



京都府全域を対象とした 免許更新時モビリティ・マネジメントの 継続的な取組と効果

- 土崎 伸 (株)オリエンタルコンサルタンツ関西支店
- 仲尾謙二 京都府 建設交通部 交通政策課
- 永田盛士 京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室
- 中安隆年 国土交通省 近畿地方整備局
- 若林拓史 名城大学大学院 都市情報学研究科
- 藤井 聡 京都大学大学院 工学研究科
- 藤島 寛 立命館大学 応用人間科学研究科
- 神田佑亮 (株)オリエンタルコンサルタンツ関西支店

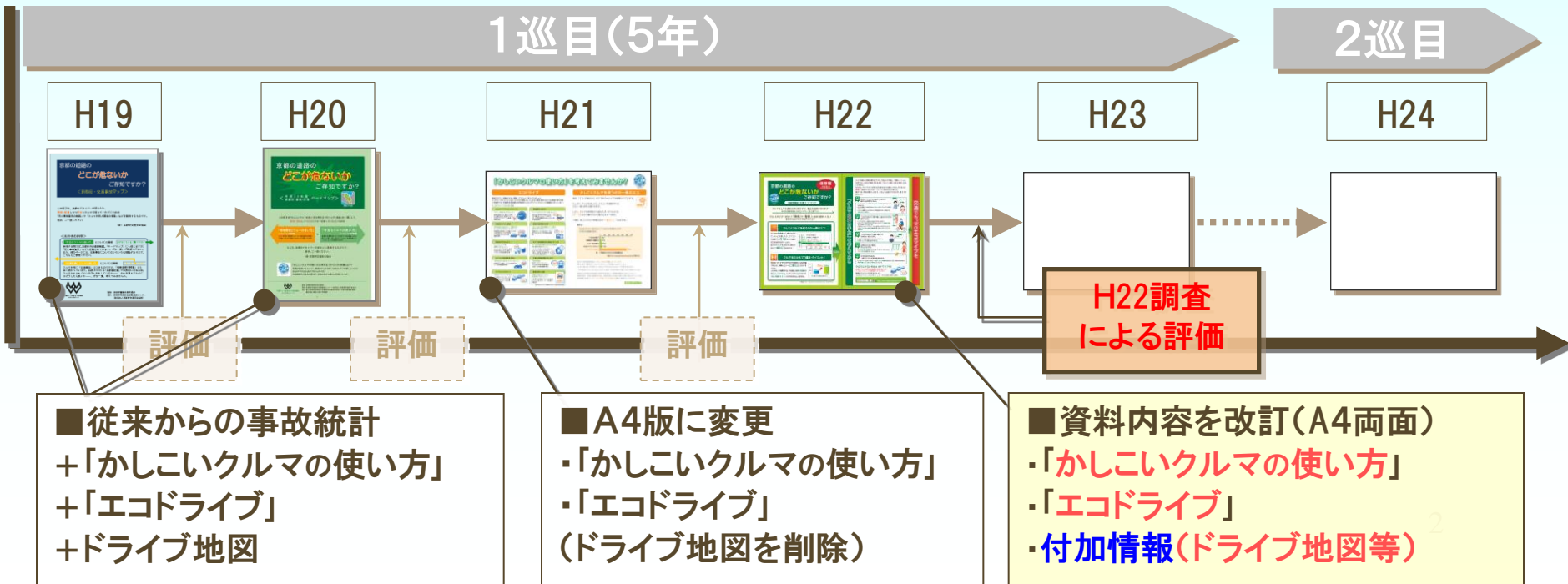
1. プロジェクトの概要

1. プロジェクトの概要

- ・150万の免許保有者が5年に1度必ず受講する免許更新時講習を活用
- ・京都府全域・府民(ドライバー)全体を対象とした国内最大規模のMM
- ・H19年度より、改良を繰り返しながら資料を配付

- 「かしこいクルマの使い方」 →クルマに**乗る前**を想定した情報
- 「エコドライブ」 →クルマに**乗った後**を想定した情報
- 「ドライブ地図(事故、渋滞情報)」 →**手元に残してもらう工夫**

- ・H22年度には4年目に入っており、早い人は**2巡目**を迎えている



1.プロジェクトの概要

平成22年度配布資料

表面

●クルマ以外のメニュー

- 情報のストーリーや視線の流れを踏まえた配置
- 2つ折りにし資料性・携帯性向上

エコで安全なカーライフを

「クルマ以外の手段」を考えてみる

クルマは確かに便利な乗り物ですが、「安全」や「環境」、「健康」(ダイエット)考えると、あまりに頼りすぎると、「かしこい選択」とは言えないかもしれません。

もちろん、ライフスタイルを、大きく変えることは難しいかもしれませんが、無理なく出来るようなことが、一つ、二つ、あるかもしれません。是非一度、普段の暮らしの中で、次のようなことができるかを、考えてみませんか？

方法 ① 休日の、「クルマでお出かけ」以外の過ごし方を考えてみる。

- クルマの代わりに、電車やバス、徒歩や自転車で行ける場所を考える。
- 近頃の散歩で、お弁当でもって、ゆっくり歩いて行ったり、自転車で行ったりする。
- クルマで食事に出かける代わりに、家族全員で楽しく料理を作り、自宅でゆっくり過ごす。

方法 ② 「クルマ以外」で「買い物」に出かけられるか、考えてみる。

- クルマの代わりに、健康的に自転車でお買い物をする。
- 郊外にクルマで出かける代わりに、おしよれをして、河原町や四条などに電車やバスで出かける。
- 「郊外のショッピングセンターでまとめ買い」の代わりに、近くのお店に、ちょくちょく徒歩や自転車で買い物というライフスタイルを考える。

方法 ③ 「クルマ以外」で「通勤・通学」ができるか、考えてみる。

- 「自転車」で通勤・通学ができるかどうか考える。
- 「電車・バス」での通勤・通学を考える。

方法 ④ 出来るだけ近い目的地に行くようにする。

- できるだけ近い目的地に出かける(それだけでいいと、クルマの利用距離が短くなる)。

方法 ⑤ どうせ出かけるなら、一度にたくさん用事を済ませる。

- どうせクルマで出かけるなら、一度にたくさん用事を済ませる。また、家賃の他の場所に、用事を済ませ、帰る前に帰る。帰る前に帰る。

クルマにのるときはエコドライブを!

府では「京都府地球温暖化対策条例」により、アイドリングストップが義務化されています。アイドリングをやめましょう。

車のアイドリングをやめることで、130cc程度の燃料を節約。

エコドライブはやさしい安全運転につながる。その他のエコドライブテクニックはこちら

近いクルマ 京都 検索 <http://www.kashikoikuruma-kyoto.jp/>

●エコドライブの情報

京都の道路のどこが危ないかご存知ですか?

保存版
クルマの中にぜひ

京都府事故・渋滞ロードマップ

クルマはとても便利な乗り物ですが、事故の問題があります。中画の京都府事故・渋滞ロードマップをご覧ください。

でも、それだけではなく「環境」や「健康」にあまり望ましくない影響があるのもご存知でしたか?

かしこくクルマを使うのが一番のエコ

クルマの利用を少し減らすだけで、テレビを消したり、エアコンを調節する何十倍も大量のCO₂を減らせます(右図参照)。

日々のクルマ利用を少し減らすのが一番のエコなのです。

項目	CO ₂ 削減量 (kg)
TVを60分減らす	13
冷蔵庫を1℃調整する	32
シャワーを2分減らす	44
1日5分アイドリングストップ	55
1日10分クルマを控える	588

図 1年間あたりのCO₂の削減量 (kg)

クルマをひかえて「健康・ダイエット」

例えば、クルマで30分で行ける場所に、公共交通で行けば、消費カロリーは二倍以上になります(右図参照)。

これをもし一年続ければ、その差は、燃焼する脂肪の重さにして約4.5kg。ジョギングやジムに行かなくても、手軽にダイエットができるかもしれません。

移動手段	消費カロリー (kcal)
クルマ	102
公共交通	220

図 移動に伴う往復の消費カロリー

●かしこいクルマ利用への導入

(詳細は、<http://www.kashikoikuruma-kyoto.jp/> をご覧ください。)

1.プロジェクトの概要

平成22年度配布資料

裏面

● 受講者の興味の高い「死亡事故発生箇所」、「渋滞ポイント」を記載

京都府 死亡事故・渋滞ロードマップ
 京都府交通安全協会は、道路における交通の安全と円滑の実現を目指しています。

クルマの事故リスク
 ～クルマがどのくらい危ないかで存じましょうか～
 「クルマの死亡事故」…道多に無いことなんでしょうか？
 …でも、少し計算すると…(50万クルマに車の割合と…)
5人に3人のドライバーが人身事故を起こす
160人に1人のドライバーが死亡事故を起こす
 自走から安全運転、エコドライブを心がけるとともに、クルマを少し控えることを考えてみてはいかがでしょうか。
 詳細は、<http://www.kashikoikuruma-kyoto.jp/>をご覧ください。

凡例

歩行者と歩輪	自動車の自損(ガードレール・電柱等)
自動車と自動車	二輪車の自損(ガードレール・電柱等)
二輪車と自動車 または 二輪車と二輪車	

● 渋滞発生交差点 ※二輪車は、自動二輪車、原動機付自転車、自転車もいう。 ※本地図に記載されている数値及び凡例の数値は平均値を示す。

この地図は、国土院院長の承認を得て、同院発行の数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(準拠番号 平19報発第308号)

「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト京都」とは？
 京都の皆様一人ひとりに、普段のクルマの使い方を少しずつ見直していただくきっかけづくりのためのプロジェクトです。
 地球温暖化の抜本的解消や、皆様の豊かな暮らしを目指しています。

かしこいクルマの使い方の詳しい情報はこちら
[かしこいクルマ 京都](http://www.kashikoikuruma-kyoto.jp/) 検索 <http://www.kashikoikuruma-kyoto.jp/>
 発行：国土交通省近畿地方整備局京都府道路事務所(調査課075-351-3300(代))
 京都府建設交通部(交通課075-351-111(代))
 協力：協和 監(京都大学教員) / 財団法人京都府交通安全協会 / 京都市都市計画課歩行者まち京都課

● 安全面からクルマ利用を控えるメッセージを掲載

講習での啓発の様子

- 資料説明時に、「かしこいクルマの使い方」に関する情報が記載されていることを示しながら説明

- 受講者は、講習中に1度は資料に目を通して



2. 取り組み効果の計測

2. 取り組み効果の計測

効果計測の観点

■平成22年度版啓発資料の効果

・配布資料による啓発効果

行動変容状況

クルマ、公共交通、自転車等の移動時間等

意識面

クルマにたよらないライフスタイル、環境にやさしい移動に対する意識

・取り組みによるCO2削減効果、費用対効果

Benefit

- ・環境改善(CO2)
- ・事故減少
- ・健康増進 等

Cost

- ・資量の作成、印刷費
- ・調査費、その他



■啓発資料の効果の持続状況

・数年に1度となる取り組み効果の持続性

- ・2巡目を迎えた方の認知状況、資料保有状況

2. 取り組み効果の計測

効果計測の方法(アンケート)

区分	項目	内容
事前調査	配布場所	京都府警察自動車運転免許試験場(羽束師)
	配布日	平成23年1月9日(日)
	配布方法	講習開始前に講義室の机の上に資料を配付し、受講者に主旨を説明 ▼調査票  ▼説明の様子 
	回収方法	講習前の空き時間等に記入してもらい、講習受講後にその場で回収
事後調査	配布方法	事前調査に回答(氏名・住所の記載)のあった方に郵送
	回収方法	郵送回収

※非受講者(統制群)については、昨年度と同様に行政職員等を対象に別途同時期の調査を実施

2. 取り組み効果の計測

アンケート回収状況

- ・受講者の事前調査の回収率は約90%(約2,000部)
- ・うち、氏名・住所の記載のあった232名へ事後調査を郵送、回収率は約40%(約100部)

▼アンケートの回収状況

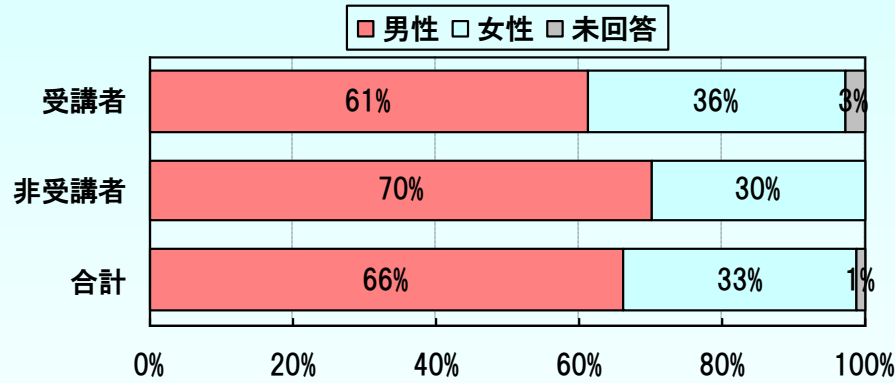
	事前調査			事後調査			回収率 (全体)
	配布枚数 (a)	回収枚数 (b)	回収率 (b/a)	配布枚数 (c)	回収枚数 (d)	回収率 (d/c)	
受講者 (施策群)	2,132	1,966	92.2%	232	92	39.7%	4.3%
参考: 非受講者 (統制群)	320	241	75.3%	190	160	84.2%	50%

2. 取り組み効果の計測

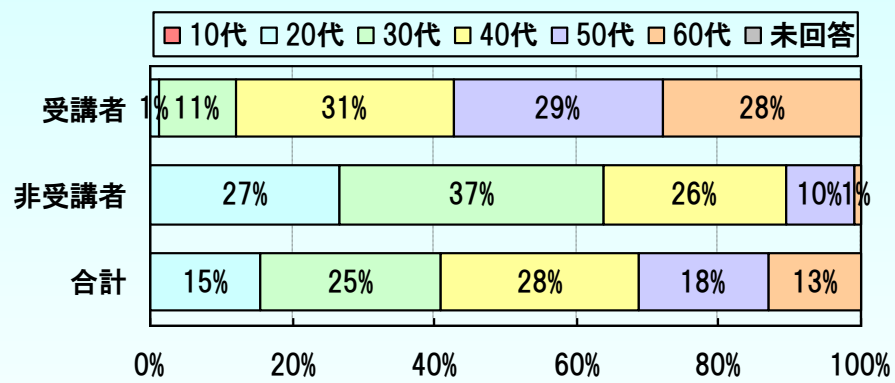
アンケート回収状況

- ・性別は男性が65%程度、年代は20代から60代まで分布
- ・自動車保有台数は1～2台の回答者が80%程度

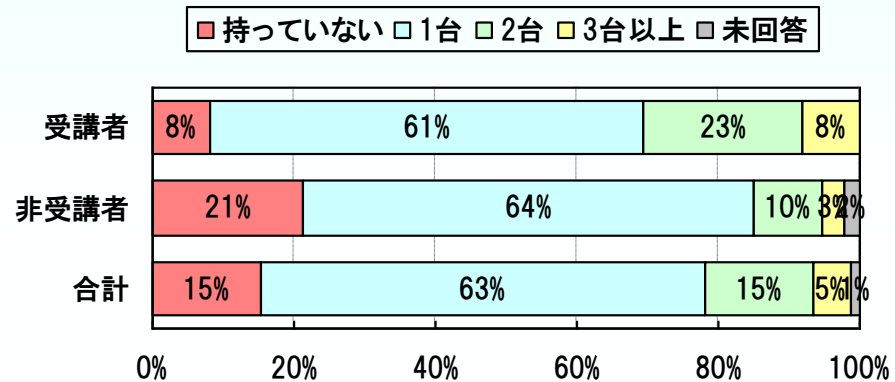
▼性別



▼年代



▼自動車保有台数



受講者（施策群）11：N=75
 非受講者（統制群）：N=97

3. H22年度版啓発資料の効果

3. H22年度版啓発資料の効果

効果分析の観点

- ・ 配布資料による啓発効果、取り組みによるCO2削減効果、費用対効果について分析を実施

① 交通手段利用の変化 ●

(クルマ、公共交通、自転車、徒歩等の移動時間、利用回数 等)

② クルマ利用意識の変化

(環境にやさしい移動、安全な移動等に対する意識 等)

③ 配布資料の評価 (参考になった情報 等)

④ 配布資料の波及・記憶状況

(啓発資料を以前に見たことがあるか? 等)

交通手段利用の
変化より計測

⑤ CO2排出量削減効果

⑥ 費用対効果(B/C)

3. H22年度版啓発資料の効果

①交通手段利用の変化

(クルマ以外の方法での移動)

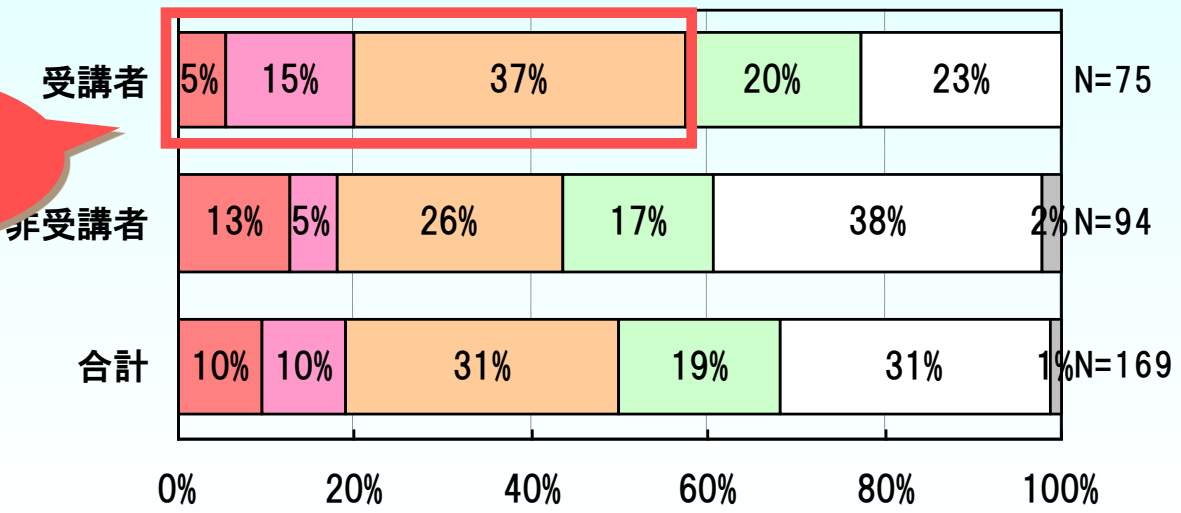
・受講者の約55%が「クルマ以外の方法で移動」したと回答しており、非受講者に比べて割合が大きい

▼できるだけクルマ以外の方法で移動したか(事後調査)

H22年度



約55%が行動変容



H21年度 受講者の55%、非受講者の35%が行動変容

H20年度 受講者の60%、非受講者の35%が行動変容

受講者 (施策群) : N = 75
非受講者 (統制群) : N = 94

3. H22年度版啓発資料の効果

①交通手段利用の変化

(移動時間の変化)

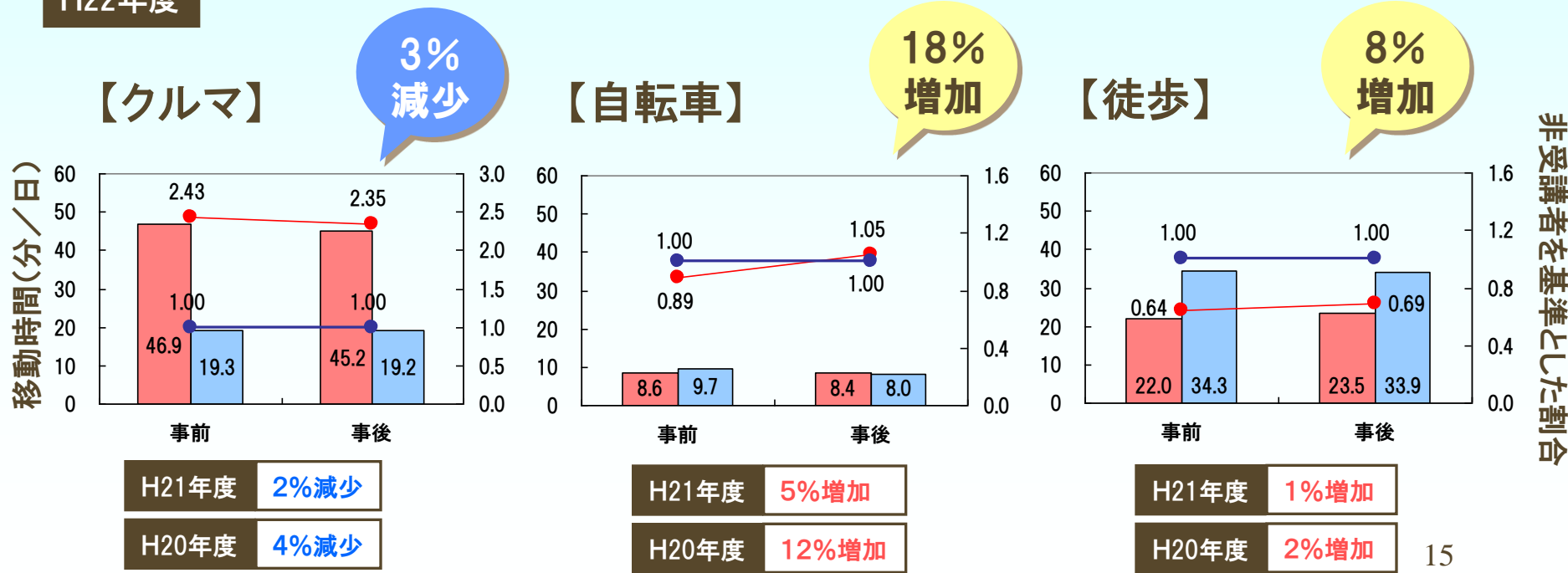
- ・クルマでの移動時間を事前・事後で比較すると、受講者は非受講者と比較し**3%減少**
- ・自転車、徒歩の移動時間は、それぞれ**10~20%増加**

▼移動時間の変化(1日平均)

受講者(施策群) : N=75
 非受講者(統制群) : N=94

■ 受講者 ■ 非受講者
 ● 受講者(割合) ● 非受講者(割合)

H22年度



非受講者を基準とした割合

3. H22年度版啓発資料の効果

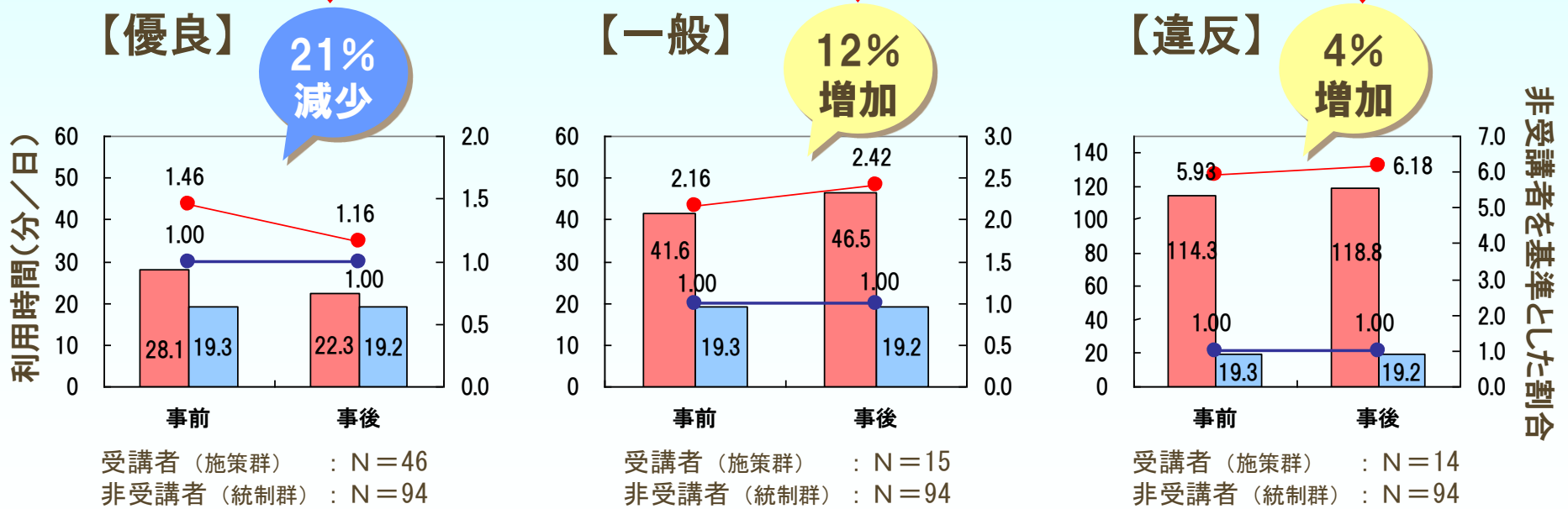
① 交通手段利用の変化

(移動時間の変化)

- ・クルマでの移動時間は「優良」では、約20%減少
- ・それに対し「一般」、「違反」の移動時間は増加

▼クルマによる移動時間の変化(1日平均)

「優良」のみクルマの移動時間が減少



受講者 (施策群) : N=46
 非受講者 (統制群) : N=94

受講者 (施策群) : N=15
 非受講者 (統制群) : N=94

受講者 (施策群) : N=14
 非受講者 (統制群) : N=94

■ 受講者 ■ 非受講者
● 受講者(割合) ● 非受講者(割合)

非受講者を基準とした割合

3. H22年度版啓発資料の効果

①交通手段利用の変化

(利用回数の変化)

- ・クルマでの利用回数を事前・事後で比較すると、受講者は非受講者と比較し10%増加
- ・鉄道、バスの利用回数は、それぞれ10%~20%増加

▼利用回数の変化(週合計)

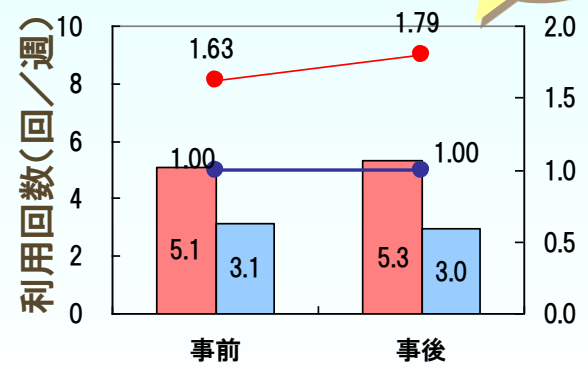
受講者(施策群) : N = 75
 非受講者(統制群) : N = 94

■ 受講者 ■ 非受講者
● 受講者(割合) ● 非受講者(割合)

H22年度

【クルマ】

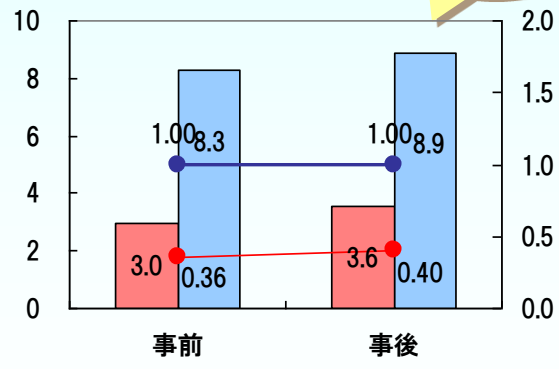
10%増加



H21年度	3%減少
H20年度	5%減少
H19年度	2%減少

【鉄道】

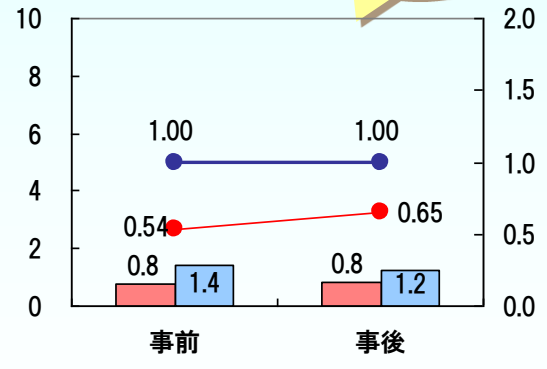
11%増加



H21年度	4%増加
H20年度	11%増加
H19年度	20%減少

【バス】

20%増加



H21年度	1%増加
H20年度	増減なし
H19年度	4%増加

非受講者を基準とした割合

3. H22年度版啓発資料の効果

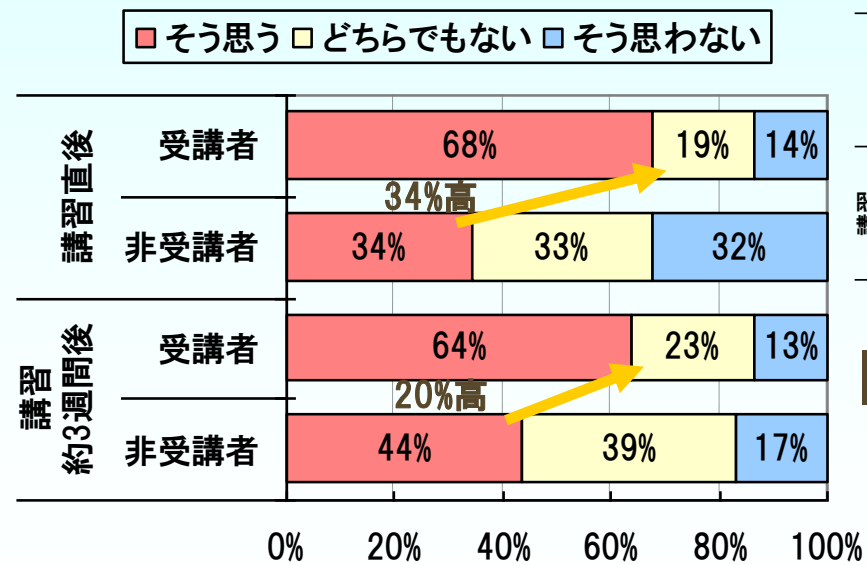
②クルマ利用意識の変化

(クルマにたよらないライフスタイル)

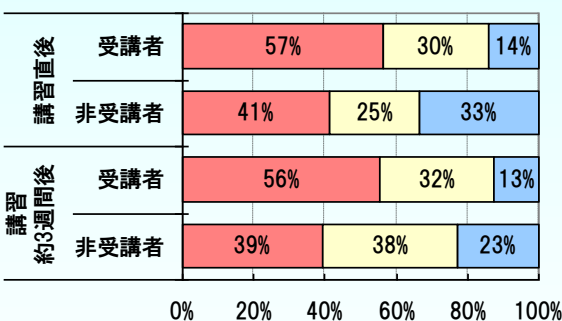
- ・「**そう思う**」の割合は**受講者の方が大きい** (資料による効果と解釈できる)
- ・今年度「**そう思う**」と回答した受講者の割合は、直後・3週間後とも**昨年度より大きい** (H22の改訂による効果と解釈できる)

▼クルマに頼らないライフスタイルを目指そうと思うか？

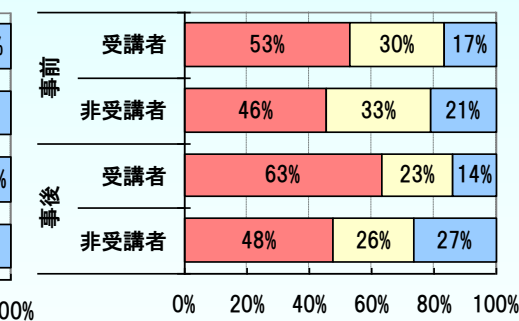
H22年度



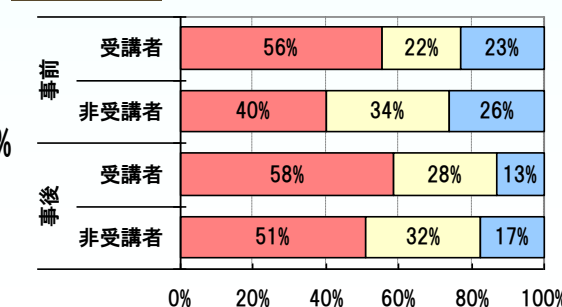
H21年度



H19年度



H20年度



3. H22年度版啓発資料の効果

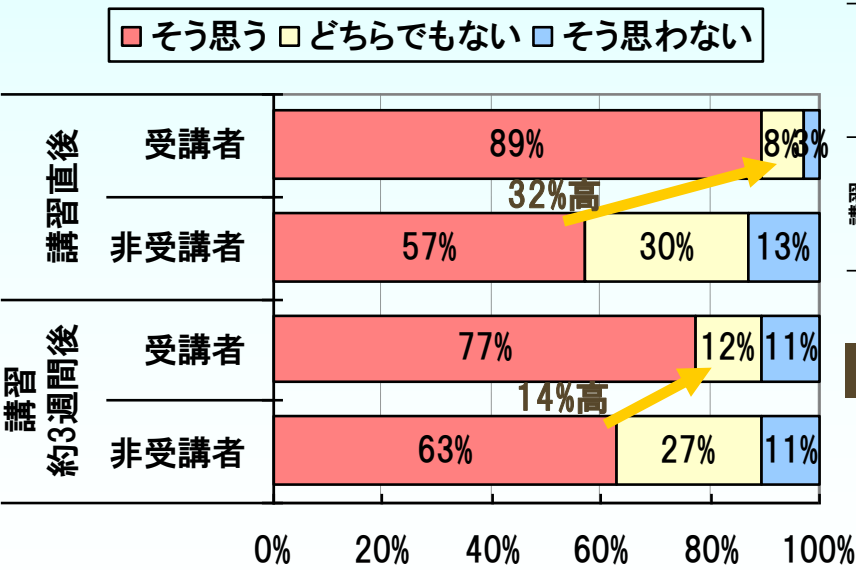
②クルマ利用意識の変化

(環境にやさしい移動)

- ・「そう思う」の割合は**受講者の方が大きい** (資料による効果と解釈できる)
- ・今年度「そう思う」と回答した受講者の割合は、直後・3週間後とも**昨年度より大きい** (H22の改訂による効果と解釈できる)

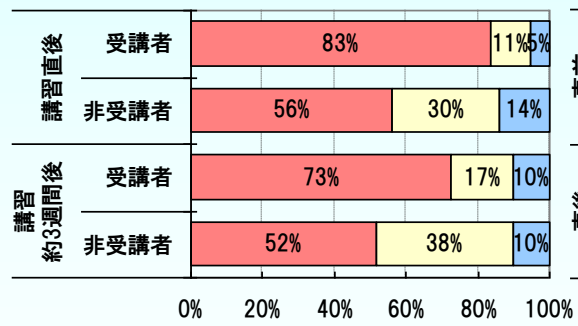
▼環境にやさしい移動を心がけようと思うか？

H22年度

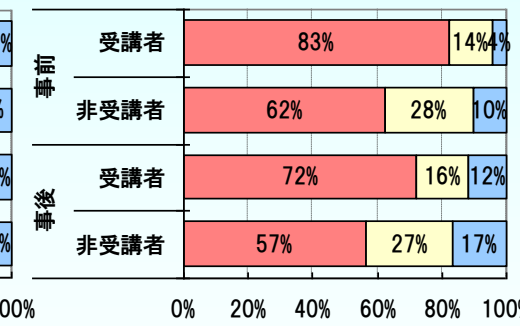


受講者 (施策群) : N = 75
 非受講者 (統制群) : N = 94

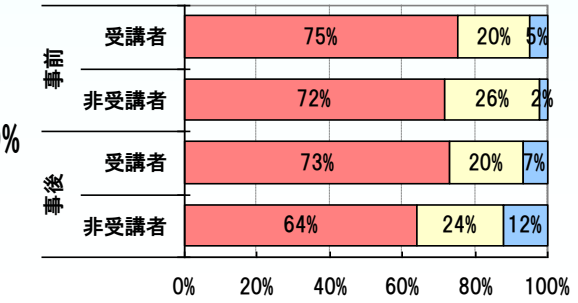
H21年度



H19年度



H20年度



3. H22年度版啓発資料の効果

②クルマ利用意識の変化

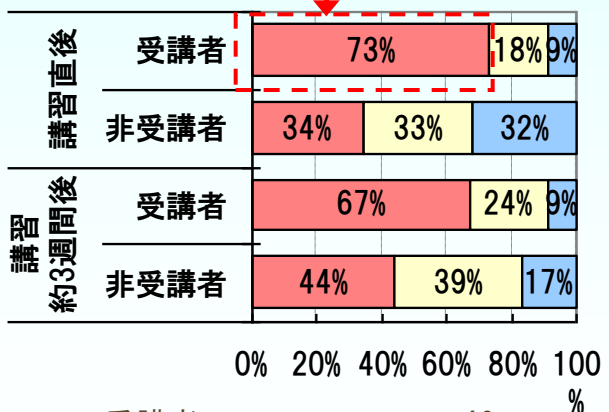
(意識の変化)

・クルマ利用に対する意識の変化についても、「優良」の意識が最も高く、「違反」の意識が最も低い

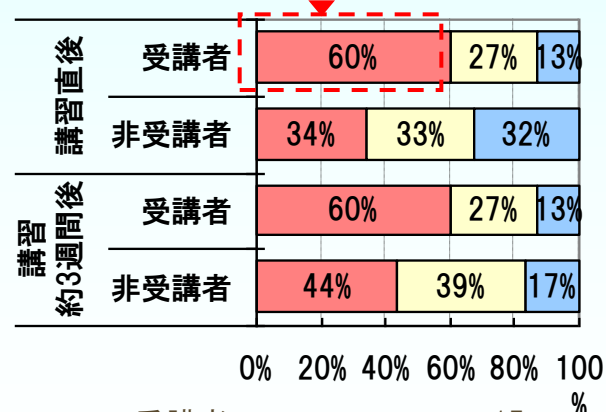
▼クルマにあまり頼らないライフスタイルを目指そうと思いませんか？

「優良」はクルマ利用抑制の意識が高い

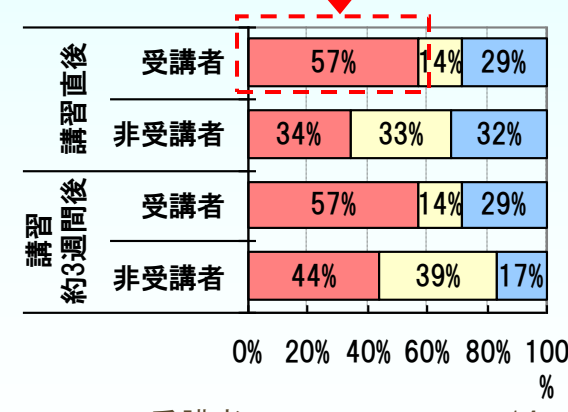
【優良】



【一般】



【違反】



受講者（施策群） : N = 46
非受講者（統制群） : N = 94

受講者（施策群） : N = 15
非受講者（統制群） : N = 94

受講者（施策群） : N = 14
非受講者（統制群） : N = 94

■ そう思う □ どちらでもない ■ そう思わない

3. H22年度版啓発資料の効果

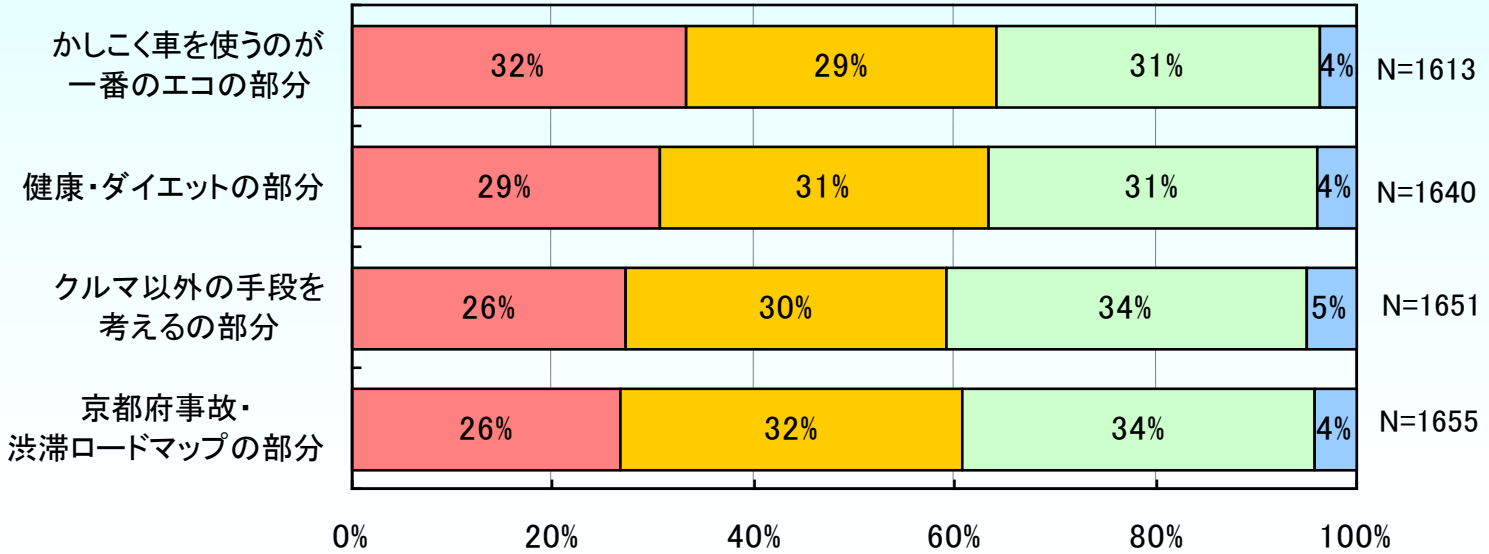
③受講者の配布資料の評価

(資料内容の確認状況・評価)

- ・資料が「参考になった人」はどの項目も約60%
- ・「かしこくクルマを使うのが一番のエコの部分」が、とても参考になったと答えた割合が最も大きい

▼この啓発資料の内容は参考になりそうか？

H22年度



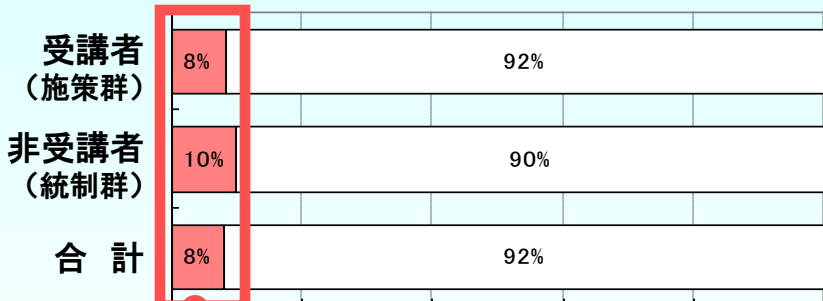
■ とても参考になった
 ■ 多少参考になった
 ■ どちらともいえない
 ■ あまり参考にならなかった

3. H22年度版啓発資料の効果

④ 配付資料の波及状況

- ・ 受講者・非受講者ともに、約10%が「(以前に)見たことがある」と回答
- ・ 受講者の約80%、非受講者の約60%に行動・意識の変容が見られ、資料の波及による啓発効果が確認

▼ 以前に啓発資料を見たことがあるか？

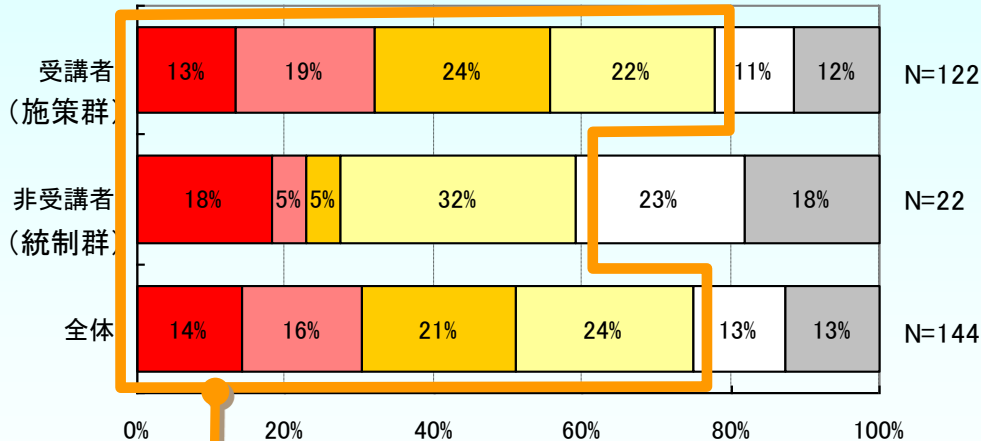


見たことがある
 見たことがない

受講者 (施策群) : N = 1511
 非受講者 (統制群) : N = 227

受講者・非受講者
ともに約10%
が見たことがある

▼ その時、クルマ利用を減らそうと思ったか



実際に減らした
 「少し」なら実際に減らした
 これから減らそうと思っている
 減らそうと思ったよな気がする
 減らそうとっていない
 覚えていない

受講者の約80%
非受講者の約60%
が行動・意識を変容

3. H22年度版啓発資料の効果

⑤CO2排出量削減効果

・交通行動の変化により、どの程度のCO2が削減されたかを算出

▼受講者1人あたりのCO2削減量

受講者1人あたりのCO2削減量
(Δ CO2)

※1
128.1

kg-co2/人・年

※算出方法は「モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン」に基づき、次式により算出

CO2削減量(kg-co2/人・年)

$$= \text{日あたりクルマ利用削減距離} \times \text{CO2排出係数}(\alpha) \times 365$$

日あたりクルマ利用削減距離(km/人・日)

$$= \{T_{\text{事後}} - T_{\text{事前}} \times (T'_{\text{事後}} / T'_{\text{事前}})\} \times \text{平均旅行速度}(V_{\text{ave}})$$

T: 受講者(施策群)のクルマ利用時間(事前/事後)

T': 非受講者(統制群)のクルマ利用時間(事前/事後)

V_{ave} : 京都府の平均旅行速度(32.3km/h)[H17道路交通センサス]

α : クルマのCO2排出原単位(188g-co2/人・km)[MMの施策評価のためのガイドライン]

CO2排出量
削減効果

受講者数(配布部数)

※2
29万3千人

※2: 昨年度の実績値(H20.4~H21.3)

H21年度 **37.5**kg-co2/人・年

H20年度 **62.6**kg-co2/人・年

H19年度 **47.3**kg-co2/人・年

※算出方法がH20以降と異なる

3. H22年度版啓発資料の効果

⑤CO2排出量削減効果

- ・交通行動の変化により、どの程度のCO2が削減されたかを算出

▼CO2削減量算定結果

推計値	19,574 ^{※1} t-co2/年	CO2削減効果はアンケート回答者(割合)以外にも得られると仮定【既存研究より、非回答者の効果(交通行動の変化)は、回答者の半分と仮定】
上限値	37,534 t-co2/年	CO2削減効果が資料を受け取った受講者全てに得られると仮定 ($\Delta CO_2 \times 29万3千$)
下限値	1,614 t-co2/年	CO2削減効果はアンケート回答者(割合)のみに得られると仮定 ($\Delta CO_2 \times 29万3千 \times$ アンケート回収率(4.3%))

※1: 昨年度のCO2削減量の推計値は 5,529t-co2/年

H21年度 5,529t-co2/人・年

H20年度 10,346t-co2/人・年

H19年度 5,712t-co2/人・年

※算出方法がH20以降と異なる

$\Delta CO_2 \times (29万3千 \times 回収率) + (\Delta CO_2 \times \alpha) \times (29万3千 \times (1 - 回収率))$
 既存研究※2より、 $\alpha = 0.504 \approx 0.5$ という値が得られており、ここではこの値を用いた

※2: 山本俊行、高橋真人 / フォローアップ調査の無回答者を考慮したTFP調査の施策効果の分析 / 土木計画学研究・講演集, Vol. 38, CD-ROM, 2008

3. H22年度版啓発資料の効果

⑥費用対効果(B/C)

・交通行動の変化により、どの程度の効果(便益)があったのかを算出

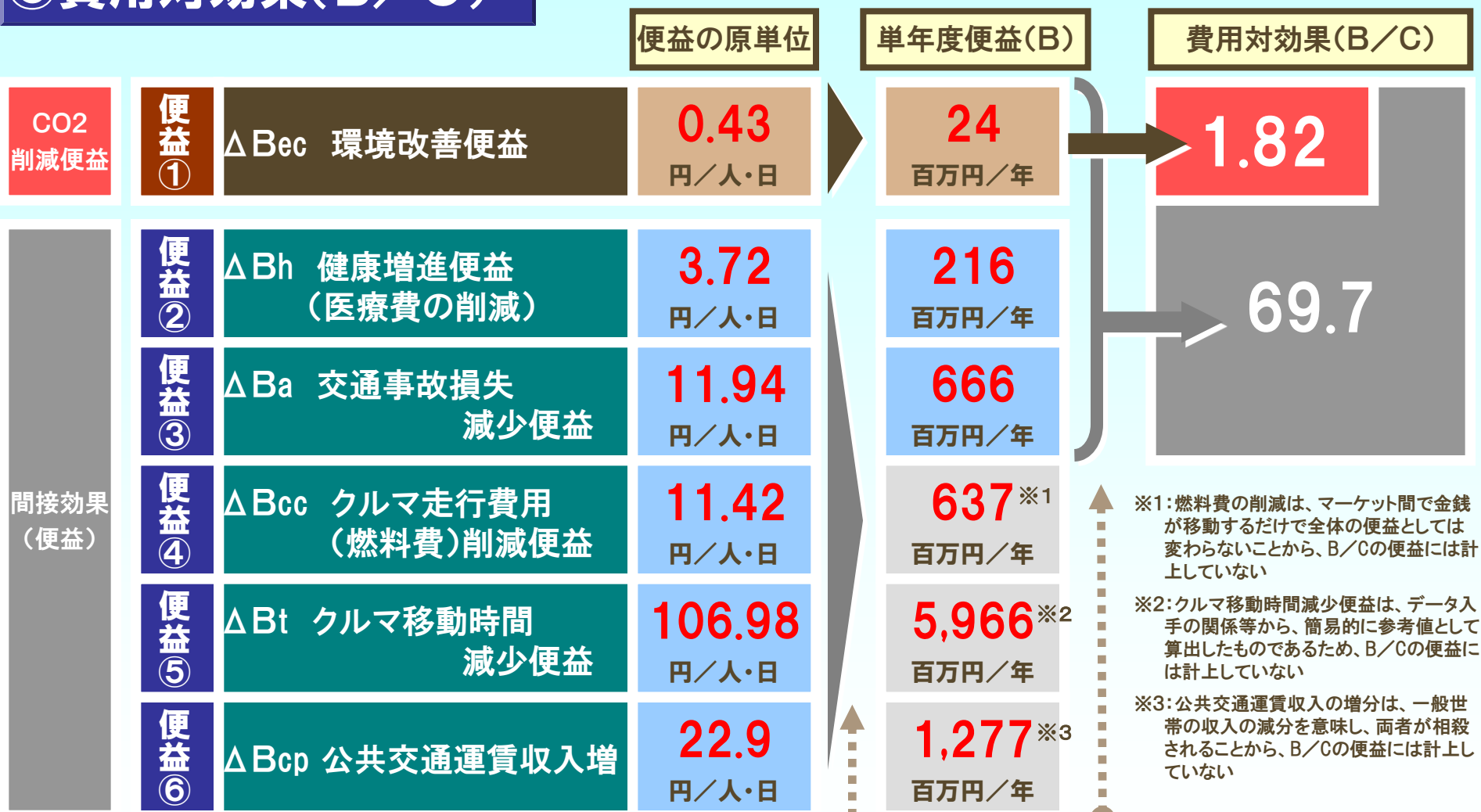
▼実施効果の便益項目 (参考:モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン)

便益①	ΔBec 環境改善便益	クルマ利用が減少し、環境負荷が小さい交通手段へと転換することで、CO2 排出量が削減し得られる便益	CO2 削減便益
便益②	ΔBh 健康増進便益 (医療費の削減)	クルマ利用から徒歩への転換により、健康が良好になり、社会保障費等が減少することで得られる便益	間接効果 (便益)
便益③	ΔBa 交通事故損失 減少便益	クルマ利用が減少することで、運転中の交通事故遭遇確率が減少し、それに伴う経済的損失額が減少することにより得られる便益	
便益④	ΔBcc クルマ走行費用 (燃料費)削減便益	クルマ利用が減少することで、移動に必要となる費用が削減されることによる便益	
便益⑤	ΔBt クルマ移動時間 減少便益	MMIにより人々のクルマ移動に必要な時間が減少することによる便益	
便益⑥	ΔBcp 公共交通運賃収入増	MMIにより公共交通の利用が増加することに伴う交通事業者の運賃収入の増加による便益	

3. H22年度版啓発資料の効果

⑥費用対効果(B/C)

(参考:モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン)



※1:燃料費の削減は、マーケット間で金銭が移動するだけで全体の便益としては変わらないことから、B/Cの便益には計上していない

※2:クルマ移動時間減少便益は、データ入手の関係等から、簡易的に参考値として算出したものであるため、B/Cの便益には計上していない

※3:公共交通運賃収入の増分は、一般世帯の収入の減分を意味し、両者が相殺されることから、B/Cの便益には計上していない

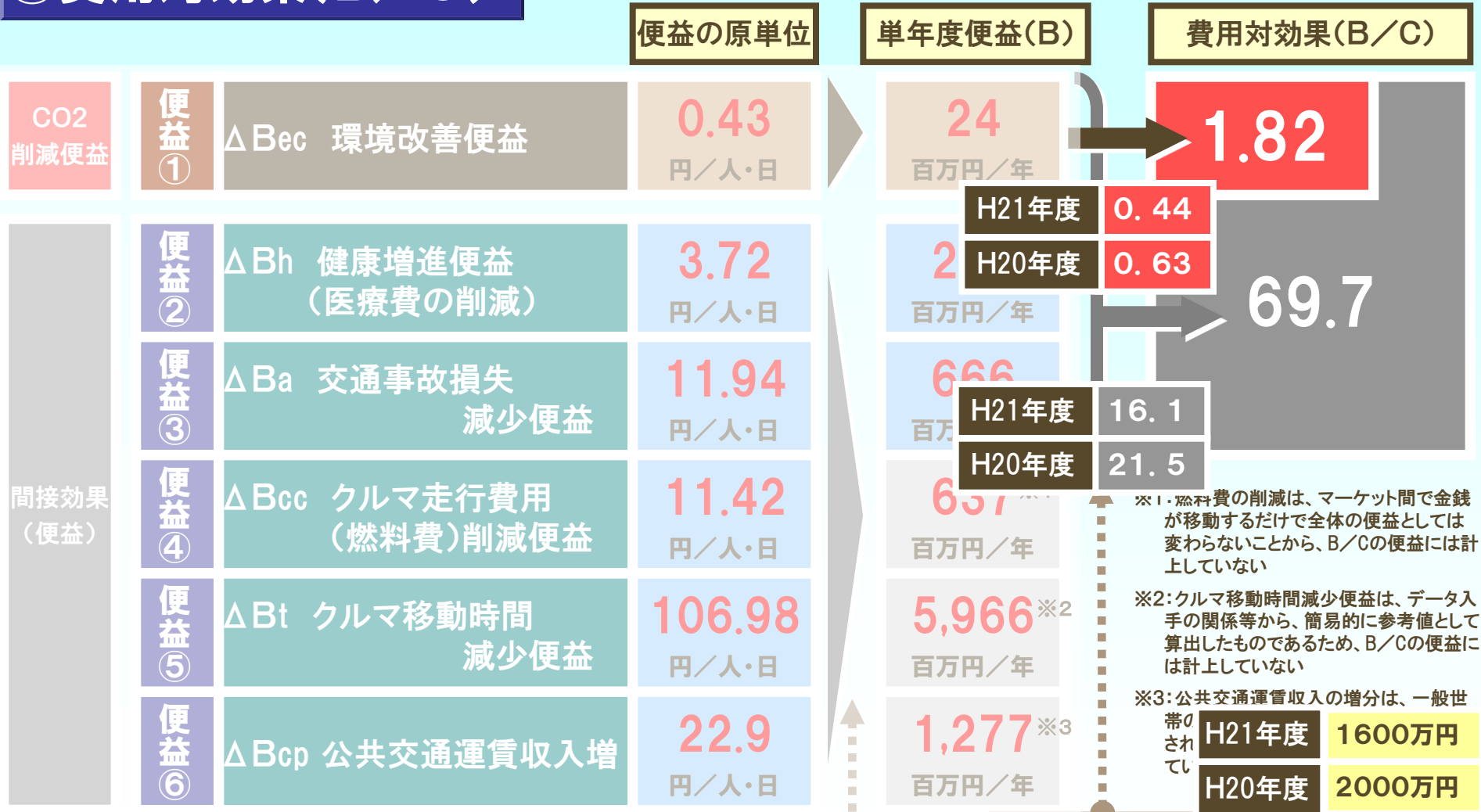
各効果はアンケート回答者(割合)以外にも得られると仮定
(CO2削減量の推計と同様の仮定)

C(費用)=1300万円
(資料作成・印刷費、アンケート印刷・発送・入力費、調査費(人件費、諸経費含む))

3. H22年度版啓発資料の効果

⑥費用対効果(B/C)

(参考:モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン)



※1: 燃料費の削減は、マーケット間で金銭が移動するだけで全体の便益としては変わらないことから、B/Cの便益には計上していない

※2: クルマ移動時間減少便益は、データ入手の関係等から、簡易的に参考値として算出したものであるため、B/Cの便益には計上していない

※3: 公共交通運営収入の増分は、一般世帯の

H21年度	1600万円
H20年度	2000万円

各効果はアンケート回答者(割合)以外にも得られると仮定(CO2削減量の推計と同様の仮定)

C(費用)=1300万円
(資料作成・印刷費、アンケート印刷・発送・入力費、調査費(人件費、諸経費含む))

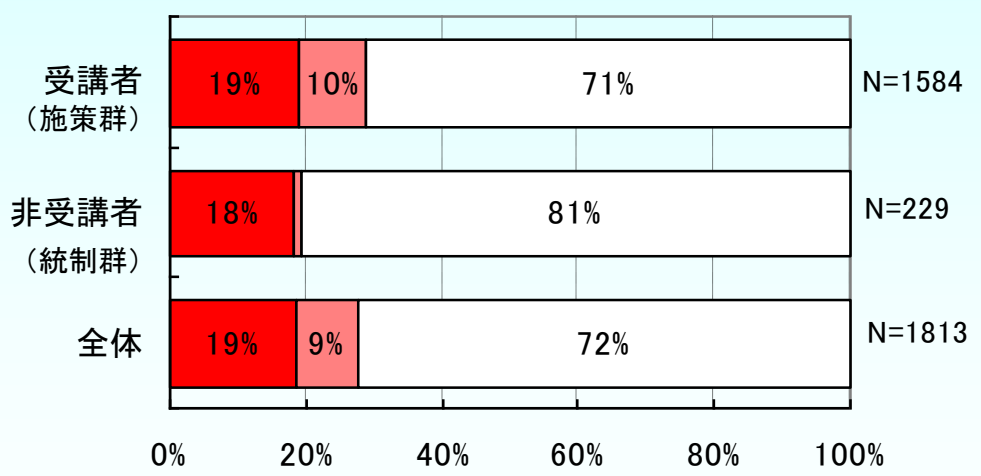
4. 啓発資料の効果の持続状況

4. 啓発資料の効果の持続状況

前回の啓発資料の保有状況

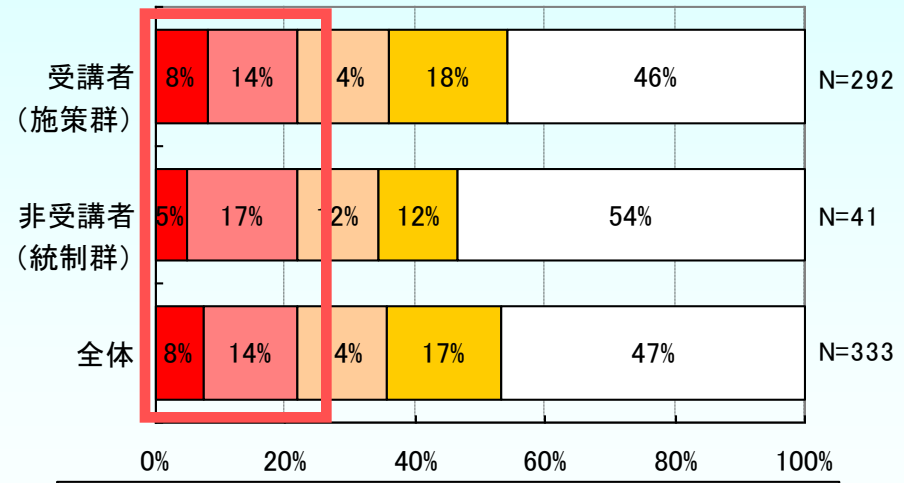
- ・今回の受講者のうち、平成19年以降に更新をしている人は約20%
- ・そのうち、**約20%**が啓発資料を「持っている」と回答

▼H19.9以降に京都府で免許を更新している割合



■ H19年9月以降に更新 ■ 更新 (H19年9月以降以外)
□ 更新していない

▼H19.9以降に京都府で免許を更新している人の保有状況



■ 持っている ■ たぶん持っていると思う
■ たぶん持っていないと思う ■ わからない
□ 持っていない

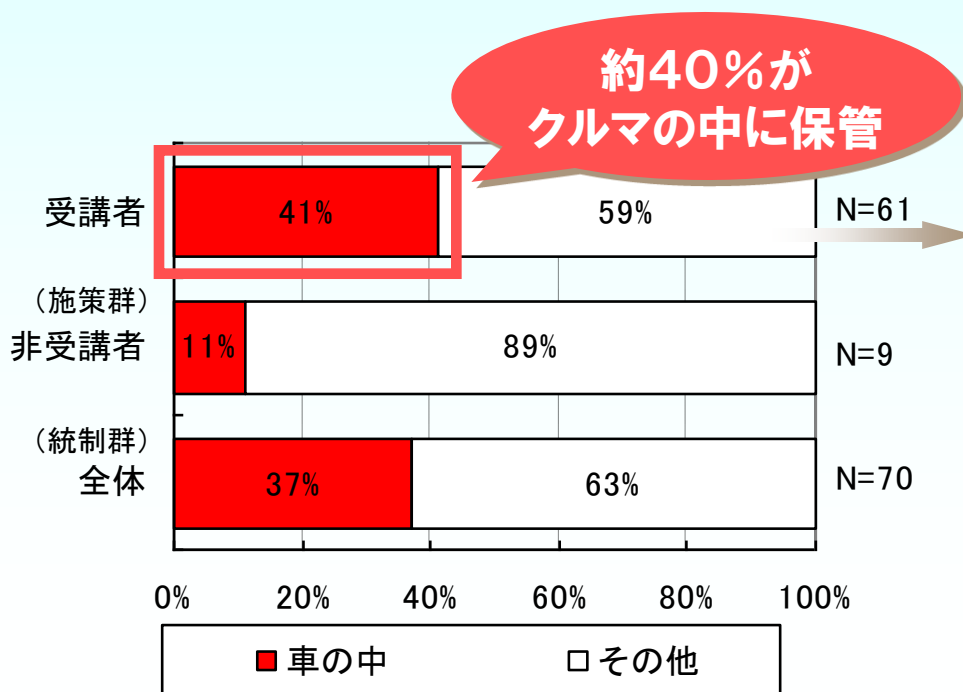
約20%が持っている

4. 啓発資料の効果の持続状況

前回の啓発資料の保有状況

- 資料を保有している受講者の**約40%**が、取り組みのねらいどおり**車の中に保存している**
- 継続的な啓発効果が期待される

▼啓発資料保有者の保存場所



「その他」の具体的内容

- 棚、引き出しの中、机 (43件)
- 家の中のどこか (31件)
- 不明 (9件)
- その他 (5件)
 - ・ 会社
 - ・ 財布
 - ・ 家の書類ファイルのクルマ関係の中
 - ・ 押入れ内の貴重品入れ
 - ・ 箱の中 (大事な物と一緒に)

5. まとめ

5. まとめ

- ・取り組みの効率化もあり、経済的観点から高い効果発現を確認
- ・数年後も保有している人が多く、継続的な啓発効果も期待される

平成22年度版啓発資料の効果	交通手段変化	<ul style="list-style-type: none"> ●受講者の約6割が行動変容 ※クルマ利用時間の減少、徒歩・自転車・鉄道利用増加
	意識変化	<ul style="list-style-type: none"> ●受講者のクルマ利用意識向上
	資料の評価	<ul style="list-style-type: none"> ●受講者の約6割が「参考になった」
	資料の波及	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の約1割が「以前に資料を見たことがある」と回答、うち8割が意識・行動変容
	CO2削減	<ul style="list-style-type: none"> ●受講者の行動変容より約2万t/年のCO₂削減 (H21:約6千t/年)
	B/C	<ul style="list-style-type: none"> ●単年度で69.7という結果 (H21:B/C 16.1)
効果の持続		<ul style="list-style-type: none"> ●受講者の約2割が数年前の資料を保有し、そのうち約4割がクルマに保存している

5. まとめ

今後の課題

●新たな視点・しくみ

- ・アンケート自由意見等において、更なるドライバーへの啓発として以下のような展開が抽出された

- 講習時の説明を、安全面・経済面等のメリットを踏まえて充実
- 渋滞時に、発生源となっているドライバーに対してJARTIC渋滞情報等と連携した啓発情報を放送
- 府外からの観光目的ドライバーへ、NEXCO路側ラジオを活用して歩くまち京都プロジェクト等と連携した啓発を行う

●本取り組みの継続

- ・効率的な効果計測の実施
- ・取り組みの継続体制の確保、役割分担