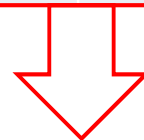


# 環状交差点指定前後の 車両挙動の調査結果について

# 環状交差点指定前後の車両挙動のビデオ調査

- 環状交差点指定前後の車両挙動をビデオ撮影
- 動画を目視確認・解析し、環状交差点指定前後での車両挙動の変化を把握

撮影対象交差点		撮影時間帯	指定前	指定1週間後	指定1か月後	指定半年後
仙台市	桜ヶ丘4丁目交差点	7時~19時	○	○	○	(3月中予定)
日上市	常陸多賀駅前交差点	7時~19時	—	○	○	
須坂市	野辺交差点	7時~19時	—	○	○	
軽井沢町	六本辻交差点	7時~19時	—	○	○	
焼津市	関方交差点	24時間	○	○	○	
堺市	日置荘西町交差点	7時~19時	○	○	○	



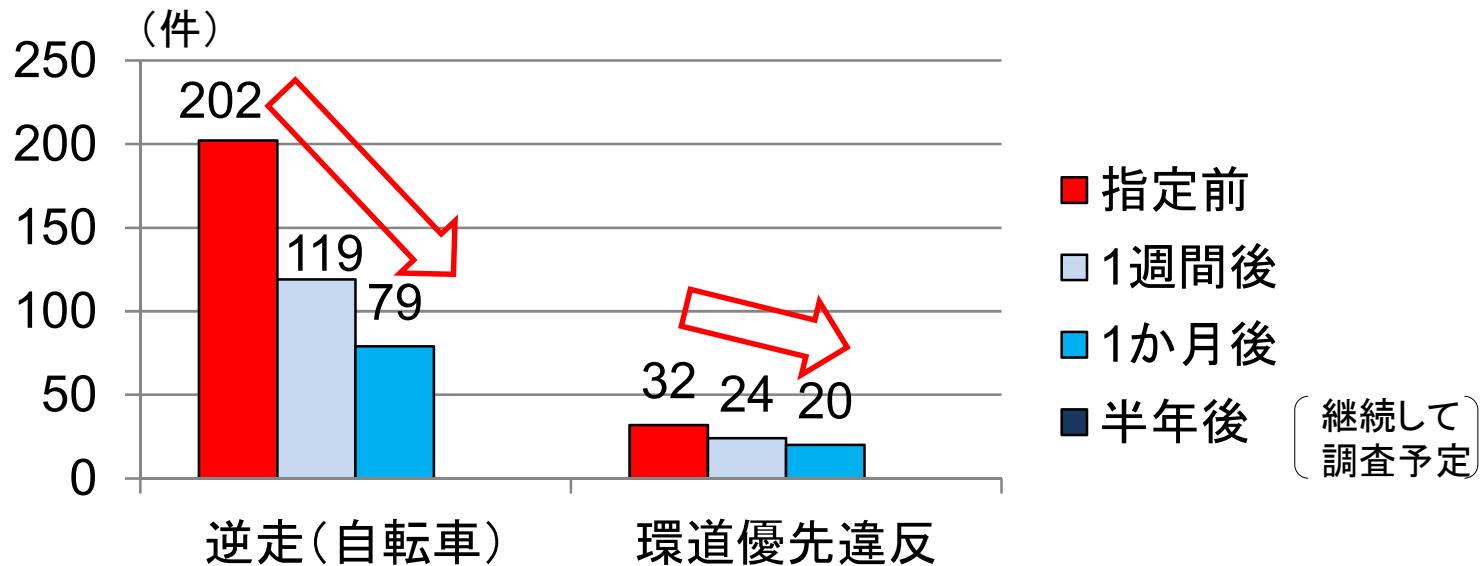
今回委員会で報告

# 危険挙動発生件数の変化

- 環状交差点指定後に危険挙動が大幅に減少(堺市日置荘西町交差点)
  - 指定前後で自転車の逆走件数が半減
  - 自動車の環道優先違反<sup>(※)</sup>も減少

※環道優先違反:環道通行車両が減速・停止し、流入車両が先に通行した場合

【逆走、環道優先違反の発生件数の変化】



※平日昼間12時間の発生件数

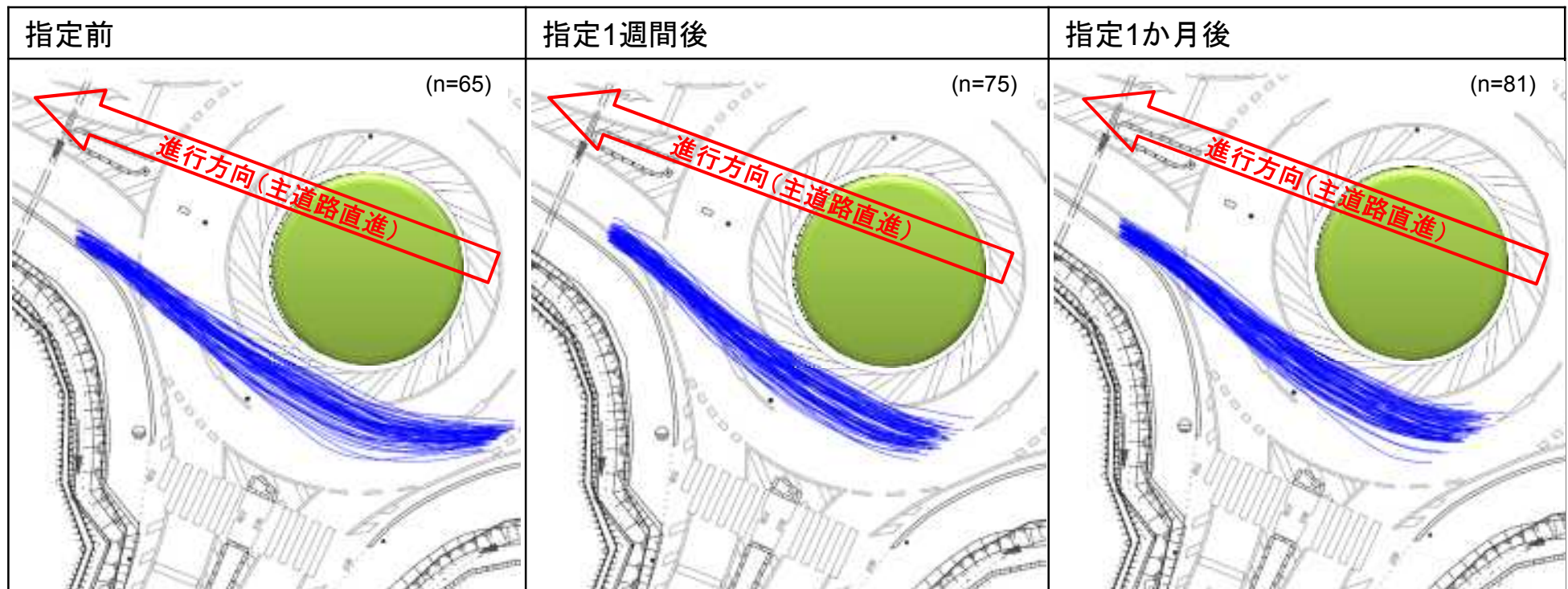
※自動車による逆走は、いずれも観測されず

# 環道内の走行位置

- 多数の車両がエプロン(ゼブラ表示)を踏んで走行  
(焼津市関方交差点)
- 指定の前後で幅員構成に変化なし
- 主道路を直進する車両は、エプロン(ゼブラ表示)を踏むものが多数
- 指定の前後で軌跡に大きな変化はなかった

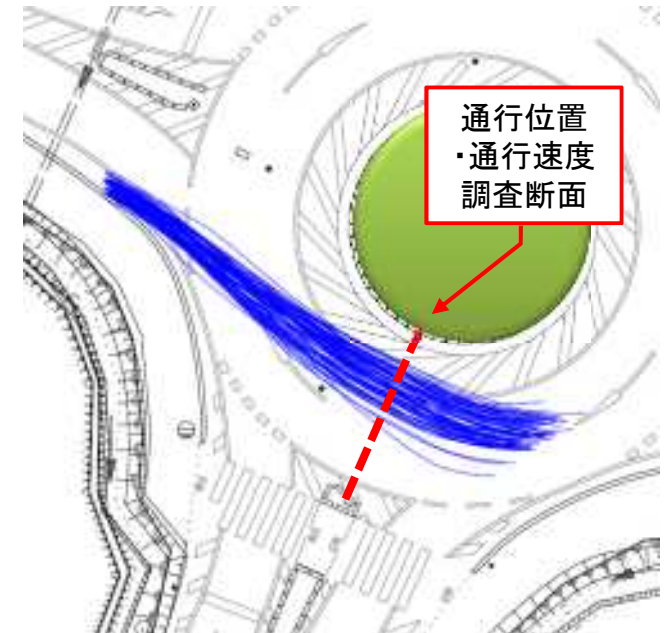


【自動車の走行軌跡(主道路を西へ直進する車両の左後輪の位置)】

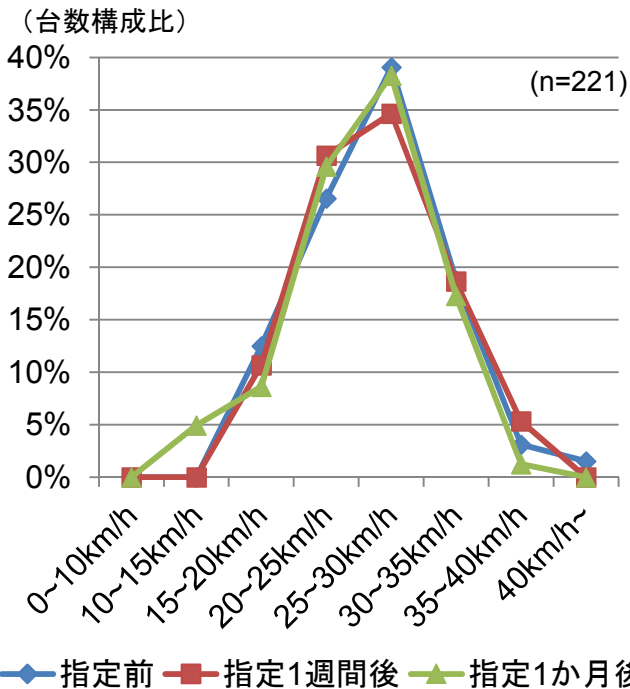


# 環道内の走行位置・走行速度

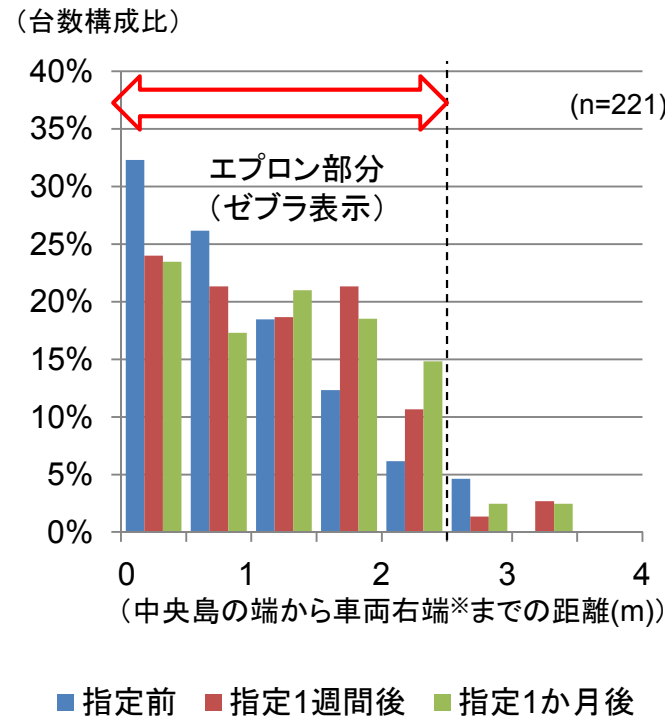
- 道路構造に変化のない場合、走行位置・走行速度にも大きな変化はなかった(焼津市関方交差点)
  - エプロン(ゼブラ表示)を踏んで通行する車両が大半であり、環状交差点の指定前後でわずかにラウンドアバウト外側に移動
  - 走行速度の最頻値は20~30km/hで、指定前後での変化はない



【走行速度の変化】



【走行位置の変化】



(平日朝8時台のサンプル調査)

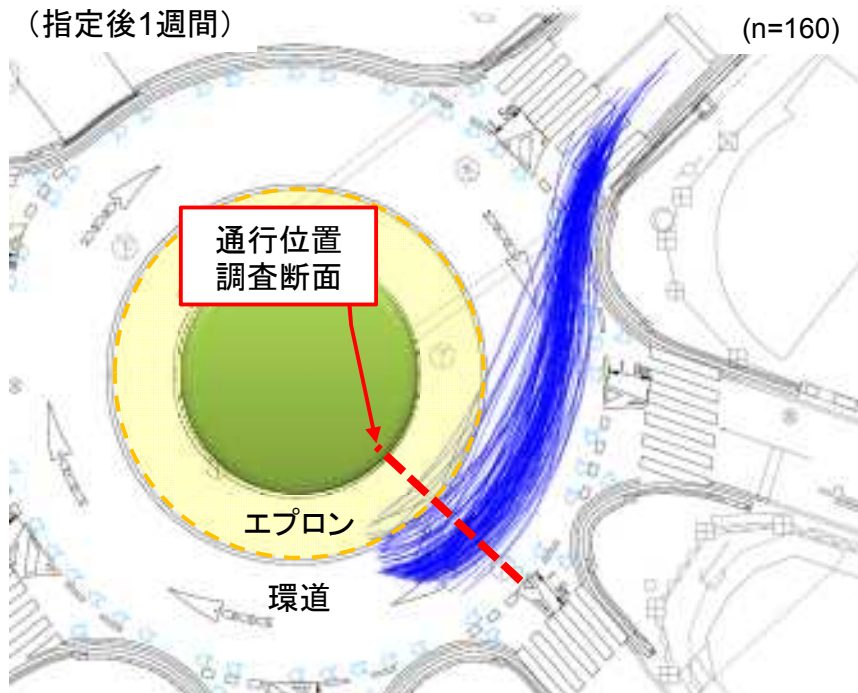
※左後輪の接地点と中央島との距離より、車種別の一般的な車両幅(普通車1.5m、大型車2.0m)を減じることで、中央島の端から車両右端までの距離の近似値を求めた

# 環道内の走行位置

- エプロンに段差があるラウンドアバウトでは、環道内を通行する車両が多い  
(軽井沢町六本辻交差点)
- 社会実験時は、エプロンはゼブラ表示だったが、本格運用開始後に2cmの段差を設置
- 現在はエプロンを踏んで通行していると想定される車両は約2割

## 【自動車の走行軌跡(左前輪の位置)】

(指定後1週間)



(社会実験時)



- 段差なし
- ゼブラ表示

(現在)

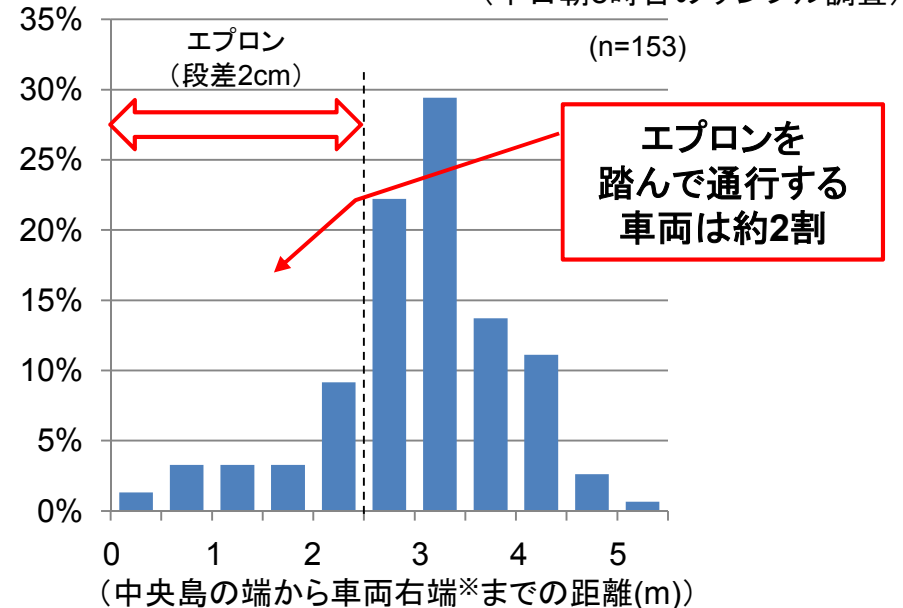


- 2cmの段差
- 路面彩色で明示

## 【自動車の走行位置(指定後1週間)】

(台数構成比)

(平日朝8時台のサンプル調査)

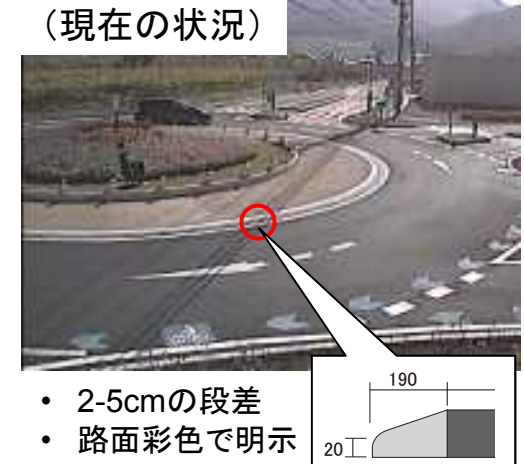


※左後輪の接地点と中央島との距離より、車種別の一般的な車両幅(普通車1.5m、大型車2.0m)を減じることで、中央島の端から車両右端までの距離の近似値を求めた

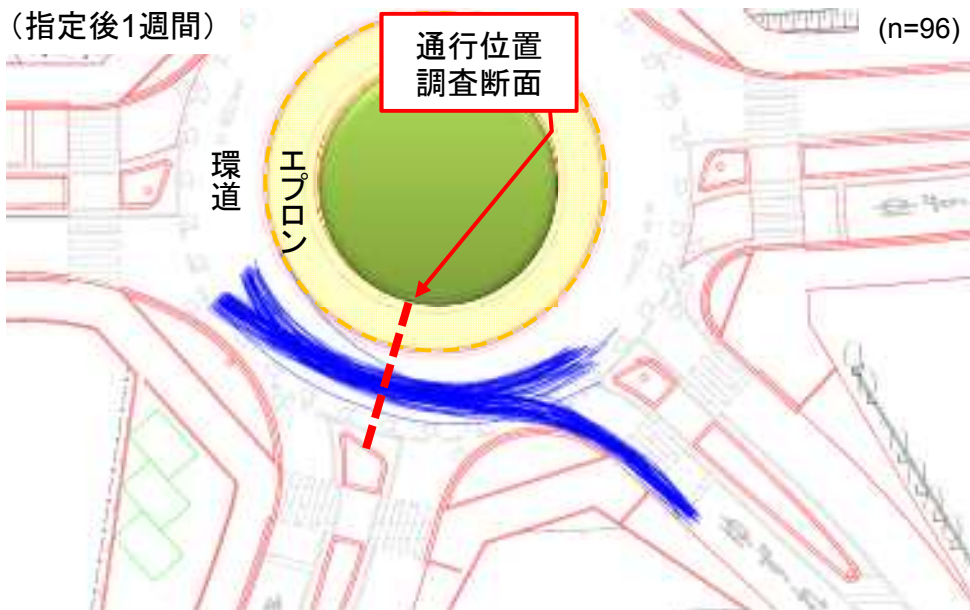
# 環道内の走行位置

- エプロンの段差が大きいラウンドアバウトでは、ほぼ全ての車両が環道内を通行  
(須坂市野辺交差点)
- エプロンと環道との間に勾配付き縁石(環道側2cm-エプロン側5cm)を設置
- ほとんどの車両の右端は環道内に収まる(エプロンを踏んでいない)
- エプロンを踏んで通行していると想定される車両は3%

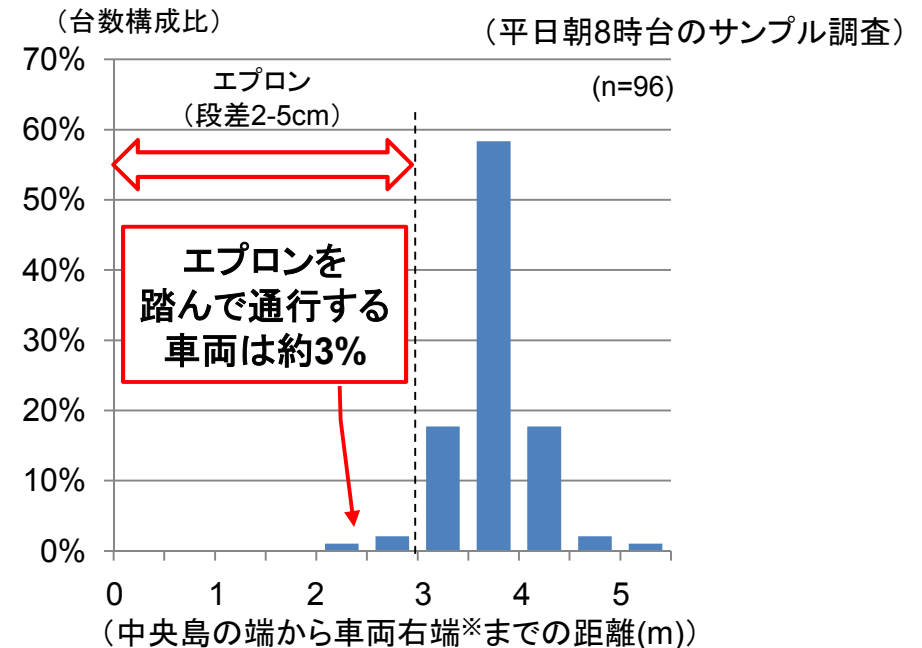
(現在の状況)



【自動車の走行軌跡(左前輪の位置)】



【自動車の走行位置(指定後1週間)】



※左後輪の接地点と中央島との距離より、車種別の一般的な車両幅(普通車1.5m、大型車2.0m)を減じることで、中央島の端から車両右端までの距離の近似値を求めた

# 環道内の走行速度

- 指定後の時間経過により、通行速度のばらつきが収束する傾向  
(須坂市野辺交差点)
- 環道交差点の指定直後での調査では走行速度の最頻値は20~30km/hであったが、指定後の時間経過により通行速度のばらつきが収束する傾向がみられる

(平日朝8時台のサンプル調査)



【走行速度の変化】

