

4. ソフト施策に関する取り組みと効果

- ①高架下利用型パーク&バスライド
- ②渋滞発生時間帯回避マップ
- ③定時性比較マップ(検討段階)

4. ソフト施策に関する取り組みと効果

①高架下利用型パーク&バスライド

- 徳島市中心部に流入する交通を抑制し、朝夕の通勤時間帯の著しい混雑の緩和や、二酸化炭素排出抑制を目的として、松茂町内の国道11号広島ランプ高架下の空間を有効活用したパーク&バスライドを昭和56年4月より実施（平成12年3月にリニューアル）。
- 100台の乗用車を収納可能な駐車場は、対象路線利用者は無料で利用でき、また定期券購入の際は通常よりも1割引きでの購入が可能となっている。
- 本ソフト施策の利用促進を図るため、利用者の声等を踏まえ、**平成27年2月より対象バス停と対象路線の拡大を実施。**

■利用促進に向け、H27.2に導入した施策

(1) 利用要件の緩和

①対象路線の拡大

・鳴門線『吉野川大橋・中喜来(BP)経由』のみ対象から、
鳴門線『広島(東発・木津)経由』及び川内・松茂線『前川経由』
 を新たに追加

②対象バス停の追加

・『広島ランプ』のみ対象から、『**広島**』を新たに追加

【利用可能便数などの比較】

		従前	変更後	
広島ランプ・ 広島発(上り)	始発便	7:18	6:42	(36分くり上げ)
	便数(9時以前)	6便	13便	(7便増加)
徳島駅発(下り)	最終便	20:30	21:30	(1時間くり下げ)
	便数(17時以降)	6便	18便	(12便追加)

(2) 広報活動の強化

①パンフレットの作成・配布

・要件緩和の告知、利用促進、町報や新聞への折り込み等による配布

②事務所HPにバナー設置

**パーク&バスライド
利用しやすくなりました!**

**無料駐車場
利用者募集中!**

申し込み方法

申し込み手順

- 徳バス観光サービスの営業所で、
 - ①定期券又は回数券を購入
 - ②利用申請書を記入
 - ③身分証明書(運転免許証等)を提示

利用条件

【区間条件】
 ・広島ランプバス停・広島バス停～北常三島バス停・吉野橋バス停以南
 ・広島ランプバス停・広島バス停～東徳バス停・西徳バス停以北

【定期券・回数券の購入】
 ・定期券：区間条件を満たす定期券
 ・回数券：徳島市方面は7,400円/月
 ・区間条件を満たすよう区間条件を満たすよう

【駐車場利用可能期間】
 ・定期券は定期券期限の翌日まで

【その他】
 ・回数券の場合は通勤・通学証明(申請書)には、入出庫ゲート開閉

申し込み場所

徳バス観光サービス アミコ営業所
 パーク&バスライド 申し込み受付時間：1000～1600(月～金)祝祭日
 住所：徳島市元町2-24(アミコビル1F)
 電話：088-824-0882

バス料金・バス料

広島ランプ・広島～徳島駅前：大人料金

片道運賃	通常料金	パーク&バスライド
定期券 1か月	14,920円	13,340円
定期券 3か月	42,240円	38,020円
定期券 6か月	80,080円	72,030円
普通回数券(11枚綴り)	3,800円	

※800円以上の割引あり

**国道11号広島ランプ高架下駐車場に車を停めて
バスで通勤・通学しよう♪♪**

パーク
&
バスライド
無料駐車場
利用者募集中

忙しい朝の時間を
バスで有意義に!

- ▶パーク&バスライドとは、マイカーを国道11号広島ランプ高架下の駐車場に駐車【パーク】し、バスに乗り換えて【バスライド】徳島市中心部等への出勤等を行う取り組みです。
- ▶朝夕の通勤時間帯の著しい混雑の緩和や二酸化炭素の排出を減らすことを目的としています。

**広島バス停追加により
対象路線拡大**

駐車場は無料

**パーク&バスライドの
定期券は一般定期券より
1割引き**

●利用概要 / 広島ランプバス停 又は 広島バス停 から徳島市方面、鳴門市方面に通勤・通学する方

●利用条件 / 定期券・回数券(一定額以上)を購入

●対象路線 / 鳴門線 吉野川大橋・中喜来(バイパス)経由
鳴門線 広島(東発・木津)経由
川内・松茂線 前川経由

●駐車場利用時間 / 24時間

●駐車台数 / 100台(南側61台、北側39台)

●申し込み / 徳バス観光サービス アミコ営業所 鳴門営業所

詳しくは裏面へ GO!!!

【発行】徳島地区渋滞対策協議会
 問い合わせ先：国土交通省 徳島河川国道事務所 道路調査第一課 電話 088-654-9612

出典：徳島河川国道事務所ホームページ 5-1

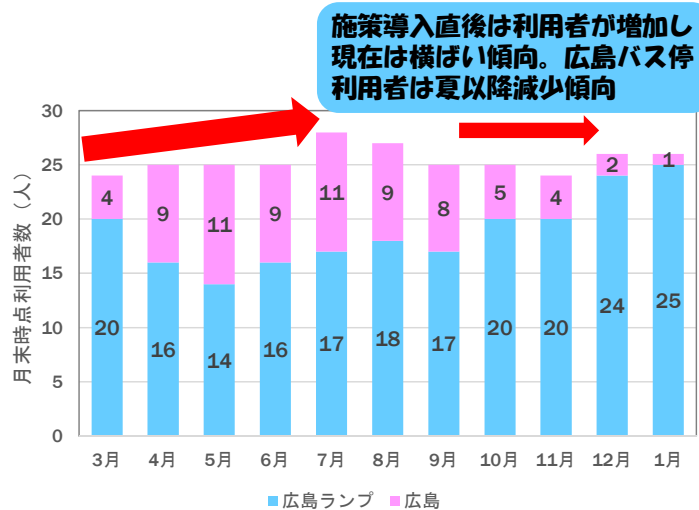
4. ソフト施策に関する取り組みと効果 ①高架下利用型パーク&バスライド

- 利用促進策の導入後の利用者数の変化（利用バス停の変化）を定量的に確認するとともに、パーク&バスライド利用者を対象としたアンケート調査を実施し、利用促進策の導入効果を検証。
- 利用バス停の拡大により新規利用者の獲得につながり、利用者数も増加した後、現在は横ばいで推移。
- 利用者アンケートでは、利用することに対して比較的満足度は高く、バス利用することで創出される『時間』について、うまく活用しそれを利点と考えている人が6割存在する。

■ソフト施策による効果(利用者数の変化および利用者アンケート調査)

(1) 利用者数の推移

- ・施策導入直後から7月にかけて、利用者が増加傾向を示した。
- ・また、利用可能となった広島バス停の利用者も多く見られたが、夏以降は広島バス停の利用者は減少し、1月時点では広島バス停利用者は1名となっている。
- ・パーク&バスライド利用者自体は、25名前後で横ばいで推移



(2) 利用者アンケート結果

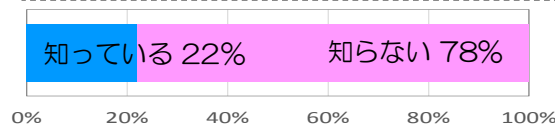
①実施概要

- ・調査方法は、調査員が調査票を用いて、対象者へ対面式による聞き取り調査を実施。
- ・調査日時は、被験者の帰宅時のタイミング(足を止めてもらえる可能性があるタイミング)を想定し、H28.2.2~4、調査時間帯:16:00~21:00の5h調査を実施。

②アンケート結果

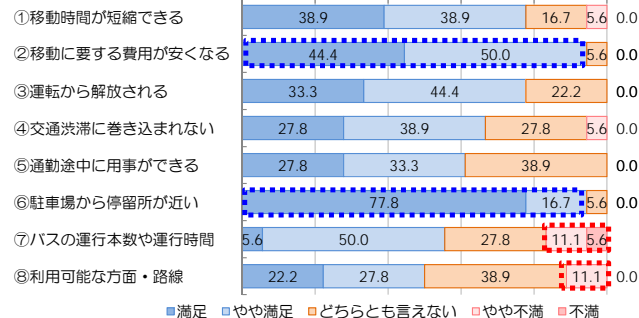
◇利用促進策導入の認知度

利用促進策を導入したことを知っていた人は2割程度と低調。



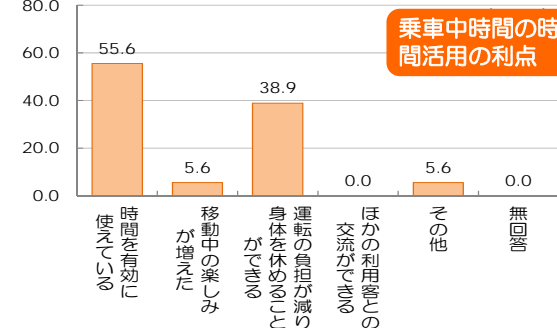
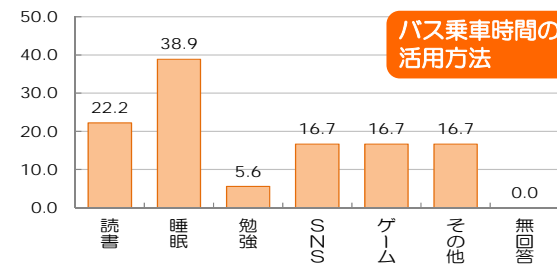
◇P&BR利用における満足度

料金の安さや、乗換の便利さに対して満足度が高く、本数・方面で満足度が低い。



◇バス乗車時間の活用方法と自身の利点

バス利用者は乗車中の時間を様々なことに利用しており、時間を有効に使えていることにメリットを感じている人が多い。



今後の取組(案)

P&BR利用者はバスの運行本数や運行時間、利用可能な方面・路線に対する不満度が高く、これらの解消が更なる利用促進につながると思われる。そのため、今後利用者が不満に感じている事象を対象とした改善方策の検討を進める。

4. ソフト施策に関する取り組みと効果 ②渋滞発生時間帯回避マップ

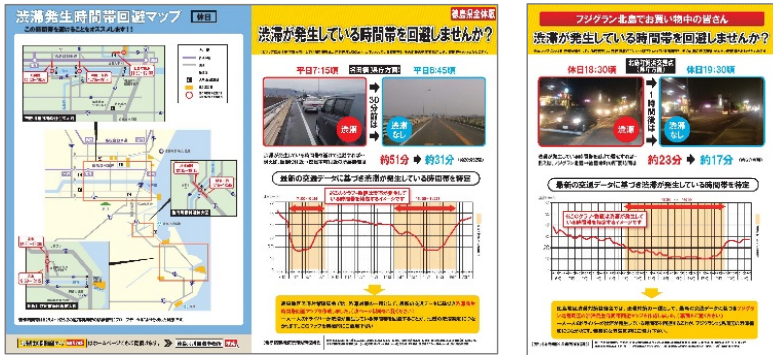
- 徳島県内で渋滞している交差点を対象に、渋滞時間を避けて通過することができる時間帯を紹介する「[渋滞発生時間帯回避マップ](#)を公表（平成27年2月）。（チラシ、ポスター、横断幕、HP等の広報ツールを活用して情報提供を実施）
- 配布先の工業団地（今切・辰巳）の企業ヒアリングでは、渋滞情報の提供に対して肯定意見を頂き、従業員アンケートからは実際に協力頂いた人の多くが効果を実感している。
- 情報提供した渋滞箇所（43方向）のうち、3割程度（13方向）で速度の改善が見られた。

■渋滞緩和に向け実施した施策

(1) 渋滞発生時間帯回避マップを作成

- ・プローブデータにより、渋滞が発生している時間帯を特定し、その時間帯を避けるよう促す「渋滞発生時間帯回避マップ」を作成

- ①徳島県全体版（平日朝・夕、休日）
- ②買物のお客様を対象（フジグラン北島、ゆめタウン徳島）
- ③企業・従業員を対象（今切工業団地、辰巳工業団地）



(2) 広報を広く実施

- ・作成したマップを県内ドライバーへ広く周知するため様々な媒体を介して広報を展開
- 新聞広告、ラジオCM、横断幕設置、店舗へのポスター設置・チラシ配布、企業へのポスター配布・チラシ配布、HPでのバナー設置

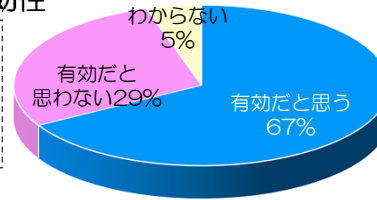
■ソフト施策による効果（マップ配布先企業へのヒアリング・アンケート）

① マップ配布企業へのヒアリング

ヒアリング対象:工業団地内企業(H27.9.2~11にかけて今切・辰巳工業団地の19社を対象)
ヒアリング方法:対面式アンケート(一部、先方の希望によりFAX調査で実施)
ヒアリング内容:マップ配布による行動変容の状況、施策の是非、マップ活用(時差通勤への協力)に対する課題

◇渋滞情報の提供の有効性

道路利用者に対する道路情報の提供に対しては、肯定的な意見が7割を占める。



◇マップ配布先企業の声

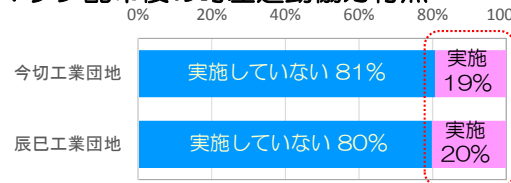
今回の様な渋滞時間等の情報提供は、道路利用者にとって有効だとは思いますが、従業員が回避マップの渋滞時間帯を避けて通勤するまでには至っていない。(今の生活パターンがあり、30分早く家を出るのが難しい等)

② マップ配布企業従業員へのアンケート

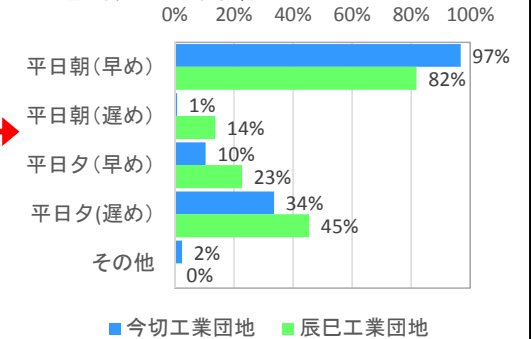
アンケート対象:工業団地内企業(今切・辰巳工業団地の12社754名)を対象
アンケート内容:マップ配布による行動変容の状況、効果発現状況等を把握

マップ配布後、2割の人が時差通勤を実施。朝通勤を早める人が大半を占め、辰巳工業団地では帰りを遅くする人も半数程度存在。時差通勤を実施したことで効果を感じている人は、今切工業団地で7割、辰巳工業団地で6割となっている。

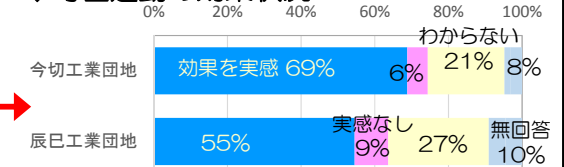
◇マップ配布後の時差通勤協力有無



◇時差通勤協力時間帯



◇時差通勤の効果状況



4. ソフト施策に関する取り組みと効果

②渋滞発生時間帯回避マップ

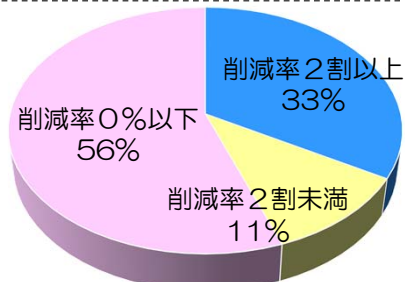
- 平日については、渋滞発生時間帯における20km/h未満の時間帯が2割以上解消した地点は12箇所（約3割）となった。箇所によっては渋滞時間帯の旅行速度が5km/h程度向上する傾向が見られる。
- 休日については、勝浦川橋（北行）において、速度改善効果（最大で10km/h程度）が確認された。

■ソフト施策による効果（渋滞発生時間における20km/h未満時間帯の解消状況）

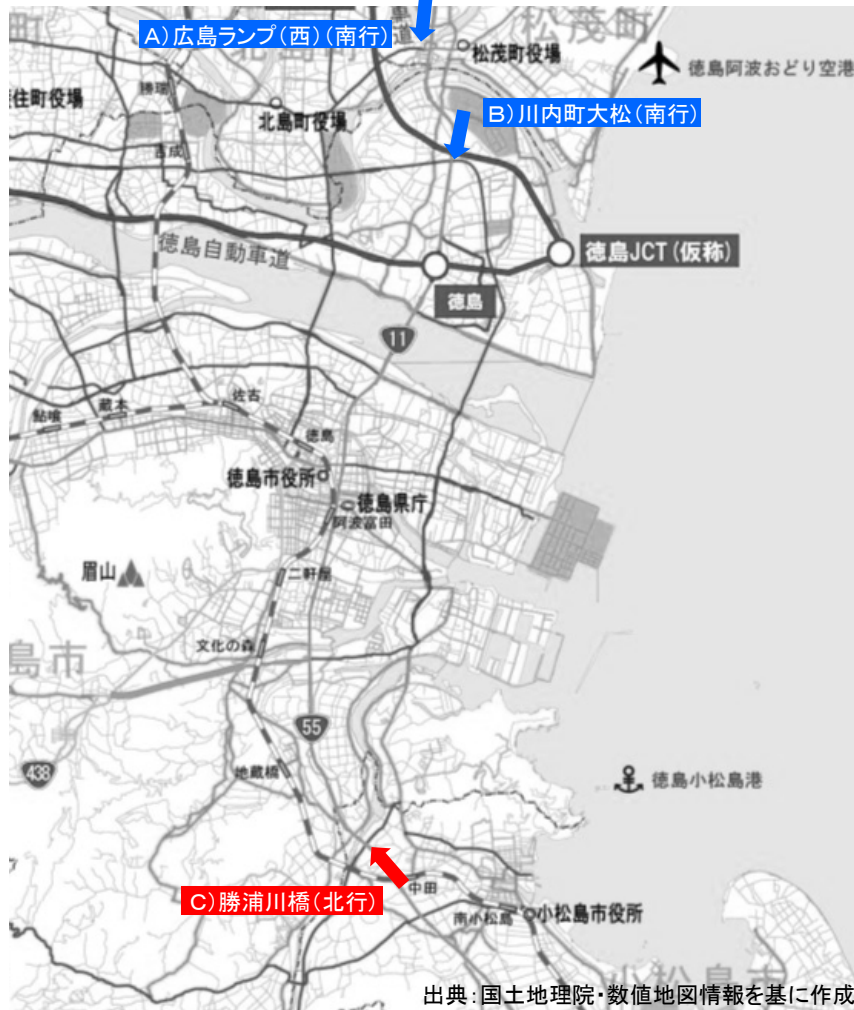
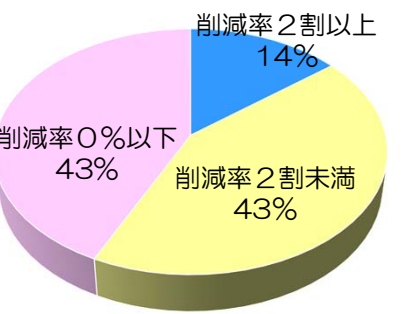
◇渋滞発生時間帯回避マップによる速度改善効果（渋滞発生時間における20km/h未満時間帯の削減率※）

※削減率：マップ配布前の渋滞時間帯における20km/h未満の発生時間帯を100とした場合に、マップ配布後の渋滞時間帯における20km/h未満の発生時間帯の削減量を率で表現したもの

平日
ある程度速度改善がみられたのは12箇所（33%）であり、それ以外の箇所では若干の速度上昇、もしくは効果が発現していない状況



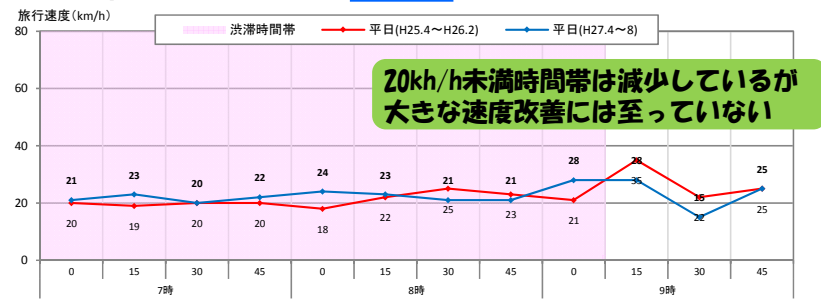
休日
速度改善効果が確認できたのは1箇所であり、それ以外の箇所では若干の速度上昇、もしくは効果が発現していない状況



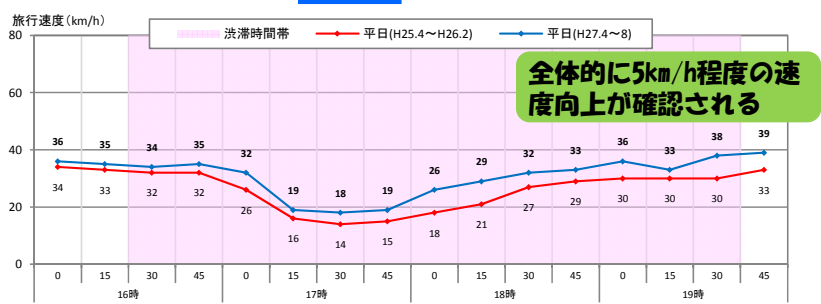
出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

◇主な地点の速度変化状況

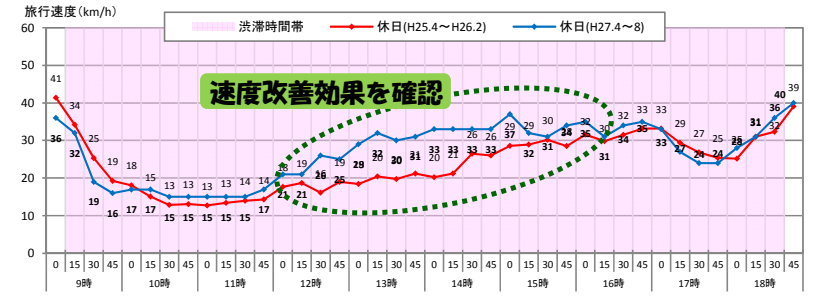
A) 広島ランプ（西）（南行） 平日



B) 川内町大松（南行） 平日



C) 勝浦川橋（北行） 休日



今後の取組(案)

休日における交通状況の変化について、道路利用者の視点から効果検証を実施していく予定。(商業施設でのアンケート等)

4. ソフト施策に関する取り組みと効果 ③定時性比較マップ（検討段階）

- 徳島県内の主要渋滞箇所における渋滞要因である「時間帯による交通の集中」、「橋梁への交通の集中」のうち、「橋梁への交通の集中」を解消するソフト施策として、所要時間のバラつきが少ないルートを紹介することにより、吉野川渡河部における交通需要の調整の可能性があることに着目。（平成26年度）
- 具体的には、藍住IC～徳島本町交差点間における複数ルートを対象に、所要時間のバラつきを確認し、その結果からより時間信頼性の高いルートへの誘導を促す「定時性比較マップ」を検討した。

■ 渋滞緩和に向け取り組んだ施策

(1) 転換を促すルートの検討

- ・吉野川渡河部における混雑度の実態から、混雑度に余裕のある吉野川大橋、しらさぎ大橋を利用するルートへの転換を促す候補とし、吉野川北岸において、藍住ICから当該橋梁へのアクセスルートのうち、最も混雑度の低い徳島道を選定。



混雑度が1.0を大きく超過

吉野川橋以西の橋梁に比べ混雑度が低い

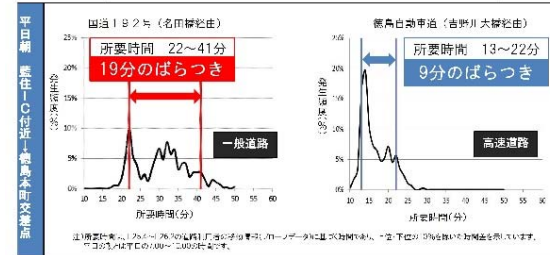
(2) 定時性比較マップの作成

- ・藍住ICから本町交差点までの所要時間について、徳島道・吉野川大橋経由、吉野川北岸・吉野川橋経由、名田橋・R192経由の3ルートについて、所要時間のバラつきを示し、時間信頼性の高い徳島道・吉野川大橋経由を促すマップを作成。

定時性の確保が困難な経路を回避しませんか？



最新の交通データに基づき所要時間のばらつきを比較



徳島地区渋滞対策協議会では、最新の交通データに基づき、徳島自動車道藍住IC付近から徳島本町交差点までの通行経路の違いによる所要時間のばらつき（定時性）を比較した『定時性比較マップ』を作成しました。（裏面をご覧ください）
定時性の優れた徳島自動車道をご利用下さい。

『定時性比較マップ』はホームページでもご覧いただけます。▶▶ 徳島河川国道事務所 検索

発行：徳島地区渋滞対策協議会
問い合わせ先：徳島地区渋滞対策協議会 事務局
国土交通省 徳島河川国道事務所 道路課第一課 電話：088-654-9612

定時性比較マップ



本町交差点の定時性比較（徳島市内への通勤等）

経路	所要時間（ばらつき）
吉野川北岸環状道路経由	20分～41分（21分）
国道192号経由	22分～41分（19分）
徳島自動車道経由	13分～22分（9分）

所要時間のばらつきが半分！！

休日 藍住IC付近→徳島本町交差点の定時性比較（藍住町付近からのお買い物等）

経路	所要時間（ばらつき）
吉野川北岸環状道路経由	18分～29分（11分）
国道192号経由	20分～31分（11分）
徳島自動車道経由	12分～18分（4分）

所要時間のばらつきが1/3！！

4. ソフト施策に関する取り組みと効果 ③定時性比較マップ（検討段階）

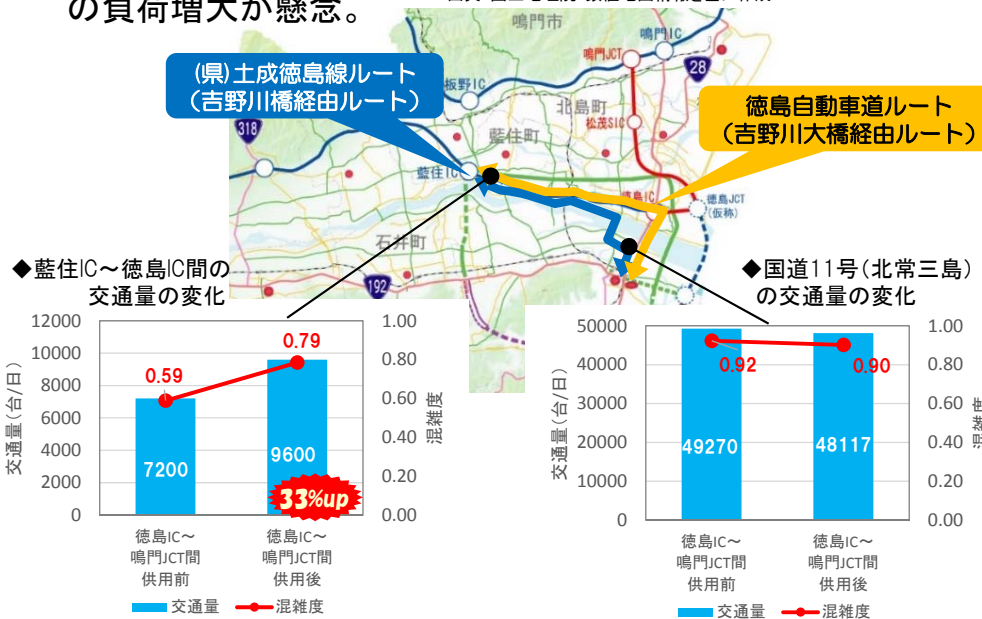
- 徳島都市圏内においては、平成26年度は高速道路を始め多くの区間で供用があり交通流動にも影響があった。
- 具体的には、藍住IC～徳島ICでは、利用交通量が1.3倍となり、定時性比較マップ検討時に想定していた容量の余裕が減少。また、国道11号（北常三島）においても、交通量は増加傾向にあり、当該ルートへの交通転換誘導にあたっては、留意する必要がある。
- 所要時間のバラつきに関しては、高速道路利用ルートでは交通量増とも相まって、マップ検討後の方が全体的に所要時間を要するように、一方、一般道利用（吉野川北岸ルート）では所要時間のバラつきは小さくなる傾向となった。

■徳島都市圏の現在の交通状況

(1) 転換を促すルートの交通状況の変化

- ・マップ検討直後、徳島IC～鳴門JCT間が供用したことを受け、藍住IC～徳島本町交差点間の誘導先として検討した「徳島道・吉野川大橋経由ルート」の主要地点の交通量を供用前後で比較。
- ・結果、徳島道では交通量が30%増、混雑度も0.8程度まで上昇
国道11号では交通量、混雑度に大きな変化はないが、容量一杯の状況に変わり無く、交通転換を促した場合、当該路線の負荷増大が懸念。

出典：国土地理院・数値地図情報をもとに作成



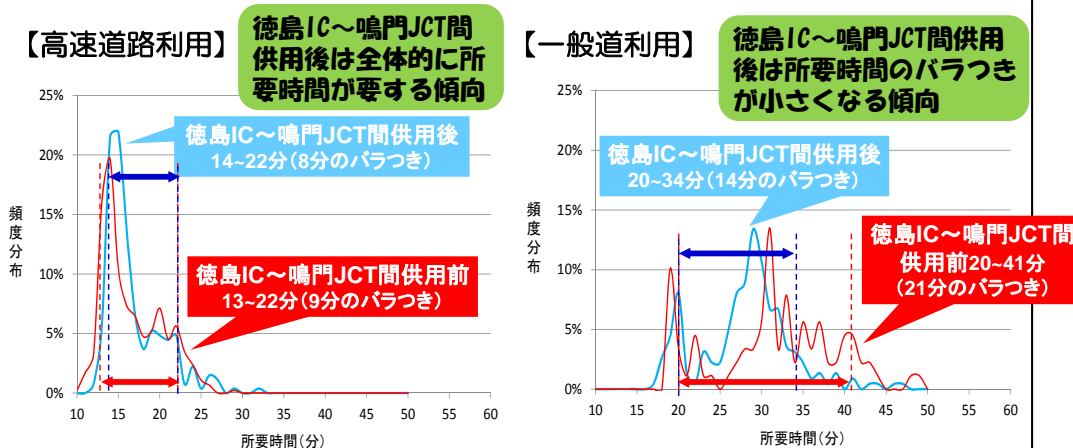
資料：ネクソ西日本公表資料
 徳島IC～鳴門JCT間供用前：H26.4.25～H26.5.6の日平均交通量
 徳島IC～鳴門JCT間供用後：H27.4.25～H27.5.6の日平均交通量

資料：警察トラカン集計
 徳島IC～鳴門JCT間供用前：H26.4.25～H26.5.6の日平均交通量
 徳島IC～鳴門JCT間供用後：H27.4.25～H27.5.6の日平均交通量

(2) 所要時間のバラつきの変化

- ・交通状況の変化を踏まえ、藍住IC～徳島本町交差点間の所要時間のバラつきを徳島IC～鳴門JCT間の供用前後で比較。
- ・高速道路利用ルートはバラつきの間隔は大きな変動は無いが、全体的に所要時間のバラつき分布が後ろへずれる(所要時間を要する)傾向
- ・一般道利用(吉野川北岸ルート)では、所要時間のバラつきの間隔が小さくなる(定時性が向上)傾向

◇藍住IC～徳島本町交差点における所要時間の発生分布



資料：プローブデータ集計
 徳島IC～鳴門JCT間供用前：H26.4.1～12.31 徳島IC～鳴門JCT間供用後：H27.4.1～8.31

今後の取組(案)

高速道路利用時の所要時間が長くなる一方、一般道利用のバラつきが改善傾向にあることから、今後転換を促す必要性は低い。5-6

4. ソフト施策に関する取り組みと効果 ④これまでの取組と今後の方針

○平成26年度から27年度にかけて取り組んできたソフト施策について、その効果を踏まえて今後の方針について整理した。

これまでのソフト施策の取組と効果

今後の方針

- ①渋滞予測及び渋滞情報の提供
 - ・渋滞予測カレンダーの提供や上り坂等での速度低下注意喚起を実施
- ②自転車ネットワークの整備
 - ・すいすいサイクル事業により自転車通行位置の明示等を実施
- ③自転車通勤ロードマップ・徳島自転車Tラインルートマップ
 - ・自転車利用の促進のためのマップを作成・配布
- ④公共交通利用促進
 - ・公共交通に親しむ機会を提供し公共交通の利用促進を支援
- ⑤PTPS
 - ・国道192号(東行)区間において平日AM7-9時で公共車両優先システムを導入
- ⑥店舗利用型パーク＆ライド
 - ・商業施設の店舗駐車場を利用し、公共交通への利用を促進
- ⑦高架下利用型パーク＆バスライド
 - ・広島ランプ高架下を利用したP&BR。H27.3より利用可能なバス路線を拡大
- ⑧渋滞発生時間帯回避マップ
 - ・平休日・方向別の渋滞発生時間帯を情報提供し、混雑時通行回避を支援
- ⑨定時性比較マップ(検討段階)
 - ・一般道路と比べ到着時間が安定している高速道路利用への変更を支援



- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 今後も継続実施
- 本格実施は見送り(新たな施策へ切り換え)

一般道利用において所要時間のバラつきが改善され、これ以上転換を促す必要性が低いことから、新たな施策に切り替えて検討を進める。

※ は、本会議資料において効果検証を実施したソフト施策