

## 4. 今後の主要渋滞箇所のモニタリングの考え方

---

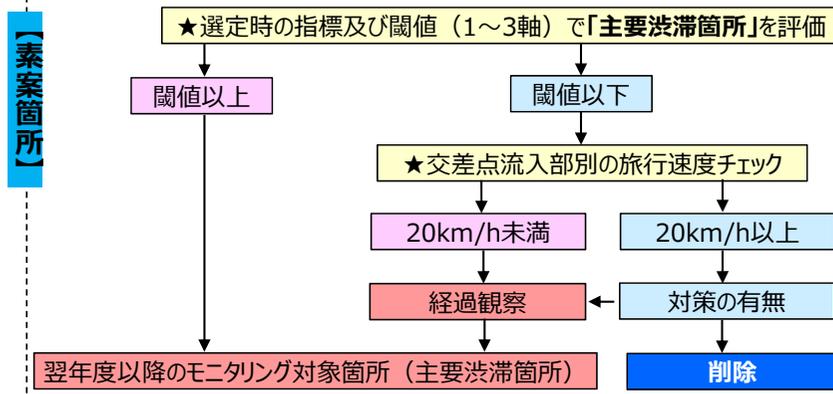
# 1. 主要渋滞箇所の削除方法・モニタリングについて(案)

## 1-1 現行手法と課題

- 素案箇所：毎年、算定交通量とETC2.0データを活用し、**選定時指標**及び**交差点の全流入部速度**にてモニタリングを行い、閾値を基準に評価を実施
- パブコメ箇所：**対策実施箇所のみ**を対象に、速度モニタリング及び現地確認により、評価を実施

### [現行の手法・枠組み]

- 損失時間の算出 ※各年の最新データ
- 旅行速度データ (ETC2.0データ)
- ※休日渋滞箇所：県別の指標 (速度・損失時間)

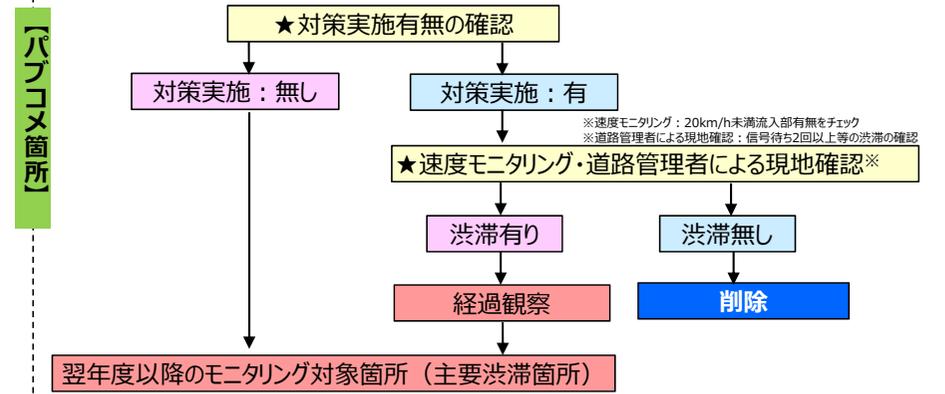


### 【追加箇所】

- ・周辺開発等による新たな交通の変化が認められる特定箇所のみを対象とし選定指標にてモニタリングを実施し、選定指標に該当した場合、箇所に追加 ⇒愛知県 2箇所のみ

### 【踏切箇所 (3軸)】

- ・選定時には、踏切遮断時間のデータが配布されたが、選定時に降未配布のため、モニタリング未実施



### 【課題①】 複数年閾値以下にも係わらず削除されない箇所の存在

- ・対策未実施で、複数年間、主要渋滞箇所の閾値を下回る箇所が存在 ⇒複数年間で「経過観察箇所」として残存

#### 【変更箇所①】

- ・**2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除**

### 【課題③】 実施対策 (特に短期対策) の評価が反映されにくい手法

- ・現行手法では、主要渋滞箇所の閾値を『下回るか否か』の評価であるため、発現効果を適切に表現出来ていない

#### 【変更箇所③：対策実施箇所対象】

- ・改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映される**モニタリング評価方法を追加**

### 【課題②】 パブコメ箇所のモニタリング

- ・対策実施箇所のみでの評価を行っており、対策未実施箇所のモニタリングは未実施

#### 【変更箇所②-1：基本交差点・基本交差点以外のセンサ関連箇所】

- ・**モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング**

#### 【変更箇所②-2：基本交差点以外のセンサ関連箇所以外】

- ・**現地確認計画を立案したうえで、道路管理者による現地確認を実施**

### 【課題④】 主要渋滞箇所への「追加」方法が未確立

- ・主要渋滞箇所の選定以降、周辺開発状況や道路整備等により、交通状況が変化している箇所においても、『追加』されていない

#### 【変更箇所④】

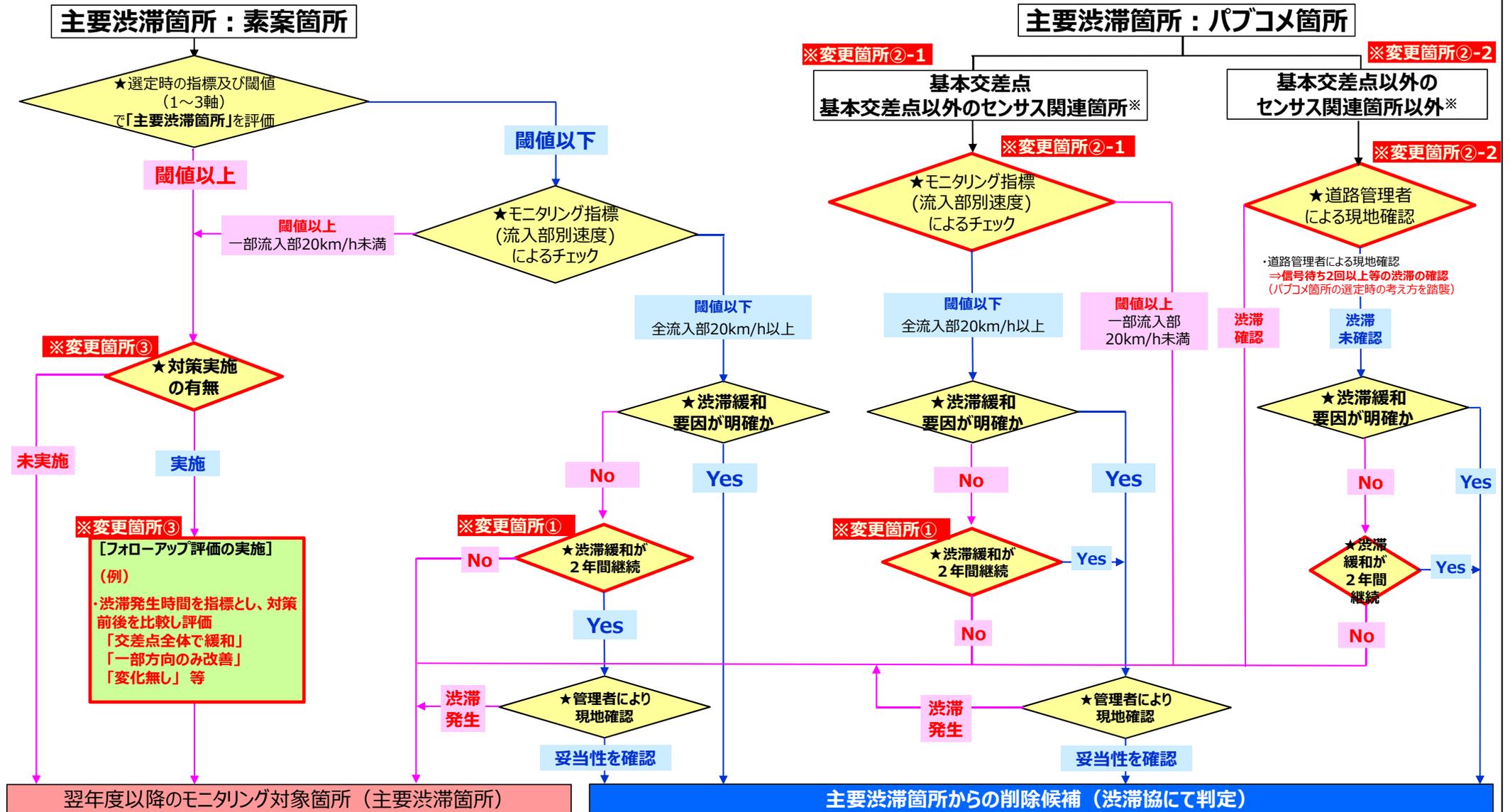
- ・**道路利用者会議箇所 (基本交差点)、新たな渋滞発生交差点を対象に、選定指標で評価を行い、閾値以上で要因が明確な場合は主要渋滞箇所に追加**

# 1. 主要渋滞箇所の削除方法・モニタリングについて(案)

## 1-2 モニタリング評価のフロー(案) [課題①～③の対応方針]

- 変更① : 2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除
- 変更②-1 : モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング (基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所)
- 変更②-2 : 現地確認計画を立案したうえで、道路管理者による現地確認を実施 (基本交差点以外のセンサス関連箇所以外)
- 変更③ : 改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映されるモニタリング評価方法を追加 (対策実施箇所)

### [削除候補箇所の選定フロー(案)]

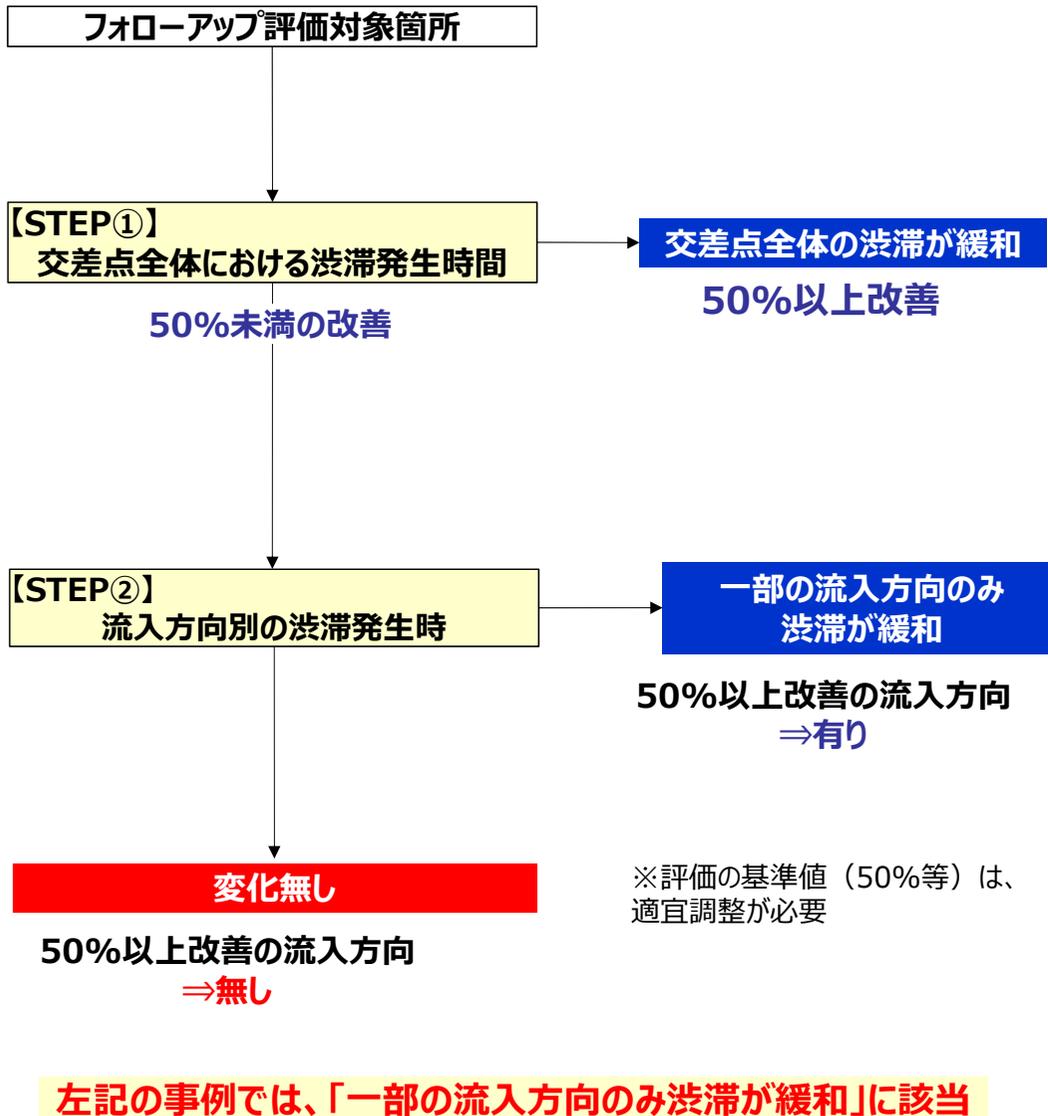


# 1. 主要渋滞箇所の削除方法・モニタリングについて(案)

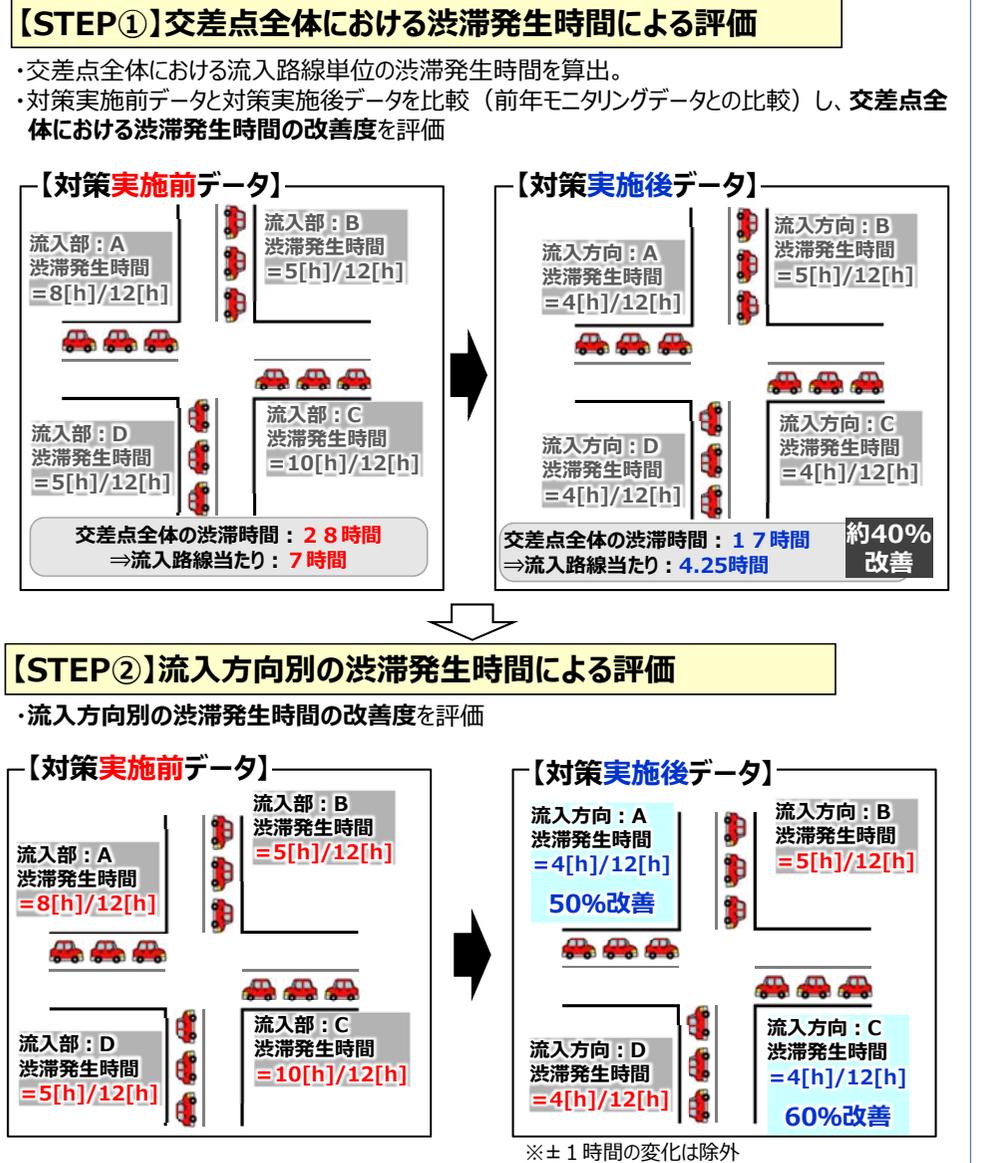
## 1-3 フォローアップ評価指標の例

- これまでのモニタリング指標である『流入速度』を活用し、渋滞の特性を表現可能な「渋滞発生時間」をフォローアップ指標とする
- 渋滞発生時間を指標とした評価について、「交差点全体の渋滞発生時間」と「流入方向別の渋滞発生時間」を評価  
⇒特定方向のみで交通状況が改善している状況等、短期施策効果把握等に繋がる評価を実施

### ■ 対策実施箇所におけるフォローアップ評価ステップ



### ■ フォローアップの例



# 2. 主要渋滞箇所追加について(案)

## 2-1 主要渋滞箇所追加のフロー

- 主要渋滞箇所の選定から5年が経過しており、新たな道路ネットワークや沿線状況の変化により、交通状況が変化
- 道路利用者会議の要望箇所、周辺状況の変化などから新たな渋滞発生交差点を対象に閾値（1～3軸）で再評価

### ■追加箇所の選定フロー（案）

道路利用者会議の要望箇所※1、新たな渋滞発生交差点※2

※1：道路利用者会議箇所のうち、『基本交差点』を対象

※2：主要渋滞箇所の当初設定時（平成25年1月）以降、新たに渋滞が発生した交差点

[選定時の指標及び閾値（1～3軸）で再評価]

閾値以上

主要渋滞箇所

主要渋滞箇所以外

渋滞要因が明確か

Yes

例)周辺ネットワークの変化・新たな大規模施設立地等

No

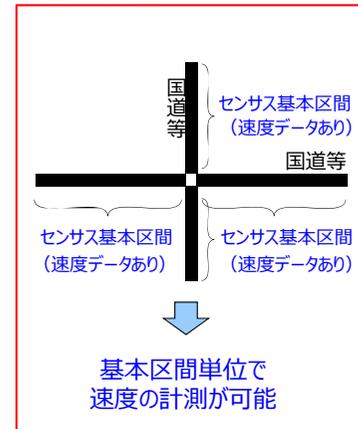
①主要渋滞箇所

②『追加候補箇所』

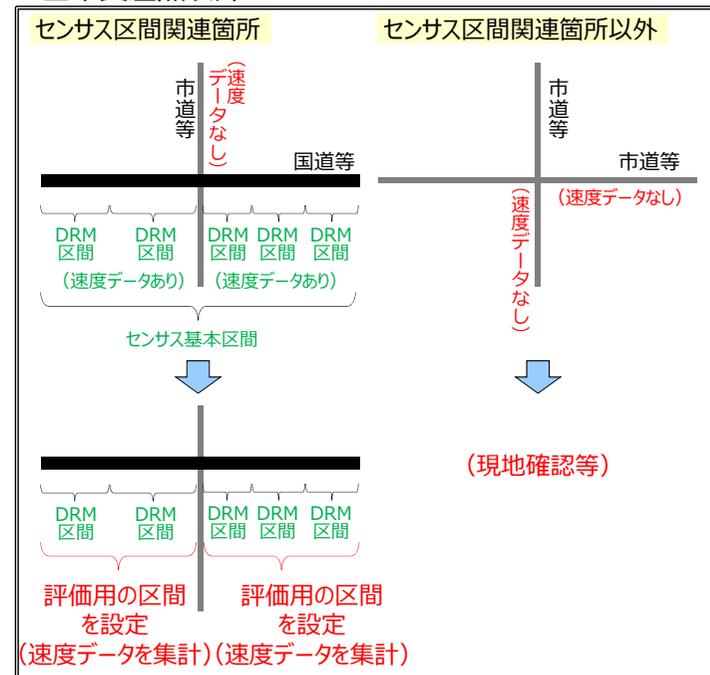
③経過観察

対象外

### ■基本交差点



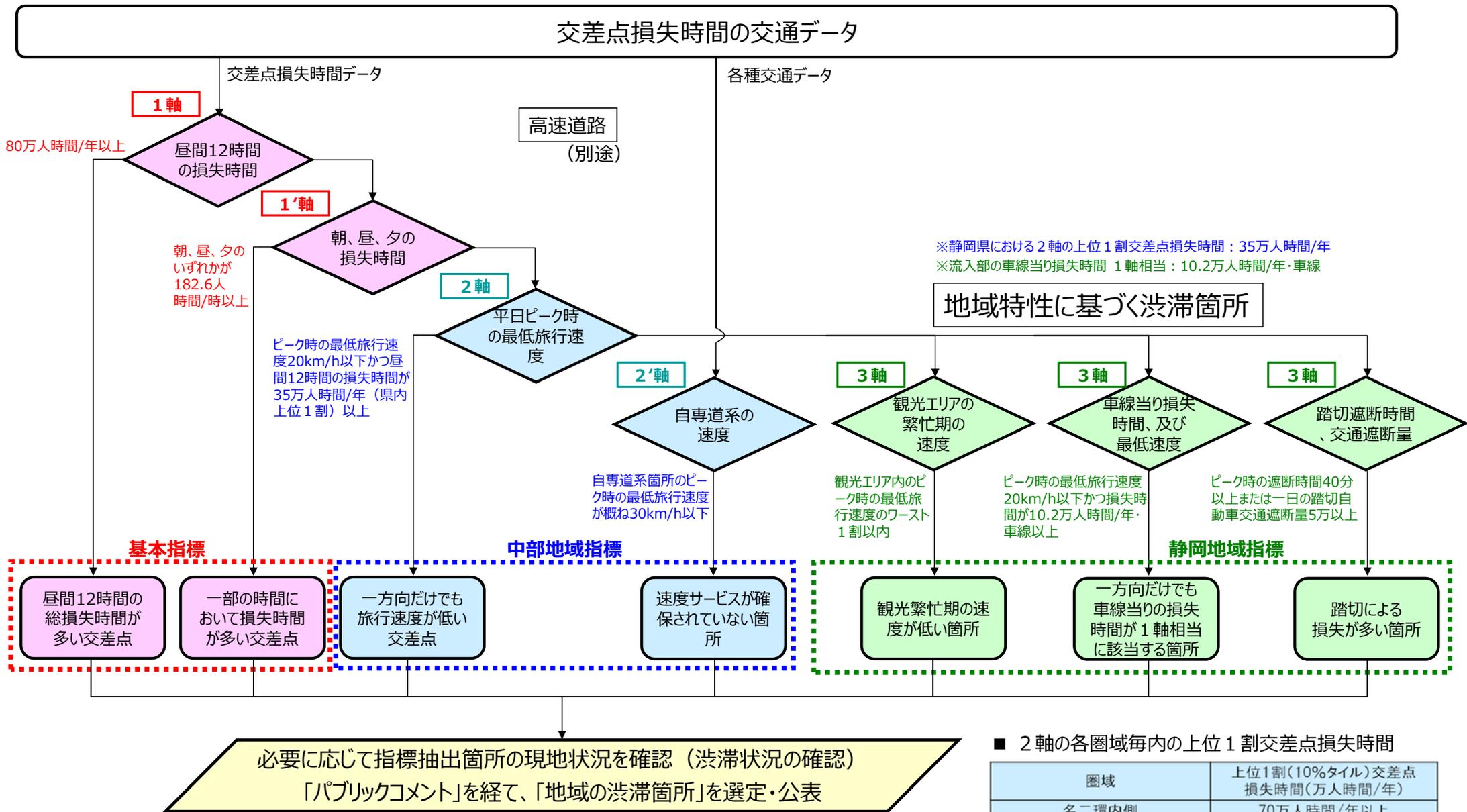
### ■基本交差点以外



《留意事項》●道路利用者会議の取り組みは本省が議論中

# 2. 主要渋滞箇所の追加について(案)

## 2-2 (参考)主要渋滞箇所選定時の選定手法



※静岡県における2軸の上位1割交差点損失時間：35万人時間/年  
 ※流入部の車線当り損失時間 1軸相当：10.2万人時間/年・車線

■ 2軸の各圏域毎内の上位1割交差点損失時間

圏域	上位1割(10%タイル)交差点損失時間(万人時間/年)	
名二環内側	70万人時間/年以上	
東海環状内側(名二環外側)	30万人時間/年以上	
東海環状外側	愛知県	30万人時間/年以上
	岐阜県	10万人時間/年以上
	三重県	20万人時間/年以上
	静岡県	35万人時間/年以上