

記者発表資料(補足資料)

1. 速度抑制

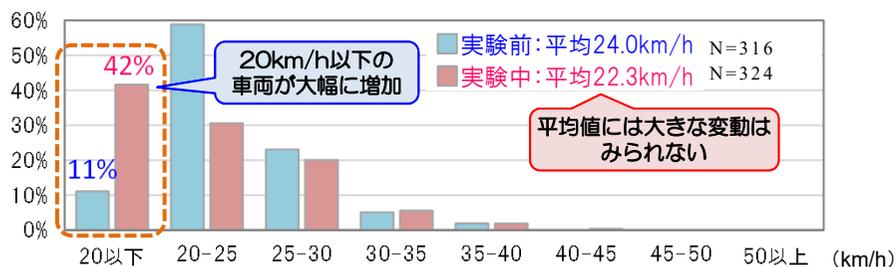
① ビデオ調査による速度計測の結果では、峰地区仮設ハンプ部において20km/h以下の車両が大幅に増加したが、対策を実施しなかった一般部において30km/h以上の車両が増加。陽東地区では、全体的に30km/h以上の車両が減少しており、特に仮設狭さく部(南側)において速度が低下。

【峰地区】

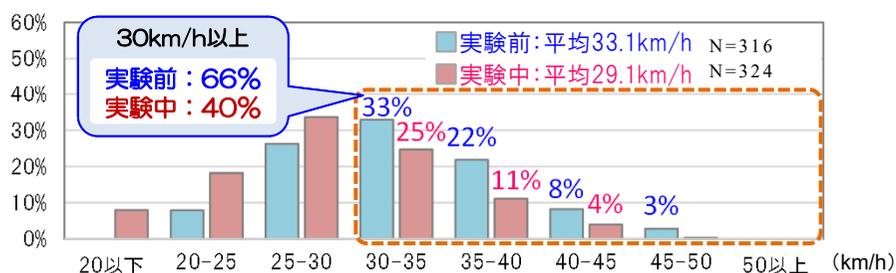
①ビデオ調査による「車両速度の変化」

実験前：H30.1.30
実験中：H30.3.6

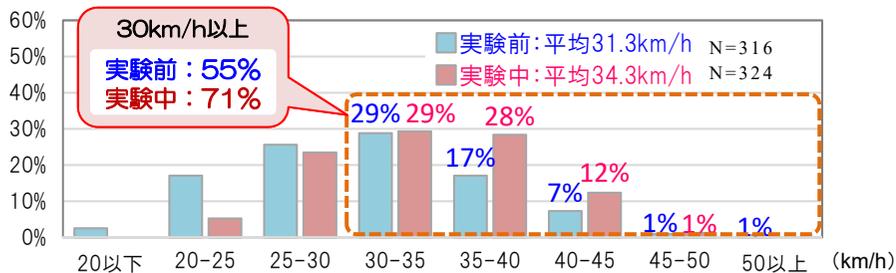
■ 仮設ハンプ部



■ 仮設狭さく部



■ 一般部(対策なし)

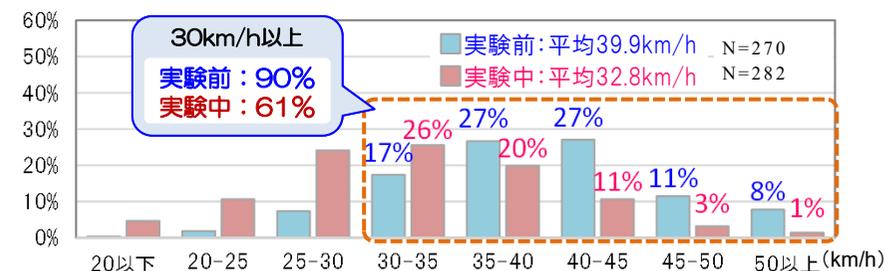


【陽東地区】

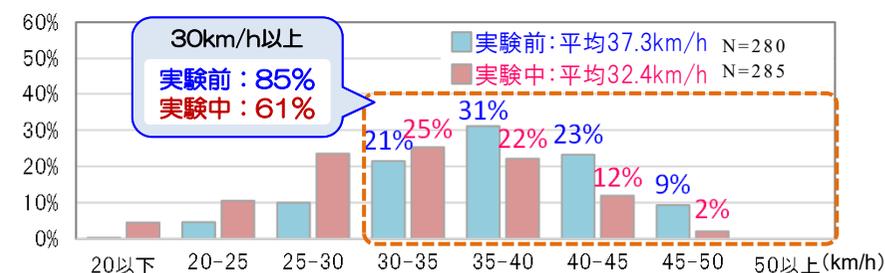
①ビデオ調査による「車両速度の変化」

実験前：H30.1.30
実験中：H30.3.6

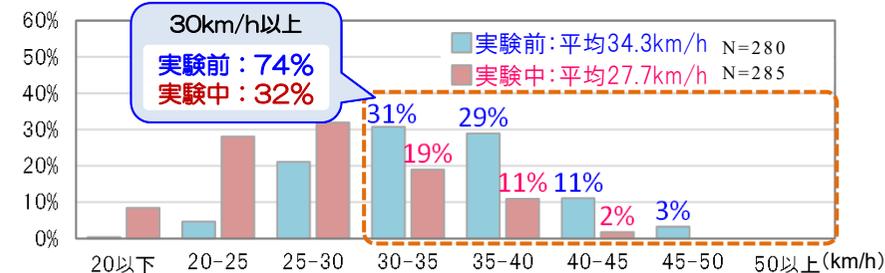
■ 仮設狭さく部(北側)



■ 仮設狭さく部(中央)



■ 仮設狭さく部(南側)



1. 速度抑制

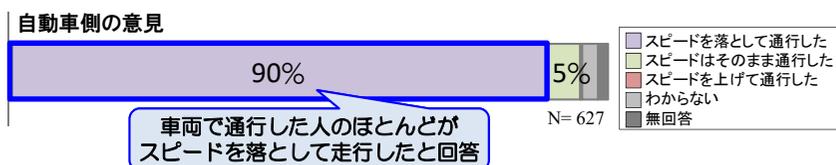
② アンケート調査の結果では、峰地区・陽東地区ともに約9割の人がスピードを落として走行したと回答。一方、歩行者・自転車利用者は普段と変わらないと回答した人が約3割。

【峰地区】

②アンケート調査による「車両速度の変化」

■ 仮設ハンプ、仮設狭さく

【設問】仮設ハンプや仮設狭さくを車両で通行したときのスピードはいかがでしたか(単一回答)



【設問】仮設ハンプや仮設狭さくを通行する車両のスピードはいかがでしたか(単一回答)



【陽東地区】

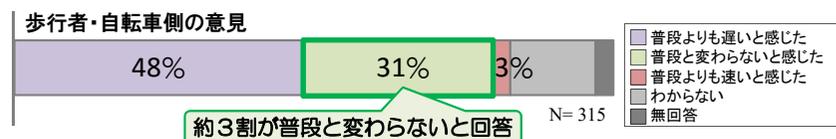
②アンケート調査による「車両速度の変化」

■ 仮設狭さく

【設問】仮設狭さくを車両で通行したときのスピードはいかがでしたか(単一回答)



【設問】仮設狭さくを通行する車両のスピードはいかがでしたか(単一回答)



1. 速度抑制

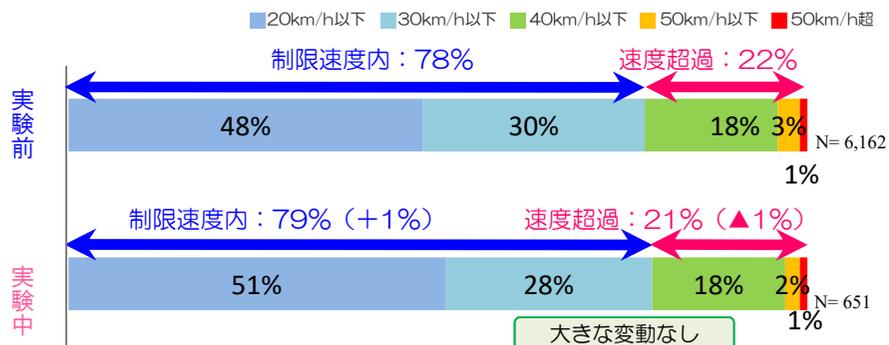
③ ETC 2.0データによる速度分布の結果では、峰地区において大きな変動は見られなかったが、陽東地区において制限速度内の割合が増加、速度超過の割合が減少。

【峰地区】

③ETC 2.0データによる「速度分布の比較」

■ 仮設ハンプ、仮設狭さく

実験前:H28.4~H29.3
実験中:H30.2.23~H30.3.7

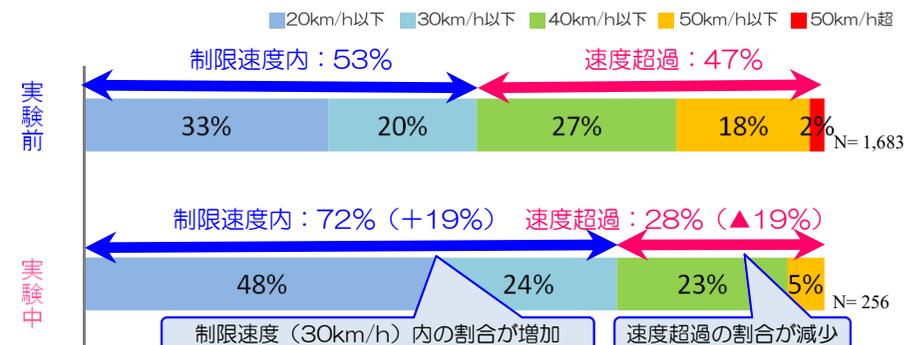


【陽東地区】

③ETC 2.0データによる「速度分布の比較」

■ 仮設狭さく

実験前:H28.4~H29.3
実験中:H30.2.23~H30.3.7



1. 速度抑制

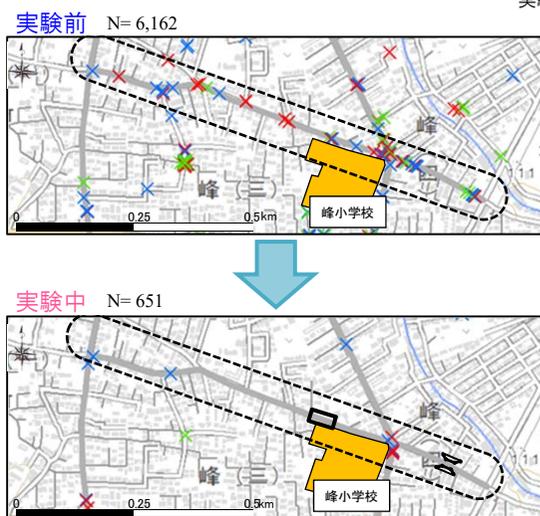
④ ETC 2.0データによる急減速発生状況の結果では、峰地区において全ての急減速が0.3G~0.4Gとなり、発生頻度が大幅に減少。陽東地区では仮設狭さくの設置により急減速は増加したが、0.3G~0.4Gの割合は約5割から約9割に増加し、0.5G以上の割合は約2割から約1割に減少。

【峰地区】

④ETC 2.0データによる「急減速発生状況」

■ 仮設ハンプ、仮設狭さく

実験前:H28.4~H29.3
実験中:H30.2.23~H30.3.7



急減速強度	実験前		実験中	
	回数	割合	回数	割合
× 0.5G以上	30回/千台キロ	32%	0回/千台キロ	0%
× 0.4G~0.5G	23回/千台キロ	25%	0回/千台キロ	0%
× 0.3G~0.4G	41回/千台キロ	43%	53回/千台キロ	100%
計	94回/千台キロ		53回/千台キロ	

急減速の発生頻度が大幅に減少し、全ての急減速が0.3G~0.4Gとなっている

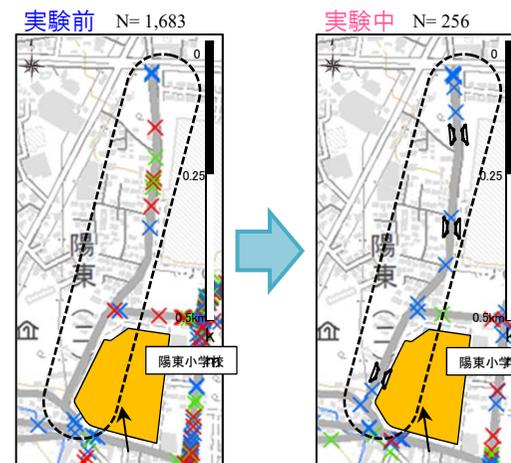
※1 定義:0.3G以上の前後加速度(バスにおいて吊革にしがみついて止まる減速度)
※2 急減速発生回数の割合とは、1000台の自動車が行った急減速発生回数を示したものを示した

【陽東地区】

④ETC 2.0データによる「急減速発生状況」

■ 仮設狭さく

実験前:H28.4~H29.3
実験中:H30.2.23~H30.3.7



急減速強度	実験前		実験中	
	回数	割合	回数	割合
× 0.5G以上	12回/千台キロ	24%	20回/千台キロ	9%
× 0.4G~0.5G	12回/千台キロ	24%	0回/千台キロ	0%
× 0.3G~0.4G	26回/千台キロ	53%	196回/千台キロ	91%
計	49回/千台キロ		216回/千台キロ	

対策区間全体で増加しているが、そのうち、0.3~0.4Gの割合は約5割から約9割に増加、0.5G以下の割合は約2割から約1割に減少

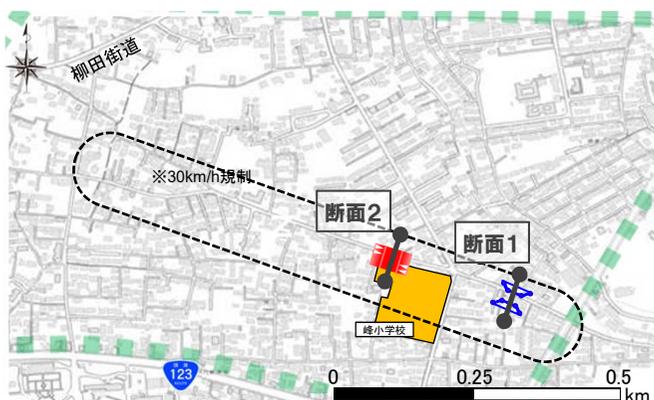
2. 抜け道利用の抑制

⑤ ETC 2.0データによる抜け道利用の結果では、峰地区仮設狭さく設置断面において、通過する総トリップに対する地域外～地域外交通量が減少。一方、陽東地区においては、地域外～地域外交通量の割合は大きな変化なし。

【峰地区】

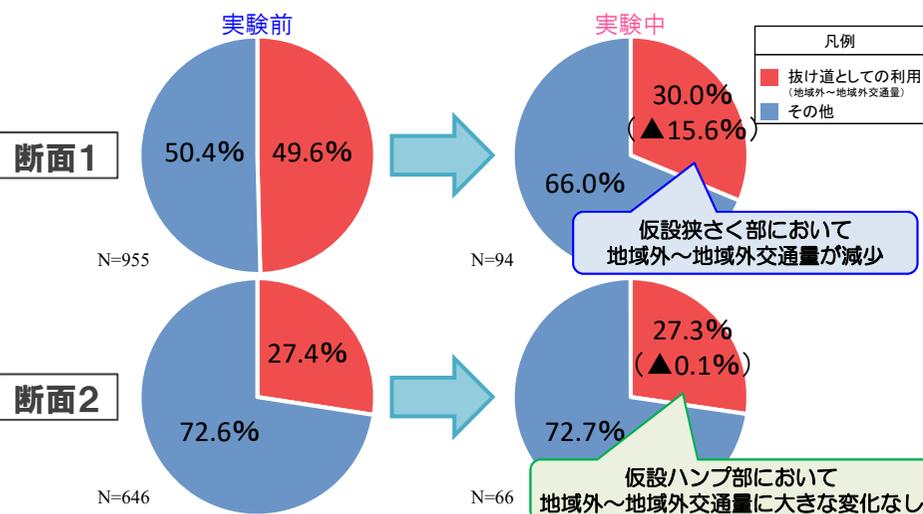
⑤ETC 2.0データによる「地域外～地域外交通」断面交通量変化

■ 仮設ハンプ(断面2)、仮設狭さく区間(断面1)



実験前: H28.4~H29.3
実験中: H30.2.23~H30.3.7

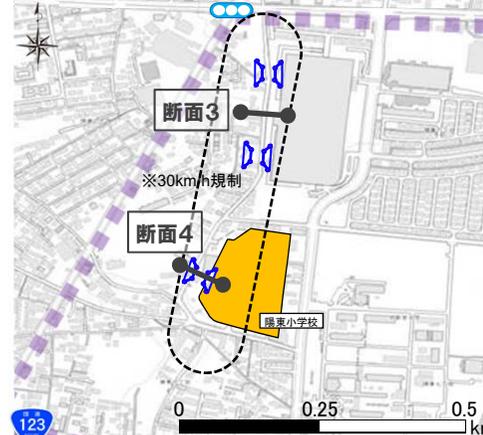
※ 地域外～地域外交通とは、地区内を抜け道としての利用する交通(地区内に用事なし)



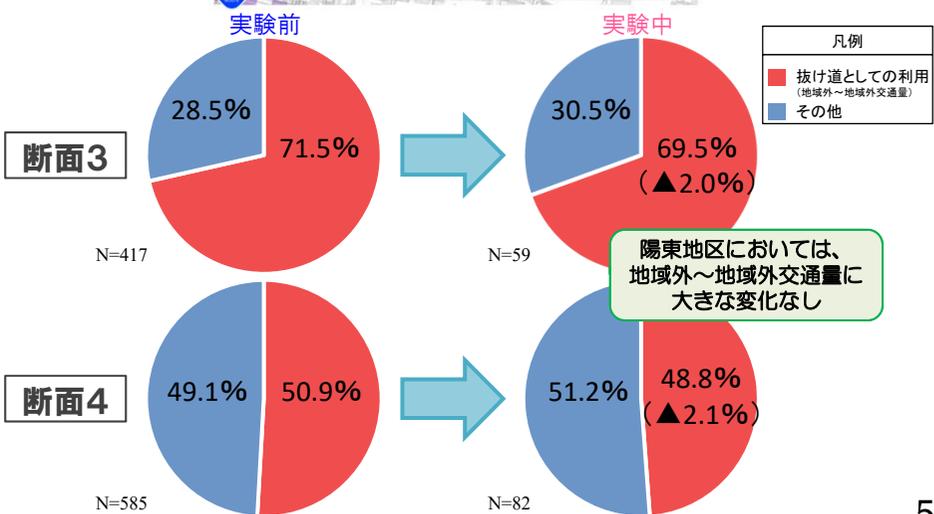
【陽東地区】

⑤ETC 2.0データによる「地域外～地域外交通」断面交通量変化

■ 仮設狭さく区間(断面3, 断面4)



実験前: H28.4~H29.3
実験中: H30.2.23~H30.3.7

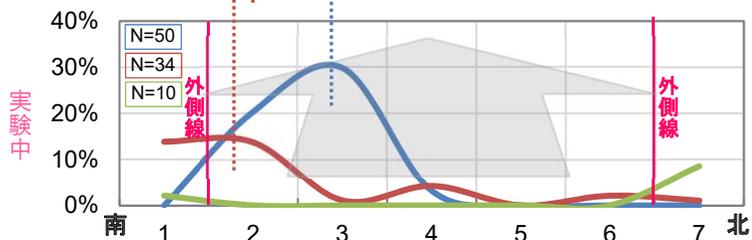
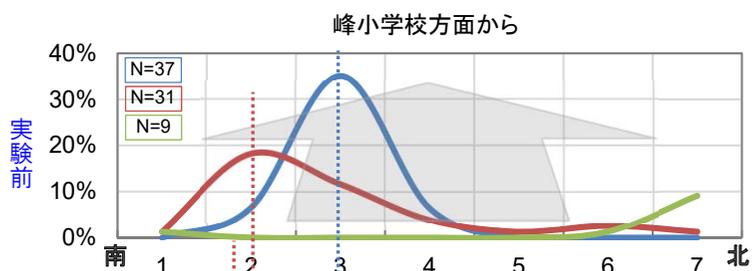


3. 歩行者・自転車の安全確保(外側線敷設)

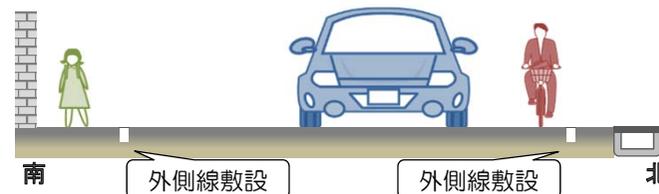
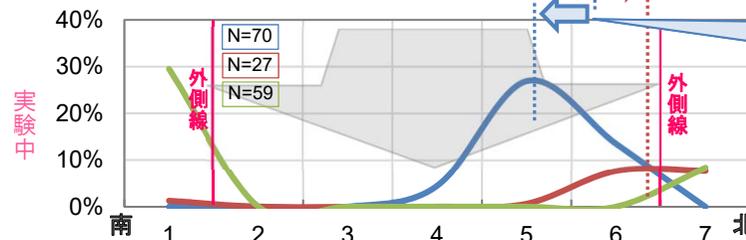
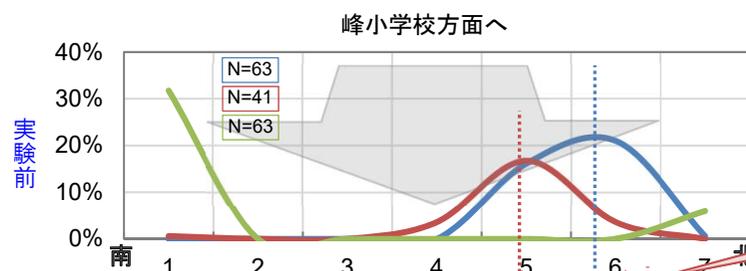
⑥ ビデオ調査による結果では、峰小学校へ向かう方面において、自動車や自転車の走行帯が誘導され、自動車・自転車・歩行者の通行位置が分離。峰小学校から至る方面においては、通行位置に大きな変化なし。

【峰地区】

⑥ビデオ調査による「通行位置区分」



— 自動車
— 自転車
— 歩行者



— 自動車
— 自転車
— 歩行者

実験前: H30.1.30
実験中: H30.3. 6
集計時間帯
7:30~8:30

自転車の走行位置が
外側線寄りに移動

自動車の走行位置が
外側線から離れる
方向に移動

- ・歩行者: 外側線外側
- ・自転車: 外側線付近
- ・自動車: 外側線内側
と通行位置がより分離

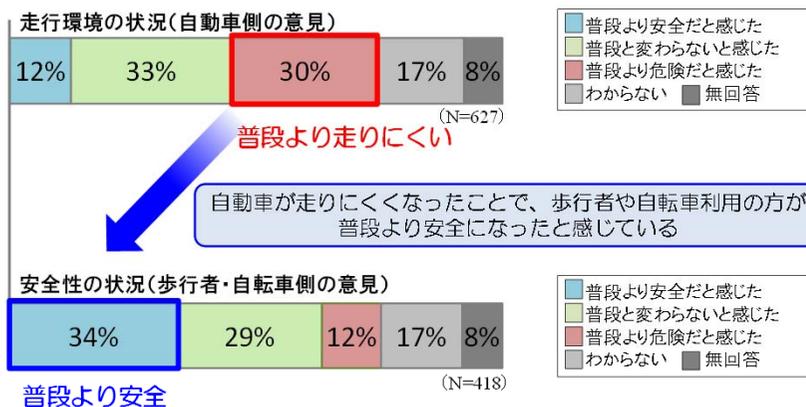
※陽東地区では、⑥ビデオ調査による「通行位置の区分」の確認は実施していない

3. 歩行者・自転車の安全確保(外側線敷設)

⑦ アンケート調査による結果では、自動車が走りにくくなったことで、歩行者・自転車利用の方が普段より安全になったと感じている。

【峰地区】

⑦アンケート調査による「自動車の走行環境(走りやすさ)」及び「歩行者・自転車の安全性」に対する回答



【陽東地区】

⑦アンケート調査による「自動車の走行環境(走りやすさ)」及び「歩行者・自転車の安全性」に対する回答

