

松江市における時差通勤の社会実験について

島根県土木部道路建設課

正会員 ○木佐幸佳

浜田河川総合開発事務所

市川 淳

1. はじめに

島根県の県庁所在地である松江市は、宍道湖畔に佇む城下町であり、『水の都』と言われる人口約15万人の地方都市である。しかし、市街地中心部が大橋川により南北に分断されており、このことが自動車交通にとってネックとなっていて、朝夕の交通渋滞は年々激しさを増している状況である。

そのため、県・松江市が中心となって時差通勤の社会実験を1月下旬に行って、その効果を検証したので報告する。



図-1 松江市街地部

2. 実験内容

実験は平成11年1月18日～29日の10日間、渋滞緩和の効果を検証するため行った。実験参加者は官民合わせて26事業所の約1200人（内マイカー通勤者は約800人）で、時差は30分～1時間で行われた。

実験中および前後の調査項目は次のとおりである。

1) 人手観測による調査

官庁周辺部の8主要交差点で、交通量・渋滞長・渋滞通過時間について人手観測を行った。

2) 県警データによる調査

県警の自動観測データにより、市内16交差点の渋滞長と渋滞時間を検証した。

3) アンケート調査

実験参加のマイカー通勤者、実験に参加しなかった松江市内に勤務する一般マイカー通勤者を対象に通勤時間のアンケートを行った。

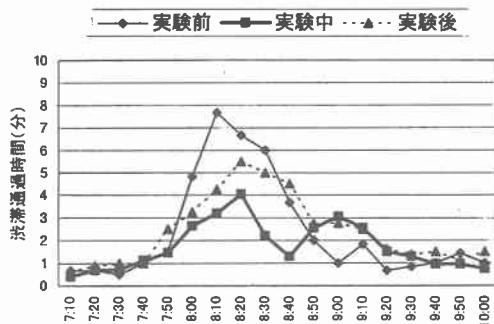


図-2 渋滞通過時間(宍道湖大橋北詰交差点)

3. 実験結果

1) 人手観測による調査結果

○宍道湖大橋北詰交差点（北進）

- ・渋滞のピークが分散され、最大渋滞通過時間が実験前の7.7分から4.1分に減少した。
- ・7:50～9:00の1つの大きな波が2つの小さな波に分かれた。

○博物館前交差点（東進）で、最大渋滞通過時間が10分から5.5分に減少した。

○交融橋交差点（北進、南進）で、最大渋滞長が100m以上短くなった。

○その他の交差点でも、渋滞緩和の傾向が現れた。

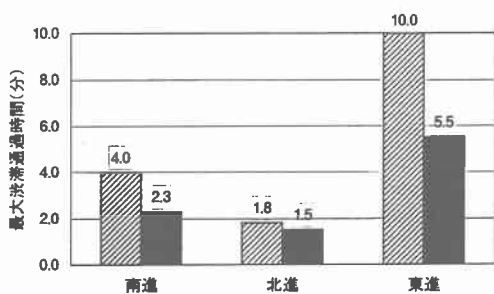


図-3 最大渋滞通過時間(博物館前交差点)

2) 県警データによる調査結果

- ・実験前後と比較して1日あたりの300m以上の渋滞時間が2割かつ10分以上減少した箇所は10交差点（63％）であった。
- ・減少幅が大きかった交差点は
 - ①浜佐田交差点（東進）
 - …1時間26分/日→53分/日（▲33分：38％）
 - ②矢道湖大橋南詰交差点（北進）
 - …33分/日→6分/日（▲27分：82％）
 - ③博物館前交差点（東進）
 - …40分/日→23分/日（▲17分：43％）
- ・その他調査した交差点のほとんどで渋滞時間が減少した。

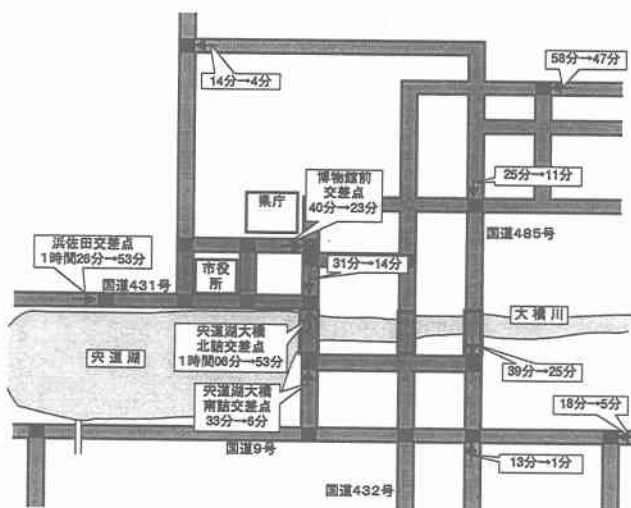


図-4 渋滞時間の変化(県警データ)

3) 実験参加者、一般マイカー通勤者のアンケート調査結果

- ・実験への平均参加率は81％で、1日あたりの実験参加者は約650人であった。
- ・実験参加者のうち81％の人が『通勤時間が短縮した』と回答。
特に出雲市・平田市・簸川郡在住の人は40％が『15分以上短縮』と回答。
- ・マイカー通勤者の回答者数は約1600人で、勤務地は橋北部と橋南部ではほぼ半数であった。
- ・マイカー通勤者の実験期間中の通勤時間については、44％の人が短縮したと回答。勤務地別では橋北部で52％、橋南部で36％であった。

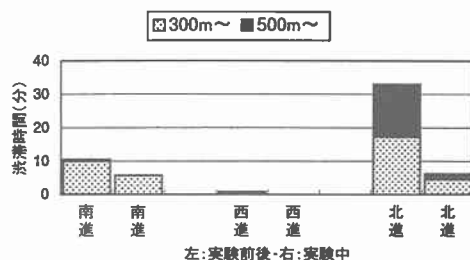


図-5 渋滞時間(矢道湖大橋南詰交差点)

4. 今回の渋滞緩和効果について

- 1) 官庁周辺部では明確な効果が出た。
- 2) 橋北部の事業所を主な対象としたにもかかわらず、市街地の広範囲で効果が見られた。
- 3) 実験参加者、一般マイカー通勤者の体験からも通勤時間の短縮効果があった。
- 4) 一方、『効果があまりない』『かえって渋滞した』という声もあった。

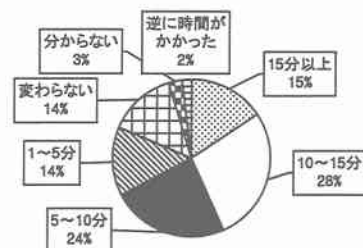


図-6 実験期間中の時間短縮(実験参加者)

5. おわりに

地方都市の快適な暮らしを確保する上で、『時差通勤』は有効な手法と思われる。今後は、本格的な導入にあたって問題点の把握と地域住民の理解が必要である。

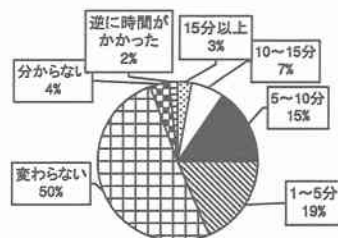


図-7 実験期間中の時間短縮(一般マイカー通勤者)