

IV-173 住居選択と自動車の保有及び利用に関する研究

建設省関東地方建設局 正会員 澤井晶子

茨城大学工学部 正会員 山田 稔

茨城大学工学部 正会員 山形耕一

1. はじめに

日立市近隣において、山地部、周辺市町村の宅地開発等、公共交通が不十分である郊外部での住宅開発が行われている。自動車の保有台数もこれに伴い増加していると考えられる一方で、公共交通機関は、幹線道路の混雑・渋滞や住宅開発等の理由で、利用者の減少、サービス水準の低下を招いている。

一般に、自動車を1度保有すると、公共交通機関へ転換したがらないという傾向があり、新規保有を抑制する事が望まれる。

本研究では、以下の点を分析することにより、不要な車の減少と交通渋滞の緩和による交通環境の快適な社会を提案する事を目的とする。

①2台目以降の自動車の利用特性による自動車の保有及び利用の関係の分析

②自動車の保有と住居選択の関係を明確化し、公共交通機関の利便性の違いによる住居移動の自動車の新規購入への影響の分析

2. 調査の概要

公共交通機関が十分な役割を果たしていない新興住宅地の住民と市街地の住民の「自動車保有及び利用の実態と意識」の調査を行った。

調査票は、自動車の保有・利用と住居選択及び転居との関わりを把握するため、世帯における過去11年間の自動車の履歴、現在保有の自動車の利用状況、居住年数等が把握出来るように設計した。調査概要と対象地域については表-1、図-1に示す。

表-1 調査概要

調査方法	訪問留置回収調査
調査対象世帯	日立市会瀬町、常陸太田市大森・真弓ヶ丘 ニュータウンの在宅世帯
調査期間	平成8年1月11日から1月21日まで
調査項目	世帯票：自動車の保有状況、居住形態等 個人票：日常の諸活動頻度、交通選択状況等
調査票配布数	会瀬町：80世帯170人、ニュータウン：120世帯255人
有効回収率	世帯票：182/200 (91%) 個人票：313/425 (74%)



図-1 対象地の地図

3. 居住地による特性

全体の世帯保有台数は平均1.57台であり、居住地別では、会瀬町が平均1.24台/世帯、ニュータウンが平均1.8台/世帯であり、立地条件による違いが見られた。

また、通勤交通手段選択状況は、図-2に示すように会瀬町では、自動車利用者は公共交通利用者の2倍であるのに対し、ニュータウンでは4倍と自動車利用の高さが目立つ。買い物についてはそれ程違いは見られない。

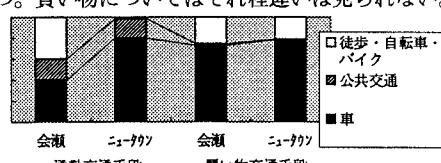


図-2 居住地による交通手段選択状況の比較

4. 2台目以降の自動車の特性

1) 1台目と2台目の自動車の比較

表-2 1台目の車と2台目以降の車の比較

	月間走行距離(km)	排気量(cc)
1台のみ保有世帯の1台目	1579	1947
2台以上保有世帯の1台目	1162	1871
2台目以降の平均	947	1094

表-2に示すように、排気量は、2台目以降は1台目の約半分の平均1094ccであり軽自動車の保有が考えられる。また、平均月間走行距離は1台目の車は2台目よりも大きくなっている。複数保有している世帯は、1台のみ保有している場合よりも小さく、複数保有する事によって、1台当たりの利用は少なくなることが

わかる。しかし、世帯の走行距離で比較すれば、複数保有世帯は1台保有世帯の約1.34倍となっている。

2) 世帯保有台数による活動頻度への影響

世帯保有台数が1台以下の人と2台以上の人とに分け各目的別に活動頻度を比較した。図-3より世帯保有台数が多い人程、活動も活発といえる。食料品・日用品の買い物では、2台以上保有世帯と1台以下保有世帯の週平均買い物回数は、それぞれ1.92回、1.77回であり、それ以外の買い物では、1.48回、1.10回と複数保有世帯の方が多かった。またその差はそれぞれ0.15回、0.38回で、食料品・日用品の買い物の方が差が顕著に出ており、非日常生活の利用の方が日常的なものより、保有台数による活動頻度への影響があるといえる。

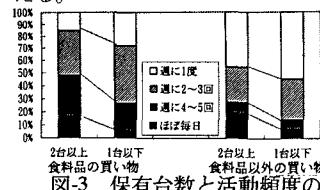


図-3 保有台数と活動頻度の関係

5. 転居と自動車保有の関係

1) 対象地による居住年数と保有台数の関係

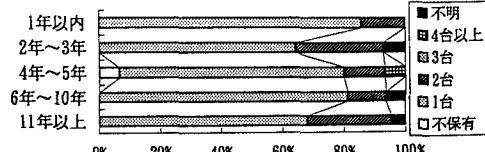


図-4 居住年数と保有台数の関係（会瀬町）

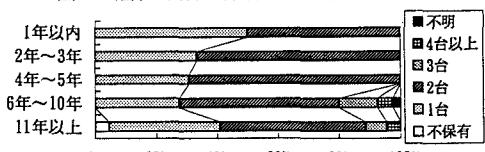


図-5 居住年数と保有台数の関係（ニュータウン）

会瀬町では、居住年数による傾向が見られないが、ニュータウンでは居住年数の経過に伴い、徐々に保有台数は増加しており転居1年以内と転居2~4年後との差が最も顕著に出ている。図-4、図-5に示す。

2) 転居前後における自動車購入の時系列分析

住居移動の自動車購入への影響を明らかにするために、交通事情の違う2地域で、転居前後での世帯の自動車購入状況を分析した。横軸に車を新規購入した世帯の転居時期と自動車購入時期の差を、縦軸に各年ごとの新規購入の割合をとり時系列的に見た。

会瀬町では、転居1年以内に購入傾向が見られ、そ

の後低い値を示すのに対し、ニュータウンでは転居2年後から増加し、その後も上昇傾向にある（図-6）。

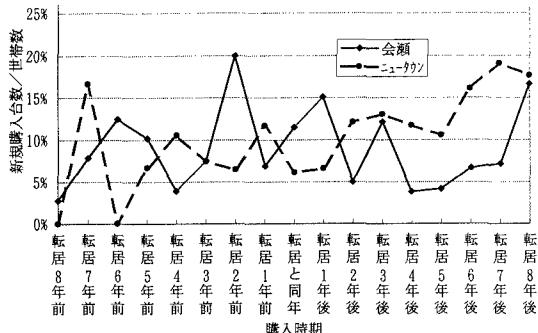


図-6 居住地による自動車新規購入時期の比較

3) 対象地区別転居時の自動車購入意識の比較

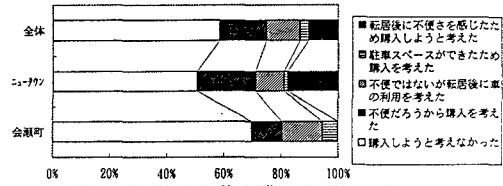


図-7 転居時自動車購入意識の比較

居住地により、転居時の自動車購入意識に違いが見られた。会瀬町では、「不便はないが購入を考えた」世帯の割合が、14%と多いが、ニュータウンでは、「転居後に不便を感じ購入を考えた」世帯が18%、転居前に「不便だろうから購入を考えた」世帯が20%と、転居前と転居後に「不便を感じ購入を考えた」という意識は合計すると38%となり、交通の利便性による影響が見られる。図-7に示す。

6. 結論

本研究で得られた成果は以下の通りである。

2台目以降の車の利用は1台目より少ないが、世帯の自動車利用の合計は、複数保有世帯の方が多い、また、日常的な活動より非日常的な活動の方が影響が大きいことがわかった。住居選択の自動車保有との関係では、住居形式や転居理由による影響より、公共交通機関の利便性による影響が大きく関係しており、交通事情が不便な場合は転居時に自動車の新規購入意識が高く、転居2~3年後に不便を感じ購入する傾向が見られた。

以上の結果から、転居後に不便を感じさせない程度の公共交通が整備されれば、自動車の利用全般に対しての抑制効果が期待できよう。