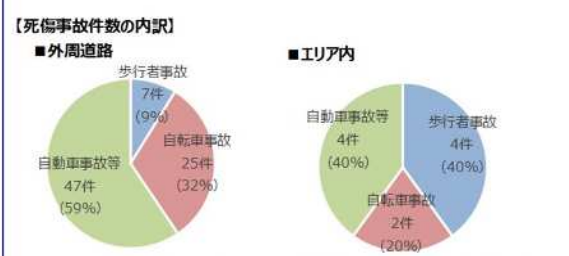
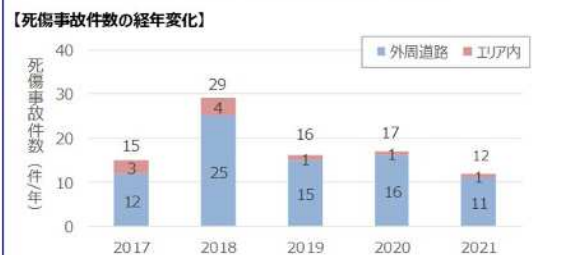
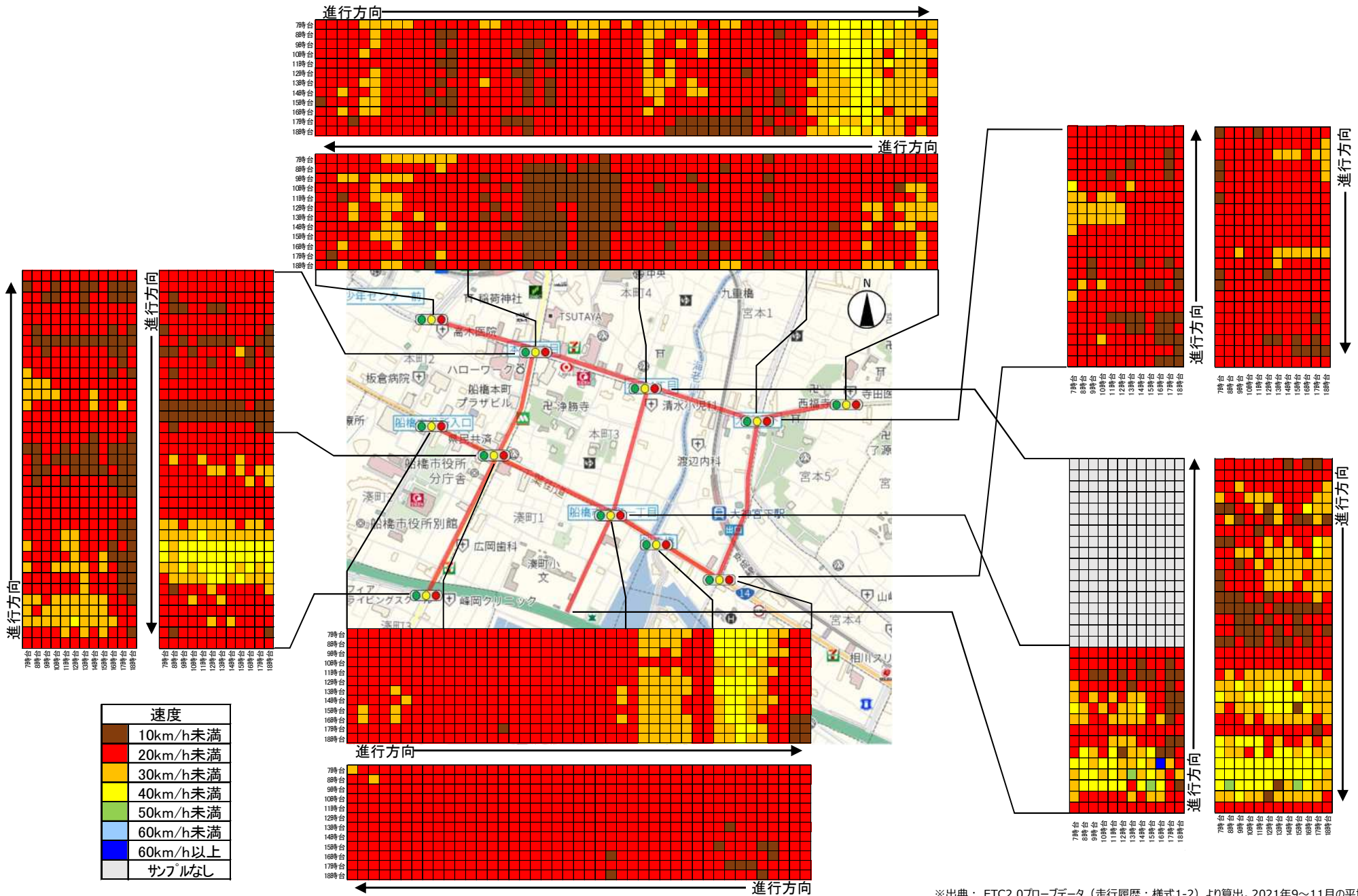


3. 本町地区の検討結果 (1) エリア全体の現状把握

● 事故・ETC2.0プローブ・地元要望等からエリア内の現状把握を実施⇒エリア内の危険箇所・区間の把握。



3. 本町地区の検討結果 (1) エリア全体の現状把握



※出典：ETC2.0プローブデータ（走行履歴：様式1-2）より算出。2021年9～11月の平均値

3. 本町地区の検討結果

(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

- 外周道路としての役割を担う**国道14号において、常時激しい渋滞が発生。**
- 外周道路の渋滞を避けるために、**エリア内を抜け道利用している車が多く**、事故や急減速が多発。
- 小学校がある湊町地区はH26年度にゾーン30に指定され、路面標示等の対策は実施済であるものの、依然として、抜け道利用されている区間が多く、**効果発生が限定的**となっている。



対応
方針

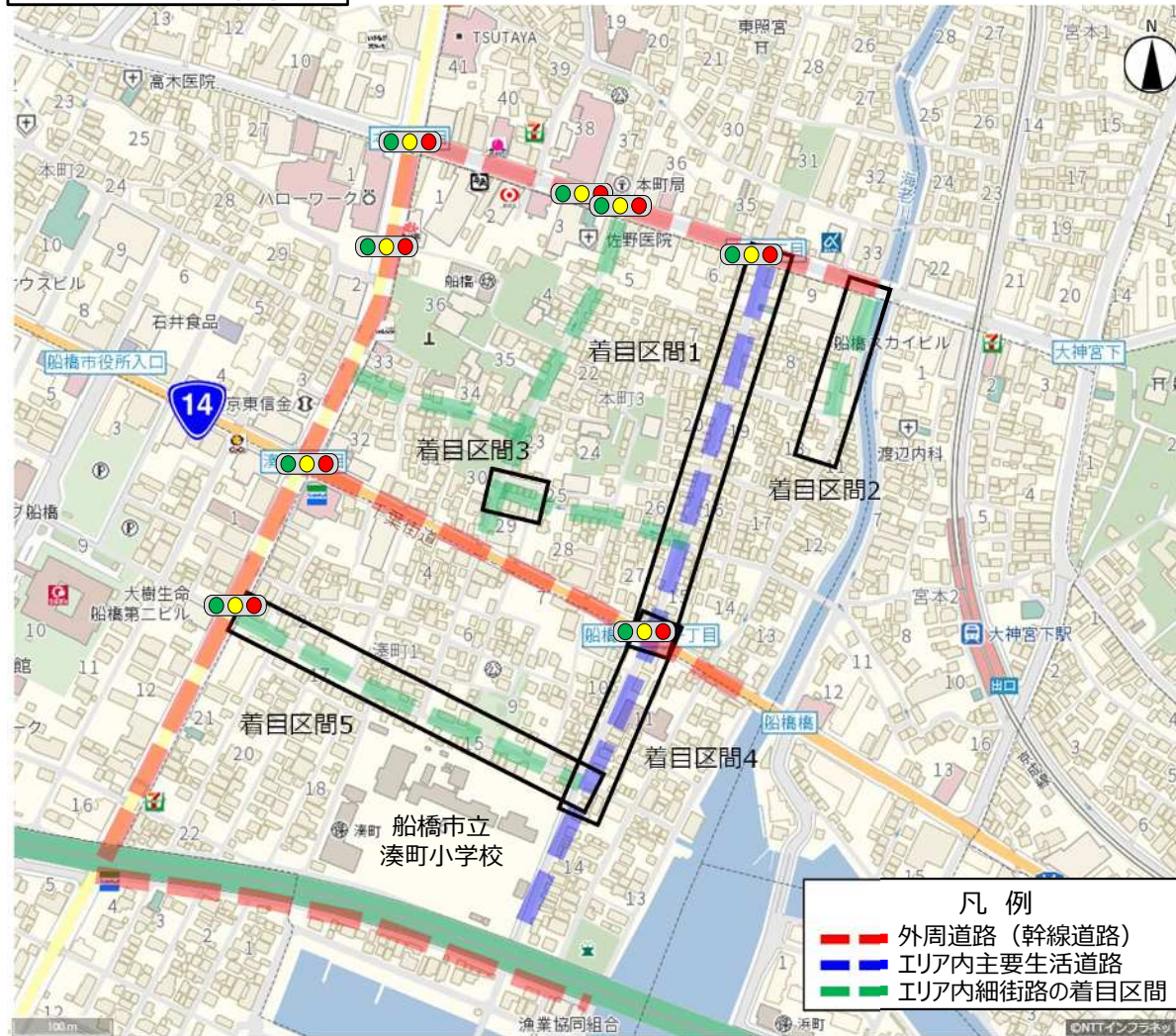
- ① **外周道路（幹線道路）** ※通過交通を通行させるための地域の主要骨格道路 : **速度低下区間における渋滞対策の推進。**
- ② **エリア内の主要生活道路** ※エリア内の住民が外周道路（幹線道路）にアクセスするための骨格道路 : **抜け道利用の多い区間を対象とした速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。**
- ③ **エリア内の細街路** ※沿道住民の利用する道路（通過交通抑制道路）
自転車歩行者を優先させる道路 : **抜け道利用の多い区間を対象としたエリア内の進入抑制や速度抑止や注意喚起に向けた対策の推進。**

分類	主な対策メニュー（案）
外周道路 （幹線道路）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通の円滑化に向けた検討 ■ 渋滞発生交差点における個別改良（信号現示改良）
エリア内の 主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内の 細街路	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通規制（一方通行化） ■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく 等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）

3. 本町地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

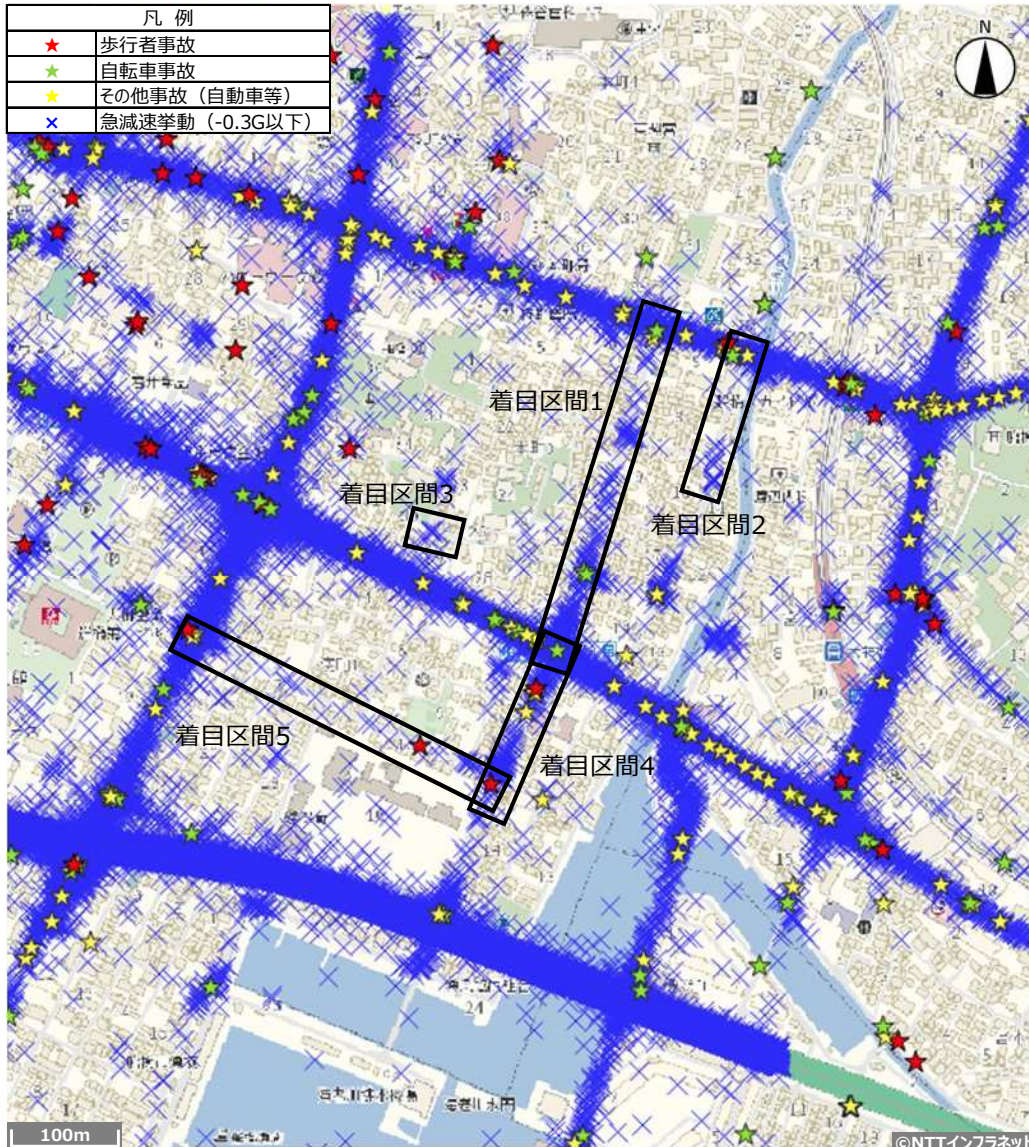
当該エリアの路線状況



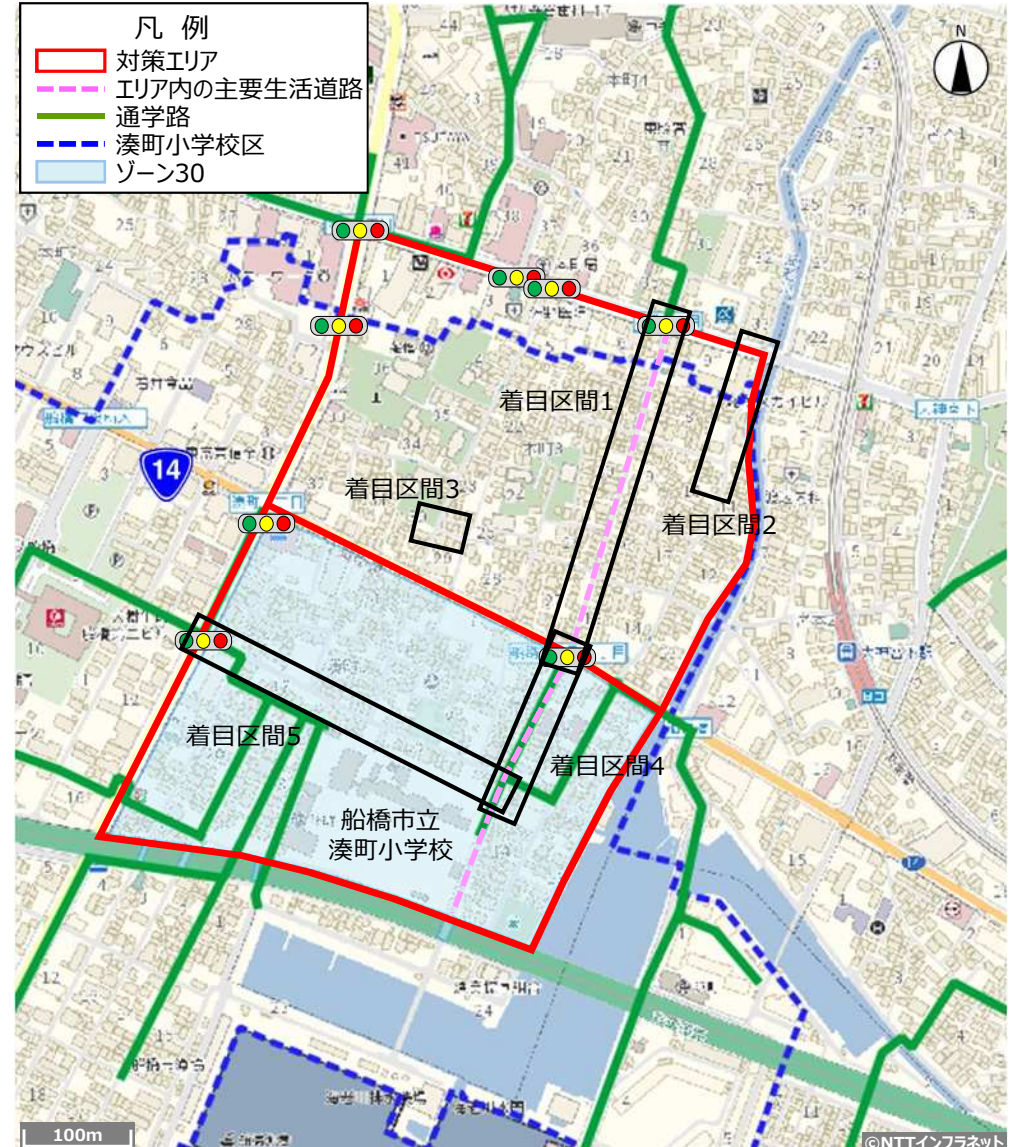
3. 本町地区の検討結果

(2) 当該エリアの課題と対策のコンセプト

事故・急減速発生状況



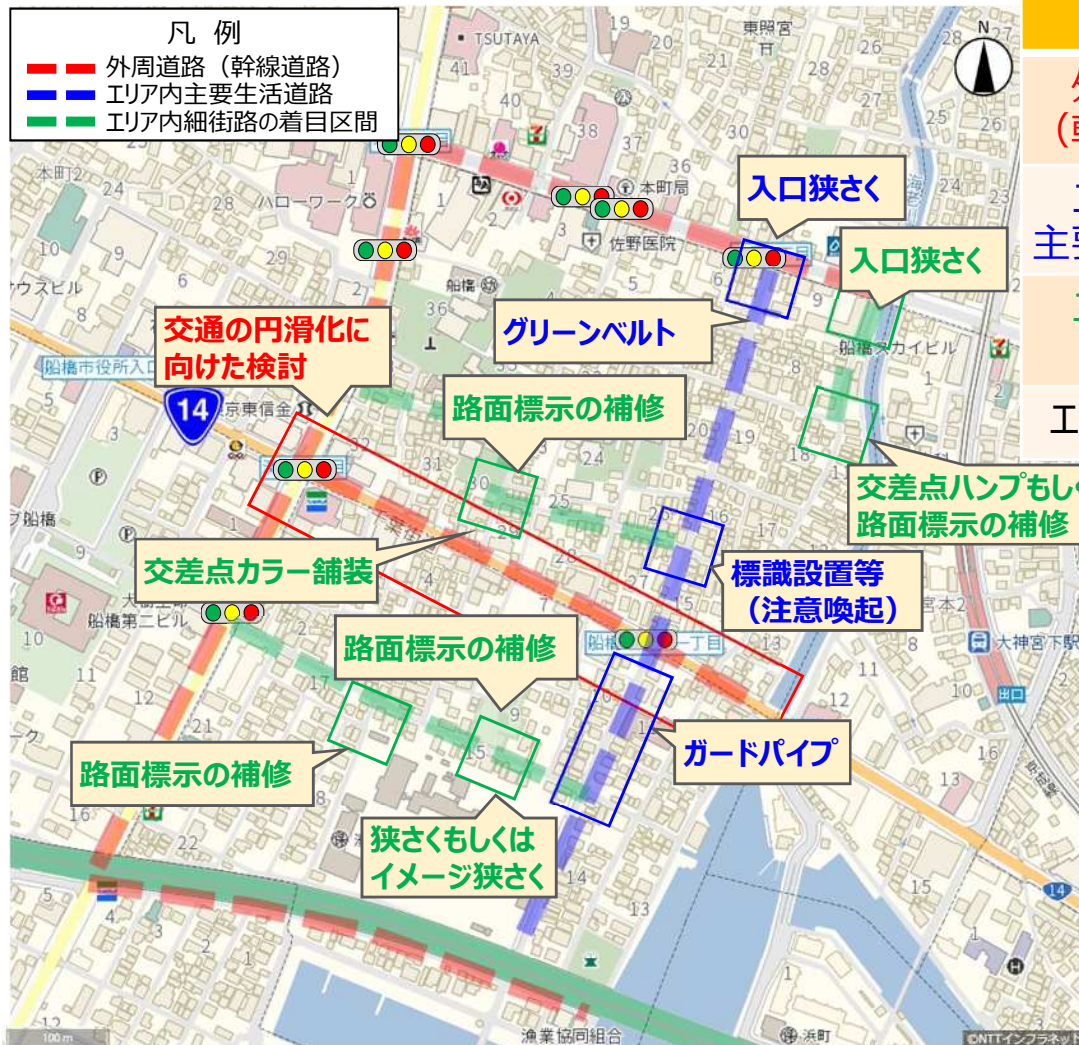
通学路の指定状況



※出典
事故：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故総合データ(2017年~2020年)
急減速：ETC2.0プローブデータ(挙動履歴：様式1-4)より算出。2021年9~11月の合計値

3. 本町地区の検討結果 (3) 対策内容

【対策メニュー（案）】



分類	対策内容（案）
外周道路（幹線道路）	■ 交通の円滑化に向けた検討
エリア内の主要生活道路	■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア内の細街路	■ 物理的デバイス（交差点ランプ、入口狭さく等） ■ 路面標示（カラー舗装、グリーンベルト 等）
エリア進入部	■ 「ゾーン30プラス」の路面標示と標識の設置

今後の展開

- 本日の意見を踏まえて対策メニューの見直し
- 対策の具体化に向けた検討
⇒ 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

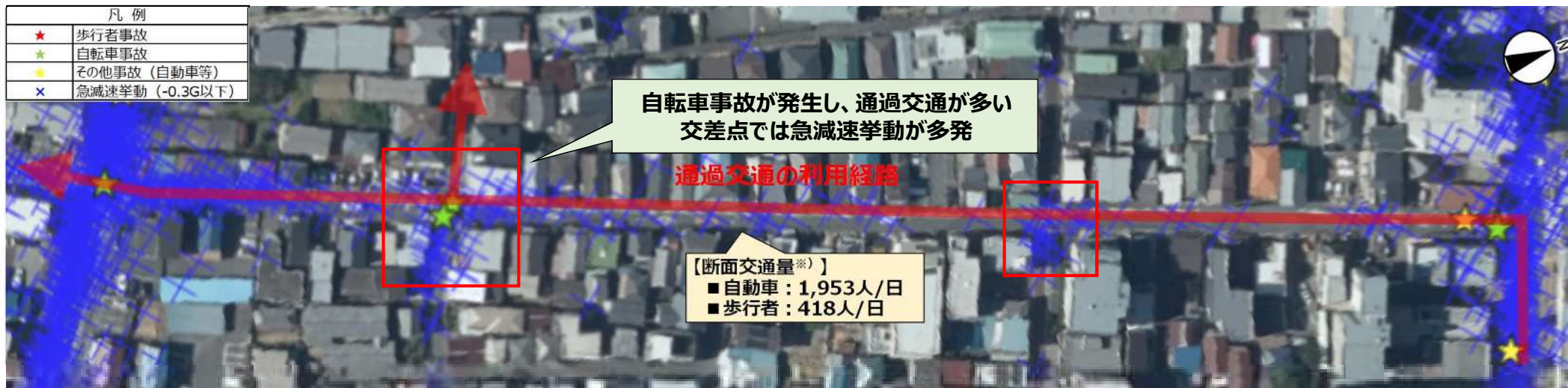
3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間1

【着目区間1】

■ 事故・急減速発生状況

凡例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動 (-0.3G以下)



※) 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) auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

方針：「① 走行車両の速度抑制及び注意喚起」「② 歩行者空間の確保」

■ 対策内容 (案)



3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間2

【着目区間2】

■ 事故・急減速発生状況

凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) 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）
 auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」

■ 対策内容（案）



3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間3

【着目区間3】

■ 事故・急減速発生状況

凡 例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) 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）
 auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。



方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」

■ 対策内容（案）



3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間4

【着目区間4】

■ 事故・急減速発生状況

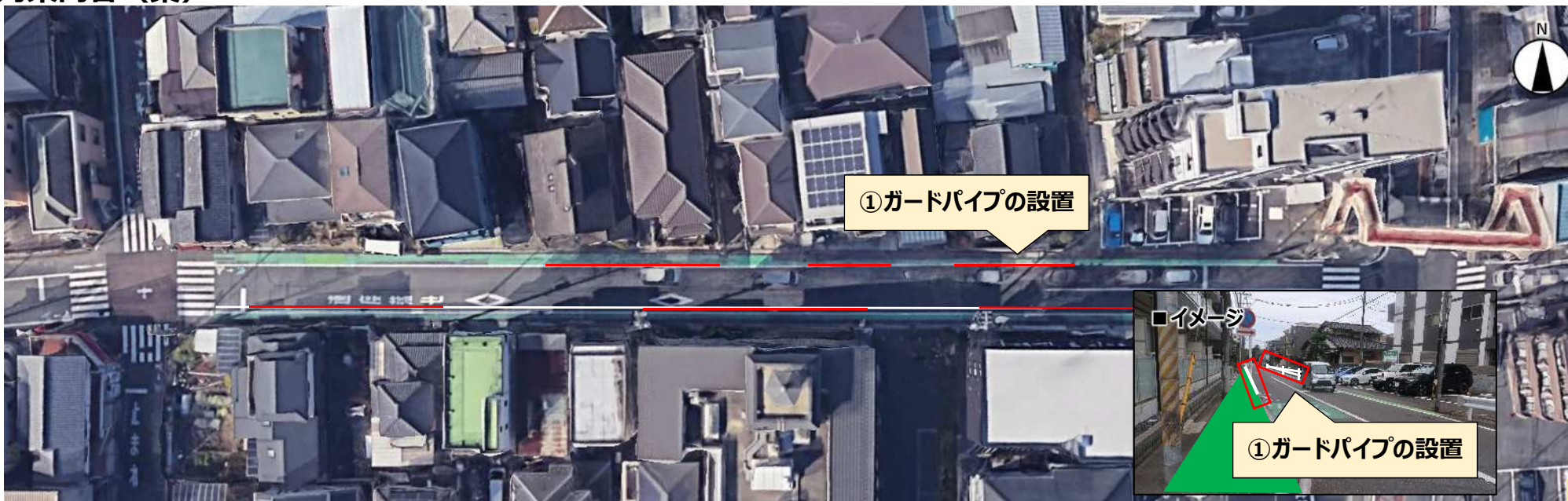
凡 例	
★	歩行者事故
★	自転車事故
★	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※ 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）
auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」、「②歩行者空間の確保」



3. 本町地区の検討結果

(3) 対策内容の具体事例：着目区間5

【着目区間5】

■ 事故・急減速発生状況

凡例	
★	歩行者事故
☆	自転車事故
●	その他事故（自動車等）
×	急減速挙動（-0.3G以下）



※) 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） auスマートフォンの位置情報を活用した分析であり、断面交通量は通行者数をカウントしている。

■ 対策内容（案）

方針：「①走行車両の速度抑制及び注意喚起」



3. 本町地区の検討結果 (3) 対策内容：外周道路

