資料6

５．新たなソフト施策の検討

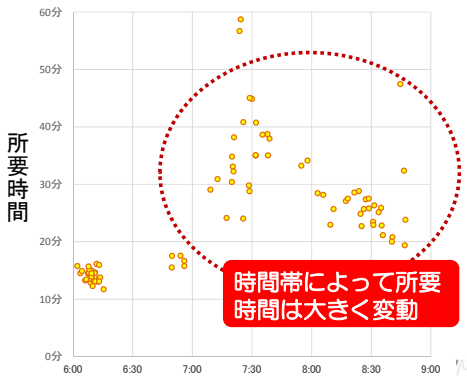
5．新たなソフト施策の検討　①自転車利用促進チラシ作成

○自転車通勤、自動車通勤に関するプローブデータを対象に集計分析を実施。
○通勤時の混雑時間帯においては、自動車利用時は時間帯によって所要時間が大きく変動するが、自転車利用時はほぼ一定で走行でき、ピーク時間帯においては、自転車利用時の方が自動車利用時よりも所要時間が短くなる時間帯が存在。
○自転車利用の優位性をＰＲし、自動車利用から自転車利用を促す「自転車利用促進チラシ」を作成・配布し、自動車交通の抑制を図る。

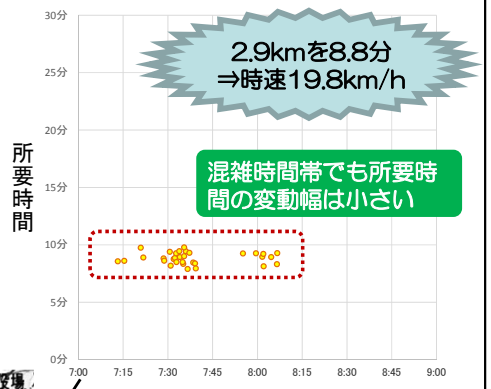
（1）検討の背景

・通勤帯における自動車・自転車の通過時間別所要時間を集計したところ、自動車利用は変動幅が大きいのに対し、自転車利用は殆ど変動が見られないことが明らかとなった。

■国府町観音寺交差点→徳島本町交差点間（8.6km）の通過時刻別所要時間



■徳大薬学部前交差点→藍場町交差点間（2.9km）の通過時刻別所要時間



出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

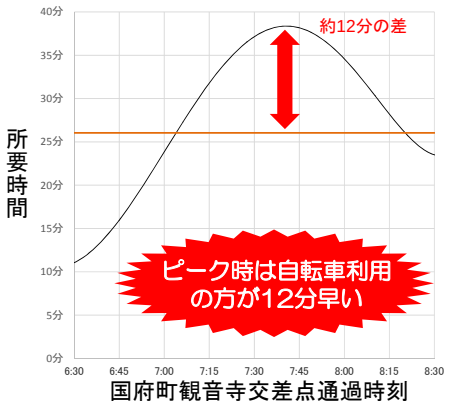
（2）自転車と自動車の所要時間を比較

・自動車利用時の通過時間帯別所要時間に自転車の平均速度に基づく所要時間を重ねてみると、自転車利用の方が所要時間が短くなる時間帯が存在。

そこで

自転車利用の優位性として、所要時間だけでなく、費用面からのメリットも提示し、自転車利用へ誘導するためのツールを検討

■国府町観音寺交差点→徳島本町交差点間（8.6km）の通過時刻別所要時間



（3）自転車利用促進チラシ作成

・国道11号、国道55号、国道192号の3方向流入部の自動車利用者を対象に、自転車利用のメリットをPRするチラシを作成・配布予定

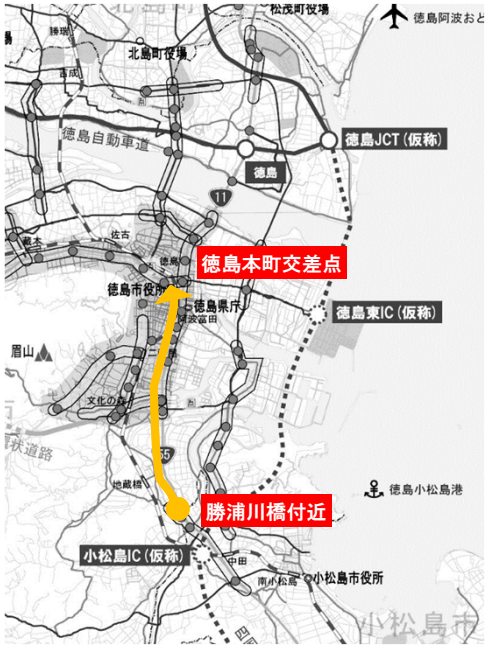
5．新たなソフト施策の検討　②時差通勤紹介ＨＰの作成

○自動車通勤に関するプローブデータを対象に集計分析を実施。
○通勤時の混雑時間帯においては、自動車の所要時間は、天候によって大きくばらつきが見られ（同一時間帯に出発した場合、最長・最短で約24分のバラつき）、混雑時間帯を避けると所要時間も短縮させることが可能。
○時差通勤の優位性をＰＲし、出勤時間の変更を促す「時差通勤紹介ＨＰ」を作成し、自動車需要の調整を図る。

（1）検討の背景

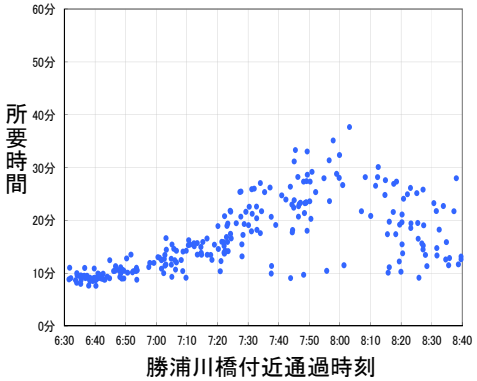
・通勤帯における自動車の通過時間別所要時間を集計したところ、通過時間の違いで所要時間に大きな差が生じていることが明らかとなった。

・また、天候別（好天・荒天）でみても、所要時間に大きな差が生じていることが明らかとなった。

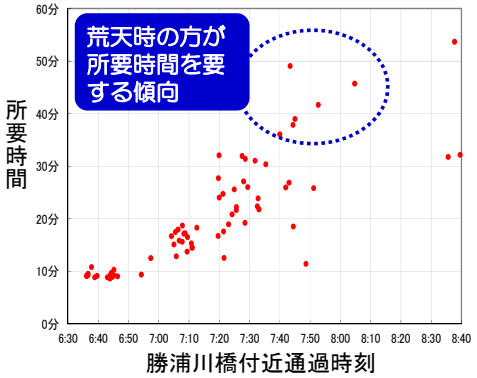


出典：国土地理院・数値地図情報を基に作成

■勝浦川橋付近→徳島本町交差点間の通過時刻別所要時間（好天時）



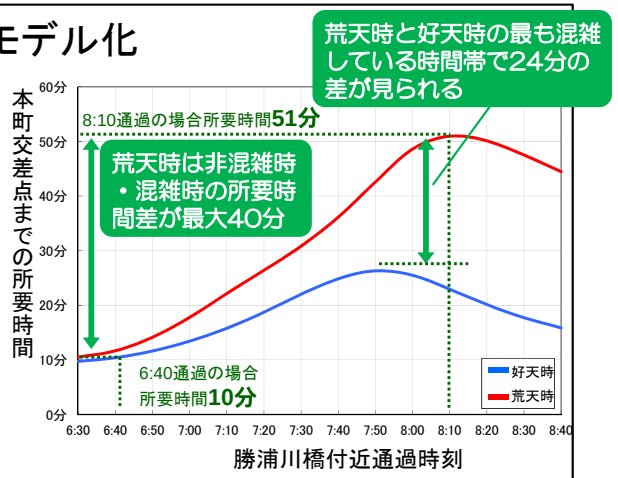
■勝浦川橋付近→徳島本町交差点間の通過時刻別所要時間（荒天時）



（2）自動車の所要時間をモデル化

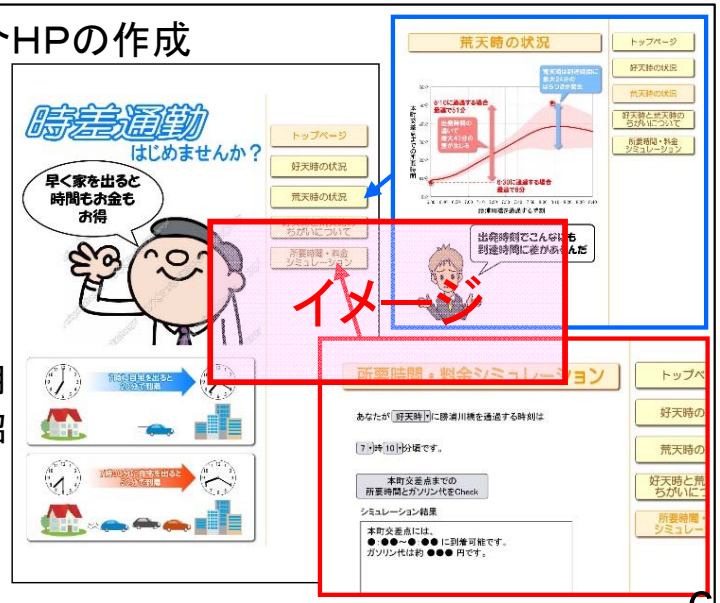
・プローブデータを基に、99%信頼区間で通過時間帯別の所要時間をモデル化。

・所要時間モデルの最大値を見ると、天候や出発時間の違いでが所要時間に大きな差が生じることを確認



そこで

出発時刻を早めることで、所要時間も短くできる他、費用面からのメリットも提示し、出発時刻の変更を促すためのツールを検討

（3）時差通勤紹介HPの作成

・放射道路となる国道11号、国道192号、国道55号の自動車利用者を対象に出発時刻の変更による速達性ならびに費用面でのメリットを紹介するHPを作成予定