

4. 松本市TDM施策について

4-1.取組み概要

4-2.取組み結果

4-3.総括

4-1. 取組み概要

- 松本市では、朝の通勤時間帯におけるTDM施策を令和6年10月7日（月）～10月11日（金）の期間で実施した。
- 今年度は、昨年度より多くの企業に呼びかけを行い、更に、取り組み重点日も設定し、実施した。

TDM施策概要	①実施時期	令和6年10月7日（月）～10月11日（金）[取り組み強化日：10月11日(金)]
	②対象・協力企業	松本市民、協力企業（19社）および松本市役所 ※昨年度は18社
	③実施内容	自動車通勤をしている市民に時差出勤や混雑ピーク時間を避けて通勤することを要請し、平日朝の混雑ピーク時間の分散を図る。

◆HP掲載文

松本市HP上でも
市民への協力の呼びかけ

交通量の混雑ピーク分散について

松本市が令和3年6月に公表した**渋滞調査結果**では、通勤時間帯に車が集中することが渋滞の原因の一つとしており、この対策として、時差出勤やテレワークにより、通勤時間帯の混雑ピークを分散することが重要であると考えられています。

そこで、松本市では以下のとおり平日朝を対象とした以下の交通量分散に取り組みんでいます。

令和4年度の取組みにおいて、協力いただいた方からのアンケート結果では、本取組みに評価をいただく意見が多く寄せられました。

自動車通勤をしている皆様、通勤時間を変えて渋滞のイライラを解消してみませんか？
朝の生活リズムを変えることは大変ですが、ご協力をお願いします。

1 目的

通勤時間帯の混雑ピークを分散し、平日朝の渋滞を緩和する。

2 取組概要

自動車通勤をしている市民の皆様に時差出勤や混雑ピーク時間を避けて通勤することをお願いし、平日朝の混雑ピーク時間の分散を図ります。

実施期間内及び期間後のデータ比較及び取組者への取組者のアンケート回答から、効果を検証します。

3 取組効果

以下の広報資料をご覧ください。

写真は、国道19号鎌田交差点付近の写真です。平日朝6時30分と7時30分で道路の状況は大きく異なることが分かります。

また、下段グラフより、時間帯によって所要時間が大きく異なることも分かります。

【例 下段グラフ右側】

国道19号新橋交差点を7時15分に通過すると、村井交差点までの所要時間は44分かかりますが、新橋交差点を6時45分に通過すると、村井交差点までの所要時間は25分であり、30分通勤時間を早めると所要時間が19分も短縮します。

※グラフ内の所要時間は、全データのうち90%に位置する所要時間を示しています。必ず記載の所要時間で到着できる訳ではありません。

◆HP掲載資料

ETC2.0データを活用し、時間帯
での所要時間の変化を示して、
時差出勤を促した



◆道路情報板

TDM実施期間中、道路利用者向けに松本市内の道路情報板
（最大10か所※）において 時差出勤を促した
※当日の交通規制や工事実施等により変更



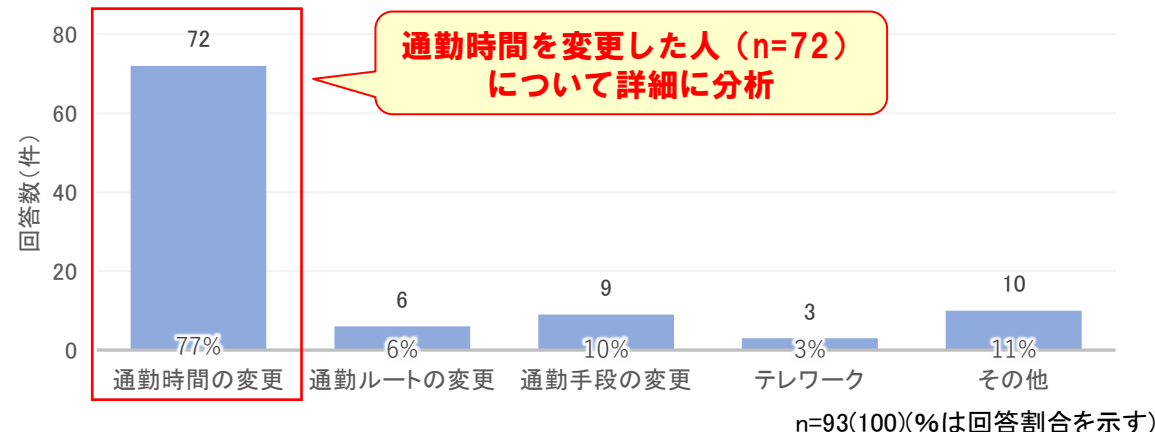
撮影：2024年10月11日（金）
【国道19号 松本市鎌田2丁目】

出典：松本市WEBページ

4-2.取組み結果（1）アンケート結果 [1]概要

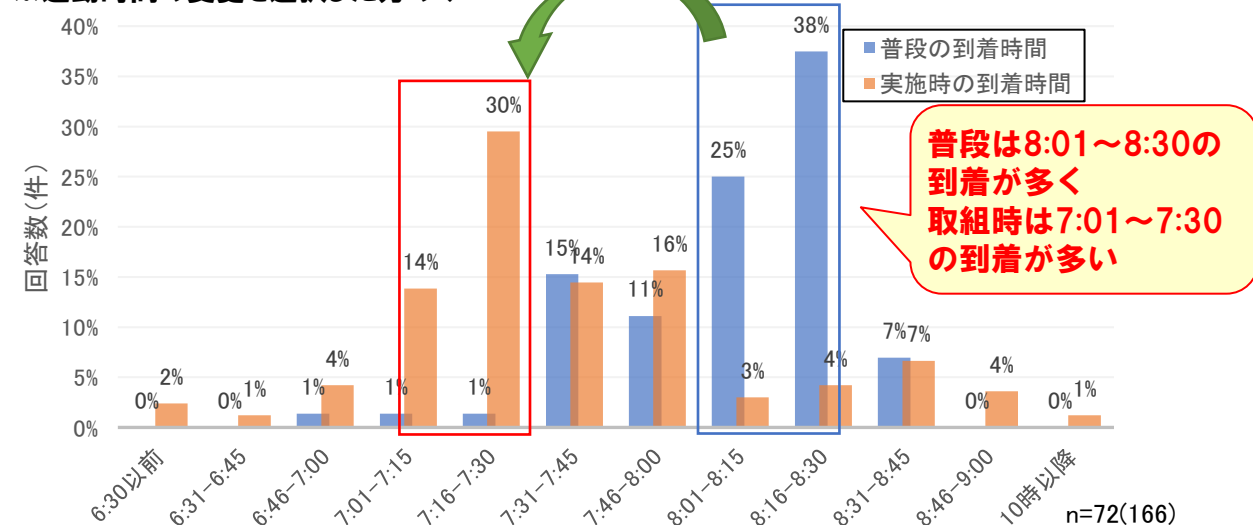
- 実施状況・効果を確認するために、TDM参加者にWEBアンケートを実施した（参加者：n=109名、有効回答者：n=93名）。
- 今回の取り組みでは「通勤時間の変更」を行った方が全体の77%（72名）と多く見られた。
- 普段は8:01～8:30に職場到着が多いが、取組時は7:01～7:30の到着が多い。
- 取り組みによる効果として、「通勤時間を変更した方」の76%が「通勤時間が短縮した」と回答。

○取組内容(複数回答あり)



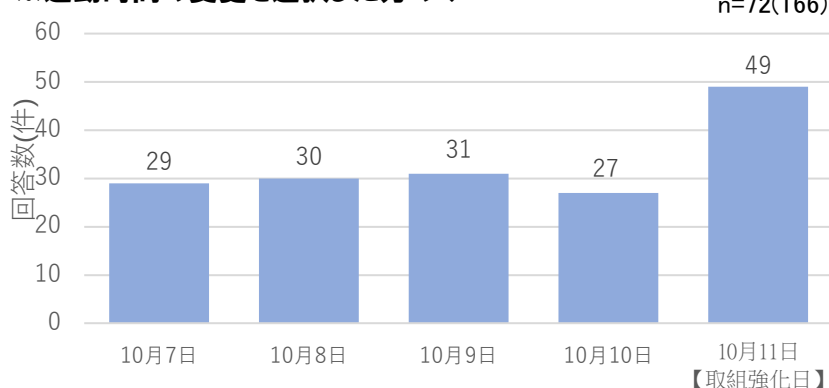
○取り組み前後における職場到着時刻

※通勤時間の変更を選択した方のみ



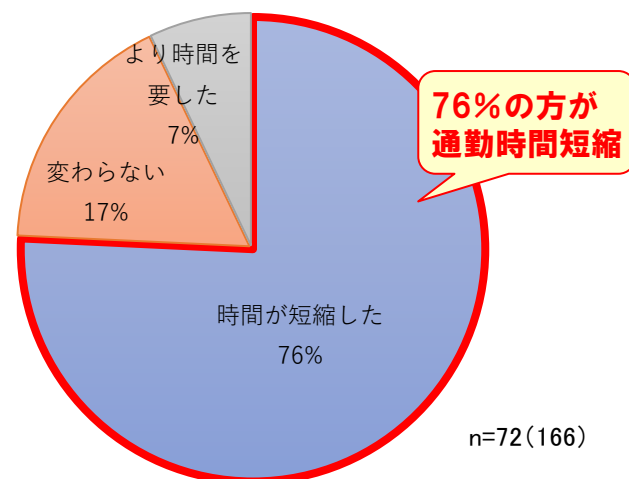
○取り組み実施日(複数回答あり)

※通勤時間の変更を選択した方のみ



○取り組みによる効果(複数回答あり)

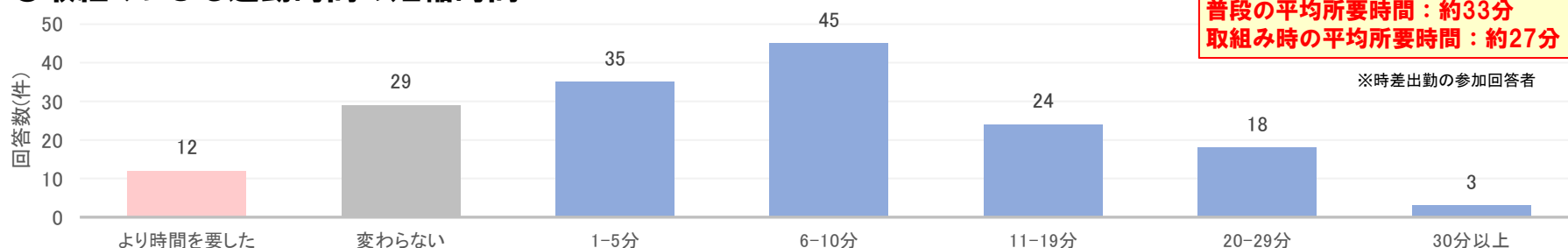
※通勤時間の変更を選択した方のみ



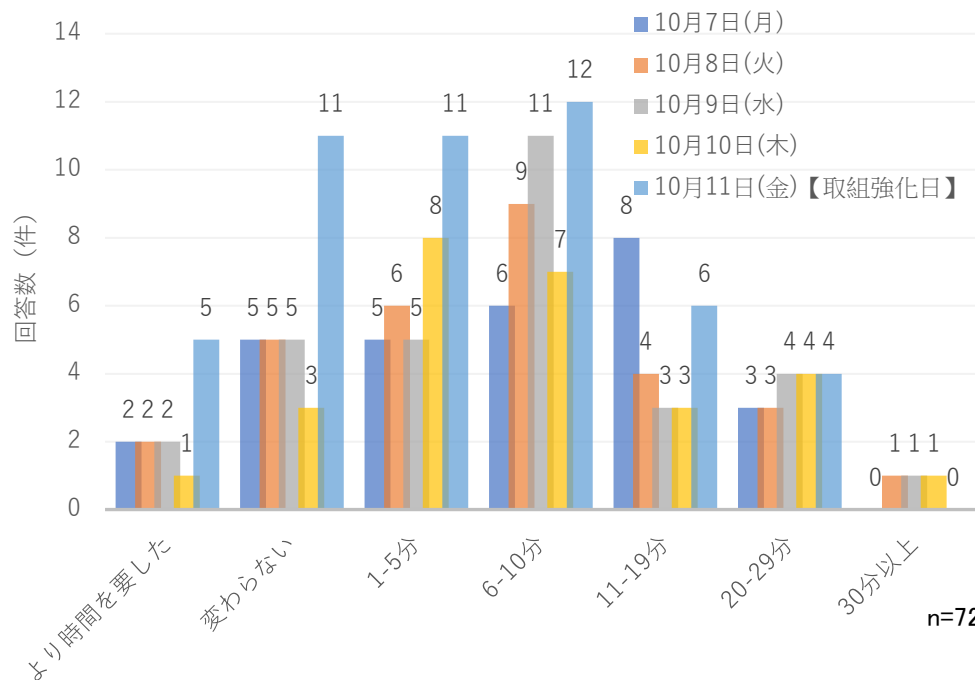
4-2.取組み結果（１） アンケート結果 [2]通勤時間の短縮効果

- 今回の取り組みで「通勤時間の変更」を行った方の平均所要時間の短縮は約6分となっている。
- 通勤時間の短縮効果を確認すると、普段より大幅に時間帯を変更した方は短縮効果が大きい傾向がみられた。
- また、通勤時間が45分未満の方の割合は、普段約7割程度であるのに対して、取組時は約9割程度と2割程度増加した。

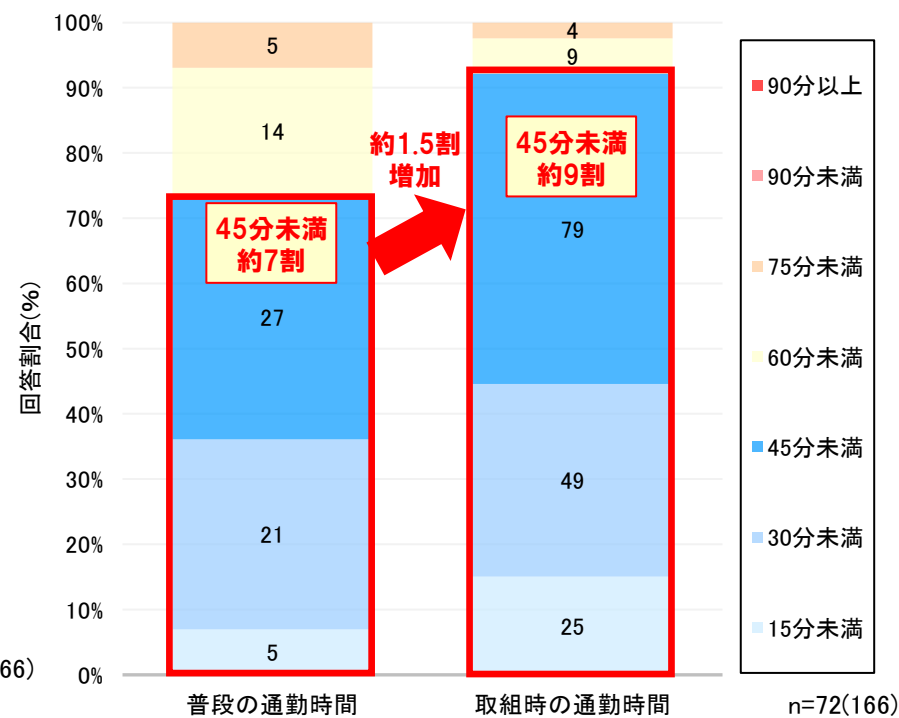
○取組みによる通勤時間の短縮時間 n=72(166)



○取組み日別通勤時間の短縮状況



○通勤時間の変化状況

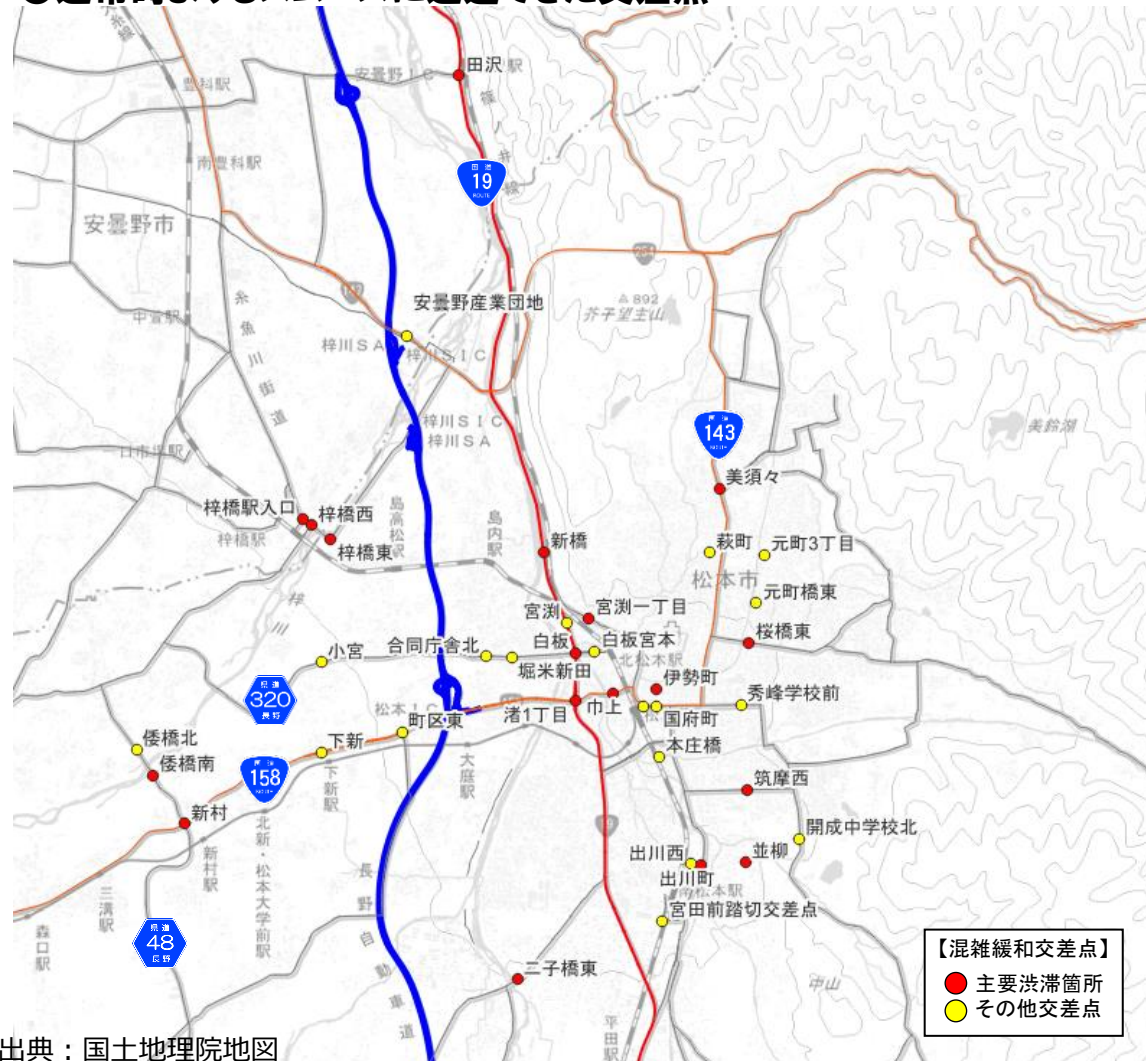


※グラフ内の数字は回答数

4-2.取組み結果（１）アンケート結果 [3]スムーズに通過できた交差点

- 通勤時間の変更により、「通常時よりもスムーズに通過できたと感じた交差点」として、回答数が最も多かった交差点は渚1丁目であった。次いで白板、巾上、秀峰学校前、並柳であった。
- 路線としては、北側の国道19号、国道158号、県道320号、やまびこ道路で時間を変更したことにより、スムーズに通過できたと感じた方がいた。

○通常時よりもスムーズに通過できた交差点



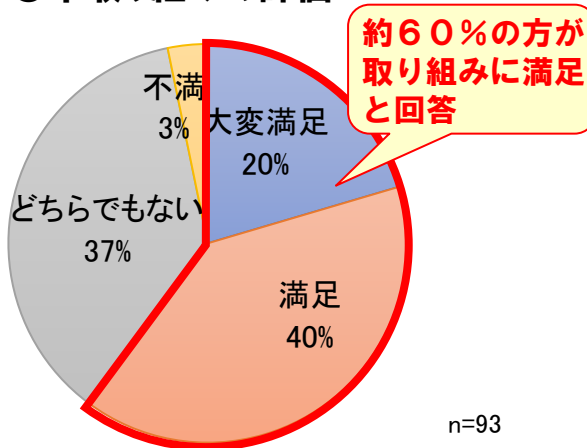
○複数者から回答があったスムーズに通過できた交差点

交差点名	件数
渚1丁目	7
白板	4
巾上	4
秀峰学校前	4
並柳	4
堀米新田	3
町区東	3
桜橋東	3
梓橋東	3
梓橋西	3
美須々	2
合同庁舎北	2
白板宮本	2
萩町	2
筑摩西	2
新村	2
出川町	2

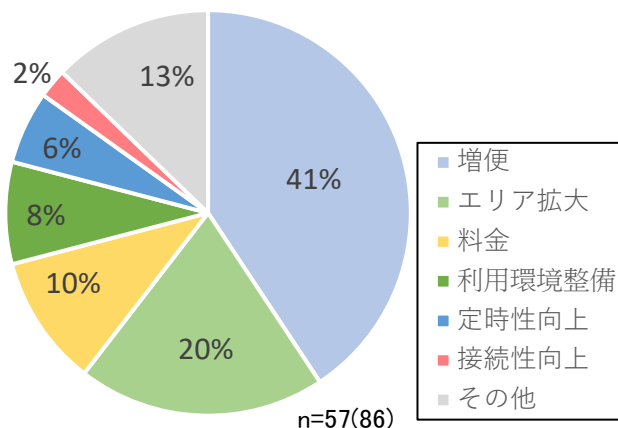
4-2.取組み結果（１）アンケート結果 [4]自由意見等

- ・本取り組みに対する評価では、約60%の方が「良い取り組み」と回答。
- ・本取り組みの実施により、通勤時間が短縮したほか、生活リズムが効率的になる、心の余裕が生まれるとの意見がある一方、時差出勤や交通転換を行うための体制や整備状況が不十分で実施が難しいという意見もあった。
- ・エコ通勤転換促進においては、公共交通のエリア拡大等の整備や接続性、運行本数の改善を望む声が多かった。

○本取り組みの評価



○エコ通勤を促進するため、公共交通（バス・電車）での通勤に変更するには、どのような補助、取組み等が必要か（複数回答あり）



○主な自由意見【良い取り組み】

- ・10分早めただけでも交通量が少なく、信号待ちもそれほどなく、スムーズに来了た。
- ・思ったよりも道路が空いていてビックリした。今度は、時間をずらし、ルートを変更したらどうなるか、もっと早く着くのかなど試してみたい。
- ・普段より通勤時間を早めたため、松本駅前およびR19号交差点の渋滞がなく、スムーズだった。また、松本駅前に学生が少なかったため安全面でも楽だった。
- ・早めの出勤で心の余裕が生まれた、生活リズムがより効率的になる。

○主な自由意見【その他】

- ・松本市内全体の取り組みとして、夏季以外も朝方勤務を推奨し、企業側も制度を設けてほしい。
- ・継続的に分散するには、分散出社しても業務が成り立つ体制を会社側が組めないと続かない。
- ・地域柄、バスの本数、バス停の位置問題があるため、車通勤せざるをえない。
- ・混雑交差点の右折レーンの整備をしてほしい。

○エコ通勤促進に関する自由意見

- ・路線エリアの拡大・充実と、時間帯によるダイヤの集中と分散の徹底。
- ・本数の増便、オンデマンドバス、通勤時などのバス優先レーン、企業による自転車通勤の推奨策の勧奨（購入補助、自転車通勤バウチャーなど）の複合取り組み。
- ・時間さえ合えば上高地線とバスを乗り継いで通勤したいが、時間が合わない。
- ・平田駅が駐車場で必ず駐車できれば公共交通の転換利用がしやすくなる。
- ・平日の通勤時間帯の徒歩歩数や公共機関利用に応じてポイントを付与、市内の お店等で割引に使えたり、そのポイントでしか入手できない限定グッズ（松本山雅など）と交換できる等個人メモリットに還元。

4-2.取組み結果（2）ETC2.0分析 [1]旅行速度・所要時間

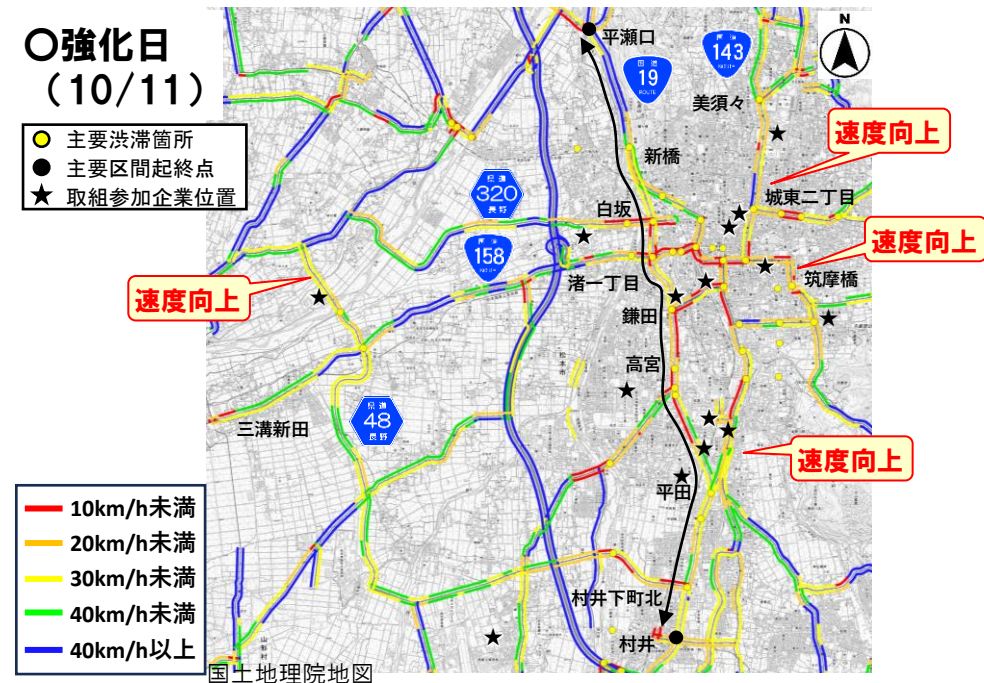
- 「通勤時間の変更」を行った方が一番多かった時間帯である8：00～8：30の旅行速度状況を通常時（9月平日平均）と強化日（10月11日）で比較。
- TDM参加企業付近にある城東二丁目、筑摩橋交差点や平田交差点付近の区間では旅行速度の向上がみられる。
- 南北方向の主要区間（R19）では通常時に比べ、取り組み強化日(10/11)の旅行速度が向上。

◆速度ランク図(8:00-8:30)

○通常時

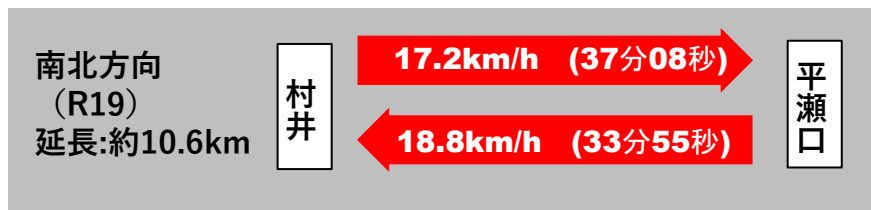


○強化日 (10/11)



◆対象期間の違いによる主要区間の旅行速度、所要時間(8:00-8:30)

○通常時(9月平日平均)



○強化日(10/11)



4-2.取組み結果（2）ETC2.0分析 [2]旅行速度の変化

- 「通勤時間の変更」を行った方の一番多かった8：00～8：30の時間帯における旅行速度の変化状況を通常時（9月平日平均）と強化日（10月11日）で比較を行った。
- 国道19号の平瀬口交差点～村井交差点の延長に対して、速度向上した延長の割合は72%であった。
- 国道19号では白板交差点、渚一丁目交差点や平田交差点等で旅行速度の向上がみられる。

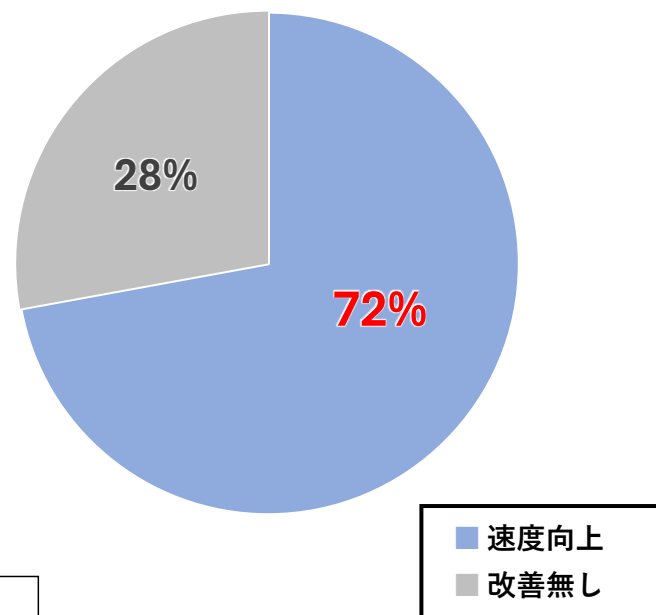
◆速度差率図(8:00-8:30)

○通常時-強化日



◆国道19号における速度変化(区間延長の割合)

【国道19号（平瀬口～村井）】

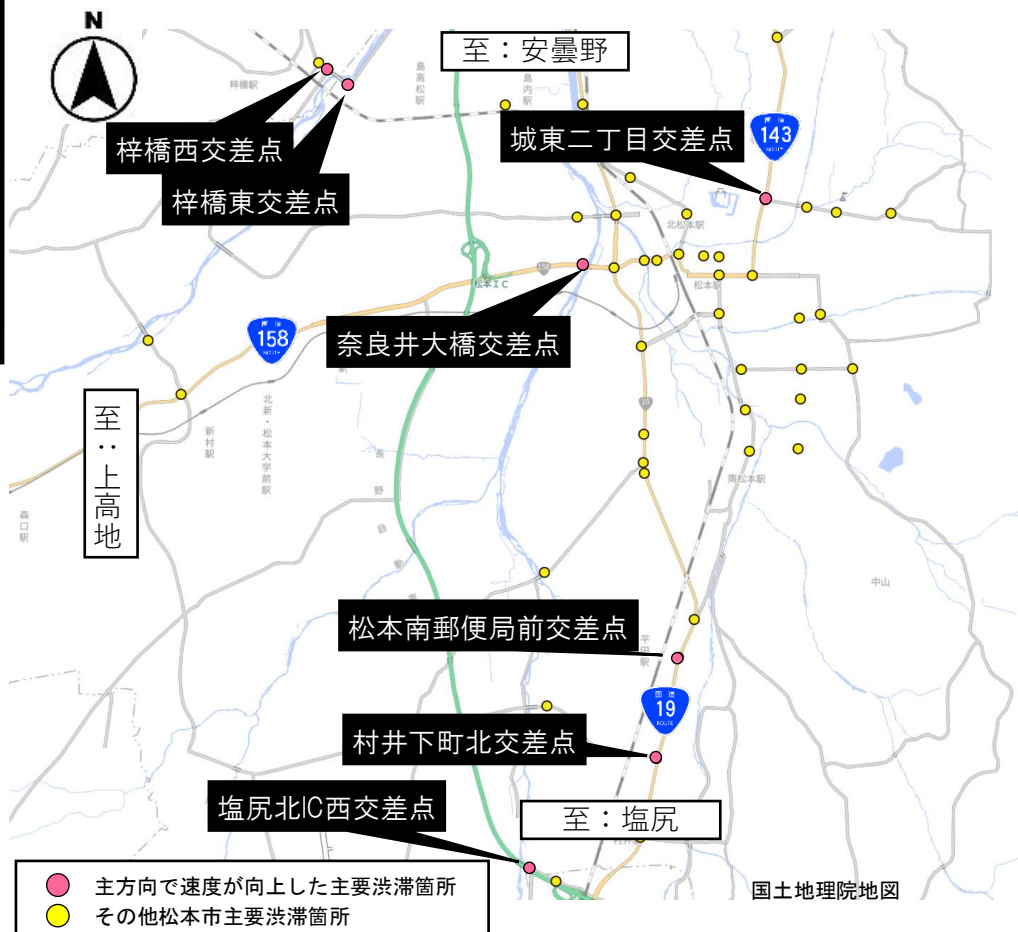


出典:ETC2.0データ(様式2-2)
通常時:2024年9月平日平均
強化日:2024年10月11日(金)

4-2.取組み結果（2）ETC2.0分析 [3] 主要渋滞箇所 の速度

- ・ TDM実施強化日の8時台において、主要渋滞箇所の速度向上について確認した。
- ・ 国道19号に着目すると、主要渋滞箇所の43%（35方向数中15方向）で速度向上がみられた。

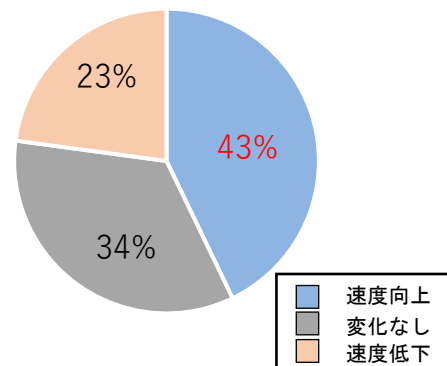
◆主要渋滞箇所



データ：ETC2.0平日朝ピーク（8時台）平均
通常時：R5.1～12
強化日：R6.10.11

◆主要渋滞箇所における速度変化（流入方向数の割合）

【国道19号
（平瀬口～村井）】



※速度変化について1km/h以上の変化で確認

交差点名	方角	路線名	通常時	実施中 (強化日)	速度変化
平瀬口交差点	北	R19	16.1	14.0	
	東	R254	8.9	7.4	
	西	R147	8.4	9.3	
新橋交差点	北	R19	13.1	15.3	
	東	R19	30.4	30.1	
	南	R19	17.3	21.3	
白坂交差点	北	R19	14.2	18.7	
	西	R320	19.6	19.3	
	南	R19	13.1	10.4	
清一交差点	北	R19	11.1	10.8	
	東	R143	12.2	11.6	
	西	R158	15.5	15.7	
鎌田交差点	北	R19	13.9	17.2	
	東	R19	18.5	17.8	
	南	R19	15.4	17.5	
高宮交差点	北	R19	13.2	15.6	
	東	R19	11.9	13.0	
	西	R19	10.8	10.4	
高宮中交差点	北	R19	14.2	11.5	
	西	R296	16.4	17.2	
	南	R19	15.7	12.1	
南松本交差点	北	R19	14.1	12.6	
	東	R19	8.9	6.9	
	南	R19	26.8	25.9	
平田交差点	北	R19	21.0	24.6	
	東	R19	23.8	23.2	
	南	R19	19.7	26.1	
松本南郵便局前交差点	北	R19	24.1	26.4	
	東	R19	15.8	15.4	
	西	R19	24.2	25.7	
村井下町北交差点	北	R19	19.6	23.9	
	東	R19	10.0	14.5	
	南	R19	15.1	11.4	

【その他】

交差点名	方角	路線名	通常時	実施中 (強化日)	速度変化
中央一丁目交差点	北	R295	13.8	13.7	
	西	R143	10.0	8.7	
	南	R143	7.3	6.9	
深志二丁目交差点	東	R143	8.8	7.8	
	西	R143	9.6	8.6	
	南	R295	11.1	10.1	
市民芸術館西交差点	北	R143	14.3	12.0	
	東	R63	13.0	8.5	
	西	R143	15.0	14.1	
城東二丁目交差点	北	R143	15.6	17.9	
	東	R67	11.0	9.6	
	南	R143	19.2	20.6	
美須々交差点	北	R143	17.4	21.1	
	東	R282	18.1	21.8	
	南	R143	14.6	13.7	
新村交差点	北	R48	14.1	21.2	
	西	R158	29.7	28.2	
	東	R158	24.4	23.0	
筑摩交差点	北	R48	21.8	26.9	
	西	R63	20.0	15.6	
	南	R297	15.5	22.3	
惣社交差点	北	R63	21.5	27.8	
	東	R284	22.5	38.2	
	西	R67	26.3	33.2	
(仮)本庄1丁目交差点	北	R67	14.1	13.6	
	東	R295	11.9	10.4	
	西	R297	14.5	9.3	
塩尻北IC西交差点	北	R295	10.2	8.7	
	東	R27	12.8	14.4	
	南	R27	9.4	9.4	
流通団地交差点	北	R48	16.1	10.1	
	東	R48	9.2	9.5	
	西	R296	12.3	16.4	
二子橋東交差点	北	R296	8.2	7.9	
	東	R296	23.6	25.4	
	南	R295	11.4	9.9	
出川町交差点	北	R295	13.3	14.1	
	東	R295	36.5	35.4	
	西	R297	14.4	23.0	
柳橋交差点	北	R297	10.1		
	東	R297	19.4	17.7	
	西	R297	12.1	11.2	
庄内町交差点	北	R48	14.0	13.5	
	東	R48	13.7	17.6	
	南	R63	9.7	9.9	
筑摩橋交差点	北	R63	13.1	7.4	
	東	R158	28.6	29.2	
	西	R158	15.3	15.7	
奈良井大橋交差点	北	R143	7.2	6.2	
	東	R143	8.9	8.0	
	西	R143	19.9	20.5	
市上交差点	北	R143	8.9	8.0	
	東	R320	16.6	16.1	
	西	R320	6.5	5.1	
(仮称)田川大橋東交差点	北	R295	7.0	6.7	
	東	R295	13.9	18.6	
	南	R295	15.1	20.0	
清水二丁目交差点	北	R67	13.8	10.0	
	東	R67	7.4	5.4	
	西	R67	10.6	11.2	
桜橋東交差点	北	R295	18.9	20.9	
	東	R295	14.0	8.1	
	西	R48	9.2	9.6	
宮淵1丁目交差点	北	R48	7.8	7.9	
	東	R48	12.0	13.6	
	西	R48	25.8	29.3	

4-3.総括

【令和6年度の実施結果】

- 参加企業（人数）を拡大し、TDM施策(R6.10.7～10.11)を実施。取り組み強化日を設定
- 参加者にアンケート調査を実施
 - ⇒参加者は通勤時間の短縮が見られ、特に通常時の所要時間が長い方の短縮効果が大い
 - ⇒取り組みに対しても肯定的な回答が多かった
 - ⇒公共交通への通勤手段の変更に関しては、利便性の向上を望む意見が多かった
- 交通データ（ETC2.0データ）による分析
 - ⇒TDM施策実施中の国道19号に着目すると、通常時に比べ旅行速度の改善傾向がみられた
 - ⇒また、参加企業の周辺の交差点では旅行速度の向上が顕著にみられた

	【今後の課題】	【方針案】
1	松本市全体としての効果を出すためには、より多くの参加者が必要	積極的な広報等による参加企業・参加者の拡大
2	TDMの効果発現のために、企業からの周知に加え、主体的な参加の促進が必要	参加企業や個人のメリットを明確化するとともに、企業のCSRも兼ねた取り組みとしてのTDMの実行
3	箇所により混雑状況が違うため、回避すべき時間や場所の明確化が必要	参加者に回避してもらう重点区間と日時を設定し、混雑箇所の実態に沿った行動を促す
4	時間シフトだけでなく、P&Rなどの公共交通とも連携したTDM施策の促進	・広報によりP&Rの利用促進を図る ・交通事業者との連携により、交通転換を図る 等