Ⅳ-77　自動車保有履歴とライフサイクルステージ変化から見た複数保有構造分析

群馬大学大学院　学生会員　宮崎　正樹
群馬大学工学部　正会員　青島縮次郎
群馬大学工学部　正会員　磯部　友彦

１．研究の背景と目的

昭和５０年以降の交通需要の多様化、高度化の一現象として、複数保有世帯の増加が挙げられる。特に群馬県においてはその傾向が強く、１世帯当たり自動車数を指標にとってみると、全国平均では１０年前に１．０台／世帯を越して以来現在は１．４台／世帯であるのに対し、群馬県はこの１０年間に１．５台／世帯から２．０台／世帯へと複数保有化が着々と進行している状況である。また、複数保有化が世帯内の複数世代による車利用や同乗といった世帯単位での車利用などをもたらし、これらのことが地域の交通構造、ひいては都市、地域構造にまで影響を与えてきている。以上の点を踏まえ、本研究では特に世帯のライフサイクルステージと複数保有およびその使用の時系列的関連を調査し、その構造を明らかにすることを目的としている。

２．複数保有構造分析のフレーム

（１）本研究の分析視点

複数保有に関する研究には、ある１時点における保有を個人や世帯の属性と関連づける横断データによる分析と、ある一定の調査期間をおき、時系列的変化を考慮して保有と使用を関連づける縦断データによる分析がある。前者の最近の代表例として森地らによる研究[1)]、佐佐木らによる研究[2)]が挙げられ、後者の代表例としてKitamuraによる研究[3)]が挙げられる。これらの既存の研究に対し、本研究は過去１０年間の縦断データをとり、自動車がライフサイクルステージに深く関連した移動手段であることを考慮しながら、自動車の保有と使用を関連づけ複数保有構造を分析するものである。ここで過去１０年間に限定した理由は、昭和５５年以降群馬県内における１世帯当たり自動車数が１．５台から２．０台へと複数保有化が飛躍的に進み、また軽自動車数の伸び率もこの間で著しいということによる。

（２）複数保有構造分析のフレームと調査概要

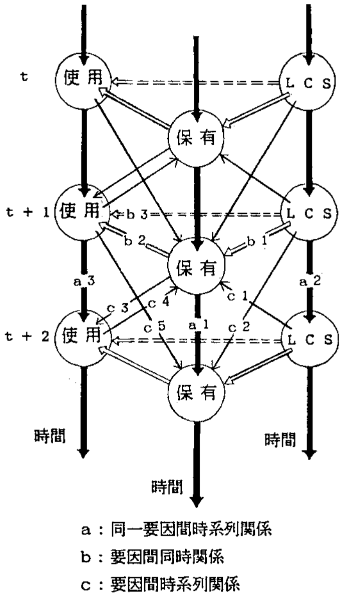
図－１に複数保有構造分析のフレームを示す。これは世帯内における複数保有に大きく影響すると思われるライフサイクルステージと自動車の保有・使用の関係を時系列的にモデル化したものである。特徴としては、図中の矢印ｂが示すような同一時点における複数保有要因や、図中の矢印ａ、ｃが示すような時系列的複数保有要因を網羅できるようになっている。また、図中のｔは時間を示し、ＬＣＳはライフサイクルステージの略である。ライフサイクルステージは表－１に示すように、国調、住調の世帯パターンとの比較のためや、調査対象地域が多世

表－１　ライフサイクルステージ(Ｌ Ｃ Ｓ)の分類

当事者の年令＼同居世代数	1世代 単身	1世代 夫婦
35才未満	1 前期	4 前期
35才以上65才未満	2 中期	5 中期
65才以上	3 後期	6 後期

長子の年令＼同居世代数	2世代	3世代	4世代
6才未満	7 子育て前期	11 子育て前期	15 子育て前期
6才以上18才未満	8 子育て中期	12 子育て中期	16 子育て中期
18才以上35才未満	9 子育て後期	13 子育て後期	17 子育て後期
35才以上か既婚	10 夫婦同居	14 夫婦同居	

＊ 表中の数字は、本研究で用いるＬＣＳコード



図－１　複数保有構造分析のフレーム

代同居世帯が多いことなどを考慮して、世帯における複数保有とその使用特性がわかるように独自に分類した。

さて、以上の分析フレームに基づいたデータを得るために、「家族構成の変遷と自動車保有履歴および使用履歴に関するアンケート」をおこなった。これは図－１の分析フレームに示されたＬＣＳ、自動車の保有、使用の３つの軸を中心に、互いの関係を把握できるように構成されたアンケートであり、群馬県桐生市内で１０年以上同一住居に在住している世帯を対象におこなった。調査期間は平成２年12月17日(月)から12月25日(火)であり、配布数、有効回収数、有効回収率はそれぞれ200世帯、170世帯、85.0%であった。

３．複数保有化の構造

（１）複数保有の推移

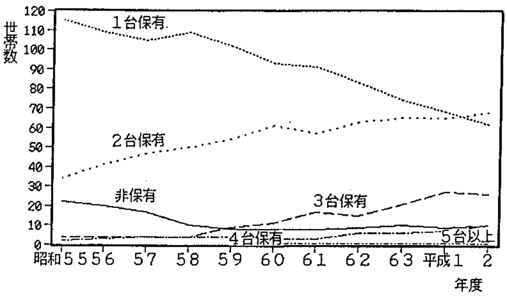
図－２に過去１０年間の自動車保有世帯数の推移を保有台数別に示した。これより複数保有世帯は年々増加していて、特に現在では１台保有世帯より２台保有世帯のほうが多い状況である。

（２）複数保有とＬＣＳの因果関係

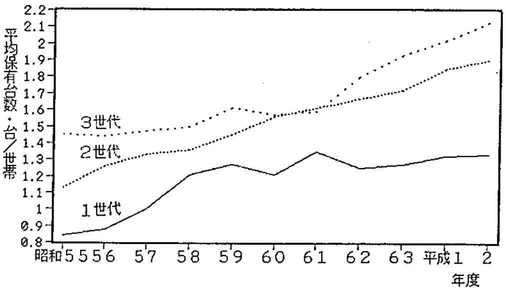
図－３に過去１０年間の世帯当たり平均保有台数の推移を同居世代数により３つにまとめて示した。これよりここ数年、１世代世帯と２、３世代世帯との格差は広がる一方であり、明らかにＬＣＳにより複数保有化は異なると考えられる。

（３）複数保有化の時期とその使用者

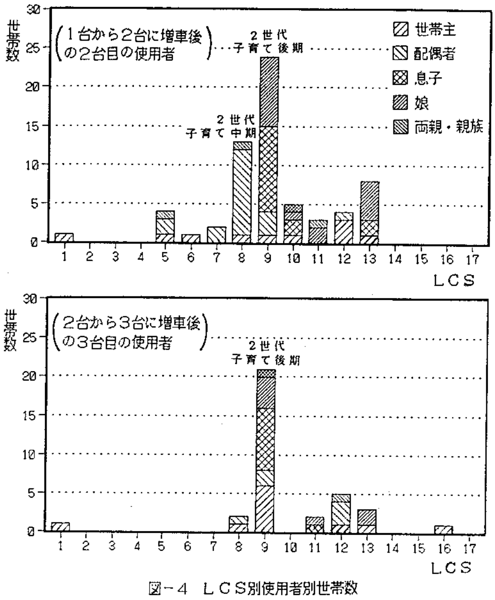
図－４は２台目増車時および３台目増車時のその主な使用者を、ＬＣＳを介在させて見たものである。これより２台目は２世代子育て中期に配偶者によって、あるいは２世代子育て後期に子供によって使用され、３台目は２世代子育て後期に世帯主や子供によって使用されていることがわかる。なお、１台目についてはＬＣＳによる影響はさほどなく、世帯主が主な使用者となっていた。



図－２　台数別自動車保有世帯の推移



図－３　ＬＣＳ別平均保有台数の推移



図－４　ＬＣＳ別使用者別世帯数

４．まとめ

以上の分析より明らかになったことをまとめてみる。

（１）世帯内の世代数により複数保有化の状況は異なる。

（２）ＬＣＳ別に見た２台目、３台目増車時の使用者に明かな違いが見い出せる。

（３）以上より、本研究が設定したＬＣＳは、世帯における自動車複数保有構造分析に有効である。

<参考文献>
1) 森地、田村、屋井、金　：　乗用車の保有及び利用構造分析，都市計画別冊，Vol.19，1984，pp.49-54
2) 佐佐木、朝倉、木村、和田　：　世帯のライフサイクルステージと車保有・利用の関連分析，都市計画別冊，Vol.21，1986，pp.145-150
3) R.Kitamura　：　A panel analysis ofhousehold car ownership and mobility，土木学会論文集，No.383，1987，pp.13-27