

### 事例3：浜名湖南岸都市圏総合都市交通体系調査（静岡県） （TDM計画）

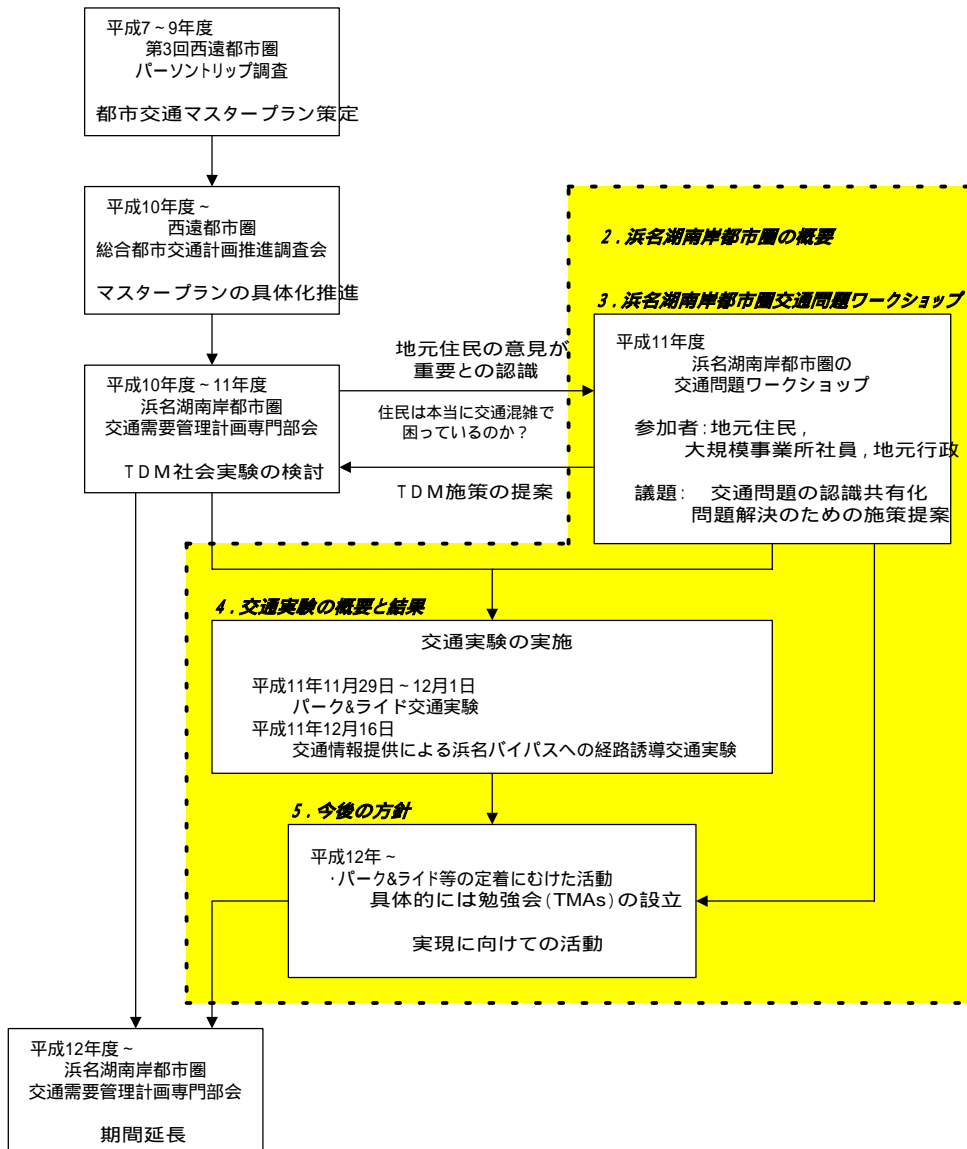
#### < 本事例の特徴 >

TDM施策の抽出：第3回西遠PT調査、事業者通勤交通実態調査の分析結果等を踏まえ、浜名湖南岸地域の交通問題に対応するTDM施策を提案している。

交通実験の実施：浜名湖南岸に適したTDM施策検討の一環として、P&R交通実験と交通情報提供による経路誘導交通実験を行った。

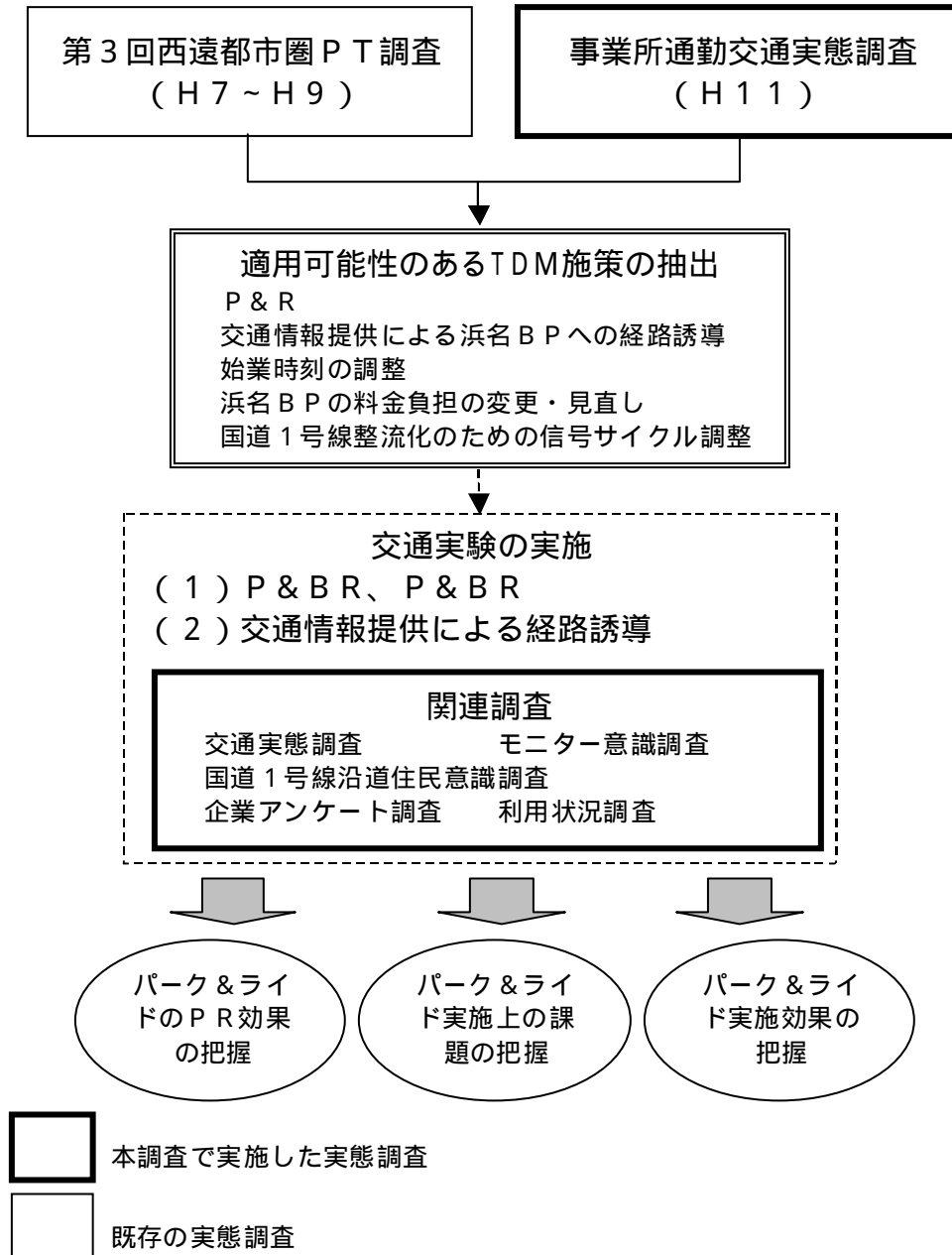
アクションプランの策定：交通実験などの結果をもとに、TDM施策実施上の課題および対応するための検討事項を整理し、検討事項を実現するためのアクションプランを策定した。

#### (1) 調査の全体構成



## (2) 実態調査体系

本調査では、適用可能性のあるTDM施策抽出や交通実験の効果、課題を把握することを目的として、既存のPT調査に加え、本調査において独自に実態調査を実施している。以下に本調査における実態調査体系を示す。



### (3) アクションプランの策定

提案された5つのTDM施策について、課題、検討事項、目標年次をまとめると次のようになる。

#### パーク&ライド

具体的な方法	実施に向けての問題・課題	検討事項	目標年次
パーク&バスライド 渋滞区間の手前に、駐車場を確保し、駐車場までは自動車等で来て、バスに乗り換えて通勤する方法	PR不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>インターネットや県民だより等を利用した交通実験の結果報告</li> <li>マスコミとタイアップしたTDM特集記事や番組の放映を依頼</li> <li>その他PR手法の研究</li> </ul>	短期(3年以内)~ 長期(10年)
	本格実施体制の未確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>湖西市商工会にて1回/月の割合で企業総務担当者会議が開催されている。</li> <li>この会議にて企業にて通勤交通問題の協議を行うように働きかけることが必要。</li> <li>最終的にはTMAのような組織なることが望ましい。</li> <li>専門部会での協議の延長。</li> </ul>	短期(3年以内)
パーク&レールライド 鉄道駅周辺に駐車場を確保し、駐車場までは自動車等で来て、鉄道に乗り換えて通勤する方法	国道1号への大型車流入の恐れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>浜名バイパスの料金低減施策を国側に行ってもらうように要望することが考えられる。</li> </ul>	短期(3年以内)~ 長期(10年)
	具体的な企業の協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業がパーク&amp;ライドを利用することによるメリット(例えばエコファンドやISO14001の認定を受けられやすい等)のを打ち出すことが重要である。</li> </ul>	短期(3年以内)
	鉄道サービスレベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道サービスレベルに関してはJRが主体となり検討する項目であるため、JRに要望していく必要がある。</li> </ul>	短期(3年以内)
	バスサービスレベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>遠州鉄道と協議をして進めていく必要がある。</li> </ul>	短期(3年以内)
	駐車場の確保	(各駐車場で異なる対応)	(各駐車場で異なる)
有料道路の料金後払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路公団内で協議をしていただくよう、地元から要望する必要があると考える。</li> </ul>		

交通情報による浜名バイパスへの経路誘導

具体的な方法	実施に向けての問題・課題	検討事項	目標年次
情報提供板により、国道1号線と浜名BPにおける「所要時間」、「料金」情報を提供し、通勤経路を変更させる。	情報提供板の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適当な場所の土地をもつ民間の土地所有者との協議が必要である。</li> <li>・ 県内部での検討が必要である</li> </ul>	中期4～7年以内
	表示の自動化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ どのような情報の自動表示するかを検討が必要である。</li> </ul>	中期4～7年以内
	料金設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係機関に料金施策の検討を要望する必要がある。</li> </ul>	関係機関が検討する項目である。

始業時刻の調整

具体的な方法	実施に向けての問題・課題	検討事項	目標年次
企業が協力し、企業間で始業時刻をずらすことによって道路混雑の緩和をはかる。	各企業内でどの部署の何人の従業員が何時に始業しているのかといった現況の把握	<p>企業の立場から)</p> <p>企業が連携して時差出勤を検討し、実施するための検討体制を構築する。</p> <p>十分な調整と検討を行った後に、実施する。</p> <p>行政の立場から)</p> <p>企業への協力要請</p> <p>企業間の調整役</p> <p>企業と行政が共同で、検討することが求められる。</p>	短期(3年以内)
	企業間で始業時刻を検討するための体制の確立		

浜名バイパスの料金負担の変更・見直し

具体的な方法	実施に向けての 問題・課題	検討事項	目標年次
a．浜名バイパス利用に対する通勤手当の支給	<p>企業が有料道路料金を通勤手当として支給できるか否かの検討</p> <p>対象企業の検討</p> <p>他の用途( 普段の利用や換金など )に利用されないように、利用時間を特定時間に限定するとともに、利用数に応じて後日精算とするなどの工夫が必要( そのための回数券の発行など )</p> <p>ETC ( 自動料金収受システム ) の活用の検討</p>	<p>企業の立場から ) 課題 と について検討</p> <p>行政の立場から ) 課題 、 、 について検討、 課題 について企業に協力要請</p> <p>企業と行政が共同で検討することが求められる。</p>	<p>料金施策については国などの関係機関が検討する施策であるため、目標年次は未定</p>
b．浜名バイパスの料金設定の見直し	<p>料金を無料化又は低下させた場合、誰が建設費の負債を負担するのか。</p> <p>償還期間を「25 年から30 年へ」といったように期限を延期することが可能なのか。</p>	<p>行政の立場から ) 課題 、 について検討</p> <p>行政が検討することが求められる。</p>	

国道1号線整流化のための信号サイクル調整

具体的な方法	実施に向けての 問題・課題	検討事項	目標年次
<p>国道1号の交通が流れやすいように信号サイクルを調整する。</p>	<p>交通管理者(警察)へ検討を要望する必要がある。</p>	<p>沿道住民の立場から) 国道1号沿道住民の声をまとめ、警察に検討を要望する。</p> <p>行政の立場から) 住民が警察に要望することについて、地元行政がアドバイスする。</p> <p>沿道住民の声としてとりまとめるため、沿道住民が主体となって進めることが求められる。行政側は、地元自治体が、相談に乗るような立場が適当と考えられる。</p>	<p>信号サイクル調整は警察が主体となって進める施策であるため、目標年次は未定</p>