

平成 22 年度 住民（駅周辺）MM実施結果

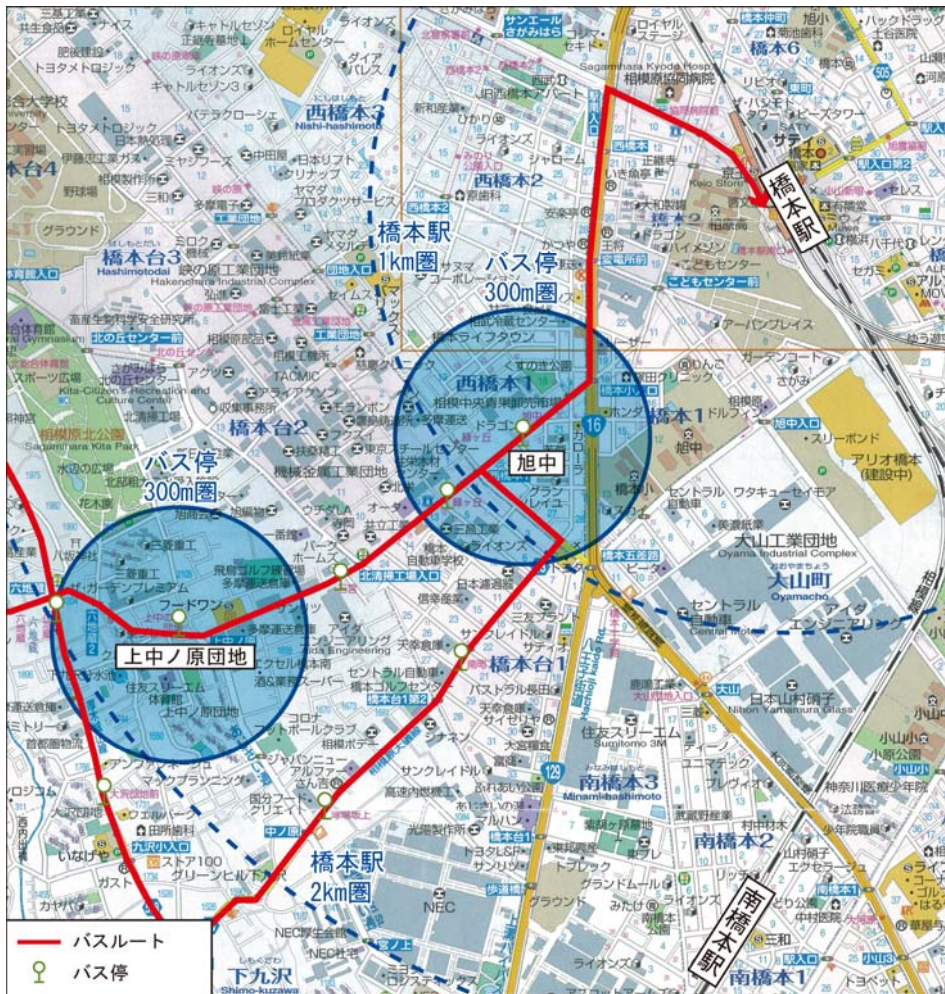
目 次

I. MM の概要	1
1. 対象地域	1
2. MMのスケジュールと配布・回収数	1
II. 現在の交通に関するニーズ	2
1. バスを利用してもらうために必要なこと	2
2. 現在の通勤で不便なこと【通勤】	3
3. 現在の移動手段で不便なこと【買い物等】	3
III. MMの結果.....	4
1. 通勤交通について.....	4
(1) 橋本駅南口へのふだんの通勤手段.....	4
(2) 橋本駅南口への雨などの悪天候時の通勤手段.....	5
(3) MMがクルマ利用を見直す「きっかけになった」人について	5
2. 平日の買い物などの交通について.....	8
(1) 橋本駅南口へのふだんの移動手段.....	8
(2) 橋本駅南口への雨などの悪天候時の移動手段.....	9
(3) MMがクルマ利用を見直す「きっかけになった」人について	9
3. 世帯のクルマ利用について	12
4. クルマ利用についての意識	14
参考：他地区との比較.....	15

I. MMの概要

1. 対象地域

橋本駅南口へのマイカー送迎率が高く、かつ、徒歩や自転車、バスでのアクセスが可能であり、バス停周辺に一定の人口集積が見られる地域として、①下九沢地域および②西橋本地域を選定する。



2. MMのスケジュールと配布・回収数

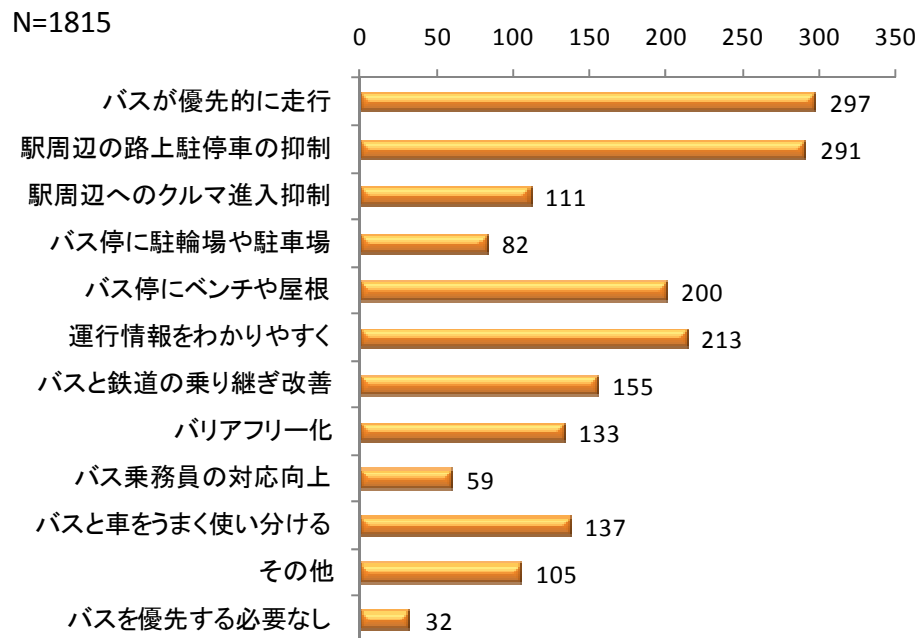
事後MMは、当初3月を予定していたが、3月11日に発生した東日本大震災による影響を考慮し5月に延期して実施した。

	実施日	配布・回収数
事前	配布：平成23年1月18日～1月21日 期限：平成23年1月31日	1752票配布 651票回収（回収率37.2%）
事後	配布：平成23年5月18日～1月21日 期限：平成23年5月30日	1752票配布 429票回収（回収率24.5%）

Ⅱ. 現在の交通に関するニーズ

1. バスを利用してもらうために必要なこと

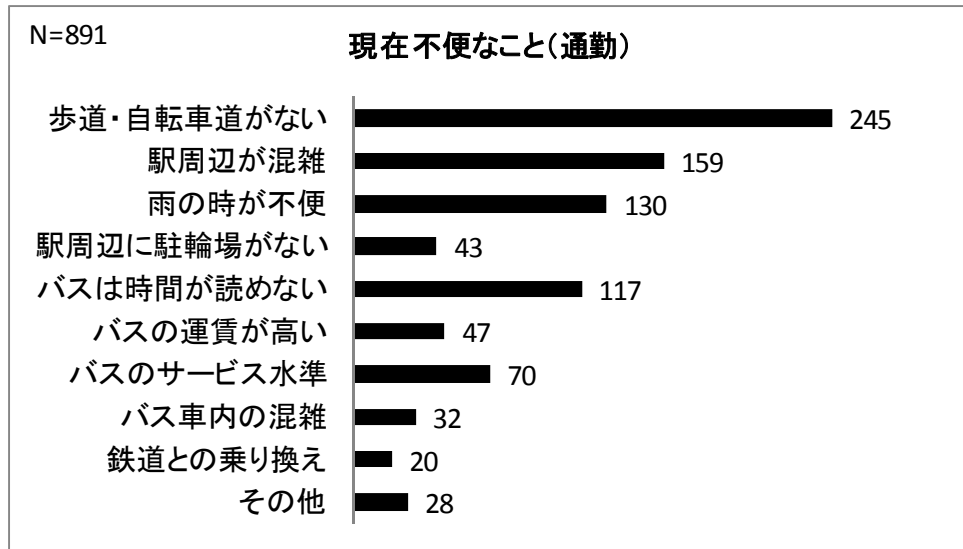
- ・「バスが優先的に走行できる」(297人)、「駅周辺の路上駐停車を抑制する」(291人)が必要だと考えている人が多い。
- ・このことは、バスの定時運行のための対策を重視しており、平成23年度に実施する交通社会実験メニューの1つである「路上駐停車対策実験」および「信号交差点における右折及び左折車両の規制実験」の必要性が高いことを裏付けている。



図表 1 バスを利用してもらうために必要なこと

2. 現在の通勤で不便なこと【通勤】

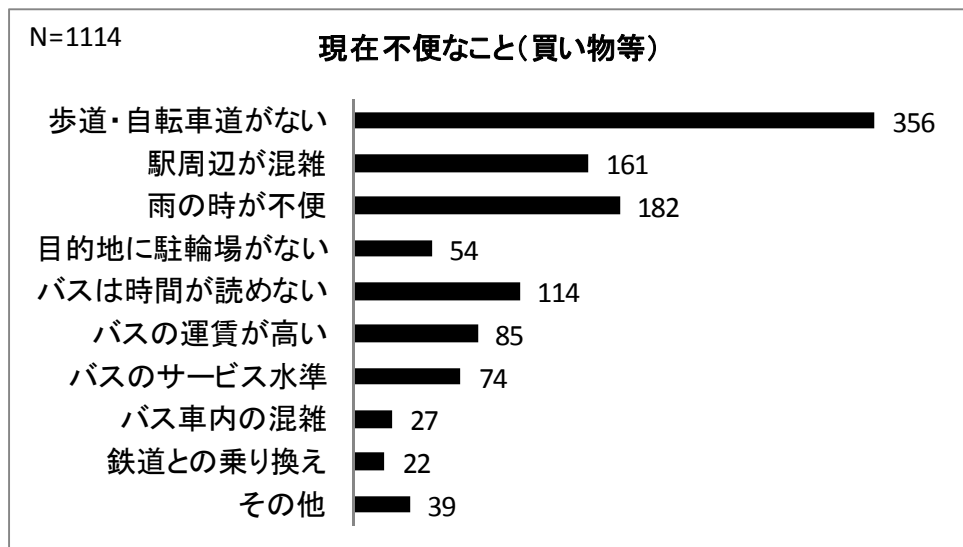
- ・「安全な歩行者・自転車道がない」が最も多く、社会実験メニューの1つである「自転車レーン設置実験」へのニーズが高いことが伺える。



図表 2 現在の移動手段で不便なこと

3. 現在の移動手段で不便なこと【買い物等】

- ・通勤と同様「安全な歩行者・自転車道がない」が最も多いことから、社会実験メニューの1つである「自転車レーン設置実験」は、通勤交通・買い物など私事交通の双方にとって必要性が高いことが伺える。



図表 3 現在の移動手段で不便なこと

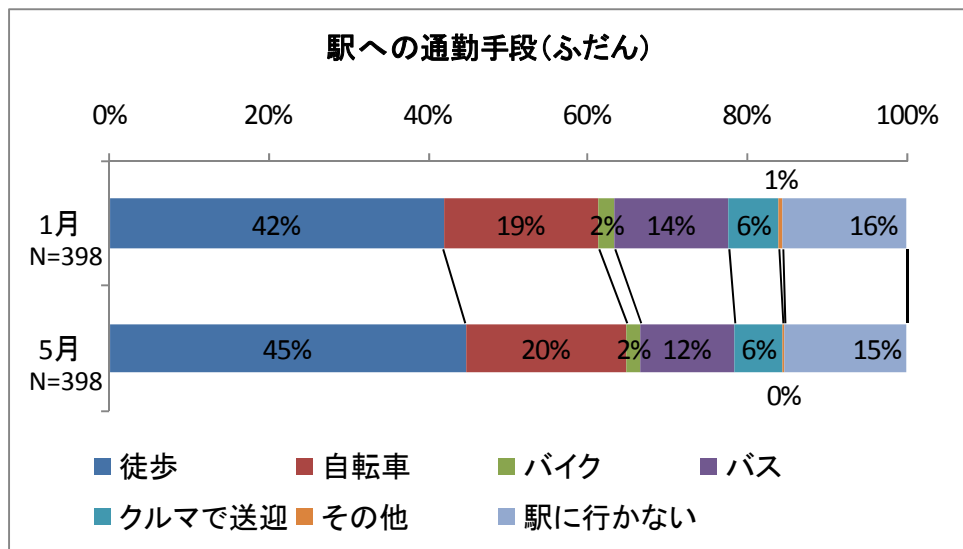
Ⅲ. MMの結果

1. 通勤交通について

- ・通勤交通は、基本的に毎日繰り返し行う生活サイクルの一部であり、その手段を変更することは簡単ではないことが調査結果からも伺える。
- ・ただし、1月のMMがクルマ利用を見直すきっかけに「なった」人は、「徒歩」と「自転車」の分担率が増加している。このことは、駅から比較的近い地域でMMを実施したためと考えられる。
- ・現在の通勤で不便なこととして「歩道・自転車道がない」「駅周辺が混雑している」などが指摘されている。こうした点を踏まえ、平成23年度の交通社会実験メニューを通じて施策の有効性を検証し、通勤交通の適正化につなげていきたい。

(1) 橋本駅南口へのふだんの通勤手段

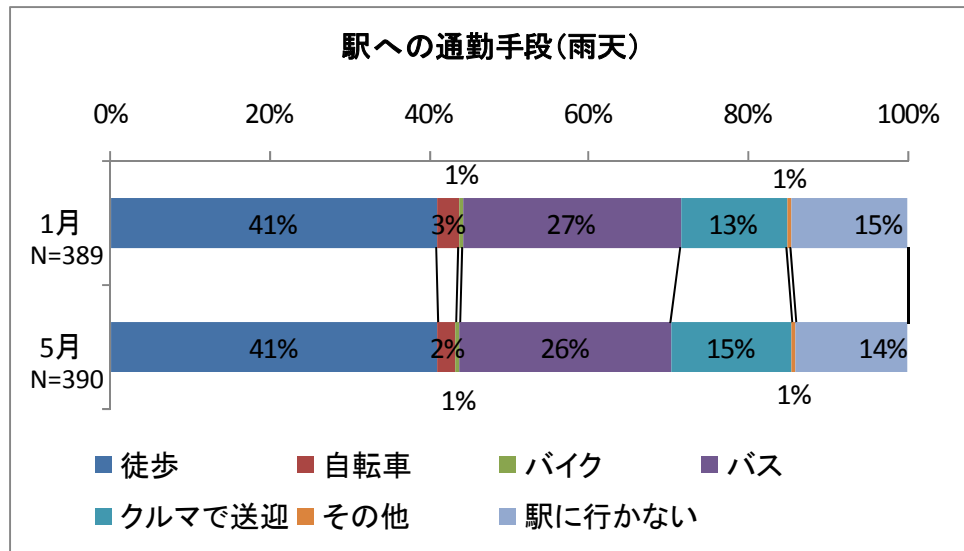
- ・大幅な分担率の変化はみられなかった。
- ・「徒歩」が3ポイント増加した。



図表4 橋本駅南口へのふだんの通勤手段

(2) 橋本駅南口への雨などの悪天候時の通勤手段

- ・「クルマで送迎」が2ポイント増加しているものの、全体的にはほとんど変化が見られなかった。
- ・ふだんに比べ雨天時の通勤手段は固定的であることが伺える。

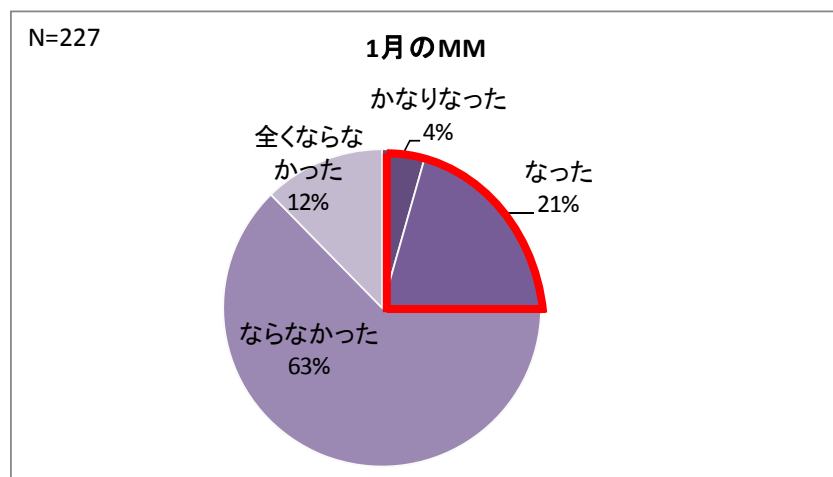


図表 5 橋本駅南口への雨などの悪天候時の通勤手段

(3) MMがクルマ利用を見直す「きっかけになった」人について

1月のMMがクルマ利用を見直すきっかけに「なった」人と「ならなかった」人に分け、その違いを見ることによりMMの効果を考察する。

- ・「かなりなった」と「なった」を合わせ25%が、1月のMMがクルマ利用を見直すきっかけになったと回答している。

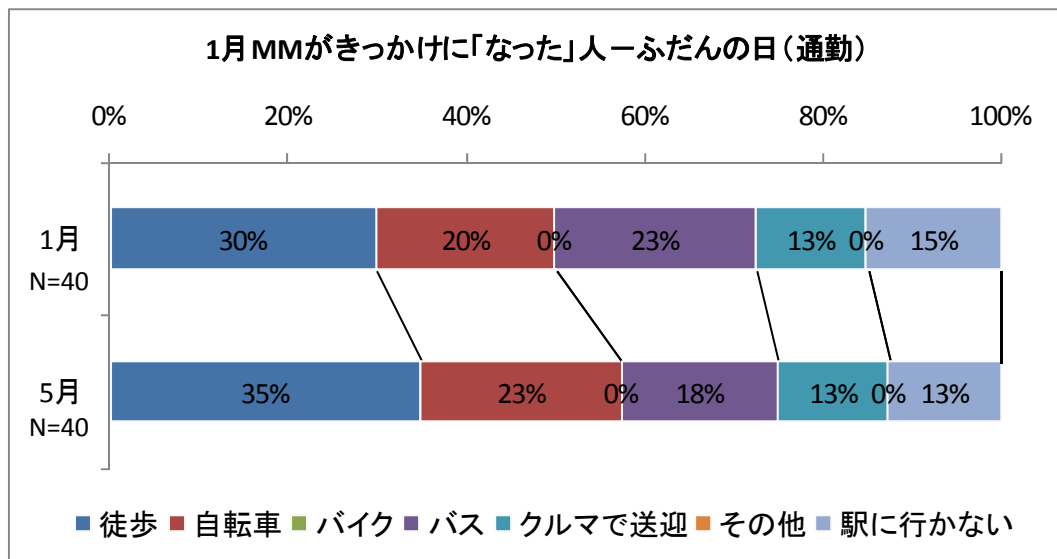
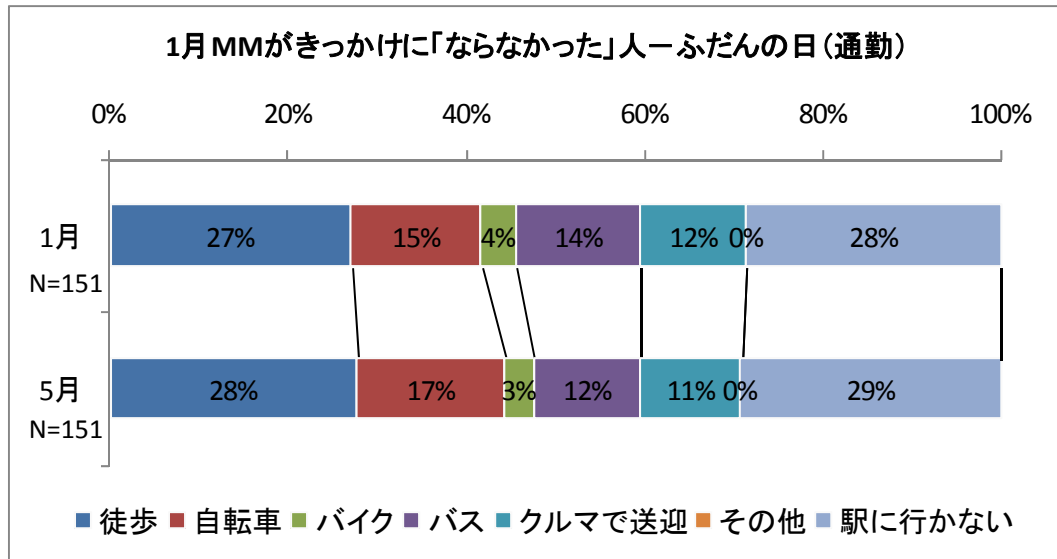


図表 6 クルマ利用を見直すきっかけ (1月のMM)

※「もともとクルマ利用ではない」人を除く

ふだんの日

きっかけに「ならなかった」人の通勤手段は、1月と5月であまり変化がないのに対し、きっかけに「なった」人は、「徒歩」と「自転車」の分担率が増加している。

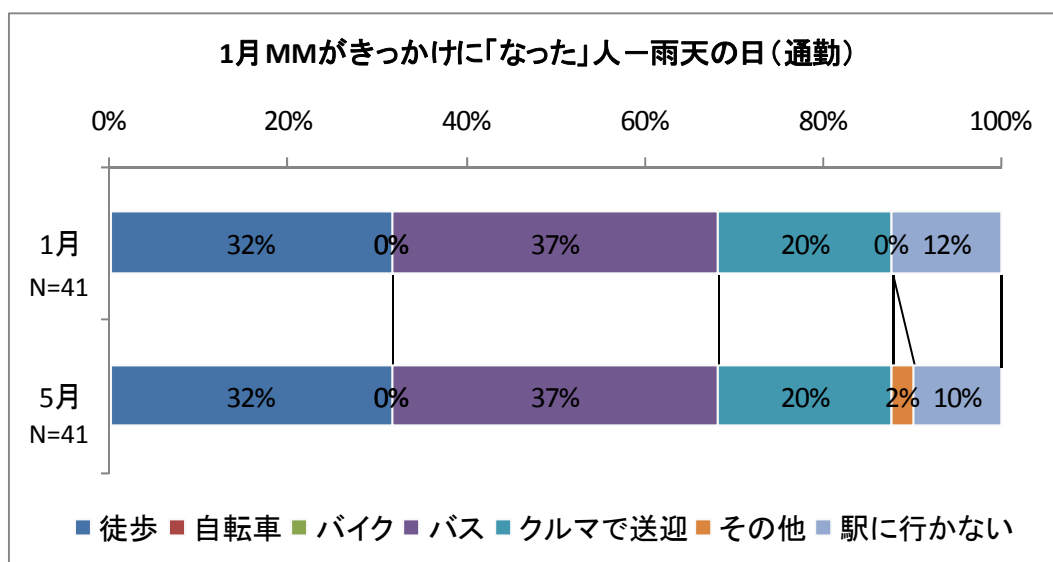
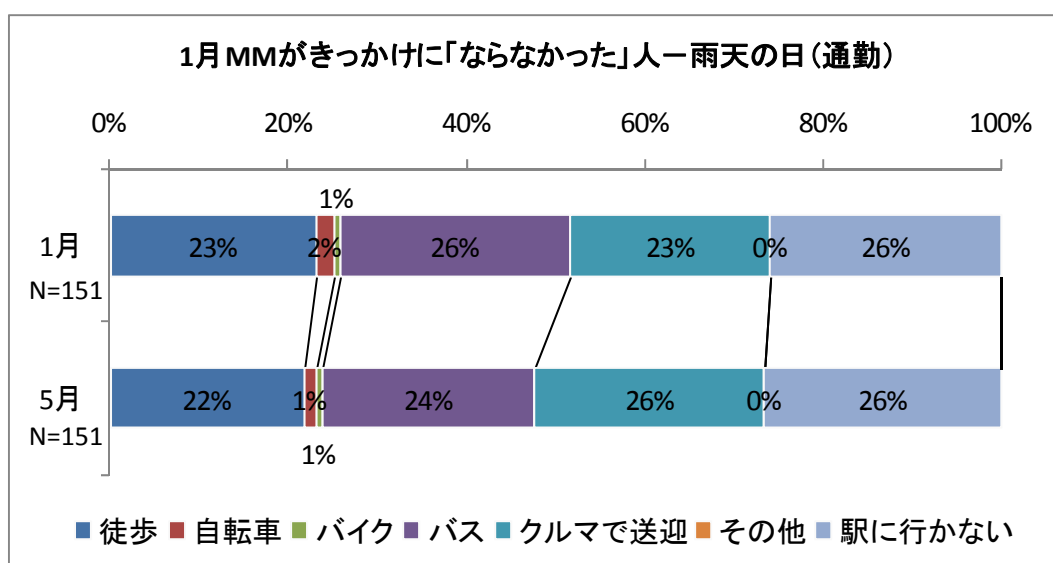


図表7 ふだんの日の橋本駅南口への通勤手段

雨天の日

もし1月にMMを実施していなければ、雨天時に「クルマで送迎」で駅に行く人が、今以上に増えていた可能性がある。

- ・きっかけに「なった」人の通勤手段は、1月と5月であまり変化がない
- ・一方、きっかけに「ならなかった」人は、「徒歩」と「自転車」が減少し「クルマで送迎」が増加している。



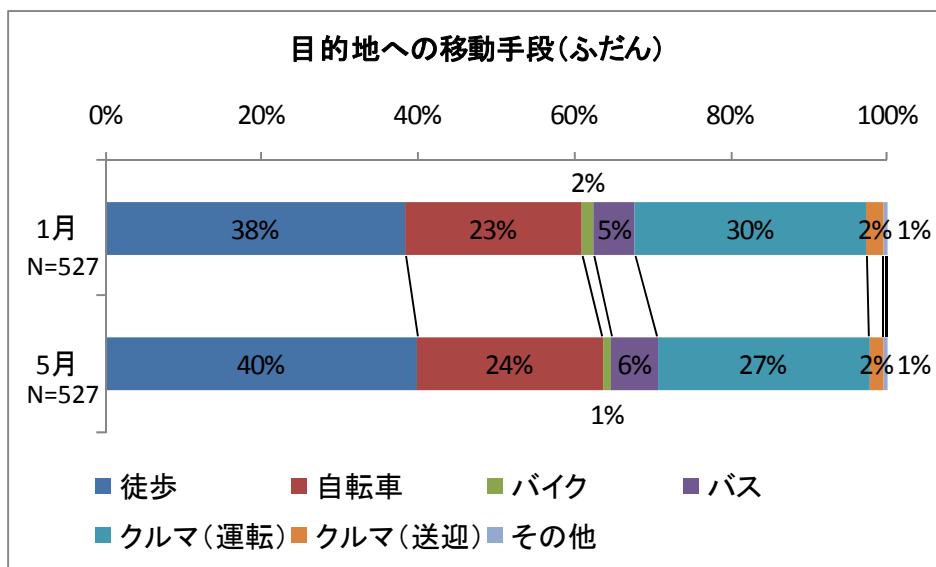
図表 8 雨天の日の橋本駅南口への通勤手段

2. 平日の買い物などの交通について

- ・買い物などの私事交通は、クルマ利用が減少し徒歩・自転車・バスの分担率が増加した。
- ・このことは雨天の日も同様の傾向を示しており、通勤交通以上にクルマ利用を見直す傾向が現れており、MM の効果が高いことが伺える。
- ・参考までに、1月のMMで実施した行動プラン票にきちんと記入した割合は、通勤交通が22%、買い物やなどの私事交通が45%であった。

(1) 橋本駅南口へのふだんの移動手段

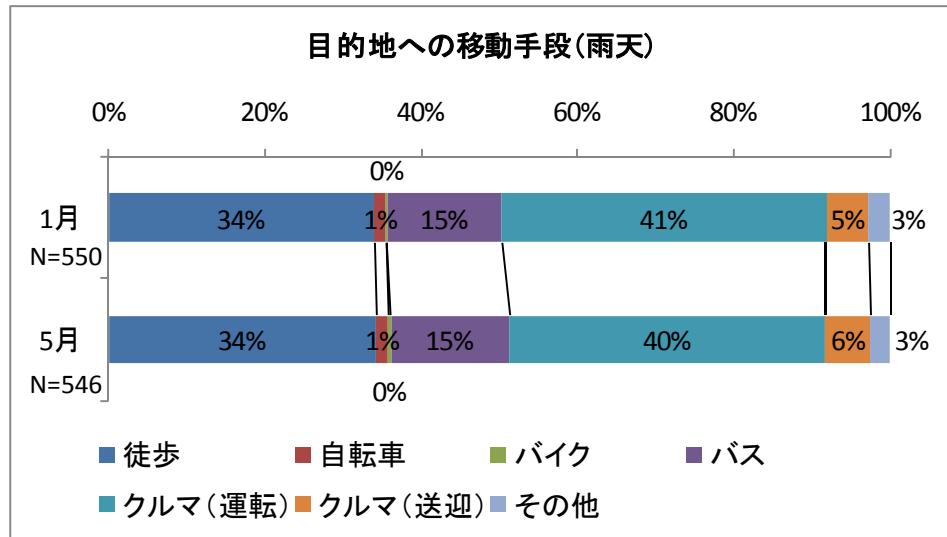
「徒歩」が2ポイント、「自転車」と「バス」が1ポイント増加し、「クルマ（運転）」が3ポイント減少した。



図表 9 橋本駅南口へのふだんの移動手段

(2) 橋本駅南口への雨などの悪天候時の移動手段

- ・ 全体的にはほとんど変化が見られなかった。
- ・ 通勤と同様、ふだんに比べ雨天時の移動手段は固定的であることが伺える。

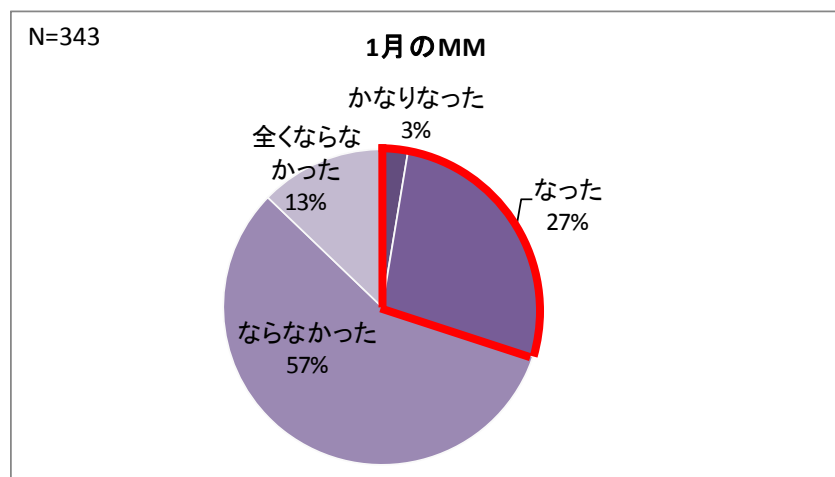


図表 10 橋本駅南口への雨などの悪天候時の移動手段

(3) MMがクルマ利用を見直す「きっかけになった」人について

1月のMMがクルマ利用を見直すきっかけに「なった」人と「ならなかった」人に分け、その違いを見ることによりMMの効果を考察する。

「かなりなった」と「なった」を合わせ 30%が、1月のMMがクルマ利用を見直すきっかけになったと回答している。



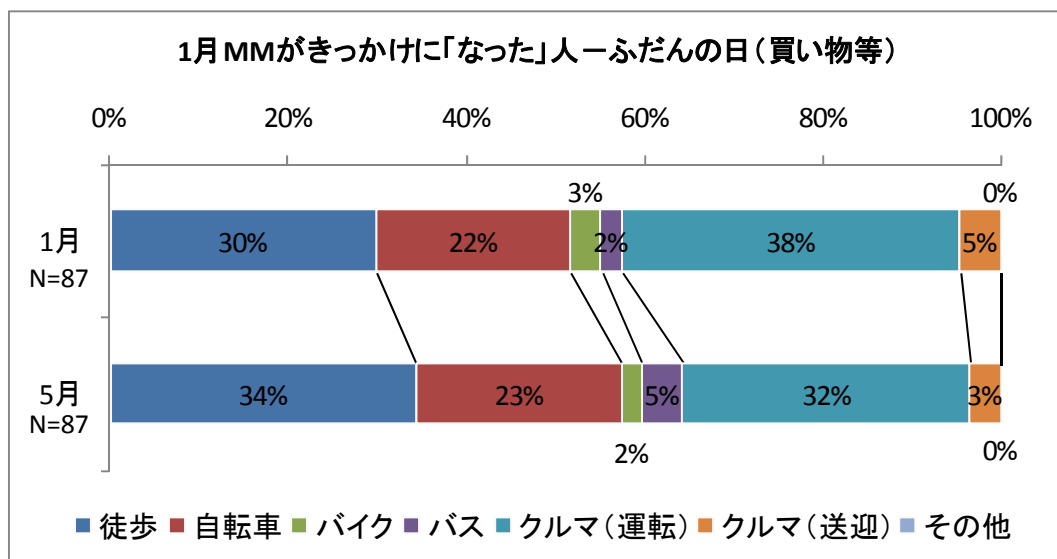
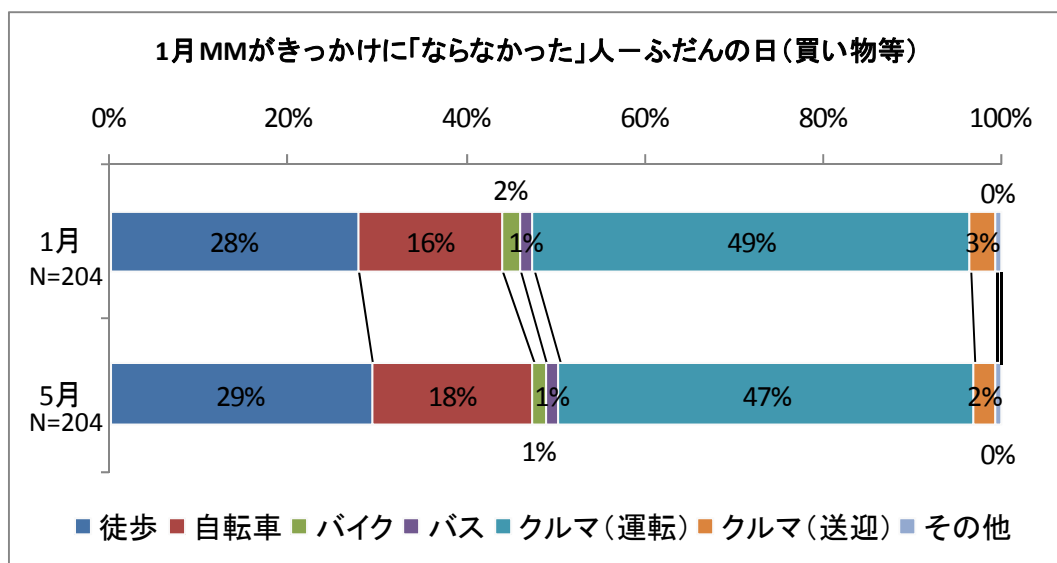
図表 11 クルマ利用を見直すきっかけ (1月のMM)

※「もともとクルマ利用ではない」人を除く

ふだんの日

1月のMMがクルマ利用を見直すきっかけに「ならなかった」人より「なった」人の方が、クルマから「徒歩や自転車」、「バス」への転換が見られた。

- ・きっかけに「ならなかった」人の移動手段は、1月と5月であまり変化がみられなかった。
- ・一方、きっかけに「なった」人は、「クルマ（運転）とクルマ（送迎）」が8ポイントも減少し、「徒歩と自転車」が5ポイント増加、「バス」が3ポイント増加した。

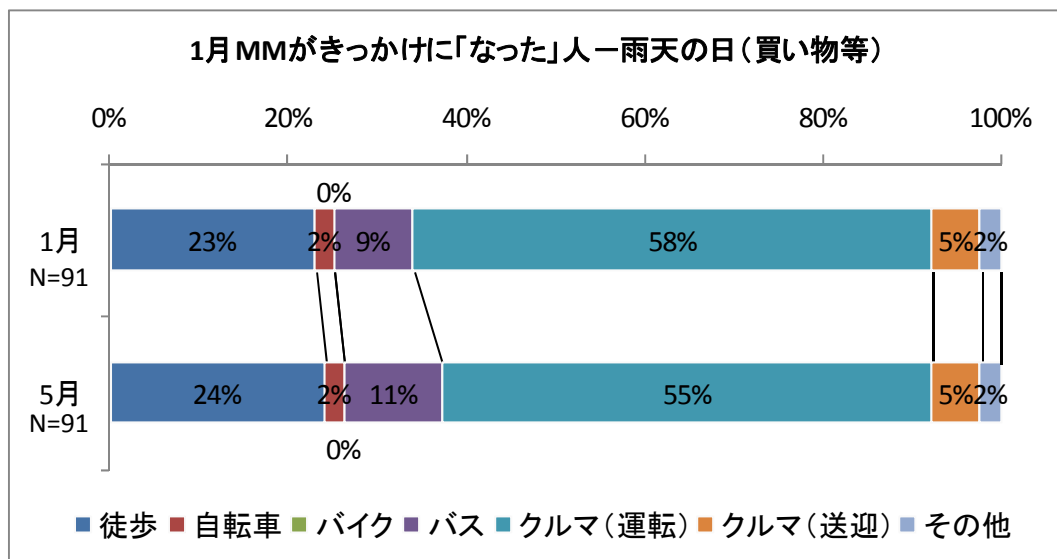
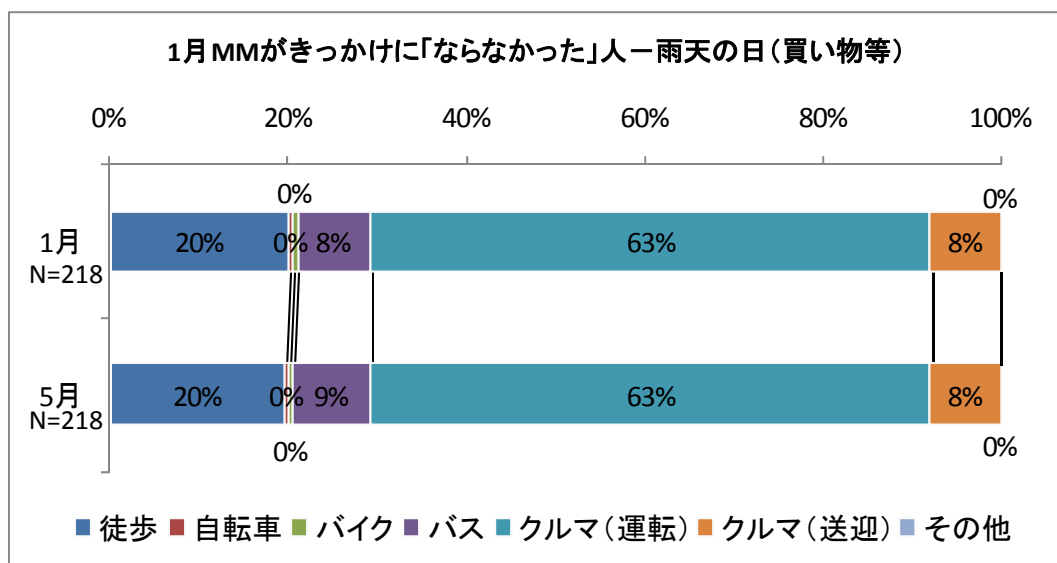


図表 12 ふだんの日（買い物等）の目的地への移動手段

雨天の日

買い物などの私事交通については、雨天時においてもできるだけクルマ利用を控える動きが広がっている。

- ・きっかけに「ならなかった」人の移動手段は、1月と5月でほとんど変化がない。
- ・一方、きっかけに「なった」人は、「クルマ（運転）」が3ポイント減少し、「徒歩」と「バス」の合計が3ポイント増加した。

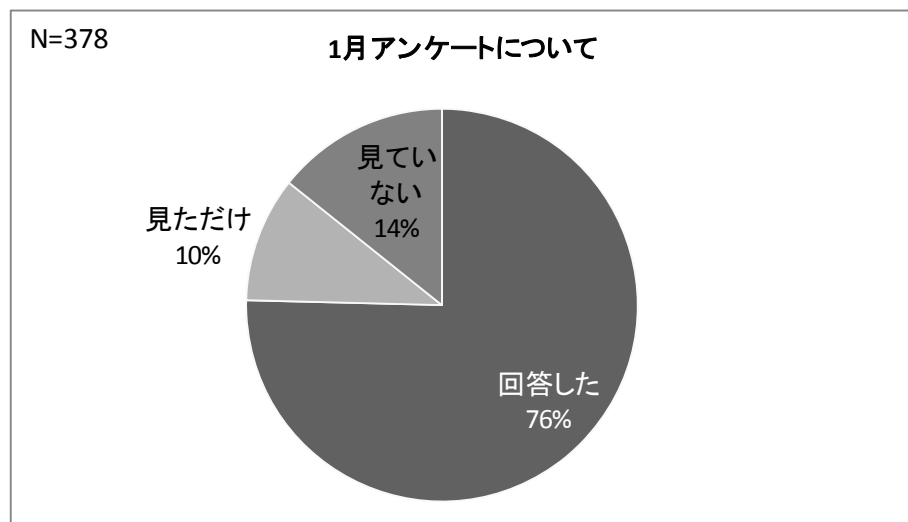


図表 13 雨天の日の買い物などの目的地への移動手段

3. 世帯のクルマ利用について

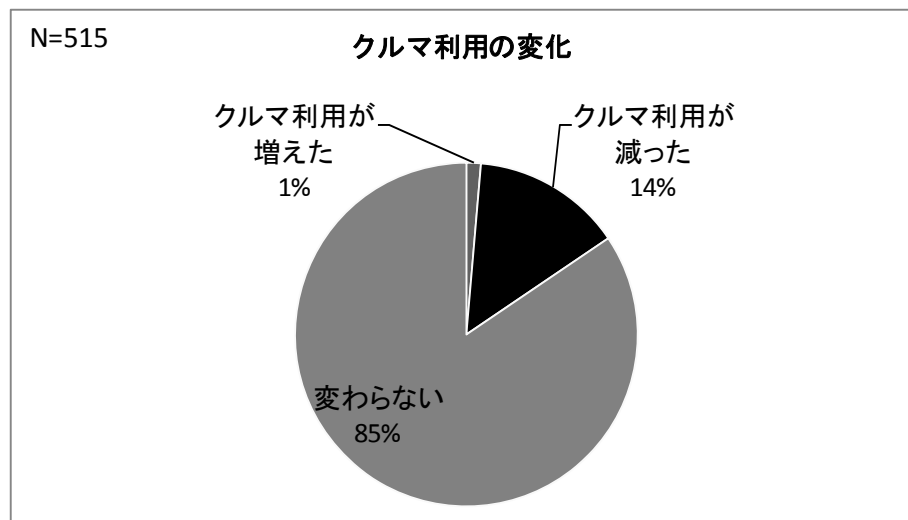
- ・MM が世帯のクルマ利用に与える影響をみると、事前 MM に「回答した人」と「見ただけ・見てない」では、その効果に違いがあることがわかった。
- ・クルマ利用を見直し、実践してもらうためには、行動プラン票をはじめとするアンケートに回答してもらうことが重要であることがわかった。

- ・1月に実施したMMについては、76%が「回答」している。
- ・「駅周辺マップなどは見たが、アンケートには回答しなかった」は10%、「見ていない」は14%である。



図表 14 1月MMの回答状況

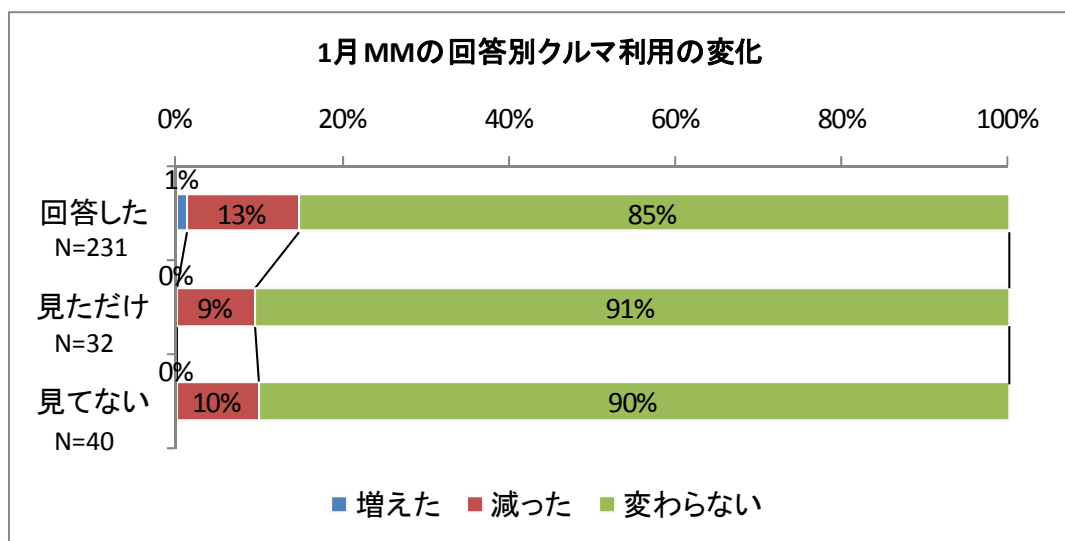
- ・1月時点と比べたクルマ利用の変化については、「クルマ利用が減った」は14%であり、「変わらない」85%、「クルマ利用が増えた」1%である。



図表 15 1月時点と比べたクルマ利用の変化

クルマ利用を見直し、控える行動を実践してもらうためには、行動プラン票をはじめとするアンケートに回答してもらうことが重要である。

- ・1月時点と比べて「クルマ利用が減った」に着目すると、1月のMMに「回答した」世帯は13%がクルマ利用が減ったのに対し、「見ただけ」は9%、「見てない」は10%にとどまっている。
- ・「見ただけ」と「見てない」ではクルマ利用の変化にほとんど差がない。

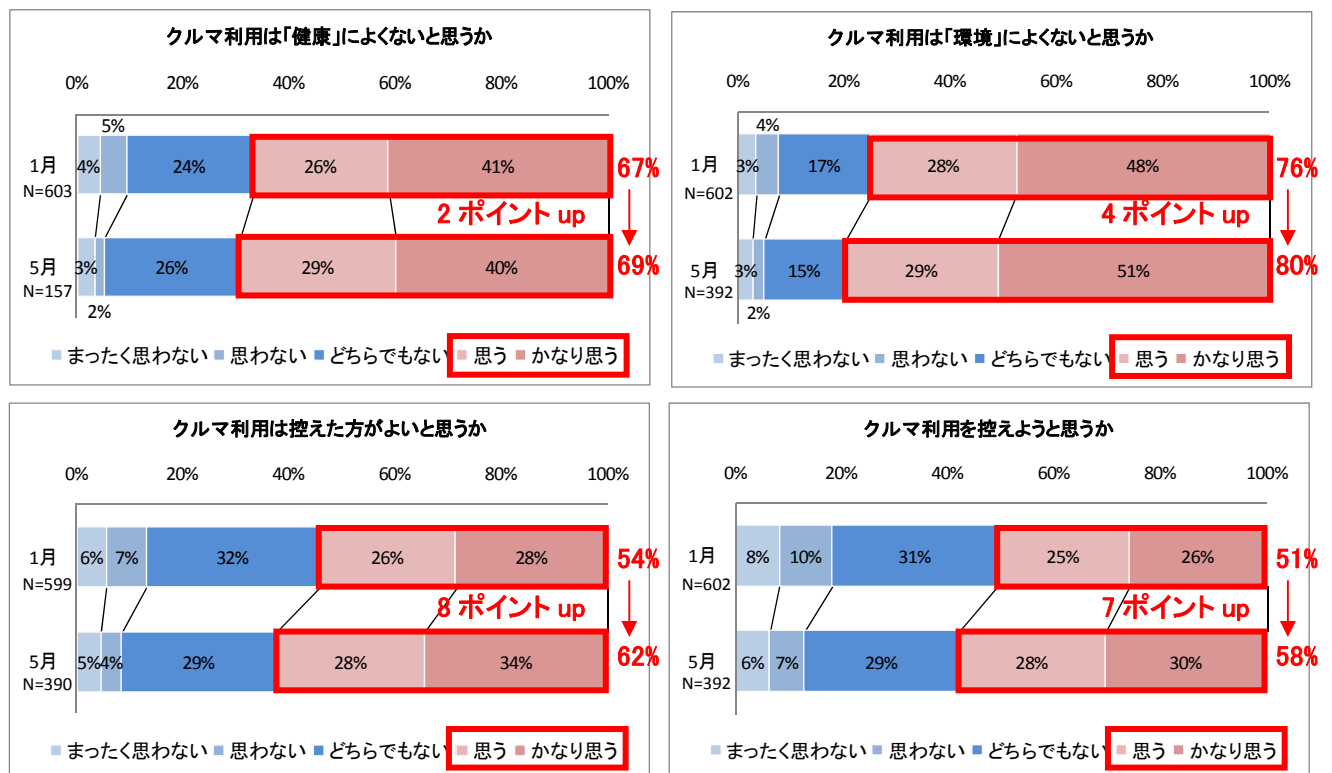


図表 16 1月MMの回答別クルマ利用の変化

4. クルマ利用についての意識

- ・クルマ利用の意識については、MM を通じて「健康や環境」「クルマ利用を控えること」への意識が高まった。
- ・これは事前 MM で配布した啓発冊子により、クルマ利用に関する各種データを知ってもらったことが影響しているのではと考えている。
- ・また、「クルマ利用を控えた方がよい」「控えようと思う」というクルマを控える意欲が高まったことも大きな成果である。

- ・「健康」「環境」「控えた方がよい」「控えようと思う」の4項目全てにおいて、1月時点より5月時点の方が「意識の高まり」が表れている。
- ・特に、「控えた方がよい」および「控えようと思う」というクルマを控える意欲の高まりが顕著であり、MMの効果が表れていると考えられる。

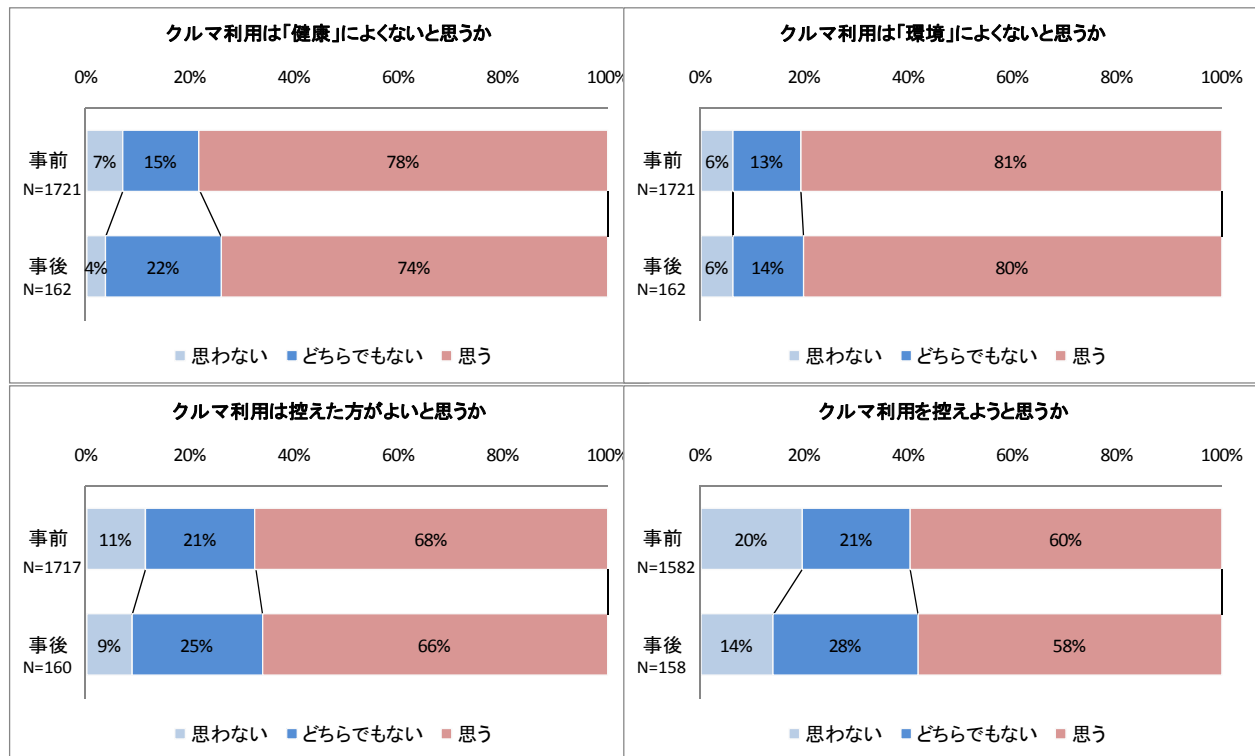


図表 17 クルマについての意識 (1月と5月の比較)

参考：他地区との比較

平成 21 年度 埼玉県 住民 MM

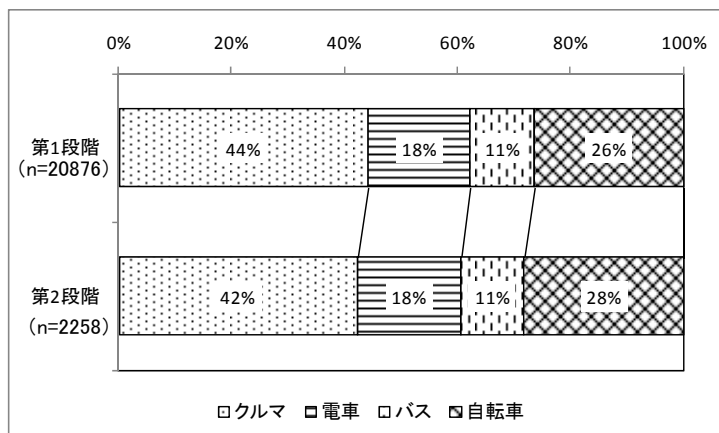
【クルマ利用に関する意識】



図表 18 クルマについての意識（平成 21 年度埼玉県）

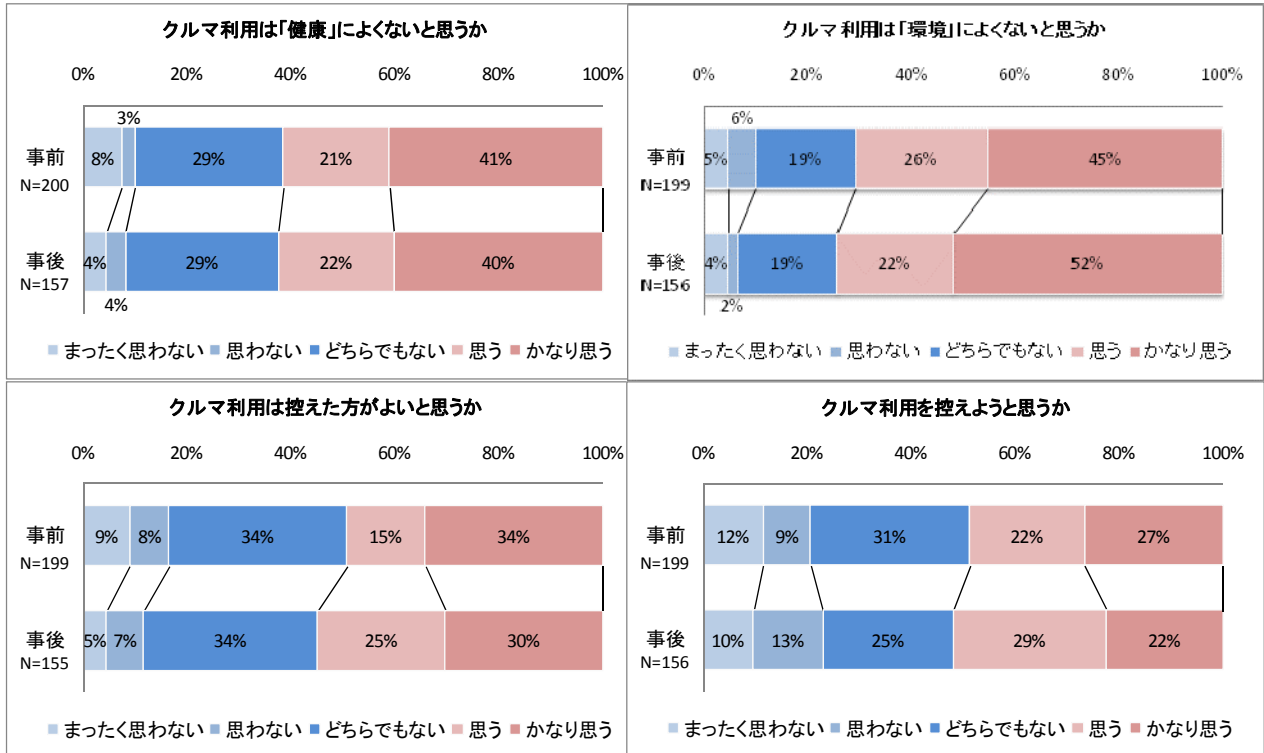
【手段分担率の変化】

事前調査後、クルマ利用が 44%から 42%へ 2 ポイント減り、自転車利用が 2 ポイント増えている。これは、クルマ利用を控え、本来バスに転換するであろう人が地域内交通の自転車に転換したと考えられる。



図表 19 手段分担率の変化（平成 21 年度埼玉県）

【クルマ利用に関する意識】



図表 20 クルマについての意識（平成 22 年度茨城県）