

第14回 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会

---

# 優先的に要因分析を行う箇所の考え方

---

要因分析の優先度の考え方

平成26年8月28日

## 対策を検討するための要因分析の優先度の考え方

### 1-1 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の考え方

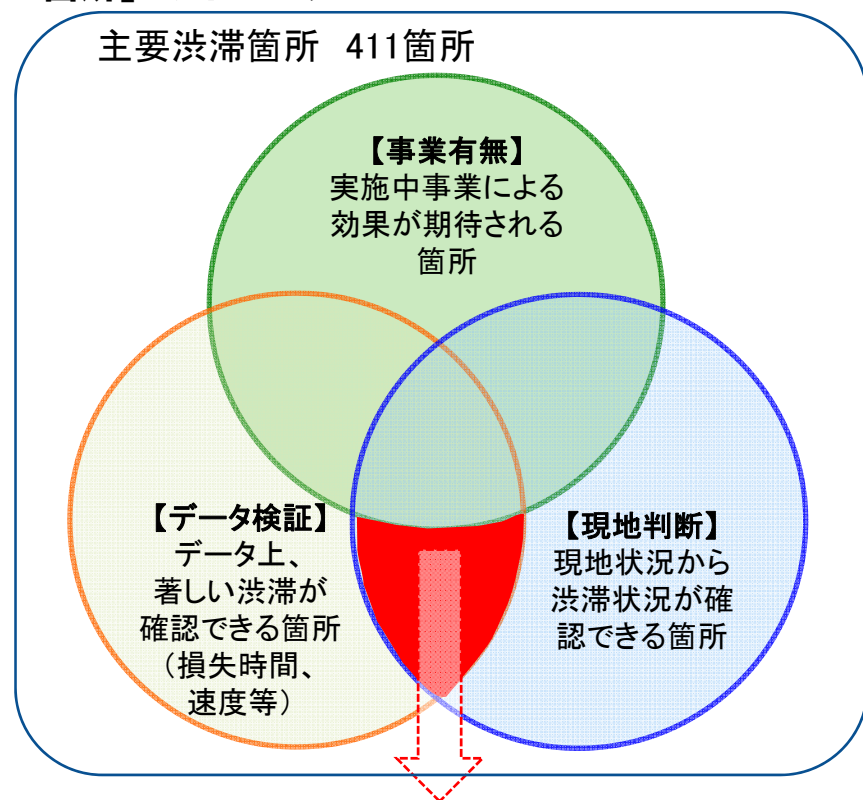
- 神奈川県では、一般道で411箇所の主要渋滞箇所が特定。  
今後、主要渋滞箇所をどのように扱っていくのかの整理が必要ではないか？
- 一方、神奈川県内では、新東名高速道路、首都圏中央連絡自動車道、高速横浜環状北西線、高速横浜環状北線やそれらの関連街路、都市計画道路の整備等が進められており、今後、交通の流れが大きく変わるものと想定。
- また、主要渋滞箇所411箇所の道路管理者も多岐に渡っており、予算をはじめとして多くの制限が存在。
- そのため、優先的に現状を把握し、対策を検討するための要因分析を実施する箇所を選定することが1つの方法として考えられる。

# 対策を検討するための要因分析の優先度の考え方

## 1-1 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の考え方

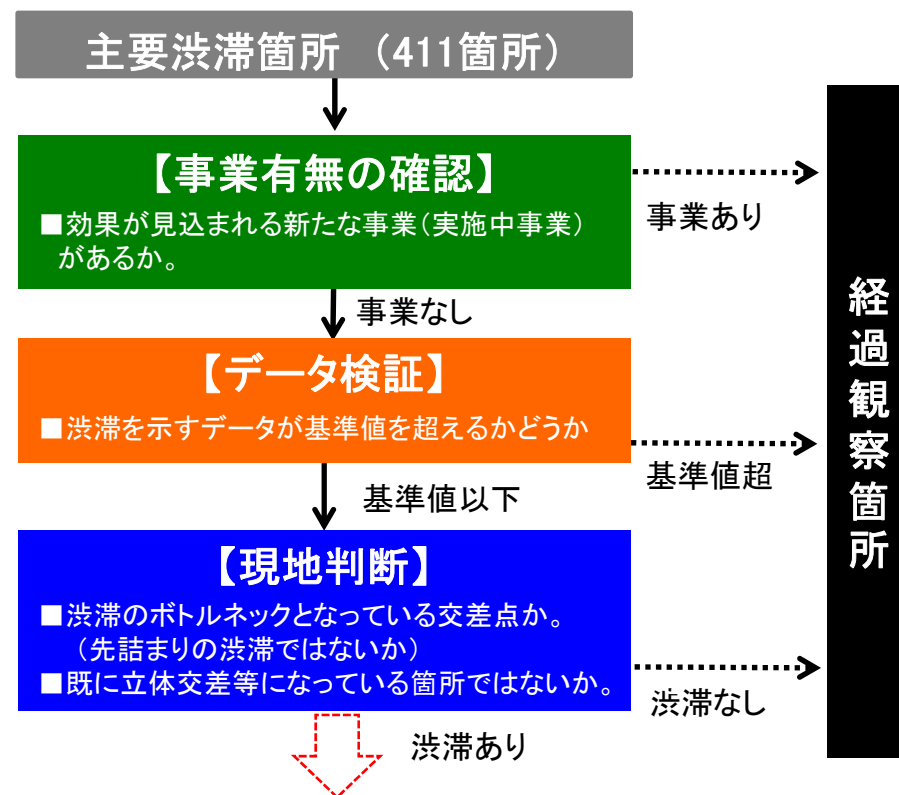
○ 効果が期待できる事業が無く、データ検証と現地判断から、著しい渋滞状況が確認された箇所について、優先的に対策を検討するための要因分析を行うことが考えられる。

### ■ 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」のイメージ



対策を検討するための要因分析  
を優先的に実施すべき箇所

### ■ 「優先的に対策を検討するための要因分析を行う箇所」の抽出フローのイメージ



対策を検討するための要因分析  
を優先的に実施すべき箇所

## 対策を検討するための要因分析の優先度の考え方

### 1-2 データ検証のイメージ

- 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会での従来の選定方法や主要渋滞箇所特定時は、損失時間と旅行速度の2つをデータ検証に使用。
- 例えば、損失時間の大きい箇所は、社会的な影響の度合いが大きい箇所と考えられる。
- 旅行速度の低い箇所は、速度低下によって市民生活等に影響が及んでいる箇所と考えられる。

#### ■データ検証および基準値の一例

		基準値のイメージ	データ	備考
①損失時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 社会的な影響の度合いが大きい箇所を「損失時間」で評価する。</li> </ul>	県内主要交差点の損失時間の上位1割(全流入方向の合計)	道路交通センサス	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会での従来の選定方法。</li> </ul>
②旅行速度	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 著しい速度低下によって市民生活等に影響を及ぼす箇所を評価する。</li> <li>➢ 休日のみ渋滞している箇所は特異的な状況であるため、抽出条件としては除外。</li> </ul>	平日12時間平均旅行速度が10km/h以下	民間プローブデータ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会での従来の選定方法。</li> <li>➢ 主要渋滞箇所特定時のピーク時旅行速度と同じ基準。</li> <li>➢ 国家公安委員会が定義している「渋滞」の判定速度も「10km/h以下」で定義。</li> </ul>