

パネル調査から見た震災後の 交通・エネルギー消費・意識の 変化について

平成24年8月4日



高野精久・楠本一哲

I . 調査概要

調査目的 : 東日本大震災による、省エネ・交通行動・節約型ライフスタイルの変化を長期的に観測するため、主に、交通行動／レジャー／エネルギー使用／節電に関する意識／エコドライブ／交通施策／帰宅困難等について、詳細を明らかにする

研究構成者: 筑波大学: 石田東生、谷口守、岡本直久、谷口綾子
広島大学: 藤原章正、力石真

国土交通省 国総研: 塚田幸広、上坂克巳

環境省: 木村康博、上田浩之

IBS: 中野敦、毛利雄一、牧村和彦

建設コンサルタンツ協会 ITS部

彦
会: 吉田勲、山口大輔

北海道開発技術センター: 原文宏

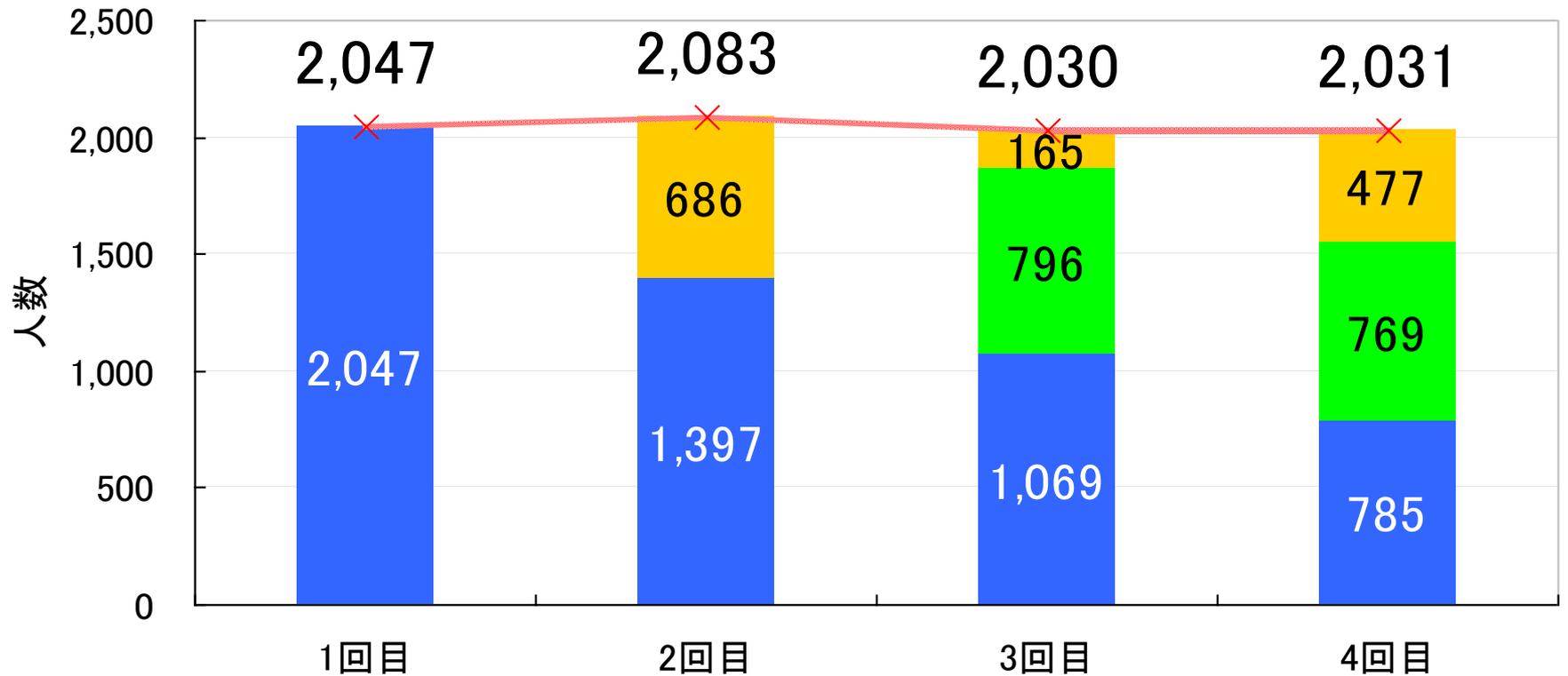
SRC: 岩間伸之、高野精久、楠本一哲

手法 : ウェブ調査によるパネル調査(4回)

<有効回収数>

回数	調査時期	合計	関東 (1都 3県)	関西 (京阪 神)	宮城 (仙台 市)	宮城 (仙台 以外)	広島 (広島 市)	広島 (福山 市)
第1回	6月	2047	519	506	262	239	279	242
第2回	9月	2083	526	527	255	252	271	252
第3回	12月	2029	504	504	259	254	254	254
第4回	3月	2031	507	508	254	253	255	254

サンプル数および構成の推移



■ 継続(1回目から全て) ■ 不参加の回はあるが複数回参加 ■ 新規 —x— 合計

Ⅱ．調査項目

【1-4回目】共通調査項目

- ・交通行動(平日・休日の交通手段、自動車運転の変化)
- ・レジャー行動
- ・エネルギー消費(今年・昨年の電気・ガス使用量)
- ・帰宅時間の変化
- ・プロフィール(性別、年齢、職業、勤務先・通学先、同居人数
被災状況)

【 3回目】調査項目

- ・節電MM(今冬の電力不足の情報認知、興味関心)
 - * 制御群と実験群に分けて実施
- ・交通施策の認知度(MM・カーシェアリング等)
- ・エコドライブの実践度
- ・電気料金増減の理由
- ・クルマ・公共交通・自転車への態度
- ・省エネ意図
- ・リスク認知
- ・ガソリン給油の安全余裕
- ・暖房器具の利用 等

【4回目】調査項目

＜震災後の行動・意識の変化＞

- ・増加した外出目的(平日・休日)
- ・交通手段の印象・評価
- ・移転時の考慮要因

＜震災時の行動＞

- ・帰宅意向、手段、帰宅ルートへの認知、滞在意向
- ・勤務先と自宅の距離、緊急時の交通手段
- ・帰宅困難時の

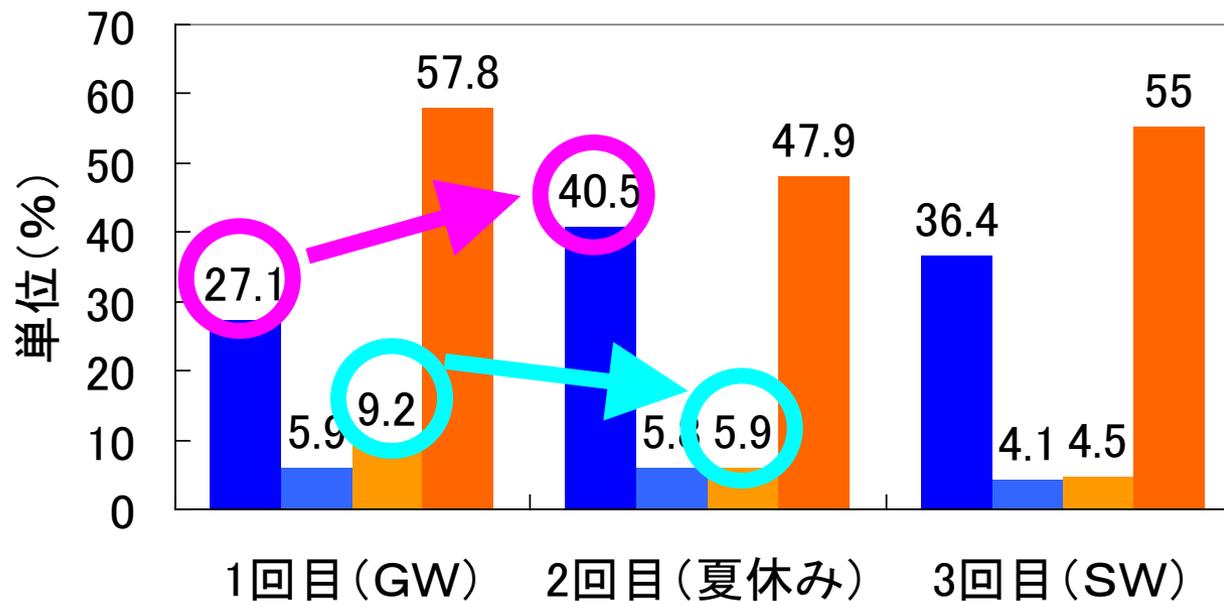
＜震災時の情報＞

- ・情報入手手段
- ・帰宅可能時間、通常の通勤時間

Ⅲ. 調査結果概要

【レジャー行動】

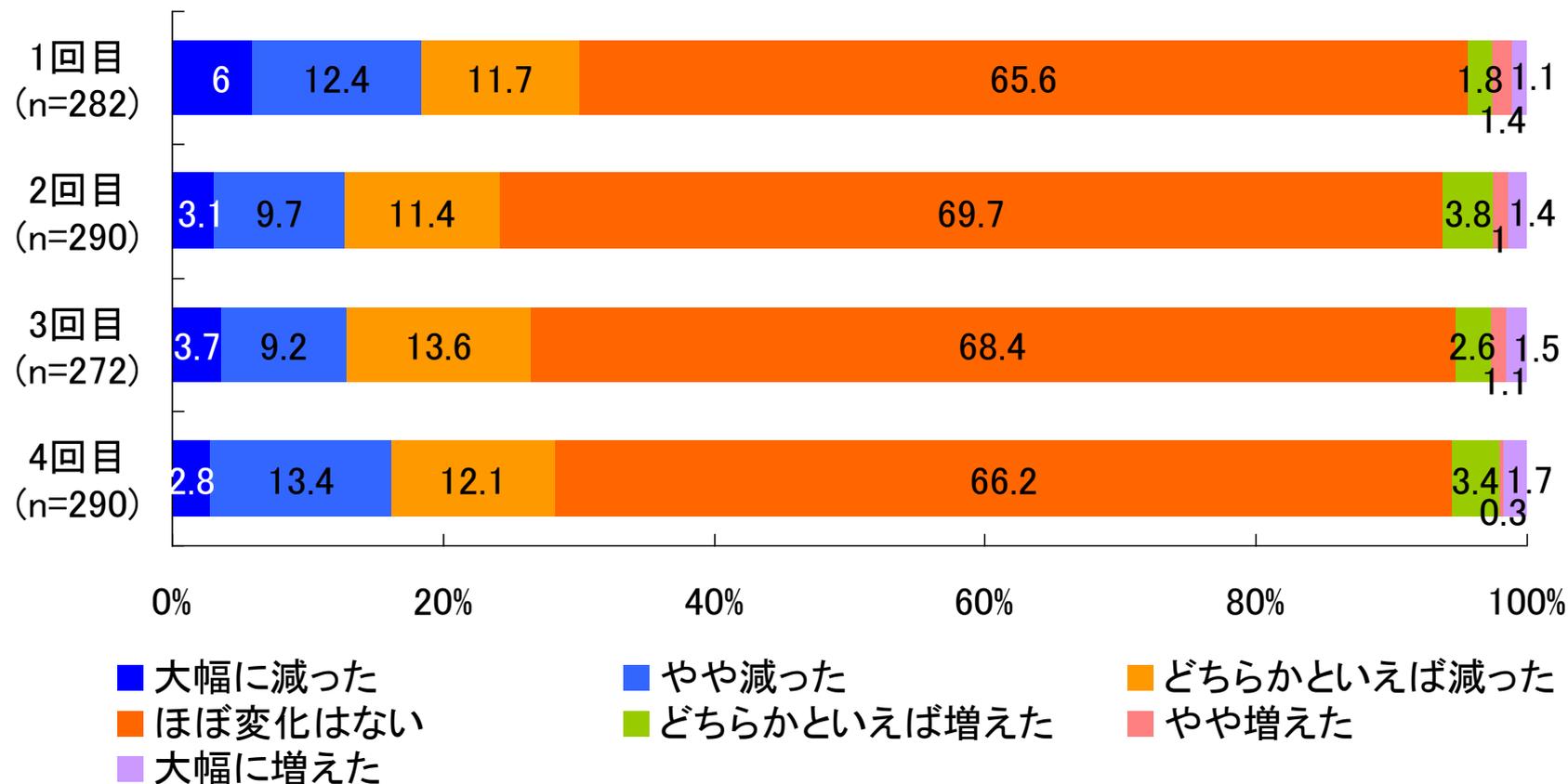
長期休暇での
観光・行楽・レジャー行動



- 予定通りに行った
- 予定を変更して行った
- 予定していたが取りやめた
- 元々、観光等の予定は立てていなかった

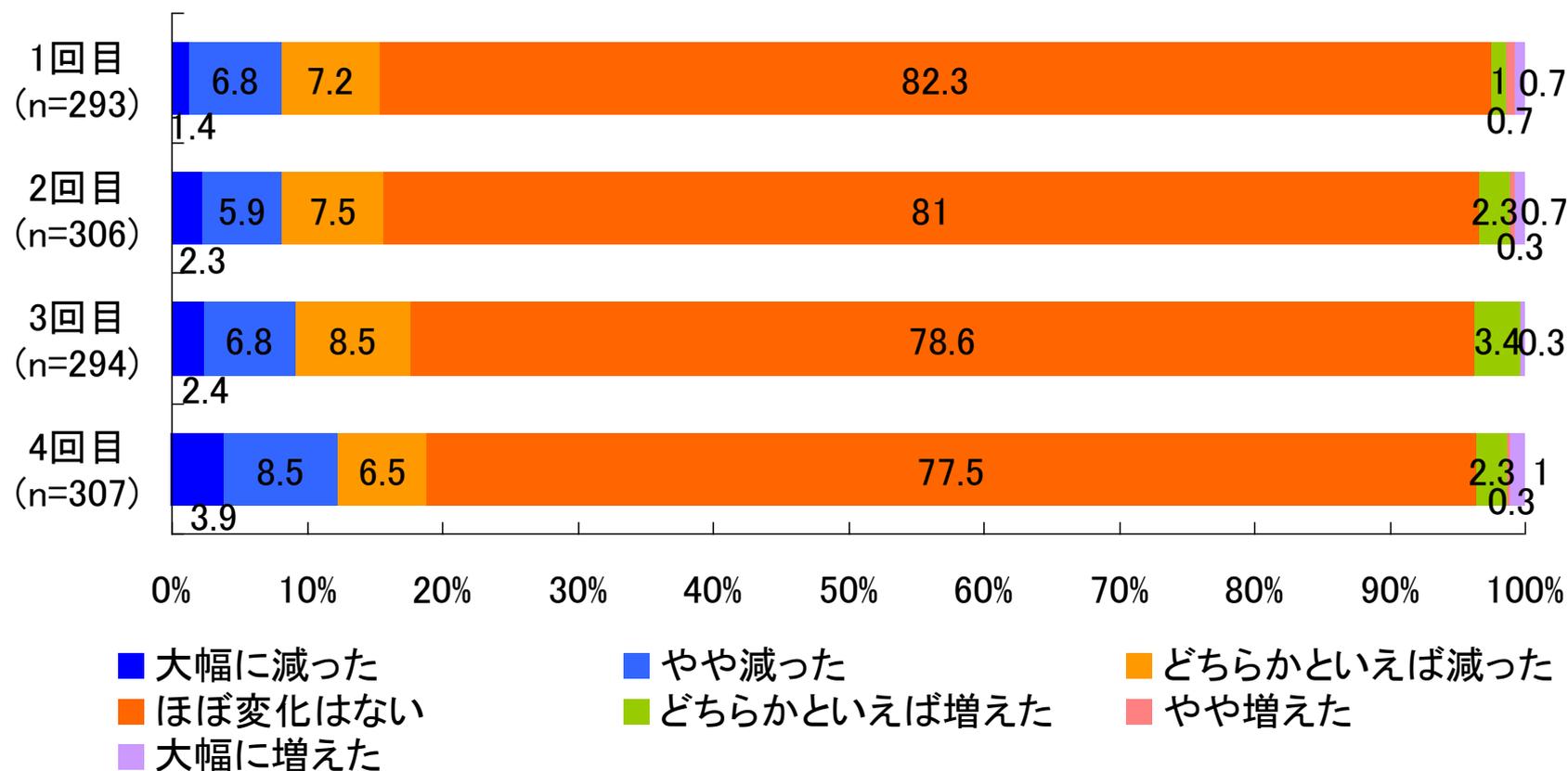
【交通行動・自動車・関東】

東日本大震災以前と比べた自動車の月当たり走行距離の変化(関東)



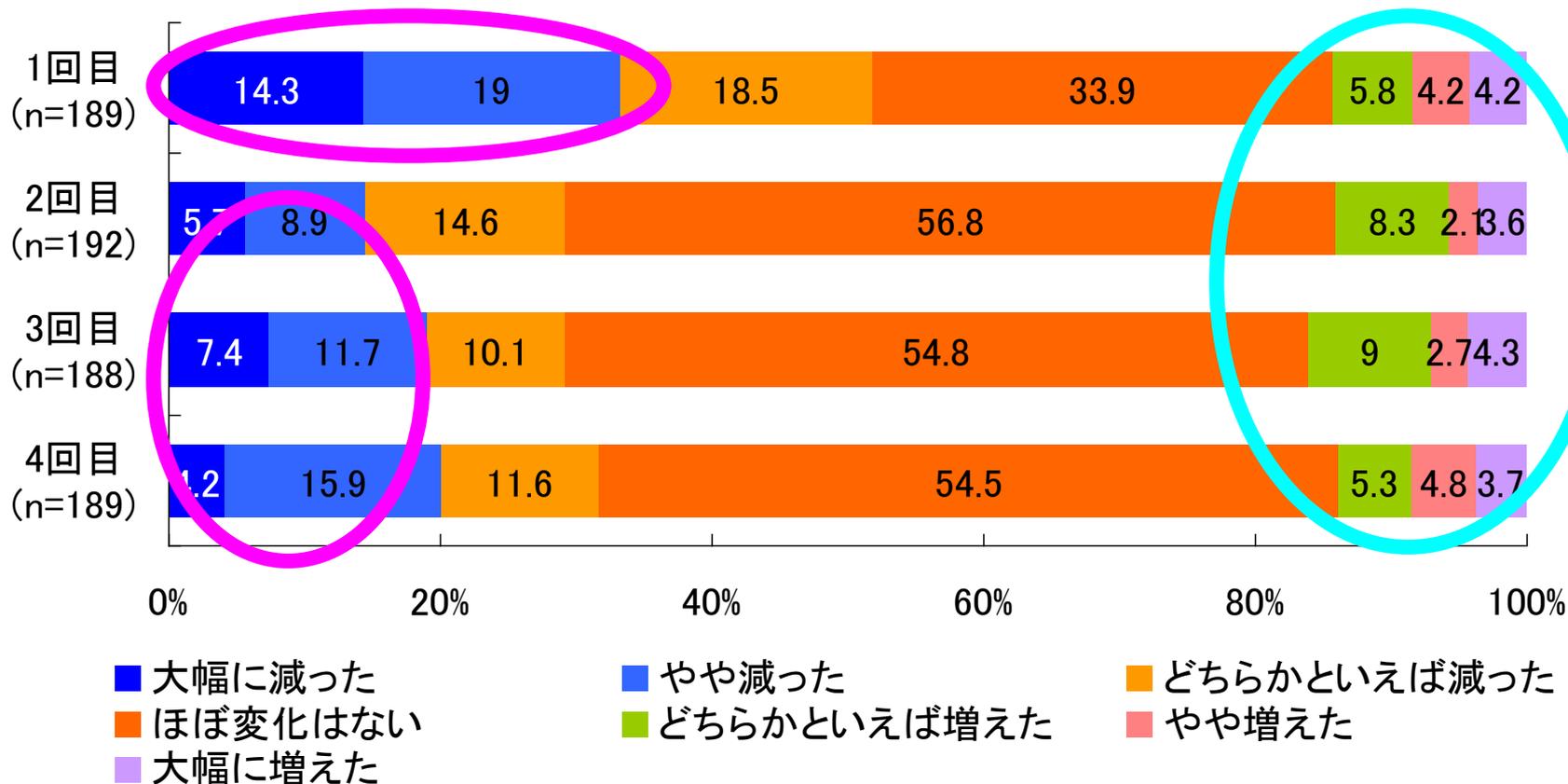
【交通行動・自動車・関西】

東日本大震災以前と比べた自動車の月当たり走行距離の変化(関西)



【交通行動・自動車・仙台市】

東日本大震災以前と比べた自動車の月当たり走行距離の変化(仙台)



節電行動誘発のための 簡易コミュニケーション

- 実験群: アンケートに,
節電の必要性を訴える
文言を追加した群
- 制御群: なにもしない群

【提供情報】

今年の冬に不足する供給量が約570万キロワットと予想されています。(経済産業省の発表)

【東日本】

~▲1.1%(▲80万Kw)のピーク時電力不足

~平日昼間における節電要請に加えて補正予算などを活用した政策支援で対処

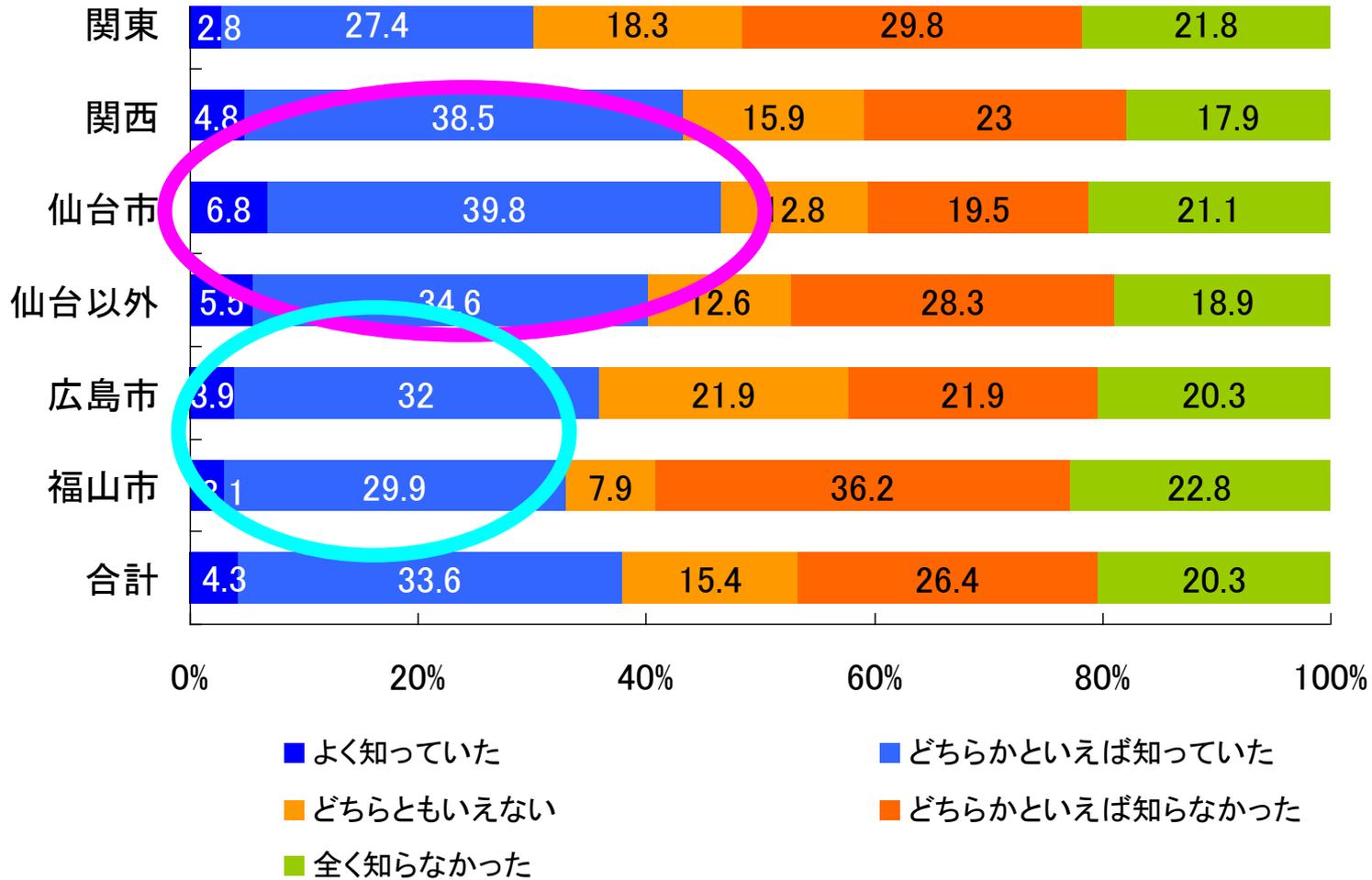
【中西日本】

~▲0.4%(▲33万Kw)のピーク時電力不足

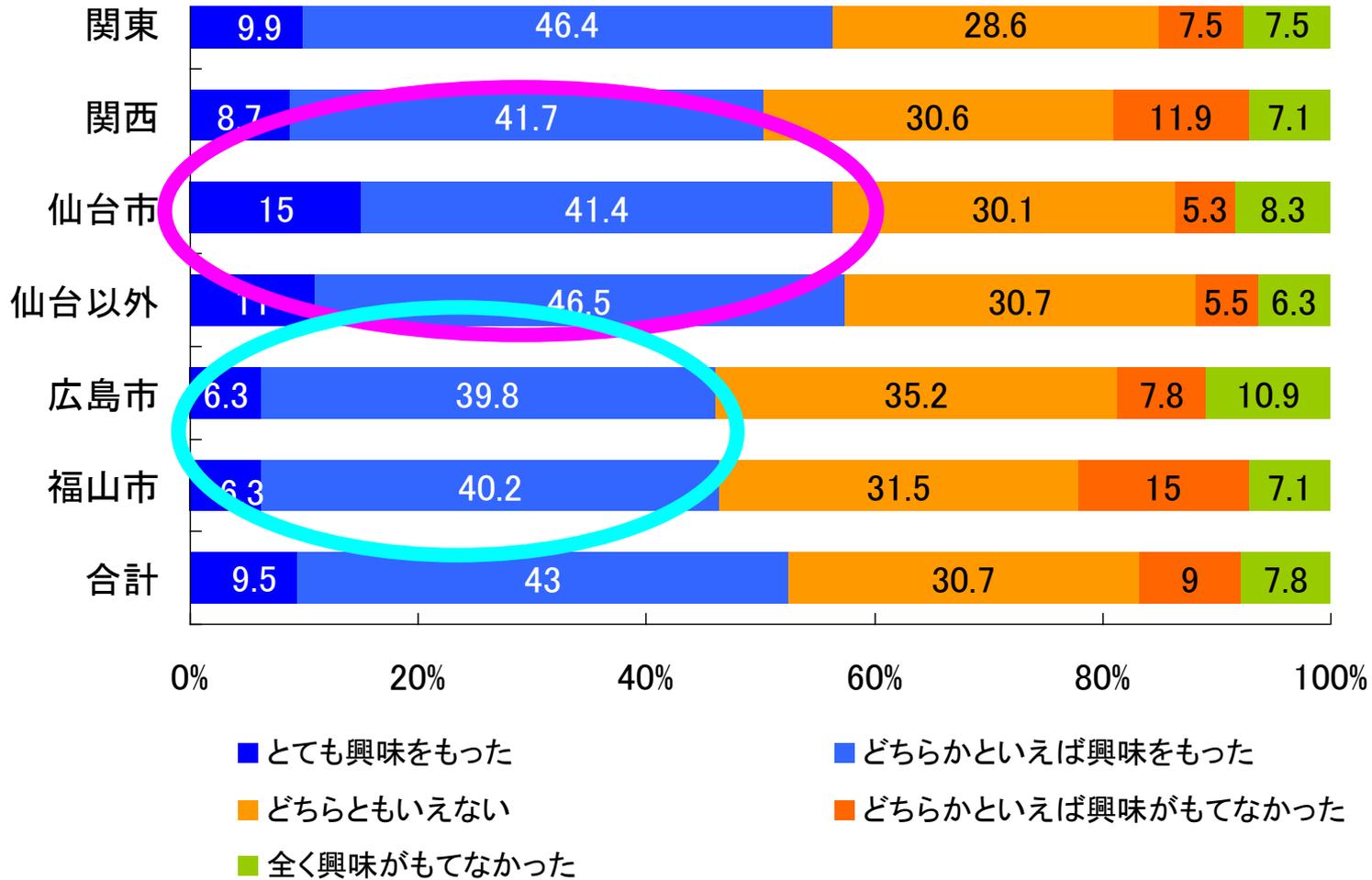
~平日昼間における節電要請に加えて補正予算などを活用した政策支援で対処

定期点検などで停止している原発が再稼働しない場合、東北電力、関西電力、北陸電力、四国電力、九州電力の5社が、今年12月から来年2月ごろに4~20%程度の供給力不足に陥るとの見通しです。

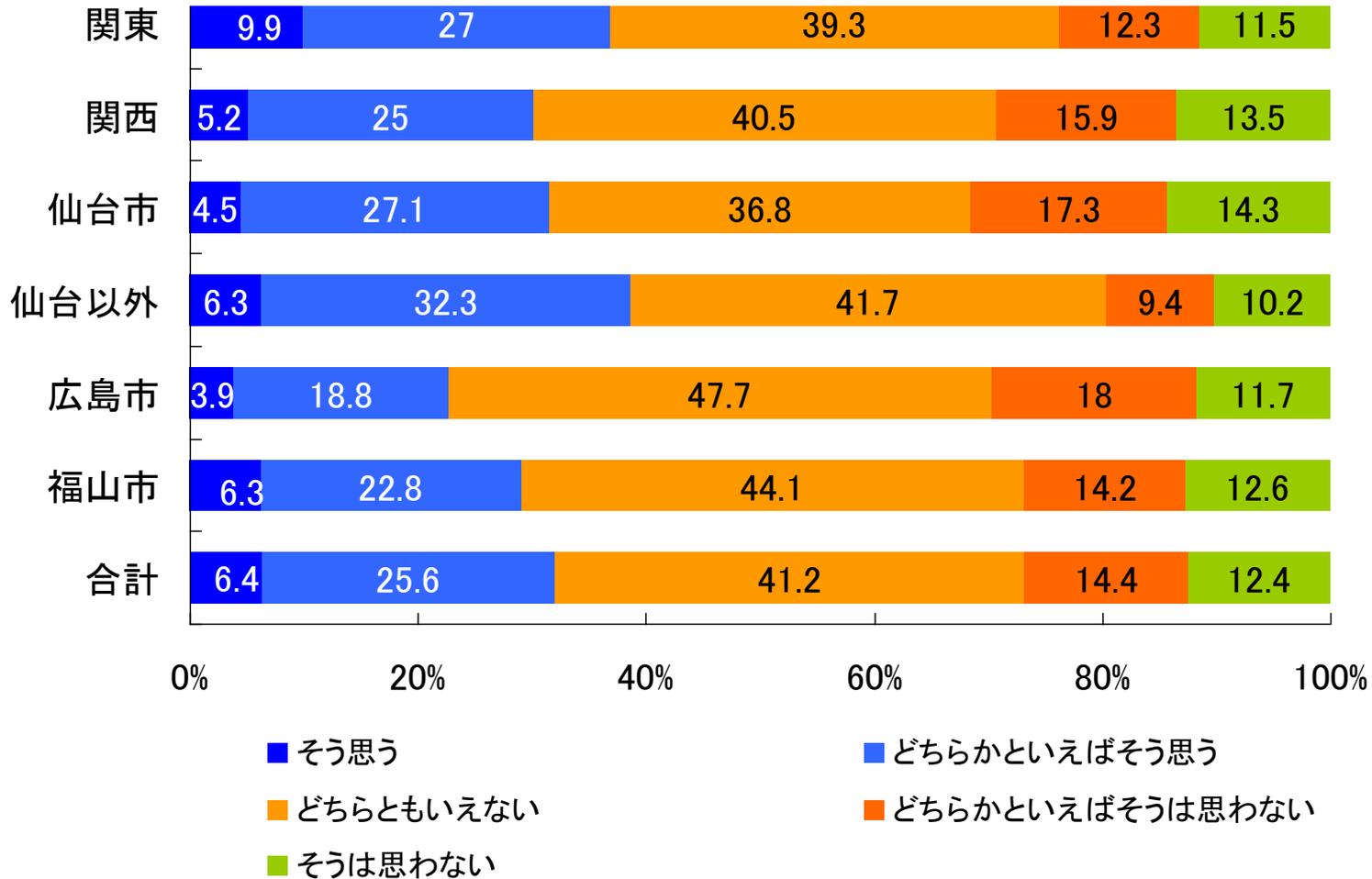
【節電MM・電力供給不足の情報認知】



【節電MM・電力供給不足情報への興味】



【節電MM・電力供給不足情報の共有】



節電行動誘発のための 簡易コミュニケーションの効果

■ 時点間比較 全サンプル

2012年と2011年1日あたり消費電力の平均値の差のt検定

← 片側検定で有意傾向★★★

■ 時点間比較 統制群, 実験群それぞれの,

2012年と2011年1日あたり消費電力の平均値の差のt検定

← 有意差無し...

■ 群間比較 2012年と2011年1日あたり消費電力の 平均値の「差」と, 平均値の「比」のt検定

← 有意差無し...

節電行動の規定因を探る

性別

年齢

関東ダミー

(関西を基準とする)

実験グループ

仙台ダミー

(関西を基準とする)

単身世帯

宮城県ダミー

(仙台以外)

(関西を基準とする)

2012年
電気の暖房器具
所有

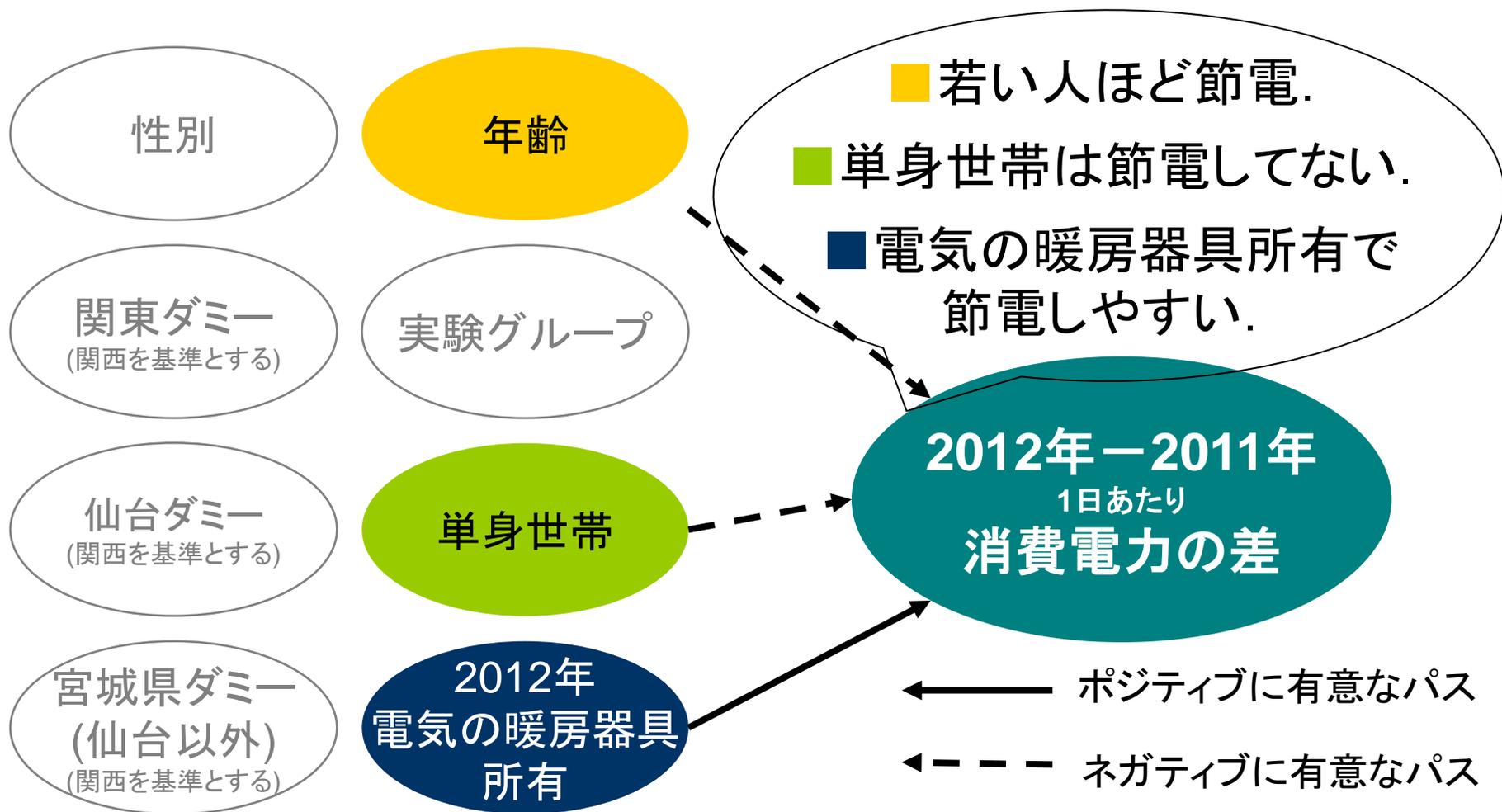
探索的に重回帰分析

2012年－2011年

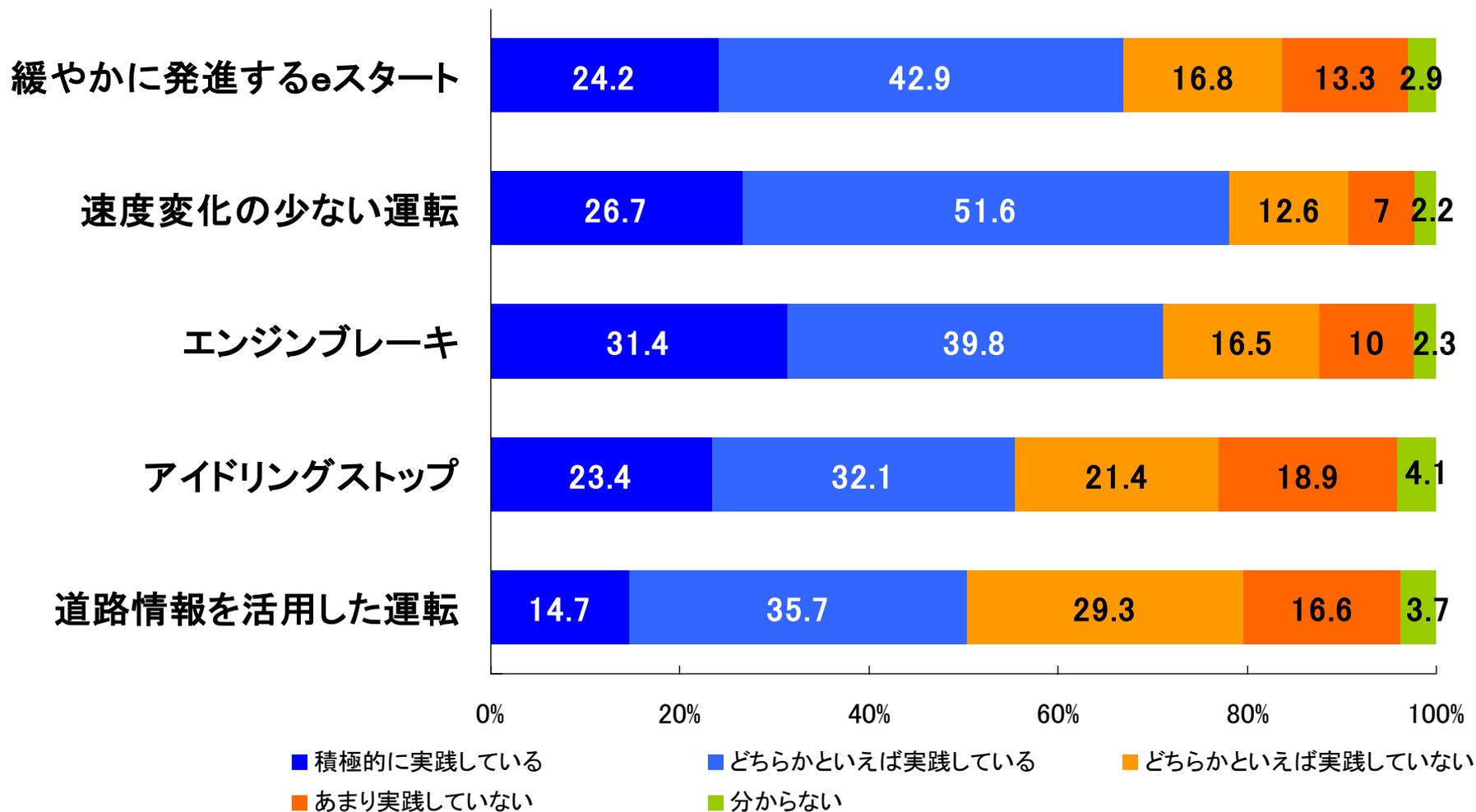
1日あたり

消費電力の差

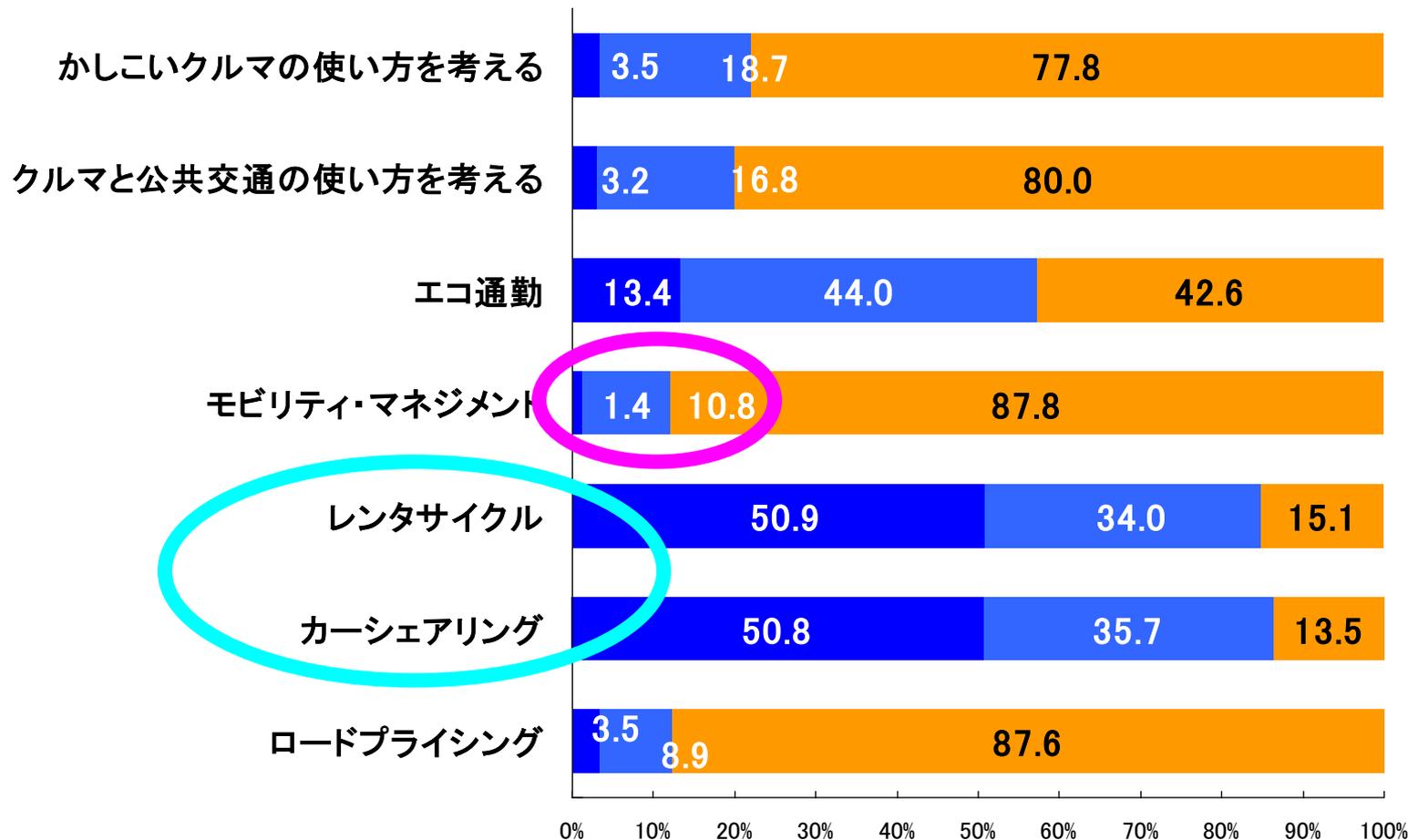
節電行動の規定因：重回帰分析結果



【エコドライブの実践】

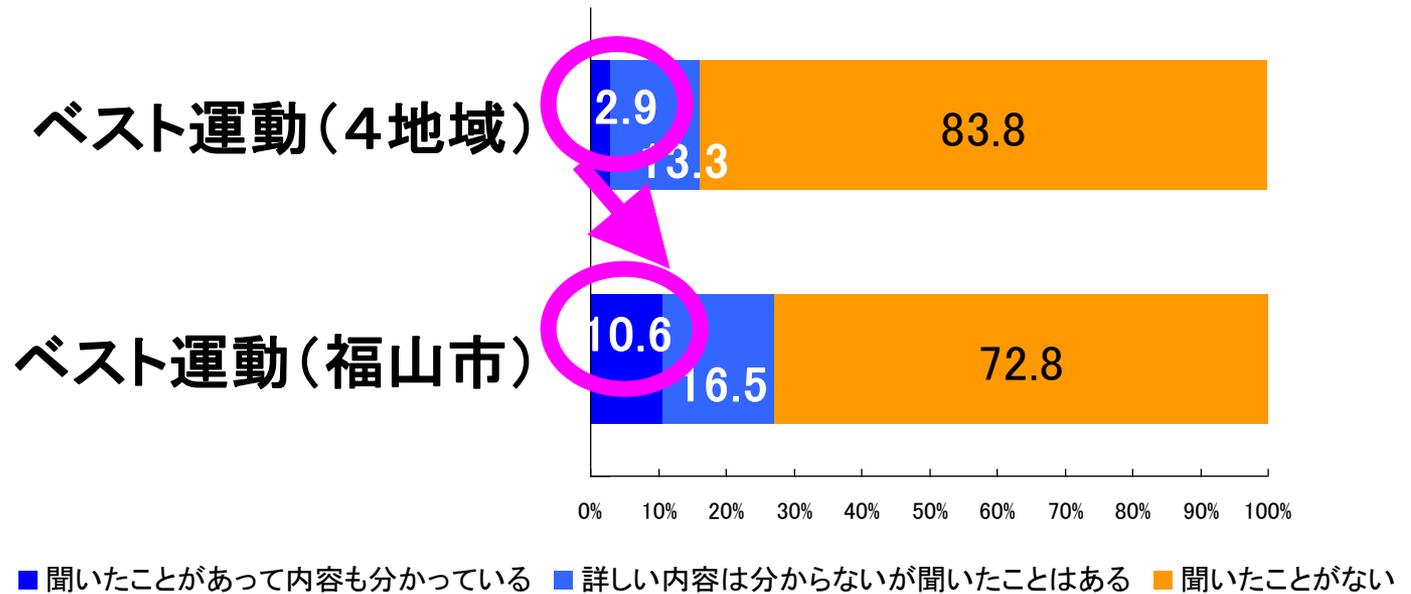


【交通施策の認知度】

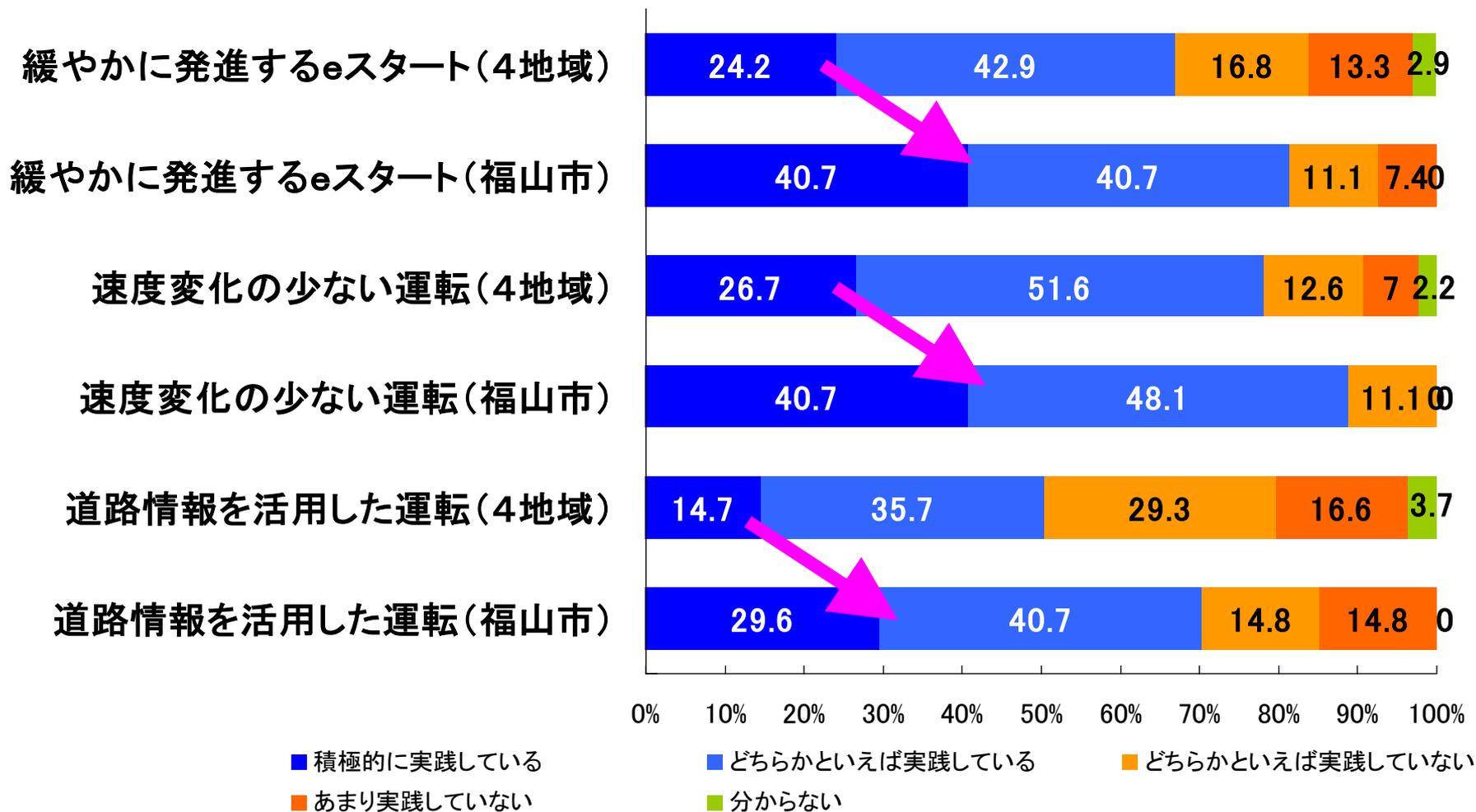


■ 聞いたことがあって内容も分かっている ■ 詳しい内容は分からないが聞いたことはある ■ 聞いたことがない

【交通施策の認知度・福山市】



【 エコドライブの実践・福山市の認知者のみ 】



IV. まとめ

【レジャー】

GW前後では自粛ムードが漂っていたが、夏以降通常に戻っていった

【交通行動】

自動車の移動距離は震災地域で大きな影響があった

【節電MM】

実験群・制御群で有意な差は見られなかったが、全体として昨年より節電していた

若い人ほど節電しているが、単身世帯はあまり節電していない

【エコドライブ】

多くの人々(6-7割)がエコドライブを実践している

【交通施策の認知】

レンタサイクル・カーシェアリング等の施策の認知度は高いが、モビリティマネジメントの認知率は低い

【福山市の実例】

福山市では、ベスト運動の認知率が全国に比べ、高い

ベスト運動を認知している人はエコドライブも積極的に実践している

以上

V. データ活用について

本調査の調査結果を以下に引用して頂きました

「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000255.html

(委員長 久保田 尚先生)

震災後に自動車の走行距離が減った人の中で、代わりに利用機会が増えた交通手段として自転車が最も多かった

国土交通省および警察庁に提出した「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会の提言」のp29において第1回調査結果が使用されています

本調査の調査結果は、どなたでも研究にお使い
いただけます

皆様のご活用をお待ちしております

データ活用につきましては

サーベイリサーチセンター 高野まで
ご連絡下さい

takano_k@surece.co.jp

以上