

Ⅳ-161 自動車の相乗り及び送迎に関する調査分析 —— 山間過疎地域を対象として ——

群馬大学大学院 学生会員 相川 勝浩
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. 背景および目的

近年の自動車利用の増加は、地域に様々な影響を与えている。たとえば交通渋滞問題や高度集積地の駐車場問題、公共交通衰退の問題などに対する影響が挙げられる。またこの自動車利用の増加という現象は都市部より地方部において顕著である。そこで本研究においては、地方部の中でも公共交通機関の衰退が著しく、自動車利用がより顕著な山間過疎地域を対象地域とし、自動車利用実態に関する調査分析を行った。その地域における交通問題の構造を示したのが図-1である。

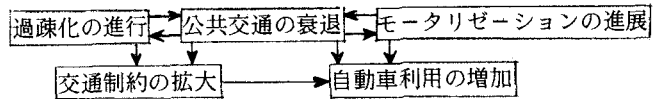


図-1 過疎地域における交通問題の構造

人口の流出が見られる過疎地域においては、モータリゼーションの飛躍的進展と相まって、利用人員の現象やこれに伴う経営悪化などの理由から、公共交通機関が衰退してきている。そしてこの結果として、より一層の過疎化の進行および自動車への依存という、悪循環をもたらしているのが現状である。また表-1は、自動車利用形態を3分類したときの、それぞれの定義を表したものである。既存における自動車利用の実態分析研究においては、これら3形態が不明瞭であったり、まとめられて1つのものとして扱われていた。しかしそれぞれ性質の異なる交通であると考えて3つの形態に分けた。そして過疎地域における公共交通および自動車交通の現状分析を踏まえて、とりわけ交通弱者（自動車を運転できない人）の交通制約拡大という現状下での交通実態を把握するために、自動車の相乗り、送迎の実態を明らかにすることを目的としている。

表-1 自動車利用交通形態の各定義

形態	乗車人員	定義
単独交通	1人	同乗者がいない交通
相乗り交通	2人以上	運転者、同乗者双方とも目的地での活動を行うための交通
送迎交通	2人以上	同乗者のみが目的地での活動を行うための交通

表-2 住民アンケート調査の概要

対象地域	勢多郡黒保根村	勢多郡東村
調査方法	訪問留置回収調査	
配布世帯数	100世帯	100世帯
配布個人数	300人	303人
世帯有効回収数(率)	97(97.0%)	86(86.0%)
個人有効回収数(率)	286(95.3%)	245(80.9%)
有効世帯抽出率	11.8%	7.8%
有効個人抽出率	9.4%	6.0%

2. 住民アンケート調査の概要および相乗り、送迎の分析フレーム

(1) 住民アンケート調査の概要

本研究では群馬県の山間部に位置する勢多郡黒保根村および勢多郡東村を対象地域とした。両村は現在過疎化が進行している地域であり、自動車の普及率も全国平均よりかなり高い。また公共交通については、廃止代替バスが各村内を、第3セクターによる鉄道が両村を貫く形でそれぞれ運行している。なお実施した住

運転者側から見た場合 同乗者側から見た場合

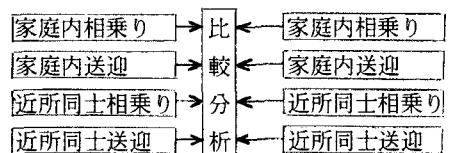


図-2 相乗り、送迎の分析フレーム

民アンケート調査の概要を表-2に示す。

（2）相乗り、送迎の分析フレーム

図-2は自家用車の相乗りおよび送迎に関する分析フレームを示したものである。家庭内と近所同士、さらには運転者側と同乗者側に分けて相乗り、送迎に関する比較分析を行う。

3. 分析結果

（1）相乗り、送迎の頻度

図-3は全目的に対する相乗り、送迎の頻度（各棒グラフの左は運転者側から見た場合を、右は同乗者側から見た場合を示し、以下の図はこれに従う）を示したものである。近所同士より家庭内の方が相乗り、送迎の頻度が高く、また送迎に比べ相乗りの方が高頻度である。

（2）家庭内相乗りについて

図-4は家庭内相乗りにおける運転者と同乗者の関係を示したものである。世帯主へ妻が及び父へ母がという配偶者同士の相乗り交通が目立つ。また図-5はその時の同乗者側の目的を示したもので、買物目的が多く、父、母においては通院目的も多くなっている。

（3）家庭内送迎について

図-6は家庭内送迎における運転者側と同乗者側の関係を示したものであるが、相乗りに比べ息子や娘が同乗者である割合が高い。またこの時、息子や娘の送迎される目的の約8割が通学である。

（4）近所同士相乗り、送迎について

近所同士の相乗り、送迎はあまり行われていないが、近所同士相乗りにおける運転者と同乗者の関係を図-7に示す。これから中高年齢層へ高齢者が同乗している割合が高いことがわかり、送迎でも同様のことが言える。また同乗者側から見た場合の、近所の高齢運転者への相乗り交通が多いことが特徴的といえよう。

4. まとめ

以上のことより相乗りにおいては、買物に代表される比較的時間制約の緩い目的に、また送迎においては、通学に代表される時間制約のきつい目的に対して、それぞれ行われているという傾向がつかめた。また配偶者同士、高齢者同士の同乗交通も傾向として得られたが、同乗交通発生条件等についての詳細な分析が今後の課題である。

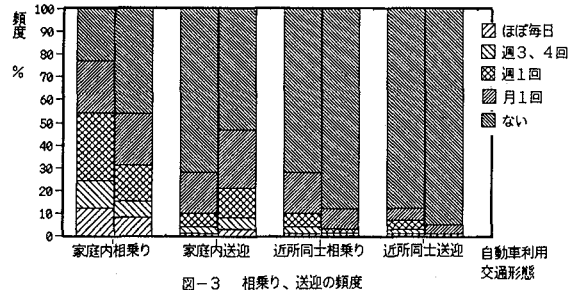


図-3 相乗り、送迎の頻度

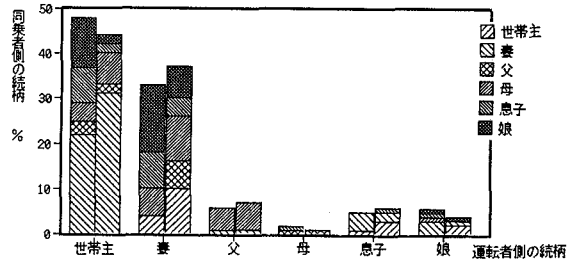


図-4 家庭内相乗りにおける運転者、同乗者関係

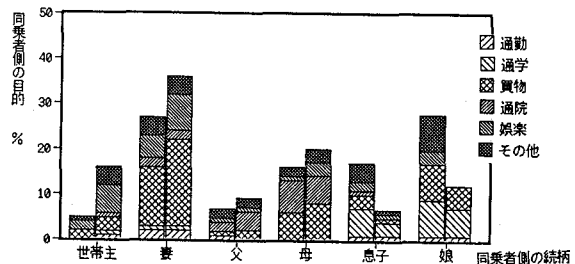


図-5 家庭内相乗りにおける同乗者側目的比率

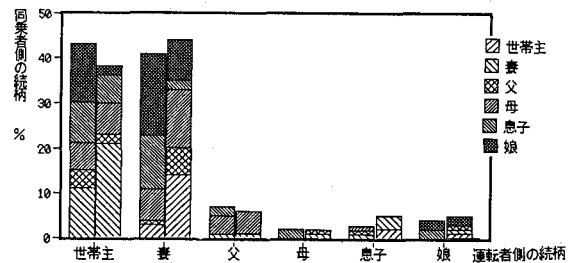


図-6 家庭内送迎における運転者、同乗者関係

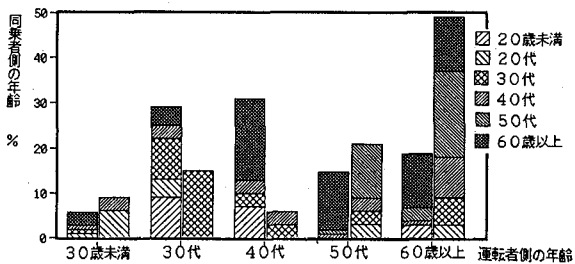


図-7 近所同士相乗りにおける運転者、同乗者関係