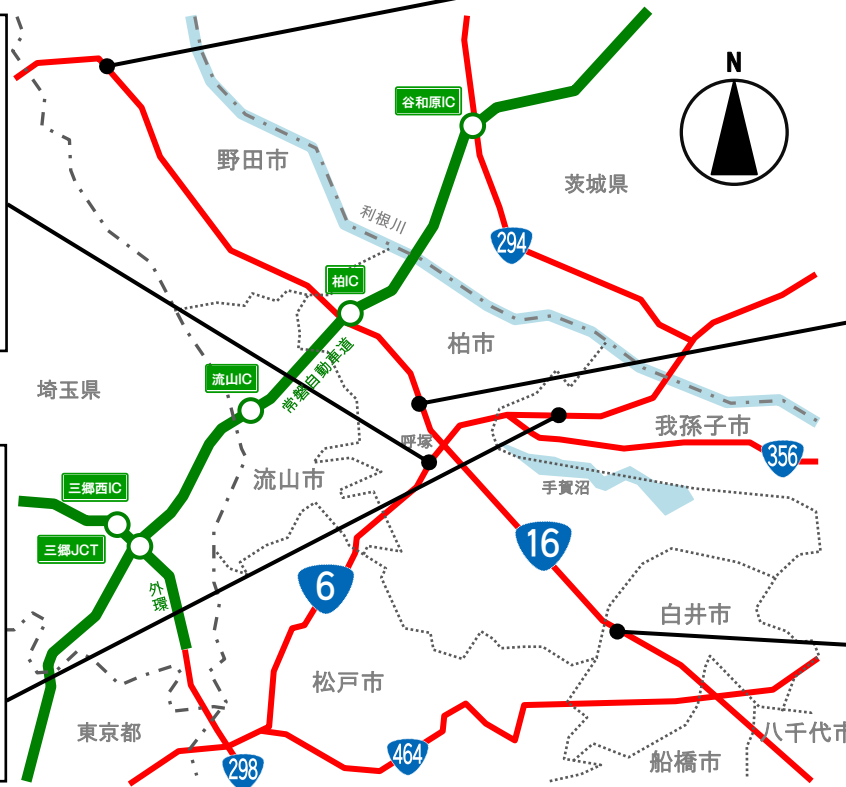
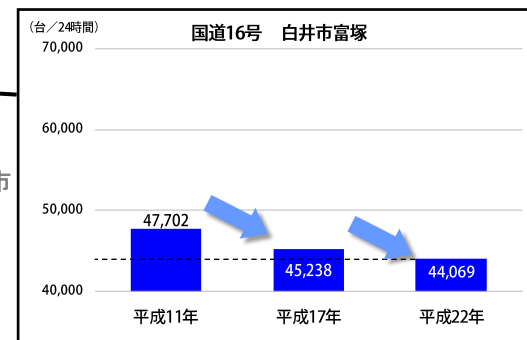
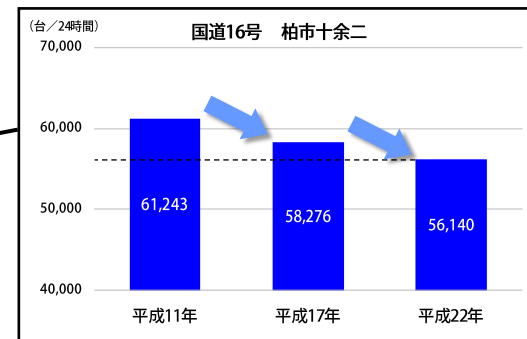
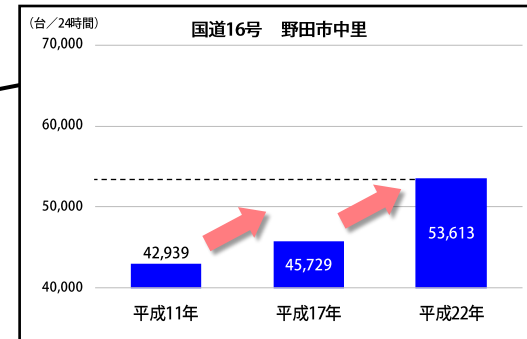
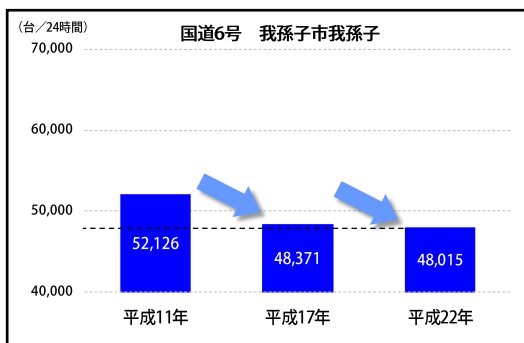
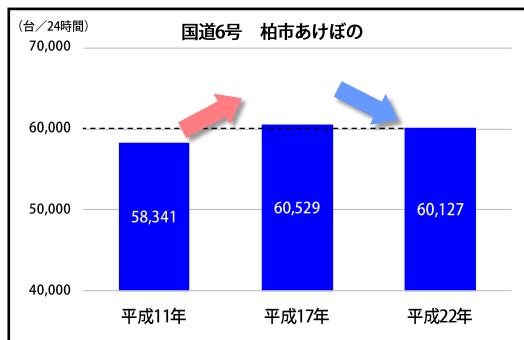


柏市及び周辺地域の道路交通状況(1)

■国道6号・国道16号交通量(24時間)の経年変化

- 一部地域で交通量の増加が見られるものの、全体的に横ばい、または減少傾向にあります。
- 人口減少や周辺道路網の整備により、国道の自動車交通量も頭打ちとなりつつあります。

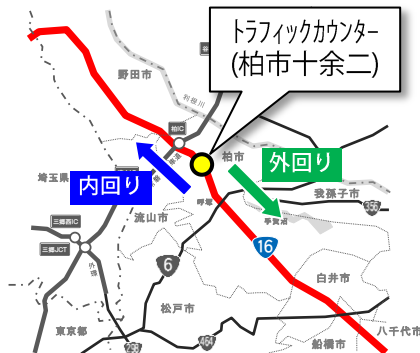


出典：道路交通センサス

柏市及び周辺地域の道路交通状況(2)

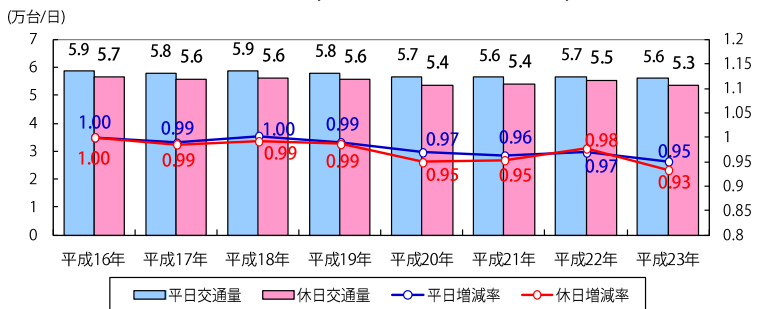
■トラフィックカウンター※による交通特性分析例 (国道16号)

- 自動車交通量の経年変化は、平日は横ばい、休日は若干の減少傾向にあります。
- 平休日とも8,9月が最も交通量が多く、冬季は少ない傾向にあります。
- 時間交通量が概ね1600台/時間・片側2車線に達すると、急激な速度低下(「臨界交通量」という。)が発生する傾向が見られます。



※トラフィックカウンターとは、道路上空にアンテナを設置し、車両が通過数時刻・台数・通過速度を自動観測する設備。

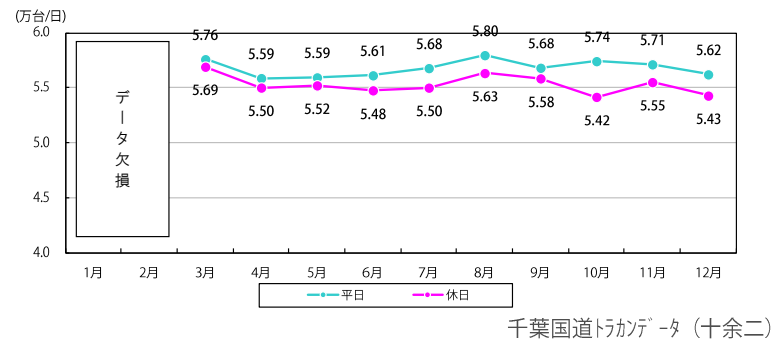
▼断面交通量の経年変化(平成16年～平成23年)



※・H22.1～2はATLの更新作業を実施したためデータ欠損があるので除外
・H23.3は震災の影響があるため除外

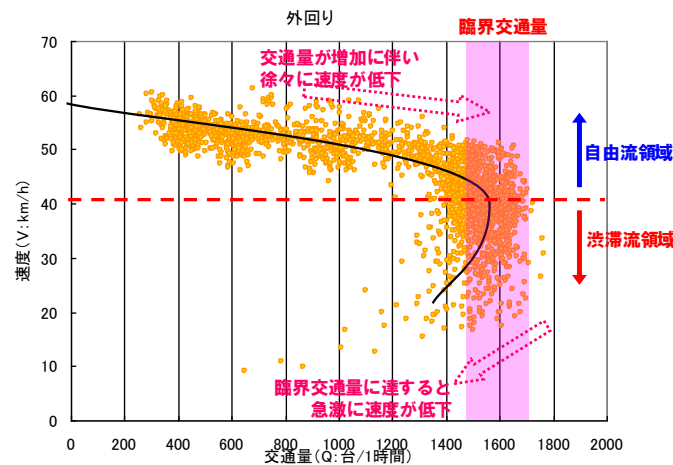
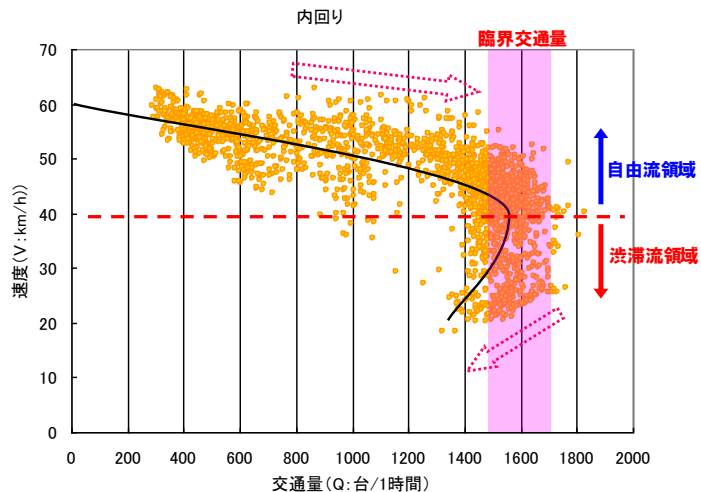
千葉国道トラフィックカウンター (十余二)

▼断面交通量の月別変化(平成22年)



千葉国道トラフィックカウンター (十余二)

▼片側2車線あたりの交通量と地点速度の発生分布



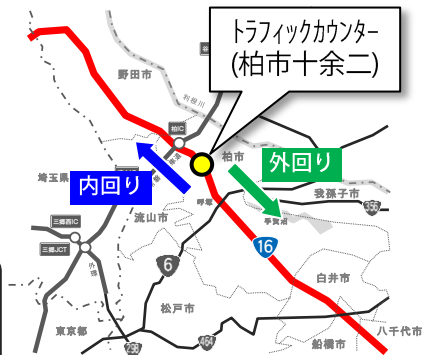
千葉国道トラフィックカウンター (十余二) 平成22年7月～8月

柏市及び周辺地域の道路交通状況(2)

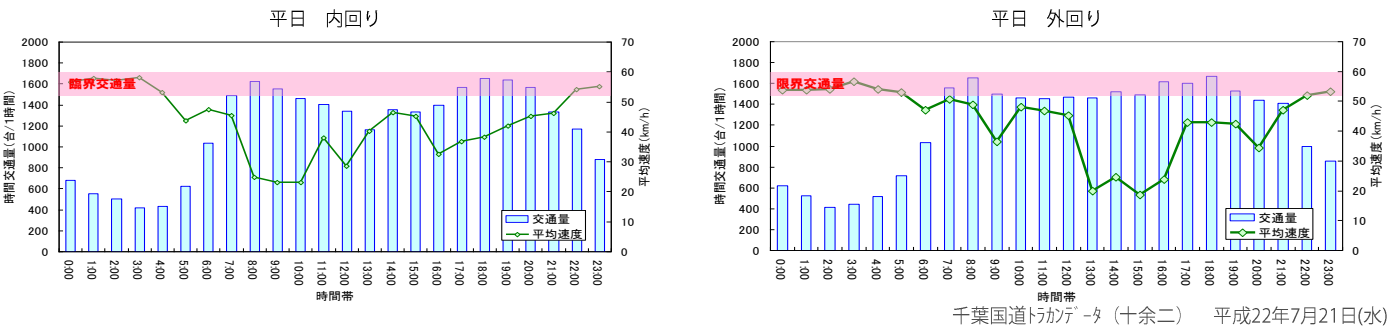
■トラフィックカウンター※による交通特性分析例 (国道16号)

▶ 片側2車線あたりの時間交通量をみると、平日で7時~20時、休日で外回り9時~17時・内回り11時~21時で臨界交通量に達し、長い時間、速度低下が発生していることが伺えます。

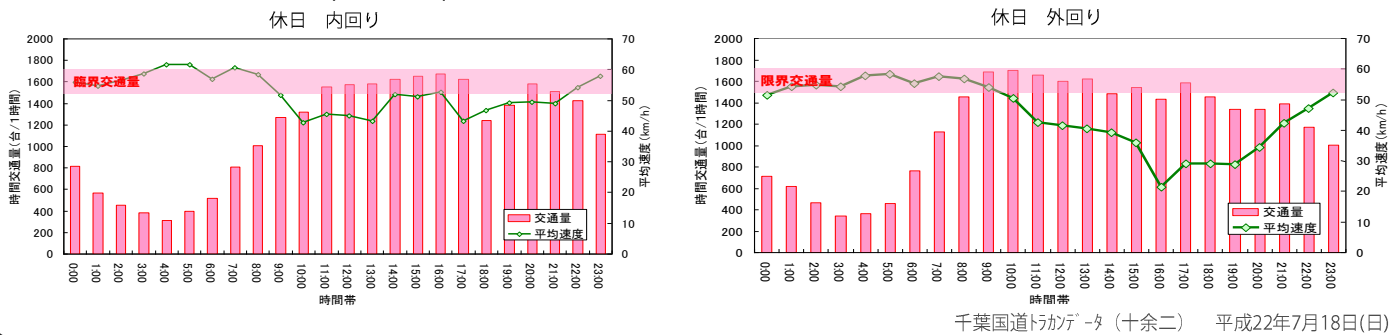
※トラフィックカウンターとは、道路上空にアンテナを設置し、車両が通過数時刻・台数・通過速度を自動観測する設備。



▼断面交通量の時間変化(平日)



▼断面交通量の時間変化(土日祝日)



地点速度
高



速度 : 高
断面交通量 : 低



速度 : 中
断面交通量 : 多



速度 : 低
断面交通量 : 小

地点速度
低

柏市及び周辺地域の道路交通状況(3)

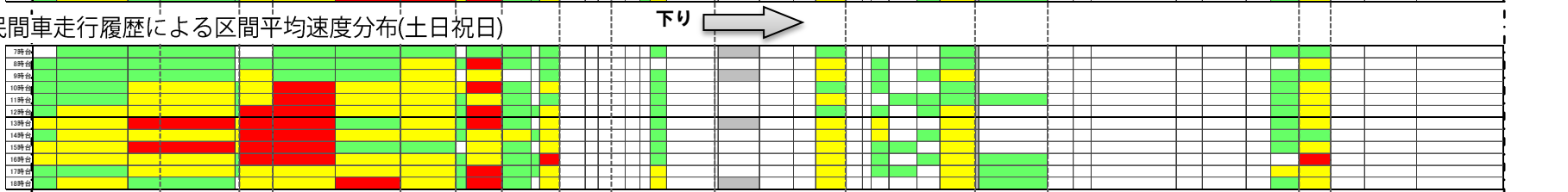
■民間車走行履歴※による国道6号の速度特性

- ▶ 平日では、旧日光街道入口交差点～あけぼの2丁目交差点間で上下線とも慢性的な速度低下が発生している。
- ▶ 休日ではイオンモール柏前と柏駅入り口を中心とした上下線の速度低下が発生している。
- ▶ 平休日とも呼塚交差点～我孫子間の速度低下は少なく、比較的安定した走行が可能となっている。

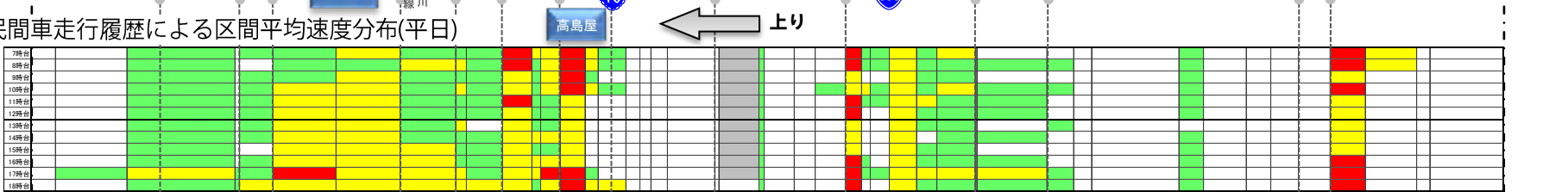
▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(平日)



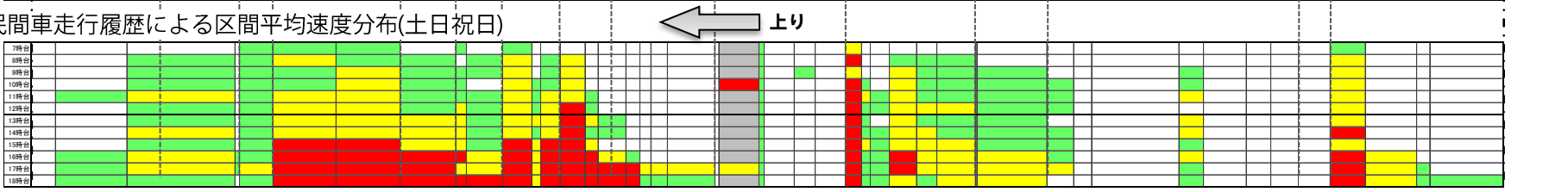
▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(土日祝日)



▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(平日)



▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(土日祝日)



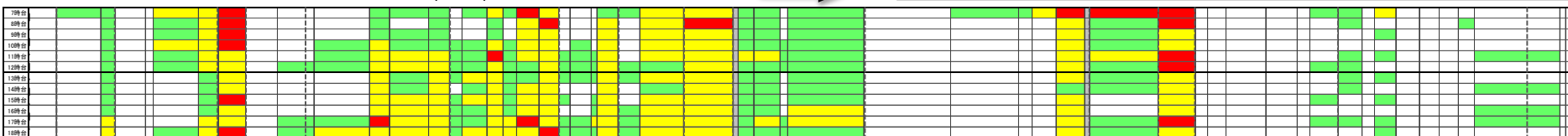
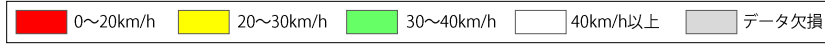
柏市及び周辺地域の道路交通状況(4)

■民間車走行履歴※による国道16号の速度特性

- ▶ 平休日とも柏IC～桜台交差点間で慢性的な速度低下が発生している。
- ▶ その他区間では、平日外回りの大島田交差点を除いて、比較的安定した走行が可能となっている。
- ▶ また休日夕方方の外回り線の混雑が目立ち、柏ICからの行楽帰りの車両と買い物車両が混在した混雑が発生している。

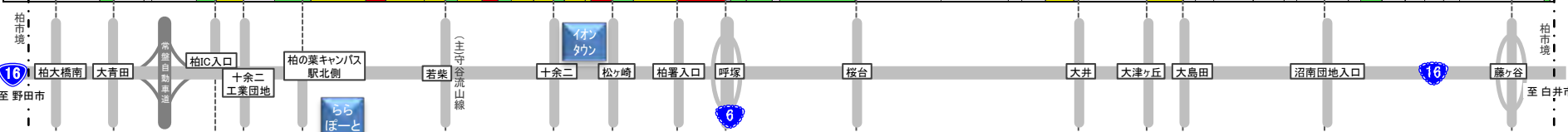
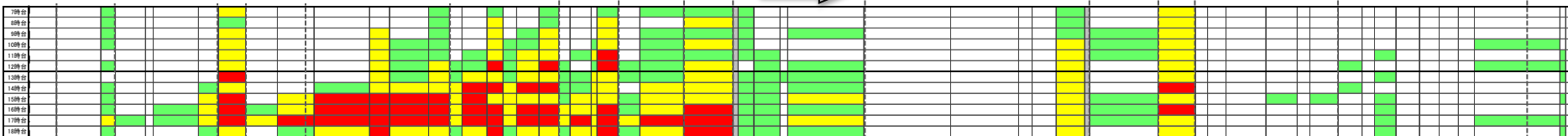
▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(平日)

外回り →



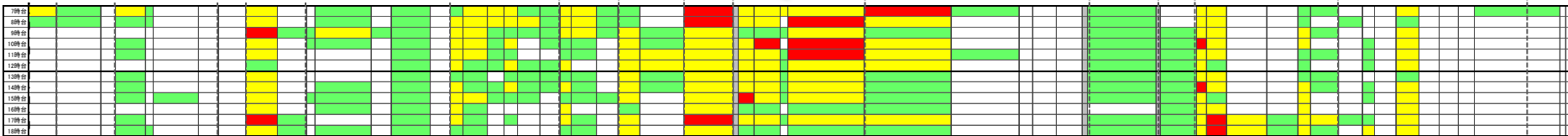
▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(土日祝日)

外回り →



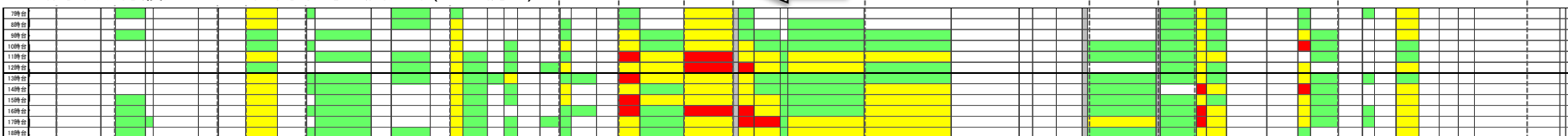
▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(平日)

← 内回り



▼民間車走行履歴による区間平均速度分布(土日祝日)

← 内回り



道路混雑の緩和に向けた取り組み

■混雑緩和に向けた取り組み

- ▶ 現状の混雑を少しでも緩和するため、長い時間と大きなお金をかけない対策を考えていきます。
- ▶ 人口減少や周辺道路整備による交通量の変化を見極め、中長期的な対策の必要性を判断していきます。



長い時間と大きなお金をかけないで出来る対策を考えよう！



なにか対策は・・・

対策A

信号の青になるタイミングを変えて連携をよくしよう

対策B

国道の信号青時間を長くしよう



できるかなあ

上手くいけば、費用と時間をかけずに効果がだせるかも！

平成22年度より実施中
(千葉県警と連携)

国道は良くなるけど、交差道路の青時間が減ってしまう。交差道路が混雑してない箇所ならできるかも！

平成22年度より実施中
(千葉県警と連携)

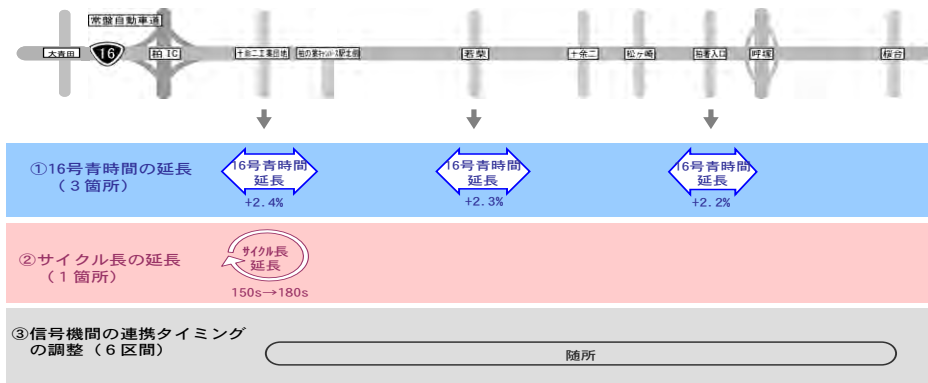
今後は、

- ・ 更なる対策の立案
- ・ 人口減少や交通状況を見極め、長期的な事業の必要性を協議

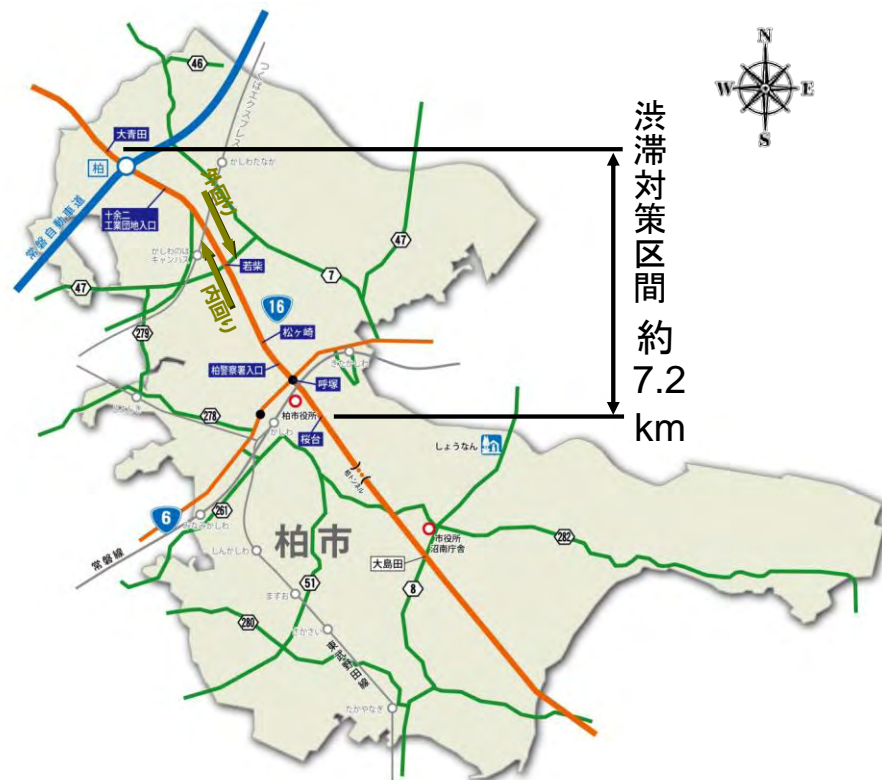
信号現示変更の実施事例

■信号現示変更の概要

- 対象区間：国道16号（大青田交差点～桜台交差点）
- 現示変更日：平成22年9月10日（金）
- 実施主体：千葉県警と千葉国道が連携して実施
- 現示変更内容：同区間内信号機の設定値の見直し



※数値は平日朝の変更値



【信号機見直し前後の状況例】



先の交差点からの渋滞で該当交差点が「青信号」でも進行できず、青信号に無駄が発生



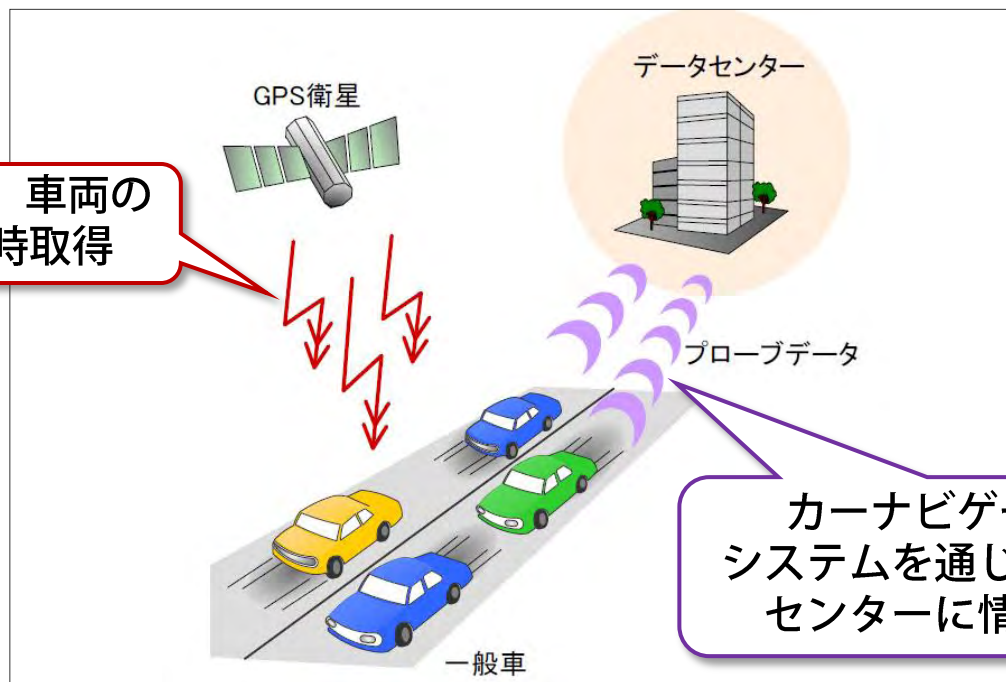
先の交差点の青信号を早めに開始し、該当交差点が「青信号」開始と同時に車両が進行できる「空き」を確保

【参考】民間プローブデータについて

- これまで、交通状況を表す指標のひとつである旅行速度は、全国で実施される道路交通センサス調査等において、年間を通して比較的交通流の安定する9月～11月の**任意の一日**に調査を実施し、センサス区間毎に把握。
- また、直轄国道については、独自でプローブ機器を設置した調査車両を走行させることで、**時間帯別の旅行速度を測定**し、交通状況を把握。
- しかし、民間の一般車両を利用した**365日・24時間の旅行速度の収集**が可能となり、より実態を反映したこれらのデータを使用することで、より詳細な分析が可能。

データ取得イメージ

GPS衛星により、車両の位置情報を随時取得



カーナビゲーションシステムを通じて、データセンターに情報を送信