

IV-369

バス停におけるリアルタイム情報提供に対する利用者の評価に関する考察

横浜国立大学大学院 学生員 矢部 努

横浜国立大学工学部 フェロー 大蔵 泉

横浜国立大学工学部 正 員 中村 文彦

1. はじめに

都市におけるバス交通は、道路交通事情の悪化等による定時性の低下から利用者が減少しつつあるが、駅へのアクセス手段としての役割や、高齢化社会の向け、バスの重要性は高まりつつある。このような中で、バスサービスの改善が各地で行われているが、その1つとしてバス停における案内情報提供があげられる。

しかし、利用者の情報ニーズや情報提供形式についての考え方が不明確なまま、情報提供システムの導入が行われていることもあり、利用者増加という直接的な効果に結びついていない。

そこで本研究では、バス停におけるリアルタイム案内情報提供について、利用者の個人属性や情報提供位置等による認識の違いと情報ニーズを分析し、効果的な情報提供の方法を検証することを目的としている。

2. 利用者の情報ニーズに影響を与える要因

本研究において、利用者の情報ニーズに影響すると考えた要因を以下に示す。

◆個人属性

年齢・バス（バス停）利用頻度・目的地への到着時間制約の有無・代替交通手段の選択可能性

◆バス停位置

最寄り駅までの距離

位置条件（住宅地・商業地・公共施設付近）

3. 分析の方法と対象

本研究では、バス停におけるビデオ撮影とアンケート調査によるデータから分析を行った。

ビデオデータからは、情報提供の有無により利用者がバスを諦めてバス停を立ち去る行動にどのような違いがあるか観測した。

アンケート結果からは、上に挙げたような要因が、案内情報の参考率にどのように影響するか分析した。

また調査地点は、表-1、表-2に示す横浜本牧地

区（市営バス）と目黒通り（東急バス）におけるバス停を選定した。なお、横浜ではバス接近表示、目黒ではバス到着予定時刻表示を行っている。

表-1 ビデオ撮影地点（バス停：すべて横浜）

バス停	位置条件	最寄り駅までの距離	案内情報形式
市庁前	公共施設付近	130 m	接近表示
本牧1丁目	住宅地	1300 m	接近表示
元町	商業地	200 m	なし
閻門	住宅地	900 m	なし

※ 調査時間は平日の13:00～14:00の1時間

表-2 アンケート調査地点（バス停）

バス停	位置条件	最寄り駅までの距離	案内情報形式
麦田町	住宅地	600 m	接近表示
本牧1丁目	住宅地	1300 m	接近表示
市庁前	公共施設付近	130 m	接近表示
吉浜橋	公共施設付近	200 m	接近表示
元町	商業地	200 m	接近表示
和田山口	商業地	1800 m	接近表示
元競馬場前	住宅地	1100 m	到着予定時刻
清水	公共施設付近	1000 m	到着予定時刻
都立大学駅	商業地	100 m	到着予定時刻

※ 調査時間は平日の12:00～15:00

※ サンプル数は各バス停 50である

4. 分析と結果

まず、ビデオデータによる結果を図-1に示す。

図-1より、情報提供がされていないバス停では、バスを諦めてバス停を立ち去る人が時間の経過とともに増加していくのに対し、情報提供されているバス停ではほぼ横ばい傾向である。このことにより、バス停において情報提供をすることにより、利用者がバスを安心して待つことができていると考えられ、情報提供の有効性がうかがえる。なお、データはバス停総到着人数で調整を行っている。

次に、アンケート調査結果による分析を行った。その結果を以下に示す。

キーワード：リアルタイム案内情報提供・情報ニーズ・利用者個人属性

連絡先：〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5 横浜国立大学

TEL (045) 339-4039 FAX (045) 331-1707

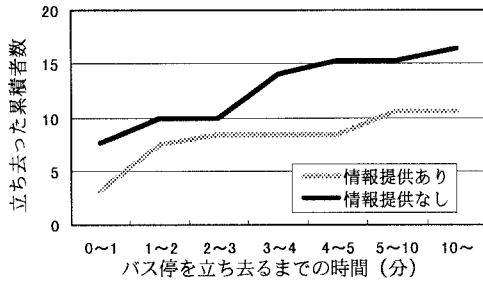


図-1 情報提供の有無による比較

①バス停の利用頻度により、情報に対する認識の違いが見られた。図-2 から、利用頻度が高い利用者は、横浜（接近表示）では利用者がバスの位置から到着時間を判断しているのに対し、目黒（到着時刻表示）では、表示されている到着予定時刻そのものが実際のバス到着時刻にあわせて変化してしまうことによる信頼性の低さから、情報参考率が低くなる傾向がある。

②目的地への到着時刻に制約がある人は情報ニーズが高いと思われる。図-3 から、時間制約がある人はバスの到着予定時刻より単純にバスの位置情報を参考にする傾向があり、確実性のある情報が望まれるといえる。

③バス停において、代替交通手段の選択可能性のある人は情報ニーズが高いと予想される。図-4 は、バス停が駅に近いと、鉄道を含めた代替交通手段の選択肢が増えることを示しており、図-5 から、交通手段変更意思が高い利用者が多いバス停は、情報参考率も高くなる傾向が見られる。これは交通手段選択時に、情報を参考にする人が多いためと思われる。

④利用者の年齢によっても情報参考率に違いが見られ、特に30~50代の利用者が最も高い。逆に、60代以上の利用者に対しては、より見やすい位置でわかりやすい提供方法が望まれる。なお①~③において、各バス停で年齢構成を調整しても得られる傾向に差はなかった。

⑤2で挙げたバス停の位置条件による情報参考率に大きな違いは見られなかった。

5. 結論

利用者の情報ニーズは、個人属性や（交通手段選択性という点での）バス停の位置により差が見られ、情報提供方法による利用者の認識の相違が確認できた。また分析結果から、望ましい情報提供位置としては、

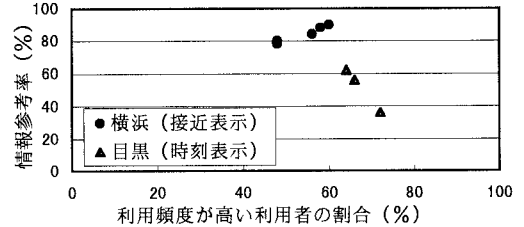


図-2 利用頻度と情報参考率の関係

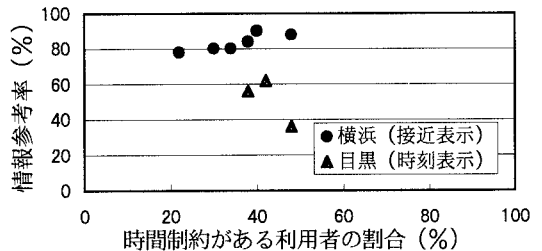


図-3 時間制約と情報参考率の関係

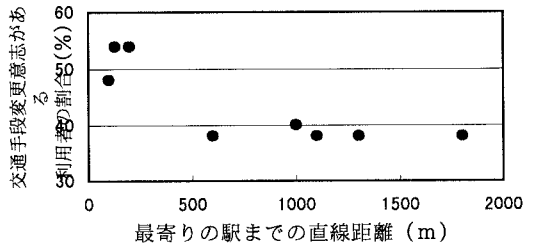


図-4 バス停立地条件と交通手段選択可能性の関係

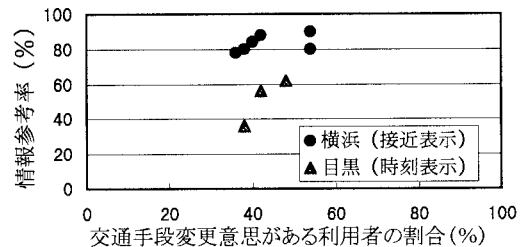


図-5 交通手段変更意思と情報参考率の関係

代替交通手段の選択性が高い場所、利用者の行動トリップの始点となるような場所などが挙げられる。

今後の課題としては、現況解析のみでなく、利用者の認識を判断する一般的な方法の検討や、新規情報提供設置時における設置場所等の指針の設定などが挙げられる。

参考文献

- 1) 銭谷；バス停における情報提供の有効性に関する一考察 第37回学術講演概要集第4巻 pp. 319-320, 1982
- 2) AVプランニング；バス利用実態調査・報告書, 1983
- 3) 高見；バスロケからの情報に対する利用者の認識に関する研究 第50回学術講演概要集第4巻 pp. 232-233, 1995