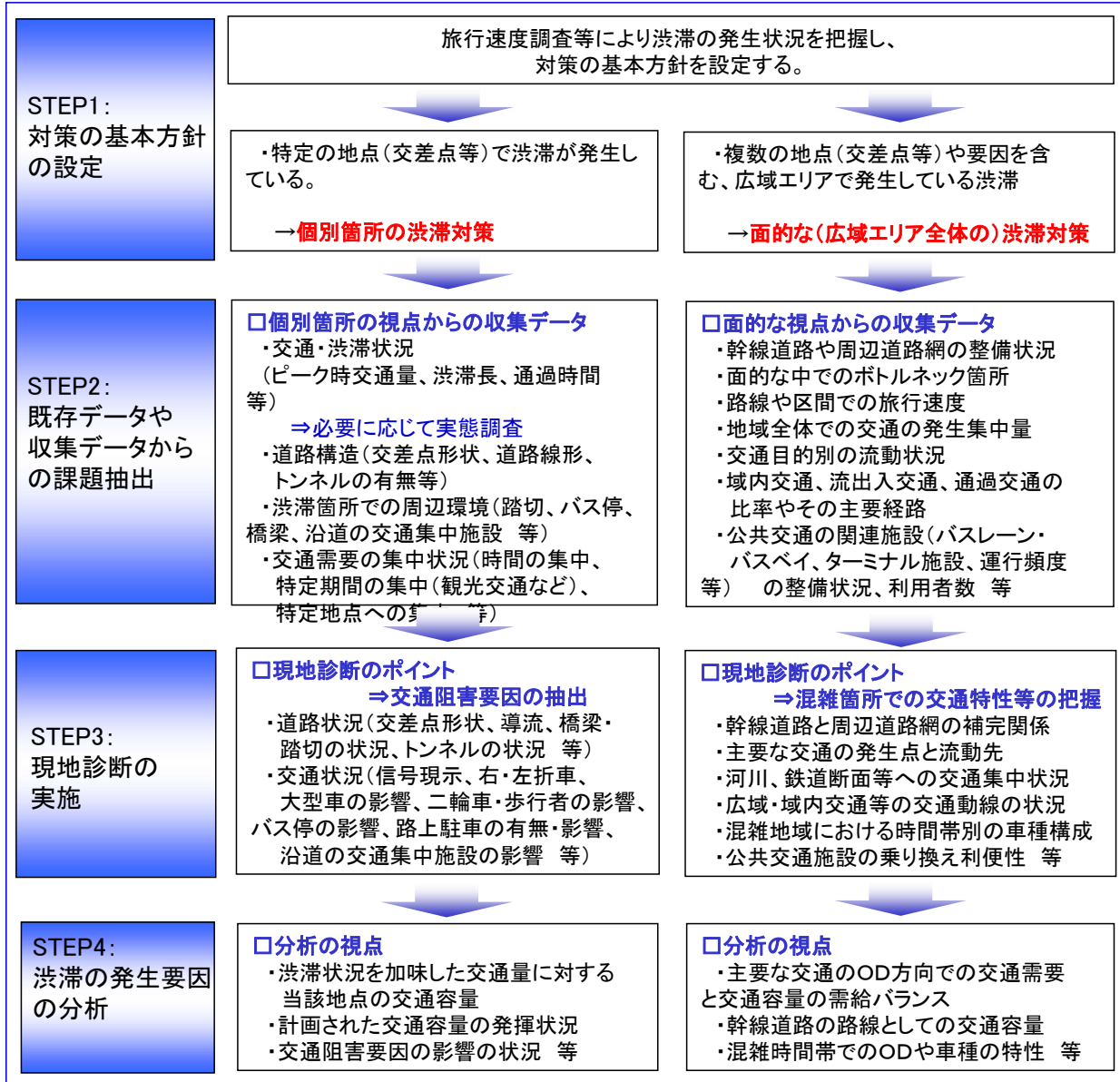


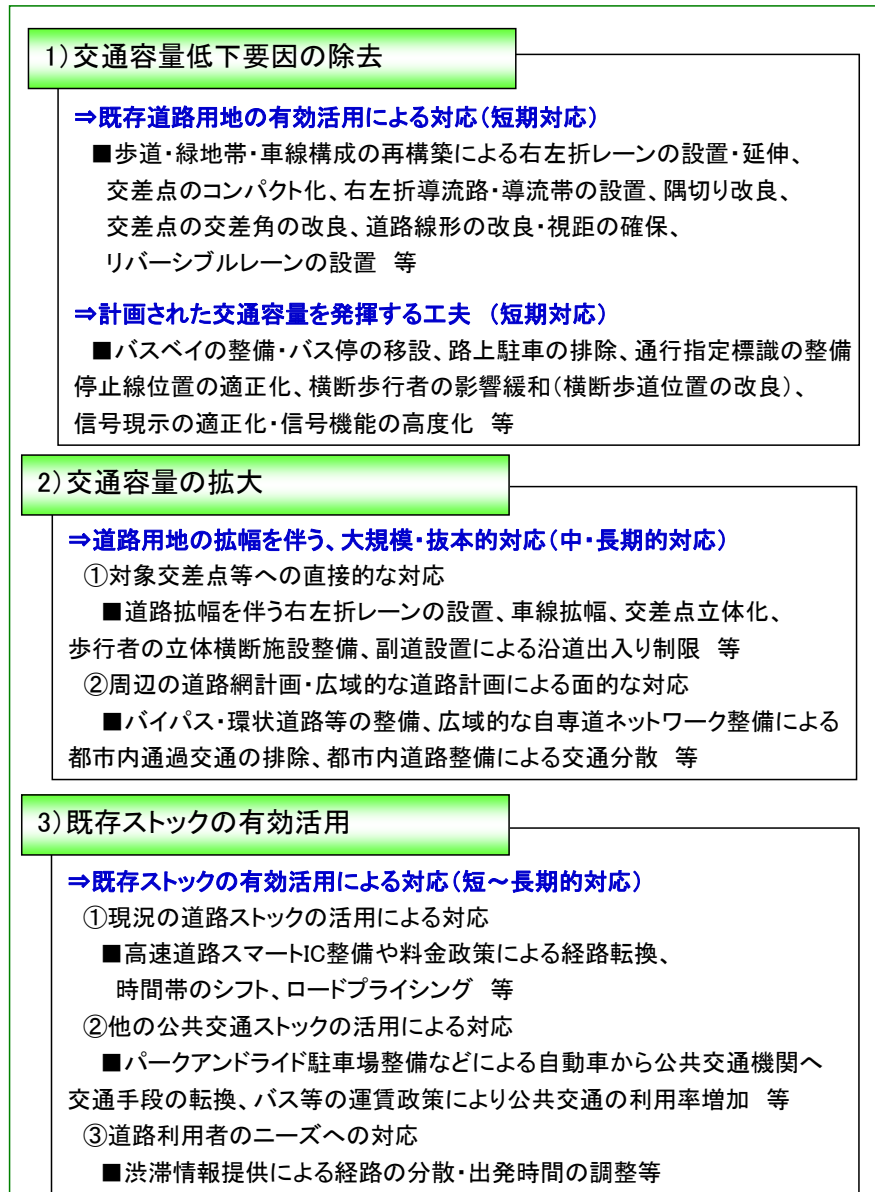
# 要対策箇所の対策検討について (Plan) (1)

## 1. 要対策箇所の対策の基本的考え方(渋滞対策の場合)

### 1) 渋滞対策の検討の流れ



### 2) 渋滞対策の取り組み

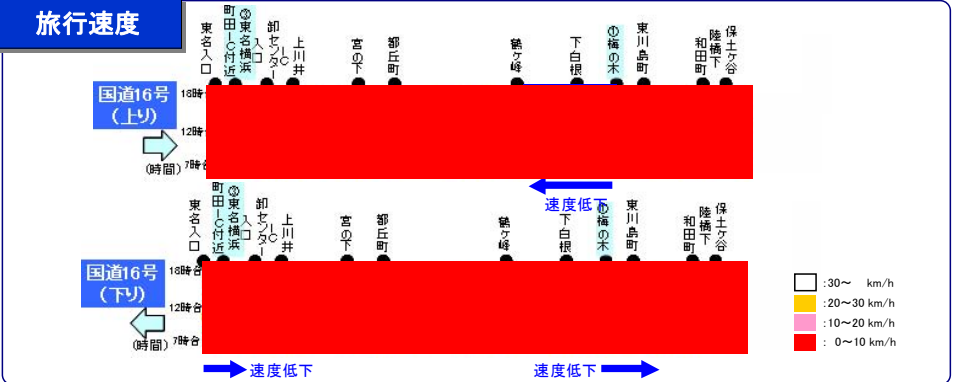
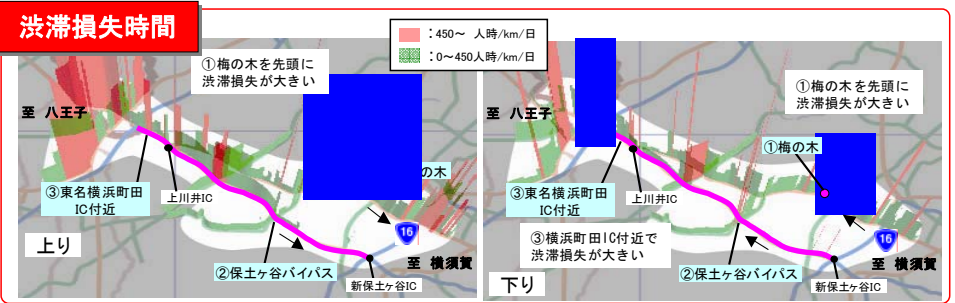
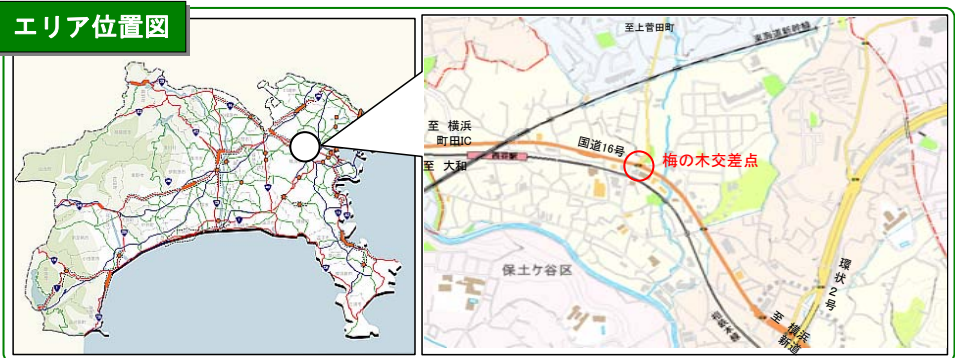


# 要対策箇所への対策検討について (Plan) (2)

## 2. 渋滞対策の例

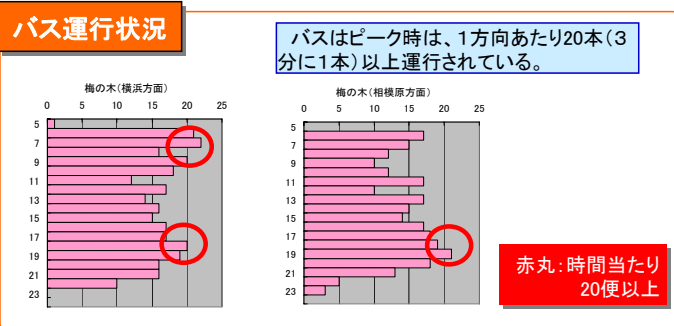
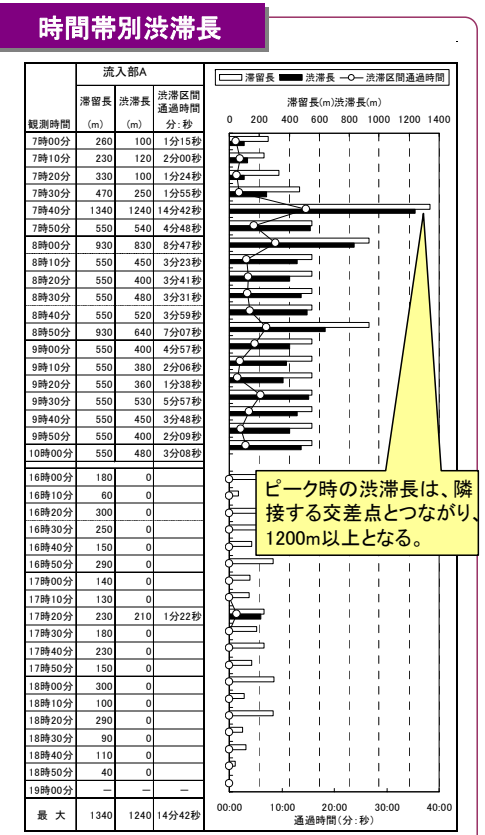
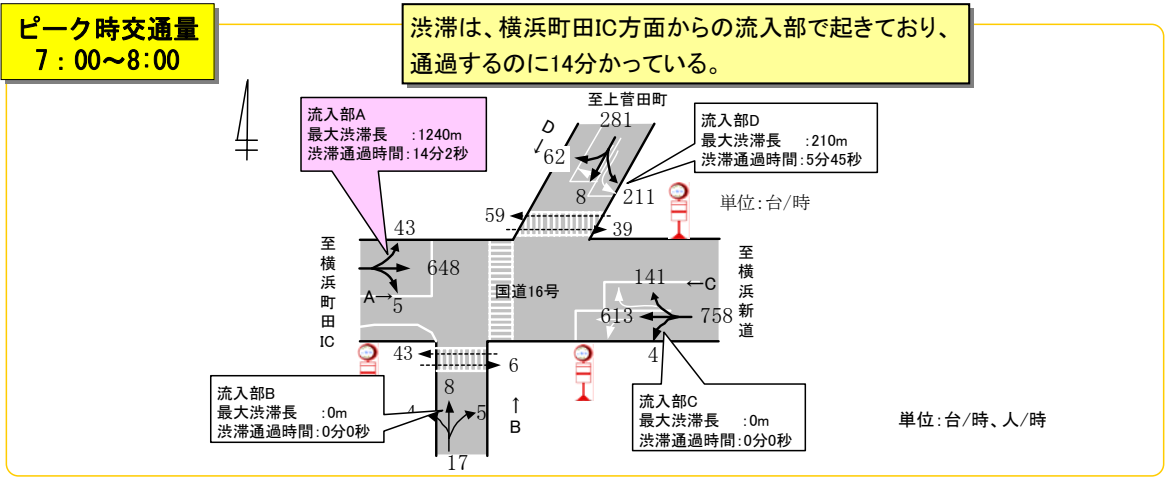
### <国道16号 梅の木交差点> ~箇所別対策の例~

#### ①対策の基本方針



⇒渋滞発生状況のデータから、当該交差点で発生している渋滞は、梅の木の交差点を中心に発生していると考えられる。このため、梅の木の交差点に着目し渋滞対策を検討するものとする。

#### ②既存データからわかる課題



信号現示

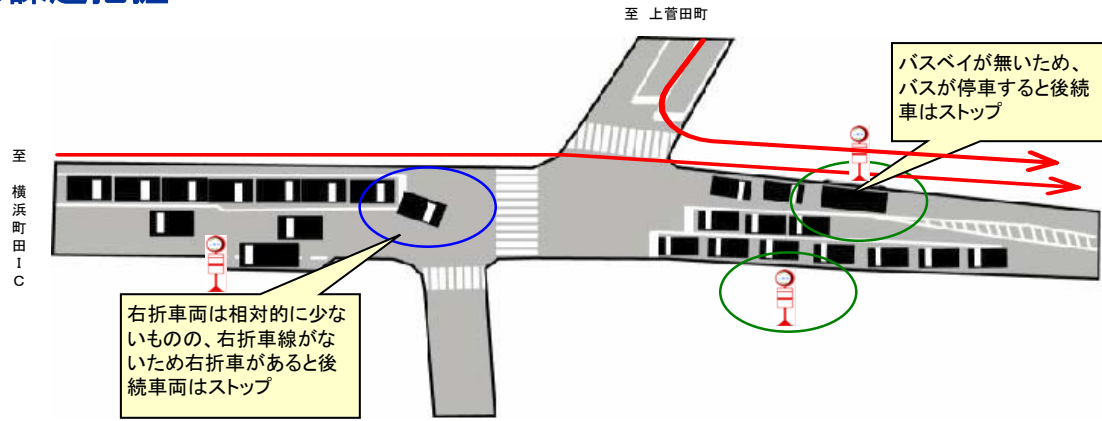
方向	1φ				2φ				3φ				4φ				サイクル長に対する青時間の割合
	Y	A	R	Y	Y	A	R	Y	A	R	Y	A	R	Y	A	R	
ピーク時 自動車	G93		Y3		R13				R20				R21				58.1%
	R96			A	G10		Y3		R20		A		R21		A		6.3%
	R96			2	R13			2	G17		Y3		R21		R		10.6%
	R96				R13				R20				G18		Y3		11.3%
オフピーク時 自動車	G86		B5		R7				R15				R23				55.6%
	R98								R15				G11		B4		5.0%
													R23		A		12.5%
													R24		R		13.1%

サイクル長 160 (sec)

※ピーク時: 8時台、オフピーク時: 12時台

# 要対策箇所対策検討について (Plan) (3)

## ③現地診断による課題把握



## ④渋滞原因の分析

### 1) 交通容量の分析

理論的交通容量(横浜町田IC方面からの流入部)

基本値: 2,000(乗用車台数/時)\*

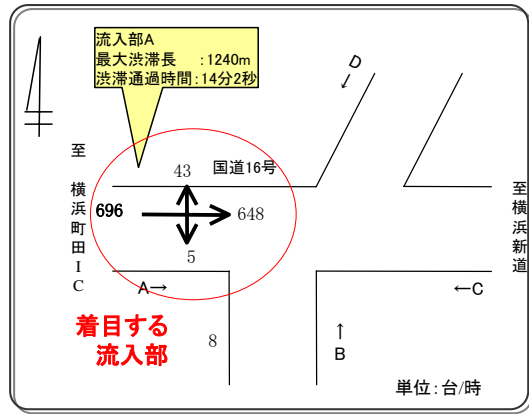
- ・車線幅員による低減
- ・大型車による低減
- ・右折車による低減
- ・左折車による低減
- ・信号青時間比率

**OA方向の交通容量**  
996(台数/時)

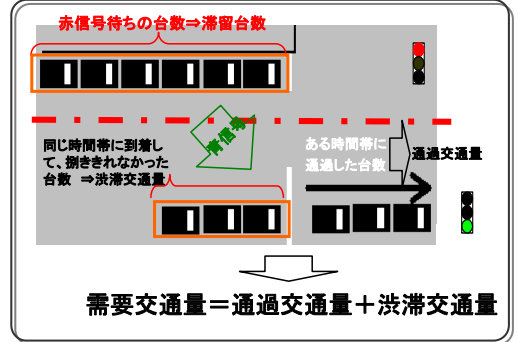
※『道路の交通容量』(社)日本道路協会 1984年9月)によれば、信号の青が1時間続いたとしたときに最大流れることのできる台数

横浜町田IC方面からの7:00~8:00の流入状況

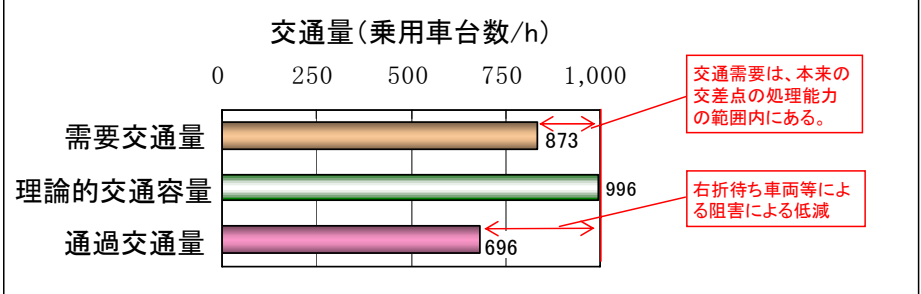
- 通過交通量 696台/時 (交差点を通過した台数)
- 渋滞交通量 177台/時 (交差点を通過できずに残った台数)
- 需要交通量 873台/時 (通過した台数と残った台数の合計) (=696台+177台)



### ■観測交通量と需要交通量の関係



### 2) 評価(通過交通量、需要交通量、交通容量の比較と渋滞要因)



- ・需要交通量は、理論的な交通容量を超えておらず、交通需要は本来、交差点の処理能力の範囲内にある。
- ・通過交通量が理論的な交通容量を下回っていることより、交差点周辺に交通を阻害する要因がある。

### 3) 交通の通行を阻害する要因

- ・バスの停車により後続車の進行を阻害する。
- ・右折車線が未整備であるため、右折車により直進車の走行が阻害されている。
- ・交差点の形状が複雑なため、多くの信号現示が必要となり、渋滞方向の青時間が少なくなる。

# 要対策箇所の対策検討について (Plan) (4)

## ⑤対策案の立案

### 渋滞対策の考え方

#### 渋滞の原因

交差点の下流にバス停があり、バスの停車により後続車の進行を阻害する(運行本数はピーク時22本 3分に1台)。  
⇒バスベイ未設置

右折車線が未整備であるため、右折車により、直進車の走行が阻害されている。  
⇒右折車による直進阻害

交差点の形状が複雑なため、交通を円滑に流すには、多くの信号現示が必要になる。  
渋滞方向の国道16号で相対的に青時間が少なくなり、交通の阻害要因となる。  
⇒渋滞方向での少ない青時間  
⇒現状の交差点は、形状が複雑

#### 対策案

停車中のバスによる阻害要因を排除するため、**バスベイ設置等を検討**する。  
(短期施策)

右折車による阻害をなくすため、**右折レーンの設置**  
(短期施策)

**信号現示の調整**  
(短期施策)

**交差点の形状の見直し**  
(長期施策)


#### 対策効果の事前予測

ICカード導入(平成19年3月~)※により、バス停での乗降時間の短縮が図られることから、実施後の状況をシミュレーションする。

交通シミュレーションの実施

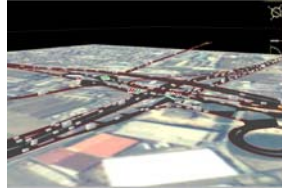
[インプット]

- 道路構造 (CADデータ、航空写真)
- 方向別交通量
- 渋滞長
- 信号現示 等



[アウトプット]

- 渋滞長
- 旅行時間
- 遅れ時間 等



#### ※Suicaで地下鉄、バスにも乗れる——2007年3月から

平成19年3月、バスネットと共通バスカードを一本化したFeliCaカード「PASMO」が登場。SuicaやモバイルSuicaと相互乗り入れする。

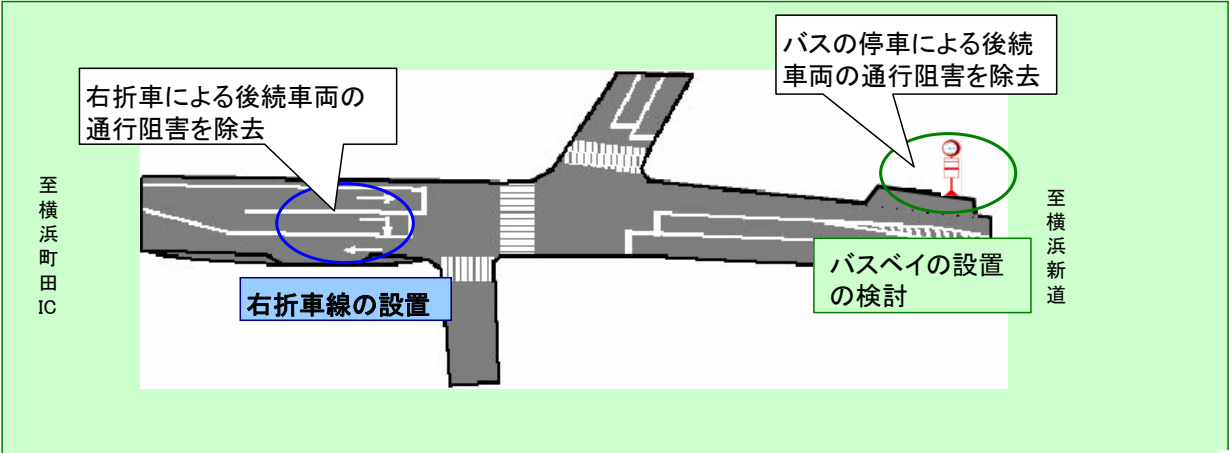
#### 関東のJR、私鉄、バスが1枚のICカードで乗り降り可能に。

現在関東の私鉄各社で利用できるバスネットと、東京・神奈川・埼玉・千葉のバス各社で利用できる「バス共通カード」の機能を合わせた非接触ICカード「PASMO (パスモ)」を新たに発行。Suicaと相互に互換性を持たせる。

PASMOは、Suicaと同様に事前にお金をチャージして利用するプリペイドタイプのカードとなり、チャージの上限は2万円。定期券タイプのPASMOも発売される。



出典)IT総合情報ポータルサイト

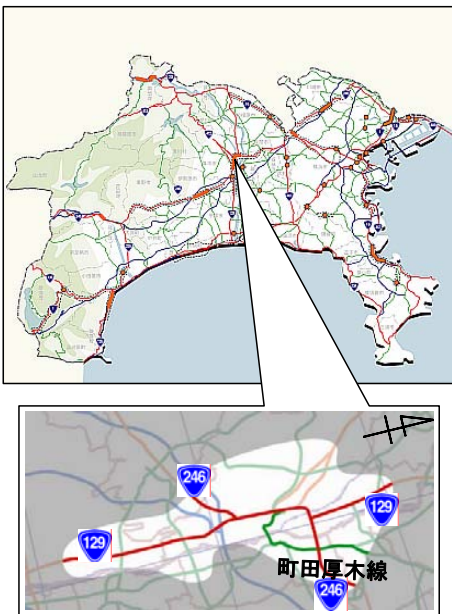


# 要対策箇所への対策検討について (Plan) (5)

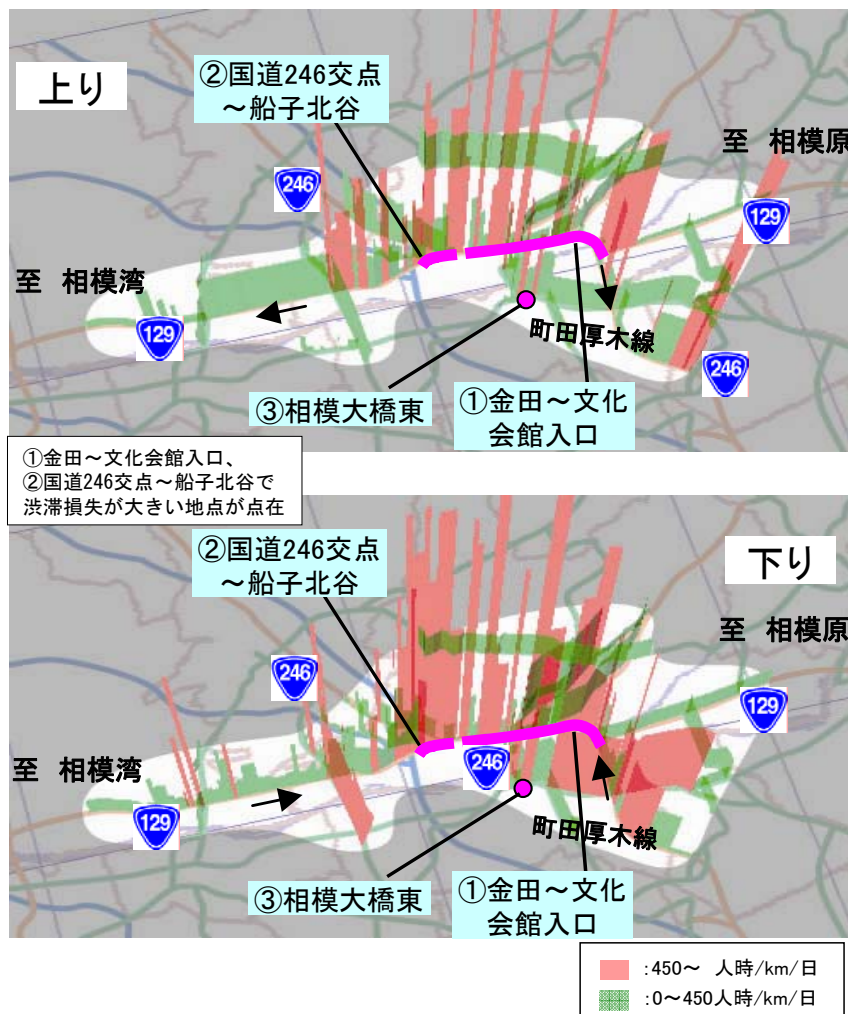
## <さがみ縦貫地区>～面的対策の例～

### ①対策の基本方針

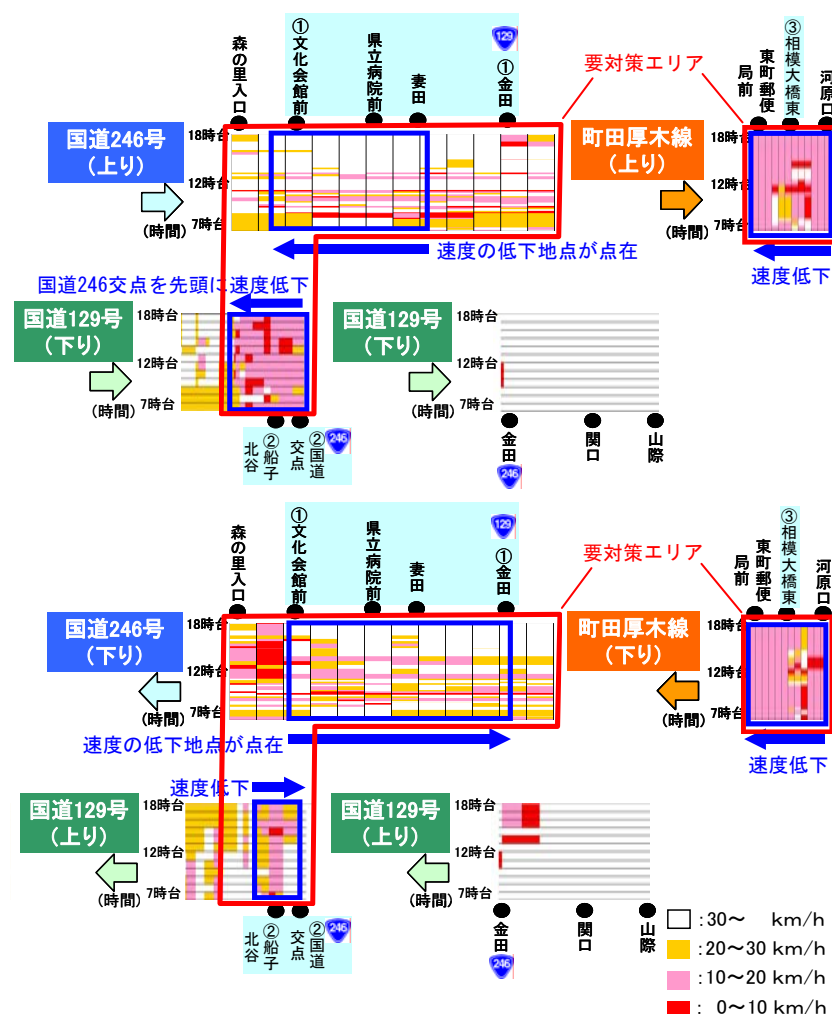
#### エリア位置図



#### 渋滞損失時間



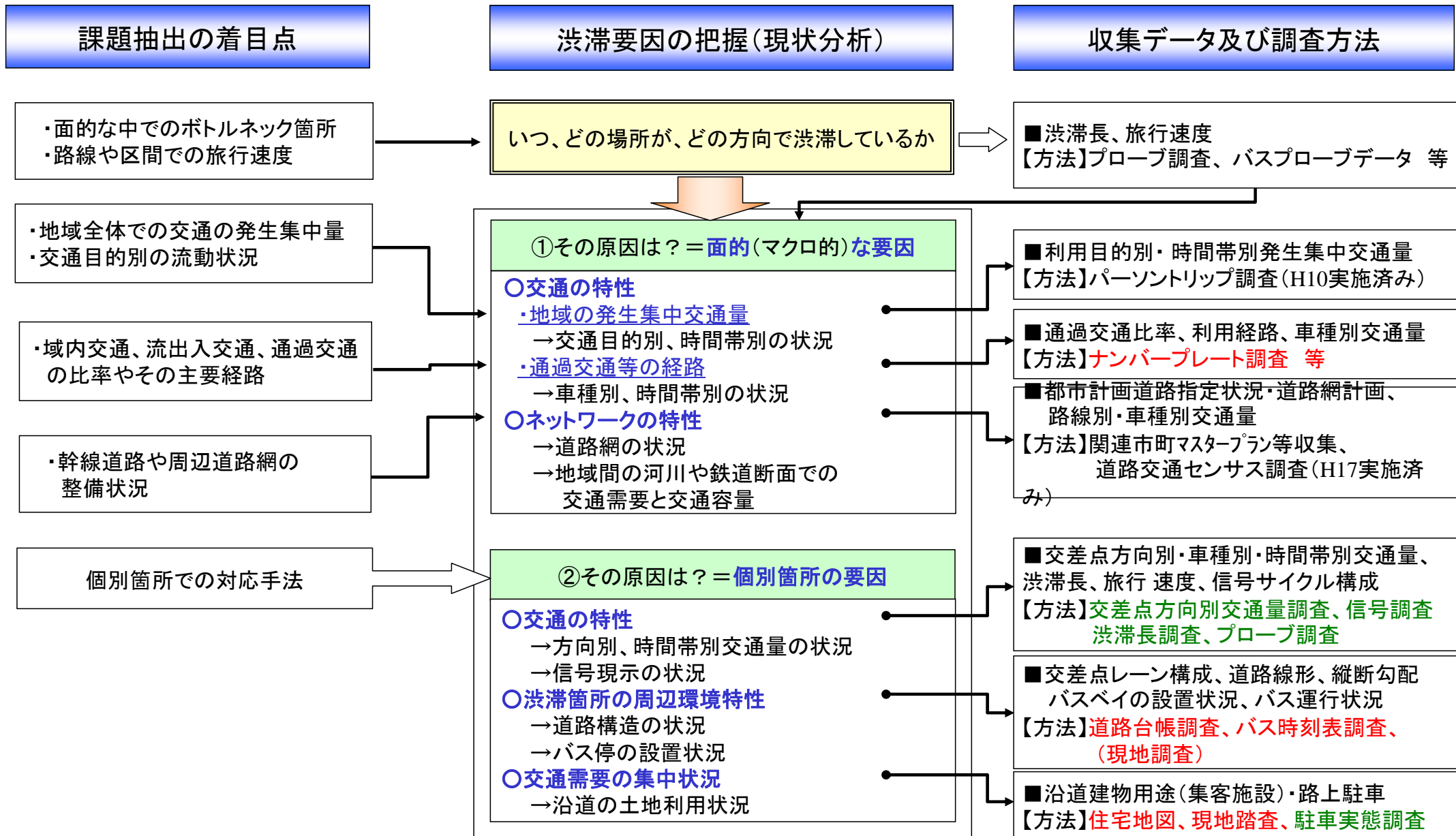
#### 旅行速度



→ 渋滞発生状況のデータより、当該地域は複数の交差点を含む広域エリアで渋滞が発生しているものと判断できる。このため、面的(広域エリア全体)での渋滞対策を検討するものとする。

# 要対策箇所の対策検討について (Plan) (6)

## ②収集データ及び調査方法



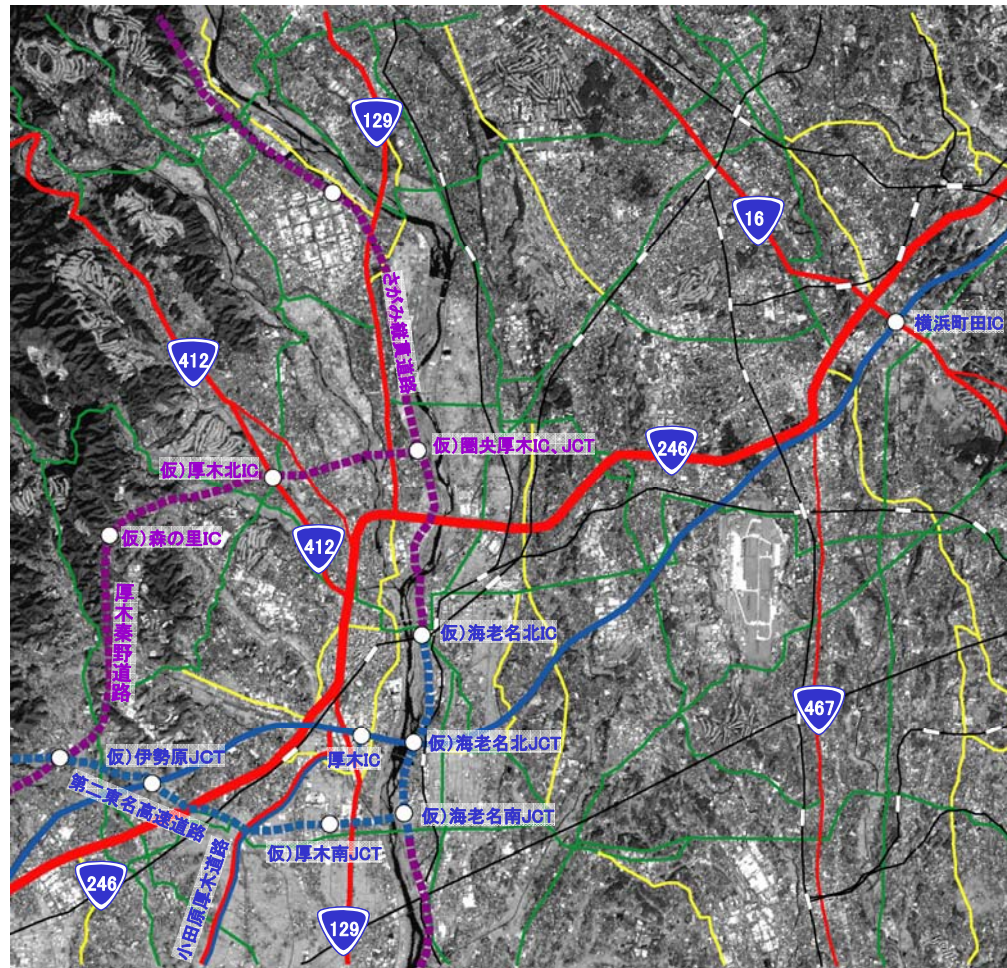
注) 黒は実施済み、緑は一部実施済み、赤は今後実施予定の調査

# 要対策箇所の対策検討について (Plan) (7)

## ③既存データからわかる課題

### ■広域道路網における課題

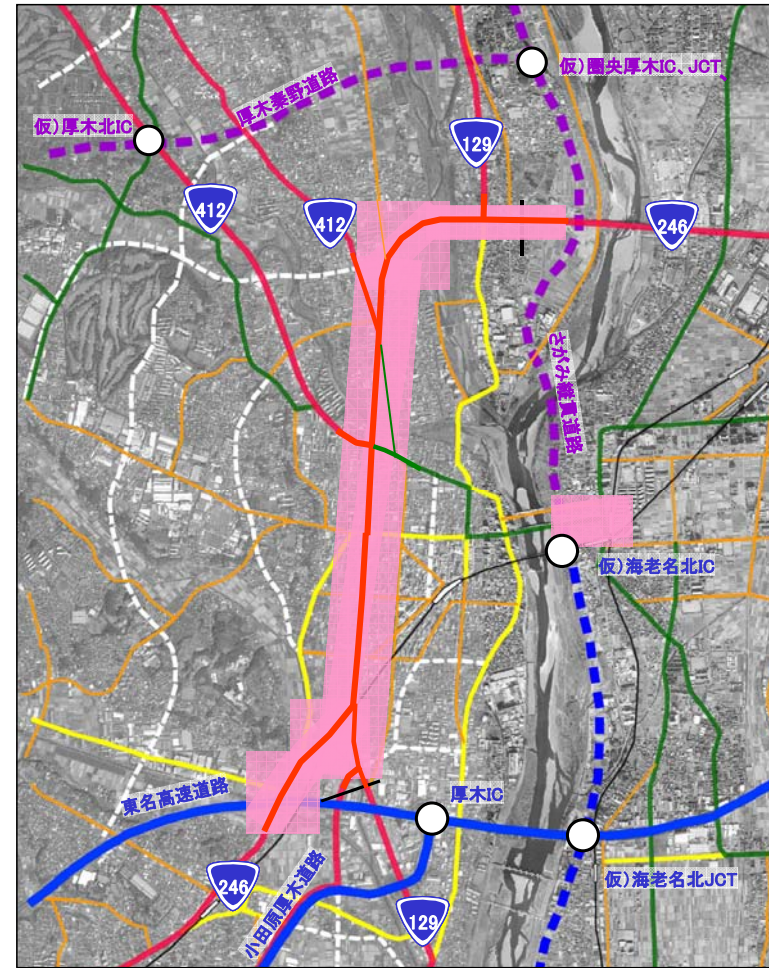
○西部の山地部、東部の相模川に挟まれた平地部において、南北に市街化が進んでおり、道路整備が制限される地勢的要因が存在する。  
 ○広域道路網として、要対策箇所と並行するさがみ縦貫道路の他、第二東名高速道路、厚木秦野道路の事業が進められている。



写真提供: 株式会社国土情報技術研究所

### ■周辺道路網における課題

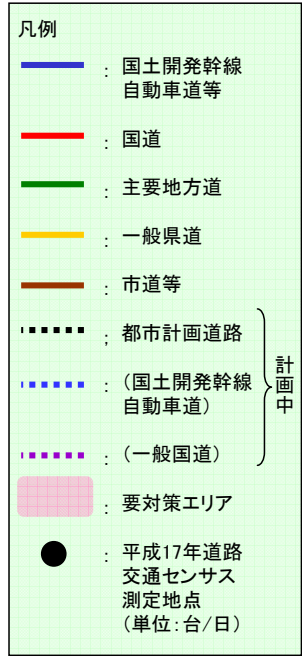
○国道129号、246号、412号などの国道、主要地方道、市道が要対策箇所を中心とした放射状の道路網構造となっている。  
 ○将来的には環状型の道路網の形成が計画されている。



# 要対策箇所の対策検討について (Plan) (8)

## ■ 路線別交通実態における課題

○平成17年道路交通センサスの交通量調査結果における交通量の分布状況からも要対策箇所エリアへの交通集中が確認できる。



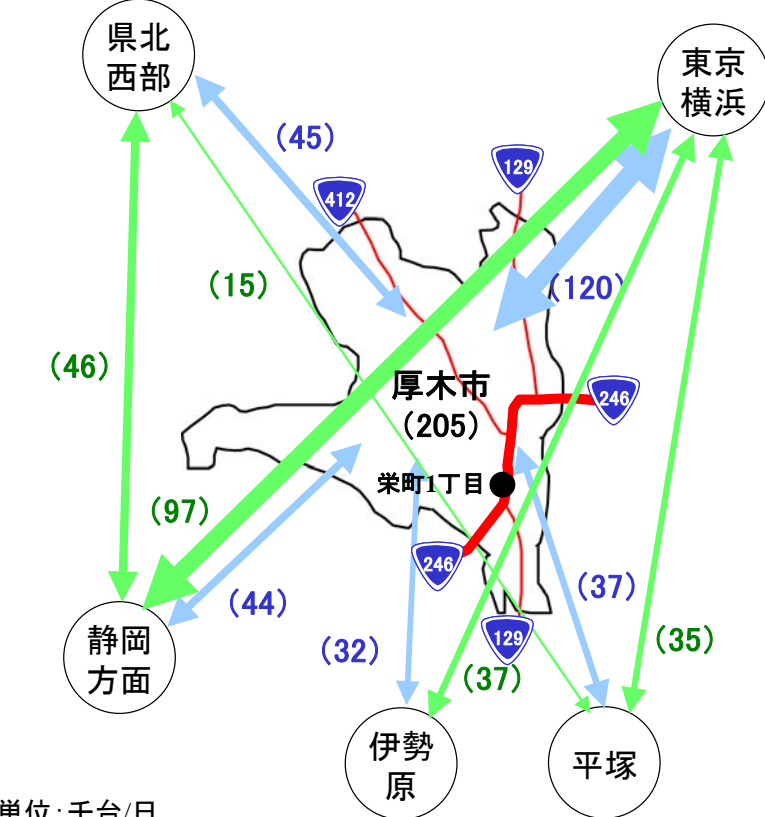
## ■ 利用交通特性における課題

○栄町1丁目付近の国道246号利用交通特性では、厚木市内に出発地も目的地を持たない通過交通が35%を占めている。

■ 現況OD内訳 (単位: 百台/日)

	交通量	比率
厚木市内に出発地と目的地を持つ交通	205	28%
厚木市内に出発地、目的地のどちらかを持つ交通	278	38%
厚木市内に出発地も目的地も持たない通過交通	255	35%
合計	738	100%

■ 国道246号 栄1丁目を利用するODペアの抽出 (千台/日以上)



単位: 千台/日  
 黒字: 厚木市内に出発地と目的地を持つ交通 (内々交通)  
 青字: 厚木市内に出発地、目的地のどちらかを持つ交通 (内外交通)  
 緑字: 厚木市内に出発地も目的地も持たない通過交通 (通過交通)



## ■未測定調査交差点における方向別交通量・渋滞長調査

○個別交差点の交通特性を把握するため、交差点方向別・車種別・時間別の交通量調査および時間別渋滞長調査、信号サイクル調査を実施する。

候補地点: 金田交差点～森の里入口交差点、船子北谷交差点間の全信号交差点(13交差点)

### 1) 交差点方向別・車種別・時間別交通量の把握方法

・交差点別に調査員を配置し、カウンターによる読み取りにより、把握する。

### 2) 時間別渋滞長調査

・交差点流入方向別に調査員を配置し、信号捌け残り車両の最後尾の位置を読み取ることにより把握する。

### 3) 信号サイクル調査

・毎正時1回、方向別の青時間、黄時間、赤時間の測定を行うことにより把握する。

## ■ナンバープレート調査

○通過交通比率、車種別交通量および利用経路を把握するため、ナンバープレート調査を実施する。

候補地点: 主要な幹線道路の厚木市街地への入口(南側、北側)、及び厚木市街地内の断面(詳細候補地点は上記交差点調査結果を踏まえ検討する。)

### 1) 通過交通比率・利用経路の把握方法

・ナンバープレートのマッチングを行うことにより把握する。

### 2) 車種別交通量の把握方法

・ナンバープレートの車頭番号を読み取ることにより分類する。  
 ・車種別の把握では、普通車・バスなどの車種のほか、自家用・商用などの利用種別に把握する。

## ■調査候補地点

