.2158</u>	<u>892.07</u>	<u>953.9129</u>	<u>948.0463</u>
	路線バス 按分計算	741.128	770.389	991.338	1070.32	982.173	1071.6	1113.96	1206.19	1766.84	1852.4	2023.57	2148.87
	バス運行本数 (本/日)	36									20		

3-1-8. 一般化時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園

この区間においても、新交通システムの方が優位であるという結果が得られた(表 3-1-31, 表 3-1-32)。また、新交通システム(階段, エスカレーター)で得られた数値は、バスの半分以上になった。考えられる要因として、並走するバスの運行本数は新交通システムの10分の1以下(谷在家以遠)であることが挙げられる。

日暮里(A)発とは異なる点として、計測開始拠点を駅出入口から少し離れたところに設置した。しかし、今回の結果では、バスの運行本数が少ないことから、計測開始拠点の違いに起因する結果は得られなかった。

表 3-1-31 : 一般化時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

一般化時間（秒）													
非高齢者	一般化時間総和 日暮里(B) 見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム （階段使用）	528.351	552.3653	565.3796	589.451	649.9367	715.0939	712.3367	791.7939	864.0224	929.951	987.2081	990.9367
	新交通システム （エスカレーター）	487.5245	524.7388	528.7331	561.8245	622.3102	687.4674	684.7102	743.9274	836.396	902.3245	959.5817	942.6302
	路線バス 按分計算	802.196	841.652	1039.07	1115.71	1039.62	1123.22	1162.82	1249.03	1802.56	1882.54	2042.54	2159.67
	バス運行本数 （本/日）	36								20			

表 3-1-32 : 一般化時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

一般化時間 (秒)													
一般化時間 見沼代親水公園 日暮里(B)	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園	
高齢者	新交通システム (階段使用)	582.2294	604.9665	610.9182	640.3572	702.9665	766.6756	749.5906	832.4629	944.0211	1017.875	1079.718	1105.8
	新交通システム (エスカレーター)	501.0238	518.933	537.3816	583.3696	645.979	709.6881	721.9641	775.4754	887.0336	960.8877	1022.731	1048.812
	路線バス 按分計算	823.985	853.246	1074.19	1153.18	1065.03	1196.82	1196.82	1289	1849.7	1935.26	2106.43	2262.51
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

3-1-9. 一般化時間 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)

この区間においても、新交通システムの方が優位であるという結果が得られた(表 3-1-33、表 3-1-34)。また、新交通システム(階段、エスカレーター)で得られた数値は、バスの半分以下になった。考えられる要因として、並走するバスの運行本数は新交通システムの10分の1以下であることが挙げられる。

表 3-1-33 : 一般化時間 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B) 非高齢者

一般化時間（秒）														
非高齢者	一般化時間短 見沼代親水公園 （日暮里A/B）	舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム （階段使用）	555.4139	568.4996	672.8583	626.5155	620.2726	721.7726	787.6726	749.6726	777.2012	839.5298	946.5726	893.8869	969.8552
	新交通システム （エスカレーター）	527.4904	540.5761	644.9348	598.5919	592.3491	693.8491	759.7491	721.7491	740.2577	811.6062	905.4491	842.8634	937.4888
	路線バス 按分計算	1112.88	1286.82	1373.8	1433.83	1523.92	1600.5	1698.88	1802.05	1888.79	1931.82	2191.36	2198.34	2232.62
	バス運行本数 （本/日）	19												

表 3-1-34 : 一般化時間 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B) 高齢者

一般化時間（秒）														
高齢者	一般化時間 見沼代親水公園 日暮里(A,B)	舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	645.739	653.7089	774.1469	709.9287	691.6498	815.456	888.9953	834.0586	859.8196	928.8134	1051.931	980.4756	1086.522
	新交通システム (エスカレーター)	588.1387	596.1086	716.5466	652.3284	634.0495	757.8557	831.3949	776.4583	785.6703	871.2131	970.1125	880.4937	998.0438
	路線バス 按分計算	1216.22	1308.07	1401.13	1465.34	1561.71	1643.64	1748.89	1865.49	1961.18	1998.07	2282.62	2298.41	2342.04
	バス運行本数 (本/日)	19												

3-1-10. 一般化時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B)

この区間においても、新交通システムの方が優位であるという結果が得られた(表 3-1-35、表 3-1-36)。また、新交通システム(階段、エスカレーター)で得られた数値は、バスの半分以下になった。考えられる要因として、並走するバスの運行本数は新交通システムの約7分の1以下であることが挙げられる。

表 3-1-35 : 一般化時間 西新井大師西⇒日暮里 (A, B) 非高齢者

一般化時間 (秒)										
非高齢者	一般化時間総和 西新井大師西 ⇒日暮里(A,B)	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	<u>439.6726</u>	<u>541.1726</u>	<u>607.0726</u>	<u>569.0726</u>	<u>596.6012</u>	<u>658.9298</u>	<u>765.9726</u>	<u>713.2869</u>	<u>831.2786</u>
	新交通システム (エスカレーター)	<u>411.7491</u>	<u>513.2491</u>	<u>579.1491</u>	<u>496.3491</u>	<u>559.6577</u>	<u>631.0062</u>	<u>724.8491</u>	<u>662.2634</u>	<u>795.0092</u>
	路線バス 按分計算	629.595	714.993	824.686	936.197	1031.28	1084.41	1357.88	1372.99	1406.23
	バス運行本数 (本/日)	36								

表 3-1-36 : 一般化時間 西新井大師西⇒日暮里 (A, B) 高齢者

一般化時間 (秒)										
高齢者	一般化時間総和 西新井大師西 ⇒日暮里(A,B)	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	<u>547.219</u>	<u>671.0252</u>	<u>744.5645</u>	<u>689.6278</u>	<u>715.3888</u>	<u>784.3827</u>	<u>907.5001</u>	<u>836.0448</u>	<u>942.0917</u>
	新交通システム (エスカレーター)	<u>490.2315</u>	<u>614.0377</u>	<u>687.5769</u>	<u>632.6403</u>	<u>641.8523</u>	<u>727.3951</u>	<u>826.2945</u>	<u>736.6757</u>	<u>844.2258</u>
	路線バス 按分計算	636.839	728.195	845.541	971.066	1075.68	1123.38	1422.84	1447.32	1066.34
	バス運行本数 (本/日)	36								

日暮里・舎人ライナーでの小括として、全区間、全属性において新交通システムの方が優位であるという結果が得られた。並走するバスの運行本数が大幅に少ないことから、即ち、新交通システムの敷設計画の想定通りに、この沿線における主たる移動手段が新交通システムになったことといえる。

3-2. 待機時間を除外した場合の一般化時間

3-1. で求めた一般化時間の計算結果から、バスにおける待機時間が新交通システムよりも著しく長い路線があったため、待機時間を省略することで、利用者にとって待機時間が問題にならない状況での算出を行った。これは、例えば時間的制約が少ない場合、バスのダイヤを調べてそれに合わせて自宅を出発する行動への適用が考えられる。あるいは仮にバスのダイヤが新交通システムと同等の便利さになった場合について考察するためにも有用な情報である。

3-2-1. 一般化時間(待機時間省略) 多摩センター⇒松が谷

多摩センター(A,B)⇒松が谷間では、非高齢者・高齢者とも路線バスが優位であった(表 3-2-1, 表 3-2-2)。また、乗車時間の負荷はバスの方が大きい、垂直方向の移動負荷の割合を見てみると、新交通システム(エスカレーター)は垂直方向の移動負荷がバス利用よりもわずかに低いことが分かった(表 3-2-2)。考えられる要因として、降車バス停(モノレール松が谷山根入)から計測終了拠点までの移送の中に階段を上る区間があることによるものではないかと推測する。

このことから、待機時間を除いて計算すると、やはり新交通システムは垂直方向の移動負荷と降車駅の駅前空間の歩行移動が影響するため、駅前空間に高低差のある短距離区間においては、バスの方が有利であることがいえる。

表 3-2-1: 待機時間を省略した一般化時間 多摩センター(A)⇒松が谷

多摩センター(A) 一松ヶ谷 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	460.506	0.34507	0.112051	0.542881
新交通システム (エスカレーター)	426.129	0.29223	0.12109	0.586676
路線バス 按分計算	224.1531	0.230593	0.415449	0.353957
多摩センター(A) 一松ヶ谷 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	556.467	0.32901	0.099197	0.571789
新交通システム (エスカレーター)	504.995	0.26062	0.109308	0.63007
路線バス 按分計算	262.2756	0.235155	0.379834	0.385011

表 3-2-2: 待機時間を省略した一般化時間 多摩センター(B)⇒松が谷

多摩センター(B) →松が谷 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	442.519	0.30231	0.116605	0.581088
新交通システム (エスカレーター)	417.566	0.26061	0.123573	0.615813
路線バス 按分計算	239.2061	0.279011	0.389306	0.331683
多摩センター(B) →松が谷 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	537.251	0.28809	0.102745	0.609162
新交通システム (エスカレーター)	485.778	0.21266	0.113632	0.673708
路線バス 按分計算	331.6266	0.24733	0.300402	0.452267

3-2-2. 一般化時間(待機時間省略) 松が谷⇒多摩センター

松が谷⇒多摩センター(A, B)間でも、非高齢者・高齢者とも路線バスが優位であった(表 3-2-3, 表 3-2-4)。乗車時間の負荷の割合はバスの方が大きい、垂直方向の移動負荷の割合を見てみると、新交通システムは垂直方向の移動負荷が大きいことが分かった。また、その他の負荷の割合がバス利用よりも大きい。これは、新交通システム降車駅において、駅出入口から計測終了拠点(地点 A, B)へ向かう際の歩行移動が考えられる。このことから、待機時間を除いて計算すると、やはり新交通システムは垂直方向の移動負荷と駅前空間を移動することが必要となるため、駅前及び沿線に高低差のある短距離区間においては、バスの方が有利であることがいえる。

表 3-2-3: 待機時間を省略した一般化時間 松が谷⇒多摩センター(A)

松ヶ谷 →多摩センター(A) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	441.071	0.31621	0.116988	0.566803
新交通システム (エスカレーター)	418.881	0.27999	0.123185	0.596829
路線バス 按分計算	342.7148	0.13364	0.451688	0.414674
松ヶ谷 →多摩センター(A) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	529.636	0.29502	0.104223	0.600756
新交通システム (エスカレーター)	485.468	0.23088	0.113705	0.655412
路線バス 按分計算	394.9826	0.12281	0.419259	0.457928

表 3-2-4: 待機時間を省略した一般化時間 松が谷⇒多摩センター(B)

松ヶ谷 →多摩センター(B) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	432.113	0.2855	0.119413	0.595082
新交通システム (エスカレーター)	409.923	0.24683	0.125877	0.627295
路線バス 按分計算	341.4485	0.2221	0.453363	0.324536
松ヶ谷 →多摩センター(B) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	521.439	0.26651	0.105861	0.627634
新交通システム (エスカレーター)	477.272	0.19863	0.115657	0.685716
路線バス 按分計算	398.1154	0.22979	0.41596	0.354254

3-2-3. 一般化時間(待機時間省略) 多摩センター⇒大塚・帝京大学

多摩センター(A, B)⇒大塚・帝京大学間では、非高齢者において、3-1-4. とは対照的に路線バスが優位であった(表 3-2-5, 表 3-2-6)。乗車時間の負荷はバスの方が大きい、垂直方向の移動負荷の割合を見てみると、新交通システムは垂直方向の移動負荷が大きいことが分かった。松が谷駅前との地形的な相違として、大塚・帝京大学駅最寄りのバス停(堰場)周辺の地形は、平坦でありバス降車後の徒歩移動の負荷が小さかったことが挙げられる。また、バス降車後の信号待機は、あまり影響されていないといえる。このことから、待機時間を除いて計算すると、やはり新交通システムは垂直方向の移動負荷が大きく、バスの方が有利であることがいえる。

表 3-2-5: 待機時間を省略した一般化時間 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学

多摩センター(A) →大塚・帝京大学 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	464.211	0.38685	0.222313	0.390832
新交通システム (エスカレーター)	470.512	0.30853	0.219335	0.47213
路線バス 按分計算	340.7054	0.038001	0.378626	0.583373
多摩センター(A) →大塚・帝京大学 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	600.183	0.34044	0.183944	0.475612
新交通システム (エスカレーター)	583.173	0.23235	0.189309	0.578341
路線バス 按分計算	385.1596	0.036372	0.358293	0.605335

表 3-2-6: 待機時間を省略した一般化時間 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学

多摩センター(B) →大塚・帝京大学 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	490.129	0.31726	0.210557	0.472179
新交通システム (エスカレーター)	496.43	0.24392	0.207884	0.5482
路線バス 按分計算	351.273	0.09356	0.367236	0.539204
多摩センター(B) →大塚・帝京大学 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	580.967	0.30298	0.190028	0.506992
新交通システム (エスカレーター)	563.956	0.19007	0.19576	0.614168
路線バス 按分計算	394.6461	0.089692	0.34968	0.560628

3-2-4. 一般化時間(待機時間省略) 大塚・帝京大学⇒多摩センター

大塚・帝京大学⇒多摩センター(A, B)間では、路線バスが優位であった(表 3-2-7, 表 3-2-8)。乗車時間の負荷はバスの方が大きい、垂直方向の移動負荷の割合を見てみると、新交通システムは垂直方向の移動負荷が大きいことが分かった。また、3-2-2. と同様に新交通システム降車駅から計測終了拠点(地点 A, B)まで歩行移動が生じる。このことから、待機時間を除いて計算すると、やはり新交通システムは垂直方向の移動負荷と駅前空間を移動することが必要となるため、駅前空間に高低差のある短距離区間においては、バスの方が有利であることがいえる。

表 3-2-7: 待機時間を省略した一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(A)

大塚・帝京大学 →多摩センター(A) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	502.556	0.34836	0.20535	0.44629
新交通システム (エスカレーター)	508.307	0.27563	0.203027	0.521338
路線バス 按分計算	394.083	0.046944	0.625651	0.327405
大塚・帝京大学 →多摩センター(A) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	593.955	0.33353	0.185873	0.4806
新交通システム (エスカレーター)	575.256	0.22179	0.191914	0.5863
路線バス 按分計算	449.6487	0.048205	0.586591	0.365204

表 3-2-8: 待機時間を省略した一般化時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(B)

大塚・帝京大学 →多摩センター(B) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	493.599	0.32206	0.209077	0.468859
新交通システム (エスカレーター)	499.35	0.24834	0.206669	0.544994
路線バス 按分計算	413.5826	0.117049	0.596152	0.286799
大塚・帝京大学 →多摩センター(B) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	585.758	0.30868	0.188474	0.502845
新交通システム (エスカレーター)	567.06	0.19451	0.194689	0.610806
路線バス 按分計算	471.5569	0.120521	0.559339	0.32014

3-2-5. 一般化時間(待機時間省略) 立川北⇒玉川上水

立川北(A, B, C)⇒玉川上水間では、非高齢者・高齢者共に新交通システムが優位であった(表 3-2-9～表 3-2-11)。垂直方向の移動負荷は新交通システムの方が大きい、乗車時間の負荷の割合を見てみると、バスは大きな割合を占めていることが分かった。待機時間を除いて計算すると、この区間では、垂直方向の移動負荷よりもバスの乗車所要時間が結果に大きく影響していることから、この区間では新交通システムの方が有利であることがいえる。

表 3-2-9: 待機時間を省略した一般化時間 立川北(A)⇒玉川上水

立川北(A) →玉川上水 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	609.2592	0.27127	0.381119	0.347612
新交通システム (エスカレーター)	576.0227	0.229222	0.403109	0.367669
路線バス 按分計算	761.125	0.04276	0.874785	0.082453
立川北(A) →玉川上水 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	705.4194	0.265762	0.352131	0.382107
新交通システム (エスカレーター)	638.1392	0.18835	0.389257	0.422393
路線バス 按分計算	827.201	0.04238	0.861065	0.096557

表 3-2-10: 待機時間を省略した一般化時間 立川北(B)⇒玉川上水

立川北(B) →玉川上水 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	<u>544.9735</u>	0.303269	0.426076	0.270655
新交通システム (エスカレーター)	<u>511.737</u>	0.258017	0.453749	0.288234
路線バス 按分計算	754.784	0.04312	0.882134	0.074745
立川北(B) →玉川上水 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	<u>623.6012</u>	0.300631	0.398331	0.301037
新交通システム (エスカレーター)	<u>556.321</u>	0.216051	0.446505	0.337444
路線バス 按分計算	819.131	0.0428	0.869548	0.087657

表 3-2-11: 待機時間を省略した一般化時間 立川北(C)⇒玉川上水

立川北(C) →玉川上水 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	<u>550.0222</u>	0.296678	0.422165	0.281157
新交通システム (エスカレーター)	<u>517.3799</u>	0.252304	0.4488	0.298896
路線バス 按分計算	888.97	0.03661	0.748981	0.214407
立川北(C) →玉川上水 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	<u>630.2306</u>	0.293563	0.394141	0.312296
新交通システム (エスカレーター)	<u>564.1759</u>	0.210852	0.440288	0.34886
路線バス 按分計算	989.912	0.03541	0.719532	0.245056

3-2-6. 一般化時間(待機時間省略) 玉川上水⇒立川北

玉川上水⇒立川北(A, B, C)間では、3-2-5. と同様に非高齢者・高齢者共に新交通システムが優位であった(表 3-2-12～表 3-2-14)。そのため、この区間では、垂直方向の移動負荷よりもバスの乗車所要時間が結果に大きく影響していることから、この区間では新交通システムの方が有利であることがいえる。

表 3-2-12: 待機時間を省略した一般化時間 玉川上水⇒立川北(A)

玉川上水 →立川北(A) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	636.4798	0.302435	0.364819	0.332745
新交通システム (エスカレーター)	565.1477	0.21439	0.410866	0.374744
路線バス 按分計算	699.999	0.06831	0.826271	0.105418
玉川上水 →立川北(A) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	737.5227	0.297723	0.336803	0.365474
新交通システム (エスカレーター)	627.4366	0.174506	0.395897	0.429598
路線バス 按分計算	768.796	0.07302	0.804819	0.122162

表 3-2-13: 待機時間を省略した一般化時間 玉川上水⇒立川北(B)

玉川上水 →立川北(B) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	572.1941	0.336414	0.405806	0.25778
新交通システム (エスカレーター)	500.862	0.241907	0.463601	0.294492
路線バス 按分計算	693.687	0.06893	0.833789	0.097278
玉川上水 →立川北(B) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	655.7045	0.334872	0.378829	0.286299
新交通システム (エスカレーター)	545.6184	0.200673	0.455263	0.344063
路線バス 按分計算	760.763	0.07379	0.813317	0.112892

表 3-2-14: 待機時間を省略した一般化時間 玉川上水⇒立川北(C)

玉川上水 →立川北(C) 非高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	597.5369	0.352604	0.388595	0.258801
新交通システム (エスカレーター)	535.2849	0.277314	0.433788	0.288898
路線バス 按分計算	827.869	0.05776	0.698648	0.243592
玉川上水 →立川北(C) 高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) (秒)	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する垂直方向 の移動負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対する乗車時間 負荷の割合	一般化時間総和 (待機時間省略) に対するその他の 負荷の割合
新交通システム (階段使用)	679.2268	0.344522	0.36571	0.289768
新交通システム (エスカレーター)	576.212	0.227336	0.431091	0.341573
路線バス 按分計算	931.54	0.06026	0.664214	0.275524

3-2-7. 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(A)⇒見沼代親水公園

日暮里(A)発では、日暮里駅出入口を計測開始拠点とした。新交通システム(階段使用)の結果では、非高齢者では足立小台と谷在家以遠で、高齢者では足立小台と舎人以遠でバス利用よりも優位になった(図 3-2-1, 図 3-2-2)。また、エスカレーター利用時の比較では、非高齢者では熊野前、足立小台及び西新井大師西以遠で、高齢者では熊野前、足立小台及び江北以遠でバス利用よりも優位となった(表 3-2-15, 表 3-2-17)。熊野前、足立小台は計測拠点をバス停ではなく、駅出口そばに設置したため、到着バス停から終着点までの歩行移動と信号待機が大きく影響した。また、足立小台は、駅が川の中州・堤防上に設置されているため、周辺道路の地上高が高いことから、改札が地上にある。そのため、この駅で降車する際は他駅よりも階段を下る負担が減ったため特異値が得られたと考えられる。バスの一般化時間が舎人公園以遠で大幅に増加しているが、これはバス路線が舎人公園と舎人の間で足立流通センターを経由して日暮里舎人ライナーから一時的に逸れて走行するためである。一般的には、始点から離れるほど時間の値は大きくなるが、このグラフでは、減少しているものがある。これは、駅から最寄りのバス停までの距離が駅によって異なるためである。新交通システムの駅舎がバス停に即した配置であるとは限らないのは、道路や交差点などの物理的な要因による。

新交通システムが優位になった駅(熊野前、足立小台を除く)での垂直移動の負荷の割合を見てもみる。階段利用時には非高齢者では 0.255 以下、高齢者では 0.219 以下で優位であった(表 3-2-16, 表 3-2-18)。エスカレーター利用時には、非高齢者は 0.220 以下で、高齢者では 0.252 以下で優位になった。この結果から、待機時間を省略した一般化時間において、階段利用時に高齢者よりも非高齢者の方が新交通システムを利用した方が優位である領域が広いことが分かった(表 3-2-15, 表 3-2-17)。また、垂直方向の移動負荷の割合から、高齢者においてはエスカレーターを利用した方が優位である(表 3-2-16, 表 3-2-18)。

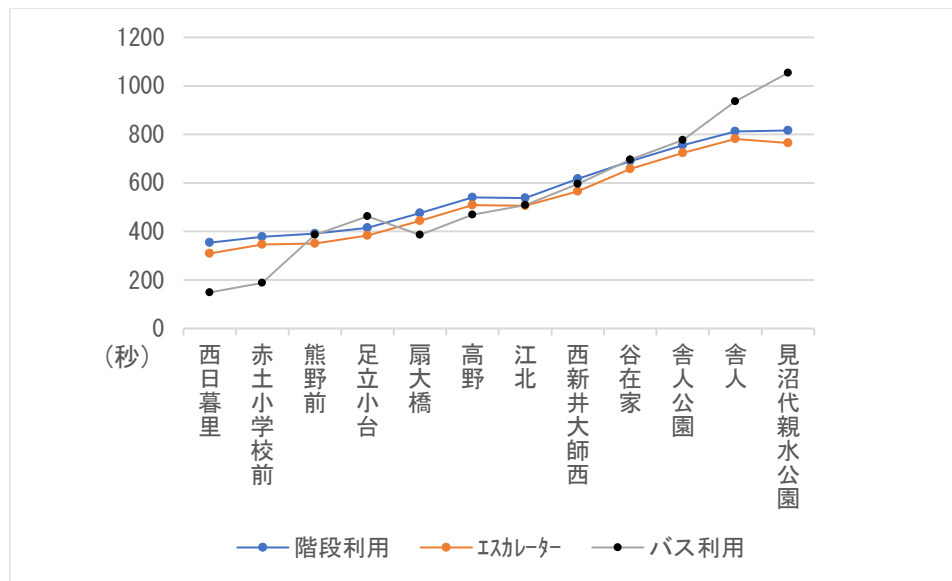


図 3-2-1: 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

表 3-2-15: 待機時間を省略した一般化時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和(秒)												
一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(A) →見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
新交通システム (階段使用)	353.76	377.77	390.79	414.8596	475.35	540.5	537.75	617.2	689.431	755.3596	812.6167	816.3453
新交通システム (エスカレーター)	309.3684	346.5827	350.577	383.6684	444.1541	509.3113	506.5541	565.7713	658.2399	724.1684	781.4256	764.4741
路線バス 按分計算	148.6599	188.1164	385.5363	462.17	386.0884	469.6804	509.2834	595.4984	696.58	776.56	936.56	1053.7

表 3-2-16: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(A) →見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
新交通システム (階段使用)	0.535358	0.466121	0.452389	0.37721	0.370443	0.327081	0.327456	0.285301	0.25541	0.23034	0.21755	0.21742
新交通システム (エスカレーター)	0.468687	0.418073	0.389578	0.326576	0.326231	0.28587	0.286044	0.220331	0.220128	0.197188	0.186322	0.164318
路線バス 按分計算	0.011752	0.009287	0.004531	0.00378	0.004525	0.00372	0.00343	0.002934	0.002508	0.00225	0.001865	0.001658

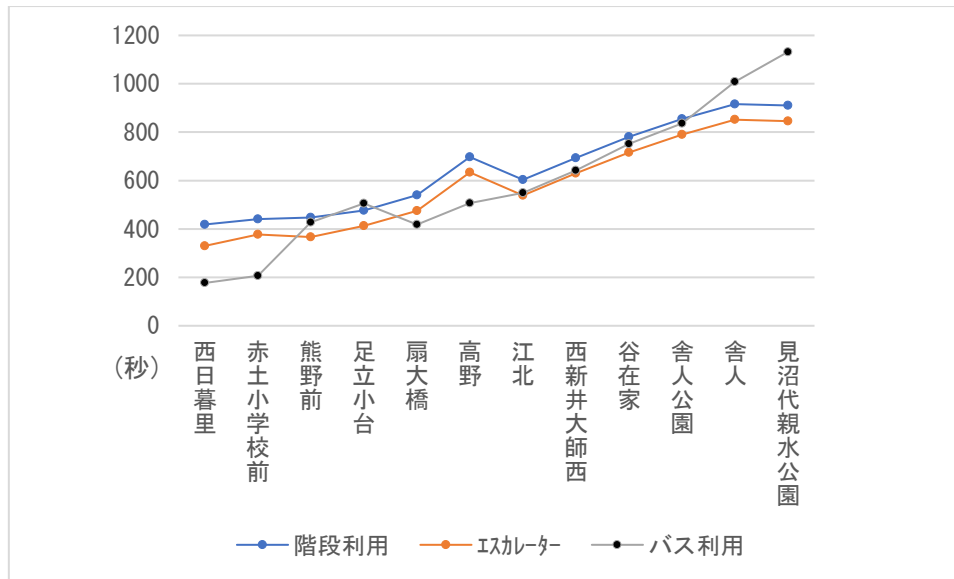


図 3-2-2: 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

表 3-2-17: 待機時間を省略した一般化時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和(秒)												
一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(A) →見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
高齢者												
新交通システム (階段使用)	418.61	441.35	447.3	476.7365	539.35	698.02	603.06	693.71	780.4	854.25	916.0975	910.231
新交通システム (エスカレーター)	330.05	377.0051	366.4078	412.3958	475.0051	633.6841	538.7142	629.3688	716.0597	789.9139	851.7568	845.8902
路線バス 按分計算	176.8781	206.139	427.0875	506.07	417.923	507.347	549.713	641.943	751.193	836.753	1007.9	1132

表 3-2-18: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(A) →見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
高齢者												
新交通システム (階段使用)	0.512758	0.453984	0.449624	0.37614	0.371495	0.288121	0.332248	0.28883	0.256745	0.231909	0.21954	0.22178
新交通システム (エスカレーター)	0.382022	0.3608	0.328121	0.278804	0.286362	0.215841	0.252496	0.216127	0.189961	0.169346	0.16058	0.162582
路線バス 按分計算	0.011211	0.00962	0.004643	0.003918	0.004745	0.003909	0.003607	0.003089	0.00264	0.00237	0.001967	0.001752

3-2-8. 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(B)⇒見沼代親水公園

日暮里(B)発では、駅と繁華街を結ぶ動線上にある場所を計測開始拠点とした。新交通システム(階段使用)の結果では、非高齢者では足立小台と谷在家以遠で、高齢者では足立小台と舎人公園以遠でバス利用よりも優位になった(図 3-2-3, 図 3-2-4)。また、エスカレーター利用時の比較では、非高齢者では熊野前、足立小台及び江北以遠で、高齢者でも同様に熊野前、足立小台及び江北以遠でバス利用よりも優位となった(表 3-2-19, 表 3-2-21)。これは、日暮里(A)発と同様の理由によって生じた結果である。新交通システムが優位になった駅での垂直移動の負荷の割合は、階段利用時において非高齢者では 0.215 以下、高齢者では 0.200 以下でバスよりも優位だった(表 3-2-20, 表 3-2-22)。エスカレーター利用時は、非高齢者では 0.233 以下、高齢者では 0.212 以下でバスよりも優位になった。この結果も、日暮里(A)発と同様の状況である(表 3-2-19, 表 3-2-21)。

始発拠点を駅出入口から出発とした場合と駅前広場付近から出発とした場合を比較して新交通システムの優位領域を見てみると、後者は水平歩行移動量が多いため、垂直方向の移動負荷の割合が低いことがわかる。

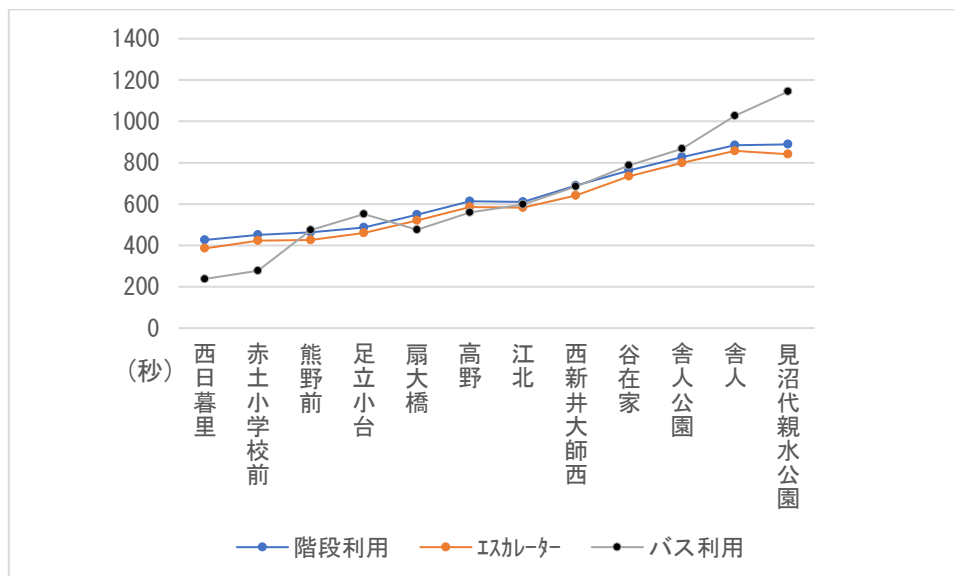


図 3-2-3: 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

表 3-2-19: 待機時間を省略した一般化時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和(秒)														
一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(B) →見沼代親水公園		西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園	
非高齢者	新交通システム (階段使用)	426.19	450.21	463.2235	487.2949	547.78	612.94	610.18	689.64	761.8663	827.7949	885.052	888.7806	
	新交通システム (エスカレーター)	385.3684	422.5827	426.577	459.6684	520.1541	585.3113	582.5541	641.7713	734.2399	800.1684	857.4256	840.4741	
	路線バス 按分計算	237.9456	277.4021	474.82	551.46	475.3741	558.9661	598.5691	684.7841	786.91	866.89	1026.9	1144	

表 3-2-20: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(B) →見沼代親水公園		西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
非高齢者	新交通システム (階段使用)	0.414889	0.363217	0.35452	0.29535	0.29852	0.267928	0.267992	0.237115	0.21464	0.195	0.18555	0.18556
	新交通システム (エスカレーター)	0.352901	0.321587	0.299071	0.253002	0.261263	0.233375	0.233278	0.180215	0.185085	0.167211	0.159311	0.138751
	路線バス 按分計算	0.007342	0.006298	0.003679	0.003168	0.003675	0.003125	0.002919	0.002551	0.00222	0.002015	0.001701	0.001527

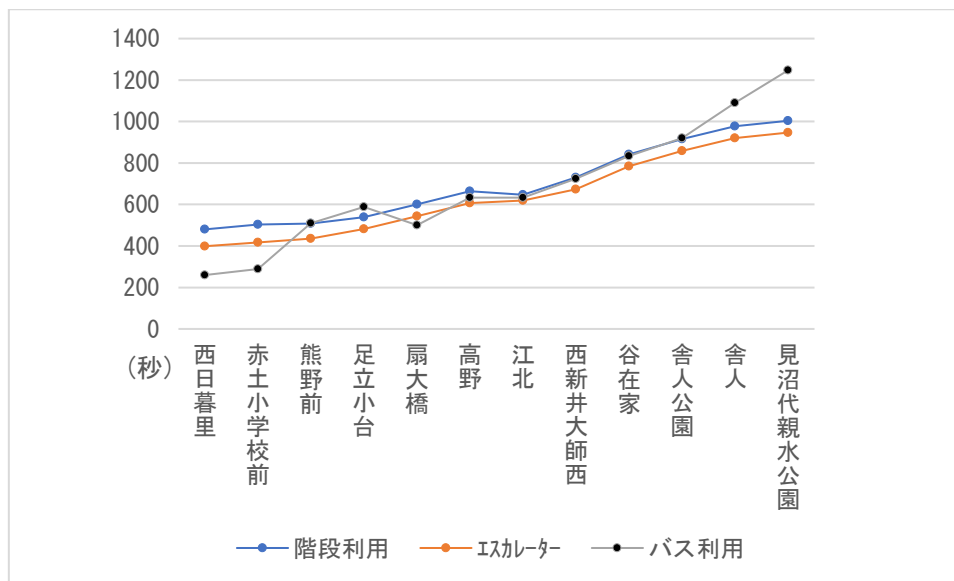


図 3-2-4: 一般化時間(待機時間省略) 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

表 3-2-21: 待機時間を省略した一般化時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和(秒)		西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
高齢者	新交通システム (階段使用)	480.07	502.81	508.7621	538.2011	600.81	664.52	647.43	730.307	841.865	915.7192	977.5621	1003.644
	新交通システム (エスカレーター)	398.8677	416.7769	435.2256	481.2135	543.8229	607.532	619.808	673.3193	784.8775	858.7316	920.5745	946.656
	路線バス 按分計算	259.7352	288.9961	509.94	588.93	500.7801	632.5701	632.5701	724.7481	834.0501	919.61	1090.8	1246.9

表 3-2-22: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 日暮里(B) →見沼代親水公園		西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
高齢者	新交通システム (階段使用)	0.416345	0.369115	0.36627	0.30574	0.308908	0.245358	0.279292	0.247557	0.220457	0.20021	0.19062	0.18642
	新交通システム (エスカレーター)	0.297518	0.238884	0.259199	0.223522	0.236488	0.18414	0.211688	0.183873	0.163857	0.147138	0.14052	0.137442
	路線バス 按分計算	0.007635	0.006862	0.003889	0.003367	0.00396	0.00336	0.003135	0.002664	0.002378	0.002156	0.001818	0.00159

3-2-9. 一般化時間(待機時間省略) 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)

見沼代親水公園発では、駅前バス停を計測開始拠点として日暮里駅までの各途中駅の分析を行った。新交通システム(階段使用)の結果から、非高齢者では江北及び扇大橋以遠で、高齢者では足立小台以遠でバスよりも優位になった(図 3-2-5, 図 3-2-6)。非高齢者は、高野駅ではほぼ拮抗していた(表 3-2-23)。また、エスカレーター使用では、非高齢者、高齢者ともに江北以遠で、バスよりも優位になった(表 3-2-23, 表 3-2-25)。日暮里発の比較と比べて新交通システムの優位な領域が大きくなったと考えられる要因として、日暮里発の場合と同様に舎人、舎人公園間でバスが足立流通センターを経由するため、新交通システムの路線から迂回して走行したことが考えられる。そして、このバスの迂回が計測開始拠点寄りであったため、優位区間が広がったと考えられる。

新交通システムが優位になった駅での垂直移動の負荷の割合を見てみると、階段利用時には非高齢者では 0.318 以下、高齢者では 0.227 以下であった(表 3-2-24, 表 3-2-26)。また、エスカレーター利用時には、非高齢者では 0.279 以下、高齢者では 0.243 以下となった(表 3-2-24, 表 3-2-26)。垂直方向の移動負荷の割合について、新交通システムが優位な領域におけるエスカレーター利用時は、駅間の差はないのに対して、階段利用時の場合は、非高齢者の方が高齢者よりも広いことが分かった。路線バスにおいて赤土小学校前から西日暮里の間で数値が大幅に増加している。これは、新交通システムの下を走る東京都市計画道路放射第 11 号線(尾久橋通り)が西日暮里駅に向かうまでに環状 5 号線(明治通り)と道灌山通りと交差し、交通量増加に伴う道路混雑が発生していることに起因していると考えられる。

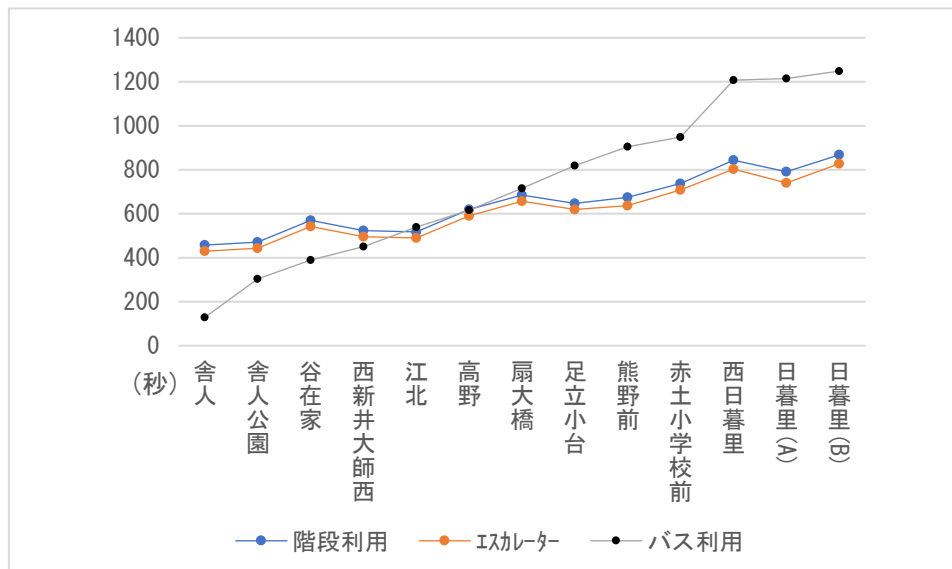


図 3-2-5: 一般化時間(待機時間省略) 見沼代親水公園⇒日暮里(A, B) 非高齢者

表 3-2-23: 待機時間を省略した一般化時間 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 非高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和 (秒)														
一般化時間総和 (待機時間省略) 見沼代親水公園 ⇒日暮里(A,B)	舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)	
非高齢者	新交通システム (階段使用)	457.58	470.67	570.07	523.73	517.4848	618.98	684.8848	646.8848	674.4134	736.742	843.7848	791.0991	867.6991
	新交通システム (エスカレーター)	429.6613	442.747	542.147	495.8041	489.5613	591.0613	656.9613	618.9613	637.4699	708.8184	802.6613	740.0756	827.4756
	路線バス 接分計算	129.07	303.005	389.994	450.022	540.11	616.69	715.07	818.24	904.98	948.01	1207.6	1214.5	1248.8

表 3-2-24: 垂直方向の移動負荷の割合 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 非高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 見沼代親水公園 ⇒日暮里(A,B)	舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)	
非高齢者	新交通システム (階段使用)	0.36118	0.34519	0.289912	0.315566	0.31802	0.267003	0.24029	0.22411	0.24506	0.22338	0.2108	0.21953	0.19047
	新交通システム (エスカレーター)	0.319663	0.303891	0.253339	0.277019	0.279121	0.232374	0.207999	0.189102	0.201307	0.192781	0.170367	0.165722	0.151119
	路線バス 接分計算	0.013535	0.005766	0.00448	0.003882	0.003235	0.002833	0.002443	0.002135	0.00193	0.001843	0.001447	0.001438	0.001399

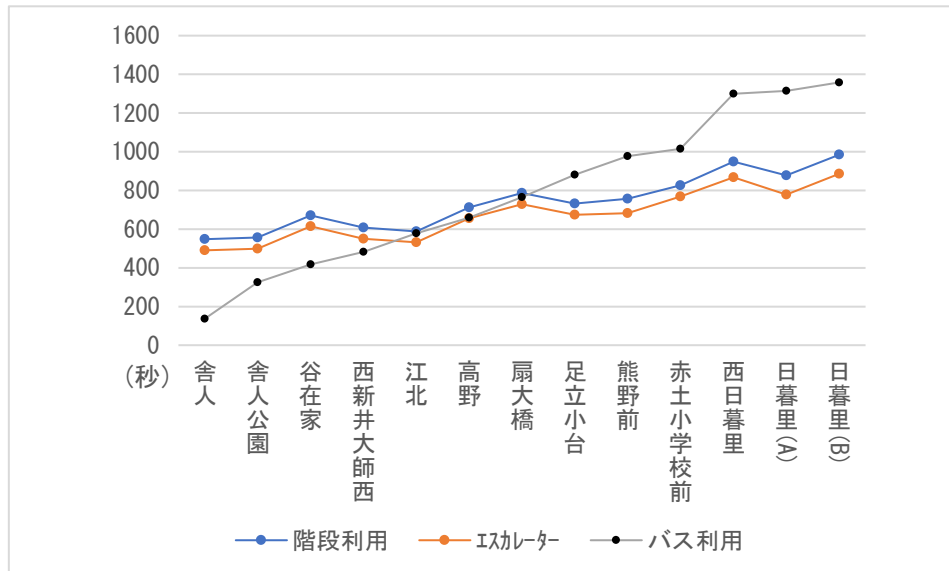


図 3-2-6: 一般化時間(待機時間省略) 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 高齢者

表 3-2-25: 待機時間を省略した一般化時間 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和 (秒)														
		舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
高齢者	一般化時間総和 (待機時間省略) 見沼代親水公園 ⇒日暮里(A,B)													
	新交通システム (階段使用)	547.91	555.88	671.36	607.14	588.86	712.67	786.21	731.2708	757.0318	826.0256	949.143	877.6878	984.3663
	新交通システム (エスカレーター)	490.3096	498.2795	613.7588	549.5406	531.2617	655.0679	728.6071	673.6705	682.8825	768.4253	867.3247	777.7059	885.8877
	路線バス 接分計算	136.958	324.259	417.317	481.533	577.903	659.829	765.077	881.68	977.37	1014.3	1298.8	1314.6	1358.2

表 3-2-26: 垂直方向の移動負荷の割合 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 見沼代親水公園 ⇒日暮里(A,B)		舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
高齢者	新交通システム (階段使用)	0.341583	0.332034	0.279399	0.308952	0.317266	0.263204	0.237629	0.2267	0.24778	0.22617	0.21188	0.22399	0.19819
	新交通システム (路線バス)	0.262581	0.254818	0.211772	0.236519	0.243242	0.198418	0.177359	0.160582	0.166102	0.168169	0.137536	0.124231	0.10906
	路線バス 接分計算	0.005491	0.006115	0.004752	0.004118	0.003431	0.003005	0.002592	0.002249	0.002029	0.001955	0.001527	0.001508	0.00146

3-2-10. 一般化時間(待機時間省略) 西新井大師西⇒日暮里(A, B)

西新井大師西発では、日暮里方面行き江北六丁目団地前バス停を計測開始拠点として日暮里駅までの各途中駅を分析した。新交通システム(階段使用)の結果から非高齢者では熊野前以遠で、高齢者では西日暮里以遠でバスよりも優位になった(図 3-2-7, 図 3-2-8)。また、エスカレーター使用では、非高齢者では、熊野前以遠、高齢者では熊野前及び西日暮里以遠で、バスよりも優位になった(表 3-2-27, 表 3-2-29)。

新交通システムが優位になった駅での垂直移動の負荷の割合は、階段利用時においては、非高齢者では 0.335 以下、高齢者では 0.248 以下であった(表 3-2-28, 表 3-2-30)。新交通システムを利用した方が優位な領域は、エスカレーター利用時においては、非高齢者、高齢者共に変わらないが、階段利用時は非高齢者の方が高齢者よりも優位な領域が広い(表 3-2-27, 表 3-2-29)。バスは途中での迂回区間が存在しないが、見沼代親水公園出発同様に西日暮里駅手前で交差する明治通り、道灌山通りから合流する交通量の増加による渋滞から乗車所要時間が増加したと考えられる。

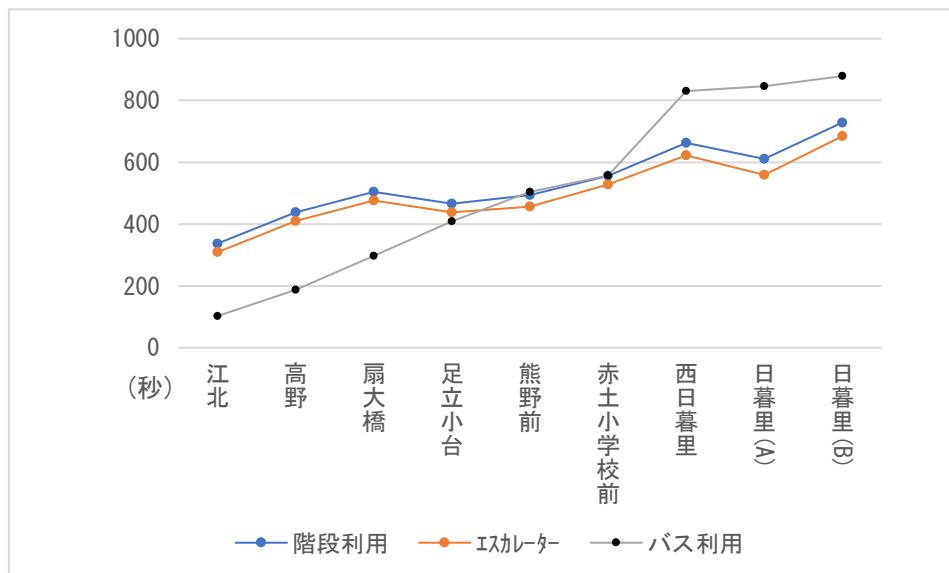


図 3-2-7: 一般化時間(待機時間省略) 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 非高齢者

表 3-2-27: 待機時間を省略した一般化時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 非高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和(秒)									
一般化時間総和 (待機時間省略) 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
新交通システム (階段使用)	336.88	438.38	504.28	466.28	493.8134	556.142	663.1848	610.4991	728.4908
新交通システム (エスカレーター)	308.9613	410.4613	476.3613	438.3613	456.8699	528.2184	622.0613	559.4756	684.3643
路線バス 按分計算	102.195	187.593	297.286	408.7973	503.88	557.01	830.48	845.59	878.826

表 3-2-28: 垂直方向の移動負荷の割合 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 非高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)		江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
非高齢者	新交通システム (階段使用)	0.488507	0.376999	0.326344	0.310906	0.33468	0.29591	0.26821	0.28447	0.23086
	新交通システム (エスカレーター)	0.442279	0.334616	0.286856	0.26701	0.280883	0.258694	0.219829	0.219218	0.181347
	路線バス 按分計算	0.017095	0.009313	0.005876	0.004274	0.003467	0.003136	0.002104	0.002066	0.001986

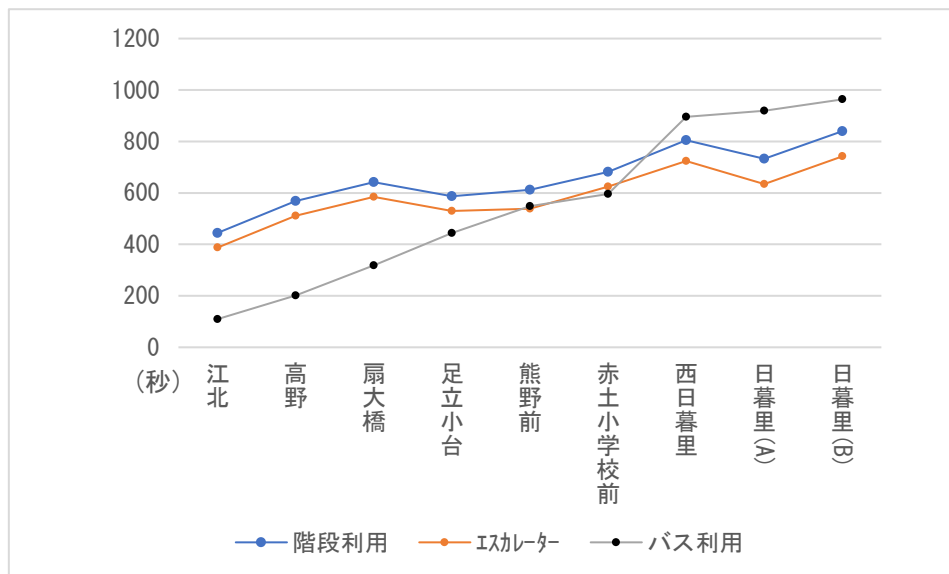


図 3-2-8: 一般化時間(待機時間省略) 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 高齢者

表 3-2-29: 待機時間を省略した一般化時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 高齢者

待機時間を省略した一般化時間の総和(秒)										
一般化時間総和 (待機時間省略) 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)		江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
高齢者	新交通システム (階段使用)	444.43	568.24	641.78	586.84	612.6	681.59	804.7123	733.257	839.9356
	新交通システム (エスカレーター)	387.4437	511.2499	584.7891	529.8525	539.0645	624.6073	723.5067	633.8879	742.0697
	路線バス 按分計算	109.439	200.795	318.141	443.6659	548.2817	595.981	895.44	919.92	963.55

表 3-2-30: 垂直方向の移動負荷の割合 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 高齢者

一般化時間総和 (待機時間省略) 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)		江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
高齢者	新交通システム (階段使用)	0.417601	0.327938	0.289189	0.280399	0.304189	0.272295	0.24838	0.26644	0.23081
	新交通システム (エスカレーター)	0.331938	0.253025	0.219921	0.203003	0.20927	0.205901	0.164021	0.151442	0.129364
	路線バス 按分計算	0.01812	0.009876	0.006233	0.00447	0.003617	0.003327	0.002215	0.002156	0.002058

3-2-11. 一般化時間(待機時間省略) 日暮里・舎人ライナー 小括

このことから、日暮里・舎人ライナーでの分析において、新交通システムの方が優位な領域については、駅の構内構造、計測拠点として設置したバス停と駅との立地の関係性、バスの運行ルート等の状況次第で、特異値が生じやすいことが分かった。また、新交通システムの階段利用時にはいずれの区間においても、優位領域の境界は、非高齢者の方が高齢者よりも起点寄りになる。これは各移動にかかる時間に乗じた等価時間係数によるものと思われる。高齢者は、階段よりもエスカレーターを利用した方が、優位な領域が広い。

特異値が得られた駅を除いた新交通システムが優位な領域内において、垂直方向の移動負荷の割合は、非高齢者・階段利用時で 0.335～0.255(バス停、駅出入口出発)、0.215(駅前広場周辺出発)が基準であった(表 3-2-28, 熊野前～表 3-2-16, 谷在家)、(表 3-2-20, 谷在家)。高齢者・階段利用時には、0.248～0.220(バス停、駅出入口出発)、0.200(駅前広場周辺出発)が目安であった(表 3-2-30, 西日暮里～表 3-2-18, 舎人)、(表 3-2-22, 舎人公園)。エスカレーター利用時は、非高齢者・高齢者いずれも 0.25 付近が目安であった(表 3-2-16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30 の該当値から 0.281～0.209 の中間の平均値より)。

3-3. 所要時間

3-1. においてバスが優位な区間において、一般化時間と、等価時間係数（ Wn ）を省いた単純な所要時間とを比較することにより、等価時間係数の有無が垂直方向の負担率に与える相違を分析する。

3-3-1. 所要時間 多摩センター⇒松が谷

多摩センター(A, B)⇒松が谷の移動においては、全区間、全属性においてバスの方が優位であることが分かった(表 3-3-1, 表 3-3-2)。新交通システムとバスの所要時間の差は、3-1. での一般化時間と比べて小さいことがわかる。

表 3-3-1: 所要時間 多摩センター(A)⇒松が谷

多摩センター(A) →松が谷 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負担 が占める割合	全体のうち 待機時間の負担 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負担 が占める割合	全体のうち その他の負担が 占める割合
新交通システム (階段使用)	731.078	0.13598	0.35792	0.16414	0.34196
新交通システム (エスカレーター)	732.067	0.13715	0.35744	0.16392	0.3415
路線バス 按分計算	697.315	0.0464	0.52925	0.31057	0.11378
多摩センター(A) →松が谷 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負担 が占める割合	全体のうち 待機時間の負担 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負担 が占める割合	全体のうち その他の負担が 占める割合
新交通システム (階段使用)	823.835	0.1505	0.31762	0.14566	0.38622
新交通システム (エスカレーター)	809.62	0.13558	0.3232	0.14822	0.393
路線バス 按分計算	728.792	0.05789	0.50639	0.29716	0.13856

表 3-3-2: 所要時間 多摩センター(B)⇒松が谷

多摩センター(B) →松が谷 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負担 が占める割合	全体のうち 待機時間の負担 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負担 が占める割合	全体のうち その他の負担が 占める割合
新交通システム (階段使用)	724.692	0.11851	0.36107	0.16559	0.35483
新交通システム (エスカレーター)	725.68	0.11971	0.36058	0.16536	0.35435
路線バス 按分計算	710.844	0.06455	0.51918	0.30466	0.11161
多摩センター(B) →松が谷 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負担 が占める割合	全体のうち 待機時間の負担 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負担 が占める割合	全体のうち その他の負担が 占める割合
新交通システム (階段使用)	815.234	0.13039	0.32097	0.1472	0.40145
新交通システム (エスカレーター)	801.019	0.11495	0.32667	0.14981	0.40857
路線バス 按分計算	795.49	0.07528	0.46393	0.27225	0.18854

3-3-2. 所要時間 松が谷⇒多摩センター

松が谷⇒多摩センター(A, B)にて、所要時間の結果をまとめる。3-1-1. での結果(表 3-1-5～表 3-1-8)と比較してみると、所要時間の総和では、利用者属性別年代別に見ても、多摩センター発とは対照的にバスの方が移動にかかる所要時間が大きく、新交通システムを利用した方が優位であることが分かった(表 3-3-3, 表 3-3-4)。所要時間に対する垂直方向の移動負荷の割合については、非高齢者、高齢者ともにいずれも 0.12 付近となっている。所要時間算出においては、等価時間係数を乗じていないため、待機時間及び乗車時間の数値は利用者属性に依存していないが、水平歩行速度、昇降移動速度(表 2-2-1)の値に依存していることがわかる。

乗車時間の割合は、一般化時間の時と比べて、大幅に増加している。これは立位で待機中及び乗車移動中の等価時間係数がそれぞれ 0.74 と 0.43(表 2-2-2)と小さいことが要因である。多摩都市モノレールの松が谷発では、身体的負荷から算出される一般化時間ではバスの方が優位であるのに対し、実際の所要時間では新交通システムが優位である。このことから、駅前空間及び沿線に高低差のある区間での移動においては、非高齢者では、体力に余裕があつて時間に制約があるので、所要時間により新交通システムが実際には利用されやすいだろう。一方、高齢者は、体力に余裕がなく時間に制約が少ないことから、一般化時間によりバスが実際には利用されやすいだろう。

表 3-3-3: 所要時間 松が谷⇒多摩センター(A)

松ヶ谷 →多摩センター(A) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	736.532	0.13497	0.36267	0.16293	0.33943
新交通システム (エスカレーター)	737.508	0.13612	0.36219	0.16271	0.33898
路線バス 按分計算	846.527	0.03961	0.36724	0.42527	0.16788
松ヶ谷 →多摩センター(A) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	822.813	0.14282	0.32464	0.14584	0.3867
新交通システム (エスカレーター)	812.467	0.1319	0.32878	0.1477	0.39162
路線バス 按分計算	893.636	0.04687	0.34788	0.40285	0.2024

表 3-3-4: 所要時間 松が谷⇒多摩センター(B)

松ヶ谷 →多摩センター (B) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	730.145	0.11762	0.36585	0.16435	0.35218
新交通システム (エスカレーター)	731.122	0.1188	0.36536	0.16413	0.35171
路線バス 按分計算	832.098	0.06057	0.37361	0.43264	0.13317
松ヶ谷 →多摩センター (B) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	816.871	0.12545	0.327	0.1469	0.40064
新交通システム (エスカレーター)	806.526	0.11423	0.3312	0.14879	0.40578
路線バス 按分計算	877.713	0.07496	0.3542	0.41016	0.16068

3-3-3. 所要時間 多摩センター⇒大塚・帝京大学

多摩センター(A,B)発⇒大塚・帝京大学の結果をまとめる。この区間では、全区間、全属性において新交通システムの方が優位であることが分かった(表 3-3-5, 表 3-3-6)。所要時間の総和に対する乗車時間の割合は、新交通システムとバスには相違が少ないが、待機時間の割合を見るとバスの方が大きいことがわかる。更にこの区間では、バスから降りた後に計測終了後拠点まで移動する間に信号待機が生じる。そのため、新交通システムを利用した方が優位であるという結果が現れた。

表 3-3-5: 所要時間 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学

多摩センター(A) →大塚・帝京大学 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	802.507	0.1488	0.32606	0.29906	0.22608
新交通システム (エスカレーター)	844.715	0.14313	0.30977	0.28412	0.26298
路線バス 按分計算	1023.87	0.01034	0.4776	0.293	0.21906
多摩センター(A) →大塚・帝京大学 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	932.29	0.15571	0.28067	0.25743	0.30619
新交通システム (エスカレーター)	967.588	0.13296	0.27043	0.24804	0.34857
路線バス 按分計算	1059.56	0.01121	0.46151	0.28314	0.24414

表 3-3-6: 所要時間 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学

多摩センター(B) →大塚・帝京大学 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	838.978	0.1262	0.31189	0.28606	0.27585
新交通システム (エスカレーター)	881.186	0.12185	0.29695	0.27236	0.30884
路線バス 按分計算	1031.26	0.0265	0.47418	0.29091	0.20842
多摩センター(B) →大塚・帝京大学 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	923.688	0.13801	0.28328	0.25983	0.31888
新交通システム (エスカレーター)	958.986	0.1157	0.27286	0.25026	0.36118
路線バス 按分計算	1070.61	0.03254	0.45675	0.28021	0.2305

3-3-4. 所要時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター

大塚・帝京大学⇒多摩センター(A, B)の結果をまとめる。この区間では、全区間、全属性において新交通システムの方が優位であることが分かった(表 3-3-7, 表 3-3-8)。所要時間の総和に対する垂直方向の移動の割合と待機時間の割合は、新交通システムとバスには相違が少ないが、乗車時間の割合を見るとバスの方が大きいことがわかる。従ってこの区間では、乗車移動時間の差から、新交通システムを利用した方が優位であるという結果が現れた。

表 3-3-7: 所要時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(A)

大塚・帝京大学 →多摩センター(A) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	851.057	0.14031	0.31415	0.282	0.26354
新交通システム (エスカレーター)	893.254	0.13534	0.29931	0.26868	0.29667
路線バス 按分計算	974.657	0.01086	0.26846	0.5883	0.13238
大塚・帝京大学 →多摩センター(A) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	936.48	0.15341	0.28549	0.25628	0.30482
新交通システム (エスカレーター)	970.675	0.12985	0.27544	0.24725	0.34746
路線バス 按分計算	1012.99	0.01355	0.2583	0.56604	0.16211

表 3-3-8: 所要時間 大塚・帝京大学⇒多摩センター(B)

大塚・帝京大学 →多摩センター(B) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	844.671	0.12535	0.31653	0.28413	0.27399
新交通システム (エスカレーター)	886.868	0.12106	0.30147	0.27062	0.30686
路線バス 按分計算	993.562	0.04016	0.26335	0.57711	0.11938
大塚・帝京大学 →多摩センター(B) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	930.538	0.13823	0.28732	0.25792	0.31653
新交通システム (エスカレーター)	964.733	0.11507	0.27713	0.24877	0.35903
路線バス 按分計算	1021.71	0.03495	0.25609	0.56121	0.14776

3-3-5. 所要時間 立川北⇒玉川上水

立川北(A, B, C)⇒玉川上水の結果をまとめる。この区間では、全区間、全属性において新交通システムの方が優位であることが分かった(表 3-3-9～表 3-3-11)。所要時間の総和に対する垂直方向の移動の割合と待機時間の割合は、新交通システムとバスには相違が少ない。これは、立川北の計測拠点がペDESTリアンデッキ上にあるため、バスを利用する際はバス乗り場のある地上階まで階段での移動が伴うからである。また、乗車移動時間の割合を見るとバスの方が大きいことがわかる。従ってこの区間では、乗車移動時間の差から、新交通システムを利用した方が優位であるという結果が現れた。

表 3-3-9: 所要時間 立川北(A)⇒玉川上水

立川北(A) →玉川上水駅 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1124.21	0.09915	0.23212	0.48034	0.18839
新交通システム (エスカレーター)	1125.6	0.10027	0.23183	0.47974	0.18815
路線バス 按分計算	2531.39	0.01069	0.35283	0.61169	0.02479
立川北(A) →玉川上水駅 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1205.22	0.11179	0.21652	0.44805	0.22365
新交通システム (エスカレーター)	1188.12	0.099	0.21963	0.4545	0.22687
路線バス 按分計算	2551.63	0.01183	0.35003	0.60684	0.0313

表 3-3-10: 所要時間 立川北(B)⇒玉川上水

立川北(B) →玉川上水駅 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>1059.92</u>	0.10517	0.2462	0.50947	0.13916
新交通システム (エスカレーター)	<u>1061.32</u>	0.10634	0.24588	0.5088	0.13898
路線バス 按分計算	<u>2525.05</u>	0.01072	0.35372	0.61322	0.02234
立川北(B) →玉川上水駅 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>1123.41</u>	0.11993	0.23229	0.48068	0.16711
新交通システム (エスカレーター)	<u>1106.3</u>	0.10632	0.23588	0.48811	0.16969
路線バス 按分計算	2543.56	0.01187	0.35114	0.60876	0.02823

表 3-3-11: 所要時間 立川北(C)⇒玉川上水

立川北(C) →玉川上水駅 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>1065.89</u>	0.10348	0.24482	0.50662	0.14508
新交通システム (エスカレーター)	<u>1067.26</u>	0.10463	0.24451	0.50597	0.1449
路線バス 按分計算	<u>2659.24</u>	0.01018	0.33587	0.58228	0.07168
立川北(C) →玉川上水駅 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>1130.96</u>	0.11777	0.23074	0.47747	0.17403
新交通システム (エスカレーター)	<u>1114.19</u>	0.10449	0.23421	0.48466	0.17665
路線バス 按分計算	2714.34	0.01112	0.32905	0.57046	0.08937

3-3-6. 所要時間 玉川上水⇒立川北

玉川上水⇒立川北(A, B, C)の結果をまとめる。この区間では、全区間、全属性において新交通システムの方が優位であることが分かった(表 3-3-12～表 3-3-14)。所要時間の総和に対する垂直方向の移動の割合と待機時間の割合は、新交通システムとバスには相違が少ない。これも、3-3-5. と同様に立川北の計測拠点がペDESTリアンデッキ上にあるため、バスを利用する際はバス乗り場のある地上階まで階段での移動が伴うからである。また、乗車移動時間の割合を見るとバスの方が大きいことがわかる。従ってこの区間においても、乗車移動時間の差から新交通システムを利用した方が優位であるという結果が現れた。

表 3-3-12: 所要時間 玉川上水⇒立川北(A)

玉川上水駅 一立川北(A) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1147.76	0.11019	0.23481	0.47048	0.18452
新交通システム (エスカレーター)	1123.5	0.09097	0.23988	0.48064	0.18851
路線バス 按分計算	2104.03	0.01286	0.31277	0.63929	0.03507
玉川上水駅 一立川北(A) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1233.57	0.12526	0.21848	0.43775	0.21851
新交通システム (エスカレーター)	1185.23	0.08958	0.22739	0.45561	0.22742
路線バス 按分計算	2132.36	0.01654	0.30862	0.6308	0.04404

表 3-3-13: 所要時間 玉川上水⇒立川北(B)

玉川上水駅 一立川北(B) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1083.48	0.11673	0.24874	0.49839	0.13614
新交通システム (エスカレーター)	1059.21	0.09649	0.25444	0.50981	0.13925
路線バス 按分計算	2097.72	0.0129	0.31372	0.64122	0.03217
玉川上水駅 一立川北(B) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1151.75	0.13416	0.234	0.46885	0.16299
新交通システム (エスカレーター)	1103.41	0.09623	0.24425	0.48939	0.17013
路線バス 按分計算	2124.33	0.0166	0.30979	0.63318	0.04043

表 3-3-14: 所要時間 玉川上水⇒立川北(C)

玉川上水駅 →立川北(C) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>1105.92</u>	0.12819	0.2437	0.48828	0.13983
新交通システム (エスカレーター)	<u>1092.43</u>	0.11742	0.24671	0.49431	0.14156
路線バス 按分計算	<u>2231.9</u>	0.01212	0.29486	0.60267	0.09035
玉川上水駅 →立川北(C) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	<u>1173.39</u>	0.14238	0.22968	0.4602	0.16773
新交通システム (エスカレーター)	<u>1135.96</u>	0.11412	0.23725	0.47537	0.17326
路線バス 按分計算	<u>2295.11</u>	0.01537	0.28673	0.58607	0.11183

3-3-7. 所要時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園

一般化時間においては、バスの待機時間及び乗車時間が新交通システムよりも大幅に大きい
ため、所要時間においても新交通システムが優位であった(表 3-3-15～表 3-3-18)。このことか
ら、全ての年代において距離に関わらず新交通システムが実際には利用されやすいだろう。

表 3-3-15: 所要時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

所要時間(秒)													
非 高 齢 者	所要時間 日暮里(A) →見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	464.856	559.393	640.696	702.208	827.965	961.41	992.965	1140.82	1247.25	1381.91	1507.12	1579.14
	新交通システム (エスカレーター)	466.797	560.629	642.413	703.444	829.2	962.645	994.2	1143.14	1248.49	1383.15	1508.36	1581.48
	路線バス 按分計算	989.819	1165.85	1462.39	1620.65	1626.25	1622.4	1912.75	2113.25	2960.75	3146.75	3518.85	3791.25
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-3-16: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

非 高 齢 者	所要時間 日暮里(A) ⇒見沼代親水公園	所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合											
		西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	<u>0.27586</u>	<u>0.20926</u>	<u>0.18362</u>	<u>0.14325</u>	<u>0.14138</u>	<u>0.12237</u>	<u>0.11789</u>	<u>0.10261</u>	<u>0.09385</u>	<u>0.08343</u>	<u>0.07806</u>	<u>0.07487</u>
	新交通システム (エスカレーター)	<u>0.27887</u>	<u>0.211</u>	<u>0.18581</u>	<u>0.14475</u>	<u>0.14266</u>	<u>0.1235</u>	<u>0.11898</u>	<u>0.10443</u>	<u>0.09475</u>	<u>0.08425</u>	<u>0.07882</u>	<u>0.07624</u>
	路線バス 按分計算	0.00119	0.00101	0.0008	0.00073	0.00072	0.00073	0.00062	0.00056	0.0004	0.00037	0.00033	0.00031
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-3-17: 所要時間 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

所要時間(秒)													
高齢者	所要時間 日暮里(A) 見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	529.153	618.553	689.207	753.889	878.553	1101.93	1039.46	1194.92	1314.01	1452.96	1579.21	1638.04
	新交通システム (エスカレーター)	508.169	600.784	669.24	736.12	860.784	1084.17	1021.69	1177.15	1296.24	1435.19	1561.44	1620.27
	路線バス 按分計算	1013.93	1172.52	1289.13	1643.69	1632.92	1827.32	1919.42	2119.92	2967.42	3153.42	3525.52	3797.92
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-3-18: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

高齢者	所要時間 日暮里(A) 見沼代親水公園	所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合											
		西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	0.29243	0.23009	0.20745	0.16451	0.162	0.12975	0.13692	0.11911	0.10831	0.0966	0.09054	0.08768
	新交通システム (エスカレーター)	0.26321	0.20732	0.18381	0.14434	0.1447	0.11549	0.12191	0.10581	0.09609	0.08542	0.08019	0.07768
	路線バス 按分計算	0.0014	0.00121	0.0011	0.00087	0.00087	0.00078	0.00074	0.00067	0.00048	0.00045	0.0004	0.00037
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

3-3-8. 所要時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園

一般化時間においては、バスの待機時間及び乗車時間が新交通システムよりも大幅に大きい
ため、所要時間においても新交通システムが優位であった(表 3-3-19～表 3-3-22)。このことか
ら、全ての年代において距離や出発地点の環境に関わらず新交通システムが実際には利用され
やすいだろう。

表 3-3-19: 所要時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

所要時間(秒)													
非高齢者	所要時間 日暮里(B) ⇒見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	542.797	637.334	718.637	780.15	905.906	1039.35	1070.91	1218.76	1325.19	1459.86	1585.07	1657.08
	新交通システム (エスカレーター)	544.597	638.429	720.213	781.244	907	1040.45	1072	1220.94	1326.29	1460.95	1586.16	1659.28
	路線バス 按分計算	1079.11	1255.13	1551.68	1709.93	1715.53	1909.93	2002.03	2202.53	3050.03	3236.03	3608.13	3880.53
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-3-20: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合													
非高齢者	所要時間 日暮里(B) ⇒見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	0.22324	0.17259	0.15389	0.11989	0.12143	0.1064	0.10272	0.09026	0.08301	0.07414	0.06977	0.06709
	新交通システム (エスカレーター)	0.22581	0.17401	0.15574	0.12112	0.12249	0.10734	0.10363	0.09188	0.08376	0.07483	0.07041	0.06833
	路線バス 按分計算	0.00109	0.00094	0.00076	0.00069	0.00069	0.00062	0.00059	0.00053	0.00039	0.00036	0.00033	0.0003
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-3-21: 所要時間 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

所要時間(秒)													
高齢者	所要時間 日暮里(B) ⇒見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	596.156	685.556	756.21	820.892	945.556	1168.94	1106.47	1235.84	1381.01	1519.96	1646.21	1736.99
	新交通システム (エスカレーター)	577.202	669.818	738.274	805.154	929.818	1153.2	1090.73	1220.1	1365.27	1504.22	1630.47	1693.05
	路線バス 按分計算	1096.79	1255.38	1570.23	1726.54	1715.78	1910.18	2002.28	2202.78	3050.28	3236.28	3608.38	3911.56
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

表 3-3-22: 垂直方向の移動負荷の割合 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合													
高齢者	所要時間 日暮里(B) ⇒見沼代親水公園	西日暮里	赤土小学校前	熊野前	足立小台	扇大橋	高野	江北	西新井大師西	谷在家	舎人公園	舎人	見沼代親水公園
	新交通システム (階段使用)	0.24408	0.19414	0.17686	0.13984	0.14076	0.11442	0.12029	0.10283	0.09637	0.08627	0.08124	0.07737
	新交通システム (エスカレーター)	0.21926	0.1752	0.15687	0.12302	0.12621	0.10233	0.10759	0.09125	0.08596	0.07671	0.07238	0.05343
	路線バス 按分計算	0.0013	0.00113	0.00091	0.00082	0.00083	0.00074	0.00071	0.00065	0.00047	0.00044	0.00039	0.00036
	バス運行本数 (本/日)	36								20			

3-3-9. 所要時間 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B)

一般化時間においては、バスの待機時間及び乗車時間が新交通システムよりも大幅に大きい
ため、所要時間においても新交通システムが優位であった(表 3-3-23～表 3-3-26)。このことか
ら、全ての年代において距離に関わらず新交通システムが実際には利用されやすいだろう。

表 3-3-23: 所要時間 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 非高齢者

所要時間(秒)														
非高齢者	所要時間 見沼代親水公園 日暮里(A,B)	舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	604.092	686.025	860.079	847.936	910.205	1045.79	1180.2	1213.73	1272.22	1403.06	1576.38	1558.57	1635.65
	新交通システム (エレベーター)	605.198	687.131	861.185	849.042	911.311	1046.9	1181.31	1214.84	1273.81	1404.17	1578.19	1560.91	1655.91
	路線バス 按分計算	1626.75	2031.25	2233.55	2373.15	2582.65	2760.75	2989.55	3188.76	3371.55	3531.25	3951.36	4051.65	4085.94
	バス運行本数 (本/日)	19												

表 3-3-24: 垂直方向の移動負荷の割合 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 非高齢者

非高齢者	所要時間 見沼代親水公園 ⇒日暮里 (A,B)	所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合												
		舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	0.18404	0.15863	0.12926	0.13111	0.1215	0.10631	0.0937	0.07754	0.08739	0.07882	0.07724	0.07586	0.06797
	新交通システム (エレベーター)	0.18553	0.15998	0.13038	0.13225	0.12256	0.10725	0.09455	0.07838	0.08853	0.07954	0.0783	0.07725	0.07463
	路線バス 按分計算	0.00072	0.00058	0.00053	0.0005	0.00046	0.00043	0.00039	0.00037	0.00035	0.00033	0.0003	0.00029	0.00029
バス運行本数 (本/日)		19												

表 3-3-25: 所要時間 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 高齢者

所要時間(秒)														
高齢者	所要時間 見沼代親水公園 日暮里(A,B)	舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	693.08	765.011	951.599	919.781	966.4	1122.51	1260.95	1273.55	1328.87	1462.76	1648.82	1610.35	1717.23
	新交通システム (エレベーター)	677.172	749.103	935.691	903.873	950.492	1106.6	1245.04	1257.65	1310.77	1446.86	1629.69	1588.82	1707
	路線バス 按分計算	1627	1685.83	2233.8	2373.4	2582.9	2761	2989.8	3197.39	3384.07	3531.5	3968.17	4072.35	4115.99
	バス運行本数 (本/日)	19												

表 3-3-26: 垂直方向の移動負荷の割合 見沼代親水公園⇒日暮里 (A, B) 高齢者

高齢者	所要時間 見沼代親水公園 →日暮里(内訳)	所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合												
		舎人	舎人公園	谷在家	西新井大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	0.19408	0.17242	0.14136	0.14625	0.13852	0.11983	0.10616	0.09074	0.10122	0.09151	0.08872	0.0884	0.08214
	新交通システム (エレベーター)	0.17515	0.15484	0.12676	0.13122	0.1241	0.10718	0.09474	0.07924	0.08881	0.08152	0.07802	0.07605	0.07078
	路線バス 按分計算	0.00087	0.00084	0.00064	0.0006	0.00055	0.00052	0.00048	0.00044	0.00042	0.0004	0.00036	0.00035	0.00035
	バス運行本数 (本/日)	19												

3-3-10 所要時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B)

一般化時間においては、バスの待機時間及び乗車時間が新交通システムよりも大幅に大きい
ため、所要時間においても新交通システムが優位であった(表 3-3-27～表 3-3-30)。このことか
ら、全ての年代において距離に関わらず新交通システムが実際には利用されやすいだろう。

表 3-3-27: 所要時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 非高齢者

所要時間(秒)										
非高齢者	所要時間 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	490.205	625.793	760.205	793.734	852.222	983.062	1156.38	1138.57	1258.73
	新交通システム (エスカレーター)	491.311	626.899	761.311	794.84	853.81	984.168	1158.19	1140.91	1275.45
	路線バス 按分計算	947.479	1146.08	1401.18	1619.79	1821.98	2005.18	2457.69	2576.88	2611.16
	バス運行本数 (本/日)	36								

表 3-3-28: 垂直方向の移動負荷の割合 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 非高齢者

非高齢者	所要時間 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)	所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合								
		江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	0.2256	0.17766	0.14547	0.11858	0.13045	0.11249	0.1053	0.10385	0.09066
	新交通システム (エスカレーター)	0.22734	0.17911	0.14671	0.1198	0.13207	0.11349	0.1067	0.10568	0.09642
	路線バス 按分計算	0.00124	0.00103	0.00084	0.00073	0.00065	0.00059	0.00048	0.00046	0.00045
	バス運行本数 (本/日)	36								

表 3-3-29: 所要時間 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 高齢者

所要時間(秒)										
高齢者	所要時間 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)	江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	602.439	758.547	896.985	909.593	964.911	1098.8	1284.86	1246.39	1353.27
	新交通システム (エスカレーター)	545.452	701.56	839.997	852.606	905.726	1041.82	1224.65	1183.78	1301.96
	路線バス 按分計算	762.423	961.023	1216.12	1443.11	1649.2	1820.12	2289.2	2412.28	2455.91
	バス運行本数 (本/日)	36								

表 3-3-30: 垂直方向の移動負荷の割合 西新井大師西⇒日暮里(A, B) 高齢者

高齢者	所要時間 西新井大師西 ⇒日暮里(A, B)	所要時間に対する垂直方向の移動時間の割合								
		江北	高野	扇大橋	足立小台	熊野前	赤土小学校前	西日暮里	日暮里(A)	日暮里(B)
	新交通システム (階段使用)	0.29217	0.2329	0.19623	0.17339	0.18309	0.16019	0.14666	0.14804	0.13538
	新交通システム (エスカレーター)	0.21822	0.17059	0.1417	0.11814	0.12971	0.11425	0.10471	0.10297	0.09363
	路線バス 按分計算	0.00187	0.00148	0.00117	0.00099	0.00086	0.00078	0.00062	0.00059	0.00058
	バス運行本数 (本/日)	36								

第4章 総括と課題

4-1. 総括

本研究では都市部で新交通システムを使って移動する際の不便さを検証するために、多摩都市モノレール、日暮里舎人ライナーについて、異なる並走環境という視点、交通手段・移動形態別の視点、世代別利用者属性からの視点から、駅間で完結した移動行動において、新交通システムが優位になる領域、バスが優位になる領域を分析した。この際には、身体的移動負荷を考慮した等価時間係数を乗じた一般化時間と、待機時間を省略した一般化時間、さらには所要時間との比較を行なった。

一般化時間の計算によって、多摩都市モノレールでは駅前空間と移動経路の高低差の影響も考慮すれば、1 駅間分の距離では路線バスの方が、2 駅間分の距離では新交通システムを利用した方が優位であることが分かった。日暮里舎人ライナーでは、バスの運行間隔が新交通システムのそれよりも遥かに大きいため、対象とした全区間において新交通システムを利用した方が優位であることが示された。

待機時間を省略した一般化時間の計算においては、多摩都市モノレールでは昇降時の移動負荷が大きいため、バスを利用した方が優位であることが判明した。また、日暮里舎人ライナーでは、新交通システム(階段利用時)が優位な領域の広さが、高齢者よりも非高齢者の方が大きいことが分かった。これは等価時間係数によるものであると推察できる。また、計測拠点となる地点や駅と最寄りのバス停との相違、さらに道路状況によって、隣接駅とは異なった特異値が見られた。さらに、新交通システム(階段利用時とエスカレーター利用時)が優位な領域の差を比較したところ、高齢者において非高齢者よりも優位な領域が広いことが判明した。

所要時間では、多摩都市モノレールの1 駅間分の区間においては、時間的制約の多い非高齢者では、所要時間の観点からみた新交通システムでの移動が有利であった。一方で、時間的制約よりも身体的負担が大きい高齢者では、一般化時間から路線バスを利用した方が優位であり、そのような選択が実際になされると推測される。

4-2. 今後の課題

本研究の課題では、次の通りである。①訪日観光客や初めてその沿線地域を訪れた利用者、子連れやベビーカー、車椅子などの移動補助装置使用者を考慮した、より細分化された利用者属性別分析が期待される。②塚田ら⁴⁾において加味されていた情報提供による移動情報の入手のしやすさや、混雑度、待機空間での上屋の有無における心理的な空間についての計算は、本研究では考慮していない。これらの値と本研究での身体的移動負荷の値に合算した後の総合的な移動負荷についての研究が期待される。③駅構内の具体的な寸法を使ってのより詳細な計算と分析が駅舎設計時の出入口の設置場所や近接する他交通機関の乗降施設の配置に有用な情報をもたらす。

第5章 付録

第5章付録

この章では、本編では示しきれなかったバス及び新交通システムの時間帯別運行本数一覧、計測拠点の立地関係を示した地図、一般化時間の算出過程で出た数値を記録のために示す。

5-1. 時間帯別運行本数一覧

5-1-1. 新交通システム 多摩都市モノレール, 京王バス, 立川バス

表 5-1-1: 時間帯別運行本数一覧 多摩センター⇒松が谷

時間	多摩センター駅発			多摩センター発
	多11(4→2)	桜72(5→2)	桜73(5→2)	モノレール
5	0	2	0	3
6	5	5	0	7
7	5	8	0	8
8	2	7	0	9
9	5	6	0	9
10	2	6	0	7
11	5	5	0	6
12	2	5	0	6
13	5	5	0	6
14	2	5	0	6
15	4	5	0	6
16	3	5	0	8
17	3	6	0	7
18	3	6	0	8
19	5	6	0	8
20	6	6	0	8
21	5	6	0	5
22	3	4	3	6
23	1	0	2	3
24	0	0	0	0
合計	66	98	5	126
		バス合計	169	

※バス路線は2021年4月時点, 多摩都市モノレールは同9月時点

表 5-1-2： 時間帯別運行本数一覧 松が谷⇒多摩センター

時間	モノレール松が谷(山根入)発			松が谷発
	桜72(1→5)	桜73(1→12)	多11は無し	モノレール
5	3	0		2
6	6	0		6
7	8	2		8
8	0	6		9
9	0	6		8
10	0	5		8
11	0	5		6
12	0	5		6
13	0	5		6
14	0	5		6
15	0	5		6
16	1	4		7
17	3	3		8
18	3	3		8
19	4	2		8
20	4	2		7
21	6	0		7
22	6	0		5
23	0	0		3
24	0	0		1
合計	44	58		125
	バス合計	102		

※バス路線は 2021 年 4 月時点, 多摩都市モノレールは同 9 月時点

表 5-1-3: 時間帯別運行本数一覧 多摩センター⇒大塚・帝京大学

多摩センター駅発					
時間	多16(4→2)	豊32(13→5)	豊33(13→5)	多18(13→5)	モノレール
5	0	1	0	0	3
6	0	4	0	3	7
7	2	4	0	4	8
8	4	1	0	2	9
9	4	0	2	0	9
10	4	0	2	0	7
11	4	0	2	0	6
12	4	0	2	0	6
13	4	0	2	0	6
14	4	0	2	0	6
15	4	0	2	0	6
16	4	1	2	0	8
17	4	2	2	1	7
18	4	2	2	2	8
19	2	2	0	2	8
20	2	2	1	2	8
21	0	1	2	0	5
22	0	1	0	0	6
23	0	0	0	0	3
24	0	0	0	0	0
合計	50	21	23	16	126
			バス合計	110	

※バス路線は2021年4月時点、多摩都市モノレールは同9月時点

表 5-1-4: 時間帯別運行本数一覧 大塚・帝京大学⇒多摩センター

堰場(モノレール入口)発				大塚・帝京大学発
時間	多16(6→4)	多13(6→13)※	多18,豊32,豊33 (6→13)	モノレール
5	0	0	0	2
6	0	1	4	6
7	0	0	8	8
8	5	0	6	10
9	5	0	4	7
10	4	0	2	8
11	4	0	2	6
12	4	0	2	6
13	4	0	2	6
14	4	0	2	6
15	4	0	2	6
16	4	0	2	8
17	4	0	4	7
18	4	0	6	8
19	3	0	6	8
20	1	0	4	8
21	1	0	3	6
22	0	0	3	5
23	0	0	1	3
24	0	0	0	1
合計	51	1	63	125
		バス合計	115	

※バス路線は 2021 年 4 月時点, 多摩都市モノレールは同 9 月時点

表 5-1-5: 時間帯別運行本数一覧 立川北⇒玉川上水

時間	立川駅北口発							立川北発
	立18-1(2→南1)	立21,立21-2(X→Y)	立20-1(X→Y)	立23(4→構2)	立25(4→構2)	立25-1(4→構1)	立90(1→南1)	
5	0			0	0	0	0	2
6	0			0	0	0	0	6
7	0			0	0	0	0	7
8	0			1	0	2	0	10
9	1			3	0	0	1	9
10	0			2	0	1	0	7
11	0			2	1	0	1	7
12	1			2	1	0	0	6
13	0			2	1	0	1	6
14	1			2	1	0	0	6
15	0			2	1	0	1	6
16	1			2	1	0	0	6
17	0			4	0	0	0	8
18	0			4	0	0	0	8
19	0			3	0	0	0	8
20	0			4	0	0	0	8
21	0			3	0	0	0	6
22	0			3	0	0	0	6
23	0			1	0	0	0	4
24	0			0	0	0	0	0
合計	4			40	6	3	4	126
玉川上水駅南口				玉川上水駅			57	
備考		運行なし	土曜のみ	村山団地行	イオンモール行		↑バス合計本数	

※バス路線, 多摩都市モノレール共に 2021 年 9 月時点

表 5-1-6: 時間帯別運行本数一覧 玉川上水⇒立川北

時間	玉川上水駅南口発				玉川上水駅発	玉川上水発
	立18-1(南1→2)	立20-1(南1→4)	立21,立21-2(X→Y)	立90(南1→1)	立23,立25,立25-1計 (構1→4)	モノレール
5	0	0		0	0	4
6	0	2		0	0	6
7	1	0		0	0	9
8	0	0		0	1	9
9	1	0		0	3	7
10	0	0		1	3	7
11	0	0		1	3	6
12	1	0		0	3	6
13	0	0		1	3	6
14	0	0		1	3	6
15	0	0		0	3	6
16	0	0		1	3	7
17	0	0		0	5	9
18	0	0		0	3	7
19	0	0		0	2	8
20	0	0		0	3	7
21	0	0		0	4	5
22	0	0		0	2	5
23	0	0		0	0	2
24	0	0		0	0	0
合計	3	2		5	44	122
備考	青柳住宅経由	新立川航空経由	運行せず	立川市役所経由	54	
					↑バス合計	

※バス路線, 多摩都市モノレール共に 2021 年 9 月時点

5-1-2. 新交通システム 日暮里・舎人ライナー, 東京都交通局

表 5-1-7: 時間帯別運行本数一覧 日暮里駅前⇒江北六丁目団地前(西新井大師西)

時間	日暮里駅前発		日暮里発
	里48 _(3→江北六丁目団地)	里48-2 _(3→江北六丁目団地)	舎人ライナー
5	0	0	3
6	1	0	13
7	1	3	19
8	2	2	18
9	2	1	17
10	1	1	11
11	1	1	10
12	1	1	10
13	1	1	10
14	1	0	10
15	1	1	11
16	1	1	14
17	2	1	15
18	1	1	14
19	1	2	14
20	1	0	15
21	2	0	14
22	0	0	12
23	0	0	11
24	0	0	5
合計	20	16	246
	バス合計	36	

※日暮里・舎人ライナーは 2021 年 9 月、都営バスは同年 10 月時点

表 5-1-8: 時間帯別運行本数一覧 日暮里駅前⇒見沼代親水公園駅前

	日暮里駅前発	日暮里発
時間	里48(3→降車場)	舎人ライナー
5	0	3
6	1	13
7	1	19
8	2	18
9	2	17
10	1	11
11	1	10
12	1	10
13	1	10
14	1	10
15	1	11
16	1	14
17	2	15
18	1	14
19	1	14
20	1	15
21	2	14
22	0	12
23	0	11
24	0	5
合計	20	246
バス合計	20	

※日暮里・舎人ライナーは2021年9月、都営バスは同年10月時点

表 5-1-9: 時間帯別運行本数一覧 見沼代親水公園駅前⇒日暮里駅前

時間	見沼代親水公園駅前発	見沼代親水公園発	
	里48 (3→降車場ファミリーマート前)	舎人ライナー(日暮里行)	(参考)舎人公園行
5	0	7	0
6	1	18	0
7	1	18	0
8	2	19	0
9	1	13	5
10	1	10	4
11	2	10	0
12	1	10	0
13	1	10	0
14	1	10	0
15	1	13	0
16	1	15	0
17	1	14	0
18	2	14	0
19	1	15	0
20	2	14	0
21	0	14	0
22	0	11	4
23	0	10	0
24	0	1	9
合計	19	246	22
バス合計	19		268

※日暮里・舎人ライナーは2021年9月、都営バスは同年10月時点

表 5-1-10: 時間帯別運行本数一覧 江北六丁目団地前(西新井大師西)⇒日暮里駅前

	江北六丁目団地前発	西新井大師西発
時間	里48 里48-2計 (江北六丁目団地→降車場ファミマ前)	舎人ライナー
5	0	6
6	2	16
7	5	19
8	4	18
9	3	15
10	2	10
11	2	10
12	2	10
13	3	10
14	1	10
15	1	13
16	2	14
17	2	14
18	3	15
19	3	14
20	1	14
21	1	15
22	0	11
23	0	10
24	0	2
合計	37	246
バス合計	37	

※日暮里・舎人ライナーは2021年9月、都営バスは同年10月時点

5-2. 都営バス 乗車所要時間計算表

日暮里・舎人ライナーと並走する都営バス路線は、同区間でも時間帯によっては、通勤・帰宅ラッシュの影響で所要時間が大幅に異なる。そのため、全便の所要時間を停留所ごとに計算した平均所要時間から表定速度を算出し、表定速度から求められる補正平均所要時間を以下に示す。

表 5-2-1: 運航便別乗車所要時間 日暮里駅前発(1/2)

日暮里駅前→江北六丁目団地前,見沼代親水公園駅前(1/2)				出発時刻																		
バス停名	単騎平均所要時間 (乗客1名) 小敷第2位以下四捨五入	単騎平均所要時間 (乗客1名) 小敷第2位以下四捨五入	単騎平均所要時間(乗客1名) 小敷第2位以下四捨五入	6:30	7:02	7:18	7:35	7:48	8:02	8:15	8:29	8:44	9:00	9:22	9:43	10:05	10:31	11:08	11:51	12:16	12:48	13:19
日暮里駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
西日暮里二丁目	60	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
西日暮里駅前	126	2.1	2.0833333	2	2	2	2	2	2	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
西日暮里六丁目	216	3.6	3.6388889	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3
田端新町二丁目	354	5.9	5.9166667	5	6	5	5	6	5	5	6	5	5	5	5	6	5	5	7	5	7	5
赤土小学校前	384	6.4	6.4166667	5	7	5	5	7	5	5	7	5	5	5	5	7	5	5	8	5	8	6
尾久本町通り	444	7.4	7.4166667	6	8	6	6	8	6	6	8	6	6	6	6	8	6	6	9	6	9	7
熊野前	504	8.4	8.4166667	7	9	7	7	9	7	7	9	7	7	7	7	9	7	7	10	7	10	8
尾久橋	636	10.6	10.6111111	9	11	9	9	11	9	9	11	9	9	9	9	11	9	9	12	9	12	10
足立小台駅前	702	11.7	11.6944444	10	12	10	10	12	10	10	12	10	11	10	10	12	10	10	13	10	13	12
扇大橋駅前	852	14.2	14.1666667	12	14	13	13	14	12	13	14	12	13	12	12	14	13	13	15	13	15	14
扇二丁目	900	15	14.9722222	13	15	14	14	14	13	14	14	13	14	13	13	14	14	14	15	14	15	15
扇三丁目	960	16	16	14	16	15	15	15	14	15	15	14	15	14	14	15	15	15	16	15	16	16
江北駅前	1074	17.9	17.9444444	16	18	17	17	17	16	17	17	16	17	16	16	17	17	17	18	17	18	18
江北陸橋下	1134	18.9	18.9444444	17	19	18	18	18	17	18	18	17	18	17	17	18	18	18	19	18	19	19
江北六丁目団地入口	1224	20.4	20.3888889	18	20	19	19	19	18	19	19	18	19	18	18	19	19	19	20	19	20	20
江北六丁目団地前	1326	22.1	22.0555556	19	22	20	22	21	19	22	21	19	23	19	19	21	20	20	22	20	22	24
谷在家二丁目	1380	23	23	21		22			21			21		21	21		22	22		22		
谷在家一丁目	1428	23.8	23.8	22		23			22			22		22	22		23	23		23		
皿沼二丁目	1548	25.8	25.8	24		25			24			24		24	24		25	25		25		
舎人公園前	1608	26.8	26.8	25		26			25			25		25	25		26	26		26		
足立流通センター南	1668	27.8	27.8	26		27			26			26		26	26		27	27		27		
足立流通センター	1788	29.8	29.8	28		29			28			28		28	28		29	29		29		
中入谷	1908	31.8	31.8	30		31			30			30		30	30		31	31		31		
入谷一丁目	2076	34.6	34.55	33		34			33			32		32	33		34	34		34		
放射11号舎人	2136	35.6	35.55	34		35			34			33		33	34		35	35		35		
氷川神社前	2214	36.9	36.85	35		36			35			34		34	35		36	36		36		
見沼代親水公園駅前	2394	39.9	39.85	38		39			38			37		37	38		39	39		39		
				単位(分)																		
無印：見沼代親水公園前ゆき																						
赤字：江北六丁目団地前ゆき																						
赤字(太字)：加賀団地ゆき																						
赤字(太字)：加賀ゆき																						

※ジョルダンバス時刻表より参照

表 5-2-2: 運航便別乗車所要時間 日暮里駅前発(2/2)

日暮里駅前→江北六丁目団地前,見沼代親水公園駅前(2/2)				出発時刻																
バス停名	所要時間(累計)(分) 小数第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分) 小数第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分)	13:44	14:39	15:24	15:50	16:19	16:44	17:08	17:30	17:53	18:16	18:39	19:02	19:24	19:45	20:15	21:00	21:45
日暮里駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
西日暮里二丁目	60	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
西日暮里駅前	126	2.1	2.0833333	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
西日暮里六丁目	216	3.6	3.6388889	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
田端新町二丁目	354	5.9	5.9166667	6	6	7	7	7	7	7	7	7	6	6	7	6	6	6	6	6
赤土小学校前	384	6.4	6.4166667	6	7	8	8	8	8	8	8	8	7	7	8	6	6	6	6	6
尾久本町通り	444	7.4	7.4166667	7	8	9	9	9	9	9	9	9	8	8	9	7	7	7	7	7
熊野前	504	8.4	8.4166667	8	9	10	10	10	10	10	10	10	9	9	10	8	8	8	8	8
尾久橋	636	10.6	10.6111111	10	11	12	12	13	13	13	13	13	12	12	12	10	10	10	10	10
足立小台駅前	702	11.7	11.6944444	11	12	13	13	15	14	14	14	14	13	13	13	11	11	11	11	11
扇大橋駅前	852	14.2	14.166667	14	15	15	16	18	17	17	17	17	16	16	15	13	14	13	13	13
扇二丁目	900	15	14.9722222	15	16	15	17	19	18	18	18	18	17	17	15	14	15	14	14	14
扇三丁目	960	16	16	16	17	16	18	20	19	19	19	19	19	18	16	15	16	15	15	15
江北駅前	1074	17.9	17.9444444	18	19	18	20	22	21	21	21	21	20	20	18	16	18	17	17	17
江北陸橋下	1134	18.9	18.9444444	19	20	19	21	23	22	22	22	22	21	21	19	17	19	18	18	18
江北六丁目団地入口	1224	20.4	20.3888889	21	22	20	23	25	24	24	24	24	23	23	20	20	21	20	20	20
江北六丁目団地前	1326	22.1	22.055556	22	23	22	24	26	26	26	28	26	24	24	22	21	22	21	21	21
谷在家二丁目	1380	23	23	24	24		25		27	27		27	25			22		22	22	22
谷在家一丁目	1428	23.8	23.8	25	25		26		28	28		28	26			22		22	22	22
血沼二丁目	1548	25.8	25.8	27	27		28		30	30		30	28			24		24	24	24
舎人公園前	1608	26.8	26.8	28	28		29		31	31		31	29			25		25	25	25
足立流通センター南	1668	27.8	27.8	29	29		30		32	32		32	30			26		26	26	26
足立流通センター	1788	29.8	29.8	31	31		32		34	34		34	32			28		28	28	28
中入谷	1908	31.8	31.8	33	33		34		36	36		36	34			30		30	30	30
入谷一丁目	2076	34.6	34.55	36	36		37		39	39		39	37			33		32	32	32
放射11号舎人	2136	35.6	35.55	37	37		38		40	40		40	38			34		33	33	33
氷川神社前	2214	36.9	36.85	38	39		40		42	42		42	40			35		34	34	34
見沼代親水公園駅前	2394	39.9	39.85	41	42		43		45	45		45	43			38		37	37	37
				単位(分)																
無印:見沼代親水公園前ゆき																				
赤字:江北六丁目団地前ゆき																				
赤字(太字):加賀団地ゆき																				
赤字(太字):加賀ゆき																				

※ジョルダンバス時刻表より参照

表 5-2-3: 補正平均所要時間 日暮里駅前発

日暮里駅前→江北六丁目団地前,見沼代親水公園駅前(計算補正)						
バス停名	単純平均所要時間 (累計)(秒) 小数第2位以下四捨五入	単純平均所要時間 (累計)(分) 小数第2位以下四捨五入	所要時間 (累計)(分)	起点からの距離 (km)	補正平均所要時間 (累計)(秒) 小数第2位以下四捨五入	(補正平均所要時間) /(単純平均所要時間) 比
日暮里駅前	0	0	0	0	0	0
西日暮里二丁目	60	1	1	0.46	94.1	1.56833333
西日暮里駅前	126	2.1	2.08333333	0.68	139.1	1.1039683
西日暮里六丁目	216	3.6	3.63888889	1.28	261.9	1.2125
田端新町二丁目	354	5.9	5.91666667	1.53	313.1	0.88446328
赤土小学校前	384	6.4	6.41666667	1.85	378.6	0.9859375
尾久本町通り	444	7.4	7.41666667	2.2	450.2	1.01396396
熊野前	504	8.4	8.41666667	2.7	552.5	1.0962302
尾久橋	636	10.6	10.61111111	2.9	593.4	0.93301887
足立小台駅前	702	11.7	11.69444444	3.4	695.7	0.9910256
扇大橋駅前	852	14.2	14.16666667	4.1	839	0.9847418
扇二丁目	900	15	14.97222222	4.65	951.5	1.05722222
扇三丁目	960	16	16	5.05	1033.4	1.0764583
江北駅前	1074	17.9	17.94444444	5.5	1125.5	1.0479516
江北陸橋下	1134	18.9	18.94444444	5.9	1207.3	1.06463845
江北六丁目団地入口	1224	20.4	20.38888889	6.2	1268.7	1.03651961
江北六丁目団地前	1326	22.1	22.05555556	6.48	1326	1
谷在家二丁目	1380	23	23	6.76	1497.1	1.084855072
谷在家一丁目	1428	23.8	23.8	7.06	1563.5	1.094888
皿沼二丁目	1548	25.8	25.8	7.46	1652.1	1.067248062
舎人公園前	1608	26.8	26.8	7.9	1749.5	1.0879975
足立流通センター南	1668	27.8	27.8	8.33	1844.8	1.105995204
足立流通センター	1788	29.8	29.8	8.57	1897.9	1.061465324
中入谷	1908	31.8	31.8	9.3	2059.6	1.079454927
入谷一丁目	2076	34.6	34.55	9.58	2121.6	1.0219653
放射11号舎人	2136	35.6	35.55	10.02	2219	1.038857678
氷川神社前	2214	36.9	36.85	10.5	2325.3	1.050271003
見沼代親水公園駅前	2394	39.9	39.85	10.81	2394	1
			表定速度:	4.88688	(m/秒) (日暮里駅前→江北六丁目団地前)	
			表定速度:	4.51546	(m/秒) (日暮里駅前→見沼代親水公園駅前)	

表 5-2-4: 運航便別乗車所要時間 見沼代親水公園前発

見沼代親水公園駅前一日専車駅前				出発時刻																		
バス停名	所要時間(累計)(分) 小敷第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分) 小敷第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分)	6:53	7:16	8:00	8:44	9:27	10:02	11:20	11:50	12:58	13:43	14:28	15:24	16:36	17:32	18:09	18:50	19:14	20:06	20:55
見沼代親水公園駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
氷川神社前	6	0.1	0.10526316	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
放射11号舎人	66	1.1	1.10526316	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
入谷一丁目	168	2.8	2.842105	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2
中入谷	234	3.9	3.94736842	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
足立流通センター	354	5.9	5.94736842	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5
足立流通センター南	420	7	7	8	8	7	7	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	6	6
舎人公園前	558	9.3	9.263158	11	11	10	10	10	10	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8
血沼二丁目	618	10.3	10.2631579	12	12	11	11	11	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	9	9	9
谷在家一丁目	738	12.3	12.26316	14	14	13	13	13	13	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	11	11	11
谷在家二丁目	798	13.3	13.2631579	15	15	14	14	14	14	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	12	12	12
江北六丁目団地前	924	15.4	15.42105	18	18	17	16	16	16	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	14	14	14
江北六丁目団地入口	942	15.7	15.7368421	19	19	18	17	17	17	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	14	14	14
江北陸橋下	1062	17.7	17.7368421	21	21	20	19	19	19	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	16	16	16
江北駅前	1248	20.8	20.84211	25	25	24	23	23	23	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	19	18	18
江北四丁目(日暮里行きのみ)	1308	21.8	21.8421053	26	26	25	24	24	24	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	20	19	19
扇三丁目	1410	23.5	23.52632	28	28	27	26	26	26	23	23	23	23	23	23	23	22	22	21	20	20	20
扇二丁目	1488	24.8	24.8421053	30	30	29	28	28	28	24	24	24	24	24	24	24	23	23	22	21	21	21
扇大橋駅前	1644	27.4	27.42105	33	33	32	31	31	31	27	27	27	27	27	26	26	25	25	24	23	23	23
足立小台駅前	1716	28.6	28.57895	35	35	34	32	32	32	28	28	28	28	28	27	27	26	26	25	24	24	24
尾久橋	1836	30.6	30.5789474	37	37	36	34	34	34	30	30	30	30	30	29	29	28	28	27	26	26	26
熊野前	1908	31.8	31.84211	39	39	38	36	36	35	31	31	31	31	31	30	30	29	29	28	27	27	27
東尾久五丁目(日暮里行きのみ)	1968	32.8	32.8421053	40	40	39	37	37	36	32	32	32	32	32	31	31	30	30	29	28	28	28
尾久本町通り	2022	33.7	33.7368421	42	42	40	38	38	37	33	33	33	33	33	32	32	31	31	29	28	28	28
赤土小学校前	2100	35	35	44	44	42	40	39	38	34	34	34	34	34	35	33	33	32	32	30	29	29
田端新町二丁目	2256	37.6	37.6315789	47	47	45	43	42	41	37	37	37	37	37	36	35	34	35	32	31	31	31
西日暮里六丁目	2268	37.8	37.8421053	48	48	46	44	42	41	37	37	37	37	37	36	35	34	35	32	31	31	31
西日暮里駅前	2394	39.9	39.94737	51	51	49	46	44	43	39	39	39	39	39	38	37	36	36	34	33	33	33
西日暮里二丁目	2466	41.1	41.1052632	53	53	51	48	46	45	40	40	40	40	40	39	38	37	37	35	33	33	33
日暮里駅前	2646	44.1	44.10526	56	56	54	51	49	48	43	43	43	43	43	42	41	40	40	38	36	36	36
				単位(分)																		
無印: 京48(見沼代親水公園駅前始発)																						
黒印下線: 京48(江北六丁目団地前始発)																						
無印(太字): 京48-2(加賀団地始発)																						
赤字(太字): 京48-2(日暮里始発)																						

※ジョルダンバス時刻表より参照

表 5-2-5: 運航便別乗車所要時間 江北六丁目団地前(西新井大師西)発(1/2)

江北六丁目団地前～日暮里駅前(1/2)				出発時刻																		
バス停名	所要時間(累計)(分) 小敷第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分) 小敷第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分)	8:30	6:47	7:01	7:11	7:25	7:34	7:50	8:05	8:17	8:37	8:48	9:00	9:18	9:43	10:18	10:51	11:10	11:35	12:05
江北六丁目団地前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
江北六丁目団地入口	18	0.3	0.2972973	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0
江北陸橋下	138	2.3	2.27027027	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2
江北駅前	324	5.4	5.432432	7	7	7	7	6	7	6	7	7	5	7	7	5	7	7	5	5	5	5
江北四丁目(日暮里行きのみ)	384	6.4	6.40540541	8	8	8	8	7	8	7	8	8	6	8	8	6	8	8	6	6	6	6
扇三丁目	492	8.2	8.162162	10	10	10	10	9	10	9	10	10	8	10	10	8	10	10	8	8	8	8
扇二丁目	570	9.5	9.45945946	12	12	12	12	10	12	10	12	12	9	12	12	9	12	12	9	9	9	9
扇大橋駅前	720	12	11.97297	15	15	15	15	13	15	13	15	15	11	15	15	11	15	15	11	12	12	12
足立小台駅前	798	13.3	13.2973	16	16	17	17	15	17	15	16	17	13	16	16	13	16	16	13	13	13	13
尾久橋	912	15.2	15.1621622	18	18	19	19	17	19	17	18	19	15	18	18	15	18	18	14	15	15	15
熊野前	996	16.6	16.64865	20	20	21	21	19	21	19	20	21	17	20	20	17	20	19	16	16	16	16
東尾久五丁目(日暮里行きのみ)	1056	17.6	17.6486486	21	21	22	22	20	22	20	21	22	18	21	21	18	21	20	17	17	17	17
尾久本町通り	1116	18.6	18.5945946	22	22	24	24	21	24	21	22	23	19	22	22	19	22	21	18	18	18	18
赤土小学校前	1194	19.9	19.89189	24	24	26	26	23	26	23	24	25	20	24	24	20	23	22	19	19	19	19
田端新町二丁目	1356	22.6	22.6216216	27	27	29	29	26	29	26	27	28	23	27	27	23	26	25	22	22	22	22
西日暮里六丁目	1380	23	23.027027	27	27	30	30	27	30	27	27	29	24	27	28	24	26	25	23	22	22	22
西日暮里駅前	1518	25.3	25.27027	29	29	33	33	30	33	30	29	32	27	29	30	27	28	27	26	24	24	24
西日暮里二丁目	1608	26.8	26.7567568	31	31	35	35	32	35	32	31	34	29	31	32	29	30	29	28	25	25	25
日暮里駅前	1788	29.8	29.75676	34	34	38	38	35	38	35	34	37	32	34	35	32	33	32	31	28	28	28
				単位(分)																		
※印: 東4(見沼代親水公園駅前始発)																						
※印下線: 東4(江北六丁目団地前始発)																						
※印(太字): 東4B-2(加賀団地始発)																						
赤字(太字): 東4B-2(日暮里始発)																						

※ジョルダン時刻表より参照

表 5-2-6: 運航便別乗車所要時間 江北六丁目団地前(西新井大師西)発(2/2)

江北六丁目団地前一日暮里駅前(2/2)				出発時刻																	
バス停名	所要時間(累計)(分) 小敷第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分) 小敷第2位以下四捨五入	所要時間(累計)(分)	12:36	13:13	13:33	13:58	14:43	15:39	16:09	16:51	17:14	17:47	18:06	18:24	18:46	19:05	19:28	19:46	20:20	21:09
江北六丁目団地前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
江北六丁目団地入口	18	0.3	0.2972973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
江北陸橋下	138	2.3	2.27027027	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
江北駅前	324	5.4	5.432432	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4
江北四丁目(日暮里行きのみ)	384	6.4	6.40540541	6	6	6	6	6	6	6	6	4	6	5	6	5	5	5	5	5	5
扇三丁目	492	8.2	8.162162	8	8	8	8	8	8	8	8	6	7	6	7	6	6	6	6	6	6
扇二丁目	570	9.5	9.45945946	9	9	9	9	9	9	9	9	7	8	7	8	7	7	7	7	7	7
扇大橋駅前	720	12	11.97297	11	12	11	12	12	11	11	11	9	10	9	10	9	9	9	9	9	9
足立小台駅前	798	13.3	13.2973	13	13	13	13	13	12	13	12	10	11	10	11	10	10	10	10	10	10
尾久橋	912	15.2	15.1621622	14	15	14	15	15	14	14	14	12	13	12	13	12	12	12	11	12	12
熊野前	996	16.6	16.64865	16	16	16	16	16	15	16	15	12	14	13	14	13	13	13	13	13	13
東尾久五丁目(日暮里行きのみ)	1056	17.6	17.6486486	17	17	17	17	17	16	17	16	13	15	14	15	14	14	14	14	14	14
尾久本町通り	1116	18.6	18.5945946	18	18	18	18	18	17	18	17	14	16	15	16	14	14	14	14	14	14
赤土小学校前	1194	19.9	19.89189	19	19	19	19	19	18	19	18	15	17	16	17	15	15	15	16	15	15
田端新町二丁目	1356	22.6	22.6216216	22	22	22	22	22	21	22	20	18	19	18	19	17	17	17	18	17	17
西日暮里六丁目	1380	23	23.027027	23	22	23	22	22	21	23	20	19	19	18	19	17	17	17	19	17	17
西日暮里駅前	1518	25.3	25.27027	25	24	25	24	24	23	25	22	21	21	20	21	19	19	19	21	19	19
西日暮里二丁目	1608	26.8	26.7567568	27	25	27	25	25	24	27	23	23	22	21	22	20	20	19	23	19	19
日暮里駅前	1788	29.8	29.75676	30	28	30	28	28	27	30	26	26	25	24	25	23	23	22	26	22	22
				単位(分)																	
無印: 東4(見沼代親水公園駅前始発)																					
無印(太字): 東4(江北六丁目団地前始発)																					
無印(太字): 東4B-2(加賀団地始発)																					
赤字(太字): 東4B-2(日暮里始発)																					

※ジョルダンバス時刻表より参照

表 5-2-7: 補正平均所要時間 見沼代親水公園駅前発

見沼代親水公園駅前→日暮里駅前(計算補正)						
バス停名	単純平均所要時間 (累計)(秒) 小数第2位以下四捨五入	単純平均所要時間 (累計)(分) 小数第2位以下四捨五入	所要時間 (累計)(分)	起点からの距離 (km)	補正平均所要時間 (累計)(秒) 小数第2位以下四捨五入	(補正平均所要時間) /(単純平均所要時間) 比
見沼代親水公園駅前	0	0	0	0	0	0
氷川神社前	6	0.1	0.105263158	0.31	74.6	12.43333333
放射11号舎人	66	1.1	1.105263158	0.79	190.2	2.881818182
入谷一丁目	168	2.8	2.842105263	1.23	296.1	1.7625
中入谷	234	3.9	3.947368421	1.51	363.6	1.553846154
足立流通センター	354	5.9	5.947368421	2.24	539.3	1.523446328
足立流通センター南	420	7	7	2.48	597.1	1.421666667
舎人公園前	558	9.3	9.263157895	2.91	700.6	1.25555556
血沼二丁目	618	10.3	10.26315789	3.35	806.6	1.305177994
谷在家一丁目	738	12.3	12.26315789	3.75	902.9	1.2234417
谷在家二丁目	798	13.3	13.26315789	4.05	975.1	1.221929825
江北六丁目団地前	924	15.4	15.42105263	4.33	1042.5	1.1282468
江北六丁目団地入口	942	15.7	15.73684211	4.61	1109.9	1.178237792
江北陸橋下	1062	17.7	17.73684211	4.91	1182.2	1.113182674
江北駅前	1248	20.8	20.84210526	5.2	1252	1.0032051
江北四丁目(日暮里行きのみ)	1308	21.8	21.84210526	5.49	1321.8	1.010550459
扇三丁目	1410	23.5	23.52631579	5.94	1430.1	1.0142553
扇二丁目	1488	24.8	24.84210526	6.34	1526.4	1.025806452
扇大橋駅前	1644	27.4	27.42105263	6.89	1658.9	1.0090633
足立小台駅前	1716	28.6	28.57894737	7.59	1827.4	1.0649184
尾久橋	1836	30.6	30.57894737	8.09	1947.8	1.060893246
熊野前	1908	31.8	31.84210526	8.29	1995.9	1.0460692
東尾久五丁目(日暮里行きのみ)	1968	32.8	32.84210526	8.59	2068.2	1.050914634
尾久本町通り	2022	33.7	33.73684211	8.79	2116.3	1.046636993
赤土小学校前	2100	35	35	9.14	2200.6	1.0479048
田端新町二丁目	2256	37.6	37.63157895	9.46	2277.6	1.009574468
西日暮里六丁目	2268	37.8	37.84210526	9.71	2337.8	1.030776014
西日暮里駅前	2394	39.9	39.94736842	10.31	2482.3	1.0368839
西日暮里二丁目	2466	41.1	41.10526316	10.53	2535.2	1.028061638
日暮里駅前	2646	44.1	44.10526316	10.99	2646	1
			表定速度:	4.15344	(m/秒) (見沼代親水公園駅前→日暮里駅前)	

表 5-2-8: 補正平均所要時間 江北六丁目団地前(西新井大師西)発

江北六丁目団地前→日暮里駅前(計算補正)						
バス停名	単純平均所要時間 (累計)(秒) 小数第2位以下四捨五入	単純平均所要時間 (累計)(分) 小数第2位以下四捨五入	所要時間 (累計)(分)	起点からの距離 (km)	補正平均所要時間 (累計)(秒) 小数第2位以下四捨五入	(補正平均所要時間) /(単純平均所要時間) 比
江北六丁目団地前	0	0	0	0	0	0
江北六丁目団地入口	18	0.3	0.297297297	0.28	75.2	4.177777778
江北陸橋下	138	2.3	2.27027027	0.58	155.7	1.12826087
江北駅前	324	5.4	5.432432432	0.87	233.6	0.7209877
江北四丁目(日暮里行きのみ)	384	6.4	6.405405405	1.16	311.4	0.8109375
扇三丁目	492	8.2	8.162162162	1.61	432.2	0.8784553
扇二丁目	570	9.5	9.459459459	2.01	539.6	0.946666667
扇大橋駅前	720	12	11.97297297	2.56	687.3	0.9545833
足立小台駅前	798	13.3	13.2972973	3.26	875.2	1.0967419
尾久橋	912	15.2	15.16216216	3.76	1009.4	1.106798246
熊野前	996	16.6	16.64864865	3.96	1063.1	1.0673695
東尾久五丁目(日暮里行きのみ)	1056	17.6	17.64864865	4.26	1143.7	1.083049242
尾久本町通り	1116	18.6	18.59459459	4.46	1197.4	1.072939068
赤土小学校前	1194	19.9	19.89189189	4.81	1291.3	1.0814908
田端新町二丁目	1356	22.6	22.62162162	5.13	1377.2	1.015634218
西日暮里六丁目	1380	23	23.02702703	5.38	1444.4	1.046666667
西日暮里駅前	1518	25.3	25.27027027	5.98	1605.4	1.0575758
西日暮里二丁目	1608	26.8	26.75675676	6.2	1664.5	1.035136816
日暮里駅前	1788	29.8	29.75675676	6.66	1788	1
			表定速度:	3.72483	(m/秒) (江北六丁目団地前→日暮里駅前)	

5-3. 計測拠点(日暮里・舎人ライナー)

第2章で扱いきれなかった、日暮里・舎人ライナーの途中駅の計測拠点(降車バス停)の位置地図を以下に示す。同停留所名でも出発地によって駅舎との距離は異なるため、両方向とも示す。



図 5-3-1: 赤土小学校前(見沼代親水公園方面) 図 5-3-2: 赤土小学校前(日暮里方面)



図 5-3-3: 扇大橋(見沼代親水公園方面) 図 5-3-4: 扇大橋(日暮里方面)



図 5-3-5: 高野(見沼代親水公園方面)



図 5-3-6: 高野(日暮里方面)



圖 5-3-7: 江北(見沼代親水公園方面)



图 5-3-8: 江北(日暮里方面)



図 5-3-9: 谷在家(見沼代親水公園方面)



図 5-3-10: 谷在家(日暮里方面)



図 5-3-11: 舎人公園(見沼代親水公園方面)



図 5-3-12: 舎人公園(日暮里方面)



図 5-3-13: 舎人(見沼代親水公園方面)



図 5-3-14: 舎人(日暮里方面)

画像出典:東京都交通局 都バス運行情報 バス停を探す

<https://tobus.jp/sp/blsys/top/stop>

5-4. 各駅計測拠点と駅出入口・バス停との距離

第2章 2-4.で一般化時間、所要時間の算出の中で、表 2-4-1 の①及び①に該当する、計測拠点と駅出入口・バス停との水平移動距離を以下に示す。

なお、画像画像の作成では、以下の WEB サイトで計算を行った。

地図をなぞって距離を計算 -Keisan

: https://keisan.casio.jp/keisan/googleMap.php?km=&m=map&lang=&is_pc=1

<多摩都市モノレール>

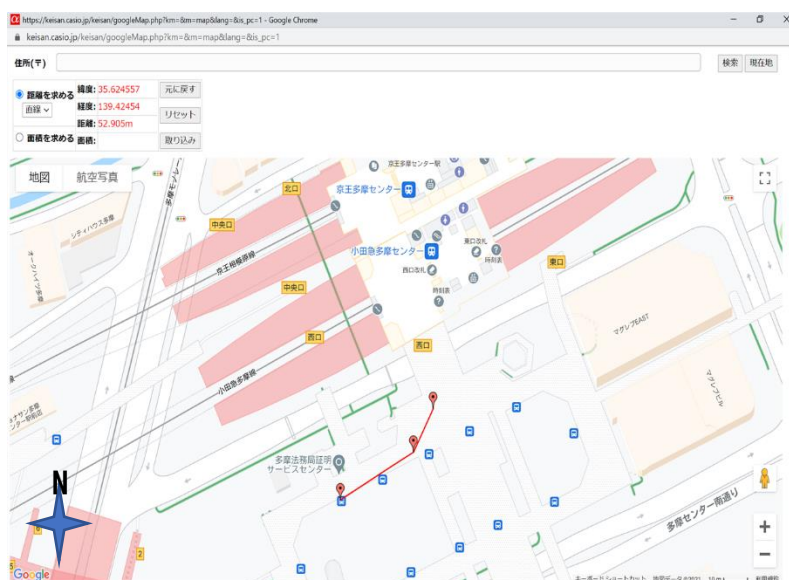


図 5-4-1: 多摩センター駅 (1/9)

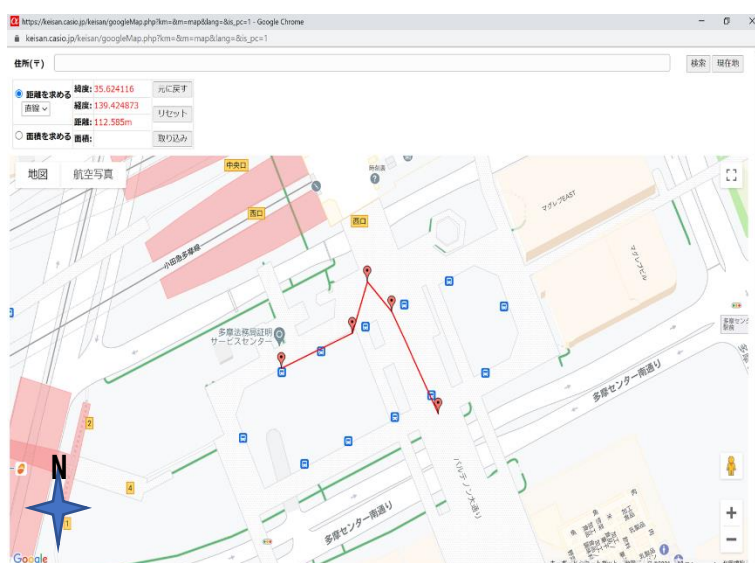


図 5-4-2: 多摩センター駅 (2/9)

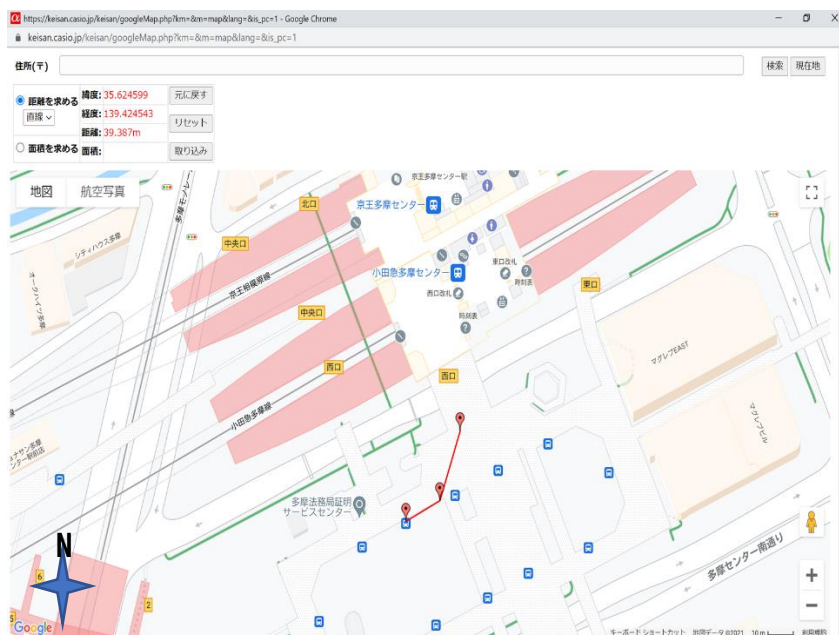


図 5-4-3: 多摩センター駅 (3/9)

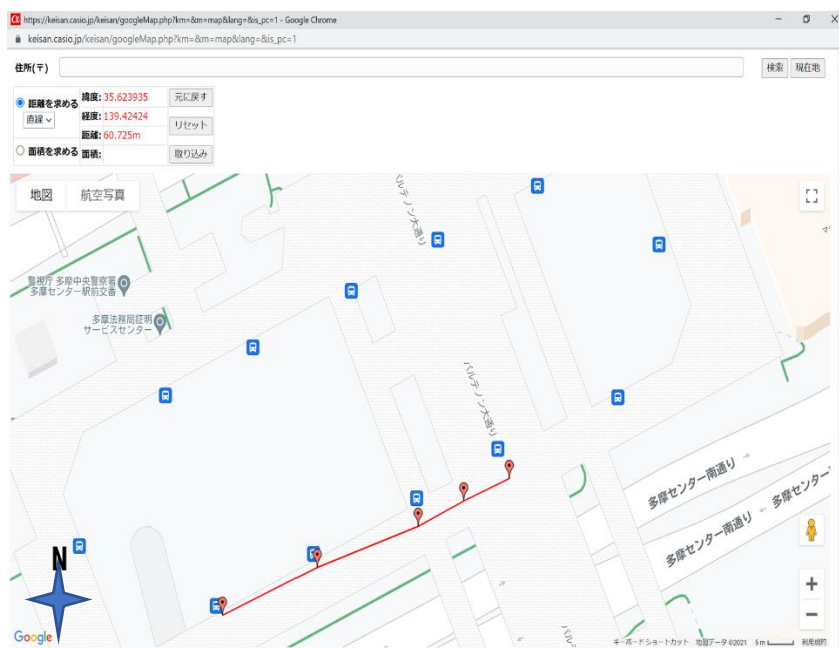


図 5-4-4: 多摩センター駅 (4/9)

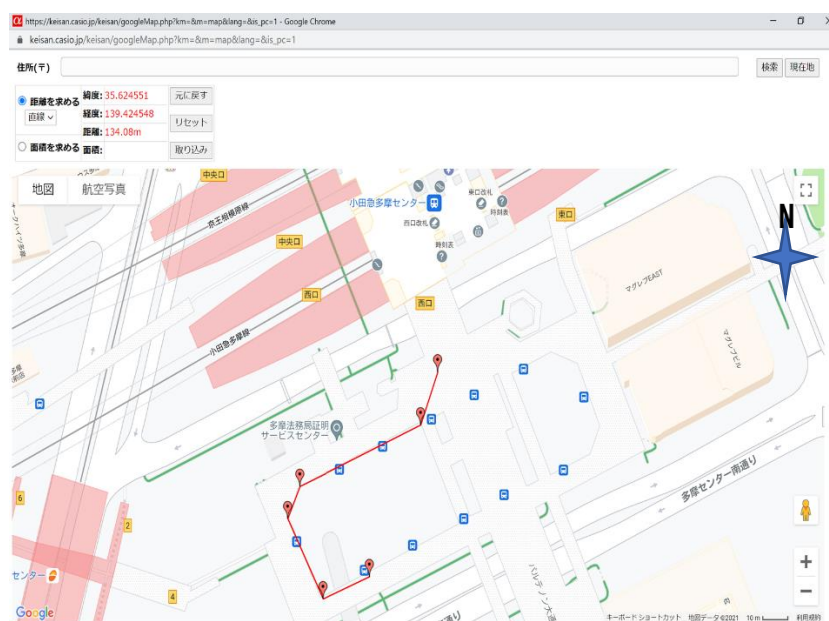


図 5-4-5: 多摩センター駅 (5/9)

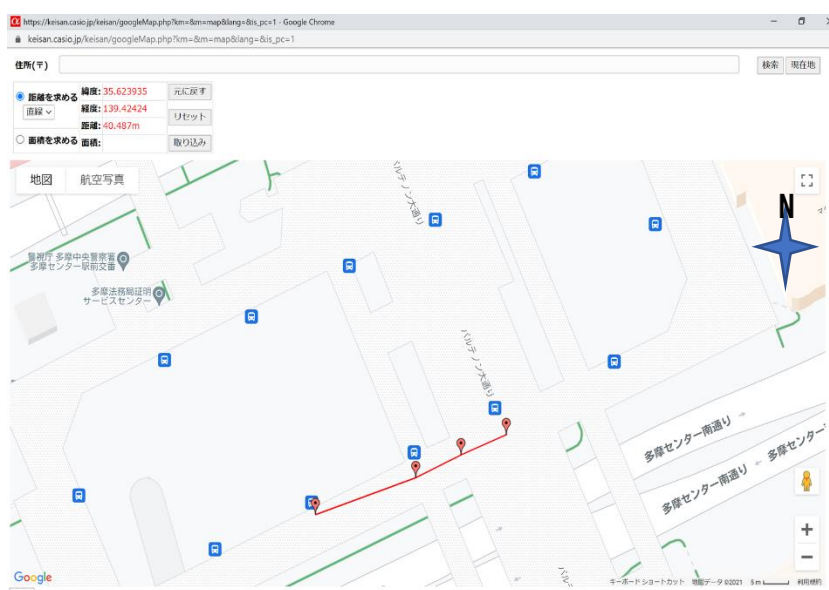


図 5-4-6: 多摩センター駅 (6/9)

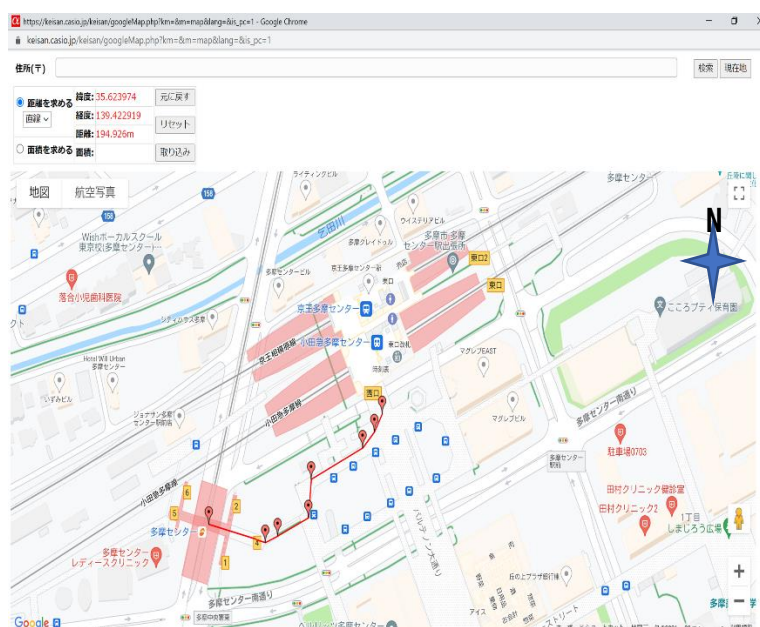


図 5-4-7: 多摩センター駅 (7/9)

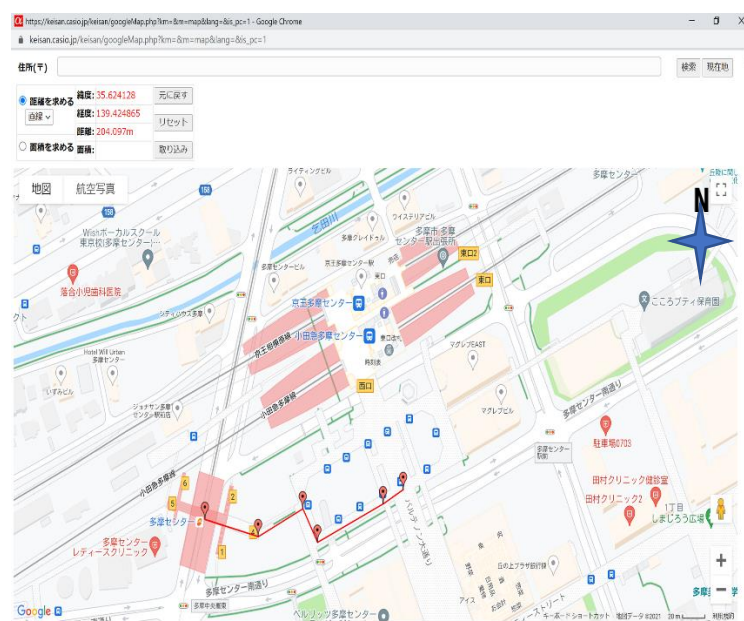


図 5-4-8: 多摩センター駅 (8/9)

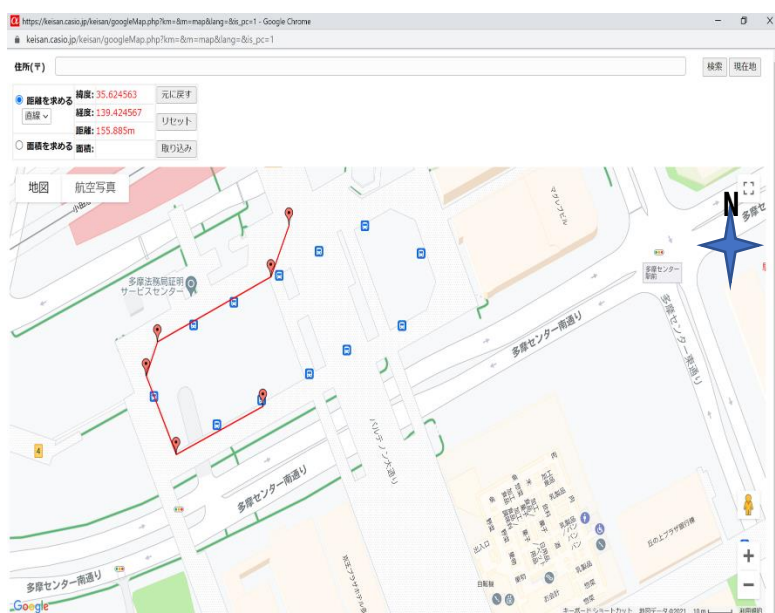


図 5-4-9: 多摩センター駅 (9/9)

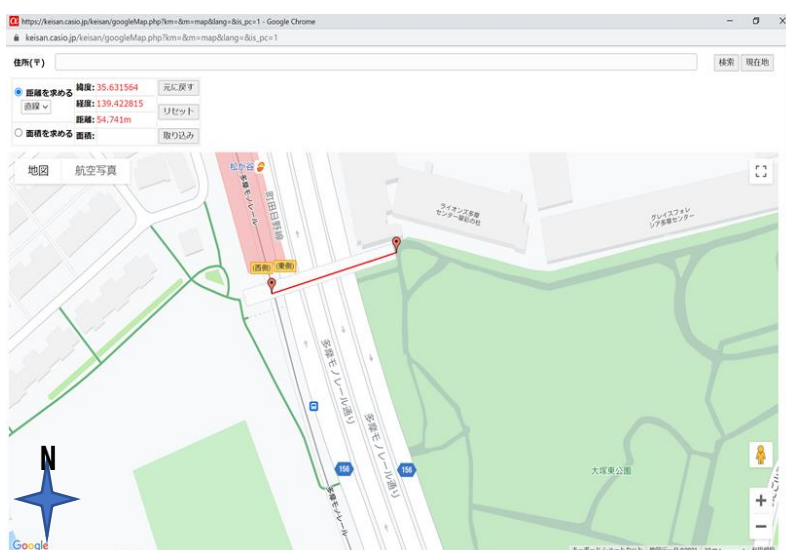


図 5-4-10: 松が谷駅 (1/5)

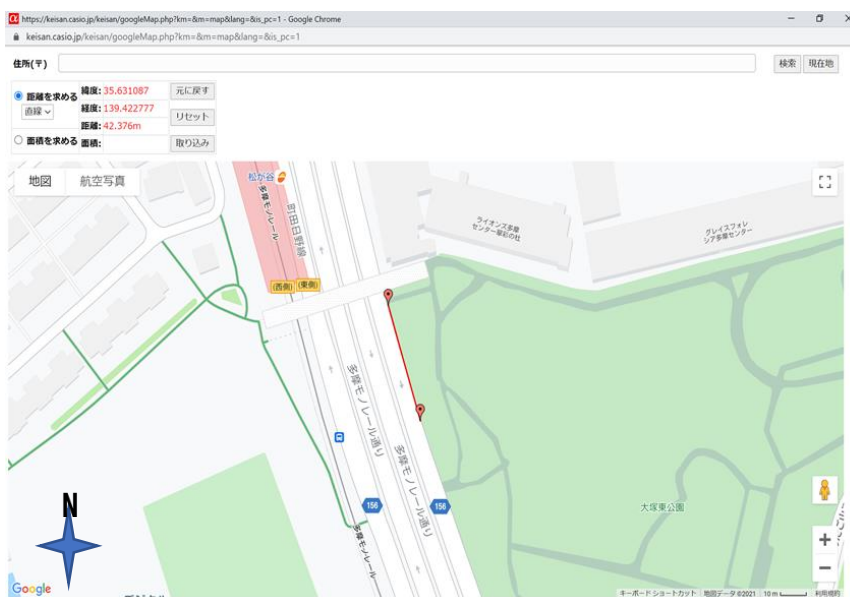


図 5-4-11: 松が谷駅 (2/5)

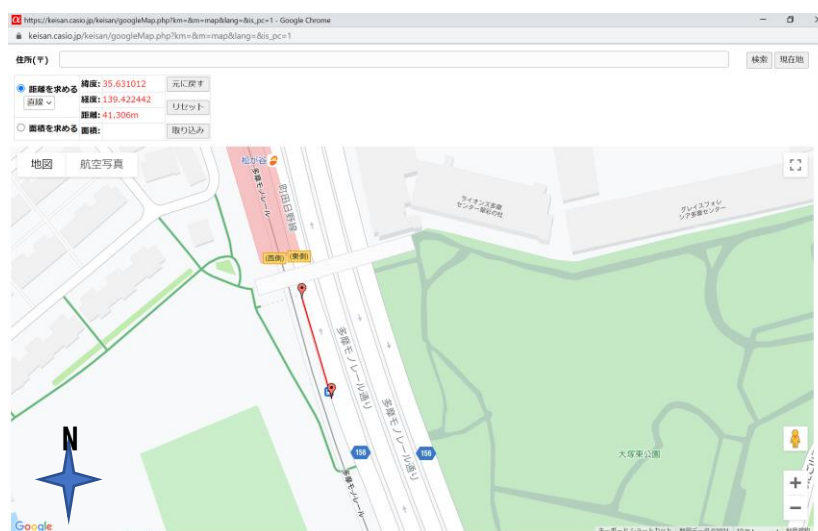


図 5-4-12: 松が谷駅 (3/5)

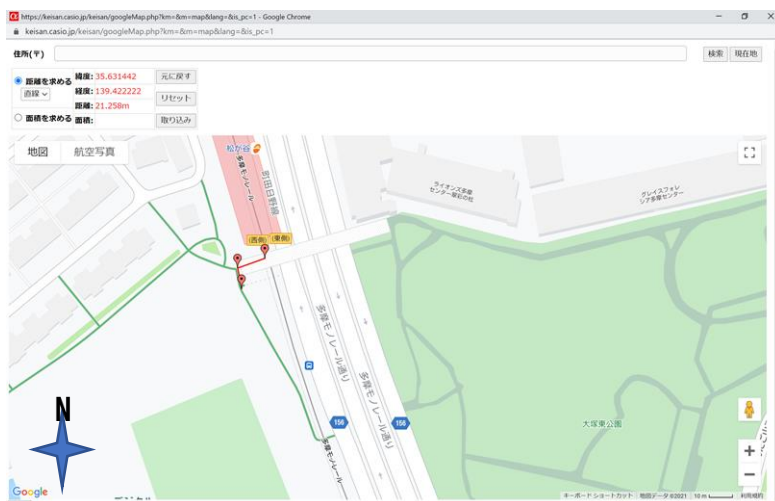


図 5-4-13: 松が谷駅 (4/5)

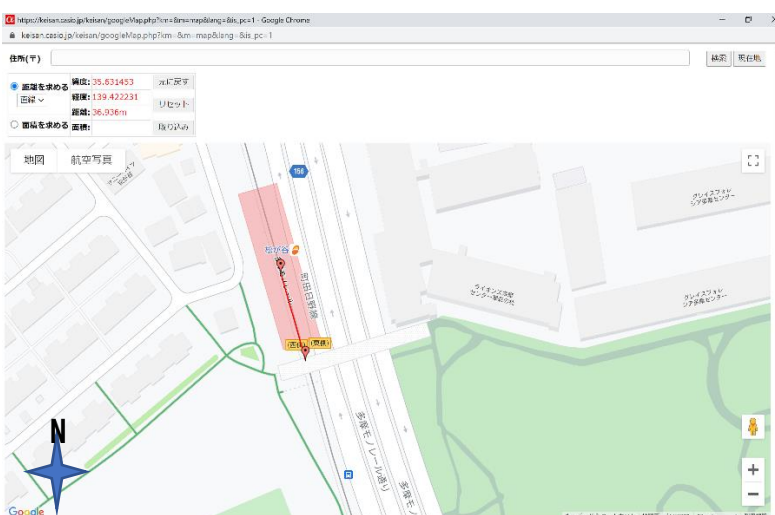


図 5-4-14: 松が谷駅 (5/5)

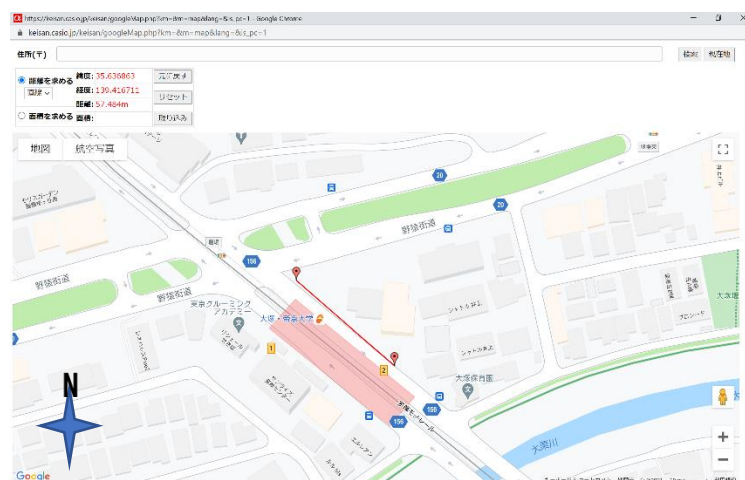


図 5-4-15: 大塚・帝京大学駅 (1/5)

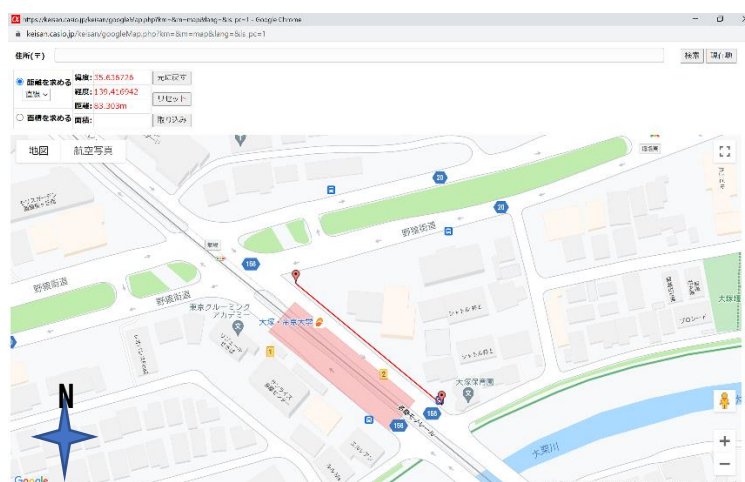


図 5-4-16: 大塚・帝京大学駅 (2/5)

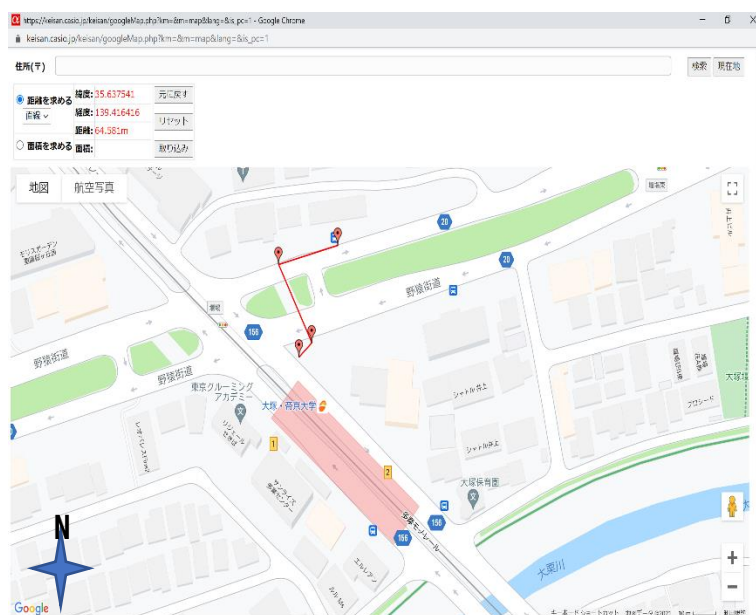


図 5-4-17: 大塚・帝京大学駅 (3/5)

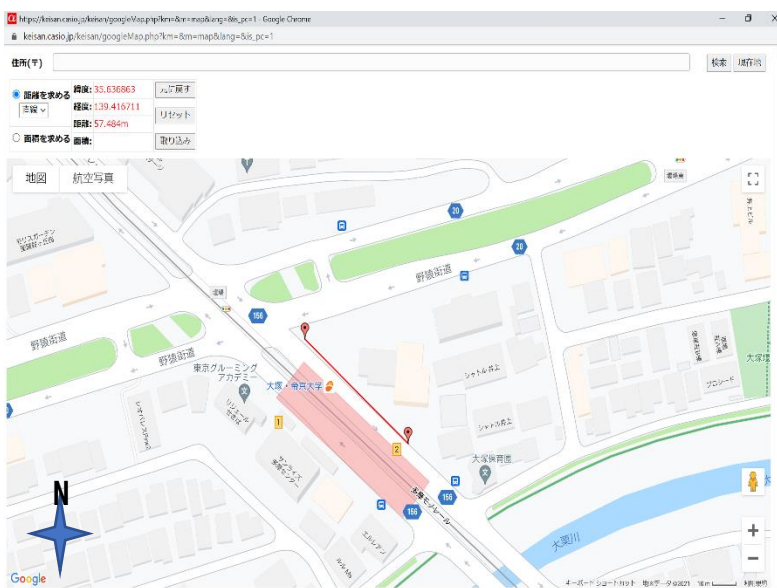


図 5-4-18: 大塚・帝京大学駅 (4/5)

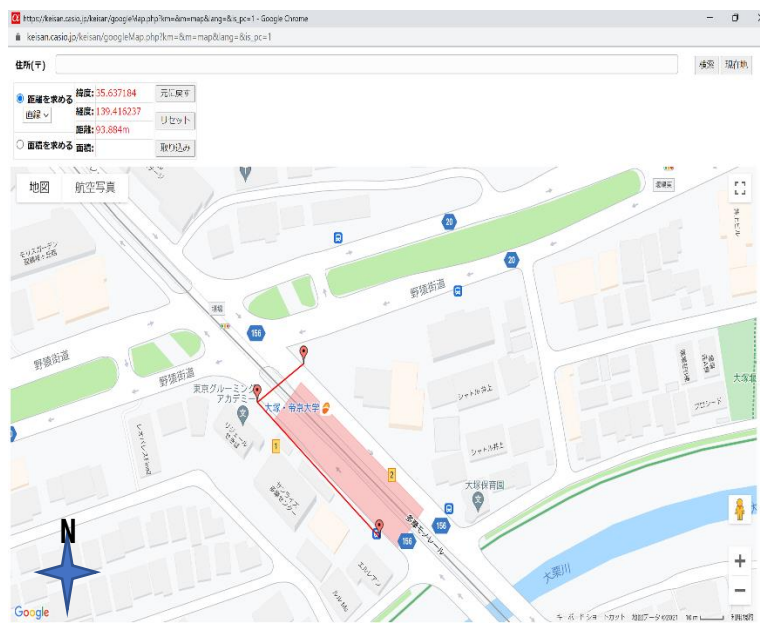


図 5-4-19: 大塚・帝京大学駅 (5/5)

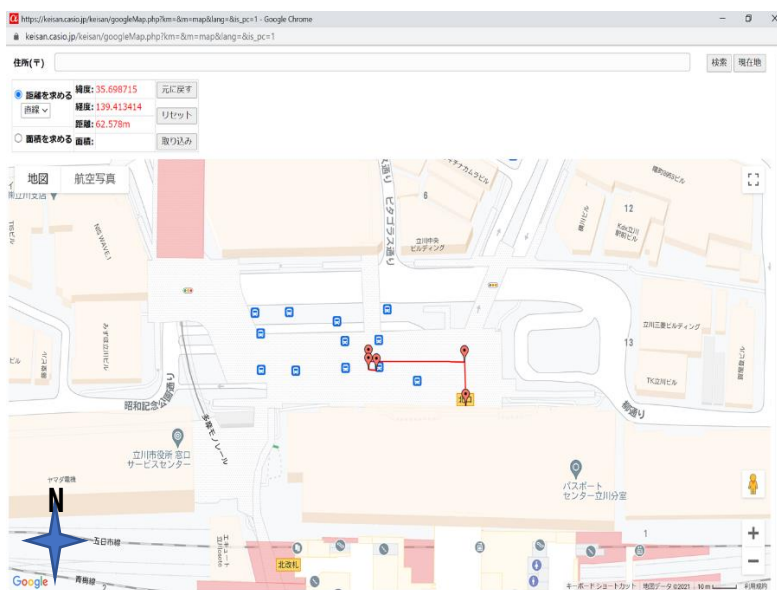


図 5-4-20: 立川北駅 (1/9)

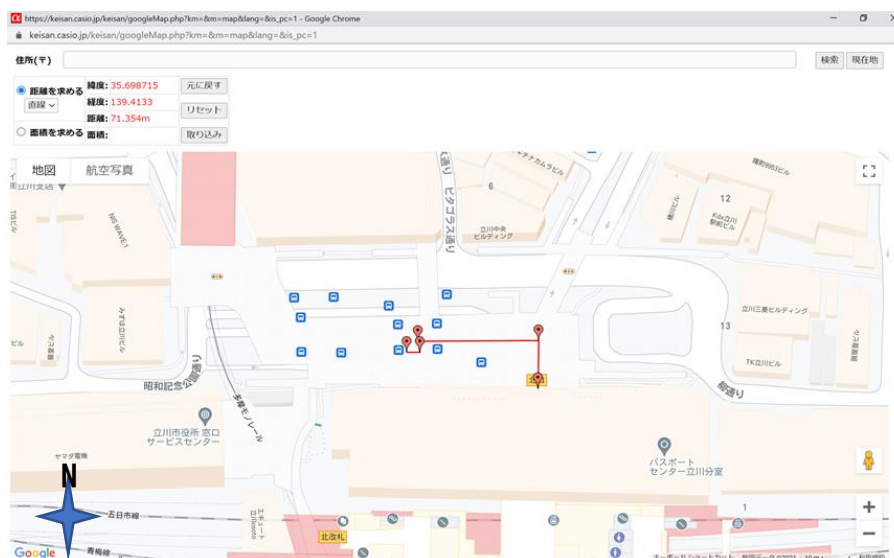


図 5-4-21: 立川北駅 (2/9)

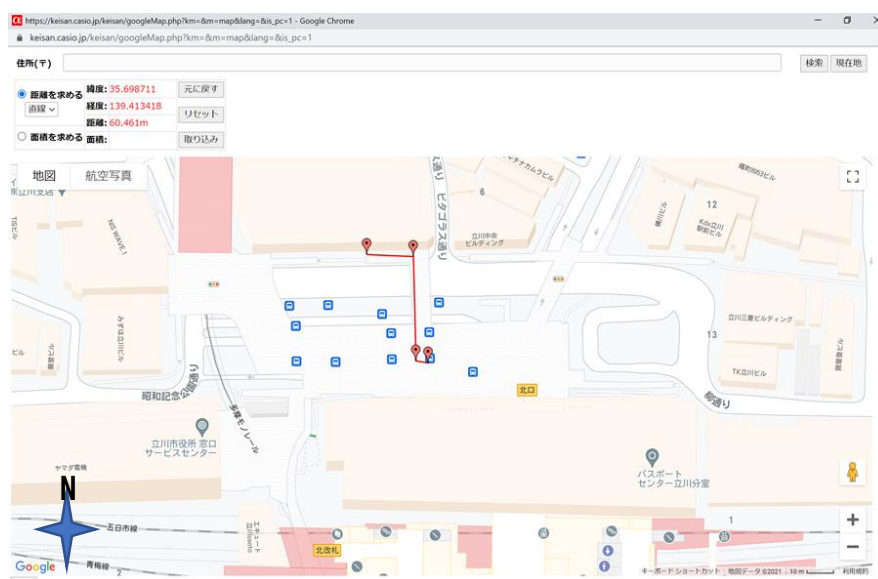


図 5-4-22: 立川北駅 (3/9)

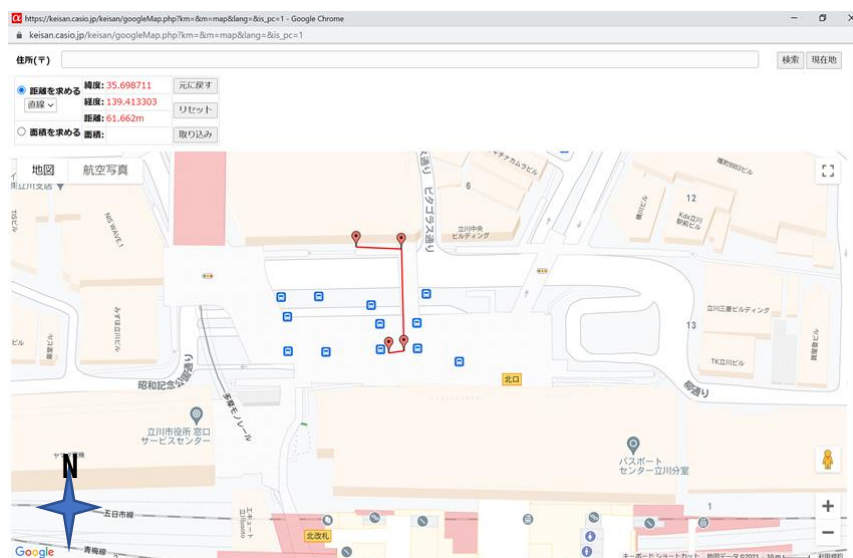


図 5-4-23: 立川北駅 (4/9)

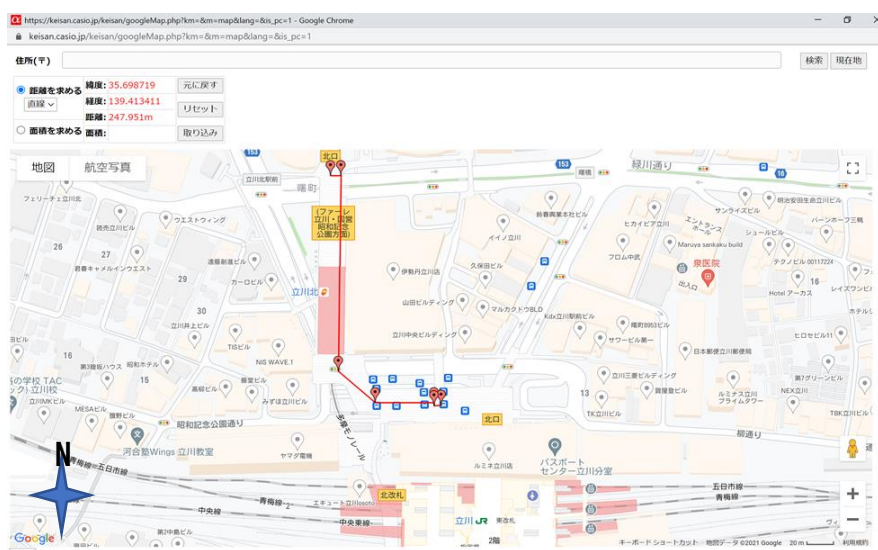
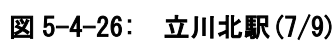
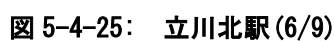


図 5-4-24: 立川北駅 (5/9)



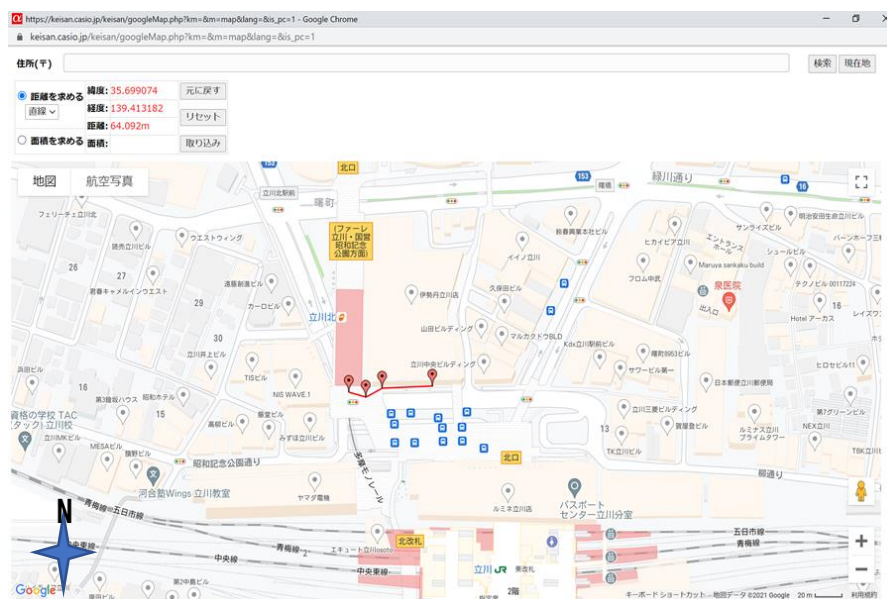


図 5-4-27: 立川北駅(8/9)

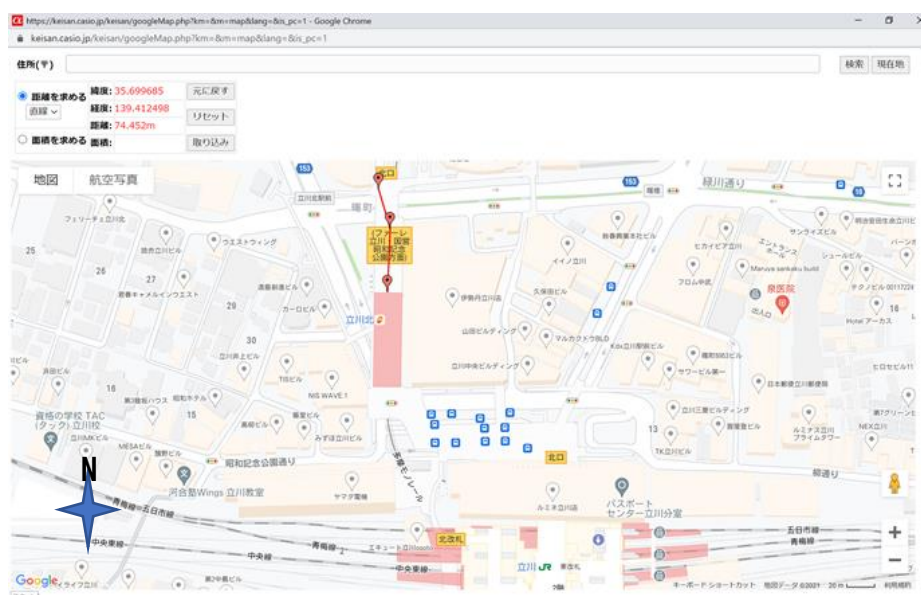


図 5-4-28: 立川北駅(9/9)

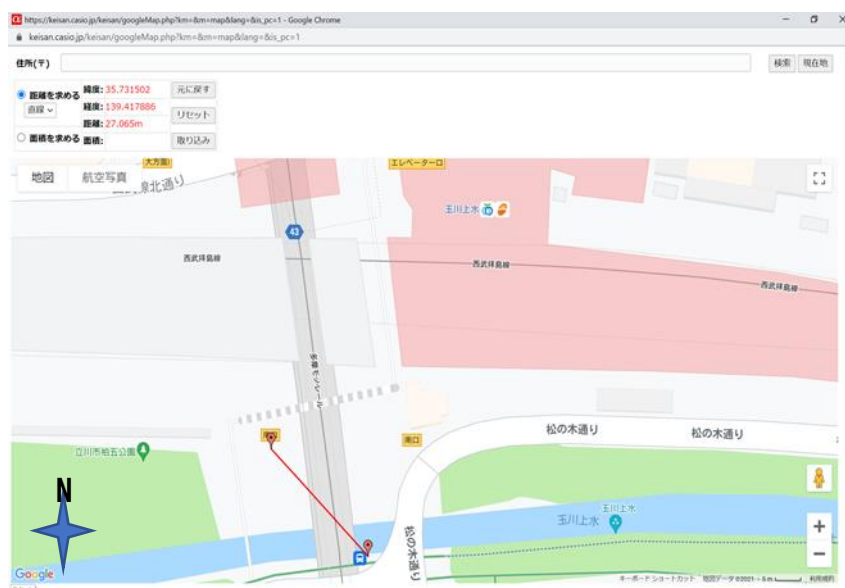


図 5-4-29: 玉川上水駅 (1/4)

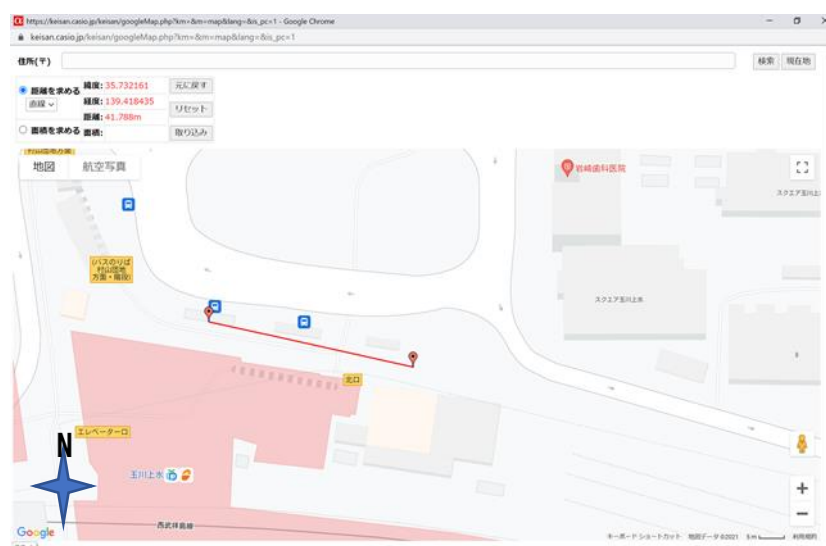


図 5-4-30: 玉川上水駅 (2/4)

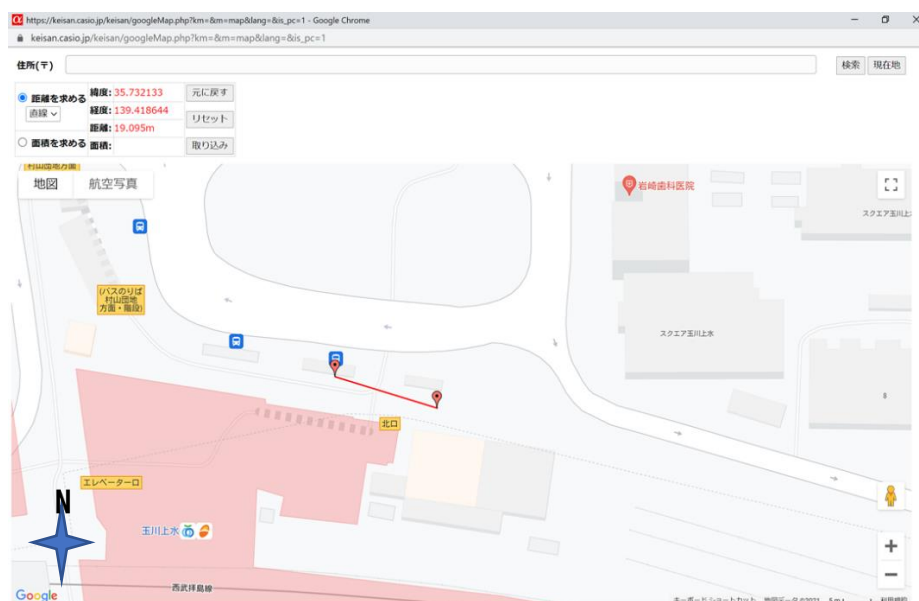


図 5-4-31: 玉川上水駅 (3/4)

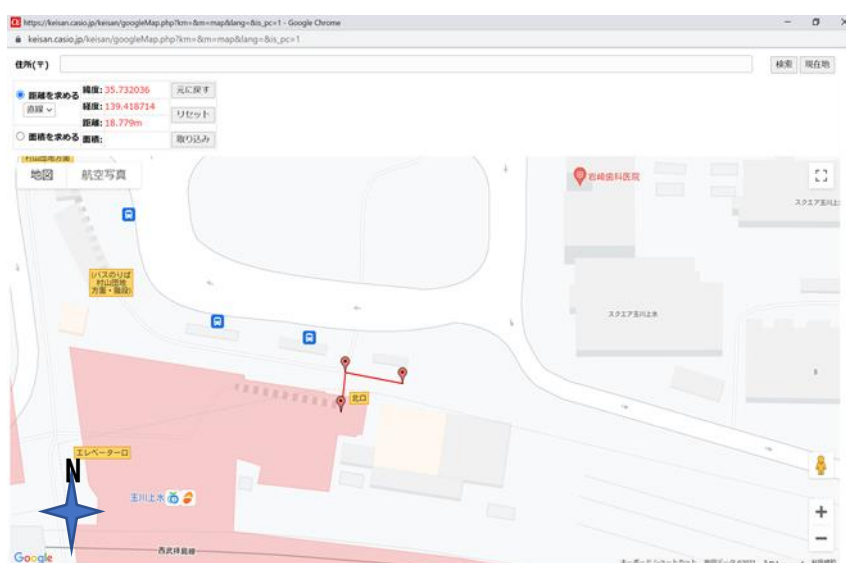


図 5-4-32: 玉川上水駅 (4/4)

<日暮里・舎人ライナー>

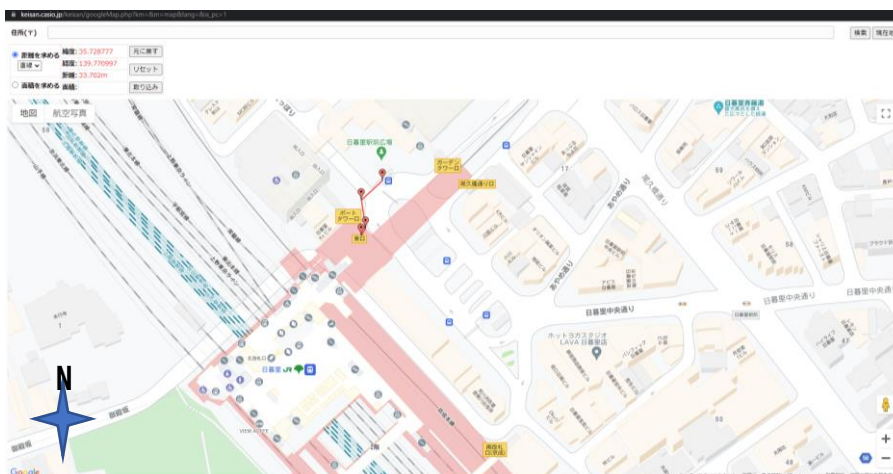


図 5-4-33: 日暮里駅(1/6)

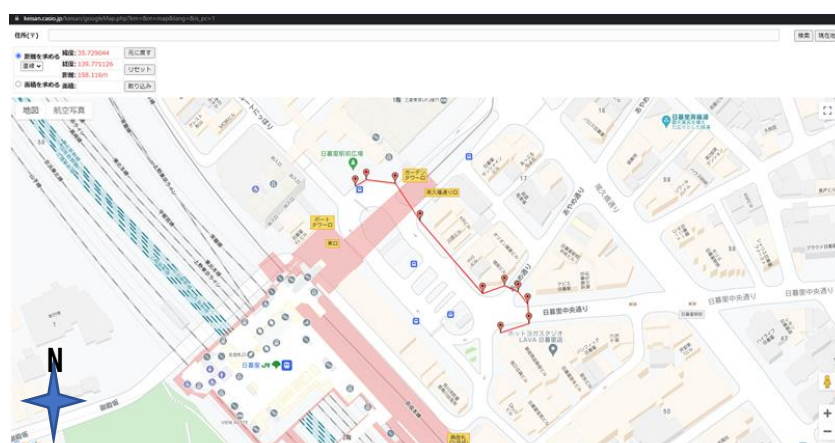


図 5-4-34: 日暮里駅(2/6)

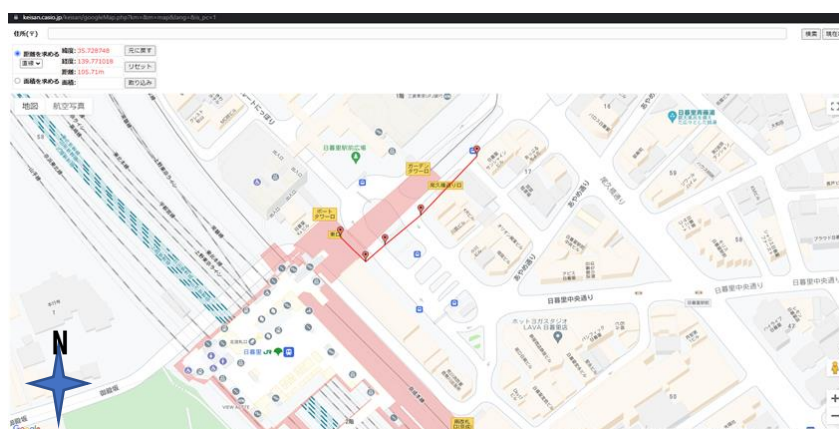


図 5-4-35: 日暮里駅(3/6)

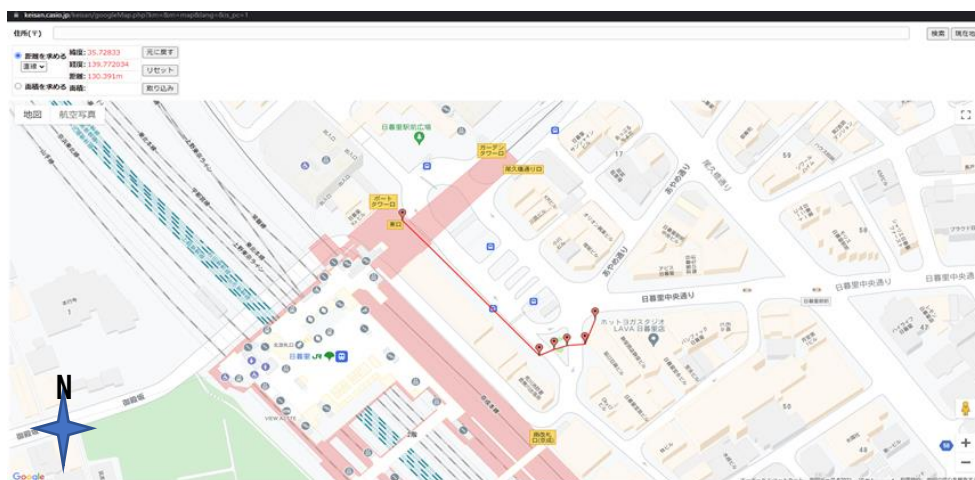


図 5-4-36: 日暮里駅(4/6)

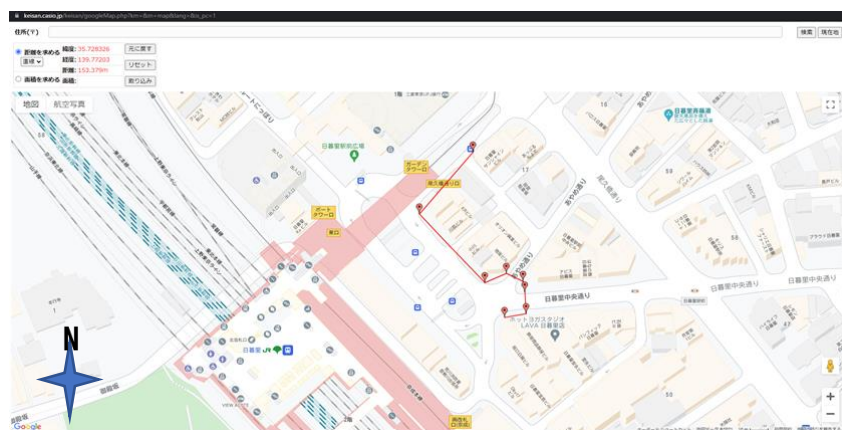


図 5-4-37: 日暮里駅(5/6)

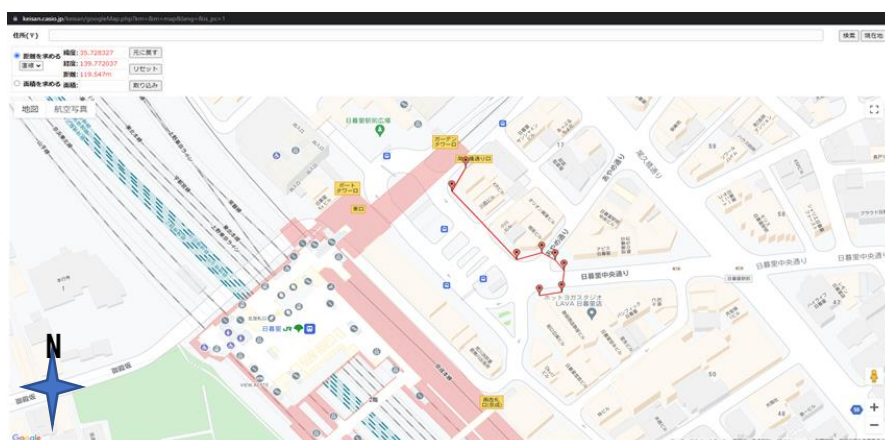


図 5-4-38: 日暮里駅(6/6)

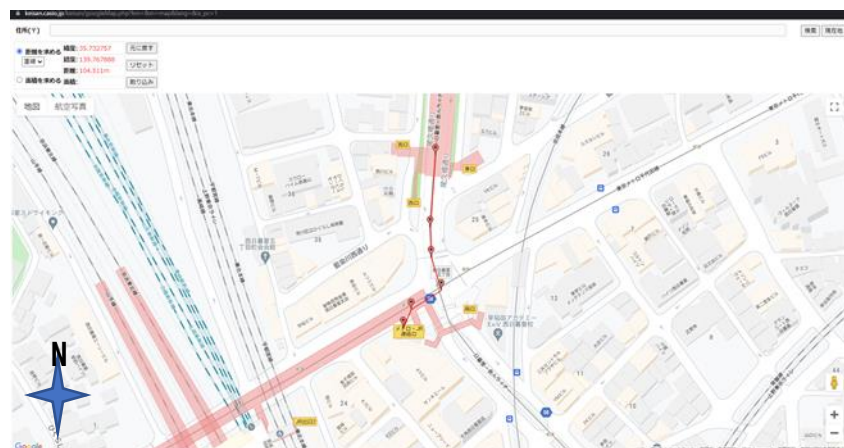


図 5-4-39: 西日暮里駅 (1/3)

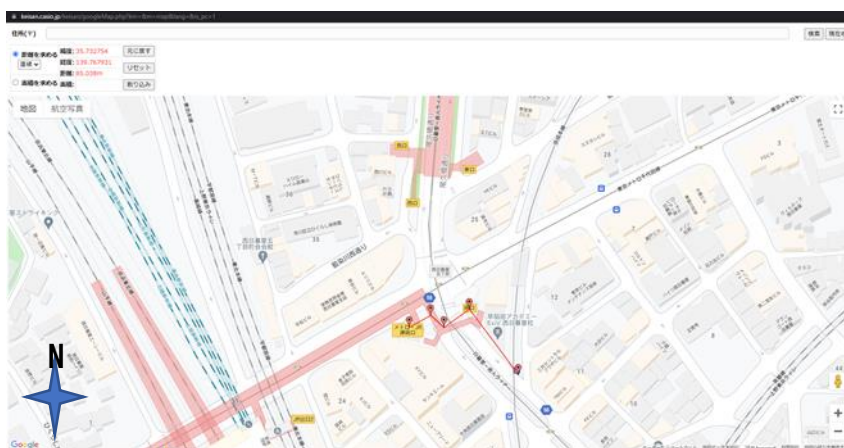


図 5-4-40: 西日暮里駅 (2/3)

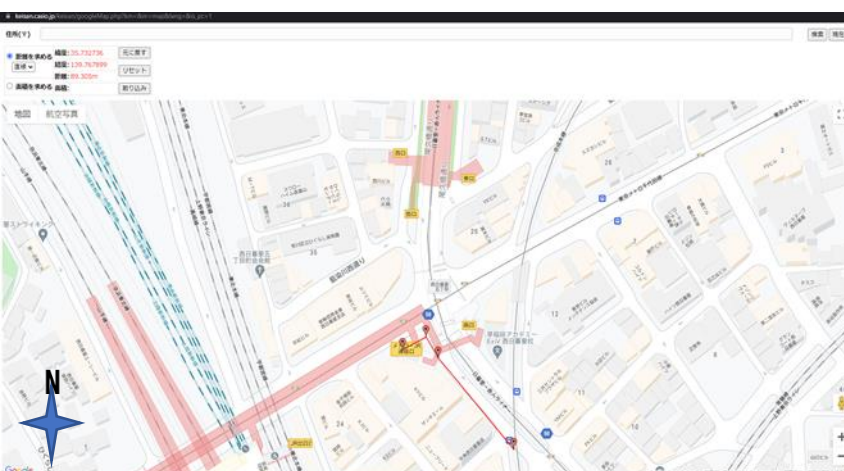


図 5-4-41: 西日暮里駅 (3/3)

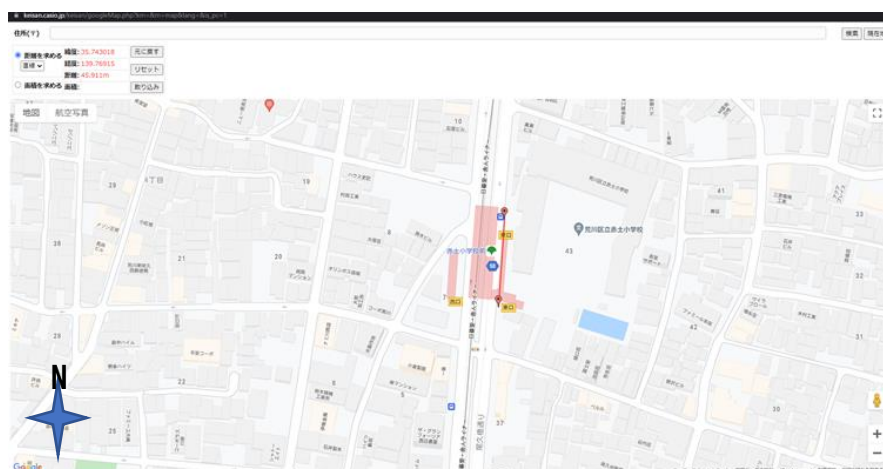


図 5-4-42: 赤土小学校前駅 (1/2)

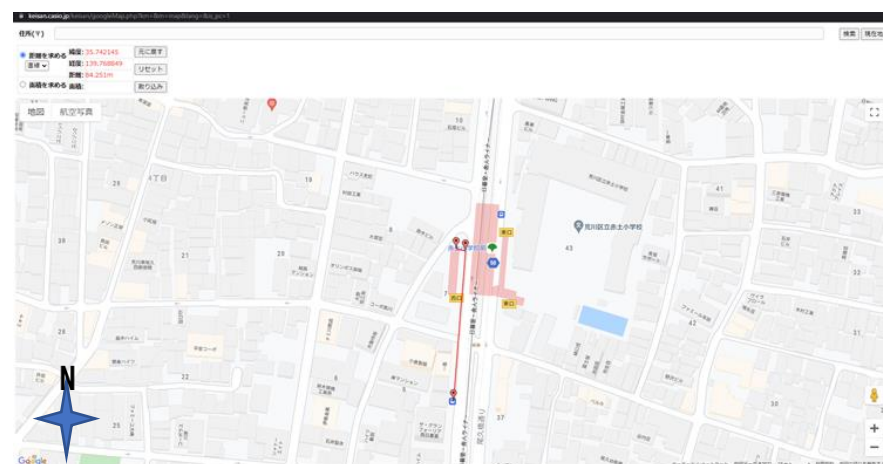


図 5-4-43: 赤土小学校前駅 (2/2)

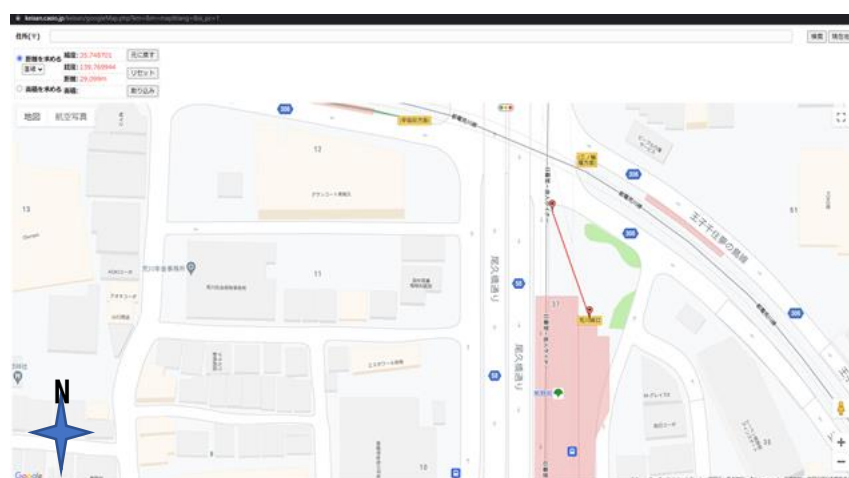


図 5-4-44: 熊野前駅 (1/3)

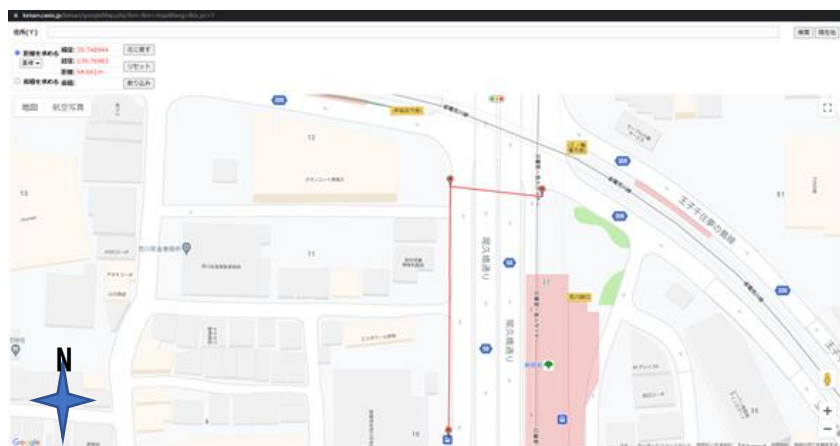


図 5-4-45: 熊野前駅 (2/3)

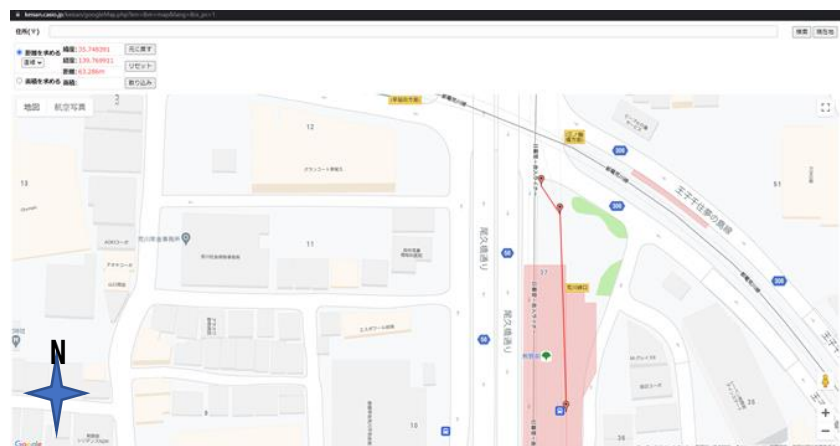


図 5-4-46: 熊野前駅 (3/3)

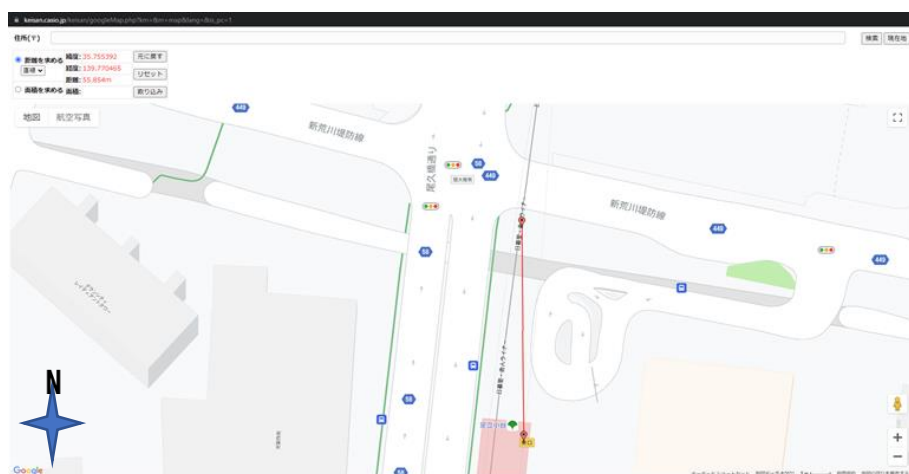


図 5-4-47: 足立小台駅 (1/3)

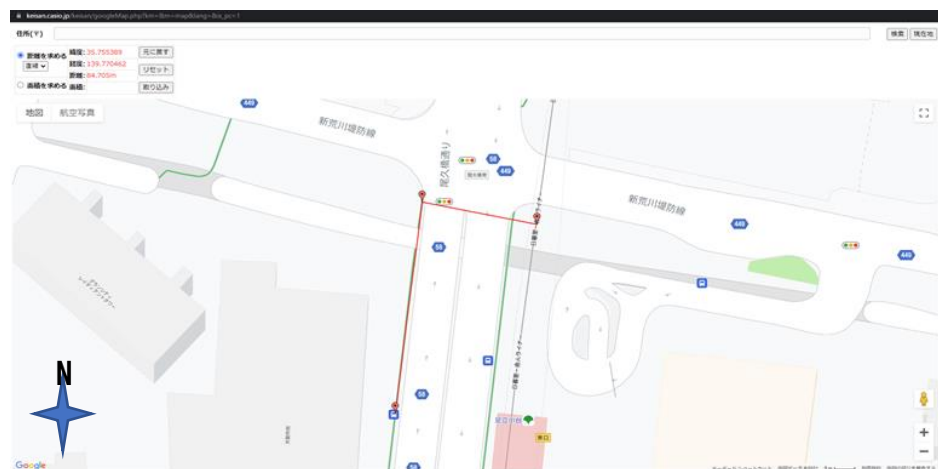


図 5-4-48: 足立小台駅 (2/3)

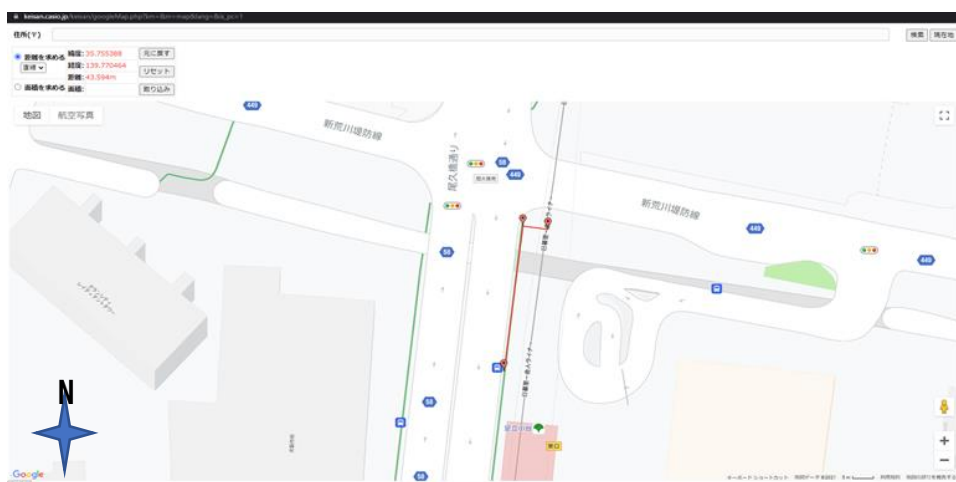


図 5-4-49: 足立小台駅 (3/3)

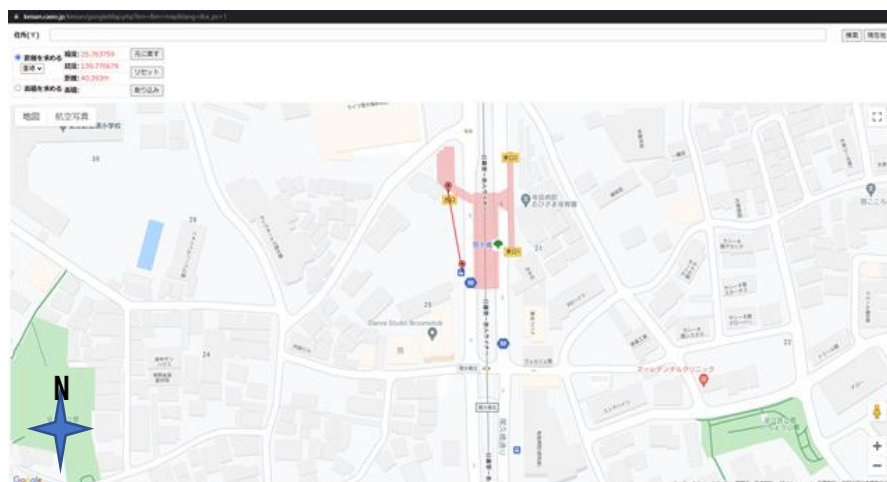


図 5-4-50: 扇大橋駅 (1/2)

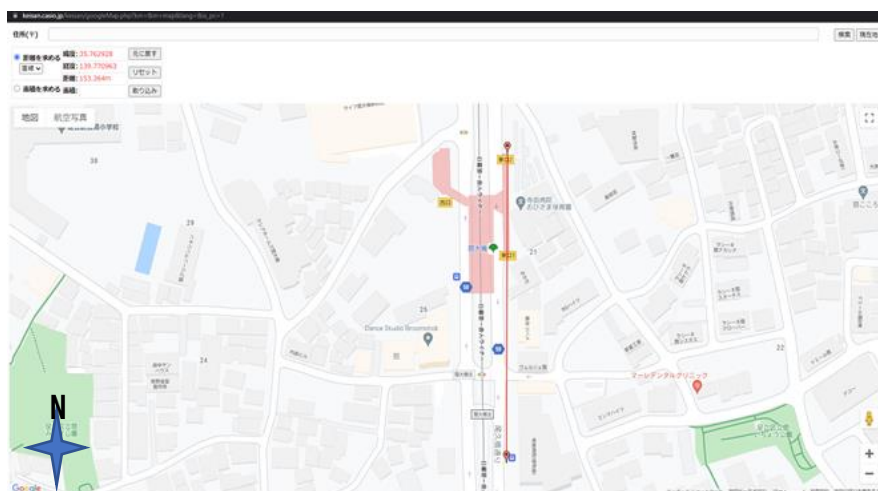


図 5-4-51: 扇大橋駅 (2/2)

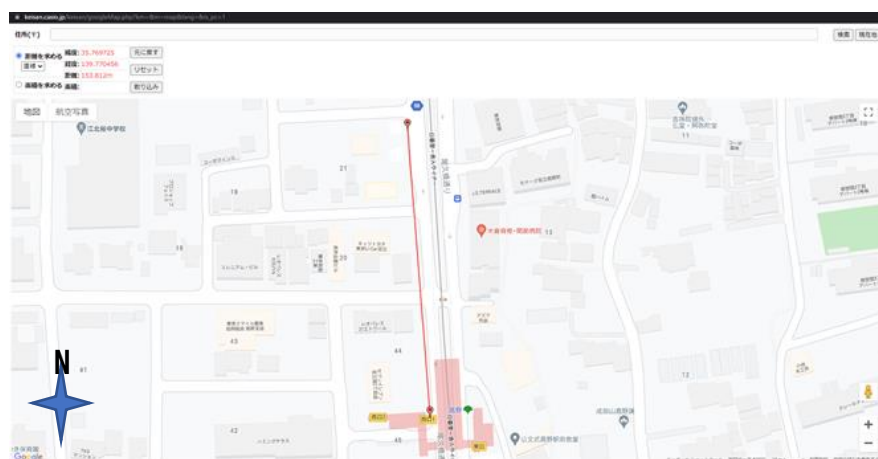


図 5-4-52: 高野駅 (1/2)

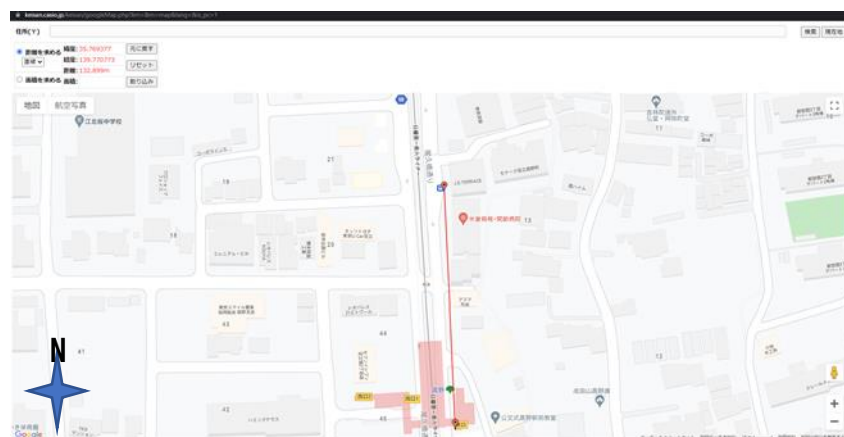


図 5-4-53: 高野駅 (2/2)

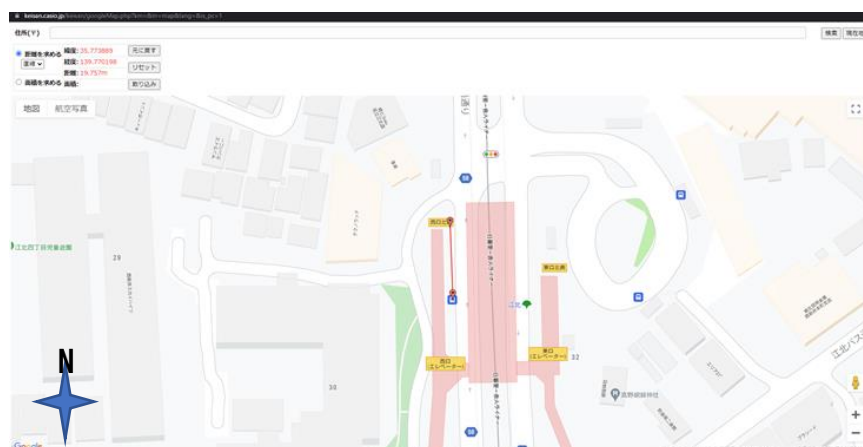


図 5-4-54: 江北駅 (1/2)

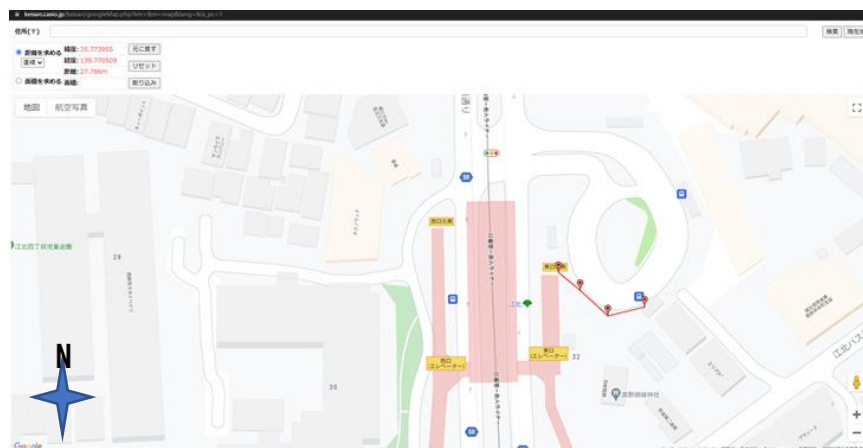


図 5-4-55: 江北駅 (2/2)

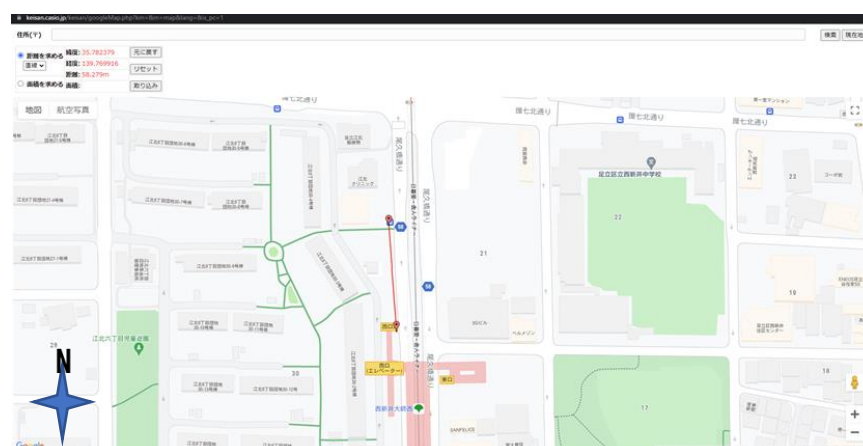


図 5-4-56: 西新井大師西駅 (1/2)

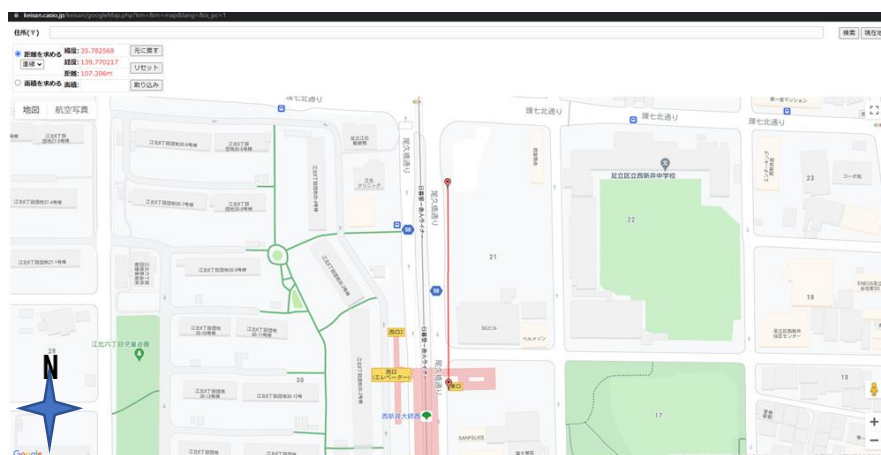


図 5-4-57: 西新井大師西駅 (2/2)

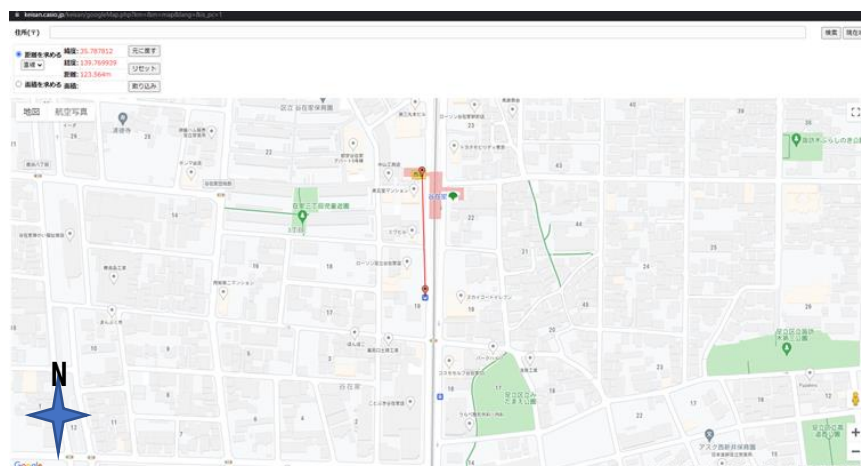


図 5-4-58: 谷在家駅 (1/2)

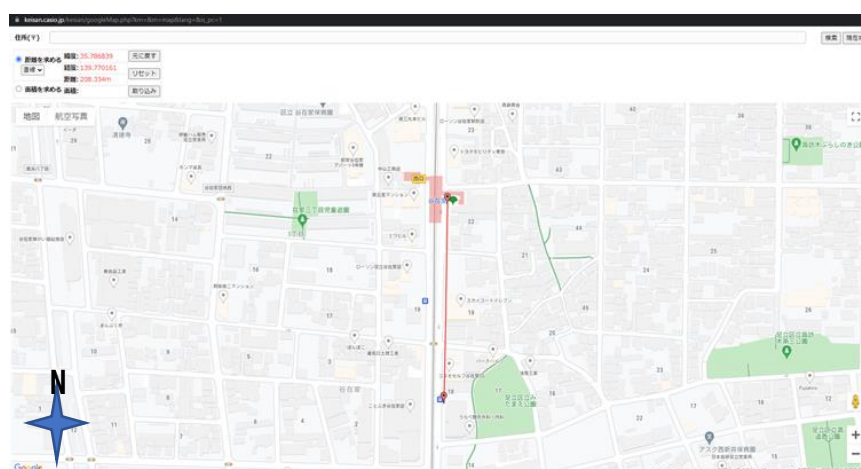


図 5-4-59: 谷在家駅 (2/2)

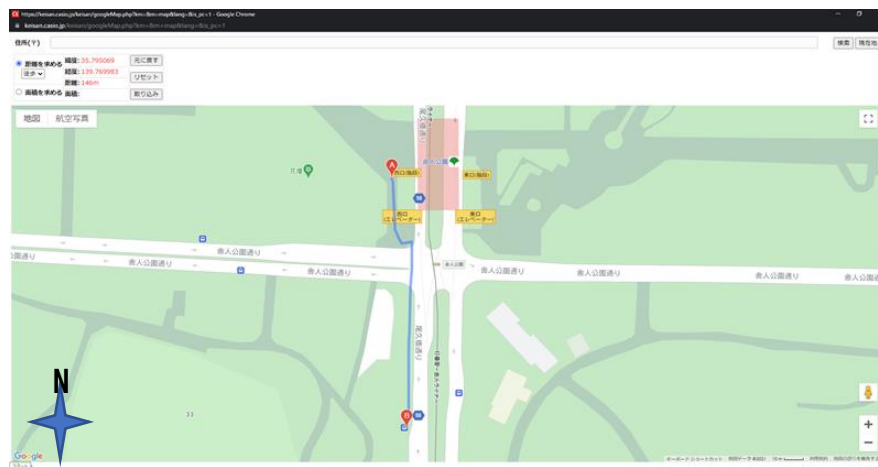


図 5-4-60: 舎人公園駅 (1/2)

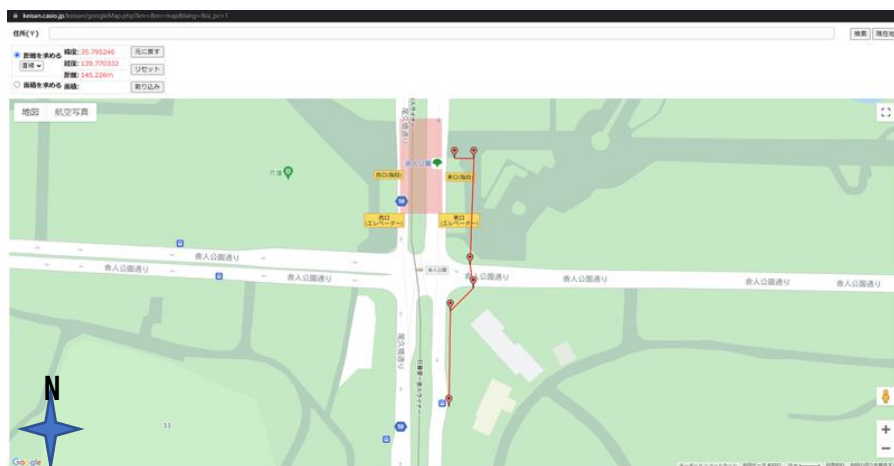


図 5-4-61: 舎人公園駅 (2/2)

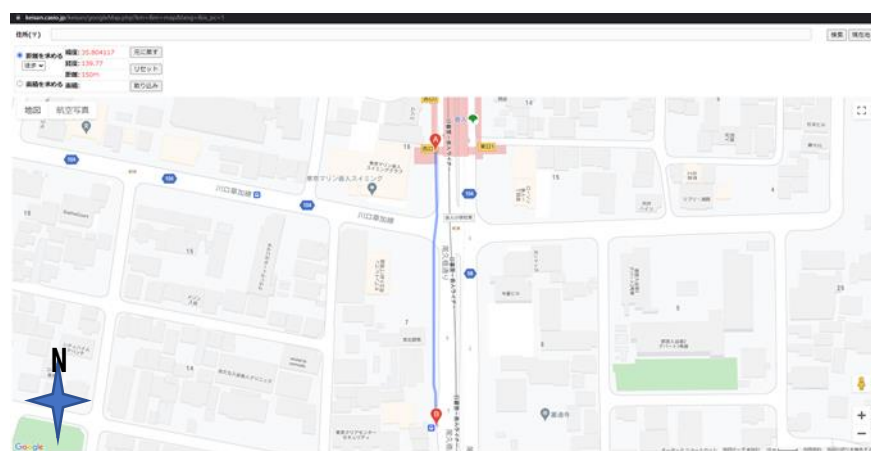


図 5-4-62: 舎人駅 (1/2)

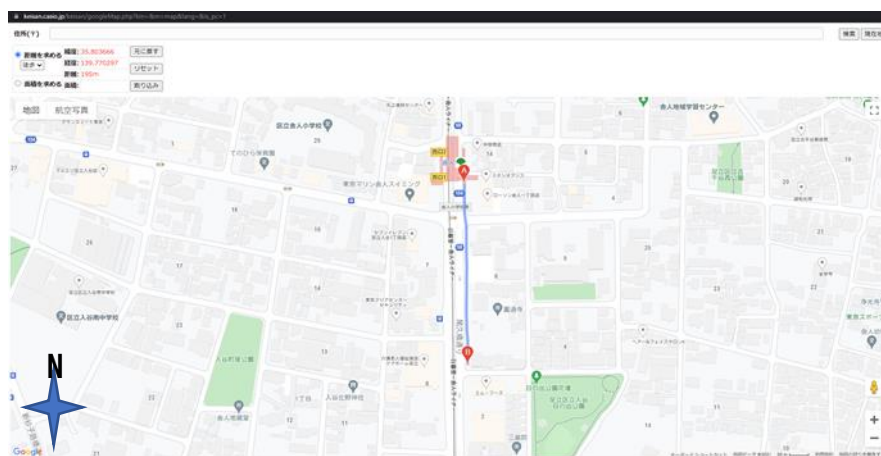


図 5-4-63: 舎人駅 (2/2)

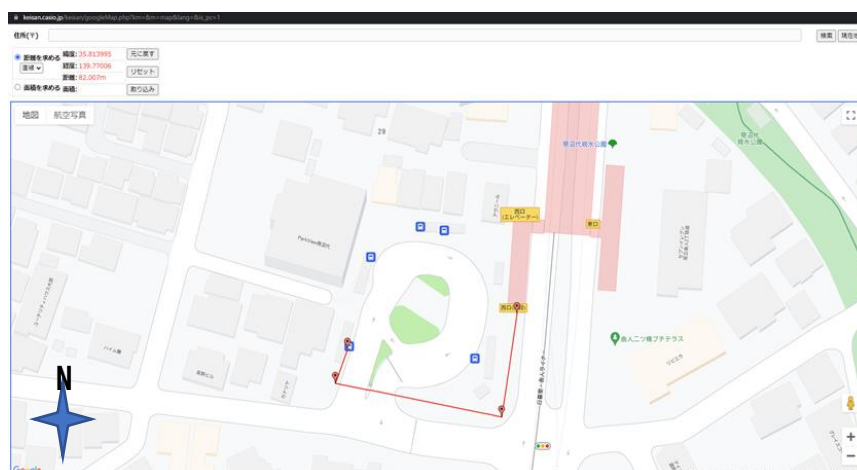


図 5-4-64: 見沼代親水公園駅 (1/2)

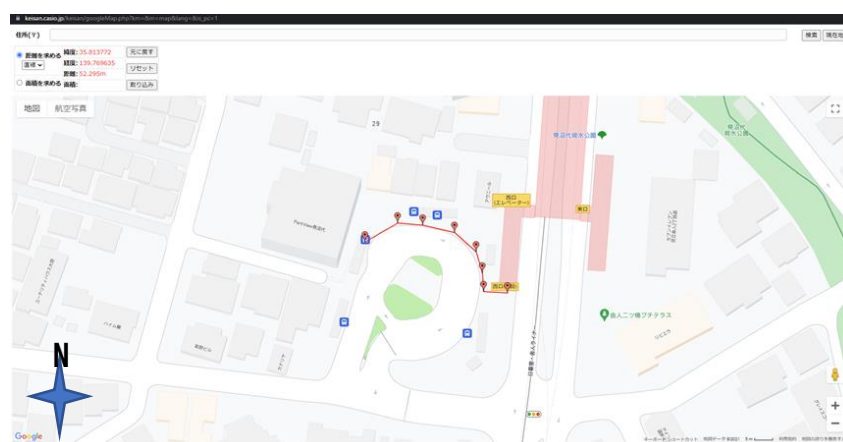


図 5-4-65: 見沼代親水公園駅 (2/2)

5-5. 駅舎の階段数、待機時間、計測拠点までの水平距離一覧

新交通システムの駅舎のスペックと待機時間、そして、駅出入口やバス停留場から計測拠点までの水平距離を表にして以下に示す。

<多摩都市モノレール>

表 5-5-1: 多摩センター駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	A→バス停4番のりば	52	16	0	0	0	松多11: 0.5*(60960/66) 塚多16: 0.5*(45780/50)	0
イ	A→バス停5番のりば	39	16	0	0	0	松板72.73: 0.5*(63780/103)	0
エ	A→バス停13番のりば	134	16	0	0	0	塚多18,豊32.33: 0.5*(61800/60)	0
オ	B→バス停4番のりば	112	7+16+16	1.8	0	0	松多11: 0.5*(60960/66) 塚多16: 0.5*(45780/50)	0
カ	B→バス停5番のりば	89	7+16+16	1.8	0	0	松板72.73: 0.5*(63780/103)	0
ク	B→バス停13番のりば	60	10*4+9	1.2*4	0	0	塚多18,豊32.33: 0.5*(61800/60)	0
ス	A→モノレール/エスカレーター	194	16+7	1.8	32+52段分	0	0.5*(65940/126)	60
セ	A→モノレール/階段	194	16+7+16*2+52	1.8+1.2+(1.2+2.4+1.2)	0	0	0.5*(65940/126)	60
ソ	B→モノレール/エスカレーター	204	0	0	32+52段分	0	0.5*(65940/126)	60
タ	B→モノレール/階段	204	16*2+52	1.2+(1.2+2.4+1.2)	0	0	0.5*(65940/126)	60
		階段		踊り場				
		改札階まで	ホーム階迄	改札階まで	ホーム階迄			
		15	16	1.2	1.2			
		11	16		2.4			
		14			1.2			
		12						
		52	32	1.2	4.8			

表 5-5-2: 多摩センター駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停4番のりば→A	52	16	0	0	0	塚多16: 0.5*(45780/51)	0
イ	バス停5番のりば→A	39	16	0	0	0	松板72: 0.5*(63420/102)*44/102	0
ウ	バス停12番のりば→A	155	16+16+7	1.8	0	0	松板73: 0.5*(63420/102)*58/102	0
エ	バス停13番のりば→A	134	16	0	0	0	塚多13,18,豊32.33: 0.5*(60180/64)	0
オ	バス停4番のりば→B	112	16+16+7	1.8	0	0	塚多16: 0.5*(45780/51)	0
カ	バス停5番のりば→B	89	16+16+7	1.8	0	0	松板72: 0.5*(63420/102)*44/102	0
キ	バス停12番のりば→B	40	9+10*4	1.2*4	0	0	松板73: 0.5*(63420/102)*58/102	0
ク	バス停13番のりば→B	60	9+10*4	1.2*4	0	0	塚多13,18,豊32.33: 0.5*(60180/64)	0
ス	モノレール→A/エスカレーター	194	52+7+16	4.8+1.8	32段分	0	松:0.5*(66780/125) 大:0.5*(66840/125)	60
セ	モノレール→A/階段	194	52+16*2+7+16	4.8+1.2+1.8	0	0	松:0.5*(66780/125) 大:0.5*(66840/125)	60
ソ	モノレール→B/エスカレーター	204	52	4.8	32段分	0	松:0.5*(66780/125) 大:0.5*(66840/125)	60
タ	モノレール→B/階段	204	52+16*2	4.8+1.2	0	0	松:0.5*(66780/125) 大:0.5*(66840/125)	60
		階段		踊り場				
				改札階まで	ホーム階迄	改札階まで	ホーム階迄	
				15	16	1.2	1.2	
				11	16	0	2.4	
				14	0	0	1.2	
				12	0	0	0	
				52	32	1.2	4.8	

表 5-5-3: 松が谷駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	駅出入口→バス停1番のりば(多摩センターゆき)	54+42	5+17+17	1.2*2	0	0	0.5*(63420/102)	0
イ	出入口→モノレール/エスカレーター	36	9	0	51段分	0	0.5*(66780/125)	60
ウ	出入口→モノレール/階段のみ	36	9 16+16+19	1.2+1.2	0	0	0.5*(66780/125)	60
				階段			踊り場	
				ホーム階へ	バス停まで	改札階まで	ホーム階へ	バス停まで
				19	5	1.2	1.2	1.2
				16	17	1.2	1.2	1.2
				16	17			1.2
				51	39	2.4	2.4	3.6

表 5-5-4: 松が谷駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停2番のりば→駅出入口	41+26	12+12+13	1.2*2	0	0	松0.5*(60960/66)	0
イ	モノレール→出入口/階段のみ	36	19+16+16 9	1.2*2	0	0	0.5*(65940/126)	60
				階段			踊り場	
					ホーム階へ	改札階まで	ホーム階へ	
				13	19	1.2	1.2	
				12	16	1.2	1.2	
				12	16	0	0	
				0	-9	0	0	
				37	51	2.4	2.4	

表 5-5-5: 大塚・帝京大学駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	駅出入口→バス停6番のりば(多摩センターゆき)	83	0	0	0	0	全便:0.5*(60180/115)	0
イ	出入口→モノレール/エスカレーター	57	0	0	43+51段分	0	0.5*(66840/125)	60
ウ	出入口→モノレール/階段のみ	0	43+51	(1.2+1.2)*2	0	0	0.5*(66840/125)	60
			階段		踊り場			
			改札階まで	ホーム階へ	改札階まで	ホーム階へ		
			16	19	1.2	1.2		
			13	16	1.2	1.2		
			14	16	0	0		
			43	51	2.4	2.4		

表 5-5-6: 大塚・帝京大学駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停2番のりば→X	64	0	0	0	90	振多16:0.5(45780/50)	0
イ	バス停5番のりば→X	93	0	0	0	105	多18:重32.33 :0.5*(61800/60)	0
ウ	モノレール→X/エスカレーター	57	51	1.2+1.2	51段分	0	0.5*(65940/126)	60
エ	モノレール→X/階段のみ	0	51+43	(1.2+1.2)*2	0	0	0.5*(65940/126)	60
				階段			踊り場	
				改札階まで	ホーム階へ	改札階まで	ホーム階へ	
				16	19	1.2	1.2	
				13	16	1.2	1.2	
				14	16	0	0	
				43	51	2.4	2.4	

表 5-5-7: 立川北駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	A→バス停1番のりば	71=62+9	20+19+5	2.4	0	0	立90:0.5*(22380/4)	0
イ	A→バス停2番のりば	62	20+19+5	2.4	0	0	立18-1:0.5*(25200/4)	0
ウ	A→バス停4番のりば	71	20+19+5	2.4	0	0	立23:0.5*(54240/40) 立25:0.5*(17880/6) 立25-1:0.5*(9360/3)	0
エ	B→バス停1番のりば	69=60+9	20+19+5	2.4	0	0	立90:0.5*(22380/4)	0
オ	B→バス停2番のりば	60	20+19+5	2.4	0	0	立18-1:0.5*(25200/4)	0
カ	B→バス停4番のりば	61	20+19+5	2.4	0	0	立23:0.5*(54240/40) 立25:0.5*(17880/6) 立25-1:0.5*(9360/3)	0
キ	C→バス停1番のりば	256=247+9	20+19+5	2.4	0	0	立90:0.5*(22380/4)	0
ク	C→バス停2番のりば	247	20+19+5	2.4	0	0	立18-1:0.5*(25200/4)	0
ケ	C→バス停4番のりば	249	20+19+5	2.4	0	0	立23:0.5*(54240/40) 立25:0.5*(17880/6) 立25-1:0.5*(9360/3)	0
コ	A→モノレール/エスカレーター	154	0	0	36+57段分	0	0.5*(65760/126)	60
サ	A→モノレール/階段	154	18+18+20 +17+20	1.2+1.2*2	0	0	0.5*(65760/126)	60
シ	B→モノレール/エスカレーター	64	0	0	36+57段分	0	0.5*(65760/126)	60
ス	B→モノレール/階段	64	18+18+20 +17+20	1.2+1.2*2	0	0	0.5*(65760/126)	60
セ	C→モノレール/エスカレーター	74	0	0	36+57段分	0	0.5*(65760/126)	60
ソ	C→モノレール/階段	74	18+18+17+ 17+17+20	1.2+(1.2+2.4)	0	0	0.5*(65760/126)	60
		バス停			駅出口		ホーム階へ	
		1番のりば	2番のりば	4番のりば	南側出口	北側出口	南側ホーム階	北側ホーム階
		20	20	20	18	17	20	20
		19	19	19	18	17	17	17
		5	5	5	0	0	20	20
		44	44	44	36	34	57	57

表 5-5-8: 立川北駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停1番のりば→A・立90	71=62+9	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立90:0.5*(22380/4)	0
イ	バス停2番のりば→A・立18-1	62	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立18-1:0.5*(25200/4)	0
ウ	バス停4番のりば→A ・立20-1,立23,25,25-1	71	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立20-1:0.5*(2520/3) 立23,25,25-1計 :0.5*(50460/44)	0
エ	バス停1番のりば→B・立90	69=60+9	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立90:0.5*(22380/4)	0
オ	バス停2番のりば→B・立18-1	60	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立18-1:0.5*(25200/4)	0
カ	バス停4番のりば→B ・立20-1,立23,25,25-1	61	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立20-1:0.5*(2520/3) 立23,25,25-1計 :0.5*(50460/44)	0
キ	バス停1番のりば→C・立90	256=247+9	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立90:0.5*(22380/4)	0
ク	バス停2番のりば→C・立18-1	247	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立18-1:0.5*(25200/4)	0
ケ	バス停4番のりば→C ・立20-1,立23,25,25-1	249	20+19+5	1.2+1.2	0	0	立20-1:0.5*(2520/3) 立23,25,25-1計 :0.5*(50460/44)	0
コ	モノレール→A/エスカレーター	154	0	1.2*2+0	57+36段分	0	0.5*(66000/122)	60
サ	モノレール→A/階段	154	18+18+20 +17+20	1.2*2+1.2	0	0	0.5*(66000/122)	60
シ	モノレール→B/エスカレーター	64	0	1.2*2+0	57+36段分	0	0.5*(66000/122)	60
ス	モノレール→B/階段	64	18+18+20 +17+20	1.2*2+1.2	0	0	0.5*(66000/122)	60
セ	モノレール→C/エスカレーター	74	0	1.2*2+0	57+34段分	0	0.5*(66000/122)	60
ソ	モノレール→C/階段	74	17+17+20 +17+20	(2.4+1.2)+1.2	0	0	0.5*(66000/122)	60
		階段						
		バス停			駅出口		ホーム階へ	
		1番のりば	2番のりば	4番のりば	南側出口	北側出口	南側ホーム階	北側ホーム階
		20	20	20	18	17	20	20
		19	19	19	18	17	17	17
		5	5	5			20	20
		44	44	44	36	34	57	57

表 5-5-9: 玉川上水駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停1番のりば(A→乗車(立川方面))	0	0	0	0	0	立18-1: 0.5*(1680/3) 立20-1: 0.5*(2520/3) 立90: 0.5*(21660/5)	0
イ	X→バス停Bのりば(徒歩)	41	0	0	0	0	立23,25,25-1計 : 0.5*(50460/44)	0
エ	A→モノレール/エスカレーター	27	0	0	51+51段分	0	0.5*(66000/122)	60
オ	A→モノレール/階段	27	51+51	1.2*(2+2)	0	0	0.5*(66000/122)	60
カ	X→モノレール/エスカレーター	18	0	0	36+51段分	0	0.5*(66000/122)	60
キ	X→モノレール/階段	18	36+51	1.2*(1+2)	0	0	0.5*(66000/122)	60
			階段			踊り場		
			南口階段	北側階段	改札～ホーム	南口階段	北側階段	改札～ホーム
			17	18	19	1.2	1.2	1.2
			17	18	13	1.2		1.2
			17		19			
			51	36	51	2.4	1.2	2.4
			102	87		4.8	3.6	

表 5-5-10: 玉川上水駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場の距離(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停1番のりば(A→到着)	0	0	0	0	0	立18-1: 0.5*(25200/4) 立90: 0.5*(22380/4)	0
イ	バス停Bのりば(徒歩)→X(徒歩)	41	0	0	0	0	立25-1: 0.5*(9360/3)	0
ウ	バス停Cのりば(徒歩)→X(徒歩)	19	0	0	0	0	立23: 0.5*(54240/40) 立25: 0.5*(17880/6)	0
エ	モノレール→A/エスカレーター	27	51	1.2+1.2	51+51段	0	0.5*(65760/126)	60
オ	モノレール→A/階段	27	51+51	(1.2+1.2)*2	0	0	0.5*(65760/126)	60
キ	モノレール→X/階段のみ	18	51+36	1.2*2+1.2	0	0	0.5*(65760/126)	60
			階段			踊り場		
			南口階段	北側階段	改札～ホーム	南口階段	北側階段	改札～ホーム
			17	18	19	1.2	1.2	1.2
			17	18	13	1.2		1.2
			17		19			
			51	36	51	2.4	1.2	2.4
			102	87		4.8	3.6	

<日暮里・舎人ライナー>

表 5-5-11: 日暮里駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分	一般化時間の総計
ア	A→バス停(見沼代親水公園方面)	33	0	0	0	0	0.5*(54900/36),0.5*(54900/20)	0	
イ	B→バス停(見沼代親水公園方面)	158	0	0	0	0	0.5*(54900/36),0.5*(54900/20)	0	
ウ	A→NTライナー/エスカレーター	0	0	1.2+1.2	58+47段分	0	0.5*(67920/246)	45	
エ	A→NTライナー/階段	0	(13*2+16*2) +15+16*2	(1.2+4.8+1.2+3) +1.2*2	0	0	0.5*(67920/246)	45	
オ	B→NTライナー/エスカレーター	119	20+9*3	0+1.2	46段分	0	0.5*(67920/246)	45	
カ	B→NTライナー/階段	119	8+19*2 +15+16*2	1.2*3+1.2*2	0	0	0.5*(67920/246)	45	
			階段			踊り場			
			階段A側～ 3Fホームまで	階段マック横	2階～3Fホーム間まで	A→NTライナー/階段	A→NTライナー/エスカレーター	B→NTライナー/エスカレーター	B→NTライナー/階段
			16		19	1.2			
			16		19	1.2	1.2	1.2	1.2
			15		8				1.2
			16	9		3			
			16	9		1.2			1.2
			13	9		4.8			1.2
			13	20		1.2	1.2	0	1.2
			105	47	46	12.6	2.4	1.2	6
				93					

表 5-5-12: 日暮里駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス(降車場)→A 徒歩のみ	105	0	0	0	0	見沼発:0.5*(50520/19) 西新井発:0.5*(52740/37)	0
イ	バス(降車場)→B 徒歩のみ	153	0	0	0	0	見沼発:0.5*(50520/19) 西新井発:0.5*(52740/37)	0
ウ	NTライナー→A/エスカレーター	0	0	1.2	47+58段分	0	0.5*(68340/246)	45
エ	NTライナー→A/階段	0	(16+16+15) +(16*2+13*2)	1.2*2 +(1.2+4.8+1.2+3)	0	0	0.5*(68340/246)	45
オ	NTライナー→B/エスカレーター	130	0	1.2	47+58段分	0	0.5*(68340/246)	45
カ	NTライナー→B/階段	119	(19+19+8) +(9*3+20)	1.2*2+1.2*3	0	0	0.5*(68340/246)	45
		階段		踊り場				
		階段A側～3Fホーム階まで	階段マック橋	2階～3Fホーム階まで	NTライナー→A/階段	NTライナー→ A/エスカレーター	NTライナー→ B/エスカレーター	NTライナー→B/階段
		16		19	1.2			
		16		19	1.2	1.2	1.2	1.2
		15		8				1.2
		16	9		3			
		16	9		1.2			1.2
		13	9		4.8			1.2
		13	20		1.2	1.2	0	1.2
		105	47	46	12.6	2.4	1.2	6

表 5-5-13: 西日暮里駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	3番のりば→X 徒歩のみ	89	0			0	0.5*(54900/36)	
イ	4番のりば→X 徒歩のみ	85	0			105	見沼発:0.5*(50520/19) 西新井発:0.5*(52740/37)	
ウ	NTライナー→X(連絡口)/エスカレーター	104	51	4	51段分	0	出発地に因る	90
エ	NTライナー→X(連絡口)/階段	104	60+51	1.2*3 +(1.2+2.4+1.2)	0	0	出発地に因る	90
		踊り場		階段				
		連絡口	ホームまで	改札階まで	ホームまで			
		1.2	1.2	11	18			
		2.4	1.2	13	17			
		1.2	1.2	14	7			
		4.8	3.6	13	18			
			8.4	51	60			
					111			

表 5-5-14: 赤土小学校前駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NTライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	84	52+40	(1.2*2)*2	0	0	出発地に因る	45
エ	東口 NTライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	45	52+40	(1.2*2)*2	0	0	出発地に因る	45
		踊り場		階段				
西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム			
1.2	1.2	1.2	12	17	18			
1.2	1.2	1.2	14	16	18			
2.4	2.4	2.4	14	7	16			
4.8	4.8		40	40	52			
			92	92				

表 5-5-15: 熊野前駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→X(徒歩)	94	0	0	0	75	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→X(徒歩)	63	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	NTライナー→X/エスカレーター	29	52	1.2+3.6	41段分	0	出発地に因る	45
エ	NTライナー→X/階段	29	52+41	(1.2+3.6)*2	0	0	出発地に因る	45
		踊り場		階段				
		改札階	ホーム	改札階 エスカレーター	改札階	ホーム		
		1.2	1.2	4.8	14	18		
		3.6	3.6	0	14	17		
		0	0	0	13	17		
		4.8	4.8	4.8	41	52		
		9.6		4.8	93			

表 5-5-16: 足立小台駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→X(徒歩)	84	0	0	0	105	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→X(徒歩)	43	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	NTライナー→X/階段のみ	55	16+16+13+19	1.2+1.2+2.4	0	0	出発地に因る	45
			ホーム	ホーム				
			1.2	16				
			1.2	16				
			2.4	13				
			4.8	19				
				64				

表 5-5-17: 扇大橋駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NTライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	40	52+40	2.4+1.2+1.2+2.4	0	0	出発地に因る	45
エ	東口 NTライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	153	52+40	2.4+1.2+1.2+1.2	0	0	出発地に因る	45
		踊り場		階段				
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	1.2	2.4	10	13	18	
		2.4	1.2	1.2	18	13	18	
		3.6	2.4	3.6	12	14	16	
		7.2	6		40	40	52	
					92	92		

表 5-5-18: 高野駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NT ライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	153	52+41	1.2+2.4+1.2+2.4		0	出発地に因る	45
エ	東口 NT ライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	132	52+41	(1.2+2.4)+2.4*3		0	出発地に因る	45
		踊り場			階段			
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	2.4	1.2	18	7	18	
		2.4	2.4	2.4	18	18	18	
		3.6	2.4	3.6	5	13	16	
			7.2		41	3	52	
						41		
		7.2	10.8		93	93		

表 5-5-19: 江北駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NT ライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	19	52+40	(1.2+2.4)+1.2*2	0	0	出発地に因る	45
エ	東口 NT ライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	27	52+40	(1.2+2.4)+1.2*2	0	0	出発地に因る	45
		踊り場			階段			
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	1.2	1.2	13	13	18	
		1.2	1.2	2.4	13	13	18	
		2.4	2.4	3.6	14	14	16	
					40	40	52	
		6	6		92	92		

表 5-5-20: 西新井大師西駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	東口側 バス停(日暮里方面)→乗車	0	0	0	0	0	計算して	0
イ	東口側 バス停→NT ライナー(日暮里ゆき)/エスカレーター	107	0	4.8+4.8	41+52段分	0	計算して	45
ウ	東口側 バス停→NT ライナー(日暮里ゆき)/階段	107	41+52	(3.6+1.2)+(1.2+3.6)	0	0	計算して	45
			踊り場			階段		
			西口	東口	改札階まで	—		
			ホーム階まで	東口	エスカレーター	西口	東口	ホーム階まで
			4.8	1.2	4.8		11	18
				3.6			12	18
							18	16
			4.8	4.8	4.8		41	52
							93	

表 5-5-21: 西新井大師西駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NTライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	58	52+40	(1.2+2.4)+1.2*2	0	0	出発地に因る	45
エ	東口 NTライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	107	52+41	(1.2+2.4+1.2+3.6)	0	0	出発地に因る	45
		踊り場			階段			
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	1.2	1.2	13	11	18	
		1.2	3.6	2.4	13	12	18	
		2.4	4.8	3.6	14	18	16	
					40	41	52	
		6	8.4		92	93		

表 5-5-22: 谷在家駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NTライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	123	52+40	(1.2+2.4) +(1.2+4.8)	0	0	出発地に因る	45
エ	東口 NTライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	208	52+41	(1.2+2.4) +(1.2+7.2+1.2)	0	0	出発地に因る	45
		踊り場			階段			
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	1.2	1.2	14	10	18	
		4.8	7.2	2.4	13	12	18	
			1.2		13	9	16	
						10		
		6	9.6	3.6	40	41	52	
		9.6	13.2		92	93		

表 5-5-23: 舎人公園駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0		出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0		出発地に因る	0
ウ	西口 NTライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	146	51+38	(1.2+3.6)+1.2	0	70	出発地に因る	45
エ	東口 NTライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	145	51+38	(1.2+3.6)+1.2	0	70	出発地に因る	45
		踊り場			階段			
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	1.2	1.2	19	19	18	
				3.6	19	19	17	
							16	
		1.2	1.2	4.8	38	38	51	
		6	6		89	89		

表 5-5-24: 舎人駅(到着のみ)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(見沼代方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	バス停(日暮里方面)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
ウ	西口 NTライナー→バス停(見沼代方面)/階段のみ	150	52+41	$\frac{(1.2+2.4)}{+ (1.2+1.2+2.4+1.2)}$	0	60	出発地に因る	45
エ	東口 NTライナー→バス停(日暮里方面)/階段のみ	195	52+41	$(1.2+2.4)+(1.2+2.4)$	0	60	出発地に因る	45
		踊り場		階段				
		西口	東口	ホーム	西口	東口	ホーム	
		1.2	1.2	1.2	6	6	18	
		1.2	2.4	2.4	10	18	18	
		2.4			10	17	16	
		1.2			11			
					4			
		6	3.6	3.6	41	41	52	
		9.6	7.2		93	93		

表 5-5-25: 見沼代親水公園駅(出発)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(日暮里方面)→乗車	0	0	0	0	0	計算して	0
イ	西口側 バス停→NTライナー(日暮里ゆき)/エスカレーター	52	0	4.8	42+52段分	0	計算して	45
ウ	西口側 バス停→NTライナー(日暮里ゆき)/階段	52	42+52	$1.2*2+(2.4+1.2)$	0	0	計算して	45
		踊り場		階段				
		西口のみ	西口エスカレーター	ホーム	ホームエスカレーター	西口のみ	ホーム	
		1.2	4.8	1.2	4.8	14	18	
		1.2		2.4		14	18	
						14	16	
		2.4	4.8	3.6	4.8	42	52	
		6				94		

表 5-5-26: 見沼代親水公園駅(到着)

	内訳	延べ歩行距離(ホームまで)(m)	階段数計(段)	踊り場距離計(m)	エスカレーター(水平投影距離)(m)	信号待ち時間(秒)	列車(バス)待機時間(秒)	駅構内移動距離(m) 1編成分
ア	バス停(降車場)→到着のみ	0	0	0	0	0	出発地に因る	0
イ	NTライナー→バス停(降車場)/階段のみ	82	52+42	$(1.2+2.4)+(1.2+2.4)$	0	0	出発地に因る	90
		踊り場		階段				
		西口のみ	ホーム	西口のみ	ホーム			
		1.2	1.2	14	18			
		1.2	2.4	14	18			
				14	16			
		2.4	3.6	42	52			
		6		94				

5-6. 一般化時間の算出過程 多摩都市モノレール

表5-6-1: 一般化時間の算出過程 多摩センター(A)⇒松が谷 非高齢者

[illegible]

表5-6-2: 一般化時間の算出過程

[illegible]

表 5-6-3: 一般化時間の算出過程 多摩センタ－(A)⇒松が谷高齢者

[illegible]

表5-6-4: 一般化時間の算出過程 多摩センタ―(B)⇒松が谷高齢者

[illegible]

表5-6-7: 一般化時間の算出過程 松が谷⇒多摩センター(A) 高齢者

[illegible]

表5-6-8: 一般化時間の算出過程

[illegible]

表5-6-9: 一般化時間の算出過程 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学 非高齢者

[illegible]

表 5-6-10: 一般化時間の算出過程 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学 非高齢者

[illegible]

表 5-6-11: 一般化時間の算出過程 多摩センタ—(A)⇒大塚・帝京大学 高齢者

[illegible]

表 5-6-12: 一般化時間の算出過程 多摩センタ—(B)⇒大塚・帝京大学 高齢者

[illegible]

表5-6-13: 一般化時間の算出過程

[illegible]

表5-6-14: 一般化時間の算出過程

[illegible]

表5-6-15: 一般化時間の算出過程

[illegible]

表5-6-16: 一般化時間の算出過程
大塚・帝京大学⇨多摩センター(B)
高齢者

[illegible]

表 5-6-17: 一般化時間の算出過程 立川北(A)⇒玉川上水 非高齢者

乗車区間		多摩モノレール										玉川上水駅										一般化時間算出																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)

表 5-6-18: 一般化時間の算出過程 立川北(B)⇒玉川上水 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										玉川上水駅										一般化時間算出									
乗車区間	乗車区間 (乗車時間)	立川北駅B地点				玉川上水駅				乗車区間				乗車区間				乗車区間				乗車区間				乗車区間					
		乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)	乗車区間 (乗車時間)		
乗車区間	45.714286	0	37.684117	38.683203	42.887143	103.184762	1.047	232.2	0.7	42.887143	35.7	35.45	0	35.071429	乗車区間	738.078	544.9735	0.22392	0.303269	0.26163	0.3146	0.199843	0.426076	0.270655							
乗車区間	45.714286	0	37	42.75	42.887143	103.184762	1.047	232.2	0.7	42.887143	35.7	34.84	0	35.071429	乗車区間	704.842	511.737	0.18733	0.258017	0.27397	0.32944	0.209267	0.453749	0.28234							
乗車区間	49.283714	35.8				3076.15	1.047	518	0.7				0	0	乗車区間	2667.98	597.8327	0.0122	0.054442	0.77592	0.1934	0.018473	0.863118	0.08244							
乗車区間	42.87143	35.8				3301	1.047	438.6	0.7				0	0	乗車区間	2845	514.0041	0.01144	0.063321	0.81933	0.15416	0.015064	0.853301	0.08337							
乗車区間	45.71429	35.8				406.587348	1.047	696.6	0.7				0	14.533528	乗車区間	1196.82	787.252	0.02719	0.041343	0.34221	0.58204	0.048549	0.88485	0.073807							
乗車区間	45.922306	35.8					1.047		0.7				0	12.493343	乗車区間	1415.72	754.7841	0.02299	0.043121	0.46686	0.47031	0.03985	0.882134	0.074745							
出発駅															到着駅																

表 5-6-19: 一般化時間の算出過程 立川北(C)⇒玉川上水 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										玉川上水駅										一般化時間算出(非)										一般化時間算出(非)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)										乗客の1人当りの乗車時間(乗客1人当り)									
----------------	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

表 5-6-20: 一般化時間の算出過程 立川北(A)⇒玉川上水 高齢者

[illegible]

表 5-6-21: 一般化時間の算出過程 立川北(B)⇒玉川上水 高齢者

[illegible]

表 5-6-22: 一般化時間の算出過程 立川北(C)⇒玉川上水 高齢者

[illegible]

表 5-6-23: 一般化時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(A) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										立川北駅A地点																			
乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)
新大塚駅	36.07142857	0	72.24705882	52.4	42.88714286	108.4300000	1.047	232.2	0.7	42.88714286	38.9	35.2	0	110	新大塚駅	835.916	636.4798	0.23028	0.302435	0.23858	0.27778	0.253358	0.364819	0.332745							
新大塚駅	36.07142857	0	32.835	38.35	42.88714286	108.4300000	1.047	232.2	0.7	42.88714286	38.9	8.64	0	110	新大塚駅	764.584	565.1477	0.15847	0.21439	0.26084	0.30369	0.276995	0.410866	0.374744							
国府駅	0	0				1082.84	1.047	567.6	0.7				46.07058824	50.714286	国府駅	2268.97	666.1319	0.02107	0.071784	0.70642	0.25016	0.022351	0.852084	0.076133							
国府駅	0	0				1186.4	1.047	471	0.7				46.07058824	44.285714	国府駅	1760.8	569.4033	0.02716	0.083978	0.67662	0.27107	0.025151	0.838246	0.077776							
国府駅	29.28571429	0				404.3007073	1.047	593.4	0.7				46.07058824	50.714286	国府駅	1145.54	721.2176	0.04174	0.066301	0.37041	0.51801	0.069836	0.822775	0.110924							
国府駅	21.43007143	0				400.0000000	1.047	174.0000000	0.7				46.07058824	44.285714	国府駅	1186.98	699.9989	0.04028	0.068311	0.41027	0.48728	0.062168	0.826271	0.105418							
出発駅													到着駅																		

表 5-6-24: 一般化時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(B) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										立川北駅B地点																			
乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)
新大塚駅	36.07142857	0	72.24705882	52.4	42.88714286	108.4300000	1.047	232.2	0.7	42.88714286	38.9	35.2	0	45.71428571	新大塚駅	771.63	572.1941	0.24946	0.336414	0.25846	0.30092	0.191154	0.405806	0.25778							
新大塚駅	36.07142857	0	32.835	38.35	42.88714286	108.4300000	1.047	232.2	0.7	42.88714286	38.9	8.64	0	45.71428571	新大塚駅	700.298	500.862	0.17301	0.241907	0.28479	0.33157	0.210625	0.463601	0.294492							
国府駅	0	0				1082.84	1.047	567.6	0.7				46.07058824	49.285714	国府駅	2267.54	664.7033	0.02109	0.071938	0.70686	0.25031	0.021735	0.853915	0.074147							
国府駅	0	0				1186.4	1.047	471	0.7				46.07058824	42.857143	国府駅	1759.37	567.9747	0.02718	0.08419	0.67717	0.27129	0.024359	0.840354	0.075456							
国府駅	29.28571429	0				404.3007073	1.047	593.4	0.7				46.07058824	43.57142857	国府駅	1138.4	714.0747	0.042	0.066964	0.37274	0.52126	0.064	0.831005	0.10203							
国府駅	21.43007143	0				400.0000000	1.047	174.0000000	0.7				46.07058824	44.285714	国府駅	1180.67	693.6872	0.04045	0.068932	0.41246	0.49888	0.057154	0.833789	0.097278							
出発駅													到着駅																		

表 5-6-25: 一般化時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(C) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										立川北駅C地点																			
乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)	乗車区間 (乗車区間)
新大塚駅	36.07142857	0	72.24705882	52.4	42.88714286	108.4300000	1.047	232.2	0.7	42.88714286	38.9	35.2	0	52.85714286	新大塚駅	796.973	597.5368	0.26437	0.352604	0.25024	0.29135	0.194038	0.388595	0.258801							
新大塚駅	36.07142857	0	32.835	38.35	42.88714286	108.4300000	1.047	232.2	0.7	42.88714286	38.9	16.32	0	52.85714286	新大塚駅	734.721	535.2849	0.20204	0.277314	0.27144	0.31604	0.210478	0.433788	0.288898							
国府駅	0	0				1082.84	1.047	567.6	0.7				46.07058824	182.8571	国府駅	2401.11	798.2747	0.01991	0.059901	0.66754	0.23639	0.076155	0.711033	0.229005							
国府駅	0	0				1186.4	1.047	471	0.7				46.07058824	176.4286	国府駅	1892.95	701.5462	0.02526	0.06816	0.62939	0.25215	0.093203	0.680354	0.251485							
国府駅	29.28571429	0				404.3007073	1.047	593.4	0.7				46.07058824	177.8571429	国府駅	1272.68	848.3604	0.03757	0.056365	0.33341	0.46626	0.162761	0.699467	0.244168							
国府駅	21.43007143	0				400.0000000	1.047	174.0000000	0.7				46.07058824	180.0000000	国府駅	1314.85	827.869	0.03637	0.05776	0.37037	0.43989	0.153373	0.698648	0.243592							
出発駅													到着駅																		

表 5-6-26: 一般化時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(A) 高齢者

[illegible]

表 5-6-27: 一般化時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(B) 高齢者

[illegible]

表 5-6-28: 一般化時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(C) 高齢者

[illegible]

5-7. 所要時間の算出過程 多摩都市モノレール

表 5-7-1: 所要時間の算出過程 多摩センター(A)⇒松が谷 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																			
	駅名→ 駅出入口(バス等)	多摩センター駅A地点										松ヶ谷駅									
		駅名→出入口	出入口→改札	改札→ホーム	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成長分)	待機時間 (2分)	乗車	乗車移動 (乗降)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→駅名	駅出入口(バス等)→駅名	乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	
新交通システム (階段使用)	138.5714286	13.52041176	18.82302941	30.58823529	42.85714286	201.6666667	0.588235294	120	0.5882353	42.85714286	30	0	5.294117647	25.714286	731.078	0.13598	0.35792	0.16414	0.341961		
新交通システム (エスカレーター)	138.5714286	13.52041176	19.2	31.2	42.85714286	201.6666667	0.588235294	120	0.5882353	42.85714286	30	0	5.294117647	25.714286	732.067	0.13715	0.35744	0.16392	0.341499		
路線バス 4番のりば	37.14285714	9.411764706				401.8181818	0.588235294	180	0.5882353				21.76470588	47.857143	759.171	0.04262	0.60832	0.2371	0.111964		
路線バス 5番のりば	27.85714286	9.411764706				309.6110005	0.588235294	240	0.5882353				21.76470588	47.857143	657.679	0.04919	0.47076	0.36492	0.115123		
路線バス 按分計算	31.48351648	9.411764706				309.6110005	0.588235294	216.56869473	0.5882353				21.76470588	47.857143	697.315	0.0464	0.52925	0.31057	0.11378		

表 5-7-2: 所要時間の算出過程 多摩センター(B)⇒松が谷 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																			
駅名 →駅出入口(バス等)	多摩センター駅B地点										松ヶ谷駅										
	駅名→出入口	出入口→改札	改札→ホーム	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成長分)	待機時間 (2分)	乗車	乗車移動 (乗降)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→駅名	駅出入口(バス等)→駅名	乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)			
新交通システム (階段使用)	145.7142857	0	18.82302941	30.58823529	42.85714286	201.6666667	0.588235294	120	0.5882353	42.85714286	30	0	5.294117647	25.714286	724.692	0.11851	0.36107	0.16559	0.35483		
新交通システム (エスカレーター)	145.7142857	0	19.2	31.2	42.85714286	201.6666667	0.588235294	120	0.5882353	42.85714286	30	0	5.294117647	25.714286	725.68	0.11971	0.36058	0.16536	0.35434		
路線バス 4番のりば	37.14285714	22.94117647				401.8181818	0.588235294	180	0.5882353				21.76470588	47.857143	772.701	0.05938	0.59767	0.23295	0.110004		
路線バス 5番のりば	27.85714286	22.94117647				309.6110005	0.588235294	240	0.5882353				21.76470588	47.857143	671.208	0.06836	0.46128	0.35756	0.112803		
路線バス 按分計算	31.48351648	22.94117647				309.6110005	0.588235294	216.56869473	0.5882353				21.76470588	47.857143	710.844	0.06455	0.51918	0.30466	0.111615		

表 5-7-3: 所要時間の算出過程 多摩センター(A)⇒松が谷 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール																			
	駅名 →駅出入口(バス等)	多摩センター駅A地点										松ヶ谷駅									
		駅名→出入口	出入口→改札	改札→ホーム	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成長分)	待機時間 (2分)	乗車	乗車移動 (乗降)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→駅名	駅出入口(バス等)→駅名	乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の乗車 時間(分)	
新交通システム (階段使用)	176.3636364	17.60230769	24.61538462	40	54.84648465	201.6666667	0.769230769	120	0.653594771	54.84648465	33.33333333	0	6.923076923	32.727273	823.835	0.1505	0.31762	0.14566	0.38622		
新交通システム (エスカレーター)	176.3636364	17.60230769	19.2	31.2	54.84648465	201.6666667	0.769230769	120	0.653594771	54.84648465	33.33333333	0	6.923076923	32.727273	809.62	0.13558	0.3232	0.14822	0.393001		
路線バス 4番のりば	47.27272727	12.30769231				401.8181818	0.769230769	180	0.653594771				26.46153846	60.909091	792.192	0.05326	0.58296	0.22722	0.13656		
路線バス 5番のりば	35.45454545	12.30769231				309.6110005	0.769230769	240	0.653594771				26.46153846	60.909091	688.167	0.06131	0.44991	0.34875	0.140029		
路線バス 按分計算	40.06993007	12.30769231				309.6110005	0.769230769	216.56869473	0.653594771				26.46153846	60.909091	728.792	0.05789	0.50639	0.29716	0.138557		

表 5-7-4: 所要時間の算出過程 多摩センター(B)⇒松が谷 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										松ヶ谷駅															
	起点 →駅出入口(バス停)	多摩センター駅B地点										松ヶ谷駅										乗車所要時間 (分)	乗車所要時間のうち 乗車以外の時間が 占める割合	乗車所要時間のうち 待機時間の時間が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車時間の時間が 占める割合	乗車所要時間のうち その他の時間が 占める割合	
		起点→出入口	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (単位)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成あたり)	改札→ホーム階	出入口→改札	出入口→乗点	駅出入口(バス停) →乗点													
新交通システム (階段使用)	185.4545455	0	24.6133942	40	54.9454545	261.6888887	0.769230769	120	0.653594771	54.9454545	30.3333333	0	6.92079823	32.727273	815.234	0.13039	0.32097	0.1472		0.401446							
新交通システム (123s-3s)	185.4545455	0	19.2	31.2	54.9454545	261.6888887	0.769230769	120	0.653594771	54.9454545	30.3333333	0	6.92079823	32.727273	801.019	0.11495	0.32667	0.14981		0.408571							
路線バス 4番のりば	101.8181818	30					461.8181818	0.769230769	180	0.653594771				26.4633366	60.909091	864.43	0.06928	0.53425	0.20823	0.188248							
路線バス 5番のりば	80.90909091	30					389.8181818	0.769230769	240	0.653594771				26.4633366	60.909091	751.314	0.07971	0.41209	0.31944	0.18876							
路線バス 接分計算	89.67477138	30					389.8181818	0.769230769	216.5688873	0.653594771				26.4633366	60.909091	795.49	0.07528	0.46393	0.27225	0.188543							

表 5-7-5: 所要時間の算出過程 松が谷⇒多摩センター(A) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
----------------	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

表 5-7-6: 所要時間の算出過程 松が谷⇒多摩センター(B) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										多摩センター駅B地点																	
計算式(非高齢者・自由目的)	起点 →駅出入口(バス 停)	松ヶ谷駅										多摩センター駅B地点																	
		起点→出入口	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (単位)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成あたり)	改札→ホーム階	出入口→改札	出入口→乗点	駅出入口(バス停) →乗点	乗車所要時間 (分)	乗車所要時間のうち 乗車以外の時間が 占める割合	乗車所要時間のうち 待機時間の時間が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車時間の時間が 占める割合	乗車所要時間のうち その他の時間が 占める割合										
新交通システム (階段使用)	25.71428571	5.294117647	0	30	42.86714286	267.12	0.5882353	120	0.5882353	42.86714286	30.58823529	18.82352941	0	145.71429	730.145	0.11762	0.36585	0.16435	0.35218										
新交通システム (123s-3s)	25.71428571	5.294117647	0	36.6	42.86714286	267.12	0.5882353	120	0.5882353	42.86714286	30.58823529	19.2	0	145.71429	731.122	0.1188	0.36536	0.16413	0.35171										
路線バス 5番のりば	67.14285714	22.94117647				310.8823529	0.5882353	360	0.5882353				22.94117647	63.571429	848.655	0.05545	0.36632	0.4242	0.154025										
路線バス 12番のりば	67.14285714	22.94117647				310.8823529	0.5882353	360	0.5882353				26.82352941	28.571429	819.538	0.0646	0.37934	0.43927	0.116791										
路線バス 接分計算	67.14285714	22.94117647				310.8823529	0.5882353	360	0.5882353				26.28804383	43.66946779	832.098	0.06057	0.37361	0.43264	0.133172										

表 5-7-7: 所要時間の算出過程 松が谷⇒多摩センター(A) 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										多摩センター駅A地点														
	駅名 → 駅出入口(バス停)	松ヶ谷駅										多摩センター駅A地点										乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)
		駅名 → 駅出入口(バス停)	駅名 → 出入口	出入口 → 駅	出入口 → 駅	駅内への徒歩移動 (乗降1乗降成分)	待機時間 (分)	乗車 (乗降)	乗車時間 (乗降)	降車 (乗降)	駅内への徒歩移動 (乗降1乗降成分)	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅					
新交通システム (階段使用)	32.72727273	6.902076923	0	39.23076923	54.54545455	207.12	0.7692308	120	0.6535948	54.54545455	33.9890201	20.9190201	15.02267074	176.3636364	822.813	0.14282	0.32464	0.14584	0.3867							
新交通システム (エレベーター)	32.72727273	6.902076923	0	39.6	54.54545455	207.12	0.7692308	120	0.6535948	54.54545455	33.9890201	19.2	15.02267074	176.3636364	812.467	0.1319	0.32878	0.1477	0.391624							
路線バス 5番のりば	85.45454545	30				310.8823529	0.7692308	360	0.6535948				10.40751834	35.45454545	833.672	0.05024	0.37291	0.43182	0.145032							
路線バス 12番のりば	85.45454545	30				310.8823529	0.7692308	360	0.6535948				10.40751834	140.9090909	939.126	0.0446	0.33103	0.38334	0.241036							
路線バス 総合計算	85.45454545	30				310.8823529	0.7692308	360	0.6535948				10.40751834	95.41889423	893.636	0.04687	0.34788	0.40285	0.202402							

表 5-7-8: 所要時間の算出過程 松が谷⇒多摩センター(B) 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										多摩センター駅B地点														
	駅名 → 駅出入口(バス停)	松ヶ谷駅										多摩センター駅B地点										乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)
		駅名 → 駅出入口(バス停)	駅名 → 出入口	出入口 → 駅	出入口 → 駅	駅内への徒歩移動 (乗降1乗降成分)	待機時間 (分)	乗車 (乗降)	乗車時間 (乗降)	降車 (乗降)	駅内への徒歩移動 (乗降1乗降成分)	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅					
新交通システム (階段使用)	32.72727273	6.902076923	0	39.23076923	54.54545455	207.12	0.7692308	120	0.6535948	54.54545455	33.9890201	20.9190201	0	185.45455	816.871	0.12545	0.327	0.1469	0.400642							
新交通システム (エレベーター)	32.72727273	6.902076923	0	39.6	54.54545455	207.12	0.7692308	120	0.6535948	54.54545455	33.9890201	19.2	0	185.45455	806.526	0.11423	0.3312	0.14879	0.405781							
路線バス 5番のりば	85.45454545	30				310.8823529	0.7692308	360	0.6535948				30	80.909091	898.669	0.06835	0.34594	0.40059	0.185122							
路線バス 12番のりば	85.45454545	30				310.8823529	0.7692308	360	0.6535948				37.6020769	36.363636	861.816	0.0802	0.36073	0.41772	0.141351							
路線バス 総合計算	85.45454545	30				310.8823529	0.7692308	360	0.6535948				34.31605722	55.57932264	877.713	0.07496	0.3542	0.41016	0.160683							

表 5-7-9: 所要時間の算出過程 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										大塚・帝京大学駅														
	駅名 → 駅出入口(バス停)	多摩センター駅A地点										大塚・帝京大学駅										乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)	乗降所要時間のうち 乗降時間以外の所要 時間(分)
		駅名 → 出入口	出入口 → 駅	出入口 → 駅	駅内への徒歩移動 (乗降1乗降成分)	待機時間 (分)	乗車 (乗降)	乗車時間 (乗降)	降車 (乗降)	駅内への徒歩移動 (乗降1乗降成分)	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅	出入口 → 駅						
新交通システム (階段使用)	138.5714286	13.52041174	18.82352941	30.58823529	400.14	261.6666667	0.5882353	240	0.5882353	42.8074236	30	25.20411765	0	0	802.507	0.1488	0.32606	0.29906	0.226077							
新交通システム (エレベーター)	138.5714286	13.52041174	19.2	31.2	400.14	261.6666667	0.5882353	240	0.5882353	42.8074236	30	25.8	0	40.71428571	844.715	0.14313	0.30977	0.28412	0.26298							
路線バス 4番のりば	37.14285714	9.411764706				457.8	0.5882353	300	0.5882353				0	135.7142857	941.245	0.01125	0.48638	0.31873	0.183647							
路線バス 13番のりば	95.71428571	9.411764706				515	0.5882353	300	0.5882353				0	171.4285714	1092.73	0.00969	0.4713	0.27454	0.244473							
路線バス 総合計算	69.09090909	9.411764706				489	0.5882353	300	0.5882353				0	155.1948502	1023.87	0.01034	0.4776	0.293	0.219056							

表 5-7-10: 所要時間の算出過程 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										大塚・帝京大学駅										駅間所要時間 (分)	駅間所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	駅間所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	駅間所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	駅間所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満
	駅名 →駅出入口(バス 停)	多摩センター駅B地点					乗車時間 (分)	乗車時間 (分)	乗車時間 (分)	乗車時間 (分)	大塚・帝京大学駅					乗車時間 (分)	乗車時間 (分)	乗車時間 (分)	乗車時間 (分)							
		駅名→出入口	出入口→駅	駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車					駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車													
新交通システム (階段使用)	145.7142857	0	18.8232041	30.5882353	42.88714286	261.8886667	0.5882353	240	0.5882353	42.88714286	30	25.29611905	0	0	838.978	0.1262	0.31189	0.28606	0.275846							
新交通システム (123s-3s)	145.7142857	0	19.2	31.2	42.88714286	261.8886667	0.5882353	240	0.5882353	42.88714286	30	25.8	0	40.71428571	881.186	0.12185	0.29695	0.27236	0.308837							
路線バス 4番のりば	80	22.94117647				457.8	0.5882353	300	0.5882353					0	135.7142857	997.632	0.02417	0.45889	0.30071	0.216226						
路線バス 13番のりば	42.85714286	28.8232041				515	0.5882353	300	0.5882353					0	171.4285714	1059.29	0.02832	0.48618	0.28321	0.202293						
路線バス 按分計算	59.74825974	26.14872262				∞	0.5882353	300	0.5882353					0	155.1948502	1031.26	0.0265	0.47418	0.29091	0.20842						

表 5-7-11: 所要時間の算出過程 多摩センター(A)⇒大塚・帝京大学 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										大塚・帝京大学駅															
	駅名→ 駅出入口(バス停)	多摩センター駅A地点										大塚・帝京大学駅										乗車所要時間 (分)	乗車所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	乗車所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	乗車所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	乗車所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満	乗車所要時間のうち 乗車時間の割合が 50%未満
		駅名→出入口	出入口→駅	駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車	乗車所要時間 (分)	乗車	乗車所要時間 (分)	駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車	乗車所要時間 (分)	駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車	乗車所要時間 (分)										
新交通システム (階段使用)	176.3636364	17.8023079	24.61338462	40	54.54545455	261.8886667	0.7692308	240	0.6535948	54.54545455	33.33333333	28.10407516	0	0	932.29	0.15571	0.28067	0.25743	0.306187								
新交通システム (123s-3s)	176.3636364	17.8023079	19.2	31.2	54.54545455	261.8886667	0.7692308	240	0.6535948	54.54545455	33.33333333	25.8	0	51.81818182	967.588	0.13296	0.27043	0.24804	0.348571								
路線バス 4番のりば	47.27272727	16.45751634				457.8	0.7692308	300	0.6535948				0	148.1818182	965.135	0.01231	0.47434	0.31084	0.202515								
路線バス 13番のりば	121.8181818	16.45751634				515	0.7692308	300	0.6535948				0	189.5454545	1138.24	0.01044	0.45245	0.26356	0.273547								
路線バス 按分計算	87.93338843	16.45751634				∞	0.7692308	300	0.6535948				0	170.7438017	1059.56	0.01121	0.46151	0.28314	0.244137								

表 5-7-12: 所要時間の算出過程 多摩センター(B)⇒大塚・帝京大学 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)	多摩モノレール														大塚・帝京大学駅														駅間所要時間 (分)	乗車時間の割合が50%未満の場合	乗車時間の割合が50%未満の場合	乗車時間の割合が50%未満の場合	乗車時間の割合が50%未満の場合	乗車時間の割合が50%未満の場合
	多摩センター駅B地点														大塚・帝京大学駅																			
	起点 →駅出入口(バス停)	起点→出入口	出入口→終点	終点→一歩目	駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	待機時間 (分)	乗車	乗車時間 (分)	乗車	駅内への徒歩移動 (乗降1編成あたり)	終点→一歩目	出入口→終点	出入口→終点	駅出入口(バス停) →終点																				
新交通システム (階段使用)	185.4545455	0	24.61338462	40	54.54545455	261.8886667	0.7692308	240	0.6535948	54.54545455	33.33333333	28.10407516	0	0	923.688	0.13801	0.28328	0.25983	0.31888															
新交通システム (123s-3s)	185.4545455	0	19.2	31.2	54.54545455	261.8886667	0.7692308	240	0.6535948	54.54545455	33.33333333	25.8	0	51.81818182	958.986	0.1157	0.27286	0.25026	0.36117															
路線バス 4番のりば	101.8181818	26.31372549					457.8	0.7692308	300	0.6535948					0	148.1818182	1038.54	0.0296	0.44081	0.28887	0.24072													
路線バス 13番のりば	54.54545455	38.83080538					515	0.7692308	300	0.6535948					0	189.5454545	1097.34	0.03486	0.46932	0.27339	0.22243													
路線バス 按分計算	76.83386785	33.41264724					∞	0.7692308	300	0.6535948					0	170.7438017	1070.61	0.03254	0.45675	0.28021	0.23050													

表 5-7-13: 所要時間の算出過程 松大塚・帝京大学⇒多摩センター(A) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										多摩センター駅A地点														
	起点→ 駅出入口(バス停)	大塚・東京大学駅										多摩センター駅A地点										乗換所要時間 (分)	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合
		駅一→ 出入口	出入口→改札	改札→ホーム	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成長分)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (単位)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→駅													
新交通システム (階段使用)	0	0	25.29411765	30	42.86714286	267.36	0.5882353	240	0.5882353	42.86714286	35.58823529	38.82352941	13.52941176	138.5714286	851.057	0.14031	0.31415	0.282	0.263538							
新交通システム (エスカレーター)	40.714286	0	25.8	30.6	42.86714286	267.36	0.5882353	240	0.5882353	42.86714286	35.58823529	39.2	13.52941176	138.57143	893.254	0.13534	0.29931	0.26868	0.296668							
路線バス 4乗のりば	59.28571429	0				261.6521739	0.5882353	540	0.5882353				0.411764706	37.14285714	908.669	0.01165	0.28795	0.59428	0.106121							
路線バス 13乗のりば	59.28571429	0				261.6521739	0.5882353	600	0.5882353				0.411764706	95.71428571	1027.24	0.01031	0.25471	0.58409	0.150891							
路線バス 接合計算	59.28571429	0				261.6521739	0.5882353	573.3913043	0.5882353				0.411764706	69.73913043	974.657	0.01086	0.26846	0.5883	0.132381							

表 5-7-14: 所要時間の算出過程 大塚・帝京大学⇒多摩センター(B) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール										多摩センター駅B地点															
	起点 →駅出入口(バス 停)	駅点→出入口	出入口→改札	改札→ホーム	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成長分)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (単位)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→改札	駅出入口(バス停) →一乗点		乗換所要時間 (分)	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	0	0	25.29411765	30	42.86714286	267.36	0.5882353	240	0.5882353	42.86714286	35.58823529	38.82352941	0	145.71429	844.671	0.12535	0.31653	0.28413	0.273987								
新交通システム (エスカレーター)	40.714286	0	25.8	30.6	42.86714286	267.36	0.5882353	240	0.5882353	42.86714286	35.58823529	39.2	0	145.71429	886.868	0.12106	0.30147	0.27062	0.306859								
路線バス 4乗のりば	59.28571429	0				261.6521739	0.5882353	540	0.5882353				22.9412947	80	965.056	0.02499	0.27113	0.55955	0.144329								
路線バス 13乗のりば	59.28571429	0				261.6521739	0.5882353	600	0.5882353				26.82352941	42.857143	993.795	0.03019	0.26329	0.60375	0.102781								
路線バス 接合計算	59.28571429	0				261.6521739	0.5882353	573.3913043	0.5882353				38.72679182	59.32919255	993.562	0.04016	0.26335	0.57711	0.119384								

表 5-7-5: 所要時間の算出過程 大塚・帝京大学⇒多摩センター(A) 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										多摩センター駅A地点														
	起点→ 駅出入口(バス停)	駅一出入口	出入口→改札	改札→ホーム	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成長分)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (単位)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→駅	駅出入口(バス停)→終点	乗換所要時間 (分)	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合	乗換所要時間のうち 乗換方法別の乗降が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	0	0	15.07662308	33.23076623	54.54646459	267.36	0.7692308	240	0.6535948	54.54646459	33.58823529	26.35263268	15.03267674	176.3636364	936.48	0.15341	0.28549	0.25628		0.304817						
新交通システム (エスカレーター)	51.818182	0	25.8	30.6	54.54646459	267.36	0.7692308	240	0.6535948	54.54646459	33.58823529	39.2	15.03267674	176.3636364	970.675	0.12985	0.27544	0.24725		0.347462						
路線バス 4乗のりば	75.45454545	0				261.6521739	0.7692308	540	0.6535948				12.36766231	47.27272727	938.11	0.01464	0.27891	0.57563		0.130824						
路線バス 13乗のりば	75.45454545	0				261.6521739	0.7692308	600	0.6535948				12.36766231	121.8181818	1072.66	0.0128	0.24393	0.55936		0.183911						
路線バス 接合計算	75.45454545	0				261.6521739	0.7692308	573.3913043	0.6535948				12.36766231	88.75889328	1012.99	0.01355	0.2583	0.56604		0.162108						

表 5-7-16: 所要時間の算出過程 大塚・帝京大学⇒多摩センター(B) 非高齢者

計算式(高齢者・自由目的)	多摩モノレール															多摩センター駅B地点															
	大塚・帝京大学駅											多摩センター駅B地点																			
	駅名 一階出入口(バス 乗)	駅名一出入口	出入口一階	乗降一階乗降	駅構内の上り乗降 (乗降1階乗降)	待機時間 (分)	乗降	乗降乗降 (乗降)	乗降	駅構内の上り乗降 (乗降1階乗降)	乗降一階乗降	出入口一階	出入口一階	出入口一階	出入口一階	乗降出入口(バス乗) 一階	乗降所要時間 (分)	乗降所要時間のうち 乗降待ち時間が占める割合	乗降所要時間のうち 乗降待ち時間が占める割合	乗降所要時間のうち 乗降待ち時間が占める割合	乗降所要時間のうち 乗降待ち時間が占める割合										
新交通システム (階段使用)	0	0	33.07082308	39.23070823	54.54545455	207.36	0.7692308	240	0.6535948	54.54545455	33.08082308	20.91503208	0	185.45455	930.538	0.13823	0.28732	0.25792	0.31653												
新交通システム (1234-3)	51.818182	0	25.8	30.8	54.54545455	207.36	0.7692308	240	0.6535948	54.54545455	33.08082308	19.2	0	185.45455	964.733	0.11507	0.27713	0.24877	0.35902												
路線バス 4番のりば	75.45454545	0				201.6021739	0.7692308	540	0.6535948				30	101.81818	1010.35	0.0311	0.25897	0.53447	0.17545												
路線バス 13番のりば	75.45454545	0				201.6021739	0.7692308	600	0.6535948				37.60230769	54.545455	1030.77	0.03795	0.25384	0.58209	0.12612												
路線バス 按分計算	75.45454545	0				201.6021739	0.7692308	573.3913043	0.6535948				34.28000445	75.50988142	1021.71	0.03495	0.25609	0.56121	0.14775												

表 5-7-17: 所要時間の算出過程 立川北(A)⇒玉川上水 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																</	
----------------	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----	--

表 5-7-18: 所要時間の算出過程 立川北(B)⇒玉川上水 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
----------------	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

表 5-7-19: 所要時間の算出過程 立川北(C)⇒玉川上水 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール					玉川上水駅																			
	起点 -乗車入口(バス乗)	立川北駅C地点										玉川上水駅										乗車所要時間 (分)	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合
		乗車→乗車入口	乗車入口→改札	改札→ホーム端	駅構内の徒歩移動 (乗車1編成長分)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (乗車)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗車1編成長分)	改札→ホーム端	出入口→改札	出入口→乗車	乗車入口(バス乗) →乗車												
新交通システム (階段使用)	52.85714286	0	20	33.52941176	42.85714286	208.992381	0.5882353	540	0.5882353	42.85714286	30	25.98823529	0	16.07142857	1065.89	0.10348	0.24482	0.50662	0.145083							
新交通システム (238→3→)	52.85714286	0	20.4	34.2	42.85714286	208.992381	0.5882353	540	0.5882353	42.85714286	30	25.98823529	0	16.07142857	1067.26	0.10463	0.24451	0.50597	0.144897							
路線バス 1番のりば (立30)	182.8571429	25.88235294				2791.5	0.5882353	1200	0.5882353				0	0	4207.42	0.00643	0.6649	0.28521	0.043461							
路線バス 2番のりば (立18→)	176.4285714	25.88235294				3130	0.5882353	1020	0.5882353				0	0	4373.49	0.00619	0.72025	0.23322	0.04034							
路線バス 4番のりば (立23,25,25-1)	177.8571429	25.88235294				553.4893876	0.5882353	1620	0.5882353				0	14.5335277	2392.92	0.01131	0.23129	0.677	0.0804							
路線バス 按分計算	178.1077694	25.88235294				888.127967	0.5882353	1060.0000	0.5882353				0	12.49373434	2659.24	0.01018	0.33587	0.58228	0.071675							

表 5-7-20: 所要時間の算出過程 立川北(A)⇒玉川上水 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										玉川上水駅														
立川北⇒玉川上水駅 乗 車 乗車者	乗車→ 乗車入口(バス乗)	立川北駅A地点										玉川上水駅										乗車所要時間 (分)	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合
		乗車→出入口	出入口→改札	改札→ホーム端	駅構内の徒歩移動 (乗車1編成長分)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (乗車)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗車1編成長分)	改札→ホーム端	出入口→改札	出入口→乗車	乗車入口(バス乗) →乗車												
新交通システム (階段使用)	140	0	27.69230769	43.84615385	54.94545455	205.952381	0.769230769	540	0.653594771	54.94545455	30.33333333	28.43137255	0	20.45454545	1205.22	0.11179	0.21652	0.44805	0.223648							
新交通システム (238→3→)	140	0	21.6	34.2	54.94545455	205.952381	0.769230769	540	0.653594771	54.94545455	30.33333333	27.06470588	0	20.45454545	1188.12	0.099	0.21963	0.4545	0.226867							
路線バス 1番のりば (立30)	64.54545455	28.75816993				2791.5	0.769230769	1200	0.653594771				0	0	4092.23	0.00738	0.68361	0.29324	0.015773							
路線バス 2番のりば (立18→)	56.36363636	28.75816993				3130	0.769230769	1020	0.653594771				0	0	4256.54	0.00709	0.74004	0.23963	0.013242							
路線バス 4番のりば (立23,25,25-1)	64.54545455	28.75816993				553.4893876	0.769230769	1620	0.653594771				0	18.49721707	2286.69	0.0132	0.24204	0.70845	0.036316							
路線バス 按分計算	63.97129187	28.75816993				888.127967	0.769230769	1060.000000	0.653594771				0	15.90111643	2551.63	0.01183	0.35003	0.60684	0.031302							

表 5-7-21: 所要時間の算出過程 立川北(B)⇒玉川上水 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール										玉川上水駅														
立川北(B) →玉川上水駅 乗車 高齢者	乗車→ 乗車入口(バス 乗)	立川北駅B地点										玉川上水駅										乗車所要時間 (分)	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合	乗車所要時間のうち 乗車方向の乗車が 占める割合
		乗車→出入口	出入口→改札	改札→ホーム端	駅構内の徒歩移動 (乗車1編成長分)	待機時間 (分)	乗車	乗車移動 (乗車)	降車	駅構内の徒歩移動 (乗車1編成長分)	改札→ホーム端	出入口→改札	出入口→乗車	乗車入口(バス乗) →乗車												
新交通システム (階段使用)	58.18181818	0	27.69230769	43.84615385	54.94545455	205.952381	0.769230769	540	0.653594771	54.94545455	30.33333333	28.43137255	0	20.45454545	1123.41	0.11993	0.23229	0.48068	0.167106							
新交通システム (238→3→)	58.18181818	0	21.6	34.2	54.94545455	205.952381	0.769230769	540	0.653594771	54.94545455	30.33333333	27.06470588	0	20.45454545	1106.3	0.10632	0.23588	0.48811	0.169689							
路線バス 1番のりば (立30)	62.72727273	28.75816993				2791.5	0.769230769	1200	0.653594771				0	0	4090.41	0.00738	0.68392	0.29337	0.015335							
路線バス 2番のりば (立18→)	54.54545455	28.75816993				3130	0.769230769	1020	0.653594771				0	0	4254.73	0.00709	0.74035	0.23973	0.01282							
路線バス 4番のりば (立23,25,25-1)	55.45454545	28.75816993				553.4893876	0.769230769	1620	0.653594771				0	18.49721707	2277.6	0.01325	0.24301	0.71127	0.032469							
路線バス 按分計算	55.90111643	28.75816993				888.127967	0.769230769	1060.0000	0.653594771				0	15.90111643	2543.56	0.01187	0.35114	0.60876	0.028229							

表 5-7-22: 所要時間の算出過程 立川北(C)⇒玉川上水 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール																			
立川全(立川上水駅)	駅名 →駅名(バス停)	立川北駅C地点										玉川上水駅									
		駅名→出入口	出入口→乗換	乗換→乗換(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	駅名→出入口	出入口→乗換	乗換→乗換(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)	乗換係数(乗換係数)
新交通システム (階段使用)	67.27272727	0	26.1334415	42.8442335	54.3444444	26.1334415	0.769230769	540	0.653594771	54.3444444	33.3333333	26.4333333	0	20.45454545	1130.96	0.11777	0.23074	0.47747	0.174028		
新交通システム (エレベーター)	67.27272727	0	26.4	34.2	54.3444444	26.1334415	0.769230769	540	0.653594771	54.3444444	33.3333333	27.0847558	0	20.45454545	1114.19	0.10449	0.23421	0.48466	0.176647		
路線バス 1番のりば到着 (立30)	232.7272727	28.75816993				2781.5	0.769230769	1200	0.653594771				0	0	4260.41	0.00708	0.65663	0.28166	0.054626		
路線バス 2番のりば到着 (立18-1)	234.5454545	28.75816993				3100	0.769230769	1020	0.653594771				0	0	4424.73	0.00682	0.71191	0.23052	0.050748		
路線バス 4番のりば到着 (立23,25,25-1)	226.3636364	28.75816993				933.4933333	0.769230769	1620	0.653594771				0	18.49721707	2448.51	0.01233	0.22604	0.66163	0.100004		
路線バス 歩分計算	226.6826156	28.75816993				933.4933333	0.769230769	1620	0.653594771				0	15.90110493	2714.34	0.01112	0.32905	0.57046	0.089371		

表 5-7-23: 所要時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(A) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																						
	駅名→ 駅名(バス停)	玉川上水駅										立川北駅A地点												
		駅名→出入口	出入口→改札	改札→ホーム	乗降1編成乗降分	待機時間 (分)	乗車	乗車乗降 (乗降)	降車	駅内での徒歩乗降 (乗降1編成分)	改札→ホーム	出入口→改札	出入口→改札	出入口→改札	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分	乗降1編成乗降分
新交通システム (階段使用)	16.07142857	0	45.58823529	30	42.8714286	209.5081987	0.5882353	540	0.5882353	42.8714286	33.32941376	21.17847059	0	110	1147.76	0.11019	0.23481	0.47048	0.18452					
新交通システム (エレベーター)	16.07142857	0	26.1	30.6	42.8714286	209.5081987	0.5882353	540	0.5882353	42.8714286	33.32941376	10.8	0	110	1123.5	0.09097	0.23988	0.48064	0.188505					
路線バス 1番のりば到着 (立30)	0	0				2160	0.5882353	1320	0.5882353				25.88235294	50.71428571	3563.77	0.00759	0.60778	0.37039	0.014231					
路線バス 2番のりば到着 (立18-1,20-1)	0	0				1020	0.5882353	1020	0.5882353				25.88235294	44.28571429	2791.34	0.00969	0.57678	0.39766	0.015865					
路線バス 4番のりば到着 (立23,25,25-1)	29.28571429	0				973.4000000	0.5882353	1380	0.5882353				25.88235294	50.71428571	2060.47	0.01313	0.27829	0.66975	0.038826					
路線バス 歩分計算	23.42857143	0				933.4933333	0.5882353	1380	0.5882353				25.88235294	43.57142857	2104.03	0.01286	0.31277	0.63929	0.035072					

表 5-7-24: 所要時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(B) 非高齢者

計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール																			
計算式(非高齢者・自由目的)	玉川上水駅										立川北駅B地点										
	起点 →駅出入口(バス 乗)	駅出入口→入口	入口→改札	改札→ホーム(乗 降)	駅内内の歩行距離 (直線1階成分)	待機時間 (分)	乗車 時間	乗車乗換 (乗換)	降車	駅内内の歩行距離 (直線1階成分)	改札→ホーム(乗 降)	出入口→改札	出入口→改札	駅出入口(バス乗) →駅	乗降所要時間 (分)	乗降所要時間(1.5 歩速での乗降時 間の乗降係数)	乗降所要時間(1.5 歩速での乗降時 間の乗降係数)	乗降所要時間(1.5 歩速での乗降時 間の乗降係数)	乗降所要時間(1.5 歩速での乗降時 間の乗降係数)		
新交通システム (階段使用)	16.07142857	0	45.58823529	30	42.87142856	209.5081987	0.5882353	540	0.5882353	42.87142856	33.32941376	21.17847059	0	45.71428571	1083.48	0.11673	0.24874	0.49839	0.136136		
新交通システム (エレベーター)	16.07142857	0	26.1	30.6	42.87142856	209.5081987	0.5882353	540	0.5882353	42.87142856	33.32941376	10.8	0	45.71428571	1059.21	0.09649	0.25444	0.50981	0.139254		
路線バス 1番のりば到着 (立30)	0	0				2160	0.5882353	1320	0.5882353				25.88235294	49.285714	3562.34	0.0076	0.60803	0.37054	0.013835		
路線バス 2番のりば到着 (立18-1,20-1)	0	0				1020	0.5882353	1020	0.5882353				25.88235294	42.857143	2789.92	0.0097	0.57708	0.39786	0.015361		
路線バス 4番のりば到着 (立23,25,25-1)	29.28571429	0				973.4000000	0.5882353	1380	0.5882353				25.88235294	43.57142857	2053.33	0.01318	0.27926	0.67208	0.035483		
路線バス 歩分計算	23.42857143	0				933.4933333	0.5882353	1345.090909	0.5882353				25.88235294	43.57142857	2097.72	0.0129	0.31372	0.64122	0.032169		

表 5-7-25: 所要時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(C) 非高齢者

	計算式(非高齢者・自由目的)		多摩モノレール				玉川上水駅				立川北駅C地点									
	駅名 →駅出入口(バス 停)	駅名→出入口	出入口→乗降	乗降→乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降	乗降乗降 (乗降)	乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降→乗降	出入口→乗降	出入口→乗降	乗降→乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降	乗降乗降 (乗降)	乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降	
新交通システム (階段使用)	16.07142857	0	41.5823294	30	42.85714286	200.5081987	0.5882353	540	0.5882353	42.85714286	30	20	0	52.85714286	1105.92	0.12819	0.2437	0.48828	0.139832	
新交通システム (1284→3)	16.07142857	0	26.1	30.6	42.85714286	200.5081987	0.5882353	540	0.5882353	42.85714286	30	20.4	0	52.85714286	1092.43	0.11742	0.24671	0.49431	0.141559	
路線バス 1番のりば到着 (立止)	0	0				2160	0.5882353	1320	0.5882353					25.88235294	3695.92	0.00732	0.58605	0.35715	0.049475	
路線バス 2番のりば到着 (立止・120→1)	0	0				1800	0.5882353	1080	0.5882353					25.88235294	2923.49	0.00926	0.55071	0.37968	0.060349	
路線バス 4番のりば到着 (立止・25・29→1)	29.28571429	0				573.4000000	0.5882353	1380	0.5882353					25.88235294	2187.61	0.01237	0.26212	0.63083	0.094689	
路線バス 按分計算	23.42857143	0				4000000000	0.5882353	1000000000	0.5882353					25.88235294	2231.9	0.01212	0.29486	0.60267	0.090355	

表 5-7-26: 所要時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(A) 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール				玉川上水駅				立川北駅A地点										
	駅名 →駅出入口(バス停) (乗降使用)	駅名→出入口	出入口→乗降	乗降→乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降	乗降乗降 (乗降)	乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降→乗降	乗降→乗降	乗降→乗降	乗降→乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降	乗降乗降 (乗降)	乗降	乗降時間 (乗降1乗降成分)	乗降	乗降乗降 (乗降)
新交通システム (階段使用)	20.45454545	0	53.97692308	39.23076923	54.54545455	200.5081987	0.7692308	540	0.6535948	54.54545455	37.25490196	23.52941176	0	140	1233.57	0.12526	0.21848	0.43775	0.218509	
新交通システム (1284→3)	20.45454545	0	26.1	30.6	54.54545455	200.5081987	0.7692308	540	0.6535948	54.54545455	37.25490196	10.8	0	140	1185.23	0.08958	0.22739	0.45561	0.22742	
路線バス 1番のりば到着 (立止)	0	0				2160	0.7692308	1320	0.6535948					33.84615385	3585.81	0.00984	0.60405	0.36812	0.018	
路線バス 2番のりば到着 (立止・120→1)	0	0				1800	0.7692308	1080	0.6535948					33.84615385	2811.63	0.01254	0.57262	0.39479	0.020047	
路線バス 4番のりば到着 (立止・25・29→1)	37.27272727	0				573.4000000	0.7692308	1380	0.6535948					33.84615385	2090.5	0.01687	0.27429	0.66013	0.048705	
路線バス 按分計算	29.81818182	0				4000000000	0.7692308	1000000000	0.6535948					33.84615385	2132.36	0.01654	0.30862	0.6308	0.044044	

表 5-7-27: 所要時間の算出過程 玉川上水⇒立川北(B) 高齢者

計算式(高齢者・自由目的)		多摩モノレール																													
		玉川上水駅										立川北駅B地点																			
玉川上水駅 →立川北(B) (乗降者)	駅名 →駅出入口(バス 停)	駅名→出入口	出入口→改札	改札→ホーム間	駅構内の徒歩移動 (乗降1乗降成分)	乗降時間 (立止)	乗降	乗降乗降 (乗降)	乗降	駅構内の徒歩移動 (乗降1乗降成分)	改札→ホーム間	出入口→改札	出入口→駅名	駅出入口→改札 →駅名	乗降時間 (乗降)	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5	乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5 乗降時間乗降の1/5									
新交通システム (階段使用)	20.45454545	0	53.97692308	39.23076923	54.54545455	200.5081987	0.7692308	540	0.6535948	54.54545455	37.25490196	23.52941176	0	58.18181818	1151.75	0.13416	0.234	0.46885	0.162993												
新交通システム (1284→3)	20.45454545	0	26.1	30.6	54.54545455	200.5081987	0.7692308	540	0.6535948	54.54545455	37.25490196	10.8	0	58.18181818	1103.41	0.09623	0.24425	0.48939	0.170133												
路線バス 1番のりば到着 (立止)	0	0				2160	0.7692308	1320	0.6535948					33.84615385	62.727273	3584	0.00984	0.60435	0.3683	0.017502											
路線バス 2番のりば到着 (立止・120→1)	0	0				1800	0.7692308	1080	0.6535948					33.84615385	54.545455	2809.81	0.01255	0.57299	0.39504	0.019412											
路線バス 4番のりば到着 (立止・25・29→1)	37.27272727	0				573.4000000	0.7692308	1380	0.6535948					33.84615385	55.45454545	2081.41	0.01694	0.27549	0.66301	0.044555											
路線バス 按分計算	29.81818182	0				4000000000	0.7692308	1000000000	0.6535948					33.84615385	60.000000	2124.33	0.0166	0.30979	0.63318	0.040429											

5-8. 一般化時間の算出過程 日暮里・舎人ライナー

< 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 >

表 5-8-1: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒西日暮里 非高齢者

日暮里 A 起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅A地点					西日暮里駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	25.8	0.7	32.14285714	42	35.7	74.2857143
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	25.8	0.7	32.14285714	28.8	35.7	74.2857143
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	59.77	0.7				63.5714286

日暮里(A) →西日暮里 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	455.916	353.76	0.4154	0.22407	0.05659	0.30394
新交通システム (エスカレーター)	411.525	309.368	0.35234	0.24824	0.06269	0.33673
路線バス	712.91	148.6599	0.00245	0.79147	0.08384	0.12224

表 5-8-2: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒赤土小学校前 非高齢者

日暮里 A 起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅A地点					赤土小学校前駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	77.4	0.7	32.14285714	36.4	28	60
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	77.4	0.7	32.14285714	36.4	28	60
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	162.798	0.7				0

日暮里(A) →赤土小学校前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	479.93	377.7739	0.3669	0.21286	0.16127	0.25897
新交通システム (エスカレーター)	448.739	346.5827	0.3229	0.22765	0.17248	0.27697
路線バス	752.366	188.1164	0.00232	0.74997	0.21638	0.03133

表 5-8-3：一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒熊野前 非高齢者

日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅A地点					熊野前駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	129	0.7	32.14285714	36.4	28.7	20.7142857
新交通システム (スローター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	129	0.7	32.14285714	36.4	19.68	20.7142857
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	237.575	0.7				122.642857
<div></div>												
			日暮里 (A) →熊野前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
			新交通システム (階段使用)	492.944	390.7882	0.358637	0.207237	0.261693	0.172433			
			新交通システム (スローター)	452.733	350.577	0.301672	0.225643	0.284936	0.187749			
			路線バス	949.786	385.536	0.001839	0.594081	0.250135	0.153944			

表 5-8-4：一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒足立小台 非高齢者

日暮里 A起点		日暮里駅A地点					足立小台駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	ホーム階 →改札・出入口	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	154.8	0.7	32.14285714	44.8	39.2857143
新交通システム (スローター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	154.8	0.7	32.14285714	44.8	39.2857143
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	299.151	0.7			137.7

日暮里 (A) 一足立小台 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	517.016	414.8596	0.30268	0.19759	0.29941	0.20033
新交通システム (スローター)	485.825	383.6684	0.25791	0.21027	0.31863	0.21319
路線バス	1026.42	462.169	0.0017	0.54973	0.29145	0.15712

表 5-8-5 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒扇大橋 非高齢者

		日暮里駅A地点					扇大橋駅						
日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	206.4	0.7	32.14285714	36.4	28	28.5714286	
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	206.4	0.7	32.14285714	36.4	28	28.5714286	
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	360.77	0.7				0	

日暮里 (A) →扇大橋 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	577.501	475.3453	0.30491	0.17689	0.3574	0.16079
新交通システム (エスカレーター)	546.31	444.1541	0.26523	0.18699	0.37781	0.16997
路線バス	950.338	386.088	0.00184	0.59374	0.37962	0.0248

表 5-8-6: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒高野 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点					高野駅						
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28.7	41.4285714
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28.7	41.4285714
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	444.362	0.7				0

日暮里 (A) →高野 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	642.659	540.5025	0.27509	0.15896	0.40146	0.1645
新交通システム (エスカレーター)	611.467	509.3113	0.23811	0.16707	0.42194	0.17289
路線バス	1033.93	469.68	0.00169	0.54573	0.42978	0.0228

表 5-8-7: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒江北 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						江北駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	283.8	0.7	32.14285714	36.4	28	13.5714286
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	283.8	0.7	32.14285714	36.4	28	13.5714286
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	483.965	0.7				0

日暮里 (A) →江北 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	639.901	537.7453	0.27518	0.15964	0.44351	0.12167
新交通システム (エスカレーター)	608.71	506.5541	0.23804	0.16782	0.46623	0.12791
路線バス	1073.53	509.283	0.00163	0.5256	0.45082	0.02196

表 5-8-8: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒西新井大師西 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点					西新井大師西駅						
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	335.4	0.7	32.14285714	36.4	28	41.4285714
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	335.4	0.7	32.14285714	24.96	19.2	41.4285714
路線バス	23.5714286				564.25	1.047	570.18	0.7				0

日暮里 (A) →西新井大師西 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	719.359	617.2025	0.24478	0.14201	0.46625	0.14696
新交通システム (エスカレーター)	667.927	565.7713	0.18663	0.15294	0.50215	0.15827
路線バス	1159.75	595.498	0.00151	0.48653	0.49164	0.02032

表 5-8-9: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒谷在家 非高齢者

日暮里 A起点	起点～駅出入口(バス等)	日暮里駅A地点					谷在家駅					駅出入口(バス等)～終点
		出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階	出入口～改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	361.2	0.7	32.14285714	36.4	28	87.8571429
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	361.2	0.7	32.14285714	36.4	28	87.8571429
路線バス	23.5714286				1015.65	1.047	672.305	0.7				0

日暮里 (A) 一谷在家 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	791.587	689.431	0.22245	0.12905	0.4563	0.1922
新交通システム (エスカレーター)	760.396	658.2399	0.19055	0.13435	0.47502	0.20008
路線バス	1713.27	696.576	0.00102	0.59281	0.39241	0.01376

表 5-8-10: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒舎人公園 非高齢者

日暮里 A起点	起点～駅出入口(バス等)	日暮里駅A地点					舎人公園駅					駅出入口(バス等)～終点
		出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階	出入口～改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	412.8	0.7	32.14285714	35.7	26.6	104.285714
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	412.8	0.7	32.14285714	35.7	26.6	104.285714
路線バス	23.5714286				1015.65	1.047	752.285	0.7				0

日暮里 (A) 一舎人公園 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	857.516	755.3596	0.2029	0.11913	0.48139	0.19658
新交通システム (エスカレーター)	826.325	724.1684	0.17281	0.12363	0.49956	0.204
路線バス	1793.25	776.556	0.00097	0.56637	0.41951	0.01314

表 5-8-11：一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒舎人 非高齢者

日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス等)	日暮里駅A地点					舎人駅					駅出入口(バス等)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	464.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	107.142857
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	464.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	107.142857
路線バス	23.5714286				1015.65	1.047	912.288	0.7				0

日暮里 (A) →舎人 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	914.773	812.6167	0.19326	0.11167	0.50767	0.1874
新交通システム (エスカレーター)	883.582	781.4256	0.16478	0.11562	0.52559	0.19402
路線バス	1953.26	936.559	0.00089	0.51998	0.46706	0.01207

表 5-8-12：一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス等)	日暮里駅A地点					見沼代親水公園駅					駅出入口(バス等)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	60.72941176	49.21176471	32.14285714	102.1560976	1.047	516	0.7	32.14285714	36.4	29.4	58.5714286
新交通システム (エスカレーター)	0	43.5	35.25	32.14285714	102.1560976	1.047	516	0.7	32.14285714	24.96	20.16	58.5714286
路線バス	23.5714286				1015.65	1.047	1029.42	0.7				0

日暮里 (A) →見沼代親水 公園 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	918.501	816.3453	0.19324	0.11122	0.56178	0.13376
新交通システム (エスカレーター)	866.63	764.4741	0.14495	0.11788	0.59541	0.14176
路線バス	2070.39	1053.69	0.00084	0.49056	0.49721	0.01139

表 5-8-13: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒西日暮里 高齢者

日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅A地点					西日暮里駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	27.6	0.752	40.90909091	45.09803922	38.33333333	94.5454545
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	27.6	0.752	40.90909091	20.88	38.33333333	94.5454545
路線バス	30				564.25	1.231	63.986	0.752				80.9090909

日暮里 (A) 一西日暮里 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	520.765	418.6088	0.41217	0.19617	0.053	0.33866
新交通システム (エスカレーター)	432.206	330.05	0.29173	0.23636	0.06386	0.40805
路線バス	741.128	176.878	0.00268	0.76134	0.08634	0.14965

表 5-8-15: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒熊野前 高齢者

日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅A地点					熊野前駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	138	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	26.3636364
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	138	0.752	40.90909091	39.08496732	14.268	26.3636364
路線バス	30				564.25	1.231	254.15	0.752				140.9545455

日暮里 (A) →熊野前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	549.454	447.2975	0.36603	0.18592	0.25116	0.19689						
新交通システム (エスカレーター)	468.564	366.4078	0.25658	0.21802	0.29452	0.23088						
路線バス	991.338	427.088	0.002	0.56918	0.25637	0.17245						

表 5-8-16: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒足立小台 高齢者

日暮里 A起点		日暮里駅A地点					足立小台駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口階	駅出入口(バス停)→終点	
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	165.6	0.752	40.90909091	48.10457516	50	
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	165.6	0.752	40.90909091	48.10457516	50	
路線バス	30				564.25	1.231	320.022	0.752				154.0636364

日暮里 (A) →足立小台 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	578.893	476.7365	0.30976	0.17647	0.28606	0.22771
新交通システム (エスカレーター)	514.552	412.3958	0.22345	0.19853	0.32183	0.25618
路線バス	1070.32	506.069	0.00185	0.52718	0.299	0.17197

表 5-8-17: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒扇大橋 高齢者

		日暮里駅A地点					扇大橋駅						
日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点	
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	220.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	36.3636364	
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	220.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	36.3636364	
路線バス	30				564.25	1.231	385.94	0.752				0	

日暮里 (A) 一扇大橋 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	641.502	539.3459	0.31234	0.15925	0.34419	0.18423
新交通システム (エスカレーター)	577.161	475.0051	0.23568	0.177	0.38256	0.20476
路線バス	982.173	417.923	0.00202	0.57449	0.39295	0.03054

表 5-8-19: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒江北 高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						江北駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	303.6	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	17.2727273
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	303.6	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	17.2727273
路線バス	30				564.25	1.231	517.73	0.752				0

日暮里 (A) →江北 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	705.211	603.055	0.28412	0.14486	0.43051	0.14051
新交通システム (エスカレーター)	640.87	538.7142	0.21225	0.1594	0.47373	0.15462
路線バス	1113.96	549.713	0.00178	0.50652	0.46476	0.02693

表 5-8-21：一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒谷在家 高齢者

		日暮里駅A地点						谷在家駅					
日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	386.4	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	111.818182	
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	386.4	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	111.818182	
路線バス	30				1015.65	1.231	719.21	0.752				0	

日暮里 (A) 谷在家 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	882.557	780.4005	0.22703	0.11575	0.43782	0.2194
新交通システム (エスカレーター)	818.216	716.0597	0.16624	0.12485	0.47225	0.23666
路線バス	1766.84	751.193	0.00112	0.57484	0.40706	0.01698

表 5-8-23: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒舎人 高齢者

日暮里 A起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅A地点					舎人駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	496.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	136.363636
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	496.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	136.363636
路線バス	30				1015.65	1.231	975.936	0.752				0

日暮里 (A) →舎人 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1018.25	916.0975	0.19751	0.10032	0.48789	0.21427
新交通システム (エスカレーター)	953.913	851.7568	0.14338	0.10709	0.5208	0.22872
路線バス	2023.57	1007.92	0.00098	0.50191	0.48228	0.01483

表 5-8-24: 一般化時間の算出過程 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点											見沼代親水公園駅										
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終										
新交通システム (階段使用)	0	71.38461538	57.84615385	40.90909091	102.1560976	1.231	552	0.752	40.90909091	39.08496732	31.56862745	74.5454545										
新交通システム (エスカレーター)	0	35.844	29.046	40.90909091	102.1560976	1.231	552	0.752	40.90909091	39.08496732	31.56862745	74.5454545										
路線バス	30				1015.65	1.231	1101.24	0.752				0										

日暮里 (A) →見沼代親水 公園 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1012.39	910.231	0.1994	0.10091	0.54525	0.15445
新交通システム (エスカレーター)	948.046	845.8902	0.14506	0.10775	0.58225	0.16493
路線バス	2148.87	1131.99	0.00092	0.47264	0.51247	0.01396

<日暮里(B)⇒見沼代親水公園>

表 5-8-25: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒西日暮里 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						西日暮里駅						駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	25.8	0.7	32.14285714	42	35.7	74.2857143	
新交通システム (スラレター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	25.8	0.7	32.14285714	28.8	35.7	74.2857143	
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	59.77	0.7				63.5714286	

日暮里 (B) →西日暮里 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合		
新交通システム (階段使用)	528.351	426.195	0.33467	0.19335	0.04883	0.42315		
新交通システム (スラレター)	487.525	385.368	0.27895	0.20954	0.05292	0.45858		
路線バス	802.196	237.9456	0.00218	0.70338	0.07451	0.21993		

表 5-8-26: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒赤土小学校前 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点					赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	77.4	0.7	32.14285714	36.4	28
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	77.4	0.7	32.14285714	36.4	28
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	162.798	0.7			

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

表 5-8-27: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒熊野前 非高齢者

日暮里 B 起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅B地点					熊野前駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470988	32.14285714	102.1560976	1.047	129	0.7	32.14285714	36.4	28.7	20.7142857
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	129	0.7	32.14285714	36.4	19.68	20.7142857
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	237.575	0.7				122.642857

日暮里 (B) →熊野前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	565.38	463.2235	0.290466	0.180686	0.228165	0.300683
新交通システム (エスカレーター)	528.733	426.577	0.241288	0.193209	0.243979	0.321523
路線バス	1039.07	474.822	0.001681	0.543033	0.228642	0.226645

表 5-8-29: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒扇大橋 非高齢者

日暮里 B 起点	起点→駅出入口(バス等)	日暮里駅B地点					扇大橋駅					駅出入口(バス等)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	206.4	0.7	32.14285714	36.4	28	28.5714286
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	206.4	0.7	32.14285714	36.4	28	28.5714286
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	360.77	0.7				0

日暮里(B) →扇大橋 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	649.937	547.7806	0.2516	0.15718	0.31757	0.27365
新交通システム (エスカレーター)	622.31	520.1541	0.21838	0.16416	0.33167	0.2858
路線バス	1039.62	475.374	0.00168	0.54274	0.34702	0.10856

表 5-8-30: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒高野 非高齢者

日暮里 B 起点	起点→駅出入口(バス等)	日暮里駅B地点					高野駅					駅出入口(バス等)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28.7	41.4285714
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28.7	41.4285714
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	444.362	0.7				0

日暮里(b) →高野 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	715.094	612.9378	0.22965	0.14286	0.36079	0.2667
新交通システム (エスカレーター)	687.467	585.3113	0.1987	0.1486	0.37529	0.27742
路線バス	1123.22	558.966	0.00156	0.50235	0.39562	0.10048

表 5-8-31：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒江北 非高齢者

日暮里 B起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅B地点					江北駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470988	32.14285714	102.1560976	1.047	283.8	0.7	32.14285714	36.4	28	13.5714286
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	283.8	0.7	32.14285714	36.4	28	13.5714286
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	483.965	0.7				0

日暮里 (B) →江北 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	712.337	610.1806	0.22956	0.14341	0.39841	0.22862
新交通システム (エスカレーター)	684.71	582.5541	0.19847	0.1492	0.41448	0.23785
路線バス	1162.82	598.569	0.0015	0.48524	0.4162	0.09705

表 5-8-32：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒西新井大師西 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						西新井大師西駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点	
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470988	32.14285714	102.1560976	1.047	335.4	0.7	32.14285714	36.4	28	41.42857143	
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	335.4	0.7	32.14285714	24.96	19.2	41.42857143	
路線バス	112.8571429				564.25	1.047	570.18	0.7				0	

日暮里 (B) →西新井大師西 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	791.794	689.6378	0.20652	0.12902	0.4236	0.24086
新交通システム (エスカレーター)	743.927	641.7713	0.15547	0.13732	0.45085	0.25636
路線バス	1249.03	684.784	0.0014	0.45175	0.4565	0.09036

表 5-8-33：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒谷在家 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						谷在家駅						駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	361.2	0.7	32.14285714	36.4	28	87.8571429	
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	361.2	0.7	32.14285714	36.4	28	87.8571429	
路線バス	112.8571429				1015.65	1.047	672.305	0.7				0	

日暮里 (B) →谷在家 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	864.022	761.8663	0.18926	0.11823	0.41804	0.27446
新交通システム (エスカレーター)	836.396	734.2399	0.16248	0.12214	0.43185	0.28353
路線バス	1802.56	786.909	0.00097	0.56345	0.37297	0.06261

表 5-8-34：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人公園 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点											舎人公図駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終				
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	412.8	0.7	32.14285714	35.7	26.6	104.285714				
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	412.8	0.7	32.14285714	35.7	26.6	104.285714				
路線バス	112.8571429				1015.65	1.047	752.285	0.7				0				

日暮里 (B) →舎人公図 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	929.951	827.7949	0.17358	0.10985	0.44389	0.27267						
新交通システム (エスカレーター)	902.325	800.1684	0.14828	0.11321	0.45749	0.28102						
路線バス	1882.54	866.889	0.00093	0.53951	0.39961	0.05995						

表 5-8-35：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人 非高齢者

日暮里 B起点	起点→駅出入口(バス等)	日暮里駅B地点					舎人駅					駅出入口(バス等)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	464.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	107.142857
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	464.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	107.142857
路線バス	112.8571429				1015.65	1.047	912.288	0.7				0

日暮里 (B) 一舎人 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	987.208	885.052	0.16635	0.10348	0.47042	0.25975
新交通システム (エスカレーター)	959.582	857.4256	0.14235	0.10646	0.48396	0.26723
路線バス	2042.54	1026.89	0.00086	0.49725	0.44664	0.05525

表 5-8-36：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点					見沼代親水公園駅						
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	85	49.21176471	48.16470588	32.14285714	102.1560976	1.047	516	0.7	32.14285714	36.4	29.4	58.57142857
新交通システム (エスカレーター)	85	35.25	34.5	32.14285714	102.1560976	1.047	516	0.7	32.14285714	24.96	20.16	58.57142857
路線バス	112.8571429				1015.65	1.047	1029.42	0.7				0

日暮里 (B) 一見沼代親水 公園 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合					
新交通システム (階段使用)	990.937	888.7806	0.16643	0.10309	0.52072	0.20976					
新交通システム (エスカレーター)	942.63	840.4741	0.12371	0.10837	0.5474	0.22051					
路線バス	2159.67	1144.02	0.00081	0.47028	0.47666	0.05226					

表 5-8-37: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒西日暮里 高齢者

日暮里 B起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅B地点					西日暮里駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	27.6	0.752	40.90909091	45.09803922	38.33333333	94.54545454
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	27.6	0.752	40.90909091	20.88	38.33333333	94.54545454
路線バス	112.8571429				564.25	1.231	63.986	0.752				80.90909091

日暮里 (B) →西日暮里 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	582.229	480.0733	0.34329	0.17546	0.0474	0.43385
新交通システム (エスカレーター)	501.024	398.8677	0.23686	0.20389	0.05509	0.50416
路線バス	823.985	259.735	0.00241	0.68478	0.07765	0.23516

表 5-8-38: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒赤土小学校前 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	82.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	76.3636364
新交通システム (エスカレーター)	85	$((20+9 \times 3) \times 0.15 / (0.5^2)) \times 1.03$	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	82.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	76.3636364
路線バス	112.8571429				564.25	1.231	174.156	0.752				0

日暮里 (B) →赤土小学校前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	604.967	502.8104	0.30679	0.16886	0.13687	0.38749
新交通システム (エスカレーター)	518.933	416.7769	0.19186	0.19686	0.15956	0.45173
路線バス	853.246	288.996	0.00232	0.6613	0.20411	0.13227

表 5-8-39：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒熊野前 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点					熊野前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	138	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	26.3636364
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	138	0.752	40.90909091	39.08496732	14.268	26.3636364
路線バス	112.8571429				564.25	1.231	254.15	0.752				140.9545455

日暮里 (B) →熊野前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	610.918	508.7621	0.30503	0.16722	0.22589	0.30187						
新交通システム (エスカレーター)	537.382	435.2256	0.20993	0.1901	0.2568	0.34317						
路線バス	1074.19	509.945	0.00185	0.52528	0.2366	0.23628						

表 5-8-40：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒足立小台 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						足立小台駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口階	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	165.6	0.752	40.90909091	48.10457516	50
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	165.6	0.752	40.90909091	48.10457516	50
路線バス	112.8571429				564.25	1.231	320.022	0.752			154.0636364

日暮里 (B) →足立小台 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
	新交通システム (階段使用)	640.357	538.2011	0.25696	0.15953	0.25861
新交通システム (エスカレーター)	583.37	481.2135	0.18438	0.17511	0.28387	0.35664
路線バス	1153.18	588.926	0.00172	0.4893	0.27751	0.23147

表 5-8-41：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒扇大橋 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						扇大橋駅					駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	220.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	36.3636364
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	220.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	36.3636364
路線バス	112.8571429				564.25	1.231	385.94	0.752				0

日暮里 (B) →扇大橋 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
	新交通システム (階段使用)	702.967	600.8104	0.26402	0.14532	0.3141
新交通システム (エスカレーター)	645.979	543.8229	0.19909	0.15814	0.34181	0.30096
路線バス	1065.03	500.78	0.00186	0.5298	0.36237	0.10597

表 5-8-42：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒高野 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	276	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	139.090909
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	276	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	139.090909
路線バス	112.8571429				564.25	1.231	475.364	0.752				0

日暮里 (B) →高野 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	861.645	759.4894	0.21627	0.11856	0.32032	0.34486
新交通システム (エスカレーター)	804.658	702.5018	0.16076	0.12696	0.343	0.36928
路線バス	1154.45	590.204	0.00172	0.48876	0.41177	0.09776

表 5-8-43: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒江北 高齢者

日暮里駅B地点						江北駅						
日暮里 B 起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→駅
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	303.6	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	17.27272727
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	303.6	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	17.27272727
路線バス	112.8571429				94.25	1.231	517.73	0.752				0

日暮里 (B) →江北 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	766.676	664.5195	0.24208	0.13325	0.396	0.22868
新交通システム (エスカレーター)	709.688	607.532	0.18122	0.14395	0.42779	0.24704
路線バス	1196.82	632.57	0.00166	0.47146	0.43259	0.0943

表 5-8-44：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒西新井大師西 高齢者

日暮里 B 起点		日暮里駅B地点					西新井大師西駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→駅
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1,231	358.8	0.7	32.14285714	36.4	28	41.42857143
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1,231	358.8	0.7	32.14285714	36.4	28	41.42857143
路線バス	112.8571429				564.25	1,231	609.96	0.7				0

➡

日暮里 (B) →西新井大師西 高崎方面	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	832.463	730.3068	0.21718	0.12272	0.43101	0.2291
新交通システム (エスカレーター)	775.475	673.3193	0.15965	0.13173	0.46268	0.24593
路線バス	1289	724.748	0.0015	0.43774	0.4732	0.08755

表 5-8-45：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒谷在家 高齢者

日暮里 B起点	起点～駅出入口(バス停)	日暮里駅B地点					谷在家駅					駅出入口(バス停)～終
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	386.4	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	111.818182
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	386.4	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	111.818182
路線バス	112.8571429				1015.65	1.231	719.21	0.752				0/1.1

日暮里 (B) 一谷在家 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	944.021	841.865	0.1966	0.10821	0.40931	0.28587
新交通システム (エスカレーター)	887.034	784.8775	0.14499	0.11517	0.43561	0.30424
路線バス	1849.7	834.05	0.00107	0.54909	0.38883	0.06101

表 5-8-46：一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人公園 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						舎人公園駅					
	起点～駅出入口(バス停)	出入口一改札	改札一ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札一ホーム階	出入口一改札	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	441.6	0.752	40.90909091	38.33333333	28.5620915	132.727273
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	441.6	0.752	40.90909091	38.33333333	28.5620915	132.727273
路線バス	112.8571429				1015.65	1.231	804.77	0.752				0

日暮里 (B) 一舎人公園 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1017.88	915.7192	0.18012	0.10036	0.43384	0.28567
新交通システム (エスカレーター)	960.888	858.7316	0.1315	0.10631	0.45958	0.30262
路線バス	1935.26	919.61	0.00102	0.52481	0.41585	0.05832

表 5-8-47: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人 高齢者

日暮里 B起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅B地点					舎人駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	57.84615385	56.61538462	32.14285714	102.1560976	1.231	496.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	136.363636
新交通システム (エスカレーター)	85	29.046	28.428	32.14285714	102.1560976	1.231	496.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	136.363636
路線バス	112.8571429				1015.65	1.231	975.936	0.752				0

日暮里(B) →舎人 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1079.72	977.5621	0.17259	0.09461	0.46012	0.27268
新交通システム (エスカレーター)	1022.73	920.5745	0.12648	0.09989	0.48576	0.28787
路線バス	2106.43	1090.78	0.00094	0.48217	0.46331	0.05358

表 5-8-48: 一般化時間の算出過程 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

日暮里 B起点	起点→駅出入口(バス停)	日暮里駅B地点					見沼代親水公園駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	108.1818182	57.84615385	56.61538462	40.90909091	102.1560976	1.231	552	0.752	40.90909091	39.08496732	31.56862745	74.54545455
新交通システム (エスカレーター)	108.1818182	29.046	28.428	40.90909091	102.1560976	1.231	552	0.752	40.90909091	39.08496732	31.56862745	74.54545455
路線バス	143.6363636				1015.65	1.231	1101.24	0.752				0

日暮里(B) →見沼代親水公園 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1105.8	1003.644	0.1692	0.09238	0.49919	0.23923
新交通システム (エスカレーター)	1048.81	946.656	0.12406	0.0974	0.52631	0.25223
路線バス	2262.51	1246.86	0.00088	0.4489	0.48673	0.06349

<見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)>

表 5-8-49：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅							舎人駅				駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	97.82910448	1.047	51.6	0.7	32.14285714	36.4	28.7	139.285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	97.82910448	1.047	51.6	0.7	32.14285714	36.4	28.7	139.285714
路線バス	0				983.8105263	1.047	127.323	0.7				0

見沼代親水公園 →舎人 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	555.414	457.5848	0.29756	0.17614	0.0929	0.4334
新交通システム (エスカレーター)	527.49	429.6613	0.26038	0.18546	0.09782	0.45634
路線バス	1112.88	129.07	0.00157	0.88402	0.11441	0

表 5-8-50：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人公園 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅							舎人公園駅				駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	97.82910448	1.047	103.2	0.7	32.14285714	35.7	26.6	103.571429
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	97.82910448	1.047	103.2	0.7	32.14285714	35.7	26.6	103.571429
路線バス	0				983.8105263	1.047	301.258	0.7				0

見沼代親水公園 →舎人公園 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	568.5	470.6705	0.28579	0.17208	0.18153	0.3606
新交通システム (エスカレーター)	540.576	442.747	0.2489	0.18097	0.19091	0.37923
路線バス	1286.82	303.005	0.00136	0.76453	0.23411	0

表 5-8-51：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒谷在家 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅							谷在家駅				駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	154.8	0.7	32.14285714	36.4	28.7	148.571429
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	154.8	0.7	32.14285714	36.4	28.7	148.571429
路線バス	0				983.8105263	1.047	388.247	0.7				0

見沼代親水公園 →谷在家 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	672.858	570.0705	0.24562	0.15276	0.23006	0.37155
新交通システム (エスカレーター)	644.935	542.147	0.21296	0.15938	0.24002	0.38764
路線バス	1373.8	389.994	0.00127	0.71612	0.28261	0

表 5-8-52：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒西新井大師西 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅							西新井大師西駅				駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	180.6	0.7	32.14285714	36.4	28.7	76.4285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	180.6	0.7	32.14285714	36.4	28.7	76.4285714
路線バス	0				983.8105263	1.047	448.275	0.7				0

見沼代親水公園 →西新井大師西 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	626.515	523.7277	0.26379	0.16406	0.28826	0.28388
新交通システム (エスカレーター)	598.592	495.8041	0.22945	0.17172	0.30171	0.29713
路線バス	1433.83	450.022	0.00122	0.68614	0.31264	0

表 5-8-53：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒江北 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						江北駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	232.2	0.7	32.14285714	36.4	28	19.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	232.2	0.7	32.14285714	36.4	28	19.2857143
路線バス	0				983.8105263	1.047	538.36	0.7				0

見沼代親水公園 →江北 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	620.273	517.4848	0.26532	0.16571	0.37435	0.19461
新交通システム (エスカレーター)	592.349	489.5613	0.23069	0.17353	0.392	0.20379
路線バス	1523.92	540.107	0.00115	0.64558	0.35327	0

表 5-8-54：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒高野 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28.7	94.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28.7	94.2857143
路線バス	0				983.8105263	1.047	614.943	0.7				0

見沼代親水公園 →高野 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	721.773	618.9848	0.22898	0.14241	0.35745	0.27116
新交通システム (エスカレーター)	693.849	591.0613	0.19795	0.14814	0.37184	0.28207
路線バス	1600.5	616.69	0.00109	0.61469	0.38422	0

表 5-8-55：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒扇大橋 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						扇大橋駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	309.6	0.7	32.14285714	36.4	28	109.285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	309.6	0.7	32.14285714	36.4	28	109.285714
路線バス	0				983.8105263	1.047	713.327	0.7				0

見沼代親水公園 →扇大橋 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	787.673	684.8848	0.20893	0.1305	0.39306	0.26752
新交通システム (エスカレーター)	759.749	656.9613	0.17986	0.13529	0.4075	0.27735
路線バス	1698.88	715.074	0.00103	0.57909	0.41988	0

表 5-8-56：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒足立小台 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						足立小台駅				駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・駅出入口	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	361.2	0.7	32.14285714	44.8	39.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	361.2	0.7	32.14285714	44.8	39.2857143
路線バス	0				983.8105263	1.047	785.782	0.7			30.7142857

見沼代親水公園 →足立小台 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	749.673	646.8848	0.19338	0.13711	0.48181	0.1877
新交通システム (エスカレーター)	721.749	618.9613	0.16217	0.14241	0.50045	0.19496
路線バス	1802.05	818.243	0.00097	0.54594	0.43605	0.01704

表 5-9-57: 一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒熊野前 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						熊野前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	387	0.7	32.14285714	36.4	28.7	20.7142857
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	387	0.7	32.14285714	36.4	19.68	20.7142857
路線バス	0				983.8105263	1.047	858.237	0.7				45

見沼代親水公園 →熊野前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	777.201	674.4134	0.21265	0.13225	0.49794	0.15716
新交通システム (エスカレーター)	740.258	637.4699	0.17335	0.13885	0.52279	0.165
路線バス	1888.79	904.984	0.00092	0.52087	0.45438	0.02382

表 5-8-58: 一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒赤土小学校前 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	438.6	0.7	32.14285714	36.4	28	32.1428571
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	438.6	0.7	32.14285714	36.4	28	32.1428571
路線バス	0				983.8105263	1.047	946.258	0.7				0

見沼代親水公園 →赤土小学校前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	839.53	736.742	0.19603	0.12243	0.52244	0.1591
新交通システム (エスカレーター)	811.606	708.8184	0.16837	0.12665	0.54041	0.16458
路線バス	1931.82	948.005	0.0009	0.50927	0.48983	0

表 5-8-59：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒西日暮里 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						西日暮里駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	490.2	0.7	32.14285714	42	35.7	74.28571429
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	490.2	0.7	32.14285714	28.8	35.7	74.28571429
路線バス	0				983.8105263	1.047	1067.389	0.7				138.4142857

見沼代親水公園 →西日暮里 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	946.573	843.7848	0.18791	0.10859	0.51787	0.18563
新交通システム (エスカレーター)	905.449	802.6613	0.15103	0.11352	0.54139	0.19406
路線バス	2191.36	1207.55	0.0008	0.44895	0.48709	0.06316

表 5-8-60：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(A) 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						日暮里駅A地点					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	516	0.7	32.14285714	32.9	40.6	0
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	516	0.7	32.14285714	22.56	27.84	0
路線バス	0				983.8105263	1.047	1137.78	0.7				75

見沼代親水公園 →日暮里(A) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	893.887	791.0991	0.19429	0.11499	0.57725	0.11347
新交通システム (エスカレーター)	842.863	740.0756	0.14551	0.12195	0.6122	0.12034
路線バス	2198.34	1214.53	0.00079	0.44752	0.51756	0.03412

表 5-8-61：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(B) 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅							日暮里駅B地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647699	54.44705882	32.14285714	102.1560976	1.047	516	0.7	32.14285714	32.2	32.9	85	
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.1560976	1.047	516	0.7	32.14285714	24.96	27.84	92.85714286	
路線バス	0				983.8105263	1.047	1137.78	0.7				109.2857143	

見沼代親水公園 一日暮里(B) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	969.855	867.6991	0.17041	0.10533	0.53204	0.19222
新交通システム (エスカレーター)	937.489	827.4756	0.13339	0.10897	0.55041	0.20724
路線バス	2232.62	1248.81	0.00078	0.44065	0.50962	0.04895

表 5-8-62：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅					舎人駅					駅出入口(バス停)→終点	
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	97.82910448	1.231	55.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	177.272727
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	97.82910448	1.231	55.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	177.272727
路線バス	0				983.8105263	1.231	136.206	0.752				0

見沼代親水公園 →舎人 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	646.97	549.1409	0.28993	0.15121	0.08532	0.47354
新交通システム (エスカレーター)	588.139	490.3096	0.2189	0.16634	0.09386	0.5209
路線バス	1120.77	136.958	0.00067	0.8778	0.12153	0

表 5-8-63：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人公園 高齢者

見沼代親水公園 起点	起点-駅出入口(バス停)	見沼代親水公園駅					舎人公園駅					駅出入口(バス停)-終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	97.82910448	1.231	110.4	0.752	40.90909091	38.33333333	28.5620915	131.818182
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	97.82910448	1.231	110.4	0.752	40.90909091	38.33333333	28.5620915	131.818182
路線バス	0				983.8105263	1.231	322.276	0.752				0

見沼代親水公園 →舎人公園 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	653.709	555.8798	0.28234	0.14965	0.16888	0.39912
新交通システム (エスカレーター)	596.109	498.2795	0.213	0.16411	0.1852	0.43769
路線バス	1308.07	324.259	0.00152	0.75211	0.24638	0

表 5-8-64：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒谷在家 高齢者

見沼代親水公園 起点	起点-駅出入口(バス停)	見沼代親水公園駅					谷在家駅					駅出入口(バス停)-終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	165.6	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	189.090909
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	165.6	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	189.090909
路線バス	0				983.8105263	1.231	415.334	0.752				0

見沼代親水公園 →谷在家 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	774.147	671.3591	0.2423	0.13278	0.21391	0.41101
新交通システム (エスカレーター)	716.547	613.7588	0.18139	0.14345	0.23111	0.44405
路線バス	1401.13	417.317	0.00142	0.70216	0.29643	0

表 5-8-65：一般化所要時間の算出 見沼代親水公園⇒西新井大師西 高齢者

見沼代親水公園 起点	起点→駅出入口(バス停)	見沼代親水公園駅					西新井大師西駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	193.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	97.2727273
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	193.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	97.2727273
路線バス	0				983.8105263	1.231	479.55	0.752				0

見沼代親水公園 →西新井大師西 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	709.929	607.1409	0.26422	0.14479	0.27214	0.31885
新交通システム (エスカレーター)	652.328	549.5406	0.19925	0.15757	0.29617	0.34701
路線バス	1465.34	481.533	0.00135	0.67139	0.32726	0

表 5-8-66：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒江北 高齢者

見沼代親水公園 起点	起点→駅出入口(バス停)	見沼代親水公園駅					江北駅					駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	248.4	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	24.5454545
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	248.4	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	24.5454545
路線バス	0				983.8105263	1.231	575.92	0.752				0

見沼代親水公園 →江北 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	691.65	588.862	0.27012	0.14861	0.35914	0.22213
新交通システム (エスカレーター)	634.049	531.2617	0.20381	0.16211	0.39177	0.24231
路線バス	1561.71	577.903	0.00127	0.62996	0.36877	0

表 5-8-67：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒高野 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	276	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	120
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	276	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	120
路線バス	0				983.8105263	1.231	657.846	0.752				0

見沼代親水公園 →高野 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	815.456	712.6682	0.23003	0.12605	0.33846	0.30546
新交通システム (エスカレーター)	757.856	655.0679	0.17151	0.13563	0.36419	0.32868
路線バス	1643.64	659.829	0.00121	0.59856	0.40024	0

表 5-8-68：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒扇大橋 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						扇大橋駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	331.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	139.090909
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	331.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	139.090909
路線バス	0				983.8105263	1.231	763.094	0.752				0

見沼代親水公園 →扇大橋 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	888.995	786.2075	0.21015	0.11562	0.37256	0.30167
新交通システム (エスカレーター)	831.395	728.6071	0.15543	0.12363	0.39837	0.32257
路線バス	1748.89	765.077	0.00113	0.56254	0.43633	0

表 5-8-69: 一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒足立小台 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						足立小台駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	386.4	0.752	40.90909091	48.10457516	50
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	386.4	0.752	40.90909091	48.10457516	50
路線バス	0				983.8105263	1.231	840.604	0.752			39.0909091

見沼代親水公園 →足立小台 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	834.059	731.2708	0.19876	0.12324	0.46328	0.21472
新交通システム (エスカレーター)	776.458	673.6705	0.13932	0.13238	0.49764	0.23065
路線バス	1865.49	881.678	0.00106	0.52737	0.45061	0.02095

表 5-8-70: 一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒熊野前 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						熊野前駅					駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	414	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	26.3636364
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	414	0.752	40.90909091	39.08496732	14.268	26.3636364
路線バス	0				983.8105263	1.231	918.114	0.752				57.2727273

見沼代親水公園 →熊野前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	859.82	757.0318	0.21816	0.11955	0.4815	0.1808
新交通システム (エスカレーター)	785.67	682.8825	0.14437	0.13083	0.52694	0.19786
路線バス	1961.18	977.37	0.00101	0.50164	0.46814	0.0292

表 5-9-71：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒赤土小学校前 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						赤土小学校前駅					駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	469.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	40.9090909
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	469.2	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	40.9090909
路線バス	0				983.8105263	1.231	1012.276	0.752				0

見沼代親水公園 →赤土小学校前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	928.813	826.0256	0.20114	0.11067	0.50516	0.18303
新交通システム (エスカレーター)	871.213	768.4253	0.14833	0.11798	0.53856	0.19513
路線バス	1998.07	1014.26	0.00099	0.49238	0.50663	0

表 5-8-72：一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒西日暮里 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						西日暮里駅					駅出入口(バス等)→終点
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	524.4	0.752	40.90909091	45.09603922	38.33333333	94.54545455
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	524.4	0.752	40.90909091	20.88	38.33333333	94.54545455
路線バス	0				983.8105263	1.231	1141.858	0.752				154.9727273

見沼代親水公園 →西日暮里 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1051.93	949.143	0.19118	0.09771	0.49851	0.2126
新交通システム (エスカレーター)	970.113	867.3247	0.12296	0.10595	0.54056	0.23053
路線バス	2282.62	1298.81	0.00087	0.431	0.50024	0.06789

表 5-8-73: 一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(A) 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						日暮里駅A地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.7878049	1.231	552	0.752	40.90909091	35.32679739	43.59477124	0
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	552	0.752	40.90909091	16.356	20.184	0
路線バス	0				983.8105263	1.231	1217.16	0.752				95.4545455

見沼代親水公園 一日暮里(A) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
新交通システム (階段使用)	980.476	877.6878	0.20051	0.10483	0.56299	0.13166			
新交通システム (エスカレーター)	880.494	777.7059	0.10973	0.11674	0.62692	0.14661			
路線バス	2298.41	1314.6	0.00086	0.42804	0.52957	0.04153			

表 5-8-74: 一般化時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(B) 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅					日暮里駅B地点					駅出入口(バス停)→終点	
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	47.27272727	51.69230769	64	40.90909091	102.1560976	1.231	552	0.752	40.90909091	42.09150327	35.32679739	108.1818182
新交通システム (エスカレーター)	47.27272727	25.956	32.136	40.90909091	102.1560976	1.231	552	0.752	40.90909091	16.356	20.184	118.1818182
路線バス	0				983.8105263	1.231	1217.16	0.752				139.0909091
<div></div>												
			見沼代親水公園 一日暮里(B) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
			新交通システム (階段使用)	1086.52	984.3663	0.17956	0.09402	0.50804	0.21838			
			新交通システム (エスカレーター)	998.044	885.8877	0.0968	0.10236	0.55308	0.24776			
			路線バス	2342.04	1358.23	0.00085	0.42006	0.5197	0.05939			

<西新井大師西⇒日暮里(A, B)>

表 5-8-75: 一般化時間の算出 西新井大師西⇒江北 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						江北駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	51.6	0.7	32.14285714	36.4	28	19.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	51.6	0.7	32.14285714	36.4	28	19.2857143
路線バス	0				527.4	1.047	100.448	0.7				0

西新井大師西 →江北 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	439.673	336.8848	0.3743	0.23378	0.11736	0.27455
新交通システム (エスカレーター)	411.749	308.9613	0.33187	0.24964	0.12532	0.29317
路線バス	629.595	102.195	0.00277	0.83768	0.15954	0

表 5-8-76: 一般化時間の算出 西新井大師西⇒高野 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						高野駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	77.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	94.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	77.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	94.2857143
路線バス	0				527.4	1.047	185.846	0.7				0

西新井大師西 →高野 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	541.173	438.3848	0.30539	0.18994	0.14302	0.36165
新交通システム (エスカレーター)	513.249	410.4613	0.2676	0.20027	0.1508	0.38132
路線バス	714.993	187.593	0.00244	0.73763	0.25993	0

表 5-8-77：一般化時間の算出 西新井大師西⇒扇大橋 非高齢者

西新井大師西 起点	起点～駅出入口(バス停)	西新井大師西						扇大橋駅				駅出入口(バス停)～終点
		出入口一改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階	出入口一改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	129	0.7	32.14285714	36.4	28	109.285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	129	0.7	32.14285714	36.4	28	109.285714
路線バス	0				527.4	1.047	295.539	0.7				0

西新井大師西 一扇大橋 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	607.073	504.2848	0.27109	0.16932	0.2125	0.3471
新交通システム (エスカレーター)	579.149	476.3613	0.23594	0.17748	0.22274	0.36383
路線バス	824.686	297.286	0.00212	0.63952	0.35837	0

表 5-8-78：一般化時間の算出 西新井大師西⇒足立小台 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						足立小台駅				駅出入口(バス停)～終点
	起点～駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	180.6	0.7	32.14285714	44.8	39.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	180.6	0.7	32.14285714	44.8	39.2857143
路線バス	0				527.4	1.047	376.336	0.7			30.7142857

西新井大師西 →足立小台 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	569.073	466.2848	0.25475	0.18062	0.31736	0.24727
新交通システム (エスカレーター)	541.149	438.3613	0.21629	0.18994	0.33373	0.26003
路線バス	936.197	408.797	0.00187	0.56334	0.40198	0.03281

表 5-8-79：一般化時間の算出 西新井大師西⇒熊野前 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						熊野前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	206.4	0.7	32.14285714	36.4	28.7	20.71428571
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	206.4	0.7	32.14285714	36.4	19.68	20.71428571
路線バス	0				527.4	1.047	457.133	0.7				45

西新井大師西 →熊野前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	596.601	493.8134	0.27702	0.17229	0.34596	0.20473
新交通システム (エスカレーター)	559.658	456.8699	0.2293	0.18366	0.3688	0.21825
路線バス	1031.28	503.88	0.00169	0.5114	0.44327	0.04364

表 5-8-80：一般化時間の算出 西新井大師西⇒赤土小学校前 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28	32.14285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	258	0.7	32.14285714	36.4	28	32.14285714
路線バス	0				527.4	1.047	555.259	0.7				0

西新井大師西 →赤土小学校前 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	658.93	556.142	0.24975	0.15599	0.39154	0.20271
新交通システム (エスカレーター)	631.006	528.2184	0.21655	0.1629	0.40887	0.21168
路線バス	1084.41	557.006	0.00161	0.48635	0.51204	0

表 5-8-81：一般化時間の算出 西新井大師西⇒西日暮里 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						西日暮里駅					駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	309.6	0.7	32.14285714	42	35.7	74.28571429
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	309.6	0.7	32.14285714	28.8	35.7	74.28571429
路線バス	0				527.4	1.047	690.322	0.7				138.4142857

西新井大師西 →西日暮里 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	765.973	663.1848	0.23222	0.13419	0.40419	0.2294
新交通システム (エスカレーター)	724.849	622.0613	0.18866	0.14181	0.42712	0.24241
路線バス	1357.88	830.483	0.00129	0.3884	0.50838	0.10193

表 5-8-82：一般化時間の算出 西新井大師西⇒日暮里(A) 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西						日暮里駅A地点					駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	43.97647059	54.44705882	32.14285714	102.7878049	1.047	335.4	0.7	32.14285714	32.9	40.6	0
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	31.5	39	32.14285714	102.7878049	1.047	335.4	0.7	32.14285714	22.56	27.84	0
路線バス	0				527.4	1.047	768.84	0.7				75

西新井大師西 →日暮里(A) 非高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	713.287	610.4991	0.24348	0.1441	0.47022	0.1422
新交通システム (エスカレーター)	662.263	559.4756	0.18519	0.15521	0.50645	0.15315
路線バス	1372.99	845.587	0.00127	0.38413	0.55998	0.05463

表 5-8-85：一般化時間の算出 西新井大師西⇒高野 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西					高野駅					駅出入口(バス停)→終	
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	82.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	120
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	82.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	120
路線バス	0				527.4	1.231	198.812	0.752				0

西新井大師西 →高野 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	671.025	568.2374	0.2777	0.15318	0.12339	0.44572
新交通システム (エスカレーター)	614.038	511.2499	0.21067	0.1674	0.13485	0.48709
路線バス	728.195	200.795	0.00272	0.72426	0.27302	0

表 5-8-86：一般化時間の算出 西新井大師西⇒扇大橋 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西					扇大橋駅					駅出入口(バス停)→終点	
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	138	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	139.0909091
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	138	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	139.0909091
路線バス	0				527.4	1.231	316.158	0.752				0

西新井大師西 →扇大橋 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
	新交通システム (階段使用)	744.564	641.7767	0.24927	0.13805	0.18534
新交通システム (エスカレーター)	687.577	584.7891	0.18704	0.14949	0.2007	0.46276
路線バス	845.541	318.141	0.00235	0.62374	0.37391	0

表 5-8-87：一般化時間の算出 西新井大師西⇒足立小台 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西					足立小台駅					駅出入口(バス停)～終点
	起点～駅出入口(バス停)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階～改札・出入口	
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	193.2	0.752	40.90909091	48.10457516	50
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	193.2	0.752	40.90909091	48.10457516	50
路線バス	0				527.4	1.231	402.592	0.752			39.0909091

西新井大師西 ～足立小台 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	689.628	586.84	0.23861	0.14905	0.28015	0.33219	
新交通システム (エスカレーター)	632.64	529.8525	0.17002	0.16247	0.30539	0.36212	
路線バス	971.066	443.666	0.00204	0.54311	0.41459	0.04026	

表 5-8-88：一般化時間の算出 西新井大師西⇒熊野前 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西					熊野前駅					駅出入口(バス停)～終点	
	起点～駅出入口(バス停)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階		出入口～改札
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	220.8	0.752	40.90909091	39.08496732	30.81699346	26.3636364
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	220.8	0.752	40.90909091	39.08496732	14.268	26.3636364
路線バス	0				527.4	1.231	489.026	0.752				57.2727273

西新井大師西 →熊野前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	715.389	612.601	0.26048	0.14368	0.30864	0.28719
新交通システム (エスカレーター)	641.852	539.0645	0.17576	0.16014	0.344	0.3201
路線バス	1075.68	548.282	0.00184	0.49029	0.45462	0.05324

表 5-8-89：一般化時間の算出 西新井大師西⇒赤土小学校前 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西					赤土小学校前駅					駅出入口(バス停)→終点	
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	276	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	40.90909091
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	276	0.752	40.90909091	39.08496732	30.06535948	40.90909091
路線バス	0				527.4	1.231	593.998	0.752				0

西新井大師西 →赤土小学校前 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	784.383	681.5949	0.23661	0.13104	0.35187	0.28048
新交通システム (エスカレーター)	727.395	624.6073	0.17681	0.14131	0.37944	0.30245
路線バス	1123.38	595.981	0.00177	0.46948	0.52876	0

表 5-8-90：一般化時間の算出 西新井大師西⇒西日暮里 高齢者

西新井大師西 起点	起点→駅出入口(バス停)	西新井大師西					乗車移動 (座位)	降車	西日暮里駅				駅出入口(バス停)→終点
		出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車			駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	331.2	0.752	40.90909091	45.09803922	38.33333333	94.54545455	
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	331.2	0.752	40.90909091	20.88	38.33333333	94.54545455	
路線バス	0				527.4	1.231	738.484	0.752				154.9727273	

西新井大師西 →西日暮里 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	907.5	804.7123	0.22025	0.11326	0.36496	0.30153
新交通システム (エスカレーター)	826.295	723.5067	0.14362	0.1244	0.40083	0.33116
路線バス	1422.84	895.44	0.00139	0.37067	0.51902	0.10892

表 5-8-91: 一般化時間の算出 西新井大師西⇒日暮里(A) 高齢者

西新井大師西						日暮里駅A地点						
西新井大師西 起点	起点＝駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	1.231	358.8	0.752	40.90909091	35.32679739	43.59477124	0
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	1.231	358.8	0.752	40.90909091	16.356	20.184	0
路線バス	0					527.4	1.231	822.48	0.752			95.4545455

西新井大師西 一日暮里(A) 高齢者	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (持ち時間を 無視した場合) (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	836.045	733.257	0.23368	0.12295	0.42916	0.21421
新交通システム (エスカレーター)	736.676	633.8879	0.13031	0.13953	0.48705	0.24311
路線バス	1447.32	919.918	0.00137	0.3644	0.56828	0.06595

表 5-8-92: 一般化時間の算出 西新井大師西⇒日暮里(B) 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅					日暮里駅B地点						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.1560976	1.231	358.8	0.752	40.90909091	42.09150327	35.32679739	108.1818182
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.1560976	1.231	358.8	0.752	40.90909091	16.356	20.184	118.1818182
路線バス	0				102.7878049	1.231	822.48	0.752				139.0909091
<div></div>												
			西新井大師西 →日暮里(田) (大橋南)	一般化時間総和 (秒)	一般化時間総和 (待ち時間を 無視した場合を 指す)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
			新交通システム (階段使用)	942.092	839.9356	0.20578	0.10844	0.38085	0.30493			
			新交通システム (エスカレーター)	844.226	742.0697	0.11371	0.12101	0.425	0.34028			
			路線バス	1066.34	963.554	0.00186	0.09639	0.77131	0.13044			

5-9. 所要時間の算出過程 日暮里・舎人ライナー

<日暮里(A)⇒見沼代親水公園>

表 5-9-1: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒西日暮里 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						西日暮里駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.588235294	60	0.58823529	32.14285714	35.29411765	30	74.2857143	
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.588235294	60	0.58823529	32.14285714	36	30	74.2857143	
路線バス	23.5714286				762.5	0.588235294	139	0.58823529				63.5714286	
<div></div>													

表 5-9-2: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒赤土小学校前 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	180	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	60
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	180	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	60
路線バス	23.5714286				762.5	0.58823529	378.6	0.58823529				0

日暮里 (A) →赤土小学校前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	559.393	0.20926	0.24678	0.32178	0.22218
新交通システム (エスカレーター)	560.629	0.211	0.24624	0.32107	0.22169
路線バス	1165.85	0.00101	0.65403	0.32474	0.02022

表 5-9-3: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒熊野前 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						熊野前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	300	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	20.7142857	
新交通システム (スリレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	300	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.6	20.7142857	
路線バス	23.5714286				762.5	0.58823529	552.5	0.58823529				122.642857	
<div></div>													
				日暮里 (A) →熊野前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
				新交通システム (階段使用)	640.696	0.18362	0.21547	0.46824	0.13267				
				新交通システム (スリレーター)	642.413	0.18581	0.21489	0.46699	0.13231				
				路線バス	1462.39	0.0008	0.52141	0.37781	0.09998				

表 5-9-4: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒足立小台 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						足立小台駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階 →改札・出入口	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	360	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.2857143
新交通システム (スリレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	360	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.2857143
路線バス	23.5714286				762.5	0.58823529	695.7	0.58823529			137.7
				日暮里 (A) →足立小台 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合		
				新交通システム (階段使用)	702.208	0.14325	0.19659	0.51267	0.14749		
				新交通システム (スリレーター)	703.444	0.14475	0.19625	0.51177	0.14723		
				路線バス	1620.65	0.00073	0.47049	0.42927	0.09951		

日暮車 (A) 一帯大橋 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	827.965	0.14138	0.16673	0.57973	0.11215
新交通システム (エスカレーター)	829.2	0.14266	0.16648	0.57887	0.11198
路線バス	1626.25	0.00072	0.46887	0.51591	0.01449

[illegible]

日暮車 (A) →高野 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	961.41	0.12237	0.14359	0.62408	0.10996
新交通システム (エスカレーター)	962.645	0.1235	0.14341	0.62328	0.10982
路線バス	1622.4	0.00073	0.34779	0.63696	0.01453

表 5-9-7: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒江北 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						江北駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	660	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	13.5714286
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	660	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	13.5714286
路線バス	23.5714286				762.5	0.58823529	1125.5	0.58823529				0
				日暮里 (A) →江北 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
				新交通システム (階段使用)	992.965	0.11789	0.13903	0.66468	0.07841			
				新交通システム (エスカレーター)	994.2	0.11898	0.13885	0.66385	0.07831			
				路線バス	1912.75	0.00062	0.39864	0.58842	0.01232			

表 5-9-8: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒西新井大師西 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						西新井大師西駅						
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→終	
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	41.4285714	
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	31.2	24	41.4285714	
路線バス	23.5714286				762.5	0.58823529	1326	0.58823529				0	
<div></div>													
			日暮里 (A) →西新井大師西 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合					
			新交通システム (階段使用)	1140.82	0.10261	0.12101	0.68372	0.09267					
			新交通システム (エスカレーター)	1143.14	0.10443	0.12076	0.68233	0.09248					
			路線バス	2113.25	0.00056	0.36082	0.62747	0.01115					

		日暮里駅A地点		谷在家駅	
--	--	---------	--	------	--

日暮車 (A) 一谷在家 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1247.25	0.09385	0.11068	0.67348	0.12198
新交通システム (エスカレーター)	1248.49	0.09475	0.11057	0.67282	0.12186
路線バス	2960.75	0.0004	0.46357	0.52808	0.00796

		日暮里駅A地点		舎人公団駅	
--	--	---------	--	-------	--

日暮里 (A) 一舎人公園 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1381.91	0.08343	0.0999	0.69469	0.12198
新交通システム (エレベーター)	1383.15	0.08425	0.09981	0.69407	0.12188
路線バス	3146.75	0.00037	0.43616	0.55597	0.00749

表 5-9-11: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒舎人 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						舎人駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1080	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	107.142857
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1080	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	107.142857
路線バス	23.5714286				1372.5	0.58823529	2121.6	0.58823529				0

日暮里 (A) →舎人 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1507.12	0.07806	0.0916	0.7166	0.11375
新交通システム (エスカレーター)	1508.36	0.07882	0.09152	0.71601	0.11365
路線バス	3518.85	0.00033	0.39004	0.60292	0.0067

表 5-9-12: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 非高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						見沼代親水公園駅				
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	駅出入口(バス等)→終点
新交通システム (階段使用)	0	34.11764706	27.64705882	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1200	0.58823529	32.14285714	30.58823529	58.5714286
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1200	0.58823529	32.14285714	31.2	58.5714286
路線バス	23.5714286				1372.5	0.58823529	2394	0.58823529			
				日暮里 (A) →見沼代親水公園 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合		
				新交通システム (階段使用)	1579.14	0.07487	0.08742	0.75991	0.0778		
				新交通システム (エスカレーター)	1581.48	0.07624	0.08729	0.75878	0.07768		
				路線バス	3791.25	0.00031	0.36202	0.63145	0.00622		

表 5-9-13: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒西日暮里 高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						西日暮里駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.769230769	60	0.653594771	40.90909091	39.21568627	33.33333333	94.5454545
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.769230769	60	0.653594771	40.90909091	36	33.33333333	94.5454545
路線バス	30				782.5	0.769230769	139.1	0.653594771				80.9090909
		日暮里 (A) →赤土小学校前 高年齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷が 占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合					
		新交通システム (階段使用)	529.153	0.29243	0.26089	0.1133886	0.33329					
		新交通システム (エスカレーター)	508.169	0.26321	0.27166	0.1180711	0.34706					
		路線バス	1013.93	0.0014	0.75202	0.1371887	0.10939					

表 5-9-14: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒赤土小学校前 高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						赤土小学校前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点	
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	180	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	76.3636364	
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	180	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	76.3636364	
路線バス	30				762.5	0.76923077	378.6	0.6535948				0	

日暮里 (A) →赤土小学校前 高年齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	618.553	0.23009	0.22318	0.291	0.25573
新交通システム (エスカレーター)	600.784	0.20732	0.22978	0.29961	0.26329
路線バス	1172.52	0.00121	0.65031	0.32289	0.02559

表 5-9-15: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒熊野前 高齢者

日暮里 A 起点	日暮里駅A地点						熊野前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	300	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	26.36363636
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	300	0.6535948	40.90909091	33.9869281	24.6	26.36363636
路線バス	30				564.25	0.76923077	552.5	0.6535948				140.95454545

	日暮里 (A) 一貫野前 乗降車	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間のうち が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)		689.207	0.20745	0.2003	0.43528	0.15697
新交通システム (エスカレーター)		669.24	0.18381	0.20628	0.44827	0.16165
路線バス		1289.13	0.0011	0.4377	0.42858	0.13261

表 5-9-16: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒足立小台 高齢者

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						足立小台駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口階	
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0467895	0.76923077	360	0.6535948	40.90909091	41.83006536	50
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0467895	0.76923077	360	0.6535948	40.90909091	41.83006536	50
路線バス	30				762.5	0.76923077	695.7	0.6535948			154.06363

日暮里 (A) 一足立小台 徒歩	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	753.889	0.16451	0.18312	0.47752	0.17485
新交通システム (エスカレーター)	736.12	0.14434	0.18754	0.48905	0.17907
路線バス	1643.69	0.00087	0.4639	0.42326	0.11198

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						扇橋駅						駅出入口(バス等)一地点
	起点一駅出入口(バス等)	出入口一改札	改札一ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札一ホーム階	出入口一改札		
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	480	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	36.3636364	
新交通システム (エレベーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	480	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	36.3636364	
路線バス	30				762.5	0.76923077	839	0.6535948				0	

日暮車 (A) 一高大概 低車速	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	878.553	0.162	0.15713	0.54635	0.13452
新交通システム (エリフト)	860.784	0.1447	0.16038	0.55763	0.1373
路線バス	1632.92	0.00087	0.46695	0.5138	0.01837

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→起点
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	600	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	139.090909
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	600	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	139.090909
路線バス	30				762.5	0.76923077	1033.4	0.6535948				0

日暮車 (A) 一高野 夜線車	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1101.93	0.12975	0.12528	0.5445	0.20047
新交通システム (スリッパ)	1084.17	0.11549	0.12733	0.55342	0.20376
路線バス	1827.32	0.00078	0.41728	0.56553	0.01642

日暮里 A起点	日暮里駅A地点						江北駅					
	起点←駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→起点
新交通システム (階段使用)	0	44.61538461	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	660	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	17.2727273
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	660	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	17.2727273
路線バス	30				762.5	0.76923077	1125.5	0.6535948				0

日暮車 (A) ー江北 区部車	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1039.46	0.13692	0.13281	0.63494	0.09533
新交通システム (エレベーター)	1021.69	0.12191	0.13512	0.64599	0.09699
路線バス	1919.42	0.00074	0.39725	0.58637	0.01563

日暮里 A 起点	日暮里駅A地点						西新井大師西駅						駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	780	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	52.7272727	
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	780	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	52.7272727	
路線バス	30				762.5	0.76923077	1326	0.6535948				0	

日暮車 (A) 一宮新井大原西 区間車	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1194.92	0.11911	0.11553	0.65276	0.1126
新交通システム (エレベーター)	1177.15	0.10581	0.11727	0.66262	0.1143
路線バス	2119.92	0.00067	0.35968	0.62549	0.01415

表 5-9-21: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒谷在家 高齢者

日暮里 A 起点	日暮里駅A地点						谷在家駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	840	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	111.8181818
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	840	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	111.8181818
路線バス	30				1372.5	0.76923077	1563.5	0.6535948				0

日暮里 (A) →谷在家 徒歩時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1314.01	0.10831	0.10506	0.63927	0.14736
新交通システム (エスカレーター)	1296.24	0.09609	0.1065	0.64803	0.14938
路線バス	2967.42	0.00048	0.46252	0.52689	0.01011

表 5-9-22: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒舎人公園 高齢者

日暮里 A 起点	日暮里駅A地点					舎人公園駅						
	起点←駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→駅
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0467805	0.76923077	960	0.6535948	40.90909091	33.33333333	24.83660131	132.7272727
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0467805	0.76923077	960	0.6535948	40.90909091	33.33333333	24.83660131	132.7272727
路線バス	30				1372.5	0.76923077	1749.5	0.6535948				0

日暮里 (A) 一舎人公園 間徒歩	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1452.96	0.0966	0.09501	0.66072	0.14766
新交通システム (エスカレーター)	1435.19	0.08542	0.09619	0.6689	0.14949
路線バス	3153.42	0.00045	0.43524	0.55479	0.00951

表 5-9-23: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒舎人 高齢者

日暮里 A 起点	日暮里駅A地点										舎人駅		
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→駅	
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	1080	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	136.363636	
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	1080	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	136.363636	
路線バス	30				1372.5	0.76923077	2121.6	0.6535948				0	

日暮里 (A) 一舎人 区間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1579.21	0.09054	0.08742	0.68389	0.13816
新交通システム (エスカレーター)	1561.44	0.08019	0.08841	0.69167	0.13973
路線バス	3525.52	0.0004	0.3893	0.60178	0.00851

表 5-9-24: 所要時間の算出過程 日暮里(A)⇒見沼代親水公園 高齢者

日暮里 A 起点	日暮里駅A地点					見沼代親水公園駅						
	起点～駅出入口(バス等)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階		出入口～改札
新交通システム (階段使用)	0	44.61538462	36.15384615	40.90909091	138.0487805	0.76923077	1200	0.6535948	40.90909091	33.9869281	27.45098039	74.54545455
新交通システム (エスカレーター)	0	34.8	28.2	40.90909091	138.0487805	0.76923077	1200	0.6535948	40.90909091	33.9869281	27.45098039	74.54545455
路線バス	30				1372.5	0.76923077	2394	0.6535948				0

日暮里 (A) 一見沼代親水公園 見沼駅	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1638.04	0.08768	0.08428	0.73258	0.09546
新交通システム (エスカレーター)	1620.27	0.07768	0.0852	0.74062	0.0965
路線バス	3797.92	0.00037	0.36138	0.63034	0.0079

＜日暮里(B)⇒見沼代親水公園＞

表 5-9-25: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒西日暮里 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						西日暮里駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.588235294	60	0.58823529	32.14285714	30.29411765	30	74.2857143
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.588235294	60	0.58823529	32.14285714	36	30	74.2857143
路線バス	112.8571429				762.5	0.588235294	139	0.58823529				63.5714286

日暮里 (B) →西日暮里 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷が 占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合	新交通システム (階段使用)		新交通システム (エスカレーター)		路線バス	
						所要時間	割合	所要時間	割合	所要時間	割合
						542.797	0.22324	0.2543287	0.11054	0.41189	
						544.597	0.22581	0.2534881	0.11017	0.41053	
						1079.11	0.00109	0.7066041	0.12881	0.1635	

表 5-9-26: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒赤土小学校前 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	180	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	60
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	180	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	60
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	378.6	0.58823529				0

日暮里 (B) →赤土小学校前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	637.334	0.17259	0.2166	0.28243	0.32838
新交通システム (エスカレーター)	638.429	0.17401	0.21623	0.28194	0.32781
路線バス	1255.13	0.00094	0.60751	0.30164	0.08992

表 5-9-27: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒熊野前 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						熊野前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	300	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	20.71428571	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	300	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.6	20.71428571	
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	552.5	0.58823529				122.6428571	

	日暮里 (B) 一熊野前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
	新交通システム (階段使用)	718.637	0.15389	0.1921	0.41746	0.23656
	新交通システム (エスカレーター)	720.213	0.15574	0.19168	0.41654	0.23604
	路線バス	1551.68	0.00076	0.4914	0.35607	0.15177

表 5-9-28: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒足立小台 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						足立小台駅				
	起点～駅出入口(バス停)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階 ～改札・出入口	駅出入口(バス停)～終
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	360	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.28571429
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	360	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.28571429
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	695.7	0.58823529			137.7

日暮里 (B) ～足立小台 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	780.15	0.11989	0.17695	0.46145	0.24171
新交通システム (エスカレーター)	781.244	0.12112	0.1767	0.4608	0.24137
路線バス	1709.93	0.00069	0.44592	0.40686	0.14653

表 5-9-29: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒扇大橋 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						扇大橋駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	480	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	28.5714286
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	480	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	28.5714286
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	839	0.58823529				0

日暮里 (B) →扇大橋 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	905.906	0.12143	0.15239	0.52986	0.19633
新交通システム (エスカレーター)	907	0.12249	0.1522	0.52922	0.19609
路線バス	1715.53	0.00069	0.44447	0.48906	0.06579

表 5-9-30: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒高野 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	600	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	41.4285714
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	600	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	41.4285714
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	1033.4	0.58823529				0

日暮里 (B) →高野 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1039.35	0.1064	0.13282	0.57728	0.18349
新交通システム (エスカレーター)	1040.45	0.10734	0.13268	0.57668	0.1833
路線バス	1909.93	0.00062	0.39923	0.54107	0.05909

表 5-9-31: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒江北 非高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						江北駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	660	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	13.5714286	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	660	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	13.5714286	
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	1125.5	0.58823529				0	

日暮里 (B) →江北 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1070.91	0.10272	0.12891	0.6163	0.15207
新交通システム (エスカレーター)	1072	0.10363	0.12878	0.61567	0.15192
路線バス	2002.03	0.00059	0.38086	0.56218	0.05637

表 5-9-32: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒西新井大師西 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						西新井大師西駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	41.42857143	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	31.2	24	41.42857143	
路線バス	112.8571429				762.5	0.58823529	1326	0.58823529				0	

日暮里 (B) →西新井大師西 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1218.76	0.09026	0.11327	0.63999	0.15648
新交通システム (エスカレーター)	1220.94	0.09188	0.11307	0.63885	0.1562
路線バス	2202.53	0.00053	0.34619	0.60203	0.05124

表 5-9-33: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒谷在家 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						谷在家駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	840	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	87.8571429	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	840	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	87.8571429	
路線バス	112.8571429				1372.5	0.58823529	1563.5	0.58823529				0	

日暮里 (B) →谷在家 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1325.19	0.08301	0.10417	0.63387	0.17895
新交通システム (エスカレーター)	1326.29	0.08376	0.10409	0.63335	0.1788
路線バス	3050.03	0.00039	0.45	0.51262	0.037

表 5-9-34: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人公園 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						舎人公図駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	960	0.58823529	32.14285714	30	22.35294118	104.285714
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	960	0.58823529	32.14285714	30	22.35294118	104.285714
路線バス	112.8571429				1372.5	0.58823529	1749.5	0.58823529				0
			日暮里 (B) →舎人公図 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
			新交通システム (階段使用)	1459.86	0.07414	0.09456	0.6576	0.1737				
			新交通システム (エスカレーター)	1460.95	0.07483	0.09449	0.65711	0.17357				
			路線バス	3236.03	0.00036	0.42413	0.54063	0.03488				

表 5-9-35: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人 非高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						舎人駅					
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	27.64705882	27.05882353	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1080	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	107.14285714
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1080	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	107.14285714
路線バス	112.8571429				1372.5	0.58823529	2121.6	0.58823529				0
<div></div>												
				</								

表 5-9-37: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒西日暮里 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						西日暮里駅						
	起点～駅出入口(バス停)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階	出入口～改札	駅出入口(バス停)～終点	
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.769230769	60	0.653594771	40.90909091	39.21568627	33.33333333	94.5454545	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.769230769	60	0.653594771	40.90909091	36	33.33333333	94.5454545	
路線バス	112.8571429				762.5	0.769230769	139.1	0.653594771				80.9090909	

			日暮里 (B) ～赤土小学校前 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷が 占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が占め る割合				
			新交通システム (階段使用)	596.156	0.24408	0.2315647	0.10064	0.42370989				
			新交通システム (エスカレーター)	577.202	0.21926	0.2391688	0.10395	0.43762366				
			路線バス	1096.79	0.0013	0.6952112	0.12682	0.17666682				

表 5-9-38: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒赤土小学校前 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						赤土小学校前駅					
	起点～駅出入口(バス停)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階	出入口～改札	駅出入口(バス停)～終
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	180	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	76.3636364
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	180	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	76.3636364
路線バス	112.8571429				762.5	0.76923077	378.6	0.6535948				0

			日暮里 (B) ～赤土小学校前 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
			新交通システム (階段使用)	685.556	0.19414	0.20137	0.26256	0.34193				
			新交通システム (エスカレーター)	669.818	0.1752	0.2061	0.26873	0.34997				
			路線バス	1255.38	0.00113	0.60739	0.30158	0.0899				

表 5-9-39: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒熊野前 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						熊野前駅					駅出入口(バス停)→終
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	300	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	26.3636364
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	300	0.6535948	40.90909091	33.9869281	24.6	26.3636364
路線バス	112.8571429				762.5	0.76923077	552.5	0.6535948				140.9545455

表 5-9-41: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒扇大橋 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						扇大橋駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	480	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	36.3636364	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	480	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	36.3636364	
路線バス	112.8571429				762.5	0.76923077	839	0.6535948				0	

日暮里 (B) →扇大橋 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	945.556	0.14076	0.146	0.50764	0.20561
新交通システム (エスカレーター)	929.818	0.12621	0.14847	0.51623	0.20909
路線バス	1715.78	0.00083	0.4444	0.48899	0.06578

表 5-9-42: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒高野 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	600	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	139.090909
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	600	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	139.090909
路線バス	112.8571429				762.5	0.76923077	1033.4	0.6535948				0

日暮里 (b) →高野 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1168.94	0.11442	0.1181	0.51329	0.2542
新交通システム (エスカレーター)	1153.2	0.10233	0.11971	0.52029	0.25767
路線バス	1910.18	0.00074	0.39918	0.541	0.05908

表 5-9-43: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒江北 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点							江北駅			
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	660	0.6535948	40.90909091	33.9869281	17.2727273
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	660	0.6535948	40.90909091	33.9869281	17.2727273
路線バス	112.8571429				762.5	0.76923077	1125.5	0.6535948			0
			日暮里 (B) →江北 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
			新交通システム (階段使用)	1106.47	0.12029	0.12477	0.59649	0.15845			
			新交通システム (エスカレーター)	1090.73	0.10759	0.12657	0.6051	0.16074			
			路線バス	2002.28	0.00071	0.38082	0.56211	0.05636			

表 5-9-44: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒西新井大師西 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						西新井大師西駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	780	0.6535948	32.14285714	30.58823529	23.52941176	41.42857143
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	780	0.6535948	32.14285714	30.58823529	23.52941176	41.42857143
路線バス	112.8571429				762.5	0.76923077	1326	0.6535948				0

日暮里 (B) →西新井大師西 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1235.84	0.10283	0.1117	0.63115	0.15432
新交通システム (エスカレーター)	1220.1	0.09125	0.11315	0.63929	0.15631
路線バス	2202.78	0.00065	0.34615	0.60197	0.05123

表 5-9-45: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒谷在家 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						谷在家駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	840	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	111.818182	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	840	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.14379085	111.818182	
路線バス	112.8571429				1372.5	0.76923077	1563.5	0.6535948				0/1.1	

日暮里 (B) →谷在家 の徒歩	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1381.01	0.09637	0.09996	0.60825	0.19541
新交通システム (エスカレーター)	1365.27	0.08596	0.10111	0.61526	0.19767
路線バス	3050.28	0.00047	0.44996	0.51258	0.037

表 5-9-46: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人公園 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						舎人公園駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点	
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	960	0.6535948	40.90909091	33.33333333	24.83660131	132.727273	
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	960	0.6535948	40.90909091	33.33333333	24.83660131	132.727273	
路線バス	112.8571429				1372.5	0.76923077	1749.5	0.6535948				0	

日暮里 (B) →舎人公園 の徒歩	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1519.96	0.08627	0.09082	0.6316	0.19131
新交通システム (エスカレーター)	1504.22	0.07671	0.09177	0.6382	0.19331
路線バス	3236.28	0.00044	0.4241	0.54059	0.03487

表 5-9-47: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒舎人 高齢者

日暮里 B起点	日暮里駅B地点						舎人駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	85	36.15384615	35.38461538	32.14285714	138.0487805	0.76923077	1080	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	136.363636
新交通システム (エスカレーター)	85	28.2	27.6	32.14285714	138.0487805	0.76923077	1080	0.6535948	40.90909091	33.9869281	26.79738562	136.363636
路線バス	112.8571429				1372.5	0.76923077	2121.6	0.6535948				0

日暮里 (B) →舎人 区間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1646.21	0.08124	0.08386	0.65605	0.17884
新交通システム (エスカレーター)	1630.47	0.07238	0.08467	0.66239	0.18057
路線バス	3608.38	0.00039	0.38036	0.58796	0.03128

表 5-9-48: 所要時間の算出過程 日暮里(B)⇒見沼代親水公園 高齢者

日暮里 B 起点	日暮里駅B地点						見沼代親水公園駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	108.18182	36.15384615	35.38461538	40.90909091	138.0487805	0.76923077	1200	0.6535948	40.90909091	33.9869281	27.45098039	74.54545455
新交通システム (エスカレーター)	108.18182	((20+9*31*0.15/(0.5*2))	27.6	40.90909091	138.0487805	0.76923077	1200	0.6535948	40.90909091	33.9869281	27.45098039	74.54545455
路線バス	143.6363636				1372.5	0.76923077	2394	0.6535948				0

日暮里 (B) →見沼代親水公園 区間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1736.99	0.07737	0.07948	0.69085	0.1523
新交通システム (エスカレーター)	1693.05	0.05343	0.08154	0.70878	0.15625
路線バス	3911.56	0.00036	0.35088	0.61203	0.03672

<見沼代親水公園⇒日暮里(A, B)>

表 5-9-49: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						舎人駅					駅出入口(バス等)→終点
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	132.2014925	0.588235294	120	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	139.285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	132.2014925	0.588235294	120	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	139.285714
路線バス	0				1329.473684	0.588235294	296.1	0.58823529				0

見沼代親水公園 →舎人 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷が 占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合		
新交通システム (階段使用)	604.092	0.18404	0.2188432	0.19865	0.39847		
新交通システム (エスカレーター)	605.198	0.18553	0.2184433	0.19828	0.39774		
路線バス	1626.75	0.00072	0.8172575	0.18202	0		

表 5-9-50: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人公園 非高齢者

見沼代親水公園駅						舎人公園駅						
見沼代親水公園 起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	132.2014925	0.58823529	240	0.58823529	32.14285714	30	22.35294118	103.571429
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	132.2014925	0.58823529	240	0.58823529	32.14285714	30	22.35294118	103.571429
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	700.6	0.58823529				0

見沼代親水公園 →舎人公園 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	686.025	0.15863	0.19271	0.34984	0.29882
新交通システム (エスカレーター)	687.131	0.15998	0.1924	0.34928	0.29834
路線バス	2031.25	0.00058	0.65451	0.34491	0

表 5-9-51: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒谷在家 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						谷在家駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	360	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	148.571429
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	360	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	148.571429
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	902.9	0.58823529				0

見沼代親水公園 →谷在家 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	860.079	0.12926	0.1615	0.41857	0.29067
新交通システム (エスカレーター)	861.185	0.13038	0.16129	0.41803	0.2903
路線バス	2233.55	0.00053	0.59523	0.40424	0

表 5-9-52: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒西新井大師西 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						西新井大師西駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	420	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	76.4285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	420	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	76.4285714
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	1042.5	0.58823529				0

見沼代親水公園 →西新井大師西 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	847.936	0.13111	0.16381	0.49532	0.20975
新交通システム (エスカレーター)	849.042	0.13225	0.1636	0.49468	0.20948
路線バス	2373.15	0.0005	0.56021	0.43929	0

表 5-9-53: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒江北 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						江北駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	540	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	19.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	540	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	19.2857143
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	1252	0.58823529				0

見沼代親水公園 —江北 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	910.205	0.1215	0.15261	0.59327	0.13262						
新交通システム (エスカレーター)	911.311	0.12256	0.15242	0.59255	0.13246						
路線バス	2582.65	0.00046	0.51477	0.48477	0						

表 5-9-54: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒高野 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	600	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	94.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	600	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	94.2857143
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	1430.1	0.58823529				0

見沼代親水公園 →高野 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1045.79	0.10631	0.13282	0.57373	0.18714
新交通システム (エスカレーター)	1046.9	0.10725	0.13268	0.57312	0.18695
路線バス	2760.75	0.00043	0.48156	0.51801	0

表 5-9-55: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒扇大橋 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						扇大橋駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	720	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	109.285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	720	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	109.285714
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	1658.9	0.58823529				0

見沼代親水公園 一箇大橋 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	1180.2	0.0937	0.11769	0.61006	0.17854						
新交通システム (エスカレーター)	1181.31	0.09455	0.11758	0.60949	0.17837						
路線バス	2989.55	0.00039	0.44471	0.5549	0						

表 5-9-56: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒足立小台 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅					足立小台駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・駅出入口	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	840	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	840	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.2857143
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	1827.4	0.58823529			30.71428571

見沼代親水公園 一足立小台 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1213.73	0.07754	0.11444	0.69208	0.11593
新交通システム (エスカレーター)	1214.84	0.07838	0.11434	0.69145	0.11583
路線バス	3188.76	0.00037	0.41692	0.57307	0.00963

表 5-9-57: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒熊野前 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						熊野前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	900	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	20.7142857
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	900	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.6	20.7142857
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	1995.9	0.58823529				45
<div></div>												
			見沼代親水公園 →熊野前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
			新交通システム (階段使用)	1272.22	0.08739	0.10918	0.70742	0.09601				
			新交通システム (エスカレーター)	1273.81	0.08853	0.10904	0.70654	0.09589				
			路線バス	3371.55	0.00035	0.39432	0.59198	0.01335				

表 5-9-58: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒赤土小学校前 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅					赤土小学校前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	1020	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	32.14285714
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	1020	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	32.14285714
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	2200.6	0.58823529				0

見沼代親水公園 →赤土小学校前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合	見沼代親水公園駅		赤土小学校前駅	
						乗車時間	乗車移動時間	降車時間	降車移動時間
新交通システム (階段使用)	1403.06	0.07882	0.099	0.72698	0.0952	乗車時間	乗車移動時間	降車時間	降車移動時間
新交通システム (エスカレーター)	1404.17	0.07954	0.09892	0.72641	0.09512	乗車時間	乗車移動時間	降車時間	降車移動時間
路線バス	3531.25	0.00033	0.37649	0.62318	0	乗車時間	乗車移動時間	降車時間	降車移動時間

表 5-9-59: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒西日暮里 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						西日暮里駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	1140	0.58823529	32.14285714	35.29411765	30	74.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	1140	0.58823529	32.14285714	36	30	74.2857143
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	2482.3	0.58823529				138.414286

見沼代親水公園 →西日暮里 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合						
新交通システム (階段使用)	1576.38	0.07724	0.08811	0.72318	0.11147						
新交通システム (エスカレーター)	1578.19	0.0783	0.08801	0.72235	0.11134						
路線バス	3951.36	0.0003	0.33646	0.62821	0.03503						

表 5-9-60: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(A) 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						日暮里駅A地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	1200	0.58823529	32.14285714	27.64705882	34.11764706	0
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	1200	0.58823529	32.14285714	28.2	34.8	0
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	2646	0.58823529				75

見沼代親水公園 →日暮里(A) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1558.57	0.07586	0.08912	0.76994	0.06508
新交通システム (エスカレーター)	1560.91	0.07725	0.08899	0.76878	0.06498
路線バス	4051.65	0.00029	0.32813	0.65307	0.01851

表 5-9-61: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(B) 非高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						日暮里駅B地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.142857	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1200	0.58823529	32.14285714	27.05882353	27.64705882	85
新交通システム (エスカレーター)	37.142857	25.2	31.2	32.14285714	138.0487805	0.58823529	1200	0.58823529	32.14285714	31.2	34.8	92.85714286
路線バス	0				1329.473684	0.58823529	2646	0.58823529				109.2857143

見沼代親水公園 一日暮里(B) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1635.65	0.06797	0.0844	0.73365	0.11398
新交通システム (エスカレーター)	1655.91	0.07463	0.08337	0.72468	0.11733
路線バス	4085.94	0.00029	0.32538	0.64759	0.02675

表 5-9-62: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						舎人駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	132.2014925	0.769230769	120	0.653594771	40.90909091	33.9869281	26.79738562	177.272727
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	132.2014925	0.769230769	120	0.653594771	40.90909091	33.9869281	26.79738562	177.272727
路線バス	0/1.1				1329.473684	0.769230769	296.1	0.653594771				0
<div></div>												
				見沼代親水公園 一舎人 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷が 占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が占 める割合			
				新交通システム (階段使用)	693.08	0.19408	0.1907449	0.17314	0.4420322			
				新交通システム (エスカレーター)	677.172	0.17515	0.1952258	0.17721	0.4524161			
				路線バス	1627	0.00087	0.8171337	0.18199	0			

表 5-9-63: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒舎人公園 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅							舎人公園駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	132.2014925	0.76923077	240	0.65359477	40.90909091	33.33333333	24.83660131	131.818182	
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	132.2014925	0.76923077	240	0.65359477	40.90909091	33.33333333	24.83660131	131.818182	
路線バス	0				983.8105263	0.76923077	700.6	0.65359477				0	

見沼代親水公園 →舎人公園 乗車者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
新交通システム (階段使用)	765.011	0.17242	0.17281	0.31372	0.34105				
新交通システム (エスカレーター)	749.103	0.15484	0.17648	0.32038	0.3483				
路線バス	1685.83	0.00084	0.58358	0.41558	0				

表 5-9-64: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒谷在家 高齢者

		見沼代親水公園駅						谷在家駅					
見沼代親水公園 起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	360	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	189.090909	
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	360	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	189.090909	
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	902.9	0.65359477				0	

見沼代親水公園 →谷在家 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	951.599	0.14136	0.14597	0.37831	0.33437
新交通システム (エスカレーター)	935.691	0.12676	0.14845	0.38474	0.34005
路線バス	2233.8	0.00064	0.59516	0.4042	0

表 5-9-65: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒西新井大師西 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						西新井大師西駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	420	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	97.2727273
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	420	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	97.2727273
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	1042.5	0.65359477				0

見沼代親水公園 ～西新井大師西 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	919.781	0.14625	0.15102	0.45663	0.24611
新交通システム (エスカレーター)	903.873	0.13122	0.15367	0.46467	0.25044
路線バス	2373.4	0.0006	0.56016	0.43924	0

表 5-9-66: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒江北 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						江北駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	540	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	24.5454545
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	540	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	24.5454545
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	1252	0.65359477				0
<div></div>												
			見沼代親水公園 →江北 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
			新交通システム (階段使用)	966.4	0.13852	0.14373	0.55877	0.15898				
			新交通システム (エスカレーター)	950.492	0.1241	0.14614	0.56813	0.16164				
			路線バス	2582.9	0.00055	0.51472	0.48473	0				

表 5-9-67: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒高野 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						高野駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	600	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	120
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	600	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	120
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	1430.1	0.65359477				0

見沼代親水公園 →高野 区間別	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1122.51	0.11983	0.12374	0.53452	0.22191
新交通システム (エスカレーター)	1106.6	0.10718	0.12552	0.5422	0.2251
路線バス	2761	0.00052	0.48152	0.51797	0

表 5-9-68: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒扇大橋 高齢者

見沼代親水公園駅						扇大橋駅						
見沼代親水公園 起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	720	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	139.0909090
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	720	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	139.0909090
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	1658.9	0.65359477				0

見沼代親水公園 →扇大橋 区間別	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1260.95	0.10616	0.11016	0.571	0.21268
新交通システム (エスカレーター)	1245.04	0.09474	0.11156	0.5783	0.2154
路線バス	2989.8	0.00048	0.44467	0.55485	0

表 5-9-69: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒足立小台 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						足立小台駅				駅出入口(バス停)→終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口	
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	840	0.65359477	40.90909091	41.83006536	50
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	840	0.65359477	40.90909091	41.83006536	50
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	1827.4	0.65359477			39.0909091
			見沼代親水公園 →足立小台 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合			
			新交通システム (階段使用)	1273.55	0.09074	0.10907	0.65957	0.14062			
			新交通システム (エスカレーター)	1257.65	0.07924	0.11045	0.66791	0.1424			
			路線バス	3197.39	0.00044	0.4158	0.57153	0.01223			

表 5-9-70: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒熊野前 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅					熊野前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	900	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738662	26.3636364
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	900	0.65359477	40.90909091	33.9869281	24.6	26.3636364
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	1995.9	0.65359477				57.2727273

見沼代親水公園 →熊野前 所要時間	見沼代親水公園 所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合							
新交通システム (階段使用)	1328.87	0.10122	0.10453	0.67727	0.11698							
新交通システム (エスカレーター)	1310.77	0.08881	0.10597	0.68662	0.1186							
路線バス	3384.07	0.00042	0.39286	0.58979	0.01692							

表 5-9-71: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒赤土小学校前 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス係)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	1020	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	40.9090909
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	1020	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	40.9090909
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	2200.6	0.65359477				0

見沼代親水公園 →赤土小学校前 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1462.76	0.09151	0.09496	0.69731	0.11622
新交通システム (エスカレーター)	1446.86	0.08152	0.096	0.70498	0.1175
路線バス	3531.5	0.0004	0.37646	0.62314	0

表 5-9-72: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒西日暮里 高齢者

見沼代親水公園 起点	見沼代親水公園駅					西日暮里駅						
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階		出入口→改札
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	1140	0.65359477	40.90909091	39.21568627	33.33333333	94.5454545
新交通システム (エスカレーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	1140	0.65359477	40.90909091	36	33.33333333	94.5454545
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	2482.3	0.65359477				154.972727

見沼代親水公園 →西日暮里 負荷率	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1648.82	0.08872	0.08424	0.6914	0.13563
新交通システム (エスカレーター)	1629.69	0.07802	0.08523	0.69952	0.13723
路線バス	3968.17	0.00036	0.33503	0.62555	0.03905

表 5-9-73: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(A) 高齢者

見沼代親水公園		見沼代親水公園駅					日暮里駅A地点					
起点	起点～駅出入口(バス停)	出入口～改札	改札～ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札～ホーム階	出入口～改札	駅出入口(バス停)～終点
新交通システム (階段使用)	47.2727273	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	1200	0.65359477	40.90909091	30.71895425	37.90849673	0
新交通システム (エレベーター)	47.2727273	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	1200	0.65359477	40.90909091	28.2	34.8	0
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	2646	0.65359477				95.4545455

➡

見沼代親水公園 一日暮里(A) 乗車率	一般化時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1610.35	0.0884	0.08626	0.74518	0.08016
新交通システム (エレベーター)	1588.82	0.07605	0.08743	0.75528	0.08125
路線バス	407.35	0.00035	0.32646	0.64975	0.02344

表 5-9-74: 所要時間の算出 見沼代親水公園⇒日暮里(B) 高齢者

見沼代親水公園駅						日暮里駅B地点						
見沼代親水公園 起点	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	47.272727	32.30769231	40	40.90909091	138.902439	0.76923077	1200	0.65359477	40.90909091	36.60130719	30.71895425	108.1818182
新交通システム (エスカレーター)	47.272727	25.2	31.2	40.90909091	138.902439	0.76923077	1200	0.65359477	40.90909091	28.2	34.8	118.1818182
路線バス	0				1329.473684	0.76923077	2646	0.65359477				139.0909091

見沼代親水公園 →日暮里(B) 区間※	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1717.23	0.08214	0.08089	0.6988	0.13817
新交通システム (エスカレーター)	1707	0.07078	0.08137	0.70299	0.14486
路線バス	4115.99	0.00035	0.323	0.64286	0.03379

<西新井大師西⇒日暮里(A, B)>

表 5-9-75: 所要時間の算出 西新井大師西⇒江北 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						江北駅						駅出入口(バス停)→終
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.588235294	120	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	19.2857143	
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.588235294	120	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	19.2857143	
路線バス	0				712.7027027	0.588235294	233.6	0.58823529				0	

西新井大師西 →江北 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷が 占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	490.205	0.2256	0.2833558	0.2448	0.24625
新交通システム (エスカレーター)	491.311	0.22734	0.282718	0.24424	0.2457
路線バス	947.479	0.00124	0.7522094	0.24655	0

表 5-9-76: 所要時間の算出 西新井大師西⇒高野 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						高野駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	180	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	94.2857143	
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	180	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	94.2857143	
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	432.2	0.58823529				0	

西新井大師西 →高野 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	625.793	0.17766	0.22196	0.28763	0.31275
新交通システム (エスカレーター)	626.899	0.17911	0.22157	0.28713	0.31219
路線バス	1146.08	0.00103	0.62186	0.37711	0

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						扇橋駅						駅出入口(バス等)一終点
	起点一駅出入口(バス等)	出入口一改札	改札一ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成成分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成成分)	改札一ホーム階	出入口一改札		
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	300	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	109.285714	
新交通システム (スカパーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	300	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	109.285714	
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	687.3	0.58823529				0	

西新井大師西 一駅大橋 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	760.205	0.14547	0.18272	0.39463	0.27718
新交通システム (エスカレーター)	761.311	0.14671	0.18245	0.39406	0.27678
路線バス	1401.18	0.00084	0.50864	0.49052	0

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						足立小台駅					駅出入口(バス等)一終点
	起点一駅出入口(バス等)	出入口一改札	改札一ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階一改札・出入口		
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	420	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.2857143	
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	420	0.58823529	32.14285714	37.64705882	39.2857143	
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	875.2	0.58823529			30.7142857	

西新井大師西 一足立小台 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	793.734	0.11858	0.175	0.52914	0.17728
新交通システム (エスカレーター)	794.84	0.1198	0.17476	0.52841	0.17703
路線バス	1619.79	0.00073	0.44	0.54032	0.01896

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						熊野前駅						駅出入口(バス等)一終点
	起点一駅出入口(バス等)	出入口一改札	改札一ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札一ホーム階	出入口一改札		
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	480	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.11764706	20.7142857	
新交通システム (スカレース)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	480	0.58823529	32.14285714	30.58823529	24.6	20.7142857	
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	1063.1	0.58823529				45	

西新井大崎西 一軒野前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	852.222	0.13045	0.16299	0.56323	0.14332
新交通システム (エスカレーター)	853.81	0.13207	0.16269	0.56219	0.14306
路線バス	1821.98	0.00065	0.39117	0.58349	0.0247

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						赤土小学校前駅						駅出入口(バス停)一終点
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札		
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	600	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	32.1428571	
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	600	0.58823529	32.14285714	30.58823529	23.52941176	32.1428571	
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	1291.3	0.58823529				0	

西新井大崎西 一歩土小学校前 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	983.062	0.11249	0.1413	0.61034	0.13587
新交通システム (エスカレーター)	984.168	0.11349	0.14114	0.60965	0.13572
路線バス	2005.18	0.00059	0.35543	0.64398	0

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						西日暮里駅					
	起点←駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス等)→起点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	720	0.58823529	32.14285714	35.29411765	30	74.2857143
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	720	0.58823529	32.14285714	36	30	74.2857143
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	1605.4	0.58823529				138.414286

西新井大団地 一日暮らし(A) 非高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1138.57	0.10385	0.122	0.68507	0.08908
新交通システム (エスカレーター)	1140.91	0.10568	0.12175	0.68367	0.0889
路線バス	2576.88	0.00046	0.27658	0.69386	0.0291

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						日暮里駅A地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	37.14285714	24.70588235	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	27.64705882	34.11764706	0
新交通システム (エスカレーター)	37.14285714	25.2	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	28.2	34.8	0
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	1788	0.58823529				75

西新井大原西 一日乗車(A) 乗降割合	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1138.57	0.10385	0.122	0.68507	0.08908
新交通システム (エスカレーター)	1140.91	0.10568	0.12175	0.68367	0.0889
路線バス	2576.88	0.00046	0.27658	0.69386	0.0291

表 5-9-83: 所要時間の算出 西新井大師西⇒日暮里(B) 非高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						日暮里駅B地点						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	76.4285714	24.11764706	30.58823529	32.14285714	138.902439	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	30.58823529	27.64705882	85	
新交通システム (エスカレーター)	76.4285714	24.6	31.2	32.14285714	138.902439	0.58823529	780	0.58823529	32.14285714	31.2	34.8	92.85714286	
路線バス	0				712.7027027	0.58823529	1788	0.58823529				109.2857143	

表 5-9-84: 所要時間の算出 西新井大師西⇒江北 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						江北駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	120	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	24.5454545
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	120	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	24.5454545
路線バス	0				527.4	0.76923077	233.6	0.65359477				0

西新井大師西 →江北 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	602.439	0.29217	0.17062	0.19919	0.33802
新交通システム (エスカレーター)	545.452	0.21822	0.18845	0.22	0.37334
路線バス	762.423	0.00187	0.69174	0.30639	0

西新井大師西 起点	西新井大師西駅					高野駅					駅出入口(バス等)→起点	
	起点→駅出入口(バス等)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札→ホーム階		
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	180	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	120
新交通システム (スカパー)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	180	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738562	120
路線バス	0				527.4	0.76923077	432.2	0.65359477				0

西新井大師西 一高野 区車庫	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	758.547	0.2329	0.13551	0.2373	0.39429
新交通システム (エスカレーター)	701.56	0.17059	0.14651	0.25657	0.42632
路線バス	961.023	0.00148	0.54879	0.44973	0

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						扇大橋駅						駅出入口(バス停)一終点
	起点一駅出入口(バス停)	出入口一改札	改札一ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	改札一ホーム階	出入口一改札		
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	300	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	139.090909	
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	300	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	139.090909	
路線バス	0				527.4	0.76923077	687.3	0.65359477				0	

西新井大師西 一高大樓 （西口）	所要時間総和 （秒）	全体のうち 垂直方向の食荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の食荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の食荷 が占める割合	全体のうち その他の食荷が 占める割合
新交通システム （階段使用）	896.985	0.19623	0.11459	0.33445	0.35472
新交通システム （エスカレーター）	839.997	0.1417	0.12237	0.35714	0.37879
路線バス	1216.12	0.00117	0.43367	0.56516	0

表 5-9-87: 所要時間の算出 西新井大師西⇒足立小台 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						足立小台駅				
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	ホーム階→改札・出入口	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	420	0.65359477	40.90909091	41.83006536	50
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	420	0.65359477	40.90909091	41.83006536	50
路線バス	0				527.4	0.76923077	875.2	0.65359477			39.0909091

西新井大師西 →足立小台 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	909.593	0.17339	0.113	0.46174	0.25186
新交通システム (エスカレーター)	852.606	0.11814	0.12056	0.49261	0.2687
路線バス	1443.11	0.00099	0.36546	0.60647	0.02709

表 5-9-88: 所要時間の算出 西新井大師西⇒熊野前 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						熊野前駅						
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終	
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	480	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.79738662	26.3636364	
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	480	0.65359477	40.90909091	33.9869281	24.6	26.3636364	
路線バス	0				527.4	0.76923077	1063.1	0.65359477				57.2727273	

西新井大師西 →熊野前 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	964.911	0.18309	0.10653	0.49746	0.21293
新交通システム (エスカレーター)	905.726	0.12971	0.11349	0.52996	0.22684
路線バス	1649.2	0.00086	0.31979	0.64462	0.03473

表 5-9-89: 所要時間の算出 西新井大師西⇒赤土小学校前 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						赤土小学校前駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	600	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	40.9090909
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	600	0.65359477	40.90909091	33.9869281	26.14379085	40.9090909
路線バス	0				527.4	0.76923077	1291.3	0.65359477				0

			西新井大師西 →赤土小学校前 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
			新交通システム (階段使用)	1098.8	0.16019	0.09355	0.54605	0.20022				
			新交通システム (エスカレーター)	1041.82	0.11425	0.09866	0.57592	0.21117				
			路線バス	1820.12	0.00078	0.28976	0.70946	0				

表 5-9-90: 所要時間の算出 西新井大師西⇒西日暮里 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						西日暮里駅					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	720	0.65359477	40.90909091	39.21568627	33.33333333	94.5454545
新交通システム (スリレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	720	0.65359477	40.90909091	36	33.33333333	94.5454545
路線バス	0				527.4	0.76923077	1605.4	0.65359477				154.972727

西新井大師西 →西日暮里 所要時間	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1284.86	0.14666	0.08	0.56037	0.21297
新交通システム (スリレーター)	1224.65	0.10471	0.08393	0.58792	0.22344
路線バス	2289.2	0.00062	0.23039	0.70129	0.0677

表 5-9-91: 所要時間の算出 西新井大師西⇒日暮里(A) 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						西暮里駅A地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	780	0.65359477	40.90909091	30.71895425	37.90849673	0
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	780	0.65359477	40.90909091	28.2	34.8	0
路線バス	0				527.4	0.76923077	1788	0.65359477				95.4545455

西新井大師西 →日暮里(A) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合
新交通システム (階段使用)	1246.39	0.14804	0.08247	0.62581	0.14369
新交通システム (エスカレーター)	1183.78	0.10297	0.08683	0.65891	0.15129
路線バス	2412.28	0.00059	0.21863	0.74121	0.03957

表 5-9-92: 所要時間の算出 西新井大師西⇒日暮里(B) 高齢者

西新井大師西 起点	西新井大師西駅						日暮里駅B地点					
	起点→駅出入口(バス停)	出入口→改札	改札→ホーム階	駅構内の徒歩移動 (車両1編成長分)	待機時間 (立位)	乗車	乗車移動 (座位)	降車	駅構内の徒歩移動 (車両1編成分)	改札→ホーム階	出入口→改札	駅出入口(バス停)→終点
新交通システム (階段使用)	97.2727273	50.46153846	64	40.90909091	102.7878049	0.76923077	780	0.65359477	40.90909091	36.60130719	30.71895425	108.1818182
新交通システム (エスカレーター)	97.2727273	25.338	32.136	40.90909091	102.7878049	0.76923077	780	0.65359477	40.90909091	28.2	34.8	118.1818182
路線バス	0				527.4	0.76923077	1788	0.65359477				139.0909091
<div></div>												
			西新井大師西 →日暮里(B) 高齢者	所要時間総和 (秒)	全体のうち 垂直方向の負荷 が占める割合	全体のうち 待機時間の負荷 が占める割合	全体のうち 乗車時間の負荷 が占める割合	全体のうち その他の負荷が 占める割合				
			新交通システム (階段使用)	1353.27	0.13538	0.07596	0.57638	0.21228				
			新交通システム (エスカレーター)	1301.96	0.09363	0.07895	0.5991	0.22833				
			路線バス	2455.91	0.00058	0.21475	0.72804	0.05664				

引用文献 謝辞

引用文献

- 1) レ・フォン・グエン(2017)：徒歩抵抗と公共交通機関を考慮した歩行者都市内アクセシビリティの評価手法，東京都立大学建築学域博士論文
- 2) 佐藤寛之ほか(2002)：都市公共交通ターミナルにおける乗換抵抗の要因分析と低減制作による便益計測に関する研究，土木計画学研究・論文集，2002, 19 巻，pp. 803-812
- 3) 森谷健太，徳永幸之(2021)：世代間差異を考慮した地域公共交通計画における社会的便益評価手法の検討，都市計画報告集，No. 20，pp. 73-78
- 4) 塚田幸広ほか(2006)，一般化時間による交通結節点の利便性評価手法，国土交通省国土 技術総合研究所資料，第 297 号
- 5) 建築基準法施行令 第 129 条の 12 より
- 6) 東京都交通局ホームページ，https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/nippori_toneri/，2022 年 1 月 20 日閲覧
- 7) 多摩都市モノレール，[https://www.tama-monorail.co.jp/2022 年 1 月 20 日閲覧](https://www.tama-monorail.co.jp/2022年1月20日閲覧)
- 8) 京王バス，<https://www.keio-bus.com/>，2022 年 1 月 20 日閲覧
- 9) 立川バス，<https://www.tachikawabus.co.jp/>，2022 年 1 月 20 日閲覧
- 10) ジョルダン乗換案内，<https://www.jorudan.co.jp/norikae/>，2022 年 1 月 20 日閲覧

謝辞

本研究を執筆するにあたり、指導教員の吉川徹先生には、時間を問わず常に多大なるご指導、ご助言をいただいたことをここに御礼申し上げます。

吉川研究室の皆さま、ご協力もあってここまで書き進めることができました。特に楠さんには研究終盤に色々と助けて下さり、感謝でいっぱいです。同期の皆も 3 年間、研究室活動や就職活動で大変お世話になりました。そして、後輩の皆さま、コロナ禍でなかなか会えず、話もあまりできませんでした。コロナが明けたら OBOG 会でお会いしたいです。今後も頑張ってください！

何分にもまだまだ未熟で不器用な私ではありますが、今後とも日々精進して参りますのでよろしくをお願いします。

2022 年 03 月 繁縄 将太

