



ケータイ・スマホ利用のライフスタイル研究(2) ～デマンド交通意向者のライフスタイル特性～

○水野 一成 (株式会社NTTドコモモバイル社会研究所)
飽戸 弘 (東京大学名誉教授)

1.研究目的

研究目的・仮説

デマンド交通の普及が進む中、デマンド交通への意向の有無について、ライフスタイル中心にその特性を明らかにしていく。

現在利用している交通手段の主は、車の人が多い。では、車への愛着とデマンド交通の意向を合わせて考察していく。

- 仮説 ①デマンド交通は新しい概念を伴うため、高齢層の意向は、低い。
それはイノベータ得点に関連が見られる。
- ②車への愛着と、デマンド交通への意向は関連が高いと想定。（若年層との相関に着目）

調査概要

- | | |
|-----------|--------------------------------------|
| 1) 名称 | 交通に関する調査 |
| 2) 調査実施時期 | 2019年2月 |
| 3) 調査方法 | web調査 |
| 4) 調査対象者 | 全国 15歳～79歳の男女 |
| 5) 標本抽出方法 | QUOTA SAMPLING 性別・年齢・居住エリアごとの都市規模で割付 |
| 6) サンプル数 | 6,225サンプル |

- 実査日時 2019年2月
- 対象者 全国、15-79歳、男女（平成30年住民基本台帳に基づく人口比例）
- 割付 年代（5歳刻み）、性別、エリア・都市規模

エリア	都市区分
①北海道	①特別区・政令指定都市
②東北	②中核都市・特例市
③関東	③20万人以上
④北陸・甲信越	④10万人以上
⑤東海	⑤10万人未満
⑥近畿	
⑦中国・四国	
⑧九州・沖縄	

- 調査方法 インターネット調査
- サンプル数：6,974

【分析の目的】

「**デマンド交通へ利用意向の有無**」と「**車への愛着の高低**」について、
それぞれのグループの特性を分析する

【分析の手順】

- ①デマンド交通への意向の有無と車への愛着の回答結果を元に、グループ分け
- ②グループの特性を明らかにするために、**数量化理論第Ⅱ類**を用い分析

【基本設問】

- ・デマンド交通の利用意向（あり45.5%、なし54.5%）
- ・車への愛着（あり61.0%、なし39.0%）



デマンド交通の利用意向×車への愛着



1群から4群を目的変数

【目的変数】

「デマンド交通へ意向の有無」と「車へ愛着の高低」について、

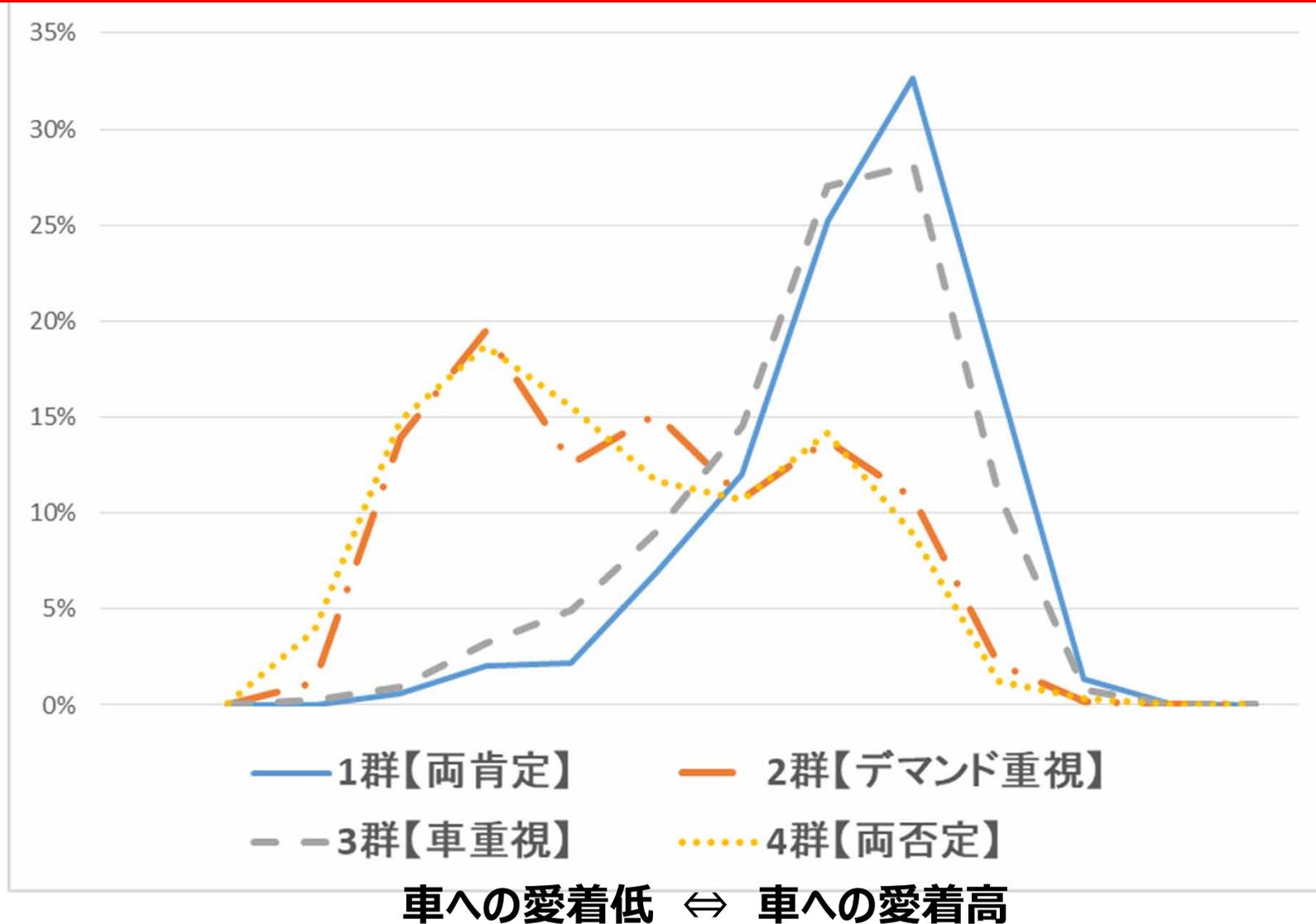
【説明変数】

数量化理論第Ⅱ類を用いる。

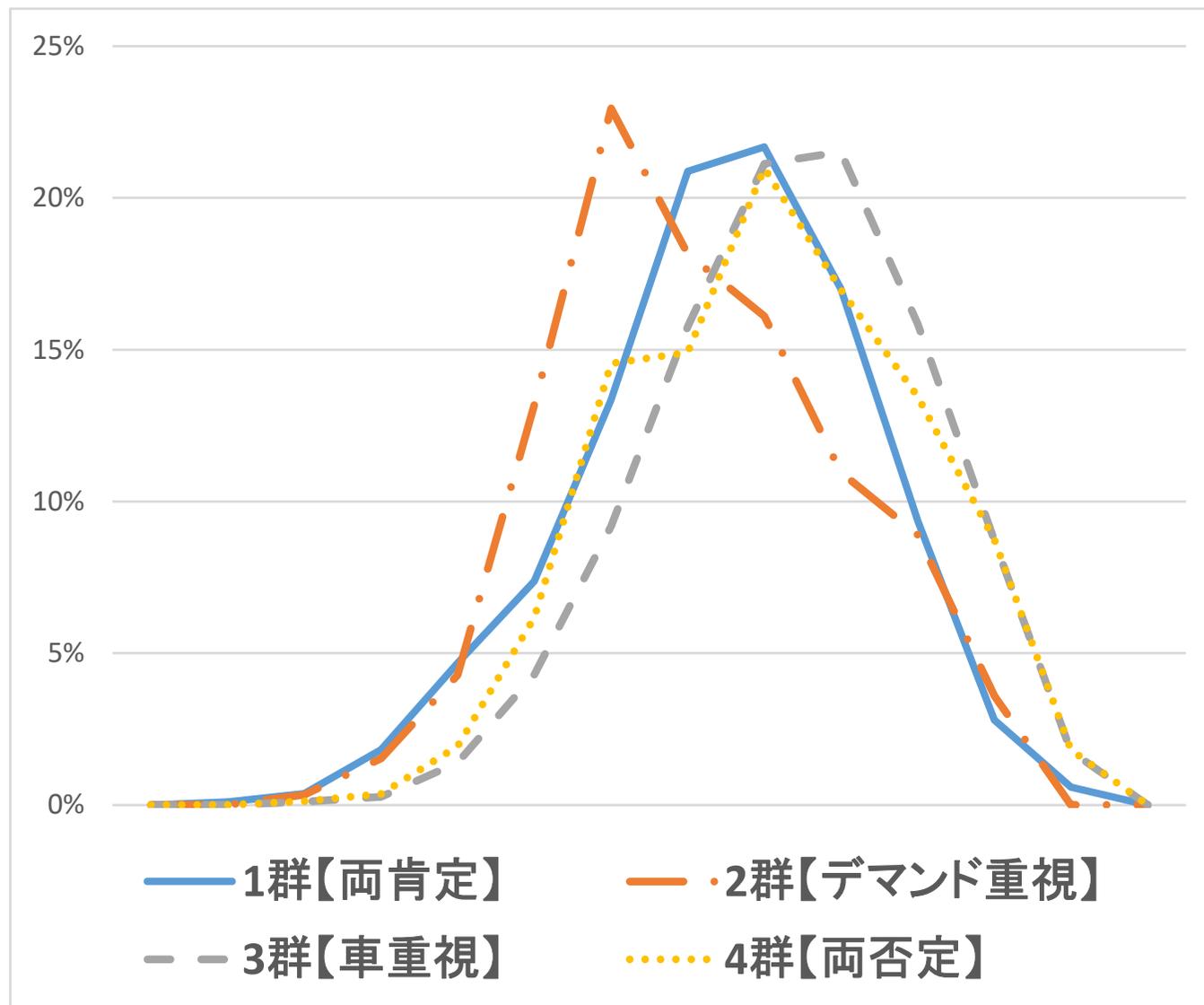
デモグラフィック	性別
	年代
	有職無職
	都市区分
ライフスタイル	家族との交流
	仲間との交流
	イノベータ得点
	個性派同調
	経済的ゆとり
	時間的ゆとり
ICT	PC所有
	スマホ所有時期
	スマホ所有きっかけ

2.分析結果

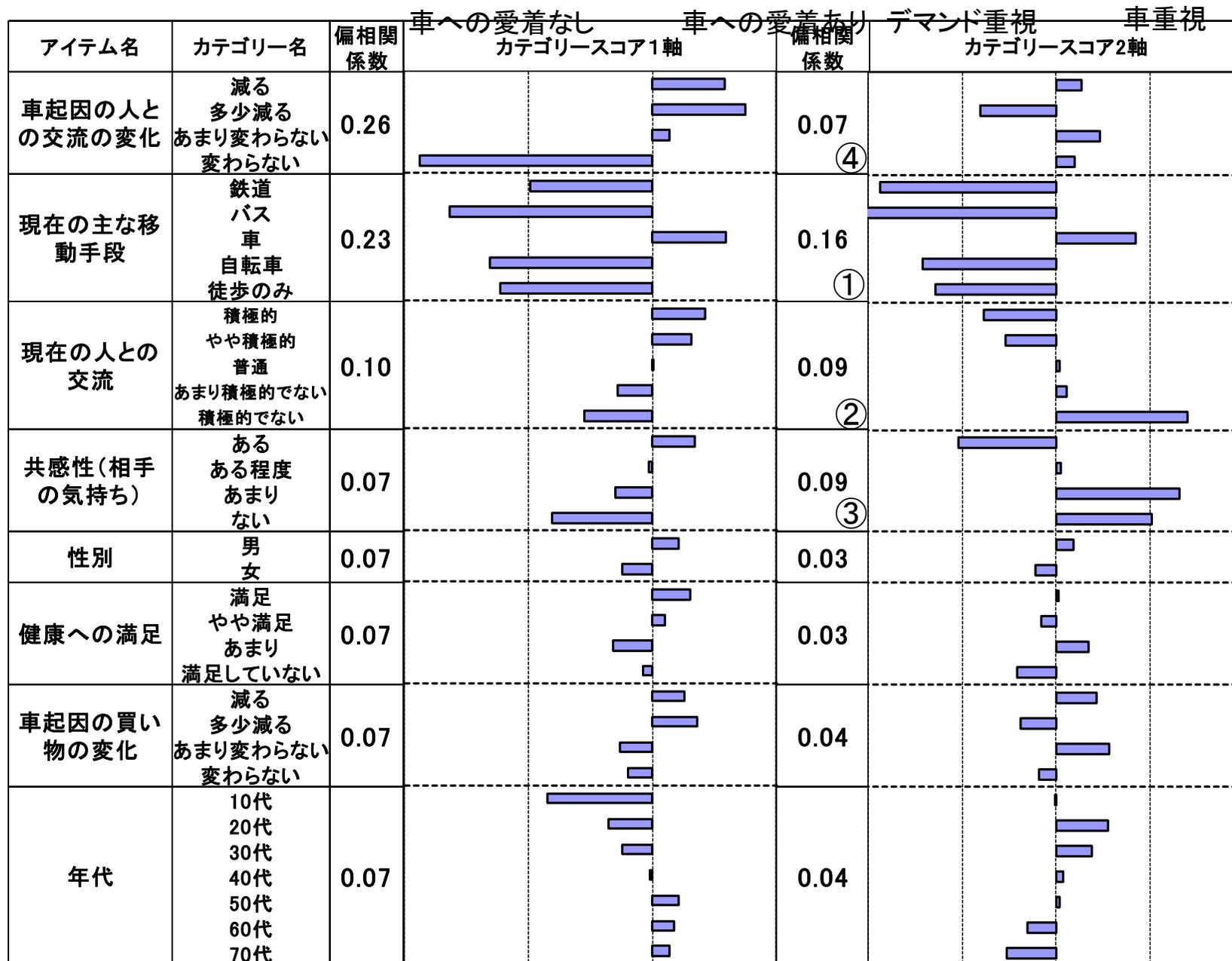
1軸は判別グラフより「1群:両肯定」「3群:車重視」と「2群:デマンド重視」「4群:両否定」の違い、つまり「車への愛着の高低」を説明する軸とする。
なお、判別的中率は55.9%、相関比 η は0.54、寄与率は77.4%であった。



2軸は判別グラフより「2群: デマンド重視」と「3群: 車重視」を説明する軸とする。
なお、判別的中率は55.9%、相関比 η は0.27、寄与率は18.3%であった。

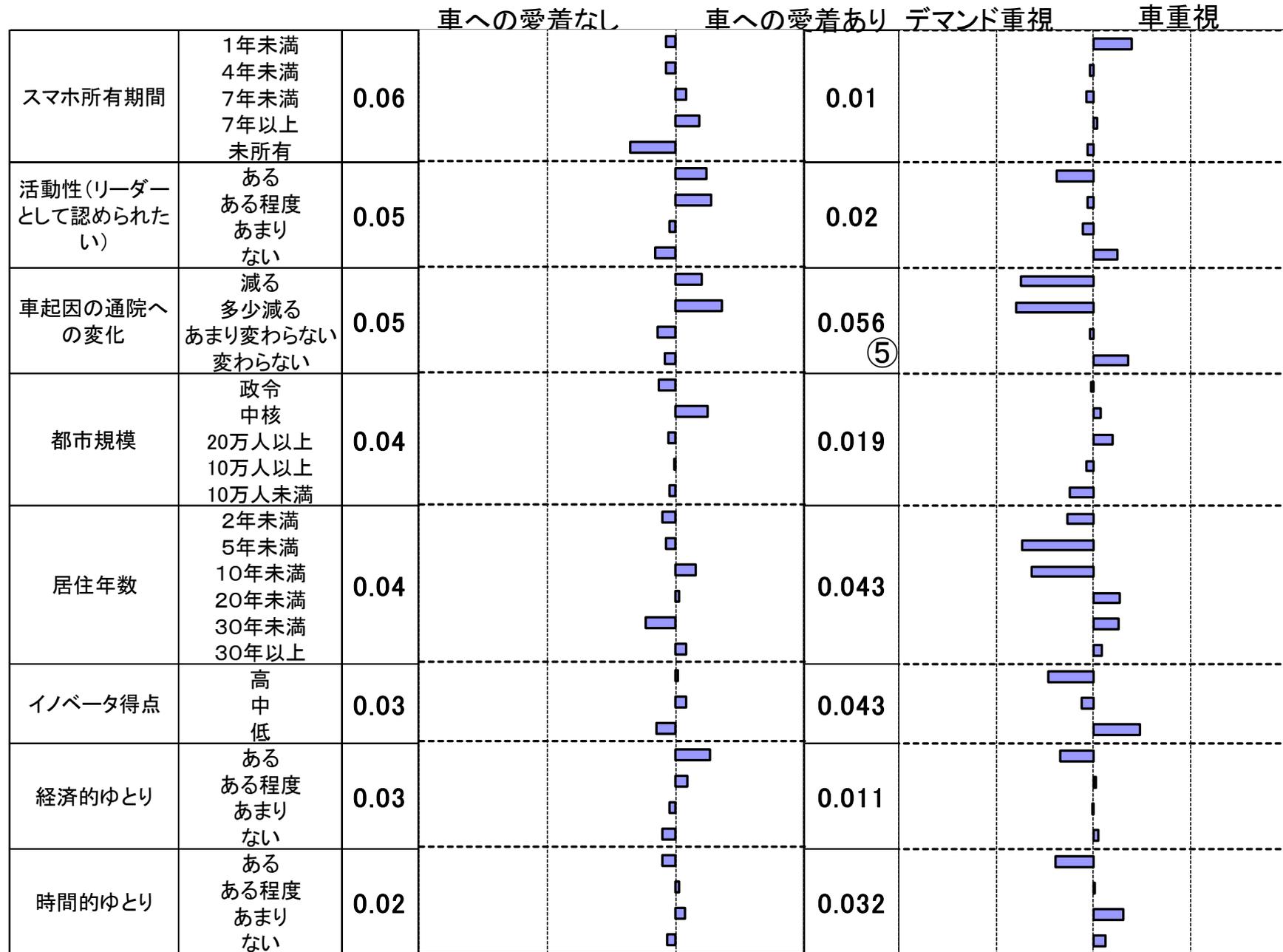


2-3. カテゴリースコア（偏相関上位）



○の数値は2軸の偏相関係数順位

2-4. カテゴリースコア (偏相関係数下位)



○の数値は2軸の偏相関係数順位

■ 偏相関係数が高い

車への愛着が高い（1軸より）	デマンド重視（2軸より）
車起因の人との交流が減る	現在の主な移動手段は車以外
現在の主な移動手段は車	現在の人との交流は積極的
現在の人との交流は積極的	共感性が高い

■ 偏相関係数が低い

時間的ゆとり	経済的ゆとり
都市規模	居住年数

■ 車が使えなくなると影響する行動

人との交流 > 買い物 > 通院

デマンド交通への期待

都市・地方関係薄い

車が利用できなくなると

人との交流に影響