アンケート対応作業メモ

通し番号　76、77、79、82 ＨＰ番号 第２章　６．２　転換交通量が把握出来ない場合(現行版 P24～) 　新設交差点の計画の留意事項を示してほしい 　右左折率の意味をきちんと示してほしい 　大型車混入率の推定方法を示してほしい 　右左折率やピーク率のデータを示してほしい
○作業の進捗状況 　幹事会で検討する

6.2　新設道路の交差点

(2)転換交通量が把握出来ない場合

転換交通量が把握出来ない場合には，第一に，類似の特性を持つ道路や周辺道路のデータを参考にすることが望ましく，このデータと道路交通センサスなどの既存データを用いて，重方向率，時間変動，右左折率，大型車混入率を推定して設計交通量を算出すべきである．以下では，重方向率と時間変動は平成 11 年度道路交通センサス，右左折率は東京都内の平成 11 年交通量統計表(警視庁)，大型車混入率はセンサスと平成 10 年度交通量常時観測調査のデータを参考にしている．ただし，以下に示す値は統計から得られた参考値を示したものに過ぎず，交通の実状を踏まえた上で，慎重な検討を行った後に用いなければならない．また，実測値の適否を判断するものでもない．

1)　重方向率

交通量の予測で交差点の方向解析が行われている場合は，方向別交通量は方向解析によって求められた値を参考にして，道路特性や周辺地域のデータを加味して設定する~~用いる~~．方向解析が行われていない場合には，ピーク時の重方向比率は通常 50～70%程度と考えられるので，道路の特性や周辺地域のデータを参考にしてこの範囲で推定する．~~推定が困難な場合には 50%を用いても問題ないと思われる．~~一般道路でのピーク時重方向率は平均して 55%～60%前後であり，地方部では都市部よりもその値が大きくなる傾向にある(表１)．なお，推定が困難な場合には，隣接または近接する交差点でピーク時間帯の重方向率を実測調査することが現実に即している．

2)　時間変動

時間変動としては、1 年間(8760 時間)の 30 番目時間交通量を設計時間交通量とする考え方が原則である。K 値は、一般に年平均時間交通量に対する 30 番目時間交通量の割合として定義されており、年間連続観測によって得られる値である。平成 10 年度の交通量常時観測調査を集計した結果によると、K値は以下の表のような値となっている。ただし、この値は参考値に過ぎず、道路の実状にあわせたK値を推定することが重要である。

	K値(%)
都市内街路	7.4
都市周辺型−Ⅰ	7.2
都市周辺型−Ⅱ	8.3
平地部の主要幹線	7.7
山地部の主要幹線	7.8
地域幹線道路	10.0
幹線･観光道路	11.2
観光	12.4

また、時間変動をピーク時間交通量の昼間 12 時間交

通量や日交通量に対する割合(ピーク率)とする考え方もある。この考え方を用いると、K値を用いる場合と比較して設計時間交通量が相対的に小さくなる恐れもあるので、注意する必要がある。~~ピーク率は通常6～15%の範囲にある~~ピーク時間交通量の昼間12時間交通量に対する割合（T_P／T_{12}）は通常 10～15%，日交通量に対する割合（T_P／T_{24}）は 6～13%の範囲にあるので，道路の特性に応じてこの範囲で推定する．

ピーク率は，ピーク時交通量を日交通量に対する割合と昼間12時間交通量に対する割合のいずれで考えるかにより，その値が異なってくる．平日の一般道路での T_P／T_{12} は一般国道で10.7%，主要地方道で11.4%，また T_P／T_{24} はそれぞれ7.4%，8.0%であり，平日・休日で大きな差はみられない．(表2)

推定が難しい場合には，日交通量に対するピーク時交通量の割合（T_P／T_{24}）の値として，大都市部及び主要幹線道路どうしの交差点の場合は7%，都市部及び地方部の主要幹線道路では~~8.5~~8%，地方部では~~10~~9%程度の値が一つの目安である．

3)　右左折率

右左折率については，標準的な十字型交差点では~~10～20%~~右折率，左折率ともに5～30%程度と考えられるので，道路の特性に応じてこの範囲で推定する．推定が困難な場合には右折率，左折率ともに15%が一つの目安である(図１)．ただし，交差点の近傍に大量の交通を発生する施設が存在する場合や右左折が主交通となる場合には，その点を考慮して右左折率を推定しなければならない．

4)　大型車混入率

大型車混入率は，当該道路と地域の特性に応じて同種の道路に準じて推定すべきである．その値は~~普通の幹線道路では，ピーク時においては都市部で5～10%，地方部で10～30%程度である。~~道路交通センサスによると，一般道路でのピーク時大型車混入率は平日の都市部で10%前後，地方部で10～15%であるのに対し，休日では都市部，地方部とも3~5%の範囲にあり，地方部では都市部よりもその値が大きくなる傾向にある(表３)．推定が難しい場合は都市部で~~10%，地方部では20%程度の値が一つの目安である~~10%が目安となるが，地方部ではばらつきも大きく，道路交通センサスのみではなく交通量常時観測データも参照することが望ましい．なお，自動車専用道路等のピーク時平均大型車混入率は，平日では20～25%程度になるため，ランプを介して接続される交差点のなかには，そのいかなる影響を受けるものもある．重方向比率，右左折率，大型車混入率が求められ，推定交通量とこれらの値を用いて設計交通量を算出する．

表-1　沿道状況別ピーク時平均重方向率（一般道路計）

（単位：%）

ピーク時間帯 / 区分	平日			休日		
	午前	午後	合計	午前	午後	合計
DID	57.5	54.7	56.0	59.2	54.1	54.5
その他市街部	57.2	54.4	55.9	56.5	54.4	54.5
平地部	58.4	55.3	57.3	58.0	55.6	55.7
山地部	60.7	57.3	59.4	59.9	58.9	59.0

※交通不能区間、一方通行区間を除く　(H11道路交通ｾﾝｻｽ)

表-2　一般道路における沿道状況別ピーク率

Tp/T12:交通不能区間を除く.

区分 ＼ Tp/T12	一般国道計		主要地方道計		一般道路計	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
DID	10.1	10.4	10.1	10.4	10.1	10.5
その他市街部	10.4	10.5	11.2	10.9	10.9	10.7
平地部	10.9	10.8	12.1	11.0	11.6	10.9
山地部	11.3	11.3	12.6	11.8	12.1	11.6
合計	10.7	10.7	11.4	11.0	11.2	10.9

(H11道路交通ｾﾝｻｽ)　(単位：%)

Tp/T24:交通不能区間を除く.

区分 ＼ Tp/T24	一般国道計		主要地方道計		一般道路計	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
DID	6.9	7.1	7.0	7.3	7.0	7.2
その他市街部	7.2	7.5	8.2	8.3	7.4	7.6
平地部	7.7	7.9	8.9	8.6	7.9	8.0
山地部	8.0	8.4	9.0	8.7	8.1	8.4
合計	7.4	7.7	8.0	8.0	7.5	7.7

(H11道路交通ｾﾝｻｽ)　(単位：%)

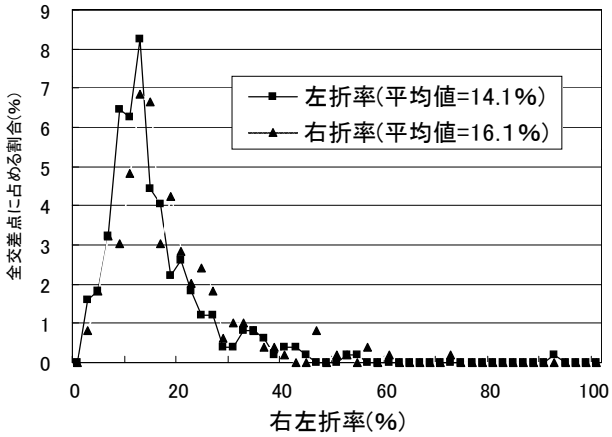

図１　交差点における右左折率

(４叉路，指定方向外進行禁止でない地点，平成 12 年交通量統計表，警視庁)

表-3　沿道状況別ピーク時平均大型車混入率(交通不能区間を除く)

区分	平日		休日	
	高速道路*	一般道路計	高速道路*	一般道路計
DID	21.2	10.3	8.3	3.6
その他市街部	19.4	9.5	8.1	3.5
平地部	25.5	10.5	11.9	4.1
山地部	25.9	11.7	12.5	4.5
合計	24.1	10.5	11.1	4.0

(H11道路交通ｾﾝｻｽ)　(単位：%)

*：高速道路とは，高速自動車国道・一般国道の自動車専用道路・都市高速道路の合計