

平成21年9月2日(水)午後1時30分から3時20分まで
場所：国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所2階 大会議室

1. TDM施策(ノーマイカーデー)について

ご意見	事務局等回答
直通バスや自転車の支援策が特徴的だと感じた。 (会長)	-
御所野から県庁市役所への直通バス(10/1開設)の片道運賃は570円であるが、900円の1日乗り放題券を利用した方が有利である。 (会長)	1日乗り放題券の利用は秋田市内に限るが、通勤の往復のほか、業務での移動にも使えるなどのメリットもある。 (委員)
バスの一日乗り放題券は、広く認識されているか。 (会長)	1日乗り放題券の存在を知る人は、有効に活用しているようである。時刻表やホームページで紹介するなどPRしているが、もっと多くの人に有効に使ってほしいと思う。今回のTDM実験でバスにスポットが当たることで広く知ってもらいたい。 (委員)
バスの1日乗り放題券はどこで購入できるか。乗車したバスの中でも購入できるか。 もっと周知して、多くの人に使ってほしい。 (会長)	時刻表や自社ホームページに掲載している。必要であればホームページ上でもっとアピールする方法を考える。 (委員)
直通バスの増便による効果の検証は難しいのではないかと。 (委員)	増便の実験日にバスに調査員を乗り込ませ、調査したいと考えている。
増便する直通バスの効果の調査方法はどのようなか。 (会長)	どのバス停で何人乗ったかを、整理券で解析するシステムもあるので、検討する。
バスへの移動手段の転換は難しいのではないかと。職場で自家用車を使わなければならないというケースも多いのではないかと。自分ではバスは移動手段として最後の選択である。バスへの利用転換を日を限定して進めるのであれば、利用者にもっと特典を与えてはどうか。参加してみたいと思わせるような、興味を引くような特典を期待する。 (委員)	-
メリットを強調して利用者を増やして良さを分かってもらい、継続的な利用につなげることが大切である。参考資料にあるように福島ではバス利用促進デーに限り1400円分のバス回数券を1000円で販売している。こういった努力は可能か。 今の段階ではそれほど実験参加者は多く見込んでいない。コストはかかるかもしれないが踏み込めないか。 (会長)	福島の例にあるようなサービスの提供はJRとしては制度上難しい。 (委員)
	回数券は割引率が高い。1日乗り放題券も得である。乗り放題券を提示すれば飲食料金を割り引くなどといった優遇はできないか。運賃単独ではなく、そういった付加価値を与えることで盛り上がるのではないかと。 (委員)
案を見て、参加者へのインセンティブが不足していると感じる。 (委員)	今、川反は寂しい状況である。10月末から開催される種苗交換会で、川反への誘客をねらっている。飲食店への誘客の仕組みや効果を勉強する。 (委員)
ノーマイカー運動に、飲食店からの協賛を期待する。ノーマイカー運動への参加者が協賛する飲食店を利用することで、帰りが遅くなることが考えられるが。 (会長)	夜のバス利用では、川反から秋田駅間の利用が多い。そこからJRで自宅の最寄り駅まで行っているようだ。 (委員)
ノーマイカー運動で、JRの利用者も増えると思うので、商工会議所と一緒に前向きに検討してほしい。 (会長)	-

ご意見	事務局等回答
交通安全面では警察も関係してくる。この案を見てどう思うか。 (会長)	東署管内では自転車関連の事故が、特に手形付近で多く見られる。ノーマイカーデーにより、自転車への転換が図られることで事故が多発しないよう、対策を講じる必要がある。このような施策は渋滞解消にも環境面にも大切である。 東署は郊外に位置しているため、通勤者による中心部の渋滞解消へは寄与しない。 (委員) 東警察署から、事業所が中心部にないので実験に参加しても余り影響がないと指摘があったが、中央地区だけを対象としているわけではない。
東警察署管内では自転車の事故が多いとのことだが、ノーマイカーデーで自転車利用が増えることで事故の増加が懸念されるが、自転車事故はどのような特徴がみられるか。 (会長)	統計的にどこで事故が多いとはいえず、万遍無く発生している。東署管内は学生が多く、駅から学校に向かう途中で小路から出る車との接触事故が多い。 時間的な特徴としては、朝は学生の事故が多く、日中は主婦や高齢者の事故が多い傾向がある。 (委員)
車から自転車に交通手段を転換させるときに、事故の危険性について周知するなどの配慮が必要なので、事務局に事故にまつわる情報提供をお願いする。 (会長)	自転車への転換も提案されているが、実験を予定している10月から11月は日暮れも早く、天気も変わりやすいので、公共交通の利用を勧めたい。 (委員)
車からの利用転換を図るうえで、天候などで徒歩や自転車が利用できないことが想定されるが、天気の良い日と悪い日の比較のできる実証実験ができれば、参加者に効果をより明らかにできるのではないか。 (委員)	公共交通の利用ではバスだけでなく、遅い時間帯などケースによってはタクシーにも輸送の分担を図るべき。 (委員)
バスの1日乗り放題券でタクシーも利用できるなどできないか。100円引きなどでも良いので、ちょっとしたメリットを提供できないか。 (会長)	秋北バスではバスの回数券でタクシーも利用できるシステムがある。 (委員)

2. TDM施策（早起き時差通勤）について

ご意見	事務局等回答
早出通勤で交通事故リスクが減るという記載があった。 交通安全面では警察も関係してくる。この案を見てどう思うか。 （再掲）（会長）	秋田中央道路のモニターカメラからは、午前7:30の西方面行きは空いていることが分かるので、早出出勤は有効だと思う。渋滞に巻き込まれ、イライラすると追突事故が発生しやすい。中央道路では事故が発生すると、後続が停滞することになる。 （委員） 臨港署管内では国道7号での事故が多い。通称新国道と国道7号の交差点から臨港警察署付近までは、かなりの渋滞が発生し、イライラから追突事故が見られる。早出出勤やノーマイカーデーは一極集中する交通量を和らげる効果が期待される。 （委員）
早出出勤はよいアイデアだ。公共交通を利用して通勤する者の始業時間を遅くすることなどはできないものか。 （委員）	早出出勤によって、特定の時間に集中する交通を分散させる考えのようだが、早出だけでなく後にずらすことも考えられる。 （委員）

3.実験の広報計画や参加者の募集方法について

ご意見	事務局等回答
参加者を登録制とし、事業所を経由することを基本としているがどうか。事業所ごとに参加を依頼するのか。 （会長）	従業者数の多い企業へは、直接伺って依頼する。
個人参加は受け付けないのか。 （会長）	通勤手段の変更や経費の負担が生じるので、事業所を経由することを基本としているが、個人での参加も受け付ける。
秋田中央道路が開通し、南部中央線も開通予定であり、市内の交通渋滞は軽減されると思うが、環境面などへの貢献のためにも、自家用車からの転換施策は続けるべきだ。継続的なイベントのようになればよい。そうするには役所が主導ではうまく行かなくなる。民間がメインとなって進めていってほしい。 （委員）	実際に参加する方の意見が大切。将来的には参加者を含めた組織が、次のTDMを牽引して行くことが望ましいスタイルだ。その助走として今回の2回の実験は重要だ。実験に加えて、種苗交換会などのイベントと併せてなにかできないか、検討をお願いする。楽しみながら渋滞を解消できるようなムードが作られればよい。とりあえず参加してもらうことが大切だ （会長）