

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。

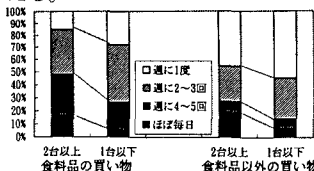


図-3 保有台数と活動頻度の関係

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

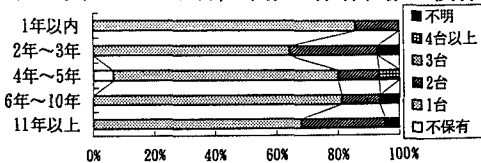


図-4 居住年数と保有台数の関係（会瀬）

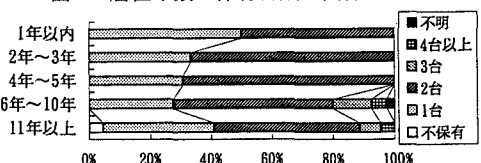


図-5 居住年数と保有台数の関係（ニュータウン）

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）。

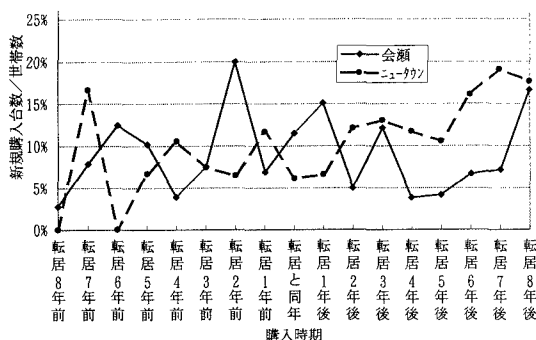


図-6 居住地による自動車新規購入時期の比較

3) 対象地区別転居時の自動車購入意識の比較

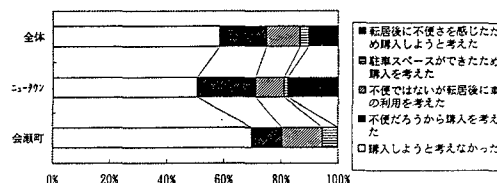


図-7 転居時自動車購入意識の比較

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「不便さ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く、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年後に不便さを感じ購入する傾向が見られた。

以上の結果から、転居後に不便さ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。