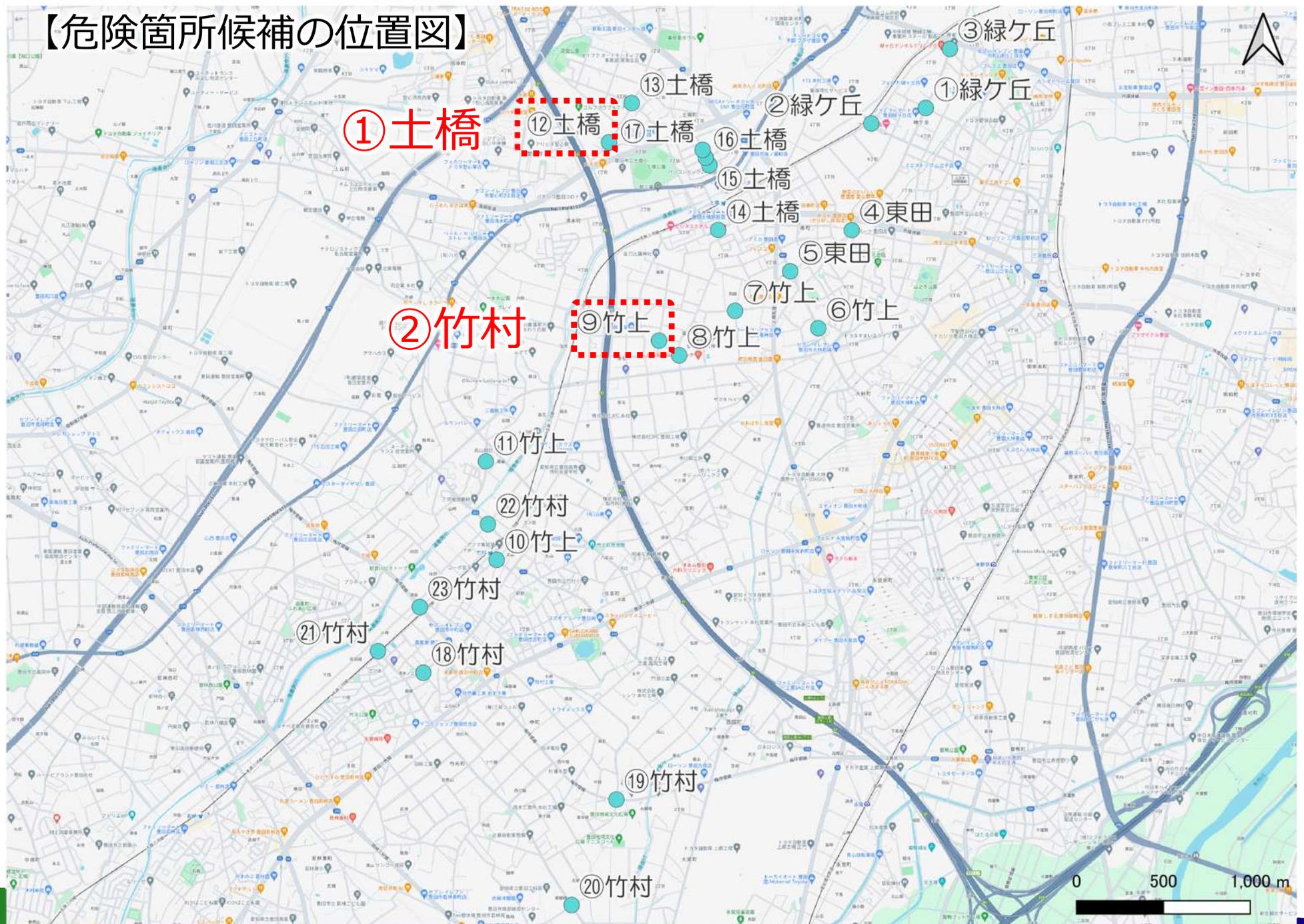


移動式赤色回転灯の設置効果 に関する検証結果について

(公財) 豊田都市交通研究所
主任研究員 大澤脩司

移動式赤色回転灯設置による安全啓発一実施場所一

【危険箇所候補の位置図】



移動式赤色回転灯設置による安全啓発—現地写真—

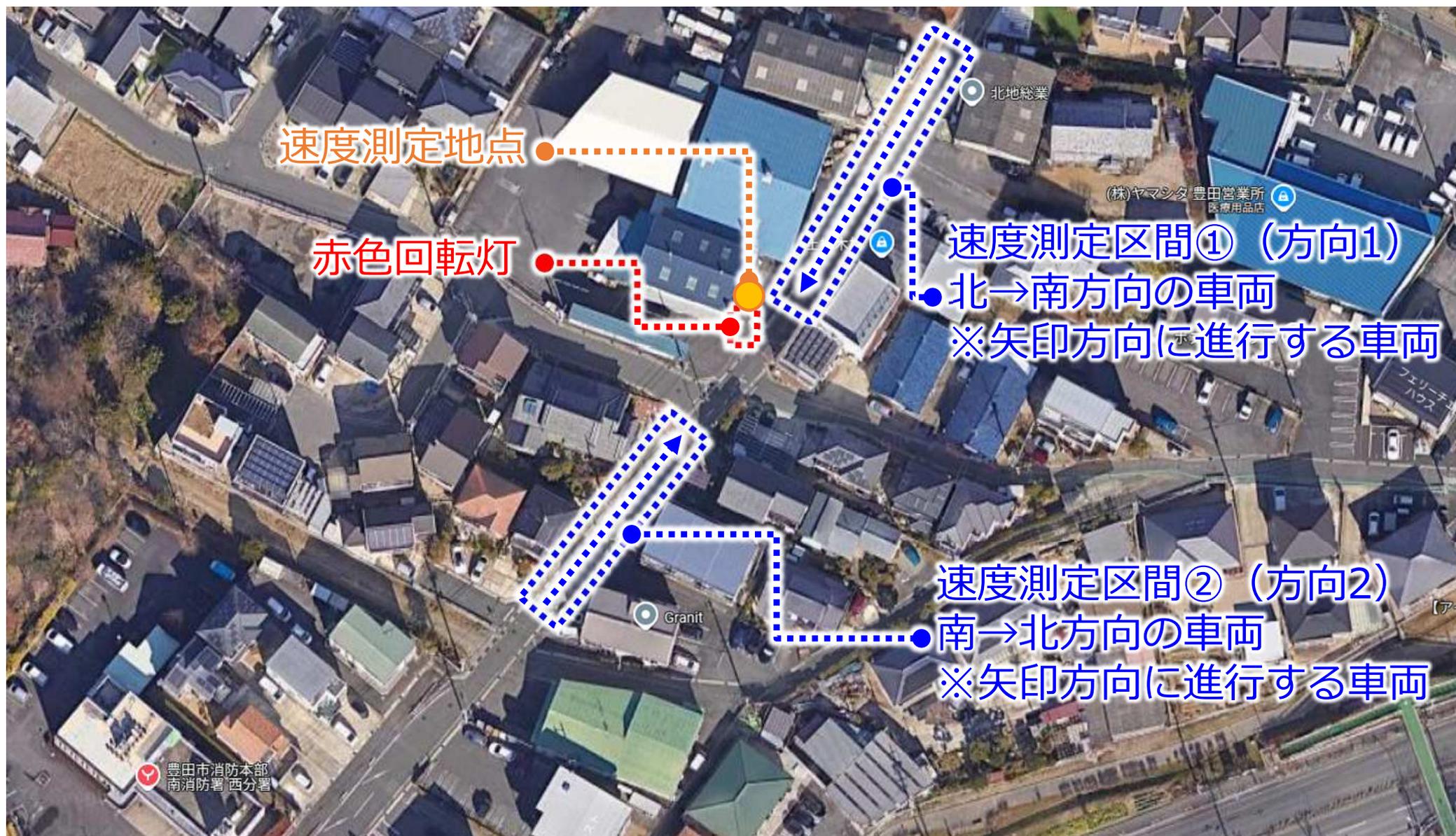
①土橋



②竹村



移動式赤色回転灯設置状況図 (①土橋)



移動式赤色回転灯設置状況図 (②竹村)

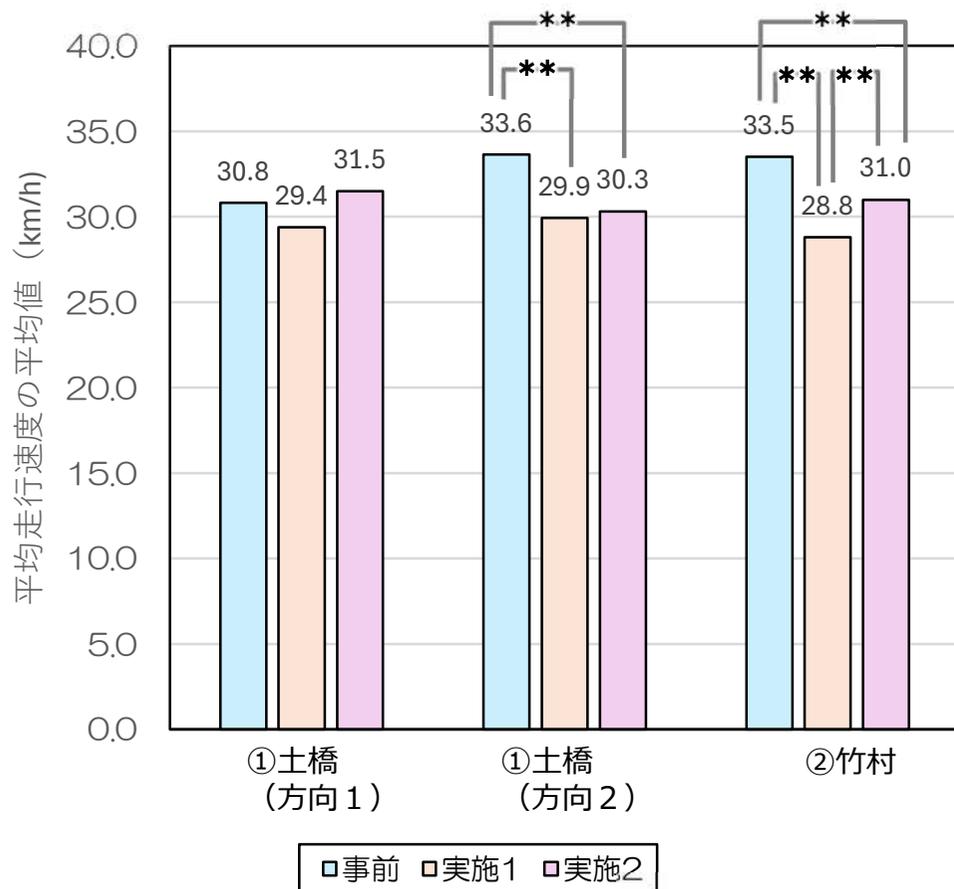


移動式赤色回転灯の設置効果—平均走行速度の変化—

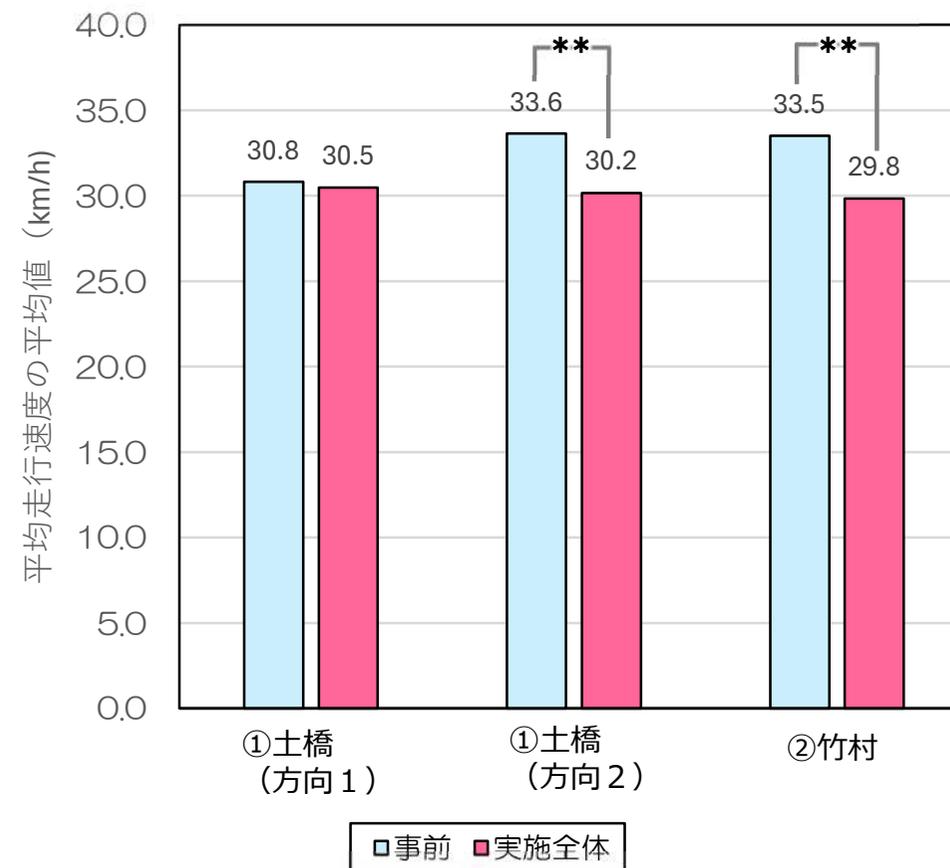
＜設置効果の検証方法＞

- **設置前（事前）と比べて平均走行速度は変化したのか？**
を統計的な分析手法（多重比較法）を用いて検証

【検証結果（実施日別比較）】



【検証結果（実施前後比較）】

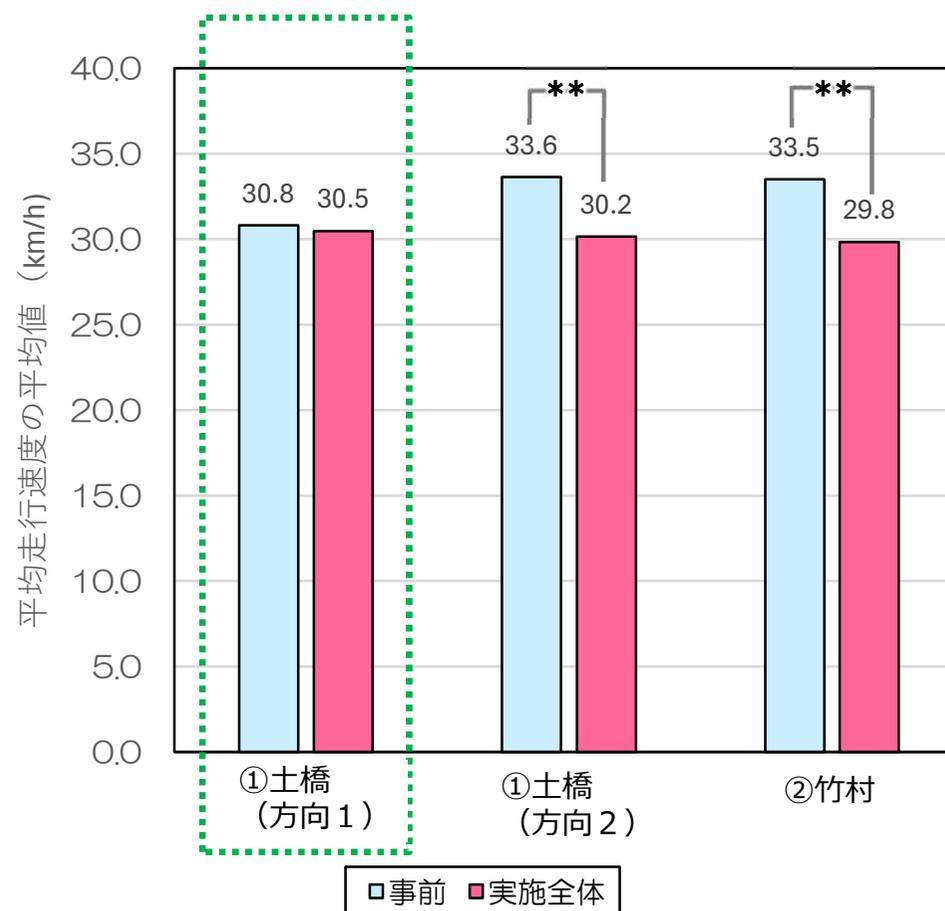
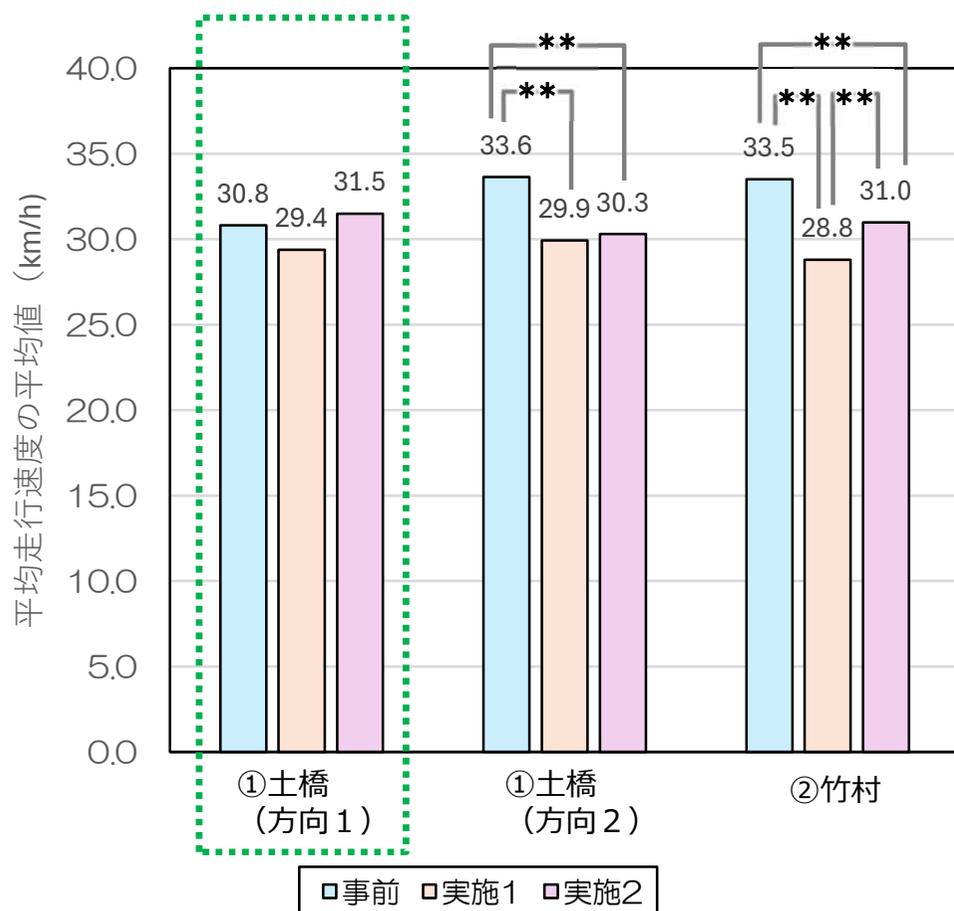


※統計的に有意な差が認められた部分にマーキング

移動式赤色回転灯の設置効果—平均走行速度の変化—

＜設置効果の検証結果 ①土橋（方向1）＞

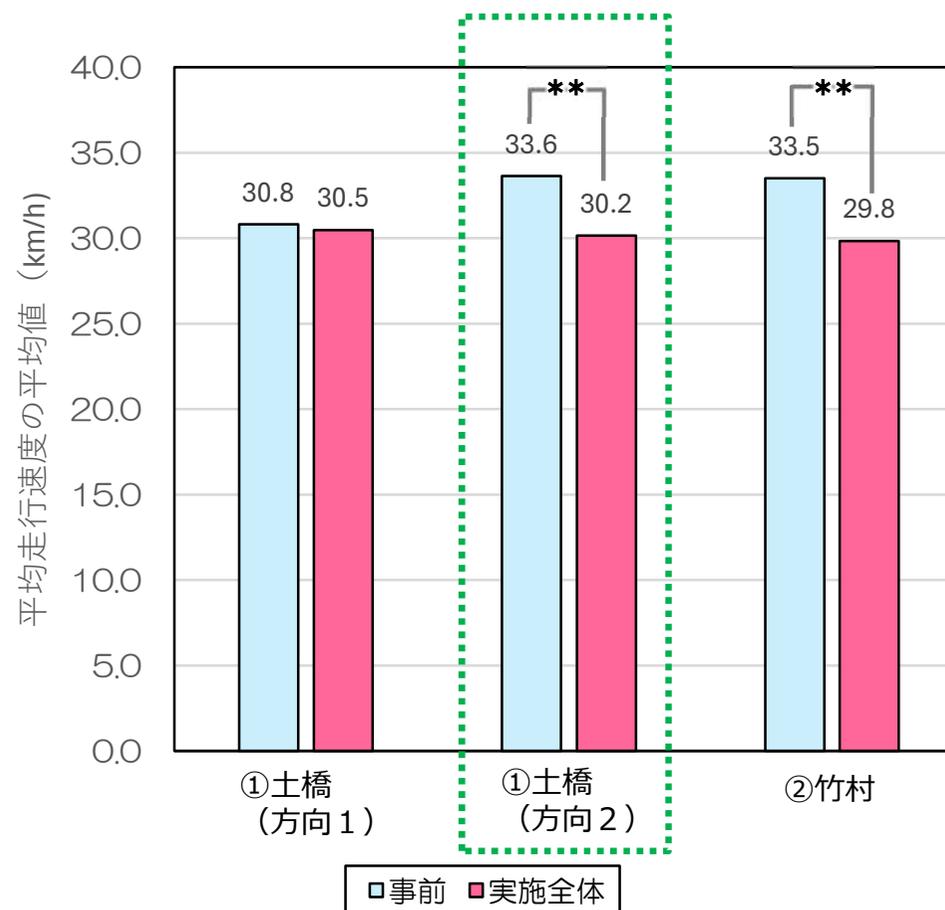
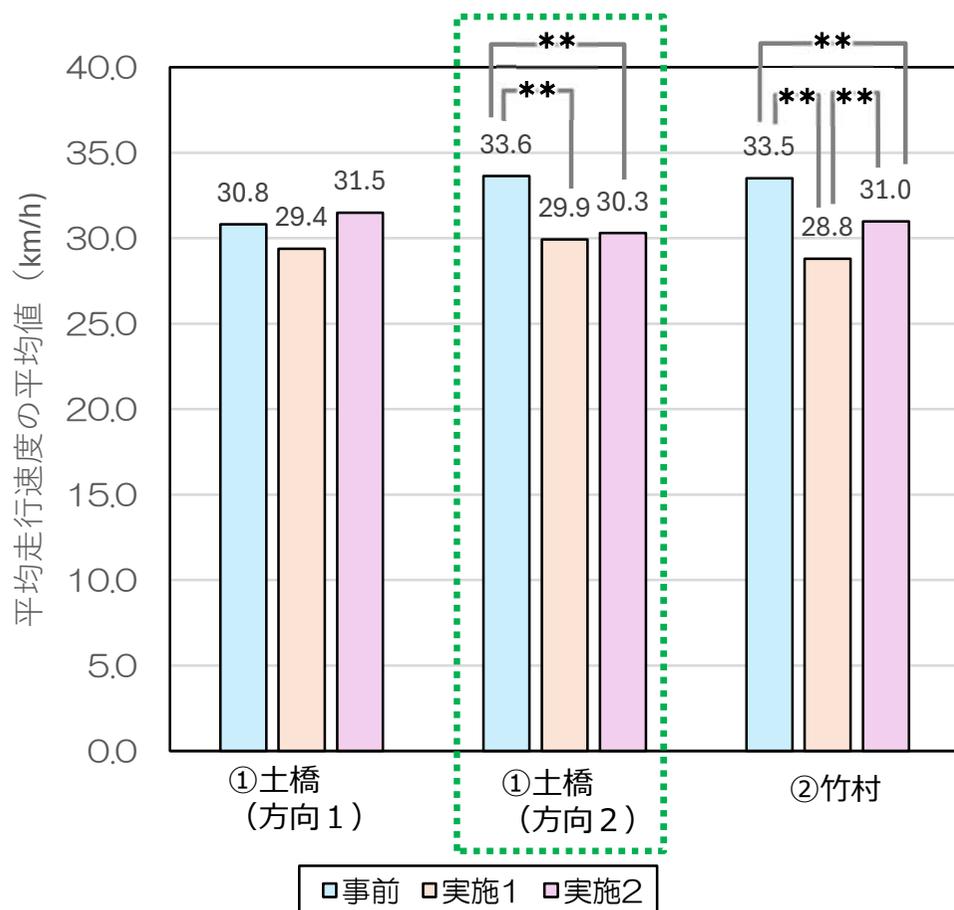
- 実施1日目でも2日目でも **設置前と平均走行速度の変化はない**
- 実施日全体と設置前とを比較しても **同様の結果**



移動式赤色回転灯の設置効果—平均走行速度の変化—

＜設置効果の検証結果 ①土橋（方向2）＞

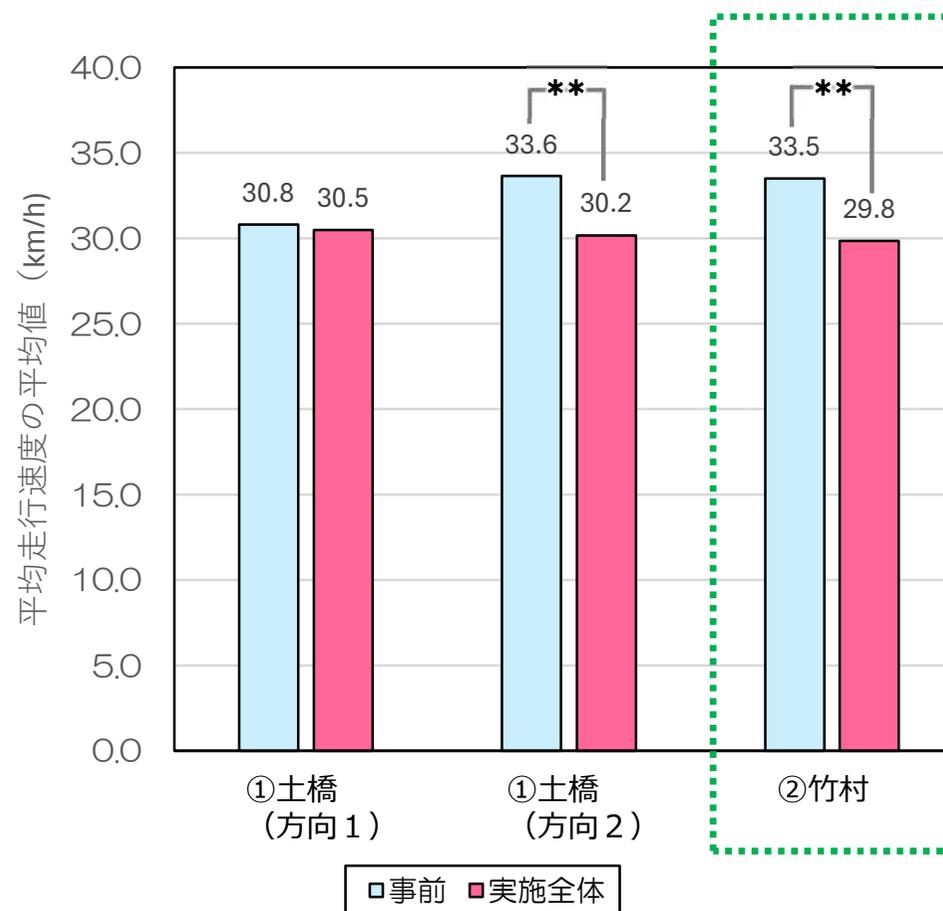
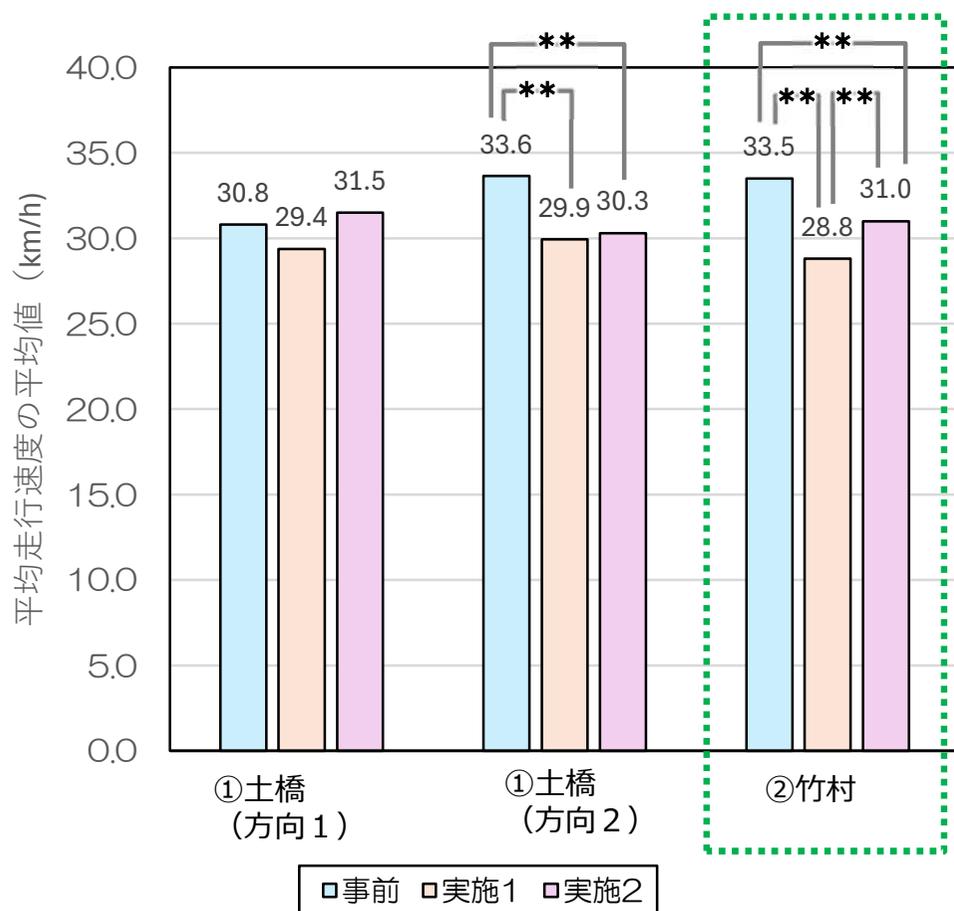
- 実施1日目も2日目も **設置前より平均走行速度が有意に低下**
- 実施日全体と設置前とを比較しても **同様の結果**



移動式赤色回転灯の設置効果—平均走行速度の変化—

＜設置効果の検証結果 ②竹村＞

- 実施1日目も2日目も **設置前より平均走行速度が有意に低下**
- 実施日全体と設置前とを比較しても **同様の結果**
- **実施1日目の方が2日目よりも平均走行速度は有意に低い**



移動式赤色回転灯の設置効果—まとめ—

速度抑制効果あり

- ①土橋（方向2）
- ②竹村



速度抑制効果なし

- ①土橋（方向1）

Point!



基本的には速度抑制が期待できるが効果がない場合も

<②竹村での平均走行速度>

- 実施前 > 実施2日目 > 実施1日目の順で走行速度が高い

Point!



短期間で連続して設置すると効果が薄れる可能性あり

効果的な運用方法を探るための検討・検証が引き続き必要

第2回赤色回転灯設置案について

<実施方法・実施時期（案）>

- **設置場所** 竜神地域で2箇所選定（候補を後述）
- **設置期間** 注意すべき時間帯※で1～2時間程度
 ※現地状況を考慮 主には朝・夕の通勤時間帯
- **設置期間** 2025年1月中に合計5日程度

<効果検証のための現地調査の実施方法等について>

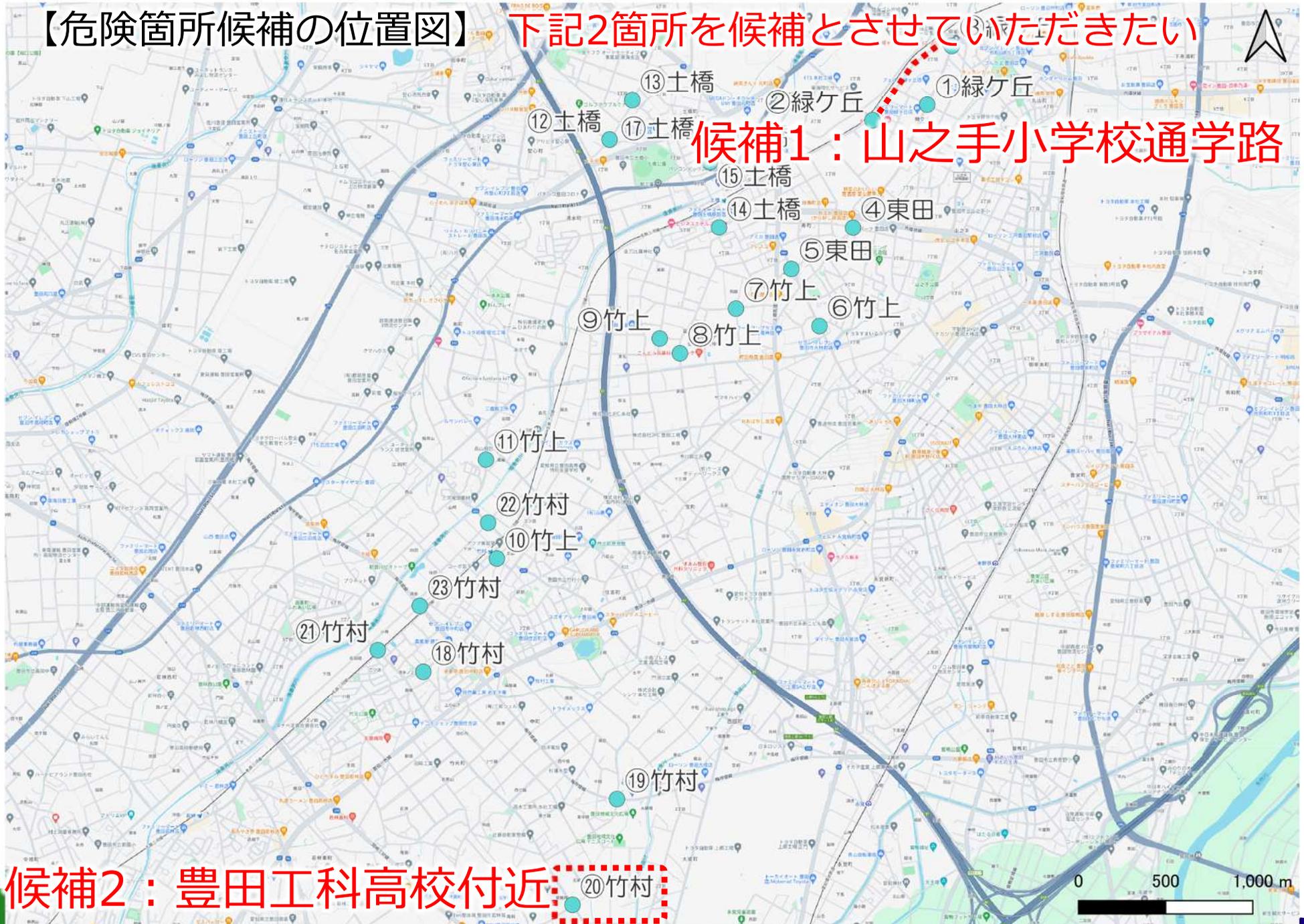
- **スピードガン**を用いた通過車両の速度計測を実施
 - 回転灯**設置前と設置中で比較**し速度抑制効果を確認
 - 調査は回転灯設置と同じ時間帯で実施



第2回赤色回転灯設置箇所候補について (位置図)

【危険箇所候補の位置図】

下記2箇所を候補とさせていただきたい



候補1：山之手小学校通学路

候補2：豊田工科高校付近

第2回赤色回転灯設置箇所候補について（現地写真）

候補1：山之手小学校通学路（②緑ヶ丘付近）



候補2：⑳竹村（豊田工科高校付近）



第2回赤色回転灯設置箇所の候補について（選定理由）

<選定理由>

- 全体：第1回とは異なる地域での実施を検討

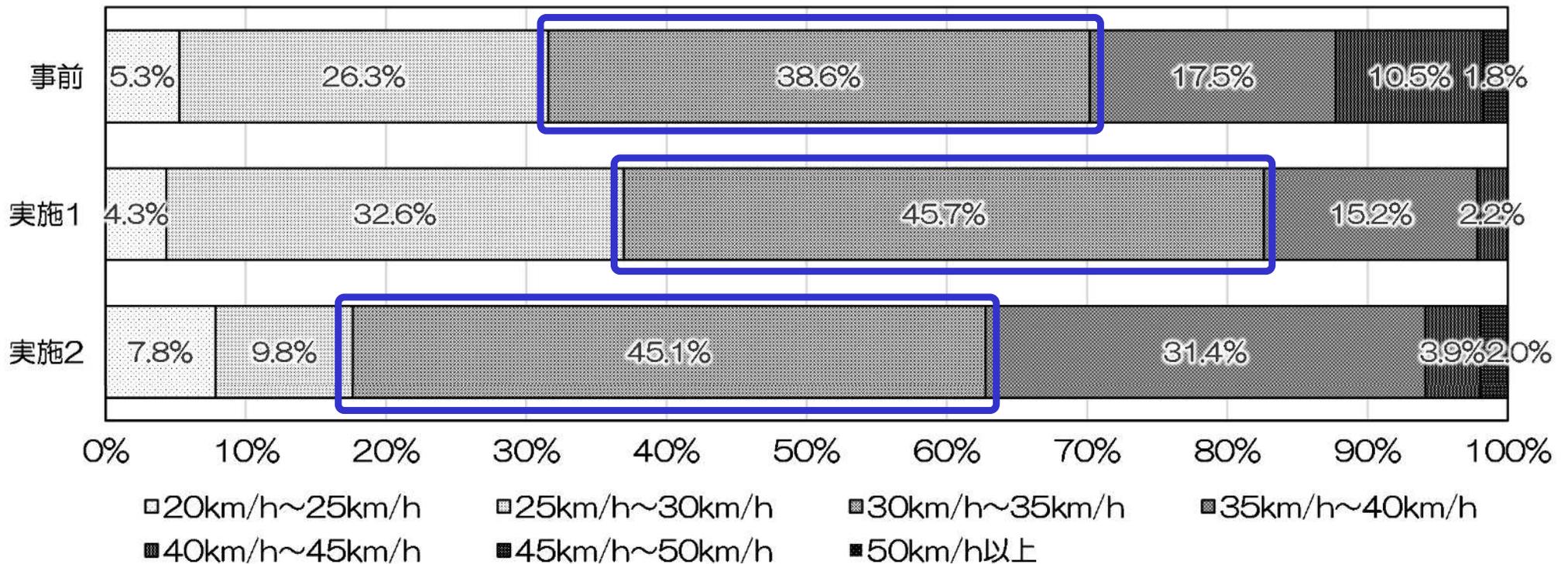
- 候補1：山之手小学校通学路
 - ・ 小学校の通学路だが通り抜け車両の速度が高いという指摘
 - ・ 沿道に企業の駐車場があり道路幅員に対して交通量が多い

- 候補2：②竹村（豊田工科高校付近）
 - ・ 通学する高校生の自転車が多く学校前の横断歩道は無信号
 - ・ 2019～2022年の間に負傷事故が5件発生している

(参考) 通過車両の最大走行速度の構成比

<①土橋 (方向1)>

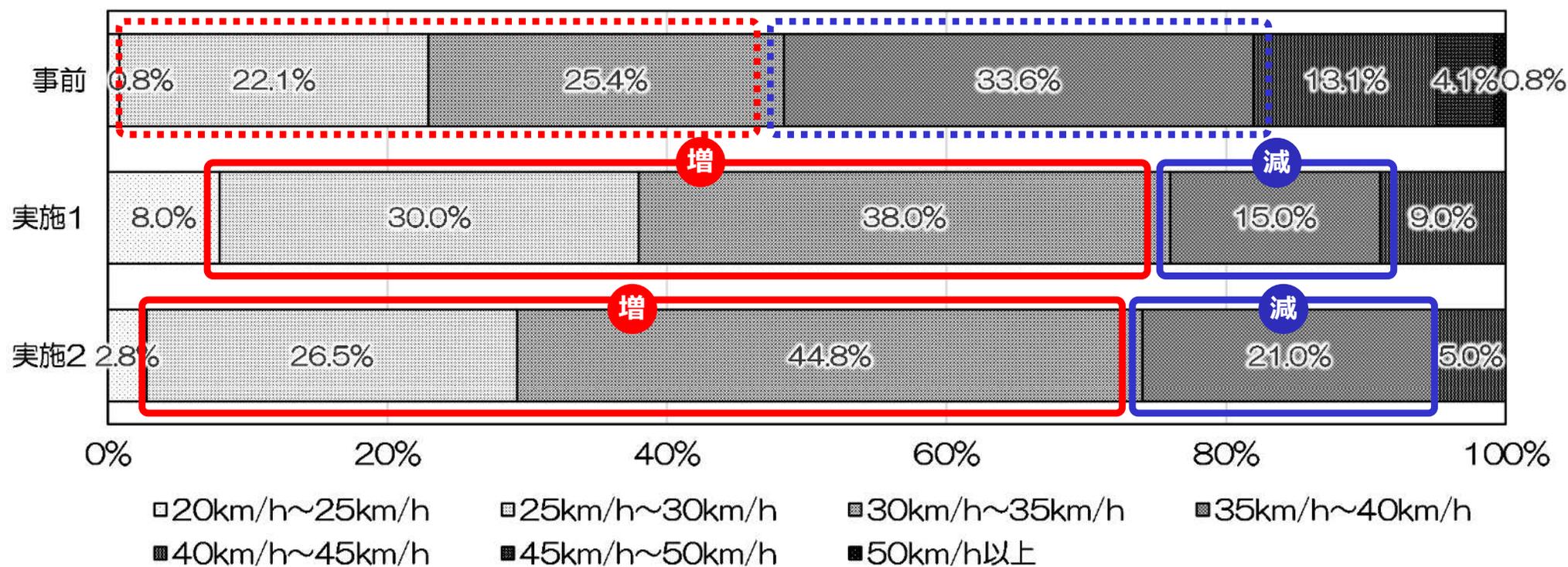
- いずれの日も30km/h~35km/hの車両が最も多い (青枠部)
- 走行速度が低下したことを裏付ける変化は見られない



(参考) 通過車両の最大走行速度の構成比

<①土橋 (方向2) >

- 事前では30km/h～35km/hの割合が最も高い
- 実施1、実施2における**以下の変化から、最大走行速度の低下が確認できる**
 - 事前に比べて30km/h～35km/hの割合が低下
 - 代わりに20km/h～25km/h、25km/h～30km/hの割合が増加



(参考) 通過車両の最大走行速度の構成比

<②竹村>

- 実施前は30km/h～35km/hの割合が最も高く、35km/h～40kmが次に高い
- 実施1、実施2における**以下の変化から、最大走行速度の低下が確認できる**
 - 実施1では事前に比べて35km/h～40km/hの割合が大きく低下し、代わりにそれより低速度の25km/h～30km/hが増加
 - 実施2では事前に比べて35km/h以上の速度帯の割合が低下し、代わりにそれより低速度の25km/h～30km/hと35km/h～40km/hが増加

