

自動車所有及び使用に関する要因について

堀 洋道

(東京都非常勤研究員)
(東京工業大学)

1 はじめに

高度経済成長政策にもとづく産業活動の活発化は社会経済構造の大きな変化を生み、人口や産業の都市への集中という現象を生み出した。急速にふくれた人口は東京におさまり切れずに、周辺部へのスプロール現象を示している。そして、職場と住居との間の距離が遠くなり、朝夕に集中する出勤、帰宅のための輸送の問題を生む。

輸送の需要増大は自動車の役割を増大させ、その大量化と集中化をももたらす。かくして急増した自動車は、今や交通事故、大気汚染、騒音・振動などの発生源としてその対策が望まれるようになった。車には最適密度があり、清水氏の推計によれば、東京では40万台が限度であるのに現在では5倍の200万台を突破している状況である。また、自動車は動いているにせよ動かないにせよ空間を占拠しているのであり、ある予測によると、東京の自家用車所有が4.6人に1台、世帯でいえば76%の保有率になると予想される1985年には、東京の面積の43%と半分近くを占めるという計算になるそうである。

自動車問題の解決は道路建設が立ちおけているから発生するという見解がとられてきたが、道路ができればまたさらに車が増えるわけで、実際はいつまでも事態はよくなるであろう。道さえできればよくなるという考え方の一例が、大原交差点の立体交差の建設であった。これにより、交通渋滞がなくなり、その結果排気ガスによる汚染も少なくなると期待されたが、実際は交通量は27%も増え、CO濃度は以前の2倍近く増えたのである。

このような状況では、小手先の対策では問題は解決しないらしいということは徐々にわかりかけている。考えられる対策は一口でいえば自動車を減らすことである。別のいい方をすれば、大量輸送機関を中心とした交通体系の再編成で、大量輸送機関の魅力を増し、相対的に自動車交通量を減らすということであろう。

米国商務省はすでに1967年、自動車公害を少なくする

ため、車両と燃料の改善のほか都市における自動車使用そのものを少なくする方法をいくつかのケースで検討している。(「人間環境の諸問題」より)

さて、われわれも自動車を少なくするということの重要性を主張するものであるが、それに関連する交通政策や交通システムの理論は専門家にまかせるとして、本稿では、自動車の保有や使用に関して、2、3の意識調査を通して、実態とそれに寄与する要因について考察を進める。

さらに、自動車使用の実態や要因の分析を基礎に、大量輸送機関への自動車保有者の移行の可能性について述べる。

2 自動車に関する要因

ある調査では、成人100人の中で、28人は自動車をもっており、46人が欲しいと考え、残り26人が欲求をもたない。欲求のない人のうち20人は購買層へかわる可能性をもっているという。現在、車をもっている人の4分の1はそれまで欲しいと思っていたともいう。

NHKのモータリゼーション調査では、今車をもっていない人で、欲しいという人が46%、欲しくない人が51%であった。欲しくない人にさらに圧力をかけて、事故が大幅に減ったらどうか、道路事情が好転したらどうか、経済的ゆとりができたかどうかと質問したところ2~3割の人はその時は車をもつと答えている。これらのことから、潜在購買者は相当いるとみてよい。そして、男性の欲望の第1位を占め、とくに、10代、20代の若者では自動車を欲しがめるものは多い。

そして面白いことに、その購入欲求と性格との関連が見い出されている。すなわち、外向性の方が内向性の者より欲求が強いのである。これは購入者而非購入者でもみられる傾向である。別の調査(自動車工業会)では、保有者は非保有者にくらべて、流行関心型や割り切り行動型が多い傾向もみられている。

このようにみえてくると、自動車はイメージ商品であり、イメージの変化により急に欲しくなり、経済的基盤があれば買ってしまおうという特徴をもっている。一度、買ってしまおうと欲望はエスカレートし、より上級車へと目が向けられる。

では、車のイメージはどのようなものであろうか。

日本自動車工業会の乗用車需要分析調査では、7つの因子を得ている。①効用因子（「車は毎日の生活を楽しくさせる」、「家族づれの旅行に車は絶対必要だ」、「車があると空模様を気にしなくてもよい」など）、②阻害因子（「車は人間を怠惰にするだけである」、「車は雑音騒音の製造者である」、「車は健康に悪い」、「車は走る凶器である」など）、③普及因子（「部課長クラスになるとさすがに乗用車をもっている人が多い」、「家がなくても車だけはもっているのが流行だ」など）、④象徴因子（「車をもっている人は地位が高そうに見える」、「高級な場所に遊びに行くとき車がないと恥しい」など）、⑤マニア因子（「車がなければ夜も日も明けない」、「三度の飯より好きだ」など）、⑥あこがれ因子（「車は若者のあこがれである」、「車を乗りまわす身分になりたい」など）、⑦あそび因子（「車はおとなのおもちゃである」、「車はボーイハント、ガールハントに最適だ」など）。因子の面から保有世帯と非保有世帯をくらべると、前者では「効用」、「マニア」、「あこがれ」因子の得点が高く、「阻害」因子の得点が低くなっている。「普及」、「象徴」、「遊び」の因子では差がみられなかった。このイメージは回答者の年齢、車の知識、性格（流行に敏感—無関心）が影響をもっていて、職業、世帯主年収、性格（割切り行動—慎重内省、手まめ器用—物ぐさ不器用）はあまり影響をもっていなかった。

東京都広報室の調査では、自動車は「便利で、必要なものだが危険なもの」であるというものが多く、プラスとマイナスの両面価値をもつのが44%、プラスのみが40%、マイナスのみが14%であった。そして、大通りでの自分自身、それ以上に家族の交通事故の危険は8割近くの人が感じている。

マイナス面の認知が大きくなれば、車への魅力は小さくなるわけで、そのような人は自動車保有傾向、使用傾向は弱くなると思われる。NHK調査で、練馬区のドライバーに対して、圧力をかけて、保有継続傾向の強さを

たずねた。その結果、「経済的に多少の無理がでてきたり、交通事故や道路の混雑が減らなくても車をもっていたい」が69.6%と断然多く、経済的にいま以上の負担がかかればもちたくないという人が10.5%、交通事情や道路の混雑がいま以上ひどくなればもちたくないが12.6%、あまり利用価値がないので手離したいが0.2%であった。それとは別の質問で平均時速が10キロになってもちつづける人が32.9%もいるが、一方20キロ以下になれば手離す人は50%いるのである。

交通事故に出会うという不安は半数以上の人が感じている。その内容は「他の車に追突される」(55%)、「歩行者をはねる」(37%)がもっとも多い。

このような状況をふまえた上で、考えられる対策は、まず第1に取得税などによって保有による経済的負担を大きくすることである。収入よりイメージの役割が大きくなったということは、低収入層でも買えるまで普及したということである。ようやく維持しているという層が多くなっていることでもある。その他の税も加味するとよい。第2に、自動車にかわる魅力的な交通手段を用意しなければならない。それは気楽で、疲労が少なく、自動車保有のコストよりはるかに安いものである必要がある。第3は法的規則をきびしくすることである。交通違反が見つかったとき運が悪かったという程度では困る。その他、東京都内はスピードの出せない現状に合わせて低速車にしてしまうなどということも考えられる。実施に際してはいずれも困難を伴うであろうが、できるかどうかは緊急度と世論の支持の有無にかかっている。

3 自動車使用に関する要因（主に自動車通勤について）

NHKの調査で練馬区の運転者523人に利用目的をたずねたが、通勤、通学39.2%、商売35.8%、買物訪問6.5%、日帰りのドライブ8.8%、家族の送り迎え2.3%で、ほとんどが通勤、通学と商売に使われている。

利用頻度は、「ほとんど毎日」が76.1%、「1週に2、3回」が15.3%で両方で91.4%である。

自動車を持っていて勤め人である人275人に通勤利用頻度をきくと、①「ほとんど毎日」が62.2%（171人）、②「1週に2、3回」が11.6%、③「1週に1回」2.9%、④「1カ月に2、3回」5.5%、⑤「通勤に全く使わな

い」16.4%であった。通勤にほとんど毎日利用している人はそのうちの92.4%が自宅から通勤先まで全部車に乗り放しであり、駅まで乗ってゆくといいものは、(Park and ride と Kiss and ride の両方) 3.6%しかいない。住居は練馬区であるが勤務先の情報がわからないから、どのような経路をたどるかわからないが、このような人の多くが都心まで乗り入れてくると相当混雑することは間違いない。この人たちが、「毎日の通勤に車をつかう理由」はつぎのようである。

近くに適当な交通機関がないから止むをえず	18.7%
交通機関はあるが時間がかかるから	33.3%
満員電車に乗るのがいやだから	15.8%
自分で運転するのが楽しいから	15.8%
その他	10.5%
わからない、無回答	5.8%

これらの反応は事実どおりであるのかも知れないが、どうも、裏に何かがかくされているような気がする。一般的に考えると、練馬あたりで、適当な交通機関がないとか、他の手段では自動車より時間がかかるというのは不思議な気もする。「適当な」とか「時間がかかる」という判断の基準が極めて主観的ではないかと考えられる。

これに対して、通勤に毎日車をつかわない人(89人)は、その理由を次のように答えている。

勤め先に駐車場がないので	22.5%
道路が混雑して時間がかかる	30.3%
他の交通機関の方が便利	15.7%
自分で運転するのは疲れるし面倒	5.6%
事故を起こすのが心配	2.2%
その他	14.6%
わからない、無回答	9.0%

ここでは、時間がかかることが自動車で毎日通勤しない最大の理由になっているのである。その他、駐車場がない、他の交通機関の方が便利、疲れるし面倒などがあげられている。この中には、全く通勤には車をつかわない人がかなりいるが、他の人は電車バスの大量輸送機関で通ってみたり、自動車を通ったりしているわけである。

したがって自動車保有者の中にも、必ず車で通勤、車と大量輸送機関の使い分け、全く通勤に車をつかわないの3群が考えられる。この調査はこのような行動様式を

選択した3群が、どういう要因で分かれたのかに焦点をあてているのではないので、選択に寄与する要因を詳細に知ることはできない。時間や費用などの客観的なものから、疲労感、事故への不安、車に対するイメージなどの心理的要因までにわたるであろう。

使用を少なくする対策は保有のところであげたようなことが、より直接的に働くと思われる。ガソリン代の引き上げ、都心乗り入れ規制、駐車場建設規制、通行税なども、車で毎日通勤する人たちにとっては効果的なはずである。

4 大量輸送機関利用と自動車使用の選択に寄与する要因

今までみてきたように、自動車使用、保有には多くの要因が働いている。原理的には、相対的に大量輸送機関の魅力が大きくなることが、自動車の減少(保有及び使用の)をもたらす。その程度では生ぬるいとか逆にはげしすぎるといふ人もあるであろうが、長い目でみれば、自動車の新しい利用形態を工夫させ、交通問題の緩和へ役立つと思われる。

紙数もなくなったので、選択に関係すると思われる要因をあげておく。自動車で通う場合に知りたいことは、①通勤時間、②その誤差範囲、③維持費、④駐車場所の保証、⑤駐車場から勤務先までの徒歩時間、⑥事故に対する不安度、⑦混み具合の予想、⑧主観的疲労度、⑨飲酒機会の多少、⑩専用度、⑪車イメージ(ぜいたく品—必需品(足として))である。電車やバスで通う場合には、①通勤時間、②その誤差範囲、③運賃、④乗り替え回数、⑤混み具合、⑥徒歩時間、⑦座れる確率などが考えられる。

データがないので、アプリアリに決めたウエイトでの、行動の予測も考えられるが、調査データを取り先の3群を外規準とする予測モデルを用いて、各要因によってどの程度予測できるか、また、そのウエイトを知ることをするべきであろう。

参 考 資 料

- 1 NHK 放送世論調査所：モータリゼーション報告書(1969. 3)
- 2 日本自動車工業会：乗用車需要分析調査結果

(1969. 3)

3 東京都広報室：人と自動車と道路 月刊世論調査
(1970. 11)

4 外務省経済局：人間環境の諸問題 大蔵省印刷局
(1971. 4)

5 中村孝俊：公害の経済学 毎日新聞社

(1970. 12)

6 富山和子：自動車よおごるなかれ サイマル出版

(1970. 10)