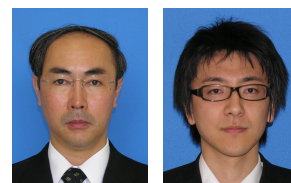


# 走りやすさマップを用いた 日本の道路ネットワークの現状分析



道路研究部 道路研究室 室長 奥谷 正 研究官 橋本 浩良

## 1. はじめに

今後の道路ネットワークのあり方を議論する際には、整備延長などの従来指標に加えて、ユーザーの視点から見た指標の検討が必要である。

本研究では、ユーザーの視点から見たサービスレベルを表現した走りやすさマップについて、全国アンケート調査結果を取りまとめるとともに、日本の道路ネットワークの現状分析を行った。

## 2. 走りやすさマップについて

走りやすさマップは、広域的な交通が多くネットワークを形成する路線を対象に、ドライバーが安全かつ快適に走行できるための走りやすさに関する3つの情報を盛り込み作成された地図である。

- ①道路構造：車線数や曲線半径（設計速度）など道路構造に関する要因で6段階に評価し、地図上に色や線の幅を分けて表示
- ②走行速度（渋滞）：渋滞ポイントを表示
- ③走行安全性（事故）：事故危険箇所を表示

## 3. 全国アンケート調査結果

走りやすさマップの配布と併せアンケートが実施され、約23万5千通配布の配布に対し約1万5千通以上の有効回答が得られている。

走りやすさマップの道路構造の評価と走行したときの実感については、約7割の人から走行した実感と「一致」もしくは「概ね一致」という回答が得られており、多くのドライバーの走行した実感とよく一致していると考えられる。

また、今後の走りやすさマップの利用意向については、約7割の人から「利用したい」という回答が得られており、ドライバーに有用な情報が提供されていると考えられる。

## 4. 日本の道路ネットワークの評価

道路種別毎に道路構造の評価別延長、混雑度の集計を行った。

その結果、図-1に示すように補助国道、主要地方道、都道府県道の順に、C、Dランクの割合が増加しており、特に、都道府県道ではC、Dランクの区間が約5割を占めている。また、混雑度1.0以上の区間については、補助国道以下は約2割程度であるが、直轄国道については約5割を占めている。

このことから、直轄国道は混雑の解消が必要な区間が多く、県道は、道路構造の改良が必要な区間が多いことがわかる。

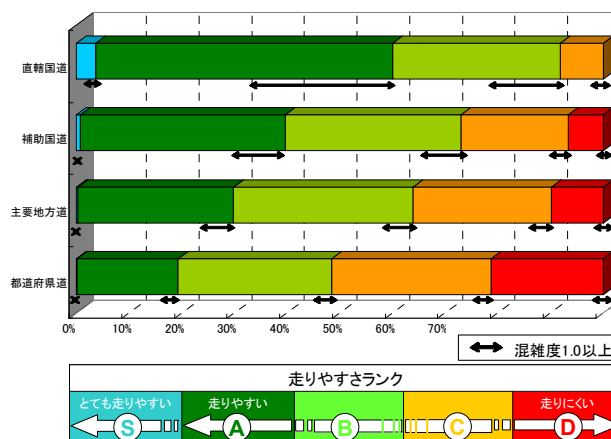


図-1 評価ランク別延長と混雑度との関係

## 5. おわりに

現在、走りやすさマップがカーナビにおいて表示できるよう民間企業6グループと走りやすさマップのカーナビ展開に向けた共同研究が進められている。今後はデータの定期的なメンテナンスが重要であることから、走りやすさマップのデータを恒久的にメンテナンスしていく「しくみ」について研究を進めているところである。

### 【参考文献】

1. 国土交通省 HP

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/060904\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/060904_.html)

2. 国土交通省 HP

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/061213\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/061213_.html)