

「生活道路対策エリア」の取組事例（弘前市城西地区の事例）

路側帯のカラー化
車道幅員の狭小化

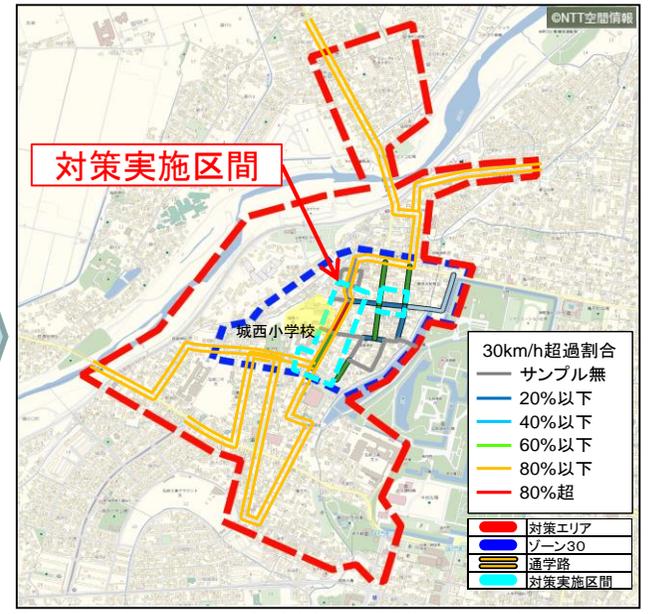
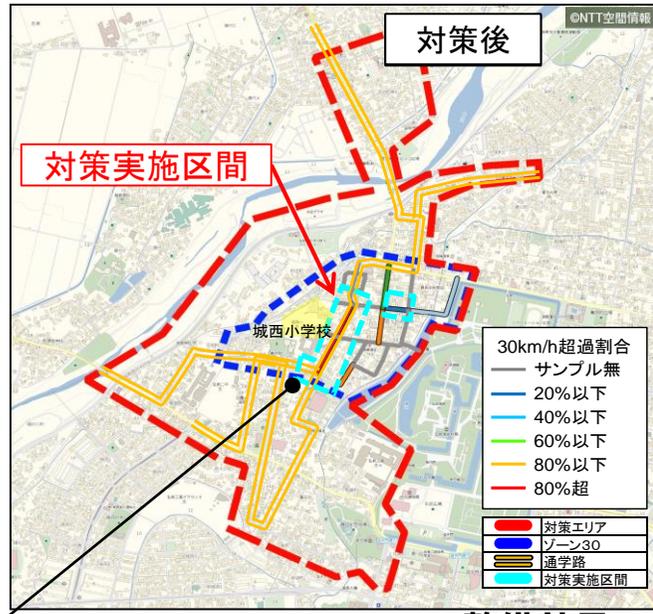
- 平成24年から実施している「通学路交通安全プログラム」に生活道路の安全対策の考え方を導入した「交通安全対策協議会」を3回開催。
- 対策実施区間は、30km/h以上で走行する速度超過車両が多いため、「路側帯のカラー化」を実施。
- 対策を実施したが、速度に大きな改善が見られなかったため、速度抑制追加対策として「車道幅員の狭小化」を実施。
- 30km/h超過割合が14ポイント減少するなど速度抑制効果が発現している。今後、追加対策（注意喚起看板等）を実施予定。

取組概要



- 交通安全対策協議会の開催
平成24年から実施している「通学路交通安全プログラム」に生活道路の安全対策の考え方を導入し、継続的に対策を検討・実施
- H24・H27：通学路の緊急合同点検
 - H27：側溝蓋設置対策の実施
 - H28.11：路側帯のカラー化対策を実施
 - H28：第1回対策効果検証
 - H29.5：交通安全対策協議会（追加対策検討）
 - H29.9：追加対策（車道幅員の狭小化）の実施
 - H29：第2回対策効果検証
 - H30.9：交通安全対策協議会（追加対策検討）

ビッグデータ分析結果



整備状況



路側帯のカラー化（H28.11実施）



車道幅員の狭小化（H29.9実施）

整備効果

※速度分析は、ETC2.0フロブデータより進行方向変化による蓄積データ（右左折時、転回時）を除外

	30km/h超過割合		平均速度	
	ゾーン30	対策実施区間	ゾーン30	対策実施区間
対策前	49%	51%	25.9km/h	24.4km/h
対策後 （路側帯のカラー化、 車道幅員の狭小化）	40%	37%	24.7km/h	23.1km/h

（▲9%） （▲14%） （▲1.2km/h） （▲1.3km/h）

【出典】ETC2.0フロブデータ 【対策前】H28.4～6、【対策後】H30.4～6