自動車の利用実態にみる交通環境負荷低減の可能性
ー近年の社会環境の変化をふまえてー

社会システム計画学研究室2009年度修士研究　藤井啓介

研究の背景

地球温暖化問題への対応　**自動車利用抑制は必要不可欠**

一方　自動車社会を取り巻く環境に着目すると・・・

エコカー減税　ガソリン価格の高騰　高速道路料金の割引

➡ **新たに自動車利用に影響を与える可能性は計り知れない**

このような状況下において
自動車利用の抑制策を検討するには
近年の社会環境変化の影響に考慮
自動車利用の実態を捉える必要がある

特に
エコカー ➡ 低炭素社会に向けた脱温暖化プロジェクト2050　期待大

反面

走行費用を抑えられる→→→
●利用量の増加　●利用抑制策への反応の鈍化

技術革新による行動変化の可能性
➡ 交通環境負荷低減にも影響？

研究の目的

エコカーの利用実態を把握
↳ 交通環境負荷低減への影響を明らかにする

近年の社会環境の変化を考慮して、**自動車利用に関する因果構造**を明らかにする

アンケート調査の概要

分析対象都市
岡山県倉敷市

人口
約48万人

■モータリゼーションの進んだ地方中心都市
■農村から都心部まで多様な地区を有する

項目	第1回調査	第2回調査
調査対象	倉敷市居住者（18歳以上）から住民基本台帳を用いて無作為に抽出.	第1回調査において，継続調査に協力意思を示した者，かつ自家用車の運転を行う者.
配布方法	調査票を郵送．回収においては，郵送回収	
調査実施期間	2007年9月14～30日	2008年9月14～30日
配布部数	10,000部	1,517部
有効サンプル数（回収率）	4,088部（40.9%）	1,161部（76.5%）
パネルサンプル数	863部 分析対象（第2回調査で回収した1,161部のうち，転居者・転職者など個人属性が変化した者は除外）	

主な調査項目

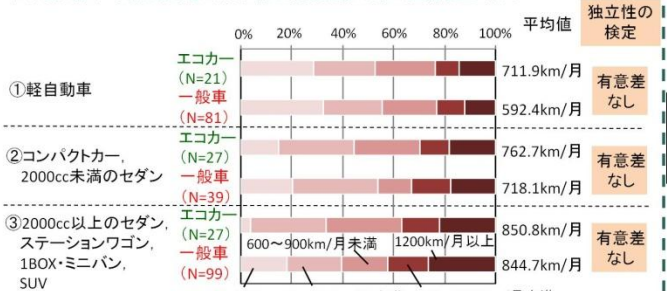
第1回調査	①個人属性　②車に関する意識（コスト意識、運転意向）　③環境意識 ④個人の車の保有・利用実態　⑤都市交通施策への受容性 ⑥ガソリン価格高騰の影響（最小：128.8円，最大：145.4円）　等
第2回調査	①ガソリン価格高騰の影響（最小：143.4 円，最大：185.1円） ②世帯の車の保有・利用実態 ③第1回調査からの個人属性・保有自動車の変化　等

分析結果

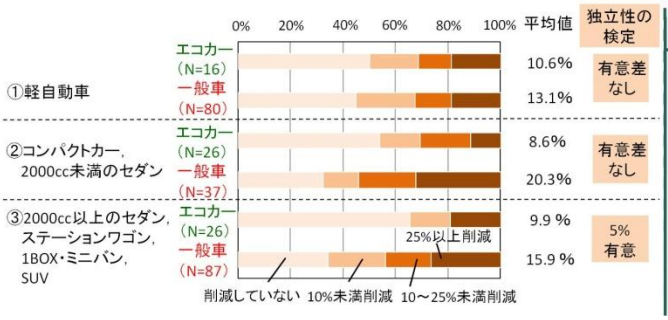
エコカーの利用実態の把握

エコカー　比較　一般車

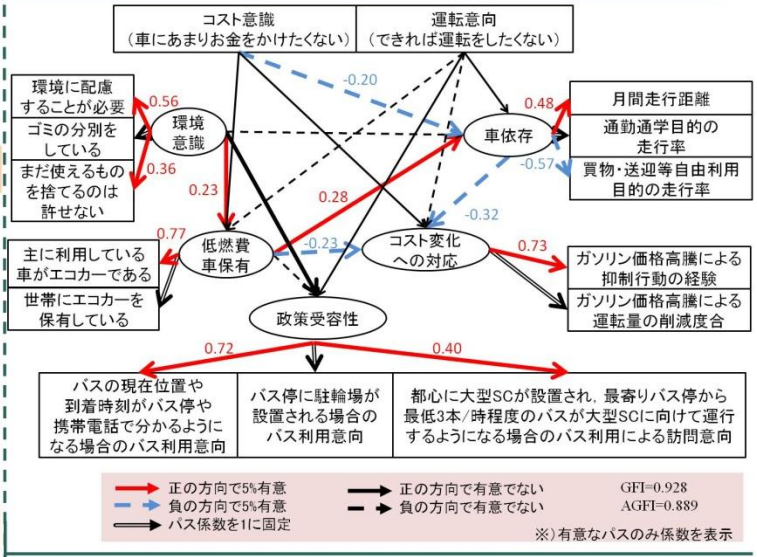
(1) 自動車利用実態（月間走行距離（第1回調査時））



(2) ガソリン価格高騰への反応（運転量削減度合（第2回調査時））



近年の社会環境変化をふまえた自動車利用実態の因果構造分析



結論

① エコカー：走行距離が長く、ガソリン価格高騰への反応が鈍い傾向
②「環境意識が高い者は、環境に優しいエコカーを選択して、自動車の利用を増やしてしまう」という新たな構造が生じている

➡ 交通環境負荷低減に向けた議論を行う際には以上のような点にも留意が必要と考えられる