

4. 平成 23 年度の実施結果(企業MM)

4. 1 事前アンケート調査の実施結果 (企業MM)

(1) 配布・回収状況

i) 調査期間：平成 23 年 9 月 16～21 日（総務担当部門を通じて配布）

平成 23 年 9 月 26 日返信締切り

ii) 対象者：田原街道沿線企業 5 社：147 人

iii) 調査方法：総務担当部門などを通じて配布/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

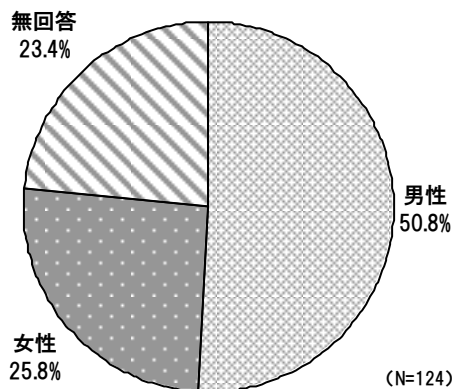
v) 回収数：124 通/ 147 通（回収率 84.4%）

【配布・回収数】

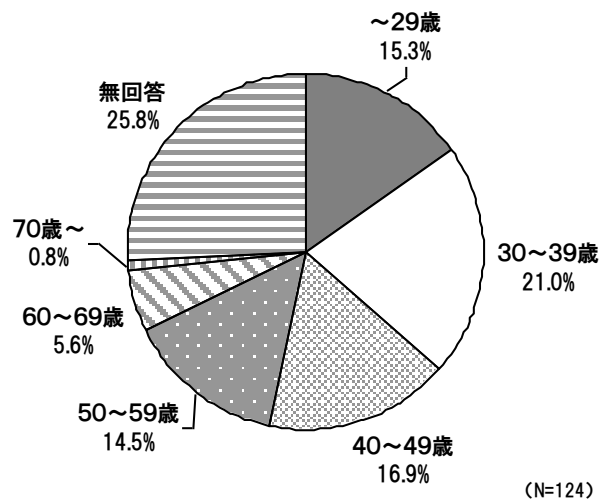
区分	配布枚数	回収数	回収率		
			住所記入あり	住所記入なし	
田原街道沿線企業	147	124	61	63	84.4%

vi) 個人属性：

■性別



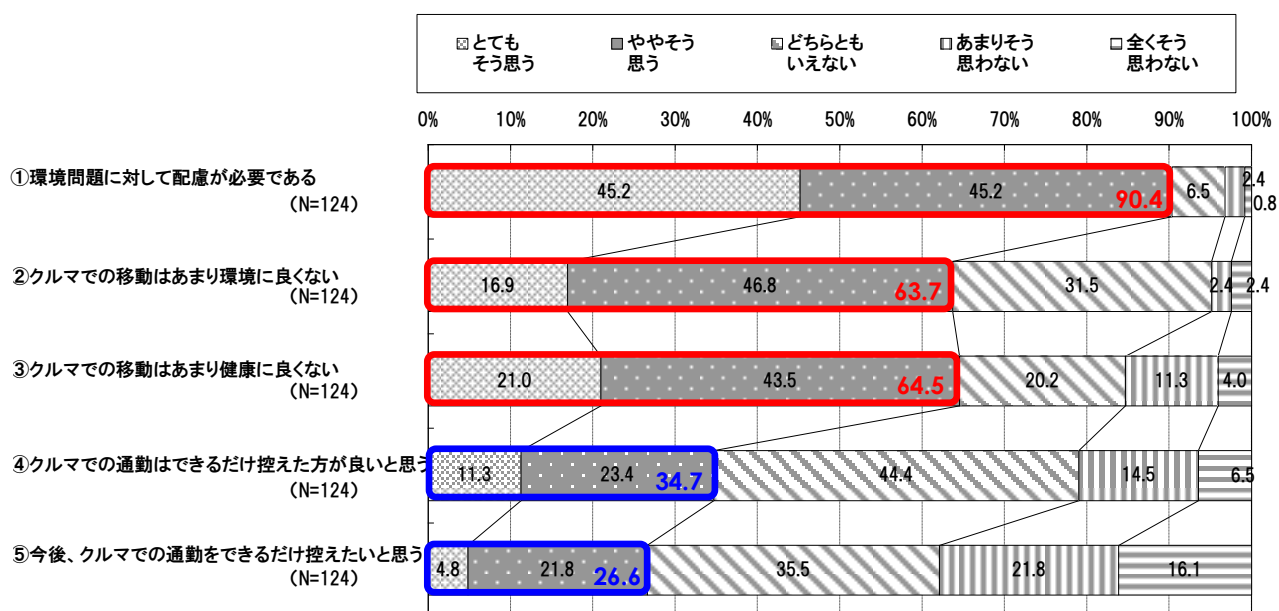
■年齢



(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」は、【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計が9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「クルマにあまり健康に良くない」は、【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計が6割程度となっている一方、④「クルマでの通勤はできるだけ控えた方が良いと思う」や⑤「今後、クルマでの通勤をできるだけ控えたいと思う」は、【とてもそう思う】【ややそう思う】の合計が3割程度に留まっている。
- クルマでの移動が環境や健康に良くないとの認識はされているが、そのことが必ずしもクルマでの通勤を控えた方が良いことに繋がらないことがわかる。



(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	56	56	8	3	1	0	124
②クルマでの移動はあまり環境に良くない	21	58	39	3	3	0	124
③クルマでの移動はあまり健康に良くない	26	54	25	14	5	0	124
④クルマでの通勤はできるだけ控えた方が良いと思う	14	29	55	18	8	0	124
⑤今後、クルマでの通勤をできるだけ控えたいと思う	6	27	44	27	20	0	124

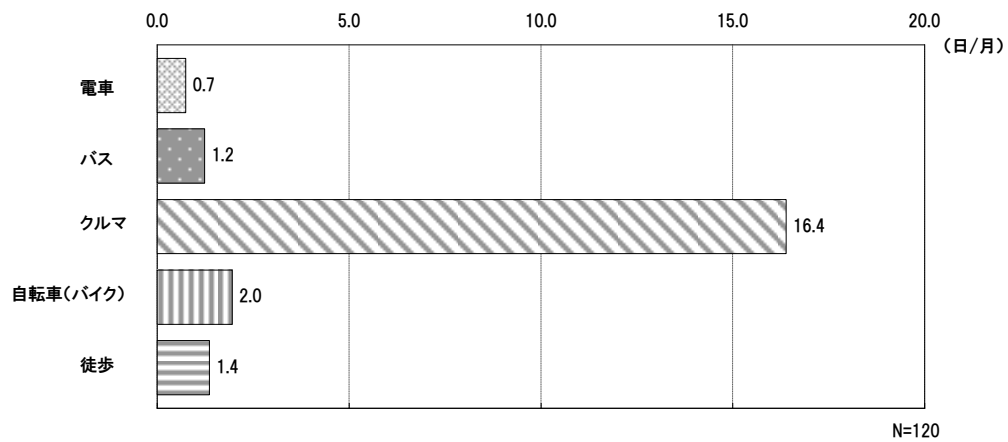
(3) 通勤時の交通行動の把握

【問2】自宅から目的地(勤務地)に向かう際に利用する交通手段の利用頻度について

- 通勤時の1ヶ月の平均利用日数は、「クルマ」が16.4日/月、「クルマ」以外は月に1~2回程度となっており、「クルマ」が他の交通手段に比べて極端に多いことがわかる。

問2-1 通勤時の交通手段の利用頻度

通勤時の平均利用日数(日/月)



	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)	120				120				120			
利用者数(人)	12	1	4	17	12	4	6	22	4	6	86	96
日数合計	20	1	20		60	14	30		374	104	426	
↓月利用換算	↓	↓	↓		↓	↓	↓		↓	↓	↓	
日/月	1.7	1.0	86.0	88.7	5.0	14.0	129.0	148.0	31.2	104.0	1,831.8	1,967.0
月平均利用	0.7				1.2				16.4			

	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)	120				120			
利用者数(人)	13	3	10	26	10	3	7	20
日数合計	485	5	44		40	9	35	
↓月利用換算	↓	↓	↓		↓	↓	↓	
日/月	40.4	5.0	189.2	234.6	3.3	9.0	150.5	162.8
月平均利用	2.0				1.4			

(無回答4)

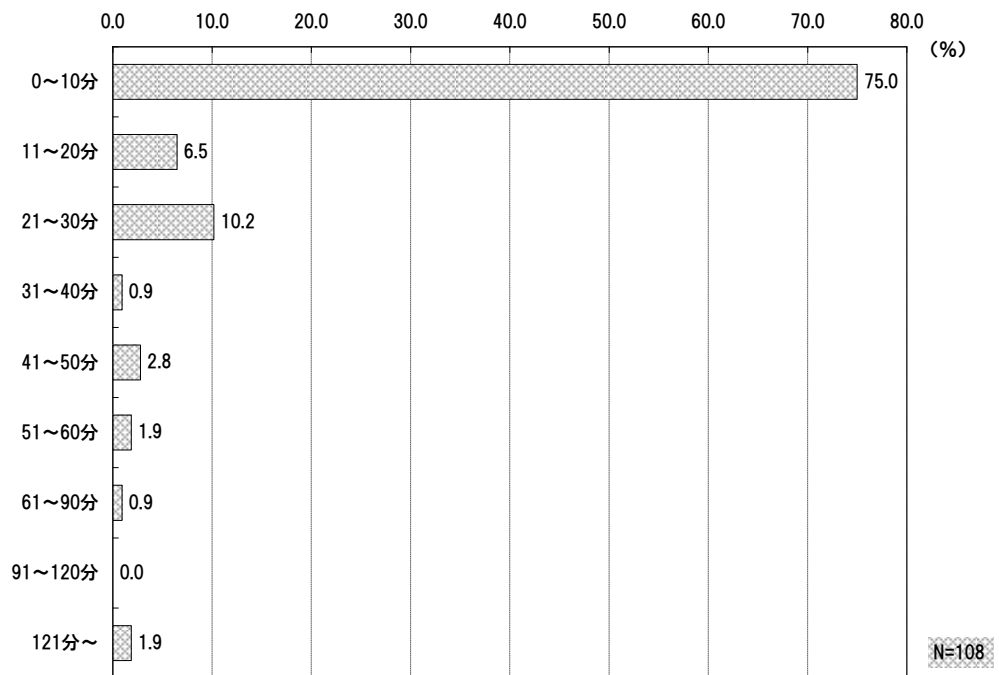
- 1日の徒歩での平均移動時間は、14.0分となっており、クルマの平均利用時間51.2分（平日）の1/3にも達していない。
- 移動時間の分布としては、「0～10分」が75%と大半を占めている。

問2-2 通勤時の徒歩での移動時間

1日の徒歩での平均移動時間

14.0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	81	65.3	75.0
11～20分	7	5.6	6.5
21～30分	11	8.9	10.2
31～40分	1	0.8	0.9
41～50分	3	2.4	2.8
51～60分	2	1.6	1.9
61～90分	1	0.8	0.9
91～120分	0	0.0	0.0
121分～	2	1.6	1.9
無回答	16	12.9	—
合計	124	100.0	100.0

※構成比②は無回答を除いた割合

【問3】通勤時のクルマ利用について(通勤時にクルマを利用する方への設問)

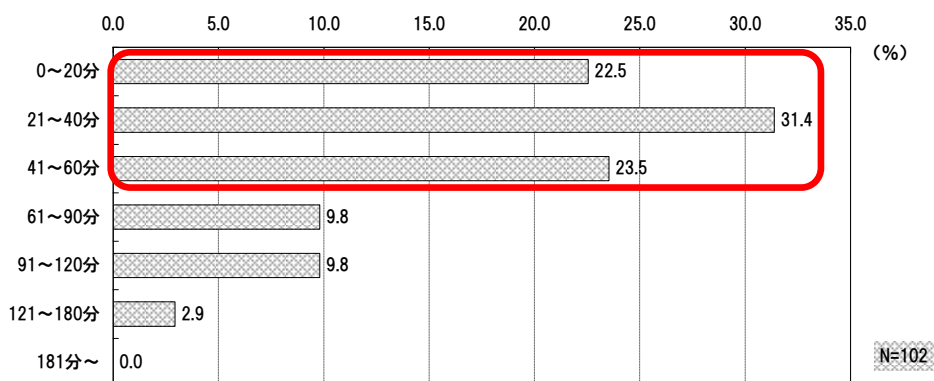
- 1日のクルマの平均利用時間は51.2分、平均利用距離は25.9kmとなっている。
- 利用時間の分布は、「21～40分」(31%)、「41～60分」(24%)、「0～20分」(23%)の順となっており、60分以内の利用が概ね80%を占めている。
- 利用距離の分布は、20kmを超える比較的長距離の利用もなされている一方、自転車の利用が最も便利とされている「10km(片道5km)以内」でも31%ものクルマ利用があるなど、自転車利用に関する情報提供によって、クルマから自転車への転換が期待できると考えられる。

問3-1 クルマの利用時間、利用距離について

1日のクルマの平均利用時間 **51.2分**

1日のクルマの平均利用距離 **25.9km**

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)

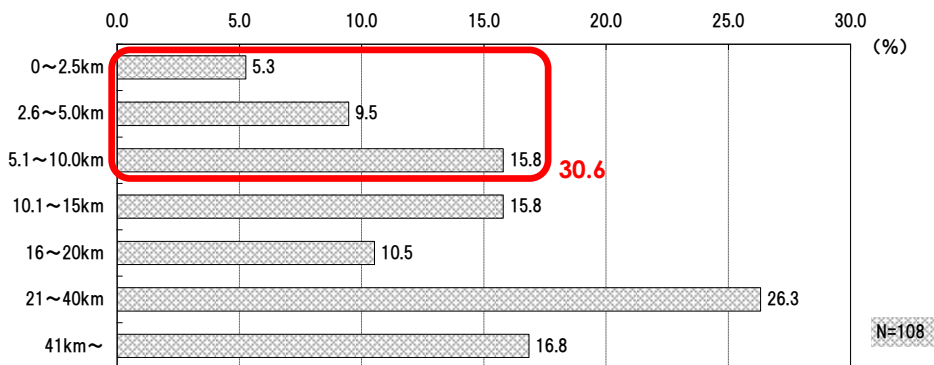


※構成比②の無回答を除いた分布

利用時間	回答数(人)	構成比①(%)	構成比②(%)
0~20分	23	18.5	22.5
21~40分	32	25.8	31.4
41~60分	24	19.4	23.5
61~90分	10	8.1	9.8
91~120分	10	8.1	9.8
121~180分	3	2.4	2.9
181分~	0	0.0	0.0
無回答	22	17.7	—
合計	124	100.0	100.0

※構成比②は無回答を除いた割合

1日のクルマでの利用距離(利用距離分布)

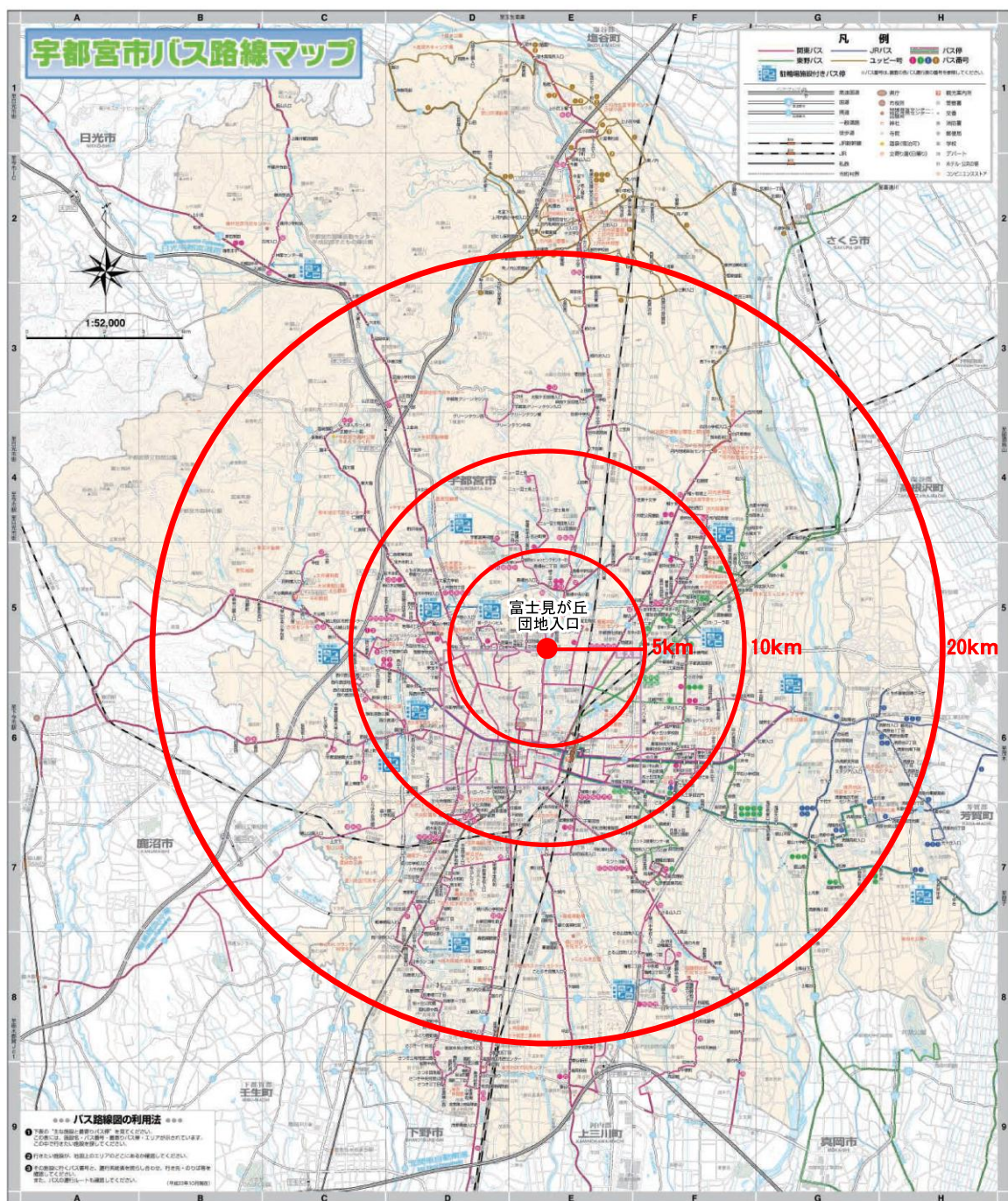


※構成比②の無回答を除いた分布

利用距離	回答数(人)	構成比①(%)	構成比②(%)
0~2.5km	5	4.0	5.3
2.6~5.0km	9	7.3	9.5
5.1~10.0km	15	12.1	15.8
10.1~15km	15	12.1	15.8
16~20km	10	8.1	10.5
21~40km	25	20.2	26.3
41km~	16	12.9	16.8
無回答	29	23.4	—
合計	124	100.0	100.0

※構成比②は無回答を除いた割合

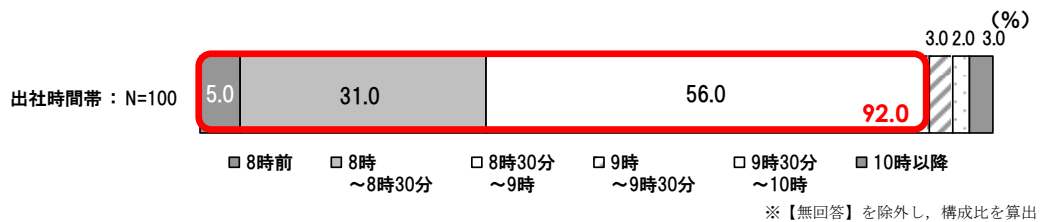
<参考：対象地域からの直線距離>



職場に到着する時間帯、退社する時間帯について

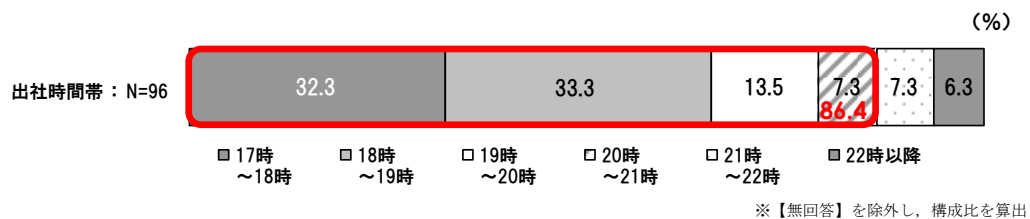
- 職場に到着する時間帯、退社する時間帯をみると、9時までに出勤する割合が92%となっている。
- 退社する時間帯は、20時までに退社する割合が、86%となっている。

問3-2 職場に到着する時間帯について



回答者区分	8時前	8時～8時30分	8時30分～9時	9時～9時30分	9時30分～10時	10時以降	無回答	合計
出社時間帯	5	31	56	3	2	3	22	122

問3-3 退社する時間帯について

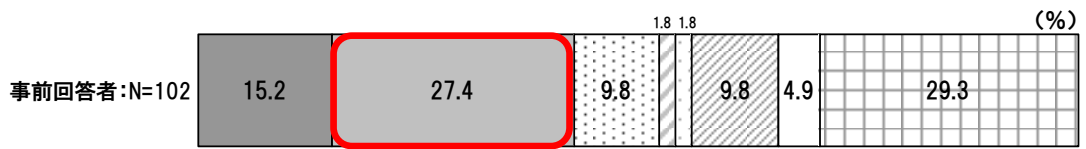


回答者区分	17時～18時	18時～19時	19時～20時	20時～21時	21時～22時	22時以降	無回答	合計
出社時間帯	31	32	13	7	7	6	25	121

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

- 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、「②通勤時間帯に公共交通が運行していない」が最も多く 27%である。次いで 15%の「①自宅周辺を公共交通が運行していない」の順となっている。
- 「⑧その他」の理由として、「公共交通が不便（乗継ぎ、本数、時間帯等）」との回答が多くなっている。
- 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、公共交通による通勤については【できる】が 38%である一方、【できないことはないが、むずかしい】が 44%となっている。利用環境を整備するだけでは公共交通（徒歩や自転車からの乗換えを含む）での通勤への転換に限りがあると考えられる。

問3-5 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



- ① 自宅周辺を公共交通が運行していないから
- ② 通勤時間帯に公共交通が運行していない
- ③ 公共交通の到着・発車時刻が読めないから
- ④ 公共交通の乗換えがわかりづらいから
- ⑤ 公共交通の停留所施設(ベンチ, 上屋, 付設駐輪場等)が充実していないから
- ⑥ 公共交通にアクセスするための徒歩や自転車の移動環境が良くないから
- ⑦ そもそも、公共交通での通勤方法(ルート, 乗継ぎ等)を知らないから
- ⑧ その他

※【無回答】を除外し、構成比を算出

〈【⑧その他】の回答内訳〉

	回答者割合
公共交通が不便(乗継ぎ、本数、時間帯等)	42.2%
業務上、車を利用するから	35.6%
公共交通は移動時間がかかるから	11.1%
送迎して会社へ向かうため、公共交通では不便	11.1%
その他回答者数(人)	30

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)が改善された場合の交通手段転換について



- できる
- できないことはないが、むずかしい
- できない

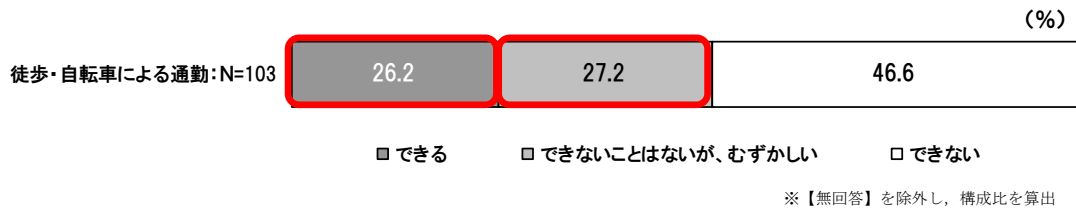
※【無回答】を除外し、構成比を算出

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
電車・バスによる通勤	39	45	18	22	124

徒歩、自転車だけの通勤の可能性について(通勤時)

- 「徒歩」「自転車」だけの通勤可能性については【できる】が26%である一方、【できないことはないが、むずかしい】が27%となっており、利用環境以外にも空間的制約（移動距離・移動時間）などの要因から、徒歩・自転車だけの通勤への転換に限りがあると考えられる。

問3-4 「徒歩」「自転車」だけの通勤の可能性について

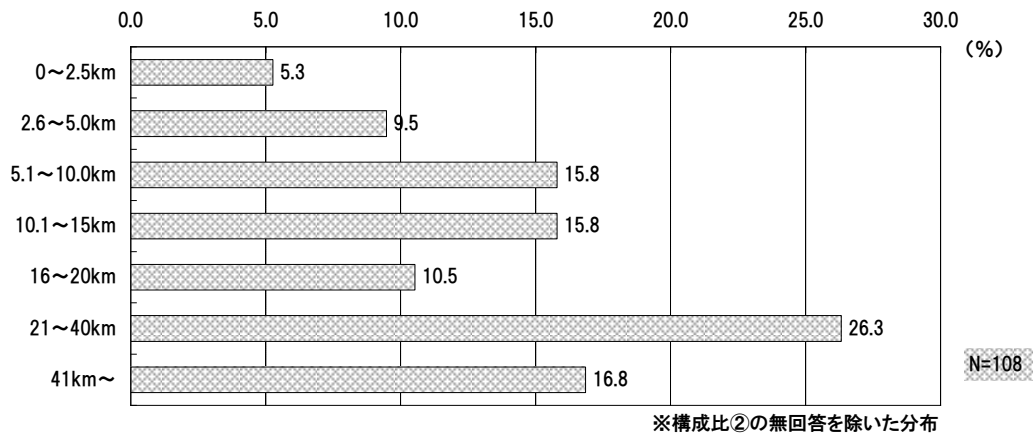


(単位:人)

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
徒歩・自転車による通勤	27	28	48	21	124

〈再掲〉通勤1日のクルマでの利用距離分布

1日のクルマでの利用距離(利用距離分布)



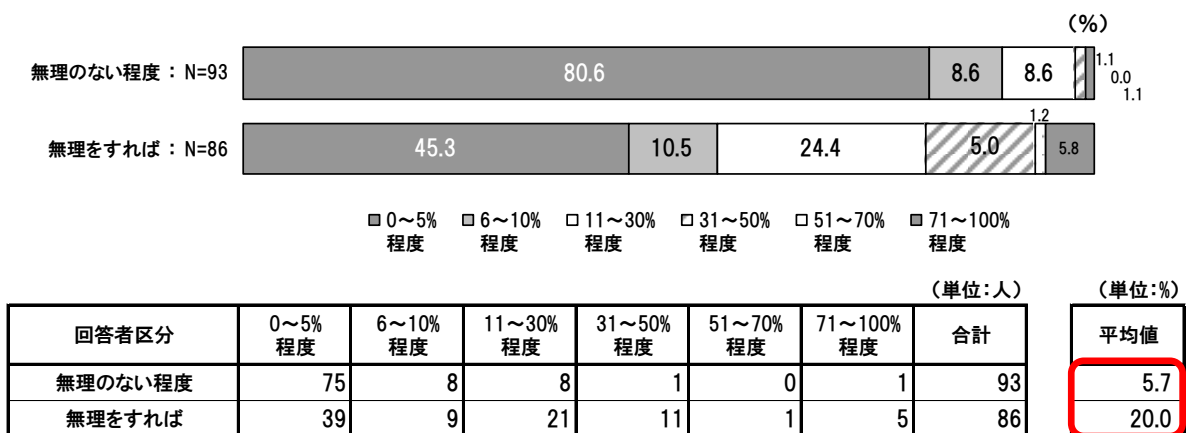
利用距離	回答数(人)	構成比①(%)	構成比②(%)
0~2.5km	5	4.0	5.3
2.6~5.0km	9	7.3	9.5
5.1~10.0km	15	12.1	15.8
10.1~15km	15	12.1	15.8
16~20km	10	8.1	10.5
21~40km	25	20.2	26.3
41km~	16	12.9	16.8
無回答	29	23.4	—
合計	124	100.0	100.0

※構成比②は無回答を除いた割合

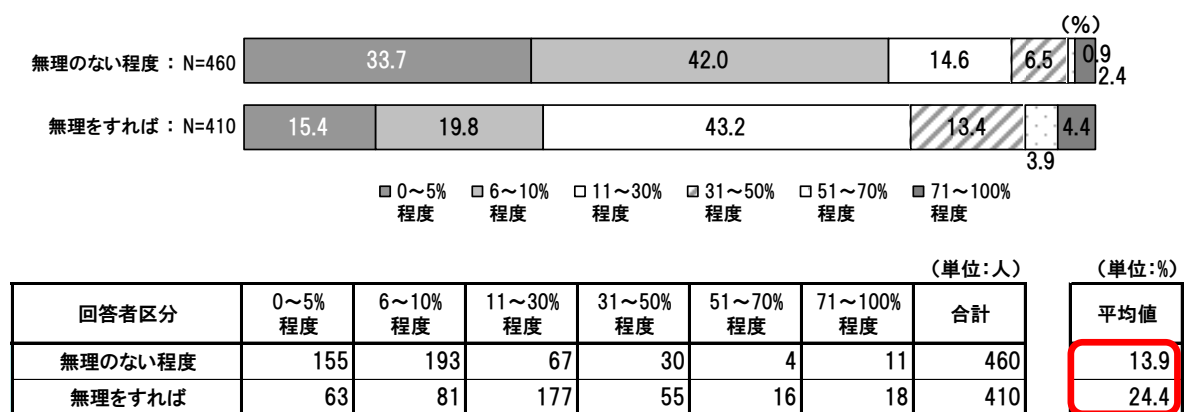
クルマ利用を控えられる割合について(通勤時)

- 通勤時のクルマの利用を控えられる割合は、無理のない程度、無理をした場合ともに「0～5%」が最も多くなっている。
- 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：6%」「無理をすれば：20%」であり、少し強制すれば 1/5 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。
- 住民MMにおける調査結果と比較すると、クルマ利用を控えられる割合は低くなっており(平均値は、無理のない程度：8.2 ポイント(概ね 60%)、無理をすれば：4.4 ポイント(概ね 20%) 低い)、「通勤・業務上の制約」がクルマからの利用転換を抑制していることがわかる。

問3-4 クルマ利用を控えられる割合について



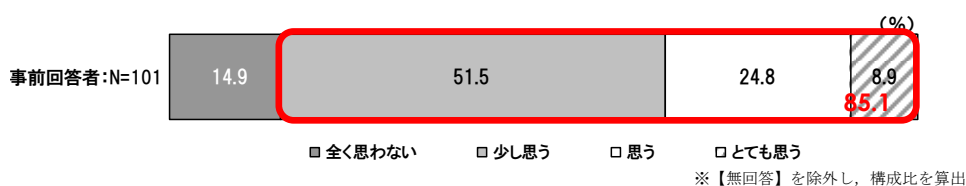
〈再掲〉住民MMにおけるクルマ利用を控えられる割合



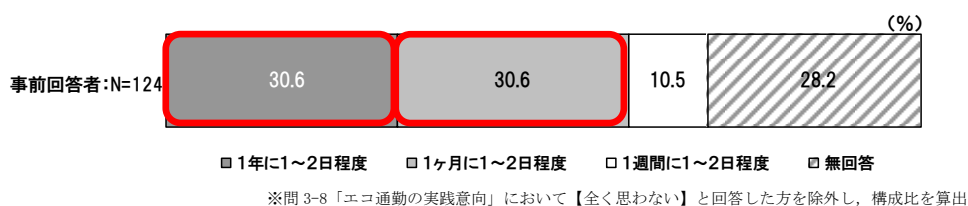
エコ通勤について

- 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 8 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 年に 1～2 日程度」「1 ヶ月に 1～2 日程度」との回答が多くなっている。
- エコ通勤を実践しようと思わない回答者の理由として、「業務上、車が必要だから」との回答が最も多くなっている。

問3-8 エコ通勤の実践意向について



問3-8 エコ通勤推進デーが実施された場合の参加頻度について



〈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〉

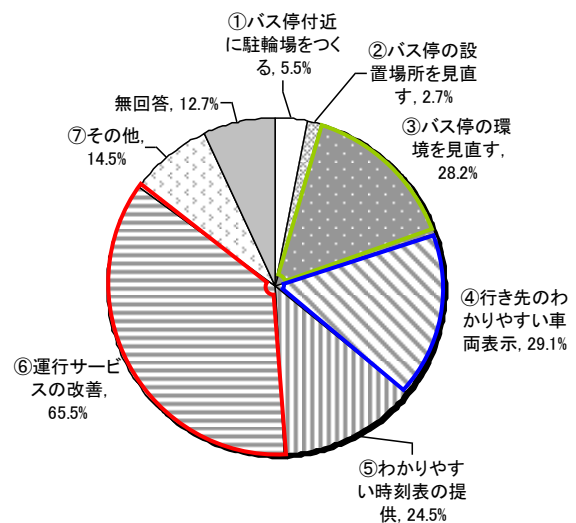
	回答者割合
業務上、車が必要だから	26.7%
公共交通は移動時間がかかるから	20.0%
公共交通が不便(乗継ぎ、本数、時間帯等)	13.3%
時間が読めない	6.7%
身体的な理由から	6.7%
子供がまだ幼いため	6.7%
その他	13.3%
無回答	6.7%
「全く思わない」選択の回答者数(人)	6

(4) バス利用に関する意向等

【問4】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）】（66%），【④行き先のわかりやすい車両表示】（29%），【③バス停の環境を見直す】（28%）の順となっている。
- 【⑦その他】の回答として「バス路線の新設・見直し」「運行サービスの改善」「乗換えなしで移動できる環境」が最も多くなっている。
- 住民MMにおける調査結果と比較すると，【⑥運行サービスの改善】が25.2ポイント（概ね60%）高いことが特徴となっていることがわかる。

	回答者割合	要望順位
①バス停付近に駐輪場をつくる	5.5%	—
②バス停の設置場所を見直す	2.7%	—
③バス停の環境を見直す	28.2%	③
④行き先のわかりやすい車両表示	29.1%	②
⑤わかりやすい時刻表の提供	24.5%	—
⑥運行サービスの改善	65.5%	①
⑦その他	14.5%	—
無回答	12.7%	—
回答者数(人)	110	—

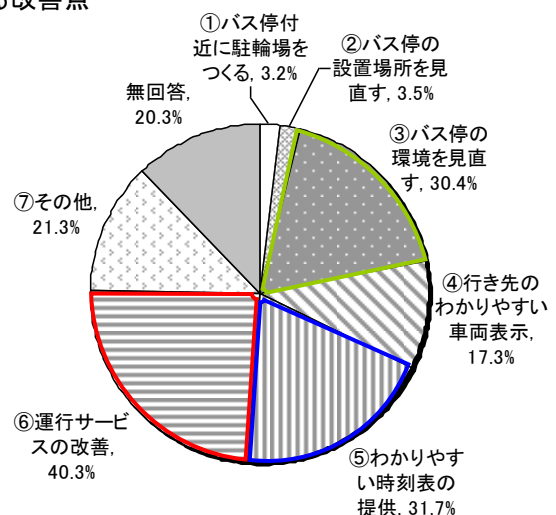


＜【⑦その他】の回答内訳＞

	回答者(人)	構成比(%)
バス路線の新設・見直し	3	20.0
運行サービスの改善	3	20.0
乗換えなしで移動できる環境	3	20.0
運賃支払いシステムの改良	2	13.3
運行情報検索の改善	1	6.7
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	—

〈再掲〉住民MMにおける地域の路線バスへ要望する改善点

	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	—



4. 2 事後アンケート調査の実施効果（企業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：田原街道沿線企業 61 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：18 通/61 通

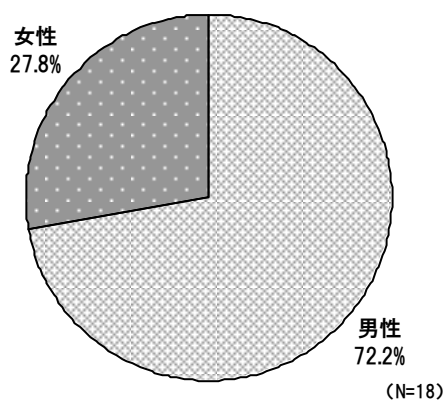
（事後ベースの回収率 29.5%，事前ベースの回収率 12.2%）

【配布・回収数】

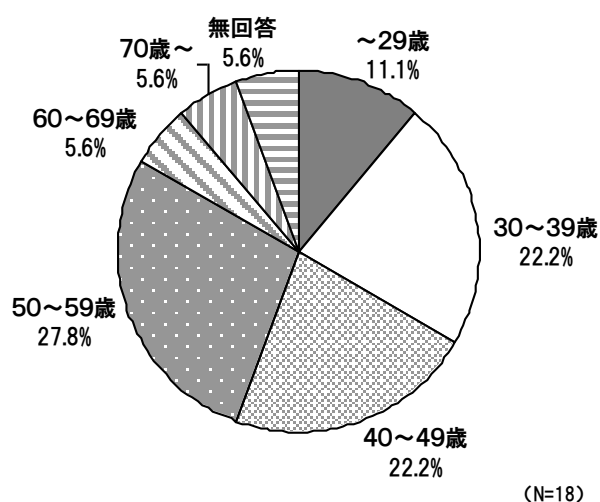
区分	配布枚数	回収数	回収率 (回収数/配布枚数)	事前ベースの回収率 (事後回収数/事前配布数)
田原街道沿線企業	61	18	29.5%	12.2%

vi) 個人属性：

■性別



■年齢



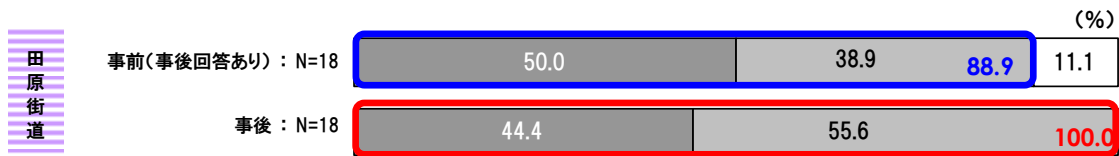
(2) 交通と諸問題に関する意識の変化

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、事前より事後の方が 11.1 ポイント（2 人）増加している。



□ 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

青字：事前 赤字：事後

※【無回答】を除外し、構成比を算出

(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
田原街道企業	事前(事後回答あり)	9	7	2	0	0	0	18
	事後	8	10	0	0	0	0	18

■【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、事前より事後の方が 16.7 ポイント（3 人）増加している。



□ 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

青字：事前 赤字：事後

※【無回答】を除外し、構成比を算出

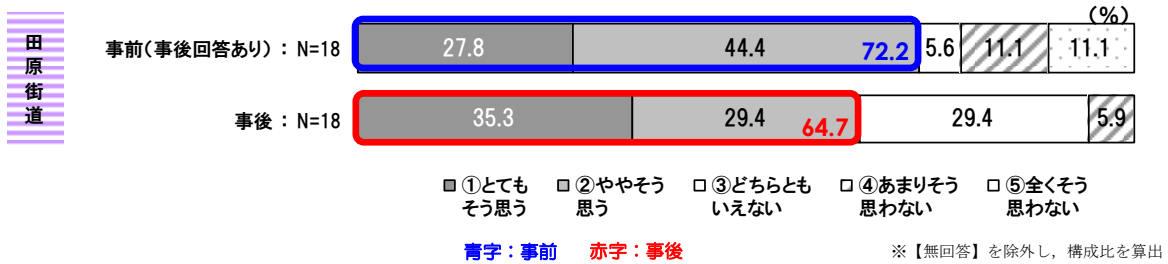
(単位:人)

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
田原街道企業	事前(事後回答あり)	6	5	5	1	1	0	18
	事後	3	11	2	2	0	0	18

■【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減少しているものの、事前、事後ともに6割を越えている。



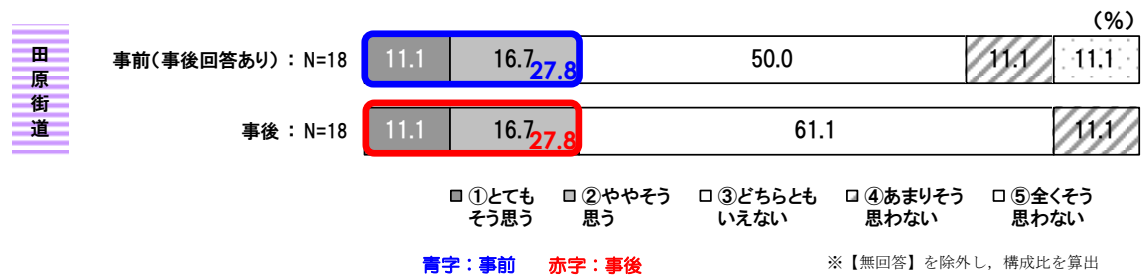
(単位:人)

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
田原街道企業	事前(事後回答あり)	5	8	1	2	2	0	18
	事後	6	5	5	1	0	1	18

■【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」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。



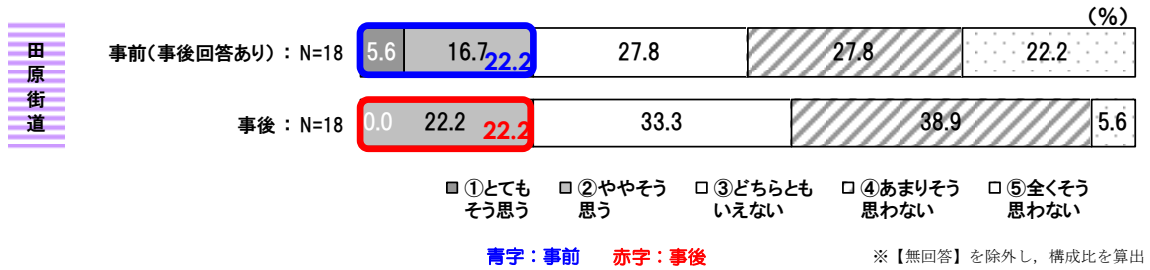
(単位:人)

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
田原街道企業	事前(事後回答あり)	2	3	9	2	2	0	18
	事後	2	3	11	2	0	0	18

■【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。



(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 企業	事前(事後回答あり)	1	3	5	5	4	0	18
	事後	0	4	6	7	1	0	18

(3) 通勤時の交通行動の変化

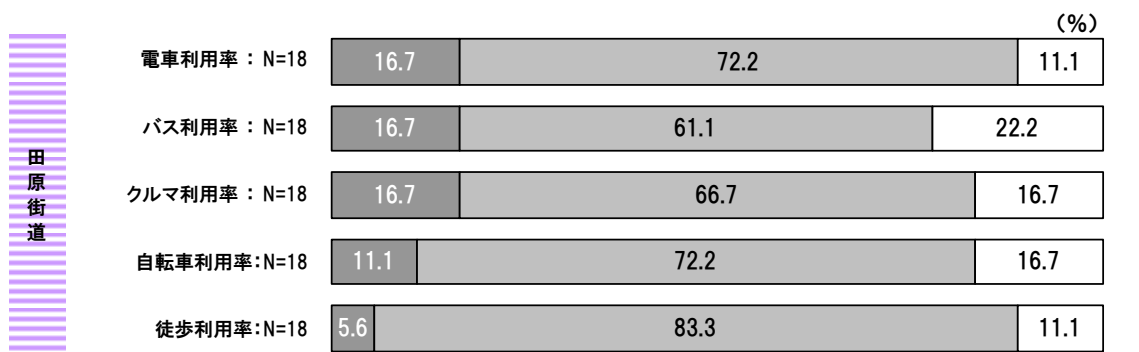
自宅から職場に向かう際に利用する交通手段について

■【事前-事後比較】『通勤時』交通手段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、自転車の利用が減っている一方、電車、バス、徒歩の利用が増えている。(クルマ 3.7 ポイント減・自転車 0.9 ポイント減、電車 1.7 ポイント増・バス 2.6 ポイント増・徒歩 0.2 ポイント増)

※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』

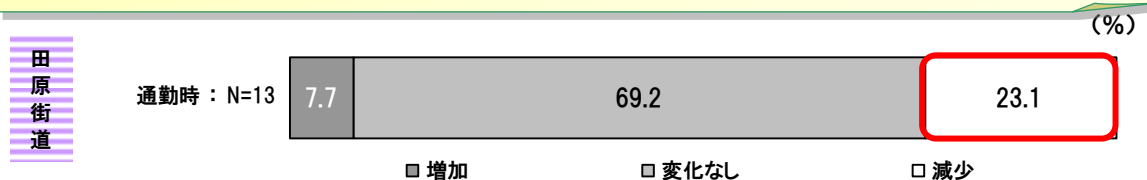


路線名	回答者区分	変化 (単位:人)			有効回答数	変化率 (単位:%)		
		増加	変化なし	減少		(事前) 平均利用率	(事後) 平均利用率	(比較) 事後-事前
田原街道企業	電車利用率	3	13	2	18	1.9	3.6	1.7
	バス利用率	3	11	4	18	9.1	11.7	2.6
	クルマ利用率	3	12	3	18	70.7	67.1	-3.7
	自転車利用率	2	13	3	18	16.2	15.4	-0.9
	徒歩利用率	1	15	2	18	2.0	2.2	0.2

■【事前-事後比較】通勤時の1日あたりのクルマの平均利用時間について

事前問 3-1
事後問 3-1

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23%となっている。

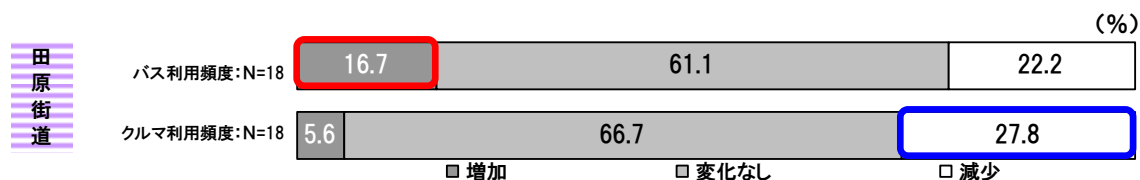


路線名	回答者区分	変化 (単位:人)			有効回答数	変化率 (単位:分)		
		増加	変化なし	減少		(事前) 平均利用時間	(事後) 平均利用時間	(比較) 事後-事前
田原街道企業	通勤時	1	9	3	13	54.2	51.5	-2.7

※有効回答のみを集計・比較した。

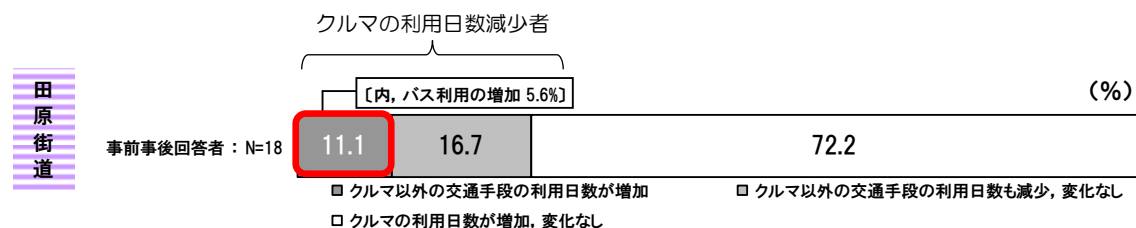
<参考資料・1ヶ月間の交通手段の利用日数変化について>

1ヶ月間の交通手段の利用日数の変化をみると、バス利用日数については17%増加する一方、22%減少している。クルマ利用日数については28%減少となっている。



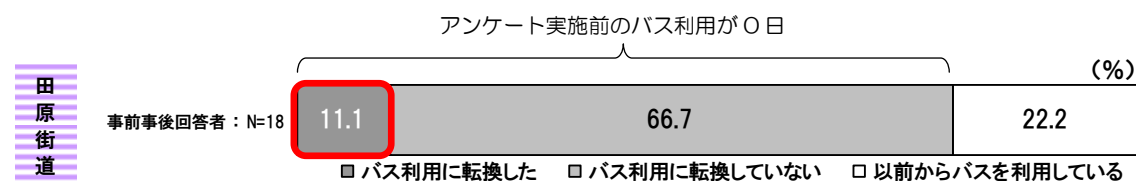
<参考資料・1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について>

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11%となっており、このうち“バス利用日数が増えた”回答者は6%となっている。一方、“クルマ利用日数が増加または変化しない”回答者は72%となっている。



<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、“アンケート実施前のバス利用が0日”の回答者のうち11%が、アンケート実施後に“バス利用に転換”している。



エコ通勤の実施について

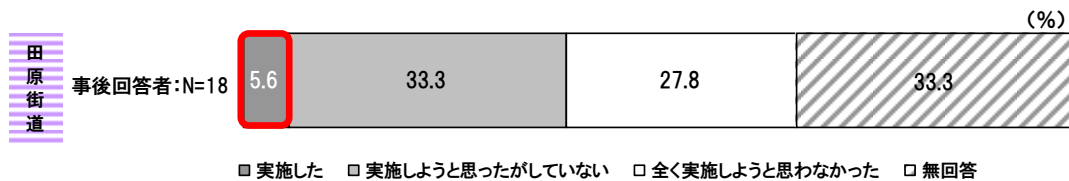
■【事後】エコ通勤の実施について

事後 問 3-2
事後 問 3-3

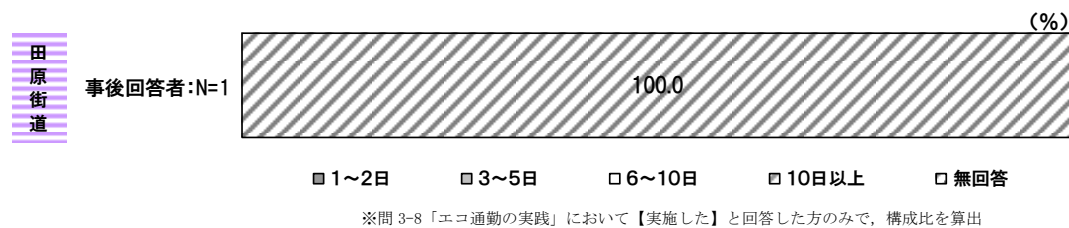
事前アンケートから事後アンケートまでの間のエコ通勤の実施状況を見ると「実施した」との回答が18人中1人となっている。

また、エコ通勤実施者のクルマの代替手段として自転車を利用されている。

<事前アンケートから事後アンケートまでのエコ通勤の実施について 構成比比較>



<エコ通勤の実施日数について 構成比比較>



<エコ通勤を実施した際の代替りの交通手段について 回答数>

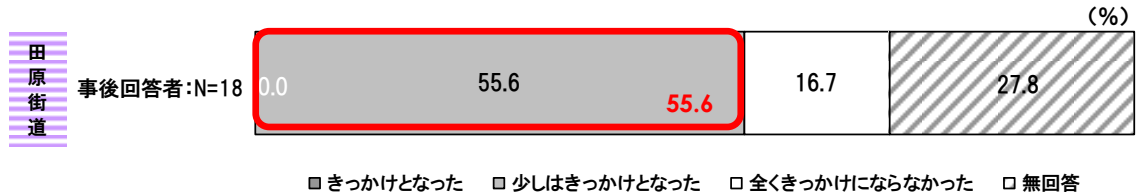
	回答者(人)	構成比(%)
クルマの代わりに電車を利用した	0	0.0
クルマの代わりにバスを利用した	0	0.0
クルマの代わりに自転車を利用した	1	100.0
クルマの代わりに徒歩	0	0.0
クルマの代わりに同僚等のクルマに相乗りした	0	0.0
その他	0	0.0
無回答	0	0.0
回答者	1	—

※複数回答可

■【事後】 普段の通勤方法の見直すきっかけについて

事後 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、56%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。



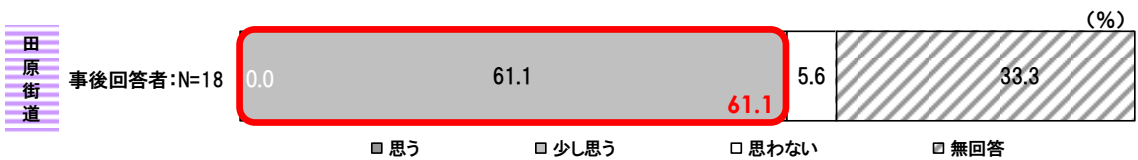
(単位:人)

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
田原街道 企業	事後回答者	0	10	3	5	18

■【事後】 今後もエコ通勤の取組を続けるかについて

事後 問 3-5

エコ通勤の今後の取組について、「今後も取組を続けていこう（始めてみよう）」と思う割合（【思う】【少し思う】）の合計は全体で61%となっており、本プロジェクトを通して啓発の効果が見える。



(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
田原街道 企業	事後回答者	0	11	1	6	18

(4) 動機付け資料に対する意見

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】(83%)、【②宇都宮市バス路線マップ】(78%)、【⑤公共交通利用に関するご案内】(78%)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。

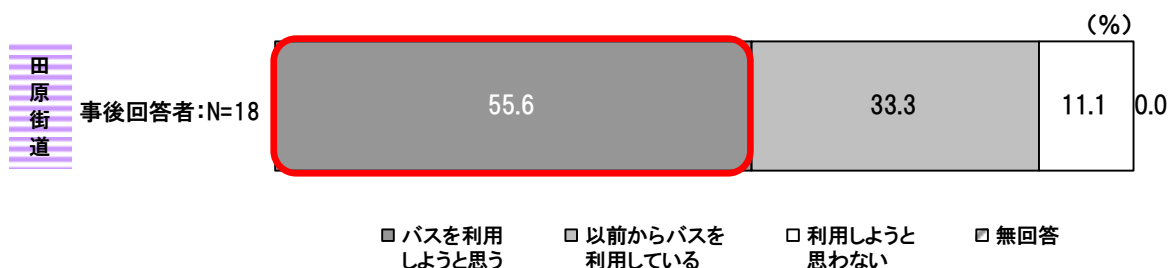
※【①役に立つ】【②やや役に立つ】の構成比合計を比較した。(【無回答】は除外し、構成比を算出した。)

	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	83.3%	①
②宇都宮市バス路線マップ	77.8%	②
③冊子『クルマとわたしの暮らし』	55.6%	—
④中心市街地イベントチラシ	61.1%	—
⑤『公共交通利用に関するご案内』	77.8%	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 4-2

情報提供で各種グッズの送付を受けて、全体の56%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
田原街道企業	事後回答者	10	6	2	0	18

■【事後】各種グッズの定期的送付の希望について

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、90%が「最寄りのバス停の時刻表」「中心市街地イベントチラシ」の定期的な送付を希望している。

※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	
	回答者割合	評価順位
①最寄りのバス停の時刻表	90.0%	①
②宇都宮市バス路線マップ	80.0%	③
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	90.0%	①
⑤『公共交通利用に関するご案内』	80.0%	③

(N=10)

(5) 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

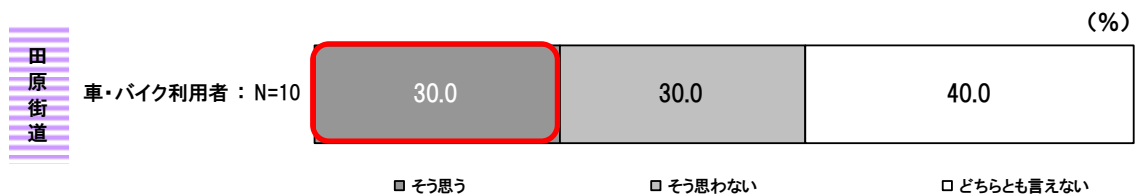
■【事後】問 4-3・田原街道を車・バイクで利用する場合の評価等

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、60%（6人）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、30%（3人）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、30%（3人）が「そう思う」と回答している。

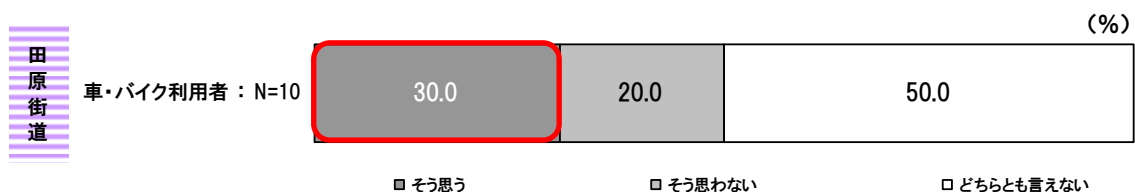
問4-3・ a) 整備前に比べて、自転車に注意して運転するようになりましたか



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



※問 4-1（徒歩利用の場合）、問 4-2（自転車利用の場合）は有効サンプルが少ないため割愛した

4. 3 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

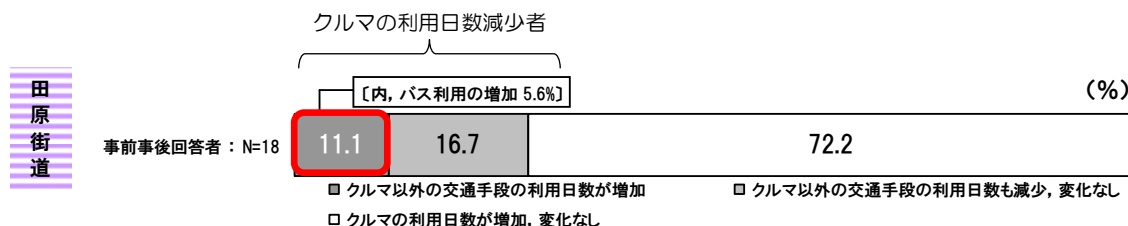
本年度、田原街道において、沿線企業に対して企業MMを実施した結果、これまでと比べてもほぼ同水準の実施結果となった。また、実際の交通行動の変化には至らなかったが、エコ通勤に対する意識は高く、今後、更なるマイカー利用からの転換の可能性はある。

しかしながら、「通勤・業務上の制約」が妨げとなり、公共交通の利用環境の改善のみではマイカーからの利用転換を図ることは困難な状況と考えられる。

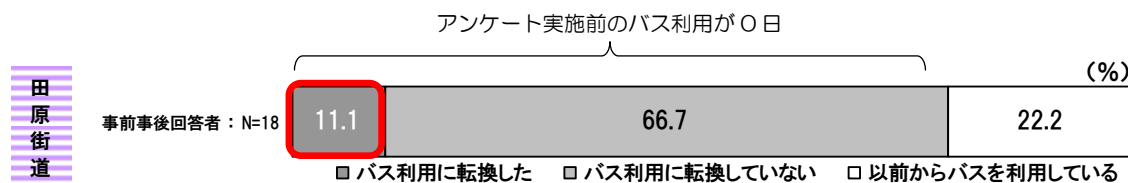
□これまでの「企業モビリティ・マネジメント施策」の実施結果

	H20 年度	H21 年度		H22 年度	H23 年度
	日光・新里街道	東京街道	奥州街道	鹿沼街道	田原街道
クルマ利用の変化	13%減少	6%減少	6%減少	13%減少	11%減少
バス利用への転換	17%転換	13%転換	6%転換	6%転換	11%転換

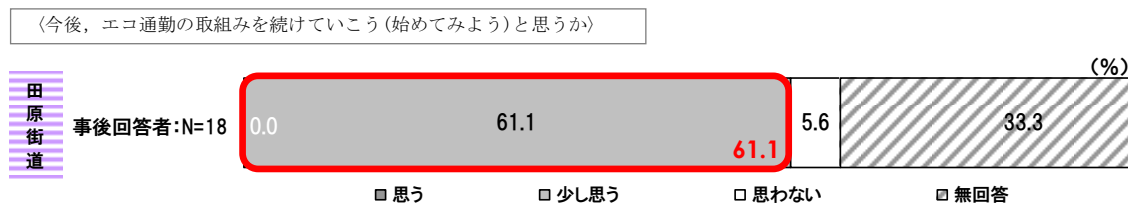
□1ヶ月間のクルマの利用日数減少者の交通手段利用日数変化について〈再掲〉



□1ヶ月間のバス利用日数の変化について〈再掲〉



□エコ通勤の今後の取組みについて〈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。

□田原街道企業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 企業MM	763 kg/月	652 kg/月	111 kg/月 減少	約0.1杯分の減少

(3) 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。

- 東京街道・奥州街道沿線企業 (平成23年6月)
- 鹿沼街道沿線企業 (平成24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。