

車の燃料価格変動による交通行動の変化に関する一考察

名城大学 今井 豊
 名城大学 正会員 松本幸正
 名城大学 学生員 横田 徹

1. はじめに

車を動かすために欠かせない燃料の価格は、車を利用する人々の生活に大きく影響を及ぼすと考えられる。平成 20 年の 1 年間では、暫定税率の廃止や原油価格の高騰などの影響によって、燃料価格が大きく変動した。しかしこれらの変動が、実際にどのような影響を及ぼしたのかについては明らかにされていない。

そこで本研究では、人々の生活の変化の中でも、特に交通行動に関する変化、日常的な交通行動と休日の交通行動の変化について調査し、今後の交通のあり方を検討する基礎資料を得ることを目的とする。

2. 燃料価格変動が交通に与えた影響

平成 20 年の燃料価格の推移を図 1 に示す。平成 20 年 4 月には道路特定財源暫定税率の一時廃止があり、一時的に燃料価格が下落したが、その後は原油産出国の減産政策と治安問題、あるいは原油が投機の対象となったことなどを背景として、燃料価格が上昇し、平成 20 年 8 月には販売価格が過去最高値を記録した。このとき、愛知県において、1 リットルあたりの価格でそれぞれ、ハイオクガソリンが 195 円、レギュラーガソリンが 184 円、軽油が 167 円であった。

燃料価格の高騰が社会に与えた直接・間接的な影響としては、車の販売台数の減少が挙げられる。特に 8 月に関しては、前年比で 85%となった^{1) 2)}。ただし、軽乗用車や小型乗用車、燃費の良さを売りにした車種は、他の種類の車に比べ影響は小さくなっていた。

高速道路の交通量も影響を受けたと言われている。一例として、名古屋高速道路の利用台数を見てみると、新規開業効果のあった 16 号線を除き、燃料価格が最高値を記録した平成 20 年 8 月時点で、各路線とも前年比 72%～99%と減少している。

一方、地域の足となっているコミュニティバスの

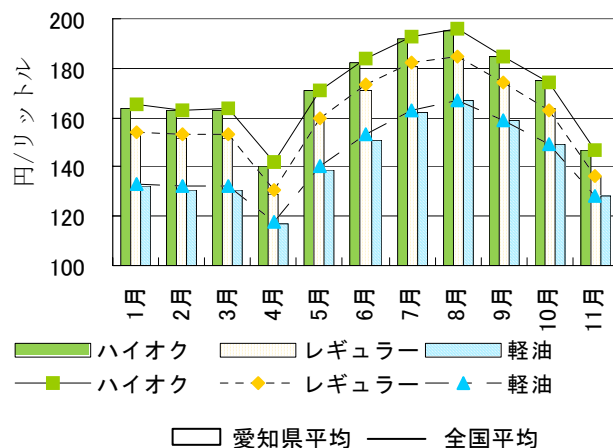


図 1 平成 20 年の燃料価格の推移

表 1 調査地域の栄駅へのアクセス

		便利地域		中間地域		不便地域	
		赤池	藤が丘	鳴丘	三ツ池	三本木	東山台
車	距離	14km	12km	15km	15km	20km	21km
	時間	31分	29分	40分	39分	45分	42分
公共交通	手段	地下鉄		バス・鉄道		バス・鉄道	
	時間	27分	22分	30分	39分	46分	43分
	料金	290円	290円	460円	560円	730円	700円

表 2 中間地域、不便地域の 7 時台のバス便数

駅へ向かうバス	行き先 便数	中間地域		不便地域	
		鳴丘	三ツ池	三本木	東山台
		野並駅	赤池駅	米野木駅	赤池駅
		4	3	2	2

利用状況の一例を見てみると、例えば日進市が運営しているくるりんばすの 8 月の前年比の利用実績は、112%、同じく長久手町の N バスでは 108%となっており、バス利用者が前年に比べて増加していることがわかる。

3. 調査の概要

(1) 調査対象地域の選定

対象地域は、名古屋市営地下鉄栄駅までのアクセスを想定し、そこからの中心半径 10～20km 圏内に

位置する地区とした。公共交通機関の利便性を基準に「便利」、「中間」、「不便」の3地域に分類した。便利地域は、鉄道駅近郊の地域で、中間地域は鉄道駅から半径2km以上離れ、かつ、周辺の駅に向かう7時台のバスが3～4便の地域で、不便地域は鉄道駅から半径2km以上離れ、かつ、周辺の駅に向かう7時台のバスが1～2便の地域とした。

以上の条件から調査対象地域を日進市赤池、名東区藤が丘、緑区鳴丘、東郷町三ツ池、日進市三本木、三好町東山台の6地点に決定した。各地域の栄駅へのアクセスについて、表1、2にまとめる。

便利地域の赤池、藤が丘の公共交通機関での移動時間の差は、乗換え時間によるものである。

中間地域の鳴丘、三ツ池の公共交通機関での移動料金の差は、バス運営業者の料金設定の違いによるものである。

(2) 調査の実施

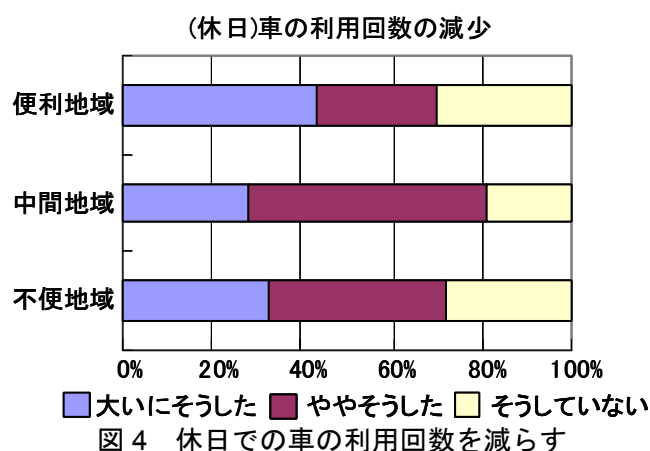
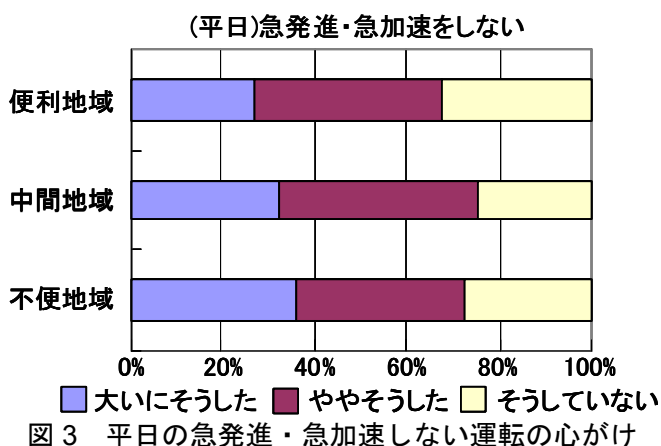
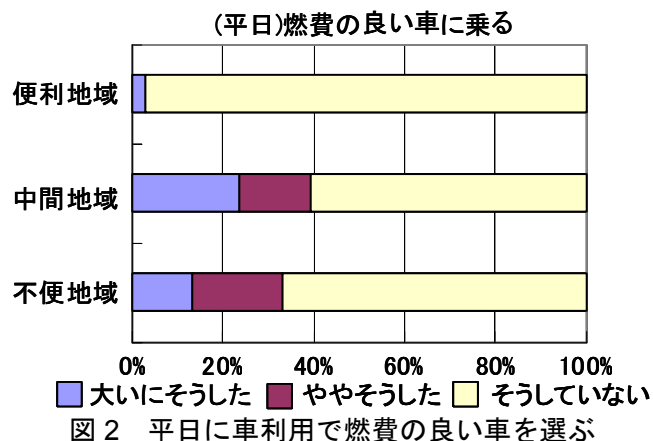
平成20年11月に、上記の対象6地点に存在する世帯を対象にして、ポスティング形式でアンケートを配布した。配布部数は、合計3027部であり、郵送で回収することにした。

4. アンケート集計結果

アンケートでは、平成20年4月過ぎごろにどのような交通行動をとっていたのか、燃料価格に対する評価と負担感、8月頃における日常の交通行動の変化、8月頃における休日の交通行動の変化などについて尋ねた。

図2～図4は、4月頃の交通行動と比較して、燃料価格が高騰した8月頃には、どのように交通行動が変化したかをきいたもののうちの一部の集計結果を示したものである。図2から、平日に燃費の良い車を選ぶと答えた割合は交通の便によって差が生じていることがわかる。便利地域に関しては車の保有台数が少なく、その結果、“そうしていない”が90%を超える結果となった。一方、図3からわかるように、急発進・急加速をしない運転は容易にできる行動であることから地域による差がなく、全地域で60%を超えている人々がそのような行動を起こしている。

図4の休日での車の利用回数を減らすといった交通行動の変化に関しては、平日の交通行動とは異な



って、交通の利便とは直接関係ないことがわかる。

5. おわりに

本研究では、車の燃料価格高騰によって人々の交通行動がどのように変化したかを捉えることを試みた。しかしながら、現段階では基本的な集計にとどまっており、今後、詳しいアンケート結果の解析を進め、燃料価格が及ぼした交通行動への影響を明らかにしていく必要がある。

参考文献

- 1) 社団法人日本自動車販売協会連合会ホームページ, <http://www.jada.or.jp/>
- 2) 社会法人全国軽自動車協会連合会ホームページ, <http://www.zenkeijikyo.or.jp/>