

4. 取組みのまとめと平成23年度取組み方針について

4. 1 取組みのまとめ

今年度は、平成19年度に取りまとめたMM実施方針に基づき、重点取組路線を優先的に実施することとし、昨年度、鶴田橋バス停付近にスポット駐輪場を整備し利用環境が向上した「鹿沼街道」において、住民対象MM及び企業従業員対象MMを実施した。

(1) 効果的なMMの実施

「マイカー利用者意識転換策」と同時に、バス停の利用環境整備や中心市街地との連携策等を実施することで、マイカーから公共交通への利用転換を効果的に促した。

①バス停の利用環境整備

平成21年度に「鶴田橋バス停」付近に駐輪場を整備し、今回のアンケートでその利用状況等について調査を行った。

□バス停付近への駐輪場整備・・・「鶴田橋」（関東自動車株）

→バス停付近への駐輪場の設置により路線バスの利用頻度が増えると答えている方が15.5%、平成21年度に設置した「鶴田橋バス停」について、最寄りが鶴田橋バス停である方のうち1割の方が利用していることがわかった。

→今後とも、地域、バス事業者、行政等関係機関が連携し、効果的な利用環境整備を推進する。



鶴田橋バス停駐輪場



サイクル&バスライド看板

②公共交通と中心市街地との連携策

ア. 中心市街地イベントチラシ

- 目的：中心市街地におけるイベントの情報を提供することで、中心市街地に向かう動機を創出する。
- 内容：宇都宮餃子祭り、宮の市、ミヤ・ジャズ・イン、その他のイベントの会場と概要。当日の交通規制。きぶな、無料循環バス、レンタサイクル、駐輪場無料の情報。
- 参加者：中心市街地専門部会委員
- 参加バス事業者：関東自動車(株)
東野交通(株)
ジェイアールバス関東(株)

□作成枚数：23,200枚

□配布先：MM対象者

バス車内

当日の各イベント会場

イベント時の総合案内所

中心市街地商店

観光案内所

市役所・各地区市民センター



中心市街地イベントチラシ（表）



中心市街地イベントチラシ（裏）

→MM事後アンケート回答者675人中、88人（13.0%）がイベントに参加し、そのうち、29人（34.9%）がバスを利用して来場する等、一体的なイベント情報案内が利用者から高い評価を得ていると考えられる。

イ. 新たな連携策の検討

- 目的：マイカー利用者への駐車場料金一部負担サービスに近い、サービスを公共交通利用者に対しても提供することでマイカーからの転換を図る。

バスカード引換券

- 事業概要：共通駐車券を一定枚数貯めるとバスカードと引き換えできる制度
- メリット：現行制度を活用できる

→検討の結果、実現には至らなかったがバスカードの引き換え方法や精算事務の増加、費用負担等の課題を明らかにすることができた。

→引き続き、本市で実施可能な新たな連携策を検討するとともに、中心市街地におけるバスマップやバス時刻表の情報提供や、バス車内における中心市街地のイベント等の情報提供等、実施可能な取組から具体化を目指す。

③魅力的な動機付けツールの開発

自転車利用に関するチラシ

- 目的：今年度、本市では自転車利活用について検討を進めていることから、自転車から公共交通への乗換えについての情報を提供することで、マイカーから自転車への転換を図る。
- 内容：バス停付近スポット駐輪場の整備位置マップ、自転車専用レーンの整備状況、自転車の安全な利用に関する情報、交通手段別の移動距離と所要時間の関係
- 配布枚数：住民MM対象者 920 人
企業MM対象者 23 人



自転車利用に関するチラシ（表）



自転車利用に関するチラシ（裏）

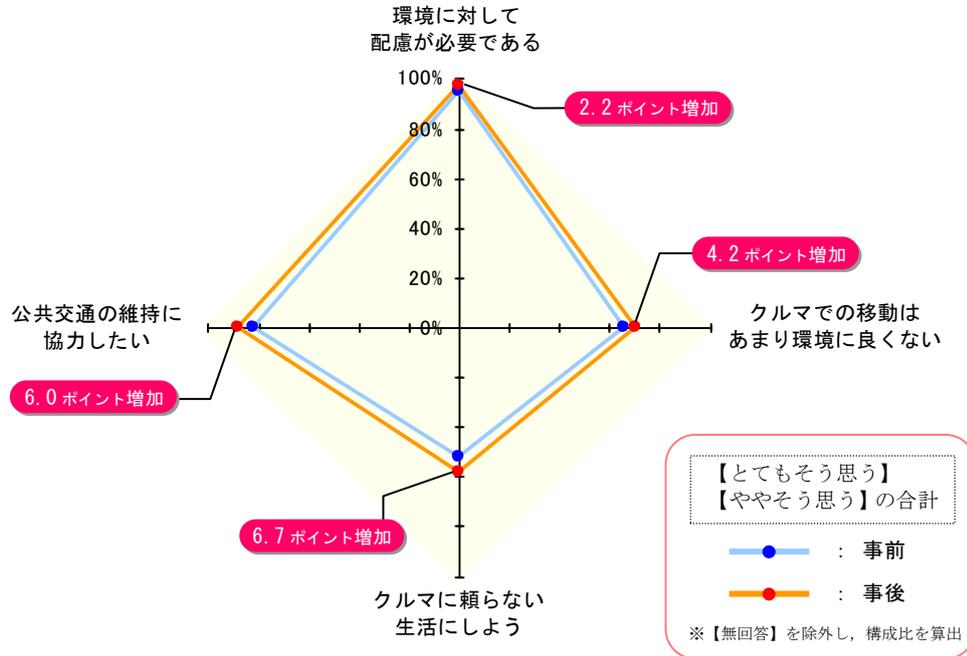
➔事後アンケートにおいて、住民MMの回答者611人中308人（50.4%）、企業MMの回答者16人中9人（56.3%）が【役に立つ】【やや役に立つ】と評価しており、自転車利用に関する情報提供が好評であったと考えられる。また、特に企業MMにおいて、自転車の平均利用率（※）が11.5%から25.6%に14.1ポイント増加しており、企業従業員の通勤交通に対してより効果的であったとみられる。

※平均利用率 = 回答者個々の利用率（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』）を回答数で平均化したもの

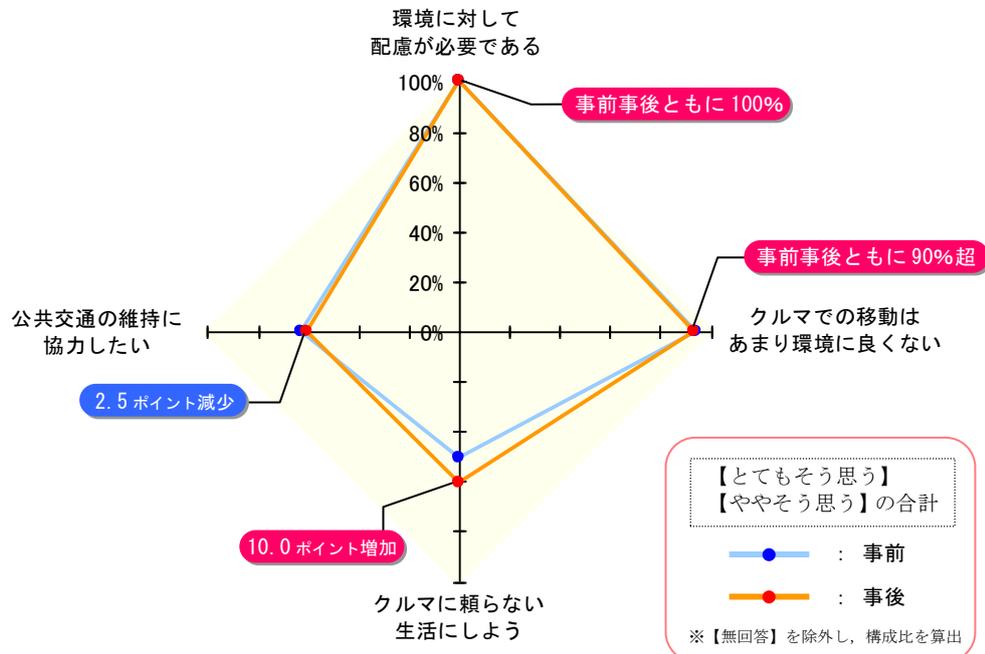
(2) 今年度の取組の効果

①意識転換策の実施による意識の変化

□住民MM（鹿沼街道沿線住民を対象としたMM）の実施結果



□企業MM（鹿沼街道沿線企業従業員を対象としたMM）の実施結果

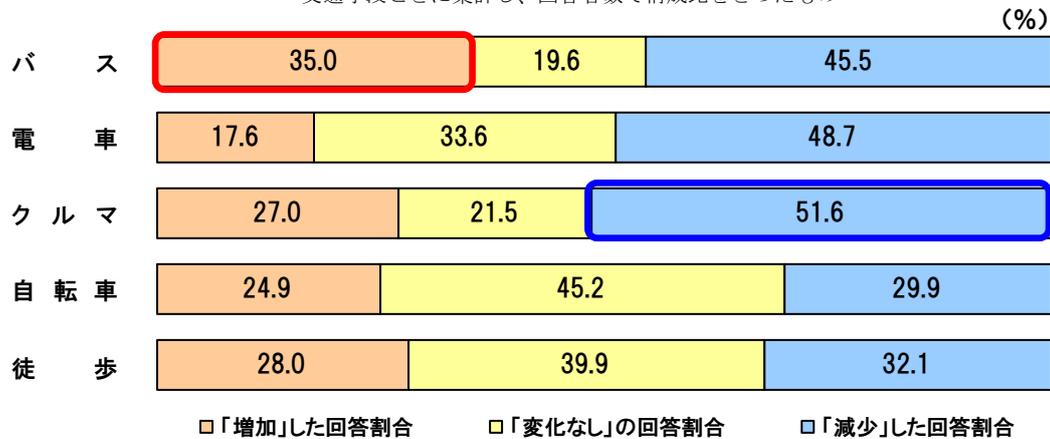


→住民MMについては4項目全てで増加しており、また、企業MMについては3項目で増加もしくは事前の段階から引き続き高い水準であることから、意識転換策を通じて啓発が進展したとみることができる。

②意識転換策の実施による交通行動の変化

□住民MM（鹿沼街道沿線住民を対象としたMM）の実施結果

【全交通手段の利用変化】 事前から事後にかける回答者個々の「利用日数（外出日数／月）の変化」を交通手段ごとに集計し、回答者数で構成比をとったもの



【平均クルマ利用日数の変化】

- ・「クルマ」の平均利用日数（平日）は 12.2%減少（14.8日／月 →13.0日／月）
- ・「クルマ」の平均利用日数（休日）は 7.7%減少（5.2日／月 →4.8日／月）

□企業MM（鹿沼街道沿線企業従業員を対象としたMM）の実施結果

【全交通手段の利用変化】 事前から事後にかける回答者個々の「利用日数（外出日数／月）の変化」を交通手段ごとに集計し、回答者数で構成比をとったもの



【平均クルマ利用日数の変化】

- ・「クルマ」の平均利用日数（平日）は 16.6%減少（16.3日／月 →13.6日／月）

→住民MMについては、季節変動の影響（事前：9月，事後：12月）も受けて全体的に外出頻度は減少しているが、中でも、クルマ利用の減少については51.6%と特に高い。

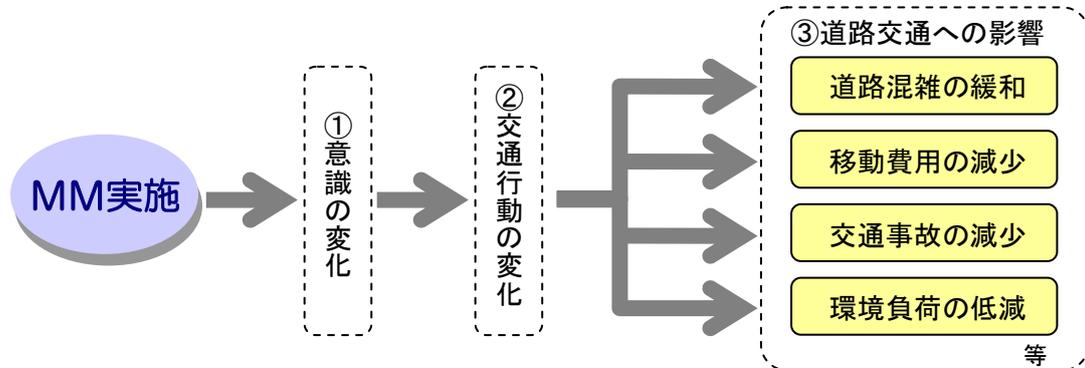
（クルマの平均利用率（※）としては、平日で3.2ポイント減少（57.8% → 54.6%）、休日で1.7ポイント減少（57.8% → 56.2%））

→企業MMについては、全体的には交通行動の変化はみられないが、自転車利用については増加している。

※平均利用率 = 回答者個々の利用率（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』）を回答数で平均化したもの

③意識転換策の実施による道路交通への影響

一定のサンプル数を確保できた住民MMにより得られた事前及び事後調査結果を用いて、意識転換策による道路交通への影響（社会的便益）を推計した（※）。なお、算出方法及び結果の詳細は資料編に示す。



【意識転換策の実施がもたらす影響】

□道路混雑の緩和（ ΔBt ：移動時間削減便益）

MM実施により人々の自動車トリップが減少し、自動車ネットワークの交通量が減少することで、自動車ネットワーク全体の混雑緩和に伴い走行速度が向上し、人々の移動に必要な時間が減少することにより得られる便益である。

道路混雑の緩和 (ΔBt ：移動時間削減便益)	31,768.7千円/年
-------------------------------------	--------------

※交通量配分等を行わない簡易的方法を用いて推計

□移動費用の減少（ ΔBcc ：クルマ走行費用削減便益）

MM実施によりクルマ利用が減少することで、クルマでの移動に必要な費用（ここでは燃料費のみを対象）が削減されることにより得られる便益である。

移動費用の減少 (ΔBcc ：クルマ走行費用削減便益)	1,775.9千円/年
---	-------------

□交通事故の減少（ ΔBa ：交通事故減少便益）

MM実施により人々のクルマ利用が減少することで、自動車を運転している間に交通事故に遭遇する確率が減少し、それに伴う経済的損失額が減少することにより得られる便益である。

交通事故の減少 (ΔBa ：交通事故減少便益)	1,937.0千円/年
-------------------------------------	-------------

□環境負荷の低減（ ΔBec ：環境改善便益）

MM実施により人々のクルマ利用が減少し、公共交通や自転車、徒歩等の環境負荷がより小さい交通手段へと転換することで、排出されるCO2の量が減少することで得られる便益である。

環境負荷の低減 (ΔBec ：環境改善便益)	57.1千円/年
------------------------------------	----------

(※) なお、本推計は「モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン」（平成22年1月15日改訂版；(社)土木学会 土木計画学研究委員会 日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) 実行委員会）に準拠し、本プロジェクトの目的（円滑で利便性の高い総合的な交通体系の確立）を踏まえ、上記ガイドラインに示された便益項目のうち、道路交通に関連する4便益を算定対象として選定した。

4. 2 来年度の取組みについて

MMの実施方針については、平成21年度に「平成19年度から平成23年度の5ヵ年で重点取組路線を終了し、その結果を検証した上で次のステップに進む」見直しを行ったところであり、平成23年度はその最終年度にあたる。

そこで、平成23年度は、重点取組路線である「田原街道」についてMMを実施するとともに、これまでの取組を総括し事業効果の検証を行い、今後の進め方について検討し、MM実施のための次期実施方針の方向性を示す重要な年度になる。

(1) 重点取組路線を優先としたマイカー利用者意識転換策の実施

重点取組路線である「田原街道」においてMMを実施する。対象は、東地区、豊郷地区のうち県庁前通りから岩本町（北山霊園）までの区間の沿線自治会約3,500~4,000世帯と沿線に事務所を有する企業を想定している。

平成23年度実施予定路線：田原街道

(2) 5ヵ年の取組の検証及び次期実施方針の方向性の決定

事業の実施に併せ、これまでの取組の総括及び事業の効果の検証を行う。

また、効果の検証を踏まえ、MMがより効果的な事業となるよう、次期実施方針の方向性を決定する。

(3) 魅力的な企業MMの検討

これまでの取組から、企業MMを推進する際に、企業と従業員との関係及び成果の公表方法への配慮が必要であることが明らかになっている。

企業MMを推進する際は、企業担当者の不安を解消するため、環境・健康の分野等からもPRし、企業の理解を得ることや従業員の自発的な行動の転換への誘導が必要である。

また、今年度試験的に実施した、バスへの利用転換を促すことと併せて自転車等も含めて推進していく手法については、自転車の情報提供チラシへの評価は高く、今後も引き続き推進していく。

更に、CSR（企業の社会的責任）の面から企業の取組をPRする等、企業価値の向上を図ることができるような仕組みについて検討する。

(4) 学校MMの検討

大人になったときに、移動手段として、クルマ以外の選択肢を持つことができるよう、将来のバス利用者である、小学生を対象に試験的にMMを実施する。

具体的な実施手法や対象学年等については、下記のとおりとし、バス事業者や教育委員会等と連携し、平成23年度からの試験実施を行う。

- ① 対象者 小学校高学年（4年生～6年生）
- ② 時間 45分
- ③ 授業形態 出前講座（要望のあった小学校に対して実施する）
- ④ 授業の構成 バスの体験乗車、車内マナーの説明、福祉体験（車椅子利用等）
- ⑤ バス事業者への依頼事項 車両、説明者等人員の手配
- ⑥ その他の関係機関との連携 栃木運輸支局（バリアフリー教室）、市教育委員会



仙台市における学校MM



学校MMの事例集
交通エコロジー・モビリティ財団HP

(5) マイカー利用者意識転換策と連携した事業の実施について

これまで、バス停環境の向上のため、「宇都宮市公共交通利用環境整備事業費補助金」を活用し、バス事業者が主体となったバス停への上屋、ベンチの設置、バス停付近への駐輪場整備を支援してきたが、今後は、行政や地域が主体となった取組を含め、利用環境整備の仕組みの拡充を検討する。

また、中心市街地商店街と連携し、バスを利用する目的の創出、バス利用者へのサービスの向上のため、新たに取組可能な連携策を検討する。