

ETC2.0プローブ情報を用いた開通効果分析



道路交通研究部 高度道路交通システム研究室

室長 牧野 浩志 主任研究官 鹿野島 秀行 研究官 田中 良寛 交流研究員 佐治 秀剛

(キーワード) ETC2.0、プローブデータ、道路管理

3.

既存ストックの賢い利用

1. はじめに

国土交通省では、ETC2.0車載器から路側機を通じて、車両の経緯度、時刻、加速度等を収集するシステムを開発し、2011年4月から収集に同意が得られた利用者のデータ（ETC2.0プローブ情報）を収集している。本稿では、2014年6月28日に供用した圏央道・相模原愛川IC～高尾山IC（14.8km）の開通による、東名高速～関越道間の選択経路（図1）の変化について、ETC2.0プローブ情報を用いて分析した結果を紹介する。

2. 分析結果

ETC2.0プローブ情報をもとに、東名高速・海老名JCTを通過後、6時間以内に関越道・鶴ヶ島JCTを通過した車両、又はその逆方向を対象に圏央道開通前後の経路選択の変化を確認した。東名高速～関越道間では両方向とも同様の経路選択傾向を示しており、圏央道開通により、圏央道経由が約2割増加した（図2）。環状道路の供用により、都心部に起終点のない通過交通が選択経路を転換したことが、ETC2.0プローブ情報から確認された。

3. おわりに

今後は、ETC2.0プローブ情報を「賢く」活用した道路の信頼性などの適切な評価や対策実施により、道路を「賢く」使える世界を実現するための取り組みを進める。

【参考】

- 1) 田中良寛, 鹿野島秀行, 佐治秀剛, 牧野浩志: 道路プローブデータによる圏央道開通効果分析, 第12回ITSシンポジウム2014, 1-2A-05, 2014.12
- 2) 国土交通省道路局: ETCはETC2.0へ, < <http://www.ml.it.go.jp/road/ITS/j-html/etc2/index.html> >

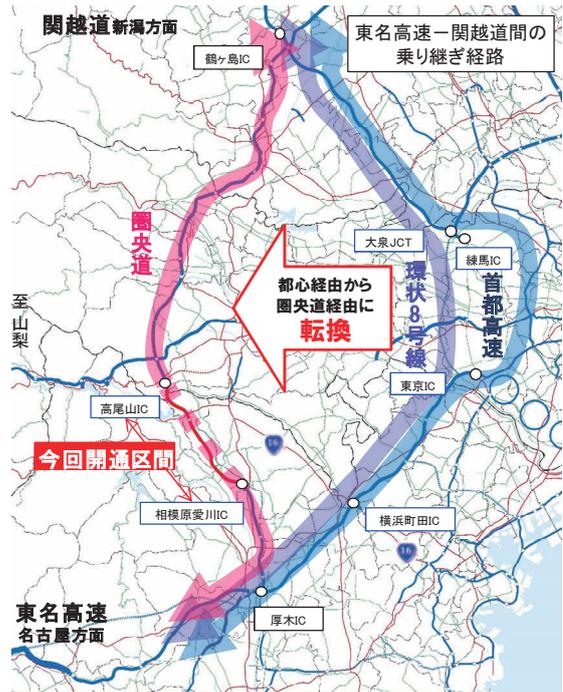
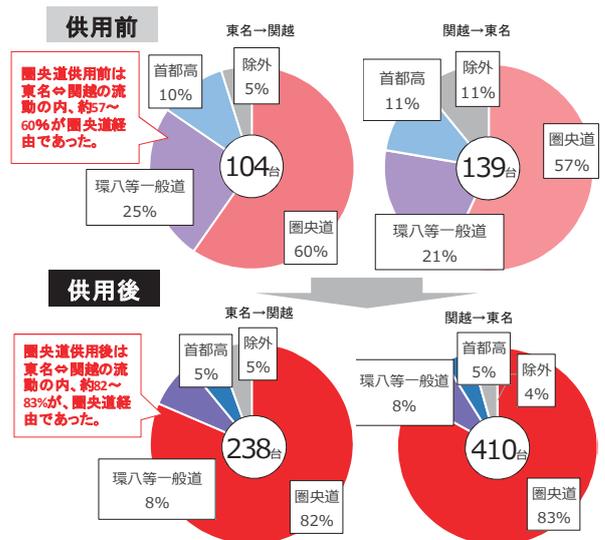


図1 東名高速～関越道間の選択経路



データ期間: 供用前 2014年4月1日～6月27日 供用後 2014年7月1日～9月30日 (各3ヶ月間)
 抽出・分析対象: 関越道鶴ヶ島JCTを通過後、6時間以内に東名高速海老名JCT(及び、その逆方向)へ乗り継いだ車両の経路路線(圏央道/環八等一般道/首都高)を確認対象とする。除外は途中立ち寄り車両等。

図2 圏央道開通前後における選択経路の変化