

路線バスに関する実態調査結果

1. 調査方法

東京都交通局の協力を得て、路線バスの乗客に関する以下の調査を実施した。

- ・乗客に対する聴き取り調査
- ・乗務員に関する聴き取り調査
- ・運行中の路線バス車内における乗車位置と危険事象の調査（車内カメラによる撮影）

調査対象は、以下の3種の車両構造である。

- ・ノンステップバス／後部段差
- ・ノンステップバス／後部スロープ
- ・ツーステップフルフラットバス

調査対象路線は、錦糸町駅～東陽町駅間および錦糸町～東京駅間である。

2. 聴き取り調査結果

2.1 乗客聞き取り調査結果（高齢者）

以下の聴き取り結果から、ほとんど高齢者は、前方の座席を好んで座っており、後方を避ける傾向が強いと推察される。また、段差は少ないことを望むものの、後方は使わないために、段差があっても受け入れられるとの傾向がうかがえる。

- ・聴き取り直前の乗車位置を答えてくれた高齢者 9 名の中に、後方に乗車した人はいなかった。
- ・普段の乗車位置を答えてくれた高齢者 15 名全員が、前方の座席を好んで座っている。
- ・普段の乗車位置を答えてくれた高齢者 15 名の内 7 名が、後方の座席を避けている。
- ・前方の席を好む理由は、優先席であることや、降車のしやすさという答えが得られた。
- ・後方の席を避ける理由は、優先席でないことや、段差などの構造との答えが得られた。
- ・段差につまずいたことのある人が 1 名、入り口につまずくことのある人が 1 名見られた。
- ・急ブレーキで危険を感じたことのある人が複数見られた。
- ・バスへの要望には、段差が少ないほうが良いとの意見が複数あったが、後方は使わないので気にならないとの意見も複数見られた。
- ・バスへの要望には、優先席に乗車中に立っている人と足が干渉しないようにしてほしいとの意見が複数見られた。（今回の調査対象車両の優先席は、すべて横向きである。）

2.2 乗客聞き取り調査結果（非高齢者）

以下の聴き取り結果から、非高齢者の座席位置の好みは多様であり、前方・後方に偏る傾向は弱いと推察される。また、優先席を避けて乗車する傾向も見られる。

- ・聴き取り直前の乗車位置を答えてくれた非高齢者 8 名の内、前方に乗車した人は 3 名、後方に乗車した人は 5 名であった。
- ・普段の乗車位置を答えてくれた非高齢者 10 名が好んで座る座席は、車内全体に分散している。
- ・急ブレーキで危険を感じたことのある人が複数見られた。
- ・バスへの要望では、段差を気にする意見が複数あった。

2.3 乗務員聞き取り調査結果（乗車位置）

聴き取り結果から、乗務員は、「乗客の乗車位置傾向は、3 種の車両構造の間で大差ない」と感じていると推察される。乗務員は、「乗客は、前方の座席と降車口付近のたち位置を好み、後方を避ける」と答えている。また、「優先席への着座は避けられている」と答えている。なお、後方スロープの場合について、「後方の通路に狭い部分があり避けられている」と認識している乗務員が見られた。

2.4 乗務員聞き取り調査結果（コメント）

聴き取り結果から、乗務員は、以下の場所を危険と感じていることがわかった。

- ・前輪上部の高い座席
- ・乗降口扉
- ・後部段差
- ・スロープ

また、以下の要望が見られた。

- ・通路を広くして欲しい。
- ・朝の時間帯は椅子を跳ね上げてはどうか。
- ・全席を一人掛けにして欲しい。
- ・つり革の高さや手摺の位置を工夫して欲しい。

3. 運行中の乗車位置および危険事象調査結果

3.1 乗車位置

運行中の路線バス車内で撮影した映像の解析結果を(1)、(2)に示す。これらの結果から、以下のことがわかった。

- ・今回調査した範囲では、ノンステップバス 2 種の車両構造の間で、車両前部・後部の乗客数の比に有意な差は見られなかった。ただし、ツーステップバスは、ノンステップバスに比べて前部に多く乗車する傾向が認められた。
- ・今回調査した範囲では、ノンステップバス 2 種の車両構造の間で、車両前部・後部通路の立ち席乗客数の比に有意な差は見られなかった。ただし、各車両構造で席数が異なることを考慮しなければ、ツーステップバスは、ノンステップバス／後部スロープに比べて後

部通路に多く乗車する傾向があり，両者に有意差が認められた。

(1) 車室内の前部・後部の乗客比の比較

(a) 各車両構造で席数が異なることを考慮しない場合

- ・ノンステップバス／後部段差とノンステップバス／後部スロープの間に有意差は無い。
- ・ノンステップバスとツーステップフルフラットバスの間に有意差がある。

(b) 各車両構造で席数が異なることを考慮した場合

- ・ノンステップバス／後部段差とノンステップバス／後部スロープの間に有意差は無い。
- ・ノンステップバス／後部段差とツーステップフルフラットバスの間に有意差は無い。
- ・ノンステップバス／後部スロープとツーステップフルフラットバスの間に有意差がある。

(2) 車室内の前部・後部通路の立ち席乗客数の比の比較

(a) 各車両構造で席数が異なることを考慮しない場合

- ・ノンステップバス／後部段差とノンステップバス／後部スロープの間に有意差は無い。
- ・ノンステップバス／後部段差とツーステップフルフラットバスの間に有意差は無い。
- ・ノンステップバス／後部スロープとツーステップフルフラットバスの間に有意差がある。

(b) 各車両構造で席数が異なることを考慮した場合

- ・全てのバスの間に有意差が無い。

3.2 危険事象

運行中の路線バス車内で撮影した映像から，以下の危険事象が観察された。主に発進・停車時の「ふらつき」が各車両で見られた。

表 1 車両毎で発生した「ふらつき」

	前部通路	後部段差	降車口	乗車口	合計
ノンステップバス /後部段差	・ 停車時、 30代女性	・ 発進時、 40代男性	—	—	2件
ノンステップバス /後部スロープ	・ 発進時、 50-60代女性	—	・ 停車時、 40代男性 ・ 停車時、 60代男性	・ 発進時、 50代女性	4件
ツーステップフルフラット バス	・ 発進時、 30代女性	—	・ 停車時、 30代男性 ・ 停車時、 20代女性	・ 停車時、 20代女性	4件