

ビッグデータ(ETC2.0データ)を活用した生活道路対策 <港北区大倉山三丁目地区>の取り組み

○地域が抱えていた課題

大倉山三丁目地区は、横浜市の中で事故が多いエリアとなっていた。また、幹線道路を避けてエリア内をスピードを出して抜け道利用する車両が多く、通勤・通学する方や地域の住民にとって危険な状況であり、早急に対策を講じる必要があった。

○検討会設立から本施工までの流れ

地域の課題を受けて、平成28年度に地域住民と小学校、警察、国土交通省、横浜市等で構成される「車両速度抑制対策検討会」を設立し、大倉山三丁目地区に関する安全対策の検討を進めることにした。

平成29年度に、ハンプ体験会、実証実験（ハンプ等の試験施工）を行い、速度抑制効果を確認するとともに今後の対策方針について意見交換を行い、平成30年度には住民意見などを考慮し、ハンプと狭さくを設置した。

経緯



▼検討会メンバー

検討会メンバー
大倉山地区連合町会
大倉山明和会
太尾中町会
大倉山エルム通商店会
大綱小学校
大綱小学校PTA
交通安全協会
港北警察署
横浜市港北土木事務所
オブザーバー
国土交通省 横浜国道事務所
国土交通省 国土技術政策総合研究所
事務局
横浜市道路局施設課

▼ハンプ体験会：H29. 9

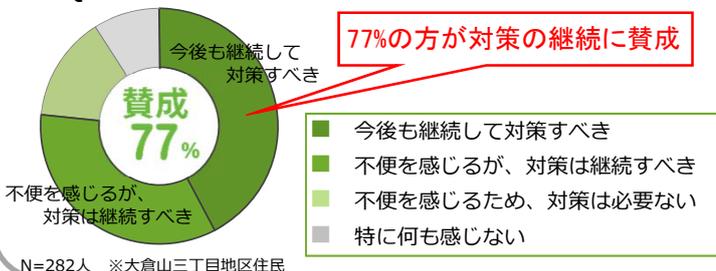


▼実証実験（仮設ハンプ等の設置） : H29. 10. 5~H29. 11. 1



▼実証実験（アンケート調査結果）

Q:今後の対策の継続意向について



○対策内容と対策実施による効果

国土交通省から提供頂いたETC2.0ビッグデータでみると、ハンプと狭さくの設置により、車両の走行速度は、対策前と比べて速度が低下していることが確認でき、効果が持続していることも確認された。目標としていた30km/hを超える車両の割合についても、施工前に比べて低くなり、施工後6ヶ月後も効果が持続している。

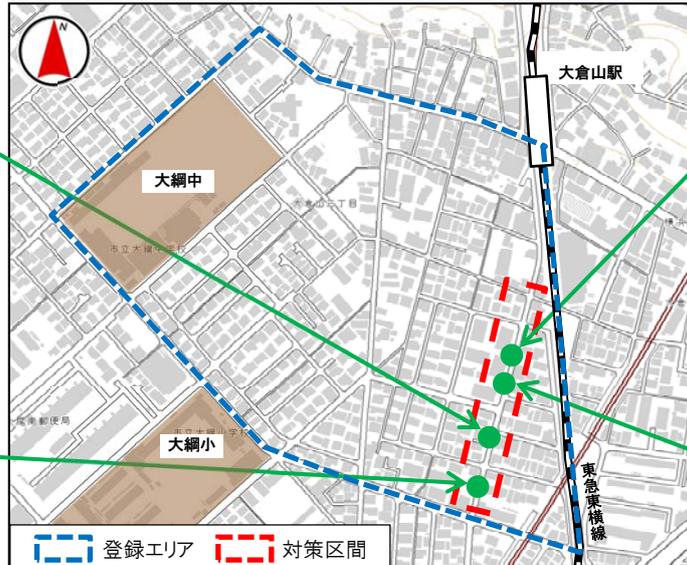
□対策内容

① ハンプの設置(2箇所)

道路上に台形状の凸部を設けることで、ドライバーに速度の低下と注意を促す。

② 狭さくの設置(2箇所)

道路の一部を狭くすることにより、すれ違わず、ゆずりあうことで車の速度を低下させる。

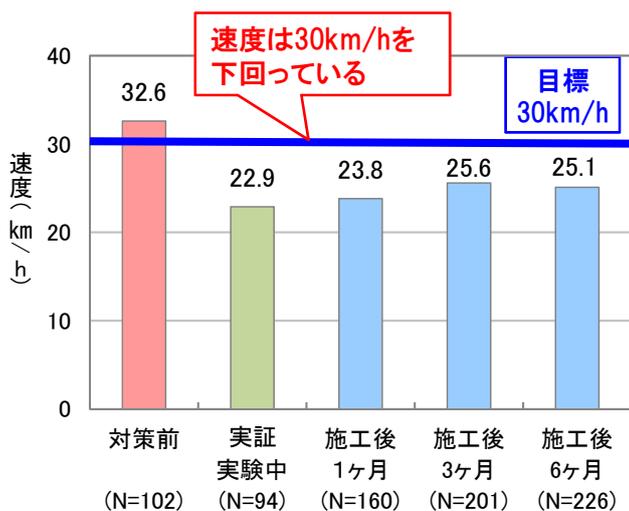


この地図は、国土地理院の地理院地図に対策実施箇所等を追記して掲載したものである。



□対策実施による効果

▼走行速度※(対策区間)

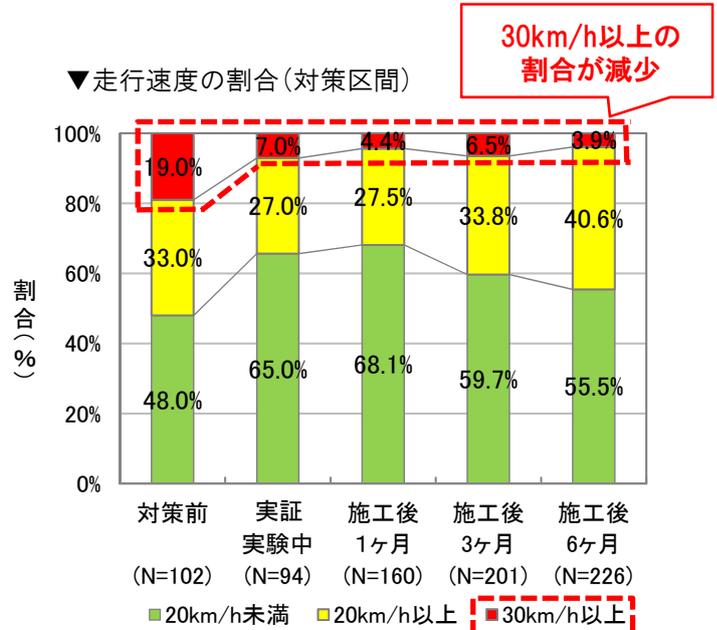


※走行速度は85%マイル速度 (85%のドライバーが走行する実勢速度)

分析データ：ETC2.0データ

- 対策前 : H29/ 9/ 6 ~ 9/30
- 実証実験中 : H29/10/ 5 ~ 10/31
- 施工後 1ヶ月 : H31/ 2/10 ~ 2/28
- 施工後 3ヶ月 : H31/ 4/ 6 ~ 4/30
- 施工後 6ヶ月 : R 1/ 7/ 6 ~ 7/30

▼走行速度の割合(対策区間)



▼生活道路における速度抑制の必要性



<出典>
速度マネジメント報告書
(世界保健機関)