

3) 具体的な安全対策

a. 安全対策箇所の検討

選定した安全対策「速度抑制対策」「外側線の設置」について、現地状況や住民意見から安全対策箇所を検討し、3箇所選定した。

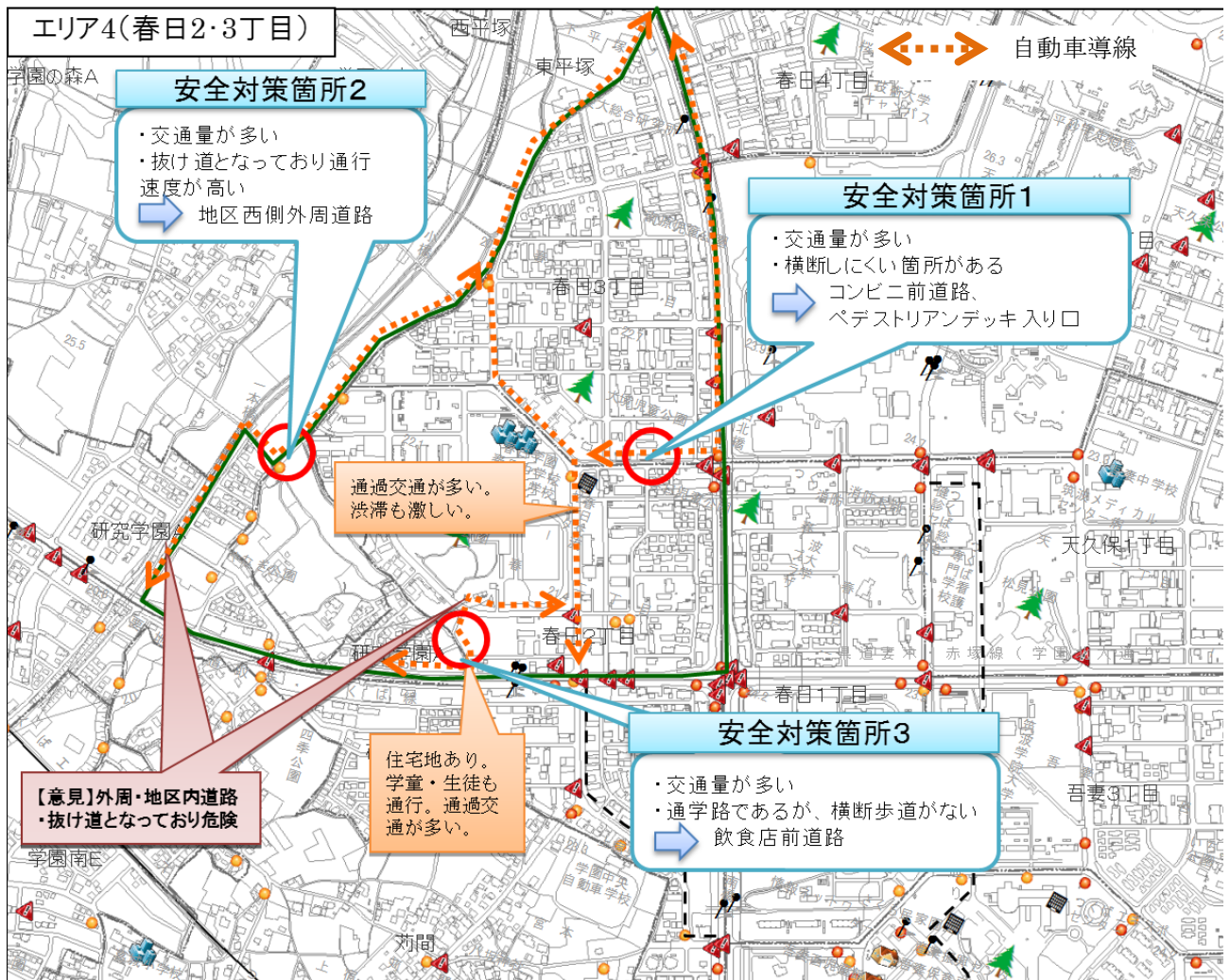


図 2-2 安全対策箇所

具体的な安全対策

(次ページ)

b. 速度抑制対策

対策の特性から整理した留意事項を念頭に、「a. 安全対策箇所の検討」で選定した場所のうち「コンビニ前道路、ペDESTリアンデッキ入り口」「地区西側外周道路」について、それぞれの対策箇所の要件を整理し、速度抑制対策を選定した。

対策の種類	対策の特性		留意事項
	速度抑制効果	振動・騒音発生	
ハンプ対策	◎	◎	振動、騒音の原因となるため、 周辺に住宅がある場所は不適。 ・ハンプ対策より振動、騒音の原因となることは少ないが、 すぐ近くに住宅がある場所は不適。 ・視覚的効果のみであり速度抑制効果の期待はハンプ対策や連続段差舗装により小さい。
連続段差舗装	○	○	
カラー舗装	△	△	

【凡例】

- ◎・・・とても効果あり／とても振動・騒音発生する。
- ・・・効果あり／振動・騒音発生する。
- △・・・効果が小さい／振動・騒音あまり発生しない。

コンビニ前道路、
ペDESTリアンデッキ入り口

対策箇所の要件

- ・すぐ近くに住宅が多い。
- ・自動車通行速度はそれ程高くないが、交通量が多い。



選定した速度抑制対策

車道へのカラー舗装 (イメージ; 下)



地区西側外周道路

対策箇所の要件

- ・周辺に住宅はあるがそれほど多くない。
- ・交通量が多く通行速度が明らかに高い自動車も散見される。



選定した速度抑制対策

連続段差舗装 (イメージ; 下)



c. 外側線の設置

歩行空間を確保する対策の特性／留意事項を念頭に、「a. 安全対策箇所の検討」で選定した場所のうち「飲食店前道路」について、対策箇所の要件を整理し、外側線及び歩行空間へのカラー舗装を選定した。

対策の種類	対策の特性		留意事項
	歩行空間確保	物理的制約	
歩道設置	◎	○	歩道が2m以上となる一定の道路幅員が必要。 視覚効果が高い。 歩道設置やカラー舗装と合わせて設置可能
カラー舗装	○	△	
外側線の設置	○	△	

【凡例】

- ◎・・・とても効果あり
- ・・・効果あり／制約あり。
- △・・・効果が小さい／制約小さい。

飲食店前道路

対策箇所の要件

- ・通学路になっている。
- ・横断歩道や歩道がない。
- ・交通量が多い。
- ・道路幅員が狭いため歩道の整備ができない。

選定した対策

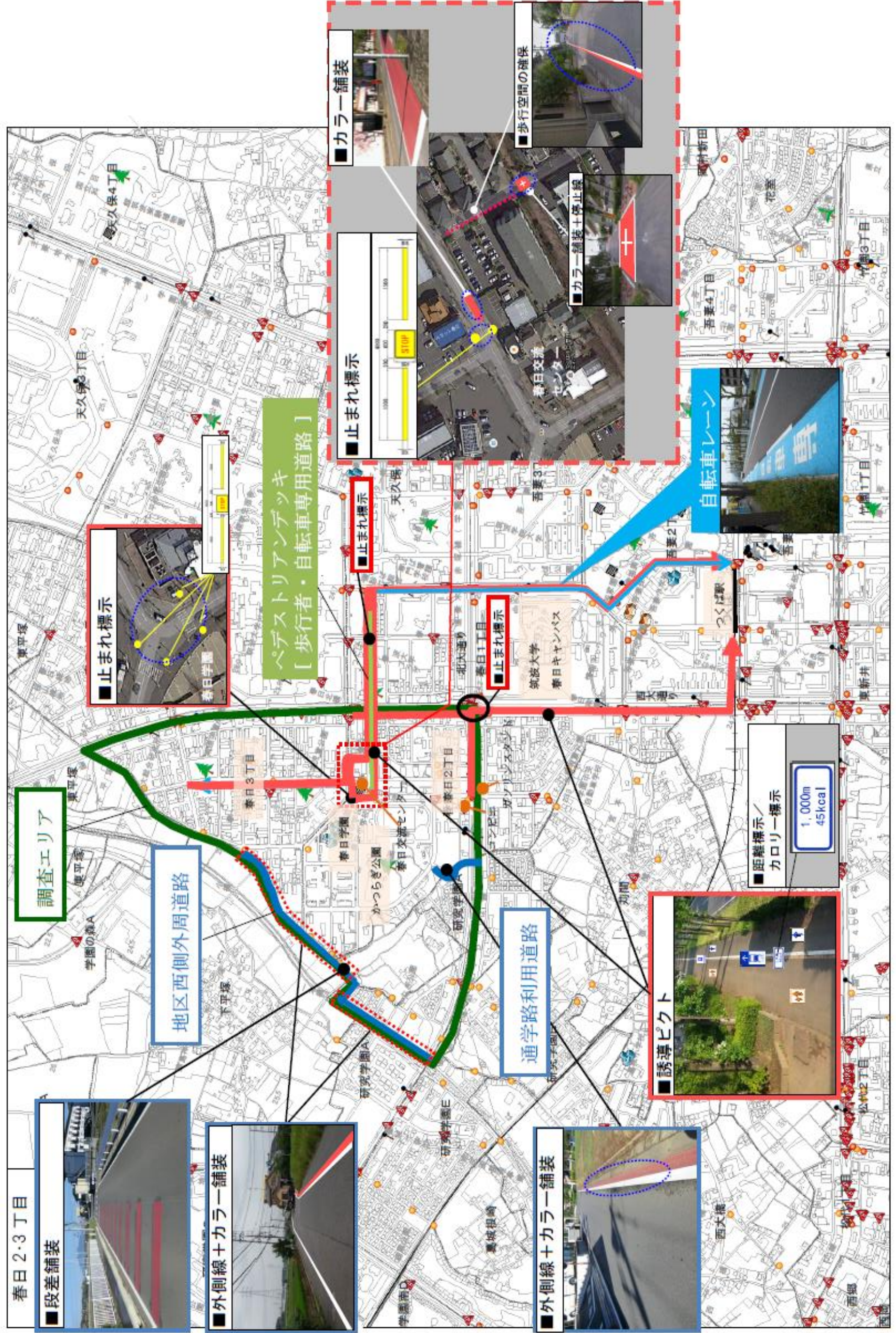
外側線及び歩行空間へのカラー舗装（イメージ；下）



(4) 実施対策（案）

以上選定された対策を整理し、まとめると以下のとおりである。

調査エリア及び社会実験実施エリア



2-3 効果検証方法

(1) 効果検証項目の検討

対策と効果（指標）の関係図（図 2-3）のとおり、対策とそのねらいを整理し、(1)～(9)を効果検証項目として定めた。

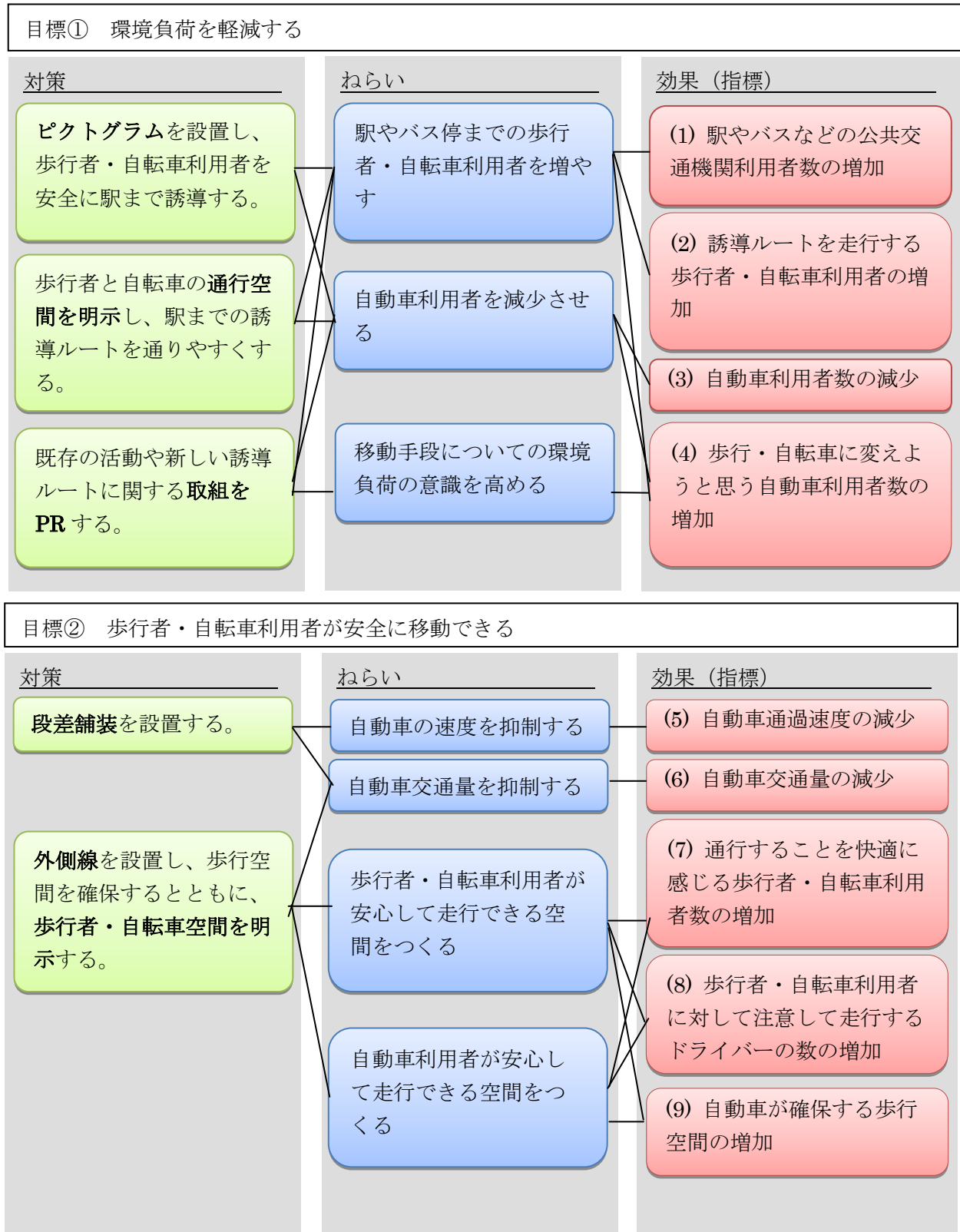


図 2-3 対策と効果（指標）の関係図

(2) 効果検証方法の検討

2-3 (1) で定めた(1)~(9)の効果(指標)それぞれについて、調査方法とそのメリット・デメリット、実際の計測可否を整理し、選定すべき効果検証方法を検討した。

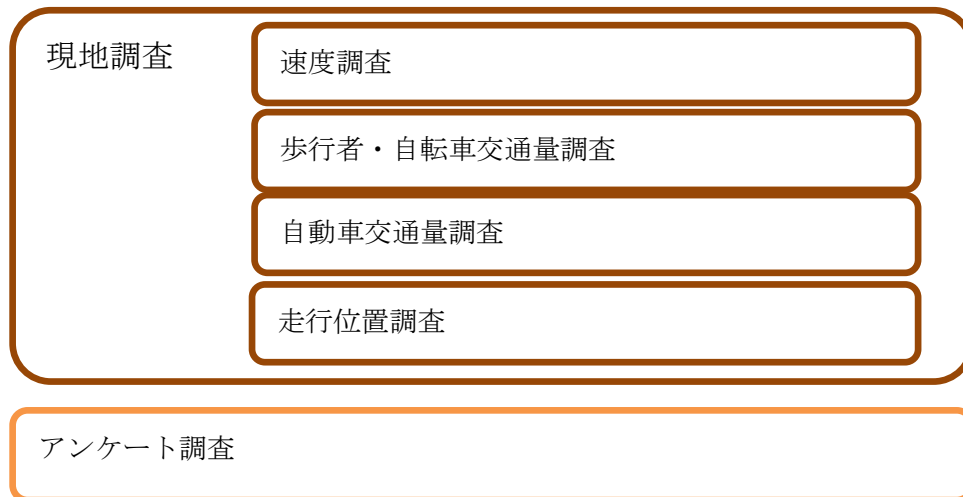
表 2-2 効果(指標)の検証方法検討

効果(指標)	調査方法	メリット	デメリット	計測可否
(1) 駅やバスなどの公共交通機関利用者数の増加	特定の駅・バス停の利用者数の測定(対策前後)	・定量的に効果が把握できる。	・大規模な調査が必要であり、コストが大きい。 ・バス便数が少なく、効果測定が困難。	×
	アンケート調査(対策後)	・定性的な効果計測が可能。	・回答数が少ないと評価しにくい。	○
(2) 誘導ルートを走行する歩行者・自転車利用者の増加	誘導ルートにおける歩行者・自転車交通量の測定(対策前後)	・測定地点が明確。		○
(3) 自動車利用者数の減少	特定地点における自動車交通量の測定(対策前後)		・実験効果が交通量の日格差以下となる場合があり、効果把握が困難。	×
	アンケート調査(対策後)	・定性的な効果計測が可能。	・回答数が少ないと評価しにくい。	○
(5) 自動車通過速度の減少	段差舗装などの設置箇所の速度の測定(対策前後)	・定量的に効果が把握できる。	・交通量が極端に少ない箇所では、誤差が大きくなる。	○
(6) 自動車交通量の減少	対策実施地点における自動車交通量の測定(対策前後)	・定量的に効果が把握できる。	・交通量が多い道路(西大通、北大通りなど)では効果把握が困難。	○
(4) 歩行・自転車に代えようと思う自動車利用者数の増加	アンケート調査(対策後)	・住民目線の定性的な効果の計測が可能。	・十分な回答数が得られない可能性がある。	○
(7) 通行することを快適に感じる歩行者・自転車利用者数の増加	横断歩道舗装対策箇所における一時停車する自動車交通量の測定(対策前後)	・定量的に効果が把握できる。		○
(8) 歩行者・自転車利用者に注意して走行できるドライバーの数の増加				
(9) 自動車確保する歩行空間の増加	外側線設置箇所における自動車の走行位置の測定(対策前後)	・定量的に効果が把握できる。	・交通量が極端に多いと車同士のすれ違いによる影響が大きくなる。	○



今回計測しない調査指標

2-3 (2) の表 2-2 より以下の調査を効果検証方法として選定した。



現地調査及びアンケート調査について以下の通り、具体的な方法を示す。

1) 現地調査

調査日程は、対策の効果を対策前と比較して測るため、対策前及び対策中の平日・休日それぞれ2回ずつ行う計画とした。

調査地点位置図を表2-4、調査地点位置図を図2-3に示す。

表 2-3 地点一覧

No.	調査地点名 (対策名)	調査項目			備考	調査日	
		交通量	速度	走行位置		休日	平日
1	ペDESTリアン デッキ (誘導ピクト)	歩行者 自転車	—	歩行誘導上か 自転車誘導上 か	調査員1名	○	○
2	西大通り歩道 (誘導ピクト)	歩行者 自転車	—	歩行誘導上か 自転車誘導上 か	調査員1名	○	○
3	春日地区西側 外周道路 (段差舗装)	—	自動車	—	調査員1名	—	○
4	コンビニ前 道路 (横断舗装・ 止まれ表示)	—	自動車	—	調査員1名	—	○
		自動車	—	—	一時停止の車 の台数 調査員1名	—	○
5	飲食店前道路 (外側線・ カラー舗装)	自動車	—	基準ポイント の走行位置	調査員1名	—	○
		—	自動車	—	調査員1名	—	○
合計		4箇所	3箇所	3箇所	調査員7名		

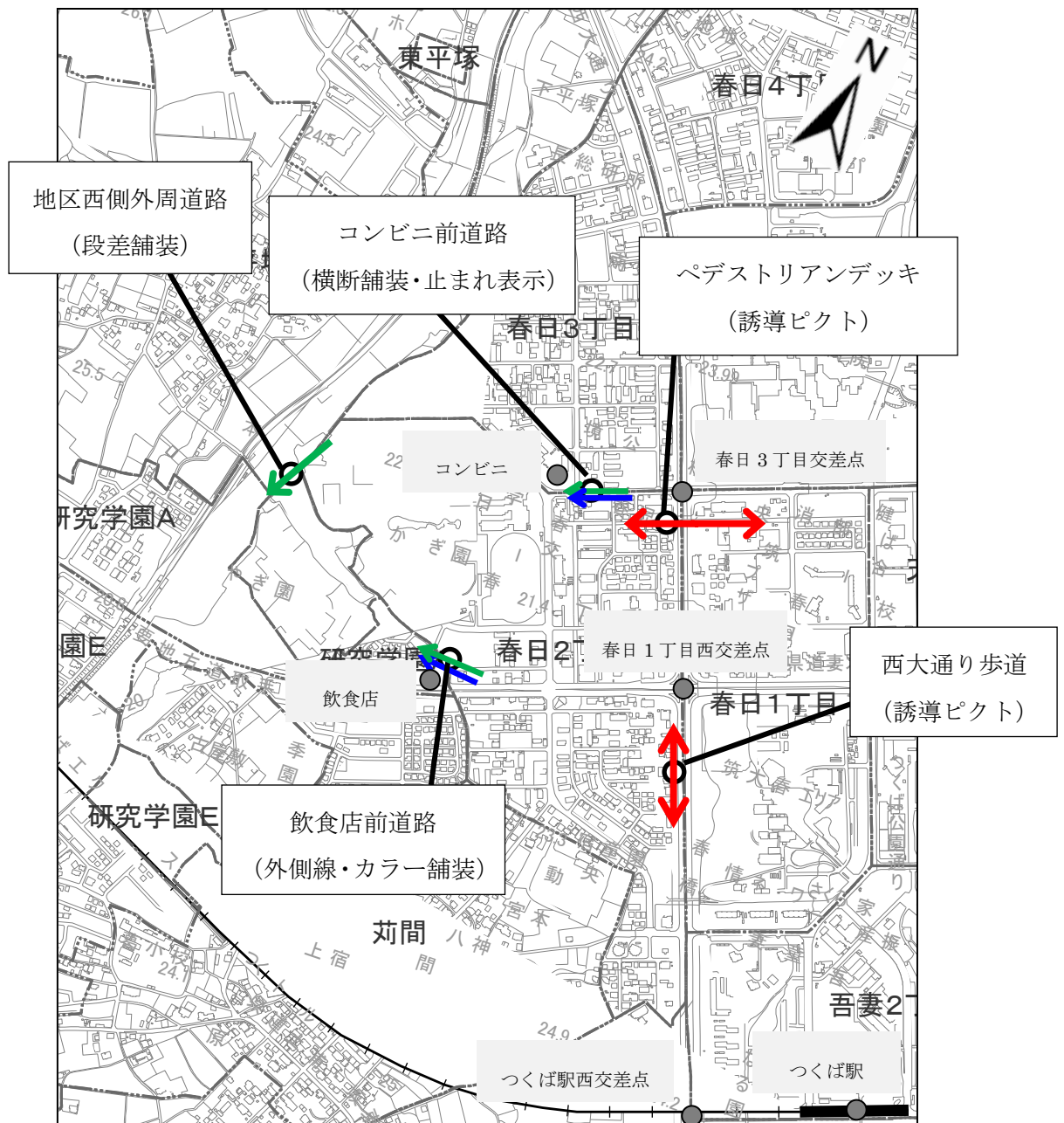


図 2-4 調査地点位置図

a. 速度調査

調査方法は、以下のとおり計画した。

観測区分	全ての自動車（大型車、乗用車）※一方向のみ。方向は「巻末」参照。
調査時間	対象箇所を平日 7 時～9 時の 2 時間調査実施する。
観測方法	対策箇所の手前約 20m から 10m 間隔で通過車両を調査員がストップウォッチを使用し、方向別、時間別に観測する。ただし縦列で追従して走行する車両や渋滞時に通行する車両は対象外とする。
集計時間	30 分単位で集計する。

b. 歩行者・自転車交通量調査

観測区分	全ての歩行者、自転車利用者（方向別、走行位置別）
調査時間	対象箇所を平日 7 時～9 時の 2 時間調査（土日は 9 時～12 時の 3 時間）実施する。
観測方法	対策箇所を通過する歩行者、自転車を調査員がカウンターを使用し、方向別、走行位置（歩行者誘導ピクト寄りか自転車誘導ピクト寄りか）別に観測する。走行位置に関する詳細は「巻末」参照。
集計時間	方向別、走行位置別に 30 分単位で集計する。

c. 自動車交通量調査

観測区分	全ての自動車（大型車、乗用車）※一方向のみ。方向は「巻末」参照。
調査時間	対象箇所を平日 7 時～9 時の 2 時間調査実施する。
観測方法	通過する車両を調査員がカウンターを使用し、時間別に観測を実施する。
集計時間	30 分単位で集計する。

d. 走行位置調査

観測区分	全ての自動車（大型車、乗用車） ※通行中の対向車有無は区別する ¹
調査時間	対象箇所を平日 7 時～9 時の 2 時間調査実施する。
観測方法	歩行空間が 0.5m, 1m, 1.5m, 2.0m, 2.5m 確保される基準ポイントを道路上にマークし、車両がどれほど歩行空間を確保したか調査員目視により計測する。
集計時間	通行中の対向車有無を区別して 30 分単位で集計する。

¹ 対向車とすれ違う場合は走行位置が偏るため、対向車の有無を区別して記録。

2) アンケート調査

アンケート調査を以下のとおり計画した。

a. 配布の対象と手法

アンケート調査の概要

対象	春日2・3丁目エリア（西大通り、北大通り、蓮沼川に囲まれた区域）内の全世帯の住民
配布方法	ポスティング

b. アンケート設問の検討

本検討では下表のとおり、アンケート調査で効果検証することとした効果（指標）それぞれについて必要になる分析項目を抽出し、設問を検討した。

効果（指標）	必要な分析項目	設問番号	
(1) 駅やバスなどの公共交通機関利用者数の増加	移動手段どう変わったかを把握	問 11～12	
(3) 自動車利用者数の減少	自動車利用者が減少したかを把握	問 11～12	
	CO2削減、経済効果等を概算する	問 10、12	
	移動手段を変える動機の把握	問 13	
(4) 歩行・自転車に代えようと思う自動車利用者数の増加	自動車→歩行・自転車利用に変化したかを把握	問 11～12	
	CO2削減、経済効果等を概算する	問 10、12	
	移動手段を変える動機の把握	問 13	
(7) 通行することを快適に感じる歩行者・自転車利用者数の増加	対策別に通行を快適に感じる歩行者・自転車利用者数を把握 対策別にどの程度快適に感じるようになったかを把握	問 8	
(8) 歩行者・自転車利用者に注意して走行できるドライバーの数の増加	対策別に注意するようになったドライバー数を把握 対策別にどの程度注意するようになったかを把握	問 8	
その他	効果の高い周知方法	対策の認知有無と認知経路を把握	問 1、2、6、7
	距離標示に効果を感じる人の数・割合	住民が路面標示に期待している効果と評価を把握	問 3、4
		路面標示別、市域展開することの住民評価を把握	問 5
	安全対策に効果を感じる人の数・割合	住民の安全対策に対する評価を把握	問 9
	ルートの変化	ルート変更の有無及びどの対策がルート変更を促したかの把握	問 14
	環境意識の変化	社会実験全体や住民説明会等が環境意識を促したかの住民評価を把握	問 15、16
	属性による対策差	基本属性を把握し、評価と属性の相関や市域展開の推計をする	問 17～22