

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

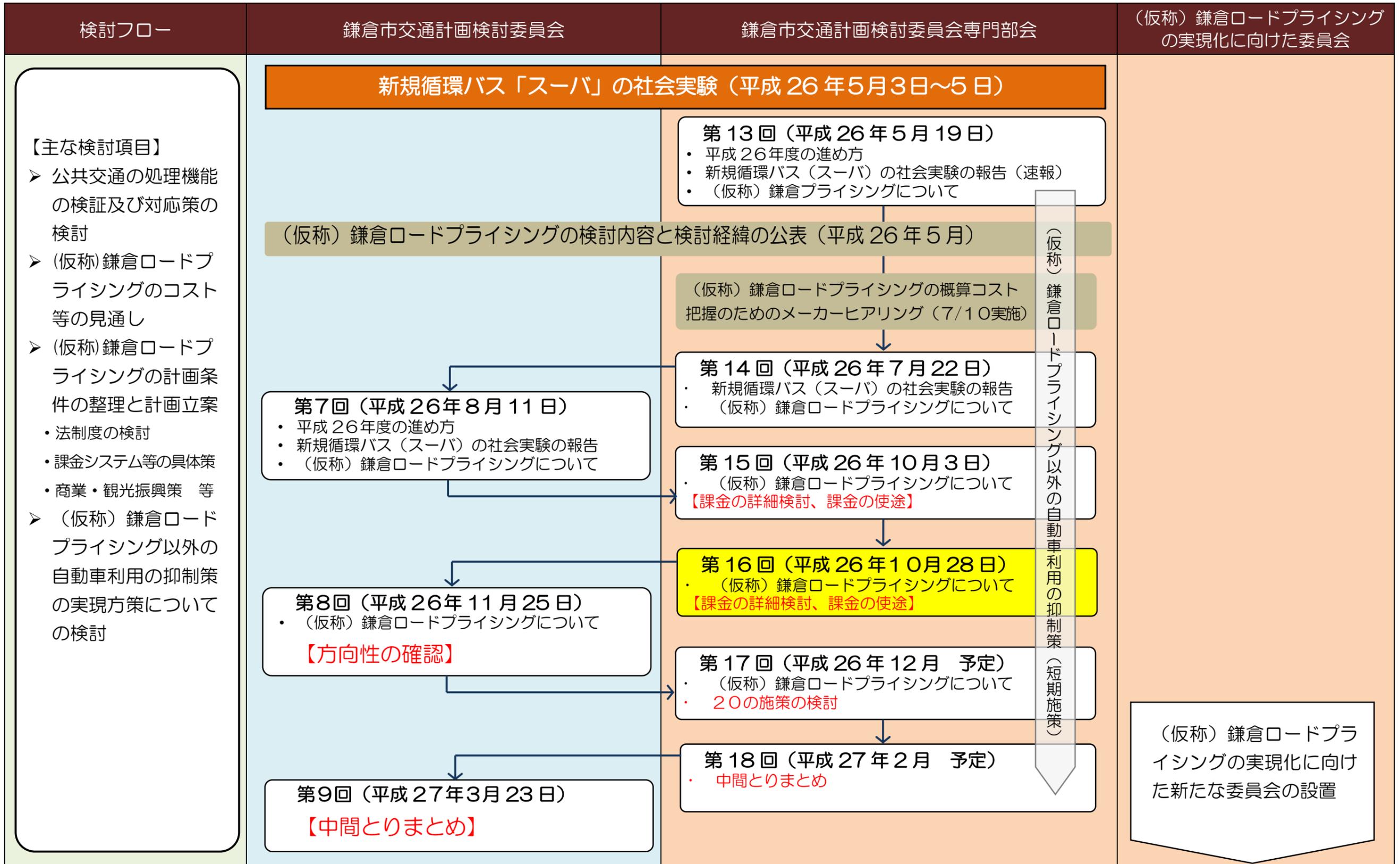
【第16回】

(目 次)

1. 平成26年度の進め方.....	1
2. 前回会議での主な意見とその対応.....	2
3. (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関して前回会議で了承が得られた内容と本日の論点.....	5
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金の詳細検討.....	6
(1) 対象日.....	6
(2) 終了時間.....	9
(3) 課金単位.....	11
(4) 課金対象.....	11
5. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策.....	12

平成26年10月28日(火)

1. 平成26年度の進め方



※第13回専門部会までは、「(仮称) 鎌倉プライシング」と記載していましたが、第13回専門部会以降は、委員の意見を踏まえ「(仮称) 鎌倉ロードプライシング」と記載しています。

2. 前回会議での主な意見とその対応

①（仮称）鎌倉ロードプライシングについて

項目	主な意見	対応
対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> 国道 134 号から鎌倉地域への出入り口は一箇所だけではなく、細街路もあるので、その対応はどうか。 	<p>国道 134 号からの抜け道対策として、例えばゾーンシステム^{※1}や、ライジングボラード^{※2}等を検討します。</p> <p>※1) 地区内に通過交通等の流入交通の進入を抑制するため、交通規制等を面的に実施する交通施策。 ※2) 自動昇降式の車止めのことで、許可車両はリモコン等を使いボラードを昇降できる。 新潟市が昨年度で全国に先駆けて社会実験を行った。</p>
対象日	<ul style="list-style-type: none"> ロードプライシングを実施するうえで、公共交通機関のサービスの向上が必要である。基本的に、実施日が全ての土日祝日となれば、路線バスのダイヤは平日とそれ以外になり分かりやすい。 120 日でやむを得ないと思うが、非常に混んでいる日と、混んでいない日に課金されるので、課金の使途について、誰もが納得できる説明が必要である。 鎌倉市の交通環境を良くするためには、課金が必要であることをはっきり明記等すれば、道路が混雑していない時にお金を払う人も納得するのではないか。 ゲート等の整備に費用が掛かるので、費用対効果で考えれば 120 日ぐらいやることを考えた方がよい。 	<p>全ての土日祝日等を対象とします。</p>
対象時間	<ul style="list-style-type: none"> 国道 134 号は夕方結構混んでいるので、終了時間は 17 時ぐらいの方がよい。 国道 134 号は、ここから朝比奈方面に抜ける車で混んでいる。 例えば、国道 134 号は 18 時までとし、朝比奈は 16 時にするなど、課金ポイントによって時間を変えてもよいと思う。 	<p>VICS データによる国道 134 号の交通渋滞状況を踏まえ、終了時間について本日議論します。</p>
課金対象	<p>《全般》</p> <ul style="list-style-type: none"> 課金単位は、1 日当たりなのか、1 回当たりなのか重要である。 	<p>前回の会議の中で示された新たな検討課題であり、十分な結論に至っていないことから、本日議論します。</p>
	<p>《市民》</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌倉は「金沢街道の岐れ路辺りで後北条が關銭を取った」という歴史もあり、ロードプライシングも一つの鎌倉の特徴だと捉えて課金した方がよい。「料金をほとんど市民からは取らない」という案であれば、市民を課金対象にすることへの理解が得られると思う。 	<p>「市民は来訪者に比べ 0～1 割程度の負担」とした事務局案を専門部会案として、委員会に提示します。</p>
	<p>《二輪車》</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌倉は二輪車で来る人も多い。二輪車は対象か。 交通管理者の考え方としては「二輪車も対象する必要がある」という意見もあった。 原付バイクは対象外等、車両の大きさで考えてもよいのではないか。 	<p>課金対象に二輪車（軽車両を除く）を追記します。</p>

①（仮称）鎌倉ロードプライシングについて

項目	主な意見	対応
課金対象	<p>《タクシー》</p> <ul style="list-style-type: none"> 課金対象外のタクシーは、市外からの流入も含むのか。タクシー業界としては、基本的に、市外からの流入は分けて検討して欲しい。 タクシーを公共交通と考えるのであれば、区別するのはどうかと思う。 現実的に、長距離で鎌倉地域に来るタクシーは、非常にレアなケースだろう。鎌倉地域内に営業圏を持っているタクシーを課金対象外とすれば、格差問題は出て来ないと思う。 逗子や藤沢から帰って来る2,000円程度の料金に、さらに課金費用（1,000円）が追加されると、利用者の負担が大きく、また、タクシーの営業に問題がでる。 <p>《観光バス》</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光バスとして運行しているのか分からないバスもある。 <p>《スクールバス》</p> <ul style="list-style-type: none"> 保育園バスやスクールバスはどう考えるのか。休日も学園祭等で運行する場合もあり得る。 <p>《業務車両》</p> <ul style="list-style-type: none"> 業務車両の課金対象外は、鎌倉市内にある事業所、鎌倉地域内にある事業所のどちらか。 鎌倉地域の事業所は、搬入や業務処理があるので、課金対象外であるが、鎌倉市内は一律だと、交通渋滞の解消の趣旨が変わってくる。 市外の近隣の逗子や藤沢にしても、運送業者でなく個人的な営業で、例えば出前みたいに、行ったり来たりする車両が、その都度課金されると、かなりの金額になる。 方向性としては事務局の考え方とする。ただ、交通渋滞の解消の目的に沿って、登録制で調整するなど検討する。 <p>《福祉車両》</p> <ul style="list-style-type: none"> 例えば、毎日鎌倉地域に出入りする藤沢のデイケアサービス等を行っている福祉車両は、課金対象外か。土日祝日関係なく走っている。 	<p>鎌倉市に営業権を持つタクシーは課金対象外とし、営業権を持たない車両は、一般の来訪車両と同等の課金額とする。</p> <p>観光バスの表記を、「路線バス及び市内の遊覧バス以外」とします。</p> <p>市外から鎌倉地域に流入するスクールバス等の実態を把握した上で、課金対象から外すか今後検討します。</p> <p>鎌倉市に営業所を持つ業務車両等は課金対象外とします。</p> <p>市外から鎌倉地域に流入する福祉車両の実態を把握した上で、課金対象から外すか今後検討します。 想定していない車両等への対応は、別途組織を設置して、検討します。</p>
課金パターン	<ul style="list-style-type: none"> 課金額は1,000円で決まったのか。 課金パターンは、一般車両を1とすれば観光バスは2で、市民は0~0.1程度で考えるものであり、1は、もしかしたら2,000円かもしれないし5,000円かもしれない。 	<p>課金額は決まったものではなく、今後、アンケート調査や交通シミュレーション、社会実験等を実施し検討します。</p>

②（仮称）鎌倉ロードプライシングについて

項目	主な意見	対応
公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスのサービスの向上に関して、課金対象日だけワンコインバスを運行するのは非常に難しい。例えば、鎌倉フリー環境手形を、課金日は100円でも200円でも割引く方が良い。 	鎌倉フリー環境手形の割引きについて検討します。

③（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

項目	主な意見	対応
自動車利用の抑制策	<ul style="list-style-type: none"> ロードプライシングは費用が掛かることから、ソフトな対策として、例えば、明石橋交差点、小袋谷交差点、八雲神社交差点の鎌倉地域方向を時間帯で進入禁止にすることが考えられる。鎌倉地域に入りやすくして、流入を抑制する案であり、車の迂回を促すものではない。 交通規制は、分かりやすさというのが一番大切だと思うので、正月三が日の交通規制をベースに変えていくのが望ましいと考える。 交通事業者から言うと、正月三が日の規制は八幡宮への参拝客の安全性の確保であるが、正月以外は誰もが八幡宮に行くわけでないので、正月三が日と同じ規制では一般観光客を処理できないと考えている。 交通規制を行った場合の影響を検討してみてもどうか。 交通規制を検討した結果、難しいことが明らかになれば、「ロードプライシング以外にはない」ということが真実味を帯びてくる。他の自動車利用の抑制策を検討しないで、簡単に「お金が入るからロードプライシングやろう」と言うのでは合意形成が難しいだろう。 	<p>鎌倉地域への流入を規制した場合に、交通負荷が高まることが想定される主な交差点の交通量を想定し、交差点の需要率※を計算して、その影響を検証します。</p> <p>※) 信号交差点の処理能力を示すものであり、1時間内に交差点が処理できる交通量に対する流入交通量の比率。需要率が高いほど交差点の混雑が高く、0.9を超えると捌き残りが発生する。</p>

3. (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関して前回会議で了承が得られた内容と本日の論点

項目		■：前回会議の結果、追加・修正した内容	本日の論点
1. 対象エリア		<ul style="list-style-type: none"> ■ 鎌倉地域とする。 ■ 国道 134 号は対象エリア外とする。 	
2. 対象日			□ 全ての土日祝日等(120 日程度)を対象日とする。
3. 対象時間	開始	■ 8時とする。	
	終了		□ 終了時間は 16 時を基本とし、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定する。
4. 課金単位			□ 1 回毎とする。
5. 課金対象		<ul style="list-style-type: none"> ■ 課金対象は、自動車、二輪車(軽車両を除く)とする。 ■ 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、タクシー、宅配車両、鎌倉市に営業所を持つ業務車両等は課金対象外とする。 ■ 路線バス及び市内の遊覧バス以外のバス(主に観光バス)は、すれ違いが困難な道路区間があることや駐車場への出入等により、交通渋滞を悪化させる要因の1つになると考えられることから課金対象とする。 ■ 想定していない車両等への対応は、別途組織を設置して検討する。 	□ 鎌倉市に営業権を持つタクシーは課金対象外とし、営業権を持たない車両は、一般の来訪車両と同等の課金額とする。
6. 課金パターン		<ul style="list-style-type: none"> ■ 課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とする。道路利用の公平性の観点から、市民からも利用頻度を踏まえ来訪者の概ね0~1割程度課金する。 ■ 鎌倉地域とそれ以外の地域の市民とで、課金額に差をつけない。 ■ 市外からの流入車両については、一般車は一律に課金し、観光バスの課金額は上記の理由から一般車よりも高価とする。 	
7. 課金の用途		■ 課金の用途は、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの運営・管理費に充てる他、来訪者等の公共交通サービスの向上や、快適な歩行環境の拡充等に充てる。	

4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金の詳細検討

(第15回専門部会の一部再掲)

(1) 対象日

事務局 (案)

■対象日は、全ての土日祝日等 (120 日程度) とする。

《考え方》

- ① (仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入は、出発地からの自動車利用を抑制し、公共交通への転換を促すことが目的であることから、実施日を事前に広く周知し、分かりやすい実施日の設定が必要である。
- ② 特異日に限らず、終日慢性的に交通渋滞している交差点等があることから、特異日以外でも自動車利用の抑制を促すことが必要である (P8 参照)。
- ③ 特異日は、過去の傾向から3連休以上の土日祝日が想定できるが、それ以外の特異日は一定ではなく事前に設定し周知することが困難である (P7 参照)。
過去の傾向から、桜 (3~4月) やお盆 (8月) の時期は平日においても特異日があるが、時期の設定や天候等の影響が大きいことから、事前に設定し周知することは困難である。また、通勤交通や業務交通等への影響が大きいことが懸念されることから、平日は対象外とする。
- ④ 正月明けの第1週 (1月) は、暦の上では平日だが、対象日としては休日扱いとする。

(想定される対象日の評価)

対象日	日数	課金収入 (試算)	評価
ケース1 特異日に想定される休日 (特異日の前後も含め)	30 日程度	4.8 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年、平成 25 年の VICS データによる交通渋滞の多い上位 20 番目までをみると、3 連休以上は約 50% で、残りは通常の土日祝日等であり、一定していないことから、事前に特異日を設定することが困難である。 ・ 終日慢性的に交通渋滞している交差点への対応が不十分である。
ケース2 日曜日のみ~日祝日	50 日~ 70 日程度	※8.3~10.7 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ ケース1 に比べ、交通渋滞への対応が優れているものの、週休2日が定着し、土曜日でも休日扱いであることから、日、祝日を避けた自動車の利用により、土曜日に著しい交通渋滞が発生する可能性がある。(特異日の転換)
ケース3 全ての土日祝日	120 日程度	※18.7 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 結果的に交通渋滞が著しくない日を対象にする場合が想定されるものの、特異日に限らず交通渋滞が慢性化している交差点への対応、周知のしやすさやPR効果による公共交通への転換効果が期待されることから対象日として最適である。 ・ 課金収入が最も高く、公共交通環境の充実、道路整備に充てることができる。

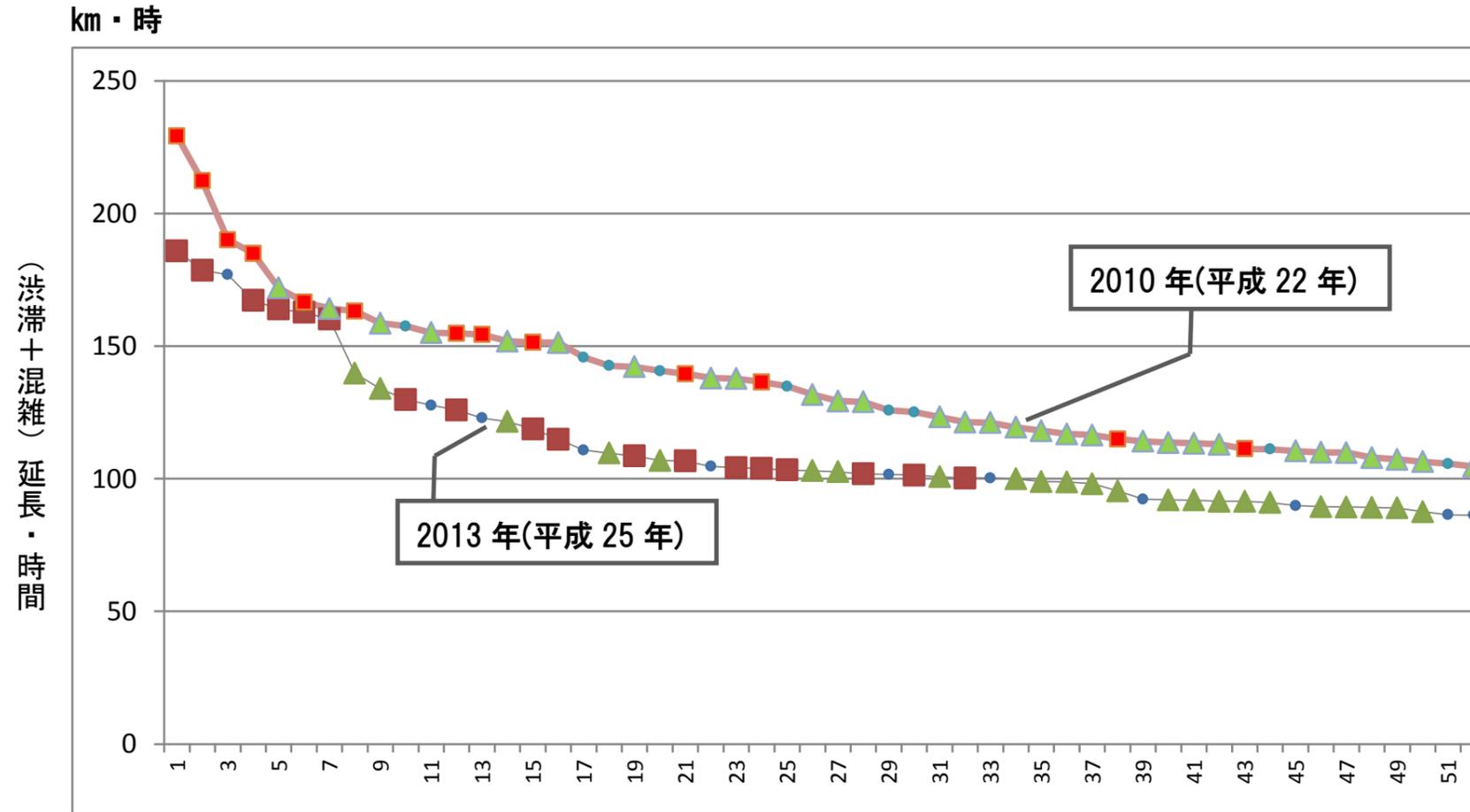
※) 平成 25 年の実際の日数で計算 ケース2 : 日曜日 52 日×1.6 万台×1,000 円、日祝日 67 日×1.6 万台×1,000 円 ケース3 : 土日祝日 117 日×1.6 万台×1,000 円

(第15回専門部会の再掲)

VICSデータによる(渋滞+混雑)延長・時間の比較〔高い順から表示〕 ※渋滞：10km/時以下、混雑：20 km/時以下

VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどで表示する情報通信システム

交通渋滞が著しい特異日は、平成22年と平成25年の2時点から、3連休以上の土日祝日が想定されますが、それ以外の特異日は一定していません。



【凡例】

- 2013年 平日
- 2013年 連休(3日以上連続した休み)
- ▲ 2013年 土日祝日
- 2013年 (渋滞+混雑)延長・時間
- 2010年 平日
- 2010年 連休(3日以上連続した休み)
- ▲ 2010年 土日祝日
- 2010年 (渋滞+混雑)延長・時間

※(渋滞+混雑)延長・時間は1日の値

2013年

日付	曜日	3連休以上の中日	3連休以上の中日以外	土日祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五三
1	1月13日	日	●		●				
2	5月4日	土	●						
3	1月4日	金			●				
4	9月14日	土		●					
5	10月13日	日		●					
6	9月22日	日	●						
7	2月10日	日	●						
8	6月22日	土		●			●		
9	1月27日	日		●	●				
10	7月14日	日	●						
11	3月19日	火							
12	5月5日	日	●						
13	3月26日	火				●			
14	6月23日	日		●			●		
15	5月3日	金		●					
16	9月23日	月		●					
17	3月21日	木				●			
18	6月15日	土		●			●		
19	9月21日	土		●					
20	11月23日	土		●					●
該当日数		6	5	5	3	2	3	0	1
20日間に占める割合		30.0	25.0	25.0	15.0	10.0	15.0	0.0	5.0

2010年

日付	曜日	3連休以上の中日	3連休以上の中日以外	土日祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五三
1	1月10日	日	●		●				
2	9月19日	日	●						
3	3月22日	月		●		●			
4	5月3日	月	●						
5	6月12日	土		●			●		
6	7月18日	日	●				●		
7	4月3日	土		●			●		
8	10月11日	月		●					
9	6月26日	土		●			●		
10	3月30日	火				●			
11	6月20日	日		●			●		
12	5月2日	日	●						
13	9月20日	月		●					
14	3月14日	日		●					
15	1月9日	土		●	●				
16	2月6日	土		●					
17	8月13日	金						●	
18	8月10日	火						●	
19	6月27日	日		●			●		
20	8月11日	水						●	
該当日数		5	4	7	2	3	4	3	0
20日間に占める割合		25.0	20.0	35.0	10.0	15.0	20.0	15.0	0.0

参考.関連統計データの比較

項目	2010年	2013年	2013年/2010年
延入込観光客数 (人)	19,486,481	23,083,038	1.18 ※1
鎌倉駅1日平均乗車人員 (人)	39,916	42,841	1.07 ※2
レギュラーガソリン価格 円/円	130.6	153.0	1.17 ※3

※1) 鎌倉市HP 観光商工課

※2) 年度値 JR東日本HP

※3) 平成22年4月5日、平成25年4月8日 経済産業省資源エネルギー庁HP 給油所小売価格調査

VICSデータによる渋滞が慢性化している交差点比較

VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどで表示する情報通信システム

八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、長谷観音前交差点等は慢性的に交通渋滞が発生しています。

2013年鎌倉地域流入方向の土日祝日・時間帯別1年間の渋滞・混雑発生日数割合（渋滞+混雑日数/対象日数）

例) 土日祝日は1年間に121日あり、その内、各時間帯で何日渋滞・混雑しているかの割合 * 渋滞・混雑は1時間に30分以上の発生

2013年 土日祝日の渋滞・混雑発生割合（渋滞+混雑日数/対象日数）

2013年 土日祝日の渋滞・混雑発生割合の高い（慢性的に渋滞している）交差点
（概ね60%以上）

全日の渋滞・混雑発生割合が概ね60%以上の交差点方向：

(単位: %)

地点	交差点名	路線	枝番号	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	全日
				: 概ね60%以上													
A	下馬	鎌倉葉山線	①	0	1	24	64	69	66	68	61	67	65	37	25	5	42
			②	2	4	27	68	82	79	84	89	93	95	88	61	18	61
B	滑川	国道134号	①	42	49	71	80	82	59	55	58	69	69	69	63	35	62
			②	19	26	26	33	35	35	31	40	50	60	64	53	35	39
C	岐礼路	金沢鎌倉線	①	3	44	84	88	93	84	73	79	63	50	22	11	2	54
D	坂ノ下	国道134号	①	10	23	39	49	52	41	48	64	79	79	79	60	35	51
E	長谷観音前	藤沢鎌倉線	①	50	21	20	22	27	22	31	46	52	50	45	31	30	34
F	八幡宮前	金沢鎌倉線	①	5	31	79	88	85	92	84	86	80	50	39	19	2	57
		横浜鎌倉線	②	7	42	68	80	80	93	86	81	84	60	45	15	4	57
G	明石橋	金沢鎌倉線	①	5	46	77	92	93	88	84	75	58	57	39	21	2	57



資料：(公財) 日本道路交通情報センター

(2) 終了時間

事務局(案)

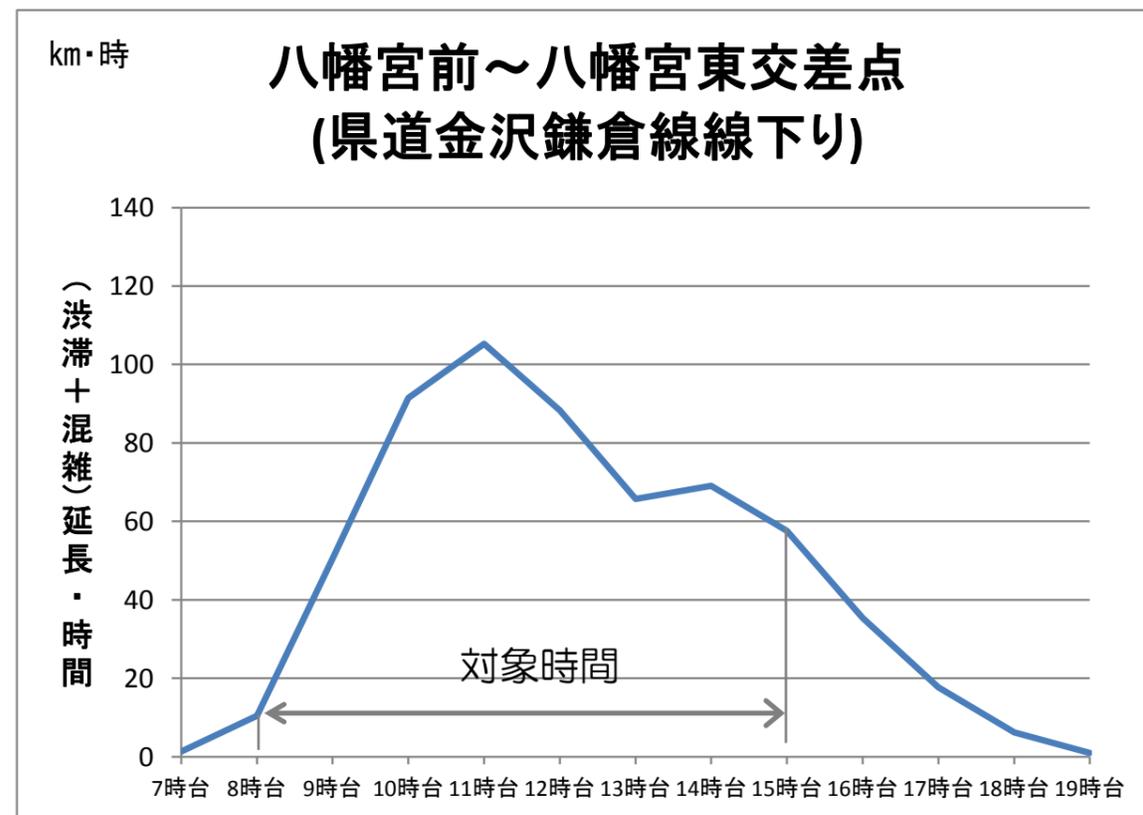
■終了時間は16時を基本とし、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定する。

《考え方》

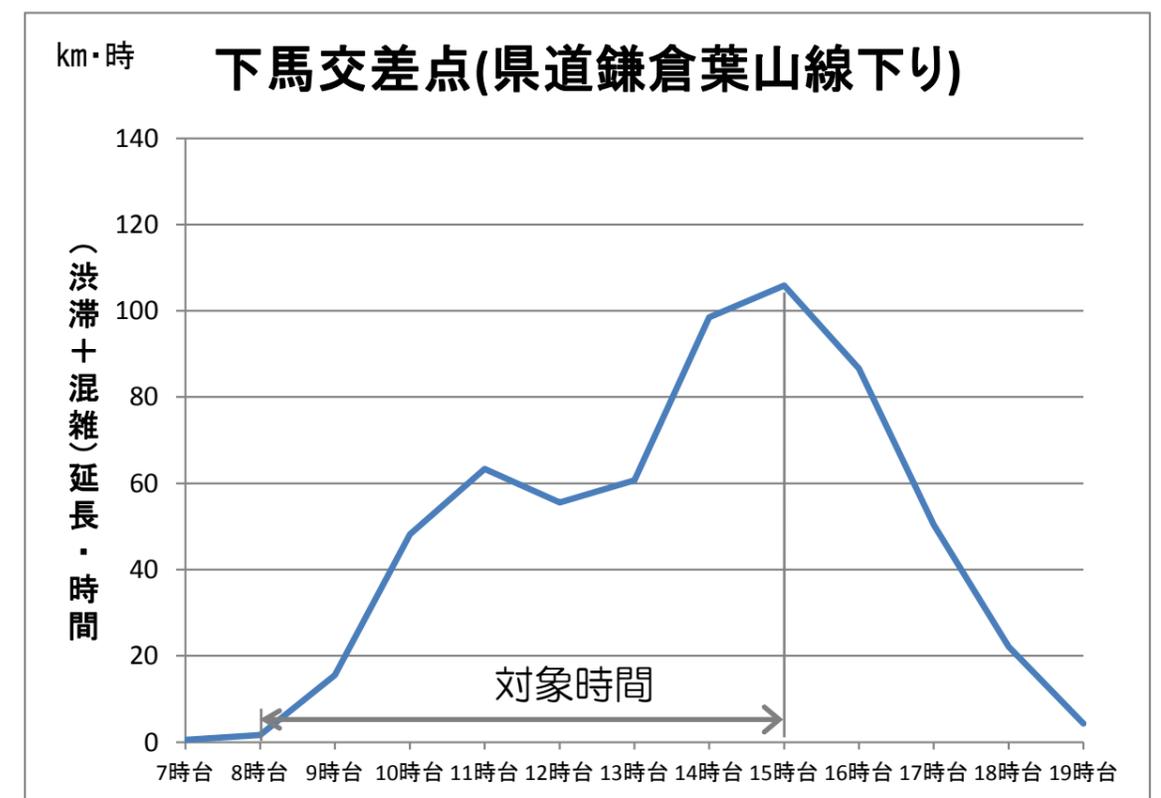
- ・ 開始時間は、鎌倉地域の市民等にとって基本的に流出方向になるため、時間が早くても影響が少ないと考えられるが、終了時間は、流入方向(帰宅等)になることから、遅くなれば市民への影響が大きいと考えられる。このため、必要最低限の時間を設定する。
- ・ 八幡宮前交差点、下馬交差点の交通渋滞は、16時以降(15時台以降)に大きく減少していることから、終了時間は16時を基本とする。また、国道134号の江の島方面の交通渋滞は19時以降(18時台以降)に大きく減少することや、逗子方面の交通渋滞の時間変動は他に比べ小さいことなど、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定する。

参考. 2013年 鎌倉地域流入方向の土日祝日・時間帯別(渋滞+混雑)延長・時間の時間変動

【八幡宮前交差点~八幡宮東交差点】



【下馬交差点】

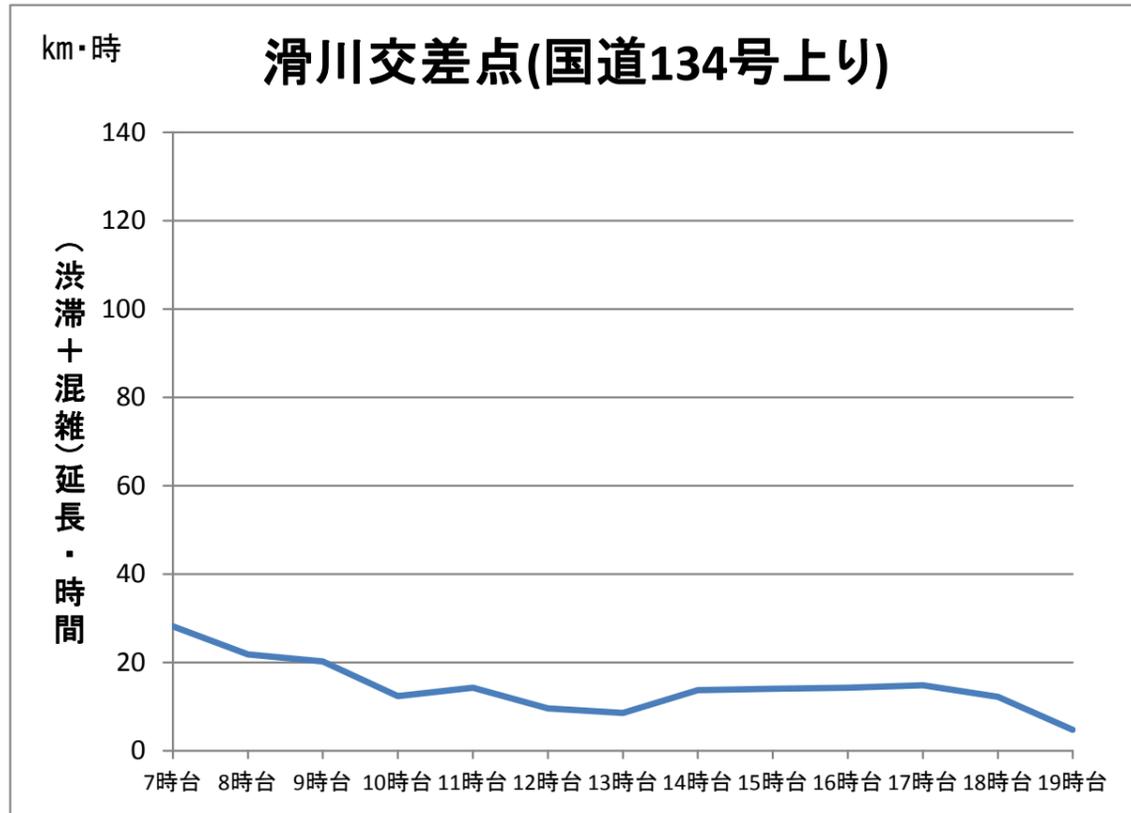


資料:(公財)日本道路交通情報センター

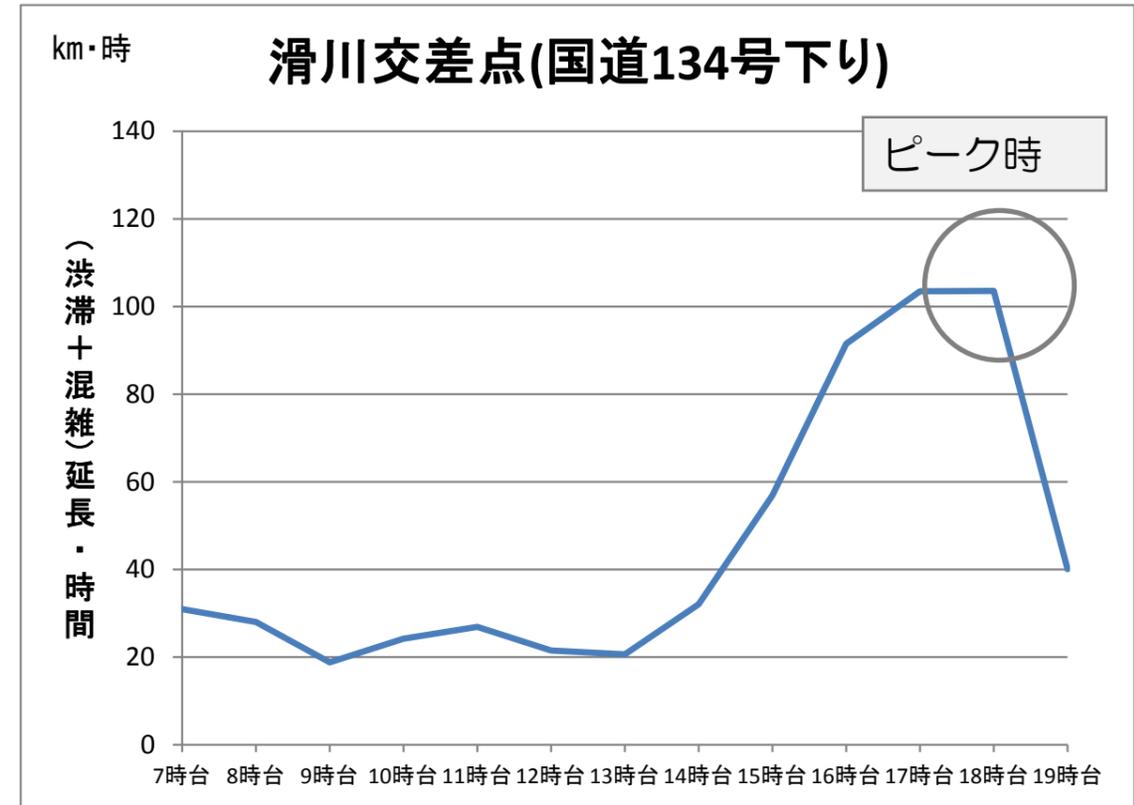
※(渋滞+混雑)延長・時間は全ての土日祝日(121日)の合計値

国道134号の交通渋滞が最大になる時間帯は、八幡宮前交差点、下馬交差点と異なる。

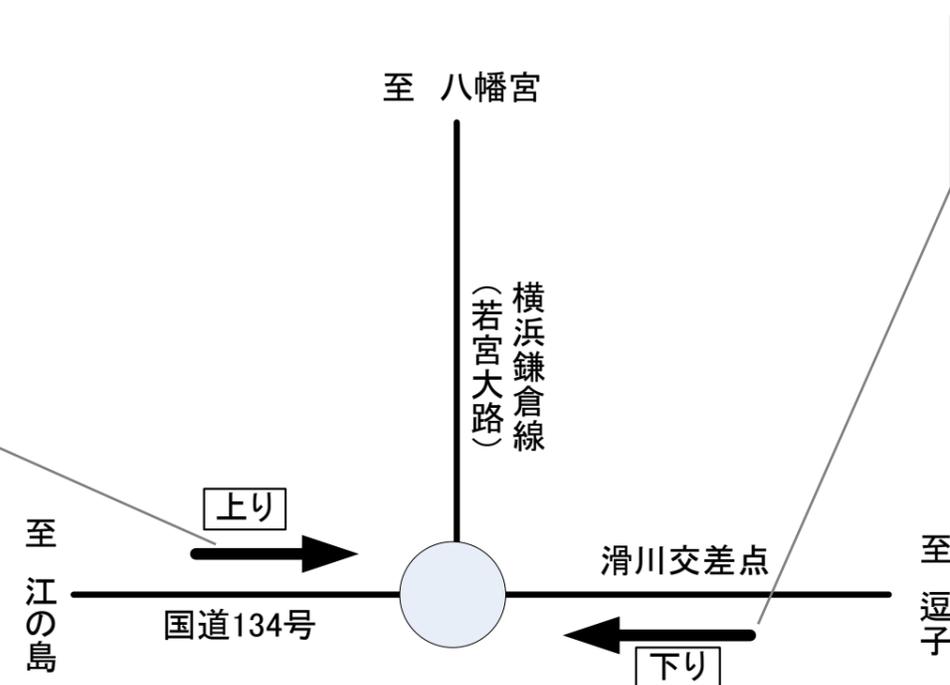
【滑川交差点（江の島方面から）】



【滑川交差点（平塚方面から）】



※課金対象時間は、更なる調査等を行い適切な時間を設定する



(3) 課金単位

事務局（案）

■ 課金単位は1回毎とする。

《考え方》

- ・（仮称）鎌倉ロードプライシングは、自動車から公共交通への転換を促しつつ、流入交通量を抑制することが目的である。このため、流入回数毎に、課金することが考えられる。
- ・市内の業務車両は、鎌倉地域に複数回流入することが想定されるものの、課金対象外であることから影響がないと考えられる。

（参考）

	シンガポール※1	ストックホルム※2	ロンドン※3
課金対象日	平日、土曜日（日、祝日は無料）	平日（土日、祝日は無料）	平日（土日、祝日は無料）
課金単位	ゲート1回流入毎に課金	ゲート1回流入毎に課金されるが、1日の上限額が設けられている	1日単位で課金
課金額 （レートは2014年10月16日現在）	時間帯別・ゲート別・車種別に料金を設定、3ヶ月毎に料金を見直し 円換算約0～225円	時間帯別に料金を設定 円換算約148～296円 1日の上限は888円	円換算約1,950円 エリア内住民は90%割引

資料：※1）シンガポール国土交通局HP、※2）スウェーデン交通局HP、※3）ロンドン交通局HP（各HPの閲覧日2014年10月16日）

(4) 課金対象

事務局（案）

■ 鎌倉市に営業権を持つタクシーは課金対象外であるが、営業権を持たない車両は課金対象とし、一般の来訪車両と同等の課金額とする。

《考え方》

- ・タクシーは営業権が定められているが、発地または着地のいずれかが営業権内であれば営業できることから、市外の営業権からお客を乗せ、鎌倉地域で降ろすことは可能である。（仮称）鎌倉ロードプライシングが実施され、鎌倉地域内の自動車の移動がしやすくなった場合、鎌倉の営業権外からの新たなタクシーの流入車両も想定されることから、流入車両の抑制を促すため、鎌倉市に営業権を持たない車両は課金対象とする。

5. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

事務局が想定する交通規制の課題

(第7回鎌倉市交通計画検討委員会資料 抜粋)

- 交通規制を実施する場合は、正月三が日に実施している鎌倉地域を全面的に規制する以外、部分的な実施は、別の箇所での交通負荷が高まることが予測されることから難しいと考えています。
- さらに、交通規制の効果や課題を整理したうえで、道路利用者や住民の合意形成が必要になります。
- なお、正月三が日と同等の交通規制を実施する場合は、全国的な周知や、人員配置等に対する相当の経費が実施毎に発生することが課題です。

《明石橋交差点、小袋谷交差点、八雲神社前交差点から鎌倉地域への流入を抑制した場合》の影響検証

- 交通規制案の目的が、「鎌倉地域に入りやすくして自動車交通量の抑制を促す」としても、実際の警察協議においては、「交通規制により交通の流れが変化した場合の影響評価」を求められます。このため、交通規制を実施した場合に想定される交通流の変化を予測し、その影響を受けることが想定される交差点の処理能力を検証します。
- 仮に、現在の交通量が全て転換した場合、交通規制実施後、八雲神社前交差点において、交差点需要率*が概ね0.9になり、交通処理が困難になることが予測されます。また、明石橋交差点から逗子市方面に流れる交通量が、現在の2倍になり、久木踏切等に与える影響が非常に大きいことが予測されます。
- なお、検証するための現況交通量は、市が定点観測している平成23年11月13日(日)(11月の第2週)を用いますが、平成22年、平成25年の11月の第2週のVICSデータによる(渋滞+混雑)延長・時間の順位は、両年とも下位に位置していることから、交通規制による周辺道路の影響は、非常に大きいと予測されます。

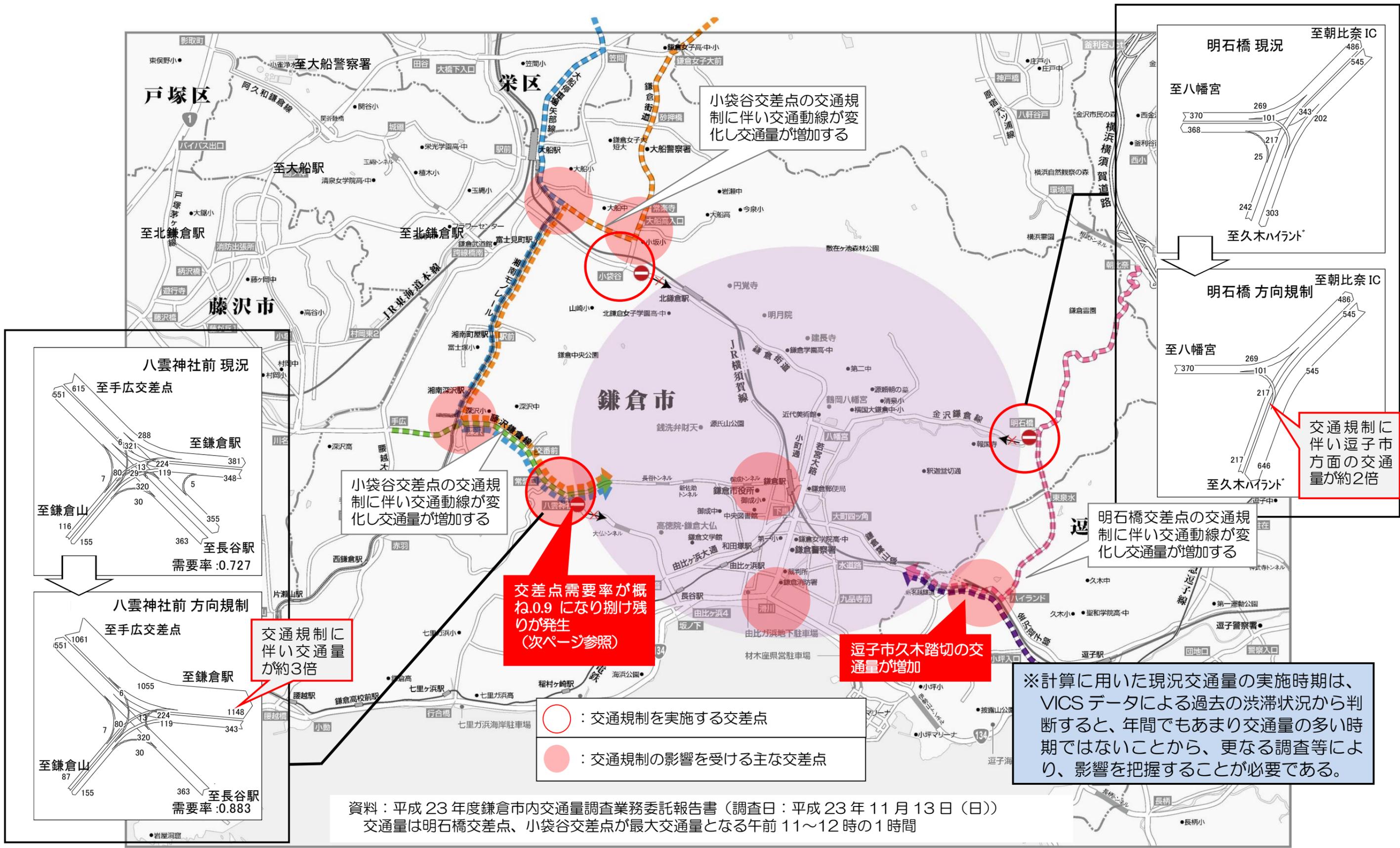
平成22年：365日のうち359位

平成25年：365日のうち307位

※) 信号交差点の処理能力を示すものであり、1時間内に交差点が処理できる交通量に対する流入交通量の比率。需要率が高いほど交差点の混雑が高く、0.9を超えると捌け残りが発生する。

交通規制を実施した場合の交通流動の変化と周辺道路に及ぼす影響の検証（現況交通量が全てルートを変更して鎌倉地域に流入すると仮定した場合の交通量）

交通規制に伴い鎌倉地域で生じていた交通混雑の位置が変わり、鎌倉地域への流入口となる八雲神社前交差点や逗子市の久木踏切等の交通負荷が高まり、交通渋滞が発生することが予測される。



交差点需要率の算定例【八雲神社前交差点の方向規制実施後】

交通量：H23.11.13日（日）11～12時

流入部	1	2	3	4
車線パターン	右折・左折	左折・直進	右折・左折・直進	右折・直進
車線数	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値(SB)	1800	2000	2000	2000
車線幅員による補正値(α_w) (車線幅員)(m)	1.00 (3.25)	1.00 (3.25)	1.00 (3.25)	1.00 (3.25)
縦断勾配による補正値(α_G) (縦断勾配)(%)	1.00 (0.0)	1.00 (0.0)	1.00 (0.0)	1.00 (0.0)
大型車混入による補正値(α_T) 大型車混入率(%)	0.99 (1.9)	1.00 (0.0)	0.96 (6.1)	0.99 (0.9)
左折車混入による補正値(α_{LT}) 左折車混入率(%)	0.92	0.94 (8.0)	0.92 (8.3)	1.00
歩行者による低減率(f_p)	0.5	0.5	0.5	
有効青時間(秒)(G)	57	23	57	
歩行者用青時間(秒)(Gp)	52	18	52	
右折車混入による補正値(α_{RT}) 右折車混入率(%)	1.00	1.00	1.00 (3.6)	0.91 (65.3)
右折車通過確率(f)			1	0.92
有効青時間(秒)(G)			57	22
現示変わりめの捌け台数(K)			2	2
飽和交通流率(SA)	1,639	1,880	1,766	1,802
交通量(Q)	1,061	87	363	343
交差点流入部の需要率(ρ)	0.647	0.046	0.206	0.190
第1現示需要率	0.647		0.206	0.647
第2現示需要率		0.046		0.046
第3現示需要率			0.190	0.190
交差点の需要率合計				0.883

■流入部：
交差点に向かう方向を流入方向という。番号は、各道路の流入部を示す番号であり、下図の交差点内流動図の流入部の番号を示す。

■飽和交通流率の基本値：
信号が青を表示している時間の間、交差点の流入部を通過できる最大交通量（基本値）を表す。

■各種補正率：
飽和交通流率の基本値に対し、最大交通量を低下させる各種要因（道路が狭い、大型車が多い、歩行者により左折車の通行が妨げられる等）の補正率を示す。

■飽和交通流率：
交差点の流入部を通過できる最大交通量に補正率を加味した、交差点の流入部を通過できる交通量を表す。

■交通量：実際に通過する交通量。

■交差点流入部の需要率：交通量÷飽和交通流率で算定する。

■交差点需要率の合計：
信号表示（現示）別に交差点流入部の需要率をみて、各現示の最大値を合計して、交差点需要率を算定する。実際の信号交差点では、青信号から赤信号に切り替わる際に黄時間があり、通行できない時間があるため、交差点需要率が0.9を超えると、捌け残りが発生する。この場合、0.88≒0.9なので捌け残りが発生することが予測される。

