

# 大震災による行動の変化に関する 地域別アンケート調査について

平成23年7月16日



# I. 調査概要

東日本大震災は、人々の交通行動・省エネ行動・生活観等に多大な影響を与えたと考えられる。

そこから生まれた変化が一時的なものであるのか、それとも永続的なものであるのか、今後長期的・定期的な観測によって明らかにしていきたい、という考えのもと、今回は長期的観測の第1回として、「震災に関するウェブ調査」を以下のような概要で行った。

**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／自動車利用／レジャー／エネルギー使用について、詳細を明らかにする

**研究構成者**: 石田東生(筑波大学)、藤井聡(京都大学)、藤原章正(広島大学)  
岡本直久(筑波大学)、谷口綾子(筑波大学)  
塚田幸広(国交省国総研)、上坂克巳(国交省国総研)、  
原文宏(北海道開発技術センター)、  
毛利雄一(IBS)、牧村和彦(IBS)、  
岩間伸之(SRC)、高野精久(SRC)、忠井霞(SRC)、楠本一哲(SRC)

**手法** : ウェブ調査

**日時** : 平成23年5月27日(金)～6月8日(金)

**有効回収数**: 2047サンプル

|       | 関東<br>(1都3県) | 関西<br>(京阪神) | 宮城<br>(仙台) | 宮城<br>(仙台以外) | 広島<br>(広島市) | 広島<br>(福山市) |
|-------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|-------------|
| 有効回収数 | 519s         | 506s        | 262s       | 239s         | 279s        | 242s        |

## Ⅱ. 調査項目

調査目的を達成するため、以下のように調査項目を設定した。

調査項目は「交通行動」「自動車利用」「レジャー」「エネルギー利用」「その他」の大きく5つのテーマに分けられる。

各々の項目は、「行動・実態」に関する設問と「理由」に関する設問の2種類のいずれかとなる。

### 1. 交通行動：震災前後の交通行動の変化・その理由を明らかにする

**行動・実態** 震災前/震災後の平日の通勤・通学時の交通手段、交通手段の変化

**理由** →(変化があれば)変化理由

**行動・実態** 震災前/震災後の平日の買物・飲食時の交通手段、交通手段の変化

**理由** →(変化があれば)変化理由

**行動・実態** 震災前/震災後の休日の買物・飲食時の交通手段、交通手段の変化

**理由** →(変化があれば)変化理由

## Ⅱ. 調査項目

### 2. 自動車利用：震災前後の自動車利用の変化・その理由を明らかにし、またエコドライブについても明らかにする

**行動・実態** 自動車の利用有無

**行動・実態** (利用している場合は)走行距離

**行動・実態** 震災前後での走行距離の変化、(走行距離が減った場合)代替手段

**理由** →(変化があれば)走行距離の変化理由

**行動・実態** エコドライブ認知、実施状況

### 3. レジャー：今年のGWのレジャー状況を把握し、震災の影響があったかを明らかにする

**行動・実態** 予定通りにレジャーを行ったか

**行動・実態** (予定を変更した場合)変更内容・変更前の行き先・実際に行ったこと

**理由** →(予定を変更した場合)変更理由

**行動・実態** (レジャーを行った場合)実際に訪れた行き先

## Ⅱ. 調査項目

### 4. エネルギー使用: 去年・今年のエネルギー使用状況を比較する

**行動・実態** 今年の直近1ヶ月(4~5月)の電気使用量/去年の同時期の電気使用量

**行動・実態** 今年の直近1ヶ月(4~5月)のガス使用量/去年の同時期のガス使用量

### 5. その他: ライフスタイル等、今後分析に生かせそうな項目を聴取する

**行動・実態** 平均的な帰宅時間/例年同時期との帰宅時間の比較

# Ⅲ. 調査結果詳細 交通行動／地域

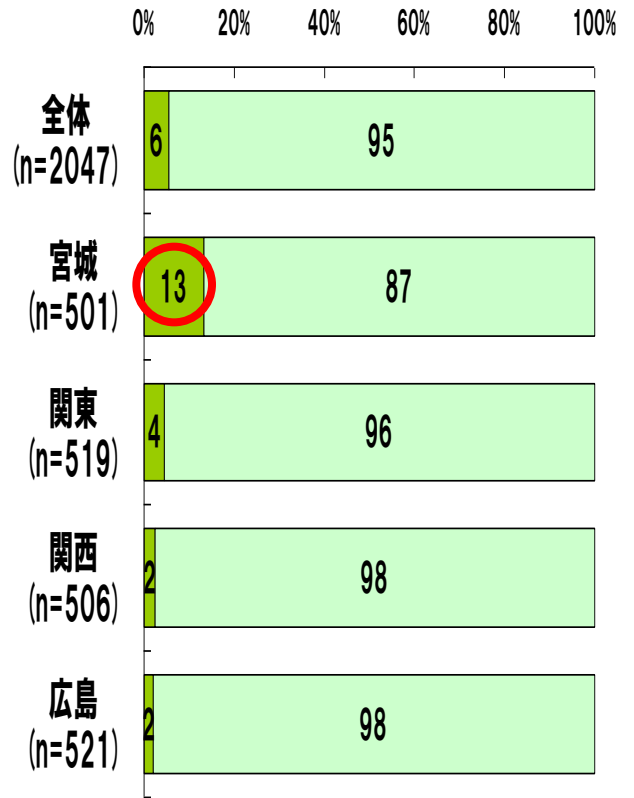
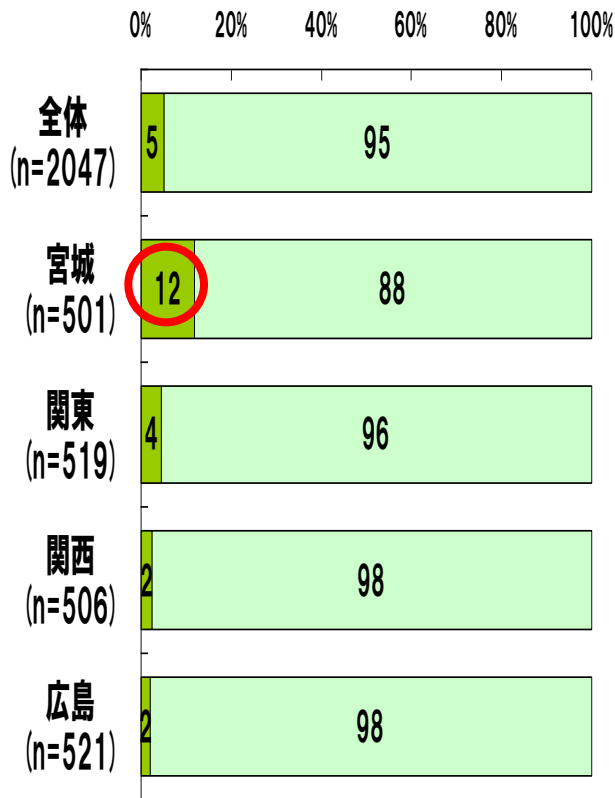
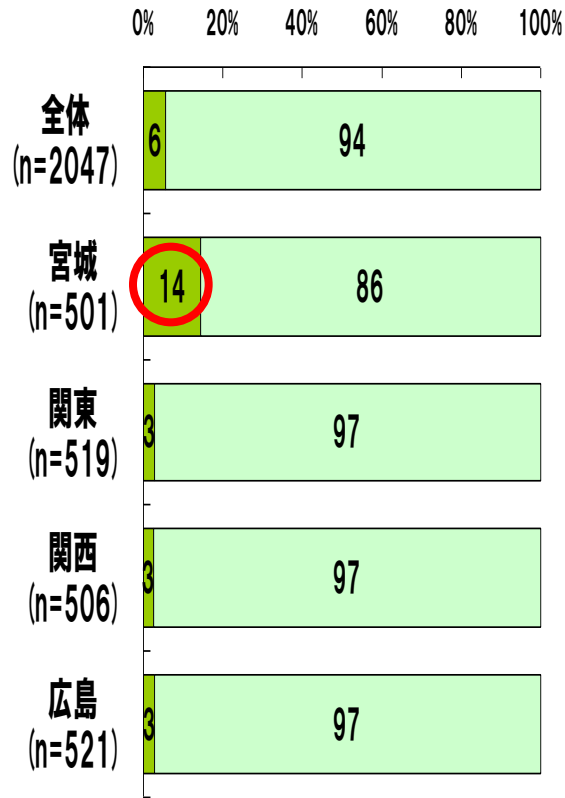
## 行動・実態

震災前後で、平日・休日に限らず、宮城では1割程度交通手段に変化が見られる

Q2: 平日の通勤通学時の交通手段の変化

Q4: 平日の買物飲食時の交通手段の変化

Q7: 休日の買物飲食時の交通手段の変化



■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

■ 交通手段変化あり

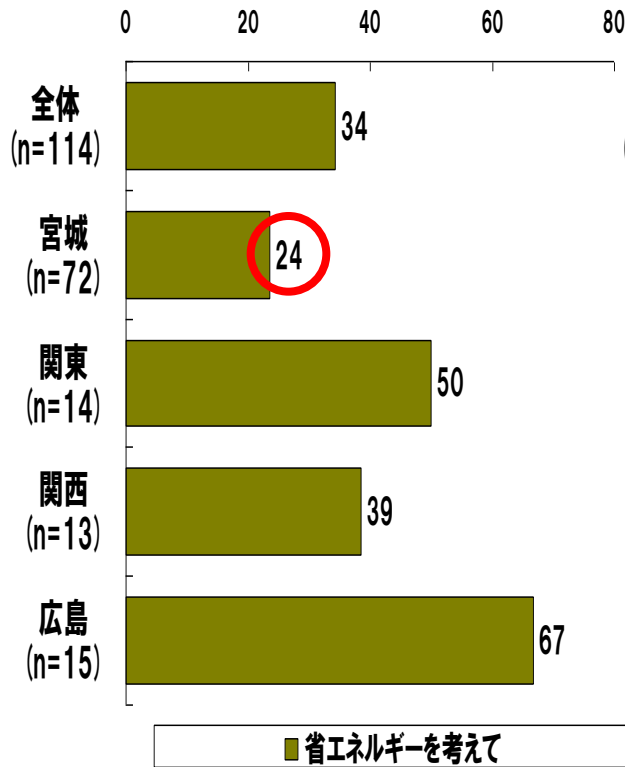
□ 交通手段変化なし

# Ⅲ. 調査結果詳細 交通行動／地域

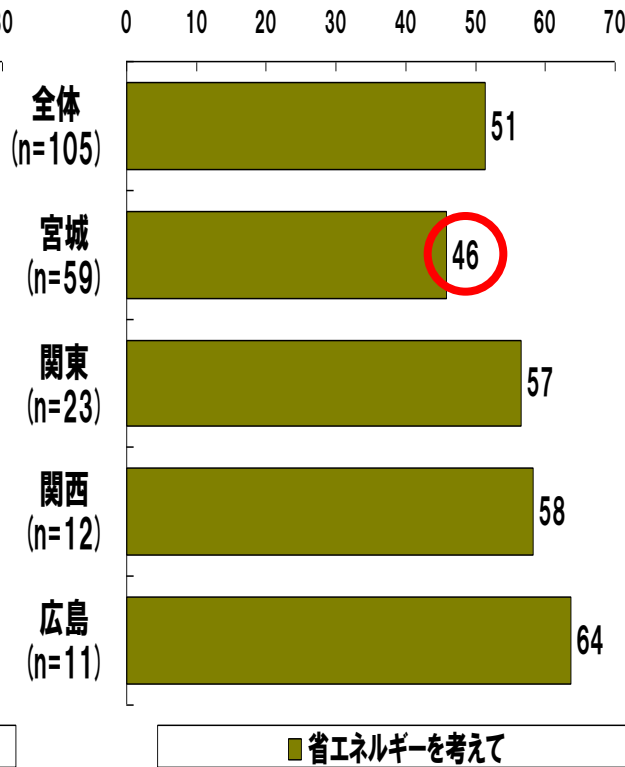
理由

交通手段の変化理由は、宮城で「省エネルギーを考えて」が低くなっている

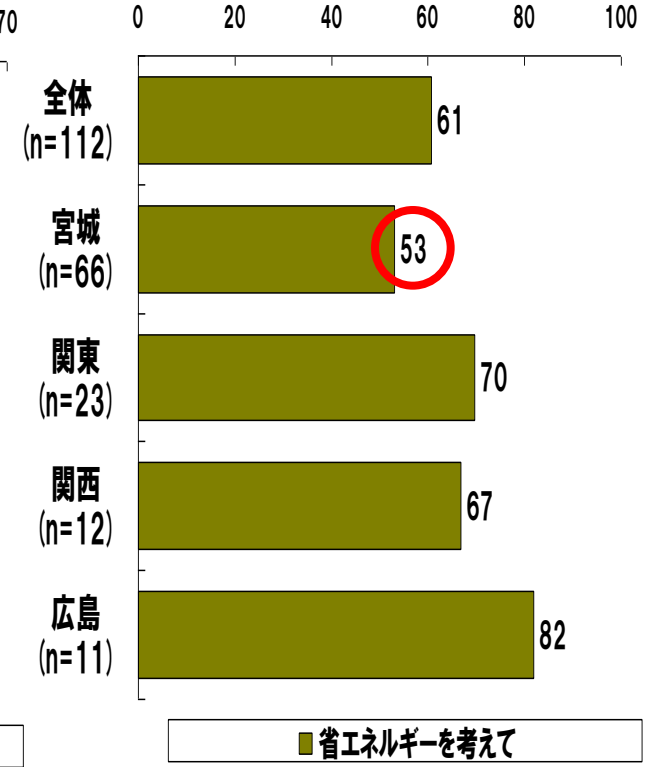
Q3: 平日の通勤通学時の交通手段  
変化理由



Q5: 平日の買物飲食時の交通手段  
変化理由



Q8: 休日の買物飲食時の交通手段  
変化理由



# Ⅲ. 調査結果詳細 交通行動／性別

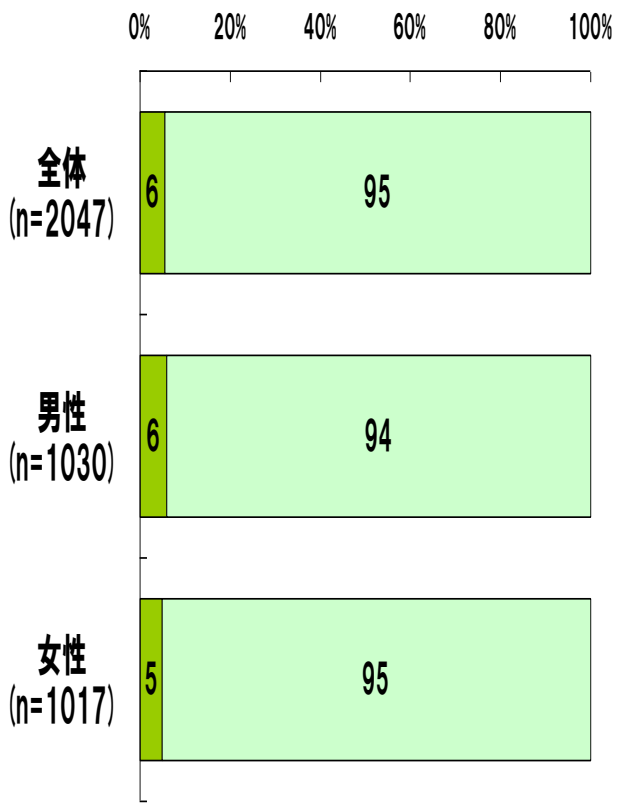
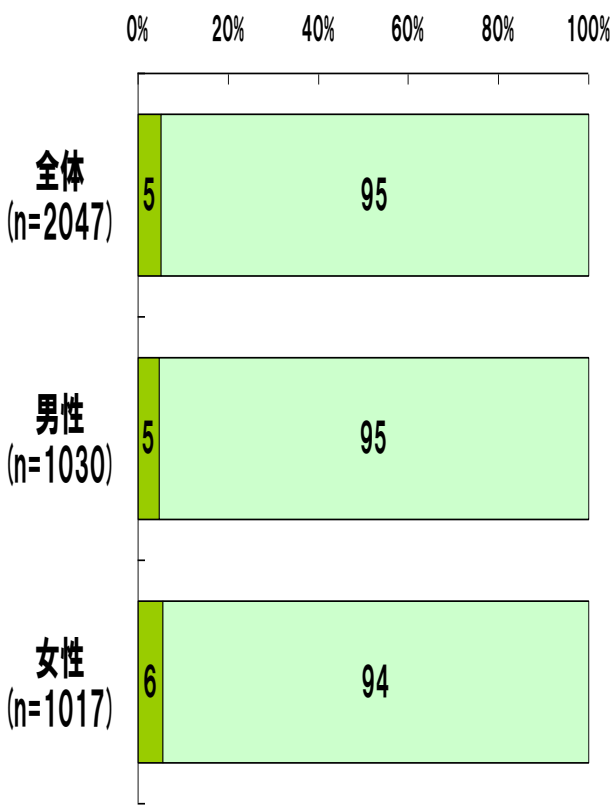
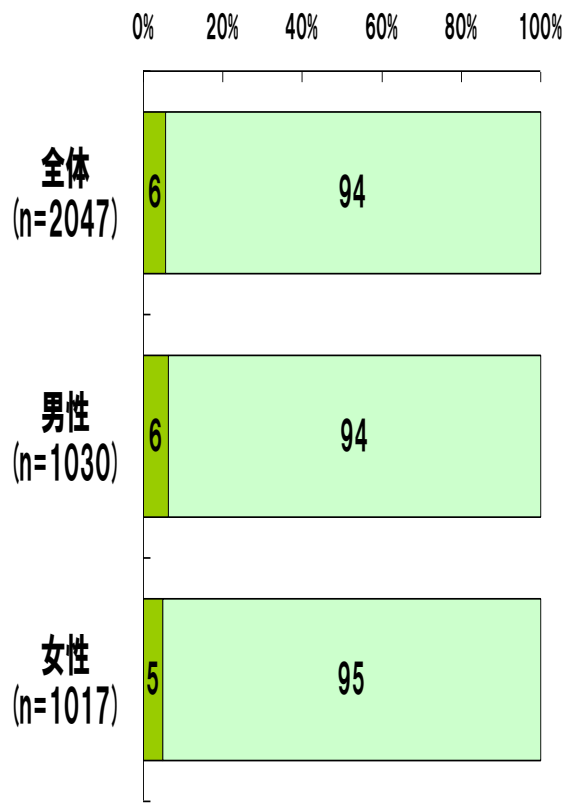
## 行動・実態

震災前後で、平日・休日に限らず、男女では交通手段の変化にほとんど差は見られない

Q2: 平日の通勤通学時の交通手段の変化

Q4: 平日の買物飲食時の交通手段の変化

Q7: 休日の買物飲食時の交通手段の変化



■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

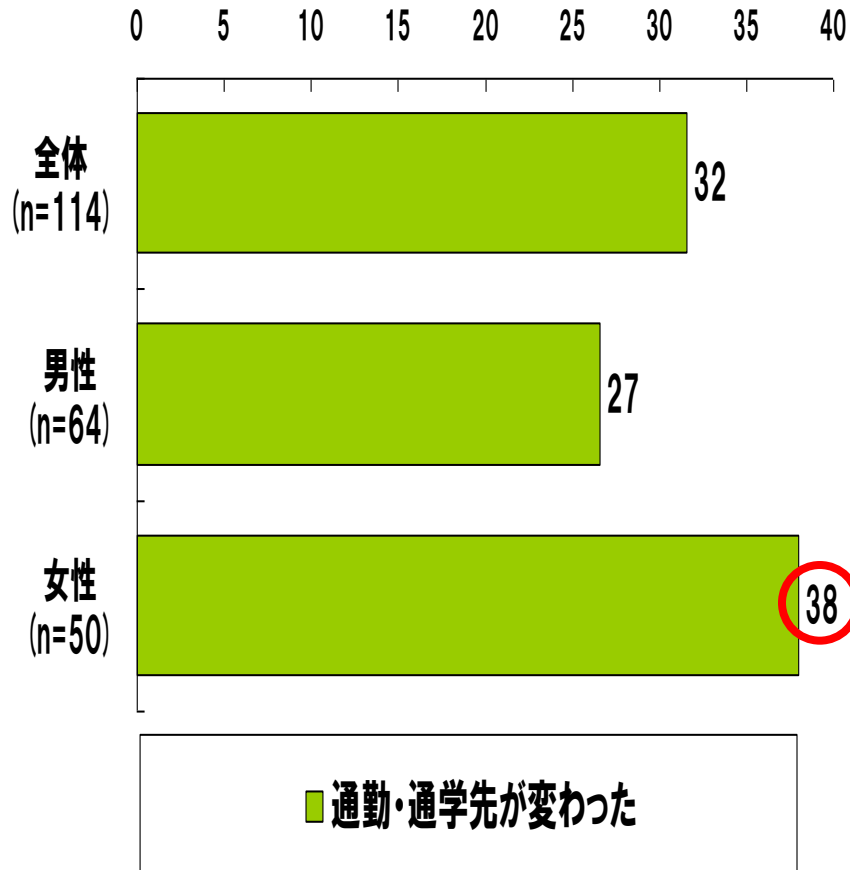


### Ⅲ. 調査結果詳細 交通行動／性別

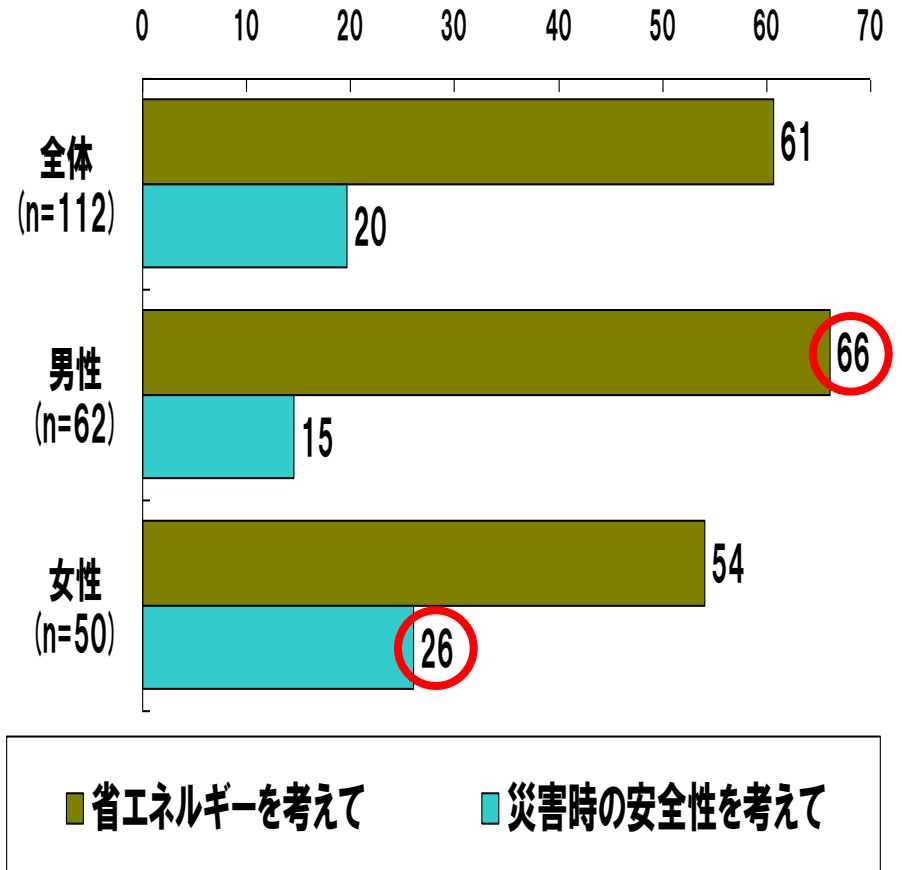
理由

交通手段の変化理由は男女で違いが見られる

Q3: 平日の通勤通学時の交通手段の変化理由



Q8: 休日の買物飲食時の交通手段の変化理由



# Ⅲ. 調査結果詳細 交通行動／年代

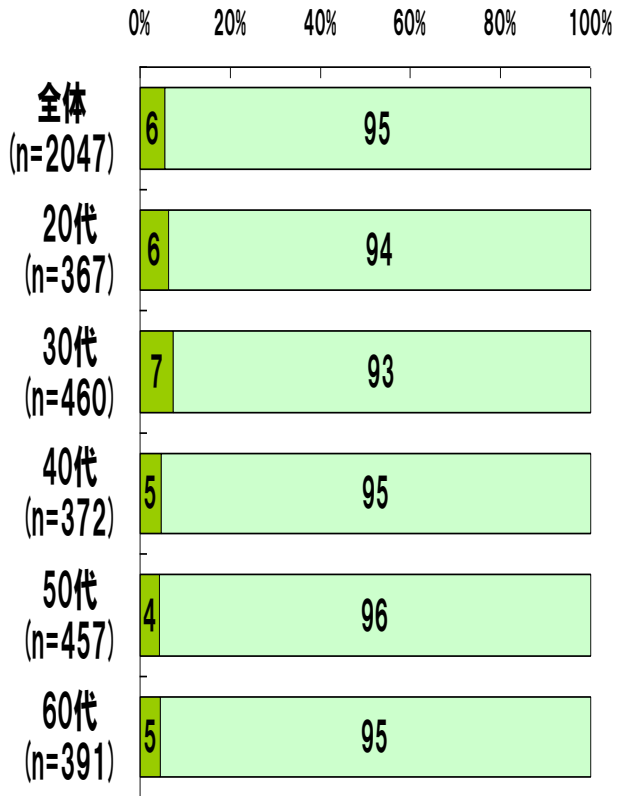
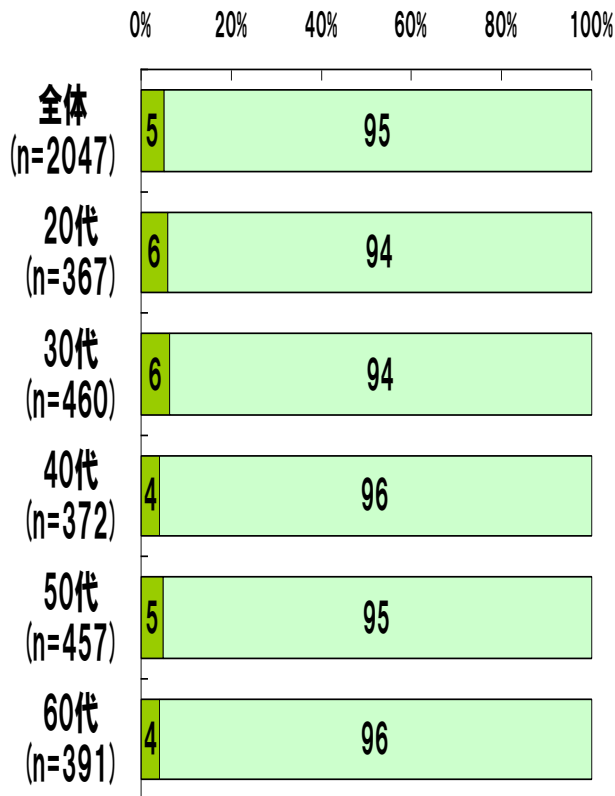
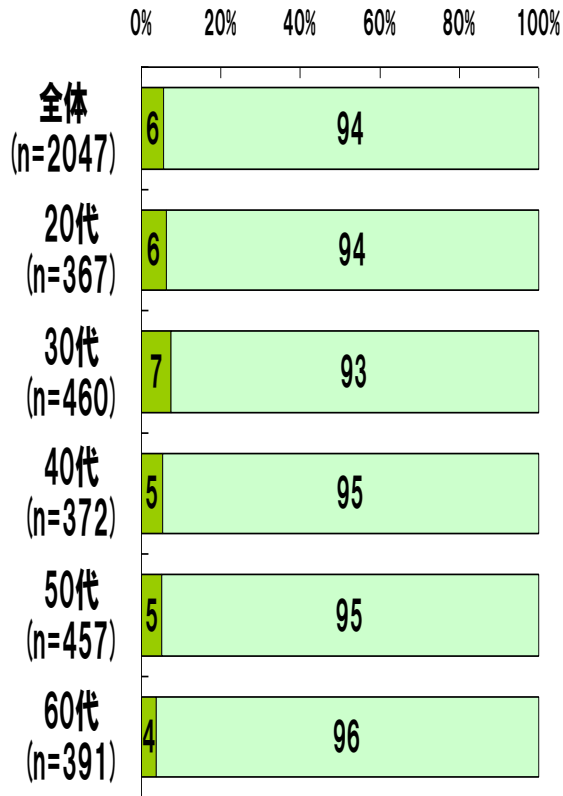
## 行動・実態

震災前後で、平日・休日に限らず、年代では交通手段の変化に差は見られない

Q2: 平日の通勤通学時の交通手段の変化

Q4: 平日の買物飲食時の交通手段の変化

Q7: 休日の買物飲食時の交通手段の変化



■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

■ 交通手段変化あり

□ 交通手段変化なし

■ 交通手段変化あり

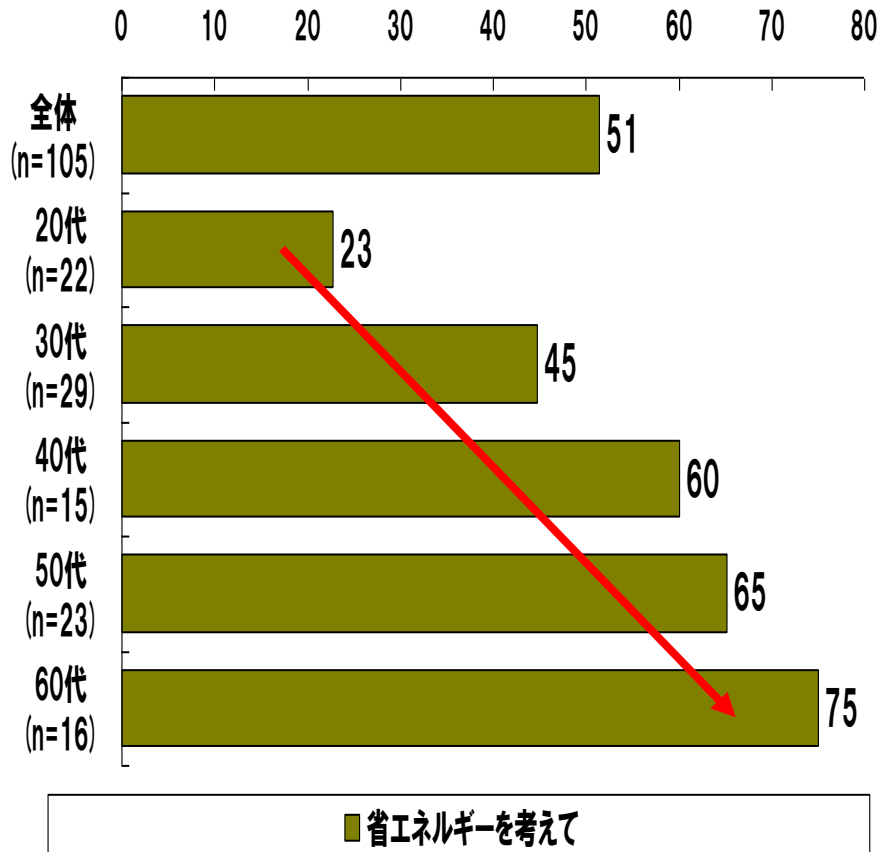
□ 交通手段変化なし

# Ⅲ. 調査結果詳細 交通行動／年代

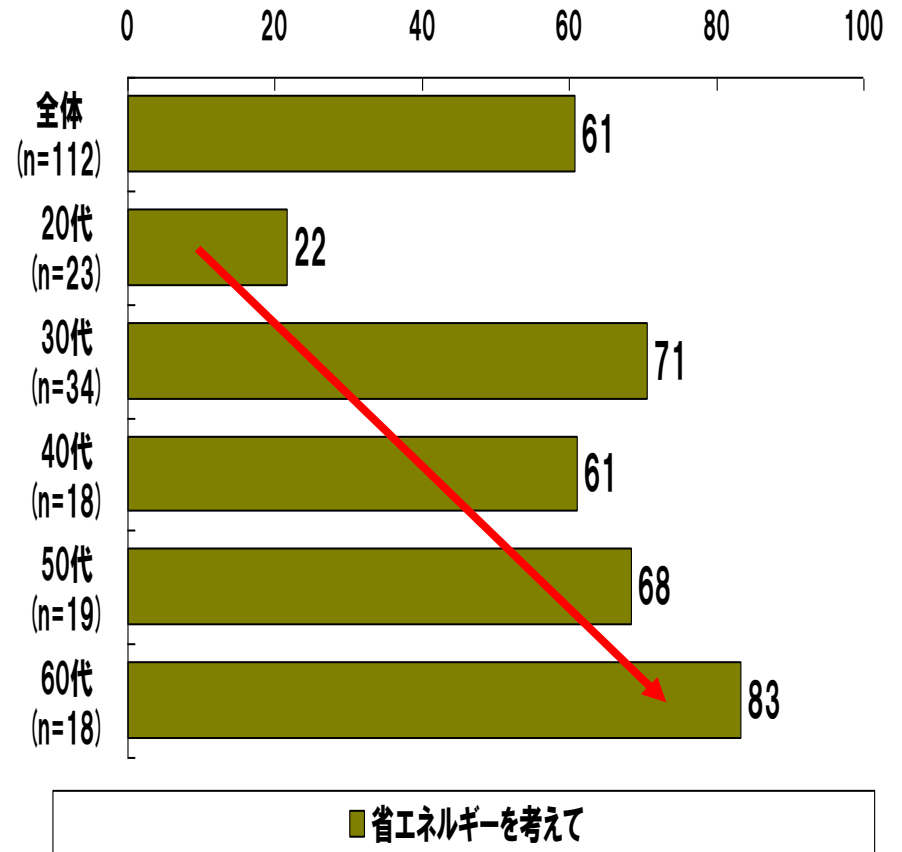
## 理由

交通手段の変化理由は、年齢が高くなるほど「省エネルギーを考えて」が高くなっている

### Q5: 平日の買物飲食時の交通手段の変化理由



### Q8: 休日の買物飲食時の交通手段の変化理由



### Ⅲ. 調査結果まとめ 交通行動

|      | 地域 | 性別 | 年代 |
|------|----|----|----|
| 交通行動 | ◎  | ○  | ○  |

※◎: 行動・実態部分 / 理由両方で差が見られる

○: 行動・実態部分、理由部分いずれかで差が見られる

#### 交通行動に関するまとめ

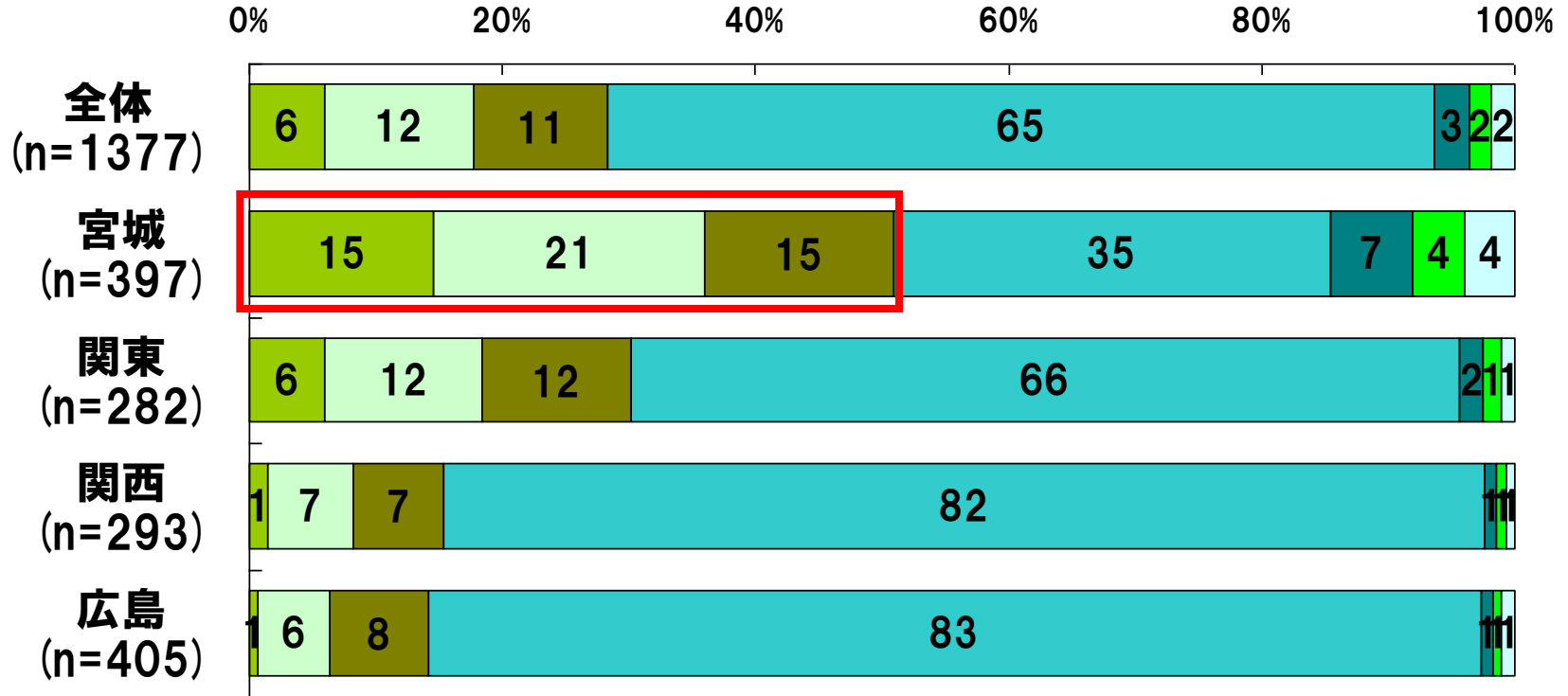
- ◆地域では「震災前後の交通行動」について、震災の影響が大きい宮城で他の地域との差が見られる他、「(交通行動の)変化理由」に関しても差が見られる
- ◆性別・年代では「震災前後の交通行動」について目立った差は見られないが、「(交通行動の)変化理由」に差が見られる

### Ⅲ. 調査結果詳細 自動車利用／地域

#### 行動・実態

震災前後での走行距離は、宮城で「大幅に減った」～「どちらかといえば減った」が合わせて5割と高くなっている

Q11:震災前後の走行距離の変化



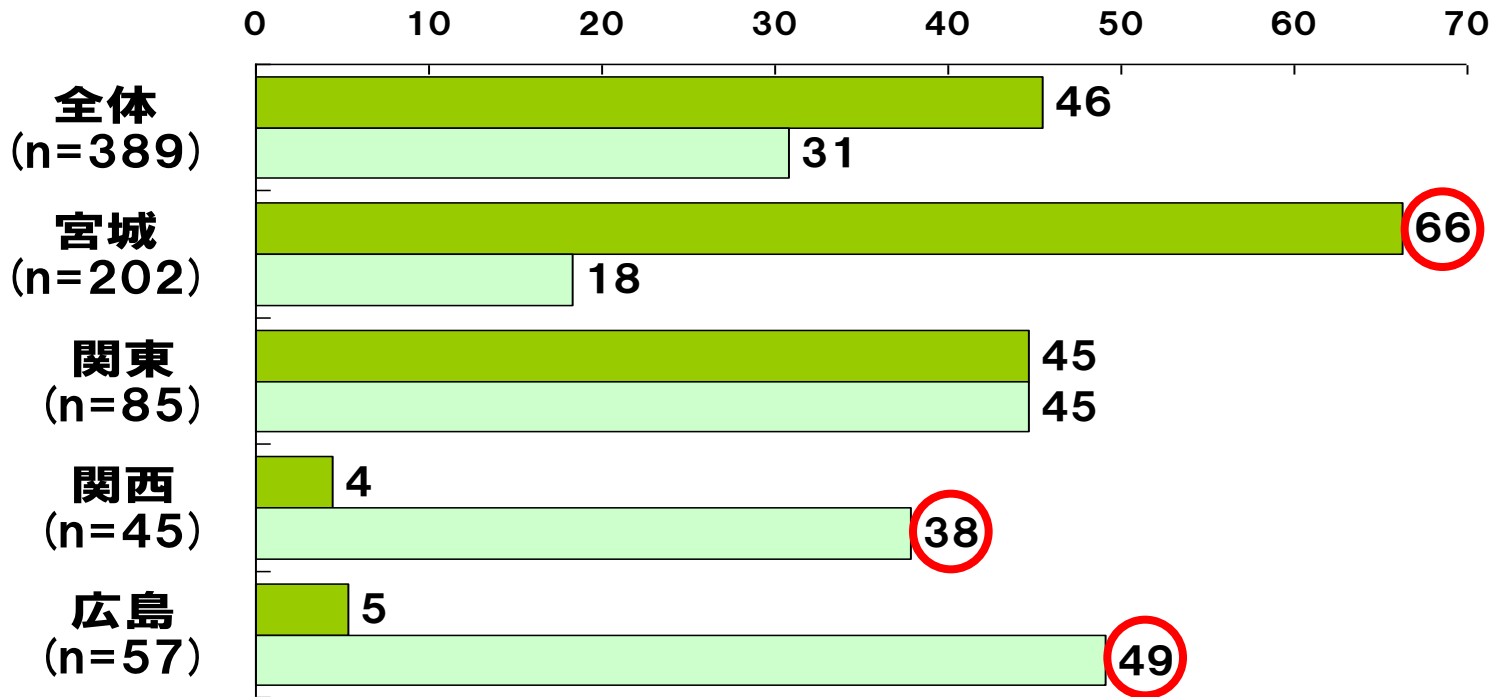
- 大幅に減った
- やや減った
- どちらかといえば減った
- ほぼ変化は無い
- どちらかといえば増えた
- やや増えた
- 大幅に増えた

### Ⅲ. 調査結果詳細 自動車利用／地域

#### 理由

自動車の走行距離が減った理由は、宮城では「ガソリン入手困難」等の物理的理由、関西・広島では「被災者のことを考えて」の自粛が多い

Q12:自動車の走行距離が減った理由



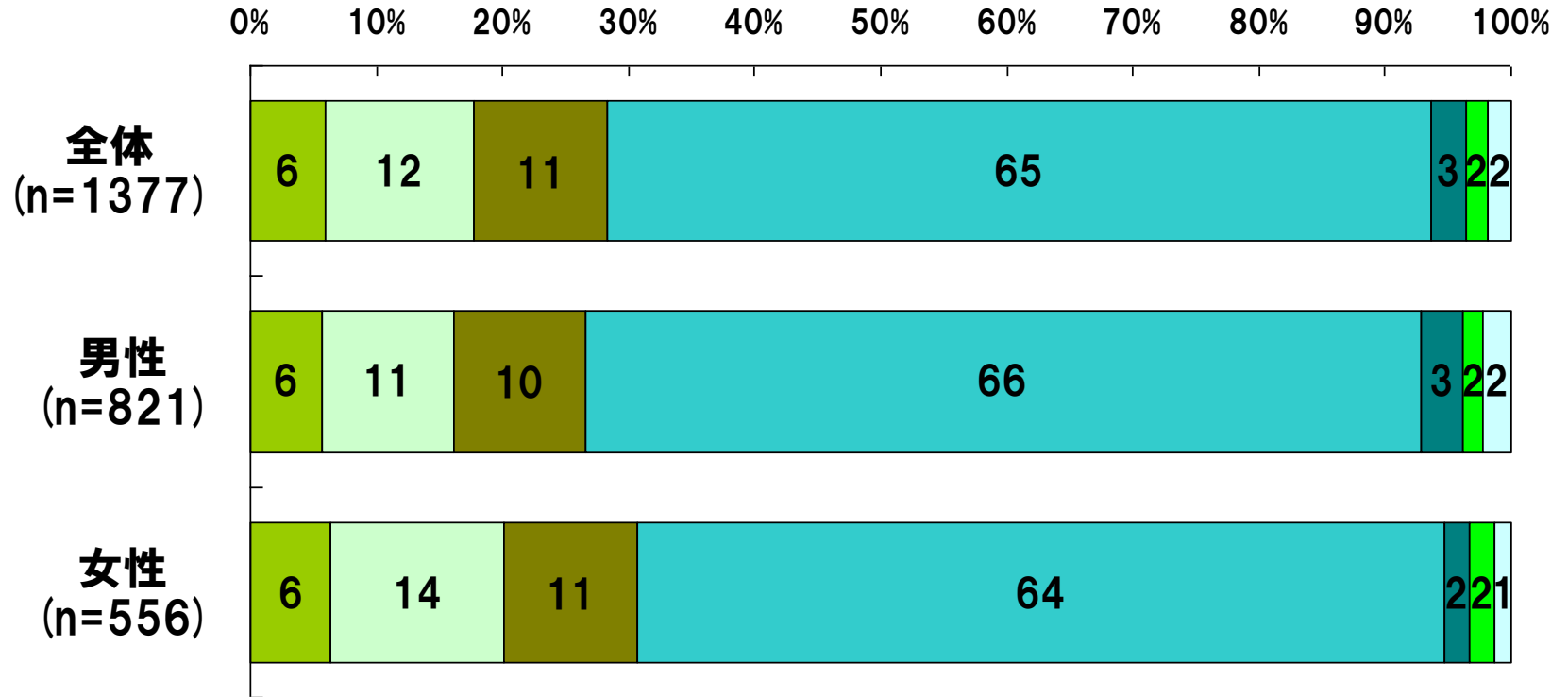
■ ガソリン入手困難や道路舗装状況悪化等で自動車を使用できる状況ではなかった(使いたくても使えなかった)  
■ 被災者のことを考えてガソリンの消費を控えた(使おうと思えば使えた)

### Ⅲ. 調査結果詳細 自動車利用／性別

#### 行動・実態

震災前後での走行距離は、男女では走行距離の変化にほとんど差は見られない

Q11:震災前後の走行距離の変化



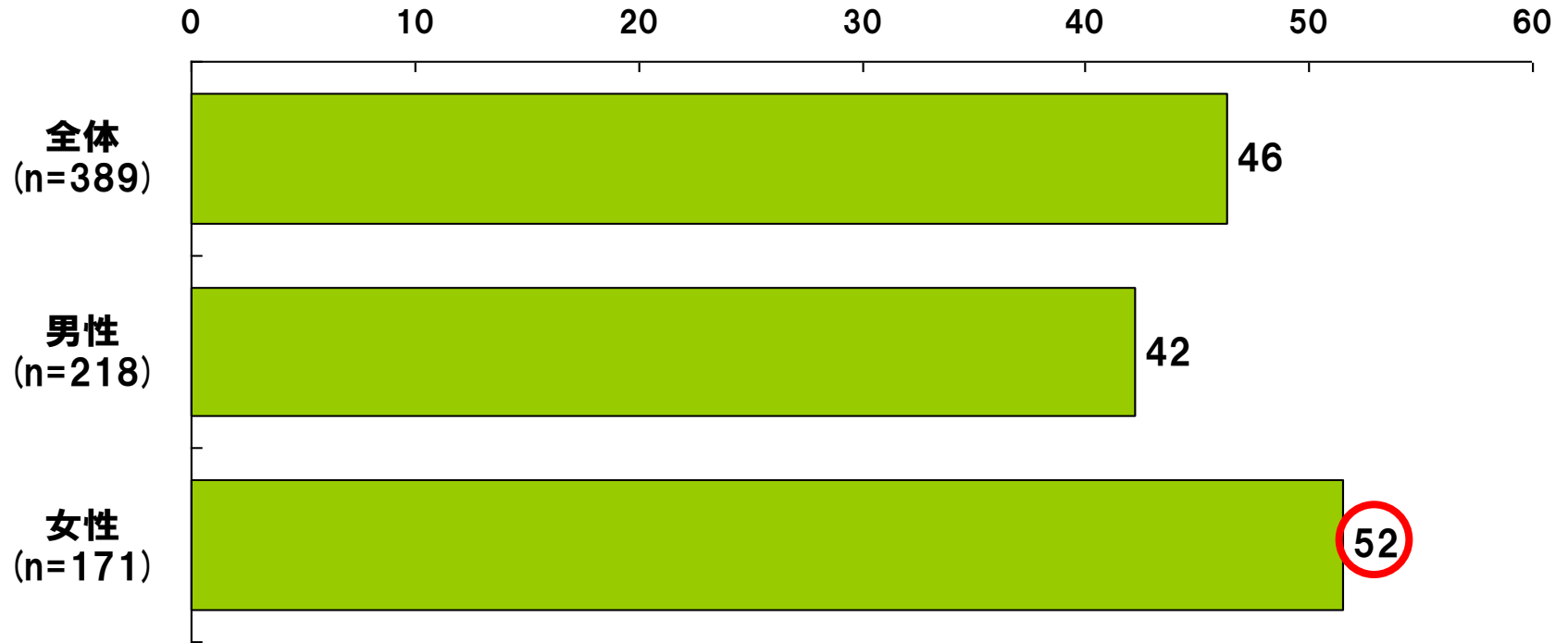
- 大幅に減った
- やや減った
- どちらかといえば減った
- ほぼ変化は無い
- どちらかといえば増えた
- やや増えた
- 大幅に増えた

### Ⅲ. 調査結果詳細 自動車利用／性別

#### 行動・実態

自動車の代替手段として、女性は「徒歩」を利用する割合が半数以上となっている

Q13: 自動車の走行距離が減った代わりに利用が増えた交通手段



■ 徒歩

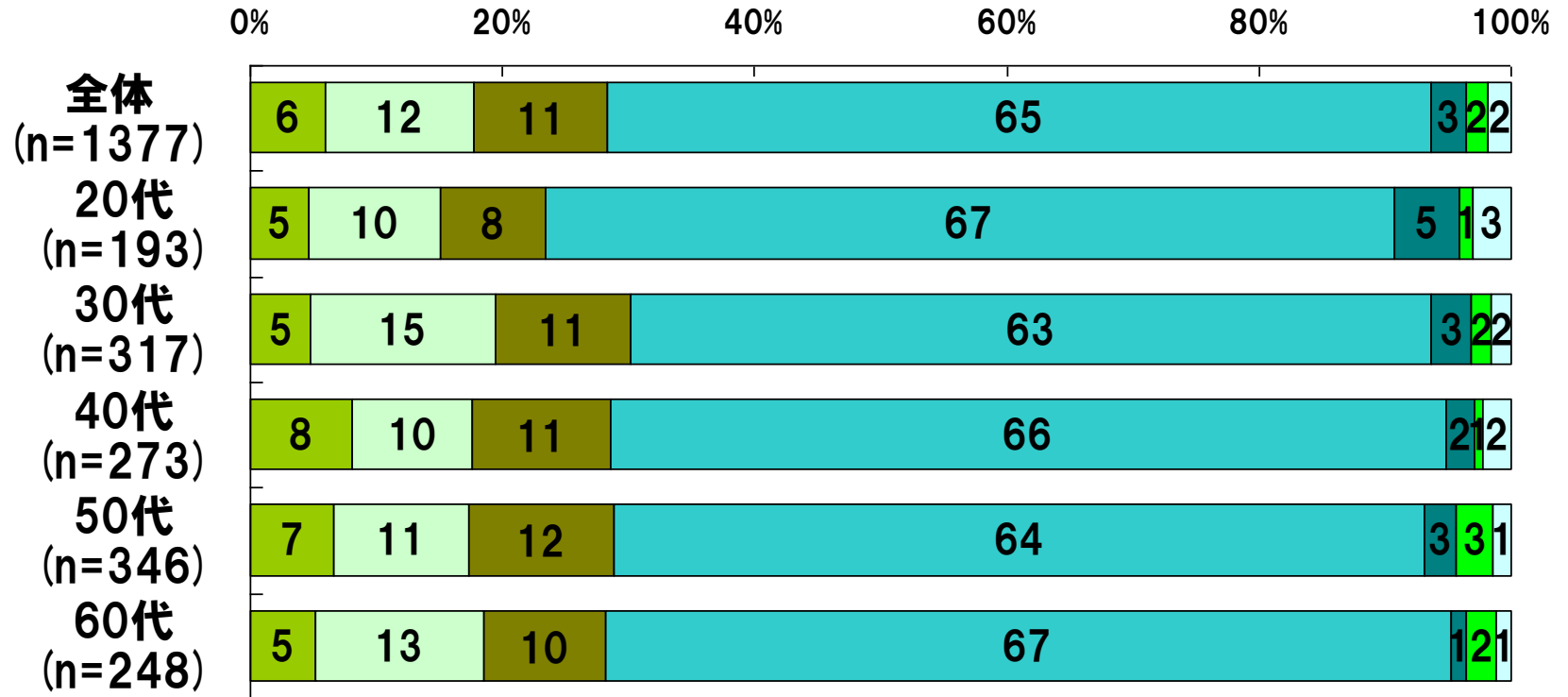


# Ⅲ. 調査結果詳細 自動車利用／年代

## 行動・実態

震災前後での走行距離は、年代では走行距離の変化にほとんど差は見られない

Q11:震災前後の走行距離の変化



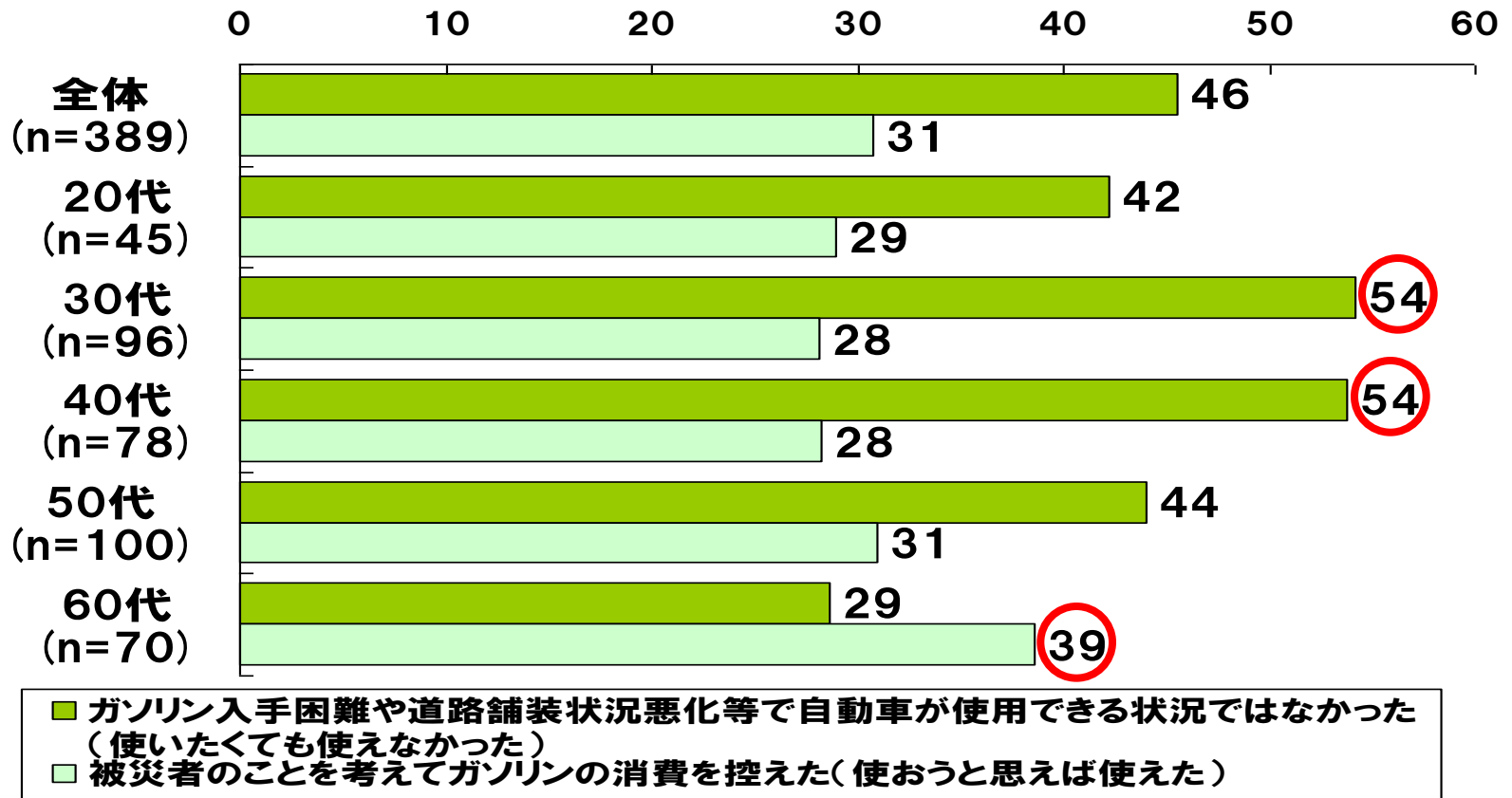
- 大幅に減った
- やや減った
- どちらかといえば減った
- ほぼ変化は無い
- どちらかといえば増えた
- やや増えた
- 大幅に増えた

### Ⅲ. 調査結果詳細 自動車利用／年代

#### 理由

自動車の走行距離が減った理由は30～40代では「ガソリン入手困難」等の物理的理由、60代では「被災者のことを考えて」の自粛が高くなっている

Q12:自動車の走行距離が減った理由



### Ⅲ. 調査結果まとめ 自動車利用

|       | 地域 | 性別 | 年代 |
|-------|----|----|----|
| 自動車利用 | ◎  | ○  | ○  |

※◎:行動・実態部分/理由両方で差が見られる

○:行動・実態部分、理由部分いずれかで差が見られる

#### 自動車利用に関するまとめ

- ◆地域では「震災前後の自動車の走行距離の変化」に差が見られる他、「走行距離が変化した理由」に関しても差が見られる
- ◆性別では「震災後に利用する自動車の代替手段」について差が見られる
- ◆年代では「自動車利用の変化理由」について差が見られる

### Ⅲ. 調査結果まとめ

|       | 地域 | 性別 | 年代 |
|-------|----|----|----|
| 交通行動  | ◎  | ○  | ○  |
| 自動車利用 | ◎  | ○  | ○  |

※◎: 行動・実態部分 / 理由両方で差が見られる

○: 行動・実態部分、理由部分いずれかで差が見られる

### Ⅲ. 調査結果と今後の課題

#### 行動・実態レベル

- ◆交通行動・自動車利用両テーマについて、地域の分析結果で差が見られる
  - 大震災の影響が行動・実態レベルまで表れているのは宮城などの被災地

#### 理由レベル

- ◆交通行動・自動車利用両テーマについて、地域のほか性別・年代でも分析結果で差に見られる
  - 震災の影響は“被災地”でひとくくりにはできないのでは？
- ◆交通行動・自動車利用の変化理由について、「ガソリン入手困難」などの強制的な理由と「省エネを考えて」などの自主的な理由が見られる
  - 今後解消されていく強制的な理由だけでなく、省エネ・自粛などの自主的な理由をどこまでMMの意識へ結び付けられるのか？