



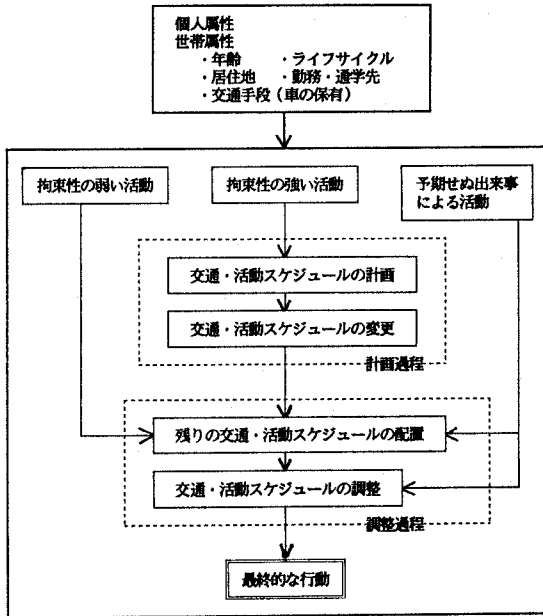


図1 交通・活動スケジュール決定行動のフローチャート

の固定性（それ以外の時刻、場所で活動を行うことができたかどうかを表す指標）、予定性（当日の朝までに活動時刻、場所が決定されていたかどうかを表す指標）などの活動スケジュール決定に関する特性を考慮して自分でまたは他人と決定した活動を時間軸上に配置していく。一方、予定せぬ出来事が生じた場合には、それ以降の全活動の実施が調整されることもある。これが調整過程である。

以上のように交通・活動スケジュール決定行動は、2段階の決定過程を通して計画され、活動が実施されるものと考えられる。したがって、この2段階構成を考慮した交通・活動スケジュール決定モデルを構築すれば、より明確に交通・活動スケジュール決定行動を表現することが可能と考えられる。

### 3. 休日の交通・活動関連分析

2. で述べた交通・活動スケジュール決定行動の動的分析の枠組の妥当性を検証するために、1987年に名古屋大学工学部土木計画学研究室が行った「休日の行動調査」によって得られたデータを用いて、休日1日の活動の実施状況が、平日の活動と交通とどのような関係にあるかを分析した。その結果次のようなことが得られた。

まず、行動主体は休日1日の活動のうち最も重要であった活動（キー活動）の活動場所に勤務・通学先

や居住地周辺を選択する割合が多いということがわかった（表2）。これは、そういった場所では周辺の地理に行動主体が詳しいため活動が行い易いためであると考えられる。

表2 休日キー活動場所の分布

| 休日キー活動場所               | 該当するサンプルの構成比 |
|------------------------|--------------|
| 居住地ゾーンと同じ              | 0.29         |
| 勤務・通学地ゾーンと同じ           | 0.30         |
| 居住地ゾーンならびに勤務・通学地ゾーンと同じ | 0.40         |

また、交通手段については（表3）、平日の勤務・通学手段として自動車を利用する人は、ほとんど休日のキー活動にも自動車を利用することや、平日に鉄道を利用する人の半分以上が休日には自動車の利用に転換している。このことが休日の自動車利用率増加の主な原因になっているようである。

表3 平日の通勤通学交通手段と休日キー活動交通手段の対応

| 休日   | ①  | ②  | ③     | ④  | ⑤ | ⑥  | ⑦  | 計   |
|------|----|----|-------|----|---|----|----|-----|
| 平日   |    |    | 通勤・通学 |    |   |    |    |     |
| 鉄道①  | 39 | 5  | 56    | 30 | 2 | 5  | 24 | 165 |
| バス②  | 5  | 4  | 10    | 4  | 0 | 2  | 3  | 29  |
| 自動車③ | 6  | 2  | 140   | 12 | 1 | 3  | 12 | 178 |
| バイク④ | 0  | 0  | 5     | 4  | 2 | 0  | 0  | 12  |
| 自転車⑤ | 7  | 1  | 5     | 13 | 1 | 15 | 5  | 48  |
| 徒歩⑥  | 16 | 11 | 18    | 16 | 0 | 24 | 17 | 103 |
| その他⑦ | 1  | 0  | 1     | 1  | 0 | 0  | 0  | 3   |
| 計    | 74 | 23 | 235   | 80 | 6 | 49 | 61 | 538 |

以上のことから、休日1日の活動形態は、平日とも何らかの関係があることが確かめられた。したがって、ある1日の交通・活動を表現するにはその当日だけでなく他の日の交通・活動との関連を調べる必要があり、本研究で提案した交通・活動スケジュール決定行動の動的分析枠組は妥当であるといえる。

### 4. 今後の課題

現在のところ、本研究で構築した動的分析の枠組に基づく交通・活動スケジュール決定モデルを作成するまでには至っていない。そのため、1日を越えた時間間隔（たとえば1週間）を対象とした交通・活動調査を実施して、モデルの作成を行うことが今後の課題である。

参考文献 1) Clarke, Dix & Goodwin: Some Issues of Dynamics in Forecasting Travel Behaviour - A Discussion Paper, Transportation, 11, 1982, pp.153-172.