

平成7年度 時差出勤(H7.11,H8.1に実施)

【実験概要】

- 対象者：自動車通勤をしている県・市・旧建設省(現国土交通省)職員 約1,000名
- 実施方法：始業時間を通常の8:30から9:00に変更して出勤

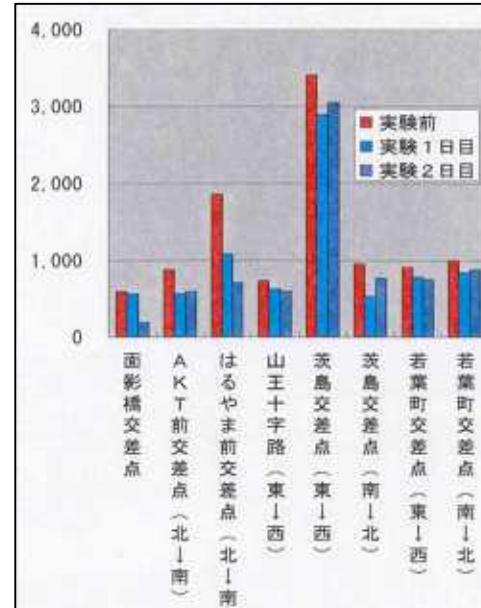
【実験結果】

- 通勤時間：無雪期で平均8.4分(23.1%)の時間短縮効果
積雪期で平均10.8分(22.2%)の時間短縮効果
- 渋滞長：渋滞長500m以上の交差点で、2~45%の渋滞短縮効果

【本格導入の状況】

- 勤務時間帯の変更が民間事業所では難しかったため、本格実施には至らなかった
- 平成18年7月より、改めて秋田県等で時差出勤の取組みを実施している

時差出勤実験における最大渋滞長の変化
(最大渋滞長500m以上、無雪期)



最大渋滞長が500m以上の箇所の位置



過去に実施したTDM社会実験

平成11年度 パーク・アンド・ライド(H12.1に実施)

[実験概要]

- 実施駅：四ツ小屋駅、井川さくら駅(JR奥羽本線)、道川駅(JR羽越本線)
- 対象者：公募による一般参加モニター72名(3駅で計200名を募集)
- 実施時期：平成12年1月6日～13日(平日5日間)
- 実施方法：駅周辺に設けたP&R駐車場に自家用車を駐車し、勤務地周辺まで鉄道に乗り換えて通勤する

[実施結果]

- 参加率：各日、各駅とも、参加モニターの約7割が参加
- 通勤時間：暖冬の影響もあり積雪がなかったため、出社時は、ほぼ実験前と同じであったが、帰宅時は実験前よりも平均で24分ほど増加
- 実験評価：「渋滞によるイライラがなくなった」や、「雪道での運転によるストレスがなくなった」といった、精神的余裕の面からの評価が高くなっている
- 重要項目：P&Rが本格的に実施され、参加すべきかどうか考える際に重視する項目としては、「駐車場の料金」が最も多く、次いで「鉄道の本数」、「駐車場の位置」、「通勤にかかる時間」、「通勤にかかる費用全体」となっている。

[本格導入の状況]

- 参加者の時間短縮効果が少なかったことや四ツ小屋駅等では、最大で駅から200m圏に新たに多くの駐車場確保が必要とされたため、本格導入を見送った。

H11パーク・アンド・ライド



秋田市で有効性の高いTDM施策

・秋田市の交通・地域特性とマイカー通勤者の手段変更条件意向をもとに渋滞緩和に有効なTDM施策有効性を検討

TDM施策の有効性の検討

| TDM施策類型とメニュー | | 秋田市の交通・地域特性や上位・関連計画への位置づけ | 通勤アンケート結果(マイカー通勤からの変更条件) | 秋田市での実施経緯 | 今後の秋田市の渋滞緩和の視点からの有効性 (短期施策イメージ) | |
|------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------|--|--------------------|
| TDM施策類型 | 施策メニュー例 | 秋田市の交通・地域特性等からみた施策メニューの評価 | | | | |
| 総合的施策 | ノーカーウィーク、 ノーマイカーデー | - | - | 現在中心的に実施 | TDMへの参加率向上が期待できる | |
| 自転車やバス等への交通手段の変更 | 通勤直通バスの運行 | アンケート結果から南部地区ニュータウン等で有効 | 直通(急行)バス新設31% | - | アンケート結果より南部地区での効果が期待できる | |
| | パーク＆バスライド | 都心から離れたSC等をP&Bに活用する検討は可能 | バス停や駅に駐車場がある6% | JAZZイベントなどで実施 | バス停近くの駐車場確保が条件 | |
| | サイクル＆バスライド | 平坦な秋田で有効 | バス停や駅に駐車場がある6% | - | | |
| | レンタサイクル | 中心部の業務系交通や拠点から各事業所までの通勤方法として可能有 | 道路が自転車で走りやすくなる18% | 企業向けに実施 | 市の施策と連携して秋田市中心部及びその周辺地区で拡大の可能性あり | |
| | 自転車通勤の奨励 | 4km未満のマイカー通勤者の転換の可能性大 | 道路が自転車で走りやすくなる18% | 実施済み | | |
| | バス専用・優先レーン (公共交通優先信号) | バスに遅延が出ている区間では有効と想定される | - | 一部区間でバス専用・優先・リバーシブルレーン継続中 | 公共交通利用促進が第一義となる施策である。実施できれば、結果として渋滞対策にも有効となりうる | |
| | バスサービス改善 | アンケート結果から有効 | バスの本数増加38%、終バス延長17% | - | | |
| | パーク＆ライド | 駐車場用地確保が条件 | - | H11実験したが駅近くに駐車場確保困難等で継続はなし | 駅近くへの新たな駐車場確保は困難ことが多い | |
| | サイクル＆ライド | 平坦な秋田で有効 | - | JR駅で実施済 | すでに駅駐輪場は整備済みの箇所が多い | |
| 時差通勤等の時間変更 | ミニ時差通勤 (勤務時間変更無し) | 通勤ピークが集中してあり有効 | - | - | 勤務先に7:30～8:00ころの到着者の早出により効果が期待できる。勤務時間変更がなければ企業も参加しやすい | |
| | 時差通勤 (勤務時間変更有り) | 通勤ピークが集中してあり有効 | - | H18より秋田県等で実施中 | 勤務体系の変更までは難しいため民間事業所への更なる拡大は困難 | |
| | フレックスタイム | 通勤ピークが集中してあり有効 | - | 一部民間事業所で実施 | 事業所と調整ができるれば有効だが、新たな勤務体系変更是困難。 | |
| | 圧縮勤務 | | - | - | | |
| 自動車の効率的利用 | 相乗り通勤 | - | 車以外の通勤方法:相乗り・送迎31% | - | マイカー通勤の代替方法として多い。事業所と調整ができるれば有効 | |
| | 多重車優先レーン | - | - | - | 公共交通サービス向上とセットであれば有効 | |
| 発生源の調整 | 市街地拡散の抑制 | 秋田市DID地区が拡大(S45 H17.2倍)する中、拡散抑制は有効 | - | - | 中長期的な誘導施策 | |
| | 自宅勤務・サテライト勤務 | 事業所の多くが山王地区や土崎地区に集中立地しているため、導入できれば有効 | - | - | 企業意向によるのであくまで誘導的な手法となる | |
| 自動車の規制・誘導 | 車両ナンバー規制 | - | - | - | × | 国内で実施事例無し |
| | ロードプライシング | - | - | - | × | 国内で実施事例無し |
| | フリンジパーキング | - | - | - | × | 金沢市等都心観光推進目的等で実績あり |
| | 駐車料金コントロール | - | - | - | × | 国内で実施事例無し |