

# ラウンドアバウト社会実験の 実施状況

# 静岡県焼津市 関方交差点 (位置と概要)

せきがた

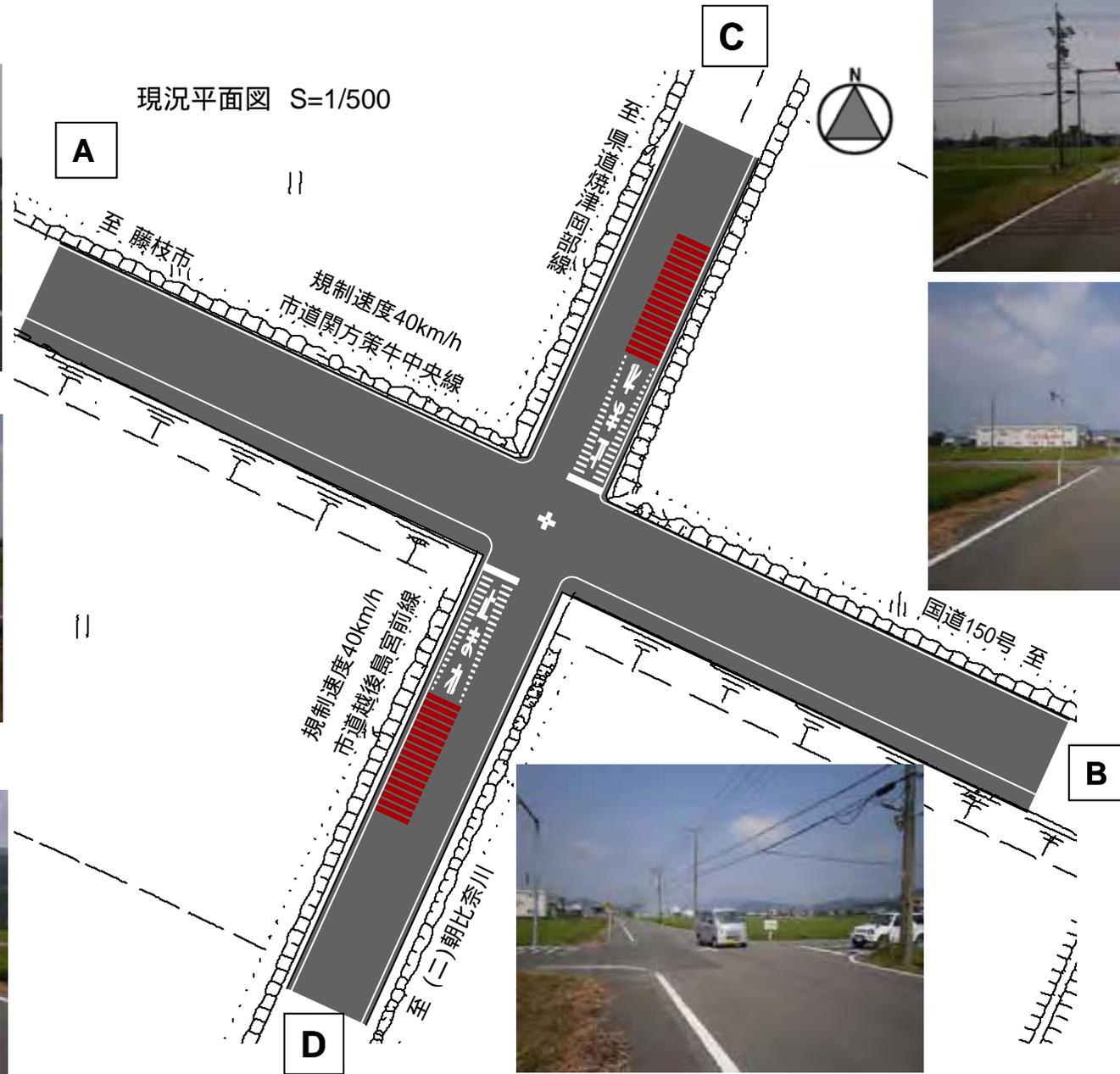


自動車交通量:449台/h(朝ピーク時)  
通学路の指定:無 バス路線:無 事故件数 5件/(H20年度~H24年度)  
市街地に隣接した水田が広がる市街化調整区域で、一般住宅のほか、大規模倉庫や介護施設等が点在している地域。  
焼津市街地と近隣市を結ぶ主要な道路で通勤時間帯を中心に交通量が多い。



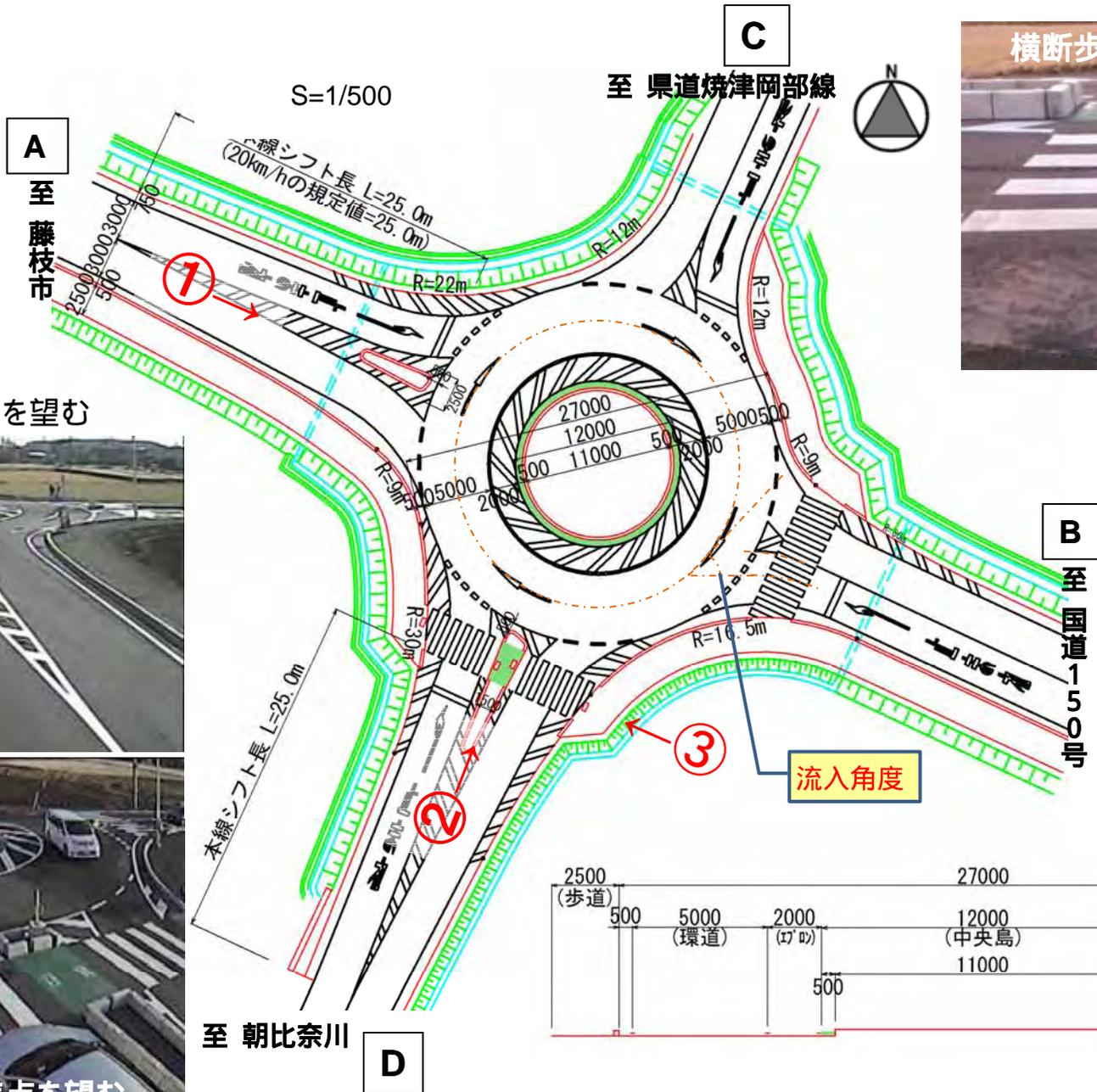
焼津市の概要  
面積:70.62km<sup>2</sup>  
人口:144,348人(平成25年7月1日現在)

# 静岡県焼津市 関方交差点 (実験前の状況)



# 静岡県焼津市 関方交差点 (実験中の状況)

せきがた



藤枝市側より交差点を望む



朝比奈川側より交差点を望む



各方向の流入角度

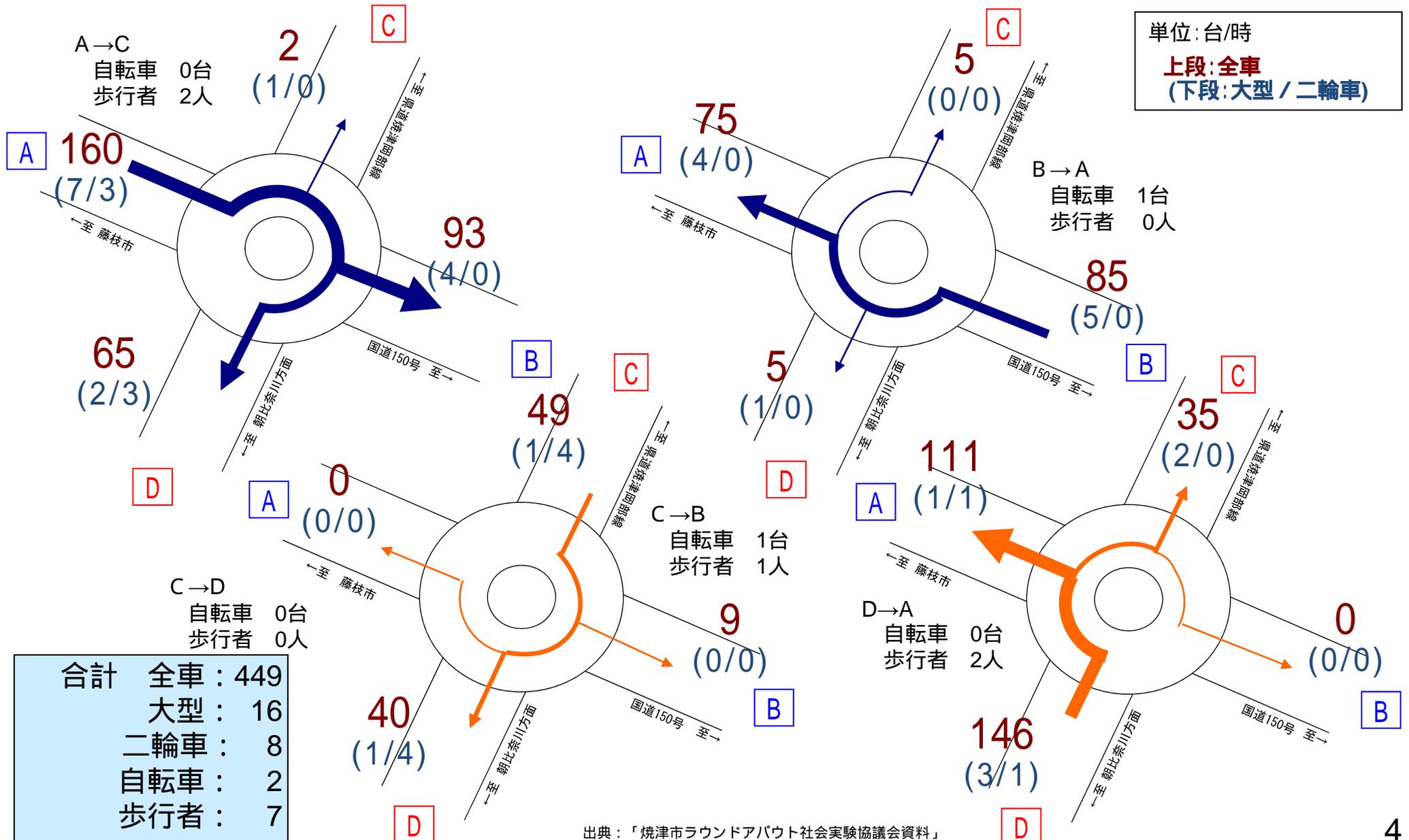
流入	角度
A	28°
B	41°
C	28°
D	28°



# 静岡県焼津市 関方交差点 (実験中の状況)

## 実験中の交通量

(ピーク時間OD 1/31(金)7時帯:1時間)

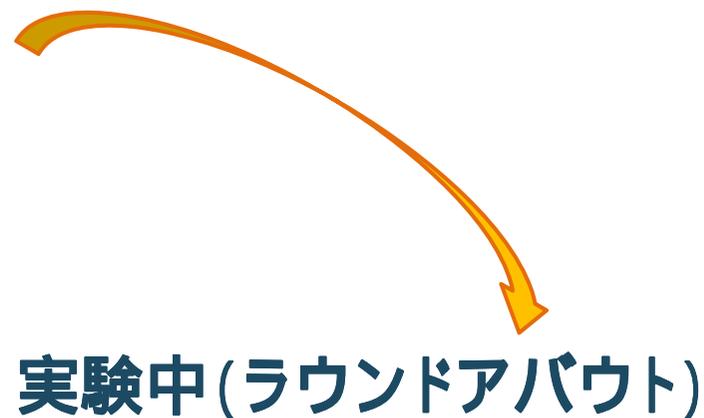


# 静岡県焼津市 <sup>せきがた</sup> 関方交差点 (実験中の状況)

## 実験前(無信号交差点)



(平成25年11月20日撮影)



## 実験中(ラウンドアバウト)



(平成26年1月31日撮影)

出典：「焼津市ラウンドアバウト社会実験協議会資料」

# 静岡県焼津市 せきがた 関方交差点 (実験中の状況)

ピーク時の交通状況 (1/31(金)7:30頃)【実験開始2週間後】

C 至 県道焼津岡部線

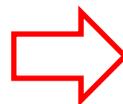
A 至 藤枝市



B 至 国道150号



D 至 朝比奈川



# 静岡県焼津市 <sup>せきがた</sup> 関方交差点 (実験中の状況)

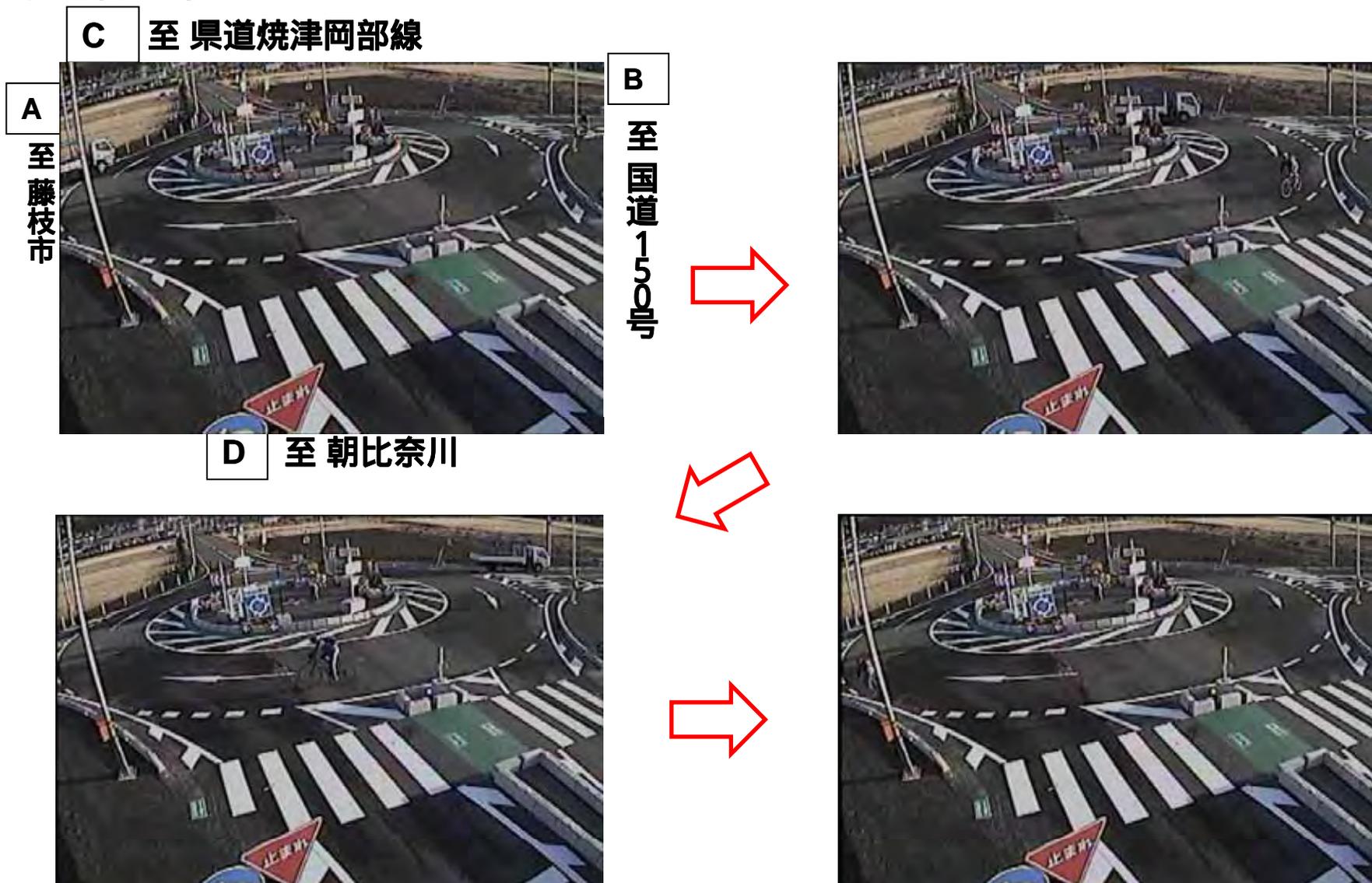
## セミトレーラ連結車走行の状況



40フィートコンテナ車 (車長 16.5 m) 通行状況

# 静岡県焼津市 せきがた 関方交差点 (実験中の状況)

## 自転車通行の状況



# 静岡県焼津市 せきがた 関方交差点 (実験中の状況)

## 歩行者通行の状況

C 至 県道焼津岡部線

A 至 藤枝市



B 至 国道150号



D 至 朝比奈川



# 静岡県焼津市 せきがた 関方交差点 (実験中の状況)

## 朝と夜間の状況



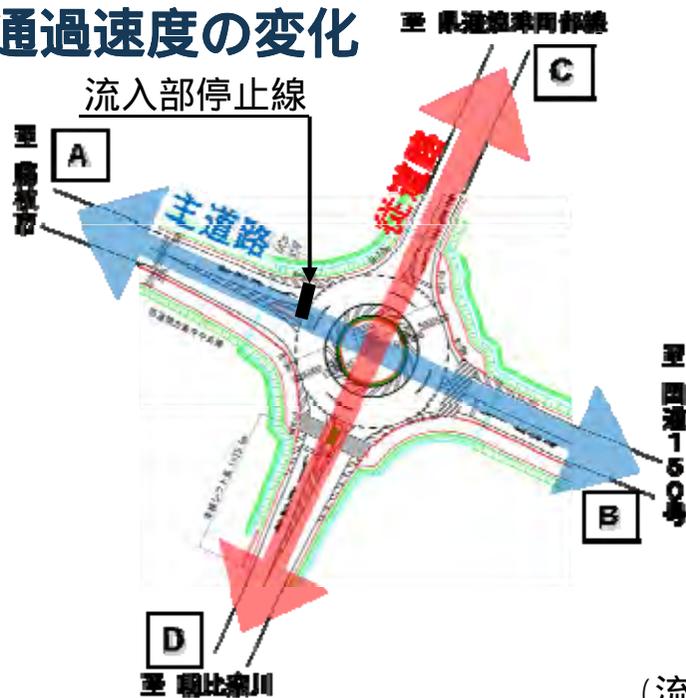
朝の状況



夜間の状況

# 静岡県焼津市 関方交差点 (調査速報)

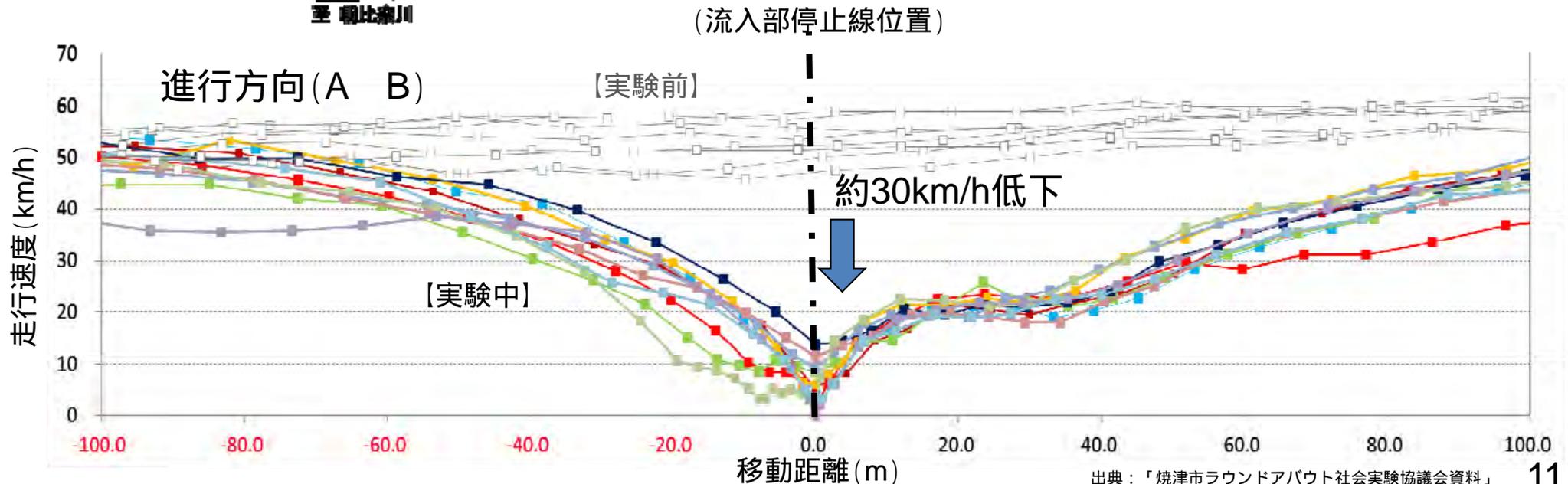
## 流出入・通過速度の変化



## ピーク時間流出入平均速度

(実験前 11/14(木) 7時帯:1時間)  
(実験中 1/31(金) 7時帯:1時間)

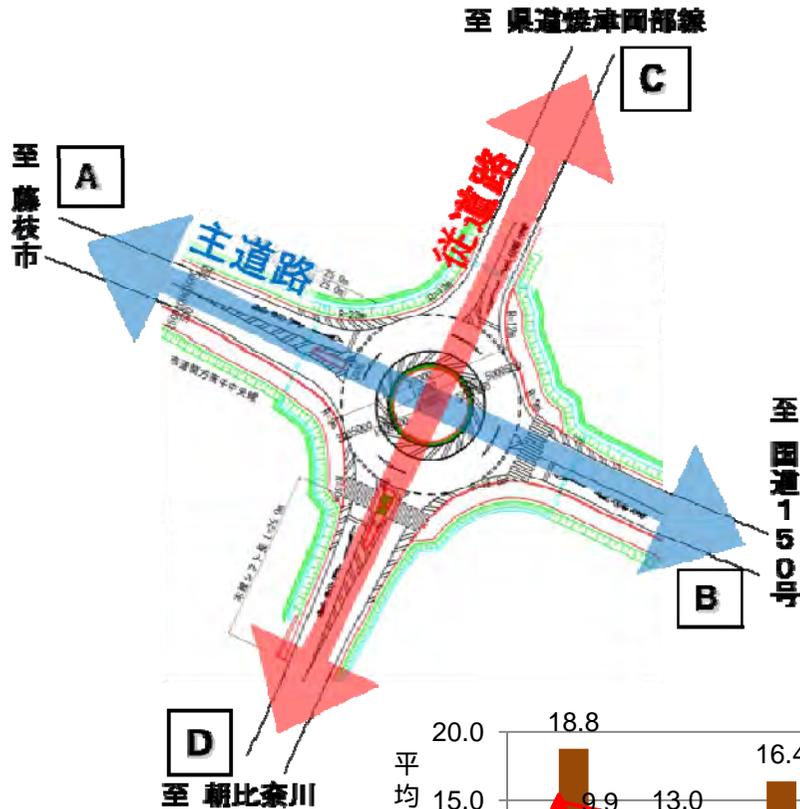
社会実験前後において、流出入速度は約30km/h程度低下した。  
環道走行速度は、実験前の交差点内速度に比べ約30km/h程度低下した。



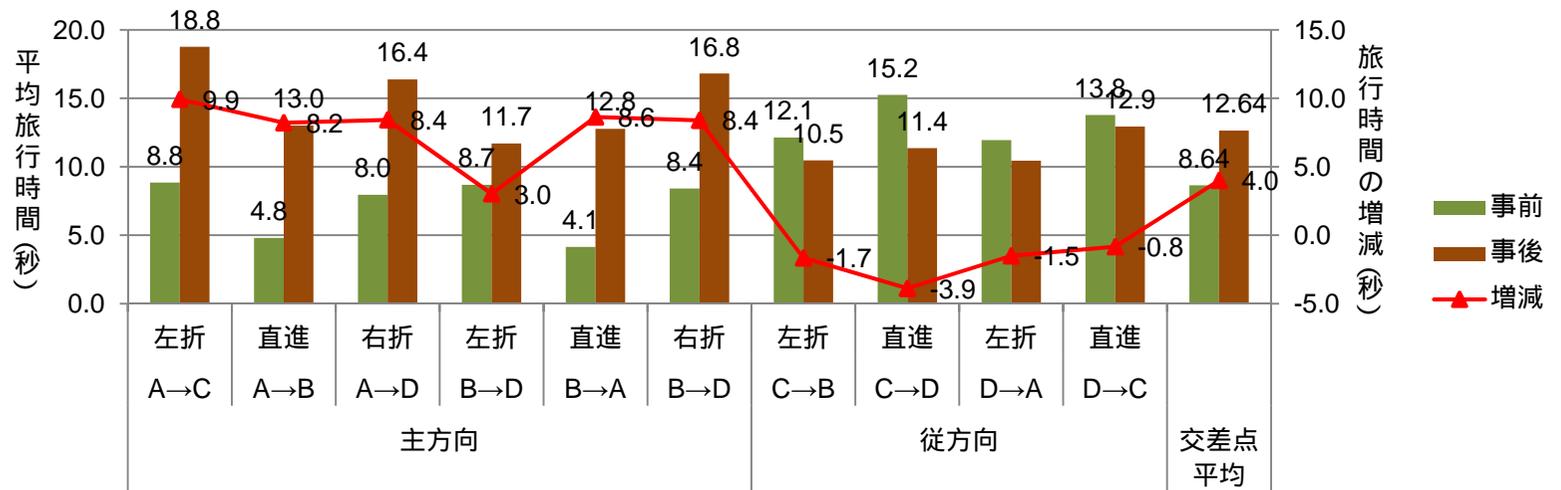
# 静岡県焼津市 関方交差点 (調査速報)

## 遅れ時間の変化(平均旅行時間の変化)

今回は速報値として旅行時間の変化を示す。  
 ・旅行時間：交差点手前20m～交差点流出20mまでの間でOD別に集計



主道路の旅行時間は、全体的に増加し、元々一時停止であった従道路側の旅行時間は全体的に減少している。



# 静岡県焼津市 関方交差点 (アンケート速報)

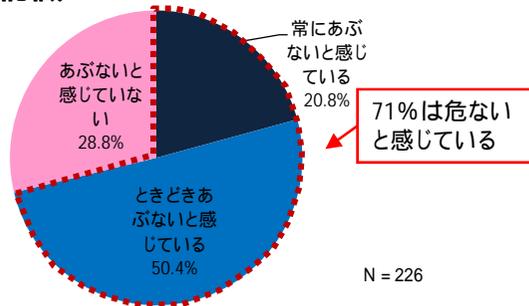
## 事前アンケート調査

### 【事前アンケートの概要】

- (1) 目的 : 改良前交差点の安全性に対する評価を調査
- (2) 対象者 : 地元住民、 事業所
- (3) 調査方法 : 自治会経由にて配布、 個別配布
- (4) 配布時期 : 12月下旬配布、1月10日〆切り
- (5) 配布部数 : 633部
- (6) 回収数 : 299部 (回収率47.2%) 1月末時点

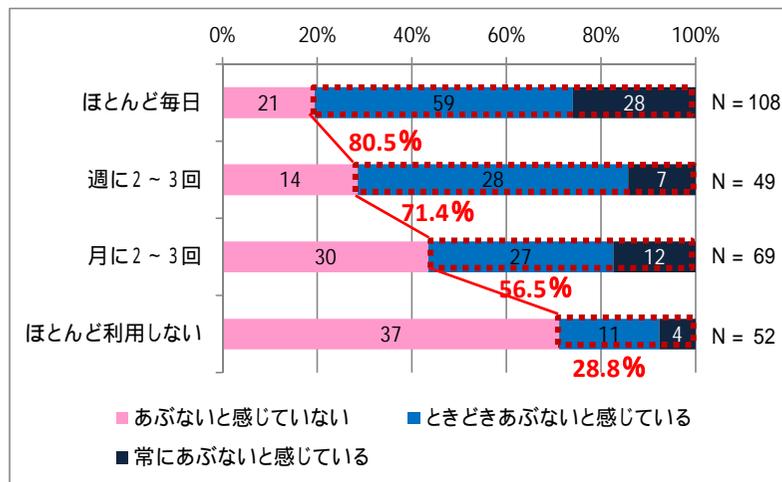
### 関方交差点の危険認識

関方交差点を利用して  
いる回答者の、71%は  
危険と感じている。



### 利用頻度別の交差点危険認識状況

利用頻度が高い方が、危険と感じている割合が高い傾向



出典：「焼津市ラウンドアバウト社会実験協議会資料」

## 実験中アンケート調査

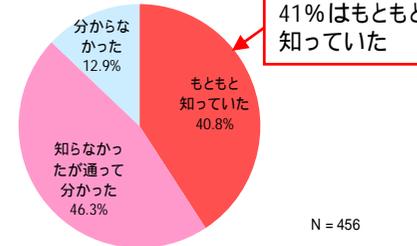
### 【実験中アンケートの概要】

- (1) 目的 : 改良後の安全性に対する評価を調査
- (2) 対象者 : 地元住民 事業所 タクシー協会
- (3) 調査方法 : 自治会経由にて配布、 個別配布
- (4) 配布時期 : 1月下旬配布、2月17日〆切り
- (5) 配布部数 : 1210部
- (6) 回収数 : 456部 (回収率37.7%) 2月21日時点

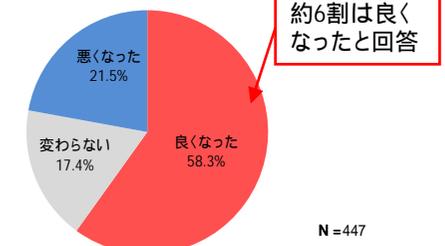
### ラウンドアバウトの通行規則の理解および交差点の印象

ラウンドアバウトの通行規則を「事前に知っていた」が約4割、「通行して分かった」を含めると、約9割が通行規則を理解。  
ラウンドアバウトにより、交差点の印象は約6割が良くなったと回答。

#### <通行規則の理解>

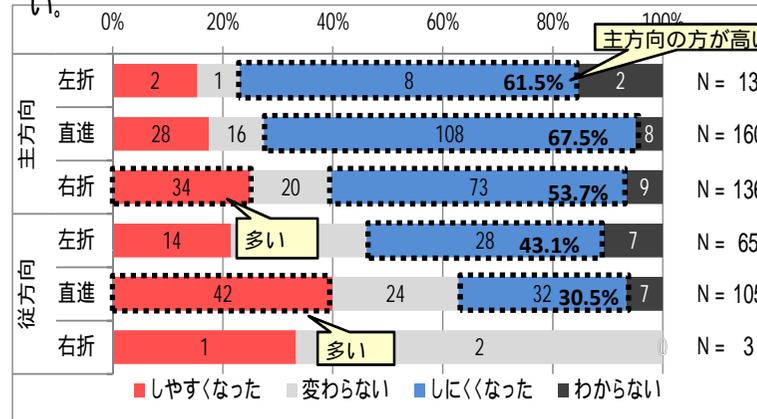


#### <交差点の印象>

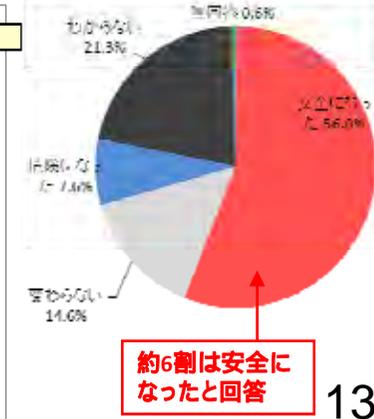


### ラウンドアバウトの通行のしやすさと安全性

主方向の方が通行しにくくなったという割合が高い。相対的には主方向の右折、従方向の直進が通行しやすくなったという割合が高い。



全体としては、約6割が安全になったと回答。





# 静岡県焼津市 関方交差点 (運用後の対応)

開通初期に反対車線への誤進入や右折(270°方向)の通行の迷走が確認され改善を行った。また、右折(270°方向)車両の迷走(逆走)防止のため、注意喚起標識等の設置を行った。

**道路鉾を設置**  
右折誤進入を防止するため、進入部を明確化。



**進入部に道路鉾を設置**

**走行ルールについて説明**  
至 県道焼津岡部線

走行ルールについて説明  
警察の協力をいただきながら、走行ルールについてのチラシ配布や説明。



**中央線の延長**  
流入部手前の中央線を延伸させ、走行車線を明確化。



**中央線の延長**

**注意看板を設置**

注意看板の設置  
右折(270°方向)車両の迷走(逆走)防止のため、注意喚起標識等の設置。



< 開通直後 >

**区画線を見直し**

区画線の見直し  
流入誘導(逆走防止)のため、環道に対して角度をつけた進入とする区画線に見直し。



< 見直し後 >



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (位置と概要)

自動車交通量 666台/時(朝ピーク時)  
 通学路の指定:無 バス路線:無 大型車交通量:寡(朝ピーク時) トレーラー進入:無  
 交通事故:9件/5年(出合頭9件(内2件は重傷者あり))

集落が点在する市街化調整区域で、周辺には畑地や田園が広がっている。昼間の交通量は少ないものの、朝夕の幹線道路が渋滞する時間帯に抜け道として車両が通過する。



対象交差点



対象交差点



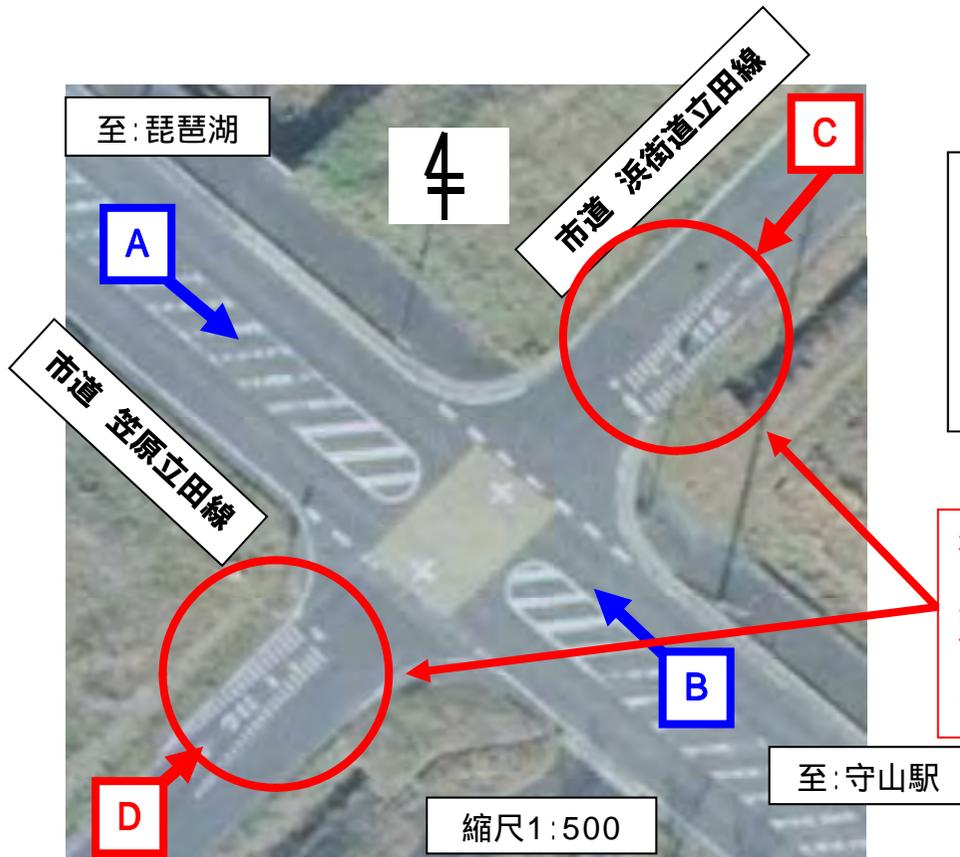
対象交差点

守山市の概要(平成25年7月31日)

人口:7万9726人

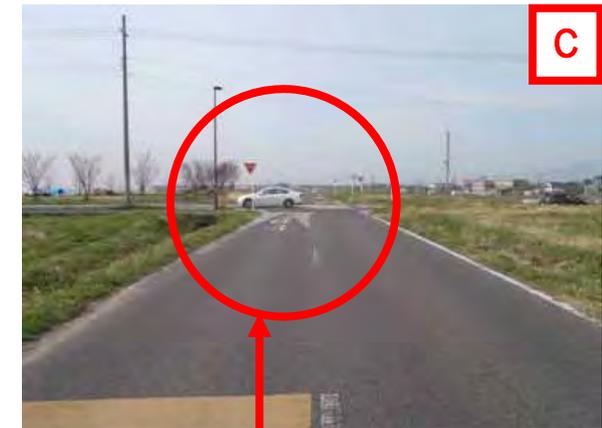
面積:55.73Km<sup>2</sup>

# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験前の状況)



市道笠原立田線と  
市道浜街道立田線の  
無信号交差点

従道路側(C、D)から  
交差点進入時は、  
一時停止



従道路側(C、D)から交差点に進入する際の  
不十分な一時停止により、  
出会頭の事故が過去5年に9件発生



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

国道477号側より交差点を望む



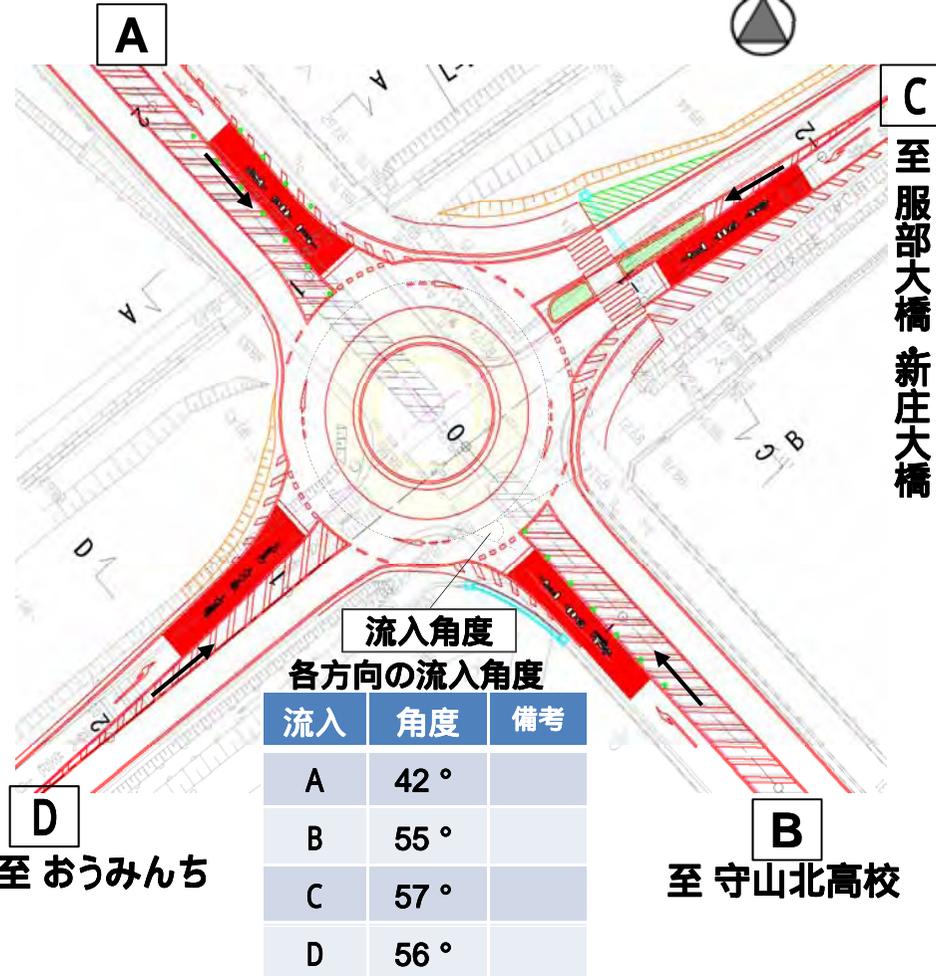
服部大橋・新庄大橋側より交差点を望む



守山北高校側より交差点を望む



至 国道477号



至 おうみんち

至 守山北高校

おうみんち側より交差点を望む

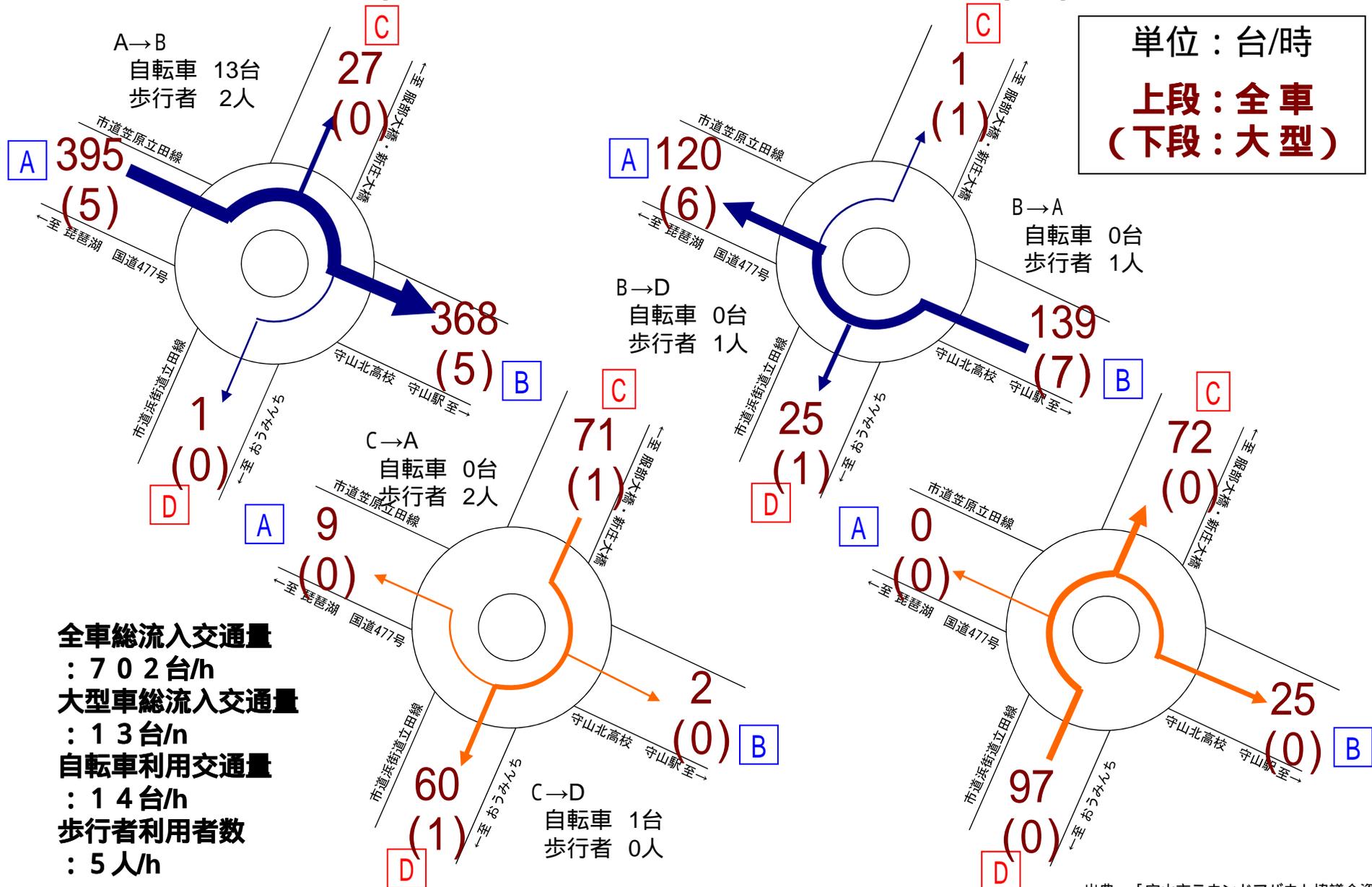


横断歩道における標示



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

実験中の交通量 (事後調査 ピーク時間OD 1/23(木) 7:20~8:20 1時間)



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

## 実験前(4枝無信号交差点)



## 実験中(4枝ラウンドアバウト)



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

## 朝ピーク時の交通状況【1/23(木)8:00頃】

B 至 守山北高校

C

至 服部大橋 新庄大橋

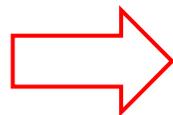
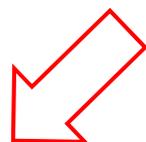
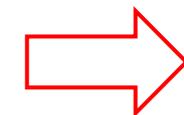


D

至 おうみんち



A 至 国道477号



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

## 自転車通行の状況【環道】

B 至 守山北高校

C

至 服部大橋 新庄大橋

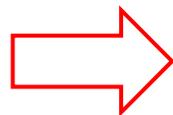
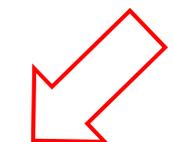


D

至 おづみんち



A 至 国道477号



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

## 自転車通行の状況【横断歩道】

B 至 守山北高校

C

至 服部大橋 新庄大橋



D

至 おうみんち



A 至 国道477号



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

## 歩行者通行の状況【横断歩道】

B 至 守山北高校

C

至 服部大橋 新庄大橋

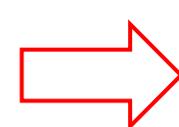
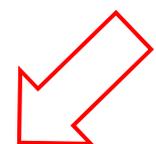
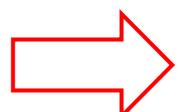


D

至 おうみんち



A 至 国道477号



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (実験中の状況)

## 朝と夜間の状況

B 至 守山北高校

朝の状況

C 至 服部大橋 新庄大橋



D 至 おうみんち

A 至 国道477号

夜間の状況

B 至 守山北高校

C 至 服部大橋 新庄大橋



至 おうみんち

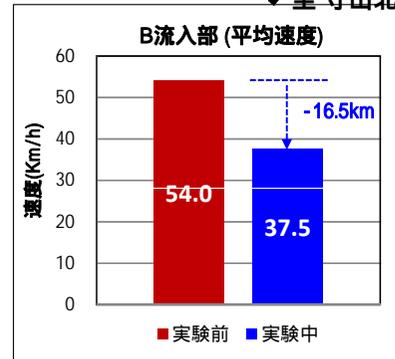
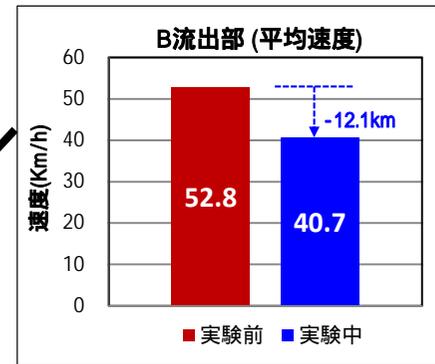
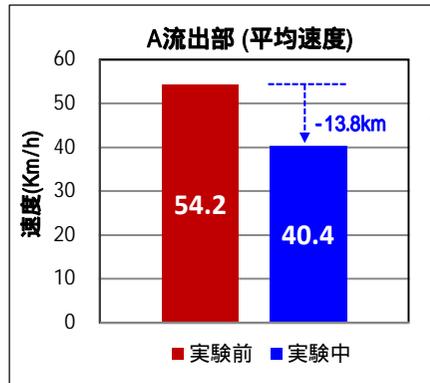
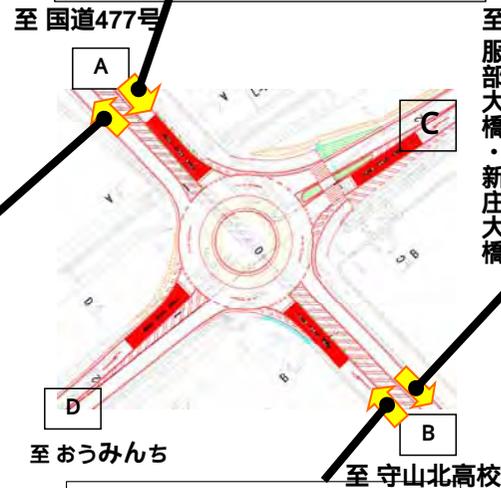
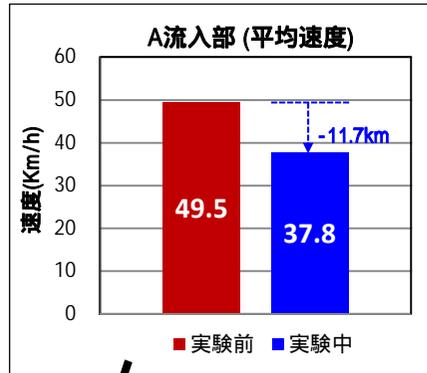
A 至 国道477号

## アプローチ部(停止線手前40m付近)の流入速度の変化

実験中の流出入速度は低下。

段差舗装を設置したB流入部の流入速度とA流出部の流出速度の低下量が多い傾向にある。

実験前 2013年1月11日(月) 7:20 ~ 8:20  
 実験中 2014年1月23日(木) 7:40 ~ 8:40

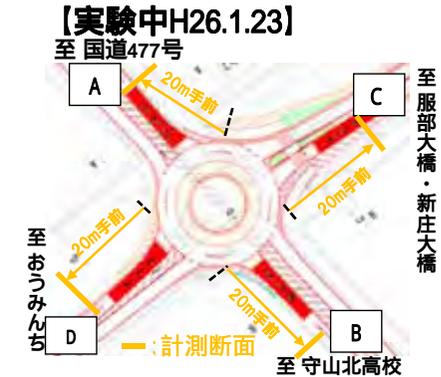
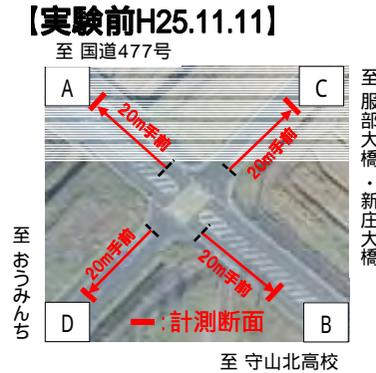


停止線より約40m手前に設置したモバイルトラカンにより計測したデータ

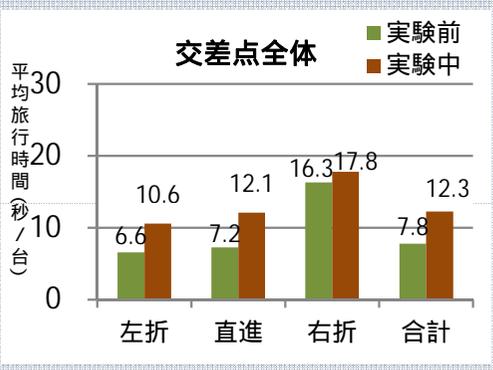
# 滋賀県守山市 立田町交差点 (調査結果速報)

## 遅れ時間の変化(1台当たりの平均旅行時間の変化)

交差点全体の平均旅行時間は、総旅行時間と同様に実験中の平均旅行時間は、実験前に比べ増加。  
 従道路(C, D方向)については、総旅行時間と同様に実験中の平均旅行時間は、実験前に比べ減少。

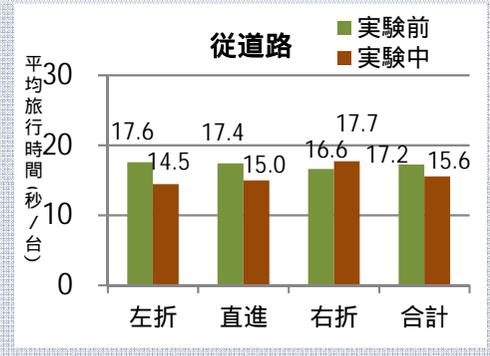
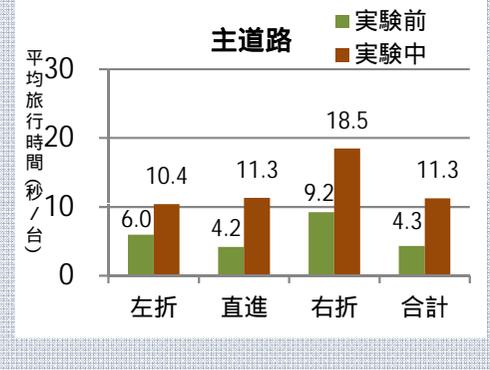


交差点全体の平均旅行時間

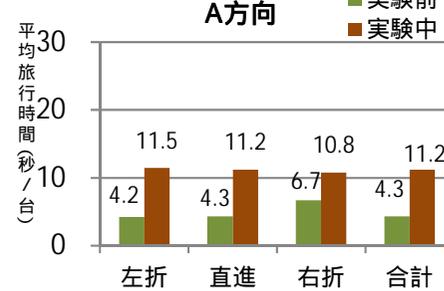


総旅行時間は、ピーク1時間の全ODを対象に算定した値である。

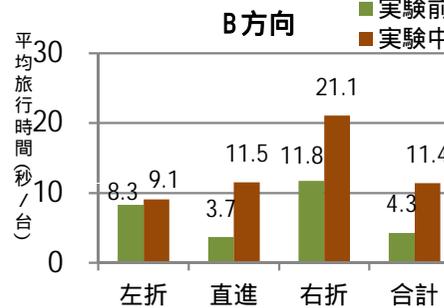
主道路及び従道路の平均旅行時間



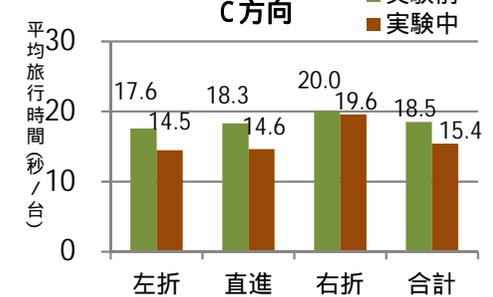
主道路



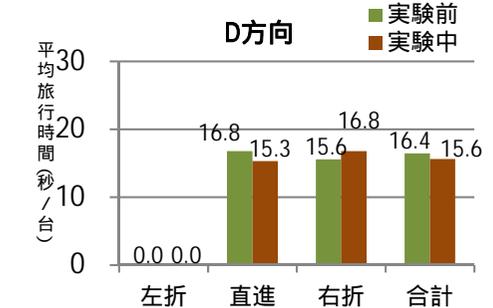
主道路



従道路



従道路



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (計画後の変更点)

各流入部において、小型車の高速での環道進入を回避するため、流入部の路肩側にゼブラの設置を行った。

国道477号側のゼブラ



至 国道477号

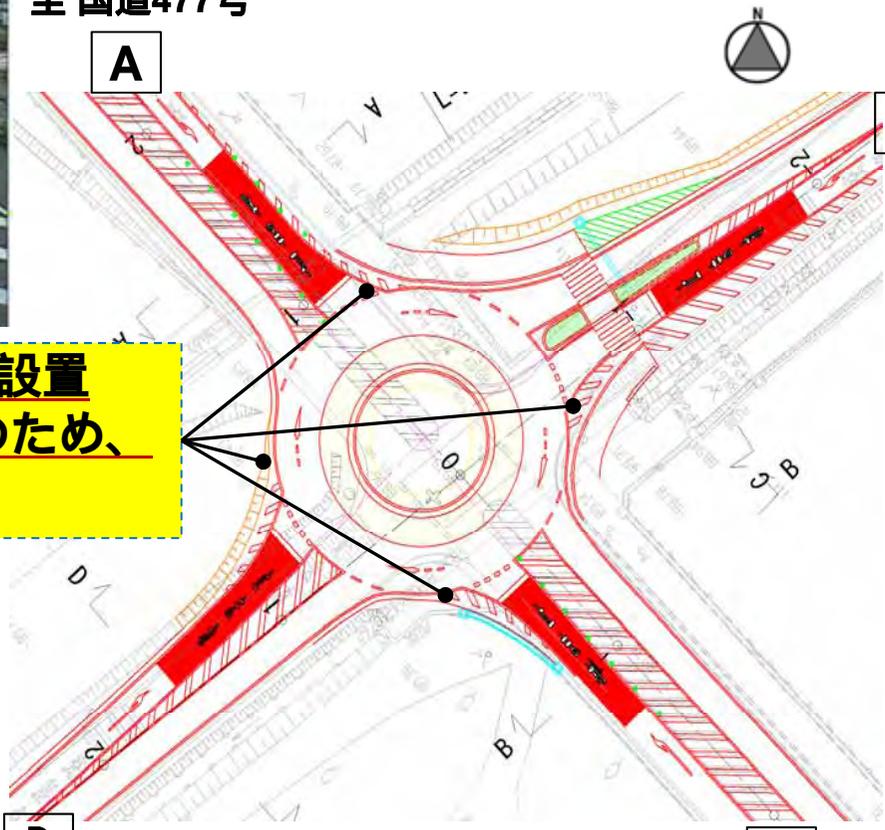
A

服部大橋・新庄大橋側のゼブラ



C  
至 服部大橋  
新庄大橋

**流入部へのゼブラの設置  
小型車の速度抑制のため、  
ゼブラの設置。**



おうみんち側のゼブラ



D

至 おうみんち

B

至 守山北高校

守山北高校側のゼブラ



# 滋賀県守山市 立田町交差点 (運用後の対応)

開通初期に反対車線への誤進入や右折 (270°方向) の通行の迷走、守山北高校側からの高速進入が確認され対応を行った。

## ポストコーンの追加設置

反対車線への後進入や右折誤進入を防止するため、進入部を明確化。



## ポストコーンの追加設置

反対車線への後進入や右折誤進入を防止するため、進入部を明確化。



至 国道477号



至 おうみんち

至 守山北高校

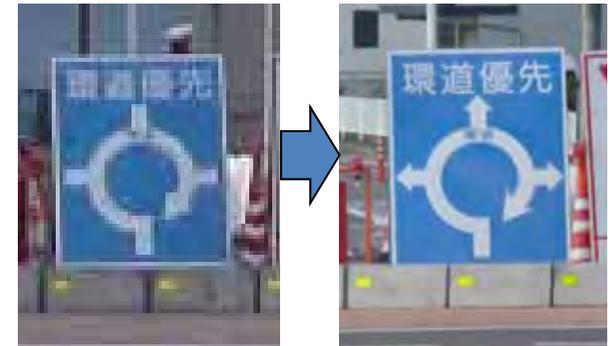
## 段差舗装の設置

守山北高校側からの高速進入を防止するため、速度抑制対策の実施。



## 環道優先看板の矢印化

右折進入の迷走を防止するため、進行方向の明確化。



## ポストコーンの追加設置

反対車線への後進入や右折誤進入を防止するため、進入部を明確化。

