

若年層の自動車保有に対する意識についての国際比較研究

An International Survey of Attitudes of the Young toward Vehicle Ownership

松本 安生

神奈川大学人間科学部 教授

Yasuo MATSUMOTO

Professor, Faculty of Human Sciences, Kanagawa University

上村 芳三

ペトロナス工科大学工学部 教授

Yoshimitsu UEMURA

Professor, Faculty of Engineering, Universiti Teknologi Petronas

アブストラクト

本研究ではこれまで学術的に明らかにされていない日本における自動車保有台数の減少傾向を生じさせている要因について、特に若年層の車離れの社会的・心理的な要因をグループ・ディスカッションおよび階層的意思決定法を活用したインタビュー調査により明らかにする。また、アジアで自動車普及が成熟段階にある国の一つであるマレーシアの若年層においても、同様な自動車保有台数が減少傾向へと向かう萌芽を見出すことができるのかをインタビュー調査を通じて検証する。このことは、多くの国においていまだにステータス・シンボルでもある乗用車に対する意識・価値観の変容の可能性を探ることであり、自動車の燃費向上やバイオ燃料の利用拡大といった現在の政策に加えて、自動車保有台数そのものの急激な増加を抑制する政策に対する重要な示唆を与えることが期待される。

Abstract

With regard to factors behind the fall in the number of vehicles owned in Japan, that have not yet been academically revealed before, the aim of this study use the scientific method to reveal social and psychological factors behind the distancing of the younger generation from automobiles, and to examine whether these can be used as clues to learning when the vehicle ownership rate might start to fall off in Malaysia, one Asian country where the prevalence of automobiles is in a mature state. By doing so, we hope to explore the possibility of changes in attitudes and values toward passenger vehicles that are also considered status symbols, and hope to offer important suggestions for not only current policies addressing fuel economy standards and the increased use of biofuels, but also policies to control the rapid increase in the number of vehicles.

For this reason, a questionnaire survey is administered using the Analytic Hierarchy Process (AHP) and a comparative analysis performed. Based on this survey results, the social/psychological factors of the younger generation toward vehicle ownership are explained.

1. 研究目的

アジア諸国のエネルギー需要は産業部門に加えて、運輸・民生部門でも高い伸び率が続くものと予測されている。とりわけ、モータリゼーションの進展は、アジア各国のエネルギー安全保障や大気環境問題に深刻な影響を与え、世界の石油需給のバランスを変える可能性もある。このため、自動車の燃費向上やバイオ燃料の利用拡大などの政策と合わせて、自動車保有台数の増加を抑制することが求められている。

一方、自動車を含めた耐久消費材の普及はロジスティック曲線と呼ばれるS字曲線で社会に受容され、成長して、やがて飽和するとされている。しかし、乗用車保有に関しては欧米などの先進国においてもいまだに飽和の兆しを読み取ることができない。こうしたなかで、2007年に日本は世界で初めて自動車保有台数が減少し、その後もこの傾向が続いているとされる。

こうしたことから本研究では、自動車保有台数が減少傾向にある日本において若年層を中心とした“車離れ”の社会的及び心理的要因を明らかにするとともに、自動車普及の成熟期にあるマレーシアにおいてこうした要因の萌芽を見出すことができるのかを検証する。これらを通じて自動車に対する意識・価値観の変容の可能性を探る。

2. 研究経過

(1) 質的インタビュー調査の実施

日本及びマレーシアにおいて若年層の自動車保有に対する社会的・心理的要因を探索的に明らかにするため、代表研究者が所属する神奈川大学及び共同研究者が所属するペトロナス工科大学、さらには地理的条件等が比較的近いと考えられる豊橋技術科学大学において大学生を対象とするインタビュー調査を実施した。調査は構造化せずに、大まかな質問項目のみを立て、8人程度の回答者グループにおいて調査者及び回答者間でやり取りされる考えや意見を記録した。

(2) 自動車保有に対する社会的・心理的要因の抽出

両国における質的インタビュー調査の結果をもとに、若年層の自動車保有におけるメリットあるいはデメリットとして共通的に重視される6つの要因を抽出するとともに、それぞれの要因を構成すると考えられる具体的な項目を抽出した。これらをもとに本研究における作業仮説を構築した(図1)。

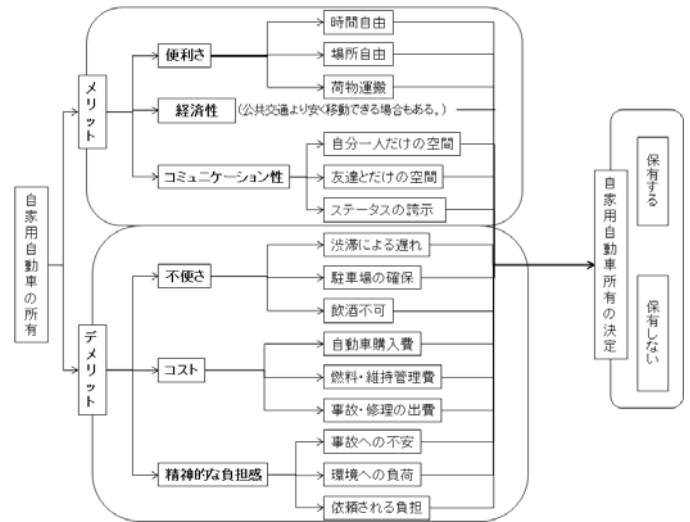


図1 自家用自動車の保有決定における作業仮説

(3) アンケート調査の実施 (AHP法)

図1の作業仮説をもとに、日本及びマレーシアの大学生を対象としたアンケート調査を行い、自動車保有に対する社会的・心理的要因について検証した。本研究では階層分析法 (Analytic Hierarchy Process : AHP) と呼ばれる手法を用いた。階層分析法は、通常は意思決定者が直感的に行っている多様な評価基準や複数の選択肢の間の比較と重み付けという作業を明示的に行う手法であり、それぞれの意思決定者が独自にもつ選好の違いを明らかにし、ある事象に対する態度を決定している要因をより詳しく分析することができる。このため、本研究においてもこの階層分析法により、若年層の自動車保有に対する意識とその決定要因を明らかにすることができると考えた。

アンケート調査は、マレーシアで共同研究者が所属するペトロナス工科大学 (以下、マレーシア) 及び日本で地理的条件等が近い豊橋技術科学大学 (以下、日本) において、調査協力者を通じて、20歳以上の大学生を対象に調査票の配布及び回収を行った。この結果、マレーシア) 学生 37名及び日本の学生 21名の合計 58名からの有効回答を得た。

さらに、インタビュー調査の結果からは首都圏にある神奈川大学と中京圏にある豊橋技術科学大学の学生とでは、自動車保有に対する意識に大きな違いがあることが考えられたため、調査会社に登録しているモニターの中から神奈川県在住の大学生 100名と愛知県在住の大学生 87名の合計 187名を対象に、追加的なインターネット調査を行った。

3. 研究成果

3-1 日本とマレーシアにおける国際比較

(1) 回答者の個人属性

アンケート回答者のうち、男性の比率はマレーシアで57%、日本で81%と日本がやや高くなっている。一方、年齢層では、20~23歳までがマレーシアで81%、日本で95%と20歳に近い若年層が大部分を占めた。

自動車免許証の取得状況は、マレーシアでは回答者の87%が取得しているのに対して、日本は回答者全員が免許を取得していた。しかし、自家用自動車の保有及び使用状況についてみると、マレーシアでは自分で所有している人が56%に対して、日本では26%と半分以下であった。また、自動車使用状況でもマレーシアではほぼ毎日使用する人が50%であるのに対して、日本ではほぼ毎日使用する人は24%で、めったに乗らないという人が57%と半分以上であった。

(2) 自動車保有に対する意識

自動車を保有することを「非常に良い」とする回答者はマレーシアで30%に上り、日本の14%と比較しても、マレーシアにおいて自動車保有に対して、より強い意識があると考えられる。

一方で、マレーシアと日本でともに、自動車保有におけるメリットとデメリットのうちメリット側をより重視するとした回答者が約80%と、自動車保有の評価基準においては両国の回答者が共通して、そのメリット側をより重視していると考えられる。

(3) 階層分析法による分析結果

次に階層分析法によりそれぞれの評価基準の相対的な重要度及び代替案の総合的重要度を算出した。

まず、自動車保有の意思決定要因と考えられる3つのメリット（便利さ、経済性、コミュニケーション性）と3つのデメリット（不便さ、コスト、精神的負担感）のそれぞれを上位の評価基準、これらの要因を構成する具体的な項目を下位の評価基準として、それぞれの相対的な重要度を求めた。

この結果、上位の6つの評価基準の相対的な重要度を算出すると、マレーシアと日本でともに「便利さ」が最も重視されているが、重要度のウェイトは日本の0.27に対してマレーシアでは0.37と、マレーシアのほうがより「便利さ」を重視する傾向が強いことが明らかになった。また、「便利さ」に次いで重視され

ている要因は、両国とも「コスト」「経済性」「コミュニケーション性」の順に重要性のウェイトが高く、ここでも共通性が見られた。ただし、いずれも若干だが日本のほうが重要度のウェイトが高くなっている。

次に、これら6つの評価基準のそれぞれにおいて、下位の評価基準間の相対的な重要度を算出した。例えば、メリットである「便利さ」を構成する3つの評価基準においては、両国とも「時間の自由」の重要度が最も高いが、そのウェイトはマレーシアの0.46に対して、日本は0.39とマレーシアでより重視されていることが分かる。また、「場所の自由」のウェイトは、マレーシアの0.21に対して、日本は0.34と日本でより重視されている。一方、デメリットである「コスト」を構成する3つの評価基準においては、マレーシアでは「維持管理費」の重要度のウェイトが0.39と最も高く、「自動車購入費」及び「事故や修理の出費」についてはいずれも0.3前後となっている。これに対して日本では、「自動車購入費」の重要度のウェイトが0.40と、「維持管理費」の0.34や「事故や修理の出費」の0.26よりも重視されている（表1）。

これらのことから、自家用自動車の保有を検討する際に「便利さ」を最重要視しながら、これと「コスト」というデメリットと「経済性」というメリットを考慮しながら意思決定するという構造が両国で共通にあることが明らかになった。ただし、マレーシアでは「便利さ」なかでも「時間の自由」のメリットが重視されているのに対して、日本では自動車使用の「経済性」というメリットが「便利さ」とともに重視されている。これらの特徴は、両国における公共交通機関の整備状況や料金などが関連していると考えられる。

最後に、これらの評価基準のウェイトとそれぞれの評価基準のもとで自動車を「保有する」または「保有しない」のいずれの代替案を支持するかの回答をもとに、代替案の総合的重要度を算出した。その結果、マレーシアでは「保有する」に対するウェイトが0.63と、「保有しない」に対するウェイト0.37を大きく上回っている一方で、日本では「保有する」に対するウェイトが0.58で、「保有しない」に対するウェイト0.42を上回るもののその差はより小さくなっている。

これらの結果は、実際の自動車保有状況および自動車保有意識における違いとも合致するものであった。

表1 自動車保有に関する代替案の総合的重要度

評価基準		マレーシア(n=37)		日本(n=21)	
上位	下位	所有する	所有しない	所有する	所有しない
便利さ	時間	0.14	0.03	0.08	0.02
	場所	0.06	0.02	0.07	0.02
	荷物	0.10	0.02	0.06	0.01
経済性	経済性	0.10	0.04	0.12	0.07
コミュニケーション性	自分だけ	0.03	0.01	0.04	0.02
	友達だけ	0.03	0.01	0.03	0.02
	ステータス	0.01	0.01	0.01	0.01
不便さ	渋滞	0.01	0.03	0.02	0.02
	駐車場	0.01	0.03	0.02	0.03
	飲酒不可	0.01	0.01	0.01	0.01
コスト	購入費	0.04	0.03	0.04	0.05
	維持費	0.03	0.05	0.03	0.05
	事故・修理	0.02	0.03	0.02	0.04
	事故リスク	0.02	0.03	0.02	0.04
精神的負担感	環境負荷	0.01	0.01	0.01	0.01
	運転依頼	0.01	0.00	0.01	0.01
総合的重要度		0.63	0.37	0.58	0.42

3-2 神奈川および愛知における地域比較

(1) 回答者の個人属性

インターネット調査の回答者のうち男性比率は神奈川で50%、愛知で48%とほぼ等しく、年齢層は20~23歳が神奈川で71%に対して、愛知では80%となっている。このうち、自動車免許の取得比率は神奈川の54%に対して、愛知では75%、自家用自動車を自分で保有する比率は神奈川の3%に対して愛知は17%と、いずれも愛知が神奈川を上回っている。

(2) 階層分析法による分析結果

階層分析法によりそれぞれの評価基準の相対的な重要度及び代替案の総合的重要度の算出を行った。

上位の6つの評価基準の相対的な重要度を算出すると、愛知県では「便利さ」が最も重視され、これに次いで「コスト」「経済性」が重視されているが（重要度ウェイトはそれぞれ0.23、0.21、0.20）、神奈川県では「コスト」が最も重視され、次いで「便利さ」と「経済性」が重視される結果（重要度ウェイトはそれぞれ0.24、0.22、0.20）であった。

これらのことから、自家用自動車の保有を考える際に両地域において「便利さ」、「コスト」「経済性」という要因を重視するという共通の意識構造がある一方で、愛知県ではメリットである「便利さ」が最も重視されているが、神奈川県では「コスト」というデメリットのほうが重視されていることが明らかになった。これらの特徴は、両地域における駐車場の供給状況や料金の違いが関連しているものと考えられる。

上位の評価基準のウェイトとそれぞれの評価基準

のもとで「自動車を保有する」と「自動車を保有しない」の代替案のいずれを支持するかの回答をもとに、代替案の総合的重要度を算出した結果、愛知県では「自動車を保有する」に対するウェイトが0.52と、「自動車を保有しない」に対するウェイト(0.48)を若干上回っている。一方で、神奈川県では「自動車を保有する」に対するウェイトが0.49で、「自動車を保有しない」に対するウェイト(0.51)を若干下回っている。特に「自動車を保有しない」という意思決定において重要となる要因は、両地域ともコストに関する各項目（「自動車購入費」「維持管理費」「事故や修理の出費」）であり、神奈川県ではこれらの項目についての重要度のウェイトが愛知県におけるそれらを大きく上回っていることがこうした結果を招いている。

今回の結果は、マレーシアと日本との国際比較において見られたように、日本ではコストのデメリットがより重視されるため、自動車保有に対する意識が低く、こうした傾向が国内においては首都圏でより顕著であることを示している。

4. 今後の課題と発展

本研究では日本とマレーシアにおいて大学生を対象としたインタビュー調査及びアンケート調査から両国における自動車保有の意思決定において重視される要因には共通性がある一方で、自動車保有による「便利さ」への重視が相対的に低い日本においては、自動車保有に対する意識や実際の自動車保有や使用がマレーシアを下回っていることが合理的であることが示された。また、日本においても首都圏と中京圏の大学生を対象としたインターネット調査からは、首都圏（神奈川）においてデメリットである「コスト」をより重視するために、自動車を保有しないことがより合理的な意思決定であることが示された。

今後は、マレーシアにおいても首都であるクアラルンプール周辺地域の若年層を対象とした調査を行うことで、マレーシア国内における地域性についての分析を行うことが必要であり、これらを通じて両国における若年層の自動車保有に関する意識の違いと共通性がより明確になるもの期待される。

5. 発表論文リスト

松本安生「日本とマレーシアの若年層の自動車保有に対する意識に関する研究」環境科学会, 2012年9月(予定)