

社会基盤整備水準と時間利用パターンとの関係

広島大学大学院国際協力研究科 学生会員○大後戸勝

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

1. はじめに

戦後の経済成長に伴った所得の向上、余暇時間の増加、女性の社会進出により、時間の使い方や生活パターンなど人々のライフスタイルが大きく変化し、人々の欲求はより高次な価値へと移り変わり、効率よりもゆとり、便利さよりも美しさ、静かさを指向する傾向が強まっている。人々の生活や経済活動を支えるための社会基盤整備は限られた財源の中で、その効率性や透明性などが問われている。そのため、社会基盤整備が人々の生活にどの程度影響を与えているのか、どう活用されているのかを明らかにする必要がある¹⁾。また、社会基盤整備の本来の目的はクオリティ・オブ・ライフを向上させることにある。そのため、社会基盤整備が QOL に与える影響を定量的に計測する方法が必要となっている。

2. データの概要

本研究では人々の生活状況を把握するために、総務省が平成13年10月に行った平成13年度社会生活基本調査（調査 B）の結果を用いる。調査の概要を表1に、調査内容を表2に示すまた、本研究では元々62種類の活動を自宅内活動、自宅外活動（仕事、学校、医療、生活必需、買い物、自由、移動）、計8種類の活動に分類し分析を行った。

また、今回の調査で得られたサンプルの属性を図1に示す。図1より、性別、年齢ともにサンプルの構成比に偏りは見られない。職業については、会社員が3割強、専業主婦・パートが2割弱を占め、学生・無職が1割前後となっている。自動車保有に関しては8割強の人が自動車を保有している。また、地域に関しては人口の多い関東・近畿のサンプル比率が高いことが分かる。

表1 調査の概要

調査実施期間	平成13年10月5日～13日（9日間）
調査地域	47都道府県
調査対象	10歳以上の世帯員
サンプル数	4000世帯（19398人・日）

3. 時間利用パターンの特徴

個人毎に集計した平休日の時間配分のネット値と、平休日の各活動遂行確率を表3に示す。表3より、平休日ともに自宅活動が最も活動時間が長く、平日は就業・学校で多くの時間を過ごしていることが分かる。しかし、休日になると就業・学校を除く活動に長い時間を費やしていることがわかる。また、就業・学校・医療活動の遂行確率は平日のほうが高く、買い物・自由活動では休日での遂行確率が高くなっている。これは、週末は就業・学校以外の自由な時間が増えるため、その自由に使える時間を使って医療・買い物・生活必需・自由活動を行っていると考えられる。一方で、移動時間長は休日のほうが平日よりも長いことから、休日は自宅よりも遠い場所で活動を行う傾向があることがわかる。

表2 調査内容

全ての世帯員に関する事項	出生の年月日、世帯主との続柄、在学、卒業等教育又は保育の状況
10歳以上の世帯員に関する事項	世帯員番号、活動の記入日、性別、配偶者の有無 普段の介護の状況、活動日の天候 携帯電話やパソコンの使用状況、1日の生活時間配分の状況（24時間）
15歳以上の世帯員に関する事項	普段の就業実態、仕事の種類 普段1週間の就業時間
世帯に関する事項	都道府県番号、世帯番号、住居の種類 世帯の年間収入、介護支援の利用状況、不在者の有無

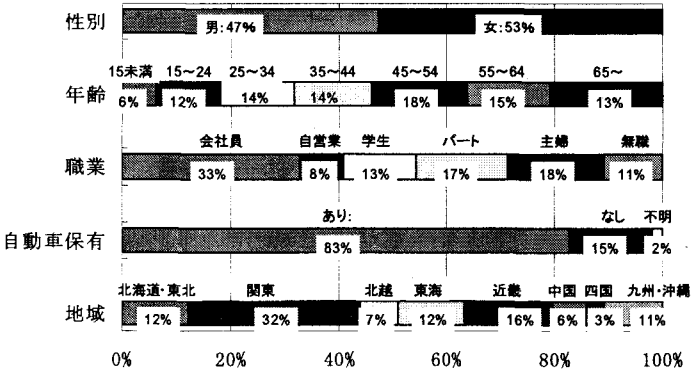


図1 サンプル属性

表3 時間利用パターンと活動遂行確率

	活動時間ネット値(分)		活動遂行確率	
	平日	休日	平日	休日
就業	480	427	53%	32%
学校	357	251	11%	5%
医療	116	140	9%	6%
買い物	64	86	33%	43%
生活必需	49	68	6%	5%
自由	141	195	70%	75%
移動	89	106	74%	62%
自宅	944	1030	100%	100%

ネット値：当該活動をしなない人を除いた活動時間の平均値

表4 自家用車の有無と時間利用パターン(ネット値)

	自家用車あり		自家用車なし	
	平日	休日	平日	休日
就業	484	428	457	416
学校	361	252	323	244
医療	112	141	126	128
買い物	64	87	66	81
生活必需	48	71	56	61
自由活動	139	197	150	185
移動時間	88	107	89	97
自宅活動	928	1020	1027	1087

次に、自家用車の有無による活動時間配分状況を表4に示す。表4より、自家用車を保有している人は自宅活動の時間が自家用車を保有していない人に比べて短く、自宅外での活動時間が長いといえる。つまり、自家用車を保有する人の方が自宅外活動選択の幅が広いことを表している。

4. 時間利用パターンと社会基盤整備水準の関連性

平休日別活動時間と社会基盤整備水準との χ^2 検定の結果を表5に示す。整備水準は都道府県の人口や面積により大きく異なることが考えられるため、人口で除し基準化したものを用いた。

表5 活動時間と社会基盤整備水準との関係

	整備分野	整備水準	就業	学校	医療	買い物	生活必需	自由活動	移動時間	自宅活動
平日	交通	高速道路	**	**		**			**	**
		国・都道府県道	**	**		**	**		**	**
		市町村道	**	**		**	**		**	**
		鉄道の営業キロ	*	**		**	**		**	**
	医療・福祉	鉄道駅数		*		**	**		**	**
		病院数	*	*		**	*	*	**	**
休日	交通	ホームヘルパー数	**	**	*	**	**	*	**	**
		デイサービス施設	**	**	*	*	**	**	**	*
		図書館	**	*		*	*		**	*
		都市公園	*			**	*		**	**
	医療・福祉	高速道路	**	*		**	*	*	**	**
		国・都道府県道	**			**	**	*	**	**
	交通	市町村道	**			**	**		**	**
		鉄道の営業キロ	**	*		**	**		**	**
		鉄道駅数	*			**	**	*	**	*
	医療・福祉	病院数	*	**	*	**	**	**	**	*
		ホームヘルパー数	**	**	*	**	**		**	*
	レクリエーション	デイサービス施設	**	**		**	**	**	**	*
		図書館	**			**	*	**	**	**
		都市公園	**		*	**	**		**	**

↑：整備水準が高いと活動時間も長い
↓：整備水準が高いと活動時間が短い

** 1%有意

* 5%有意

サンプル数：平日 7225 休日 12173

表5より、整備水準が各活動に与える影響が異なること、平日と休日とで整備水準が活動時間に与える影響が異なることが分かった。交通分野の整備水準が高い地域では自宅外活動が長い傾向にあるという結果が出た。これは、誰でも移動しやすい交通環境を提供することによって自宅外活動を誘発することが出来ることを示している。また、交通分野の整備は休日における自由活動との関係が強く、移動時間を削減するということがいえる。医療福祉が時間利用に与える影響は平休日ではあまり変化しない。また、活動と整備水準との相関をとると、整備水準が活動に与える影響は交通、医療福祉、レクリエーションの順に大きいことが分かった。

5. 結論

人々の時間利用パターンは平休日大きく異なること、自家用車保有の有無が活動選択の幅に影響を与えていることが分かった。さらに、平日と休日で社会基盤整備が活動遂行に与える影響が異なることを明らかにし、社会基盤整備の状況が人々の時間利用パターンに影響を与えていることを確認した。

参考文献

- 1) 張峻屹・黒水健：多項線形効用関数に基づく個人時間配分モデルに関する基礎的な研究，2002年度第37回日本都市計画学会学術研究論文集，pp.121-126.