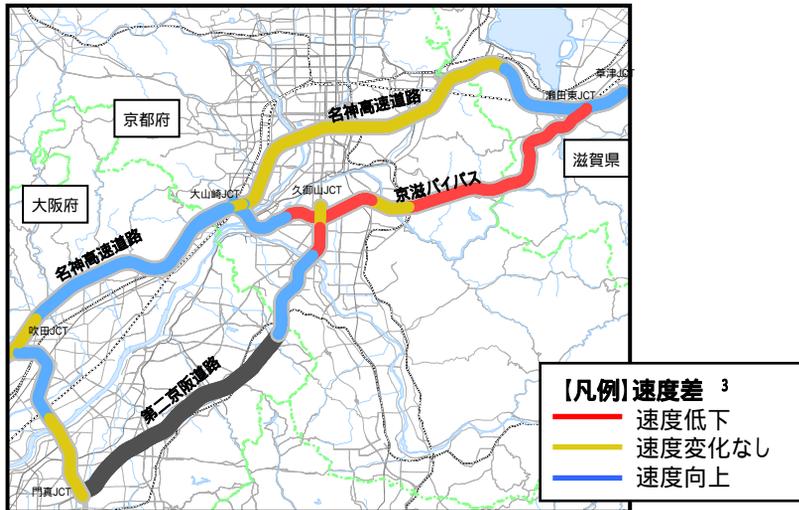
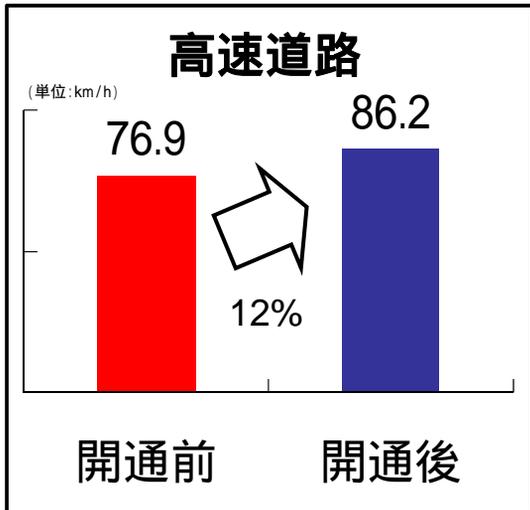


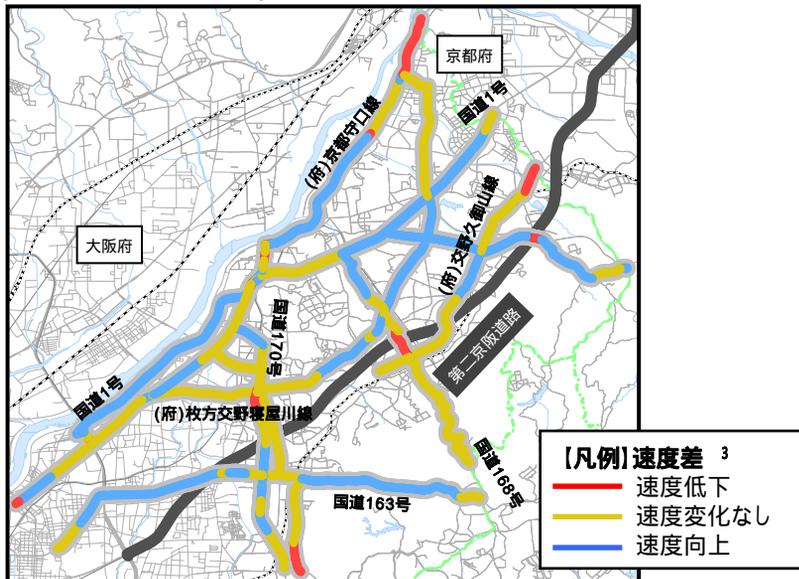
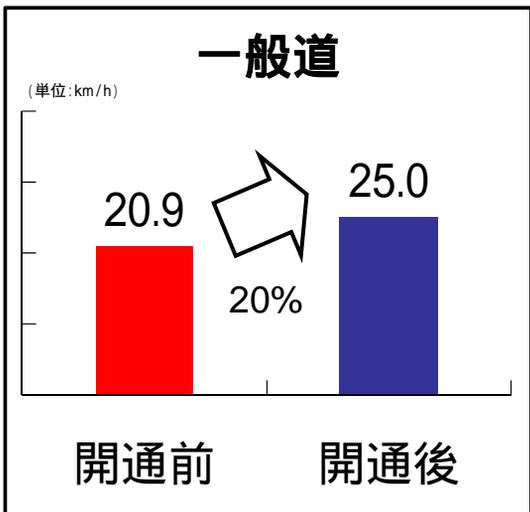
# 高速道路のピーク時速度が広域的に向上

第二京阪道路の開通後、大阪～滋賀県南部間<sup>1</sup>の  
 高速道路のピーク時旅行速度が、毎時77キロ 86キロへ、12%向上  
 第二京阪道路の開通後、北河内地域<sup>2</sup>の  
 一般道 のピーク時旅行速度が、毎時21キロ 25キロへ、20%向上

ピーク時間帯の速度分布の変化 (大阪～滋賀県南部間：高速道路)(夕方混雑時(平日18時台))



ピーク時間帯の速度分布の変化 (北河内地域：一般道)(夕方混雑時(平日18時台))



1 名神(草津JCT～吹田JCT)、近畿道(吹田JCT～門真JCT)、京滋バイパス、第二京阪道路  
 2 枚方市、交野市、寝屋川市、四條畷市、大東市、門真市、守口市  
 3 速度低下: 開通後に2km/h以上速度が低下 速度変化なし: 開通前後の速度差が-2km/h～2km/hの間  
 速度向上: 開通後に2km/h以上速度が向上

高速道路は交通量計測装置等による平均旅行速度  
 一般道は民間プローブ・データによる平均旅行速度  
 3/21～7/31 平日18時台平均 一方のみ 開通前:H21、開通後:H22

## ITSの活用で、道路整備の効果をより透明に

路線毎の「平均速度」や「自動車交通の時間損失」は、ITSを活用した新しい交通計測(プローブ・カー・システム等)によるデータ精度の向上で可能となった道路サービスの新しい評価方法です。

プローブ・カー・システム:  
 実際の車をセンサー代わりに、旅行時間等の交通データを取得するシステム

