

東京理科大学 正員 ○内山 久雄
 東京大学 学生員 斎藤 俊樹

1. はじめに

いわゆる集計タイプの分担モデルでは全旅客の全体的な交通機関の選択挙動の特性を知ることができるが、それらは各ゾーンで平均化された特性にしかあらず、旅客個人の機微選択の構造をきめ細かく知ることができない。そのため本研究では、東京-札幌間の鉄道旅客、航空旅客に対するアンケート調査に基づいて、こういった特性が何であるかを探ることを試みる。このような調査には特定のロウペアに対する特定の日時での調査といったような分析データの制約がつきまわり、機微選択の構造全体を完全に把握することはできないが、集計モデルを補完的に説明する上でも、また交通のサービスを考察する上でもきわめて重要である。

2. アンケート調査のクロス集計

1979年12月に運輸省により実施された全国の航空旅客を対象とする航空アンケートの回答結果のうち、東京-札幌間の5358サンプルを、また鉄道旅客については交通統計研究所が1979年11月に実施した青函連絡船内での鉄道アンケートの回答結果のうち、函館-東北各地に発着を除いた627サンプルを用いて集計を行なう。アンケートの質問項目は両者の調査目的が異なっているため、必ずしも同一ではないが、旅行目的、旅行日数、東京-札幌間の旅行経験の有無、発地、着地、年齢、年収、職業といった個人属性などについてはほぼ同様の設問であるため、これらの間でどのような相違があるかを比較する。図-1はその一例を示すものであるが、交通機関を選択する個々人の背景は相当異なっていることが見い出せる。

3. 選択理由に関する検討

選択理由に対するアンケートの質問形式が、航空は選択枝から1~2個選形式に対し、鉄道は各項目に対する5段階評価の形式である。したがって単純に比較することはできないが、航空旅客に関しては図-2

に示されるように「早い」が圧倒的に多く、次に「快適」、「時間が適当」、「予約が簡単」が挙げられている。一方、鉄道旅客は「安全性」を筆頭に、「タイヤの安定性」、「到着時刻の適当さ」、「旅を楽しめる」、「景色が良い」を挙げている。なお、図-3は鉄道の選択理由に関する質問

の5段階評価の回答結果をデータとして、数量化理論Ⅱ類

により分析し、その回答のパターンの類似性を示す図であるが、これによれば各評価項目に対して肯定的な回答を行なう鉄道旅客は全ての評価項目に対して肯定的な回答としてあり、鉄道の長所に対して否定的な考えも持つ

図-1. クロス集計の結果

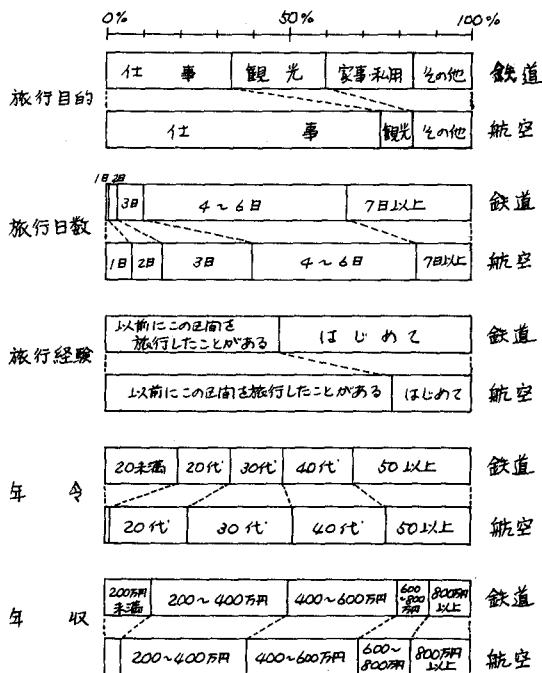


図-2. 航空の選択理由

早い	56.6%	快適	11.2	時間が適当	8.5	予約が簡単	6.4
----	-------	----	------	-------	-----	-------	-----

