





# 3. 塚田地区の検討結果

## (1) エリア全体の現状把握 (渋滞発生状況)

● ETC2.0プローブを用いて外周道路の渋滞状況も確認⇒外周道路での渋滞発生を確認。



※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出、2019年9～11月の平均値



# 3. 塚田地区の検討結果

## (2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

当該エリアの課題

- エリア内には**鉄道・駅に加え、集客施設が多数立地**し、多方面からの交通が集積し、様々な交通媒体（自動車・自転車・歩行者）の動線が複雑に絡み合っており、**道路網も複雑なエリア**である。
- **幹線道路の整備が遅れている地域**のため、**生活道路などの様々な路線で抜け道利用**されており、人身事故及び急挙動（ヒヤリハット）も多発しているため、**地域からの安全対策の要望が多い**。
- **外周道路では渋滞発生に加え、交差点を中心に事故が多発**している箇所も存在する。
- 小学校の開校や大型商業施設・マンション立地などの**再開発が進み、今後も人口・交通増**が想定される。



対応方針

- ① **外周道路（幹線道路）** : 広大なエリアを分割するための**新規外周道路の設定（将来）**。  
※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路  
**事故多発箇所でのピンポイント対策の実施（短期）**。
- ② **エリア内の主要生活道路** : 抜け道利用の多い区間を対象とした**速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。  
※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための骨格道路
- ③ **エリア内の細街路** : 抜け道利用の多い区間を対象とした**エリア内の進入抑制や速度抑止や注意喚起**に向けた対策の推進。  
※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）  
 自転車歩行者を優先させる道路

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 外周道路としての機能を発揮させるための道路整備（拡幅：将来の対策）</li> <li>■ 事故多発箇所でのピンポイント対策（交差点改良・信号現示改良・路面標示など）</li> </ul>
エリア内の主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）</li> </ul>
エリア内の細街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく 等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）</li> </ul>





# 3. 塚田地区の検討結果 (2) 対策のコンセプト

本部会では青枠内（新たな外周道路）のエリア内を重点的に検討する。



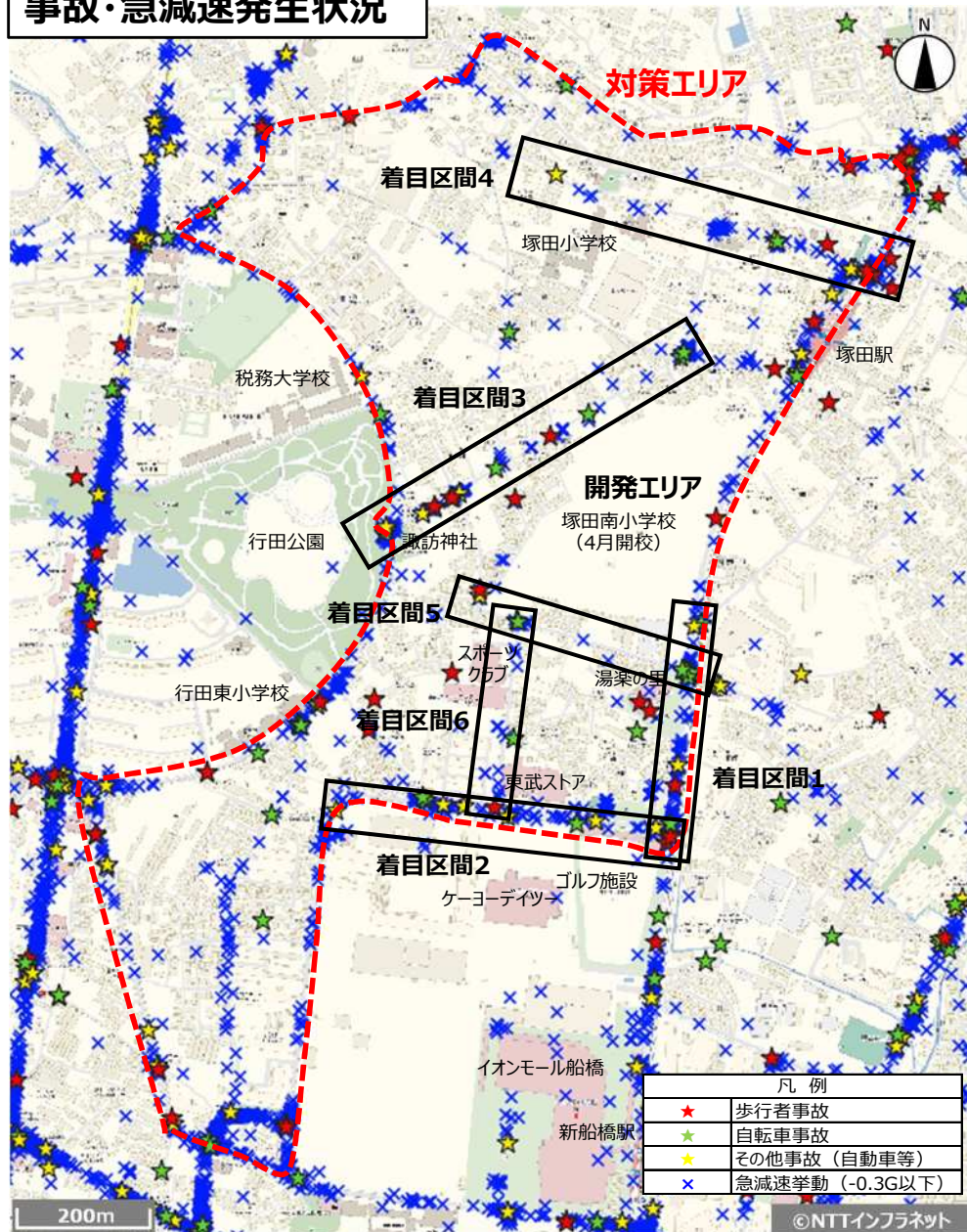
## 【開発エリアの概要】





# 3. 塚田地区の検討結果 (2) 対策コンセプト：着目区間の設定

事故・急減速発生状況



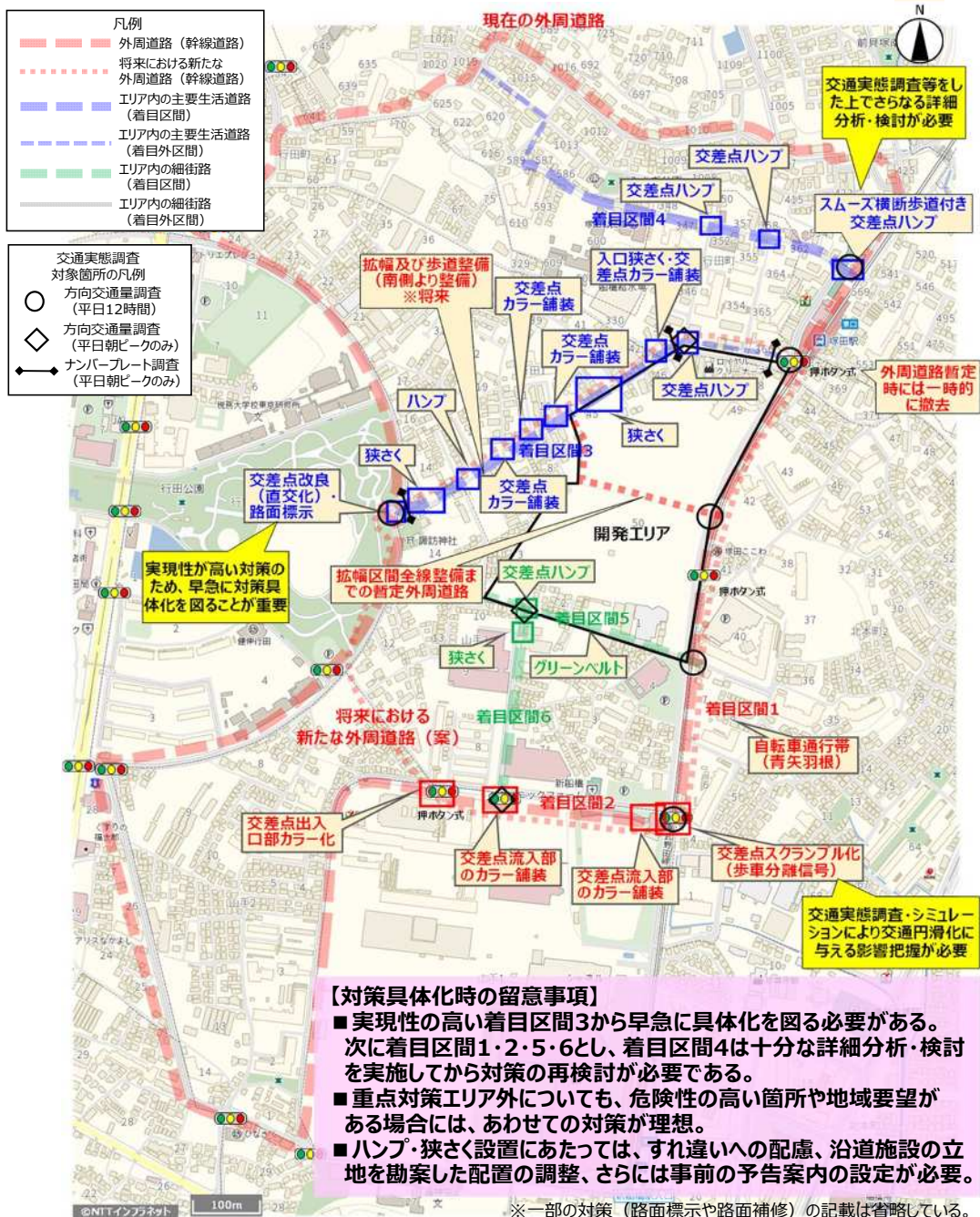
通学路の指定状況



※出典) 事故：(公財) 交通事故総合分析センター 交通事故統合データ (H27-H30)、警察庁公開データ (R1)  
急減速：ETC2.0フローデータ(挙動履歴：様式1-4)より算出(2019年9~11月の合計値)



# 3. 塚田地区の検討結果 (3) 対策内容



分類	対策内容
外周道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 外周道路としての機能を発揮させるための道路整備（拡幅及び歩道整備）</li> <li>■ 事故多発箇所でのピンポイント対策（交差点改良・信号現示改良・路面標示など）</li> </ul>
エリア内主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）</li> </ul>
エリア内細街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物理的デバイス（交差点ハンプ、入口狭さく等）</li> <li>■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）</li> </ul>

今後の流れ

- 交通シミュレーション
- 対策の具体化に向けた検討
  - ⇒ 小学校開校や周辺施設開発及び道路改良の影響の経過観察結果に応じた対応
  - ⇒ 交通実態調査の実施・同結果を踏まえた対策内容の見直し
  - ⇒ 現地状況を踏まえた対策設計・関係機関との調整
- 地域との合意形成（住民説明会など）
  - ⇒ 合意形成の図られた対策を実施



# 3. 塚田地区の検討結果

## (3) 対策内容の具体事例：着目区間②（外周道路）

【区間2/2】

### ■ 事故・急減速発生状況



【東端交差点の交通状況】



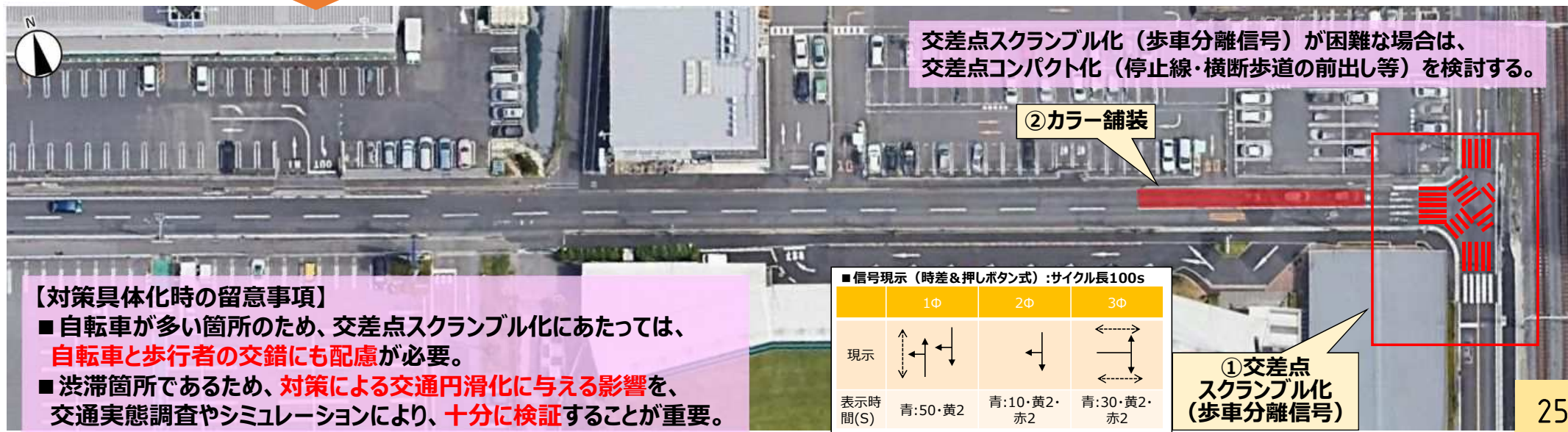
自動車の利用が多い上、  
鉄道駅付近のため、自転車  
歩行者交通量も多い。その  
ため、歩行者事故及び急  
減速が多発。

【断面交通量※】  
■自動車：4,269人/日  
■歩行者：1,195人/日

※ スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

### ■ 対策内容

方針：「① 走行車両の注意喚起促進」「② 自転車歩行者との交錯回避」



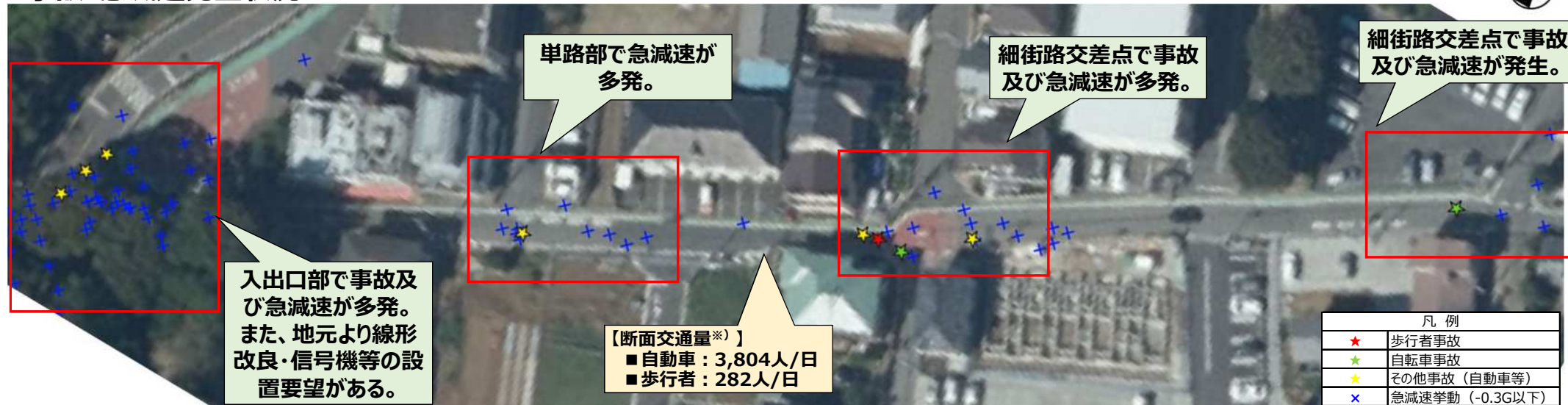


# 3. 塚田地区の検討結果

## (3) 対策内容の具体事例：着目区間③（エリア内主要生活道路）

【区間1/3】

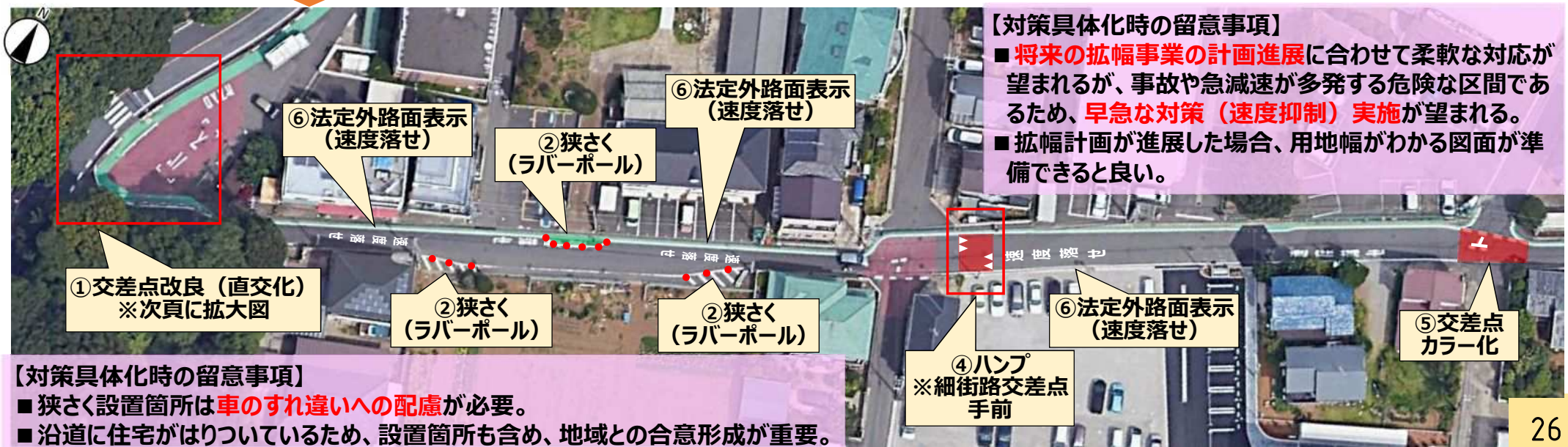
### ■ 事故・急減速発生状況



※ スマートフォンGPSデータによる推計値（商圏分析サービス「KDDI Location Analyzer」による集計結果©KDDI ©GIKENSHOJI INTERNATIONAL CO.,LTD）

### ■ 対策内容

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」「②自転車歩行者の交錯回避・注意喚起」

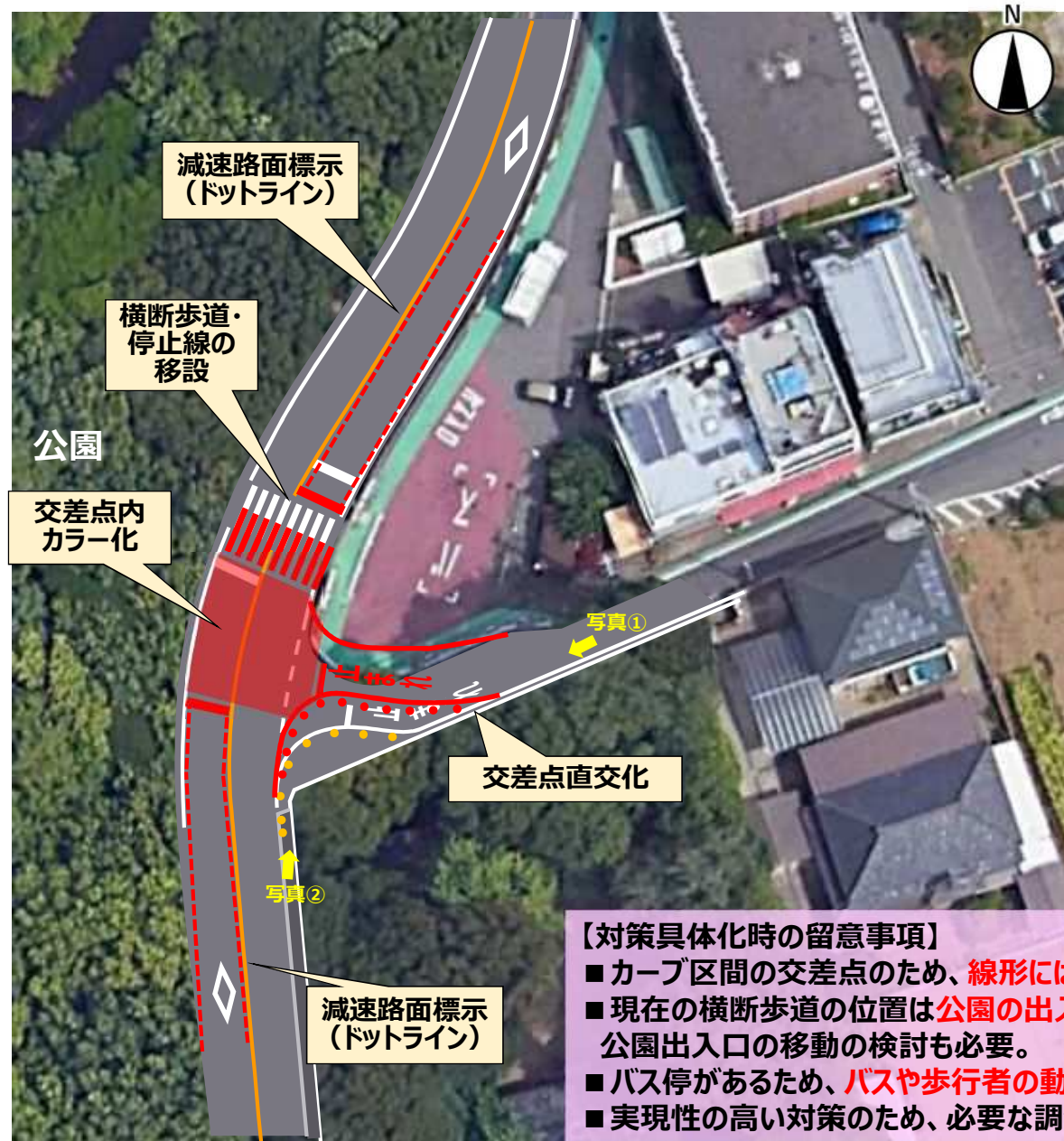




### 3. 塚田地区の検討結果

## (3) 対策内容の具体事例：着目区間③（エリア内主要生活道路）

【区間西端交差点（諏訪神社前交差点の対策）】



【当該交差点の現状】

写真①



写真②



【対策具体化時の留意事項】

- カーブ区間の交差点のため、**線形には十分留意して設計**を行う必要がある。
- 現在の横断歩道の位置は**公園の出入口上の動線**のため、横断歩道移設にあたっては公園出入口の移動の検討も必要。
- バス停があるため、**バスや歩行者の動線への配慮**も必要。
- 実現性の高い対策のため、必要な調査及び設計を行い、**早急な対策実施**が望ましい。