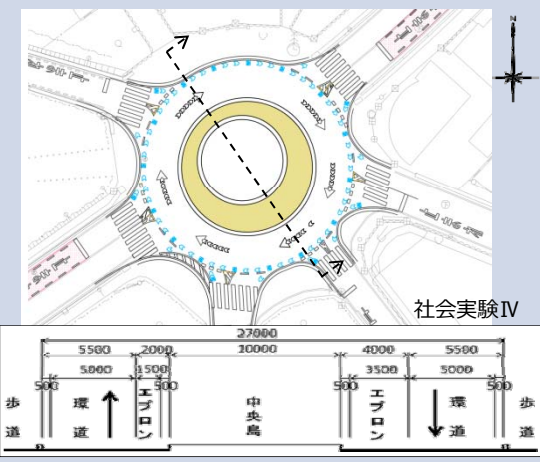
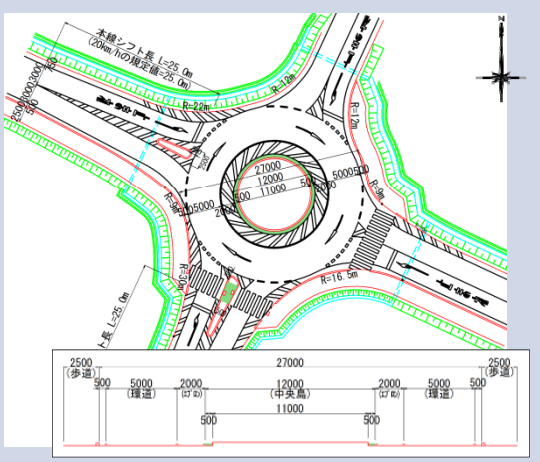
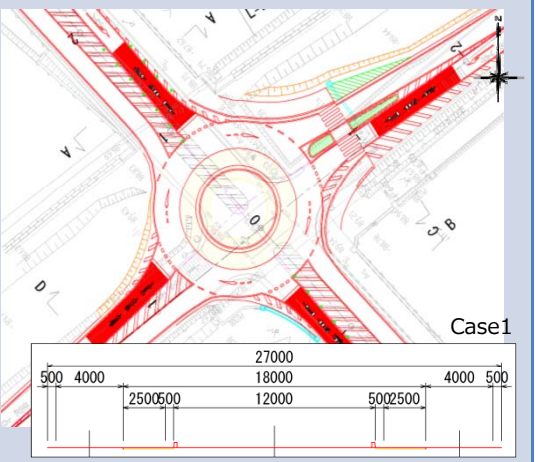


# 社会実験の総括

# 概要(1)

		軽井沢(六本辻交差点)	焼津(関方交差点)	守山(立田町交差点)
平面図 断面図				
		社会実験Ⅳ		Case1
主な目的		・多枝交差点における自動車の速度抑制効果、自動車等の利用者評価などを確認	・4枝交差点における自動車の速度抑制効果、自動車等の利用者評価などを確認 ・横断歩道の部分設置による歩行者通行の変化を確認	・4枝交差点における自動車の速度抑制効果、自動車等の利用者評価などを確認 ・幅員構成の違いによる走行挙動を確認
期間		・H24 11/15～H26.1.26 (4期(実験Ⅰ～Ⅳ)に分け実施)	・H26 1/16～2/14	・H26 1/15～3/20
実験前の交差点の状況		・6枝の無信号交差点	・4枝の無信号交差点	・4枝の無信号交差点
地域特性		・旧軽井沢(観光中心)と中軽井沢方面を結ぶ主要な道路 [観光地]	・焼津市街地と近隣市を結ぶ主要な道路 [郊外部]	・守山市街地の北部から国道477号(浜街道)へのアクセス道路 [郊外部]
交通特性	ピーク時間流入部交通量 (全枝のうちの最大値)	584台/h (H25.5.4 16:00～17:00)	160台/h (H26.1.31 7:00～8:00)	395台/h (H26.1.23 7:20～8:20)
	ピーク時間総流入交通量	1,494台/h (H25.5.4 16:00～17:00)	449台/h (H26.1.31 7:00～8:00)	702台/h (H26.1.23 7:20～8:20)
	自転車/歩行者交通量 (交差点合計)	498台/479人 (H25.5.4 16:00～17:00)※	2台/7人 (H26.1.31 7:00～8:00)	14台/5人 (H26.1.23 7:20～8:20)
	大型車混入率	2.1% (H25.5.4 16:00～17:00 総流入交通量から算出)	3.6% (H26.1.31 7:00～8:00 総流入交通量から算出)	1.9% (H26.1.23 7:20～8:20 総流入交通量から算出)
幾何構造	設計車両(最大)	・普通自動車	・セミトレーラー連結車	・普通自動車
	外径(m) (環道/エプロン/中央島)	実験Ⅰ,Ⅱ,Ⅲ 27.0(5.0/2.5/10.0) 実験Ⅳ27.0(5.0/北西側1.5,南東側3.5/10.0) [2パターンを実施]	27.0 (5.0/2.0/12.0)	Case1 27.0 (4.0/2.5/12.0) Case2 27.0 (5.0/3.0/ 9.0) [2パターンを実施]

※全横断歩道の通過交通量の合計値であり、重複カウントが含まれる

# 概要(2)

		軽井沢(六本辻交差点)	焼津(関方交差点)	守山(立田町交差点)
実験中の主な取組		・エプロン走行低減のため、中央島を1.0m北西側へ移動(実験Ⅳ)	・逆走などが確認されたため、区画線を改善し、道路鈔や注意看板を設置	・環道、エプロン、中央島の構成について、 <u>2パターン</u> の実験を実施
効果	女性	環道内速度 【事前・事後の比較】	・交差点内速度が <u>30km/h程度低下</u>	・交差点内速度が <u>30km/h程度低下</u>
	女性	流出入速度 【事前・事後の比較】	・流出入部前後で速度が <u>低下</u>	・流出入部前後で速度が <u>低下</u>
	女性	その他	※実験Ⅰ、Ⅱ、Ⅲと実験Ⅳの比較 ・偏心により北西側のエプロン走行は減少したが、南東側で増加	※事前・事後の比較 ・横断歩道の部分設置により、未設置部から設置部へ歩行者が転換
効果	男性	旅行時間 【事前・事後の比較】	・平均旅行時間が主道路で増加、従道路では方向別に増加または減少	・平均旅行時間が主道路で増加、 <u>従道路で減少</u>
	利用者平面	交差点の印象 【事前・事後の比較】	・交差点全体の印象として「良くなった」が <u>7割</u> 、「悪くなった」が <u>1割</u> 【全利用者の合計】	・交差点全体の印象として「良くなった」が <u>6割</u> 、「悪くなった」が <u>2割</u> 【全利用者の合計】
		安全性 【事前・事後の比較】	・「安全になった」が自動車で <u>7割</u> 、自転車・歩行者で <u>6割</u>	・「安全になった」が <u>5割</u> 【全利用者の合計】
通行しやすさ 【事前・事後の比較】		・「通行しやすくなった」が <u>6割</u> 、「通行しにくくなった」が <u>2割</u> 【全利用者の合計】	・「通行しやすくなった」が <u>3割</u> 、「通行しにくくなった」が <u>5割</u> 【全利用者の合計】	
				・交差点全体の印象として「良くなった」が <u>4割</u> 、「悪くなった」で <u>2割</u> 【全利用者の合計】
				・「安全になった」が自動車で <u>5割</u> 、自転車で <u>3割</u> 、歩行者は <u>4割</u>
				・「通行しやすくなった」が自動車で <u>2割</u> 、歩行者で <u>3割</u> 、「通行しにくくなった」が自動車で <u>6割</u> 、歩行者で <u>4割</u> 【自転車の集計なし】

     P3より詳細を記載

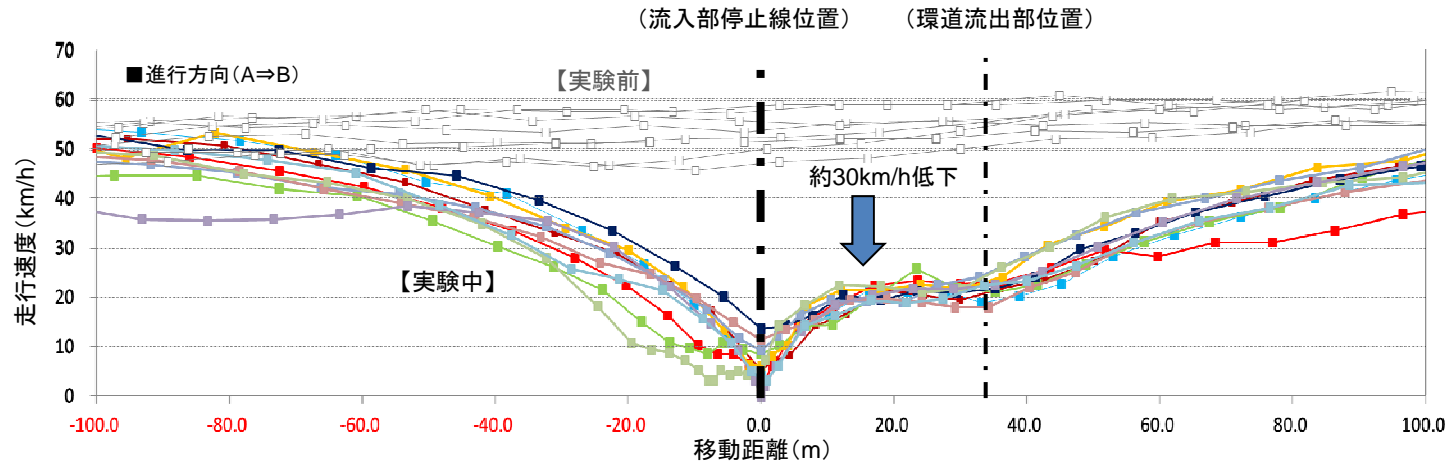
# ラウンドアバウトの導入による交通安全性への影響

焼津

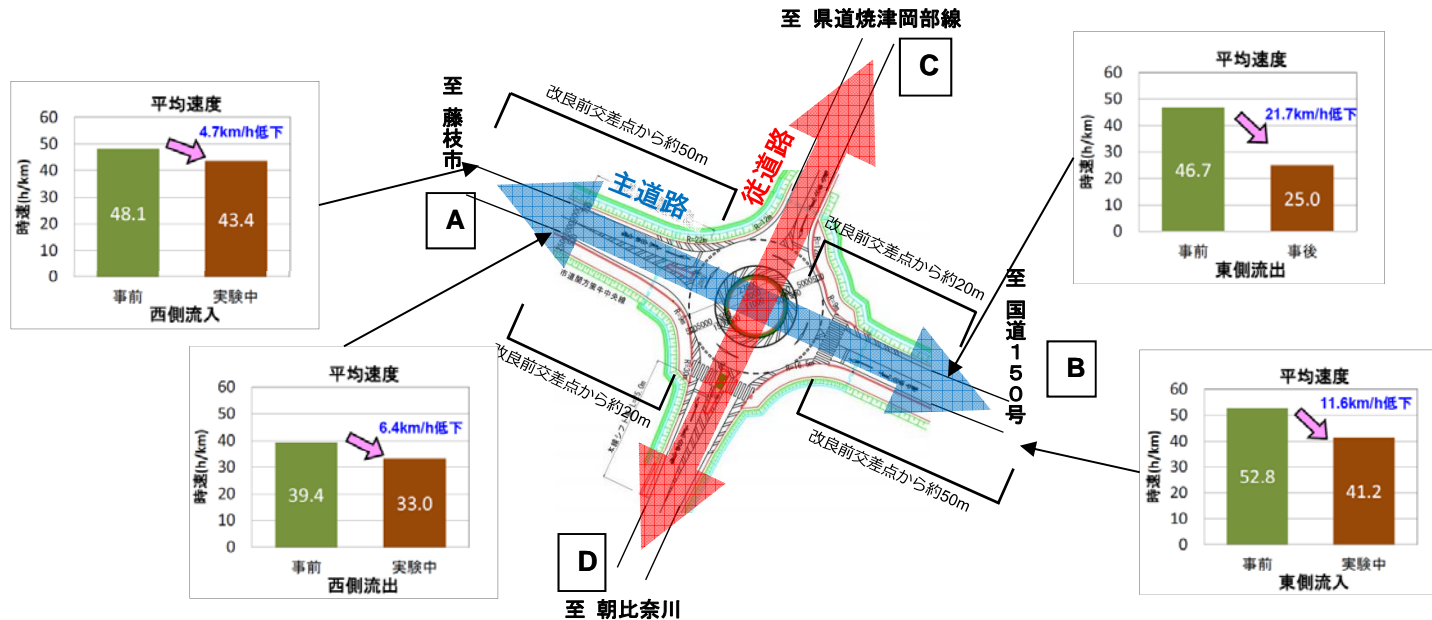
①

- ラウンドアバウト内の速度が約30km/h低下し、安全性が向上
- 主道路の流出入部前後で速度が低下し、安全性が向上

【環道内速度】



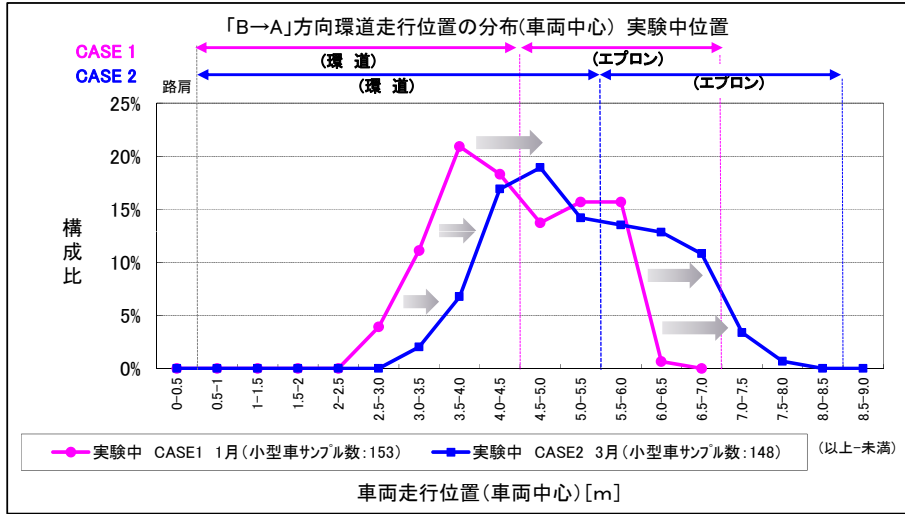
【流出入速度】



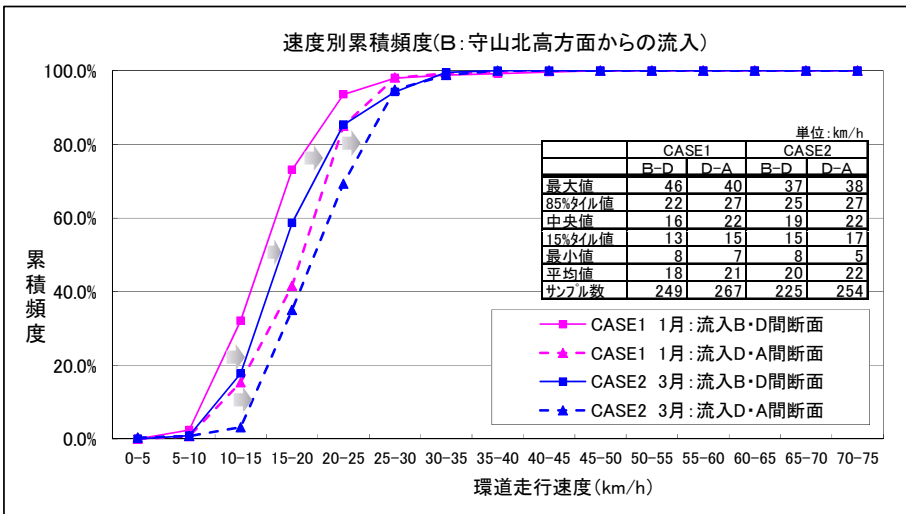
# 環道の幅員の大小による交通安全性への影響

○環道の幅員が大きくなると(4m→5m)、走行速度が増加し安全性が低下

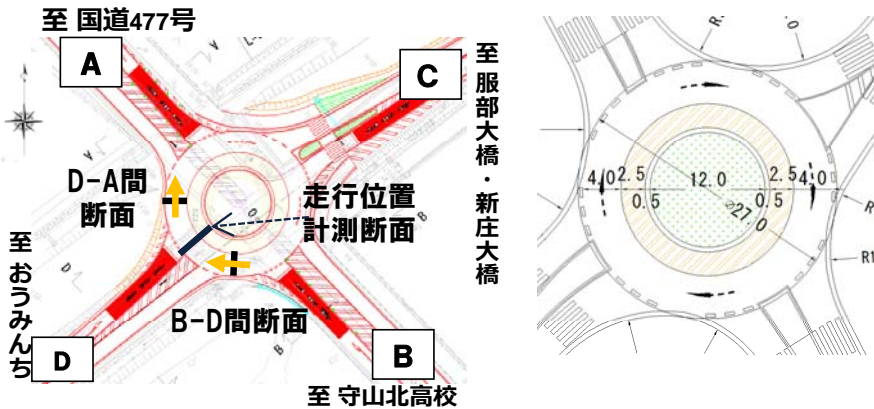
【走行位置の分布】



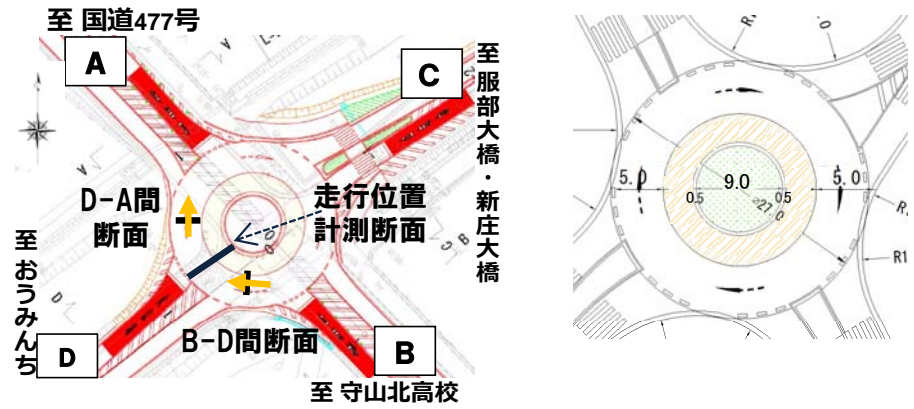
【環道内走行速度の比較】



CASE1



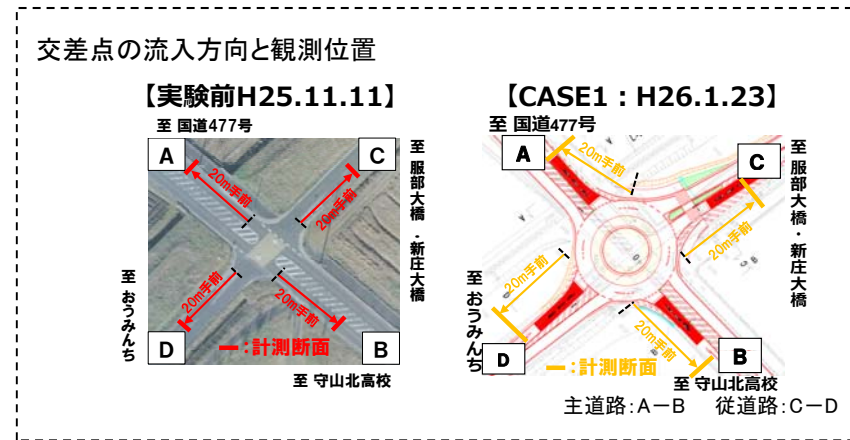
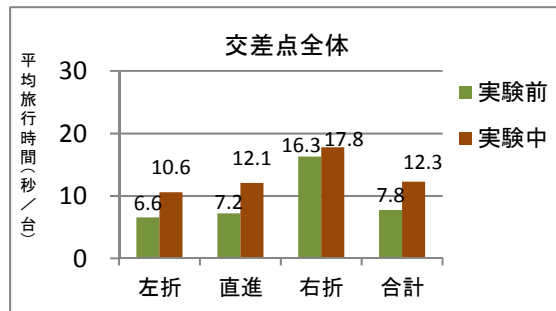
CASE2



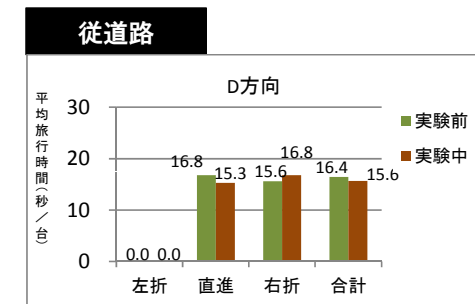
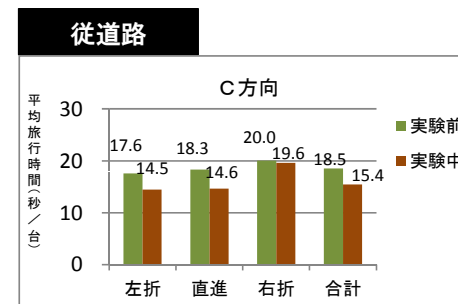
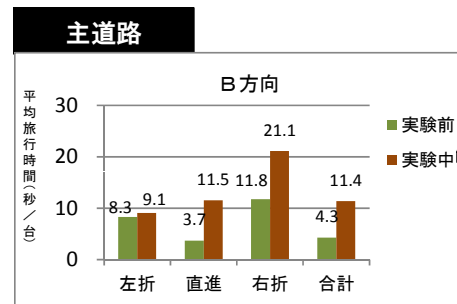
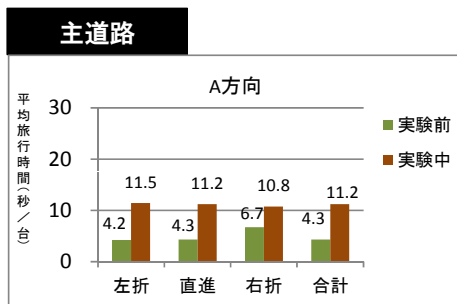
○無信号交差点に比べ、主道路の通過時間は増加するが、従道路からの通過時間は減少

## 【1台あたりの平均旅行時間】

[交差点全体]



[方向別]



	自動車	自転車・歩行者
<b>交差点全体の印象</b> ・全利用者ともに、交差点全体の印象として「良くなった」が7割、「悪くなった」が1割	<p>N=1,422</p>	<p>N=611</p>
<b>安全性</b> ・「安全になった」が自動車で7割、自転車・歩行者で6割	<p>N=1,434</p>	<p>N=691</p>
<b>通行のしやすさ</b> ・全利用者ともに、「通行しやすくなった」が6割、「通行しにくくなった」が2割	<p>N=1,427</p>	<p>N=688</p>

※アンケートの総数は、H24.12、H25.8、H25.9に実施した総数

# 【参考】現在の状況

軽井沢

○軽井沢において、エプロン部に段差(2cm)を設置

## ■現在の状況(H26.6)

※エプロン部に段差(2cm)を設置



## ■H24.11頃

※エプロン部をゼブラ化



## ■H25.4頃

※エプロン部をカラー化(段差なし)

