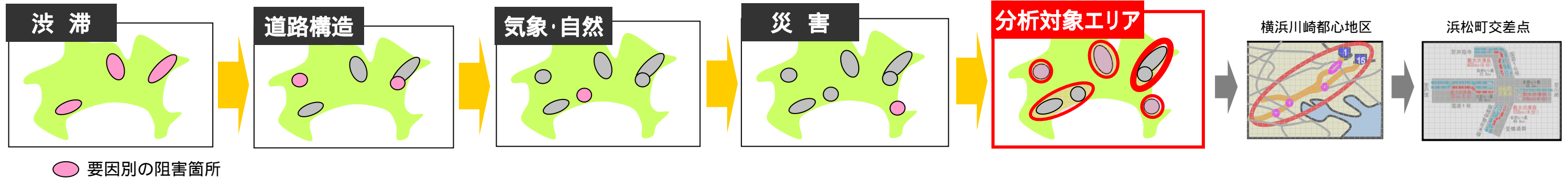


# 移動性(モビリティ)阻害箇所の抽出方法(1)

要因別(渋滞、道路構造など)の評価指標にもとづき、要対策箇所を検討すべき範囲(分析対象エリア)を特定



## 評価指標(渋滞)

### 社会的な損失の大きさ

#### 渋滞損失時間が大きい

【指標】渋滞損失時間450人時/km/日以上  
( 区間・方向・平日別 損失時間の上位約1割に相当)

渋滞損失時間とは...

基準となる旅行速度と実際の旅行速度の差から、サービスレベルの低下(速度の低下)程度を算出したものに、該当区間を通過する人の量を考慮した指標

速度低下だけでなく、影響を受ける人が多い箇所を評価することができる指標

$$\text{渋滞損失時間} = \left( \frac{\text{区間の距離}}{\text{通常時の旅行速度}} - \frac{\text{区間の距離}}{\text{基準旅行速度}} \right) \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

基準旅行速度 一般国道 : DID内35km/h、DID外50km/h  
主要地方道 : DID内30km/h、DID外45km/h  
ただし、プローブデータの取得区間は10%タイル値

渋滞損失時間は右のいずれか1つのケースでも指標に該当する区間を全て抽出。社会的な損失を評価する指標であるため、日単位で抽出

- ・平日・休日別
- ・方向(上り・下り)別

### 利用者の実感

#### 旅行速度が低い

【指標】旅行速度10km/h未満  
( VICSにおける渋滞の判定基準値に相当)

旅行速度は、右のいずれか1つのケースでも指標に該当する区間を全て抽出。ピーク時に特化した混雑なども反映できるよう時間帯別でも抽出。

- ・時間帯別
- ・平日・休日別
- ・方向(上り・下り)別

#### 渋滞する時間が長い

【指標】VICSの渋滞時間1,000分/日以上  
( 区間別渋滞時間の上位約1割に相当)

VICSによる渋滞の定義 : 旅行速度10km/h以下

#### 利用者の声

【指標】渋滞がひどいとの意見があった地点

資料 ・横浜環状北西線PIでいただいたご意見(横浜国道 H16~17)  
・ヨコハマの道路に関する意識調査業務報告書(横浜市 H17)

### 渋滞の実績

#### 最大の渋滞長・通過時間が長い

【指標】主要渋滞ポイントの定義に該当する

主要渋滞ポイントの定義

- ・DID地区内 : 最大渋滞長 500m以上 or 最大通過時間 5分以上
- ・DID地区外 : 最大渋滞長1,000m以上 or 最大通過時間10分以上

## 評価指標(道路構造)

### 一般的に走行しづらい道路構造

【指標】道路管理者により以下の視点で抽出

- ・道路が屈曲している
- ・曲線部に交差点がある
- ・車線数の増減が複雑
- ・その他(直轄国道で高さ制限がある)など

## 評価指標(気象・自然条件)

### 降雨など異常気象により通行が規制

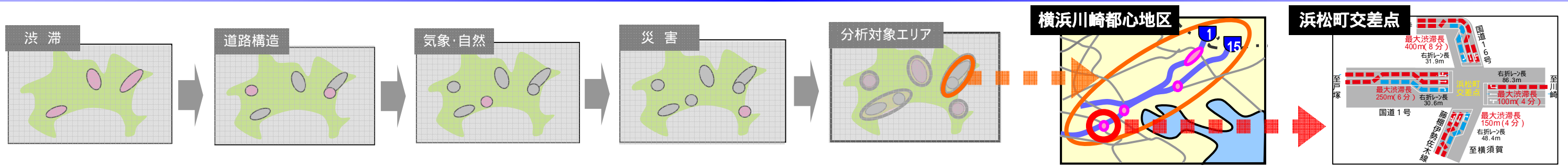
【指標】事前通行規制区間の内、通行止が平均1回/年以上発生、かつ交通量が14,000台/日以上(過去3年間 H14~16)  
( 交通量14,000台/日は県内の地方道平均に相当)

## 評価指標(災害)

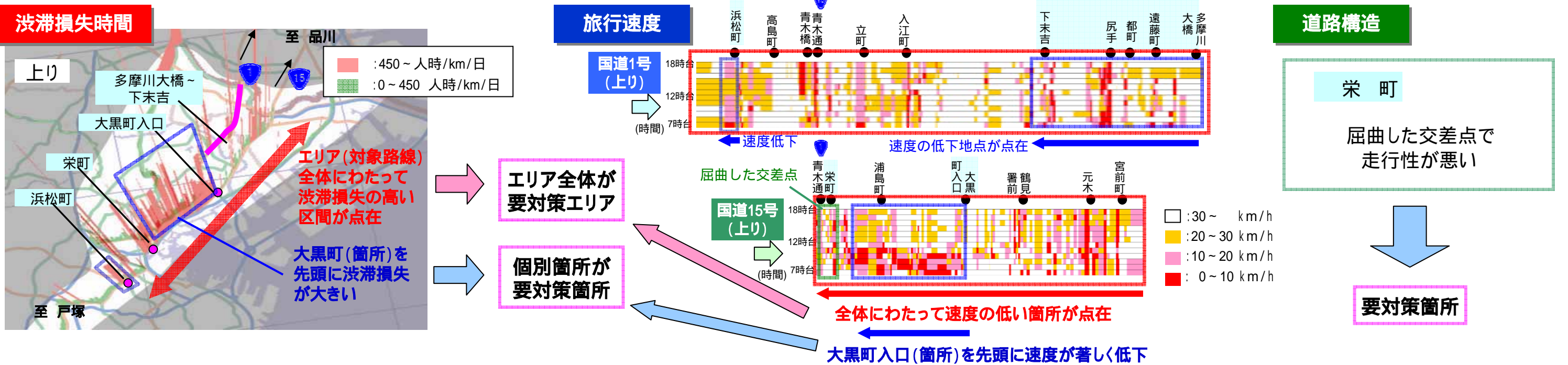
### 災害により通行が規制

災害による通行止は過去3年間(H14~16)実績がないため指標から除く

# 移動性(モビリティ)阻害箇所の抽出方法(2)



エリアごとに分析対象の路線を選定後、区間・方向・時間帯や前後区間の関係、道路構造などを詳細に分析



エリアごとの分析の結果 (1) **エリア共通の要因** (交通容量の不足など) により移動性が阻害 **エリア全体を要対策エリア** として位置づける  
 (2) **箇所個別の要因** により移動性が阻害 **箇所を要対策箇所** として位置づける

エリア内の阻害箇所・要因 上記の分析結果をもとに、エリア内の代表的な阻害箇所・要因を実態調査結果などからそれぞれ検討

