

IV-130

交通の諸問題と自動車利用に関する意識の分析

大阪市立大学 工学部 学生員 ○神頃 明

大阪市立大学 工学部 正 員 西村 昂

大阪市立大学 工学部 正 員 日野泰雄

1. はじめに

近年、免許保有人口、自動車保有とその利用機会の増加に伴い、多くの自動車利用者が結果として種々の交通問題に関与する機会も増えている。一方で、多様化・深刻化する交通問題に対して、諸外国においても自動車の有効利用と併せて利用抑制についての議論が盛んになっている。

そこで本研究では、今後の自動車利用への対応を検討するための基礎的資料を得ることを目的に、市民の意識を調査し、その実態を分析することとした。

2. 意識調査の概要

調査は、大阪府堺市民を対象として1991年12月～1月に実施した。また、性別、年齢別の運転免許保有人口比率により3000名を抽出し、調査票の送付、回収ともに郵送とした。但し、今後の動向を探索するため25才未満の若年層のサンプリング比率を予め全体の1/3となるよう設定した。調査票の配布・回収状況は表-1の通りであり、概ね性別年齢別配布数に応じた861の有効票（回収率：28.7%）を回収した。

表-1 回答者属性の概要

年 令	回答者比率 (%) (配布比率: %)		免許保有率 (%)				
	男	女	男	女	計		
～18	2.2 (20)	1.2 (13)	42.1	30.0	37.9		
19～24	11.5 (22)	10.3 (13)	79.8	65.2	72.9		
25～44	22.4 (22)	15.3 (13)	96.4	63.9	82.8		
45～64	15.3 (13)	10.2 (9)	81.1	36.4	63.2		
65～	9.4 (7)	2.1 (3)	44.4	0.0	36.4		
計	60.9 (62)	39.1 (38)	79.4	52.2	68.8		
実 数	524	1860	337	1140	416	176	592

注) たし、年齢、性別ともに無記入、不明のものを除く

3. 自動車利用に伴う問題とその意識

(1) 自動車利用時の意識

自動車利用に際して、気にかかる項目を質問した(図-1)。その結果、交通事故への危険感(46%)や渋滞による定時性の欠如(30%)が挙げられ、環境への配慮(0.6%)や費用(3%)に対する意識はかなり低いことがわかった。この傾向は若年層ほど顕著であった。また、利用頻度が高い層では、他と比べて渋滞に対す

る意識が強くみられる結果となった。

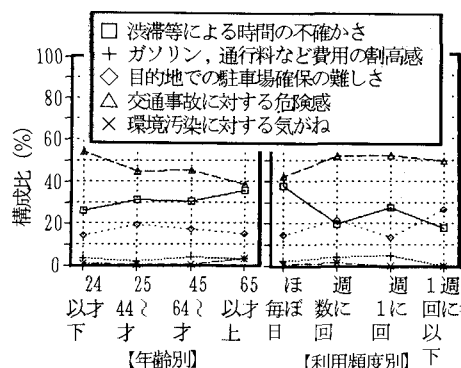


図-1 自動車利用の際、気にかかること

(2) マイカー通勤の実態とその意識

交通問題の一因として取り上げられることの多いマイカー通勤の実態とその利用意識について質問した。その結果、調査時のマイカー通勤の割合は約4割であったが、マイカー通勤をやめた（以前利用していた）人が17%あり、今後も何らかの理由（方法）があれば、他の手段への転換の可能性を示しているものと考えられる。但し、マイカー通勤そのものに対しては、ほぼ半数が公共交通機関が不便な場合等やむを得ないとしており、マイカー通勤は控えるべきという意見(約30%)を上回っている。この傾向は若年層ほど、また女性ほど顕著であった。また、何らかの形でマイカー通勤の禁止を想定した質問から、公共交通機関への転換の可能性をみると、概ね5割程度であった。

(3) 今後の車利用意識

回答者の約6割は現状程度の利用を考慮しており、今後利用機会が増加するという人と併せると3/4に達し、現状の問題認識では、利用の抑制を考えるには至っていないようである。但し、利用を控えたり、やめたりすると答えた人の理由は、事故(36%),費用(22%),混雑(15%),環境(13%)と先の利用時の意識とは若干異なった傾向がみられる。

4. 交通問題意識と交通管理に対する理解度

(1) 交通の諸問題に対する意識

図-2は、道路混雑、環境問題、交通事故、違法駐車といった交通問題についての深刻度と自らの関与度を年齢別に集計したものである。これより、①事故や駐車といった回答者に直接関係する可能性の高い問題ほど、その深刻意識は高い。②問題への関与の意識は若年層ほど低い。③全体として、問題に対する深刻意識は高いが、関与意識は低く、両者の間には大きなギャップがある。

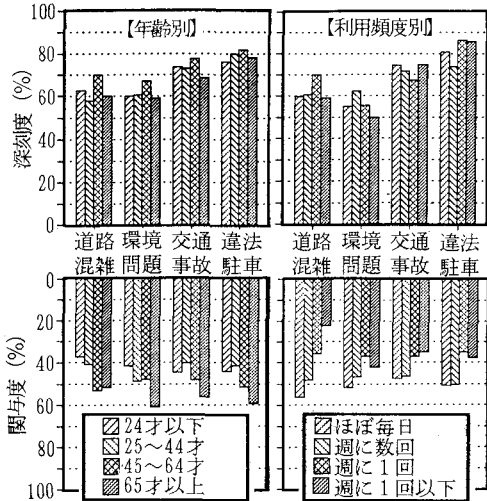


図-2 交通の諸問題に関する深刻度と関与度

(2) 交通管理方策に対する意識

交通問題解決の糸口として種々の自動車交通管理方策が提案されているが、ここでは下記の4方策について、その知名度と理解(容認)度を質問した。これによると、全体的にその知名度は高くなく、最もよく知られている「総量抑制」で約4割程度であった。

また、各管理方策の実施に対する容認の程度と実施時(仮定)の対応をみてみると(図-3)、この両者の関係は、年齢別に逆の傾向を示している。利用頻度が高い層では、これらを受け入れる割合は低くなっており、先の問題の深刻度と関与度と同様に総論と各論の差が現れる結果となった。

- ①頻繁に混雑するような利用度の高い道路の利用に際して「混雑料」を徴収する(ロ-ト・プライシングなど)。
- ②都心部等の混雑地域に流入する際に、賦課金を徴収する(カー・プール・システム制や都心部乗り入れ賦課金制度など)。
- ③環境汚染の原因者負担として、「車関連諸税」を追加・新設する(環境税、対車重馬力税など)。
- ④自動車の総量を抑制する(ナンバープレート方式など)。

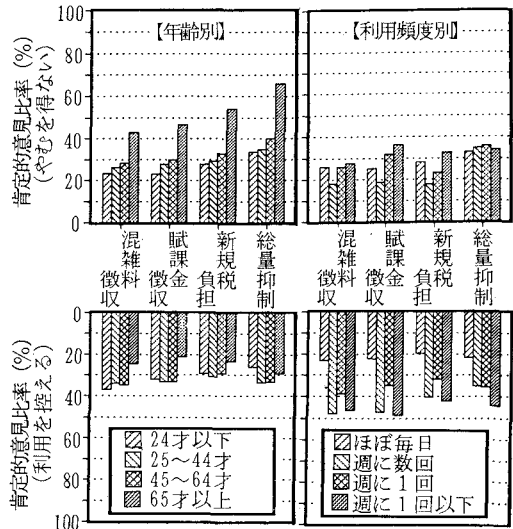


図-3 交通管理方策の容認度と実施時の対応

5. まとめ

本稿では、交通の諸問題とその中での自動車利用に対する意識を分析したが、これらより概ね次のようなことが明らかとなった。

- ①自動車利用の際、事故や渋滞については気にかけるものの、環境汚染への配慮はほとんどされていない。
- ②通勤へのマイカーの依存度は高いが、公共交通機関の整備等によってある程度(20~50%)手段の転換は可能と考えられる。
- ③交通問題に対する深刻度と関与度意識の間にはギャップがあり、若年層ほど関与の意識は低い。
- ④交通問題を考えれば、今後自動車利用は控えるべきだが、自らの問題としては現状の車利用を維持したいという傾向がみられる。
- ⑤交通抑制策に対しては、やむを得ないとする比率、実施時は利用を控えるとする比率はともに30%程度であり、その中でも総量抑制への理解がやや高いといえる。

今後の車利用の動向を考えると、車利用がますます増加する傾向にあり、総量抑制等の交通管理施策が必要となる可能性も高く、今後このような意識の分析を通じてそのコンセンサス形成のための広報活動の方法等の検討が必要となろう。

最後に、本研究にあたり、ご協力を頂いた堺市交通安全対策課の各位に記して感謝の意を表します。