

世代差を考慮した自動車保有意識に関する研究

村井 竜平¹・岸 邦宏²・高野 伸栄³

¹学生会員 北海道大学 大学院工学院 (〒060-8628 北海道札幌市北区北 13 条西 8 丁目)
E-mail:tm013tk526@eis.hokudai.ac.jp

²正会員 北海道大学准教授 公共政策大学院 (〒060-8628 北海道札幌市北区北 13 条西 8 丁目)
Email:kishi@eng.hokudai.ac.jp

³正会員 北海道大学教授 大学院工学研究院 (〒060-8628 北海道札幌市北区北 13 条西 8 丁目)
Email:shey@eng.hokudai.ac.jp

本論文は、世代ごとの自動車保有意識に着目し若者の車離れの原因について検討し、将来の車保有率の推移分析を行ったものである。具体的には札幌市在住者を対象に自動車保有意識に関するアンケート調査を行った。その結果、男性において高年層から若年層にかけて保有意識が時代の流れに応じて変化しているが、女性にはそういった変化がなかったことが明らかになった。また、若者の車離れの一因として、男性はカーシェアリングの実施地域、利用者の増加、女性は未婚率の増加、晩婚化、少子化があることが明らかになった。これらの一因から社会全体の車保有率は今後も減少傾向になることが予測された。

Keywords : Car, Car ownership rate, Car ownership awareness

1. はじめに

日本において、若者の車離れが進んでいるといわれている。しかし、若者の車離れについての先行研究はほとんど存在していない。車離れの原因を特定し、若者の将来の車保有率の推移について分析し推測することは、将来の交通量推定や、モビリティ・マネジメント (MM) のような車の過度な利用から公共交通の利用を促す取組の今後の方針・方策にも役立つと考えられる。

2. 本研究の目的

本研究では、世代ごとの車保有意識に着目して若者の車離れの原因について探り、将来の車保有率について分析を行うことを目的とする。

3. 研究手法

本研究では若者の車離れが車の保有意識の違いに影響されると考え、さらに車保有意識は過去 (18 歳

までの時のことを指す) の交通利用状況によって変わってくるのではないかと考えた。そこで、20 代の時の車保有意識と過去の交通利用状況に関する質問を含めたアンケート調査を行う。その回答データを用いてモデルを年代ごとに作り、比較する。本研究ではアンケート調査を 2 回行った。その概要について下の表に示す。

表-1 アンケート調査概要

調査方法	配達地域指定郵便	メールでの送付	
対象地域	札幌市		
配布数	回答用紙 2000 枚		
回答方法	紙	ネット	ネット
回収数	314	78	532
回収率	15.7%	3.9%	

4. 分析

(1) 車保有率に関するクロス集計分析

図-1 はそれぞれの年代の人たちの 20 代の時の車保有率を示す。これを見ると、明らかに 18~29 以外の年代が 20 代の時の車保有率より 18~29 の車保有

率が低いかわかり、若者の車離れが実際に起きていると言える。

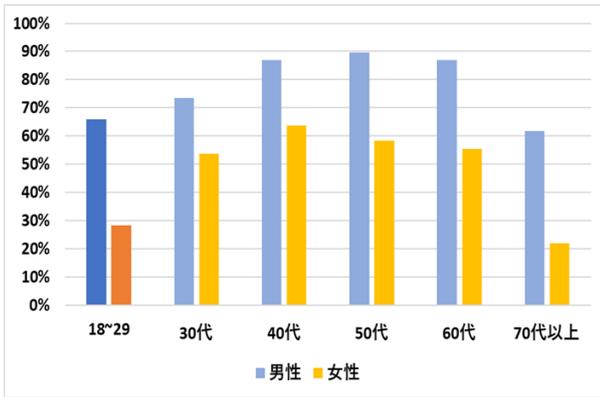


図-1 各年代別 20 代における車保有率

(2) 女性の車保有に関するクロス集計分析

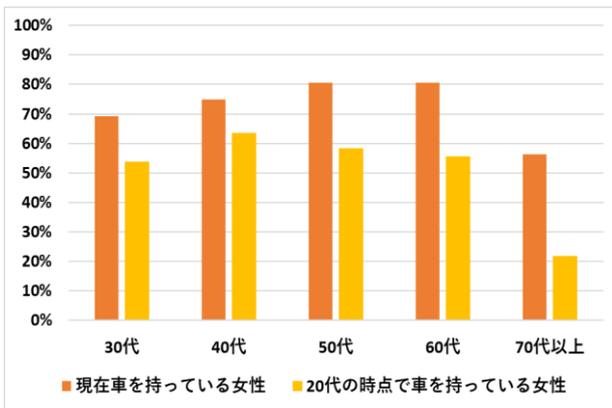


図-2 現在・20 代時の車保有率

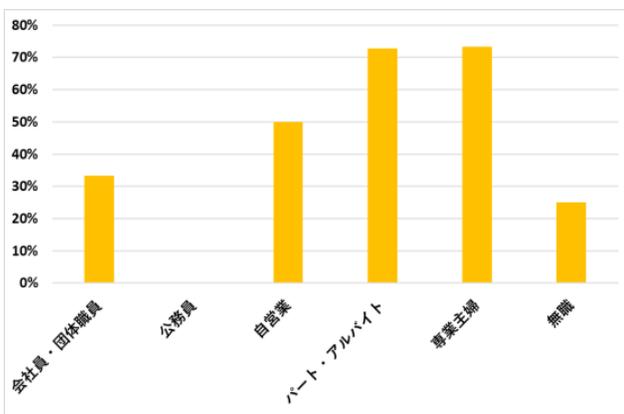


図-3 20 代時車を持ちたくないと回答した女性の現在の職業別車保有率

図-2 は女性の車保有率 (左: 現在 右: 20 代) 図-3 に 20 代の時に車を持ちたくないと回答した女性のうち現在持っている人の職業別保有率を示す。

図-2 から女性は 20 代より、30 代以降で車を持つ人が多いことがわかり、図-3 から 20 代の時、車を持ちたくないと回答した女性で現在車を持っている人はパート・アルバイト、専業主婦が多いことがわかる。これらのことから、女性は結婚、子供が生まれることが影響して車を保有する人が多い可能性がある。つまり、現在日本でも問題となっている未婚率の増加、晩婚化、少子化などが女性における若者の車離れの一因であると考えられる。

(3) 共分散構造分析による分析

共分散構造分析とは、アンケート調査の回答データ、テストの得点、実験データなどの観測データにおいて、分析者が項目間の因果関係について仮説を立て、これが正しいかどうか検証する解析手法である。

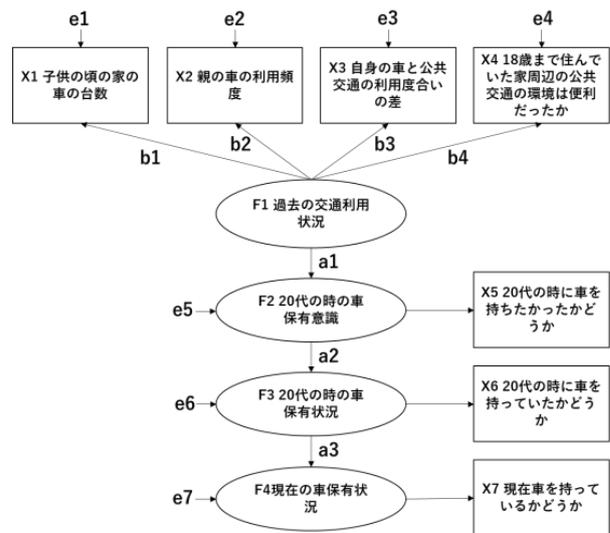


図-4 パス図モデル概形①

表-2 男性におけるモデルの a1 の値と判定

	18~29	30代	40代	50代	60代	70代以上
a1	0.21	0.38	0.21	0.06	0.08	0.11
p 値	0.068	0.001	0.037	0.575	0.482	0.263
判定	*	***	**	×	×	×

***: 1%有意 ** : 5%有意 * : 10%有意 × : 有意でない

この表から 40 代以下の年代は F1 が F2 に影響を与え、50 代以降の年代は影響がないことがわかった。つまり、50 代以降の年代の人たちは過去の交通利用状況など関係なしに車を持ちたがっていたが、40 代以下の年代は過去の交通で車に依存していた場合は車を持ちたいと思う傾向があり、逆に公共交通の利用が多かった場合車を持ちたくなる傾向があり、時代のニーズに応じて保有意識が変化しているともいえる。なお時代のニーズというのはモビリティ・マネジメントのように車の過度な利用から公共交通や自転車の「かしこく」使う方向へ促す取組のように車の利用を減らすことを指す。

表-3 女性におけるモデルの a1 の値と判定

	18~29	30代	40代	50代	60代	70代以上
a1	-0.20	0.35	0.19	-0.02	0.22	0.24
p 値	0.209	0.024	0.260	0.820	0.181	0.206
判定	×	**	×	×	×	×

** : 5%有意 × : 有意でない

女性でも分析を行った結果 a1 の値は表-3 のようになり、女性は 30 代以外過去の交通利用状況が 20 代の時の車保有意識に影響を与えないことがわかった。女性は車を利用するための道具としか見ていないのではないかと考えた。

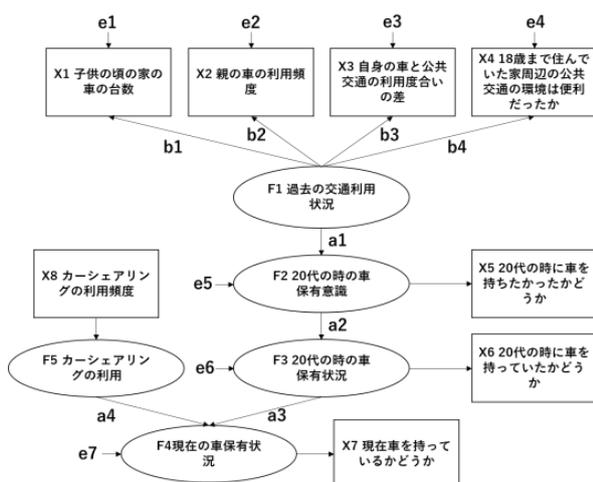


図-5 パス図モデルの概形②

表-4 男性におけるモデルの a4 の値と判定

	18~29	30代	40代
a4	-0.09	-0.27	-0.37
p 値	0.021	0.000	0.000
判定	**	***	***

*** : 1%有意 ** : 5%有意 * : 10%有意

図-5 は図-4 のモデルにカーシェアリングの利用を加えたものである。分析は 40 代以下の年代の男性で行った。この表-4 より、この 3 つの年代の男性においてカーシェアリングの利用頻度が高いと車を保有しない傾向があることがわかった。

5. 結論

男性においてはカーシェアリングの存在、女性においては未婚率の増加、晩婚化、少子化などが若者の車離れの一因であることがわかった。カーシェアリングはこれからも利用者は増加し、女性の車離れの一因である社会問題は今後も悪化すると考えた場合、将来の車保有率は減少すると推測できる。

また、過去の交通利用状況が 20 代の時の車保有意識に影響を与えることが次の世代まで続くと仮定した場合、MM の影響を受けた人の車の利用が減り、その子供は親の交通利用状況から影響を受け車保有意識は持ちたくないという傾向になりやすくなり、その子供が持たなかった場合またさらにその子供の子供が車の利用が減るといように効果が上乘せられるということが男性のモデルからわかった。つまり、本研究結果から MM の効果は世代間で伝播し、長期的な実施で大きな効果が期待できることが分かった。

6. おわりに

本研究から、自動車保有意識は性別により異なること、男性の自動車保有意識は年代別で違うこと、車離れの要因は男女それぞれに存在すること、社会全体の車保有率は今後も減少が予測されること、モビリティ・マネジメントの長期実施は大きな効果が期待できることの 5 つが明らかとなった。今後は保有意識に影響を与える要因についてより深く分析することが課題だと考えられる。