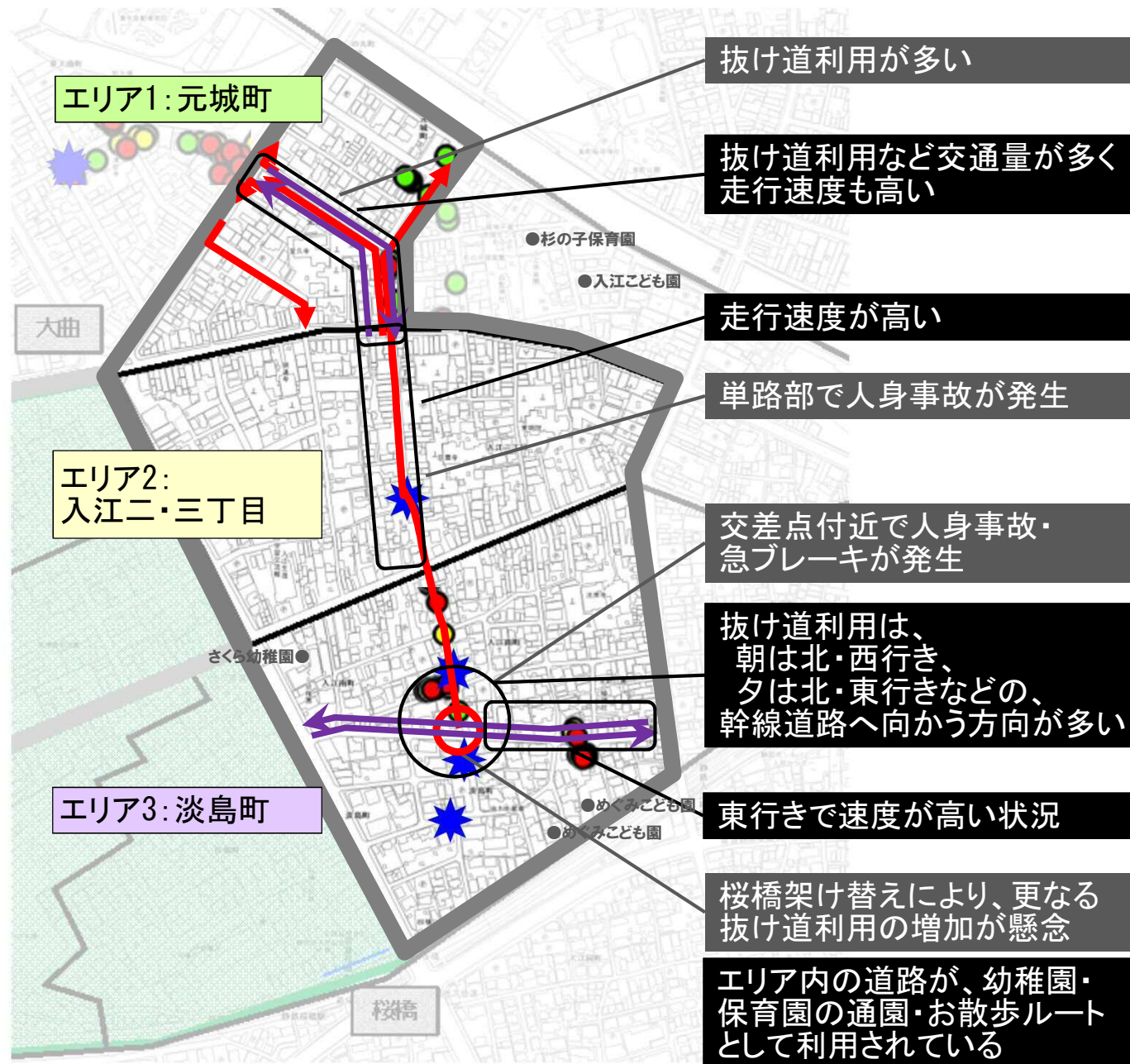
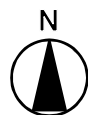


議題(1) (入江東地区)  
社会実験時の効果検証調査結果

# 1. <おさらい> 入江東地区における交通課題



凡例	
	協議会等で収集した意見
	死傷事故発生箇所
	急ブレーキ発生箇所(ETC2.0)
	抜け道利用(ETC2.0)
	協議会で明らかになった課題
	動態調査・ヒアリング時の課題
	ゾーン30エリア
	生活道路対策エリア

# 1. <おさらい> 入江東地区の社会実験中の対策内容

- 交差点狭さくを実施<幹線道路交差点> (①~④)。
- 交差点ハンプを実施<通過交通>。(⑤)。

①交差点狭さく



②交差点狭さく



③交差点狭さく



④交差点狭さく



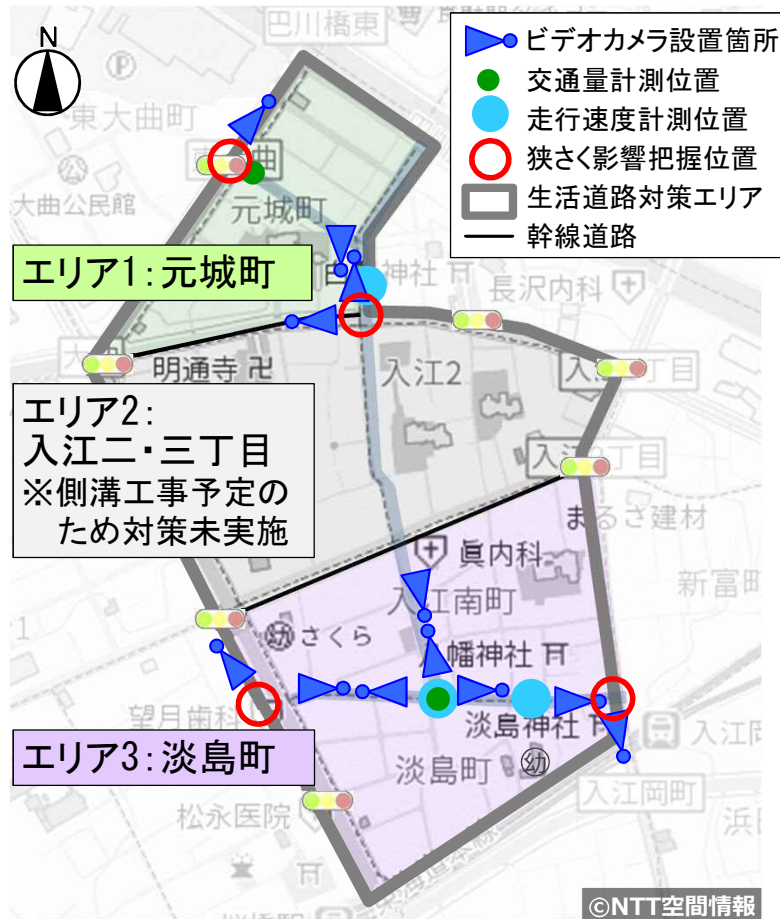
⑤交差点ハンプ



## 2. 交通動態調査(社会実験中)の実施

### (1) 調査項目の設定

- 社会実験前調査(平成31年4月)と同様に調査項目を設定。
- 各エリアにて、ビデオ調査を実施し、交通量・走行速度、交通挙動の読取を実施し、対策前の状況と比較。



◇調査方法   ビデオ撮影調査

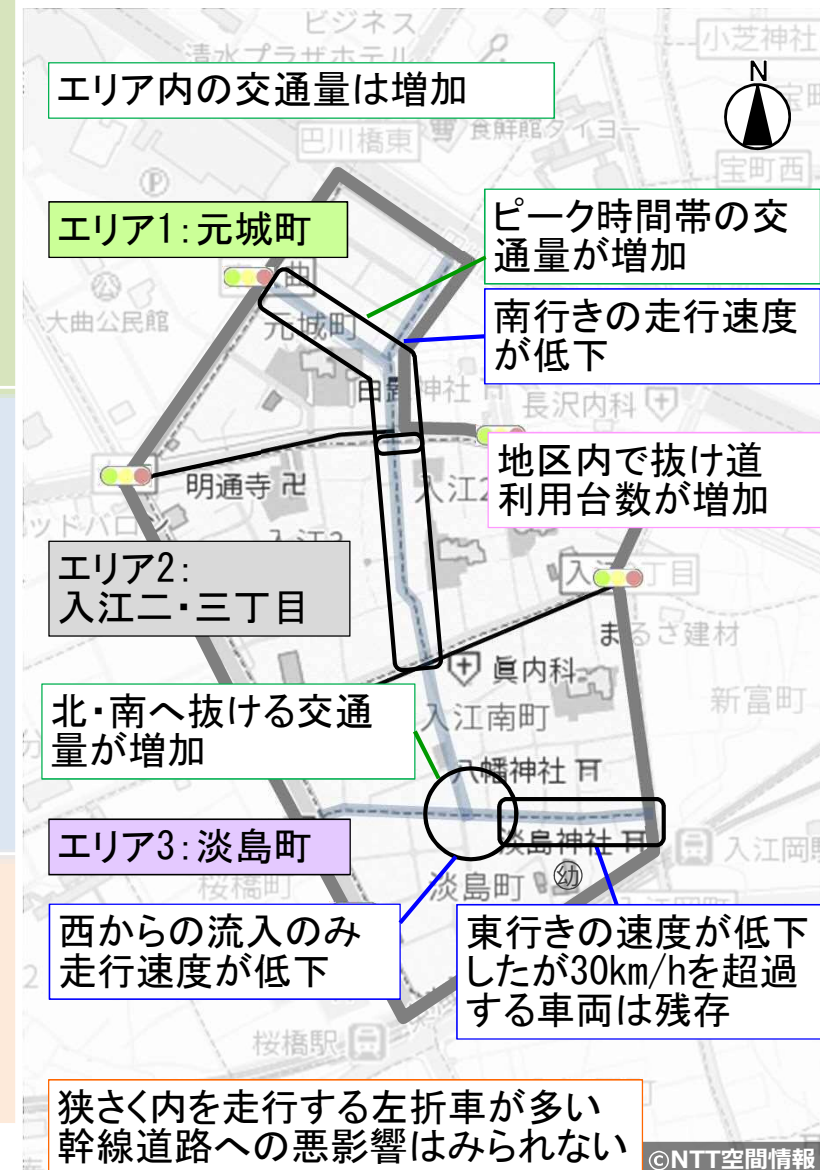
◇調査項目   交通量    : 市道を通行する車両の交通量を把握  
 走行速度   : 交差点・単路部の進入速度を把握  
 交通挙動   : 狭さく設置箇所の交通状況を把握

◇実施日・時間帯

		対策前	社会実験中
調査日時		平成31年4月 11日(木)~12(金) 6時~翌6時	令和2年2月 3日(月)~4日(火) 15時~翌15時
調査 時間 帯	交通量調査	7~19時	15~19時、7時~15時
	走行速度調査	7~9時、11~13時、 17~19時	17~19時、 7~9時、11~13時
	ビデオ撮影調査	6時~翌6時	15時~翌15時

# 3. 効果検証調査 結果

調査項目	総評 (青字：対策効果、赤字：課題)
<p>交通量調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓交通量は増加 (エリア1)</li> <li>✓ピーク時間帯 (朝、夕) の交通量が増加 (エリア3)</li> <li>✓北・南へ抜ける交通量が増加。</li> <li>✓東西方向は交通量増加。</li> </ul>
<p>走行速度調査</p>	<p>(エリア1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓止まれ路面標示の新設により南行きの走行速度が低下。</li> </ul> <p>(エリア3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓交差点では西からの流入、単路部では東行きで走行速度が低下。</li> <li>✓交通量の増加等の影響によりその他の方向では走行速度が増加。</li> <li>✓速度が低下した単路部東行きも30km/hを超過する車両が多い。</li> </ul>
<p>交通挙動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓狭さく部でカラー舗装を踏んで走行する車両が多く見られた</li> <li>✓当初懸念された狭さく設置による幹線道路への悪影響はみられない。</li> </ul>



# 4. 交通状況の変化

## 12時間交通量

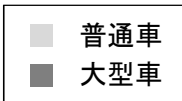
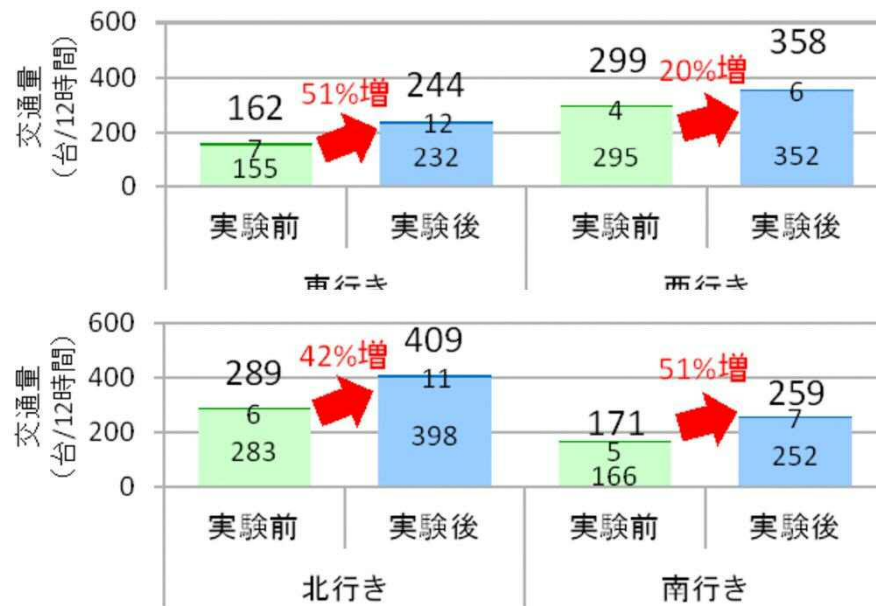
○交通量は増加

○国道1号に近いエリア1は、東行き約790台、西行き約880台に、  
 エリア2・3は、約250台～約410台程度に増加。

エリア1



エリア3



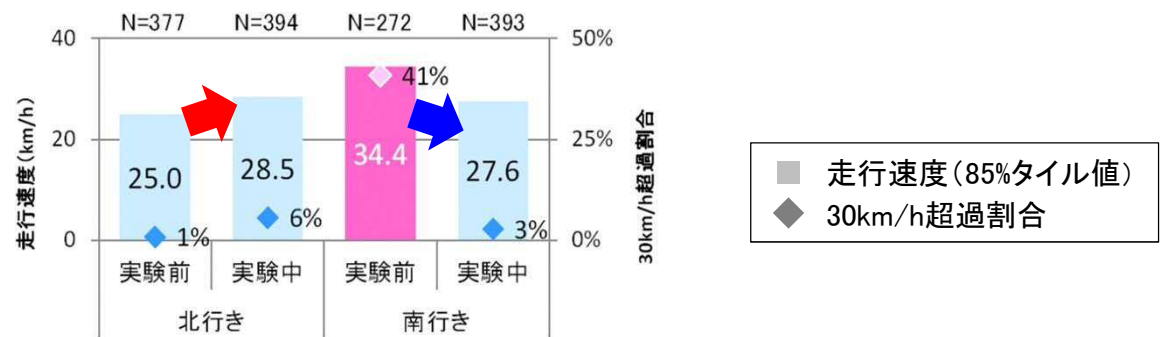
# 4. 交通状況の変化

## 箇所別走行速度(元城町)

- エリア1は南行きで30km/hを超過していたが、対策の効果(止まれ路面標示の新設)により速度が低下。
- 北行きでは速度が増加。通過交通の増加に伴い、速度の高い車両が増加している。



エリア1



エリア1における  
止まれ路面標示の新設

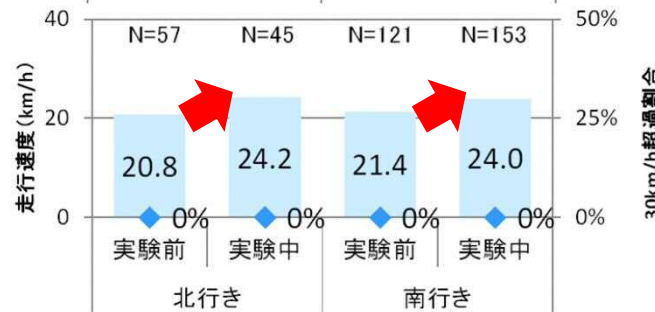
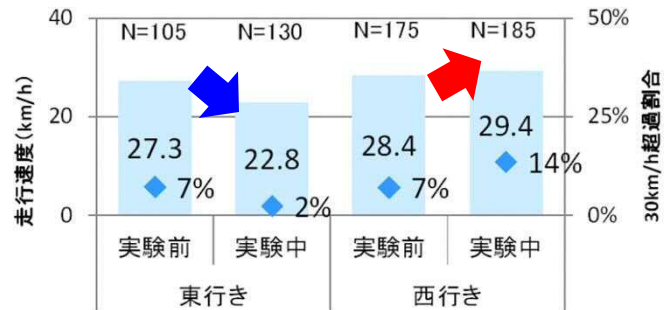


# 4. 交通状況の変化

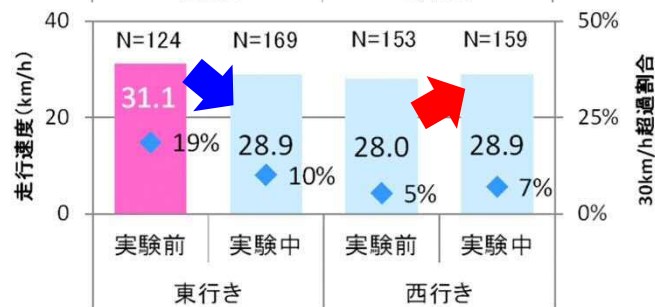
## 箇所別走行速度(淡島町)

○対策により、交差点・東行き、単路部・東行きで速度が低下。  
 ○その他の方向では速度が増加。通過交通の増加に伴い、速度の高い車両が増加している。

エリア3交差点



エリア3単路部



■ 走行速度(85%タイル値)  
 ◆ 30km/h超過割合

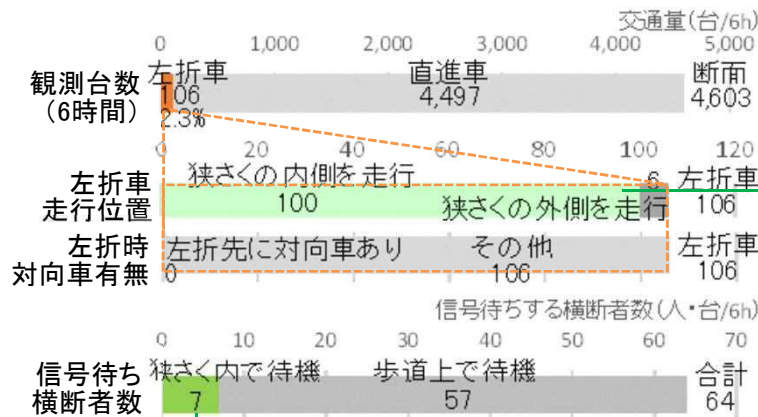




# 4. 交通状況の変化

## エリア1 国道1号東大曲交差点 狭さくの影響

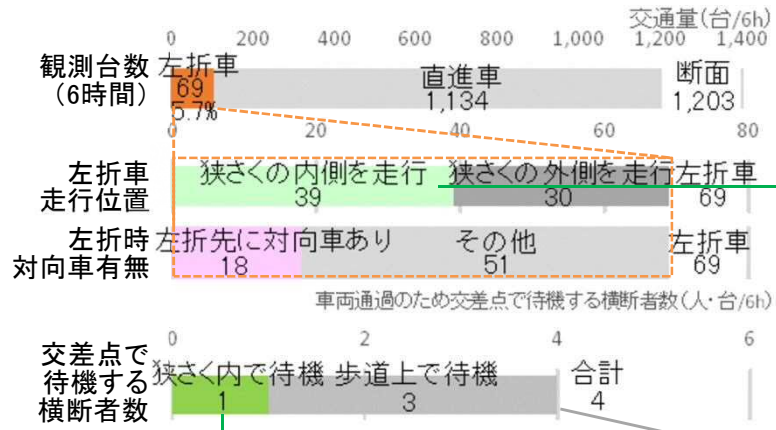
- 狭さく箇所にて左折する車両106台/6h(2.3%)で、多くの左折車が狭さくの内側を走行。外側線がない影響が考えられる。
- 危険な錯そうは1件/6hで、後続車両への悪影響はなかった。
- 信号待ち時に狭さく内で待機する横断者もみられた。



# 4. 交通状況の変化

## エリア1南側交差点 狭さくの影響

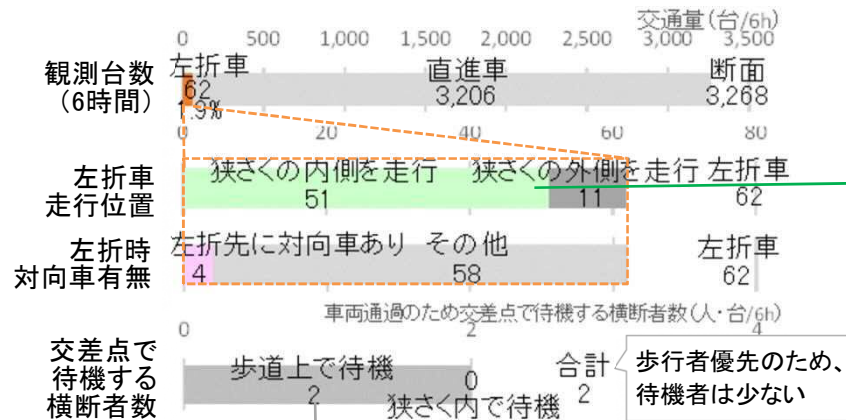
- 狭さく箇所にて左折する車両69台/6h(5.7%)で、多くの左折車が狭さくの内側を走行。停止線の影響が考えられる。
- 危険な錯そうや後続車両への悪影響はなかった。
- 狭さく内で車両通過を待つ横断者もみられた。



# 4. 交通状況の変化

## エリア3西側交差点 狭さくの影響

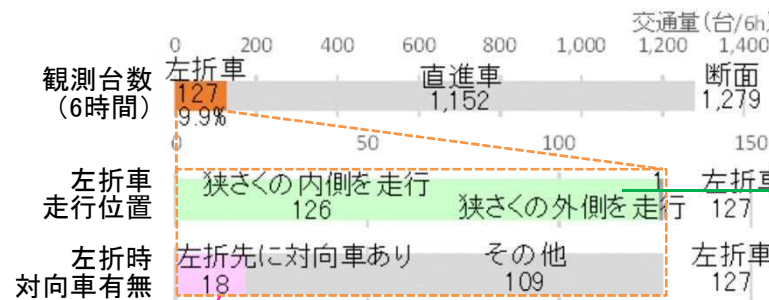
- 狭さく箇所にて左折する車両62台/6h(1.9%)で、多くの左折車が狭さくの内側を走行。停止線の影響が考えられる。
- 危険な錯そうは1件/6hで、後続車両への悪影響はなかった。
- 車両通過を待つ横断者は歩道上で待機。



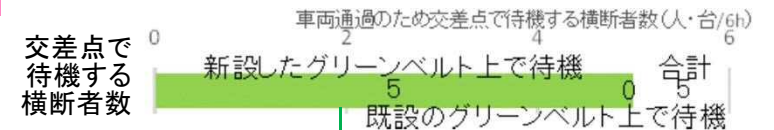
# 4. 交通状況の変化

## エリア3東側交差点 狭さくの影響

- 狭さく箇所にて左折する車両127台/6h(9.9%)で、多くの左折車が狭さくの内側を走行。停止線の影響が考えられる。
- 危険な錯そうは1件/6hで、後続車両への悪影響はなかった。
- 車両通過を待つ横断者は新設したグリーンベルト上で待機。



うち1件で危険な錯そう



# 議題(2)(入江東地区) アンケート調査結果

# 1. アンケート調査の概要

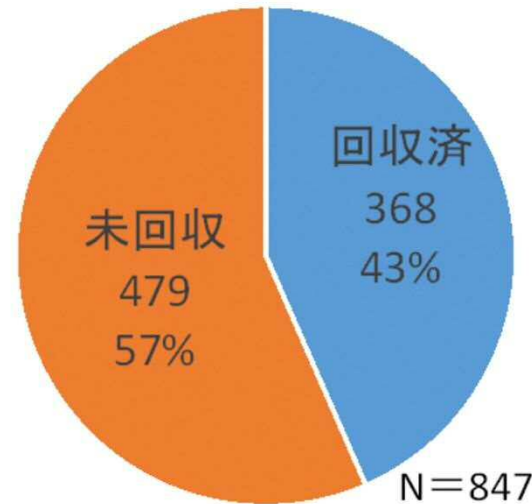
## (1) 調査の概要

○地域関係者、幼稚園こども園関係者にアンケート票を配布し、社会実験の対策効果について調査を行った。

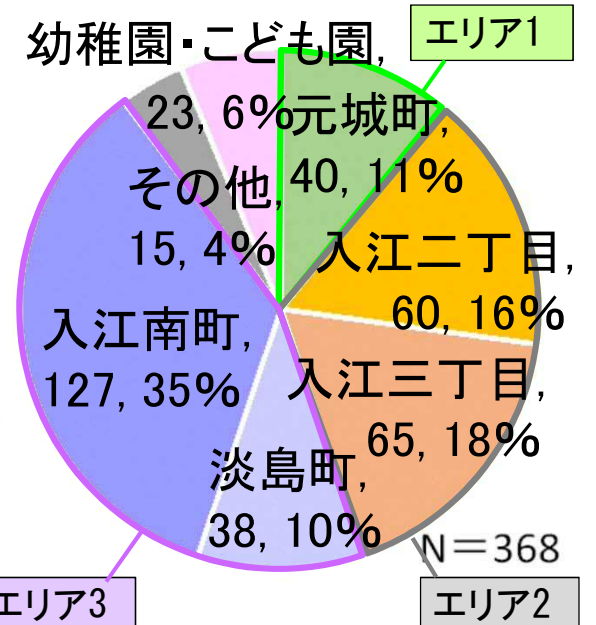
### ■ 質問項目

	質問項目
対策箇所別	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意識、行動の変化</li> <li>・対策効果</li> <li>・対策効果があると思わない理由</li> </ul>
地区全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意識、行動の変化</li> <li>・地区の課題が解消されたか</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他の要望</li> </ul>

### ■ 回収率



### ■ 回答者の内訳



※アンケート票配布数: 847  
回収数: 368  
実施時期: 令和2年1月~2月

※エリア別の回収数  
エリア1(元城町): 40  
エリア2(入江二・三丁目): 125  
エリア3(淡島町・入江南町): 165



## 2. アンケート調査結果（対策の効果）

	総 評
対策の効果	<ul style="list-style-type: none"><li>✓「歩行者・自転車に注意して走行した」「速度を落として走行した」など<b>すべての対策箇所</b>で<b>地域住民に意識の変化</b>があった。</li><li>✓ソフト対策のみで実施した<b>交差点狭さく</b>は、<b>エリア1では約5割</b>、<b>エリア3では約6割</b>が対策の効果があると思うと回答。</li><li>✓ハード対策である<b>交差点ハンプ</b>は、<b>約8割</b>が対策の効果があると思うと回答している。</li></ul>



## 2. アンケート調査結果（地区の課題）

### 総 評

- ✓一定の対策の効果はみられる一方で、**地区の課題が解消された**と回答したのは約3割。
- ✓対策の効果があると思わない理由として「**気にならない・気づかない・何も変わっていない**」などがあつた。
- ✓エリア1では「**走行速度が高い**」「**歩道がなく危ない**」などの意見があつた。
- ✓エリア3では「**交通量が増加している**」「**送迎車両が多い**」などの意見があつた。

### 地区の課題

地区全体では地区の課題が解消されたと回答したのは約3割  
対策の効果があると思わない理由は「気にならない・気づかない」など

地区の課題が解消されたと回答したのは約1割

「走行速度が高い」「歩道がなく危ない」などの意見



「交通量が増加している」「送迎車両が多い」などの意見





議題(3)(入江東地区)  
調査結果から見た地区の課題

# 1. 調査結果から見た課題

- ① 交通量の増加
- ② 走行速度増加
- ③ 交差点狭さく部では内側走行がみられ、交差点入口における通過交通の抑制は図られていない。

交通量が増加し、走行速度も増加

交差点狭さくでは内側走行がみられ、通過交通の抑制は図られていない

対策箇所において意識・行動の変化がみられるが、地区の課題が解消されたと回答したのは約3割

「走行速度が高い」「歩道がなく危ない」などの意見

「交通量が増加している」「送迎車両が多い」などの意見

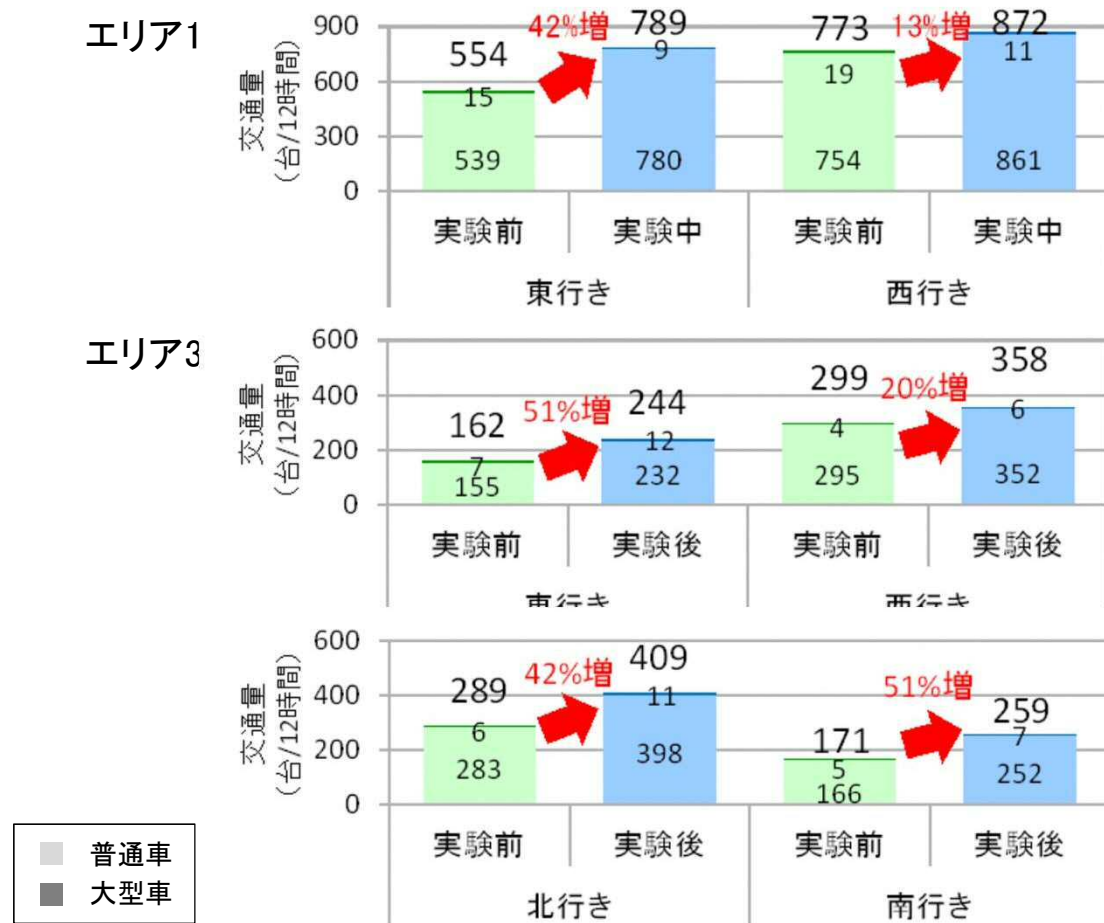
すべての対策箇所で地域住民に意識の変化



## 2. ①交通量の増加

- 交通量は増加している。
- 地域住民からは「交通量が増加している」、「通過交通を抑制してほしい」などの意見があった。

### ■12時間交通量

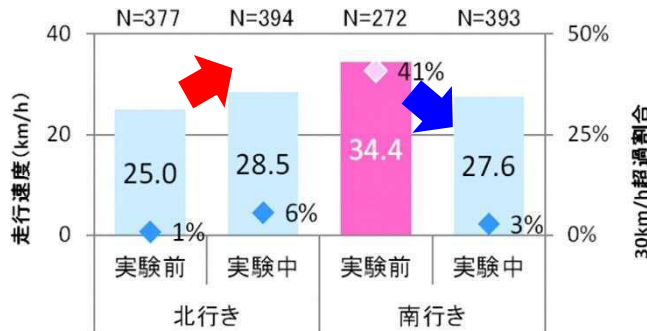


# 3. ② 走行速度の増加

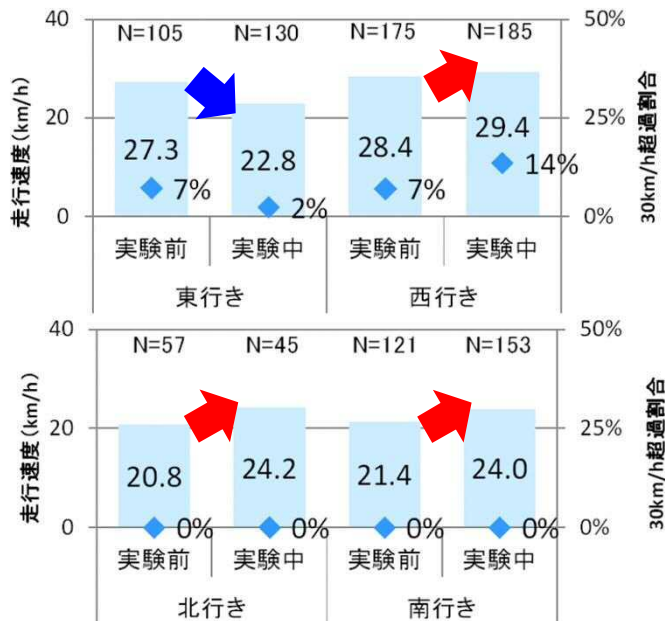
- 多くの方向で走行速度が増加。通過交通の増加に伴い、速度の高い車両が増加している可能性がある。
- 地域住民からも走行速度が高いとの意見がみられた。

## ■ 走行速度

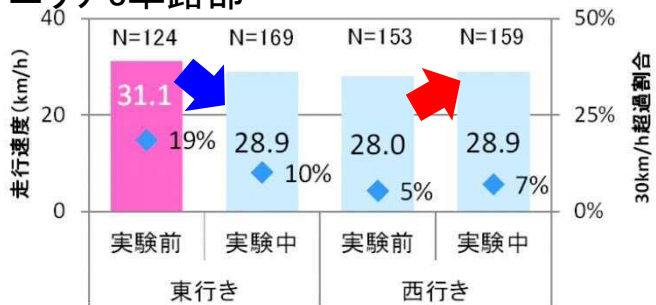
エリア1



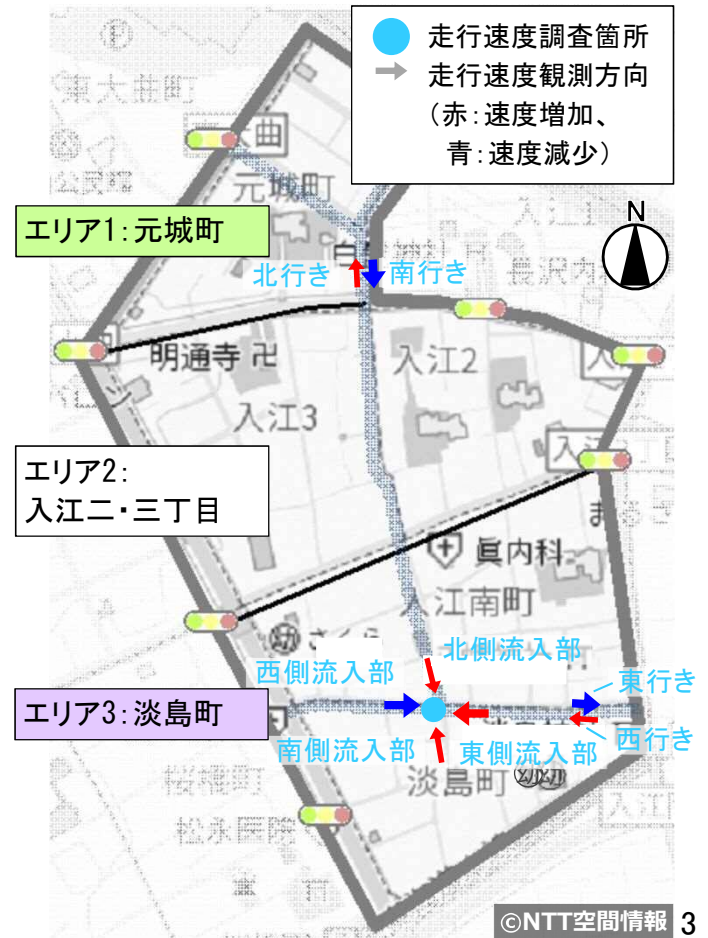
エリア3交差点



エリア3単路部



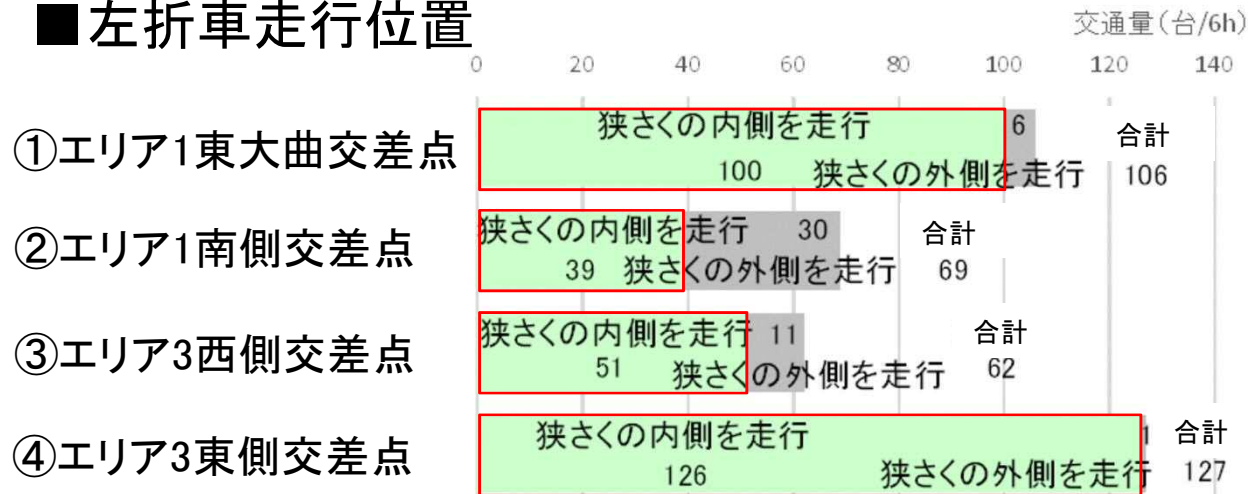
■ 走行速度(85%タイル値)  
◆ 30km/h超過割合



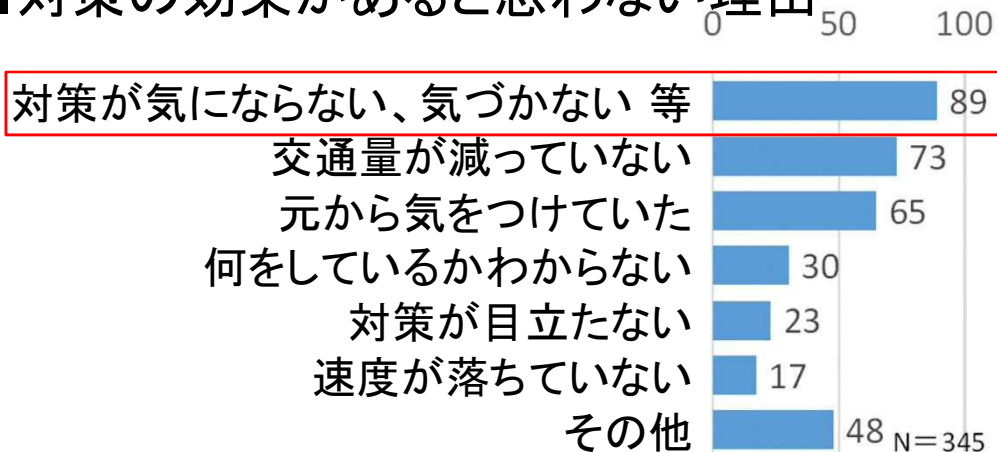
# 3. ③交差点狭さくの内側走行

- 交差点狭さくの内側のカラー舗装上を走行する車両が多い。
- また対策が気にならない、気づかないという意見が多い。
- 今回のみの対策では不十分であったと想定される。

## ■左折車走行位置



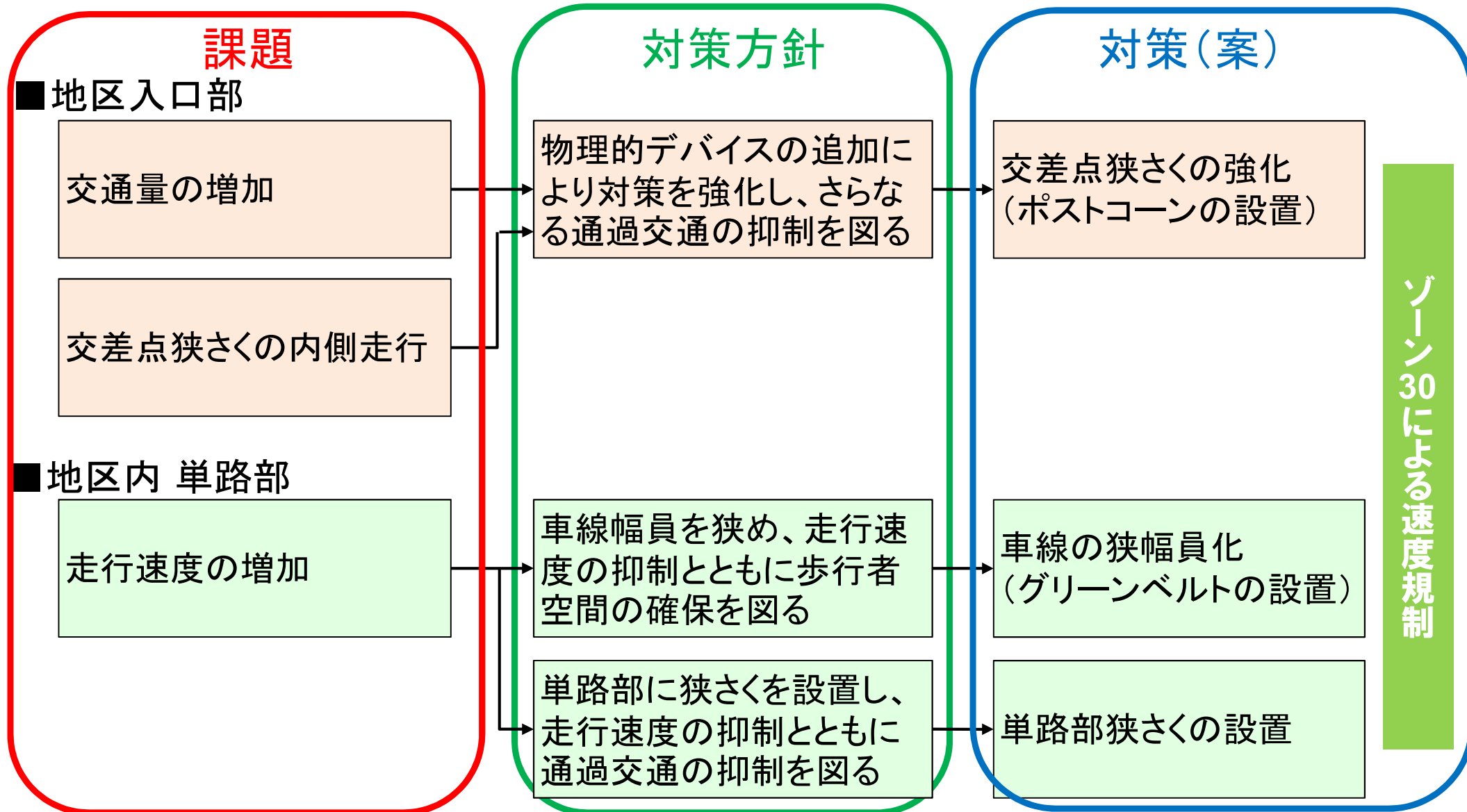
## ■対策の効果があると思わない理由



# 議題(4)(入江東地区) 対策検討(案)

# 1. 対策方針

○地区の課題に対し、対策(案)を検討した。



# 2. 対策(案)一覧

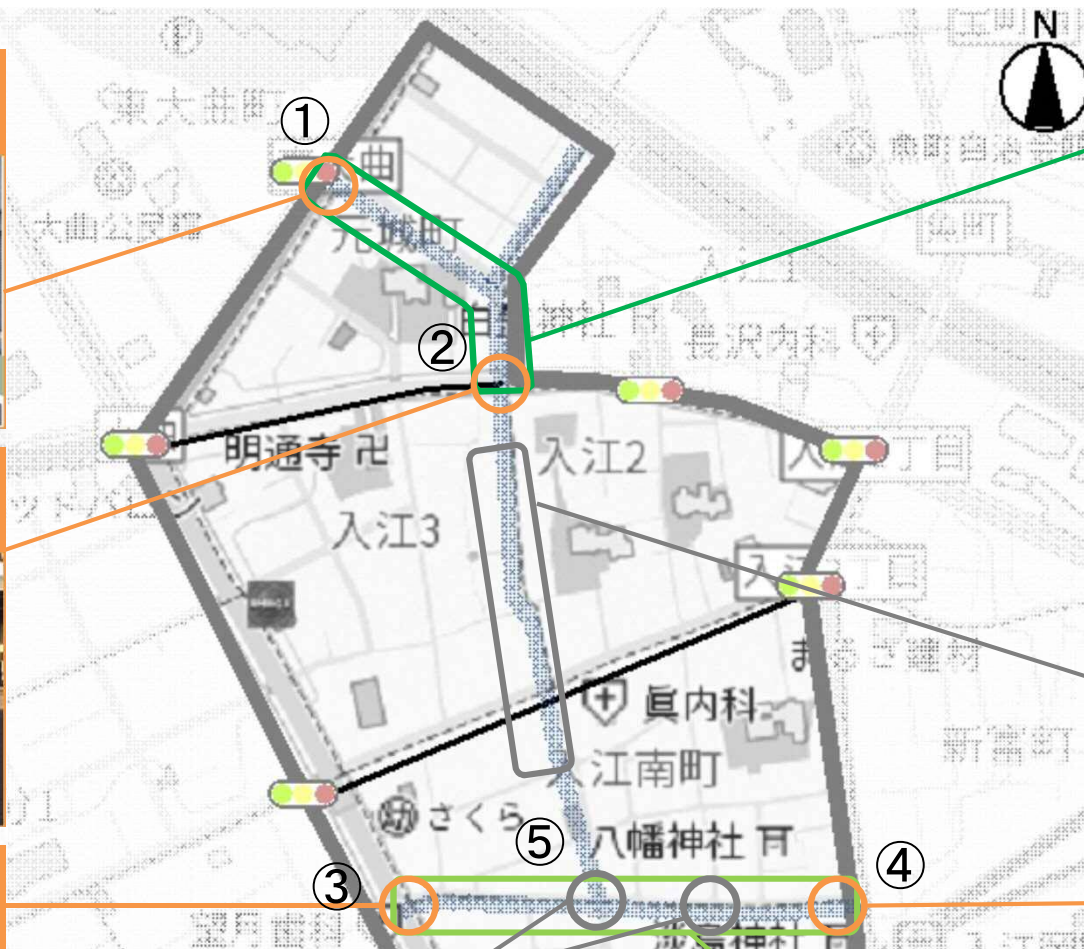
交差点狭さくの強化  
(ポストコーンの設置)



交差点狭さくの強化  
(ポストコーンの設置)



交差点狭さくの強化  
(ポストコーンの設置)



車線の狭幅員化  
(センターライン消去)  
グリーンベルトの設置



グリーンベルトの設置  
(側溝工事後対応予定)



カーブミラーの設置  
[アンケートその他意見]



単路部狭さくの設置



交差点狭さくの強化  
(ポストコーンの設置)





### 3. 地区入口部の対策(案)

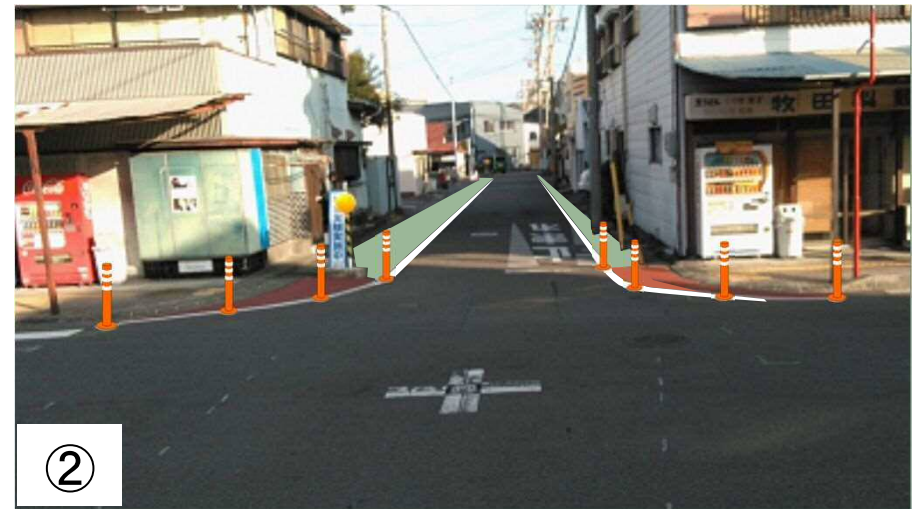
#### (1)-1 交差点狭さくの強化(ポストコーンの設置)

○すでに施工済みの交差点狭さくの外側線上にポストコーンを設置し、さらなる通過交通の抑制を図る。

■エリア1 国道1号東大曲交差点



■エリア1 南側交差点



### 3. 地区入口部の対策(案)

#### (1)-2 交差点狭さくの強化(ポストコーンの設置)

○すでに施工済みの交差点狭さくの外側線上にポストコーンを設置し、さらなる通過交通の抑制を図る。

■エリア3 西側交差点



■エリア3 東側交差点

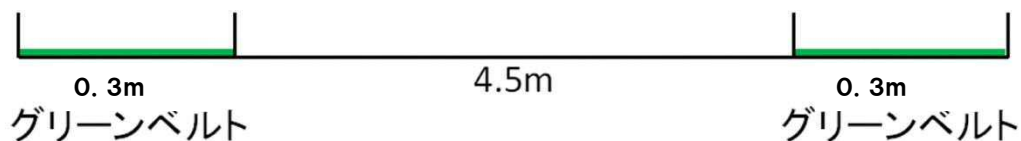


## 4. 地区内 単路部の対策(案)

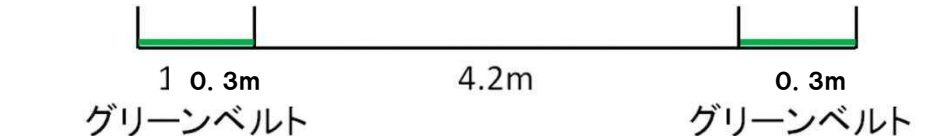
### (1) 車線の狭幅員化(グリーンベルトの設置等)

○単路部にグリーンベルト等の設置により、車線を狭幅員化し、走行速度の抑制とともに歩行者空間の確保を図る。

#### ■エリア1 単路部



#### ■エリア2 単路部



# 4. 地区内 単路部の対策(案)

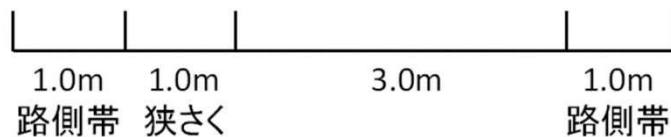
## (2) 単路部狭さくの設置

○単路部に狭さくを設置し、走行速度の抑制とともに通過交通の抑制を図る。

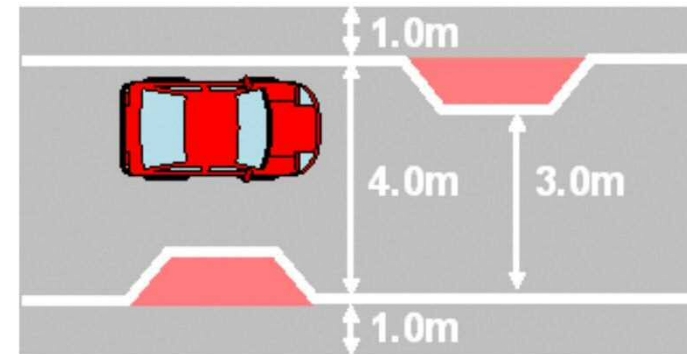
### ■エリア3 単路部



③~④



【単路部狭さく】  
通過交通を抑制、通行する  
車両の走行速度を抑制



## 5. その他の地域要望への対応(案)

### (1) カーブミラーの設置

○地区内の見通しの悪い交差点にカーブミラーを設置し、出会い頭事故を防止する。



## 議題(5)(入江東地区)

静岡市生活道路対策 今後の展開について

# 市内危険箇所への展開

## ○ 入江地区の生活道路対策のノウハウを活かし、市内へ**水平展開**

パンフレットを活用し**入江地区の先進的な事例**を他の地区へ紹介していく

対策の進め方

入江東地区の取り組み

入江地区  
対策への取り組み  
概要版

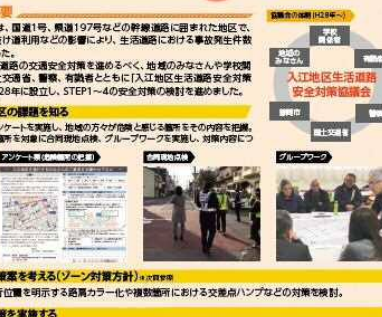


ちびまる子ちゃん

### 入江西地区の取り組みの**変遷**

**取り組みの概要**  
入江西地区は、国道1号、県道197号などの幹線道路に囲まれた地区で、渋滞を避ける抜け道利用などの影響により、生活道路における事故発生件数が多い地区でした。  
そこで、生活道路の交通安全対策を進めるべく、地域のみなさんと学校関係者の地、県土交通局、警察、有隣者とともに「入江西地区生活道路安全対策協議会」を平成28年に設立し、STEP1~4の安全対策の検討を進めました。

- STEP 1 地区の課題を知る**  
現場視察のアンケートを実施し、地域のみなさんが危険と感じる箇所と対策の要する箇所を把握。既取った対策も再評価し、グループワークを実施し、対策内容について議論。
- STEP 2 対策案を考える(ゾーン対策方針)**  
歩行者の通行位置を明示する路肩カラー化や複数車線における交差点ランプなどの対策を検討。
- STEP 3 対策を実施する**  
速度抑制効果の有無や騒音・振動の影響が懸念された交差点ランプについては、1交差点を対象に仮設ランプを設置する実証実験を計画・実施。
- STEP 4 課題の解決を確認する**  
実証実験の結果、歩行速度抑制効果や騒音・振動の面で影響がないことを把握。交差点ランプの実施により、実験を実施した交差点の課題の解決を確認。これによって、交差点ランプを複数箇所にて本格実施する対策案を協議会にて承認(対策は令和2年に完了予定)。



### 入江西地区の対策内容

**交差点ランプ**  
交差点内に凸部を設置し、エリア内を通過する車両の急減速・急加速を抑制し、歩行者の通行位置を明示し、歩行者の通行位置を明確に合わせ、車両が通行する歩道幅を減少することにより、歩行者の通行速度の抑制を図る。

**路肩カラー化**  
路肩のカラー化することにより、歩行者の通行位置を明確に合わせ、車両が通行する歩道幅を減少することにより、歩行者の通行速度の抑制を図る。

**ゾーン30規制**  
歩行速度の抑制を図ることを目的に、歩道幅が狭いゾーンとするエリア・ゾーン30を設定。  
ゾーンの入口には、カラー舗装を用いた速度抑制により、30km/h未満のゾーンに入らざることを確認。

**スムーズ横断歩道**  
歩道が整備されている交差点にて交差点ランプを設置する際、横断歩道に凸部を設置し、歩行者がスムーズに通行できるような構造、また、横断歩道が通行する車の視認性を高める。



**歩行速度、騒音・振動実証結果**  
ランプの設置により歩行速度が低下し、30km/h以上で走行する自動車との割合も減少がみられました。  
騒音・振動は、ランプ設置による低減は認められませんでした。

**歩行速度抑制効果**

測定区間	設置前	設置後	本対策区間
歩行速度 (km/h)	30.5	26.0	25.4
30km/h以上走行車割合 (%)	17.2	5.5	7.8

**騒音抑制効果(騒音値)**

測定区間	設置前	設置後	本対策区間	
代り地並み(単位:dB)	59	52	33	25
歩道沿道(単位:dB)	59	52	33	25
歩道内(単位:dB)	57	50	33	26
歩道外(単位:dB)	57	51	34	26
歩道端(単位:dB)	65	60	65	60

**アンケート調査結果**  
実証実験の際に実施したアンケート調査結果は、「スピードを落とさず通行した」「速度抑制効果が期待できる」となどの肯定的な意見が多く、ランプ設置を期待する意見が多いことが確認しました。

Q. ハンプを通行する際のスピードはどのくらいでしたか?

N=572 (%)

1	10	85
---	----	----

Q. ハンプを設置することにより、歩行速度抑制効果はどのくらいありましたか?

N=640 (%)

5	13	73
---	----	----

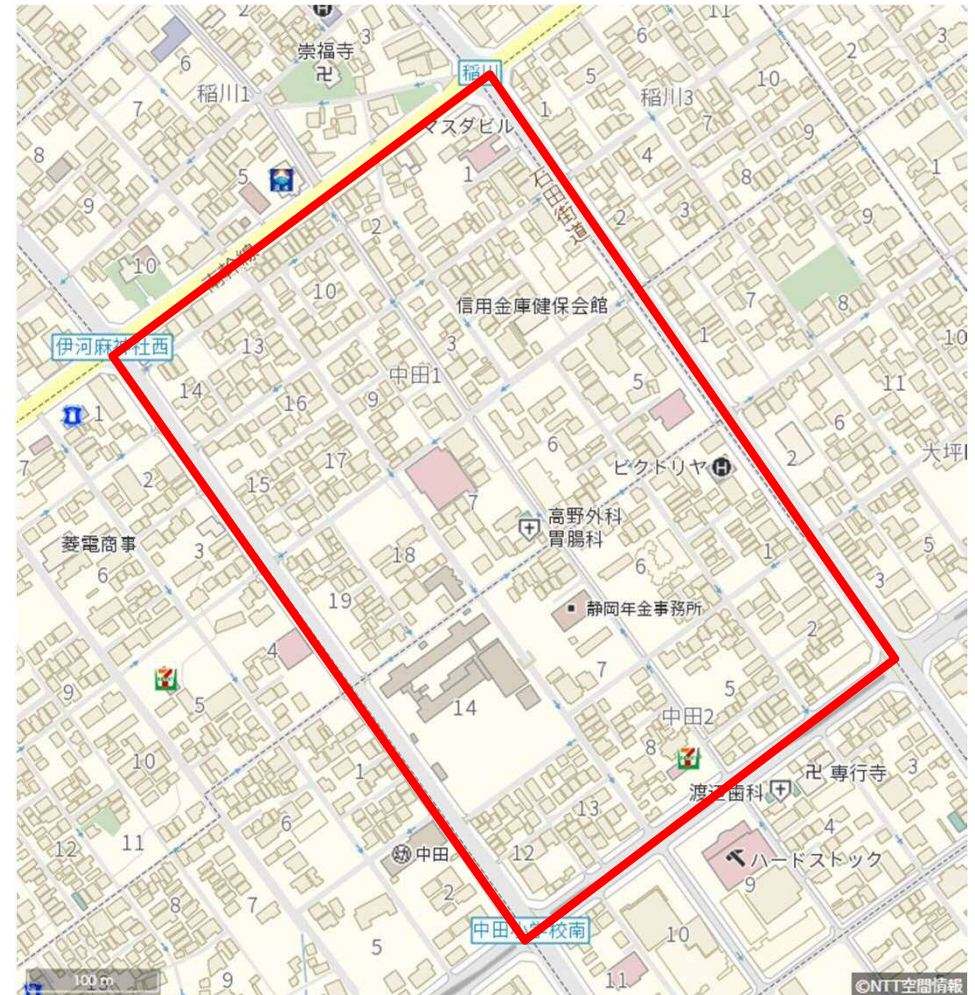
**広報活動**  
協議会での取り組み内容は、News Letterにとりまとめを行い、紙媒体で販売したほか、協議会への参加者以外にも広範に行いました。また、県内の交差点ランプとして事例や子どものメディアの注目度も高く、多数報道されました。

**News Letter**



# 展開先 例 駿河区中田地区

静岡県道路交通環境安全推進連絡会議において選定された生活道路対策エリアの1つ





# 中田地区の課題

○ 中田地区のエリア内では自転車 × 自動車の出会い頭事故が多く発生

