

企業の通勤渋滞対策の事例について〈企業TDMの事例〉*

A Study on TDM Trial of Private Company as Commuter Traffic Jam Measures

瀬尾和寛**・大場健司***

By Kazuhiro SEO**・Kenji OBA***

1. はじめに

自動車の交通渋滞は、直接ドライバーに時間的ロスや苦痛を与えるだけでなく、地域生活を支える物流・医療など経済的・文化的にも大変な損失となり社会全体の重大な問題である。地方都市の大企業の工場・事務所が集積した地区で朝夕の出退勤時の交通集中による渋滞問題が表面化している。

一方、地球規模の環境問題としての側面がある。本年2月の京都議定書発効を受け、マイカーの過度な利用に対して警鐘がならされている。地球温暖化防止のためにもマイカー通勤から徒歩、自転車、公共交通機関、バイクなど環境にやさしい通勤手段への転換が求められている。

そこで本研究では、地方都市において、企業城下町を形成していると思われる企業での通勤渋滞対策事例〈TDM施策の事例〉を比較分析し企業の通勤渋滞緩和対策を考察する。

2. 調査対象企業の選定とヒアリング調査

(1) 調査対象企業

地方都市において、本社機能と大規模工場を擁している事業所を中心に8企業を選定した。

(2) ヒアリング調査の内容

通勤渋滞対策、環境負荷低減のためにマイカー通勤から他の移動手段への転換の誘導方法、工夫等について、その内容、背景などをヒアリングした。

具体的なヒアリング項目と各社の施策の概要は表1「企業の通勤対策事例比較（TDM施策比較）」の通りである。①駐車場対策については、集中化分散化に

*キーワード：通勤渋滞、環境問題、地方都市、企業

**正員、(財)豊田都市交通研究所

(愛知県豊田市若宮町1-1、

TEL0565-31-7543、FAX0565-31-9888)

***正員、(財)豊田都市交通研究所

(愛知県豊田市若宮町1-1、

TEL0565-31-7543、FAX0565-31-9888)

よって周辺渋滞へ影響を及ぼす。駐車ゾーンの指定は駐車場所の選択を円滑にすることが可能である。

②マイカーからの交通手段転換策については、その具体的な誘導方法について確認した。例えば、環境にやさしい通勤手段を奨励してマイカー通勤を減らす工夫などについて。③徒歩通勤手当については、費用発生の実態がないにも拘らず支給しているケースについて。

④パーク&ライド制度は最寄の鉄道駅付近に駐車し公共交通機関の利用を促進させる施策である。企業での渋滞緩和策の有効な手段の一つである。パーク&ライド制度場利用促進のための駐車場手当て支給等、どの様な工夫をしているかについて。

⑤周辺企業との稼働時間の調整は、周辺に同程度の規模の企業が集積している場合、稼働時間の調整（例えば就業時間を1時間ずらす）をすることで通勤集中時間帯を平準化させる施策である。各社で調整を実施しているかについて。

⑥会社通勤バスの運行については、寮社宅や本社最寄駅など多くの従業員がいる路線で通勤バスを運行することは有効な施策である。各社がどの様な方法でバス運行を行っているか実態について。⑦総合的な対策については、鉄道運行や道路利用のサービス向上など抜本的な対策が可能である。しかし、自社だけでは対応できないケースがほとんどであり、行政等の協力を得て対策を実施した事例についてヒアリングした。

3. 事例比較

(1) 従業員駐車場対策

A社を除き、他の7社において駐車場は平面式で分散配置されているため駐車場周辺で激しい渋滞は起こっていない。A社は、本社地区に大規模立体駐車場を配置しており、駐車場周辺道路で渋滞が発生している。更にA社では、ゾーン指定は実施されていないため、駐車場で場所探しのための無駄な移動が発生している。

(2) マイカーからの通勤手段転換策

B社では、地球環境問題の意識の高まりの中で20

04年12月から、「エコ通勤」活動を独自に展開している。B社の「エコ通勤」は図1のパフレットを通じて、社員へ展開されている。

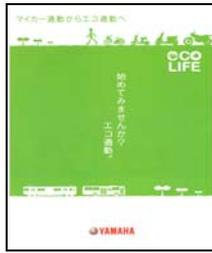


図1 B社の啓発パンフレット

その概要は、a) マイカーから徒歩・自転車へ転換した社員に対しては月額、1,000円の奨励金を支給する。b) パーク&ライドによる電車通勤に協力した社員に対して駐車場手当として月額、2,000円を支給し、バイク通勤転換に協力する社員に対してはB社製バイク購入代金の一部をキャッシュバックするなど環境問題を背景として積極的に手段転換策を講じている。成果は着実に上がっている。

(3) 通勤バス運行

A社は電車等公共交通機関の利用を奨励している。最寄鉄道である愛知環状鉄道の輸送能力に限界があり、2002年2月から名鉄豊田市駅⇄本社間で通勤バス

サービスを開始している。現在では、寮・社宅⇄本社間の路線も増やし、通勤バスの利用者は1日に延べ3,000名に達している。

B社は最寄鉄道駅から約4km付近に立地している。公共バスのサービス性が低く、通勤バスを運行しなければ通勤は困難である。社員は浜松方面、袋井方面、川東方面、大浜方面など各方面から通勤しているため、現在35路線で通勤バスを運行している。1企業で35路線も木目細かな運行サービスを提供しているケースは他に例を見ない。

4. まとめ

企業の取り組みとして、通勤集中時間帯の平準化策及びマイカー以外の交通手段への転換誘導策が求められる。そのためには以下の対策が効果的であろう。

【対策】

- a) 社員への意識付け活動(特に2^世未満マイカー通勤者)
- b) 通勤手当の見直し、駐車場有料化、転換者へのインセンティブ付与を実施し、転換へ誘導させる。
- c) 周辺企業との意見交換の場を設ける。

参考文献

- 1) 都市データパック 2005年版 東洋経済新報社
- 2) 自動車年鑑 2004年版 日刊自動車新聞社編

表1 企業の通勤対策事例比較(TDM施策比較)

	A社・本社	B社・本社	C社・本社	D社・本社	E社・本社	F社・本社	G社・本社	G社滋賀工場	
所在地	愛知県豊田市	静岡県磐田市	静岡県浜松市	愛知県刈谷市			大阪府池田市	滋賀県竜王町	
都市データ	人口	391,000人	165,000人	578,000人	134,000人			99,000人	13,000人
	人口密度	426人/km ²	1,010人/km ²	2,253人/km ²	2,664人/km ²			4,493人/km ²	296人/km ²
	製造品出荷額等	98,466億円	21,550億円	19,314億円	14,309億円			2,445億円	5,173億円
	乗用車保有(世帯当)	1.78台	1.74台	1.48台	1.55台			0.78台	1.97台
従業員数(社外応援者含)	33,000人	6,000人	5,200人	14,000人	4,000人	4,500人	6,000人	4,900人	
TDM施策の実施項目	①従業員駐車場対策	立体化管理ゾーン指定	有料化、分散化ゾーン指定	分散化	分散化ゾーン指定	分散化ゾーン指定	分散化ゾーン指定	有料化(1,050円/月)ゾーン指定、分散化	分散化
	②マイカーからの通勤手段転換策	社員へ協力依頼(02年2月~)	2 ^世 未満マイカー禁止エコ通勤奨励	2 ^世 未満マイカー禁止	2 ^世 未満マイカー禁止	2 ^世 未満マイカー禁止	2 ^世 未満マイカー禁止	2 ^世 未満マイカー禁止	2 ^世 未満マイカー禁止
	③徒歩通勤手当施策	×(支給なし)	○(1千円/月)	○(支給)	×(支給なし)	×(支給なし)	×(支給なし)	×(支給なし)	×(支給なし)
	④P&R駐車場手当施策	○(上限1万円/月)	○(2千円/月)	—	—	—	×(支給なし)	○(半額支給)	○(半額支給)
	⑤周辺企業と連携した稼働時間の調整	×	○	×	○	○	○	×	×
	⑥会社通勤バス運行	○	○	×	○	○	○	×	○
	⑦総合的な対策(行政等と連携)	○(愛環複線化計画)	○(磐田ハイパス無料化)	—	—	—	—	—	—
特記事項	【会社通勤バス】 ・豊田市駅⇄本社間 02年2月~運行開始 (1日延べ:約1千人) ・寮社宅⇄本社間 (1日延べ:約2千人) 【キャンペーン実施】 ・02年2月から本社 地区で交通手段 転換を奨励	【エコ通勤奨励制度】 ・徒歩自転車P&R 転換者の他、2輪 電動自転車転換者 へもインセンティブ有 【駐車場有料】 ・全社員から500円 /月徴収 【会社通勤バス】 ・35路線でサービス を展開	【通勤手当】 ・C社では通勤 手当は直線距離 に応じて支給 (徒歩も支給対象)	【A社グループ間で稼働時間調整】 ・D社、E社、F社の他、グループ各社は刈谷地区に 業積しており、出勤の集中を避けるため企業毎に稼働 時間をずらして調整している。			【駐車場有料】 ・マイカー通勤登録者から駐車場経費 (賃料)負担の名目で徴収している (社内就業規定により管理)		

資料：都市データパック 2005年版 東洋経済新報社、自動車年鑑 2004年版 日刊自動車新聞社編 注)各社人事総務担当部署へのヒアリング(H17.4)に基づく集計