

TDM 施策のためのマイカー利用者の交通機関選択に関する意識構造分析

九州産業大学 学生会員○ 真子 知子
 九州産業大学 正会員 辰巳 浩
 九州産業大学 非会員 久保 勝昭
 九州産業大学 非会員 久保田貴志

1. はじめに

近年、TDM施策が注目され、P&Rをはじめ、様々な社会実験が行われているが、それらすべてが必ずしも成功しているとはいえないのが実情である。その原因のひとつとして、TDMの対象となるドライバーの意識構造把握の不十分さが挙げられる。

そこで本研究では、マイカー利用者のマストラへの転換に着目し、アンケート調査によりその意識構造を把握することを目的とする。なお、本稿では、休日の私用目的を対象とするものとする。

2. 調査の概要

調査は、中心商業地区である福岡市天神地区を対象としインタビュー調査を実施した。

ここで、私用目的のサンプルのみを抽出した結果、サンプル数は305であった。またアンケートの内容は、個人属性・訪問目的・交通機関の利用実態および利用意識等についてである。調査の概要を表-1に示す。

表-1 調査の概要

アンケート実施日 (第1回)	2000年10月21日 (土曜日)
〃 (第2回)	2000年11月 3日 (祝日)
天候	両日ともに快晴
調査実施場所	・アクロス福岡前 ・警署公園 ・福岡市役所前 ・郵便局前 大丸前・三越前 天神周辺駐車場
対象者	高校生以上
調査方法	インタビュー
アンケート総票数	351票
私用目的者総票数	305票
自動車利用者総票数	157票
マストラ利用者総票数	148票

3. 交通機関の利用意識

マイカー利用者・マストラ利用者別に交通機関利用理由について集計した結果は表-2・3に示すとおりである。ただし、ここでは複数回答が含まれている。

表-2 マイカー利用者の利用理由

マイカー利用理由	サンプル数 (157票)	割合
費用が安い	16	0.038
時間がわからない	15	0.036
時間が左右されない	34	0.082
自宅近くに駅・バス停がない	36	0.086
立ち寄るところがある	45	0.108
荷物が多い	53	0.127
人ごみに巻き込まれない	27	0.065
タバコが吸える	40	0.096
楽だから	68	0.163
いつも利用している	65	0.156
その他	18	0.043
合計	417	1.000

表-3 マストラ利用者の利用理由

マストラ利用者	サンプル数 (119票)	割合
費用が安い	9	0.031
時間がわからない	18	0.063
便利	48	0.167
渋滞しない	21	0.073
駐車料金が高いから	21	0.073
駐車場が少ない	2	0.007
定期券が利用可能	42	0.146
いつも利用している	56	0.195
バス停・駅から近い	42	0.146
自動車の所有なし	23	0.080
その他	5	0.017
合計	287	1.000

これらの表より、両利用者ともに「いつも利用しているから」の割合が高いことがわかる。また、マイカー利用者では、「楽だから」・「荷物がが多い」の割合が高いのに対し、マストラ利用者では、「定期券が利用可能」・「バス停／駅から近い」の割合が高い。

4. 定期券所持者について

前節の結果を踏まえて、普段、通勤・通学で定期券を利用しているサンプルを抽出し、交通機関別の割合を示すと、図-1のとおりである。

この結果から、定期券所持者は、マイカー利用に比べてマストラ利用の傾向が強いことがわかる。

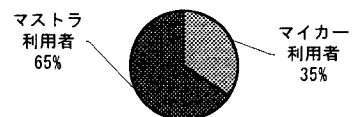


図-1 定期券所持者の交通機関割合

5. 費用面からみたドライバーの意識構造

被験者の回答にもとづき、マイカー利用者が天神へ来ることにかかるおよその費用（ガソリン代・駐車代・高速代）とマストラとの費用を比較すると、マイカーにかかる平均費用は1225円、マストラにかかる平均費用は719円であり、マイカーを利用する費用はマストラに比してかなり高い結果となった。しかし、マイカーの場合には、家族などが同乗しているケースが多く含まれていると考えられる。そこでサンプルごとに、マイカー利用にかかる費用を乗車人数で除した金額を算出し、マストラの費用と比較したものを表-4に示す。

その結果、両者の平均金額を比較すると、マイカーを利用した場合の方が安いことがわかった。そこで、サンプルごとに、マイカーとマストラでどちらの費用の方が高いかを求め、その割合を示すと図-2のとおりである。

図より、半数近くのドライバーがマストラよりも費用がかかることを認識しているにもかかわらず、マイカーを利用していることがわかる。

表-4 個人での費用の比較

	平均費用(円)
マイカー利用	660
マストラ利用	719

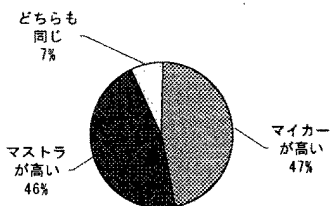


図-2 マイカー利用者の費用に対する意識

次に、「今よりもマイカーにかかる費用がどのくらい高くなるとマイカー利用をやめるか」という質問を行い、上記でマイカーが高いと認識しているサンプルのみを用いて分析を行った。そこで、サンプルごとにマイカー利用にかかる費用と、ここでの質問より得た金額を足し合わせ、それを乗車人数で除すことで、マイカー利用費用の上限値を算出した。さらに、その上限値をマストラ利用時の費用で除すことで、マストラに対するマイカー費用の上限比を求めた。算出された上限比の累積分布を図-3に示す。

図より、マストラの費用に比してマイカーの費

用が2倍になると約80%のドライバーがマイカー利用をやめることがわかる。

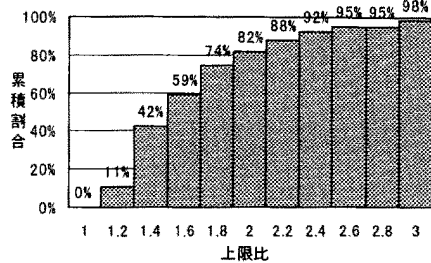


図-3 マイカー利用費用の上限比

6. マイカー利用をやめた場合の行動について

ここでは、例えばロードプライシング等により、マイカー利用費用が上昇した場合を想定し、その際のドライバーの行動についてアンケート調査を行った。結果は図-4に示すとおりである。

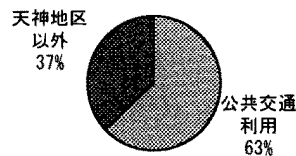


図-4 マイカー利用をやめた場合の行動

図より、公共交通機関へ転換すると答えたドライバーは63%であった。しかしながら、37%のドライバーは他の商業地区へ目的地を変更すると答えている。

7. おわりに

本研究の成果をまとめると、休日の私用目的のマイカー利用者をマストラへ転換させるための方策としては、平日の通勤・通学における定期券利用を推進することが効果的であるといえる。

また費用の面からドライバーの意識構造を分析した結果、半数近くのドライバーがマストラ利用時よりも費用が高いことを認識しながらもマイカーを利用していることが明らかとなった。

さらに、ロードプライシング等により、マイカー費用を上昇させる施策を講じることにより、マストラへの転換を図ることに關しては、対象地区以外へ目的地を変更するドライバーが1/3強存在し、こうしたことが都心部の地盤沈下につながる恐れもあることから、慎重な判断が必要となるといえる。