

1. はじめに

人の行動が何らかの目的を達することを欲して起されることれば、そのために必要な空間的移動としてのトリップは、目的達成の工程の1過程を構成するものである。

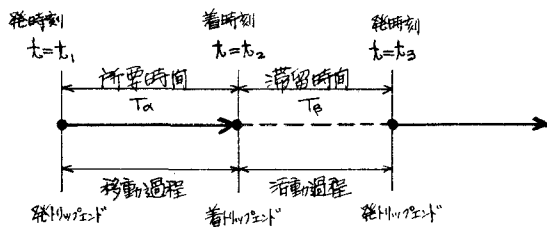
都市交通における交通機関選択性向に関する考察の1つとしてトリップ目的とモードとの関係を中心にいろいろの分析が行なわれてきたが、ここでは、1つの行動の工程を移動過程と活動過程に分け、それぞれを時間を単位として分析を行ない、交通機関選択性向についての考察の1つの試みとする。今後1日目の生活時間配分との関連についての検討も行なう予定である。

2. モード別の滞留時間と所要時間

データとしては広島都市圏で行なわれたパーソントリップ調査のウチ家庭訪問調査のデータを用いた。滞留時間は、滞留して活動を行なう直前のトリップの着時刻、すなわち $t = t_2$ と直後のトリップの発時刻、 $t = t_3$ とから算出される。所要時間は直前のトリップの所要時間で、モードはこのモードのトリップである(右図参照)。

滞留時間 $T_B = t_3 - t_2$

所要時間 $T_A = t_2 - t_1$



3. 考察

表1に目的別平均滞留時間と標準偏差、表2にモード別平均滞留時間と標準偏差および平均所要時間と標準偏差を示す。平均滞留時間をモード別にみると、利用割合のもっとも高い徒歩は145分で営業用乗用車について短い値となつてゐる。徒歩トリップの目的構成をみると買物が30.4%でもっとも大きく、買物目的の滞留時間は20分と短い。帰宅、登校、私用目的が14~16%を占め、特に登校の影響で約2時間20分の滞留時間となつてゐる。次に路線バス利用割合が高い。滞留時間は291分である。目的構成は私用、買物、登校が12~16%を占めてゐる。出勤が28.9%で一番高いため鉄道について滞留時間が長い。利用割合の低い鉄道としての国鉄、私鉄は出勤、登校目的の構成比が大きく、それぞれ約1%、27.1%および30.6%、15.1%で滞留時間が長い。特に国鉄利用の場合の滞留時間は385分でもっとも長く、平均所要時間も51.1分でもっとも長い。自家用乗用車は出勤28.2%、業務27.3%、私用、その他26.9%の割合で利用されてゐるが、この時間20分ほどの滞留の後次の目的へとトリップが行なわれてゐる。ハイヤー・タクシーの利用は私用30.6%、業務16.9%、買物14.0%で滞留時間は36分でもっとも短い値となつてゐる。図1、図2にそれぞれモード別滞留時間分布、モード別所要時間分布を示してある。

表1 目的別平均滞留時間

目的	滞留時間(分)	標準偏差
出勤	479	200
登校	396	118
帰宅	122	130
買物	28	35
社交	112	97
業務	88	135
食事	50	51
私用	84	108
帰社	153	132

表2 モード別平均滞留時間および平均所要時間

モード	構成比 ^(%)	滞留時間(分)	標準偏差	所要時間(分)	標準偏差
徒歩	49.1	146	177	9.7	10.3
自転車	6.9	258	250	14.1	16.0
私鉄	4.7	264	227	31.3	34.7
国鉄	1.5	385	224	51.1	48.6
路線バス	13.9	291	237	31.7	22.5
乗用車(総用)	9.4	201	233	17.5	15.8
乗用車(営業用)	2.0	136	108	13.5	10.0
貨物車(総用)	8.5	152	165	18.5	20.1
二輪車	4.0	221	252	14.7	11.6
合計	100.0	188	213	16.5	19.6

