

卷末資料 - 1

交通容量の設定方法

交通容量の設定方法

(1) 交通容量の種類

交通容量の種類をその用途により、次のように区分する。

基準交通容量

基準交通容量とは、道路の部分ごとに道路条件及び交通条件が基本的な条件を満たしている場合に1時間に1つの車線を通過することができる最大値で、どの道路の交通容量を算定する場合にも基準となるものである。

可能交通容量

可能交通容量は、基本交通容量に、当該道路の車線幅員、側方余裕及び沿道条件の影響による補正を行ったものである。

設計交通容量

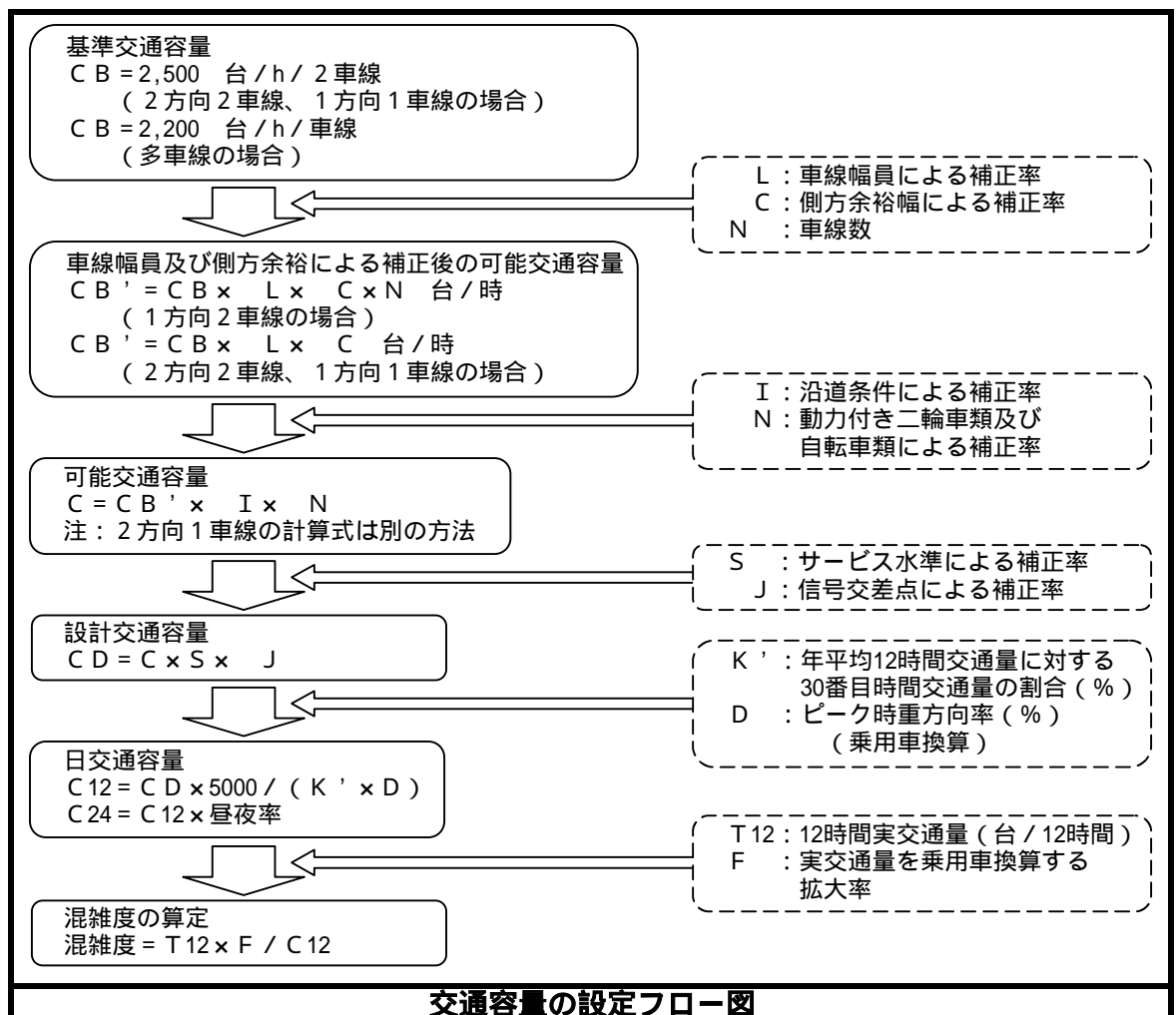
設計交通容量は、可能交通容量に、その道路の計画水準に応じ補正を行ったものである。

日交通容量

日交通容量は、設計交通容量を年平均日交通量に対する30番目時間交通量の割合と重方向率による換算を行って算定したものである。

(2) 交通容量の設定方法

各区間の交通容量の設定は、以下のフローに従って設定する。



(3) 混雑度の算定

混雑度の算定は、実交通量を乗用車換算した台数を12時間交通容量で除して行う。

実交通量を乗用車換算する拡大率は次式より計算する。

$$F = 1 + (E - 1) \times P t$$

ここに、

- F : 拡大率
E : 大型車の乗用車換算係数（右表参照）
P t : ピーク時重方向大型車混入率

沿道状況	大型車の乗用車換算係数	
	2車線	多車線
市街部	2.0	2.0
平地部	2.0	2.0
山地部	3.5	3.0

$$P t = \frac{\text{ピーク時重方向大型車類交通量}}{\text{ピーク時重方向自動車類交通量}}$$

実交通量の乗用車換算台数は次式より計算する。

$$A 12 = T 12 \times F$$

ここに、

- A 12 : 実交通量の乗用車換算台数（台 / 12時間）
T 12 : 12時間自動車類合計（台 / 12時間）
F : 拡大率

混雑度の算定式は次のようにする。

$$\text{混雑度} = A 12 / C 12$$

ここに、

- A 12 : 実交通量の乗用車換算台数（台 / 12時間）
C 12 : 12時間交通容量（台 / 12時間）

12時間交通容量 C 12は乗用車換算された値であり、12時間実交通容量 R 12は次式より計算する。

$$R 12 = C 12 / F$$

卷末資料 - 2

交通量の推定方法

交通量調査対象区間外における交通量の推定方法

交通量調査対象区間外の交通量は、調査対象区間の交通量調査結果を用いて推定することにより補完する。

交通量の推定は、以下に示す『路線推定』または『地域推定』のいずれかの方法により行う。

(1) 路線推定

交通量推定を実施する交通量調査単位区間と同一路線の交通量調査対象区間から、近隣区間または類似する区間を代表区間として選定し、平成17年度調査結果の交通量比から、次の式に基づいて推定する。

【代表区間 j による区間 の交通量の路線推定】

$$\begin{aligned} (\text{区間 の H22 推定交通量}) &= (\text{区間 j の H22 観測交通量}) \times (\text{H17 交通量比} / j) \\ (\text{H17 交通量比} / j) &= (\text{区間 の H17 交通量}) / (\text{区間 j の H17 交通量}) \end{aligned}$$

代表区間を選定する際は、周辺道路網の改変等により、平成17年度調査以降に交通量が大きく変動している箇所は選定しないこととする。

(2) 地域推定

交通量推定を実施する交通量調査単位区間と同一の推定群における交通量調査対象区間の平均交通量を用いて、次の式に基づいて推定する。

【推定群 I に属する区間 の交通量の地域推定】

$$\begin{aligned} (\text{区間 の H22 推定交通量}) &= (\text{群 I の H22 平均観測交通量}) \times (\text{H17 交通量比} / I) \\ (\text{H17 交通量比} / I) &= (\text{区間 の H17 交通量}) / (\text{群 I の H17 平均交通量}) \end{aligned}$$

推定群は、15ブロック別、直轄・直轄以外の別、沿道状況別に分類する。15ブロックと都道府県の対応については、下表を参照のこと。

群別の平均交通量の算定にあたっては、平成22年度で交通量調査対象区間とした交通量調査単位区間でかつ平成17年度で交通量観測を実施した調査単位区間を対象とし、算術平均により求めることとする。

なお、周辺道路網の改変等により、平成17年度調査以降に交通量が大きく変動している箇所は平均交通量算定の対象から除くものとする。

15ブロックと都道府県の対応表

15ブロック	都道府県	15ブロック	都道府県
北海道	北海道	近畿臨海	大阪府、兵庫県、和歌山県
北東北	青森県、岩手県、秋田県	山陰	鳥取県、島根県
南東北	宮城県、山形県、福島県	山陽	岡山県、広島県、山口県
関東内陸	茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県	四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
関東臨海	埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県	北九州	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県
北陸	新潟県、富山県、石川県	南九州	熊本県、宮崎県、鹿児島県
東海	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県	沖縄	沖縄県
近畿内陸	福井県、滋賀県、京都府、奈良県		

卷末資料 - 3

昼夜率の設定方法

昼夜率の設定方法

24時間観測区間以外の昼夜率は、24時間観測区間の交通量調査結果を用いて設定を行う。

昼夜率の設定は、以下に示す『路線設定』または『地域設定』のいずれかの方法により行う。

(1) 路線設定

同一路線の24時間観測区間から、近接区間または類似する区間を代表区間として選定し、代表区間と同一の昼夜率を設定する。

なお、『路線推定』により昼間12時間交通量を推定した交通量調査単位区間で、『路線設定』による昼夜率の設定を行う場合は、同一の交通量調査単位区間を代表区間とすることとする。

(2) 地域推定

15ブロック別、直轄・直轄以外の別、沿道状況別に分類した各群の24時間観測区間から、平均昼夜率を算定し、郡内の24時間観測区間以外の交通量調査単位区間に設定する。

15ブロックと都道府県の対応については、下表を参照のこと。

群別の平均昼夜率の算定にあたっては、平成22年度で24時間観測区間とした交通量調査単位区間の交通量調査結果から、24時間平均交通量及び12時間平均交通量をそれぞれ算術平均により求め、24時間平均交通量及び12時間平均交通量から平均昼夜率を算定する。

15ブロックと都道府県の対応表

15ブロック	都道府県	15ブロック	都道府県
北海道	北海道	近畿臨海	大阪府、兵庫県、和歌山県
北東北	青森県、岩手県、秋田県	山陰	鳥取県、島根県
南東北	宮城県、山形県、福島県	山陽	岡山県、広島県、山口県
関東内陸	茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県	四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
関東臨海	埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県	北九州	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県
北陸	新潟県、富山県、石川県	南九州	熊本県、宮崎県、鹿児島県
東海	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県	沖縄	沖縄県
近畿内陸	福井県、滋賀県、京都府、奈良県		

