

IV-300

通勤手段と買い物交通手段に着目した自動車保有の実態に関する研究

茨城大学大学院 学生会員 根崎 篤

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

現在、車の複数保有化は一般的な現象になっている。車の増加は、交通渋滞、路上駐車、環境問題だけでなく公共交通の採算性の悪化といった問題を生みだしている。さて1度車を保有してしまうと公共交通機関に転換したことがないことから、車を減らすことは困難であっても、車の買い増しを抑制することで、公共交通離れをくい止めることが期待される。そこで本研究では複数保有化が進む地方都市において、それでも複数保有していない世帯を対象として、その実態と意識を探り、今後の複数保有の動向を知る上での知見を得ることを目的とした。そして、従来から研究されているアクセシビリティやライフサイクルステージ（以下LCSと記す）と保有台数の関係だけでなく、1台の車を通勤と買い物で共用することの実態に着目して分析を行うこととした。

2. 調査概要

アンケートの調査概要は表-1に示す。

3. 分析結果

(1) 車の保有台数

今回アンケートを行った地域では、0台の世帯が3.5%の11世帯、1台の世帯が50.3%の154世帯、2台の世帯が40.1%の127世帯、3台の世帯が5.0%の16世帯で、平均保有台数1.50台という結果になった。先にでも述べたが、車を保有していない世帯+1台保有している世帯が台数を現状のままであるための条件を知ることが重要である。そこで、ここから0・1台保有世帯を中心に、2台以上の世帯を複数保有世帯と比較して分析する。

(2) 保有台数別の通勤手段と買い物交通手段

0・1台保有世帯は車通勤が34%、バス通勤が30%であったのに対し、複数保有世帯は車通勤が70%と大きな割合となった。買い物交通手段は、複数保有世帯の76.4%が車を使っているが、0・1台世帯も56.4%の世帯が車を使い、どちらの世帯も車が多く使われていることを示した。

(3) 保有台数別の通勤と買い物の車の使われかた

(2)の保有台数別の通勤手段と買い物交通手段の分析結果より、0・1台と複数保有で明らかに利用交通が異なることが確かめられたが、次は通勤と買い物目的での使われ方の違いを比較するために、免許保有者が2人以上の0・1台保有世帯と複数保有世帯の間で、通勤と買い物での車利用を比較した結果を図-1に表わした。0・1台保有世帯は明らかに通勤よりも買い物に車を使っている割合が高く、通勤手段と保有台数の間に強い関連があることが分かった。

表-1 アンケート調査概要

調査方法	訪問留置調査
調査対象地	日立市西成沢町4丁目（青葉台） 日立市多賀町・日立市千石町
調査期間	平成8年12月18日から12月28日
調査配布数	青葉台：217／228 多賀町：46／54 治国町：59／64
有効回収率	92.5%

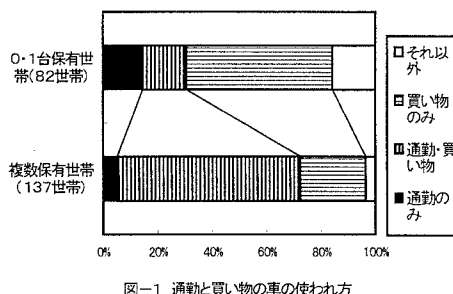


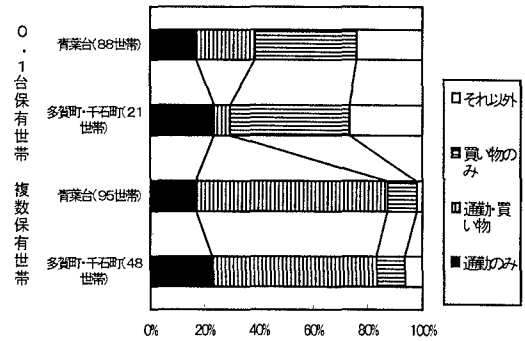
図-1 通勤と買い物の車の使われ方

キーワード 自動車複数保有、車抑制、目的別交通手段、ライフサイクルステージ

連絡先 〒316 日立市中成沢町4-12-1 茨城大学工学部 都市システム工学科 計画・交通研究室 TEL.0294-38-8070 FAX.0294-35-8146

（４）地域別の通勤と買い物の車の使われかた

次に、これが公共交通機関の便によってどのように影響されるのかをみるため、鉄道から離れた住宅地で周辺で買い物をする場所が少ない青葉台地区と駅周辺に位置する多賀町・千石町に分けて分析した。結果を図－２に示す。これを見ると０・１台保有世帯において、青葉台は多賀町・千石町に比べ通勤と買い物の両方に車を多く使う割合が高くなっており、通勤における車の必要性が高いことがうかがえる。しかし買い物に使う割合はいずれの地区でも高く、また通勤手段と保有台数の関連が強いことがわかる。



図－２ 地域別の通勤と買い物の車の使われかた

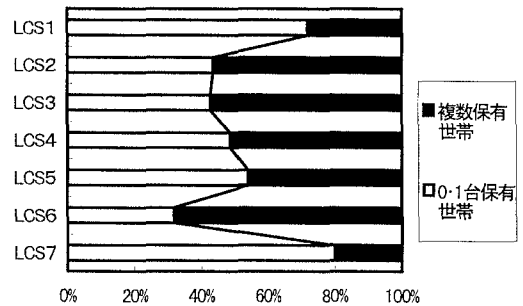
（５）ＬＣＳ別の通勤と買い物の車の使われかた

従来の研究でも行われているように、ＬＣＳの違いが保有台数に影響すると考えられるため、今回ＬＣＳを表－２のように設定し、ＬＣＳ別で保有台数を見たのが図－３である。これを見ると、子供が就業年齢に達したＬＣＳ６で複数保有が多いほかはＬＣＳが２から５、７と順に少なくなるのが分かる。

表－２ ライフサイクルステージ

LCS 1	子供がおらず最高年齢が４０才以下の世帯
LCS 2	子供が就学前（小学生以下）の世帯
LCS 3	就学前と小学生以上の子供がいる世帯
LCS 4	子供が小学生以上の（６才以上）の世帯
LCS 5	子供が中学生以上の（１３才以上）の世帯
LCS 6	子供が就業年齢（１８才以上）の世帯
LCS 7	子供がおらず最低年齢が４１才以下の世帯

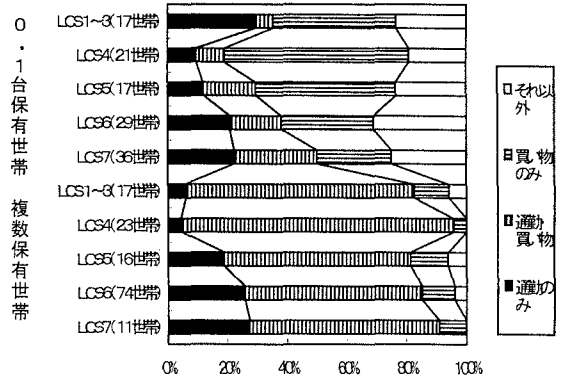
次にＬＣＳ別に通勤利用と買い物利用について、先と同じような分析を行った。なお、この分析ではＬＣＳ１～３はデータ数が少ないのでひとつにまとめた。図－４に結果を示すが、０・１台保有世帯はＬＣＳが高くなるにつれ、通勤と買い物の両方に車を使用している割合が高くなることがわかった。ＬＣＳ６を除き、ＬＣＳが高くなるほど複数保有が減ることと合わせて考えれば、子供に手間のかかる世帯では１台の車を買いたい物と通勤でシェアすることが困難なため複数保有が多くなっているものと考えられる。



図－３ LCS別の車の保有台数

４．本研究の成果

本研究で対象とした地域では通勤手段が車の保有台数を決める重要な要因であることが分かった。また買い物に比べ公共交通の利用が多いことが分かった。したがって通勤向けの公共交通サービス向上ができれば、複数保有の抑制につながると考えられる。また子供が成長し手がかからなくなるほど１台の車を通勤と買い物で共用しやすく、複数保有も少なくて済むことが明らかになった。今後はこれらの知見をもとに公共サービスの影響を定量的に明らかにすることが課題である。



図－４ LCS別の通勤と買い物の車の使われかた