

マイカーなくてもいいじゃないか プレ調査  
報告書

さいたま市環境会議  
2009年10月

# 目次

1.調査の目的	1
• 問題意識とイメージ	1
• プレ調査の位置づけ	3
2.調査結果	5
• 実証事業の仕様	5
• モニターによる実証結果	6
3.実証事業の課題	16

# 1.調査の目的

## (1) 問題意識とイメージ①

### (過剰な自動車利用の適正化)

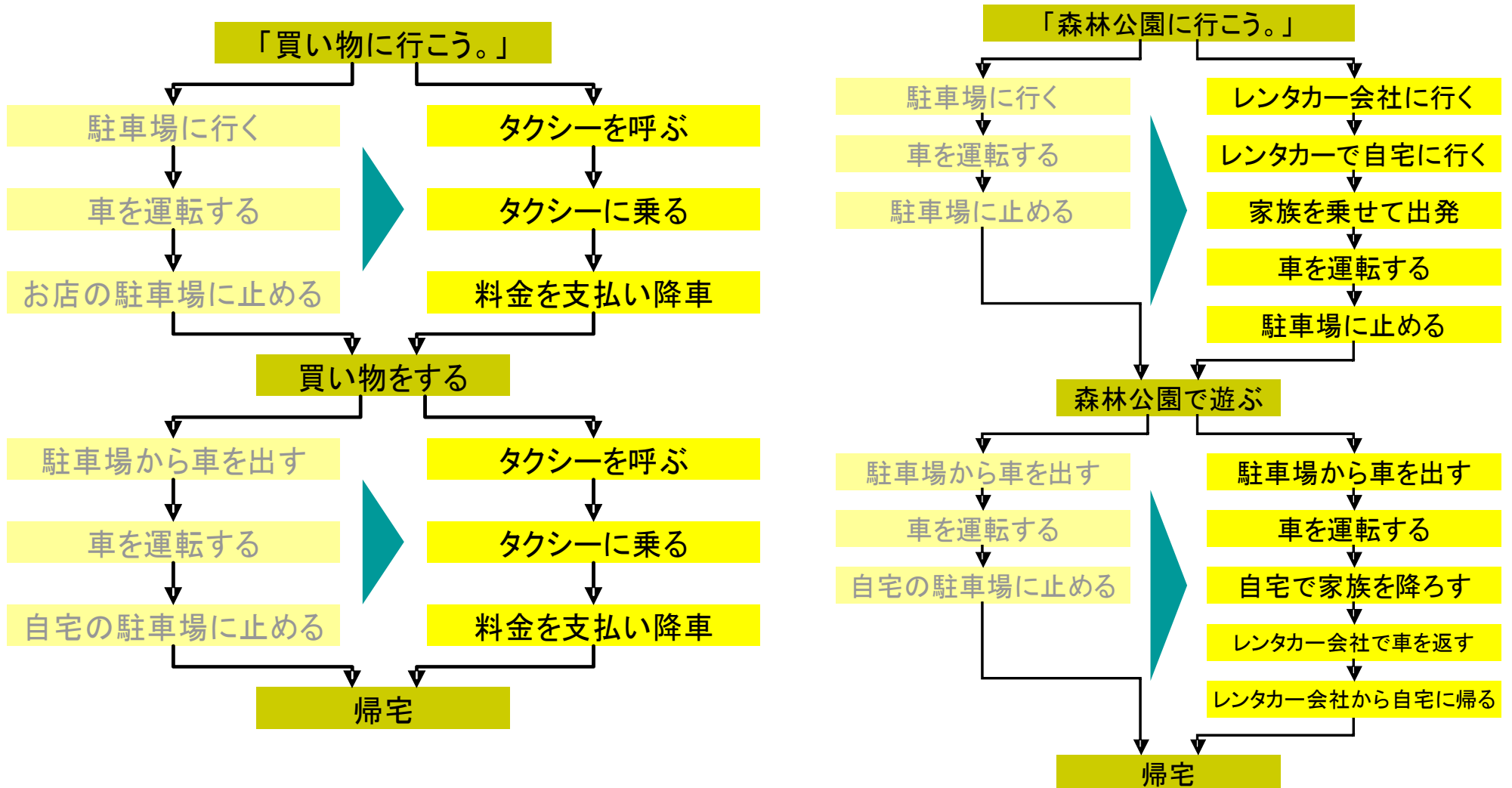
- マイカーを保有していることで、過剰な自動車利用が生じているのではないか。
- モビリティの主役を、マイカーから公共交通機関にシフトすることで、適正な自動車利用に収束するのではないか。

### (公共交通機関等の可能性)

- 自動車を使わない生活はナンセンスだが、マイカーにこだわる必要はないのではないか。
- タクシーは使いにくい、あるいは、タクシーは高いというイメージがタクシー利用を阻害しているのではないか。
- さいたま市であれば、タクシーも含めた公共交通機関を利用することで、必要なモビリティを確保できるのではないか。

# (1) 問題意識とイメージ②

(マイカーなくてもいいじゃないかのイメージ)



## (2) プレ調査の位置づけ①

### ①事業実施に向けた課題の把握

- マイカーの利用を停止することは、モニターのライフスタイルに大きな影響を与える可能性があるため、その予見可能性を高める。
- 事業では、モニターに一定の謝金を支払い、公共交通機関の利用費用に充当してもらうが、その額をどの程度に設定すれば良いかの知見を得る。
- 脱マイカーのライフスタイルを実現するためには、モビリティを供給している公共交通機関側にも解決すべき課題がある。その一部でも把握し、解決策を事業実施にあわせて実験的に実施するための検討材料とする。
- その他、事業実施の手法についての課題等を把握する。

## (2) プレ調査の位置づけ②

### ②モニターの募集対象

- 本来であれば、家族構成、住宅の立地や状況、マイカーの使用状況などを考慮し、サンプリングを検討した上でモニターを選定すべき。
- プレ調査では、十分な数のモニターを集めることが難しいこと、事業実施上の課題が明らかになっていないことから、さいたま市環境会議会員及びその知人を対象に募集、選定した。
- 上記の結果、3名のモニターを選定した。

# 1.調査結果

## (1) 調査の仕様

### • マイカーの封印

- モニターには、実証期間中は、緊急時を除きマイカーの使用を停止してもらう。(メンテナンスのためのエンジン起動等は可能)

### • モビリティの利用

- できるだけマイカー利用時の利便性を下げないようなモビリティを確保してもらう。
- レンタカー利用も可能だが、費用はモニター負担。
- モニターには、モビリティ利用に充当してもらうことを想定し20,000円の謝金を支給。

### • 記録

- 1日の移動について、発着場所、通常のコビリティの方法、実際のモビリティの手段、コスト、感想を記入してもらう。

## (2) モニターによる実証結果 (モニターA) I

### ①モニターの状況

- 家族構成
  - 夫婦と乳幼児一人の3人家族
  - 夫はサラリーマンで、妻は専業主婦
- 住宅
  - 一戸建て、駐車スペースあり。
  - 最寄り駅からは徒歩20分程度。夫は通勤のため、駅まで自転車を使用。
- マイカーの使用状況
  - 中古で購入(300千円程度)
  - 使用目的は、主に休日の買い物など

## (2) モニターによる実証結果 (モニターA) II

### ②結果

#### (データ)

- 移動距離: 46km、コスト: 5,740円
- 移動手段: 自転車27%、バス40%、タクシー13%、電車13%、徒歩7% (移動回数による割合)
- 自動車利用時の燃料(ガソリン)コスト: 552円  
(燃費10km/L、ガソリン1L=120円で試算)

#### (モニターコメント)

#### <メリット>

- (目的地が) 駐車スペースがない場所だったので公共交通のほうが便利。
- (買い物の際) 駐車場の時間を気にすることなく買物ができたのは良かった。

## (2) モニターによる実証結果 (モニターA) III

### ②結果(続き)

#### (モニターコメント)

##### <デメリット: 買い物に関する事>

- タクシーだと、買物のはしごをしにくいいため、自転車利用。荷物が多くなり、買いたいものを買いきれなかった。
- 帰りに買物をしたが、あらかじめバスの時刻を調べ、それに合わせて帰るのであわただしくなってしまった。
- 子どもを連れて買物できる手段は徒歩のみ。

##### <デメリット: バス利用に関する事>

- バスは時間通り来ないことが多いので不便
- ベビーカーでバス乗車。乗降に時間がかかることもあり、少し焦る。
- バス車内で子どもがぐずりそうになった。もし大声で泣かれたら、困っただろう。

## (2) モニターによる実証結果 (モニターA) IV

### ②結果(続き)

#### (モニターコメント)

##### <デメリット:タクシー利用に関する事>

- 遠出をしようと思ったが、コストを考慮して、結局よく行くモールに。3社目でようやくタクシーを呼べた(最初の2件は近くに車がなかった)。タクシー会社の電話番号を見つけるのに手間取った。
- 荷物が多くなり、タクシーの待ち時間(5-10分)が長く感じた。出先でタクシー会社の電話番号を控えておく必要を感じた。良く行くモールだったが、往復で3500円と意外に高かった。1ヶ月のガソリン代に相当する。

##### <デメリット:駅に関する事>

- 浦和駅は階段ばかりだったので、移動が大変だった。

## (3) モニターによる実証結果（モニターB） I

### ①モニターの状況

#### － 住宅

- ・ 一戸建て、駐車スペースあり。
- ・ 最寄り駅からは徒歩30分程度。

#### － マイカーの使用状況

- ・ マイカーではないが、自動車を運送業務で使用
- ・ 本事業では、“電車便”として、運送業務を電車利用に切り替えるとともに、さいたま市内の移動に電車を利用。

## (3) モニターによる実証結果（モニターB）Ⅱ

### ②結果

#### （データ）

- 移動距離：2,617.5km、コスト：73,490円
- 移動手段：電車100%
- 自動車利用時の燃料（ガソリン）コスト：31,140円  
（燃費10km/L、ガソリン1L＝120円で試算）

#### （モニターコメント）

- ライフスタイルの転換を推進することで、バスや鉄道などの公共交通機関の利用を拡大してはどうか。

#### （レビュー）

- 単純に電車費用とガソリン代を比較すると、電車費用がかなり高く、マイカー保有コストを勘案しても、コスト面のメリットは出ない。

## (4) モニターによる実証結果 (モニターC) I

### ①モニターの状況

- 家族構成
  - 夫婦と子(学生)、親の4人世帯。
- 住宅
  - 一戸建て、駐車スペースあり。
  - 最寄り駅からは徒歩10分程度。
- マイカーの使用状況
  - マイカーは、休日を中心に買い物等で利用している。

## (4) モニターによる実証結果 (モニターC) II

### ②結果

#### (データ)

- 移動距離: 8.5km、コスト: 2,320円
- 移動手段: 自転車25%、徒歩75%(移動回数による割合)
- 自動車利用時の燃料(ガソリン)コスト: 102円  
(燃費10km/L、ガソリン1L=120円で試算)

#### (モニターコメント)

- 日本の道路で自転車に乗るのは危険。段差が多すぎて、段差に乗り損なったら転倒して交通事故に遭う恐れがある。。
- 特に大変だったのが、仕事帰りに駅近くのスーパーでお米5kgを買って、担いで帰ったとき。非常に重かった。

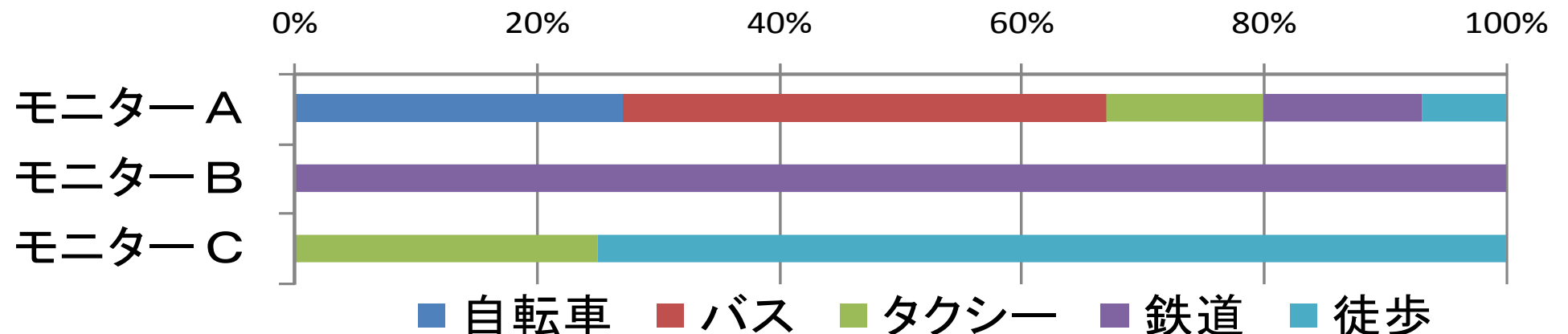
## (5) モニターによる実証結果 (まとめ) I

### ① 移動距離、コスト、交通手段

	移動距離	コスト	ガソリン 換算※	コスト／ガソリ ン換算(倍率)	コストーガソリ ン換算(差額)
モニターA	46km	5,740円	552円分	10.4倍	5,188円
モニターB	2,617.5km	73,490円	31,140円分	2.4倍	42,350円
モニターC	8.5km	2,320円	102円分	22.7倍	2,218円

※ガソリン換算は、移動距離を自動車で移動した場合のガソリン消費量の推計値を金額換算したもの。自動車利用時の燃費は10km/L、ガソリン1L=120円とした。

<利用した交通手段(利用回数)の内訳>



## (5) モニターによる実証結果（まとめ）Ⅱ

### ②結果

- － 日常生活にマイカーを利用しているモニターにとっては、マイカーを封印したことによりモビリティおよび心理的に大きな負担が生じた。
- － また、電車（駅）、バス、タクシーをマイカーの代替として利用する場合の問題点も指摘された。
- － 一方、当初、主要なモビリティの主役となると想定したタクシーの利用について、そもそものサービス利用のためのアクセスがとりにくいこと、利用コストに対する負担のイメージが大きく、利用が低調だった。
- － 日常生活のモビリティでは、今回は謝礼金を超過するケースはなかった。なお、モニターAを例にすると、移動距離とコストの関係を2倍にして、移動距離を2倍にすると、ガソリン換算コストとコストの差は2万円程度となる。

### 3.実証事業の課題 I

- モニターの選定

- 一般の人にはマイカーの封印はなじみのない取り組みであり、一定の不便も生じるため、協力的なモニターを確保することが困難。工夫が必要。
- 選定に当たっては、マイカーの使用状況を十分留意して行うことが必要。

- 事前に利用する交通手段のイメージを検討

- モニターには普段なじみの少ない鉄道やバス、タクシーなどの交通機関を積極的に活用してもらうため、使い方等について十分イメージしてもらえるような情報提供が必要。
- 特に、タクシーについては、マイカーの主要な代替手段になると考えられるが、利用に対するモニターのコスト的、心理的ハードルが高い。モニターには、具体的なタクシー利用のイメージを持ってもらうことが必要である。

### 3.実証事業の課題Ⅱ

- 交通媒体への周知、協力の要請

- モニターの負担感を軽減するために、コスト面あるいはソフト面(情報提供やサービスなど)でのメリットを強調するため、**交通媒体の協力**を得ることが望ましい。

- 記録項目の精査

- 今回の調査ではモニターの自主的な協力や事務局の補完によりデータをそろえることができたが、モニター数とデータが増える場合には対応できない可能性がある。より適切にデータ収集を行えるよう、**記録項目の精査**や、**モニター向けマニュアルの作成**が必要である。

### 3.実証事業の課題Ⅲ

- 調査のアウトプットの検討

- 本調査の成果として、何を目標とするのかを再検討することが必要。具体的には、現在の公共交通機関の課題を浮き彫りにすることと、脱マイカーの実現可能性を高めるための方策を検討することとのバランスを工夫することが必要。

- モニター意見収集の場の設定

- 実証の事前、及び事後にアンケートを実施し、意識や行動変化を把握する。
- モニターによるグループインタビューを実施する。同様の経験をしたモニターによるディスカッションを通じ、問題点や意識の変化についての情報が整理される効果が期待できる。
- グループインタビューには、タクシー事業者等のモビリティ関係者や、行政の参加を求める。