

信号機の改良による各種効果(R2年度末現在)

○ 交通円滑化効果

◇ 信号制御の改良

事業 年度	集中制御化		プログラム多段系統化		右折感応化		多現示化		半感応化		計
	基数	短縮効果	基数	短縮効果	基数	短縮効果	基数	短縮効果	基数	短縮効果	短縮効果
平成27年度	286	3,716.6	107	668.6	48	95.3	450	354.6	30	47.5	4,882.6
平成28年度	182	2,365.1	94	587.4	49	97.3	398	313.6	63	99.7	3,463.1
平成29年度	155	2,014.2	176	1,099.8	51	101.2	342	269.5	33	52.2	3,537.0
平成30年度	73	948.6	92	574.9	48	95.3	335	264.0	16	25.3	1,908.1
令和元年度	227	2,949.9	204	1,274.8	40	79.4	324	255.3	10	15.8	4,575.2
令和2年度	145	1,884.3	221	1,381.0	26	51.6	297	234.0	8	12.7	3,563.6
小計	1,068	13,878.7	894	5,586.6	262	520.1	2,146	1,691.0	160	253.1	21,930

・「短縮効果」とは、交通安全施設等整備事業により1年間に短縮されたと試算される自動車利用者の旅行時間を表す。単位は(千人時間/年)であり、1,000人の自動車利用者の旅行時間が1年間に1時間短縮されることを意味する。

・「短縮効果」の算出に当たっては、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の交通円滑化効果について調査し、得られた数値を統計学的に処理したものを短縮効果係数(アウトカム係数)とし、これに整備基数を乗じて得られた事業ごとの短縮効果を累計することにより算出している。

また、各年度における短縮効果は、当該年度のアウトカム係数に、平成27年度から当該年度までの間に改良された信号機の合計の整備基数を乗じて得られた数としている。

・単位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。

○ 二酸化炭素排出量抑止効果

◇ 信号制御の改良

事業 年度	集中制御化		プログラム多段系統化		右折感応化		多現示化		半感応化		計
	基数	削減効果	基数	削減効果	基数	削減効果	基数	削減効果	基数	削減効果	削減効果
平成27年度	286	6,209.1	107	1,124.6	48	223.7	450	594.0	30	195.0	8,346.3
平成28年度	182	3,951.2	94	987.9	49	228.3	398	525.4	63	409.5	6,102.4
平成29年度	155	3,365.1	176	1,849.8	51	237.7	342	451.4	33	214.5	6,118.4
平成30年度	73	1,584.8	92	966.9	48	223.7	335	442.2	16	104.0	3,321.6
令和元年度	227	4,928.2	204	2,144.0	40	186.4	324	427.7	10	65.0	7,751.3
令和2年度	145	3,148.0	221	2,322.7	26	121.2	297	392.0	8	52.0	6,035.9
小計	1,068	23,186.3	894	9,395.9	262	1,220.9	2,146	2,832.7	160	1,040.0	37,676

・「抑止効果」とは、信号制御の改良により抑止されたと推計される二酸化炭素排出量(単位:t-CO₂/年)であり、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の交通円滑化効果について調査し、得られた数値を統計学的に処理したものを二酸化炭素抑止効果係数(アウトカム係数)とし、これに整備基数を乗じて得られた事業ごとの抑止効果を累計することにより算出している。

また、各年度における抑止効果は、当該年度のアウトカム係数に、平成27年度から当該年度までの間に改良された信号機の合計の整備基数を乗じて得られた数としている。

・単位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。