

3. 平成 22 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 22 年 9 月 1 日～9 月 3 日(自治会長宛に事前アンケート調査票送付)
平成 21 年 9 月 17 日返信締切り
【沿線企業】平成 22 年 9 月 3 日
平成 22 年 9 月 17 日返信締切り
- ii) 対象者:【沿線住民】鹿沼街道沿線住民 4,111 世帯
【沿線企業】鹿沼街道沿線企業 1 社:100 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】 1,146 通/4,111 通 (事前ベースの回収率 27.9%)
【沿線企業】 27 通/ 100 通 (事前ベースの回収率 27.0%)
【住民企業合計】 1,173 通/4,211 通 (事前ベースの回収率 27.9%)

事前アンケート

区分		配布枚数	回収数	住所記入		回収率 (回収数/配布枚数)
				あり	なし	
鹿沼街道	沿線住民	4,111	1,146	921	225	27.9%
	沿線企業	100	27	23	4	27.0%
全体		4,211	1,173	944	229	27.9%

(2) 事後アンケート調査結果

- i) 調査期間：【沿線住民】平成22年11月26日，12月3日発送
平成22年12月17日返信締切り
【沿線企業】平成22年12月3日発送
平成22年12月17日返信締切り
- ii) 対象者：【沿線住民】鹿沼街道沿線住民 920人
【沿線企業】鹿沼街道沿線企業 1社：23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】 675通/920通
(事後ベースの回収率73.4%，全体に対する回収率16.4%)
【沿線企業】 16通/23通
(事後ベースの回収率69.6%，全体に対する回収率16.0%)
【住民企業合計】691通/943通
(事後ベースの回収率73.3%，全体に対する回収率16.4%)

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)
鹿沼街道	沿線住民	920	675	73.4%	16.4%
	沿線企業	23	16	69.6%	16.0%
全体		943	691	73.3%	16.4%

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

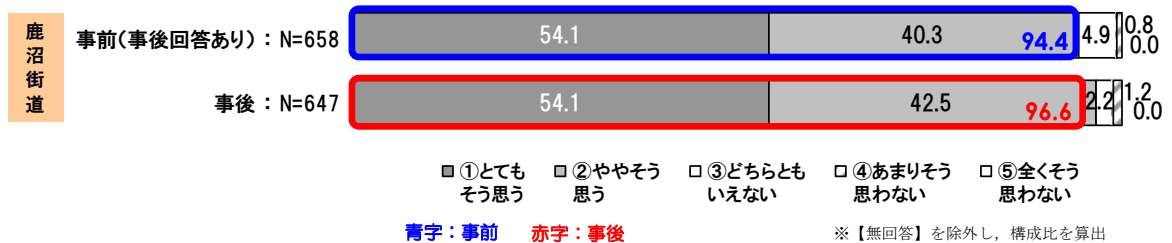
■【事前-事後比較】① 環境問題に対して配慮が必要である

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）は事前よりも事後の方が2.2ポイント増加しており、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。

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)

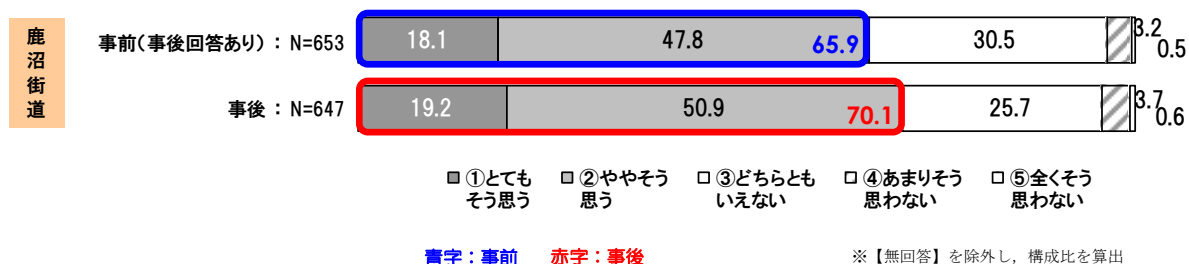
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
鹿沼街道住民	事前(事後回答あり)	356	265	32	5	0	17	675
	事後	350	275	14	8		28	675

■【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）は事前よりも事後の方が4.2ポイント増加しており、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。

〈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)

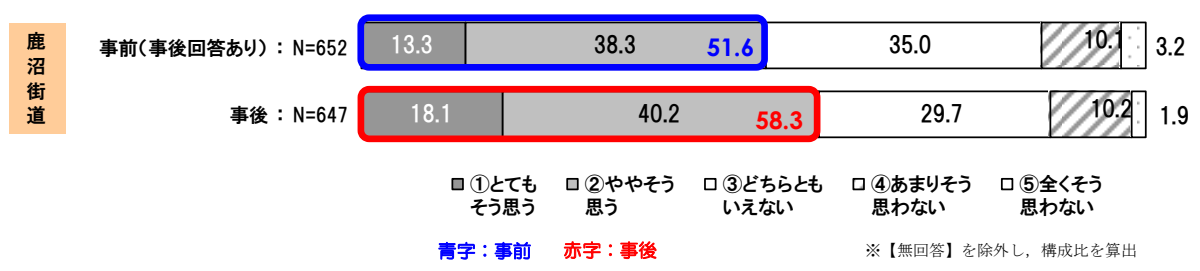
路線名	回答者区分	①とても そう思う	②ややそう 思う	③どちらとも いえない	④あまりそう 思わない	⑤全くそう 思わない	無回答	合計
鹿沼街道 住民	事前(事後回答あり)	118	312	199	21	3	22	675
	事後	124	329	166	24	4	28	675

■【事前-事後比較】③ ^{ライフスタイル}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）は事前よりも事後の方が6.7ポイント増加しており、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。

＜③^{ライフスタイル}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^{ライフスタイル}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)

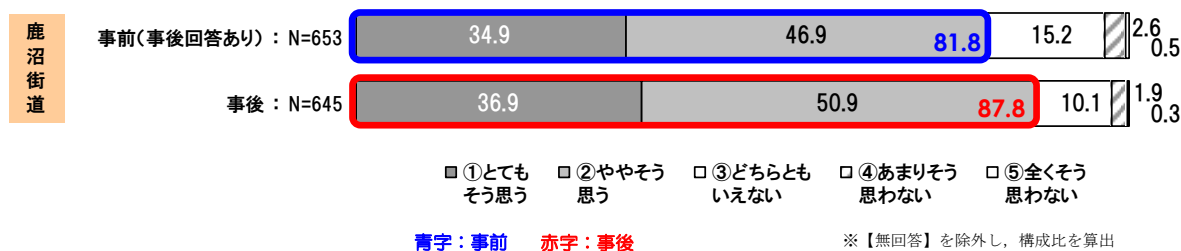
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
鹿沼街道住民	事前(事後回答あり)	87	250	228	66	21	23	675
	事後	117	260	192	66	12	28	675

■【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）は事前よりも事後の方が6.0ポイント増加しており、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。

〈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
鹿沼街道 住民	事前(事後回答あり)	228	306	99	17	3	22	675
	事後	238	328	65	12	2	30	675

(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

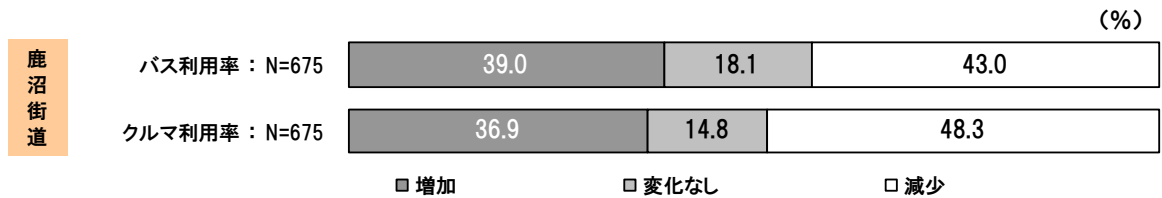
■【事前-事後比較】『平日』バス・クルマの利用率の変化について

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、バス利用が0.5ポイント増え、クルマ利用が3.2ポイント減っている。〈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〉

路線名	区分	(単位:人)				(単位:%)		
		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
鹿沼街道 住民	バス利用率	263	122	290	675	10.7	11.1	0.5
	クルマ利用率	249	100	326	675	57.8	54.6	-3.2

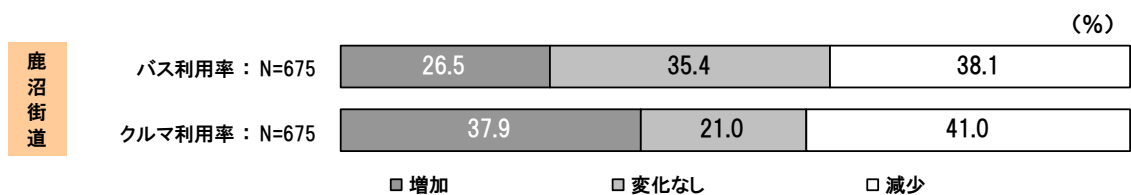
■ 【事前-事後比較】『休日』バス・クルマの利用率の変化について

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、バス利用が0.4ポイント増え、クルマ利用が1.7ポイント減っている。〈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〉

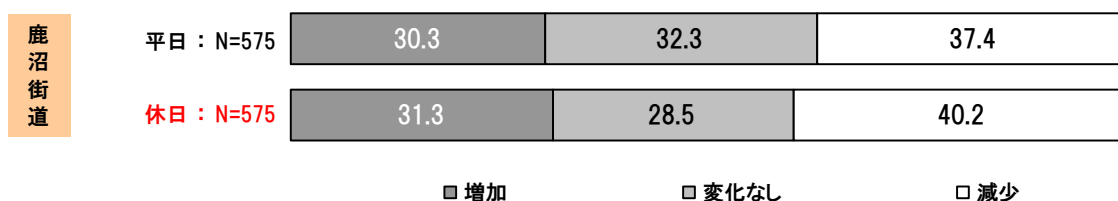
路線名	区分	(単位:人)				(単位:%)		
		増加	変化なし	減少	有効回答数	(事前)平均利用率	(事後)平均利用率	(比較)事後-事前
鹿沼街道 住民	バス利用率	179	239	257	675	9.4	9.8	0.4
	クルマ利用率	256	142	277	675	57.8	56.2	-1.7

■【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、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。

<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。

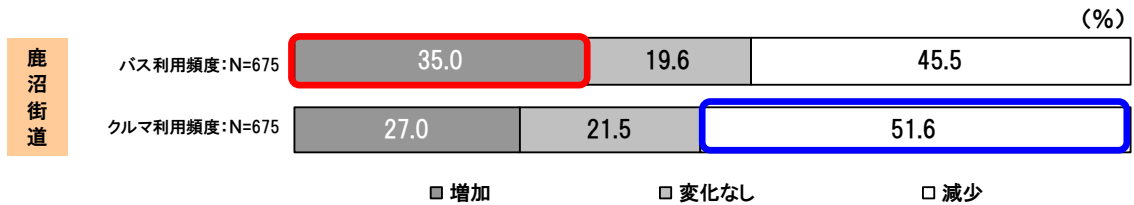


<1日あたりの平均利用時間について・図表 2-6> ※有効回答のみを集計・比較した。

路線名	区分	(単位:人)				(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
鹿沼街道 住民	平日	174	186	215	575	50.4	48.2	-2.2
	休日	180	164	231	575	65.1	62.3	-2.8

<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>

1ヶ月間の交通手段の利用日数の変化をみると、35%はバス利用日数が増えており、52%はクルマ利用日数が減少している。



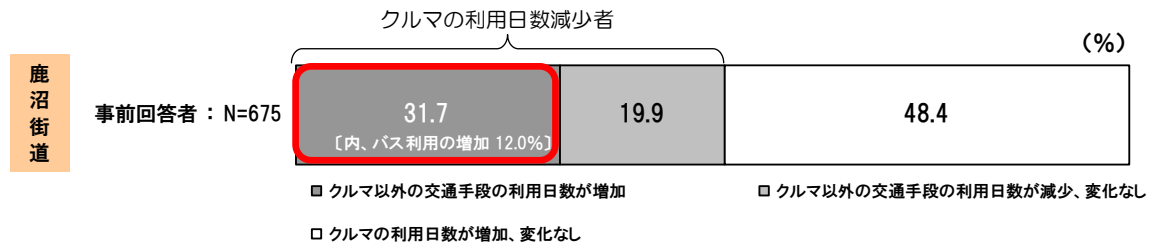
(単位:人)

路線名	回答者区分	増加	変化なし	減少	合計
鹿沼街道 住民	バス利用頻度	236	132	307	675
	クルマ利用頻度	182	145	348	675

<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>

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32%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、かつ“バス利用日数が増えた”回答者は12%となっている。

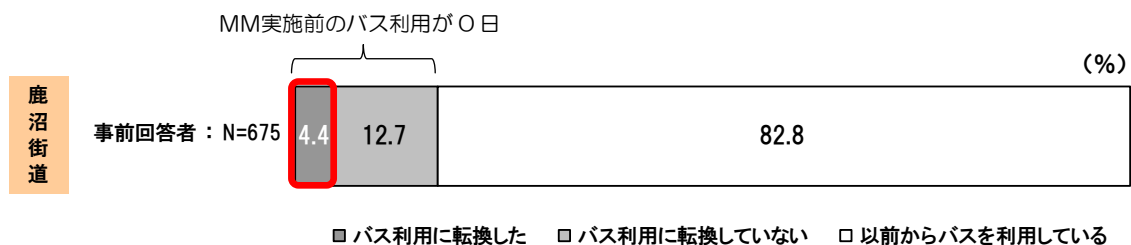


(単位:人)

路線名	クルマ以外の交通手段の利用日数が増加	クルマ以外の交通手段の利用日数が減少、変化なし	クルマの利用日数が増加、変化なし	合計
鹿沼街道 住民	214	134	327	675

<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>

1ヶ月間のバス利用日数の変化をみると、4.4%の“MM実施前のバス利用が0日”の回答者が、MM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。



(単位:人)

路線名	バス利用に転換した	バス利用に転換していない	以前からバスを利用している	合計
鹿沼街道 住民	30	86	559	675

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

■【事前】クルマ利用を控えられる割合について

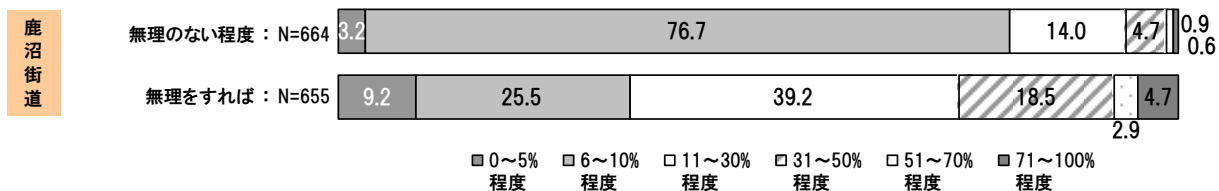
事前 問 4-1

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：12.8%」「無理をすれば：25.8%」であり、少し心掛れば 1/8、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。

<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)						(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	合計	平均値
鹿沼街道 住民	無理のない程度	21	509	93	31	6	4	664	12.8
	無理をすれば	60	167	257	121	19	31	655	25.8

<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 39%）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わか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 18%）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〉

鹿沼街道

順位	目的地/施設名称	回答数(人)
1	東武百貨店	141
2	JR宇都宮駅	100
3	済生会病院	35
4	宇都宮中心部	16
5	獨協医大病院	14

(2) バス利用の促進

地域の路線バスへ要望する改善点

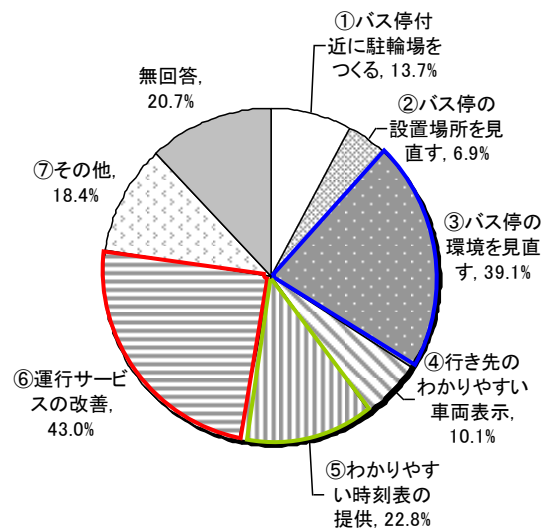
■【事前】地域の路線バスへ要望する改善点

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）】（43%）【③バス停の環境を見直す（屋根の設置，ベンチの設置等）】（39%）【⑤わかりやすい時刻表の提供】（23%）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〉

	鹿沼街道	
	回答者割合	要望順位
①バス停付近に駐輪場をつくる	13.7%	—
②バス停の設置場所を見直す	6.9%	—
③バス停の環境を見直す	39.1%	②
④行き先のわかりやすい車両表示	10.1%	—
⑤わかりやすい時刻表の提供	22.8%	③
⑥運行サービスの改善	43.0%	①
⑦その他	18.4%	—
無回答	20.7%	—
回答者数(人)	1,078	—



〈【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〉

鹿沼街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	野尻	67
2	羽黒下	28
3	三の沢	6
4	睦町	5
5	長坂坂上	4
5	鶴田橋	4

〈【②バス停の設置場所を見直す】希望バス停上位・図表 4-3〉

鹿沼街道

順位	バス停名称	回答数(人)
1	西三の沢	21
2	野尻	12
3	三の沢	10
4	睦町	8
5	桜小学校前	3

公共交通情報グッズについて

■【事後】各種グッズの評価について

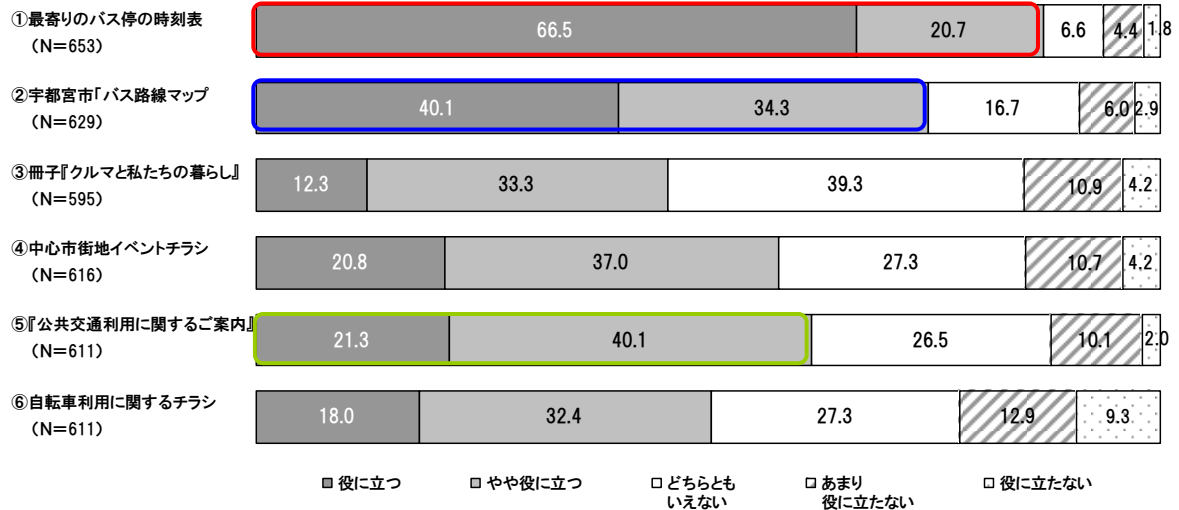
事後 問 4-1

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】（75%）【⑤公共交通利用に関するご案内】（61%）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。）

	鹿沼街道	
	回答者割合	評価順位
①最寄りのバス停の時刻表	87.1%	①
②宇都宮市バス路線マップ	74.4%	②
③冊子『クルマと私たちの暮らし』	45.5%	—
④中心市街地イベントチラシ	57.8%	—
⑤『公共交通利用に関するご案内』	61.4%	③
⑥自転車利用に関するチラシ	50.4%	—

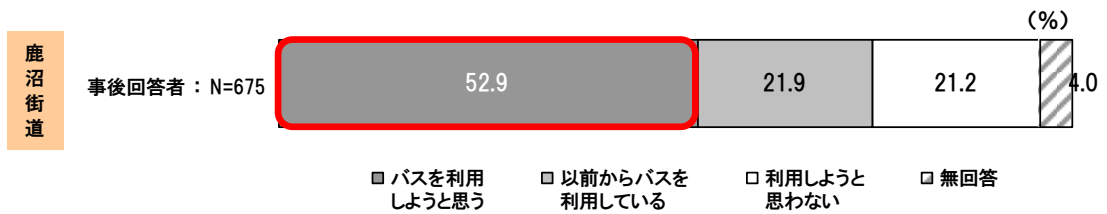


■【事後】各種グッズの送付を受けての、バス利用意向について

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53%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
鹿沼街道 住民	事後回答者	357	148	143	27	675

■【事後】 定期的なバス情報グッズの送付について

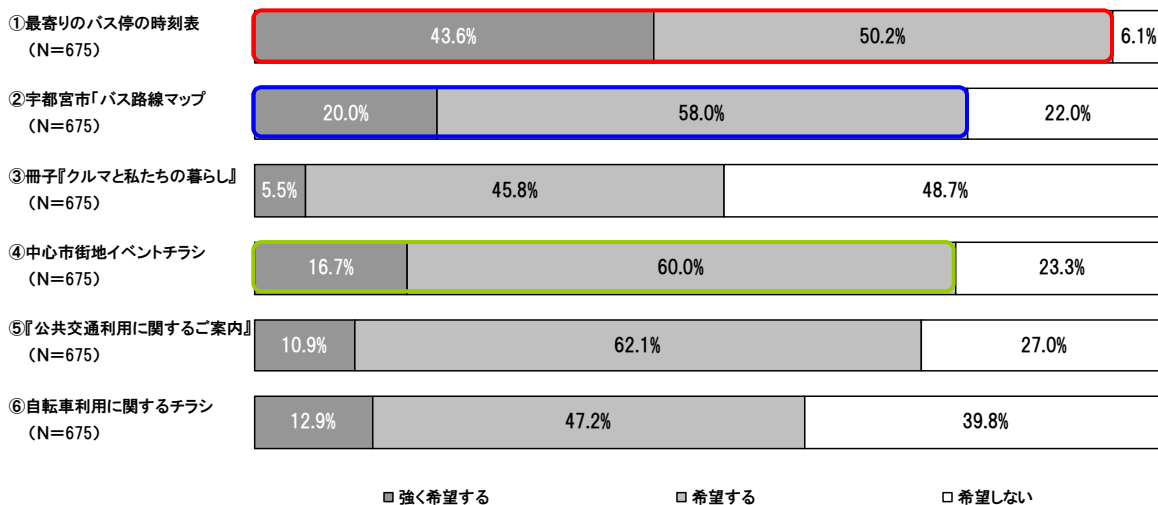
事後 問 4-3

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、「バス路線マップ」「中心市街地イベントチラシ」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)
鹿沼街道 N=440

	鹿沼街道	
	回答者割合	希望順位
①最寄りのバス停の時刻表	93.9%	①
②宇都宮市バス路線マップ	78.0%	②
③冊子『クルマと私たちの暮らし』	51.3%	—
④中心市街地イベントチラシ	76.7%	③
⑤公共交通利用に関するお得な情報	73.0%	—
⑥自転車利用に関するチラシ	60.2%	—



(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

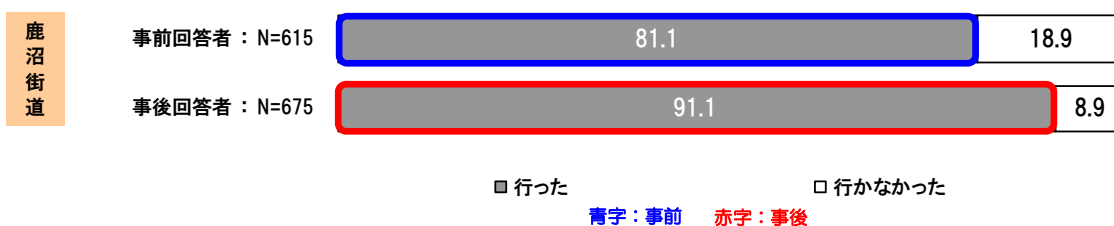
■【事前-事後比較】過去1ヶ月を振り返って、中心市街地へ行きましたか？

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方の割合は、事前よりも事後の方が10ポイント増加している。来訪日数（全目的・全手段）にして、事前5,200日から事後8,340日へ1.6倍程度増加している。

また、その際の交通目的は事前事後ともに「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事前事後ともにクルマ利用が過半数を占めている。バス・電車利用は事前20%、事後17%と微減しており、事前事後ともにクルマ利用の1/3程度となっている。自転車・徒歩利用は事前25%、事後23%と微減しており、事前事後ともにクルマ利用の1/2程度となっている。

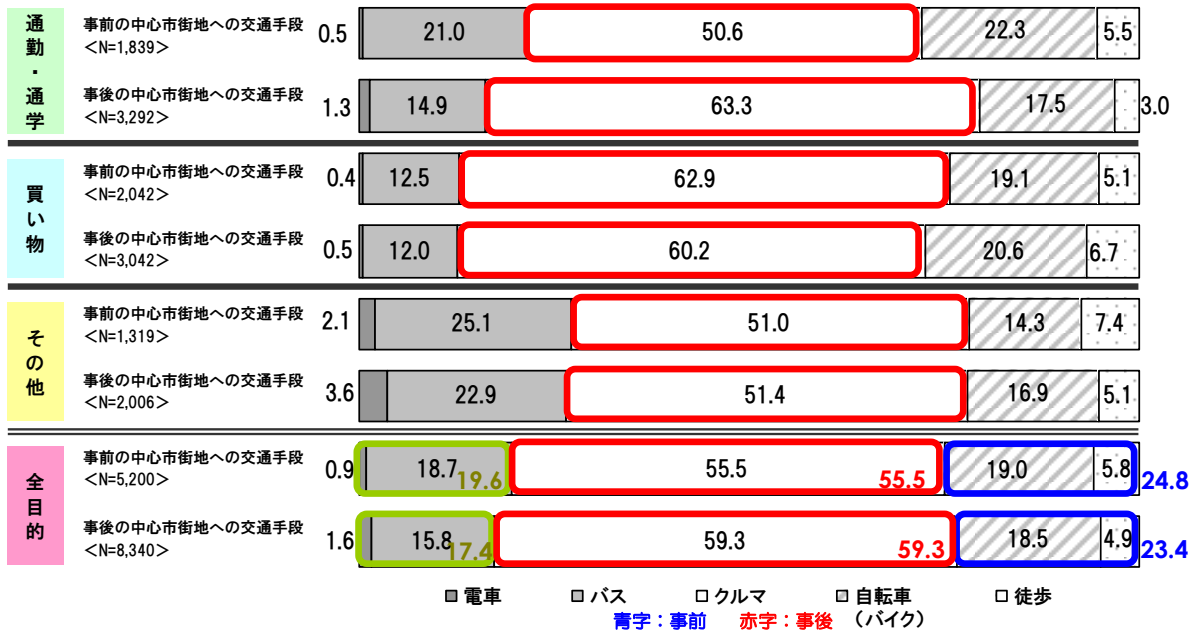
〈【事前-事後比較】中心市街地へ行きましたか？・図表 5-1〉



〈【事前-事後比較】目的別・中心市街地へ行った日数、構成比比較・図表 5-2〉

目的	鹿沼街道【事前】		鹿沼街道【事後】	
	のべ外出日数(日)	構成比(%)	のべ外出日数(日)	構成比(%)
合計	5,200	(100.0)	8,340	(100.0)
通勤・通学	1,839	(35.4)	3,292	(39.5)
買い物	2,042	(39.3)	3,042	(36.5)
その他(社交娯楽等)	1,319	(25.4)	2,006	(24.1)

＜【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・構成比比較・図表 5-3＞

目的	交通手段	鹿沼街道【事前】		鹿沼街道【事後】	
		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	1,839	(100.0)	3,292	(100.0)
	電車	10	(0.5)	43	(1.3)
	バス	387	(21.0)	491	(14.9)
	クルマ	930	(50.6)	2,083	(63.3)
	自転車 (バイク)	411	(22.3)	575	(17.5)
	徒歩のみ	101	(5.5)	100	(3.0)
買い物	合計	2,042	(100.0)	3,042	(100.0)
	電車	8	(0.4)	16	(0.5)
	バス	255	(12.5)	364	(12.0)
	クルマ	1,285	(62.9)	1,830	(60.2)
	自転車 (バイク)	390	(19.1)	627	(20.6)
	徒歩のみ	104	(5.1)	205	(6.7)
その他 (社交娯楽等)	合計	1,319	(100.0)	2,006	(100.0)
	電車	28	(2.1)	73	(3.6)
	バス	331	(25.1)	459	(22.9)
	クルマ	673	(51.0)	1,032	(51.4)
	自転車 (バイク)	189	(14.3)	339	(16.9)
	徒歩のみ	98	(7.4)	103	(5.1)
3目的合計	合計	5,200	(100.0)	8,340	(100.0)
	電車	46	(0.9)	132	(1.6)
	バス	973	(18.7)	1,314	(15.8)
	クルマ	2,888	(55.5)	4,945	(59.3)
	自転車 (バイク)	990	(19.0)	1,541	(18.5)
	徒歩のみ	303	(5.8)	408	(4.9)

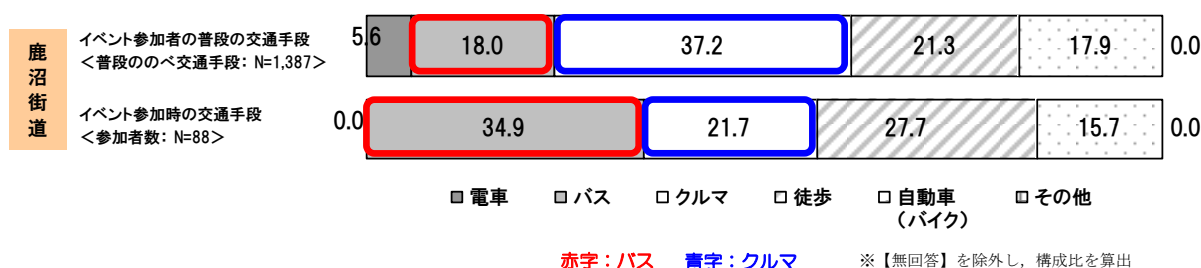
中心市街地における大規模イベントについて

- 【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、マイカー利用の抑制（クルマ利用：15.5ポイント減）と、バス利用の促進（バス利用：16.9ポイント増）がみられた。

〈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
鹿沼街道 住民	普段の交通手段	55	178	366	210	176	—	—	985
	イベント参加時の交通手段	0	29	18	23	13	0	6	89

(4) バス利用に関する意向等

事前アンケート-路線別質問. 鹿沼街道

事前 問 6

- 【事前】問 6-1・運行本数への満足度について
- 【事前】問 6-2・増便するとした場合の希望時間帯について
- 【事前】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】問 6-5・各種定期券やバスカードについて

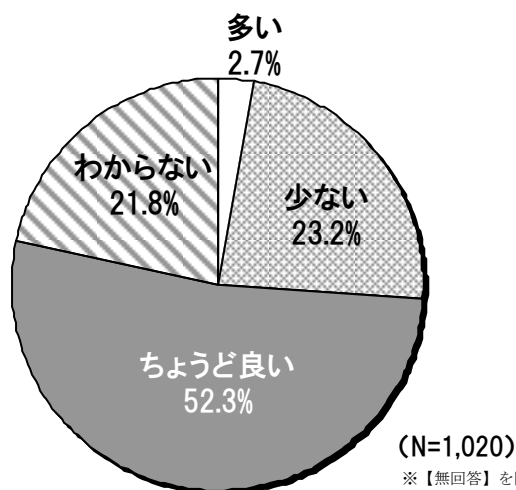
運行本数の満足度については「ちょうど良い」が半数以上を占めており、次いで「少ない」(23.2%)、「わからない」(21.8%)となっている。〈図表 6-1〉

増便希望の時間帯は 10 時台、7 時台、9 時台、6 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のニーズが高くなっている。〈図表 6-2〉

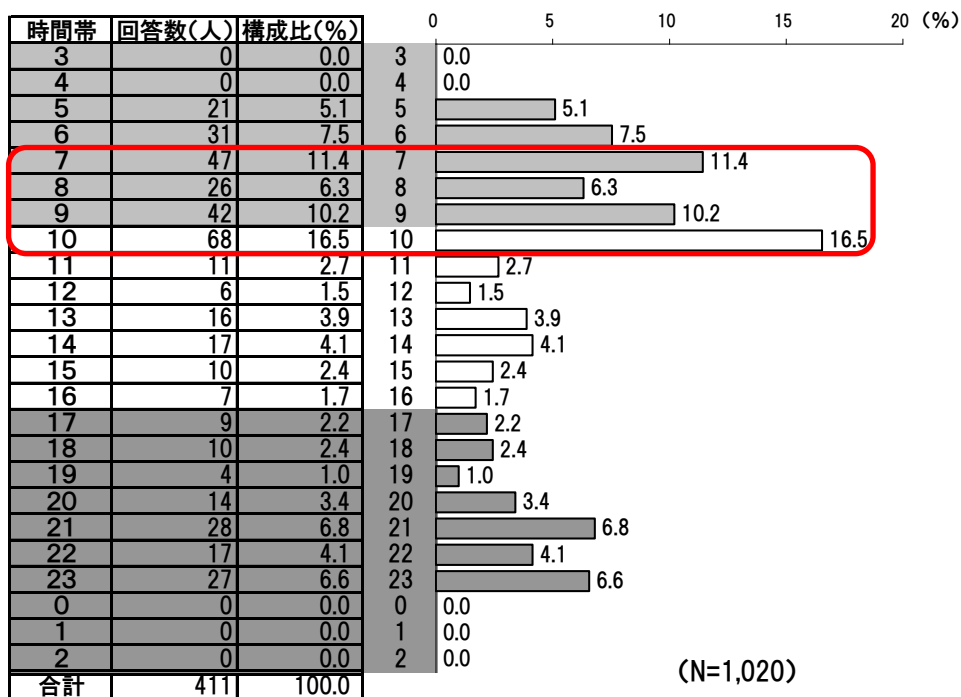
支払い方法については「現金」(52%)、「バスカード」(46%)、「定期券」(2%)である。〈図表 6-3〉

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。〈図表 6-4〉

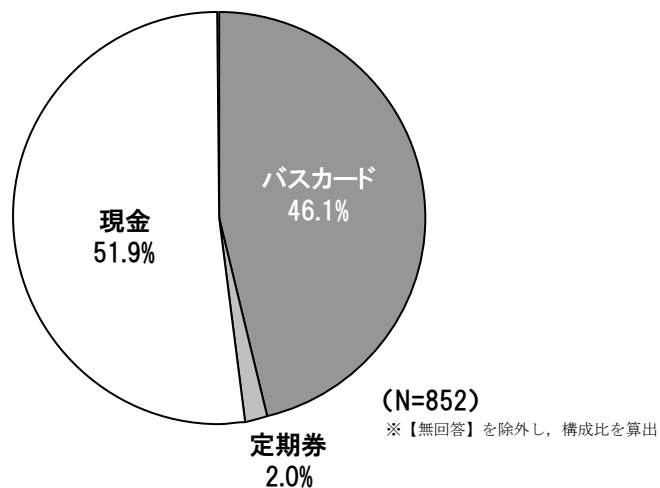
〈問 6-1・鹿沼街道を走るバスの運行本数について、どうお思いですか?・図表 6-1〉



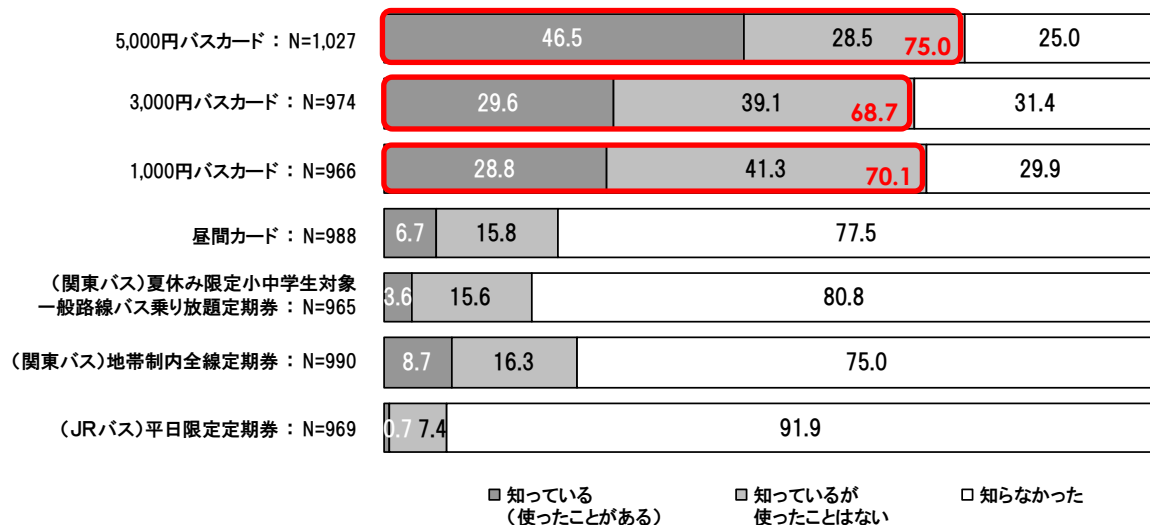
〈問 6-2・どの時間帯のバスが増えると、バスが利用しやすくなりますか?・図表 6-2〉



〈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 6-3〉



〈問 6-5・各種定期券、バスカードについて・図表 6-4〉 ※【無回答】を除外し、構成比を算出



■【事前】問 6-4・a) 「鶴田橋」バス停留所付近の駐輪場の認知について

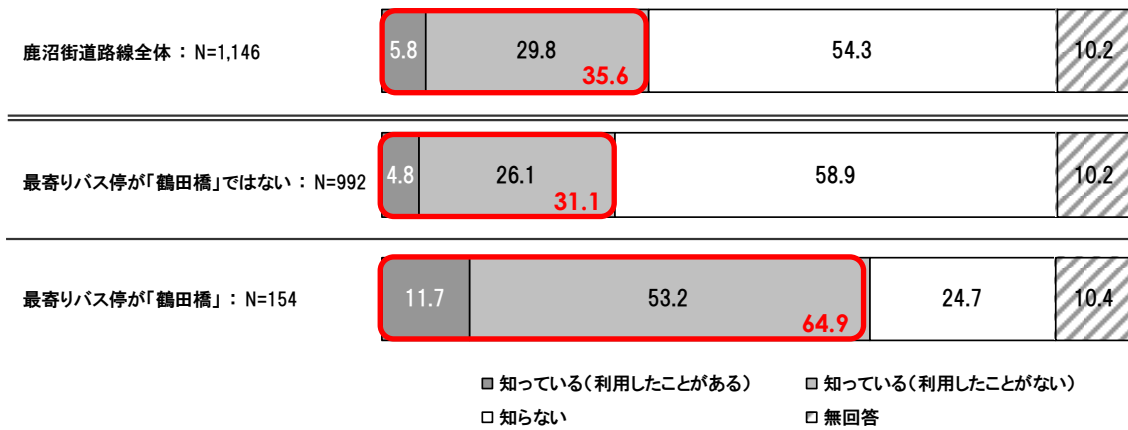
事前 問 6-4

■【事前】問 6-4・b) 新たに駐輪場が設置された場合のバス利用可能性について

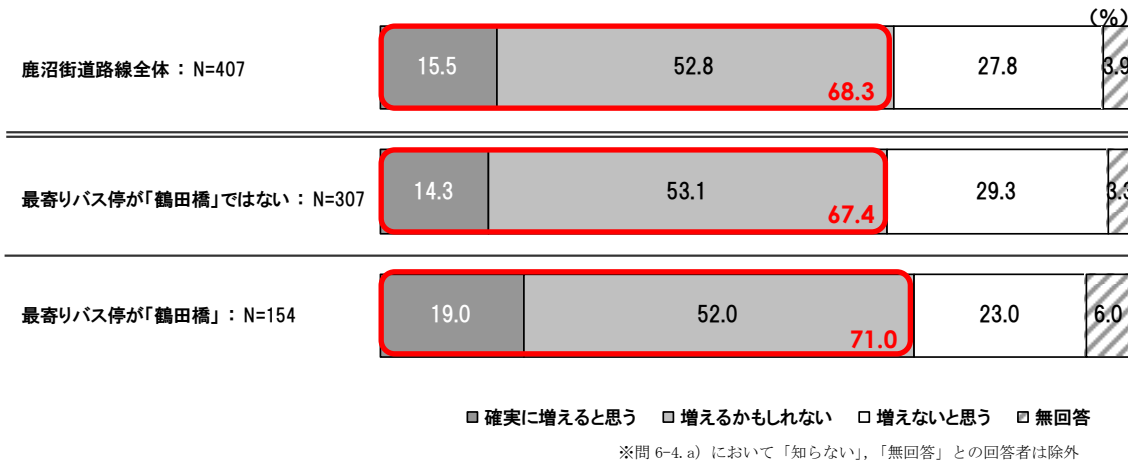
鶴田橋バス停留所付近の駐輪場の認知度は、鹿沼街道路線全体 35.6%、最寄りバス停が鶴田橋ではない 31.1%、最寄りバス停が鶴田橋 64.9%となっている。〈図表 6-5〉

また、今後新たに駐輪場が最寄りバス停に設置された場合のバス利用可能性については、最寄りバス停留所が鶴田橋でなくても 67.4%が「増える」と、自転車から乗り継いでバスを利用する“サイクル&バスライド”への需要が高まっている。〈図表 6-6〉

〈問 6-4 a)・今年 4 月、鶴田橋バス停留所付近に駐輪場を設置しましたが、ご存知ですか?・図表 6-5〉



〈問 6-4 b)・ご存知の方にお聞きします。もしあなたの最寄りバス停にこのような駐輪場が設置された場合、あなたの路線バスの利用頻度は増えると思いますか?・図表 6-6〉



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」の実施結果との比較

平成 19 年度に取りまとめたMM実施方針に基づき、平成 22 年度は鹿沼街道（重点路線）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

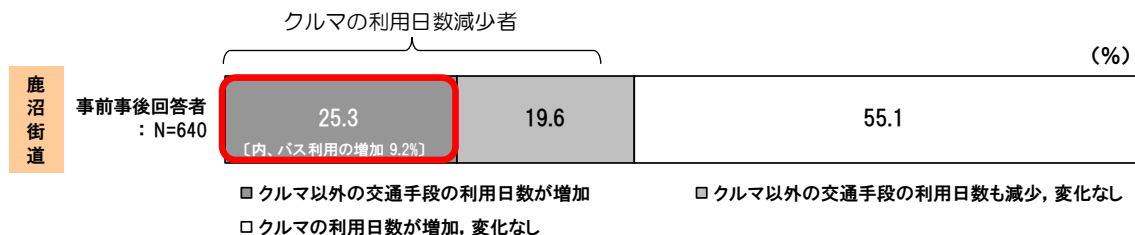
	H18 年度	H19 年度	H20 年度			H21 年度			H22 年度
	石井街道	白沢街道	日光・新里街道	西原線	光ヶ丘団地線	大谷街道	東京街道	奥州街道	鹿沼街道
クルマ利用の変化	11% 減少	25% 減少	20% 減少	18% 減少	20% 減少	22% 減少	26% 減少	21% 減少	25% 減少
バス利用への転換	18% 増加	16% 転換	13% 転換	15% 転換	12% 転換	16% 転換	19% 転換	15% 転換	18% 転換

※ 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

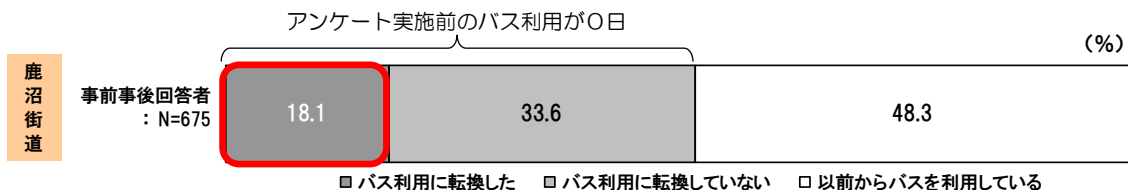
※ H18 年度の石井街道は既存の利用者も含むバスの利用頻度の増

※ H20, 21, 22 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) 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。

□鹿沼街道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
鹿沼街道	54,491 kg/月	46,376 kg/月	8,114 kg/月 減少	約10杯分の減少

(3) 継続的な情報提供について

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た。

- 日光・新里街道，西原線，光ヶ丘団地線（平成22年4月）
- 大谷街道，東京街道，奥州街道（平成23年4月予定）

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。

→ニューズレターと併せて、時刻表を配布していく。

