

### 3. 平成 20 年度の実施結果

#### 3. 1 アンケート調査の配布・回収状況

##### (1) 事前アンケート調査結果

- i) 調査期間：【沿線住民】平成 20 年 9 月 11 日発送(自治会長宛に事前アンケート調査票送付)  
平成 20 年 9 月 29 日返信締切り  
【沿線企業】平成 20 年 10 月 14 日  
平成 20 年 10 月 31 日返信締切り
- ii) 対象者：【沿線住民】日光・新里街道沿線住民 7,745 世帯  
西原線沿線住民 2,440 世帯  
光ヶ丘団地線沿線住民 3,376 世帯  
【沿線企業】日光街道沿線企業 1 社：480 人
- iii) 調査方法：【沿線住民】自治会回覧で個人宅に配布/郵送回収  
【沿線企業】総務部より手渡しにて配布/郵送回収
- iv) 送付資料：①依頼文  
②事前アンケート調査票  
③対象沿線地域バス路線図  
④返信用封筒
- v) 回収数：4,645 通/14,041 通(事前ベースの回収率 33.1%)

##### 事前アンケート

区分		配布世帯数	回収数		回収率 (回収数/世帯数)	
			住所記入あり	住所記入なし		
日光・新里街道	沿線住民	7,745	2,480	1,977	503	32.0%
	沿線企業	480	242	178	64	50.4%
西原線	沿線住民	2,440	695	583	112	28.5%
光ヶ丘団地線	沿線住民	3,376	1,228	833	395	36.4%
全体		14,041	4,645	3,571	1,074	33.1%

## (2) 事後アンケート調査結果

- i) 調査期間：【沿線住民】平成20年11月28日発送  
平成20年12月24日返信締切り  
【沿線企業】平成21年1月23日発送  
平成21年2月6日返信締切り
- ii) 対象者：【沿線住民】日光・新里街道沿線住民 1,977世帯  
西原線沿線住民 583世帯  
光ヶ丘団地線沿線住民 833世帯  
【沿線企業】日光街道沿線企業 1社：178人
- iii) 調査方法：【沿線住民】個人宅に郵送配布/郵送回収  
【沿線企業】個人宅に郵送配布/郵送回収
- iv) 送付資料：①依頼文  
②事後アンケート調査票  
③謝礼品（ボールペン）  
④返信用封筒
- v) 回収数：1,929通/3,571通(事後ベースの回収率54.0%、全体に対する回収率13.7%)

### 事後アンケート

区分		事後配布世帯数	事後回収数	事後回収率 (回収数/世帯数)	全体に対する回収率 (事後回収数/事前配布数)
日光・新里街道	沿線住民	1,977	1,076	54.4%	13.9%
	沿線企業	178	77	43.3%	16.0%
西原線	沿線住民	583	348	59.7%	14.3%
光ヶ丘団地線	沿線住民	833	428	51.4%	12.7%
全体		3,571	1,929	54.0%	13.7%

### 3. 2 事前・事後の比較によるMM実施効果

#### (1) 交通に関する意識

#### あなたの交通に関する意識について

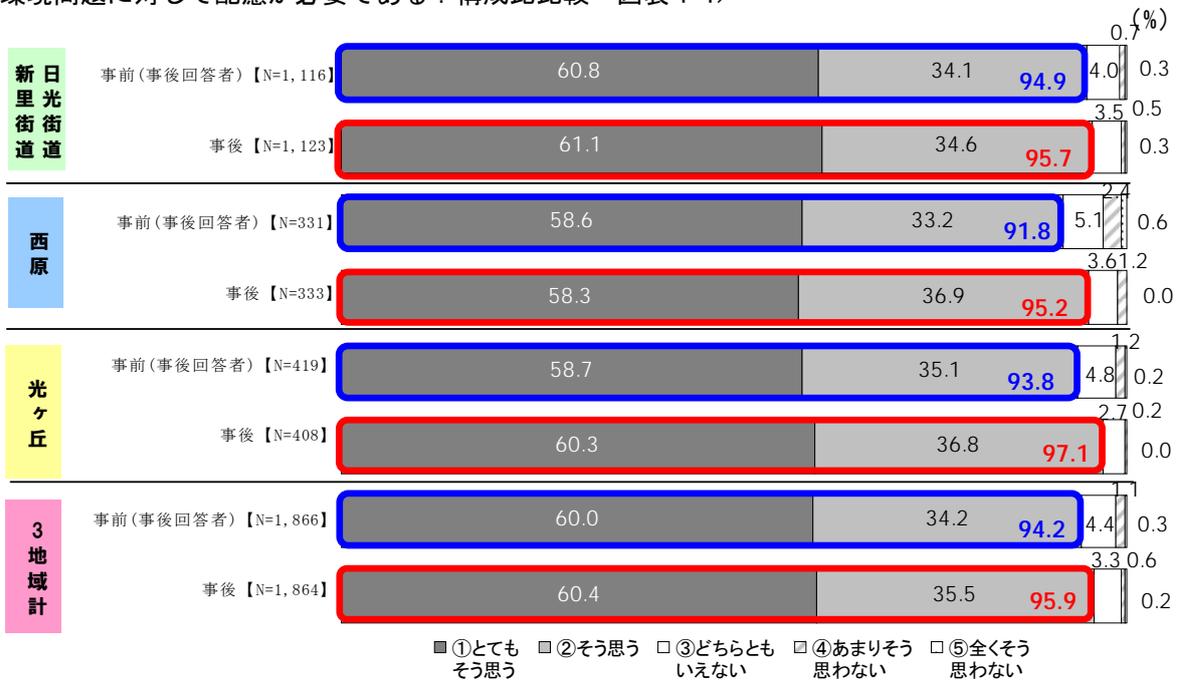
日光・新里 西原 光ヶ丘

事前 問1  
事後 問1

#### ■【事前-事後比較】① 環境問題に対して配慮が必要である

「環境問題に対して配慮が必要である」と思う割合（【とてもそう思う】【そう思う】の合計）は全ての地域で事前よりも事後の方が増加しており（日光・新里街道：0.8ポイント、西原：3.4ポイント、光ヶ丘：3.3ポイント）、本プロジェクトを通して啓発が進展したとみることができる。特に「西原」「光ヶ丘」での増加率の多さが特徴的である。また、事前アンケートの時点でも「必要である」と思う割合が9割を超えており、環境に対する意識が高いことがわかる。

〈①環境問題に対して配慮が必要である：構成比比較・図表 1-1〉



■ ①とてもそう思う □ ②そう思う □ ③どちらともいえない □ ④あまりそう思わない □ ⑤全くそう思わない

青字：事前 赤字：事後

※【無回答】を除外し、構成比を算出

〈①環境問題に対して配慮が必要である：回答数・表 1-2〉

路線	区分	①とてもそう思う	②そう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
日光街道 新里街道	事前(事後回答者)	679	381	45	8	3	37	1,153
	事後	686	389	39	6	3	30	1,153
西原	事前(事後回答者)	194	110	17	8	2	17	348
	事後	194	123	12	4	0	15	348
光ヶ丘	事前(事後回答者)	246	147	20	5	1	9	428
	事後	246	150	11	1	0	20	428
3地域計	事前(事後回答者)	1,119	638	82	21	6	63	1,929
	事後	1,126	662	62	11	3	65	1,929

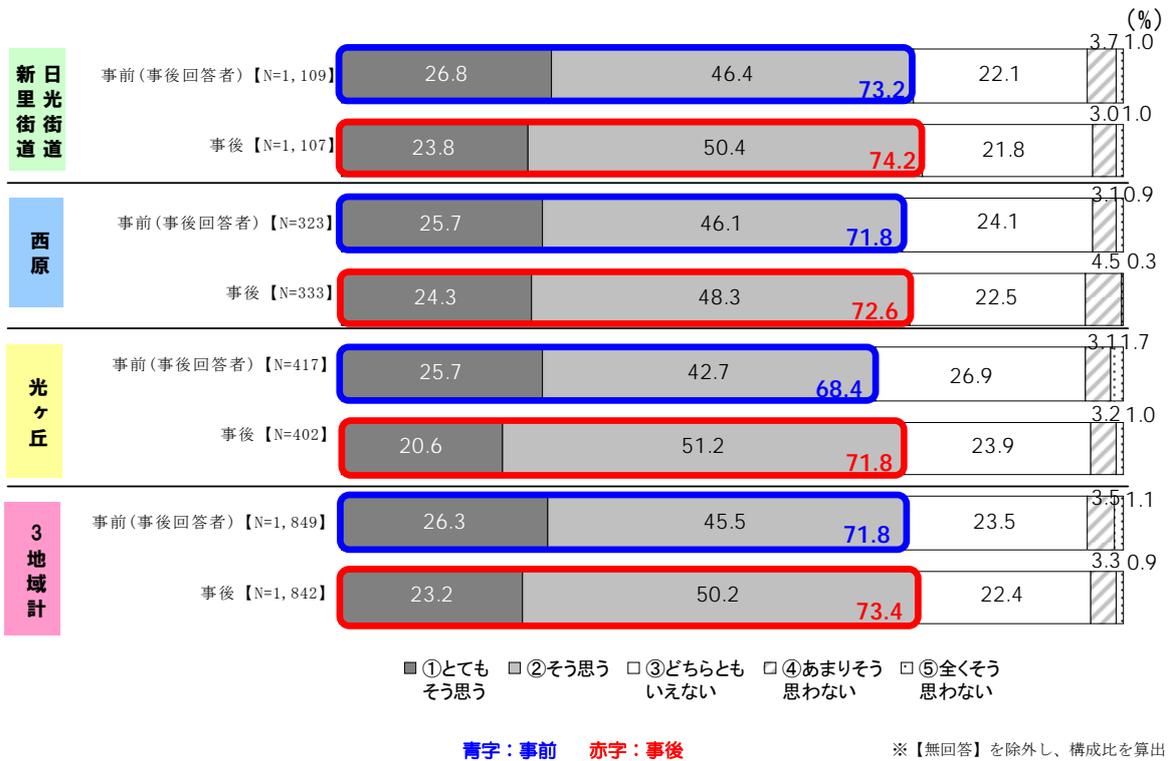
単位：人

事前 問1  
事後 問1

■【事前-事後比較】② 「クルマでの移動」はあまり環境に良くない

「クルマでの移動はあまり環境に良くない」と思う割合（【とてもそう思う】【そう思う】の合計）は全ての地域で事前よりも事後の方が増加しており（日光・新里街道：1.0ポイント、西原：0.8ポイント、光ヶ丘：3.4ポイント）、本プロジェクトを通して啓発が進展したとみることができる。

〈②「クルマでの移動」はあまり環境に良くない：構成比比較・図表 1-3〉



〈②「クルマでの移動」はあまり環境に良くない：回答数・表 1-4〉

路線	区分	①とてもそう思う	②そう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
日光街道	事前(事後回答者)	297	515	245	41	11	44	1,153
	事後	264	558	241	33	11	46	1,153
新里街道	事前(事後回答者)	83	149	78	10	3	25	348
	事後	81	161	75	15	1	15	348
西原	事前(事後回答者)	107	178	112	13	7	11	428
	事後	83	206	96	13	4	26	428
光ヶ丘	事前(事後回答者)	487	842	435	64	21	80	1,929
	事後	428	925	412	61	16	87	1,929
3地域計	事前(事後回答者)	487	842	435	64	21	80	1,929
	事後	428	925	412	61	16	87	1,929

■【事前-事後比較】③ クルマにあまり頼らない生活にしよう

事前 問1  
事後 問1

「クルマにあまり頼らない生活にしよう」と思う割合（【とてもそう思う】【そう思う】の合計）は西原以外の2地域では事前よりも事後の方が増加しており（日光・新里街道：0.5ポイント、光ヶ丘：3.9ポイント）、本プロジェクトを通して啓発が進展したとみることができる。

＜③クルマにあまり頼らない生活にしよう：構成比比較・図表1-5＞



＜③クルマにあまり頼らない生活にしよう：回答数・表1-6＞

単位：人

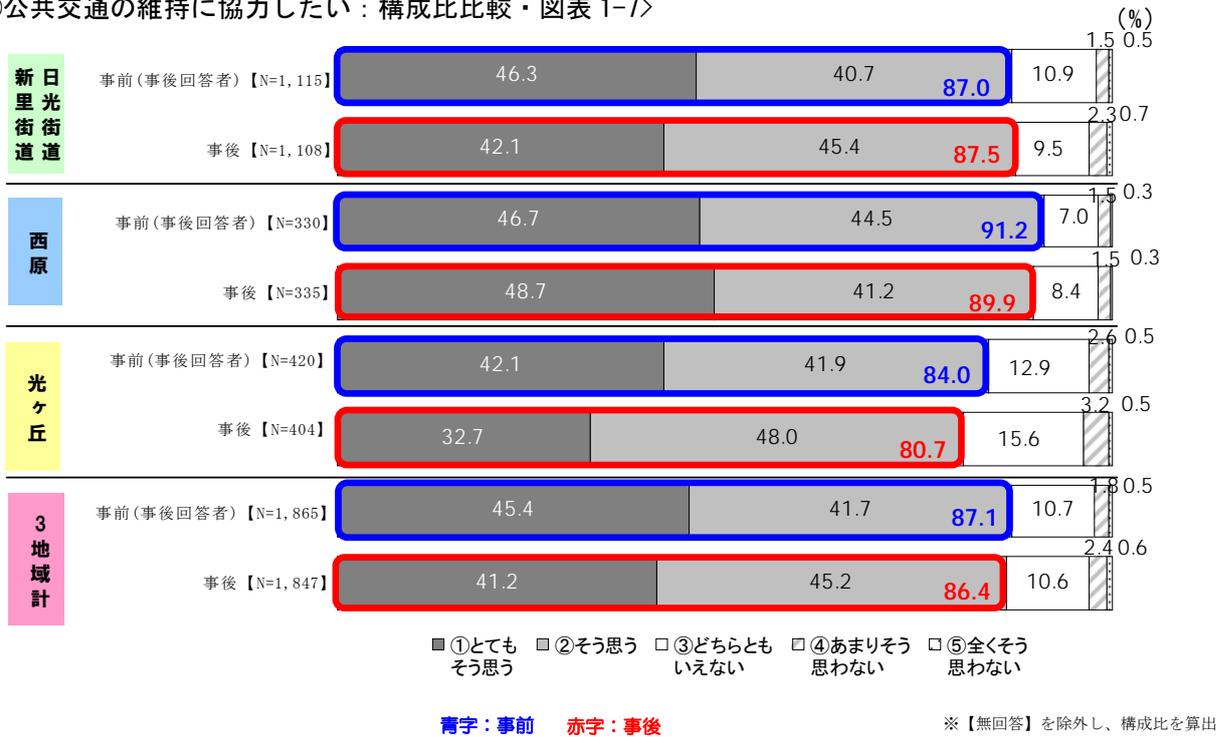
路線	区分	①とても そう思う	②そう思う	③どちらとも いえない	④あまりそう 思わない	⑤全くそう 思わない	無回答	合計
日光街道	事前(事後回答者)	270	415	296	99	33	40	1,153
	事後	244	444	299	92	28	46	1,153
西原	事前(事後回答者)	93	131	72	23	5	24	348
	事後	86	141	83	24	1	13	348
光ヶ丘	事前(事後回答者)	74	142	135	42	24	11	428
	事後	71	154	116	45	18	24	428
3地域計	事前(事後回答者)	437	688	503	164	62	75	1,929
	事後	401	739	498	161	47	83	1,929

■【事前-事後比較】④ 公共交通の維持に協力したい

事前 問1  
事後 問1

「公共交通の維持に協力したい」と思う割合（【とてもそう思う】【そう思う】の合計）が増加したのは日光・新里街道のみであったものの、全体的に公共交通に対する意識が高い地域であるといえる。

〈④公共交通の維持に協力したい：構成比比較・図表 1-7〉



〈④公共交通の維持に協力したい：回答数・表 1-8〉

単位：人

路線	区分	①とてもそう思う	②そう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
日光街道 新里街道	事前(事後回答者)	516	454	122	17	6	38	1,153
	事後	466	503	105	26	8	45	1,153
西原	事前(事後回答者)	154	147	23	5	1	18	348
	事後	163	138	28	5	1	13	348
光ヶ丘	事前(事後回答者)	177	176	54	11	2	8	428
	事後	132	194	63	13	2	24	428
3地域計	事前(事後回答者)	847	777	199	33	9	64	1,929
	事後	761	835	196	44	11	82	1,929

## (2) 交通手段別の利用頻度

### 自宅から目的地に向かう際に利用する交通手段について

日光・新里

西原

光ヶ丘

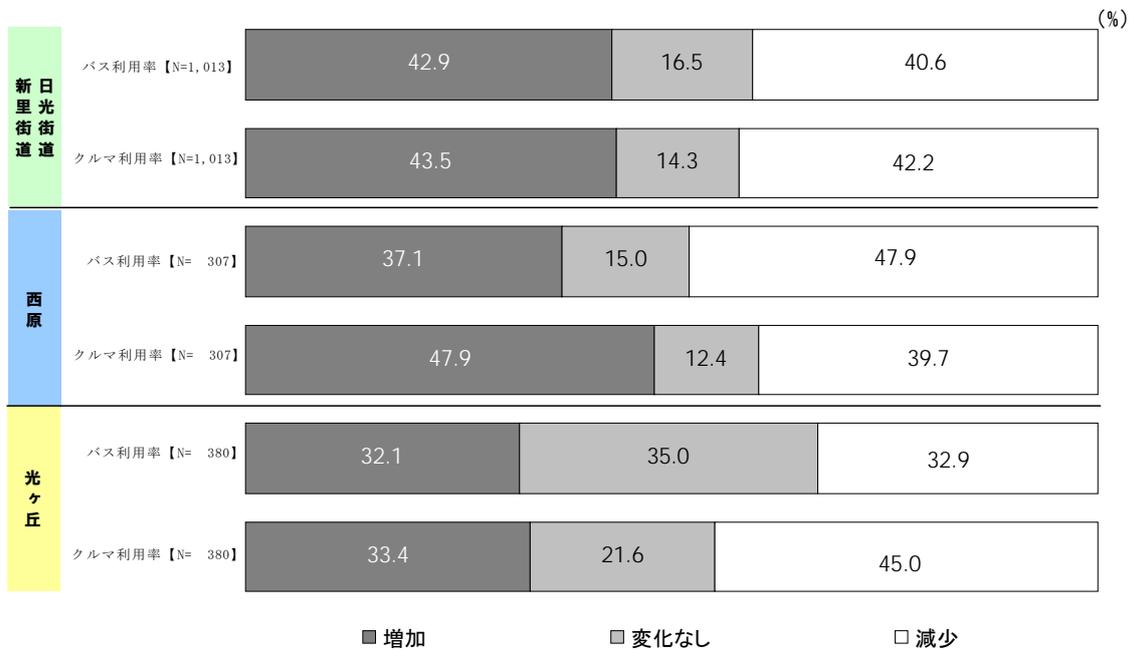
#### ■ 『平日』 バス・クルマの利用率の変化について

事前 問 2-1  
事後 問 2-1

平日における利用頻度の変化をみると、日光・新里街道、光ヶ丘では、バス利用が増える一方、クルマ利用が減っている（日光・新里街道：バス0.7ポイント増・クルマ0.8ポイント減、光ヶ丘：バス1.0ポイント増・クルマ3.3ポイント減）【図表2-2】

※利用率 = 1月間の外出において、その交通手段の利用が占める割合 【交通手段別利用日数 / 1月あたりの合計利用日数】

#### ＜『平日』 バス・クルマの利用率の変化について・図表 2-1＞



#### ＜『平日』 バス・クルマの利用率の変化について・図表 2-2＞

路線	区分	増加	変化なし	減少	有効回答数	単位: %		
						【事前】 平均利用率	【事後】 平均利用率	【比較】 事後-事前
日光街道 新里街道	バス利用率	435	167	411	1,013	10.5	11.1	0.7
	クルマ利用率	441	145	427	1,013	44.9	44.1	-0.8
西原	バス利用率	114	46	147	307	9.9	9.7	-0.3
	クルマ利用率	147	38	122	307	32.9	34.4	1.5
光ヶ丘	バス利用率	122	133	125	380	5.5	6.5	1.0
	クルマ利用率	127	82	171	380	71.0	67.7	-3.3

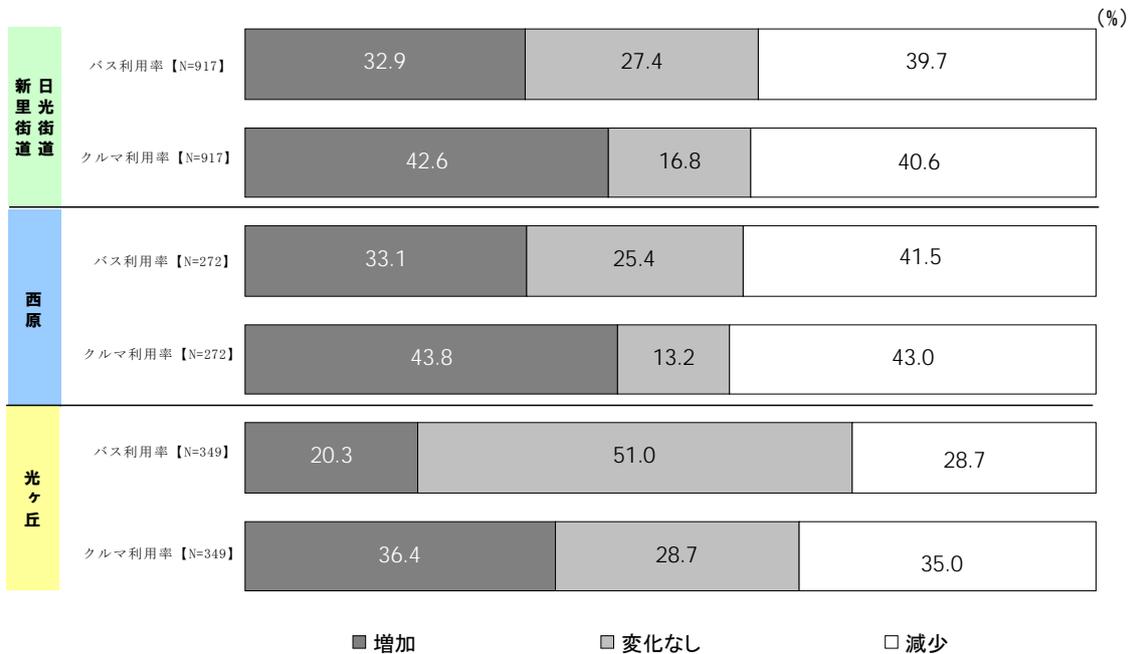
■ 『休日』 バス・クルマの利用率の変化について

事前問 2-2  
事後問 2-2

休日における利用頻度の変化をみると、平日と異なり、全ての地域でバス利用が増える一方、クルマの利用が減っており（日光・新里街道：バス 1.2 ポイント増・クルマ 1.2 ポイント減、西原：3.0 ポイント増・クルマ 1.3 ポイント減、光ヶ丘：バス 0.8 ポイント増・クルマ 1.7 ポイント減）、本プロジェクトによる啓発の効果が見える。【図表 2-4】

※利用率 = 1月間の外出において、その交通手段の利用が占める割合 【交通手段別利用日数 / 1月あたりの合計利用日数】

＜『休日』 バス・クルマの利用率の変化について・図表 2-3＞



＜『休日』 バス・クルマの利用率の変化について・図表 2-4＞

路線	区分	増加	変化なし	減少	有効回答数	単位: %		
						【事前】平均利用率	【事後】平均利用率	【比較】事後-事前
日光新里街道	バス利用率	302	251	364	917	10.0	11.2	1.2
	クルマ利用率	391	154	372	917	45.8	44.6	-1.2
西原	バス利用率	90	69	113	272	8.5	11.5	3.0
	クルマ利用率	119	36	117	272	35.6	34.2	-1.3
光ヶ丘	バス利用率	71	178	100	349	4.7	5.5	0.8
	クルマ利用率	127	100	122	349	69.8	68.1	-1.7

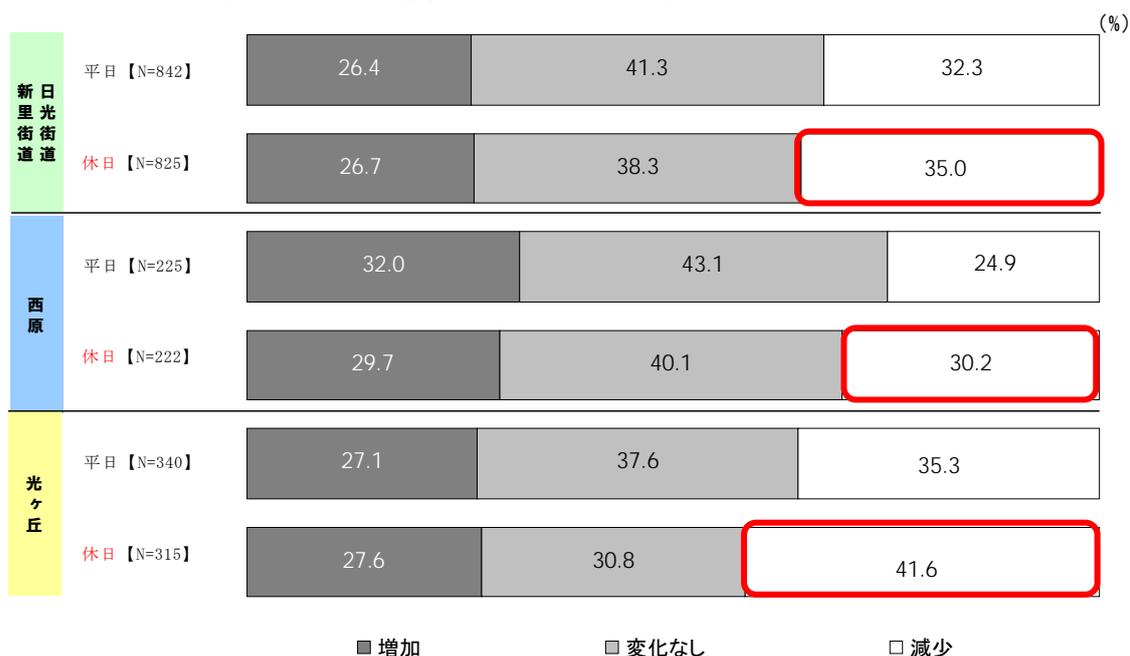
■【事前-事後比較】クルマの利用時間について

事前問 2-3  
事後問 2-3

本プロジェクトの前後でのクルマ利用時間の変化をみると、平日の光ヶ丘以外、殆どの場合にクルマの利用時間が減少しており、本プロジェクトを通して、クルマ利用の抑制に寄与しているとみることができる。

平日と休日を比べると、休日での利用時間の減少が大きいのが特徴的である。

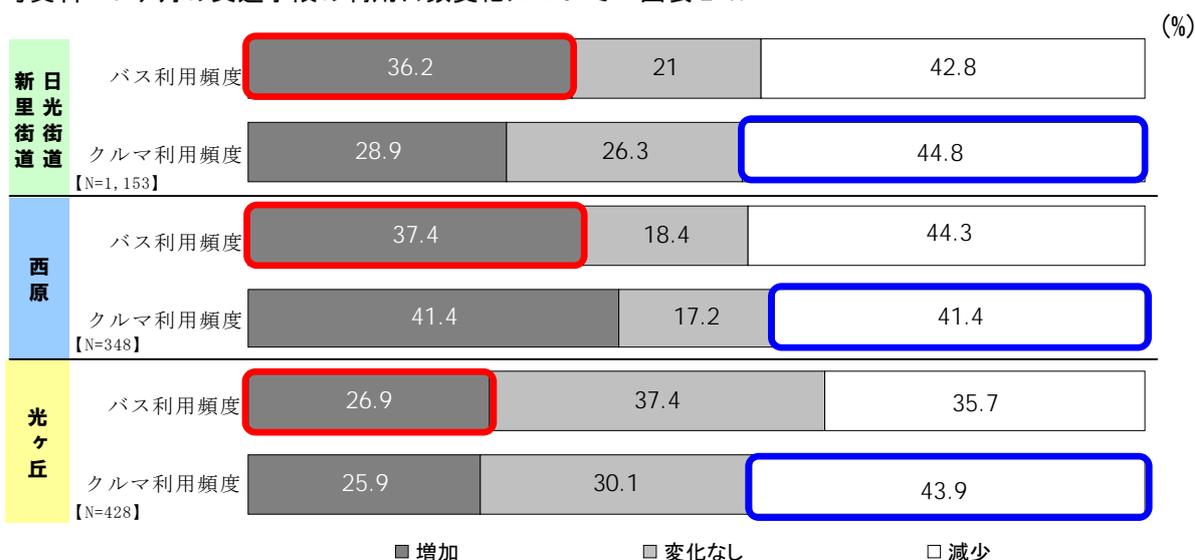
<1日あたりの平均利用時間について・図表 2-5> ※有効回答のみを集計・比較した。



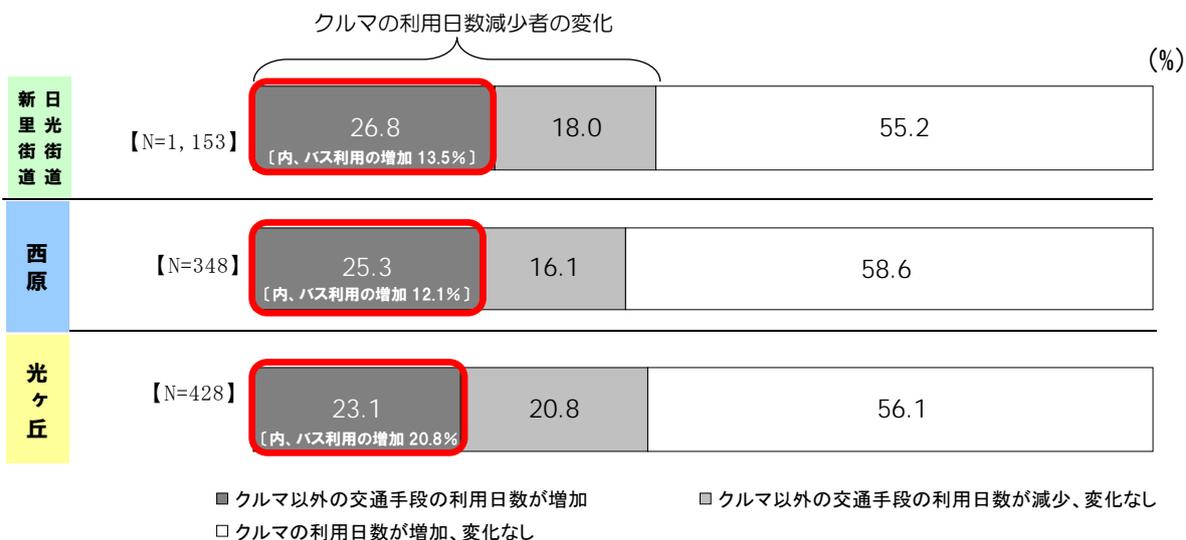
<1日あたりの平均利用時間について・図表 2-6> ※有効回答のみを集計・比較した。

路線	区分	単位:人				単位:分		
		増加	変化なし	減少	有効回答数	【事前】 平均利用時間	【事後】 平均利用時間	【比較】 事後-事前
日光街道 新里街道	平日	222	348	272	842	45.5	43.4	-2.1
	休日	220	316	289	825	64.1	59.2	-4.9
西原	平日	72	97	56	225	35.4	33.4	-2.0
	休日	66	89	67	222	56.4	50.7	-5.7
光ヶ丘	平日	92	128	120	340	52.2	53.8	1.6
	休日	87	97	131	315	77.3	67.0	-10.3

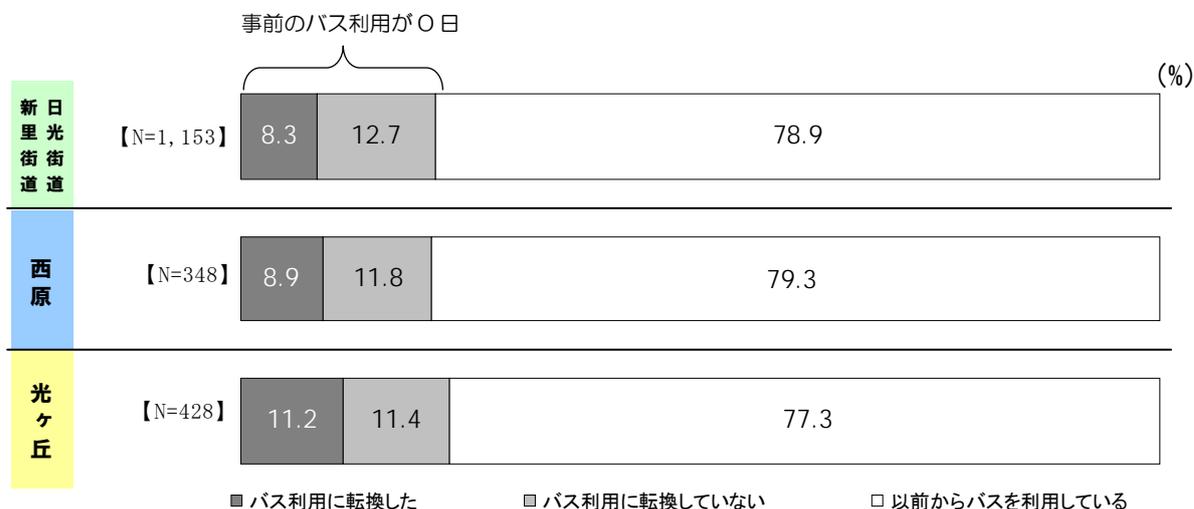
〈参考資料・1ヶ月の交通手段の利用日数変化について・図表 2-7〉



〈参考資料・1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の利用日数変化について・図表 2-8〉



〈参考資料・1ヶ月間のバス利用日数の変化について・図表 2-9〉



### 3. 3 交通手段別の利用特性

#### (1) 車利用の抑制

#### クルマ利用を控える場合

日光・新里

西原

光ヶ丘

#### ■【事前】クルマの利用を控える割合について

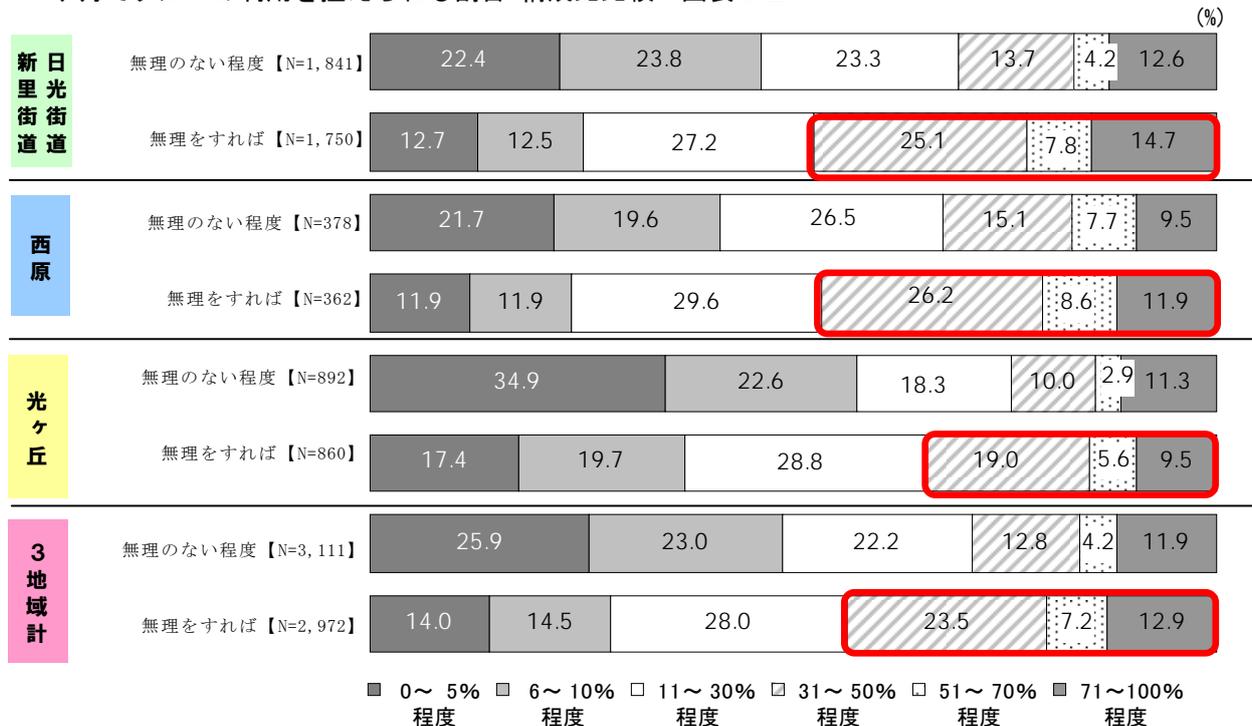
事前 問 4-1

クルマの利用を控える割合の平均値は「無理のない程度：27.5%」「無理をすれば：35.3%」であり、少し心掛れば 1/4、少し強制すれば 1/3 程度の車利用の抑制が可能になるとの結果が得られている。このような傾向に大きな地域差はみられず、ある程度のクルマ利用の抑制は可能と考えられる。

〈1 ヶ月でクルマの利用を控えられる割合 回答数・図表 3-1〉

路線	区分	単位:人												単位:%
		0~5%程度	6~10%程度	11~20%程度	21~30%程度	31~40%程度	41~50%程度	51~60%程度	61~70%程度	71~80%程度	81~90%程度	91~100%程度	合計	平均値
日光街道 新里街道	無理のない程度	412	438	286	143	17	236	20	57	106	72	54	1,841	29.4
	無理をすれば	223	219	285	191	71	368	43	93	129	53	75	1,750	39.0
西原	無理のない程度	82	74	65	35	5	52	9	20	20	8	8	378	29.3
	無理をすれば	43	43	60	47	18	77	13	18	27	9	7	362	36.7
光ヶ丘	無理のない程度	311	202	109	54	8	81	6	20	43	33	25	892	23.8
	無理をすれば	150	169	155	93	31	132	18	30	42	20	20	860	30.0
3地域計	無理のない程度	805	714	460	232	30	369	35	97	169	113	87	3,111	27.5
	無理をすれば	416	431	500	331	120	577	74	141	198	82	102	2,972	35.3

〈1 ヶ月でクルマの利用を控えられる割合 構成比比較・図表 3-2〉

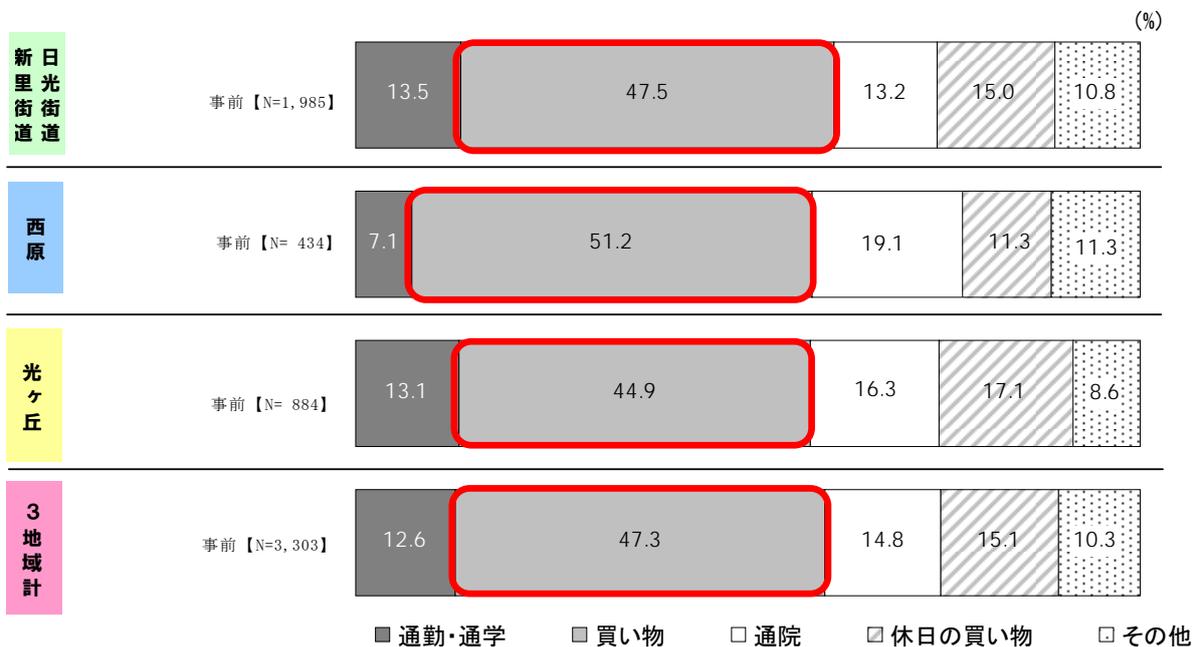


■【事前】クルマの利用を抑えて外出する際の目的

事前 問 4-2

外出する際の交通目的としてクルマ利用を抑えられるのは「買い物」が最大であり、約半分(47%)がクルマ利用を抑えたとすれば「買い物」と考えていることが判る結果となっている。次いで抑えられる目的としては「休日の外出」(15%)、「通院」(15%)となっている。

〈クルマの利用を抑えて外出する際の目的・図表 3-3〉



〈【クルマの利用を抑えて外出する際の目的と場所】回答数が多い目的地・図表 3-4〉

日光・新里街道			西原			光ヶ丘		
順位	バス停名称	回答数(人)	順位	バス停名称	回答数(人)	順位	バス停名称	回答数(人)
1	東武百貨店	274	1	東武百貨店	70	1	かましん	117
2	JR宇都宮駅	79	2	JR宇都宮駅	24	2	ベルモール	71
3	福田屋	51	3	済生会病院	19	3	JR宇都宮駅	70
4	済生会病院	47	4	パワーマーケット	10	4	済生会病院	40
5	宇都宮市中心部	23	4	ベルモール	10	5	東武百貨店	36

## (2) バス利用の促進

### 地域の路線バスへ要望する改善点

日光・新里

西原

光ヶ丘

#### ■【事前】地域の路線バスへ要望する改善点

事前 問5

地域の路線バスに関する改善要望としては【⑥運行サービスの改善（運行時間の延長、運行本数の増便、運賃の値下げ等）】（49%）【③バス停の環境を見直す（屋根の設置、ベンチの設置等）】（30%）【⑤わかりやすい時刻表の提供】（27%）の順となっている。

〈地域の路線バスへ要望する改善点・図表 4-1〉

	日光・新里街道		西原		光ヶ丘		全体	
①バス停付近に駐車場をつくる	11.8%		10.8%		10.3%		11.3%	
②バス停の設置場所を見直す	3.6%		6.8%		3.9%		4.2%	
③バス停の環境を見直す	29.9%	②	29.1%	③	30.4%	②	29.9%	②
④行き先のわかりやすい車両表示	14.9%		14.7%		18.2%		15.7%	
⑤わかりやすい時刻表の提供	25.8%	③	30.5%	②	25.9%	③	26.5%	③
⑥運行サービスの改善	46.0%	①	38.4%	①	61.1%	①	48.9%	①
⑦その他	15.5%	-	13.5%	-	13.6%	-	14.7%	-
無回答	20.7%	-	24.9%	-	18.5%	-	20.7%	-
回答者数（人）	2,722		695		1,228		4,645	

〈【バス停付近に駐輪場をつくる】希望バス停上位・図表 4-2〉

日光・新里街道			西原			光ヶ丘		
順位	バス停名称	回答数(人)	順位	バス停名称	回答数(人)	順位	バス停名称	回答数(人)
1	細谷車庫	48	1	西原車庫	26	1	光ヶ丘入口	19
2	若草町	17	2	東武西口	3	2	鑑山	9
3	戸祭	16	3	もみじ通り	2	3	下竹下	8
4	中戸祭	12	3	滝沢病院前	2	4	鬼怒大島	6
5	とちぎ男女共同参画センター	11	3	花房町	2	4	清原台3丁目	6

## バス情報グッズについて

日光・新里

西原

光ヶ丘

### ■【事後】各種グッズの評価について

事後 問 4-1

情報提供で、動機付け資料の一環として送付した各種グッズの評価としては、【①最寄りのバス停の時刻表】(85%)【②宇都宮市バス路線マップ】(76%)【⑥バス乗車券購入助成のチラシ】(57%)【④中心市街地イベントチラシ】(55%)の順となっており、「バス路線マップ」及び「時刻表」というバス利用に直結したグッズに対する評価が高くなっている。これらの結果から、バス運行そのものに関する情報が望まれていると言える。

### <各種グッズの評価：構成比比較・図表 5-1>

※【①役に立つ】【②まあまあ役に立つ】の構成比合計を比較した。(【無回答】は除外し、構成比を算出した。)

	日光・新里街道		西原		光ヶ丘		総評価	
①最寄りのバス停の時刻表	87.4%	①	87.8%	①	80.9%	①	85.4%	①
②宇都宮市バス路線マップ	77.7%	②	80.5%	②	70.8%	②	76.3%	②
③冊子『クルマとわたしたちの暮らし』	40.0%		42.1%		38.3%		40.1%	
④中心市街地イベントチラシ	52.6%		60.7%		52.6%	③	55.3%	
⑤資料『バス利用に関するご提案』	43.4%		45.7%		43.6%		44.2%	
⑥バス乗車券購入助成のチラシ	58.4%	③	63.0%	③	49.7%		57.0%	③

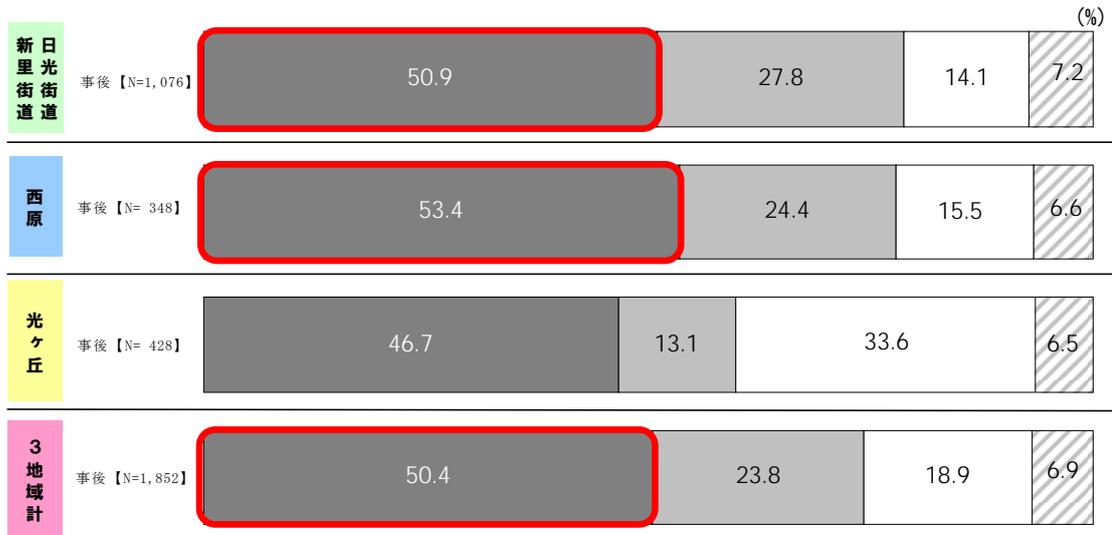
■【事後】各種グッズの送付を受けての、バス利用意向について

事後 問 4-2

情報提供で各種グッズの送付を受けて、全体の50%が「バスを利用しようと思う」と回答しており、各種グッズの提供が、バスの利用促進に効果的であることを示している。

〈各種グッズの送付を受けて、バス利用意向について構成比比較・図表 5-2〉

※沿線住民のみ対象



■ バスを利用しようと思う □ 以前からバスを利用している □ 利用しようと思わない □ 無回答

〈各種グッズの送付を受けて、バス利用意向について 回答数・図表 5-3〉

単位:人

路線	バスを利用しようと思う	以前からバスを利用している	利用しようと思わない	無回答	回答者数
日光街道 新里街道	548	299	152	77	1,076
西原	186	85	54	23	348
光ヶ丘	200	56	144	28	428
3地域計	934	440	350	128	1,852

(3) 中心市街地へのアクセス

中心市街地へ行くときについて

日光・新里

西原

光ヶ丘

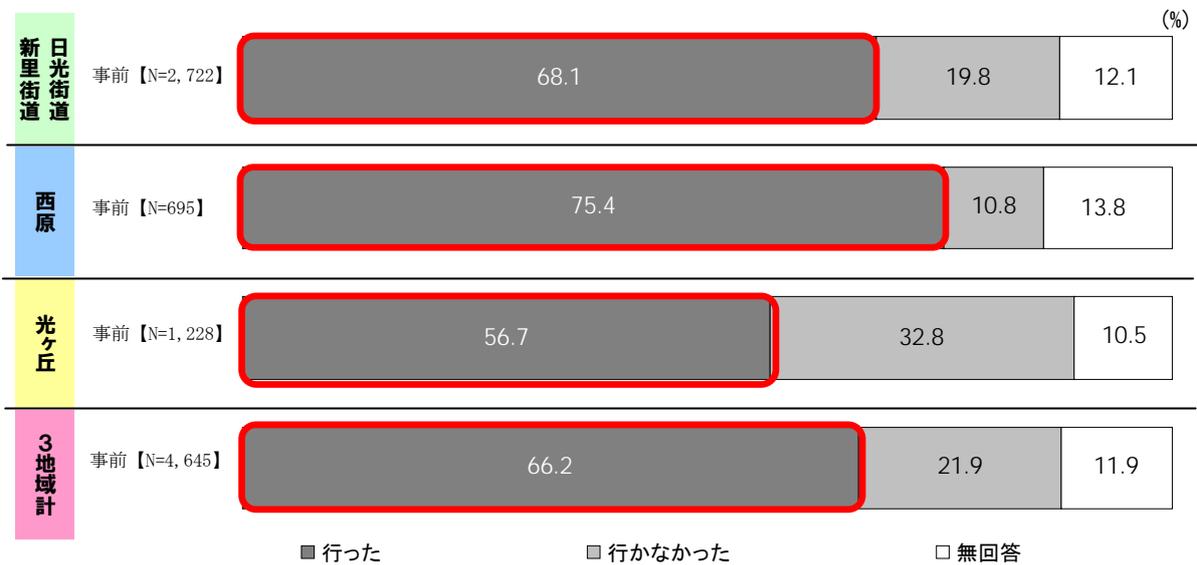
■【事前】 過去1ヶ月を振り返って、中心市街地へ行きましたか？

事前 問3

過去1ヶ月間に中心市街地へ行った割合は66%であり、2/3は何らかの形で中心市街地へいく状況がみられる。

また、その際の交通目的は「通勤・通学」及び「買い物」が主要なものであり、利用交通手段としてはクルマ利用が過半数を占めている。バス・鉄道等の利用は1/4程度であり、公共交通の利用はクルマ利用の半分程度となっている。

<中心市街地へ行きましたか？・図表 6-1>



<目的別・中心市街地へ行った日数の構成比比較・図表 6-2>

目的	日光・新里		西原		光ヶ丘		3地域計	
	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)
合計	19,305	(100.0)	6,056	(100.0)	6,598	(100.0)	31,959	(100.0)
通勤・通学	8,323	(43.1)	1,955	(32.3)	2,971	(45.0)	13,249	(41.5)
買い物	6,907	(35.8)	2,830	(46.7)	2,186	(33.1)	11,923	(37.3)
その他(社交娯楽等)	4,075	(21.1)	1,271	(21.0)	1,441	(21.8)	6,787	(21.2)

<交通手段・構成比比較・図表 6-3>

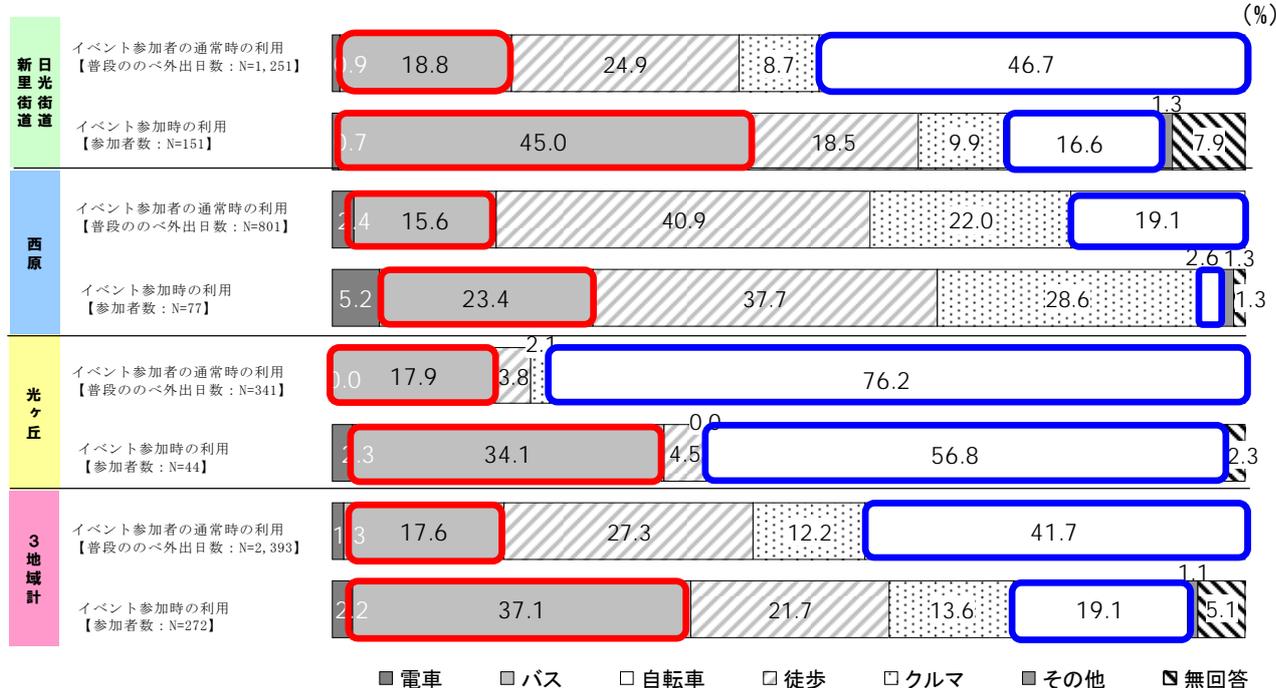
目的	交通手段	日光・新里		西原		光ヶ丘		3地域計	
		のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)
通勤・通学	合計	8,323	(100.0)	1,955	(100.0)	2,971	(100.0)	13,249	(100.0)
	電車	341	(4.1)	164	(8.4)	106	(3.6)	611	(4.6)
	バス	2,102	(25.3)	367	(18.8)	407	(13.7)	2,876	(21.7)
	クルマ	3,821	(45.9)	670	(34.3)	2,323	(78.2)	6,814	(51.4)
	自転車(バイク)	1,721	(20.7)	564	(28.8)	85	(2.9)	2,370	(17.9)
	徒歩のみ	338	(4.1)	190	(9.7)	50	(1.7)	578	(4.4)
買い物	合計	6,907	(100.0)	2,830	(100.0)	2,186	(100.0)	11,923	(100.0)
	電車	31	(0.4)	117	(4.1)	2	(0.1)	150	(1.3)
	バス	1,377	(19.9)	346	(12.2)	185	(8.5)	1,908	(16.0)
	クルマ	3,605	(52.2)	856	(30.2)	1,909	(87.3)	6,370	(53.4)
	自転車(バイク)	1,460	(21.1)	1,025	(36.2)	69	(3.2)	2,554	(21.4)
	徒歩のみ	434	(6.3)	486	(17.2)	21	(1.0)	941	(7.9)
その他 (社交娯楽等)	合計	4,075	(100.0)	1,271	(100.0)	1,441	(100.0)	6,787	(100.0)
	電車	133	(3.3)	63	(5.0)	25	(1.7)	221	(3.3)
	バス	1,140	(28.0)	254	(20.0)	244	(16.9)	1,638	(24.1)
	クルマ	1,894	(46.5)	395	(31.1)	1,117	(77.5)	3,406	(50.2)
	自転車(バイク)	644	(15.8)	391	(30.8)	33	(2.3)	1,068	(15.7)
	徒歩のみ	264	(6.5)	168	(13.2)	22	(1.5)	454	(6.7)
3目的計	合計	19,305	(100.0)	6,056	(100.0)	6,598	(100.0)	31,959	(100.0)
	電車	505	(2.6)	344	(5.7)	133	(2.0)	982	(3.1)
	バス	4,619	(23.9)	967	(16.0)	836	(12.7)	6,422	(20.1)
	クルマ	9,320	(48.3)	1,921	(31.7)	5,349	(81.1)	16,590	(51.9)
	自転車(バイク)	3,825	(19.8)	1,980	(32.7)	187	(2.8)	5,992	(18.7)
	徒歩のみ	1,036	(5.4)	844	(13.9)	93	(1.4)	1,973	(6.2)

事前 問7  
事後 問3

■【通常時-イベント時比較】中心市街地へ行く時に、通常利用する交通手段と、イベント参加時に利用した交通手段について

中心市街地へ行く際、通常利用する交通手段と、イベント時に利用した交通手段を比較すると、すべての路線で、マイカー利用の抑制と、バス利用の促進がみられた。  
(日光・新里街道：バス26.2ポイント増・クルマ30.1ポイント減、西原：バス7.8ポイント増・クルマ16.5ポイント減、光ヶ丘バス16.2ポイント増、クルマ19.4ポイント減)

〈中心市街地へ行く時、通常利用する交通手段/イベント参加時に利用した交通手段について・構成比・図表7-1〉



〈中心市街地へ行く時、通常利用する交通手段/イベント参加時に利用した交通手段について・図表7-2〉

路線	区分	電車	バス	自転車	徒歩	クルマ	その他	無回答	合計
日光新里街道	通常時	0.9	18.8	24.9	8.7	46.7	-	-	100.0
	イベント時	0.7	45.0	18.5	9.9	16.6	1.3	7.9	100.0
西原	通常時	2.4	15.6	40.9	22.0	19.1	-	-	100.0
	イベント時	5.2	23.4	37.7	28.6	2.6	1.3	1.3	100.0
光ヶ丘	通常時	0.0	17.9	3.8	2.1	76.2	-	-	100.0
	イベント時	2.3	34.1	4.5	0.0	56.8	0.0	2.3	100.0
3地域計	通常時	1.3	17.6	27.3	12.2	41.7	-	-	100.0
	イベント時	2.2	37.1	21.7	13.6	19.1	1.1	5.1	100.0

N	区分
1,251	イベント参加者の普段のべ外出日数 (人日)
151	参加者数 (人)
801	イベント参加者の普段のべ外出日数 (人日)
77	参加者数 (人)
341	イベント参加者の普段のべ外出日数 (人日)
44	参加者数 (人)
2,393	イベント参加者の普段のべ外出日数 (人日)
272	参加者数 (人)

(4) バス利用に関する意向等

事前アンケート-路線別質問. 日光街道・新里街道

日光・新里

事前 日光-問 6

■【事前-日光・新里街道】問 6-1・バスをご利用になる際、ご利用になるバス停・路線はいつも決まっていますか？

■【事前-日光・新里街道】問 6-2・他のバス停・路線を利用しない理由は何ですか？

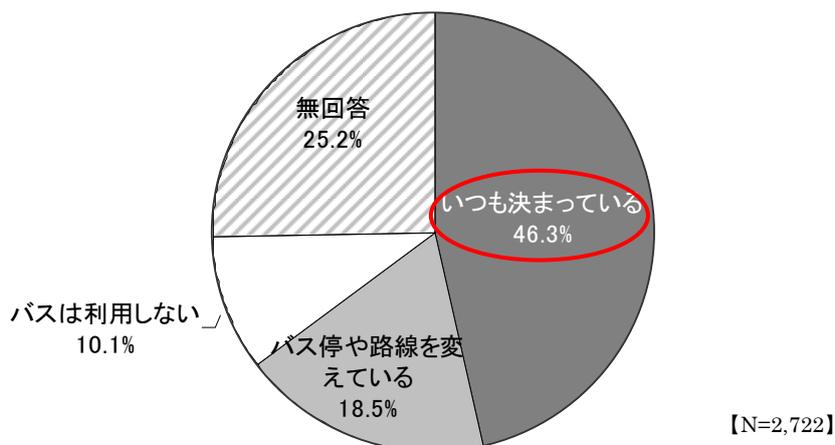
(問 6-1 で「1.いつも決まっている」と回答された方)

バス利用の際に利用するバス停・路線が「いつも決まっている」のが46%と最も多く、時間や行き先などに応じて利用するバス停・路線を「変えている」は19%であり、「いつも決まっている」の4割相当である。

また他のバス停を使わない理由としては「他のバス停が遠い」が59%と最も多く、次いで「他のバス停の時刻表がない」が12%となっている。

26%を占める『その他』回答のコメントを整理してみると「最寄りバス停だから」(8%)「他の選択肢がない」(7%)といったバス停までの距離や立地に関する記述がそれぞれ上位を占めており、全体としてバスの路線を選ぶ際は、本数よりもバス停までの距離が重要であるとの結果になった。

<問 6-1・バスを利用する際、バス停・路線はいつも決まっていますか？・図表 8-1>



<問 6-2・他のバス停・路線を利用しない理由について・図表 8-2>

