

全国都市交通特性調査に基づく都市交通環境と交通行動変容可能性との関連分析*

An analysis of relations between a urban-transport-environmental factors and possibility of travel behavior change based on person trip survey*

中村卓雄**・藤井聡***

By Takao NAKAMURA**・Satoshi FUJII***

1. はじめに

近年、コンパクトシティの形成や、持続可能な交通の実現を目指した場合に、交通システムの運用や改善施策、土地利用施策と共に、「コミュニケーション施策」を適宜融合させていく「モビリティ・マネジメント(以下、MM)^{1) 2)}」が注目されている³⁾。ここに、モビリティ・マネジメントとは、ひとり一人のモビリティ(移動)や個々の組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向³⁾に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心として、交通システムの運用改善や料金施策等を含む多様な交通施策を活用した持続的な取り組みを意味するものである。その中でも、代表的なMM施策の一つであるトラベル・フィードバック・プログラム(以下、TFP)^{1) 2)}は、ひとり一人、あるいは、世帯毎に個別コミュニケーションを図る施策であり、1990年代後半に欧州・豪州にて実務的に導入され、日本でも2000年頃に実験的な取り組みが実施されて以降、各地で様々な形で施策が実施されてきている。

その有効性について、鈴木³⁾は、2005年までに国内で実施された居住者を対象としたTFPの実務的効果は平均して、自動車利用が約19%削減、公共交通利用が約32%増加であったことを報告しており、MM等のコミュニケーション施策を実施した場合に一定の効果が存在することが明らかにされている。しかし、その効果の量的な大きさと、実施地区の特性や、対象者の特性などの種々の条件との関係については、これまでの研究の中でも十分に明らかにされてきていない。そのため、MMのようなコミュニケーション施策の事前評価が必ずしも容易ではなく、これが大規模にコミュニケーション施策を展開していくにあたっての重要な課題となっている。

本研究では、以上のような背景に基づき、MMなどのコミュニケーション施策によってもたらされる人々の行動変容可能性が、どのような個人属性や地理的条件に依存しているかについての知見を得ることを目的として全

国都市交通特性調査で得られたデータを用い、分析を行うこととした。

2. 分析概要

(1) 使用データの概要

本研究では、平成17年に実施された全国都市交通特性調査により得られたデータを使用した。全国都市交通特性調査は、全国の都市において、人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通事態を調査することを目的としており、全国62都市を抽出して、1都市あたり500世帯を対象に、33,517の回答を得た。サンプルの属性を表1に示す。

表1 サンプルの属性

調査地域		62都市
サンプル数		N=33,517
性別		男性 15,748人 女性 17,769人
年齢	平均	51.3歳
	SD	17.74歳
	最大	10.3歳
	最小	18歳

(2) 分析項目

全国都市交通特性調査より、個人属性として「年齢」「性別」「自動車年間利用日数」「都市交通に関する意識」を、地理的条件として「最寄駅までの運行本数」「最寄駅までの距離」「中心市街地までのバスの運行本数」「最寄駅までのバスの運行本数」「中心市街地までの距離」「中心市街地までの距離」「大規模小売店の有無」を分析項目として用いた。「都市交通に関する意識」については、交通手段に対する意見や考え方を問う質問項目が設けられており、本研究では、その中から環境と自動車に関する考え方を問う項目、自動車の移動に関する考え方を問う項目から次のような変数を作成した。まず、自動車での移動を控えようとする意思を示す質問項目である「自動車での移動を出来るだけ控えてみようと思いますか」を

*キーワード: モビリティ・マネジメント, TDM

**学生員, 東京工業大学大学院理工学研究科(東京都目黒区大岡山)

2-12-1, TEL03-5734-2590, E-mail:tnakamura@plan.cv.titech.ac.jp)

***正員, 工博, 東京工業大学大学院理工学研究科 教授

「自動車利用抑制意図」, 自動車の利用に関する道徳意識を問う項目である「自動車での移動を出来れば控えた方が良いと思いますか」という質問項目を「自動車抑制道徳意識」, 自動車利用を減らすことが可能だと考える程度を問う質問項目である「自動車での移動を今より減らすことは可能ですか」を「自動車削減可能性」, 環境に意識に対する項目として「自動車の移動は、環境に悪い影響を及ぼすと思いますか」「一人ひとりが環境に配慮することは必要だと思いますか」という質問項目をそれぞれ、「環境への影響認知」「環境への配慮」とし、分析に使用した。さらに、自動車の代替交通手段として、「鉄道・バス」「自転車」「徒歩」のそれぞれに対する転換への意思の程度を問う「自動車の利用を減らすとしたら、自動車の代わりに「鉄道・バス」で移動するようになると考えますか」、「自動車の利用を減らすとしたら、自動車の代わりに「自転車」で移動するようになると考えますか」、「自動車の利用を減らすとしたら、自動車の代わりに「徒歩」で移動するようになると考えますか」という質問項目をそれぞれ、「鉄道・バスへの転換意図」、「自転車への転換意図」、「徒歩への転換意図」とした。ここに、「自動車利用抑制意図」「自動車抑制道徳意識」「自動車削減可能性」「環境への影響認知」「環境への配慮」のそれぞれの項目は、「全くそう思わない」から「とてもそう思う」の5件法で測定されており、連続変数として分析に使用した。また、「鉄道・バスへの転換意図」「自転車への転換意図」「徒歩への転換意図」の項目は、「ならない」から「なる」の3件法で測定されており、離散変数として、分析に使用した。

3. 回帰分析

本研究では、交通行動変容可能性と各種の外的要因との関連を調べるにあたり、基本的な心理学理論に基づいて上記で測定した各種の心理指標の間の構造的関係を仮

表2 回帰分析結果(従属変数:自動車抑制道徳意識)

	B	β	t
(定数)	0.14		2.83
年齢	6.12E-03	0.101	15.4*
性別	-2.59E-02	-0.013	-1.99
自動車年間利用日数	-5.86E-04	-0.074	-11.2*
中心市街地までのバスの運行本数	-2.04E-04	-0.008	-1.18
最寄駅までのバスの運行本数	1.62E-04	0.008	1.05
最寄駅の鉄道の運行本数	2.19E-04	0.025	3.85*
最寄駅からの距離	-1.30E-05	-0.024	-3.26*
中心市街地からの距離	-3.99E-06	-0.013	-1.77
大規模小売店の有無	6.82E-02	0.019	3.1
環境への配慮	0.104	0.078	11.0*
環境への影響認知	0.687	0.573	80.8*

N=15480 R²=.406 (p:有意水準)*p<0.1

定することとした。まず、規範活性化理論⁴⁾より、「自動車抑制道徳意識」が「自動車利用抑制意図」を活性化すると仮定した。また、予定行動理論⁵⁾に基づいて、「自動車削減可能性」が「自動車利用抑制意図」を活性化すると仮定した。以上に加えて、「自動車利用抑制意図」により、鉄道・バス・自転車・徒歩への「転換意図」が影響を受けると仮定した。そして、以上に述べた心理変数についての因果関係の各変数に、種々の環境的要因と各個人に関する基本的な諸変数が影響を及ぼすという関係を想定した。そして、こうした諸関係の統計的に検討することを通じて、都市交通環境をはじめとした各種の外的要因が交通行動変容可能性に及ぼす影響を探索的に分析することとした。

ここで、表2から表7に、「自動車抑制道徳意識」「自動車削減可能性」「自動車利用抑制意図」「鉄道・バスへの転換意図」「自転車への転換意図」「徒歩への転換意図」をそれぞれ従属変数とする回帰分析を行った結果を示す。

4. 考察

さて、以上に示した分析結果を解釈するにあたって、今回の回帰分析のサンプル数は一万以上にもものぼる様な非常に大きなものであるため、多くの係数がいわゆる統計的有意な水準となり、有意であるか否かだけの判断では、とりわけ大きな影響を持つ係数を識別することが困難である。については、ここでは、有意水準pが0.1%以下かつ標準化係数 β が0.1以上の係数を図1示し、これに基づいて、今回の分析結果の解釈を進めることとする。

第一に、図1より、本研究で仮定した心理変数間の因果関係がいずれも妥当であったことを示している。すなわち、「自動車利用抑制意図」が、鉄道・バス・自転車・徒歩といった代替手段への転換意図を促しており、その「自動車利用抑制意図」は「自動車抑制道徳意識」と「自

表3 回帰分析結果(従属変数:自動車利用抑制意図)

	B	β	t
(定数)	0.208		3.50*
年齢	6.58E-03	0.091	13.5*
性別	-7.60E-02	-0.033	-5.06*
自動車年間利用日数	-5.48E-04	-0.055	-7.92*
中心市街地までのバスの運行本数	-1.43E-04	-0.006	-0.691
最寄駅までのバスの運行本数	1.52E-04	0.007	-0.857
最寄駅の鉄道の運行本数	6.93E-04	0.007	1.06
最寄駅からの距離	-4.98E-06	-0.08	-1.08
中心市街地からの距離	-1.75E-07	-0.001	-0.066
大規模小売店の有無	3.90E-02	0.01	1.53
環境への配慮	8.78E-02	0.059	7.88
環境への影響認知	3.36E-02	0.025	2.88
自動車抑制道徳意識	0.375	0.342	39.7*
自動車削減可能性	0.337	0.382	53.2*

N=13261 R²=.443 (p:有意水準)*p<0.1

表4 回帰分析結果(従属変数:自動車削減可能性)

	B	β	t
(定数)	1.52		18.3*
年齢	5.69E-03	0.069	8.31*
性別	-2.61E-02	-0.01	-1.23
自動車年間利用日数	-2.49E-03	-0.219	-26.0*
中心市街地までのバスの運行本数	8.07E-04	0.025	2.74
最寄駅までのバスの運行本数	2.34E-04	0.009	0.929
最寄駅の鉄道の運行本数	5.20E-04	0.046	5.41*
最寄駅からの距離	-4.31E-05	-0.064	-6.57*
中心市街地からの距離	-1.87E-05	-0.049	-4.99*
大規模小売店の有無	0.106	0.024	2.94
環境への配慮	7.60E-02	0.045	4.85*
環境への影響認知	0.258	0.17	18.4*

N=13348 R²=.123 (p:有意水準)*p<.01

表5 回帰分析結果(従属変数:鉄道・バスへの転換意図)

	B	β	t
閾値 [代替手段(鉄道・バス)=1]	2.34		16.6*
閾値 [代替手段(鉄道・バス)=2]	4.25		29.3*
位置 年齢	1.77E-03	3.14E-02	1.77
位置 性別	2.85E-02	1.42E-02	0.815
位置 自動車年間利用日数	-1.56E-03	-0.21	-10.4*
位置 中心市街地までのバスの運行本数	3.07E-03	0.151	6.63*
位置 最寄駅までのバスの運行本数	1.33E-03	0.07	3.34*
位置 最寄駅の鉄道の運行本数	1.30E-03	0.22	8.63*
位置 最寄駅からの距離	-8.40E-05	-0.152	-8.03*
位置 中心市街地からの距離	6.17E-05	0.211	10.2
位置 大規模小売店の有無	-3.79E-02	-1.22E-02	-0.643
位置 環境への配慮	0.225	0.179	8.33*
位置 環境への影響認知	0.026	0.023	0.97
位置 自動車利用抑制意図	0.157	0.178	7.85*
位置 自動車抑制道徳意識	0.02	0.02	0.85
位置 自動車削減可能性	0.365	0.478	22.8*

N=13014 R²=.149 (p:有意水準)*p<.01

「自動車削減可能性」によって影響されていることを示している。以上に加えて、「自動車抑制道徳意識」「自動車削減可能性」は、自動車の利用は環境に良くないという意識である「環境への影響認知」によって影響されていることを示された。こうした心理変数間の検定結果は、交通行動変容の心理プロセスを示唆するものであると共に、そのプロセスにおいてもっとも根源的な先行要因が「自動車の利用が環境に良くない」という意識であることを示唆している。それ故、この結果は、モーダルシフトには、自動車の環境意識についてのメッセージ・情報を積極的に公衆に提供していくことが有効であることを示唆しているものと考えられる。

第二に、「鉄道・バスへの転換意図」に対して、「中心市街地までのバスの運行本数」「最寄駅の鉄道の運行本数」が肯定的な影響を、「最寄駅からの距離」が否定的な

表6 回帰分析結果(従属変数:自転車への転換意図)

	B	β	t
閾値 [代替手段(自転車)=1]	1.67		11.7*
閾値 [代替手段(自転車)=2]	3.78		26.7*
位置 年齢	-0.016	-0.278	-15.7*
位置 性別	-0.024	-1.22E-02	-0.698
位置 自動車年間利用日数	4.88E-05	6.58E-03	0.305
位置 中心市街地までのバスの運行本数	-1.64E-03	-8.07E-02	-3.41*
位置 最寄駅までのバスの運行本数	2.14E-04	1.12E-02	0.521
位置 最寄駅の鉄道の運行本数	3.24E-04	5.50E-02	2.16
位置 最寄駅からの距離	-4.29E-05	-7.77E-02	-3.80*
位置 中心市街地からの距離	-4.50E-05	-0.154	-7.01*
位置 大規模小売店の有無	0.129	4.14E-02	2.19
位置 環境への配慮	0.213	0.17	7.89*
位置 環境への影響認知	0.022	1.89E-02	0.779
位置 自動車利用抑制意図	0.36	0.408	17.1*
位置 自動車抑制道徳意識	-0.08	-8.14E-02	-3.32*
位置 自動車削減可能性	0.481	0.63	28.3*

N=13004 R²=.195 (p:有意水準)*p<.01

表7 回帰分析結果(徒歩への転換意図)

	B	β	t
閾値 [代替手段(自転車)=1]	2.23		15.1*
閾値 [代替手段(自転車)=2]	4.68		29.8*
位置 年齢	-1.63E-03	-2.88E-02	-1.63
位置 性別	-0.355	-0.177	-9.60*
位置 自動車年間利用日数	-7.55E-04	-0.102	-4.44*
位置 中心市街地までのバスの運行本数	1.87E-03	9.22E-02	3.82*
位置 最寄駅までのバスの運行本数	4.31E-04	2.26E-02	1.01
位置 最寄駅の鉄道の運行本数	1.12E-04	1.91E-02	0.703
位置 最寄駅からの距離	-8.72E-05	-0.158	-7.20*
位置 中心市街地からの距離	5.06E-06	1.73E-02	0.767
位置 大規模小売店の有無	0.096	3.02E-02	-1.58
位置 環境への配慮	0.146	0.116	5.03*
位置 環境への影響認知	-0.029	-2.50E-02	-0.96
位置 自動車利用抑制意図	0.416	0.471	18.1*
位置 自動車抑制道徳意識	-0.065	-6.60E-02	-2.48
位置 自動車削減可能性	0.483	0.633	28.4*

N=12956 R²=.206 (p:有意水準)*p<.01

影響を与えていることが分かる。さらに、「中心市街地からの距離」が肯定的な影響を与えていることが分かる。これらの結果は、公共交通への転換はバスや鉄道の利便性が高い地域において生ずる傾向が強い一方で、そうした傾向は、都心部よりもむしろ、郊外部においての方がより顕著であることが分かる。

第三に、「自転車への転換意図」に、「中心市街地からの距離」が否定的な影響を与えていることから、中心市街地から近い地域では、「自転車への転換意図」が強くなると考えられる。このことは、「都心居住者」には、「自

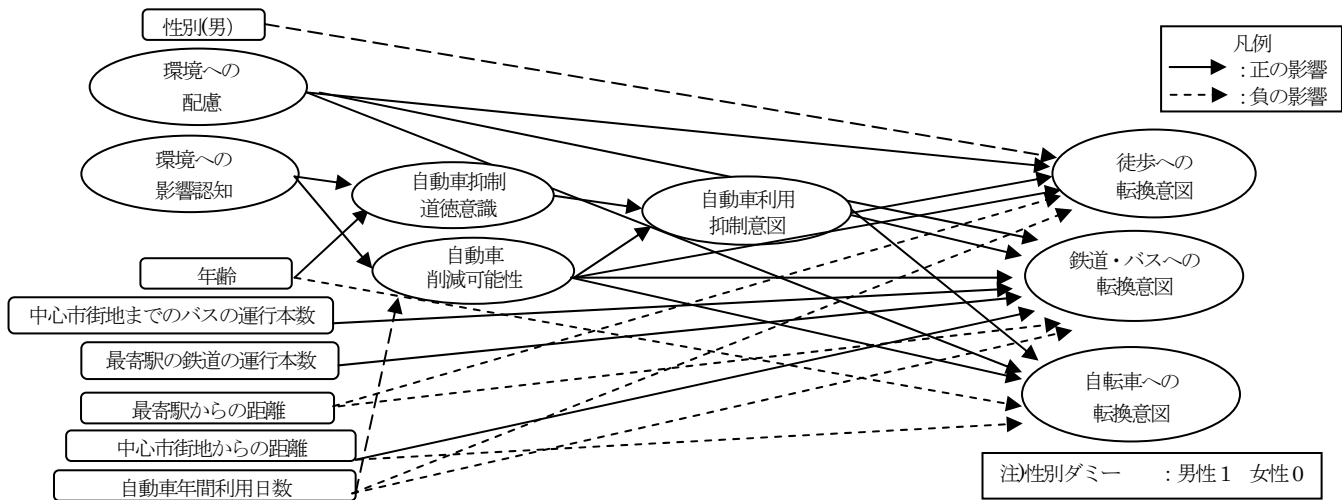


図1 本分析より指定される因果構造

転車」を主要な転換オプションとしてコミュニケーションを図ることが得策であることを示唆している。

第四に、「年齢」が高いほど、自動車の利用を抑えるべきという意識である「自動車抑制道徳意識」が強いことが分かる。自動車抑制道徳意識は、上述したように行動変容において重要な変数であることから、この結果は、高齢者には TFP 等のコミュニケーション施策によって行動がより大きく変容していく可能性を示唆するものと考えられる。ただし、「年齢」が「自転車への転換可能性」に否定的な影響を与えていることもあわせて示されていることから、高齢者には、行動変容を促す際に、代替案として自転車を提示していくことは不相当であることが示唆された。

第五に、「自転車年間利用日数」が「鉄道・バスへの転換意図」「徒歩への転換意図」に否定的な影響を与えている一方、「自転車への転換意図」には影響を与えないことがわかった。これは、自動車依存傾向が強い人は、どのような転換行動を促すことも困難である一方、鉄道・バス・徒歩よりもむしろ「自転車」への転換を促すことが“相対的”に得策であることを示唆している。これはやはり、自転車は、個人所有のモビリティという点で自動車と共通している部分が大いからではないかと想像されることである。

第六に、「徒歩への転換意図」は「男性ダミー」から肯定的な影響を受けており、「最寄駅からの距離」に否定的な影響を受けていたことから、徒歩への転換が効果的なのは、男性よりも女性、駅から遠い地域の居住者より近い地域の居住者であることを示唆している。

最後に、「環境への配慮」「自動車利用抑制意図」が、「鉄道・バスへの転換意図」「徒歩への転換意図」「自転車への転換意図」に肯定的な影響を与えていることが示された。このことから、徒歩・鉄道・バスといった交通手段を問わず、「環境意識の高い人」「自動車削減可能性が高い人」は、大きく行動を変える可能性が大きいという知見が得られた。

以上をまとめると以下ようになる。1) 行動変容には「自動車の利用が環境によくない」という意識の活性化が極めて重要である、2) 公共交通への転換が得策なのは、公共交通利便地域の居住者に対してであり、その中でも特に「郊外」の公共交通利便性地域の居住者に対して効果的である、3) 自転車への転換に関しては「都心部の居住者」に対して有効であるが、高齢者には不相当である、4) 「自動車依存傾向が強い人」に対してはどの代替手段への転換も容易ではないが、「自転車」への転換を促していくことが比較的困難が少ない、5) 徒歩への転換を促すことが得策なのは、鉄道駅周辺の人々、とりわけ、女性である。今後は、このような知見を用いて、地理的条件や個人属性を考慮した「戦略的な」コミュニケーション施策を展開していく必要があると考えられる。

注) 例えば、過度な自動車利用から公共交通・自動車等を適切に利用する方向²⁾

参考文献

- 1) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋，ナカニシヤ出版，2003
- 2) 藤井聡（編）：モビリティ・マネジメントの手引き，土木工学会，2005
- 3) 鈴木春菜・谷口綾子・藤井聡：国内 TFP 事例の態度・行動変容効果についてのメタ分析，土木学会論文集，62，(4)，pp574-585，2006
- 4) Schwartz,S.H.：Normative influences on altruism.IN L. Berkowitz(Ed.),Advances in experimental social psychology, vol.10.New York: Academic Press,pp222-280,1977
- 5) Fishbein,M.,and Ajzen,I.：Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research. Reading, MA: Addison-Wesley, 1975