

八千代エンジニアリング(株)

正 員 金 利 昭

大日本コンサルタンツ(株)

正 員 平 本 健 二

東京工業大学

正 員 森 地 茂

1. はじめに

これまでの大都市交通問題は、急激なモータリゼーションを背景の一つとするものであった。しかし、大都市における今日のモータリゼーションを自家用車増加率、普及率という点からマクロに見れば、従来の急激さはない。一方よりミクロにこれを観察してみれば、その変化には注目すべき点があり、またこれによって新たな交通問題が発生していることが指摘できる。すなわちモータリゼーションを乗用車の保有と利用という二面からとらえれば、前者においては複数保有の増加、軽自動車の普及があり、後者においては乗用車利用トリップの増加、特により周辺部での増加、女性ドライバーの増加、買物・レジャー目的の増加等があげられ、この結果として郊外部における混雑、具体的にはP&R、K&Rによる駅前広場の混雑や郊外ショッピングセンター付近での駐車場問題等が新たな交通問題として生じている。したがって、成熟した段階における今日のモータリゼーションは、従来とは異なった新たな交通問題の背景となっていると思われる。

以上の認識から、急激なモータリゼーションの時代とは別の観点から、乗用車の保有・利用分析を今日新たに行う必要があると考え、オー段階の検討を行ったのが本研究の背景である。

2. 本研究の目的

今日のモータリゼーションの背景は、世帯あるいは個人にとって乗用車の位置づけが変化し、乗用車を保有あるいは利用することによって得られる効用と非効用が変化したためであると考えられる(図-1、表-1)。

本研究は、今日の乗用車の保有・利用がより個人レベル(ミクロレベル)の要因によってもたらされているものであるとの問題認識にもとづき、この点に着目して、乗用車の保有構造をミクロレベルの要因から実証的に明らかにするものである。

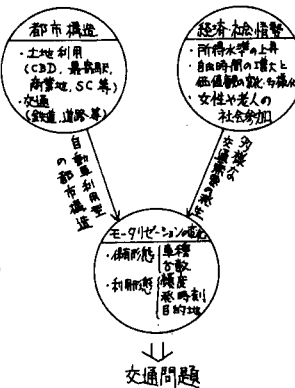


表-1 乗用車保有の効用と非効用

●交通手段としての効用 (a) 日常的な交通行動における効用 ・通勤、通学、買物、業務、送迎、娯楽、レジャー等 (b) 非日常的な交通行動における効用 ・緊急時(急病、事故) ・荷物の移動 ・悪天候時の移動 ●財としての効用(ステイタス・シンボル)	●非効用 ・経済的負担(維持費)、保管場所の必要性
---	--

図-1 今日のモータリゼーションの背景

3. 使用データの概要

使用データは、表-2に示す調査

表-2 調査の概要

により得られたものである。その特徴は、地域別比較が行えるように、首都圏と地方都市圏(中郡都市)とで、各々都心部からの距離に応じて調査を行ったところにある。

4. 分析の方法

乗用車の保有構造を明らかにするために、次の三段階の分析を行った。① クロス集計による保有・非保有要因の地域別比較分析。② 数量化二類による保有・非保有要因の抽出。③ 非集計ロジットモデルによる保有構造の分析。なお地域別比較は、首都圏内及び首都圏と中郡都市について行った。

調査対象	調査対象	調査内容	調査方法	回収率
団地での調査	・メイン地域-たまたみアール・サ地区(首都圏30km圏)(3地区) ・美しが丘地区(") ・すすき野地区(")	・調査項目 ・世帯属性 ・個人属性 ・自動車保有 ・個人交通行動	・対象地区から ・対象世帯をランダムサンプリング ・訪問配布、留置、訪問回収	・記号数 1354 票 回収数 1050 回収率 77.5%
	・サブ地域 (5地区) ・大島地区(") ・高島平地区(") ・溝の口地区(") ・稲毛地区(") ・中野地区(")			
市街地での調査	・中郡都市内-都心住宅地(") (3地区) ・近郊住宅地(") ・郊外住宅地(")	・調査日 1982年 10月~11月	・保有台数別の 層別サンプリング ・訪問配布、留置、訪問回収	・記号数 394 票 回収数 318 回収率 80.7%

