

地方都市における自動車保有実態の調査

広島大学大学院国際協力研究科 学生会員 ○西野 亨
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 張 峻屹
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 藤原 章正
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 岡村 敏之

1. はじめに

自動車の必要性の高い地方都市に着目して、自動車起源の CO₂削減政策を提案するための基礎分析として、地方都市における保有・更新・使用に関する調査を行い、自動車の保有に関する現状分析を行う。

2. 自動車の保有と使用に関する調査の概要

本研究では地方都市での自動車保有行動の分析を目的としているため、狭域的には地域の中心市街地から離れている地域を、広域的には大都市中心市街地から離れている地域を地方都市ととらえ、広島県内の広島市、呉市、東広島市、廿日市市の郊外部で公共交通機関も利用可能な11ヶ所を対象地域として、現状の世帯の状況と車の保有・使用の状況を回答するアンケート調査を行った。主な調査項目は以下の通りである。

- ・世帯属性（世帯人数、自動車保有台数、住居等）
- ・個人属性（年齢、性別、免許、職業、自動車使用等）
- ・現在およびそれ以前に保有していた自動車属性（車種、排気量、年式、走行距離等）

調査は訪問配布・訪問回収の形式で2003年11月と12月にかけて実施し、573票配布し219票回収した。

3. 地方都市における自動車保有の現状

調査対象のほぼ全ての世帯が自動車を保有しており、1世帯あたりの平均保有台数は1.48台で、広島県の1世帯平均保有台数1.10台よりやや多かった。

(1) 世帯属性と保有台数の関係

全体の約6割の世帯が1台保有であり、複数台保有の世帯の中では2台保有する世帯が最も多く8割を占めていた。世帯が保有する自動車台数は、世帯人数よりも世帯内の免許保有者数に強い関係があり、免許保有者の約9割が自分で自由に使える自動車を保有している。世帯内での免許保有者数と自動車保有台数との関係を図1に示す。

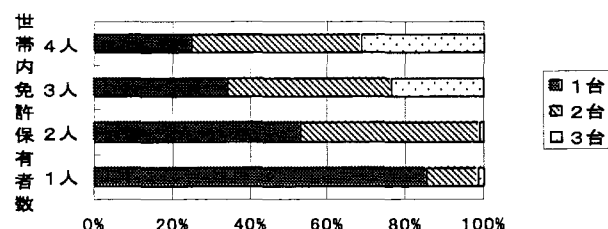


図1 世帯内免許保有者数と自動車保有台数

(2) 世帯のライフサイクルと保有状況の関係

世帯主の年齢と、世帯人数と自動車保有台数との関係（図2）（図3）および個人・世帯属性の調査結果から、表1に示すようなライフサイクルの各段階での保有形態の移行が見られた。

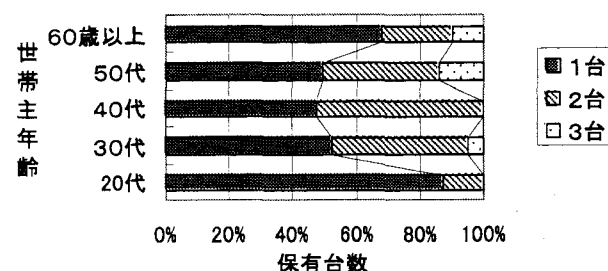


図2 世帯主年齢と自動車保有台数

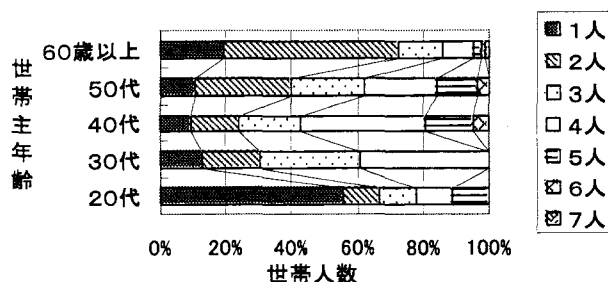


図3 世帯主年齢と世帯人数の関係

表1 ライフサイクルと保有状況の変化

世帯主年齢 (世帯年齢)	世帯の変化と保有状況
20代	就職し、自分の収入で購入できる排気量の小さい自動車を保有する。
30代	結婚し世帯人数が増え、家族向けの自動車に変更
40代	世帯人数や免許保有人数が増え自動車保有台数が増える
50代	子供が家を出て、夫婦2人世帯になるが、複数台保有し2人で使用する。
60代	年をとって活動が減り、自動車を複数台保有する意味がなくなり1台に戻る。 または、子供と同居し複数台の自動車を保有し続ける。

4. 地方都市における自動車使用状況

(1) 更新による使用状況の変化

現在およびそれ以前の保有自動車の走行距離を比較すると、現在保有している自動車のほうが走行距離が長く、自動車使用の増加が見られる（表2）。

表2 過去と現在の保有自動車別平均年間走行距離

自動車	過去保有	現在保有
年間走行距離(km/y)	12,249	14,854

(2) 自動車排気量と平均年間走行距離との関係

平均年間走行距離を排気量別に比較すると、軽自動車を除くと排気量の大きい自動車ほどよく使用されていることがわかる（表3）。

表3 排気量別平均年間走行距離

排気量	平均年間走行距離(km/y)
～660cc	14,126
660cc～1500cc	10,492
1500cc～2500cc	14,999
2500cc～	17,384

(3) 低公害車と普通車の平均年間走行距離

自動車グリーン税制の導入された平成13年以降に購入された自動車を低公害車とした場合、保有自動車の約3分の1が低公害車であった。低公害車とそれ以外の自動車（普通車）の平均年間走行距離を比較すると、低公害車のほうがより長くなっており、燃費や走行性能がよい低公害車の普及が排出ガス削減にそのままつながるわけではないことが示される（表4）。

表4 低公害車と普通車の平均年間走行距離比較

	平均年間走行距離(km/y)
普通車	8,428
低公害車	10,642

5. 自動車の更新による排気量選択の変化

過去に保有していた自動車と現在保有している自動車の排気量を比較した場合、ほぼ同程度の排気量の自動車を選択している（図4）。

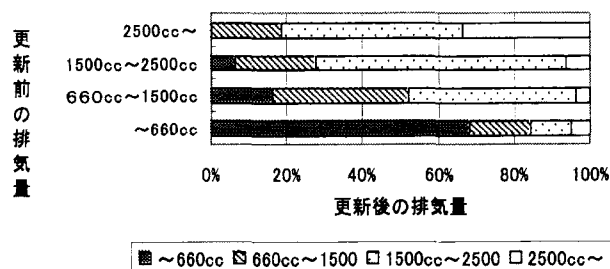


図4 自動車更新時の排気量選択

また全体的に見ると、以前に保有していた自動車よりも排気量が小さい自動車を選択し保有している現状が見られた（図5）。

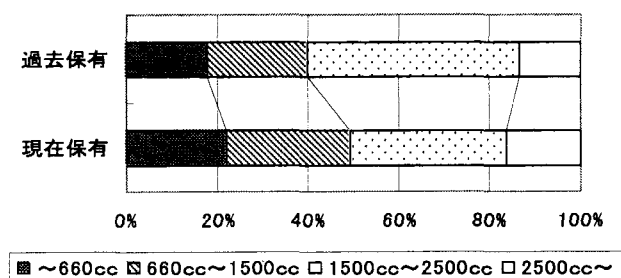


図5 過去と現在の排気量割合

また、低公害車と普通車の排気量を比較した場合、低公害車のほうが普通車よりも排気量が小さいものを選んでいくことがわかる（図6）。これらは最近の自動車の性能上昇に伴い排気量が小さくとも満足な性能を得られるようになったからだと考えられる。

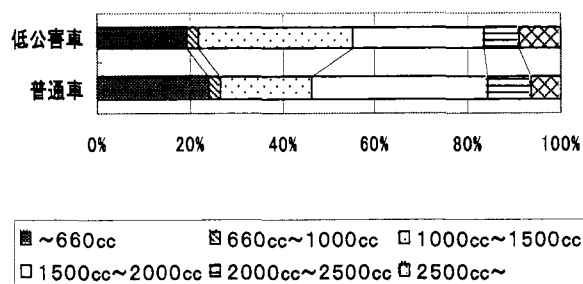


図6 低公害車と普通車の排気量比較

6. まとめ

世帯ごとに自動車の保有台数や排気量などに保有パターンが存在し、自動車更新時に世帯に大きな変化がない限り、同じ保有パターンを維持しようとする傾向が見られた。また、近年の自動車性能の向上に伴い、更新時の車種選択において、その時点に保有していた自動車より少し小さい排気量を選択し、普通車よりも低排出ガス車を選択する傾向が見られた。このことから、低公害車の普及という視点からみると、排出ガス削減による環境負荷低減が進んでいると言える。一方で、低公害車の普及とともに年間走行距離が増加する傾向も明らかとなった。このことから、1台当たりの削減量と自動車使用の増加という双方の要因のバランスを考えて、対応策を講じなければならない。