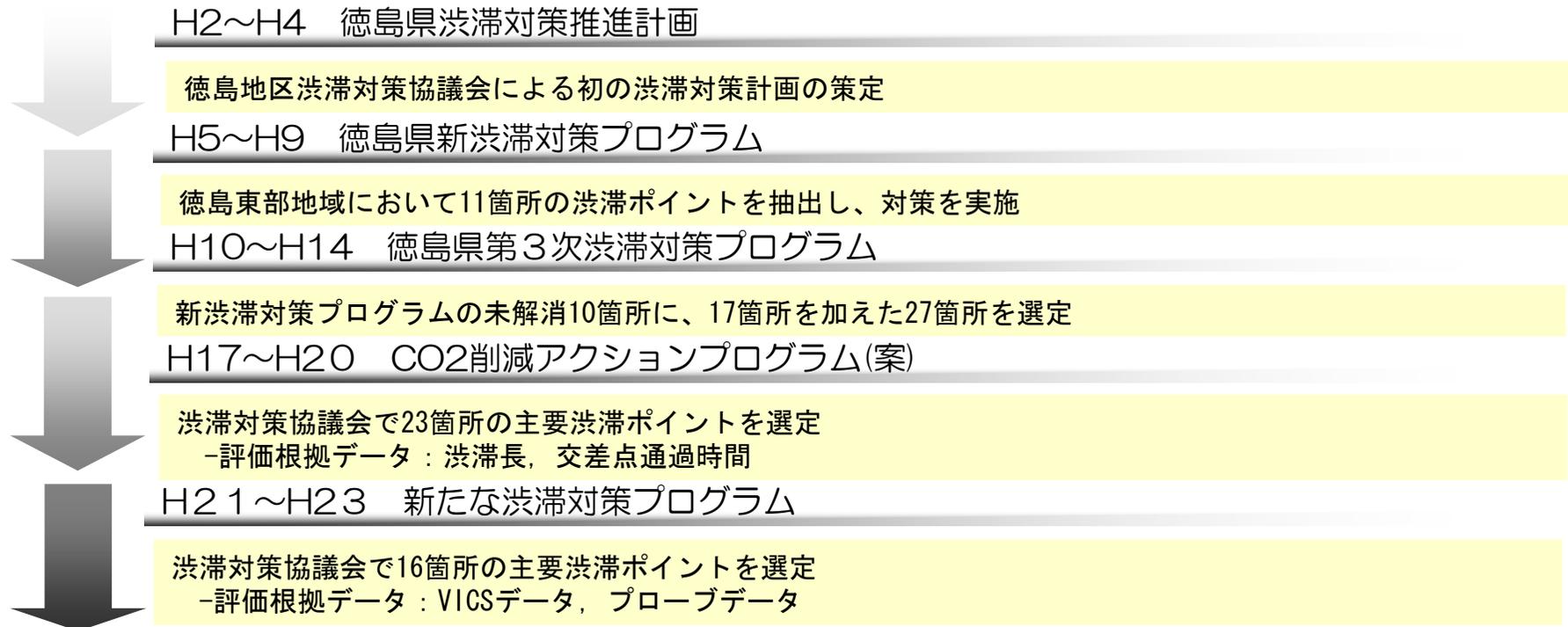


平成24年度 第1回 徳島地区渋滞対策協議会  
説明資料

平成24年7月11日

# 1. 徳島地区渋滞対策協議会開催の概要

## これまでの取り組み (H2~H23)



- 【背景】**
- ・「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」において、**効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘**されている。
  - ・社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、**渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論**されている。
  - ・交通観測技術の進展・普及により、**道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能**となるなど、観測環境に大きな改善がされている。

### 今後の渋滞対策の推進

- 【対応策】** **最新データに基づく客観的な分析**や**地域性を反映した評価軸の検討**、道路利用者等の意見より、地域の実感と整合した課題箇所を特定し、ソフト・ハードも含めた対策に係る検討を進め、検討結果をとりまとめる。

## 2. 徳島の渋滞の特徴について

### (1) 渋滞状況

- 徳島市中心部および南北方向の国道11号・55号、東西方向の国道192号の渋滞損失が大きく、徳島市内の国道11号,55号,192号,県道39号(徳島鳴門線)に渋滞損失時間が大きい交差点が集中している。
- 吉野川の渡河が南北方向の交通を妨げるボトルネックとなっている。

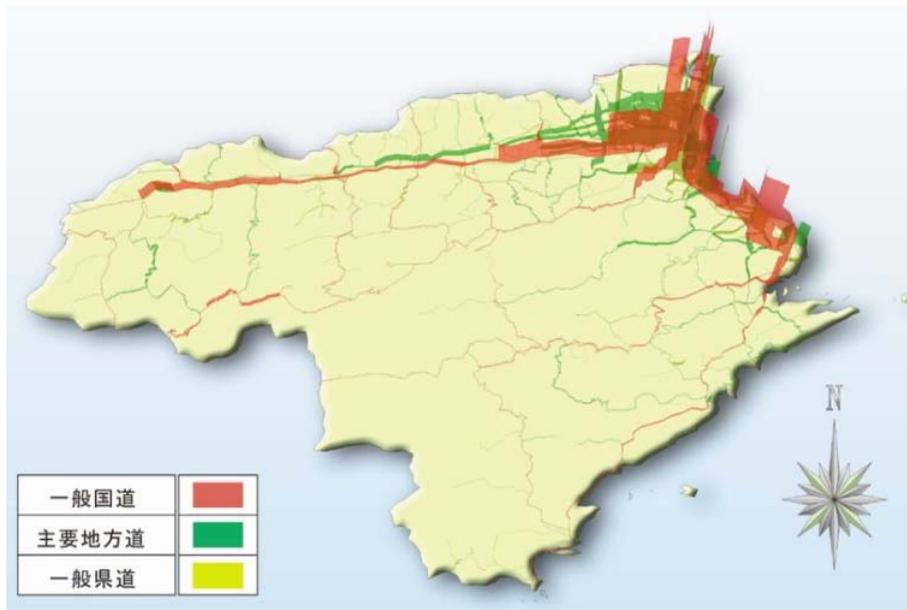


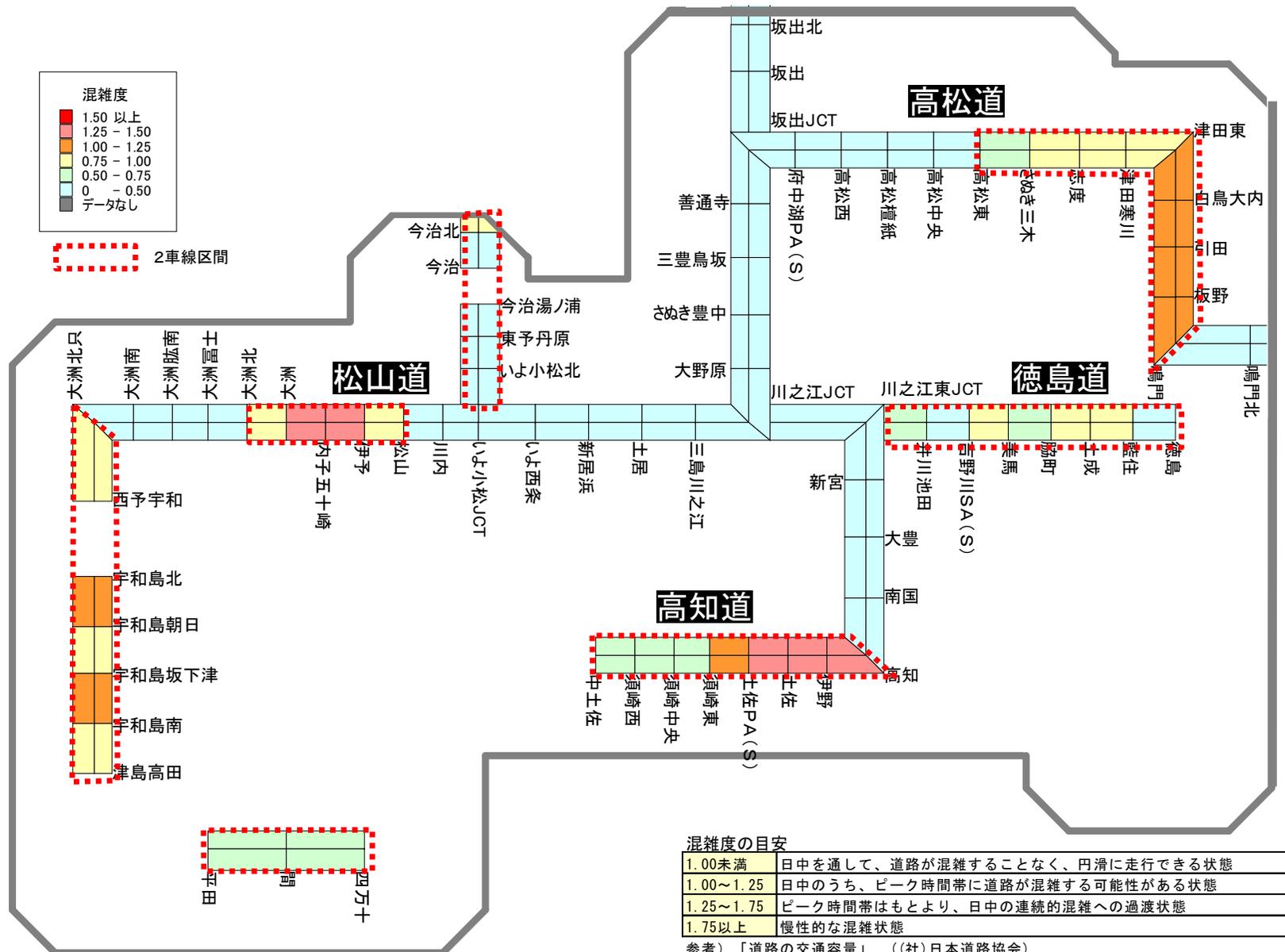
図: 徳島県の渋滞損失時間(H17センサス)



図: 徳島中心部の渋滞損失時間が大きな交差点の位置図(H22センサス)

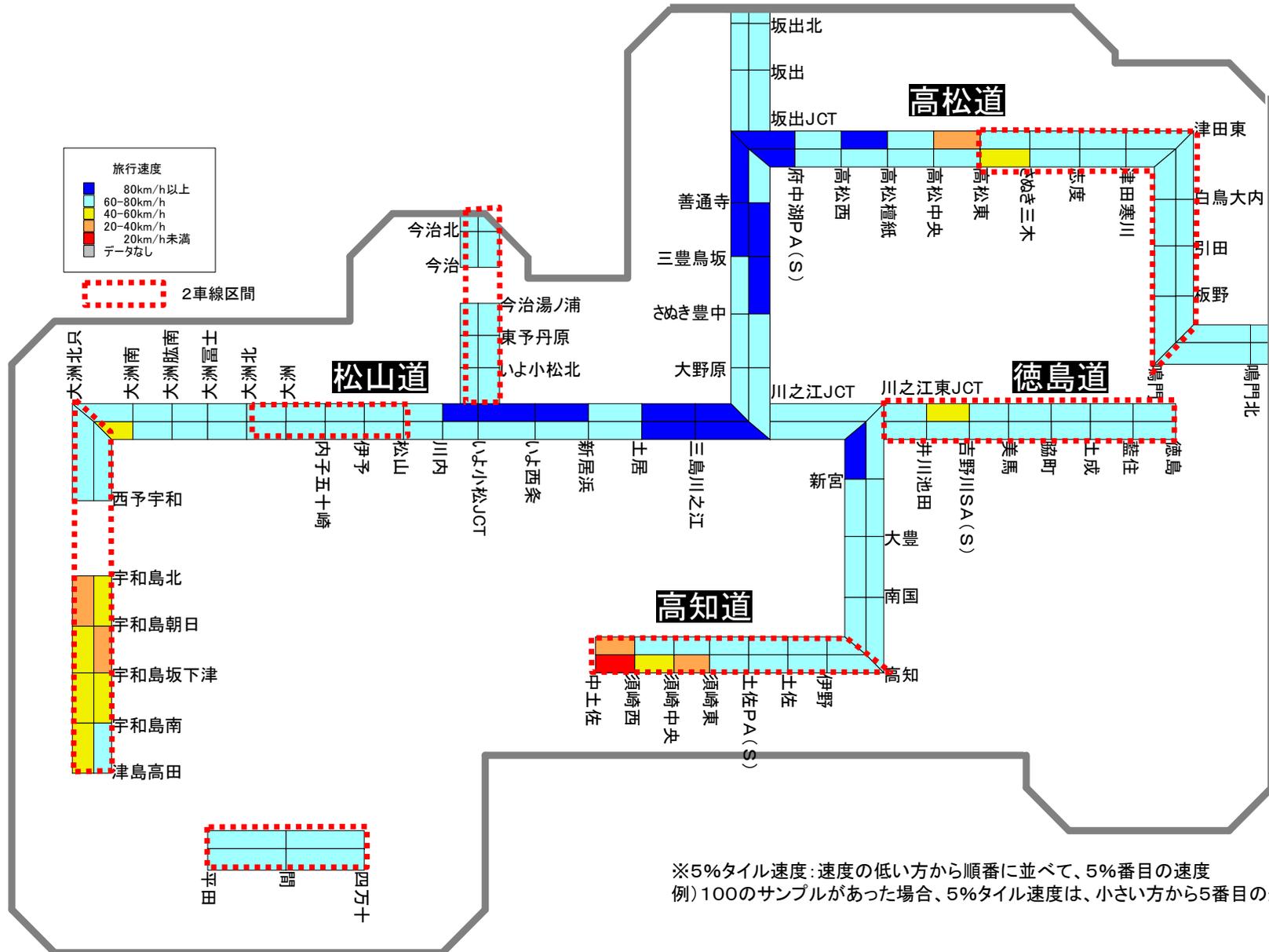
## 2. 徳島の渋滞の特徴

### (2) 高速道路の状況について 混雑度（平成22年度道路交通センサス）



## 2. 徳島の渋滞の特徴

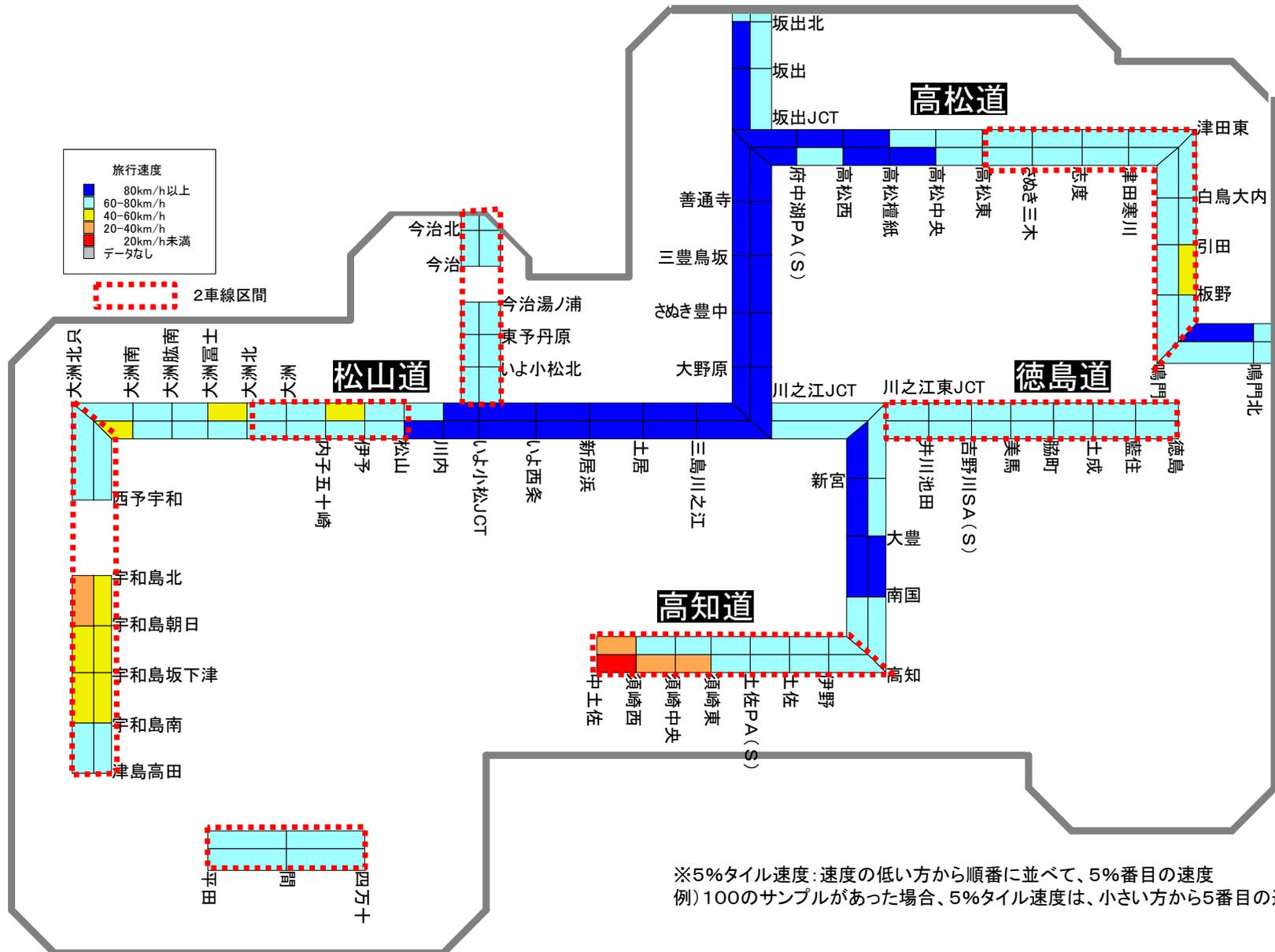
### (3) 高速道路の状況について 5%タイル速度図【平日】（民間プローブ：平成22年度）



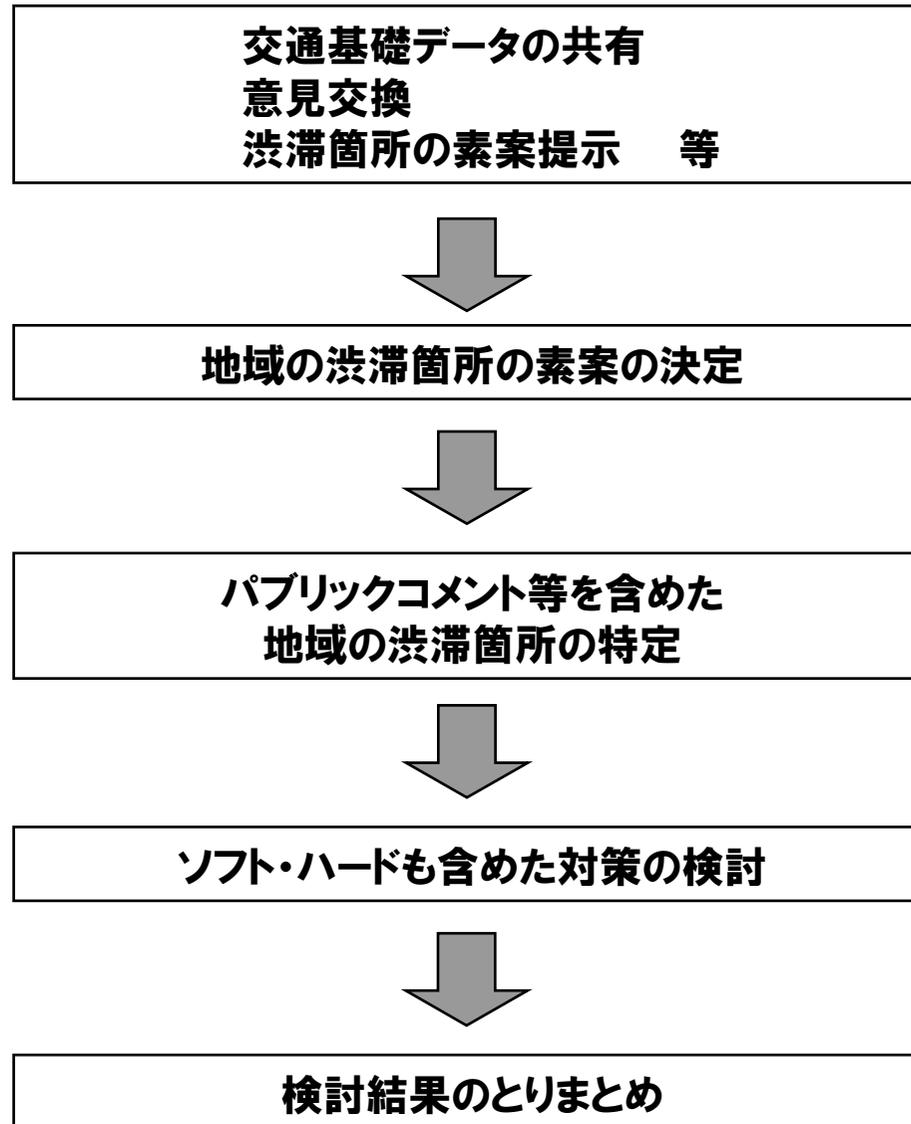
※5%タイル速度：速度の低い方から順番に並べて、5%番目の速度  
例) 100のサンプルがあった場合、5%タイル速度は、小さい方から5番目の速度となる。

## 2. 徳島の渋滞の特徴

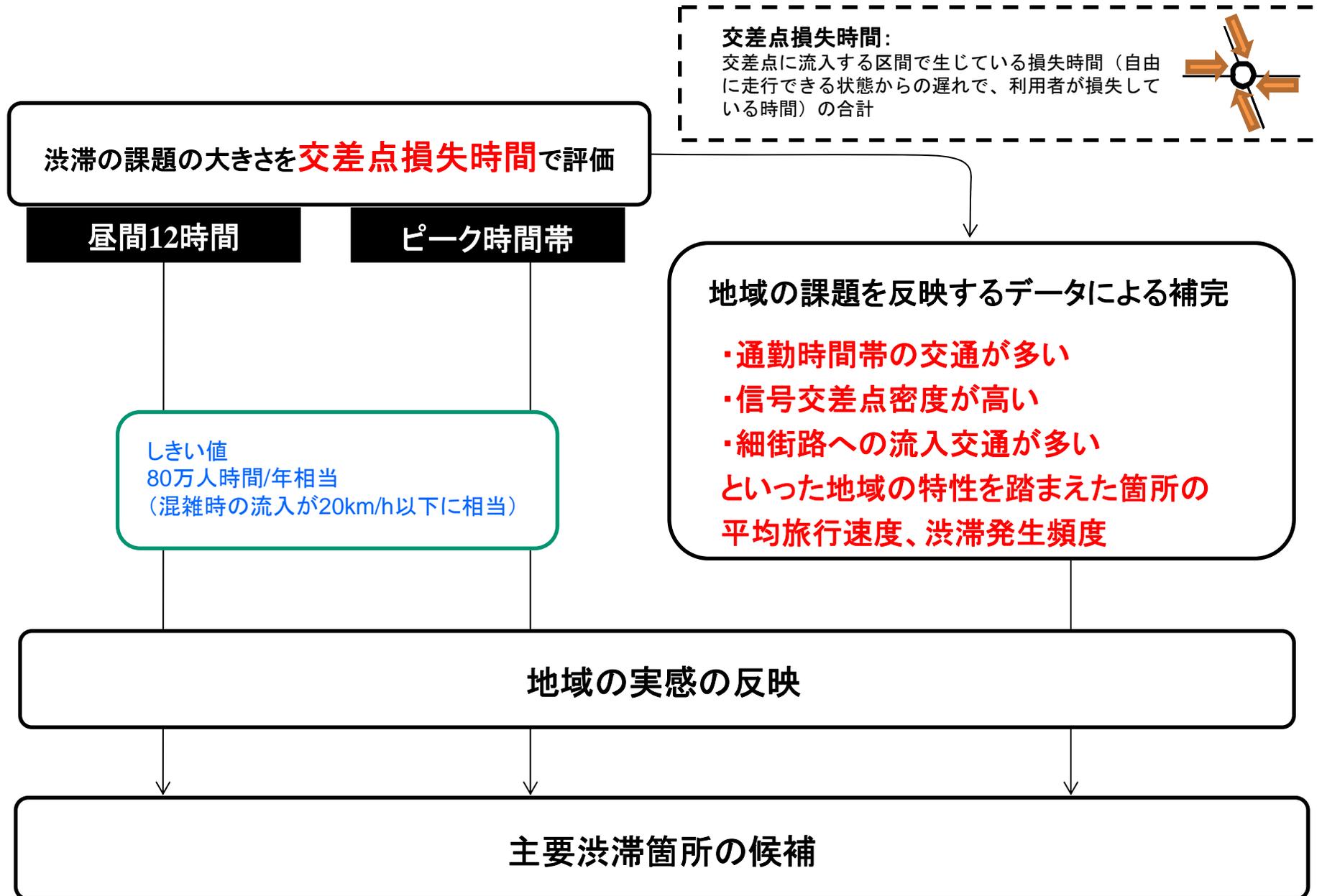
### (4) 高速道路の状況について 5%タイル速度図【休日】（民間プローブ：平成22年度）



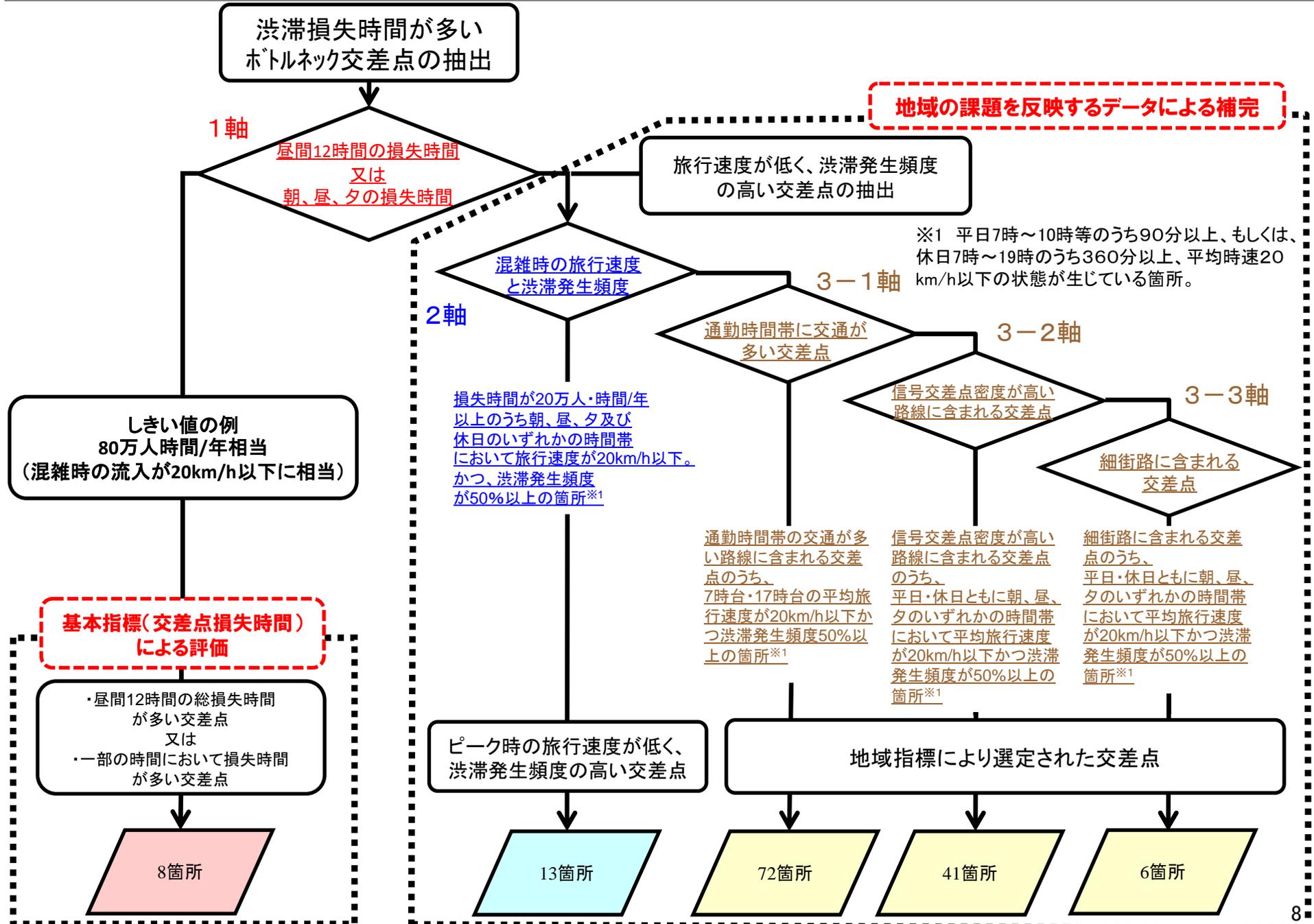
### 3. 渋滞対策のとりまとめに係る流れ（検討の流れ）



## 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法 一般道の課題箇所選定の考え方



# 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法 交通データを活用した渋滞箇所の抽出フロー（案）



# 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法

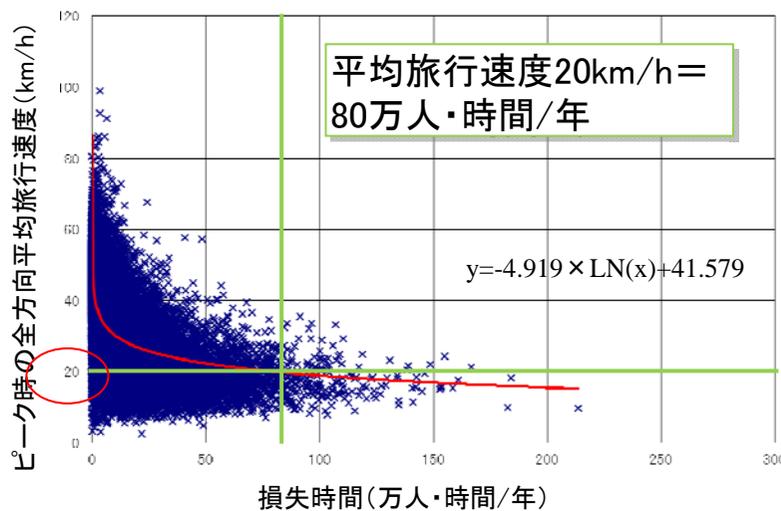
1軸：昼間12時間交差点損失時間による選定

○評価基準：昼間12時間交差点損失時間が80万人・時間/年以上の箇所

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】

ピーク時において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)

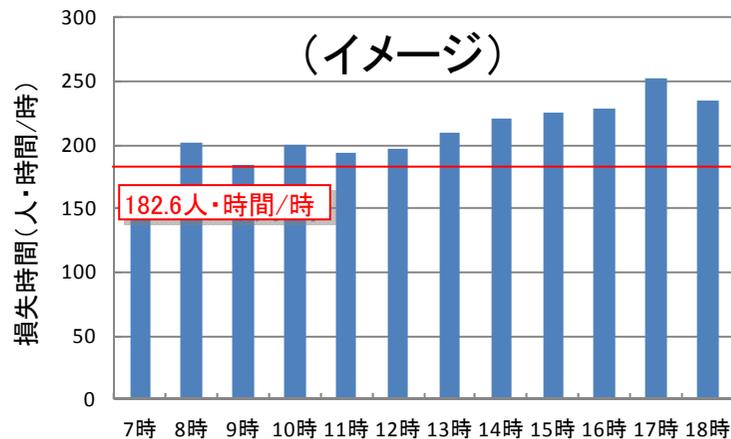
## 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法 1軸：ピーク時交差点損失時間による選定

- 1軸には対象とならないが、ピーク時には1軸と同程度の混雑となるような箇所
- 評価基準：ピーク時の交差点損失時間が182.6人・時間/時以上の箇所

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

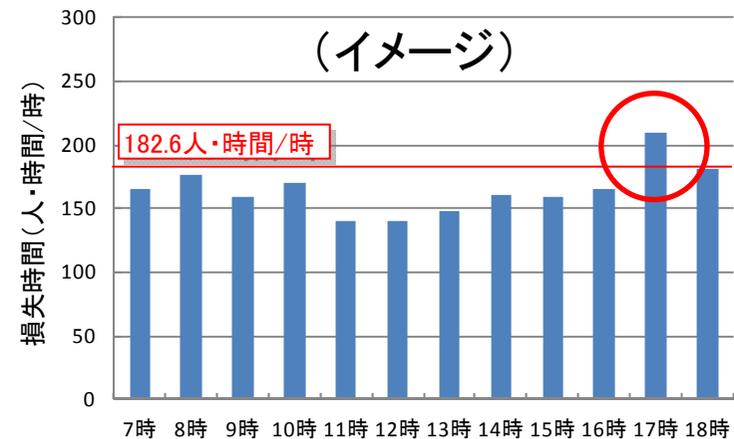
【1軸で抽出された箇所の時間帯別の損失時間】

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

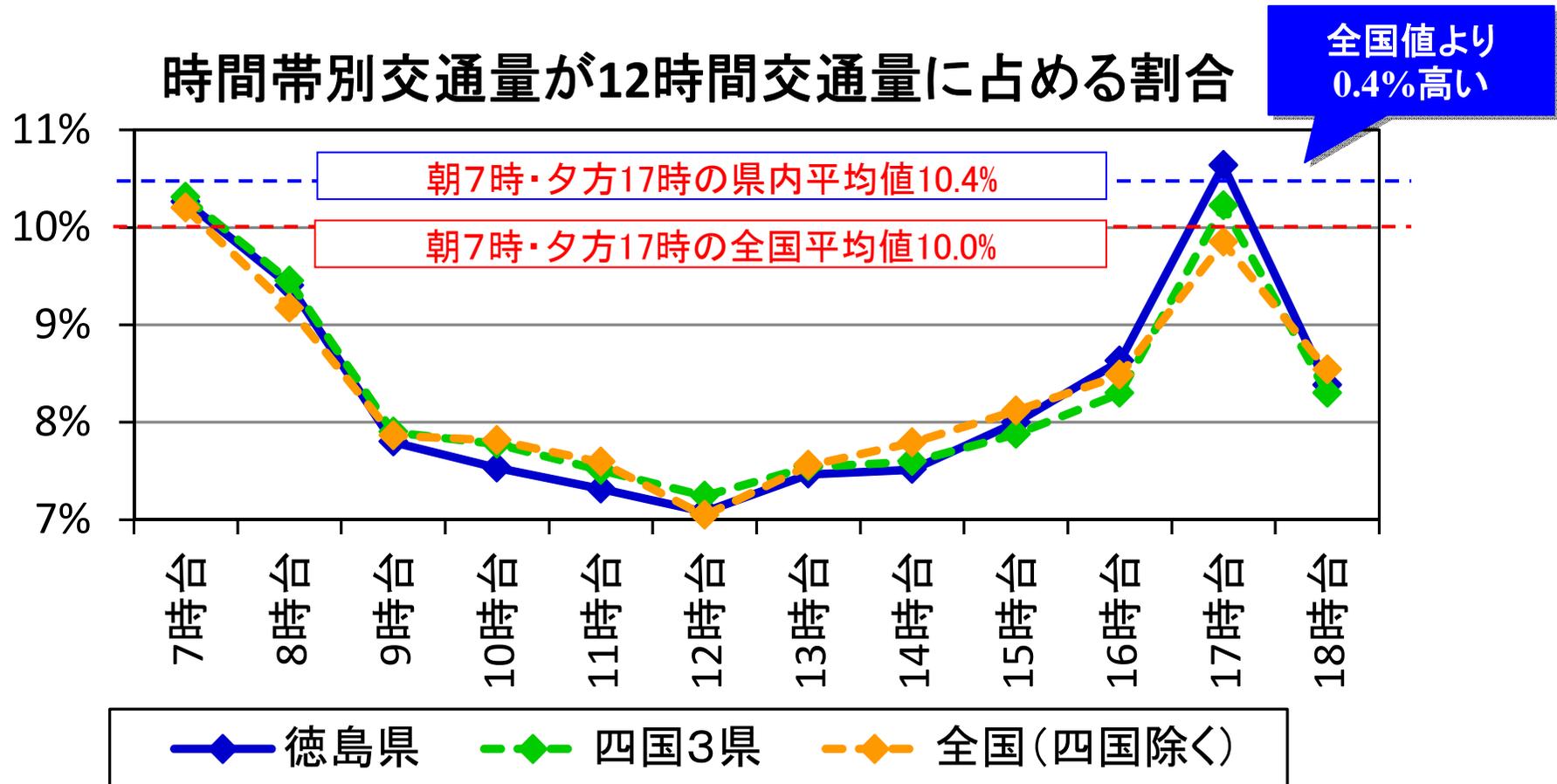




## 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法 3軸：地域性を考慮した指標による選定

### 地域性① 通勤時間帯に交通が集中

○徳島県は全国に比べ、通勤時間帯(朝7時・夕方17時)にピークが集中。

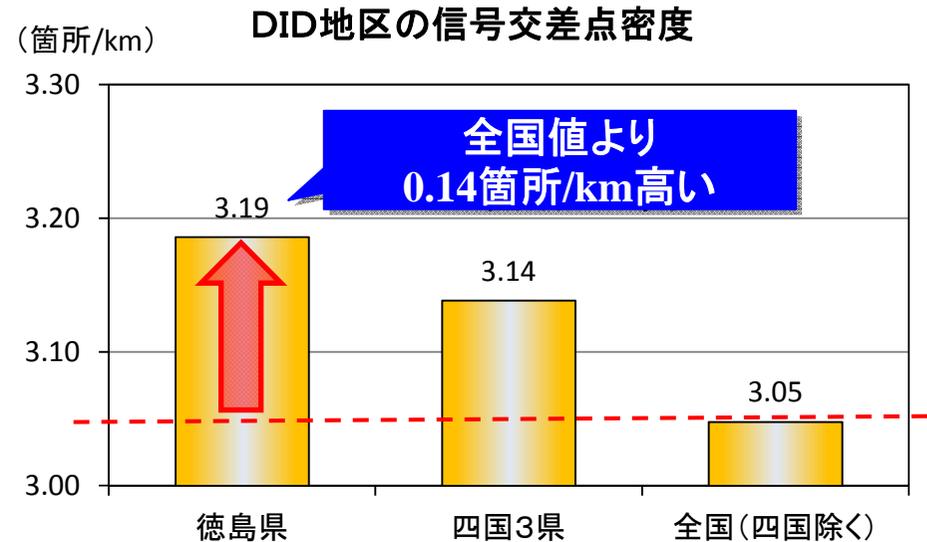


## 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法 3軸：地域性を考慮した指標による選定

### 地域性② DID地区における信号交差点密度が高い

○徳島県は全国に比べ、  
DID地区における  
信号交差点密度が高い。

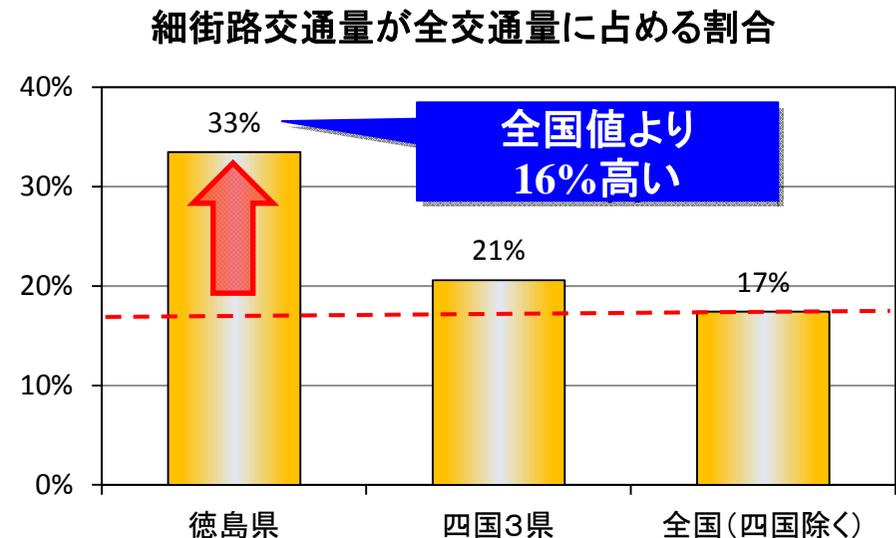
※一般的に信号交差点密度が高い路線では  
先詰まりによる渋滞が発生しやすい。



### 地域性③ 細街路への流入交通が多い

○徳島県は全国に比べ、  
細街路への流入交通が多い。

※幹線道路の渋滞を避けるために並行する細  
街路へ交通が流入していることが主な要因と考  
えられる。



※細街路は歩道なし、車線数2以下の道路とした。(高速道路は除く)

## 4. 地域の渋滞箇所の素案の選定方法 3軸：地域性を考慮した指標による選定

### 地域の特徴を考慮した指標による選定（案）

○地域の交通特性に起因すると思われる渋滞箇所を選定するため、H22センサス、民間プローブ（H24.3～4）を用いて選定

地域性	特徴	抽出路線	選定基準
①	徳島県は全国に比べ、通勤時間帯（朝7時・夕方17時）にピークが集中。	<u>12時間交通量に対する時間帯別交通量の割合が全国平均（10.0%）以上の路線</u>	7時台・17時台の平均旅行速度が20km/h以下かつ渋滞発生頻度50%以上
②	徳島県は全国に比べ、DID地区における信号交差点密度が高い。	<u>DID地区の信号交差点密度が全国平均（3.05箇所/km）以上の路線</u>	平日・休日ともに朝（7～9時台）、昼①（10～12時台）、昼②（13～15時台）、夕（16～18時台）のいずれかの時間帯において平均旅行速度が20km/h以下かつ渋滞発生頻度が50%以上の箇所
③	徳島県は全国に比べ、細街路への流入交通が多い。	<u>歩道未設置かつ車線数2以下の路線</u>	
使用データ	—	H22センサス	民間プローブ（H24.3～4）

## 5. 地域の渋滞箇所の特定方法（案）

○交通データの活用により抽出された渋滞箇所又は抽出されなかった渋滞箇所については、パブリックコメントの指摘結果を踏まえて、客観的なデータによる検証後、渋滞箇所として特定を行う

	交通データの活用により 抽出された渋滞箇所	交通データの活用により 抽出されなかった渋滞箇所
パブリックコメントで 指摘された 渋滞箇所	地域の渋滞箇所として <u>特定する</u>	H24.5～6の客観的データで検証※ 後、 <u>地域の渋滞箇所とするかを判別する</u>
パブリックコメントで 指摘されなかった 渋滞箇所	<p>【1・2軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントの回答が「渋滞していない」のみの場合、客観的データで検証※後、<u>地域の渋滞箇所とするかを判別する</u></li> <li>・それ以外は地域の渋滞箇所として<u>特定する</u></li> </ul> <hr/> <p>【3軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の渋滞箇所として<u>特定しない</u></li> </ul>	地域の渋滞箇所として <u>特定しない</u>

※客観的データによる検証は、パブリックコメントで渋滞していると回答のあった方向・時間帯において、「渋滞頻度50%以上」の条件に該当するかを検証する。

# (参考) 選定基準を「20km/h以下」とした根拠

○日本道路交通情報センター(JARTIC)や公安委員会等では、20km/h以下を混雑・渋滞の指標としている。

## ●日本道路交通情報センターにおける渋滞・混雑の定義



通行止	事故等	混雑
チェーン規制	渋滞	他の規制
調整中		

道路交通情報Now!! では、渋滞を「赤色」、混雑を「だいだい色」で表示し、下表のように定められています。

区分	高速道路	都市高速道路	一般道路
渋滞	時速 40km以下	時速 20km以下	時速 10km以下
混雑	--	時速 20km ~ 40km	時速 10km ~ 20km

<http://www.jartic.or.jp/traffic/ippan/takamatsushi.html>

## ●国家公安委員会における渋滞・混雑の定義

道路の区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度
郊外部の高速自動車国道等	60キロメートル毎時以下	40キロメートル毎時以下
都市部の高速自動車国道等	40キロメートル毎時以下	20キロメートル毎時以下
その他の道路	20キロメートル毎時以下	10キロメートル毎時以下

・資料: 国家公安委員会告示第12号

## ●警視庁による渋滞の判定基準

期 間：平成17年1月1日～12月31日の間

時 間：午前7時00分～午後7時00分の12時間

測定区間：都内一般道路～2,300km 都内首都高速道路～363km

判定基準：道路上における車両の交通が滞り、走行速度が20km/h未満になった状態

数 値：平日における1時間平均渋滞長

平日平均：土曜、日曜、休日及び特殊日（1月1～3日、12月29～31日）を除く平日の平均

【注】平成16年版の「警視庁交通年鑑」から、平成12年より収集していた測定区間が変更された統計データを使用している。そのことから、平成15年版以前の「警視庁交通年鑑」との対比は行えない。

・資料: 警視庁, 警視庁交通年鑑