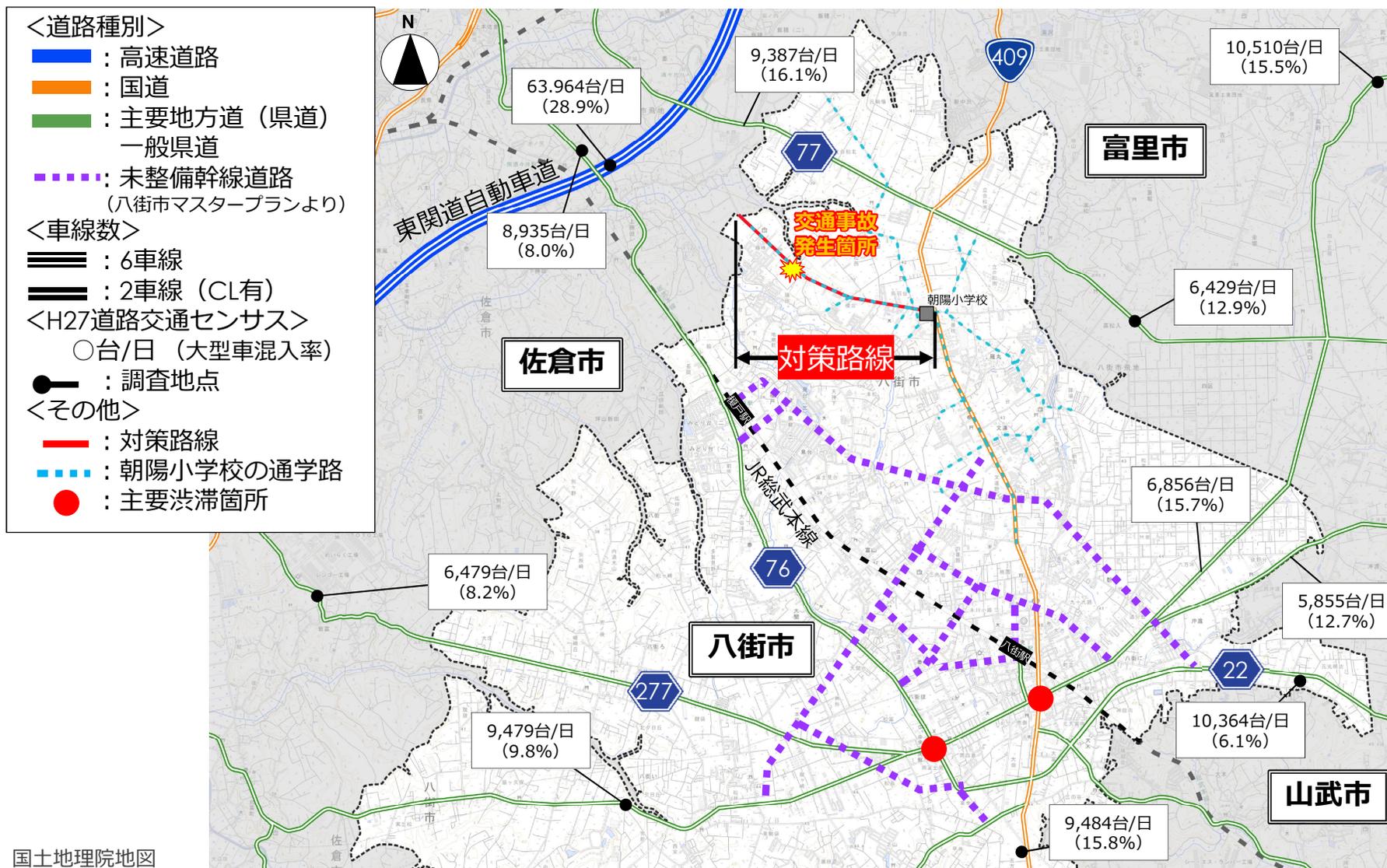


## 1. 八街市北部の交通概況 (1) 道路ネットワーク

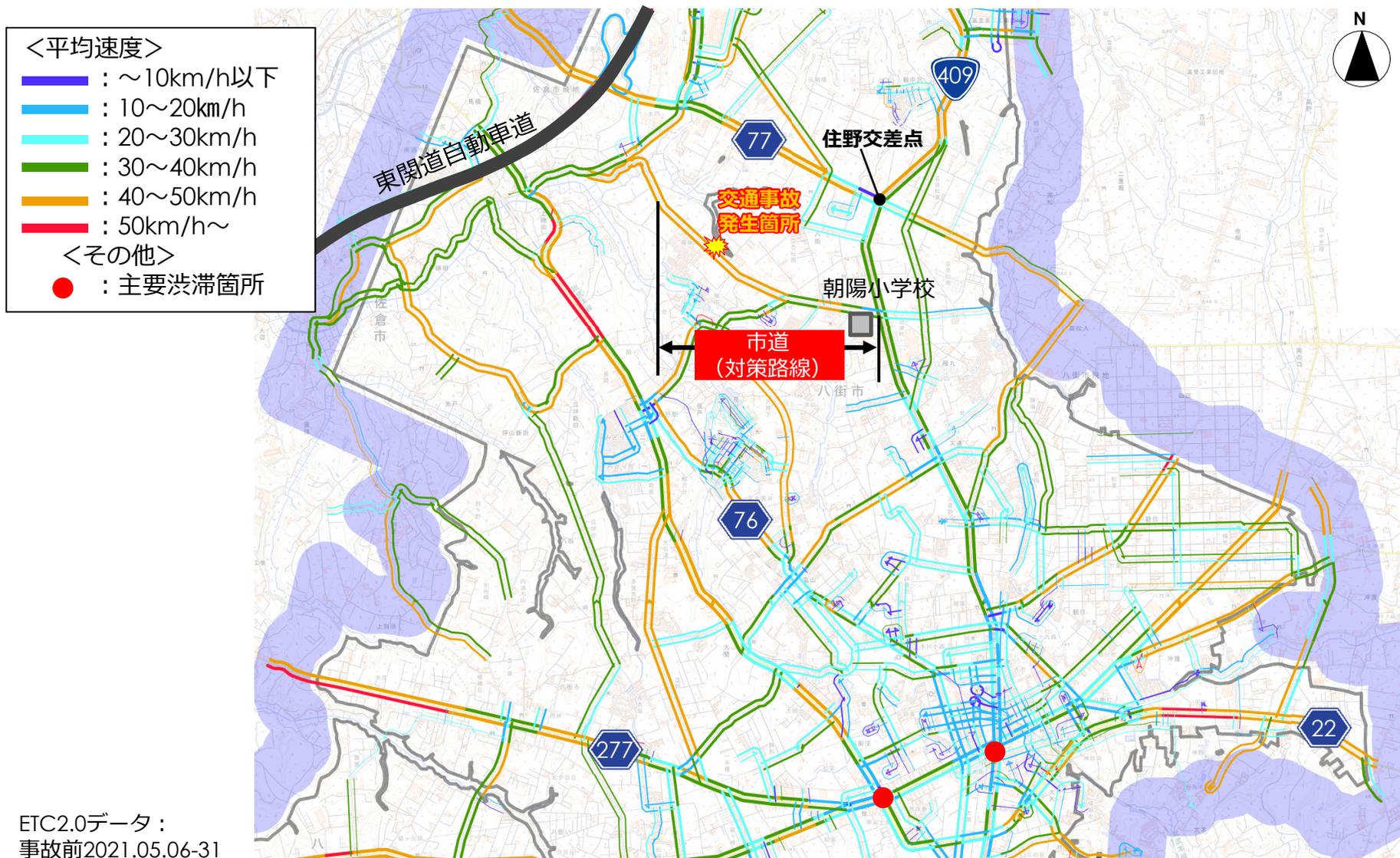
- 交通事故が発生した対策路線(市道)は、八街市の北部に位置し、佐倉市境から国道409号を結ぶ。
- 対策路線周辺の幹線道路は、南北に東関東自動車道と国道409号があり、東西に県道76、77号線がある。
- 高速道路を除く幹線道路は2車線であり、未整備幹線道路も残ることから十分整備されていない状況である。



# 対策の実施効果

## 1. 八街市北部の交通概況（2）交通事故発生前の速度状況

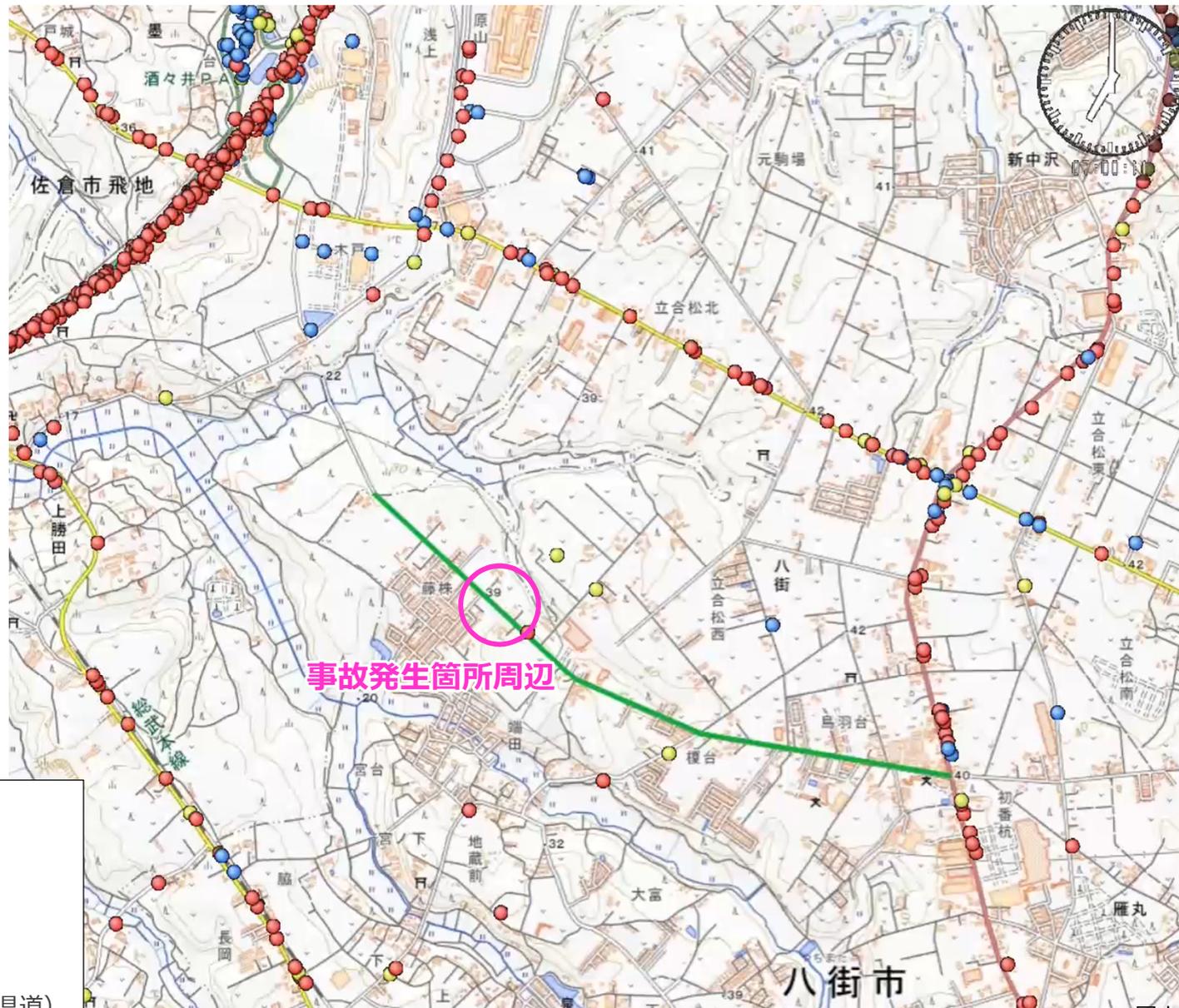
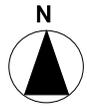
○国道409号や県道77号線などの主要幹線道路の平均速度は高くなく、事故発生路線を含む市道と大差ない状況となっている。



ETC2.0データ：  
事故前2021.05.06-31  
(平日全時間帯)

# 対策の実施効果

## 2. 交通事故発生箇所周辺の交通状況の可視化 (MOBMAP)



- 凡例
- : 30km/h未満
  - : 30~40km/h
  - : 40km/h以上
  - : 対策路線
  - : 高速道路
  - : 国道
  - : 主要地方道 (県道)
  - : 一般県道

国土地理院地図  
ETC2.0データ：事故前 2021.05.17-31

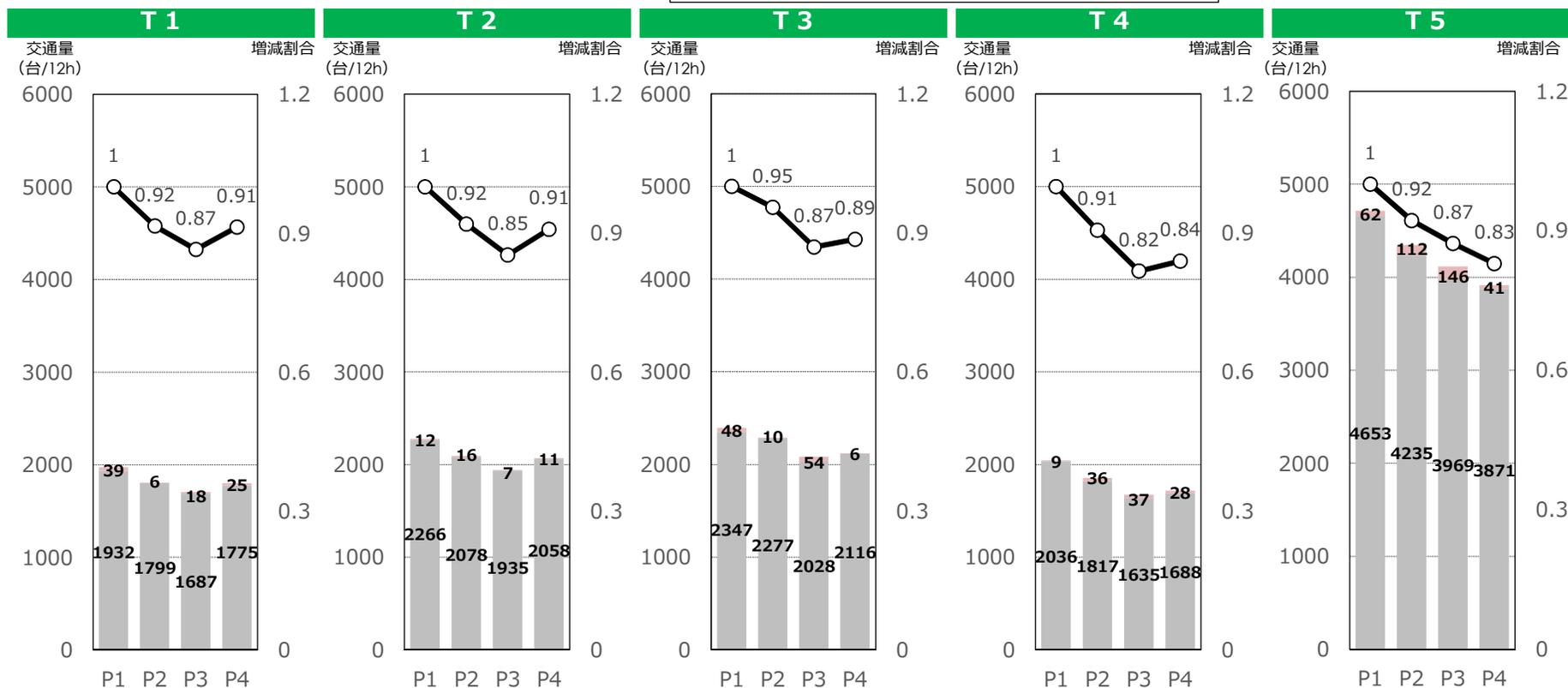
# 対策の実施効果

## 3. 対策の効果 (1) 交通量抑制【カメラ分析】

○8月から実施してきた対策により、交通量がT1～T3では約1割減少、T4、T5では約2割減少している。



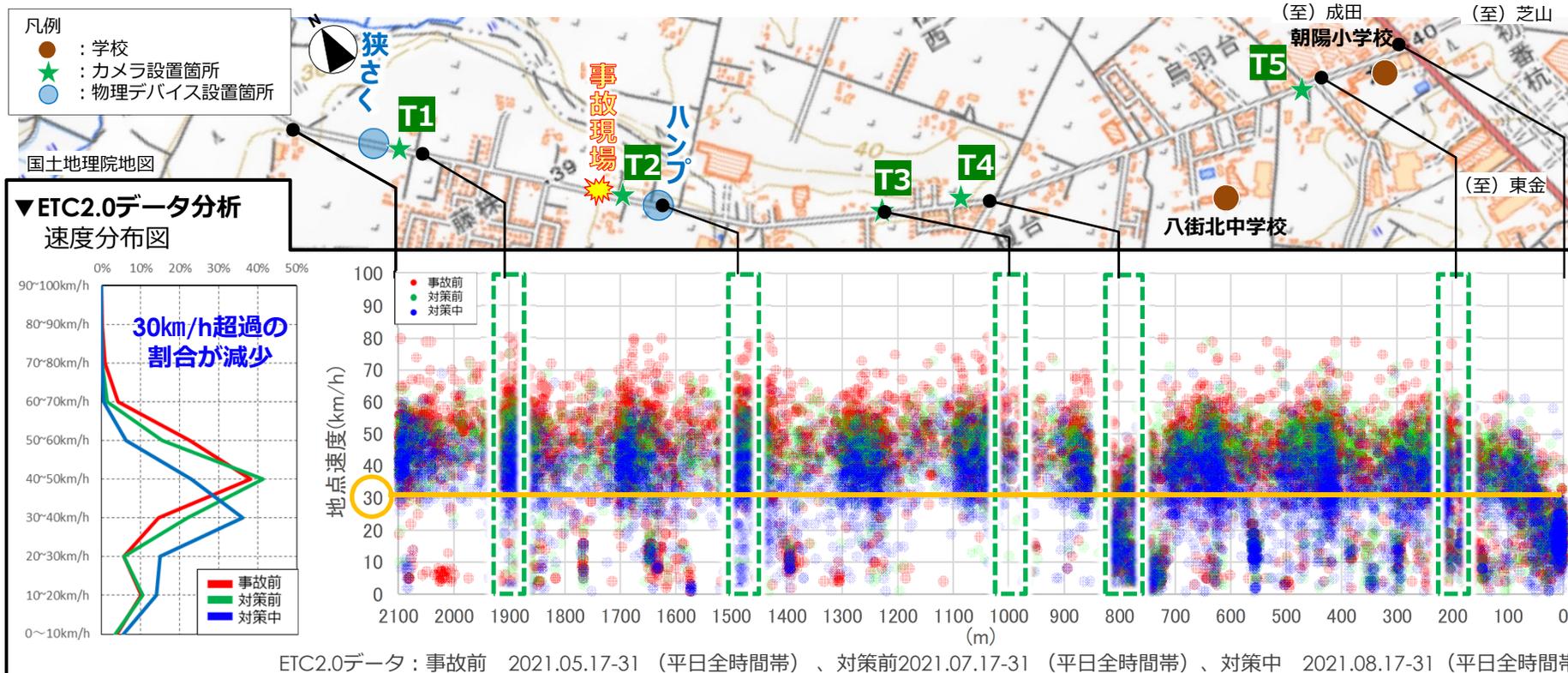
### ▼大型・小型車交通量 (台/12h) 及び増減割合



# 対策の実施効果

## 3. 対策の効果 (2) 速度抑制【ETC2.0分析及びカメラ分析】

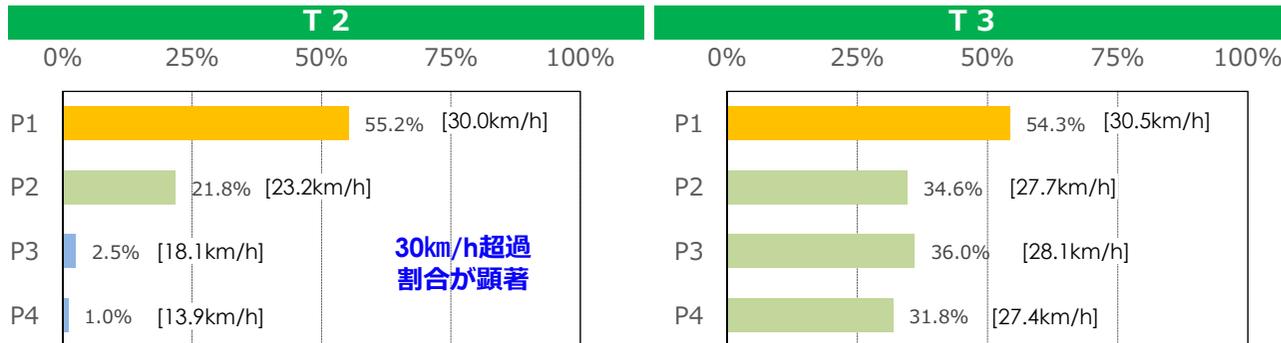
○路線全体として、30km/h超過割合が減少傾向であるものの、依然として30km/hを超過する車両が残っている状況である。  
 ○特に、物理的デバイス（ハンプ）を設置した箇所においては、30km/h超過割合の減少が顕著である。



### ▼30km/h超過割合（カメラ分析） （地点集計（7時~19時集計））

P1：事前調査（2021.08.10）  
 P2：30km/h規制後（2021.08.19）  
 P3：ハンプ・狭窄設置後（2021.08.26）  
 P4：大型通行規制後（2021.09.07）

○ ○ % : 30km/h超過割合  
 [ km/h ] : 平均速度



# 対策の実施効果

## 3. 対策の効果 (3) 通過交通の状況【ETC2.0分析】

○市道（事故現場付近）を通る交通のうち、対策前において東行約3割、西行約2.5割が通過交通であったが、対策実施による通過交通の割合に大きな変化はない。

東行：断面①から流入し断面②～⑤へ流出する交通を通過交通と設定。

西行：断面②～⑤から流入し断面①へ流出する交通を通過交通と設定。

