

交通における 選択行動とリスク認知

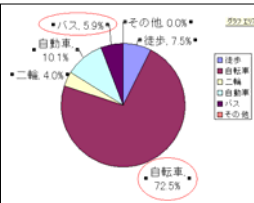
7班 鄭天龍 石川佳宏 木下幸
指導教官 谷口綾子 鈴木勉

発表の流れ

1. 研究背景(これまでの流れ)
2. 研究目的(これまでの流れ)
3. 研究手法
4. アンケート結果・分析
5. 今後の展開

1. これまでの流れ

研究背景



- 筑波大学生の主な通学手段は「**自転車**」
- 自転車の交通渋滞がある。
- 自動車を所有している人は少なく徒歩は近距離に限られる

そこで本研究では

誰でも使用できる自転車とバスについて調査を行う

1. これまでの流れ

自転車とバスの比較


自転車	バス
<ul style="list-style-type: none"> •短距離の移動が早い •コストがかからない •手軽 •自由 	<ul style="list-style-type: none"> •楽(荷物も気にならない) •安全 •天候に左右されにくい
<ul style="list-style-type: none"> •天候に左右される •荷物が運びにくい •危険 	<ul style="list-style-type: none"> •遅れる(遅い) •バス停が遠い •コストがかかる

一長一短

1. これまでの流れ

片手運転の禁止

携帯電話・傘差し運転等の安全運転義務違反の場合、**3ヶ月以下の懲役**または**5万円以下の罰金**。死亡事故を起こすと刑法の重過失致死罪が適用される(茨城県)



罰金 5万円以下

さらに、傘を差して運転すると


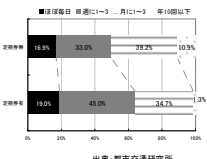
- バランスがとりにくい
- 視界が狭くなる

傘を差しての自転車は危険かつ禁止

1. これまでの流れ

筑波大学の学内バス

- 筑波大学内には年間4200円の定期券があり乗り放題。(片道260円の区間だと17回乗れば元が取れる。つまり雨天時のみの利用で元が取れる)
- 通学だけではなく、つくばセンターでの買い物、TX利用時にも使える(つくばセンターの自転車駐輪場はお金がかかる)

出典: 都市交通研究所

2. これまでの流れ

研究の目的

雨天時の自転車利用の危険性と学内バスの認知を高め、学内バス利用の促進を図る

リスクコミュニケーション(リスクに関する正確な情報を、関係主体間で共有し、相互に意思疎通を図ること)を図ることにより、回答者にバスの利用についての認知を高める



3. 研究方法

研究手法の検討

候補

- ①対話形式でのアンケートとリスクコミュニケーション
→サンプル数の問題から却下
- ②日記形式で日々の行動を記入
→被験者の負担を考慮し却下

③アンケート調査と紙ベースのリスクコミュニケーション
→一番サンプル数がとれ負担も少なめ

3. 研究方法

アンケートの概要

- ・調査日 9月上旬
- ・対象 2007年度現在筑波大学へ通学通勤している者
- ・目標配布数 300枚
- ・集計方法 エクセル、SPSS
- ・配布先:研究室、学群の生徒の授業
- ・配布・回収方法 研究室→封筒に入れまとめて
授業→授業の合間や終了時刻



3. 研究方法

アンケート項目(抜粋)

	項目
個人属性	所属
	居住地域
交通手段	交通手段の所有
	主に使用する交通手段
選択行動について	通学手段
	バスの利用頻度
	バスへの印象
	自転車の危険性の認知
	天候による交通手段の変化
リスクコミュニケーション	(次のスライドで詳しく)
選択行動について(再度)	自転車の危険性の認知
	天候による交通手段の変化

3. 研究方法

リスクコミュニケーションの内容

- ・茨城県の片手運転の禁止
- ・自転車の事故の体験談
- ・学内バスの利便性 (価格、申し込み方法、本数)

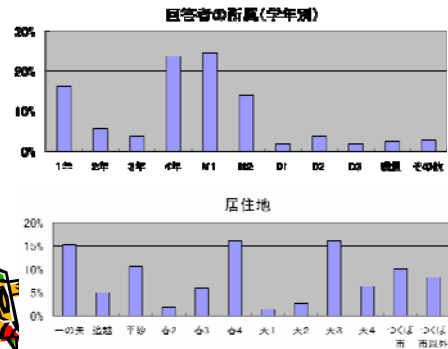


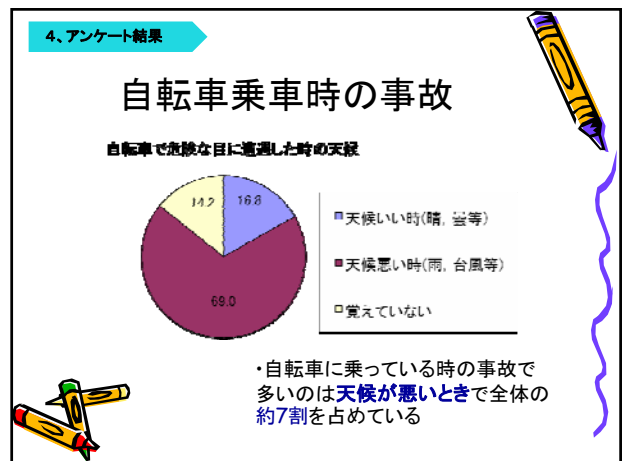
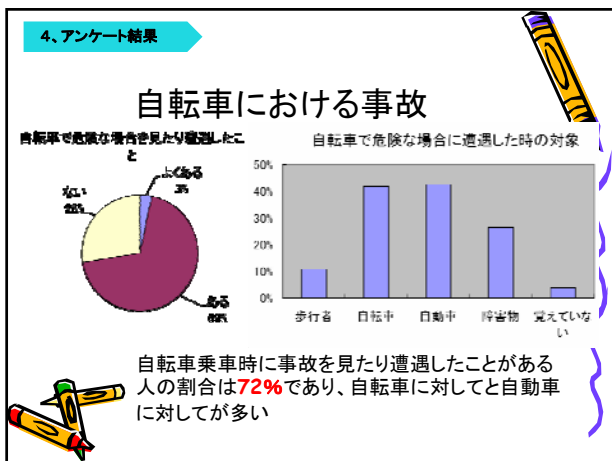
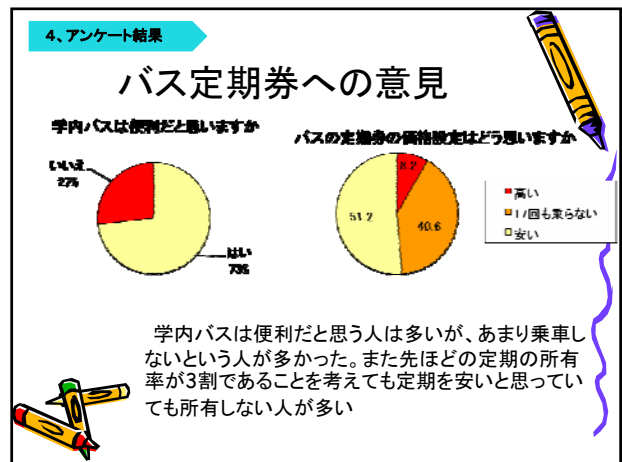
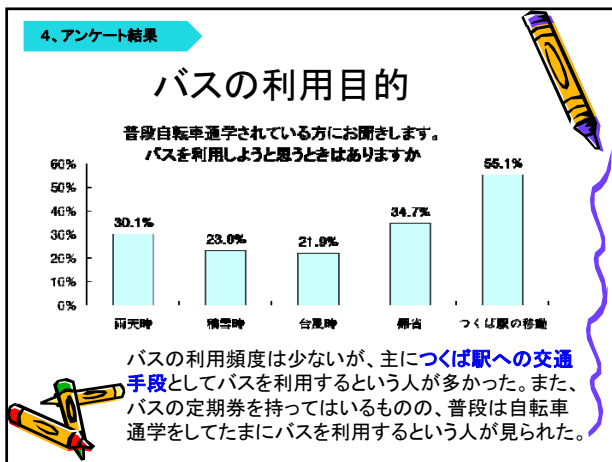
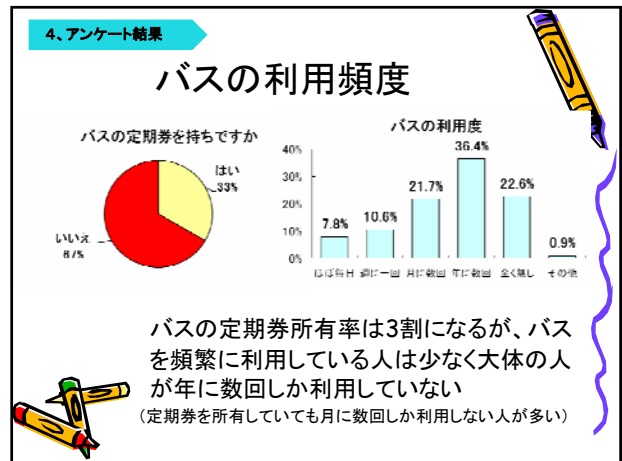
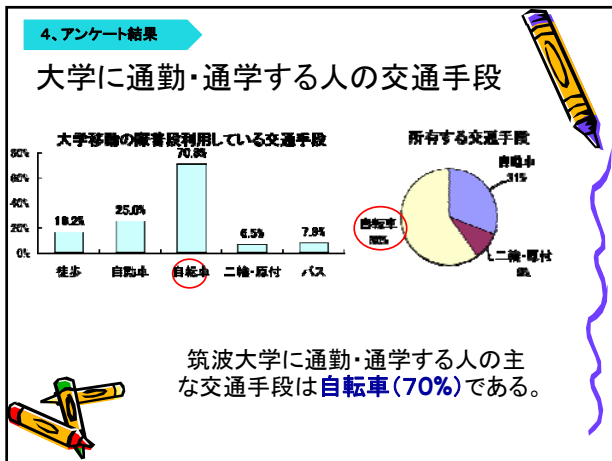
学内バスのちらしも併せて見てもらうことでよりわかりやすく

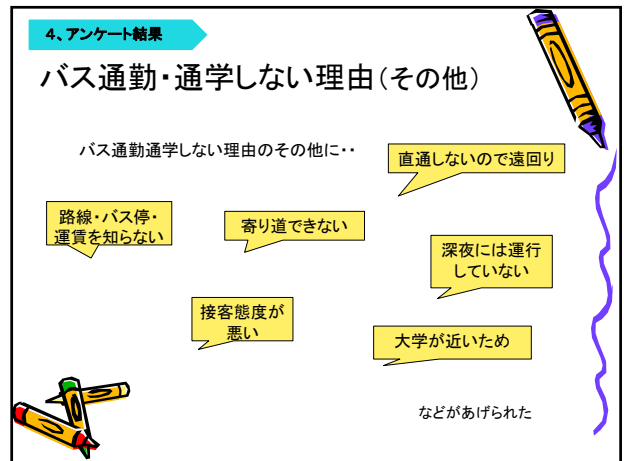
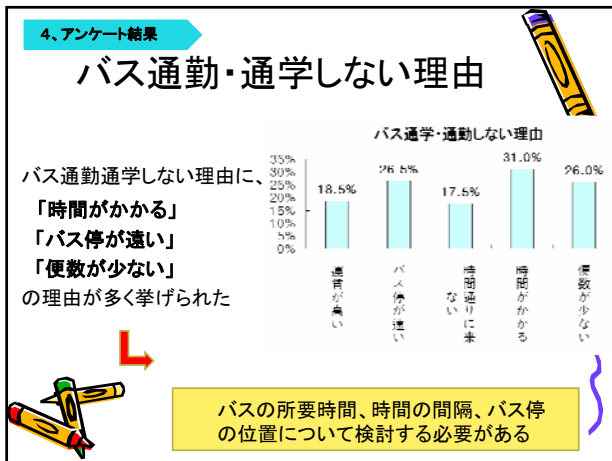


4. アンケート結果

アンケート回答者の分布







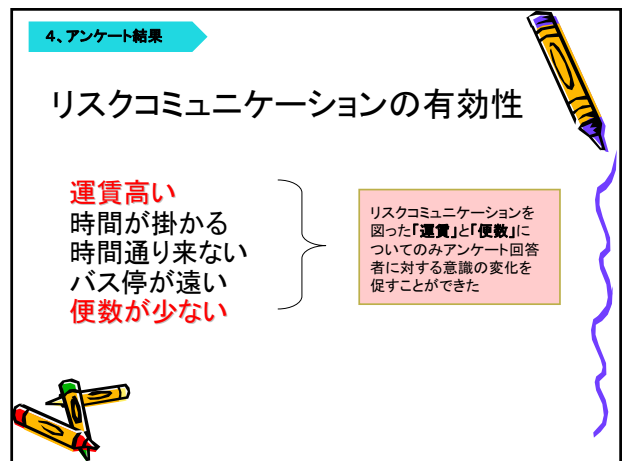
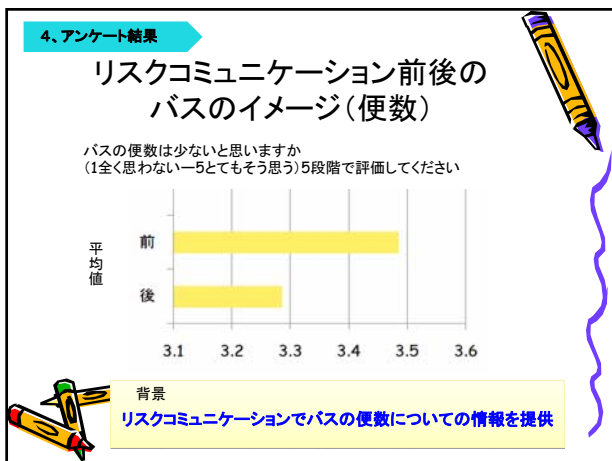
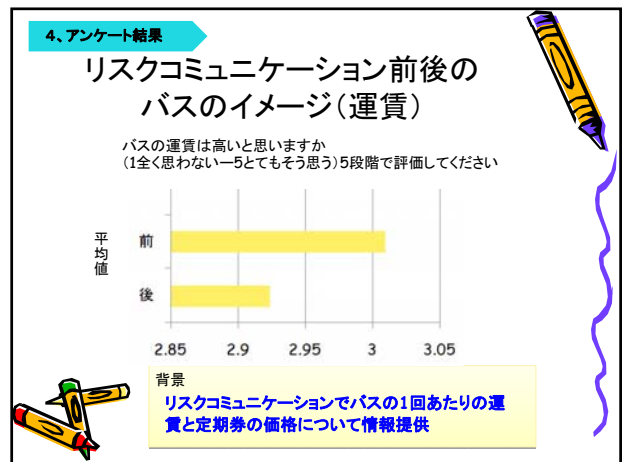
4. アンケート結果

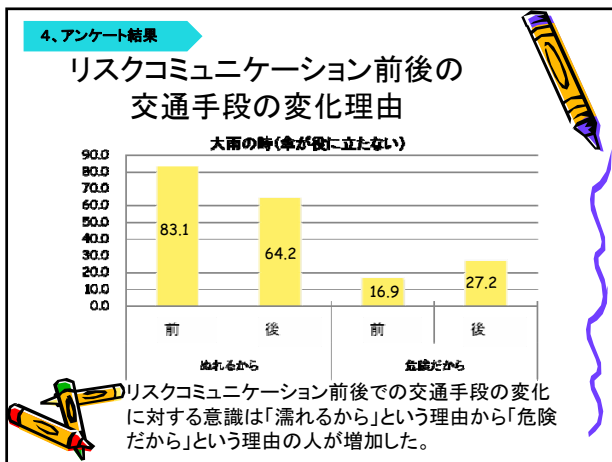
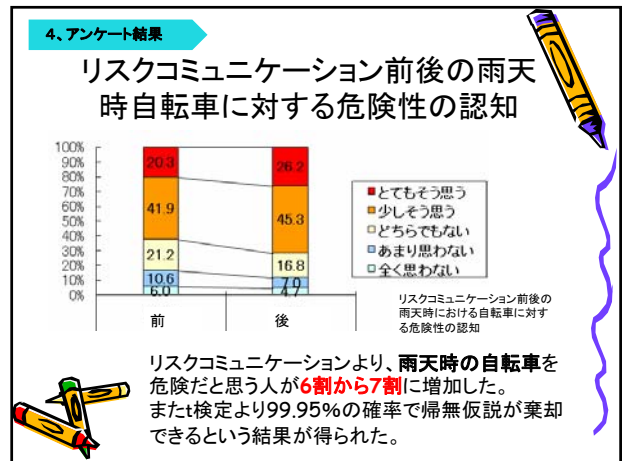
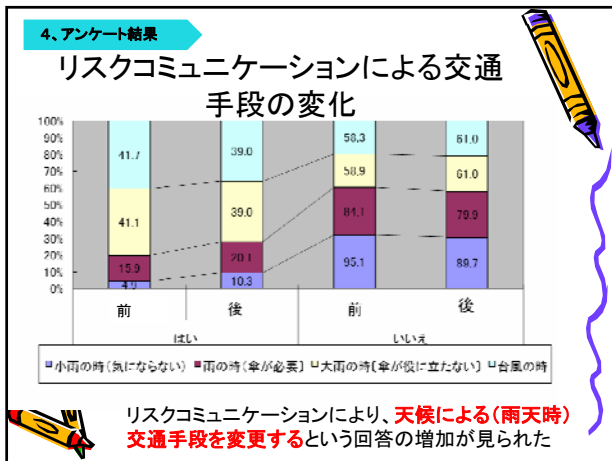
リスクコミュニケーション前後のバスのイメージ

項目(略)	観測数	平均		t値	P(T<=t)片側	P(T<=t)両側
		前	後			
運賃が高い	210	3.009524	2.9238095	1.4737895	0.071021	0.1420429
時間が掛かる	209	3.186603	3.1913876	-0.087163	0.465313	0.930626
時間通り来ない	207	3.36715	3.3623188	0.139696	0.444518	0.8890367
バス停が遠い	208	3.149038	3.1394231	0.2288926	0.409589	0.8191784
便数が少ない	206	3.485437	3.2864078	3.7518564	0.000114	0.0002285

Pが10%未満 → 傾向差があると言える

Pが1%未満 → 1%未満で有意





5. 今後の展開

まとめ

今回のアンケートで判明したこと

- バスを選択する理由**
バスの定期券の安さ、利便性
- 自転車を選択する理由**
バス停の位置、所要時間、バスの時間間隔
- リスクコミュニケーションによる交通手段の意識の変化**
雨天時の自転車利用の危険度の認知、さまざまな方法によるバスのイメージの改善

5. 今後の展開

リスクコミュニケーション結果

リスクコミュニケーションによる意識の変化あり

しかし、行動の変化までは促せなかった

今後、態度の変化も促せるようなリスクコミュニケーションが必要

5. 今後の展開

今後の課題

アンケート結果
リスクコミュニケーションにより、雨天時の自転車に対する危険性の意識の変化があった
バスの認知を高めることができる

行動の変化
しかし意識が変化しても行動を変化する人は少ない
意識の変化と態度の変化は異なる

課題
学内バスの浸透には態度の変化が必要
態度の変化を促せるならかの提供

5. 今後の展開

被験者の意見

- ・学内バスがいつ来るかわからないのがつらい(時間の間隔が決まっていればいい)
- ・17回の設定ではなく回数券とかほしい
- ・危なくても自転車の方が楽なので自転車がいい など。

例えば2000円くらいの割引き定期を販売して、その定期を利用すれば1回半額位で乗れる

このような定期券などを現存の定期券とは別に販売などを考慮してみる

聞いていただいてありがとうございました