

「生活道路対策エリア」の取組事例(佐賀市北川副地区)

きたかわそえ

ハンプの設置・交差点カラー化
・自転車通行位置のカラー化

- 地域内を縦断する交通量が多く、歩行者と車両の接触事故の危険性が高い地域なので速度抑制対策を実施(ハンプの設置)
- 交差点を通過する車両に対し、交差点付近での注意喚起を図る(交差点のカラー化)
- 自転車の通行位置を明確にすることで、自転車の左側通行(順走)を増やす(自転車通行位置のカラー化)
- ワークショップを3回開催(第1回:H28.11.13、第2回:H28.12.11、第3回:H29.3.12)し、住民と協働で対策を検討

取組概要



ワークショップ実施状況

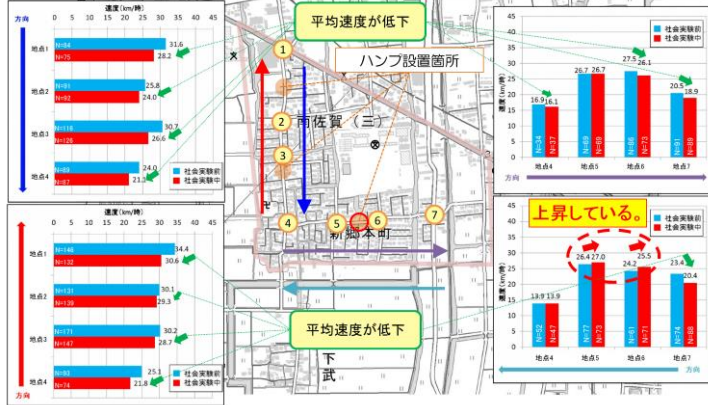
○ワークショップの開催(3回実施)

- 第1回 H28.11.13
 - ・北川副地区の現状・問題(危険箇所)の説明
 - ・ヒヤリマップ作成
- 第2回 H28.12.11
 - ・対策案の検討
- 第3回 H29.3.12
 - ・社会実験の効果報告

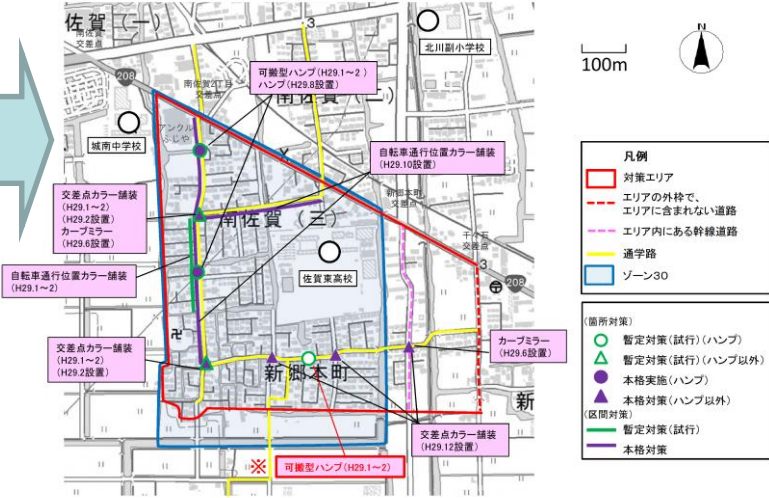
ビデオデータ分析結果

ビデオ調査結果(社会実験中)

○朝ピーク時(7:30~8:30)及び夕ピーク(17:00~18:00)において、地域内を南北(両方向)へ抜ける交通は社会実験前と比較して平均速度が低下している。また、東西へ抜ける交通は平均速度が上昇している地点があるが、これは、ハンプが1箇所のみ設置である事と東西各方向からの車両がハンプの先行通過を争う事が理由と考えられる。



本対策内容



整備状況



ハンプの設置



交差点カラー化



自転車通行位置のカラー化

整備効果

※社会実験で実施したが効果がみられず、本対策は未実施。

	30km/h超過割合		平均速度		急減速回数(100台あたり)	
	南方向	北方向	南方向	北方向	南方向	北方向
対策前	36.1%	48.8%	28.6km/h	30.4km/h	6.3回	4.8回
対策後	18.2%	38.6%	25.0km/h	28.3km/h	2.1回	2.1回
	(▲17.9%)	(▲10.2%)	(▲3.6km/h)	(▲2.1km/h)	(▲4.2回)	(▲2.7回)

【出典】1.履歴点データ:ビデオ調査 (30km/h超過割合) 【対策前】H28.2.8 【対策後】H29.2.8
速度変化) 【対策前】H28.2.8 【対策後】H29.2.8
ETC2.0プローブデータ(急減速) 【対策前】H29.3~7 【対策後】H29.9~H30.1