

広島市ノーマイカーデー運動と連携した 企業における通勤マネジメント 導入支援等調査

平成18年3月
国土交通省中国運輸局交通環境部

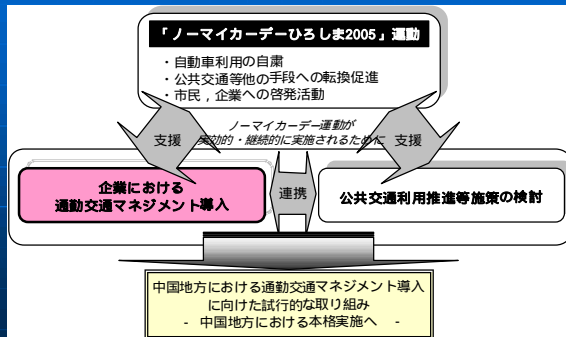
1.検討の目的

- ・「ノーマイカーデーひろしま 2005」の実行的支援
- ・市民の適正なクルマ利用習慣形成と交通に起因する諸問題の解消

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取り組みとして位置付ける

WEBを活用したトラベル・フィードバック・プログラム」を適用

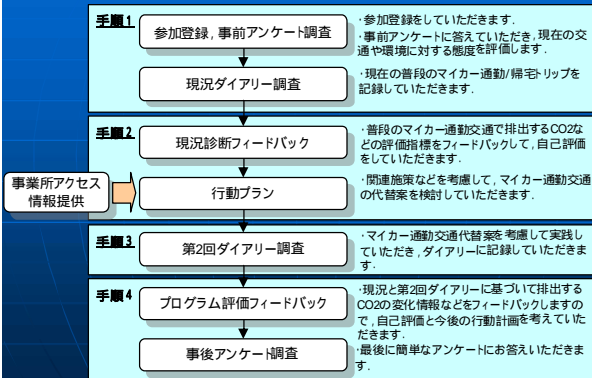
調査の位置づけ



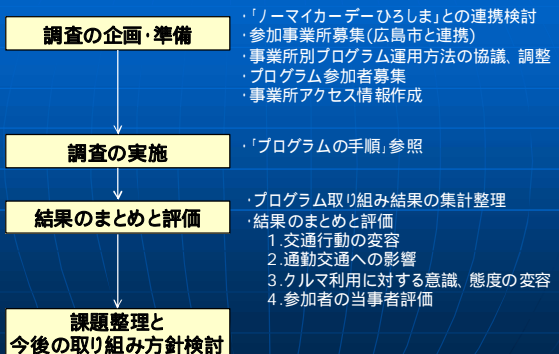
「ノーマイカーデーひろしま 2005」の概要

- 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:
・広報活動,イベントでのPR
・参加モニター総数:約3,800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

WEBを活用したトラベル・フィードバック・プログラムの手順



2.調査の構成



(1)参加事業所の募集

- 「ノーマイカーデーひろしま2005」と連携した取り組み
・広島市と連携して、広島市内企業に参加を要請
・事業所説明会開催
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
・中国地方の行政機関、地方自治体に参加を呼びかけ

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」と連携した取り組み	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

(2)取り組みスケジュール

取り組みプロセス	広島市	中国地方
手順1 参加登録,事前アンケート調査	開始: 9/14(水)	9/28(水)
現況ダイアリー調査	終了: 9/20(火)	10/4(火)
手順2 現況診断フィードバック	開始: 9/21(水)	10/5(水)
行動プラン	終了: 9/27(水)	10/12(水)
手順3 第2回ダイアリー調査	開始: 9/28(木)	10/13(木)
	終了: 10/5(水)	10/19(水)
手順4 プログラム評価フィードバック	開始: 10/6(木)	10/20(木)
事後アンケート調査	終了: 10/12(水)	10/26(水)

(3)取り組みタイプ・・・交通ダイアリー記録方法

3.調査の実施

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

取り組みタイプの設定:原則個別推奨
 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(平日2日)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する方の取り組みタイプ(休日2日)
 ファミリータイプ:ご家族と一緒に取り組むタイプ(平日2日、休日1日)
 「個別推奨」・・・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、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たタイプを推奨

各手順の回答状況

全体を通して70%～90%と非常に高い回答率となった
 ただし、時間経過とともにいくぶん回答率は低下
 事業所によるばらつきが見られる

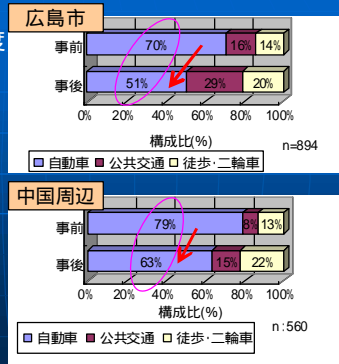
取り組み地域	参加者数	手順1		手順2		手順3		手順4	
		ケ 第1 回 ア ン ク エ ー リ ー	調 査 ダ イ ア リ ー	現 況 診 断 交 通	現 況 診 断	行 動 プ ラ ン	調 査 第 2 回 交 通 ダ イ ア リ ー	評 価 プ ロ グ ラ ム	ケ 第 2 回 ア ン ク エ ー リ ー
広島市	1,426	1,321 (92.6%)	1,248 (87.5%)	1,216 (85.3%)	1,190 (83.5%)	1,149 (80.6%)	1,125 (78.9%)	1,108 (77.7%)	
中国地方	790	715 (90.5%)	703 (89.0%)	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%)	

4.効果と影響

4.1意識行動への影響
 (1)クルマ利用習慣強度

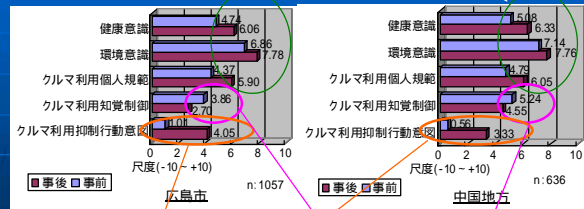
・クルマ利用習慣強度は、
大きく低下
 ・中国周辺地域のほうが、
広島市よりも

クルマ利用習慣が強く、
低下幅も小さい



(2)交通・環境に対する態度

環境や健康に関する一般的な大切さの意識は、いずれも高い一方で、

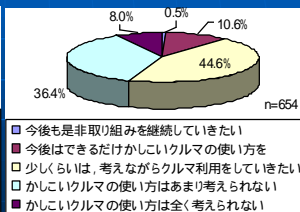
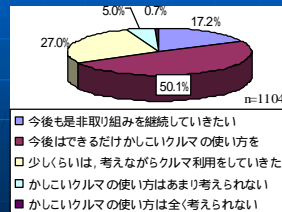
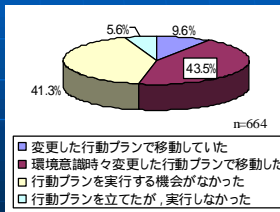
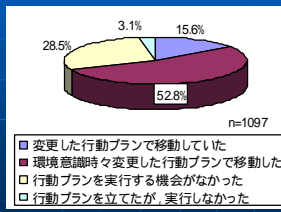


「クルマ利用を抑えよう」という行動意図は、中国周辺よりも広島市のほうが高く

「クルマを抑えるのは難しい」と考えるのは、中国周辺のほうが高い

何らかの形で行動プランで移動したのは、
 広島市:約7割
 中国周辺:約5割

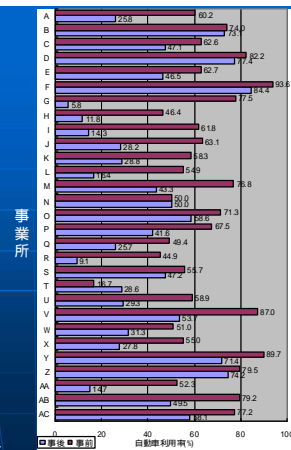
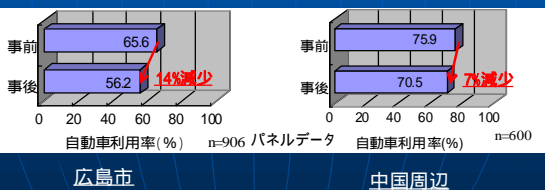
今後の「かしいクルマの使い方」を継続意思を
 表明したのは
 広島市:94%
 中国周辺:55%



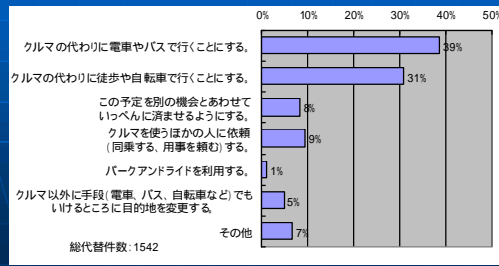
4.2実際の行動変容と効果・・・交通ダイアリー調査に基づく
 (1)自動車利用削減効果

大半の事業所は、
 自動車利用を削減した。

・広島市、中国周辺ともに自動車利用率が削減された。
 ・広島市のほうがもともと自動車利用率が低く、
 しかも削減率も大きい。



- 中国周辺でも動揺に、クルマ利用代替案の約半分近くは「電車・バス」利用であるが、いくぶん低下。
- 「徒歩・自転車」を代替として計画する割合がいくぶん多い。



中国周辺

(4)クルマ利用変更ができない理由

クルマ利用変更ができない理由	件数	構成比
買物、荷物の運搬に必要	260	27.3%
クルマ以外に移動手段がない(公共交通機関がない)	163	17.1%
所要時間が長い	161	16.9%
乳幼児・高齢者など家族の送迎に必要	120	12.6%
公共交通機関の便利が悪い(車が便利)	117	12.3%
公共交通利用では高コスト	89	9.3%
早朝、夜遅くの移動には公共交通がない	61	6.4%
乗換えが不便	48	5.0%
時間制約がある、目的地での時間が有効に使えない	32	3.4%
仕事で必要、会社の車で通勤	30	3.2%
駅までのアクセスが悪い、不便	22	2.3%
クルマ以外では手間、労力が大きい、楽(雨天も)	20	2.1%
健康上、身体上の問題	17	1.8%
商業施設が遠く不便	17	1.8%
バス停までが遠い	15	1.6%

広島市

- 中国周辺では、公共交通サービス水準の理由が非常に多い。

5. 今後の取り組みに向けて

5.1 今後の交通行動計画

変更できない理由	回答数	構成比
公共交通の本数が少ない、不便である	158	39.6%
荷物があるため	116	29.1%
時間がかかる	94	23.6%
子どもや家族で移動するため、送迎など公共交通手段がない	86	21.6%
目的地、駅やバス停までの距離が遠い	85	21.3%
費用がかかる	57	14.3%
帰宅時間が不確定のため(残業など)	45	11.3%
私的の用事があるため	25	6.3%
クルマが便利	16	4.0%
出勤時間が早くなる	15	3.8%
乗継ぎなどが不便である	14	3.5%
	13	3.3%

中国周辺

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	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%
公共交通利用通動に変える	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%

広島市

5.2 まとめ

- 「ノーマイカーデーひろしま」との連携、中国周辺地域とともに、WEB TFP適用によって自動車利用の削減やCO2排出量削減効果があった。
- 多様な事業所、地域の従業員に同じプログラムに取り組んでいただくことで、地域、事業所などの固有の課題が存在することを確認した。
- WEB TFP活用によって、従業員が要請する具体的な課題などの知見を得ることができ、今後の具体的な施策展開が示唆された。

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%

中国周辺

5.3 今後の課題と方針案

(1) 今後の課題

- 課題 通勤などのクルマ利用習慣の強固な交通への対応
 - ・業務、送迎、買い物、通勤交通
- 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
 - ・中国周辺での「クルマを変更できない理由」：公共交通が不便
- 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
 - ・相乗り、カーシェアリングの活用、エコドライブの実践なども
- 課題 事業所の自発的、積極的な取り組み
 - ・事業所固有のマネジメント施策との併用
 - ・動機を活性化するためのしくみや制度的支援

(2) 今後の方針案

- 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
 - ・事業所へのインセンティブ付与
 - ・情報交換、意見交換の場の整備と継続
- 方針2: クルマ利用習慣の強固な交通に対する支援策の導入
 - ・事業所固有の特性を踏まえた併用マネジメントへの支援
 - ・地域的取り組み戦略との連携
- 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
 - ・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、カーシェアリングなどの推進
 - ・地域住民とバス事業者が一体となった運行の支援など、バスサービスの向上

香川県における通勤交通マネジメント等の
推進による地球環境改善に関する調査

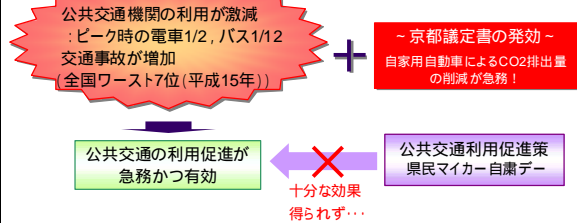
平成18年3月27日

四国運輸局企画振興部企画課
香川県政策部交通政策課

調査の背景

香川県の状況

道路舗装率 99.9% 全国1位(平成14年4月1日)
1km² 当り道路実延長 1,026m 全国4位(平成14年4月1日)
人口千人当り自動車保有台数 717.1台 全国16位(平成15年3月31日)



調査の目的

公共交通利用への自発的な転換意向を醸成

- 官民の事業体を対象とするTFPを活用したモビリティ・マネジメント(MM)方策を実施
- MM方策の有効性を検証

県域全体にわたるマイカー通勤から公共交通機関への利用転換に取り組むための具体的な方策を立案

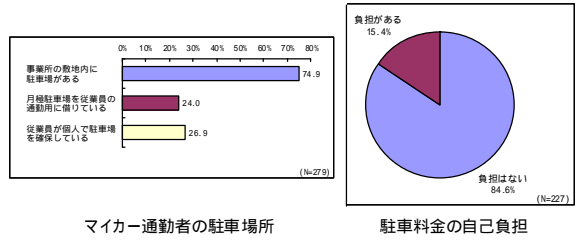
公共交通利用促進に向けた各々の役割の明確化

『香川県通勤実態等把握調査』について

マイカー通勤の利用環境

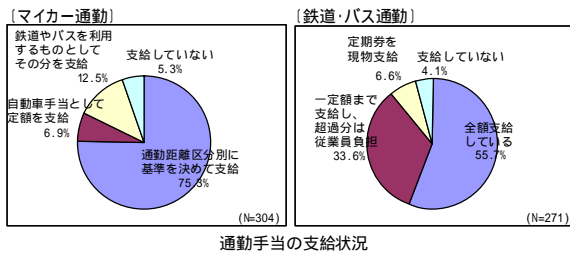
駐車場について

- 事業所の敷地内に駐車場が確保されており、駐車料金の自己負担はない



通勤手当について

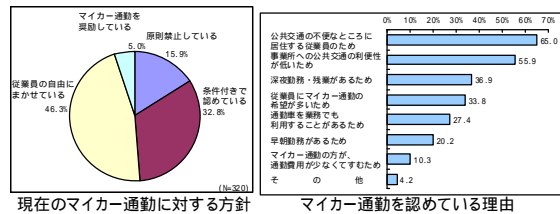
- マイカー通勤は、公共交通通勤と比較して通勤手当を全額支給されている割合が高い



マイカー通勤に対する考え

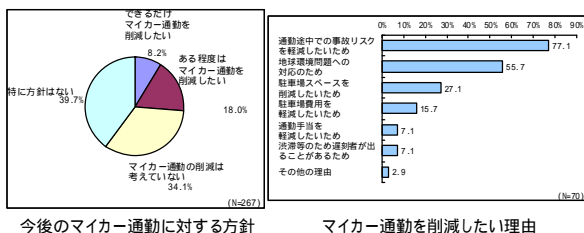
現在のマイカー通勤に対する方針

- 従業員の自由にまかせている事業所の割合が高い
- マイカー通勤を認めている理由
 - 公共交通の利便性の低さ及び就業時間等の業務特性に関する理由が高い



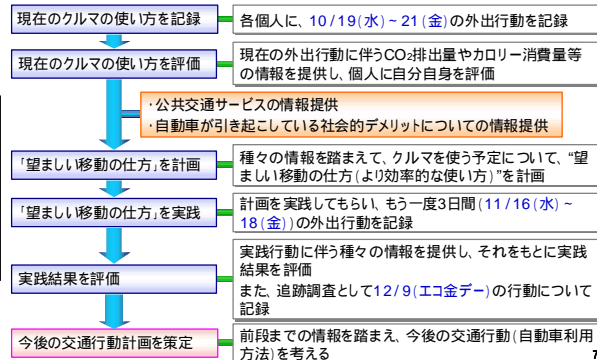
今後のマイカー通勤に対する方針

- マイカー通勤の削減意向は総じて低い
- 削減したい理由は、通勤時における事故リスクの軽減が最も高く、ついで環境問題への対応となっている



『トラベルフィードバックプログラム(TFP)調査』について

調査の流れ



“エコ金デー”について

■ エコ金デーとは

- 通勤時のマイカー利用の自粛と公共交通機関の利用促進を図り、車と公共交通機関の共存する社会を目指すことを目的に、香川県において平成17年12月より実施されている施策（毎月20日のノーマイカーデーを発展）

■ 内容

- マイカー通勤者に、毎週金曜日は可能な限りマイカーを使わずに公共交通機関等のマイカー以外の通勤手段に転換してもらおう
- この取り組みの参加者に対しては、飲食店等における特別サービス等の特典がある
- 現在の参加登録事務所数は87（平成18年1月30日現在）、特典を提供する協力飲食店数は41（平成18年2月20日現在）となっている

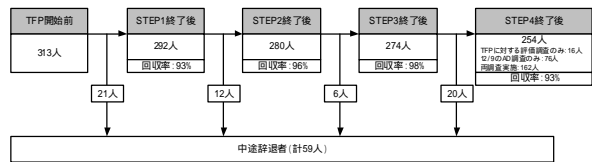


8

■ 調査参加モニター

分類	事業所数	調査当初モニター数(人)
民間企業	16	130
行政機関	4	91
自治体	2	92
計	22	313

■ ステップごとの回収状況 当初目標:500人

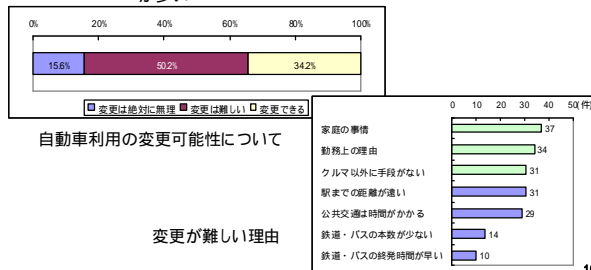


9

■ TFP調査結果概要

■ 自動車利用の変更に対する考え

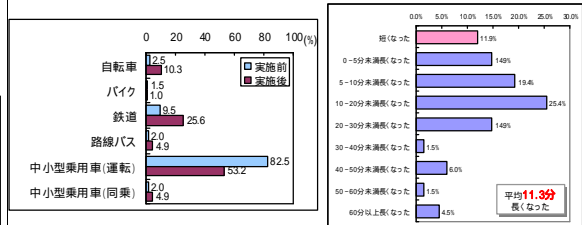
- 自動車利用を変更できると考えているモニターは、全体の34%にすぎない
- 変更が難しい理由としては、公共交通の利便性に関する事項が多い



10

■ TFPの事前事後交通行動に関して (エコ金デー実施日である金曜日の転換状況)

- 代表交通手段では、中小型乗用車(運転)の分担率は約30ポイント低下し、鉄道の分担率は約16ポイント増加
- マイカー通勤から公共交通等に転換した者の88%は、通勤時間が長くなっている

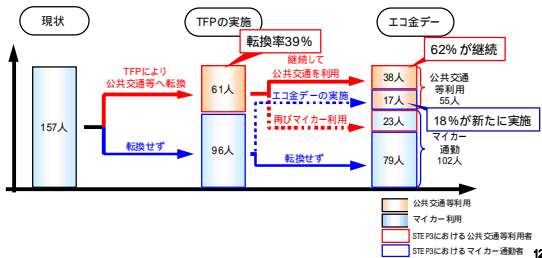


11

■ TFP実施後の動向

(エコ金デー実施日である金曜日の転換状況)

- TFPにおいて公共交通等へ転換した61人の内、38人(62%)が継続的にマイカー通勤を自粛
- エコ金デーに合わせたTFPの実施により、単独でのTFP実施時には転換しなかった96人の内、17人(18%)が公共交通等へ転換することによりマイカー通勤を自粛



12

■ TFPに対する評価

■ 取り組みに対する評価

- 転換者の9割、非転換者の73%が評価している

■ 「交通事故、環境問題等を軽減するためのマイカー利用の縮減、公共交通利用促進」に対する効果

- 転換者ほど効果を認識する傾向にある (転換者は6割、非転換者は3割)

■ 半分以上が取り組みによりマイカー通勤自粛に対する意識が高まっている

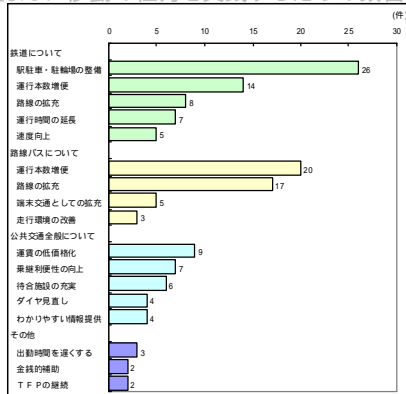
- (転換者は66%、非転換者でも4割以上)

■ 継続的な実施が難しい理由

- 公共交通のサービスおよび「業務上の理由」や「個人・家庭の事情」など車を利用しなければならないという理由が多い

13

■ 望ましい移動の仕方を実践するための改善点



14

■ TFPの実施による効果の試算

■ 通勤におけるクルマ利用変更前後のCO₂排出量の変化

■ 変更モニター1人あたり平均の変化量

モニター平均 4.68kg/日削減 → スギの木122本が1日に吸収するCO₂量に相当

■ 香川県内全マイカー通勤者が取り組んだとしたら… 約10.7万トン/年削減 → スギの木約768万本が1日に吸収するCO₂量に相当

■ 日本国内全マイカー通勤者が取り組んだとしたら… 約3,044万トン/年削減 → スギの木約21.7億本が1日に吸収するCO₂量に相当

日本国内の運輸部門のCO₂排出量の削減目標を達成するためにはマイカー通勤者の32.9%の転換で十分!

15

■ 通勤におけるクルマ利用変更前後の燃料消費量の変化

■ 変更モニター1人あたり平均の変化量

モニター平均
2.32リットル/日削減 → 1年間で約548リットル削減
=約7万円の節約

■ 香川県内全マイカー通勤者が取り組んだとしたら・・・

約53百万リットル削減/年 → ドラム缶約27万本に相当

■ 通勤におけるクルマ利用変更前後のカロリー消費量の変化

■ 変更モニター1人あたり平均の変化量

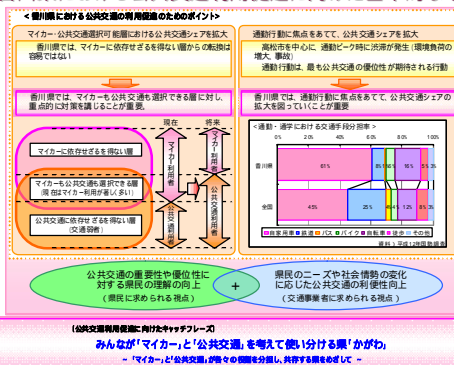
モニター平均
115.3kcal/日増加 → 1年間で約27,260kcal増加

約55時間のジョギング、さめきうどん約103杯分に相当

16

■ 公共交通利用促進プログラムの策定

■ 香川県における公共交通利用促進に向けた基本的な考え方



17

■ 公共交通利用促進方策の体系

■ 県民への公共交通の重要性や優位性に対する理解の浸透

エコ金デーの普及による自発的な転換の促進
事業所におけるマイカー通勤自粛に向けた取り組み
転入者に対する公共交通機関の情報提供
地域住民との連携
NPOとの活動連携
子供連れの意識啓発
戦略的な広報の実施

■ 県民のニーズや社会情勢の変化に応じた公共交通の利便性向上

鉄道・バスの運行サービス等の向上
利用しやすい運賃制度、運行ダイヤの設定
公共交通機関の情報提供
乗り継ぎ時における利便性の向上
魅力的でにぎわいのある環境づくり
鉄道・バスを利用したイベント等の実施
公共交通と他の交通手段との乗り継ぎ環境の整備

18

■ 公共交通利用促進に向けた各々の役割分担

■ 行政の責任と役割

行政は、県民の公共交通利用意識を高めるため、交通事業者や県民・事業所との連携を図り、各主体の行動を促す。

■ 交通事業者の責任と役割

交通事業者は、県民の足を担うという責任の下、今後も公共交通サービスの確保や向上を担う。

■ 事業所の責任と役割

事業所は、マイカー通勤を放置することは、業務活動への支障や従業員の事故等への懸念材料があるということを十分に認識し、主体的に従業員等の公共交通利用を促進させる。

■ 県民の責任と役割

県民は、過度なマイカー依存が今後も続けば、様々な問題が深刻化することを念頭に置き、目的に応じてマイカーと公共交通を使い分ける。

19

大分県

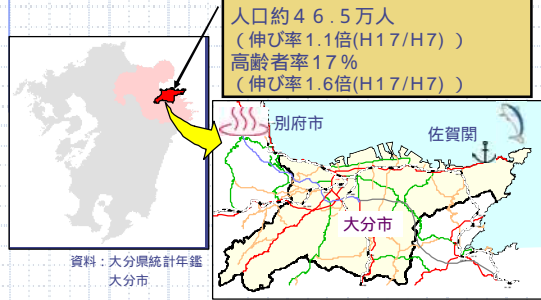
通勤交通マネジメントの推進による地球環境改善に関する調査（大分市）

国土交通省 九州運輸局
大分県 総合交通対策局

2006/3/27

1. 調査の背景

1.1 大分市について



1.2 大分市の交通の現状

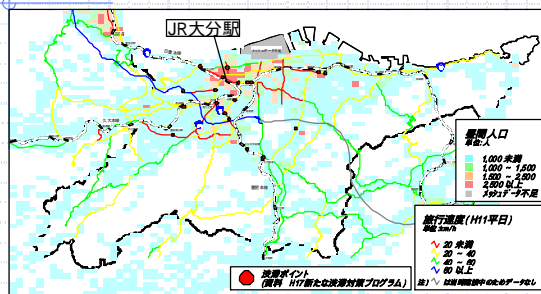
<道路網と鉄道網>

- JR大分駅は、日豊線、久大本線、豊肥線が集まる大分県の主要交通結節点
- 大分駅を中心に4車線以上の道路が整備されている



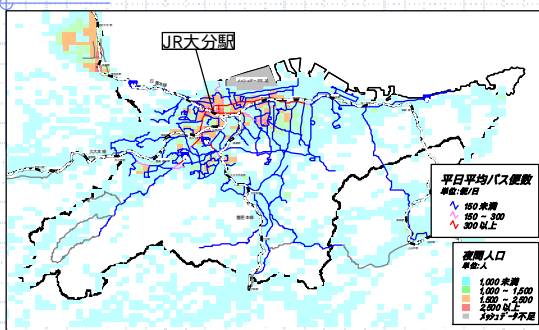
<道路交通状況>

- JR大分駅付近（大分市中心部付近）では渋滞が発生



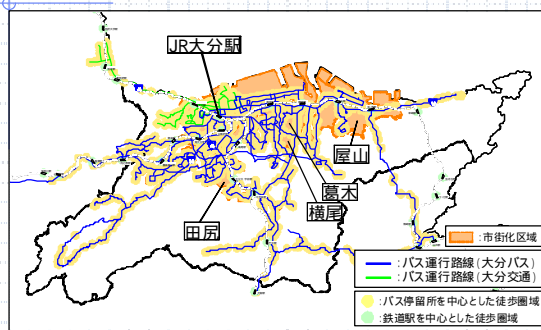
<バスの現状>

- JR大分駅周辺には、300便/日以上バスが運行している



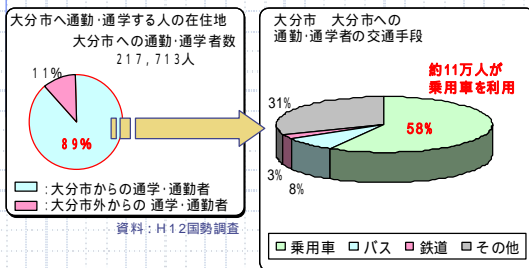
<バスの現状>

- 市街化区域の一部に交通空白地帯がある



1.3 通勤・通学の現状

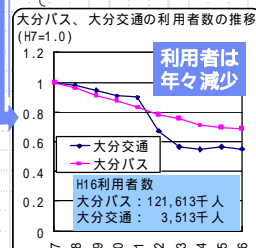
- 大分市の約9割が、大分市内からの通勤・通学者
- このうち、約6割にあたる11万人が乗用車を利用



1.4 バス事業者の現状

大分市のバス事業者：2社

- 大分バス
- 大分交通



整理回収機構（RCC）に経営再建を要請

私整理回収機構に経営再建を要請
大分バス（大分バス）は、現在、経営再建を要請している。RCCは、大分バス（大分バス）の経営再建を支援するために、整理回収機構（RCC）に経営再建を要請している。RCCは、大分バス（大分バス）の経営再建を支援するために、整理回収機構（RCC）に経営再建を要請している。RCCは、大分バス（大分バス）の経営再建を支援するために、整理回収機構（RCC）に経営再建を要請している。

出典：日本経済新聞

このままでは、現在の路線を維持することが困難！

2. 調査の目的・手順

2.1 目的

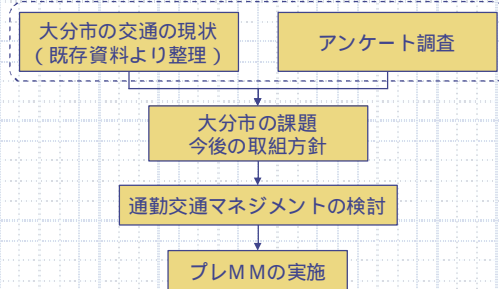
バス利用者、特に、企業と連携し、大分市を中心に、持続可能な通勤交通マネジメントの導入支援調査を行う

今年度は、持続可能な通勤交通マネジメントの本格実施に向けた準備を行う

2.2 調査の手順

- 今年度は、通勤交通マネジメント手法を検討し、プレMMを実施する

<現状把握>



3. アンケート調査の実施

3.1 調査の概要

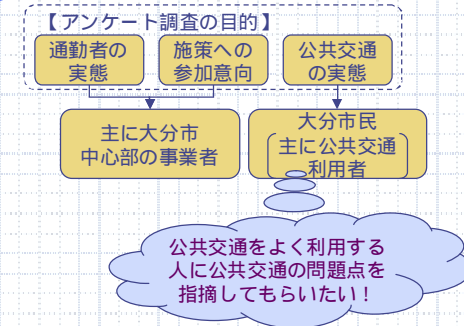
(1) 調査の目的

アンケート調査は、以下の内容を把握するために実施

- 市中心部へ通勤する通勤者の実態
- 大分市内の公共交通の実態
- 持続可能な通勤交通マネジメントの本格実施に備えた、事業所の通勤交通マネジメントへの参加意向

(2) 調査の対象

- 事業者と大分市民を対象とした調査を実施



(3) 調査の実施結果

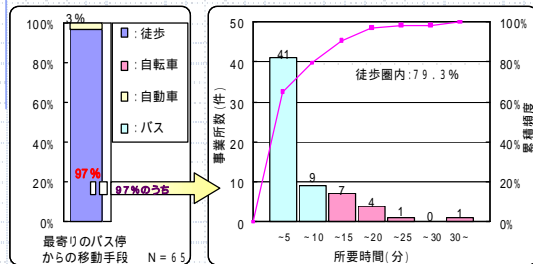
- 事業所アンケート、市民へのアンケートともに、約100票の回答を得た。

	事業所アンケート	市民へのアンケート
調査票配布方法	郵送 (一部は直接持参)	・バス車内、駅に配置 ・インターネット
実施時期	H17.12.5 ~ 12.22 (18日間)	H17.12.14 ~ H18.2.8(約2ヶ月)
配布枚数	145枚	-
回収枚数 (回収率)	96枚 (66%)	101票

3.2 大分市の通勤の実態

(1) 事業所周辺におけるバス停の立地状況

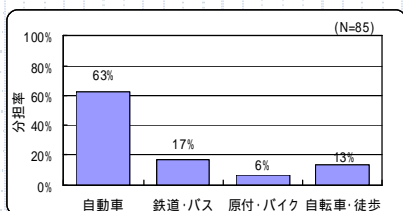
- 約8割の事業所は、徒歩圏内にバス停が立地



バス停から事業所まで10分以内を徒歩圏内とした

(2) 通勤時の主たる交通手段

- 従業員の約6割が自動車を利用している



(3) 事業所のマイカー通勤に対する意識

- 約8割の事業所は、「マイカー通勤を減らしたい」、「マイカー通勤を減らす試みを実施したい」と考える

意識の乖離

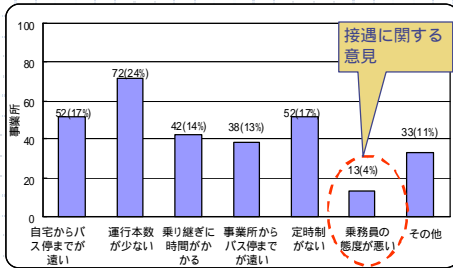
- 一方で、マイカー通勤に賛成する従業員は少ない

	71事業所 (約8割)		
マイカー通勤を減らしたいという意識	絶対、あり得ない (22(24%))	やや、あると思う (51(55%))	十分、あると思う (11(12%))
マイカー通勤を減らす試みを実施することが今後あるか	絶対、あり得ない (20(22%))	やや、あると思う (51(55%))	十分、あると思う (15(16%))
従業員はマイカー通勤抑制についてどのように感じているか	反対している (16(17%))	少し反対している (23(25%))	どちらとも言えない (42(46%))
			賛成している (8(9%))

3.3 大分市の公共交通事業者の実態

(1) バスに対する問題点

- ・運行本数の問題点の他に「乗務員の態度が悪い」など接遇に関する意見が挙げられた



4. 通勤交通マネジメントの検討

4.1 大分市の課題と今後の取組方針

< 課題 >

- ・渋滞の解消
- ・公共交通の利用促進
- ・公共交通サービス (特に接遇) の向上

< 取組方針 >

- ・通勤交通を対象としたモビリティ・マネジメント (MM) を実施する
- ・公共交通事業者のサービス改善 (特にバス事業者)

4.2 通勤交通マネジメントの実施手法の検討

- ・ワンショットTFPを実施する

	評価の条件			総合評価
	次年度本格的に実施	実施規模	啓発効果	
意識啓発資料の配布				
CODEイテを伴う意識啓発				
標準TFP				
簡易TFP				
ワンショットTFP				
CODEイテを伴うTFP				

4.3 プレMMの実施

(1) プレMM実施の目的

- ・本格的なMMの実施に向け、改善点を確認するために実施
- ・配布物の違いによる公共交通への転換率の違いの把握

(2) 実施方針

- ・配布資料の改善点を把握できるようにする
- ・配布物の組み合わせパターンを複数設定し、転換率の違いを把握できるようにする
- ・事後調査を実施し、対策効果を把握する

(3) プレテストを実施する事業所

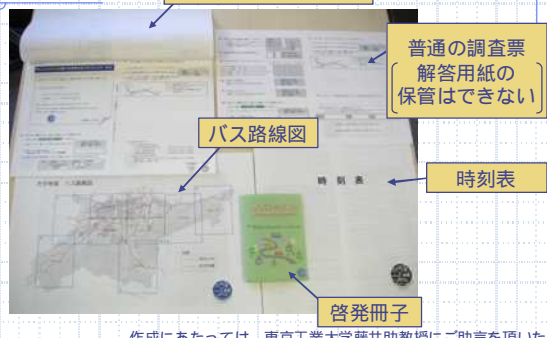
プレテストは、以下の事業所で行った

- ・大分県 (430名)
- ・大分運輸支局 (28名)
- ・大分河川国道事務所 (50名) 合計 508名

(4) 配布物および配布物の組み合わせパターン

	組み合わせパターン	組み合わせパターン		
		1	2	3
ワンショットTFP調査票	回答用紙にカーボン紙を付けたもの		-	-
	普通の解答用紙		-	-
	意識啓発資料		-	-
	時刻表 (バス、鉄道)		-	-
	バス路線図		-	-
配布人数 (人) 合計 508名		149	119	121

(5) 配布物



作成にあたっては、東京工業大学 藤井助教授にご助言を頂いた

カーボン紙付き調査票について (表面)



カーボン紙付き調査票について (中面)



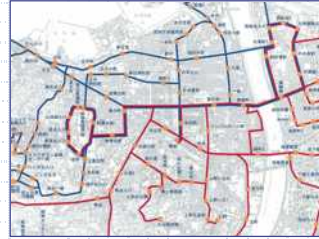
カーボン紙付き調査票について（裏面）

お願い文



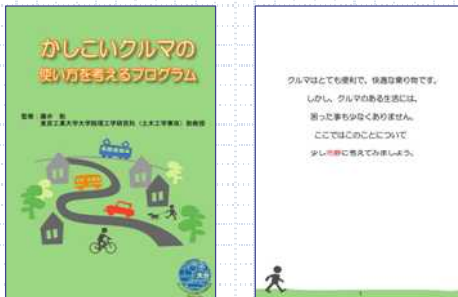
バス路線図、時刻表について

バス路線図、時刻表はダイヤ改正前であったため既存の資料を活用した。
バス路線図には路線と全てのバス停を整理した

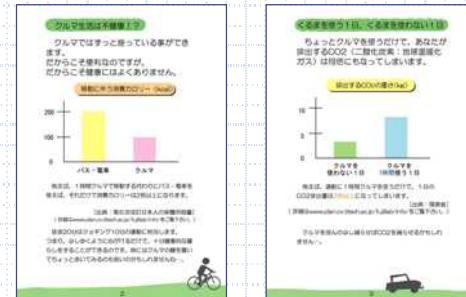


啓発冊子について

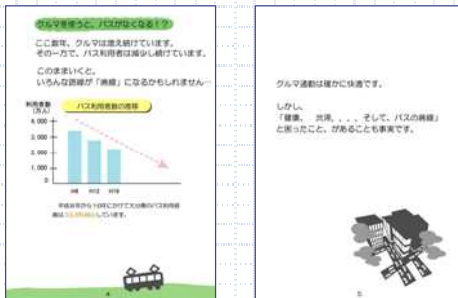
A 6版 8ページの構成とした



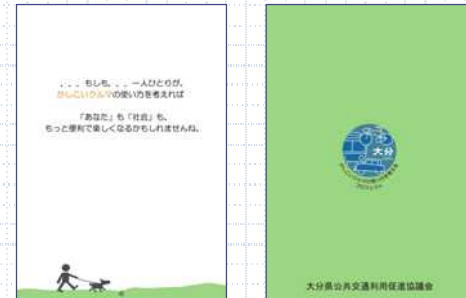
啓発冊子について



啓発冊子について



啓発冊子について



4.4 今後の予定
進捗状況

- 3月17日をもって、事後調査を終了した
- <現在の状況>
- 配布物の改善点について、意見を把握中
- 組み合わせパターン別に公共交通への転換効果を把握中

今後は・・・

改善点、効果を検証し、持続可能な通勤交通マネジメントの本格実施に向け準備を進めていく

準備の視点

- 事業者、行政等の協働体制づくり
- 事業者の垣根を越えたツールづくり

2 - 3 意見交換会の概要

意見交換会の議事要旨は以下のとおり。

伊豆原教授： 交通事業者が運行本数を増加させる等の施策によりサービス水準を向上させることは並大抵の努力では出来ない。すぐ行えるものとしては、運転手の教育などは容易であろう。公共交通機関利用に習慣を変えるのは難しいという意見があったが、交通事業者は公共交通機関の利用が減少することに対して危機感を持っているのか。モビリティ・マネジメント(以下、「MM」という。)だけでなく受け皿側の努力も大事である。



関西では企業トップに訴えかけているとのことだが、バスや公共交通が減少している(あるいは不便になりつつある)ことに対して、企業はどのように考えているのだろうか?私の感覚では、企業にとっては自動車の通勤手当の方が安くて、公共交通が不便になることに対する意識というのはいさほど感じていないのではないかと思う。

アンケート調査で聞き出した内容と企業側の本音のギャップもあると思う。MMは一つの手法であり、その他に交通事業者と企業をうまくタイアップする仕組みが必要であり、どう模索するかが重要であると思う。

ひとり一人の通勤行動というものは、それほどバリエーションがあるわけではなく、本人の努力にも限界があり、既に公共交通機関を利用している人はそこから先の貢献は困難であると思われる。よって、既に公共交通機関を利用している人の役割は、社会に対して、また仲間に対して浸透させるような努力を行う事が必要とされ、それらの仕組みをどうするかが先の課題であろうと思われる。

通勤方法の変更については「利便性」の視点だけで利用者に訴えかけても習慣を変えるインセンティブとはならない。自動車の利便性に勝つことは出来ないため、もっと「楽しんでいける」とか「寝ていける」とかそういうインセンティブをPRするなどして、強調することが必要と考える。

これらについて、関西の方では検討はされているのかお聞きしたい。

松場課長： 公共交通事業者の意識はどうかというご質問ですが、MMに限らず、サービス利便性向上に対してユーザーも交えて議論する仕組みが大事であると考えます。近畿では近年、鉄道については、首都圏と違って利用者が減少傾向にあり、事業者の問題意識は非常に高くなっており、そういう意味での施策に対する協力関係はある。



鉄道事業者とMMについて関西MM研究会の事業者版として連絡会議を開催した。MMの取組には基本的に地域や行政と交通事業者のコラボレーションが

必要であると考えており、サービス水準の向上だけでなく、沿線価値の向上を図るためにも施策を推進していくという事で鉄道事業者も積極的に関わろうとしている。

バス事業者については人的リソース少ないため、地域住民の一緒になって議論していく組織を作っていくことが必要であると思う。

村尾企画主任： 京都府では、MMを企業だけでなく、地域・学校・女性団体等多方面から実施している。

企業側の意識については、アンケート調査の中にあるように「駐車場確保にも限りがある」、公共交通機関がないと「優秀な人材が来てくれない」「訪問客にタクシー利用をお願いしないといけない」等のデメリットを感じているようである。



また、アンケートで取組に対して困難であるとしているのはあくまで総務部門の意見で、従業員は困難ではないと感じている事例もある。また京都の場合、企業経営者の意識としても京都議定書の話は常に念頭にあり、何かしたいと思っているが何をやったらいいかが分らないと感じているようであり、環境問題を前面に出して行うべきとの意識はある。

「本人の努力にも限界がある」は仰るとおりであり、継続させるためには企業が組織として支援する枠組みが付いてこないと定着しないため、引き続き企業への働きかけが必要。

交通事業者の取組としては、宇治のMMを通じ、バスにMMのロゴマークを付け、広報啓発活動に協力してくれたり、企業でも通勤方法を柔軟に見直したり、駐輪場を整備するなど、MMがきっかけになり、少しずつ交通環境が変わってきている。

宮田教授： 広島事例を見ると二酸化炭素の削減量などの効果の出方が非常に良く出ていると思う。例えばこれを金銭に換算して費用便益分析を可能なのか。

小池課長： 費用便益分析（金銭への換算）は行なうことは可能であると思う。人流部門では経済効果はどうなのかなど定量的に行なうのは有意義であるが、現在のところサンプル数が少ないことや地域特性をどう捉えるかが難いため、今後の検討課題と思われる。次の展開の検討に際しても、その様な視点で考えることが重要である。

バス事業者との取組についてご紹介するが、広島市では公共交通事業者が民営で9社ほどある。これらのバス事業者については互いに牽制しあいながら運行しており、地元商店街と連携して施策を行なおうとしても、足並みをそろえて検討できない状況にある。過去に広島県で運輸連合的な組織も考えたが実現しなかった経緯もあり、合理的な運行を検討することがタブー視とされ、市民の利便が阻害されていると感じる。今後は、広島のバス交通についてはこれらを地域の課題として取り組んで行きたい。

谷口講師： アンケート調査の効果計測及び指標をそれぞれの地域が独自に行なった場合、他地域との比較が困難となるため、国がイニシアチブを取って標準化・共通化すべきであると考え。2003年、2004年に亘ってイギリス交通省が莫大な費用を投じて調査しているが、自治体に任せてしまったため比較が出来ないこととなった。是非、国が率先して行なって頂きたい。

調査の説明の中で洗脳という言葉が使われていたが、洗脳は受け手側に実施側の目的を伝えていない場合であり、MMの場合は道徳的なものという表現が適当であると考えている。

MMにおいては、チラシなどのPRに十分な時間と労力、お金をかけるべきであると考えている。三重のP&Rチラシやエコ金デーのチラシを拝見したが、何をしたいのかが不明である。また、一般の方はP&Rを知らないため説明が必要であるし、時刻表を入れる、持って歩けるような構成にするなどの工夫することでMMの利用も変わってくるため、これらを留意して頂くと良いのではないかと感じる。



WEBのTFP調査は、紙の調査よりも脱落率が低いと言われていたが、参加を呼びかけた企業・従業員数、参加した企業・従業員数、回収率が何%かを総て掛けて把握するべきであり、MMの効果としては回収率(参加率)×CO2削減率なのでこの辺を留意すべきである。

皆さんが行なわれた実務的な取組について、イベントで公表していただきたい。6月か7月の土日にジャパニーズカンファレンスとして実務的な会議を実施予定としており、ぜひ発表して頂きたい。

松場課長 : 情報提供ツールとしての配布物を評価することも必要だと思われる。近畿でも参加者個人に対して情報提供ツールを作成して情報提供を行っている。各企業の条件にあわせた個別の情報提供ツールを配布し、企業にとって利用しやすいものとしている。TFPの評価とツールの評価を個別に行なうべきである。

村尾企画主任 : 宇治の事例では、大口の事業所については時刻表、乗り換え情報をそれぞれの事業所ごとにカスタマイズし、デザインに力を入れて情報提供ツールを作成し、広報活動を行っている。各事業所用のマップ、アンケート、啓発冊子をセットとして配布している。

内藤室長 : 分りやすいチラシの作成というのはご指摘の通りです。チラシの他、ラジオ、新聞等の色々な媒体を活用して積極的に広報を展開しており、引き続き住民の方に分りやすい広報をしていきたい。

武井副主幹 : 従前の県民マイカー自粛デー(毎月20日)を、毎週金曜日のエコ金デーという取組に変えて積極的に展開している。とりあえず周知を目的としたチラシとしている。登録は企業を通じて従業員に呼びかけを行い、登録カードを発行し商店街の特典を受けられるようにしている。

谷口講師 : エコ金デーの登録カードについては、配布の対象は企業だけなのか。

武井副主幹 : 賛同いただいた企業の従業員については企業を通じて行い、賛同いただけない企業の従業員については個人にも配布している。

小池課長 : 京都府の取り組まれている各団体との協働や低年齢者や学校教育におけるMMは、中国においても今後取り組んでいきたいと思うが、行政の施策目的を全面に出さず取り組んでいきたい。

伊豆原教授 : 自動車から公共交通へ転換した人へのインセンティブについて、最初から公共交通を使われている人へはどうするのかという問題がある。MMの取組目的に対し、個々人がどう社会に貢献したかの成果を公に広報することが必要である。今回の報告会のような活動をどう市民にフィードバックするかを検討して行きたい。

石川教授 : 自動車メーカーはMMに対してどのような意識を持っているか？また、MMを行うことに対する自動車メーカーへのダメージはどのようなものか。

谷口講師 : ホンダ、トヨタについては、今の自動車のあり方では問題があり、将来的に車はどうあるべきかを検討していく必要があると認識しており、概ねMMの活動に対しては好意的であると聞いている。

松場課長 : 近畿では1年前の別の調査で、自動車メーカーに参加してもらった。メーカーの顧客には、一般ユーザーと企業ユーザーがあり、一般ユーザーが過度な自動車利用を控えることにより、企業ユーザーの利便性が上がるとすれば、顧客サービスとして重要という意識があり、MMに対しては必ずしも批判的ではない。

小池課長 : マツダ、三菱については、メーカーとして「環境」を意識していく必要性を感じているが、「環境問題」への関心というよりは、ビジネスの範囲内で考えられている。自動車販売店にも参加を呼びかけているが、かしこい車の使い方することにより環境にやさしくなるという説明を以てご理解いただいている。今後は、行政としてどのようにMMの取組を発信し、ビジネスと絡めていくかを追求して行きたい。



野田教授 : 公共交通の利用については、利便性以外に駅やバス停までの安全、駅やバス停からの安全なども確保すべきである。ソフトだけではなく、ハード整備や警察との連携も重要な課題ではないか。

村尾企画主任 : 企業からも、とくに女性社員が会社から駅までの経路に外灯がないなどの理由で自動車を使わざるを得ないなどの声も聞いている。ハード整備については、すぐには実施できない状況にあるが、これらの意見を吸い上げて行政や交通事業者それぞれにお伝えしており、一度に改善は難しいが徐々に反映していきたい。

香川県の調査において試算しているCO₂の削減量の表記について、MMへの施策効果を示すときには、削減率に加え参加率や定着率も加味していく必要があるように感じる。

以上