

自動車依存地域における自動車運転から他手段への転換意識に関する分析*

Analysis about Consciousness of Changeover from Car in Transportation-Poor Area *

小住剛太郎**・古澤浩司***・青島縮次郎****

By Gotaro KOSUMI**・Koji FURUSAWA***・Naojiro AOSHIMA****

1. はじめに

高度成長期以降、地方都市圏では居住の郊外化とモータリゼーションが同時に進展することにより、公共交通の衰退が急速に進行し、都市施設へのアクセスや買物等の日常生活における利便の確保のために自動車が欠かせないものとなり、自動車非運転者の外出における潜在的割合や困窮度は非常に高くなっている。

これらの問題は今後増加していくであろう高齢者にとってとりわけ深刻である。例えば身体的能力の衰えを感じて運転休止の意向を持つに至る高齢者は多く、また運転を続ける場合にも加齢に伴う運転技能や視力・注意力の低下が問題となる。

このようなことから、自動車運転からの手段の転換をバックアップすること、そしてその推進を図っていくことが不可欠であるが、居住地の交通機関のサービスレベルや目的地へのアクセス、同乗による外出が困難であるなど、さまざまな理由や条件から手段の転換が困難な場合が多い。また、実際には利用できる交通機関が存在したり、短い距離のトリップであっても自動車を利用したりするケースは多く、それらのトリップの交通手段を転換することによっても公共交通の活性化が期待できる。

本研究では以上のことを踏まえ、外出行動、自動車運転から他手段への転換意向に関する調査を行い、それを踏まえた上で自動車から他手段への手段転換意識についての分析を行うものである。

2. 対象地域および調査の概要

本研究では分析に用いるデータを得るために、対象地域の住民に対してアンケート調査を行った。対象地域は、群馬県の南東に位置する桐生市である。また、桐生市の中から交通の条件や歴史的な背景が異なる8町を調査対象として選定した。図1に対象地域の概要として桐生市の地形・交通環境の概要と調査を行った8町の位置を、表1に調査の概要を示す。調査内容は、世帯単位では世帯構成の変遷、個人単位では交通環境、自動車運転とそれ以外の手段での外出状況、自動車から他手段への転換意向についてである。質問が多岐にわたるため、回収率は低くなったが、分析に十分なサンプル数が得られたと考える。

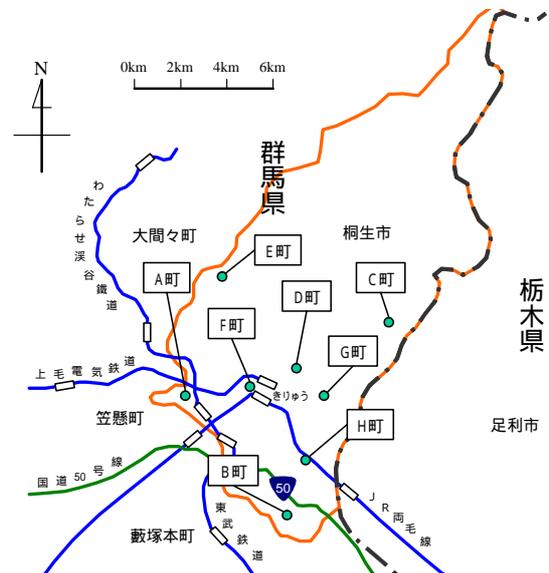


図1 対象地域の概要

表1 調査概要

調査期日	平成14年12月～平成15年1月
調査方法	訪問配布・無記名での郵送回収
配布数	4,500世帯
回収数	520世帯(800人)
調査内容	個人属性、外出の状況、今後の運転意向、免許返納に関する意向等

*キーワード：交通弱者対策，交通手段転換

**学生員，学（工），群馬大学大学院工学研究科
〒376-8515 群馬県桐生市天神町1-5-1
TEL:0277-30-1653,FAX:0277-30-1601

***学生員，修（工），群馬大学大学院工学研究科

****フェロー，工博，群馬大学工学部建設工学科

3. 交通手段の使い分け実態

(1) 自動車利用状況

図2に自動車運転免許保有および運転依存の状況を示す。ここで免許保有率とは回答者のなかで自動車運転免許を保有している割合を示し、自動車依存度とは、自動車運転免許保有者の総外出における自動車運転の割合を外出頻度を元に算出したものである。

これをみると50歳代までは男性・女性を問わず免許保有率・自動車依存度ともにほぼ8割を超えており、自動車依存度の高さが分かる。また、60歳代以降のとくに女性においては加齢に伴い免許保有率が大きく減少し、それと同時に免許保有者の自動車依存度も低下している。女性の高齢者はもともと免許を取得していないケースが多いが、この図からは免許を保有していても運転を控える傾向があることが分かる。男性高齢者についてみると、免許保有率は女性と同様に加齢に伴い減少しているが、依存度はほとんど変化していない。ここには示していないが、調査から得られた高齢者の免許既返納率は男性で6.5%、女性で9.6%となっており、このことから男性では高齢期に至っても運転を続ける意思が強いということが分かる。

(2) 自動車使い分けの実態

表2に居住地区別自動車運転および使い分けの実態を示す。ここで、自動車運転割合とは免許保有者のなかで自動車を日常的に運転している運転者の割合を、使い分け割合とはその運転者のなかで他手段との使い分けを行っている割合を示したものである。

ここからは、A町あるいはF町といった鉄道駅に近接している地区では自動車運転割合が低いことが見て取れる。使い分け割合を見ると、駅からの距離が遠いC町やE町で使い分け割合がとりわけ低くなっていることが分かる。また、年齢の高い層で使い分けしない傾向があることも見て取れる。

(3) 使い分け対象手段

図3に自動車利用者の使い分けの対象手段の構

成比を示す。この設問は複数回答であるため、回答を積み上げて表示している。

これを見ると、鉄道とバスが半数強を占めており、公共交通の条件が大きく影響していることが分かる。わずかに加齢に伴いタクシーの割合が高くなること、自転車をあまり利用しなくなる傾向があるものの、年齢間の差はあまり見られない。なお、この結果は運転を行っている高齢者のものであることに注意しなければならない。

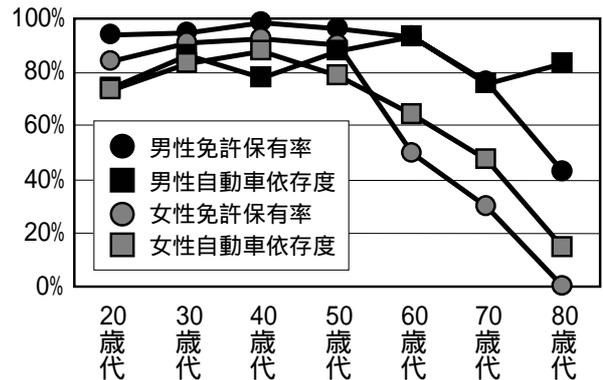


図2 運転免許保有・運転依存の状況

表2 自動車運転・使い分けの実態

		A町	B町	C町	D町	E町	F町	G町	H町
		自動車運転割合(%)	20歳代	88.2	57.1	75.0	100.0	100.0	50.0
	30歳代	93.1	100.0	100.0	100.0	100.0	80.0	80.0	88.9
	40歳代	88.9	90.0	92.9	100.0	81.8	88.9	100.0	100.0
	50歳代	86.4	100.0	96.2	66.7	100.0	85.7	82.4	100.0
	60歳代	79.6	92.9	100.0	100.0	62.5	75.0	100.0	66.7
	70歳代	72.7	72.7	77.8	60.0	85.7	37.5	53.8	62.5
使い分け割合(%)	20歳代	46.7	50.0	50.0	50.0	25.0	100.0	100.0	0.0
	30歳代	25.9	20.0	20.0	50.0	0.0	50.0	25.0	75.0
	40歳代	50.0	44.4	34.6	50.0	33.3	62.5	60.0	16.7
	50歳代	31.6	35.3	52.0	25.0	18.2	33.3	64.3	35.7
	60歳代	30.8	46.2	25.0	50.0	0.0	22.2	28.6	25.0
	70歳代	25.0	25.0	28.6	33.3	16.7	0.0	42.9	0.0

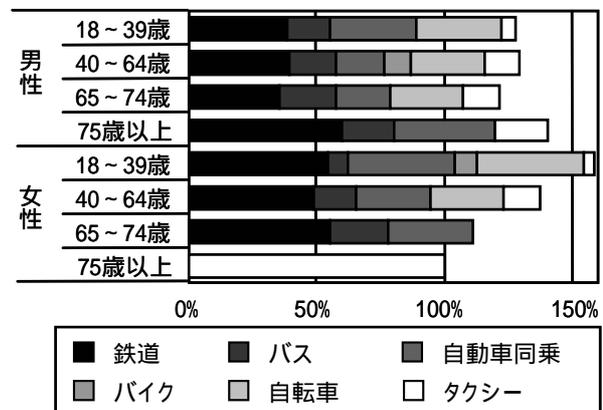


図3 自動車運転者の

使い分け対象手段の構成比

4. 自動車運転から他手段への代替意識

図4に自動車運転から他手段への代替意識を示す。これをみると、加齢に伴って代替可能者の割合が高くなっている。また、男性の方が代替可能とする割合が高い。

図5は代替対象の交通手段を示したものである。鉄道では男性が、バスでは女性がより多く選択している。これは日常の自動車での外出の差が影響していると思われる。図3と比べてとくに多くなっているのは、自転車・自動車同乗・タクシーの3種であるが、このうち自転車は短距離トリップでの転換の可能性を示し、同乗・タクシーは自動車でなければ困難な外出がかなり多いことを示している。

図6は代替できない理由を示したものである。対象は代替不可・一部代替可能と回答した人である。これを見ると、加齢に伴い、多くの理由を同時に挙げるようになることがわかる。身体的負担を挙げるものは少ないが、後期高齢者では約8割が自動車運転に替わる手段が存在しないことを理由として挙げている。

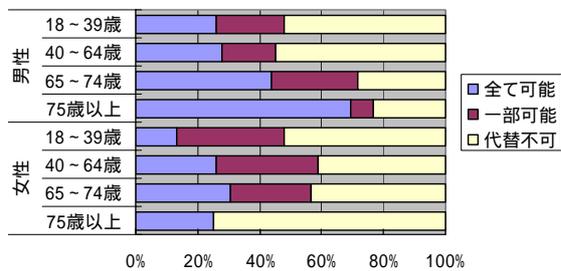


図4 他手段への代替意識

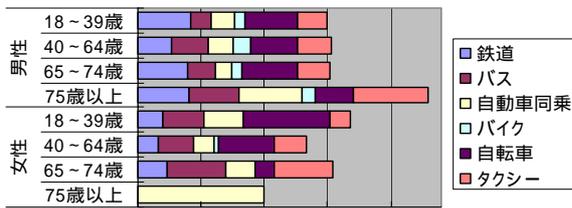


図5 代替対象の交通手段

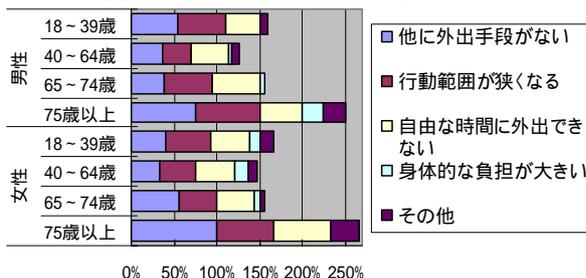


図6 代替できない理由

5. 自動車運転の継続・休止意識

(1) 現在の自動車運転の休止意識

図7は自動車運転の継続・休止に対する意識を示したものである。加齢に伴って運転を休止もしくは減らすという割合が高くなっている。また女性では運転依存を低くする意識は見られるものの、休止はほとんど見られなかった。図8に運転減少・休止と回答した場合の理由を示す。比較的若い層では経済的理由を挙げる場合が多いが、高齢者では身体的理由が主となっている。また女性では同乗、男性では公共交通への期待が見られる。

(2) 現在の意識から将来意識への変化

図9に現在・将来での運転継続・休止意識の変化を示す。これを見ると、現在運転を続けたい人および運転を続けざるを得ない人においても、将来の運転を減らす意志がある人は多い。しかし、全ての自動車運転をその他の手段へ転換し、運転を完全に休止しようとする人はほとんどいないということが分かる。

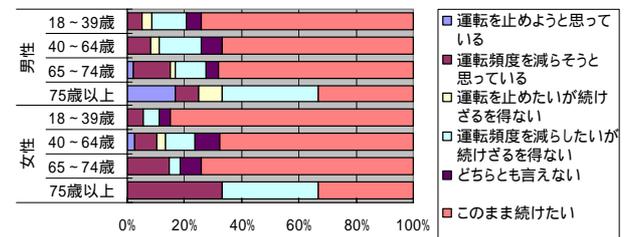


図7 自動車運転の継続・休止意識

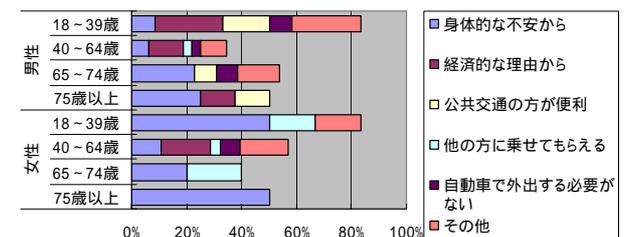


図8 運転休止の理由

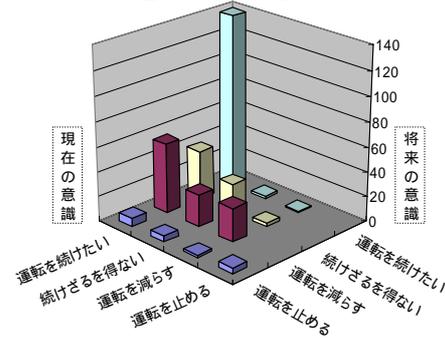


図9 継続・休止意識の変化

6. 自動車運転依存者の手段転換可能性

自動車運転から他の交通機関への転換には運転減少・休止の意思とともに転換の条件である代替手段の存在が必要となる。そこで、転換可能性の有無をみるために、図10に運転減少・休止意識と代替の可否の関係について示した。

この図において運転の減少または休止の意思がありかつ他手段による運転の代替が可能である、つまり実際に交通手段の転換に結びつくのは75.7%であり、残りの24.3%は代替が不可能であると考えている。

そこで、図11に運転の減少・休止を希望し、かつ代替が不可能と回答した人について、代替できない要因および休止を希望する理由を示した。

これを見ると、代替不可要因では行動範囲が狭くなること、自由な時間に外出できないことなども要因として挙げられているが、他の外出手段が無いことが最大の要因となっている。運転休止を希望する理由を見ると身体的・経済的な理由が大きいのに対し、公共交通などの利便性は積極的に選択する理由にはなっていない。

こういったことから実際に転換を推し進めるためには、代替手段を持たない人には公共交通や移送サービスなど代替交通の整備を、代替手段を持ちながら交通手段として認識していない人については意識の改革も検討することが必要である。

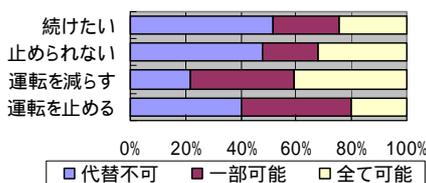


図10 運転減少・休止意識と代替の可否の関係

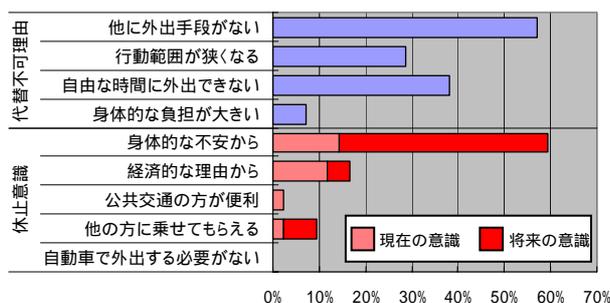


図11 運転減少・休止を希望する人に見られた代替不可要因と休止理由

7. おわりに

(1) まとめ

本研究では外出行動、自動車運転から他手段への転換意向に関する調査を行い、自動車運転から他手段への手段転換の可能性について分析を行った。以下に本研究の成果を示す。

- 1) 自動車運転に非常に強く依存する一方で公共交通に対する評価は低い。また、高齢世代ほど運転を控える傾向があり、この傾向は特に女性で顕著である。
- 2) 運転の減少・休止を希望する割合は加齢に伴い高くなる。その際の代替手段としては女性では同乗、男性では公共交通の需要がある。
- 3) 運転の減少・休止を希望していても、代替は不可能であると回答する人が多い。このような場合、実際の交通環境と照らし合わせ、代替手段を持たない人には代替交通の整備が、実際には公共交通等に代替出来ると思われるが、それを過小評価したり、選択肢として意識していない人には意識改革が必要となる。

(2) 今後の課題

本研究では、自動車からの転換・運転の休止の現象面とその抵抗となっている理由についてまとめたが、これに継続してそれらを推進していくための条件の整備について提案していきたい。

また、高齢期には運転の危険性が高まることは既知であるが、その危険性の意識およびその意識が運転継続の意志に与える影響についても調査を行う予定である。

<謝辞>

桐生市都市計画課および情報管理課の職員の皆様には、データの入手に関してご協力・ご助言をいただいた。ここに記して感謝の意を表したい。

<参考文献>

- 1) 青島縮次郎, 小野ももこ: 郊外居住化に伴う自動車非運転者の交通手段使い分け行動分析, 土木計画学研究・講演集, pp.199-202, 1999.
- 2) 小住剛太郎, 青島縮次郎, 杉木直, 古澤浩司: 地方都市における交通手段使い分け行動の実態と免許返納意識との関連分析, 土木計画学研究・講演集, No26, CD-ROM, 2002.