

3. 5 事前・事後の比較によるMM実施効果（企業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

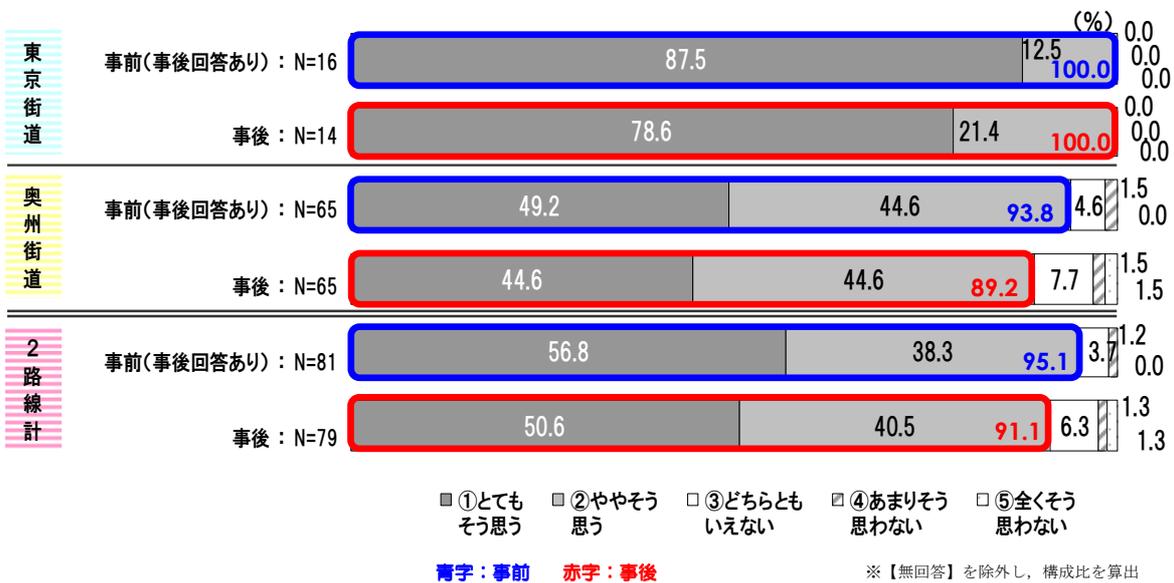
東京街道 奥州街道

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】【ややそう思う】の合計）は2路線とも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 9-1>



<①環境問題に対して配慮が必要である：回答数・図表 9-2>

(単位:人)

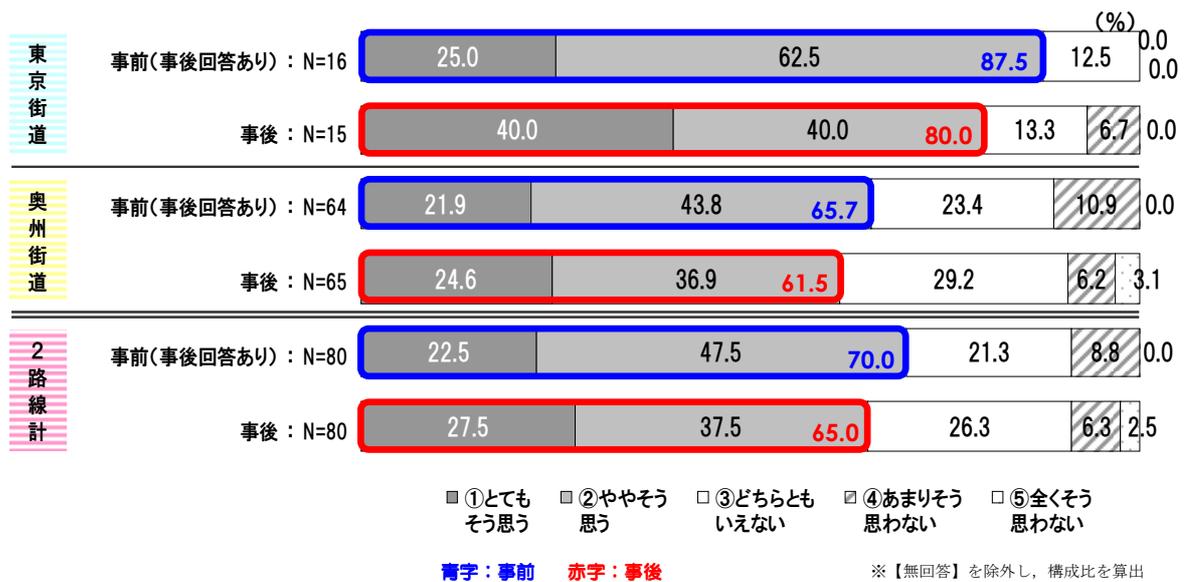
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
東京街道企業	事前(事後回答あり)	14	2	0	0	0	0	16
	事後	11	3	0	0	0	2	16
奥州街道企業	事前(事後回答あり)	32	29	3	1	0	0	65
	事後	29	29	5	1	1	0	65
2路線合計企業	事前(事後回答あり)	46	31	3	1	0	0	81
	事後	40	32	5	1	1	2	81

■【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、2路線とも事後の方が減少しているものの、東京街道では事前、事後とも8割、奥州街道では事前、事後とも6割を越えている。

〈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 9-3〉



〈②クルマでの移動はあまり環境に良くない：回答数・図表 9-4〉

(単位:人)

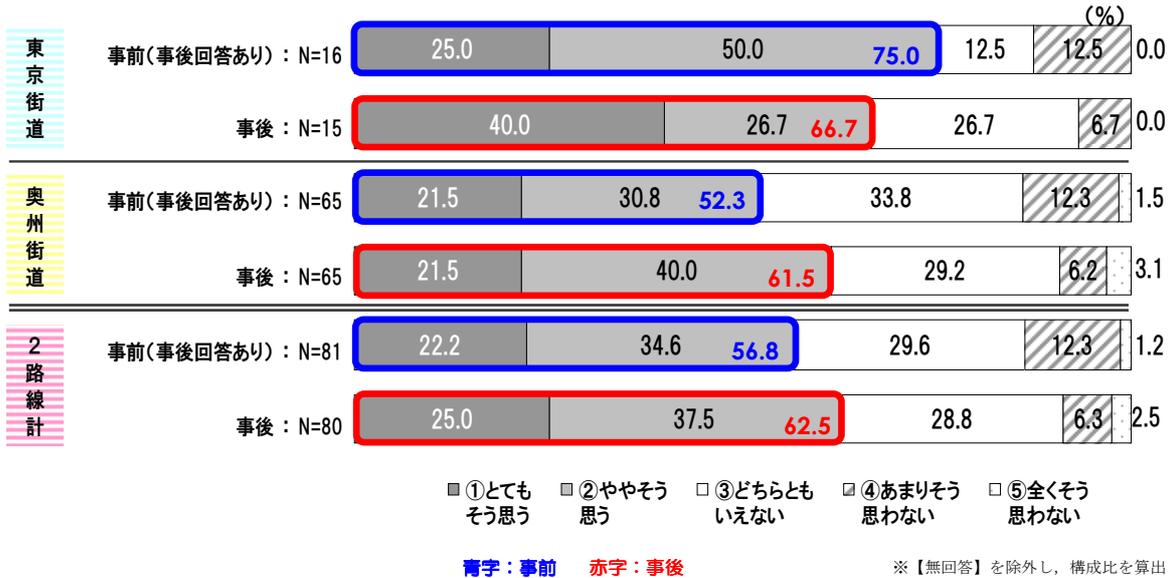
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
東京街道企業	事前(事後回答あり)	4	10	2	0	0	0	16
	事後	6	6	2	1	0	1	16
奥州街道企業	事前(事後回答あり)	14	28	15	7	0	1	65
	事後	16	24	19	4	2	0	65
2路線合計企業	事前(事後回答あり)	18	38	17	7	0	1	81
	事後	22	30	21	5	2	1	81

■【事前-事後比較】③ クルマでの移動はあまり健康に良くない

事前 問1
事後 問1

「クルマでの移動はあまり健康に良くない」と思う割合（【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計）は、東京街道では減少しているものの、奥州街道では事前よりも事後の方が増加している。（東京街道：8.3ポイント減，奥州街道：9.2ポイント増）

〈③クルマでの移動はあまり健康に良くない：構成比比較・図表 9-5〉



〈③クルマでの移動はあまり健康に良くない：回答数・図表 9-6〉

(単位:人)

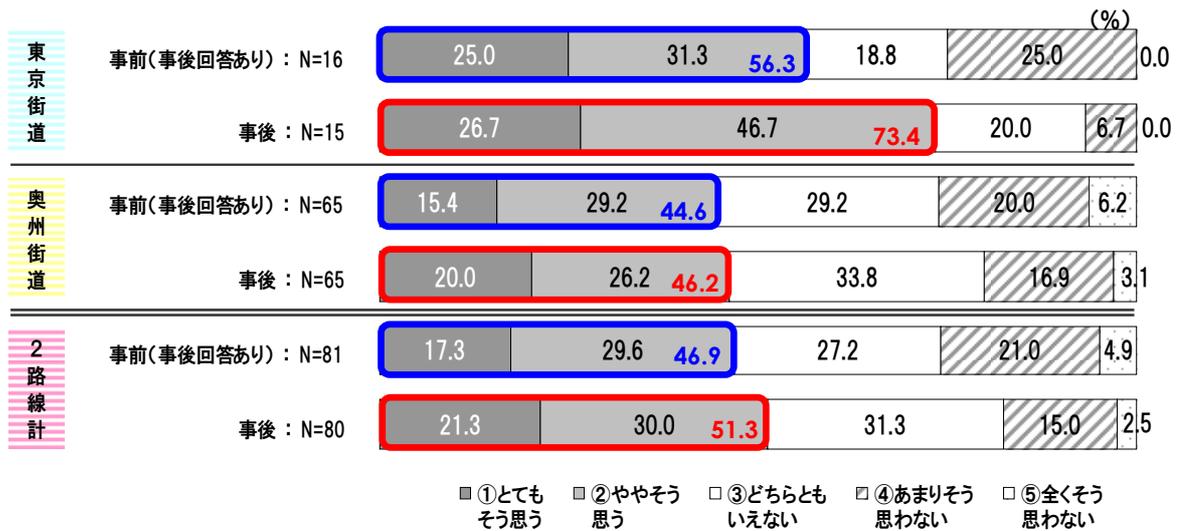
路線名	回答者区分	①とても そう思う	②ややそう 思う	③どちらとも いえない	④あまりそう 思わない	⑤全くそう 思わない	無回答	合計
東京街道 企業	事前(事後回答あり)	4	8	2	2	0	0	16
	事後	6	4	4	1	0	1	16
奥州街道 企業	事前(事後回答あり)	14	20	22	8	1	0	65
	事後	14	26	19	4	2	0	65
2路線合計 企業	事前(事後回答あり)	18	28	24	10	1	0	81
	事後	20	30	23	5	2	1	81

■【事前-事後比較】④ クルマでの通勤はできることなら控えたほうがいいと思う

事前 問1
事後 問1

「クルマでの通勤はできることなら控えたほうがいいと思う」と思う割合(【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計)は、2路線とも事前よりも事後の方が増加しており(東京街道：17.1ポイント、奥州街道：1.6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クルマでの通勤はできることなら控えたほうがいいと思う：構成比比較・図表 9-7〉



青字：事前 赤字：事後

※【無回答】を除外し、構成比を算出

〈④クルマでの通勤はできることなら控えたほうがいいと思う：回答数・図表 9-8〉

(単位:人)

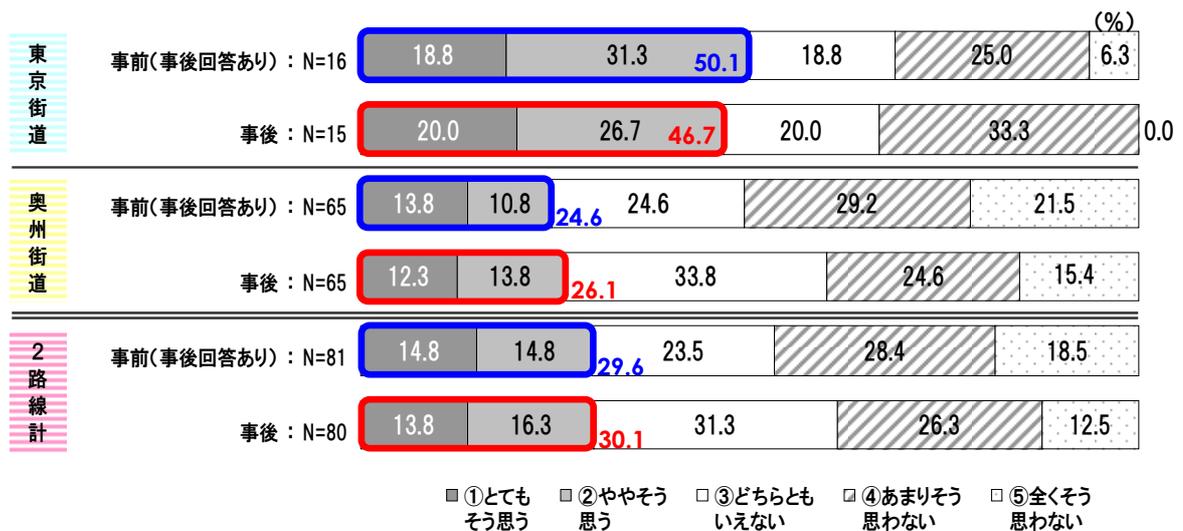
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
東京街道企業	事前(事後回答あり)	4	5	3	4	0	0	16
	事後	4	7	3	1	0	1	16
奥州街道企業	事前(事後回答あり)	10	19	19	13	4	0	65
	事後	13	17	22	11	2	0	65
2路線合計企業	事前(事後回答あり)	14	24	22	17	4	0	81
	事後	17	24	25	12	2	1	81

■【事前-事後比較】⑤ 今後、クルマでの「通勤」をできるだけ控えたいと思う

事前 問1
事後 問1

「今後、クルマでの「通勤」をできるだけ控えたいと思う」と思う割合（【とてもそう思う】「ややそう思う」の合計）は、奥州街道では事前よりも事後の方が増加しているものの、東京街道では減少している。（東京街道：3.4ポイント減、奥州街道：1.5ポイント増）

〈⑤今後、クルマでの「通勤」をできるだけ控えたいと思う：構成比比較・図表 9-9〉



青字：事前 赤字：事後

※【無回答】を除外し、構成比を算出

〈⑤今後、クルマでの「通勤」をできるだけ控えたいと思う：回答数・図表 9-10〉

(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
東京街道企業	事前(事後回答あり)	3	5	3	4	1	0	16
	事後	3	4	3	5	0	1	16
奥州街道企業	事前(事後回答あり)	9	7	16	19	14	0	65
	事後	8	9	22	16	10	0	65
2路線合計企業	事前(事後回答あり)	12	12	19	23	15	0	81
	事後	11	13	25	21	10	1	81

(2) 交通手段別の利用頻度

自宅から職場に向かう際に利用する交通手段について

東京街道 奥州街道

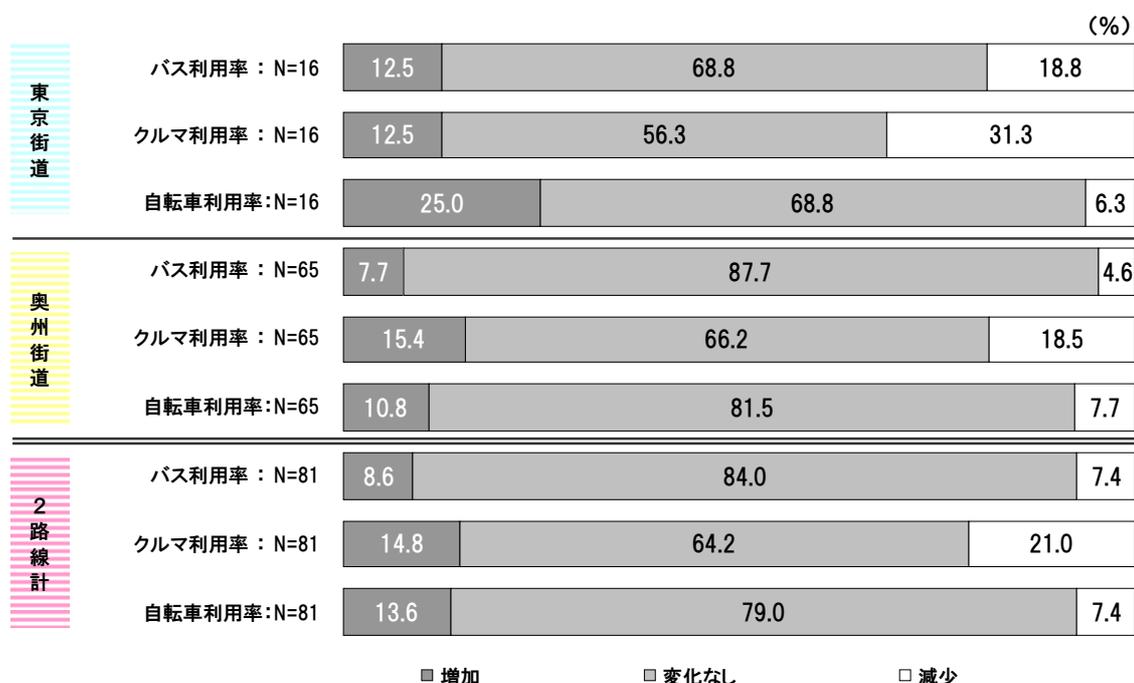
■【事前-事後比較】『通勤時』バス・クルマの利用率の変化について

事前問2
事後問2

通勤時における交通手段の利用頻度の変化をみると、2路線ともにバス利用、クルマ利用が減っている一方、自転車（バイク）の利用が増えている。（東京街道：バス6.6ポイント減・クルマ10.1ポイント減・自転車12.9ポイント増、奥州街道：バス1.3ポイント減・クルマ6.0ポイント減・自転車0.8ポイント増）〈図表10-2〉

※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』

〈『通勤時』バス・クルマの利用率の変化について・図表10-1〉



〈『通勤時』バス・クルマの利用率の変化について・図表10-2〉

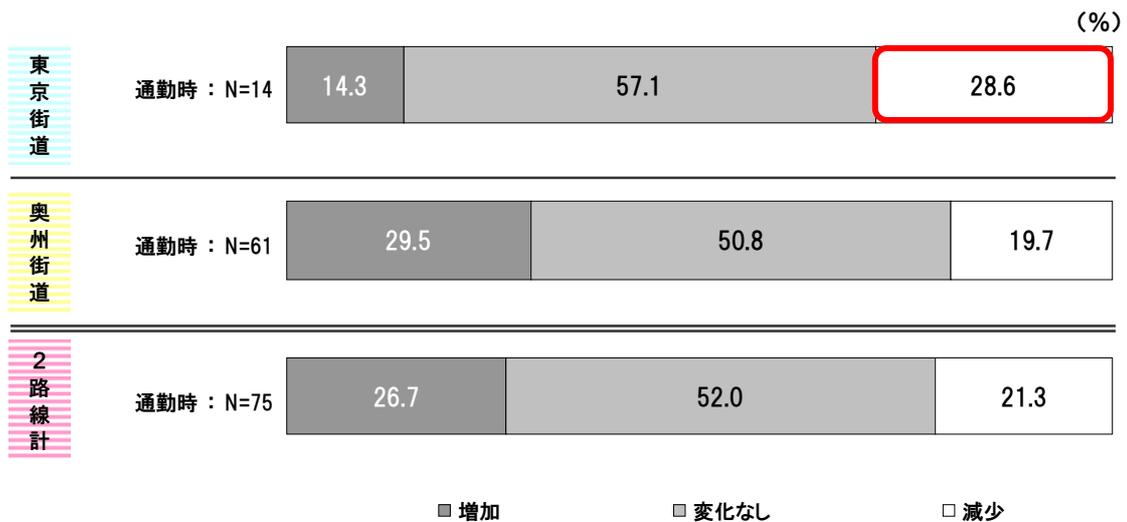
路線名	回答者区分	（単位：人）			有効回答数	（単位：%）		
		増加	変化なし	減少		（事前）平均利用率	（事後）平均利用率	（比較）事後-事前
東京街道企業	バス利用率	2	11	3	16	14.6	8.0	-6.6
	クルマ利用率	2	9	5	16	59.4	49.3	-10.1
	自転車利用率	4	11	1	16	12.0	24.9	12.9
奥州街道企業	バス利用率	5	57	3	65	2.0	0.7	-1.3
	クルマ利用率	10	43	12	65	80.7	74.7	-6.0
	自転車利用率	7	53	5	65	10.9	11.7	0.8
2路線合計企業	バス利用率	7	68	6	81	4.5	2.2	-2.3
	クルマ利用率	12	52	17	81	76.5	69.7	-6.8
	自転車利用率	11	64	6	81	11.2	14.3	3.1

■【事前-事後比較】通勤時のクルマの利用時間について

事前問 3-1
事後問 3-1

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、東京街道においてクルマの利用時間(通勤時)が減少している一方、奥州街道ではクルマの利用時間が増加している。<図表 10-4 >

<通勤時の1日あたりの平均利用時間について・図表 10-3> ※有効回答のみを集計・比較した。



<通勤時の1日あたりの平均利用時間について・図表 10-4> ※有効回答のみを集計・比較した。

路線名	回答者区分	(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
東京街道企業	通勤時	2	8	4	14	36.4	33.2	-3.2
奥州街道企業	通勤時	18	31	12	61	42.9	44.4	1.5
2路線合計企業	通勤時	20	39	16	75	41.7	42.3	0.6

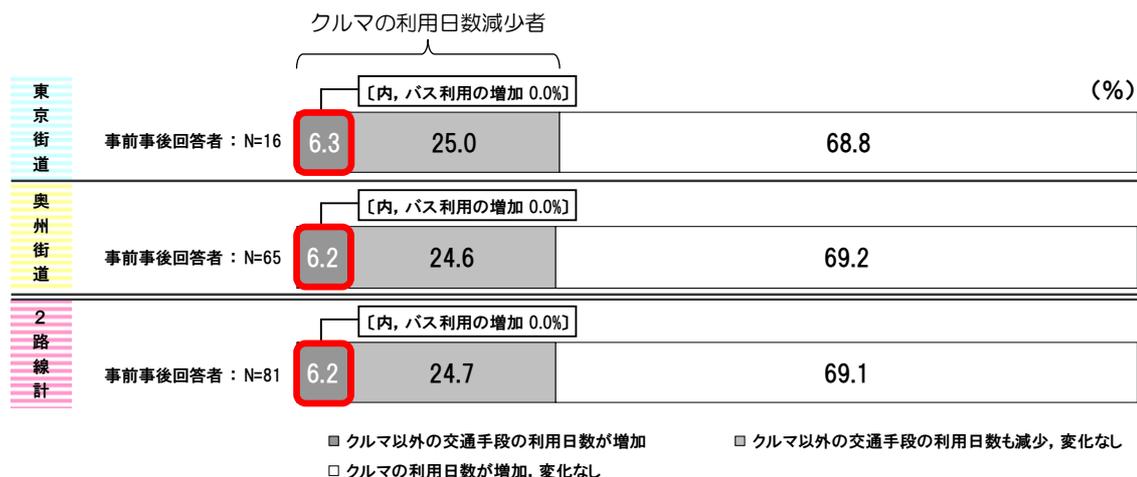
〈参考資料・1ヶ月間の交通手段の利用日数変化について・図表 10-5〉

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、東京街道で19%のバス利用日数増、31%のクルマ利用日数減、奥州街道で6%のバス利用日数増、31%のクルマ利用日数減となっている。



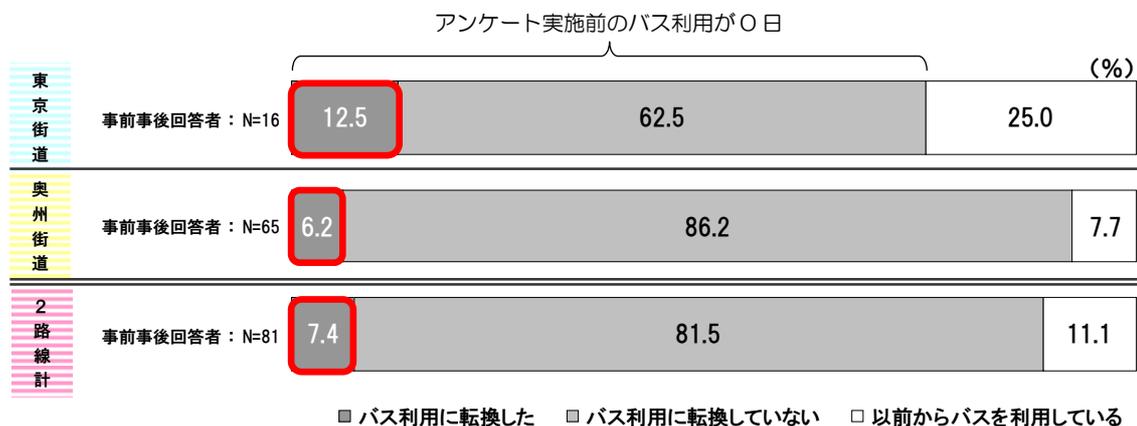
〈参考資料・1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について・図表 10-6〉

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東京街道で6%、奥州街道で6%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”回答者は見られなかった。



<参考資料・1ヶ月間のバス利用日数の変化について・図表 10-7>

各路線の1ヶ月間のバス利用日数の変化をみると、東京街道13%、奥州街道6%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. 6 通勤における交通特性（企業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(通勤時)

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（通勤時）

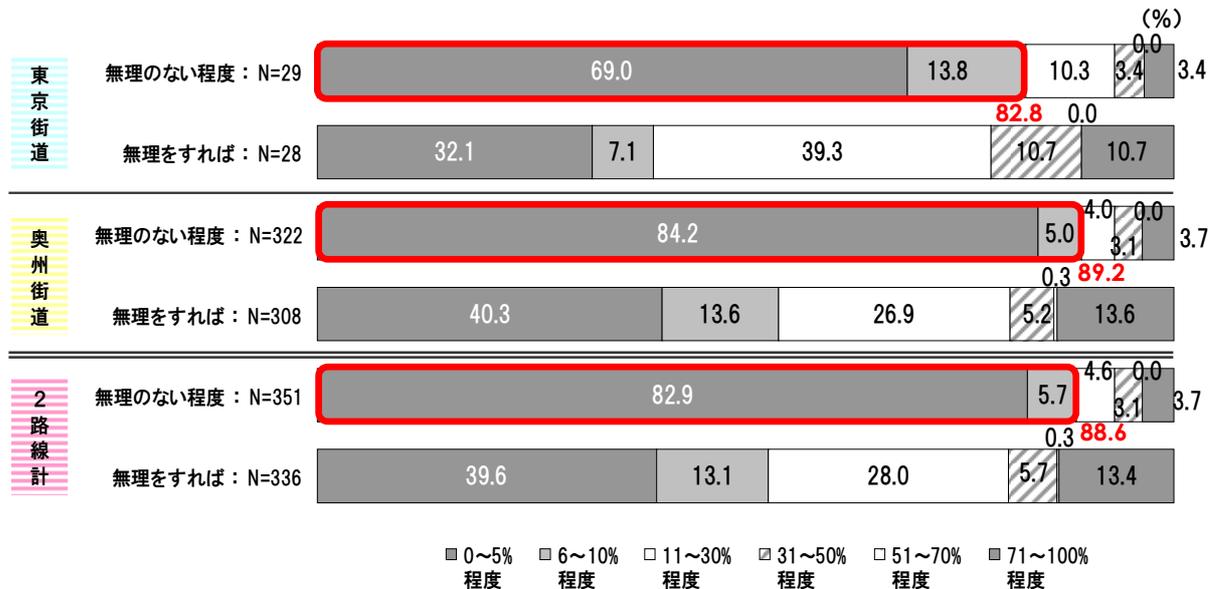
事前 問 3-5

通勤時の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：9.4%」「無理をすれば：23.4%」であり、少し心掛れば 1/10、少し強制すれば 1/4 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（通勤時） 回答数・図表 11-1>

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	
東京街道 企業	無理のない程度	20	4	3	1	0	1	29	10.3	
	無理をすれば	9	2	11	3	0	3	28	23.9	
奥州街道 企業	無理のない程度	271	16	13	10	0	12	322	8.5	
	無理をすれば	124	42	83	16	1	42	308	23.0	
2路線合計 企業	無理のない程度	291	20	16	11	0	13	351	9.4	
	無理をすれば	133	44	94	19	1	45	336	23.4	

<1ヶ月でクルマの利用を控えられる割合（通勤時） 構成比比較・図表 11-2>

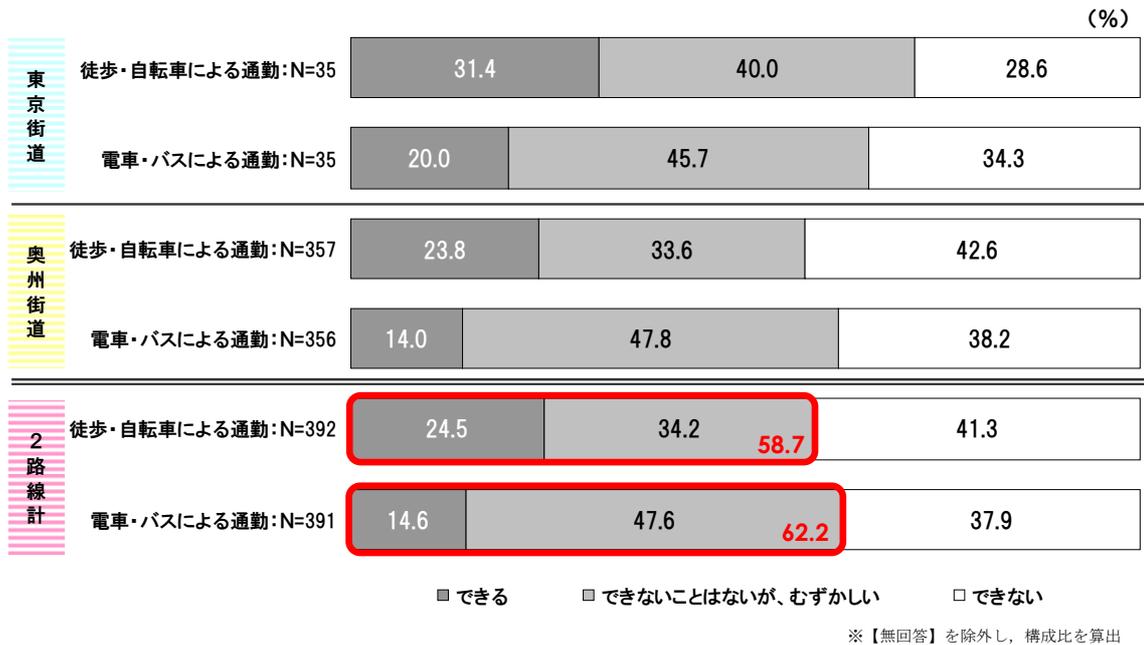


■【事前】通勤時の交通手段転換の可能性について

事前 問3-6
事前 問3-7

通勤時の交通手段転換の可能性について「できる」との回答が「徒歩・自転車：25%」、「電車・バス：15%」であり、「徒歩・自転車」が高くなっている。また、「できないことはないが、むずかしい」との回答が「徒歩・自転車：34%」、「電車・バス：48%」となっており、「徒歩・自転車・電車・バス」による通勤環境が整備された場合には、クルマ通勤からの各種交通手段への転換が期待できるものと考えられる。

〈通勤時の交通手段転換の可能性について 構成比比較・図表 11-3〉



〈通勤時の交通手段転換の可能性について 回答数・図表 11-4〉

(単位:人)

路線名	回答者区分	できる	できないことはないが、むずかしい	できない	無回答	合計
東京街道企業	徒歩・自転車による通勤	11	14	10	13	48
	電車・バスによる通勤	7	16	12	13	48
奥州街道企業	徒歩・自転車による通勤	85	120	152	30	387
	電車・バスによる通勤	50	170	136	31	387
2路線合計企業	徒歩・自転車による通勤	96	134	162	43	435
	電車・バスによる通勤	57	186	148	44	435

(2) 通勤実態

職場に到着する時間帯, 退社する時間帯について

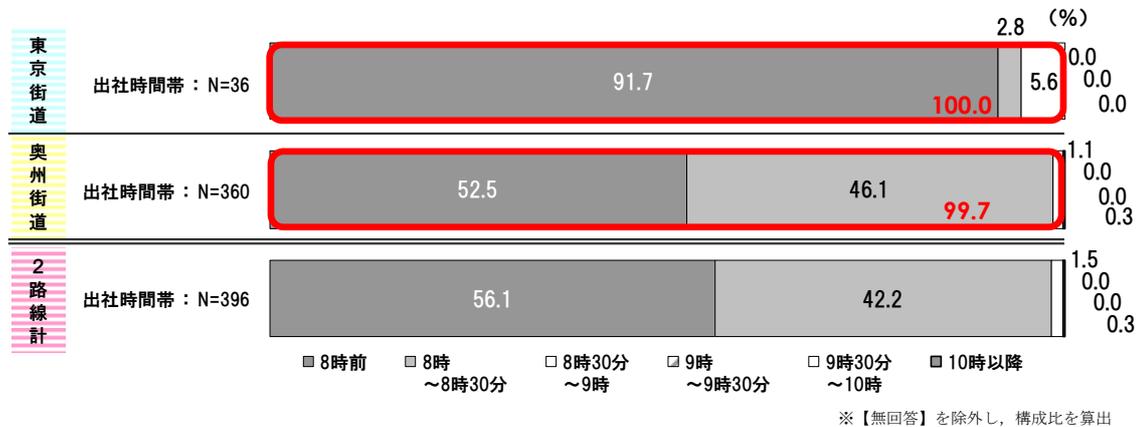
東京街道 奥州街道

■【事前】 職場に到着する時間帯, 退社する時間帯について

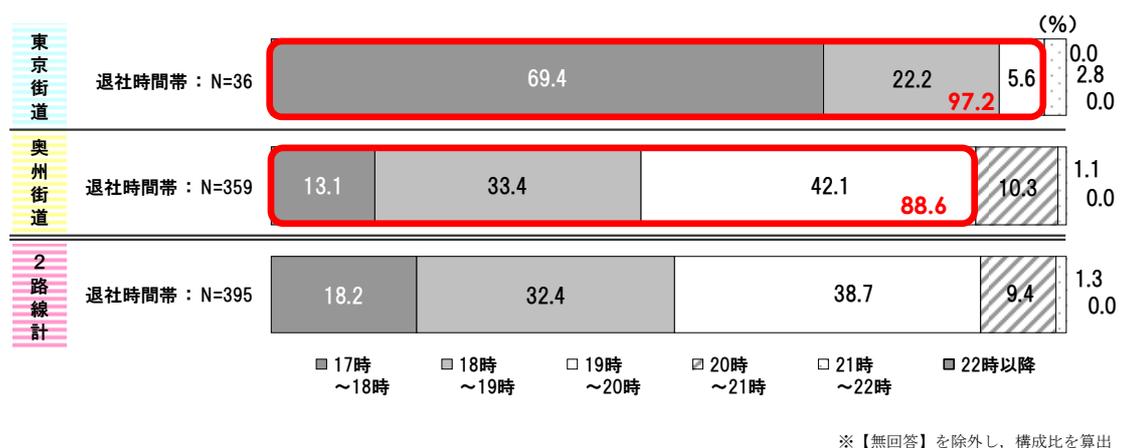
事前問 3-2
事前問 3-3

職場に到着する時間帯, 退社する時間帯をみると, 9時までに出勤する割合が, 東京街道で100%, 奥州街道でもほぼ100%となっている。
また, 退社する時間帯は, 20時までに退社する割合が, 東京街道で97%, 奥州街道で89%となっている。

<職場に到着する時間帯について 構成比比較・図表 12-1>



<職場を退社する時間帯について 構成比比較・図表 12-2>



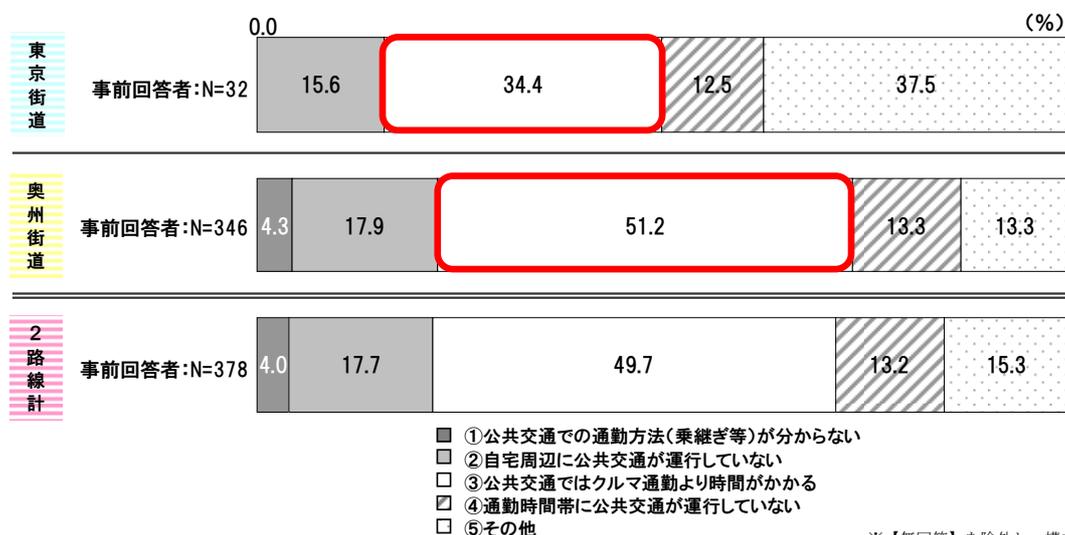
通勤手段として主にクルマを利用している理由について

■【事前】通勤手段として主にクルマを利用している理由について

事前 問 3-4

通勤手段として主にクルマを利用している理由をみると、「③公共交通を利用するとクルマ通勤より時間がかかるから」との割合が多く、東京街道では34%であり、奥州街道では最も多い51%となっている。
また、「⑤その他」の理由として、「自由に行動できる・便利だから・楽だから」との回答が多くなっている。

〈通勤手段として主にクルマを利用している理由について 構成比比較・図表 12-3〉



〈通勤手段として主にクルマを利用している「その他」理由内訳について・図表 12-4〉

	東京街道	奥州街道
	回答者割合	回答者割合
自由に行動できる, 便利, 楽	25.0%	39.1%
公共交通では不便(乗継ぎ, 本数, 時間帯等)	25.0%	15.2%
車が好きだから	0.0%	8.7%
送迎のため	25.0%	6.5%
天候	8.3%	6.5%
お金がかかるから	16.7%	4.3%
その他	0.0%	13.0%
特になし	0.0%	6.5%
その他回答者数(人)	12	46

(3) エコ通勤の実施

エコ通勤の実施について

東京街道 奥州街道

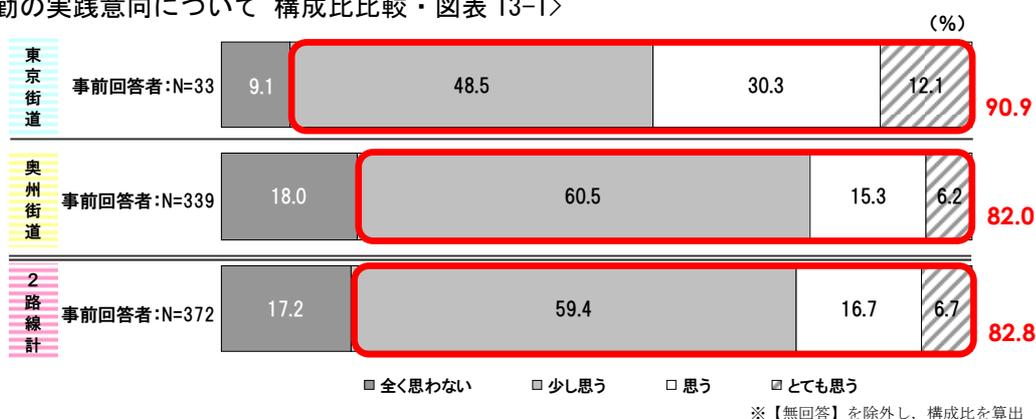
■【事前】エコ通勤について（事前アンケート）

事前 問 3-8
事前 問 3-9

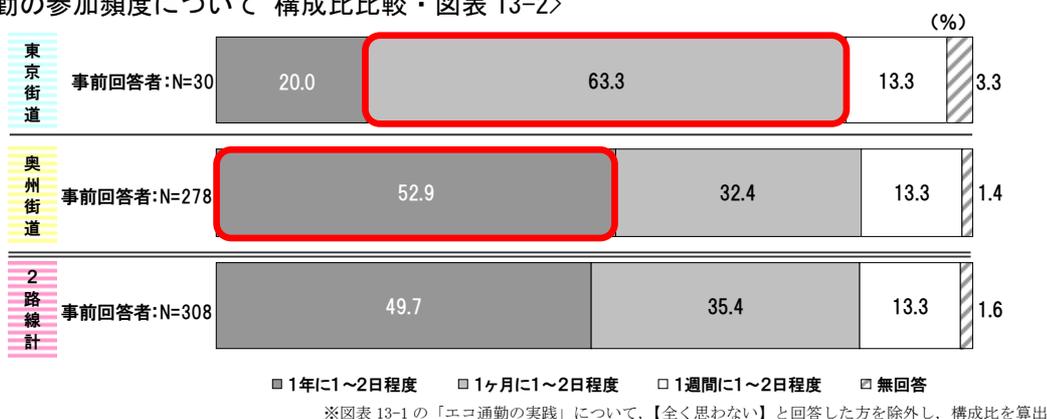
エコ通勤について「少しでも実践してみよう」と思う割合（【少し思う】【思う】【とても思う】の合計）は、東京街道で9割、奥州街道で8割を超え、エコ通勤への関心が高いことがわかる一方、実際にエコ通勤が実施された場合の参加頻度は、東京街道では1ヶ月に1~2日程度、奥州街道では1年に1~2日程度との回答が多くなっている。

また、エコ通勤を実践しようと思わない回答者の理由として、「公共交通では不便だから」との回答が最も多くないっている。

〈エコ通勤の実践意向について 構成比比較・図表 13-1〉



〈エコ通勤の参加頻度について 構成比比較・図表 13-2〉



〈エコ通勤の実践意向について「全く思わない」との選択理由・図表 13-3〉

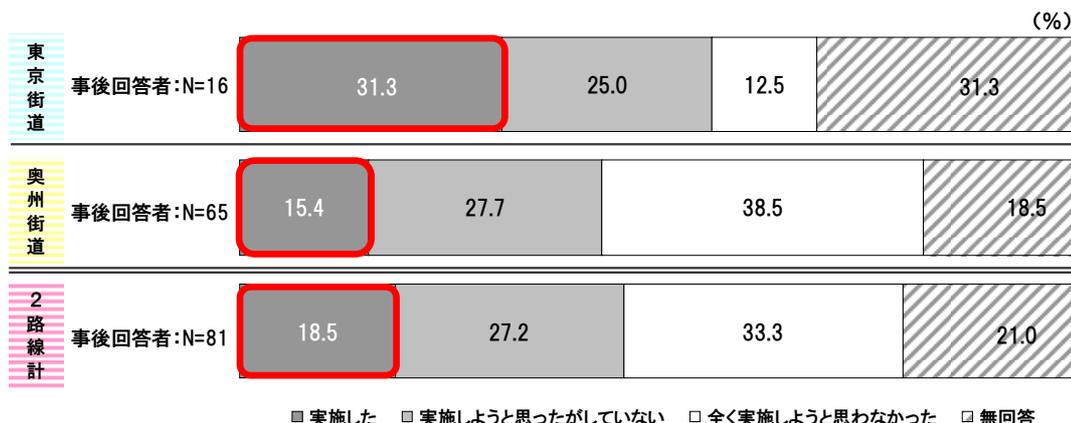
	東京街道	奥州街道
	回答者割合	回答者割合
公共交通では不便(乗継ぎ, 本数, 時間帯等)	33.3%	24.6%
自由な時間に出社できない	0.0%	11.5%
車の方が早い	0.0%	9.8%
面倒	0.0%	9.8%
車が好きだから	0.0%	4.9%
便利だから	0.0%	4.9%
運賃が高い	0.0%	3.3%
その他	66.7%	23.0%
特になし	0.0%	8.2%
「全く思わない」選択の回答者数(人)	3	61

■【事後】エコ通勤の実施について（事後アンケート）

事後 問3-2
事後 問3-3

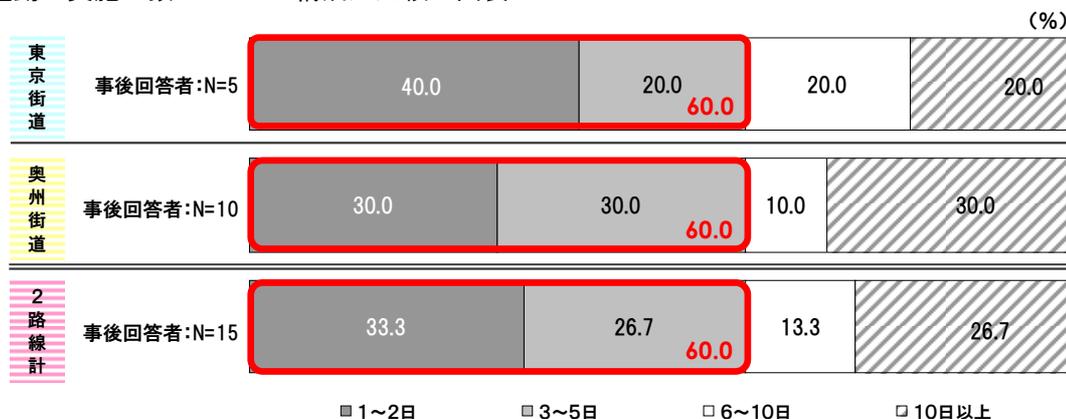
第1回のアンケートから第2回のアンケートまでのエコ通勤の実施を見ると「実施した」との回答が19%となっており、全体の約2割の方がエコ通勤を実施し、エコ通勤実施日数は1～5日の実施が全体の6割となっている。
また、エコ通勤実施者のクルマの代替手段として自転車利用の割合が多いことがわかる。

〈第1回アンケートから第2回アンケートまでのエコ通勤の実施について 構成比比較・図表 13-4〉



■ 実施した □ 実施しようと思ったがしていない □ 全く実施しようと思わなかった □ 無回答

〈エコ通勤の実施日数について 構成比比較・図表 13-5〉



■ 1～2日 □ 3～5日 □ 6～10日 □ 10日以上

※図表 13-4 の「エコ通勤の実践」について、【実施した】と回答した方のみで、構成比を算出

〈エコ通勤を実施した際の代替りの交通手段について 回答数・図表 13-6〉

東京街道

	回答数(人)	構成比(%)
クルマの代わりに電車を利用した	1	20.0
クルマの代わりにバスを利用した	1	20.0
クルマの代わりに自転車を利用した	2	40.0
クルマの代わりに徒歩	0	0.0
クルマの代わりに同僚等のクルマに相乗りして通勤した	1	20.0
その他	0	0.0
無回答	1	20.0
回答者数	5	—

※複数回答可

奥州街道

	回答数(人)	構成比(%)
クルマの代わりに電車を利用した	2	20.0
クルマの代わりにバスを利用した	2	20.0
クルマの代わりに自転車を利用した	5	50.0
クルマの代わりに徒歩	0	0.0
クルマの代わりに同僚等のクルマに相乗りして通勤した	0	0.0
その他	2	20.0
無回答	0	0.0
回答者数	10	—

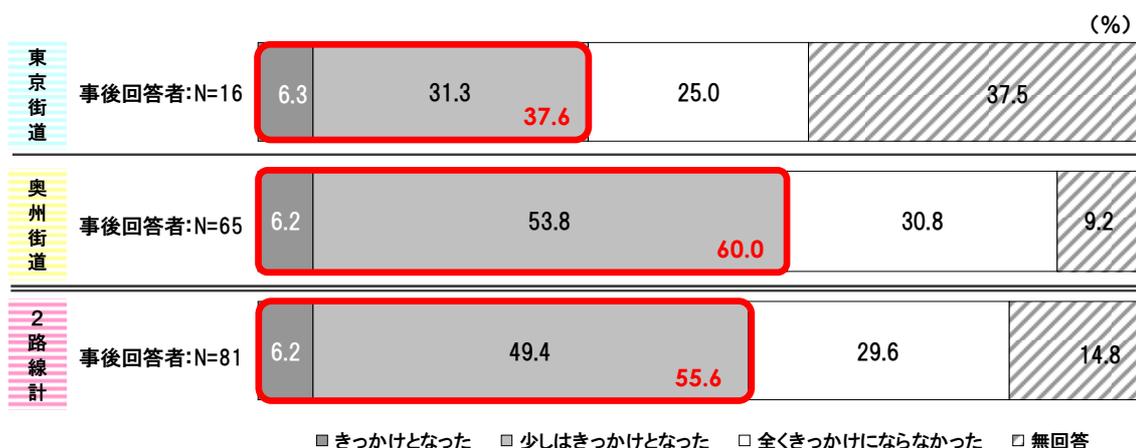
※複数回答可

■【事後】 普段の通勤方法の見直しについて

事前 問 3-4

今回の「交通行動に関するアンケート調査」によって、「普段の通勤方法を見直すきっかけとなった」とする割合（【きっかけとなった】【少しはきっかけとなった】の合計）は、56%となっており、本プロジェクトによる啓発の効果が見える。

<普段の通勤方法の見直すきっかけについて 構成比比較・図表 13-7>



<普段の通勤方法の見直すきっかけについて 回答数・図表 13-8>

(単位:人)

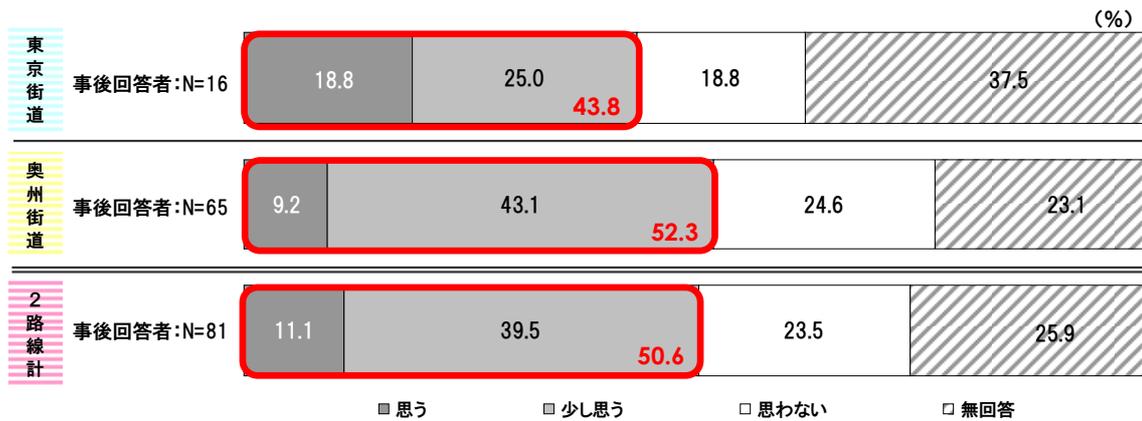
路線名	回答者区分	きっかけとなった	少しはきっかけとなった	全くきっかけにならなかった	無回答	合計
東京街道企業	事後回答者	1	5	4	6	16
奥州街道企業	事後回答者	4	35	20	6	65
2路線合計企業	事後回答者	5	40	24	12	81

■【事後】エコ通勤の今後の取り組みについて

事後 問 3-5

エコ通勤の今後の取り組みについて、「今後も取り組みを続けていこう（始めてみよう）」と思う割合（【思う】【少し思う】）の合計は全体で51%となっており、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。

<エコ通勤の今後の取り組みについて 構成比比較・図表 13-9>



<エコ通勤の今後の取り組みについて 回答数・図表 13-10>

(単位:人)

路線名	回答者区分	思う	少し思う	思わない	無回答	合計
東京街道企業	事後回答者	3	4	3	6	16
奥州街道企業	事後回答者	6	28	16	15	65
2路線合計企業	事後回答者	9	32	19	21	81

(4) バス利用に関する意向等

地域の路線バスへ要望する改善点

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 4

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）】（52%）【④行き先のわかりやすい車両表示】（37%）【⑤わかりやすい時刻表の提供】（32%）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 14-1〉

	東京街道		奥州街道		2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
①バス停付近に駐輪場をつくる	8.3%	—	5.9%	—	6.2%	—
②バス停の設置場所を見直す	6.3%	—	5.9%	—	6.0%	—
③バス停の環境を見直す	29.2%	③	22.0%	—	22.8%	—
④行き先のわかりやすい車両表示	8.3%	—	40.8%	②	37.2%	②
⑤わかりやすい時刻表の提供	20.8%	—	33.1%	③	31.7%	③
⑥運行サービスの改善	45.8%	①	52.5%	①	51.7%	①
⑦その他	31.3%	②	10.1%	—	12.4%	—
無回答	22.9%	—	14.0%	—	14.9%	—
回答者数(人)	48	—	387	—	435	—

〈【①バス停付近に駐輪場をつくる】希望バス停上位・図表 14-2〉

東京街道

順位	バス停名称	回答数
—	富士重工前	1
—	山本	1

奥州街道

順位	バス停名称	回答数
—	三菱製鋼前	1
—	スーパーオータニ前	1
—	堀切	1
—	平出公園	1
—	中丸	1

〈【②バス停の設置場所を見直す】希望バス停上位・図表 14-3〉

東京街道

順位	バス停名称	回答数
—	南宇都宮駅	1

奥州街道

順位	バス停名称	回答数
—	岡本西	1
—	宇都宮市役所	1

■【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】(72%)【②宇都宮市バス路線マップ】(69%)【④中心市街地イベントチラシ】(52%)【③冊子『クルマとわたしの暮らし』】(47%)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 14-4>

※【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。)

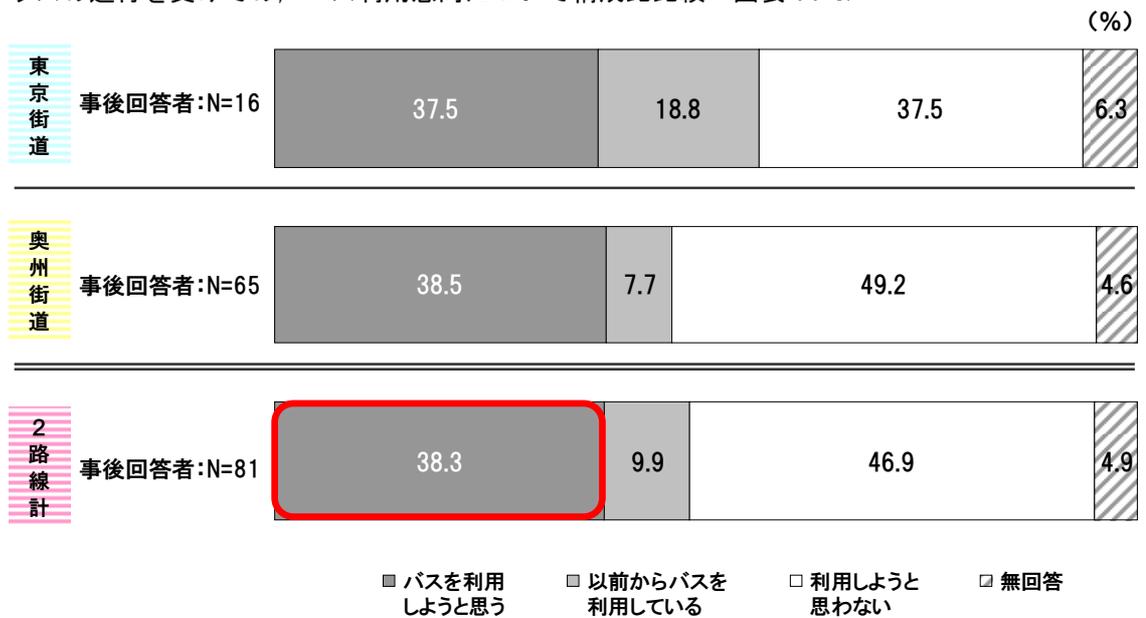
	東京街道		奥州街道		2路線合計	
	回答者割合	評価順位	回答者割合	評価順位	回答者割合	評価順位
①最寄りのバス停の時刻表	73.3%	①	71.0%	①	72.2%	①
②宇都宮市バス路線マップ	73.3%	①	64.5%	②	68.9%	②
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	46.7%	—	47.5%	—	47.1%	—
④中心市街地イベントチラシ	53.3%	③	50.8%	—	52.1%	③
⑤『バス利用に関するご案内』	40.0%	—	54.1%	—	47.0%	—
⑥バス利用者限定クーポンに関するチラシ	26.7%	—	56.5%	③	41.6%	—

■【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38%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 14-5〉



〈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 14-6〉

(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
東京街道企業	事後回答者	6	3	6	1	16
奥州街道企業	事後回答者	25	5	32	3	65
2路線合計企業	事後回答者	31	8	38	4	81

■【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 14-7>

※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)
 東京街道 N=6, 奥州街道 N=25, 2路線合計 N=31

	東京街道		奥州街道		2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
①最寄りのバス停の時刻表	100.0%	①	84.0%	①	87.1%	①
②宇都宮市バス路線マップ	83.3%	②	80.0%	②	80.6%	②
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	50.0%	—	48.0%	—	48.4%	—
④中心市街地イベントチラシ	83.3%	②	68.0%	—	71.0%	③
⑤バス利用に関するお得な情報	50.0%	—	76.0%	③	71.0%	③

3. 7 企業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

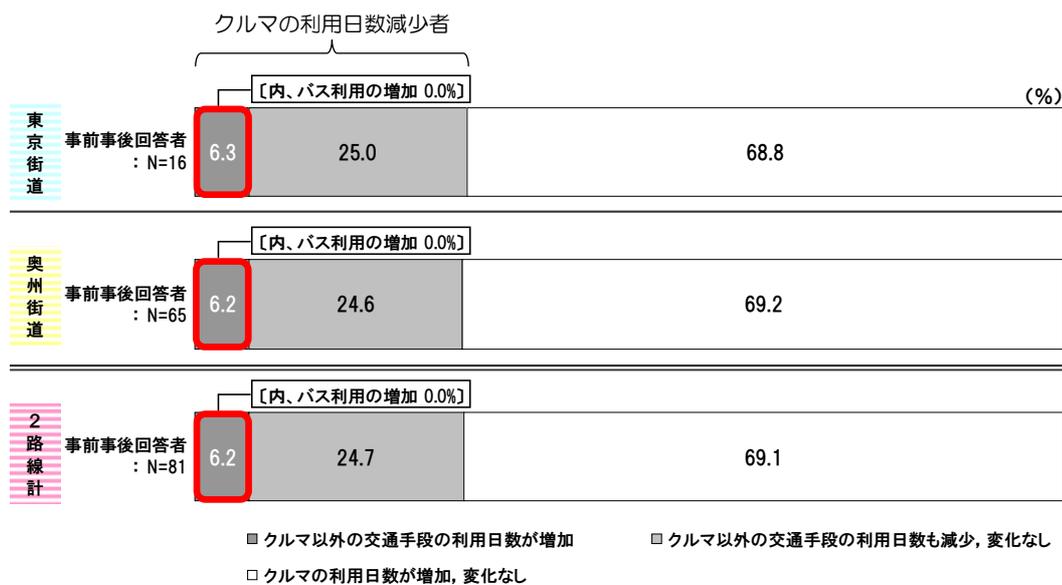
東京街道、奥州街道においては、沿線企業2社に対して企業MMを実施した。

昨年度と比較して低い結果となり、実際の交通行動の変化には至らなかったが、エコ通勤に対する意識は高く、今後、マイカー利用からの転換の可能性はある。

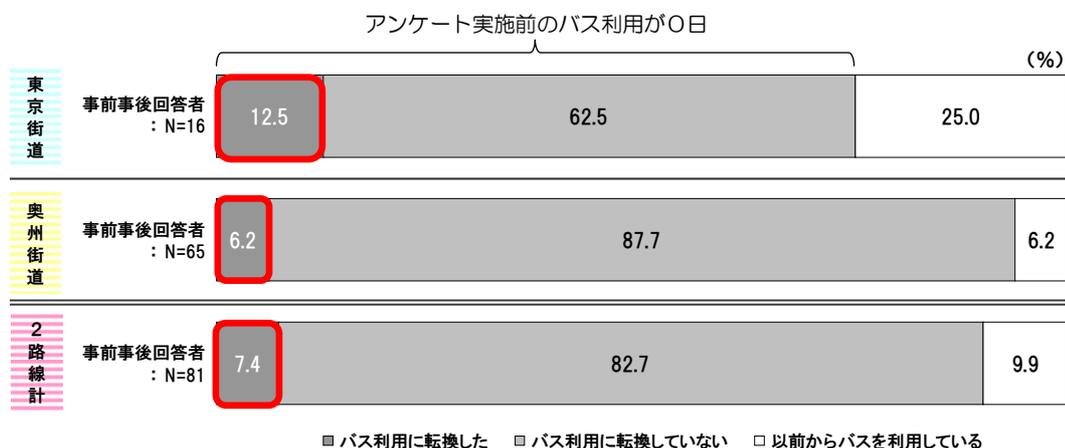
□ これまでの「企業モビリティ・マネジメント施策」の実施結果

	H20 年度	H21 年度	
	日光・新里街道	東京街道	奥州街道
クルマ利用の変化	13%減少	6%減少	6%減少
バス利用への転換	17%転換	13%転換	6%転換

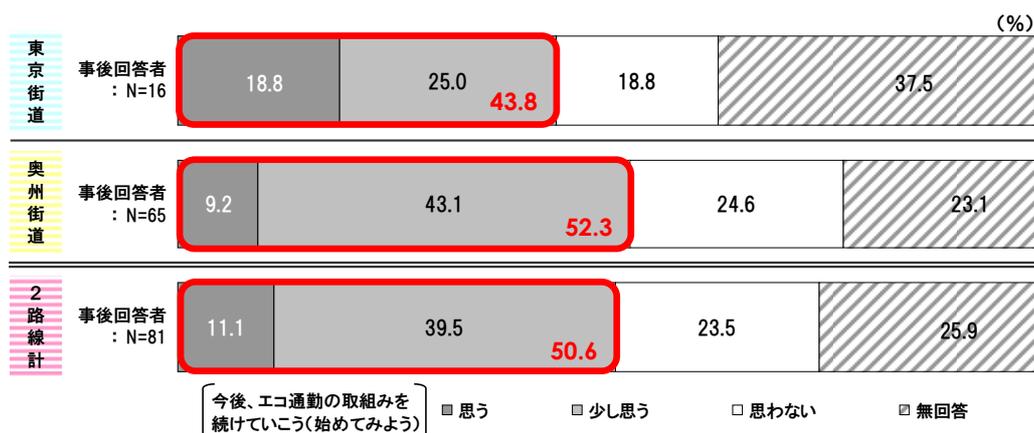
□ 1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について



□ 1ヶ月間のバス利用日数の変化について



□エコ通勤の今後の取組みについて



(2) 企業に対する継続的な情報提供について

過去にMMを実施した路線沿線住民を対象とするだけでなく、意識転換策の効果を持続させるために、沿線企業従業員に対しても、継続的な情報提供を実施することにより、公共交通の利用促進を図る。

また、今年度から本格実施となり、大規模に企業MM参加協力を呼びかけたところ、業務体制や最寄りのバス交通の現状などの理由から、多くの企業から参加協力を得ることが難しいという課題が残った。

→ 宇都宮市バス路線マップの配布、バス停付近へのスポット駐輪場設置の情報、その他お得なバス情報等について、企業に対しても情報提供を実施する。