

交通行動形成プロセスにライフスタイルが与える影響に関する研究

A Study on the Effect of Life-style on Travel Behaviour Formation Process

北海道大学大学院工学研究科
北海道大学大学院工学研究科
北海道大学大学院工学研究科
北海道大学大学院工学研究科

○ 学生員 久米田綾乃 (Ayano Kumeta)
フェロー 加賀屋誠一 (Seiichi Kagaya)
正 員 萩原 亨 (Toru Hagiwara)
正 員 内田 賢悦 (Ken-etsu Uchida)

1. はじめに

個人の交通行動特性を適切に把握することは、将来の交通政策を検討する上で重要である。これまで、個人の意思決定構造に着目した非集計型モデルが交通行動特性を捉えるために多く用いられてきた。しかし、今日の交通行動はますます多様化・複雑化しており、これまでのように客観的要因のみを用いて説明を試みる非集計モデルには限界があると考えられる。

交通手段の選択行動を考えた場合も同様である。「交通手段のサービスレベル（移動時間・費用・待ち時間）」といった供給者側の要因だけでは、交通手段選択を予測することは難しい。これに対し、定性的に捉えやすい個人属性を導入したモデル化を試みることも考えられるが、それでも十分な予測が行えない場合がある。これは、交通手段の選択行動には、「ライフスタイル」や「価値観」のような個人の内的要因が影響していることが十分想定されるが¹⁾²⁾、そうした要因が表現されていないためと考えられる。また、それらの具体的な影響に関しても十分な研究の蓄積がある状況にはない。特に、自動車という交通手段は、この「ライフスタイル」「価値観」の影響を考慮せずに捉えることはできないであろう。

そこで、本研究では、交通機関手段分析に反映させることを念頭に置き、自動車利用を「ライフスタイル」「価値観」という視点から捉えることを試みる。自動車利用と対比して、公共交通利用もあわせて分析する。そのために、「ライフスタイル」「価値観」「自動車利用・公共交通利用」に關係すると考えられる要因を想定し、アンケート調査によってそれらが相互にどのように影響し合っているかを考察する。ここでは、それらの関係を構造化した上で、価値観やライフスタイル・属性の異なるセグメントごとに、類似性や相違性をみていく。

2. 仮説

ライフスタイルと交通行動に関する数々の既存研究³⁾⁴⁾⁵⁾から得られた知見を参考に、「ライフスタイル」「価値観」「自動車利用・公共交通利用」の關係として図1に示す仮説をたてた。

まず、大きく分けて3つの概念を考える。1つ目は、「個人属性・世帯属性・ライフスタイル」である。ライフスタイルの要素としては、居住地・車や免許の所有・外出の特性・その他の生活習慣を考える。

2つ目は、「モビリティに対する考え方」である。これは、移動の時間・コスト・質に対する価値観や、自動車・公共交通に対する漠然としたイメージである。

3つ目は、交通特性として「実際の自動車利用・公共交通利用の傾向」を考える。これは、実際の交通行動

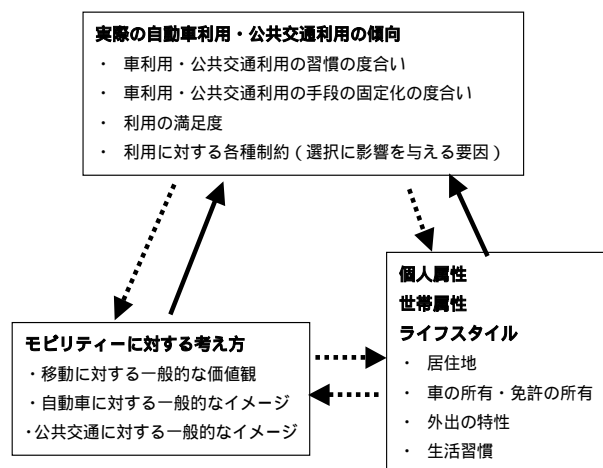


図1 「ライフスタイル」「価値観」「自動車利用・公共交通利用」の關係

の中で、自動車・公共交通をどの程度利用しているか（習慣）や、自動車・公共交通にどの程度依存しているか（手段の固定化）といった傾向である。

以上の3つの概念が相互に影響し合っているという構造を考える。

ここで、まず予想されるのは、「モビリティに対する考え方」「個人属性・世帯属性・ライフスタイル」が「実際の自動車利用・公共交通利用傾向」に影響を与えていることである。

逆に、「実際の自動車利用・公共交通利用傾向」が、「個人属性・世帯属性・ライフスタイル」に影響を与えているという可能性もある。具体的には、自動車の習慣的な利用が、人々のライフスタイルそのものを自動車利用に適應させる方向に動かすことなどが考えられる。

また、「実際の自動車利用・公共交通利用の傾向」が、「モビリティに対する考え方」に影響を与えている可能性もある。たとえば、自動車の習慣的な利用が、自動車に対するイメージをプラスのほうに動かすことなどが考えられる。

以上のように、本研究では、「ライフスタイル」「モビリティに対する考え方」「実際の自動車利用・公共交通利用の傾向」が相互に影響を及ぼしているものと仮定し、これら3つの概念を一体として捉え、その構造を統計的に明らかにしていく。

3. アンケート調査

3.1 アンケート調査の内容

2の仮説で示した関係性を分析するために、アンケート調査を行い、図1に示した関係に関わる項目を具体的

に聞いていく。アンケートの構成を表1に示す。

「個人属性・世帯属性・ライフスタイル」については表1に示したとおりである。「モビリティに対する考え方」では、実際の交通手段選択とは離れたところで、移動・自動車・公共交通に対してどのようなイメージを持っているかを尋ねるための項目を設けた。また、「実際の自動車利用・公共交通利用の傾向」では、実際にどのような選択行動を行っているかを把握するための項目を設けた。ここでは設定した10の目的の中から3つを選択してもらい、それぞれについて行動を細かく回答してもらう。ここで、「代替交通手段の可能性」として、主に利用している交通手段以外の交通手段を選択することがあるかどうかを尋ねる。これにより、交通手段の選択が固定化している度合いを読み取る。さらに、自動車と公共交通を選択している場合のみ、その選択理由を尋ねる。これにより、選択に影響を与えるさまざまな制約を読み取る。

3.2 アンケート調査

アンケート調査は札幌市で行う。調査対象としては、広く一般の市民とある程度対象を限定した集団を想定する。前者については、札幌市内で居住地が偏らないように地域を設定し、広い範囲にわたってポスティング・郵送回収を行い対応する。これは、属性やライフスタイルの偏らないさまざまなグループの意見を集めることが目的である。後者については、学生・主婦層・公共意識の高いと思われる団体などを検討している。これは、ライフスタイルに特徴のあるグループや、価値観の異なるグループの意見を集めることが目的である。

4. まとめ

本研究は、「自動車利用・公共交通利用」を「ライフスタイル」「価値観」という視点から捉えることを試みた。ここでは、「ライフスタイル」「価値観」「自動車利用・公共交通利用」が相互に影響し合っていると仮定し、その構造を統計的に分析する。また、その構造を明らかにした上で、ライフスタイルや価値観の異なるグループの間での構造の比較を行い、その類似性・相違性を分析する。

分析の結果、「ライフスタイル」や「価値観」の影響を考慮することで交通手段選択を捉えることができれば、今後の交通手段分析に対する新しい提言ができると考えている。

参考文献

- 1) 水谷香織、秋山孝正：ライフスタイルからみた個人交通行動に関する基礎的考察，土木計画学研究・講演集，Vol.25，CD-ROM，2002
- 2) 山岸陽介：利用者のライフスタイルと都市間交通機関選択行動の関係分析，土木計画学研究・講演集（CD-ROM）Vol.27，PageII(4)，2003.06
- 3) 遠藤俊宏・内田隆一・山本洋一：ライフスタイルに着目した交通行動のコーホート分析，土木計画学研究・講演集，No21(1)，pp.367-370，1998
- 4) 林篤史・西井和夫・佐々木邦明・北村隆一・酒井弘：自動車利用実態と生活行動との関係に関する基礎分析，土木計画学研究・講演集，Vol.30，CD-ROM，PageVII.205，2004
- 5) 山根公八：ライフスタイルと総合交通体系調査のあり方に関する一考察，土木計画学研究・講演集（CD-ROM），Vol.30，PageII(51)，2004.11

表1 アンケートの構成

個人属性・世帯属性

年齢、性別、職業、住所、世帯人数、世帯構成、世帯収入

ライフスタイル

免許の所有・所有年数、世帯自動車保有・保有台数、自由に使える自動車の保有、居住地の環境、外出の頻度、自由時間、行動範囲、外出の特性、その他の生活習慣の好みなど

モビリティに対する考え方

■移動に対する一般的な価値観

「移動時間が短ければ、多少コストがかかってもかまわない」
「移動時間が多少かかっても、移動が楽であったほうがよい」
「移動のコストが多少かかっても、移動が楽であったほうがよい」

等の項目について、「そう思う」「そう思わない」の5段階で回答

■自動車・公共交通に対する一般的なイメージ

「自動車は公共交通よりも移動手段として使いやすい」
「自動車は公共交通と比べてコストが高い」
「自動車での移動は公共交通での移動と比べて早い」
「自動車は豊かな生活を与えてくれる」
「自動車は環境に悪い影響を与えている」
「自動車利用をなるべく控えるべきである」
「公共交通をなるべく利用するべきである」

等の項目について、「そう思う」「そう思わない」の5段階で回答

実際の自動車利用・公共交通利用の傾向

「仕事」「学校」「買い物」「病院」「習い事」「娯楽・レジャー」「外食」「家族の送迎」「身の回りの用事」「その他（具体的に）」の10の外出目的の中から、よく行うものを3つ選択してもらい、それぞれについて以下の項目を回答

頻度

目的地の特性

目的地までの所要時間

交通手段

交通手段に対する満足度

代替交通手段の可能性

また、「交通手段」で「自動車」「公共交通」を選択した場合のみ、その選択理由を以下の項目から選択

●公共交通ではなく自動車を選択する理由

「寄り道をする」
「荷物がある」
「適当な時間帯に公共交通がない」
「適当な公共交通の路線が無い」
「同乗者がいる」
「自動車の定時制がある」
「自動車を使うほうが公共交通を使うより早く到着する」
「自動車のほうが疲労が少ない」
「無料の駐車場が確保されており、駐車料金を考慮しても自動車の方が安い」
「その他の自由回答」

●自動車ではなく公共交通を選択する理由

「免許がない」
「免許はあるが、自由に使える自動車がない」
「自動車を使うのはリスクがある（天候・運転能力による）」
「目的地の適当な場所に駐車場が確保できない」
「自動車を使うほうが公共交通を使うより高くつくから」
「公共交通のほうが定時制がある」
「公共交通のほうが早く到着する」
「公共交通のほうが疲労が少ない」
「制度上公共交通を利用する必要がある」
「飲酒の予定がある」
「その他の自由回答」