

3. 平成 23 年度の実施結果(住民MM)

3. 1 事前アンケート調査の実施結果 (住民MM)

(1) 配布・回収状況

i) 調査期間：平成 23 年 9 月 16 日～21 日(自治会を通じて配布)

平成 23 年 9 月 26 日返信締切り

ii) 対象者：田原街道沿線住民 3,330 世帯

iii) 調査方法：自治会回覧で個人宅に配布/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田原街道沿線地域バス路線図

④自転車利用に関する案内

⑤返信用封筒

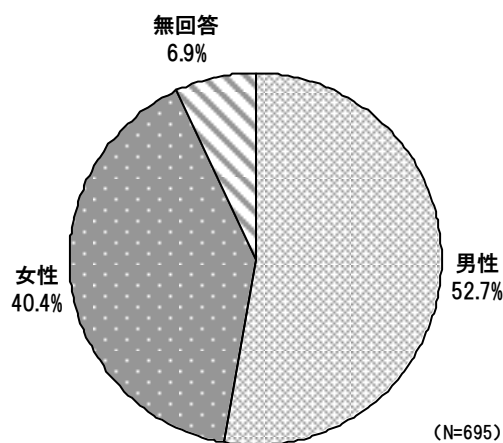
v) 回収数：695 通/3,330 通 (回収率 20.9%)

【配布・回収数】

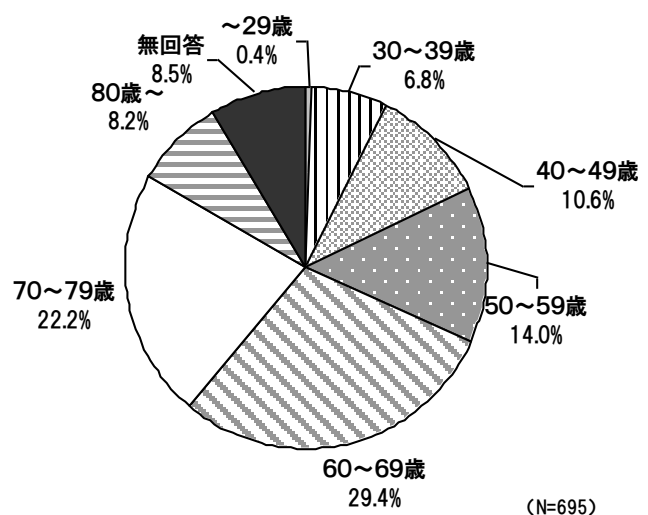
区分	配布枚数	回収数		回収率 (回収数/配布枚数)
		住所記入あり	住所記入なし	
田原街道沿線住民	3,330	695	551 / 144	20.9%

vi) 個人属性：

■性別



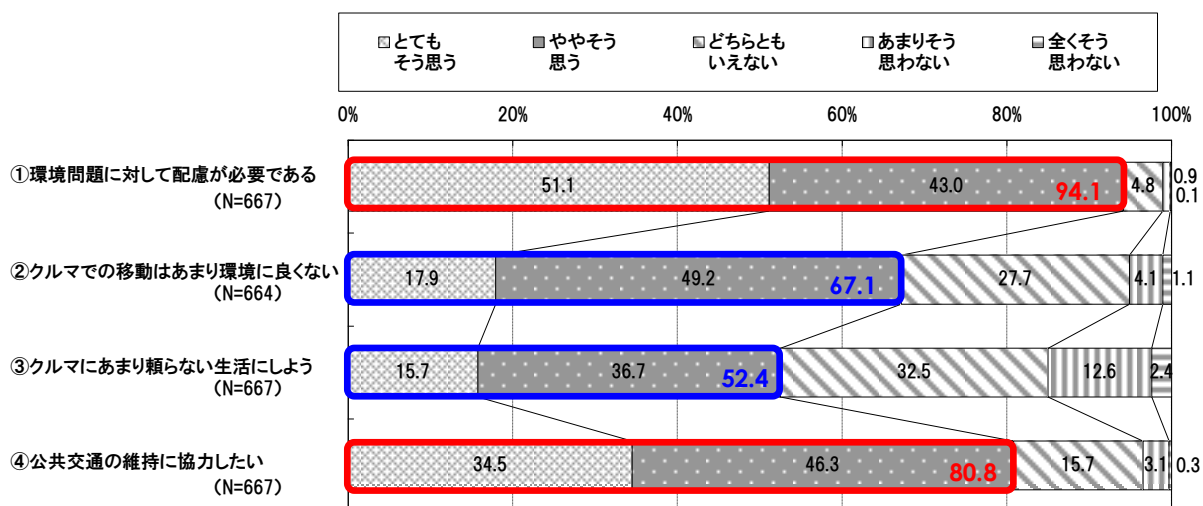
■年齢



(2) 交通と諸問題に対する意識

【問1】あなたの交通に関する意識について

- ①「環境問題に対して配慮が必要である」や④「公共交通の維持に協力したい」では、【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計が8割を超えている。
- ②「クルマでの移動はあまり環境に良くない」や③「クルマにあまり頼らない生活にしよう」では、【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計が7割未満にとどまっている。
- クルマの便利さを必要としながらも、環境問題や公共交通に対する意識の高さがうかがえることから、公共交通に関する情報提供やインセンティブの付与により、クルマから公共交通等への転換が期待できると考えられる。



(単位:人)

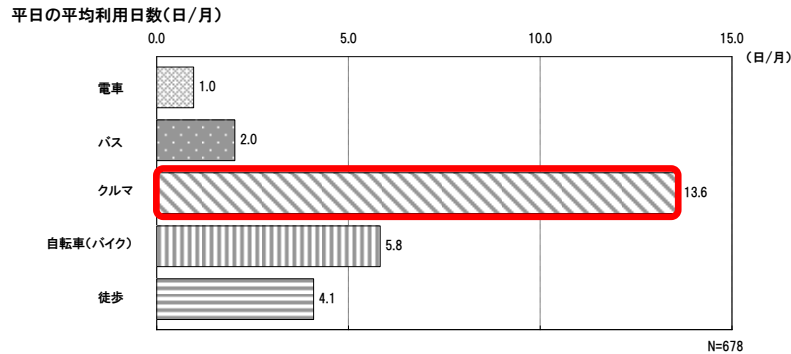
	1	2	3	4	5	無回答	計
	とてもそう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	全くそう思わない		
①環境問題に対して配慮が必要である	341	287	32	6	1	28	695
②クルマでの移動はあまり環境に良くない	119	327	184	27	7	31	695
③クルマにあまり頼らない生活にしよう	105	245	217	84	16	28	695
④公共交通の維持に協力したい	230	309	105	21	2	28	695

(3) 交通行動の把握

【問2】あなたが自宅から目的地に向かう際に利用する交通手段の利用頻度について

- 平日、休日ともに1ヶ月の平均利用日数が最も多かったのは「クルマ」(13.6日/月)で、他の交通手段と比べて突出している。
- 「電車」(1.0日/月)、「バス」(2.0日/月)は他の交通手段と比べても特に利用が少なく、日常生活において限定的な利用に留まっていることがわかる。

問2-1 平日の交通手段の利用頻度

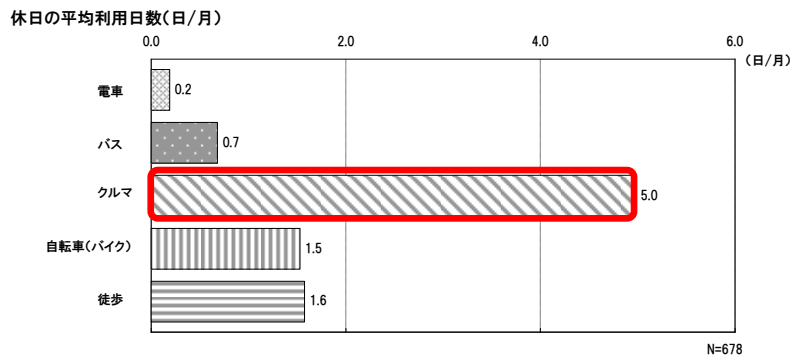


	電車				バス				クルマ			
	年に	月に	週に	合計	年に	月に	週に	合計	年に	月に	週に	合計
有効回答数(人)	678											
利用者数(人)	351	63	21	435	252	187	63	502	19	82	498	599
日数合計	1,288	153	91	1,532	1,042	550	173	1,765	1,118	571	1,990	3,679
↓月利用換算 日/月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日/月	107.3	153.0	391.3	651.6	86.8	550.0	743.9	1,380.7	93.2	571.0	8,557.0	9,221.2
月平均利用	1.0				2.0				13.6			

	自転車(バイク)				徒歩			
	年に	月に	週に	合計	年に	月に	週に	合計
有効回答数(人)	678							
利用者数(人)	62	97	233	392	59	105	210	374
日数合計	398	396	819	1,613	740	338	552	1,630
↓月利用換算 日/月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日/月	33.2	396.0	3,521.7	3,950.9	61.7	338.0	2,373.6	2,773.3
月平均利用	5.8				4.1			

(無回答17)

問2-2 休日の交通手段の利用頻度



	電車				バス				クルマ			
	年に	月に	週に	合計	年に	月に	週に	合計	年に	月に	週に	合計
有効回答数(人)	678											
利用者数(人)	327	40	4	371	247	113	34	394	27	140	420	587
日数合計	854	53	1	908	924	212	40	1,176	547	436	673	1,656
↓月利用換算 日/月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日/月	71.2	53.0	4.3	128.5	77.0	212.0	172.0	461.0	45.6	436.0	2,893.9	3,375.5
月平均利用	0.2				0.7				5.0			

	自転車(バイク)				徒歩			
	年に	月に	週に	合計	年に	月に	週に	合計
有効回答数(人)	678							
利用者数(人)	50	75	137	262	65	102	144	311
日数合計	166	175	197	538	354	209	193	756
↓月利用換算 日/月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日/月	13.8	175.0	847.1	1,035.9	29.5	209.0	829.9	1,068.4
月平均利用	1.5				1.6			

(無回答17)

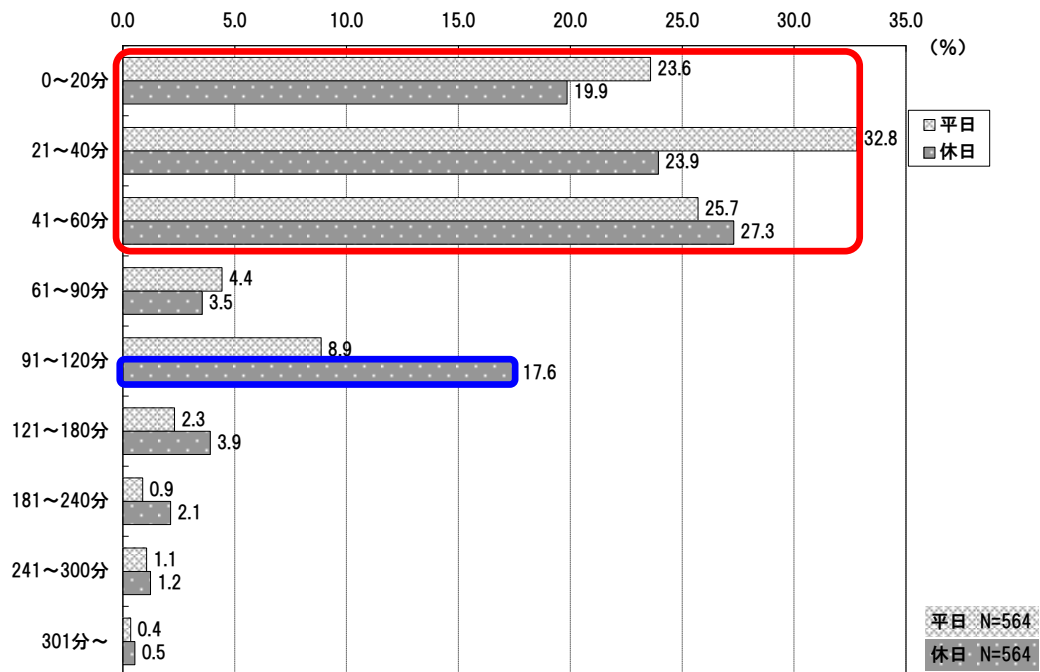
- 1日のクルマの平均利用時間については、平日の53.3分に対して、休日が67.2分と長くなっている。
- 利用時間の分布としては、平日、休日ともに60分以内が大半を占めているが、特に休日においては「91～120分」という比較的長時間の利用も多い。

問2-3 クルマの利用時間について

1日のクルマの平均利用時間

平日:53.3分 休日:67.2分

1日のクルマの平均利用時間(平日・休日別の利用時間分布)



※構成比②の無回答を除いた分布

利用時間	平日			休日		
	回答数(人)	構成比①(%)	構成比②(%)	回答数(人)	構成比①(%)	構成比②(%)
0~20分	133	19.1	23.6	112	16.1	19.9
21~40分	185	26.6	32.8	135	19.4	23.9
41~60分	145	20.9	25.7	154	22.2	27.3
61~90分	25	3.6	4.4	20	2.9	3.5
91~120分	50	7.2	8.9	99	14.2	17.6
121~180分	13	1.9	2.3	22	3.2	3.9
181~240分	5	0.7	0.9	12	1.7	2.1
241~300分	6	0.9	1.1	7	1.0	1.2
301分~	2	0.3	0.4	3	0.4	0.5
無回答	131	18.8	—	131	18.8	—
合計	695	100.0	100.0	695	100.0	100.0

※構成比②は無回答を除いた割合

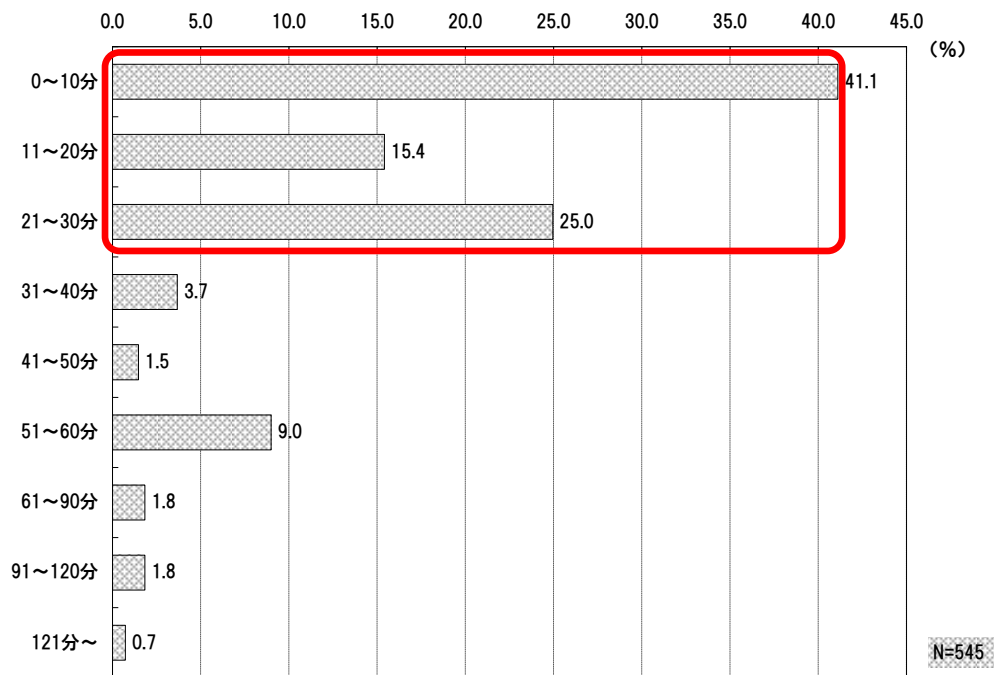
- 1日の徒歩での平均移動時間は、24.8分となっており、クルマの平均利用時間53.3分（平日）の半分以下となっている。
- 移動時間の分布としては、「0～10分」が最も多く41.1%となっており、次いで「21～30分」、「11～20分」と、30分以内の移動時間が大半を占めている。

問2-4 徒歩での移動時間について

1日の徒歩での平均移動時間

24.8分

1日の徒歩での移動時間(移動時間分布)



※構成比②の無回答を除いた分布

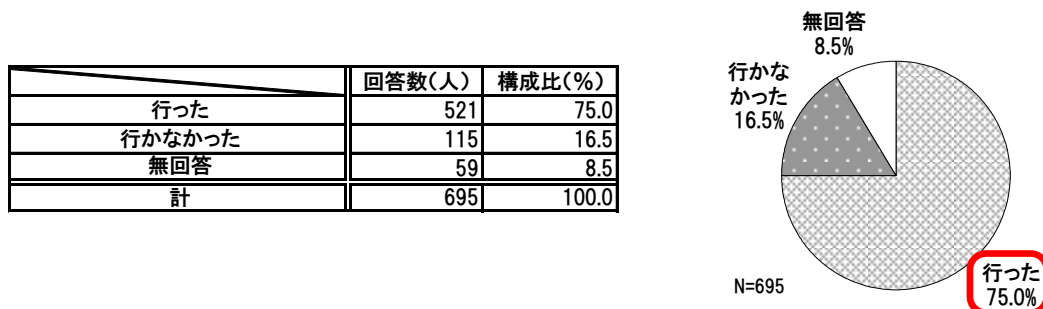
利用時間	回答数(人)	構成比①(%)	構成比②(%)
0～10分	224	32.2	41.1
11～20分	84	12.1	15.4
21～30分	136	19.6	25.0
31～40分	20	2.9	3.7
41～50分	8	1.2	1.5
51～60分	49	7.1	9.0
61～90分	10	1.4	1.8
91～120分	10	1.4	1.8
121分～	4	0.6	0.7
無回答	150	21.6	—
合計	695	100.0	100.0

※構成比②は無回答を除いた割合

【問3】中心市街地へ行くときについて

- 事前アンケート調査時（9月）から過去1ヶ月の間で、75%が中心市街地へ来訪しており、田原街道沿線の住民にとって中心市街地が身近な来訪場所であることがわかる。
- 中心市街地への来訪目的としては、「買い物」が最も多く39%となっており、次いで「通勤・通学」（38%）、「その他（社交娯楽等）」（23%）の順となっている。

問3-1 過去1ヶ月を振り返って、中心市街地へ行きましたか



問3-2 目的別に中心市街地へ行った日数と、利用した交通手段の日数

目的	交通手段	項目	交通手段					計
			電車	バス	クルマ	自転車(バイク)	徒歩のみ	
通勤・通学		有効回答数(人)	3	40	87	46	23	199
		回答率(%)	0.3	3.3	7.3	3.8	1.9	
		日数合計	25	363	1,238	641	165	2,432
		平均利用日数(日/月)	8.3	9.1	14.2	13.9	7.2	(38.2%)
買い物		有効回答数(人)	2	81	266	148	74	571
		回答率(%)	0.2	6.8	22.3	12.4	6.2	
		日数合計	3	307	1,160	738	281	2,489
		平均利用日数(日/月)	1.5	3.8	4.4	5.0	3.8	(39.1%)
その他(社交娯楽等)		有効回答数(人)	13	94	171	81	66	425
		回答率(%)	1.1	7.9	14.3	6.8	5.5	
		日数合計	18	228	727	279	196	1,448
		平均利用日数(日/月)	1.4	2.4	4.3	3.4	3.0	(22.7%)
全目的		有効回答数(人)	18	215	524	275	163	1,195
		回答率(%)	1.5	18.0	43.8	23.0	13.6	
		日数合計	18	228	727	279	196	6,369
		平均利用日数(日/月)	11.2	15.3	22.8	22.4	13.9	(100%)

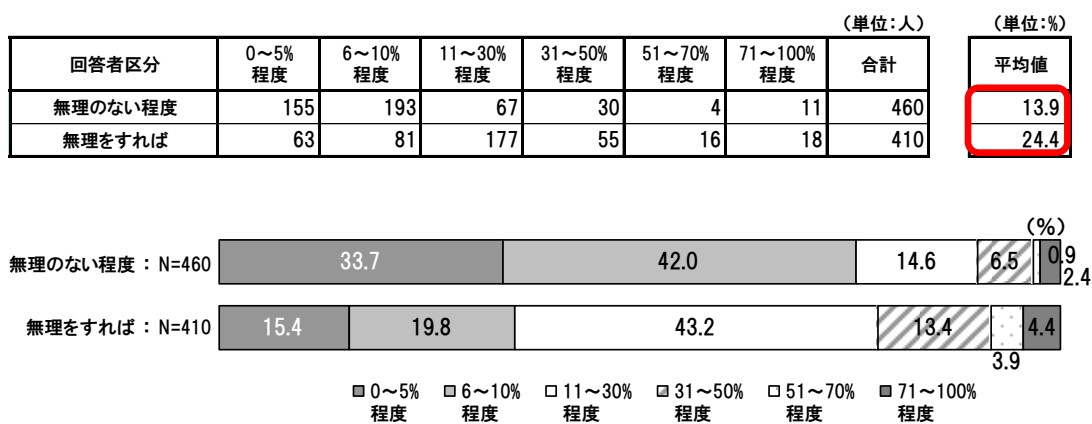
※中心市街地へ行く時の目的、日数、交通手段は重複回答。

※電車利用は、鉄道を利用して遠方へ向かう場合の交通手段と解釈できる。

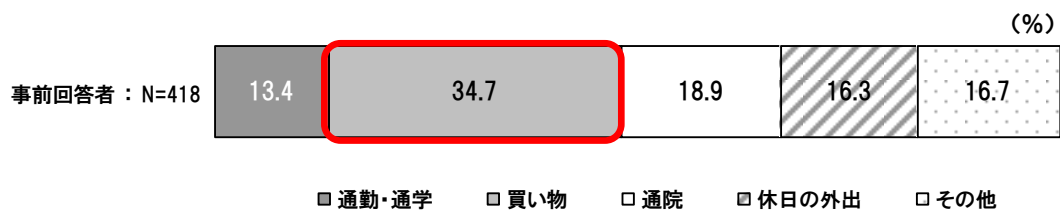
【問4】クルマの利用を控えることについて

- 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：14%」「無理をすれば：24%」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意向結果が得られている。
- 外出する際の移動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 (35%) 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「通院」(19%)「その他」(16%), となっている。

問4-1 クルマの利用を控えたら、何%程度控えることが可能ですか



問4-2 クルマの利用を控えて外出する際の目的と場所



〈【クルマの利用を控えて外出する際の場所】回答数が多い目的地〉

順位	目的地/施設名称	回答数(人)
1	JR宇都宮駅	84
2	東武百貨店	49
3	宇都宮中心部	38
4	福田屋宇都宮店	27
5	済生会病院	21

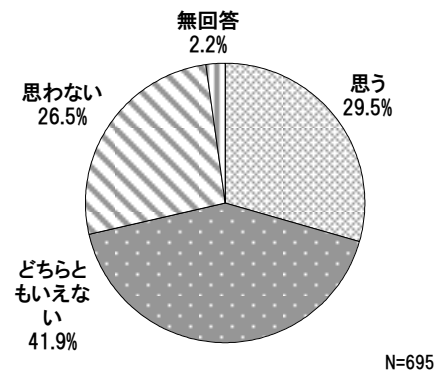
(4) 中心市街地のイベントに対する意識

【問7】中心市街地における大規模イベントについて

- 中心市街地のイベントへの参加意向は、「参加したい」が30%となっている一方、「どちらともいえない」が42%に上る。
- イベントに参加する場合の交通手段は、「バス」が35%と最も多く、次いで「自転車」(22%)、「徒歩」(18%)の順となっている。「クルマ」は11%と他に比べて少ない結果となった。
- 動機付け資料として、公共交通や自転車利用に関する情報と一体となったイベントの情報提供を行うことで、「参加したい」(30%)と回答した方のみならず、「どちらともいえない」(42%)と回答した方の参加を促進できると考えられる。

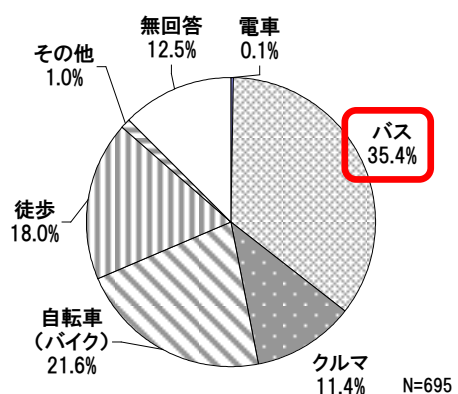
問7-1 イベントに参加したいと思いますか

	回答数(人)	構成比(%)
思う	205	29.5
どちらともいえない	291	41.9
思わない	184	26.5
無回答	15	2.2
計	695	100.0



問7-2 イベントに参加するとしたら交通手段として何を選択しますか

	回答数(人)	構成比(%)
電車	1	0.1
バス	246	35.4
クルマ	79	11.4
自転車(バイク)	150	21.6
徒歩	125	18.0
その他	7	1.0
無回答	87	12.5
計	695	100.0

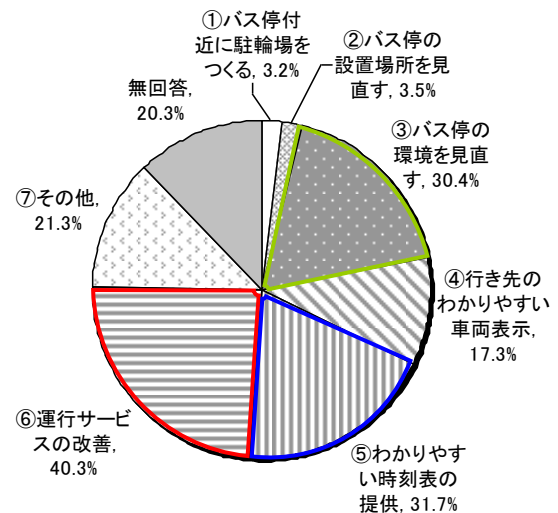


(5) バス利用に関する意向等

【問5】地域の路線バスへ要望する改善点

- 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）】（40%），【⑤わかりやすい時刻表の提供】（32%），【③バス停の環境を見直す（屋根の設置，ベンチの設置等）】（30%）の順となっている。

	回答者割合	要望順位
①バス停付近に駐輪場をつくる	3.2%	—
②バス停の設置場所を見直す	3.5%	—
③バス停の環境を見直す	30.4%	③
④行き先のわかりやすい車両表示	17.3%	—
⑤わかりやすい時刻表の提供	31.7%	②
⑥運行サービスの改善	40.3%	①
⑦その他	21.3%	—
無回答	20.3%	—
回答者数(人)	554	—



＜【①バス停付近に駐輪場をつくる】希望バス停上位＞

順位	バス停名称	回答数(人)
1	山本	9
2	JR宇都宮駅	2

※回答者1人のバス停
上大曾，団地中央，富士見が丘団地内，中心地全体

＜【②バス停の設置場所を見直す】希望バス停上位＞

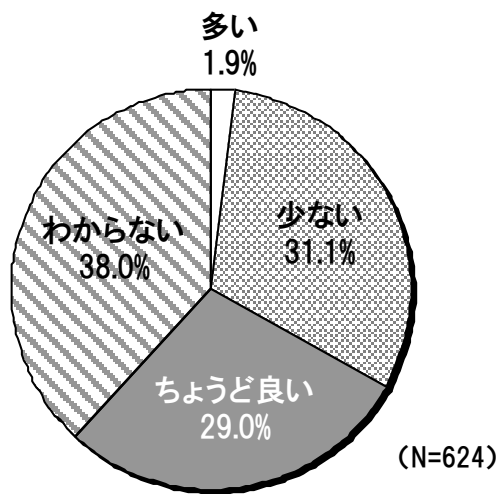
順位	バス停名称	回答数(人)
1	富士見が丘団地	3
2	豊郷市民センター	2
3	山本	2

※回答者1人のバス停
宇商高校前，大曾一丁目，上大曾，団地北，市営プール前，ゆたか団地入口，馬場町

【問6】田原街道を走るバスのサービス水準等について

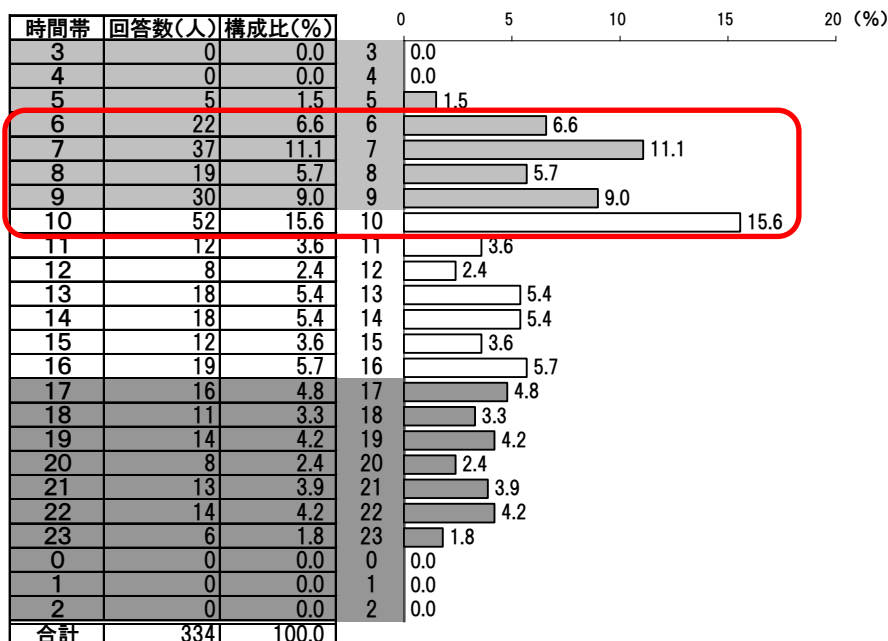
- 運行本数の満足度については「わからない」(38%)がもっとも多く、次いで「少ない」(31%)、「ちょうど良い」(29%)となっている。
- 増便希望の時間帯は10時台、7時台、9時台、6時台の順になっており、朝のラッシュ時を中心とした午前のニーズが高くなっている。
- 支払い方法については「現金」(59%)がもっとも多く、次いで「バスカード」(40%)、「定期券」(1%)となっている。
- 「バスカード」については約8割の方に知られているが、昼間カードや期間限定定期券などについてはあまり知られていない状況にある。

問6-1 田原街道を走るバスの運行本数について



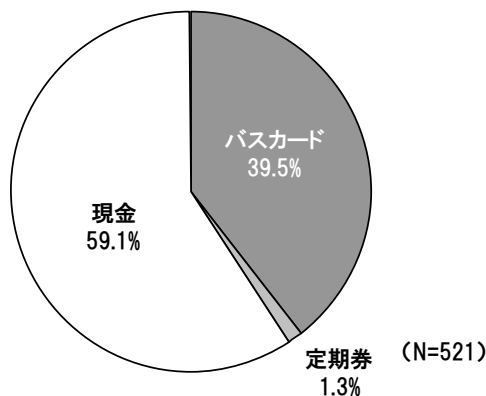
※【無回答】を除外し、構成比を算出

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



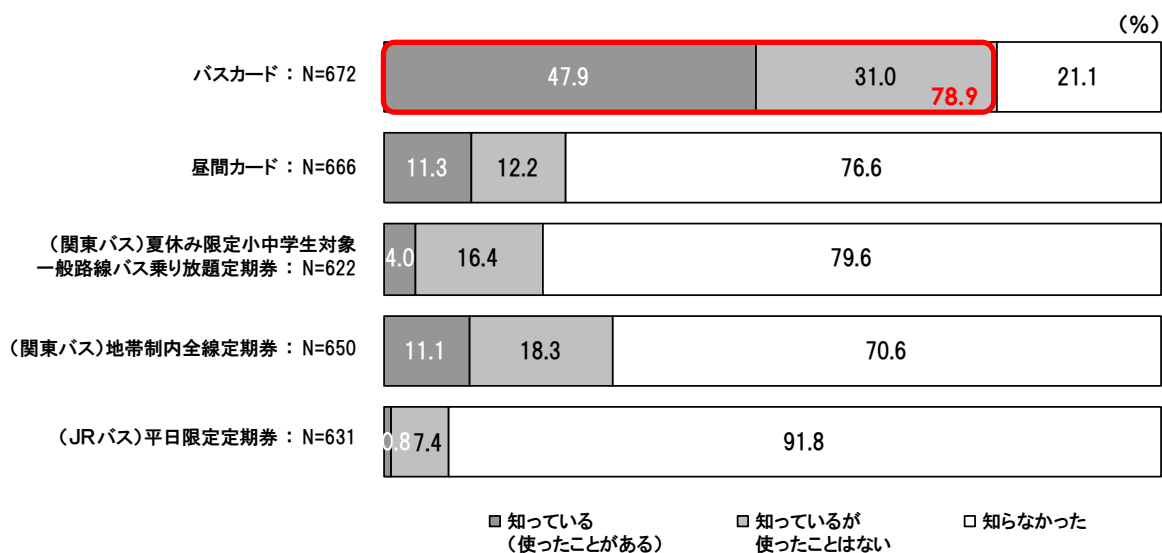
※【無回答】を除外し、構成比を算出

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



※【無回答】を除外し、構成比を算出

問6-4 各種定期券、バスカードについて

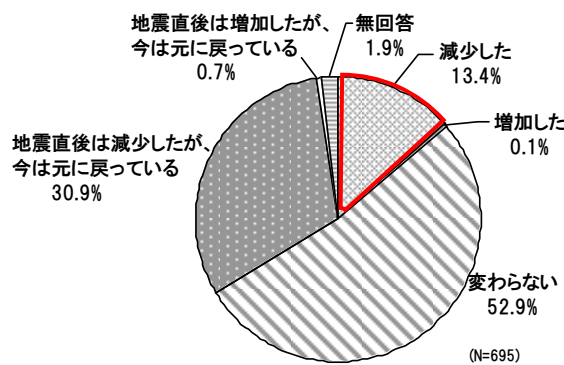


(6) 東日本大震災後の交通行動

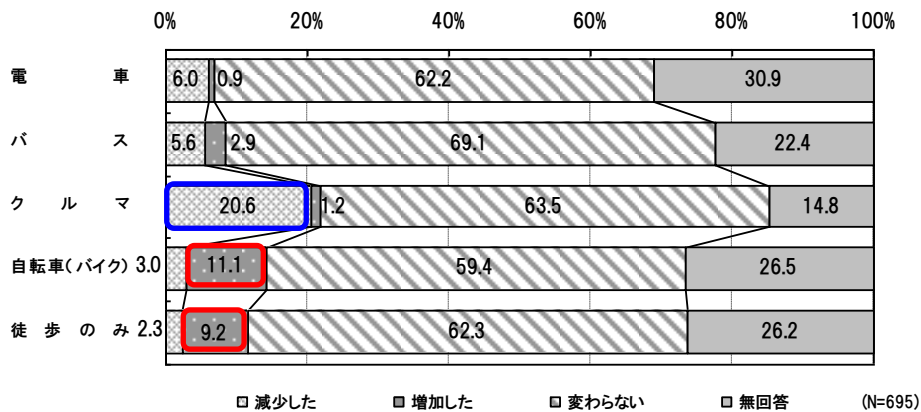
【問8】東日本大震災後の日常生活における交通行動について

- 大震災後の日常生活の外出頻度は、その後になっても13%が「減少」している。
- 大震災後の交通手段の利用頻度は、21%が「クルマ利用の減少」となっている一方で、11%が「自転車利用の増加」、9%が「徒歩のみの増加」となっている。
- 外出頻度の減少理由は「余震、放射能への不安」、クルマ利用の減少理由は「ガソリン不足」が多くなっている。

問8-1 東日本大震災後、日常生活における外出頻度に変化はありましたか



問8-2 東日本大震災後、交通手段の利用頻度に変化はありましたか



問8-3 東日本大震災後、交通手段の利用頻度が変化した理由をお答えください

- | | |
|---------------------|---------------------|
| ● 外出自体が減少した理由 | ● 自転車および徒歩利用が増加した理由 |
| ・余震、放射能への不安など ……59人 | ・車利用の代替手段 ……11人 |
| ● クルマ利用が減少した理由 | ・健康志向の高まり ……5人 |
| ・ガソリン不足 ……63人 | ・便利さに気づくことができた ……4人 |
| ・環境意識の高まり ……6人 | ・環境意識の高まり ……1人 |
| ・健康志向の高まり ……3人 | ・移動の確実性 ……1人 |
| ● バス利用が減少した理由 | ● バス利用が増加した理由 |
| ・地震直後のバス運行の減少 ……2人 | ・バスに対する安心感 ……3人 |
| ● 電車利用が減少した理由 | ・車利用の代替手段 ……2人 |
| ・帰宅困難になるのが心配 ……2人 | |

(N=155)

3. 2 事後アンケート調査の実施結果（住民MM）

(1) 配布・回収状況

i) 調査期間：平成23年11月24日発送

平成23年12月9日返信締切り

ii) 対象者：田原街道沿線住民 551人

iii) 調査方法：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：412通/551通

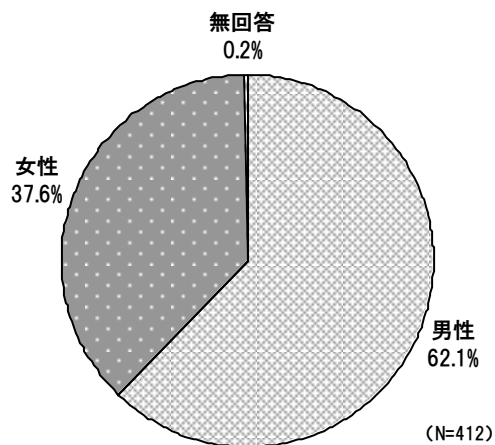
（事後ベースの回収率73.4%，事前ベースの回収率16.4%）

【配布・回収数】

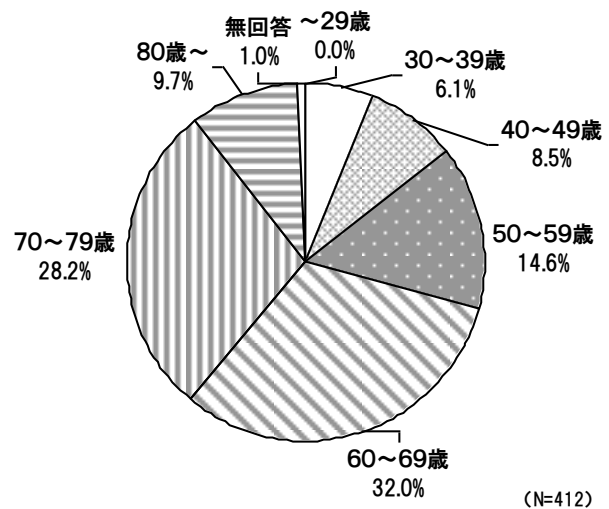
区分	配布枚数	回収数	回収率 (回収数/配布枚数)	事前ベースの回収率 (事後回収数/事前配布数)
田原街道沿線住民	551	412	74.8%	12.4%

vi) 個人属性：

■性別



■年齢



(2) 交通と諸問題に対する意識の変化

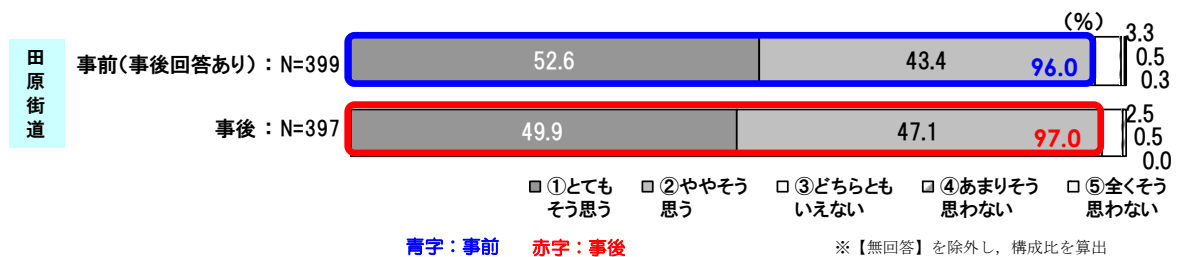
あなたの交通に関する意識について

■【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1.0ポイント増加している。

事前、事後アンケートともに「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。



(単位:人)

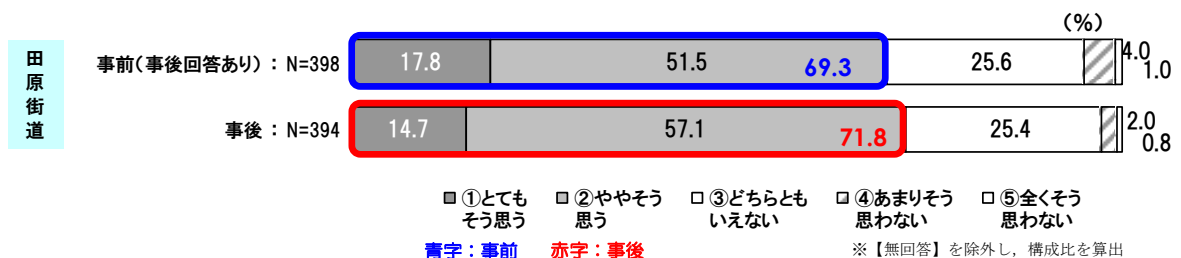
路線名	回答者区分	①とてもそう思う	②ややそう思う	③どちらともいえない	④あまりそう思わない	⑤全くそう思わない	無回答	合計
田原街道住民	事前(事後回答あり)	210	173	13	2	1	13	412
	事後	198	187	10	2	0	15	412

■【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2.5ポイント増加している。

事前、事後ともに約7割が「クルマでの移動はあまり環境に良くない」と回答しており、多くの方がクルマ移動による環境への影響について認識していることがわかる。



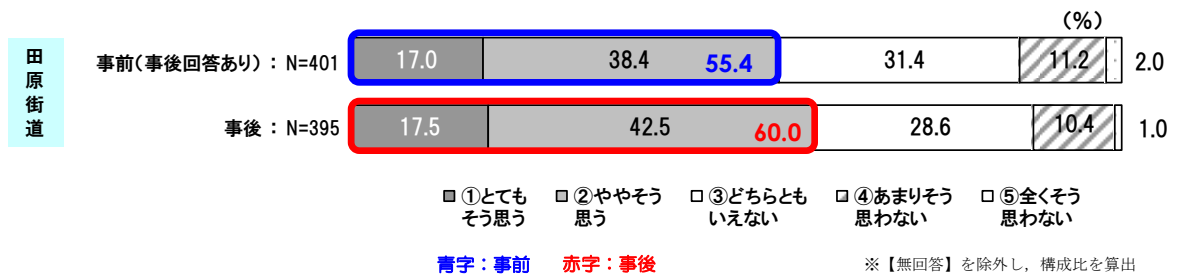
(単位:人)

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
田原街道住民	事前(事後回答あり)	71	205	102	16	4	14	412
	事後	58	225	100	8	3	18	412

■ 【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4.6ポイント増加している。



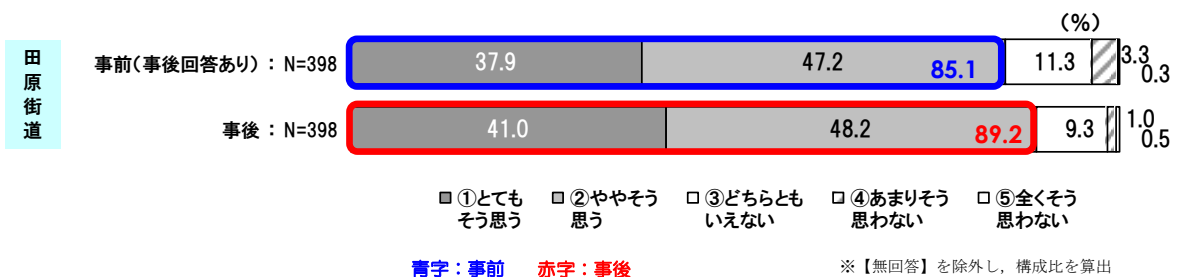
(単位:人)

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
田原街道住民	事前(事後回答あり)	68	154	126	45	8	11	412
	事後	69	168	113	41	4	17	412

■ 【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4.1ポイント増加している。



(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
田原街道住民	事前(事後回答あり)	151	188	45	13	1	14	412
	事後	163	192	37	4	2	14	412

(3) 交通行動の変化

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

平日における利用率の変化をみると、バス利用が0.6ポイント増え、クルマ利用が3.3ポイント減っている。

※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』

		(%)		
田原街道	バス利用率：N=412	31.6	27.7	40.8
	クルマ利用率：N=412	37.9	16.7	45.4
		□ 増加	□ 変化なし	□ 減少

		(単位:人)				(単位:%)		
路線名	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
田原街道 住民	バス利用率	130	114	168	412	11.0	11.6	0.6
	クルマ利用率	156	69	187	412	51.2	47.9	-3.3

■【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

休日における利用率の変化をみると、バス利用が0.8ポイント増え、クルマ利用が2.4ポイント減っている。

※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』

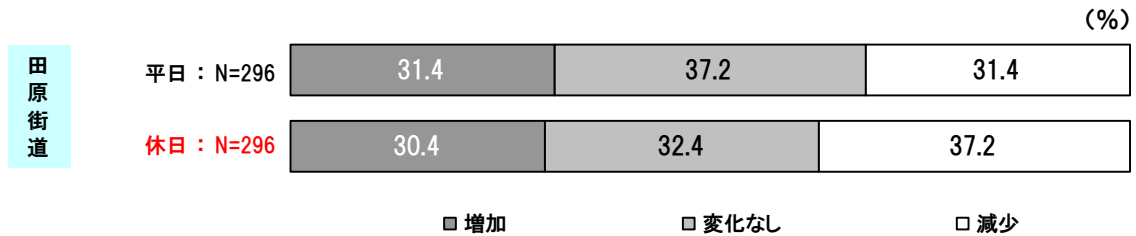
		(%)		
田原街道	バス利用率：N=412	22.1	39.6	38.3
	クルマ利用率：N=412	38.1	21.8	40.0
		□ 増加	□ 変化なし	□ 減少

		(単位:人)				(単位:%)		
路線名	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
田原街道 住民	バス利用率	91	163	158	412	8.9	9.8	0.8
	クルマ利用率	157	90	165	412	53.7	51.3	-2.4

■【事前-事後比較】1日あたりのクルマの平均利用時間について

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いる。



※有効回答のみを集計・比較した。

(単位:人)

路線名	区分	増加	変化なし	減少	有効回答数
田原街道 住民	平日	93	110	93	296
	休日	90	96	110	296

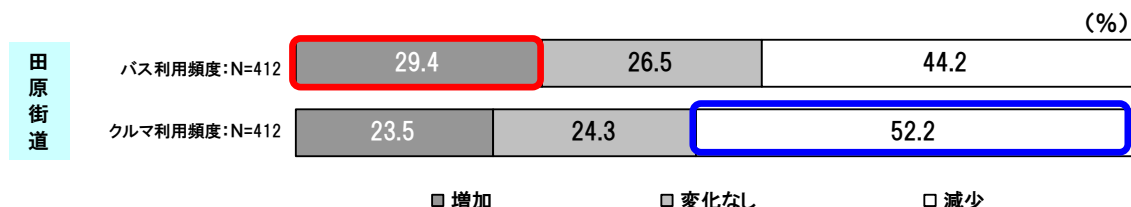
(単位:分)

(事前) 平均利用時間	(事後) 平均利用時間	(比較) 事後-事前
58.1	57.7	-0.4
73.2	61.7	-11.5

※有効回答のみを集計・比較した。

<参考資料・1ヶ月間の交通手段の利用日数変化について>

1ヶ月間の交通手段の利用日数の変化をみると、29%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。

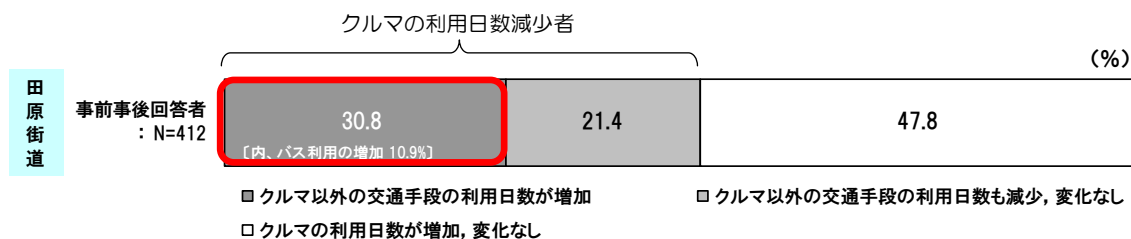


(単位:人)

路線名	回答者区分	増加	変化なし	減少	合計
田原街道 住民	バス利用頻度	121	109	182	412
	クルマ利用頻度	97	100	215	412

<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>

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31%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11%となっている。

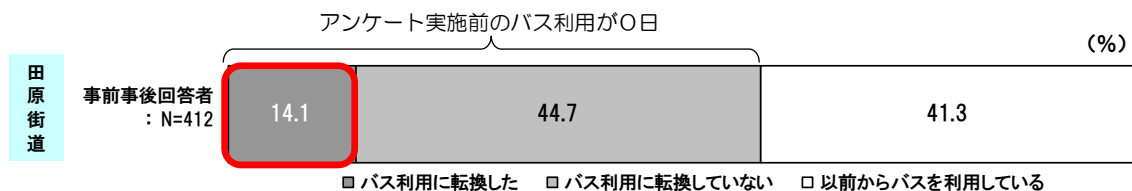


(単位:人)

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
田原街道 住民	127	88	197	412

〈参考資料・1ヶ月間のバス利用日数の変化について〉

1ヶ月間のバス利用日数の変化をみると、14%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。



(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
田原街道 住民	58	184	170	412

(4) 中心市街地への来訪

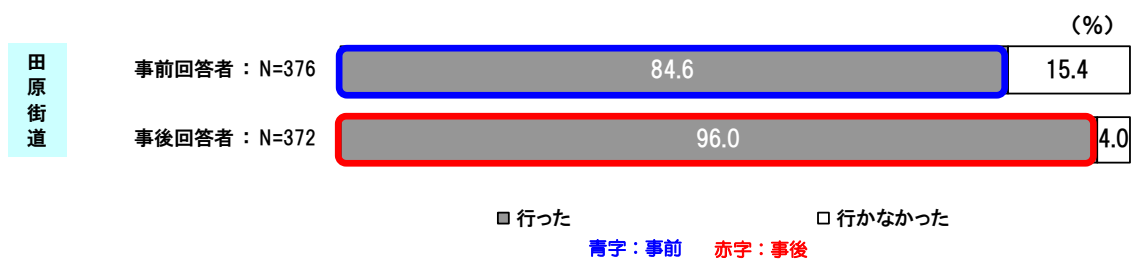
中心市街地へ行くときについて

■【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11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3,734日から事後5,306日へ1.4倍程度増加している。

また、その際の来訪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約半数を占めている。バス・電車利用は事前18%、事後15%と微減しており、事前事後ともにクルマ利用の3割程度となっている。自転車・徒歩利用は事前37%、事後33%と微減しており、事前事後ともにクルマ利用の7割程度となっている。

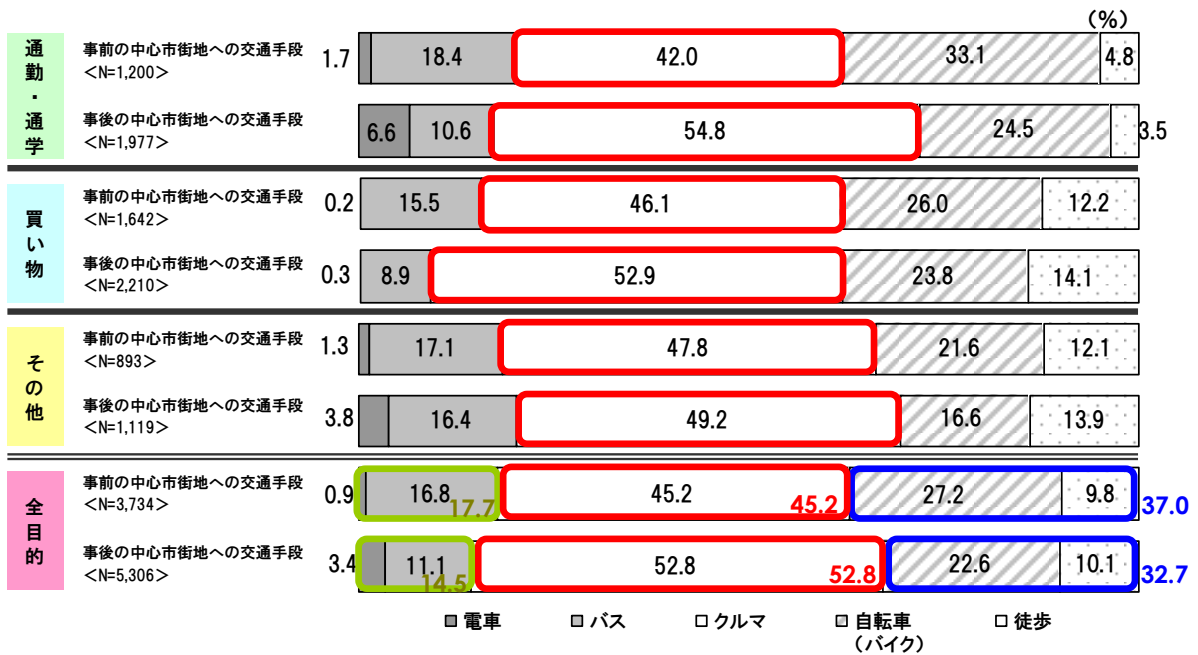


<目的別・中心市街地へ行った日数，構成比比較>

目的	田原街道【事前】		田原街道【事後】	
	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)	のべ外出 日数(日)	構成比 (%)
合計	3,734	(100.0)	5,306	(100.0)
通勤・通学	1,200	(32.1)	1,977	(37.3)
買い物	1,641	(43.9)	2,210	(41.7)
その他(社交娯楽等)	893	(23.9)	1,119	(21.1)

※中心市街地へ行く時の目的，日数，交通手段は重複回答。

＜【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＞



＜【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＞

目的	交通手段	田原街道【事前】		田原街道【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	1,200	(100.0)	1,977	(100.0)
	電車	20	(1.7)	130	(6.6)
	バス	221	(18.4)	210	(10.6)
	クルマ	504	(42.0)	1,083	(54.8)
	自転車(バイク)	397	(33.1)	485	(24.5)
	徒歩のみ	58	(4.8)	69	(3.5)
買い物	合計	1,641	(100.0)	2,210	(100.0)
	電車	3	(0.2)	6	(0.3)
	バス	254	(15.5)	197	(8.9)
	クルマ	756	(46.1)	1,168	(52.9)
	自転車(バイク)	427	(26.0)	527	(23.8)
	徒歩のみ	201	(12.2)	312	(14.1)
その他 (社交娯楽等)	合計	893	(100.0)	1,119	(100.0)
	電車	12	(1.3)	43	(3.8)
	バス	153	(17.1)	183	(16.4)
	クルマ	427	(47.8)	551	(49.2)
	自転車(バイク)	193	(21.6)	186	(16.6)
	徒歩のみ	108	(12.1)	156	(13.9)
3目的合計	合計	3,734	(100.0)	5,306	(100.0)
	電車	35	(0.9)	179	(3.4)
	バス	628	(16.8)	590	(11.1)
	クルマ	1,687	(45.2)	2,802	(52.8)
	自転車(バイク)	1,017	(27.2)	1,198	(22.6)
	徒歩のみ	367	(9.8)	537	(10.1)

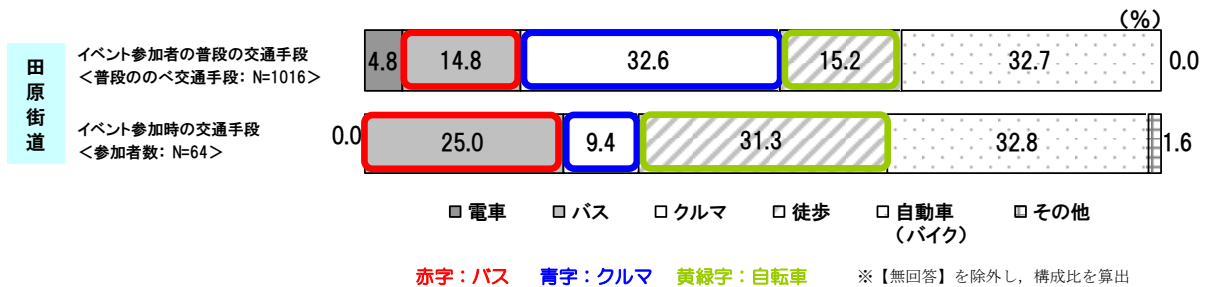
※中心市街地へ行く時の目的、日数、交通手段は重複回答。
 ※電車利用は、鉄道を利用して遠方へ向かう場合の交通手段と解釈できる。

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：23.2ポイント減）により、バス利用（バス利用：9.2ポイント増）と自転車利用（自転車利用：16.1ポイント増）の促進が図られた。



(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
田原街道 住民	普段の交通手段	49	150	331	154	332	—	—	1,016
	イベント参加時の交通手段	0	16	6	20	21	1	0	64

(5) 動機付け資料に対する意見

各種情報グッズについて

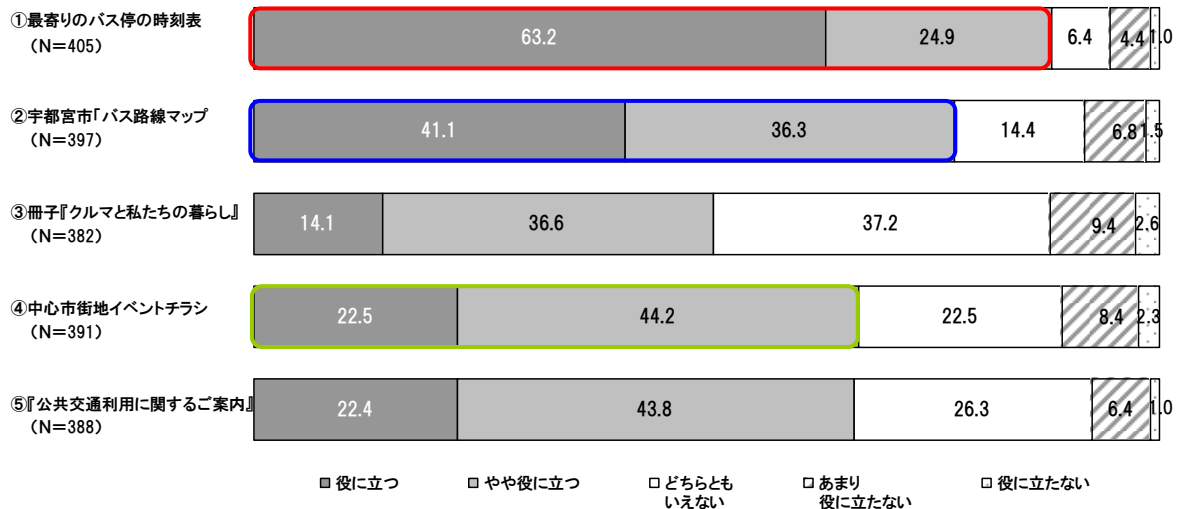
■【事後】各種グッズの評価について

事後 問 5-1

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】(88%)、【②宇都宮市バス路線マップ】(77%)、【④中心市街地イベントチラシ】(67%)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。

※【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。)

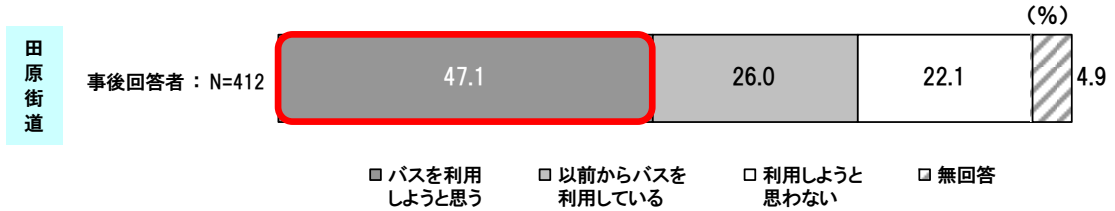
	田原街道	
	回答者割合	評価順位
①最寄りのバス停の時刻表	88.1%	①
②宇都宮市バス路線マップ	77.3%	②
③冊子『クルマと私たちの暮らし』	50.8%	—
④中心市街地イベントチラシ	66.8%	③
⑤『公共交通利用に関するご案内』	66.2%	—



■【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 5-2

情報提供で各種グッズの送付を受けて、全体の47%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。



(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
田原街道住民	事後回答者	194	107	91	20	412

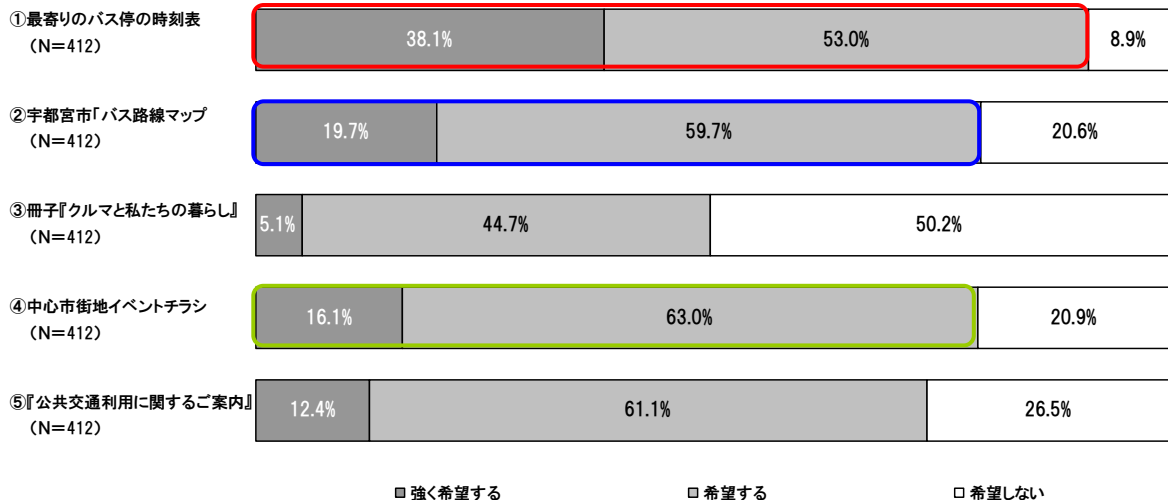
■【事後】各種グッズの定期的送付の希望について

事後 問 5-3

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[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)
田原街道 N=440

	田原街道	
	回答者割合	希望順位
①最寄りのバス停の時刻表	91.1%	①
②宇都宮市バス路線マップ	79.4%	②
③冊子『クルマと私たちの暮らし』	49.8%	—
④中心市街地イベントチラシ	79.1%	③
⑤公共交通利用に関するご案内	73.5%	—



(6) 田原街道の自転車専用通行帯に対する評価等

田原街道の自転車専用通行帯に関する意向について

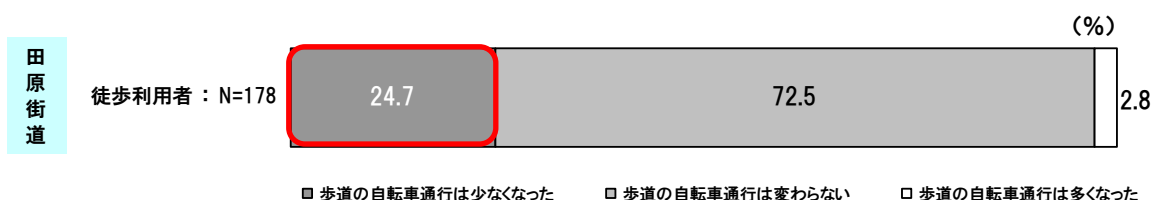
事後 問 4

■ 【事後】 問 4-1・ 田原街道を徒歩で利用する場合の評価等

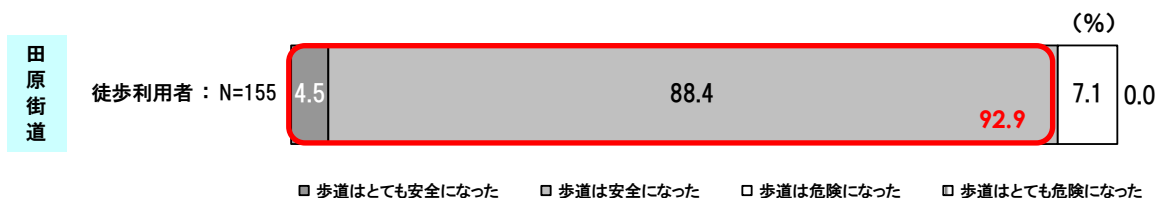
整備前に比べて、歩道の自転車通行が少なくなったかどうかについては、25%が「少なくなった」と回答している。

また、整備前に比べて、歩道を安全に歩けるようになったかどうかについては、93%が「歩道は安全になった」と回答している。

問4-1・ a) 整備前に比べて、歩道の自転車通行が少なくなったと思いますか



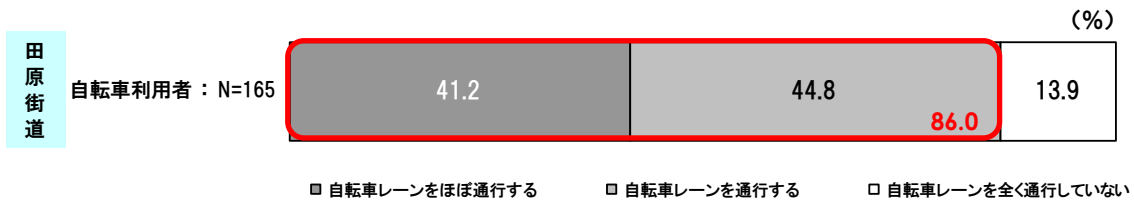
問4-1・ b) 整備前に比べて、歩道は安全に歩けるようになったと思いますか



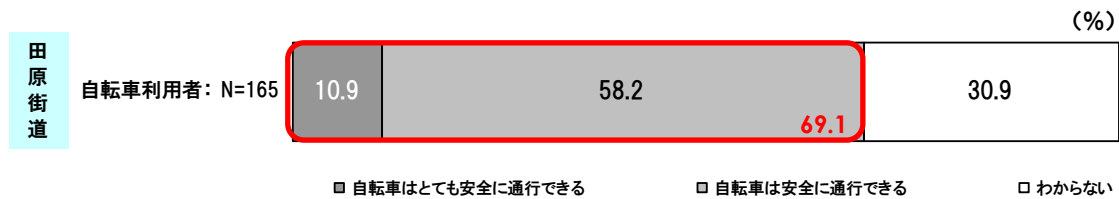
■【事後】問 4-2・田原街道を自転車で利用する場合の評価等

田原街道を通行する際、86%が「自転車レーンを通行」すると回答している。
 また、整備前に比べて、69%が「自転車は安全に通行できるようになった」と回答している。
 自転車が安全に通行できるようになった理由は、「通行する位置が明確になった」(28%)がもっとも多く、次いで「歩行者と接触する危険性の低下」(26%)、「段差がなくスムーズに走行できる」(21%)となっている。

問4-2・ a) 田原街道(宇商通り)を通行する際は、自転車レーンを通行していますか



問4-2・ b) 整備前に比べて、自転車は安全に通行できるようになったと思いますか



問4-2・ c) b)にて「安全になった」と回答された方、その理由をお教え下さい



■【事後】問 4-3・田原街道を車・バイクで利用する場合の評価等

整備前に比べて、自転車に注意して運転するようになったと思うかについては、68%が「そう思う」と回答している。

単路部において自転車の通行位置が明確になり、自転車と接触する危険性が低くなったと思うかについては、46%が「そう思う」と回答している。

交差点を曲がる際の交差点に進入する自転車の認知率が高まったと思うかについては、「そう思う」が31%、「そう思わない」が34%、「どちらとも言えない」が35%と、回答がわかれている。

問4-3・ a) 整備前に比べて、自転車に注意して運転するようになりましたか

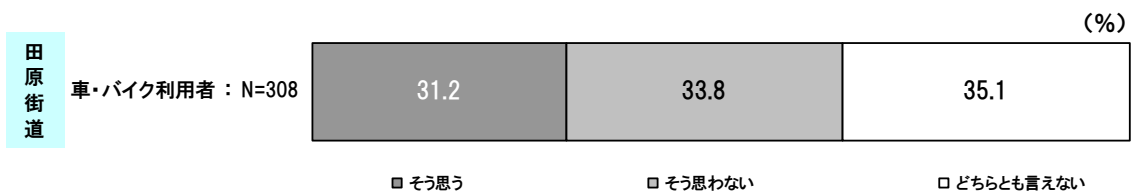


問4-3・ b) 単路部(交差点以外の単純な道路の区間)において、

自転車の通行位置が明確になり、自転車と接触する危険性が低くなったと思いますか



問4-3・ c) 交差点を曲がる際、交差点に進入する自転車の認知率が高まったと思いますか



3. 3 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 23 年度は田原街道（重点路線）においてMMを実施した結果、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

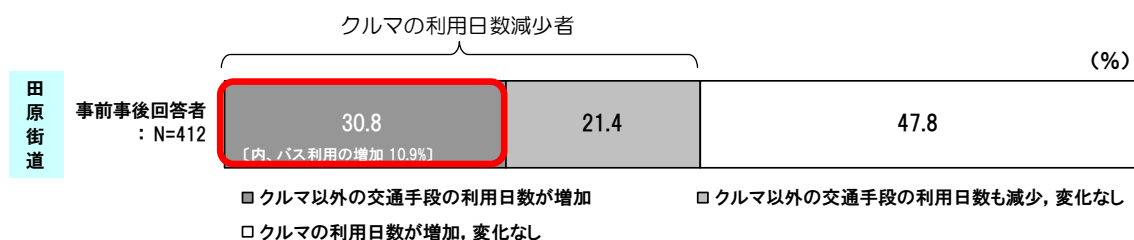
	H18	H19	H20			H21			H22	H23
	石井街道	白沢街道	日光・新里街道	西原線	光ヶ丘団地線	大谷街道	東京街道	奥州街道	鹿沼街道	田原街道
クルマ利用の変化	11% 減少	25% 減少	20% 減少	18% 減少	20% 減少	22% 減少	26% 減少	21% 減少	25% 減少	31% 減少
バス利用への転換	18% 増加	16% 転換	13% 転換	15% 転換	12% 転換	16% 転換	19% 転換	15% 転換	18% 転換	14% 転換

※ 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

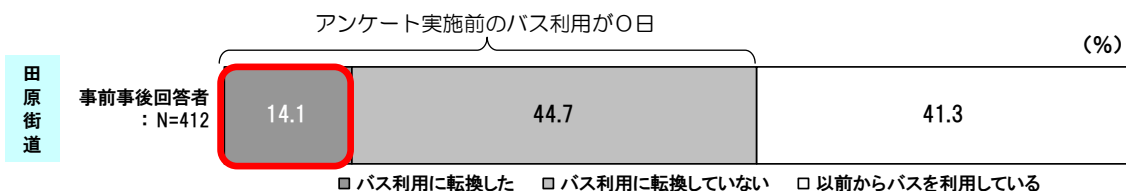
※ H18 年度の石井街道は既存の利用者も含むバスの利用頻度の増

※ H20, 21, 22, 23 年度は H19 年度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〈再掲〉



□1ヶ月間のバス利用日数の変化について〈再掲〉



(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。

□田原街道住民MM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
田原街道住民MM	27,247 kg/月	23,352 kg/月	3,965 kg/月 減少	約5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。

- 大谷街道，東京街道，奥州街道（平成23年6月）
- 鹿沼街道（平成24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「最寄のバス停時刻表」という回答が多く、平成21年度の継続性調査においても、定期的を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。

