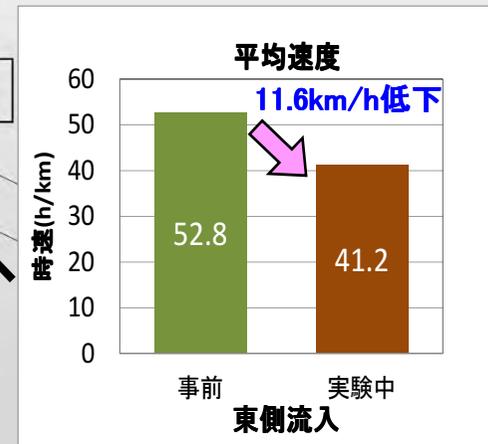
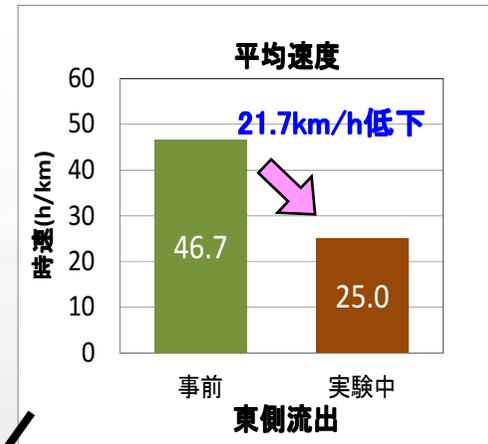
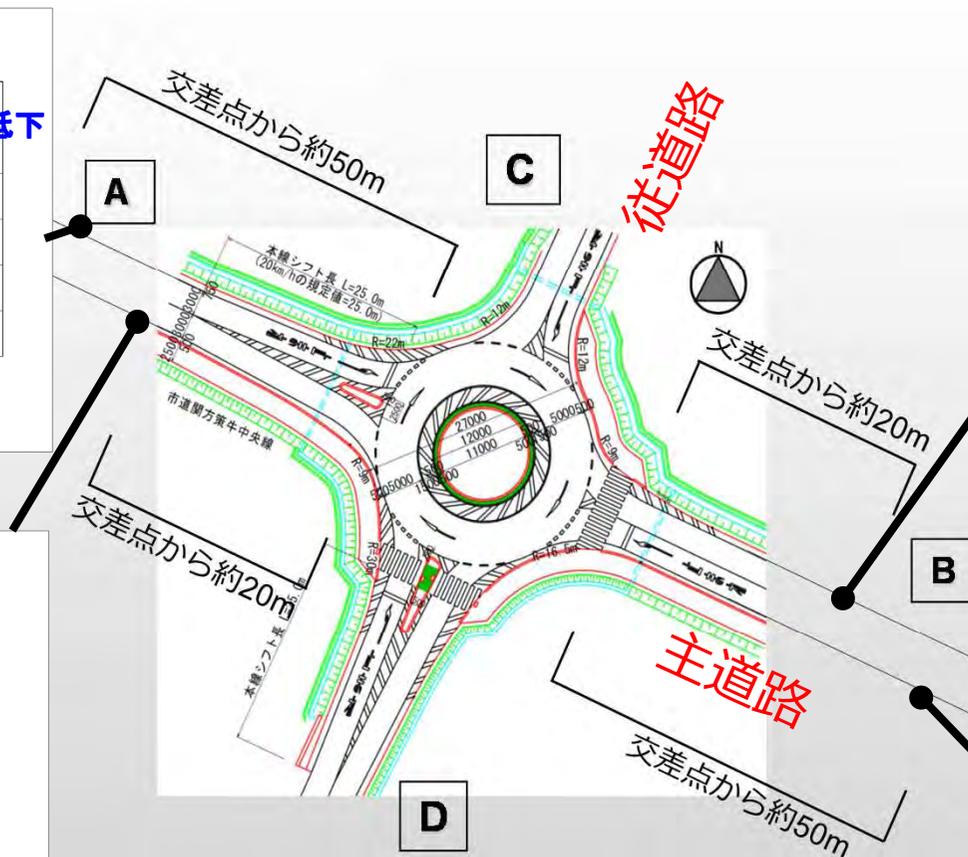
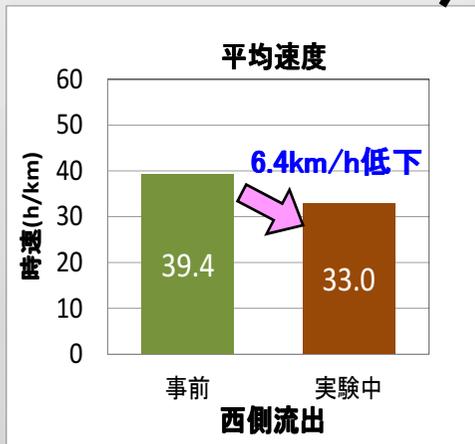
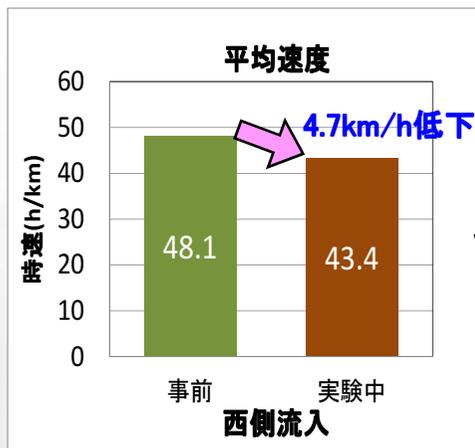


(1) 交差点の安全性について (1/2)

▶主道路（交差点前後約100m）の速度が低下し、安全性が向上しました。

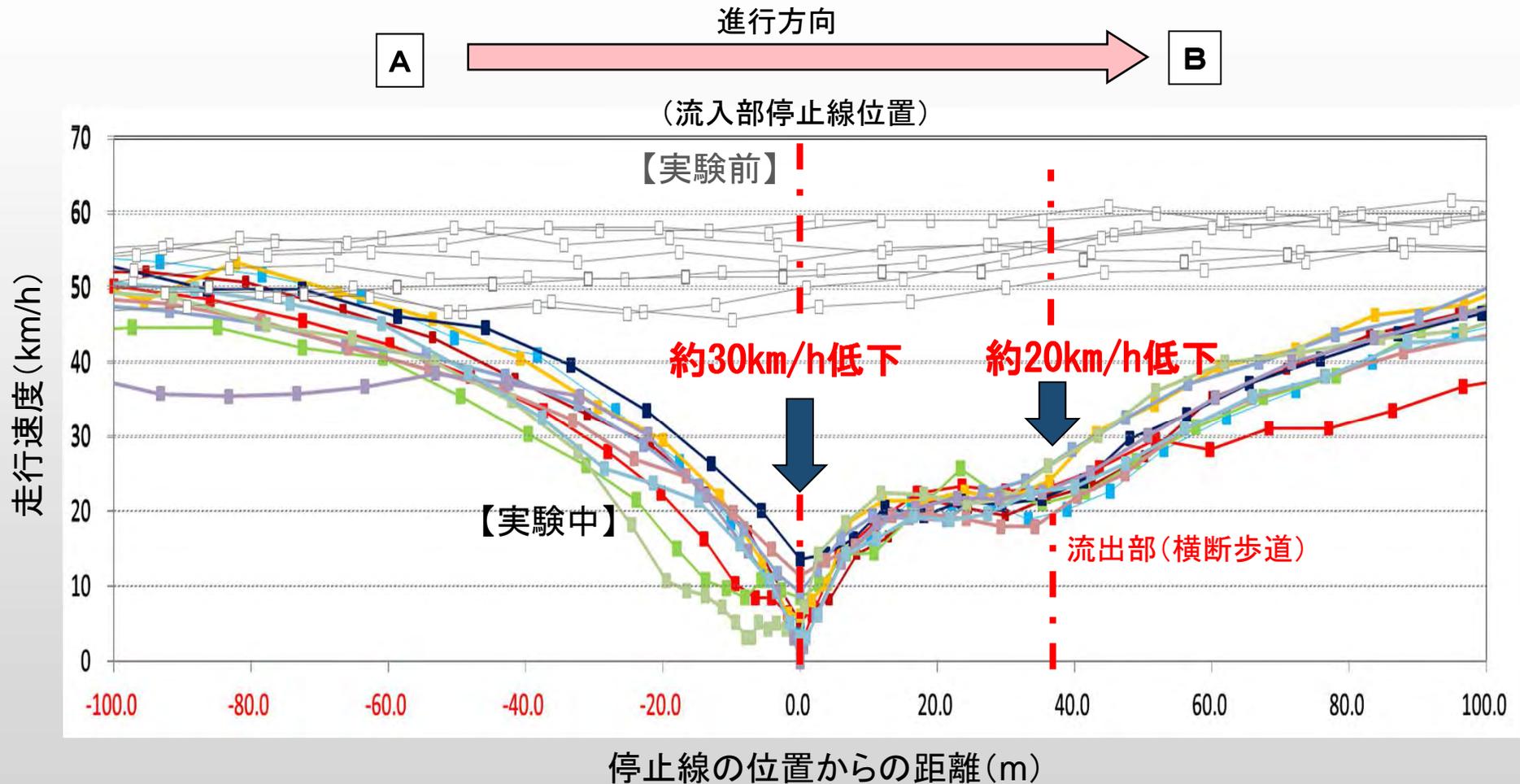
■ラウンドアバウト導入前と、導入後の交差点進入・通過速度の変化



(1) 交差点の安全性について (2/2)

- ▶ 交差点を通過する車の速度は30km/h程度低下し、交差点内の安全性が向上しました。
- ▶ 横断歩道を設置した箇所での速度は20km/h程度となり、流出部の横断歩行者の安全性が向上しました。

■ ラウンドアバウト導入前後での交差点進入・通過速度の変化



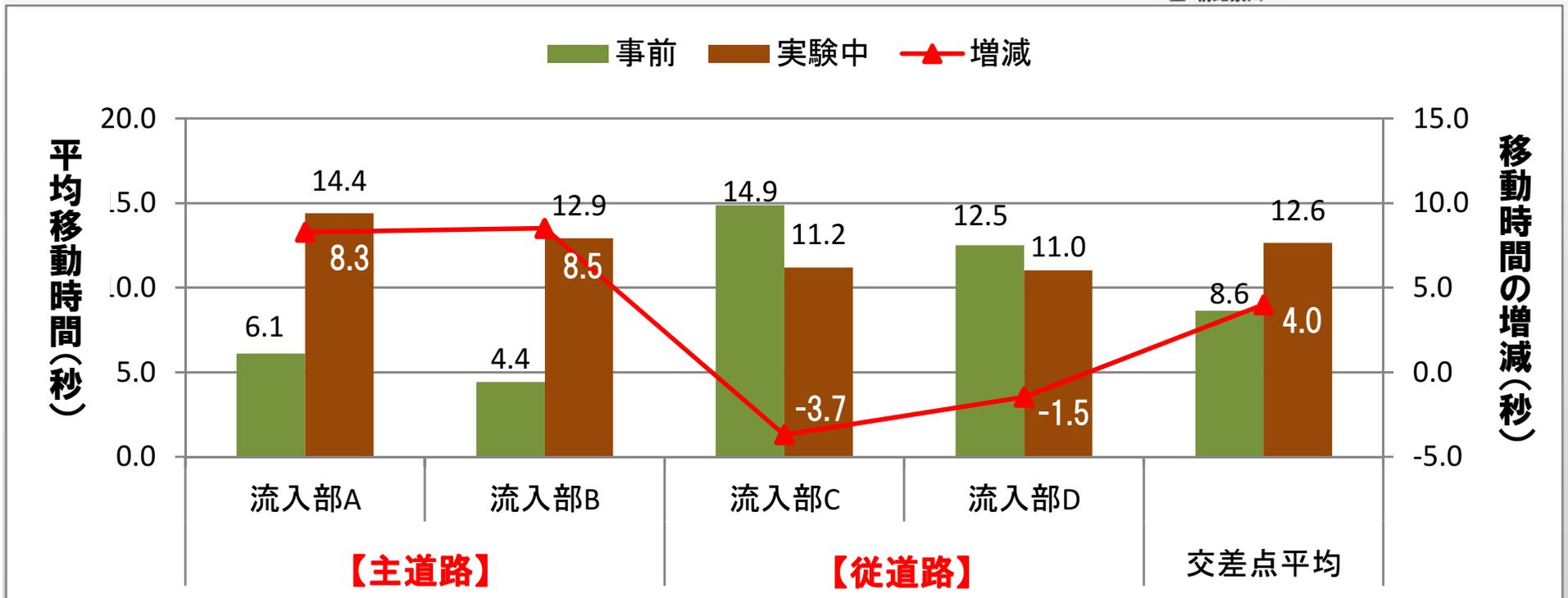
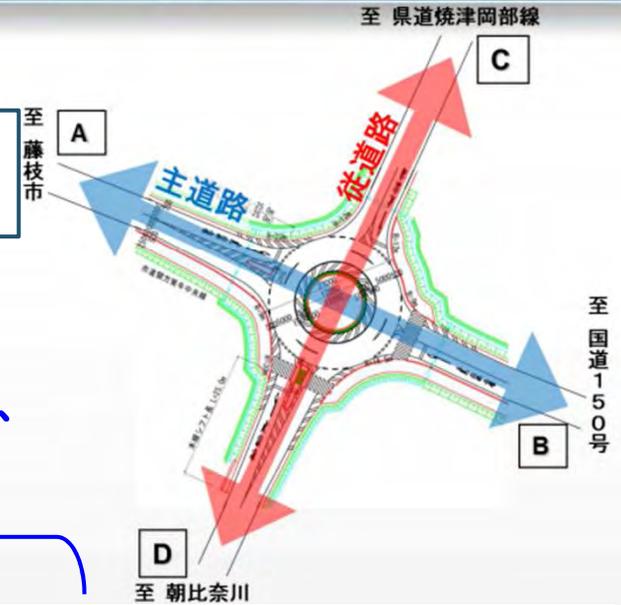
(2) 交差点の円滑性について (1/2)

- ▶ 交差点部で減速するため、主道路側は移動（旅行）時間が増加
- ▶ 従道路側の移動時間は短縮

■ 交差点旅行時間（移動時間）の変化（平均移動時間の変化）

主道路の移動時間は、
実験前より長くなっている。

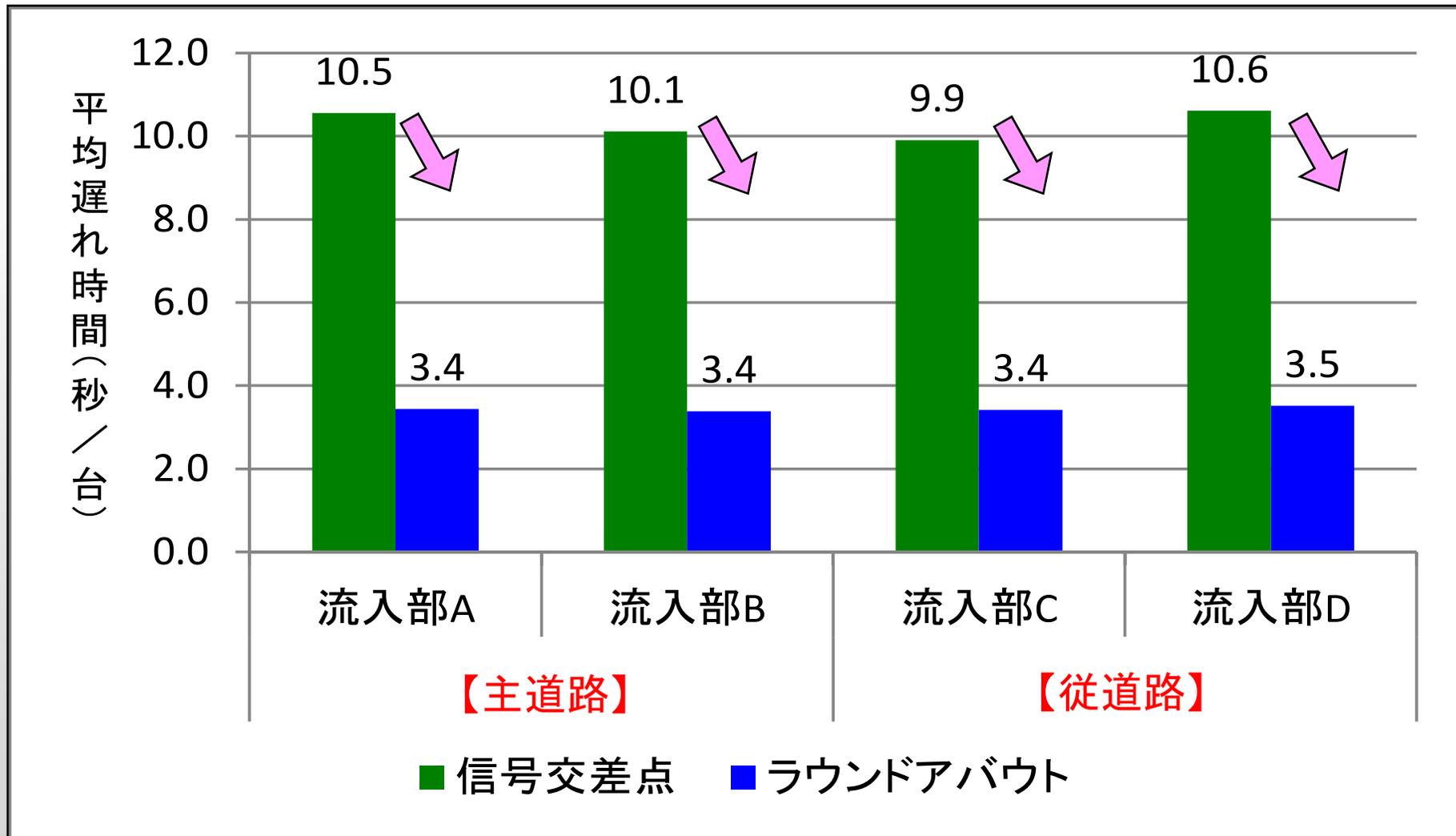
従道路の移動時間は、
全体的に短縮した。



(2) 交差点の円滑性について (2/2)

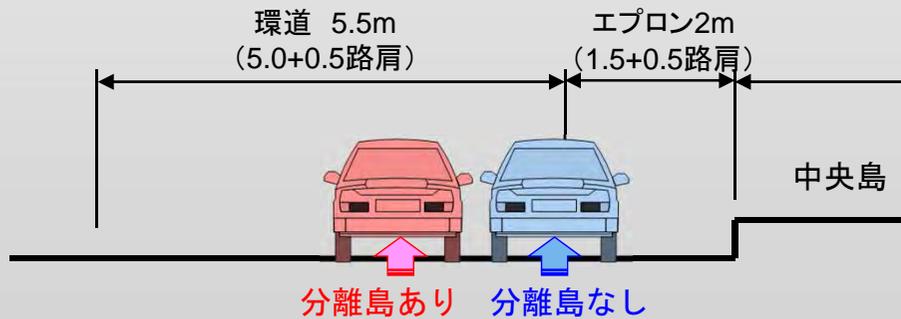
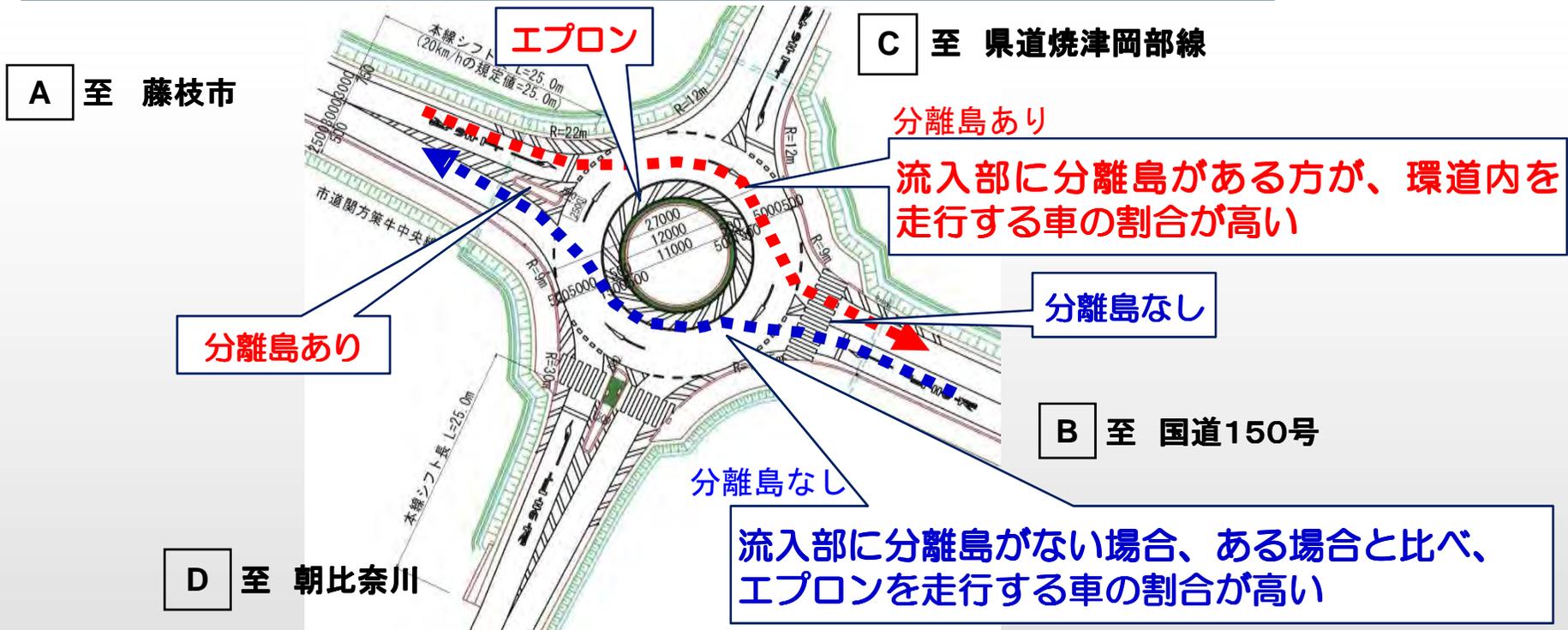
➤ 信号交差点と比べ、ラウンドアバウトの待ち時間は約1/3となりました。

■ 信号交差点との比較



(3) 分離島(ぶんりじま)の必要性について (1/2)

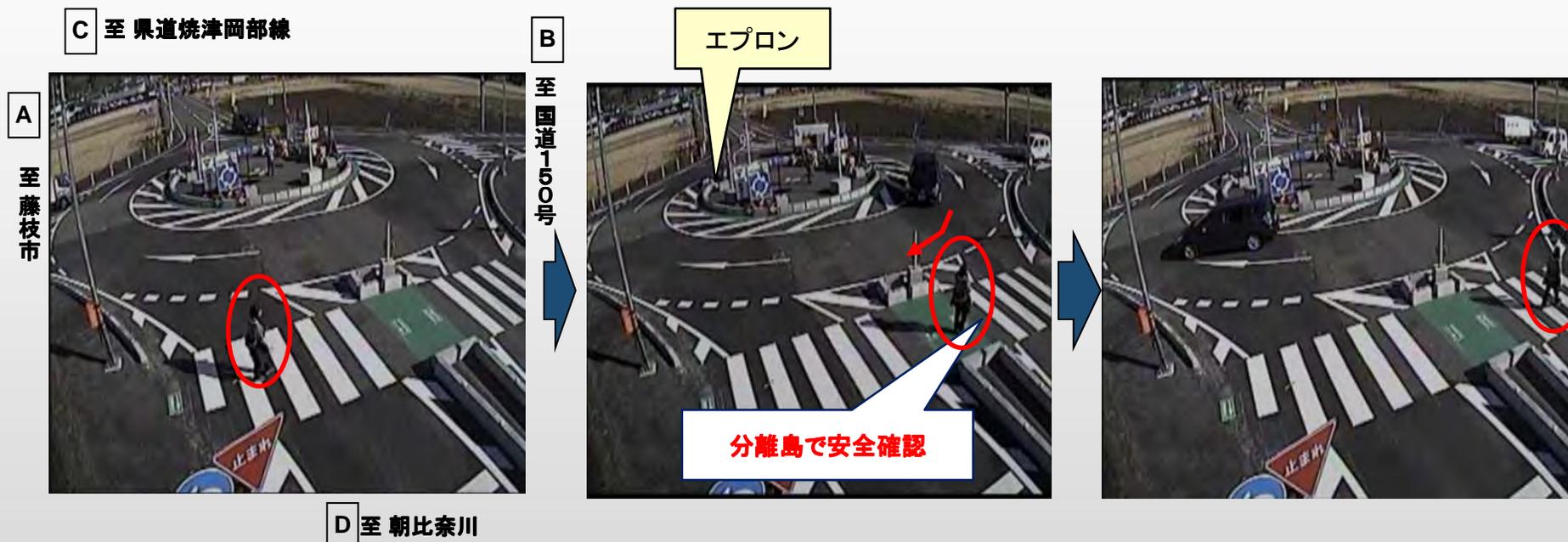
- ▶ エプロンを通り、交差点内を直線的に走行することを抑制できる。
- ▶ 交差点に進入する速度に違いは見られませんでした。



(3) 分離島(ぶんりじま)の必要性について (2/2)

- 横断歩行者は、分離島内で安全確認しており、安全性が向上しました。
 - ⇒ 分離島の設置により安全性はより向上しました。
 - ⇒ 今回の実験では交通量、横断歩行者が少ないため、分離島を設置しない場合でも特に問題は生じていませんでした。

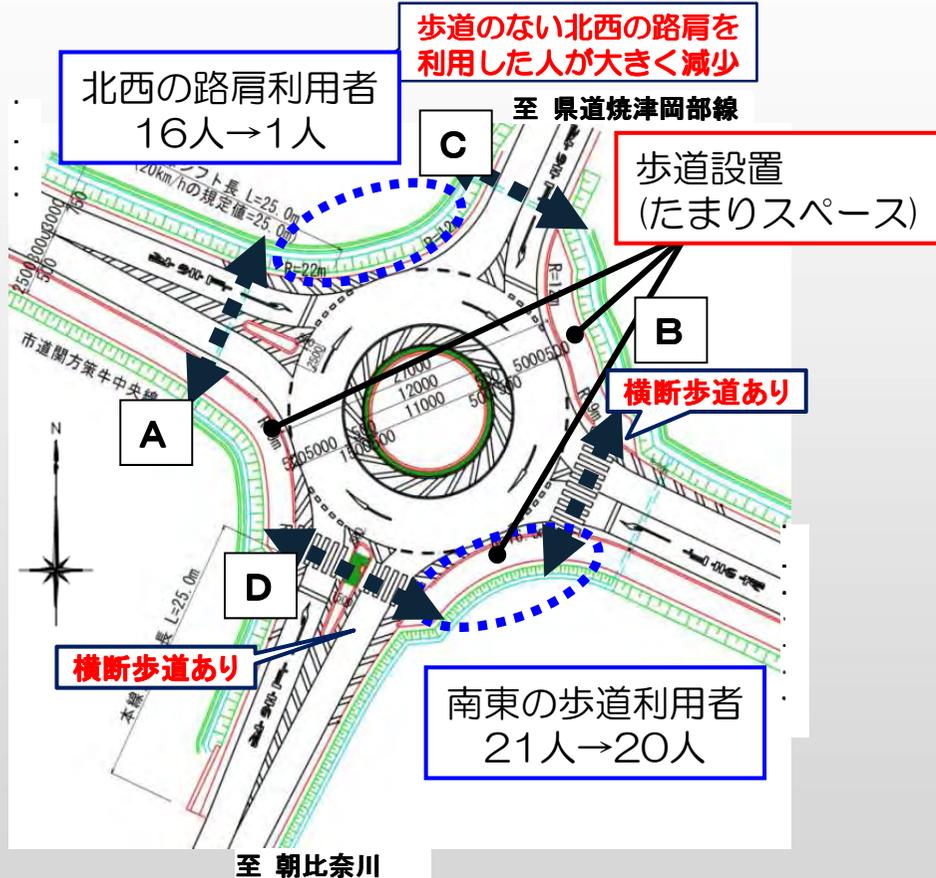
■分離島を活用した横断時の安全確認



(4) 歩道・横断歩道の必要性について

- 道路の片側のみ横断歩道と歩道を設置したが、設置個所を通行。遵守されていました。
⇒ **歩行者が少ない場合は、片側のみの設置であっても有効である。**
- 本実験の少ない横断者数の条件下では横断者の影響で、環道に車両が滞留することはありませんでした。

■横断歩行者・自転車数の変化



断面	事前	実験中	増減	
実験中横断歩道なし	A	12人	0人	-12
	C	4人	1人	-3
実験中横断歩道あり	B	3人	8人	+5
	D	18人	12人	-6
合計	37人	21人	-16	



D 至 朝比奈川

(5) アンケート調査内容

アンケート調査の概要(実験前)

配布数 : 633部

配布時期 : 12月下旬～

対象 : ①焼津市関方地区住民
②周辺事業所
③タクシー協会
④トラック協会

配布方法 : ①自治会経由にて配布、
②③④個別配布

回収期限 : 1月10日

回収方法 : 市へ郵送
(配布時に返信用封筒を配布)

回収数 : 299部 (回収率47.2%)

アンケート調査の概要(実験中)

配布数 : 1,210部

配布時期 : 1月下旬～

対象 : ①焼津市関方地区住民
②藤枝市岡部町三輪地区住民
③周辺事業所
④タクシー協会
⑤交差点通行者

配布方法 : ①②自治会経由にて配布、
③④個別配布
⑤現地で直接配布

回収期限 : 2月17日

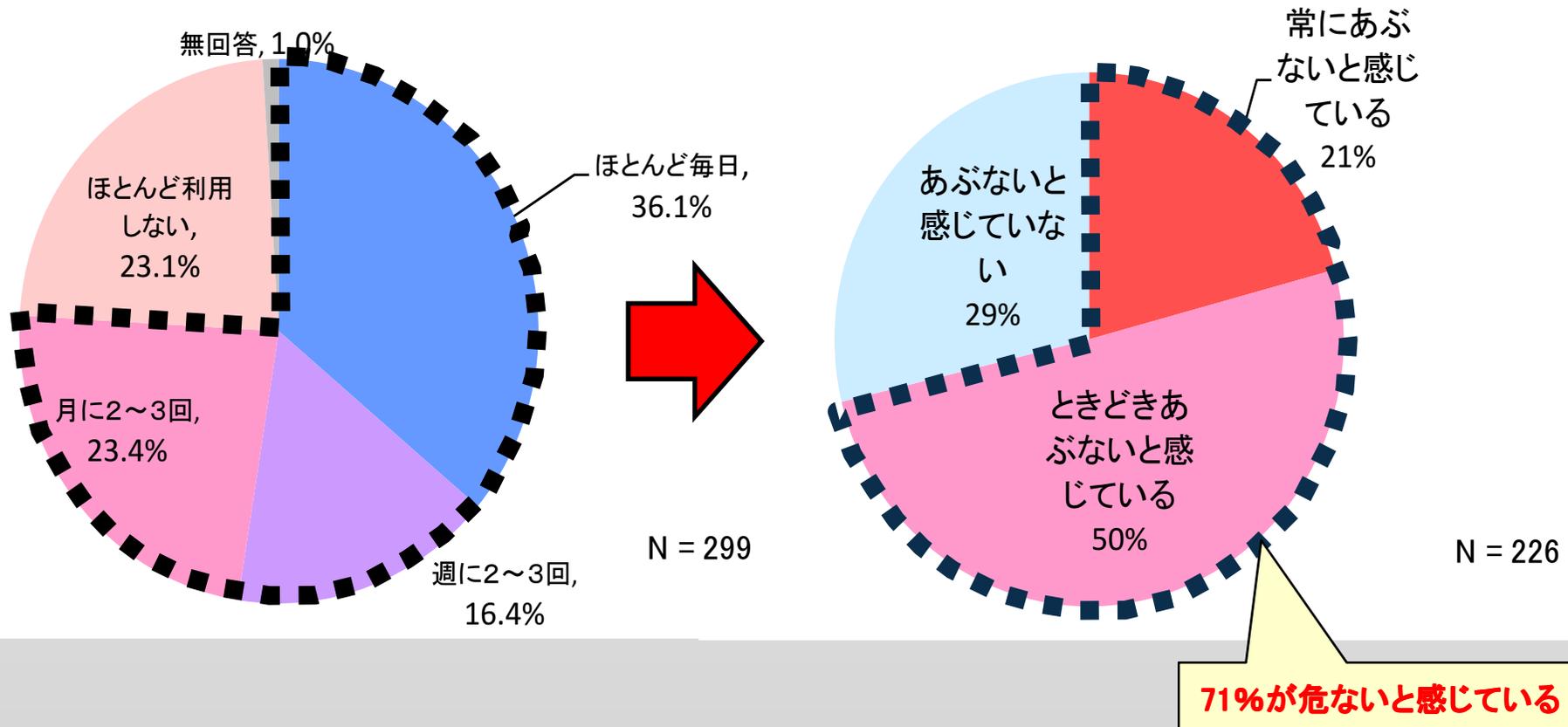
回収方法 : 市へ郵送
(配布時に返信用封筒を配布)

回収数 : 535部 (回収率44.2%)

(6) アンケート調査結果(実験前 1/2)

■ 関方交差点の利用状況(頻度)

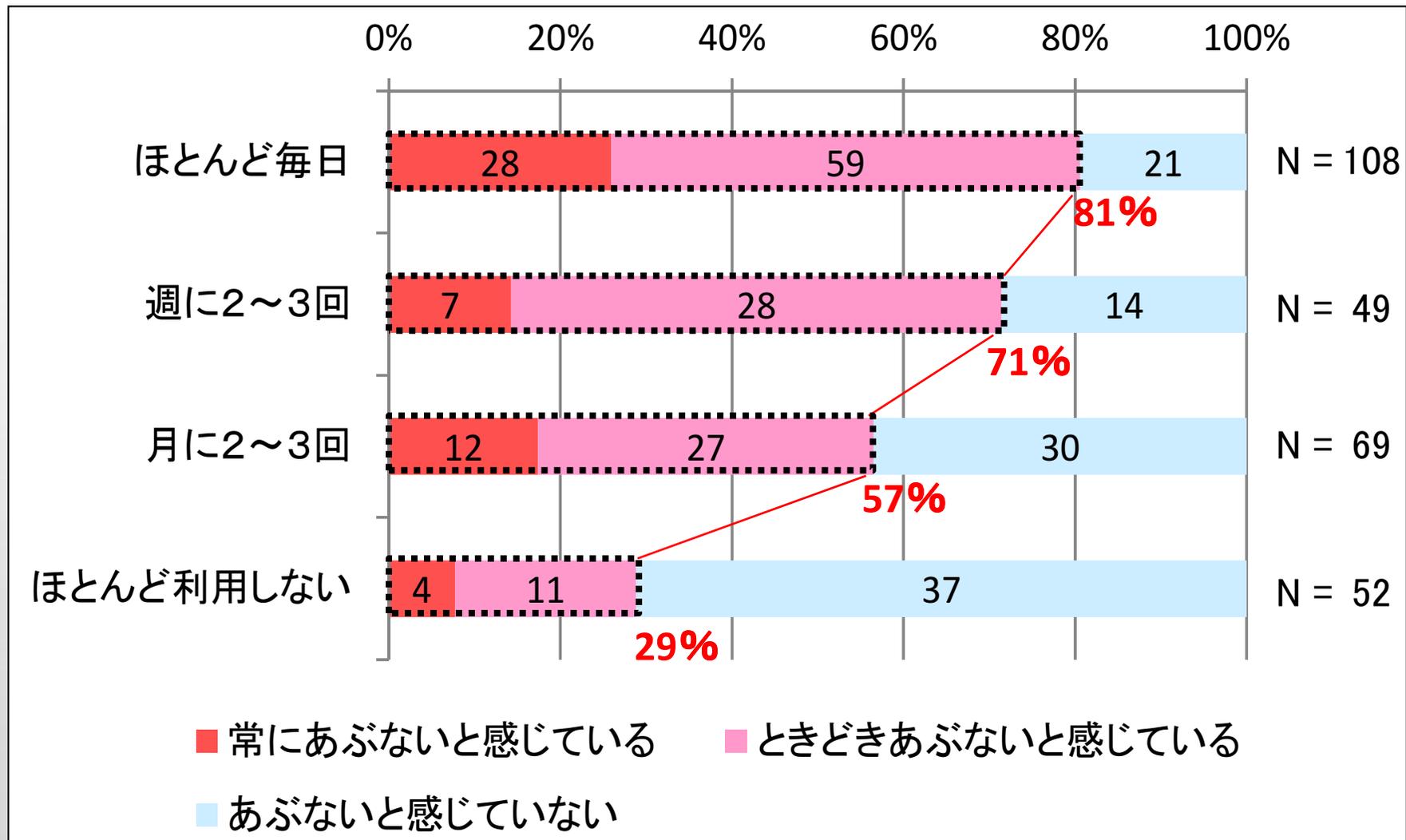
➤ 関方交差点を月に2回以上利用している回答者の、71%が危ないと感じている。



(6) アンケート調査結果(実験前 2/2)

■ 利用頻度別の交差点危険認識状況

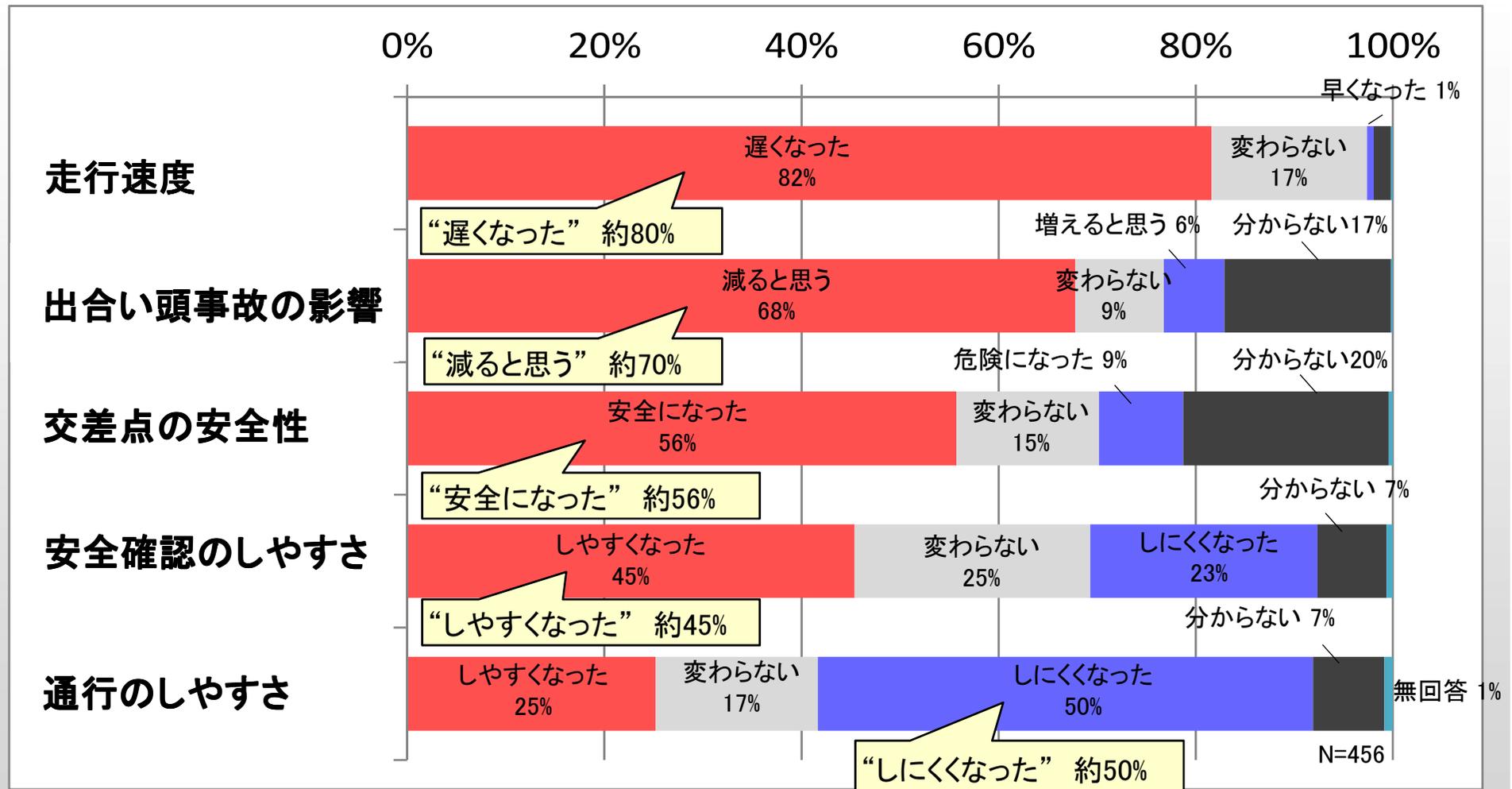
➤ 利用頻度が高い方が、危ないと感じている方の割合が高くなる傾向



(7) アンケート調査結果(実験中 1/3) (個々の評価)

- 走行速度が「遅くなった」と感じている人が、約8割
- 「出会い頭事故は、「減る」と感じている人が、約7割

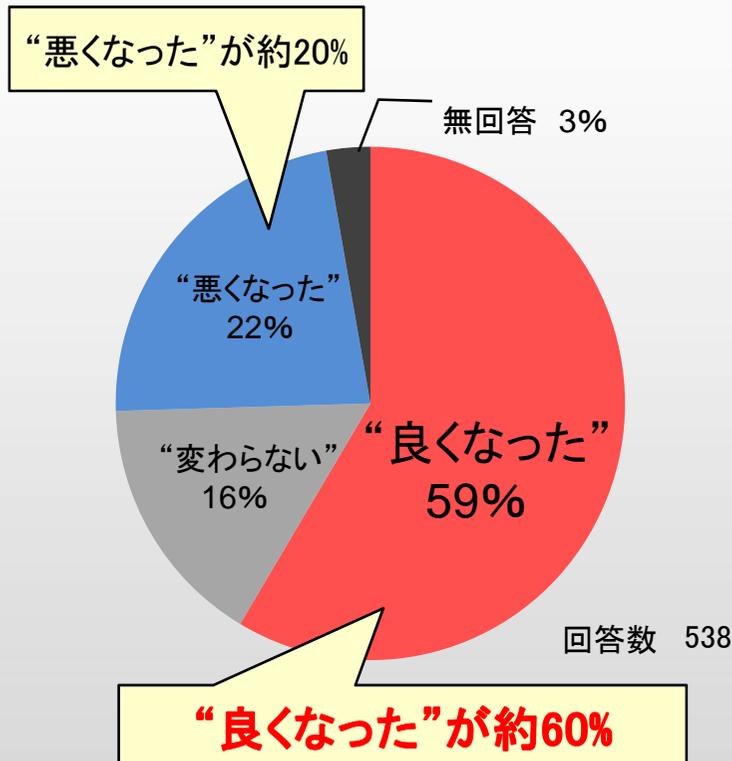
■社会実験に対する評価



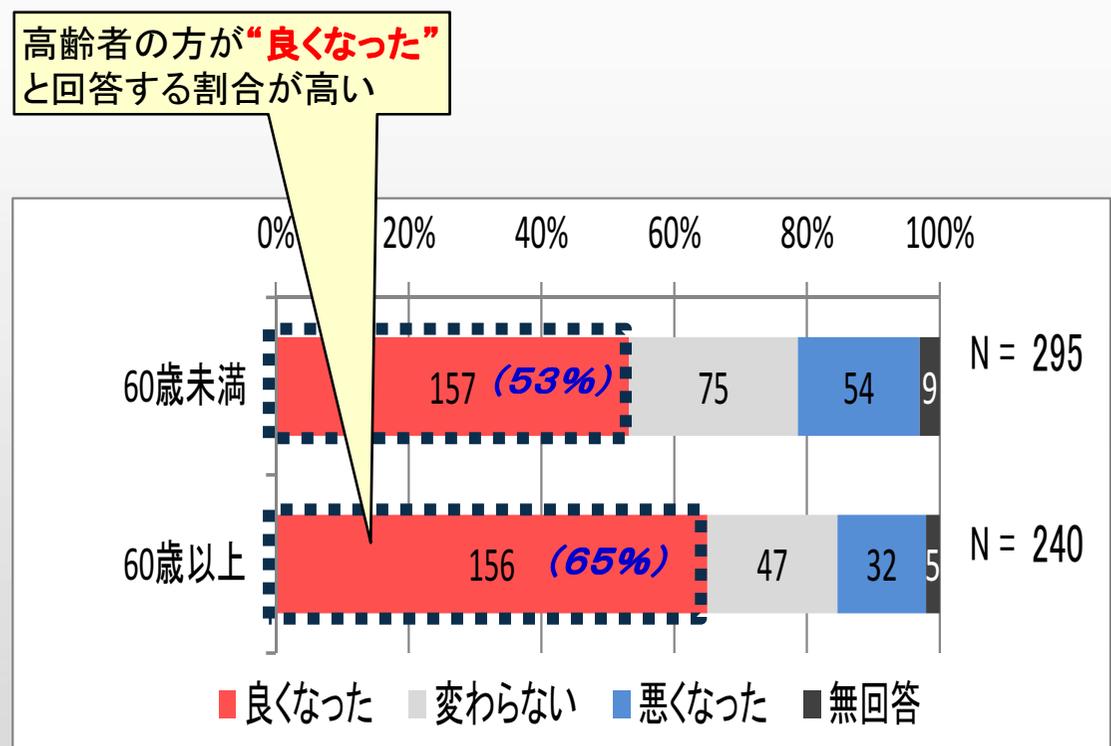
(7) アンケート調査結果(実験中 2/3) (全体の評価)

- 交差点全体の印象が「良くなった」と感じている人が6割、「悪くなった」と感じている人が2割となった。(市外利用者に多い)
⇒ 市外利用者など、地域外の利用者への周知の向上が望まれる

■ 社会実験後の交差点の印象



■ 年齢による社会実験の評価に対する違い



(7) アンケート調査結果(実験中 3/3) (自由意見)

■ 実験に賛成

- 安全確認をいつも以上にするようになったので良いと思う。
- 今の交通量なら、信号機を設置するよりもスムーズに通行でき、信号機を設置しないならラウンドアバウトの方が安全性が高い。

■ 実験に疑問・反対

- 交通ルールを把握していない人がいると怖い。信号機を付けたほうがいいのでは。
- 不便になった。ラウンドアバウトを造るより、道路を広げたり、信号機を造る方が良かった。

■ 通行方法に対する不安や疑問

- いつインカーを出せば良いのか不明。
- 方向指示器を出さなかったり、なかなか交差点内に入れないことがまだ多く、通行ルール等が浸透していないように思う。
- 慣れてくれば安全だと思うが、初めて通行する人や、お年寄りのドライバーは戸惑うと思う。出会い頭の事故は減ると思う。

■ 構造的な意見

- 一時停止の標識の所にある左折表示の標識が紛らわしい。最初、左折しかできなくて、直進や右折ができないのかと思った。
- 交差点に白線が多すぎて、横断歩道の線がわかりにくい。
- 交差点の中に大きな看板があったりして、見晴らしが悪くなった。

■ 社会実験の継続要望

- 社会実験でも半年から1年は続けないと分からないのではないかと
- 正式な形状にして、今後ともラウンドアバウトとして残してください。



(1)安全性

- 主道路（交差点前後約100m）の速度が低下し、安全性が向上
- 交差点通過速度は30km/h程度低下し、交差点内の安全性が向上
- 横断歩道部分の速度は20km/h程度となり、流出部の横断歩行者の安全性が向上

(2)円滑性

- 交差点部で減速するため、主道路側は移動時間（旅行時間）が増加
- 従道路側の移動時間は減少

(3)分離島の必要性

- 環道走行位置が適正化（小型車がエプロンを踏む直線的走行を抑制）
- 流入速度に違いは見られなかった。
- 横断歩行者は、二段階で安全確認しており、安全性が向上
 - ⇒分離島の設置により安全性はより向上
 - ⇒分離島を設置しない場合でも特に問題は生じていない。



(4)横断歩道・歩道の必要性

- 片側の横断歩道・歩道であったが、設置個所を通行。遵守されていた。
 - ⇒歩行者が少ない場合は、片側での設置であっても有効。
- 横断者の影響で、環道に車両が滞留することはなかった。

(5)利用者の声

- 交差点全体の印象は「良くなった」が6割、「悪くなった」が2割（市外利用者に多い）
 - ⇒市外利用者など、地域外の利用者への周知の向上が望まれる。

ご清聴ありがとうございました。

交通安全スローガン

焼津から 安全を
つなげてひろげて事故ゼロへ!

