

生活行動・時間に着目した移動の価値における 満足・省略評価に関する研究

大野 沙知子¹・岩井 覚司²・佐藤 雅之³・中村 俊之⁴

¹正会員 名古屋大学未来社会創造機構 (〒464-8601 名古屋市千種区不老町)
E-mail:sachi_ono@coi.nagoya-u.ac.jp

²非会員 トヨタ自動車株式会社 未来創生センター (〒450-8711 名古屋市中村区名駅4丁目7番1号)
E-mail: satoshi_iwai@mail.toyota.co.jp

³非会員 トヨタ自動車株式会社 未来創生センター (〒112-8701 東京都文京区後楽1丁目4番18号)
E-mail: masayuki_sato_aa@mail.toyota.co.jp

⁴正会員 名古屋大学 未来社会創造機構 (〒464-8601 名古屋市千種区不老町)
E-mail:tnakamura@mirai.nagoya-u.ac.jp

CASEの技術開発が進む中で、移動の持つ価値が従前の価値とは異なる可能性が指摘される。これまでの研究では、個人にとっての理想の移動時間や移動の質向上を探索したものが多くみられ、個人や社会にとっての移動の意味、これからの社会に必要な移動が議論されている。一方で、移動を単体で捉えるのではなく、他の行動を踏まえ評価することで、新たな知見が得られるものといえる。本研究では、1日の行動に着目し、移動の価値を捉えることを目的とする。具体的には、被験者が自らの1日の行動を評価する形式のアンケート調査を通じて、移動の持つ正負の価値を分析した。加えて、ヒアリング調査により、移動が正もしくは負の価値をもたらす要因を抽出した。

Key Words : *The positive and negative value of the commute and daily trip, 24-hour questionnaire survey, a causal and contrastive relationship*

1. はじめに

近年、CASEに関連する技術開発や仕組み導入への検討が進んでおり、実社会での利用に向け、社会実験が多数行われている。モビリティ革命と呼ばれるように、馬車から自動車への変革が期待されており、移動の持つ価値が従前の価値とは異なる可能性が指摘される。インターネットの普及や昨今ではビデオ会議環境の整備による在宅勤務が可能となるなど通信技術の普及により物理的な移動をせずとも従来の効用を得る、あるいはこれまで移動に費やしていた時間を新たな活動の時間に置き換えることが可能なために従来以上の効用が得られる可能性がある。すなわち、社会全体で人々の物理的な移動が減少する方向に向かっている¹⁾。CASEに基づく技術開発による自動運転やライドシェアリングをはじめとする新たなモビリティが人々の生活に普及していくためには、アーリー²⁾が問うように、人々が物理的に移動する要因や、移動が持つ正負の価値を明らかにすることが社会的に求められているといえる。

このような社会的な要求に呼応する形で、移動の正の効用に着目して、近年多くの研究が行われている。例

えば、Salmon³⁾は、通勤時間における価値の把握を行った。肥田野⁴⁾は、日常生活における理想の通勤・通学時間をアンケート調査から明らかにした。その成果として、理想の通勤時間は移動時の情報授受の価値や気分の変化から、「0分」とは限らないことを明らかにした。この成果は、アーリー²⁾が移動は派生需要に留まらず、リラックスする、思案する、ギアを変えるといった反動作を含め、移動の最中に行われる活動などであると言及していることと一致する。また大森⁵⁾は、通信技術の発達により、移動しながら電子メールの利用や情報検索が可能となり、移動中の環境向上の重要性を示唆した。藤原⁶⁾は、自動運転の実現により、移動中にマルチタスクが可能となることを指摘した。このように、今の個人や社会にとっての移動の意味、これからの社会に必要な移動が議論されている。一方で、移動時間の増加/減少は他の行動時間の増加/追加と表裏一体であり、移動を他の行動を踏まえ評価することで、新たな知見が得られるものといえる。本研究も、移動の正負の効用を明らかにすることを目的とするが、日常生活における移動を対象に、移動と他の行動の主観的評価の違いに着目し、移動の特徴を把握することが特徴である。その上で、移動

の評価要因を抽出する。

本稿の構成は次の通りである。2章では、本研究で実施した生活行動・時間に関するアンケート調査について詳述し、3章で調査の集計結果を示す。4章では、ヒアリング調査の結果を示し、5章でこれまでの結果をとりまとめ、今後の課題について言及する。

2. 生活行動・時間に関する調査の概要

(1) 移動の定義

移動は、時間、日単位のものから年単位の長期に及ぶものまである。また物理的な移動のみならず、バーチャルな空間を移動するものもある。例えば、アーリは、移動は12種類に分類する²⁾。本研究では、物理的な移動のうち時間単位の移動として、通勤をはじめとする仕事関連の移動、友人や親類を訪ねる移動、特定の場所やイベントに参加するなどの日常生活における移動を対象とする。なお、総務省統計局の区分に従い、通勤・通学とその他の移動に区別しており、その他の移動は、平日の移動と休日の移動に区分している。

(2) 調査概要

本研究では、日常生活における移動を捉えるために、生活行動・時間調査と題し、1日の行動を把握する生活行動・時間に関するアンケート調査を実施した。はじめに、モニターに1日の使い方についてこのアンケート調査を実施し、次いでヒアリング調査によりアンケート調査票に記載された内容について確認をした。アンケート調査は2019年11月5日から11月18日の期間にモニターが各自実施し、アンケート調査票はメール送付や手渡しなどで回収した。その後、2019年11月27日から12月16日の期間にヒアリング調査を実施した。ヒアリング調査は、1人あたり概ね1時間程度であった。ヒアリング調査は、1対1の対面式を基本としたが、例外として2名のモニターを同時にヒアリング調査をすることがあった。

(3) 調査対象者

調査は17名を対象に実施した。モニターの属性を表-1に示す。20歳代から60歳代までを対象としており、男性10名、女性7名である。20代の7名のうち5名は学生であり、年齢や性別、働き方が移動の評価に影響を与える場合も考慮し、多様なモニターを選出することにした。

(4) 調査票の概要

アンケート調査に用いた調査票を図-1に示す。この調査票は、総務省統計局「社会生活基本調査」を参考⁶⁾に作成した。ここでは、人々の行動内容と行動時間を把握

表-1 調査対象者

No.	年代 性別	主な 交通手段
A	30代女性	自動車
B	50代男性	電車
C	60代男性	自動車
D	50代男性	自動車
E	50代女性	自動車
F	50代女性	自動車
G	30代女性	バス・電車
H	40代女性	バス・電車
I	20代男性	電車 or 自動車
J	60代男性	自転車
K	60代男性	電車
J	20代男性	電車 or 自動車
M	20代女性	電車
N	20代女性	自転車
O	20代男性	電車・自動車
P	20代男性	自転車
Q	20代男性	電車 or 自動車

【平日午前】

時間	主な行動 <small>※15分ごとに 5分単位で記入 ※同じ行動が続く場合は、 行動の終了時刻まで記入</small>	同時に行った 行動 <small>※複数記入可能</small>	移動手段 <small>※15分ごとの移動の開始時刻を 記入</small> 徒歩、自転車、バス、 電車、タクシー、自家用車、 バイク、自転車、その他	一緒にいた人 <small>※当座は乗るもの全てを記載 ※15分ごとの移動の開始時刻を 記入</small> 1人、2人、3人、4人、5人、 6人、7人、8人、9人、10人、 その他	満足した 行動 <small>※満足した行動を 記入</small>	省略した 行動 <small>※省略したい行動を 記入</small>
0時						
30						
1時						
30						
2時						
30						
3時						
30						
4時						

図-1 生活行動・時間に関するアンケート調査の調査票

するが、その行動を「満足」と「省略」で評価する独自の設問を加えている。モニターは、1日の主な行動を15分単位で記入し、同時に行った行動があればそれも記入する。記入した主な行動について、「満足」、「省略」の評価をする。調査票では平日と休日を分けて記入するようにした。

(5) 満足/省略の定義

通常、生活行動の評価では満足度を用いることが多いが、本調査では満足と省略の2軸で評価をする。記入した行動内容と行動時間に関して、それに満足した場合には満足評価をし、反面、省略したい場合には省略評価を実施する。満足評価や省略評価をする場合、当該行動のすべての時間を評価する場合だけでなく、一定時間のみを評価するような一部満足評価もしくは一部省略評価をすることもできる。また、満足しておらず省略したいと思わない場合にはどちらも評価をしない。満足評価では正の価値を、省略評価では負の価値を把握するが、不

満評価ではなく省略評価を採用することで、満足しているが省略したい行動も把握することができる。

3. アンケート調査の結果

本章では、アンケート調査の内容を集計し、移動の特徴について整理する。集計にあたり、総務省統計局の分類⁹⁾を用い、モニターが調査票の主な行動に記載した行動を集類している。つまり、睡眠から交際までの14項目である。なお、統計局の分類では、受診・診療とその他の項目があるが、今回の調査ではモニターが平日と休日の総計で1名あるいは0名のため省略している。

(1) 1日の行動に関する集計

本研究では、日常生活における移動の評価を分析対象とするため、通勤/移動時間を主として集計結果を示す。表-2には、平日と休日の移動を集計した結果を示す。以下に特徴を示す。

平日は移動が通勤と通勤以外の移動の2種類となる。往復通勤時間は、最短30分、最長210分であった。通勤以外の移動は8名と行動者が限られるが、行動した人のうち最短は30分、最長は165分となった。休日は通勤行動がなく移動行動のみになる。行動者は15名であり、最短は30分、最長は540分となった。なお、540分と回答したモニターLは、休日に日帰りで遠出することが多く、他のモニターより長時間、移動に費やしている。表-2より、平日より休日の移動時間が長くなるのは6名であり、20歳代、30歳代にみられる。平日と同じ時間数は2名、平日の方が長いモニターは9名であった。

図-2には平日と休日の行動時間の差を集計した結果を示す。この図から、休日は、移動(13名)、買い物(11名)、テレビ・ラジオ、新聞、雑誌(11名)睡眠(10名)、家事(9名)の時間に充てるモニターが多いことがわかる。一方で、休日の食事(7名)、休息・くつろぎ(5名)が短い結果となった。

なお、総務省統計局の整理に従い、1次活動を生理的

表-2 通勤移動行動の集計

	平日			休日	【A】 - 【B】 (分)
	通勤 (分)	移動 (分)	通勤と移動の合計【A】 (分)	移動【B】 (分)	
A	75	45	120	120	0
B	165	30	195	30	165
C	90	0	90	60	30
D	135	120	255	45	210
E	150	90	240	120	120
F	105	165	270	195	75
G	60	0	60	120	-60
H	195	0	195	0	195
I	120	75	195	300	-105
J	60	0	60	0	60
K	135	0	135	135	0
L	210	0	210	540	-330
M	60	0	60	105	-45
N	30	45	75	60	15
O	180	0	180	30	150
P	30	0	30	60	-30
Q	180	60	240	300	-60

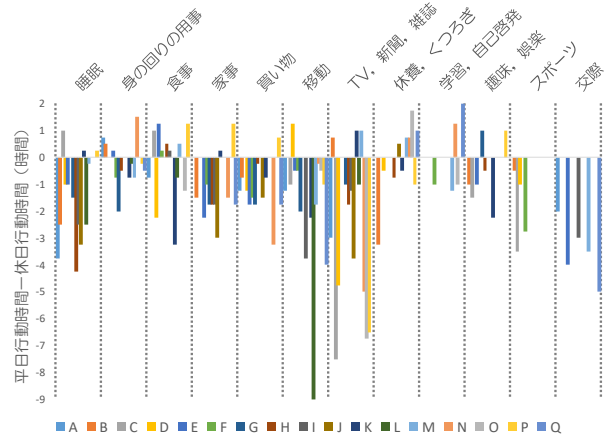


図-2 平日と休日の行動時間の差の集計

に必要な時間として、「睡眠」、「身の回りの用事」、「食事」とし、2次活動を社会生活を営む上で義務的な性格の強い活動として、「通勤・通学」、「仕事」、「家事」、「買い物」、3次活動を各人が自由に使える時間として「移動(通勤・通学以外)」、「TV、ラジオ、

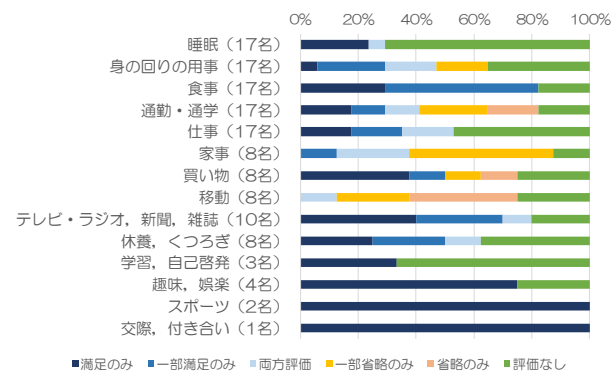


図-3 満足/省略評価の集計結果 (平日)

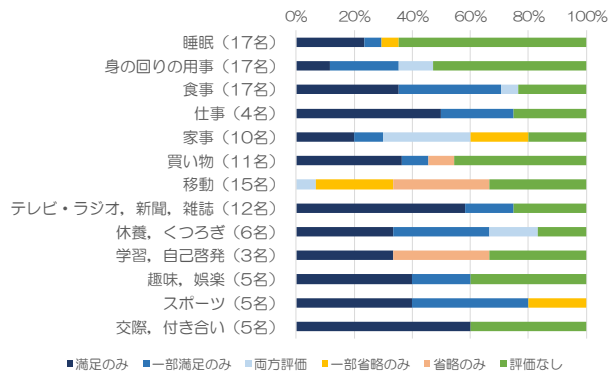


図-4 満足/省略評価の集計結果 (休日)

新聞、雑誌」，「休養」，「学習」，「趣味」「スポーツ」，「交際」とすると，平日の行動のうち，移動を省いた3次活動は，1時間から4時間であり，10名は「TV，ラジオ，新聞，雑誌」を含む行動に充てている．休日24時間の行動のうち，3次活動は2時間から14時間15分であり，平均は6時間半である．

(2) 満足・省略評価に関する集計

図-3から図-4に，満足・省略行動の集計結果を示す．これらの図では，評価の程度がわかるように，すべて評価しているか，一部評価しているか，評価なしか，行動なしかわかるように図示している．例えば，モニターAの通勤時間は往復75分であるが，そのうち30分を満足評価しているため，図-3では一部満足評価に集計している．集計結果から，平日，休日ともに，食事と3次活動のうちテレビ・ラジオ・新聞・雑誌，趣味・娯楽，スポーツの満足度が高いことがわかる．なお，食事から満足を受ける人が平日は14名，休日は13名と全ての行動の中で最も多い．省略評価（一部省略評価を含む）が見られる行動は，平日の身の回りの用事，通勤・通学，家事，買い物，移動，休日の睡眠，家事，買い物，移動，学習・自己啓発であった．特に，移動は平日休日とも省略評価をするモニターが多く，他の行動と比較して特異である．通勤・通学は満足評価するモニターもいれば，省略評価のみのモニターもあり，買い物や家事と似通った評価傾向であることがわかる．

(3) 移動に関する集計

ここでは，実際の行動時間と許容される行動時間，理想とされる行動時間について集計する．許容時間は，実際の時間から省略評価した時間を差し引き，理想時間は満足評価した時間を集計した．集計結果は，図-5から図-7に示す．

平日の通勤時間について，図-5から，モニター10名は通勤時間0分を理想としている．そのうち3名は許容時間も0分であり，通勤に対して負の評価のみであることがわかる．一方で，実際の通勤時間が長いが，許容時間，理想時間との差がないモニターがいる（図-3中では，195分と165分と135分の1名）．この結果は，アンケート調査項目で設定した同時行動から，音楽を聴くことや読書などの時間に充てているからであると確認できる．それぞれの平均を算出すると，実際の通勤時間は117分であり，許容通勤時間は62分，理想通勤時間は34分となった．

平日の移動時間について，図-6から，7名のモニターが0分を理想としており，そのうち3名は許容時間も0分である．平均を見ると，実際の移動は37分，許容時間は24分であり，理想時間は2分であった．許容される時間

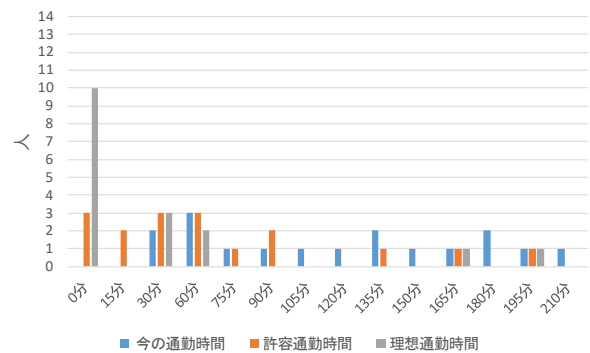


図-5 平日の通勤時間の実際と許容と理想の整理

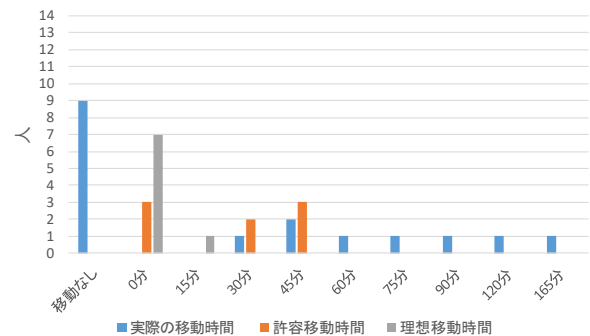


図-6 平日の移動時間の実際と許容と理想の整理

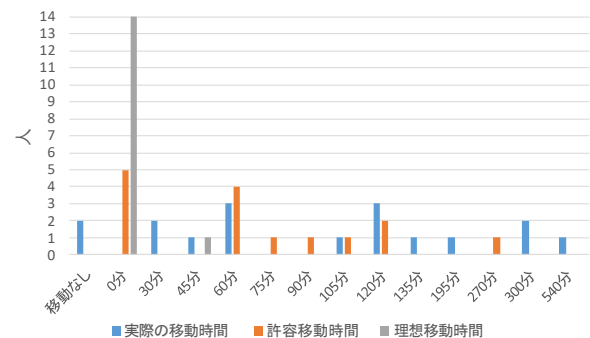


図-7 休日の移動時間の実際と許容と理想の整理

は45分までである．

休日の移動について図-7から，平日の通勤と移動と同様に，休日の理想の時間が0分の結果が多く14名であり，うち5名は許容時間も0分であった．休日の移動時間が540分であるモニターLを除いた16名で平均を見ると，実際の移動は105分，許容時間は54分，理想は4分となった．許容される時間は平日より長く120分となった．

以上の集計から，通勤・通学は平日/休日の移動とは異なる評価であることがわかる．通勤時間で満足と評価するのは，音楽や読書などに充てることができるためである．通勤以外の移動は，休日の方が許容時間は長くなったが，平日休日変わらず，0分であることが望ましいことを把握した．

(4) 移動評価の違いによるグループ分類

次章では，通勤・通学/移動評価の違いに着目し，評

価値の要因について分析する。それに先立ち、ここではクラスター分析を用い、評価グループを4つに分類した。クラスター分析の結果は、表-3に示す。ここでは、(1)通勤行動は満足している【通勤満足G】、(2)移動の評価がない【評価なしG】、(3)休日の移動を省略したい【休日省略G】、(4)移動は省略したい【省略G】の4グループとした。なお、表-3では、満足と省略の程度を数値化して記載しているが、これは、それぞれの評価時間を実際の行動時間で除した値を示している。

4. ヒアリング調査の結果

ヒアリング調査では、アンケート調査回答に基づき評価理由や日常生活で大切にしていることを設問とした。本章では、移動の評価の要因を抽出するため、ヒアリング調査で得た発言から移動に関する発言を抽出し分析を進める。

(1) 分析方法

前章までに、移動に関する評価を確認し、他の行動との評価を把握した。ここでは、個人の評価の違いに着目し、ヒアリング調査で得た発言から、因果対立関係を把握する。因果対立関係分析は、梅沢らの方法⁷⁾を採用し、以下の通り実施した。1)ヒアリング調査で収集した発言データを細かく切り刻んで分け、発言に端的な名前をつけ、カード化する。2)カード化した発言を「因果関係」、「対立関係」、「類似関係」、「その他」の4分類に分ける。因果関係は原因と結果の関係であり、対立関係は反対の意味や矛盾にあたる。類似関係は同じ意味合いを持つものであり、その他は他の発言と独立しているものを分類した。3)カード化した発言を因果関係と対立関係によって結合する。結合する際、カード間を因果関係は「だから」、「それによって」のキーワードを用い線をつなげ、対立関係は、「しかし」、「にも関わらず」のキーワードを用い線をつなげる。4)結合関係の体裁を整え、関係間の意味を要約し、カテゴリとして成立させる。

(2) カテゴリの抽出の例示

移動に関する166発言をカード化し、因果対立関係を整理した。そして、9つのカテゴリを抽出した。表-4に、カテゴリ名と評価グループの発言数を示す。以下、9カテゴリのうち、『生活満足度の低下』と『移動省略の評価』、『居住地選択』を例に説明する。なお、文中では、3章(4)のクラスター分析で抽出したグループは、【 】で示し、本章の因果対立関係分析で得られたカテゴリは『 』で示す。

表-3 移動評価の違いを考慮したグループ分類

ID	モニター名	平日				休日	
		通勤満足	通勤省略	移動満足	移動省略	移動満足	移動省略
通勤満足	C	0.7	0	-	-	0	0
	B	1	0	0	1	0	1
	H	1	0	-	-	-	-
評価なし	J	1	0	-	-	-	-
	A	0.4	0	0	0	0	0
	G	0	0.8	-	-	0	0
休日省略	N	0	0	0	0	0	0
	K	0	0	-	-	0.4	0.4
	P	0	0	-	-	0	1
省略	D	0	0.9	0	0.6	0	1
	E	0.2	0.4	0	0.7	0	0.5
	F	0	1	0	1	0	0.5
	I	0.3	0.5	0.2	0.6	0	0.8
	L	0	0.9	-	-	0	0.5
	M	0	1	-	-	0	1
	O	0	1	-	-	0	1
Q	0	0.7	0	1	0	0.7	

※表中の数字は、評価時間/行動時間
※「-」は行動なし

表-4 因果対立関係分析で抽出したカテゴリと発言数

	通勤満足G	評価なしG	休日省略G	省略G
日常生活で当たり前な移動	5	6	2	10
車保有に対する意向	8	5	11	9
1人時間の確保	2			8
情報収集	1	2	1	3
時間の無駄	1	2	3	24
行動制限	5	3	1	14
生活満足度低下		1		4
移動省略評価	2	6	2	5
居住地選択	2	4	2	12

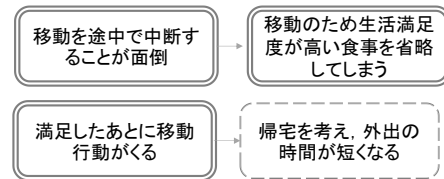


図-8 『生活満足度低下』の因果対立関係図

a) 生活満足度低下

図-8に因果対立関係分析の結果を示す。『生活満足度低下』カテゴリが成立することで、移動時の『行動制限』のみならず、移動行動が他の活動に影響を与えていることが把握できる。このカテゴリは、【省略G】のカードが主であり、「昼食をまたぐ移動の場合、移動を中断することが面倒となり昼食をとらないことがある(省略GモニターL)」ことから、満足評価の1つである食事行動が省略される様子がわかる。また、「飲み会があると帰れなくなり、タクシーや、親の送迎で帰る(省略GモニターO)」ことから、楽しんだ後に、通常より余分にお金をかけて帰宅することや、「送迎行動により他者の時間を奪う(休日省略GモニターPの『時間の無駄』のカード)」ため、終電時間を気にし、その場の活動が楽しめなくなる状況が確認できる。そもそも、移動は日常生活でそれ自体を楽しむことは少なく、目的をもって移動する。そのため、行きはよいが帰りは負担になり、結果として移動は省略対象になり得ることが把握できる。

b) 移動省略評価

図-9に因果対立関係分析の結果を示す。ヒアリング調査では、移動時間の省略後の行動について発言があった。いずれのグループも隙間時間ができるとするが、【通勤満足G】は、「隙間時間でやれることがある（通勤満足GモニターH）」と正の評価をする一方、他のグループは、消極的な意見があった。例えばモニターNは平日に75分の自由時間を獲得するはずであるが、「移動の時間が短縮されれば、細かい空き時間が出てくる。（やりたいことは）思いつかない（評価なしGモニターN）」、モニターPは平日30分の時間と短いため、「移動の時間がなくなるとしたら、その分は何もしない時間になっている、家にいたりということに多分使う（休日省略GモニターP）」である。さらには、「移動を省略しても今の生活を変わらないかもしれない（休日省略GモニターP）」ことを強調する。モニターIは「短縮した時間を積み立てることはできない、まとめられない（省略GモニターI）」ため、短縮した時間の活用を考えるが、移動時間の省略と他の行動のスケジュール変更を合わせて、移動時間短縮効果が得られるとする。以上から、【通勤満足G】は、今の移動に満足をしているが、省略できるのであれば新たな行動からより満足を得る方向に進み、他のグループは、移動短縮効果を得るために、短縮した時間の有効な活用方法や他の行動のスケジュール変更が必要になることを確認した。

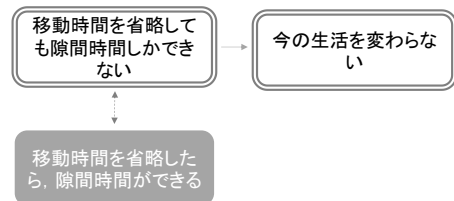


図-9 『移動省略評価』の因果対立関係図

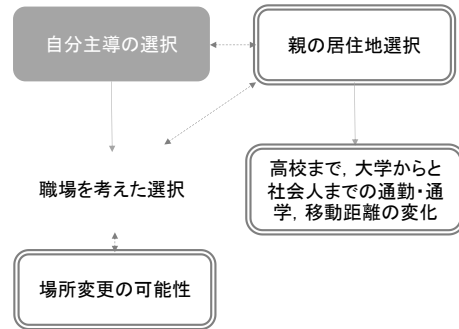


図-10 『居住地選択』の因果対立関係図

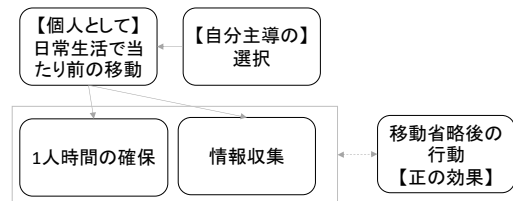


図-11 【通勤満足G】の 카테고리間の関係

c) 居住地選択

図-10に因果対立関係分析の結果を示す。ここでは、居住地選択が1日の移動評価に影響を与えていることを指摘する。【通勤満足G】は、通勤時間を自分が考えた居住地であるため、個人として『日常生活で当たり前の移動』と受け止めており、モニターHは通勤時間が往復195分と長いが、通勤行動全てを満足と回答している。【省略G】からは、「親の居住地選択（省略GモニターL、O）」、「将来、場所が移ると聞いたので、今の選択をした（省略モニターL）」と発言を得ている。つまり、他者の居住地選択が通勤行動に影響している。また自分で選択したとしても、職場が変わる可能性を考慮しており、不満を持ちながら今の通勤時間を受け入れている。親の居住地選択は、成長に伴う移動範囲の拡大にも影響する。つまり、大学生以降、学業でも趣味や交際でも移動距離が長くなるため、これまでの移動時間と比較してしまい省略意向が強くなることを把握できる。

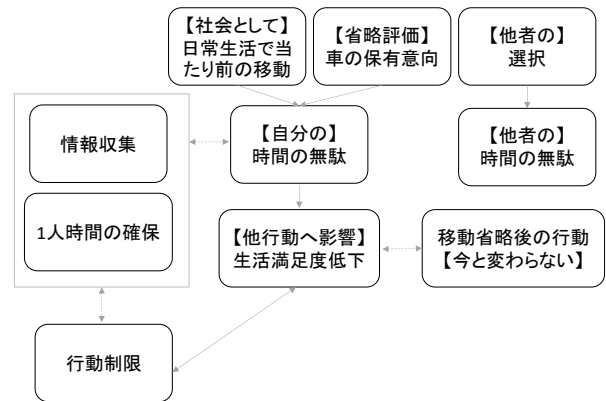


図-12 【省略G】の 카테고리間の関係

(3) 評価グループの評価要因比較

上記では、3つのカテゴリの解釈を例示した。ここでは、9個のカテゴリの解釈をもとに、カテゴリ間の因果対立関係を示す。評価Gごとに整理するが、以下では【通勤満足G】と【省略G】を対象に詳述する。

【通勤満足G】のカテゴリ間の関係を図-11に示す。自自主導の「居住地選択」であるため、個人として「日常生活で移動を当たり前」と認識しており、通勤時間は1日の中でスケジュールされる。移動はスケジュールをこなすことであり、それ自体は評価にあたらぬが、移動中に「1人時間の確保」や「情報収集」をすることで、通勤時間に満足評価を付与している。一方で、「移動省略評価」は、正の評価であり、移動による空間や時間の制限から解放されれば、生活をより豊かなものに変える

可能性も把握できる。

【省略G】の 카테고리間関係を図-12に示す。社会として『日常生活で移動は当たり前』であり、『車保有の意向』も当たり前であるが、両者とも無駄を感じている。『情報収集』や『1人時間の確保』から満足を得ているが、移動中の時間や空間による制限から行動は限られ、他の行動と比較して得られる満足は低く、『時間の無駄』や『行動制限』につながる。さらには、移動によって食事や趣味、交際活動が制限され、『生活満足度の低下』につながってくる。『移動時間省略評価』は消極的であり、省略をしても隙間時間しか得られないことを想定し、結局移動を省略しても今と変わらない生活とする。また、親の居住地選択など、他者の『居住地選択』が自分の移動を負の評価に影響を与えているが、自分の移動が他者の送迎行動を起こすなど、他者の『時間の無駄』にもつながっている状況を理解する。総じて、自分にとっても他者にとっても移動は『時間の無駄』であると解釈できる。

上記の 카테고리間関係を記述することで、評価グループごとの因果対立関係の違いを考察した。いずれのグループも満足につながる要因は『1人時間の確保』と『情報収集』であり既往研究の知見を支持する結果となった。一方で、省略評価につながる要因は、『生活満足度低下』や、『居住地選択』など多岐にわたり、移動が自分の選択のみならず他者の選択からも影響を与えていること、自分の行動が他者の行動に影響を与えていることを把握した。いずれのグループも、移動は日常生活でスケジュール化された行動であると受け入れ、その中で時間損失を最小化するよう工夫をしている。個人にとっての移動をより良いものにするためには、移動サービスの向上とともに、有効に活用したいという気持ちに働きかける必要性も本研究では把握した。

5. まとめと今後の課題

本研究では、1日の行動を調査し、移動の評価について考察した。以下にまとめを示す。

1. 1日の行動とその評価により、通勤・通学行動と移動行動は異なる評価構造であることを示した。特に、移動行動は省略評価のみであり、食事や身の回りの用事など他の行動と比較して特異である

2. 通勤・通学、平日/休日の移動それぞれで理想時間と許容時間を算出し、評価の違いを把握した
3. 満足/省略評価の要因として9つのカテゴリを抽出した。そして各カテゴリの解釈を述べた
4. そのうえで、評価グループごとにカテゴリ間の因果対立関係を描写し、相違を述べた

ここで示した考察は、限られたモニターから得た結果から抽出したものであり、今後は、広くアンケート調査を実施することで、本研究の結果を検証する。今後の展開として、(1)本研究で実施した生活行動・時間調査の他の行動を加味した分析を行うことと、(2)未来社会における生活の変化を想定した移動の変化を把握する調査を実施する予定である。

参考文献

- 1) 国土交通省都市局都市計画課，都市における人の動きとその変化-平成27年全国都市交通特性調査集計結果より-，<http://www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf>
- 2) ジョン・アーリ：モビリティーズ——移動の社会学，作品社，2015.
- 3) Salomin,I.Telecommunications and Travel Substitution or Modified Mobility?, Journal of Transport Economics and Policy, 1985 Vol.19 No.3 pp.219-235, 1985.
- 4) 肥田野登，加藤尊秋，菅野祐一：都市における移動過程の機能に関する考察，国際交通安全学会誌，Vol.20，No.2，pp.38-pp.46,1994.
- 5) 大森宣暁：理想の通勤時間は何分？—IT時代における移動の正の効用に関する考察—，運輸政策研究 Vol.6 No.1，pp.056-pp.057,2003.
- 6) 藤原章正：「質の高い交通」時代のモビリティの価値，交通工学，Vol.52，No.2，pp.1-pp.3，2017.
- 7) 総務省統計局，平成28年社会生活基本調査調査票B，<http://www.stat.go.jp/data/shakai/2016/pdf/qub.pdf>，2016.
- 8) 株式会社日本能率協会総合研究所：最新マーケティングリサーチ・テクノロジー全集，株式会社日本能率協会総合研究所，pp.434-pp.442，2007.

(2020.3.6 受付)