

1. 概要

本調査は、「ノーマイカーデーひろしま 2005(表 1.1)」が、実効的・継続的な取り組みとして実施され、地域の交通環境の改善に資する運動となるように支援するとともに、市民の適正なクルマ利用習慣の形成と持続を図るしくみの構築と交通に起因する様々な問題の解消を目的とする。また、あわせて、中国地方における通勤交通マネジメント導入に向けた試行的な取り組みによる調査を、広島市の調査と連動して実施するものである。

このため、広島市ノーマイカーデー運動に連携した企業等及び中国地方各地域の行政機関等における通勤交通等マネジメント導入支援調査として、「WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)」を実施し、地域・企業における持続可能なモビリティ・マネジメント施策のあり方を検討する(図 1.1, 表 1.2)。

トラベル・フィードバック・プログラムの概要を図 1.2 に示す。

表 1.1 「ノーマイカーデーひろしま 2005」実施概要

名称	ノーマイカーデーひろしま 2005 ~ひと・環境への思いやり~
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
実施項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報活動，イベントでのPR ・ 参加モニター総数：約3,800名 <ul style="list-style-type: none"> ノーマイカーデー参加モニター：83事業所，約2,400名 WEBを活用したTFP参加モニター：企業等(21事業所)，行政機関(6機関)，自治体(2自治体)，約1,400名 ・ 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

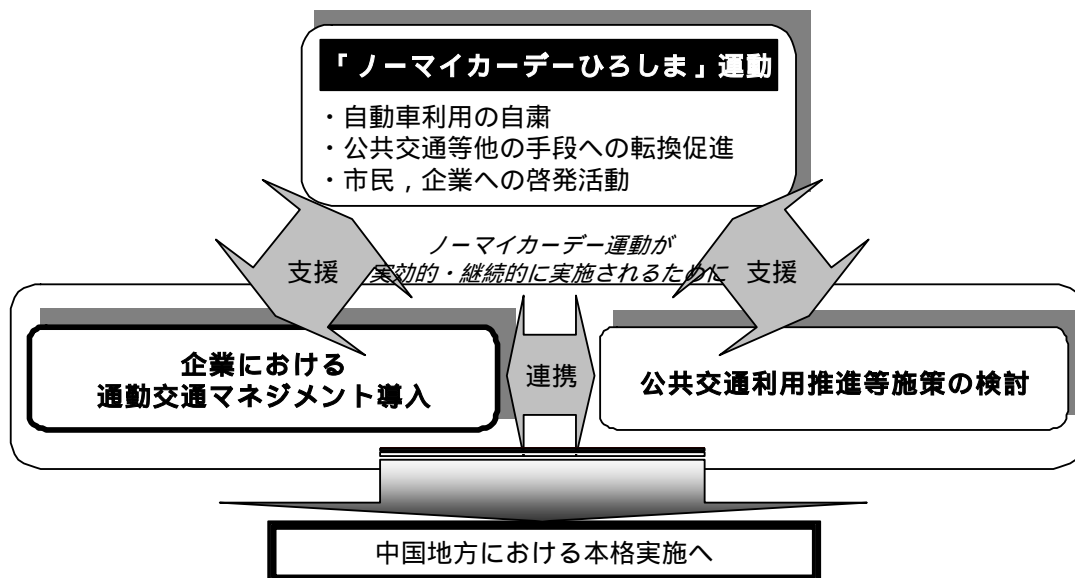
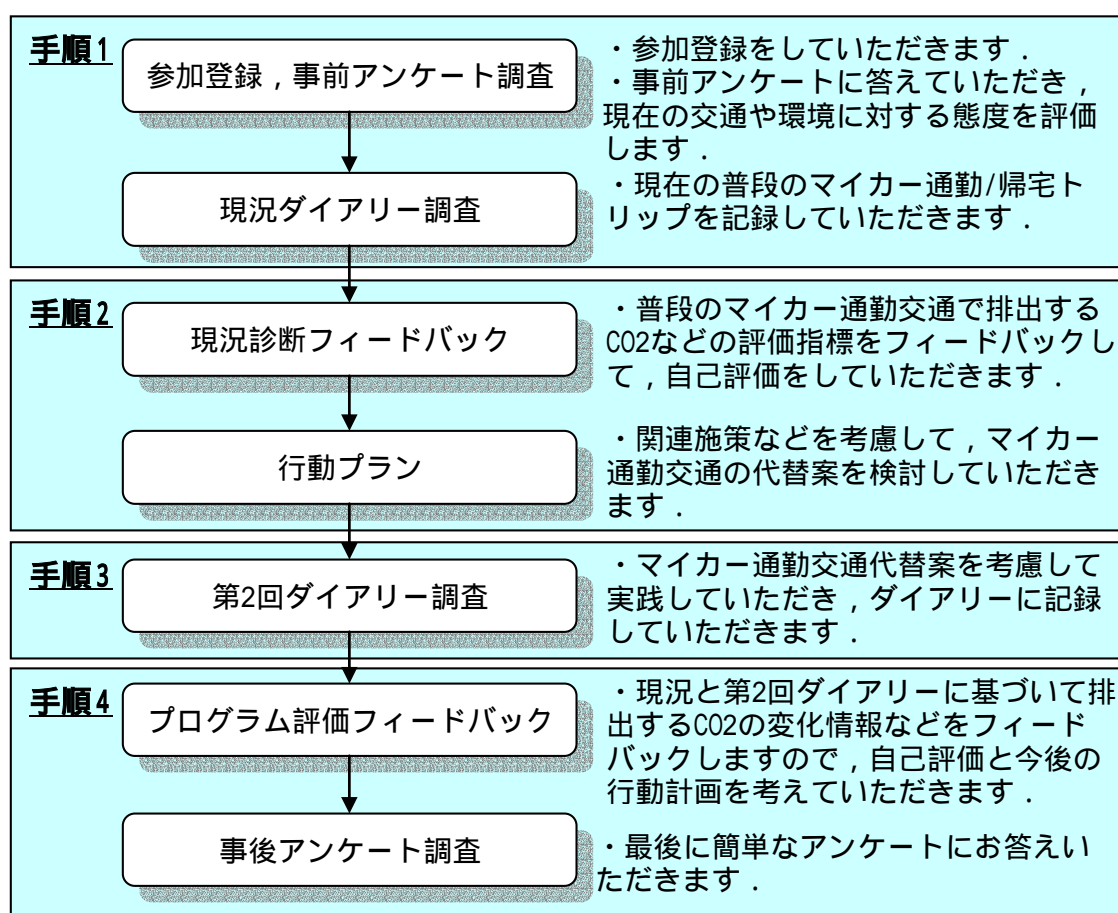


図 1.1 調査の位置付け

表 1.2 本調査における「WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム」参加者

分類	参加事業所・団体	参加者数
「ノーマイカーデーひろしま 2005」と連動した取り組み	企業等(21事業所), 行政機関(6機関), 自治体(2自治体)	約1,400名
中国地方における通勤交通マネジメント導入に向けた取り組み	企業等(3事業所), 行政機関(12機関), 自治体(10自治体)	約800名
合計	企業等(24事業所), 行政機関(18機関), 自治体(12自治体)	約2,200名



注). 広島市における取り組みにおいては, 「行動プラン」への取り組みに際して事業所毎に提供する固有情報として, 公共交通機関情報などのアクセス情報を提供した。また, 中国地方での取り組みについても, 希望のあった2団体についてアクセス情報を提供した。

主な事業所アクセス情報の項目

- ・事業所周辺地図
- ・事業所最寄り駅の鉄道時刻表
- ・事業所最寄りの路面電車時刻表と所要時間, 料金(広島市内の事業所のみ)
- ・事業所最寄りのバス停時刻表と所要時間, 料金
- ・詳細情報へのリンク(URL)

図 1.2 トラベル・フィードバック・プログラムの構成 (通勤交通タイプの例)

2. 調査の実施

(1)参加事業所

広島市を代表する企業を対象として、今後の継続的取り組みの核となるべき企業を選出し、原則として「ノーマイカーデーひろしま 2005」への協力を求める依頼と連携して、企業の環境対策を推進する窓口に参加を依頼した。

要請に応じて参加していただいた事業所は、広島市内 29 事業所、1,426 名、中国地方の参加事業所は 25 事業所、790 名である。

(2)実施スケジュール

広島市における取り組みの運用スケジュールは、行動変容前を平成 17 年 9 月、事後を平成 17 年 10 月として位置付け、第 2 回交通ダイアリー調査(行動プラン策定後の実践)時期を 9 月下旬に設定し、これを基準として手順 1 開始：9 月 14 日(水)、手順 4 終了：10 月 12 日(水)と設定した。なお、手順 2 の期間の中で、9 月 22 日(木)、9 月 23 日(祝)のノーマイカーデー期間が含まれるように設定した。

中国地方における取り組みの運用スケジュールは、行動変容前を平成 17 年 9 月、事後を平成 17 年 10 月として、これを基準としてスケジュールを設定した。

(3)取り組みタイプ設定

広島市の取り組みにおける取り組みタイプの設定は、「個別推奨」の取り組みタイプ設定を行った(表 2.1)。この結果、標準タイプ：471 名、ファミリータイプ：496 名、休日タイプ：452 名、そして通勤タイプはわずか 7 名となった。

表 2.1 事業所別取り組みタイプ別参加者数

取り組み 地域	タイプ				合計
	標準	通勤	休日	ファミリー	
広島市	471	7	452	496	1,426
中国地方	348	91	117	234	790
計	819	98	569	730	2,216

注). 取り組みタイプの概要

標準タイプ：平日 2 日、休日 1 日の交通ダイアリーを入力する標準タイプ

通勤交通タイプ：マイカー通勤を対象とした取り組みタイプ

休日交通タイプ：休日のみクルマを利用される方の取り組みタイプ

ファミリータイプ：ご家族と一緒に相談しながら取り組むタイプ

「個別推奨」は、取り組みの最初に個人属性や普段のクルマ利用などに関する簡単なアンケートを実施して、この条件に基づいてそれぞれの交通行動パターンに応じて取り組みタイプを推奨する。

(4)プログラムへの参加状況

各手順の有効回答状況は、事業所によっていくぶんのバラつきが見られるものの、全体を通して 70%～90%と非常に高い回答率となった(表 2.2)。長期出張や業務多様ななかでこれだけの有効回答を得られたことは、参加者の意識の高さ、および事業所担当者の努力の成果であると思われる。

表 2.2 取り組み項目別回答状況

取り組み地域	参加者数	手順 1		手順 2		手順 3	手順 4			
		アンケート第 1 回	1 調査	ダイアリ	現況交通	現況診断	ン 行動 プラ	リ 通 第 2 回 交	ム 評価	プログラム
広島市	1,426	1,321 (92.6%)	1,248 (87.5%)	1,216 (85.3%)	1,190 (83.5%)	1,149 (80.6%)	1,125 (78.9%)	1,108 (77.7%)		
中国地方	790	715 (90.5%)	703 (89.0%)	682 (86.3%)	670 (84.8%)	673 (85.2%)	669 (84.7%)	668 (84.6%)		
計	2,216	2,036 (91.9%)	1,951 (88.0%)	1,898 (85.6%)	1,860 (83.9%)	1,822 (82.2%)	1,794 (81.0%)	1,776 (80.1%)		

3. 効果と影響評価

3.1 交通と環境に対する意識・態度の変化

(1) 自動車利用の習慣強度の変化

プログラム実施前後で、自動車利用の習慣強度が 70%から 51%に減少し、公共交通機関が 16%から 29%に増加した。また、徒歩・二輪車も増加した(図 3.1)。

すなわち、外出局面に直面したときに、反射的に自動車を選択しようとする強さが低下して、公共交通や徒歩・二輪車を選択しようとする意識が強まったといえる。

中国地方でも同様の傾向であり、広島市と比べると自動車選択率は高いものの、自動車を選択しようとする気持ちの強さは確実に低下している。

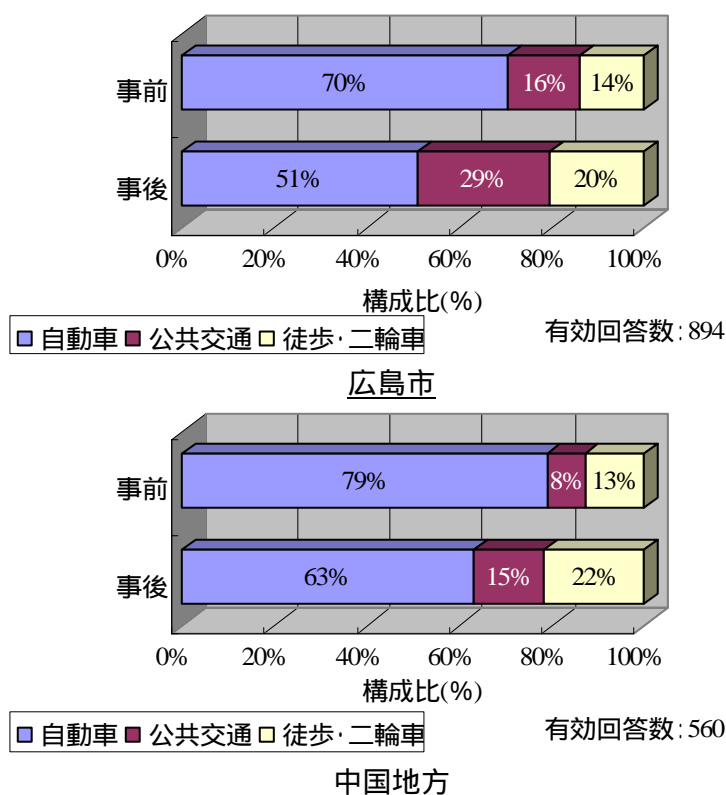


図 3.1 自動車利用の習慣強度の変化

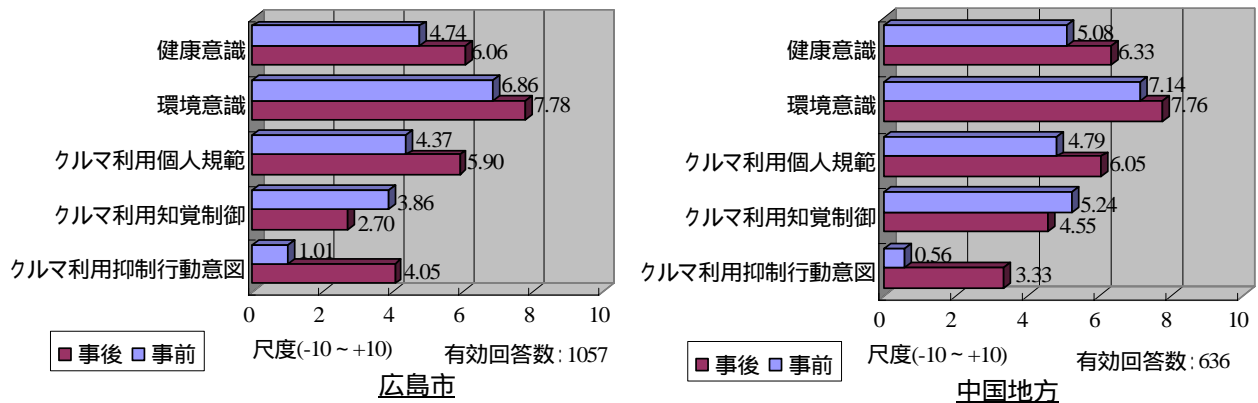
注). 自動車利用の習慣強度

- ・ 10の自動車利用局面を提示して利用手段を選択していただき、手段分担率を集計した。
- ・ 提示した10の局面は次のとおりである。
 1. 友人・知人の家に遊びに行くとき
 2. 都心の取引先に営業に行くとき
 3. 家族で海水浴に行くとき
 4. 仕事で打合せに行くとき（荷物はありません）
 5. 家の近くのコンビニに行くとき
 6. 郊外の工場に打合せに行くとき
 7. 家族を病院に連れて行くとき
 8. 洋服を買いに行くとき
 9. 家族で夕食を食べに行くとき
 10. 近くの取引先に営業に行くとき
 （ここで、選択肢として列挙した手段は、次のとおり）
 自動車、電車・地下鉄、バス、タクシー、自転車、徒歩、バイク(原付含)

(2)交通と環境に対する態度の変化

まず、「クルマ利用を控える」事に対して肯定的な態度が強くなったことがわかる。なかでも、行動意図：「クルマ利用を減らそうと思う気持ち」は、事前にはそれ程肯定的ではなかったものが、大きく改善された。また、個人規範：「クルマ利用を減らすことは社会的に良いことだ」とする意識も強くなった。環境意識や健康意識はもともと尺度が高く、以前から環境問題は重要だと思ふ気持ちは強い被験者が多かったと考えられる。

また、広島市よりも中国地方のほうが「クルマを控えることは難しい」という意識がいくぶん強く、「クルマ利用を控えよう」という意識はいくぶん低いという傾向が見てとれる。



<p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・健康意識: 健康に配慮することは重要だと思ふ気持ちの強さ (クルマばかり使うのは、あまり「健康」によくないと思ひますか?) ・環境意識: 環境問題は重要だと思ふ気持ちの強さ (クルマばかり使うのは、あまり「環境」によくないと思ひますか?) ・クルマ利用個人規範: クルマ利用を減らすことは社会的によいことだと思ふ気持ちの強さ (クルマ利用できるだけ控えたほうが良いと思ひますか?) ・クルマ利用知覚制御: クルマ利用を減らすことは難しいと思ふ気持ちの強さ (クルマ利用を控えることは、とても難しいと思ひますか?) ・行動意図: クルマ利用を減らそうと思ふ気持ちの強さ (クルマ利用を、できるだけ控えようと思ひていますか?) <p>()内は質問。</p>
<p>尺度</p> <p>質問に対する下記の回答を-10~+10(0が“どちらでもない”ニュートラルな位置)の5段階の尺度値として設定し、被験者の加重平均値を算出して上記に示す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いいえ:-10 ・どちらかというといいえ:-5 ・どちらでもない:0 ・どちらかというとはいい:+5 ・はい:+10

図 3.2 交通と環境に対する態度の変化

(3) 行動プランの実践評価

検討していただいたクルマ利用予定変更プランの実行状況をお聞きしたところ、「変更した行動プランで移動していた」と「時々変更した行動プランで移動していた」をあわせると約7割であり、相当程度の方が行動プランを何らかの形で実行していただいたようである(図3.3)。中国地方では、広島市と比べると実行した人の割合がいくぶん低くなっている。

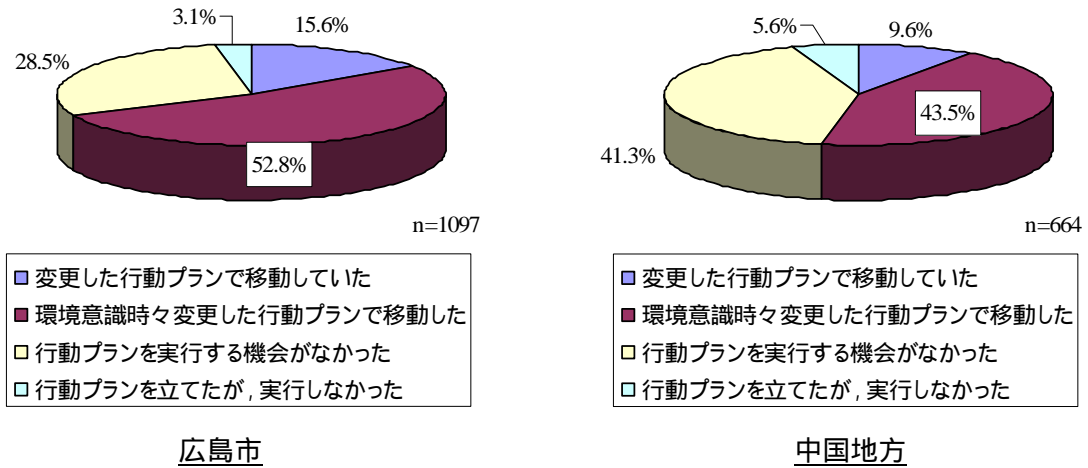


図 3.3 行動プランの実践評価

(4) 今後の「かしこいクルマの使い方を考える」取り組みの継続意思

取り組みの最後に、「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回答を求めたところ，“今後も是非取り組みを継続していきたい”と“できるだけ”をあわせると、約67%の方が積極的な取り組みを継続するという意思を表明された。また，“少しくらいは”をあわせると9割以上の方が継続の意思を持っており，“かしこいクルマの使い方を考える”事に対して賛意を表明していただいた(図3.4)。

一方、中国地方の“あまり考えられない”“全く考えられない”をあわせると，“かしこいクルマの使い方を考える”ことに否定的な方の割合も4割以上となっており、広島市における割合と比較しても明らかに多いことがわかる。地方部での本プログラムの取り組みの難しさが現れているといえる。

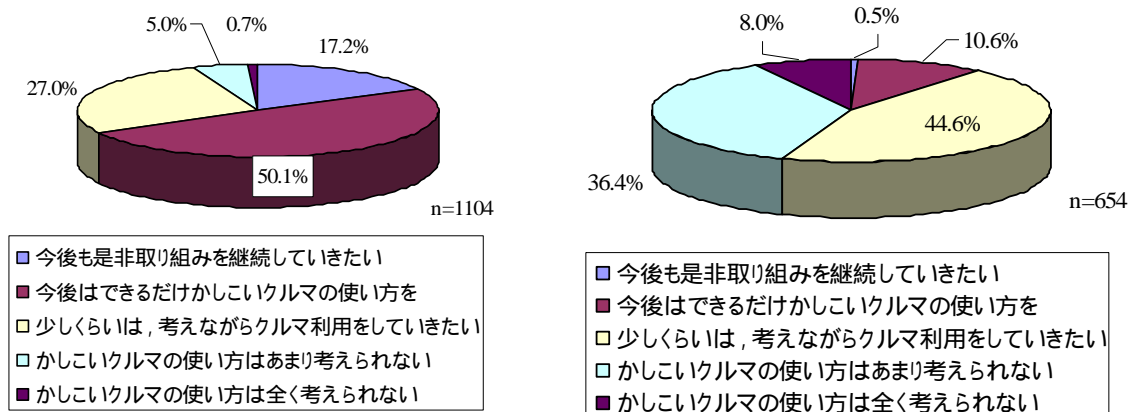


図 3.4 今後の「かしこいクルマの使い方を考える」可能性

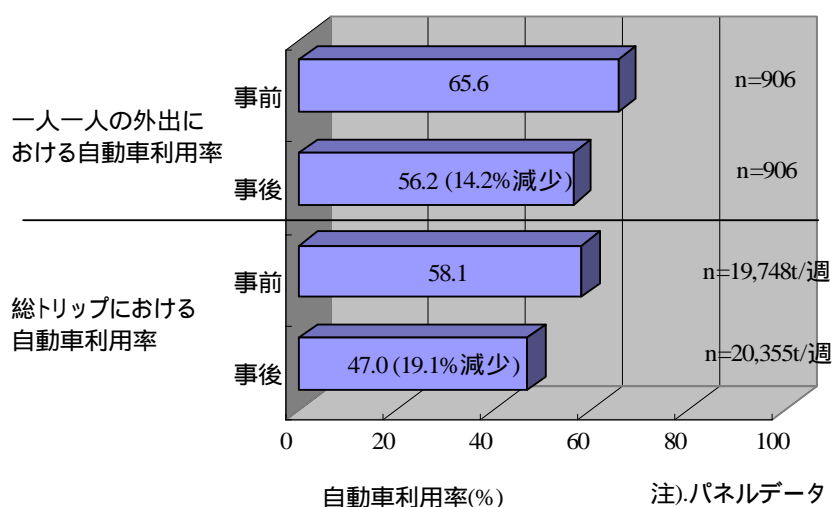
3.2 実際の行動変容と効果

(1)交通ダイアリーに基づく自動車利用率の変化

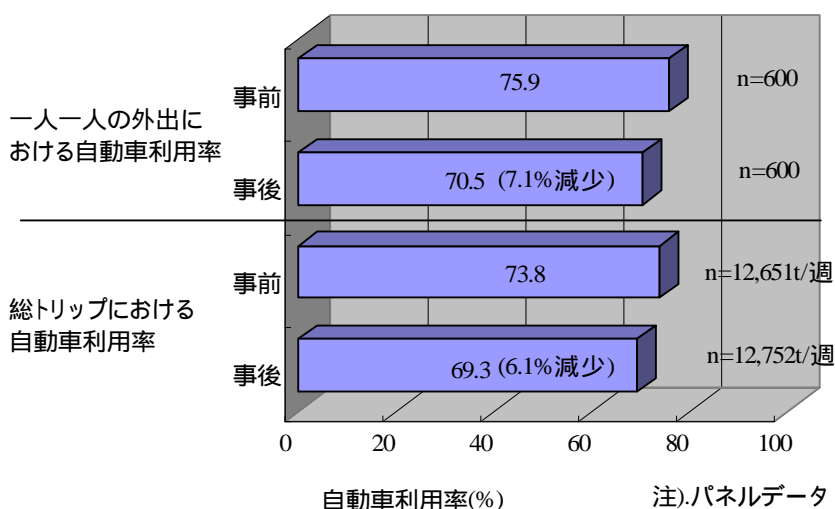
交通ダイアリーのパネルデータ(被験者数：906人)に基づく、プログラム実施前(事前：現況ダイアリー調査)と実施後(事後：第2回交通ダイアリー調査)における外出行動の自動車利用率の変化は図3.5に示すとおりである。

個人の1週間の自動車利用率平均値は、事前65.6%から事後56.2%に9ポイント減少(14.2%減少)し、総トリップにおける自動車利用率も同様に減少している。

中国地方における自動車利用率は、広島市内と比較するとともに高くなっている。また削減率も広島市の14.2%に対して中国地方では7.1%と低いことが明らかである。すなわち今回のTFPのようなコミュニケーションによる行動変容を促す施策では、広島市など公共交通サービス水準がある程度以上の地域では効果が見られるが、地方都市など公共交通サービス水準が低い地域では、強固なクルマ利用習慣の行動変容を促すには限界があることが示唆されている。



広島市



中国地方

図 3.5 実際の行動における自動車利用率の変化

(2) 交通行動の変化に伴う効果

交通ダイアリー調査データを1週間の移動に換算した各指標で事前/事後を比較すると、移動回数はいくぶん増加しているが(3.1%)、移動時間は6.4%減少している。さらに、CO2排出量は20.5%減少、燃料消費量は19.4%減少と大きく減少し、カロリー消費量も0.5%減少している。移動時間の減少は、クルマによる移動が減少し、自転車、徒歩による移動の増加したためであると考えられる。

事前/事後の移動回数が異なると他の指標の削減の度合いが見にくいので、仮に事前/事後の移動回数と同じであるとした場合の各種指標の変化を見る(図3.6)。

この場合でも、1週間のCO2排出量は22.9%減少、燃料消費量も21.8%減少されることとなっている。

今回の取り組みを1年間実施したとすると、CO2排出量の削減量は156.8トンであり(モニター906人)、森林の樹木(スギ)：約1万本が一年間に吸収する量に相当する。これは、森林(スギ)面積13.4haに相当する(表3.1)。また、燃料消費量の削減量は、一年間取り組みを継続するとモニター906人で273.7キロリットルの節約となる。一人当たりでは年間300リットルの節約となり、これを貨幣価値に換算すると約4万円/年に相当する。

中国地方の取り組みでも、自動車利用が抑制される事によって、1週間のCO2排出量は6.4%減少、燃料消費量も7.1%減少されることとなっている。しかしながら、広島市のそれと比べると、減少率はいくぶん低い。

表 3.1(1) 効果の年間換算値(その1：広島市)

	事前(第1回)	事後(第2回)	削減率 (事前/事後)	削減量 (事前-事後)
移動回数(万回/年)	102.69	102.69	-	-
移動時間(万時間/年)	50.78	46.12	9.2%	4.67
CO2排出量(トン/年)	684.45	527.69	22.9%	156.76
スギ樹木換算値(万本)	4.89	3.77		1.12
スギ樹木換算値(ha)	58.67	45.23		13.44
燃料消費量(キロリットル/年)	1253.72	979.98	21.8%	273.73
ドラム缶換算値(本/年)	6268.58	4899.91		1368.67
ガソリン価格換算値(万円/年)	16298.32	12739.77		3558.55
ガソリン価格換算値(万円/年/人)	17.99	14.06		3.93
カロリー消費量(万キロカロリー/年)	7126.54	6879.10	3.5%	247.44
散歩移動量(時間/年)	356327.18	343955.15		12372.04
散歩移動量(時間/年/人)	365.84	353.14		12.70

表 3.1(2) 効果の年間換算値(その2：中国地方)

	事前(第1回)	事後(第2回)	削減率 (事前/事後)	削減量 (事前-事後)
移動回数(万回/年)	65.78	65.78	0.0%	-
移動時間(千時間/年)	320.2	319.6	0.2%	0.6
CO2排出量(トン/年)	522.5	489.1	6.4%	33.4
スギ樹木換算値(万本)	3.7	3.5		0.2
スギ樹木換算値(ha)	44.8	41.9		2.9
燃料消費量(キロリットル/年)	968.1	899.3	7.1%	68.8
ドラム缶換算値(本/年)	4840.3	4496.4		343.9
ガソリン価格換算値(万円/年)	12584.7	11690.6		894.1
ガソリン価格換算値(万円/年/人)	21.0	19.5		1.5
カロリー消費量(万キロカロリー/年)	4304.9	4401.8	-2.3%	-96.9
散歩移動量(時間/年)	215242.9	220089.4		-4846.5
散歩移動量(時間/年/人)	358.7	366.8		-8.1

注 1. 52 週/年間として換算 .

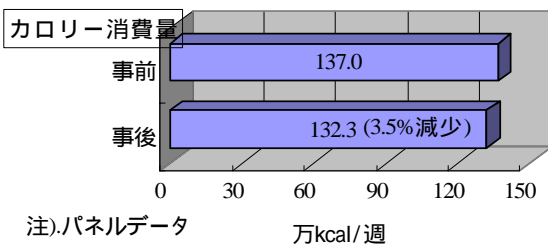
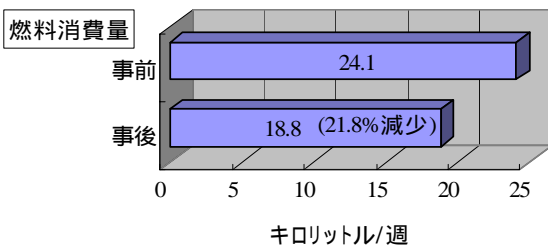
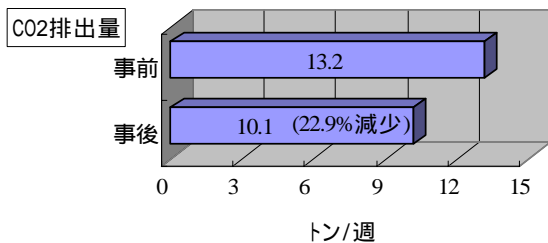
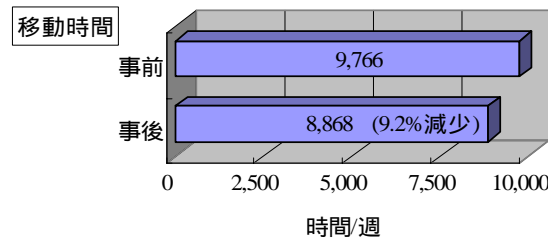
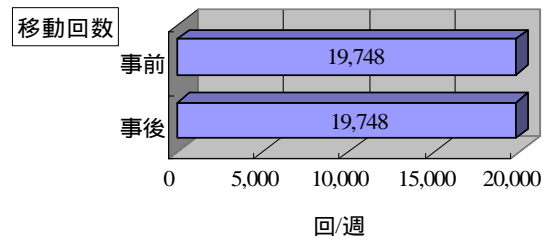
注 2. 森林(スギ)1 本当たり年間 CO2 吸収量 : 14Kg で換算(地球温暖化防止のための緑の吸収源対策, 環境省, 林野庁)

注 3. 森林(スギ)1 本当たりの占有面積 : 12m²/本

注 4. ドラム缶の容量 : 200 リットル/本

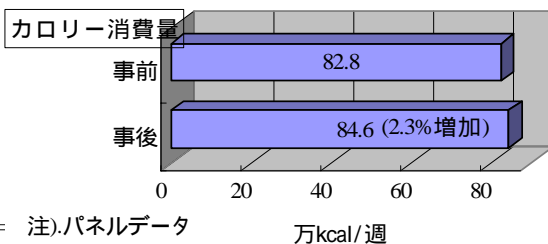
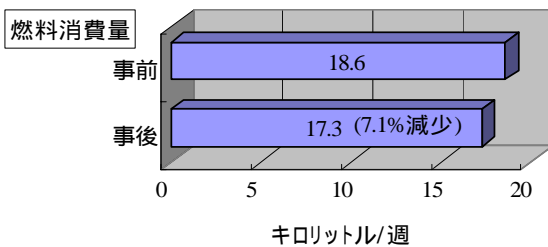
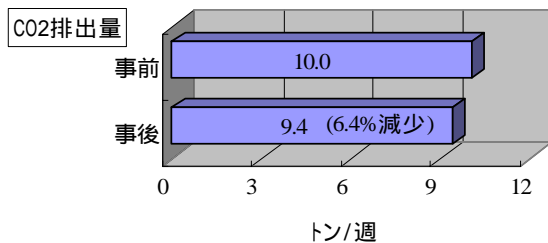
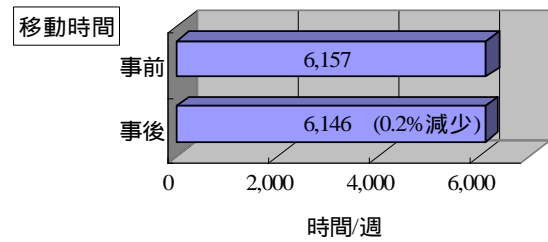
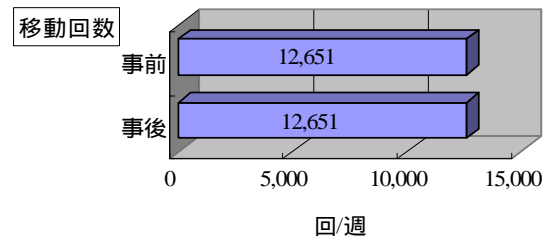
注 5. ガソリン価格 : 約 130 円/リットル(平成 17 年 10 月現在)

注 6. 男子成人体重 65Kg の散歩で消費するエネルギー : 約 200Kcal /時間(日本体育協会スポーツ科学委員会資料をもとに算定)



注).パネルデータ

広島市



n= 注).パネルデータ

中国地方

n=600

図 3.6 交通ダイアリーに基づく各種交通指標(移動回数と同じとした場合)

3.3 通勤交通への影響

(1) 目的別交通行動の変化

目的別の変化を見ると、いずれの目的でも自動車分担率が減少していることがわかる。特に「買い物」などの日常的な自由目的の削減率が最も大きく、次いで、帰宅、通勤目的でもいくぶん減少した。一方で、業務目的や送迎など、クルマを利用したい、あるいは利用しなければならない性格が強い目的は、減少率が小さかった(図3.7)。

(2) 通勤交通への影響

通勤交通における手段分担率の変化を見ると、自動車分担率が12.4%減少している(図3.8)。行動習慣が定型化しており、変更が困難であると考えられる通勤目的の移動についても、広島市の取り組みにおいては、かなり効果があったといえる。

また、変更先の交通手段については、自転車が増加と最も多く、次いで、自動車同乗(49.5%増加)、バス(28.5%増加)となっている。一方で通勤の移動距離の関係からか、徒歩への変更は数%の増加に留まっている。

通勤目的の移動において、公共交通や自転車への転換などの交通手段変更と共に、数は少ないものの、「同乗して通勤する」といったクルマ利用の工夫が増加したことは特筆すべき点である。公共交通が発達していない地域では、相乗り施策なども、場合によっては有効な施策となりうることを示唆していると考えられる。

		自動車(運転)	自動車(同乗)	トラック	鉄道	バス	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	手段計
目的計	事前	60.7%	5.9%	0.4%	7.2%	5.6%	1.8%	2.7%	7.5%	7.2%	1.1%	100%
	事後	51.9%	6.6%	0.1%	8.1%	6.1%	1.6%	3.2%	11.0%	10.4%	1.1%	100%
	事後-事前	-14.5%	11.2%	-85.3%	12.4%	8.7%	-12.5%	19.1%	47.6%	45.0%	1.4%	0.0

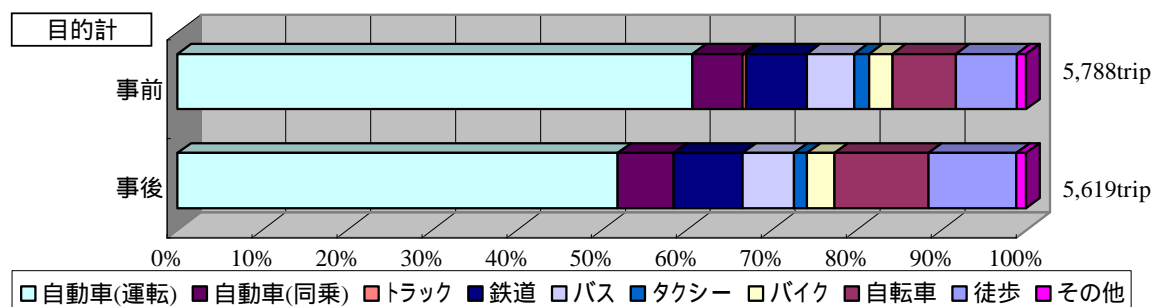


図 3.7(1) 実際の行動における手段分担率の変化(ファミリータイプを除く)
(その1: 広島市)

		自動車(運転)	自動車(同乗)	トラック	鉄道	バス	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	手段計
目的計	事前	71.3%	4.4%	0.0%	4.7%	1.7%	0.9%	1.3%	10.7%	3.7%	1.4%	100%
	事後	64.2%	7.1%	0.0%	5.5%	3.0%	1.2%	1.4%	9.4%	5.8%	2.3%	100%
	(事後-事前)/事前	-10.0%	62.7%	-	15.9%	78.1%	38.4%	13.6%	-12.1%	58.0%	68.3%	

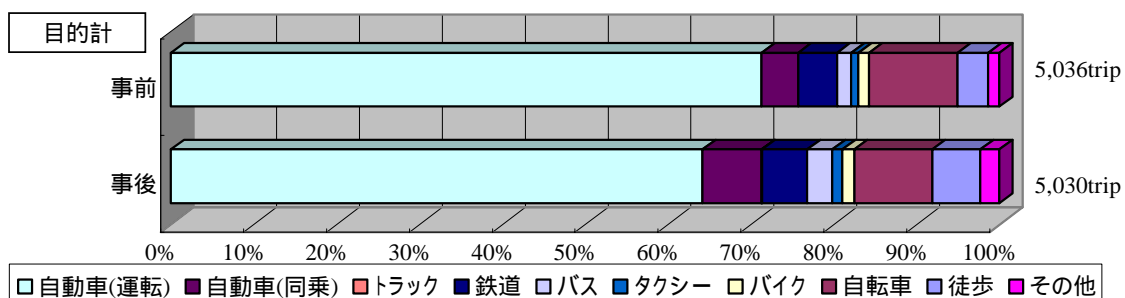
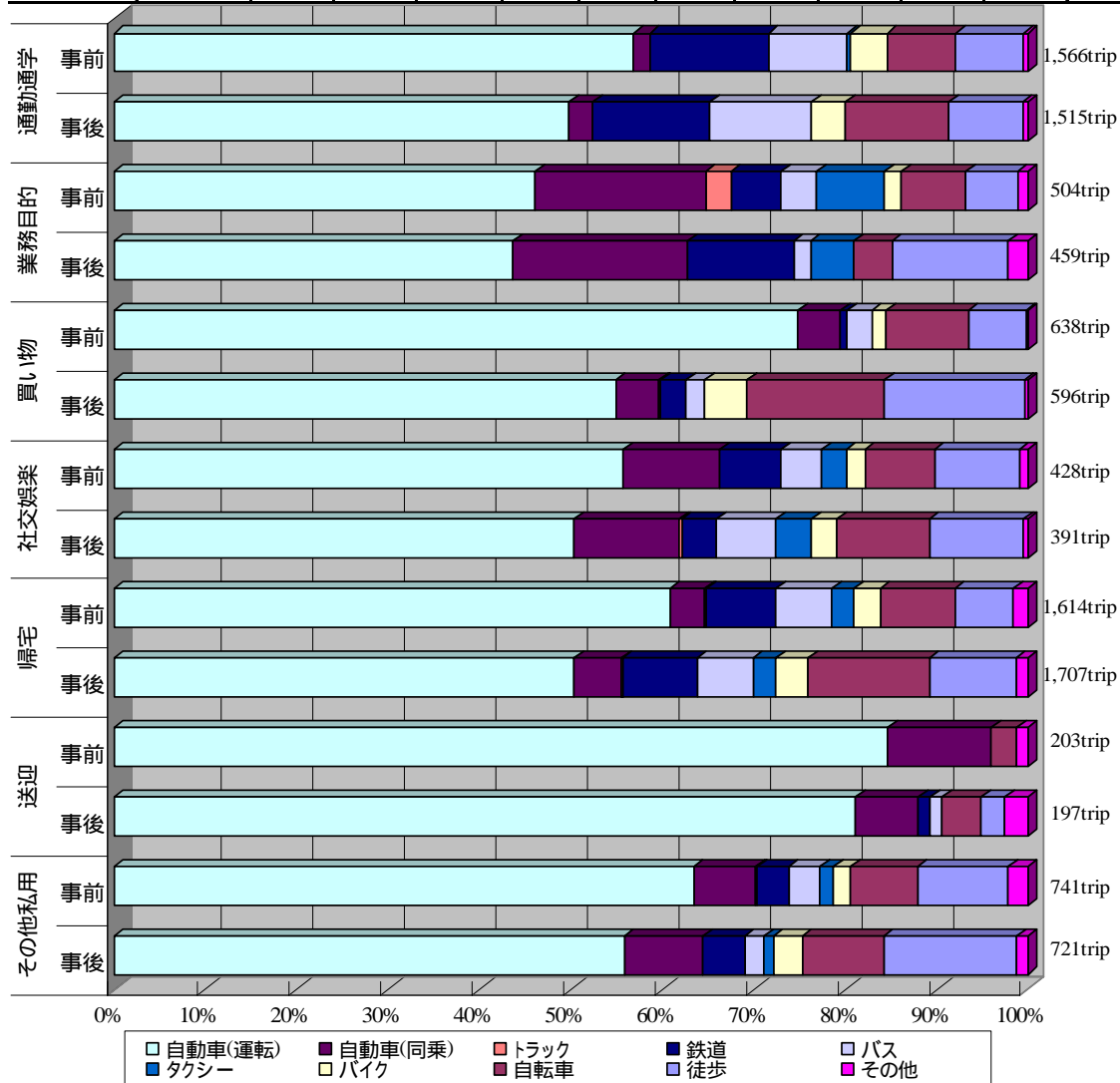


図 3.7(2) 実際の行動における手段分担率の変化(ファミリータイプを除く)
(その2: 中国地方)

		自動車 (運転)	自動車 (同乗)	トラク ク	鉄道	バス	タク シー	バイク	自転車	徒歩	その他	手段計
通勤通学	事前	56.8%	1.8%	0.0%	13.0%	8.7%	0.4%	4.0%	7.5%	7.4%	0.4%	100%
	事後	49.8%	2.7%	0.0%	12.7%	11.1%	0.0%	3.8%	11.3%	8.0%	0.6%	100%
	事後-事前	-12.4%	49.5%	-	-2.2%	28.5%	-100%	-4.9%	51.5%	7.8%	25.5%	0.0%
業務目的	事前	46.1%	18.7%	2.8%	5.5%	3.9%	7.4%	1.9%	7.1%	5.7%	1.1%	100%
	事後	43.7%	19.1%	0.0%	11.6%	1.9%	4.8%	0.0%	4.1%	12.6%	2.2%	100%
	事後-事前	-5.1%	2.2%	-100%	111.6%	-52.1%	-35.6%	-100%	-41.2%	123.5%	99.7%	0.0%
買い物	事前	74.8%	4.6%	0.0%	0.8%	2.7%	0.0%	1.6%	9.0%	6.4%	0.2%	100%
	事後	54.9%	4.7%	0.2%	2.9%	2.0%	0.0%	4.6%	15.0%	15.4%	0.3%	100%
	事後-事前	-26.6%	1.6%	-	264.0%	-24.4%	-	194.4%	66.6%	141.9%	114.1%	0.0%
社交娯楽	事前	55.8%	10.5%	0.0%	6.7%	4.4%	2.7%	2.1%	7.6%	9.2%	0.9%	100%
	事後	50.4%	11.5%	0.3%	3.8%	6.5%	3.8%	2.8%	10.1%	10.2%	0.5%	100%
	事後-事前	-9.7%	9.3%	-	-42.5%	46.7%	42.6%	33.6%	32.9%	10.7%	-45.3%	0.0%
帰宅	事前	60.8%	3.8%	0.1%	7.7%	6.1%	2.3%	2.9%	8.1%	6.5%	1.5%	100%
	事後	50.3%	5.3%	0.1%	8.1%	6.1%	2.5%	3.5%	13.2%	9.5%	1.3%	100%
	事後-事前	-17.3%	37.2%	-52.7%	6.0%	-0.2%	9.6%	20.4%	62.7%	46.5%	-15.1%	0.0%
送迎	事前	84.7%	11.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	1.2%	100%
	事後	81.2%	6.9%	0.0%	1.3%	1.3%	0.0%	0.0%	4.3%	2.5%	2.5%	100%
	事後-事前	-4.2%	-39.5%	-	-	-	-	-	59.3%	-	106.1%	0.0%
その他私用	事前	63.4%	6.7%	0.3%	3.4%	3.4%	1.5%	1.9%	7.3%	10.0%	2.1%	100%
	事後	55.9%	8.6%	0.0%	4.6%	2.2%	1.0%	3.1%	9.0%	14.6%	1.2%	100%
	事後-事前	-11.9%	27.5%	-100%	35.8%	-37.5%	-34.6%	65.3%	22.8%	45.9%	-43.6%	0.0%



注). ファミリータイプを除く交通ダイアリーのトリップ集計結果
 図 3.8 実際の行動における目的別手段分担率の変化(広島市)

3.4 行動プランに基づく意識行動

(1) クルマ利用予定変更の可能性

当面予定しているクルマ利用予定に対して、標準・マイカー通勤・休日タイプでは「このクルマの交通を変更することが可能でしょうか?」というクルマ利用予定変更の可能性をお聞きした。

「変更は絶対無理」という予定は約 21%であり、「変更できる」が 33%、「変更は絶対に無理ではないが難しい」を含めると、約 8 割程度は変更の可能性を検討できる余地があることが示されている(図 3.9)。

ファミリータイプでは、移動の局面を提示し、「ご家族のなかでそれぞれの移動におけるクルマ利用の変更が可能の方がいらっしゃいますか?」というクルマ利用変更の可能性についてお聞きしたところ、約半数が「できそうなものがある」と回答された。

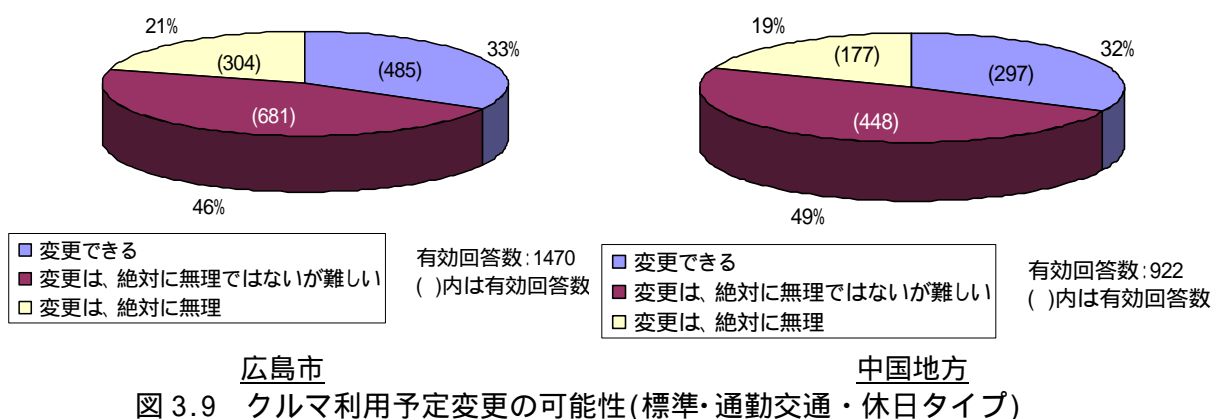


図 3.9 クルマ利用予定変更の可能性(標準・通勤交通・休日タイプ)

(2) クルマ利用予定変更方法

行動プランとしてクルマ利用予定の変更方法をお答えいただいた(図 3.10)。

やはり、交通手段の変更が最も多く、2204 トリップのクルマ利用予定に対して公共交通への変更が 1072 件、徒歩・自転車への変更が 696 件と約 8 割の行動プランが手段の変更をあげるところとなっている。また、「目的地の変更」、「他の予定と組み合わせて利用機会を減らす」、「他の人に依頼、同乗」、という選択も約 10%程度を占め、手段変更以外の工夫も相当程度検討していただいている。

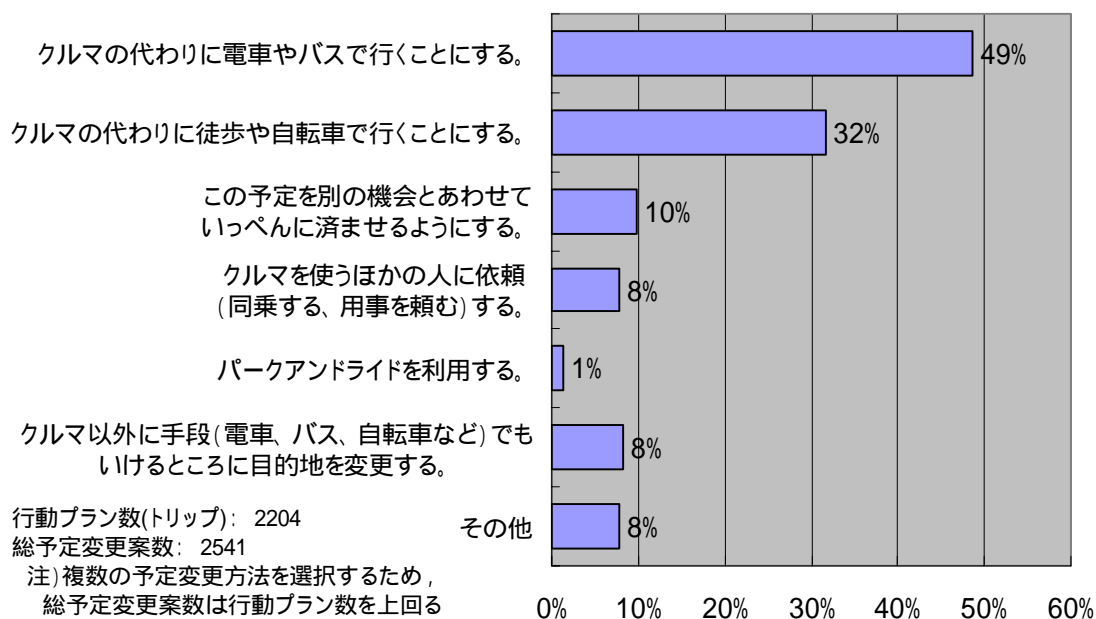


図 3.10(1) クルマ利用予定変更方法(その 1: 広島市)

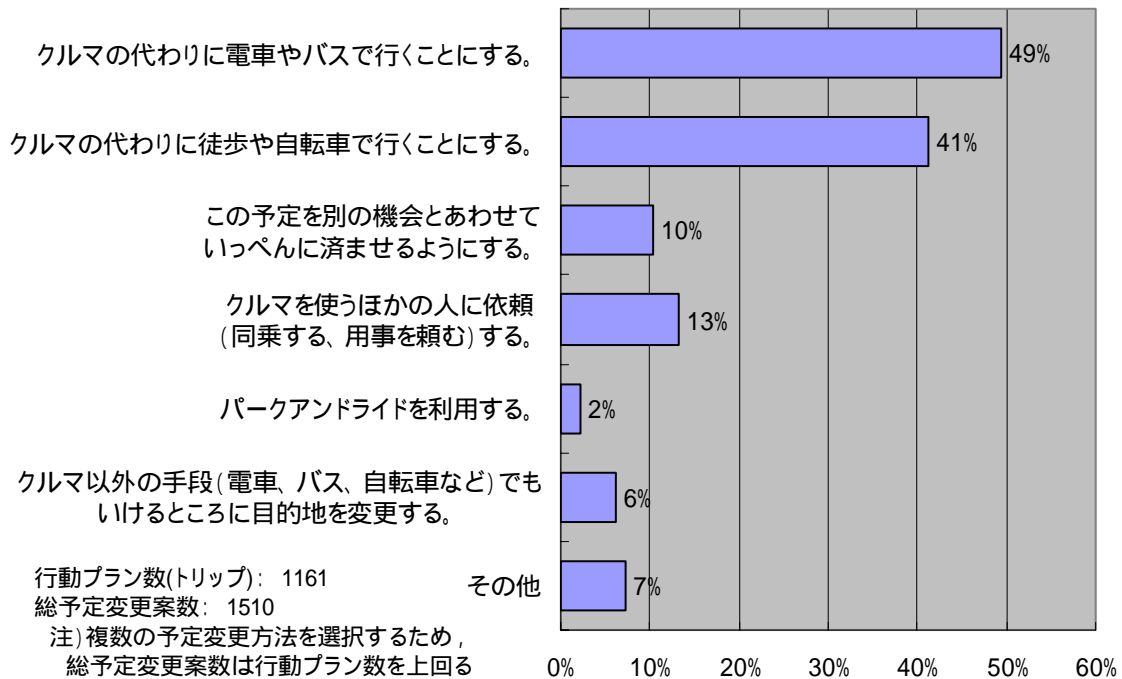


図 3.10(2) クルマ利用予定変更方法(その2: 中国地方)

4. 課題と将来に向けた取り組みの方向性の検討

4.1 今後の取り組みに向けた課題

(1) 参加者の今後の交通行動計画

今後の交通行動計画を記述していただいたところ，“交通手段の使い方”が上位を占めたが，次のように具体的な施策が数多く提案された(表 4.1)。

- ・ 相乗り，カーシェアリングを活用
- ・ エコ・ドライブをする
- ・ 環境に優しい車に乗る（買い換える）
- ・ まとめ買い，複数の用事をまとめる

ここで，公共交通通勤に変える（月に数回は公共交通利用通勤），徒歩・自転車通勤をするといった通勤方法の変更もある程度提案されたことは特筆される。

また，取り組みの最後に自由意見を求めたところ，プログラムへの参加に対して，クルマ利用を考えるよい機会になった，環境問題に対する意識が変わった，これからも実践しようと思った，などといったプログラムへの肯定的な意見とともに，地域的にクルマ利用を抑制することは難しい，地域特性を考慮すべきなどといった，効果を疑問視する意見やプログラムの回答方法についての要望なども寄せられた。

表 4.1 今後の具体的な交通行動計画の項目

広島市

計画項目	件数	構成比
近いところへは、徒歩、自転車を利用する	251	23.0%
できるだけ公共交通利用を利用する	246	22.6%
クルマ利用を控える、減らす	190	17.4%
局面に応じて、手段、目的地など代替案を活用する	173	15.9%
相乗り、カーシェアリングを活用	128	11.8%
エコ・ドライブをする	76	7.0%
局面に応じてクルマが必要かを考える	65	6.0%
効率的な外出を計画	49	4.5%
環境に優しい車に乗る	39	3.6%
まとめ買い、複数の用事を1回で済ますなどでクルマ利用を減らす	38	3.5%
公共交通機関のサービス向上	23	2.1%
クルマ利用を変える気はない、やむをえない	19	1.7%
公共交通利用通勤に変える	18	1.7%
自転車、徒歩通勤をする	16	1.5%
小型車、バイクを利用する	15	1.4%

回答件数：1,089人

中国地方

計画項目	件数	構成比
近いところは、徒歩、自転車を利用する	243	37.4%
できるだけ公共交通機関を使う	166	25.5%
クルマ利用を避ける、減らす	109	16.8%
相乗り、カーシェアリングをする	67	10.3%
エコドライブをする	31	4.8%
クルマ利用を変える気はない、やむをえない	27	4.2%
効率的な外出の計画	26	4.0%
公共交通機関のサービス向上(要求)	26	4.0%
エコカーの購入	22	3.4%
まとめ買い、複数の用事を1回で済ませる	17	2.6%
小型車、バイクを利用する	9	1.4%
ノーマイカーデーを作る	9	1.4%
自分で環境にやさしいクルマに乗る	8	1.2%
P&R, K&Rなどを利用する	5	0.8%
かしこくクルマの使い方の啓発活動の拡充(要求)	4	0.6%

回答者数：650人

注)上位 15 件のコメントのみ記載

(2)今後の取り組みに向けての課題

広島市、中国地方における WEB を活用した TFP の結果から、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。

これらの結果や参加者からの提言から課題を整理すると、次のとおりである。

課題 . 通勤などのクルマ利用習慣の強固な交通への対応

- ・ まず、通勤などのクルマ利用習慣の強固な交通に対して変更を促すための対策が必要であるといえる。今回の取り組み結果では、広島市、中国地方各地において、通勤目的の自動車利用にもある程度の削減効果が見られたが、他の目的と比較すると双方ともいくぶん効果が小さい。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 . 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

- ・ また、地方都市などの公共交通サービス水準の向上に向けた対策も必須である。今回の取り組みにおいてみても、ある程度公共交通が発達していると考えられる広島都市圏と、公共交通サービス水準の低い地域が多い中国地方都市を比較すると、自動車利用削減効果の違いは明らかである。さらに、「クルマを変更できない理由」や「自由意見」でも、公共交通機関の利便性の問題や地域特性を考慮すべきという意見が多く寄せられた。

課題 . 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

- ・ 一方で、「今後の具体的な交通行動計画」では、自転車利用や公共交通機関利用への変更といった交通手段の選択に関する工夫以外にも、相乗り・カーシェアリングの活用、エコドライブの実践、P&R・K&R の利用など、より具体的な施策も数多く提案されている。
- ・ これらのことから、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し、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 . 事業所の自律的、積極的な取り組み

- ・ さらに、取り組みを進める上では事業所の自律的、積極的な取り組みが重要となる。マイカー通勤や業務目的などのクルマ利用習慣の強固な交通において行動変容を活性化させるためには、事業所固有のマネジメント施策との併用が不可欠である。特に通勤制度の改編(複数経路登録、自転車・歩行者通勤手当、マイカー通勤者への公共交通機関利用手当など)、通勤バスの改編などは効果的な施策であろう。
- ・ このためにも、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ことが必要である。

4.2 今後の取り組み方針案

今回の取り組みや、プログラムを通して参加者から得られた意見をもとに、今後“かしこいクルマの使い方を考える”プログラムをより有効に拡大して実施していくためには、表 4.2 のような方向性と方策が提案される。

表 4.2 今後の取り組みをより有効にするための方針案

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。
-