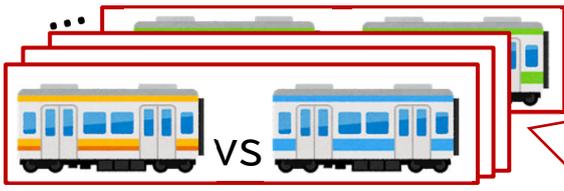


調査・分析の流れ



2路線提示を繰り返す
(1被験者あたり10回)

「自宅、地域、駅周辺の状況は変わらず、
自宅の最寄り鉄道路線の輸送サービス
だけが変化する」場合、住むなら
どちらの沿線がよいか？



仮想路線1

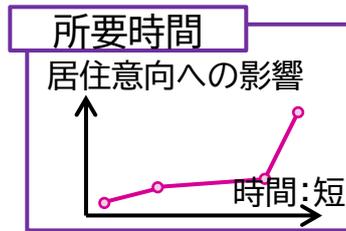
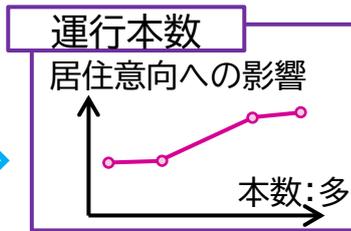
仮想路線2

▲本/時	運行本数	△本/時
○分	所要時間	●分
なし	速達列車	あり

輸送サービスの水準を変化させ
仮想的に64路線を生成



分析



設定した輸送サービスごとに影響を定量化できます

分析結果に基づく効果的な輸送サービス施策の検討

沿線居留意向
に対して

正の影響 (+1)

現状維持 (0)

負の影響 (-1)

快速列車など
速達タイプの
列車

よく行く
目的地までの
所要時間

路線における速達タイプの列車の有無は、
①②と③④の間に大きく差があるため、速達
タイプの列車を複数パターン設定し、そのうち
半分程度が停車する駅をなるべく多く設ける
(②)のが好ましい。その分、路線全体の所要
時間が増加しても、1割
程度の所要時間増加
([2])ならば、路線全体
としては居留意向を高め
ることが出来る。

- [1]現状より2割増
- [2]現状より1割増
- [3]現状のまま
- [4]現状より1割減
- [5]現状より2割減

- ①速達列車あり・最寄り駅に大半停車
- ②速達列車あり・最寄り駅に半分停車
- ③速達列車あり・最寄り駅には停車しない
- ④速達列車なし

関東圏・関西圏に居住するよく鉄道を利用する4,712人に対し、調査した結果のうち「快速列車など速達タイプの列車の有無」と「よく行く目的地までの所要時間」について抜粋しました。図中のグラフは、調査で設定した各輸送サービスの各水準が、現状の居住地最寄りの鉄道路線に対してどの程度、居留意向を増加させるか、または減少させるかを定量的に示しています。