

3. 平成 21 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 21 年 9 月 1 日発送(自治会長宛に事前アンケート調査票送付)
平成 21 年 9 月 24 日返信締切り
【沿線企業】平成 21 年 10 月 15 日
平成 21 年 10 月 30 日返信締切り
- ii) 対象者：【沿線住民】大谷街道沿線住民 2,965 世帯
東京街道沿線住民 5,738 世帯
奥州街道沿線住民 3,015 世帯
【沿線企業】東京街道沿線企業 1 社：120 人
奥州街道沿線企業 1 社：463 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】総務担当部門より配布/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：【沿線住民】 3,823 通/11,718 通 (事前ベースの回収率 32.6%)
【沿線企業】 435 通/ 583 通 (事前ベースの回収率 74.6%)
【住民企業合計】 4,258 通/12,301 通 (事前ベースの回収率 34.6%)

事前アンケート

区分		配布枚数	回収数		回収率 (回収数/配布枚数)	
			住所記入あり	住所記入なし		
大谷街道	沿線住民	2,965	1,078	888	190	36.4%
	沿線企業	120	48	32	16	40.0%
東京街道	沿線住民	5,738	1,865	1,551	314	32.5%
	沿線企業	463	387	276	111	83.6%
奥州街道	沿線住民	3,015	880	752	128	29.2%
	沿線企業	463	387	276	111	83.6%
全体		12,301	4,258	3,499	759	34.6%

(2) 事後アンケート調査結果

- i) 調査期間：【沿線住民】平成21年12月1日発送
平成21年12月17日返信締切り
【沿線企業】平成22年1月7日発送
平成22年1月22日返信締切り
- ii) 対象者：【沿線住民】大谷街道沿線住民 885人
東京街道沿線住民 1,550人
奥州街道沿線住民 752人
【沿線企業】東京街道沿線企業 1社：32人
奥州街道沿線企業 1社：273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（シャープペン）
④返信用封筒
- v) 回収数：【沿線住民】 2,312通/3,187通
(事後ベースの回収率72.5%，全体に対する回収率19.7%)
【沿線企業】 81通/305通
(事後ベースの回収率26.6%，全体に対する回収率13.9%)
【住民企業合計】2,393通/3,492通
(事後ベースの回収率68.5%，全体に対する回収率19.5%)

事後アンケート

区分		事後配布枚数	事後回収数	事後回収率 (回収数/配布枚数)	全体に対する回収率 (事後回収数/事前配布数)
大谷街道	沿線住民	885	640	72.3%	21.6%
東京街道	沿線住民	1,550	1,137	73.4%	19.8%
	沿線企業	32	16	50.0%	13.3%
奥州街道	沿線住民	752	535	71.1%	17.7%
	沿線企業	273	65	23.8%	14.0%
全体		3,492	2,393	68.5%	19.5%

3. 2 事前・事後の比較によるMM実施効果（住民MM）

(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

大谷街道

東京街道

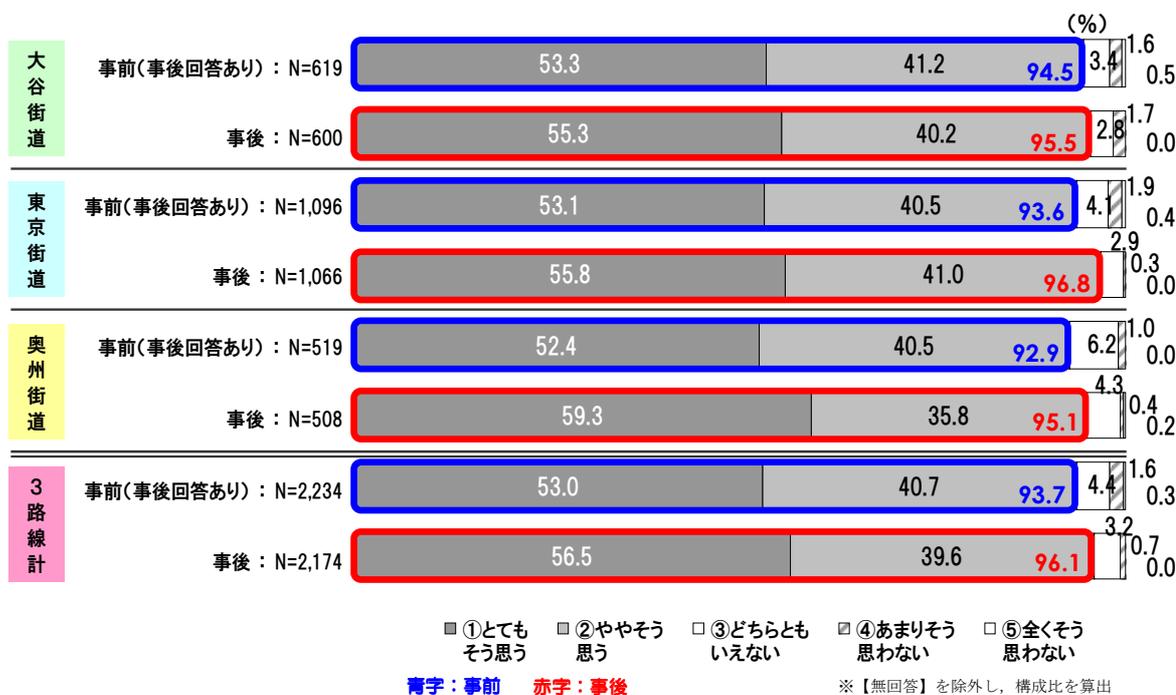
奥州街道

■【事前-事後比較】① 環境問題に対して配慮が必要である

事前 問1
事後 問1

「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】【ややそう思う】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（大谷街道：1.0ポイント、東京街道：3.2ポイント、奥州街道：2.2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「東京街道」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環境問題に対して配慮が必要である：回答数・図表 1-2>

(単位:人)

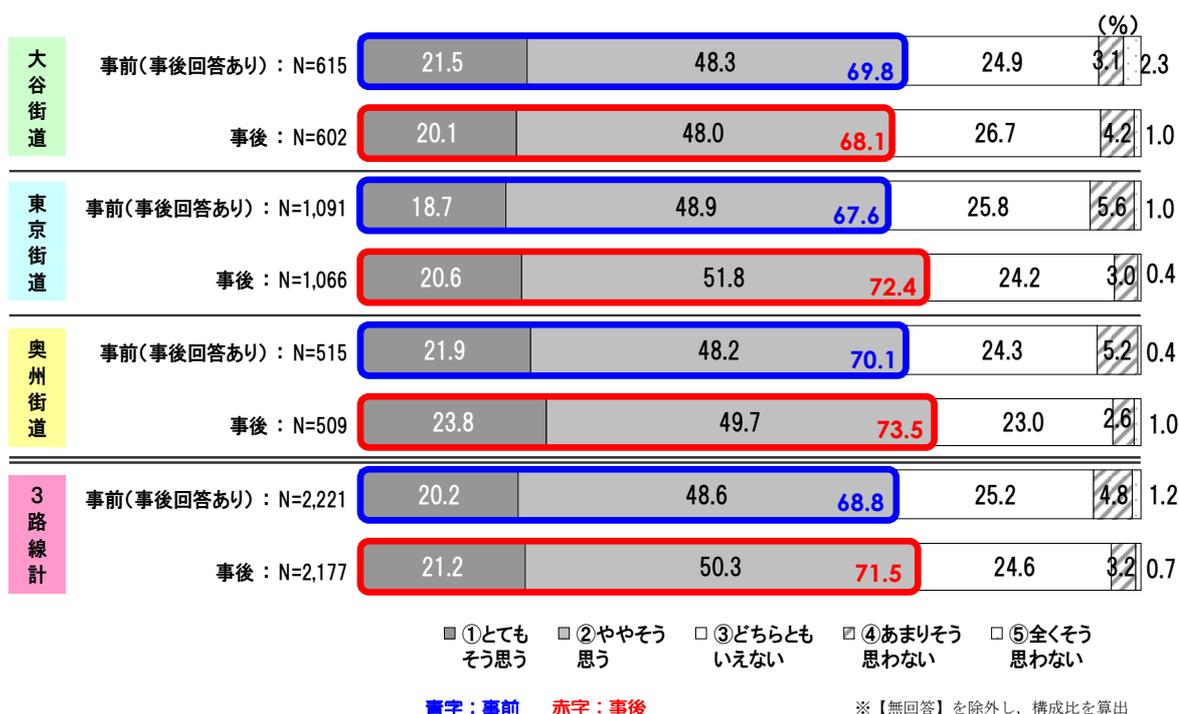
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
大谷街道住民	事前(事後回答あり)	330	255	21	10	3	21	640
	事後	332	241	17	10	0	40	640
東京街道住民	事前(事後回答あり)	582	444	45	21	4	41	1,137
	事後	595	437	31	3	0	71	1,137
奥州街道住民	事前(事後回答あり)	272	210	32	5	0	16	535
	事後	301	182	22	2	1	27	535
3路線合計住民	事前(事後回答あり)	1,184	909	98	36	7	78	2,312
	事後	1,228	860	70	15	1	138	2,312

■【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

事前 問1
事後 問1

「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】【ややそう思う】の合計）は東京街道、奥州街道で事前よりも事後の方が増加しており（東京街道：4.8 ポイント、奥州街道：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・図表 1-4〉

(単位:人)

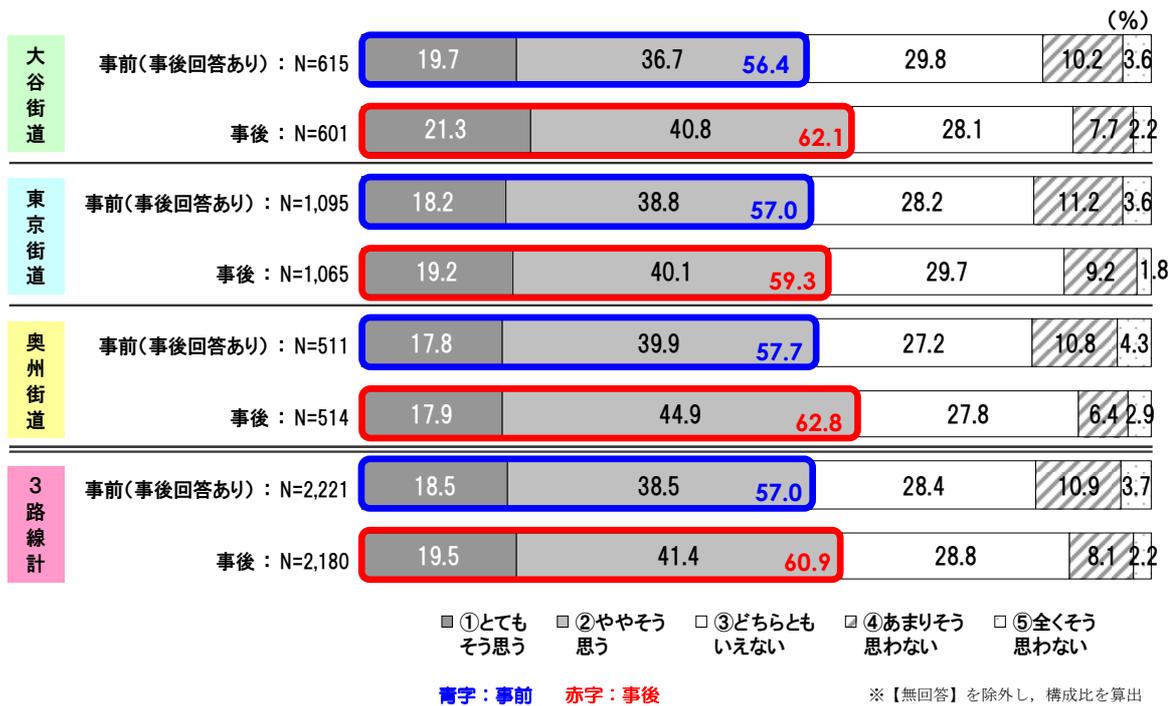
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
大谷街道住民	事前(事後回答あり)	132	297	153	19	14	25	640
	事後	121	289	161	25	6	38	640
東京街道住民	事前(事後回答あり)	204	534	281	61	11	46	1,137
	事後	220	552	258	32	4	71	1,137
奥州街道住民	事前(事後回答あり)	113	248	125	27	2	20	535
	事後	121	253	117	13	5	26	535
3路線合計住民	事前(事後回答あり)	449	1,079	559	107	27	91	2,312
	事後	462	1,094	536	70	15	135	2,312

■【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】【ややそう思う】の合計）は全ての路線で事前よりも事後の方が増加しており（大谷街道：5.7ポイント、東京街道：2.3ポイント、奥州街道：5.1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・図表 1-6＞

(単位:人)

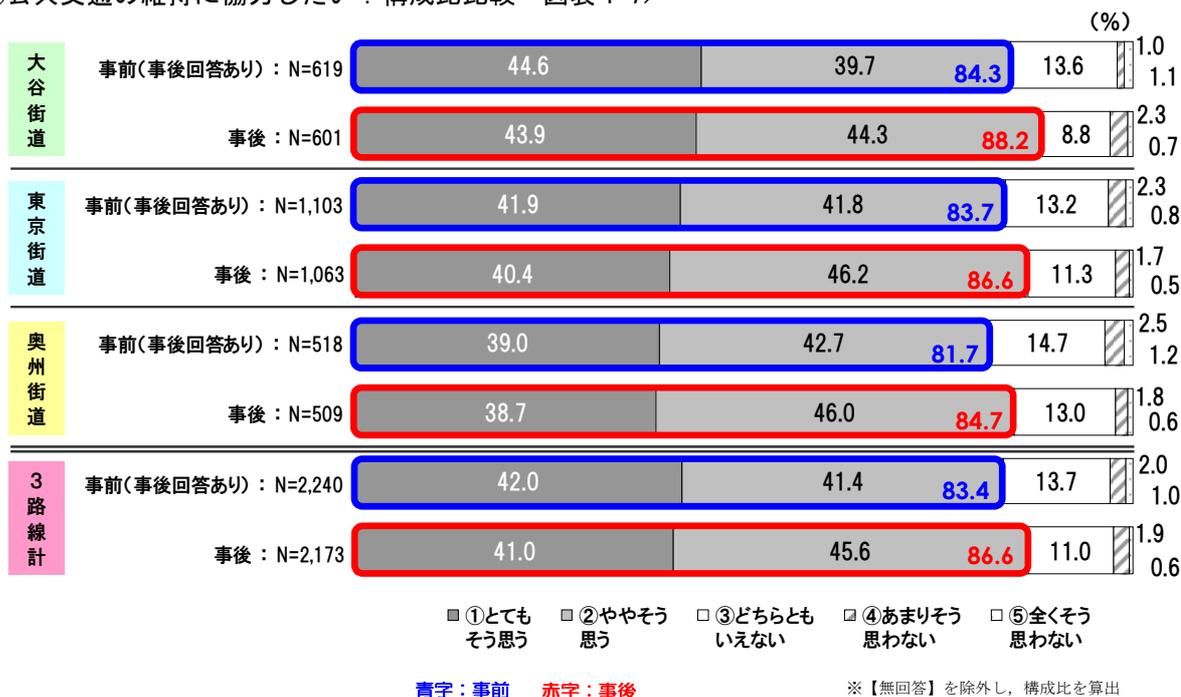
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
大谷街道 住民	事前(事後回答あり)	121	226	183	63	22	25	640
	事後	128	245	169	46	13	39	640
東京街道 住民	事前(事後回答あり)	199	425	309	123	39	42	1,137
	事後	205	427	316	98	19	72	1,137
奥州街道 住民	事前(事後回答あり)	91	204	139	55	22	24	535
	事後	92	231	143	33	15	21	535
3路線合計 住民	事前(事後回答あり)	411	855	631	241	83	91	2,312
	事後	425	903	628	177	47	132	2,312

■【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】【ややそう思う】の合計）は全ての路線で事前よりも事後の方が増加しており、（大谷街道：3.9ポイント、東京街道：2.9ポイント、奥州街道：3.0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。

〈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・図表 1-8〉

(単位:人)

路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	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
大谷街道 住民	事前(事後回答あり)	276	246	84	6	7	21	640
	事後	264	266	53	14	4	39	640
東京街道 住民	事前(事後回答あり)	462	461	146	25	9	34	1,137
	事後	429	491	120	18	5	74	1,137
奥州街道 住民	事前(事後回答あり)	202	221	76	13	6	17	535
	事後	197	234	66	9	3	26	535
3路線合計 住民	事前(事後回答あり)	940	928	306	44	22	72	2,312
	事後	890	991	239	41	12	139	2,312

(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

大谷街道

東京街道

奥州街道

■【事前-事後比較】『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、全ての路線でバス利用が増え、クルマ利用が減っている。
 (大谷街道：バス 1.1 ポイント増・クルマ 2.2 ポイント減、東京街道：バス 0.4 ポイント増・クルマ 2.6 ポイント減、奥州街道：バス 0.2 ポイント増・クルマ 3.4 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>

		(%)		
大谷街道	バス利用率：N=640	38.8	13.3	48.0
	クルマ利用率：N=640	41.9	14.8	43.3
東京街道	バス利用率：N=1,137	33.5	20.7	45.8
	クルマ利用率：N=1,137	40.6	15.3	44.1
奥州街道	バス利用率：N=535	28.8	26.9	44.3
	クルマ利用率：N=535	38.5	17.9	43.6
3路線計	バス利用率：N=2,312	33.9	20.1	46.1
	クルマ利用率：N=2,312	40.5	15.8	43.7

増加
 変化なし
 減少

<『平日』バス・クルマの利用率の変化について・図表 2-2>

		(単位:人)				(単位:%)		
路線名	区分	増加	変化なし	減少	有効回答数	(事前)平均利用率	(事後)平均利用率	(比較)事後-事前
大谷街道 住民	バス利用率	248	85	307	640	15.7	16.8	1.1
	クルマ利用率	268	95	277	640	47.2	45.0	-2.2
東京街道 住民	バス利用率	381	235	521	1,137	8.9	9.3	0.4
	クルマ利用率	462	174	501	1,137	48.2	45.6	-2.6
奥州街道 住民	バス利用率	154	144	237	535	9.2	9.4	0.2
	クルマ利用率	206	96	233	535	51.2	47.8	-3.4
3路線合計 住民	バス利用率	783	464	1,065	2,312	10.8	11.4	0.6
	クルマ利用率	936	365	1,011	2,312	48.6	45.9	-2.7

■ 【事前-事後比較】『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、大谷街道、東京街道では、バス利用が増える一方、クルマ利用が減っている。奥州街道では、バス利用とクルマ利用が増えている。(大谷街道：バス 1.3 ポイント増・クルマ 2.5 ポイント減、東京街道：0.7 ポイント増・クルマ 1.9 ポイント減、奥州街道：バス 0.1 ポイント増・クルマ 0.6 ポイント増) <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>

		(%)		
大谷街道	バス利用率：N=640	30.9	26.7	42.3
	クルマ利用率：N=640	39.4	22.3	38.3
東京街道	バス利用率：N=1,137	21.5	38.8	39.8
	クルマ利用率：N=1,137	40.6	23.0	36.4
奥州街道	バス利用率：N=535	19.8	42.8	37.4
	クルマ利用率：N=535	43.0	23.2	33.8
3路線計	バス利用率：N=2,312	23.7	36.4	39.9
	クルマ利用率：N=2,312	40.8	22.8	36.3

増加 変化なし 減少

<『休日』バス・クルマの利用率の変化について・図表 2-4>

		(単位:人)				(単位:%)		
路線名	区分	増加	変化なし	減少	有効回答数	(事前)平均利用率	(事後)平均利用率	(比較)事後-事前
大谷街道 住民	バス利用率	198	171	271	640	12.6	13.9	1.3
	クルマ利用率	252	143	245	640	51.4	48.9	-2.5
東京街道 住民	バス利用率	244	441	452	1,137	6.6	7.3	0.7
	クルマ利用率	462	261	414	1,137	51.5	49.6	-1.9
奥州街道 住民	バス利用率	106	229	200	535	8.7	8.8	0.1
	クルマ利用率	230	124	181	535	51.8	52.4	0.6
3路線合計 住民	バス利用率	548	841	923	2,312	8.7	9.5	0.8
	クルマ利用率	944	528	840	2,312	51.6	50.0	-1.6

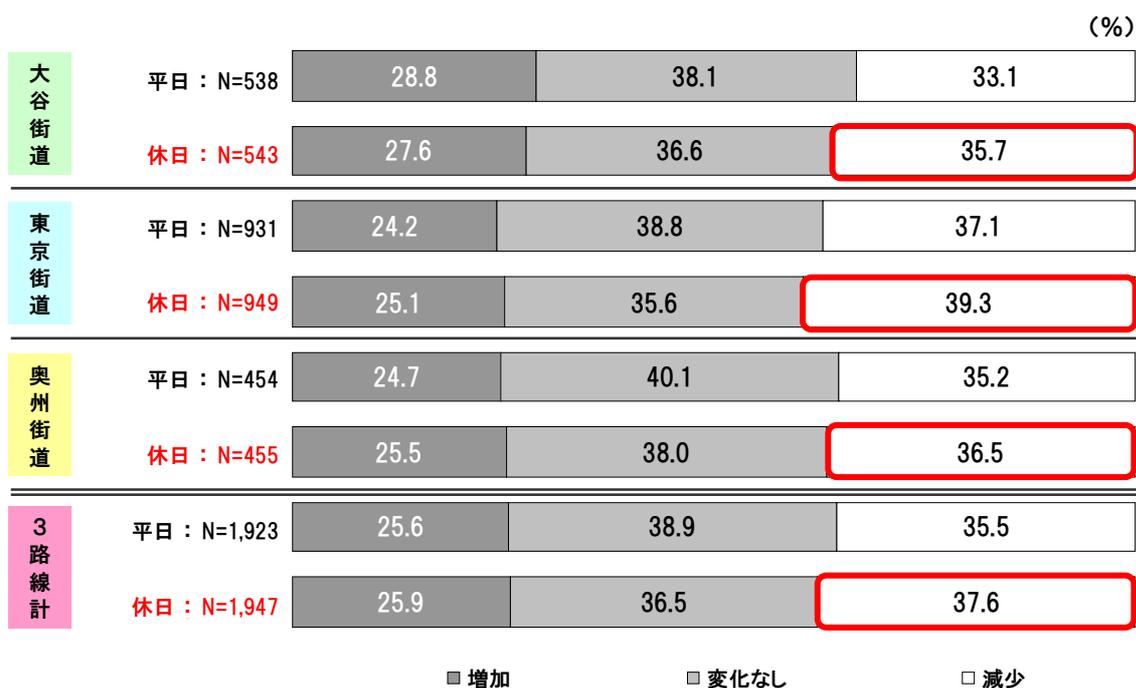
■【事前-事後比較】クルマの利用時間について

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、全ての路線で平日、休日とも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、クルマの利用頻度抑制に寄与しているとみることができる。

また、平日と休日を比べると、休日での利用時間の減少が大きくなっている。

<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。

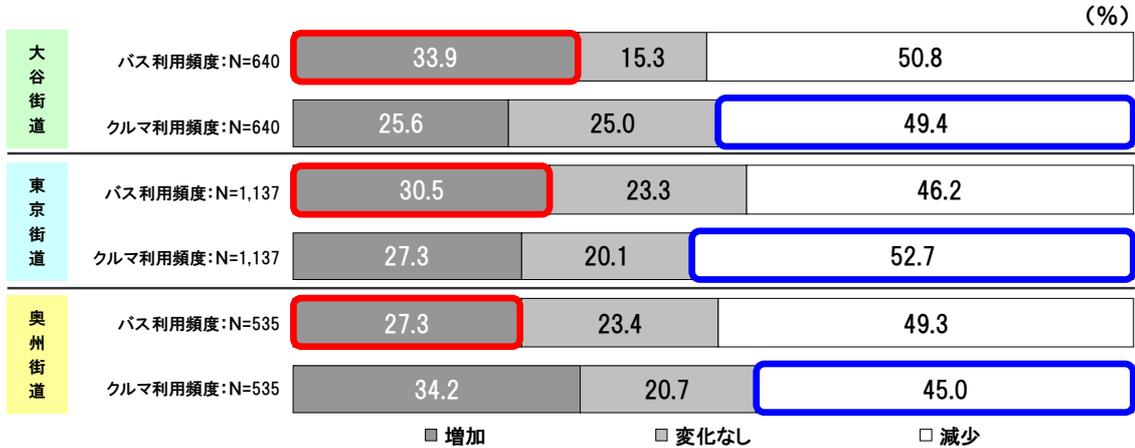


<1日あたりの平均利用時間について・図表 2-6> ※有効回答のみを集計・比較した。

路線名	区分	(単位:人)				有効回答数	(単位:分)		
		増加	変化なし	減少	(事前)平均利用時間		(事後)平均利用時間	(比較)事後-事前	
大谷街道 住民	平日	155	205	178	538	46.6	44.1	-2.5	
	休日	150	199	194	543	61.4	57.8	-3.6	
東京街道 住民	平日	225	361	345	931	46.0	42.2	-3.8	
	休日	238	338	373	949	61.0	54.6	-6.4	
奥州街道 住民	平日	112	182	160	454	48.6	46.9	-1.7	
	休日	116	173	166	455	61.1	54.7	-6.4	
3路線合計 住民	平日	492	748	683	1,923	46.8	43.8	-3.0	
	休日	504	710	733	1,947	61.1	55.5	-5.6	

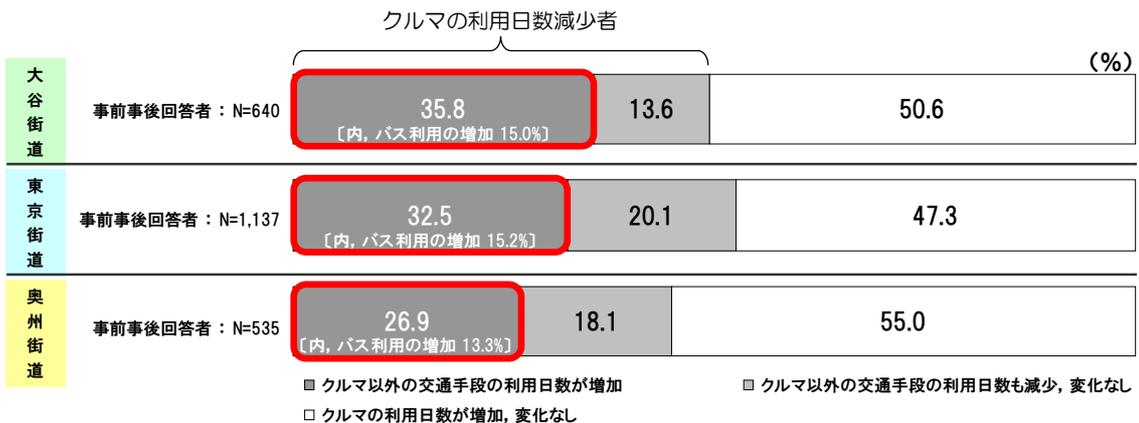
<参考資料・1ヶ月間の交通手段の利用日数変化について・図表 2-7>

各路線の1ヶ月間の交通手段の利用日数の変化をみると、大谷街道で34%のバス利用日数増、49%のクルマ利用日数減、東京街道で31%のバス利用日数増、53%のクルマ利用日数減、奥州街道で27%のバス利用日数増、45%のクルマ利用日数減となっている。



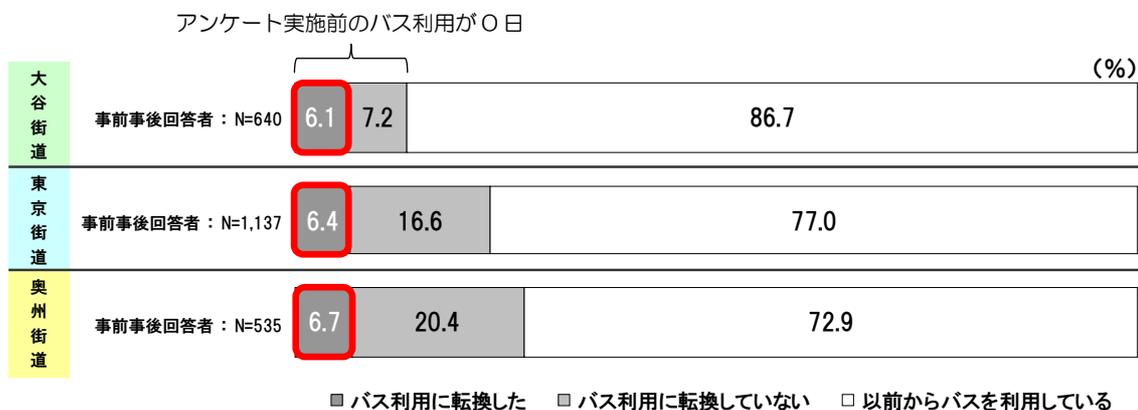
<参考資料・1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について・図表 2-8>

各路線の1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化をみると、“クルマから他の交通手段を利用する”ようになった回答者は大谷街道で35%、東京街道で33%、奥州街道で27%となっている。
 また、“クルマから他の交通手段を利用する”ようになり、“バス利用日数が増えた”回答者は、大谷街道15%、東京街道15%、奥州街道13%となっている。



<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>

各路線の1ヶ月間のバス利用日数の変化をみると、大谷街道6%、東京街道6%、奥州街道7%の“アンケート実施前のバス利用が0日”の回答者が、アンケート実施後に“バス利用に転換”していることから、本プロジェクトによる啓発の効果が見える。



3. 3 交通手段別の利用特性（住民MM）

(1) 車利用の抑制

クルマ利用を控えられる割合について

大谷街道 東京街道 奥州街道

■【事前】クルマ利用を控えられる割合について

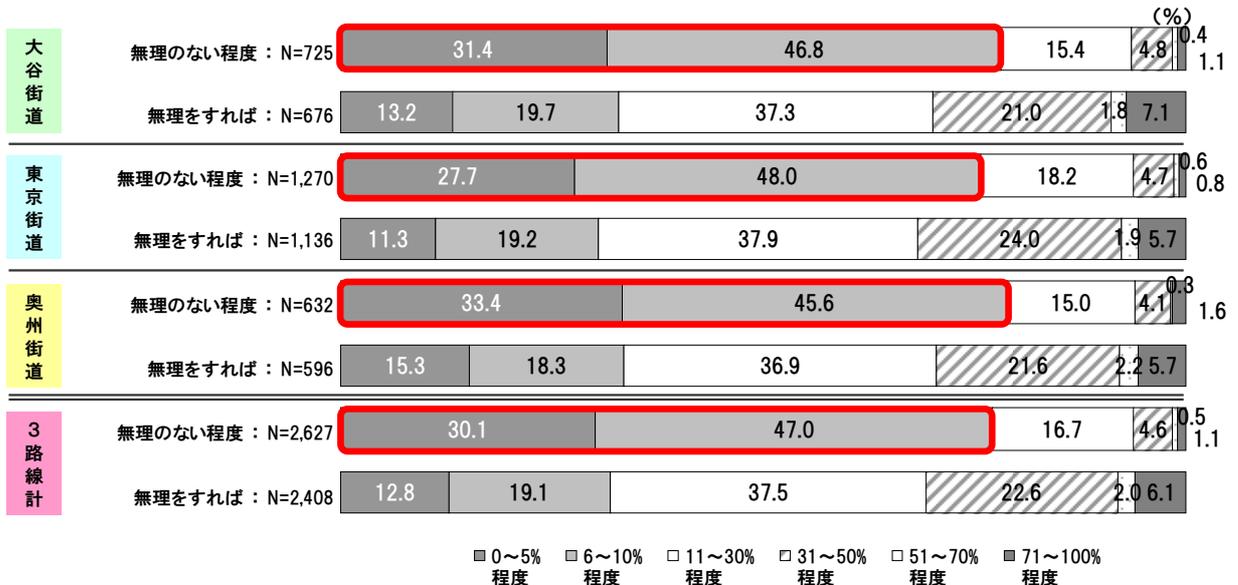
事前 問 4-1

クルマの利用を控えられる割合の平均値は「無理のない程度：12.4%」「無理をすれば：27.0%」であり、少し心掛れば 1/5、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、バスの運行本数が多い地域では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〉

路線名	回答者区分	(単位:人)						合計	(単位:%)	
		0~5% 程度	6~10% 程度	11~30% 程度	31~50% 程度	51~70% 程度	71~100% 程度		平均値	
大谷街道 住民	無理のない程度	228	339	112	35	3	8	725	12.3	
	無理をすれば	89	133	252	142	12	48	676	27.3	
東京街道 住民	無理のない程度	352	609	231	60	8	10	1,270	12.8	
	無理をすれば	128	218	430	273	22	65	1,136	27.3	
奥州街道 住民	無理のない程度	211	288	95	26	2	10	632	12.1	
	無理をすれば	91	109	220	129	13	34	596	26.4	
3路線合計 住民	無理のない程度	791	1,236	438	121	13	28	2,627	12.4	
	無理をすれば	308	460	902	544	47	147	2,408	27.0	

〈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〉



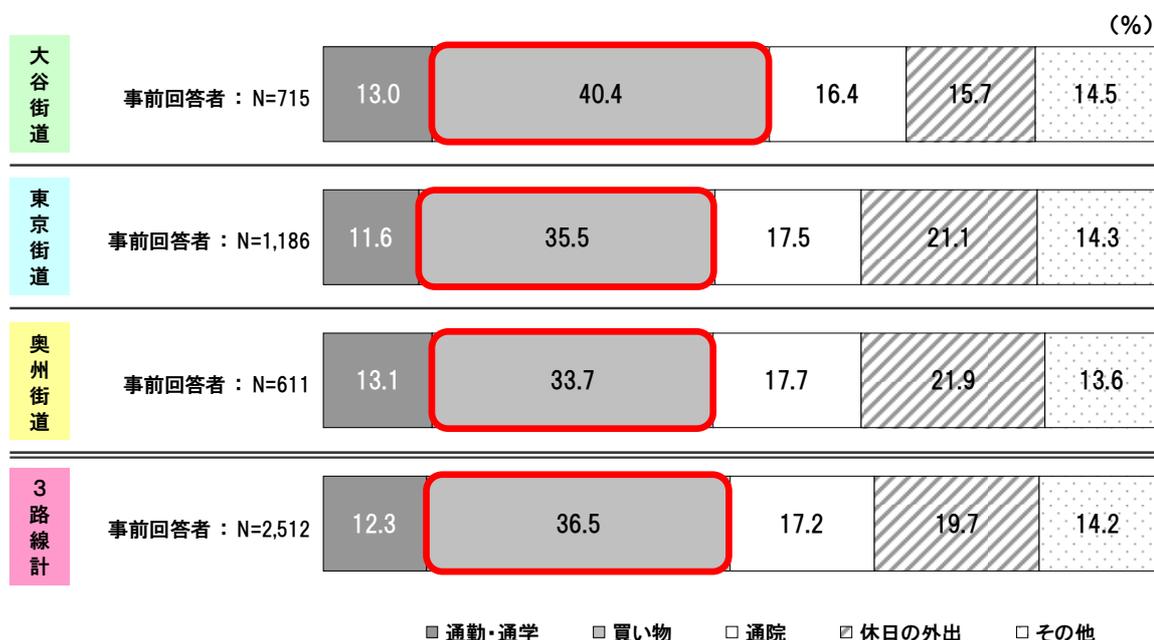
クルマの利用を控えての外出について

■【事前】クルマの利用を控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控えられるのは「買い物」が最大であり、約 1/3（約 37%）がクルマ利用を控えるとすれば「買い物」と考えていることが判る結果となっている。次いで控えられる目的としては「休日の外出」（約 20%）、「通院」（約 17%）となっている。

〈クルマの利用を控えて外出する際の目的・図表 3-3〉



〈【クルマの利用を控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〉

大谷街道

順位	目的地/施設名称	回答数(人)
1	東武百貨店	161
2	JR宇都宮駅	97
3	済生会病院	43
4	宇都宮中心部	17
5	福田屋	14

東京街道

順位	目的地/施設名称	回答数(人)
1	東武百貨店	231
2	JR宇都宮駅	160
3	宇都宮中心部	33
4	済生会病院	25
4	インターパーク	25
4	アピタ	25

奥州街道

順位	目的地/施設名称	回答数(人)
1	JR宇都宮駅	124
2	東武百貨店	106
3	済生会病院	32
4	宇都宮中心部	16
5	福田屋	14

(2) バス利用の促進

地域の路線バスへ要望する改善点

大谷街道

東京街道

奥州街道

■【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）】(33%)【⑤わかりやすい時刻表の提供】(26%)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〉

	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
	回答者割合	要望順位	回答者割合	要望順位	回答者割合	要望順位	回答者割合	要望順位
①バス停付近に駐輪場をつくる	16.7%	—	6.9%	—	16.0%	—	11.8%	—
②バス停の設置場所を見直す	5.3%	—	5.9%	—	6.0%	—	5.8%	—
③バス停の環境を見直す	34.9%	②	32.7%	②	33.1%	②	33.4%	②
④行き先のわかりやすい車両表示	18.9%	—	12.5%	—	21.9%	—	16.5%	—
⑤わかりやすい時刻表の提供	27.9%	③	24.8%	③	26.8%	③	26.1%	③
⑥運行サービスの改善	40.5%	①	47.9%	①	59.8%	①	48.5%	①
⑦その他	17.1%	—	14.9%	—	14.4%	—	15.4%	—
無回答	18.6%	—	21.4%	—	15.1%	—	19.1%	—
回答者数(人)	1,078	—	1,865	—	880	—	3,823	—

〈【①バス停付近に駐輪場をつくる】希望バス停上位・図表 4-2〉

大谷街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	西中丸	35
2	東中丸	24
3	中丸	20
4	作新学院前	12
5	駒生町	3

東京街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	県立がんセンター前	7
1	川田入口	7
1	緑2丁目	7
4	緑町	5
4	江曾島駅	5

奥州街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	中御幸町	35
2	東町	27
3	御幸町	9
4	越戸新田	7
5	越戸	5
5	泉が丘小学校前	5

〈【②バス停の設置場所を見直す】希望バス停上位・図表 4-3〉

大谷街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	作新学院前	3
2	関東自動車整備前	2
2	駒生町	2
2	西中丸	2
2	中丸	2
2	中丸公園前	2

東京街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	西川田東	13
2	川田入口	9
3	競馬場通り	6
4	緑2丁目	4
4	緑3丁目	4

奥州街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	東町	8
2	中御幸町	7
3	北越戸町	6
4	越戸	2

バス情報グッズについて

大谷街道

東京街道

奥州街道

■【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】(87%)【②宇都宮市バス路線マップ】(78%)【④中心市街地イベントチラシ】(62%)【⑤バス利用に関するご案内】(60%)の順となっており、「時刻表」及び「バス路線マップ」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 4-4>

※【①役に立つ】【②やや役に立つ】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。)

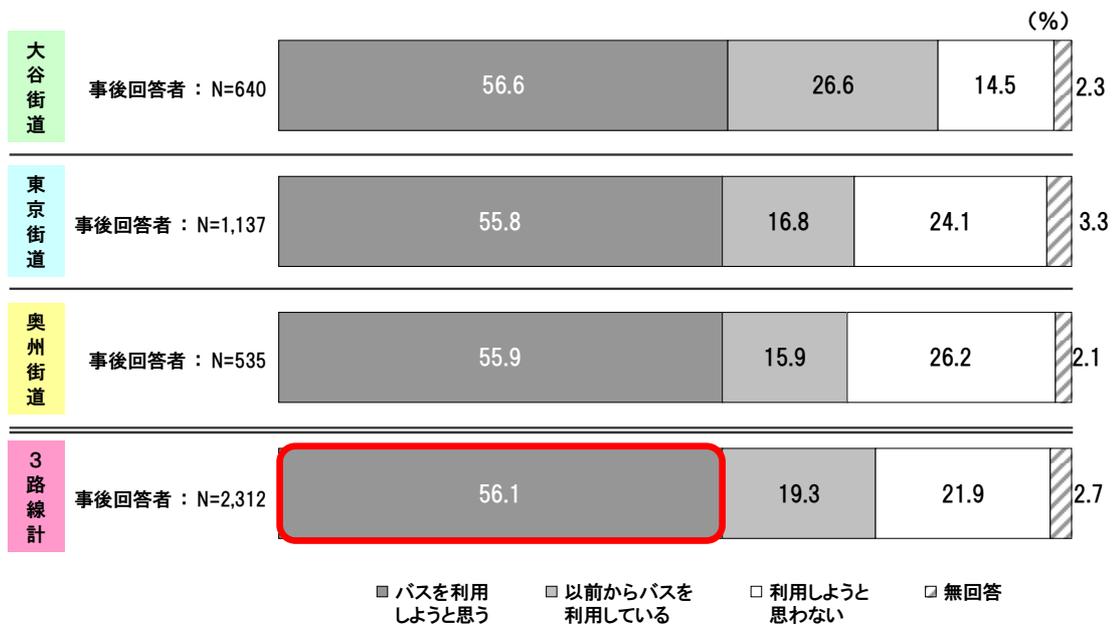
	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
	回答者割合	評価順位	回答者割合	評価順位	回答者割合	評価順位	回答者割合	評価順位
①最寄りのバス停の時刻表	91.2%	①	86.3%	①	84.1%	①	87.2%	①
②宇都宮市バス路線マップ	78.0%	②	77.5%	②	78.9%	②	78.1%	②
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	45.9%	—	23.8%	—	46.1%	—	38.6%	—
④中心市街地イベントチラシ	63.0%	③	63.2%	③	58.4%	—	61.6%	③
⑤『バス利用に関するご案内』	61.5%	—	59.9%	—	58.6%	③	60.0%	—
⑥バス利用者限定クーポンに関するチラシ	59.4%	—	56.0%	—	52.6%	—	56.0%	—

■【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56%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の、バス利用意向について構成比比較・図表 4-5〉



〈各種グッズの送付を受けての、バス利用意向について 回答数・図表 4-6〉

(単位:人)

路線名	回答者区分	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	合計
大谷街道 住民	事後回答者	362	170	93	15	640
東京街道 住民	事後回答者	635	191	274	37	1,137
奥州街道 住民	事後回答者	299	85	140	11	535
3路線合計 住民	事後回答者	1,296	446	507	63	2,312

■【事後】定期的なバス情報グッズの送付について

事後 問 4-3

情報提供で各種グッズの送付を受けて、「バスを利用しようと思う」と回答した対象者のうち、約9割が「最寄りのバス停の時刻表」の定期的な送付を希望しており、「バス利用に関するお得な情報」、「バス路線マップ」の順となっている。

〈各種グッズの定期的送付の希望評価：構成比比較・図表 4-7〉

※各種グッズの[希望する]の構成比合計を比較した。(各種の情報グッズの送付を受けて「バスを利用しようと思う」との回答者より構成比を算出した)
大谷街道 N=362, 東京街道 N=635, 奥州街道 N=299, 3路線合計 N=1,296

	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
	回答者割合	希望順位	回答者割合	希望順位	回答者割合	希望順位	回答者割合	希望順位
①最寄りのバス停の時刻表	90.1%	①	89.6%	①	92.0%	①	90.3%	①
②宇都宮市バス路線マップ	69.3%	—	72.6%	③	74.6%	③	72.1%	③
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	38.7%	—	37.2%	—	38.1%	—	37.8%	—
④中心市街地イベントチラシ	69.9%	③	68.8%	—	71.9%	—	69.8%	—
⑤バス利用に関するお得な情報	73.5%	②	76.9%	②	76.9%	②	75.9%	②

(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

大谷街道

東京街道

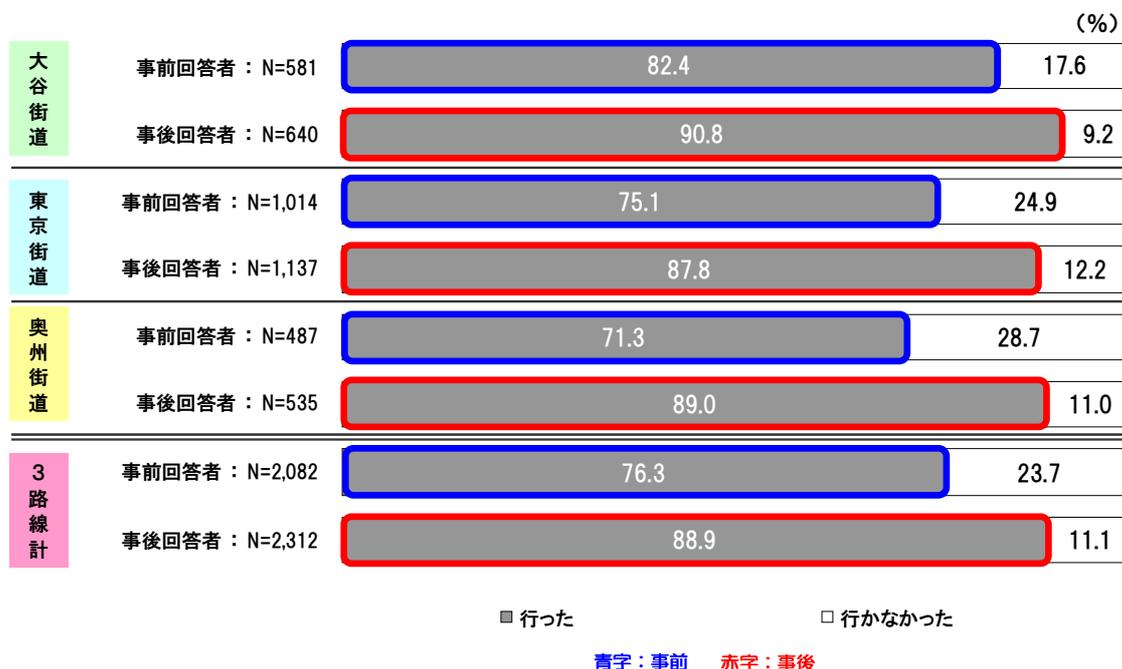
奥州街道

■【事前-事後比較】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
事後 問3-3

過去1ヶ月間に中心市街地へ行った割合は事前よりも事後の方が増加している。(大谷街道：8.4ポイント、東京街道：12.7ポイント、奥州街道：17.7ポイント)
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事前47%、事後52%、バス・鉄道等の利用は事前34%、事後25%となっており、事前では公共交通の利用はクルマ利用の2/3程度、事後では半分程度となっている。利用交通手段は、全ての路線で事前よりも事後でバス利用が減り、クルマ利用が増えている。(大谷街道：バス7.0ポイント減・クルマ3.7ポイント増、東京街道：バス4.2ポイント減・クルマ6.6ポイント増、奥州街道：バス7.5ポイント減・クルマ3.2ポイント増)
自転車と徒歩を合わせた交通手段では事前よりも事後の方が増加している。(大谷街道：自転車・徒歩3.1ポイント増、東京街道：自転車・徒歩4.2ポイント増、奥州街道：自転車・徒歩3.4ポイント増)

〈中心市街地へ行きましたか？・図表5-1〉



＜【事前】 目的別・中心市街地へ行った日数の構成比比較・図表 5-2＞

目的	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
	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	5,617	(100.0)	7,351	(100.0)	3,284	(100.0)	16,252	(100.0)
通勤・通学	2,216	(39.5)	3,090	(42.0)	1,406	(42.8)	6,712	(41.3)
買い物	1,979	(35.2)	2,347	(31.9)	1,163	(35.4)	5,489	(33.8)
その他(社交娯楽等)	1,422	(25.3)	1,914	(26.0)	715	(21.8)	4,051	(24.9)

＜【事前】 交通手段・構成比比較・図表 5-3＞

目的	交通手段	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
		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	2,216	(100.0)	3,090	(100.0)	1,406	(100.0)	6,712	(100.0)
	電車	84	(3.8)	891	(28.8)	68	(4.8)	1,043	(15.5)
	バス	669	(30.2)	608	(19.7)	259	(18.4)	1,536	(22.9)
	クルマ	981	(44.3)	1,187	(38.4)	866	(61.6)	3,034	(45.2)
	自転車 (バイク)	411	(18.5)	382	(12.4)	206	(14.7)	999	(14.9)
	徒歩のみ	71	(3.2)	22	(0.7)	7	(0.5)	100	(1.5)
買い物	合計	1,979	(100.0)	2,347	(100.0)	1,163	(100.0)	5,489	(100.0)
	電車	5	(0.3)	409	(17.4)	9	(0.8)	423	(7.7)
	バス	499	(25.2)	330	(14.1)	235	(20.2)	1,064	(19.4)
	クルマ	935	(47.2)	1,176	(50.1)	587	(50.5)	2,698	(49.2)
	自転車 (バイク)	379	(19.2)	301	(12.8)	239	(20.6)	919	(16.7)
	徒歩のみ	161	(8.1)	131	(5.6)	93	(8.0)	385	(7.0)
その他 (社交娯楽等)	合計	1,422	(100.0)	1,914	(100.0)	715	(100.0)	4,051	(100.0)
	電車	20	(1.4)	385	(20.1)	19	(2.7)	424	(10.5)
	バス	535	(37.6)	406	(21.2)	155	(21.7)	1,096	(27.1)
	クルマ	637	(44.8)	856	(44.7)	386	(54.0)	1,879	(46.4)
	自転車 (バイク)	189	(13.3)	217	(11.3)	96	(13.4)	502	(12.4)
	徒歩のみ	41	(2.9)	50	(2.6)	59	(8.3)	150	(3.7)
3目的合計	合計	5,617	(100.0)	7,351	(100.0)	3,284	(100.0)	16,252	(100.0)
	電車	109	(1.9)	1,685	(22.9)	96	(2.9)	1,890	(11.6)
	バス	1,703	(30.3)	1,344	(18.3)	649	(19.8)	3,696	(22.7)
	クルマ	2,553	(45.5)	3,219	(43.8)	1,839	(56.0)	7,611	(46.8)
	自転車 (バイク)	979	(17.4)	900	(12.2)	541	(16.5)	2,420	(14.9)
	徒歩のみ	273	(4.9)	203	(2.8)	159	(4.8)	635	(3.9)

＜【事後】目的別・中心市街地へ行った日数の構成比比較・図表 5-4＞

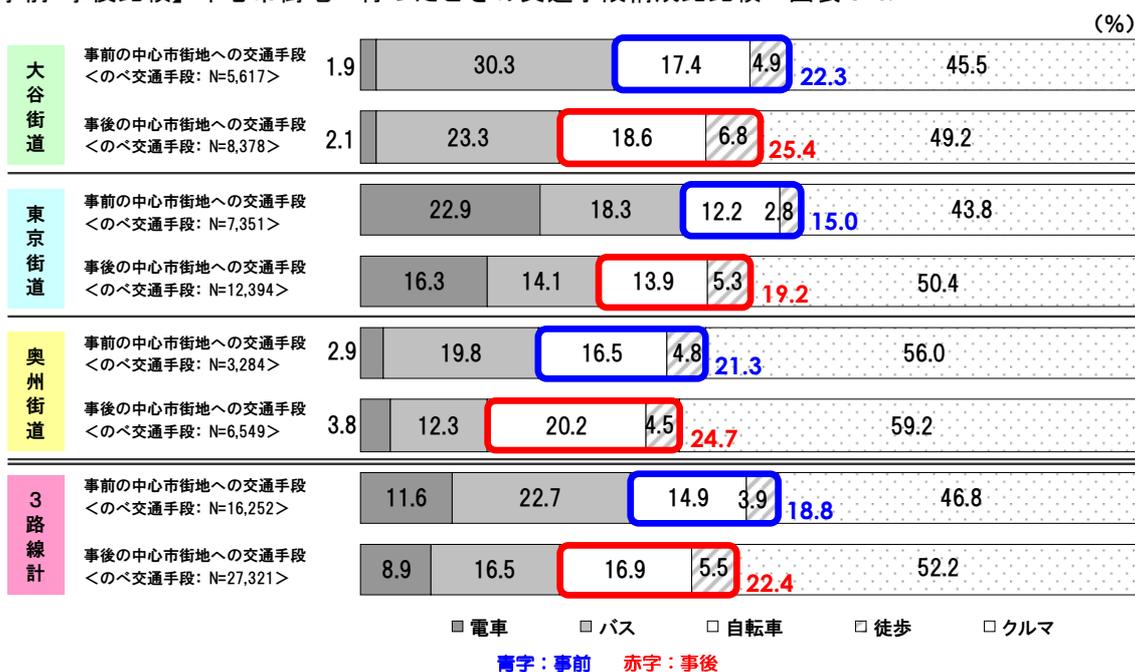
目的	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)
合計	8,378	(100.0)	12,394	(100.0)	6,549	(100.0)	27,321	(100.0)
通勤・通学	3,496	(41.7)	5,173	(41.7)	3,085	(47.1)	11,754	(43.0)
買い物	2,820	(33.7)	4,109	(33.2)	2,278	(34.8)	9,207	(33.7)
その他(社交娯楽等)	2,062	(24.6)	3,112	(25.1)	1,186	(18.1)	6,360	(23.3)

＜【事後】交通手段・構成比比較・図表 5-5＞

目的	交通手段	大谷街道		東京街道		奥州街道		3路線合計	
		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	3,496	(100.0)	5,173	(100.0)	3,085	(100.0)	11,754	(100.0)
	電車	95	(2.7)	1,050	(20.3)	189	(6.1)	1,334	(11.3)
	バス	841	(24.1)	808	(15.6)	283	(9.2)	1,932	(16.4)
	クルマ	1,758	(50.3)	2,521	(48.7)	1,979	(64.1)	6,258	(53.2)
	自転車 (バイク)	671	(19.2)	746	(14.4)	537	(17.4)	1,954	(16.6)
	徒歩のみ	131	(3.7)	48	(0.9)	97	(3.1)	276	(2.3)
買い物	合計	2,820	(100.0)	4,109	(100.0)	2,278	(100.0)	9,207	(100.0)
	電車	15	(0.5)	444	(10.8)	18	(0.8)	477	(5.2)
	バス	585	(20.7)	400	(9.7)	271	(11.9)	1,256	(13.6)
	クルマ	1,404	(49.8)	2,181	(53.1)	1,325	(58.2)	4,910	(53.3)
	自転車 (バイク)	596	(21.1)	673	(16.4)	523	(23.0)	1,792	(19.5)
	徒歩のみ	220	(7.8)	411	(10.0)	141	(6.2)	772	(8.4)
その他 (社交娯楽等)	合計	2,062	(100.0)	3,112	(100.0)	1,186	(100.0)	6,360	(100.0)
	電車	63	(3.1)	525	(16.9)	43	(3.6)	631	(9.9)
	バス	530	(25.7)	540	(17.3)	251	(21.2)	1,321	(20.8)
	クルマ	959	(46.5)	1,547	(49.7)	575	(48.5)	3,081	(48.4)
	自転車 (バイク)	292	(14.2)	309	(9.9)	263	(22.2)	864	(13.6)
	徒歩のみ	218	(10.6)	192	(6.2)	54	(4.6)	464	(7.3)
3目的合計	合計	8,378	(100.0)	12,394	(100.0)	6,549	(100.0)	27,321	(100.0)
	電車	173	(2.1)	2,019	(16.3)	250	(3.8)	2,442	(8.9)
	バス	1,956	(23.3)	1,747	(14.1)	805	(12.3)	4,508	(16.5)
	クルマ	4,121	(49.2)	6,249	(50.4)	3,879	(59.2)	14,249	(52.2)
	自転車 (バイク)	1,559	(18.6)	1,728	(13.9)	1,323	(20.2)	4,610	(16.9)
	徒歩のみ	569	(6.8)	651	(5.3)	292	(4.5)	1,512	(5.5)

25.4

＜【事前-事後比較】 中心市街地へ行ったときの交通手段構成比比較・図表 5-6＞



＜【事前-事後比較】 中心市街地へ行ったときの交通手段・図表 5-7＞

(単位:日)

路線名	区分	電車	バス	自転車	徒歩	クルマ	合計
大谷街道 住民	事前の中心市街地へののべ交通手段	109	1,703	979	273	2,553	5,617
	事後の中心市街地へののべ交通手段	173	1,956	1,559	569	4,121	8,378
東京街道 住民	事前の中心市街地へののべ交通手段	1,685	1,344	900	203	3,219	7,351
	事後の中心市街地へののべ交通手段	2,019	1,747	1,728	651	6,249	12,394
奥州街道 住民	事前の中心市街地へののべ交通手段	96	649	541	159	1,839	3,284
	事後の中心市街地へののべ交通手段	250	805	1,323	292	3,879	6,549
3路線合計 住民	事前の中心市街地へののべ交通手段	1,890	3,696	2,420	635	7,611	16,252
	事後の中心市街地へののべ交通手段	2,442	4,508	4,610	1,512	14,249	27,321

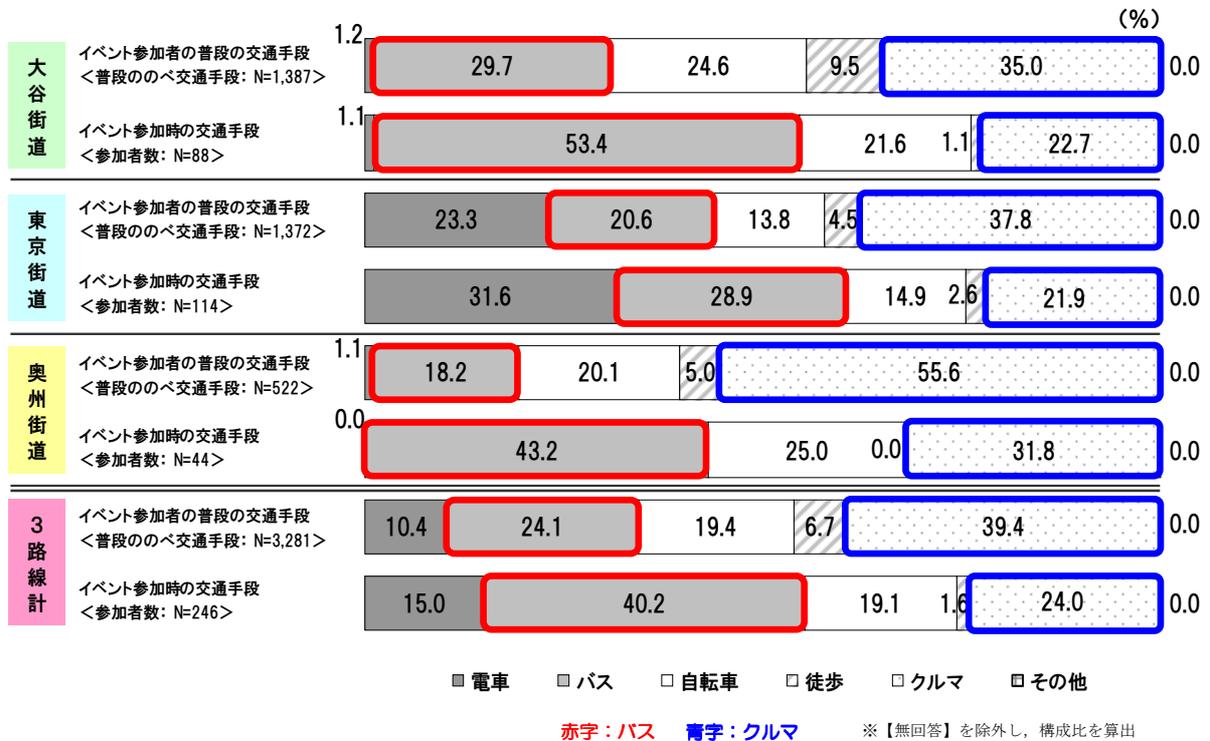
中心市街地における大規模イベントについて

大谷街道 東京街道 奥州街道

■【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 事後問3

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。
 (大谷街道：バス23.7ポイント増・クルマ12.3ポイント減，東京街道：バス8.3ポイント増・クルマ15.9ポイント減，奥州街道：バス25.0ポイント増，クルマ23.8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比較・図表5-8＞



＜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5-9＞ (単位:日)

路線名	区分	電車	バス	自転車	徒歩	クルマ	その他	無回答	合計
大谷街道 住民	普段の交通手段	16	412	341	132	486	—	—	1,387
	イベント参加時の交通手段	1	47	19	1	20	0	6	94
東京街道 住民	普段の交通手段	319	283	190	62	518	—	—	1,372
	イベント参加時の交通手段	36	33	17	3	25	0	0	114
奥州街道 住民	普段の交通手段	6	95	105	26	290	—	—	522
	イベント参加時の交通手段	0	19	11	0	14	0	0	44
3路線合計 住民	普段の交通手段	341	790	636	220	1,294	0	0	3,281
	イベント参加時の交通手段	37	99	47	4	59	0	6	252

(4) バス利用に関する意向等

事前アンケート-路線別質問. 大谷街道

大谷街道

事前 大谷-問 6

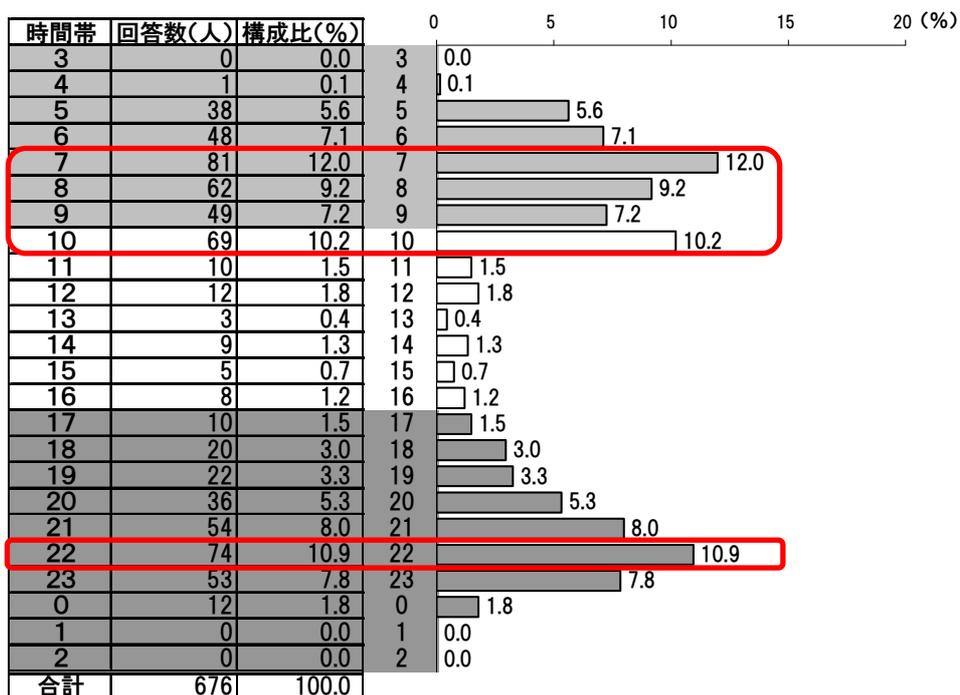
- 【事前-大谷街道】 問 6-1・増便とした場合の希望時間帯について
- 【事前-大谷街道】 問 6-2・バスを利用される際のお支払い方法について
- 【事前-大谷街道】 問 6-3・各種定期券やバスカードについて

増便希望の時間帯は7時台、22時台、10時台、8時台の順になっており、朝のラッシュ時を中心とした午前と、夜遅い時間のニーズが高くなっている。

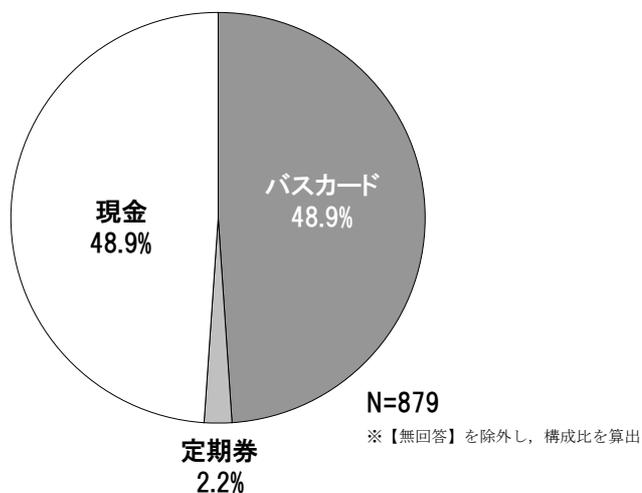
支払い方法については「現金」(49%)、「バスカード」(49%)と同じ利用割合となっており、「定期券」はわずか(2%)である。

また各種定期券、バスカードは、「5,000円バスカード」、「3,000円バスカード」、「1,000円バスカード」については約8割の方に広く知られているが、その他の定期券、バスカードはあまり知られていない状況にある。

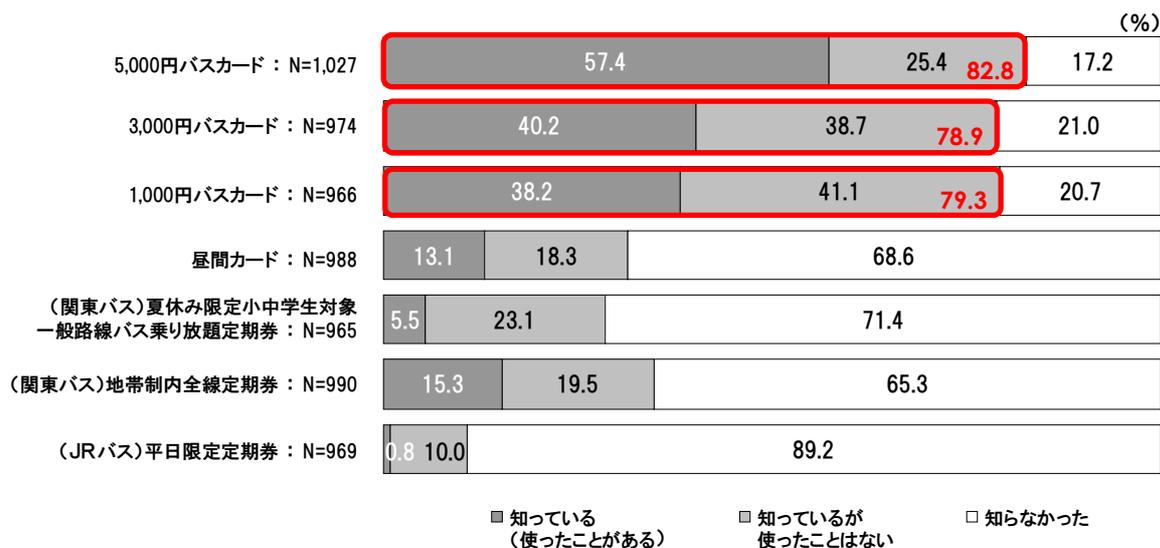
〈問 6-1・どの時間帯のバスが増えると、バスを利用しやすくなりますか?・図表 6-1〉



〈問 6-2・バスを利用される際、お支払いには主に何を使いますか？・図表 6-2〉



〈問 6-3・各種定期券、バスカードについて・図表 6-3〉 ※【無回答】を除外し、構成比を算出



事前アンケート-路線別質問. 東京街道

東京街道

事前 東京-問 6

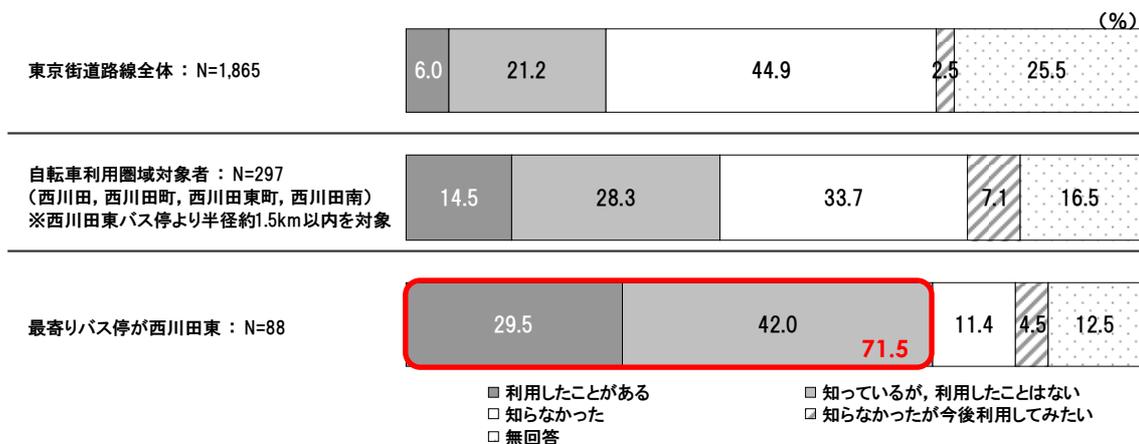
- 【事前-東京街道】 問 6-1・「西川田東」バス停付近の駐輪場について
- 【事前-東京街道】 問 6-2・バスを利用される際のお支払い方法について
- 【事前-東京街道】 問 6-3・各種定期券やバスカードについて

「西川田東」バス停付近に設置された駐輪場について、最寄りバス停が西川田東の方の利用率（30%）、認知度（72%）となっている。また、自転車利用圏域の回答者で「知らなかったが今後利用してみたい」（7%）との回答が見られることから、最寄りバス停が「西川田東」以外の利用者も期待できるものと考えられる。

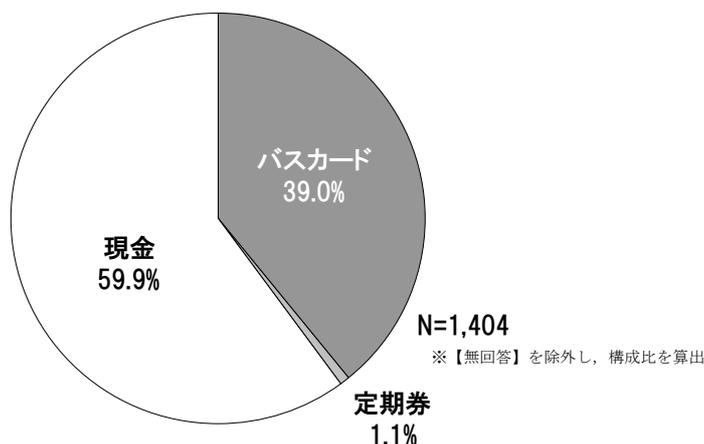
支払い方法については「現金」（60%）が最も多く、次いで「バスカード」（39%）であり、「定期券」はわずか（1%）である。

また各種定期券、バスカードは、「5,000 円バスカード」、「3,000 円バスカード」、「1,000 円バスカード」については約 7 割の方に広く知られているが、その他の定期券、バスカードはあまり知られていない状況にある。

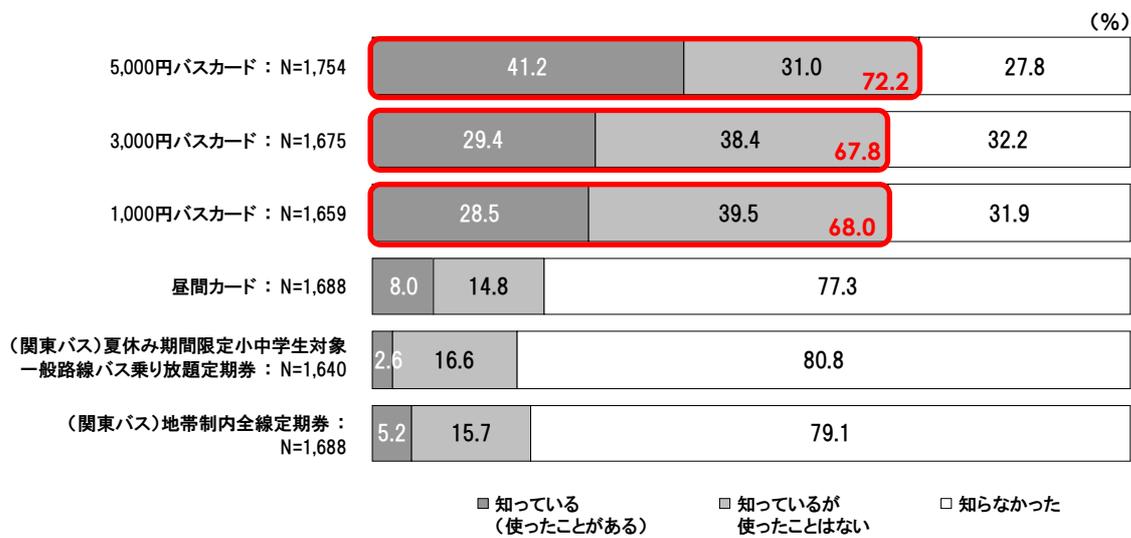
〈問 6-1・平成 20 年度に、関東自動車(株)が設置した「西川田東」バス停付近の駐輪場を利用したことがありますか？・図表 7-1〉



〈問 6-2・バスを利用される際、お支払いには主に何を使いますか？・図表 7-2〉



〈問 6-3・各種定期券、バスカードについて・図表 7-3〉 ※【無回答】を除外し、構成比を算出



事前アンケート-路線別質問. 奥州街道

奥州街道

事前 奥州-問 6

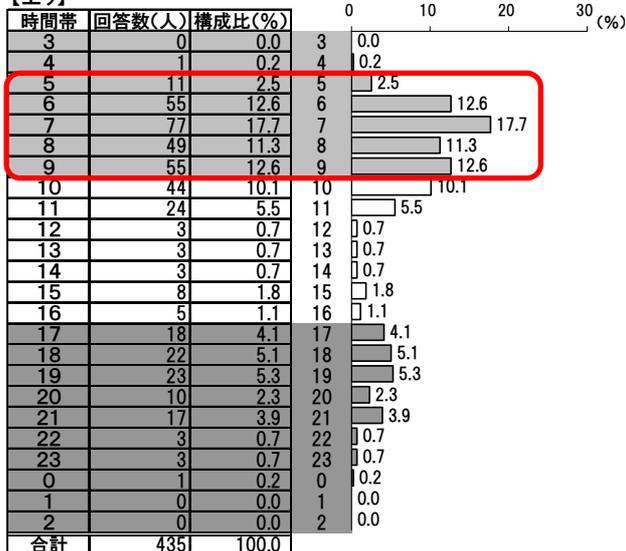
- 【事前-奥州街道】 問 6-1・増便とした場合の希望時間帯について
- 【事前-奥州街道】 問 6-2・家族でクルマの運転ができる人数, クルマの所有台数について
- 【事前-奥州街道】 問 6-3・バスを利用される際のお支払い方法について
- 【事前-奥州街道】 問 6-4・各種定期券やバスカードについて

増便希望の時間帯に関しては、各路線とも上りでは 6 時台～10 時台、下りでは 18 時台～22 時台の朝の通勤時間帯、夜の帰宅時間帯を中心とした朝と夜でのニーズが高くなっている。世帯でクルマの運転ができる人数は「2 人」(44%) が最も多く、次いで「1 人」(20%) である。また世帯のクルマ所有台数は「2 台」(42%) が最も多く、次いで「1 台」(28%) である。支払方法については「現金」(64%) が最も多く、次いで「バスカード」(34%), 「定期券」(3%) となっている。各種定期券、バスカードは、「5,000 円バスカード」、「3,000 円バスカード」、「1,000 円バスカード」については 6 割以上の方に広く知られているが、その他の定期券、バスカードはあまり知られていない状況にある。

〈問 6-1・どの時間帯のバスが増えると、バスを利用しやすくなりますか? ・図表 8-1〉

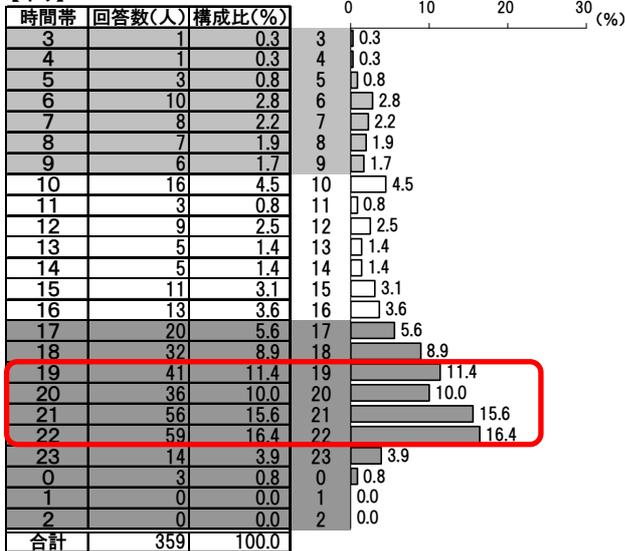
東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮営業所(東野バス運行)

【上り】

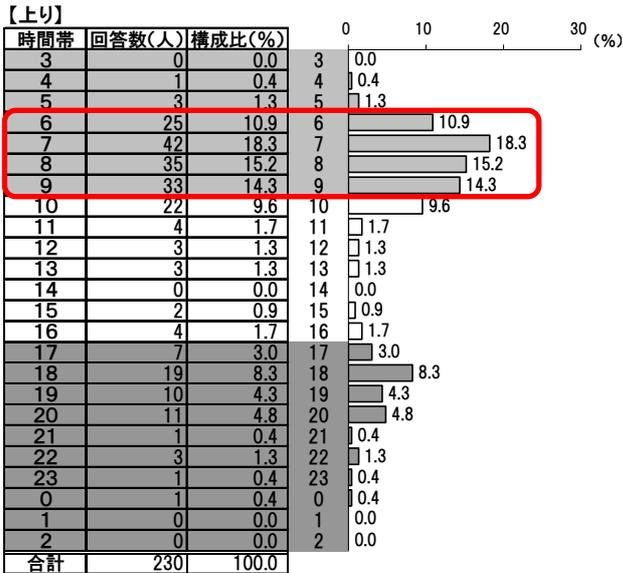


東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮営業所(東野バス運行)

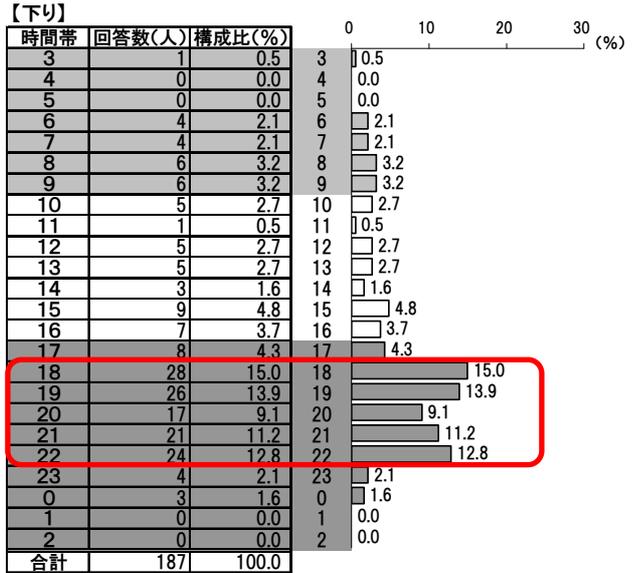
【下り】



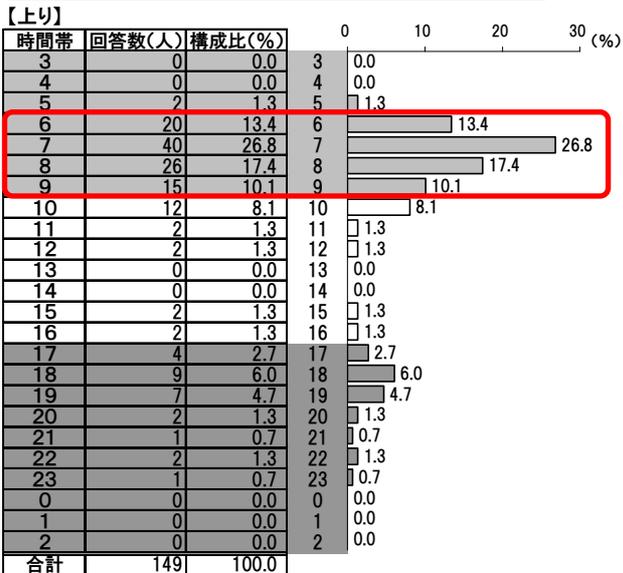
東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～北越戸～松下電器(東野バス運行)



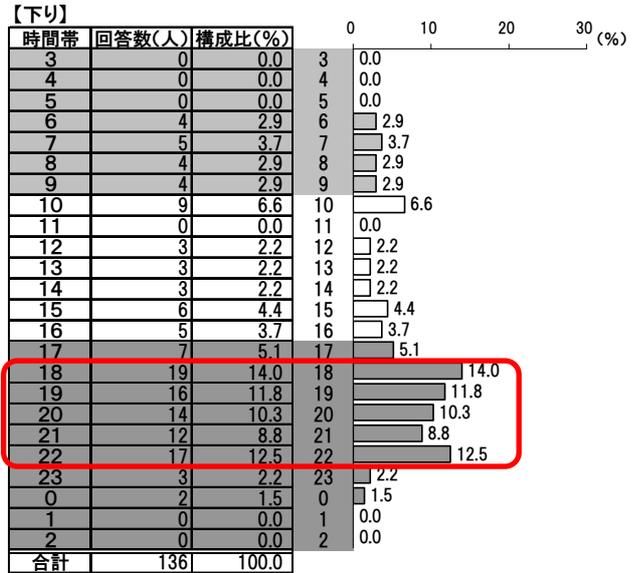
東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～北越戸～松下電器(東野バス運行)



駒生営業所～JR宇都宮駅～越戸～松下電器(関東バス運行)

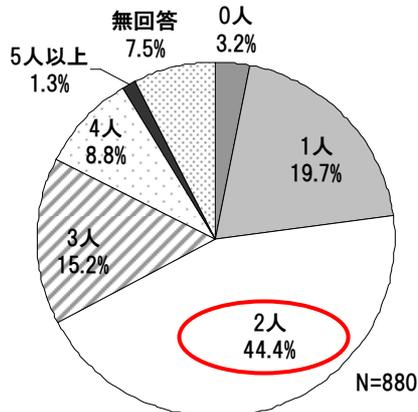


駒生営業所～JR宇都宮駅～越戸～松下電器(関東バス運行)

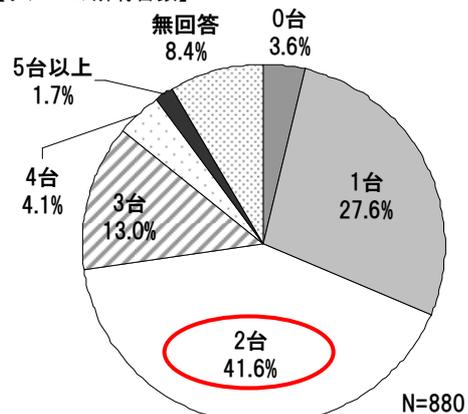


〈問 6-2・家族でクルマの運転ができる人数, また, クルマの所有台数について・図表 8-2〉

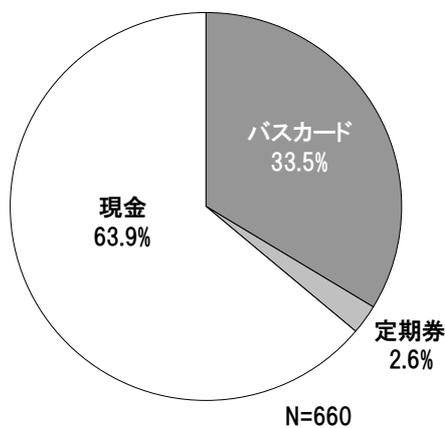
【クルマの運転ができる人数】



【クルマの所有台数】

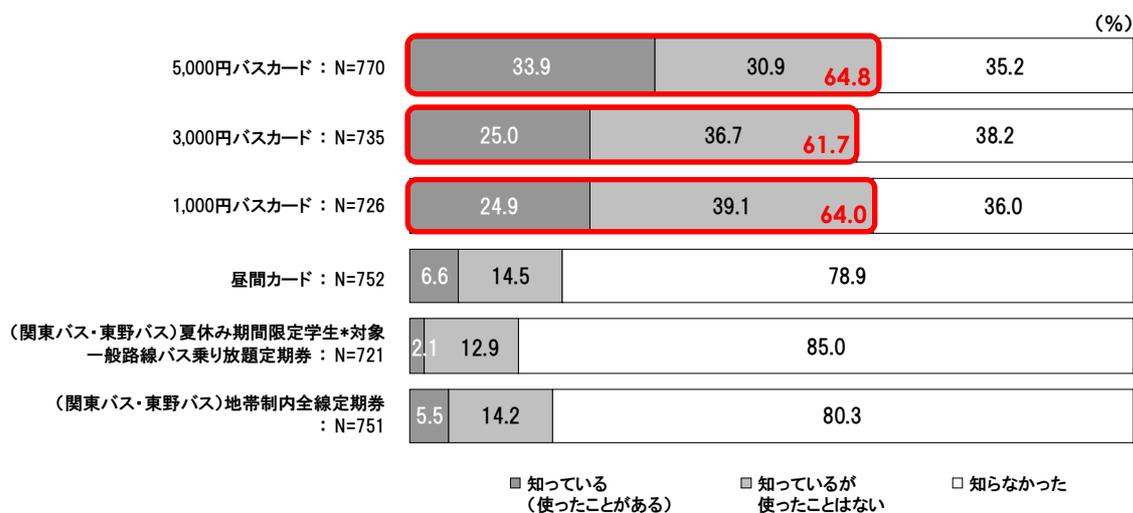


〈問 6-3・バスを利用される際、お支払いには主に何を使いますか？・図表 8-3〉



※【無回答】を除外し、構成比を算出

〈問 6-4・各種定期券、バスカードについて・図表 8-4〉 ※【無回答】を除外し、構成比を算出



3. 4 住民MMの実施結果について

(1) これまでの「モビリティ・マネジメント施策」の実施結果

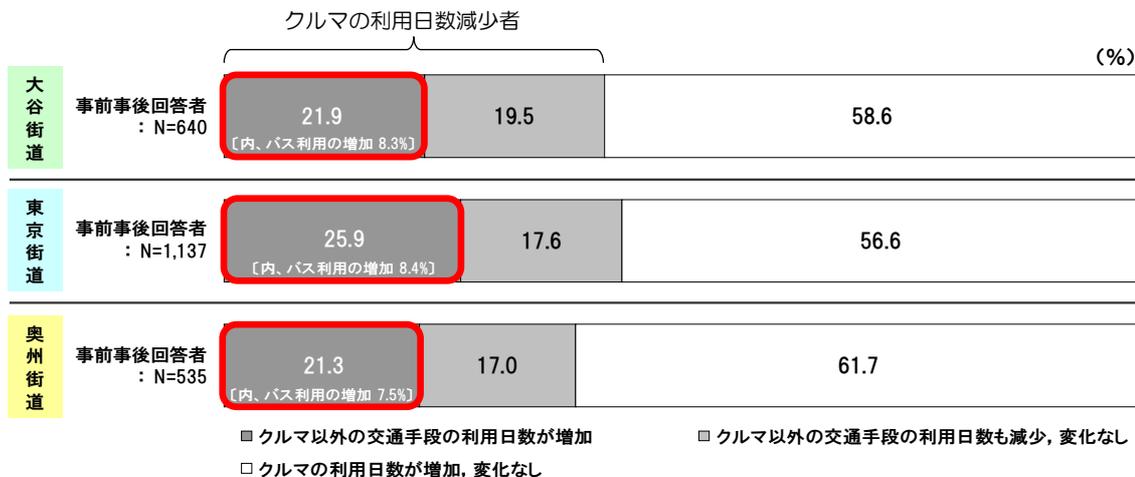
平成19年度に取りまとめたMM実施方針に基づき、重点路線（大谷街道，東京街道）及び準重点路線（奥州街道）においてMMを実施した結果，沿線住民においては，これまで実施してきたMMと同水準の実施効果を示している。

□ これまでの「住民モビリティ・マネジメント施策」の実施結果

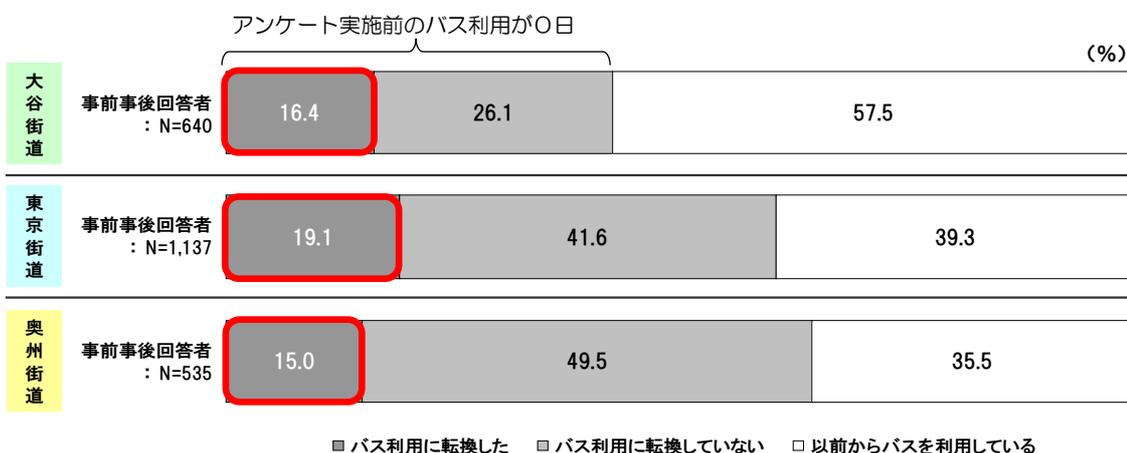
	H18年度	H19年度	H20年度			H21年度		
	石井街道	白沢街道	日光・新里街道	西原線	光ヶ丘団地線	大谷街道	東京街道	奥州街道
クルマ利用の変化	11%減少	25%減少	20%減少	18%減少	20%減少	22%減少	26%減少	21%減少
バス利用への転換	18%増加	16%転換	13%転換	15%転換	12%転換	16%転換	19%転換	15%転換

- ※ H18年度の石井街道は「クルマ以外の交通手段が減少または変化なし」も含む
- ※ H18年度の石井街道は既存の利用者も含むバスの利用頻度の増
- ※ H20，21年度はH19と同様の評価指標で再分析を行っている

□ 1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について



□ 1ヶ月間のバス利用日数の変化について



(2) 3路線におけるクルマからのCO₂排出量の変化

回答者全体の交通行動の変化によって、調査実施期間内に变化したクルマのCO₂排出量を算出し、変化量を25mプールに換算した。

□ 3路線におけるクルマからのCO₂排出量の変化

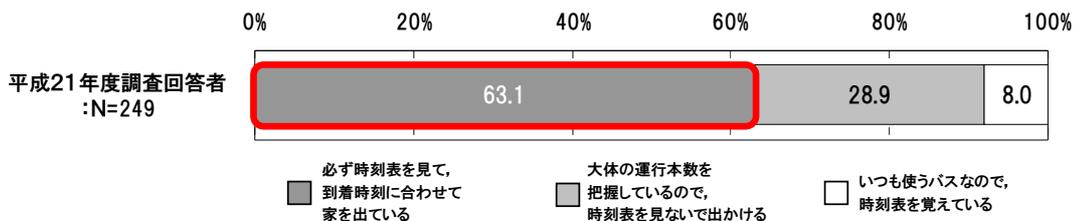
	9月のCO ₂ 排出量	12月のCO ₂ 排出量	CO ₂ 排出量の変化	変化量を25mプールに換算した場合
大谷街道	47,871 kg/月	40,514 kg/月	7,357 kg/月 減少	約9杯分の減少
東京街道	81,779 kg/月	65,145 kg/月	16,634 kg/月 減少	約21杯分の減少
奥州街道	43,743 kg/月	42,033 kg/月	1,710 kg/月 減少	約2杯分の減少

(3) 継続的な情報提供について

過去にMMを実施した沿線住民に対して、これまでMMを実施した沿線住民や沿線企業に対してニューズレターを発行し、継続的な情報提供を行ってきた。

- 石井街道（平成20年9月）
- 白沢街道（平成21年3月）
- 日光・新里街道、西原線、光ヶ丘団地線（平成22年3月予定）

□バスを利用する際の行動について（H21年度 石井街道におけるMM施策の継続性調査より）



過去の調査において、情報提供グッズの中で一番役に立ったものは「最寄りのバス停時刻表」という回答が多く、平成21年度のアンケート調査においても、定期的に送付して欲しいグッズとして多くの方に選ばれている。

また、平成21年度の石井街道におけるMM施策の継続性調査においても、「必ず時刻表を見て、家を出る」割合が高く時刻表のニーズが高いことが分かる。

→ニューズレターと併せて、時刻表を配布していく。