

1. はじめに

7月に実施した東日本大震災時の自動車ユーザーの意識と行動に関する調査について結果を報告します。

この調査は、ガソリン不足に関して震災前後と震災が落ち着いたときとの自動車ユーザーの意識や、交通行動の変化について調べ、ガソリン不足時の人々の行動や意識を明らかにすることを目的として行いました。

配布数、配布地域及び回収率は以下の通りとなっています。

表1 配布数および回収数・回収率

	配布数	有効回収数	有効回収率
盛岡市(大通り)	1150	174	15.1%
盛岡市(山岸)	850	184	21.7%
遠野市	800	124	15.5%

2. 調査結果

1) 交通行動の変化

震災前に自動車を利用している者ほど震災後に交通手段を変えているという結果が得られました。震災前から徒歩や自転車を利用していた者は、ガソリン不足が起きても自分の行動に支障がないことから交通手段を変える必要がなかったためと考えられます。

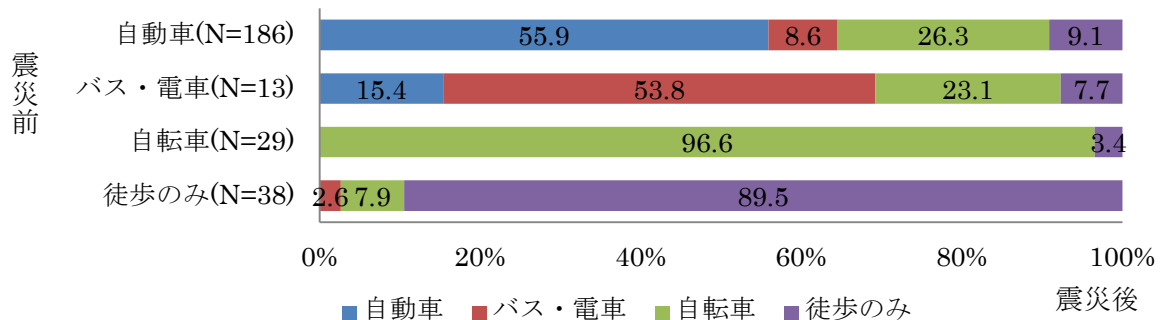


図1 震災前後の通勤時の交通手段

また、給油時にガソリンがどのくらい残っているかについては、震災前後に比べ震災が落ち着いた時には給油時のガソリン残量が多いままで給油している人が増加していました。ガソリン不足を経験し、早めに給油を行うようになったと考えられます。ただし、ガソリン残量が多いままに給油を行うことで自動車の燃費が悪くなり、経済的・環境的な問題が起きてくると思われます。

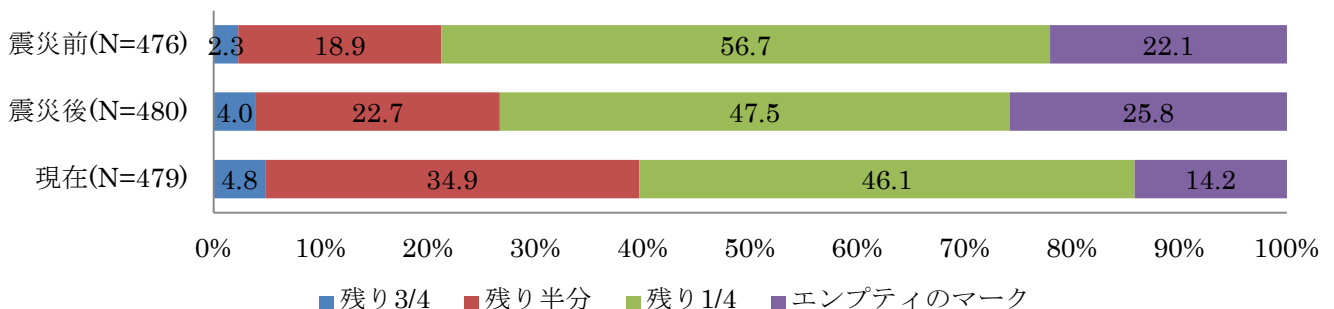


図2 給油時のガソリン残量の変化

## 2) 自粛意識と行動の乖離

図3は震災後に給油の自粛意識と実際に給油の自粛行動をとったかについてのグラフです。震災後1週間以内に給油したか、しなかったかで自粛をしていたか分析を行いました。

自粛意識は一般に高かったが、実際の給油の自粛という行動との間にはギャップが見られました。自粛をしなければならないという規範より実生活の交通手段を確保しなければならないというモチベーションが勝ったためと考えられます。従って災害時に給油の自粛を呼びかけるよりも平常時から公共交通を整備して自家用車から転換させること、公共交通機関の防災性を向上させること、給油や防災情報の提供を充実させて不安に陥らせないことが対策として必要と考えられます。

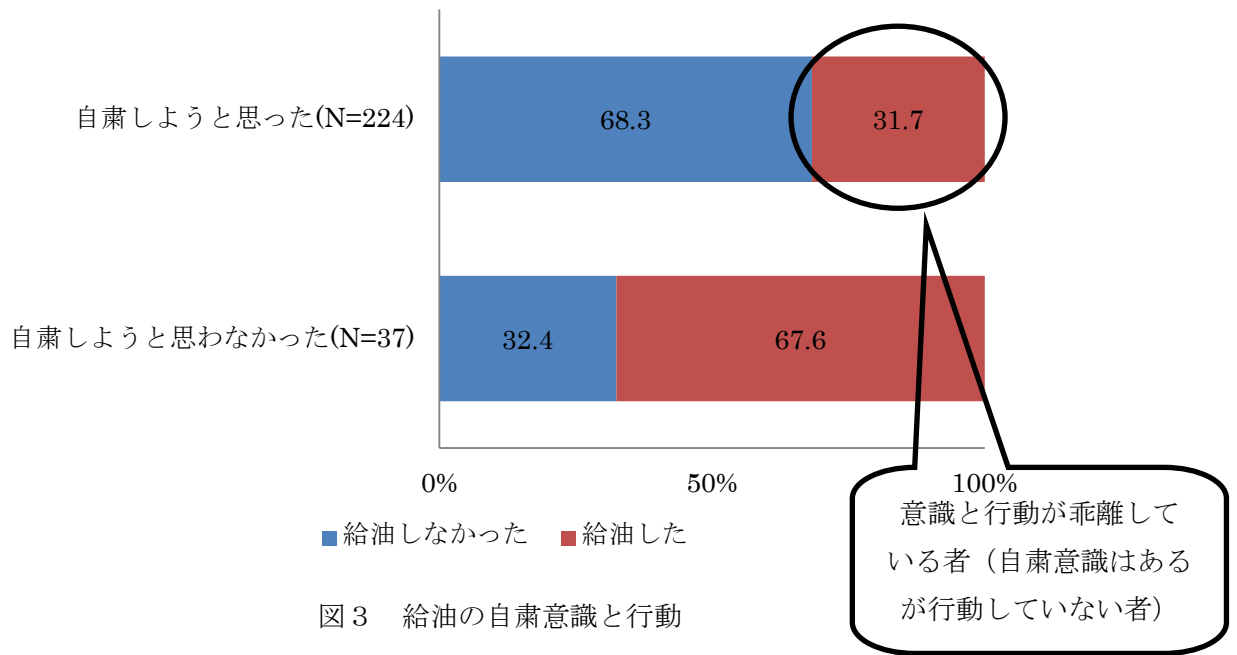


図4は震災後に初めて給油を行った時の目的を給油を行った時期別に表したグラフです。震災後早めに給油を行った者ほど不必要だったと思われる不安解消のための給油が多いことが明らかにされました。今後の災害時には、このような人をいかに抑えられるか事前に対策を取っておく必要があると考えられます。

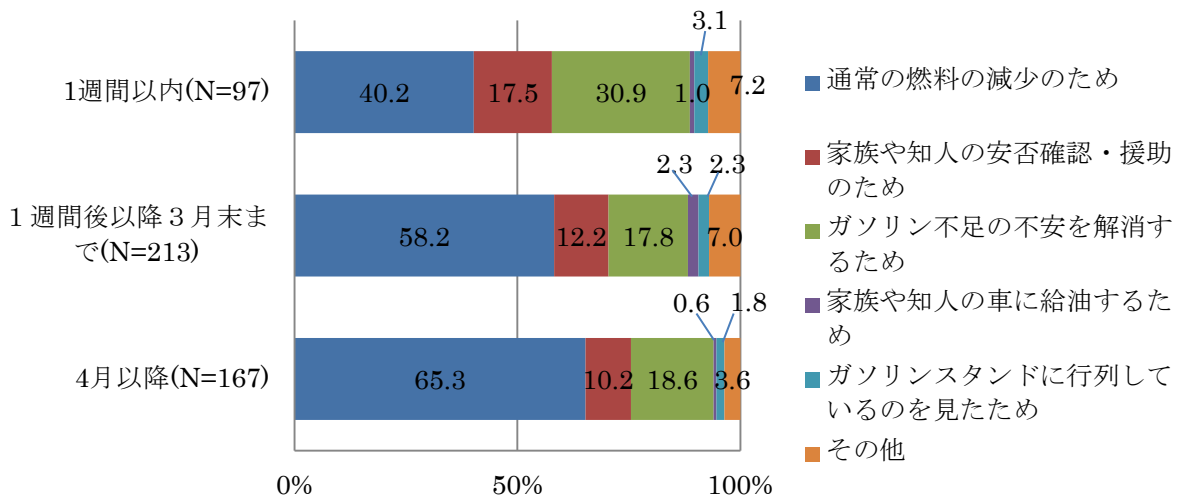


図4 震災後初めて給油した目的

アンケートにご協力いただいた皆様はこの場を借りて御礼申し上げます。