

# 社会実験後のアンケート調査結果

---

# アンケート調査結果

# 【調査の概要】

## 個人アンケート調査

### < 調査概要 >

- ・ 目 的：参加特性と今後の参加意向や参加条件把握
- ・ 対 象 者：参加登録者1,927人
- ・ 回 収 数：1,235人（64.1%）
- ・ 実施期間：平成21年10月下旬～12月中旬

## 回答者の属性

実験日別・メニュー別参加者数

	実験日 (10/23)	実験日 (11/11)
ノーマイカー参加	582 (48.4%)	404 (33.6%)
時差出勤参加	399 (33.2%)	478 (39.7%)
参加者数計	981 (81.5%)	882 (73.3%)
不参加者数	222 (18.5%)	322 (26.7%)
集計対象	1,203 (100.0%)	1,204 (100.0%)
除外対象	32	31
計	1,235	1,235

注) ノーマイカー参加者数：普段よりノーマイカーの人を含む

注) 不参加者数

：該当する実験日にノーマイカー、時差出勤のいずれにも参加しなかった人

注) 除外数：多くの欄が未記入で集計より除外した人

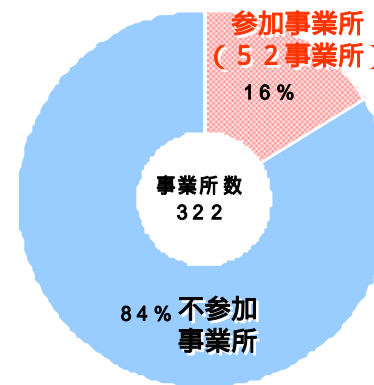
## 事業者アンケート調査

### < 調査概要 >

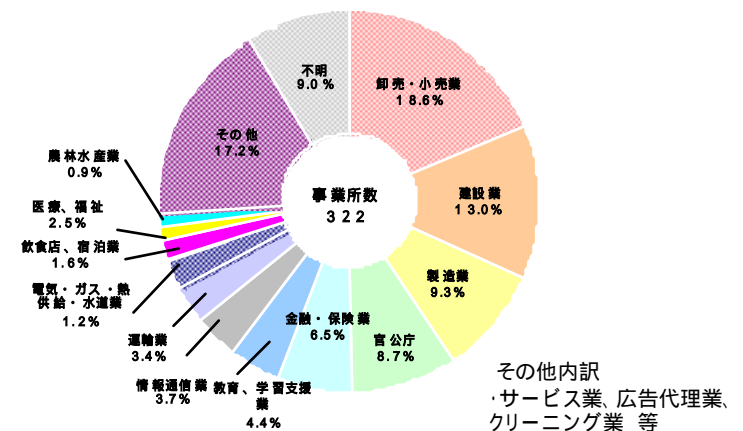
- ・ 目 的：今後の参加意向や参加条件把握
- ・ 対 象 者：参加登録のあった54事業所  
社会実験の案内リーフレットを送付した654事業所(中央地域)
- ・ 回 収 数：322事業所（45.5%）
- ・ 実施期間：平成21年11月下旬～12月中旬

## 回答事業者の属性

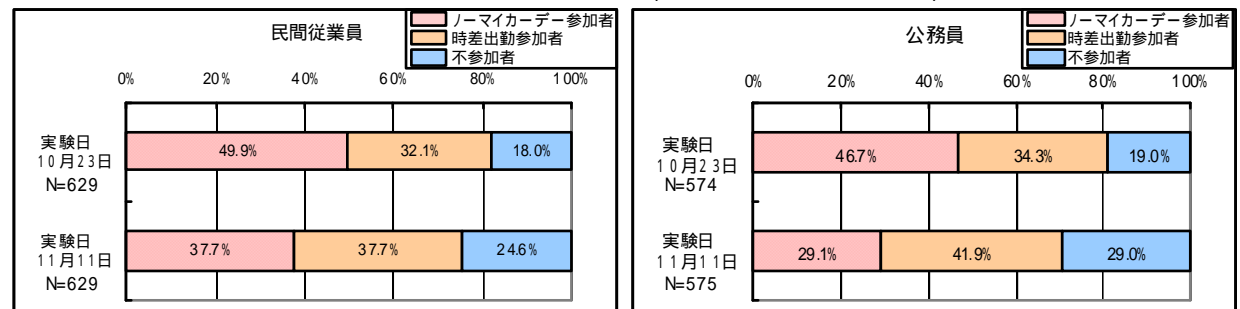
アンケート回収状況



業種別事業所数



民間・公務員別参加比率 (個人アンケート調査)



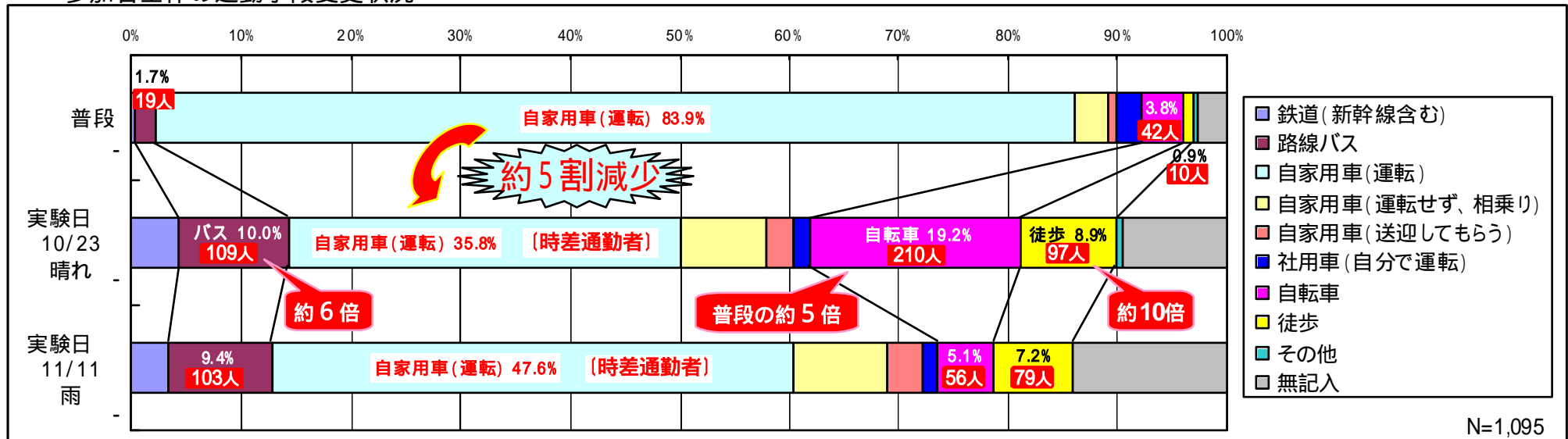
# 個人アンケートの結果

# 【参加者の意向】

## 通勤手段の変更状況

- ・実験日 自家用車利用が約5割減少し、自転車、徒歩、路線バスへ転換
- ・実験日 雨の影響もあり自転車や徒歩通勤者は1回目より減少したが、時差通勤参加者が増加した。メニューの組合せ効果あり

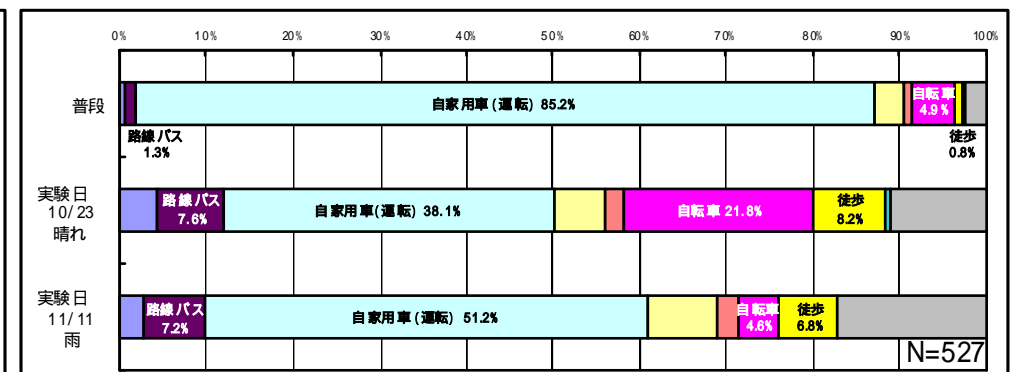
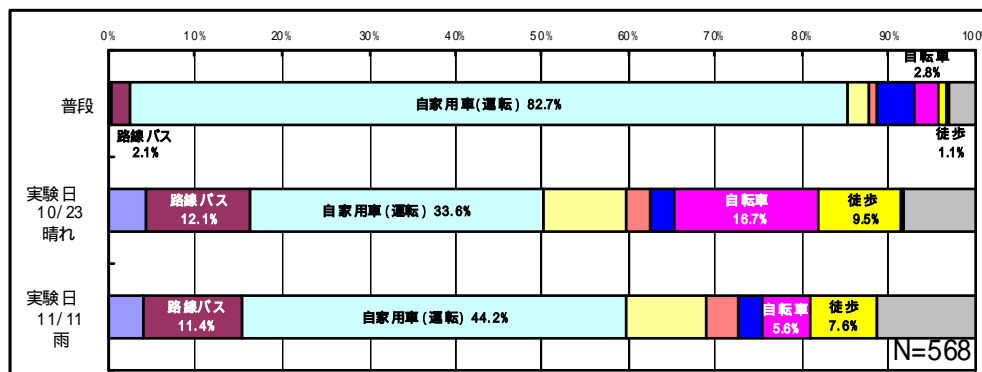
参加者全体の通勤手段変更状況



民間従業員の通勤手段変更状況

民間・公務員とも同じ傾向

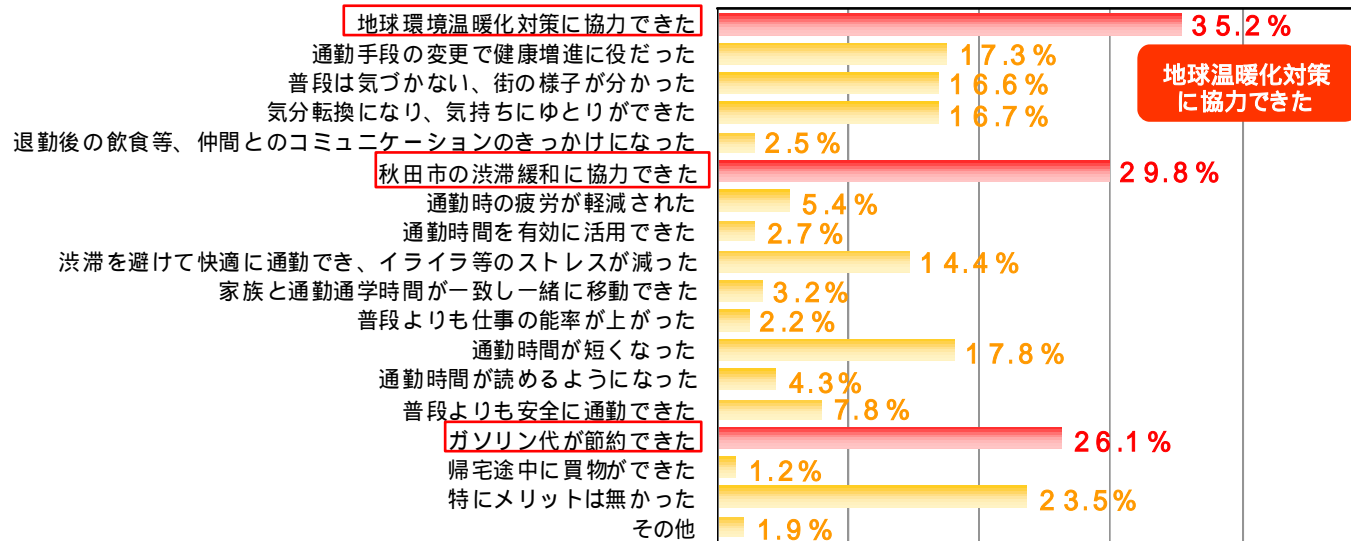
公務員の通勤手段変更状況



## 実験参加により感じた『メリット』

参加者全体の回答

N=1,005



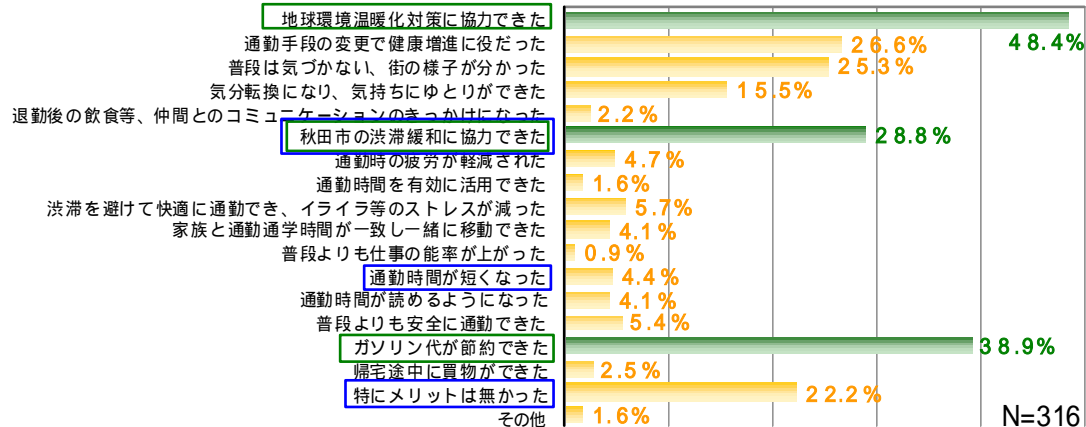
全体では、**地球温暖化対策**へ協力できたと感じている方が最も高い

時差通勤者は、**通勤時間が短縮**できた**渋滞緩和**へ協力できたと感じている方が多い

ノーマイカ通勤者は、全体と同じ傾向

ノーマイカーデー参加者の回答

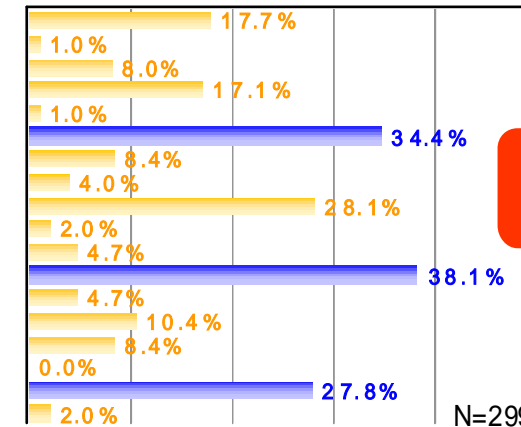
N=316



実験日 両日ノーマイカーデー参加の人

早起き時差出勤参加者の回答

N=299

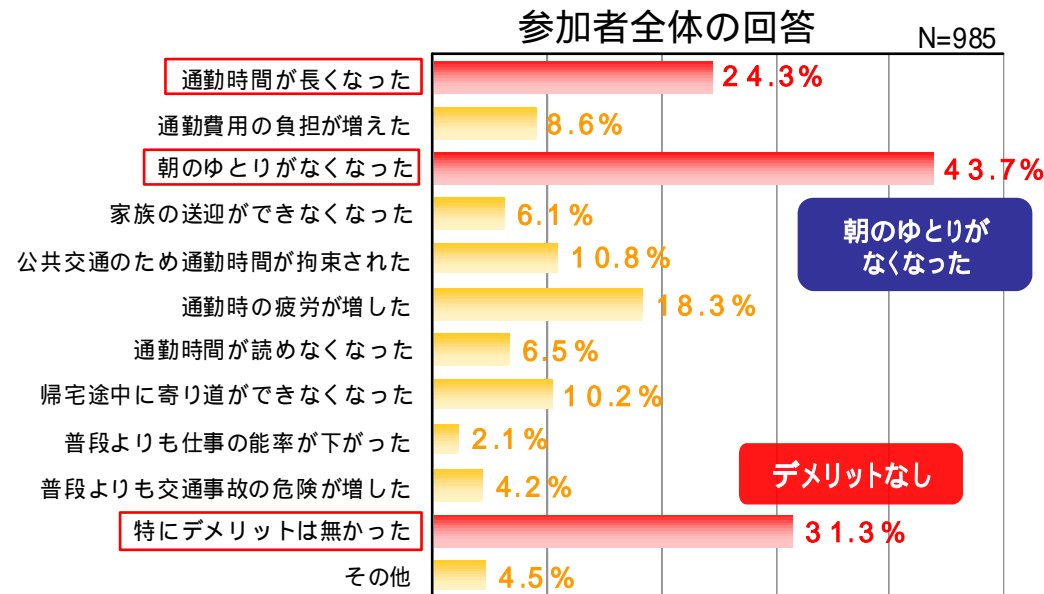


実験日 両日時差出勤参加の人

通勤時間の短縮と渋滞緩和へ協力

# 【参加者の意向】

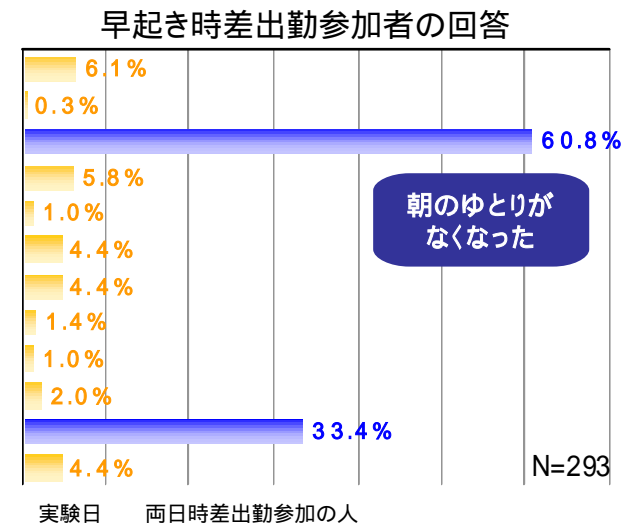
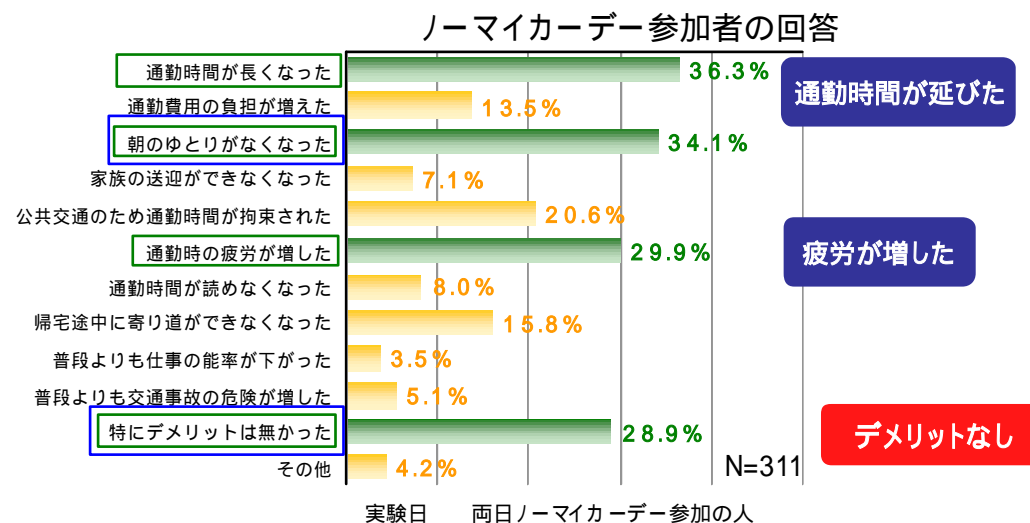
## 実験参加により感じた『デメリット』



全体では、朝のゆとりがなくなったと感じた方が最も高い。  
デメリットは無かったと感じた方も多い

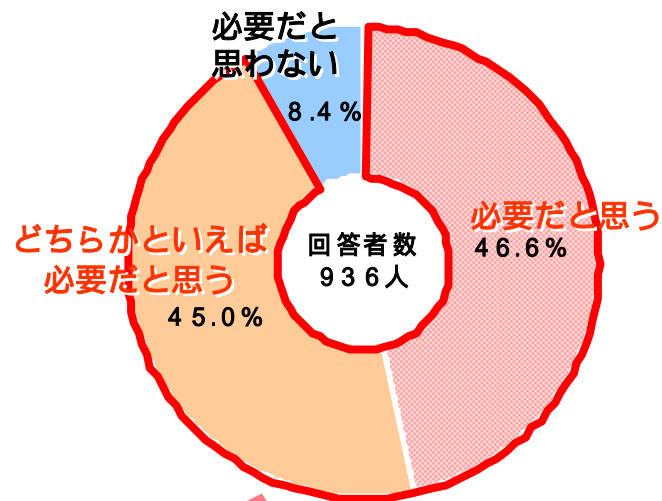
ノーマイカー通勤者は、疲労が増したと感じた方が多い

時差通勤者は、朝のゆとりがなくなったと感じた方が非常に多い。



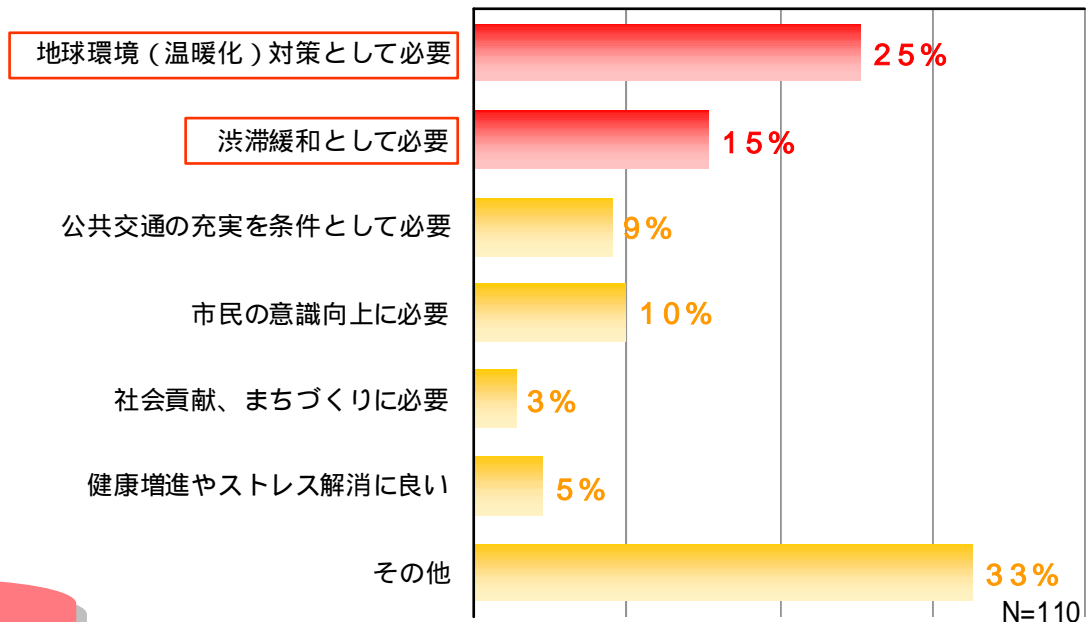
## 継続的実施の必要性

参加者全体の意向



「必要」、「どちらかといえば必要」  
全体の9割以上

継続的実施が必要だと思う理由(自由意見)



自由意見から継続実施必要性の理由を抽出

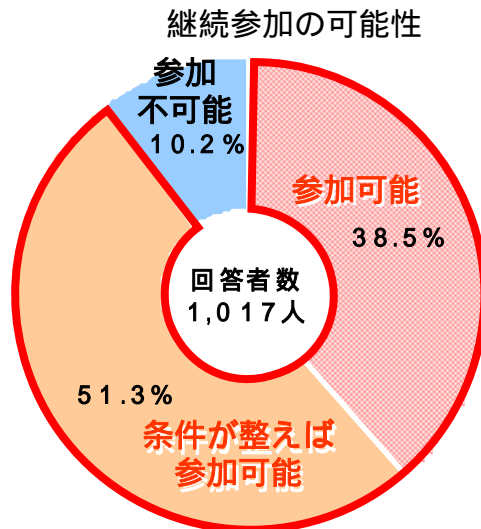
### その他意見の代表例

視野を広げられそう  
何もしないより、行動した方がいい  
市民一人一人の意見に応じて政策を立案する事は、市政のあるべき姿だと思う  
これらの対策については、市民と行政が一緒に取り組む必要がある。

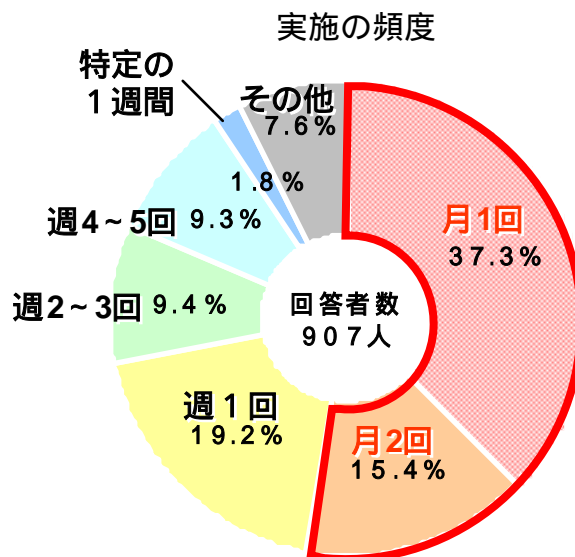


# 【参加者の意向】

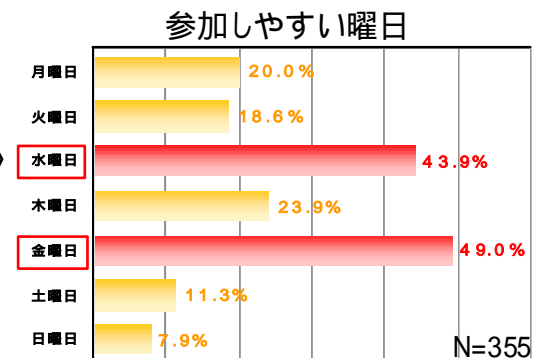
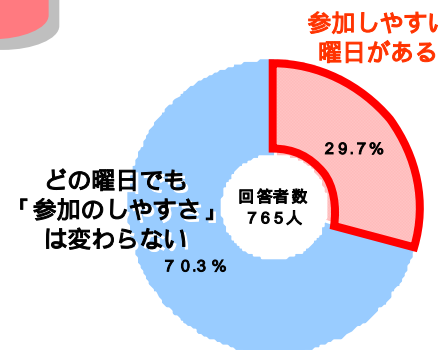
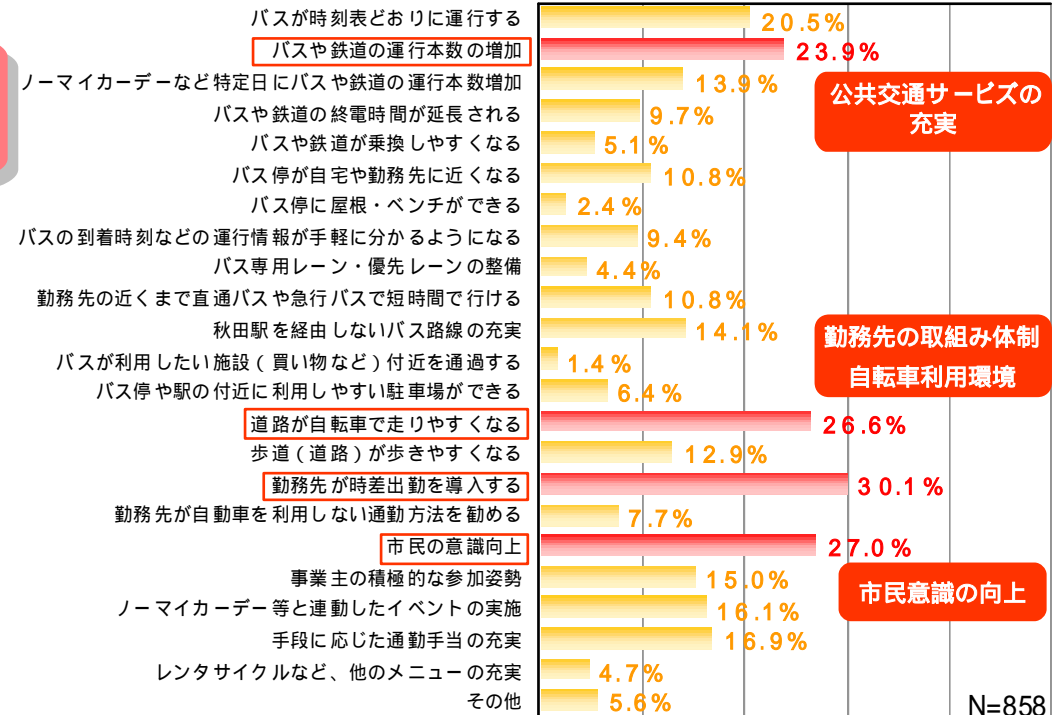
## 継続参加の条件



継続参加可能  
約9割



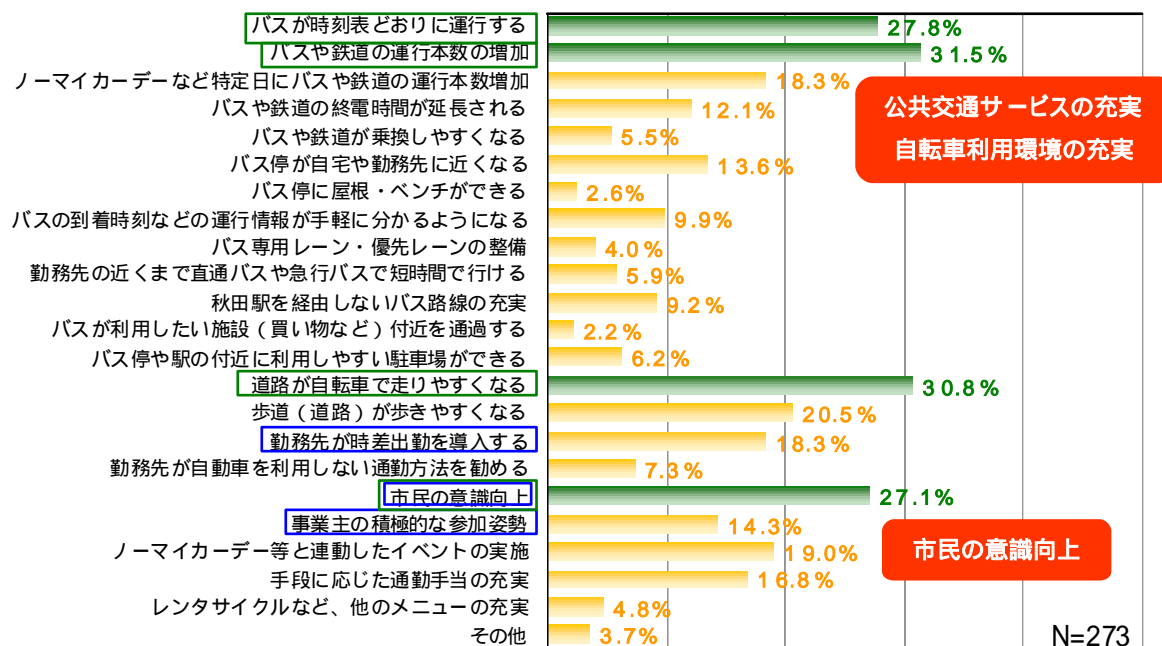
月2回以下  
5割以上



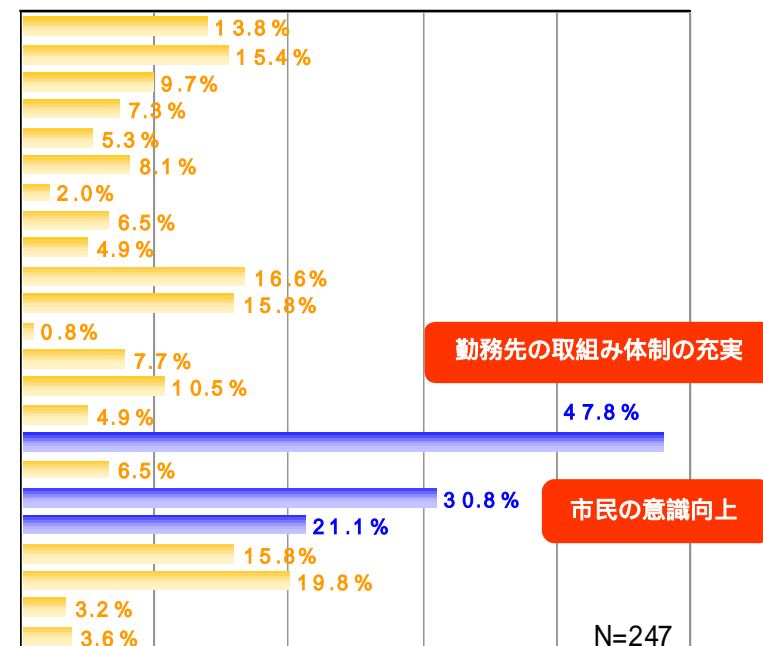
## 通勤手段ごとの継続参加の条件

ノーマイカーデー参加者、時差通勤者の共通点は、  
市民意識の向上

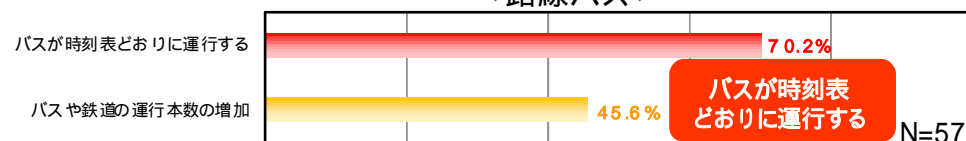
ノーマイカーデー参加者



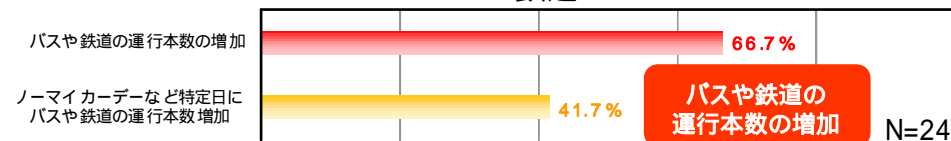
早起き時差通勤参加者



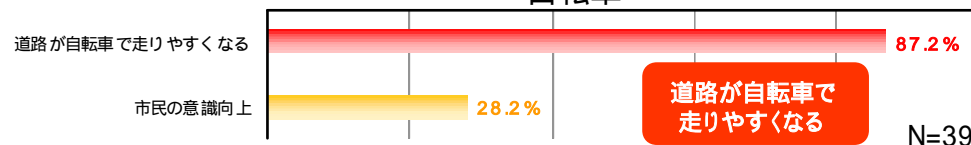
< 路線バス >



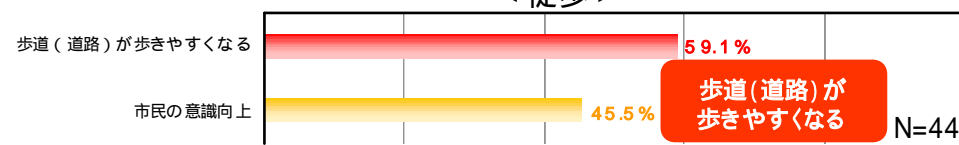
< 鉄道 >



< 自転車 >



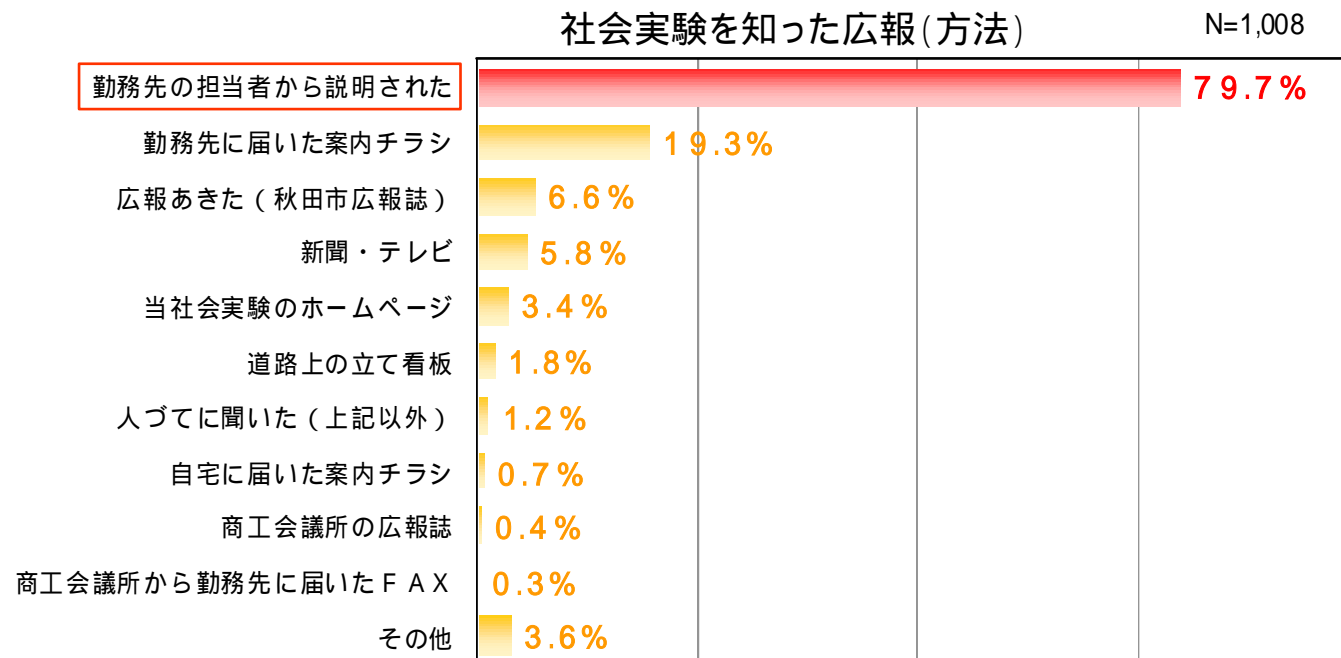
< 徒歩 >





# 【参加者の意向】

## 広報に関する意向



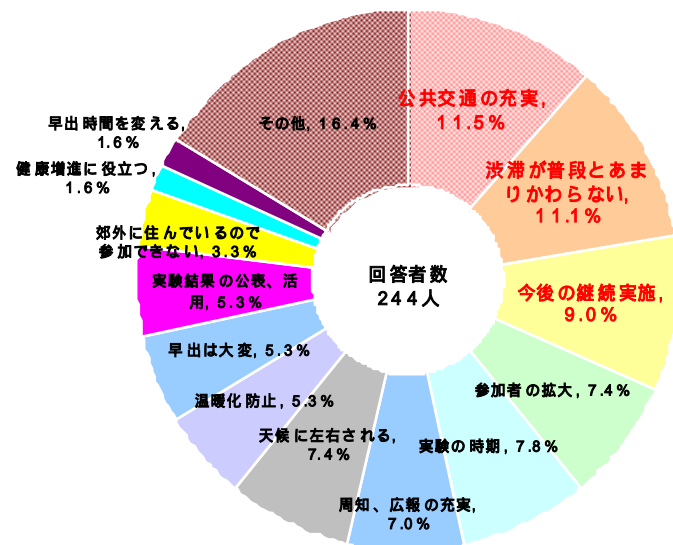
### 広報に関する自由意見(抜粋)

#### 代表的な意見

- ・もっと広報を充実させることが必要
- ・知らなかった人が多い
- ・もっと工夫が必要

# 自由意見

全体の自由意見割合



## 全体の自由意見

- 1.公共交通の充実が必要
- 2.渋滞が普段と余り変わらなく感じた
- 3.今後の継続実施が必要

## 継続的实施が必要と回答した人の代表的な意見

- 1.公共交通の充実を図ることが必要
- 2.今後も継続して実施すべき
- 3.参加者の拡大を図ることが必要

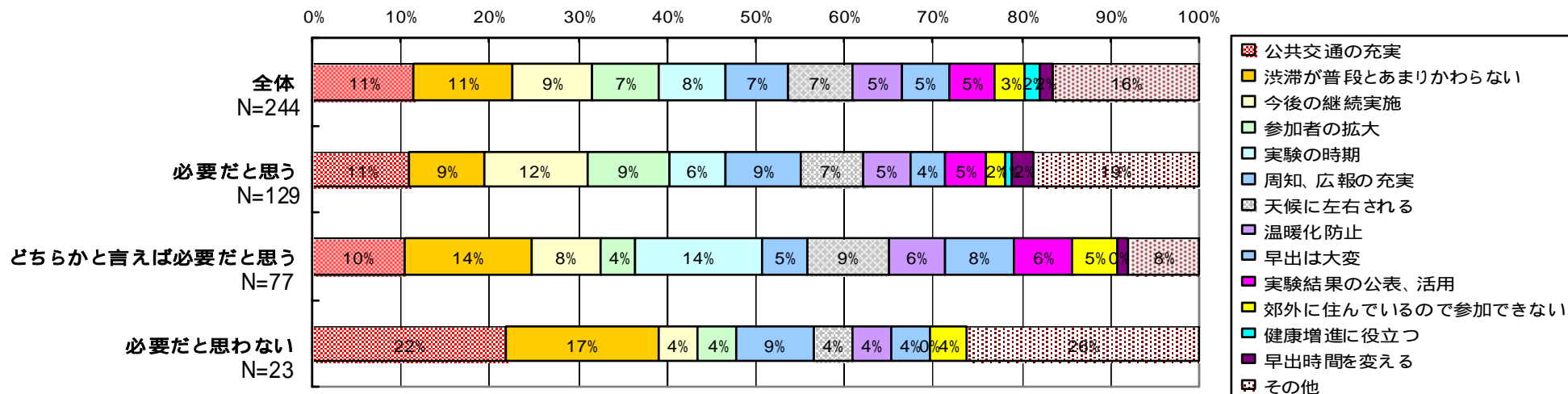
## どちらかといえば継続的实施が必要と回答した人の代表的な意見

- 1.渋滞が普段と余り変わらなく感じた
- 2.実験の時期を天候の良い季節にするべき
- 3.公共交通の整備が必要

## 継続的实施が必要だと思わないと回答した人の代表的な意見

- 1.公共交通が不便で使いづらい
- 2.渋滞が普段と余り変わらないと感じる
- 3.もっと周知が必要

継続的实施の意向別にみた自由意見割合

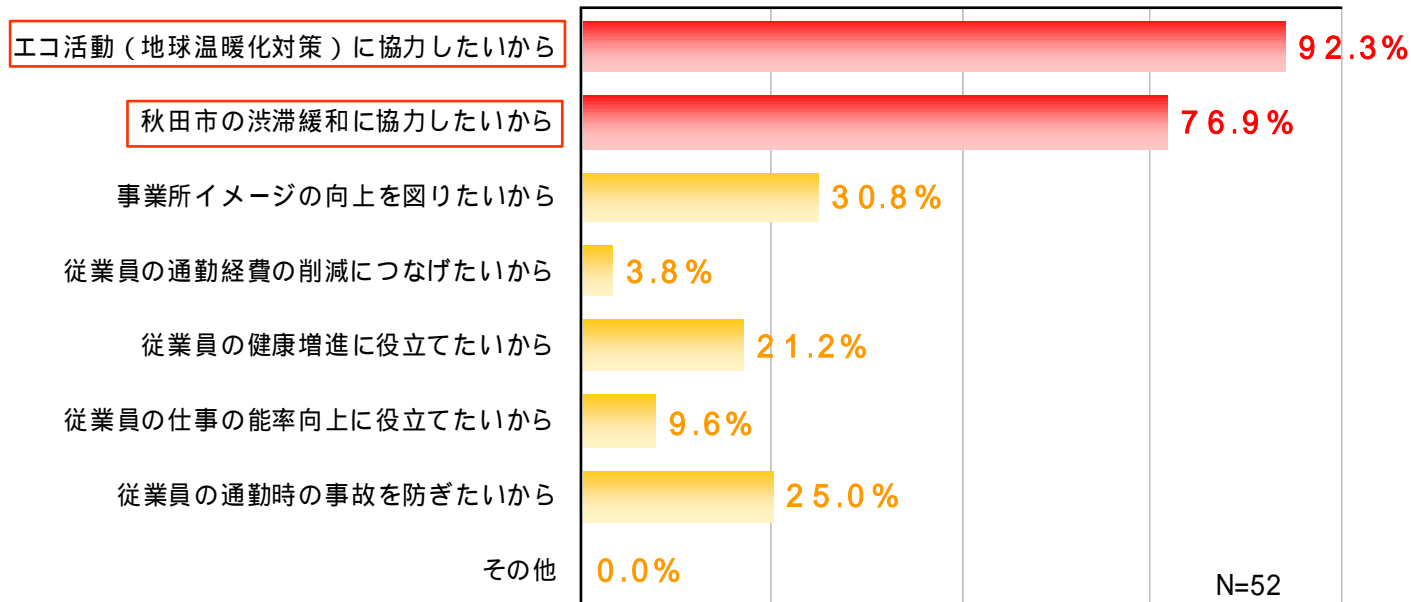


# 事業所アンケートの結果

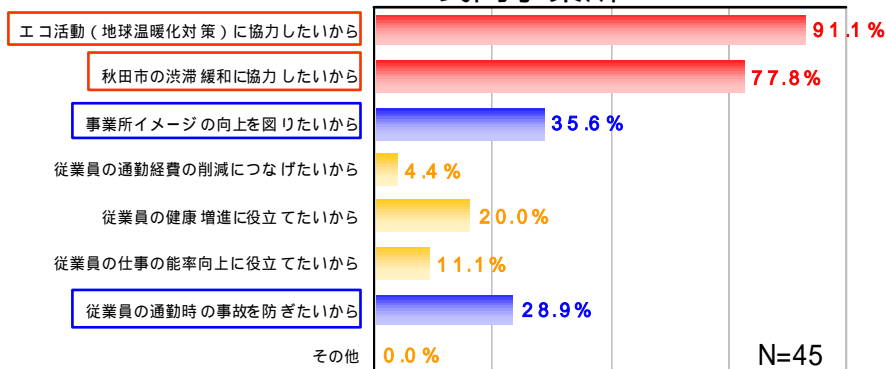
# 【参加事業所の意向】

## 実験参加の理由

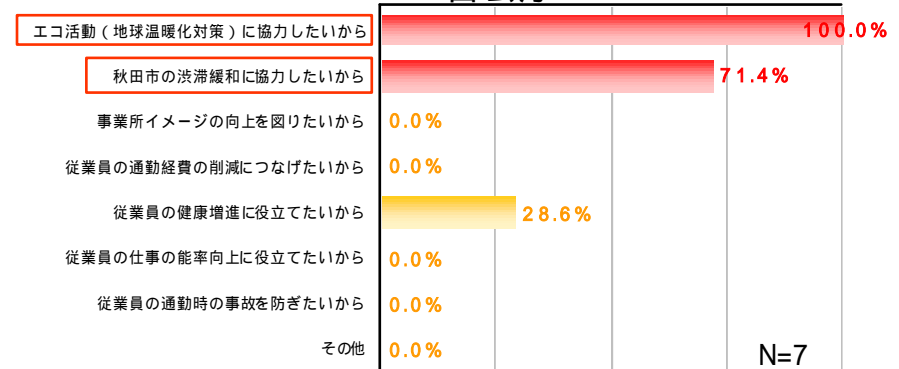
### 全事業所



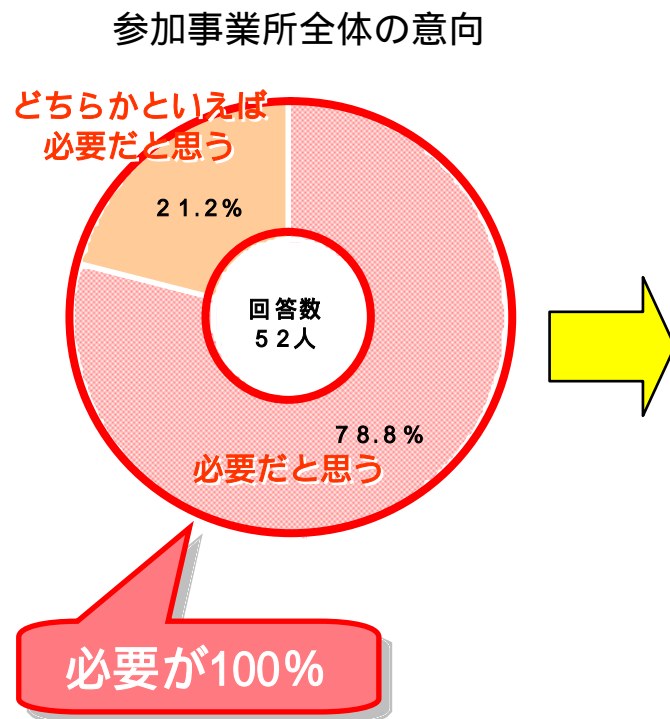
### 民間事業所



### 官公庁



## 継続的实施の必要性



【参考：継続的实施が必要と思う理由】

### 必要と思う理由

代表的な意見

- ・エコ、健康増進、どちらにも有効なため
- ・継続は意識改革に繋がると思うため
- ・渋滞の解消やCO<sub>2</sub>削減には地域全体で取り組まないと効果が上がらないため

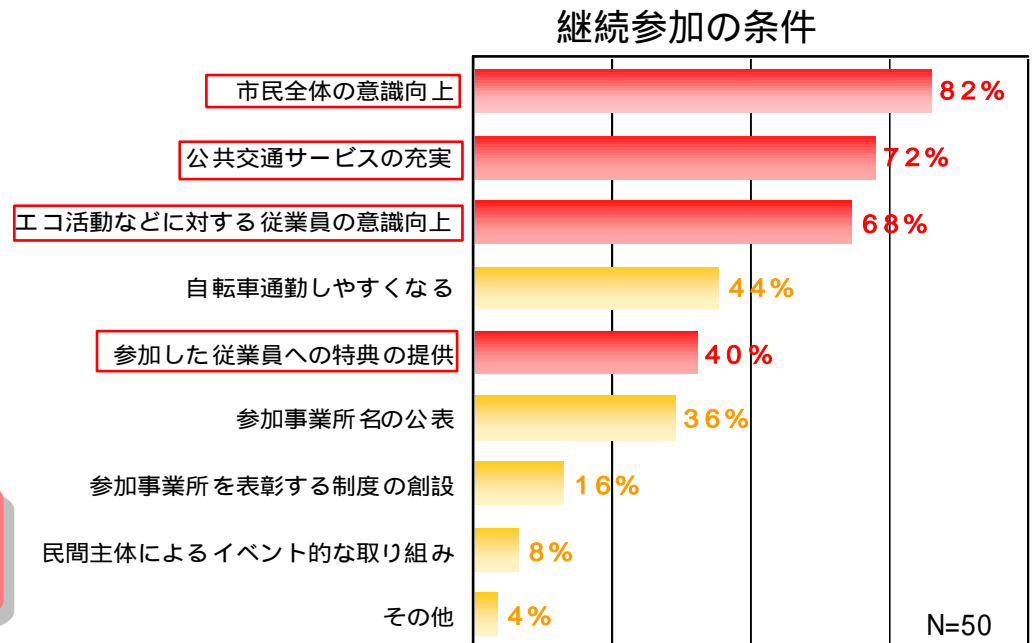
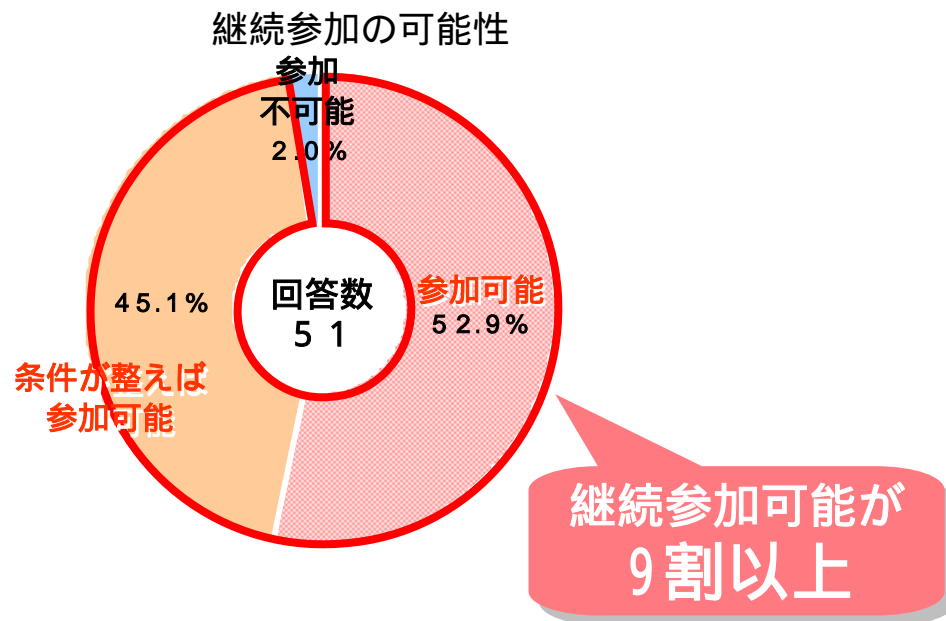
### どちらかといえば必要だと思う理由

代表的な意見

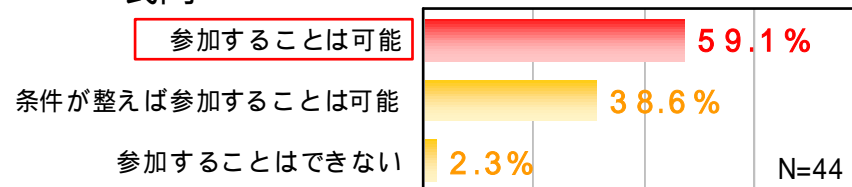
- ・渋滞箇所は特定されており、通勤手段を変えれば十分対応できるため
- ・運転する人に意識してもらうことが必要だから

# 【参加事業所の意向】

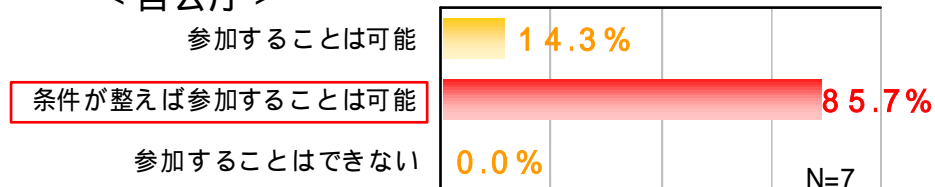
## 継続的参加の可能性と条件



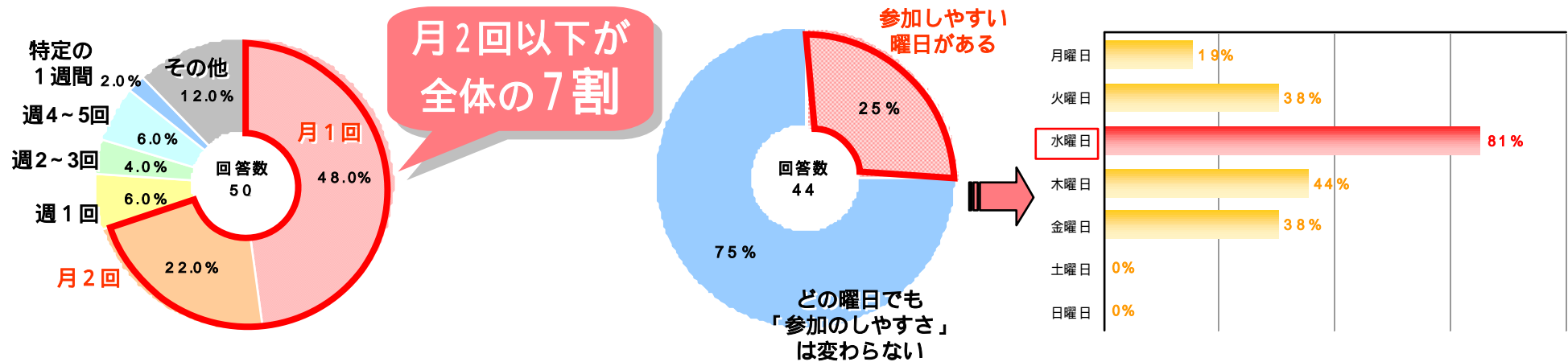
### < 民間 >



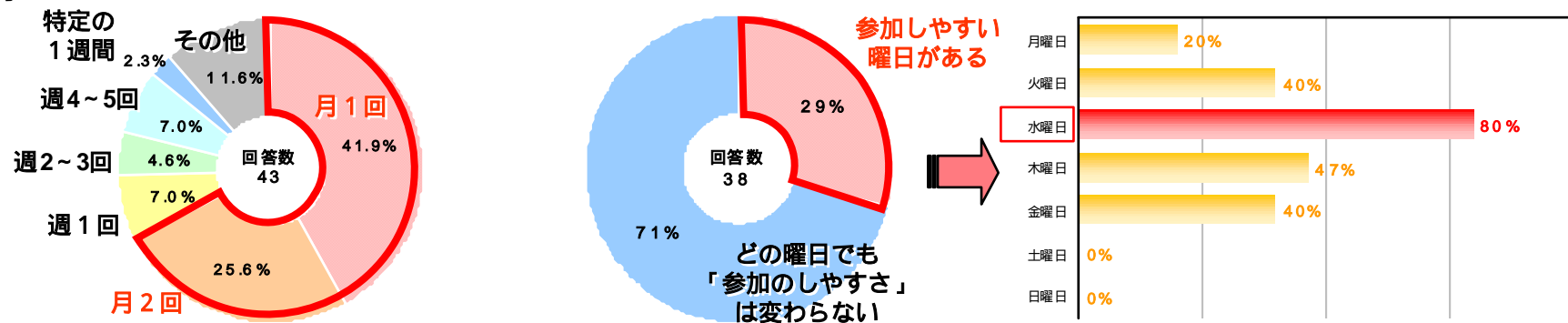
### < 官公庁 >



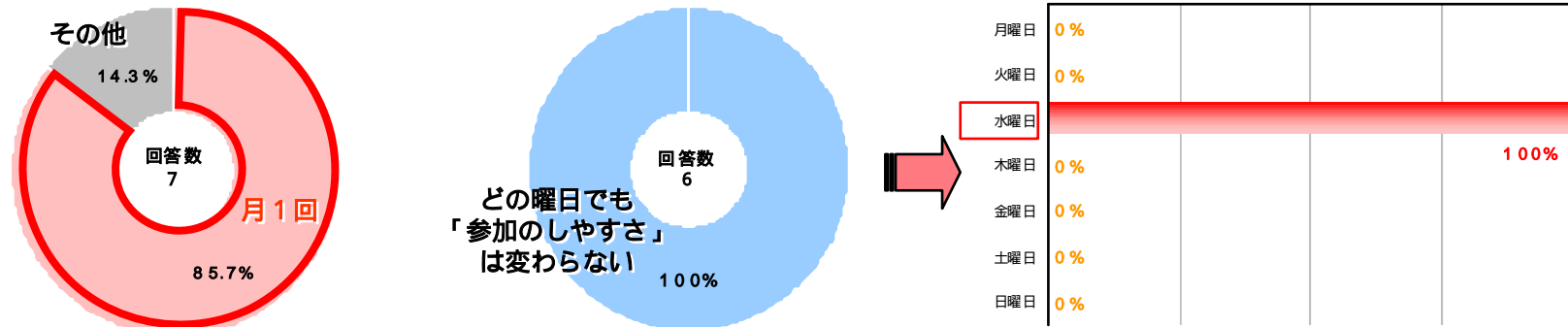
## 継続的参加が可能な頻度・曜日



### < 民間 >



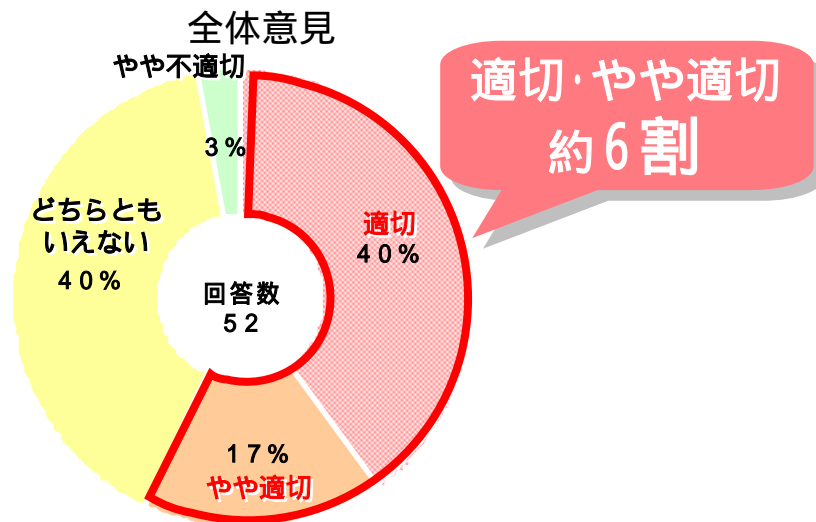
### < 官公庁 >





# 【参加事業所の意向】

## 参加登録方法への感想



### やや不適切と感じた理由

#### 代表的な意見

- ・もっと早くから、新聞などで事前広報を行うべき

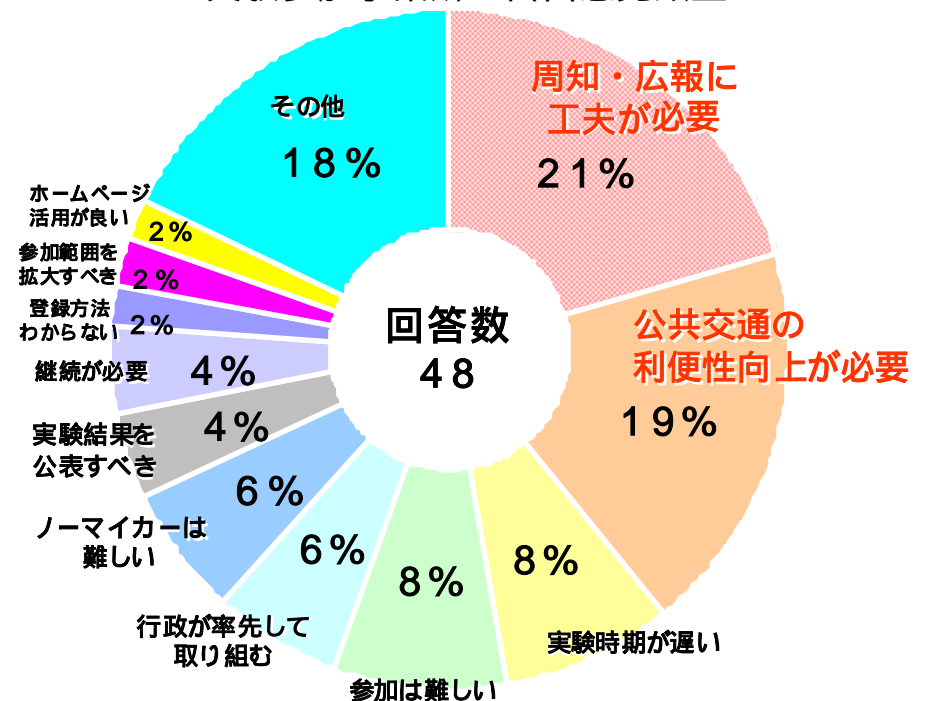
### どちらともいえないと感じた理由

#### 代表的な意見

- ・パソコン・インターネットの無い家庭があるため、全体に周知できる方法・取り組みが必要
- ・もっと多くの企業が参加するために、ホームページ方式が適切か分からない
- ・TV等でPRし、一般の市民にも参加をよびかけるべき

## 自由意見

### 実験参加事業所の自由意見類型



### 代表的な意見

#### 周知・広報に工夫が必要

- ・社会実験の実施を知らない人が多かったのではないかと
- ・内容をもっと周知することにより意識の向上につながると思う

#### 公共交通の利便性向上が必要

- ・公共交通機関の充実(路線、本数、運賃)が求められる
- ・公共交通の定時性・低運賃など利用環境整備が必要だと思う

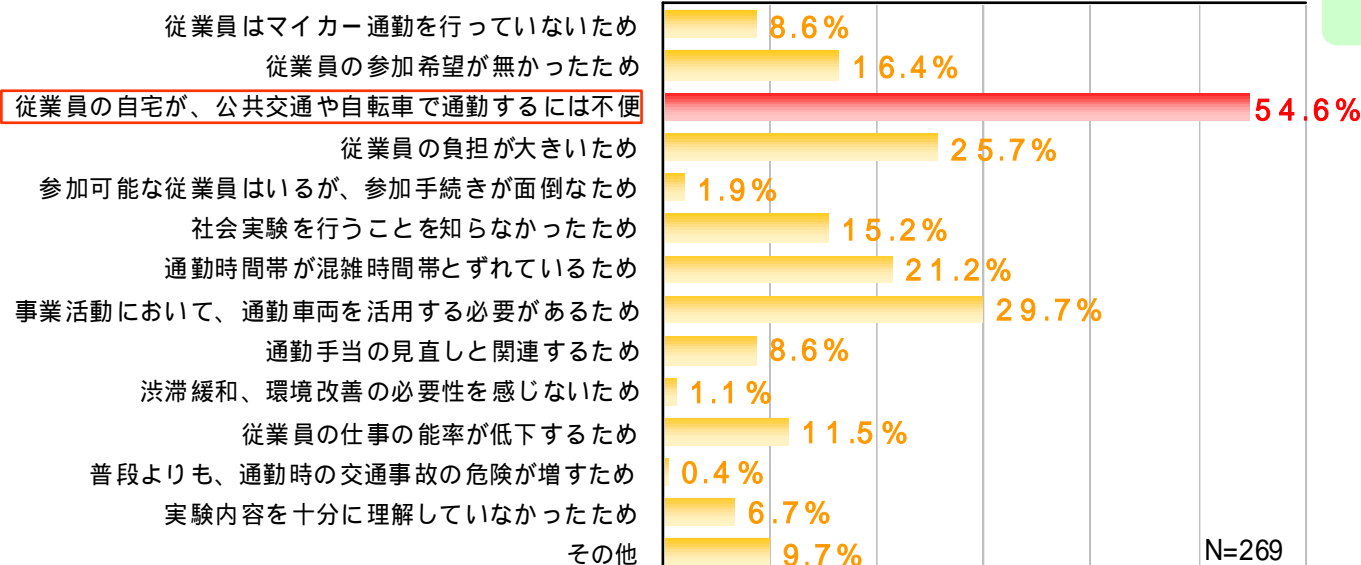
# 事業所アンケート

# 【不参加事業所の意向】

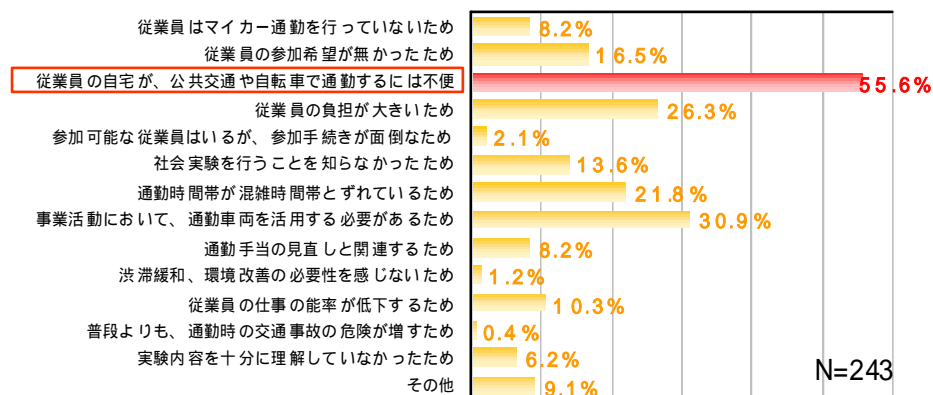
## 実験不参加の理由

参加できなかった事業所の多くは、  
従業員の自宅が公共交通が不便な場所  
にある。

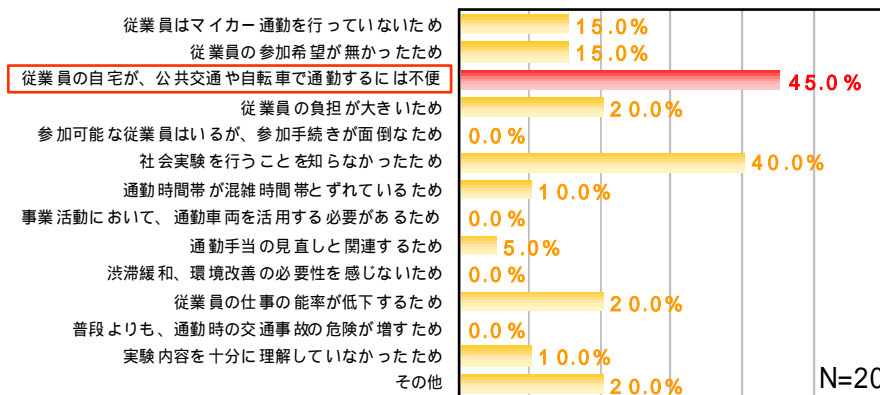
不参加事業所全体



民間事業所



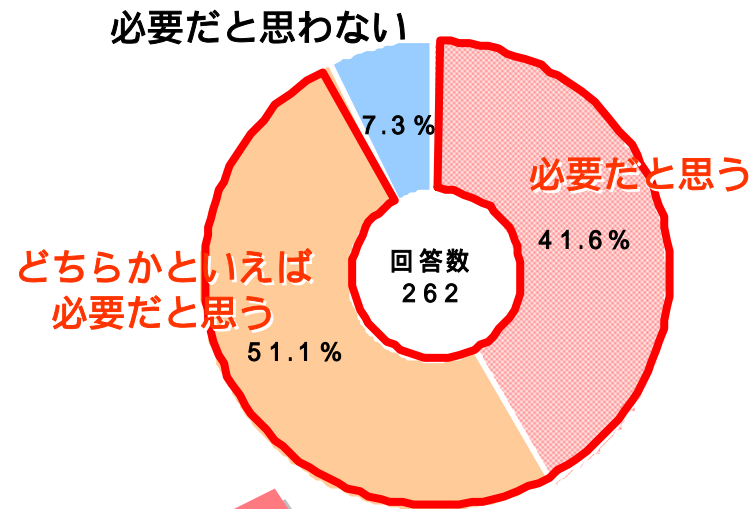
官公庁



# 【不参加事業所の意向】

## 継続的实施の必要性

不参加事業所全体の回答



「必要」、「どちらかといえば必要」  
全体の9割以上

継続的实施が必要と思う理由

### 代表的な意見

- ・エコへの意識づけとなるため
- ・ドアTOドアに慣れすぎており、足で歩く大事さを知る必要があるから
- ・このような施策を個人でやろうと思っても限界があると思われるため
- ・マイカー利用の必要・不要を考えるきっかけとなるため

どちらかといえば継続的实施が必要と思う理由

### 代表的な意見

- ・主旨は理解できるが、都内と違い、早退や残業ができなくなるため
- ・公共交通がより便利になるような施策と一体でなければ、効果は期待できないため
- ・社会的には必要と思うが、どうしても業務上車が必要なため

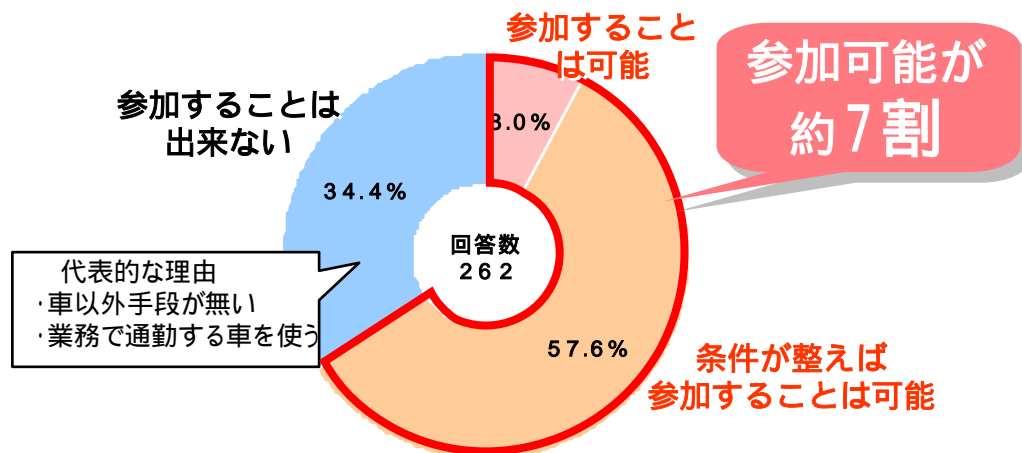
継続的实施が必要と思わない理由

### 代表的な意見

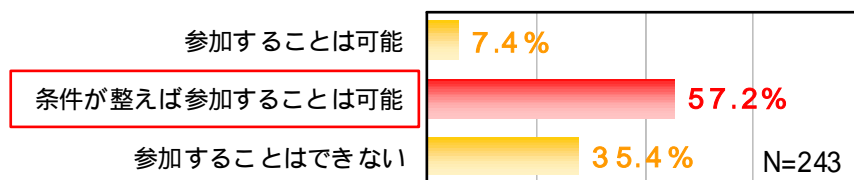
- ・一過性のものでは意味がないため
- ・公共交通が不便なため
- ・交通渋滞が苦痛だと思わないから

## 継続的参加の可能性と条件

### 継続参加の可能性



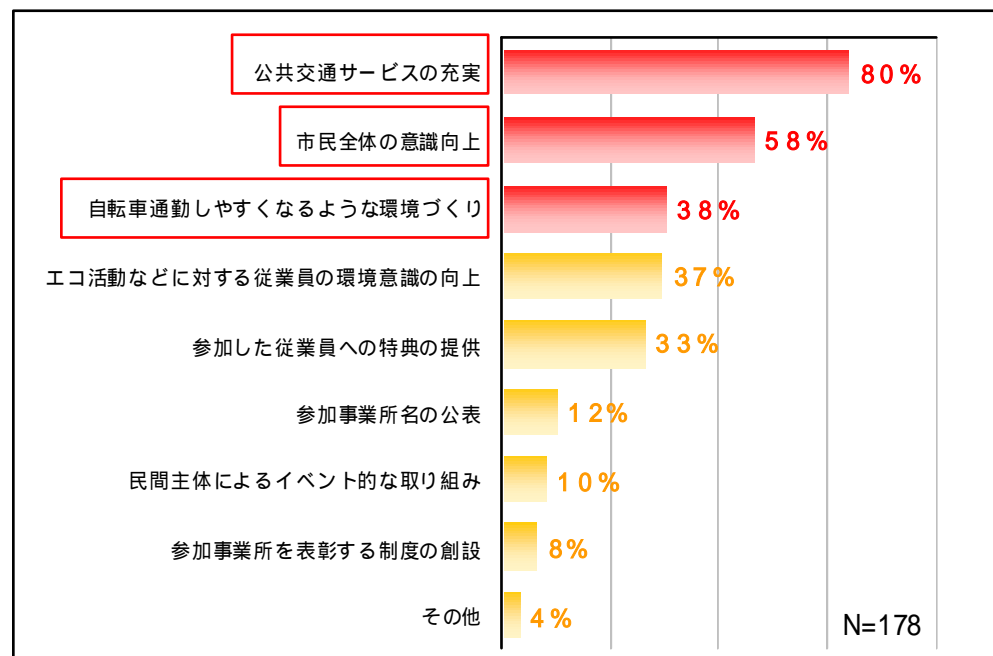
#### < 民間 >



#### < 官公庁 >

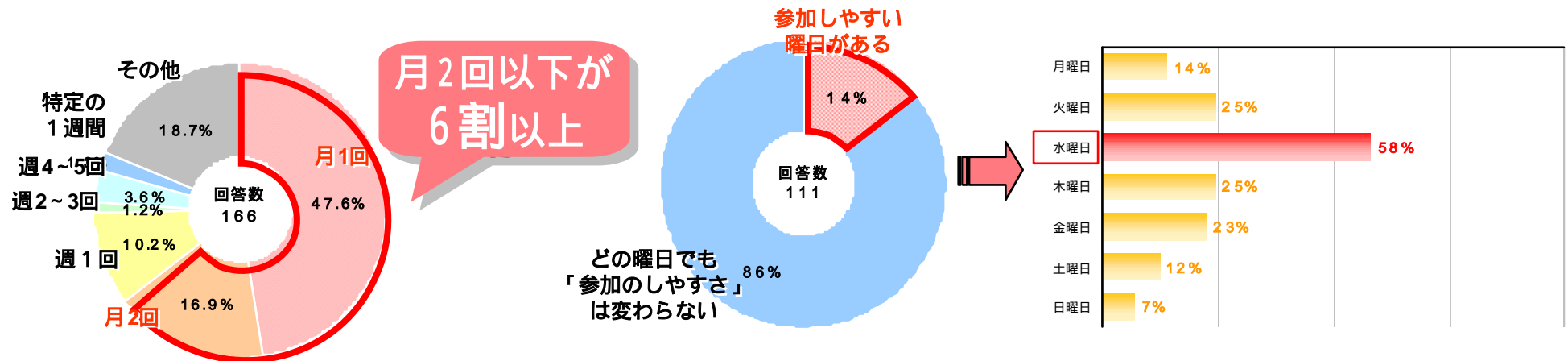


### 継続参加の条件

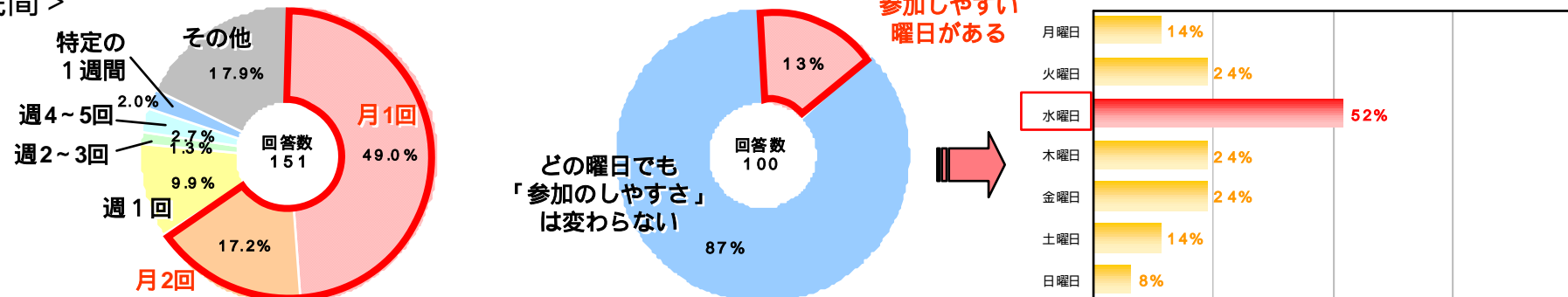


# 【不参加事業所の意向】

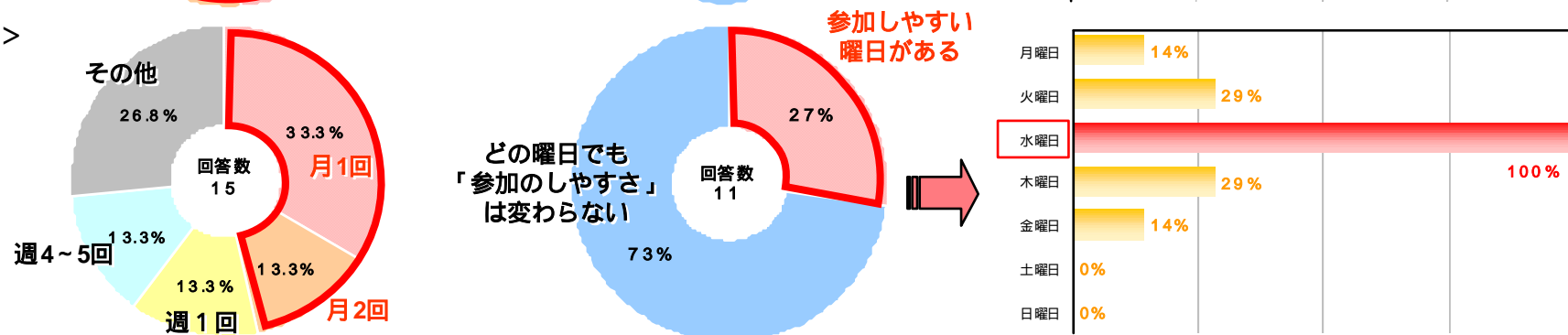
## 継続的参加が可能な頻度・曜日



### < 民間 >



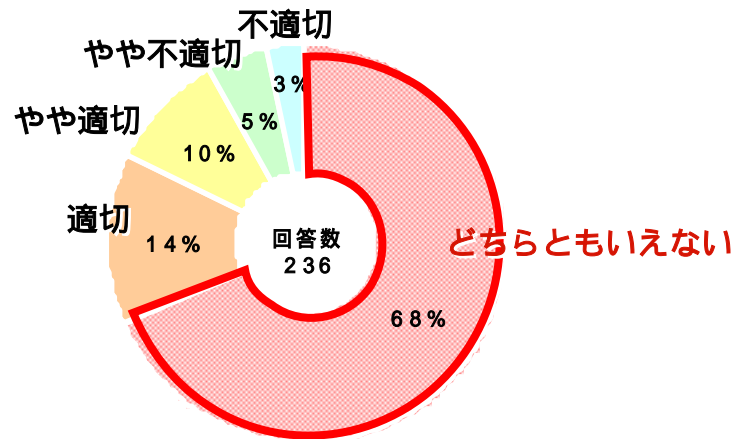
### < 官公庁 >





## 参加登録方法への感想

登録方法への感想(全体)



### どちらともいえない理由

#### 代表的な意見

- ・インターネットを開いてる暇がないため
- ・社会実験の依頼があまりに唐突で、対応に苦慮したため

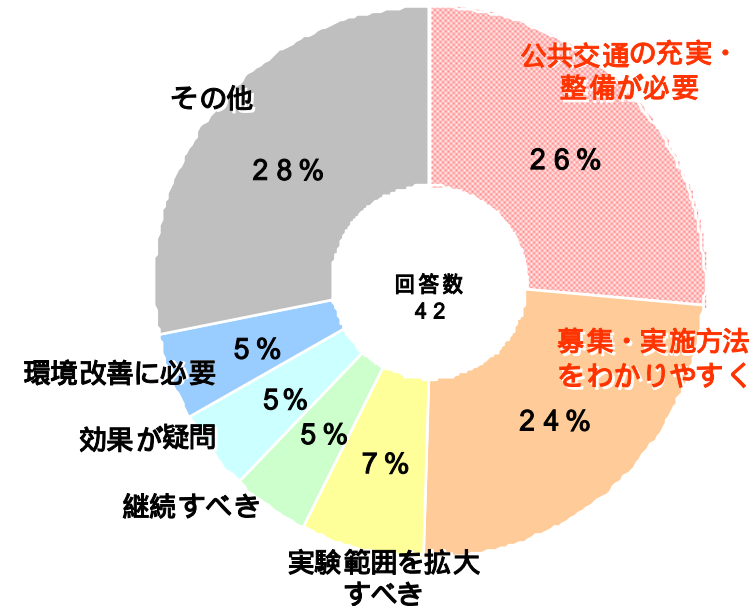
### 不適切、やや不適切と感じた理由

#### 代表的な意見

- ・新聞等、周知の場を増やすべきと考えるため
- ・パソコンやホームページに不慣れな方に周知できないため
- ・インターネットに接続していないため

## 自由意見

実験不参加事業所の自由意見類型



#### 代表的な意見

##### 公共交通の充実、整備が必要

- ・公共交通の利便性向上が必要
- ・費用面での支援が必要
- ・バスの利用率向上の取り組みが必要

##### 募集・実施方法

- ・市民にもっとPRすべきである
- ・登録方法がわかりづらかった
- ・マスコミに宣伝してもらった方が良い



# アンケート調査結果のまとめ

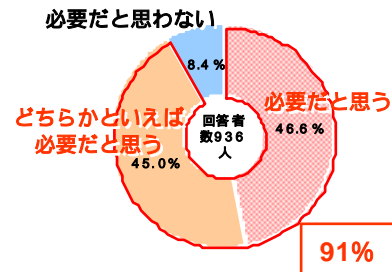
## 【継続の必要性】

### 参加登録者と事業者の考え方

#### 【個人意見】

##### 参加者の意見

- ・9割が必要、どちらかといえば必要と回答

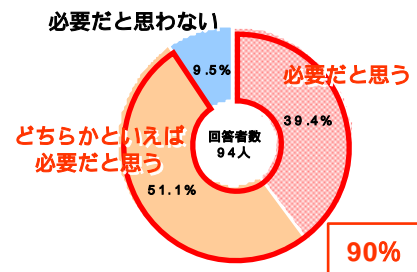


##### 代表的な意見

- ・地球温暖化対策のために必要
- ・渋滞緩和のために必要
- ・公共交通の充実を条件として必要

##### 不参加者の意見

- ・不参加者も90%が必要、どちらかといえば必要と回答



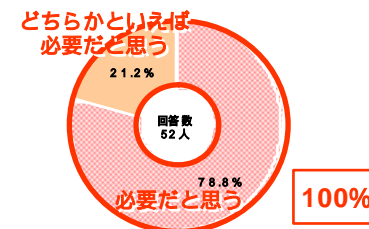
##### 代表的な意見

- ・継続は努力が要るが大切なことと思う
- ・行政が勤務先にもっと働きかけるべき

#### 【事業所意見】

##### 参加事業所の意見

- ・100%が必要、または、どちらかといえば必要と回答

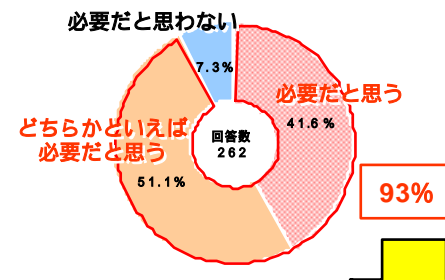


##### 代表的な意見

- ・地球温暖化対策のために必要
- ・渋滞対策のために必要
- ・公共交通活性化に必要

##### 不参加事業所の意見

- ・不参加事業所も約9割が必要、どちらかといえば必要と回答



##### 代表的な意見

- ・地球温暖化対策のために必要
- ・渋滞対策のために必要
- ・必要だが業務で車を使う

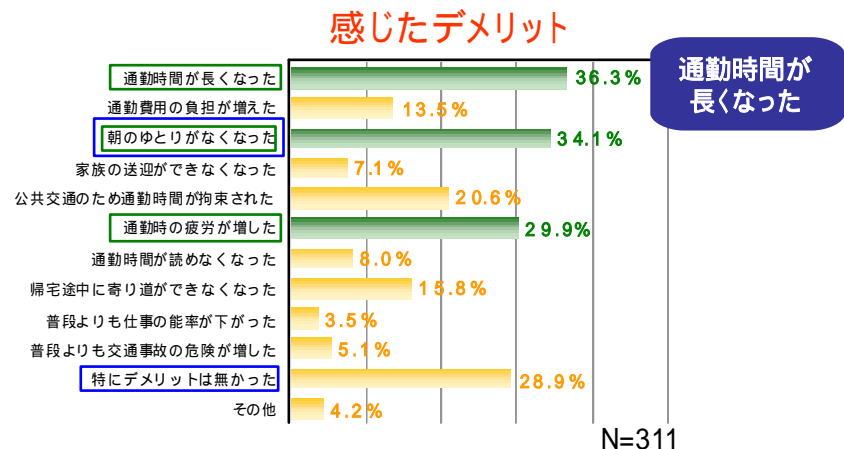
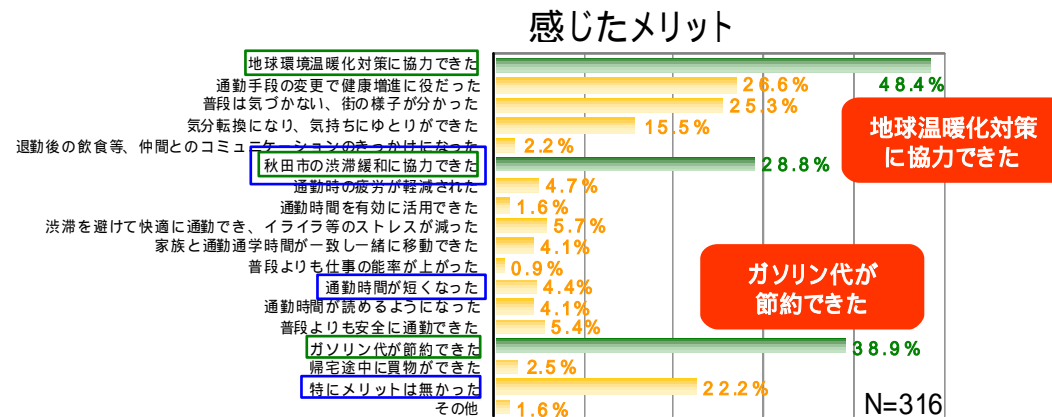
### 継続実施の必要性

- ・今後も**継続実施が必要**との意見が多い

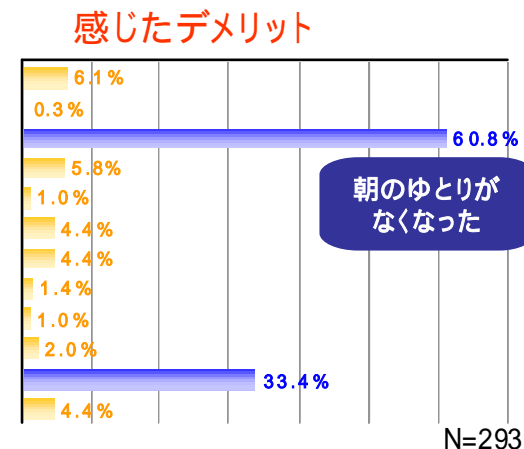
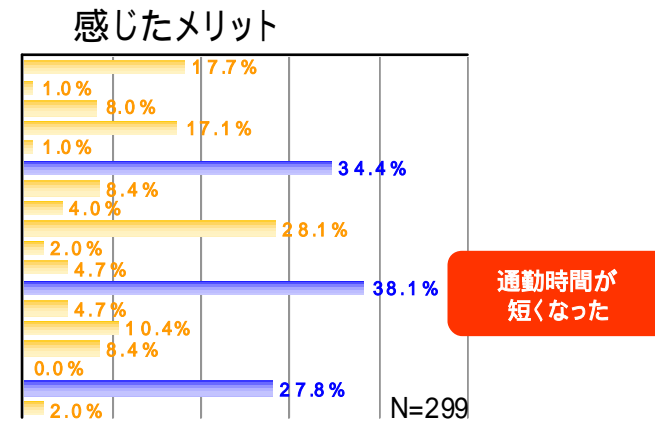
# 【メリット・デメリット】

## 実験参加者の感じたメリット・デメリット

### 【ノーマイカー参加者】



### 【時差通勤参加者】



### 実験参加のメリット・デメリット

- ・ノーマイカーはガソリン代節約がメリットの反面、通勤時間が増加
- ・時差通勤は通勤時間が短くなった反面、朝にゆとりがなくなると感じた