

1 調査名称：宇都宮市総合都市交通体系調査

2 調査主体：宇都宮市

3 調査圏域：宇都宮市，芳賀町管内

4 調査期間：令和4年度

5 調査概要：

宇都宮市都市圏においては，平成26年にパーソントリップ（PT）調査を実施し，将来の交通需要推計を行ったところであるが，NCCの進展や都市構造の変化，人口減少やコロナ禍などの社会情勢の変化に伴い，市民の生活行動は大きく変化していることが想定される。

総合都市交通体系調査については，平成26年のPT調査の補完や，在宅ワークなどの普及による人の移動と活動の乖離に対し，ビッグデータ等も活用しながら，市民の「行動」のみならず「活動」についても調査を実施し，LRTの導入を見据えた今後の総合都市交通体系の検討に活用する。

I 調査概要

1 調査名称：宇都宮市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要 1-1
 - 1.1 業務目的 1-1
 - 1.2 実施方針 1-2
 - 1.3 調査スケジュール 1-8
2. 調査実施計画の立案など 2-1
 - 2.1 調査実施計画の立案 2-1
 - 2.2 各種マニュアルの作成 2-17
 - 2.3 ゾーニングの実施 2-25
3. 調査物件の作成 3-1
 - 3.1 調査票の作成 3-1
 - 3.2 関連文書の作成 3-35
 - 3.3 調査票の印刷等 3-64
4. 調査対象者の名簿作成 4-1
 - 4.1 調査対象者名簿の作成 4-1
 - 4.2 抽出結果の検証 4-6
5. 調査の実施 5-1
 - 5.1 調査実施事務所の設置 5-1
 - 5.2 調査員等の教育・訓練 5-2
 - 5.3 調査票の発送等 5-3
 - 5.4 問合わせ対応 5-12
 - 5.5 回収票の整理 5-31
 - 5.6 工程管理 5-48
6. 調査結果のエディティング・コーディング 6-1
 - 6.1 コードブックの作成 6-1
 - 6.2 エディティング 6-3
 - 6.3 コーディング 6-41
 - 6.4 データチェック 6-51
 - 6.5 データの作成 6-66

7. 調査の効率的な実施及び調査結果活用方針の検討 7-1

7.1 調査の効率的な実施 7-1

7.2 調査結果活用方針の検討 7-17

巻末資料 巻末-1

1 各種マニュアル 巻末-1

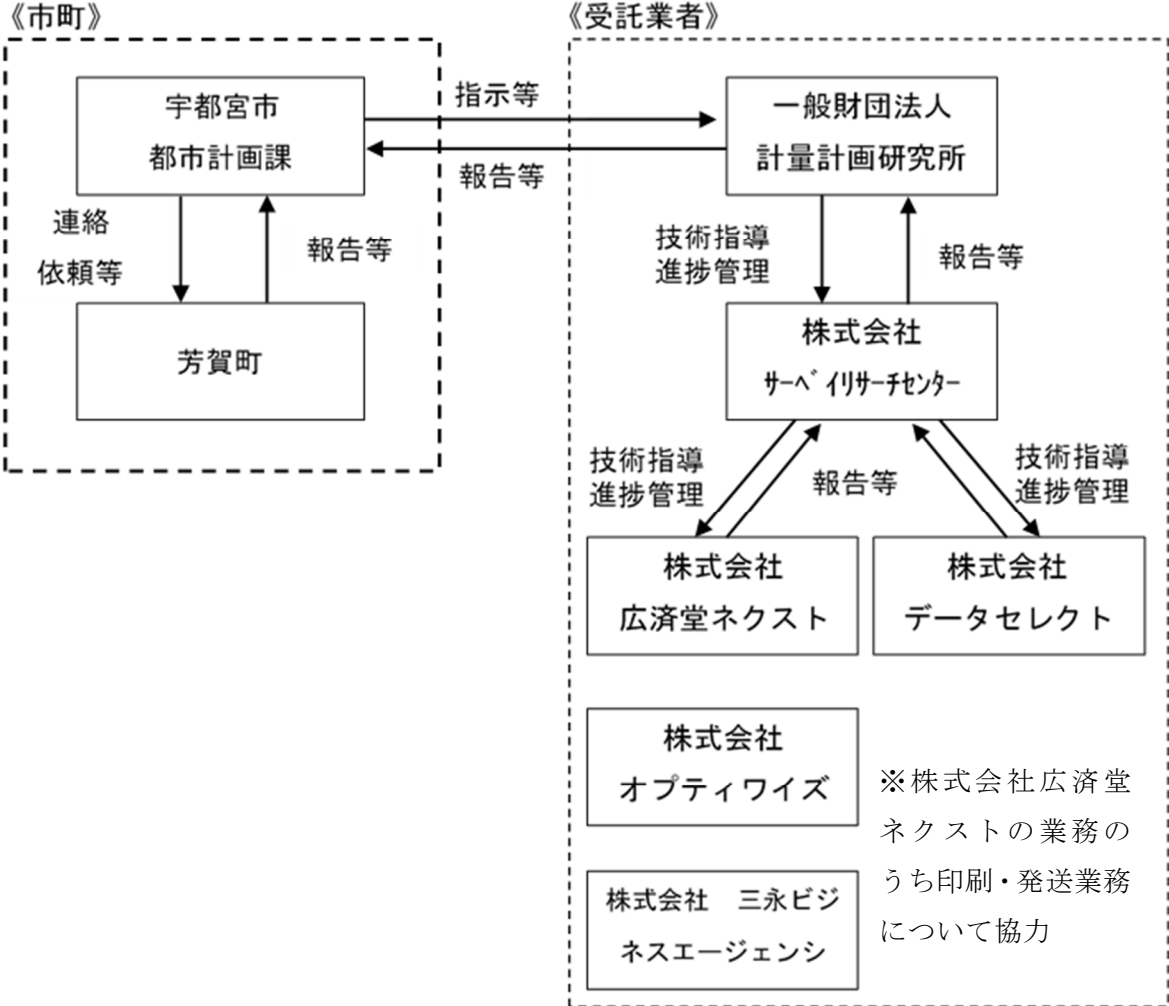
2 WEB回答画面 巻末-123

3 広報活動 巻末-222

4 調査実施の関連資料 巻末-226

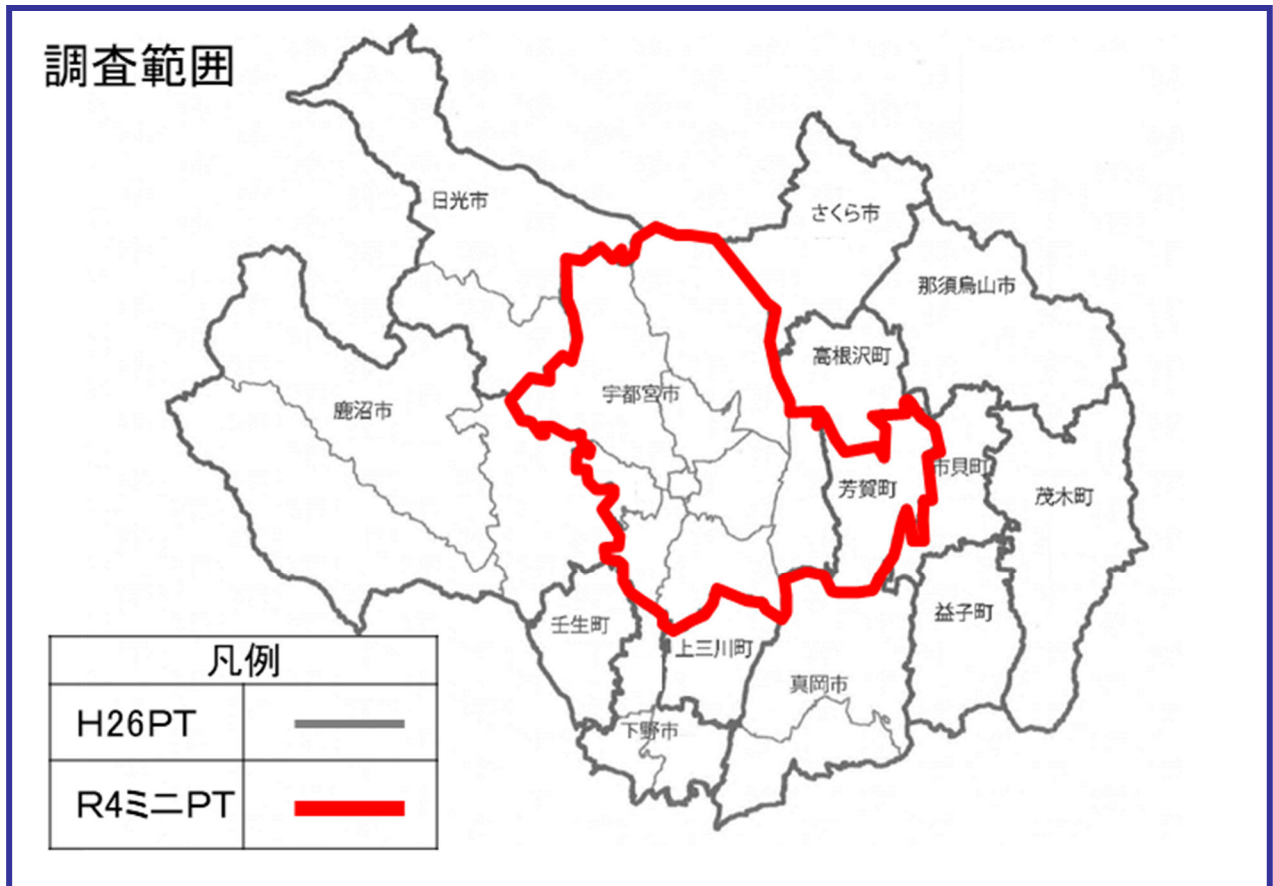
5 コードブック 巻末-229

3 調査体制



4 委員会名簿等：
委員会の設置なし

3 調査圏域図



4 調査成果

有効回収率の集計

(1) 有効回収率の集計

調査対象世帯数 20,150 世帯に対し、有効回収世帯数は 5,724 世帯であり、個人票の回収数は 10,520、意識調査票の回収数は 7,403 である。有効回収率は、世帯票が 28.4%、個人票が 25.8%、意識調査票が 19.9%となっている。

紙調査票と比較したWEB調査票の回収率は、世帯票においてはやや低く、個人票においてはやや高く、意識調査票においては約半分程度となっている。

(2) WEB回答状況の確認

WEB回答率（有効回収数に占めるWEB回答の割合）は世帯票で 48%、個人票は 52%、意識調査票は 30%となっている。

個人票のWEB回答率は、WEB併用方式の群馬PT（12.5%、H27）、長野PT（14.2%、H28）、仙台PT（15.4%、H29）に比べると高く、WEB先行方式の特徴が発揮されている。なお、WEB先行方式で実施された東京PTの事前調査ではWEB回答率は 48%であり、本調査と近い数値であった。

(3) 無効回答の確認

無効を含めた回収数・回収率および無効理由を確認したところ、世帯票では 78 件、個人票では 1,166 件の無効回収数があり、個人票において無効票の割合がより高いことが見て取れる。世帯票における主な無効理由は「2 個人票および意識調査なし・白紙」である。個人票における主な無効理由は「10 エディティング時に発生した無効」「7 回答欄記入なし(個人番号及び調査日記入あり)」「5 調査日不明・不能(個人番号及び回答欄記入あり)」となっている。

有効回収世帯における無効個人数を見ると、1世帯当たりで 0.42 人となっており、H26 調査の 0.30 人も多く、無効個人が増加している。

回答方法別では、WEBが 0.49 人、紙が 0.35 人でWEBの方が多。紙の無効個人も紙調査のみであった H26 と比較するとやや増加している。

無効個人の内訳をみると、WEBと紙の差は「個人票なし・白紙」で生じている（WEBは 0.27 人に対し紙は 0.16 人）。WEBでの無効個人を減らすためには、世帯主から家族に SNS、メール等で回答を促す仕組みを取り入れる等、改善の工夫が必要であると考えられる。

サンプル集計結果

(1) 世帯票

世帯票の個人属性のサンプル集計（拡大係数による重み付けを行わない集計）を

行った。なお、この項以降の世帯票・個人票集計においては、有効回収数である10,520サンプルを集計対象とした。

①性別

回答者の男女比はおおむね半々である。

②年齢階層

回答者全体のうち約30%が40歳以下、30%が65歳以上である。宇都宮市においては沿線地域の方が若年層の回答者が多く、芳賀町においては非沿線地域の方が若年層の回答者が多い。

③就業形態

回答者全体の就業者のうち過半数が正規の職員・従業員でありパート・アルバイトが約20%である。各地域においても同様の傾向だが、芳賀町の沿線地域においては正規の職員・従業員が40%未満であり、パート・アルバイトが約25%、自営業主が約13%と全体と比較して多い。

(2)個人票

回答者全体の外出率は75.7%である。グロス原単位は2.06、ネット原単位は2.72となっており、芳賀町より宇都宮市の方が外出率・原単位は大きい。宇都宮市においては、非沿線地域より沿線地域の方が外出率・原単位ともに高い結果となった。

①代表交通手段分担率

回答者の全トリップにおいて、通勤は18.5%、通学は5.2%、私事が29.8%である。代表交通手段分担率としては、多い順に自動車67.0%、徒歩14.1%、自転車9.9%となっている。芳賀町においては、自動車の分担率が80%を越えている。

②トリップの所要時間

回答者の全トリップの所要時間の平均値は24.7分である。芳賀町は宇都宮市と比較しトリップ所要時間が長い傾向にある。

(3)意識調査票

①通勤通学

通勤している割合が45.3%、通学している割合が4.2%である。通勤時の交通手段は自家用車(運転)が74.5%で最も多く、公共交通(鉄道+バス)は6.8%である。通学時の交通手段は自転車が45.4%で最も多く、次いで鉄道が20.5%、バス、自家用車(同乗)が9.2%である。

通勤所要時間の構成比は自動車(運転)の場合、約5割が30分未満であり、バスも同様の傾向である。鉄道は6割弱が60分以上となっている。

通学所要時間の構成比は自転車の場合、6割弱が30分未満となっている。鉄道、バスは約6割程度が60分以上となっている。

通勤の平均所要時間は最も利用が多い自動車(運転)の場合30分である。

通学の平均所要時間は最も利用が多い自転車の場合27分である

鉄道は通勤で 67 分、通学で 61 分となっている。

通勤交通手段別の満足度は自家用車（運転）が最も高く、6 割弱が満足度が高い、またはやや高いと回答している。鉄道、バスは 6 割前後が低い、またはやや低いと回答している。

通学交通手段別の満足度は自家用車（同乗）が最も高く、4 割強が高い、またはやや高いと回答している。鉄道は 4 割程度、バスは 5 割強が低い、またはやや低いと回答している。

満足度が「低い」を 1 点、「高い」を 5 点として、交通手段の総合的な満足度を算出すると、通勤は約 6 割が 3.5 以上、通学は 5 割弱が 3.5 以上となっている。

②私用

私用目的の外出頻度は、買物は 8 割以上が週 1 回以上、通院は 9 割以上が週 1 回未満、食事・社交・娯楽は約 7 割が週 1 回未満となっている。

いずれの目的も 8 割前後が自家用車（運転）及び自家用車（同乗）となっている。

鉄道、バスは買物では約 2%程度、通勤、食事・社交・娯楽では 4~5%程度となっている。

所要時間の構成比は最も利用が多い自動車（運転）の場合、買物で 8 割以上、通院で約 7 割、食事・社交・娯楽で 6 割以上が 30 分未満である。

平均所要時間は最も利用が多い自動車（運転）の場合、買物で 16 分、通院で 20 分、食事・社交・娯楽で 28 分である。鉄道はそれぞれ 50 分、85 分、77 分となっている。

目的別の移動に関する満足度は、いずれの目的も 6 割以上が高い、またはやや高いと回答している。

③送迎

週 1 回以上の頻度で送迎している割合は、通勤が約 7%、通学、保育園・幼稚園等が約 5%、習い事等が約 10%、通院介護や約 3%となっている。通院介護は月 1 回以上かつ週 1 回未満の割合が約 10%と高くなっている。

通勤、習い事等、通院介護での送迎は、6 割前後が自動車を使用している。通学は 5 割弱、保育園・幼稚園等は約 4 割が自動車を利用している。

どの目的でも 2 割~3 割程度が、負担感が高い、やや高いと回答している。通院介護の負担感が最も高い。

④中心市街地や地域拠点

地域拠点の中では L R T 停留所周辺、テクノポリスセンターの来訪割合が 2 割前後と比較的高い。

来訪頻度が週 1 回以上の割合は、テクノポリスセンターが 7 割強と高く、中心市街地は 2 割強と低くなっている。

友人・知人と拠点を来訪する頻度は概ね低く月 1 回以上の割合は 2 割前後となっている。

拠点別の消費金額は中心市街地が 1 万円以上の割合が約 2 割と最も高くなっている。

る。

平均消費金額は上河内地区市民センター周辺が 8500 円と最も高くなっている。拠点別の来訪交通手段を見ると、中心市街地、南宇都宮駅周辺は自家用車の割合が 7 割程度と比較的低く、鉄道やバスの割合が比較的高くなっている。

⑤ 1 日の歩行状況

1 日の歩行時間は 6 割強が 60 分未満となっている。平均歩行時間は 43 分である。

1 日の歩数は約 5 割が 5000 歩未満となっている。平均歩数は 2006 歩である。

⑥ バリアフリー

交通手段のバリアフリー環境に対する満足度は、65 歳以上は 3 割弱、車いす利用者は約 4 割、ベビーカー利用者は 4 割弱が低い、またはやや低いと回答している。

バリアフリー環境の満足度に低い、または低いと回答した 65 歳以上の 7 割強が、その理由として歩道・通路等の幅・段差等を挙げている。

バリアフリー環境の満足度に低い、または低いと回答した車いす利用者の 7 割弱が、その理由として歩道・通路等の幅・段差等を挙げている。車両への乗降、トイレの利用、上下移動も 3~4 割程度が選択している。

バリアフリー環境の満足度に低い、または低いと回答したベビーカー利用者の約 8 割が、その理由として歩道・通路等の幅・段差等を挙げている。上下移動は約 6 割、車両への乗降は 5 割強が選択している。

⑦ まちのイメージ

6 割以上が住んでいる市町が好き、やや好きと回答している。

4 割以上が住んでいる市町のまちなみの景色がよいと感じる、ややそうかじると回答している。

⑧ 災害時・緊急時の移動手段

約 3 割が、公共交通が存在していることで災害時・緊急時に安心感を感じると回答している。

(4) 在宅勤務・オンライン授業の実施状況

調査日に在宅勤務・オンライン授業を行った人の割合においては、宇都宮市と芳賀町で大きな差は見られず、就業者は約 8%、学生は約 3%となっている。

在宅勤務・オンライン授業の実施者の実施時間は、就業者においては宇都宮市・芳賀町ともに平均 6 時間である。

在宅勤務・オンライン授業の実施は、新型コロナの影響によるものかという設問に対しては、宇都宮市の就業者は 34%、宇都宮市の学生は 41%が影響ありと回答している。

(5) オンライン会議の実施状況

就業者における調査日のオンライン会議の実施者は宇都宮市で 10%、芳賀町で 3%であった。

(6) 自宅での育児・介護・看護の実施状況

調査日に自宅で育児・介護・看護を行った人は宇都宮市で 11%、芳賀町で 8%であった。

(7) オンラインショッピングの実施状況（日用品の買物と日用品以外の買物）

調査日に日用品のオンラインショッピングを行った人は宇都宮市で 6.4%、芳賀町で 2.6%であった。日用品以外のオンラインショッピングを行った人は宇都宮市で 6.7%、芳賀町で 3.7%であった。

調査日前の 1 週間におけるオンラインショッピングの利用回数においては、やや宇都宮市の方が実施した割合が高いが大きな差は見られない。平日の宇都宮市においては、1 回以上オンラインショッピングを実施した人は、日用品・日用品以外ともに約 10%である。

(8) デジタルコンテンツの利用状況

調査日前 1 週間における 1 日あたりデジタルコンテンツの利用時間について、0 時間の人の割合は宇都宮市で平日 18.8%、休日 17.9%、芳賀町で平日 28.7%、休日 27.0%である。芳賀町より宇都宮市において利用時間が長く、また平日より休日において利用時間が長い傾向がある。