

自動車利用にかかわる意識に関する一分析

大阪市立大学 工学部 学生員○神頃 明
大阪市立大学 工学部 正 員 西村 昂
大阪市立大学 工学部 正 員 日野泰雄

1. はじめに

近年、自動車交通が様々な社会問題をもたらすに至って、諸外国を中心にその有効利用と併せて利用抑制についての議論が盛んである。わが国においても、駐車、交通事故、環境等のそれぞれの側面から自動車利用のあり方がようやく問われ始めたところである。しかしながら、車に対する需要（願望）は根強く、種々の施策実現が容易でないのが実状といえよう。そのため、本研究では、自動車の利用にかかわる一般市民の意識を調査し、その実態を把握することを目的とした。なお、本稿では、このうち、年齢別の自動車利用意識を中心にその結果を示した。

2. 意識調査の概要

調査は大阪府堺市在住の市民を対象とし、性別、年齢別の免許保有人口比率に従って3000名を無作為に抽出し、調査票の送付、返送は郵送とした。但し、今後の車利用を考える立場から25歳未満の若年層のサンプリング比率を予め全体の 1/3に設定した。その結果、概ね性別、年齢別配布比率に対応した 861の有効票(回収率：28.7%)を回収した(表-1)。

表-1 回答者属性の概要

年 令	回答者比率(%) (配布比率: %)		免許保有率(%)		
	男	女	男	女	計
～18	2.2 (20)	1.2 (13)	42.1	30.0	37.9
19～24	11.5	10.3	79.8	65.2	72.9
25～44	22.4 (22)	15.3 (13)	96.4	63.9	82.8
45～64	15.3 (13)	10.2 (9)	81.1	36.4	63.2
65～	9.4 (7)	2.1 (3)	44.4	0.0	36.4
計	60.9 (62)	39.1 (38)	79.4	52.2	68.8
実 数	524	1860	416	176	592

注) ただし、年齢、性別ともに無記名、不明のものを除く

3. 自動車利用の実態とその意識

(1) 自動車利用の実態

年齢別の利用頻度と主な目的の比率を図-1、図-2に示す。ただし、これらは回答者だけでなく家族を含む免許保有者(有効サンプル数 663)を対象とした結果である。この特徴をまとめると次のようである。

①免許保有者の平均利用回数(回答肢の中央値によ

る重み付け回数)は月16回程度とかなり多い。

②年齢別には、高齢層を除いて年齢とともに回数は増加するが、私用、娯楽や通勤・通学目的では逆に若年層ほど頻度が高くなっている。

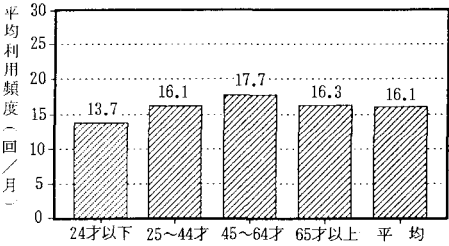


図-1 年齢別の自動車利用頻度

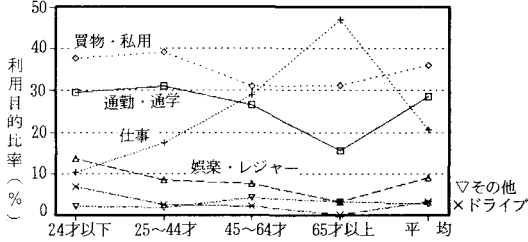


図-2 自動車利用の主目的の構成比

(2) 自動車利用意識の実態

自動車に対する価値観を図-3の結果からみると、日々あるいは必要時の交通手段と考えている人は65%程度、言い換えると他の手段に代替不可能な価値を見いだしている人が35%存在することになる。この傾向は、(65才以上のサンプル数が少ないためこれを除くと)若年層ほど顕著であり、とりわけ車を趣味の対象と考えている人の割合の高さが目立つ。

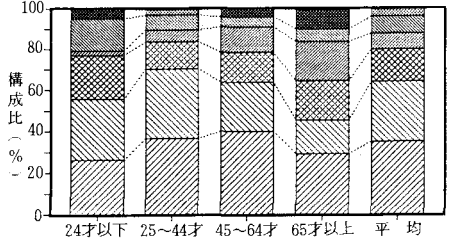


図-3 自動車に対する価値観

Akira KAMIGORO, Takashi NISHIMURA, Yasuo HINO

4. 交通の諸問題に対する意識

(1) 交通の諸問題に対する意識

図-4は、駐車、混雑、事故、環境の諸問題についての深刻度と自らの関与度を年齢別に集計したものである。これより、関与度は問題にかかわらずほぼ一定の値(40%強)となっているが、深刻度については、駐車や事故といった回答者に直接関係する可能性の高い問題で高い値(80%前後)となっている。

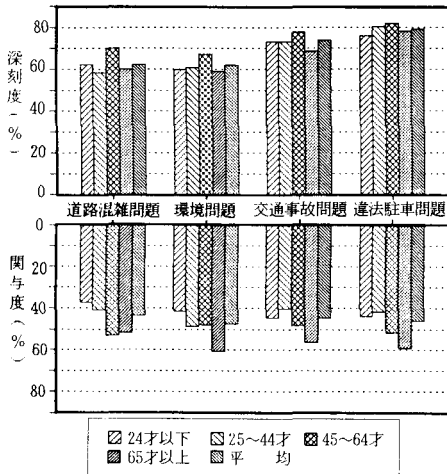


図-4 交通の諸問題に関する深刻度と関与度

(2) 運転行動に対する危険意識

ここでは、とくに路上駐車と速度に関する行動の危険意識をみてみた(図-5、図-6)。但し、これらの結果は、各項目の選択肢に危険順位を質問し、最も危険であると回答された比率を表したものである。

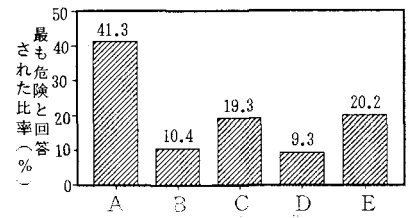
これより、次のようなことがわかった。

- ① 駐車に関しては、自動車の通行を阻害する場合の危険意識が高い反面、生活道路、歩道やバス停付近など人(歩行者)の阻害をもたらすような場合の危険意識は低いという車本位の傾向がみられる。
- ② 速度に関しては、駐車の場合とは逆に歩行者との混在を危険と考える傾向にある。一方、高速道路等での高速走行についての危険意識はそれほど高くない結果となったが、事故被害についての意識とも併せて、その内容を検討する必要がある。

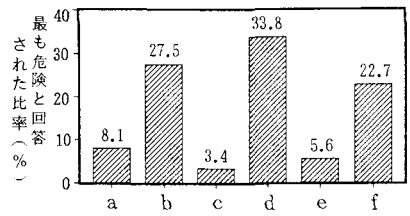
(3) 車利用の抑制に対する意識

ここでは、混雑税、環境税、賦課金の徴収と総量抑制の4つの施策について、その知名度と許容度を質問したところ、税等の費用負担は知名度も高くな

く(20%未満)、施策導入をやむを得ないとする許容度も低い(20%)が、総量抑制は知名度、許容度ともに比較的高い値(約45%、約30%)となった。

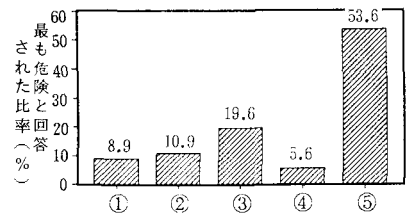


A: 重交通量道路 B: バス通行2車線道路 C: 商店街付近の道路
D: 狭幅員の道路 E: 公園・学校周辺道路



a: 歩道乗り上げ b: 多車線道路車線上 c: 駐車場出入口付近
d: 交差点付近 e: バス停留所付近 f: 横断歩道付近

図-5 路上駐車に関する危険意識



①: 120km/h(高速道路) ②: 100km/h(都市高速) ③: 80km/h(幹線)
④: 50km/h(歩道付地区道路) ⑤: 40km/h(歩道無生活道路)

図-6 走行速度に関する危険意識

5. まとめ(今後の車利用の動向)

車やその利用に関する意識調査の結果、

- ① とくに若年層を中心に、「車に交通手段以外の付加的価値を見いだす」傾向があり、他の手段による代替が難しくなってきたと考えられる、
- ② 人に対する意識よりも車同士の意識が高い、
- ③ 高速走行を危険とする意識がそれほど高くない、などの傾向がみられ、さらに今後の車利用の動向を考え併せると、車利用がますます増加する傾向にあるのも事実のようであるが、総量抑制等の施策が受け入れられる可能性もあることから、今後ともその具体的な導入策の検討が必要となろう。

最後に、本研究にあたって、ご協力頂いた堺市交通安全対策課の各位に記して感謝の意を表します。