

自家用車通勤者の行動変容を促す動機に関する考察

(財) 豊田都市交通研究所 正会員 ○山崎 基浩
 豊田市都市整備部交通政策課 非会員 伊藤 貴子
 (株) 日建設計総合研究所 非会員 松岡 康弘
 名古屋産業大学 フェロー 伊豆原浩二

1. はじめに

地方都市が抱える交通問題の一つに、通勤交通手段として自家用車への過度な依存に起因する朝夕の道路交通渋滞があげられる。この対策として、旧来から道路整備や交差点改良といった社会基盤整備と併せて TDM 施策の展開が成されてきたが、近年、対象者とのコミュニケーションにより自発的な行動変容を促す Mobility Management (以下 MM) による取り組み事例が多々見られる。

MM は、道路渋滞の緩和という社会全体にもたらす直接的な効果のみならず、個人の公共的な良心に訴えかける環境保全効果や個人の効用として直接実感できる健康面での効果等を対象者に理解させることで、自発的かつ継続的な展開を図ろうというものである。これまでの取り組みでは、環境面での効果を主な動機付けとする事例が多く見られる¹⁾ 一方、歩行量の増加による健康増進を動機とした MM の詳細な分析もされている²⁾ が、この両者を比較し、動機付けのための効果的な情報提供のあり方を分析していくことが課題となっている。

そこで本稿では、平成 18 年度に愛知環状鉄道沿線 4 市において実施した通勤交通を対象とした MM の取り組みを事例として、対象者の意識から MM における効果的な動機付けのあり方を考察した。

2. Web-TFP システムによる事業所 MM

愛知環状鉄道沿線 4 市(岡崎, 瀬戸, 春日井, 豊田)では、自家用車通勤者を対象に Web 上のシステムを利用した簡易的な Travel Feedback Program (以下 Web-TFP) による MM の取り組みを平成 17 年度から実施している。「チャレンジ ECO 通勤」と称したこの取り組みは、初年度は 5 日間に限定した短期的な取り組みであった³⁾ が、平成 18 年度は、より

事業所の主体性を明確にし、定常的に一般公開している Web-TFP システムを事業所の意志で利用することを可能とした。また、同システムの利用事業所を募るために、12 月 4 日~8 日を「チャレンジ ECO 通勤強化週間」と位置づけ、商工会議所を通じて約 300 事業所に参加案内を行い、興味を示した事業所を対象としたセミナーを開催し、広報を行った。セミナー参加事業所は 43 事業所で、そのうち 37 事業所が Web-TFP システムへの登録を行った。図 1 にそのプロセスを示す。

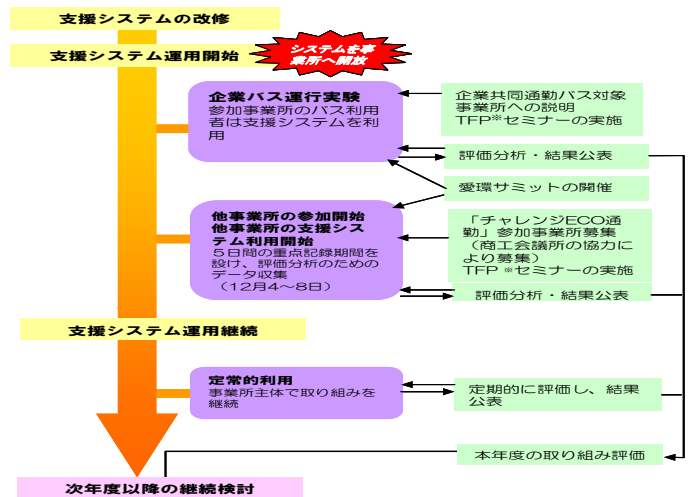


図 1 チャレンジ ECO 通勤の取り組み

強化週間における ECO 通勤(非自家用車通勤あるいは時差出勤, 相乗り)の実施状況は表 1 のとおりであった。

表 1 チャレンジ ECO 通勤強化週間の実施状況

日付	12月4日	12月5日	12月6日	12月7日	12月8日	合計
交通手段変更	244	272	276	256	220	1,268
時差出勤	167	169	160	167	152	815
相乗り	22	29	36	30	37	154
ECO通勤実施者 (①)	433	470	472	453	409	2,237
ECO通勤継続者 (②) (日々入力省略)	32	32	32	32	32	160
ECO通勤者合計 (①+②)	465	502	504	485	441	2,397
登録者数 (③)	1,256	1,256	1,256	1,256	1,256	6,280
ECO通勤実施率 (①+②) / ③ (%)	37.0	40.0	40.1	38.6	35.1	38.2

キーワード : TDM, Mobility Management

〒471-0026 愛知県豊田市若宮町 1-1 TEL 0565-31-7543 FAX 0565-31-9888

また、環境効果として算出した CO2 排出量の削減率は図 2 に示すように 5 日間平均で 26.3%、健康効果としての歩行数増加量は図 3 に示すように 1 日の平均歩行数が 1.38 倍に増加した。

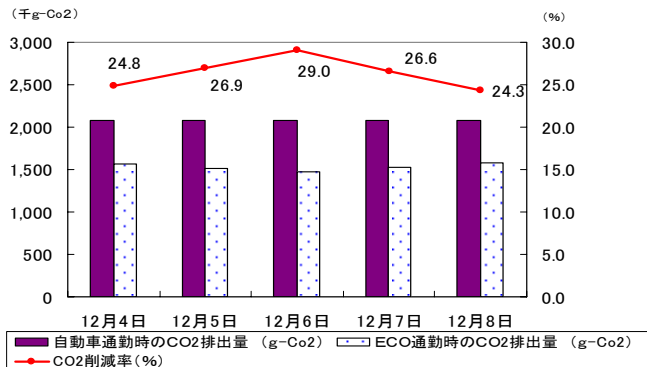


図 2 強化週間における CO2 排出量の削減

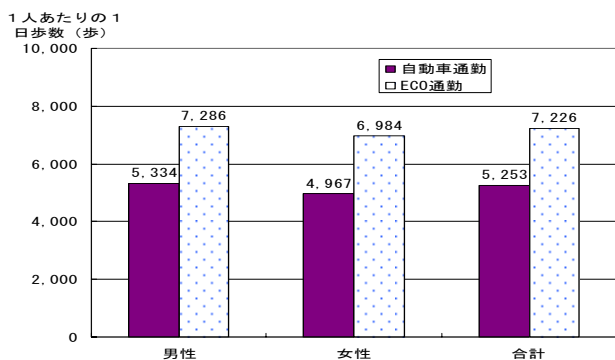


図 3 強化週間における歩行数の増加

3. ECO 通勤実施の動機に関する考察

Web-TFP システムへの登録時および強化週間終了時に実施した参加者個人へのアンケート調査結果から、ECO 通勤実施の動機について分析した。登録時のアンケート調査には 884 人、強化週間後のアンケート調査には 419 人が回答している。

まず、図 4 は登録時アンケート調査において「地球温暖化防止」、「省エネルギー」、「健康増進」のいずれの要因を意識して ECO 通勤に取り組むか、3 項目の順位を尋ねた結果である。その中で、これまでも ECO 通勤に取り組んできた参加者の回答を図 5 に示す。これより、新規の参加者を含めた全体では「地球温暖化防止」を重視しているのに対して、ECO 通勤継続者の回答は「健康」を重視する傾向にあることが覗える。さらに図 6 は、強化週間の取り組み前後における「環境」、「省エネルギー」、「健康」に対する関心度の変化であるが、「健康問題」において「非常に感心度合いが増加した」という回答が他より多い結果となった。

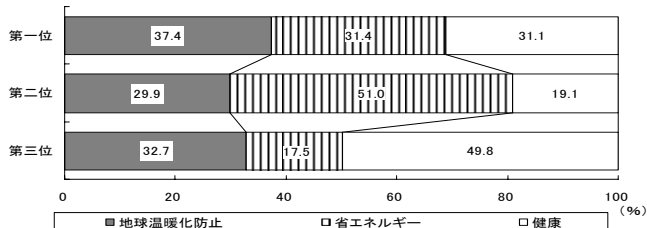


図 4 ECO 通勤取り組みにおいて重視する項目 (全体)

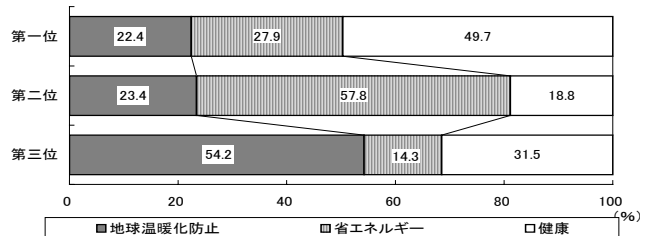


図 5 ECO 通勤取り組みにおいて重視する項目 (継続者)

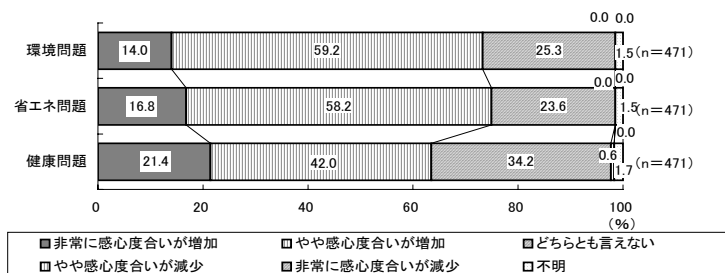


図 6 強化週間前後での意識変化

以上の調査結果から、新規に ECO 通勤を始める人は「環境」など公共的良心に起因する項目が意識の上で重視されているが、継続者は個人にとっての効用である「健康」をより強く意識する傾向にあることが推察される。

4. まとめ

本研究から、ECO 通勤実施の動機となる情報の与え方として、新規に取り組むためには環境面など公共に対する個人の良心に訴える情報が重要であり、さらに継続していくためには個人の効用を実感することが重要であると考えられた。さらに通勤者を対象とした MM の場合、事業所としての取り組み意識向上も重要であり、今後、事業所に対する調査を実施し、分析を進めていく予定である。

参考文献

- 鈴木春菜, 谷口綾子, 藤井聡: 国内 TFP 事例の態度・行動変容効果についてのメタ分析, 土木計画学研究・講演集 Vol.33, CD-Rom, 2006
- 谷口守, 松中亮治, 中井祥太: 健康増進のための歩行量実態調査とその行動群別特性分析への応用, 土木計画学研究・論文集 No.23, pp543-549, 2006
- 山崎基浩, 石川要一, 伊豆原浩二: 豊田市における TDM 施策の経緯と評価, 土木計画学研究・講演集 Vol.33, CD-Rom, 2006