

自動車利用と意識からみた自動車依存に対する個人的・社会的な問題認識

国立大学法人福井大学 正会員 ○川本 義海
永森建設(株) 非会員 北林 優依

1. 研究の背景および目的

過度の自動車依存による問題として、都市の郊外化や公共交通の衰退、地球温暖化の促進などの社会的な問題、また加齢に伴う運転や事故への不安、運動不足による健康問題などの個人的な問題が指摘されている。このような過度の自動車依存からの転換をめざし、福井県では県民運動の一つとして2011年度から行政、企業、県民が協働して「クルマに頼り過ぎない社会づくり」に取り組んでいる。しかしながら人々が個人レベルで自動車依存をどの程度問題と認識しているのか、また自身の自動車利用およびそれによって引き起こされる諸問題に対して、どのように認識しているのかについてはあまりよく分かっていない。

そこで本研究では、「クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議」に参加している企業・団体の従業員・職員を対象として、個人における実際の自動車利用とそれに対する自己認識の両面から、個人的また社会的にみた場合の問題認識の特徴ならびにその傾向を概略的に把握することを目的とする。

2. 調査方法と分析の視点

「クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議」のメンバーで「カー・セーブ運動」に参画している251の企業・団体の中から、日常業務で公共交通を運行している交通事業者を除く167企業・団体を対象にアンケート調査を実施した(表-1)。

分析では、まず属性別にみた特徴を明らかにする。つぎに客観的な自動車利用量(実際量)およびこの自動車利用量に対する主観的な認識量との比較により、これら「実際量」と「認識量」の相対的な一致あるいは違いによるグループ化をおこない、自動車依存に対する問題認識の程度を明らかにする。さいごにこれら自動車利用における2つの量と自動車利用に対する個人的および社会的な問題認識との関係により、過度に自動車に依存した移動実態からの転換を促すために重要と考えられる論点を整理する。

表-1 調査概要

対象	カー・セーブ運動に参加している企業・団体(167社・団体)に勤める従業員・職員
実施期間	2016年11月28日~12月4日の1週間
方法	企業・団体に対し、A票5部、B票2部の計7部を郵送配布。企業・団体の担当者を通じて各票に該当する従業員・職員に無作為で個別配布。回答票は各個人からの郵送返信により回収。
内容	2種類の調査票(A, B)による <A. B共通> ・性別, 年齢 <A. 普段自動車を利用する人用> ・交通手段の選択余地の有無 ・1週間の自動車の利用頻度(業務利用を除く) ・自身の自動車利用の現状に対する認識 ・自動車依存に対する問題認識 <B. 普段自動車を利用しない人用> ・自動車依存に対する問題認識
配布数	A票: 835部, B票: 334部
回収数	A票: 398部, B票: 78部
回収率	A票: 47.7%, B票: 23.4%

3. 問題認識の属性別特徴

回答者の内訳を表-2に示す。分析の結果、女性の方がより現状の自動車利用量を多いと感じ、且つ問題であると感じている傾向が若干みられること、また自動車利用に対する現状および問題認識は若年ほど低い傾向にあるとともに、カー・セーブ運動の認知度は高齢になるほど高いことが分かった。

表-2 回答者属性

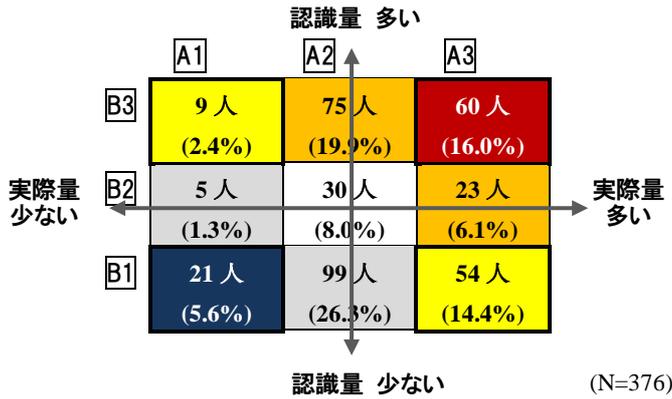
性別 年齢	男性		女性		男女 計[割合]
	人数	割合	人数	割合	
10歳代	0 (2)	0.0% (4.7%)	2 (1)	1.3% (2.9%)	2[1%] (3)[4%]
20歳代	35 (7)	14.5% (16.3%)	31 (5)	19.7% (14.3%)	66[17%] (12)[15%]
30歳代	34 (6)	14.1% (14.0%)	25 (6)	15.9% (17.1%)	59[15%] (12)[15%]
40歳代	74 (12)	30.7% (27.9%)	53 (13)	33.8% (37.1%)	127[32%] (25)[32%]
50歳代	61 (8)	25.3% (18.6%)	41 (6)	26.1% (17.1%)	102[26%] (14)[18%]
60歳代	35 (8)	14.5% (18.6%)	5 (3)	3.2% (8.6%)	40[10%] (11)[14%]
70歳代	2 (0)	0.8% (0%)	0 (1)	0.0% (2.9%)	2[1%] (1)[1%]
80歳代 以上	0 (0)	0.0% (0%)	0 (0)	0.0% (0%)	0[0%] (0)[0%]
計	241 (43)	100% (100%)	157 (35)	100% (100%)	398[100%] (78)[100%]

注) 上段は普段自動車を利用する人, 下段(カッコ)は普段自動車を利用しない人をあらわす。

キーワード 自動車依存, 自動車利用の量と質, 意識調査, 問題認識, 個人と社会
連絡先 〒910-8507 福井県福井市文京 3-9-1 福井大学学術研究院工学系部門
TEL/FAX:0776-27-8763 E-mail:yoshimi@u-fukui.ac.jp

4. 自動車利用量と意識

移動に占める自動車利用の実際量として、1週間の自動車利用回数および全移動回数に占める自動車利用回数の割合という2つの要素を総合的に判断し3ランク、また自動車利用に対する認識量として、自身の自動車利用の量を多いと思うかに対する主観的評価にもとづき3ランクの計9つに分類した(図-1)。ここではこれらのうち、実際量と認識量が特徴的に異なる4つのタイプ(A3×B3, A3×B1, A1×B3, A1×B1)について考察した。



※『実際量』は、1週間の自動車利用回数(「0~5回」:1点、「6~10回」:2点、「11~15回」:3点、「16~20回」:4点、「21回以上」:5点)および全移動回数に占める自動車利用回数の割合(「0~50%未満」:1点、「50~100%未満」:3点、「100%」:5点)として、これら2つの合計を「2~4点」、「5~7点」、「8~10点」の3ランクに分類、また『認識量』は、「とても思う&少し思う」、「どちらともいえない」、「あまり思わない&全く思わない」の3ランクに分類した。

図-1 自動車利用の実際量と認識量

5. 自動車依存に対する個人的・社会的な問題認識

まず自身の自動車利用に対してどの程度問題であると認識しているか(「とても思う」:5点、「少し思う」:4点、「どちらとも言えない」:3点、「あまり思わない」:2点、「まったく思わない」:1点)の5段階で重み付け(図-3も同様)、自動車利用の実際量と認識量の組み合わせで比較した結果を図-2に示す。

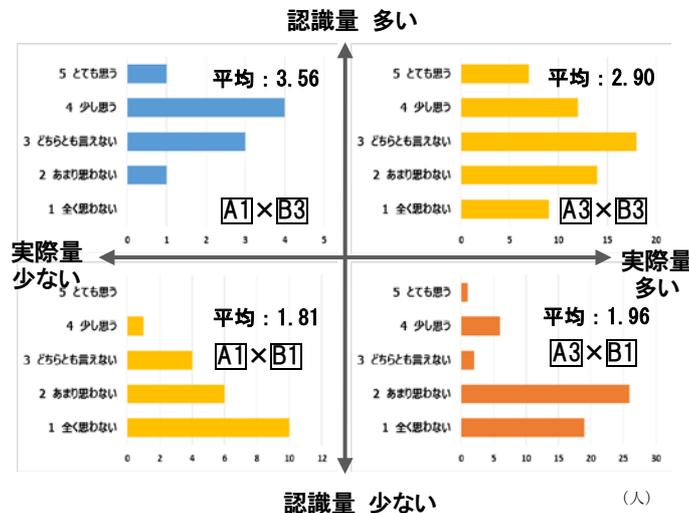


図-2 自動車利用量と認識量の関係からみた自動車依存に対する問題認識

これより、自動車利用の実際量の多少にかかわらず、認識量が少ないグループ(A1×B1およびA3×B1)は自動車依存に対する問題認識はほぼ同程度であり相対的に低い。一方で認識量が多いグループ(A1×B3およびA3×B3)は相対的に問題認識が高く、かつ実際量が少ない方(A1×B3)がより問題認識が高いことが分かった。

つぎに自動車利用の実際量の多少と認識量の多少との関係からみた個人的また社会的な問題認識の程度を図-3に示す。

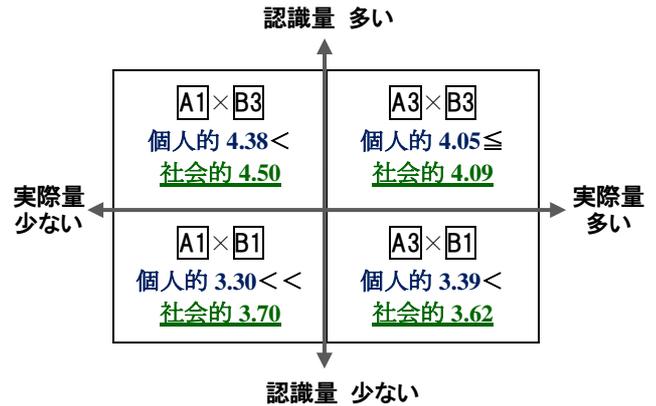


図-3 自動車利用の実際量と認識量の関係からみた個人的・社会的問題認識

他の3グループに比べて、実際量は少ないが認識量が多いグループ(A1×B3)がもっとも個人的また社会的にも問題であると考えていること、さらに4つの各グループともに、個人的問題としてよりも社会的問題としての問題認識の方がやや高いことが分かった。この結果から、自動車利用の実際量よりもむしろ認識量の方が個人的問題および社会的問題としての問題認識の高さと関係していると推察される。

6. まとめ

自動車依存に対する問題認識は、客観的な実際の自動車利用量よりもむしろ認識上での主観的な利用量(感覚)がより大きく関係していると考えられる。よって自動車利用量を削減するためには、とくに自動車利用の実際量が多いにもかかわらず認識量が少ない人々に対して、認識上で自動車依存の実態をリアルに感じてもらい、これが認識の変容を促しつつ実際の行動変容に着実につなげるようなモビリティマネジメント上の工夫がより重要であるといえる。

謝辞

本研究を進めるにあたり、調査にご協力をいただいた福井県総合政策部交通まちづくり課ならびにクルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議に参加されている多くの企業・団体の皆様に感謝の意を表します。