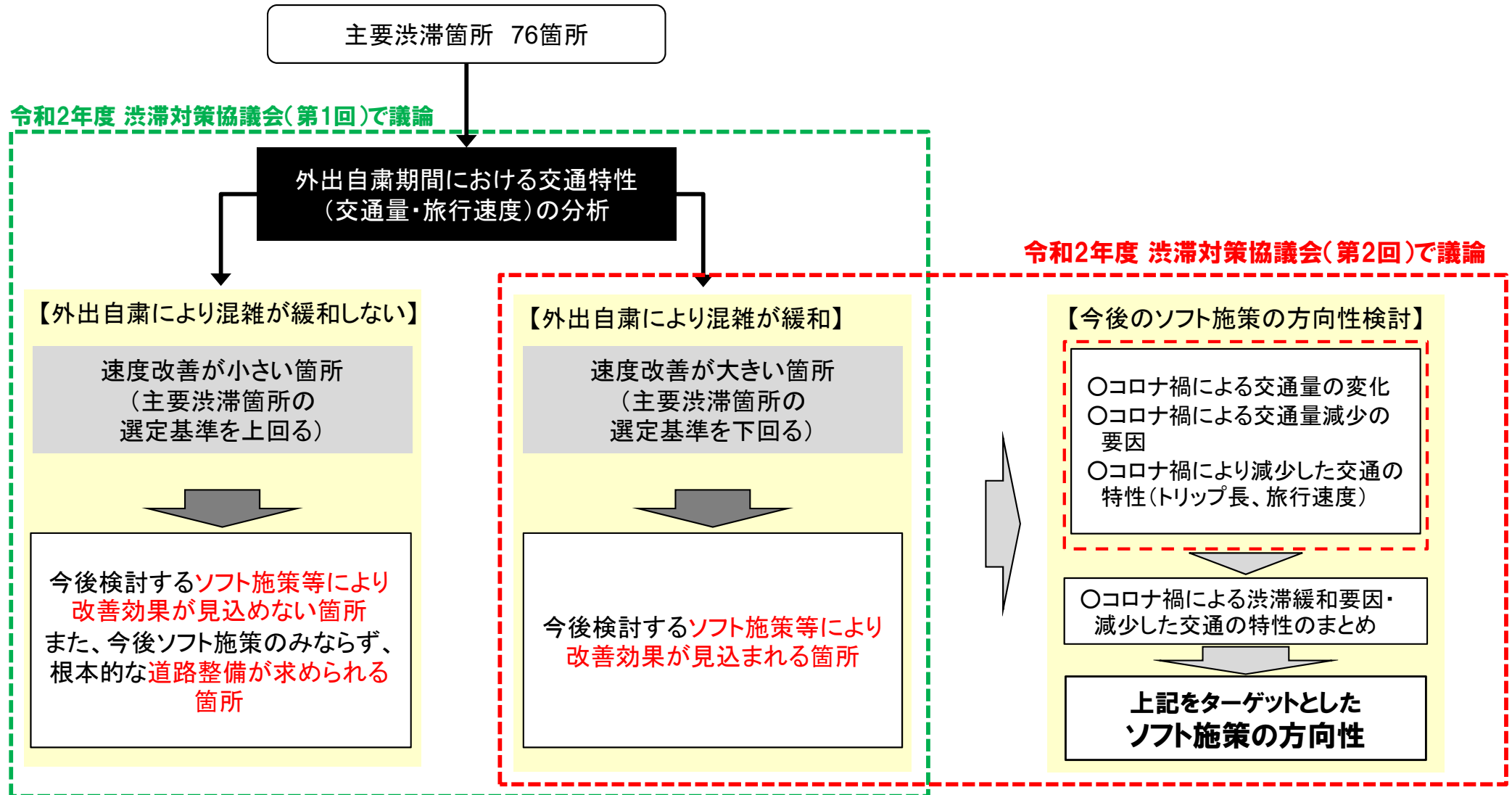


3. 新型コロナウイルスの影響による渋滞緩和要因の分析と 今後のソフト施策の方向性

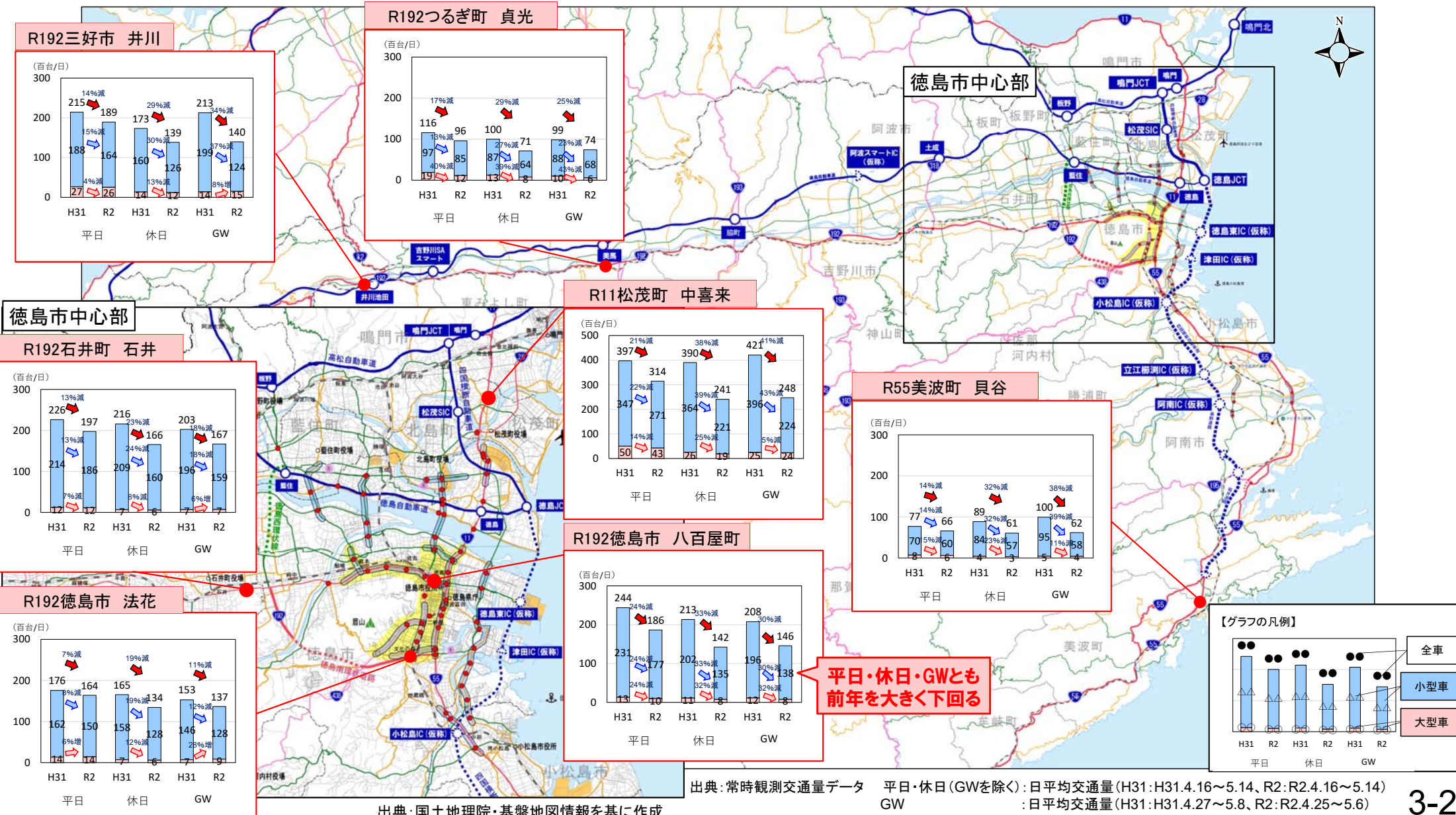
3.1 分析概要

- 新型コロナウイルス感染症の感染防止対策として、徳島県では令和2年4月16日～5月14日の約1箇月間、緊急事態宣言が発令。
- 緊急事態宣言による外出自粛の影響で交通量が減少。
- 緊急事態宣言下における交通特性(交通量・旅行速度)を分析し、今後のソフト施策の基礎資料とする。



3.2 コロナ禍による交通量の変化 一日平均交通量

- 徳島県内の主要箇所における日平均交通量は、平日・休日・GWとも前年比を下回っている。
- 平日は約10~20%、休日は約20~40%、GW期間中は約10~40%交通量が減少している。
- 主要渋滞箇所が多く存在する徳島市中心部(国道192号八百屋町)では、平日・休日で約20~30%減少しており、減少率が最も大きい。

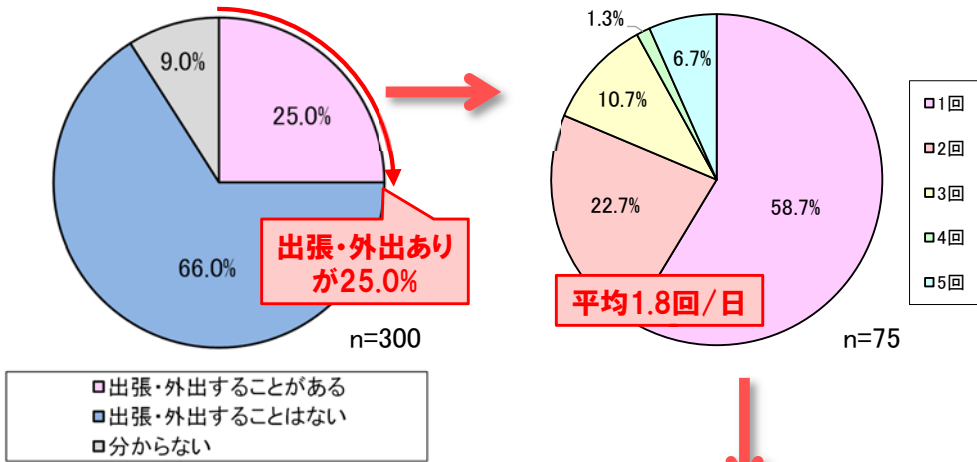


3.3 コロナ禍による交通量減少の要因 —企業活動の変化—

○WEBアンケート調査の結果によると、徳島市内通勤者のうち、出張・外出することがある方は全体の25%で、出張・外出の頻度は日平均1.8回。緊急事態宣言により「県をまたぐ出張・外出機会が減った」が48%、「県内」や「市内の出張・外出機会が減った」が21%ずつあり、出張・外出機会が減少している。
 ○徳島市内通勤者の緊急事態宣言中は、2割弱の方がテレワークやTV会議システムを活用。テレワーク実施者のうち、週1日以上が8割を占める。

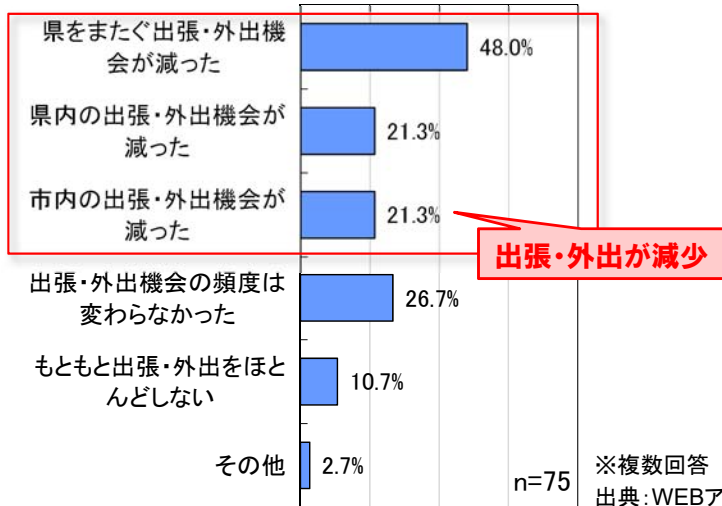
徳島市内通勤者の出張・外出状況の変化

■ 普段の業務における出張・外出の有無 ■ 一日当たりの出張・外出の頻度



■ 緊急事態宣言による出張・外出状況の変化

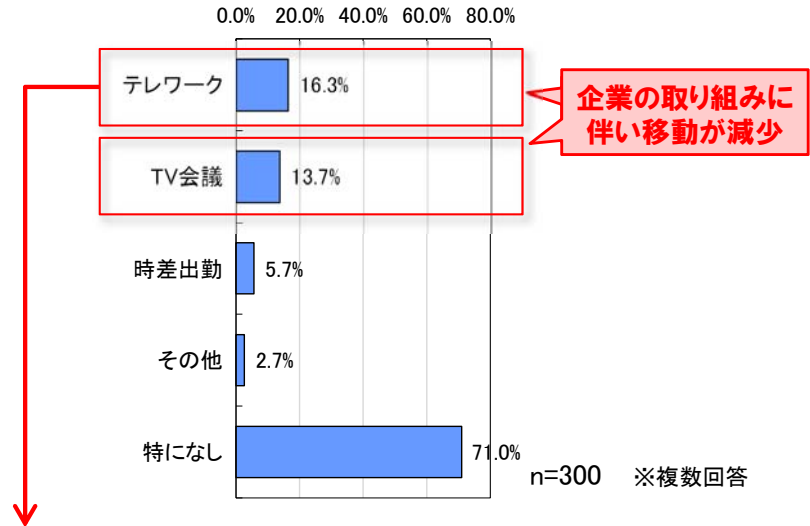
0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0%



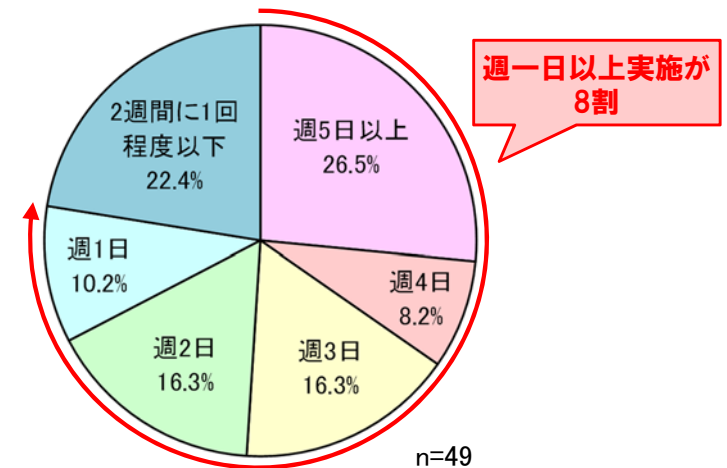
※複数回答
出典: WEBアンケート調査 (R2.11)

徳島市内通勤者における緊急事態宣言中の取り組み

■ 緊急事態宣言中の取り組み内容



■ テレワークの実施頻度



出典: WEBアンケート調査 (R2.11)

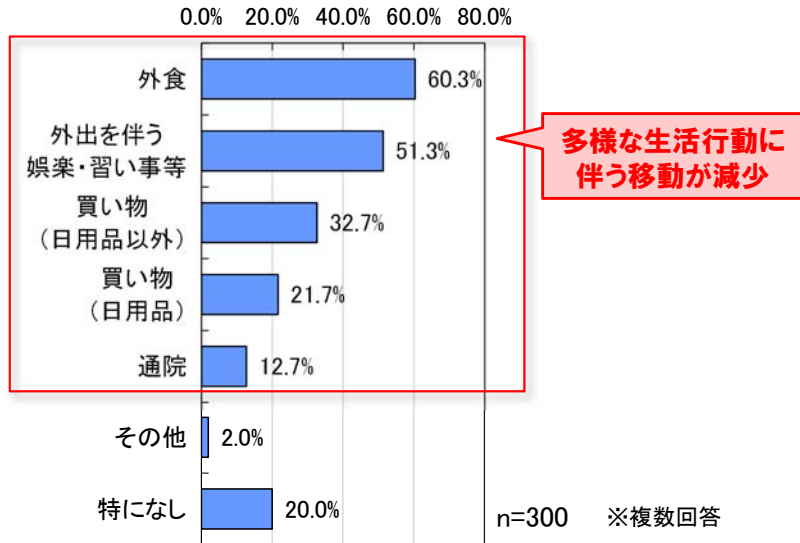
3.3 コロナ禍による交通量減少の要因 — 日常生活の変化 —

WEBアンケート調査

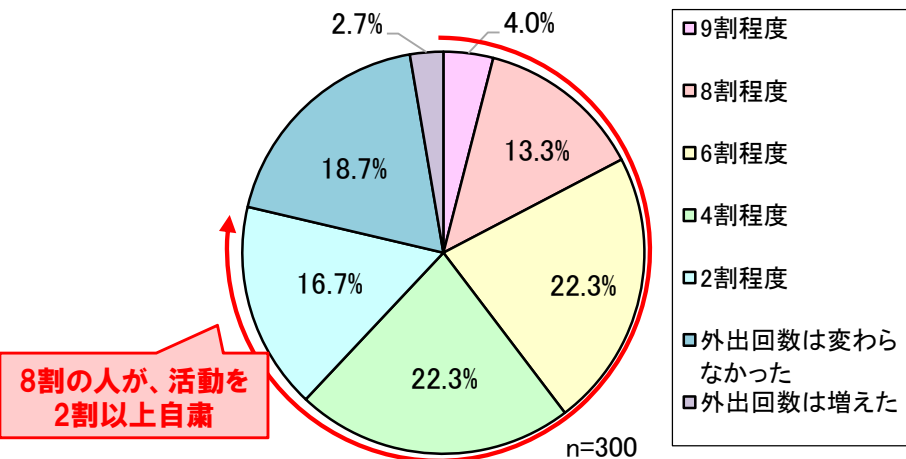
○WEBアンケート調査の結果によると、日常生活で自粛した活動は、「外食」「娯楽・習い事等」「買い物」など、約8割の人が活動を2割以上自粛したと回答。
 ○通常時における徳島市内への通学では、半数以上が送迎をしたことがあると回答している。緊急事態宣言中は休校となったため、自家用車による送迎目的の交通は減少したと考えられる。

日常生活における自粛した活動内容と程度

■緊急事態宣言によって自粛した活動内容



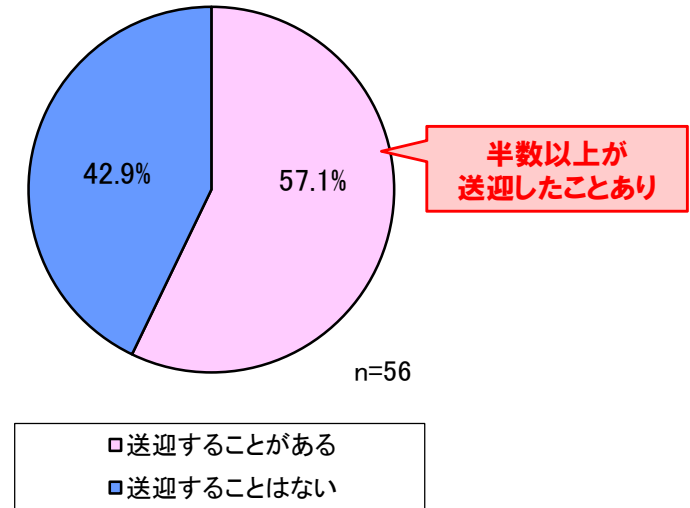
■緊急事態宣言によって活動を自粛した程度



出典:WEBアンケート調査(R2.11)

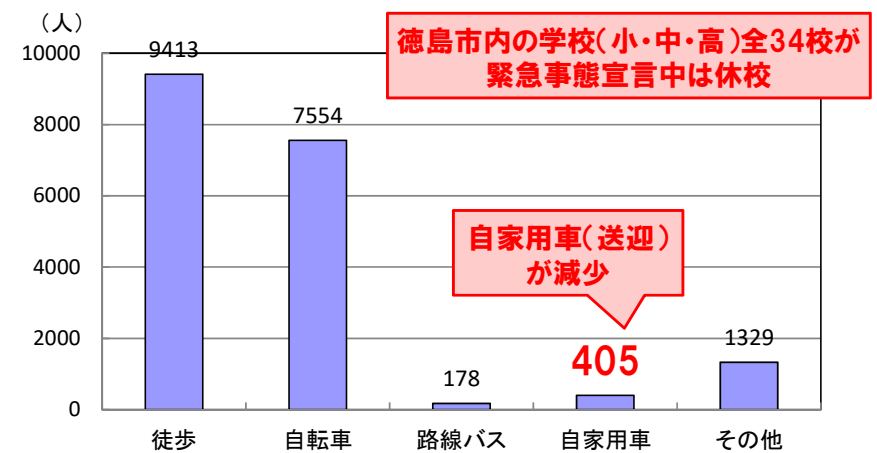
徳島市内通学者の送迎の有無と通常時の通学方法

■通常時における、通学時の送迎の有無



出典:WEBアンケート調査(R2.11)

■普段の通学方法



※徳島市内の全学校を対象に集計

出典:教育委員会ヒアリング結果(R2.11)

3.4 コロナ禍により減少した交通の特性 ートリップ長ー

○徳島市中心部の幹線道路(国道11号、55号、192号)を通行するトリップについて分析。緊急事態宣言前と宣言中で、5km未満の短トリップが約3,200~4,500台減少。

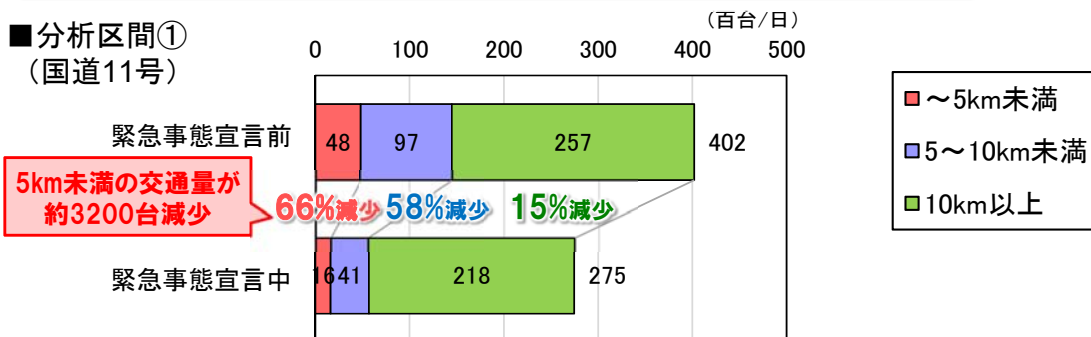
○緊急事態宣言前と宣言中で、5km未満の短トリップの減少率が40~66%と最も大きい。



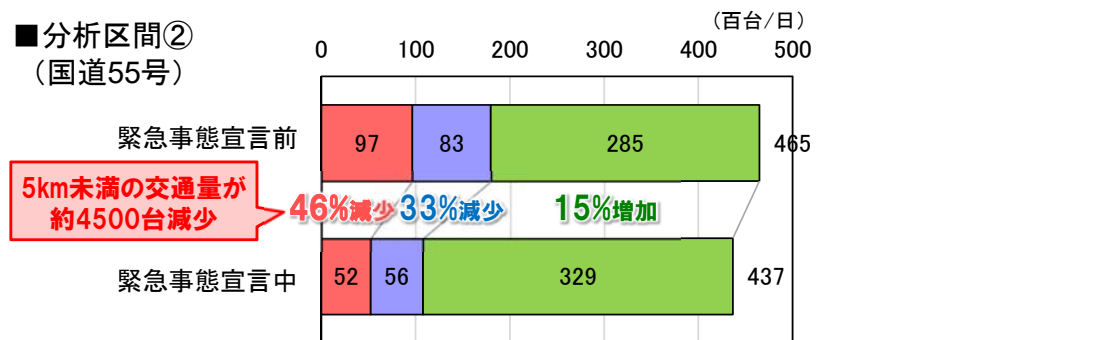
出典: 国土地理院・基盤地図情報をもとに作成

各主要断面の通行車両における、トリップ長別の交通量の変化

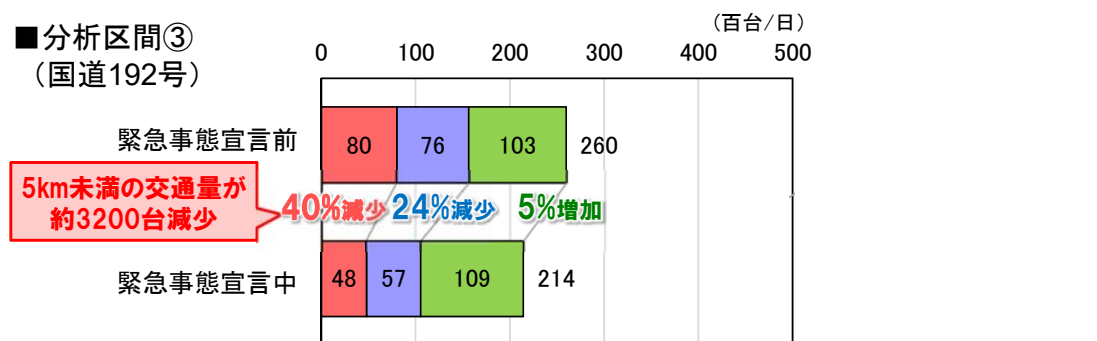
■分析区間① (国道11号)



■分析区間② (国道55号)



■分析区間③ (国道192号)



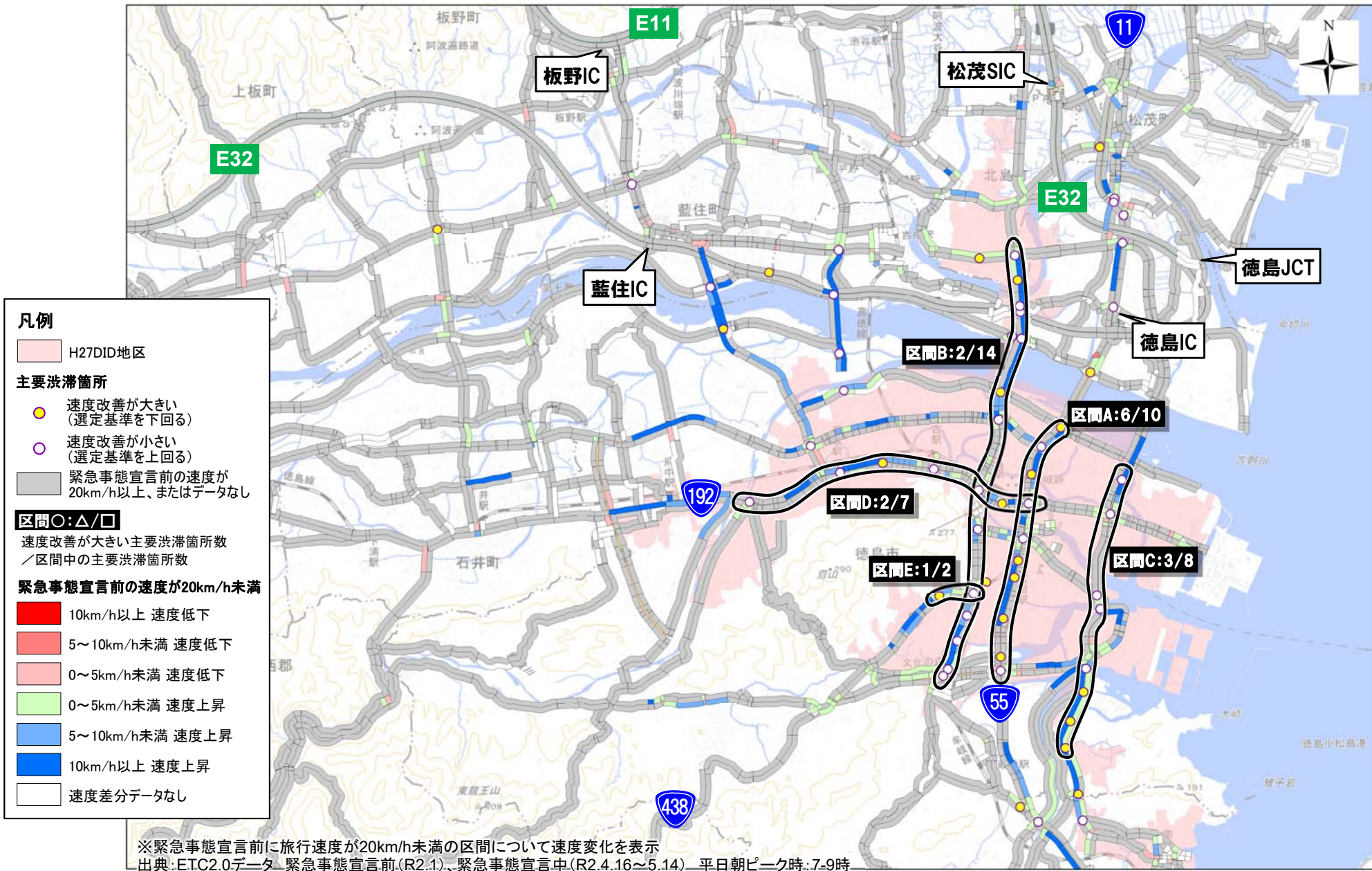
※分析断面を通行する車両の、トリップ長別の構成割合(ETC2.0データ)に、周辺に位置する常時観測交通量を乗じて算出。常時観測交通量データは、R11:北常三島、R55:中郷、R192:徳島西警察署前を使用。

出典: ETC2.0データ(平日)、常時観測交通量データ(平日)

緊急事態宣言前(H31.4.16~5.14)、緊急事態宣言中(R2.4.16~5.14)

3.4 コロナ禍により減少した交通の特性 — 旅行速度（朝ピーク時） —

○主要渋滞箇所全76箇所中43箇所が、徳島市中心部のDID地区内に位置しており、うち16箇所(37%)が、速度改善が大きい(選定基準を下回る)。
 ○特に、区間A(国道11号・55号)は10箇所中6箇所の速度改善が大きい(選定基準を下回る)。



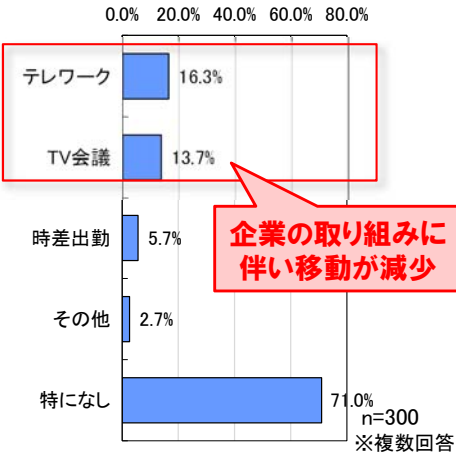
3.5 コロナ禍による渋滞緩和要因・減少した交通の特性と、今後の方向性

○緊急事態宣言による交通量減少の要因は、企業活動、日常生活の変化によるもので、中でも短トリップ(5km未満)の減少率が高いと考えられる。
 ○通常時、徳島市中心部において、交通量を10%程度減らすため、上記交通特性を分析して今後のソフト施策の方向性を検討する。

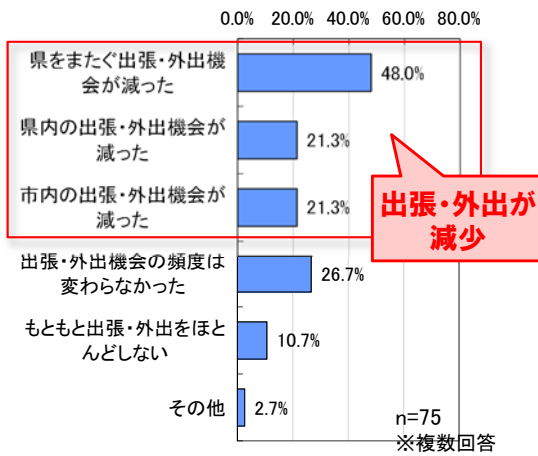
渋滞緩和要因と、減少した交通の特性

企業活動

■緊急事態宣言中の取り組み

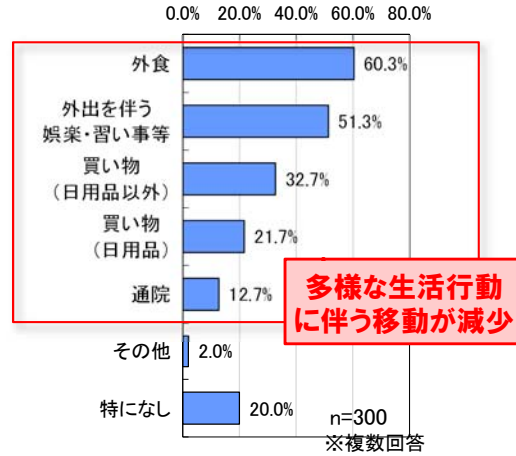


■出張・外出状況の変化



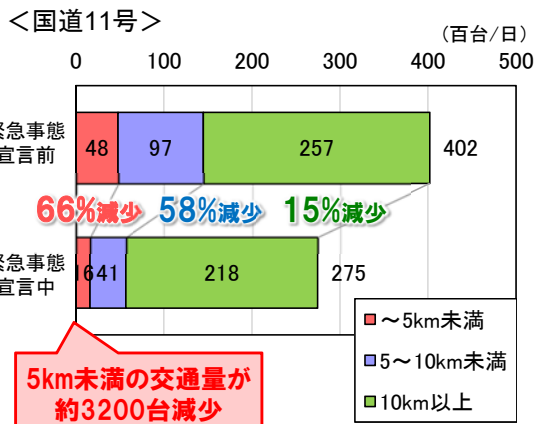
日常生活

■自粛した活動内容

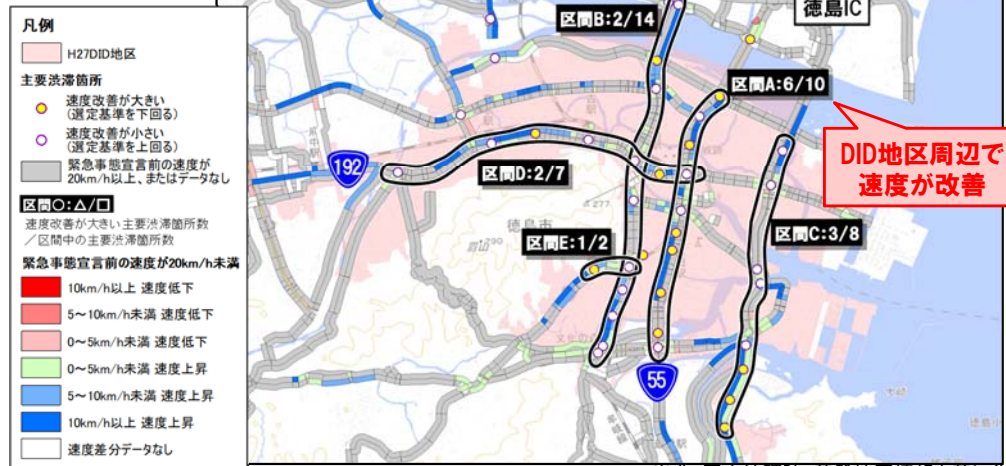


コロナ禍により減少した交通の特性

■トリップ長別の交通量の変化



■旅行速度の変化



まとめ

○渋滞緩和に至った主な要因

【通勤】テレワークやTV会議により外出を控えた方が2割弱ずつ存在。
 【企業活動】「県をまたぐ」「県内」「市内」の出張・外出機会が21~48%減少。
 【日常生活】外食、娯楽・習い事、買い物等の目的交通が減少。通学時の送迎目的の交通が減少。

○減少した交通の特性

- ・場所：徳島市中心部 (特に国道11号・55号)
- ・目的交通：通勤、企業活動、日常生活
- ・トリップ長：短トリップ交通 (5km未満)

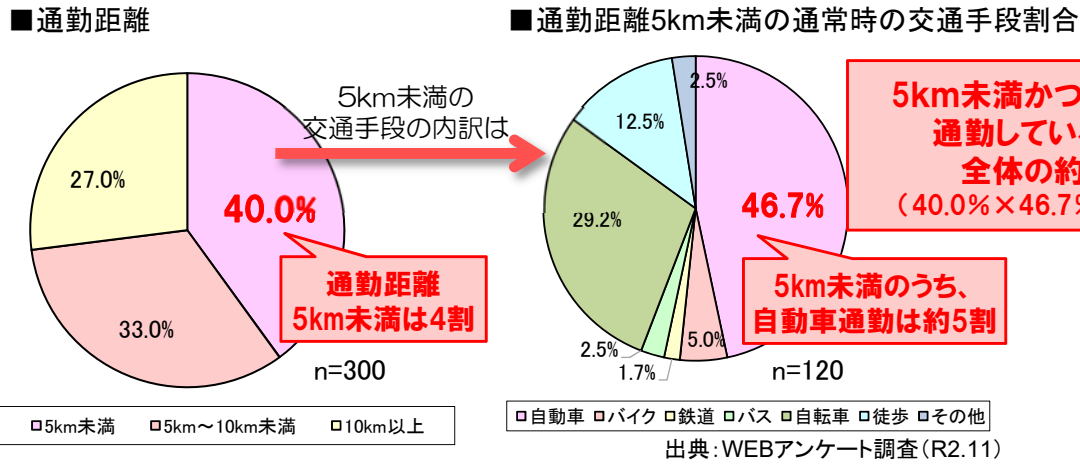
上記、減少した交通の特性を分析

通常時、徳島市内中心部において、交通量を10%程度減らせるソフト施策の可能性について検討

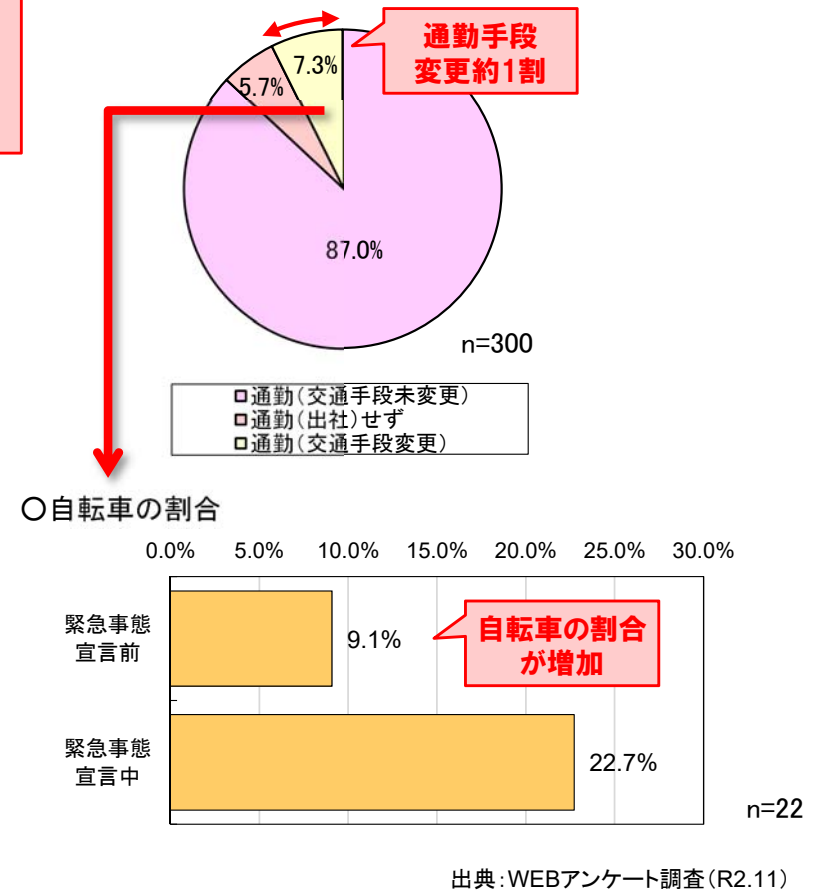
3.6 今後のソフト施策の方向性

- 緊急事態宣言中において、短トリップを中心とした活動が自粛され、約10~20%の交通量が減少し、市内中心部の渋滞が緩和されたところ。
- WEBアンケート調査によると、徳島市内通勤者のうち、通勤距離が5km未満かつ自動車通勤している人は全体の約2割存在している。
- 交通手段別に比較すると、5km未満の移動では自転車の所要時間が最も短い。
- 実際に、緊急事態宣言中には自転車通勤している人の割合が増加している。
- そのため、通勤距離5km未満かつ自動車通勤している人の半分程度(全体の約10%)を自転車等に転換することで徳島市内の交通の改善が期待される。

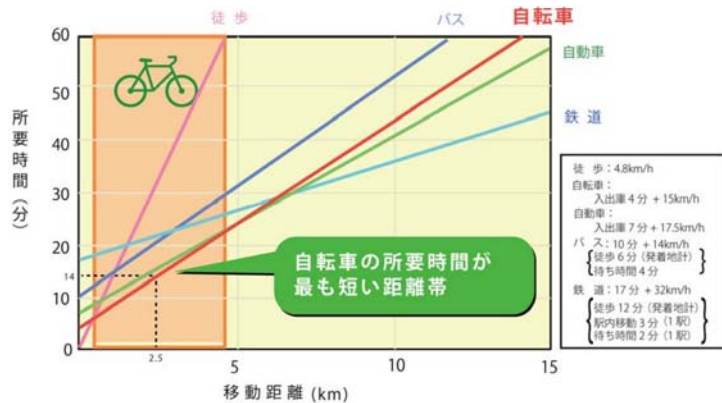
徳島市内通勤者の通勤距離別の通常時の交通手段



徳島市通勤者における、緊急事態宣言中の通勤手段の変化



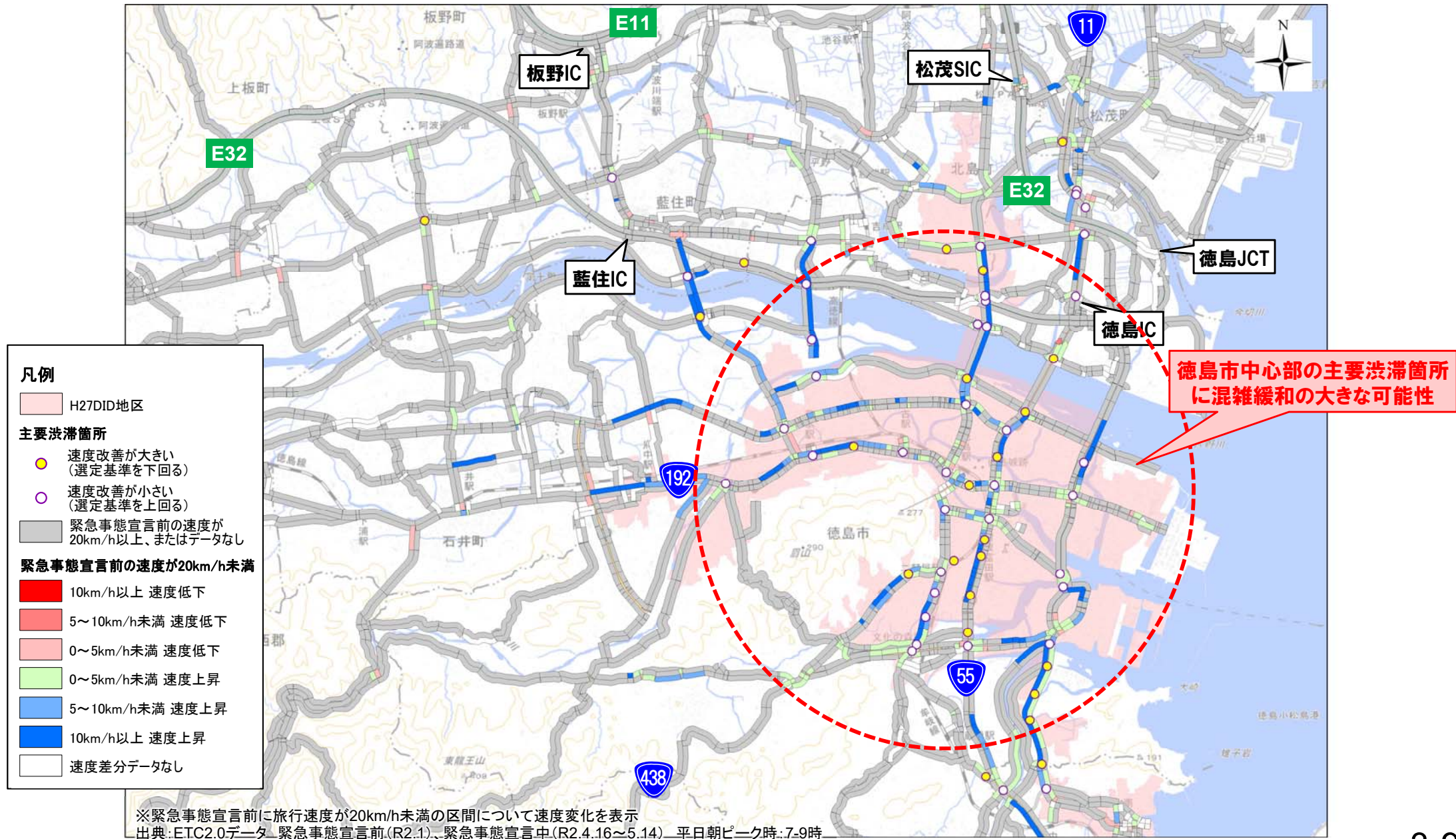
交通手段別の移動距離と所要時間の関係



今後のソフト施策として、自転車の利用促進が有効なのではないか？

3.6 今後のソフト施策の方向性

○今後のソフト施策の対象範囲として、徳島市中心部を対象にすることで、緊急事態宣言中において速度改善が大きかった主要渋滞箇所について、混雑緩和の大きな可能性を秘めているのではないか。



3.7 今後考えられる取組み

○今後の取組みとして、自転車の利用促進のため、下記をキーワードとしたソフト施策の検討を実施予定。

- 通勤手段を車から自転車に変えるきっかけ、気運づくり
- 自転車通勤のメリットの見える化
- 自転車通行空間など、自動車ドライバーへの意識浸透