

# 交通渋滞実態調査実施要綱

## 1 . 交通量調査

交通量調査は、交差点流入部別に車種別・方向別の自動車交通量及び横断歩行者・自転車等を10分毎に観測する。

方向は、各流入部別に直進・右折・左折別に調査する。但し、歩行者・自転車については、各流入部の左折交通が横断する量を各流入部の交通量とする。なお、横断歩道橋などがあり、歩行者が道路上を横断しない場合は、歩行者の観測は必要ない。

自動車の車種はナンバープレートにより区分を行う。区分を下記に示す。

### 車種区分

- ・動力付き二輪車
- ・乗用車
- ・バス
- ・小型貨物車
- ・普通貨物車

観測区分	種別	内容
小型車	乗用車	ナンバー5(黄色と黒のプレート)
		ナンバー3、8(小型プレート)
		ナンバー3、5、7
	小型貨物車	ナンバー4(黄色と黒のプレート)
		ナンバー3、6(小型プレート)
大型車	バス	ナンバー2
	普通貨物車	ナンバー1
		ナンバー8、9、0

交通量のカウントは、原則として人手によって実施するものとし、調査開始時刻より10分経過する毎に調査開始から累積交通量を記録する。10分間交通量は、累積交通量を用いて、まとめの段階で算定するようにする。

## 2 . 渋滞長調査

渋滞長は、車両が自由走行を阻害されて、発進停止を繰り返し低速走行している状態の車列長を10分毎に10m単位で観測する。なお、複数車線の道路にあつては、最大渋滞長を生じている車線の渋滞長を観測し、加えて他の車線の渋滞長との差異についても観測する。

渋滞の末尾は、客観的な判断基準を設けることが困難であるが、「自由走行ができずに徒歩速度(4km/h程度)以下になっている車両」の最後尾を渋滞の末尾とする。なお、渋滞の末尾は、完全に車両が停止するまでは交通密度が次第に高くなる課程であるため、その位置を測定することが困難である。この場合、測定時刻に渋滞の末尾となるであろう低速走行車両の停止位置を推測して渋滞の末尾としてよい。

多車線道路においては、車線毎に渋滞長が異なることがある。特に右折車両により右側車線が渋滞していても直進、左折車線は渋滞が発生していないようなこともある。この区別を行うために多車線道路においては、渋滞長の最も長い車線の渋滞長と渋滞車線の区別(様式-3参照)、他の車線との渋滞長の差異(様式-3参照)について観測する。

渋滞長(車列長)は、渋滞の頭部から渋滞末尾までの延長を10m単位で実測する。なお、調査時間帯の間で常に1回の青信号で通過できる流入部が存在する場合、その流入部については滞留長を測定する、調査票には滞留長として渋滞長と同様に10分毎に10m単位で観測する。

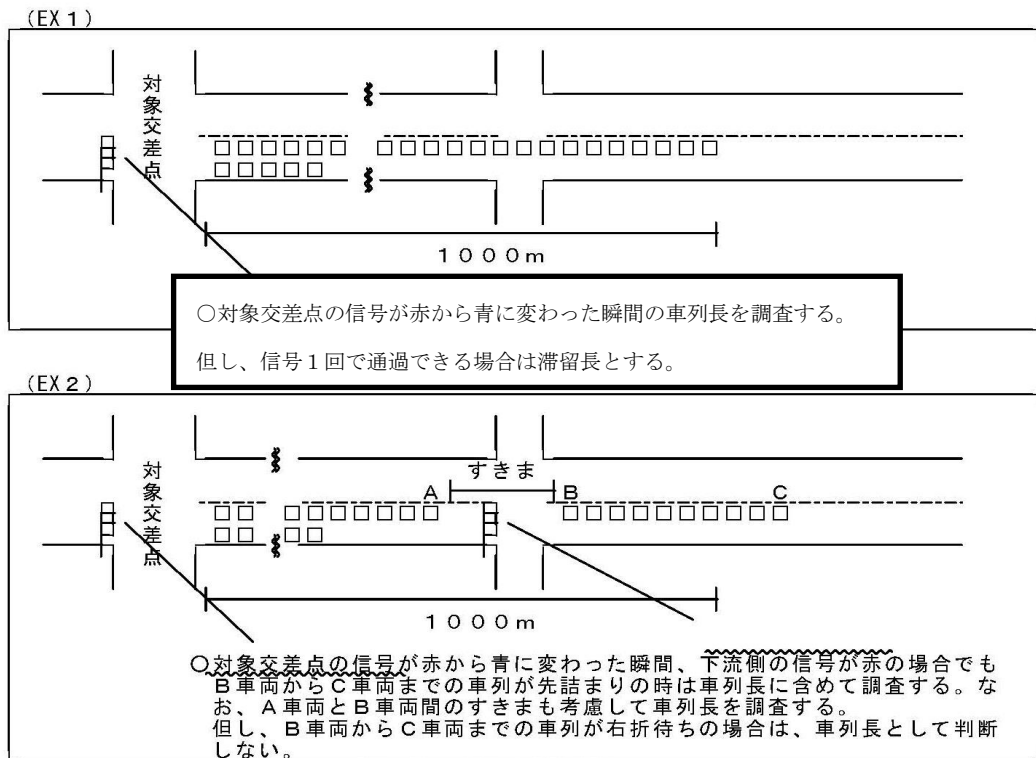


図-2 渋滞調査参考図

### 3. 渋滞区間通過時間調査

交差点の各流入部について、渋滞区間を通過する時間を10分毎に調査する。

交差点各流入部について、渋滞区間を通過するのに要する時間を10分後に測定する。

測定方法は、交通量調査単位である10分間のうち渋滞の末尾に到着した任意の数台の車両をナンバープレートにて追跡し、到着した時刻と渋滞を抜け出した時刻を策定する。これにより各車両毎に渋滞区間を通過するのに要する時間を算定し、複数車両の平均値を分単位に四捨五入し、この10分間の渋滞区間通過時間とする。なお、多車線道路の場合、渋滞長が最も長い車線に到着した車両より通過時間を観測する。

### 4. 信号現示調査

信号現示を交差点流入部別に調査する。

渋滞地点の信号現示は、流入部別に人手による計測を行う。なお、対向流入部が同一現示となっている場合は、どちらかの流入部で信号現示を計測し、その値を対向流入部に適用すればよい。

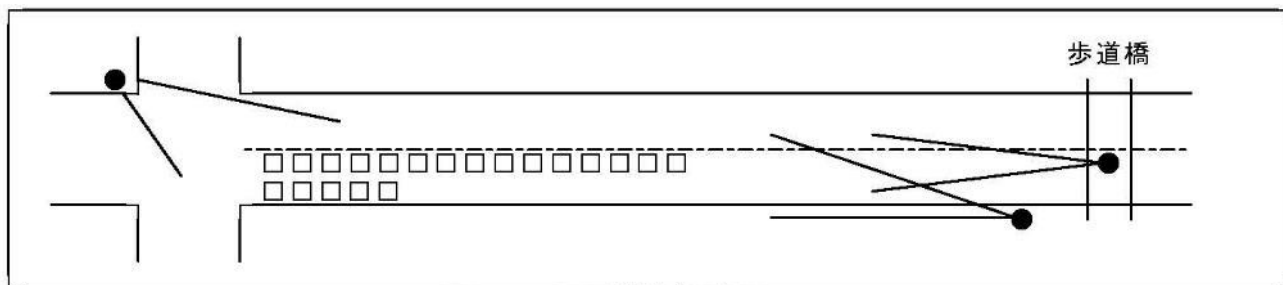
黄時間は直前の青信号に加え、全赤の現示がある場合は、原則として1現示として記入する。

信号現示は曜日、時間帯によってパターンを変化させているところがあるため、必ず渋滞調査時間帯に調査すること。また、感応式や半感応式の信号制御がなされている場合は、出来るだけ最大渋滞長が生じる時間付近の平均的な信号現示を記入すること。サイクル長は、信号現示によって与えられる現示が一巡する間の時間を別途計測する。

5 . その他

渋滞状況を以下に示す方法で撮影することを基本とする。

なお、歩道橋やビル等を利用して渋滞状況が撮影できる場合は、活用する。



図－3 写真撮影概念図