

参 考 资 料

1. 社会実験の結果

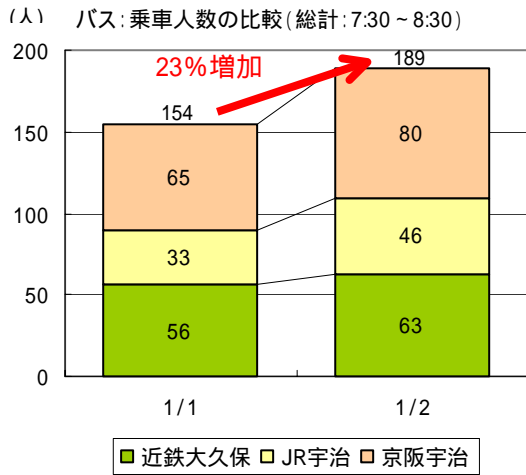


図 - 1 バス乗車人数の比較
〔交通量調査〕

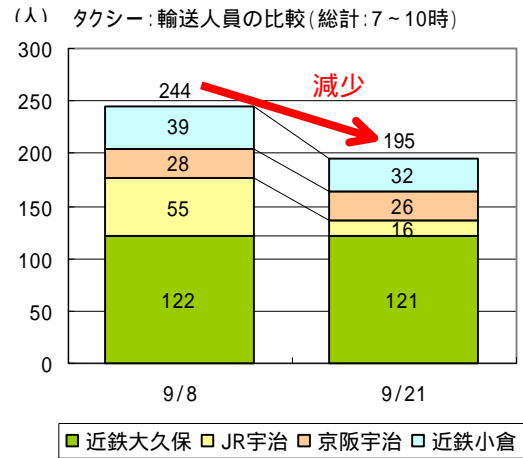


図 - 2 タクシー輸送人員の比較
〔交通量調査〕



図 - 3 乗用車交通量の増減状況
〔交通量調査〕



図 - 4 歩行者交通量の増減状況
〔交通量調査〕

表 - 1 自動車通勤を減らした人(n=29) の電車・バス通勤頻度〔ワンショットTFP〕

| | | 第2回アンケート | | | | | | | | |
|----------|----|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 合計 | 0回 | 1回 | 2回 | 3回 | 4回 | 5回 | 6回 | 7回 |
| | 合計 | 29 | 18 | 8 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 第1回アンケート | 0回 | 26 | 18 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 1回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 3回 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 4回 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | 5回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 6回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 7回 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

・事前より事後に通勤頻度を増やしたセルに網掛けを施した

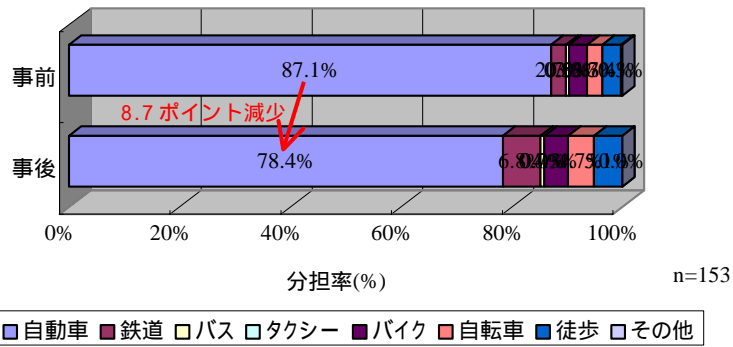


図 - 5 クルマ通勤者の自動車分担率の変化
〔標準TFP〕

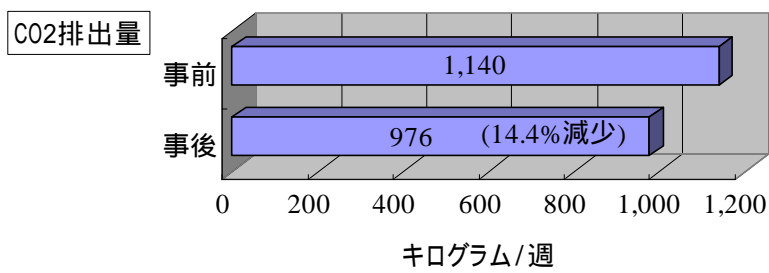


図 - 6 CO₂排出量の変化
〔標準TFP〕

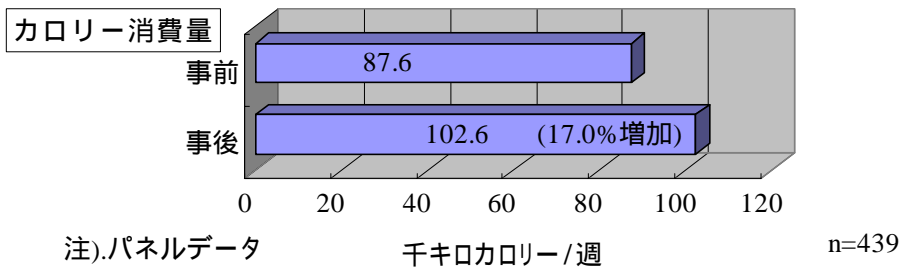
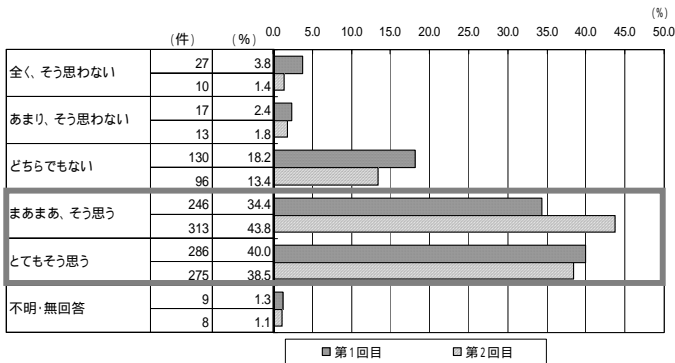
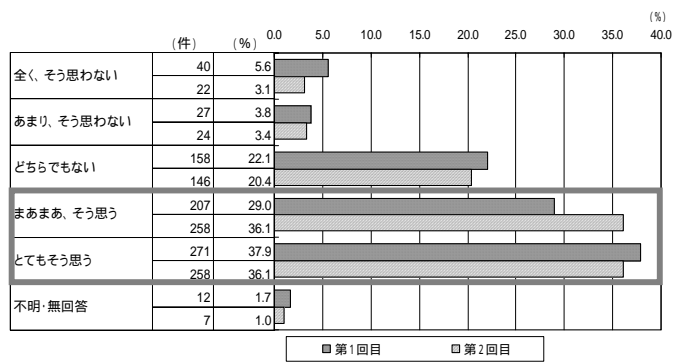


図 - 7 カロリー消費量の変化
〔標準TFP〕

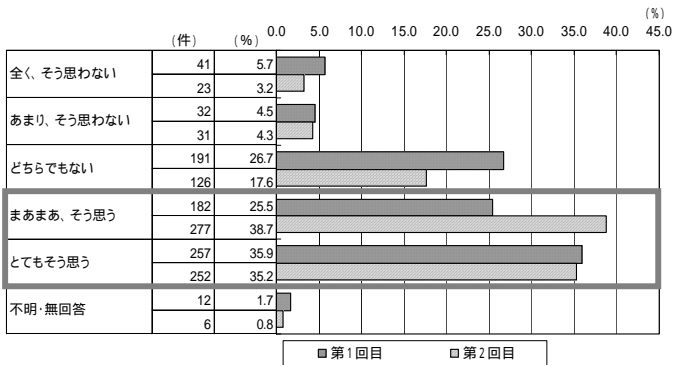
「クルマ通勤が環境に良くない」と



「クルマ通勤が健康に良くない」と



「クルマ通勤をできるだけ控えた方が良い」と



「クルマ通勤をできるだけ控えてみよう」と

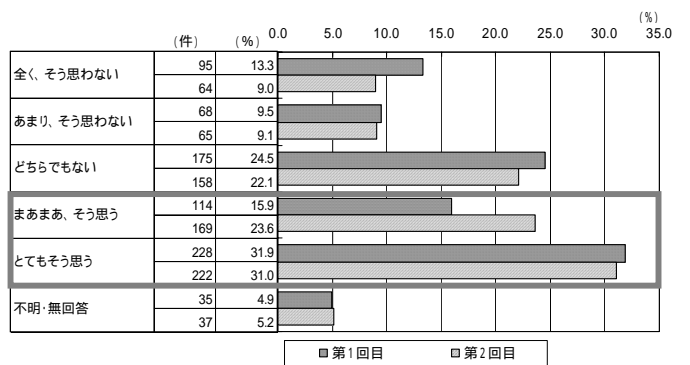


図 - 8 クルマ通勤に対する意識の変化
〔ワンショットTFP〕

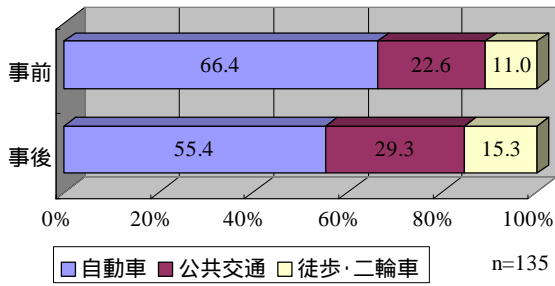


図 - 9 自動車利用の習慣強度の変化
〔標準TFP〕

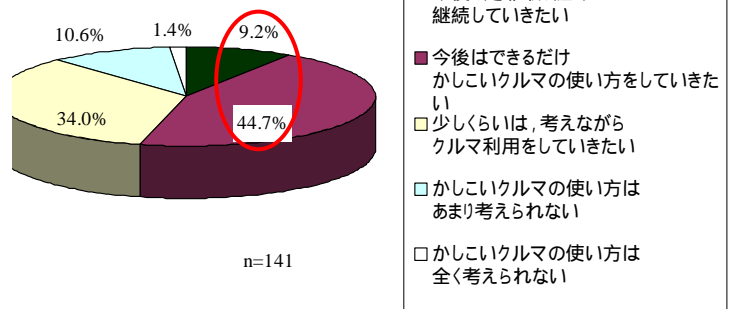


図 - 10 かしいクルマの使い方を考える可能性
〔標準TFP〕

注) 自動車利用の習慣強度

10の自動車利用局面を提示して利用手段を選択していただき、手段分担率を集計した。仮想的な手段選択であるので、意識行動上の交通手段利用を反映する。提示した10の局面は次のとおりである。

- 友人・知人の家に遊びに行くとき
- 都心の取引先に営業に行くとき
- 家族で海水浴に行くとき
- 仕事で打合せに行くとき (荷物はありません)
- 家の近くのコンビニに行くとき
- 郊外の工場に打合せに行くとき
- 家族を病院に連れて行くとき
- 洋服を買いに行くとき
- 家族で夕食を食べに行くとき
- 近くの取引先に営業に行くとき

ここで、選択肢として列挙した手段は、次のとおりである。

自動車、電車・地下鉄、バス、タクシー、自転車、徒歩、バイク(原付含)

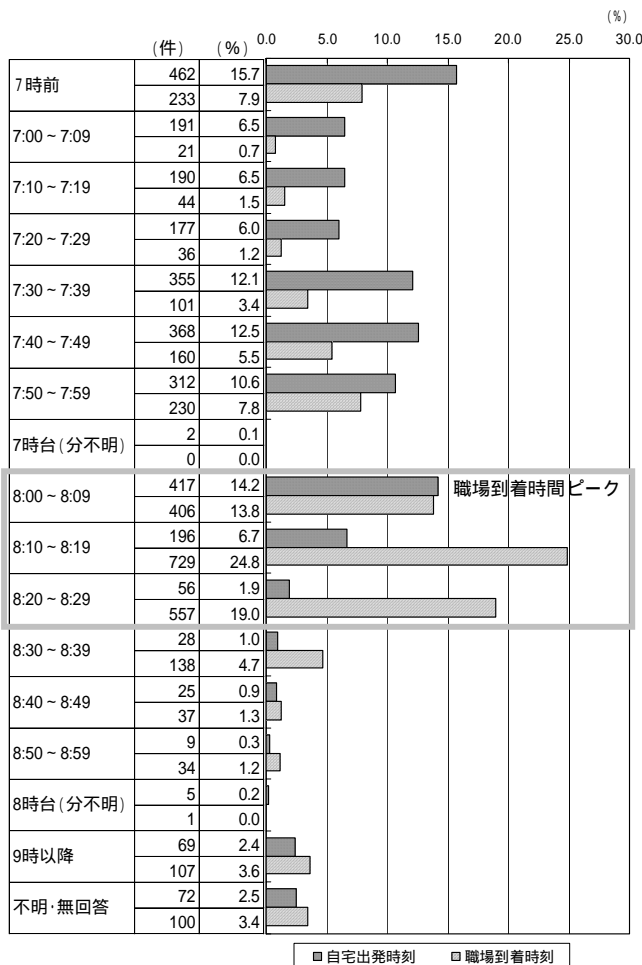
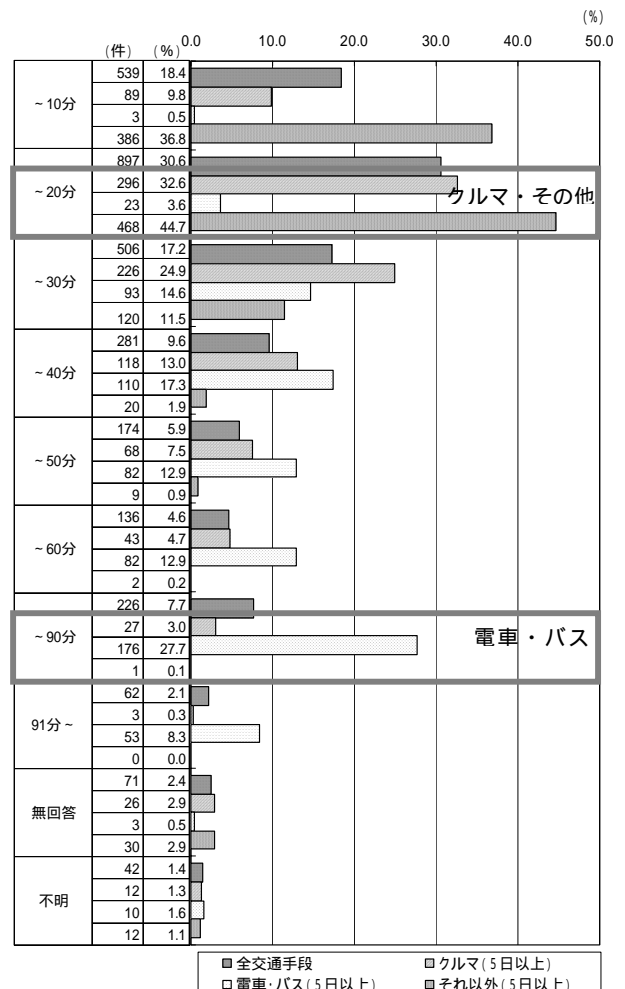


図 - 11 自宅出発時刻及び職場到着時刻
〔ワンショットTFP〕



〔ワンショットTFP〕

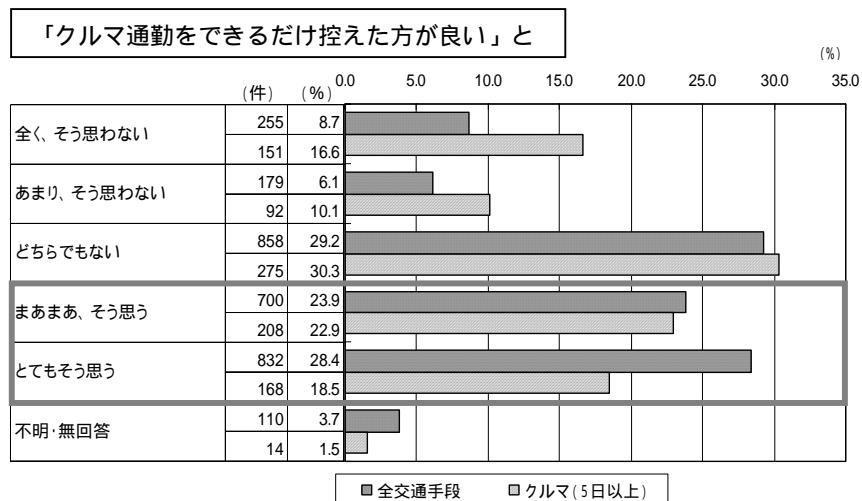
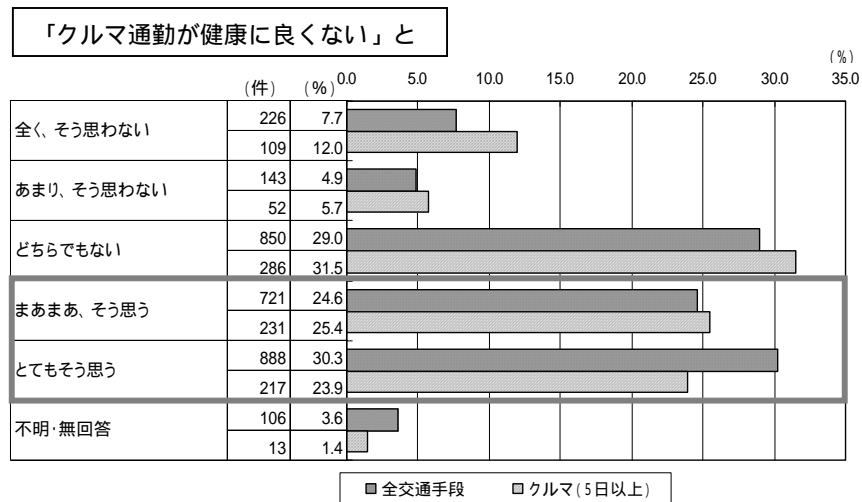
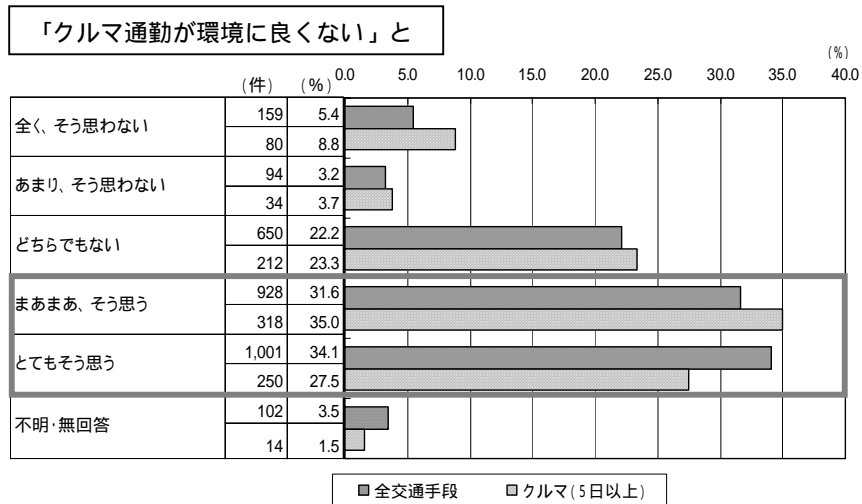


図 - 13 クルマ通勤に対する意識
〔ワンショットTFP〕

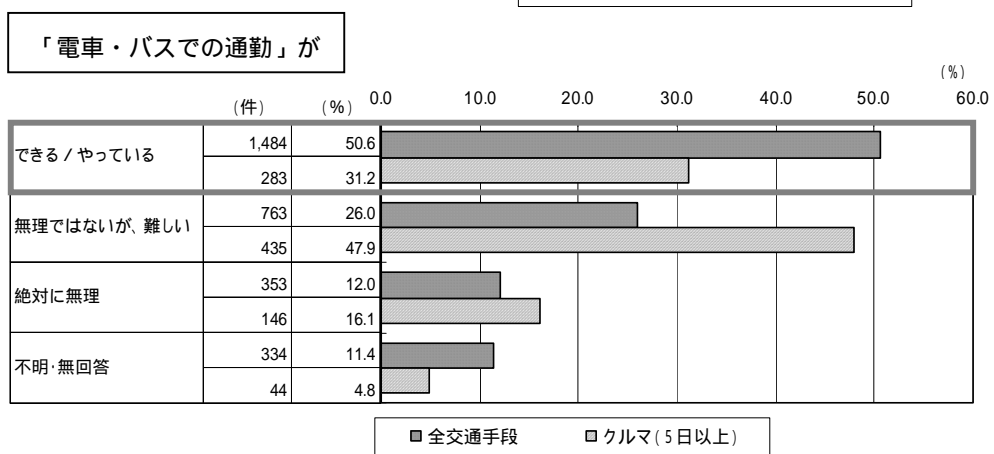
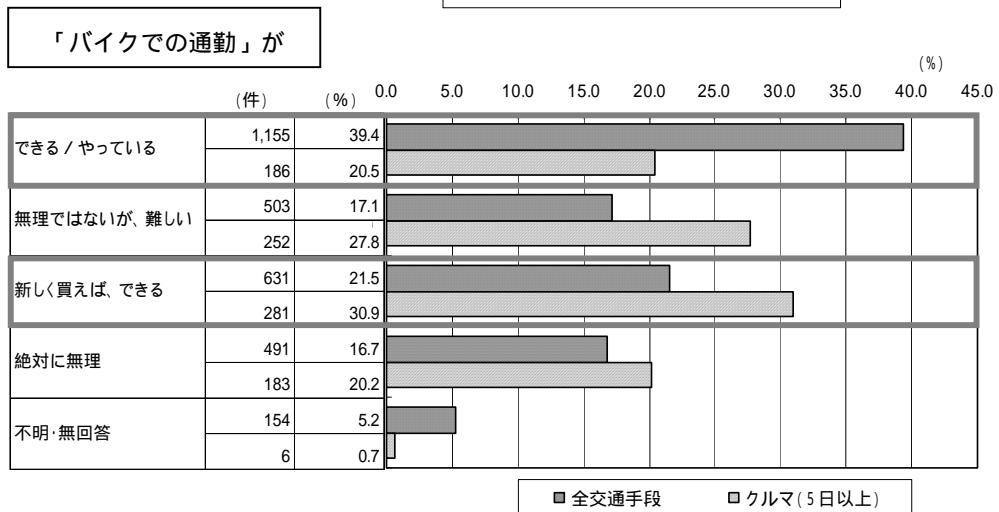
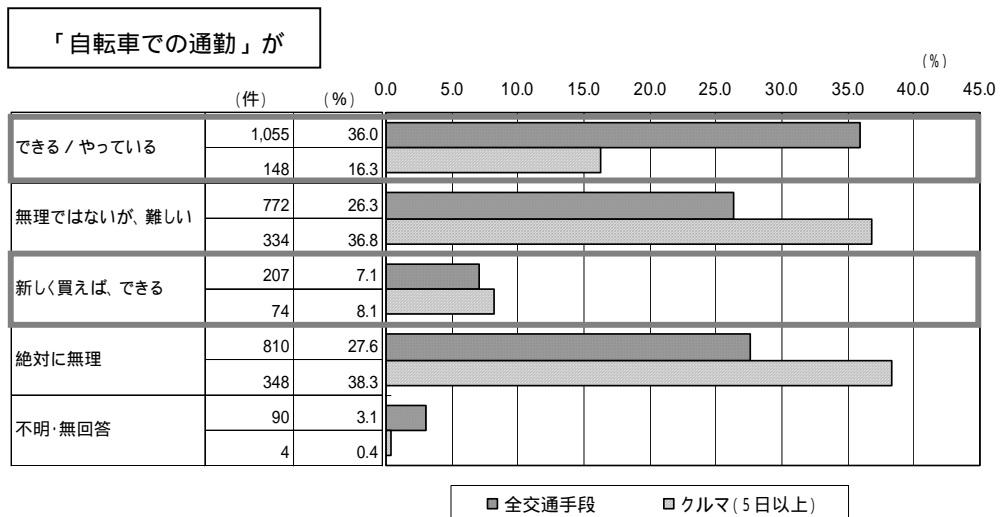


図 - 1 4 クルマ通勤に対する意識〔ワンショットTFP〕

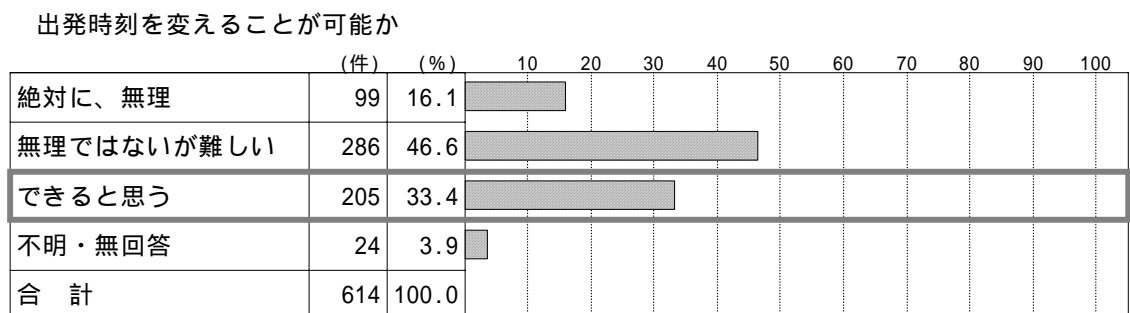


図 - 1 5 出発時刻の変更の可能性〔ワンショットTFP〕

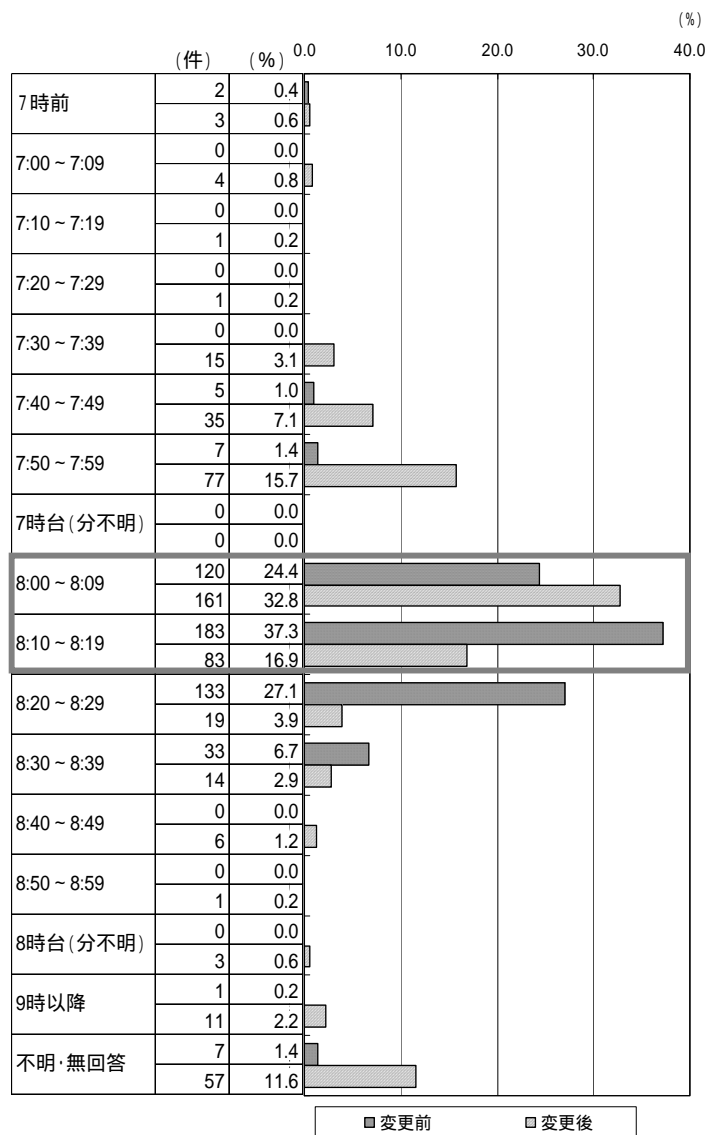


図 - 16 時差出勤(職場への到着時刻)
〔ワンショットTFP〕

表 - 2 参加者からの意見（行政への要望）

〔ワンショットTFP・標準TFP〕

| 項目 | 件数 | 主な意見 |
|-----------------|------------|---|
| 道路等の整備 (106) | 道路拡幅等 | 13 ・車道の拡幅。道が狭すぎる。宇治五ヶ庄線、六地蔵五ヶ庄線の拡幅 |
| | | 5 ・車幅を広げ右折レーンを新設 |
| | 道路建設等 | 4 ・橋の建設。宇治川を渡る橋が少ない |
| | | 16 ・渋滞解消のための高架化、立体交差化。JR奈良線の高架化 ・宇治橋西詰めの踏切を高架に。バイパス整備 |
| | 歩道等の整備 | 62 ・自転車道や歩道の整備。歩道のバリアフリー対策。段差がありすぎ ・道路幅が狭く、段差もあって歩行者や自転車は通行しにくい ・宇治川沿い、隠元橋は歩行者や自転車にとって危険。隠元橋が新設されれば自転車で通勤する ・自転車専用道ができれば自転車通勤が可能。自転車は安全面で不安 ・JRと近鉄をアーケードで結ぶ |
| | | 6 ・道が非常に暗い、街灯を増やしてほしい |
| 公共交通の整備 (25) | 鉄道間、東西間の連結 | 5 ・東西を結ぶ鉄道軸(モノレール)の整備。東西を結ぶ鉄道がない ・片町線と奈良線の連絡。JRと私鉄のアクセスがない ・京阪、JR、地下鉄の六地蔵駅での相互乗り入れ。黄檗でJRと京阪、小倉で近鉄とJRを接続 |
| | | 2 ・宇治と大久保を電車ですなぐ |
| | | 2 ・東西を結ぶ鉄道がない。東西の交通網の確保 |
| | 新規の交通網整備 | 7 ・公共交通網が都市部しか整備されていない。公共交通の整備がないと車は減らない ・伊勢田町から宇治方面の公共交通がない ・モノレール等の新しい交通機関の整備 |
| | | 2 ・公共交通機関がない。宇治田原町、久御山町からは公共交通では厳しい |
| | | 5 ・宇治田原町に鉄道を整備。宇治田原町に渋滞のない公共交通を |
| | サービス向上 | 2 ・プリペイドカードのプレミアム分の補助 |
| 施策の展開 (20) | | 8 ・マイカーの規制(市内乗り入れ禁止、ナンバー規制) ・ノーマイカーデーの実施 |
| | | 2 ・相乗りの奨励、相乗り専用レーンの設置 |
| | | 4 ・クルマの税金を上げる。環境税の導入。使わない人に税制上の特典 |
| | | 3 ・役場、学校の通勤者がまず公共交通を利用 |
| | | 2 ・レンタサイクル |
| | | 1 ・太陽が丘の朝の通行無料化 |
| バス対策 (23) | 専用レーン | 9 ・バス専用(優先)レーンの設置 ・朝の通勤時に、JR宇治駅から京阪宇治駅までの一車線をバス専用レーンに |
| | コミュニティバス | 12 ・コミュニティバスの運行。路線バスの内地域にコミバスを導入 ・伏見区のような町内を巡るコミバスを運行。醍醐コミュニティバスを見習ってほしい ・100円市内巡行のミニバス運行 |
| | サービス向上 | 2 ・公共による企業直通バス。バスへの補助による100円バス運行 |
| 信号関係 (12) | | 10 ・信号の調整ができていない、踏切優先の信号に ・旧国道24号を横切る道路の赤信号が長すぎる。宇治橋の信号の連動性が悪い |
| | | 2 ・横断歩道への信号設置 ・宇治郵便局の西側(ジャンボなかむら前)に信号を設置 |
| 駅周辺整備 (22) | 駐車場 | 2 ・P&R用の駐車場の整備 |
| | | 1 ・中心部に大きな駐車場を作り、買い物客や観光客を誘導 |
| | 駅前整備 | 2 ・駅前保育所の設置 |
| | 駐輪場 | 15 ・駅に駐輪場を設置、無料化、値下げ ・最寄り駅に駐車場または駐輪場(無料) |
| | | 2 ・バス停近くに駐輪場を設置 |

表 - 3 参加者からの意見（バス事業者への要望）

〔ワンショットTFP・標準TFP〕

| 項目 | 件数 | 主な意見 |
|---|---------|---|
| 本数の増加 (73) | 71 | ・本数が少ない。帰りの本数が限られる。 ・15分に1本くらいあれば利用できる。7時台のバスを増やす。朝夕だけでも増やす ・西小倉方面のバスを増やす。大河原線のバスを増やす。カムループスを通る宇治方面のバスを増やす。小倉駅～ユニチカ前が減った。京阪宇治から槇島の本数を増やす。伊勢田方面のバスが少ない |
| | 2 | ・降雨時に満員で乗れないなど不安。混む。 |
| 路線見直し (33) | 路線設定 | 25 ・小倉 市役所のバスが少ない。市役所の近くを通るルート。城陽から太陽が丘、立命経由市役所行きバスを。城陽から宇治へ行く路線ができれば。新興住宅地に通すべき。奥山田～維中前のバスがない。植物公園経由のバスの本数が少ない。西小倉のバスが少ない。7時台の黄檗～京阪宇治を黄檗～市役所に ・大久保駅～市役所～宇治駅～小倉駅のシャトルバス運行 |
| | 循環バス | 7 ・循環バスの設定、多発。 ・通勤時間帯に大手企業への巡回バスを走らせる |
| | 送迎バス | 1 ・保育園の送迎に便利な乗り合いバスがあれば |
| 定時性の確保 (40) | 40 | ・定時性の確保。定時に来るのか不安(特に雨の日)。時間の不安定が利用者を減らしている ・専用レーン等により遅延をなくす(再掲9件) |
| ダイヤ調整(12) | 12 | ・最終便を遅くする。帰りの時にバスがない23時台 |
| ハード整備 (8) | バスの整備 | 5 ・バスの小型化 |
| | バリアフリー | 2 ・低床バスの導入。ハイブリッドバスの導入 1 ・停留所の段差、車内段差の解消 |
| 運賃の値下げ (16) | 12 | ・乗り継ぎ割引の導入、市内同一料金 ・無料バスの発行、値下げ、プレミアム付きカードの発行 |
| | 2 | ・1日乗車券の発行 |
| | 2 | ・定期を地区内乗り降り自由のように範囲決めにする。ポイント制の導入 |
| サービス向上 (22) | 職員の態度 | 3 ・職員の態度が悪い、運転が荒っぽい。市バスの運転の荒さを改善 |
| | バス停整備 | 3 ・バス停の整備。屋根付き停留所。ベンチの設置 |
| | | 1 ・ターミナルに夜間でも見やすいバス時刻表と料金表を |
| | 制度的問題 | 2 ・時間がわかりにくい。バスを利用すると時間がかかる |
| | | 3 ・フリー乗降可能なシステム、料金体系 |
| | 時刻表、マップ | 2 ・目的地に行くバスかどうか不安。どのバスに乗ればいいのか分からない |
| 3 ・ケータイでの時刻表閲覧、リアルタイムのバス運行情報。到着時間の表示 | | |
| 5 ・時刻表の配布、バスマップの配布。路線がわかりにくいのでマップをバス停に設置 | | |

表 - 4 クルマ通勤が変更できない理由

〔標準TFP〕

| 分類 | 項目 | 件数 | 構成比 |
|----------|-------------------------|----|-------|
| 利便性に係る問題 | 所要時間が長い | 36 | 25.4% |
| | 退社時間が遅く不便、コストも増加 | 25 | 17.6% |
| | 家、会社から駅までが遠い | 17 | 12.0% |
| | 電車・バスの本数が少ない | 17 | 12.0% |
| | 利便性、効率が悪い | 9 | 6.3% |
| | 電車の乗り継ぎが不便 | 6 | 4.2% |
| | バスは定時性が確保できない | 5 | 3.5% |
| | 公共交通機関がない | 2 | 1.4% |
| 生活上の問題 | 家族の送迎に必要 | 22 | 15.5% |
| | 通勤・帰宅途上での買物などによる荷物運搬に必要 | 15 | 10.6% |
| | 家族との生活の整合性 | 8 | 5.6% |
| 習慣などの問題 | 労力、体力がかかりすぎる | 11 | 7.7% |
| | 車がすぎ、電車が嫌い、習慣 | 4 | 2.8% |
| 安全上の問題 | 退社時間が遅く防犯に不安がある | 4 | 2.8% |
| | 安全不安(歩道がない、二輪車は危険) | 2 | 1.4% |
| その他 | 通勤制度上の問題 | 1 | 0.7% |
| | 業務で自家用車を使う | 1 | 0.7% |
| | その他 | 12 | 8.5% |

回答者数: 142人



図 - 17 渋滞長の変化
〔交通量調査〕

表 - 5 渋滞状況 (単位: m)
〔交通量調査〕

| 宇治橋西詰 | 9月8日 | 9月21日 | 差(9/8-9/21) |
|-------|-------|-------|-------------|
| 方向1 | 980 | 1,180 | -200 |
| 方向3 | 1,920 | 2,950 | -1,030 |
| 方向4 | 800 | 1,080 | -280 |
| 方向6 | 2,360 | 2,370 | -10 |

| 宇治壺番 | 9月8日 | 9月21日 | 差(9/8-9/21) |
|------|-------|-------|-------------|
| 方向2 | 540 | 1,320 | -780 |
| 方向4 | 1,320 | 1,260 | 60 |
| 方向5 | 780 | 910 | -130 |

| 宇治署前 | 9月8日 | 9月21日 | 差(9/8-9/21) |
|------|-------|-------|-------------|
| 方向2 | 760 | 530 | 230 |
| 方向3 | 1,190 | 1,360 | -170 |
| 方向4 | 1,260 | 420 | 840 |

| 琵琶台口 | 9月8日 | 9月21日 | 差(9/8-9/21) |
|------|-------|-------|-------------|
| 方向2 | 1,250 | 550 | 700 |
| 方向3 | 360 | 360 | 0 |
| 方向4 | 1,560 | 930 | 630 |