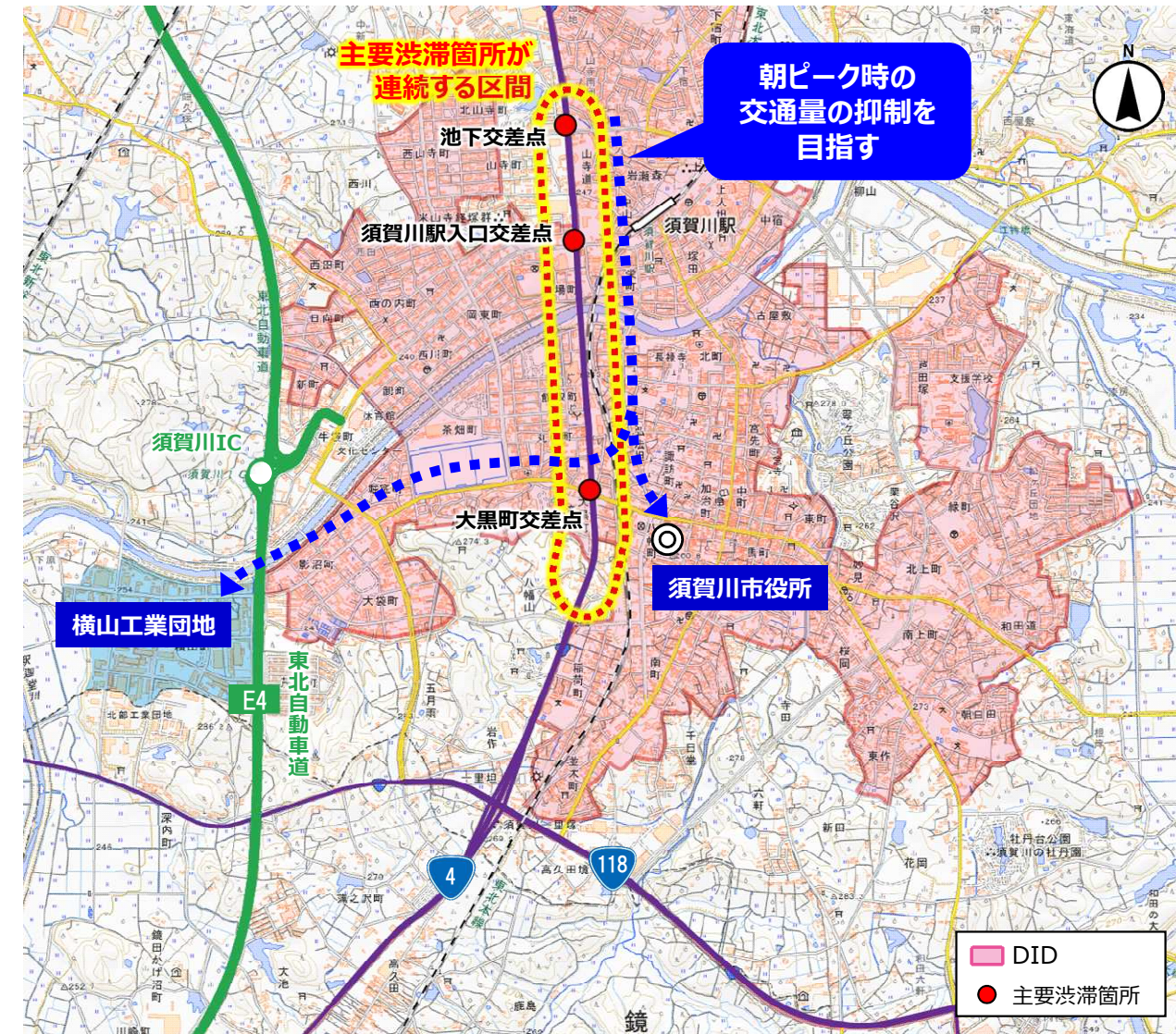


# TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

## (1) TDM施策対象区間・TDM施策メニュー

- エコ通勤により渋滞緩和を目指す対象は、国道4号大黒町交差点～池下交差点の朝ピーク時の渋滞緩和と設定。
- 今年度は須賀川市役所・横山工業団地内事業所を対象として、時差出勤、経路の変更等のエコ通勤に取り組んで頂くこととした。
- 実施日は、10月の金曜日（4回）とした。

### ▼須賀川市中心部



### ▼TDM施策メニュー

	取組みメニュー	目的	主な効果
1	時差出勤	ピーク時の自家用車交通量を抑制	・渋滞緩和 ・CO <sub>2</sub> 削減
2	経路の変更		
3	徒歩・自転車通勤の促進	自動車交通の発生を抑制	
4	公共交通利用促進		
5	在宅勤務		

### ▼TDM施策実施日



# TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

## (2) 広報活動

- エコ通勤対象となる須賀川市役所、横山工業団地、須賀川商工会議所などに、チラシを配布（約1500部）。
- 須賀川市役所、横山工業団地内企業、関係機関を中心にポスターを配布（110部）。
- 須賀川市の広報（2022年10月号）、新聞にエコ通勤の取組みが掲載された。

### ▼チラシ・ポスター

**みんなで取り組もう！**  
**エコ通勤**

須賀川市内国道4号の渋滞対策・環境改善に繋がる取組みへの参加のお願い  
今年は須賀川市役所・横山工業団地で取組みます。

**実施日**

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
令和4年10月	7	8	9	10	11	12
<b>金曜日</b>	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28	29	30
	31					

● エコ通勤実施日

くわしくはこちら

須賀川市内の国道4号では、通勤時間帯・夕方に渋滞が発生しています。

低速度での走行はCO<sub>2</sub>を多く排出してしまいます。

大黒町交差点～池下交差点は7:45、17:45をピークに渋滞しています。

大黒町交差点～池下交差点の速度

時間	速度 (km/h)
7:00	15
7:15	15
7:30	15
7:45	21
8:00	15
8:15	15
8:30	15
8:45	15
9:00	15
16:45	15
17:00	15
17:15	15
17:30	15
17:45	18
18:00	15
18:15	15
18:30	15
18:45	15

● 大黒町交差点～池下交差点の速度

通勤時間帯やルート・通勤手段を変更してみよう！

- 01 時差出勤  
出勤時間をずらす
- 02 経路の変更  
国道4号を通らない
- 03 徒歩・自転車通勤  
車に乗らない
- 04 公共交通の利用促進  
電車・バスに乗る
- 05 在宅勤務  
自宅で仕事

福島県渋滞対策連絡協議会 県中・県南地区ワーキンググループ

### ▼広報すかがわ 10月号



P14に掲載

「エコ通勤」の取組み

国道4号の渋滞緩和のため、市職員と横山工業団地の企業に通勤する人を対象に「エコ通勤」を行います。

エコ通勤とは、徒歩や自転車での通勤、公共交通機関の利用、普段とは違う通勤ルート、時差出勤、テレワークなどに切り替える取組みです。

CO<sub>2</sub>削減などの効果も見込めますので、皆さんも一緒にチャレンジしましょう。

10月の毎週金曜日（全4回）  
国道沿河川課 ☎(88)9149  
都市計画課 ☎(88)9155

QRコード

エコ通勤

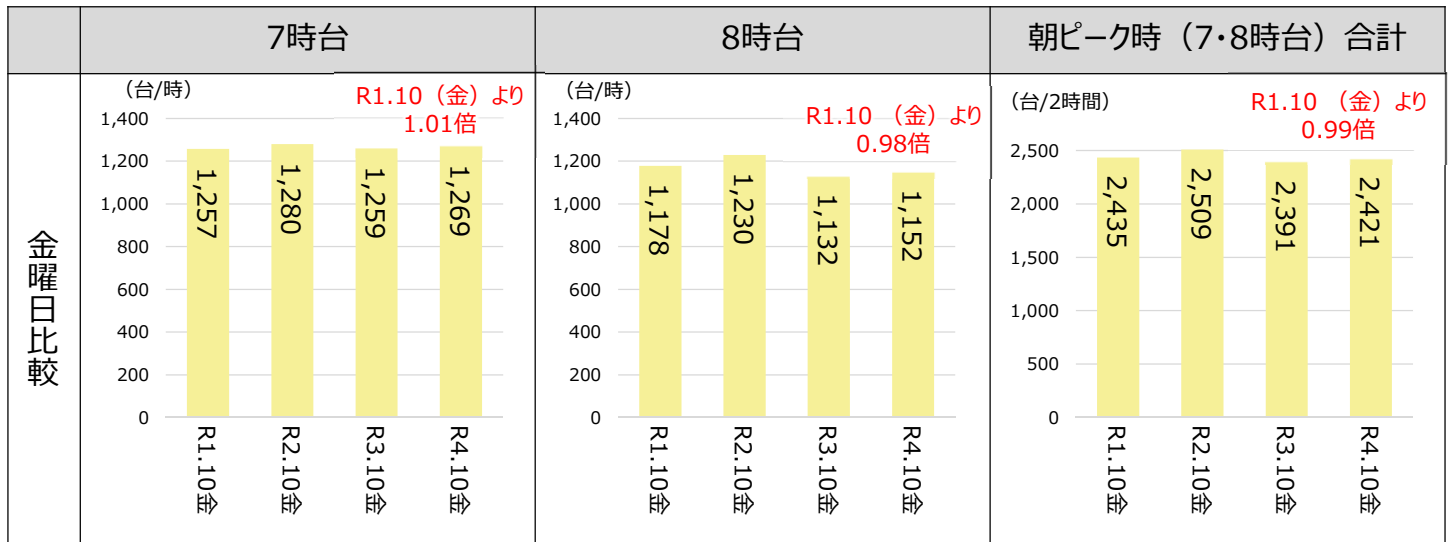
## (3) 効果検証 ①交通量の変化

- 交通量の変化の検証には、公益財団法人日本道路交通情報センターで公表している「断面交通量情報」を用いた。須賀川市中心部の観測地点のうち、国道4号（大黒町交差点～池下交差点）にある上り3地点の平均交通量を用いることとした。
- 時間帯別の交通量について交通量の最も多い7時台でみると、エコ通勤日とした金曜日で比較すると、ほぼ横ばいでは変化は見られない。
- 交通量の変動を15分単位で比較すると、エコ通勤実施日(令和4年10月(金曜日))の交通量は、令和元年10月(金曜日)と比較して7：30～8：15で交通量増加、8：30～9：00で交通量減少。

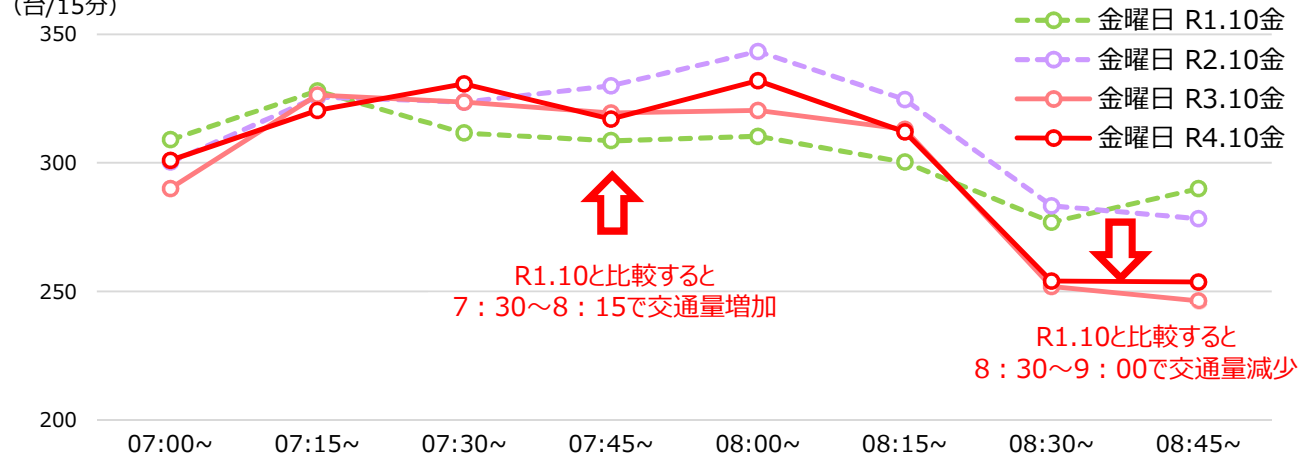
▼須賀川市国道4号（上り） 分析対象箇所



▼国道4号上り3地点平均 時間帯別交通量の変化



▼国道4号上り3地点平均 15分単位交通量の変化 (金曜日比較)



出典：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター <https://www.jartic.or.jp/service/opendata/>)を加工して作成

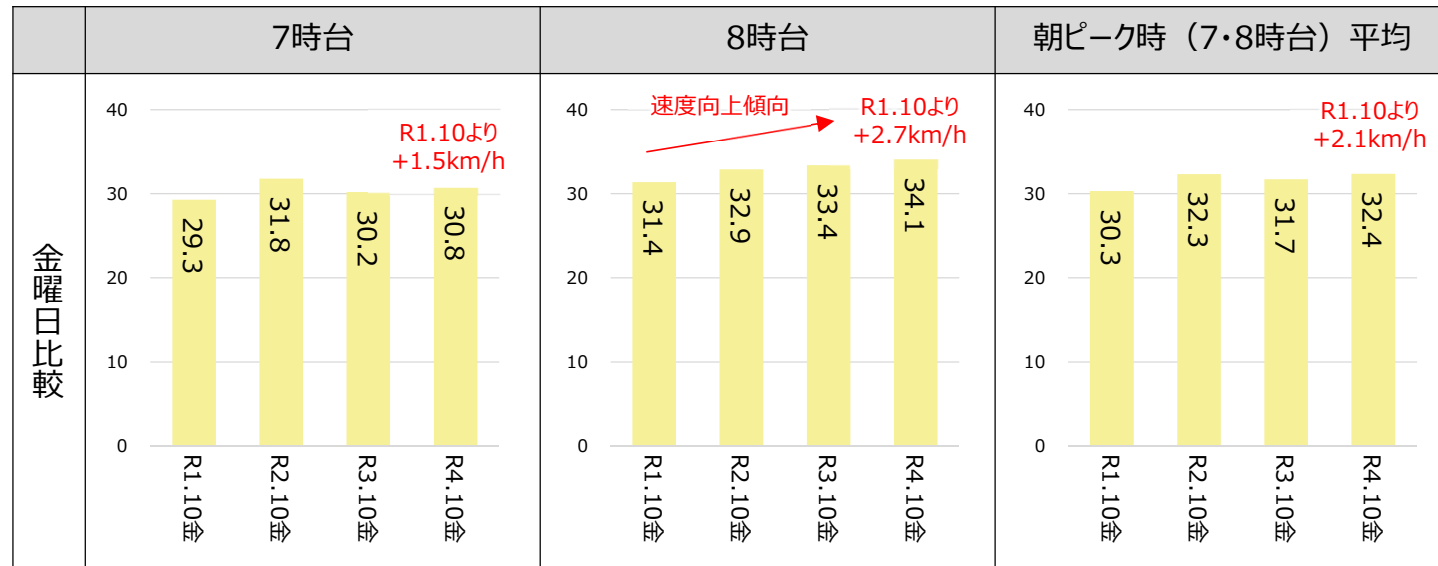
## (3) 効果検証 ②旅行速度の変化（国道4号対象区間）

- 旅行速度の変化の検証には、ETC2.0速度データを用い、国道4号（大黒町交差点～池下交差点）の上りの速度を検証した。
- 時間帯別の速度は、Eco通勤実施日(令和4年10月(金曜日))の速度は令和元年10月(金曜日)より向上している。特に8時台の速度は向上傾向にある。
- 旅行速度の変動を15分単位でみると、Eco通勤実施日は、令和元年10月（金曜日）より7：00～7：45、8時以降の速度は向上。
- 7：45～8：00の速度は低下しており、最も速度が遅い時間帯が顕著になった。

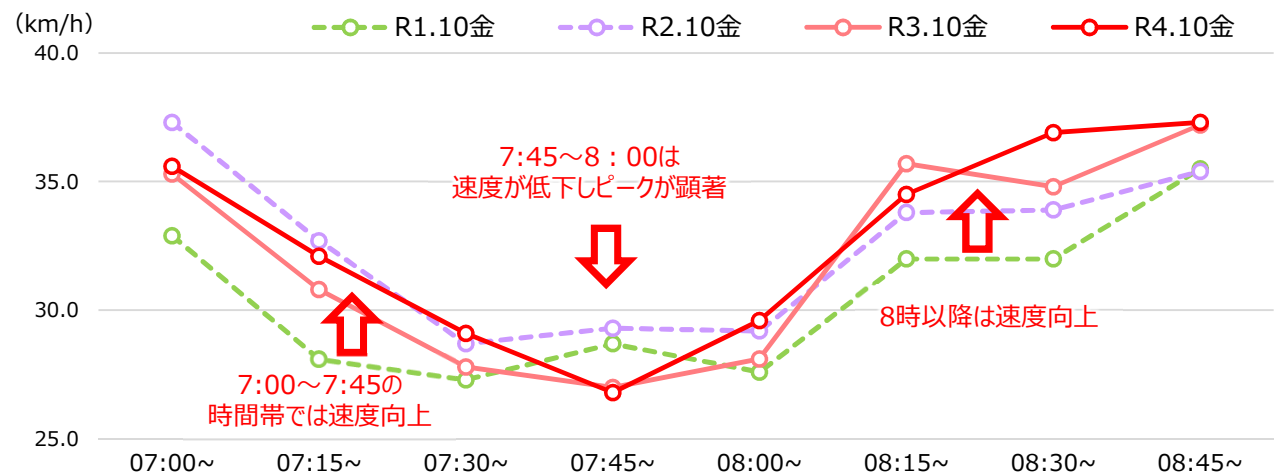
▼須賀川市国道4号 旅行速度検証区間



▼国道4号上り（大黒町交差点～池下交差点） 時間帯別旅行速度の変化 単位：km/h



▼国道4号上り 15分単位旅行速度の変化（金曜日比較）



出典：ETC2.0速度データ

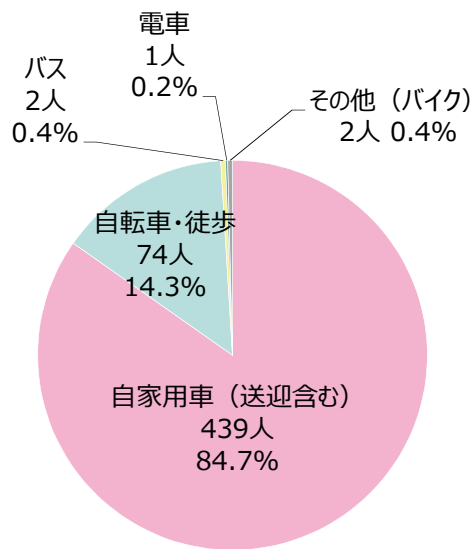
(4) 取組み実施状況

- 須賀川市役所職員を対象に、市役所における「かんたん申請・申込システム」を通してエコ通勤の事後調査を行った。
- 回答者518人のうち、普段自家用車にて国道4号（大黒町交差点～池下交差点）を利用して通勤している方は108人（約2割）であることが分かった。

**■ 調査の概要**

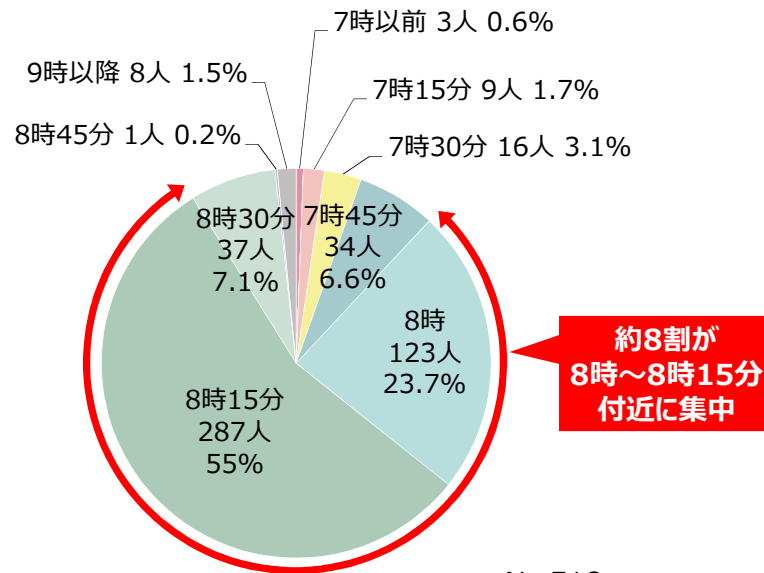
【調査対象】須賀川市職員（本庁舎勤務以外の方も含む）：約570人  
 【調査方法】須賀川市役所におけるWebシステムを活用（Webアンケート調査）  
 【調査期間】令和4年11月1日～令和4年11月25日  
 【回答者数】518人

① 普段※の通勤手段 【回答者全体】



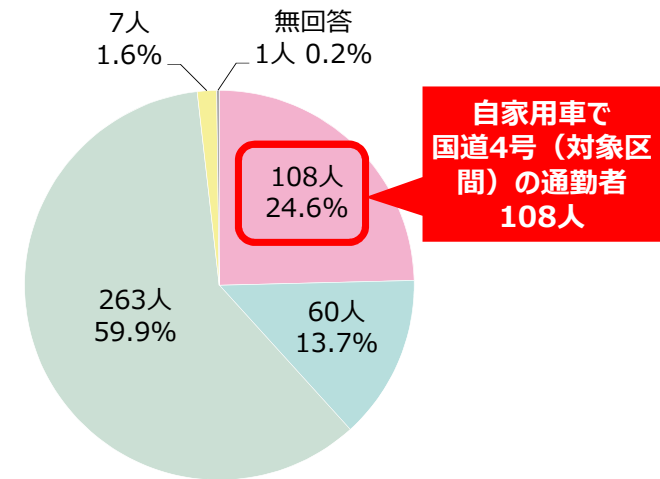
N=518

② 普段※の概ねの勤務地到着時間 【回答者全体】



N=518

③ 普段※の通勤時に国道4号池下交差点～大黒町交差点を通過しているか 【自家用車の方のみ回答】



N=439

- 通っている
- 国道4号(池下交差点～大黒町交差点)は自宅から勤務地への通勤ルートにはなるが、渋滞している等の理由から別のルートを通って通勤している
- 国道4号(池下交差点～大黒町交差点)は自宅と勤務地の位置関係から通勤ルートにはならないため通っていない
- その他
- 無回答

※普段：エコ通勤日以外

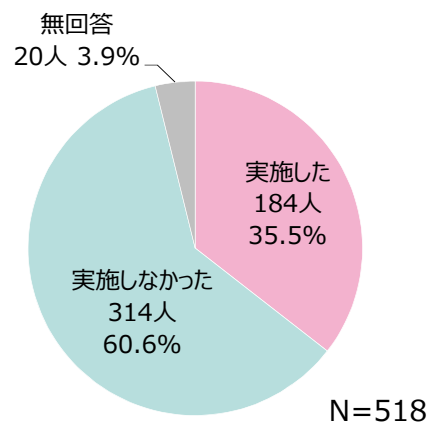
## (4) 取組み実施状況

- 回答者全体のうち、エコ通勤を実施した方は約35%。エコ通勤実施日1日あたり約150人が取り組んだ。主な取組みメニューは「経路の変更」であった。
- **自家用車で国道4号（対象区間）利用者のうち、エコ通勤を実施した方は約55%。**エコ通勤実施日1日あたり45人程度が取り組んだ。主な取組みメニューは「経路の変更」が約7割であった。

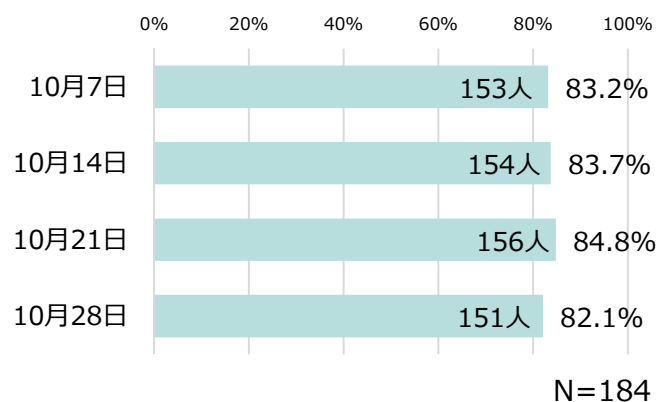
### ④ エコ通勤の実施状況

#### 【回答者全体】

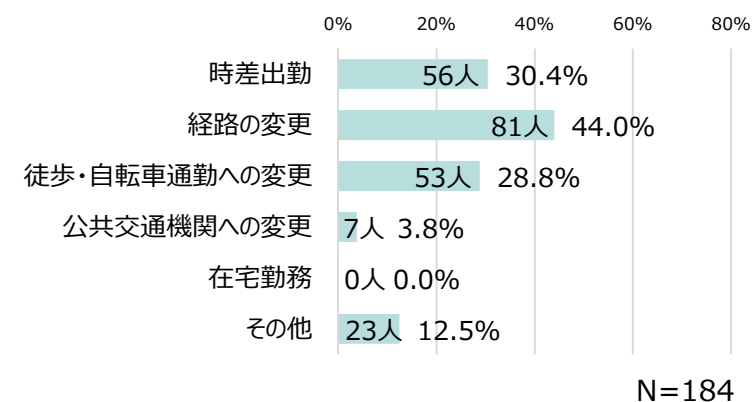
##### ● エコ通勤の実施の有無



##### ● エコ通勤実施日

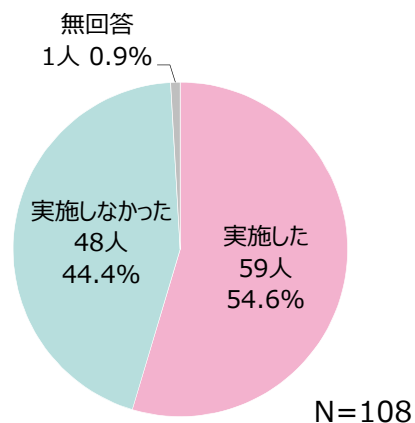


##### ● エコ通勤取組みメニュー

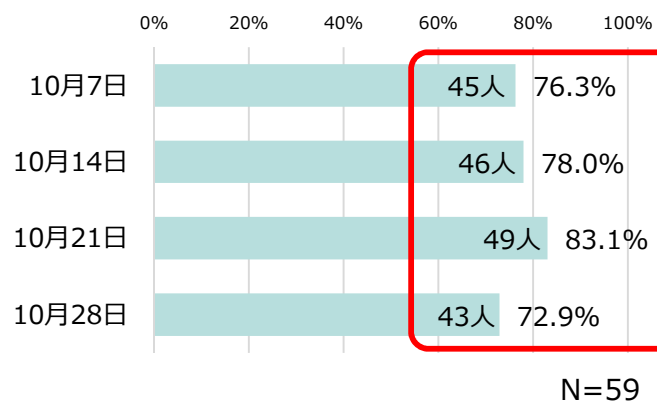


#### 【自家用車で国道4号（池下交差点～大黒町交差点）利用の方】

##### ● エコ通勤の実施の有無

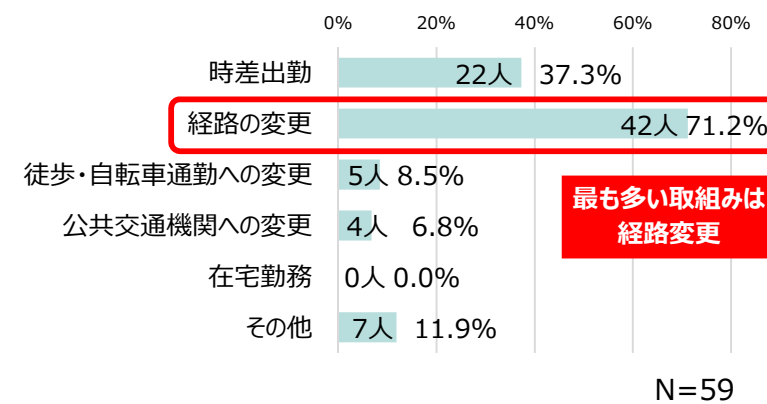


##### ● エコ通勤実施日



**エコ通勤日の国道4号のピーク時の交通量減少は40～50台程度と想定される**

##### ● エコ通勤取組みメニュー



**最も多い取組みは経路変更**

(5) 取組みの感想、今後の取組み意向

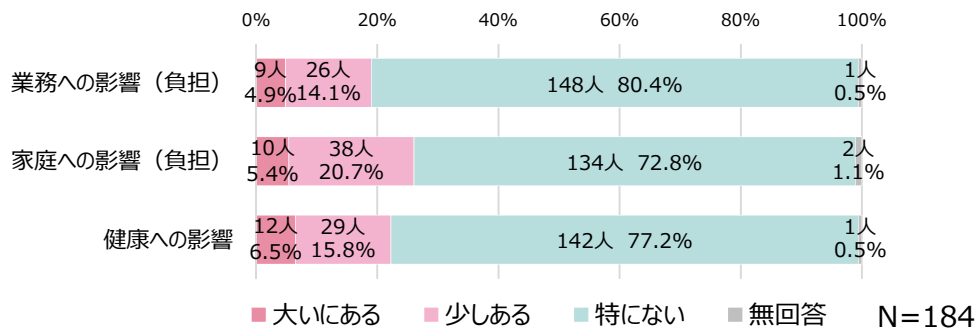
- 須賀川市役所職員への事後アンケート調査より、エコ通勤に取り組んだ感想や今後の取組み意向、課題を整理した。
- エコ通勤に取り組んだことによる業務や家庭への影響があると感じている方は2～3割。
- 回答者全体のうちエコ通勤への協力意向は約7割、**自家用車で国道4号を通勤されている方のエコ通勤への協力意向は約8割と高い。**

■ 調査の概要

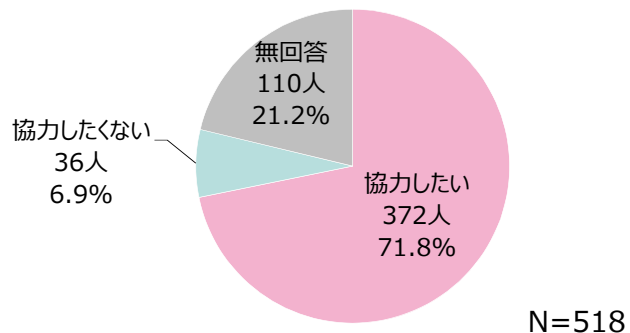
【調査対象】須賀川市職員（本庁舎勤務以外の方も含む）：約570人      【調査期間】令和4年11月1日～令和4年11月25日  
 【調査方法】須賀川市役所におけるWebシステムを活用（Webアンケート調査）      【回答者数】518人

【回答者全体】

● 取り組んだ感想

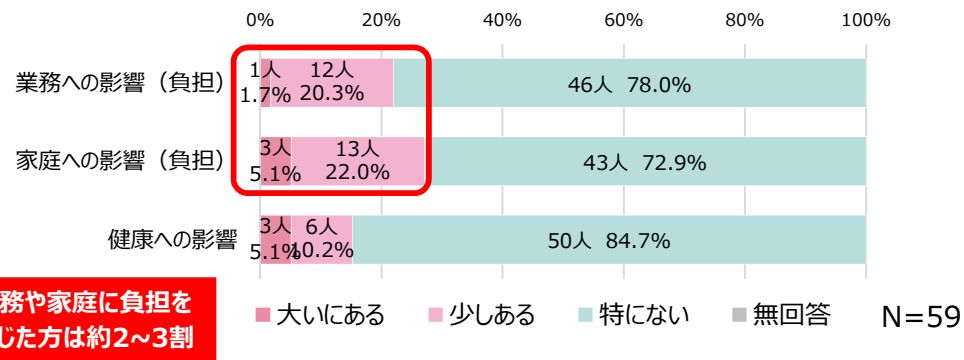


● 今後の取組み意向

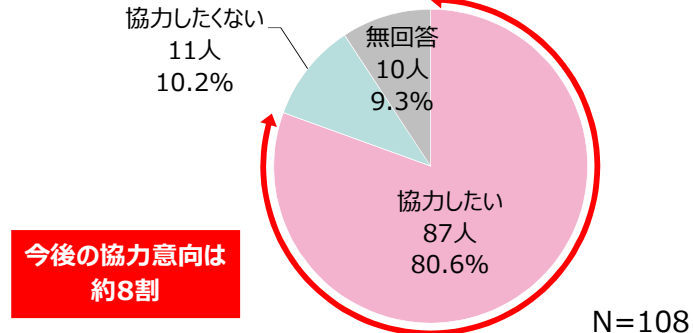


【自家用車で国道4号（池下交差点～大黒町交差点）利用の方】

● 取り組んだ感想



● 今後の取組み意向



(5) 取り組みの感想、今後の取り組み意向、今後の課題

- 今後も取り組みを続けたいという肯定的な意見が多く、健康・仕事への好影響、環境への配慮の視点でも前向きな意見が出ている。
- 取り組みの改善点・要望等の意見としては、公共交通の脆弱性、迂回路（経路変更するルート）の脆弱性、事故危険性など交通インフラ面への指摘が多い。
- 取り組み自体には肯定的であるが、エコ通勤の動機付けやインセンティブ、実施日等の今後の課題を挙げる意見も多い。

【取り組みに肯定的な意見（抜粋）】

今後のエコ通勤への取組意向について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を事前調整して事業所全体でエコ通勤を実施してみたい。</li> <li>・時差出勤をもっと活用したい。</li> </ul>
健康UP・ストレス軽減・仕事への好影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早い時間帯に出勤すると、余裕をもって仕事に取り組めることや、混雑しない時間帯なので、ゆったりと運転できることなどが利点であると感じた。</li> </ul>
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境について意識するきっかけになると考える。</li> <li>・CO2削減には効果が期待でき、SDG s の取り組みを実施するうえでも重要なことだと思います。</li> </ul>

【今後の改善点・要望等（抜粋）】

交通インフラの脆弱性 他道路への影響・安全性に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住地及び勤務地、利用できる公共交通機関の状況からは実施が難しい。</li> <li>・普段通らない住宅地内の道を通ったが、歩道が確保されていない道路で気が疲れた。歩道や自転車道の確保、渋滞箇所の改良を希望します。</li> <li>・経路を変更することで通勤距離、通勤時間が延びた。また信号待ち時間や信号のない交差点での一時停止が増えた。</li> </ul>
職種・業務・家庭の事情	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協力したくても家庭の都合上協力できない状況です。</li> </ul>
動機付け・インセンティブに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ通勤の目的の啓蒙、やってみようと思わせる意識付けが浸透すれば、取り組みもすすむのでは。</li> <li>・個人の負担にならないことや何らかの動機づけ、インセンティブがあれば継続しやすいと思います。</li> </ul>
実施日に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指定日以外にも自由に取り組めれば良い。</li> </ul>



## (6) 令和4年度のTDM施策実施結果および令和5年度に向けた課題

●今年度のエコ通勤について、交通量・旅行速度の効果検証結果、アンケート調査によるエコ通勤実施状況を以下に整理した。

	R4実績（・効果・課題）
交通量 (トラカン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施前の交通量1,257台/時（R1.10金曜日）に対し、エコ通勤日（R4.10金曜日）は1,269台とほぼ横ばい（7時台）。</li> <li>・目標交通量は実施前より3%減の1,219台/時であったため、目標達成とはならなかった。</li> </ul>
速度 (ETC2.0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度は向上傾向（R1.10と比較して 7時台+1.5km/h、8時台+2.7km/h）</li> <li>・ただし、交通量が減少していないため、エコ通勤による速度向上とは言い切れない</li> </ul>
実施（協力）状況	<p>【須賀川市役所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ通勤を実施した方は約35%（エコ通勤実施日1日あたり約150人）</li> <li>・自家用車で国道4号（対象区間）利用者のうち、エコ通勤を実施した方は約55%。（エコ通勤実施日1日あたり45人程度）</li> </ul> <p>【横山工業団地】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度は工業団地組合を通して取組みのお知らせ程度となったため、実施の実態は不明</li> </ul>
来年度への取組み 意向と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回答者全体のうちエコ通勤への協力意向は約7割、自家用車で国道4号を通勤されている方のエコ通勤への協力意向は約8割と高い。</li> <li>・エコ通勤のメリットとして、仕事・健康への好影響、環境への配慮などが確認された。</li> <li>・エコ通勤を実施する課題として、エコ通勤の対象者、実施日（実施期間）、周知方法、インセンティブなどがある。</li> </ul>



- ・今年度は、エコ通勤対象を須賀川市役所・横山工業団地に限定し取り組んだ。
- ・交通量の減少は見られなかったが、取組みに対する自治体の理解や今後の実施意向は高い。
- ・来年度以降は対象の拡大や実施日の精査などに取組み、より渋滞緩和・環境改善に効果的な取組みを検討していく必要がある。