

東西基幹公共交通（LRT）導入に伴う 企業アンケート調査報告書

宇都宮商工会議所

1. 調査目的

宇都宮市では、L R T（計画区間約15km）全体を整備することとし、優先区間としてJ R宇都宮駅東側を、J R宇都宮駅西側区間（桜通り付近）を次順位区間としている。

L R Tが導入されることにより、高齢者、環境、生活等ばかりでなく、まちづくりや産業面（商業・サービス業振興、工業団地における立地促進、職務能力アップや有能人材確保等）にも大きな効果が期待されており、そこで当研究会では、計画区間へのL R T整備を前提に、L R T導入・整備が企業活動、企業経営、従業員福利等にどのような効果・影響をもたらすかについて、アンケート調査を実施した。

2. 調査概要

(1) 調査対象

- ①宇都宮商工会議所役員・議員
- ②宇都宮商工会議所会員（従業員50人以上）
- ③（一社）清原工業団地総合管理協会会員
- ④（一社）宇都宮工業団地総合管理協会会員

(2) 標本数 500

(3) 回答数 218（有効回答率：43.2%）

(4) 調査方法 郵送及びFAX送付 — FAX回収

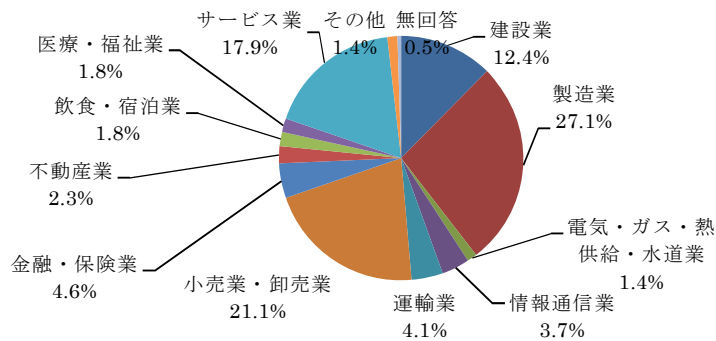
(5) 調査期間 平成27年1月23日～平成27年2月4日迄

(6) 集計方法 企業の立地条件を3種類（沿線・沿線から100m以内、それ以外）に分類し、各設問項目に対して集計。

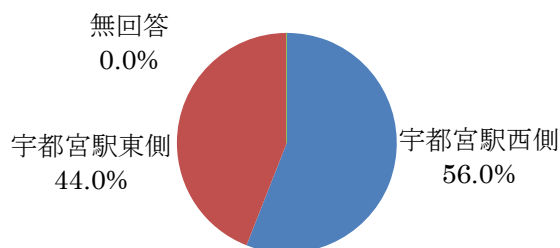
(7) 調査票 10頁を参照

3. 回答者の属性

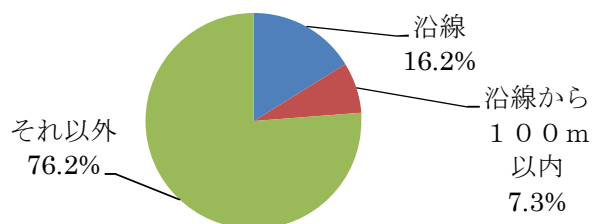
(1) 業種 (12分類)



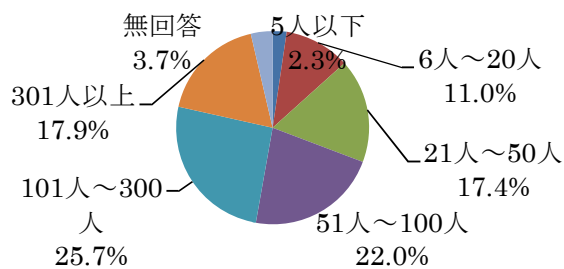
(2) 企業立地 (東西)



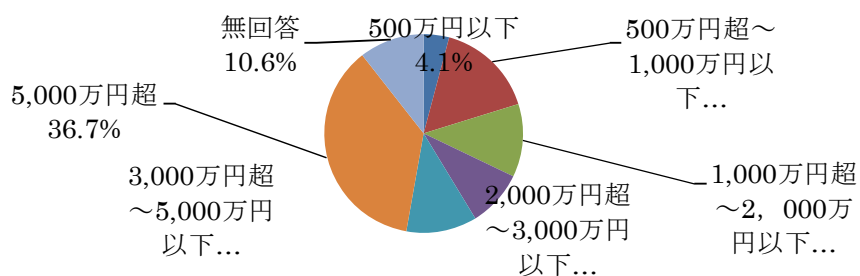
(3) 企業立地 (沿線)



(4) 企業規模 (従業員)



(5) 企業規模 (資本金)



4. 調査結果

(1) 業種構成別の回収割合

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
建設業	27	12.4%	0	0.0%	0	0.0%	25	15.6%	2	25.0%
製造業	59	27.1%	8	23.5%	1	6.3%	45	28.1%	5	62.5%
電気・ガス・熱供給・水道業	3	1.4%	1	2.9%	0	0.0%	2	1.3%	0	0.0%
情報通信業	8	3.7%	1	2.9%	3	18.8%	4	2.5%	0	0.0%
運輸業	9	4.1%	2	5.9%	0	0.0%	7	4.4%	0	0.0%
小売業・卸売業	46	21.1%	3	8.8%	5	31.3%	37	23.1%	1	12.5%
金融・保険業	10	4.6%	6	17.6%	0	0.0%	4	2.5%	0	0.0%
不動産業	5	2.3%	1	2.9%	1	6.3%	3	1.9%	0	0.0%
飲食・宿泊業	4	1.8%	4	11.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
医療・福祉業	4	1.8%	2	5.9%	0	0.0%	2	1.3%	0	0.0%
サービス業	39	17.9%	6	17.6%	5	31.3%	28	17.5%	0	0.0%
その他	3	1.4%	0	0.0%	1	6.3%	2	1.3%	0	0.0%
無回答	1	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%
合計	218	100.0%	34	100.0%	16	100.0%	160	100.0%	8	100.0%
回答者数(合計-無回答)	217		34		16		159		8	

全体的には製造業や小売・卸売業、サービス業が割合として多い。沿線は製造業が最も多い。また、小売業・卸売業が少なく、金融・保険業が多い点が特徴である。沿線から100m以内では、小売業・卸売業やサービス業が最も多い。製造業が少なく、情報通信業も多い点が特徴である。それ以外の地域は母集団が大きいことから全体的な傾向と一致する。

(2) 従業員数別の回収割合

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
5人以下	5	2.3%	0	0.0%	1	6.3%	4	2.5%	0	0.0%
6人～20人	24	11.0%	4	11.8%	2	12.5%	17	10.6%	1	12.5%
21人～50人	38	17.4%	3	8.8%	3	18.8%	31	19.4%	1	12.5%
51人～100人	48	22.0%	7	20.6%	4	25.0%	36	22.5%	1	12.5%
101人～300人	56	25.7%	9	26.5%	3	18.8%	41	25.6%	3	37.5%
301人以上	39	17.9%	8	23.5%	3	18.8%	27	16.9%	1	12.5%
無回答	8	3.7%	3	8.8%	0	0.0%	4	2.5%	1	12.5%
合計	218	100.0%	34	100.0%	16	100.0%	160	100.0%	8	100.0%
回答者数(合計-無回答)	210		31		16		156		7	

沿線上の企業、または沿線上から離れた「それ以外」の企業は100名から300名規模の企業が多く、沿線から100m以内の企業では51人～100人規模の企業が多い。

(3) 企業として既存公共交通機関の利用頻度【設問1】

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
大いに利用している	16	7.3%	5	14.7%	2	12.5%	9	5.6%	0	0.0%
まあまあ利用している	43	19.7%	7	20.6%	5	31.3%	29	18.1%	2	25.0%
少し利用している	107	49.1%	16	47.1%	5	31.3%	81	50.6%	5	62.5%
全然利用していない	52	23.9%	6	17.6%	4	25.0%	41	25.6%	1	12.5%
無回答	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	218	100.0%	34	100.0%	16	100.0%	160	100.0%	8	100.0%
回答者数(合計-無回答)	218		34		16		160		8	

公共交通機関の利用頻度としては、全く使っていないわけではないが、利用頻度はそれほど高くないという傾向が全体的に見られた。

(4) 少し利用している、全然利用していないと回答した理由(抜粋)【設問2】 (159名中154名が回答)

- ・ 車輜(社用車、自家用車)を使うことが多い。
- ・ 公共交通機関の接続性や定時性が低く、企業活動には活用できない。
- ・ 郊外になると公共交通機関がなく、取引先まで到達できない。
- ・ 業務上では公共交通機関は使用できない。(建設業では資材を運ぶため等)
- ・ 宇都宮市内だけでなく、県内全域に取引先があるため車輜の使用が便利。
- ・ 一部従業員の通勤時や、出張の際に公共交通機関を利用する程度である。

(5) 企業としてLRTが導入された場合の利用頻度【設問3】

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
大いに利用する	16	7.3%	8	23.5%	1	6.3%	7	4.4%	0	0.0%
まあまあ利用する	38	17.4%	8	23.5%	4	25.0%	25	15.6%	1	12.5%
少し利用する	58	26.6%	10	29.4%	5	31.3%	39	24.4%	4	50.0%
全然利用しない	61	28.0%	3	8.8%	3	18.8%	55	34.4%	0	0.0%
わからない	44	20.2%	5	14.7%	2	12.5%	34	21.3%	3	37.5%
無回答	1	0.5%	0	0.0%	1	6.3%	0	0.0%	0	0.0%
合計	218	100.0%	34	100.0%	16	100.0%	160	100.0%	8	100.0%
回答者数(合計-無回答)	217		34		15		160		8	

沿線から近い立地の企業はLRT利用について前向きな傾向があるが、それ以外の企業ではLRTを利用しな

いと回答する企業が多い。

(6) 少し利用する、全然利用しない、わからないと回答した理由（抜粋）【設問4】（163名中155名が回答）

- ・LRTを導入しても、停留所までのアクセスが悪ければ利用できない。（最寄りの停留所まで遠い）
- ・沿線上の取引先への往訪時等の限定的な利用に留まり、利用頻度としては少ない。
- ・LRTよりも車輛の方が圧倒的に便利であり、社有車や自家用車の利用を継続。
- ・取引先は市外にもあるため、LRTだけでは対応できない。
- ・早朝や深夜勤務があり、通勤・帰宅時間に合わない可能性が高い。
- ・業務上の都合（商品の納品や資材の運搬等）により利用できない。
- ・現状のLRT計画の詳細が見えてこないので判断できない。
- ・出張時や会合時、一部従業員の通勤時に利用する可能性がある。

(7) 「既存公共交通機関の利用頻度」と「LRTが導入された場合の利用頻度」との関係

(既存公共交通機関の利用頻度)

選択項目	総計		大いに利用している		まあまあ利用している		少し利用している		全然利用していない		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
大いに利用する	16	7.3%	9	56.3%	2	4.7%	4	3.7%	1	1.9%	0	
まあまあ利用する	38	17.4%	1	6.3%	23	53.5%	11	10.3%	3	5.8%	0	
少し利用する	58	26.6%	1	6.3%	9	20.9%	42	39.3%	6	11.5%	0	
全然利用しない	61	28.0%	3	18.8%	5	11.6%	24	22.4%	29	55.8%	0	
わからない	44	20.2%	2	12.5%	4	9.3%	25	23.4%	13	25.0%	0	
無回答	1	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	
合計	218	100.0%	16	100.0%	43	100.0%	107	100.0%	52	100.0%	0	
回答者数 (合計－無回答)	217		16		43		106		52		0	

（LRTが導入された場合の利用頻度）

(8) 企業活動をする上で宇都宮の交通上の問題点【設問5】（218名中178名が回答）

- ・朝夕の慢性的な交通渋滞（中心市街地、柳田街道、石井街道、新4号等）が多く、定時性が確保できない。
- ・道路幅が狭い箇所がある上、バス専用レーン等が整備されていない。
- ・中心市街地の駐車場が不足している。
- ・公共交通の利便性・快適性の悪さ（運行間隔、定時性、路線、料金等）
- ・JR宇都宮駅を隔てた連絡の悪さ（移動時間、混雑等）

(9) 一般的にLRT導入効果として企業として関係の深いものは何か（複数回答可）。【設問6】

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
定時制・速達性	58	9.4%	12	11.5%	7	12.5%	36	8.3%	3	12.5%
交通渋滞の緩和	143	23.1%	19	18.3%	9	16.1%	108	24.8%	7	29.2%
交通弱者解消	48	7.8%	12	11.5%	7	12.5%	28	6.4%	1	4.2%
大量輸送	17	2.7%	5	4.8%	0	0.0%	11	2.5%	1	4.2%
外出支援	26	4.2%	5	4.8%	5	8.9%	15	3.4%	1	4.2%
中心市街地の活性化	89	14.4%	15	14.4%	8	14.3%	64	14.7%	2	8.3%
魅力ある都市景観の形成	46	7.4%	7	6.7%	3	5.4%	36	8.3%	0	0.0%
産業振興	32	5.2%	5	4.8%	2	3.6%	22	5.1%	3	12.5%
観光振興	29	4.7%	6	5.8%	3	5.4%	18	4.1%	2	8.3%
沿線土地利用の高度化	51	8.2%	7	6.7%	4	7.1%	36	8.3%	4	16.7%
環境負荷の軽減	38	6.1%	4	3.8%	4	7.1%	30	6.9%	0	0.0%
ブランド力アップ	31	5.0%	6	5.8%	4	7.1%	21	4.8%	0	0.0%
その他（※）	5	0.8%	1	1.0%	0	0.0%	4	0.9%	0	0.0%
無回答	6	1.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	1.4%	0	0.0%
合計	619	100.0%	104	100.0%	56	100.0%	435	100.0%	24	100.0%
回答者数（合計－無回答）	613		104		56		429		24	

※ その他の意見

- ・導入による効果や影響なし

全体的に企業としては交通渋滞の緩和に期待を寄せられている。次点で中心市街地の活性化が挙げられており、地域の活性化という視点でも期待されている模様。

(10) 企業にとってLRT導入によって得られる効果としては何があるか（複数回答可）。【設問7】

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
定時制・速達性による 計画の立てやすさ、活 動の迅速化	64	19.8%	16	25.4%	6	22.2%	40	18.1%	2	16.7%
駐車場減少による敷地 の有効活用	23	7.1%	3	4.8%	2	7.4%	16	7.2%	2	16.7%
従業員の事故減少	47	14.6%	10	15.9%	4	14.8%	32	14.5%	1	8.3%
来店者等の増加	20	6.2%	11	17.5%	4	14.8%	4	1.8%	1	8.3%
周辺の開発促進	94	29.1%	11	17.5%	6	22.2%	73	33.0%	4	33.3%
企業間取引の増加	9	2.8%	2	3.2%	1	3.7%	5	2.3%	1	8.3%
ガソリン代・諸経費等 の経費節減	22	6.8%	5	7.9%	3	11.1%	14	6.3%	0	0.0%
その他（※）	31	9.6%	4	6.3%	1	3.7%	25	11.3%	1	8.3%
無回答	13	4.0%	1	1.6%	0	0.0%	12	5.4%	0	0.0%
合計	323	100.0%	63	100.0%	27	100.0%	221	100.0%	12	100.0%
回答者数（合計－無回答）	310		62		27		209		12	

※ その他の意見

- ・通勤時の代替手段として活用
- ・導入による効果や影響はない。

沿線地域の企業ではLRT利用を前提としていると想定され、「定時性や速達性による計画の立てやすさ、活動の迅速化」を挙げた企業が多いが、沿線外地域の企業ではLRT利用を前提としていないと想定され、LRT導入により「周辺の開発促進」が行われることで、自社に間接的に影響があると回答した企業が多かったと推測される。

(11) LRT導入に伴う企業としての行政等への要望は何か（複数回答可）。【設問8】

選択項目	総計		沿線		沿線から 100m以内		それ以外		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
ICカード導入による利用促進	60	13.0%	12	15.4%	8	17.0%	39	12.3%	1	5.3%
遊休となった敷地の固定資産減免	3	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.9%	0	0.0%
従業員に対するLRT利用補助	52	11.3%	11	14.1%	6	12.8%	33	10.4%	2	10.5%
トランジットセンター周辺・沿線 開発・企業創出に係るインセンテ ィブ付与	39	8.5%	5	6.4%	3	6.4%	28	8.9%	3	15.8%
再開発の促進	71	15.4%	8	10.3%	8	17.0%	50	15.8%	5	26.3%
沿線までの居住人口増加	15	3.3%	3	3.8%	3	6.4%	9	2.8%	0	0.0%
中心市街地への誘客促進策	44	9.6%	9	11.5%	6	12.8%	27	8.5%	2	10.5%
新たな観光ルート開発	28	6.1%	5	6.4%	3	6.4%	19	6.0%	1	5.3%
バス・鉄道との円滑な接続	123	26.7%	22	28.2%	9	19.1%	87	27.5%	5	26.3%
その他（※）	18	3.9%	2	2.6%	1	2.1%	15	4.7%	0	0.0%
無回答	7	1.5%	1	1.3%	0	0.0%	6	1.9%	0	0.0%
合計	460	100.0%	78	100.0%	47	100.0%	316	100.0%	19	100.0%
回答者数（合計－無回答）	453		77		47		310		19	

※ その他の意見

- ・特に要望することはない
- ・深夜までの運行
- ・LRTで渋滞を助長しない

全地域の企業から「バス・鉄道との円滑な接続」が求められている。企業ではLRTの導入だけでは公共交通機関網の改善が図れるとは考えておらず、バスや鉄道とLRTの接続性をいかに高めていくかが求められている。

(12) 貴社が活動する上で必要な延伸等はどのようなものですか。（抜粋）【設問9】（218名中147名が回答）

- ・東武宇都宮駅からJR宇都宮駅までの相互乗り入れ
- ・総合スポーツゾーンまで
- ・平出工業団地（産業通り）方面まで
- ・鹿沼・真岡方面まで
- ・環状線化（宮環との連動）
- ・JR宇都宮駅東西の貫通
- ・東西ばかりでなく南北という考え方も必要。
- ・企業として延伸の希望はない