

6 交通状態と区間要因の関連性

前出のとおり、DIDの2車線道路、4車線道路では時間交通量が変化しても旅行速度はそれほど変化しない状況がみられる。これは交通量の多さよりも、区間内の信号交差点の数やバス停の存在、あるいは沿道アクセス車両の多さ等の方が、その区間の旅行速度を決定づける主要な要因になっているためであると考えられる。即ち、DIDでは、ある交通状態の出現のしやすさにはその区間の状況が大きく関わっているとみられる。このことを確認するために、ここでは区間要因と交通状態との関連性を、次の3つの視点から分析した。

- ①交通状態と当事者別交通量の状況
- ②旅行速度に関連する要因
- ③交通容量に関連する要因

これによって危険な交通状態を生み出す背景としての区間要因が抽出でき、その中にコントロール可能なものが見つければ、それが危険な交通状態を回避するための1つの手段となり得ると考えることができる。

6.1 交通状態別当事者別交通量

昼間12時間の時間帯ごとの交通状態を、交通量・設計交通容量比(Q/C_D)と先に時間帯毎に推計した旅行速度の組合せで表わし、それぞれの組合せにおける当事者別の交通量がどのようになっているのかを分析した。ここに、自動車交通量以外は時間帯別交通量が不明なため、二輪車、自転車、歩行者については12時間交通量を12等分して集計した。

2車線道路

自動車交通量：交通容量で区分しているため Q/C_D に比例して自動車交通量が多くなっている。旅行速度によって自動車交通量が変わらないのは、同じ交通量であっても旅行速度の大きい区間と小さい区間が存在しているためであり、交通量だけで旅行速度が決まっているわけではないことを意味している。

二輪車交通量：交通状態別二輪車交通量の状況は、交通状態別二輪車事故率の傾向と著しく類似している。これは、前出の当事者別事故率が当該当事者の交通量で基準化したものでなく、二輪車事故を自動車交通量と二輪車事故密度の関係でみていることに等しいからである。しかし、このことは特に交通容量の小さい道路において、二輪車が旅行速度が小さい状態ほど、また Q/C_D の大きい状態ほどより集中していることを示しており、二輪車事故率が高くなるという背景に二輪車交通の集中があるということの意味している。即ち、混雑して走りにくい状態のときの二輪車の集中が危険な交通状態をもたらしていると言える。

歩行者・自転車交通量：自転車交通量は二輪車交通量に似て旅行速度の小さいほど、また Q/C_D の大きいほど多くなる傾向を示している。歩行者交通量は、交通容量の小さい道路では Q/C_D とは関係なく旅行速度の小さい状態ほど多くなっているが、交通容量の大きい道路では Q/C_D が大きいほど交通量が少なくなる傾向がみられる。歩行者、自転車のいずれも二輪車の場合と異なり、必ずしも交通量の傾向が事故率の傾向と一致しないのは、歩行者、自転車の動線が、自動車、二輪車と異なるからとみられる。先にもみたとおり、歩行者事故は道路を横断するときの事故が圧倒的に多く、自転車の出会い頭事故も道路を横断するときの事故とみられる。したがって、歩行者、自転車交通量が多くても Q/C_D の大きい状態の事故率が低いのは、 Q/C_D の大きい状態が道路の横断を抑制するためと考えられる。言い換えると、比較的自動車交通量が少なく、信号交差点密度や駐停車車両の影響でありスピードの出せない状態で、しかも歩行者自転車の多い状態が、歩行者・自転車事故の危険状態だと言うことができる。

4車線道路

4車線道路の自動車、二輪車の交通状態別交通量の状況は、2車線道路の場合と同じ傾向を示しているが、交通状態別事故率との関係でみると、自動車、二輪車交通の集中する Q/C_D の大きい状態の事故率の方が、むしろ Q/C_D の小さい状態より低いという多車線道路の特性が現われている。

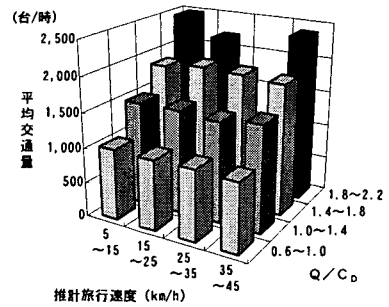
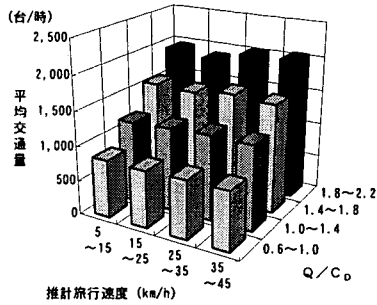
歩行者、自転車交通量の状況は、4車線道路の場合、 Q/C_D の大きい状態ほど交通量自体が少なくなる傾向がみられ、このことが Q/C_D が大きいほど事故率が低いという傾向を安定させていると言える。

DID 2 車線道路

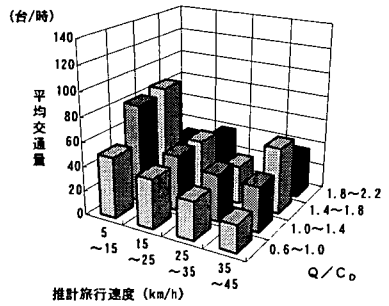
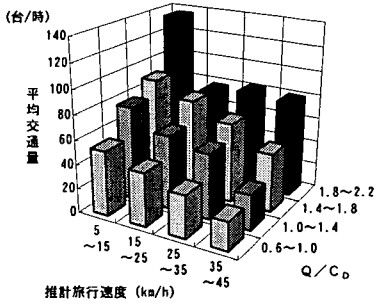
$C_D 1 = 800 \sim 1,200$ 台/時

$C_D 2 = 1,200 \sim 1,600$ 台/時

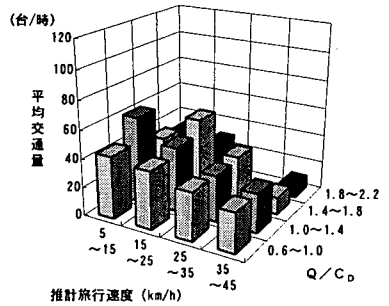
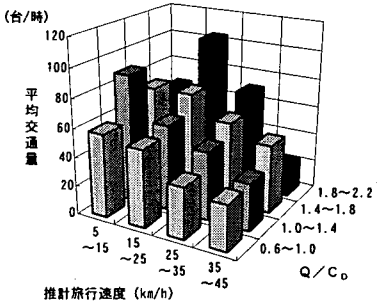
自動車交通量



二輪車交通量



自転車交通量



歩行者交通量

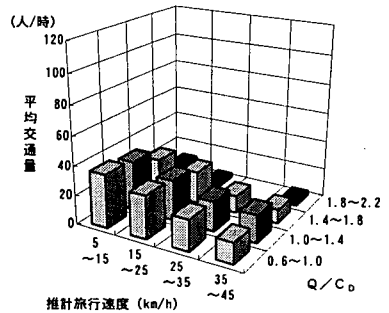
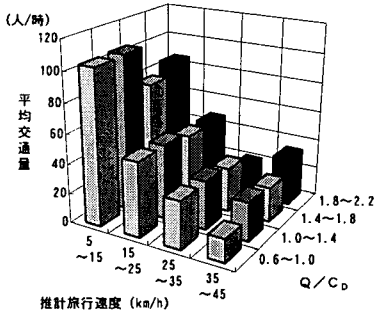


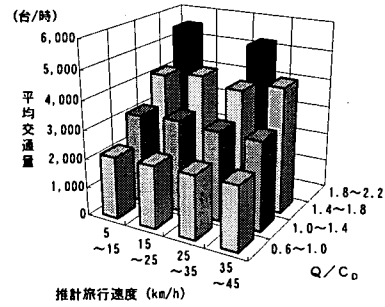
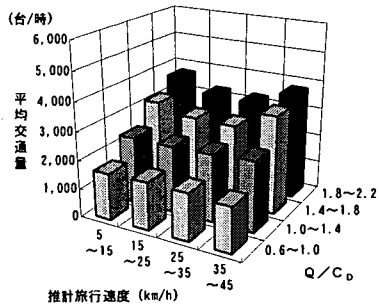
図6-1-1 Q/C_D と推計旅行速度の組み合わせ別にみた平日 12 時間当事者別平均交通量

DID 4 車線道路

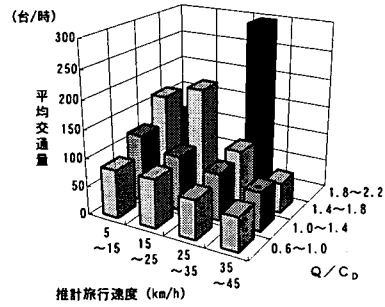
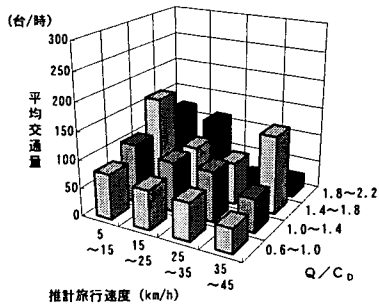
$C_D 1 = 1,600 \sim 2,400$ 台/時

$C_D 2 = 2,400 \sim 3,200$ 台/時

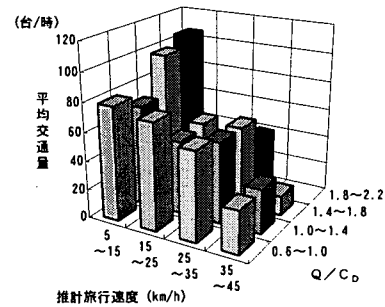
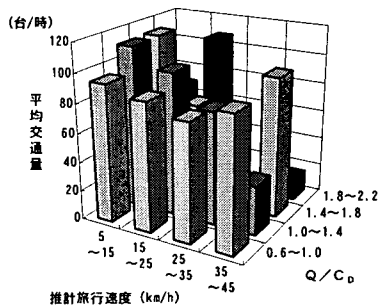
自動車交通量



二輪車交通量



自転車交通量



歩行者交通量

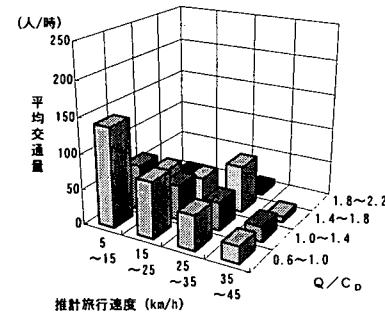
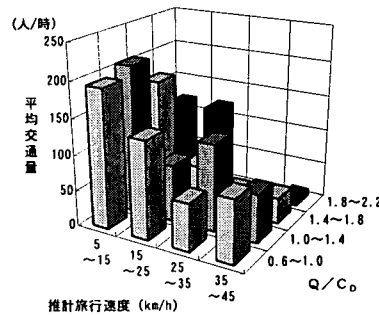


図6-1-2 Q/C_Dと推計旅行速度の組み合わせ別にみた平日 12 時間当事者別平均交通量

6.2 旅行速度に関連する要因

同程度の交通容量と交通量の状態にあっても、旅行速度の大きい区間と小さい区間があるのはどのような区間状態が影響しているためなのかをみるために、旅行速度に関係するとみられる要因をとりあげて交通状態別の状況を分析した。以下の図は同じ Q/C_D であっても旅行速度の大小によって何が違うのかを読みとれるようにしたものである。

2車線道路

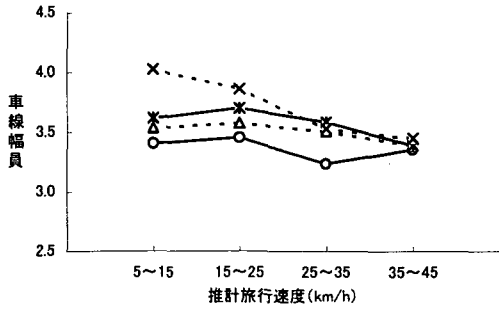
- ① 旅行速度の大小で明らかに違いがあるのは信号交差点密度、バス停設置密度、商業系延長比であり、いずれも旅行速度の小さい状態ほどその値が高くなっている。即ち、沿道が車両の発着や駐車が多い商業系地域であることや、信号交差点密度が高く、バス停も多いような状態が旅行速度を小さくしていることがわかる。特に交通容量の小さい2車線道路の場合などは、このような状態が交通量が少なくても旅行速度が上昇しないという状況を生み出していると考えられる。
- ② Q/C_D が大きくても旅行速度が大きいという区間では、大型車交通量が多くなっている。このことは、幹線性が高い道路では、 Q/C_D が高くてもかなりスムーズな走行状態が確保できていることを示していると考えられる。
- ③ 2車線道路の場合、 Q/C_D が小さい道路ほど、また旅行速度の小さい状態ほど歩道設置延長比が低くなっている状況がみられる。歩行者・自転車事故率がこのような状態で高くなっていることを考えると、区間によっては歩道設置延長比を上げることが対策になり得るかも知れない。

4車線道路

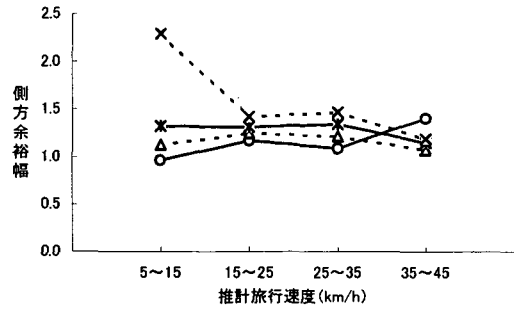
- ① Q/C_D が小さくても旅行速度が小さいのは、信号交差点密度、バス停設置密度、商業系延長比の高さと関係している状況は2車線道路と同じである。また、4車線道路の場合、2車線道路と異なり沿道が住居系地域の区間は旅行速度が大きく、かなりの速度が確保できていることを示している。
- ② 交通容量の大きい道路に着目すると、 Q/C_D が大きくても旅行速度が大きい区間では大型車交通量が多くなっており、やはり幹線性の高い道路であることがわかる。逆に Q/C_D が大きくて旅行速度が小さい区間は、信号交差点密度は高くなくバス停設置密度が高い。このことから旅行速度を小さくしているのは、 Q/C_D 自体が大きいことの他にバス停が障害になっている場合が多いと考えられる。したがって、4車線の Q/C_D の高い道路に対しては、バス専用レーンもしくは優先レーンの設置 (Q/C_D が高くなる時間帯に対する時限的なものでも) が一つの対策になり得ると思われる。

DID 2 車線道路 ($C_D=800\sim 1,200$ 台/時)

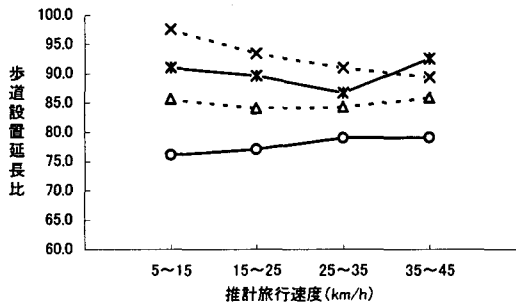
車線幅員 (m)



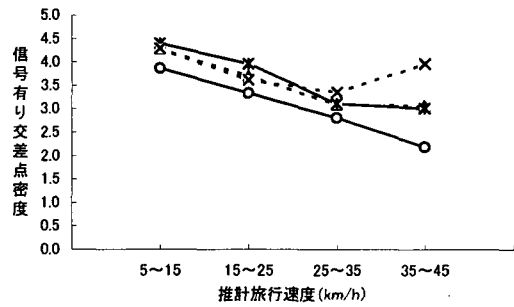
側方余裕幅 (m)



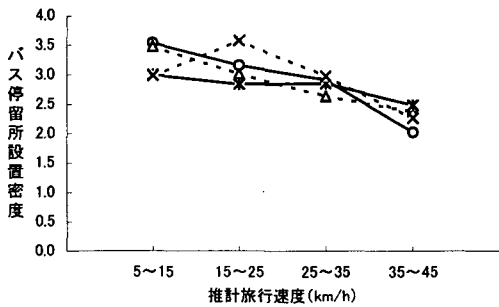
歩道設置延長比 (%)



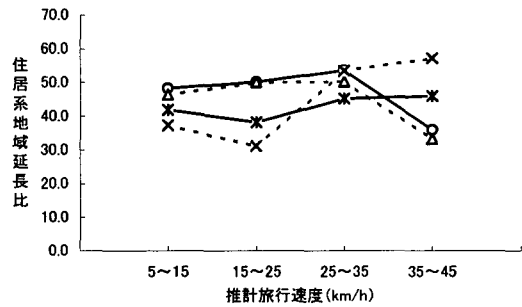
信号有り交差点密度 (箇所/km)



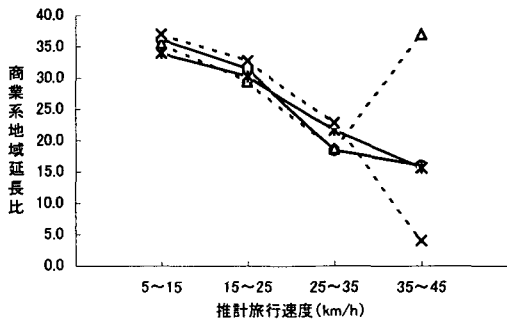
バス停留所設置密度 (箇所/km)



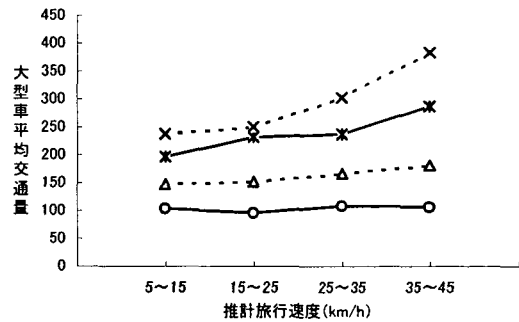
住居系地域延長比 (%)



商業系地域延長比 (%)



大型車平均交通量 (台/時)

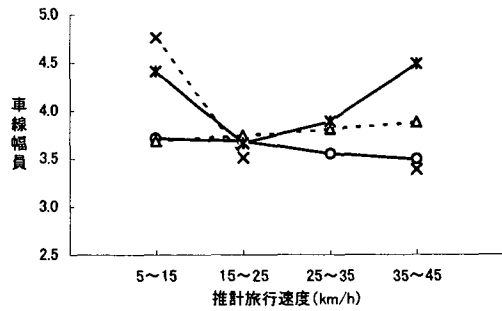


Q/ C_D ランク —○— 0.6~1.0 —△— 1.0~1.4 —*— 1.4~1.8 —x— 1.8~2.2

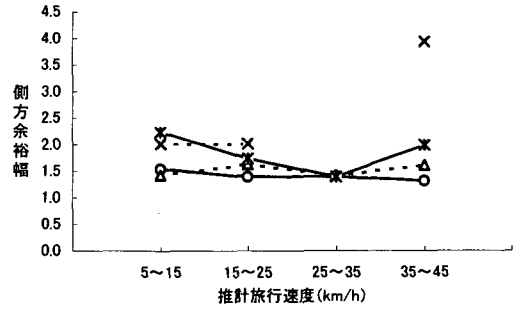
図6-2-1 Q/ C_D と推計旅行速度の組み合わせ別における区間要因の比較 (DID2車線道路, $C_D=800\sim 1,200$ 台/時)(平日昼間 12 時間)

DID 2 車線道路 ($C_D=1,200\sim1,600$ 台/時)

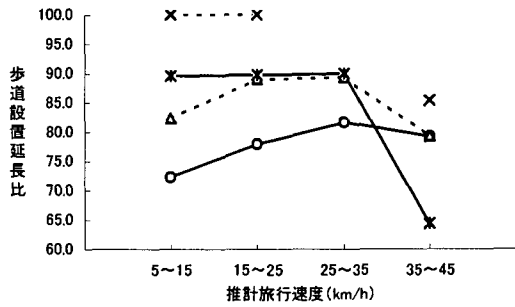
車線幅員 (m)



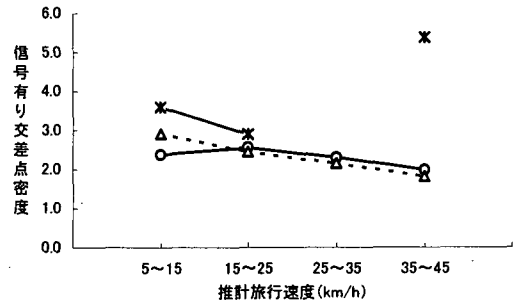
側方余裕幅 (m)



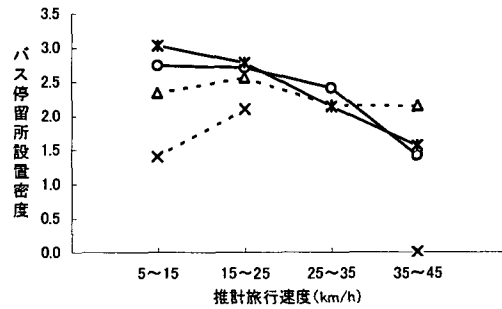
歩道設置延長比 (%)



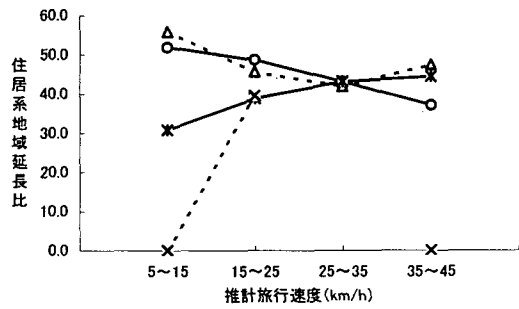
信号有り交差点密度 (箇所/km)



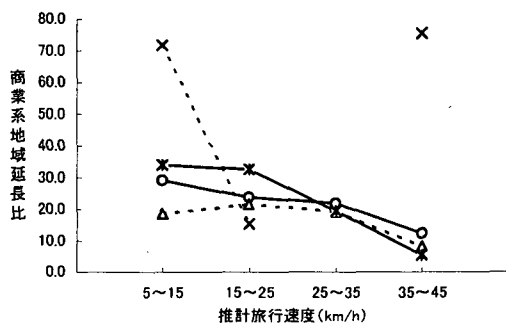
バス停留所設置密度 (箇所/km)



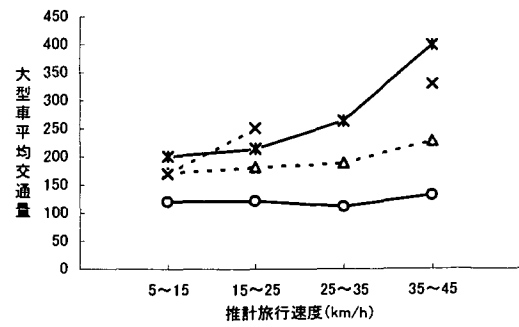
住居系地域延長比 (%)



商業系地域延長比 (%)



大型車平均交通量 (台/時)

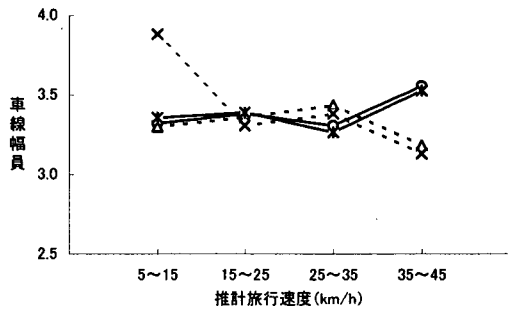


Q/C_Dランク —○— 0.6~1.0 —△— 1.0~1.4 —×— 1.4~1.8 —×— 1.8~2.2

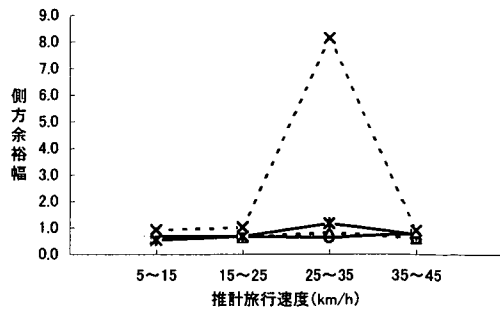
図6-2-2 Q/C_Dと推定旅行速度の組み合わせ別における区間要因の比較 (DID2車線道路, $C_D=1,200\sim1,600$ 台/時) (平日昼間 12 時間)

DID 4 車線道路 ($C_D=1,600\sim 2,400$ 台/時)

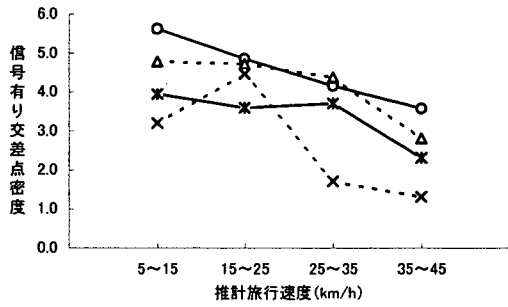
車線幅員 (m)



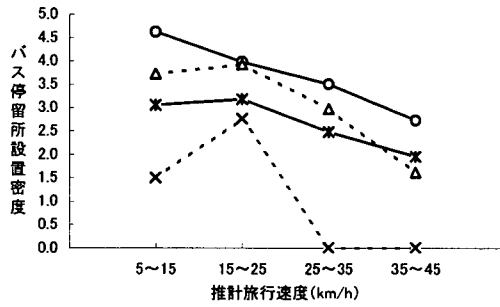
側方余裕幅 (m)



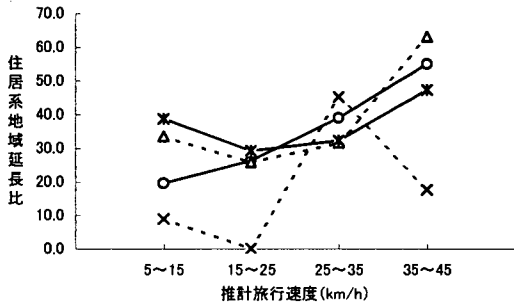
信号有り交差点密度 (箇所/km)



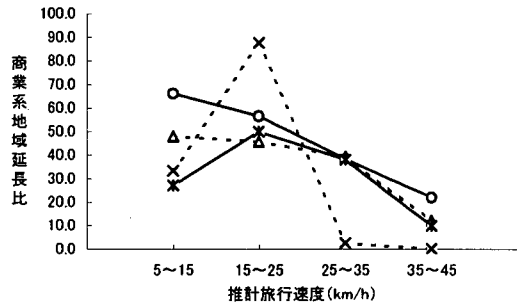
バス停留所設置密度 (箇所/km)



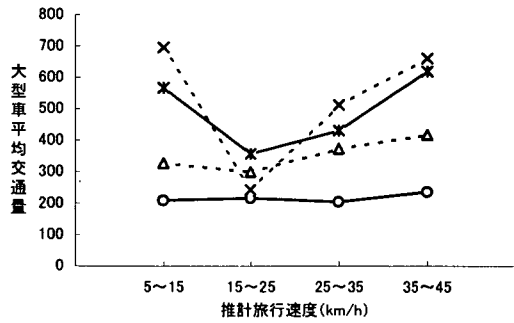
住居系地域延長比 (%)



商業系地域延長比 (%)



大型車平均交通量 (台/時)

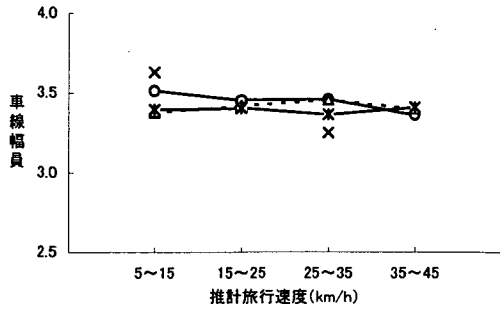


Q/C_Dランク —○— 0.6~1.0 - - △ - - 1.0~1.4 —×— 1.4~1.8 - - * - - 1.8~2.2

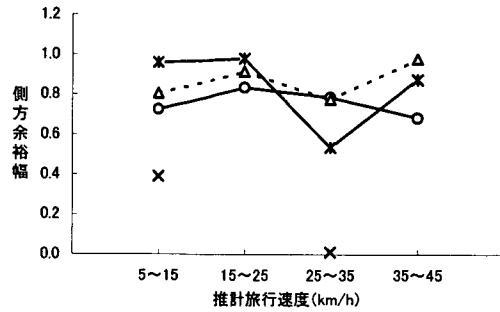
図6-2-3 Q/C_Dと推計旅行速度の組み合わせ別における区間要因の比較 (DID4車線道路, $C_D=1,600\sim 2,400$ 台/時) (平日昼間 12 時間)

DID 4 車線道路 ($C_D=2,400\sim 3,200$ 台/時)

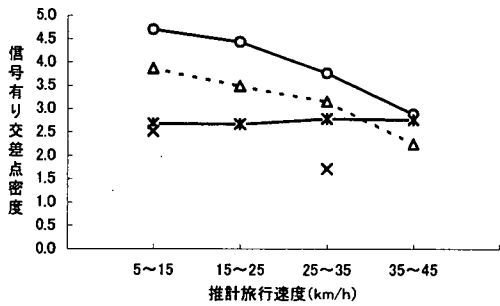
車線幅員 (m)



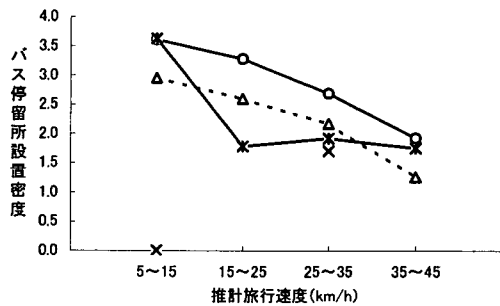
側方余裕幅 (m)



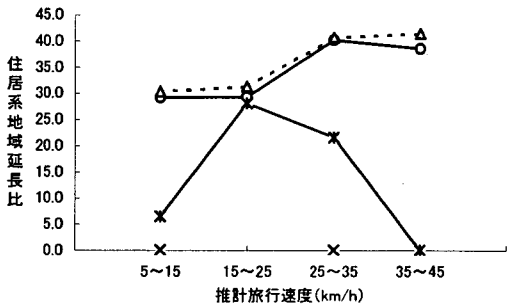
信号有り交差点密度 (箇所/km)



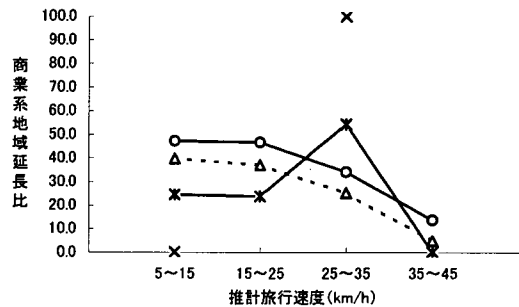
バス停留所設置密度 (箇所/km)



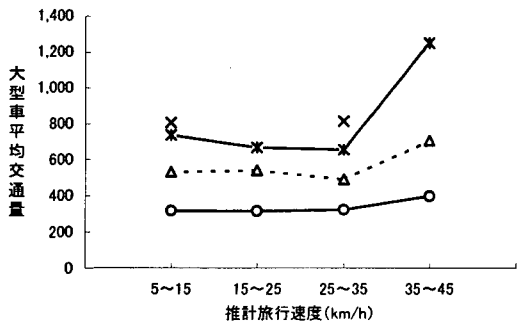
住居系地域延長比 (%)



商業系地域延長比 (%)



大型車平均交通量 (台/時)



Q/C_Dランク ○ 0.6~1.0 △ 1.0~1.4 × 1.4~1.8 * 1.8~2.2

図6-2-4 Q/C_Dと推計旅行速度の組み合わせ別における区間要因の比較 (DID4車線道路, $C_D=2,400\sim 3,200$ 台/時) (平日昼間 12 時間)

6.3 . 交通容量に関連する要因

道路交通センサスで用いている方法にしたがって道路区間の交通容量を算定したときに、それが小さく算定された区間にとって、その区間のどのような状況が影響したのかがわかれば、そのことが交通容量を増加させるための1つの手掛かりとなり、危険な交通状態を回避する手段ともなり得ると考えられる。(但し、交通容量の増加によって、逆に発生率が高くなる事故もあるのでその対策も合わせて検討する必要がある。)

交差点と単路からなる一般道路の場合、信号交差点における交差道路側への青時間の配分によって当該道路の交通容量は単路部の容量の0.5倍前後になるため、道路区間の交通容量算定上は信号交差点が支配的な要因になっている。しかし、ここでは道路区間の交通容量を相対的に比較することが目的であるので、いくつか掛け合わされる補正率の中でどれが平均的な値を大きく下回っているかを見出せばよいことになる。

このために、以下では交通容量の小さい道路と大きい道路のそれぞれについて各種補正率のランク別頻度分布と平均、標準偏差を求め、両者で何が違っているのかを全体的な傾向として比較した。因みに平成6年度道路交通センサスにおける設計交通容量算定の手順とそこで用いられる補正率は次のものである。

設計交通容量 C_D は次式により求める。

$$C_D = C \times S \times \gamma J$$

ここに、

C_D : 設計交通容量 (台/時)

C : 可能交通容量 (台/時)

S : サービス水準による補正率。計画水準2の都市部の道路に対する低減率0.9を適用する。

γJ : 信号交差点による補正率。2車線道路は信号交差点密度により求める。多車線道路は代表交差点の青時間比および右折コードにより求める。

可能交通容量 C は次式により求める。

$$C = C_B \times \gamma L \times \gamma C \times \gamma I \times \gamma N$$

ここに、

C : 可能交通容量 (台/時)

C_B : 基準交通容量 (台/時)

(2車線道路 2,500台/時, 4車線道路 8,800台/時)

γL : 車線幅員による補正率。この値は所定の算定式により求める。

γC : 側方余裕による補正率。この値は所定の算定式により求める。

γI : 沿道条件による補正率。DIDは下表による。

表6-3-1 沿道条件による補正率

		2車線	多車線
バス専用 レーンなし	市街地部	0.70	0.75
	踏切りあり	0.55	
バス専用レーンあり		0.75	

γ_N : 動力付き二輪車類及び自転車類による補正率。ピーク時の交通量に基づいて算出する。

また、特殊条件下にある区間の交通容量設定のために、上で求めた交通容量が実際の道路の状況と比べて差が著しくその原因が下表の項目に該当するときは、算出された容量に項目ごとに示した修正係数を乗じて算定してもよいことになっている。(ただし、1つの区間で2つ以上に該当する修正項目があるときは、最も容量に影響を与えていると思われる項目の係数を乗ずる。)

表6-3-2 交通容量算出の際の修正係数

修正 コード	項目	修正係数	備考
2	4車線道路で車線構成が変則(3車と1車)である容量が過少に算定されている。	2.00	リバーシブルレーンは除く。
10	自専道的な道路の補正が十分でない。	2.00	自専道的道路とは、山地部を除き、交差点数が0、区間長が1.0km以上の区間。
3	山地部であるが登坂車線がある。	1.85	
14	感應式や押ボタン式信号のため青時間が不規則である。	1.35	車の流れはよい。
13	右折専用レーンの滞留長が短いので直進車に影響する。	0.85	
8	市街地の交差する(細)街路の出入りや交通の影響が大きい。	0.75	
6	軌道の補正が少ない。	0.70	軌道敷内通行不可の区間。通行可であっても著しい影響があるときは修正してもよい。
7	大型店舗、商店街、工場等の出入り交通が多い。	0.70	
11	バス専用レーンの補正が十分でない。	0.70	
4	駐車により実質車線数が減少する。	0.65	2列駐車等、駐車状況が著しい区間。
5	踏切りの補正が少ない。	0.65	ピーク時の遮断時間が特に長い等の区間に限る。
9	バス停やタクシー乗場による影響。	0.65	
12	代表交差点が三差路や五差路であって混雑する。	0.65	
15	感應式や押ボタン式信号のため青時間が不規則である。	0.65	混雑している。

注) 平成6年度道路交通センサスによる。ただし、修正係数の順に並べ換えたものである。

なお、本分析では実自動車台数の交通容量を用いているため、算出された乗用車換算台数の交通容量を拡大率で除している。このため、ピーク時の大型車混入率の影響が含まれている。

実交通量を乗用車換算する拡大率Fは次式による。

$$F = 1 + (E - 1) \times P$$

ここに、

F : 拡大率

E : 大型車の乗用車換算係数。市街部は2車線, 4車線とも2.0である。

P : ピーク時重方向大型車混入率

交通容量別にみた補正率の分布状況から次のことがわかる。

2車線道路

- ① 交通容量の大小に関わらず信号交差点による補正率の平均が他に比べて小さく、この補正によってその区間の交通容量が決まる場合の多いことがわかる。2車線道路の場合は、信号交差点密度が4箇所/km以上のとき補正率の下限0.8が得られるよう設定されている。交通容量の小さい道路では、これに該当する区間が約50%を占めているのに対して、交通容量の大きい道路は補正率0.9(信号交差点密度2箇所/kmに相当)が40%弱を占め最も多い。このことから両者の区間状況の違いが明らかである。
- ② 交通容量の小さい道路では、幅員に関する補正率($\gamma_L \times \gamma_C$)のバラツキが大きく、下限が設定されていないため信号交差点による補正率より小さい値を持つ区間が数%存在する。これらの区間の中には、車両幅員が2.5m未満または側方余裕が0に近いような区間があるとみられ、ここに改善の余地があると言える。
- ③ 交通容量の小さい道路の二輪車、自転車の混入による補正率も比較的分布の範囲が広い。この補正率が0.85を下回るような区間は、自動車交通のわりにピーク時の二輪車、自転車交通の集中度が高く、しかも歩道が狭いために自転車も車道を通行するという状況にあるため、やはり改善の余地は大きいと言える。
- ④ 沿道条件による補正率は、本分析の対象区間が全てDIDであるので0.7が適用されるが、交通容量の小さい道路では踏切のために0.55という低い値が適用されている区間が20%にも達している。(交通容量の大きい道路では1%を占めるに過ぎない。)このことから、DIDの2車線道路では踏切の存在が交通容量の低下につながっている場合が少ないことがわかる。
- ⑤ 特殊条件による修正によって交通容量がさらに低下している区間は、交通容量の小さい道路では約6%を占める。その主な理由は、右折レーンの滞留長が短いため直進車に影響が出ていること(4%)、交差する細街路等からの出入り交通が多いこと(1%)である。これに対して交通容量の大きい道路では、下方に修正されている区間は0.5%しかない。

4車線道路

- ① 4車線道路の信号交差点による補正は、代表交差点の青時間比によっているため補正率が0.5前後と

小さくなっている。交通容量の大きい道路と小さい道路の平均に大きな差があり、代表交差点における青時間比の違いと右折専用レーンの有無等が交通容量の差を生み出しているとみられる。

- ② 4車線道路においても幅員に関する補正率の分布の範囲が比較的広く、車線幅員が2.6~2.8m、また側方余裕が0に近いような区間もみられる。しかしこのような区間は交通容量の大小に関らず両方に存在するため、このことが交通容量を大きく低下させる要因にはなっていないとみられる。
- ③ 二輪車、自転車混入による補正率の分布の状況も交通容量の大小によって違いがみられず、交通容量を決定づける要因にはなっていないことがわかる。
- ④ 4車線道路においても、沿道条件による補正率の中に踏切りの存在のために交通容量が低下しているとみられる区間があるが、7.5%と2車線道路に比べ少ない。
- ⑤ 特殊条件による修正によって交通容量がさらに低く設定されている区間が4車線道路には多く、交通容量の小さい道路では約14%を占めている。修正係数の値も0.85から0.65までほぼ均等にバラついており、その理由もさまざまとみられるが、このような個別の区間の特殊な条件が交通容量を低下させているケースが、4車線道路の場合には比較的多いことがわかる。

表6-3-3(1) 交通容量算出に用いる各種補正率の分布

DID2車線(C_D=800~1,200台/時)

	γ_L		γ_C		$\gamma_L \times \gamma_C$		γ_N		γ_J	
	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)
1.0	1,035	52.9	1,117	57.1	693	35.4	2	0.1	51	2.6
0.95 以上 1.0 未満	77	3.9	632	32.3	258	13.2	1,483	75.9	115	5.9
0.90 ~ 0.95	487	24.9	134	6.9	376	19.2	374	19.1	324	16.6
0.85 ~ 0.90	299	15.3	72	3.7	396	20.3	73	3.7	494	25.3
0.80 ~ 0.85	41	2.1	0	0.0	161	8.2	18	0.9	970	49.6
0.75 ~ 0.80	12	0.6	0	0.0	61	3.1	5	0.3	0	0.0
0.70 ~ 0.75	2	0.1	0	0.0	6	0.3	0	0.0	0	0.0
0.65 ~ 0.70	2	0.1	0	0.0	3	0.2	0	0.0	0	0.0
0.60 ~ 0.65	0	0.0	0	0.0	1	0.1	0	0.0	0	0.0
0.55 ~ 0.60	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.1
0.50 ~ 0.55	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.45 ~ 0.50	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.40 ~ 0.45	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.35 ~ 0.40	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.30 ~ 0.35	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.25 ~ 0.30	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.20 ~ 0.25	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.15 ~ 0.20	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.10 ~ 0.15	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.05 ~ 0.10	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0 ~ 0.05	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
区間数合計	1,955	100.0	1,955	100.0	1,955	100.0	1,955	100.0	1,955	100.0
平均値	0.958		0.975		0.935		0.964		0.859	
標準偏差	0.053		0.034		0.064		0.032		0.057	

DID2車線(C_D=1,200~1,600台/時)

	γ_L		γ_C		$\gamma_L \times \gamma_C$		γ_N		γ_J	
	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)
1.0	558	70.4	617	77.8	448	56.5	2	0.3	59	7.4
0.95 以上 1.0 未満	24	3.0	158	19.9	108	13.6	719	90.7	114	14.4
0.90 ~ 0.95	170	21.4	15	1.9	155	19.5	67	8.4	305	38.5
0.85 ~ 0.90	41	5.2	3	0.4	70	8.8	4	0.5	214	27.0
0.80 ~ 0.85	0	0.0	0	0.0	10	1.3	0	0.0	101	12.7
0.75 ~ 0.80	0	0.0	0	0.0	2	0.3	1	0.1	0	0.0
0.70 ~ 0.75	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.65 ~ 0.70	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.60 ~ 0.65	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.55 ~ 0.60	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.50 ~ 0.55	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.45 ~ 0.50	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.40 ~ 0.45	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.35 ~ 0.40	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.30 ~ 0.35	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.25 ~ 0.30	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.20 ~ 0.25	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.15 ~ 0.20	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.10 ~ 0.15	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.05 ~ 0.10	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0 ~ 0.05	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
区間数合計	793	100.0	793	100.0	793	100.0	793	100.0	793	100.0
平均値	0.979		0.990		0.969		0.978		0.908	
標準偏差	0.035		0.022		0.042		0.020		0.051	

γ_I 補正率の分布

2車線	C _D	γ_I				計
		0.55	0.7	0.75	1	
C _D =800 ~1,200	800	398	1,527	29	1	1,955
	~1,200	(20.4)	(78.1)	(1.5)	(0.1)	(100.0)
C _D =1,200 ~1,600	1,200	8	775	10	0	793
	~1,600	(1.0)	(97.7)	(1.3)	(0.0)	(100.0)

表6-3-3(2) 交通容量算出に用いる各種補正率の分布

DID4車線(C_D=1,600~2,400台/時)

	γ _L		γ _C		γ _L ×γ _C		γ _N		γ _J	
	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)
1.0	360	64.4	164	29.3	132	23.6	0	0.0	0	0.0
0.95 以上 1.0 未満	52	9.3	174	31.1	148	26.5	478	85.5	0	0.0
0.90 ~ 0.95	107	19.1	196	35.1	127	22.7	73	13.1	0	0.0
0.85 ~ 0.90	37	6.6	25	4.5	96	17.2	8	1.4	0	0.0
0.80 ~ 0.85	0	0.0	0	0.0	30	5.4	0	0.0	0	0.0
0.75 ~ 0.80	1	0.2	0	0.0	23	4.1	0	0.0	0	0.0
0.70 ~ 0.75	1	0.2	0	0.0	2	0.4	0	0.0	2	0.4
0.65 ~ 0.70	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	7	1.3
0.60 ~ 0.65	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	17	3.0
0.55 ~ 0.60	1	0.2	0	0.0	1	0.2	0	0.0	30	5.4
0.50 ~ 0.55	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	69	12.3
0.45 ~ 0.50	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	123	22.0
0.40 ~ 0.45	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	171	30.6
0.35 ~ 0.40	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	109	19.5
0.30 ~ 0.35	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	29	5.2
0.25 ~ 0.30	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.2
0.20 ~ 0.25	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.15 ~ 0.20	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.10 ~ 0.15	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.2
0.05 ~ 0.10	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0 ~ 0.05	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
区間数合計	559	100.0	559	100.0	559	100.0	559	100.0	559	100.0
平均値	0.975		0.953		0.930		0.974		0.450	
標準偏差	0.043		0.040		0.064		0.023		0.074	

DID4車線(C_D=2,400~3,200台/時)

	γ _L		γ _C		γ _L ×γ _C		γ _N		γ _J	
	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)	区間数	比率(%)
1.0	486	80.6	253	42.0	216	35.8	0	0.0	2	0.3
0.95 以上 1.0 未満	38	6.3	172	28.5	155	25.7	533	88.4	0	0.0
0.90 ~ 0.95	60	10.0	150	24.9	153	25.4	63	10.4	0	0.0
0.85 ~ 0.90	18	3.0	28	4.6	55	9.1	7	1.2	1	0.2
0.80 ~ 0.85	0	0.0	0	0.0	16	2.7	0	0.0	0	0.0
0.75 ~ 0.80	0	0.0	0	0.0	7	1.2	0	0.0	0	0.0
0.70 ~ 0.75	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	9	1.5
0.65 ~ 0.70	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	32	5.3
0.60 ~ 0.65	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	99	16.4
0.55 ~ 0.60	1	0.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	187	31.0
0.50 ~ 0.55	0	0.0	0	0.0	1	0.2	0	0.0	170	28.2
0.45 ~ 0.50	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	83	13.8
0.40 ~ 0.45	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	11	1.8
0.35 ~ 0.40	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.2
0.30 ~ 0.35	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6	1.0
0.25 ~ 0.30	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	0.3
0.20 ~ 0.25	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.15 ~ 0.20	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.10 ~ 0.15	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0.05 ~ 0.10	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0 ~ 0.05	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
区間数合計	603	100.0	603	100.0	603	100.0	603	100.0	603	100.0
平均値	0.987		0.964		0.952		0.976		0.558	
標準偏差	0.032		0.039		0.053		0.022		0.071	

γ_I補正率の分布

		γ _I				計
		0.55	0.7	0.75	1	
4車線	C _D =1,600	42	-	517	0	559
	~2,400	(7.5)	-	(92.5)	(0.0)	(100.0)
4車線	C _D =2,400	5	-	598	0	603
	~3,200	(0.8)	-	(99.2)	(0.0)	(100.0)