

群馬大学 正会員 磯部 友彦

群馬大学 正会員 青島縮次郎

1. はじめに

本研究は、一般に自由時間が多いとされる「休日」における人々の生活パターンと交通行動との関係を分析するものである。ここでは、とくに自動車を利用する行動について、その行動の場所・時刻・同行者などから構成されるスケジュールを形成していく過程を分析する。そのために、新たな調査を企画し、実施する。この調査では、休日の交通と活動のスケジュールの予定と結果の両方を調査し、スケジュールが、その予定段階から実際に実施されるまでにどのような変更がなされたかについて分析する。

2. 休日の交通問題の整理

休日の交通・活動は平日の交通・活動に比べてかなりの相違を示す。というのも、平日の交通・活動には勤務や学業といった時間的にも空間的にもかなりの制約が課せられて習慣化している活動が存在するが、休日にはそのような活動がほとんど存在しなくなる一方で、自由活动、たとえば余暇活動などが増加するからである。このため発生する総トリップ数は平日に比べて少ないが、利用交通手段においては自動車の構成比がかなり多くなり、都心に向かう道路の混雑、都心での駐車場の不足などの交通問題が、商業地区、レクリエーション地区といった特定の地区で発生している。また、平日には朝・夕のピーク時間を中心に都市全域で、様々な交通機関において交通問題が発生しているのに比べ、休日には明確なピークが見られず、自動車交通に問題が集中している。

3. 休日の交通行動の分析方法

休日交通に関する従来の研究では、休日の交通行動が、観光や買物などの交通目的別に分析され、休日の交通問題も個別に検討されてきた。しかし、通勤通学交通等の定常的交通が中心である平日交通とは異なり、休日交通は必ずしも定常的な行動により構成されているものではない。よって、休

日交通の分析には時間次元を導入した動的分析の枠組みを導入する必要がある。

この時間次元の考慮にあたっては、買物交通は頻繁に生じるので比較的短い時間間隔で繰り返されるが、観光交通は比較的長い時間間隔を経ないと繰り返されないといったように、1日、1週間、1月、季節、1年等、さまざまな時間間隔を考慮する必要がある。

よって、本研究では、休日交通をその日だけの条件に基づいて分析するのではなく、事前の予定や計画段階における条件をも考慮して、対象とした休日における交通・活動スケジュールがどのようにして形成されていくのかについて動的な分析を試みる。この交通・活動スケジュールの形成メカニズムの分析は、そのスケジュールに組み込まれている活動の内容を観察すること、つまり行動結果を調査し、これを分析することによっても可能ではある。しかし、スケジュールに含まれているさまざまな活動に関して考えると、それらを実施するかどうかの決定はそれらの活動に対する欲求や制約により影響されると同時に、時間的にも大きく変化するとと思われる。

つまり、スケジュールの内容の未決定事項が時間経過後に決定されるということの他にも、時間経過に伴って生じるようなそれ以前の段階での決定事項の変更、あるいは予定していた活動の削除といった事象にも考察を加える必要があり、行動主体が試行錯誤を繰り返しながらも、徐々にスケジュールの内容を綿密に形成していく過程を解明する必要がある。本研究で取り扱う動的分析の概念は、このような交通・活動スケジュールの形成メカニズムの動的把握にある。

さらに、休日には自動車交通の構成比が平日よりも増加することから、本研究では、休日における自動車の利用のされかたについて分析を加える。

つまり、世帯内の自動車の利用のされ方が、平日と休日とで、どのように異なるのか、または、

自動車の運転者が、自分自身のために行う行動以外に、家族や他人を送迎したりするための行動がどのようになされているのかを、分析する。

4. 休日の交通・活動実態調査

(1) 調査票の設計

まず、本調査では「休日」の定義として、日曜日とした。必ずしも、全ての勤労者が日曜日を休日としているのではなく、また、週休2日制の場合には他の曜日も休日となる。しかし、家族全員がそろって休日となる曜日は、とくに学齢児のいる世帯では、日曜日となる場合が多いと思われる。よって本研究では日曜日を「休日」とし、他の曜日を「平日」とした。

調査は質問紙を用いた家庭訪問調査であり、調査票は、1世帯に1部配布の「世帯票」と、自動車運転免許を持つ世帯構成員の各自に1部配布の「個人票」との2種類を作成した。

この世帯票による質問項目は、世帯構成（続柄・年齢・性別・職業）、自動車の保有台数ならびに車種構成、平日における自動車の全般的利用状況、休日における自動車の全般的利用状況である。

また、個人票による質問項目としては、まず、平日における平均的起床・就寝時刻、通勤・通学状況、通勤・通学以外の平日における行動、休日における行動、などの全般的状況を用意した。それらに加えて、ある特定の休日（あらかじめ指定した日曜日）において、世帯内の自動車を用いて外出する場合の行動予定（起床・就寝時刻、外出・帰宅時刻、その行動の提案者、使用自動車、運転者、同乗者、外出場所、外出時間）と、それらの行動の重要度、予定の立て方についての質問を用意し、これらを指定した日曜日より以前に記入してもらうように依頼した。

さらに、指定した日曜日が過ぎてから、その日に実際に行った起床・就寝時刻、外出・帰宅時刻と、予定されていた行動が変更されたかどうか、また、予定にはなかったが追加された行動があったかどうかを記入してもらうように依頼した。

(2) 調査の実施

調査は、群馬県桐生市内を対象地域として、200世帯を抽出し、1990年11月に実施した。対象とし

た特定の休日は11月18日とし、調査票の配布は11月13～14日、回収は11月20～21日にそれぞれ行った。なお、調査対象世帯は、自動車を保有し、かつ、運転免許を持ち、日曜日が休日であるような就業者がいる世帯とした。これは、調査票の配布のために家庭訪問した時に確認した。

調査票の配布回収状況は、世帯票の配布数200に対し、有効回収数は183（回収率91.5%）、個人票の配布数405に対し、有効回収数は343（回収率84.7%）であった。

(3) 分析方針

まず、世帯票により、世帯内の自動車の利用状況（たとえば、自動車複数保有世帯におけるそれぞれの自動車の利用分担）の分析を行い、さらに、その平日と休日におけるそれぞれの状況の比較を行う。次に、個人票により、個人のスケジュールの予定と結果の比較から、どのような要因によって事前に計画したスケジュールに変更が加えられるかを分析し、スケジュール形成行動メカニズムの把握を試みる。なお、これらの分析結果は、当日発表する。

5. おわりに

個人のスケジュールの形成過程を詳細に把握するためには、被験者となった個人に対して、連日のように繰り返してインタビューを行い、その時点におけるスケジュールの予定を調査し、その後、それがどのように変更されて、実施されていったかを追跡する必要がある。しかし、そのようなことは、調査技術的にも困難な点があり、また被験者の行動そのものにも影響を与える恐れが生じる。

本研究では、多くの被験者の行動を把握するという観点から、家庭訪問調査票留置形式により、調査をおこなった。しかし、この調査方法の問題点としては、事前予定を記入してもらう日を特定している（今回の場合は金曜日）が、これをいつにするかにより、行動予定の有無やその内容の詳細さが異なるとと思われる。

今後の課題として、インタビュー形式の調査方法と今回のような調査票留置形式の調査方法との得失を比較検討し、本研究の主旨に適した調査方法の開発を行う必要がある。