

「運輸部門の環境対策の実態」アンケート調査 集計報告

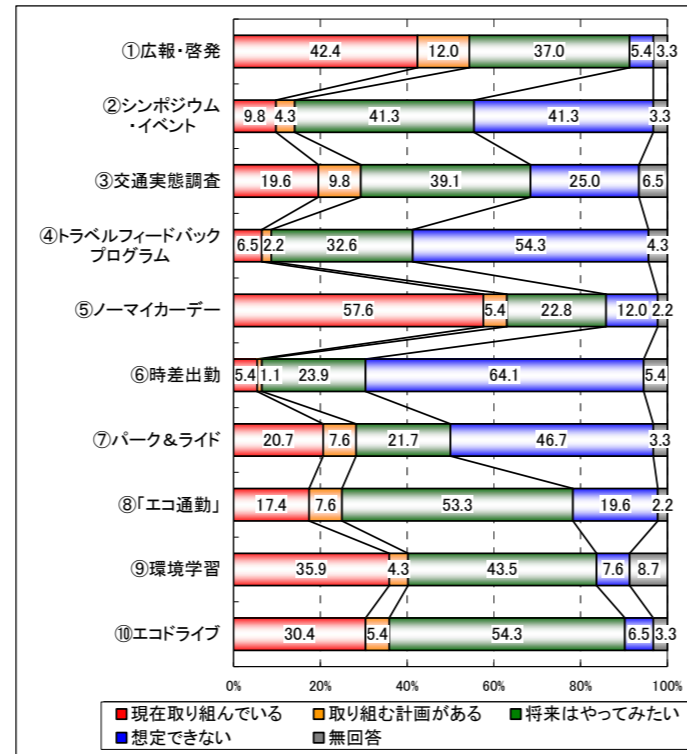
1. アンケート調査の概要

- 実施期間：平成 21 年 2 月
- 実施方法：郵送による配布・回収
- 対象：中国地方の県、市町村
- 配布数：115 票（県：5、市：54、町：52、村：4）
- 回答数：92 票（県：5、市：46、町：39、村：2）
- 回収率：80.0%（県：100%、市：85.2%、町：75.0%、村：50.0%）

2. 集計結果

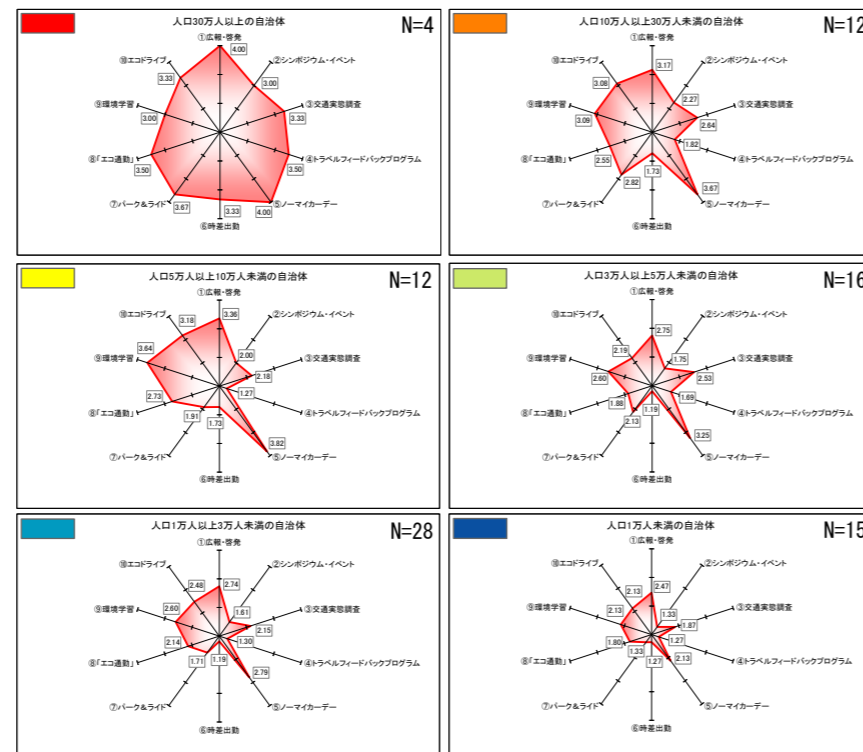
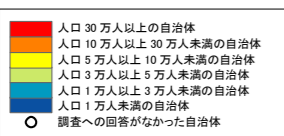
● 取組み状況

- 全施策メニューの中で、ノーマイカーデーを実施している自治体が最も多く、続いて、広報・啓発、環境学習、エコドライブが多く実施されており、これらの取組みは「取り組む計画がある」「将来はやってみたい」の回答を含めると、全体の 9 割以上の自治体の実施意向を示している。
- 交通実態調査や「エコ通勤」を実施している自治体は 2 割に満たないものの、7 割以上の自治体の実施意向を示しており、今後の展開が期待される。
- その一方で、トラベルフィードバックプログラムや時差出勤を実施している自治体は全体の 1 割にも満たず、取組みが進んでいない状況である上に、「想定できない」と回答している自治体が 5 割以上を占め、今後の取組みへの展開もあまり見込めない。
- シンポジウム・イベントも取り組んでいる自治体が全体の 1 割程度と少なく、「想定できない」と回答している自治体が 4 割強と比較的多い。
- パーク＆ライドに関しては、全体の 2 割程度の自治体が現在取り組んでいるものの、「想定できない」と回答している自治体が半数近くを占め、自治体間で差が見られる。



人口規模別取組み状況（県除く）

- 人口規模別に見ると、人口規模が大きい自治体ほど多様に取組みが進んでおり、人口 30 万人以上の自治体での実施意向の高さが顕著である。



※加重平均による結果

● 対象エリアと呼称

- 各施策メニューそれぞれ自治体ごとに様々な取組みが見られるが、その多くは市町村内やさらに一部のエリアに絞った取組みである。
- 最も多く実施されているノーマイカーデーの取組みは、人口規模が大きい自治体ほど、実施頻度が高い傾向が若干見られ、次に多く実施されている広報・啓発の取組みは、人口規模が大きい自治体ほど多様な手法が用いられている。

太字	回答割合が1番大きい
太字	回答割合が2番目に大きい
太字	回答割合が3番目に大きい

● 参加主体

- 全ての施策メニューで地方自治体を参加主体として挙げる自治体が多い。
- 広報・啓発、シンポジウム・イベント、環境学習は、多様な主体を巻き込んだ取組みが見られる。
- 交通実態調査、トラベルフィードバックプログラム、パーク＆ライドは、民間企業や交通事業者を巻き込んだ取組みが見られる。
- ノーマイカーデー、時差出勤、「エコ通勤」、エコドライブは、自治体単独で実施している自治体が多いが、住民や民間企業を巻き込んで市町村全体の取組みとして広げる動きも見られる。

施策メニュー	合計	地方自治体	交通事業者	民間企業	住民	NPO	学識者	運輸(支)局	その他	無回答
① 広報・啓発	39	32	5	7	11	2	2	2	1	1
② シンポジウム・イベント	9	6	3	3	5	0	2	2	3	0
③ 交通実態調査	18	13	9	3	4	0	3	4	2	1
④ トラベルフィードバックプログラム	6	4	2	3	1	0	0	1	2	0
⑤ ノーマイカーデー	53	53	7	10	10	2	1	1	2	0
⑥ 時差出勤	5	3	1	2	1	0	0	0	0	0
⑦ パーク＆ライド	19	16	7	4	7	1	0	0	0	0
⑧ 「エコ通勤」	16	14	5	5	5	1	1	1	1	0
⑨ 環境学習	33	17	1	3	9	4	1	1	16	0
⑩ エコドライブ	28	23	4	6	11	1	1	0	0	0

● 取組みのねらい

- 各施策メニューの取組みのねらいを大きく分類すると、広報・啓発、交通実態調査、トラベルフィードバックプログラム、パーク＆ライドは「公共交通の利用者増」、トラベルフィードバックプログラム、時差出勤、パーク＆ライドは「渋滞緩和」、ノーマイカーデー、エコ通勤、エコドライブは「エネルギーの使用量減少」は、シンポジウム・イベント、環境学習は「住民の環境意識の向上」をそれぞれ主なねらいとしている。

施策メニュー	合計	公共交通の利用者増	交通渋滞の緩和	エネルギーの使用量減少	住民の環境意識の向上	その他	無回答
① 広報・啓発	39	24	12	26	27	2.6	2.6
② シンポジウム・イベント	9	5	30.8	66.7	69.2	0.0	11.1
③ 交通実態調査	18	12	5	5	4	8	0
④ トラベルフィードバックプログラム	6	6	6	4	4	0	0
⑤ ノーマイカーデー	53	36	20	42	27	4	0
⑥ 時差出勤	5	1	6	1	2	0	0
⑦ パーク＆ライド	19	16	13	6	7	2	1
⑧ 「エコ通勤」	16	9	5	13	10	0	1
⑨ 環境学習	33	4	3	10	20	5	1
⑩ エコドライブ	28	3	3	25	15	2	2

● 進捗状況

- 全施策メニューにおいて、取組みが進んでいると評価している自治体が多く、「ほとんど進んでいない」「全く進んでいない」と回答した自治体はどの施策メニューでも少数である。
- その一方で、パークアンドライドや広報・啓発は、他の施策メニューと比べると進んでいる実感が得られていない自治体が多く、成果が得られていないもしくは見えづらい取組みであることを反映した結果であるといえる。

施策メニュー	合計	十分進んでいる	ある程度進んでいる	どちらともいえない	ほとんど進んでいない	全く進んでいない	無回答
① 広報・啓発	39	1	15	17	5	0	1
② シンポジウム・イベント	9	0	5	3	1	0	0
③ 交通実態調査	18	3	8	5	1	0	1
④ トラベルフィードバックプログラム	6	1	4	1	0	0	0
⑤ ノーマイカーデー	53	3	26	12	8	1	3
⑥ 時差出勤	5	0	3	1	1	0	0
⑦ パーク＆ライド	19	3	5	4	3	0	2
⑧ 「エコ通勤」	16	1	7	5	2	0	1
⑨ 環境学習	33	2	26	1	0	0	4
⑩ エコドライブ	28	0	17	9	0	0	2

3. 交通環境施策に関する課題

- 中山間地域をはじめとした地方部では、「生活における自動車依存」が都市部に比べて大きく、自由記述でもそのことを指摘する記述が多く見られており、地方部の公共交通でできる施策をどう展開し、支援していくかが課題である。
- 各市町村は県の取組みにぶら下がるだけでなく、県の取組みをきっかけとし、市町村独自の地域の特色や実情に合った取組みへと展開させることが期待される。
- 通勤・通学圏は市内だけではなく、さらに広域に広がっており、交通環境施策は市内で完結するものではないため、都市圏をはじめとした広域圏での取組みへと広げていくことが期待される。
- 自治体からは、広報・啓発に関して国が先導的な役割を担うなど、まずは取組みを進める導入部への支援を望む意見が多数見受けられる。