
7. 今後の課題

本業務の成果を踏まえ、今後の課題について整理した。

7.1 交通データの集計・整理

7.1.1 交通データの集計・整理

〔本業務の成果〕

交通量常時観測（トラカン）の毎月の状況を確認するためのトラカンレポートを作成し、精度等を情報共有した。

関東地方整備局管内の旅行時間データを整理し、月別路線別平休別上下線別時間帯別旅行速度および時間帯別年間損失時間の集計表を作成、また集計データのビジュアル化を行った。平成 29 年 3 月より民プロデータから ETC2.0 データへの完全移行を受けて、データの更新も対応した。

〔今後の課題〕

今後は、引き続き、毎月の状況確認を着実に行うことで交通状況の変化を素早く確認するとともに、異常値発生に関する迅速な情報提供を進めていくことが求められている。

交通データを ETC2.0 プローブデータに対応する道路データが DRM2803 から DRM2603 にバージョンダウンしており、新しい交通データへの対応した道路データが必要である。

7.1.2 交通データの基本情報の更新

〔本業務の成果〕

平成 29 年 4 月 1 日を基準日とした交通調査基本区間の更新を行った。更新ツールを用いて交通調査基本区間更新伝票及び確定済み区間の修正伝票を作成した。

年末年始やGW、お盆等における交通状況を迅速かつ正確に取りまとめるため、交通量常時観測データ（直轄国道）の生データの集計プログラムを作成し、提供した。

〔今後の課題〕

今年度の修正伝票作成作業中で、更新ツールが対応しておらず、国総研の担当者に生データを修正してもらう箇所が複数発生したため、ニーズに対応した更新ツールが必要である。

作成した集計プログラムは有効活用されており、今後は、同プログラムの他地整への展開や新たに発注者の支援ができるプログラムの提供が望ましい。

7.2 交通データの分析・検討

7.2.1 交通データの集計・整理

〔本業務の成果〕

トラカンの年間を通した日単位の変動が把握可能な分析を実施した。

〔今後の課題〕

今後は、各年のデータの分析結果が蓄積されてきた経緯を活かし、新規開通などの道路ネットワーク変化による影響など、経年比較により、交通状況変化の詳細な分析を実施することが必要である。

7.2.2 平成 27 年度一般交通量調査結果を用いた渋滞箇所の整理

〔本業務の成果〕

本検討では、平成 27 年度一般交通量調査結果を用いて渋滞損失時間を算出し、その結果と主要渋滞箇所を重ねあわせて、渋滞が顕著で対策が必要な箇所を整理した。

〔今後の課題〕

渋滞量が大きかった主要渋滞箇所については、各事務所と連携しながら局所的何渋滞状況の把握と必要に応じて渋滞緩和策の検討・実施を行い、渋滞緩和に向けた取り組みが必要である。

7.2.3 センサス対象路線における ETC2.0 の基礎資料の整理

〔本業務の成果〕

ETC2.0 プローブデータと民間プローブデータを用いて、関東地方整備局管内の H27 一般交通量調査対象路線の交通調査基本区間番号ごとに、サンプル数、平均旅行時間、基準旅行時間をビジュアル化で比較、旅行時間やサンプル数の違いによる特徴を分析した。

〔今後の課題〕

ETC2.0 プローブデータの更新により、民プロデータとの交通データの傾向に違いを確認した。しかし、今後は ETC2.0 プローブデータの特性に配慮し、民プロデータ分析時との変化を分析する必要がある。

7.2.4 ETC2.0 を用いた主要渋滞箇所の混雑状況の把握

〔本業務の成果〕

ETC2.0 プローブデータを用いて、関東地方整備局管内（1都8県）における3次メッシュ単位の混雑状況を整理した。また、現在選定されている主要渋滞箇所、事業中箇所、および地元要望箇所との関連性を分析した。

〔今後の課題〕

渋滞モニタリングを実施する前の基礎資料として、3次メッシュ単位のETC2.0プローブデータではサンプル数の少なさにより分析が困難な箇所を確認した。今後は、ETC2.0プローブデータがない箇所における具体的なモニタリング方針を検討する必要がある。

7.2.5 1/22 積雪による交通分析（東京23区、保土ヶ谷BP周辺）

〔本業務の成果〕

ETC2.0 プローブデータの有効活用の例として、様式2-1（速報値）を使用し、1月22日の積雪による東京23区の一般道や保土ヶ谷バイパス周辺の交通状況の分析を行った。

〔今後の課題〕

大雪時の交通分析については、ETC2.0 プローブデータ自体のサンプル数が少なく、通常時との比較や詳細な分析が困難であった。今後は、ETC2.0 普及率の向上により増大したデータ量を活用したより詳細な分析をする必要がある。

7.2.6 混雑状況の整理

〔本業務の成果〕

ETC2.0 プローブデータをはじめとする各種交通データを用いて、関東管内各地や直轄国道について混雑状況の整理など、単発で発注者対応を行った。

〔今後の課題〕

ETC2.0 データへの移行に伴い、直近の交通状況を把握できることで様々なリクエストに応え、交通状況分析を行ったが、より正確で早い回答ができるよう分析ツールの開発が必要。

7.3 交通データの有効活用の検討

〔本業務の成果〕

本検討では、中央道に整備された高速バスから取得する ETC2.0 プローブデータ（特定プローブデータ）を用いて、中央道の高速バスの時間定時性の検証や圏央道近辺の SA/PA から成田空港へのアクセス所要時間を都心経由と圏央道経由で比較し、高速バス乗継ぎの優位性を検討した。

モーダルコネクタの検討においては、関越道高坂 SA での高速バス間の乗継ぎ、中央道藤野 PA での高速バスから鉄道乗継ぎの検討を行った。なお、藤野 PA での鉄道乗継ぎに関しては、実査を行い、モーダルコネクタの優位性を検証した。

〔今後の課題〕

今後は、高速バス事業者や高速道路管理者、運輸局等との協議を進め、モーダルコネクタの必要性を検討するとともに、運用に向けた取り組みを前進させていくことが必要である。特に、高速バス乗継ぎについては、高坂 SA を実験フィールドとした社会実験計画や高速バス利用者への意向を把握する SP 調査を立案しており、これらの実査と検証を行うことが必要である。

SP 調査については、高速バス乗継ぎのプレ実験が決まり次第速やかに実施ができるよう、より具体的な事前の企画・準備を進める必要がある。

7.4 大型車誘導区間の追加指定箇所を検討

7.4.1 大型車誘導区間追加指定箇所を検討

〔本業務の成果〕

今年度は、大型車誘導区間追加指定区間の考え方について整理するとともに、道路局からの事務連絡「大型車誘導区間の次回改訂の進め方の検討に向けた作業について（依頼）」に対して、必要な基礎資料をとりまとめた。

〔今後の課題〕

大型車誘導区間を巡っては、ETC2.0 車載器の装着車に対して、大型車誘導区間内を通行できる特車ゴールド申請や特車申請の増加等に伴い、より物流事業者の利便性の高いサービスを提供するとともに、効率的な道路管理を図るべく、大型車誘導区間の見直し、充実を図っていく必要がある。現在、大型車誘導区間の運用が開始されて以降、道路局が示す基本方針のもと、各地整にて更新・見直し作業を行ってきているため、今後も動向に留意しながら、誘導区間に係る情報管理をしていく必要がある。

7.5 会議資料作成

7.5.1 地域道路経済戦略研究会地方研究会

〔本業務の成果〕

今年度は、昨年度来に引き続き「地域道路戦略研究科 関東地方研究会」の資料作成を計 5 回部行った。

今年度の研究成果は、バスロケーションシステムについては、118 社展開に向けて、ETC2.0 高速バスロケによる情報提供（情報提供アプリの開発、バスタ新宿待合ロビーでの大型ディスプレイの設置）を整備した。また、高速バス乗継ぎについては、関越道高坂 SA を実験フィールドとした実験計画（案）や広報計画（案）、高速バス利用者への SP 調査（案）を立案した。

〔今後の課題〕

今後は、バスロケーションシステムについては、システムの更なる改善や到着予測の精度向上を図るとともに、バス事業者等との調整を進め、118 社へのバスロケシステムの導入を展開させる必要がある。また、高速バス乗継ぎについては、高坂 SA でのプレ実験を実施し、問題点・改善点等を洗い出し、本格運用に向けた調整を行っていくことが必要である。