



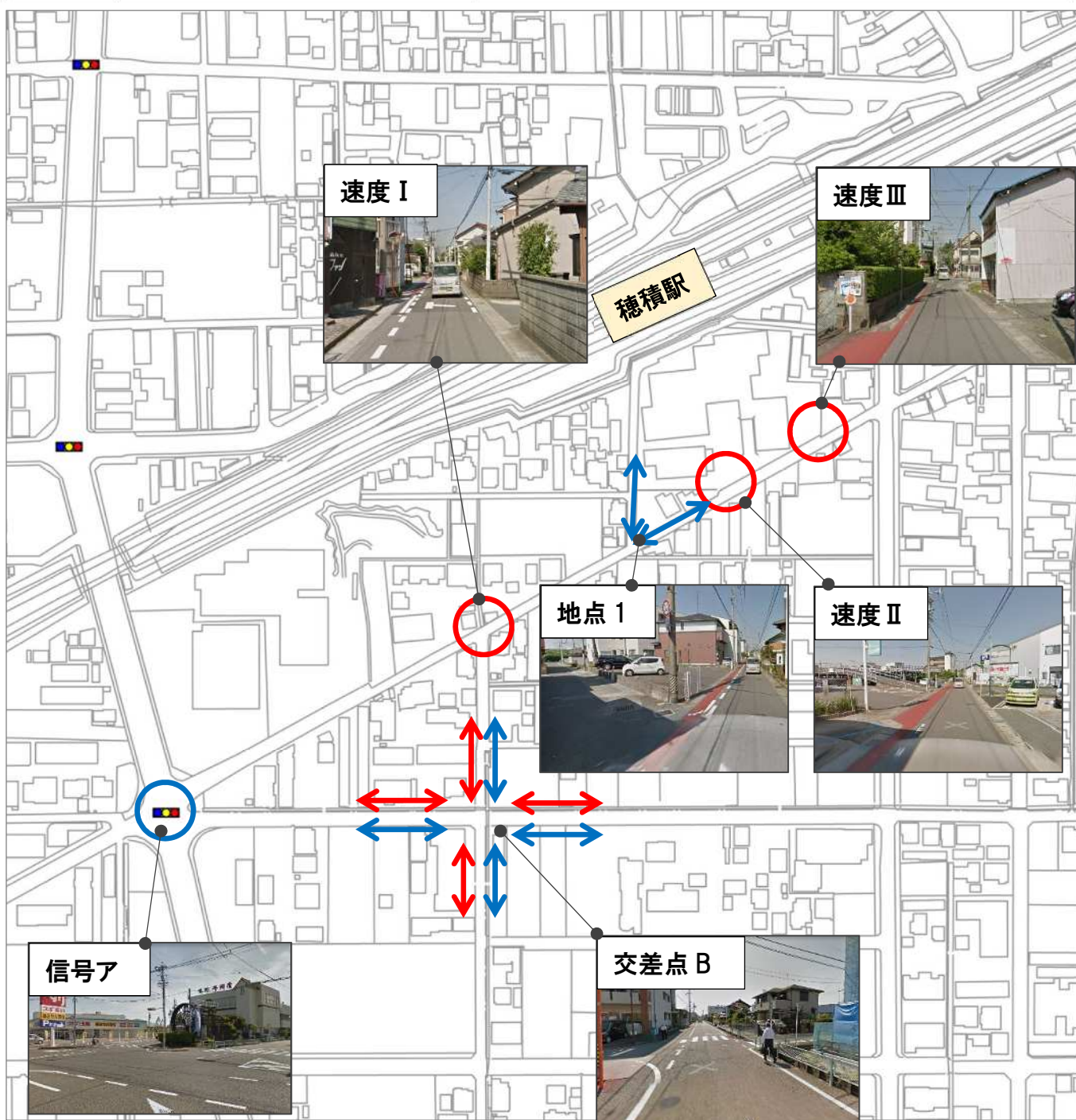


## 駅南側 交通環境調査結果について

### ○調査実施箇所と実施内容

下記の地点において、交通環境の調査を実施しました。

凡例	調査内容(記載ページ)	調査方法
	自動車交通量(p.2-3)	カウンターを用いて、 <b>交差点 B</b> 、 <b>地点 1</b> を通過する自動車、自転車・歩行者交通量を計測
	自転車・歩行者交通量(p.4)	
	信号現示時間(p.5)	ストップウォッチを用いて、 <b>信号ア</b> の信号表示別(赤、青等)の時間を計測
	自動車通過速度(p.6-7)	スピードガンを用いて、 <b>速度 I・II・III</b> を通過する自動車の速度を計測



## 自動車交通量

※昨年度実施した交通量調査を併せて整理

朝 7-8 時

### 【自動車交通量】

- ←→ 50 台未満
- ↔ 50 台以上 100 台未満
- ↔↔ 100 台以上 200 台未満
- ↔↔↔ 200 台以上

※朝 7-8 時の交通量を示す

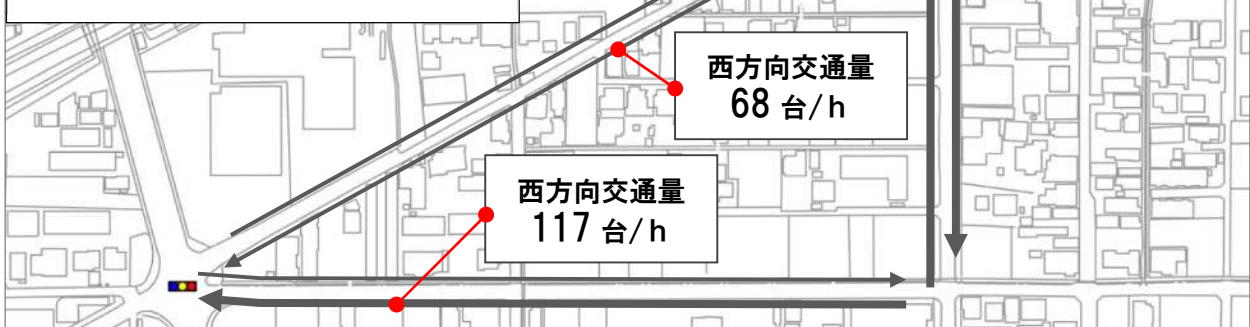


夕 17-18 時

### 【自動車交通量】

- ←→ 50 台未満
- ↔ 50 台以上 100 台未満
- ↔↔ 100 台以上 200 台未満
- ↔↔↔ 200 台以上

※夕 17-18 時の交通量を示す



### 【考察】

○朝 7-8 時

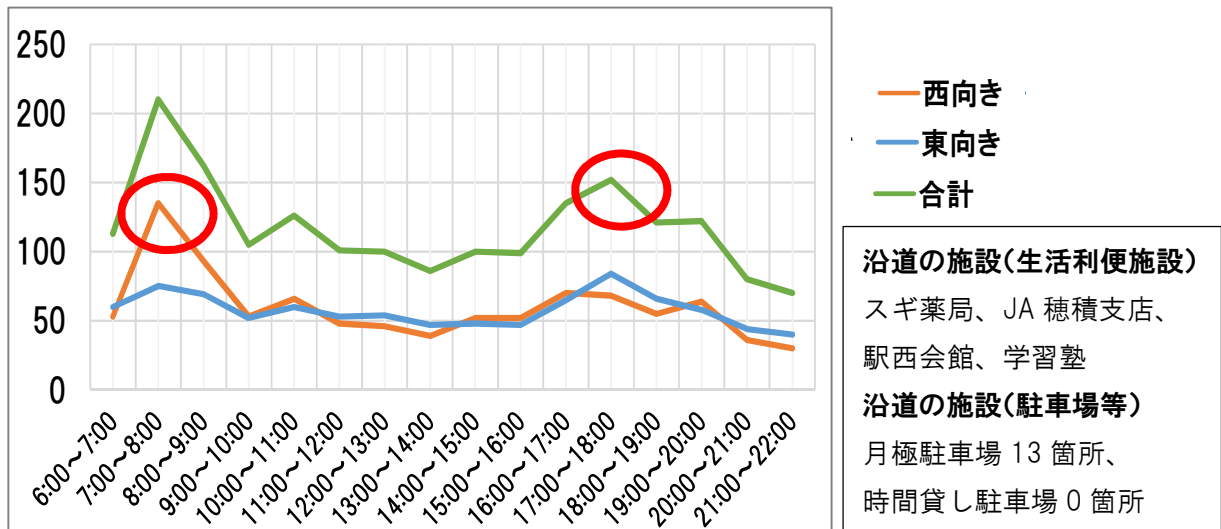
- ・穂積郵便局前の道の西方向の交通量(113 台/h)は、JA 前の道の同時間帯・同方向の交通量(135 台/h)と比較し、少ない傾向です。この差は別府交差点の信号時間の長さが影響しているものと考えられます。(p.5 に記載)
- ・また、穂積停車場線の駅へ向かう交通量(282 台/h)は上記のいずれの道よりも多く、駅へ行く際の主要な道として使われていることが想定されます。

○夕 17-18 時

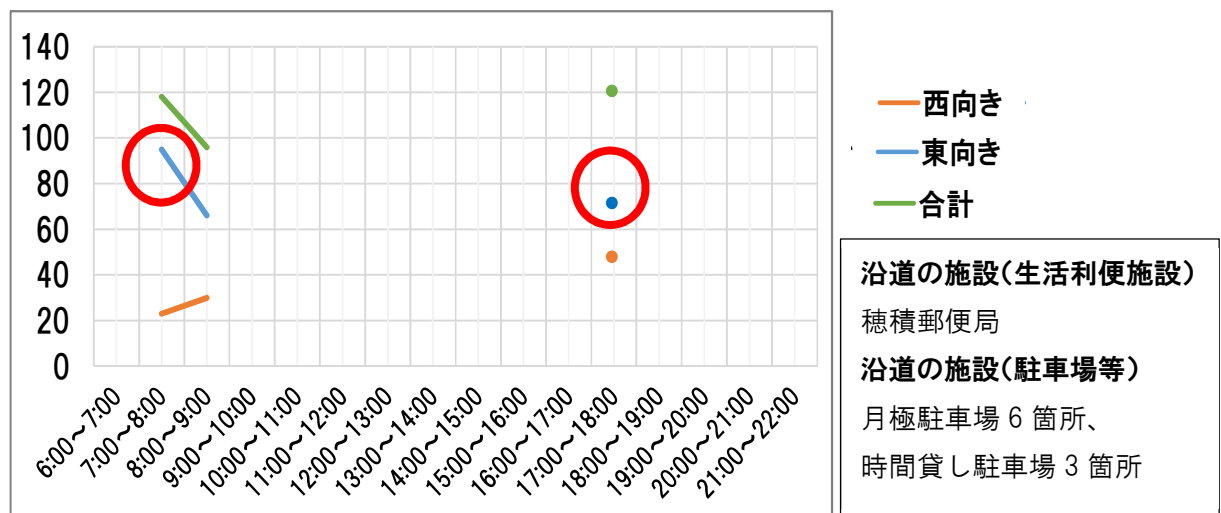
- ・どの路線も朝と比較し交通量が少なくなる中、穂積郵便局前の西方向の交通量(117 台/h)が比較的多い状況です。幅員が狭い上、夜は暗い JA 前の道よりも、幅員が広い穂積郵便局前の道が通過しやすいため、そちらの交通量が多くなっているものと考えられます。

**(参考) 時間帯別、方向別の自動車交通量の傾向**

市道 4-1001 線(JA前)の交通量(台/時間)



市道 4-1009 線(穂積郵便局前)の交通量(台/時間)



**【考察】**

○市道 4-1001 線 (JA 前の道)

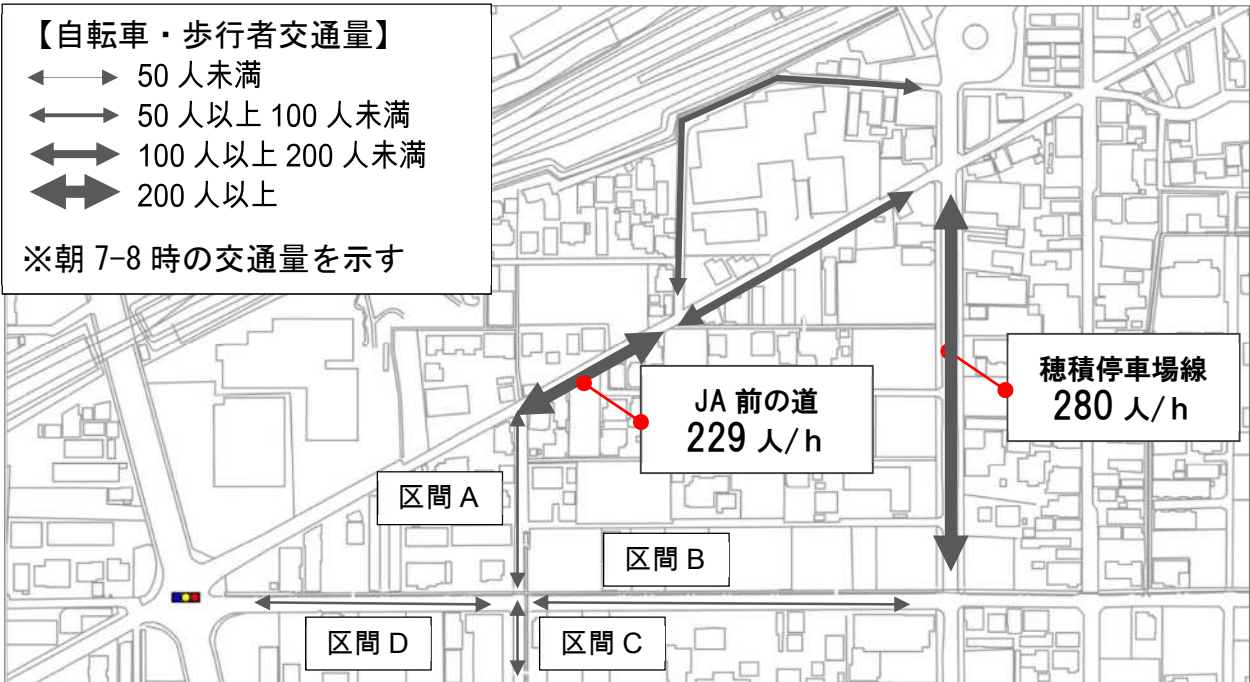
- ・朝の時間帯は、7時~8時にかけて、西方向の交通量が特に多い傾向にあります。8-9時になると、ピークを終え、交通量が急速に減少しています。夕方の交通量は17-18時が多い傾向にあるものの、他の夕方の時間帯と比較し顕著な差は見られませんでした。

○市道 4-1009 線 (穂積郵便局前の道)

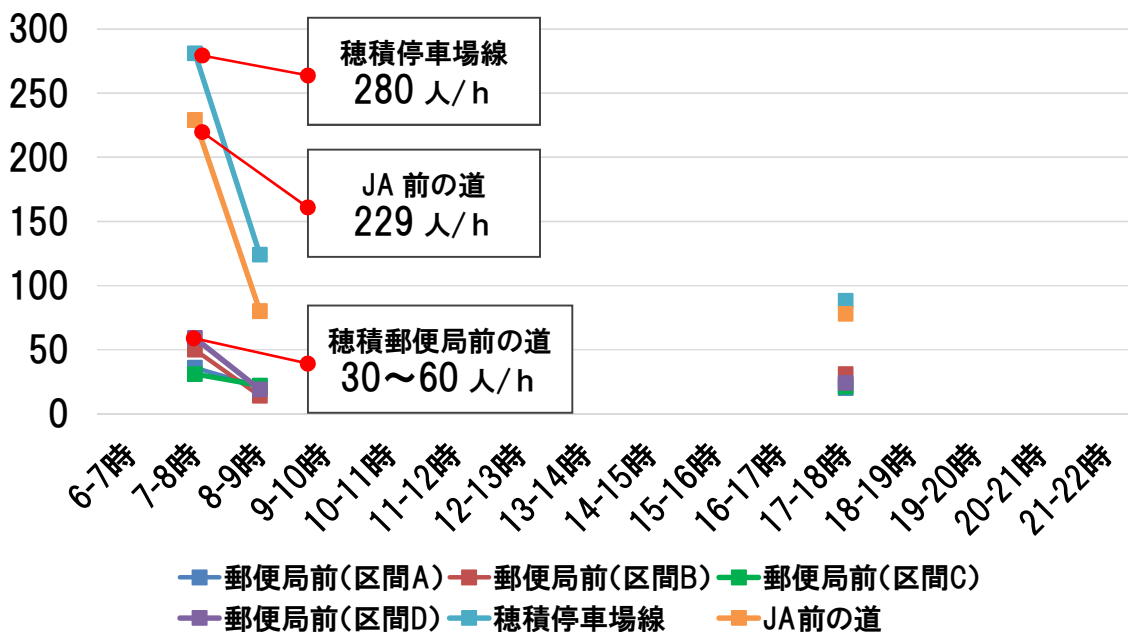
- ・7時~9時、17-18時のいずれとも東向きの交通量が多い傾向がみられました。
- ・朝の時間帯は、市道 4-1001 線 (JA 前の道) と同様、8-9時になると交通量が急速に減少しています。



## 自転車・歩行者交通量



路線ごとの歩行者・自転車交通量(時間帯別)の推移(人)



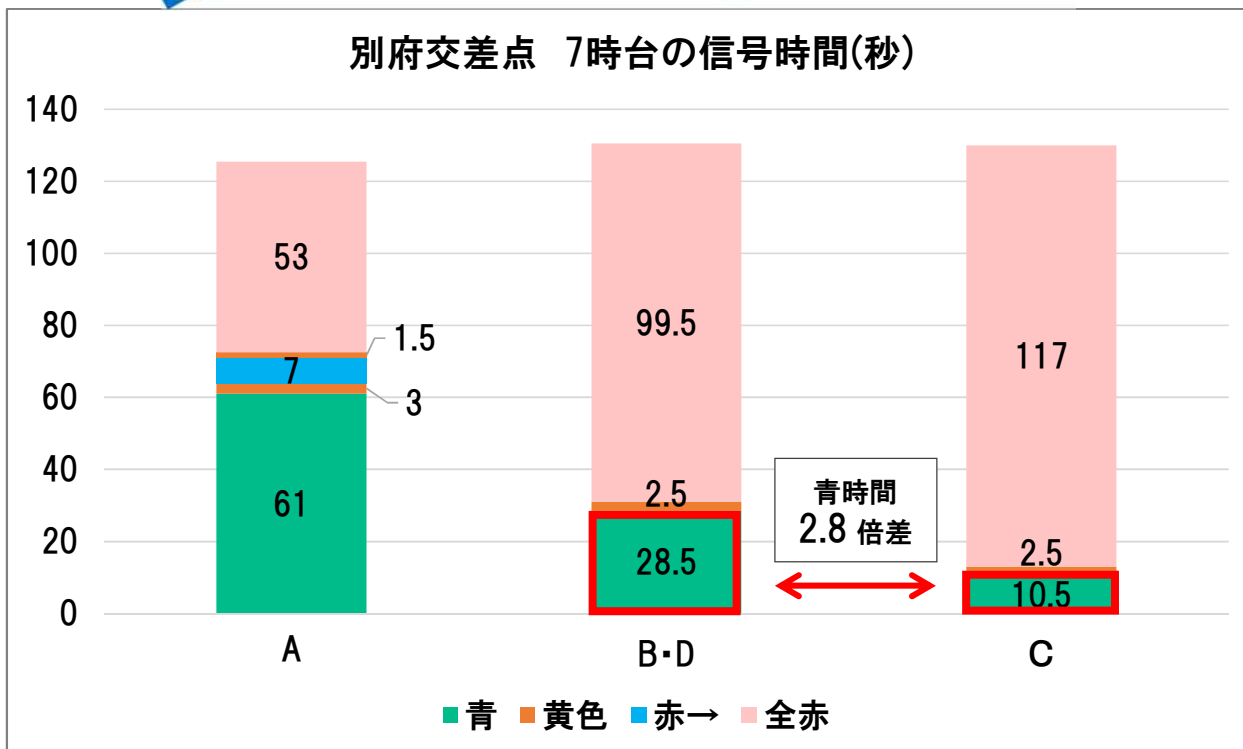
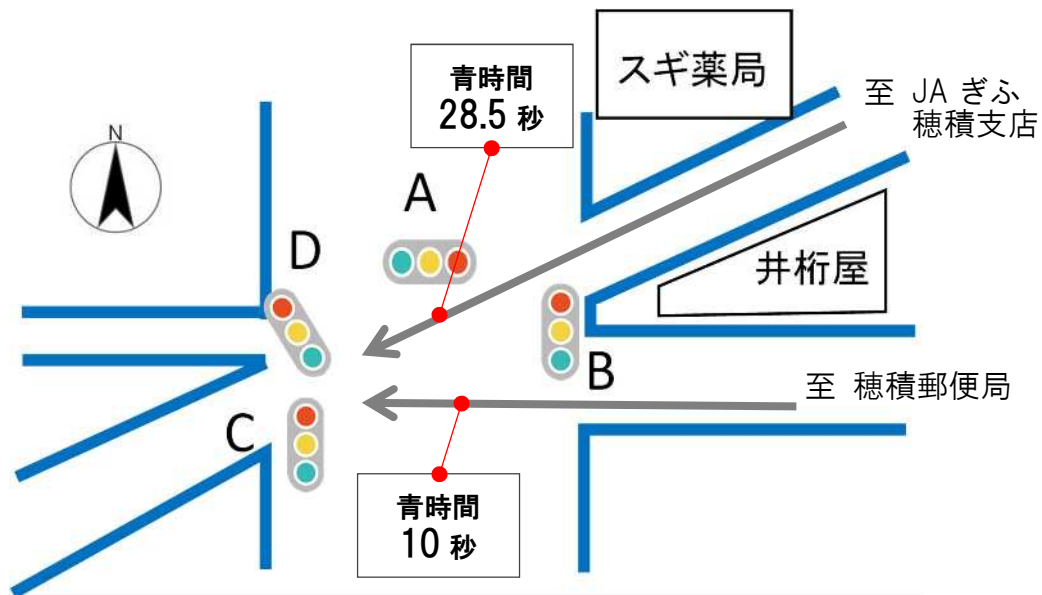
## 【考察】

- ・ 路線ごとの歩行者交通量は、穂積停車場線、JA 前の道、穂積郵便局前の道の順に多くなっており、どの路線も 7-8 時が一番多い時間帯となっています。
- ・ 穂積停車場線は両側に約 2m の歩道が存在するのに対し、JA 前の道は約 0.7m の路側帯が道の片側に存在するのみですが、どちらも一番多い時間帯は約 200~300 人の交通量となっています。JA 前の道は自動車交通量も多く、路側帯が自動車によりふさがれてしまうことを鑑みると、歩行者にとって危険な状況です。
- ・ 穂積郵便局前の道は、JA の前の道と比べ歩行者が少なく、幅員も広いため比較的余裕がある状況です。

## 信号現示時間調査

○信号ア（別府交差点）

※調査地点の位置は、1 ページ目をご覧ください。）



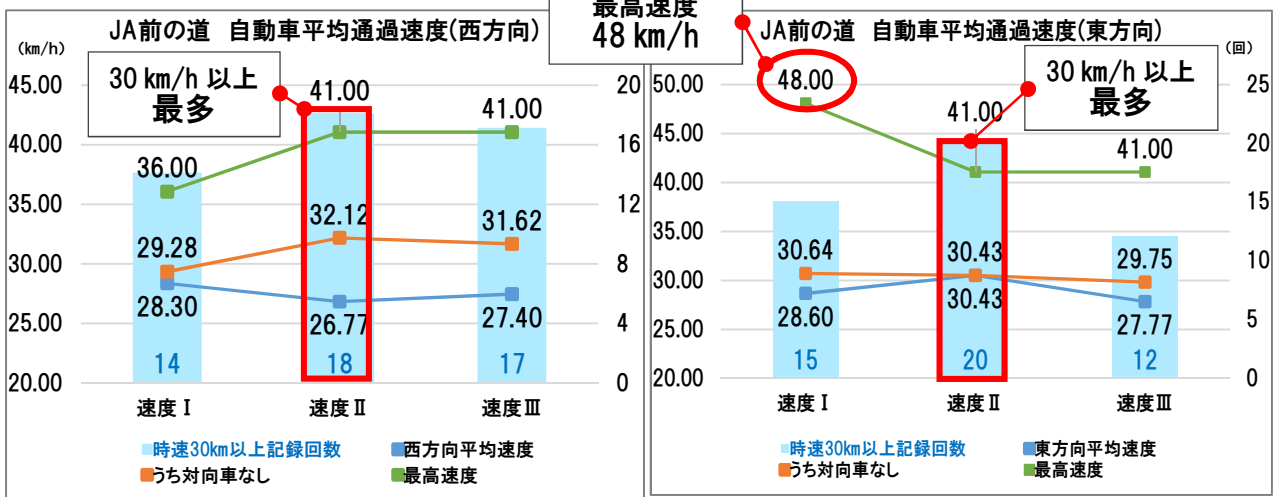
### 【考察】

- ・直進方向(本巢縦貫道側)が東西方向(JA 前の道、穂積郵便局前の道)の信号と比較し長い状況です。
- ・JA 前の道、穂積郵便局前の道から当交差点を經由し西側方向(穂積中学校方面)へ進む場合、JA 前の道(信号 D)は青時間が約 28.5 秒、穂積郵便局前の道(信号 C)は青時間が約 10 秒と 2.8 倍もの差があります。この差により、朝の時間帯の西方向の自動車交通量の多さ(JA 前の道の方が多)に影響しているものと考えられます。

## 自動車通過速度 速度Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ

※調査地点の位置は、1 ページ目をご覧ください。

### ○全時間帯共通の傾向

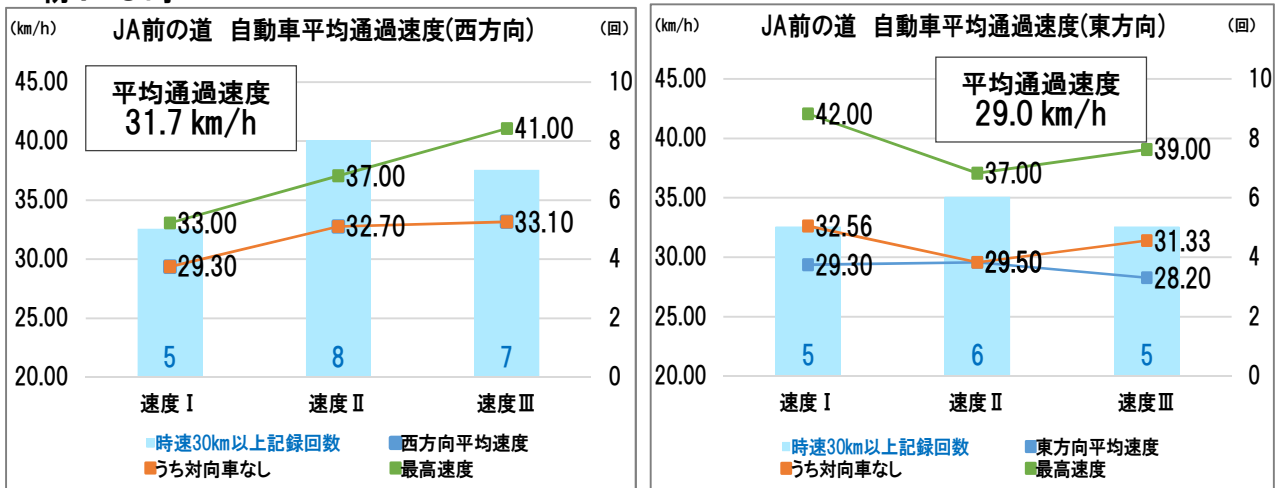


### 【考察】

- ・速度Ⅰ～Ⅲの3地点での平均通過速度を算出すると、西方向・東方向共に概ね時速28 km程度となっています。
- ・幅員が広い速度Ⅱでは、対向車がない時の平均速度を算出すると、3地点で最も通過速度が速い傾向です。また、時速30 kmを超えると事故発生率が高くなりますが、速度Ⅱでは時速30 kmを超えた回数が最も多く、危険な場所であるといえます。
- ・対向車がいなかった場合、最高通過速度は速度Ⅲで時速48 km、速度Ⅰ・Ⅱで時速41 kmを記録しました。一方通行化等の対策を行った場合、道路の幅員の広さに関係なく、どの地点でも速度を出しやすくなってしまふことが考えられます。

### ○時間帯ごとの傾向

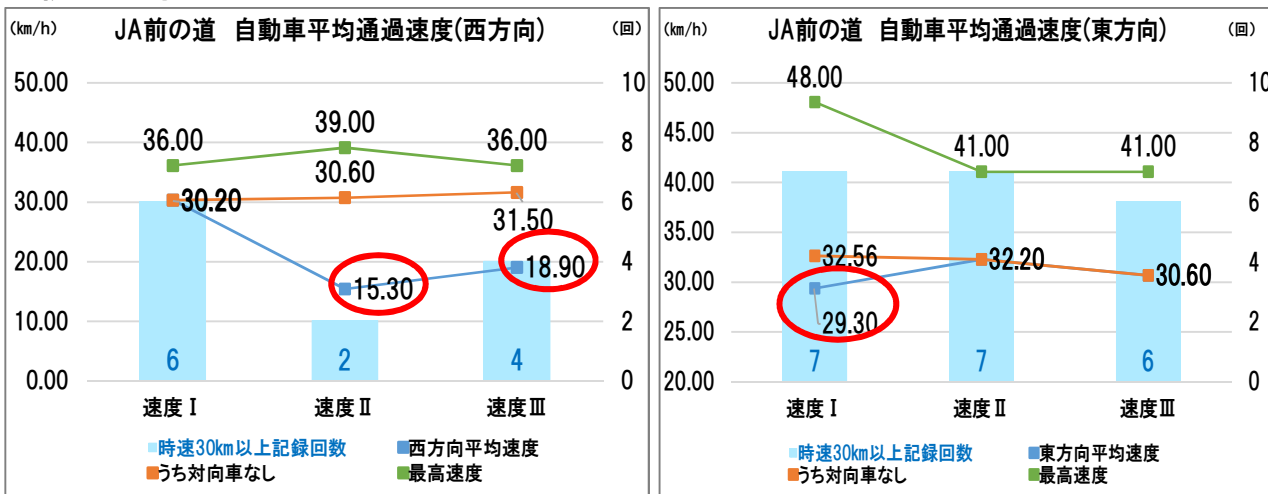
#### ・朝7-8時



### 【考察】

- ・7-8時は西方向へ進む車(135台/h)が東方向へ進む車(75台/h)の約2倍であることが影響してか、西方向へ進む車の流れができ、離合のための停車頻度が低下することで、平均通過速度が比較的速くなっている傾向です。
- ・東方向へ進む車は速度Ⅰ・Ⅲにて離合のため停車しているものの、速度Ⅱでは道路の幅員の広さもあってか、比較的スムーズに移動できている傾向がみられます。

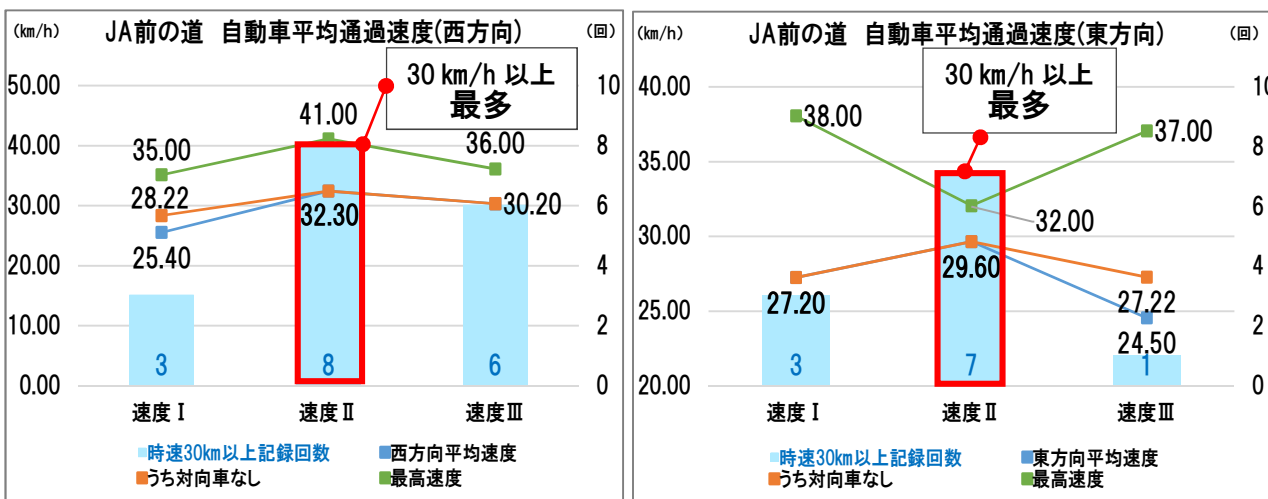
## ・朝 8-9時



### 【考察】

- ・ 8-9 時になると、西方向・東方向へ進む車それぞれの差があまりなくなるためか、西方向へ進む車の流れが7-8時よりできなくなり、速度Ⅱ・Ⅲにて東方向へ進む車を待っている傾向があります。
- ・ 東方向へ進む車は、速度Ⅰで西方向へ進む車を待っている傾向があります。

## ・夕 17-18時



### 【考察】

- ・ 17-18 時になると、道路全体の交通量が朝と比較して少なくなるためか、対向車の影響を受けて停車する回数も少なくなっています。
- ・ 平均通過速度は、朝と比較して暗い上に道路が狭く、視界が狭まるためか、どの地点においても朝の時間帯と比較し低い傾向です。その中でも速度Ⅱでは比較的速度が高い傾向で、時速 30 km以上を記録した回数は東西共にどの地点よりも多く、危険な箇所であるといえます。

