

要 約

1. 調査の背景と目的

地球温暖化の原因となるCO₂の交通部門からの排出量は、自家用自動車からの排出量の伸びを背景にして一貫して増加傾向にあり、自家用自動車利用から環境負荷の小さな公共交通機関への利用転換を図る施策が求められている。従来は交通環境の改善や変化を通して自動車利用の適正化や自粛を求める方策が主流であったが、近年、一人一人の交通を対象として自発的な行動変容を促すコミュニケーション施策が実施に移され、効果を上げつつある。

本調査は、「ノーマイカーデーひろしま 2005」の実効的な推進を支援するとともに、中国地方における試行的な試みとして、ノーマイカーデー運動との連携により「企業における通勤交通マネジメント導入支援調査」を実施し、効果と影響などの評価を行うとともに、将来的な施策の継続性と発展を見通した今後の取り組み方針を提案する。

2. 調査の実施概要

(1) 調査の枠組み

「ノーマイカーデーひろしま 2005」の実効的な推進を支援するために、広島市を代表する企業・団体に「WEBを活用したトラベル・フィードバック・プログラム」への参加を呼びかけて、取り組んでいただくこととした。

また、今後の中国地方への展開可能性を検証して取組方針を検討するために、中国地方各地の主要団体に参加を呼びかけて、プログラムに取り組んでいただくこととした。

(2) 「ノーマイカーデーひろしま 2005」の概要

目的：環境の視点から自動車利用に対する市民・企業などの意識や習慣を変えることで、日常的なマイカー利用の自粛や相乗り乗車など一人一人の自発的な行動変化の普及につなげる。

実施主体：ノーマイカーデーひろしま実行委員会(事務局：広島市、中国運輸局、中国経済産業局)

実施日：

- ・ ノーマイカーデー：平成 17 年 9 月 22 日(木)、23 日(祝)
- ・ キャンペーン期間：8 月 10 日(水)～9 月 30 日(金)に関連イベント開催

実施内容：

- ・ 広報活動、イベントでの PR
- ・ ノーマイカーデー参加モニター
- ・ 公共交通機関の臨時便運行、バスレーン取締り等の代替交通機関利便性向上
- ・ 検証のための交通実態調査、アンケート調査

(3) 参加事業所と参加者

「ノーマイカーデーひろしま 2005」連携事業：広島市内の企業等(21 事業所)，行政機関(6 機関)，自治体(2 自治体)，約 1,400 人

中国主要都市の取り組み：行政機関(12 機関)，自治体(10 自治体)，企業(3 事業所)，約 800 人

(4) プログラムの概要

WEB を活用した「トラベル・フィードバック・プログラム(TFP : Travel Feedback Program)」を適用し，情報提供法(事業所へのアクセス情報を提供)，行動プラン法を併用した．プログラムのプロセスは，次のとおりである．

- ・ 手順 1：交通・環境意識に関するアンケート調査，現況交通ダイアリー調査
- ・ 手順 2：現況交通診断と評価，行動プラン作成
- ・ 手順 3：第 2 回交通ダイアリー調査
- ・ 手順 4：プログラム評価，交通行動計画作成，交通・環境意識に関するアンケート調査

(5) 取り組みスケジュール

「ノーマイカーデーひろしま 2005」連携事業：平成 17 年 9 月 28 日(水)～10 月 12 日(水)

中国主要都市の取り組み：平成 17 年 9 月 14 日(金)～10 月 26 日(水)

3. 調査結果の評価

(1) 実際の交通行動の変化と効果

自動車利用が 14%減少し，CO₂ 排出量を 23%削減

- ・ 1 週間の外出回数に占める自動車利用率は，取り組み前の 65.6%が，取り組み後には 56.2%に減少し(14.2%減少)，公共交通機関や徒歩・二輪車などの利用が増加した．
- ・ これに伴い，CO₂ 排出量が約 23%削減，燃料消費量も 22%削減された．仮に今回の取り組みを 1 年間継続したとすれば，CO₂ 排出量の削減量は，約 157 トンに達し，森林の樹木(スギ)約 1 万本が吸収する量に相当する(有効回答者数 906 人分)．また，燃料消費量の削減量は，一人平均約 300 リットル/年，約 4 万円/年の節約に相当する．

中国地方各地の取り組みでも，自動車利用が 7%減少し，CO₂ 排出量を 6%削減

- ・ 中国地方各地の取り組みでも，1 週間の外出回数に占める自動車利用率は，取り組み前の 75.9%が，取り組み後には 70.5%に減少し(7.1%減少)，公共交通機関や徒歩・二輪車などの利用が増加した．
- ・ これに伴い，CO₂ 排出量が約 6%削減，燃料消費量も 7%削減された．仮に今回の取り組みを 1 年間継続したとすれば，CO₂ 排出量の削減量は，約 33 トンに達し，森林の樹木(スギ)約 2.4 千本が吸収する量に相当する(有効回答者数 600 人分)．また，燃料消費量の削減量は，一人平均約 100 リットル/年，約 1.5 万円/年の節約に相当する．

(2) 通勤交通行動に与えた影響

通勤目的における自動車利用は 12%減少と、他の目的よりもいくぶん小さい

- ・ 通勤目的における自動車利用は 12.4%減少した。業務目的：5.1%減少，社交娯楽：9.7%減少，送迎：4.2%減少などとあわせて，クルマ利用習慣が比較的強固であることがわかった。
- ・ 中国地方各地の取り組みでも，同様に通勤目的における自動車利用の減少は 7.8%と比較的小さかった。

(3) 交通・環境意識の変容

意識行動においてもクルマ利用習慣強度が低下

- ・ 意識調査の結果，プログラムに取り組み後は，自動車利用習慣強度(外出に際して反射的にクルマを選択しようとする強さ)が 70%から 51%に減少した(27%減少)。
- ・ 中国地方各地の取り組みでも，同様に自動車利用習慣強度が 79%から 63%に減少した(20%減少)。

“クルマ利用を控える”事に対する肯定的な意識が向上

- ・ 意識調査の結果，プログラムに組み込む事によって，「クルマ利用をできるだけ控えよう」という行動意図が，“どちらでもない”に近い尺度：1.0 から “どちらかというところ”という尺度：4.1 に大きく向上した(尺度は，否定：-10，どちらでもない：0，肯定：10 を基準とした値)。
 - ・ 中国地方各地での取り組みでも，同様に，プログラムに組み込む事によって，「クルマ利用をできるだけ控えよう」という行動意図が，“どちらでもない”に近い尺度：0.6 から “どちらかというところ”に近い尺度：3.3 に向上した。
- 大多数の参加者が「かしこいクルマの使い方を考える」取り組みの継続意思を表明
- ・ 参加者の 67%が，「今後もこのような “かしこいクルマの使い方” を考えていただくことは可能でしょうか？」という設問に対して，“是非”もしくは “できるだけ” 取り組むという意味を表明した。また，“すこしくらいは” をあわせると 9割の方に達する。
 - ・ 中国地方各地での参加者は，広島市よりも取り組み継続に消極的であり，“是非” と “できるだけ” を合わせた積極的な継続意思表明者は 1割強であり，“すこしくらいは” をあわせても約 6割であった。

4. 課題と将来に向けた取り組み方針(案)

(1) まとめ

今回適用した「トラベル・フィードバック・プログラム」は，“かしこいクルマの使い方を考える”意識の変革，実際のクルマ利用抑制，そして CO2 排出量削減効果が期待でき，広島都市圏だけでなく地方都市でも適用が可能であることがわかった。

また，クルマ利用の具体的な変更プラン，今後の具体的な交通行動計画など，施策検討に対する多くの提言を得ることができた。

今後は，本調査の成果を踏まえて TFP の取り組みを推進するとともに，参加者からいただいた提言を活用したマネジメント施策を展開することが望まれる。

(2) 今後の課題

課題 1：通勤などのクルマ利用習慣の強固な交通への対応

- ・ マイカー通勤，業務交通，荷物あり買物交通，送迎交通など，クルマ利用習慣が強固な交通へは，コミュニケーションによるマネジメント施策と合わせて，交通目的が有する特性に応じた構造的，制度的マネジメントを検討する必要がある。

課題 2：地方都市などの公共交通サービス水準の低い地域への対策

- ・ クルマ利用を代替する公共交通サービスの向上を図るとともに，相乗り，カーシェアリング，自転車利用など，各種施策とのパッケージ化によって，「かしこいクルマの使い方を考える」動機を活性化し，効果を高める工夫を検討する必要がある。

課題 3：事業所の自律的，積極的な取り組み

- ・ 事業所が進める地球温暖化対策などの環境マネジメントに対して，動機を活性化するためのしくみや制度的支援を進め，自律的，積極的な取り組みを推進する必要がある。

課題 4：ドライバーが要請するクルマ利用変更方策に応じた施策推進

- ・ ドライバーが考える多くの具体的なクルマ利用予定変更方策に対して，変更行動を具現化し効果を高めるための施策を提供する必要がある。

(3) 将来に向けた取り組み方針(案)

方針 1：事業所の継続取り組みや参加を拡大するためのしくみと支援方策の拡充

- ・ 今後は，WEB を活用した TFP とともに，紙媒体を利用した簡易 TFP もあわせて，事業所の継続取り組みや新たな参加を推進する。
- ・ 「かしこいクルマの使い方を考える」プログラムと「エコ・ドライブ」を組み合わせたマネジメントの導入を検討する。
- ・ このため，ISO14001 における啓発活動への位置付け，顕彰制度，環境マネジメント・プログラムへの位置付けなどのインセンティブ付与などを検討する。
- ・ また，事業所固有の特性を踏まえて自律的に取り組み戦略を検討でき，参加の推進を図るために，情報交換や意見交換ができる場の提供を検討する。

方針 2：マイカー通勤などのクルマ利用習慣の強固な交通に対する支援策の導入

- ・ TFP の取り組みにあわせて，事業所固有の特性を踏まえた通勤制度の改編，通勤バス共同運行への支援，相乗り通勤マネジメントへの支援，自転車通勤促進のための施設や制度整備への支援など，支援策の導入検討とマネジメントを推進する。
- ・ 商店街や大規模商業施設への公共交通利用者に対する特典，ポイント付与，割引などのインセンティブ付与による利用促進施策を支援し，導入を推進する。

方針 3：地方都市などの公共交通サービス水準の低い地域に対する施策パッケージの整備

- ・ TFP の取り組みにあわせて，とくに統合したバスサービス情報など公共交通情報の個別提供，相乗りマネジメント，カーシェアリングへの支援などを推進する。
- ・ 地域住民とバス事業者が一体となって運行を検討するしくみを推進し，支援する事により，バスサービスの向上を図る。