

わった～バス大実験

～ 一人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう!! ～

1. 企業へ参加呼びかけ

わった～バス党、党員、サポーター等

従業員数が多い企業

約160社（沖縄総合事務局、沖縄県は部署単位）、1900人 が参加

2. 参加企業（参加者）による取組み（案）

- ・参加企業の社員に、渋滞解消に向けた目標を決めてもらう
- ・参加者は特定の**期間（9月16日（土）～22日（金））**に、目標に沿った行動を心がける

目標の例）
・マイカー通勤をバス通勤にする
・渋滞の時間をさけて出勤する（時差出勤）

3. 結果のとりまとめ

参加企業（参加者）に対してアンケート調査を実施し、実施結果や課題を把握

ビッグデータ（交通量、速度）等を用いて削減効果や今後の対策について分析

わった～バス大実験

～ 一人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう!! ～

参加事業所
募集中!!

実験期間：平成**29**年**9**月**16**日～**9**月**22**日



わった～バス大実験は、実験期間中に参加頂いた企業や事業所等の皆様に、ノーマイカー通勤や時差出勤などに取組んで頂くことで「かしこいクルマの使い方」について考えて頂くとともに、道路渋滞の減少効果について検証を行うものです。

募集内容

実験期間中に、公共交通機関、自転車、徒歩、あいのり等によるノーマイカー通勤、または時差出勤に取組んで頂き、実施結果をご報告頂ける企業・事業所等を募集しています。

取組内容の例

- ① 読書しながらバス・モノレール通勤
- ① ラジオ体操に出かけるつもりで早朝出勤（時差：早出）
- ① たまにはやってみたい重役出勤（時差：遅出）
- ① 通勤途中に住む同僚をお迎えするあいのり通勤
- ① 自宅で眠っている自転車を使った通勤
- ① 職場の飲み会に併せてみんな揃ってバス・モノレール通勤 などなど

- 普段の通勤で自動車を利用している職員がおり、実験期間中にノーマイカー通勤や時差出勤に取組んで頂きアンケートへ回答頂けることが参加条件となります（支店、事業所、部署単位でもご参加頂けます）
- 実験期間中であればお一人様1日だけの取組からでも構いません
- プレゼントするOKICA（チャージ金額：500円）は個人を特定できない無記名式カードですが、平成30年3月末日までの乗車実績を本実験の効果分析等に活用させて頂く事に同意頂く必要があります（カード提出や返却の必要はありません）



先着**200社**限り

参加申込頂いた企業へ

OKICA（IC乗車券）

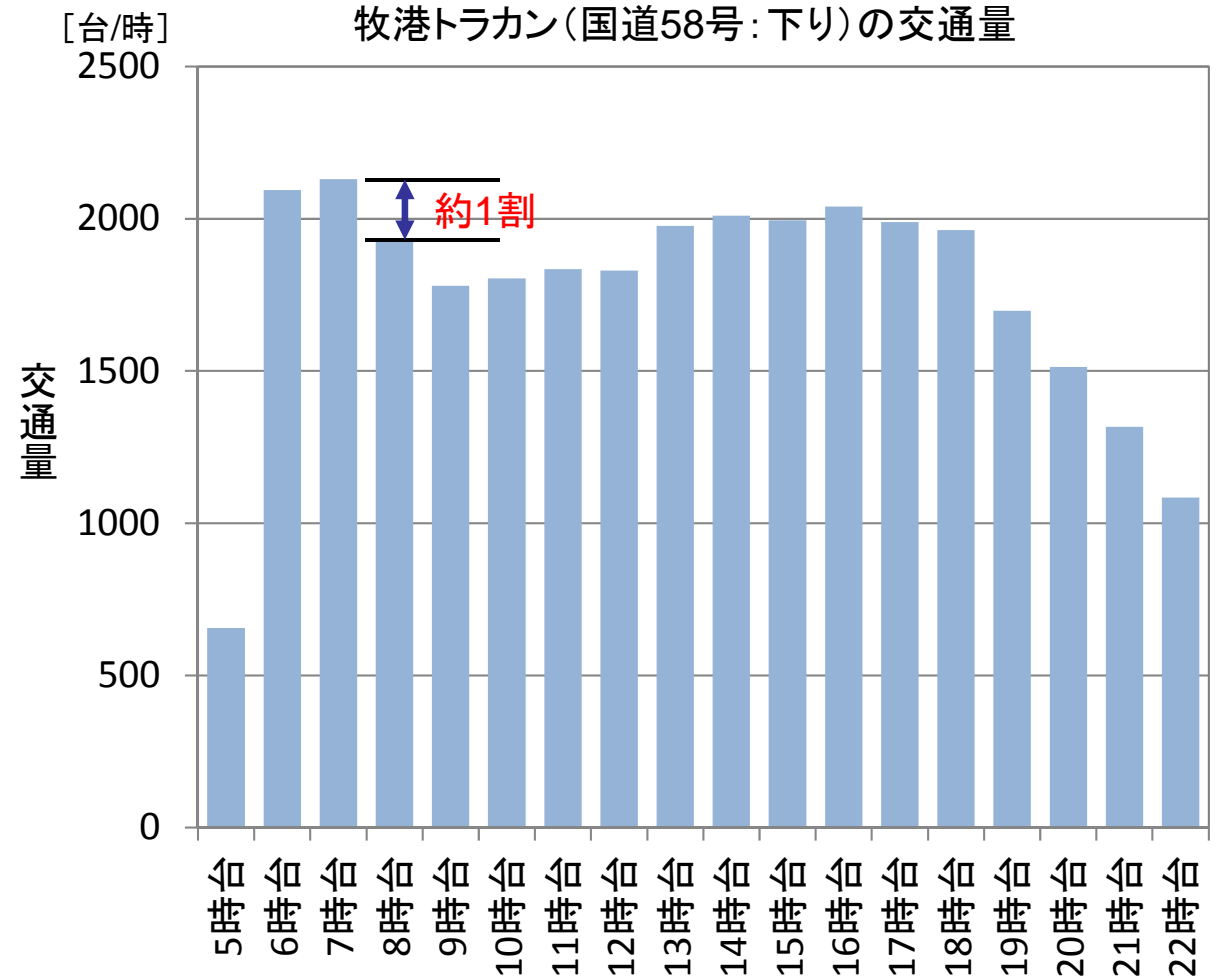
を最大**10枚**プレゼント!!

◆交通渋滞の削減

1割の協力(例えば10日に1日、10人に1人)で渋滞に大きな変化が！！

最新ビッグデータ分析※1の結果では、渋滞のピークである朝7時台の自動車交通量と、渋滞が緩和する8時台の交通量の差は約1割である。(右図参照)

そのため、渋滞時の自動車交通量の1割程度を公共交通や自転車、徒歩へ転換するか、前後の時間帯へずらすことができれば、渋滞のリスクと渋滞によるストレスを大幅に低下させる可能性があることがわかりました。



※1 ビッグデータ分析:沖縄県警(トラフィックカウンター、国道58号牧港、集計期間:2016年7月)

◆ノーマイカー通勤や時差出勤のメリット

事故リスク低減

2016年の交通事故による負傷者は全国で約62万人でした。免許保有者は約8,200万人ですので計算上ではドライバーの約132人に1人は事故によるケガをしている事になります。

一方、バスの事故件数は全事故の0.4%と少なく、普通乗用車や軽自動車等に比べて安全性の高い乗り物であると言えます。

環境に優しい

自動車からバス通勤に転換することで、二酸化炭素の排出量を約60%削減する事ができます。公共交通は環境に優しい移動手段です。



カラダにも優しい

往復30kmの通勤を考えた時、自動車に比べて公共交通を利用した場合は消費カロリーが約2倍も高くなります。これを1年続ければ燃焼する脂肪の重さにして約4.5kgになります。

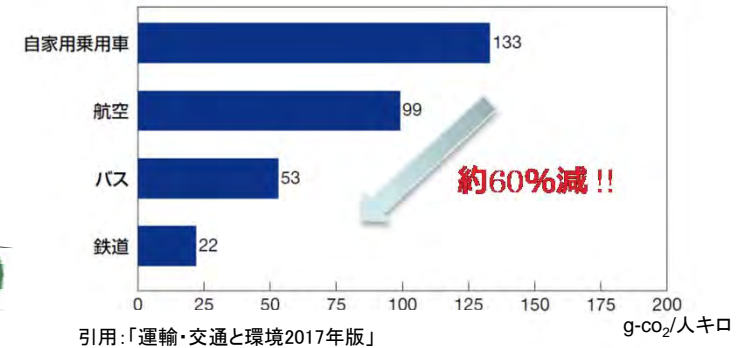


◆車種別事故発生件数

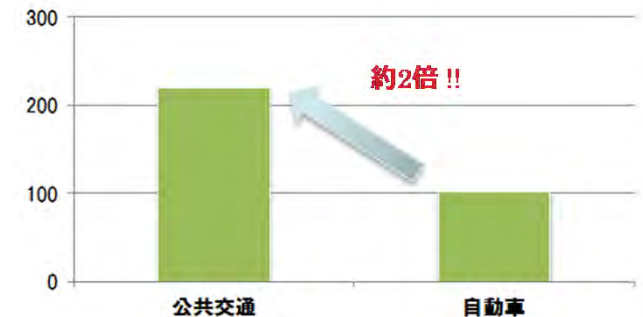
種別	件数	構成率	種別	件数	構成率
バス	2,917	0.4%	軽貨物車	58,084	8.0%
マイクロバス	656	0.1%	ミニカー	58	0.0%
普通乗用車	358,372	49.4%	自動二輪車	14,532	2.0%
軽乗用車	157,643	21.7%	原動機付自転車	25,301	3.5%
大型貨物車	9,514	1.3%	特殊車	480	0.1%
中型貨物車	15,548	2.1%	自転車等	23,633	3.3%
普通貨物車	44,721	6.2%			

資料：交通事故統計年報(交通事故総合分析センター)、運転免許統計(警視庁)
平成24年度第2回車両安全対策検討会資料(国土交通省)

◆旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位

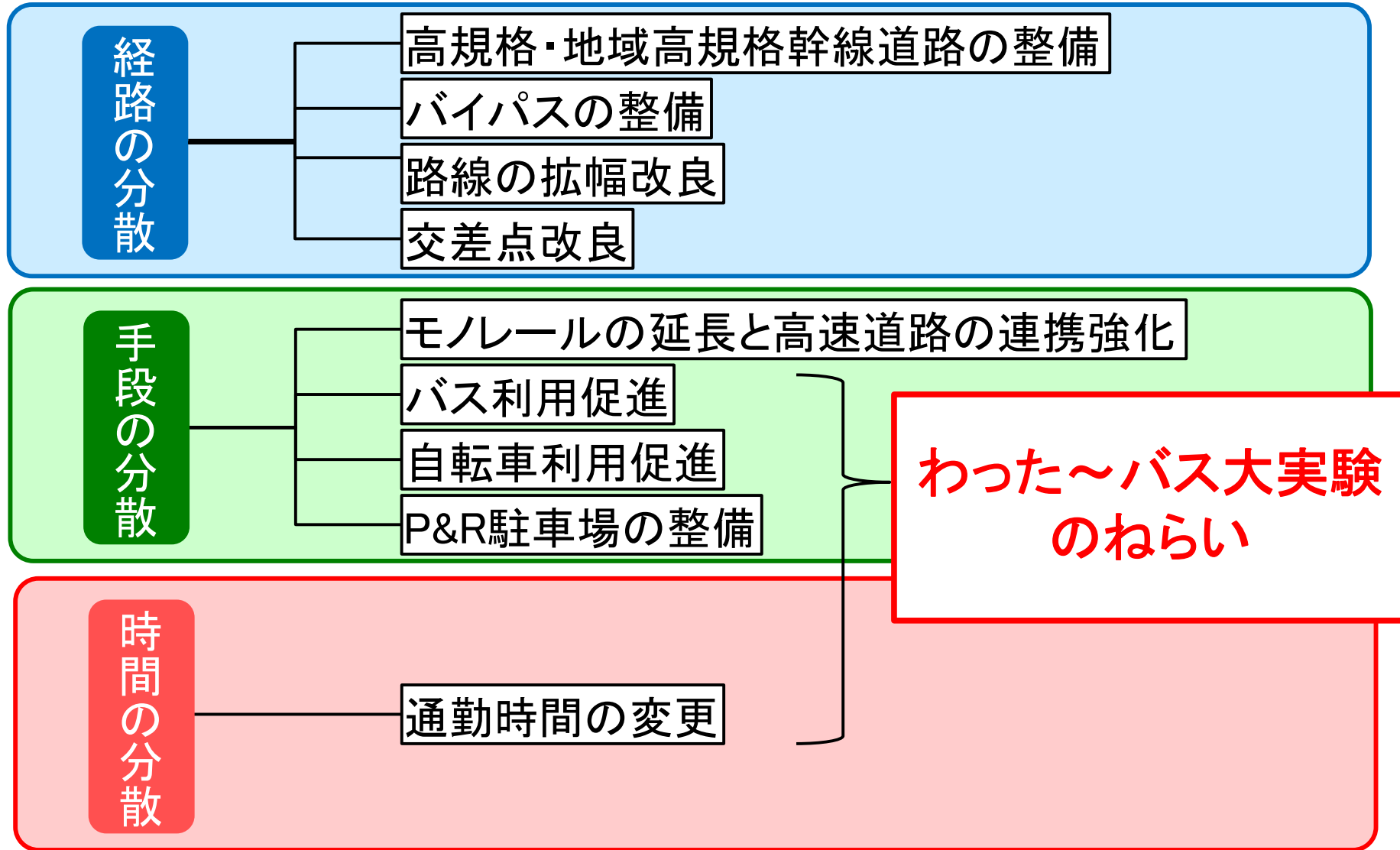


◆移動に伴う消費カロリー (kcal)



出典：厚生労働省 第6次改定日本人の栄養所要量

【3つの分散】



○ビッグデータを用いて、路線別の所要時間を分析したところ、出発時間を少し変えると、所要時間が大幅に短縮されることが分かりました。

○所要時間がピークとなる7時台から30～60分ほど時間を遅らせることで、渋滞を回避してスムーズな移動ができる可能性が高まります。

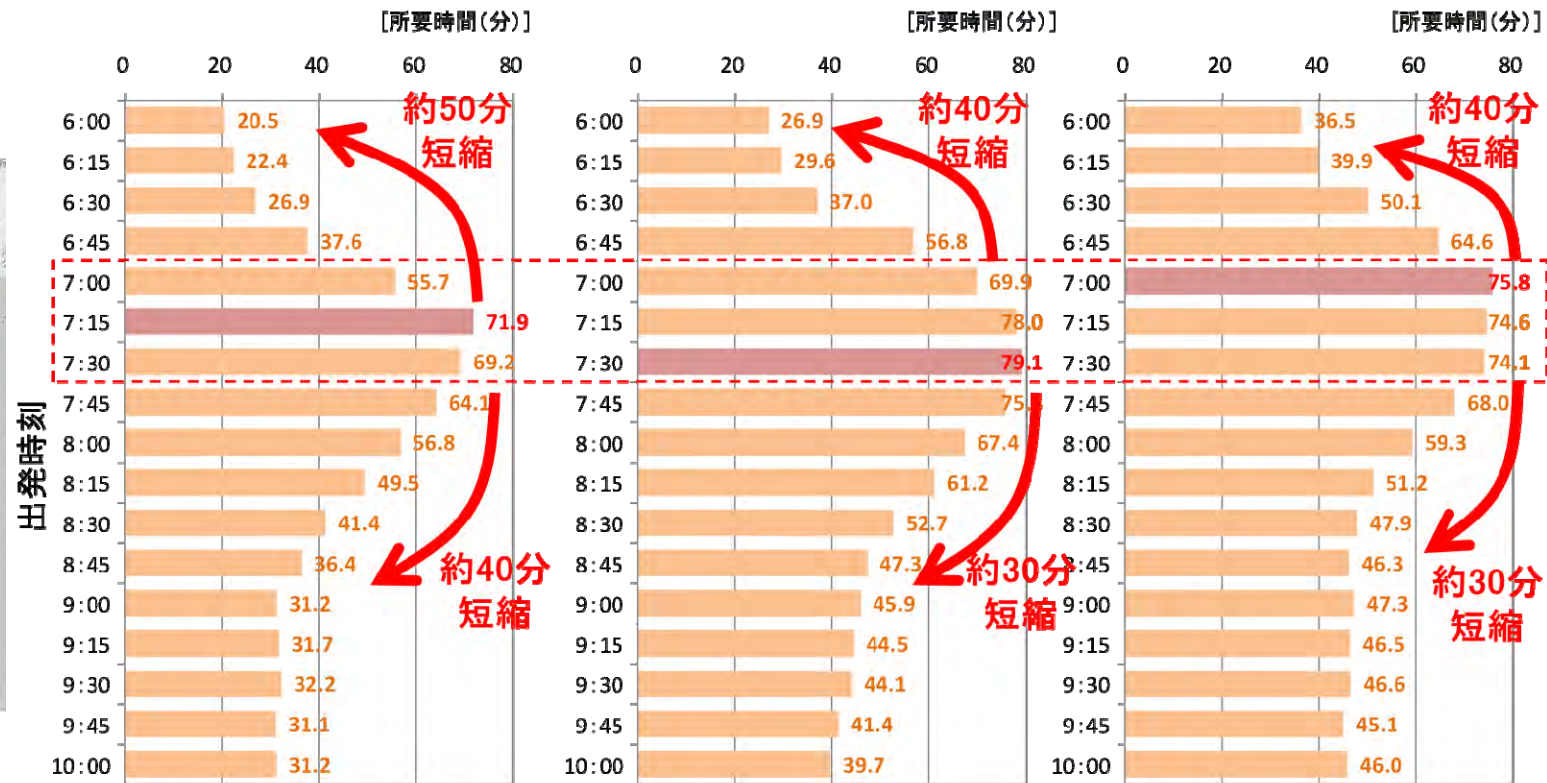
※都心部から10～20km離れた場所（伊佐・普天間・渡口）を出発する場合



国道58号(伊佐～久茂地)

国道330号(普天間～旭橋)

国道329号(渡口～明治橋)



平成28年7月(平日)

平成28年7月(平日)

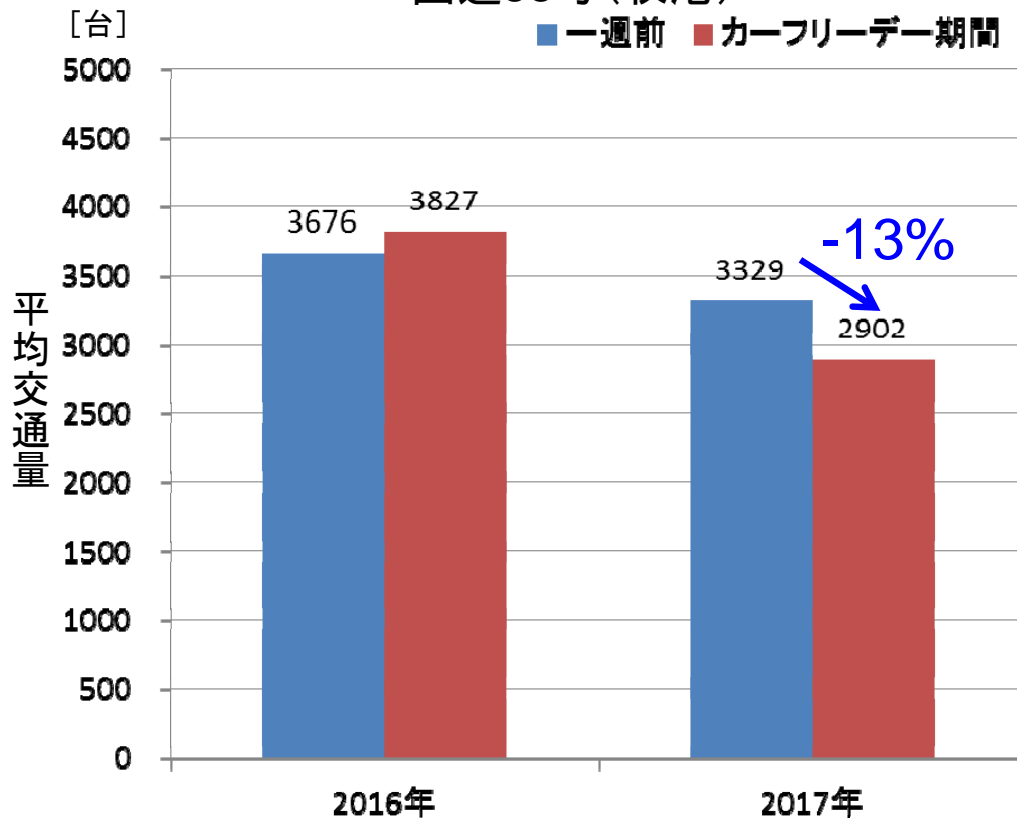
平成28年7月(平日)

※ 平日20日間を対象に集計(土日祝日を除く)

○トラカン交通量で見ると、わったーバス大実験(カーフリーデー)期間中は実験前に比べ、1割以上の交通量減
○国道58号に比べ、国道330号の方が交通量の減少量が大きい

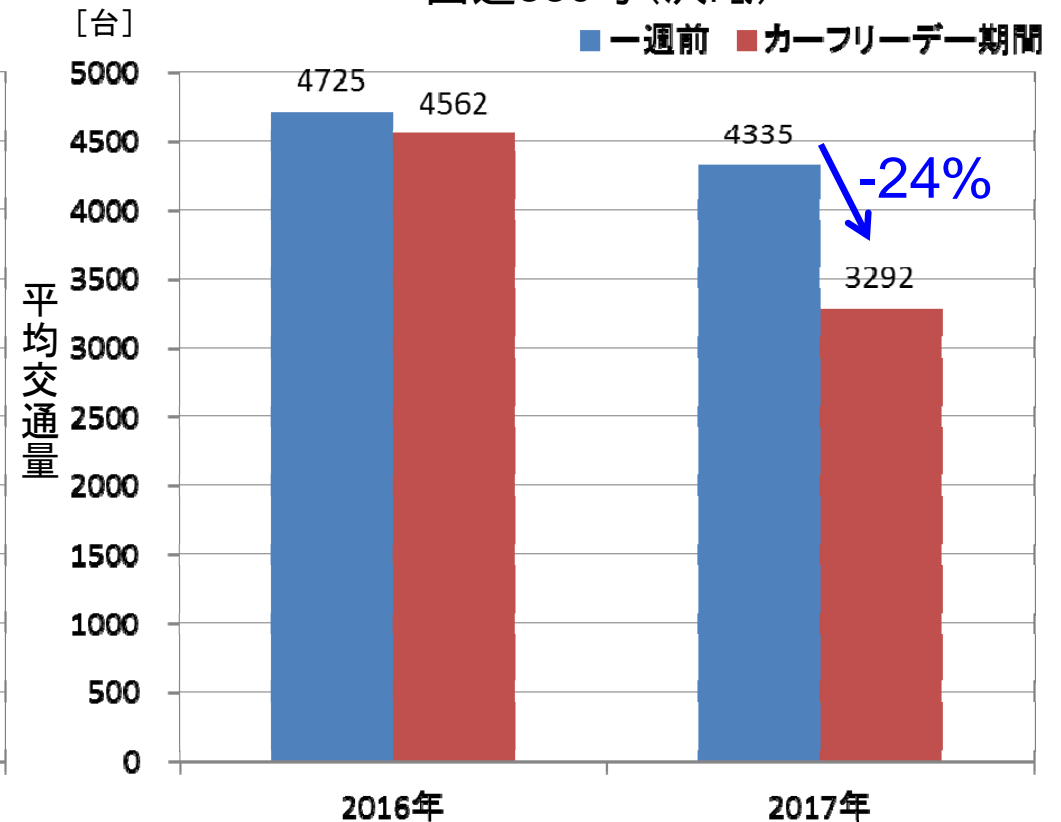
国道58号(牧港)

■一週前 ■カーフリーデー期間



国道330号(沢岬)

■一週前 ■カーフリーデー期間

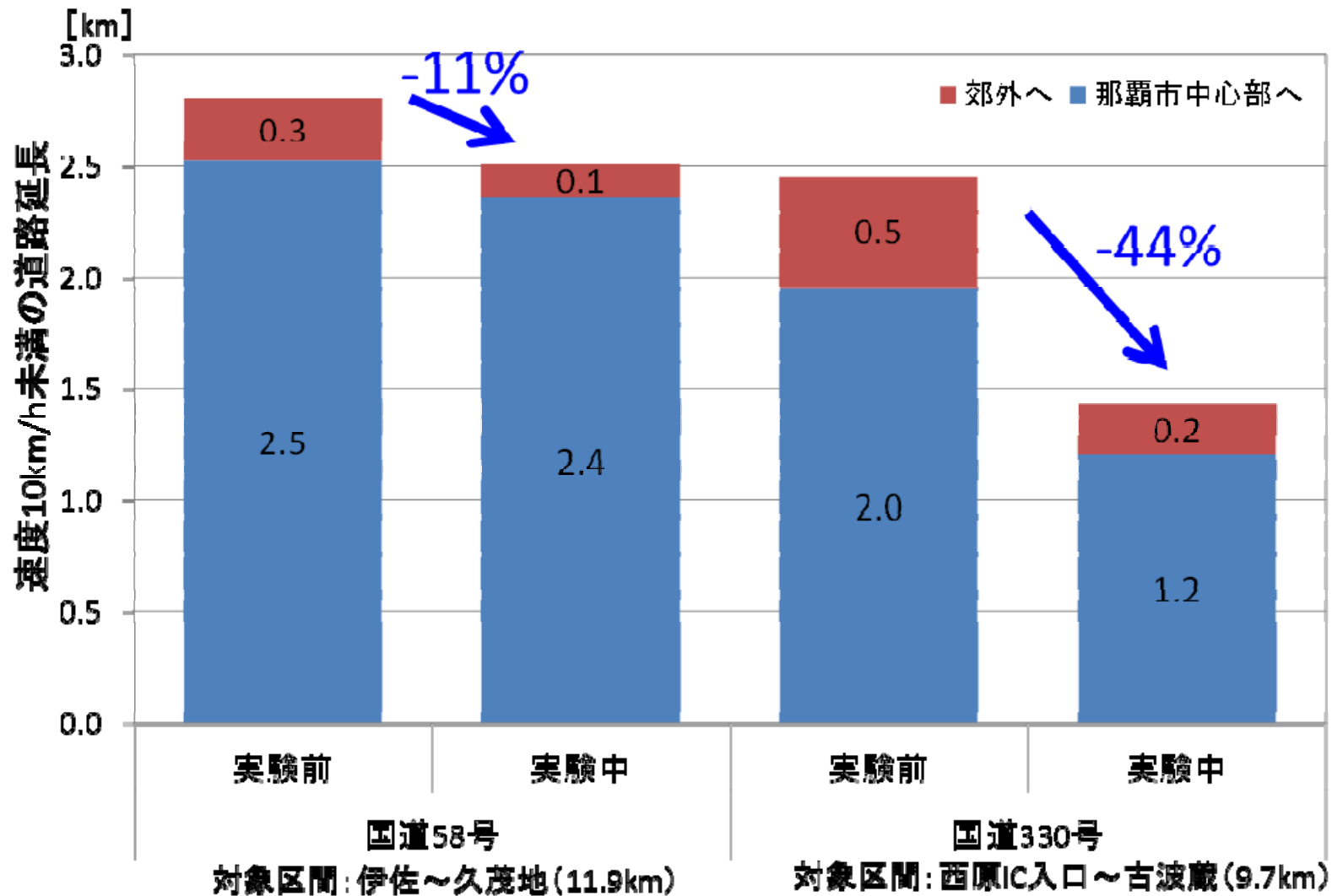


※交通量は平日7時台の平均交通量(上下計)

2016年 1週前:9.12~9.16 カーフリーデー期間:9.20~9.21、9.23

2017年 1週前:9.12~9.14 カーフリーデー期間:9.19~9.22 ※データ欠損日(9.15)、データ異常日(9.12)は除外

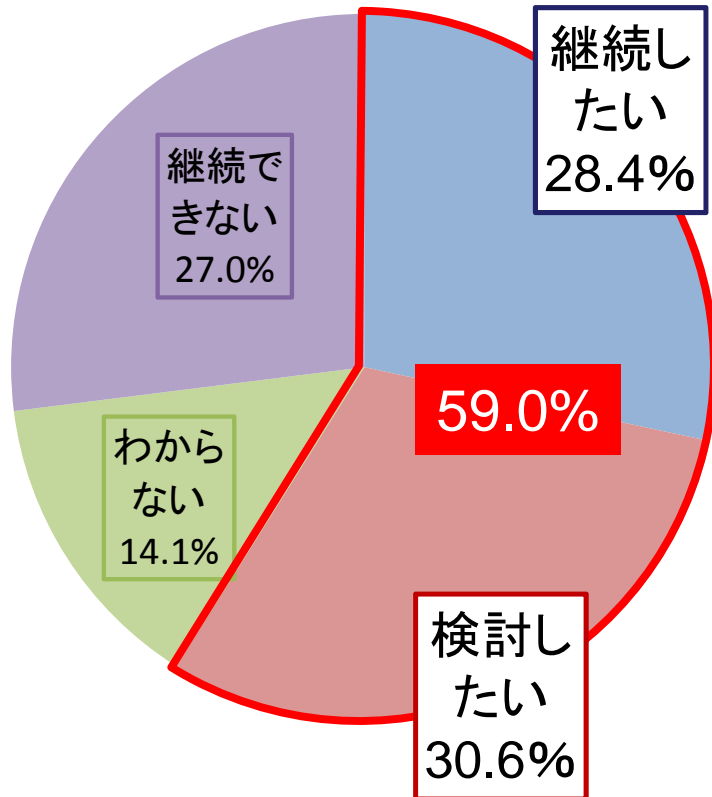
- 国道58号・国道330号の7時台の交通量が減少したことにより、渋滞(速度10km/h以下の区間の延長)も削減
- ・ 国道58号は7時台の渋滞長が約1割減少
 - ・ 国道330号は7時台の渋滞長が半減
- 国道58号に比べ国道330号において渋滞削減効果がみられた



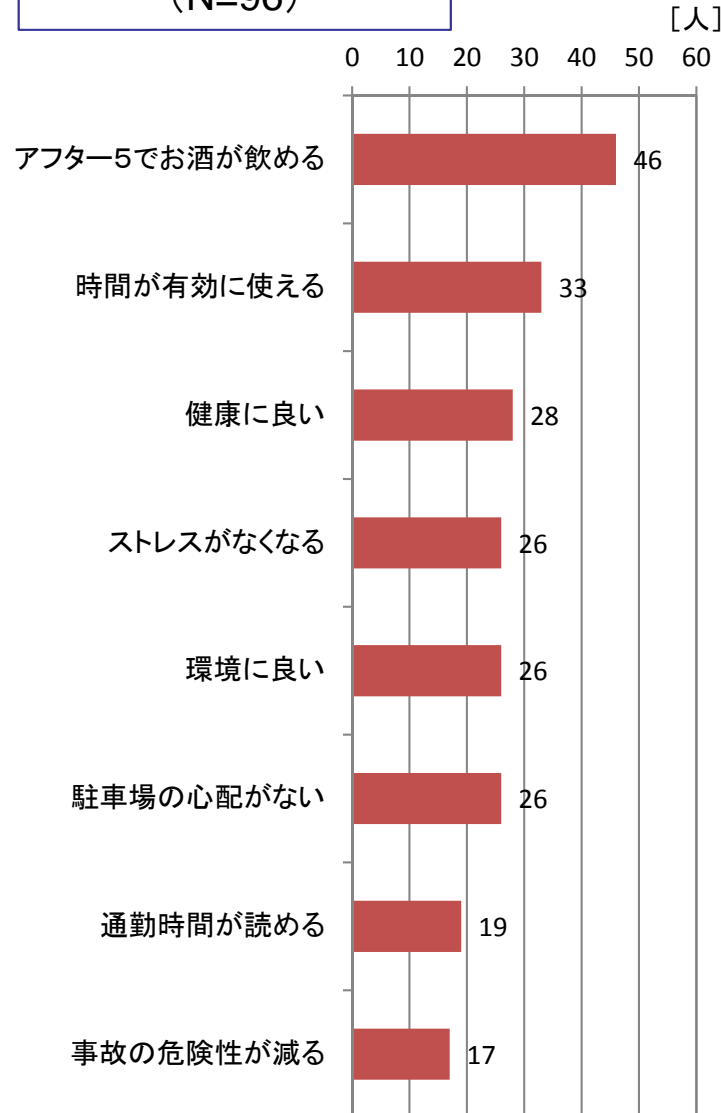
対象期間 実験前: 2017.9.7~9.15の平日 実験中: 2017.9.16~9.22の平日

○実験中に取り組んだ通勤手段を今後も「継続したい」「検討したい」が約6割
 ○継続したい理由は、「時間が有効に使える」「ストレスがなくなる」「通勤時間が読める」などの回答が多かった

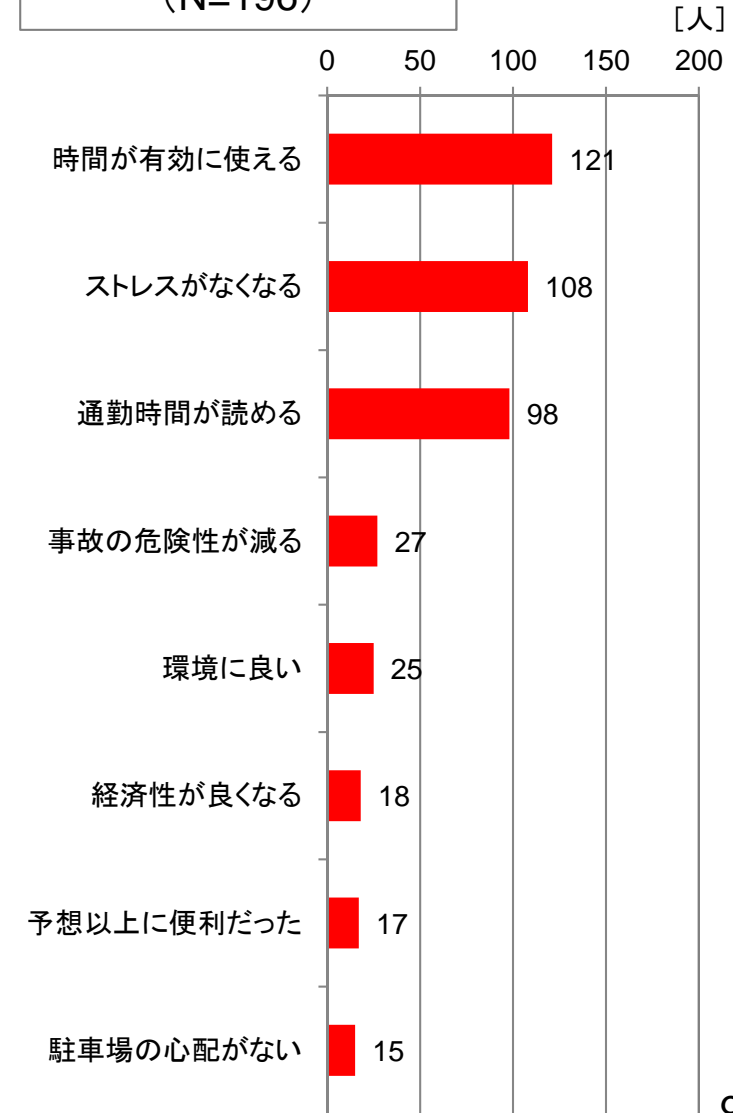
実験期間中に取り組んだ通勤方法の今後の継続意向 (N=1,527)



路線バス継続意向あり (N=96)



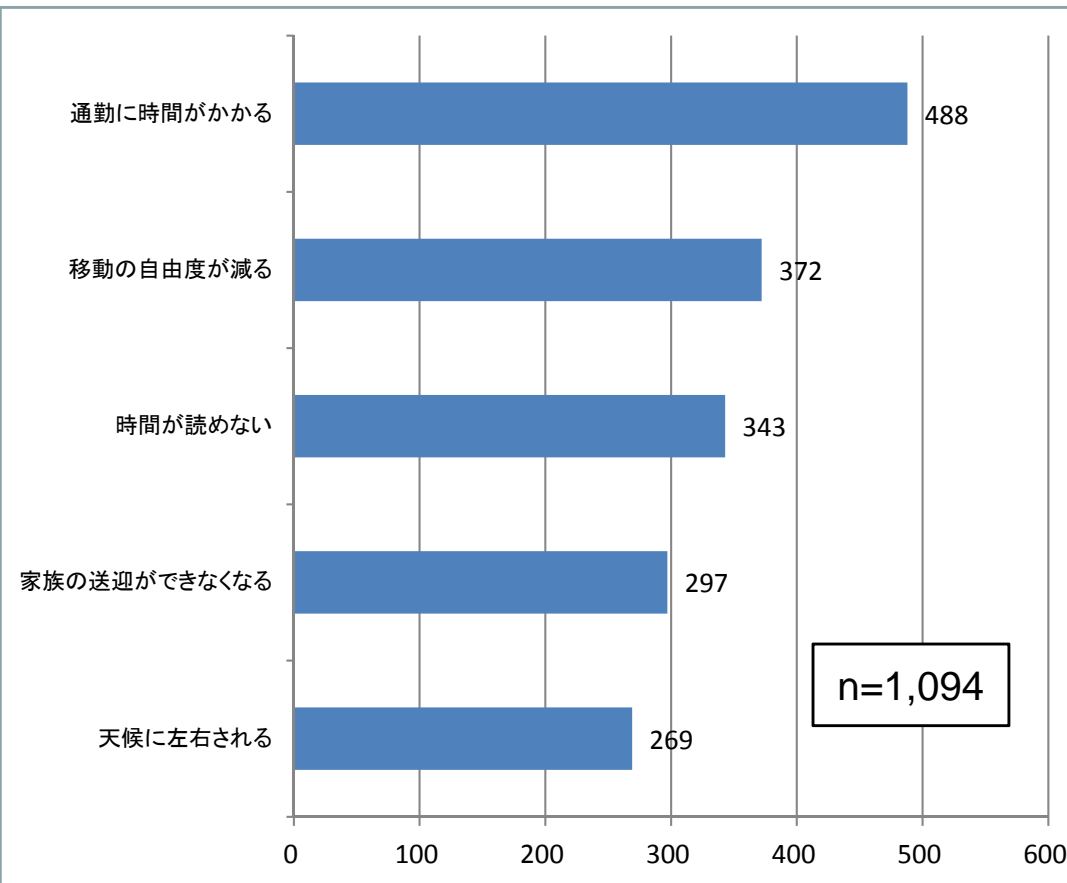
時差出勤継続意向あり (N=196)



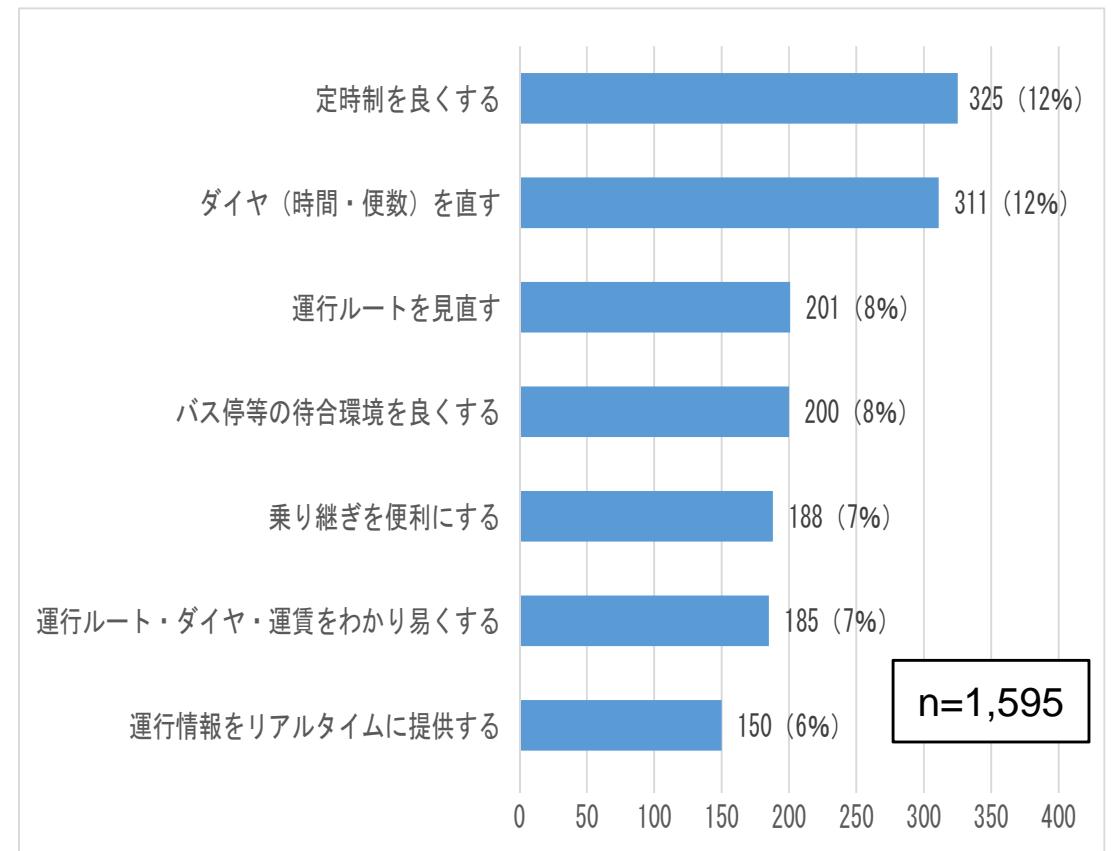
○実験中に取り組んだ通勤手段の取組継続の障害となっている理由としては、「通勤に時間がかかる」「移動の自由度が減る」「家族の送迎が出来なくなる」などの意見があった。

○改善してほしい内容としては「定時性をよくする」「ダイヤを見直す」などの意見があった

Q8 継続するにあたって何が障害となっているか



Q10 「改善して欲しい」と感じたこと



- 所要時間が短縮した割合の高い通勤手段は、時差出勤(約7割)であった。
- 所要時間が長くなった割合が最も高い通勤手段は路線バス(約7割)であった。

