

TDM推進委員会見聞録（最終章）

社会実験の結果発表! 移動時間が大幅に短縮されました

第10回 TDM 推進委員会が、平成18年3月17日（金）午後2：30より、相模原市役所第一特別会議室で行われました。

今回は、社会実験を実施した結果のデータや分析の報告を行い、委員により今後の取組み方針が議論されました。

結果の中で特に目を引いたのが、上溝駅から高田橋までの車での移動時間が**最大約8分短縮**されたことです。混雑する朝の通勤時間帯にこれだけ短縮されたことは、複合的な施策の総合的評価としては、効果が非常にあったことを示しています。しかしながら、本格的に実施するのは課題がある施策もあり、今後の対応には慎重な対応が必要ですので、これからのフォローアップが重要となります。



実験結果の概要について

事務局により、実験実施項目と結果の概要について説明がありました。

施策によって、効果があったものや無かったものなど結果は様々ですが、それぞれについて課題や今後の取組み方針等について議論されました。主な内容については、つぎのとおりです。

近隣企業間と合同での社員用実験バスの運行など

自家用車からの**転換率は1.4%（16台/1173台）**と低く、自主的な行動転換だけでは厳しい現実が明らかとなりました。しかし、同時に行った社員へのアンケートの**回収率は約85%**と非常に高く、関心の高さを覗かせました。今後の取組み方針としては、複数企業の理解と協力体制の必要性が確認されました。

利用の多い時間帯（朝・夜）に路線バスの増便など

乗降客数調査では、朝の時間帯はあまり変化が見られませんでした。夜の時間帯では**約10%の増加**が見られました。帰宅交通の手段に影響があった可能性があり、利便性が向上したと考えられます。しかし、費用の面から見ると十分な効果とは言えず、今後の取組み方針としては、バス事業者による長期的な取組みの必要性が確認されました。



市職員の通勤手段等の変更

混雑緩和対策への**参加率は約72%**と非常に高く、また、**自家用車減少率も約29%**と高い数値を示しました。今後の取組み方針としては、短期的には市として職員への意識変容の働きかけを行い、さらに持続的実現性をより高めるには時差出勤制度などの導入についての検討の必要性が確認されました。

右折レーン延長（工業団地入口交差点の右折レーンを30mから71mに延長）

右折レーンの延長により右折滞留長をほぼ収めることができました。右折レーンの延長は混雑緩和のみならず、安全性や円滑性にも効果があるので、他の交差点においても実施可能な場所については、道路管理者・交通管理者にて実施に向けた検討を進めることが確認されました。

信号時間調整（工業団地入口交差点と高田橋際交差点で愛川線側の青時間の延長）

愛川線の混雑緩和には効果があることが分かりましたが、交差する県道511号（太井上依知）などが非常に混雑してしまうことも明らかとなりました。今後の取り組み方針としては、交通管理者によるさらなる信号調整の試みと、信号調整だけでは解決できない課題については道路管理者も合わせて交差点改良等を検討していくことが確認されました。

違法駐車対策（上溝本町交差点付近、田名地区の工業団地内、田名四ツ谷交差点付近でのPR活動）

上溝本町交差点や田名四ツ谷交差点付近では、朝夕の通勤時間帯における渋滞要因にはあまりなっていないことが分かりました。田名地区の工業団地内については、社会実験の実施にも関わらず、**減少効果は見られませんでした**。今後の取り組み方針としては、周辺企業による自家用車通勤の抑制・相乗りや公共交通機関の利用促進を検討するとともに、交通管理者による取締り強化の必要性が確認されました。

サイクル&バスライド（上田名バス停付近、四ツ谷バス停付近に駐輪場）

四ツ谷バス停付近には以前から駐輪場があり、社会実験にて利用促進を図りましたがあまり変化は見られず、利用者が固定化していることが伺えます。上田名バス停付近については、44台/日平均の利用があり、需要があることが分かりました。本バス停はバス利用者が多いバス停でもあり、市・バス事業者・周辺住民等と駐輪場の設置について協議をしていくことが確認されました。

水郷田名地区における安全対策（時間帯による右折禁止、路面標示による速度抑制対策）

時間帯による「しろ坂」の右折禁止（AM7時～AM8時）は、水郷田名地区内へ進入する**約350台を抑制**することができ、水郷田名地区内の**安全性の向上**や騒音・排気ガス等の**環境面での改善**、路線バスの**定時性の向上**等に非常に効果がありました。しかし、水郷田名地区内住民の移動にも支障が出るため、交通管理者、道路管理者、地元住民における十分な協議の必要性が確認されました。

路面標示による速度抑制対策については、住宅地等での安全性・快適性の面で有効であり、道路管理者、交通管理者、周辺住民等と設置場所や規模、種類等についての協議の必要性が確認されました。

TDM推進委員会 これにて閉会！ これからの愛川線は・・・

今回の会議で社会実験の実施及び検証を終えたとして、平成16年8月より10回に渡って議論してきた本委員会は、設置要綱により今回をもって役割を終えて閉会となりました。委員の方々は**長い間お疲れさまでした**。また、社会実験にご協力いただいた地域住民の方々を始め、多くの方々のご協力**本当にありがとうございました**。

しかし、社会実験を**実験で終わらせてはなりません**。この検証結果を今後の愛川線にどう役立てていくかが、これから重要になってきます。そこで、社会実験の検証結果を踏まえた今後の取り組みについて**意見交換を行う場**を新たに用意するなど、愛川線におけるTDM施策の進行管理が必要とされました。愛川線の渋滞を緩和するにはこれからが本番です。是非とも多くの方にこれからの愛川線に**注目**し、**関心**を持ち、渋滞緩和に協力していただきたいと思います。

渋滞緩和は、愛川線に限らず多くの地域で抱えている深刻な問題です。TDM推進委員会見聞録も、これにて最終章となりますが、これを読んで少しでも多くの方々がこの問題について**当事者意識**を持ち、何かを取組むきっかけとなっていただければ幸いです。最後まで読んでいただき、ありがとうございました。