

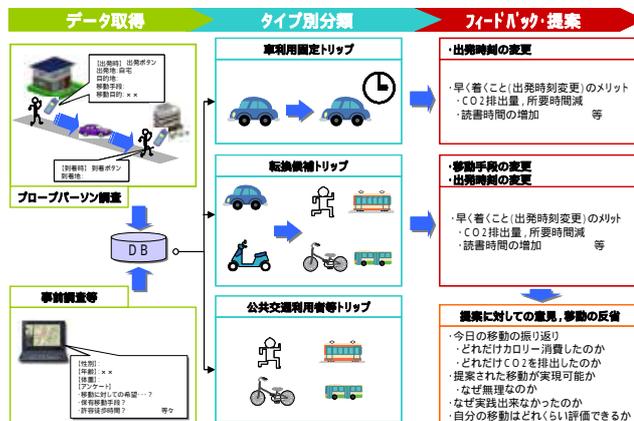
・ 調査の概要

調査名	G P S 携帯電話を用いた交通行動調査
キーワード	TFP、行動変更、CO ₂ 削減
調査地域	松山都市圏
調査期間	平成 17 年 10 月 24 日～11 月 6 日,平成 17 年 11 月 28 日～12 月 11 日(計 28 日間)
調査人数	10 名
調査主体	国土交通省 四国地方整備局 松山河川国道事務所
調査の特徴 ・PP 利用の効果など	従来、紙ベースで行われてきた「TFP(トラベルフィードバックプログラム)」についてPPシステムにより、高精度・長期のデータ収集を行った。 当調査は、ワークショップと組み合わせ実施したが、移動軌跡をモニターに提示することで、自身の交通行動の振り返りを行いやすくなることのできたほか、ワークショップで議論を進める上での有効な資料となった。

背景と目的

国道 11 号と松山環状線が交差する小坂交差点においては、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、著しい交通渋滞が発生し、その対策として交差点立体化工事が行われたところである。
 工事期間中においては、国道 11 号の上り・下りともに直進レーンが1車線減少することから渋滞の悪化が懸念され、その対策として様々な渋滞緩和策が検討・実施された。
 本調査では、この渋滞緩和策の一環として実施されたワークショップのメンバーを対象にして、自動車から公共交通機関や自転車への転換についてのPR、並びにワークショップメンバーの意識改革を目的として、GPS携帯電話を用いた交通行動調査を行ったものである。

調査手法とシステム



全体システムの概要

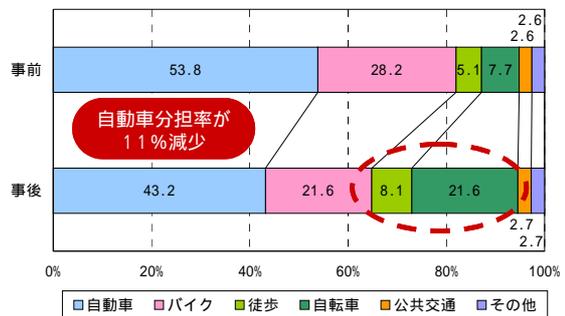


アウトプットイメージ

調査結果

交通行動診断実施前後で、自動車の分担率が約 11%減少し、代わって自転車や徒歩の割合が大幅に増加

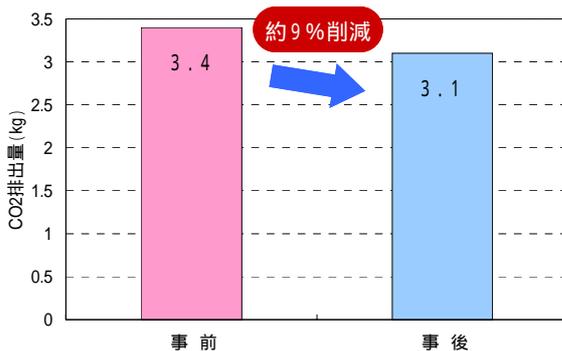
交通行動診断実施前後の1日あたりのトリップ別代表交通手段分担率



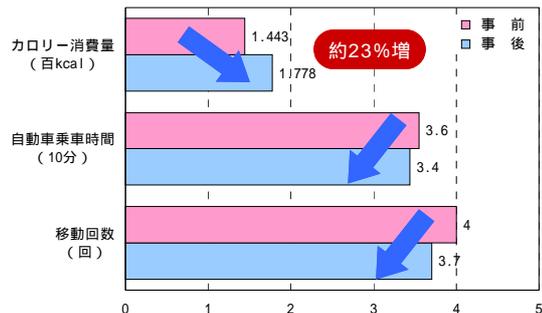
1日あたりのCO₂排出量は、モニター（10名）全員で約9%削減。
カロリー消費量は、約23%増加。

交通行動診断前後での・・・

1日あたりのCO₂排出量



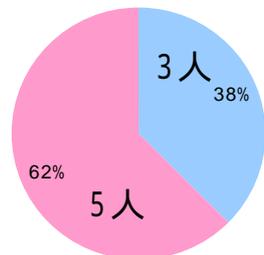
カロリー消費量、自動車乗車時間、移動回数



100%のモニターが、「継続できる」・「少しは継続できる」と回答。

モニターの半数以上の人クルマを控えようと思うようになった、と回答。

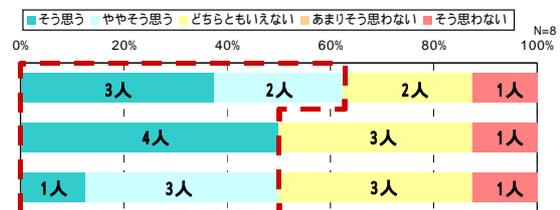
今回の目標を、今後も継続して実行することはできますか？



- 継続できると思う
- 少しは継続できると思う
- あまり継続できないと思う
- 全く継続できないと思う
- どちらともいえない

意識の変化はありましたか？

環境への影響を意識するようになった？
健康への影響を意識するようになった？
渋滞への影響を意識するようになった？



半数以上の人クルマを控えようと思うようになった

少しでも車を控えようと思うようになった？

