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

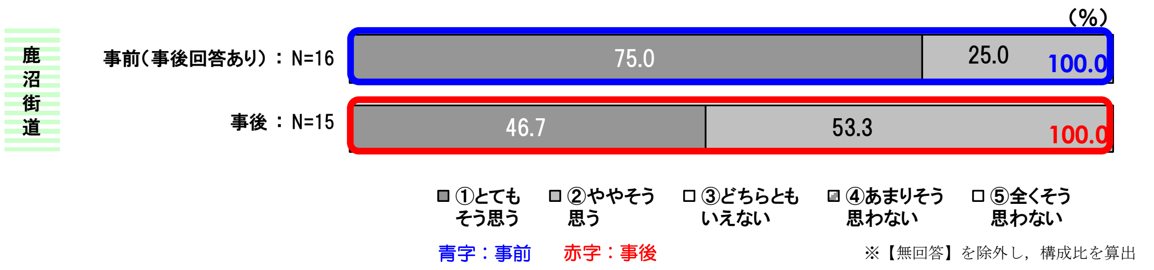
あなたの交通に関する意識について

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）は回答者全員であり，環境に対する意識が非常に高いことがわかる。

<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）

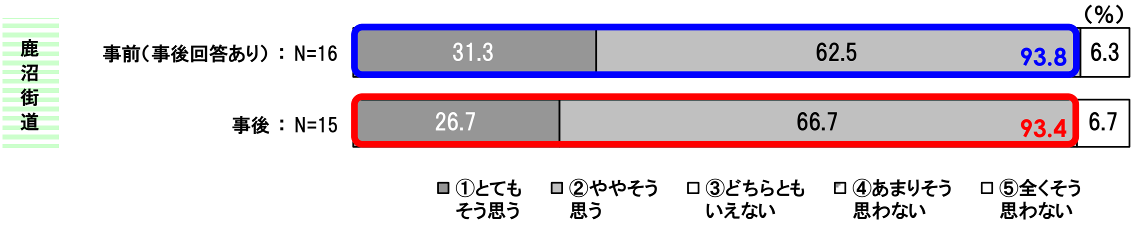
路線名	回答者区分	①とても そう思う	②ややそう 思う	③どちらとも いえない	④あまりそう 思わない	⑤全くそう 思わない	無回答	合計
鹿沼街道 企業	事前(事後回答あり)	12	4	0	0	0	0	16
	事後	7	8	0	0	0	1	16

■【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，事後の方が減少しているものの，事前，事後とも９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>



※【無回答】を除外し，構成比を算出

<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）

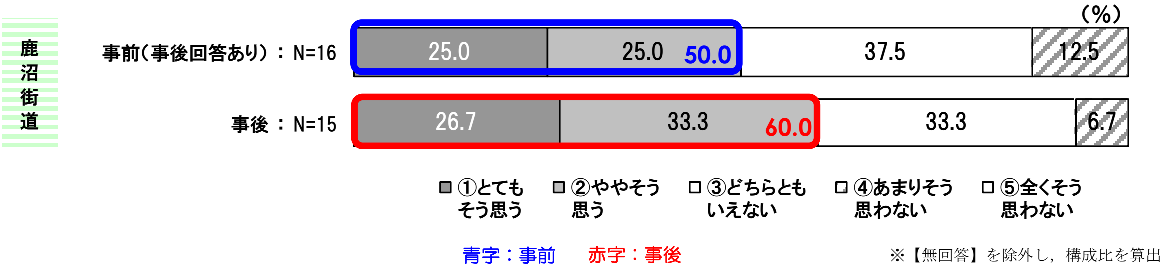
路線名	回答者区分	①とても そう思う	②ややそう 思う	③どちらとも いえない	④あまりそう 思わない	⑤全くそう 思わない	無回答	合計
鹿沼街道 企業	事前（事後回答あり）	5	10	1	0	0	0	16
	事後	4	10	1	0	0	1	16

■【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，事前より事後の方が増加しており（10.0 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。

<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）

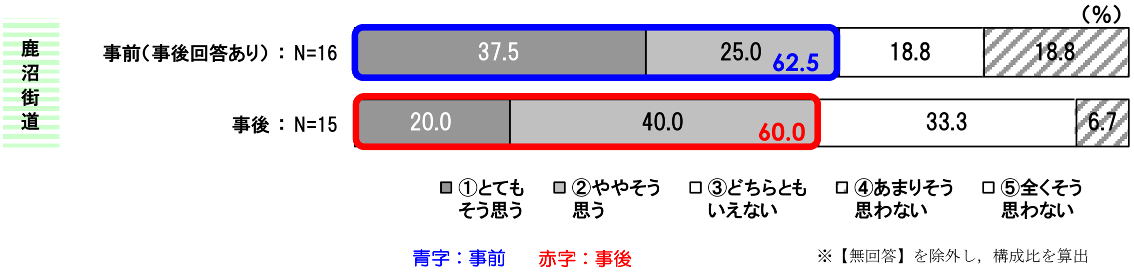
路線名	回答者区分	①とても そう思う	②ややそう 思う	③どちらとも いえない	④あまりそう 思わない	⑤全くそう 思わない	無回答	合計
鹿沼街道 企業	事前(事後回答あり)	4	4	6	2	0	0	16
	事後	4	5	5	1	0	1	16

■【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，事前よりも事後の方が減少している（2.5 ポイント）。

<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>



<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）

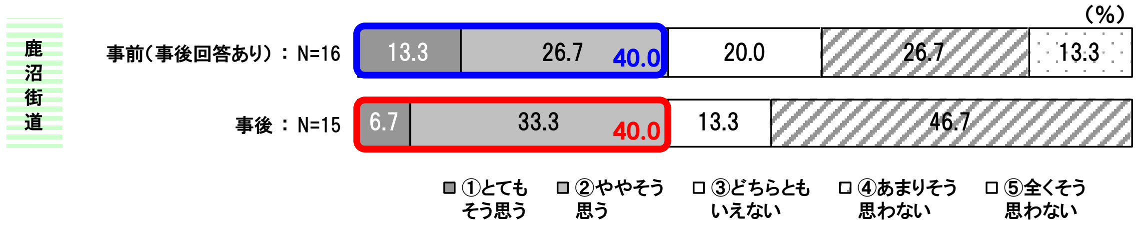
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
鹿沼街道企業	事前（事後回答あり）	6	4	3	3	0	0	16
	事後	3	6	5	1	0	1	16

■【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，事前と事後で変化は見られない。

<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>



※【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
鹿沼街道企業	事前（事後回答あり）	2	4	3	4	2	1	16
	事後	1	5	2	7	0	1	16

(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

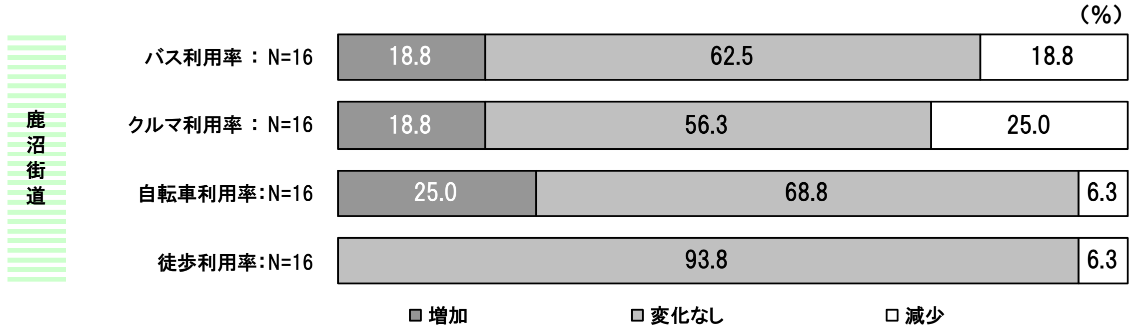
■【事前‐事後比較】『通勤時』バス・クルマの利用率の変化について

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，クルマ利用，徒歩利用が減っている一方，自転車（バイクを含む）の利用が増えている。（クルマ 13.8 ポイント減・徒歩 0.3 ポイント減，自転車 14.1 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＞

（単位：人）　（単位：%）

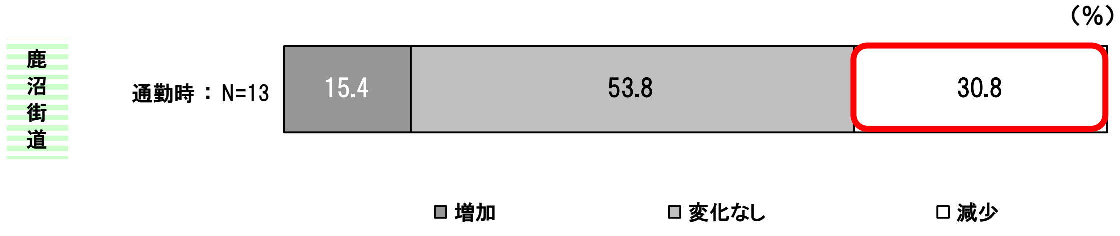
路線名	回答者区分	増加	変化なし	減少	有効回答数	（事前）平均利用率	（事後）平均利用率	（比較）事後－事前
鹿沼街道企業	バス利用率	3	10	3	16	13.2	13.2	0.0
	クルマ利用率	3	9	4	16	74.9	61.1	-13.8
	自転車利用率	4	11	1	16	11.5	25.6	14.1
	徒歩利用率	0	15	1	16	0.3	0.0	-0.3

事前問 3-1
事後問 3-1

■【事前−事後比較】通勤時のクルマの利用時間について

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，クルマの利用時間（通勤時）が減少した回答者は 31%となっている。＜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。

（単位:人）

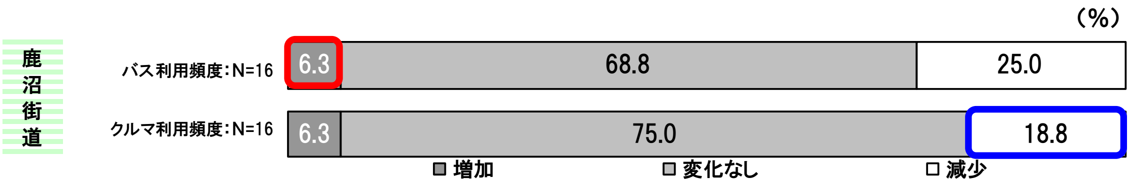
路線名	回答者区分	増加	変化なし	減少	有効回答数
鹿沼街道企業	通勤時	2	7	4	13

（単位:分）

（事前）平均利用時間	（事後）平均利用時間	（比較）事後－事前
36.9	37.3	0.4

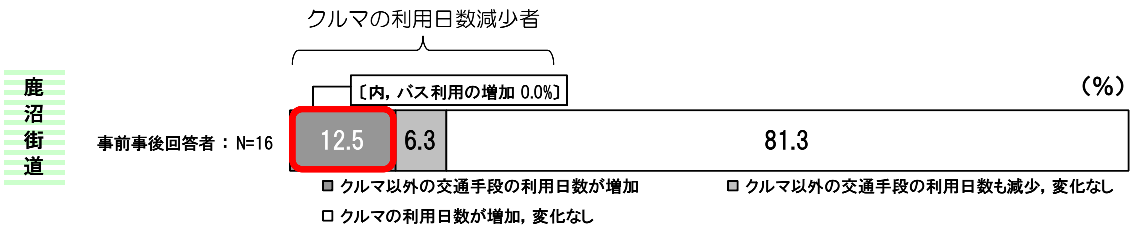
〈参考資料・1 ヶ月間の交通手段の利用日数変化について・図表 10-5〉

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，6%のバス利用日数増，19%のクルマ利用日数減となっている。



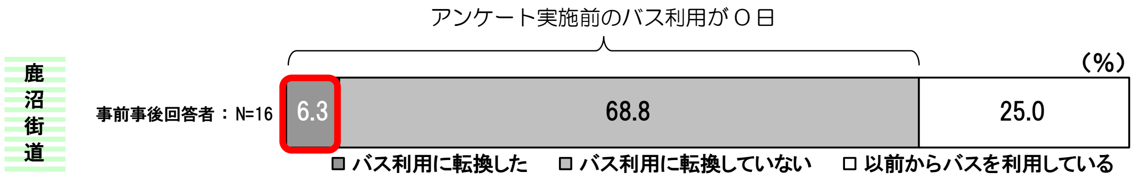
〈参考資料・1 ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について・図表 10-6〉

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 13%，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，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)

■【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 3-4

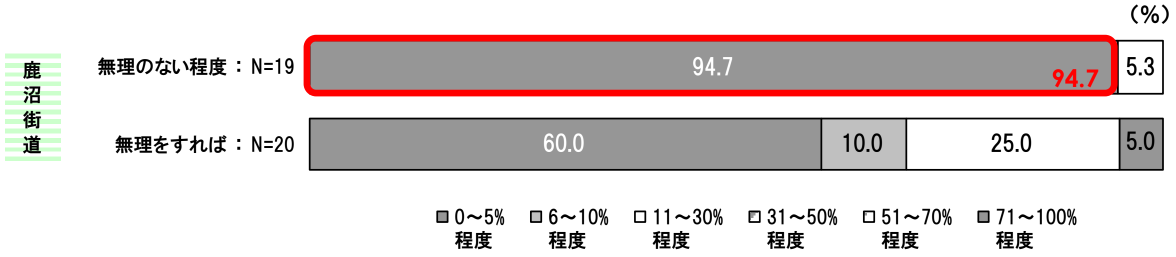
通勤時のクルマの利用を控えられる割合の平均値は「無理のない程度：2.6%」「無理をすれば：11.0%」であり，少し強制すれば 1/10 程度の車利用の抑制が可能になるとの結果が得られている。

<1 ヶ月でクルマの利用を控えられる割合（通勤時） 回答数・図表 11-1>

（単位：人）（単位：%）

路線名	回答者区分	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
鹿沼街道企業	無理のない程度	18	0	1	0	0	0	19	2.6
	無理をすれば	12	2	5	0	0	1	20	11.0

<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>

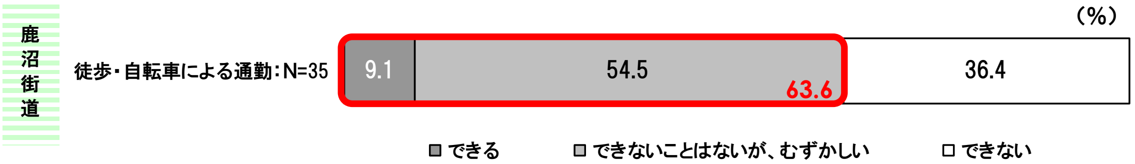


■【事前】「徒歩」「自転車」のみの通勤の可能性について

事前 問 3-6

「徒歩」「自転車」のみの通勤可能性については，【できる】【できないことはないが，むずかしい】の合計が 64％であり，利用環境が整えば，徒歩・自転車のみの通勤への転換が期待できると考えられる。

＜「徒歩」「自転車」のみの通勤の可能性について 構成比比較・図表 11-3＞



※【無回答】を除外し，構成比を算出

＜「徒歩」「自転車」のみの通勤の可能性について 回答数・図表 11-4＞

（単位：人）

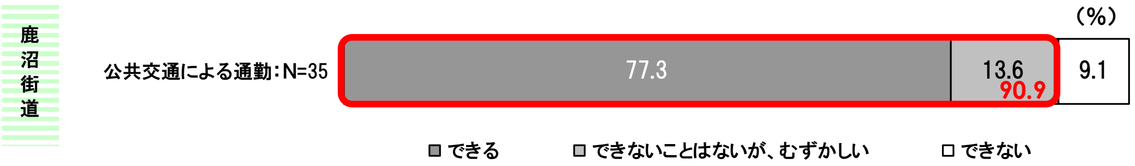
路線名	回答者区分	できる	できないことはないが、むずかしい	できない	無回答	合計
鹿沼街道	徒歩・自転車による通勤	2	12	8	5	27

■【事前】3-5 で選択した公共交通を利用しない理由（クルマを利用する理由）が改善された場合の交通手段転換について

事前 問 3-7

3-5 で選択した公共交通を利用しない理由（クルマを利用する理由）が改善された場合，【できる】【できないことはないが，むずかしい】の合計が 91％であり，利用環境が整えば，公共交通（徒歩や自転車からの乗換えを含む）での通勤への転換が期待できると考えられる。

＜3-5 で選択した公共交通を利用しない理由が改善された場合の交通手段転換について 構成比比較・図表 11-3＞



※【無回答】を除外し，構成比を算出

＜3-5 で選択した公共交通を利用しない理由が改善された場合の交通手段転換について 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
鹿沼街道	電車・バスによる通勤	17	3	2	5	27

(2) 通勤実態

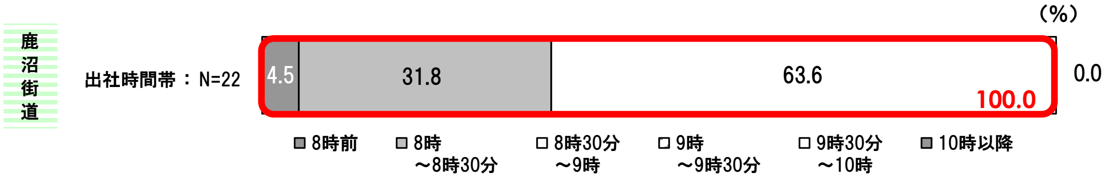
職場に到着する時間帯，退社する時間帯について

■【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

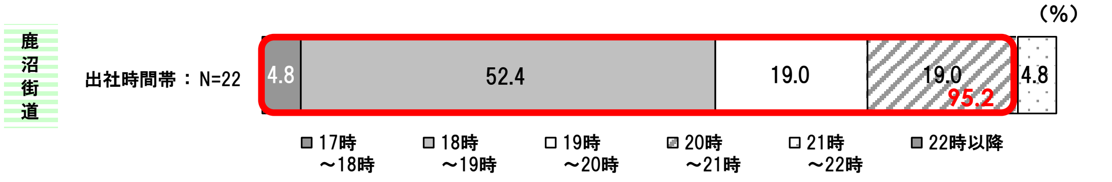
職場に到着する時間帯，退社する時間帯をみると，９時までに出社する割合が 100%となっている。
また，退社する時間帯は，20 時までに退社する割合が，95%となっている。

<職場に到着する時間帯について 構成比比較・図表 12-1>



※【無回答】を除外し，構成比を算出

<職場を退社する時間帯について 構成比比較・図表 12-2>



※【無回答】を除外し，構成比を算出

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

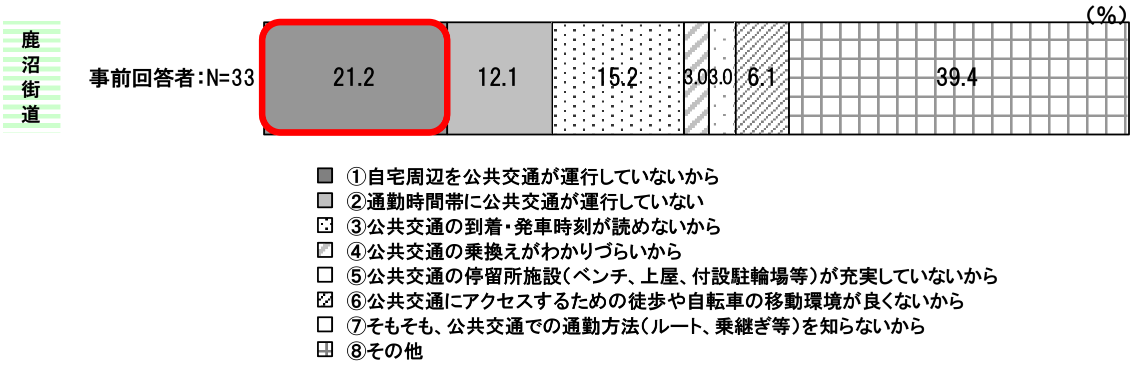
■【事前】通勤手段として主にクルマを利用している理由について

事前 問 3-5

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，「⑧その他」を除けば，「①自宅周辺を公共交通が運行していない」が最も多く，21%である。次いで，15%の「③公共交通の到着・発車時刻が読めないから」，12%の「②通勤時間帯に公共交通が運行していない」の順となっている。

また，「⑧その他」の理由として，「公共交通は移動時間がかかるから」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>



※【無回答】を除外し，構成比を算出

<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>

	鹿沼街道
	回答者割合
公共交通は移動時間がかかるから	29.4%
体力・身体的な問題から車に頼らざるを得ない	17.6%
車は天候に左右されないから	17.6%
公共交通が不便(乗継ぎ、本数、時間帯等)	17.6%
送迎して会社へ向かうため、公共交通では不便	11.8%
申請した交通手段以外では会社から保険がきかない	5.9%
その他回答者数(人)	13

(3) エコ通勤の実施

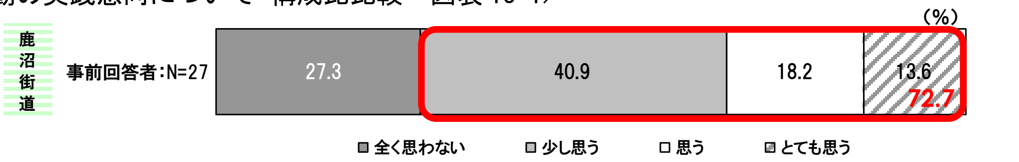
エコ通勤の実施について

■【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

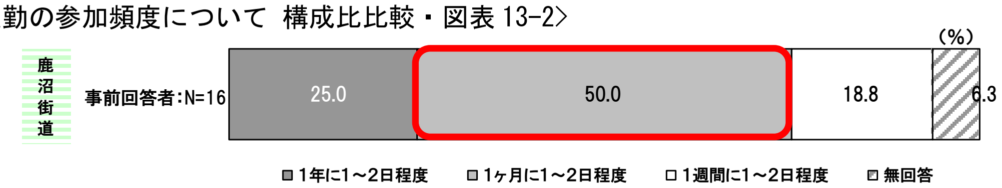
　エコ通勤について「少しでも実践してみよう」と思う割合（【少し思う】【思う】【とても思う】の合計）は，７割を超え，エコ通勤への関心が高いことがわかる一方，実際にエコ通勤が実施された場合の参加頻度は，　１ヶ月に 1～2 日程度との回答が多くなっている。
　また，エコ通勤を実践しようと思わない回答者の理由として，「通勤のための時間的な余裕が必要になる」との回答が最も多くなっている。

<エコ通勤の実践意向について　構成比比較・図表 13-1>



※【無回答】を除外し，構成比を算出

<エコ通勤の参加頻度について　構成比比較・図表 13-2>



※図表 13-1 の「エコ通勤の実践」について，【全く思わない】と回答した方を除外し，構成比を算出

<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>

	鹿沼街道
	回答者割合
通勤のための時間的な余裕が必要になる	28.6%
時間が読めない	14.3%
自宅付近の公共交通が充実していない	14.3%
公共交通までの移動環境	14.3%
身体的な理由から	14.3%
無回答	14.3%
「全く思わない」選択の回答者数(人)	6

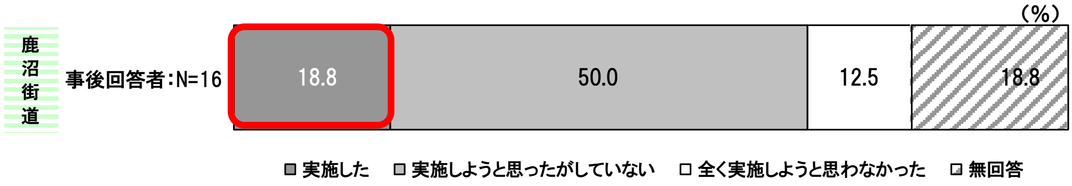
■【事後】エコ通勤の実施について（事後アンケート）

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 1～2 日，3～5 日，10 日以上の実施に分かれている。

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>



<エコ通勤の実施日数について 構成比比較・図表 13-5>

※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わりの交通手段について 回答数・図表 13-6>

鹿沼街道

	回答者(人)	構成比(%)
クルマの代わりに電車を利用した	0	0.0
クルマの代わりにバスを利用した	0	0.0
クルマの代わりに自転車を利用した	3	100.0
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た	0	0.0
その他	0	0.0
無回答	0	0.0
回答者	3	―

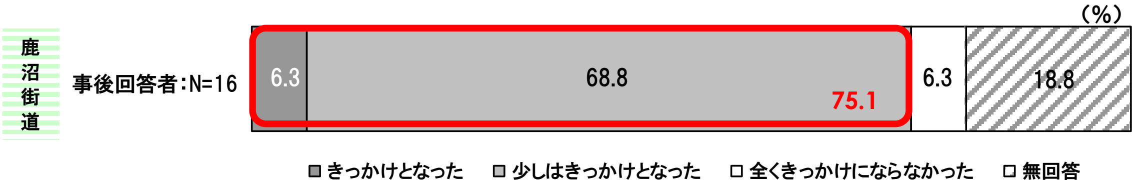
※複数回答可

■【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」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，75%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）

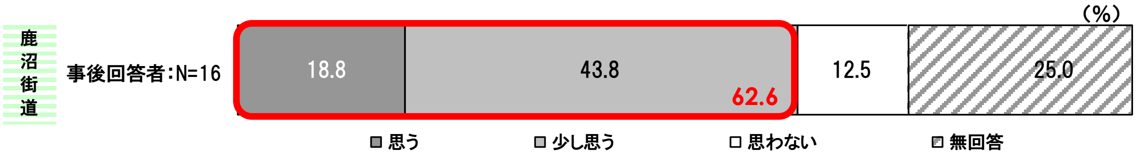
路線名	回答者区分	きっかけとなった	少しはきっかけとなった	全くきっかけにならなかった	無回答	合計
鹿沼街道企業	事後回答者	1	11	1	3	16

■【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 63%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
鹿沼街道 企業	事後回答者	3	7	2	4	16

（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

■【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%）【⑦その他】（60%）【③バス停の環境を見直す】（16%）【⑤行き先のわかりやすい車両表示】（16%）の順となっている。

また、【⑦その他】の回答として「バス路線の新設」が最も多くなっている。

<地域の路線バスへ要望する改善点・図表 14-1>

	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	4.0%	―
②バス停の設置場所を見直す	0.0%	―
③バス停の環境を見直す	16.0%	③
④行き先のわかりやすい車両表示	4.0%	―
⑤わかりやすい時刻表の提供	16.0%	③
⑥運行サービスの改善	68.0%	①
⑦その他	60.0%	②
無回答	8.0%	―
回答者数(人)	25	―

<【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>

鹿沼街道

順位	バス停名称	回答数
―	羽黒下	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>

鹿沼街道

順位	バス停名称	回答数
―	―	―

※回答者なし

<【⑦その他】の回答内訳・図表 14-4>

	回答者(人)	構成比(%)
バス路線の新設	8	53.3
運行サービスの改善	2	13.3
定時運行	2	13.3
運転手の対応改善	1	6.7
その他	2	13.3
その他回答者数(人)	15	―

バス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，【②宇都宮市バス路線マップ】(81%)【①最寄りのバス停の時刻表】(75%)【⑥自転車利用に関するチラシ】(56%)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 14-5〉

※【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。)

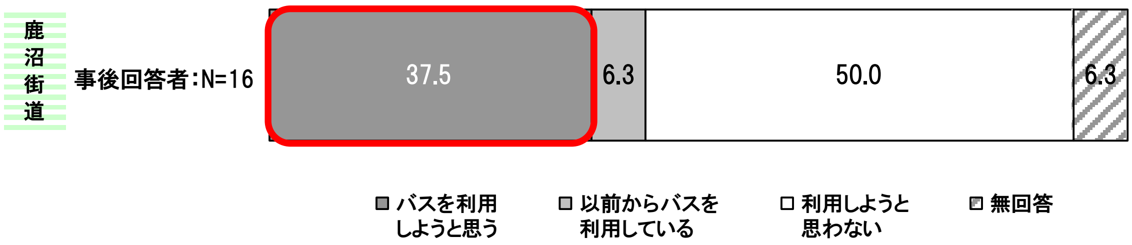
	鹿沼街道	
	回答者割合	評価順位
①最寄りのバス停の時刻表	75.0%	②
②宇都宮市バス路線マップ	81.3%	①
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	43.8%	―
④中心市街地イベントチラシ	50.0%	―
⑤『公共交通利用に関するご案内』	50.0%	―
⑥自転車利用に関するチラシ	56.3%	③

■【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 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 14-6〉



〈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 14-7〉

(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
鹿沼街道企業	事後回答者	6	1	8	1	16

■【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，全員が「バス路線マップ」の定期的な送付を希望しており，次いで「最寄りのバス停の時刻表」，「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 14-8〉

※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=6

	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	83.3%	②
②宇都宮市バス路線マップ	100.0%	①
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	50.0%	―
④中心市街地イベントチラシ	83.3%	②
⑤『公共交通利用に関するご案内』	66.7%	―
⑥自転車利用に関するチラシ	33.3%	―

３．７　企業MMの実施結果について

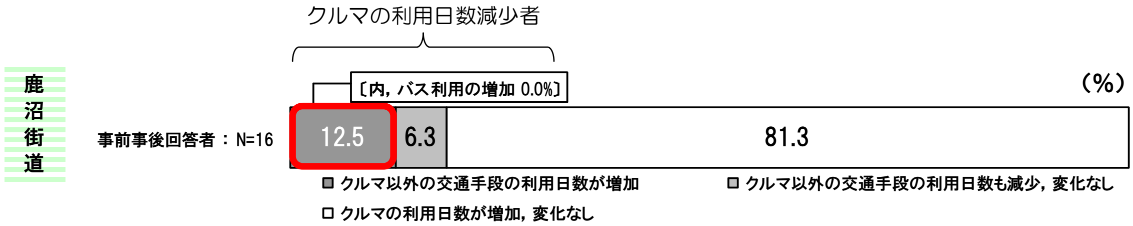
(1) これまでの「モビリティ・マネジメント施策」の実施結果との比較

本年度，鹿沼街道において，沿線企業１社に対して企業MMを実施した結果，これまでと比べてもほぼ同水準の実施結果となった。また，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，更なるマイカー利用からの転換の可能性はある。

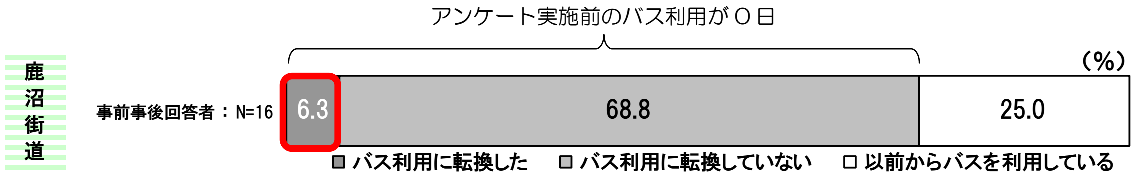
❑これまでの「企業モビリティ･マネジメント施策」の実施結果

	H20 年度	H21 年度		H22 年度
	日光・新里街道	東京街道	奥州街道	鹿沼街道
クルマ利用の変化	13%減少	6%減少	6%減少	13%減少
バス利用への転換	17%転換	13%転換	6%転換	6%転換

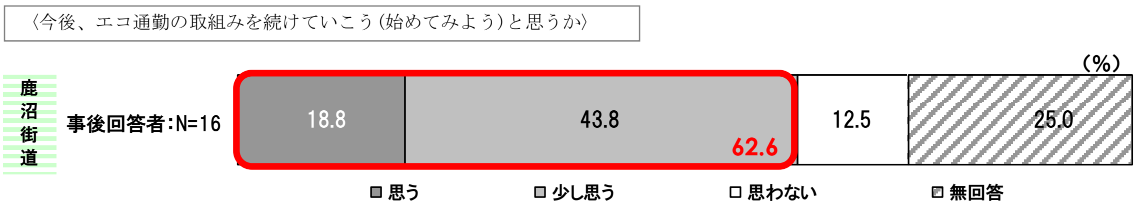
❑ １ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について〈図表 10-6 再掲〉



❑ １ヶ月間のバス利用日数の変化について〈図表 10-7 再掲〉



❑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

企業MMにおける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（バス路線マップの提供，最寄バス停時刻表の提供）を実施することにより，公共交通の利用促進を図る。

- ❑ 日光・新里街道沿線企業（平成２３年４月予定）
- ❑ 東京街道，奥州街道沿線企業（平成２３年４月予定）

➔各企業に継続的に情報提供を続けることがエコ通勤推進の足がかりになると考えられることから，バス路線マップや企業の最寄バス停の時刻表，自転車のパンフレットなどの配布を行う。