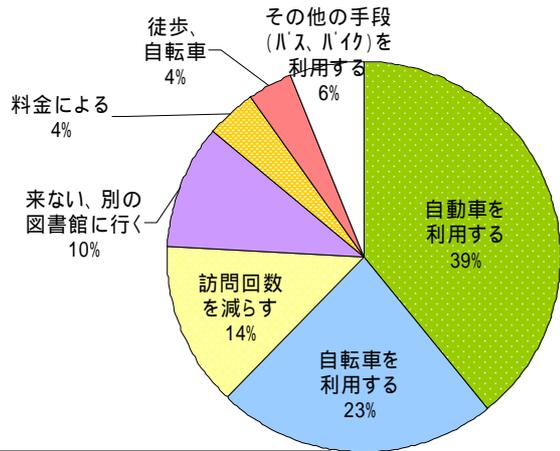


3. 住民意識に関する集計

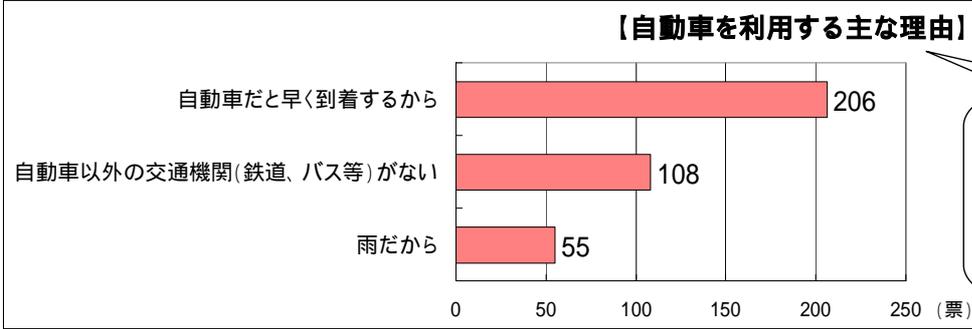
3.(1) 実地対面アンケート集計結果

郊外型公共施設(市立東図書館)での回答

自動車来館者への質問:
「もし図書館の駐車場が有料化されたらどうしますか？」



問:「なぜ車で来ましたか？」

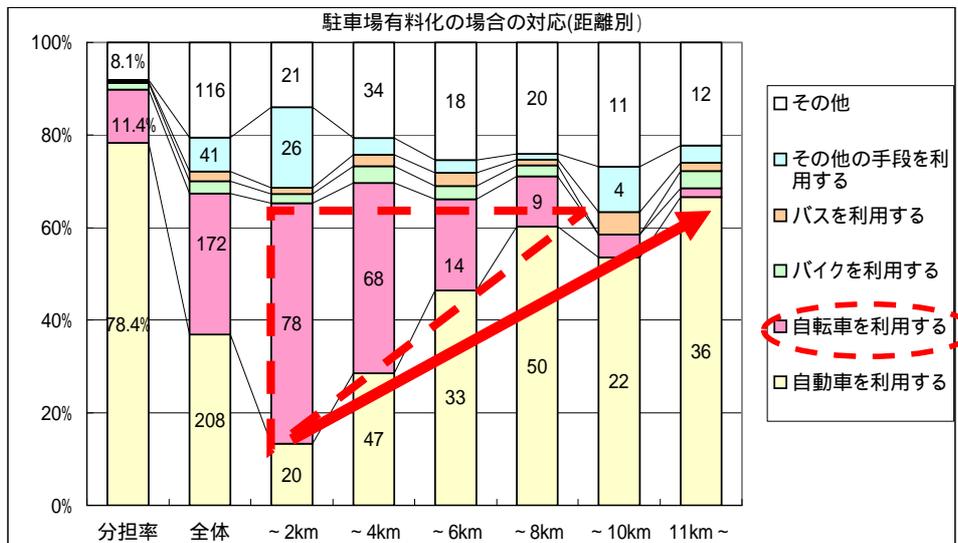


その他コメント
 ・他に行く所があるから
 ・歩いたり公共交通機関を利用するのが面倒
 ・駐車場があるから

~ 3. 住民意識に関する集計 ~
 3.(1) 実地対面アンケート結果

図書館 - 駐車場が有料化された場合の対応

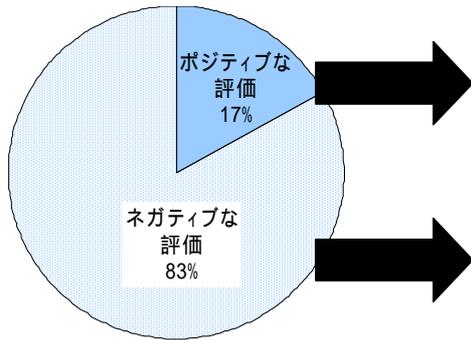
距離別



近距離 自転車に転換
 遠距離 自動車を継続利用

中心市街地での回答

問:「中心市街地をどう思いますか？」



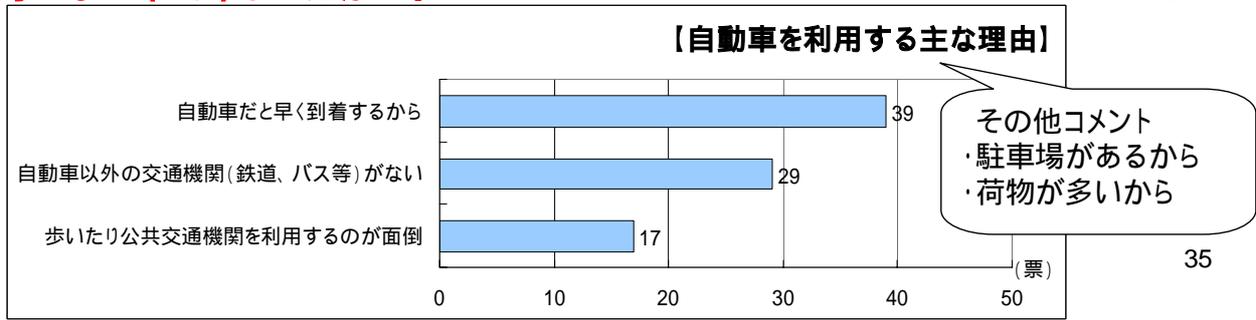
【ポジティブ評価の主な理由】

- ・買物に便利
- ・交通の便がいい
- ・活気がある

【ネガティブ評価の主な理由】

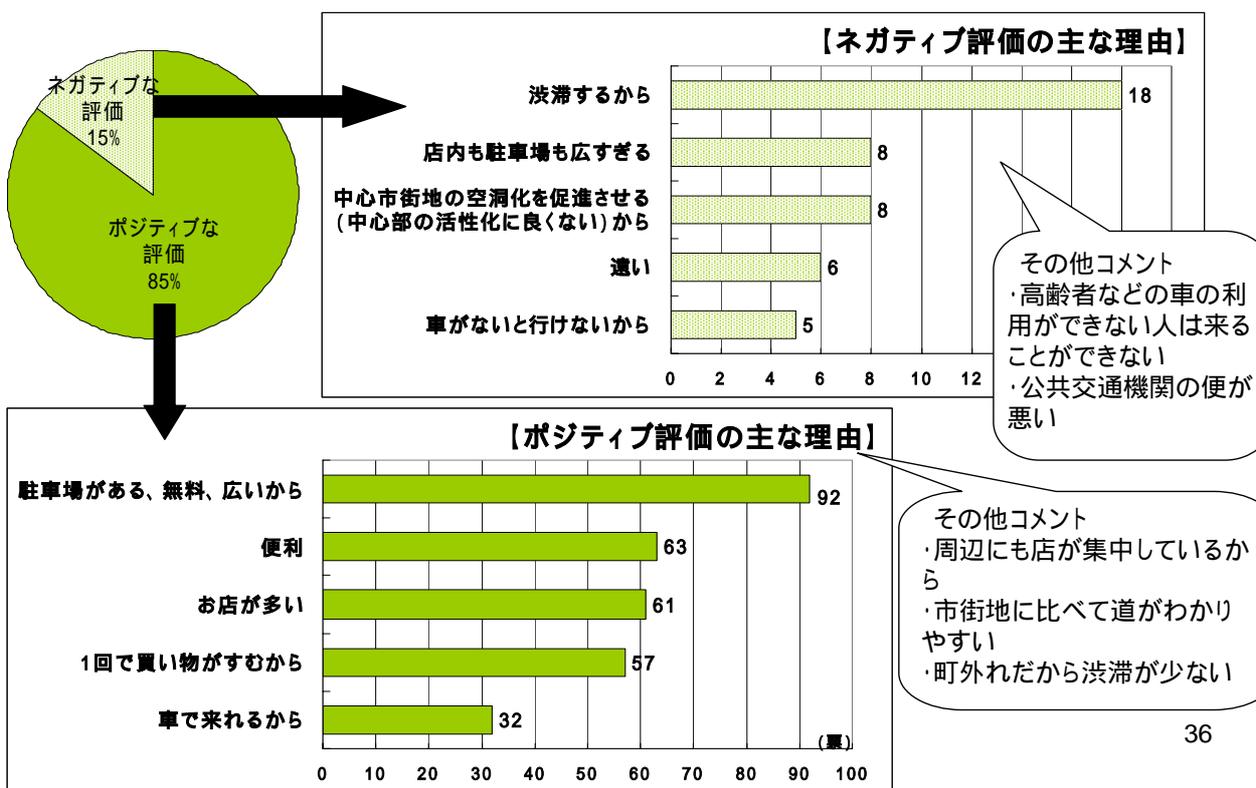
- ・店が少ない / 空き店舗が多くてさみしい / 活気がない / さびれている
- ・駐車場がない、高い、せまい
- ・交通マナーが悪い

問:「なぜ車で来ましたか？」



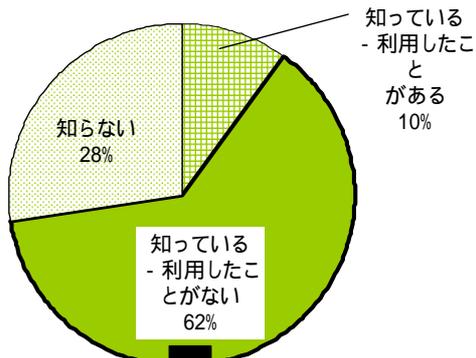
郊外型大規模集客施設での回答

問:「ショッピングセンターAのような郊外型大型店舗をどう思いますか？」



郊外型大規模集客施設での回答

問: ショッピングセンターAへの無料シャトルバスを知っていますか? また利用したことがありますか?



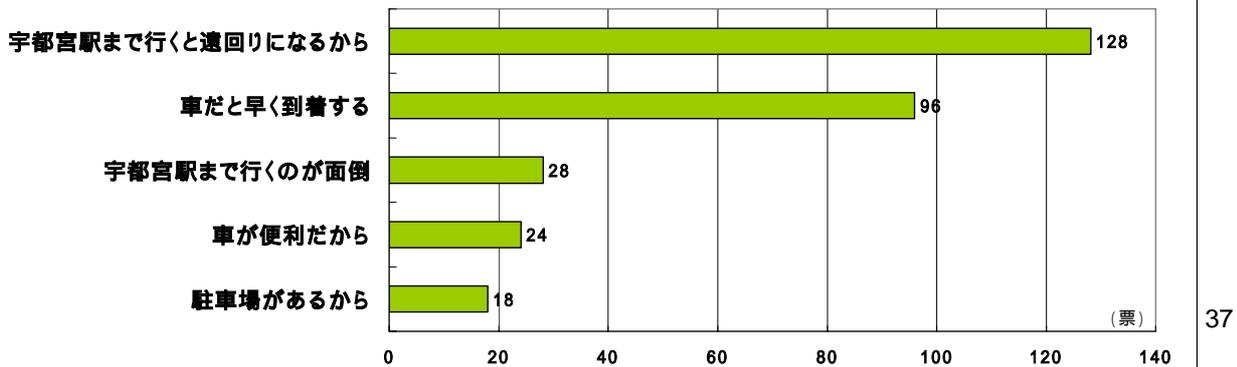
無料シャトルバス

- ・JR宇都宮駅西口 ショッピングセンターAの直通路線
- ・1時間おきに1便(所要時間:約30分)

その他コメント

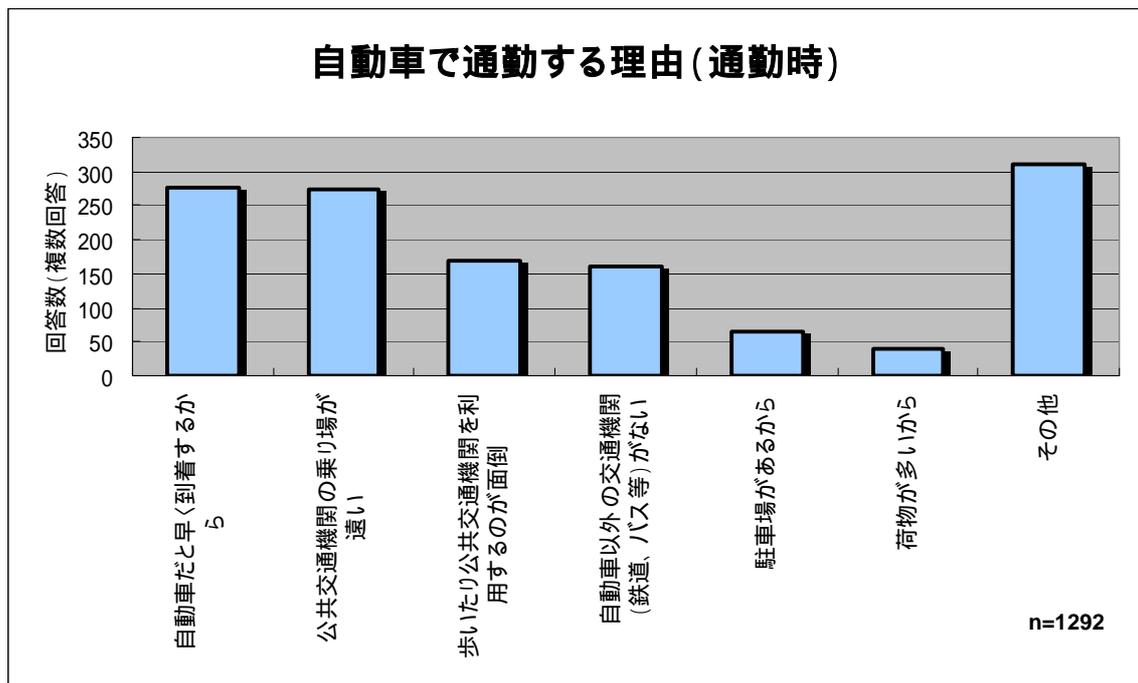
- ・大きな荷物を運ぶから
- ・シャトルバス路線が家から離れている
- ・自動車以外の交通手段(鉄道・バス)を利用しにくい
- ・乗り方が分からない

【シャトルバスを利用しない主な理由】

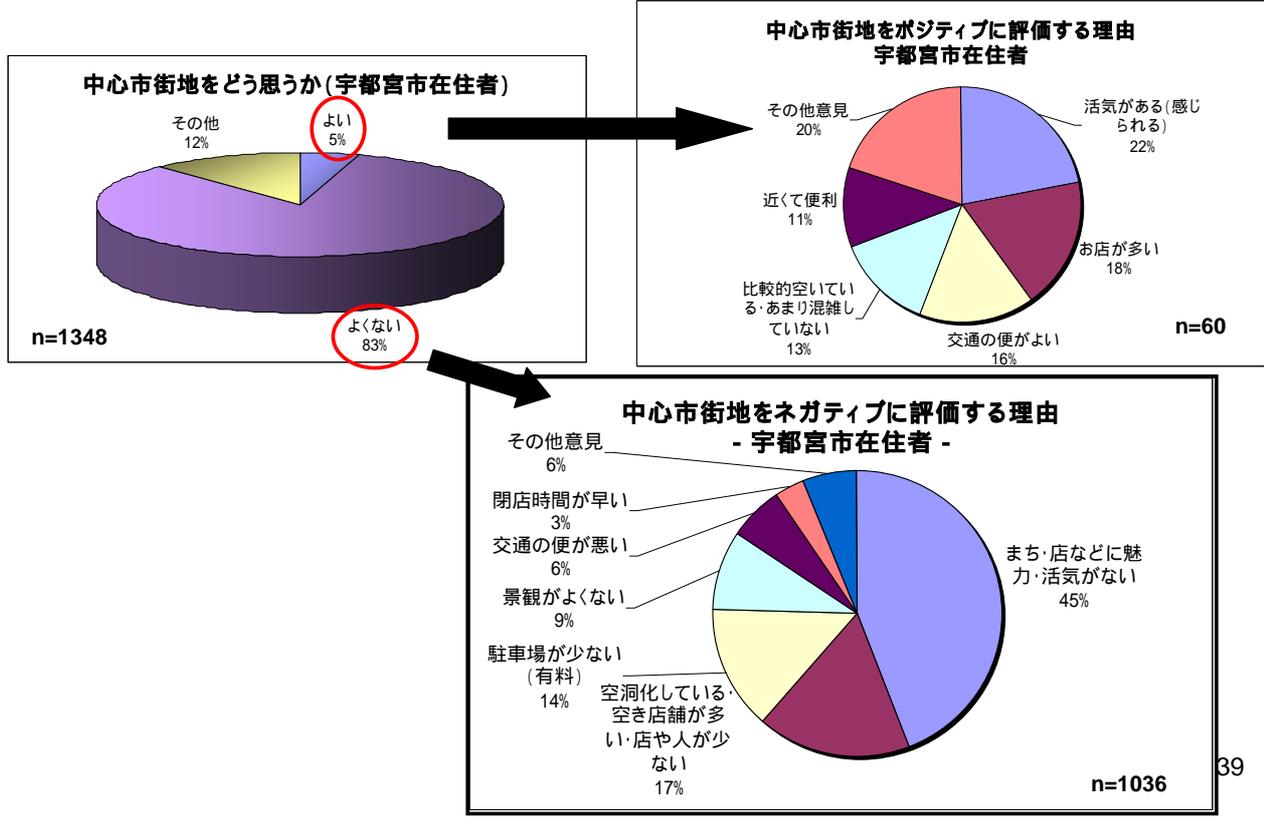


3. (2) 市内中心部就業者アンケート結果 通勤時に自動車を利用する理由

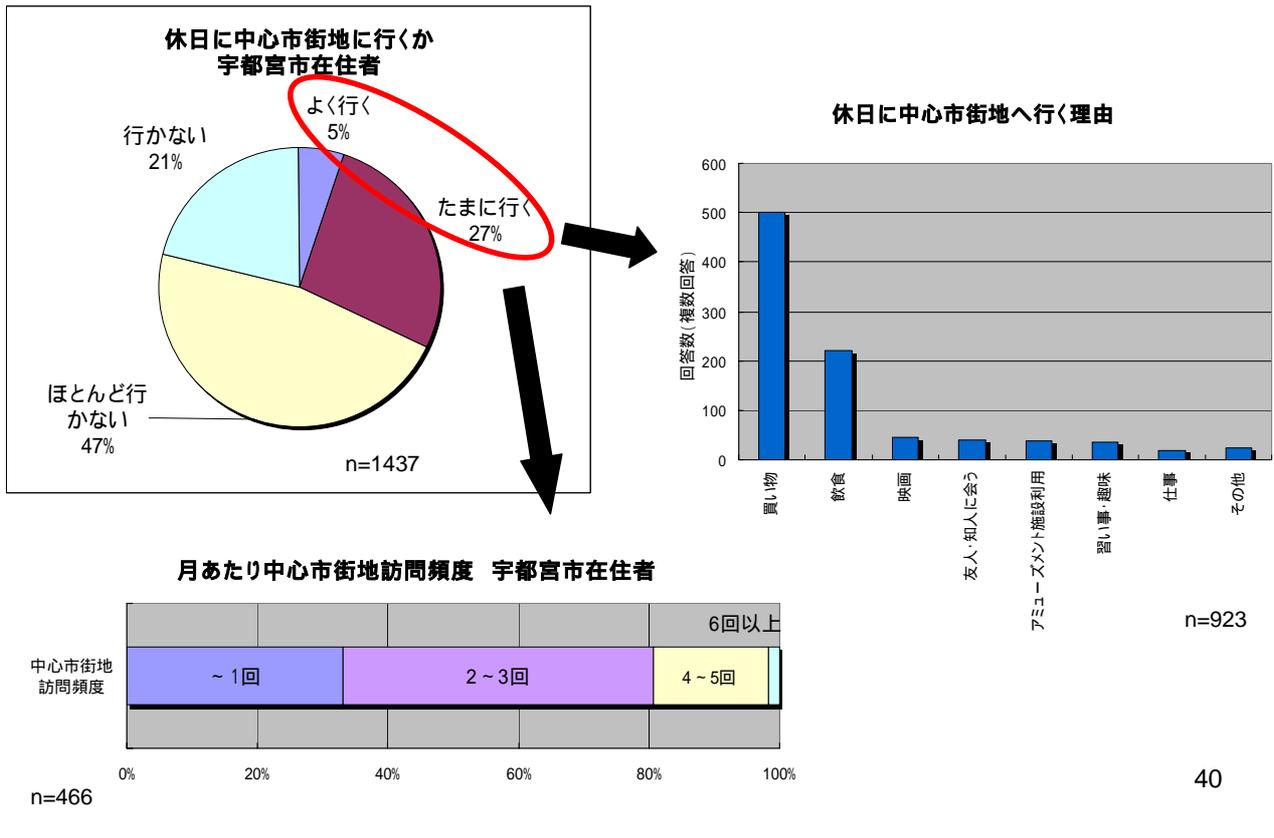
自動車で通勤する理由(通勤時)



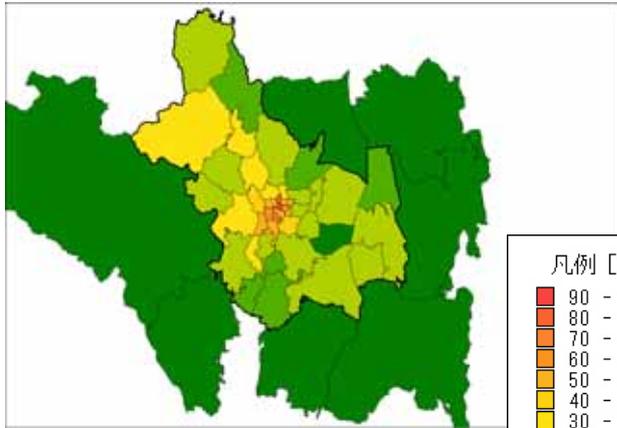
中心市街地に対する意識(宇都宮市在住者)



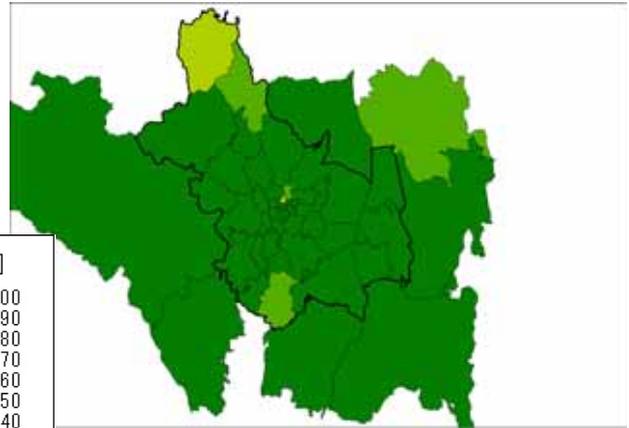
休日に中心市街地に行く頻度および目的(宇都宮市在住者)



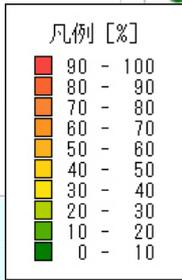
中心市街地に対する意識調査



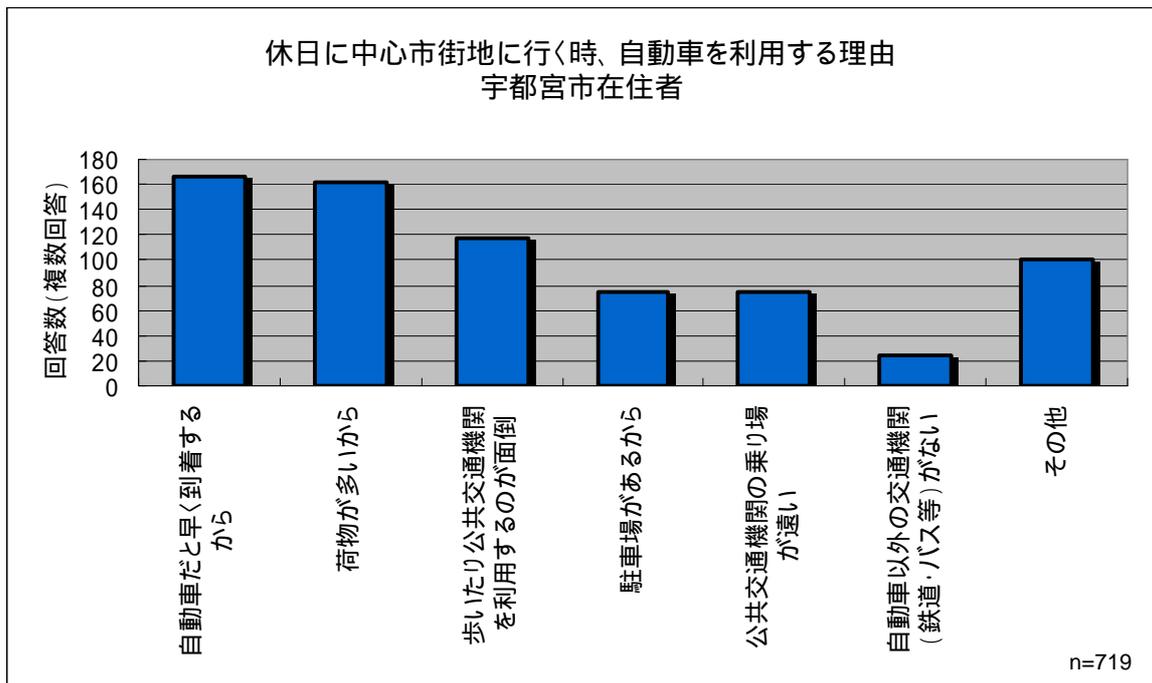
休日に中心市街地に“よく行く”・
 “たまに行く”と回答した人の地区別割合



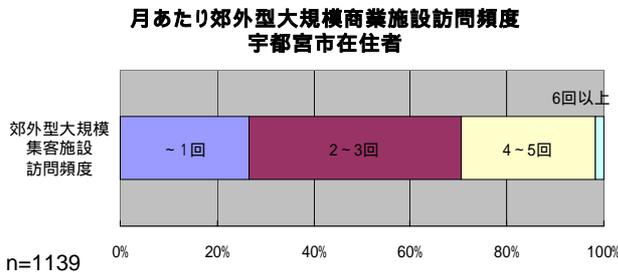
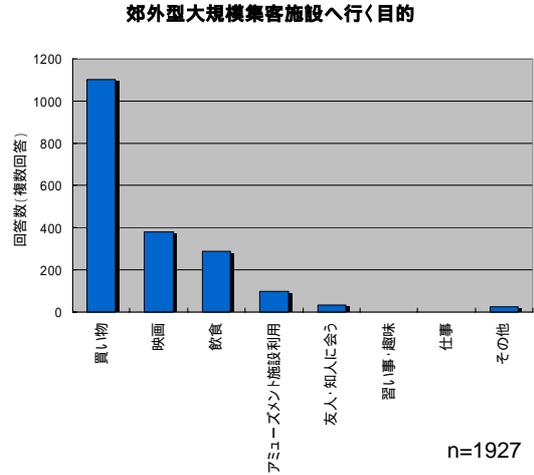
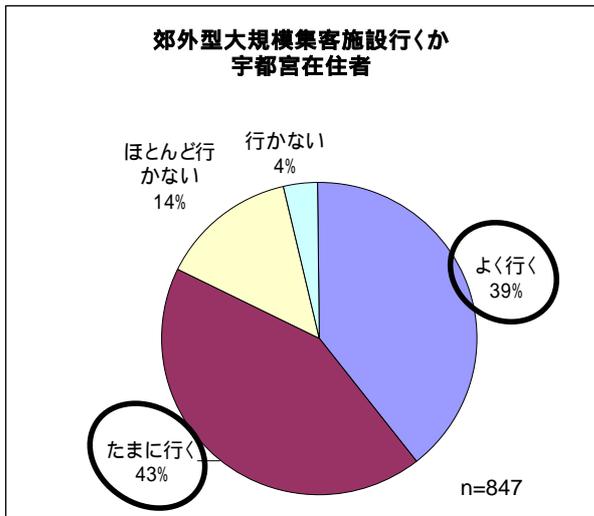
現状の中心市街地を“よい”と回答した人の地区別割合



休日に中心市街地に行く時、自動車を利用する理由 (宇都宮市在住者)

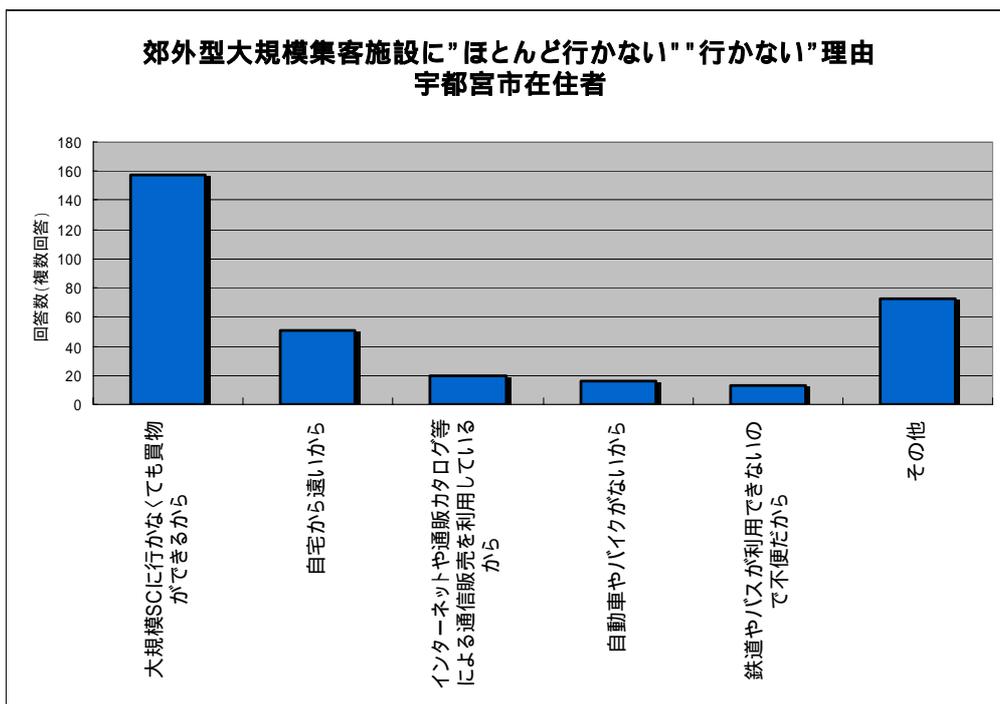


郊外型大規模集客施設に対する意識



43

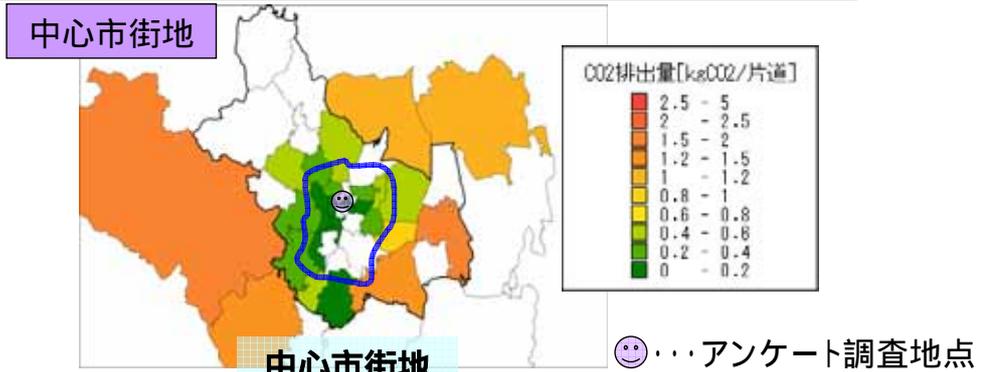
郊外型大規模集客施設に対する意識



44

4. CO₂排出量の推計

4.(1) 実地対面アンケート結果 移動に伴うCO₂排出量の推計・・・地区別割合

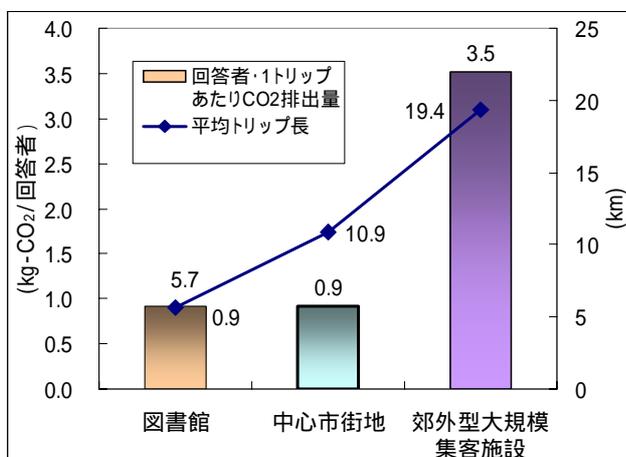


45

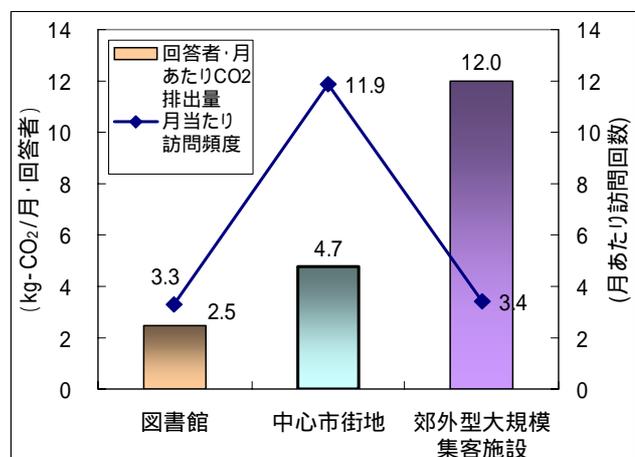
～ 4. CO₂排出量の推計～
4.(1) 実地対面アンケート結果

訪問頻度による比較

訪問1回あたりのCO₂排出量



月あたりの訪問のCO₂排出量



代表交通手段の割合は21ページの値を採用し算出

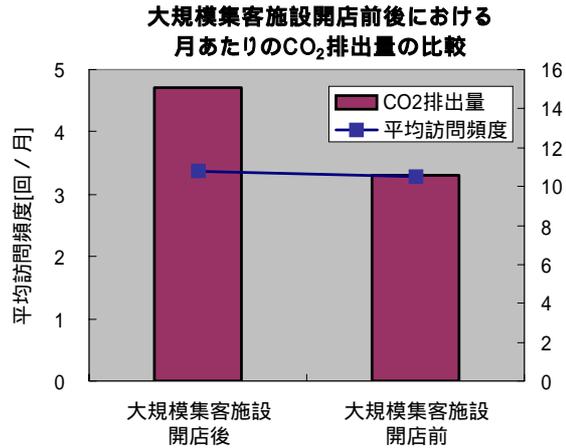
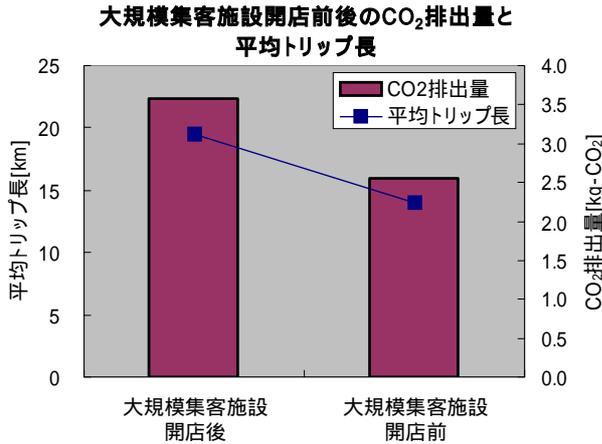
訪問頻度を考慮すると、訪問回数の多い「中心市街地」のCO₂排出量が増加するが、それでも「郊外型集客施設」よりは少ない

46

郊外型大規模集客施設開店前後の比較

ショッピングセンターA(郊外型大規模集客施設)開店前後の比較・・・訪問頻度を考慮

代表交通手段・・・自動車のみを対象

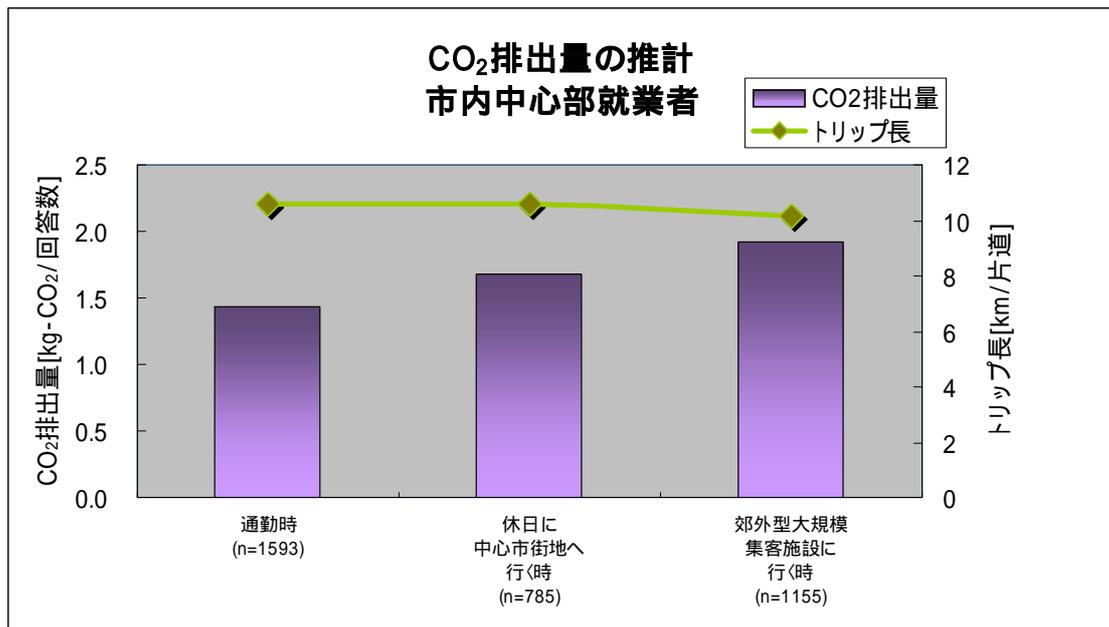


郊外型大規模集客施設の開店前後を比較すると、月あたりの平均訪問回数はほぼ変化ないが、郊外型集客施設開店後の方がCO₂排出量が増加する

ショッピングセンターA: 年間来場者数: 600万人と仮定した場合(デパートニュース 2003年7月3週目号掲載)
来場者の移動(往復)に伴うCO₂排出量: **約4.2万t-CO₂/年**
宇都宮市の商圏*(旅客部門)の総排出量の**約3.1%**

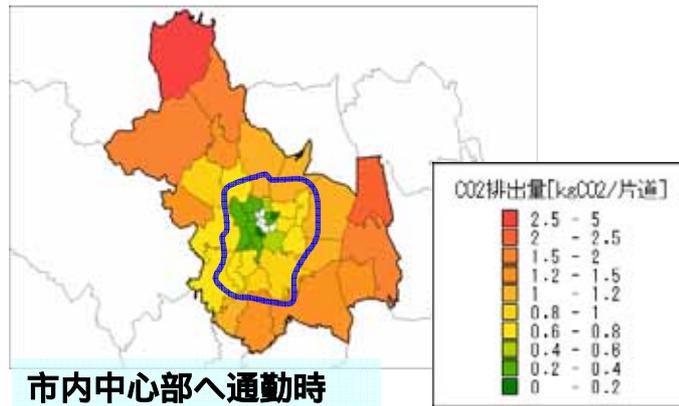
宇都宮市の運輸部門(旅客のみ)のCO₂排出量: 134.2万t-CO₂/年(環境自治体会議: 2003年)
*: 宇都宮市の商圏: 宇都宮市、今市市、鹿沼市、日光市、矢板市、河内町、高根沢町、芳賀町、上三川町、石橋町、壬生町、上河内町、市貝町、南那須町、氏家町、烏山町、喜連川町、栗山村、塩谷町、南河内町、小川町、茂木町

4 . (2) 市内中心部就業者アンケート結果 移動に伴うCO₂排出量



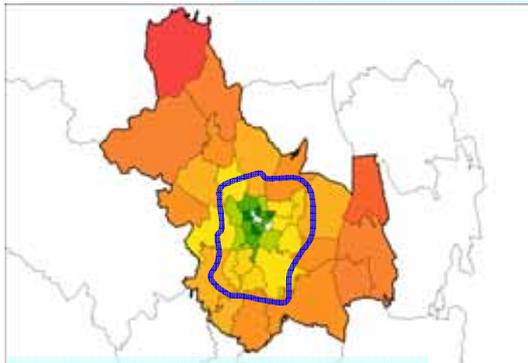
代表交通手段の割合は32ページの値を採用し算出

移動に伴うCO₂排出量の推計・・・地区別割合

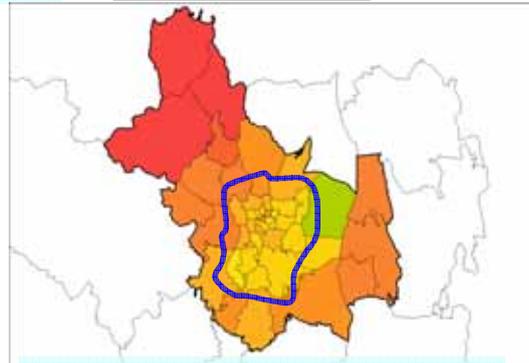


市内中心部へ通勤時

代表交通手段の割合は32ページの値を採用し算出

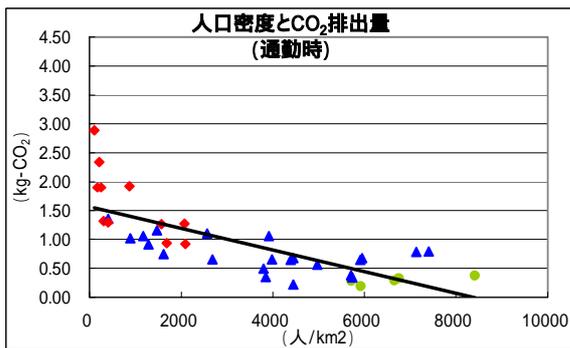


休日に中心市街地へ行く時

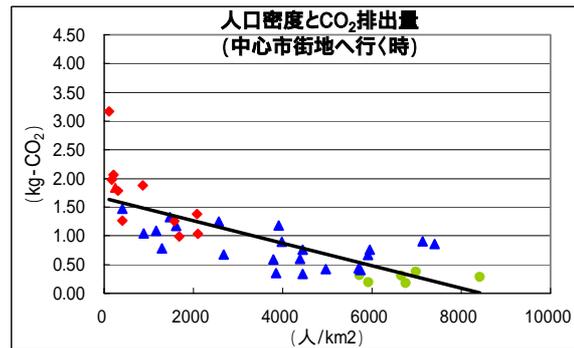


郊外型大規模集客施設に行く時

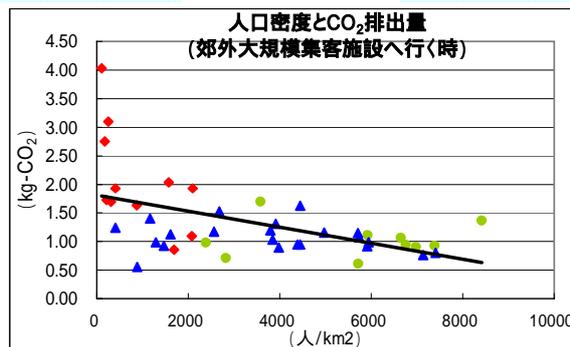
人口密度とCO₂排出量



市内中心部へ通勤時



休日に中心市街地へ行く時



郊外型大規模集客施設に行く時



代表交通手段の割合は32ページの値を採用し算出

市内中心部就業者の通勤時に関する推計

宇都宮市内中心部就業者の通勤時のアンケート結果

市内中心市街地に通勤する際のCO₂排出量: **1.43kg-CO₂/回答者**

年間の移動(通勤時)に伴うCO₂排出量: **744kg-CO₂/回答者・年**

(交通手段:変更なし、年間就業日:260日、往復移動)

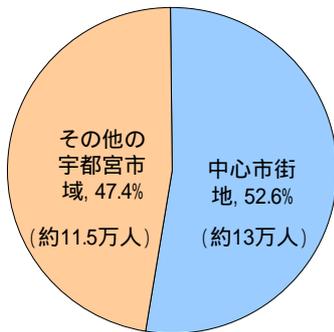
宇都宮市の運輸(旅客)部門* CO₂排出量: **634,658t-CO₂ から**

(2003年:環境自治体会議HPから)

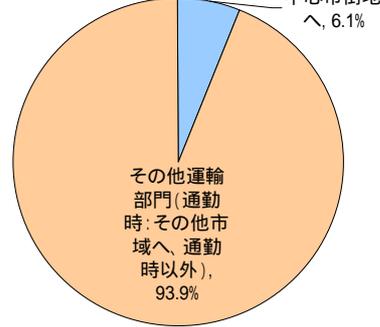
*運輸(旅客)部門…乗用車・軽乗用車・バス・貨客車 の合計とする

市内中心部の就業者(約13万人)のCO₂排出量は、宇都宮市運輸(旅客)部門全体の**約15%**

宇都宮市内の就業人口の分布



宇都宮市運輸部門のCO₂排出量に対する割合(通勤時、中心市街地へ行く場合)



4. (3) LRT導入計画に関する推計

LRT計画路線沿線を3ゾーンに分割

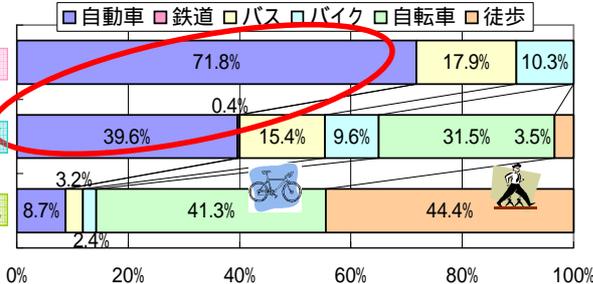
【仮定】

近郊、郊外の高い自動車分担率をLRTに転換し、中心市街地同様に仮定

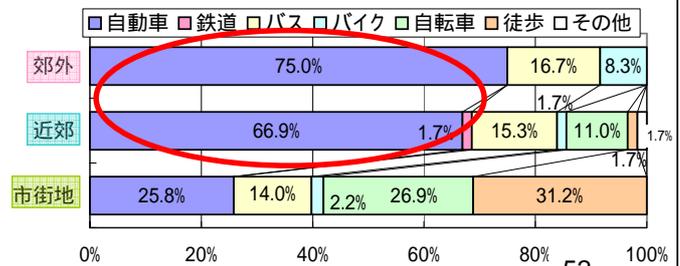
項目	ゾーン	市街地	近郊	郊外	合計
人口(人)		23,430	98,391	22,558	144,379
市全体に対する割合		5.2%	21.7%	5.0%	31.8%
面積(km ²)		3.9	36.4	42.1	82.4
人口密度(人/km ²)		6,014	2,700	536	1,752



LRT計画路線沿線のゾーンの代表交通手段の割合(通勤時)



LRT計画路線沿線のゾーンの代表交通手段の割合(休日:中心市街地訪問時)



4.(3) LRT導入計画に関する推計

