

---

# 1. マイカー利用者意識転換策実施の概要

## 1. 1 背景と目的

### (1) 背景

- ・ クルマの利用は、戦後の経済活動の活性化や社会資本整備と相まって急速に進展するとともに、人々に移動の自由を与えてきた。
- ・ しかし、過度なクルマ利用の進展は、交通渋滞や交通事故、環境汚染等の問題を引き起こしていることもまた事実である。
- ・ 宇都宮市では、自家用乗用車の保有台数が全国で19位(平成23年)となり、移動における自動車の分担率は64.2%である(平成17年全国交通特性調査結果)など、クルマに「過度に依存した社会」といわざるをえない状況にある。
- ・ そのことを起因として、交通渋滞等の問題のほか、公共交通の衰退が問題となっており、特に路線バスに関しては、利用者数の低迷によって採算がとれない系統の拡大が進む傾向にあるなど、クルマに依存した社会からクルマと公共交通が共存した社会への転換を目指す必要がある。
- ・ また、宇都宮市においては、「都市のコンパクト化(集約化)」と拠点間の「ネットワーク化(連携)」を促進することにより、これからの人口規模・都市構造や都市活動に見合った都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ(連携・集約型都市構造)」の形成を目指しており、その実現に向けては、バスや鉄道、地域内交通等の公共交通や自動車、自転車等のさまざまな交通手段が相互に連携した総合的な交通ネットワークの構築が不可欠であり、そのためには、それぞれの交通手段の適正な分担を図っていくことが重要である。
- ・ 公共交通の利用者数は年々減少しており、公共交通ネットワークの拡充に向けては、ハード整備(東西基幹公共交通の導入、岡本駅等の駅機能強化等)とソフト事業(公共交通利用促進策、地域内交通の導入等)を効率的・効果的に実施することにより、公共交通利用者の増加を図っていく必要がある。

### (2) 目的

本施策は、過度なクルマ利用が進展した宇都宮市の現況や「円滑で利便性の高い総合的な交通体系の確立」を目指す一環として、クルマと公共交通が共存した社会への転換に向け、マイカー利用者の意識転換・利用転換を促すべく実施するものである。

### (3) これまでの施策実施経過

平成 18 年度	●路線選考基準の検討 ●効果的な実施手法の検討 ●石井街道におけるMM実施
平成 19 年度	●白沢街道におけるMM実施 ●平成 18 年実施MMの効果継続性調査 →実施方針（実施路線）の決定
平成 20 年度 ～平成 22 年度	●平成 19 年度に決定した「MM実施方針」に基づき、5カ年 計画でMMを実施

- 平成 18 年度には、「県央地域公共交通利活用促進協議会」と宇都宮大学が共同で実施した石井街道（国道 123 号）沿線地域における意識転換策において、実施後に対象者の約 18%のバス利用が増加し、マイカー利用が約 11%減少する等、同施策の実施がマイカー利用者の意識転換に有効であることが確認された。
- 平成 19 年度は宇都宮市が主体となって「マイカー利用者意識転換策検討委員会」を設置し、平成 18 年度の事例研究を踏まえ、白沢街道沿線住民を対象として「マイカー利用者意識転換策（以下、「MM」という。）」を実施した結果、マイカー利用が約 25%減少する等、MMの有効性が示された。また、平成 18 年度、平成 19 年度の実施結果から、より広域的な発展を図ることを目的とした「MM実施方針」を策定した。
- 平成 20 年度は、改めて「宇都宮市モビリティ・マネジメント実行委員会」を設置し、「MM実施方針」に基づき、日光・新里街道、西原線、光ヶ丘団地線沿線において、沿線住民のほか、試験的に沿線企業の従業員に対してもMM施策を実施し、一定の効果が確認された。また、実施結果から、より効率的・効果的に実施するために企業の従業員を対象としたMMを推進していくことが方針づけられた。
- 平成 21 年度は、MM実施方針に基づき、大谷街道、東京街道、奥州街道沿線において住民MMを実施するほか、平成 20 年度の検討結果から東京街道、奥州街道沿線においては沿線企業の従業員を対象とした企業MMを本格実施し、一定の効果が確認された。実施結果から、より魅力的な企業MMの検討を課題とした。
- 平成 22 年度は、MM実施方針に基づき、鹿沼街道沿線において、住民MM、企業MMを実施し、一定の効果が確認された。また、自転車利用に関するチラシは住民MM、企業MMともに好評であることが確認された。

### (4) 本年度実施の目的

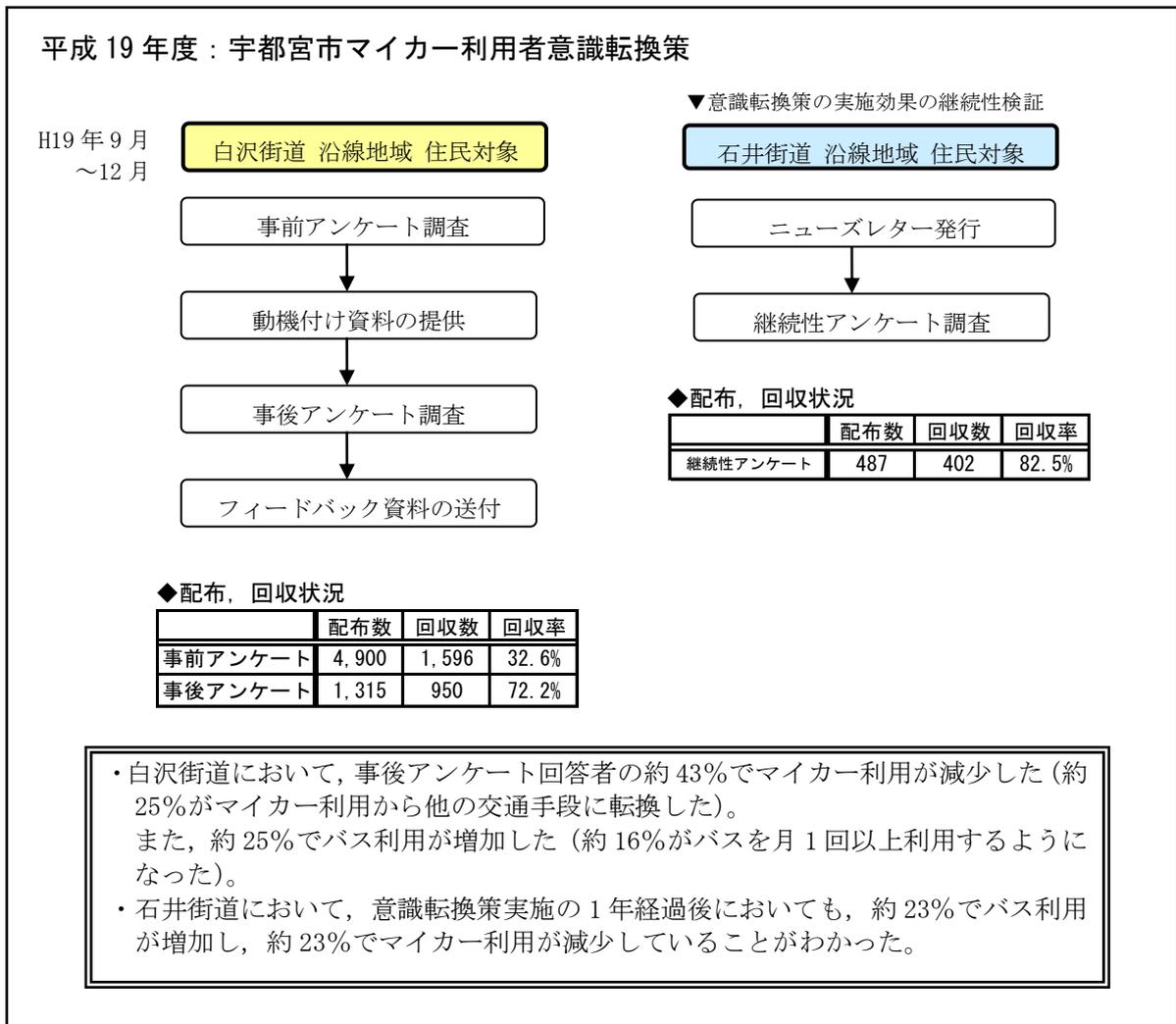
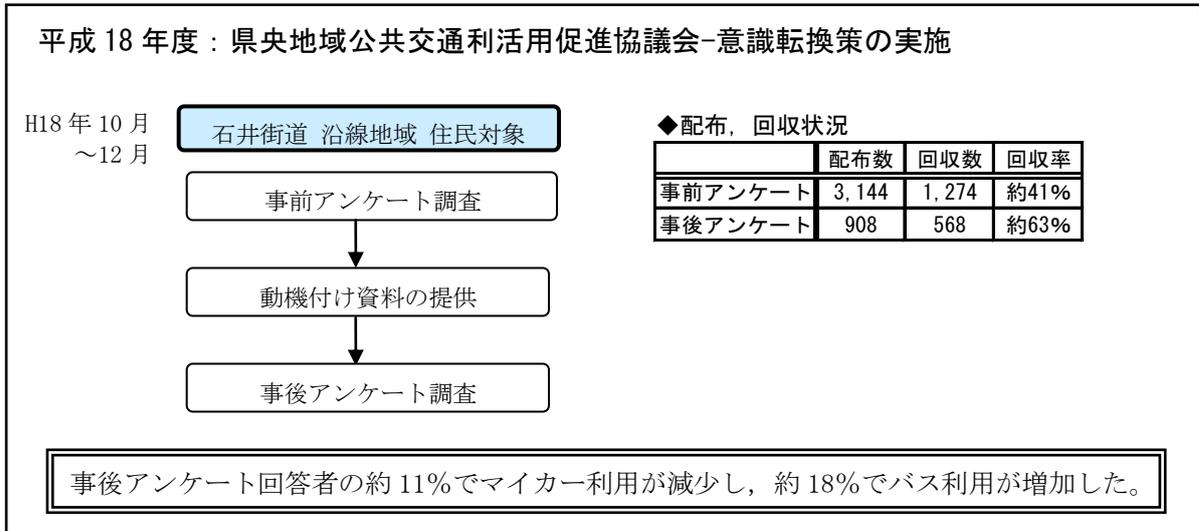
本年度は、平成 19 年度策定の「MM実施方針」に基づき、重点取組路線を優先的に実施することとし、田原街道沿線において、住民MM及び企業MMを実施する。

なお、昨年度 2 月、田原街道（宇商通り）は、栃木県によって自転車専用通行帯が整備され自転車の利用環境が向上している。

また、本年度の実施における検討課題は次の 2 点である。

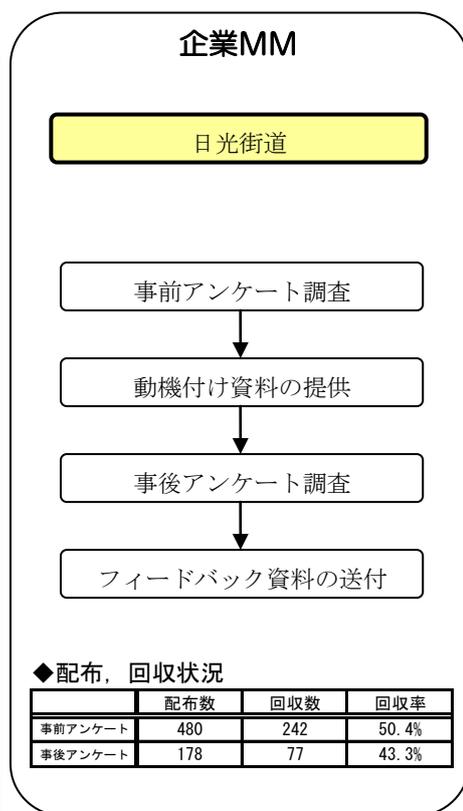
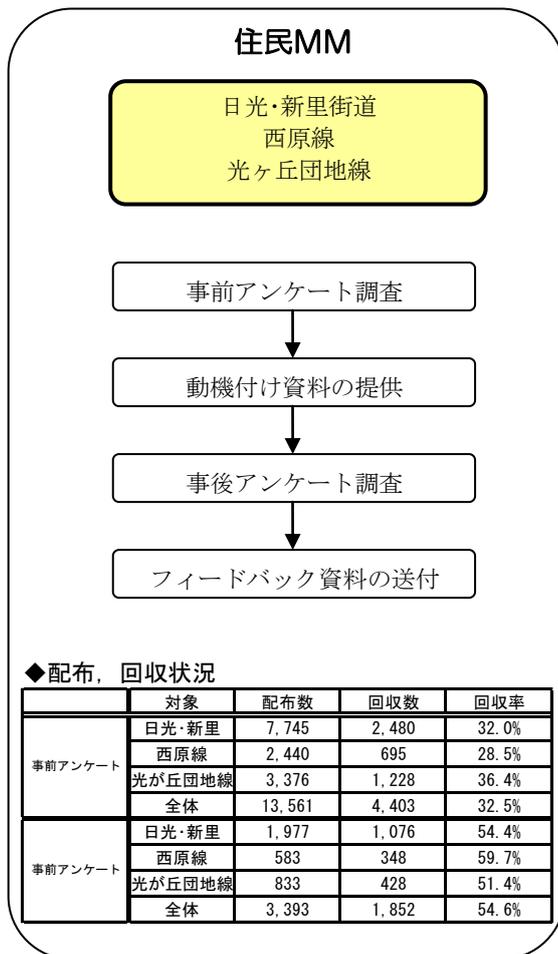
- 小学生を対象とした学校MMを実施し、今後の課題抽出・検討を行う。
- 今年度のMM実施によって、重点取組路線に対するMMが一通り終了することから、これまでの取組に対する課題の取りまとめを行う。

(5) マイカー利用者意識転換調査の過年度実施概要



平成 20 年度：宇都宮市マイカー利用者意識転換策

H20 年 9 月  
～12 月



<住民MM>

- ・日光・新里街道において、事後アンケート回答者の約 37%でマイカー利用が減少した（約 20%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 30%でバス利用が増加した（約 13%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。
- ・西原線において、事後アンケート回答者の約 31%でマイカー利用が減少した（約 18%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 31%でバス利用が増加した（約 15%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。
- ・光ヶ丘団地線において、事後アンケート回答者の約 36%でマイカー利用が減少した（約 20%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 26%でバス利用が増加した（約 12%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。

<企業MM>

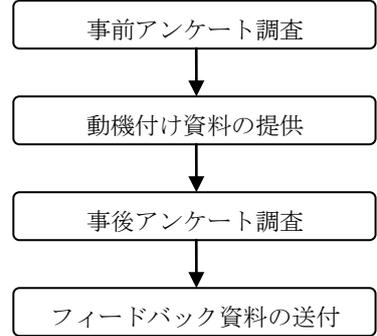
- ・日光街道において、事後アンケート回答者の約 20%でマイカー利用が減少した（約 13%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 30%でバス利用が増加した（約 17%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。

平成 21 年度：宇都宮市マイカー利用者意識転換策

H21 年 9 月  
～12 月

住民MM

大谷街道  
東京街道  
奥州街道

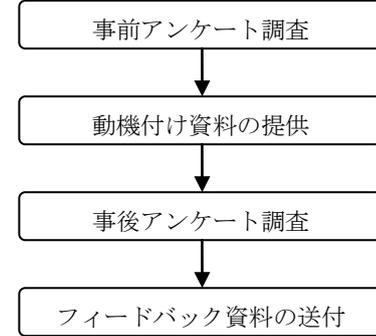


◆配布、回収状況

	対象	配布数	回収数	回収率
事前アンケート	大谷街道	2,965	1,078	36.4%
	東京街道	5,738	1,865	32.5%
	奥州街道	3,015	880	29.2%
	全体	11,718	3,823	32.6%
事後アンケート	大谷街道	885	640	72.3%
	東京街道	1,550	1,137	73.4%
	奥州街道	752	535	71.1%
	全体	3,187	2,312	72.5%

企業MM

東京街道  
奥州街道



◆配布、回収状況

	対象	配布数	回収数	回収率
事前アンケート	東京街道	120	59	49.2%
	奥州街道	463	387	83.6%
	全体	583	446	76.5%
事後アンケート	東京街道	32	16	50.0%
	奥州街道	273	65	23.8%
	全体	305	81	26.6%

<住民MM>

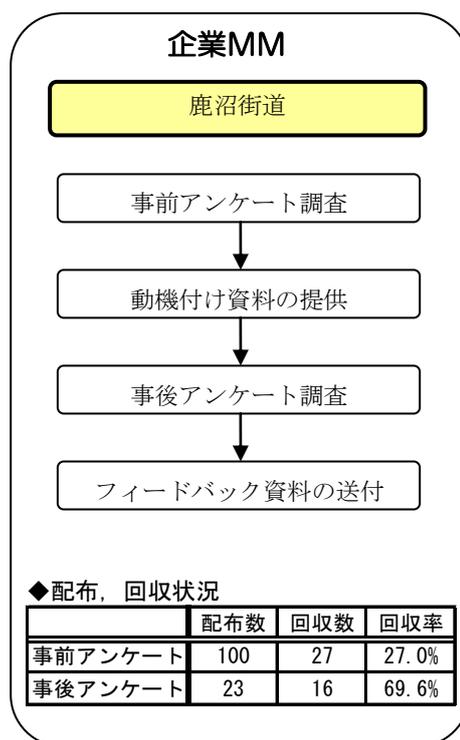
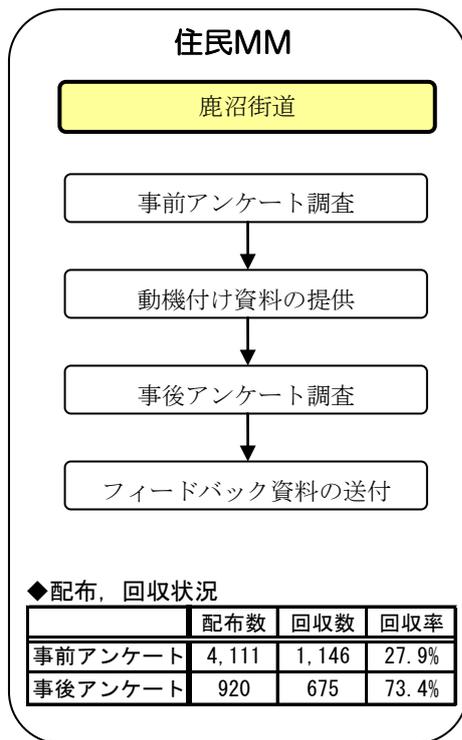
- ・大谷街道において、事後アンケート回答者の約 41%でマイカー利用が減少した（約 22%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 28%でバス利用が増加した（約 16%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。
- ・東京街道において、事後アンケート回答者の約 43%でマイカー利用が減少した（約 26%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 28%でバス利用が増加した（約 19%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。
- ・奥州街道において、事後アンケート回答者の約 37%でマイカー利用が減少した（約 21%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 24%でバス利用が増加した（約 15%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。

<企業MM>

- ・東京街道において、事後アンケート回答者の約 31%でマイカー利用が減少した（約 6%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 19%でバス利用が増加した（約 13%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。
- ・奥州街道において、事後アンケート回答者の約 31%でマイカー利用が減少した（約 11%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 6%でバス利用が増加した（約 6%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。

平成 22 年度：宇都宮市マイカー利用者意識転換策

H22 年 9 月  
～12 月



<住民MM>

- ・鹿沼街道において、事後アンケート回答者の約 41%でマイカー利用が減少した（約 22%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 28%でバス利用が増加した（約 16%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。

<企業MM>

- ・鹿沼街道において、事後アンケート回答者の約 31%でマイカー利用が減少した（約 11%がマイカー利用から他の交通手段に転換した）。  
また、約 6%でバス利用が増加した（約 6%がバスを月 1 回以上利用するようになった）。

## 1. 2 実施の枠組み

### (1) 平成 20 年度以降の実施方針

「平成 19 年度マイカー利用者意識転換策調査報告書」で取りまとめた実施方針(下記参照)に基づき、平成 20 年度以降の施策を実施している。

#### 【平成 19 年度調査で取りまとめた「平成 20 年度以降のMM実施方針」】

- (1) 新たな路線におけるMMの実施
  - ①重点・準重点取組路線での実施
  - ②実行組織の設置
- (2) MM実施路線における“継続的”な取組の実施
  - ①MM実施後の“継続的”なアプローチ
  - ②バス事業者と連携した時刻表の“継続的”な提供
- (3) 効果的なMMの実施
  - ①バス利用環境の整備・改善
  - ②バスと中心市街地との連携
- (4) その他の課題
  - ①重点路線以外(利便性が向上した路線)での利用促進策の検討
  - ②職場・学校MMの検討

なお、中心市街地との連携策等を含めた取組全体を「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト」とし、コミュニケーション施策そのもの(TFP)については、「かしこいクルマの使い方を考えるプログラム」という呼称を用いている。

### (2) 実施対象の選定基準

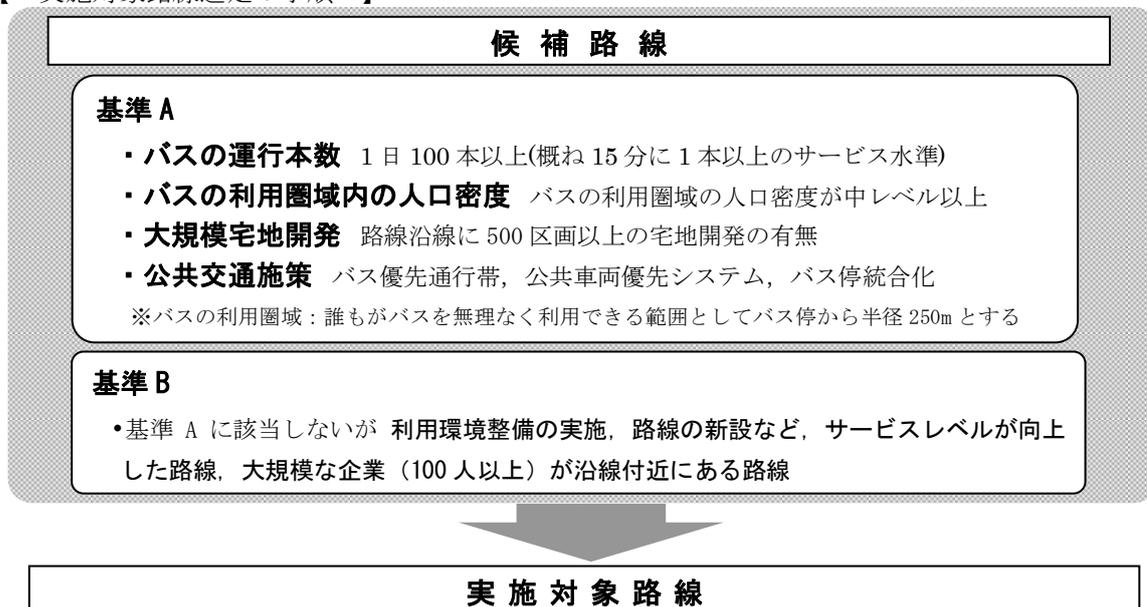
#### ① 実施対象路線の選定基準

MM実施対象路線の選定については、平成 19 年度マイカー利用者意識転換策調査報告書「平成 20 年度以降のMM実施方針について」に基づき、下記の 2 点を基準としている。

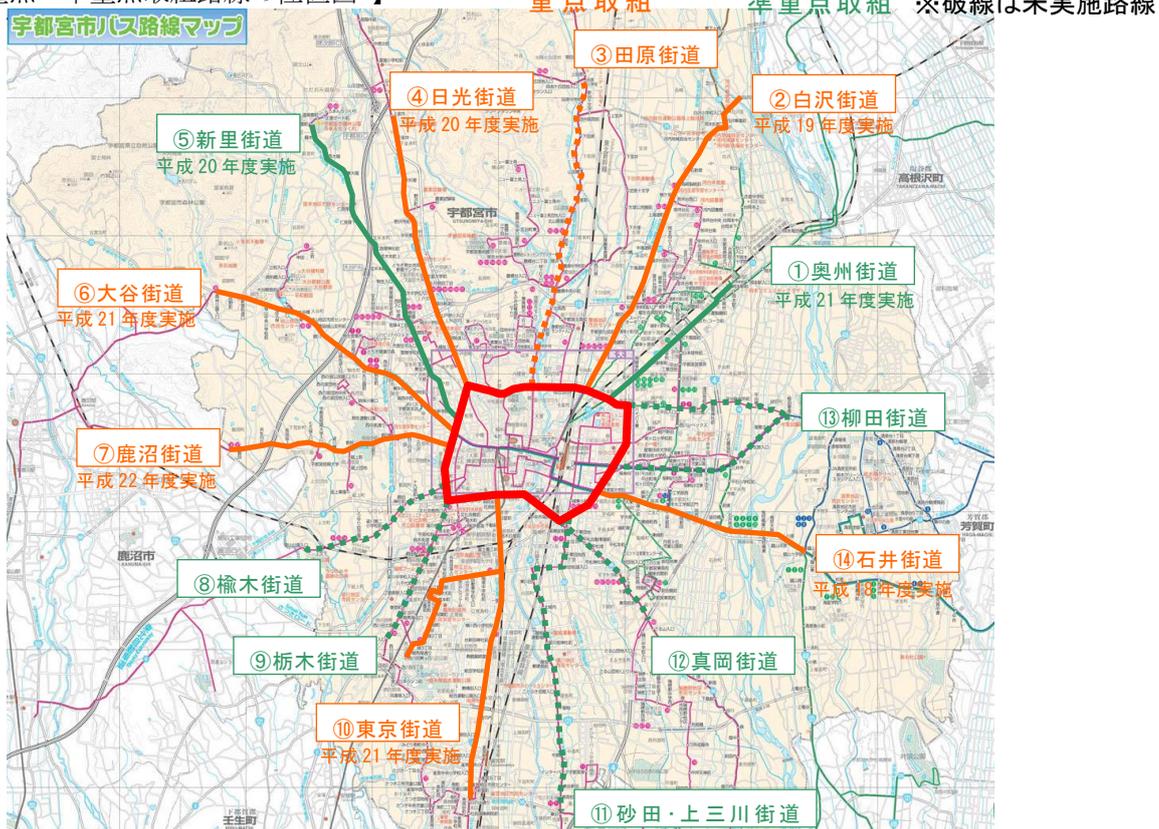
#### 【実施対象路線の選定条件】

- 基準A：沿線の人口密度、バスの運行本数、沿線の宅地開発、公共交通施策の有無などの基準から選定した**重点取組路線**及び**準重点取組路線**
- 基準B：重点取組路線に該当しないが、**利用環境整備を実施した路線**、**新設された路線**、**サービスレベルが向上した路線**、**大規模な企業(100人以上)が沿線付近にある路線**

#### 【実施対象路線選定の手順】



【重点・準重点取組路線の位置図】



【重点・準重点取組路線の特性値一覧】

路線名称 (通称・路線名)	対象路線の選定基準				
	人口 密度	バス運 行本数	沿線宅 地開発	公共交 通施策	選定基準 の該当数

[ 重点取組路線 (7 路線) ]

②白沢街道(氏家宇都宮線)	中	112	有	優先, PTPS	4
③田原街道(藤原宇都宮線)	中	206	有		3
④日光街道(国道119号)	中	344	無	優先	3
⑥大谷街道(宇都宮今市線)	中	524	無	優先	3
⑦鹿沼街道(宇都宮鹿沼線)	中	182	有		3
⑩東京街道(国道4号, 国道119号)	多	224	有	優先	4
⑭石井街道(国道123号)	中	310	無	優先, バス停統合	3

[ 準重点取組路線 (7 路線) ]

①奥州街道(宇都宮烏山線, 国道4号)	低	114	無		1
⑤新里街道(大沢宇都宮線)	低	112	無		1
⑧榎木街道(市道1542線)	低	36	無		0
⑨栃木街道(宇都宮栃木線)	中	220	無		2
⑪砂田・上三川街道(二宮宇都宮線他)	低	20	無		0
⑫真岡街道(宇都宮真岡線)	低	72	有		1
⑬柳田街道(宇都宮向田線)	低	38	有		1

※ バス運行本数については、宇都宮内環状線よりも外側のバス停における最大運行本数(上り・下り)とする。

---

## ② 実施対象エリア・区間の選定基準

MM実施対象エリア・区間の選定については、平成 19 年度マイカー利用者意識転換策調査報告書「平成 20 年度以降のMM実施方針について」に基づき、下記の 4 点を基準としている。

### 【 実施対象エリア・区間の選定条件 】

- 基準 1 : 人口密度の分布 (バス停周辺の人口密度, 集合住宅地の有無)
- 基準 2 : バスの利用圏域に重なる自治会エリア (バス停から半径 250m 圏内)
- 基準 3 : バスのサービスレベル (バス料金と運行本数)
- 基準 4 : 利用環境整備の実施や大型住宅団地の有無