

IV-108

モータリゼーション初期における自動車保有意識に関する分析

京都大学 学生会員 呉 戈
 京都大学 正 会 員 山本 俊行
 京都大学 正 会 員 北村 隆一

1. はじめに

従来の自動車保有に関する非集計的分析は、先進諸国を対象としたものが多く、世帯は自動車保有による実質的な効用を十分把握した上で、意思決定を行っているものと考えられている。しかし、モータリゼーション初期の社会においては、実質的な効用は的確に予見しがたく、世帯の自動車保有は、心理学的・社会的要因により大きな影響を受けるものと考えられる¹⁾²⁾。

本研究では、モータリゼーション初期の自動車保有予測モデルを提案するために、心理学的・社会的要因を考慮に入れて、アンケート調査を実施した。本稿ではそれらの要因による保有意識と保有状態・保有意向との基礎分析結果について述べる。

2. 調査の概要

本研究では、1997年12月に中国・西安市で電話帳（287,415世帯）から568世帯を無作為に抽出し、留置き法でアンケート調査を行った。さらに絶対数の少ない保有世帯サンプルを確保するために、自家用車の名義登録者を母集団とし、登録期日層別に1880人抽出し、郵送配布・郵送回収法で調査した。いずれの世帯も世帯主に記入を依頼した。回収状況を表1にまとめたが、郵送法の回収率が非常に低い結果となった。原因としては、名義登録者の連絡先情報が通勤先になっているものが多く、郵便事情から被験者本人に送達されていない可能性が考えられる。また、郵送法による回収世帯のうち、保有世帯は3割程度に留まっており、自家用車の名義で登録された乗用車であっても、実際にはその名義登録者が所有しないものが多いことが明らかになった。

調査項目には自家用車の保有・利用状況（非保有世帯に対しては保有・利用意向）、個人・世帯属性のほか、自動車保有に対する意識として、表2に示す五つの意見を挙げ、それぞれについて「賛成」

から「反対」まで5段階評価を求めた。意見1と2は自動車の使用価値に対する「意識」を表す一方で、意見3, 4, 5は自動車の「記号的価値」³⁾に対する「意識」を表すものと考えられる。さらに、世帯の属する生活環境という意味で、現在（保有世帯としては保有時）の自分の周りの保有世帯比率についての認識を尋ねた。これを「認識保有率」と呼ぶ。

表1 回収結果

	留置き法	郵送法	合計
抽出世帯数	568	1880	
回収枚数	341	67	408
内：保有者	11	24	35
非保有者	330	43	373
回収率	60.0%	3.56%	

表2 保有意識に関する設問

意見1：自家用車は現代生活の必需品
 意見2：自家用車は生活の利便性を向上できる
 意見3：自家用車は個人の事業成功のシンボル
 意見4：自家用車は家庭財産のシンボル
 意見5：現在車を持てば肩身が広く感じられる
 認識保有率：現在の周りの保有世帯の比率は

3. 集計分析

保有状態と調査方法により、サンプルは四つのグループに分かれるが、世帯主の年齢、性別、教育レベル、世代数、就業者数は $\alpha=0.05$ の有意水準で差がないことが確認された。したがって、抽出したサンプルはほぼ同じ社会属性を持つものと考えられる。

一方、回答者の職業、免許の有無、個人収入、世帯収入、生活費は $\alpha=0.05$ の有意水準で差があることが分かった。職業については、図1に示すように、保有世帯の世帯主は半数以上が収入の高いと考えられる私有企業管理職または自営業者である。これは個人及び世帯収入の回答結果からも裏付けられた。

また、保有世帯と非保有世帯との間には生活費の差があるものの（図2）、自動車費用を除いた交通費は差がないことも分かった。このことから、保有

キーワード：モータリゼーション、自動車保有

〒606-8075 京都市左京区吉田本町 Tel. & Fax. 075-753-5916

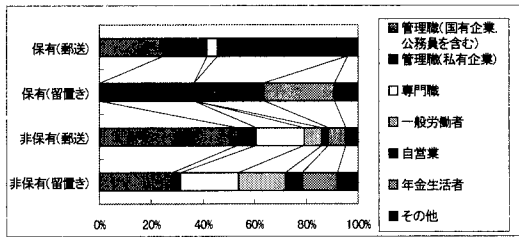


図1 世帯主の職業の分布

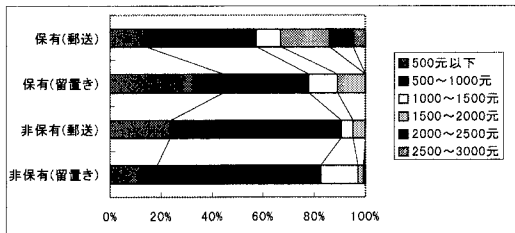


図2 世帯の一月あたり生活費

世帯が自動車以外の交通機関を非保有世帯と同じように利用しており、自動車利用は他の交通機関の代替的なものではなく、追加的なものと考えられる。

4. 保有意識の分析

4.1 保有世帯と非保有世帯

表2に示した五つの意見に対する態度については、「賛成」を1、「反対」を5とし、保有世帯と非保有世帯の平均得点に差があるかどうかを分散分析で調べた。検定結果（有意水準 $\alpha=0.05$ ）を表3にまとめたが、意見1, 3, 5では差が有意であり、保有世帯が自動車の使用価値だけではなく、記号的価値による「疑似的」効用をも考慮していることが考えられる。そして、それらの平均得点は保有世帯の方が低い（「賛成」の傾向が強い）ことから、それらの意見に対する態度が保有行動に肯定的な影響を与えることが示される。

表3 保有世帯と非保有世帯の保有意識

	保有世帯	非保有世帯	F値	有意性
意見1	1.735	2.354	5.89	有意
意見2	1.324	1.628	2.49	なし
意見3	1.971	2.678	7.38	有意
意見4	3.033	3.065	0.01	なし
意見5	2.765	3.351	4.58	有意

4.2 非保有世帯の保有意向

非保有世帯の保有予定時期についての回答結果から、2年、5年及び10年以内に購入しようとする人は各々2.4%、12.8%と16.8%となった。10年以

内に保有予定のある世帯を「保有予定世帯」、それ以外の世帯を「無予定世帯」とし、各意見に対する平均得点の差について分散分析による検定結果（有意水準 $\alpha=0.05$ ）を表4にまとめた。意見1, 2, 3に対する平均得点は無予定世帯より保有予定世帯の方が低く、その差が有意であることが分かった。したがって、心理学的要因による保有意識が保有意向と相関を持っていることが確認される。

さらに表3と比べると、意見2に対する態度が有意であることと、意見5に対する態度の有意性がないことに注目したい。これより、保有予定世帯は、自動車の実質的な効用を期待するが、自動車の「記号的価値」をあまり感じていないものと考えられる。

表4に示すように、認識保有率の平均得点（「ない」を1、「10%以上」を6とする）は保有予定世帯の方が高く、準拠集団と認知される自分の周りの保有世帯が多いことが分かる。そのため、認識保有率が高ければ、保有意向も高いことが考えられる。

表4 保有予定世帯と無予定世帯の保有意識

	保有予定世帯	無予定世帯	F値	有意性
意見1	1.952	2.491	10.29	有意
意見2	1.365	1.758	9.41	有意
意見3	2.320	2.822	8.43	有意
意見4	3.147	2.974	0.90	なし
意見5	3.284	3.330	0.06	なし
認識保有率	2.591	1.904	25.73	有意

5. おわりに

本稿では、モータリゼーション初期における自動車保有意識について分析した。その結果、心理学的・社会学的要因による保有意識が保有状態及び保有意向に影響を与えることを確認した。今後の課題として、LISRELモデル等の手法を援用し、保有意識と保有意向の因果分析を行うことを考えている。

最後に、本研究は文部省科学研究費国際学術研究（共同研究）の助成を受けた研究成果の一部である。ここに記して感謝の意を表す。

参考文献

- 1) Khan, M. A. & Willumsen, L. G. Modelling car ownership and use in developing countries, *Traffic Engineering & Control*, Vol.27, November, pp.554~560, 1986.
- 2) Vasconcellos, E. D. The demand for cars in developing countries, *Transportation Research A*, Vol.31, No.3, pp.245~258, 1997.
- 3) Baudrillard, J. *La Systeme des Objets*, Paris: Editions Gallimard, 1968.