

7-6 特定目的PT調査とコミュニケーションアンケートを実施する検討手法

(1) 手法の概要と想定される場面

都市内において、MMのフィージビリティスタディとして、特定目的PT調査とコミュニケーションアンケートを実施する手法である。この手法は、一部の住民を対象としたMM（ワンショットTFP⁹）を実施することにもなる。

本検討手法は、次の場合に適用可能な手法である。

- ・ 調査対象者の現状の交通行動の把握と同時にMMを検討・実施する場合

(2) 検討手順

a) 特定目的PT調査・コミュニケーションアンケートの実施

目的別代表交通手段別OD表を取得するために、特定目的PT調査を実施する。PT調査票には、MMコミュニケーションアンケートの設問を追加する。

なお、特定目的PT調査の詳しい説明は、8-1を参照されたい。

b) 対象地域の交通実態の把握

取得した特定目的PT調査のデータを用いて、どの地区でどんな人がどんな交通手段でどこに移動しているのかを把握する。加えて、対象地区の公共交通のサービスレベル（鉄道やバスの運行本数など）を把握することで、行動が変化しやすいと想定される地区を把握する。

c) 事後調査の実施とMMコミュニケーションアンケートの分析

a)に引き続き、事後調査（郵送調査等による）を実施する。コミュニケーションアンケートの結果と事後調査の結果を比較することで、MMの効果が高い交通条件等を分析し、その条件に合った効果が高い地区を抽出する。

d) 本格実施時における調査対象地区の選定

b)より得られた行動が変化しやすいと想定される地区と、c)より得られたMMの効果が高い地区により、本格実施のためのMM対象地区として選定を行う。

⁹ 土木学会、藤井聡、モビリティ・マネジメント（MM）の手引き ～自動車と公共交通の「かしこい」使い方を考えるための交通施策～、pp46-61、2005年5月

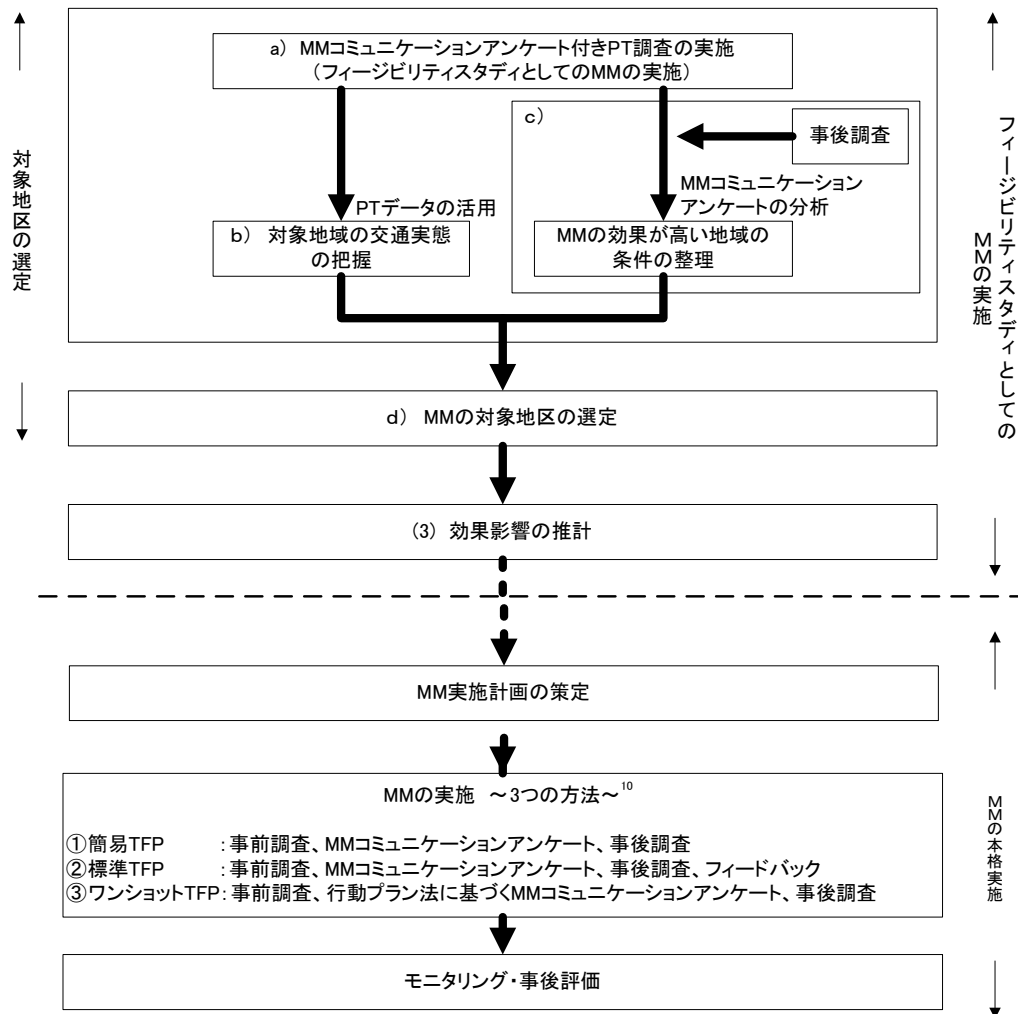


図 7-12 特定目的PT調査とコミュニケーションアンケートを実施する検討手法の検討フロー

(3) 効果影響の推計

コミュニケーションアンケートと事後調査を用いて分析したMMの実施効果より、対象地域でMMを実施した場合の効果影響の推計を行う。

MM実施結果より、以下の項目が分析可能である。

- ・ 各交通手段別利用頻度の変化
- ・ 所要時間の変化

さらに、フィージビリティスタディとしてのMM実施後に、MM対象地区を対象として特定目的PT調査（一部住民対象）を行い、そのデータを集計することで、次の効果影響の計測も可能である。

- ・ 各交通手段別分担率の変化
- ・ 1人当たりトリップ数の変化

また、公共交通事業者から利用者数データを入手することにより、公共交通利用者数の変化を把握することも可能である。

¹⁰土木学会、藤井聡、モビリティ・マネジメント（MM）の手引き ～自動車と公共交通の「かしこい」使い方を考えるための交通施策～、pp46-61、2005年

【特定目的PT調査とコミュニケーションアンケートを実施する検討手法の例(イメージ)】

1) 検討内容

対象都市でMMを実施する。MMを実施するに当たり、MMの実施効果が高いと想定される地区を選定し、選定された地区を対象としてMMを実施する。

2) 検討手順

① P T 調査の実施

対象都市の目的別代表交通手段別OD表を取得するために、特定目的P T調査を実施する。特定目的P T調査票には、MMコミュニケーションアンケートの設問を追加する。その後、事後調査(郵送調査等による)を行うことで、対象地域におけるMMの効果が高い地域の条件を把握する。

◆最後に、日ごとの交通やクルマ(自動車)の使い方について、お答えください。

21 通勤・通学で、どの交通手段をどのくらい、利用していますか？

電車・バス	クルマ(自動車)	バイクのみ	自転車・徒歩のみ
<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない	<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない	<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない	<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない

22 通勤・通学以外で、どの交通手段をどのくらい、利用していますか？

電車・バス	クルマ(自動車)	バイクのみ	自転車・徒歩のみ
<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない	<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない	<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない	<input type="checkbox"/> 月に 10回以上 <input type="checkbox"/> 月に 5回以上 <input type="checkbox"/> 月に 1回以上 <input type="checkbox"/> 利用しない

23 同僚のクルマの乗車の機会、交通トラブル(遅延やキャンセル)の発生、クルマの使い方を、意識していませんか？

印象に残った情報はありますか？ (印象に残るものを記入)

クルマ利用を少しでも控えてみよう、というメッセージ

全く思わない □ 少し、思う □ そう思う □ とても、思う □

24 2ヶ月程度に比べて、クルマ利用を減らしたいという思い、増えたと思いませんか？

1. タルマの代わりに自転車・徒歩で行くことはできた
 2. タルマの代わりに電車・バスで行くことはできた
 3. タルマを使うが、できるだけ遠いところに行くことはできた
 4. タルマの用途を、クルマでの移動がなくなった人に限定することはできた
 5. 複数のクルマの用途を、一か所での移動に限定することはできた
 6. どこに行くかを決める時、クルマでなくてもいいと考えるようになった
 7. もしもクルマを所有していないと仮定したら、具体的に、どうできましたか？ 簡単に記入してください。

25 これから、クルマ利用を減らすとしたら、どんなことができますか？

同僚の「電車・バス乗車」を促すことができる、お考えはありますか？

26 この調査の他に、調査による事業の追加調査を希望しますか？

最良、ご協力お願いします。(※2週間程度で実施します)

追加調査に協力いただけますか？

□ 協力してもいい □ 協力したくない

図 7-13 MMコミュニケーションアンケート付きPT調査票

本調査は、平成19年10~12月に実施した「日常交通の調査」で、「通勤・通学以外」にお答えいただいた方を対象としています。なお、前回の調査に際して「性別」と「年齢」(平成19年10月1日時点)が記載されていますので、当てはまる方に記入をお願いします。

1. 平成19年10~12月と比べて、交通手段の利用状況はいかがですか？

「① 通勤・通学」「② 通勤・通学以外」について、それぞれお答えください。

記入欄	① 通勤・通学で、どの交通手段を、どのくらい、利用していますか？	② 通勤・通学以外で、どの交通手段を、どのくらい、利用していますか？
月に 10回以上 (□ 利用していない)	H19年10~12月 前調査で回答いただいた状況についてお答えください。なお、「-」は、内容を整理できなかったり回答を記入できなかったりした項目です。	H20年1~2月 前調査で回答いただいた状況についてお答えください。なお、「-」は、内容を整理できなかったり回答を記入できなかったりした項目です。
電車・バスの利用が...	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない
クルマ(自動車)の利用が...	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない
バイクのみの利用が...	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない
自転車・徒歩のみの外出が...	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない	□ 月に 10回以上 □ 月に 5回以上 □ 月に 1回以上 □ 利用していない

2. 今後、できるだけ自転車を増やよう、とお考えですか？

□ 全く思わない □ 少し、思う □ そう思う □ とても思う

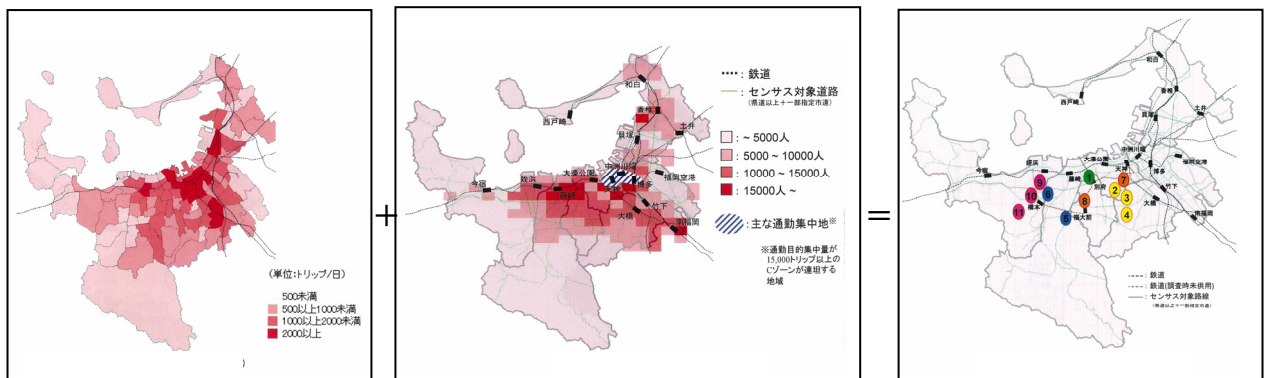
3. 今後、できるだけ電車やバスなどを利用しよう、とお考えですか？

□ 全く思わない □ 少し、思う □ そう思う □ とても思う

図 7-14 事後調査票

②対象地域の交通実態の把握とMMコミュニケーションアンケートの分析

PT調査より得られた交通実態データとコミュニケーションアンケートの結果より、MMの効果が高い地区を本格実施のためのMM対象地区として選定を行う。



PTデータの活用より得られた行動変化の高い地区(イメージ)

コミュニケーションアンケートの分析より得られたMMの効果が高い地区(イメージ)

MM効果が高い地区(イメージ)

図 7-15 本格実施時におけるMMの対象地区の選定のイメージ

3) 効果の推計

フィージビリティスタディとしてのMM実施結果より、各交通手段別利用頻度、所要時間の变化などの交通行動の変更に関する分析を行う。

フィージビリティスタディとしてのMM実施後に、MM対象地区を対象として特定目的PT調査（一部住民対象）を行った結果、通勤・通学行動に大きな変化はなかったものの、通勤・通学以外でのクルマ利用頻度が2.6%減少、バイク利用頻度が14.1%減少し、電車・バス利用頻度が21.8%増加した。交通手段の分担率は、電車・バスが4.8%増加、クルマが4.5%減少した。

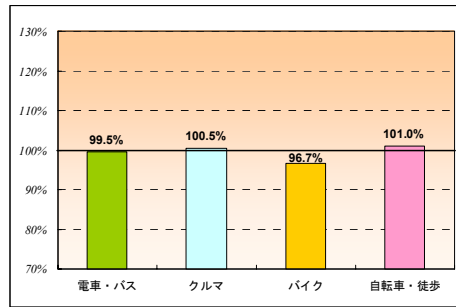


図 7-17 通勤・通学時における交通手段別の利用頻度の変化（イメージ）

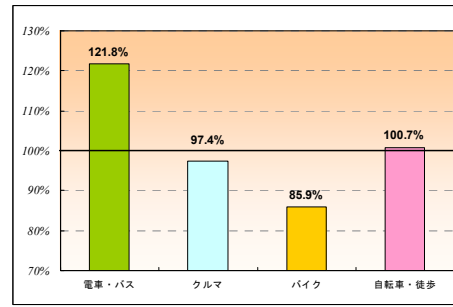


図 7-16 通勤・通学時以外における交通手段別の利用頻度の変化（イメージ）

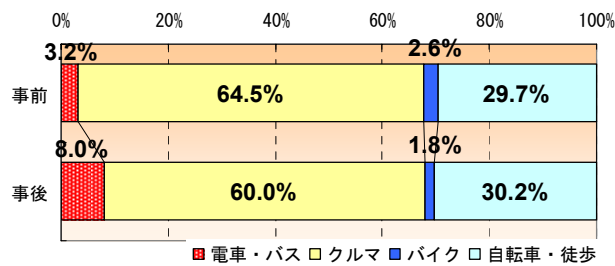


図 7-18 交通手段別分担率の変化（イメージ）