

IV-76

大都市近郊地域における買物行動の実態の把握—平日と休日の比較分析—

東京大学大学院 学生員 高橋 勝美

筑波大学 正員 黒川 洸

筑波大学 正員 田村 亨

1. はじめに

公共交通機関の整備水準が比較的低い大都市近郊地域においては自家用車保有率が高く、モータリゼーションの進展が著しくなっている。また、所得の向上や週休二日制の普及等により、生活行動も変化しており、平日及び休日の買物行動への様々な影響が考えられる。

本研究では個人を取り巻く「社会環境」の中でも、「個人属性・世帯属性」、「買物以外の活動」、「家族の行動」の3つが買物行動に及ぼす影響に着目し、その平日と休日の違いを明らかにすることを目的とする。

2. 調査の概要

平日と休日の買物行動の実態把握のために平成2年10月に買物行動実態調査を実施した。対象地域は千葉県北西部・茨城県南部とし、無作為に抽出した世帯 834世帯の中学生以上の人を対象として訪問留置自記入・訪問回収方式で行なった。調査では指定した2日間の平日休日の区別とその日の活動全てについて「活動日誌」方式で回答を得ている。有効回答数は 681世帯(81.65%)、1891票である。

調査対象となっている地域は大都市近郊の様々な買物行動の実態を把握し、買物交通の特性を明らかにするため、自家用車保有率が高い旧村落地区や新興住宅地区、鉄道駅周辺の市街化地区等を含んでいる。

3. 調査対象地域の概要

男女比は48.6%、51.4%となっており、家族構成人員は平均3.69人となっている。自動車は9割の世帯で保有しており、3割が複数保有となっている。運転免許については男性 56%、女性でも「勤め人」が80%、「パート」や「専業主婦」60%と高い保有率となっている。

就業者数でみると「パート」を含めた「勤労者」の内女性が 35.1%を占めており、女性の社会進出が著しい。また、配偶者の 40%が有職者で、大部分が

茨城・千葉の自宅周辺に勤務している。世帯主の90%が有職者で、その約半数が東京に通勤している。

4. 平日と休日の買物行動の実態

①図1はトリップチェーンに着目した分析であり、

「自宅→買物→自宅」のホームベースト・シングルチェーンの割合が最も高く、平日よりも休日の方がその割合が高い。次いで、「その他→買物→自宅」が高いが、休日では「自宅→買物→その他」の割合が平日に比べ高い。

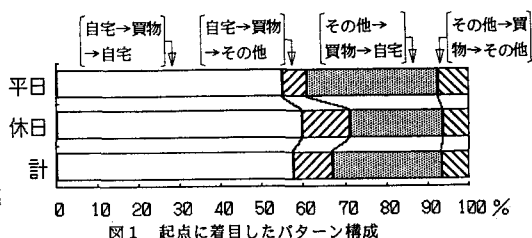


図1 起点に着目したパターン構成

②図2は買物を含むマルチチェーンにおいて買物の直前・直後の活動内容を調べたものであり、平日は仕事や学業という義務的な活動と、休日は買物や私用、レジャー等の任意的な活動と連続して行なわれる割合が高い。

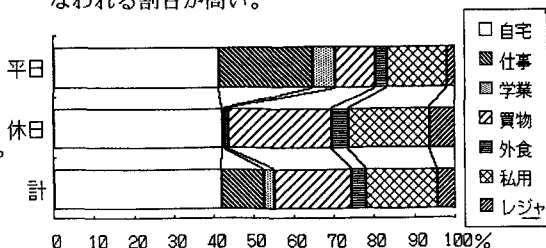


図2 マルチトリップチェーン買物前後の活動内容構成

その他の集計結果より、以下の事もわかっている。

③平日休日別の買物を行なっている人の数の分布は平日21.4%(2247人中480人)、休日39.9%(1517人中606人)で、平日休日の買物トリップ数はそれぞれ547、782である。平日と休日の各買物トリップ発生原単位はそれぞれ0.243、0.515となっており、

休日に買物を行なう割合が高い。

- ④平日の買物は休日比べて女性の割合が高く、仕事後の買物トリップでは69%を主婦が占めている。
- ⑤シングルチェーンの場合は自転車利用が多く、マルチチェーンの場合には自家用車を利用する割合が多い。特に休日には自動車が7割を占め自動車同乗が増加している。
- ⑥同行者有無との関係を見ると、「同行有り」の割合は平日11.5%、休日は38.9%となっている。休日の「同行有り」ではマルチチェーンが多く、男性の割合が高い。

5. 平日と休日の買物交通手段選択構造分析

5-1 サンプルの抽出

ここではサンプル数の関係から、買物行動に特徴が見られる女性の特に主婦を対象を絞り、世帯主の勤務地と主婦の仕事の有無に着目して主婦の買物行動について説明する。

5-2 選択の構造

図3は世帯主が自宅周辺（茨城・千葉）に勤務している主婦と東京・その他に勤務している主婦とに分類した場合の分析である。これより以下のことが明らかになった。

- ①世帯主が茨城・千葉に勤務している場合には複数保有世帯が多くなり、東京・その他に勤務している場合には1台保有世帯が多い。

- ②平日において、1台保有の世帯の自家用車の割合は世帯主が茨城・千葉すなわち地元に通勤する場合よりも東京・その他に通勤する場合の方が高い。

- ③1台保有世帯よりも複数保有世帯の方が自動車利用率が高い。

- ④①～③の考察として世帯主が自家用車を通勤手段として使用するかが配偶者の平日休日の交通手段に

影響を与えていることが推測される。

- ⑤休日は平日と比較して自動車同乗の割合が高く、特に1台保有世帯でその傾向が強い。

また、図4は有職者か専業主婦かに分類し買物交通特性を明らかにしたもので、これより次の3点が明らかになった。

- ①有職主婦では平日に仕事の前後に買物をする割合が高く、その場合、自家用車の割合はシングルチェーンに比べて高い。
- ②休日には有職主婦の方が専業主婦に比べてマルチチェーンの割合が高い。
- ③①と②より職業の有無が平日のみならず、休日の買物行動にも影響を与えていることが伺える。

6. おわりに

平日と休日の買物交通手段選択に対し、他の活動と家族の同行状況、世帯主の行動が影響を与えていることが明らかになった。今後の課題としては交通手段選択モデルを構築し各要因の影響の差を検討する必要があると考えられる。

<参考文献・参考資料>

- 1) 西井・岩本：ジョブ・ソング・エンプレックス来訪者の買物行動特性の基礎的分析，土木計画学研究講演集No.13，'90年
- 2) 杉恵・藤原・末永：活動日誌を用いた交通調査の有効性，第23回日本都市計画学会論文集，1988年

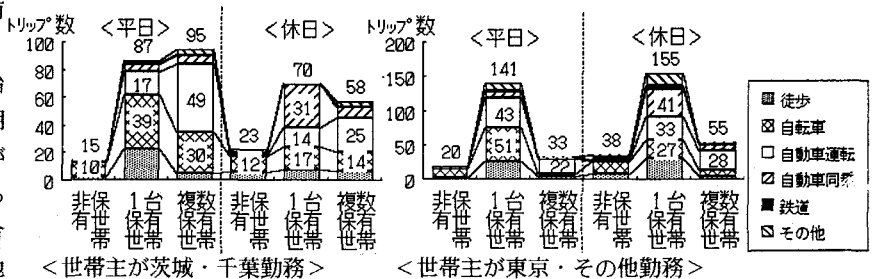


図3 自家用車保有台数別買物交通手段構成

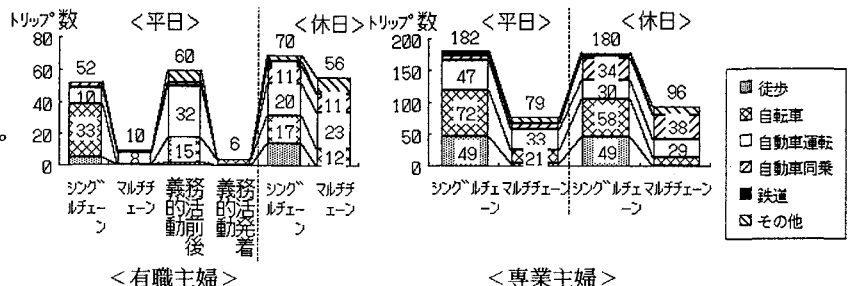


図4 トリップチェーン別買物交通手段構成