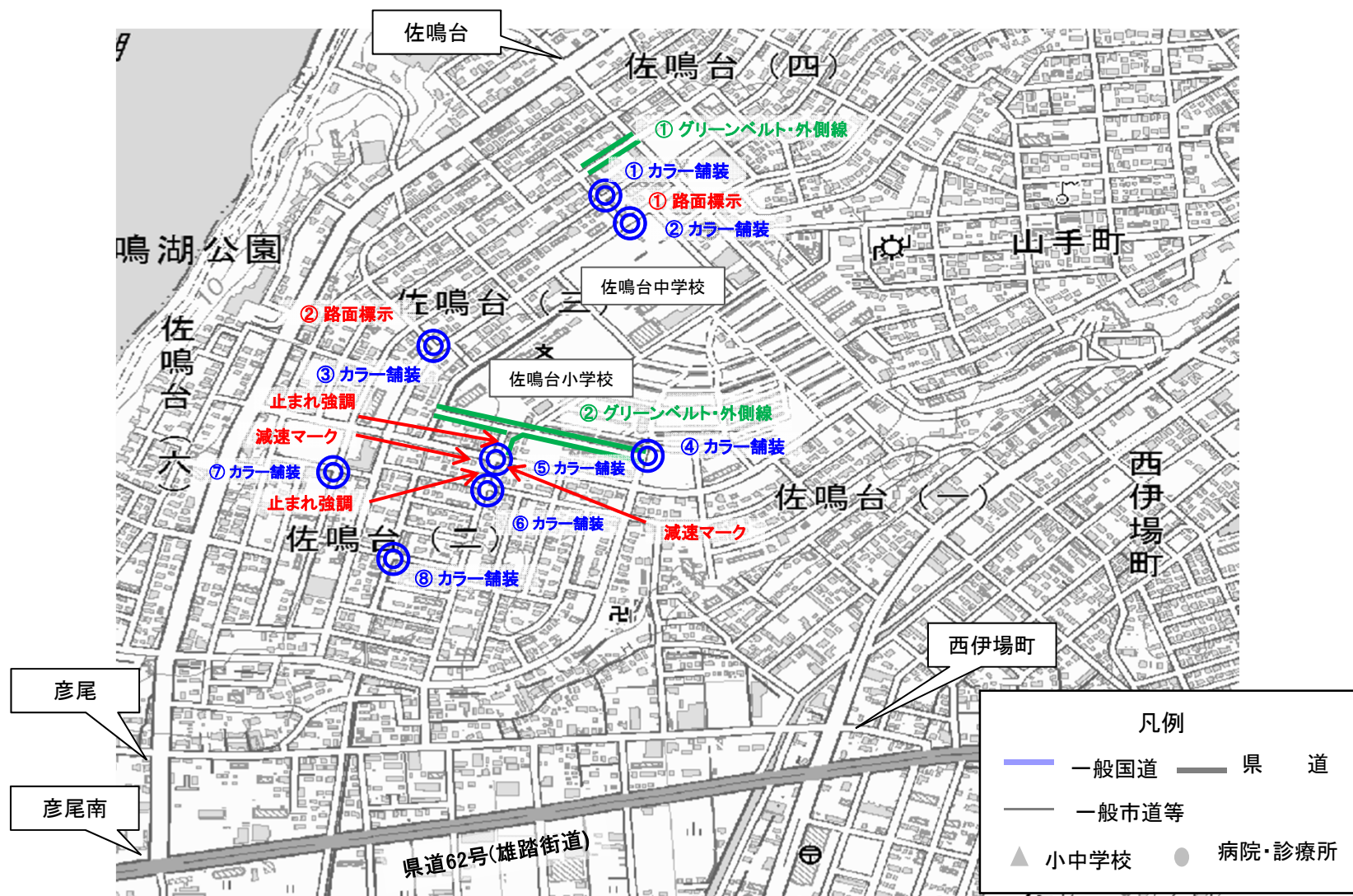


佐鳴台地区付近における 急減速等発生状況

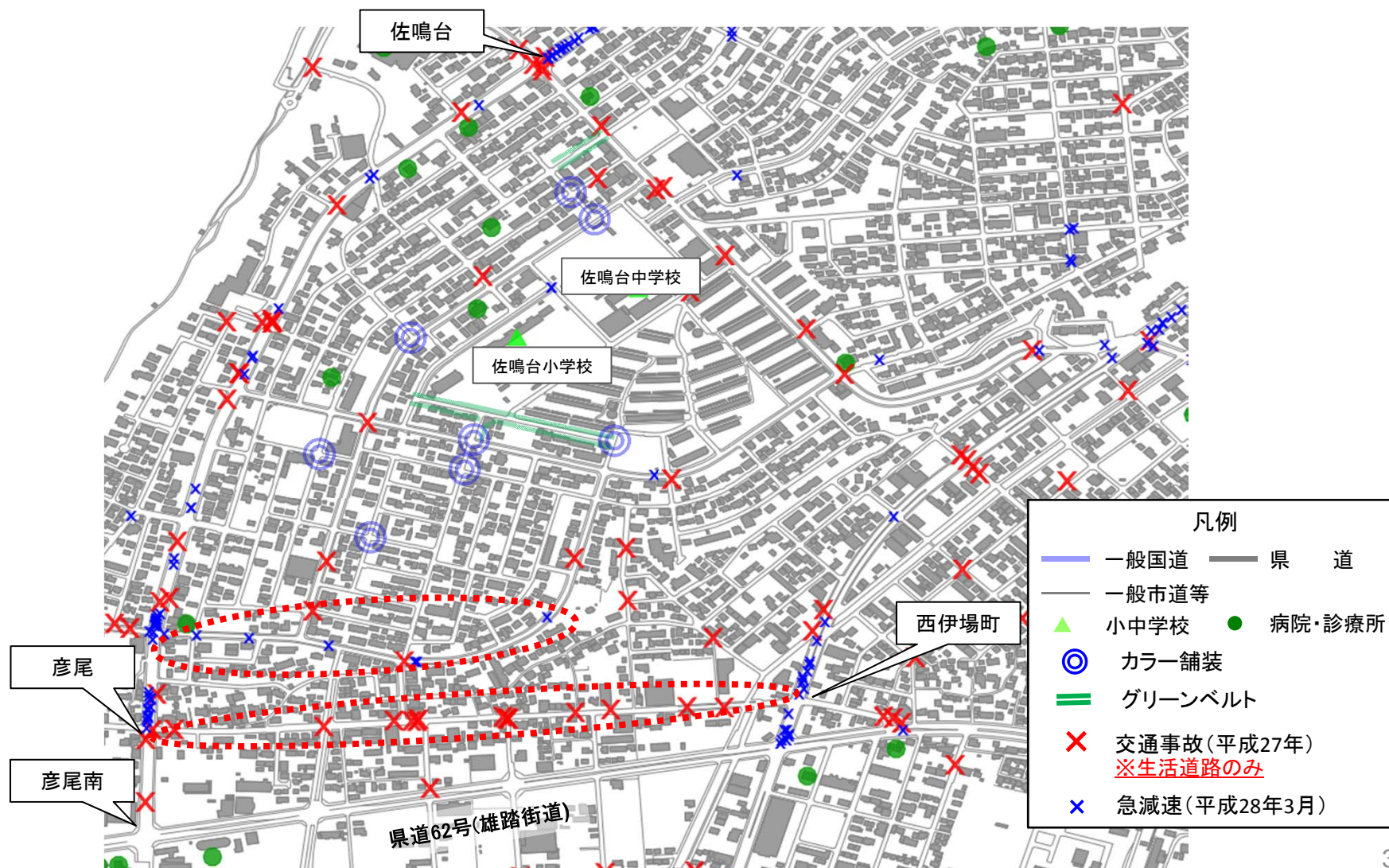
1 対象エリアの対策箇所

- 南側に県道62号(雄踏街道)、東側に鴨江新橋線(都市計画道路3・4・18鴨江新橋線)、西側に泉倉松線(都市計画道路3・4・23泉倉松線)に囲まれたエリアとなっている。
- エリア内には学校施設と多くの住宅が密集している。



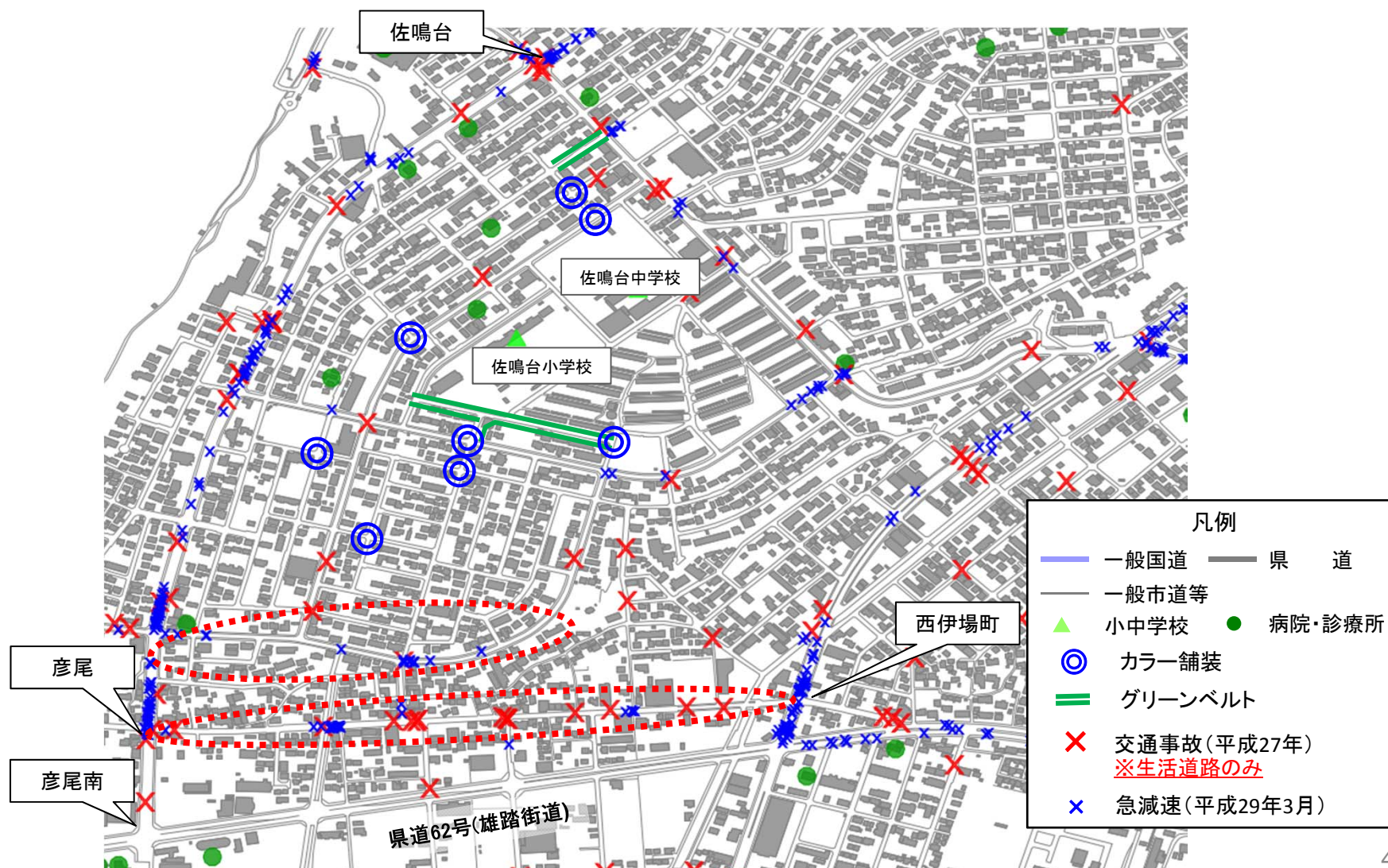
2-1 交通事故と危険挙動発生状況(2016年3月対策前)

- 全域において交通事故が発生している。特に県道62号(雄踏街道)に平行する道路で多い。
- 県道62号(雄踏街道)に平行する道路で危険挙動が多く発生している。



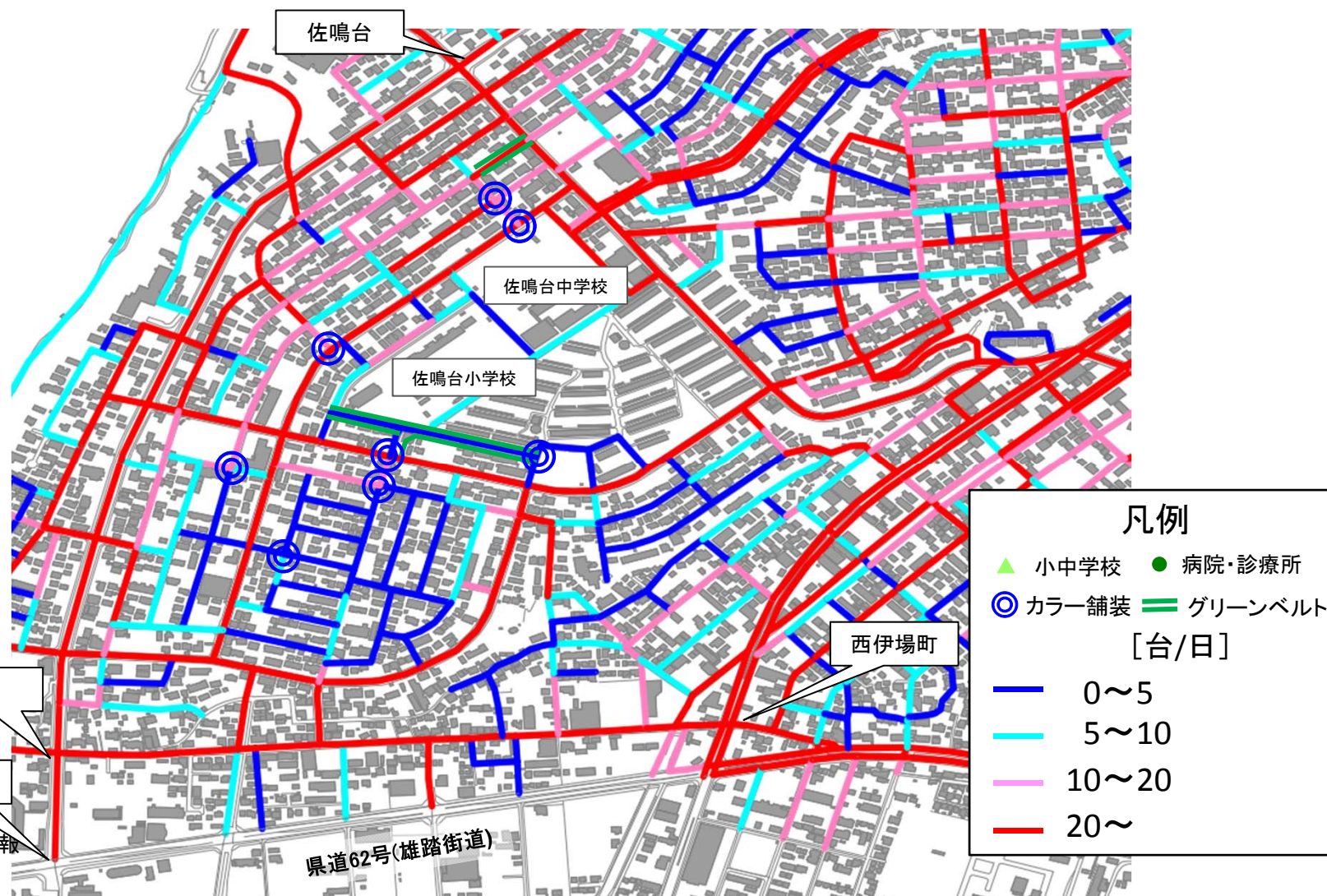
2-2 交通事故と危険挙動発生状況(2017年3月対策後)

- 対策後では、全体的に危険挙動が増加している。
- 対策箇所においては危険挙動は見られない。



3-1 車両が集中する箇所の状況(24時間)(2016年11・12月対策前)

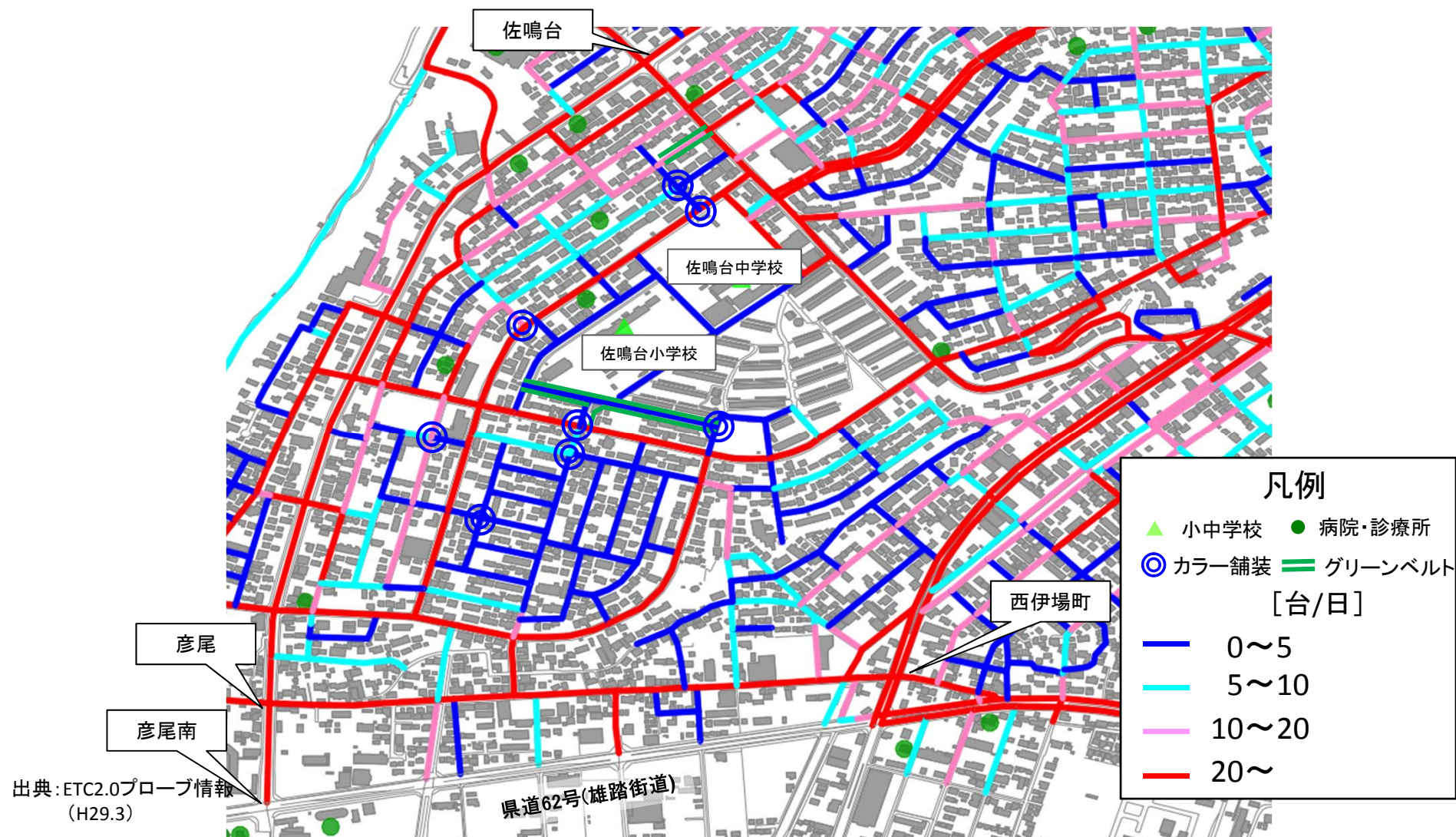
- カラー舗装に囲まれたエリアは交通需要の低下が確認される。
- 幹線道路における交通需要が増加している。



出典: ETC2.0プローブ情報
(H29.3)

3-2 車両が集中する箇所の状況(24時間)(2017年3月対策後)

- カラー舗装に囲まれたエリアは交通需要の低下が確認される。
- 幹線道路における交通需要が増加している。



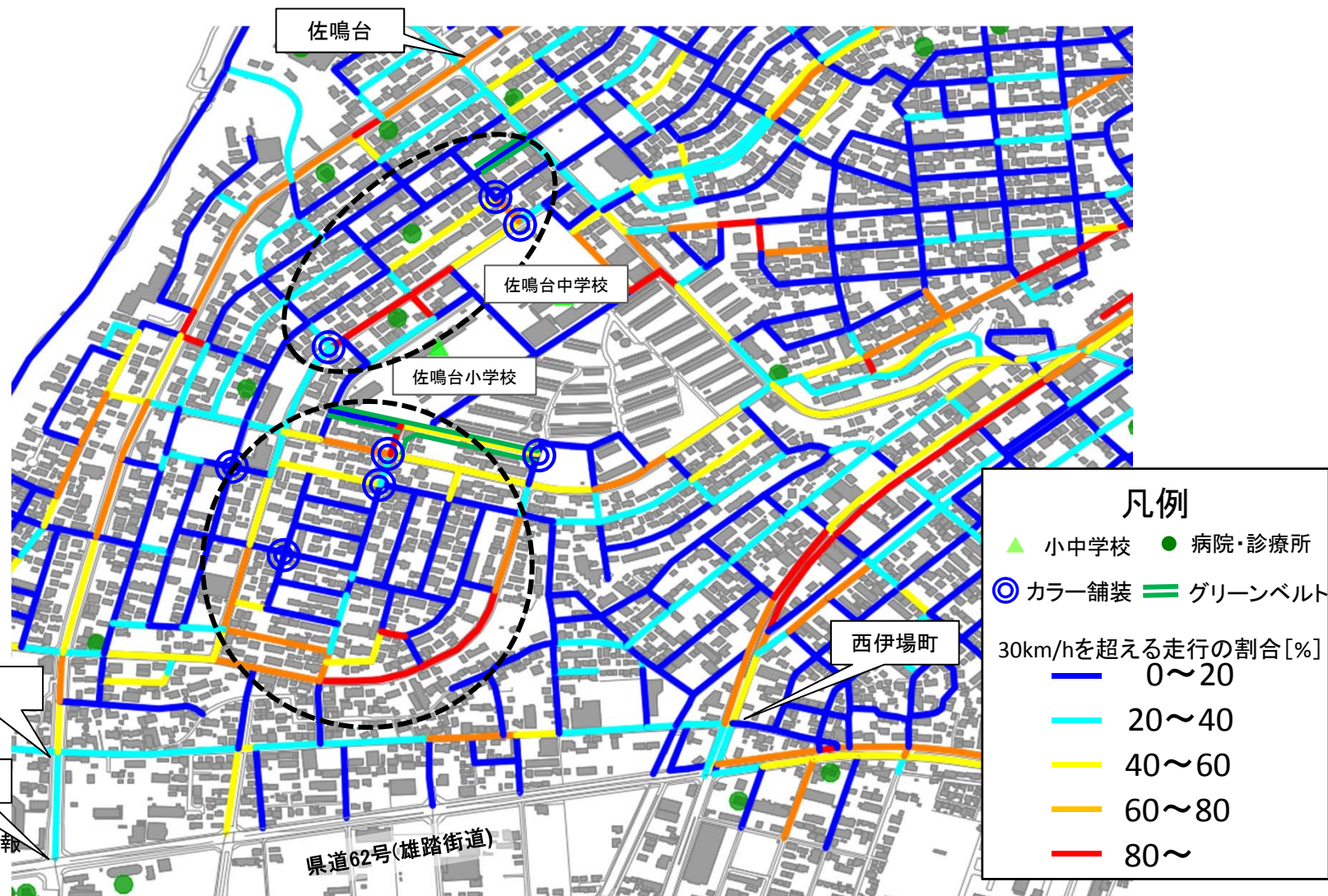
4-1 対象エリアの生活道路の30km/h超過割合(2016年11・12月対策前)

- 佐鳴台小学校・中学校の西側エリアでは30km/hを超える割合が低下していることが確認できる。
- 一方、南側のエリアでは、30km/hを超える割合はほとんど変わらない。



4-2 対象エリアの生活道路の30km/h超過割合(2017年3月対策後)

- 佐鳴台小学校・中学校の西側エリアでは30km/hを超える割合が低下していることが確認できる。
- 一方、南側のエリアでは、30km/hを超える割合はほとんど変わらない。

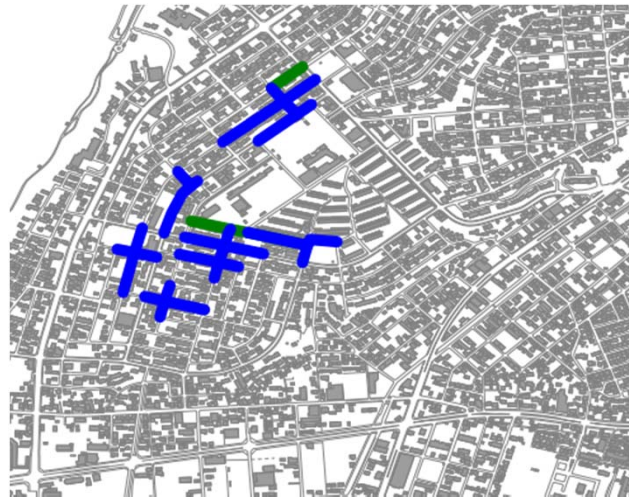


出典: ETC2.0プローブ情報
(H29.3)

5-1 対策箇所 の 走行速度状況 (全体)

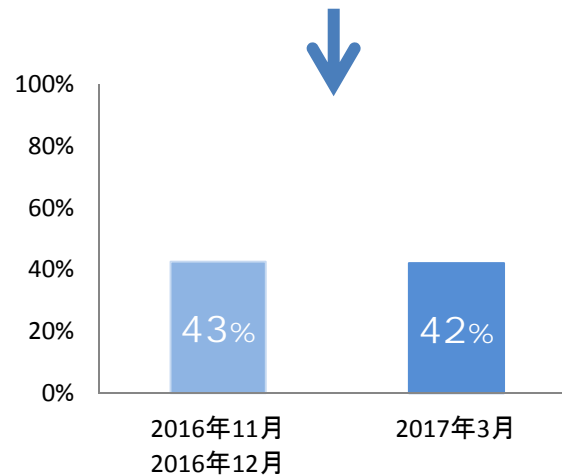
- 対策箇所全体における台キロ当たりの30km/h超過割合は、1%減少している。

全対策箇所



集計対象
リンク

対象箇所における
台キロ当たりの
30km/h超過割合



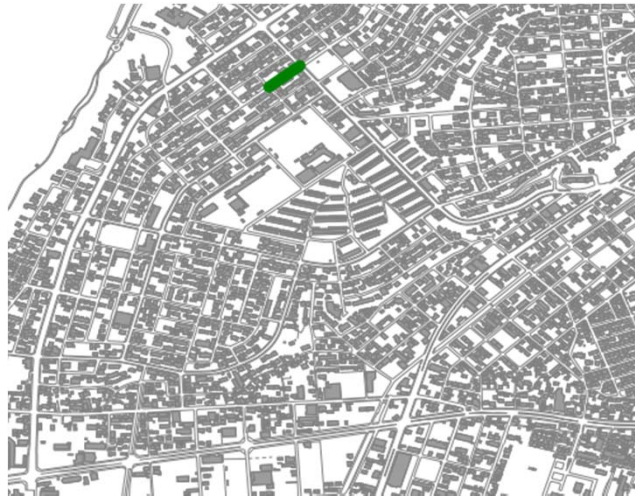
※集計対象リンクにおける台キロ当たりの
30km/h以上の走行回数の合計を
台キロ当たりの走行回数の合計で除した割合

※集計対象リンクにおける
2016年11月・12月の総走行回数:975回、
総走行台キロ:86.3台キロ
2017年3月の総走行回数:569回、
総走行台キロ:51.1台キロ

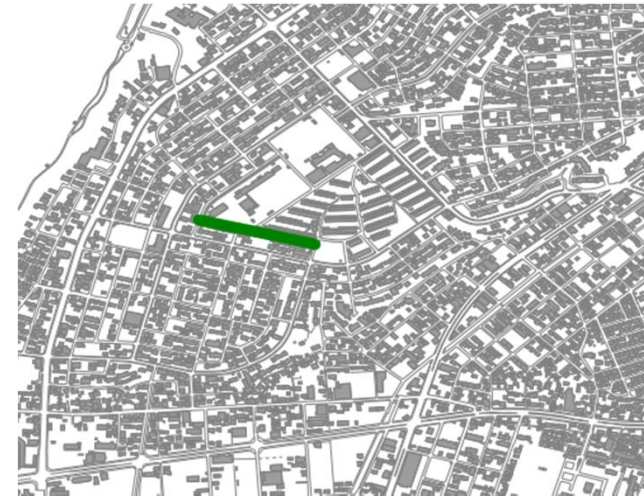
5-2 対策箇所の走行速度状況

- ①グリーンベルト上の走行回数は約60%に減少し、30km/h超過割合は0%に減少している。
- ②グリーンベルト上の30km/h超過割合は30%以上増加している。

①グリーンベルト



②グリーンベルト

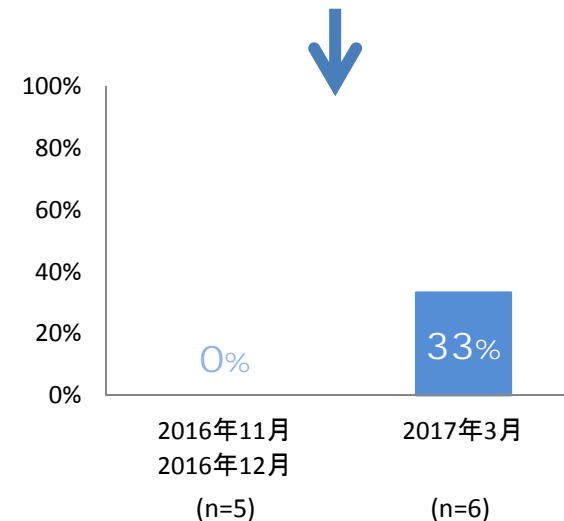
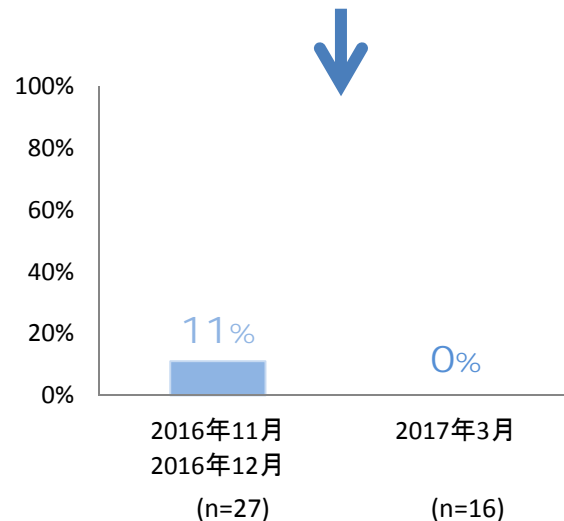


集計対象
リンク

対象箇所における
30km/h超過割合

※集計対象リンクにおける
30km/h以上の走行回数を
総走行回数で除した割合

※グラフのnは総走行回数



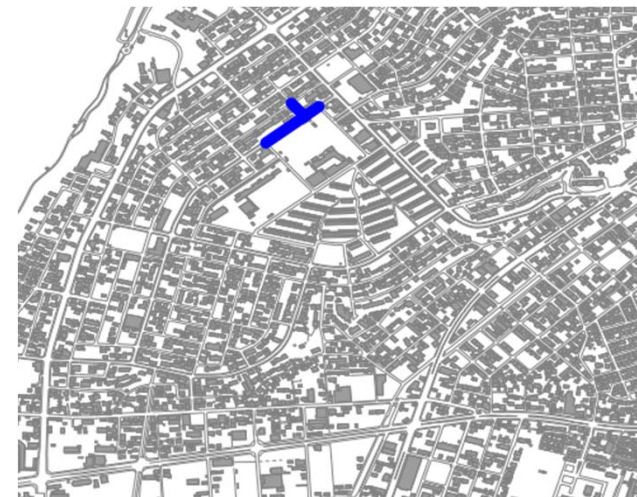
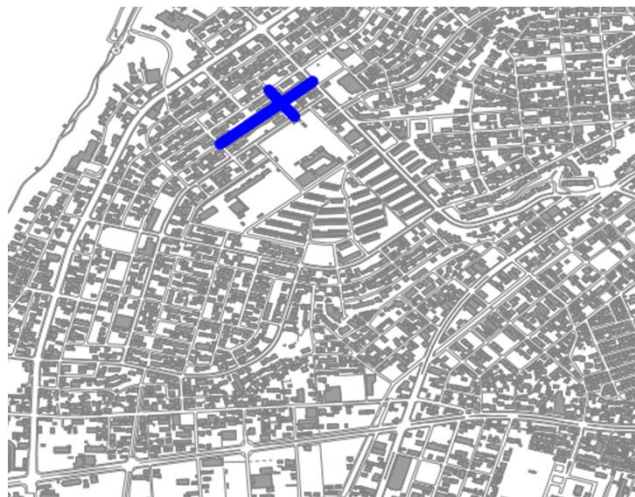
5-3 対策箇所の走行速度状況

- ①カラー舗装上の走行回数は約2割にまで減少したが、30km/h超過割合はわずかに増加している。
- ②カラー舗装上の走行回数は半減し、30km/h超過割合も約7%減少している。

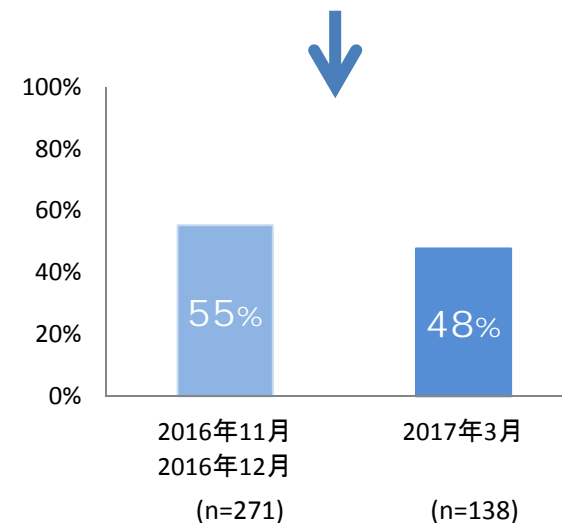
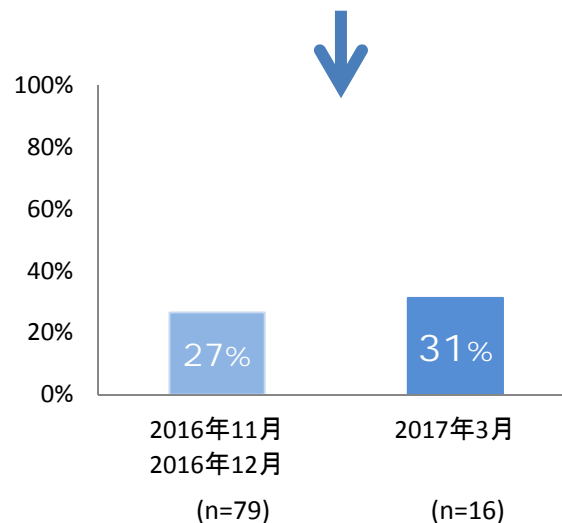
①カラー舗装

②カラー舗装

集計対象
リンク



対象箇所における
30km/h超過割合



※集計対象リンクにおける
30km/h以上の走行回数を
総走行回数で除した割合

※グラフのnは総走行回数

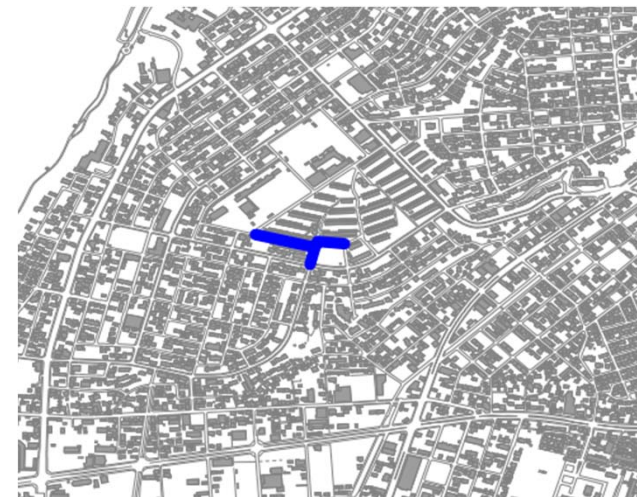
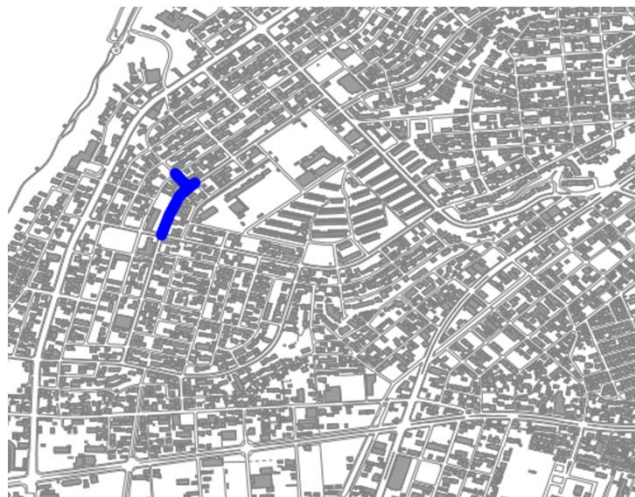
5-4 対策箇所への走行速度状況

- ③カラー舗装上の走行回数は約6割に減少しているが、30km/h超過割合は変化していない。
- ④カラー舗装上の走行回数はほぼ変化がないが、30km/h超過割合は20%増加している。

③カラー舗装

④カラー舗装

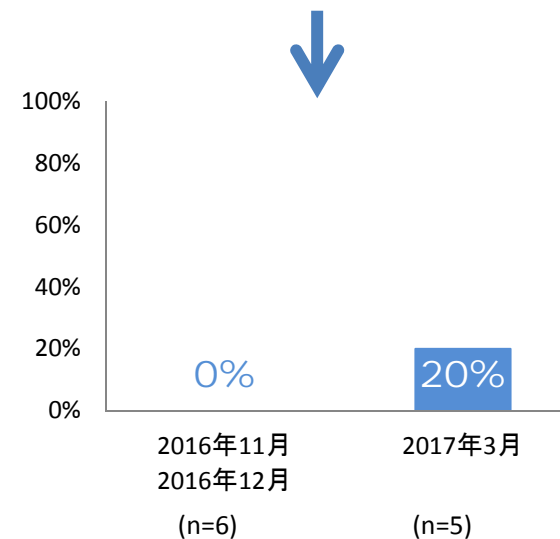
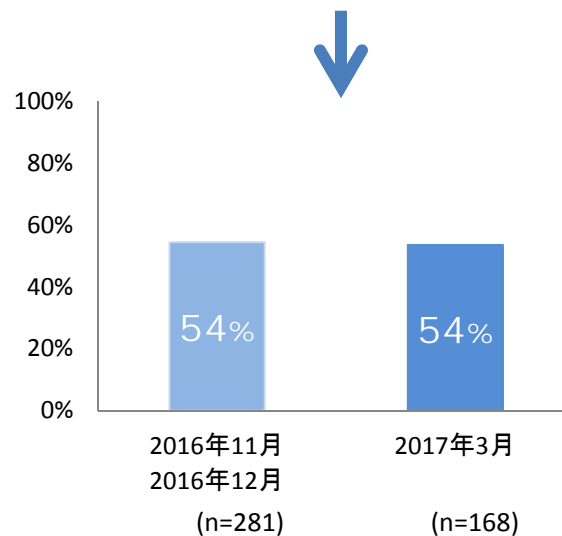
集計対象
リンク



対象箇所における
30km/h超過割合

※集計対象リンクにおける
30km/h以上の走行回数を
総走行回数で除した割合

※グラフのnは総走行回数



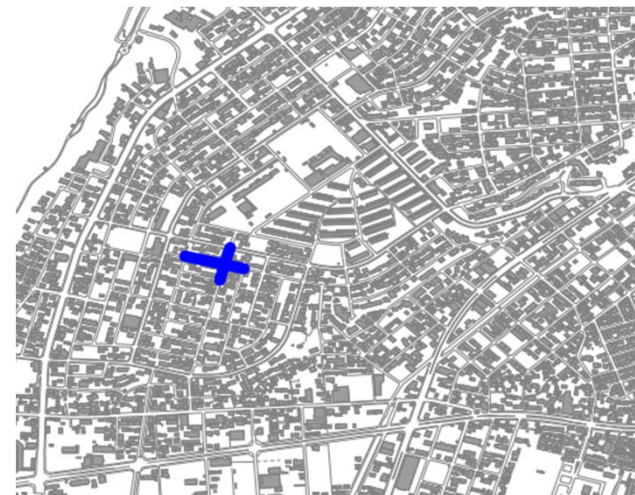
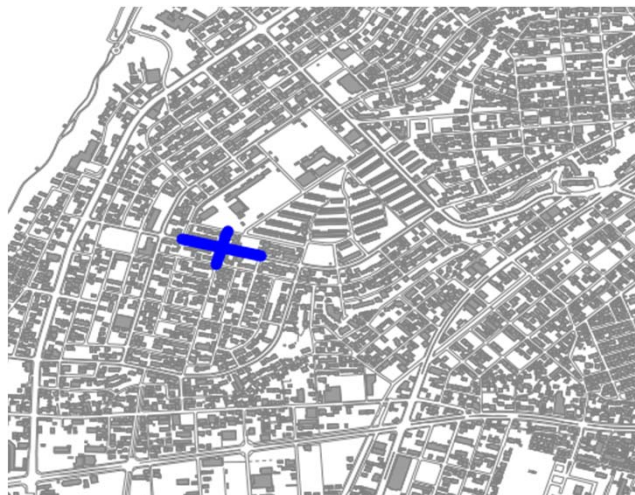
5-5 対策箇所の走行速度状況

- ⑤カラー舗装上の走行回数は約6割に減少しているが、30km/h超過割合は5%増加している。
- ⑥カラー舗装上の走行回数は約半数以下に減少し、30km/h超過割合は6%減少している。

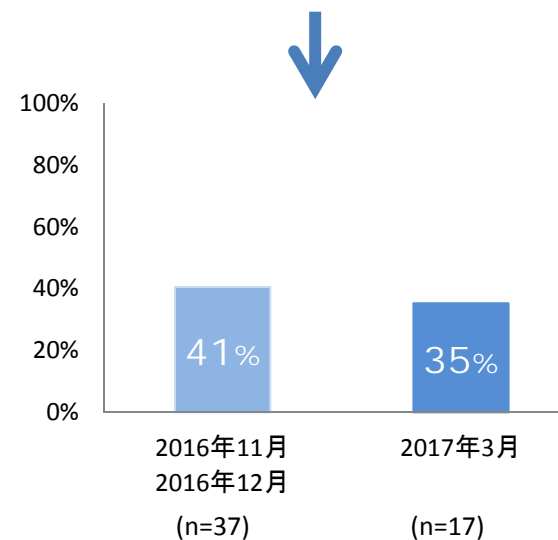
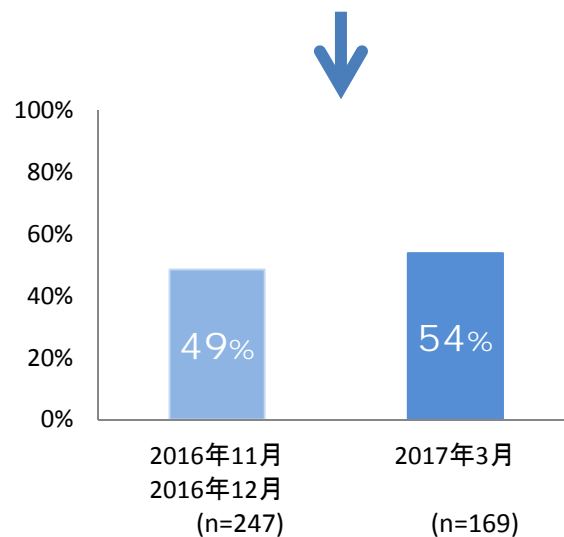
⑤カラー舗装

⑥カラー舗装

集計対象
リンク



対象箇所における
30km/h超過割合



※集計対象リンクにおける
30km/h以上の走行回数を
総走行回数で除した割合

※グラフのnは総走行回数

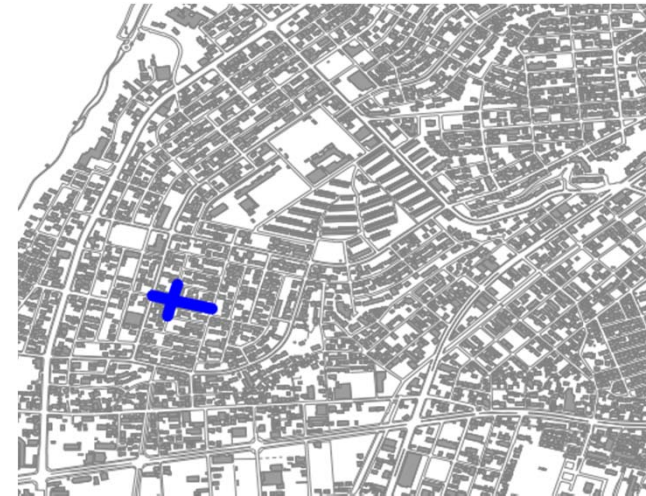
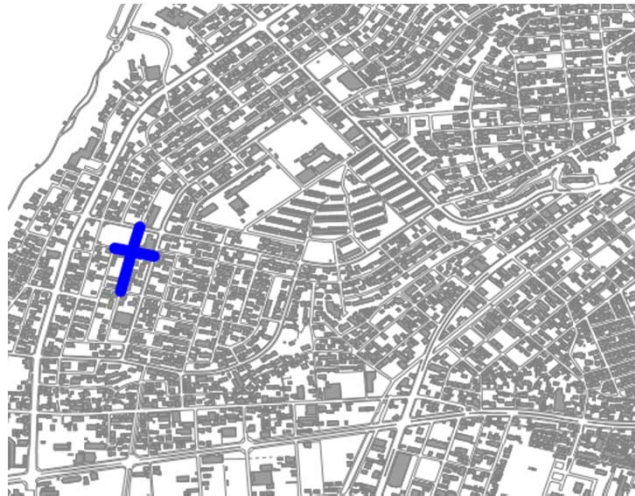
5-6 対策箇所の走行速度状況

- ⑦カラー舗装上の走行回数は約3割増加しているが、30km/h超過割合は0%に減少している。
- ⑧カラー舗装上の走行回数は約1割未満に減少し、30km/h超過割合は0%に減少している。

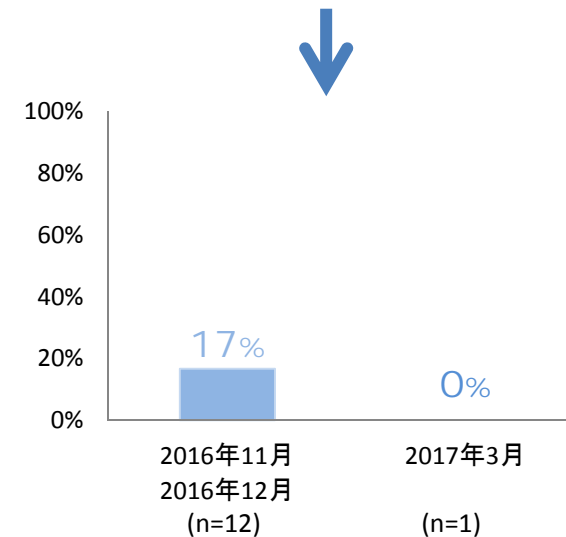
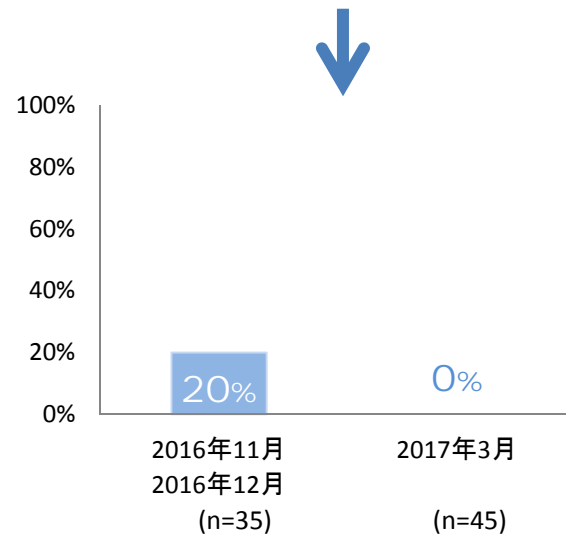
⑦カラー舗装

⑧カラー舗装

集計対象
リンク



対象箇所における
30km/h超過割合

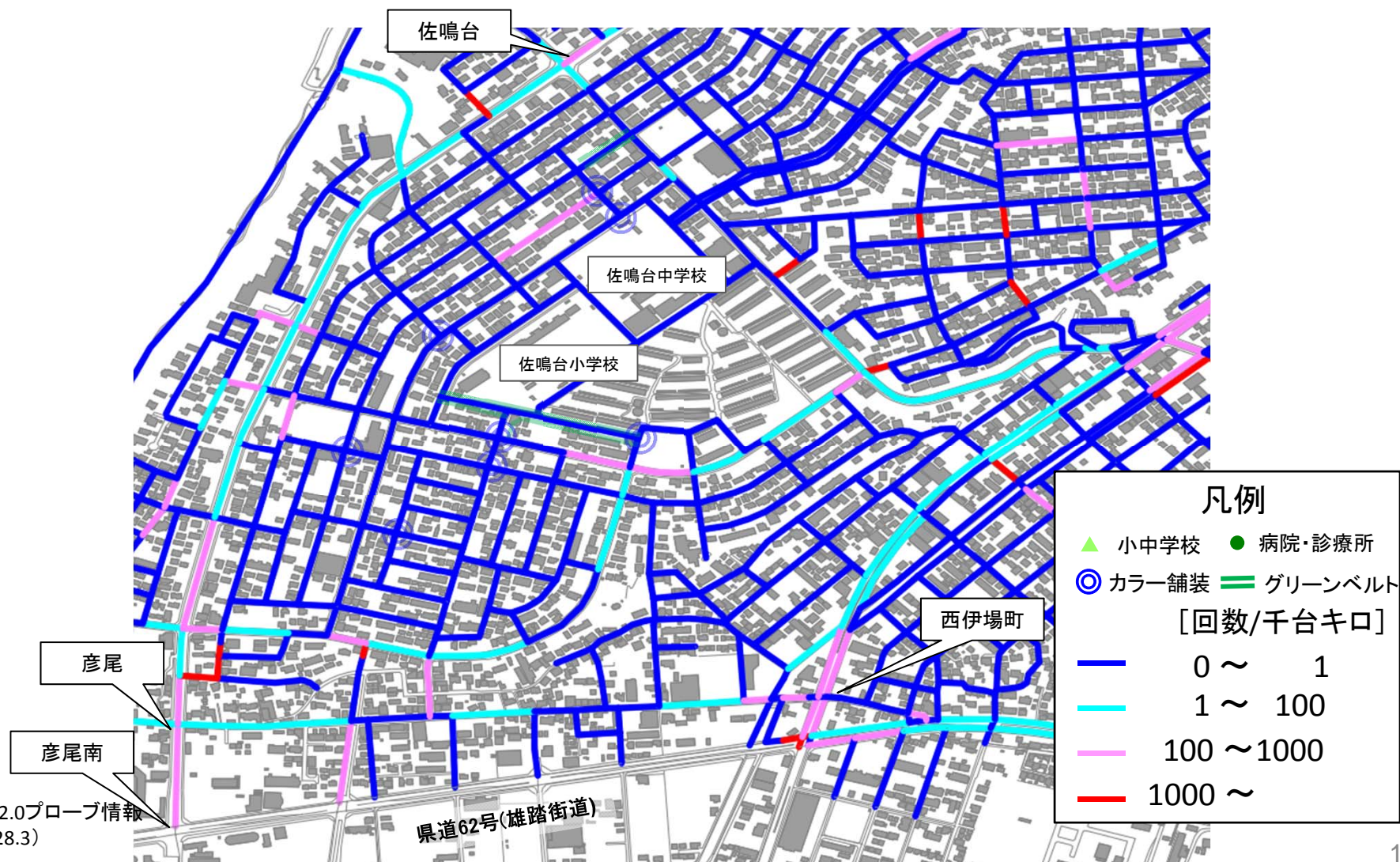


※集計対象リンクにおける
30km/h以上の走行回数を
総走行回数で除した割合

※グラフのnは総走行回数

6-1 台キロ当たりの危険挙動状況(24時間)(2016年11・12月対策前)

- 佐鳴台中学校付近をはじめ、いくつかの箇所で急減速挙動の発生が確認されるが、対策箇所の周辺では急減速挙動の発生があまり確認されていない。



出典: ETC2.0プローブ情報
(H28.3)

6-2 台キロ当たりの危険挙動状況(24時間)(2017年3月対策後)

- 対策箇所の周辺では、対策前と同様、急減速挙動の発生があまり確認されていない。

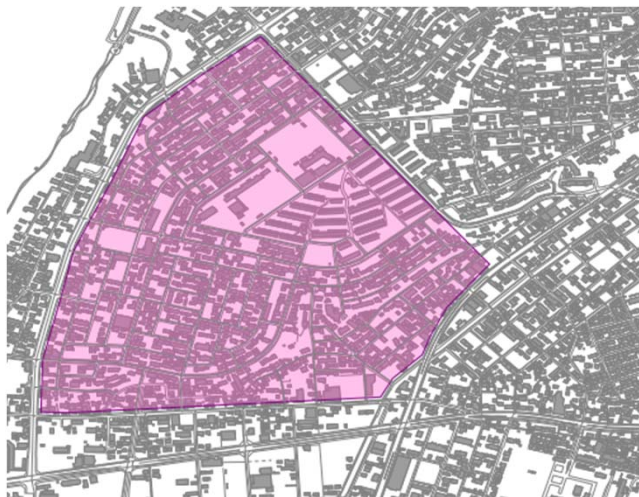


出典: ETC2.0プローブ情報
(H29.3)

7 対象エリアの走行速度状況と危険挙動割合

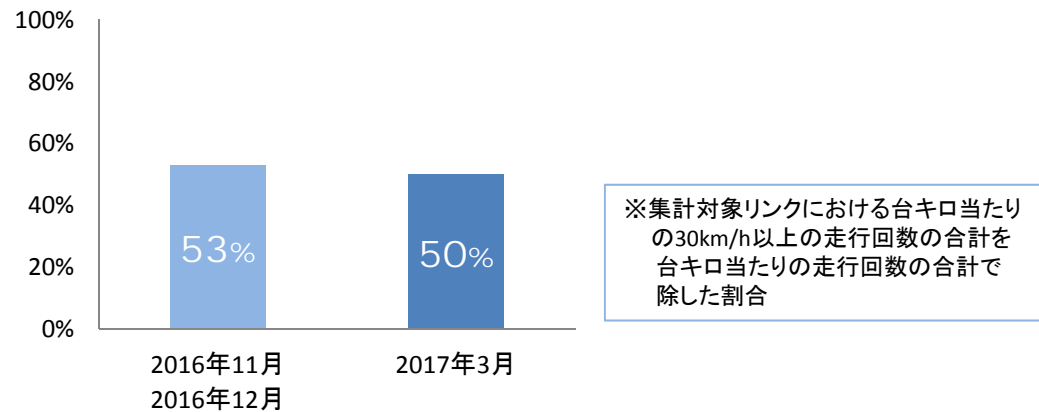
- 対策エリア全体における台キロ当たりの30km/h超過割合は、3%減少している。
- 対策エリア全体における台キロ当たりの危険挙動割合は、1%減少している。

集計対象エリア



※集計対象エリアにおける
 2016年11月・12月の総走行回数:10,772回、
 総走行台キロ: 849.1 台キロ
 2017年3月の総走行回数:6,488回、
 総走行台キロ: 505.0台キロ

対象エリアにおける台キロ当たりの
30km/h超過割合



対象エリアにおける台キロ当たりの
危険挙動割合

