

IV-200

バス停によるバス利用者の快適性意識の比較分析

東京都建設局 正員 田宮 行朗
 日本大学理工学部 正員 榛沢 芳雄
 アジア工科大学 正員 福田 敦

1. はじめに

通勤時のバス停や鉄道駅では、混雑しているバスや鉄道に乗り込む利用者もいればそのようなバス、鉄道を避けて待つ利用者もいる。このようなことから、交通手段の選択要因の1つとして、交通手段の快適性が考えられる。また、利用者の快適性に対する意識は、利用者が交通手段を利用する立地位置等のさまざまな条件により異なると考えられる。

そこで、本研究では、バス利用者に着目し、3ヶ所の特徴の異なるバス停におけるバス利用者の行動および快適性意識に関して比較分析を行い、どのような違いがみられるかを明らかにすることを目的とする。

2. 調査対象バス停と調査概要

本研究の調査対象バス停として、高津団地入口バス停、自衛隊前バス停、前原公団東口バス停の3ヶ所の特徴が異なるバス停を選定した。それぞれのバス停の位置を図-1に、概要を表-1に示す。

これらのバス停において現況調査およびアンケート調査を表-2に示すように実施した。

3. バス停による利用者の行動の比較

現況調査の結果より、それぞれのバス停におけるバス待ち行列の状態を図-2～図-4に示す。始発バス停であり、旅行時間の長い高津団地入口バス停においては複数のバス待ち行列ができていく。これは、自分がバス停に到着してから1台目のバスを見送って2台目以降のバスを利用する利用者が多く存在するためである。同じ始発バス停でも旅行時間が短く、バスの運行間隔が短い前原公団東口バス停では、利用者のバス待ち時間が短く、複数のバス待ち行列は形成されていない。途中バス停でもある自衛隊前バス停では、途中バスの利用者は少なく、始発バスの利用者が多い。ただし、始発バスの利用者でも1台目のバスを見送った利用者は少ない。

4. バス利用者のバスに対する快適性の意識の比較

ここで、アンケート調査の結果よりバス利用者のバスに対する快適性の意識を把握し、バス停ごとに比較

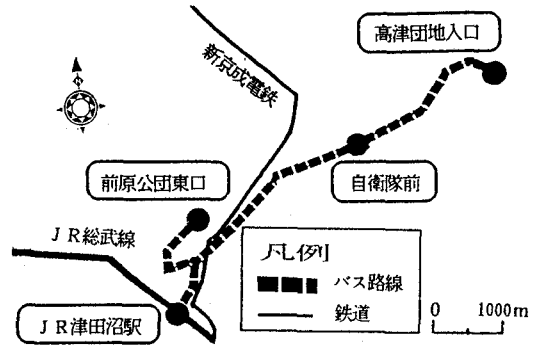


図-1 調査対象バス停位置図

表-1 調査対象バス停の概要

	高津団地入口	自衛隊前	前原公団東口
津田沼駅までの距離(km)	6.3	3.8	1.9
平均運行間隔(分)	6.5	4.0	3.3
旅行時間(分)	26.1	14.7	8.5
注)	備考		
・平均運行間隔調査時間内の平均	・始発バス停・定時性有り	・途中バス停かつ始発バス停・7:00～8:00はバスの発車時刻が明示されていない	・始発バス停(1部途中バスも有り)・定時性有り

表-2 調査概要

	高津団地入口	自衛隊前	前原公団東口
現況調査			
調査日時(平成2年)	8月28日(火)	11月7日(水)	10月12日(金)
調査項目	5:45～8:00	5:45～8:00	5:45～8:00
調査項目	・バス利用者のバス停への到着時間 ・バス利用者が乗車したバスの発車時間 ・バス待ち行列の長さ		
アンケート調査			
調査日時	平成2年11月16日(金) 16:00～21:00		
調査対象	バスより降車してきた利用者		
調査項目	・バスの乗車選択 ・乗車選択理由 ・バス乗車混雑限度 etc		
降車人数(人)	720	397	496
回答数(人)	136	138	82
有効回答数(人)	95	87	53
有効回答率(%)	13.2	21.9	10.7

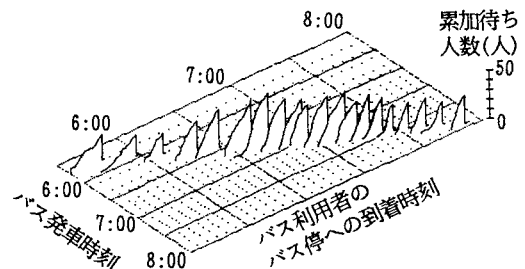


図-2 高津団地入口におけるバス待ち行列の状態

する。分析には6:00～8:00の時間帯にバスを利用すると回答し、かつ通勤通学目的でバスを利用すると回答した利用者のデータを用いた。

まず、各バス停の利用者に対し、通勤時にこのバス停でバスが混雑している場合（バス停での待ち人数が多い場合も含む）にそのバスに乗車するか、それとも次のバスを待つかと質問した。図-5に示すように、始発バス停である高津団地入口バス停では「待つ」と回答した利用者が多い。自衛隊前バス停では「待たない」と回答した利用者が約60%と多くなっている。

次に、上記の質問に「待つ」と回答した利用者に対してどのぐらいの混雑ならバスに乗車するかを質問した。図-6に示すように、高津団地入口バス停、前原公団東口バス停においては「着席できる程度の混雑」と回答している利用者が半数以上を占めているのに対し、自衛隊前バス停においては「着席できなくても乗車する」と回答した利用者が多くなっている。

そして、利用者にバスを「待つ」「待たない」と回答した理由を質問した。図-7に示すように、バスを待つ理由については高津団地入口バス停、前原公団東口バス停では「座りたい」という回答が多く、座ることの意識が高いと考えられる。自衛隊前バス停においては「混雑がいやだ」という回答が多く、他のバス停と比較して座ることへの意識は低いと考えられる。バスを待たない理由については、どのバス停においても「時間がない」が圧倒的に多くなっている。

以上のことより、乗車時間、運行間隔等のバス停の特徴によってバス利用者のバスに対する快適性の意識は異なっていることがわかる。このバスに対する快適性の意識が各バス停におけるバス利用者の行動を反映していると考えられる。

5. おわりに

本研究では、3ヶ所の特徴の異なるバス停におけるバス利用者の行動および快適性意識を比較分析した。

その結果、始発バス停と比較すると途中バス停では快適性（座ること）の意識が低い利用者が多いことがわかった。また、どのバス停においても快適性を重視する利用者もいれば、快適性を重視しない利用者がいることが確認できた。

<参考文献>

田宮・榛沢・福田：始発バス停におけるバス利用者の実態分析，第18回関東支部，pp200～201，1991.3

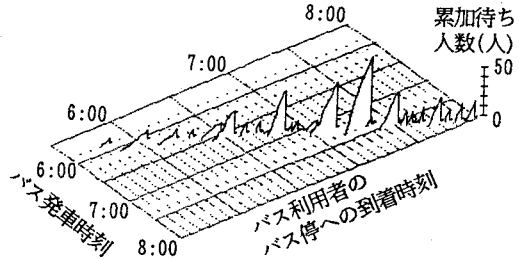


図-3 自衛隊前におけるバス待ち行列の状態

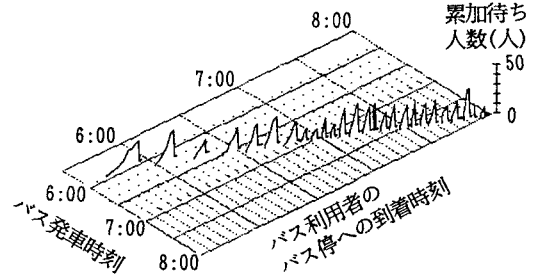


図-4 前原公団東口におけるバス待ち行列の状態

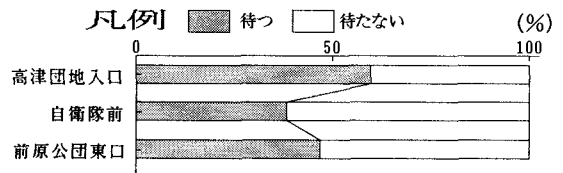


図-5 バス待ちに対する意識

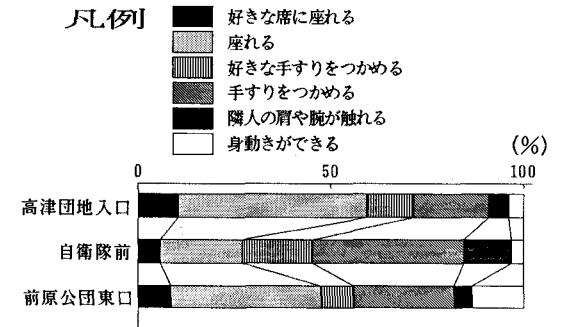


図-6 バスに乗車するときの車内混雑に対する意識

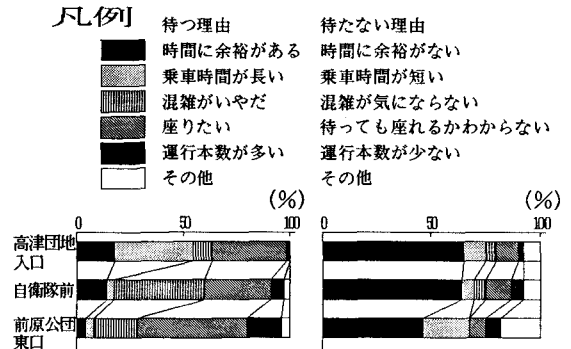


図-7 バスを待つ理由、待たない理由