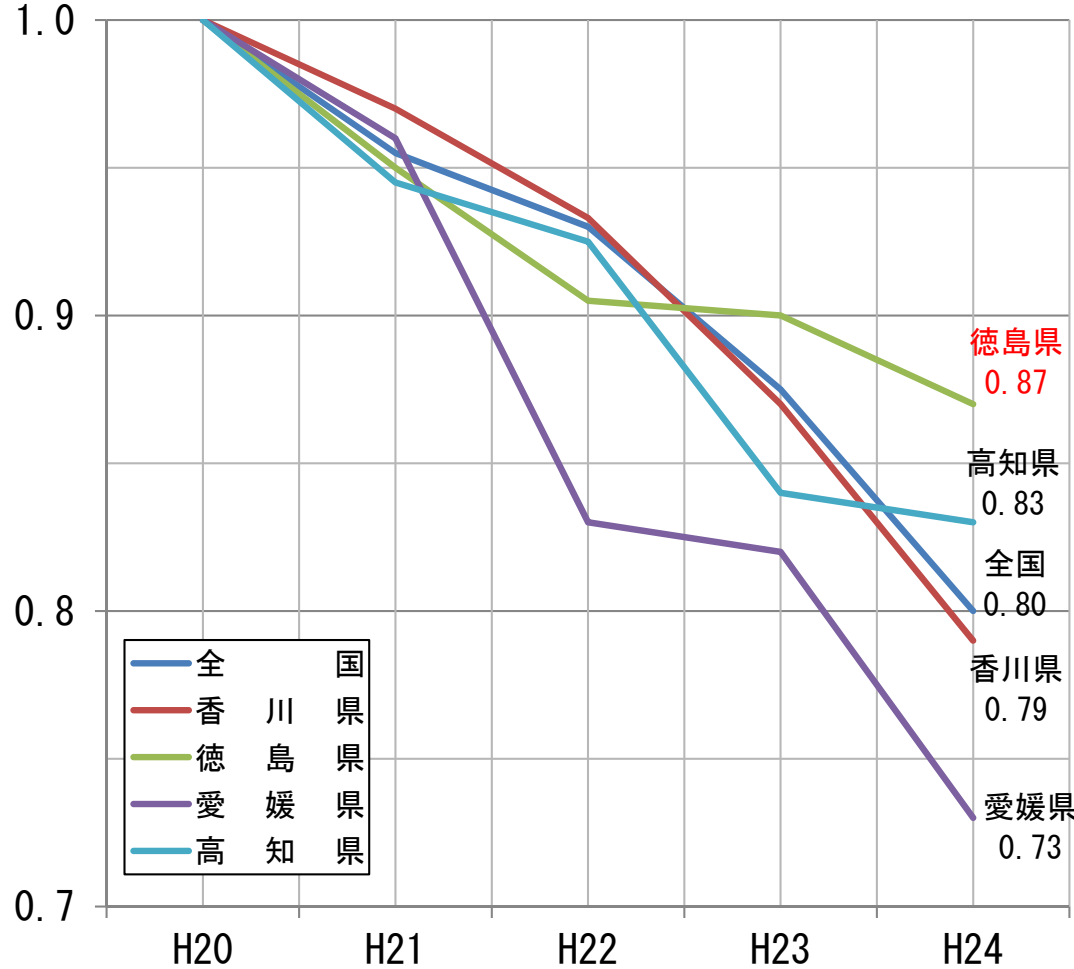


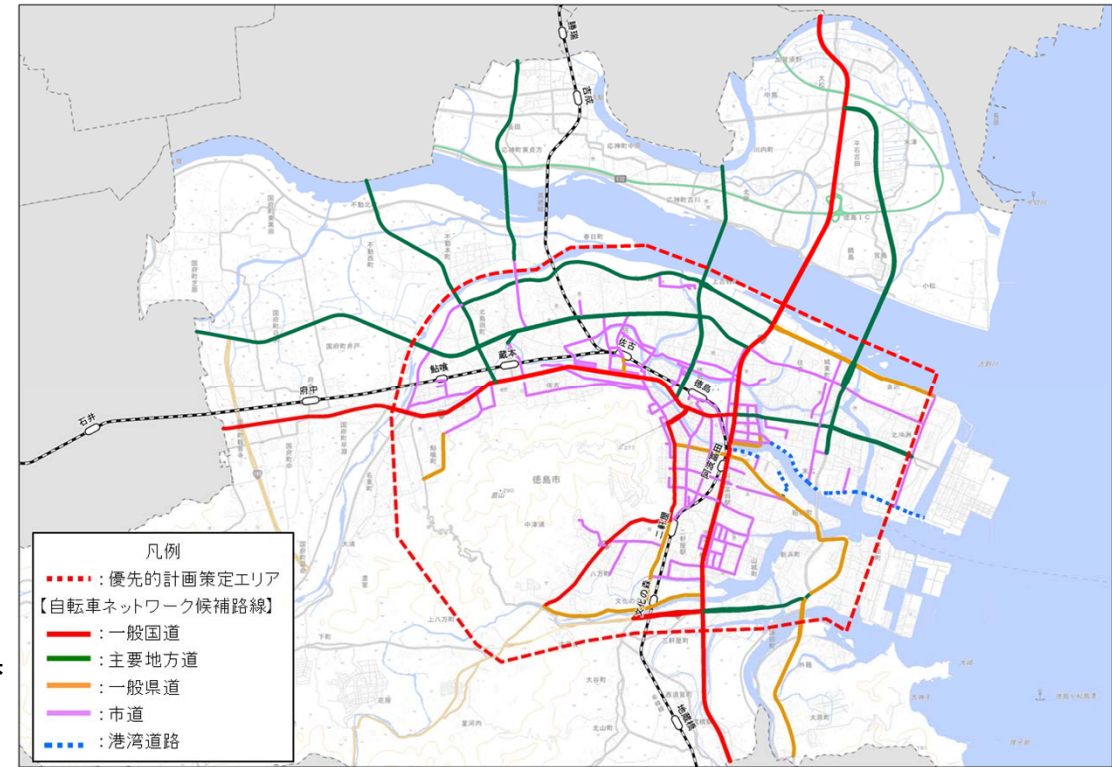
6. ソフト施策の具体的実施状況

6. ソフト施策の実施状況 (①自転車利用の促進)

- 自動車の渋滞緩和対策や災害時の移動手段としても、自転車に重要な役割が期待されている。徳島地区渋滞対策協議会においても、自転車通勤推進に向けて、広報を実施。
- 徳島市の自転車乗車中死傷事故者数の減少割合は、全国平均や四国他県と比べて低い状況。
- 自転車利用者の安全を速やかに向上させるため、優先的計画策定エリア・自転車ネットワーク候補路線を設定し、効率的に自転車ネットワークを整備する予定。



全国・四国4県のH20自転車乗車中死傷事故件数を1.0とした場合の変化 (人口10万人当たり) 【出典：警察庁資料】

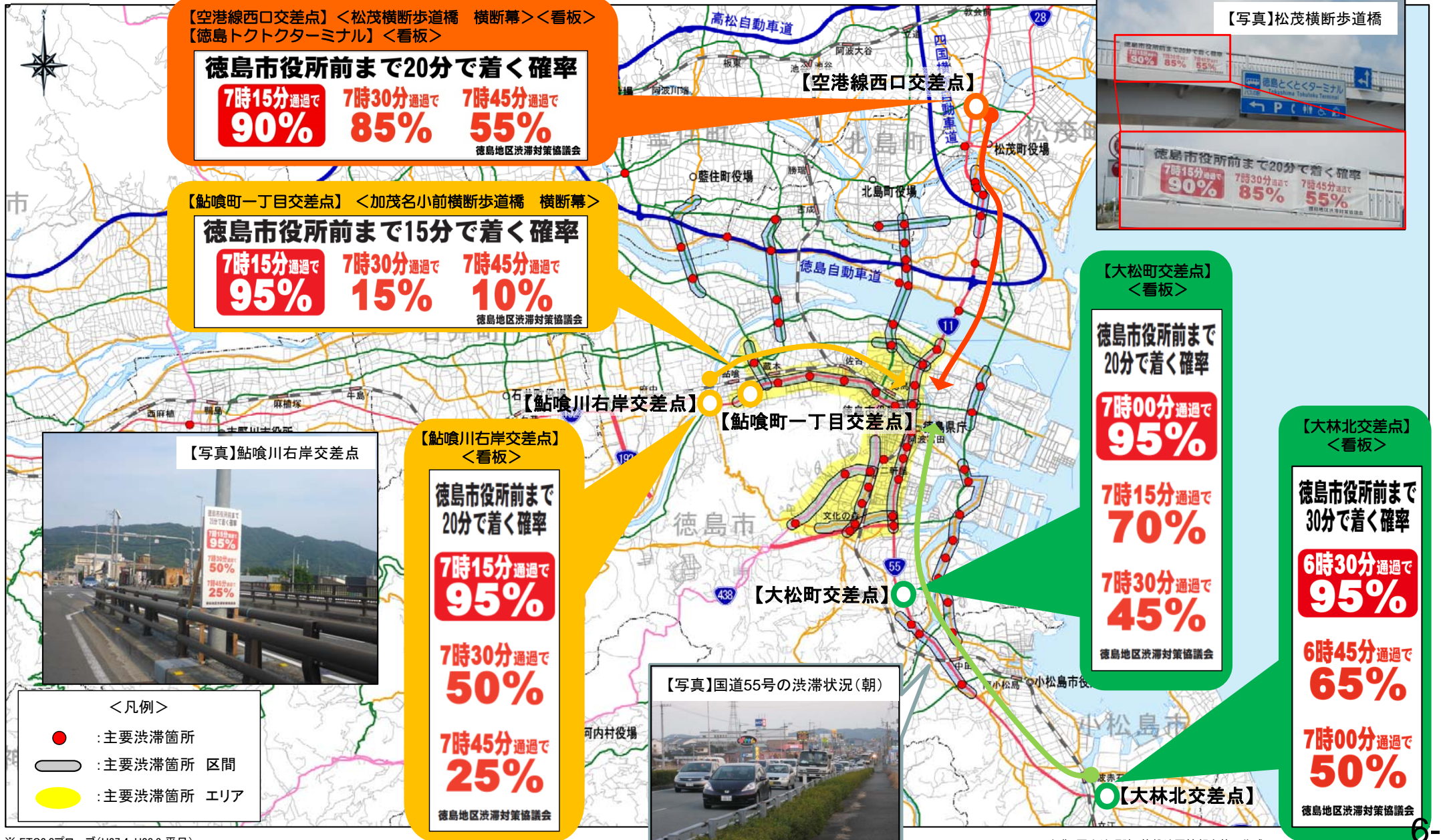


自転車走行空間確保に関する優先的計画策定エリア、自転車ネットワーク候補路線の設定 (第1回、第2回(仮称)徳島市自転車安全利用促進計画検討委員会より)

6. ソフト施策の実施状況 (②所要時間予測)

○所要時間のバラツキ(=定時性)を一般の道路利用者に興味を持って見てもらえる表現方法として「天気予報の降水確率」のように「所要時間の確率」として表現し、横断幕等により情報提供し、時差出勤を促す施策を実施。(平成29年度)

■所要時間予報(横断幕、路上看板)設置箇所



6. ソフト施策の実施状況 (②所要時間予測)

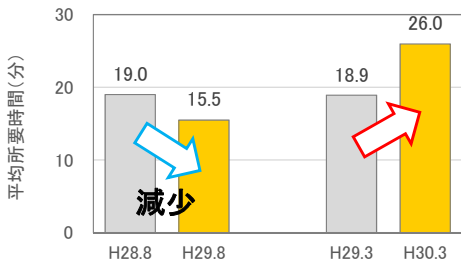
- 路上看板 (H29.7設置) で情報提供を行っている交差点から徳島市中心部までの所要時間の設置前後の変化を確認。
- 一部区間では設置の直後に所要時間の短縮が見られたが、最新データでみると効果が薄まっている状況。
- WEBアンケート結果 (H29渋滞協議会) では時差出勤への潜在需要が大きい。

■ 所要時間の変化

【グラフ表示値はETC2.0データ(平日)】

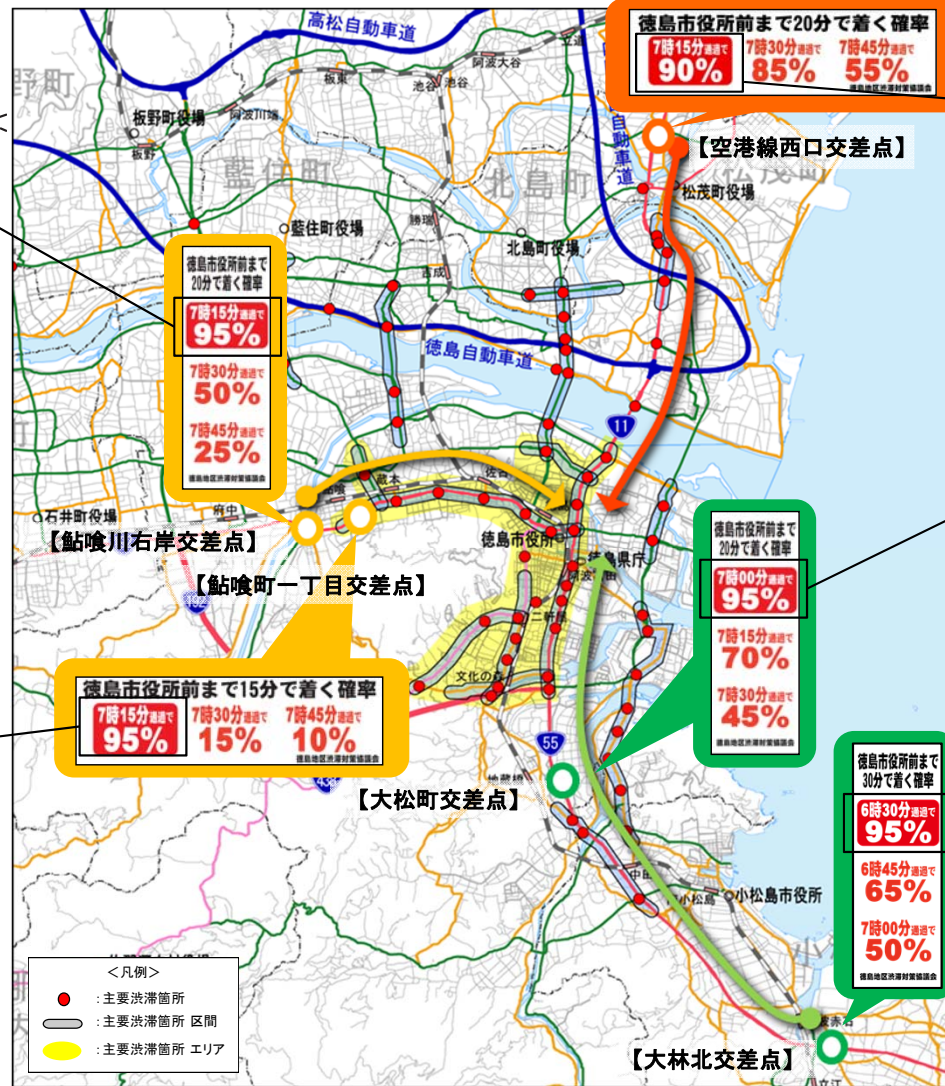
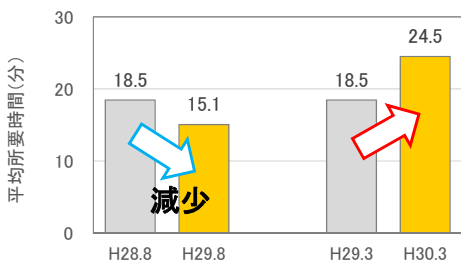
7:15迄に通過を促した場合、以降の時間帯の混雑が緩和すると想定し、7:30の所要時間を比較

【R192 鮎喰川右岸交差点】 7:30通過



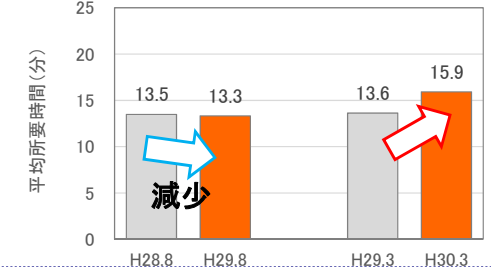
7:15迄に通過を促した場合、以降の時間帯の混雑が緩和すると想定し、7:30の所要時間を比較

【R192 鮎喰町一丁目交差点】 7:30通過



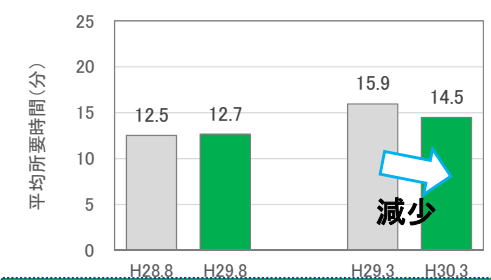
7:15迄に通過を促した場合、以降の時間帯の混雑が緩和すると想定し、7:30の所要時間を比較

【R11 空港線西口交差点】 7:30通過



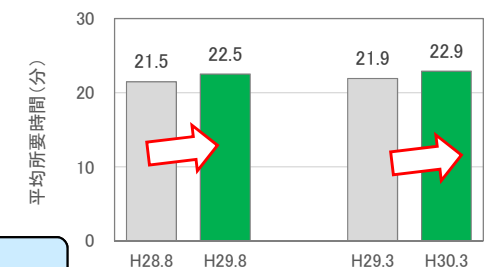
7:00迄に通過を促した場合、以降の時間帯の混雑が緩和すると想定し、7:15の所要時間を比較

【R55 大松町交差点】 7:15通過



6:30迄に通過を促した場合、以降の時間帯の混雑が緩和すると想定し、6:45の所要時間を比較

【R55 大林北交差点】 6:45通過



出典: 国土地理院・基盤地図情報を基に作成

➡ 設置直後は所要時間の短縮が見られたが、時間の経過とともに、効果が薄れた結果となった。

➡ 引き続き時差出勤を促すために、看板の更新と企業への協力依頼を実施する予定。