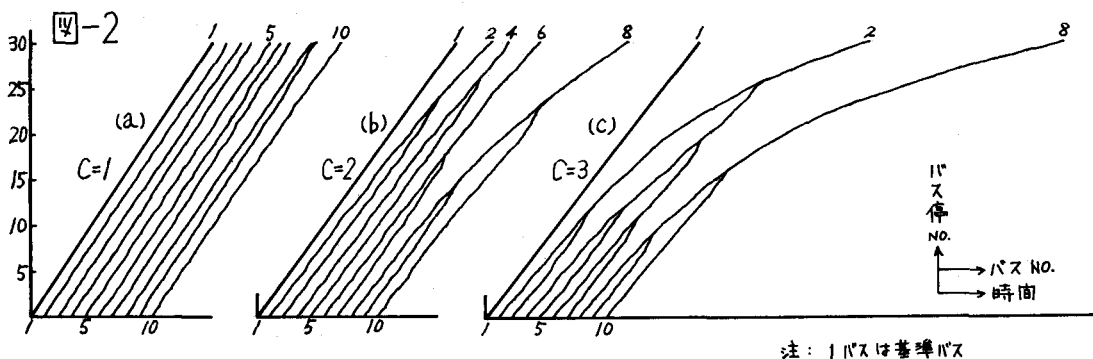


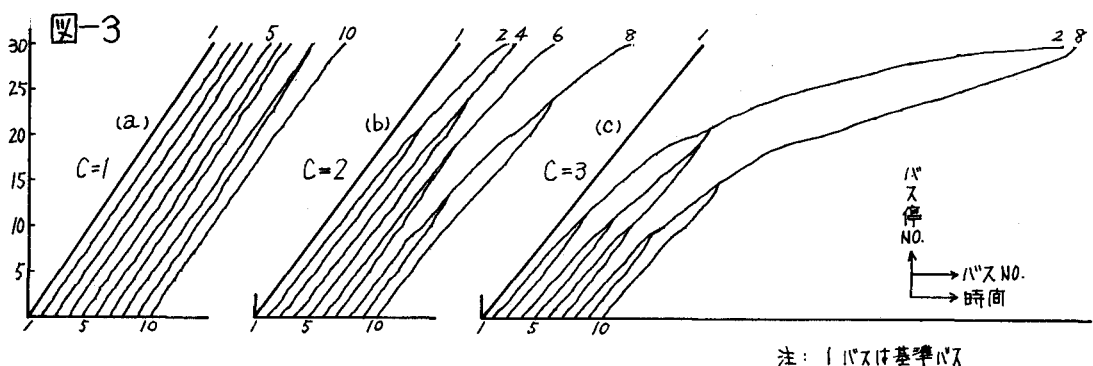
に制限がないから、1バス停留所でも多数の客の乗る場合があり、すでに到着した客が乗りこむ間に新たに到着した客が乗るに要する時間を3次まで計算するということである。

各バスが最初の停留所に300秒間隔で到着し、各バス停間を120秒で走行するものとして、各バス停の乗客到着率を 0.05 人/sec とした場合のシミュレーション結果を図-2に示す。図中、(a)は1人当たり乗車所要時間 $C=1$ 秒の場合、(b)は $C=2$ 秒の場合、(c)は $C=3$ 秒の場合である。



3-2. その他の場合

前頁2であげたバスの運行挙動に関する諸要素をバスの基本的運行に加えながら、バスの運行挙動の解析を進めるわけであるが、つぎに、乗客到着率を第10, 20, 30各バス停留所で倍 (0.1 人/sec) にし、他は3-1と同じ場合のシミュレーション結果を図-3に示す。



4. むすび

図-2および図-3から、基本的運行状態においても乱れが生じること、1人当たり乗車所要時間や乗客到着率のちがいが乱れの要因であることなどがうかがえる。

本研究はバスの運行に確実性を与えることをめざすものであって、ここでは2ケースのシミュレーション例を示したが、数多くこのような研究を進めてゆくことによって、乱れの解析をとおして、この目的を達成できるものと思う。