

# ライフサイクルステージからみた山梨県勝沼町の 自動車保有の特色

酒 井 多加志

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| I はじめに                | III-3 ライフサイクルステージの基礎集計 |
| II 研究対象地域の概観          | IV 自動車保有の特色            |
| III ライフサイクルステージの設定    | IV-1 モータリゼーションの現況      |
| III-1 ライフサイクルステージの概念  | IV-2 ライフサイクルステージとの関連   |
| III-2 各ライフサイクルステージの定義 | V 結 び                  |

## I は じ め に

わが国において自動車は関東大震災（1923（大正12）年）以降、欧米からの輸入車を中心に急速に増加した。そして、戦前における自動車の保有台数は日中戦争の勃発する1937（昭和12）年にピークに達した<sup>1)</sup>。この頃になると、自動車はすでに特権階級のものではなく、大衆の日常生活に結びつきつつあった。この意味において、わが国のモータリゼーションは戦前においてその萌芽がみられたといえる。当時、自動車は東京や大阪など大都市を含む府県において普及の程度が高かったこと、営業用乗用車が自動車台数の過半を占めていたこと、に特徴がみられる<sup>2)</sup>。すなわち、戦前のモータリゼーションは主として都市において、バスやタクシー、ハイヤーという公共輸送機関を中心に進展していった。

戦後のモータリゼーションは、1960年頃に始まる高度経済成長にやや遅れて、1960年代中頃から急速に進展し、1979年には乗用車の輸送分担率（人キロ）は鉄道を抜いて第一位に、1985年には貨物車の輸送分担率（トンキロ）は内航海運を抜いて第一位になった<sup>3)</sup>。車種別では乗用車の保有台数の伸び率が著しいのに対して、貨物車の保有台数の伸び率は停滞気味である。とくに自家用乗用車の伸び率は著しく、1991年3月末現在、自家用乗用車はわが国の自動車登録台数の75.3%を占めている。地域別ではモータリゼーションの始まった当初は、戦前同様、都市において自動車の普及率が高かったが、その後、都市では伸び率の低下が、農村では伸び率の上昇が見られた。その結果、現在では農村での自動車の普及率が高くなっている<sup>4)</sup>。

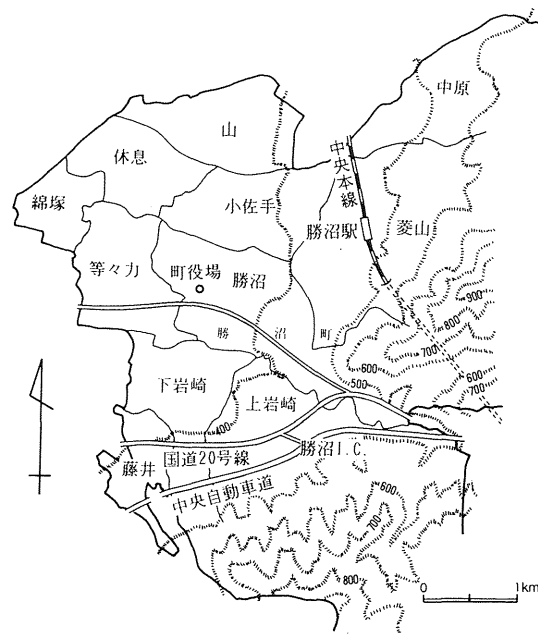
以上のことから、1960年代中頃から始まるモータリゼーションは戦前と異なり、世帯による乗用車の私的保有の水準が高くなっている点に特徴がみられる。したがって、現在のモータリゼーションの実態を解明するには、世帯を対象とした分析が必要と考えられる。佐々木ほか<sup>5)</sup>が指摘するように、自動車の複数保有世帯の増加、車種の多様化は近年のモータリゼーションの特徴であり、これらの実態の解明に対し、世帯を単位とした分析は有効である。また、自動車の保有水準は都市よりも農村において高いため、自動車の複数保有世帯の増加、車種の多様化の実態を解明するには、農村を対象に

するほうが適切であると思われる。そこで、本稿では農村の事例として山梨県勝沼町をとりあげ、自動車保有の特性を世帯属性との関係から明らかにすることを目的とする。従来の研究では、世帯属性として世帯主の職業、世帯収入、家族人数、世帯主の年齢、ライフサイクルステージが用いられてきたが、本稿では、ライフサイクルステージを用いる。また、一般に自動車保有の分析には、乗用車が対象とされてきたが、農村を対象とするため、貨物車も分析の対象とする。したがって、本稿での自動車とは、乗用車と貨物車をともに指すものとする。

本稿で用いたデータは1990年4月、9月、11月に、勝沼町の等々力、下岩崎、上岩崎のほぼ全世界を対象に行なったアンケート調査に基づくものである。アンケート配布数は601、有効回収数は427で、回収率は71.0%であった。

## II 研究対象地域の概観

勝沼町は甲府盆地の東南端に位置し、江戸時代に江戸と甲府を結ぶ中山道の宿場町として発達した。1985年の農業センサスによると、農家の97.5%がぶどうを栽培し、ぶどうの生産量は山梨県全体の約15%を占めている。農家の38.8%が専業農家、34.9%が第一種兼業農家、26.3%が第二種兼業農家で、専業農家率は山梨県で一番高い。町内は国道20号線勝沼バイパスが東西を横断し、東京および甲府、松本と結んでいる。そして、1977年12月には中央自動車道西宮線勝沼インターチェンジが供用開始され、東京を1時間30分で結んでいる。また、北へは国道411号線がのび、塩山市と結んでいる。町内の北東部の山腹にはJR中央本線の勝沼駅があるが、中心集落から標高にして約100m上ったところであり、バスの便があるものの、利用者にとって鉄道の利用は不便なものとなっている。



第1図 研究対象地域

研究対象地域とした勝沼町の等々力、下岩崎、上岩崎の各集落は勝沼町の西部から南部に位置する(第1図)。集落は笛吹川の支流である日川の扇状地上に発達し、勝沼町の中でもぶどうの栽培が盛んに行なわれている。また、ぶどうの栽培と関連してワインの醸造も行なわれ、とくに岩崎で盛んである。

次に、研究対象地域の世帯の特徴をアンケート調査の集計結果をもとにみていく。対象となる世帯数は427、総世帯員数は1,666である。研究対象地域で農業に従事している世帯は360であるが、これは全世帯数の84.3%を占める。その内訳は専業農家が144世帯、第一種兼業農家が105世帯、第二種兼業農家が111世帯である。勤労世帯は41世帯、自営世帯は12世帯、その他の世帯は14世帯となっている。農家世帯のすべてがぶどうを栽培しており、水田はみられない。経営耕地面積は0~49アールの農家が136、50~99アールの農家が155、1ヘクタール以上の農家が47となっている。専業農家率は高いが、農家の経営規模は小さい。居住年数は10年未満の世帯が31、10年以上20年未満の世帯が59、20年以上の世帯が334となっている。居住年数が20年未満の世帯は子供の独立によるものが多く、他地域から転入してきた世帯は少ない。

### Ⅲ ライフサイクルステージの設定

#### Ⅲ-1 ライフサイクルステージの概念

ライフサイクルとは、結婚によって世帯が形成され、子供が誕生、成長、独立し、そして高齢世帯へと移り変わっていく世帯の成長過程を意味する。そしてライフサイクルステージとは、ライフサイクルをいくつか分類した時の各段階をいう<sup>6)</sup>。同じステージに属する世帯は家族構成員数、各家族構成員の年齢、家族構成員間の関係が類似しているため、ライフサイクルステージは世帯を総合的に評価したものといえる。

ライフサイクルは世帯の成長過程を示すため、ある地域において各々のステージが占める割合はその地域の特性を示すことになる。たとえば、初期段階のステージの比率が高い地域は、新興住宅地にみられるように人口の増加が著しく、比較的若い世代が多い。それに対して、後期段階のステージの比率の高い地域は、過疎地域にみられるように若者の流出が多く、高齢者の取り残された地域となっている。このように、ライフサイクルステージは地域診断を行なう際の有力な指標となりうると考えられる。

#### Ⅲ-2 各ライフサイクルステージの定義

##### 1) 設定の規準

ライフサイクルの各ステージの設定はZimmerman(1982)<sup>7)</sup>、Chicoine et al(1984)<sup>8)</sup>、Kitamura et al(1986)<sup>9)</sup>、佐々木ほか(1986)<sup>10)</sup>、杉恵ほか(1986)<sup>11)</sup>、などの研究にみられる。しかし、ライフサイクルに関する研究はまだ始まったばかりであり、個々の研究者がそれぞれライフサイクルステージの設定を行っており、統一された規準ならびに各ステージの定義がみられない。そこで本稿は従来の研究をもとに、ライフサイクルの各ステージを夫婦、世帯主、第一子の年齢および子供の有無を規準に

設定した。夫婦の年齢は子供を出産する可能性を、世帯主の年齢は定年を、第一子の年齢は普通免許証が取得できる年齢を考慮した。また、ライフサイクルに関する研究は欧米で始まったため、核家族がステージを設定する際の前提条件となっており、二世帯が同居した家族に関しては考慮されていない。しかし、二世帯が同居した家族はわが国、とくに農村における家族構成の特徴であり、このことを考慮したライフサイクルステージの設定が必要である。そこで、本稿では、家族を核家族と二世帯同居家族に分け、核家族のライフサイクルを5つのステージに、二世帯同居家族のライフサイクルを4つのステージに分類して、分析を進めていく。ステージの設定にはライフサイクルの出発点である未婚の独身世帯を考慮すべきであるが、研究対象地域では40歳未満の独身世帯は1世帯しかみられないため、除外した。また、二世帯が同居する世帯や別居であっても一つの敷地内に居住している世帯は1世帯とみなした。これは自動車の保有ならびに利用は一つの世帯として行なわれると考えたことによる。

## 2) 核家族のライフサイクルステージ

第1表は核家族のライフサイクルの各ステージの定義を示したものである。ステージ1は、もっとも初期のステージであり、結婚によって世帯が形成されてから第1子が誕生するまでの世帯がこれに属する。家族形成期ともいうべき時期である。ステージ2は、第一子誕生から第一子が普通免許証取得年齢に達するまでの世帯がこれに属する。そしてステージ3は、世帯主が定年に達しておらず、かつ第一子が普通免許証を取得できる年齢に達している世帯がこれに属する。ステージの2と3は、家族成長期ともいうべき時期である。ステージ4は、世帯主が定年に達しておらず、かつすべての子供が独立した、あるいは子供が誕生しなかった世帯がこれに属する。ステージ5は、世帯主が定年に達し、かつ子供のいない世帯、いわゆる高齢者世帯がこれに属する。ステージの4と5は荘・老齢期ともいうべき時期である。

ステージ3の世帯から独立した子供は結婚することによってステージ1の世帯を形成し、ライフサイクルに組み込まれる。そしてこのステージ1の世帯はライフサイクルに従って、再び成長していくことになる。

## 3) 二世帯同居家族のライフサイクルステージ

第2表は二世帯同居家族のライフサイクルの各ステージの定義を示したものである。各ステージは子供の家族の成長を基準に設定したため、二世帯同居家族の各ステージの設定には、親の年齢を考慮していない。

第1表 核家族のライフサイクルステージの定義

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| 1 | 夫婦がともに40歳未満で、子供のいない世帯      |
| 2 | 夫婦がともに40歳未満で、18歳未満の子供のいる世帯 |
| 3 | 世帯主が65歳未満で、長子が18歳以上の世帯     |
| 4 | 世帯主が65歳未満で、子供のいない家族        |
| 5 | 世帯主が65歳以上で、子供のいない家族        |

第2表 二世帯同居家族のライフサイクルステージの定義

|   |                           |
|---|---------------------------|
| A | ライフサイクルステージ1の子供の世帯と同居     |
| B | ライフサイクルステージ2の子供の世帯と同居     |
| C | ライフサイクルステージ3の子供の世帯と同居     |
| D | ライフサイクルステージ4および5の子供の世帯と同居 |

ステージAの家族は、核家族で定義したステージ2の家族に属していた子供が、結婚後も親と同居することによって形成される。したがって、二世帯同居家族のライフサイクルステージも、ステージAまでは核家族のライフサイクルステージ2までと同じ経過をたどる。そして子供の家族がステージ2, 3, 4, 5と進むにつれて世帯全体のステージもB, C, Dと進んでいく。<sup>12)</sup>

ステージA, B, Cの段階で両親が亡くなった場合、各ステージは核家族のライフサイクルのステージ1, 2, 3に、そしてステージDの段階で両親が亡くなった場合は、核家族のライフサイクルのステージ4または5となる。したがって、核家族と二世帯同居家族のライフサイクルは独立したのではなく、相互に関連したものとなっている。

### Ⅲ-3 ライフサイクルステージの基礎集計

#### 1) 核家族のライフサイクルステージ

核家族のライフサイクルの各ステージの世帯数はステージ1が7, ステージ2が20, ステージ3が80, ステージ4が18, ステージ5が50で、初期の段階のステージに属する世帯が少ない。

平均世帯構成員数はステージ1が2.4, ステージ2が3.9, ステージ3が3.6, ステージ4が2.1, ステージ5が1.9となっている。ステージ1ならびに4に属する世帯の構成員数が2人以上いるのは、兄弟や親戚などと同居している世帯を含んでいるためであり、ステージ5に属する世帯の構成員数が2人以下なのは夫あるいは妻と死別した世帯を含んでいることによる。

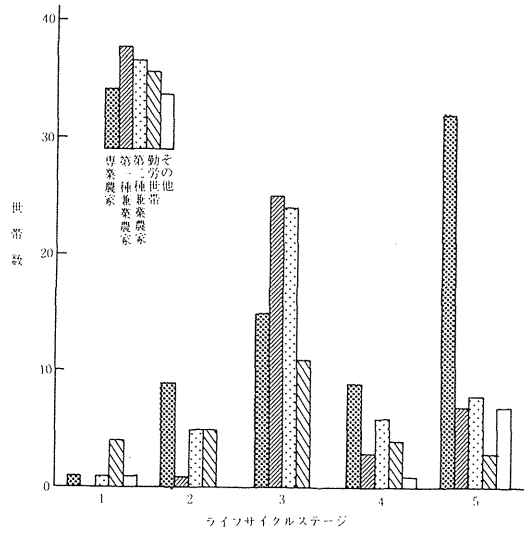
職業別では第2図にみられるように、ステージ3以降はステージが進むにつれて専業農家の割合が高くなり、高齢者世帯に当たるステージ5では54.2%が専業農家である。

#### 2) 二世帯同居家族のライフサイクルステージ

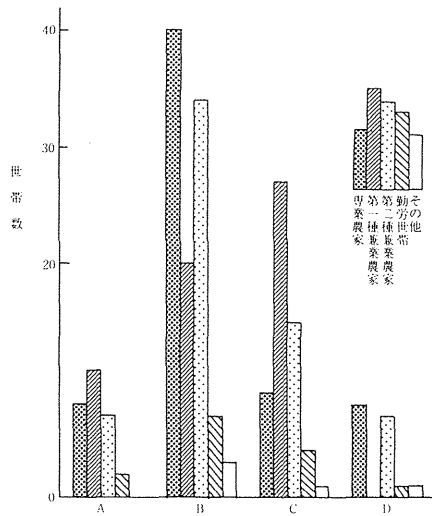
二世帯同居家族のライフサイクルの各ステージの世帯数はステージAが28, ステージBが105, ステージCが56, ステージDが19で、子供の家族が成長期にあるステージに属している家族が多くみられる。また、二世帯同居家族は合計208で核家族より多く、全世界帯の48.7%を占めている。<sup>13)</sup>

平均世帯構成員数はステージAが3.6, ステージBが5.8, ステージCが5.2, ステージDが3.1となっている。ステージAならびにステージDに属する世帯の構成員数が4人以下になっているが、これは夫あるいは妻と死別したことによる。

職業別ではステージ間には顕著な傾向がみられないが、専業農家の割合は世帯成長期の初期に当たるステージBならびに高齢者世帯のステージDにおいて高い(第3図)。



第2図 核家族のライフサイクルにおける職業別世帯数（1990年）

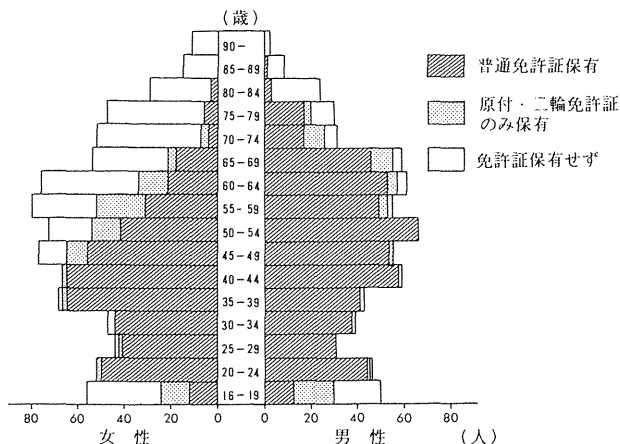


第3図 二世帯同居家族のライフサイクルにおける職業別世帯数（1990年）

#### IV 自動車保有の特色

##### IV-1 モータリゼーションの現況

アンケート調査によると、1990年現在、研究対象地域の3地区の住民の自動車保有台数は1,039台で、1世帯当たり平均2.4台、1人当たり平均0.6台の自動車を保有している。日本全体では1世帯当たり平均1.4台、1人当たり平均0.5台の自動車を保有していることと比較すると、研究対象地域ではかなり自動



第4図 研究対象地域における住民の年齢階層別免許証保有状況（1990年）

車の普及の程度が高い。車種別では、小型・普通乗用車が454台ともっとも多く、全体の43.7%を占め、以下軽貨物車の289台、軽乗用車169台、ワゴン・バン93台、貨物車34台となっている<sup>14)</sup>。

1世帯当りの自動車保有台数は、保有していない世帯は26、1台保有している世帯は56、2台保有している世帯は154、3台保有している世帯は127、4台保有している世帯は45、5台以上保有している世帯は24である。世帯の自動車の保有率は93.9%、複数保有率は75.9%で、自動車の複数保有は一般的な現象となっている。2台保有している世帯は、小型・普通乗用車と軽貨物車の組み合わせが57世帯ともっとも多く、小型・普通乗用車と軽乗用車の組み合わせが21世帯とこれに次いでいる。3台保有している世帯は、小型・普通乗用車と軽貨物車と軽乗用車の組み合わせが29世帯ともっとも多く、乗用車2台と軽貨物車の組み合わせの20世帯、小型・普通乗用車と軽貨物車とワゴン・バンの組み合わせの17世帯がこれに次いでいる。このようにこれらの組み合わせはすべて小型・普通乗用車が含まれていること、また小型・普通乗用車と軽貨物車の保有が基本になっていることに特徴がみられる。

第4図は年齢階層別に普通免許証および原付・二輪免許証の保有状況をみたものである。18歳以上の住民の64.7%が普通免許証を保有しているが、男女別では、男性が84.2%、女性が44.2%で、普通免許証の保有にはかなりの男女差がみられる。年齢階層別にみると、20～64歳の男性、20～44歳の女性の大部分は普通免許証を保有しており、この年齢階層のいる世帯、すなわち高齢者世帯を除く世帯では、大部分が自動車による移動が可能である<sup>15)</sup>。また、20～24歳の男女98人のうち、94人が普通免許証を保有しており、普通免許証は20歳前後の比較的早い時期に取得されている。

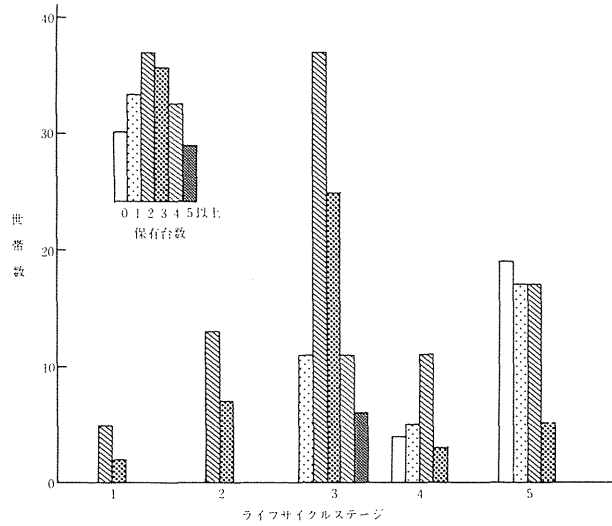
原付・二輪免許証のみ保有している者は、16～19歳の男女、45～64歳の女性、65～74歳の男性に多くみられる。すなわち、交通弱者といわれる高齢者や学生、そして戦前生まれの女性に保有者が多い。

普通免許証保有者のうち、83.9%が専用の自動車を保有している。男女別では、男性の87.7%が、女性の73.4%が専用の自動車を保有しており、男性の方が移動の自由が大きい。

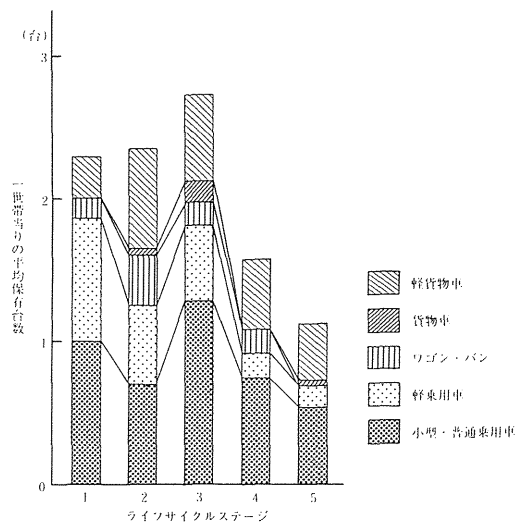
IV-2 ライフサイクルステージとの関連

1) 核家族の自動車保有の特色

第5図と第6図は核家族の各ライフサイクルステージの1世帯当りの自動車保有台数別世帯数と車種別平均保有台数を示したものである。以下、これらの図と各ステージの職業別世帯数を示した第2図をもとに、各ステージの自動車保有の特色を順にみていく。



第5図 各ライフサイクルステージの自動車保有台数別世帯数 (核家族) (1990年)



第6図 各ライフサイクルステージの1世帯当たりの車種別平均保有台数 (核家族) (1990年)



ライフサイクルステージ1に属する世帯の自動車保有率は100%である。1世帯当りの自動車保有台数は2台が5世帯、3台が2世帯で、すべての世帯が自動車を複数保有している。1世帯当りの平均普通免許証保有者数が2人であることから、1人1台以上の自動車を保有していることになる。車種は小型・普通乗用車と軽乗用車が多く、夫が小型・普通乗用車を、妻が軽乗用車を専用の自動車として保有している世帯が多くみられる。ステージ1に属する世帯は勤労世帯がもっとも多いことから、このような自動車の保有は結婚して間もない勤労世帯にみられるものだと考えられる。

ライフサイクルステージ2に属する世帯の自動車保有率は100%である。1世帯当りの自動車保有台数は2台が13世帯、3台が7世帯であり、すべての世帯が自動車を複数保有している。1世帯当りの平均普通免許証保有者数が1.9人であることから、自動車の保有状況はほぼステージ2と同じだといえる。したがって、子供の誕生が自動車の購入のきっかけになっていないといえる。車種別では小型・普通乗用車と軽貨物車、次いで軽乗用車が多い。小型・普通乗用車と軽貨物車の組合せが一般的であるが、これはステージ2はステージ1と比較して農家、とくに専業農家が多く、このことが車種に反映していると考えられる。

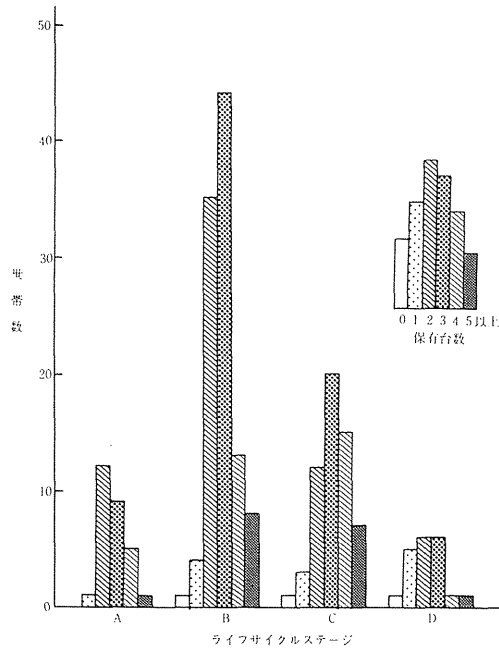
ライフサイクルステージ3に属する世帯の自動車保有率は100%である。1世帯当りの平均自動車保有台数は2.7台と核家族のライフサイクルステージの中ではもっとも多く、4台以上の自動車を保有している世帯がみられるのは、このステージだけである。車種別では小型・普通乗用車、軽貨物車、軽乗用車が多い。とくに小型・普通乗用車の平均保有台数は1.3台ともっとも多く、複数保有する世帯が32世帯みられる。小型・普通乗用車が多いのは、このステージでは兼業農家が多く、通勤に乗用車が使用されること、子供が免許証を取得できる年齢に達し、乗用車を保有するようになったことが考えられる。

ライフサイクルステージ4に属する世帯の自動車保有率は82.6%である。1世帯当りの平均自動車保有台数は1.6台であり、このステージになって初めて自動車を保有しない世帯があらわれる。自動車保有率の低下は、世帯構成員の高齢化とともに、子供の独立が影響していると考えられる。車種別では小型・普通乗用車、軽貨物車が多いが、軽乗用車の保有率が低くなっている。これは、このステージに属する主婦の年齢層は普通免許証を保有する割合が低いことに起因していると考えられる。

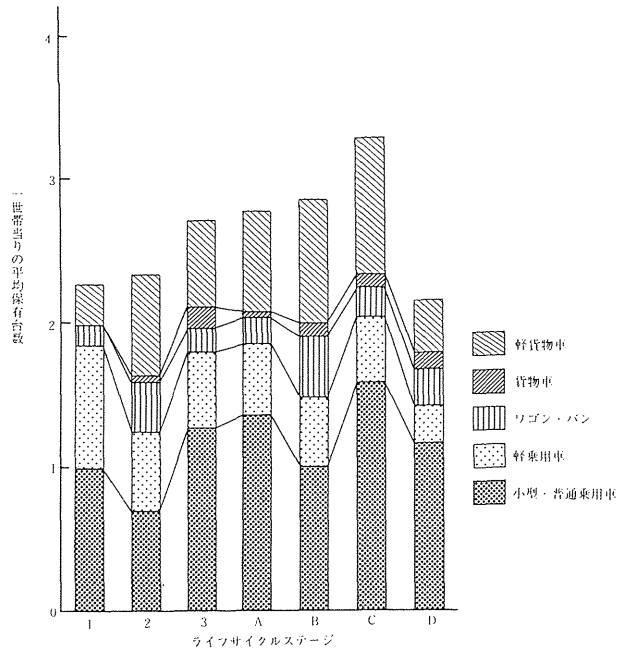
ライフサイクルステージ5に属する世帯は、ステージ4の高齢化がさらに進んだ段階にある。そのため自動車の保有率はステージの中でもっとも低く67.8%で、自動車はほぼ3世帯に2世帯が保有しているにすぎない。すなわち、このステージに属する世帯は、移動の自由がもっとも制約を受けているといえる。専業農家の割合が高いが、経営規模が小さいものが多いため、軽貨物車の保有率は低い。

## 2) 二世帯同居家族の自動車保有の特色

第7図と第8図は二世帯同居家族の各ライフサイクルステージの1世帯当りの自動車保有台数別世帯数と車種別平均保有台数を示したものである。以下、これらの図と各ステージの職業別世帯数を示した第3図をもとに、各ステージの自動車保有の特色を順にみていく。なお、二世帯同居家族のライフサイクルはステージAまでは核家族のライフサイクル3までと同じ経路をたどるため、ここでは核家族のステージ1, 2, 3は省略する。



第7図 各ライフサイクルステージの自動車保有台数別世帯数（二世帯同居家族）（1990年）



第8図 各ライフサイクルステージの1世帯当たりの車種別平均保有台数（二世帯同居家族）（1990年）

ライフサイクルステージAに属する世帯の自動車保有率は100%である。28世帯のうち27世帯が自動車を複数保有しており、自動車の普及の程度は高い。しかし、1世帯当りの平均自動車保有台数は2.9台であり、ステージ3とステージAとでは、保有台数にほとんど差がみられない。すなわち、子供の結婚は自動車の購入のきっかけになっていないといえる。車種別保有台数もステージ3とほぼ同じである。

ライフサイクルステージBに属する世帯の自動車保有率は99.0%である。1世帯当りの平均自動車保有台数は2.9台で増加はみられず、孫の誕生は自動車保有に影響を与えていない。車種別では小型・普通乗用車が少なく、軽貨物車が多いが、これはこのステージでは専業農家率が高く、通勤用の乗用車を保有していないことに起因していると考えられる。車種の構成は小型・普通乗用車と軽貨物車が基本で、それに軽乗用車やワゴン・バンを組み合わせたものが多い。

ライフサイクルステージCに属する世帯の自動車保有率は98.2%である。1世帯当りの平均自動車保有台数は3.3台で、全ステージ中もっとも大きな数値となっている。車種の構成は小型・普通乗用車2台と軽貨物車、さらに軽乗用車を組み合わせたものが多い。孫が免許証を取得できる年齢に達したこと、兼業農家が多く、通勤用の乗用車が必要になったことが、自動車、とくに小型・普通乗用車の保有台数を増加させたと考えられる。

ライフサイクルステージDに属する世帯の自動車保有率は94.7%である。1世帯当りの平均自動車保有台数は2.2台で、二世帯同居家族の中ではもっとも少ない。これは孫が独立することにより、自動車の保有台数が減ったといえる。ステージDはさらに進むと核家族のライフサイクルステージ5へと移行し、自動車保有台数はさらに減少する。

## V 結 び

本稿では、ライフサイクルステージの概念を用いて、自動車保有の特性と世帯属性との関連を明らかにしようと試みた。その結果をまとめると以下ようになる。

研究対象地域とした山梨県勝沼町等々力・下岩崎・上岩崎では、93.9%の世帯が自動車を保有している。そして75.9%の世帯が自動車を複数保有しており、モーターリゼーションはかなり進んだ段階にある。自動車の保有台数は核家族では子供が、二世帯同居家族では孫が自動車の普通免許証を取得できる年齢に達したステージでピークに達しており、子供や孫が誕生したステージ、子供が結婚したステージでは、自動車保有台数に顕著な伸びがみられない。すなわち、結婚や子供、孫の誕生は自動車保有のきっかけとなっておらず、子供や孫が普通免許証を取得できる年齢に達した段階ですでに自動車の保有が行なわれている。そして子供や孫が独立したステージでは、自動車の保有台数の減少がみられる。車種の構成は、兼業農家の割合の高いステージや勤労世帯では小型・普通乗用車の保有台数が多く、専業農家の割合の高いステージでは少なくなっている。以上のことから、ライフサイクルステージは保有台数に、職業は車種の構成に影響を与えられと考えられる。

本稿は世帯の自動車保有と世帯属性の関係を考察したが、行動に関して検討できなかった。今後は、モーターリゼーションが住民の行動にいかなる影響を与えてきたかに関して検討していきたいと考えて

いる。また、都市に関しても世帯属性と自動車保有、住民行動との関係に関して同様の調査を引き続き進めていきたいと考えている。

#### 注・参考文献

- 1) 日本統計年鑑による。当時、乗用車の登録台数は75,740台、貨物車の登録台数は52,995台であった。
- 2) 奥井正俊(1988)：大正・昭和前期における自動車の普及過程。新地理, **36-3**, 30～38。  
山本弘文編(1986)：『交通・運輸の発達と技術革新』国際連合大学, 143～145。
- 3) 運輸省運輸政策局情報管理部編：『運輸経済統計要覧』運輸経済研究センターによる。
- 4) 酒井多加志(1989)：福島県における乗用車普及率の変化とその地域的特徴。地域調査報告, 第9号, 145～150。
- 5) 佐々木綱・朝倉康夫・木村宏紀・和田明(1986)：世帯のライフサイクルステージと車保有・利用の関連分析。都市計画別冊 学術研究発表会論文集, **21**, 145～150。
- 6) 前掲5)  
佐々木綱・朝倉康夫・木村宏紀(1986)：世帯属性と自家用車保有の関連分析。土木計画学研究・講演集, **8**, 339～345。
- 7) Zimmerman, C. A. (1982) : The life cycle concept as a tool for travel research. Transportation, **11**, 51～69。
- 8) Chicoine, J. E. and Boyle, D. K. (1984) : A practical application to transportation planning. Transportation Research Record, **987**, 1～7。
- 9) Kitamura, R. and Kostyniuk, L. P. (1986) : Maturing motorization and household travel : The case of nuclear-family households. Transportation Research, **20A-3**, 245～260。
- 10) 前掲5)
- 11) 杉恵頼寧・藤原章正(1986)：社会経済属性が個人の日常的な交通行動に及ぼす影響。土木計画学研究・講演集, **3**, 105～112。  
杉恵頼寧・藤原章正(1986)：個人の交通行動特性の時間的及び地域間安定性。都市計画別冊 学術研究発表会論文集, **21**, 151～156。
- 12) ライフサイクルステージDはステージ3, 4に対応しているため, 2つのステージに分割すべきであるが, 該当する世帯数が少ないため, 1つにまとめた。
- 13) 今回設定したライフサイクルステージには, 30世帯が該当しない。
- 14) 二輪車は35台, 原付は235台となっている。
- 15) 普通免許証を保有している世帯は全世帯の92.1%を占めている。

## The Structure of Household Car Ownership in Katsunuma-cho, Yamanashi-Prefecture

Takashi SAKAI

The purpose of this paper is to explain the structure of a household car ownership using a concept of life cycle stage. Life cycle describes the birth-to-death sequence of stages in the life of a family. Life cycle has two types, nuclear-family and multi-family. Each life cycle is classified on the basis of the age of husband, wife, and the eldest child. Nuclear family is classified into 5 life cycle stages and each definitions of the stages are follows:

Stage 1 : Married couple with no children, husband and wife less than 39 years.

Stage 2 : Married couple with children, husband and wife less than 39 years, eldest child less than 18 years.

Stage 3 : Married couple or single with children, husband and wife less than 64 years, eldest child more than 18 years.

Stage 4 : Married couple or single with no children, husband less than 64 years.

Stage 5 : Married couple or single with no children, husband more than 65 years.

Multi family is classified into 4 life cycle stages and each definitions of the stages are follows:

Stage A : Married couple or single with the family of the child in stage 1.

Stage B : Married couple or single with the family of the child in stage 2.

Stage C : Married couple or single with the family of the child in stage 3.

Stage D : Married couple or single with the family of the child in stage 4 or 5.

427 families are sampled from 3 settlements in Katsunuma-cho, Yamanashi-prefecture. The results of this paper are as follows:

93.9% of households have automobiles and 75.9% of households have multi-automobiles. The average number of automobile per household dramatically increases at the stage 3 and C. At these stages eldest child reaches the age at which a driver's license can be obtained. So age 18 holds importance in the household car ownership. But the birth of the child or grandchild, and the marriage of the child do not have much influence on household car ownership. The average number of automobile per household decreases at the stage 4 and D. At these stages child or grandchild becomes independent of the parents. That is, life cycle stages is the efficient indicator that explains the household car ownership.