

# 新型コロナウイルス感染症拡大 世界の人々の意識・行動は どう変わったか？

ウィーン工科大学アンケートの中間集計から

柴山 多佳児

ウィーン工科大学交通研究所  
交通工学・交通計画研究部門



- **柴山 多佳児** (しばやま たける)

- 宮城県石巻市出身
- 2007年から、交換留学、オーストリア政府国費留学生を経て、
- 2011年から（現職）、**ウィーン工科大学交通研究所 研究員**
- 研究分野
  - **交通政策**立案・形成
  - **公共交通政策、公共交通運営**体系
  - **道路空間利用の歴史的変遷** <https://doi.org/10.1177/0022526618790443>
  - **新たなモビリティ・サービス** <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.05.024>
  - etc...

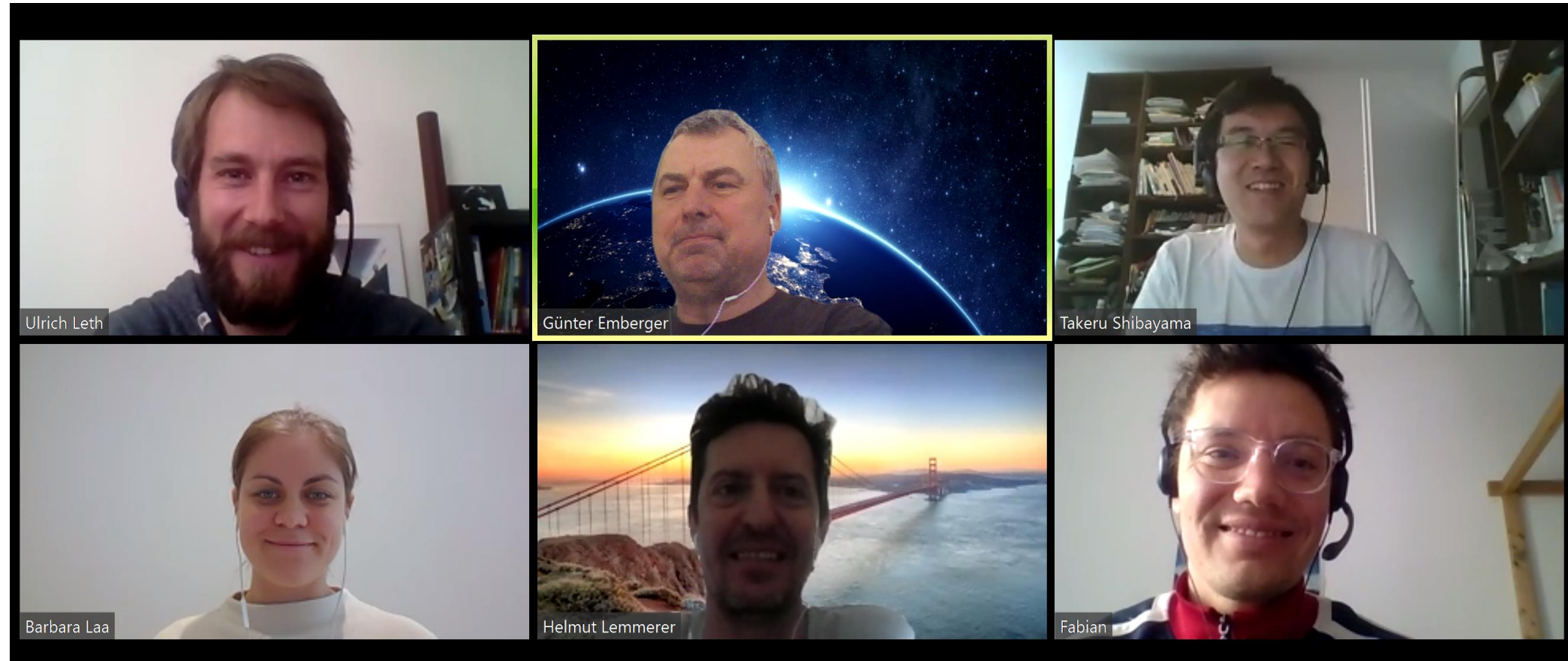


- 1815年創立、8つの学部
- 学生数：約29,000人
- 教職員：約4,700人（うち**教員2,600人**）
- ウィーンの9国立大学の一つ
  - ウィーン大学（自然科学と人文科学）
  - ウィーン工科大学（工学）
  - BOKU（農学）
  - ウィーン経済大学（経済学）
  - ウィーン医科大学（医学）
  - ウィーン獣医科大学（獣医学）
  - 応用芸術大学
  - ウィーン国立音楽大学
  - ウィーン美術アカデミー
- 日本との学術交流も多数
- 2020年3月11日からオンライン授業に移行

TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN<https://www.tuwien.at/>



- **新型コロナウイルス感染拡大とモビリティの変化**
  - 通勤・通学行動、買い物の行動
- **オンラインでのみ実施**
  - **即応性**を重視
  - ウィーン工科大学・協力研究機関**ウェブサイト**、**メーリングリスト**、**SNS**等で告知
- 職員・学生・ボランティアの翻訳により**21か国語**で実施
  - **ドイツ語、英語、スロベニア語、日本語、タイ語、ペルシャ語**（3月23～26日開始）
    - **フランス語、スペイン語、イタリア語、ブルガリア語、ハンガリー語、ルーマニア語**（3月30日～4月2日開始）
  - **トルコ語、スロバキア語、チェコ語、ポルトガル語、マレー語、インドネシア語、クルド語、韓国語、中国語**（4月3日以降に開始）
- アンケートは**すでに締め切り済**（4月後半に開始した一部言語は6月8日まで）
- **5月12日までの結果**を集計、**回答者が100以上の国**を対象に**国ごとに分析**

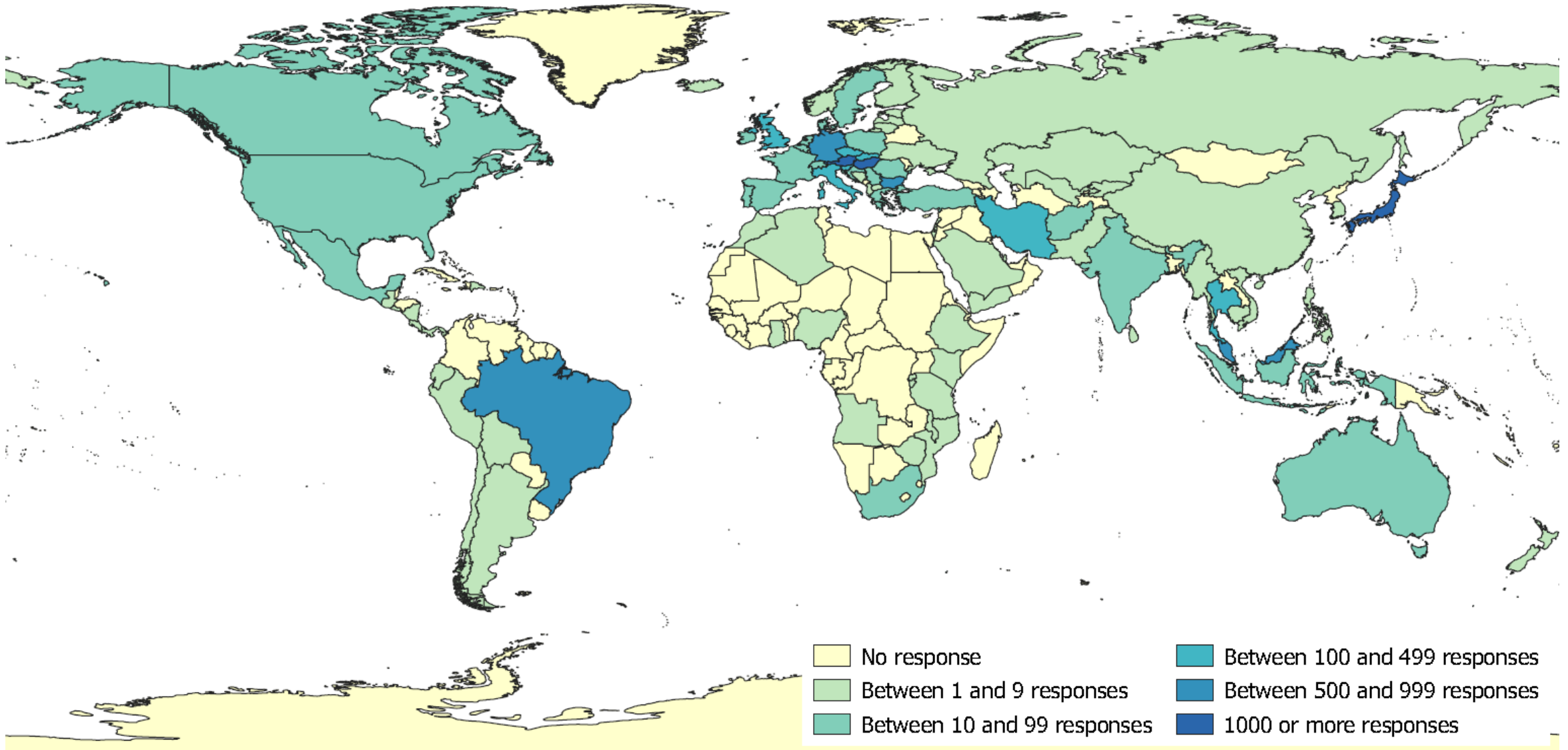


**Melissa Kapfenberger**



**Tadej Brezina**

# 102か国・地域から11,555件の回答



# 回答者が100以上の国 = 分析対象



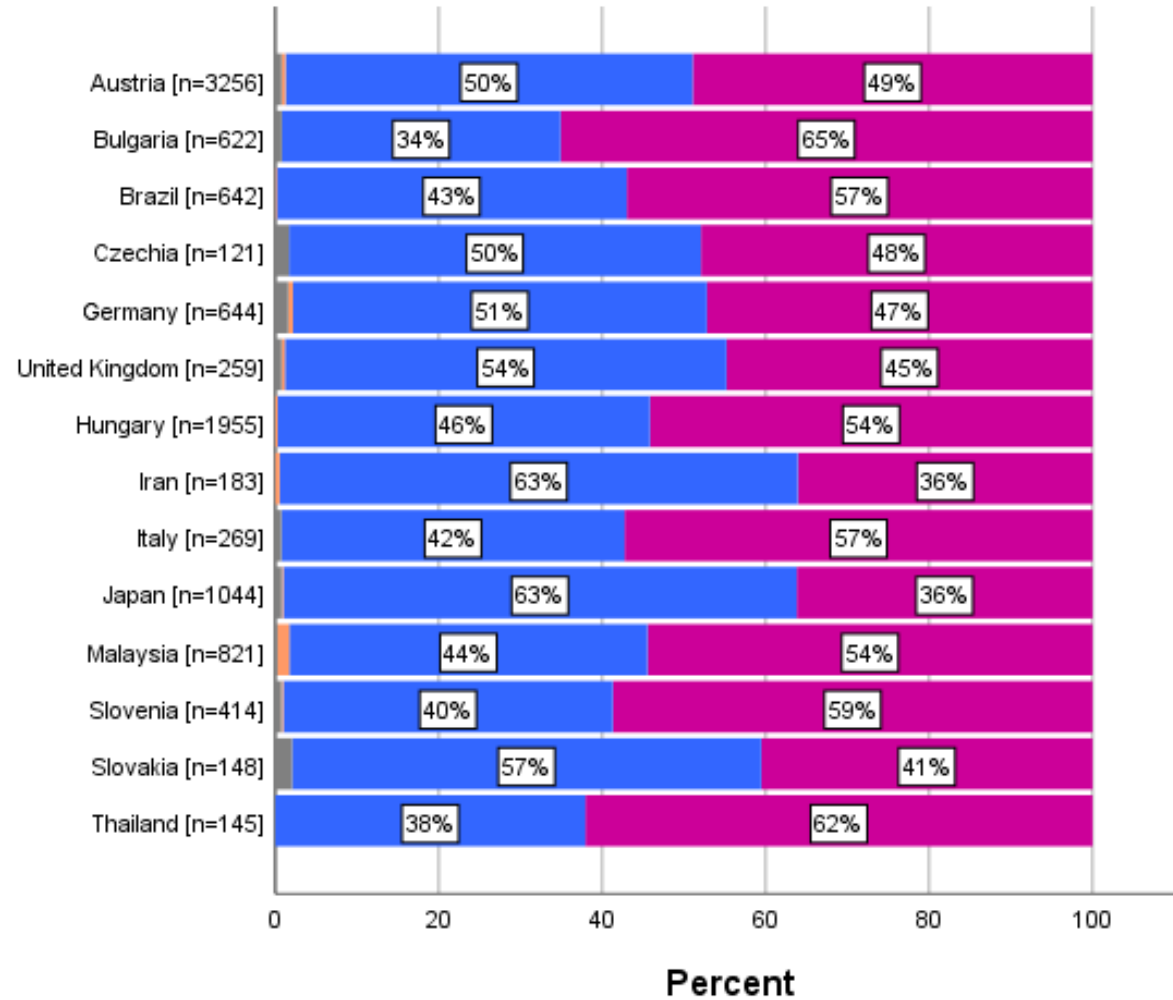
| 国      | 言語     | 回答数  | 国     | 言語     | 回答数 |
|--------|--------|------|-------|--------|-----|
| オーストリア | ドイツ語   | 3256 | スロベニア | スロベニア語 | 414 |
| ハンガリー  | ハンガリー語 | 1955 | イタリア  | イタリア語  | 269 |
| 日本     | 日本語    | 1044 | イギリス  | 英語     | 259 |
| マレーシア  | マレー語   | 821  | イラン   | ペルシャ語  | 183 |
| ドイツ    | ドイツ語   | 644  | スロバキア | スロバキア語 | 148 |
| ブラジル   | ポルトガル語 | 642  | タイ    | タイ語    | 145 |
| ブルガリア  | ブルガリア語 | 622  | チェコ   | チェコ語   | 121 |

この14か国で計10,523件の回答（総数の91%）

# 回答者の性別・年齢層



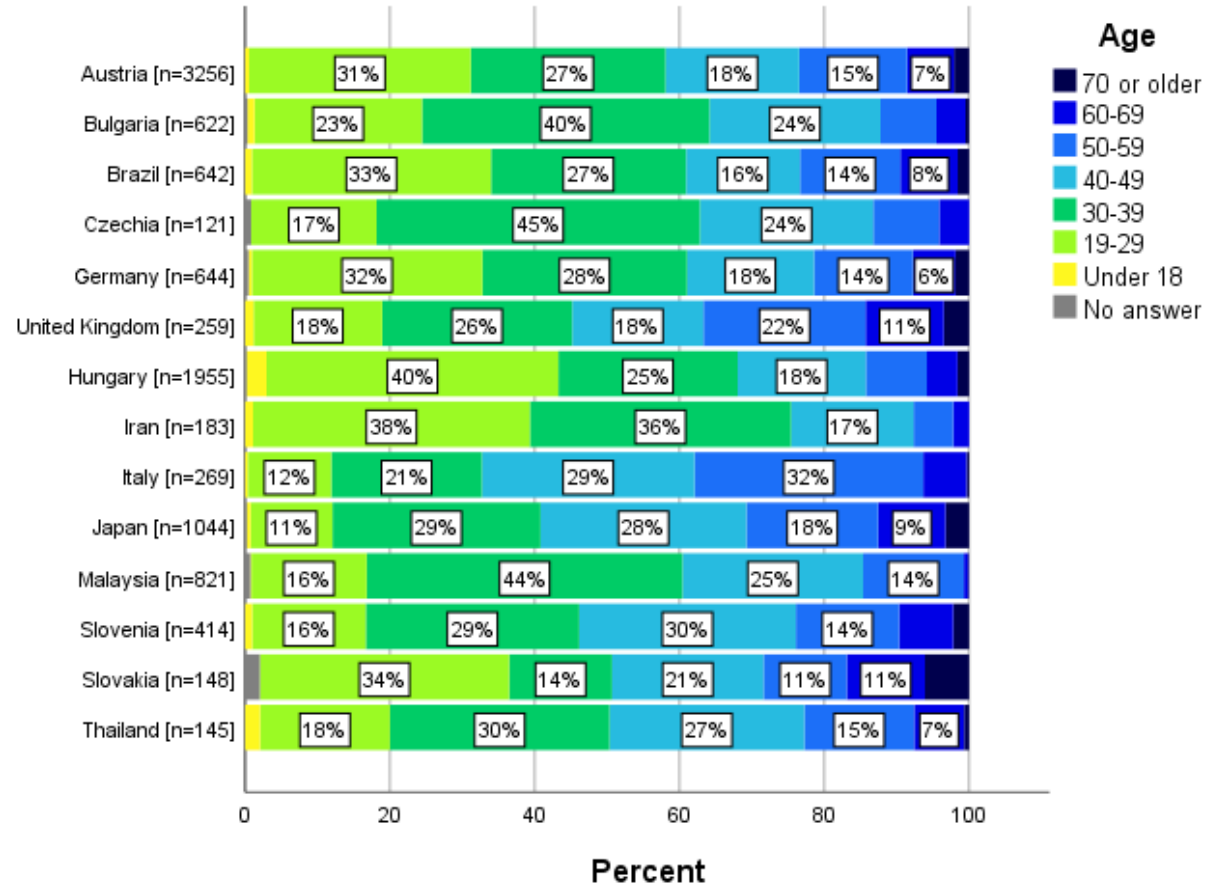
Gender



Gender

- Female
- Male
- Diverse
- No answer

Age



Age

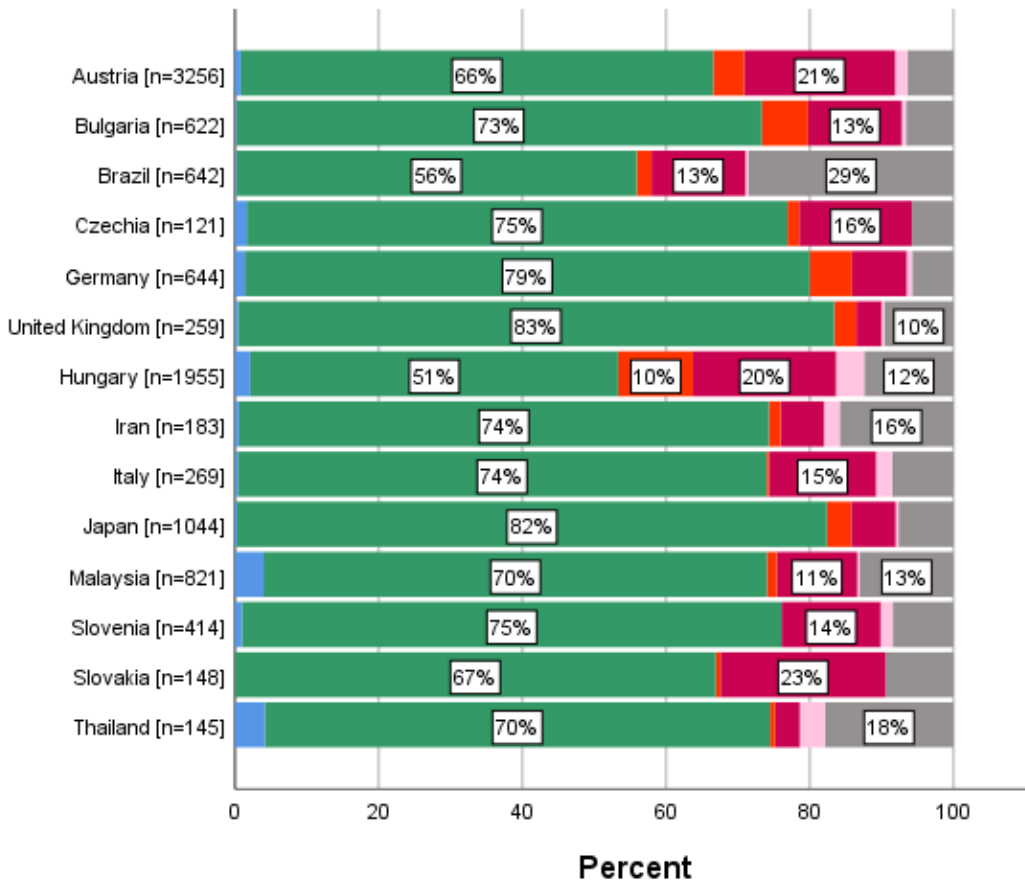
- 70 or older
- 60-69
- 50-59
- 40-49
- 30-39
- 19-29
- Under 18
- No answer



# 回答者の学歴・居住地



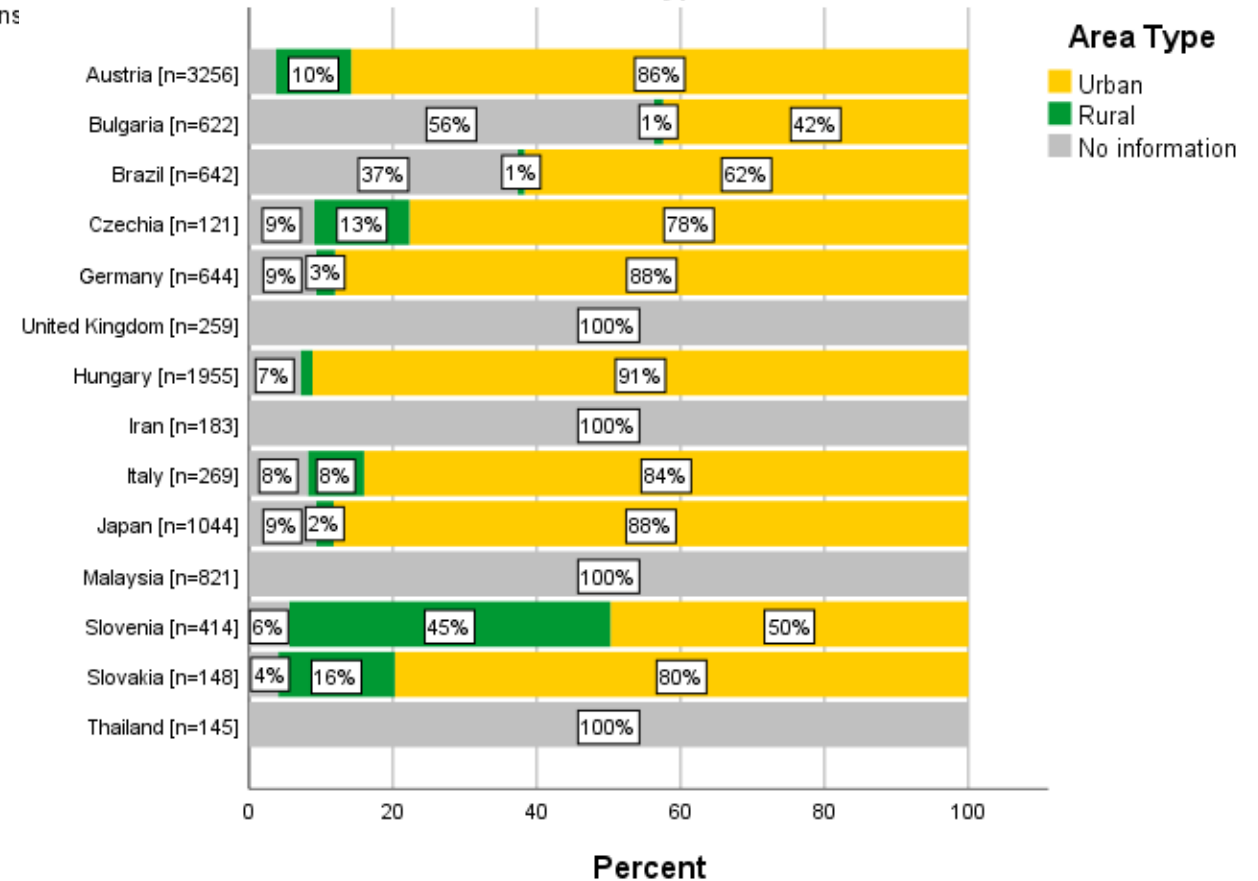
### Education

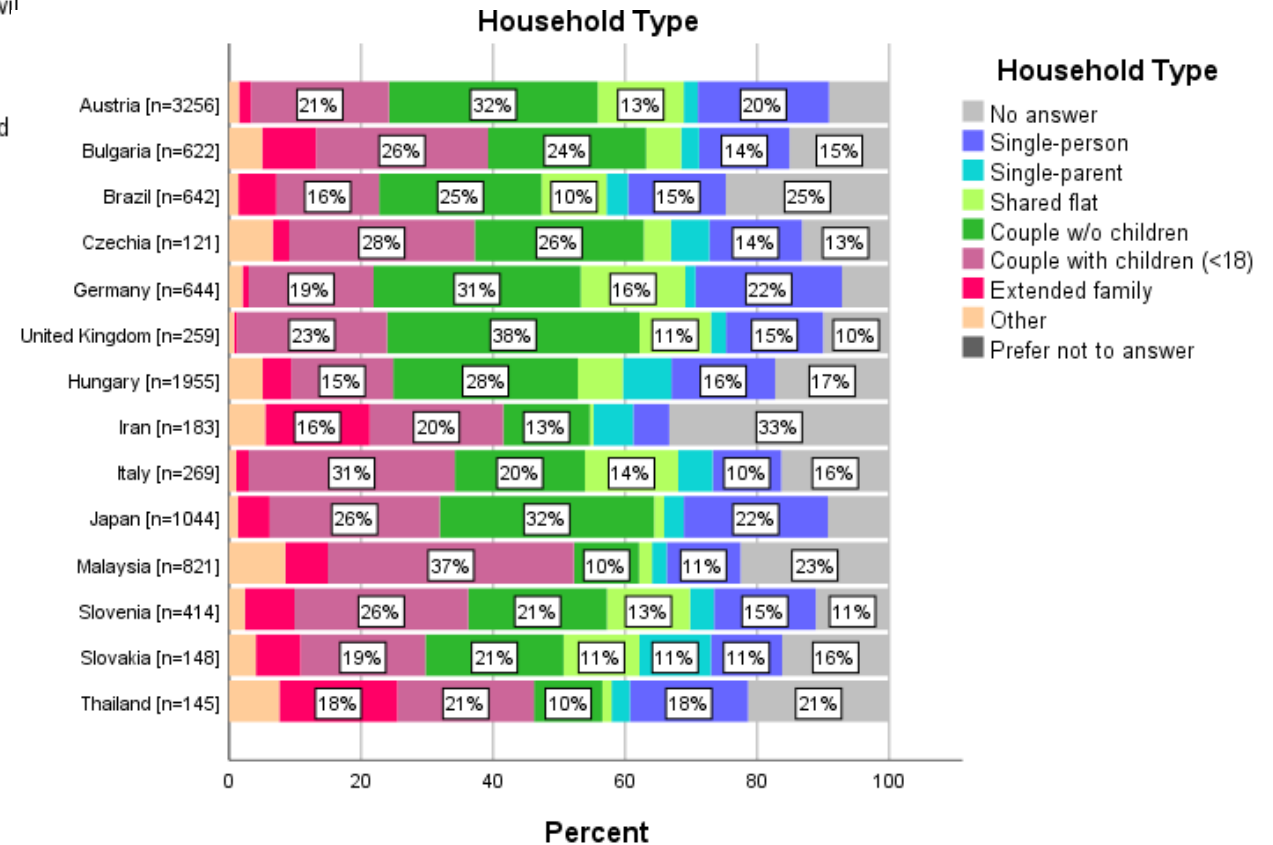
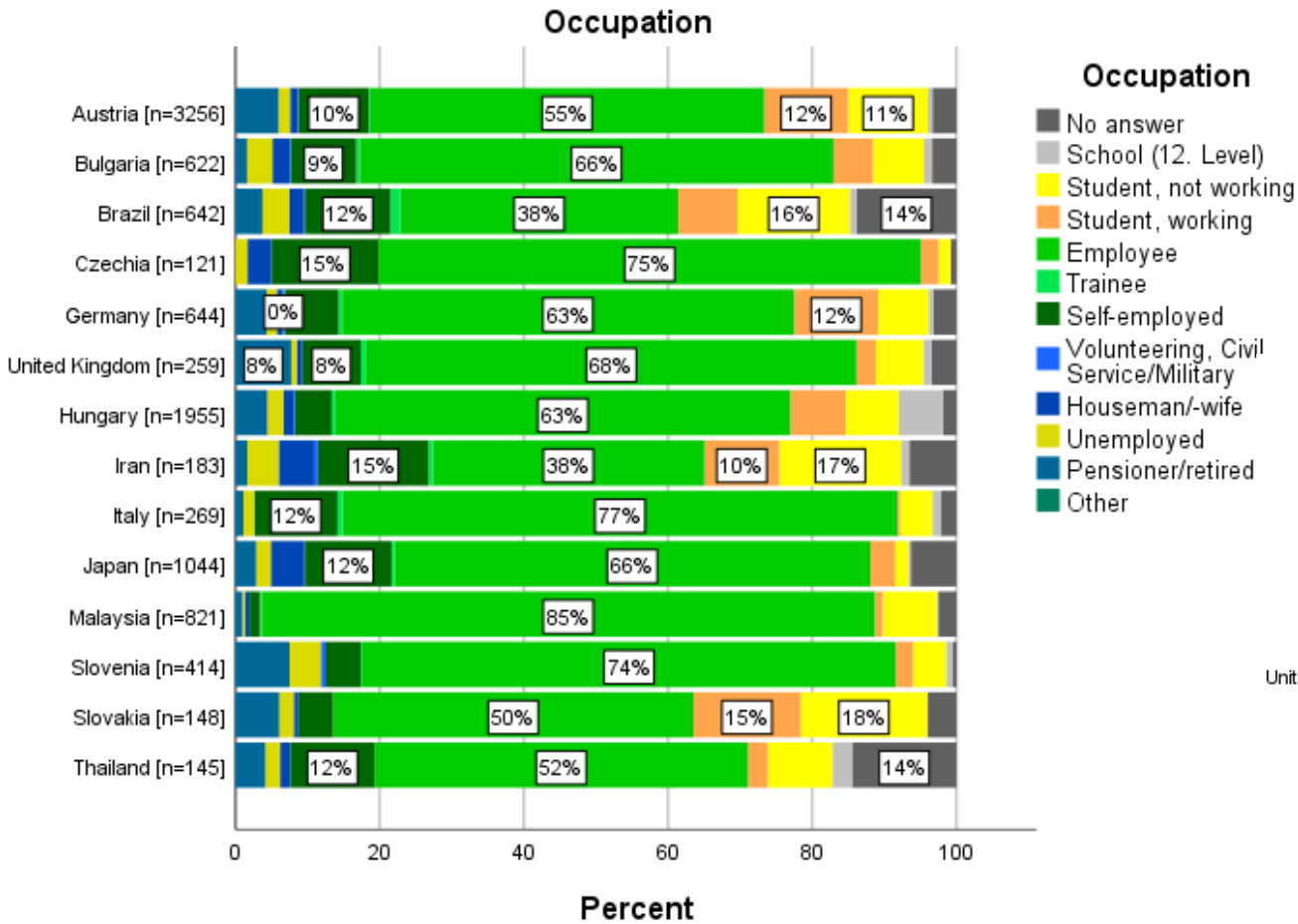


### Education

- No answer
- Mandatory education
- High school
- Apprentice, vocational education
- University
- Other
- Prefer not to ans

### Area Type



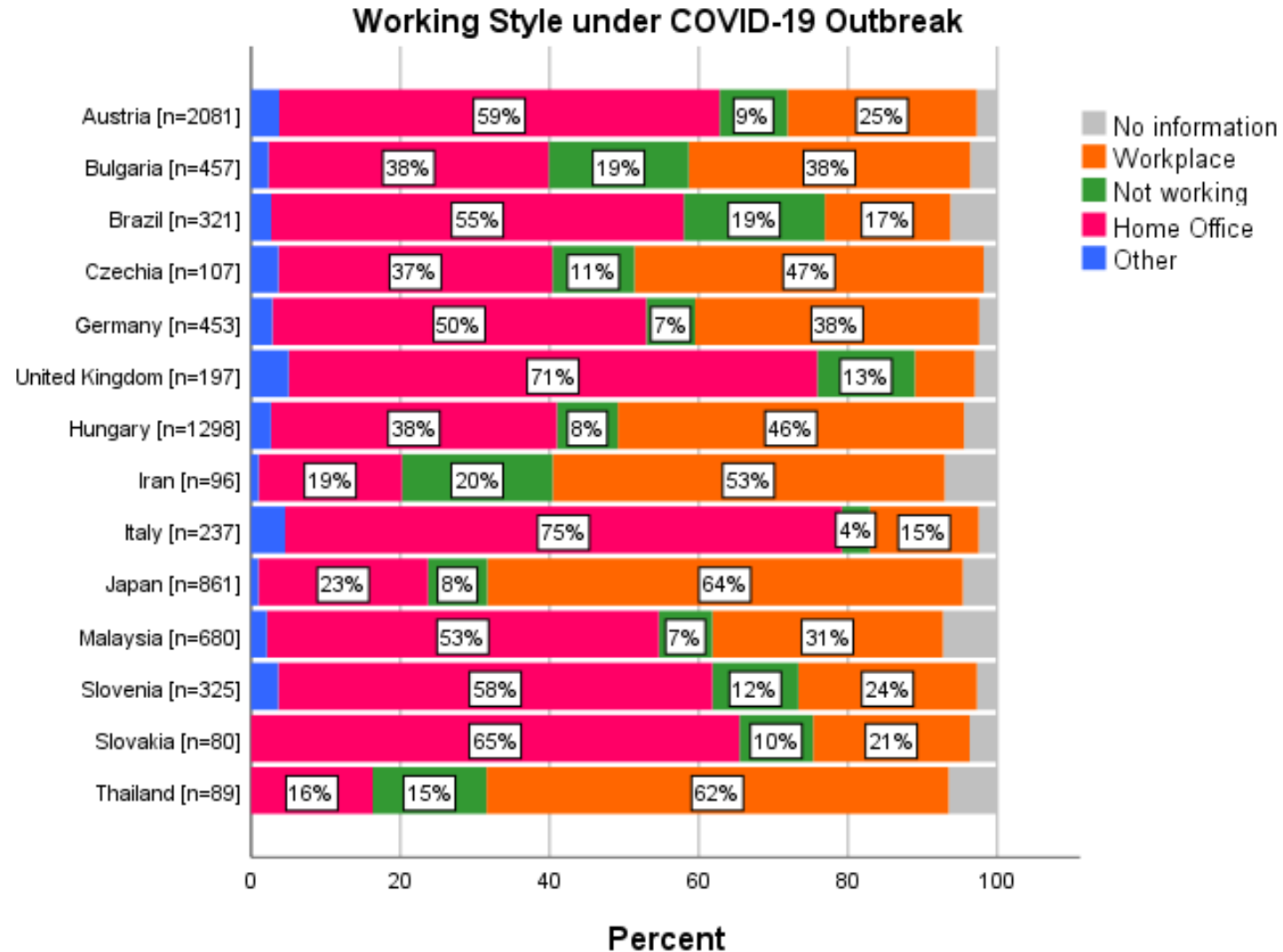




- 性別は **おおむね男女が半分** ずつ、ただし **一部の国で偏り** あり
  - 男性 >55% : 日本、イラン、スロバキア
  - 女性 >55% : ブルガリア、ブラジル、イタリア、スロベニア、タイ
- 年齢層は全体に **若い世代** (20~30歳台の回答者が多い)
- **大学卒業者・大学院修了者** からの回答が多い
  - オンラインアンケート、かつ大学から参加を依頼しているからか？
- **都市部の居住者** からの回答が多い
  - 日本 : 60%の回答者が東京・千葉・埼玉・神奈川
- **就業者が中心**、学生は少ない傾向
- 世帯構成は多様



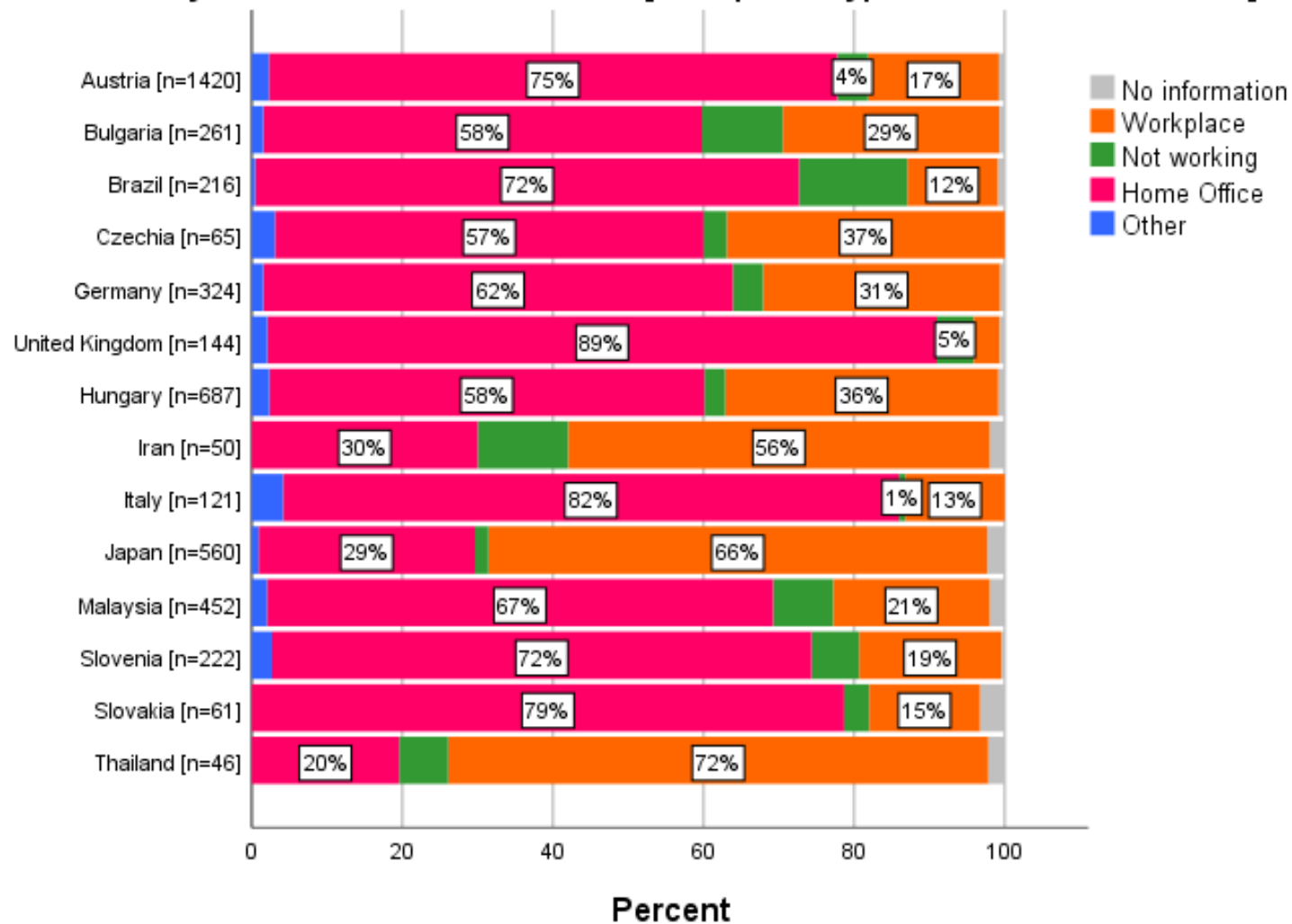
- **在宅勤務**
  - 多くの国で40%～60%程度
  - イタリア、イギリスは非常に高い割合
  - 日本とタイは非常に低い割合
- **通勤継続**
  - 日本、タイで高い割合
- **職場休業・一時解雇等**
  - 一部の国で多め





- ICTを利用して**在宅勤務に移行が容易な職場形態**
  - オフィス・事務所や教室など
- **在宅勤務：全体に割合が高い**
  - イギリス、イタリア、スロバキア、オーストリアは特に高い
- **通勤継続：全体に少なめ**
  - タイ、日本、イランは特に多い
- **職場休業・一時解雇等：少ない**
  - ブラジル・イランでやや多い

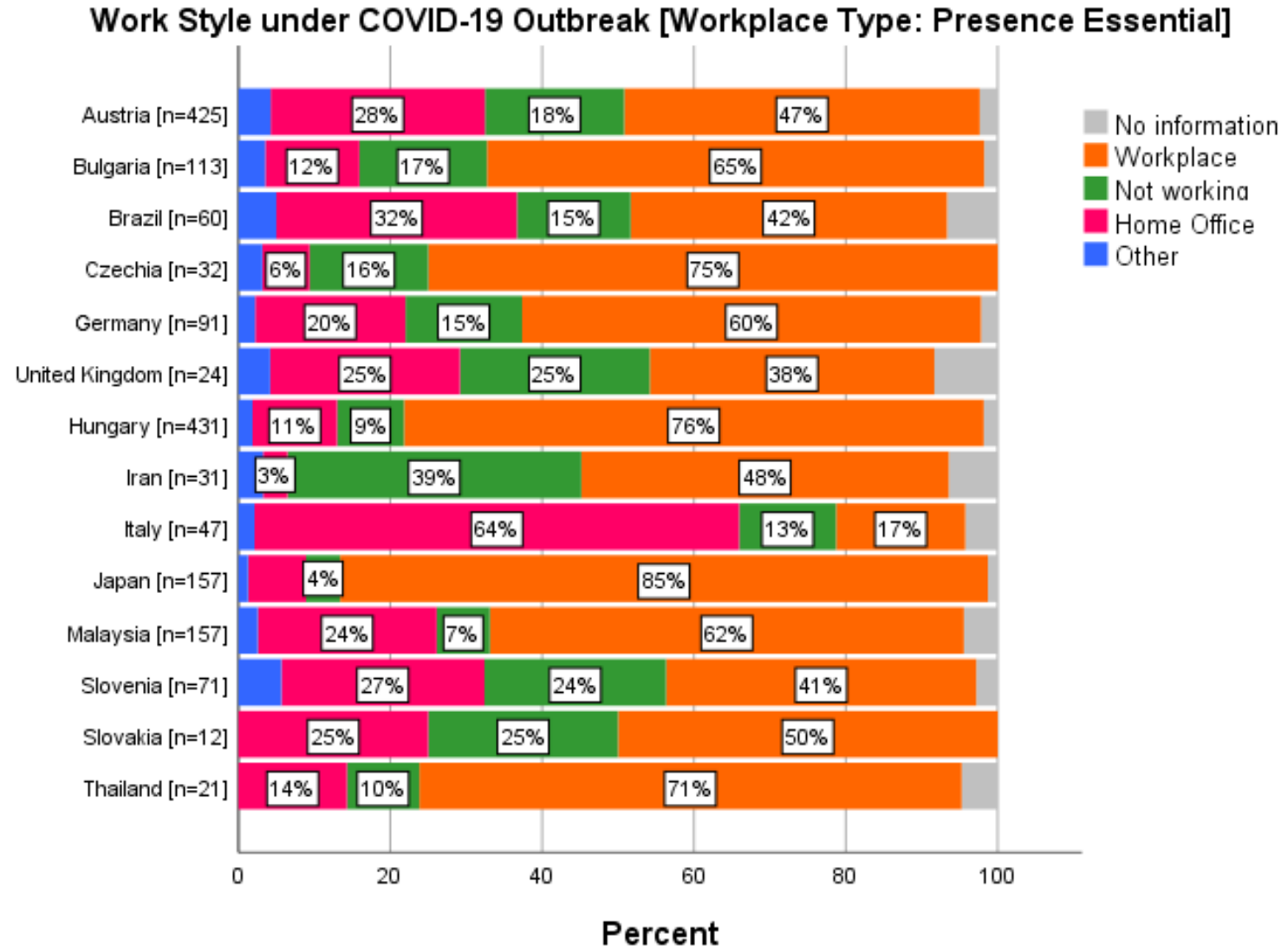
Work Style under COVID-19 Outbreak [Workplace Type: Home Office Possible]



# 通勤：職場形態＝出勤が必要

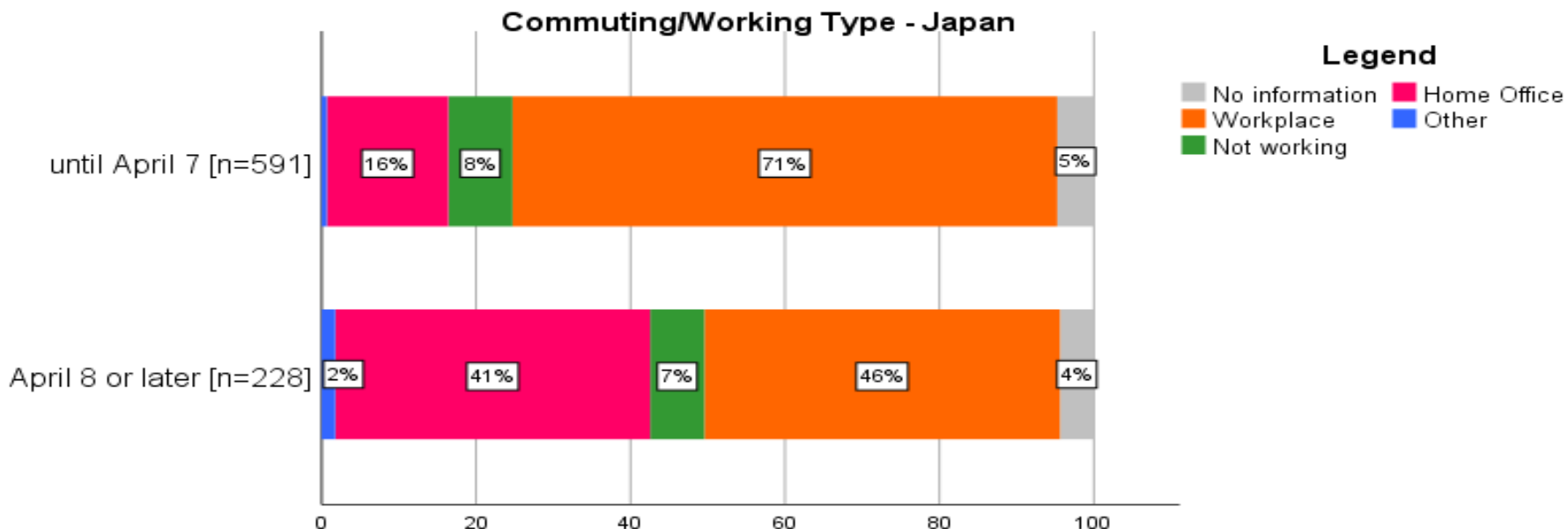


- **現場業務**が中心の職場
  - 店舗・窓口、工場・倉庫、農場など
- **在宅勤務**：全体に低い割合
  - イタリアは例外
- **通勤継続**：全体に高い割合
  - 特に日本、タイ、ハンガリー、チェコ
- **職場休業・一時解雇等**
  - オフィス系より全体に高い割合
  - 特にイランの割合が高め



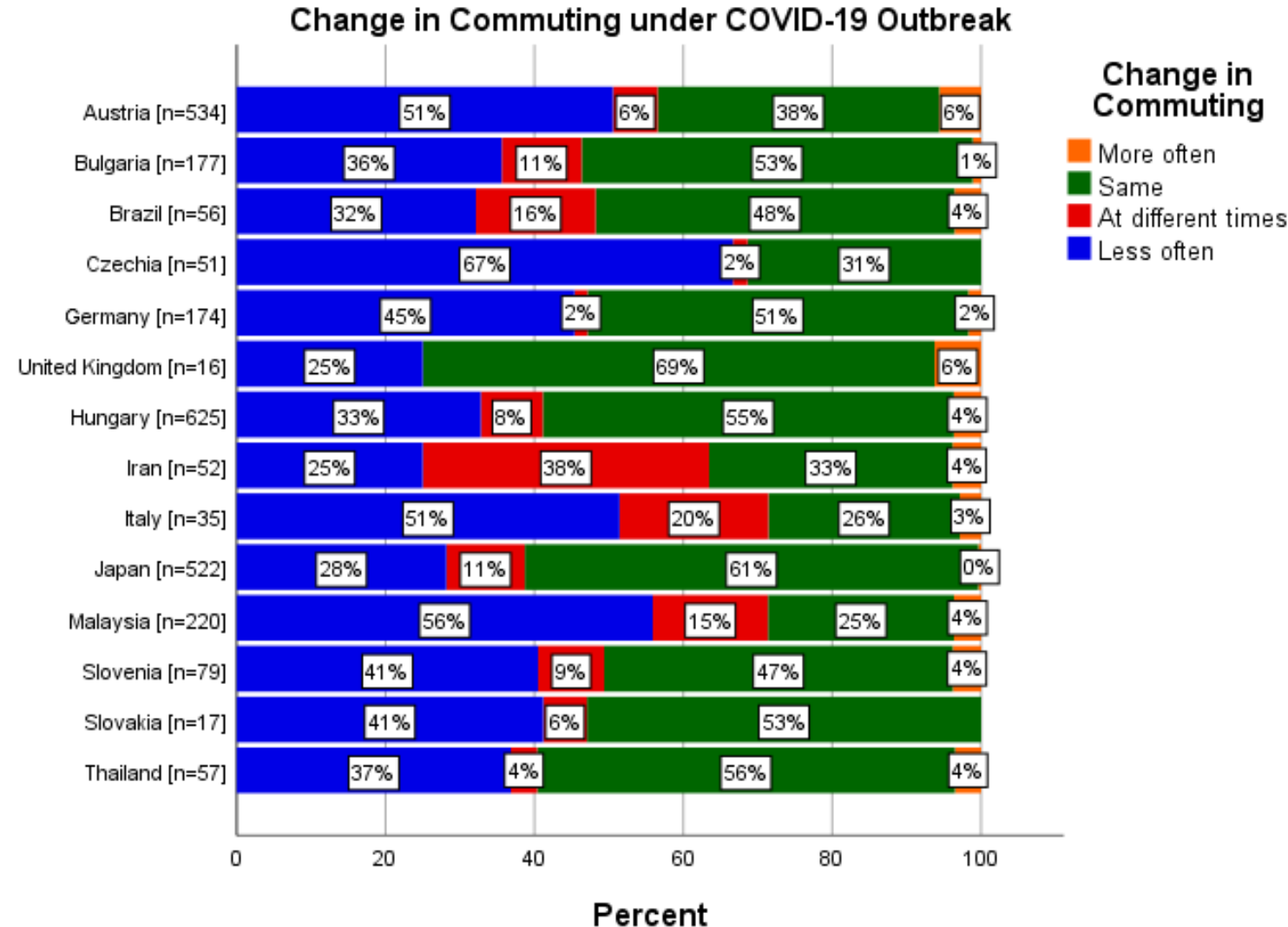


- **4月7日以前**の回答と**4月8日以降**の**就業者の回答**を比較
  - 7都府県への緊急事態宣言発令：4月7日
  - 4月7日以前 [n=591]：首都圏からの回答59%
  - 4月8日以降 [n=228]：首都圏からの回答65%
- **4月8日以降**の回答（n=228）に限定すると**41%が在宅勤務**
  - 緊急事態宣言発令後も欧州各国と比べると**在宅勤務の割合は低い方**



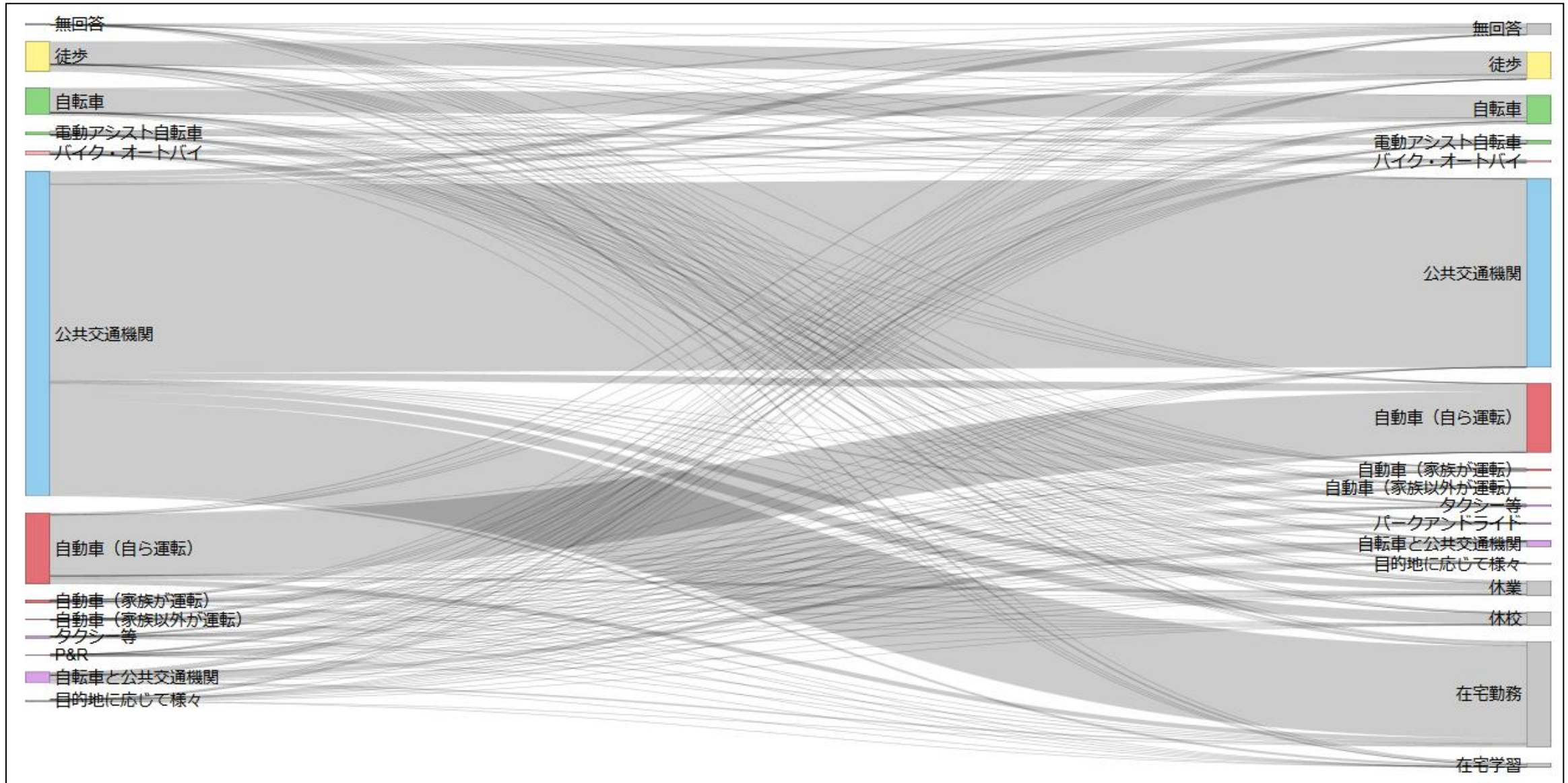


- 25～50%程度の通勤者はそれぞれ
- 通勤回数が減少
- 同頻度で通勤
- 一部の国では通勤時間帯変更が顕著
- 日本もややその傾向



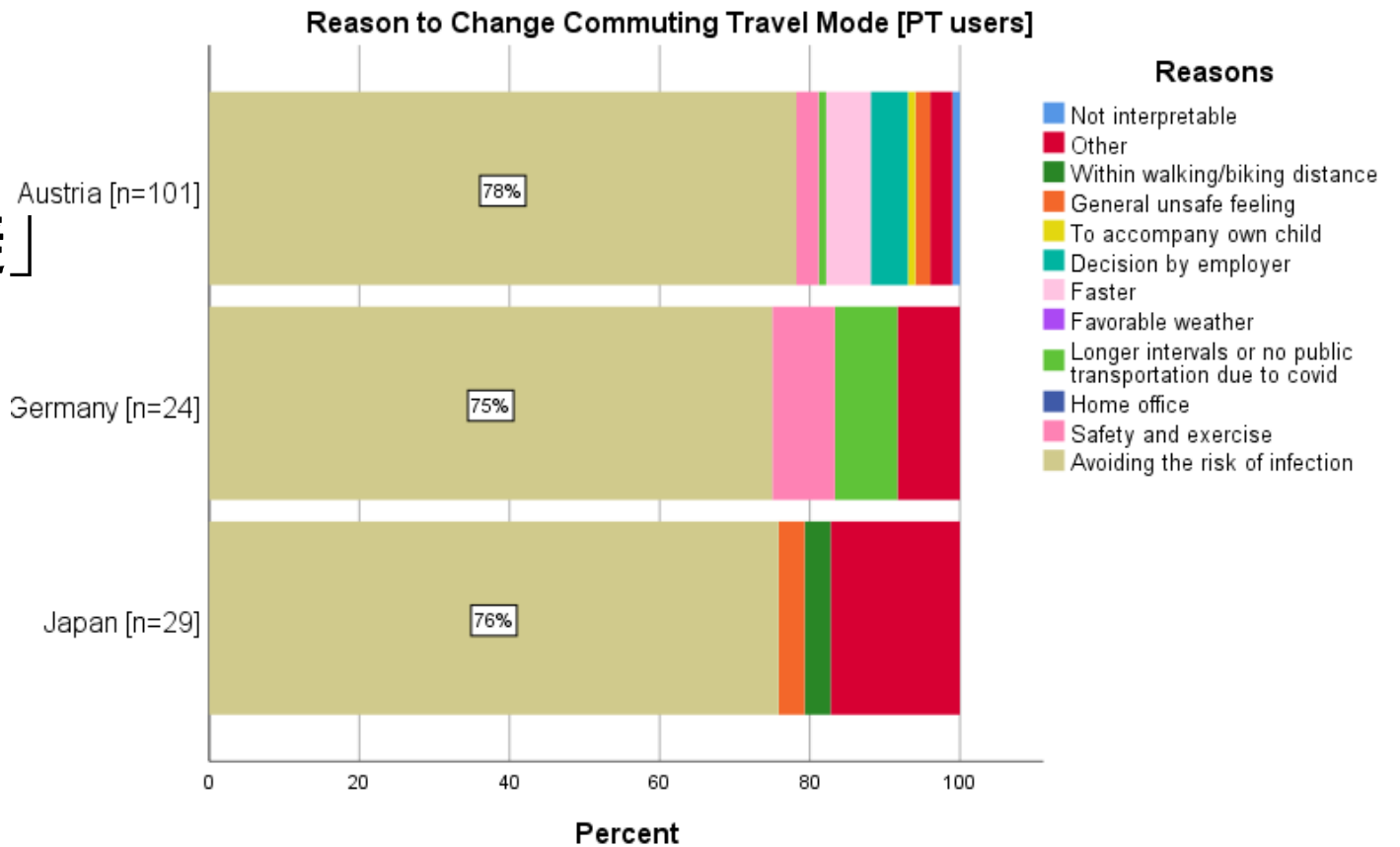


# 通勤者：交通手段の変化（日本）



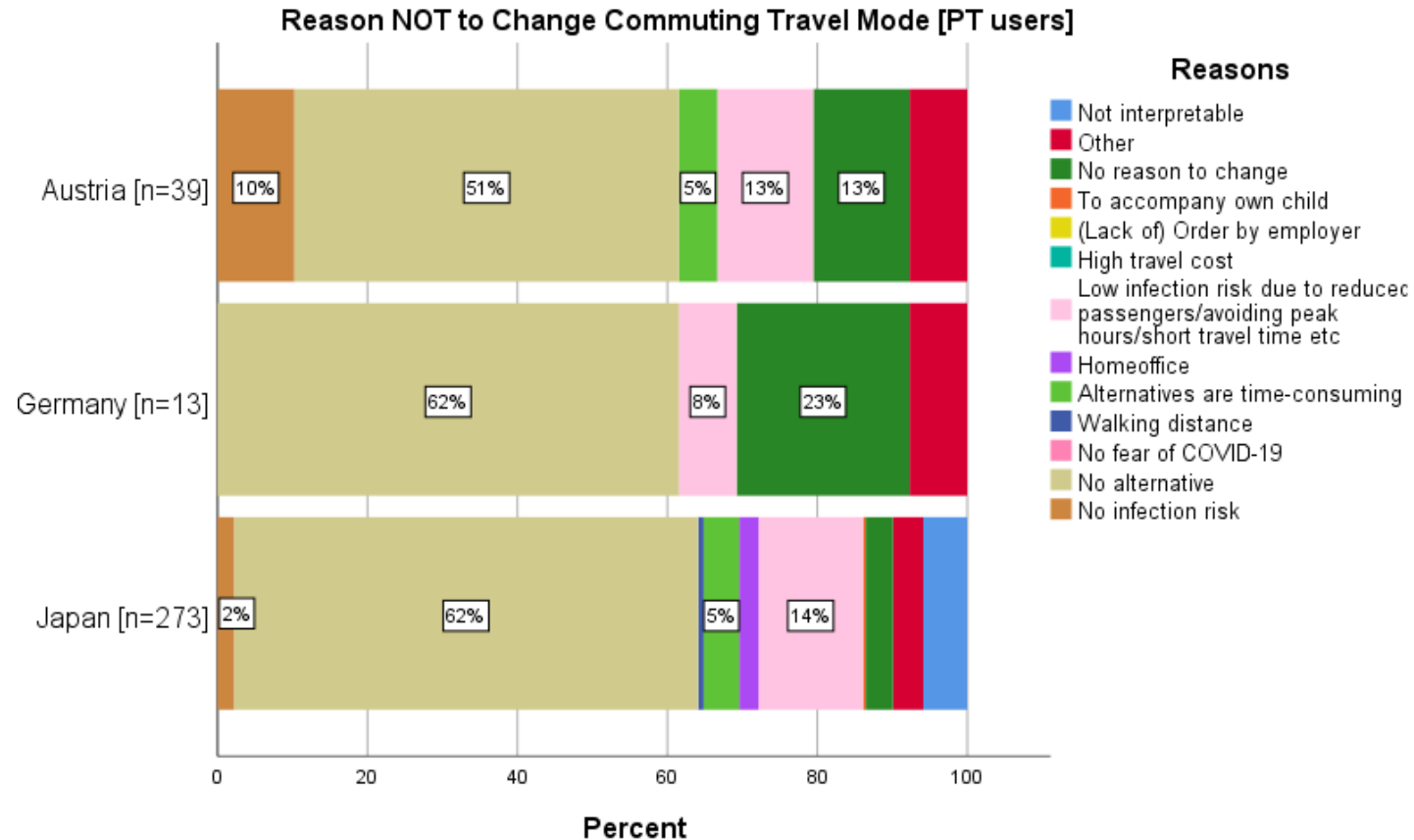
# 公共交通利用者：通勤交通手段の変更理由

- 自由回答で問うた
- 解析が終了した3か国の結果
  - 日・独・オーストリア
- 75%程度：「**感染リスクを回避**」





- 解析が終了した3か国の結果
  - 日・独・オーストリア
- 50～60%：「代替手段がない」
- 8～14%：「乗客減・時間帯変更でリスク減」
- オーストリア：10%：「リスクを感じない」





- **通勤**の交通行動
  - 各国に共通し、**約40%～60%の回答者が在宅勤務に移行**
  - **イタリアとイギリス**は在宅勤務への移行度合いが**高い**
  - **日本、イラン、タイ**は在宅勤務への移行度合いが**低い**
  - ただし、**緊急事態宣言発令後は日本でも41%が在宅勤務へ移行**
- **公共交通利用者**
  - 交通手段を変更した回答者：「**感染リスクの考慮**」が主たる動機・理由
  - 交通手段を変更しなかった回答者：「**代替手段がない**」ことが最も多い動機・理由、**1～2割はリスク評価をしたうえで利用を継続**
- **公共交通機関利用者の在宅勤務への移行が多く、自家用車利用者の在宅勤務への移行が少ない傾向。**
  - 「公共交通で通う以外に選択肢のない都心部」の「オフィスワーカー」
  - 「自動車でないと通えない立地」「現場業務」



- 大枠では、**通勤の交通行動**に関して、**日本**からの回答と**他国**からの回答の間に、**大きな差異はみられない**。
- **在宅勤務への移行、出勤の継続**（特に最初の**緊急事態宣言発令後**）
- 公共交通を「避ける」理由、「使い続ける」理由
- ...にも関わらず、**日本だけ「交通崩壊」！？なぜ？**
- **ヨーロッパの諸都市...**
  - 対コロナで積極的な**歩行者・自転車施策** → **クルマへの移行・定着を回避**
  - **地域公共交通 = 公共サービス**として運営する**長期的なスキーム**  
→ **乗客急減に対して堅牢**
  - **望ましい交通機関分担率 = 政策目標**
    - **バックカスティング型**の政策立案
    - 対コロナでの交通施策も当然これに沿う





- アンケート結果は順次アップデート予定
  - <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/corona/>
  - **日本の結果**については**日本語でのまとめもあり**（上記リンク）
- 今後の予定
  - 買い物行動についての分析
  - 子供の面倒を見る必要の有無の分析
  - 各国比較は英語論文として出版、速報として **Pre-print** を公開予定（上記リンク）
  - 6月中をめどに匿名化したデータをオープンデータ化（上記リンク）