

道路特定財源の見直しについて(抜粋) (H19.12.7政府・与党)

1) 中期計画の策定及び推進
 ① 国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境と保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し真に必要な道路整備は計画的に進める。

道路の中期計画(素案)(H19.11)

地域の活性化
 慢性的な渋滞への対策

目標
 <重点方針> 渋滞損失時間を約3割削減

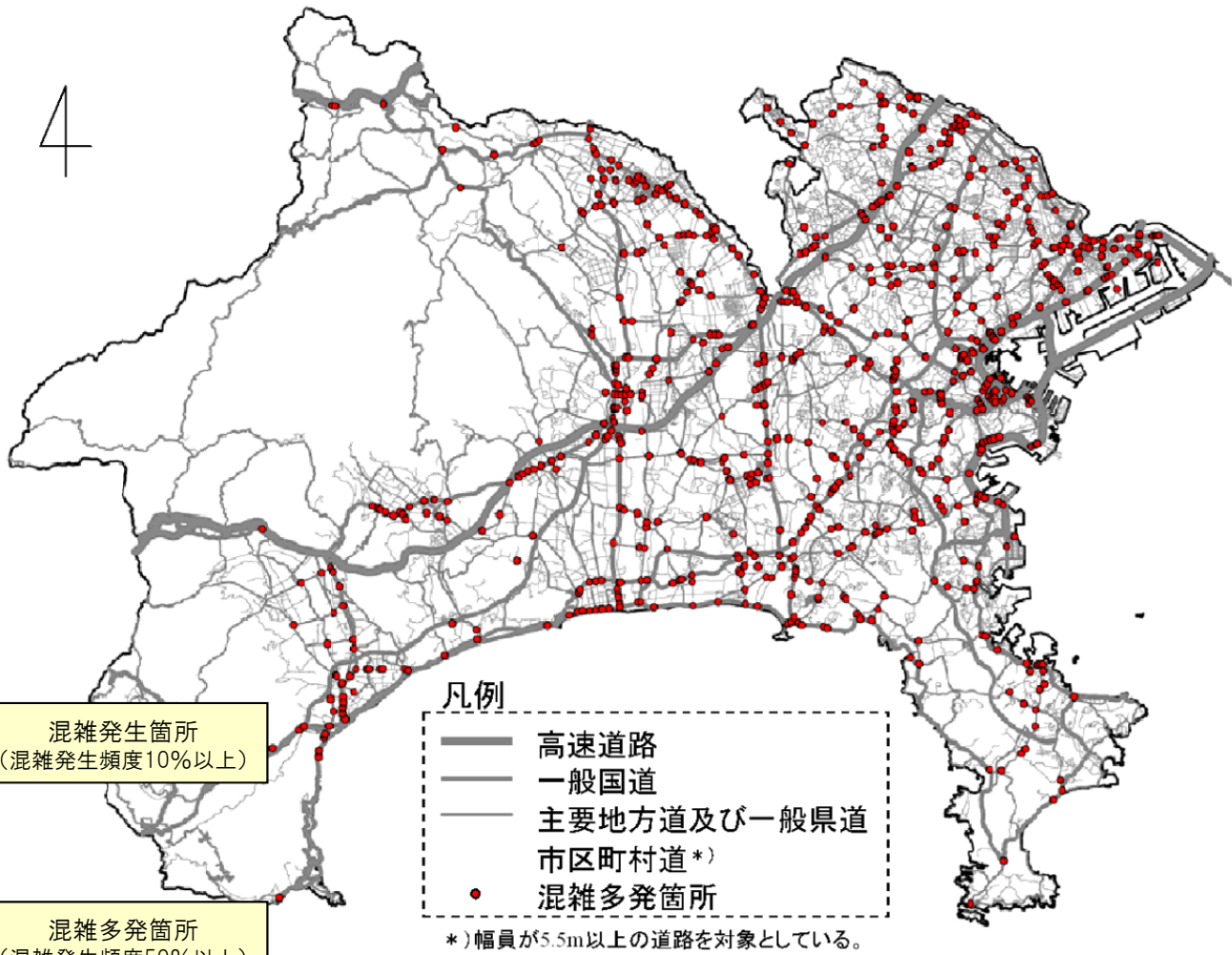
混雑の発生が見られる箇所※1
約2.3万箇所

※1 朝夕のラッシュ時等において、混雑(平均速度20km/h以下)発生時間帯が10%以上を占める箇所

日常的に混雑が発生している箇所※2
約9,000箇所(神奈川県内770箇所)

特に事業効果が高い1/3程度
約3,000箇所

優先的に対策を実施



混雑発生箇所
(混雑発生頻度10%以上)

混雑多発箇所
(混雑発生頻度50%以上)

凡例
 高速道路
 一般国道
 主要地方道及び一般県道
 市区町村道*)
 混雑多発箇所
 *) 幅員が5.5m以上の道路を対象としている。

『日常的に混雑が発生している箇所(混雑が発生する頻度が50%以上の箇所)』
 ※2 都市部においては、平日7時~10時(3時間)等のうち90分以上、もしくは、休日、7時~19時(12時間)のうち360分以上、平均速度20km/h以下の状態が生じている箇所
 ・地方部においては、年間渋滞損失時間30,000人時間/km以上となっている箇所

VICSデータで得られる箇所を基本にし、得られない箇所は渋滞損失時間を活用して設定

2-2 VICSデータの概要(混雑発生頻度)

■VICS情報による混雑程度の評価

- ①混雑発生時間算定の利用データ
- ②判定基準の設定
- ③混雑発生頻度の評価

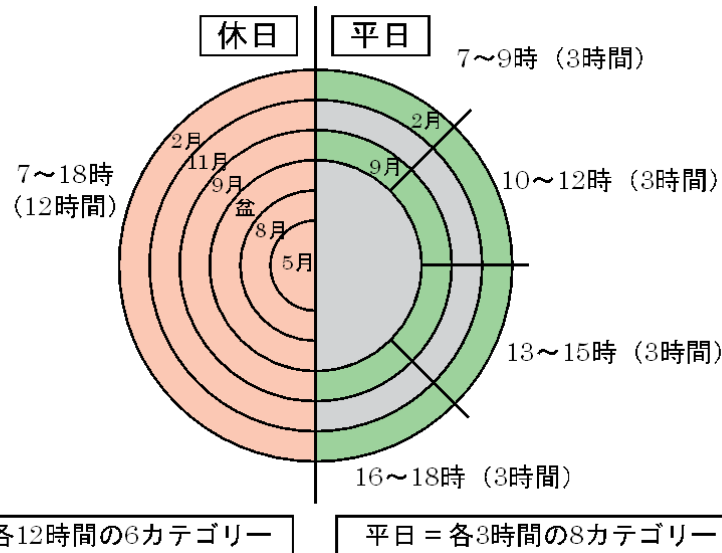
①混雑発生時間算定の利用データ

【基本的な考え方】

道路混雑状況は、場所により相違

- ・北海道など → 冬
- ・沖縄など → 夏
- ・行楽地 → 秋(紅葉)、春(GW)

【データ期間】



②判定基準の設定

例. 混雑多発箇所の判定基準

【判定基準】

朝夕のラッシュ時等※2において、混雑※1発生時間帯が **50%以上**※3を占める箇所

【解説】

- ※1：平均速度「20km/h以下」の状態が生じている箇所が、
- ※2：平日7時～10時(3時間)等のうち、
- ※3：90分以上、
- ※2：もしくは、休日7～19時(12時間)のうち、
- ※360分以上

③混雑発生頻度の評価

✓VICSリンク1～4のうち最も大きい発生時間で評価

✓混雑発生時間の割合が50%を超過した場合、混雑多発箇所

・混雑発生時間の割合50%以上(=53%=480分/900分(=96分/180分))→ **混雑多発箇所**

■ :VICSで渋滞か混雑(20km/h以下)となる時間

◆5日間計:混雑発生時間 480分(平均=480分/5日=96分)

◆5日間計:混雑発生時間 230分

