

TDM（交通需要マネジメント）施策の 検討結果と今後の方向性

秋田市総合交通戦略
推進協議会

平成２２年３月３０日

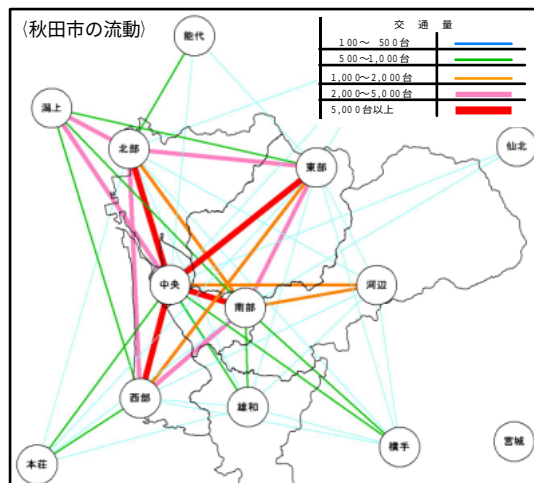
目 次

1. 秋田市の交通現況	3
2. TDM施策の必要性	5
3. TDM社会実験施策の検討	6
4. ノーマイカー社会実験の概要	7
5. 社会実験の参加状況	9
6. 社会実験の効果	10
7. アンケート調査結果	18
8. 課題と取り組みの方向性	39
9. 実施計画案	40

1. 秋田市の交通現況

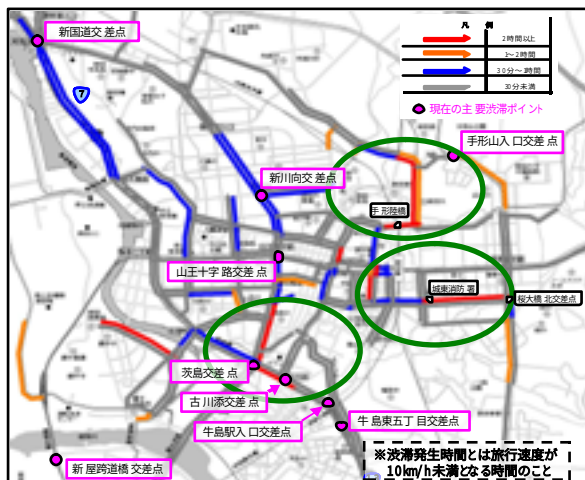
- ・市内中心部に自動車交通が集中し、国道13号の茨島交差点付近や駅周辺で渋滞が目立つ
- ・道路整備などのハード施策を中心に対策を実施し確実に渋滞は減少しているが、まだまだ渋滞は残る

秋田市中心部へ交通が集中



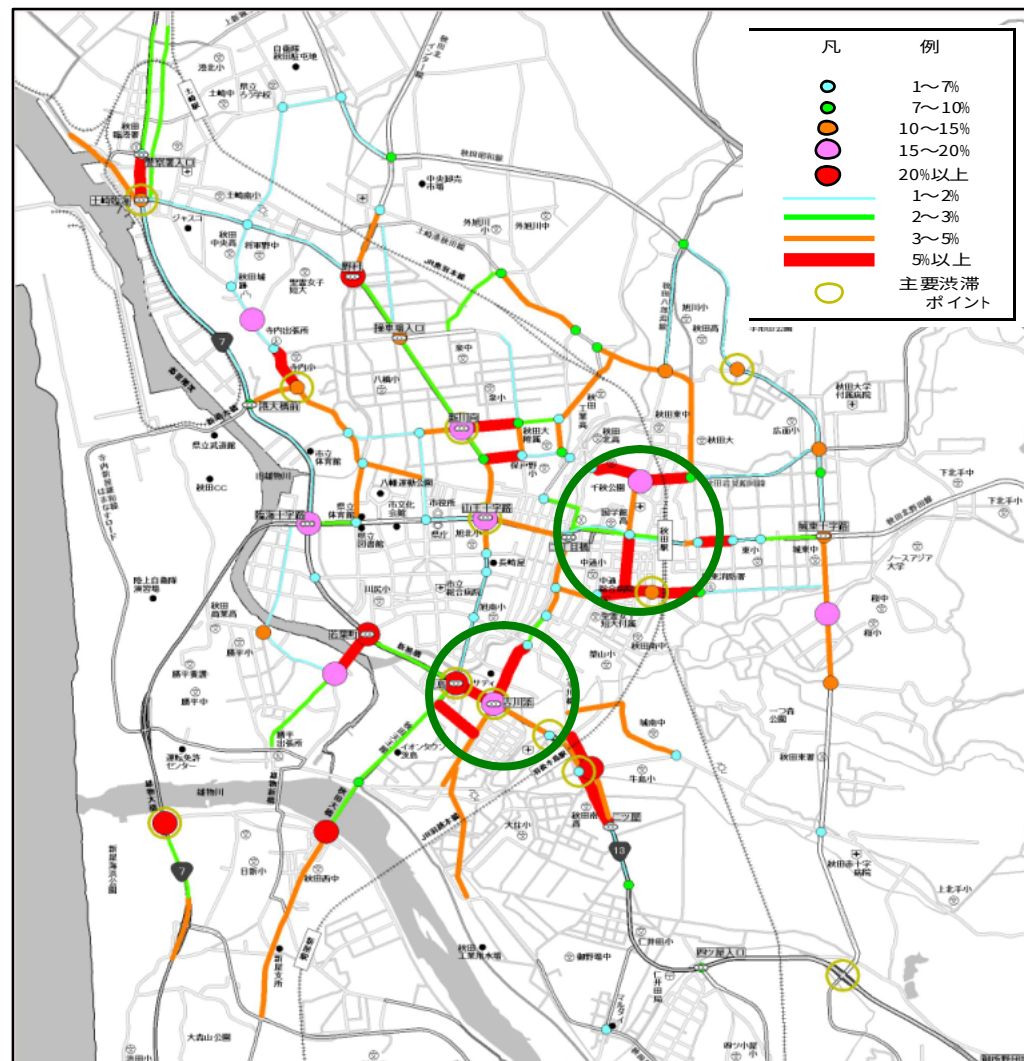
▲午前7～8時台における自動車交通流動 (H17道路交通センサス)

国道13号茨島付近等で渋滞が発生



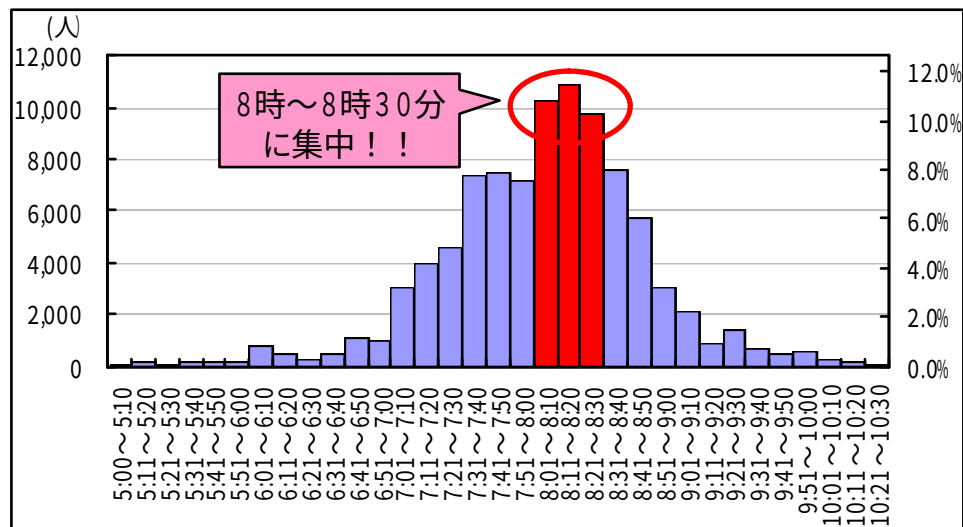
▲秋田市内の渋滞状況(VICSデータ)

国道13号茨島付近や秋田駅周辺等で混雑箇所の指摘が多い



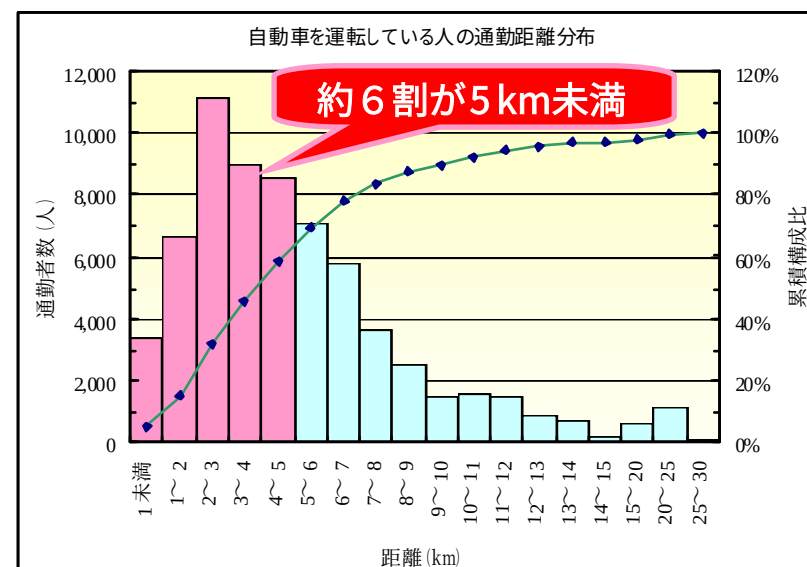
▲通勤経路上での混雑箇所指摘比率 (H20通勤経路アンケート)

出勤時間が特定の時間帯に集中



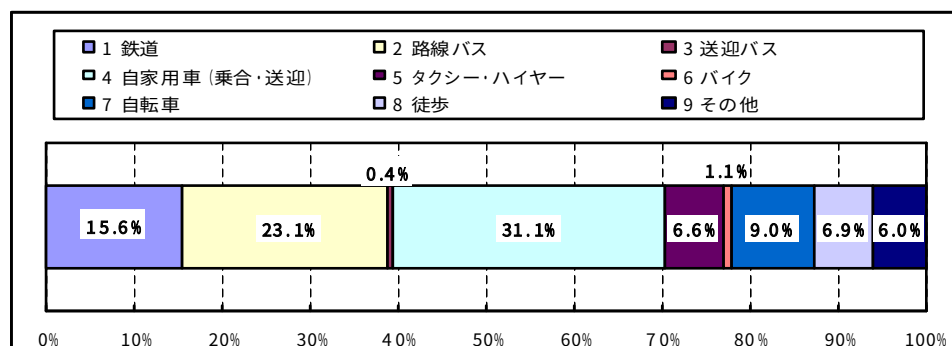
▲出勤時間帯の分布 (H20通勤経路アンケート)

短距離通勤者が自動車を利用



▲自動車運転通勤者の距離帯分布 (H20通勤経路アンケート)

乗合・送迎、路線バス、鉄道が主な代替手段



▲秋田市中心部への自動車通勤者の代替交通手段 (H20通勤経路アンケート)

秋田市内の渋滞状況



▲国道7号新国道交差点付近
(能代方面を望む)

▲国道13号牛島駅入口交差点付近
(能代方面を望む)

2. TDM施策の必要性

【社会背景】

- ・地球温暖化問題等を背景とした、環境に対する県民意識の高まりや活動の広がり
- ・過度な自動車依存から脱却し、環境にやさしい公共交通や自転車等への転換を促進するよい機会
- ・秋田市内では、様々なTDM施策に取り組んでいる
(Ex.毎月第4金曜日のエコ交通の日、時差出勤等)

▼継続している時差出勤
(H18～ 県庁)



▼エコ交通キャンペーン
(H15～ トラック協会、県等)



▼「ストップ・ザ・温暖化
あきた県民会議」

- ・県民、事業者、行政が幅広く参加 連携して、地球温暖化 対策を積極的に推進することを目的として、平成19年10月 設置
- ・20以上の団体が参加
- ・定期的にメールマガジンを 配信



【渋滞対策の状況】

- ・渋滞対策のための道路整備事業は、完成までに多くの時間と予算を必要とする
- ・新たなバイパス等の事業化は困難な状況

従来のハード対策に加え、市民の協力を得ることにより、短期的に行える渋滞対策である「TDM施策」を一層推進し、渋滞緩和を図ることが重要

3. TDM社会実験施策の検討

【秋田市の現状】

①自動車通勤者の代替手段・乗換条件

- ・代替交通手段は、路線バス 23%、鉄道 16%、自転車 9% など意向が多様
- ・自動車（送迎・乗合 31%）が最も多い
 - ➡ 他の交通手段への転換が困難な人も多い
- ・バスの運行本数増加 38% や直通バス 31% の意向が多い

②現在のTDM施策等の取り組み状況

- ・ノーマイカーデー（エコ交通の日）、エコ通勤ウィーク、
- ・時差出勤（秋田県庁）
- ・自転車施策（秋田市役所等）

③秋田市の渋滞状況

- ・朝8:00～8:30に通勤交通が集中
- ・国道13号、国道7号に渋滞ポイントが多い。
- ・特に国道13号古川添交差点（茨島）付近に渋滞が集中

④秋田市の地域・交通特性

- ・近距離帯でもマイカー通勤が多い（約6割が5km未満）
- ・平坦な地形が多く自転車の活用を図りやすい

⑤過去の社会実験

- ・H7時差出勤の実施
 - 渋滞対策として有効性が検証された
 - ただし、勤務時間の変更が必要なため継続していない
- ・H11パーク＆ライド（JRの利用）
 - 施策を限定したため参加者が少なかった(72人)
 - 駐車場の整備も課題

【秋田市で有効なTDM施策(案)】

①ノーマイカーデー

- ・通勤手段の変更（マイカー利用の自粛）
- ・自動車利用者の多様な代替手段意向へ対応
 - 参加者数の拡大
- ・「エコ交通の日（ノーマイカーデー）」の拡充
 - 毎月第4金曜日H15から実施

②時差通勤（早起き時差通勤）

- ・「ノーマイカーデー」に参加できない通勤者への対応
- ・勤務体系を変更せずに実施可能
- ・早出通勤（渋滞が始まる前に出勤）により効果が期待できる

③直通バスの活用（秋田駅を経由しない路線バス）

- ・①ノーマイカーデーの施策として実施
- ・渋滞が著しい古川添交差点（茨島）等の対策として検討
- ・住民アンケートで要望が多い（31%）
- ・自転車の活用も含め検討

④自転車利用の促進

- ・中心地域やその周辺で利用推進
- ・自転車通勤等の奨励

社会実験にて効果を検証

4. ノーマイカー社会実験の概要

①実験メニュー

メイン実験メニュー

- ・自動車通勤者の多様な代替手段に対応した対策として「**ノーマイカーデー**」を実施



サブ実験メニュー

- ・ノーマイカーデーに参加できない通勤者を対象とする渋滞対策として「**早起き時差通勤**」を実施



②実験実施日

第1回 10月23日(金) 第2回 11月11日(水)

③バス増便と簡易駐輪スペース確保



④無料貸出しとイベントとの連携

- ・無料のレンタサイクルの実施
- ・自転車通勤応援イベント「Bike To Work」との連携
→自転車通勤者へお菓子や飲み物を提供

⑤ 広報・PR

■記者発表

発表者:秋田市総合戦略推進協議会
回 数:4回実施

■民間等との連携

商工会議所

- ・FAX会員1,000事業所にFAXで周知
- ・商工会主催の各会議で会員へPRを実施
- ・商工会のホームページでPR

秋田中央交通(株)

- ・時刻表の作成 (御所野方面)
- ・事業所ホームページでPR

秋田県トラック協会

- ・トラック協会に掲載の新聞広告に
社会実験PRコメント記載

■その他

秋田市広報へ掲載 1回
御所野方面へチラシ重点配布

■報道取扱状況

新聞記事 8回・社

TVニュース 5回・社

ラジオ 1回・社

▼資料 秋田市広報

申し込み

〒200-8585 東京都文京区湯島4-10-12
 社会福祉協議会 社会福祉課
 TEL:03-6261-1122

結団

いずれの乗組も社会福祉協議会ホームページに掲載の申し込みフォームにて申し込みます。
 申込受付期間 2014年11月14日(水)～11月23日(金) 18時迄
 申込受付料 1,000円(税込)

サブ英検

2級以上、社会福祉士、日本語検定2級以上を有する方、日本語検定2級以上をお持ちの方、お申し込みください。
<http://www.nipponbiki.jp>

メイン英検

英検1級、英検2級、英検準2級、英検3級、英検4級、英検5級、英検6級、英検7級、英検8級、英検9級、英検10級、英検11級、英検12級、英検13級、英検14級、英検15級、英検16級、英検17級、英検18級、英検19級、英検20級、英検21級、英検22級、英検23級、英検24級、英検25級、英検26級、英検27級、英検28級、英検29級、英検30級、英検31級、英検32級、英検33級、英検34級、英検35級、英検36級、英検37級、英検38級、英検39級、英検40級、英検41級、英検42級、英検43級、英検44級、英検45級、英検46級、英検47級、英検48級、英検49級、英検50級、英検51級、英検52級、英検53級、英検54級、英検55級、英検56級、英検57級、英検58級、英検59級、英検60級、英検61級、英検62級、英検63級、英検64級、英検65級、英検66級、英検67級、英検68級、英検69級、英検70級、英検71級、英検72級、英検73級、英検74級、英検75級、英検76級、英検77級、英検78級、英検79級、英検80級、英検81級、英検82級、英検83級、英検84級、英検85級、英検86級、英検87級、英検88級、英検89級、英検90級、英検91級、英検92級、英検93級、英検94級、英検95級、英検96級、英検97級、英検98級、英検99級、英検100級、英検101級、英検102級、英検103級、英検104級、英検105級、英検106級、英検107級、英検108級、英検109級、英検110級、英検111級、英検112級、英検113級、英検114級、英検115級、英検116級、英検117級、英検118級、英検119級、英検120級、英検121級、英検122級、英検123級、英検124級、英検125級、英検126級、英検127級、英検128級、英検129級、英検130級、英検131級、英検132級、英検133級、英検134級、英検135級、英検136級、英検137級、英検138級、英検139級、英検140級、英検141級、英検142級、英検143級、英検144級、英検145級、英検146級、英検147級、英検148級、英検149級、英検150級、英検151級、英検152級、英検153級、英検154級、英検155級、英検156級、英検157級、英検158級、英検159級、英検160級、英検161級、英検162級、英検163級、英検164級、英検165級、英検166級、英検167級、英検168級、英検169級、英検170級、英検171級、英検172級、英検173級、英検174級、英検175級、英検176級、英検177級、英検178級、英検179級、英検180級、英検181級、英検182級、英検183級、英検184級、英検185級、英検186級、英検187級、英検188級、英検189級、英検190級、英検191級、英検192級、英検193級、英検194級、英検195級、英検196級、英検197級、英検198級、英検199級、英検200級、英検201級、英検202級、英検203級、英検204級、英検205級、英検206級、英検207級、英検208級、英検209級、英検210級、英検211級、英検212級、英検213級、英検214級、英検215級、英検216級、英検217級、英検218級、英検219級、英検220級、英検221級、英検222級、英検223級、英検224級、英検225級、英検226級、英検227級、英検228級、英検229級、英検230級、英検231級、英検232級、英検233級、英検234級、英検235級、英検236級、英検237級、英検238級、英検239級、英検240級、英検241級、英検242級、英検243級、英検244級、英検245級、英検246級、英検247級、英検248級、英検249級、英検250級、英検251級、英検252級、英検253級、英検254級、英検255級、英検256級、英検257級、英検258級、英検259級、英検260級、英検261級、英検262級、英検263級、英検264級、英検265級、英検266級、英検267級、英検268級、英検269級、英検270級、英検271級、英検272級、英検273級、英検274級、英検275級、英検276級、英検277級、英検278級、英検279級、英検280級、英検281級、英検282級、英検283級、英検284級、英検285級、英検286級、英検287級、英検288級、英検289級、英検290級、英検291級、英検292級、英検293級、英検294級、英検295級、英検296級、英検297級、英検298級、英検299級、英検300級、英検301級、英検302級、英検303級、英検304級、英検305級、英検306級、英検307級、英検308級、英検309級、英検310級、英検311級、英検312級、英検313級、英検314級、英検315級、英検316級、英検317級、英検318級、英検319級、英検320級、英検321級、英検322級、英検323級、英検324級、英検325級、英検326級、英検327級、英検328級、英検329級、英検330級、英検331級、英検332級、英検333級、英検334級、英検335級、英検336級、英検337級、英検338級、英検339級、英検340級、英検341級、英検342級、英検343級、英検344級、英検345級、英検346級、英検347級、英検348級、英検349級、英検350級、英検351級、英検352級、英検353級、英検354級、英検355級、英検356級、英検357級、英検358級、英検359級、英検360級、英検361級、英検362級、英検363級、英検364級、英検365級、英検366級、英検367級、英検368級、英検369級、英検370級、英検371級、英検372級、英検373級、英検374級、英検375級、英検376級、英検377級、英検378級、英検379級、英検380級、英検381級、英検382級、英検383級、英検384級、英検385級、英検386級、英検387級、英検388級、英検389級、英検390級、英検391級、英検392級、英検393級、英検394級、英検395級、英検396級、英検397級、英検398級、英検399級、英検400級、英検401級、英検402級、英検403級、英検404級、英検405級、英検406級、英検407級、英検408級、英検409級、英検410級、英検411級、英検412級、英検413級、英検414級、英検415級、英検416級、英検417級、英検418級、英検419級、英検420級、英検421級、英検422級、英検423級、英検424級、英検425級、英検426級、英検427級、英検428級、英検429級、英検430級、英検431級、英検432級、英検433級、英検434級、英検435級、英検436級、英検437級、英検438級、英検439級、英検440級、英検441級、英検442級、英検443級、英検444級、英検445級、英検446級、英検447級、英検448級、英検449級、英検450級、英検451級、英検452級、英検453級、英検454級、英検455級、英検456級、英検457級、英検458級、英検459級、英検460級、英検461級、英検462級、英検463級、英検464級、英検465級、英検466級、英検467級、英検468級、英検469級、英検470級、英検471級、英検472級、英検473級、英検474級、英検475級、英検476級、英検477級、英検478級、英検479級、英検480級、英検481級、英検482級、英検483級、英検484級、英検485級、英検486級、英検487級、英検488級、英検489級、英検490級、英検491級、英検492級、英検493級、英検494級、英検495級、英検496級、英検497級、英検498級、英検499級、英検500級、英検501級、英検502級、英検503級、英検504級、英検505級、英検506級、英検507級、英検508級、英検509級、英検510級、英検511級、英検512級、英検513級、英検514級、英検515級、英検516級、英検517級、英検518級、英検519級、英検520級、英検521級、英検522級、英検523級、英検524級、英検525級、英検526級、英検527級、英検528級、英検529級、英検530級、英検531級、英検532級、英検533級、英検534級、英検535級、英検536級、英検537級、英検538級、英検539級、英検540級、英検541級、英検542級、英検543級、英検544級、英検545級、英検546級、英検547級、英検548級、英検549級、英検550級、英検551級、英

▼資料 広報チラシ

参加事業所大募集!
 個人参加もOK!

秋田市の渋滞緩和に向けた

ノーマイカーデー社会実験

10月28日(金)、11月11日(水) 秋田県内3市6区で実施予定

【秋田県内3市6区で実施予定】

10/28
10月28日(金)

11/11
11月11日(水)

どうしても車の通勤が必須な方は**【2】**にご参加下さい。

朝の困った渋滞

秋田県では7層以上の方が多いマイカー通勤されており、朝の通勤・通学は「遅くても遅いから」、なかなか通勤が早くありません。

渋滞は私たちの大切な時間を使うだけではありません、渋滞へのストレスを増大し、また全体の渋滞の拡大を招いてしまうなど私たちの生活に影響を与えています。

渋滞緩和による環境改善



みなさんに参加していただく実験メニューー

ノーマイカーデー

マイカー以外の方で通勤してまいります。
 ちょっとした渋滞でも通勤が早くなります。

● 自転車通勤、徒歩通勤・自転車通勤の通勤者
 ※1日あたり通勤費(300円)もありません。

マイカー通勤にも参加



自動車通勤者も
 通勤手段をセレクト

サブ実験メニューー

どうしても車の通勤が必須な方は **早起き時差通勤** にチャレンジ!!

マイカーは必要...だけども、
 ちょっとした通勤時間を早めてみましょう!

1

⇒

2

30分程度早退

社会実験参加のお申し込みはこちらから

詳しい内容と参加費のお申し込みは、お申し込みページをご覧ください。電話にてお問い合わせ下さい。
 ※申し込みは、10月15日まで、まだ申し込みが可能です。参加申し込みは、お申し込みが可能です。
 ※申し込みは、事業所単位で行われます。(個人での参加も可能です。)

お申し込み先: <http://www.nomycar.jp>

【秋田県内3市6区で実施予定】の事業所へ申し込みます。
 【秋田県内3市6区で実施予定】の事業所へ申し込みます。(※1-都市部参加費一律お断り)

▶▶▶ 秋田県警交通規制課(1階・6号室)にて電話もしくは来庁。(掲載電話番号より)
▶▶▶ 秋田県警交通規制課(1階・6号室)にて電話もしくは来庁。(掲載電話番号より)

事業中の通勤の渋滞の改善に役立っていただく参加者をお求めさせていただきます。事業所又個人の方の意向のご対応をお願いいたします。

5.社会実験の参加状況

○参加事業所
74事業所が参加

○参加登録人数
 2回の社会実験で
 登録人数延べ3,767人

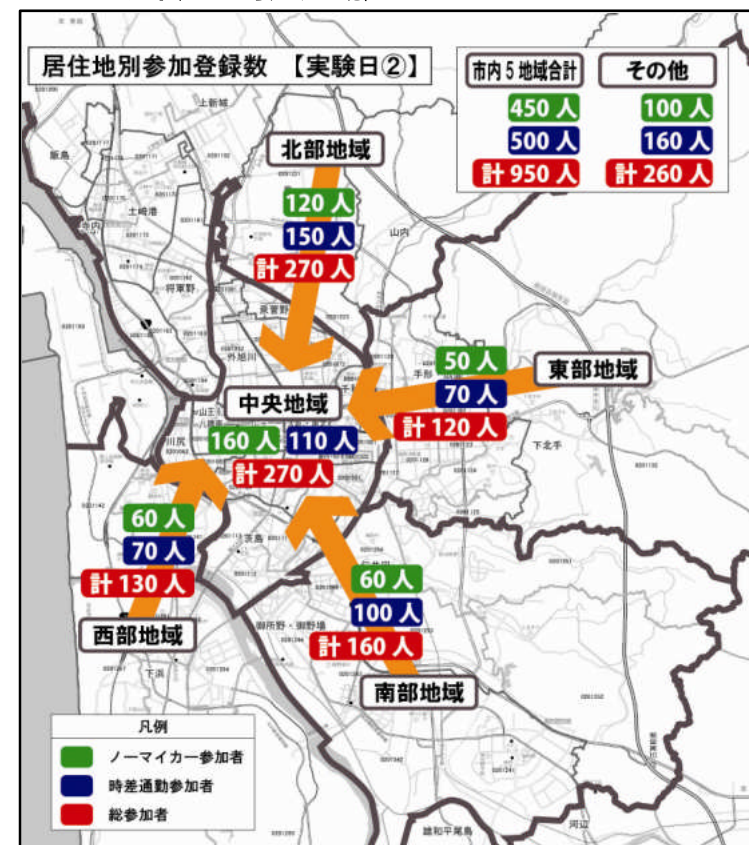
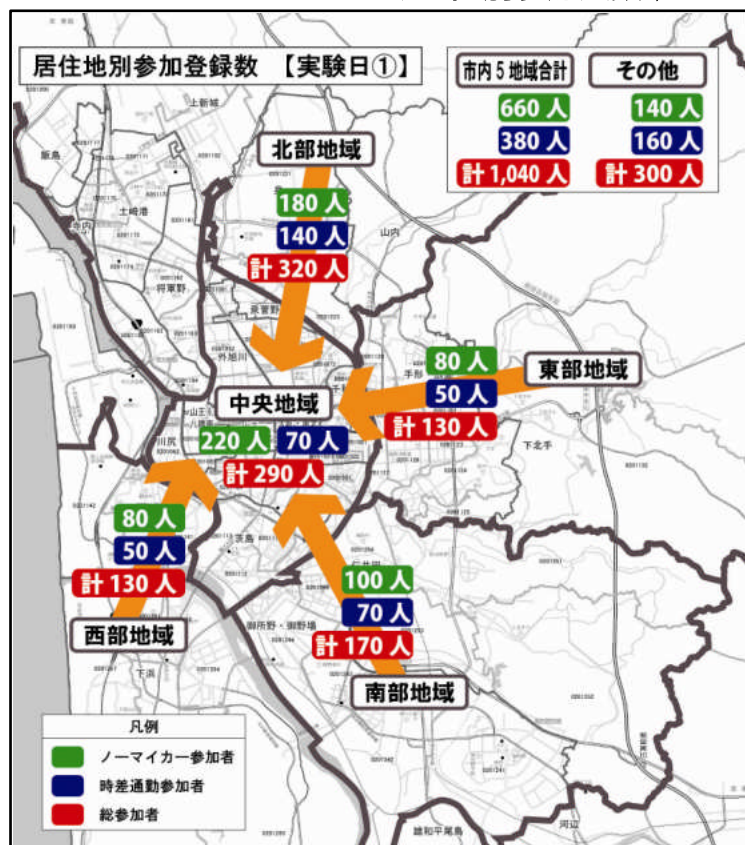
アンケート等から推測した
 実参加人数延べ2,550人

▼参加申込みと参加人数一覧

	10月23日(1回目) 晴		11月11日(2回目) 雨	
	ノーマイカーデー	時差通勤	ノーマイカーデー	時差通勤
登録事業所数	41事業所	31事業所	39事業所	36事業所
	49事業所		52事業所	
参加者数※ (申込み数)	約800人(1,201人)	約540人(685人)	約550人(1,136人)	約660人(745人)
	約1,340人(1,886人) 参加率 71%		約1210人(1,881人) 参加率 64%	

※アンケートと事業所ヒアリングからの推計値

▼地区別参加人数(ノーマイカーデー、早起き時差通勤)

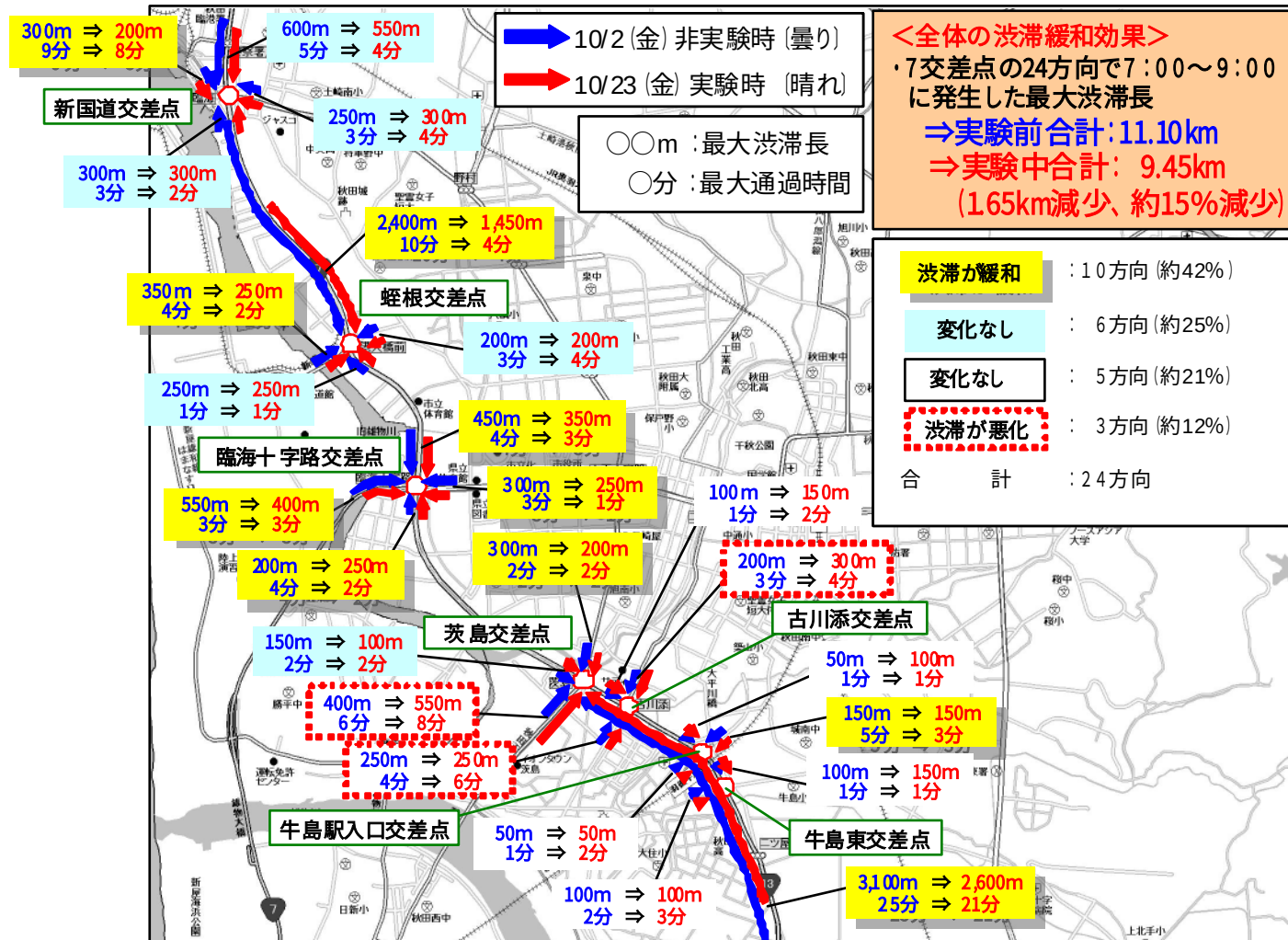


6.社会実験の効果

1) 渋滞長と通過時間の変化

○1回目の結果 (10月23日・晴)

・24方向合計で約1.7kmの渋滞が減少



<全体の渋滞緩和効果>
 ・7交差点の24方向で7:00~9:00に発生した最大渋滞長
 ⇒実験前合計:11.10km
 ⇒実験中合計: 9.45km
 (1.65km減少、約15%減少)

渋滞が緩和	: 10方向 (約42%)
変化なし	: 6方向 (約25%)
変化なし	: 5方向 (約21%)
渋滞が悪化	: 3方向 (約12%)
合計	: 24方向

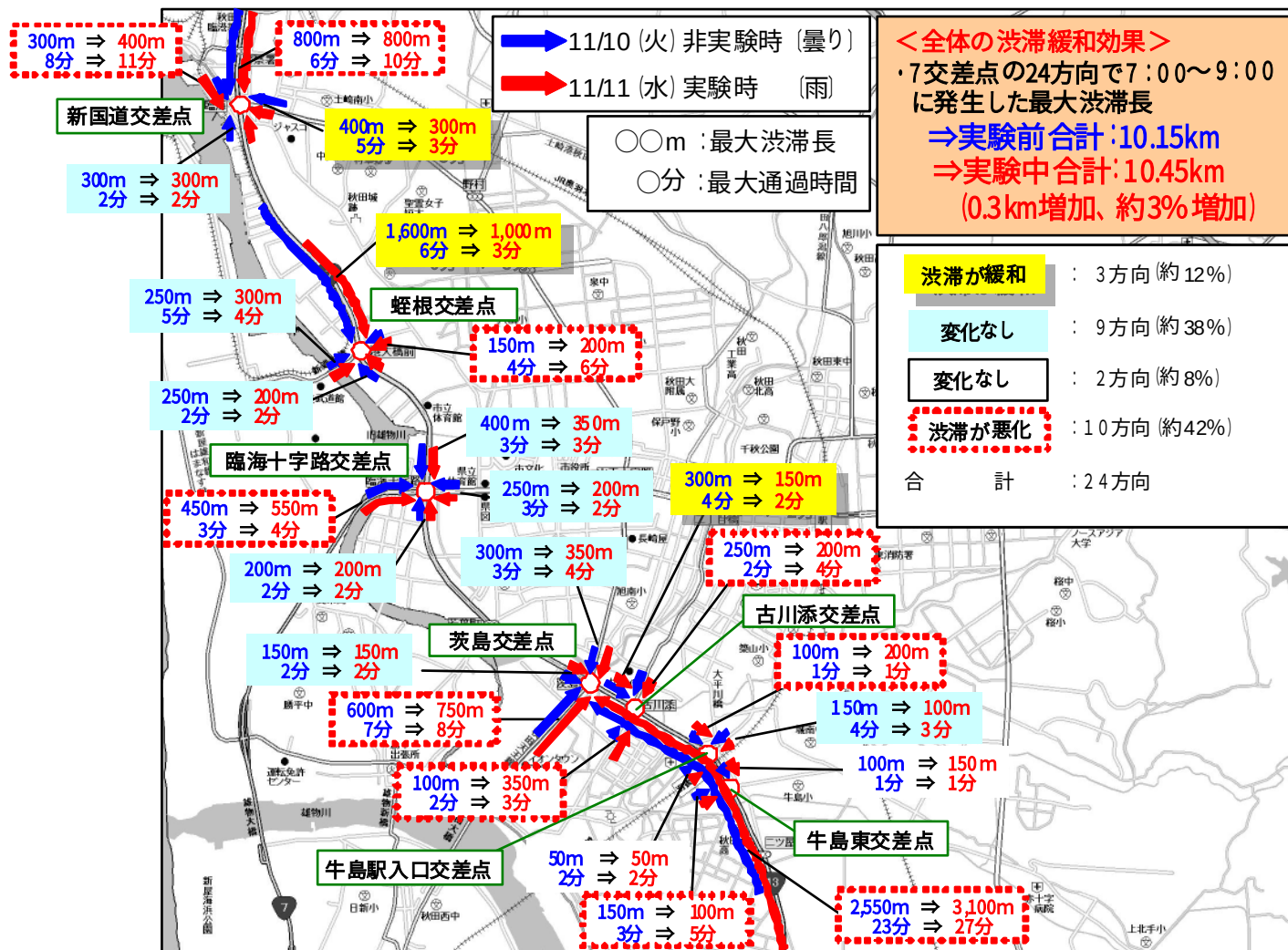
参考: 非実験時の最大渋滞長が100m以下のものを除いた場合

渋滞が緩和	: 10方向 (約53%)
変化なし	: 6方向 (約31%)
渋滞が悪化	: 3方向 (約16%)
合計	: 19方向

※渋滞が緩和: 最大渋滞長が100m以上削減または最大通過時間が2分以上削減
 ※渋滞が悪化: 最大渋滞長が100m以上増加または最大通過時間が2分以上増加 } 信号のサイクル時間 (概ね2分) を基準

○2回目の結果 (11月11日・雨)

- ・24方向合計で**0.3km**の渋滞が増加



※渋滞が緩和: 最大渋滞長が100m以上削減または最大通過時間が2分以上削減
※渋滞が悪化: 最大渋滞長が100m以上増加または最大通過時間が2分以上増加 } 信号のサイクル時間 (概ね2分) を基準

2) 通勤所要時間の変化

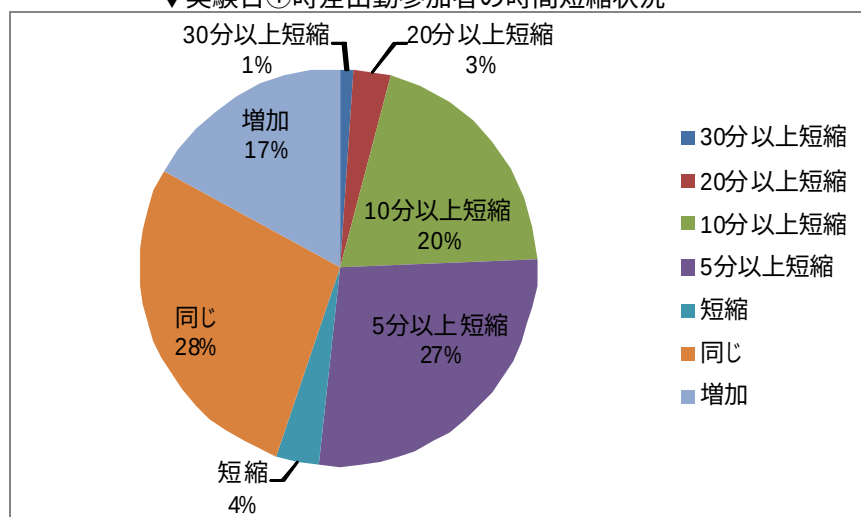
実験日① 天候:晴れ

- ・時差通勤参加者の**55%**が**時間短縮**
通勤時間が短縮した人の平均短縮時間は**約9分**
(時差通勤参加者全体では平均**2.7分の短縮**)
- ・ノーマイカーデー参加者は、平均**8.4分増加**

実験日①参加者の平均所要時間変化(単位:分)

	平均所要時間 (実験日①)	平均所要時間 (普段)	所要時間差 (実験日①-普段)
ノーマイカー	35.1	26.7	8.4
時差出勤	29.3	32.0	-2.7
不参加	26.3	26.3	0.0
計	32.1	28.7	3.4

▼実験日①時差出勤参加者の時間短縮状況



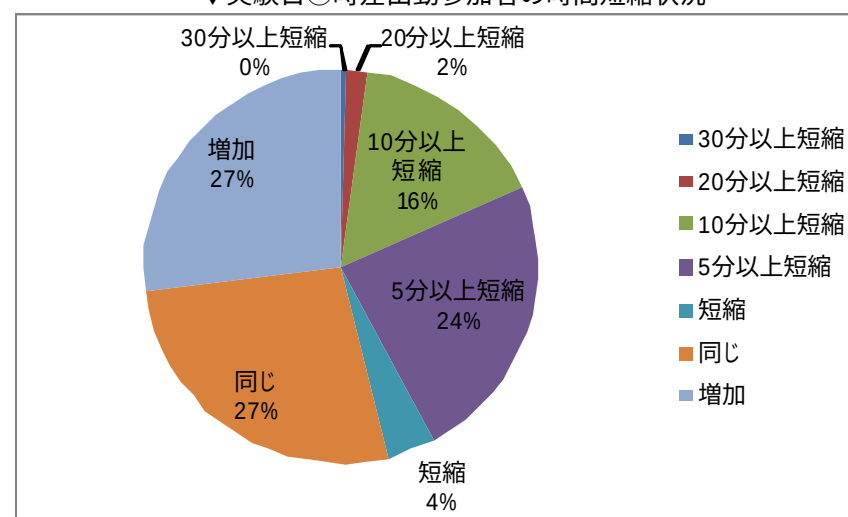
実験日② 天候:雨

- ・時差通勤参加者の**46%**が**時間短縮**
通勤時間が短縮した人の平均短縮時間は**約8分**
(時差通勤参加者全体では平均**0.8分の短縮**)
- ・ノーマイカーデー参加者は、平均**9.5分の増加**
※雨天時でも10分以内に収まった

実験日②参加者の平均所要時間変化(単位:分)

	平均所要時間 (実験日②)	平均所要時間 (普段)	所要時間差 (実験日①-普段)
ノーマイカー	36.7	27.2	9.5
時差出勤	29.4	30.2	-0.8
不参加	25.8	25.7	0.1
計	31.5	28.4	3.1

▼実験日②時差出勤参加者の時間短縮状況

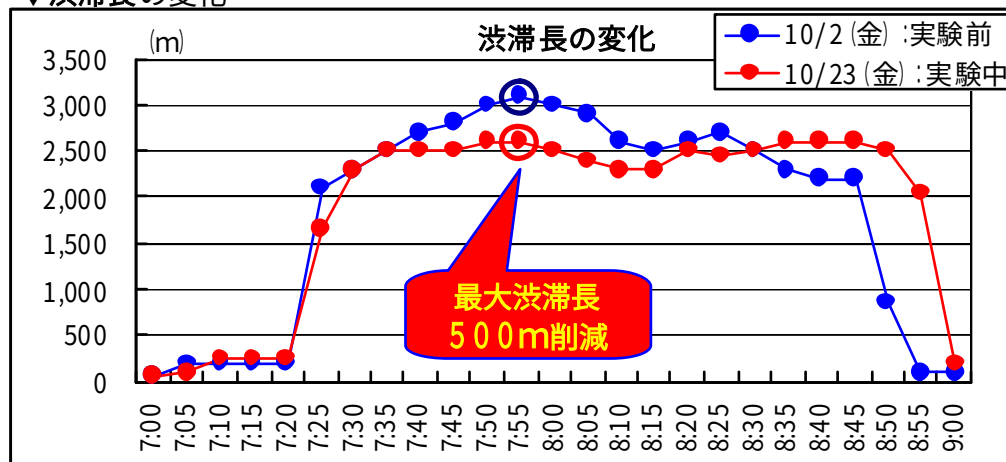


3) 渋滞緩和効果

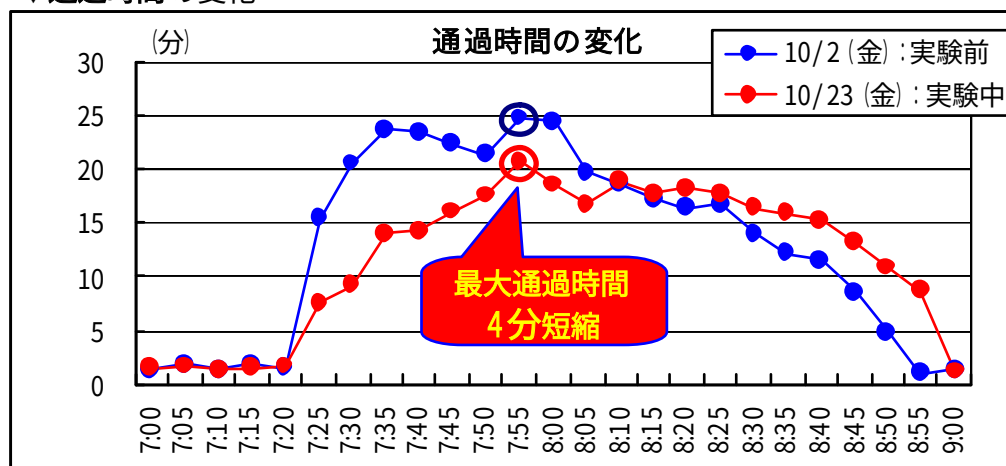
《事例》 茨島交差点（大仙方面から流入する交通）

- ・ 最大渋滞長が**500m削減**（3,100m⇒2,600m：約16%減）
- ・ 7:30～8:20に交差点を通過した総交通量は**67台減少**、実験参加者による交通量は**61台減少**

▼渋滞長の変化

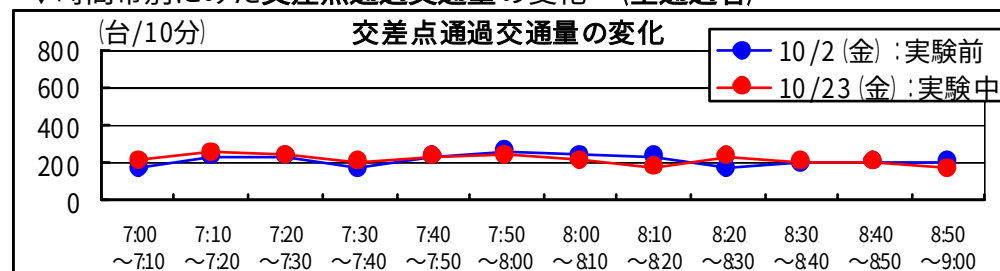


▼通過時間の変化



(渋滞長・通過時間調査結果より)

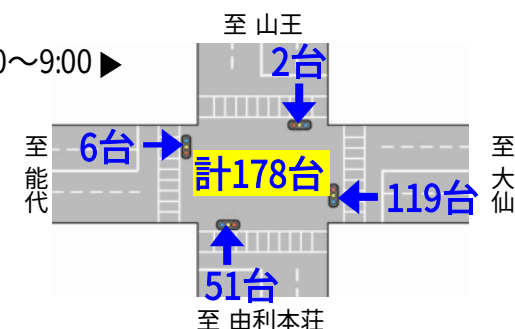
▼時間帯別にみた交差点通過交通量の変化（全通過者）



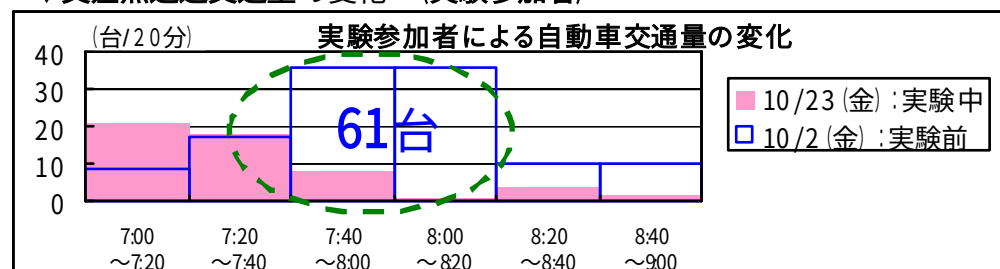
(交差点方向別交通量調査結果より)

実験参加者の通過交通量 7:00～9:00 ▶

(普段の通勤)



▼交差点通過交通量の変化（実験参加者）



※緑色枠：渋滞長減少時間帯（実験中の渋滞長が、実験前より減少した時間帯）

(アンケート調査結果をもとに推計) 13

その他の主要交差点（能代方向から流入する交通）

交差点名	最大渋滞長 の変化	最大通過時間 の変化	道路混雑時における 交差点通過交通量の変化 〔7:30～8:20〕		実験参加者の 交差点通過交通量（普段の通勤） 〔7:00～9:00〕
			総交通量	実験参加者	
臨海十字路 交差点	100m削減 (450m⇒350m) (約22%減)	1分短縮 (4分⇒3分)	77台 減少	32台 減少	至 能代 61台 計226台 至 秋田駅 70台 至 由利本荘 54台 41台
蛭根交差点	950m削減 (2,400m⇒1,450m) (約40%減)	5分短縮 (10分⇒5分)	125台 増加	44台 減少	至 能代 74台 計160台 至 寺内 34台 至 向浜 6台 46台
新国道交差点	50m削減 (600m⇒550m) (約8%減)	1分短縮 (5分⇒4分)	56台 減少	39台 減少	至 能代 75台 計108台 至 山王 11台 至 男鹿 19台 3台

4) CO₂排出量削減効果

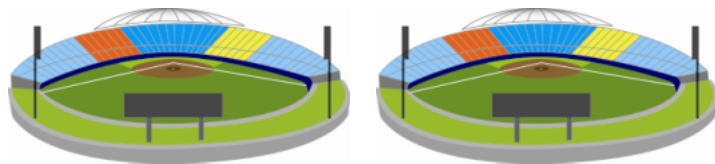
ノーマーカー参加者約1350人分のCO₂排出削減量は **4,551kg-CO₂**

実験日① 約800人 2,697kg-CO₂ こまちスタジアム 約49個分

実験日② 約550人 1,854kg-CO₂ こまちスタジアム 約33個分

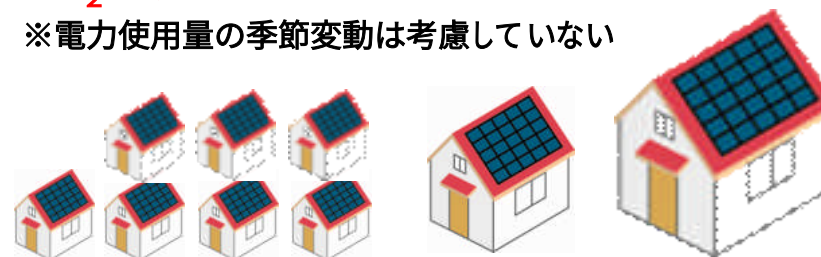
**4,551kg-CO₂は『こまちスタジアム』のグラウンド
約82個分の杉の木（＝約118,500本）が
1日あたりで吸収するCO₂量に相当**

※CO₂吸収量の季節変動は考慮していない



**4,551kg-CO₂は約117世帯が1日に使用する
平均電力使用量全てを太陽光発電で賄った場合の
CO₂削減量に相当**

※電力使用量の季節変動は考慮していない



※ アンケート調査結果等を基に推計した参加人数を利用

※ ノーマーカー参加者1,350の内訳 実験日① 約800人、実験日② 約550人

※ 実験参加者の平均移動距離 9.8km

※ 自家用車を利用した場合の排出原単位 172g-CO₂/人・km

増便バスと自転車施策の結果

1) 山王行き直通バスの利用状況

■山王行き直通バス(秋田駅を經由しない)をPR

・ホームページ、チラシ等で直通バスをPR

- ・実験日①(10/23:晴れ):利用者は普段と変わらない
- ・実験日②(11/11:雨天)は普段より34人(約40%)増加

▼増便した直通バス



■御所野発直通バスを増便

・朝1便、夕1便を増便して運行

- ・実験日朝①8人、実験日②16人の利用にとどまる

【参考】実験参加者の路線バス利用状況(右図参照)

(個人アンケート結果より)

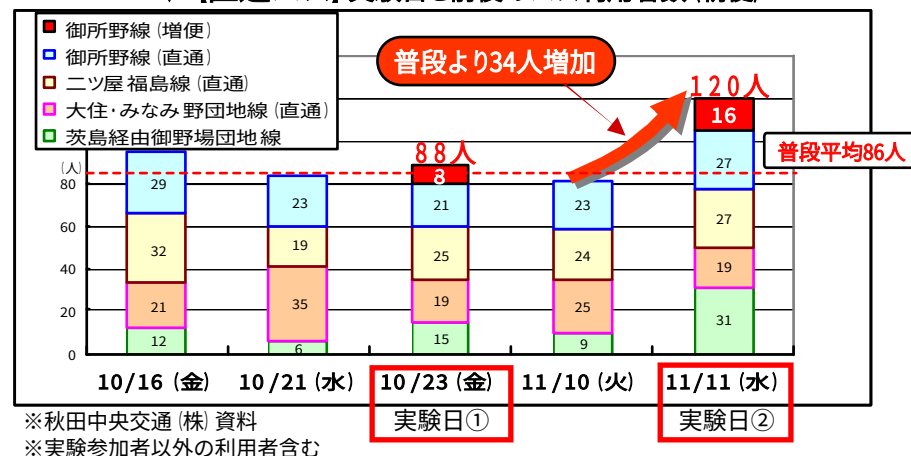
- ・実験参加者中123人(実験日①)が路線バスに転換
- ・北部、東部、南部各方面から分散利用

バス施策の課題

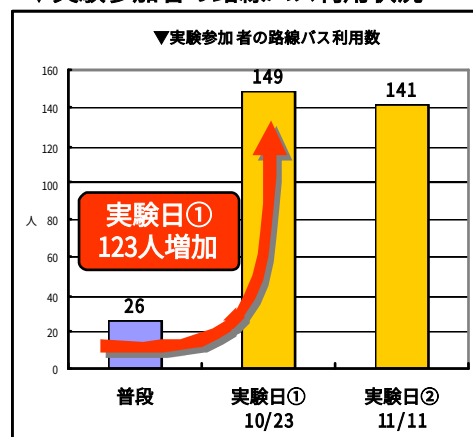
- 直通バスの認知度向上
- バス交通のサービスレベル向上
- TDM実施日の利用促進方策

(アンケートの結果、参加の決め手となった広報について「自宅に届いた案内チラシ」が0.7%と低い)

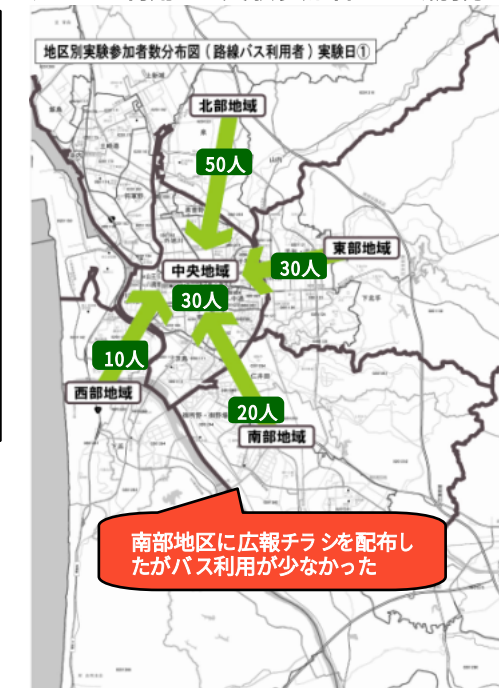
▼【直通バス】実験日と前後のバス利用者数(朝便)



▼実験参加者の路線バス利用状況



▼バスを利用した実験参加者の地域別分布



※アンケート結果より推計

2) 自転車活用施策と参加状況

① 自転車活用施策とイベントの参加状況

■ サイクル&バスライド

・10月23日から11月11日までの実験期間中、6箇所のバス停脇に簡易駐輪スペースを確保

・御野場団地とニュータウン御野場の2箇所で数台が利用

■ 無料貸出し自転車

・貸出し予定20台に対し貸出し実績は2台

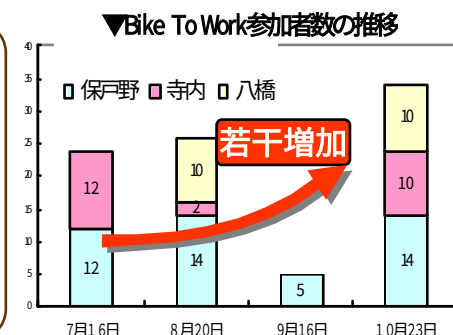
② 施策によって得られた効果

■ 無料貸出し自転車の稼働やサイクル&バスライドの利用は低調

【参考】自転車応援イベント

Bike To Work

・10月23日に同時開催し、3会場(保戸野、八橋、寺内)に計34名が参加



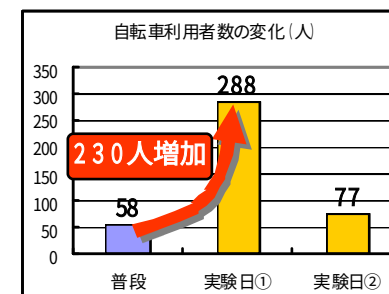
▼サイクル&バスライド



▼Bike to Work (保戸野ステーション)



▼実験日自転車利用者の変化



※アンケート結果より推計

▼実験日① 自転車通勤状況



③ 今後の自転車関連施策の方向

- 1回目の実験では、自転車への転換者が230人と多いことから、自転車利用環境の改善が必要
- 既に自転車通勤イベントとして定着している自転車通勤応援イベント(Bike to Work)や先発の他のエコ通勤運動との連携による相乗効果
- 簡易駐輪場や無料貸出しの利用は低調
継続実施は困難

7. アンケート調査結果

【調査の概要】

○個人アンケート調査

<調査概要>

- ・目的：参加特性と今後の参加意向や参加条件把握
- ・対象者：参加登録者1,927人
- ・回収数：1,235人（64.1%）
- ・実施期間：平成21年10月下旬～12月中旬

○回答者の属性

▼実験日別・メニュー別参加者数

	実験日① (10/23)	実験日② (11/11)
ノーマイカー参加	582 (48.4%)	404 (33.6%)
時差出勤参加	399 (33.2%)	478 (39.7%)
参加者数計	981 (81.5%)	882 (73.3%)
不参加者数	222 (18.5%)	322 (26.7%)
集計対象	1,203 (100.0%)	1,204 (100.0%)
除外対象	32	31
計	1,235	1,235

注) ノーマイカー参加者数：普段よりノーマイカーの人を含む

注) 不参加者数

：該当する実験日にノーマイカー、時差出勤のいずれにも参加しなかった人

注) 除外数：多くの欄が未記入で集計より除外した人

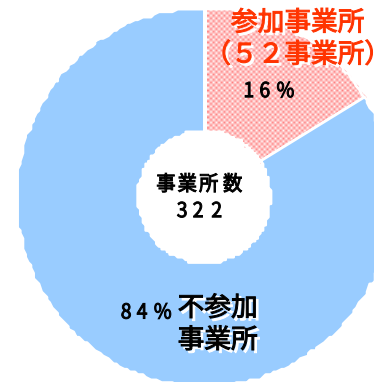
○事業者アンケート調査

<調査概要>

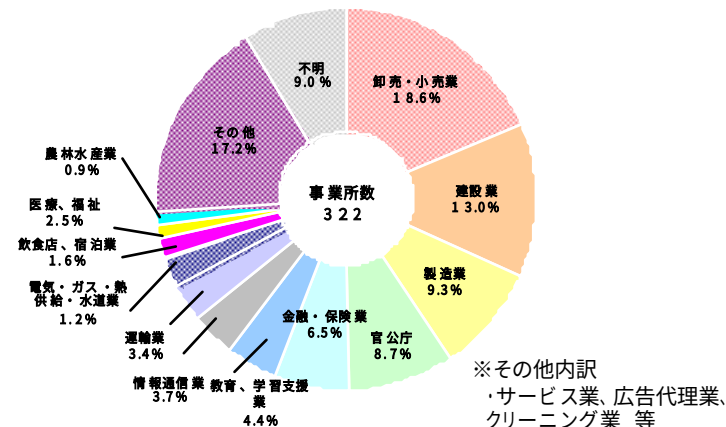
- ・目的：今後の参加意向や参加条件把握
- ・対象者：参加登録のあった54事業所
社会実験の案内リーフレットを送付した654事業所(中央地域)
- ・回収数：322事業所（45.5%）
- ・実施期間：平成21年11月下旬～12月中旬

○回答事業者の属性

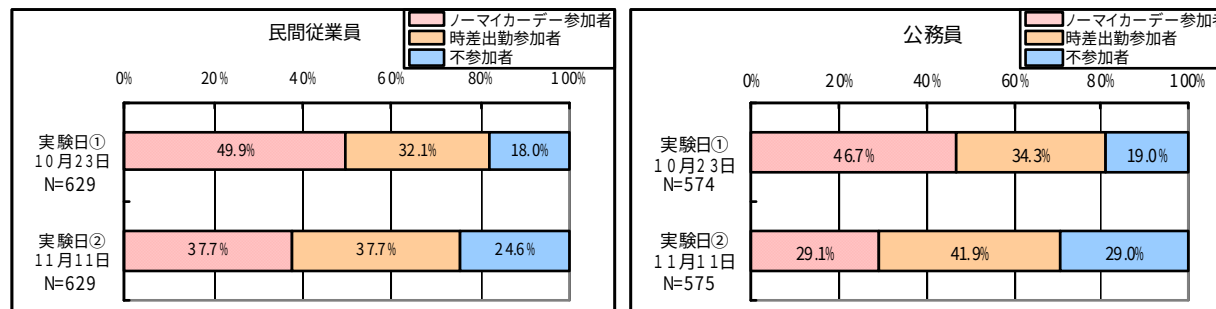
▼アンケート回収状況



▼業種別事業所数



▼民間・公務員別参加比率 (個人アンケート調査)



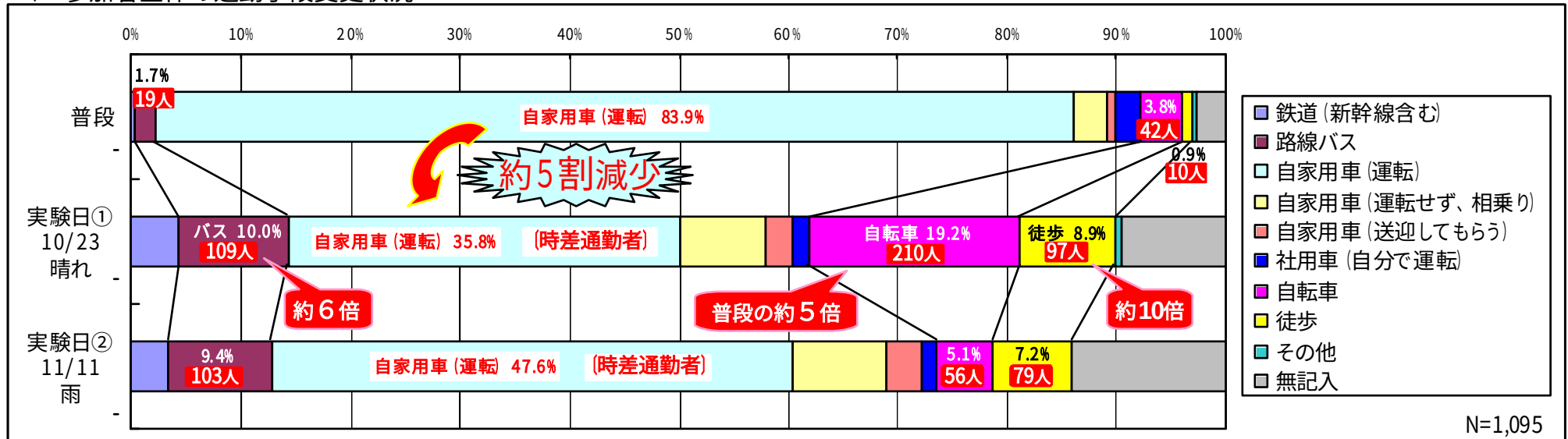
個人アンケートの結果

[参加者の意向]

①通勤手段の変更状況

- ・実験日① 自家用車利用が約5割減少し、自転車、徒歩、路線バスへ転換
- ・実験日② 雨の影響もあり自転車や徒歩通勤者は1回目より減少したが、時差通勤参加者が増加した。 ※メニューの組合せ効果あり

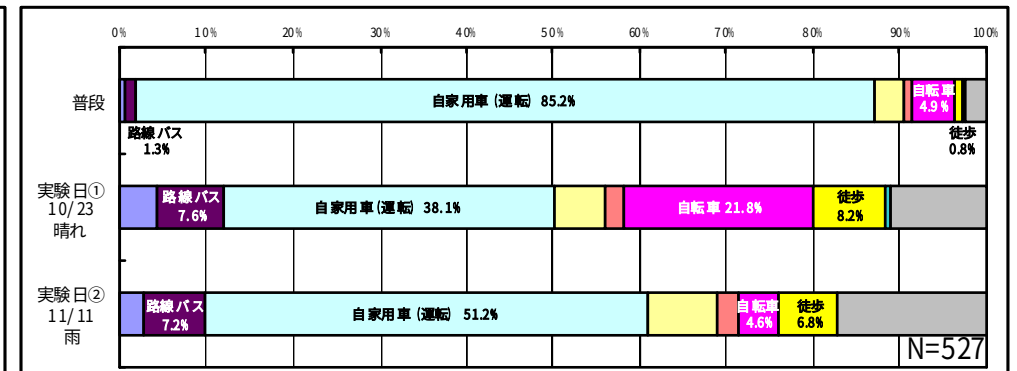
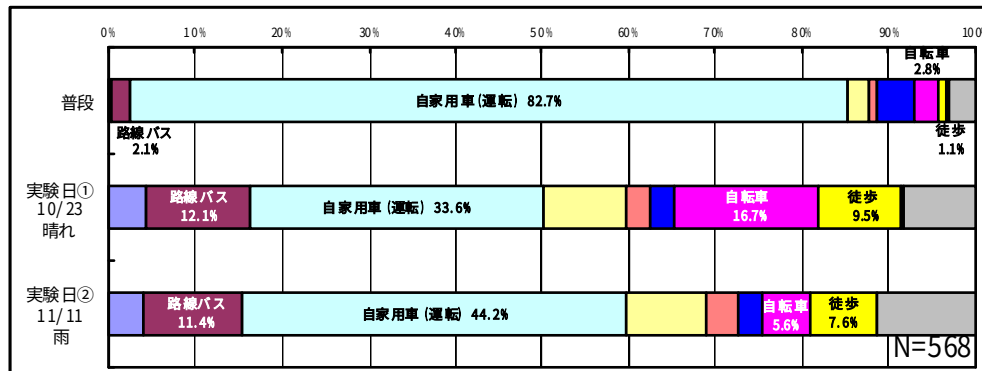
▼ 参加者全体の通勤手段変更状況



▼ 民間従業員の通勤手段変更状況

民間・公務員とも同じ傾向

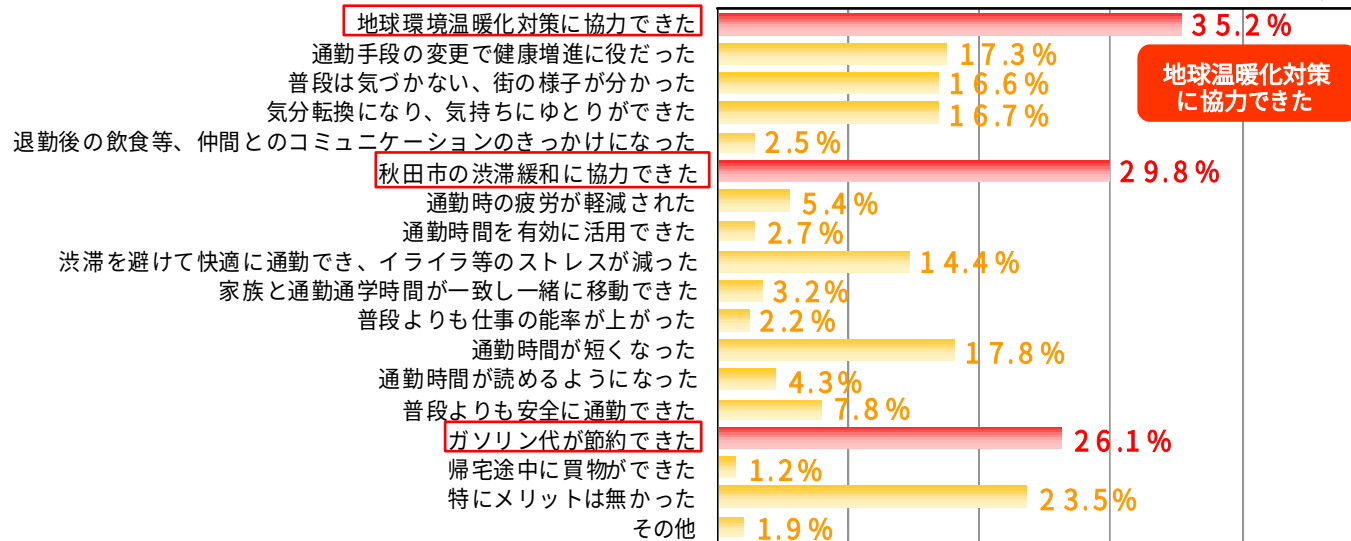
▼ 公務員の通勤手段変更状況



② 実験参加により感じた『メリット』

▼ 参加者全体の回答

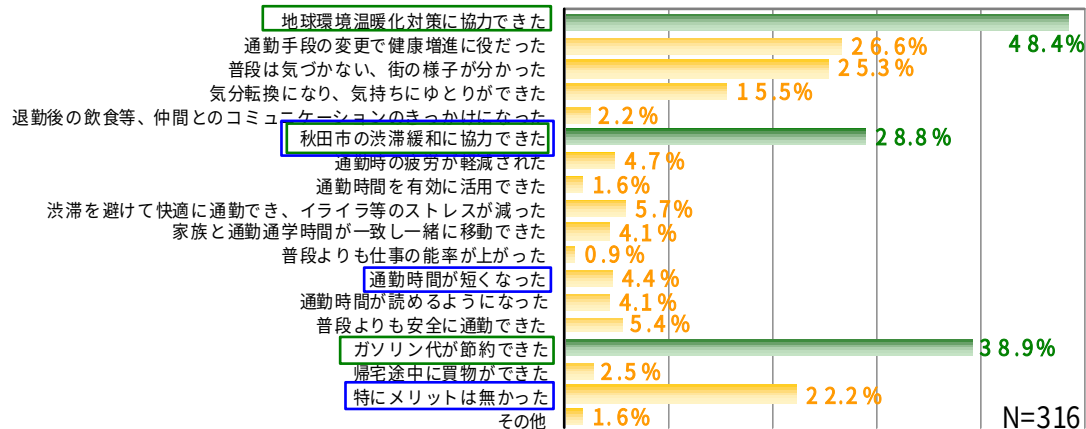
N=1,005



- 全体では、**地球温暖化対策**へ協力できたと感じている方が最も高い
- 時差通勤者は、**通勤時間が短縮**できた**渋滞緩和**へ協力できたと感じている方が多い
- ノーマイカ通勤者は、全体と同じ傾向

▼ ノーマイカーデー参加者の回答

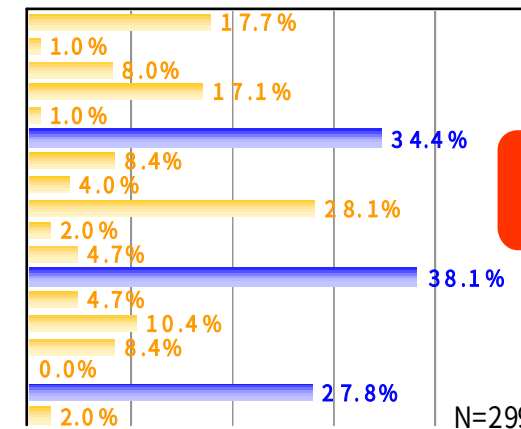
N=316



※実験日①②両日ノーマイカーデー参加の人

▼ 早起き時差出勤参加者の回答

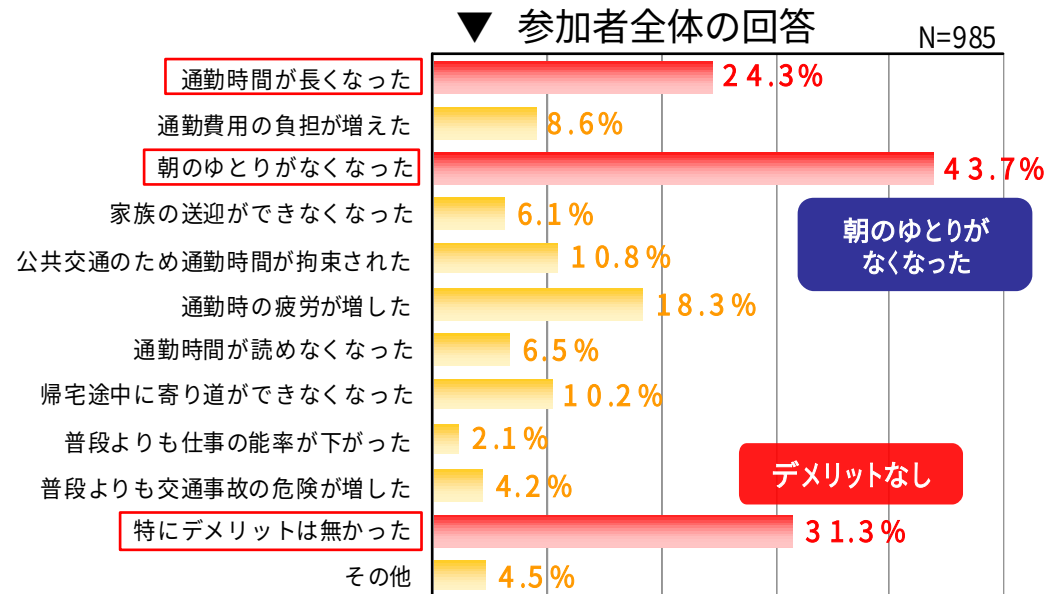
N=299



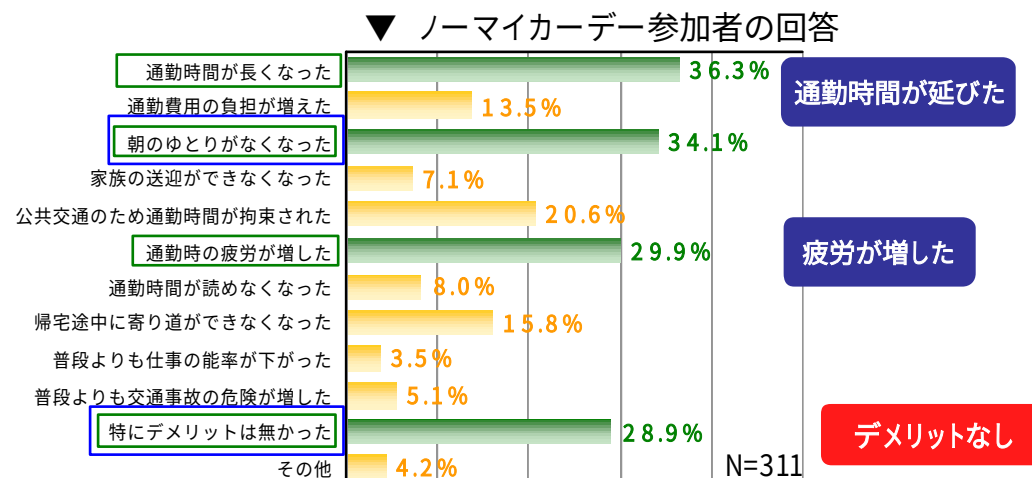
※実験日①②両日時差出勤参加の人

【参加者の意向】

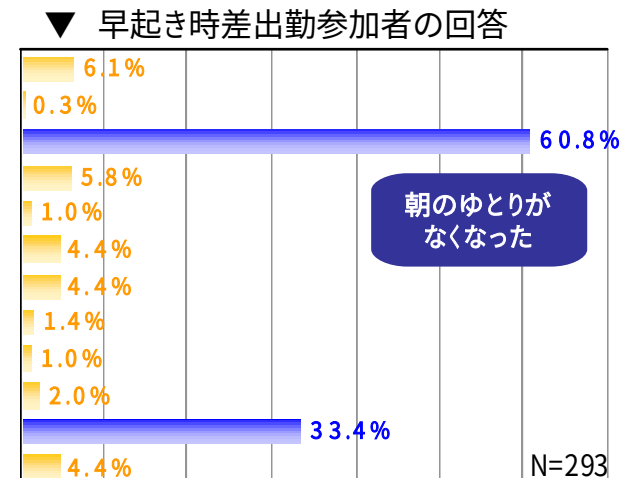
③ 実験参加により感じた『デメリット』



- 全体では、朝のゆとりがなくなったと感じた方が最も高い。
デメリットは無かったと感じた方も多い
- ノーマイカー通勤者は、疲労が増したと感じた方が多い
- 時差通勤者は、朝のゆとりがなくなったと感じた方が非常に多い。



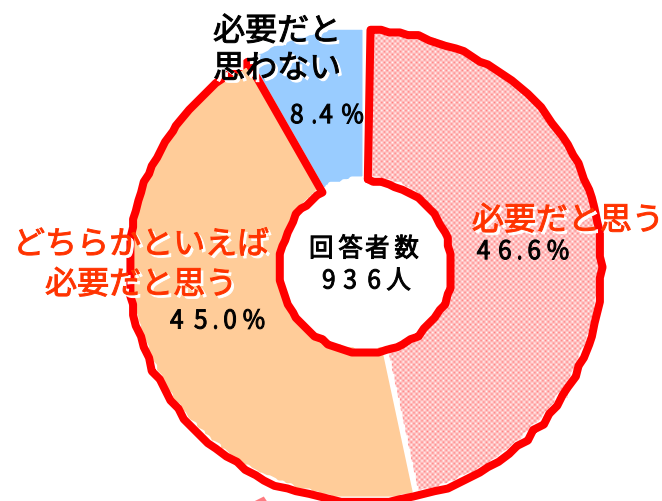
※実験日①②両日ノーマイカー参加の人



※実験日①②両日時差出勤参加の人

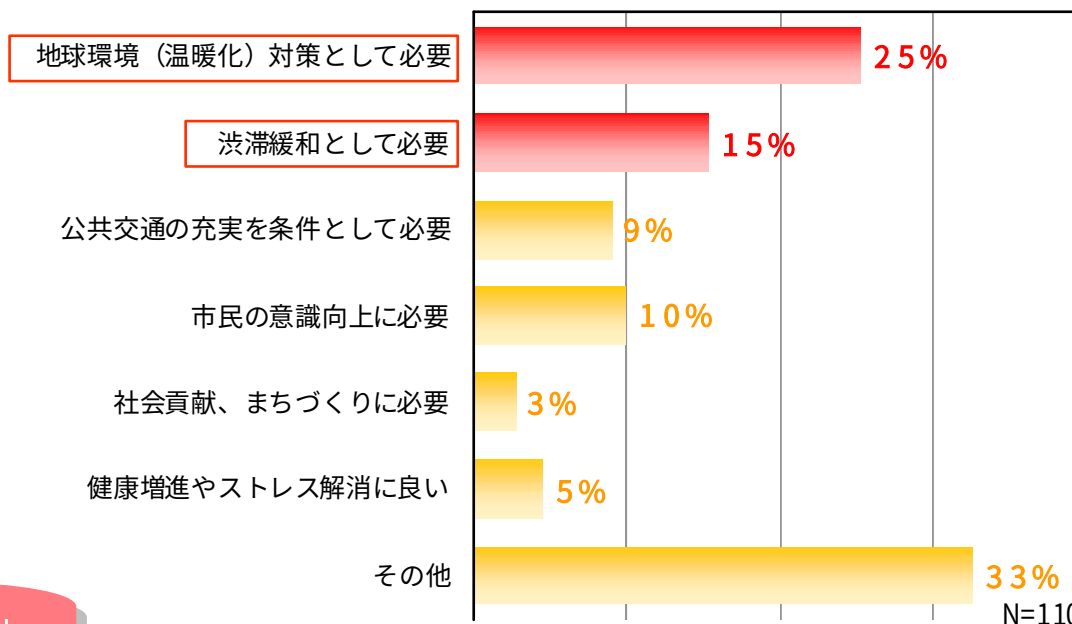
④ 継続的実施の必要性

▼ 参加者全体の意向



「必要」、「どちらかといえば必要」
全体の9割以上

▼ 継続的実施が必要だと思う理由（自由意見）



※自由意見から継続実施必要性の理由を抽出

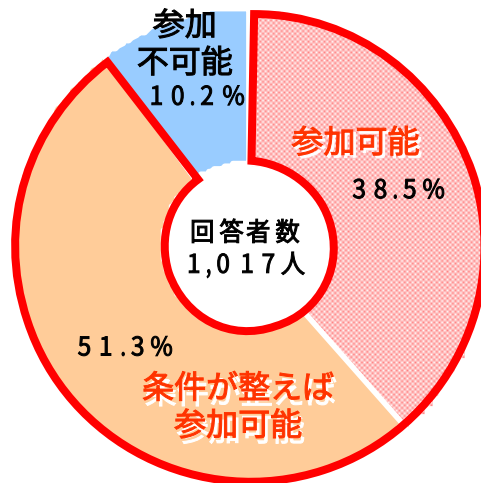
■ その他意見の代表例

- 視野を広げられそう
- 何もしないより、行動した方がいい
- 市民一人一人の意見に応じて政策を立案する事は、市政のあるべき姿だと思う
- これらの対策については、市民と行政が一緒に取り組む必要がある。

【参加者の意向】

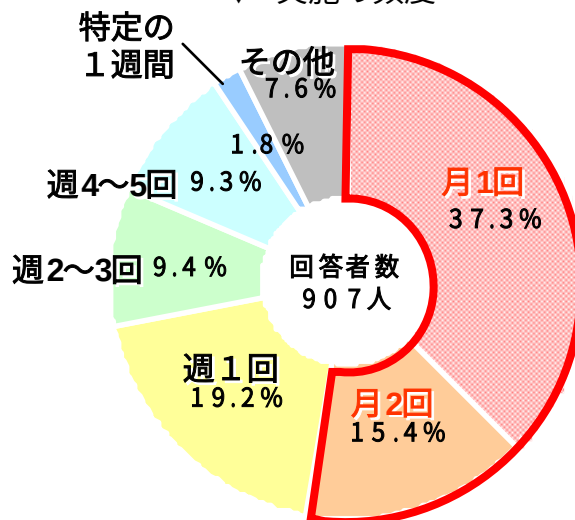
⑤ 継続参加の条件

▼ 継続参加の可能性



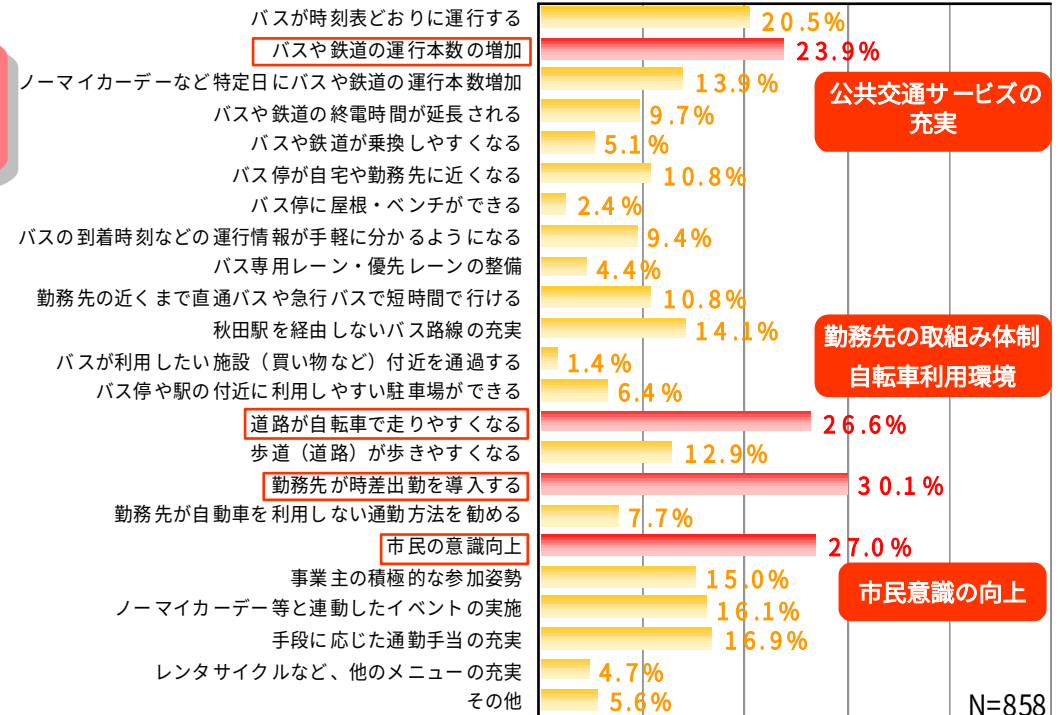
継続参加可能
約9割

▼ 実施の頻度

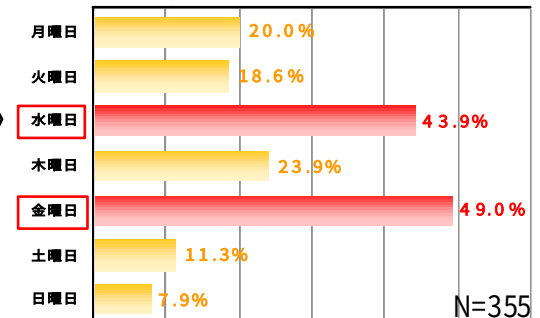


月2回以下
5割以上

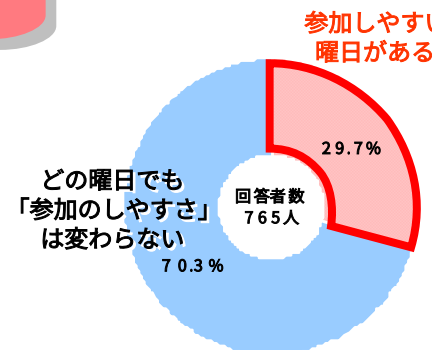
▼ 継続参加の条件



▼ 参加しやすい曜日



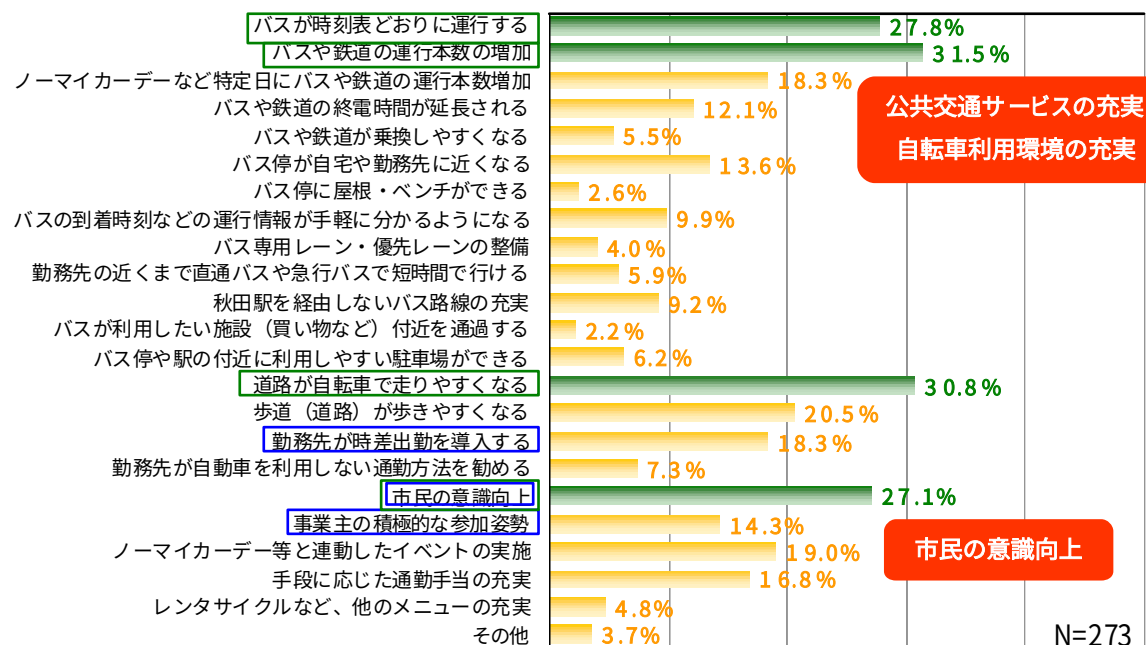
どの曜日でも
「参加のしやすさ」
は変わらない



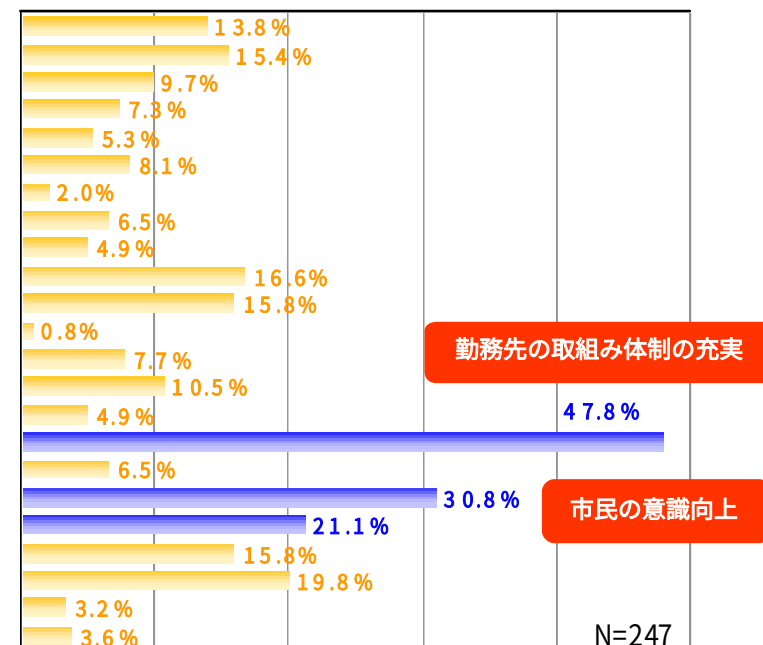
⑥通勤手段ごとの継続参加の条件

○ノーマイカーデー参加者、時差通勤者の共通点は、**市民意識の向上**

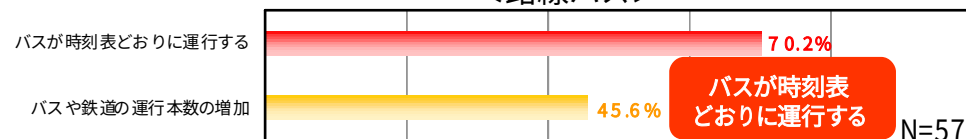
▼ ノーマイカーデー参加者



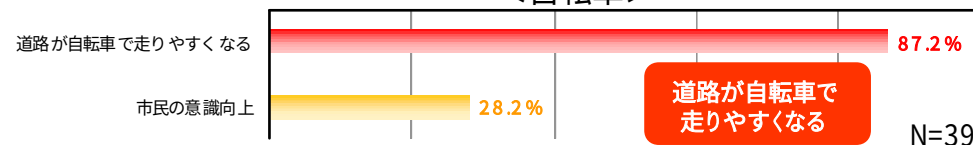
▼ 早起き時差通勤参加者



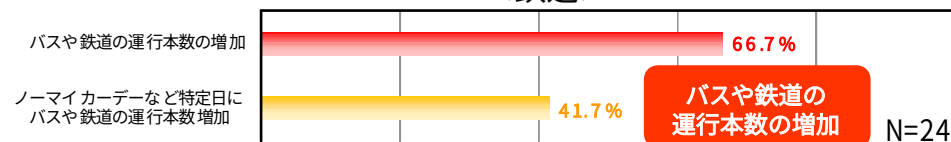
<路線バス>



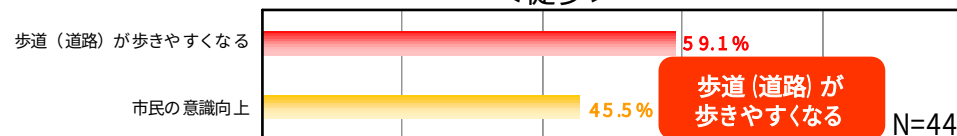
<自転車>



<鉄道>

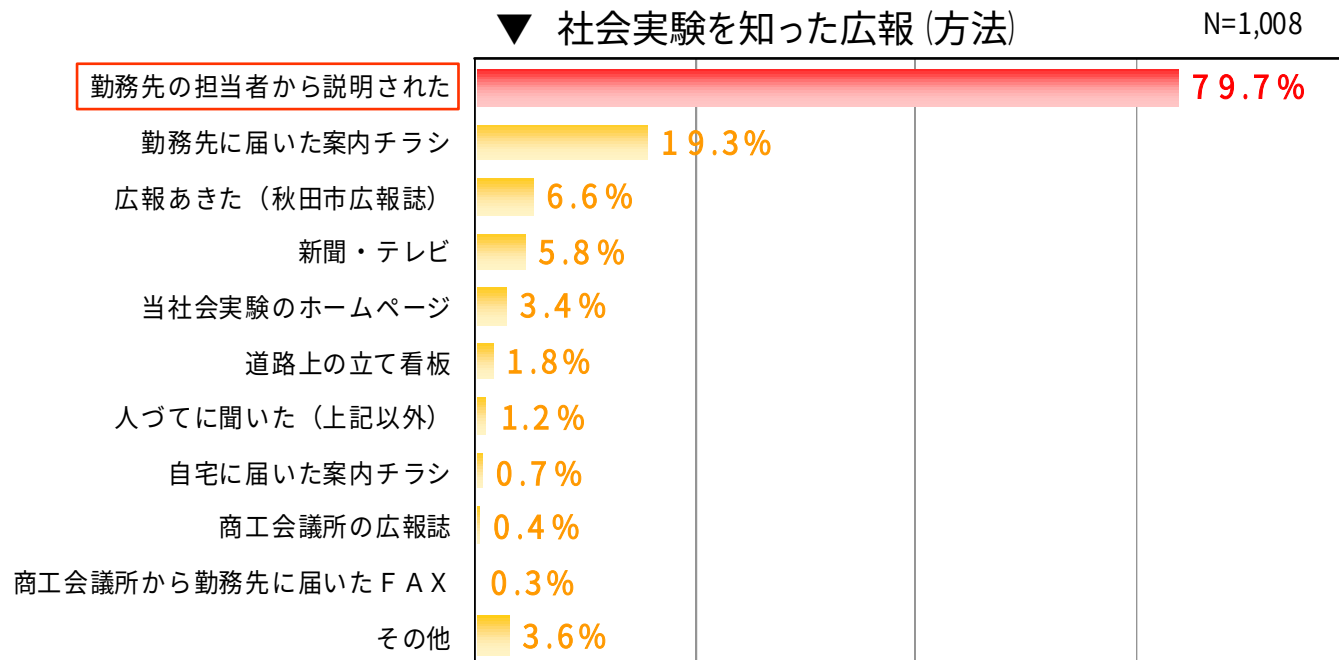


<徒歩>



【参加者の意向】

⑦ 広報に関する意向



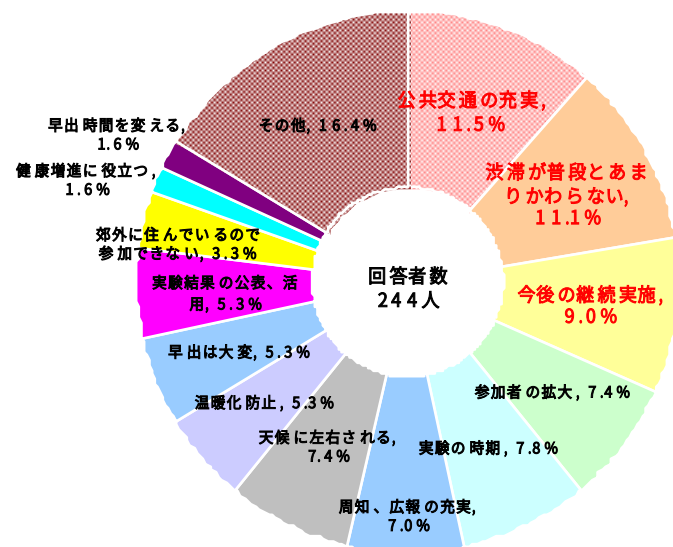
▼ 広報に関する自由意見 (抜粋)

■ 代表的な意見

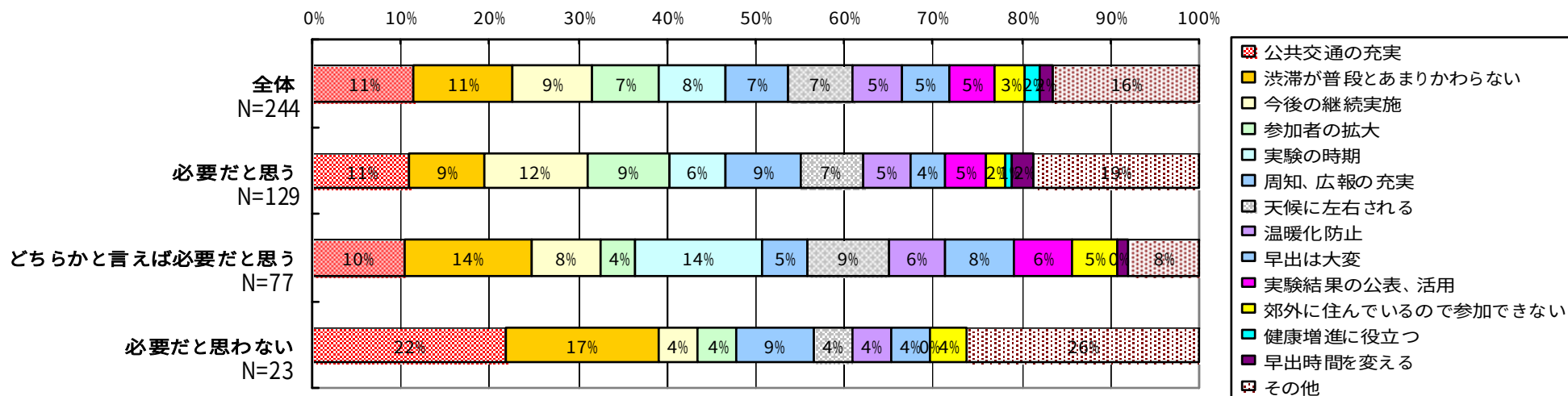
- ・もっと広報を充実させることが必要
- ・知らなかった人が多い
- ・もっと工夫が必要

⑧自由意見

▼ 全体の自由意見割合



▼ 継続の実施の意向別にみた自由意見割合



■全体の自由意見

- 1.公共交通の充実が必要
- 2.渋滞が普段と余り変わらなく感じた
- 3.今後の継続実施が必要

■継続の実施が必要と回答した人の代表的な意見

- 1.公共交通の充実を図ることが必要
- 2.今後も継続して実施すべき
- 3.参加者の拡大を図ることが必要

■どちらかといえば継続の実施が必要と回答した人の代表的な意見

- 1.渋滞が普段と余り変わらなく感じた
- 2.実験の時期を天候の良い季節にするべき
- 3.公共交通の整備が必要

■継続の実施が必要だと思わないと回答した人の代表的な意見

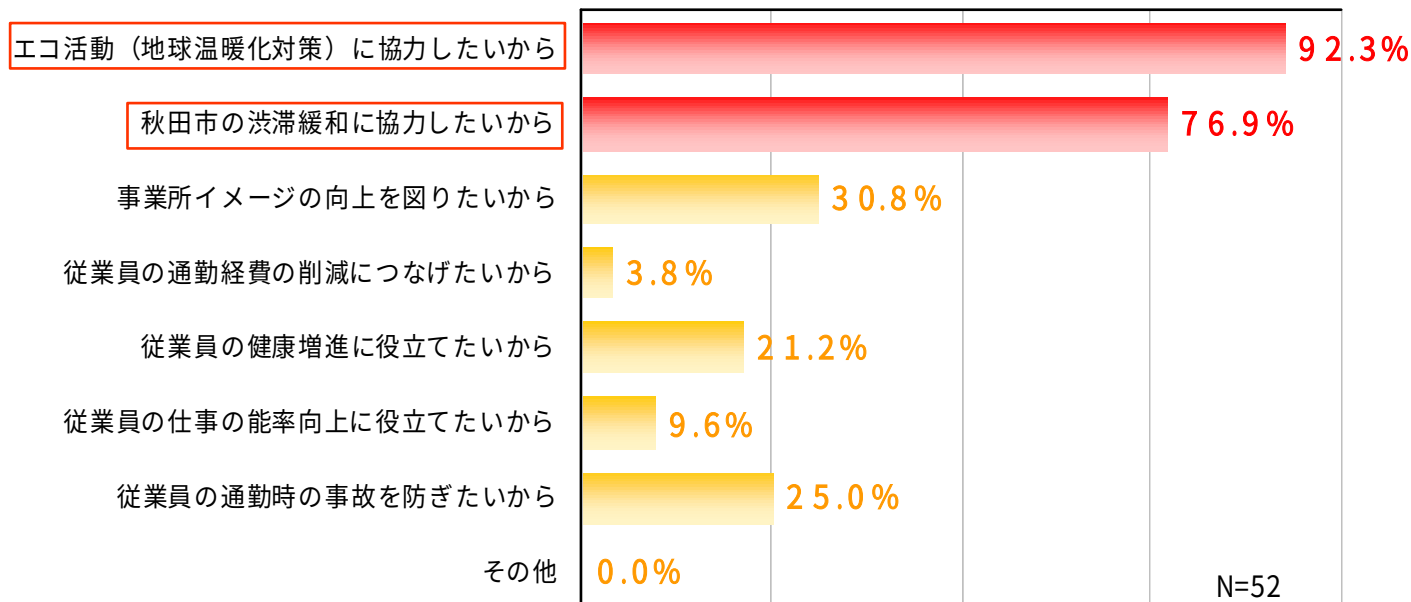
- 1.公共交通が不便で使いづらい
- 2.渋滞が普段と余り変わらないと感じる
- 3.もっと周知が必要

事業所アンケートの結果

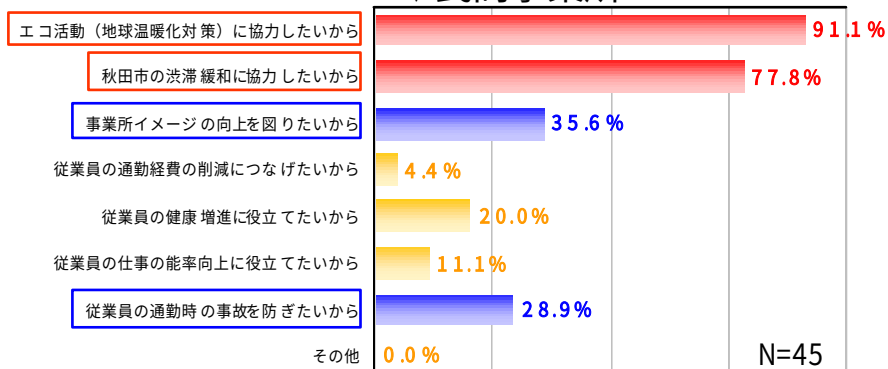
【参加事業所の意向】

① 実験参加の理由

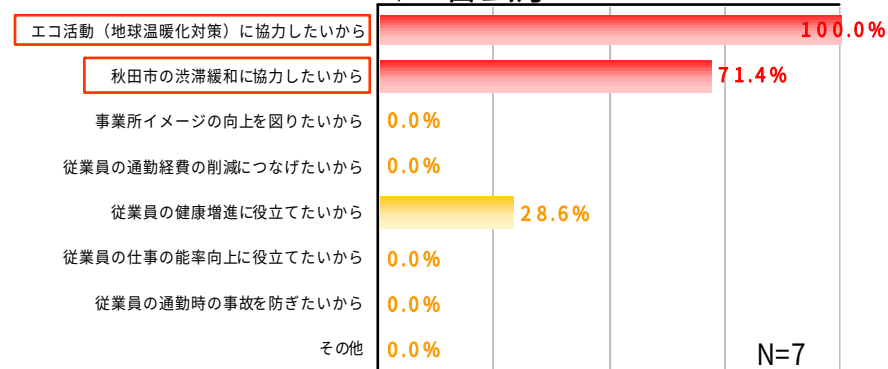
▼ 全事業所



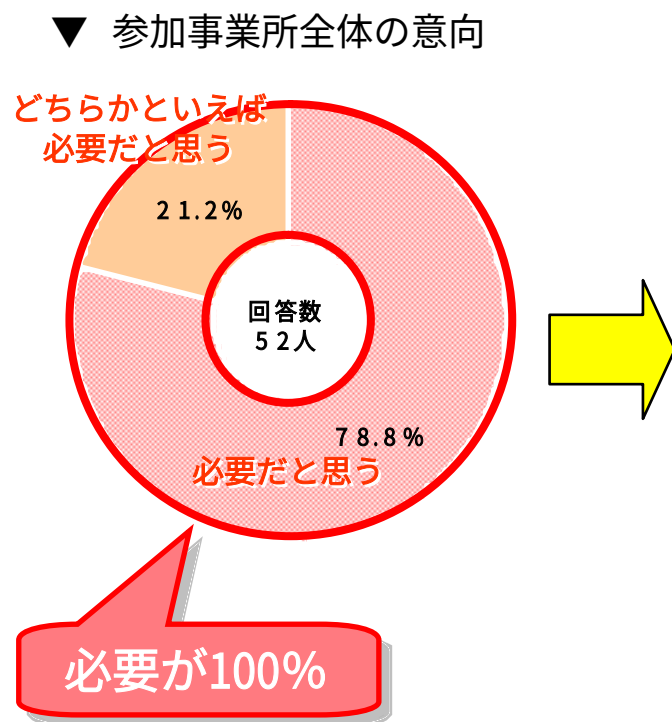
▼ 民間事業所



▼ 官公庁



② 継続的实施の必要性



[参考:継続的实施が必要と思う理由]

▼ 必要と思う理由

■ 代表的な意見

- ・エコ、健康増進、どちらにも有効なため
- ・継続は意識改革に繋がると思うため
- ・渋滞の解消やCO₂削減には地域全体で取り組まないと効果が上がらないため

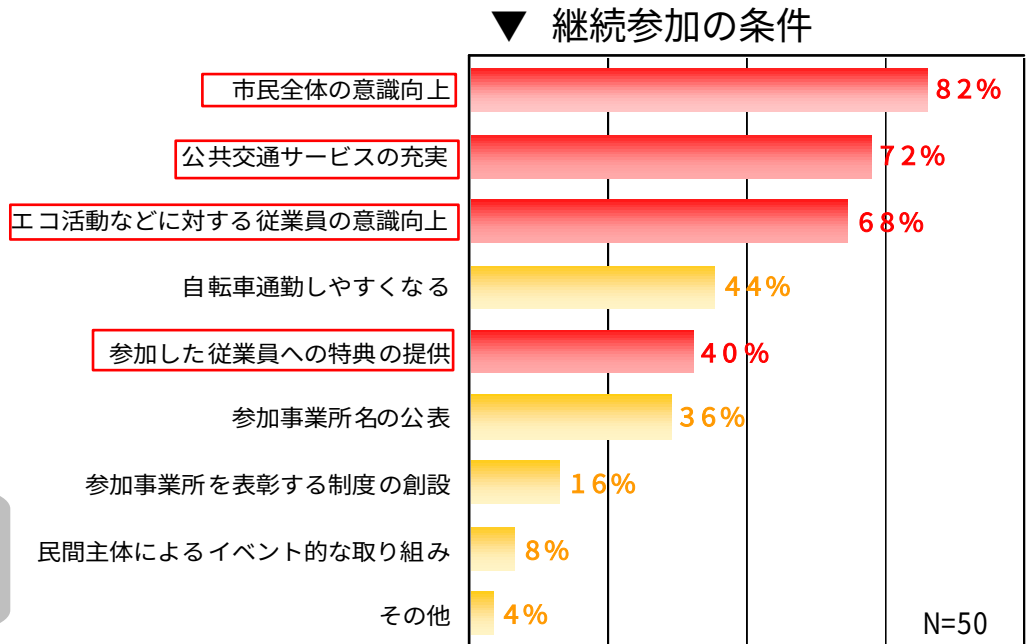
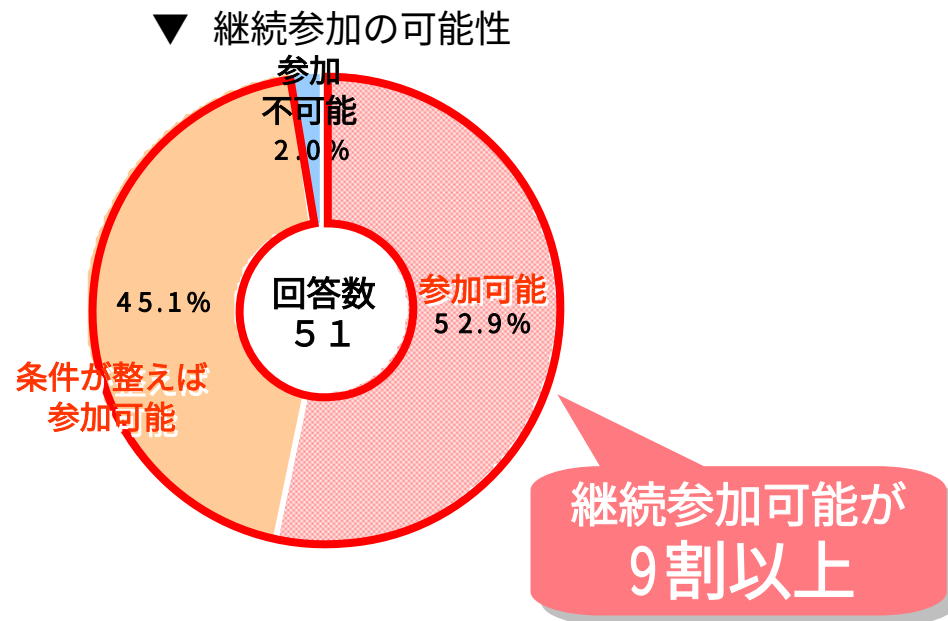
▼ どちらかといえば必要だと思う理由

■ 代表的な意見

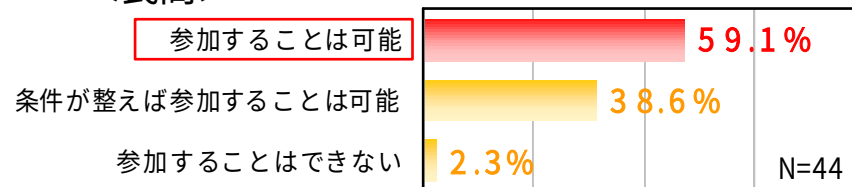
- ・渋滞箇所は特定されており、通勤手段を変えれば十分対応できるため
- ・運転する人に意識してもらうことが必要だから

【参加事業所の意向】

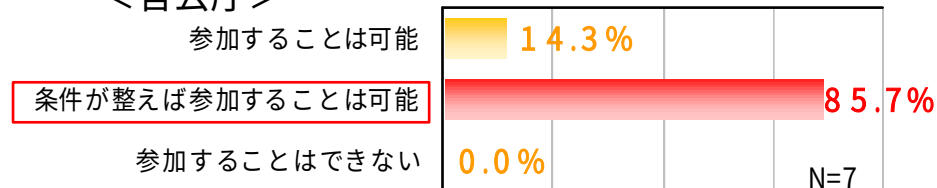
③ 継続的参加の可能性と条件



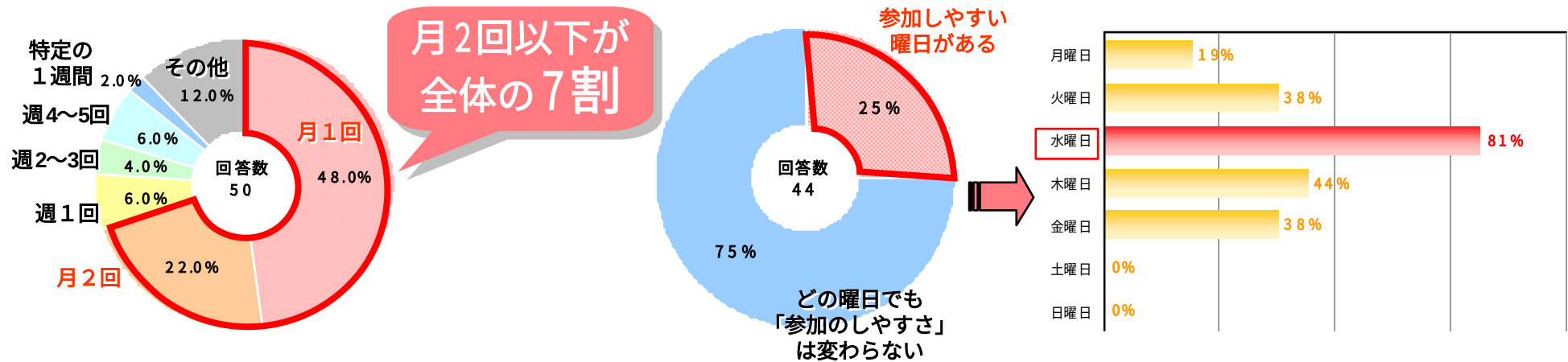
<民間>



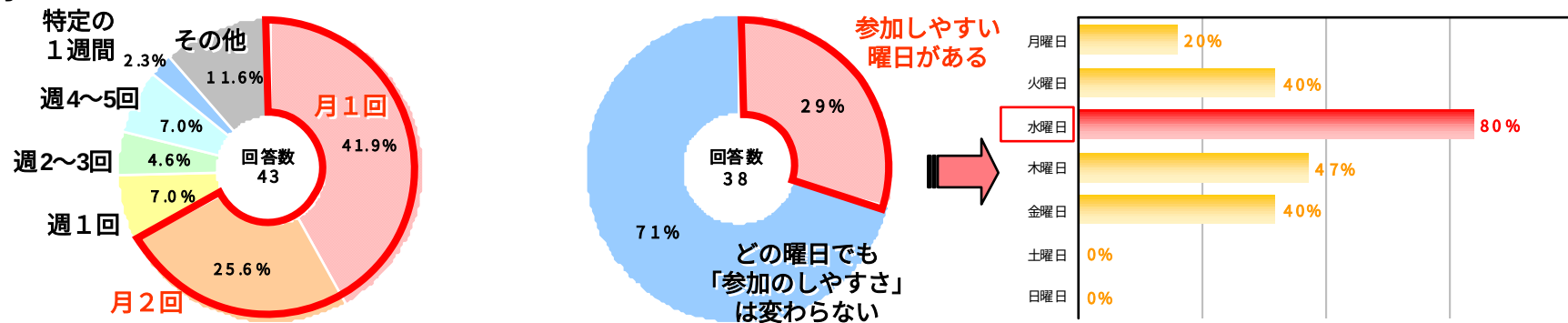
<官公庁>



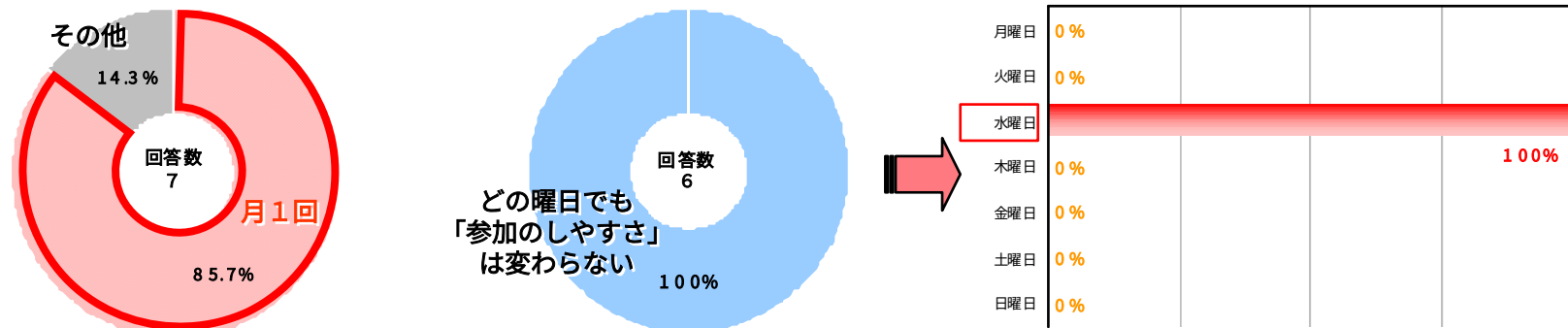
④ 継続的参加が可能な頻度・曜日



<民間>

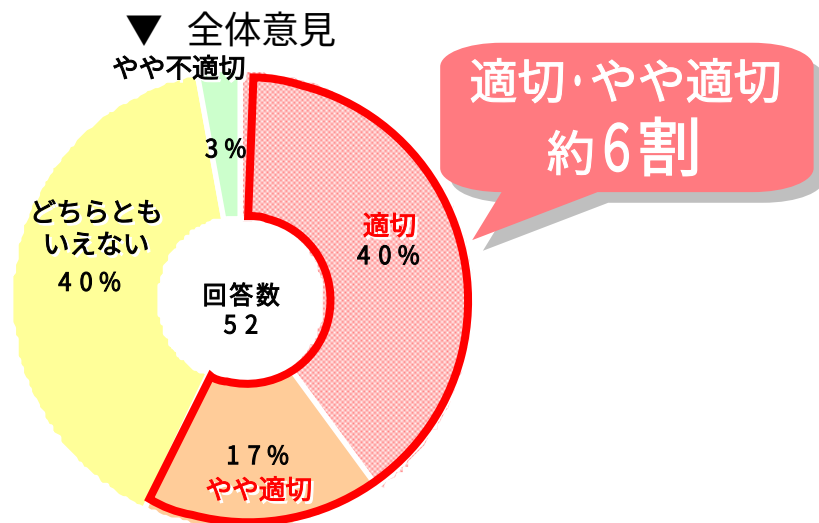


<官公庁>



【参加事業所の意向】

⑤ 参加登録方法への感想



▼ やや不適切と感じた理由

■ 代表的な意見

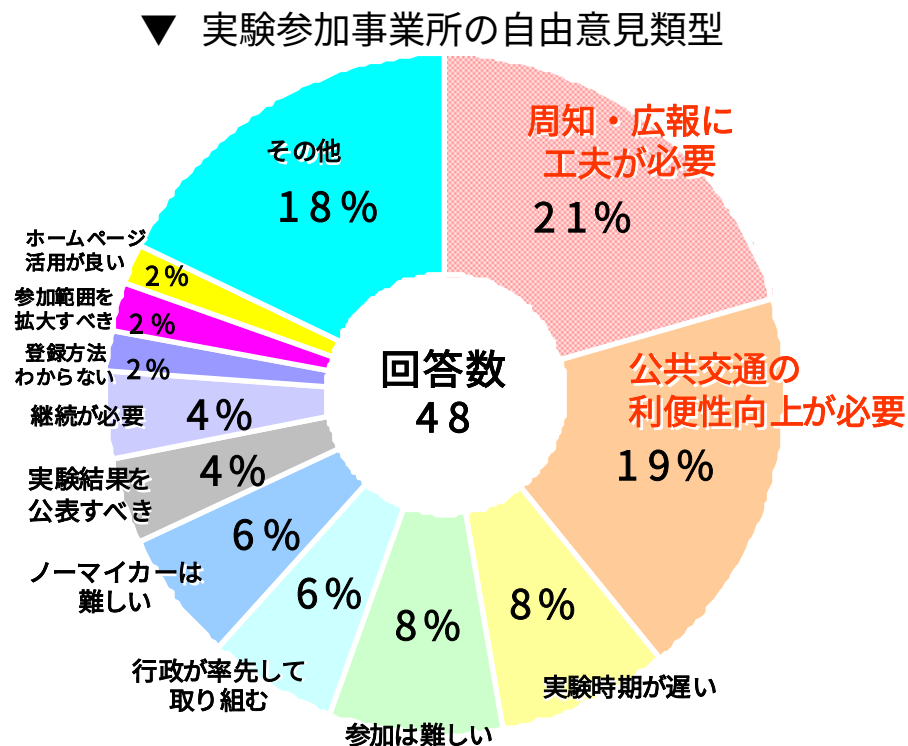
- ・もっと早くから、新聞などで事前広報を行うべき

▼ どちらともいえないと感じた理由

■ 代表的な意見

- ・パソコン・インターネットの無い家庭があるため、全体に周知できる方法・取組みが必要
- ・もっと多くの企業が参加するために、ホームページ方式が適切か分からない
- ・TV等でPRし、一般の市民にも参加をよびかけるべき

⑥ 自由意見



■ 代表的な意見

- 周知・広報に工夫が必要
 - ・社会実験の実施を知らない人が多かったのではないかと
 - ・内容をもっと周知することにより意識の向上につながると思う
- 公共交通の利便性向上が必要
 - ・公共交通機関の充実 (路線、本数、運賃) が求められる
 - ・公共交通の定時性・低運賃など利用環境整備が必要だと思う

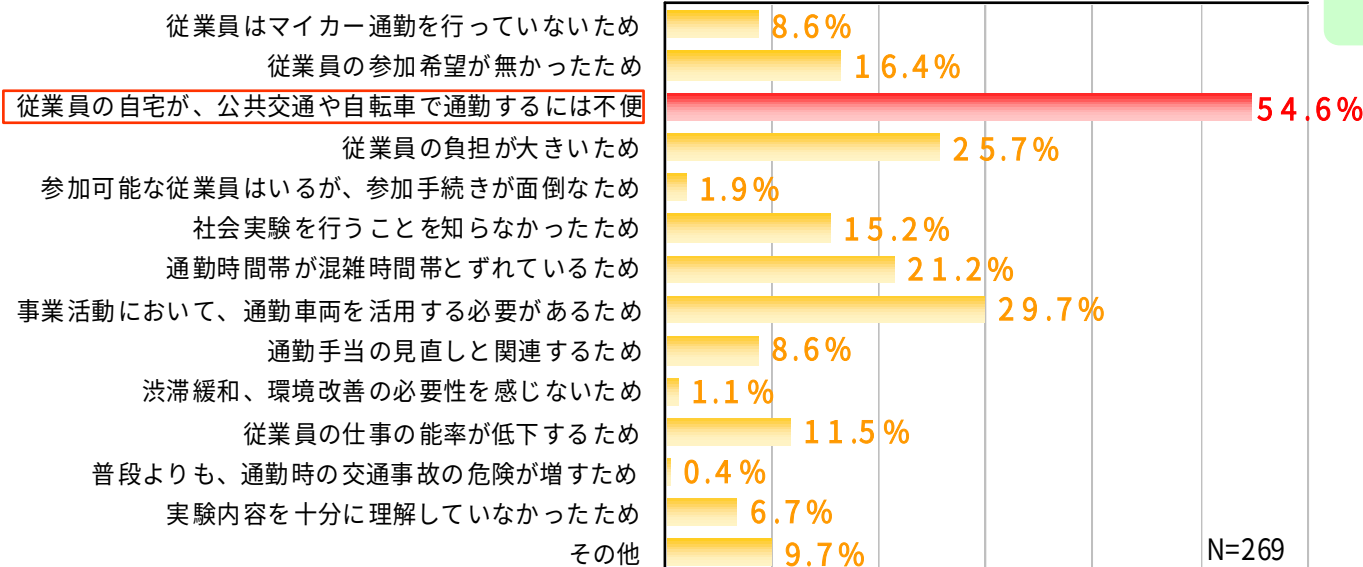
事業所アンケート

【不参加事業所の意向】

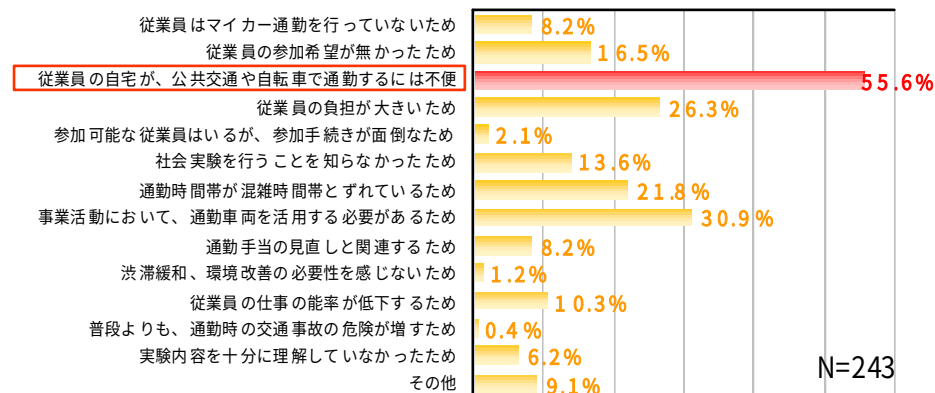
① 実験不参加の理由

○参加できなかった事業所の多くは、
従業員の自宅が公共交通が不便な場所
にある。

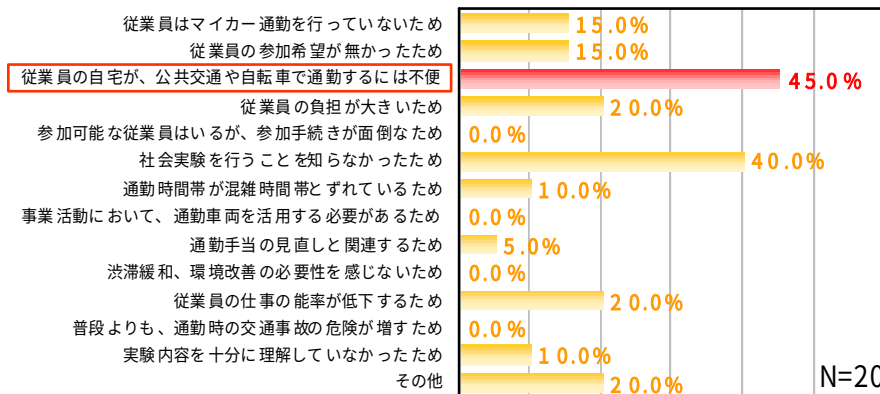
▼ 不参加事業所全体



▼ 民間事業所



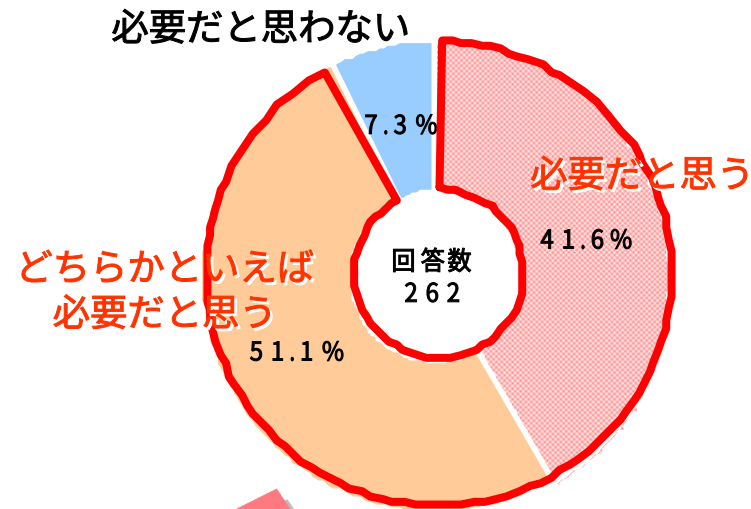
▼ 官公庁



【不参加事業所の意向】

② 継続的実施の必要性

▼ 不参加事業所全体の回答



「必要」、「どちらかといえば必要」
全体の9割以上

▼ 継続的実施が必要と思う理由

■ 代表的な意見

- ・エコへの意識づけとなるため
- ・ドアTOドアに慣れすぎており、足で歩く大事さを知る必要があるから
- ・このような施策を個人でやろうと思っても限界があると思われるため
- ・マイカー利用の必要・不要を考えるきっかけとなるため

▼ どちらかといえば継続的実施が必要と思う理由

■ 代表的な意見

- ・主旨は理解できるが、都内と違い、早退や残業ができなくなるため
- ・公共交通がより便利になるような施策と一体でなければ、効果は期待できないため
- ・社会的には必要と思うが、どうしても業務上車が必要なため

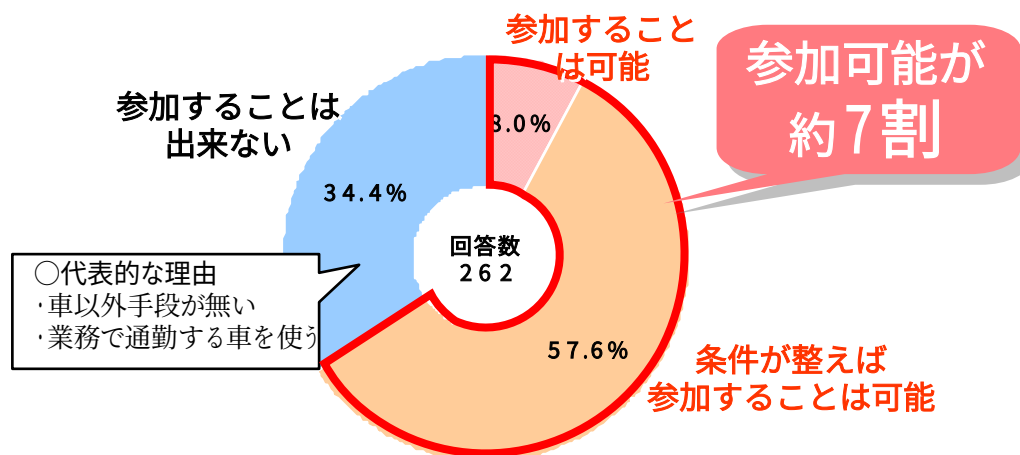
▼ 継続的実施が必要と思わない理由

■ 代表的な意見

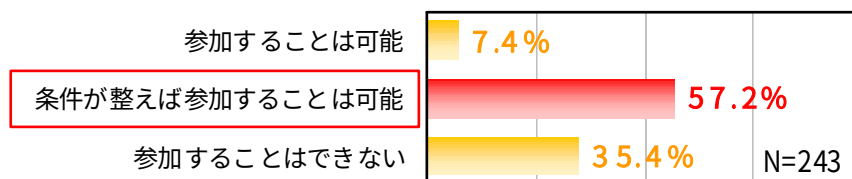
- ・一過性のものでは意味がないため
- ・公共交通が不便なため
- ・交通渋滞が苦痛だと思わないから

③ 継続的参加の可能性と条件

▼ 継続参加の可能性



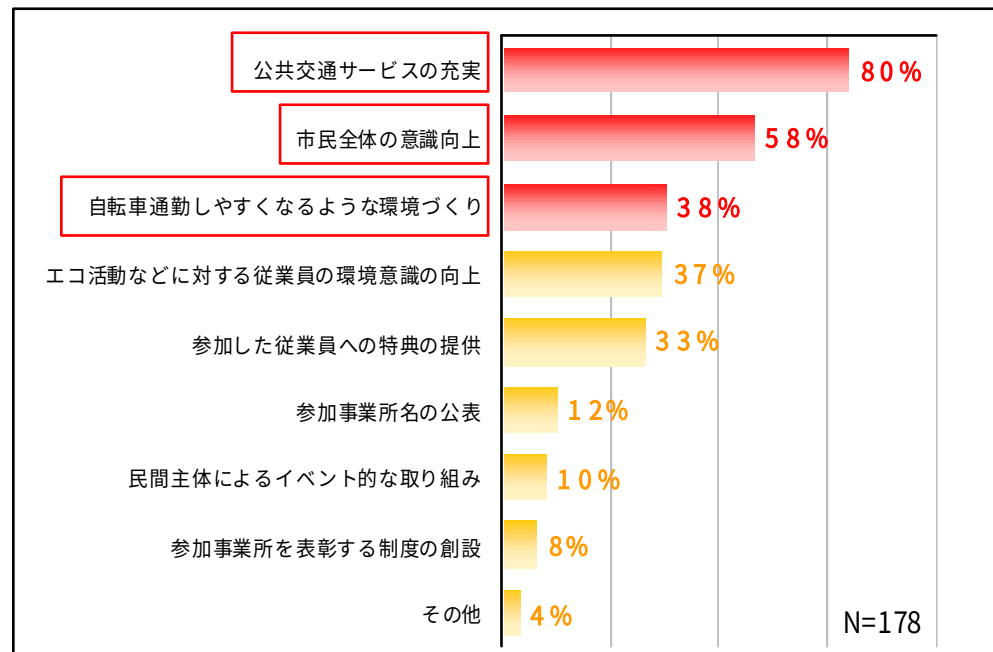
<民間>



<官公庁>

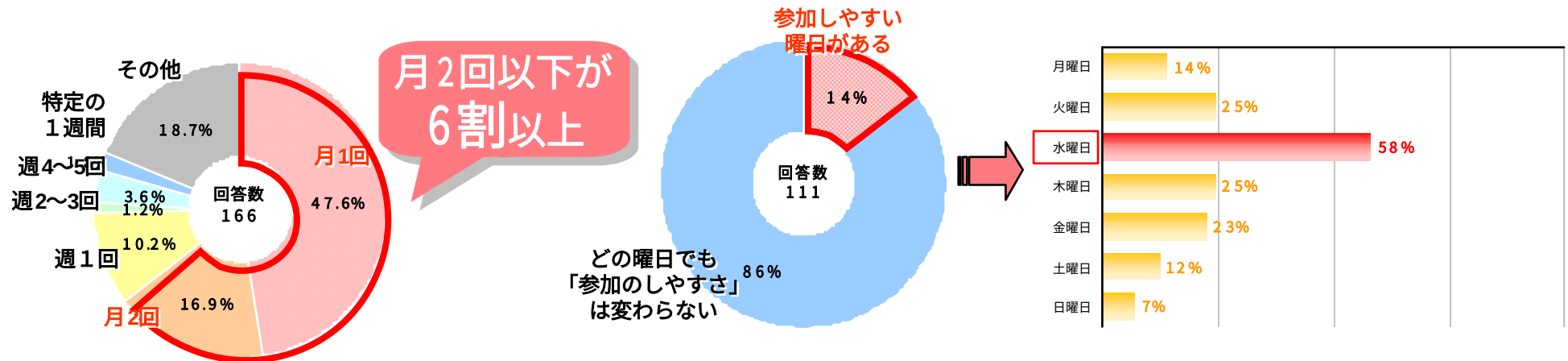


▼ 継続参加の条件

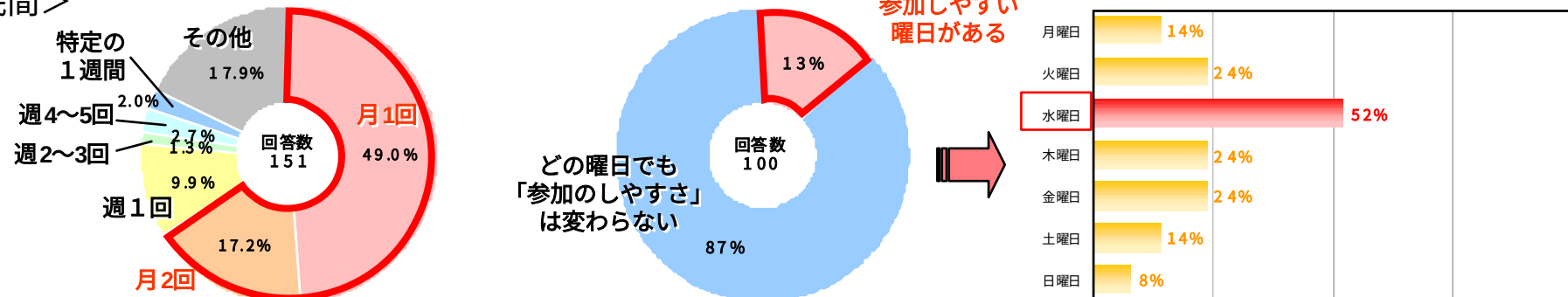


【不参加事業所の意向】

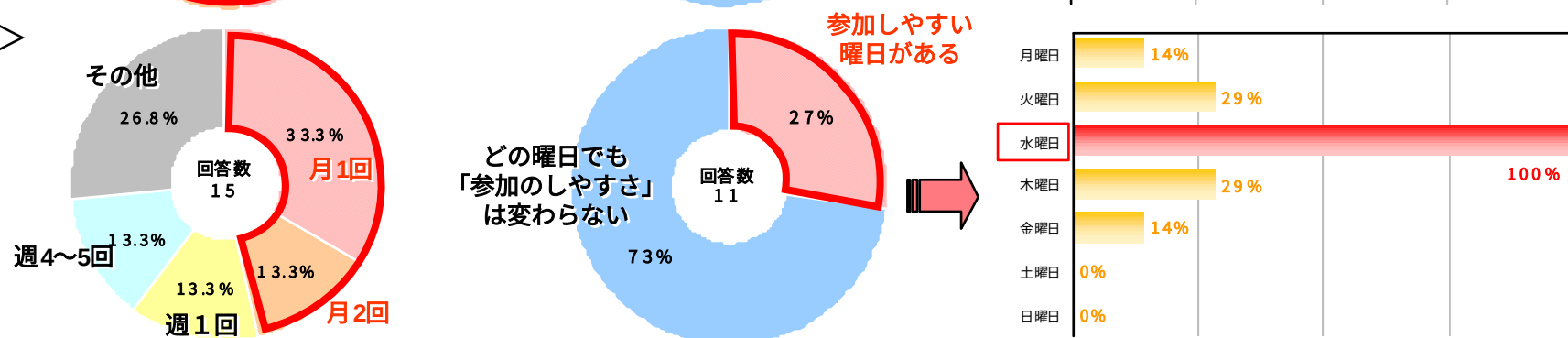
④ 継続的参加が可能な頻度・曜日



<民間>

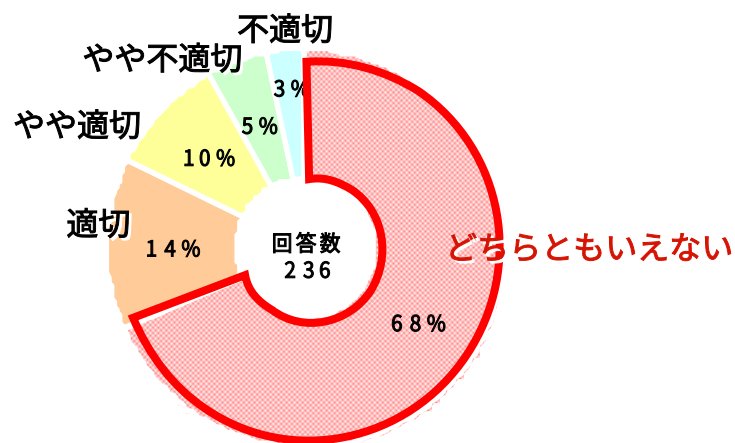


<官公庁>



⑤ 参加登録方法への感想

▼ 登録方法への感想 (全体)



▼ どちらともいえない理由

■ 代表的な意見

- ・インターネットを開いてる暇がないため
- ・社会実験の依頼があまりに唐突で、対応に苦慮したため

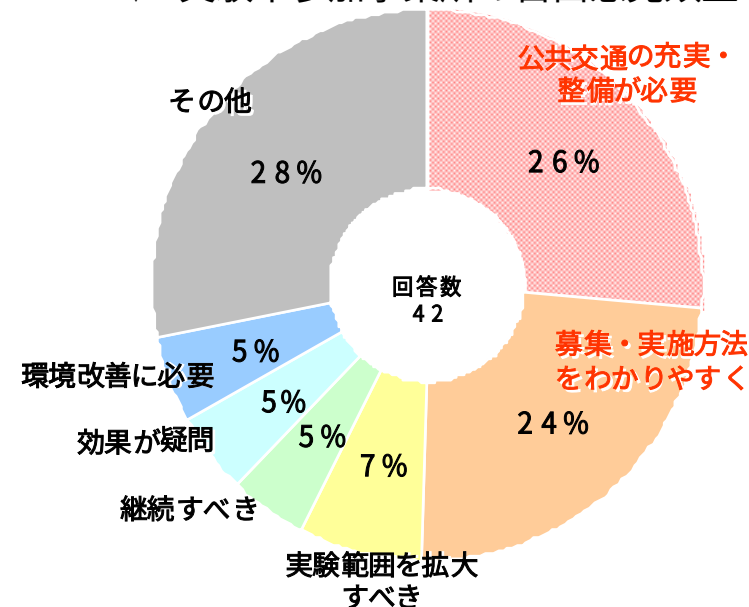
▼ 不適切、やや不適切と感じた理由

■ 代表的な意見

- ・新聞等、周知の場を増やすべきと考えるため
- ・パソコンやホームページに不慣れな方に周知できないため
- ・インターネットに接続していないため

⑥ 自由意見

▼ 実験不参加事業所の自由意見類型



■ 代表的な意見

- 公共交通の充実、整備が必要
 - ・公共交通の利便性向上が必要
 - ・費用面での支援が必要
 - ・バスの利用率向上の取り組みが必要
- 募集・実施方法
 - ・市民にもっとPRすべきである
 - ・登録方法がわかりづらかった
 - ・マスコミに宣伝してもらった方が良い

アンケート調査結果のまとめ

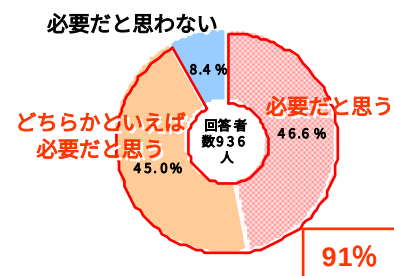
【継続の必要性】

参加登録者と事業者の考え方

【個人意見】

▼参加者の意見

・9割が必要、どちらかといえば必要と回答

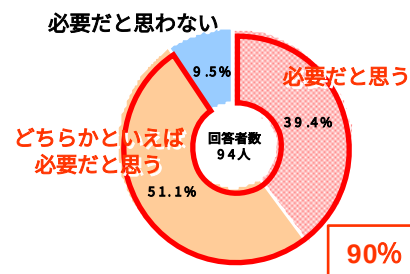


■代表的な意見

- ・地球温暖化対策のために必要
- ・渋滞緩和のために必要
- ・公共交通の充実を条件として必要

▼不参加者の意見

・不参加者も90%が必要、どちらかといえば必要と回答



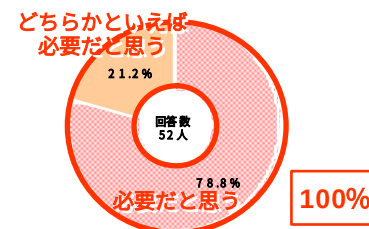
■代表的な意見

- ・継続は努力が要るが大切なことと思う
- ・行政が勤務先にもっと働きかけるべき

【事業所意見】

▼参加事業所の意見

・100%が必要、または、どちらかといえば必要と回答

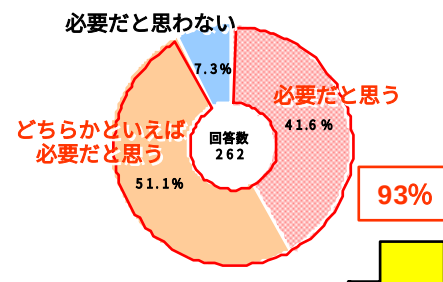


■代表的な意見

- ・地球温暖化対策のために必要
- ・渋滞対策のために必要
- ・公共交通活性化に必要

▼不参加事業所の意見

・不参加事業所も約9割が必要、どちらかといえば必要と回答



■代表的な意見

- ・地球温暖化対策のために必要
- ・渋滞対策のために必要
- ・必要だが業務で車を使う

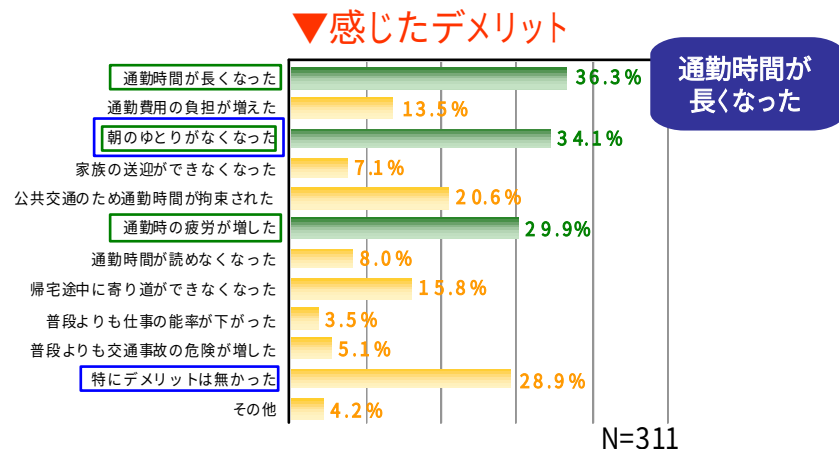
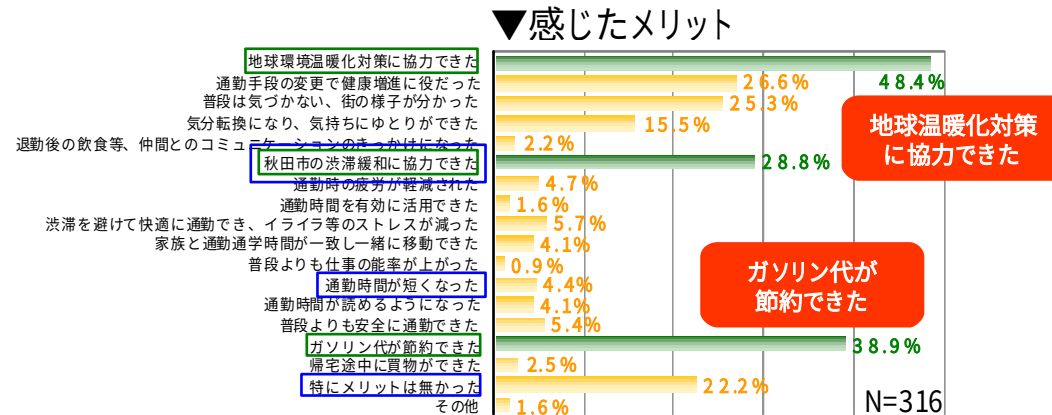
■継続実施の必要性

- ・今後も**継続実施が必要**との意見が多い

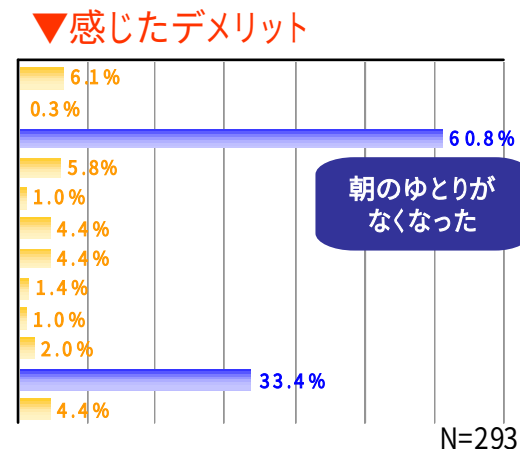
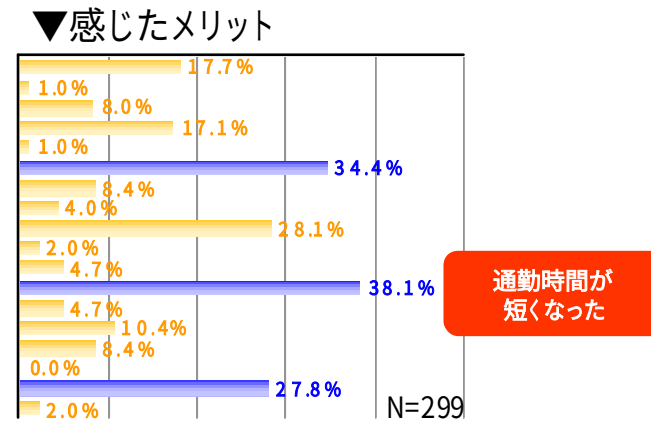
【メリット・デメリット】

実験参加者の感じたメリット・デメリット

【ノーマイカー参加者】



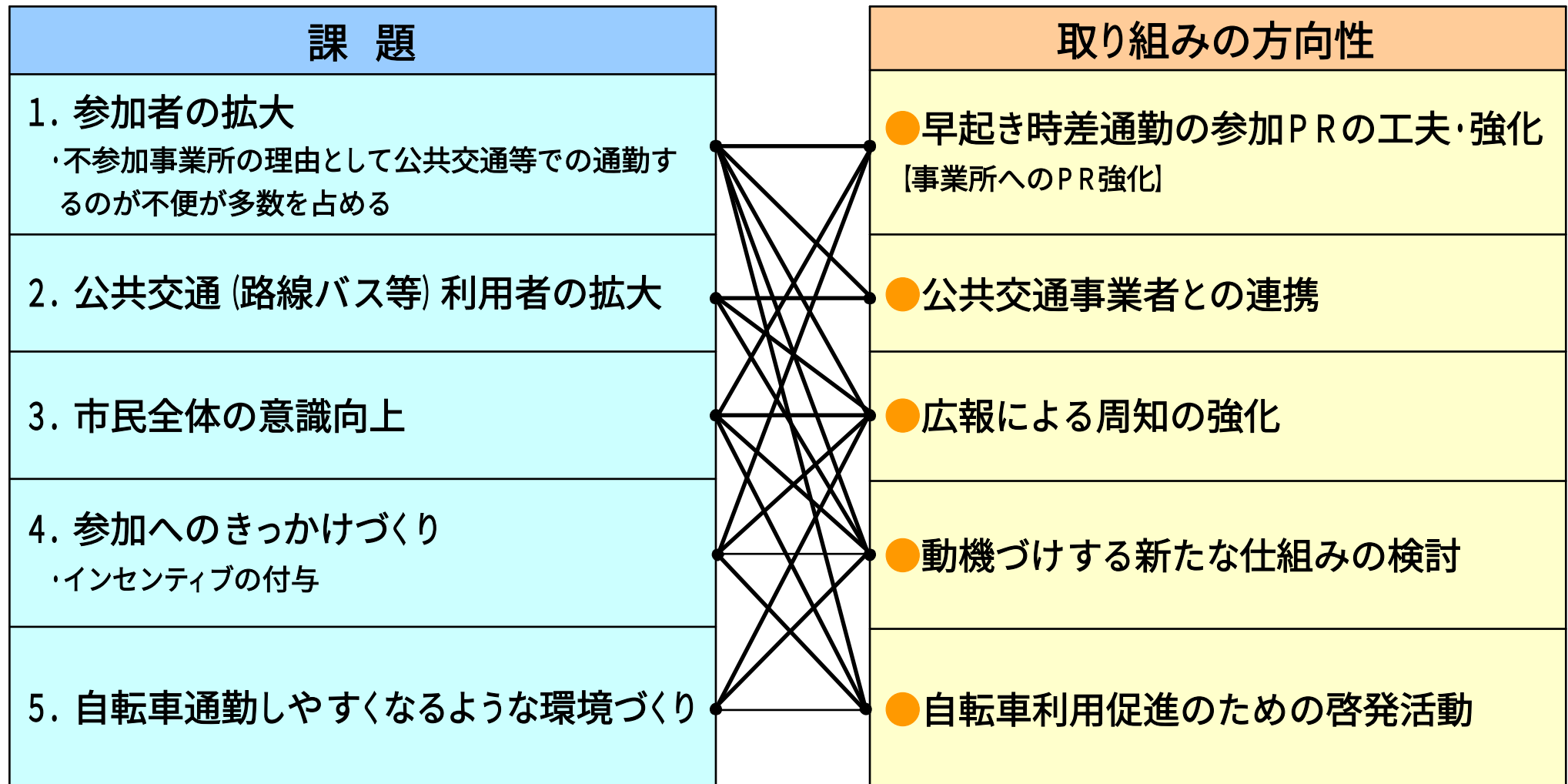
【時差通勤参加者】



■実験参加のメリット・デメリット

- ・ノーマイカーはガソリン代節約がメリットの反面、通勤時間が増加
- ・時差通勤は通勤時間が短くなった反面、朝にゆとりがなくなると感じた

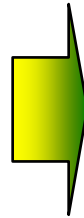
8. 課題と取り組みの方向性



9.実施計画案

<実施メニュー>

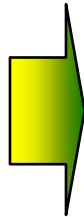
- 今回の社会実験により、ノーマイカーデー、時差通勤ともに有効性が検証された。
- 両メニューの組合せが有効
直ぐに継続可能



- ノーマイカーデー
 - 早起き時差通勤
- 手段の組合せで
参加者を拡大
- 当面は二つの手法で実施
情勢に合わせその都度チェック

<実施頻度>

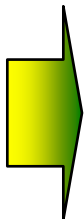
- 参加者：金曜日、水曜日、月1回の意見が多い
- 事業者：水曜日、月1回の意見が多い



- 関係部署との調整も含め検討
→（案）毎月第4金曜日、月1回

<参加者の拡大>

- 市民意識の向上
- 参加者への特典提供
- 公共交通の利便性向上



- PRの拡充
- 事業所の社会的イメージが向上される
方法や参加者への特典などを検討