
【参考資料1】

一般道の指標(素案)について

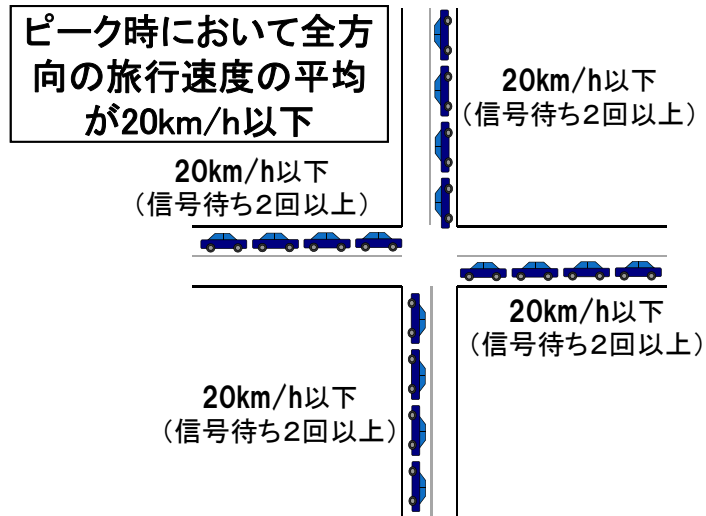
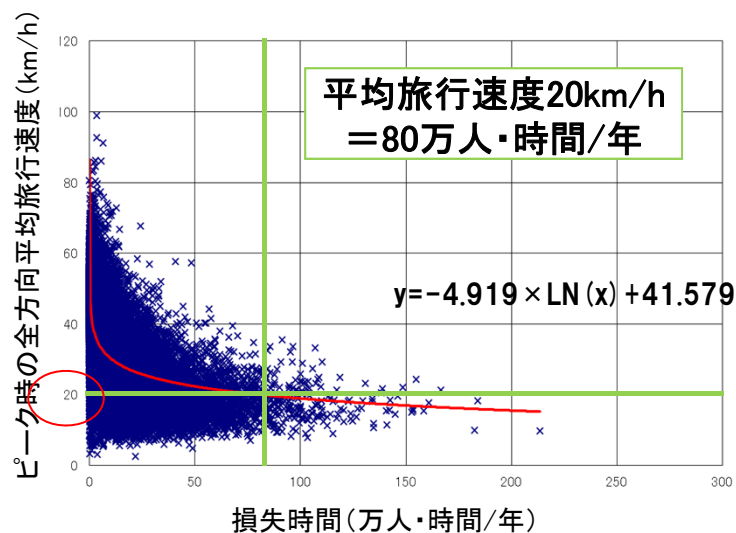
<参考>一般道の指標(素案)について(1軸)

○一般道路の渋滞状況を示す指標(1軸)には**渋滞損失時間 80万人時間/年以上**を用いる。

80万人・時間/年とは・・・

終日混雑している交差点で、特にピーク時には全方向の旅行速度の平均が20km/h以下(信号待ち2回以上)となるような箇所

【損失時間とピーク時の全方向旅行速度の平均値との関係】 【交通状況のイメージ】



<参考>一般道の指標(素案)について(1'軸)

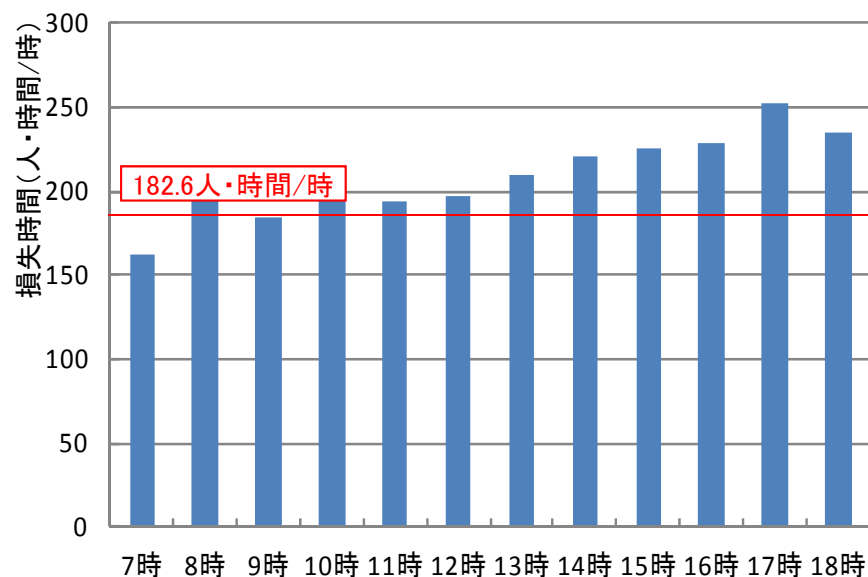
○慢性的な渋滞箇所ではないが、**ピーク時間帯の損失時間が1軸と同程度になる箇所**として、1'軸を抽出する。

ピーク時の損失時間が1軸と同程度とは・・・

$$80\text{万人}\cdot\text{時間}/\text{年} \div 365\text{日} \div 12\text{時間} = 182.6\text{人}\cdot\text{時間}/\text{時}$$

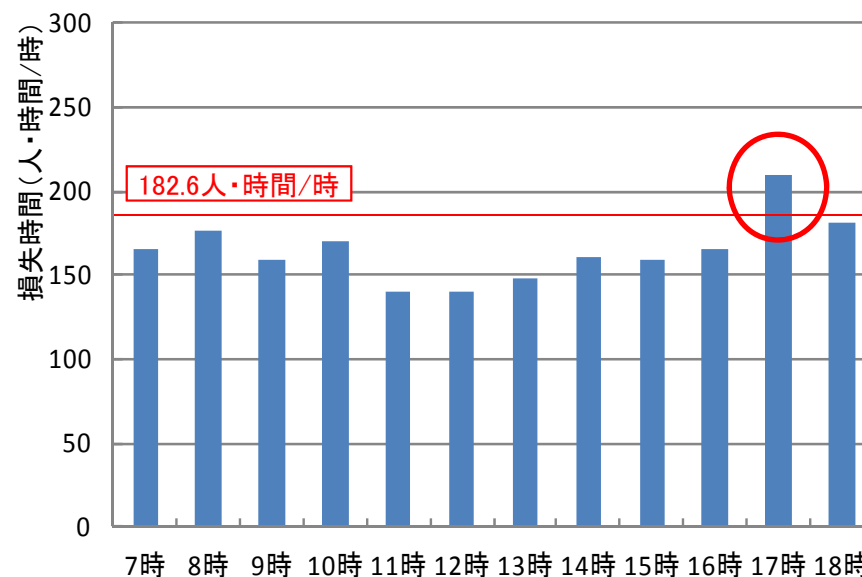
【1軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】

終日混雑が発生



【1'軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】

ピーク時のみ1軸と同レベルの混雑が発生



<参考>一般道の指標(素案)について(2軸)

- 1軸、1'軸では全方向が基準(20km/h以下)を超える相当の交差点を抽出しているが、交通量が少ない交差点は損失時間が小さくなるため、基準に達せず対象外となってしまう。
- そこで、**1軸と同程度の渋滞が発生する交差点**を2軸として抽出する。ただし、交通量が非常に少ない路線を対象外とするため、損失時間は都県内の上位100位以内とする。

【2軸で抽出する箇所の交通状況のイメージ】

全方向が混雑

昼間12時間の全方向
の旅行速度の平均が
20km/h以下

20km/h以下
(信号待ち2回以上)

20km/h以下
(信号待ち2回以上)

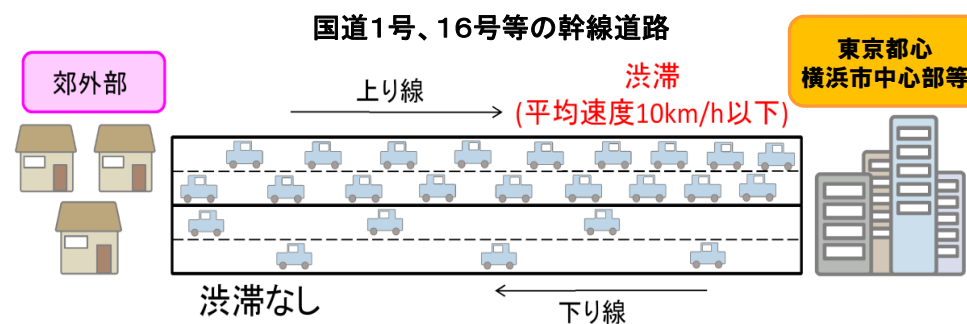
20km/h以下
(信号待ち2回以上)

20km/h以下
(信号待ち2回以上)

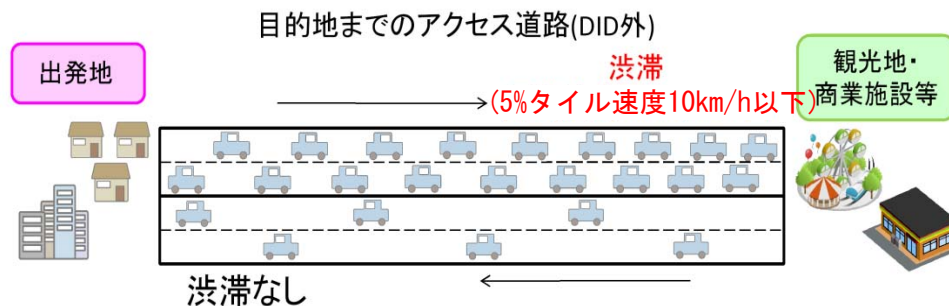
<参考>一般道の指標(素案)について(3軸案)

- 東京都心部や横浜市中心部へ向かう幹線道路において、平日ピーク時(通勤時)の片方向のみで著しい渋滞が発生する箇所を3軸①として抽出する。
- 観光地や商業施設等に向かうアクセス道路において、休日の特定の時間帯で著しい渋滞が発生する箇所を3軸②として抽出する。

【3軸①で抽出する箇所の交通状況のイメージ】 <平日朝の通勤時>



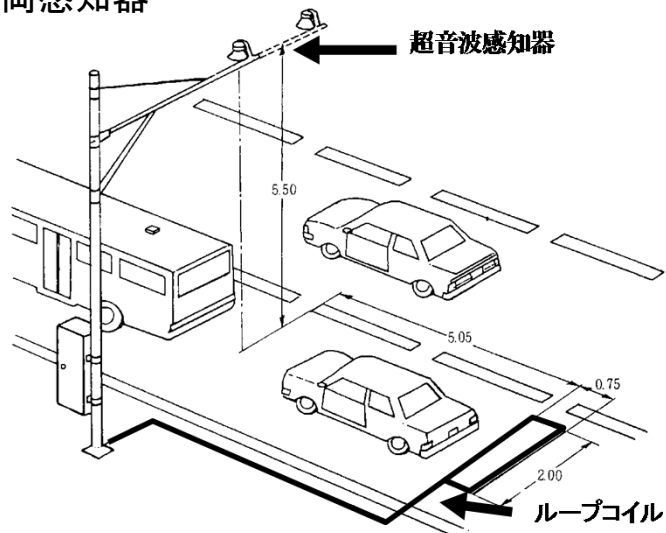
【3軸②で抽出する箇所の交通状況のイメージ】 <休日の午前中>



<参考> 交通状況を把握できるデータについて

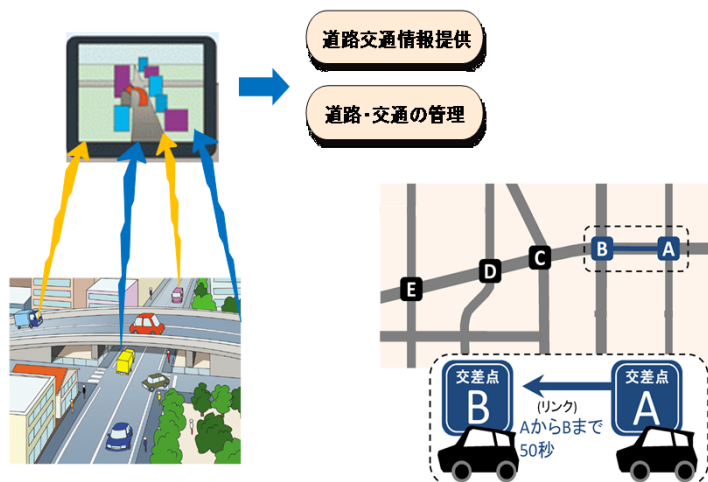
○交通状況を把握できるデータは車両感知器、民間プローブ等が挙げられ、各データの特徴は以下の通り。

○車両感知器



- ・車両感知器(トラフィック・カウンター)により365日24時間(常時)の交通量を観測する。
- ・道路の交通状況(交通量)を把握する基本的なデータであり、センサス等にも活用される。

○民間プローブ



- ・車両に設置されたカーナビ等から数秒単位の位置情報を取得し、区間の通過時間(速度)を算出する。
- ・調査車両では不可能であった、広範囲かつ常時の旅行速度情報の取得が可能となった。
- ・ただし、サンプル調査であるため、必ずしも全ての道路、全ての時間のデータがあるわけではない。