

対策の実施効果

資料 2

(1) 交通量抑制【カメラ分析】

○8月から12月までに実施した対策により、P5：対策後の交通量は、P1：事前調査の交通量よりも1割～2割程度減少しており、対策による交通抑制の効果が継続して発現している。

凡例

- : 学校
- ★ : カメラ設置箇所
- : 物理デバイス設置箇所

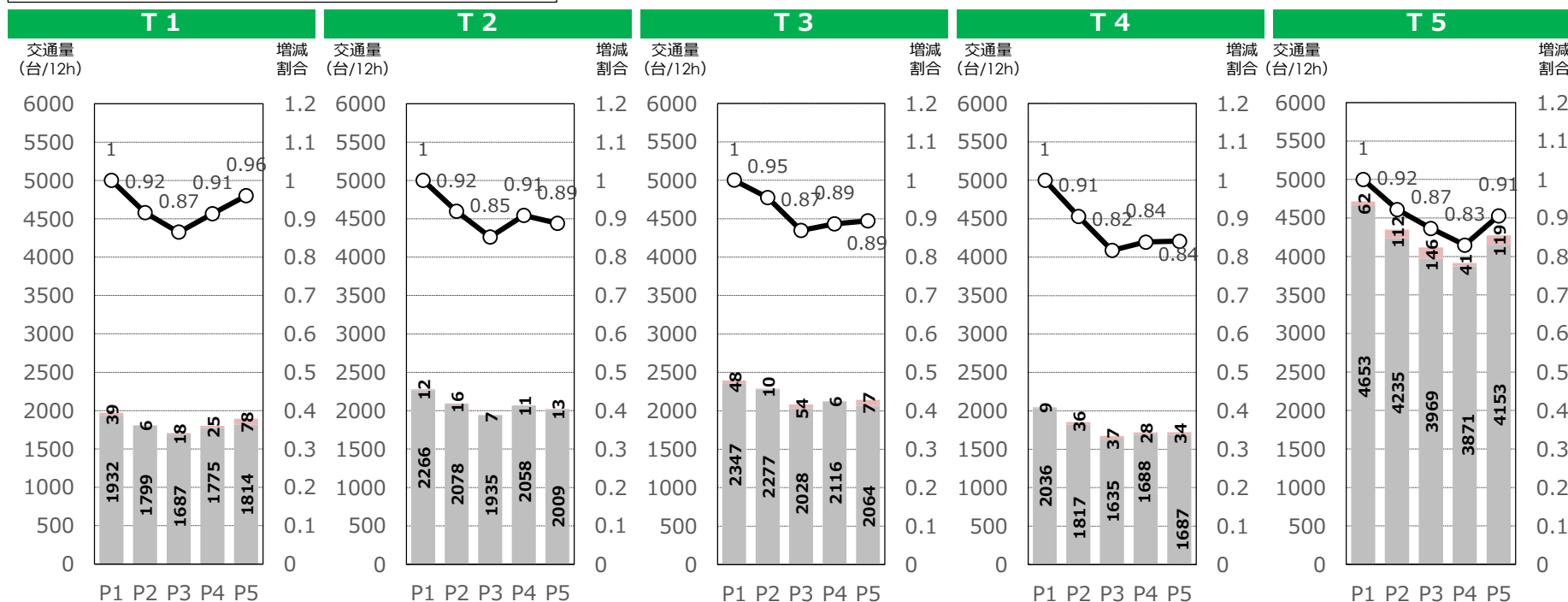
P1:事前調査 (R3.08.10)
P2:30km/h規制後 (R3.08.19)
P3:ハンプ・狭窄設置後 (R3.08.26)
P4:大型通行規制後 (R3.09.07)
P5:対策後 (R4.01.13)



国土地理院地図

▼大型・小型車交通量（台/12h）及び増減割合

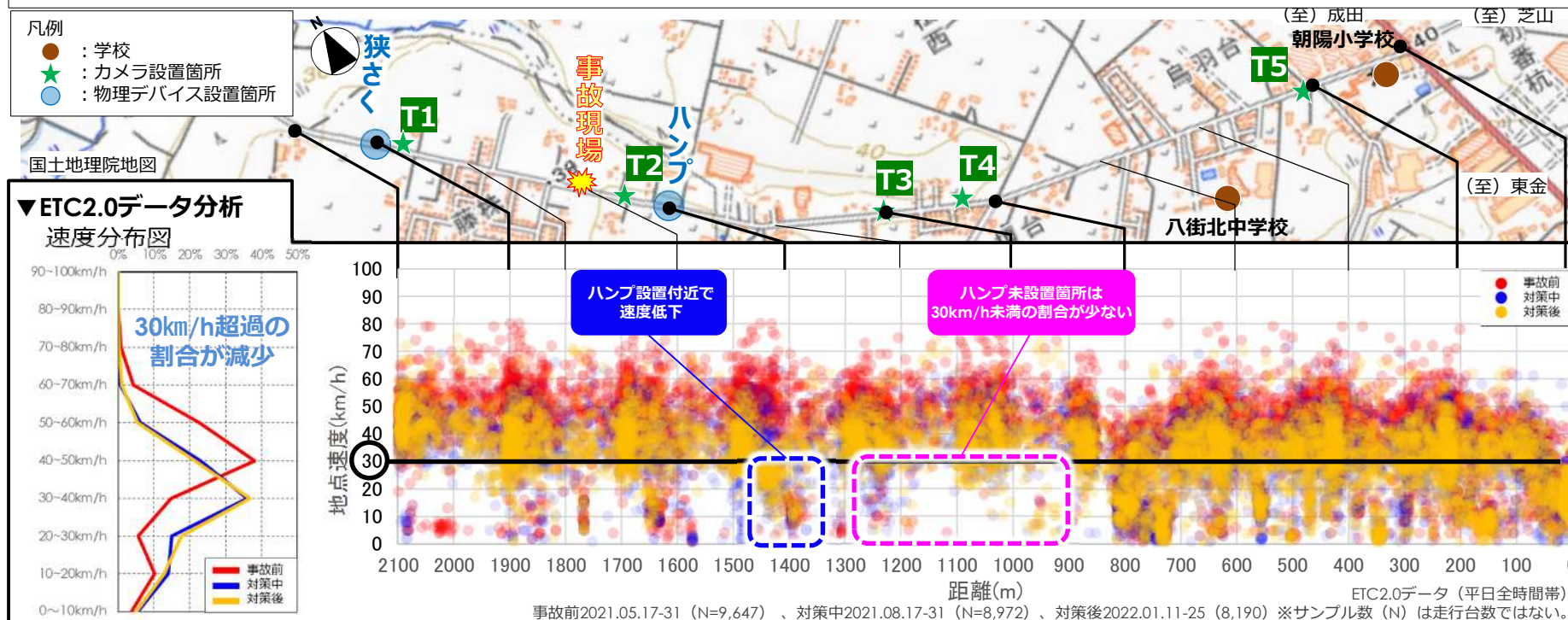
■ : 小型車 ■ : 大型車 ○ : P1に対する増減割合



対策の実施効果

(2) 速度抑制【ETC2.0分析及びカメラ分析】

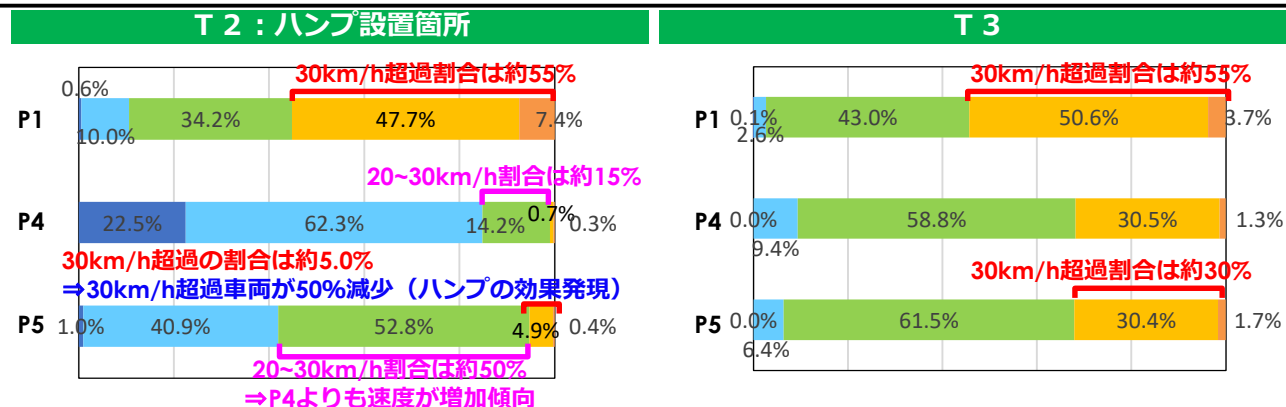
- 路線全体では、30km/h超過割合が減少傾向であるものの、依然として30km/hを超過車両が残っている状況である。
- ハンプ設置箇所では、30km/h速度超過割合は顕著に減少しているが、P4よりも20~30km/hの速度割合が増加傾向であることから、速度が上昇傾向であることが考えられる（ハンプへの慣れ）。



▼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）
 P4：大型通行規制後（2021.09.07）
 P5：対策後（2022.01.13）

■ : 10km/h未満
 ■ : 10~20km/h
 ■ : 20~30km/h
 ■ : 30~40km/h
 ■ : 40km/h以上



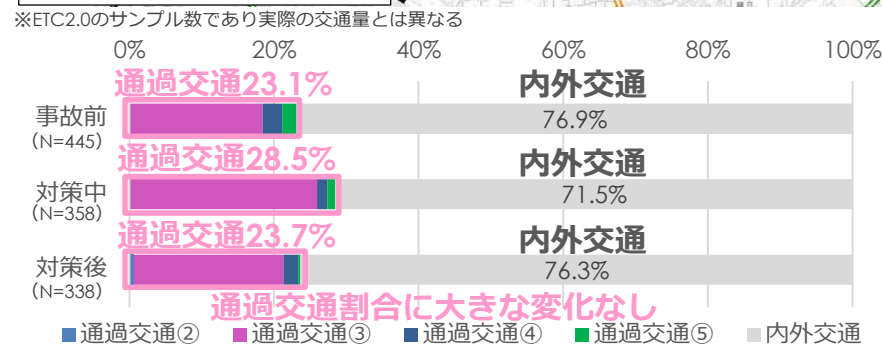
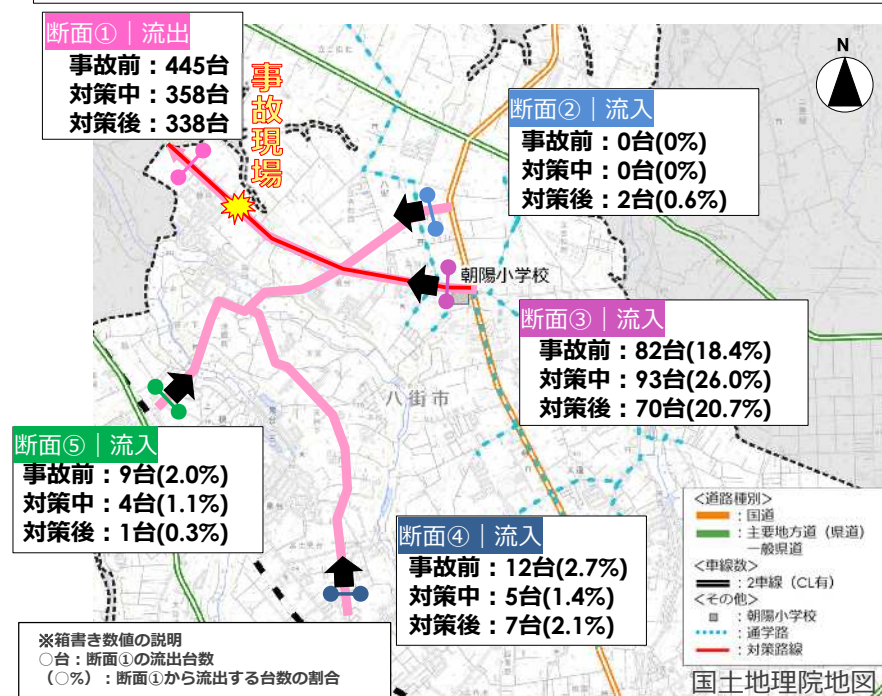
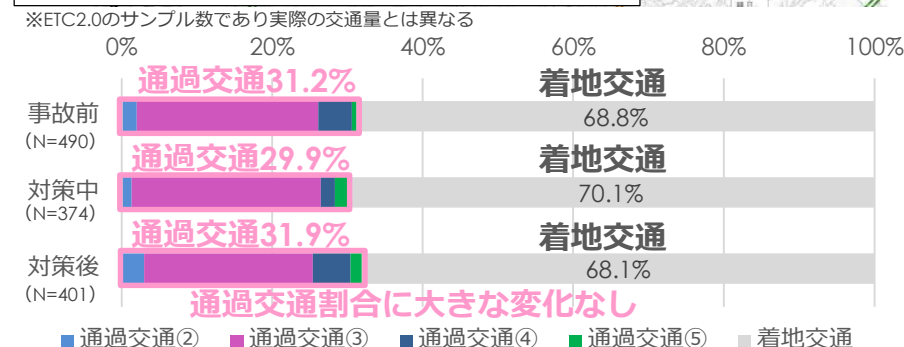
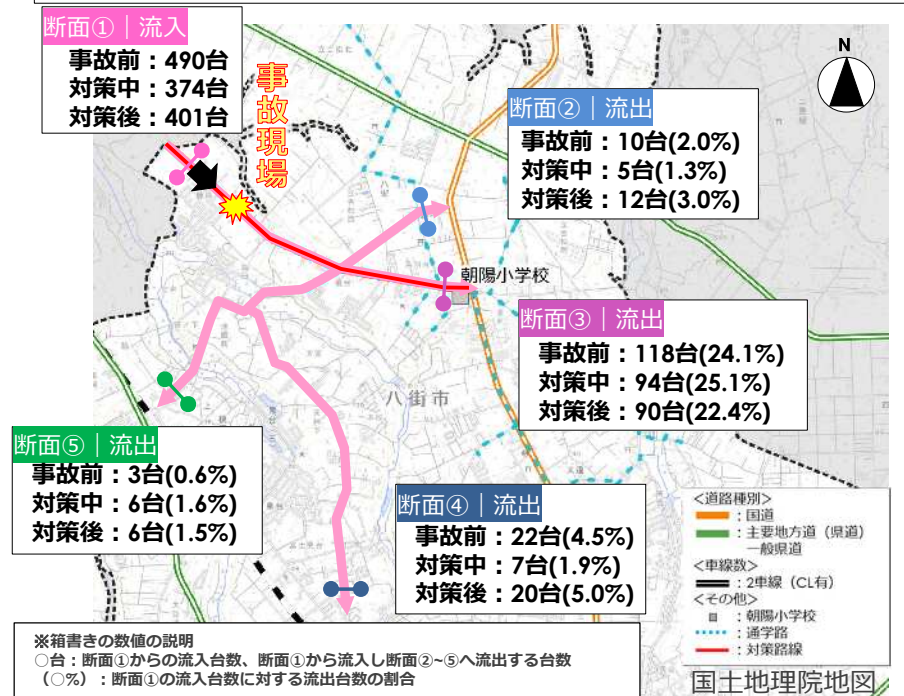
対策の実施効果

(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。

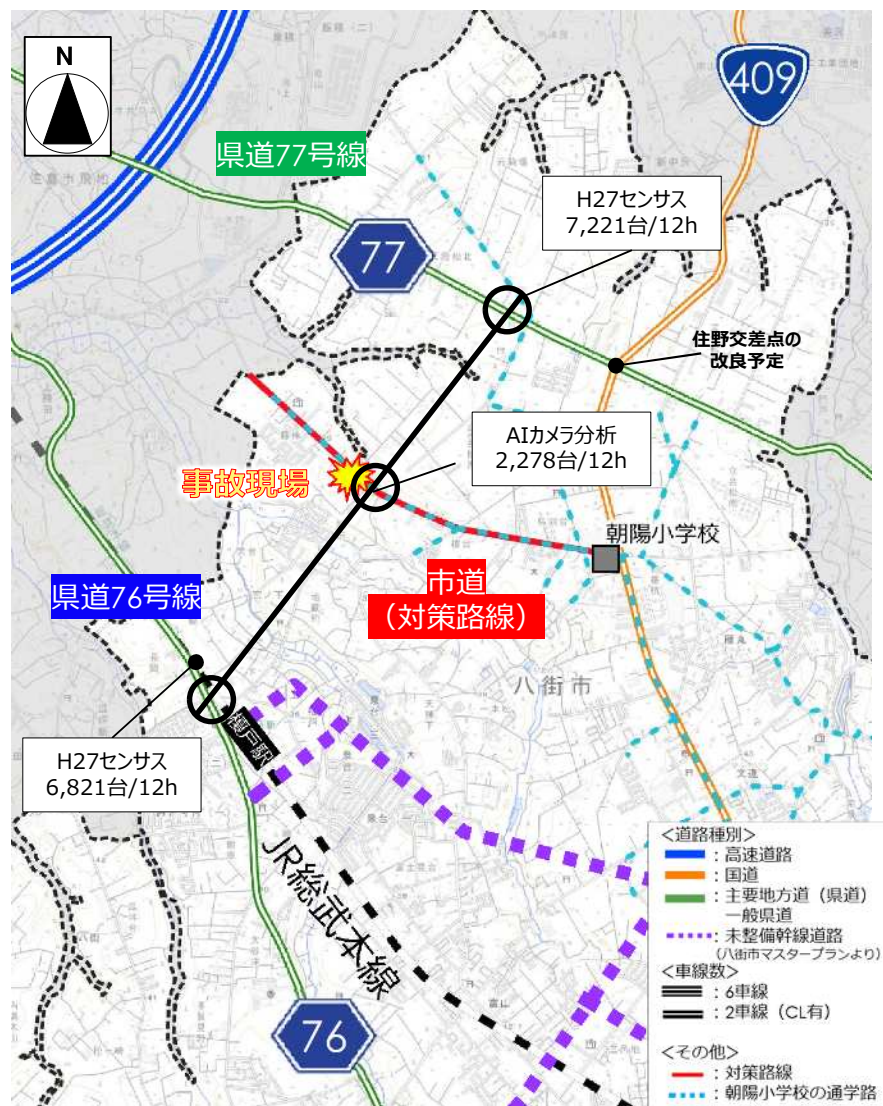
西行：断面②～⑤から流入し断面①へ流出する交通を通過交通と設定。



対策の実施効果

(4) 市道の交通転換【ETC2.0分析】 (推定値)

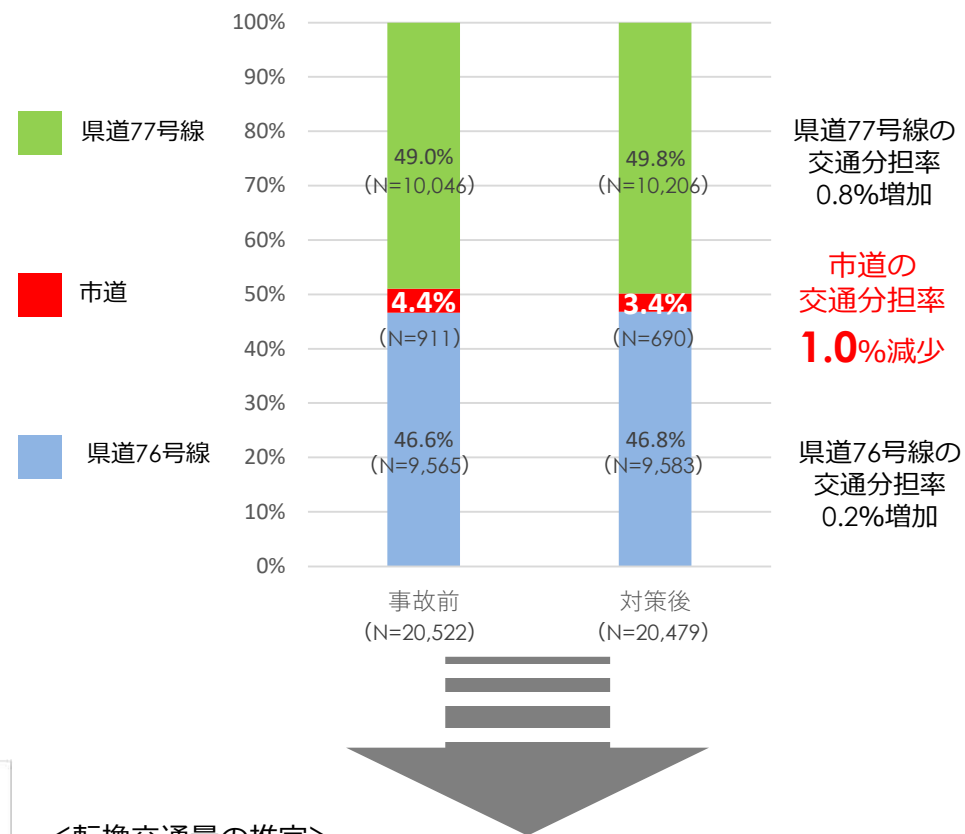
- 市道と並行関係にある県道77号線、76号線を対象に東西方向の交通分担率を確認した。
- 東行、西行ともに、市道を利用する割合が減少しており、県道等へ交通が転換したと考えられる。



国土地理院地図

<ETC2.0分析による各道路の交通分担率の変化>

ETC2.0データ (平日全時間帯): 事故前2021.05.17-31、対策後2022.01.11-25



<転換交通量の推定>

H27センサス及びAIカメラ分析T2の交通量より
 対策前における市道及び県道の断面交通量の合計は
 16,320 (台/12h) であることから換算すると、
 市道の交通量は約**160台**が県道等へ転換したと考えられる。