

6. 平成 20 年度以降のMM実施方針について

(1) 新たな路線におけるMMの実施（「5. 調査結果のまとめ／P55, P56, P57, P58, P60」の結果を受けて）

平成 18 年度，19 年度の実施結果から，これまで実施してきた意識転換策（この手法は一般的には「モビリティ・マネジメント（以下MM）」と呼ばれており，以降同様に表記する）は，マイカー利用者の意識転換，利用転換に効果的な手法であることが確認された。

今後，市内全域でマイカーから公共交通への意識転換，利用転換を推進していくため，新たな路線でMMを実施し，広域的にMMを展開していくこととし，以下のとおり推進する。

① 重点・準重点取組路線の選定

今年度の実施結果から，調査対象路線の選定基準の妥当性が検証されたことから，市内の主要道路を運行するバス路線について，今年度の調査で設定した選定基準により，今後，重点的にMMを実施すべき路線として選定する。

→ 白沢街道，石井街道の他，選定基準の該当数が同水準（3項目以上）である路線を「重点取組路線」，それ以外を「準重点取組路線」として位置づける。

【 重点・重点取組路線 】

路線名称 (通称・路線名)	対象路線の選定基準					選定基準 の該当数
	人 密 度	バス運 行本数	沿線宅 地開発	公共交 通施策		

[重点取組路線（7路線）]

②白沢街道(氏家宇都宮線)※実施済	中	112	有	優先, PTPS	4
③田原街道(藤原宇都宮線)	中	206	有		3
④日光街道(国道119号線)	中	344	無	優先	3
⑥大谷街道(宇都宮今市線)	中	524	無	優先	3
⑦鹿沼街道(宇都宮鹿沼線)	中	182	有		3
⑩東京街道(国道4号, 国道119号線)	多	224	有	優先	4
⑭石井街道(国道123号線)※実施済	中	310	無	優先, バス統合	3

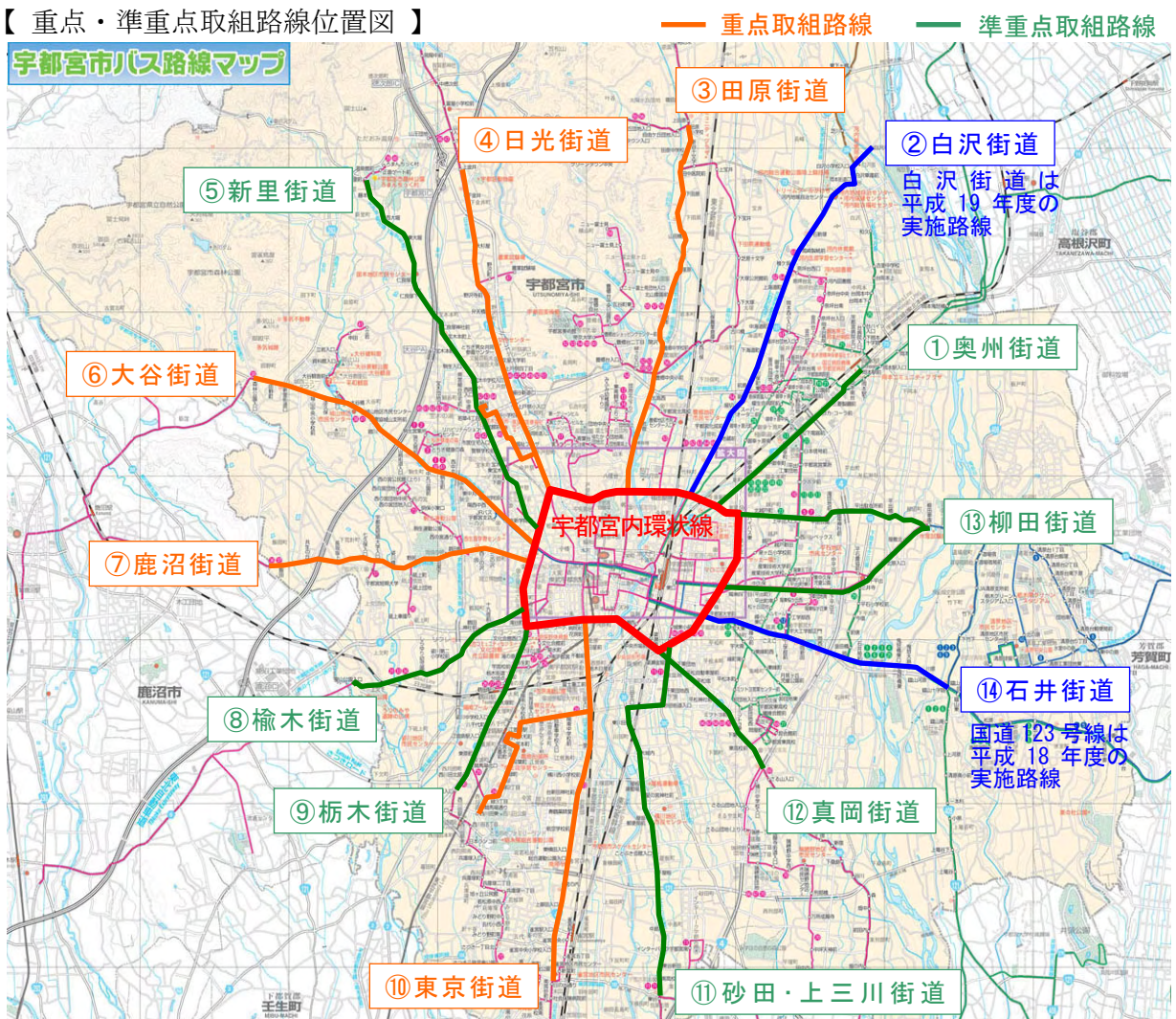
[準重点取組路線（7路線）]

①奥州街道(宇都宮烏山線, 国道4号)	低	114	無		1
⑤新里街道(大沢宇都宮線)	低	112	無		1
⑧楡木街道(市道1524線)	低	36	無		0
⑨栃木街道(宇都宮栃木線)	中	220	無		2
⑪砂田・上三川街道(二宮宇都宮線他)	低	20	無		0
⑫真岡街道(宇都宮真岡線)	低	72	有		1
⑬柳田街道(宇都宮向田線)	低	38	有		1

※ バス運行本数については，宇都宮内環状線よりも外側のバス停における最大運行本数(上り・下り)とする。

【重点・準重点取組路線位置図】

宇都宮市バス路線マップ



② 実施路線の選定の考え方

平成20年度以降は、より実施効果が期待できる重点取組路線から優先的に実施路線に選定し、順次、準重点取組路線でも実施を進め、広域的にMMを展開する。

→ 今年度の調査結果から、効果的にMMを実施するには、バスの利用環境整備を併せて実施することが望ましいことから、重点取組路線の中でも利用環境整備が実施された路線を優先して実施する。

→ 重点取組路線、準重点取組路線に該当していない路線でも、下記の路線については優先的、戦略的に実施する。

- 利用環境整備を実施した路線
- 新設された路線
- サービスレベルが向上した路線 等

③ 実施エリアの選定の考え方

白沢街道での調査では、「人口密度の分布」と「バスの利用圏域」を基本的な選定基準として実施エリアを選定したが、調査結果から「自宅からバス停までの距離」に対する対象者の満足度が高い数値を示した。

➔ 今年度の選定基準を基本としながら、スポット駐輪場の整備等、バス停の利用環境等を踏まえ、実施エリアを選定する。

④ 実施区間の選定の考え方

今年度は「PTPS 導入区間」や「大型住宅団地」であることを踏まえて実施区間を選定したが、今年度の調査結果から、バスサービス水準によって、その満足度に大きな違いがあることが確認された。

➔ 「バス料金」と「運行本数」についても選定基準に加え、利用環境整備の実施や大型住宅団地の有無等を踏まえながら、実施区間を選定する。

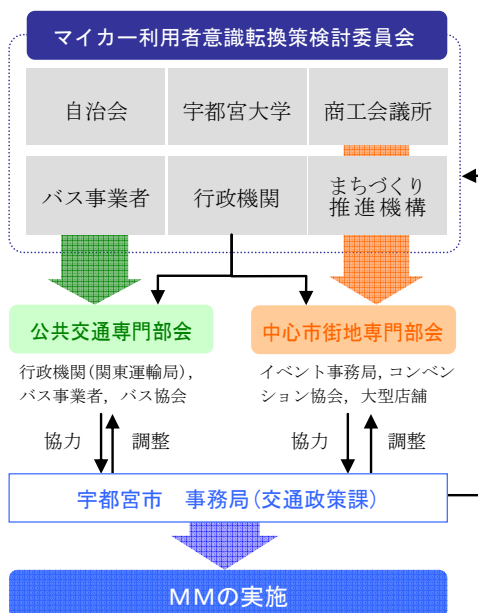
⑤ 実行組織の設置

MMの実施にあたっては、地域住民、交通事業者、行政の連携協力が必要不可欠である。また今年度の実施結果より、バスの利用促進を図っていくためには、「バス」と「中心市街地」との連携も強化していくことが必要である。

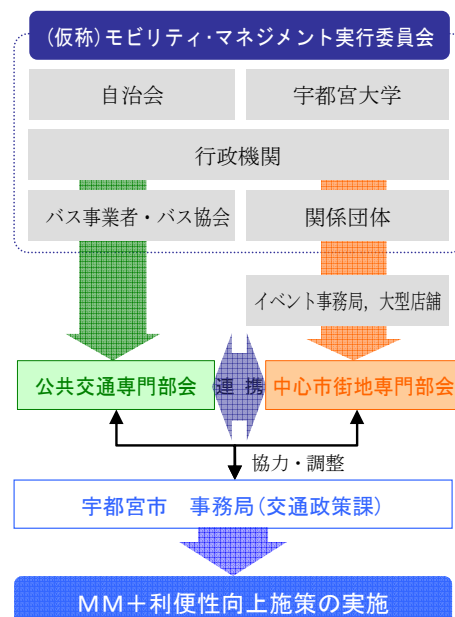
➔ 本調査で組織した「検討委員会」を基本とした実行組織『(仮称)モビリティ・マネジメント実行委員会』を設置し、MMの実施を推進する。

➔ 専門部会についても、MM実施に向けた詳細部分の検討に必要な体制であることから、引続き、実行組織のもとに「公共交通専門部会」、「中心市街地専門部会」を設置し、両部会が連携し、効果的なMMの実施に向けた方策等を検討できるよう推進する。

〈 今年度の体制 〉



〈 次年度の体制(案) 〉



(2) MM実施路線における“継続的”な取組の実施（「5. 調査結果のまとめ/P54, P56, P61」の結果を受けて）

石井街道の「継続性」の検証結果から、MMの実施効果が継続されていることが確認できたため、MM実施後の地域においては、得られた効果を持続していくための以下の継続的な取組を実施する。

① MM実施後の“継続的”なアプローチ

MM実施によって高まった意識を持続させていくための対応として、定期的な意識への働きかけのための情報提供(MMに関する情報提供)を実施することが必要である。

➔ 宇都宮市が主体となって、石井街道で実施した「ニューズレター」の発行等の情報提供を実施する。

② バス事業者と連携した時刻表の“継続的”な提供

石井街道における統合時刻表の提供については、今後の受け取りを求める住民意向が高く、今後の受け取り方のニーズとしては、「HPからのプリントアウト」が最も高いことから、HP上での時刻表提供を継続して実施することが必要である。

➔ 宇都宮市及びバス協会のHPで、白沢街道・石井街道のバス停時刻表がそれぞれ公開されており、今後もHP上での時刻表提供を継続して実施する。

また、利用者の視点からは、1つのサイトで情報がまとめられている方が分かりやすく利用し易いことが考えられるため、

➔ 将来的にはバス利用に関する総合案内的な役割としてひとつのHPを「ポータルサイト化」することを目標に改良していくことを検討する。

さらに、インターネットによる情報の入手が困難な方のためには、HP上での公開の他、時刻表を紙ベースで受け取ることができる仕組みも必要である。なお、「継続性」では「公共施設で受け取る」についても高い意向があった。

➔ 時刻表を沿線の公共施設等へ設置することなどを検討する。

▼宇都宮市HP



http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/kotsu_sokushinkyogikai/006437.html

▼バス協会HP



http://www.tochibuskyo.or.jp/tcgbus_bu_sstop.html

(3) 効果的なMMの実施について（「5. 調査結果のまとめ/P54, P59, P62」の結果を受けて）

利便性の高いマイカーから公共交通への利用転換を図っていくため、公共交通の利用環境整備や中心市街地との連携強化により、効果的にMMを実施する。

① バス利用環境の整備・改善

これまでのMMはバス停統合化実施路線(石井街道)や、PTPS 導入路線(白沢街道)で実施してきたことから、今後も効果的にMMを実施していくためには、MMの実施に併せてバス利用環境整備を実施することが望ましい。

石井街道と白沢街道のアンケートでは、下記の利用環境整備が望まれているが、今後はこの結果を参考に、バス事業者と行政が協力し、地域ごとに必要な利用環境の整備に取り組む必要がある。

→ 以下の具体的な整備・改善方法について検討する。

＜ 利用環境整備の意向 ＞		＜ 具体的な整備・改善方法 ＞
○ バス停利用環境の見直し	→	・ベンチや上屋の設置
○ バス停付近への駐輪場の設置	→	・スポット駐輪場の整備
○ バス車両表示の改善	→	・系統番号制の導入 ・色による識別の検討 等
○ 分かりやすい時刻表の作成	→	・既存時刻表の改良 等

② バスと中心市街地との連携

本調査でも中心市街地のイベント時におけるバスの利用意向が高いことが確認されたことから、今後、より効果的にMMを実施し、バスの利用促進を図っていくためには、バスと中心市街地の連携を強化していく必要がある。

→ そのため、来年度についても、今回実施された、バスチケットの提供(東武宇都宮百貨店)や買い物配送サービス(長崎屋)など、中心市街地と連携した公共交通の利用促進策(利用者特典)について、公共交通専門部会と中心市街地専門部会が協力し、さらに検討を進めていく必要がある。

(4) その他の課題等について

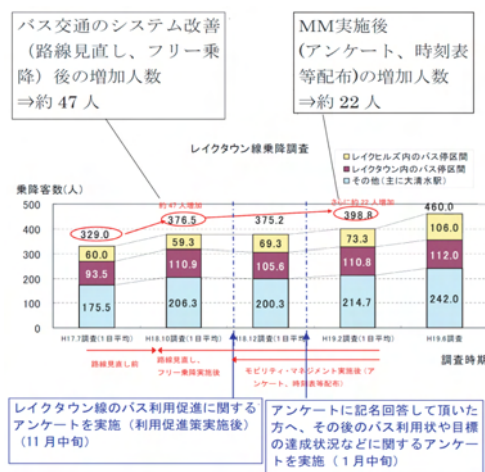
① 重点路線以外での利用促進策の検討

重点取組路線等の一定水準の運行レベルがある路線で重点的にMMを実施していく一方で、赤字路線沿線地域や地域内交通に対しても利用促進策を検討する必要がある。

赤字路線でのMM実施に関する事例

- ①調査主体：愛知県豊橋市役所
- ②対象者：豊橋鉄道レイクタウン線沿線地域
対象者 4,406 人
- ③実施時期：H18.9～H19.3
- ④調査方法：
 - ・利用者が低迷している豊橋市の郊外住宅団地と隣接駅を連絡するフィーダーバスについて、「フリー乗降」と「路線見直し」等のバス交通システム改善策を実施するとともに、ワンショット TFP 同時実施。
 - ・なお、年度毎に対象者を換えて転換する見直し（H18：学校、H19：事業者、H20：一般市民）。
- ⑤成果：
 - ・システム改善への住民の関心は高まり、バスの利用頻度が「年1・2回程度」から「毎月1回程度」へと高まった。また、環境や公共交通に対する意識も高まり、MMを同時展開した効果が得られている。
 - ・更なる次年度以降の課題として、「運行本数の増便」「バスルート の延伸」「鉄道とのダイヤ連携」を挙げている。

▼ システム改善及びMM実施結果



http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jc_omm.html

参照：「運行システム改善と TFP の組み合わせによるフィーダーバス路線の再生のためのモビリティ・マネジメント～システム改善とコミュニケーションがバス路線を救う～」

地域内交通の利用促進に関する事例

- ①調査主体：茨城県龍ヶ崎市役所
- ②対象者：コミュニティバスルート沿線世帯(約 5,000 人)、
調査期間(H17.9～H19.2)内の転入者(46 名)
- ③実施時期：H17.8～H18.8
- ④調査方法：
 - ・TFP の前段にコミュニティバスの利用促進を目的とした情報提供を実施
 - ・居住者に対しては、ニューズレター「コミュニティバス通信」を発行し、事標準 TFP を実施(フィードバックなし)
 - ・転入者にはワンショット TFP を実施(転入届出時に、事前アンケート票とグッズを配布)
 - ・実施期間内に、市内全戸を対象に「コミュニティバス通信」を3ヶ月に1度の頻度で配布
- ⑤成果：
 - ・居住者の公共交通の利用回数が大きく増加した。
 - ・転入者に対しても大きな効果があった。

▼ コミュニティバス通信



<http://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/contents/7d32190e3a1426f/7d32190e3a1426f5.htm>

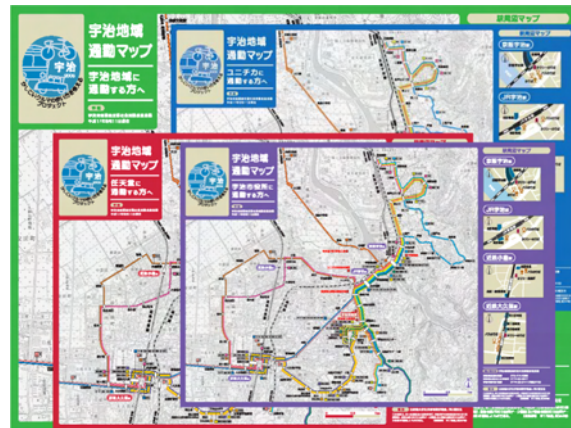
② 職場・学校MMの検討

アンケートの結果から、環境や車社会に対する意識は高いものの、実際には通勤や業務ではクルマを使用せざるを得ない状況も多いと考えられる。また、現在のMMの手法が、参加者が高齢者に偏る傾向が見られることから、被験者の幅を広げるために事業所や若年層・家族層を取り込むことも必要である。

職場MMの事例

- ①調査主体：京都府企画環境部交通対策課
- ②対象者：宇治地域の事業所の全通勤者
(約5,000人)
- ③実施時期：H17.9/12～9.16
- ④調査方法：
 - ・ワンショット TFP の実施(通勤マップ・冊子・アンケート配布)
 - ・Web を活用した TFP(参加者：236名)
 - ・かしこいクルマの使い方を考える講演会(行政・企業向け：2回開催、参加者：150名)
 - ・Web・アンケートでの交通行動の変化、交通量、公共交通利用者数の調査・検証
- ⑤成果：
 - ・鉄道利用者の増大(約3割)、歩行者・自転車の利用者増大

▼ 企業・市役所等の通勤マップを作成



鉄道やバス路線等を利用した通勤ルートの情報提供

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/third/four.pdf>

学校MMの事例

- ①調査主体：静岡県富士市役所
- ②対象者：静岡県富士市立富士南小学校
6年生全員(5クラス180名)
- ③実施時期：H18.9.14～10.19(授業：4回)
- ④調査方法：修学旅行などのバス・鉄道の乗車体験を活用し、授業の企画として実施。
- ⑤取組方法：
 - ・児童が体験学習を通して公共交通の役割・大切さ、まちの問題発見等、学んだことから交通まちづくり提案書を作成する。
 - ・自分のまちの問題について、それを解決するアイデアを5～6人程度のグループに分かれて出し合い、交通まちづくり提案書としてまとめ発表する。
- ⑥成果：
 - ・まちづくりへの関心、公共交通の役割や大切さ、公共交通を残すための協力意識が向上する結果となった。

▼ 中部地方整備局 HP に公開されている例



総合的な学習の時間を活用した実施事例(1)

静岡県富士市立富士南小学校 6年生全員(5クラス180名)



教諭がバスの利用実態を説明



グループで話し合い



授業参観で発表



授業参観で発表

<http://www.cbr.mlit.go.jp/kensei/topics/machidukuri/index.htm>