

学生時代の自動車移動経験と意識が現在の自動車運転動機に与える影響に関する研究

東北工業大学大学院 学生会員 ○村山 拓
東北工業大学 正会員 泊 尚志

1. はじめに

子育て世帯の多くは、子育てに十分な間取りや広さの住宅を求めて居住地を選択している¹⁾。その際、子育て世帯の多くは、居住地として都市郊外部の集合住宅や戸建住宅を選択する傾向にある²⁾。そのような都市郊外部では移動を自動車に頼る傾向があり、特に子育て世帯では自動車の交通分担率が高いことが明らかになっている³⁾。これについて子育て対象の子どもに着目すると、幼少期から親が運転する自動車が主な移動手段であると考えられる。したがって、このような子どもたちは幼少期から自動車移動の機会が多く、自動車移動がいわば当然という感覚を比較的持ちやすいことと推察する。また、このような子どもたちは将来青年期を迎えるときに自動車の保有や利用を比較的選択しやすいことも推察される。

以上から、本研究では、子供時代の中で振り返ることが比較的容易である学生時代に着目し、学生時代の自動車移動の経験と意識が現在の自動車運転動機に与える影響について考察することを目的とする。

2. 既往研究の整理

自動車の保有に関する知見として、桑野ら⁴⁾は地方都市の郊外部を対象に自動車の保有と利用実態について調査し、世帯の自動車保有率は高く、また、ほとんどの世帯で自動車を複数所持していることが明らかになった。自動車依存に関する知見として、中道ら⁵⁾は、大都市圏の都心部では転居行動を通じた自動車依存の抑制を望めるとしたが、地方都市などでは、郊外部への定住意向が強いため、転居行動を通じた自動車依存の抑制は有効ではないと示唆している。横山ら⁶⁾は、運転削減のためには加齢に加え、ライフサイクルステージの変化と居住地・公共交通手段の組み合わせの必要性を定量的に示した。

以上に見られるよう自動車依存に関する知見は既往

研究にも見られるが、学生時代の自動車移動の経験に着目したものは見当たらない。そこで本研究では学生時代の自動車移動の経験と意識に着目する。これが青年期の自動車の保有や利用を選択する要因として考えられるかを考察する点に特徴がある。

3. 調査対象地域・調査概要

本研究では学生時代の自動車移動の頻度と意識、および青年期に自動車を運転する際の動機を明らかにするために意識調査を実施する。調査対象は宮城県の仙台都市圏とする。仙台都市圏では、仙台市内の郊外部と仙台市の周辺の市町村に子育て世帯が多く居住している。本研究では、その中でも子育て世帯の居住割合が高い富谷市の成田地区・明石台地区・杜乃橋地区、名取市の増田地区・杜せきのした地区、仙台市太白区の富沢地区を調査対象とする。富谷市は鉄道が通っていない地域として、名取市と富沢地区は鉄道が通っている地域として選択している。

配布は、対象地域内で無作為に抽出した世帯に調査票を配布し、郵送で回収した。なお、回答は世帯内で最も若い有職者に依頼した。配布は2019年12月23日に実施した。配布部数は2,000部、回収部数は287部であり、回収率は14.4%となった。質問項目は、基本属性に加え、現在の自動車運転動機と学生時代を振り返った際の自動車移動の経験と自動車移動に対する意識とし、主に5件法を用いた。

4. 現在の自動車移動

本研究の調査対象地域別の自動車移動について集計したところ、全体の約4割が毎日運転していることがわかった。富沢地区と名取市は共に鉄道が通っている地域ではあるが、運転回数に違いが出る結果となった。両地域の鉄道にはJRと地下鉄の違いがあり、自動車移動より地下鉄での移動の方が便利と感じてい

キーワード 地域都市計画, 自動車移動, 運転動機

連絡先 〒982-8577 宮城県仙台市太白区八木山香澄町 35-1 東北工業大学 TEL 022-305-3533

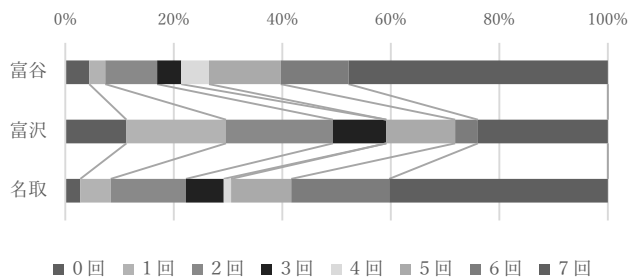


図-1 現在の1週間の自動車運転回数

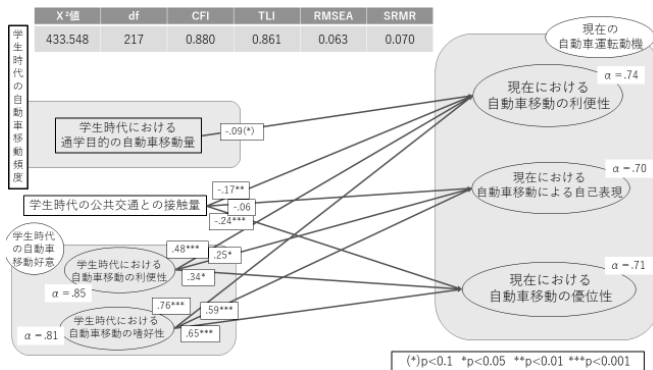


図-2 学生時代の自動車移動の経験と意識が現在の自動車運転動機に与える影響

る人が多いと考える。また、鉄道が通っていない富谷市では、1週間の自動車運転回数が多いことが明らかとなった(図-1)。また、自動車の運転目的として、運転回数が多いほど通勤のために利用していることがわかった。富沢地区では運転回数は他の地域より少ないが、通勤目的での自動車利用は少なく、買い物や私用のために利用している世帯が多い傾向であった。そのため、富沢地区の一部世帯において、自動車の利用回数が少なく、日常生活において自動車移動に頼りきっていないことが考えられる。

5. 学生時代の自動車移動経験と意識が現在の自動車運転動機に与える影響

次に、学生時代の自動車移動の経験と意識が現在の自動車運転動機に与える影響について分析した(図-2)。共分散構造分析を行った結果、学生時代の自動車移動の経験が現在の運転動機に与える影響に関しては、通学目的の自動車移動が多いほど運転動機の利便性が低くなることが明らかになった。学生時代の自動車移動に対する意識は、自動車移動が便利だと学生時代に感じていた人ほど、現在の運転動機が高くなることが明らかになった。また、自動車移動に対する嗜好性も同様

に意識が高い人は現在の運転動機が高くなることが明らかになった。逆に、学生時代の公共交通利用が多い人ほど現在の運転動機は低くなることも明らかとなった。

以上より、自動車に同乗する移動から得られる利便性と嗜好性に対する意識が強いほど、実際に運転をする動機を高くする結果となった。そのため、子どもの頃に感じた自動車の移動に対する意識は、実際に運転することができるようになるまで引き継がれていると考えられる。

6. 結論

本研究では、学生時代の自動車移動の経験と意識が現在の運転動機に与える影響に関して分析を行った。その結果、学生時代の自動車移動の経験が現在の運転動機に与える影響に関しては、通学目的の自動車移動が多いほど運転動機の利便性が低くなることが明らかになった。学生時代の自動車移動に対する利便性と嗜好性に対する意識の強さが現在の運転動機を高めていることが明らかになった。また、学生時代に公共交通の利用が多いほど、現在の運転動機を下げることも明らかになった。

今後は、どのように学生時代の自動車移動に対する利便性と嗜好性を抑制するかが課題である。

参考文献

- 1) 国土交通省(2013) 住生活総合調査
- 2) 中西泰子：都市郊外の子育て活動：郊外第二世代に着目して，明治学院大学社会学部研究所年報，p.45-57，2008年3月
- 3) 国土交通省(2013) 国土交通白書
- 4) 桑野将司・藤原章正・張峻屹：地方都市郊外部における世帯の自動車利用行動の効率性診断，都市計画論文集，No.41-3，2006年10月
- 5) 中道久美子・谷口守・松中亮治：転居を通じた都市コンパクト化による自動車依存低減の可能性—大都市圏における転居前後の交通行動変化分析を通じて—，都市計画論文集，No.43-3，2008年10月
- 6) 横山大輔・谷口守・松中亮治・藤井啓介：運転動機から見た潜在的な自動車運転削減可能性—地方中心都市を例に一，土木計画学論文集，Vol.26，No.3，2009年9月