

都市のライフスタイルと オートモビリティ

報 告 書

平成6年3月



財団法人国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研究メンバー

PL : 太田 勝敏 (東京大学工学部教授)

メンバー : 鈴木 春男 (千葉大学文学部教授)

高田 邦道 (日本大学理工学部教授)

武内 和彦 (東京大学農学部助教授)

萩原 滋 (慶応義塾大学新聞研究所教授)

森田 朗 (千葉大学法経学部教授)

青島縮次郎 (群馬大学工学部教授)

小林ボオル (慶応義塾大学文学部助教授)

原田 昇 (東京大学工学部助教授)

松田 健志 (東京大学工学部大学院)

事務局 : 下田 宣義 (財団法人国際交通安全学会研究調査部)

渡辺 和子 (財団法人国際交通安全学会研究調査部)

目 次

序 章	研究の背景・目的と全体構成	1
第1章	意識調査と回答結果の概要	
第1節	意識調査の方法と内容	3
第2節	回答結果の概要	6
第2章	自動車ユーザーの持つ車イメージとライフスタイル	
第1節	自動車の所有意識	21
第2節	グループ別のイメージ分析	26
第3節	自動車利用意識とライフスタイル、環境との調和	35
第3章	環境意識とオートモビリティ	
第1節	環境意識と削減実績・削減意向	43
第2節	環境意識グループと削減意向	45
第3節	複数保有の進行と車利用の増大	49
第4節	環境意識とオートモビリティ	52
第4章	自動車利用先進地域にみるオートモビリティ	
第1節	分析の目的	55
第2節	分析に用いたデータ	55
第3節	分析結果	55
第4節	まとめ	66
終 章	成熟した車社会に向けて	69
付録1	アンケート票	
付録2	アンケート集計結果（単純集計・クロス集計）	

〔執筆担当者〕

序 章・第1章第1節・終 章：太田 勝敏／第1章第2節：松田 健志
第2章：小林ホオル／第3章：原田 昇／第4章：青島 縮次郎

序章 研究の背景・目的と全体構成

車社会が進展して、われわれの日常生活における自動車への依存が一層高まっていく中で、一向に解消されない道路交通渋滞、交通事故、そして大気汚染問題、地球温暖化問題など道路・自動車交通に関連するさまざまな課題から、今後の都市生活と車のあり方について新たな検討が求められている。

わが国では、建設省が長期的道路整備の方向を検討する中で、道路交通の円滑化対策として、従来型の「交通容量の拡大」とならんで「交通需要マネジメント」がとり上げられ、車の使い方、自動車交通需要のあり方にも踏み込んだ政策対応の重要性が認識されるようになっている。

また、東京、大阪など大都市圏での二酸化窒素による大気汚染の悪化に対する政策においても、従来からの車両単体に対する規制強化だけでは対応できないとして、地域的な総量規制の中で自動車交通量の削減に向けて、走行規制が検討される状況にある。

一方、乗用車の保有は拡大しており、人々の自動車の所有と利用に対する欲求は東京のような大都市圏といえどもますます増加する傾向にあり、われわれのモビリティは一層自動車に依存する方向にある。

このような背景の下で、本研究は今後都市環境と車によるモビリティ（オートモビリティ）との共存をはかっていく上で、利用者としての市民のライフスタイルの面から自動車の保有と利用の実態と意識を探り、成熟した、持続性のある車社会に向けて、車を社会的に賢く使う仕方についての政策検討のための知見を得ることを目的としている。

研究の方法としては、自動車交通をめぐる課題の重要性が高く、公共交通機関が整備され、代替手段によるモビリティの確保がしやすい大都市を対象とすることとし、現在も人口が増大し、自動車保有も増加している東京都市圏郊外部の住民について、アンケートによる意識調査を行うことにした。調査対象者としては、調査期間、費用等の制約から、現在運転免許をもち、日常生活に自動車を運転している40歳台の市民に絞った。40歳台の人々は、いわゆる団塊の世代に属し、多くは戦後すぐに生まれ、わが国の高度成長期に成人となった世代である。モータリゼーションの波の真只中で育ってきたという点で、車社会以前の経験をもちつつ、車社会と共に歩んできたという層であり、また、21世紀の初頭にも活発に社会で活動していく人々でもあり、今後の車社会を考察する上で重要な集団である。

この意識調査では、自動車の保有と利用にかかわる実態と意識と共に、車利用に対する制約になっている環境問題に対する質問を加えて、車利用の抑制、自製の意識を分析することにした。

このアンケート調査を補足するものとして、内外における関連分野の研究・政策のレビューを行ったほか、わが国の中で自動車保有率が最も高い地域である群馬県両毛地域での車利用の実態、特に複数の自動車を保有する世帯での車両の使い分けを中心に分析を行った。

本報告書は、以上のような研究全体の中から、東京近郊部での意識調査に基づく分析を中心として研究成果をとりまとめたものである。まず第1章では、意識調査の方法、調査対象地区、質問項目など分析の基礎となるアンケート調査について説明したのち、単純集計と簡単なクロス集計に基づいて、自動車運転者の実態と意識に関するアンケート結果の概要を述べる。

第2章では、社会心理学的アプローチにより、車に対してもつイメージを手掛かりに運転者のグループ分けを行い、ライフスタイルとの関係を分析し、多様なライフスタイルの下での車利用と環境との調和の仕方について検討した。

第3章では、運転者の環境意識の面から車利用削減の実績と意向について分析し、自動車交通抑制の可能性について検討した。

第4章では、自動車利用先進地域における車利用の実態について、既存調査データを基に新たな分析を行い、自動車の複数保有の進展と車の使い分けの中から、今後の車社会に向けての基礎的知見を得ようとした。

終章では、以上の分析をベースとして、他の先進国における関連した調査結果を参考として、多様な価値観、ライフスタイルの下で、オートモビリティと環境との調和に向けての課題について若干の考察を行った。

以上各章は、研究会における議論を踏まえて、章末に記したメンバーによりとりまとめられたものである。また、アンケート調査票、基本的な集計結果を付録として巻末に掲載した。

(執筆：太田勝敏)

第1章 意識調査と回答結果の概要

第1節 意識調査の方法と内容

(1) 調査対象者と対象地点の選定

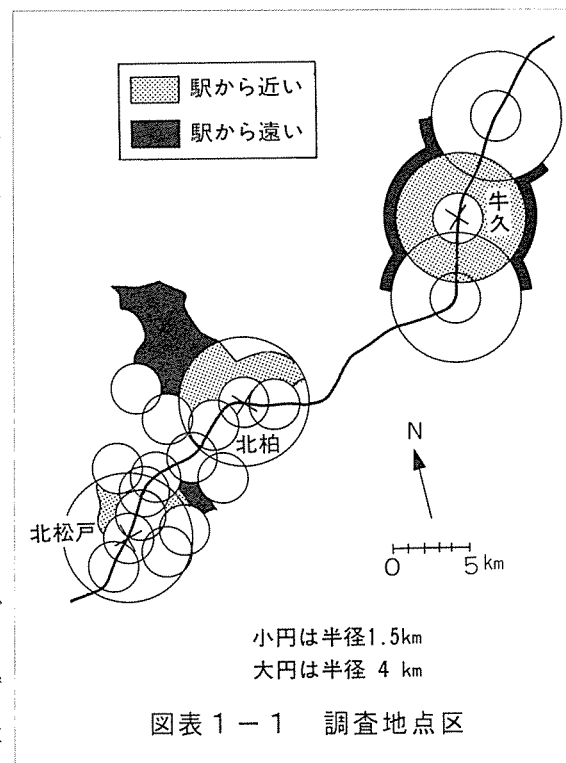
本調査は、大都市周辺部での自動車使用の実態と意識について考察するという目的から首都圏を対象に、東京都心からの距離と最寄り駅からの距離によって、対象地点を選定した。具体的には、常磐線沿線にあって都心から20km圏、30km圏、40km圏の3区分とすることとして、それぞれ北松戸駅、北柏駅、牛久駅を選んだ。この3駅から徒歩で大変だと思われる「1.5km以上～4.0km未満」の地点と、「4.0km以上（支線の駅からも1.5km以上）」の地点をそれぞれ選び、自動車利用の実態と自動車に対する意識が地域・地点間で異なるかどうかを把握しようと考えたからである。

また、サンプル効率を十分に生かすため、わが国のモータリゼーションの進展と成長の過程が重なる団塊の世代を中心とする40歳台に焦点をあて、自動車を運転している男女を対象者に選んだ。

なお、この条件に見合う対象者を得るため、「1.5km～4.0km未満」の地点は、各地域とも4地点ずつ選定したが、地域のおよび世帯数の限界から「4.0km以上」の地点は北松戸地区では2地点しか選定できず、代わりに北柏駅、牛久駅の地域で「4.0km以上」の地点を1地点ずつ増やし、それぞれ5地点を選定した（図表1-1）。

(2) 調査票の配付と回収

調査票の配付は、選定した24地点で1軒1軒訪問し、対象者がいる世帯かどうかを確認し、調査への協力を依頼し、後日回収に行くという訪問留置回収法を取り、各地点17人ずつ配布した。また、各地点での男女の割合は



できるだけ均等になるように、対象者の名前は特定しないが、配布時点で対象者の性別を指定し回収した。

有効サンプル数は402票で、配布数に対する有効回収率は、98.5%である。

(3) 調査時期

調査期間は、平成5(1993)年11月19日～11月30日である。

(4) 調査地点と有効回収数

調査地点および地点ごとの回収状況は図表1-2のとおりである。

(5) 意識調査の内容

調査の内容を大別すると、①調査対象者の特性、②自動車利用の実態、③自動車との係わり方、④自動車利用意識、⑤自動車交通と環境への影響、⑥自動車の使用抑制に対する意識、⑦道路交通渋滞と大気汚染に効果的な対策、などとなるが、それぞれについての調査項目を列記すると以下のようになる。(なお、意識調査に用いたアンケート票は付録1を参照のこと。)

① 調査対象者の特性

世帯に関する項目：家族構成と性別・年齢、職業、四輪免許証の有無、四輪免許証をとってからの年数、普段の運転の有無、住居形態、自動車の所有台数、所有希望台数、複数所有自動車の使用頻度、複数所有自動車の形・用途・排気量・月間および年間走行距離、駐車場の形態、家族全体年収。

本人に関する項目：性別・年齢、職業、学歴、勤務状況と勤務先、勤務先までの距離、通勤時間、通勤利用交通手段、勤務先の通勤費の負担、勤務先の自動車利用程度。

② 自動車利用の実態

主な自動車の使用目的、使用目的別の自動車利用程度。

③ 自動車との係わり方

居住経験と公共交通機関の便、生活経験全体と自動車利用程度、家庭での自動車使用開始時期、対象者本人の自動車利用開始時期、5年前と比較した自動車の利用回数の増減、自動車所有理由。

④ 自動車利用意識

自動車に対する意識状況。

図表1-2 調査地点ごとの回収状況

No.	都心及び最寄駅までの距離	地点住所	合計	男	女
1	北松戸地域1.5Km～3.9Km	松戸市旭町1～3、栄町西3～5	17	9	8
2	〃	〃 小金原5	17	9	8
3	〃	〃 小金原6	17	9	8
4	〃	〃 八ヶ崎	17	7	10
5	北松戸地域4.0Km以上	〃 小金原2～3	17	9	8
6	〃	柏市西山1～2	15	6	9
7	北柏地域1.5K～3.9Km	〃 松葉町2～5	17	9	8
8	〃	〃 松ヶ崎、高田	17	8	9
9	〃	〃 花野井	17	9	8
10	〃	〃 布施新町	17	8	9
11	北柏地域4.0Km以上	〃 柏の葉1～3、十余二	15	8	7
12	〃	〃 大青田、みどり台4	17	7	10
13	〃	野田市木野崎、大殿井	17	9	8
14	〃	〃 二ツ塚、瀬戸上灰毛	17	8	9
15	〃	〃 鶴奉	17	9	8
16	牛久地域1.5Km～3.9Km	牛久市上柏田1～3	17	9	8
17	〃	稲敷郡荃崎町高見原2、3、5	17	9	8
18	〃	〃 〃 森の里、小荃町	17	8	9
19	〃	牛久市女化町、柏田台	17	9	8
20	牛久地域4.0Km以上	稲敷郡荃崎町上岩崎、梅ヶ丘	16	8	8
21	〃	〃 〃 高崎、桜ヶ丘	17	8	9
22	〃	つくば市境松、緑ヶ丘	16	9	7
23	〃	稲敷郡荃崎町菅間、大井、 松の里	17	9	8
24	〃	牛久市、小坂町	17	8	9
合 計			402	201	201

⑤ 環境問題の意識と行動

自動車環境に与える影響、自動車が環境に与える重要な影響、緊急に対策を打たねばならない環境問題、環境に悪い影響を与える事項、環境改善に対する行動と意識。

⑥ 自動車の使用抑制に対する意識

交通条件の変化と車の使用抑制意向、大気汚染改善のための自動車利用の抑制程度、通勤利用抑制の可能性と方法、一番多い使用目的での抑制可能性と方法。

⑦ 道路交通渋滞と大気汚染に効果的な対策

道路交通渋滞に効果があると思う対策、大気汚染に効果があると思う対策。

(執筆：太田勝敏)

第2節 回答結果の概要

(1) 回答者の個人属性及び所属する世帯の属性

有効票全402の内訳は図表1-3のように、男性、女性がちょうど半々であった。都心からの距離帯別にみると、北柏や牛久に比べ北松戸が若干少なくなっているが、これはアンケート票配布地域が狭かったためである。また、駅からの距離帯別では、駅から近い地域と遠い地域の票数はほぼ同じとなっている。

回答者の職業は図表1-4のようになった。全体としては主婦が35.1%と最も多く、次いで事務・技術職の26.6%、経営・管理職の21.4%であった。性別にみると、男性では経営・管理職(39.3%)及び事務・技術職(38.3%)が目立って多く、女性では主婦(70.1%)が最も多くなっている。

また、回答者が所属する世帯の構成員数及び免許保有者数を図表1-5に示す。ともに地域間でほとんど差がみられず、世帯の構成員数は全体の平均で4.0人、世帯当たりの免許保有者数は2.25人であった。

(2) 交通行動の実態

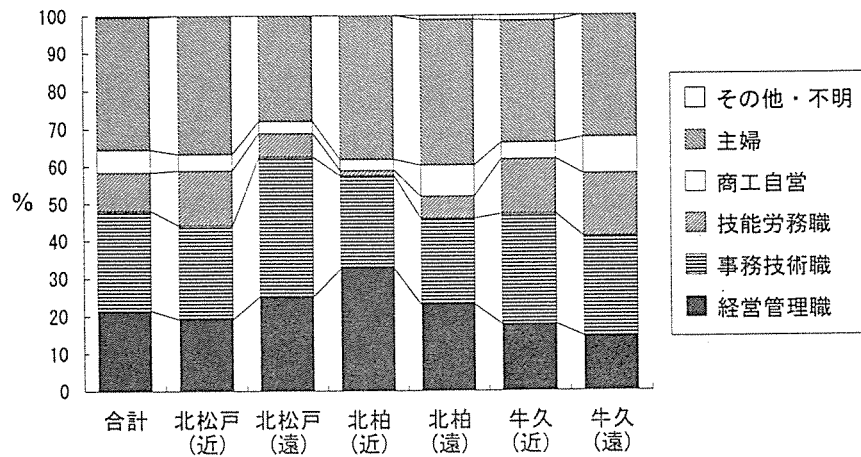
まず、交通行動の実態として、世帯の自動車保有台数、世帯の自動車利用量、回答者が自動車を一番よく使う目的についての集計結果を示す。

① 保有の実態と希望

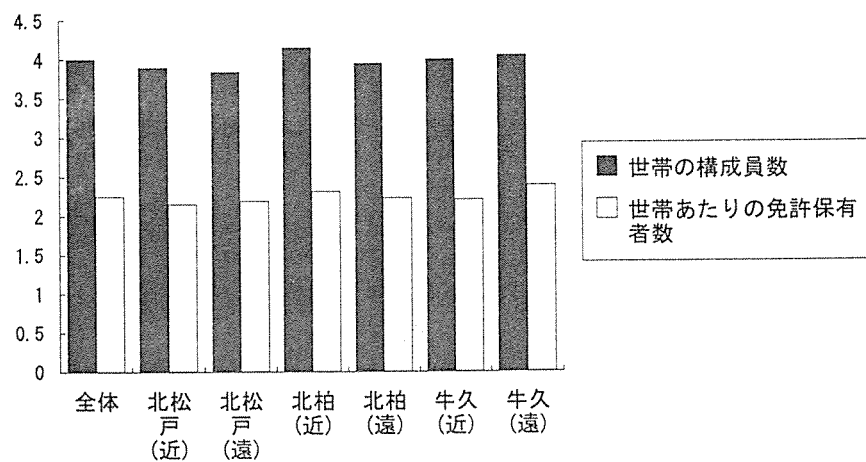
世帯の自動車保有台数をみると、サンプル全体で1台保有世帯が61.9%、2台保有世帯が27.9%、3台以上保有世帯が10.2%であり、1世帯当たり平均保有台数1.5台であった。これを居住地別に示したものが図表1-6である。これをみると、東京都心から遠くなるほど複数保有化が進んでいることがわかる。特に都心から一番遠い、牛

図表1-3 票数の内訳

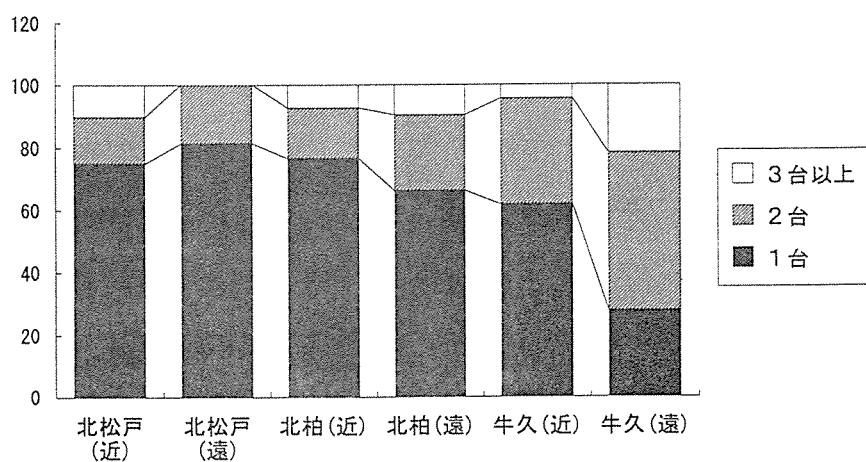
性 別	男 性	201 (50.0)
	女 性	201 (50.0)
都心からの距離帯	北松戸(20km圏)	100 (27.9)
	北 柏(30km圏)	151 (37.6)
	牛 久(40km圏)	151 (37.6)
駅からの距離帯	近く(1.5~3.9km)	204 (50.7)
	遠く(4.0km以上)	198 (49.3)
合 計		402 (100.0)



図表 1-4 回答者の職業



図表 1-5 世帯の構成員数及び免許保有者数



図表 1-6 世帯当たりの自動車保有台数

久周辺の駅から遠い方の地点－以後、牛久(遠)のように表す－では、2台保有世帯と3台以上保有世帯とを合わせて60%以上を占めている。

保有している車種(3台目までの合計)を図表1-7に示す。都心から遠くなるほど普通乗用車の比率が下がり、軽乗用車の比率は逆に高くなっている。これは、都心から遠いところで世帯当たりの保有台数が多いことを合わせて考えると、2台目以降は軽自動車の比率が高いことの表れであると考えることができる。

一方、将来的な希望保有台数を、現在の保有台数と並べて示したものが図表1-8である。いずれの地域でも、現在の保有台数より希望保有台数の方が多く、今後保有台数を増やしたいと考える傾向が強い。全体としては、現在の平均保有台数1.5台に比べ、希望保有台数は1.97台と約1.3倍となっている。特に、現在最も複数保有化が進んでいる牛久(遠)では、将来の希望保有台数も最も多い値2.67台となっているが、現在の保有台数(2.01台)に対する比率はやはり約1.3倍とほぼ平均並みである。

② 利用の実態－走行量

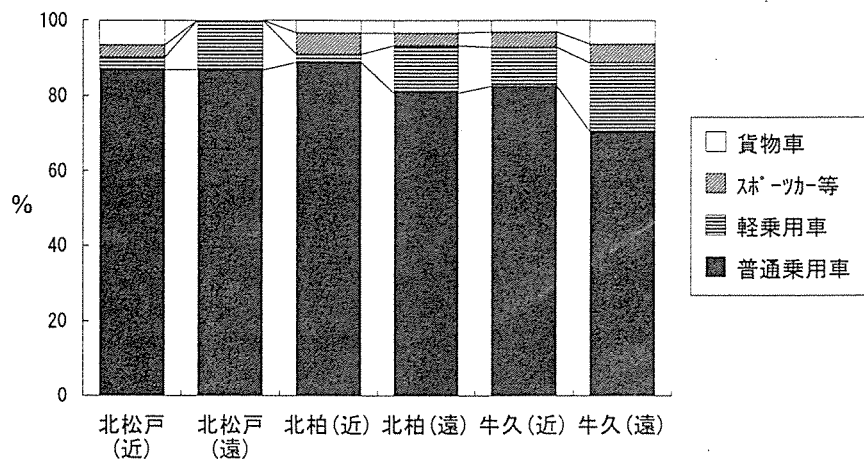
次に、世帯の自動車走行量を示す。走行量に関しては、アンケート中で保有自動車3台目までについて、1カ月間及び1年間の走行距離を聞いている。ここでは、1台目から最大3台目までの保有自動車の月間走行距離を足し合わせたものを用いて集計した。4台以上保有世帯については、4台目以降の走行距離がわからないので、サンプルから除外した。

この走行距離合計値の全世帯の平均値は、1,217km/月であった。これを居住地別に示したものが図表1-9である。特に都心から最遠の牛久(遠)で目立って多い値を示した。これは、この地点では公共交通の便が比較的悪く、通勤先や買物先が遠い場合が多いと思われるので、自然自動車の走行量も多くなることの表れであろう。一方、北松戸と北柏では、牛久の場合と違い、(近)よりも(遠)の方が走行量はかえって少ない、という結果となった。これは、駅から遠い方が自動車を使う機会が多いであろうという当初の予想に反するものであった。

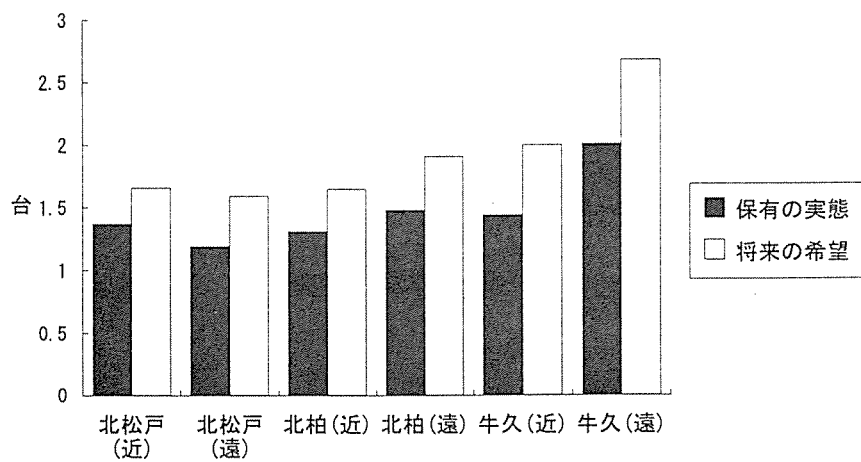
③ 利用の実態－利用目的

最後に、自動車の使用目的について述べる。アンケートでは、回答者自身が自動車を1番よく使う目的から3番目によく使う目的までを聞いている。1台目から3台目までたずねているが、ここでは1台目のみに関して述べる。1番よく使う目的では、1位が通勤で36.6%、2位が買物で25.4%である。これを居住地別に示したものが図表1-10である。都心からの距離帯別にみると、都心から遠くなるほど通勤を1番よく使う目的としてあげる人の比率が高くなっている。また、都心から同じ距離帯である場合、(近)よりも(遠)の方が通勤をあげる比率が高い。これらは、公共交通の利便性の低いところほど通勤に自動車を使う、と考えると納得できる。

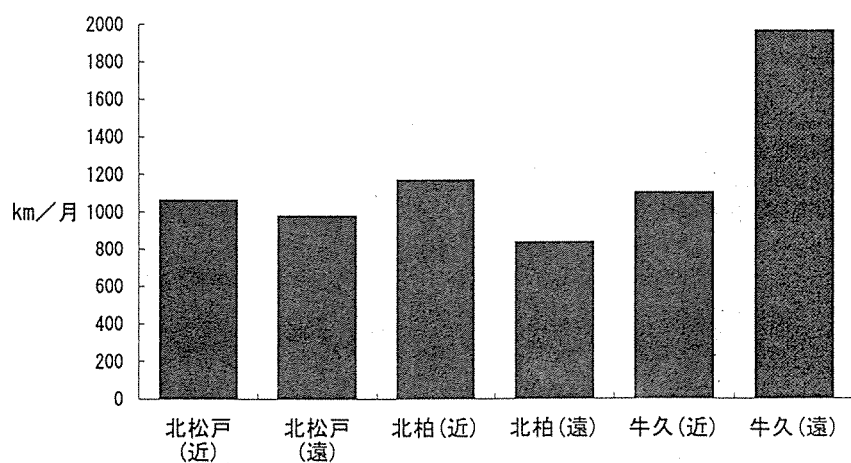
性別にみると(図表1-11)、男性では通勤が40%以上であるのに対し、女性では30%弱となっている。また、レジャーも男性の方が高い項目である(男性17%、女性6%)。女性の方が多いのは送迎であり(男性10%、女性24%)、比較的家族にいたことの多い女性が、子供やその他の家族の送迎を行っていることがわかる。買物もやや女性の方が多いが(男性21%、女性30%)、その差は予想していたほど大きくなかった。おそらく休日等に、父親が



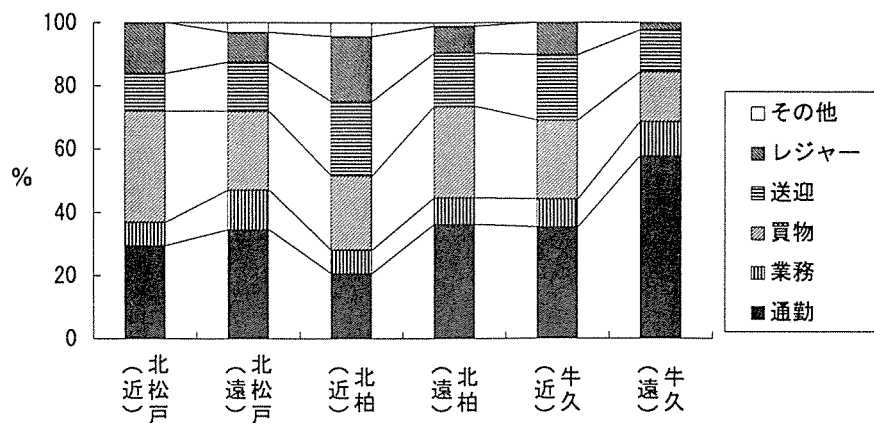
図表 1-7 自家用車の車種構成



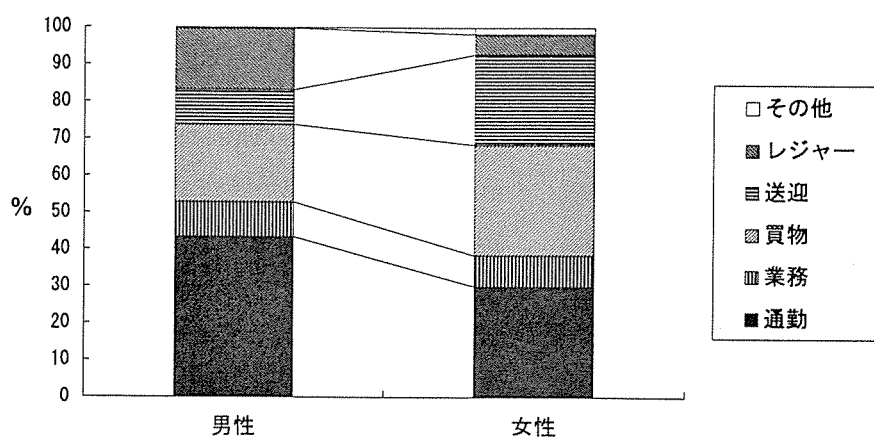
図表 1-8 保有台数の実態と将来の希望



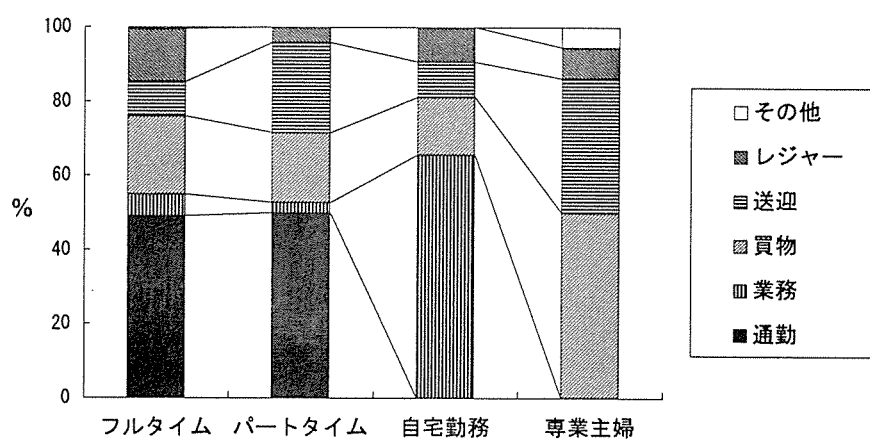
図表 1-9 世帯当たりの全保有車両の走行量



図表 1-10 自動車の使用目的—都心及び駅からの距離帯別



図表 1-11 自動車の使用目的—性別



図表 1-12 自動車の使用目的—勤務形態別

家族を連れて買物に出かけるのであろう。

一方勤務形態別にみると（図表 1－12）、家以外の場所で働くフルタイムとパートタイムの人は通勤での利用が最も多く（ともにほぼ50%）、自宅勤務者では業務（66%）が最高となっている。専業主婦では、性別の集計を裏付けるかのように、買物（50%）、送迎（36%）が多くなっている。

（3） 環境や交通問題対策に対する意識

① 環境意識

環境意識に関しては、「自動車交通が環境問題に与える影響はどの位か」という設問を設けてあり、「非常に大きい」「大きいほう」「小さいほう」「非常に小さい」の4段階で回答するようになっている。それによると、「非常に大きい」という回答が45.0%、「大きいほう」という回答が51.0%であり、この2つを足し合わせると、どちらかというとも影響は大きいと考えている人が9割を超え、環境意識は高いと言える。

また、「自動車が環境に与える影響の中で重要なものは何か」及び「自動車が環境に与える影響の中で緊急対策が必要なものは何か」という設問では、各々図表 1－13のような選択肢から最大3つまで回答してもらっている。この結果をみると、「重要なもの」の1位は「大気汚染」で回答者の割合は90.8%、「緊急対策が必要なもの」でも1位はやはり「大気汚染」で83.3%となっており、環境問題の中でも特に大気汚染に対する関心が高い。

② 交通問題対策の効果の認識

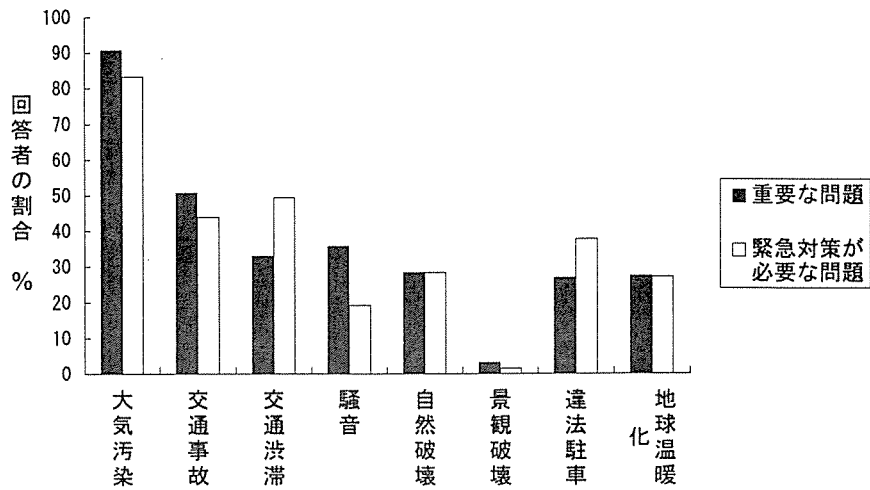
このアンケートでは、代表的な交通問題として交通渋滞と大気汚染をあげ、それぞれについてその改善に効果があると思われる対策を図表 1－14のような選択肢から最大3つまで選んでもらっている。それによると、交通渋滞の改善に対して効果のある対策は、1位が「公共交通の改善」、2位が「駐車規制の強化」であり、一方大気汚染の改善に対して効果のある対策は、1位が同じく「公共交通の改善」、2位が「徒歩・自転車の優遇」となっている。渋滞対策での「駐車規制強化」を除いて、自動車に対してより直接的に規制をかける対策（この図では横軸の右寄りに並んでいる対策）の効果が低いという認識であり、車利用者は車の代替的交通手段による対応への期待が強いことがうかがわれる。

（4） 行動の意向

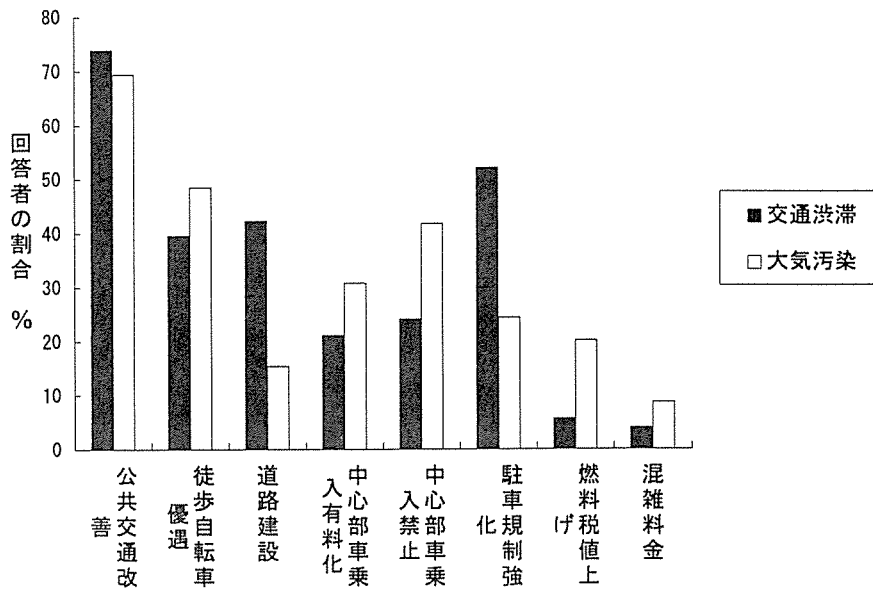
交通行動の意向に関して、「大気汚染改善のために自動車の使用回数を減らさなければならなくなったとき、10回のうち何回くらい減らせるか」を尋ね、具体的に何回かという数値を書き込んでもらうという設問が設けてあるが、全体の平均では3.4回となった。この数値は、居住地別にみても大差がない。

（5） 状況の変化に対する対応の仕方－自動車利用の変更に関する意向

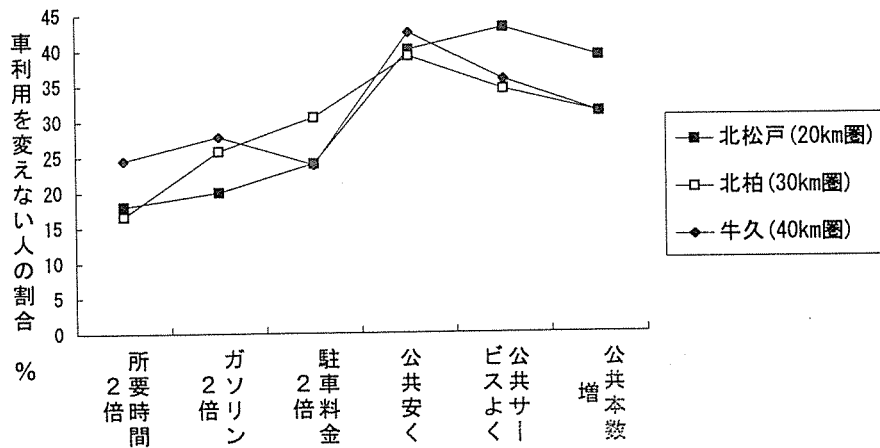
自動車交通をとりまく状況が変化した場合に、自動車の利用を変えるかどうかをみること



図表 1-13 自動車による環境問題—重要なもの及び緊急対策が必要なもの



図表 1-14 交通渋滞及び大気汚染改善に効果があると思われる対策



図表 1-15 自動車の利用を変えない人の割合—都心からの距離帯別

により、自動車利用削減困難層の特性を調べることを試みた。交通にかかわる状況の変化を6種類設定し、それぞれに対して、状況が変化しても自動車の利用は変えない(この場合は利用量を減らさないことを意味する)と回答した人を、さまざまな分類によるグループごとに集計した。

アンケートで設定した6つの状況変化の条件は以下の通りである。

- ①交通渋滞がひどくなって、所要時間が今の2倍になったら
- ②ガソリンの値段が今の2倍になったら
- ③都心部での駐車料金が今の2倍になったら
- ④公共交通機関の料金が大幅に安くなったら
- ⑤公共交通機関の定時性など種々のサービスが大幅に良くなったら
- ⑥公共交通機関の運行本数がかなり増えたら

① 居住地及び活動場所による違い

1) 居住地による違い

分析当初、居住地が異なると就業地や商業施設等との間の距離が違い、また公共交通の利便性も変わってくるため、自動車への依存度も異なるのではないかと、という仮説を立てた。この点では、上述したように保有台数や走行量でみると、多少の例外はあるが都心から離れるほど一般に車への依存性が高くなる傾向がみられた。

自動車への依存度が異なれば、状況の変化に対応した自動車利用行動の変化にも差が出てくるはずである。ところが、実際は予想に反した結果となった。図表1-15及び図表1-16は、状況変化の6つの条件について、それぞれ都心からの距離帯別及び駅からの距離帯別に自動車の利用を変えない人の割合を示したものである。すなわち、折れ線がグラフの下の方になるほど車利用を変えるという回答が多い、したがって状況の変化に敏感であるということになる。

この2つの図からわかるように、都心や駅からの距離による反応の差は明確にはみられず、(遠)において(近)と比べて若干利用を変えない人が多いという程度にとどまった。これは、車への依存性が、都心や駅からの距離といった、居住地についての単純な要因だけでは説明ができないためと考えられる。

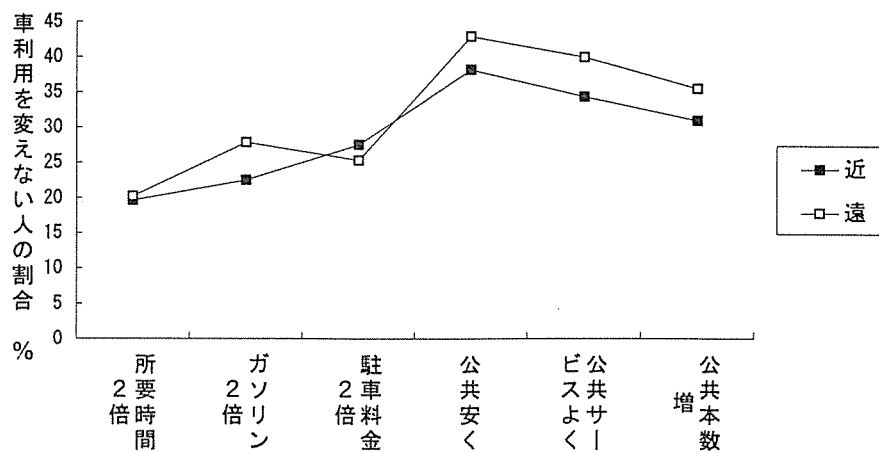
2) 活動場所による違い

そこで、居住地側ではなく、通勤先や買物場所といった、回答者がふだん活動している場所によって集計を行った。その結果、居住地による集計と比較して、一部興味深い結果が得られた。

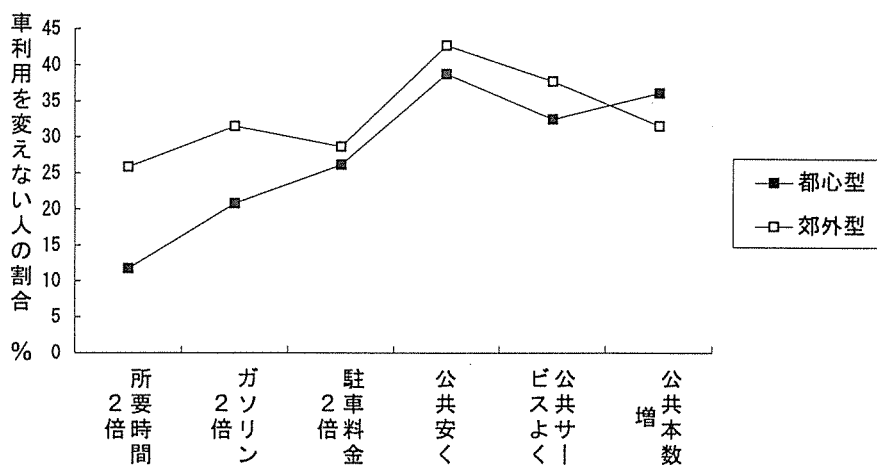
ここで、活動場所による分類として、「都心型」と「郊外型」の2つを設定した。「都心型」とは、フルタイムで勤務していて、なおかつ東京都内に通勤する人であり、「郊外型」はそれ以外とした。

図表1-17に、自動車利用を変えない人の割合を活動場所別に集計したものを示す。これをみると、「所要時間2倍」や「ガソリン2倍」といった自動車に直接影響する変化に対して、都心型は郊外型より敏感な反応を示した。

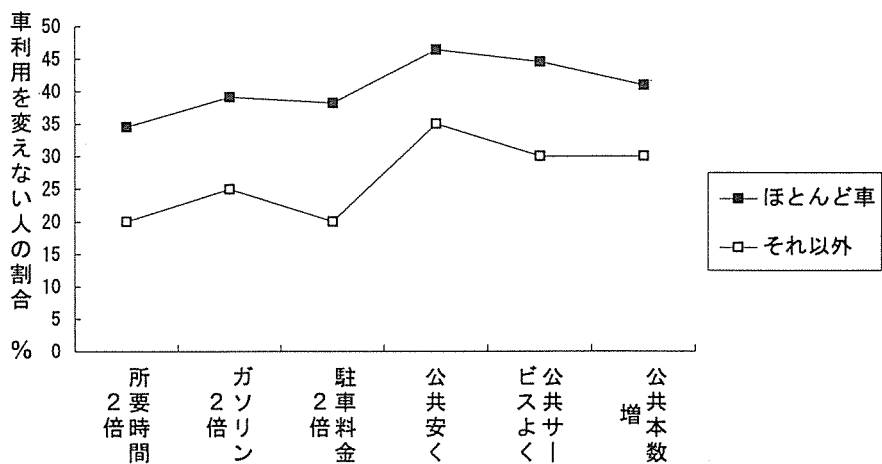
上の結果と合わせると、車への依存度は居住地の立地特性といった地域特性よりは、個



図表 1-16 自動車の利用を変えない人の割合－駅からの距離帯別



図表 1-17 自動車の利用を変えない人の割合－活動場所別



図表 1-18 自動車の利用を変えない人の割合－自動車の利用度別 ①通勤

人の移動ニーズ等個別要因に依存しており、状況変化への対応も同様に個人属性への依存がより顕著に観察される、とすることができる。

② 自動車の利用度による違い

そこで次に、自動車利用の現実からみた利用削減の可能性を調べる。利用の現実を代表するものとしては、目的ごとの自動車の利用度(その目的でほとんど自動車を使うのか否か)を用いた。車への依存性をはかる自動車の利用量が原因となって削減可能性を左右するのか、あるいはその逆に削減できないから利用量が多くなるというように削減可能性の方が原因の側にまわるのか、両者の可能性が考えられるが、とにかくこの両者の関係は大きいであろうという仮説のもとに、分析を行った。

アンケート中に、自動車の使用目的を6種類(通勤、業務、買物、家族でのレジャー、個人的レジャー、家族の送り迎え)挙げ、それぞれについて、その目的での移動にどの程度自動車を使うか聞いており、その回答によって「ほとんど自動車を使う」と回答した人とそれ以外の人の2つのグループに分けて集計を行った。

図表1-18は、フルタイムで勤務している人を母集団とし、「通勤ではほとんど自動車を使う」人とそれ以外との対比を示したものの、図表1-19は、主婦を母集団とし、「買物ではほとんど自動車を使う」人とそれ以外との対比を示したものである。これをみると、両者ともほとんど車を使う人ほど、利用を変えない人が多い、すなわち自動車利用削減は困難であるということが分かる。また両者を比較すると、買物では通勤よりも反応が敏感であり、特に直接自動車に影響のある変化(横軸の左寄りに並んでいる項目)に対して敏感に反応した。

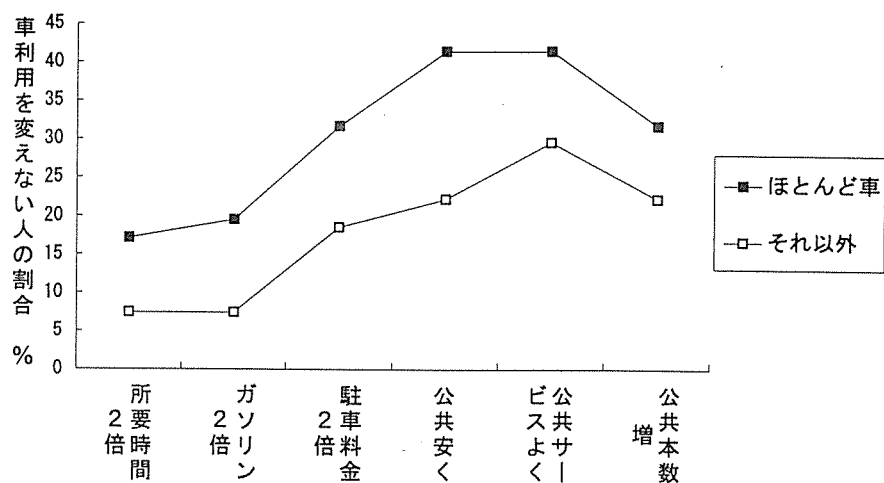
③ 交通に関する経験による違い

自動車の利用に対する考え方は、その人がこれまでどの程度自動車に依存した生活をしてきたかにも大きく影響されるものと思われる。このアンケートでは、「これまでの生活経験全体を通じて、自動車をよく使う生活をしてきたか否か」という設問を設けており、この回答の違いによって自動車の利用削減可能性にどのような差が出るか調べてみた。

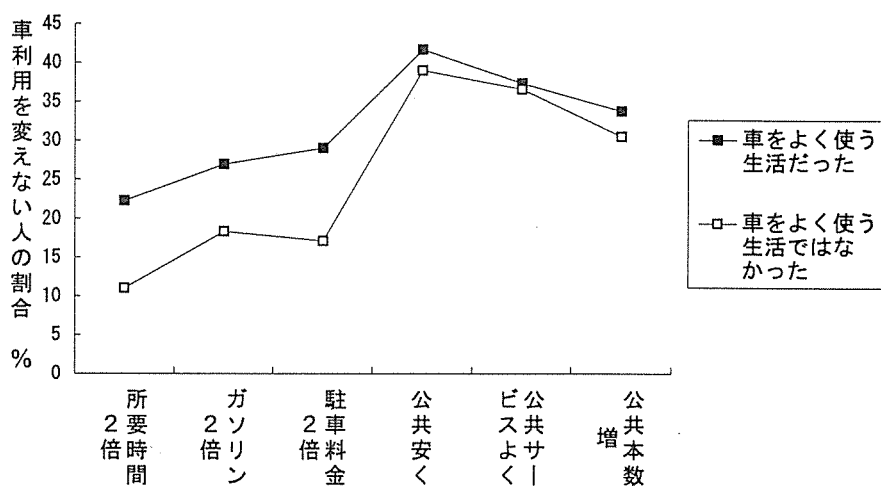
図表1-20をみるとわかるように、自動車をよく使う生活ではなかった人ほど、自動車に直接影響のある変化に敏感に反応して、自動車利用を削減する可能性が高い。このことは、公共交通に関する経験や生活体験が車への依存性に影響を与えることを示唆しており、公共交通の有無のような個人の成長や社会生活の中で長期にわたって体験された状況の差異が、個人の交通行動に与える影響の大きいことを示すものである。したがって、公共交通の整備が短期的には自動車利用行動の変化をもたらさないとしても、長期的には必ずしも無益ではないとすることができる。

④ 環境意識による違い

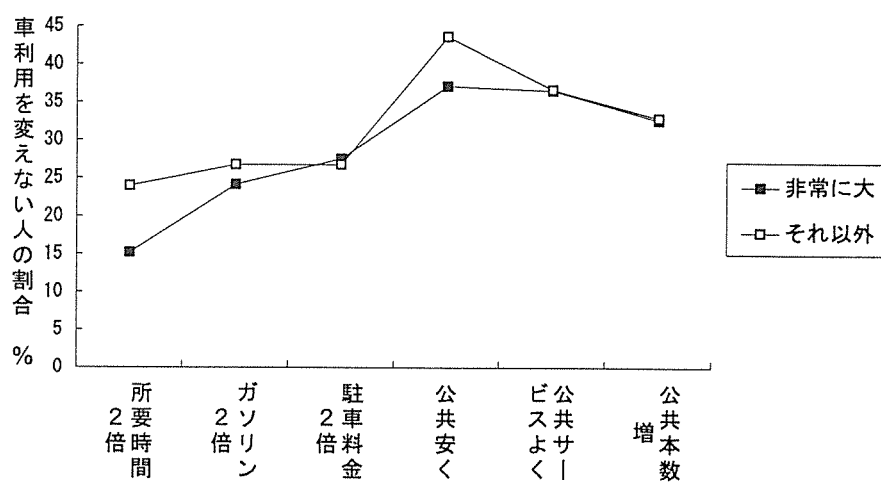
ここで、当プロジェクトの重要な関心のひとつである環境意識と自動車利用との関係について、分析結果を示す。



図表 1-19 自動車の利用を変えない人の割合—自動車の利用度別 ②買物



図表 1-20 自動車の利用を変えない人の割合—自動車をよく使う生活だったか否か



図表 1-21 自動車の利用を変えない人の割合—自動車が環境問題に与える影響の認識

1) 自動車が環境に与える影響の認識による違い

前述の「自動車交通が環境問題に与える影響はどの位か」という設問において、4段階の回答のうち「非常に大きい」と回答した人と、それ以外の2つにグループ分けを行って集計した。図表1-21がその結果であるが、このように、この設問によるグループ分けでは、「非常に大」とする人が多少敏感であるが、目立った差は現れなかった。

2) 大気汚染の重要度の認識による違い

そこで、環境問題を大気汚染にしぼってみることとする。やはり前述の設問「自動車が環境に与える影響の中で重要なものは何か」において、最も回答者の多かった項目である「大気汚染」と回答した人と回答しなかった人の2つにグループ分けを行った。その結果を示した図表1-22をみると、図表1-21と比較して若干の傾向が見受けられ、「大気汚染」と回答した人は回答しなかった人に比べて、状況の変化に敏感に反応することがわかった。これは裏を返せば、大気汚染の自動車環境問題としての重要性を重くみていない人は、自動車利用の削減可能性が低いということを表している。

以上、状況の変化に対する対応の仕方は、活動場所、自動車の利用度、交通に関する経験、環境意識のいずれによるグループ分けにおいても、興味深い傾向が得られた。それをまとめると、状況変化に敏感なグループに属しているのは、活動場所が都心型であり、自動車の利用度が小さく、これまで自動車をよく使う生活をしておらず、大気汚染に代表される自動車環境問題を重要視する人々である、とすることができる。

(6) 交通問題対策の効果の認識

前節では、状況の変化に対する対応の仕方をみることにより自動車利用の削減可能性を調べたが、ここでは、交通渋滞及び大気汚染を改善するにはどのような対策が効果的であると考えているか、という設問に対する回答に関してクロス集計を行う。この設問では、前述のように図表1-14に示したような選択肢の中から最大3つまでを選ぶようになっている。

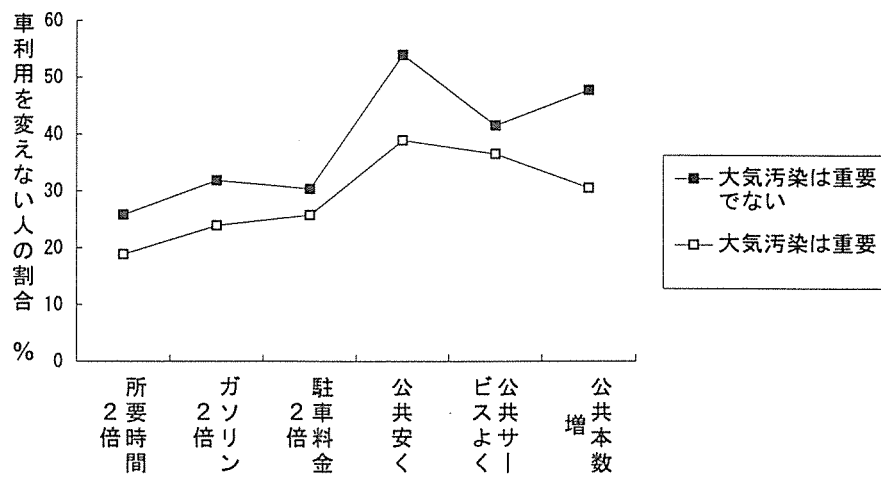
① 居住地等による違い

前節で行ったグループ分けと同様のものをここでも用いたが、居住地及び活動場所、自動車の利用度、交通に関する経験、環境意識によるグループ分けによる差はみられなかった。そのため、大気汚染改善対策の効果の認識について、その分析結果の数例を示すにとどめる。図表1-23、24は居住地による違い、図表2-25は活動場所による違いを示したもののだが、ともに明確な傾向は得られなかった。

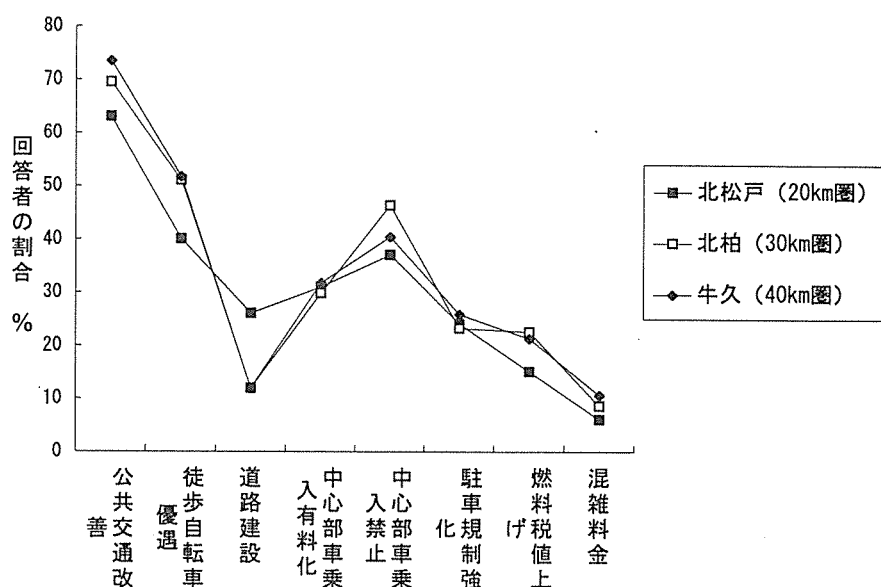
② 職業による違い

一方、同様の分析を職業別に行うと、交通渋滞改善対策の効果の認識に関して興味深い結果が得られた。図表1-26にそれを示す。

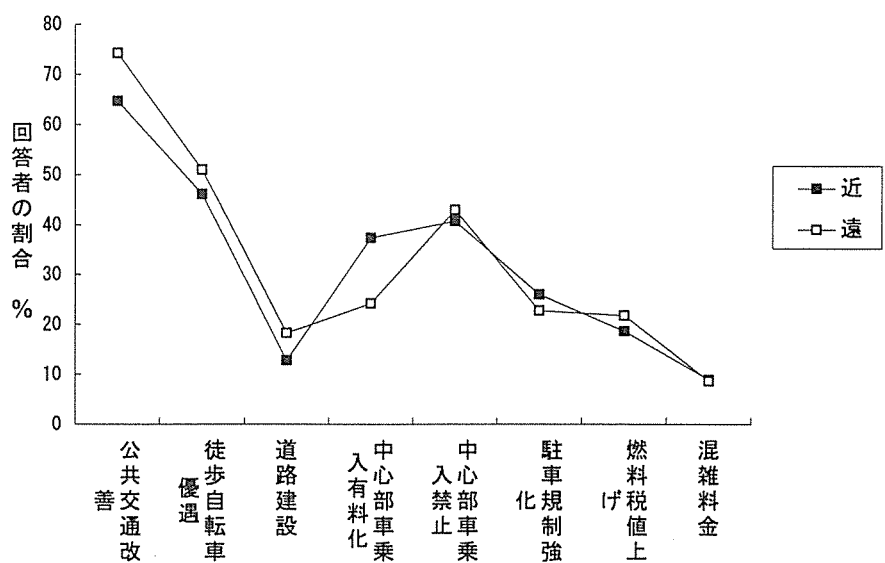
これをみると、経営管理職、事務技術職、主婦ではほぼ同じような傾向をみせているが、



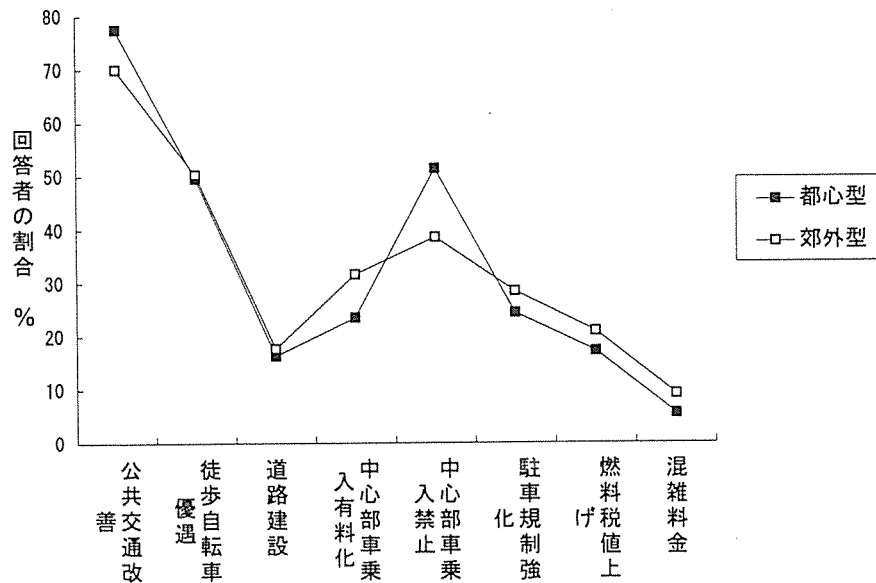
図表 1-22 自動車の利用を変えない人の割合
—大気汚染を重要な環境問題と思っているか否か



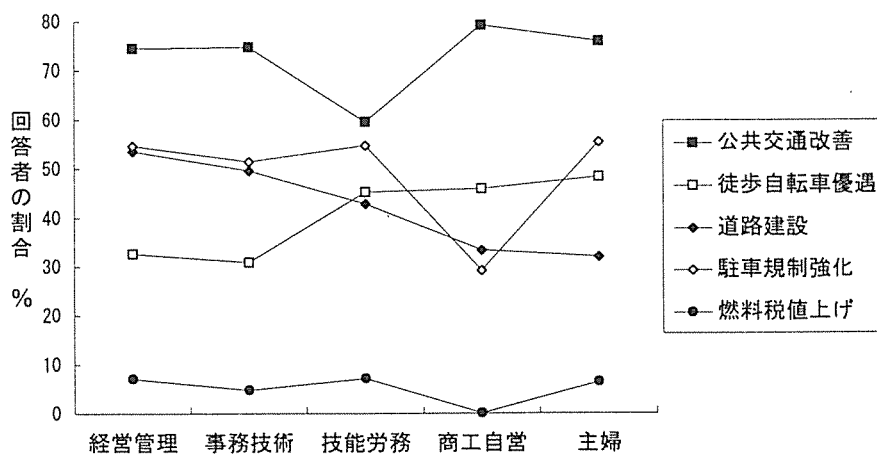
図表 1-23 大気汚染改善に効果があると思われる対策—都心からの距離帯別



図表 1-24 大気汚染改善に効果があると思われる対策—駅からの距離帯別



図表 1-25 大気汚染改善に効果があると思われる対策－活動場所別



図表 1-26 交通渋滞改善に効果があると思われる対策－職業別

技能労務職及び商工自営業では異なった傾向となっている。

まず技能労務職では、「公共交通改善」の効果の認識は他の職種と同様第1位となっているが、相対的にみるとかなり低くなっている。これは、技能労務職の人達は業務による移動に自動車を使うことが多く、公共交通が改善されてもあまりメリットがないからであると思われる。

また商工自営業では、「駐車規制強化」の効果の認識が目立って低い。自動車で行って業務を行うことの多い商工自営業の人にしてみれば、駐車規制が強化されることはそのまま業務への支障となるので、そのような対策の効果は進んで認めようとはしないからであろう。

このように、交通問題対策の効果については、回答者の生活を反映した認識がなされる傾向がある、とすることができる。

(執筆：松田健志)

第2章 自動車ユーザーの持つ車イメージ とライフスタイル

第1節 自動車の所有意識

この節では、まず調査対象の自動車所有・使用意識の傾向を概観する。その後に、自動車とわれわれの生活との関わりを、客観的指標を分析することによってではなく、われわれが日常的に持っているイメージ・考え方を手がかりにして分析することを試みる。

(1) 自動車を所有する理由

まず、今回の調査対象者の自動車所有理由を図表2-1にみる。7割近い回答者が「自動車があると、いつでも、どこでも必要なところに出かけられる」ことを理由としてあげている。また、「自動車を使うとなにかと便利だ」も44%の者が理由としており、これら固有の目的に対応するのではない、車の汎用性が非常に大きな理由になっていることがわかる。2番目に多い理由である「家族の生活のために必要だ」も、日常生活の多様な必要に対応できるという意味で汎用性を担うイメージである。

つぎに、所有理由のうち第1位に揚げられたものを男女別に検討する（図表2-2）。おおむね性別による変動はないが、「時間の節約になる」という実利的理由が女性に多い。家庭における移動の必要な雑事を処理する上で、自動車が有効であるという考えの反映であると思われる。

さらに、所有理由を自動車の利用度別にみる。問4-2「これまで自動車をよく使う生活をしてきたか」に対する回答（以降これを利用度とする）別に集計して図表2-3に示す。ここでも全体的に大きな差はないが、利用度の高い群では「自動車がなければ自分の仕事や生活ができない」が多く、利用度の少ない群では「なにかと便利だ」「時間の節約になる」が多い。仕事に使うことは生活全体での車の使用量の多さと強く結びついており、反対に使用量の少ない者と汎用的な（しかし生活を合理的に改善するものとしての）イメージとが結びつく傾向にある。

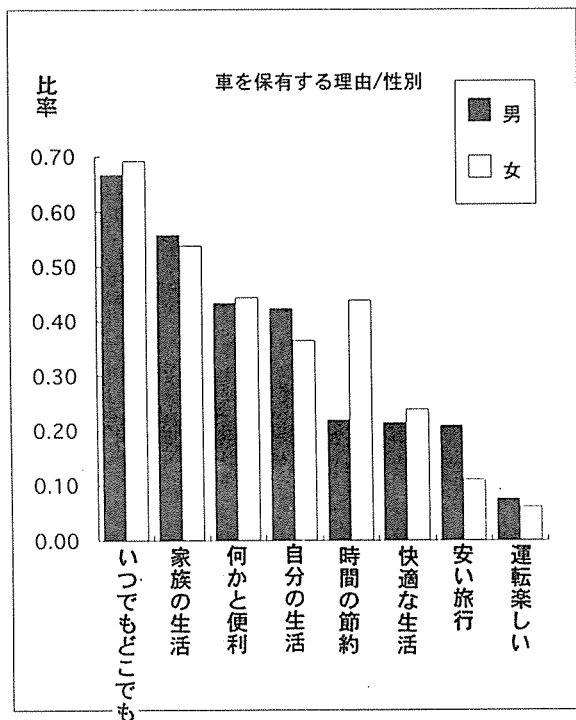
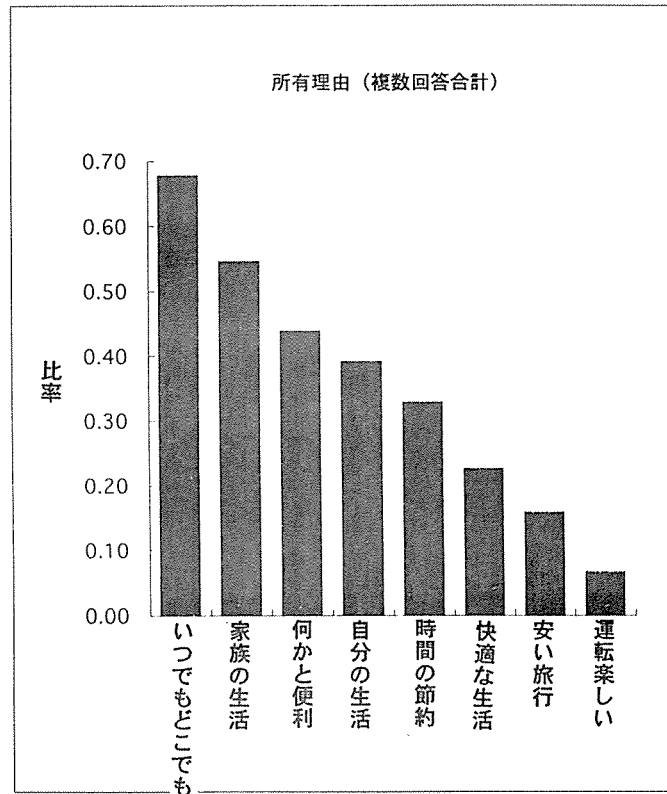
(2) 使用目的

自動車を使用する目的のうち、一番多いもの（問2-1）を男女別に図表2-4にみる。男性が通勤・レジャーで多く、女性では買物・家族の送迎が多い。これは女性対象者の7

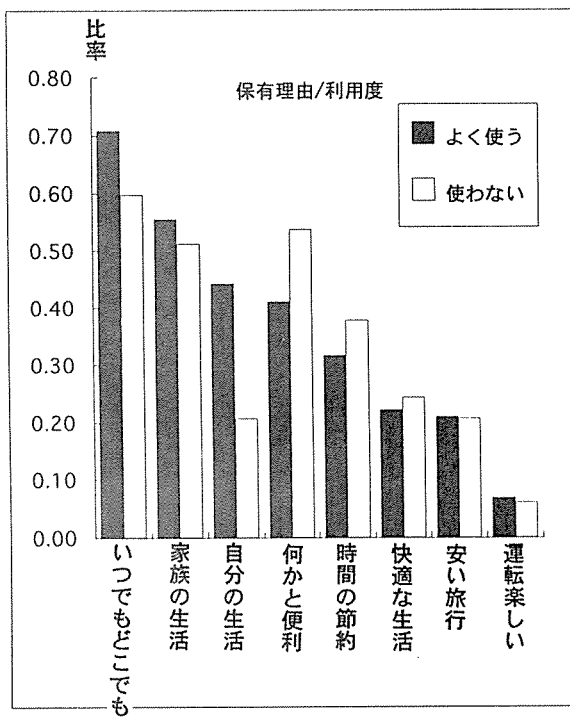
図表 2-1 車を所有する理由

問 6 「自動車を持っている理由」
に対する回答。3つまでの複数
回答の合計を示す。

所有理由	人数	比率
いつでもどこでも	272	0.68
家族の生活	219	0.55
何かと便利	176	0.44
自分の生活	157	0.39
時間の節約	132	0.33
快適な生活	91	0.23
安い旅行	64	0.16
運転楽しい	27	0.07



図表 2-2 所有理由第1位（男女別）



図表 2-3 所有理由第1位（利用度別）

割が主婦（そのうち約半数が専業主婦）からみれば当然である。しかしこれを目的ごとに車の使用度を回答させた（問3）結果からみると（図表2-5）、通勤・業務に関しては女性の方が車の使用度が高い。これは、女性がパートタイムなどで働く場合、車の使用が可能な勤務先・職種を選んでいるためと思われる。家事と両立させるため、車を生活を効率的に組み立てるための道具として使用すること、それを前提として仕事を含んだ生活を設計するという傾向がうかがえる。

目的ごとの使用度を利用度別にみても（図表2-6）。車をよく利用する生活を送ってきたと回答した群は、どのような目的でもそうでない群に比べ使用度が高い。つまり、「車をよく使用する」ということは、限定的な目的での使用頻度が高いのではなく、生活上の移動は何であれ車で行うという傾向の強いことを示している。

(3) 車のイメージ

問7で10の車に関する一般的なイメージをあげ、それらについてどの程度同意するかを回答させた。図表2-7にそれぞれのイメージに対する回答傾向をみる。肯定的に回答した者の比率の特に高いものは、「家族の急病などの場合に備え、車は持っていたい」（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」を合計すると95.0%）、「車があると、行動範囲が広がる」（同94.8%）である。この2つは、程度を別にすれば、今回の調査対象者のほとんどすべてが持っているイメージと言える。これらは、明確な所有・使用目的に直接結び付いたものではなく、もっと漠然としたイメージである。

逆に、「そうは思わない」比率の高いものは、「子供がある程度大きくなれば車は必要ない」（「そうは思わない」「どちらかというとそうは思わない」の合計89.8%）、「車は生活必需品というより、趣味の対象だ」（同84.9%）の2つである。つまり、生活の必要上使用している、またはその反対に、趣味で車に乗っているというように限定的な・割り切った考えは非常に少ない。

これらを考えあわせると、車に関する中心的なイメージは、具体的な生活上の問題に個別的に対応し、必要な機能を果たすというものではないと考えられる。むしろ、現在の状況とは直接関係なしに、車を保持することによって生活を豊かにする機会を増やす、または車がないことによってそれらの機会を失いたくない、というイメージである。つまり、生活にさまざまな可能性を見いだしたいという期待を象徴するものとして車が存在している、と考えられる。調査対象地域は都心から40km圏までの住宅地であること、対象年代が40歳台であることを考慮にいれば、比較的余裕のある車使用に基づいて形成されたイメージであろう。

つぎにこれを車の利用度別にみる（図表2-8）。肯定する比率の差の大きいものは、「都心までわざわざ車で行くことはしない」であって、利用度の高い群の方が全般的にみても車に関する肯定的イメージがより強く、公共輸送システムへ否定的な傾向がある。

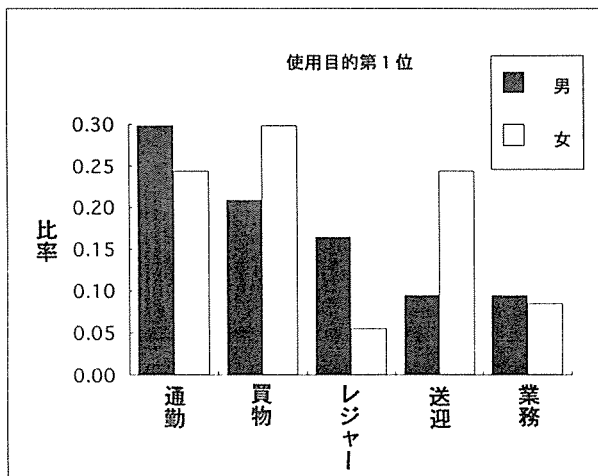
(4) 車が環境に与える影響の評価

つぎに、車の利用度によって、車が環境に与えている影響の評価に違いが存在するのか

図表 2-4 車を使用する目的の第1位

問2-1「自動車を一番多く使う目的」に対する回答。
ただし、「レジャー」は家族・個人レジャーの合計。

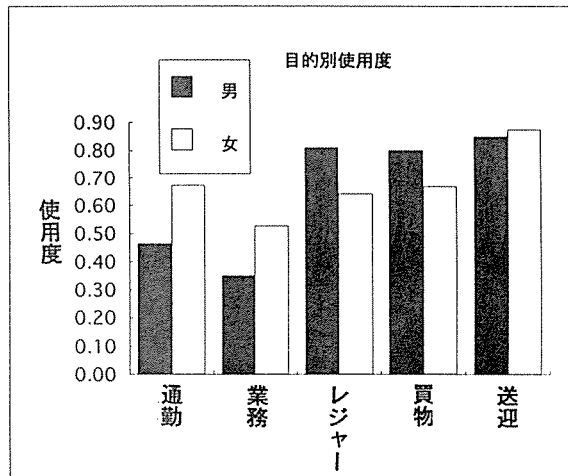
使用目的1位	男	女
通勤	0.30	0.24
買物	0.21	0.30
レジャー	0.16	0.05
送迎	0.09	0.24
業務	0.09	0.08



図表 2-5 目的ごとにどの程度車を使用するか

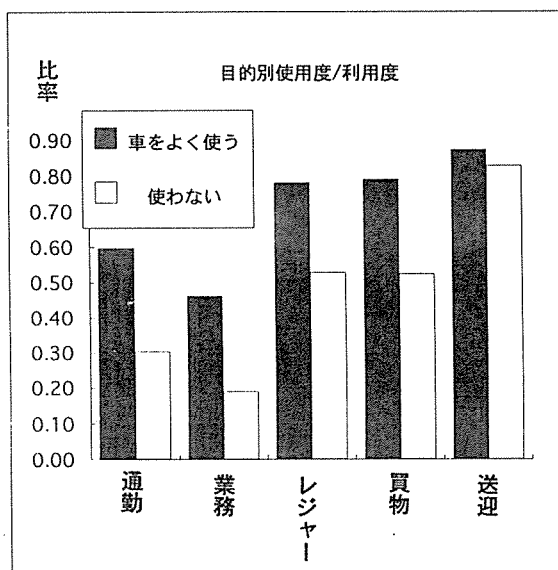
問3 目的別に「どの程度自動車を使用しているか」の回答。「ほとんど自動車を使う」場合に1.0、「ほとんど車以外」の場合に0.0になるよう数値化した。

目的	男	女
通勤	0.47	0.67
業務	0.35	0.53
レジャー	0.81	0.64
買物	0.80	0.67
送迎	0.85	0.87



図表 2-6 車の利用度別の目的別使用度

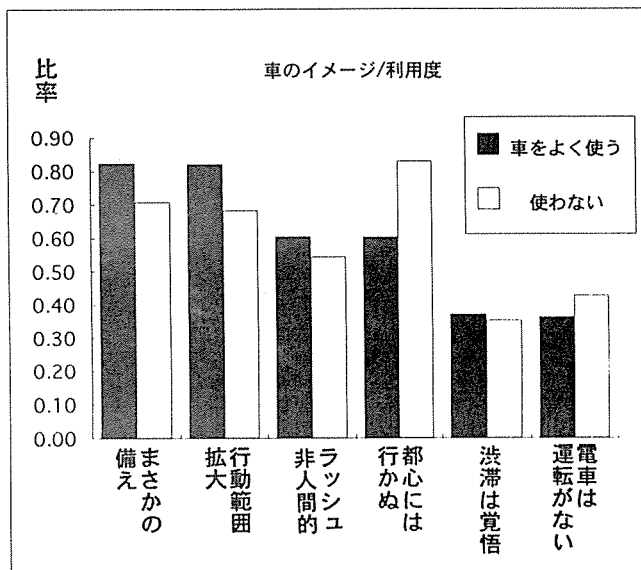
目的	車をよく使う	使わない
通勤	0.60	0.30
業務	0.46	0.19
レジャー	0.78	0.53
買物	0.79	0.52
送迎	0.87	0.83



図表 2-8 車の利用度別のイメージ

項目	車をよく使う	使わない
まさかの備え	0.82	0.71
行動範囲拡大	0.82	0.68
ラッシュ非人間的	0.61	0.54
都心にはいかぬ	0.60	0.83
渋滞は覚悟	0.37	0.35
電車は運転がない	0.36	0.43

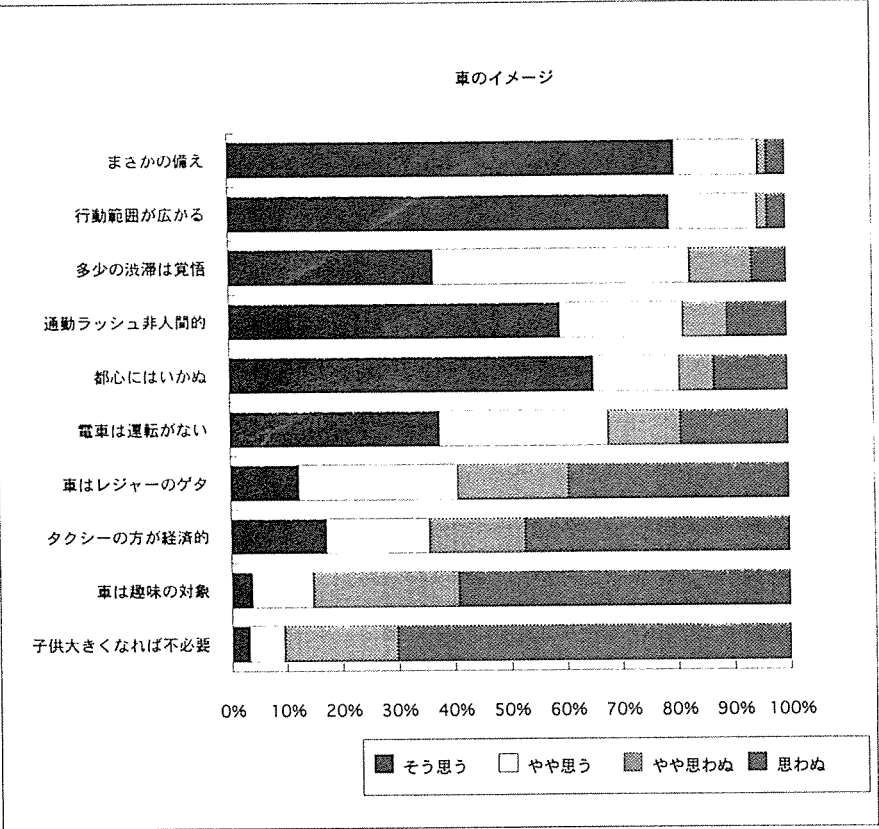
数値は「そう思う」の比率
この比率が20%以下の4項目は省いた



図表 2-7 車のイメージ

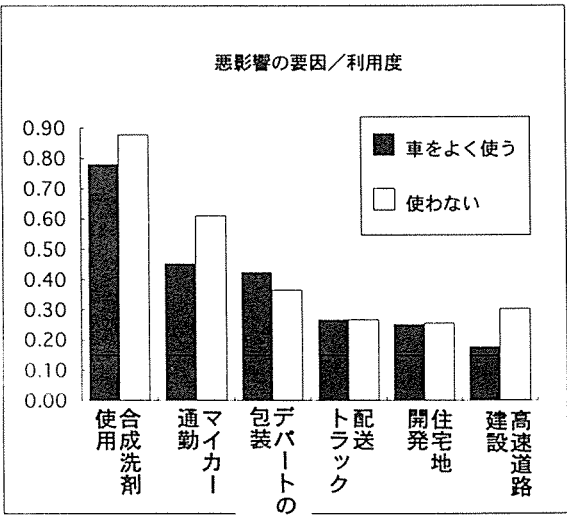
問 7 の10のイメージ項目にたいする回答結果の集計。
図では「そう思う」「どちらかといえばそう思う」の
合計比率の多い順に上から配列してある。

項 目	そう思う	やや思う	やや思わぬ	思わぬ
子供が大きくなれば不必要	0.03	0.06	0.20	0.70
車は趣味の対象	0.04	0.11	0.26	0.59
タクシーの方が経済的	0.17	0.18	0.17	0.48
車はレジャーのゲタ	0.12	0.28	0.20	0.39
電車は運転がない	0.38	0.30	0.13	0.19
都心にはいかぬ	0.65	0.15	0.06	0.13
通勤ラッシュ非人間的	0.59	0.22	0.08	0.11
多少の渋滞は覚悟	0.37	0.46	0.11	0.06
行動範囲が広がる	0.79	0.16	0.02	0.04
まさかの備え	0.80	0.15	0.02	0.04



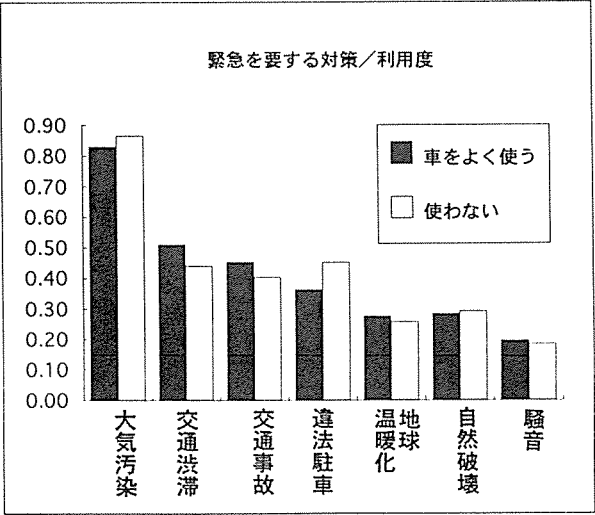
図表 2-9 車の利用度別の悪影響の要因

悪影響の要因	車をよく使う	使わない
合成洗剤使用	0.78	0.88
マイカー通勤	0.45	0.61
デパートの包装	0.42	0.37
配送トラック	0.27	0.27
住宅地開発	0.25	0.26
高速道路建設	0.18	0.30



図表 2-10 車の利用度別の緊急を要する対策

緊急対策	車をよく使う	使わない
大気汚染	0.83	0.87
交通渋滞	0.51	0.44
交通事故	0.45	0.40
違法駐車	0.36	0.45
地球温暖化	0.28	0.26
自然破壊	0.28	0.29
騒音	0.19	0.18



どうかを検討する。

問9で他の要因とともに車による要因を挙げ、それらが環境にかなりの悪影響を与えているかどうかを回答させた。図表2-9にそれぞれの要因が悪影響の要因とされた比率をみる。「配送トラック」について利用度による差はみられないが、「マイカー通勤」「高速道路建設」の2つでは、利用度の低い群で悪影響評価の度合いが高い。この群では単に車の環境に対する悪影響のみならず、車を積極的に利用する傾向そのものの悪影響をも評価する傾向にある。

つぎに、問10で「緊急に対策をうたなければならないこと」を選ばせた（3つまで選択）。車の利用度の高い群では、交通事故とともに渋滞対策の緊急度をより多く回答しているのに対し、利用度の低い群では、違法駐車対策を回答するものが多い（図表2-10）。後者では都市生活者としての一般的な立場が強調されているのに対し、前者では運転者の立場が強調され、車による移動の環境を整備拡大することを解決策として期待しているようにみえる。

この傾向は他の質問に対する回答でも一貫してみられる。「渋滞改善に効果のある対策」（問18、3つまで選択）では、利用度の高い群が「道路建設」の選択比率が高いのに対し、他方は「駐車規制の強化」「徒歩・自転車の優遇」で高くなっている（図表2-11）。「大気汚染の改善策」（問19、3つまで選択）でも、前者が比較的車利用者にマイルドな政策を選択するのに対し、後者は車の使用にかかる経費を増加させ、利用を抑制する施策の選択比率が高い（図表2-12）。

（5）車の利用削減

図表2-9をみても、車が環境に与える影響は少なからず認められている。また、「自動車環境に与える影響はどの程度か（問8）」という質問に対し、調査対象者の96%までが「非常に大きい」「大きいほう」と回答している。では、車の持つ悪影響を鑑みて、その利用を削減することは出来るのだろうか。

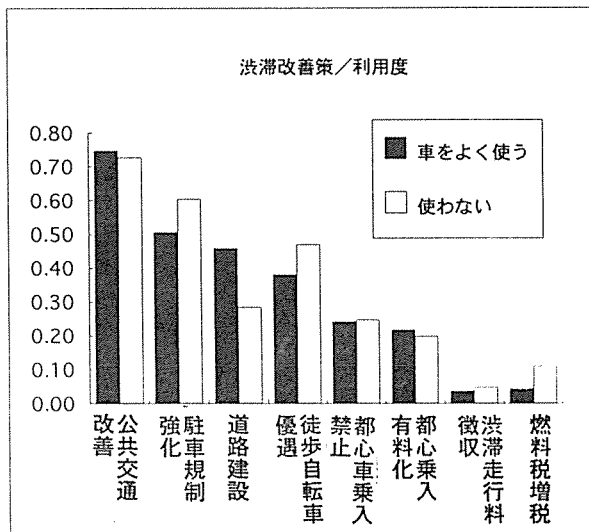
このことを検討するため、まず問8に対する回答と問13から2つの設問に対する回答との関連をみる。「環境保全には協力したいが、生活が不便になるようでは困る」という意見に賛成する割合（「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計）は、車の悪影響の評価が大きくなるほど減少する。また、「トラックの走行量を減らすためなら宅配便の配達回数が減ってもよい」とする者は増加する。この関連は順当なものと理解できる。しかし、環境保全のための方策のなかで、「自動車の利用を減らすようにしている」と回答した者（問12-6に肯定回答した者）の割合は、車の悪影響評価とは無関係である（図表2-13）。環境に対する配慮と、それを実現する行動とは現在のところ整合しているようにはみえない。

第2節 グループ別のイメージ分析

前節で検討した結果からすれば、自動車ユーザーが車に対して持っているイメージは一

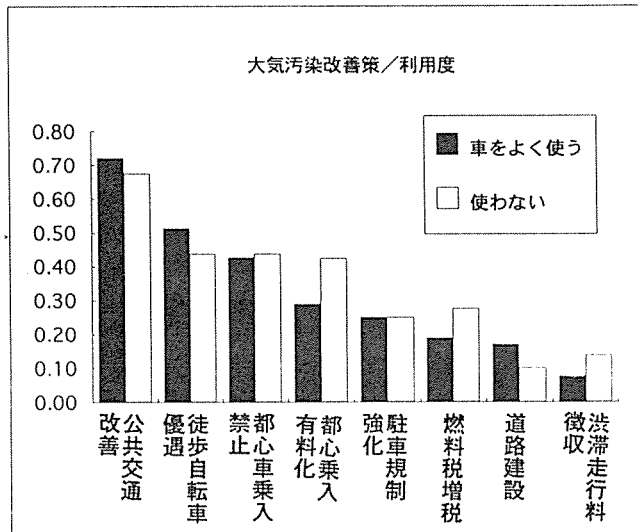
図表 2-11 車の利用度別の渋滞改善策

渋滞改善策	車をよく使う	使わない
公共交通改善	0.75	0.73
駐車規制強化	0.51	0.60
道路建設	0.46	0.28
徒歩自転車優遇	0.38	0.47
都心車乗入禁止	0.24	0.25
都心乗入有料化	0.22	0.20
渋滞走行料徴収	0.04	0.05
燃料税増税	0.04	0.11



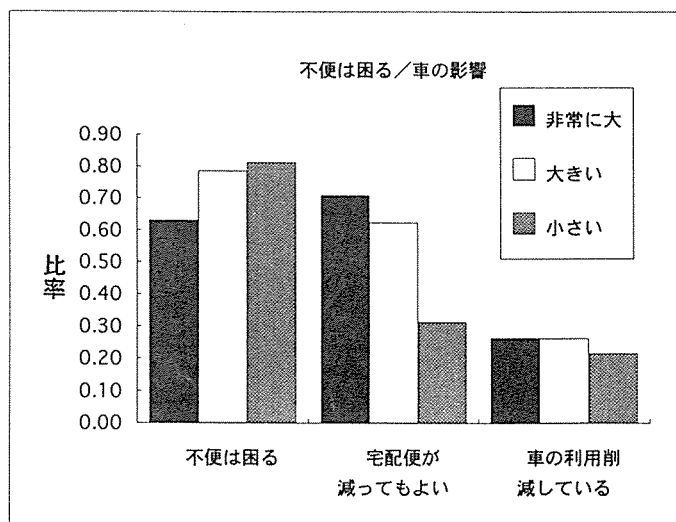
図表 2-12 車の利用度別の大気汚染改善策

大気汚染改善策	車をよく使う	使わない
公共交通改善	0.72	0.68
徒歩自転車優遇	0.51	0.44
都心車乗入禁止	0.43	0.44
都心乗入有料化	0.29	0.43
駐車規制強化	0.25	0.25
燃料税増税	0.19	0.28
道路建設	0.17	0.10
渋滞走行料徴収	0.08	0.14



図表 2-13 生活の不便と車利用の削減

車の影響	不便は困る	宅配便が減ってもよい	車の利用削減している
非常に大	0.63	0.71	0.26
大きい	0.79	0.62	0.26
小さい	0.81	0.31	0.21
全体	0.72	0.65	0.26



様ではない。したがって、自動車ユーザーの車の使用実態や、車が社会的に引き起こしているさまざまな問題に対する意識を正確に分析するためには、対象者の特性の構造的な違いを考慮しなければならない。ここでは、その違いの要因を対象者の社会的属性などの客観指標に求めるのではなく、車に対する基本的イメージの違いを手がかりにする。その違いによって、調査対象者を車イメージについて比較的均質ないくつかのグループに分け、それらグループによって使用実態や問題意識がどのように異なるのか、また、類似しているのかを検討する。

(1) 「車のイメージ」の構造

対象者の車イメージを検討するにあたり、まずこの調査で測定されたイメージがどのようなものなのかを分析する。そのため、調査票の質問項目から、

問6 自動車を持っている理由（10選択肢のうち3つまで選択）

問7 自動車に関するイメージ（10のイメージのそれぞれについて、自分のイメージの当てはまる割合に応じて1から4で回答）

をイメージ測定項目として採用し、それらに対する回答を分析する。

まず、これに関する全サンプルのデータに数量化Ⅲ類を適用し、各項目の相対的類似性を空間表現する。処理結果から、最大化された相関係数の高い順に第2解までを採用することにする（第1解：相関係数.39、第2解：.35、寄与率はそれぞれ12.7%、10.2%）。これらによる空間表現を図表2-14にみる。

基本的に多くの者の持つ「いつでも、どこへでも出かけられる」「行動範囲が広がる」「まさかの備えとして車を持っていたい」などの生活の可能性を保持するイメージは中心にまとまって存在する。

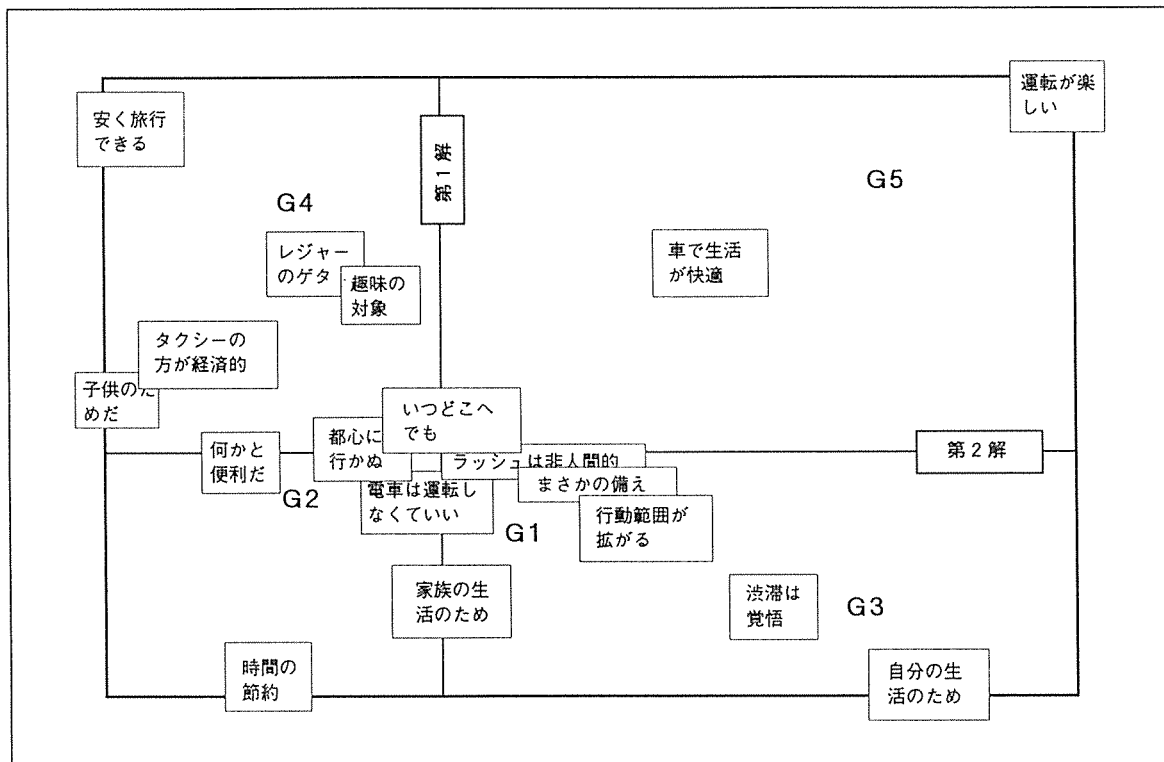
第4象限には「車がないと自分の生活が成り立たない」、したがって経済的・合理的基準とは無関係に車を使用し、「渋滞は覚悟しなければならない」というイメージが位置する。つまり、自分の生活と車とが理由のいかんを問わずに強く結び付いていることをうかがわせるイメージである。

第3象限には合理的車使用の持つイメージが並んでいる。この象限内の第4象限に近い位置には、「家族のために必要だ」が位置するが、これは「時間の節約」「何かと便利だ」など利便性を表現するイメージに近い。

車の持つ可能性を表現しているイメージのなかでは合理性を包意する「何かと便利だ」は、「タクシーやレンタカーのほうが経済的だ」「子供が大きくなったら車は必要ない」などとまとまっており、経済性・合理性を表現するまとまりを形成している。

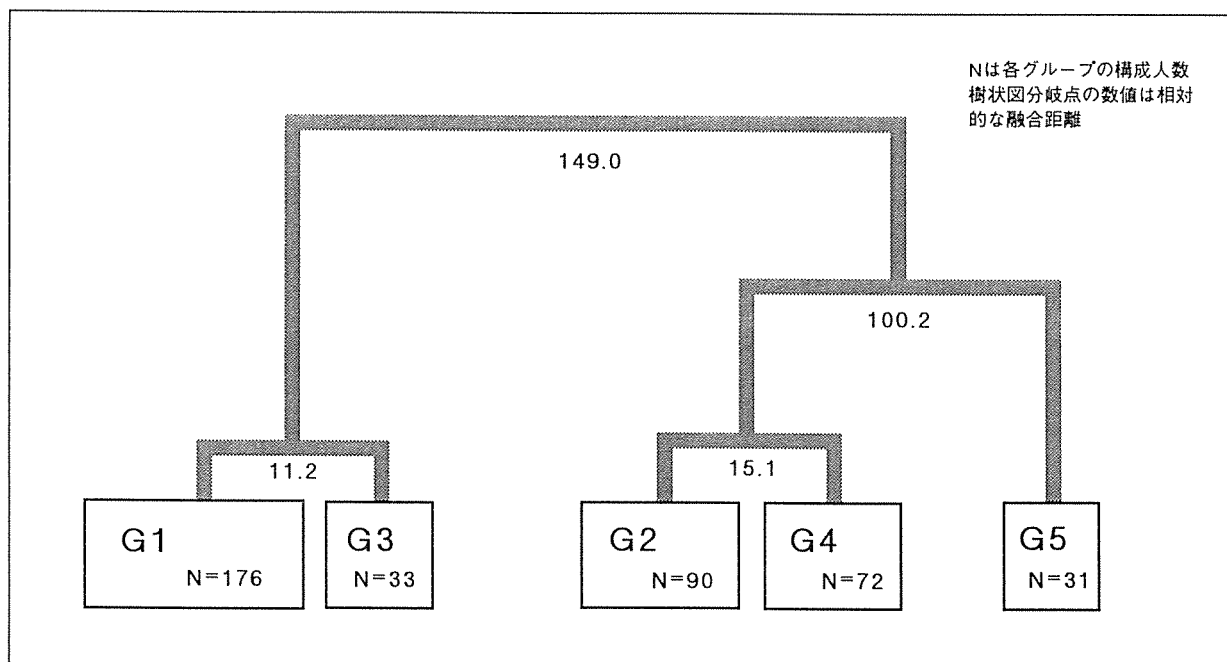
第1・第2象限には日常生活での使用ではないもののイメージが位置している。第2象限の経済合理性を表現するまとまりの近くには、車のレジャーでの使用に関する「レジャーのゲタ」「安い費用で旅行できる」が位置している。これに対し第1象限には、「車によって生活が快適になる」「運転することが楽しい」の車使用そのものに価値を置くイメージが存在している。

以上みたように、本調査で測定した車の所有に関するイメージの広がりには、車への固着性、日常性-非日常性、実利性、快楽性の要因があるように見える。



図表 2-14 車の所有目的・イメージの空間布置

車の所有目的（問6）・車のイメージ（問7）についての回答を数量化3類で処理した。得られた解のうち寄与率の大きい2つの解を選び、それによって各選択肢を2次元空間に表現した。調査対象は、サンプルスコアによってグルーピングし、各グループの平均値をプロットした。



図表 2-15 調査対象のグルーピング

問6・7を数量化3類で処理することによって、回答者それぞれについて2つのサンプルスコアがえられた。回答者をグルーピングするため、それらを2次元座標値としてクラスター分析を行った。分析結果から5グループに分類される解を採用する。グループは大きく2分される。ひとつは、半数近くのメンバーを持つ第1グループと小さな第3グループで構成される。もうひとつは、中規模の第2・第4グループをコアとし、小さな第5グループを含むものである。

(2) グループ同定の手続き

つぎに、この車に関するイメージ空間に個々の調査対象者を定位させ、その位置の近さにより同様のイメージを持つ個人を分類し、いくつかのグループをつくる。

分析の結果（階層的クラスター分析、近隣性の指標にはユークリッド距離の2乗を使用してワード法で処理した）、融合距離を手がかりに5グループを同定した（図表2-15、グループ名はG1からG5と表記。以降同じ）。

これら5グループについて、まず職種および所有自動車台数をみってみる。図表2-16をみると、G3に自営業や技能・労務職が多く、主婦が少ないことがわかる。このことは後述するこのグループの特性に影響を与えていると思われるが、この職種構成は他グループと極端な相違をつくるほどではないことには留意する必要がある。また、図表2-17に示した世帯での車保有台数を車利用度の指標とすれば、G3・G1はヘビーユーザー、G4・G2はライトユーザーという傾向のあることを読み取ることができる。

以上を前提として、車のイメージ空間での5グループの位置（サンプルスコアのグループ平均値）から、それらの特性を記述する。

第1グループ：具体的必須の使用目的があるわけではないが、車の広汎な可能性を評価し、主に家庭生活で積極的に使用しているグループ。対象者の半数近くを占める大集団である。

第2グループ：車に対して可能性の広がりより、その実利的な利便性を評価するグループ。車は「何かと便利だ」というイメージが強い。第1グループに次ぐ大きな集団である。ライトユーザー。

第3グループ：車は自分の生活を成立させるために必要不可欠であり、仕事に直結しているから、渋滞があっても覚悟するしかない、というイメージの強い小集団。どのような目的でも、可能な限り車を使用するヘビーユーザーのグループである。

第4グループ：車はレジャーのための道具だというイメージの強い中規模の集団。ただし、車は利便性・経済性に優れた道具であるという割り切りが強く、特に車そのものに独立した価値を見出しているようにはみえない。ライトユーザー。

第5グループ：車は生活を快適にするものであり、運転はそれ自体楽しいものであるとする少数派。車・車の運転そのものに積極的価値を認めているグループと思われる。

(3) グループ別の車使用実態

ここでは、形成された5つのグループ別に、車をどのような用途に、どれくらいの頻度で使用しているのかを検討する。

① グループ別の車使用度

まず、総合的に車を使用する割合について問3の回答から合計得点（最大値12）を算出し、図表2-20に示す。第3グループでほぼすべての目的でほとんど車を使用するという結果であり、第2・第4グループで使用度が低い。これを目的別のパターンとして図表2

ー18にみる。第3グループが通勤・業務に使用する比率が圧倒的に高い。最大の数で構成される第1グループでも、仕事にかかわる使用の比率は比較的高い。他の3つのグループは、基本的に買物・送迎・レジャーなど仕事以外での使用がメインとなっている。細かくみれば、買物・送迎の多い第2グループ、家族レジャーの多い第4グループという傾向がみられる。

先にみたように、車のイメージのコアが生活を広げる可能性にあると考えるなら、車を限定的に使用することは現実に即した行動ではない。したがって、第3グループですべての目的について車使用度が最高の値を示していることは、仕事での車依存が、他の日常生活でも可能な限り車を利用するという態度を容易に形成することを示唆すると思われる。

② 運転開始年齢

ヘビーユーザーの運転開始年齢は1番早く、年齢層でみても、35歳を過ぎてから開始したものの比率は非常に低い。逆の傾向を持つのが第2・第4グループである。子供の送迎の必要から運転を開始する母親の比率の多さに起因すると思われる。

(4) 自動車と環境との間にどのような問題を意識しているのか

① 車の環境への影響

まず具体的な内容は問わず、車の環境に与える影響の大きさを評価させた(問8)。「非常に大きい」と答えたものの比率は第2グループにきわだって多く、第4グループで最小である(図表2-21)。同じようなライトユーザーであっても、必要に迫られて生活合理化の必要から日常の車使用を都市のなかで行うものと、郊外や自然のなかなど非日常的な場所での積極的レジャー使用のイメージが強いものとの差であるように思える。

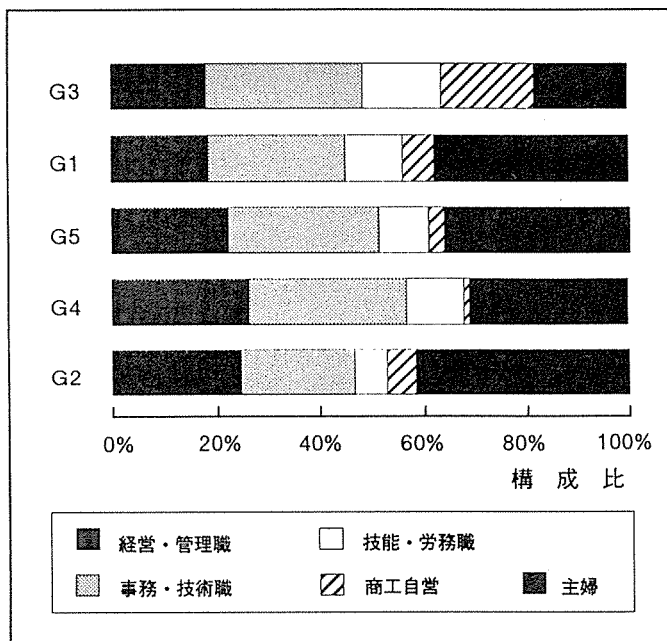
これをもう少し細かく具体的問題について、「マイカー通勤」「配送用のトラック」「高速道路の建設」の3つの悪影響が大きいと思うか否かを問うた結果をみる(図表2-22)。

第3グループはどれについても小さい影響しか認めない傾向にあり、特に通勤での車使用に寛容であることが、他のグループと大きく異なる。車依存の強い第3グループの自己合理化の機制が強く反映した結果であると考えられる。

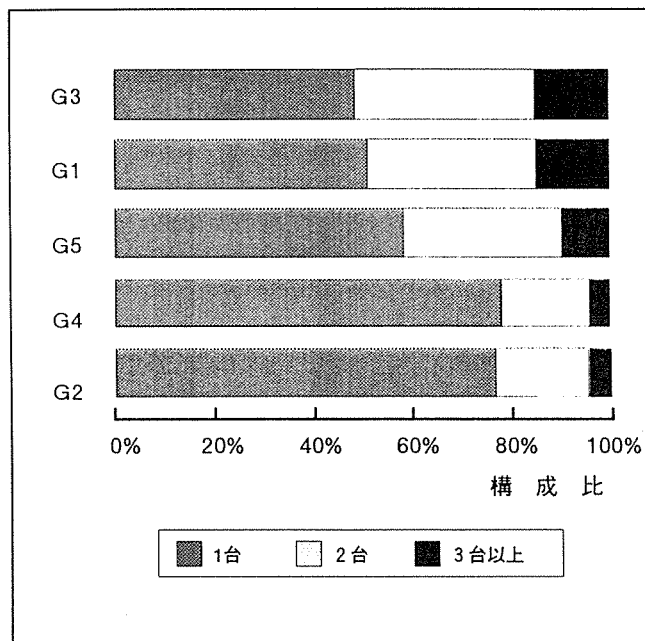
第2グループは、この3つのすべてにおいて悪影響を認める割合が高いが、特に高速道路建設の悪影響を認める比率が高い。このことは図表2-9での車利用度の低い群での結果と一致しており、後述するように、交通渋滞の解消という施策の緊急度の低い見積りとともに、基本的に自動車を多用する現代社会に対する疑問の表明と解釈することもできる。

② 緊急を要する対策

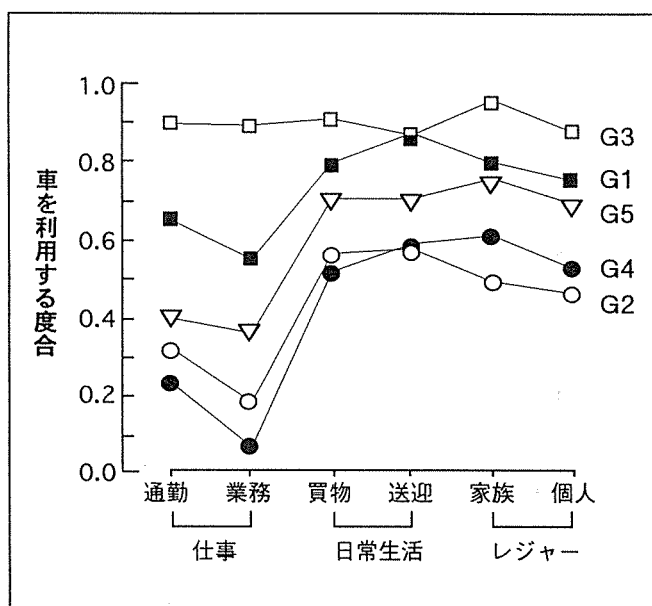
このことを別の角度からみる。車に関する問題のうち何が緊急の対策を要するのか(問10)、に関する回答傾向もグループによって異なる。第2グループでは人命にかかわる交通事故の対策を緊急と考える比率が高く、渋滞対策の緊急度の評価は相対的に低い。第3グループはまったく逆の傾向を持ち、渋滞対策の比率が最高であり、かつ極めて高い。車によって成り立っているとの認識の強い自己の生活をまず優先させる傾向、と考えられる。他のグループも渋滞対策の緊急度を交通事故のそれより高く見積もるという傾向は一貫し



図表 2-16 グループの職種構成

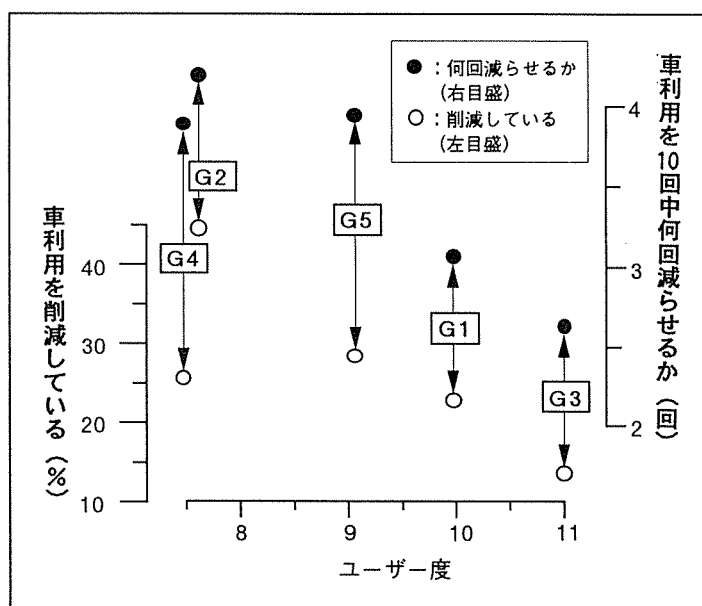


図表 2-17 グループ別の車保有台数



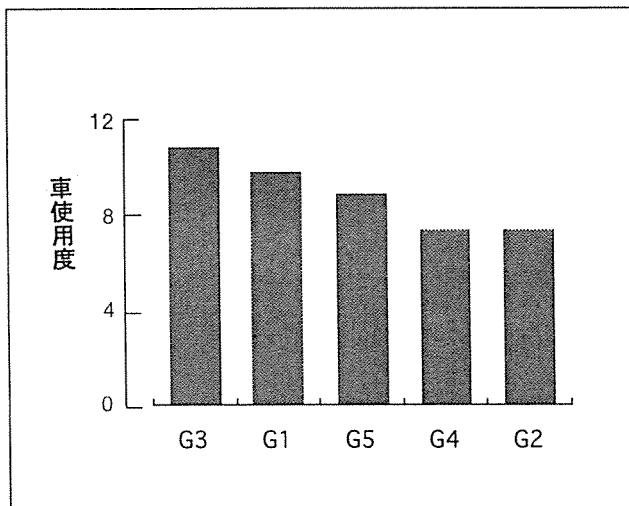
図表 2-18 目的別使用度 (重み補正後)

グループ別に目的別の使用度を見る。仕事で使用する割合の最も高い第3グループは、すべての行動を可能な限り車を使用して行うように見える。ライトユーザーの2つのうち第4グループはレジャーに、第2グループは日常生活での使用に力点がおかれる傾向がある。最大の第1グループは仕事での使用がある程度少ないが、かなりの車依存を示している。



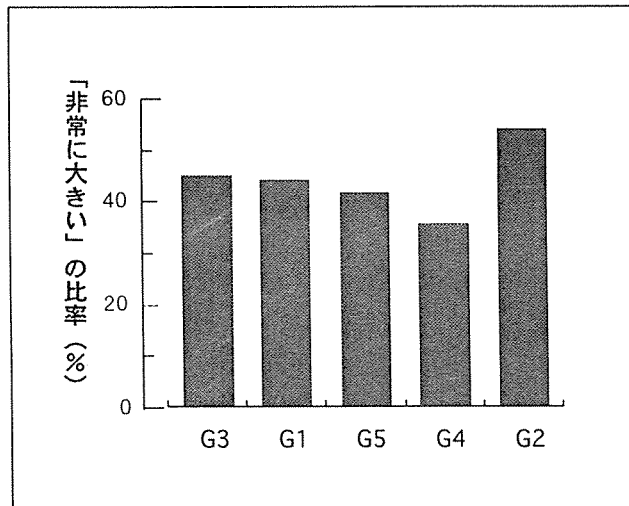
図表 2-19 グループのユーザー度・利用削減意欲

生活上の移動をどの程度車に依存しているのかを算出し、「ユーザー度」とする。つぎに、グループ別に、削減実績：車の利用を現在「減らすようにしている」(問12の第6選択肢)者の割合、および、削減意欲：大気汚染改善のために車の利用を「10回中何回減らせるか」(問15)の平均回数を算出した。これら3つの関係を見ると、ユーザー度が高い(=車依存が強い)ほど、車利用を削減する実績・意欲がともに低いことが明らかである。



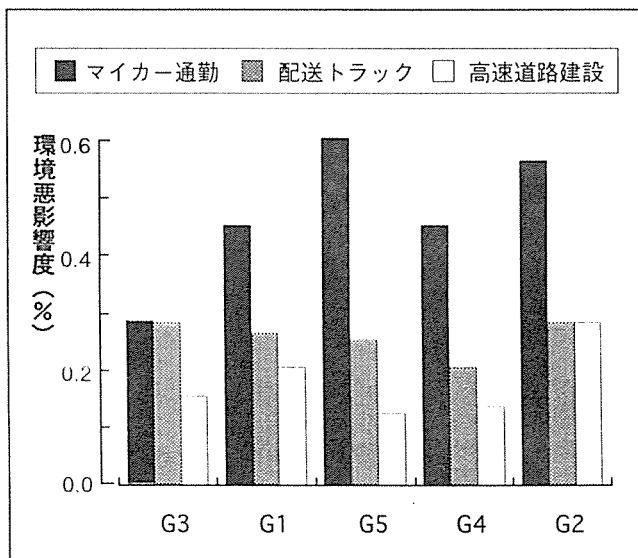
図表 2-20 グループ別の車使用度

さまざまな目的にどの程度車を使用するか（問3）、ということからトータル的車使用度＝車依存度を算出した。グループ別の平均値を示す。



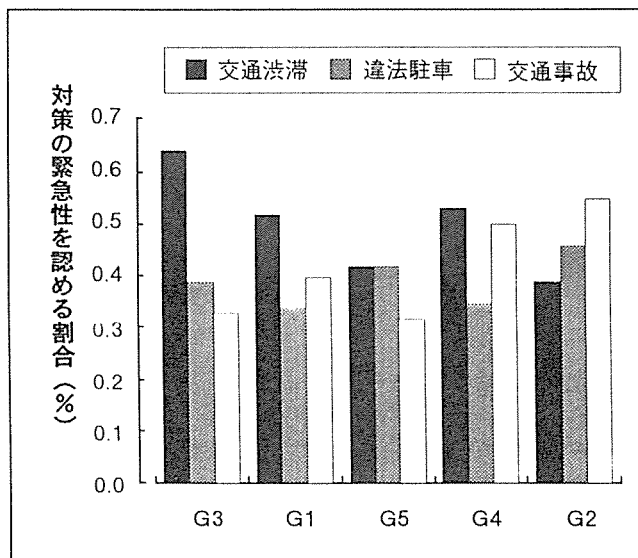
図表 2-21 車の環境に与える影響

車がどの程度環境に影響を与えているか（問8）の回答のうち、「非常に大きい」と答えた者の比率をグループ別に示す。車依存度の一番少ないグループが、車の影響を一番強く見積もっている。



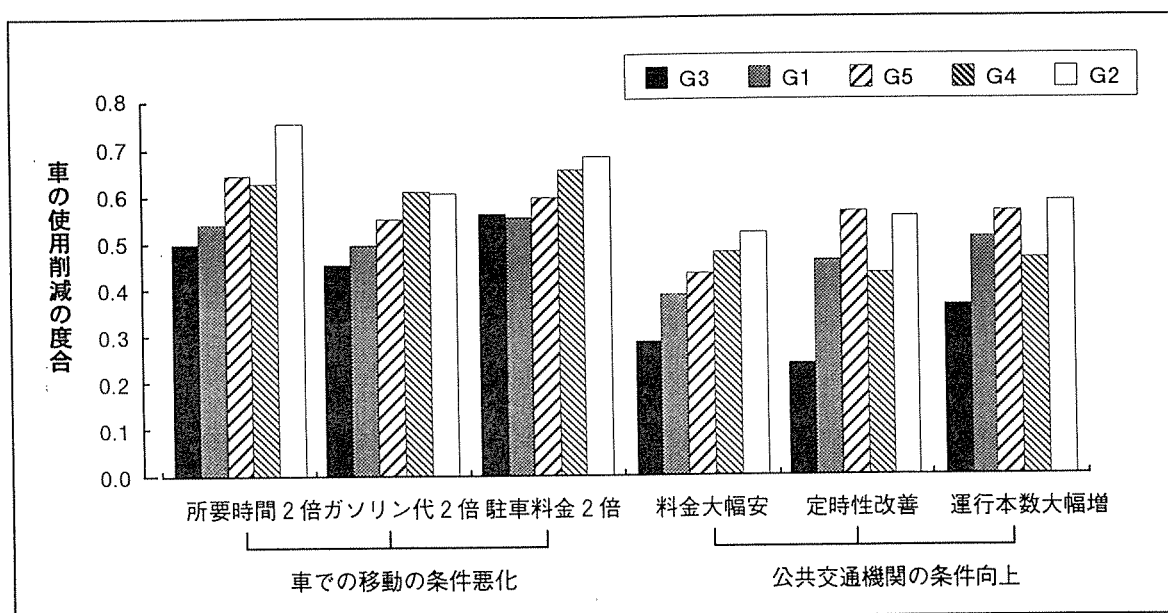
図表 2-22 環境に対する悪影響

依存度の最も高い第3グループは全般的に車に関する悪影響（問11の選択肢4から6）を認める比率が低く、マイカー通勤に対するそれは特に低い。対照的に第2グループではマイカー通勤とともに高速道路の建設の悪影響を認める比率が高い。このグループでは必要上車を使用はするものの、車社会に対する疑念を基本的に持っているように見える。



図表 2-23 車の影響：対策の緊急度

ヘビーユーザーは車を運転するものから見た問題を重視し、ライトユーザーは車を外から見た場合の問題点を重視していることが明らかである。G3とG2とでは、ここにあげた3つの問題点に関して、緊急性を認める傾向が完全に逆転している。



図表 2-24 状況変化に対する使用削減の意志

車利用の削減意志は全体的に高いとは言えない。特に公共交通機関の改善という「他手段の魅力を上げる」方法は効果を上げにくいように見える。しかも、このネガティブな傾向はヘビーユーザーほど強い。もともと車に乗る機会が相対的に低いユーザーの方が別の手段にスイッチしやすいのは、ある意味で当然であるが、これでは全体的な効果は上がりにくい。多くの人々にとって、車使用の理由が経済的・時間的効率性にのみ依存しているのではないことをよく考慮する必要がある。

ており、これが逆転しているのは、ひとり第2グループだけである（図表2-23）。

③ 車利用を削減できるか

各グループの車イメージ・使用意識が、車の使用を減少させることとどのようにかわるのかを図表2-19にみる。基本的に削減意欲・削減実績ともに車依存の度合（ユーザー度）に反比例する。第4グループのユーザー度に比べての削減意欲・実績の相対的な低さは、このグループがもともと日常的な車使用が低いことに起因すると思われる。

つぎに、社会情勢の変化に対する車使用削減意志を図表2-24にみる。ここでも、第3グループの利用削減意欲は一貫して低い。もともと車依存度が低いと思われる第2グループは、この間でのすべての情勢変化についても削減意志が高い。しかし、車利用の削減意志は、全体的に高いとは言えない。

ここでは情勢変化の要因として公共交通機関の利便性の向上と、車の使用条件の悪化の2つを設定したが、特に公共交通機関の改善という「他手段の魅力を上げる」方法は効果を上げにくいようにみえる。しかも、このネガティブな傾向はヘビーユーザーほど強い。もともと車に乗る機会が相対的に低いユーザーの方が別の手段にスイッチしやすいのは、ある意味で当然であるが、これでは全体的な効果は上がりにくい。前述したように、多くの人々にとって、車使用の理由が経済的・時間的効率性にのみ依存しているのではなく、むしろ車の持つ可能性を評価していることをよく考慮する必要がある。

第3節 自動車利用意識とライフスタイル、環境との調和

この節では、前節まででみた車の環境に対する認識と、その対応策の受け入れ態度をさらに検討する。その上で、彼らのライフスタイルに基づく車利用と環境とをどのように調和させたらよいのかを考える。

(1)-1 生活を広げる「可能性のイメージ」

もともと、多くの者の持つ車のイメージは、経済的・時間的利便性に重点を置いているのではなく、「行動範囲が広がる」「いざというときのために所有しておきたい」「何かと便利だ」などの「可能性のイメージ」に中心を置いている。この可能性とは、自分（とその家族）の自由で時を選ばぬ移動を保証し実現してくれる「可能性に満ちた」道具としてのそれである。だからこれは単に移動そのものだけでなく、日常生活までも改変し・拡大することに直接結びつく。車を所有することで買物や休日の行動パターンが大きく変化する、または「その気になれば」変化させ得ることを意味する。

交通機関が単なる物理的移動のための道具でしかないなら、このようなイメージが生起することはない。このことは、個人で所有し使用する自動車だからこそ可能になることであろう。

(1)-2 拡大された都市空間でのライフスタイル

現在の大都市圏では、ほとんどの人々は自前のエネルギーによる移動だけでは生活できない。たとえば、徒歩・自転車で仕事場に通うことが可能な人間は数少ないし、日々の食料品を毎日近くの商店街で調達する、というスタイルも衰退して久しい。たとえ駅前スーパーであっても、家族の数日分の食料品を一度に購入するためには、徒歩では行けない。かくて、休日のスーパー前の道路は違法駐車で一杯になってしまう。また、家族連れで少し離れた大型スーパーに車で行けば、いくらかのレジャー施設は整えられているし、ちょっとした気晴しにはなる。それを、多忙な生活のなかでの当座の家庭サービスと言いつけることもできる。また、都市圏の拡大により、日常のさまざまな用足しを効率よく片づけるために数カ所を回る場合、電車やバスの乗り継ぎでは時間も金もかかってしまう。車は単に楽なだけでなく、雑事を効率的に処理する道具でもある。さらに、車での移動を前提とした郊外型大型安売り店や、地元商店街の衰退などが、車依存の環境を逆に整備し続けている。

現時点では、車は高度成長期までのようにステイタスシンボル・豊かさの象徴ではない。そのような記号性は多くの者にとって過去の遺物である。しかしこのことは、自動車が単なる移動のための合理的道具になったこと ― はじめて「むだな」虚飾が取り去られて「普通の」道具になったこと ― を意味しない。そうではなく、単なる物質的な豊かさの象徴から、雑事に追われる日常生活のかなたにある「豊かな生活」への可能性の象徴へと変化したのである。

(1)-3 公共交通機関の利便性を向上させる施策

拡大された都市圏で生活するためには、外部エネルギーを使用して移動することが前提になる。エネルギー消費量・環境に対する影響を考えれば、個々人がそれぞれの手段で移動するより、効率の良い公共交通機関を利用すべきだとの考えが一般的である。しかし、環境への悪影響を低減させるために公共輸送に頼るべであるという議論と、生活を広げ、豊かな生活をめざすために個人的な移動手段を持つことは、考慮している側面が根本的に異なる。現代の都市のライフスタイルを考えれば、生活圏を自由に移動できる手段を個人的に持つことは、生活の基本要件ではないのか。このことをまず正当に認知することから始めなければならない。

この観点からみれば、公共交通機関は、車が個人の生活のなかで果たしている役割のごく一部でしかない効率的・合理的移動という側面を、不完全に代替するものでしかないのは明らかであろう。したがって、利便性を向上させて公共交通システムに誘導しようとする施策は、都市生活者のライフスタイルからみれば、代替策としての効果を持ち得ないことになる。

(1)-4 車の利便性を低下させる施策

他方、車の経済的合理性を低下させることでその利用を削減させる施策は、仕事での使用を主な目的とする者にもある程度効果を上げるようにみえる。業務に伴う移動手段が効率・利便性に支配されるのは当然であるから、それが仕事の内容に対して「引き合わない」状況がくれば、止むを得ず他の手段にスイッチすることは当然起こる。しかし車の経済的合理性を人為的に低下させることは、社会全体の経済効率の低下を招くことにつながってしまう。社会システムの効率向上を「進歩」と呼ぶなら、この方策はその方向とは明らかに逆を向いている。

また一方で、仕事以外の生活でも車の合理的、効率的道具としての面を大きく評価するグループも存在する。家族の送迎・買い物など家庭生活に必要な仕事を時間を節約し、効率的にこなすための道具として、家族そろってのレジャーに安価で楽な移動を提供する現実的な道具として使用する人々が存在する。これらの目的を持つ人々に対して、車の利便性を低下させることで公共交通手段への誘導をはかることもまた、社会的に正当な施策であるとは思えない。

確かに現状では、車の利用状況が悪化すれば「やむを得ず」利用を削減する、という機制の効力は公共システムの利便性向上のそれより大きい。しかしこの効果はライトユーザーに大きく働き、ヘビーユーザーに対する効果は少ない。情勢変化に敏感なユーザーが車利用の削減をしても、もともと彼らはライトユーザーであるから、全体としての車利用削減効果は薄いことになる。

(2)-1 通勤のための車使用は悪いか

通勤のための車使用は、大都市圏では限られた人々にのみ許された贅沢である。だから、

あえてそれを行う者が高負担を強いられるのは当然であるという議論がある。この前提として、ここでも大都市では通勤は公共輸送機関に頼るのが当然だ、という考え方がある。

本来、移動は個人が自律的に行うものである。都市の規模が大きくなったからといって、この原則が変化する必然性は個人の側にはない。さらに、化石燃料を使用する車の環境に与える悪影響と、個人が自律的移動手段を確保することは二律背反ではなく、本質的に無関係であり、現象的に隣接しているに過ぎない。これらのことを無視し環境の保全のみを重視して、個人的な通勤手段の確保が贅沢であると主張する議論は疑わざるを得ない。

(2)-2 自律的な移動

移動は、単にある目的のために身体を別の場所に物理的に運ぶだけのものではない。移動を計画し、手段を選定し、自らの責任で実行するということによって、さまざまな体験を得ることができる。このプロセスは単に結果としての物理的移動を実現するだけではなく、その全経過にわたって、環境との間に多様な相互作用を行うことでもある。その内容は、景観の変化・気候・移動速度の感覚などは言うに及ばず、移動途中で出会う人間との関係まで、多岐にわたる。

重要なことは、それらが自らの制御下に行われる移動によって得られるものかどうかということである。自律的な移動であれば、その過程で得られる体験は生活を豊かにする方向に働く。もしこれが、他に選択の余地のない「お仕着せの」移動の結果であれば、自らの意志・行動と直接結びつかない結果は、ただ一方的に受容すべきものとなるだけである。

移動が自律的に行えるものであるかどうかという側面を捨象し、単にある地点から別の地点に自らの身体を運ぶだけのことと捉えて初めて、それにかかる時間・労力・費用を最小化することが移動の価値を決定する基準となる。そしてこの基準を採用することで、大量輸送という手段が個人的な移動手段に対し優位性を持つことになる。つまり大量輸送という手段は、大都市における社会システムの効率的・合理的運用という要請が生み出したものであり、自律的な移動手段の確保の必要性は考慮されていない。しかも人口が過度に集中している大都市圏では、多くの場合仕事場へ向かう移動には公共交通機関を利用せざるを得ない。都市圏の拡大と人口集中に追いつかない公共交通システムは、仕事場への移動の時間を、単に我慢するだけのむだなものに変質させている。移動の自律性と能動的体験を奪い、多大なストレスをもたらす通勤ラッシュは、それに対する人間の防衛機制を喚起して、周囲との交流を断ち、何ものをも受け入れない自閉的な態度（どんな小さな隙間でも見つけ次第新聞を広げる利己的態度、目をつぶってウオークマンで周囲と隔絶した世界を擬似的につくり上げ、そこに逃げ込む態度）を生成する。これは社会的無関心を助長する訓練としてすら作用している。

通勤を個人的手段ですることの社会的評価を行うより先に、大都市公共交通の通勤ラッシュこそが改善されるべき第一の問題である。これを放置したまま自動車通勤から公共交通による「輸送」にスイッチさせるのは、さまざまな体験の契機となるべき移動を、単に堪え忍ぶべき苦役へと矮小化するものに過ぎない。

自律的な移動は、積極的に自らの生活を組み立てていくための強力な道具である。都市生活者がこの機制を用いて豊かな生活をめざすことを認知するなら、生活の可能性を広げるという側面だけでなく、自律的な体験を支援するという側面でも、公共輸送機関の現状は甚だしく不完全・不十分なものであるということを認識する必要があるだろう。

(3)-1 なにが問題か

しかし、大都市圏の人口集中・交通容量および環境への影響を考えれば、車利用は無制限には行い得ないことは当然である。したがって、社会的合意の下に、何らかの制約条件を設定せざるを得ない。では都市生活者の行動のなかから、車利用を選択的に低減させることはできるのだろうか。

車を所有すること、それに自由な移動のイメージ・生活を広げる可能性のイメージを託すこと自体には何の問題もない。また、自律的な移動は都市生活者にとっても基本的に認められるべき行動様式であることも受け入れられる。これらのことは是認するにしても、ヘビーユーザーの行動をみれば、いったん車に大きく依存するようになれば、可能な限り車利用を進める方向に徹底することになる傾向は否定できない。

(3)-2 モノへの依存・「安楽さ」の追求による「豊かな生活」からの脱却

車を使用した移動の量を削減するためには、まず不要不急の個人的な車使用を削減するというのが一般通念であろう。車は資源・エネルギーを浪費し、環境を汚染する。車使用量の飛躍的な増加は、人間生活に脅威を与えている。よって、不要不急の用途に車を使うことは極力抑制せねばならない。原則的に社会システムの運用に必要な交通は確保せねばならないから、そのシステムの制御下でない個人的使用、特に楽しみのための使用はまず最初に削減対象にすべきだということになる。

この考え方の基底にあるものは、経済活動・産業優先の理念である。確かに流通は整備されているから、きめ細かいモノの輸送はモノの徹底した商品化とあいまって、あらゆる利便を享受できる環境を整備している。しかし、物流を確保し優遇することで生活者が得る豊かさとは、結局のところ豊富なモノを享受し、それらを自分の生活の中に並べ立てる豊かさである。現在問われているのは、このような物質的な豊かさによって現出された安楽性が、当初の目標とは異なり、生活上の利便を受動的に消費する傾向を強化するのみで、生活の質の向上につながらないことである。

物質的に豊かな生活を送ることを優先するなら、物流がまず確保されなければならないが、われわれが自律的に生活を組み立てることで豊かな生活をめざすなら、表面的な豊かさを支えるだけのモノの移動をいたずらに重視する必要はない。むしろモノの移動、仕事での人の移動を減らし、個人の自律的な移動のための容量を大都市環境の中に確保することこそ重要になる。そのためには物質的・人的な移動を可能な限り情報の移動で置き換えることが必要であろう（サテライトオフィス、無店舗販売などは別の問題を惹起するが、

これに資する施策となり得る)。社会システムのパフォーマンスの向上はこの面で図られるべきであって、モノを際限なく産み出し、モノの豊かさの演出をさらに押し進めることに「社会の進歩」をみることは放棄しなければならない。

(3)-3 安楽な移動

車による個人的な移動についても、同じ構造を同定することができる。車は自律的な移動の契機となるとともに、安楽な移動も提供する。したがって、車の個人的使用によるメリットをその安楽さに帰属させることもできる。確かに車はドア・ツー・ドアの移動を可能にするし、車の製造技術の「進歩」は操作の自動化を進め、さまざまな装置の導入で車内の居住性の向上も実現している。しかし、環境から自らの移動空間を遮断し、移動に払う労力を最小限にすることで追求された快適性＝安楽さは、移動に関する積極的関与を減少させてしまう。この側面のみを強化していけば、豊富なモノによる豊かさと同様に、安楽さを享受するという受動的態度を助長するだけである(運転しなくていい＝自己の責任で自律的に移動を制御しなくてよい、という意味でなら、電車にも「安楽さ」が存在する――寝ていても、酒に酔っていても目的地に行くことができる。到着が遅れても、電車を運行する者の責任であって、私には責任がない、など)。このような安楽性への依存は、移動をも消費行動の一種にしてしまう。

したがって、自律的な移動を確保することで豊かな生活をめざすという道筋を認めるなら、車の個人利用を表面的な形態で選択的に分類するのではなく、移動の質を問うべきである。単なる自己目的化した安楽性の追求は、制約の対象になり得る。積極的な体験を生み出す助けとしての移動を選択的に促進する施策を考えることが必要である。

(4)-1 生活要求の多様化とその対応

豊かな生活ということを考えるとき、生活水準が決定的に低く、それを許容できる水準にまで引き上げることが目標であれば、その目標は経済的指標で設定できる。そして、豊かさを実現する数量的な達成基準を定め、それに向かって効率的な計画を策定することが可能である。現実にはわれわれはそのような目標に向かって努力してきたし、その結果、一応の生活水準も達成された。問題は、その後目標をどのように変更するかである。

これに対する解決策が得られぬまま、従来の価値基準である経済活動重視の方針を惰性的に運用した結果、モノに囲まれた「豊かな生活」が実現された。しかし、このことは逆に、モノを消費することだけにしか豊かさを実感できない風潮を生み、消費のエスカレーションの無限連鎖を助長することになったのは記憶に新しい。

単なる物質的豊かさではない生活の豊かさを志向すれば、社会の構成員間で目標は一致しないことは当然である。豊かさに対するアプローチは、個人の生活状況に応じていくつもの道筋があるから、生活要求は多様化する。

(4)-2 移動様式の評価の多様化・個別化

移動に関しても同様の構図が存在する。誰もが個人的な移動手段を持てるようになり、それを個人生活のさまざまな用途に使用するようになれば、移動に関しても多種の価値観が並立することになる。したがって、都市での移動様式に何らかの制約を加えねばならないとしても、効率的・合理的で公共性の高い移動に高い価値を置くことだけでは社会的合意は得られなくなる。しかも、このことは価値基準を新たなものに交換すればよい、ということの意味しない。それがどのような基準であれ、単一の価値観で施策を決定することは、他の基準による可能性 — 多様性を認めないことになる。したがって、豊かな生活を個別に追求することを認めるなら、社会の全構成員が満足する単一の価値観に基づいた施策はないことを正当に認識する必要がある。その上で、多くの異なる価値観に基づく施策を組み合わせることで車と環境との調和を図ることが必要になる。

(4)-3 多様性を確保する構造を社会システムにつくること

しかし、異なる価値基準に基づいた諸施策を組み合わせることは新たな困難を産み出す。個別施策間の整合性がとれず、矛盾を内包することになる。またそれ故、施策の効果について事前の客観的予測を行うことができない。しかし、この困難は回避できないが、ひとつの基準尺度上の数値に還元できるもののみで構成する施策が多様化の要求には対応できないことは明らかであるから、この状況を受け入れるための方途を考えなければならない。

移動に関して複数の価値基準を認めるためには、まず社会システムが移動の様式に関し多様な選択肢を提供すること、そしてシステム自体は選択肢の価値判断をしないことが必要である。移動様式の選択は個人に委ねることになる。選択肢を提供する側が、明示されたものであれ暗黙のものであれ、それらの設定に関し政策的に誘導することは排除しなければならない。

(4)-4 「誰がどれくらい負担するのか」の再検討

車による移動は、公共システムの整備・維持を必要とする。したがって、このシステムを誰がどれくらい負担するのかが決定されなければならない。システムが公共財である以上、より多く利用する・消費する者が、より多く負担することが基本的原則である。道路占有・道路破壊の程度・大気汚染源としての原因度など、すべての側面でこの原則は守られるべきである。しかし、実際には産業重視の政策的配慮によって、経済的負担はコントロールされている。しかし、ある価値基準に基づいて、コストを直接反映しない負担を強いることは、多様性を認めないことと等価である。自律的な移動を通じての豊かな生活の追求を価値基準のひとつとして組み込むために、この、従来は当然視されてきた価値基準によるコントロールを止め、個々の移動様式について正当なコストを算出し、それを利用者に正確に負担させるべきである。

(4)-5 移動に関する社会的合意の形成

大都市圏の生活者は、現状では移動に関する選択肢の貧しさから不完全な公共交通システムに順応する他はない。したがって、それを基準に車による通勤を敵視したり、積極的な車利用を贅沢視する傾向がみられる。車の利用と環境との調和を考えると、この傾向を当然のこととして論議を進めるべきではないだろう。なにを我慢するかについての社会的合意は、現在無意識に我慢している内容を明確化した上でなされるべきである。それがフェアな施策決定プロセスにつながる筈である。単なる現状追認をやめ、移動に関する多様な選択肢と正当なコスト負担をシステムに組み込むことをまず実現すべきである。そのシステムで都市生活者が経験を積んだ上で、大都市圏ではすべての人間が全く自由に（車などによる）個人的な移動を行い得ないという制約のもとに、移動のどの部分を公共輸送システムに頼ることにするかについて、積極的な合意形成をあらためて行うべきである。

現在のオートモビリティを支えている価値観を批判的に再検討することなしには、車と環境との調和を図ることは不可能に思える。この再検討を行うために、自動車の持つ「可能性のイメージ」を積極的に捉えたい。そして、このイメージが示唆する自律的な移動が、過剰にモノに依存し生活の安楽性のみを一方的に求める傾向を修正し、豊かな生活を追求する枠組みをつくりかえるなかで車と環境との調和を図るべきだと考える。

（執筆：小林ポオル）

第3章 環境意識とオートモビリティ

オートモビリティを確保しつつ交通混雑や大気汚染を改善していくためには、自動車利用抑制や公共交通整備を盲目的に押しつけることは得策ではない。自動車利用の実態には、固定的なユーザーから選択的なユーザーまで、また、積極的なユーザーから消極的なユーザーまで多様な階層が存在する。ここでは、環境意識の側面からユーザーを分類し、環境意識による車利用削減意向の相違を分析し、オートモビリティのあり方を考察する。

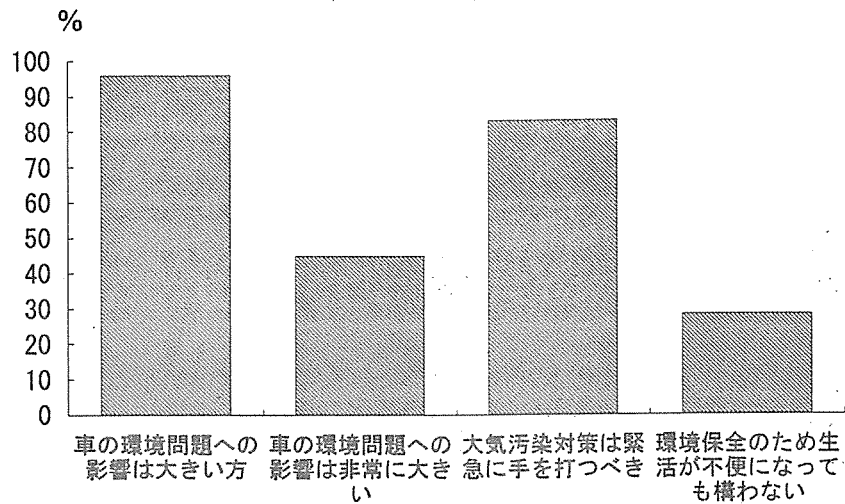
第1節 環境意識と削減実績・削減意向

環境意識の高い人の割合を、図表3-1に示す。一般的な自動車交通に伴う環境問題への関心は非常に高いが、具体的な環境保全に対する意識は低くなっている。「自動車交通が環境問題に与える影響」は強く認識されており、影響が大きいとする人は全体の96%とほとんどであり、非常に大きいとする人も45%存在する。「大気汚染対策は緊急対策である」とする割合は83%と高い。しかし、具体的に、「環境保全には協力したいが、生活が不便になっては困る」という設問では、そう思わない、即ち、具体的に環境保全のために生活が不便になることを我慢してもよいとする割合は28%と低くなる。一般的な建て前としては、大気汚染対策は重要であるが、自分の生活に不便が生じるようでは困るという本音が読みとれる。

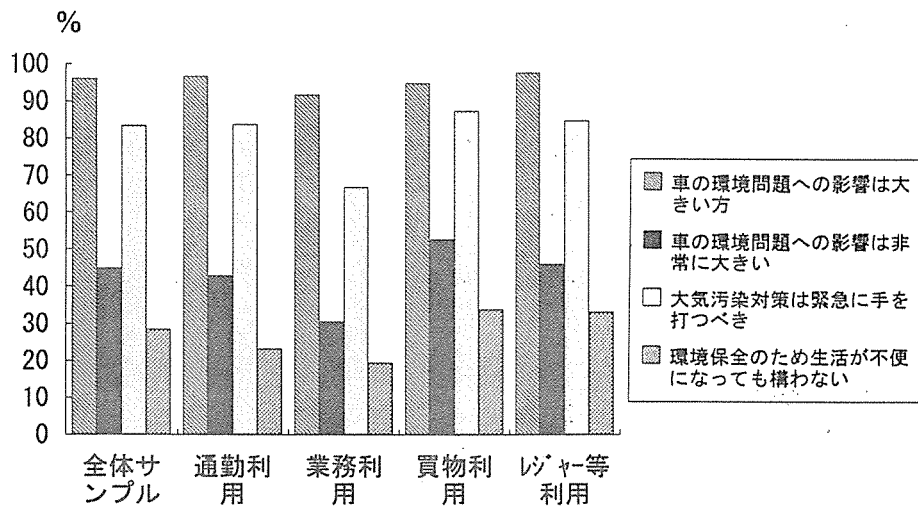
次に、これらの環境意識と、車を主に使用する目的との関係を整理した（図表3-2）。通勤、買物、レジャーともに環境意識は同程度に高いが、業務に利用する人は環境意識が低い。業務利用者には、自動車が環境に影響するのはやむを得ないとする意識があると思われる。この相違は、一般的な環境問題への関心であっても、具体的な環境保全に対する意識であっても同様である。

この環境意識のグループ別に、「大気汚染のために自動車利用を減らせる回数（削減意向）」と、「実際に自動車の利用を減らすようにしている人の割合（削減実績）」を算出した（図表3-3、3-4）。3つの環境意識ともに、高いグループの方が削減意向が大きく、削減実績も高い。また、具体的に不便も我慢する、と回答する人の削減実績が最も高い。これらの環境意識は、自動車利用の削減可能性と関係していることが確認できた。環境意識を高めることが、時代の制約に応じた自動車の使い方に結びつくものと考えられる。

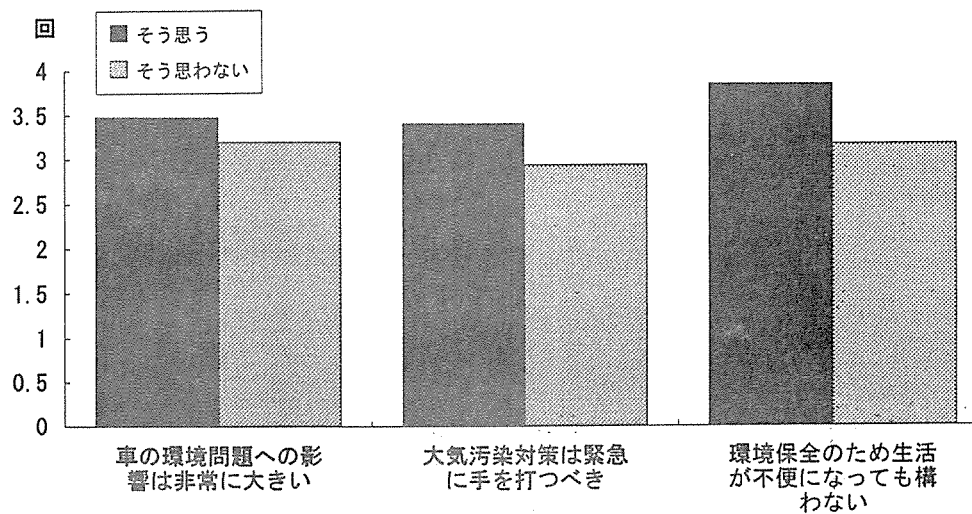
なお、「環境保全には協力したいが、生活が不便になっては困る」の元の回答は4段階



図表 3-1 環境意識の高い人の割合



図表 3-2 環境意識の高い人の割合



図表 3-3 自動車利用を削減する意向

であるが、ここでは、「そう思う」と「どちらかというと思う」を「思う」に、「そう思わない」と「どちらかというと思わない」を「思わない」にまとめている。これは、削減意向、削減実績との関係が類似していたことに依った（図表 3－5、図表 3－6）。なお、この環境保全に対する意識は、「不便を我慢する」人の方が大気汚染対策の緊急性に関する意識が高くなっており、一般的な環境意識とも関係がある（図表 3－7）。

次に、デパートの包装やマイカー通勤、高速道路の建設などの具体的な例を挙げて、環境にかなり悪い影響を与えると考えるもの（環境への影響意識）と、車の利用目的、並びに、自動車利用の削減意向と削減実績の関係を整理した。

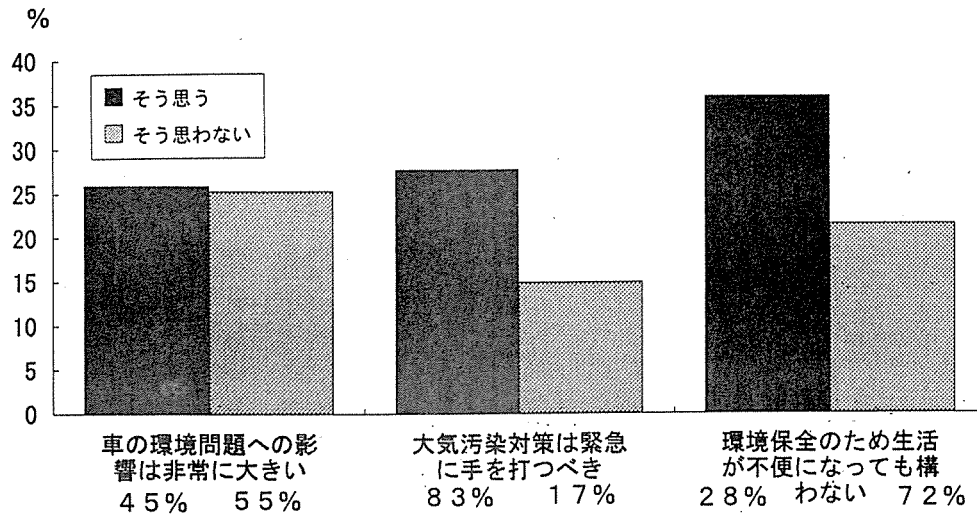
はじめに、車の利用目的による指摘率の違いを示す（図表 3－8）。合成洗剤の使用は、調査対象地区で具体的な環境問題として新聞等に取り上げられているものであり、業務利用者の指摘率が相対的には小さいが、いずれの利用目的においても、指摘率が最も高くなった。また、デパートの包装では買物利用者の指摘率が、新しい住宅地の開発では通勤利用者の指摘率が最も高い。これらは、自分たちに直接関わるもので、自分以外の人に責任があるもののために指摘率が大きくなったと考えられる。逆に、マイカー通勤では通勤利用者、高速道路の建設では業務利用者の指摘率が最も小さい。これは、自分に直接関係があり、自分にも責任があるもののために、指摘率が小さくなったと考えられる。配送用のトラックは、各自の生活のために必要との意識があるためか、指摘率は小さく、利用目的の相違は小さい。これらは、環境意識には係わりの程度と責任の所在が関係していることを示している。

続いて、環境への影響意識と自動車利用の削減意向・削減実績との関係を示す（図表 3－9、3－10）。全般的に、影響意識が強い人の方が、削減意向・削減実績とも高いが、一部、配送用のトラックに関する意識等で、この関係が逆転している。配送用のトラックは、責任の所在がわかりにくいために、影響意識がばらついたものと考えられる。また、マイカー通勤に関する環境への影響意識が強い人は、自動車を削減している割合が特に大きくなっている。このことは、通勤利用に関しても、かなり意識的に自動車の利用を減らしている人が存在することを示しており、興味深い。

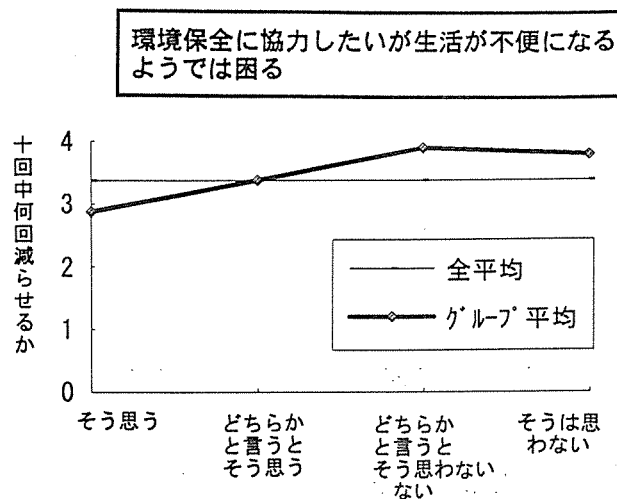
第2節 環境意識グループと削減意向

ここでは、環境改善のための自動車利用の削減可能性を論じるために、環境意識の本音として環境保全に対する意識を取り上げて、実際に「自動車の利用を削減するようにしている」かどうかを組み合わせた4種類の「環境意識グループ」を新しく定義し、車利用削減意向との関係を分析する。

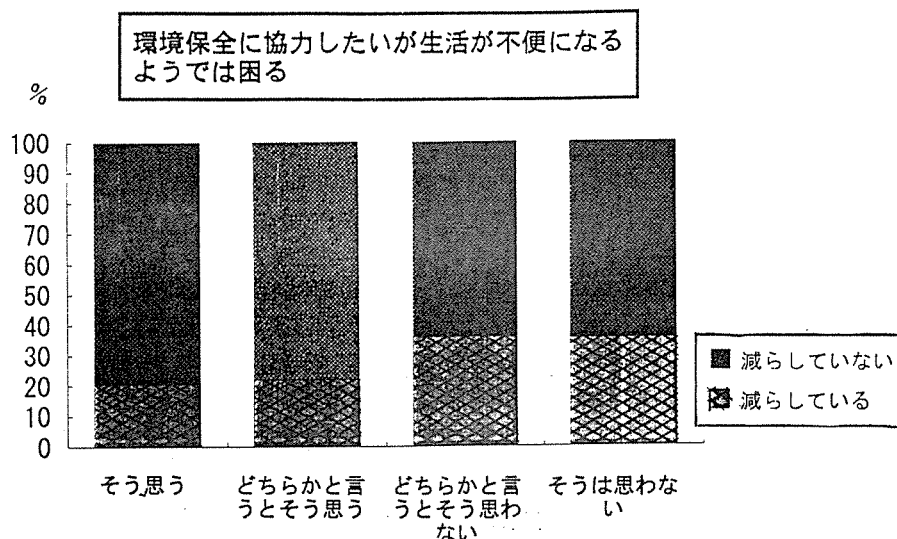
「環境意識グループ」の構成をみると、「生活が不便になっては困るし、車利用を削減していない」という大気汚染のための自動車削減は困難なグループが全体の57%を占めている（図表 3－11）。しかし、逆に言うと、対象サンプルの28%は、環境保全のためには生活が不便になるのも我慢してもよいとしており、その中で、現在、実際に自動車の利用を削減している人が、全体の18%を占めている。さらに、環境保全のためには生活が不便になっては困るが、自動車利用を削減している人が15%を占めており、このような人を含



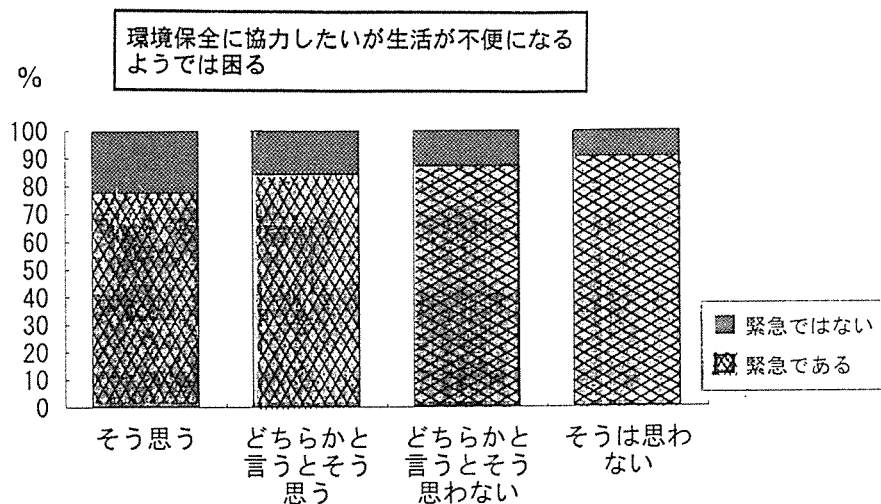
図表 3-4 自動車利用を削減している割合



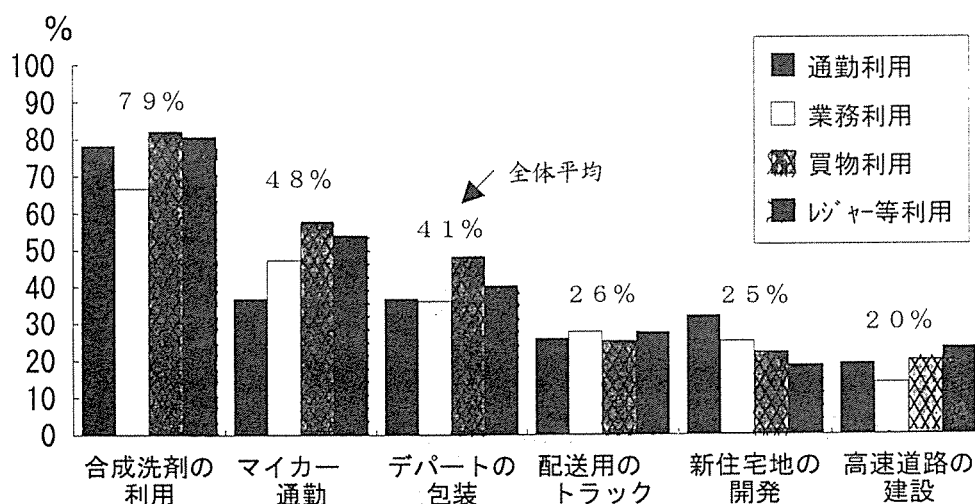
図表 3-5 環境保全に対する意識と自動車利用の削減意向



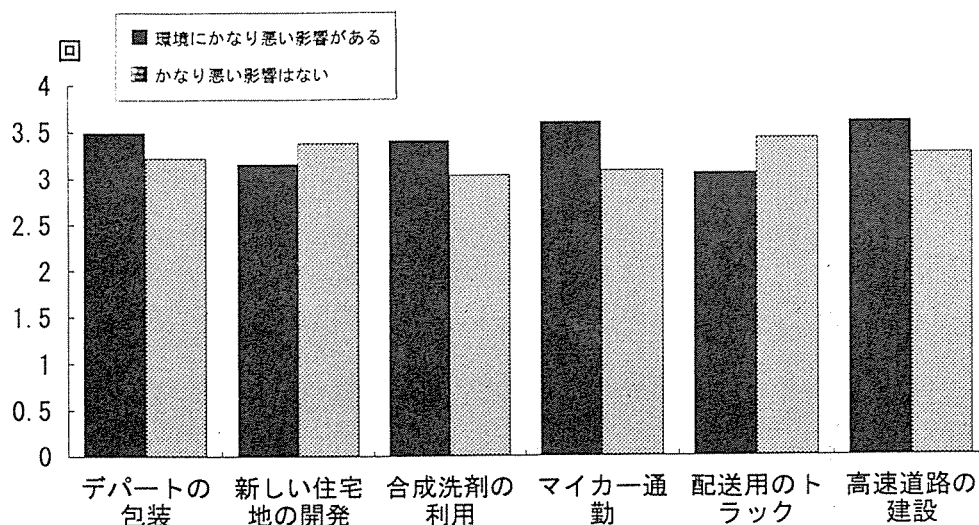
図表 3-6 環境保全に対する意識と自動車利用の削減状況



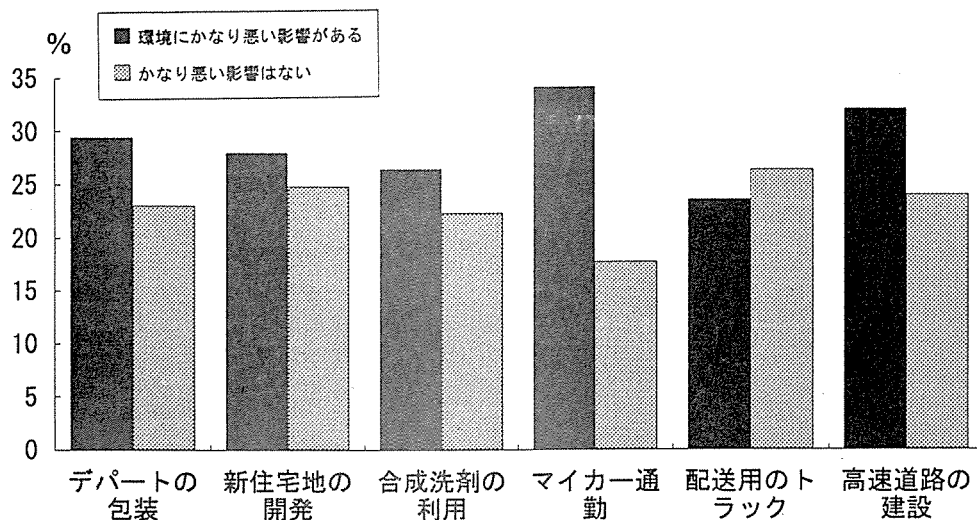
図表 3-7 環境保全に対する意識と大気汚染対策の緊急度



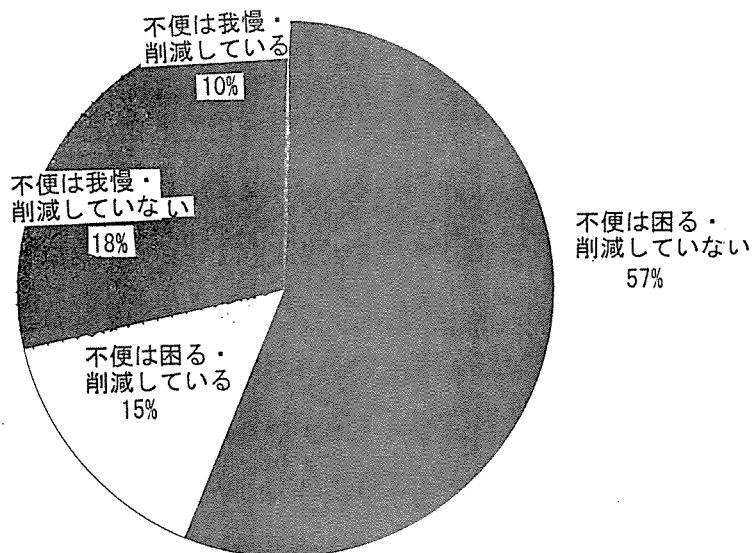
図表 3-8 環境にかなり悪い影響を与えると考える割合と車利用の主目的



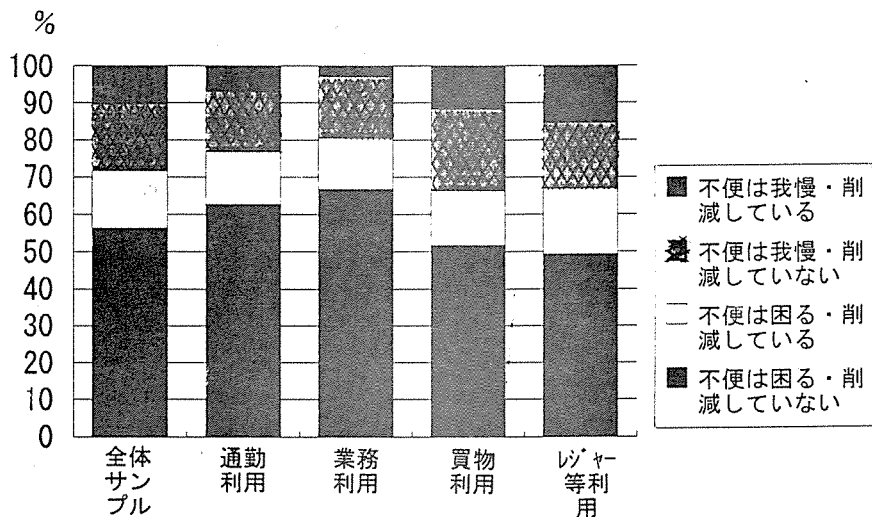
図表 3-9 自動車利用を削減する意向



図表 3-10 自動車利用を削減している割合



図表 3-11 環境改善のための車利用削減（全体）



図表 3-12 環境改善のための車利用削減と車利用の主目的

めると、環境改善のために自動車利用を削減する可能性のある人が全体の28～43%であることを意味している。

次に、「環境意識グループ」と車の主な利用目的との関係を示す（図表 3-12）。大気汚染対策のための自動車利用の削減は、買物、レジャーなど自由目的に車を利用するグループの方が、通勤や業務など拘束的な目的に車を利用するグループよりも容易であることが読みとれる。また、「不便を我慢してもよい、あるいは、実際に削減している」という、自動車需要管理の可能性のある人の割合は、最も少ない業務の32%から最も大きいレジャー等の51%まで分散しており、業務や通勤であっても大気汚染対策のために自動車利用をかなり削減できる可能性がある。

続いて、「環境意識グループ」別に、大気汚染のために自動車の利用を減らせる回数（車利用削減意向）を算出した（図表 3-13）。確かに、不便を我慢する人の方が、そして、実際に車利用を削減している人の方が、削減回数が大きく、10回中 1 回分の差がみられる。車の利用目的別に分けると、全体と傾向は同様であるが、通勤と買物利用では、「不便は我慢・削減している」グループの方が「不便は我慢・削減していない」グループよりも削減意向回数が小さい。この理由は、既に大きく削減しているためと考えられる。

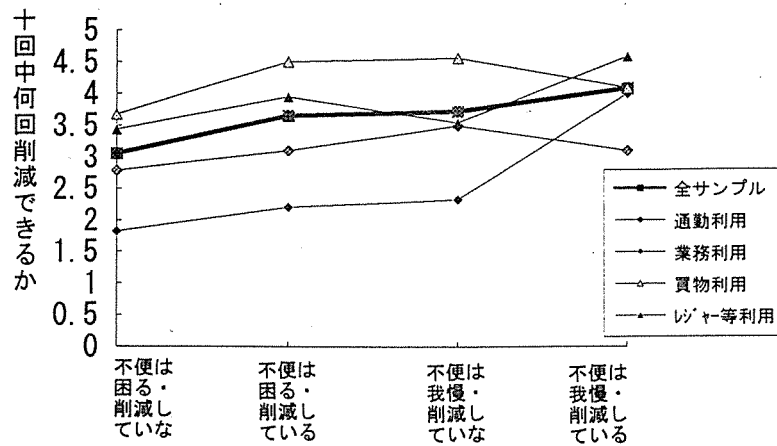
最後に、「環境意識グループ」と「車依存度」との関係を整理した（図表 3-14）。その結果、「ほとんど自動車を利用する」という、自動車への依存度の大きいグループでは、全体に較べて、「生活が不便になっては困るし、車利用を削減していない」という大気汚染のための自動車削減が困難な人の割合が高いことが指摘できる。一般に、自動車への依存度の大きい人ほど、車の利用も多いと想定できるため、車の利用量が大きい人の方が車の利用削減は困難であると考えられる。

第 3 節 複数保有の進行と車利用の増大

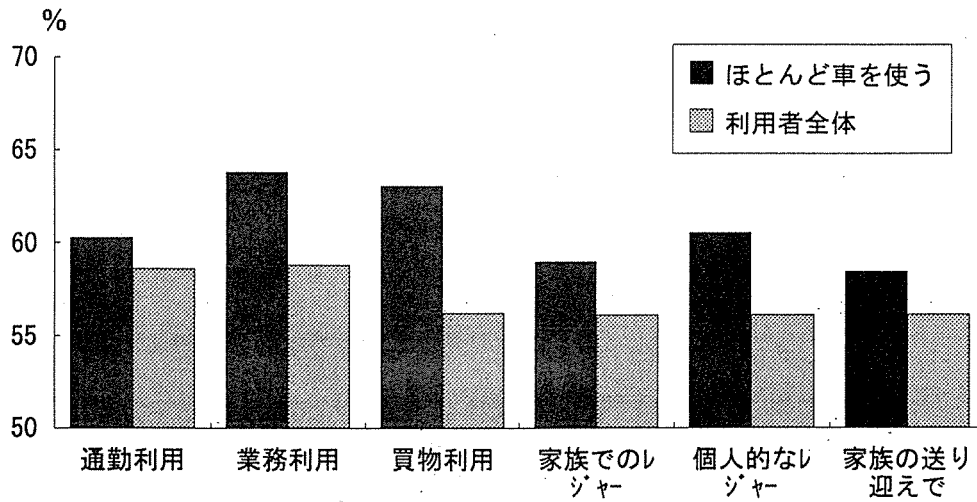
自動車の利用は、保有率の増加、自動車への選好性の強化、郊外相互の交通の増加、等によって、確実に増大する。ここでは、最も主要な要因と考えられる、複数保有の進行を取り上げ、それによる車利用の増大の大きさを概略、把握する。

複数保有の進行は、都心までの距離と鉄道駅までの距離が異なる地区別に大きく異なっている（図表 3-15）。特に、都心から40kmを越える牛久の駅から離れた地区では、複数保有の割合が大きい。これは、都心に鉄道通勤する人が減り、郊外の通勤先まで車通勤をする人が多く、買物等の移動も車がないと非常に不便であるためと考えられる。この違いを、平均保有台数でみると、全体平均1.51台に対して、地区平均は、北松戸（遠）の1.19から牛久（遠）の2.01まで分布している。また、アンケートによる希望保有台数は、全ての地区で複数保有が進行することを示している（図表 3-16）。全体平均でみると、希望保有台数は、現状の1.51台を29%上回る、1.97台になる。

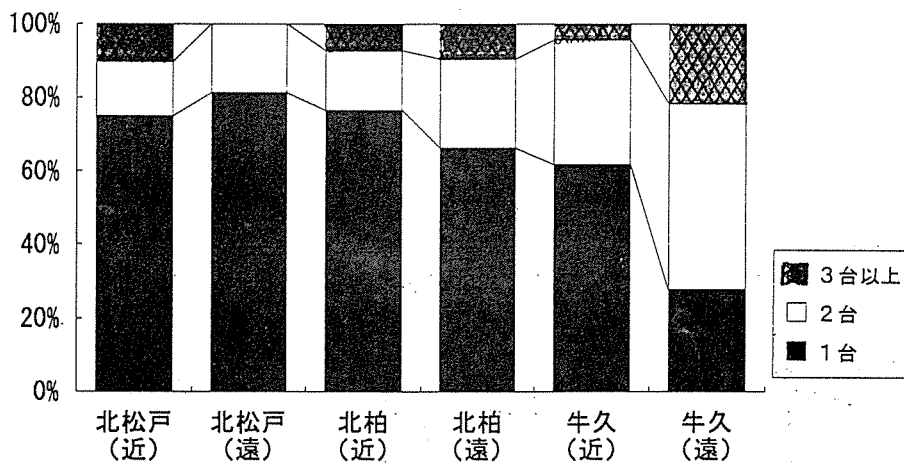
ここでは、この希望台数が実現したときの走行台キロの伸びを以下の手順で試算した。地区別に 1 台保有世帯、2 台保有世帯、3 台以上保有世帯の世帯当たり車走行距離原単位（km／世帯・月）を算出した（図表 3-17）。同一地区内でも、複数保有世帯ほど車 1 台あたりの走行距離が大きくなっている。また、少し見方を変えて、1 番多く使う車の走行



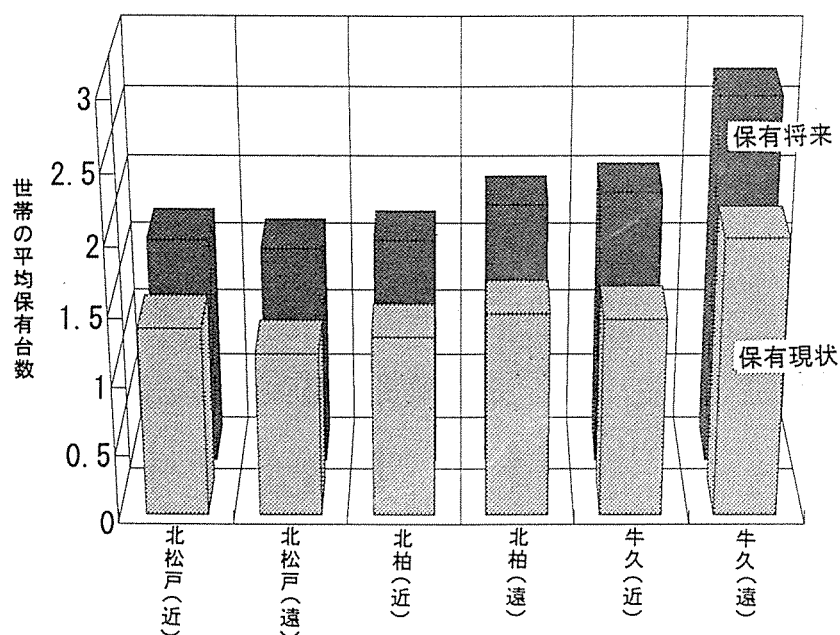
図表 3-13 環境改善のための車利用削減



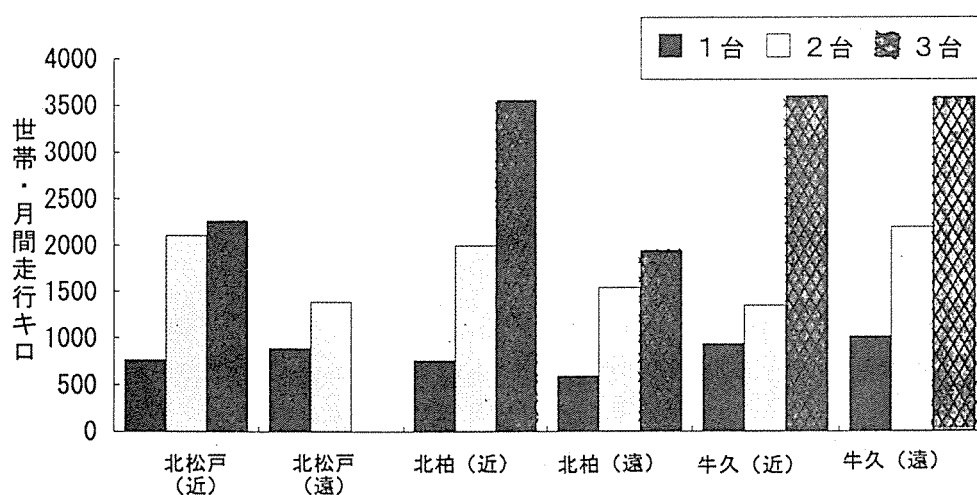
図表 3-14 「不便は困る・削減していない」の割合と自動車への依存度



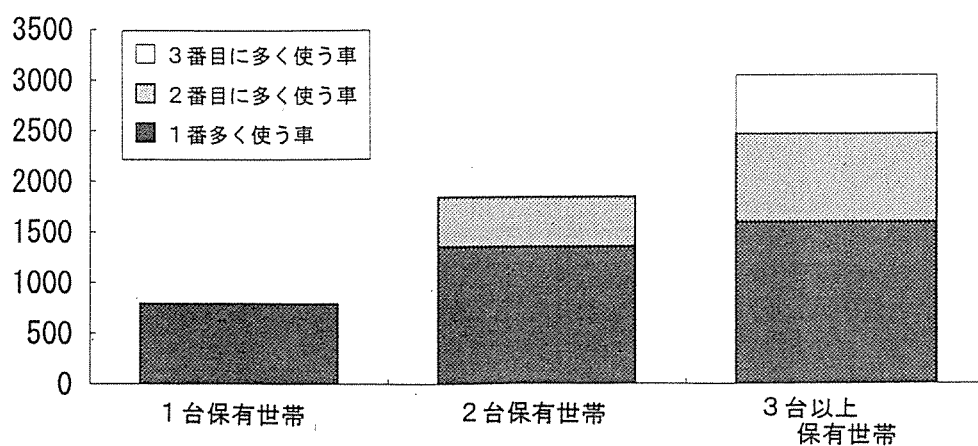
図表 3-15 複数保有世帯の割合



図表 3-16 保有台数の実態と希望



図表 3-17 保有台数別走行キロ



図表 3-18 保有台数別の自動車利用距離 (Km/月・世帯)

距離をみても、複数保有世帯の方が大きくなっている（図表 3-18）。次に、現在の世帯別保有台数と、希望する世帯別保有台数にこの原単位を乗じて、現在と将来の世帯当たり走行台キロを算出した（図表 3-19）。地区別では、北松戸（遠）を例外として、世帯当たりの自動車走行距離は、保有台数の伸びを上回る伸びを示す（図表 3-20）。全体では、保有台数が1.29倍になるのに対し、原単位の伸びが加算され、走行台キロは1.32倍に増加する。

この走行台キロの伸びは、保有率の増加のみを考えたときのものであり、実際には、これよりも大きく増大することが予想される。この大幅な自動車需要の伸びと同様のペースで交通施設の容量を拡大することは容易ではない。やはり、何らかの形で、自動車の交通需要を管理せざるを得ない状況になると考えられる。

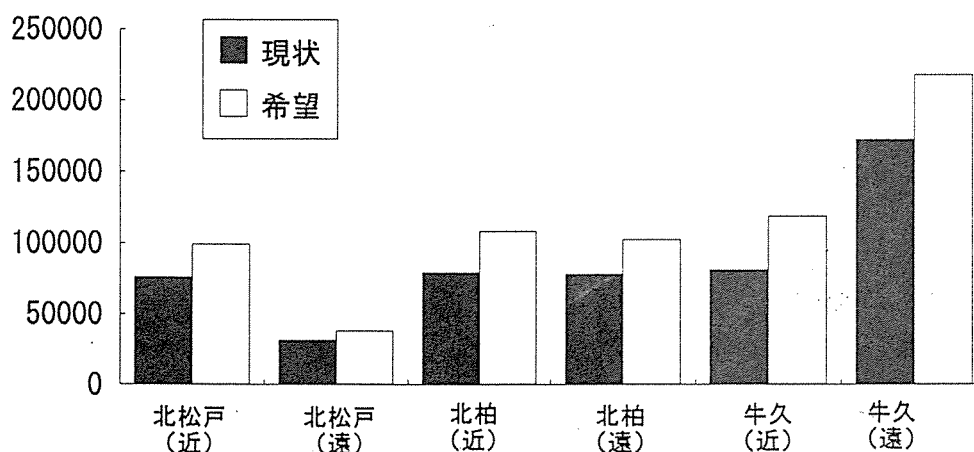
第4節 環境意識とオートモビリティ

ここでは、これまでの分析結果を整理し、環境意識の高まりが、新たなオートモビリティのあり方を生み出すかどうかを論じる。結論は、条件付きのイエスである。

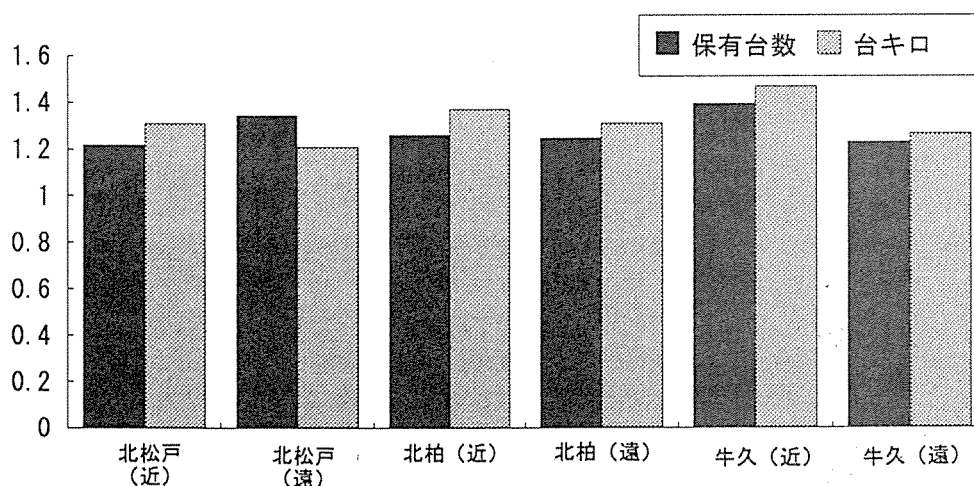
オートモビリティは、交通の車利用を増加させるのみでなく、都市のライフスタイルの車化を進行させている。40歳台の車を利用する男女は、車に依存した生活を送っている。都心から20Km圏では、都心への通勤には車を使用できないが、買物やレジャーなど、多用途で車を使用している。一方、都心から50Km以遠では、通勤をはじめとして、ほとんどの移動を車に依存している。

環境意識は、一般的に、大気汚染対策は重要であると回答するが、自分の生活が不便になることには抵抗があり、単純に、大気汚染対策のために各自の車利用を削減させることは困難である。さらに、自動車への依存度が高い人（おそらく、自動車の利用量の多い人）の方が、車利用削減への抵抗が大きい。従って、自動車利用の抑制策は、自動車の利用量の大小に応じた負担を与える方法が望ましいと考えられる。

大気汚染改善のための自動車利用削減は、複数保有の進行に伴って避けられない政策課題であるが、その検討目的は、無理矢理に自動車利用を削減する方法を見いだすことではない。また、自動車利用を削減することは現在の自動車に依存した都市のライフスタイルから困難であるといって諦めることは、あまりにも無策である。肝心なことは、一定の削減量を、公平な方法でどのように達成するかである。車利用の固定的な人が社会的に認められる応分の費用負担をしているのであれば、大気を汚染するからと言って車利用を制限する論拠は希薄である。現在の費用負担が適切と言えるのか。環境負荷を考慮した車利用料金を徴収する方法が社会的な合意が得られるのかが、政策決定の分かれ目になろう。この社会的合意があれば、混雑料金や環境特別地区料金、あるいは低公害車普及への大胆な財政的な優遇策を展開することになる。一方、車利用に選択の余地がある人には、車利用の抑制と魅力的で代替的な移動手段の提供が必要である。例えば、鉄道・バス・自転車・徒歩のグリーンネットワークの整備、公共交通機関の環境パスなどの料金優遇などを積極的に進めると良い。無論、社会的な合意が得られればの話であるが、環境意識グループの



図表 3-19 保有率の上昇に伴う世帯当たり台キ口の増加



図表 3-20 保有台数と台キ口の伸び率

構成比率をみると、合意の希望はあるのではないだろうか。

都市のライフスタイルを維持できる条件を整える視点は重要であり、自動車の需要と交通施設の供給のギャップを軽減するため、道路整備や駐車場整備を進める必要があるのは言うまでもない。しかし、複数保有のみを考えても、試算で示したように、車の利用量は大幅に増加すると考えられる。このため、交通計画に、交通施設の容量拡大と合わせて、「過剰な」オートモビリティを管理する視点を導入することは極めて重要である。何が「過剰」であるかは、社会的な合意に依存しているが、現在の自動車利用が、自分以外の自動車利用者に与える混雑の費用や、自動車を利用しない人に与える大気汚染の費用を支払っていないことは確かであり、この点の改善が求められることは、オートモビリティの増大がもたらす当然の帰結であろう。都市のライフスタイルを主張する権利に付随する都市住民としての義務を、どのように考えるのか、将来世代も含めた都市の共通財産の維持管理をどう解決していくのか、その必然性と対策を真剣に検討する必要性が高まっていることは、この限られたアンケート調査の分析からも、明らかである。（執筆：原田 昇）

第4章 自動車利用先進地域にみる オートモビリティ

第1節 分析の目的

世帯における自動車複数保有化が進む自動車利用先進地域において、そのオートモビリティ、とりわけ複数車両がいかに関「使い分け」られているのかを、平日と休日について明らかにし、自動車の果たしている役割を考察する。

対象地域としては、わが国の中で世帯当たりの自動車保有が最も進んでいる両毛地域（群馬県の東部と栃木県の西部を合わせた地域）を取り上げ、平成元年に行われた両毛地域パーソントリップ調査データを用いて分析を進める。

なお、ここで「使い分け」とは、世帯における自動車複数保有化が進む中で、自動車の稼働状況がどのように変化するか、また、それへの運転者の係わり方はどうなのか、そして同乗交通の特性変化がどのように現われるのか、さらには、それらのことが平日と休日ではどのように異なるのかを意味している。

第2節 分析に用いたデータ

両毛地域パーソントリップ調査では、上記の分析を意図して、自動車利用トリップについては、ナンバープレートの下2桁の数字を記入してもらうこととしており、これが本パーソントリップ調査の大きな特徴のひとつとなっている。また、同様の調査を、本体調査に付帯して休日にも行っているのも独特である。平日の本体調査の概要は、22,000世帯、71,000人の抽出で、63,692人が有効回収され、抽出数に対する回収率は89.7%、母集団に対する回収率は7.8%であった。休日の付帯調査は本体調査対象世帯名簿1枚（20世帯）の中から任意に4世帯、合計4,400世帯を抽出し、11,809人の有効回収が得られた。

第3節 分析結果

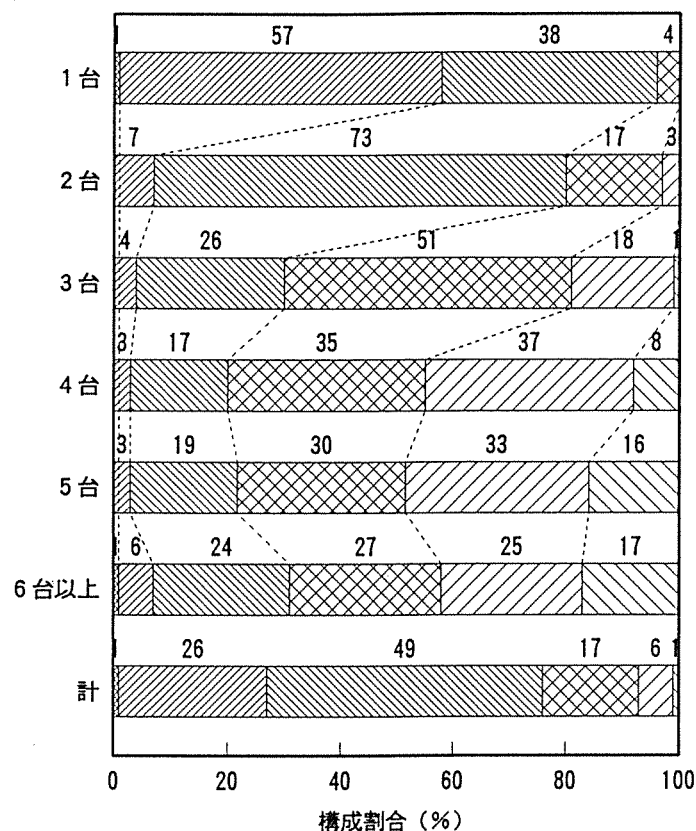
(1) 世帯における自動車複数保有の状況

図表4-1は、世帯における自動車保有台数と免許保有者数との関係をみたものである

図表4-1 世帯における自動車保有台数と免許保有者数との関係

保有 台数	免許保有者数													
	なし(%)		1人(%)		2人(%)		3人(%)		4人(%)		5人(%)		計(%)	
なし	1,955	11	791	4	94	1	10	0	0	0	0	0	2,850	16
1台	66	0	3,462	19	2,318	13	230	1	22	0	3	0	6,101	34
2台	23	0	399	2	4,342	24	984	5	162	1	12	0	5,922	33
3台	6	0	79	0	511	3	1,025	6	355	2	23	0	1,999	11
4台	1	0	22	0	121	1	251	1	262	1	56	0	713	4
5台	0	0	7	0	42	0	67	0	74	0	37	0	227	1
6台以上	1	0	10	0	37	0	43	0	39	0	27	0	157	1
計	2,052	11	4,770	27	7,465	42	2,610	15	914	5	158	1	17,969	100

保有台数

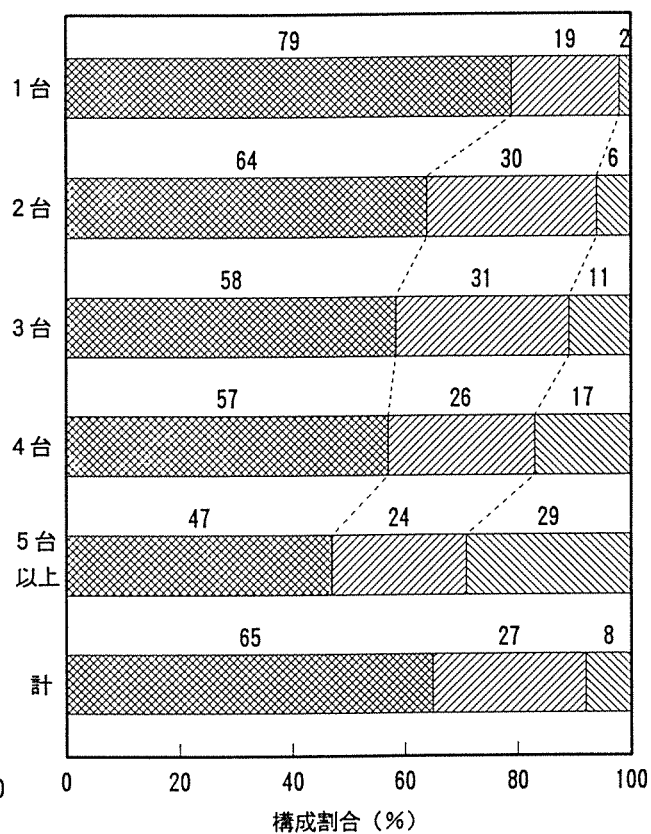


■ 免許保有者なし ■ 1人 ■ 2人 ■ 3人 ■ 4人 ■ 5人以上

図表4-2

自動車保有台数別にみた免許保有者数別世帯数割合

保有台数



■ 乗用車 ■ 軽自動車 ■ 貨物車

図表4-3

自動車保有台数別にみた自動車車種分類

が、免許2人保有に自動車1台保有の世帯や、免許3人保有に自動車2台保有の世帯が相当数あり、今後とも自動車複数保有化が進むことを示唆している。しかし一方で、免許2人保有に自動車3台保有や、免許1人保有に自動車2台保有も目立つことから、熟度の高い車社会になりつつあることも伺わせている。図表4-2は、図表4-1を用いて自動車保有台数ごとの免許保有者数別世帯数割合をみたものであるが、3台保有までは免許保有者数の方が自動車保有台数よりも多く、4台保有以降になると、それが逆転している。

そこで、世帯における自動車保有台数別の車種分類をみたのが図表4-3であり、これより自動車の複数保有化が進むにしたがって、乗用車の割合は減少し、逆に貨物車が増加している。また、軽自動車は3台保有までは増加し、4台保有以降は減少している。このことから、世帯における自動車の複数保有化は、使用者の個人属性や使用目的の多様化と関連していることが想定される。

自動車使用者の個人属性の多様化との関連をみるために、図表4-4では、同居世代数別の自動車保有台数別世帯数を整理してみた。これより、やはり同居世代数が増え、世帯構成員が多様化するにしたがって、自動車保有台数も増加している。

(2) 世帯における免許保有者の属性別交通状況

図表4-5は、免許保有者のうちで、自動車を運転したか否かを個人属性別にみたものであるが、運転した割合の高いのは女性よりも男性の方、65歳以上よりは未満の方、休日よりも平日の方となっている。また、この図からは、免許保有者は日常的に必ず自動車を運転しているというわけではないし、特に休日には、運転行動がかなり減少するということができる。図表4-6は、自動車を運転した人のその交通目的をみたものであるが、平日では男性の65歳未満で通勤、業務が多く、それ以外では買物、その他の私用が増加している。これが休日になると、男女とも買物が大幅に増加するのがわかる。

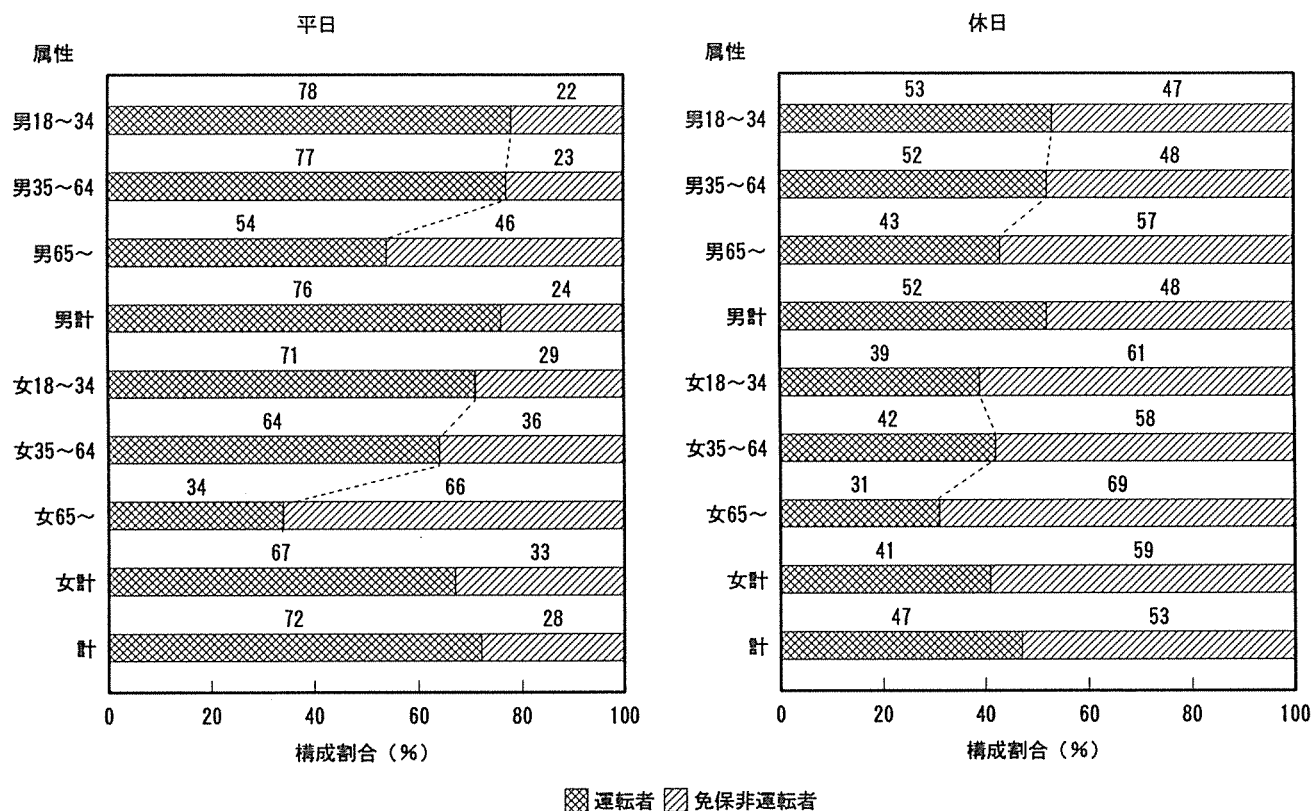
一方、図表4-7は、免許保有者のうちで、自動車運転をしなかった人の利用交通手段を個人属性別にみたものであるが、やはり平日は男女ともに徒歩、自転車・バイクが多くなっているほか、交通機関としては鉄道と自動車同乗が半々といった形になっている。そして休日では、男性は比較的鉄道・バスの利用が多いが、女性の方は自動車同乗が過半を占めている。全体的に休日には、交通機関の利用割合が増加するのが特徴的である。さらに、免許保有者のうちで、自動車を運転しなかった人の交通目的をみたのが図表4-8である。これを図表4-6の自動車運転者交通目的割合と比較すると、非運転者の方が平日で通勤が増え、業務が減っている。休日では、非運転者の方が買物が大幅に減っているのがわかる。つまり、免許を持ちながら自動車を運転しないのは、平日では男性が通勤で、女性が買物、その他の私用で他の交通手段を使い、休日には男女とも買物以外の私用で他の交通手段を使う傾向にあるからと言える。

(3) 世帯における自動車稼働の状況

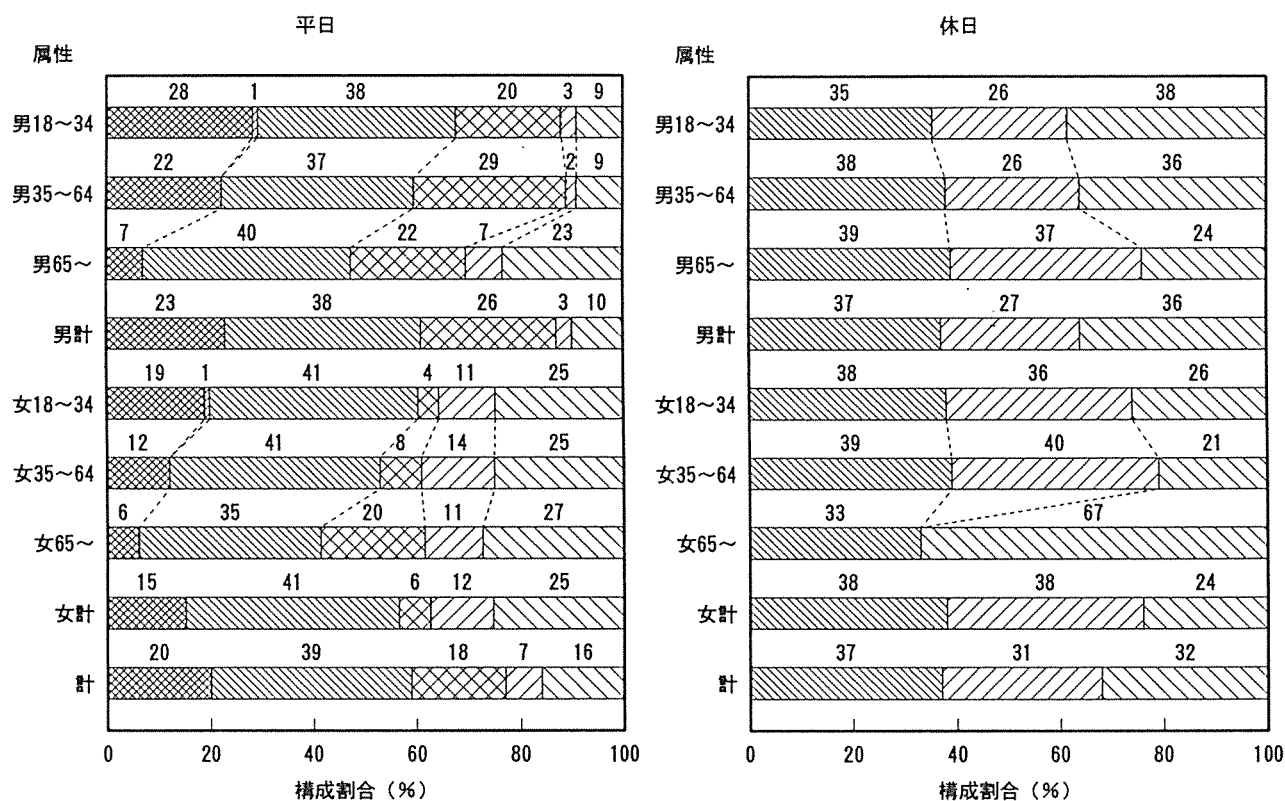
図表4-9は、自動車保有台数別にみた使用台数別世帯数割合である。これより、平日では5台保有までは使用台数が増加するが、それ以降はむしろ減少している。一方休日では

図表4-4 同居世代数別の自動車保有台数別世帯数

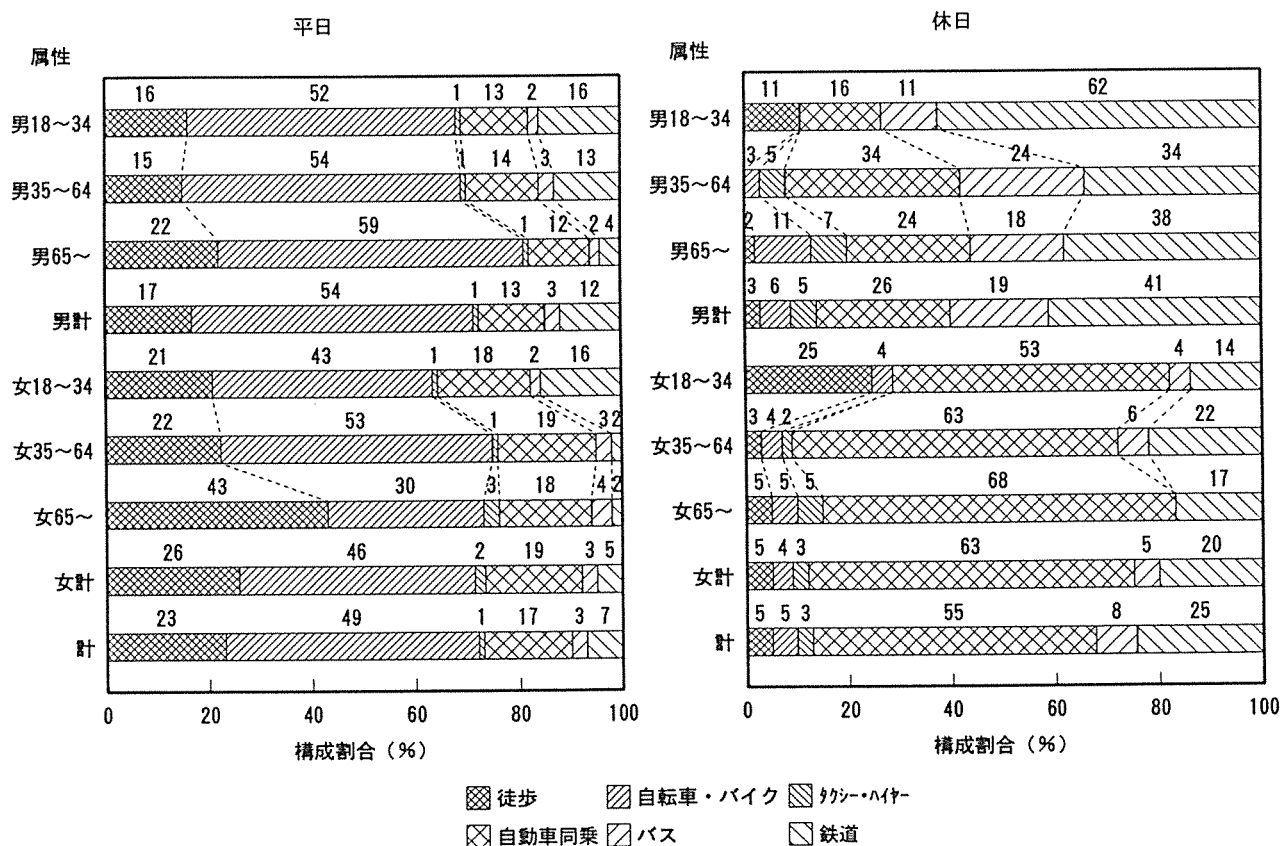
保有台数	単身1世代(%)		夫婦1世代(%)		2世代(%)		3世代(%)		4世代(%)		その他(%)	
なし	1,521	50	785	25	471	5	45	1	1	1	27	23
1台	1,375	45	1,247	40	2,947	34	490	16	6	7	36	30
2台	93	3	934	30	3,584	42	1,261	42	16	18	34	29
3台	26	1	86	3	1,092	13	749	25	33	38	13	11
4台	10	0	22	1	348	4	312	10	15	17	6	5
5台	3	0	9	0	103	1	102	3	10	11	0	0
6台以上	3	0	9	0	75	1	61	2	6	7	3	3
計	3,031台		3,092台		8,620台		3,020台		87台		119台	
平均保有台数	0.57		1.16		1.84		2.47		3.30		1.57	



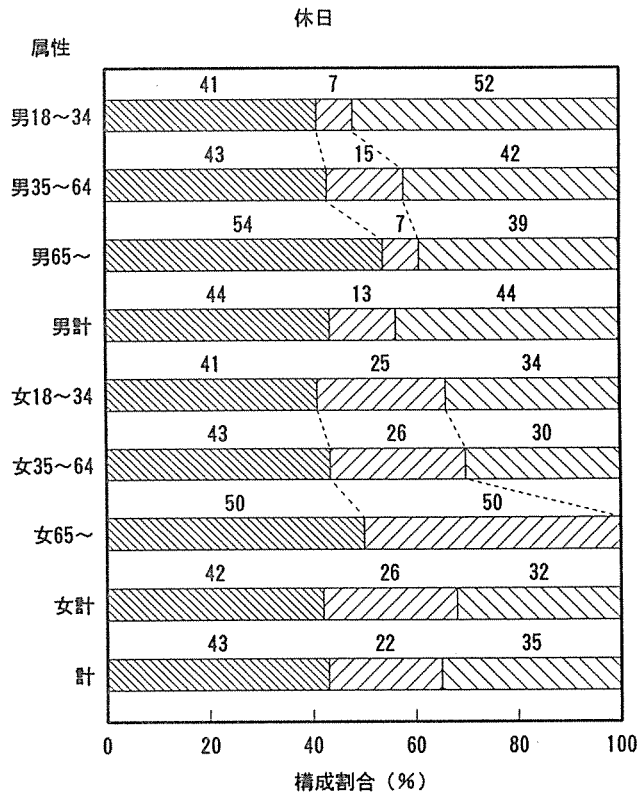
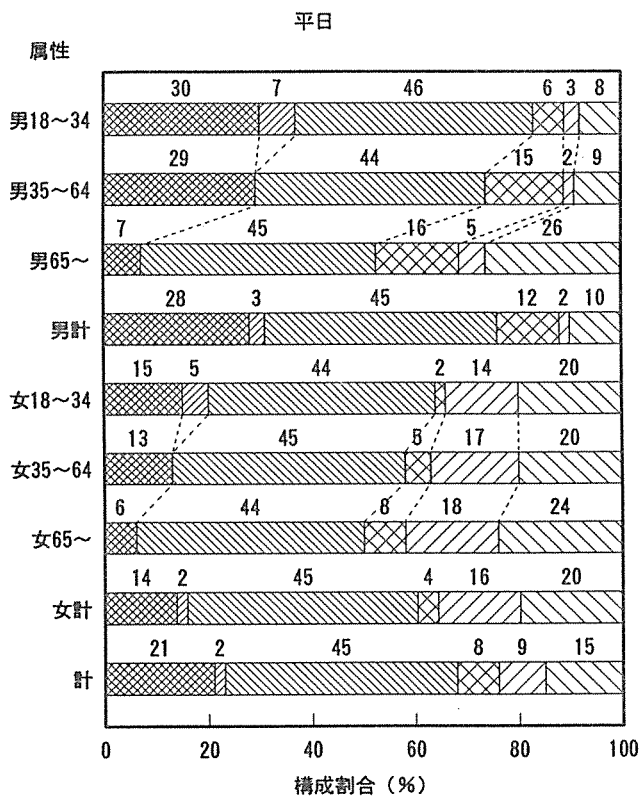
図表4-5 属性別自動車運転者率(免許保有者のうち)



図表 4 - 6 属性別自動車運転目的割合

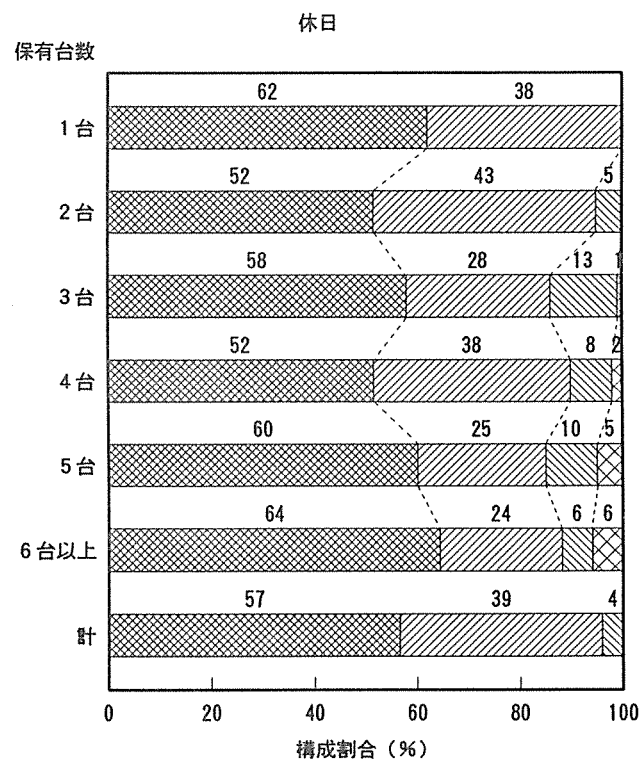
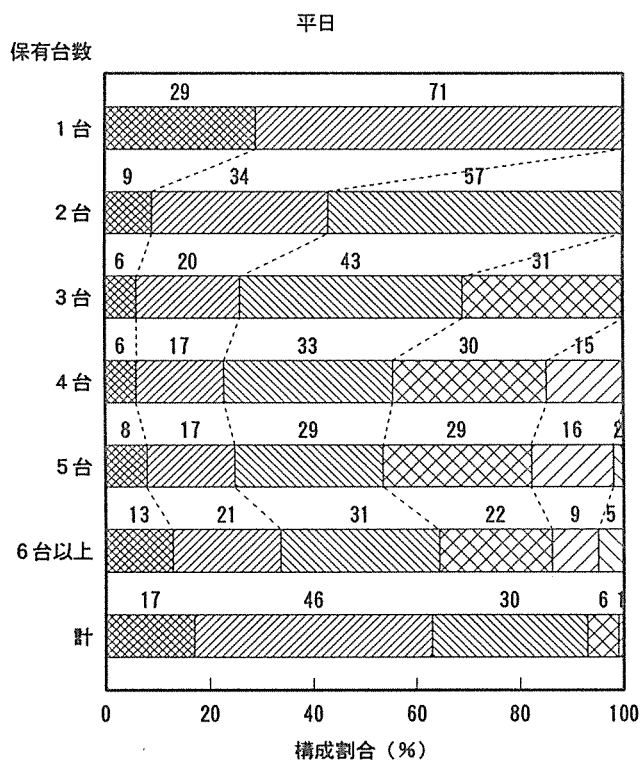


図表 4 - 7 属性別自動車非運転者手段分担率



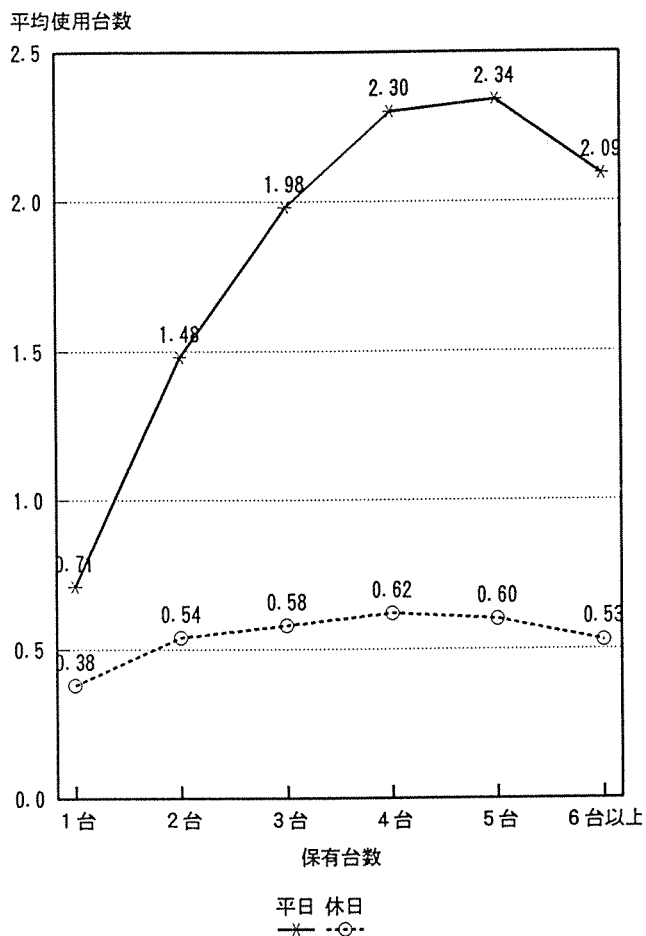
通勤 通学 帰宅 業務 買い物 その他の私用

図表 4-8 属性別自動車非運転者目的割合

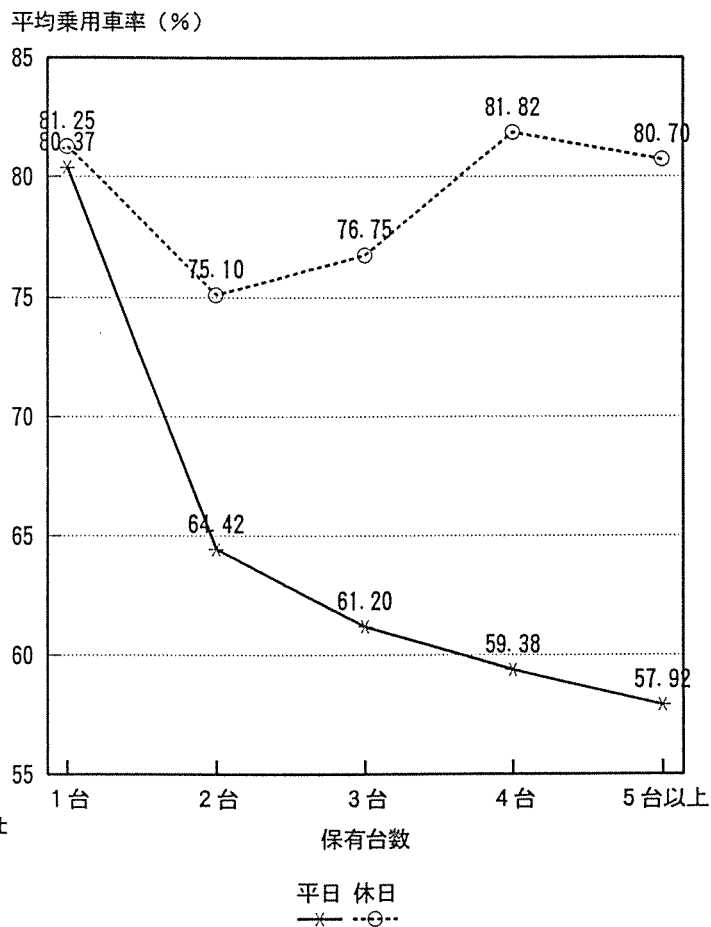


使用台数無し 1台 2台 3台 4台 5台以上

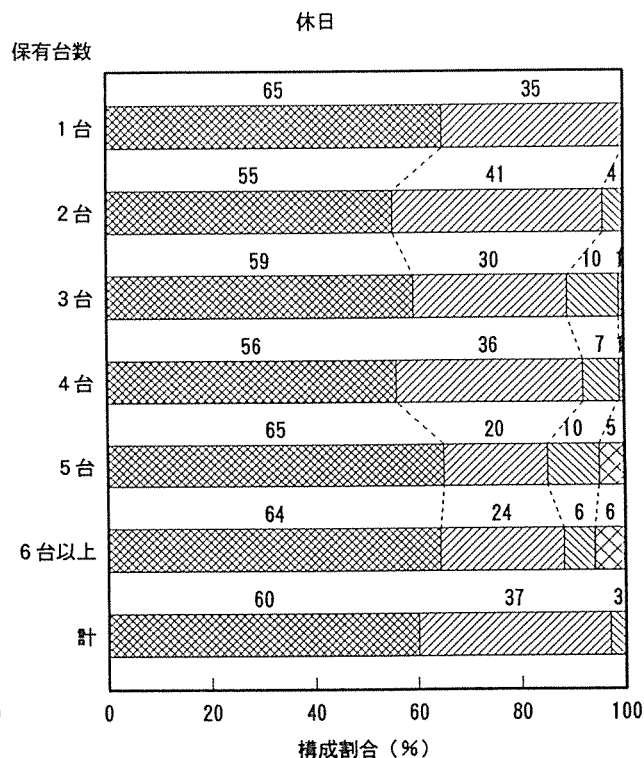
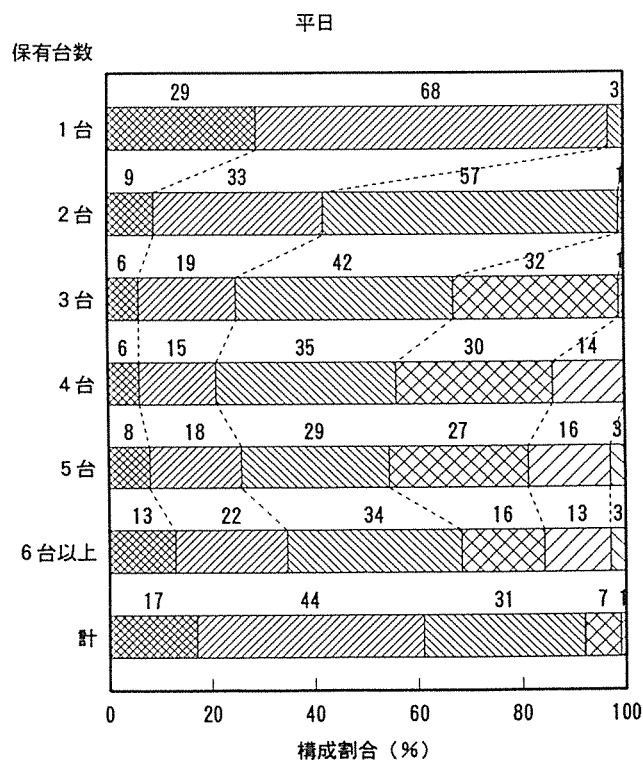
図表 4-9 自動車保有台数別にみた使用台数別世帯数割合



図表4-10
自動車保有台数別にみた1世帯当り平均使用台数



図表4-11
自動車保有台数別にみた使用自動車の平均乗用車率



図表4-12 自動車保有台数別にみた運転者数別世帯数割合(グロス)

は、保有台数が増加しても使用台数の増加はみられない。図表 4-10 は、自動車保有台数別の使用台数の平均値をみたものであり、平日は 2.3 台当たりでピークになり、休日は全く使用しない世帯が増えることもあって、0.6 台前後の横這い傾向を示している。

図表 4-11 は、自動車保有台数別にみた使用自動車の平均乗用車率である。これより、自動車の複数保有化にしたがって、平日は乗用車の使用が減少するのに対し、休日は逆に増加している。これは、複数保有化により平日には多様な個人が多様な車種を使用するようになるのに対し、休日は軽自動車や貨物車が遊休し、乗用車使用あるいはそれへの同乗に特化する傾向にあることを示している。

(4) 世帯における運転者の状況

図表 4-12 は、自動車保有台数別にみた、運転者数別世帯数割合のグロス値を示している。これは図表 4-9 でみた使用台数別世帯数割合とよく似た図となっている。このことは、運転者とその使用車が概ね 1 対 1 に対応していることを意味している。図表 4-13 は自動車保有台数別にみた運転者数別世帯数割合のネット値であるが、基本的にはグロス値と同様の傾向を示している。

図表 4-14 は、上記の図表より 1 世帯当たりの平均運転者数を求めたものである。これより、平日についてはグロスもネットも同様の値となっていて、2.5 前後のピーク値を示している。一方、休日については、ネットの値が複数保有化につれてやや増加するようである。

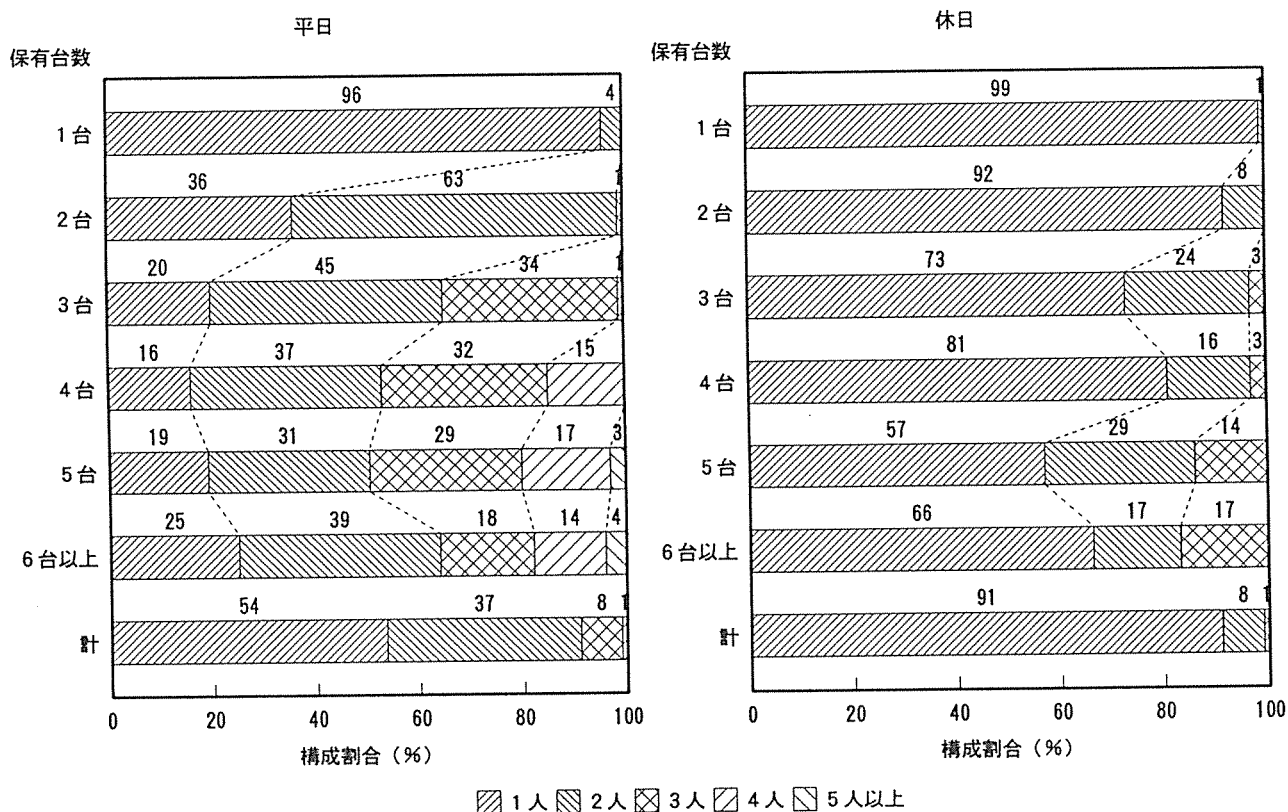
(5) 世帯における自動車稼働と運転者との関係

1 台当たりの運転者数割合のグロス値を自動車保有台数別にみたのが、図表 4-15 である。運転者なしの自動車、つまり運休車両が複数保有化にしたがって増加しており、休日において、より顕著である。また、1 台の自動車に 2 人以上の運転者が係わる割合は、平日で 3 % 前後と少なく、休日はほとんどみられない。つまり、運転者 1 人に自動車 1 台という傾向がきわめて強いということがわかる。図表 4-16 は、上記図表の運休車両を除いた場合の 1 台当たりの運転者数割合、つまりネット値をみたものであるが、平日において保有台数の増加に伴って 1 台の自動車に複数の運転者が係わる割合が高まっている。これは、自動車の複数保有化とともに、実際の使用車については多様な個人が係わる傾向にあることを示している。

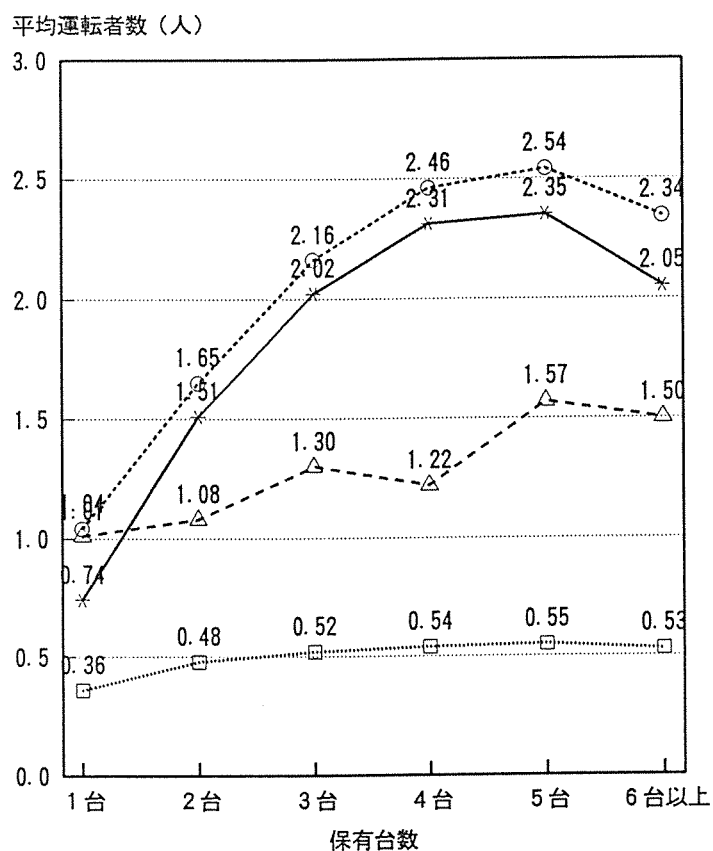
図表 4-17 は、自動車保有台数別にみた運転者 1 人当たりの自動車平均使用台数である。平日において、保有台数の増加に伴って、1 人当たりの平均使用台数がわずかながら増加しており、1 人の運転者が多様な車種に係わる等の傾向にあることを示している。

(6) 世帯における同乗交通の状況

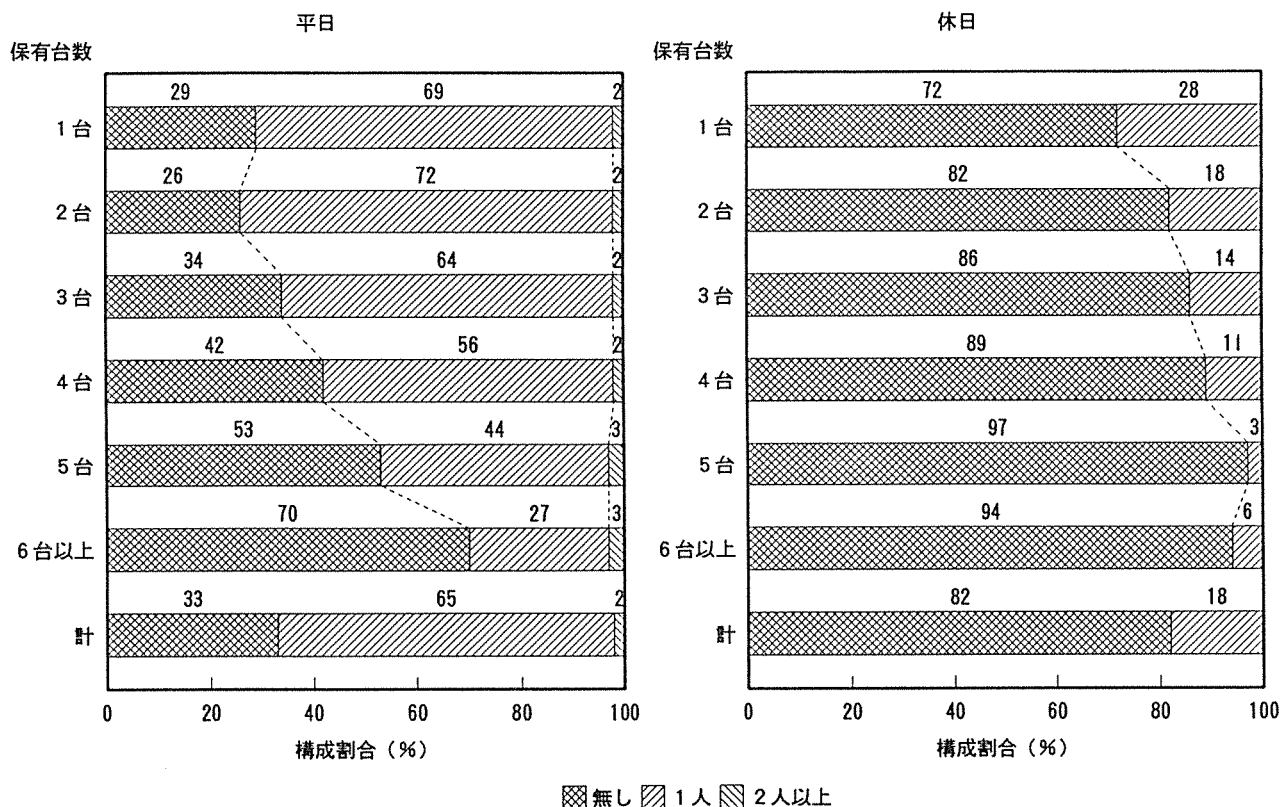
図表 4-18 は、自動車保有台数別にみた同乗交通使用台数別世帯数割合を示したものである。これより、平日では、保有台数の増加にしたがって、同乗交通に使われる自動車が



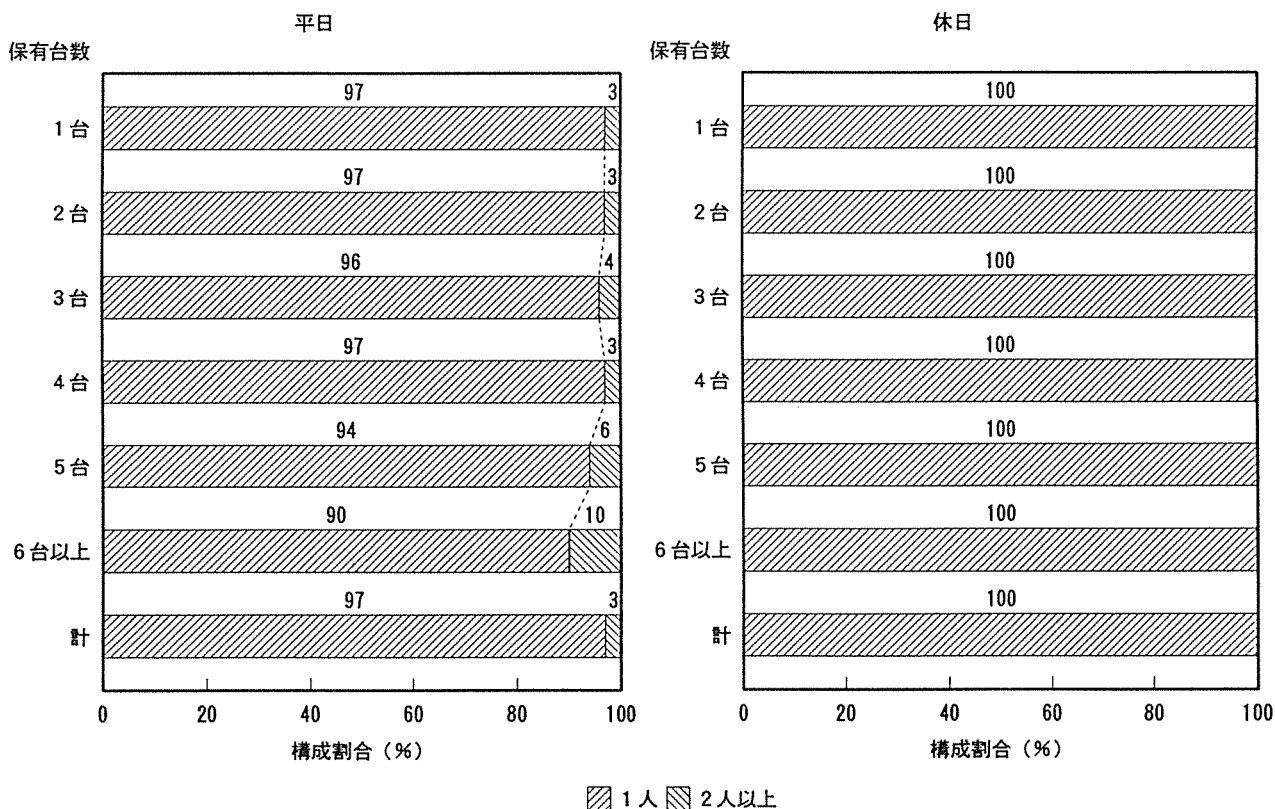
図表4-13 自動車保有台数別にみた運転者数別世帯数割合(ネット)



図表4-14 自動車保有台数別にみた1世帯当り平均運転者数

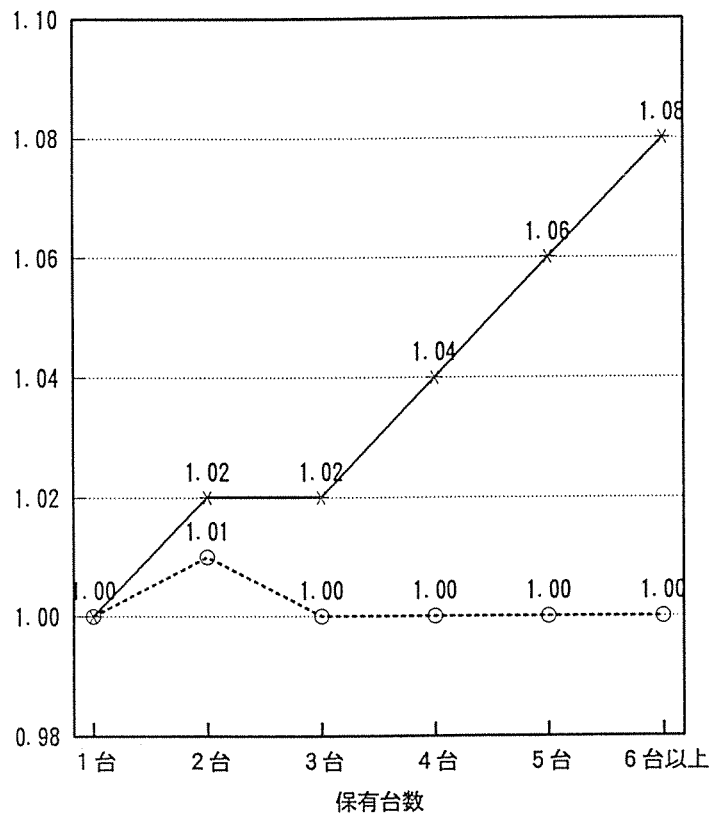


図表 4-15 自動車保有台数別にみた1台当り運転者数割合 (グロス)



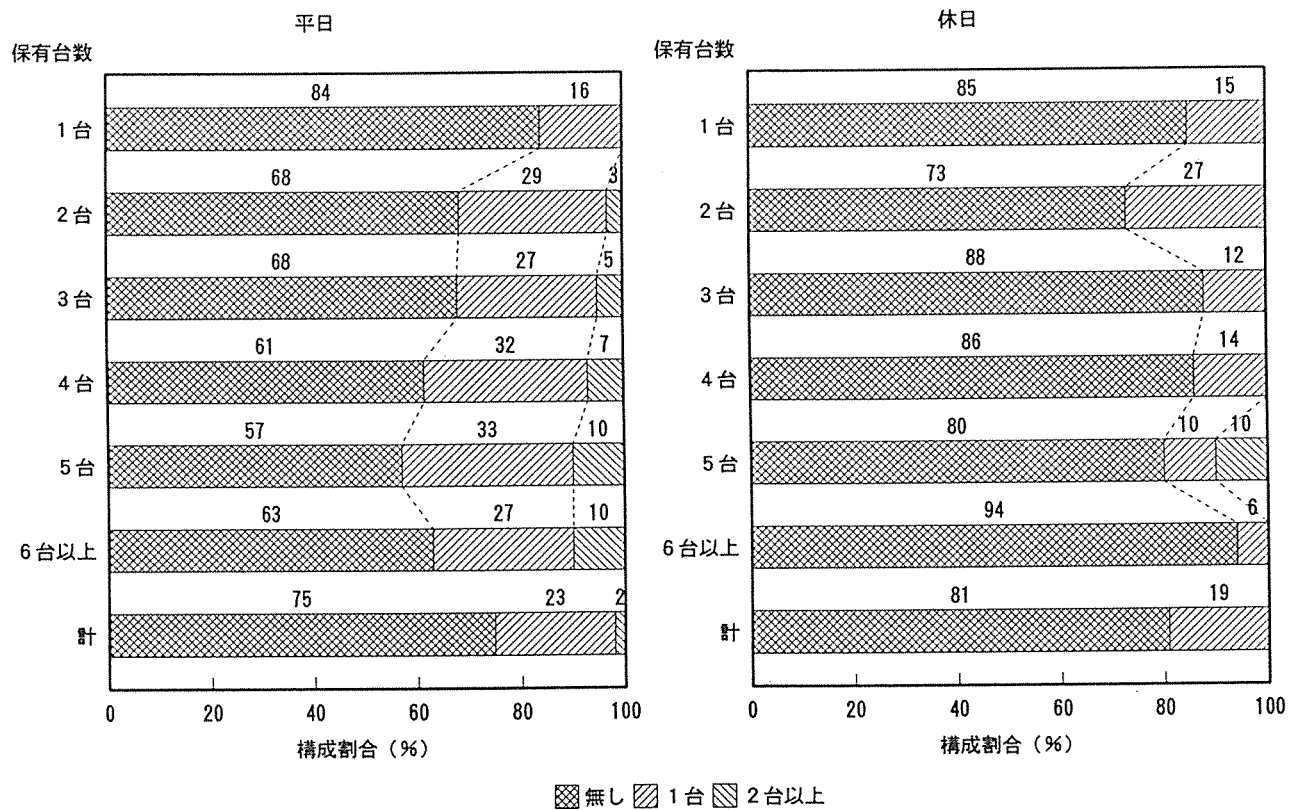
図表 4-16 自動車保有台数別にみた1台当り運転者数割合 (ネット)

平均運転台数（台）



図表 4-17
自動車保有台数別にみた
運転者 1 人当り平均使用台数

平日 休日
—x— —o—



図表 4-18 自動車保有台数別にみた同乗交通使用台数別世帯数割合

増加するが、ただし、6台保有以上になると逆に減少している。また、休日についてはそのような傾向はなく、横這いとなっている。図表4-19は、図表4-18を用いて1世帯当たり同乗交通平均使用台数のネット値を求めたものである。休日の5台保有の値が大きく出ているが、これは世帯数が4世帯しかなく、信頼のおける値ではないので留意されたい。さて、平日については、複数保有化にしたがって同乗が行われる世帯においては、同乗交通に使われる車両の割合は増え、2割から3割に達する値となっている。

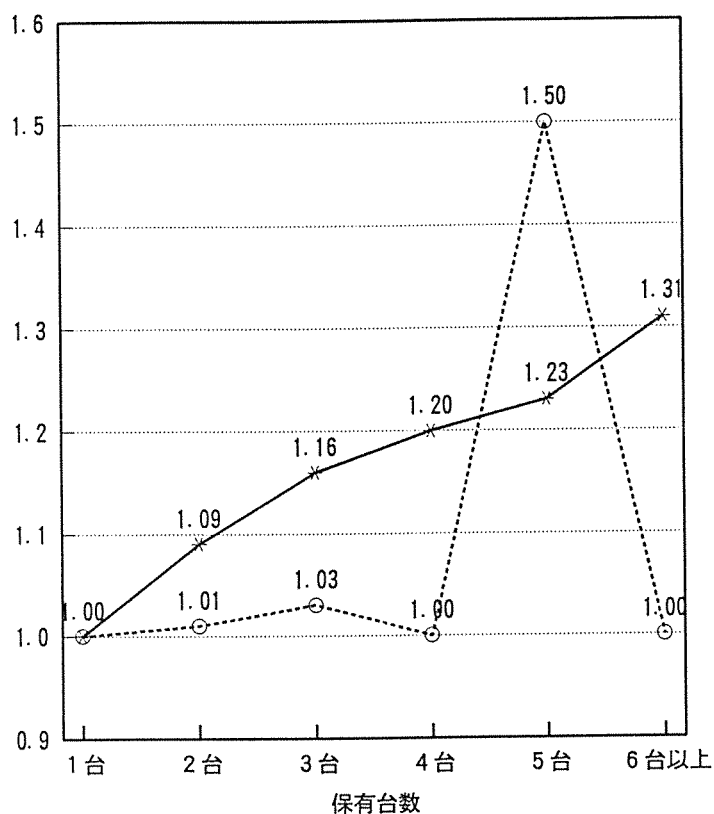
そこで図表4-20で、同乗交通における運転者と同乗者の属性を整理してみると、まず平日については、運転者は男35～64歳、女18～34歳、女35～64歳がほぼ均等に担い、主に男女5～17歳と女35～64歳を同乗させている。また休日では、運転者は男35～64歳に集中し、同乗者は女35～64歳、女18～34歳、男女5～17歳と幅広く分布するようになり、平日とは異なった同乗現象を示している。

第4節 まとめ

本章では、わが国の中で自動車利用先進地域である両毛地域を対象とし、平成元年に行われた両毛地域パーソントリップ調査データを用いて、その地域のオートモビリティ、とりわけ世帯における複数保有車両の「使い分け」現象を中心に分析を進めた。以下に、その主要な分析結果を示す。

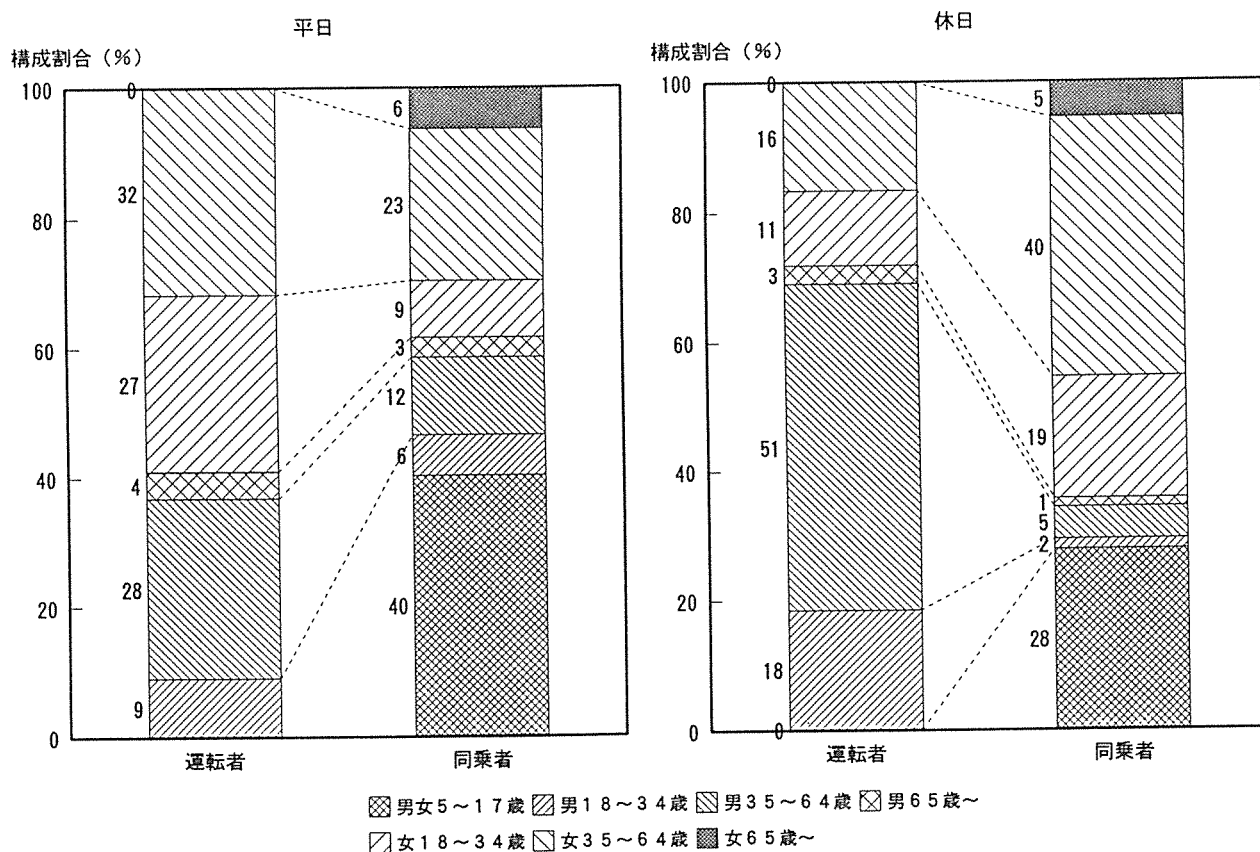
- 1) 当該地域はすでに、相当熟度の高い自動車保有地域ではあるが、なお今後とも世帯の複数保有化は進むものと思われる。
- 2) 世帯における自動車複数保有化が進むにしたがって車種も多様化し、貨物車が増加していくが、軽自動車は3台保有のところで頭打ちとなっている。また、世帯における自動車保有台数の増加は、世帯の同居世代数の増加と関連している。
- 3) 免許を保有しているからといって、個人属性によっては、すぐに運転に結びつく訳ではないし、特に休日では、いずれの属性の運転も大幅に減少している。
- 4) 免許を保有していながら自動車を運転しなかった人の利用交通手段は、平日では男女とも徒歩、自転車・バイクが大半を占め、休日になると男性は鉄道・バス、女性は自動車同乗が増える。交通目的では、やはり業務や買物といった荷物を伴う目的が自動車トリップと比べて減少する。
- 5) 世帯における自動車使用台数は、保有台数の増加にしたがって際限なく増加するものではなく、平日では1世帯当たり2.3台くらいでピークとなる。また、休日では保有台数に関係なく一定となり、平日と比べて大幅に減少する。
- 6) 使用車種については、保有台数の増加に伴って、平日では乗用車率は下がっていく

平均使用台数（台）



図表 4-19
自動車保有台数別にみた
1世帯当り同乗交通平均使用台数

平日 休日
—x— —○—



図表 4-20 運転者と同乗者の属性割合

が、休日は逆に上がっていく。これは複数保有化によって、平日には多様な個人が多様な車種を使用するようになるのに対し、休日は乗用車運転そしてそれへの同乗に特化していくためである。

- 7) 運転者とその使用車とは概ね1対1に対応しているが、自動車の複数保有化に伴って、平日ではわずかながら1台の自動車に係わる運転者の数が増加しており、個人属性間の多様な使われ方が世帯内において生じていることが伺われる。
- 8) 世帯における自動車複数保有化により、平日において1人の運転者が複数の自動車を使用する割合がわずかながら高まっており、多様な車種の自動車を運転するようになっている等が考えられる。
- 9) 世帯における自動車複数保有化は、平日における同乗交通の増加をもたらしており世帯内個人属性間の多様な同乗関係を生んでいる。休日については、同乗交通に用いられる自動車台数は増加しないものの、同乗人数は増加していることが予想される。
(執筆：青島縮次郎)

終章 成熟した車社会に向けて

成熟した車社会に向けて世界の各国で新しい方向への動きが始まっている（文献1）。持続可能性（Sustainability）という地球環境問題への新たな認識を踏まえて、自動車交通のもたらす諸問題をできるだけ少くしながら、いかに人々の求める高いモビリティや、経済活動が求める効率的な交通サービスを確保していくかは、共通の課題となっている。

本研究では、個人のライフスタイルと自動車の保有と利用にかかわる実態と意識との関係を分析して、都市環境とオートモビリティの共存に向けて、時間・場所・状況（T・P・O）に応じた社会的に望ましい車の使い分けといった賢い車の使い方の誘導、推進の可能性を検討することが主な目的であった。

東京郊外部に居住する40歳台のドライバーという限定された階層についてのサンプル調査であるが、一方で公共交通サービスについての生活経験をもち、他方でわが国のモータリゼーションと共に育ってきた世代として着目したものである。

これらの人々にとって車は、多様な価値観に基づいて自在な生活行動を展開する上で不可欠な交通手段となっている。こうして人々の車に対するイメージは、自律的な移動を可能にする手段として、生活を広げる「可能性のイメージ」が強いことがわかった。実際の車の利用は、就業地や仕事との関係で代替交通手段としての鉄道などの公共交通機関の利便性との比較で選択的に使うグループに比べて、ほとんどの移動に車を使う車依存グループが多く、より郊外に居住する人ほど車ベースのライフスタイルとなっている。都市環境との共存に関しては、環境問題といった社会的要請から、車の利用を抑制したり削減する可能性については、3～4割の人が可能と推定されるが、現在車を多く使っている人ほど抵抗が多く、総走行台キロといった点での削減可能性はより低い割合である。

具体的にどの程度の抑制が可能かは、抑制の目的と必要量に対してどのような抑制策を考えるかで異なる。今回は車利用への直接的規制ではなく、所要時間と費用といった面での負担増と、公共交通サービスの改善といった面から質問項目をもうけた。結果は、車の利用に直接かかる所要時間の増大が最大の抑制効果を示し、次いで費用増であり、代替交通手段として公共交通についての運行本数の増加、定時性の確保、料金の引下げといった改善策の効果は小さかった。直接規制に比べて、車利用者に選択可能性を与える経済的手段が好ましいと考えられるが、今回の調査でもガソリン価格や駐車料金を用いた抑制策の効果が比較的大きいことがわかった。

この結果を同種の質問調査を行った英国の結果（文献2）と比較すると、いずれの設定条件においても英国に比べて、東京近郊の方が車利用を変えない人の割合が少なく、自動車利用の抑制に対して、英国に比べてより多くの割合の人が対応するという点で効果が大

図表 5－1 状況変化への対応：車利用を変えない人の割合（日英比較）

設定条件	東京近郊(%)	英国(%)
所要時間が2倍	20 (23)	57 (61)
ガソリンの値段が2倍	25 (29)	37 (41)
都心部駐車料金が2倍	26 (29)	70 (73)
公共交通の運行本数増	33 (32)	58 (62)
公共交通の料金大幅安	41 (43)	68 (72)
サンプル数	391 (207)	1,123 (NA)

注1：（ ）内は車が必要不可欠とする人の割合。

注2：東京近郊は、本研究の意識調査票（付録参照）の間14の回答による。必要不可欠とする人は問6に対して、選択肢1または2を回答した者。

注3：英国は、参考文献2の調査による。対象者は全国2,428世帯のランダム抽出世帯についての面接調査において、週1度以上車を運転する者。

きいことが示唆される（図表 5－1）。車社会の進展状況、代替交通手段の整備状況、車抑制の必要性に対する意識など背景条件は異なるので、単純な比較は危険であるが車へのムチが公共交通へのアメよりも効果が大きといった共通点があるなど興味深い。

いずれにせよ、社会的コストを適切に負担した上で車の選択を容認する仕組みが、環境との共生といった社会的目標の下での賢い車の使い方の新しいルールとして望ましく、社会的合意も得られ易いと考えられる。欧米の都市と比べ、徒歩・自転車も比較的多く使われており、ミニマムの公共交通サービスも存続しているわが国の都市においては、意識的な努力により環境とのバランスのとれた成熟した車社会への可能性はより高いと考えられる。車への依存性を低めるための施策内容、目標レベルなどの具体的検討が今後の課題である。

（執筆：太田勝敏）

【参考文献】

1. ISIRT組織委員会、「安定した環境で安全なアクセスを」、国際交通安全学会誌、19巻3号、1993年9月号、160－173頁。
2. S. Cullinane, “Attitudes towards the car in the U.K.:Some implications for policies on congestion and the environment”, TRANSPORTATION RESEARCH - A, Vol.26A, No.4, pp.291-301, 1992.

アンケート票

生活と自動車利用に関するアンケート

平成 5 年 11 月
毎日新聞・毎日企画センター

ご依頼日	11月	日
回収予定日	11月	日

自動車は身近で便利な交通手段のひとつですが、その半面、事故・渋滞・排ガス問題などもひきおこしております。このアンケートは運転免許証をお持ちの方に対して、自動車への係わり方についての実情、自動車に対する意識などについてお伺いし、これからの自動車交通のあり方について考察しようとするものです。どうか、こうしたアンケートの趣旨をご理解いただき、皆様のご協力をお願い申し上げます。

〈アンケート記入上のお願い〉

1. アンケートへの答えは、☐の中の回答らんの番号に○をつけたり、必要な事項をご記入下さい。
2. アンケートのお答えに関しては、その秘密を厳守し、ご迷惑をおかけすることはありません。
3. アンケートは後日、調査員が回収に伺います。お問い合わせは毎日企画センターにお願いします。

実施団体 〒100-51 東京都千代田区一ツ橋1-1-1 毎日企画センター「生活と自動車利用調査」係
電話（直通）03-3212-0403 （担当：田村・柿沼・田中）

問1. あなたは、外で働いておられますか。あてまる番号に1つだけ○をつけて下さい。

1. フルタイムで勤務している	3. 自宅で働いている	5. その他 (記入:)
2. パートタイムで勤務している	4. 専業主婦	

↓ SQ1～SQ7へ進む

⇒ 問2へ進む

【SQ1～SQ7には、問1で「1.フルタイム」「2.パートタイム」で働いていると答えた方だけお答え下さい。】

SQ1. お仕事に出かける日数や1日の働く時間はどの位ですか。次のに数字をご記入下さい。

(1) 1週間に仕事に出かける日数… 日 (2) 1日当たりの働く時間… 時間

SQ2. 通勤先はどのあたりですか。次のに、通勤先の町をご記入下さい。

通勤先 …… (市・区・郡) 町

SQ3. 自宅から通勤先までの距離は、およそどの位ですか。次のに数字をご記入下さい。

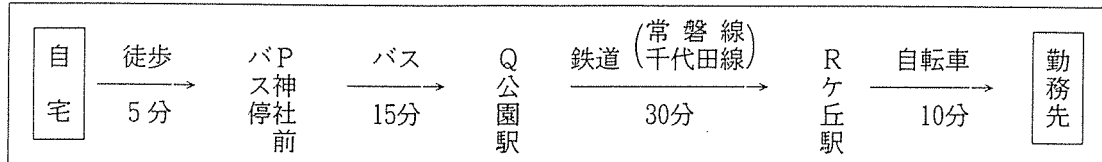
自宅からの距離 …………… 約 Km(キロメートル)

SQ 4. 自宅から通勤先まで、待ち時間などを含めて、全体で何分位かかりますか。次の□に数字をご記入下さい。

自宅からの時間(分単位で) 約 分位

SQ 5. あなたは、ふだんどんな交通手段で通勤しておられますか。徒歩部分も含めて、途中の交通手段とおよその所要時間を、次の例にならってお答え下さい。鉄道は乗換駅もご記入下さい。

例：



あなたのふだんの通勤形態：（上の例にならって具体的にご記入下さい。）

自 宅		勤 務 先
--------	--	-------------

SQ 6. あなたの通勤費は、勤務先負担ですか。それともあなたのご負担ですか。あてはまる番号に1つ○をつけて下さい。

- | | | |
|------------|------------|-----------|
| 1. 全額勤務先負担 | 2. 一部勤務先負担 | 3. 全額自己負担 |
|------------|------------|-----------|

SQ 7. あなたの通勤先には従業員用の駐車場がありますか。あてはまる番号に1つ○をつけて下さい。

- | | | |
|-----------------|-----------------------|--------------|
| 1. 十分な駐車スペースがある | 2. 駐車場はあるがスペースが不足している | 3. 従業員駐車場はない |
|-----------------|-----------------------|--------------|

【ここからは全員の方がお答え下さい。】

問 2. ふだん、あなたはお宅の自動車をどんな目的でお使いですか。1番多く使用される順に、次の(1)～(3)にあてはまる番号に1つずつ○をつけて下さい。

(1) 自動車を1番多く使う目的の番号に1つだけ○をつけて下さい。

- | | | | |
|--------|-------------|--------------|-----------------------|
| 1. 通勤で | 2. 業務で | 3. 家族とのレジャーで | 4. 個人的レジャー(ゴルフ・釣り など) |
| 5. 買物で | 6. 家族の送り迎えで | 7. その他(記入:) | |

(2) 自動車を2番目に多く使う目的の番号に1つだけ○をつけて下さい。

- | | | | |
|--------|-------------|--------------|-----------------------|
| 1. 通勤で | 2. 業務で | 3. 家族とのレジャーで | 4. 個人的レジャー(ゴルフ・釣り など) |
| 5. 買物で | 6. 家族の送り迎えで | 7. その他(記入:) | |

(3) 自動車を3番目に多く使う目的の番号に1つだけ○をつけて下さい。

- | | | | |
|--------|-------------|--------------|-----------------------|
| 1. 通勤で | 2. 業務で | 3. 家族とのレジャーで | 4. 個人的レジャー(ゴルフ・釣り など) |
| 5. 買物で | 6. 家族の送り迎えで | 7. その他(記入:) | |

問 3. あなたは、(1)～(6)の目的での移動では、お宅の自動車をどの程度使用なさっていますか。それぞれ、あてはまる使用程度の番号に1つずつ○をつけて下さい。

使用目的	1. ほとんど自動車を使う	2. 自動車とその他の交通手段を同じ位使う	3. ほとんど自動車以外の交通手段を使う
(1) 通勤で	1	2	3
(2) 業務で	1	2	3
(3) 買物で	1	2	3
(4) 家族でのレジャーで.....	1	2	3
(5) 個人的なレジャー (ゴルフ、釣り など)	1	2	3
(6) 家族の送り迎えで	1	2	3

問 4. あなたと交通機関との係わりについて、次の(1)～(4)の質問に、それぞれお答え下さい。

(1) あなたは、これまでの生活経験全体を通じて、バスや鉄道の便が良いところにお住まいだったと思いますか。.....

1. はい 2. いいえ

(2) あなたは、これまでの生活経験全体を通じて、自動車をよく使う生活をしてこられたと思いますか。.....

1. はい 2. いいえ

(3) あなたが育ったご家庭で、自動車を使い始めたのは、あなたが何歳位の時からですか。年齢をご記入下さい。.....

歳位の時から

(4) あなたご自身が自動車を運転し始めたのは、何歳位の時からですか。年齢をご記入下さい。.....

歳位の時から

問 5. 5年前と比べて、あなたが自動車を利用する回数は変わってきましたか。1つ○をつけて下さい。

1. 増えた 2. 変わらない 3. 減った 4. 5年前は免許がなかった 5. わからない

問 6. お宅で自動車を持っている理由に近い項目の番号に、3つまで○をつけて下さい。

- | | |
|-----------------------------------|----------------------|
| 1. 自動車がなければ自分の仕事や生活ができない | 6. 自動車があると安い費用で旅行できる |
| 2. 自動車は家族の生活のために必要だ | 7. 運転することが楽しい |
| 3. 自動車によって生活が快適になっている | 8. 自動車を使うと何かと便利だ |
| 4. 自動車があると、時間が節約できる | 9. 自動車をもっていないと肩身がせまい |
| 5. 自動車があると、いつでも、どこでも必要なところへ出かけられる | 10. その他(記入:) |

問7. 自動車についての(1)～(10)の質問に、あなたはどのように思いますか。それぞれ、あてはまる番号に1つずつ○をつけて下さい。

	1 そう思う	2 どちらかとい うと思う	3 どちらかとい うと思わない	4 そうは 思わない
(1) 車があると、行動範囲が広がる ……………→	1	2	3	4
(2) 家族の急病などの場合に備え、車は持つ …→ ていたい	1	2	3	4
(3) 車は生活必需品というより、趣味の対象だ→	1	2	3	4
(4) 車はレジャーのためのゲタがわりだ ……………→	1	2	3	4
(5) 都心までわざわざ車で行くことはしない …→	1	2	3	4
(6) 子どもがある程度大きくなれば車は必要ない	1	2	3	4
(7) 車をもっているより、必要な時はタクシ …→ ーやレンタカーを使ったほうが経済的だ	1	2	3	4
(8) 電車やバスは自分で運転しなくていいか …→ ら便利だ	1	2	3	4
(9) 電車・バスの通勤ラッシュは非人間的だ …→	1	2	3	4
(10) 車が多いのだから、多少の渋滞は覚悟し …→ なければならない	1	2	3	4

問8. あなたは、自動車交通が環境問題に与える影響はどの位だと思いますか。

1. 非常に大きい 2. 大きいほう 3. 小さいほう 4. 非常に小さい

問9. 自動車が環境に与える影響の中で、重要だと思うことの番号に3つまで○をつけて下さい。

1. 大気汚染 2. 交通事故 3. 交通渋滞
4. 騒 音 5. 自然破壊 6. 景観破壊
7. 違法駐車 8. 地球温暖化 9. その他(記入:)

問10. 自動車が環境に与える影響の中で、緊急に対策をうたねばならないと思うことの番号に3つまで○をつけて下さい。

1. 大気汚染 2. 交通事故 3. 交通渋滞
4. 騒 音 5. 自然破壊 6. 景観破壊
7. 違法駐車 8. 地球温暖化 9. その他(記入:)

問11. あなたは、次にあげる内容は環境にかなり悪い影響を与えとお考えになりますか。あてはまる番号に、いくつでも○をつけて下さい。

1. デパートでの包装 2. 新しい住宅地の開発 3. 合成洗剤の使用
4. マイカー通勤 5. 配送用のトラック 6. 高速道路の建設

問12. 次にあげる内容で、あなたにあてはまる番号に、いくつでも○をつけて下さい。

1. ゴミの量をなるべく減らすようにしている	2. 合成洗剤は使わない
3. 冷暖房の使用を少なくするようにしている	4. 電気をこまめに消す
5. リサイクル運動に参加している	6. <u>自動車の利用を減らすようにしている</u>

↓
SQ 1. に進む

【前問12. で「6.自動車の利用を減らすようにしている」と答えた方だけお答え下さい。】

SQ 1. あなたは、お宅の自動車の利用を具体的にはどのようにして減らしておられますか。次の中のはまる番号に、いくつでも○をつけて下さい。

1. バスや鉄道のような公共交通機関を使う	2. 徒歩や自転車を利用する
3. タクシーや他の人の自動車に乗せてもらう	4. 出かける回数を減らす

問13. 次の(1)～(4)の質問について、あなたはどのようにお考えですか。それぞれ、あてはまる番号に 1つずつ○をつけて下さい。

質 問	1. そう思う	2. どちらかといと そう思う	3. どちらかといと そう思わない	4. そうは 思わない
(1) トラックの走行量を減らすためなら宅 急便の配達回数が減ってもよい	1	2	3	4
(2) 環境保全には協力したいが、生活 が不便になるようでは困る	1	2	3	4
(3) 多少お金がかかっても、太陽熱利 用の設備を自宅に取り付ける	1	2	3	4
(4) 環境保全という名目で、税金を高 くされては困る	1	2	3	4

問14. ここ2～3年のうちに、次の(1)～(6)のようなことがあった場合、あなたは今の自動車の使い方をえますか。それぞれ、あてはまる番号に 1つずつ○をつけて下さい。

	1. 車の使用 を減らす	2. どちらかといと 車の使用 を減らす	3. 車の使用 は変えない	4. いりあっても 車の使用は むしろ増やす
(1) 交通渋滞がひどくなって、所要時 間が今の2倍になったら	1	2	3	4
(2) ガソリンの値段が、今の2倍にな ったら	1	2	3	4
(3) 都心部での駐車料金が、今の2倍 になったら	1	2	3	4
(4) 公共交通機関の料金が大幅に安く なったら	1	2	3	4
(5) 公共交通機関の定時性など種々の サービスが大幅によくなったら	1	2	3	4
(6) 公共交通機関の運行本数がかなり 増えたら	1	2	3	4

問15. 今、かりに都市の大気汚染を改善するため、お宅の自動車の使用回数を減らさなければならないという事になったら、あなたはこれに対して、10回の内、何回位使用を減らすことができますか。

自動車の使用を減らせる回数 → 10回の内、 回位

問16. あなたは、通勤で使うお宅の自動車の使用を、現在より減らせると思いますか。それとも減らせないと思いませんか。また、「1. 減らせる」とお答えの方は、減らし方をお知らせ下さい。

1. 減らせる 2. 減らせない 3. 使っていない

SQ 1. 【「1. 減らせる」と答えた人にお聞きします。】 自動車の使用をどのようにして減らしますか。あてはまる番号にいくつでも○をつけて下さい。

- | | |
|------------------------|----------------|
| 1. バスや鉄道のような公共交通機関を使う | 2. 徒歩や自転車を利用する |
| 3. タクシーや他の人の自動車に乗せてもらう | 4. その他(記入:) |

問17. あなたが通勤や業務以外で自動車を1番多く使う目的は何ですか。1つだけ○をつけて下さい。

- | | | |
|-------------|--------------|-----------------------|
| 1. 買物で | 2. 家族とのレジャーで | 3. 個人的レジャー(ゴルフ・釣り など) |
| 4. 家族の送り迎えで | 5. その他(記入:) | |

SQ 1. 1番多く使う目的についてお答え下さい。その目的での使用を減らせますか。

1. 減らせる 2. 減らせない 3. 自動車を使っていない

SQ 2. 【「1. 減らせる」と答えた人にお聞きします。】 その目的での使用をどのようにして減らしますか。あてはまる番号に、いくつでも○をつけて下さい。

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| 1. バスや鉄道のような公共交通機関を使う | 2. 徒歩や自転車を利用する |
| 3. タクシーや他の人の自動車に乗せてもらう | 4. その目的で出かける回数を減らし、他の用事と一緒にまとめて済ます |
| 5. その他(記入:) | |

問18. 交通渋滞の改善に対して効果があると思われる対策の番号に、3つまで○をつけて下さい。

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 1. 徒歩・自転車の優遇(例: 歩行者地区、自転車道、自転車置場など) | 5. 都市中心部への自動車の乗り入れ有料化 |
| 2. 都市中心部への自動車の乗り入れ禁止 | 6. 混雑している道路を走る自動車から料金徴収 |
| 3. 公共交通機関の改善 | 7. 燃料税(ガソリン・ディーゼル)の値上げ |
| 4. 新しい道路の建設 | 8. 駐車規制の強化 |

問19. 大気汚染の改善に対して効果があると思われる対策の番号に、3つまで○をつけて下さい。

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 1. 徒歩・自転車の優遇(例: 歩行者地区、自転車道、自転車置場など) | 5. 都市中心部への自動車の乗り入れ有料化 |
| 2. 都市中心部への自動車の乗り入れ禁止 | 6. 混雑している道路を走る自動車から料金徴収 |
| 3. 公共交通機関の改善 | 7. 燃料税(ガソリン・ディーゼル)の値上げ |
| 4. 新しい道路の建設 | 8. 駐車規制の強化 |

あなたとご家族についてお伺いします。アンケートの分析上必要ですので是非ご協力をお願いします。

Q 1. お宅のご家族を全員について、その方の性別、年齢、四輪の自動車運転免許証の有無などについて、あてはまる番号に○をつけて下さい。免許証をとってからの年数、職業も具体的にお知らせ下さい。

本人との続柄 ↓ (1)の世帯主からご記入下さい	性 別 1 2 男 女 性 性	年 齢 1 2 3 4 5 6 0 7 19 40 50 65 歳 歳 歳 歳 歳 以上 6 18 39 49 64 歳 歳 歳 歳 歳	四輪免許証の有無 1 2 免 免 許 許 あ な り し	四輪免許証を取ってからの年数 ↓ 年数を、カッコの中に記入して下さい。	ふだんの運転の有無 1 2 し し て ない い る : : : :	職業の有 無 1 2 あ な り し : : : :
(1) 世帯主	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2
(2)	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2
(3)	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2
(4)	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2
(5)	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2
(6)	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2
(7)	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2	()年	1 2	1 2

Q 2. お宅のお住まいは、どのようなタイプですか。あてはまる番号に1つ○をつけて下さい。

- | | | |
|-------------|-------------------|-------------------|
| 1. 持ち家の一戸建て | 2. 7パート・マンション(分譲) | 3. 7パート・マンション(賃貸) |
| 4. 借家の一戸建て | 5. その他(記入:) | |

Q 3. お宅には自家用車が何台ありますか。 台

Q 4. 今後、お宅では自家用車を、合計何台くらいまで持ちたいですか。 台

Q 5. お宅の自動車について、多く使う車の順に、形と用途に当てはまる番号に、それぞれ1つずつ○をつけて下さい。2台以上ある方は2番目、3番目の車にもお答え下さい。

	(1) (自家用車の) 形				⇒	(2) (自家用車の) 用 途				
	セ ダ ン	ハバ ッ ク	ク ー ペ	オル ー ブ ン		普 通 乗 用	軽 乗 用	ス ポ ー ツ 1	オ ド ジ フ ・ ヤ ロ レ ー ジ	貨 物
(1) 1番多く使う車	1	2	3	4	⇒	1	2	3	4	5
(2) 2番目に多く使う車	1	2	3	4	⇒	1	2	3	4	5
(3) 3番目に多く使う車	1	2	3	4	⇒	1	2	3	4	5

Q 6 お宅の自動車について、多く使う車の順に排気量と月間および年間での、およその走行距離を下記の□の中にご記入して下さい。2台以上ある方は2番目、3番目の車にもお答え下さい。

	排気量(cc)	1 カ月間の走行距離(Km)	1 年間の走行距離(Km)
(1) 1 番多く使う車 ………	□ cc	□ キロメートル	□ キロメートル
(2) 2 番目に多く使う車 ……	□ cc	□ キロメートル	□ キロメートル
(3) 3 番目に多く使う車 ……	□ cc	□ キロメートル	□ キロメートル

Q 7. お宅の駐車場は、どのようなタイプですか。あてはまる番号に、いくつでも○をつけて下さい。
また、借りている方は、1 カ月の料金をお知らせ下さい。

1. 自宅の敷地内にある 2. 近所の駐車場を借りている 3. その他(記入:)



1 カ月の料金はいくらですか。…… □ 円

Q 8. お宅の家族全員の年収(税込)は合計いくら位ですか。あてはまる番号に1つ○をつけて下さい。

1. 200万円未満 2. 200万～399万円 3. 400万～599万円 4. 600万～799万円
5. 800万～999万円 6. 1,000万～1,499万円 7. 1,500万～2,000万円 8. 2,000万円以上

Q 9. 次の職業の中から、あなたご自身の職業に1番近い番号に1つ○をつけて下さい。

1. 経営・管理職 2. 事務・技術職 3. 技能・労務職 4. 医師、弁護士などの自由業
5. 商工自営 6. 主婦 7. 無職 8. その他(記入:)

Q10. あなたの最終学歴をお聞かせ下さい。(在学中・中退も卒業とみなして下さい。)

1. 中卒 2. 高卒 3. 短大・高専卒 4. 大卒 5. その他(記入:)

ご協力誠にありがとうございました。粗品をお持ちいたしましたので、ご笑納下さい。

地点No.	地 点 名	お 名 前	受領サイン
□	□	□	□

アンケート集計結果

(単純集計・クロス集計)

- * 表中、網かけの部分が単純集計値。
- * クロス集計は、性別および都心からの距離別の集計値です。

		調査数	問1 勤務形態				
			フルタイム勤務	パートタイム勤務	自宅で働いている	専業主婦	その他
合 計		402 100.0	224 55.7	74 18.4	32 8.0	72 17.9	- -
性別	男 性	201 100.0	187 93.0	1 0.5	13 6.5	- -	- -
	女 性	201 100.0	37 18.4	73 36.3	19 9.5	72 35.8	- -
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	61 61.0	16 16.0	4 4.0	19 19.0	- -
	北柏／30km圏	151 100.0	75 49.7	29 19.2	14 9.3	33 21.9	- -
	牛久／45km圏	151 100.0	88 58.3	29 19.2	14 9.3	20 13.2	- -

母数=問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1-SQ1 1週間の労働日数		
			1～4日	5日	6日以上
合 計		298 100.0	34 11.4	192 64.4	72 24.2
性別	男 性	188 100.0	5 2.7	136 72.3	47 25.0
	女 性	110 100.0	29 26.4	56 50.9	25 22.7
都心からの距離	北松戸／20km圏	77 100.0	10 13.0	42 54.5	25 32.5
	北柏／30km圏	104 100.0	13 12.5	73 70.2	18 17.3
	牛久／45km圏	117 100.0	11 9.4	77 65.8	29 24.8

母数=問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1-SQ1 1週間の労働日数
			平均
合 計		298 100.0	1516.00 5.09
性別	男 性	188 63.1	987.00 5.25
	女 性	110 36.9	529.00 4.81
都心からの距離	北松戸／20km圏	77 25.8	400.00 5.19
	北柏／30km圏	104 34.9	517.00 4.97
	牛久／45km圏	117 39.3	599.00 5.12

母数=問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1-SQ1 1日当たりの労働時間				
			4時間未満	4～7時間未満	7～9時間未満	9時間以上	不明
合 計		298 100.0	10 3.4	58 19.5	152 51.0	77 25.8	1 0.3
性別	男 性	188 100.0	- -	2 1.1	110 58.5	75 39.9	1 0.5
	女 性	110 100.0	10 9.1	56 50.9	42 38.2	2 1.8	- -
都心からの距離	北松戸／20km圏	77 100.0	3 3.9	12 15.6	41 53.2	21 27.3	- -
	北柏／30km圏	104 100.0	3 2.9	23 22.1	47 45.2	30 28.8	1 1.0
	牛久／45km圏	117 100.0	4 3.4	23 19.7	64 54.7	26 22.2	- -

母数=問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1-SQ1 1日当たりの労働時間
			平均
合 計		297 100.0	2311.40 7.78
性別	男 性	187 63.0	1643.90 8.79
	女 性	110 37.0	667.50 6.07
都心からの距離	北松戸／20km圏	77 25.9	612.30 7.95
	北柏／30km圏	103 34.7	797.60 7.74
	牛久／45km圏	117 39.4	901.50 7.71

母数＝問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1－SQ2 通勤先					
			東京都心3区	都心以外の東京	千葉県内	茨城県内	埼玉県内	その他の地域
合 計		298	64	51	101	71	8	3
		100.0	21.5	17.1	33.9	23.8	2.7	1.0
性別	男 性	188	60	45	43	30	7	3
		100.0	31.9	23.9	22.9	16.0	3.7	1.6
性別	女 性	110	4	6	58	41	1	-
		100.0	3.6	5.5	52.7	37.3	0.9	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	77	15	17	40	1	2	2
		100.0	19.5	22.1	51.9	1.3	2.6	2.6
	北柏／30km圏	104	31	15	51	1	5	1
		100.0	29.8	14.4	49.0	1.0	4.8	1.0
	牛久／45km圏	117	18	19	10	69	1	-
		100.0	15.4	16.2	8.5	59.0	0.9	-

母数＝問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1－SQ3 勤務先までの距離 (km)						
			10km以下	11～20km	21～30km	31～40km	44～50km	51km以上	不明
合 計		298	108	48	55	32	30	24	1
		100.0	36.2	16.1	18.5	10.7	10.1	8.1	0.3
性別	男 性	188	28	30	46	31	28	24	1
		100.0	14.9	16.0	24.5	16.5	14.9	12.8	0.5
性別	女 性	110	80	18	9	1	2	-	-
		100.0	72.7	16.4	8.2	0.9	1.8	-	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	77	28	14	24	6	2	2	1
		100.0	36.4	18.2	31.2	7.8	2.6	2.6	1.3
	北柏／30km圏	104	37	12	21	24	9	1	-
		100.0	35.6	11.5	20.2	23.1	8.7	1.0	-
	牛久／45km圏	117	43	22	10	2	19	21	-
		100.0	36.8	18.8	8.5	1.7	16.2	17.9	-

母数＝問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1－SQ3 勤務先までの距離 (km)
			平均
合 計		297	7034.50
		100.0	23.69
性別	男 性	187	6062.20
		63.0	32.42
性別	女 性	110	972.30
		37.0	8.84
都心からの距離	北松戸／20km圏	76	1519.50
		25.6	19.99
	北柏／30km圏	104	2329.30
		35.0	22.40
	牛久／45km圏	117	3185.70
		39.4	27.23

		調査数	問1－SQ4 通勤合計 時間 (分)				
			15分以下	16～30分	31～60分	61～90分	91分以上
合 計		298	86	48	41	84	39
		100.0	28.9	16.1	13.8	28.2	13.1
性別	男 性	188	24	18	31	76	39
		100.0	12.8	9.6	16.5	40.4	20.7
性別	女 性	110	62	30	10	8	-
		100.0	56.4	27.3	9.1	7.3	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	77	16	14	14	27	6
		100.0	20.8	18.2	18.2	35.1	7.8
	北柏／30km圏	104	30	12	10	42	10
		100.0	28.8	11.5	9.6	40.4	9.6
	牛久／45km圏	117	40	22	17	15	23
		100.0	34.2	18.8	14.5	12.8	19.7

母数=問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1-SQ4 通勤合計 時間(分)
			平均
合 計		298 100.0	15168.00 50.90
性別	男 性	188 63.1	12773.00 67.94
	女 性	110 36.9	2395.00 21.77
都心からの距離	北松戸／20km圏	77 25.8	3874.00 50.31
	北柏／30km圏	104 34.9	5641.00 54.24
	牛久／45km圏	117 39.3	5653.00 48.32

母数=問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1－SQ5 通勤での主要交通手段						問1－SQ5 通勤での交通手段 複数回答					
			鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩
合 計		298 100.0	120 40.3	5 1.7	153 51.3	1 0.3	10 3.4	9 3.0	120 40.3	71 23.8	193 64.8	6 2.0	22 7.4	129 43.3
性別	男 性	188 100.0	107 56.9	1 0.5	75 39.9	1 0.5	2 1.1	2 1.1	107 56.9	59 31.4	111 59.0	6 3.2	12 6.4	104 55.3
	女 性	110 100.0	13 11.8	4 3.6	78 70.9	- -	8 7.3	7 6.4	13 11.8	12 10.9	82 74.5	- -	10 9.1	25 22.7
都心からの距離	北松戸／20km圏	77 100.0	32 41.6	1 1.3	36 46.8	1 1.3	3 3.9	4 5.2	32 41.6	22 28.6	44 57.1	4 5.2	4 5.2	36 46.8
	北柏／30km圏	104 100.0	49 47.1	2 1.9	46 44.2	- -	5 4.8	2 1.9	49 47.1	31 29.8	61 58.7	- -	12 11.5	50 48.1
	牛久／45km圏	117 100.0	39 33.3	2 1.7	71 60.7	- -	2 1.7	3 2.6	39 33.3	18 15.4	88 75.2	2 1.7	6 5.1	43 36.8

母数=利用交通手段が徒歩の人

		調査数	問1-SQ5 徒歩(分)				問1-SQ5 徒歩 (分)
			10分以下	11 ~ 20分	21 ~ 30分	31分以上	平均
合 計		129 100.0	93 72.1	30 23.3	4 3.1	2 1.6	1238.00 9.60
性別	男 性	104 100.0	75 72.1	23 22.1	4 3.8	2 1.9	1011.00 9.72
	女 性	25 100.0	18 72.0	7 28.0	- -	- -	227.00 9.08
都心からの距離	北松戸/20km圏	36 100.0	21 58.3	13 36.1	1 2.8	1 2.8	402.00 11.17
	北柏/30km圏	50 100.0	39 78.0	10 20.0	1 2.0	-	409.00 8.18
	牛久/45km圏	43 100.0	33 76.7	7 16.3	2 4.7	1 2.3	427.00 9.93

母数＝利用交通手段がバスの人

		調査数	問1－SQ5 バス (分)				問1－SQ5 バス (分)
			10分以下	11～20分	21～30分	31分以上	平均
合 計		71	27	36	4	4	1150.00
		100.0	38.0	50.7	5.6	5.6	16.20
性別	男 性	59	23	28	4	4	983.00
		100.0	39.0	47.5	6.8	6.8	16.66
性別	女 性	12	4	8	-	-	167.00
		100.0	33.3	66.7	-	-	13.92
都心からの距離	北松戸／20km圏	22	7	14	-	1	347.00
		100.0	31.8	63.6	-	4.5	15.77
	北柏／30km圏	31	12	15	2	2	514.00
		100.0	38.7	48.4	6.5	6.5	16.58
都心からの距離	牛久／45km圏	18	8	7	2	1	289.00
		100.0	44.4	38.9	11.1	5.6	16.06

母数＝利用交通手段が鉄道の人

		調査数	問1－SQ5 鉄道 (分)					問1－SQ5 鉄道 (分)
			15分以下	16～30分	31～45分	46～60分	61分以上	平均
合 計		120	6	8	26	41	39	6610.00
		100.0	5.0	6.7	21.7	34.2	32.5	55.08
性別	男 性	107	2	5	24	37	39	6197.00
		100.0	1.9	4.7	22.4	34.6	36.4	57.92
性別	女 性	13	4	3	2	4	-	413.00
		100.0	30.8	23.1	15.4	30.8	-	31.77
都心からの距離	北松戸／20km圏	32	3	4	17	7	1	1282.00
		100.0	9.4	12.5	53.1	21.9	3.1	40.06
	北柏／30km圏	49	1	2	7	28	11	2699.00
		100.0	2.0	4.1	14.3	57.1	22.4	55.08
都心からの距離	牛久／45km圏	39	2	2	2	6	27	2629.00
		100.0	5.1	5.1	5.1	15.4	69.2	67.41

母数＝利用交通手段が自転車の人

		調査数	問1－SQ5 自転車 (分)				問1－SQ5 自転車 (分)
			10分以下	11～20分	21～30分	31分以上	平均
合 計		22	15	7	-	-	239.00
		100.0	68.2	31.8	-	-	10.86
性別	男 性	12	7	5	-	-	148.00
		100.0	58.3	41.7	-	-	12.33
性別	女 性	10	8	2	-	-	91.00
		100.0	80.0	20.0	-	-	9.10
都心からの距離	北松戸／20km圏	4	2	2	-	-	48.00
		100.0	50.0	50.0	-	-	12.00
	北柏／30km圏	12	8	4	-	-	131.00
		100.0	66.7	33.3	-	-	10.92
都心からの距離	牛久／45km圏	6	5	1	-	-	60.00
		100.0	83.3	16.7	-	-	10.00

母数＝利用交通手段が自動車の人

		調査数	問1－SQ5 自動車(分)					問1－SQ5 自動車 (分)
			15分以下	16～30分	31～45分	46～60分	61分以上	平均
合 計		153	68	44	12	16	13	4849.00
		100.0	44.4	28.8	7.8	10.5	8.5	25.12
性別	男 性	75	21	17	11	13	13	3473.00
		100.0	28.0	22.7	14.7	17.3	17.3	31.29
女 性		78	47	27	1	3	-	1376.00
		100.0	60.3	34.6	1.3	3.8	-	16.78
都心からの距離	北松戸／20km圏	36	11	11	3	3	8	1448.00
		100.0	30.6	30.6	8.3	8.3	22.2	32.91
	北柏／30km圏	46	23	11	2	7	3	1481.00
		100.0	50.0	23.9	4.3	15.2	6.5	24.28
	牛久／45km圏	71	34	22	7	6	2	1920.00
		100.0	47.9	31.0	9.9	8.5	2.8	21.82

母数＝利用交通手段がバイクの人

		調査数	問1－SQ5 バイク(分)				問1－SQ5 バイク (分)
			10分以下	11～20分	21～30分	31分以上	平均
合 計		6	2	3	-	1	105.00
		100.0	33.3	50.0	-	16.7	17.50
性別	男 性	6	2	3	-	1	105.00
		100.0	33.3	50.0	-	16.7	17.50
女 性		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	4	1	2	-	1	80.00
		100.0	25.0	50.0	-	25.0	20.00
	北柏／30km圏	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
牛久／45km圏		2	1	1	-	-	25.00
		100.0	50.0	50.0	-	-	12.50

母数＝問1でフルタイム・パートタイム勤務と答えた人

		調査数	問1－SQ6 通勤費の負担				問1－SQ7 従業員駐車場の有無			
			全額勤務先負担	一部勤務先負担	全額自己負担	不明	十分な駐車スペースがある	駐車スペースは不足している	従業員用駐車場はない	不明
合 計		298	188	74	26	10	129	53	113	3
		100.0	63.1	24.8	8.7	3.4	43.3	17.8	37.9	1.0
性別	男 性	188	143	35	8	2	67	31	89	1
		100.0	76.1	18.6	4.3	1.1	35.6	16.5	47.3	0.5
女 性		110	45	39	18	8	62	22	24	2
		100.0	40.9	35.5	16.4	7.3	56.4	20.0	21.8	1.8
都心からの距離	北松戸／20km圏	77	52	12	9	4	26	15	36	-
		100.0	67.5	15.6	11.7	5.2	33.8	19.5	46.8	-
	北柏／30km圏	104	75	17	9	3	35	24	44	1
		100.0	72.1	16.3	8.7	2.9	33.7	23.1	42.3	1.0
牛久／45km圏		117	61	45	8	3	68	14	33	2
		100.0	52.1	38.5	6.8	2.6	58.1	12.0	28.2	1.7

	調査数	問2 自動車を1番多く使う目的						問2 自動車を2番目に多く使う目的								
		通勤	業務	家族とのレジャー	個人的レジャー	買物	家族の送迎	その他	通勤	業務	家族とのレジャー	個人的レジャー	買物	家族の送迎	その他	不明
合計	402 100.0	147 36.6	36 9.0	24 6.0	20 5.0	102 25.4	68 16.9	5 1.2	21 5.2	10 2.5	67 16.7	42 10.4	170 42.3	86 21.4	3 0.7	3
男性	201 100.0	87 43.3	19 9.5	16 8.0	17 8.5	42 20.9	19 9.5	1 0.5	9 4.5	6 3.0	49 24.4	34 16.9	77 38.3	25 12.4	1 0.5	-
女性	201 100.0	60 29.9	17 8.5	8 4.0	3 1.5	60 29.9	49 24.4	4 2.0	12 6.0	4 2.0	18 9.0	8 4.0	93 46.3	61 30.3	2 1.0	3
都心からの距離	北松戸/20km圏	100 100.0	31 31.0	9 9.0	6 6.0	8 8.0	32 32.0	13 13.0	1 6.0	3 3.0	16 16.0	12 12.0	39 39.0	23 23.0	-	1
	北柏/30km圏	151 100.0	44 29.1	12 7.9	14 9.3	7 4.6	40 26.5	30 19.9	4 4.6	2 1.3	29 19.2	18 11.9	59 39.1	34 22.5	2 1.3	-
	牛久/45km圏	151 100.0	72 47.7	15 9.9	4 2.6	5 3.3	30 19.9	25 16.6	-	8 5.3	5 3.3	22 14.6	12 7.9	72 47.7	29 19.2	1 0.7

母数=問1が1, 2, 3, 5の人(専業主婦以外の人)

	調査数	問2 自動車を3番目に多く使う目的							
		通勤	業務	家族とのレジャー	個人的レジャー	買物	家族の送迎	その他	不明
合計	402 100.0	9 2.2	11 2.7	126 31.3	69 17.2	79 19.7	79 19.7	16 4.0	13 3.2
男性	201 100.0	1 0.5	5 2.5	62 30.8	42 20.9	45 22.4	37 18.4	3 1.5	6 3.0
女性	201 100.0	8 4.0	6 3.0	64 31.8	27 13.4	34 16.9	42 20.9	13 6.5	7 3.5
都心からの距離	北松戸/20km圏	100 100.0	1 1.0	4 4.0	40 40.0	14 14.0	15 15.0	21 21.0	3 3.0
	北柏/30km圏	151 100.0	3 2.0	6 4.0	49 32.5	26 17.2	35 23.2	25 16.6	3 2.0
	牛久/45km圏	151 100.0	5 3.3	1 0.7	37 24.5	29 19.2	29 19.2	33 21.9	10 6.6

母数=問1が1, 2の人(外で働いている人)

	調査数	問3 自家用車の使用頻度 通勤で			
		は使 う ほとん ど自動 車を	自交 通手 段を 同じ 位の	は外 う とん ど交 通手 段を 使	不 明
合 計	238 100.0	161 54.0	28 9.4	108 36.2	1 0.3
男 性	188 100.0	87 46.3	16 8.5	84 44.7	1 0.5
女 性	110 100.0	74 67.3	12 10.9	24 21.8	-
都心から距離	77 100.0	34 44.2	9 11.7	33 42.9	1 1.3
北松戸/20km圏	104 100.0	49 47.1	11 10.6	44 42.3	-
北柏/30km圏	117 100.0	78 66.7	8 6.8	31 26.5	-
牛久/45km圏					

	調査数	問3 自家用車の使用頻度 通勤で				問3 自家用車の使用頻度 家族の送迎			
		は使 う ほとん ど自動 車を	自交 通手 段を 同じ 位の	は外 う とん ど交 通手 段を 使	不 明	は使 う ほとん ど自動 車を	自交 通手 段を 同じ 位の	は外 う とん ど交 通手 段を 使	不 明
合 計	402 100.0	295 73.4	92 22.9	15 3.7	0.2	271 67.4	80 19.9	43 10.7	8 2.0
男 性	201 100.0	161 80.1	31 15.4	9 4.5	0.5	157 78.1	34 16.9	9 4.5	1 0.5
女 性	201 100.0	134 66.7	61 30.3	6 3.0	-	114 56.7	46 22.9	34 16.9	7 3.5
都心から距離	100 100.0	66 66.0	31 31.0	3 3.0	-	64 64.0	23 23.0	11 11.0	2 2.0
北松戸/20km圏	151 100.0	105 69.5	38 25.2	8 5.3	0.7	94 62.3	36 23.8	16 10.6	5 3.3
北柏/30km圏	151 100.0	124 82.1	23 15.2	4 2.6	-	113 74.8	21 13.9	16 10.6	1 0.7
牛久/45km圏					-				

問4 交通機関との係わり

		調査数	1 バスや鉄道の便の良い所に住んでいたと思う		
			はい	いいえ	不明
合 計		402 100.0	196 48.8	204 50.7	2 0.5
性別	男 性	201 100.0	105 52.2	94 46.8	2 1.0
	女 性	201 100.0	91 45.3	110 54.7	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	79 79.0	20 20.0	1 1.0
	北柏／30km圏	151 100.0	64 42.4	87 57.6	-
	牛久／45km圏	151 100.0	53 35.1	97 64.2	1 0.7

問4 交通機関との係わり

		調査数	3 育った家庭で自動車を始めた年齢	
			平均	
合 計		369 100.0	7304.00 19.79	
性別	男 性	188 50.9	3837.00 20.41	
	女 性	181 49.1	3467.00 19.15	
都心からの距離	北松戸／20km圏	86 23.3	1570.00 18.26	
	北柏／30km圏	140 37.9	2822.00 20.16	
	牛久／45km圏	143 38.8	2912.00 20.36	

問4 交通機関との係わり

		調査数	2 自動車を良く使う生活をしていたと思う		
			はい	いいえ	不明
合 計		402 100.0	319 79.4	82 20.4	1 0.2
性別	男 性	201 100.0	164 81.6	36 17.9	1 0.5
	女 性	201 100.0	155 77.1	46 22.9	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	81 81.0	18 18.0	1 1.0
	北柏／30km圏	151 100.0	118 78.1	33 21.9	-
	牛久／45km圏	151 100.0	120 79.5	31 20.5	-

問4 交通機関との係わり

		調査数	4 自動車を運転し始めた年齢		
			29歳以下	30代	40歳以上
合 計		402 100.0	247 61.4	122 30.3	33 8.2
性別	男 性	201 100.0	156 77.6	38 18.9	7 3.5
	女 性	201 100.0	91 45.3	84 41.8	26 12.9
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	66 66.0	25 25.0	9 9.0
	北柏／30km圏	151 100.0	90 59.6	53 35.1	8 5.3
	牛久／45km圏	151 100.0	91 60.3	44 29.1	16 10.6

問4 交通機関との係わり

		調査数	3 育った家庭で自動車を始めた年齢			
			29歳以下	30代	40歳以上	不明
合 計		402 100.0	310 77.1	51 12.7	8 2.0	33 8.2
性別	男 性	201 100.0	152 75.6	32 15.9	4 2.0	13 6.5
	女 性	201 100.0	158 78.6	19 9.5	4 2.0	20 10.0
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	79 79.0	5 5.0	2 2.0	14 14.0
	北柏／30km圏	151 100.0	112 74.2	24 15.9	4 2.6	11 7.3
	牛久／45km圏	151 100.0	119 78.8	22 14.6	2 1.3	8 5.3

問4 交通機関との係わり

		調査数	4 自動車を運転し始めた年齢	
			平均	
合 計		402 100.0	10888.00 27.08	
性別	男 性	201 50.0	4827.00 24.01	
	女 性	201 50.0	6061.00 30.15	
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 24.9	2678.00 26.78	
	北柏／30km圏	151 37.6	4104.00 27.18	
	牛久／45km圏	151 37.6	4106.00 27.19	

	調査数	問5 自動車の利用回数の変化 5年前と比較					問6 自家用車を持つ利用 3つ											
		増えた	変わらない	減った	5か 年前は免許がな	わ からない	不 明	自分 が 出 る 生 活	家 族 の 生 活 の た め	生 活 が 快 適 に な る	時 間 が 節 約 で き る	い つ で も ど こ に 行 け る	必 ず か ら 安 い 費 用 で 旅 行 で	運 転 し る こ と が 楽	何 か と 便 利 だ か ら	自 動 車 を 持 っ て い い	そ の 他	
合 計	402 100.0	156 38.8	183 45.5	45 11.2	15 3.7	1 0.2	0.5	2 0.5	158 39.3	220 54.7	91 22.6	132 32.8	273 67.9	64 15.9	27 6.7	176 43.8	1 0.2	3 0.7
男 性	201 100.0	57 28.4	113 56.2	25 12.4	4 2.0	1 0.5	0.5	1 0.5	85 42.3	112 55.7	43 21.4	44 21.9	134 66.7	42 20.9	15 7.5	87 43.3	1 0.5	1 0.5
女 性	201 100.0	99 49.3	70 34.8	20 10.0	11 5.5	-	-	1 0.5	73 36.3	108 53.7	48 23.9	88 43.8	139 69.2	22 10.9	12 6.0	89 44.3	-	2 1.0
都心からの 距離	北松戸/20km圏	100 100.0	35 35.0	43 43.0	15 15.0	5 5.0	-	2 2.0	30 30.0	42 42.0	27 27.0	34 34.0	65 65.0	14 14.0	11 11.0	55 55.0	-	-
	北柏/30km圏	151 100.0	61 40.4	67 44.4	21 13.9	2 1.3	-	-	51 33.8	90 59.6	31 20.5	48 31.8	111 73.5	25 16.6	9 6.0	67 44.4	1 0.7	1 0.7
	牛久/45km圏	151 100.0	60 39.7	73 48.3	9 6.0	8 5.3	1 0.7	-	77 51.0	88 58.3	33 21.9	50 33.1	97 64.2	25 16.6	7 4.6	54 35.8	-	1 1.3

問7 自動車についての考え

	調査数	1 車があるとは行動範囲が広がる				2 家族の危険に備え車は持っていたい				3 車は生活必需品というより趣味の対象だ			
		そう 思う	どちら かとい うと	どちら かとい うと	そう 思う	そう 思う	どちら かとい うと	どちら かとい うと	そう 思う	そう 思う	どちら かとい うと	どちら かとい うと	不 明
合 計	402 100.0	318 79.1	63 15.7	14 3.5	322 80.1	60 14.9	6 1.5	14 3.5	15 3.7	44 10.9	104 25.9	237 59.0	2 0.5
男 性	201 100.0	159 79.1	34 16.9	2 1.0	160 79.6	32 15.9	3 1.5	6 3.0	4 2.0	27 13.4	55 27.4	113 56.2	2 1.0
女 性	201 100.0	159 79.1	29 14.4	5 2.5	162 80.6	28 13.9	3 1.5	8 4.0	11 5.5	17 8.5	49 24.4	124 61.7	-
都心から の距離	100 100.0	76 76.0	20 20.0	1 3.0	82 82.0	12 12.0	3 3.0	3 3.0	6 6.0	16 16.0	21 21.0	56 56.0	1 1.0
北柏/30km圏	151 100.0	122 80.8	22 14.6	4 2.6	114 75.5	28 18.5	3 2.0	6 4.0	6 4.0	19 12.6	39 25.8	87 57.6	-
牛久/45km圏	151 100.0	120 79.5	21 13.9	2 1.3	126 83.4	20 13.2	-	5 3.3	3 2.0	9 6.0	44 29.1	94 62.3	1 0.7

問7 自動車についての考え

	調査数	4 車はレジャーのゲタがわりだ				5 都心までわざわざ車で行くことはしない					6 子どもが大きくなれば車は必要ない			
		そう思う	どちらかという	どちらかという	そう思わない	不明	そう思う	どちらかという	どちらかという	そう思わない	不明	そう思う	どちらかという	そう思わない
合 計	402 100.0	50 12.4	113 28.1	79 19.7	158 39.3	2 0.5	261 64.9	62 15.4	25 6.2	53 13.2	1 0.2	13 3.2	25 6.2	81 20.1
性別														
男性	201 100.0	33 16.4	62 30.8	46 22.9	59 29.4	0.5	125 62.2	32 15.9	15 7.5	28 13.9	1 0.5	6 3.0	13 6.5	40 19.9
女性	201 100.0	17 8.5	51 25.4	33 16.4	99 49.3	0.5	136 67.7	30 14.9	10 5.0	25 12.4	-	7 3.5	12 6.0	41 20.4
都心からの距離														
北松戸/20km圏	100 100.0	17 17.0	30 30.0	17 17.0	35 35.0	1.0	63 63.0	14 14.0	9 9.0	14 14.0	-	2 2.0	7 7.0	26 26.0
北柏/30km圏	151 100.0	21 13.9	47 31.1	34 22.5	49 32.5	-	103 68.2	24 15.9	5 3.3	19 12.6	-	5 3.3	8 5.3	29 19.2
牛久/45km圏	151 100.0	12 7.9	36 23.8	28 18.5	74 49.0	0.7	95 62.9	24 15.9	11 7.3	20 13.2	0.7	6 4.0	10 6.6	26 17.2

問7 自動車についての考え

	調査数	7 タクシーやレンタカーを使う方が経済的だ				8 電車やバスは通勤しなくて良いから便利だ				9 電車・バスは通勤ラッシュは非人間的だ				
		そう思う	どちらかという	どちらかという	そう思わない	そう思う	どちらかという	どちらかという	そう思わない	そう思う	どちらかという	どちらかという	そう思わない	不明
合 計	402 100.0	69 17.2	74 18.4	68 16.9	191 47.5	151 37.6	121 30.1	52 12.9	78 19.4	237 59.0	88 21.9	32 8.0	43 10.7	2 0.5
性別														
男性	201 100.0	34 16.9	42 20.9	33 16.4	92 45.8	80 39.8	62 30.8	25 12.4	34 16.9	118 58.7	45 22.4	15 7.5	22 10.9	1 0.5
女性	201 100.0	35 17.4	32 15.9	35 17.4	99 49.3	71 35.3	59 29.4	27 13.4	44 21.9	119 59.2	43 21.4	17 8.5	21 10.4	1 0.5
都心からの距離														
北松戸/20km圏	100 100.0	24 24.0	19 19.0	14 14.0	43 43.0	41 41.0	33 33.0	11 11.0	15 15.0	59 59.0	25 25.0	7 7.0	8 8.0	1 1.0
北柏/30km圏	151 100.0	27 17.9	35 23.2	28 18.5	61 40.4	52 34.4	47 31.1	23 15.2	29 19.2	100 66.2	23 15.2	11 7.3	16 10.6	1 0.7
牛久/45km圏	151 100.0	18 11.9	20 13.2	26 17.2	87 57.6	58 38.4	41 27.2	18 11.9	34 22.5	78 51.7	40 26.5	14 9.3	19 12.6	-

問7 自動車についての考え

	調査数	10 車が多いのだから多少の渋滞は覚悟すべきだ			
		そう思う	どちらかというところ	どちらかというところ	そう思わない
合計	402 100.0	148 36.8	184 45.8	45 11.2	25 6.2
男性	201 100.0	68 33.8	89 44.3	26 12.9	18 9.0
女性	201 100.0	80 39.8	95 47.3	19 9.5	7 3.5
都心から20km圏	100 100.0	38 38.0	45 45.0	9 9.0	8 8.0
都心から30km圏	151 100.0	52 34.4	72 47.7	19 12.6	8 5.3
都心から45km圏	151 100.0	58 38.4	67 44.4	17 11.3	9 6.0

	調査数	問8 自動車交通が環境に与える影響				問9 車が環境に与える重要な影響 3つ									
		非常に大きい	大きいほう	小さいほう	非常に小さい	大気汚染	交通事故	交通渋滞	騒音	自然破壊	景観破壊	違法駐車	地球温暖化	その他	不明
合計	402 100.0	181 45.0	205 51.0	13 3.2	3 0.7	365 90.8	204 50.7	133 33.1	144 35.8	114 28.4	9 2.2	108 26.9	110 27.4	2 0.5	1 0.2
男性	201 100.0	91 45.3	104 51.7	4 2.0	2 1.0	188 93.5	100 49.8	75 37.3	64 31.8	54 26.9	4 2.0	49 24.4	59 29.4	2 1.0	-
女性	201 100.0	90 44.8	101 50.2	9 4.5	1 0.5	177 88.1	104 51.7	58 28.9	80 39.8	60 29.9	5 2.5	59 29.4	51 25.4	-	0.5
北松戸/20km圏	100 100.0	46 46.0	50 50.0	4 4.0	-	90 90.0	45 45.0	37 37.0	21 21.0	34 34.0	4 4.0	36 36.0	25 25.0	-	1.0
北柏/30km圏	151 100.0	74 49.0	69 45.7	6 4.0	2 1.3	141 93.4	79 52.3	55 36.4	63 41.7	35 23.2	-	33 21.9	40 26.5	1 0.7	-
牛久/45km圏	151 100.0	61 40.4	86 57.0	3 2.0	1 0.7	134 88.7	80 53.0	41 27.2	60 39.7	45 29.8	5 3.3	39 25.8	45 29.8	1 0.7	-

		問10 緊急な対策が必要な自動車の環境問題 3つ										問11 環境に悪影響を与える考えるもの						
調査数		大気汚染	交通事故	交通渋滞	騒音	自然破壊	景観破壊	違法駐車	地球温暖化	その他	不明	デパートでの包装	新しい住宅地の開発	合成洗剤の使用	マイカー通勤	配送用のトラック	高速道路の建設	不明
合計		402 100.0	335 83.3	177 44.0	199 49.5	77 19.2	114 28.4	6 1.5	152 37.8	109 27.1	-	163 40.5	100 24.9	317 78.9	193 48.0	106 26.4	81 20.1	5 1.2
性別	男性	201 100.0	172 85.6	94 46.8	90 44.8	41 20.4	54 26.9	3 1.5	72 35.8	56 27.9	-	74 36.8	43 21.4	150 74.6	98 48.8	52 25.9	34 16.9	2 1.0
	女性	201 100.0	163 81.1	83 41.3	109 54.2	36 17.9	60 29.9	3 1.5	80 39.8	53 26.4	-	89 44.3	57 28.4	167 83.1	95 47.3	54 26.9	47 23.4	3 1.5
北松戸/20km圏		100 100.0	85 85.0	43 43.0	46 46.0	11 11.0	29 29.0	2 2.0	48 48.0	28 28.0	-	42 42.0	21 21.0	78 78.0	49 49.0	22 22.0	16 16.0	1 1.0
北柏/30km圏		151 100.0	128 84.8	75 49.7	85 56.3	33 21.9	33 21.9	1 0.7	56 37.1	32 21.2	-	66 43.7	38 25.2	128 84.8	78 51.7	49 32.5	34 22.5	-
牛久/45km圏		151 100.0	122 80.8	59 39.1	68 45.0	33 21.9	52 34.4	3 2.0	48 31.8	49 32.5	-	55 36.4	41 27.2	111 73.5	66 43.7	35 23.2	31 20.5	4 2.6

問12-SQ1 母数=問12で「6. 自動車の利用を減らすようにしている」と答えた人

		問12 環境問題で取り組んでいること										調査数	
		減らすようにしている ゴミをなるべく減い	合成洗剤は使わな	い	冷暖房の使用を少	電気をこまめに消	リサイクル運動に	参加している	自動車の利用を減	らすようにしてい	る	不	明
合 計		402	276	34	182	257	156	103	7				
		100.0	68.7	23.4	45.3	63.9	38.6	25.6	1.7				
性別	男 性	201	122	45	84	129	57	46	6				
	女 性	201	154	49	98	128	98	57	1				
		100.0	76.6	24.4	48.8	63.7	48.8	28.4	0.5				
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	61	25	47	65	28	29	-				
	北柏/30km圏	100.0	61.0	25.0	47.0	65.0	28.0	29.0	-				
	牛久/45km圏	151	105	35	64	95	63	39	3				
		100.0	69.5	23.2	42.4	62.9	41.7	25.8	2.0				
		151	110	34	71	97	64	35	4				
		100.0	72.8	22.5	47.0	64.2	42.4	23.2	2.6				

問13 環境保全の考え

		調査数	1 トリッパ走行量減の為宅配便の回数が減ってよい					2 環境保全協力したいが生活不便は困る			
			そう思う	どちらかという	そう思う	どちらかという	不明	そう思う	どちらかという	そう思う	どちらかという
合 計		402 100.0	110 27.4	150 37.3	77 19.2	64 15.9	1 0.2	112 27.9	176 43.8	83 20.6	31 7.7
性別	男 性	201 100.0	67 33.3	68 33.8	35 17.4	31 15.4	- -	46 22.9	96 47.8	40 19.9	19 9.5
	女 性	201 100.0	43 21.4	82 40.8	42 20.9	33 16.4	1 0.5	66 32.8	80 39.8	43 21.4	12 6.0
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	30 30.0	30 30.0	21 21.0	19 19.0	- -	24 24.0	44 44.0	23 23.0	9 9.0
	北柏／30km圏	151 100.0	42 27.8	70 46.4	20 13.2	19 12.6	- -	45 29.8	63 41.7	35 23.2	8 5.3
	牛久／45km圏	151 100.0	38 25.2	50 33.1	36 23.8	26 17.2	1 0.7	43 28.5	69 45.7	25 16.6	14 9.3

		調査数	3 費用がかかっても太陽熱利用設備を付ける				4 環境保全の為税金を高くされては困る				不明
			そう思う	そう思う どちらかという	そう思う どちらかという	そう思わない	そう思う	そう思う どちらかという	そう思う どちらかという	そう思わない	
合 計		402 100.0	57 14.2	131 32.6	124 30.8	90 22.4	218 54.2	108 26.9	50 12.4	24 6.0	2 0.5
性別	男 性	201 100.0	26 12.9	64 31.8	71 35.3	40 19.9	94 46.8	55 27.4	34 16.9	17 8.5	1 0.5
	女 性	201 100.0	31 15.4	67 33.3	53 26.4	50 24.9	124 61.7	53 26.4	16 8.0	7 3.5	1 0.5
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	15 15.0	30 30.0	36 36.0	19 19.0	56 56.0	33 33.0	7 7.0	3 3.0	1 1.0
		151 100.0	15 9.9	56 37.1	42 27.8	38 25.2	86 57.0	30 19.9	26 17.2	9 6.0	-
	北柏／30km圏	151 100.0	15 9.9	56 37.1	42 27.8	38 25.2	86 57.0	30 19.9	26 17.2	9 6.0	-
		牛久／45km圏	151 100.0	27 17.9	45 29.8	46 30.5	33 21.9	76 50.3	45 29.8	17 11.3	12 7.9

問14 ここ2、3年の内に次のようなことがあった場合、車の使い方を变えますか

	調査数	1. 渋滞がひどくなり所要時間が2倍になったら				2. ガソリンの値段が今の2倍になったら				3. 都心部での駐車料金が今の2倍になったら			
		車の使用を減らす		車の使用を増やす		不明	車の使用を減らす		車の使用を増やす		不明	車の使用を減らす	
		どちらかといえば	変えない	変えない	増やす		どちらかといえば	変えない	変えない	増やす		どちらかといえば	増やす
合計	402 100.0	166 41.3	155 38.6	80 19.9	-	1 0.2	134 33.3	166 41.3	101 25.1	-	1 0.2	193 48.0	106 26.4
性別													
男性	201 100.0	78 38.8	78 38.8	44 21.9	-	1 0.5	65 32.3	78 38.8	57 28.4	-	1 0.5	87 43.3	66 32.8
女性	201 100.0	88 43.8	77 38.3	36 17.9	-	-	69 34.3	88 43.8	44 21.9	-	-	106 52.7	40 19.9
都心からの距離													
北松戸/20km圏	100 100.0	43 43.0	38 38.0	18 18.0	-	1 1.0	33 33.0	46 46.0	20 20.0	-	1 1.0	43 43.0	32 32.0
北柏/30km圏	151 100.0	61 40.4	65 43.0	25 16.6	-	-	48 31.8	64 42.4	39 25.8	-	-	72 47.7	46 30.5
牛久/45km圏	151 100.0	62 41.1	52 34.4	37 24.5	-	-	53 35.1	56 37.1	42 27.8	-	-	78 51.7	36 23.8

問14 ここ2、3年の内に次のようなことがあった場合、車の使い方を变えますか

	調査数	4. 公共交通機関が大幅に値下げしたら				5. 公共交通機関の定時制等サービス向上したら				6. 公共交通機関の運行本数がかなり増えたら			
		車の使用を減らす		車の使用を増やす		不明	車の使用を減らす		車の使用を増やす		不明	車の使用を減らす	
		どちらかといえば	変えない	変えない	増やす		どちらかといえば	変えない	変えない	増やす		どちらかといえば	増やす
合計	402 100.0	122 30.3	110 27.4	163 40.5	7 1.7	129 32.1	121 30.1	149 37.1	3 0.7	146 36.3	121 30.1	133 33.1	2 0.5
性別													
男性	201 100.0	54 26.9	55 27.4	89 44.3	3 1.5	56 27.9	65 32.3	78 38.8	2 1.0	65 32.3	60 29.9	75 37.3	1 0.5
女性	201 100.0	68 33.8	55 27.4	74 36.8	4 2.0	73 36.3	56 27.9	71 35.3	1 0.5	81 40.3	61 30.3	58 28.9	1 0.5
都心からの距離													
北松戸/20km圏	100 100.0	28 28.0	28 28.0	40 40.0	4 4.0	32 32.0	24 24.0	43 43.0	1 1.0	32 32.0	29 29.0	39 39.0	-
北柏/30km圏	151 100.0	54 35.8	36 23.8	59 39.1	2 1.3	53 35.1	46 30.5	52 34.4	-	58 38.4	45 29.8	47 31.1	1 0.7
牛久/45km圏	151 100.0	40 26.5	46 30.5	64 42.4	1 0.7	44 29.1	51 33.8	54 35.8	2 1.3	56 37.1	47 31.1	47 31.1	1 0.7

問15 大気汚染改善の為に車の使用を減らせる回数 10回の内何回か

		調査数	問15 車の使用を減らせる回数							
			減 ら せ ない	1 回	2 回	3 回	4 回	5 回	6 回 以上	不 明
合 計		402	29	33	83	89	12	125	27	4
		100.0	7.2	8.2	20.6	22.1	3.0	31.1	6.7	1.0
性別	男 性	201	21	22	41	42	1	61	11	2
		100.0	10.4	10.9	20.4	20.9	0.5	30.3	5.5	1.0
	女 性	201	8	11	42	47	11	64	16	2
		100.0	4.0	5.5	20.9	23.4	5.5	31.8	8.0	1.0
都心からの距離	北松戸／20km圏	100	5	8	15	26	-	34	12	-
		100.0	5.0	8.0	15.0	26.0	-	34.0	12.0	-
	北柏／30km圏	151	10	8	38	39	10	39	7	-
		100.0	6.6	5.3	25.2	25.8	6.6	25.8	4.6	-
	牛久／45km圏	151	14	17	30	24	2	52	8	4
		100.0	9.3	11.3	19.9	15.9	1.3	34.4	5.3	2.6

問15 大気汚染改善の為に車の使用を減らせる回数 10回の内何回か

		調査数	問15 車の使用を減らせる回数 10回の内 平均
合 計		398	1341.00
		100.0	3.37
性別	男 性	199	619.00
		50.0	3.11
女 性		199	722.00
		50.0	3.63
都心からの距離	北松戸／20km圏	100	381.00
		25.1	3.81
	北柏／30km圏	151	486.00
		37.9	3.22
牛久／45km圏		147	474.00
		36.9	3.22

		調査数	問16 通勤で使う自動車の使用を現在より減らせるか			
			減 ら せ る	減 ら せ ない	使 っ て い ない	不 明
合 計		402	153	148	99	2
		100.0	38.1	36.8	24.6	0.5
性別	男 性	201	76	79	45	1
		100.0	37.8	39.3	22.4	0.5
女 性		201	77	69	54	1
		100.0	38.3	34.3	26.9	0.5
都心からの距離	北松戸／20km圏	100	38	26	35	1
		100.0	38.0	26.0	35.0	1.0
	北柏／30km圏	151	55	52	44	-
		100.0	36.4	34.4	29.1	-
牛久／45km圏		151	60	70	20	1
		100.0	39.7	46.4	13.2	0.7

母数＝問16で「減らせる」と答えた人

		調査数	問16-SQ1 自動車の使用をどのように減らすか				
			バスや公共交通機関を使う	徒歩や自転車を利用する	タクシーや他の人に乗せてもらう	その他	不 明
合 計		153	95	81	5	6	1
		100.0	62.1	52.9	3.3	3.9	0.7
性別	男 性	76	57	26	2	2	1
		100.0	75.0	34.2	2.6	2.6	1.3
女 性		77	38	55	3	4	-
		100.0	49.4	71.4	3.9	5.2	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	38	23	22	-	-	-
		100.0	60.5	57.9	-	-	-
	北柏／30km圏	55	38	30	3	1	-
		100.0	69.1	54.5	5.5	1.8	-
牛久／45km圏		60	34	29	2	5	1
		100.0	56.7	48.3	3.3	8.3	1.7

		調査数	問17あなたが車を 1番多く使う目的 通勤・業務以外					問17-SQ1使 その目的での使 用を減らせるか		
			買 物	家 族とのレジャー	個 人的レジャー	家 族の送迎	そ の他	減 らせる	減 らせない	自 動車を使っ てない
合 計		402 100.0	203 50.5	46 11.4	53 13.2	95 23.6	5 1.2	217 54.0	184 45.8	1 0.2
性別	男 性	201 100.0	97 48.3	33 16.4	46 22.9	22 10.9	3 1.5	97 48.3	104 51.7	- -
	女 性	201 100.0	106 52.7	13 6.5	7 3.5	73 36.3	2 1.0	120 59.7	80 39.8	1 0.5
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	54 54.0	10 10.0	17 17.0	19 19.0	- -	62 62.0	38 38.0	- -
	北柏／30km圏	151 100.0	69 45.7	22 14.6	18 11.9	40 26.5	2 1.3	77 51.0	74 49.0	- -
	牛久／45km圏	151 100.0	80 53.0	14 9.3	18 11.9	36 23.8	3 2.0	78 51.7	72 47.7	1 0.7

母数=問17-SQ1で「減らせる」と答えた人

		調査数	問17-Q2 そのど 目的での使用を どのように減らすか				
			バスや 公共交通機関を のよう	使う 徒歩や自転車 を利	のう タクシ ーや他 の人	その 回数と 一緒に 減らし する	そ の他
合 計		217 100.0	90 41.5	125 57.6	13 6.0	65 30.0	7 3.2
性別	男 性	97 100.0	43 44.3	46 47.4	8 8.2	26 26.8	3 3.1
	女 性	120 100.0	47 39.2	79 65.8	5 4.2	39 32.5	4 3.3
都心からの距離	北松戸／20km圏	62 100.0	25 40.3	39 62.9	3 4.8	15 24.2	2 3.2
	北柏／30km圏	77 100.0	36 46.8	42 54.5	5 6.5	23 29.9	2 2.6
	牛久／45km圏	78 100.0	29 37.2	44 56.4	5 6.4	27 34.6	3 3.8

		調査数	問18 交通渋滞の改善に対して効果ある対策 3つ									
			徒歩・自転車 の優遇	止る乗入れ禁 都市中心部への自	公共交通機関の改 善	新しい道路の建設	都市中心部への有 料乗入れ	化 雑走する自動車から 難している道路	料金徴収	燃料税の値上げ	駐車規制の強化	不明
合 計		402 100.0	159 39.6	97 24.1	297 73.9	170 42.3	85 21.1	16 4.0	23 5.7	210 52.2	2 0.5	
性別	男 性	201 100.0	65 32.3	59 29.4	140 69.7	98 48.8	41 20.4	9 4.5	14 7.0	102 50.7	- -	
	女 性	201 100.0	94 46.8	38 18.9	157 78.1	72 35.8	44 21.9	7 3.5	9 4.5	108 53.7	2 1.0	
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	37 37.0	19 19.0	69 69.0	46 46.0	15 15.0	2 2.0	7 7.0	50 50.0	- -	
		151 100.0	61 40.4	39 25.8	110 72.8	62 41.1	39 25.8	8 5.3	7 4.6	77 51.0	- -	
	北柏／30km圏	151 100.0	61 40.4	39 25.8	118 78.1	62 41.1	31 20.5	6 4.0	9 6.0	83 55.0	2 1.3	
		牛久／45km圏	151 100.0	61 40.4	39 25.8	118 78.1	62 41.1	31 20.5	6 4.0	9 6.0	83 55.0	2 1.3

		調査数	問19 大気汚染の改善に対して効果ある対策 3つ								
			徒歩・自転車の優遇	都市中心部への自 止車の乗り入れ禁 止	公共交通機関の改 善	新しい道路の建設	都市中心部への自 動車乗り入れ有料 化	料金を徴収する自 動車を混雑している道路 から	燃料税の値上げ	駐車規制の強化	不明
合 計		402 100.0	195 48.5	168 41.8	279 69.4	62 15.4	124 30.8	35 8.7	81 20.1	98 24.4	9 2.2
性別	男 性	201 100.0	97 48.3	95 47.3	136 67.7	33 16.4	52 25.9	17 8.5	41 20.4	48 23.9	4 2.0
	女 性	201 100.0	98 48.8	73 36.3	143 71.1	29 14.4	72 35.8	18 9.0	40 19.9	50 24.9	5 2.5
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	40 40.0	37 37.0	63 63.0	26 26.0	31 31.0	6 6.0	15 15.0	24 24.0	4 4.0
		151 100.0	77 51.0	70 46.4	105 69.5	18 11.9	45 29.8	13 8.6	34 22.5	35 23.2	1 0.7
	北柏／30km圏	151 100.0	78 51.7	61 40.4	111 73.5	18 11.9	48 31.8	16 10.6	32 21.2	39 25.8	4 2.6
		牛久／45km圏									

		調査数	性 別		四輪免許取得年数		
			男 性	女 性	10 年 以 下	11 ～ 20 年	21 年 以 上
合 計		402 100.0	201 50.0	201 50.0	77 19.2	142 35.3	183 45.5
性別	男 性	201 100.0	201 100.0	-	13 6.5	56 27.9	132 65.7
	女 性	201 100.0	-	201 100.0	64 31.8	86 42.8	51 25.4
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	49 49.0	51 51.0	20 20.0	34 34.0	46 46.0
	北柏／30km圏	151 100.0	75 49.7	76 50.3	26 17.2	60 39.7	65 43.0
	牛久／45km圏	151 100.0	77 51.0	74 49.0	31 20.5	48 31.8	72 47.7

		調査数	回答者、四 輪免許証の 取得年数
			平 均
合 計		402 100.0	7451.00 18.53
性別	男 性	201 50.0	4414.00 21.96
	女 性	201 50.0	3037.00 15.11
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 24.9	1868.00 18.68
	北柏／30km圏	151 37.6	2811.00 18.62
	牛久／45km圏	151 37.6	2772.00 18.36

		調査数	職業の有無	
			あ り	な し
合 計		402 100.0	330 82.1	72 17.9
性別	男 性	201 100.0	201 100.0	-
	女 性	201 100.0	129 64.2	72 35.8
都心からの距離	北松戸／20km圏	100 100.0	81 81.0	19 19.0
	北柏／30km圏	151 100.0	118 78.1	33 21.9
	牛久／45km圏	151 100.0	131 86.8	20 13.2

	調査 本数	世帯の人数						世帯中の免許所持人数						
		2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
		人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	298	32	41	136	70	16	3	42	185	49	21	1		
	100.0	10.7	13.8	45.6	23.5	5.4	1.0	14.1	62.1	15.4	7.0	-	0.3	-
男 性	188	20	29	82	42	12	3	33	125	21	9	-	-	-
	100.0	10.6	15.4	43.6	22.3	6.4	1.6	17.6	66.5	11.2	4.8	-	-	-
女 性	110	12	12	54	28	4	-	9	60	28	12	-	1	-
	100.0	10.9	10.9	49.1	25.5	3.6	-	8.2	54.5	25.5	10.9	-	0.9	-
都 心 からの 距離	77	12	11	35	14	4	1	21	40	10	5	-	1	-
	100.0	15.6	14.3	45.5	18.2	5.2	1.3	27.3	51.9	13.0	6.5	-	1.3	-
北 柏 / 30km圏	104	7	15	53	25	3	1	13	70	11	10	-	-	-
	100.0	6.7	14.4	51.0	24.0	2.9	1.0	12.5	67.3	10.6	9.6	-	-	-
牛 久 / 45km圏	117	13	15	48	31	9	1	8	75	28	6	-	-	-
	100.0	11.1	12.8	41.0	26.5	7.7	0.9	6.8	64.1	23.9	5.1	-	-	-

	調査数	世帯中の自動車運転人数							世帯中の職業従事者人数							
		1	2	3	4	5	6	7	不明	1	2	3	4	5	6	7
		人	人	人	人	人	人	人		人	人	人	人	人	人	人
合計	298 100.0	79 26.5	163 54.7	43 14.4	12 4.0	-	-	-	1 0.3	120 40.3	126 42.3	39 13.1	11 3.7	2 0.7	-	-
男性	188 100.0	57 30.3	109 58.0	17 9.0	4 2.1	-	-	-	1 0.5	112 59.6	55 29.3	16 8.5	4 2.1	1 0.5	-	-
女性	110 100.0	22 20.0	54 49.1	26 23.6	8 7.3	-	-	-	-	8 7.3	71 64.5	23 20.9	7 6.4	1 0.9	-	-
北松戸/20km圏	77 100.0	30 39.0	32 41.6	12 15.6	2 2.6	-	-	-	1 1.3	31 40.3	35 45.5	7 9.1	3 3.9	1 1.3	-	-
北柏/30km圏	104 100.0	28 26.9	58 55.8	13 12.5	5 4.8	-	-	-	-	52 50.0	34 32.7	15 14.4	3 2.9	-	-	-
牛久/45km圏	117 100.0	21 17.9	73 62.4	18 15.4	5 4.3	-	-	-	-	37 31.6	57 48.7	17 14.5	5 4.3	1 0.9	-	-

		調査数	Q2 住居形態						Q3 自家用車保有台数		
			持ち家の一戸建	マンション(分譲)	マンション(賃貸)	借家の一戸建	その他	不明	1台	2台	3台以上
合 計		402	334	34	12	15	6	1	249	112	41
		100.0	83.1	8.5	3.0	3.7	1.5	0.2	61.9	27.9	10.2
性別	男 性	201	166	17	4	9	4	1	129	53	19
		100.0	82.6	8.5	2.0	4.5	2.0	0.5	64.2	26.4	9.5
性別	女 性	201	168	17	8	6	2	-	120	59	22
		100.0	83.6	8.5	4.0	3.0	1.0	-	59.7	29.4	10.9
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	69	18	4	4	5	-	77	16	7
		100.0	69.0	18.0	4.0	4.0	5.0	-	77.0	16.0	7.0
	北柏/30km圏	151	121	16	8	5	1	-	107	31	13
		100.0	80.1	10.6	5.3	3.3	0.7	-	70.9	20.5	8.6
	牛久/45km圏	151	144	-	-	6	-	1	65	65	21
		100.0	95.4	-	-	4.0	-	0.7	43.0	43.0	13.9

		調査数	Q3 自家用車保有台数
			平均
合 計		402	608.00
		100.0	1.51
性別	男 性	201	296.00
		50.0	1.47
性別	女 性	201	312.00
		50.0	1.55
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	131.00
		24.9	1.31
	北柏/30km圏	151	212.00
		37.6	1.40
都心からの距離	牛久/45km圏	151	265.00
		37.6	1.75

		調査数	Q4 自家用車保有希望台数			
			1台	2台	3台以上	不明
合 計		402	131	182	83	6
		100.0	32.6	45.3	20.6	1.5
性別	男 性	201	70	85	42	4
		100.0	34.8	42.3	20.9	2.0
性別	女 性	201	61	97	41	2
		100.0	30.3	48.3	20.4	1.0
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	47	43	10	-
		100.0	47.0	43.0	10.0	-
	北柏/30km圏	151	62	67	21	1
		100.0	41.1	44.4	13.9	0.7
都心からの距離	牛久/45km圏	151	22	72	52	5
		100.0	14.6	47.7	34.4	3.3

		調査数	Q4 自家用車保有希望台数
			平均
合 計		398	783.00
		100.0	1.97
性別	男 性	198	381.00
		49.7	1.92
性別	女 性	200	402.00
		50.3	2.01
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	164.00
		25.1	1.64
	北柏/30km圏	150	269.00
		37.7	1.79
都心からの距離	牛久/45km圏	148	350.00
		37.2	2.36

		調査数	Q5 自家用車のタイプ 1番多く使う車					Q5 自家用車の用途 1番多く使う車				
			セダン	ハッチバック	クーペ	オープンルーフ	その他	普通乗用車	軽乗用車	スポーツカー	オフロード・レジャー	貨物
合 計		402	317	61	3	8	13	359	23	-	6	14
		100.0	78.9	15.2	0.7	2.0	3.2	89.3	5.7	-	1.5	3.5
性別	男 性	201	153	31	2	7	8	180	7	-	5	9
		100.0	76.1	15.4	1.0	3.5	4.0	89.6	3.5	-	2.5	4.5
性別	女 性	201	164	30	1	1	5	179	16	-	1	5
		100.0	81.6	14.9	0.5	0.5	2.5	89.1	8.0	-	0.5	2.5
都心からの距離	北松戸／20km圏	100	75	22	-	1	2	93	3	-	1	3
		100.0	75.0	22.0	-	1.0	2.0	93.0	3.0	-	1.0	3.0
	北柏／30km圏	151	123	19	1	2	6	136	7	-	2	6
		100.0	81.5	12.6	0.7	1.3	4.0	90.1	4.6	-	1.3	4.0
	牛久／45km圏	151	119	20	2	5	5	130	13	-	3	5
		100.0	78.8	13.2	1.3	3.3	3.3	86.1	8.6	-	2.0	3.3

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q5 自家用車のタイプ 2番目に多く使う車						Q5 自家用車の用途 2番目に多く使う車					
			セダン	ハッチバック	クーペ	オープンルーフ	その他	不明	普通乗用車	軽乗用車	スポーツカー	オフロード・レジャー	貨物	不明
合 計		153	87	45	10	5	5	1	102	33	7	4	6	1
		100.0	56.9	29.4	6.5	3.3	3.3	0.7	66.7	21.6	4.6	2.6	3.9	0.7
性別	男 性	72	40	22	6	1	3	-	48	15	3	3	3	-
		100.0	55.6	30.6	8.3	1.4	4.2	-	66.7	20.8	4.2	4.2	4.2	-
性別	女 性	81	47	23	4	4	2	1	54	18	4	1	3	1
		100.0	58.0	28.4	4.9	4.9	2.5	1.2	66.7	22.2	4.9	1.2	3.7	1.2
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	17	4	1	-	1	-	15	5	1	-	2	-
		100.0	73.9	17.4	4.3	-	4.3	-	65.2	21.7	4.3	-	8.7	-
	北柏／30km圏	44	28	9	4	2	1	-	34	5	2	2	1	-
		100.0	63.6	20.5	9.1	4.5	2.3	-	77.3	11.4	4.5	4.5	2.3	-
	牛久／45km圏	86	42	32	5	3	3	1	53	23	4	2	3	1
		100.0	48.8	37.2	5.8	3.5	3.5	1.2	61.6	26.7	4.7	2.3	3.5	1.2

母数＝自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q5 自家用車のタイプ 3番目に多く使う車					Q5 自家用車の用途 3番目に多く使う車				
			セダン	ハッチバック	クーペ	オープンルーフ	その他	普通乗用車	軽乗用車	スポーツカー	オフロード・レジャー	貨物
合 計		41	19	15	1	1	5	20	8	2	5	6
		100.0	46.3	36.6	2.4	2.4	12.2	48.8	19.5	4.9	12.2	14.6
性別	男 性	19	9	7	-	-	3	8	4	-	4	3
		100.0	47.4	36.8	-	-	15.8	42.1	21.1	-	21.1	15.8
性別	女 性	22	10	8	1	1	2	12	4	2	1	3
		100.0	45.5	36.4	4.5	4.5	9.1	54.5	18.2	9.1	4.5	13.6
都心からの距離	北松戸／20km圏	7	4	3	-	-	-	5	-	-	1	1
		100.0	57.1	42.9	-	-	-	71.4	-	-	14.3	14.3
	北柏／30km圏	13	7	5	-	1	-	5	5	1	2	-
		100.0	53.8	38.5	-	7.7	-	38.5	38.5	7.7	15.4	-
都心からの距離	牛久／45km圏	21	8	7	1	-	5	10	3	1	2	5
		100.0	38.1	33.3	4.8	-	23.8	47.6	14.3	4.8	9.5	23.8

		調査数	Q6 排気量 1番多く使う車			
			6600以下	6600以上1500以下	1500以上2000以下	2000以上
合 計		402	28	105	229	40
		100.0	7.0	26.1	57.0	10.0
性別	男 性	201	11	45	120	25
		100.0	5.5	22.4	59.7	12.4
女 性		201	17	60	109	15
		100.0	8.5	29.9	54.2	7.5
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	4	23	64	9
		100.0	4.0	23.0	64.0	9.0
	北柏/30km圏	151	10	35	90	16
		100.0	6.6	23.2	59.6	10.6
	牛久/45km圏	151	14	47	75	15
		100.0	9.3	31.1	49.7	9.9

		調査数	Q6 1カ月間の走行距離1番多く使う車	
			平均	
合 計		398	408660.00	
		100.0	1026.78	
性別	男 性	201	208636.00	
		50.5	1037.99	
女 性		197	200024.00	
		49.5	1015.35	
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	89526.00	
		25.1	895.26	
	北柏/30km圏	147	128728.00	
		36.9	875.70	
牛久/45km圏		151	190406.00	
		37.9	1260.97	

		調査数	Q6 1番多く使う車の年間走行距離	
			平均	
合 計		402	704598.00	
		100.0	1752.73	
性別	男 性	201	364810.00	
		50.0	1814.98	
女 性		201	339788.00	
		50.0	1690.49	
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	178958.00	
		24.9	1789.58	
	北柏/30km圏	151	269060.00	
		37.6	1781.85	
	牛久/45km圏	151	256580.00	
		37.6	1699.21	

		調査数	Q6 1番多く使う車の年間走行距離				
			5000km未満	5000km以上10000未満	10000km以上15000未満	15000km以上	不明
合 計		402	69	96	172	61	4
		100.0	17.2	23.9	42.8	15.2	1.0
性別	男 性	201	38	50	81	32	-
		100.0	18.9	24.9	40.3	15.9	-
女 性		201	31	46	91	29	4
		100.0	15.4	22.9	45.3	14.4	2.0
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	21	26	34	19	-
		100.0	21.0	26.0	34.0	19.0	-
	北柏/30km圏	151	29	44	60	14	4
		100.0	19.2	29.1	39.7	9.3	2.6
牛久/45km圏		151	19	26	78	28	-
		100.0	12.6	17.2	51.7	18.5	-

		調査数	Q6 1番多く使う車の月間走行距離				
			5000km未満	5000km以上10000未満	10000km以上15000未満	15000km以上	不明
合 計		402	105	131	87	75	4
		100.0	26.1	32.6	21.6	18.7	1.0
性別	男 性	201	58	56	48	39	-
		100.0	28.9	27.9	23.9	19.4	-
女 性		201	47	75	39	36	4
		100.0	23.4	37.3	19.4	17.9	2.0
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	33	37	11	19	-
		100.0	33.0	37.0	11.0	19.0	-
	北柏/30km圏	151	45	51	32	19	4
		100.0	29.8	33.8	21.2	12.6	2.6
牛久/45km圏		151	27	43	44	37	-
		100.0	17.9	28.5	29.1	24.5	-

		調査数	Q6 1年間の走行距離1番多い車	
			平均	
合 計		398	4770776.00	
		100.0	11986.87	
性別	男 性	201	2359836.00	
		50.5	11740.48	
女 性		197	2410940.00	
		49.5	12238.27	
都心からの距離	北松戸/20km圏	100	1157090.00	
		25.1	11570.90	
	北柏/30km圏	147	1534690.00	
		36.9	10440.07	
牛久/45km圏		151	2078996.00	
		37.9	13768.19	

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q6 排気量 2番目に多く使う車			
			6 6 0 cc 以下	6 5 1 0 以上 cc 以下	1 5 0 0 1 0 以上 cc 以下	2 0 0 1 cc 以上
合 計		153	36	40	66	11
		100.0	23.5	26.1	43.1	7.2
性別	男 性	72	16	20	30	6
		100.0	22.2	27.8	41.7	8.3
女 性		81	20	20	36	5
		100.0	24.7	24.7	44.4	6.2
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	6	5	9	3
		100.0	26.1	21.7	39.1	13.0
	北柏／30km圏	44	5	14	21	4
		100.0	11.4	31.8	47.7	9.1
牛久／45km圏		86	25	21	36	4
		100.0	29.1	24.4	41.9	4.7

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q6 1カ月の走行距離 2番目に多く使う車	
			平均	
合 計		148	89250.00	
		100.0	603.04	
性別	男 性	70	40485.00	
		47.3	578.36	
女 性		78	48765.00	
		52.7	625.19	
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	12530.00	
		15.5	544.78	
	北柏／30km圏	39	18798.00	
		26.4	482.00	
牛久／45km圏		86	57922.00	
		58.1	673.51	

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q6 排気量 2番目に多く使う車	
			平均	
合 計		153	228840.00	
		100.0	1495.69	
性別	男 性	72	109110.00	
		47.1	1515.42	
女 性		81	119730.00	
		52.9	1478.15	
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	35450.00	
		15.0	1541.30	
	北柏／30km圏	44	72950.00	
		28.8	1657.95	
牛久／45km圏		86	120440.00	
		56.2	1400.47	

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q6 2番目に多く使う車の年間走行距離				
			5 0 0 0 km 未 満	5 1 0 0 0 0 以上 km 未 満	1 2 0 0 0 0 0 0 以上 km 未 満	2 0 0 0 0 0 以上	不 明
合 計		153	59	43	41	5	5
		100.0	38.6	28.1	26.8	3.3	3.3
性別	男 性	72	31	19	18	2	2
		100.0	43.1	26.4	25.0	2.8	2.8
女 性		81	28	24	23	3	3
		100.0	34.6	29.6	28.4	3.7	3.7
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	9	7	6	1	-
		100.0	39.1	30.4	26.1	4.3	-
	北柏／30km圏	44	19	13	6	1	5
		100.0	43.2	29.5	13.6	2.3	11.4
牛久／45km圏		86	31	23	29	3	-
		100.0	36.0	26.7	33.7	3.5	-

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q6 2番目に多く使う車の月間走行距離			
			5 0 0 0 km 未 満	5 1 0 0 0 以上 km 未 満	1 1 0 5 0 0 0 以上 km 未 満	1 5 0 0 0 以上
合 計		153	70	44	24	10
		100.0	45.8	28.8	15.7	6.5
性別	男 性	72	33	19	14	4
		100.0	45.8	26.4	19.4	5.6
女 性		81	37	25	10	6
		100.0	45.7	30.9	12.3	7.4
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	13	6	2	2
		100.0	56.5	26.1	8.7	8.7
	北柏／30km圏	44	22	13	2	2
		100.0	50.0	29.5	4.5	4.5
牛久／45km圏		86	35	25	20	6
		100.0	40.7	29.1	23.3	7.0

母数＝自家用車を2台以上持っている人

		調査数	Q6 1年間の走行距離 2番目に多い車	
			平均	
合 計		148	1074220.00	
		100.0	7258.24	
性別	男 性	70	481840.00	
		47.3	6883.43	
女 性		78	592380.00	
		52.7	7594.62	
都心からの距離	北松戸／20km圏	23	175040.00	
		15.5	7610.43	
	北柏／30km圏	39	227600.00	
		26.4	5835.90	
牛久／45km圏		86	671580.00	
		58.1	7809.07	

母数=自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q6 排気量 3番目に多く使う車			
			6 6 0 0 ∞ 以下	6 1 5 0 0 以上 ∞ 以下	1 5 0 0 1 0 0 以上 ∞ 以下	2 0 0 1 ∞ 以上
合 計		41	11	8	13	9
		100.0	26.8	19.5	31.7	22.0
性別	男 性	19	7	3	6	3
		100.0	36.8	15.8	31.6	15.8
女 性		22	4	5	7	6
		100.0	18.2	22.7	31.8	27.3
都心からの距離	北松戸/20km圏	7	-	2	3	2
		100.0	-	28.6	42.9	28.6
	北柏/30km圏	13	5	2	3	3
		100.0	38.5	15.4	23.1	23.1
	牛久/45km圏	21	6	4	7	4
		100.0	28.6	19.0	33.3	19.0

母数=自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q6 1カ月間の走行距離 3番目に多く使う車	
			平均	
合 計		41	23675.00	
		100.0	577.44	
性別	男 性	19	7445.00	
		46.3	391.84	
女 性		22	16230.00	
		53.7	737.73	
都心からの距離	北松戸/20km圏	7	5160.00	
		17.1	737.14	
	北柏/30km圏	13	5535.00	
		31.7	425.77	
牛久/45km圏		21	12980.00	
		51.2	618.10	

母数=自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q6 排気量 3番目に多く使う車	
			平均	
合 計		41	73720.00	
		100.0	1798.05	
性別	男 性	19	28690.00	
		46.3	1510.00	
女 性		22	45030.00	
		53.7	2046.82	
都心からの距離	北松戸/20km圏	7	14400.00	
		17.1	2057.14	
	北柏/30km圏	13	23890.00	
		31.7	1837.69	
牛久/45km圏		21	35430.00	
		51.2	1687.14	

母数=自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q6 2番目に多く使う車の年間走行距離				
			5 0 0 0 0 km 未 満	5 1 0 0 0 0 以上 km 未 満	1 2 0 0 0 0 0 以上 km 未 満	2 0 0 0 0 0 km 以上	不 明
合 計		41	17	14	9	-	1
		100.0	41.5	34.1	22.0	-	2.4
性別	男 性	19	9	7	2	-	1
		100.0	47.4	36.8	10.5	-	5.3
女 性		22	8	7	7	-	-
		100.0	36.4	31.8	31.8	-	-
都心からの距離	北松戸/20km圏	7	3	2	2	-	-
		100.0	42.9	28.6	28.6	-	-
	北柏/30km圏	13	6	3	3	-	1
		100.0	46.2	23.1	23.1	-	7.7
牛久/45km圏		21	8	9	4	-	-
		100.0	38.1	42.9	19.0	-	-

母数=自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q6 3番目に多く使う車の月間走行距離				
			5 0 0 km 未 満	5 1 0 0 0 以上 km 未 満	1 1 0 0 0 0 以上 km 未 満	1 5 0 0 km 以上	不 明
合 計		41	18	15	3	4	1
		100.0	43.9	36.6	7.3	9.8	2.4
性別	男 性	19	10	7	1	-	1
		100.0	52.6	36.8	5.3	-	5.3
女 性		22	8	8	2	4	-
		100.0	36.4	36.4	9.1	18.2	-
都心からの距離	北松戸/20km圏	7	3	2	-	2	-
		100.0	42.9	28.6	-	28.6	-
	北柏/30km圏	13	6	4	2	-	1
		100.0	46.2	30.8	15.4	-	7.7
牛久/45km圏		21	9	9	1	2	-
		100.0	42.9	42.9	4.8	9.5	-

母数=自家用車を3台以上持っている人

		調査数	Q6 1年間の走行距離 3番目に多い車	
			平均	
合 計		41	252660.00	
		100.0	6162.44	
性別	男 性	19	91460.00	
		46.3	4813.68	
女 性		22	161200.00	
		53.7	7327.27	
都心からの距離	北松戸/20km圏	7	44000.00	
		17.1	6285.71	
	北柏/30km圏	13	66660.00	
		31.7	5127.69	
牛久/45km圏		21	142000.00	
		51.2	6761.90	

		調査数	Q7 駐車場の形態			
			自 宅 の 敷 地 内 に あ る	近 所 の 賃 貸 駐 車 場	そ 他	不 明
合 計		402	334	104	16	1
		100.0	83.1	25.9	4.0	0.2
性別	男 性	201	171	46	5	-
		100.0	85.1	22.9	2.5	-
女 性		201	163	58	11	1
		100.0	81.1	28.9	5.5	0.5
都心からの距離	北松戸／20km圏	100	59	46	6	-
		100.0	59.0	46.0	6.0	-
	北柏／30km圏	151	131	37	7	-
		100.0	86.8	24.5	4.6	-
	牛久／45km圏	151	144	21	3	1
		100.0	95.4	13.9	2.0	0.7

母数＝駐車場を借りている人

		調査数	Q7 1カ月の駐車料金				
			3 0 0 0 円 未 満	3 5 0 0 0 円 未 満 以上	5 1 0 0 0 円 未 満 以上	1 万 円 以 上	不 明
合 計		104	8	28	59	8	1
		100.0	7.7	26.9	56.7	7.7	1.0
性別	男 性	46	2	15	23	5	1
		100.0	4.3	32.6	50.0	10.9	2.2
女 性		58	6	13	36	3	-
		100.0	10.3	22.4	62.1	5.2	-
都心からの距離	北松戸／20km圏	46	-	4	36	5	1
		100.0	-	8.7	78.3	10.9	2.2
	北柏／30km圏	37	3	15	16	3	-
		100.0	8.1	40.5	43.2	8.1	-
牛久／45km圏		21	5	9	7	-	-
		100.0	23.8	42.9	33.3	-	-

母数＝駐車場を借りている人

		調査数	Q7 1 カ月の駐 車料金
			平 均
合 計		103	600225.00
		100.0	5827.43
性別	男 性	45	263871.00
		43.7	5863.80
女 性		58	336354.00
		56.3	5799.21
都心からの距離	北松戸／20km圏	45	310045.00
		43.7	6889.89
	北柏／30km圏	37	210480.00
		35.9	5688.65
牛久／45km圏		21	79700.00
		20.4	3795.24

		調査数	Q8 家族全員の年収（税込）								
			2 0 0 万 円 未 満	2 3 0 9 0 9 万 円 未 満 以上	4 5 0 9 0 9 万 円 未 満 以上	6 7 0 9 0 9 万 円 未 満 以上	8 9 0 9 0 9 万 円 未 満 以上	1 1 0 4 0 9 0 9 万 円 未 満 以上	1 2 5 0 0 0 0 万 円 未 満 以上	2 0 0 0 0 万 円 未 満 以上	不 明
合 計		402	-	5	19	69	90	113	38	7	61
		100.0	-	1.2	4.7	17.2	22.4	28.1	9.5	1.7	15.2
性別	男 性	201	-	4	13	43	43	51	16	2	29
		100.0	-	2.0	6.5	21.4	21.4	25.4	8.0	1.0	14.4
女 性		201	-	1	6	26	47	62	22	5	32
		100.0	-	0.5	3.0	12.9	23.4	30.8	10.9	2.5	15.9
都心からの距離	北松戸／20km圏	100	-	1	6	24	21	23	12	2	11
		100.0	-	1.0	6.0	24.0	21.0	23.0	12.0	2.0	11.0
	北柏／30km圏	151	-	3	1	15	27	47	17	4	37
		100.0	-	2.0	0.7	9.9	17.9	31.1	11.3	2.6	24.5
牛久／45km圏		151	-	1	12	30	42	43	9	1	13
		100.0	-	0.7	7.9	19.9	27.8	28.5	6.0	0.7	8.6

	調査数	Q9 職業							Q10 最終学歴							
		経営・管理職	事務・技術職	技能・労務職	医師・自由業 ・弁護士など	商工・自営	主婦	無職	その他	不明	中学卒	高校卒	短大・高専卒	大学卒	その他	不明
合計	402	86	107	42	-	24	141	-	-	1	19	184	46	130	3	20
	100.0	21.4	26.6	10.4	-	6.0	35.1	-	-	0.2	4.7	45.8	11.4	32.3	0.7	5.0
男性	201	79	77	29	-	16	-	-	-	-	11	74	10	94	2	10
	100.0	39.3	38.3	14.4	-	8.0	-	-	-	-	5.5	36.8	5.0	46.8	1.0	5.0
女性	201	7	30	13	-	8	141	-	-	1	8	110	36	36	1	10
	100.0	3.5	14.9	6.5	-	4.0	70.1	-	-	0.5	4.0	54.7	17.9	17.9	0.5	5.0
都心からの距離	100	21	29	12	-	4	34	-	-	-	4	41	13	39	1	2
	100.0	21.0	29.0	12.0	-	4.0	34.0	-	-	-	4.0	41.0	13.0	39.0	1.0	2.0
北柏/30km圏	151	41	36	6	-	9	58	-	-	-	5	56	17	54	2	17
	100.0	27.2	23.8	4.0	-	6.0	38.4	-	-	0.7	3.3	37.1	11.3	35.8	1.3	11.3
牛久/45km圏	151	24	42	24	-	11	49	-	-	1	10	87	16	37	-	1
	100.0	15.9	27.8	15.9	-	7.3	32.5	-	-	0.7	6.6	57.6	10.6	24.5	-	0.7

	調査数	都心からの距離		駅からの距離		都心からの距離×駅からの距離					
		北松戸/20km圏	北柏/30km圏	牛久/45km圏	駅から未満1.5km	駅から4km以上	都心から未満1.5km	都心から4km以上	都心から未満1.5km	都心から4km以上	都心から未満1.5km
合計	402 100.0	100 24.9	151 37.6	151 37.6	204 50.7	193 49.3	68 16.9	83 20.6	68 16.9	83 20.6	83 20.6
性別											
男性	201 100.0	49 24.4	75 37.3	77 38.3	103 51.2	98 48.8	34 16.9	41 20.4	34 16.9	41 20.4	35 17.4
女性	201 100.0	51 25.4	76 37.8	74 36.8	101 50.2	100 49.8	34 16.9	42 20.9	34 16.9	42 20.9	33 16.4
都心からの距離											
北松戸/20km圏	100 100.0	100 100.0	-	-	68 68.0	32 32.0	-	-	-	-	-
北柏/30km圏	151 100.0	-	151 100.0	-	68 45.0	83 55.0	-	68 45.0	-	83 55.0	-
牛久/45km圏	151 100.0	-	-	151 100.0	68 45.0	83 55.0	-	-	-	68 45.0	83 55.0

非売品

都市のライフスタイルと オートモビリティ

発行日 平成6年3月

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲2-6-20 郵便番号104

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。



(財) 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

