

IV-45

短距離自動車通勤者の自転車利用への転換可能性について

秋田大学 学生員 ○桜井 淳
 秋田大学 正会員 浜岡秀勝
 秋田大学 フェロー 清水浩志郎

1. はじめに

現在、日本の自動車へ依存した生活は短距離移動の際も自動車を利用する人が増加し、人口10万人以上の都市部における乗用車の移動距離が5km未満の割合は全体の約4割を占め、自動車交通にさらなる悪循環を及ぼし、渋滞の悪化を招いている。

日本において自転車を利用するのは、主に買い物をする主婦と、通学に利用する中学生、高校生の自動車免許を持たない人たちで、自動車免許を持つ成人男性の利用が少ないのが現状である。よって成人男性が交通機関として自転車を利用することにより自転車交通の位置付けを向上させることが、これからの日本の自転車利用の促進にとって重要な要素であると考えられる。

そこで、本研究では自動車・自転車利用者が自動車・自転車利用に関するメリット・デメリットをどのように認識しているのか、または、自転車への転換においてどのような働きかけが有効であるのか考察することを目的とする。

2. 調査概要

本研究において、自動車・自転車の利用意識を把握するために、調査手法としてアンケートを用い、概要は表1に示す。

表1 調査概要

調査日	2002年12月下旬
対象者	秋田市内の会社員・公務員
データ数	452人 (男性73%、女性26%、不明1%)
調査方法	マンションへのポスト投函 社員寮、宿舎への訪問配布 一般家庭への訪問配布 県庁・市役所の駐輪場での手渡し
配布枚数	1306枚
回収率	34.6%

(1)通勤時の自転車利用状況の把握

図1に示すように、自転車利用にとって体力的な負担が少ないとされる勤務先が5km未満のサンプルを抽出した場合、自動車通勤者は1kmから一定の割合で増加する。しかし自転車通勤者の距離分布に

よると5km以上の通勤が11%を占めることから、自転車の利用可能距離は5km以上あると考えられ、5km未満での自動車通勤の必要性は少なく自転車利用転換の必要性がある。

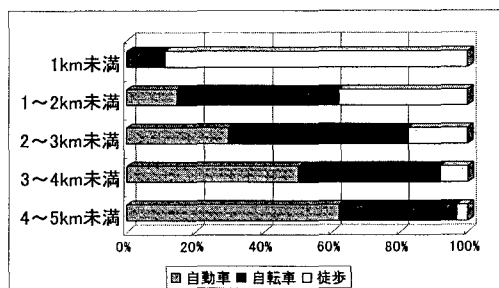


図1 勤務先が5km未満の場合の通勤手段分担率 (236サンプル)

(2)自動車通勤者と自転車通勤者の自転車利用の許容気象条件

自動車通勤者と自転車通勤者での日常生活において自転車が利用できる気象条件を図2に示した。自動車通勤者では全てが晴天・曇天時のみの利用に対し、自転車通勤者では季節を肌で感じたり、自動車の渋滞を避けるために降雪時にも自転車を利用する。このような許容気象条件の違いが自動車通勤者にとって自転車を利用できない原因ではあるが、晴天・曇天時での自転車利用への転換については十分可能性があると考えられる。

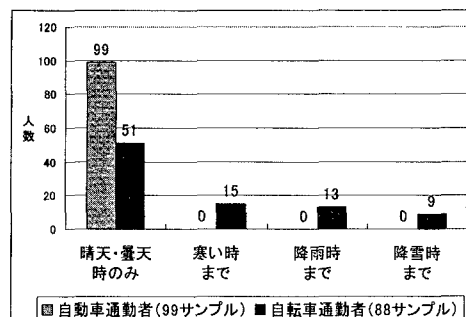


図2 自転車利用の許容気象条件

3. 自転車利用の許容気象条件と自動車・自転車利用意識の関連性

自転車利用の許容気象条件の範囲と、自動車・自転車のメリット・デメリットの認識に関連性があるのではないかと考え、特徴的であったものを一例として図3に示した。図3は自動車のデメリットである「維持費がかかる」に関しての認識である。一般的な見識としては自転車利用許容範囲が高くなるにつれ自動車のデメリットに肯定的な意向を示すと考えられるが、この場合は自動車のデメリットの認識が低いことから荒天時の自転車利用と自動車維持費の問題との結びつきは低いと考えられる。

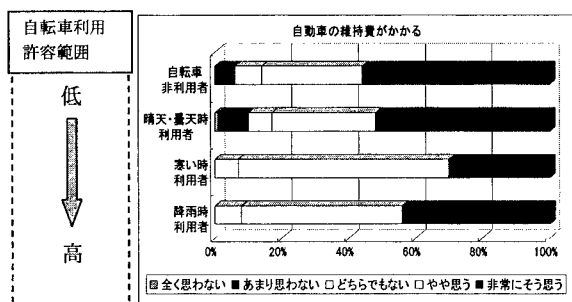


図3 自動車デメリットの認識

4. 意識変化・行動変容の関係と働きかけの順位付け

調査項目は、主に自動車、自転車の利用意識と、渋滞（社会的ジレンマ）、経済損失・損失時間（個人的損失）、環境（公共的利益）、健康（個人的利益）に関する情報を提示する前後での各情報に対する意識と、それらの情報によって自転車を実際に利用するのかについて、「全く思わない」から「全くそう思う」までの5段階で回答を要請した。

ここで、意識変化とは与えられた情報に対する前後での印象の変化を示し、行動変容とは情報取得前後の自転車利用意向の変化を示す。

図4に示した情報定時前後での意識変化・行動変容については、損失時間の提示を除いて、意識がプラスへ変化した場合にそれに続く数値で行動もプラスへ変容する傾向があった。

損失時間の意識変化に関しては、情報提示前の時点で、対象者が損失時間を過大評価していたために、提示後に自分にとって許容範囲であったことから意識がマイナスへ変化したと考えられる。

それぞれの行動変容の得点から判断すると、自転車利用転換への働きかけとして健康、環境問題、渋滞、損失時間の順に有効であるという結果を得た。

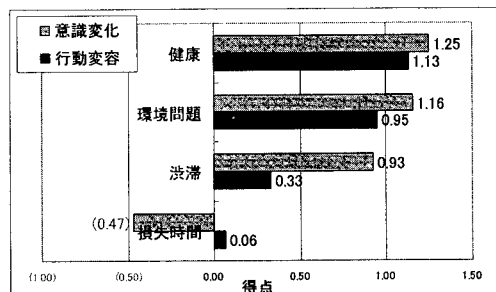


図4 自転車通勤者に対する情報提示前後での意識変化・行動変容の得点

5. 転換の可能性が高いと考えられる属性の検証

情報提示前は自転車利用に対して否定的であったが、情報提示後に肯定的な意向を持った属性の特徴を取り上げると、年齢は40代半ばから50代半ばであり、「環境によい」「コストがかからない」といった自転車のメリットを十分理解している反面、「体力的な辛さがある」「荷物が多いと不便である」といった自転車に対する不満も他の人より強い傾向がある。自動車のデメリットに関しては「維持費がかかる」「事故を起こす危機感」といった認識が強い傾向がみられた。また、女性については否定的な意識が情報提示の前後で変わらない傾向があった。

6. おわりに

本研究では、渋滞、環境問題、健康などについての情報提示によって、自動車・自転車の利用意識の変化や行動変容を把握した。しかし、これらの情報を一度に提示することによって、本来単一では効果的である働きかけが、他の情報と同時に提示することによって効果が半減する可能性がある。よって、今後は情報提示の組み合わせや方法などを考慮した働きかけが重要となるのではないかと考える。

参考文献

- 1) 藤井 聡、小畑篤史、北村隆一；社会的ジレンマ解消のための心理的方略、第26回土木計画学研究発表会講演集
- 2) 竹内大一郎、室町泰徳、原田昇、太田勝敏；社会的ジレンマからみた路上駐車問題に関する研究、第26回土木計画学研究発表会講演集