



# ～ 人にやさしく走る街 ～ 深大寺通り交通社会実験の結果(概要版)

平成23年3月 発行:調布市

このリーフレットは、「交通社会実験」について実験結果を取りまとめた概要版となります。

## ＜交通社会実験に至る経緯＞

深大寺地区では、地域の有志の方々による「深大寺通り街づくり協議会」が『水と緑と寺とそばのまち深大寺』を目標に掲げ、市と協力して住民発意の街づくりを進めています。

同協議会では、武蔵境通りの拡幅整備やNHK連続テレビ小説『ゲゲゲの女房』の放映に伴う観光客の増加などで地区の交通環境が大きく変わってきていることから、深大寺通り（主要市道5号線）を「観光や生活のための活動を維持し、地域にとって大切な道路」として位置づけ、深大寺通りを中心とした観光地にふさわしいみちづくりを目指して検討を進めてきました。

調布市では、このような活動を受け、地域の住民組織やバス事業者、警察、東京都等の関係機関で構成する「深大寺通り交通社会実験実施準備会【委員長：埼玉大学大学院理工学研究科教授久保田 尚氏】」を設置し、交通環境の改善に関する検討を行ってきました。

深大寺通りにおける交通環境の改善には、車両の走行速度を落とし、できる限り地区を通過するだけの車両の流入を抑えることが必要です。しかし、ドライバーのマナーに頼るだけでは限界があります。

そこで、車の速度抑制のための対策を本格的に実施する前に、平成22年11月8日（月）～11月28日（日）の21日間で、道路上に数種類の「イメージハンプ（視覚的効果により速度抑制を促すもの）」を設置するなど、通過交通の速度抑制効果を検証する「交通社会実験」を深大寺通り街づくり協議会と調布市の共催で実施いたしました。



実験実施箇所図

# 実験の内容と実施箇所

## ● イメージハンプによる速度抑制実験 (⇒結果は4～6頁をご覧ください)

当初は「ハンプ (こぶ状のゴムチップ製シート)」の設置を検討しましたが、関係機関と協議の結果、深大寺通りでは規制速度を大幅に超過した車両の安全性を確保することが困難なことから、ハンプの設置を見送り、「イメージハンプ」(2～3頁の写真にある路面の模様)を3ヶ所に設置しました。

## ● 無料駐輪場の設置 (⇒結果は10頁をご覧ください)

道路上の駐輪を防ぎ、歩きやすい歩道とするため、「深沙の杜」に無料駐輪場を実験実施期間中は毎日開設しました。



## ● サポートセンター

実験に関する相談窓口、実験PRのため、誰もが気軽に入れるスペースとしてサポートセンターを設置しました。



## ● 街づくり協議会の活動紹介

交通社会実験の共催団体である「深大寺通り街づくり協議会」の活動を広く知っていただくとともに、交通問題をはじめとする地域の課題に関心を持っていただくため、活動紹介のブースを設け、実験期間中の土・日・祝日にパネル展示等を行いました。



## ● ドライバーのマナーアップを促す2つの実験 (⇒結果は7～9頁をご覧ください)

ドライバーのマナーアップを促す実験として、①速度超過ドライバー自覚促し実験と②速度提示実験の2種類の実験を実施しました。

### ①速度超過ドライバー自覚促し実験

歩行者・自転車利用者が被っている危険な想いを記したリーフレットを約350名のドライバーに配布しました。(11月24日(水)・25日(木)の2日間、朝7時～10時で実施)

### ②速度提示実験

①速度超過ドライバー自覚促し実験に加えて、通過車両の走行速度を計測し、プラカードに表示して直接ドライバーに伝えました。(11月25日(木)の朝7時～10時の間で実施)



<速度超過ドライバー自覚促し実験>

## ● 看板・のぼり旗の設置

規制速度遵守を促す看板や、実験をPRするのぼりを設置しました。

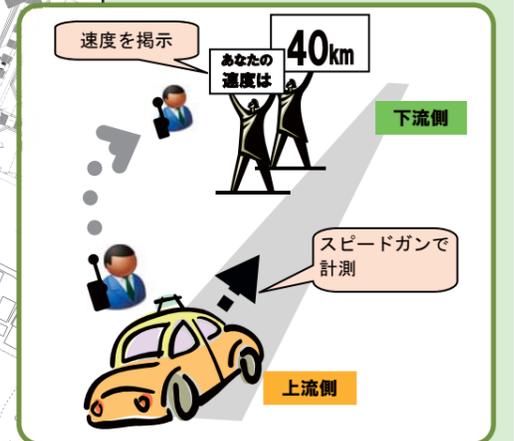


## ● 交通量変化の把握 (⇒結果は11頁をご覧ください)

交通社会実験実施中に深大寺地区周辺の交通量調査を行い、実験実施前後での交通量の変化を確認しました。

## ● アンケート調査の実施

周辺住民、来街者等に対して、交通社会実験の評価を確認するため、アンケート調査を実施しました。



<速度提示実験>

# ■実験の評価 (1) イメージハンプによる速度抑制実験

## ▼ハンプ設置に関する課題が確認されました

平成22年9月15日に、地域の方々やバス事業者、警察、国や東京都等の関係機関の方々に御協力いただき、ハンプの体験会を開催しました。体験会では、低床型の路線バスが30km/h以下で通過する場合に、台形ハンプの平坦部が3mあれば車体底部と路面との間に余裕を持って通行できることが確認されました。また、自転車の通行にはほとんど支障がないことも確認されました。



車両がハンプを通行する時の騒音・振動や車内での揺れを比較、体験しました。また、低床型バスの車体底部と路面との間隔を測定しました。

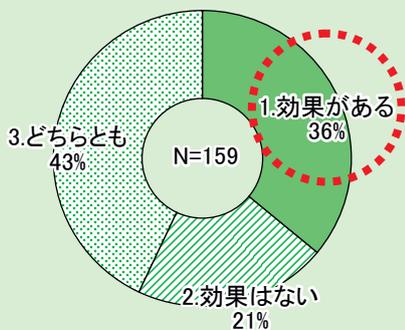
## ▼イメージハンプを用いた速度抑制方策の課題が確認されました

### ■速度抑制効果（アンケート調査及び走行速度計測調査等による）

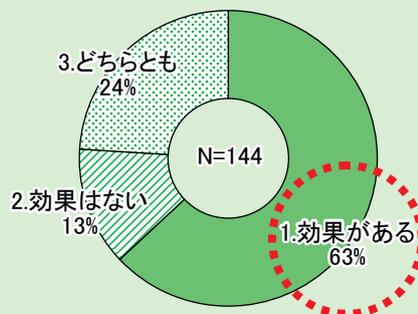
深大寺通りに設置した3種類のイメージハンプについては、「白い点線」は約4割、「赤い縞模様」は約6割、「だまし絵」は約5割のドライバーが「効果がある」と回答しました。

また、路線バス以外の自動車では、「だまし絵」「赤い縞模様」「白い点線」の順で「減速した」と回答した人が多くなっています。特に「だまし絵」のみ、バイクが「減速した」割合が高い結果となりました。

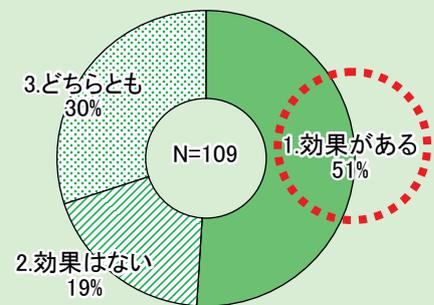
抑制効果（ア. 白い点線）



抑制効果（イ. 赤い縞模様）



抑制効果（ウ. だまし絵）

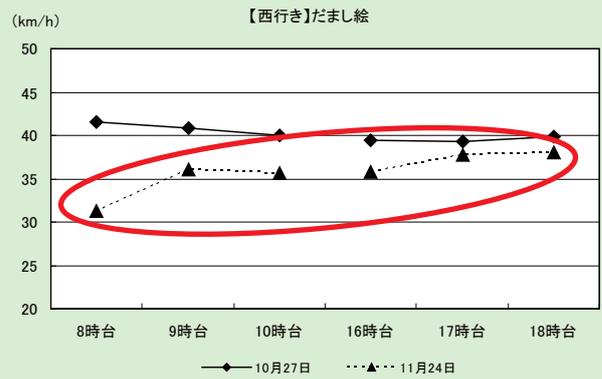
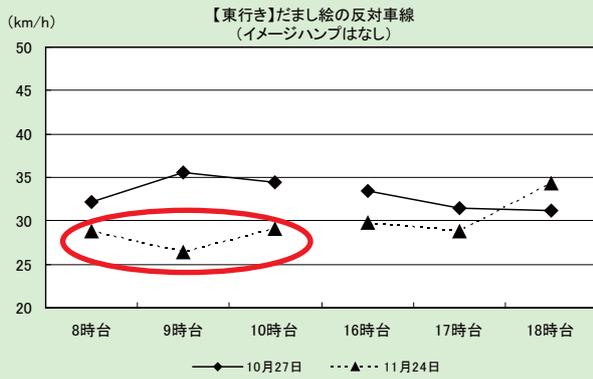


イメージハンプを走行した人の速度抑制効果に対する認識

「だまし絵」では、8時台で約10km/h、9・10・16時台に約5km/hの減速効果を確認できました。

「だまし絵」は深大寺通り西行き車線（下り坂）のみに設置しましたが、設置していない東行き車線（登り坂）でも約5～15km/hの減速傾向を確認することができ、今回の実験結果のみでは速度低下がイメージハンプに起因するものであると判断することはできませんでした。

なお、「白い点線」「赤い縞模様」では、明確な減速効果は認められませんでした。



注) 走行速度は、実験前半、終盤で1時間当たり25台ずつ測定した方向別平均値を比較したものです。  
イメージハンプによる速度抑制効果

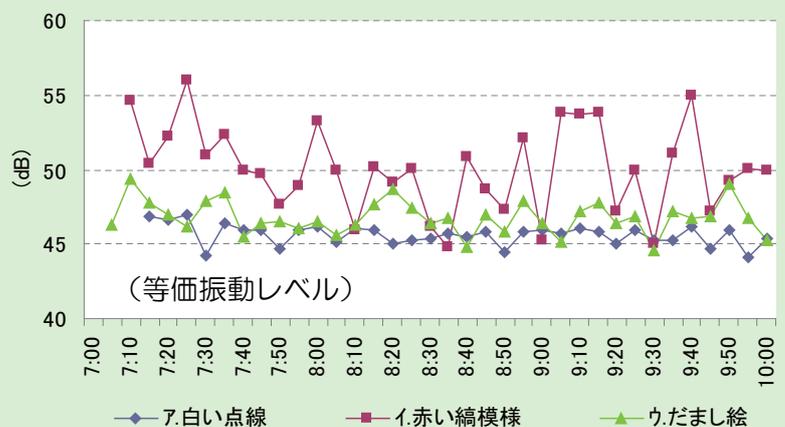
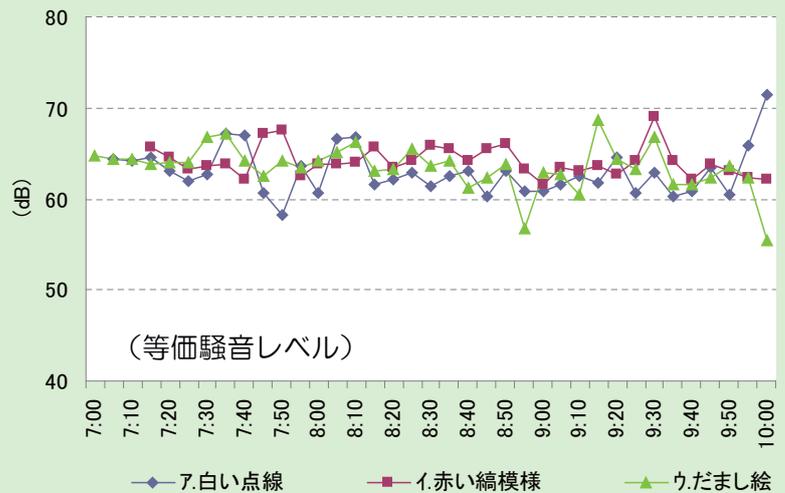
■周辺環境等への影響（騒音・振動計測調査による）

振動（等価振動レベル）は、他のイメージハンプと比較して「赤い縞模様」が約5～10デシベル高いことが明らかになりました。

加えて、騒音・振動が「気になる」と回答した人が他の2種類よりも多く回答者の約4割を占めることが判明しました。

騒音（等価騒音レベル）は、全般的な傾向として他のイメージハンプと比較すると、「赤い縞模様」が数デシベル高くなっていることが計測されました。

「赤い縞模様」タイプでは騒音・振動の測定値が高かったものの、アンケート結果【イメージハンプを走行した人の速度抑制効果に対する認識（4頁）】から、3種類のイメージハンプのうち、速度抑制効果が高いとの回答が多くありました。イメージハンプの設置の検討にあたっては、周囲の環境への配慮と速度抑制効果のバランスが課題といえます。



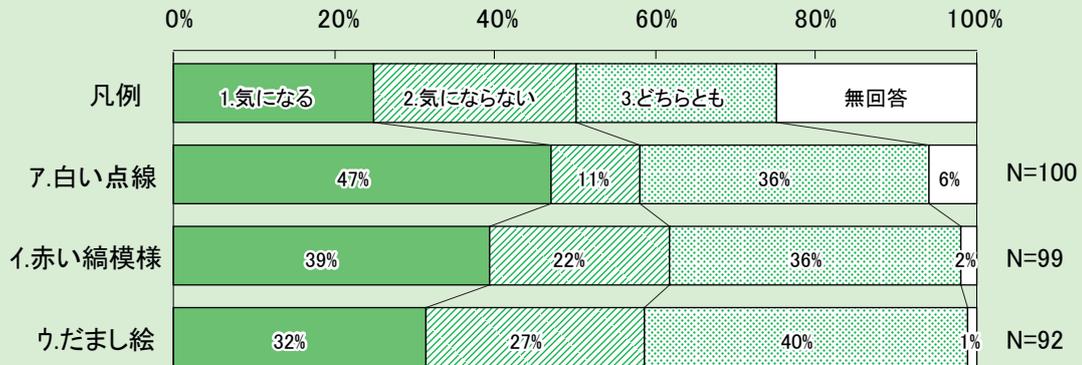
注) 等価騒音レベル、等価振動レベルは、それぞれ平均的な騒音・振動の程度を表す指標のひとつです。

イメージハンプ周辺における騒音・振動測定結果

### ■イメージハンプと周辺の景観との調和

深大寺通り周辺住民の方を対象としたアンケートでは、「白い点線」は約5割、「赤い縞模様」では約4割、「だまし絵」では約3割の人が「気になる」と回答しました。

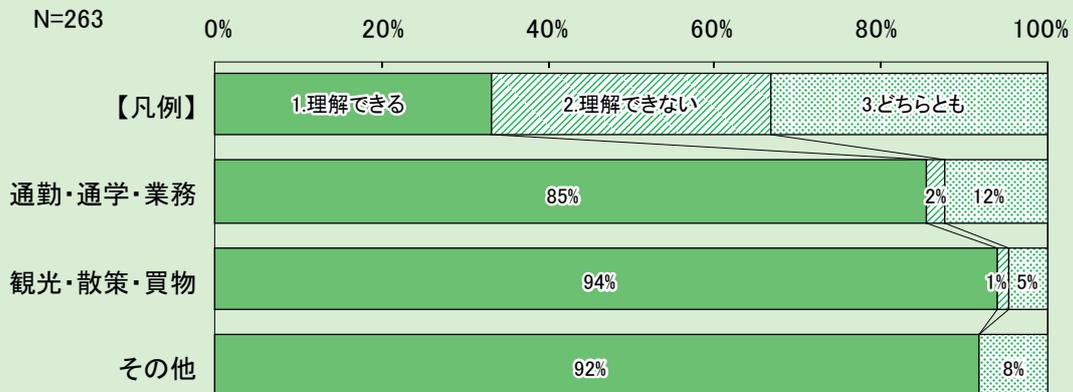
なお、周辺住民以外の方を対象としたアンケートでは、周辺住民の方よりも各イメージハンプについて「気になる」と回答した割合が約1割多い結果となっています。



イメージハンプと周辺の景観との調和（周辺住民対象分のみ）

### ▼規制速度を遵守することに対する認識（アンケート調査による）

深大寺通りの規制速度30km/hを守っていただくという本社会実験の意図について、日常的に深大寺通りを通行している人では、目的に関わらず約9割の人が理解できると回答しました。



規制速度を遵守することに対する認識

### ▼「白い点線」「だまし絵」のイメージハンプは残すことになりました

実験で設置した「赤い縞模様」は、騒音・振動に対する指摘があり、実験終了後、直ちに撤去しました。

「白い点線」「だまし絵」については、2種類とも、騒音・振動など特段の問題は生じていないことから、実験終了後も残すことになりました。

# ■実験の評価 (2) ドライバーのマナーアップを促す2つの実験

## ▼ドライバーのマナーアップを促す取り組みへの課題が把握されました

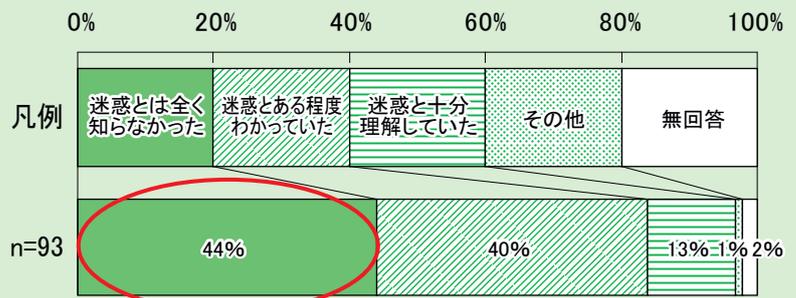
「規制速度を超過して走行する車両が多いことで、地域住民や観光客が危険を感じていること」をリーフレットにつづり、深大寺通りを通行するドライバーに対して手渡すことで伝えることができました。本実験では、リーフレット配布後のアンケートから、リーフレットを受け取ったドライバーの約8割が減速したことが明らかになりました。

また、その後の追跡調査から、このような物理的装置によらないソフト的な手法は、概ね1ヶ月間程度は有効であるということが確認できました。

### ■速度超過ドライバー自覚促し実験（アンケート調査による）

地域住民や観光客に対して危険を感じさせていることを、リーフレットの配布によって初めて意識した人の割合は、約4割でした。

一方、アンケートの自由意見として、複数の方が深大寺通りだけ特別扱いをすることに疑問を投げかけていました。



リーフレットに載せた地域住民の思いへの意識

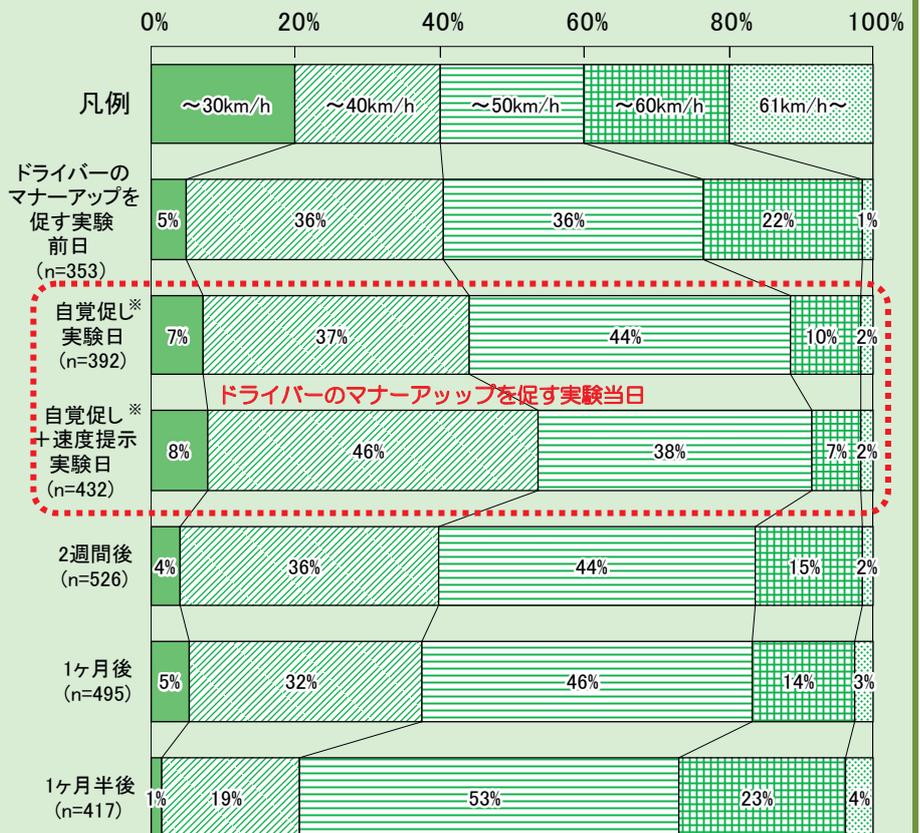
### ■速度提示実験（速度計測調査及びアンケート調査による）

実験実施後1ヶ月にかけては、約4割以上の車両が40km/h以下で走行していることが確認されました。特に、自覚促し実験と速度提示実験を実施した日は5割を超えました。

しかし、実験実施の1ヶ月後では、40km/h以下で走行する車両が約2割にまで減少しています。



配布したリーフレット



ドライバーのマナーアップを促す実験前後での走行速度の変化

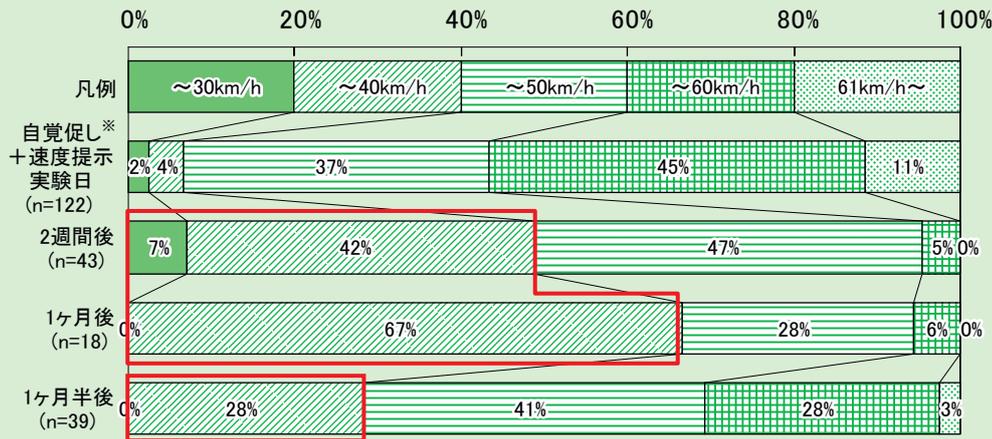
注) 自覚促し: 「速度超過ドライバー自覚促し実験」の略

■ マナーアップを促す2つの実験の対象者・非対象者と走行速度の変化

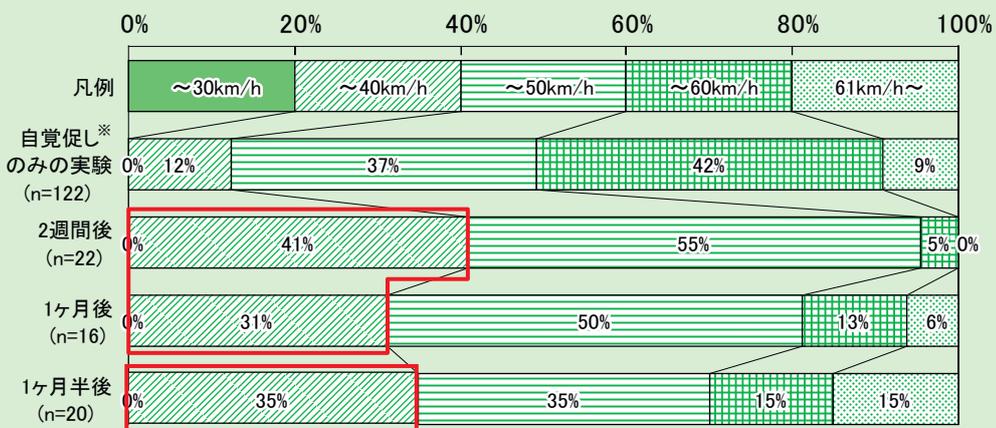
「速度超過ドライバー自覚促し実験」と「速度提示」両方を受けたドライバーで、実施から2週間～1ヶ月後に40km/h以下で走行していた人の割合は、約5～6割となっており、「速度超過ドライバー自覚促し実験」のみを受けたドライバーでは約3～4割となりました。

これに対し、いずれの実験も受けていないドライバーでは約1～2割でした。なお、実験実施から1ヶ月半後に40km/h以下で走行していた人の割合は、実験の対象となったかに関わらず、約3割前後に低下しました。

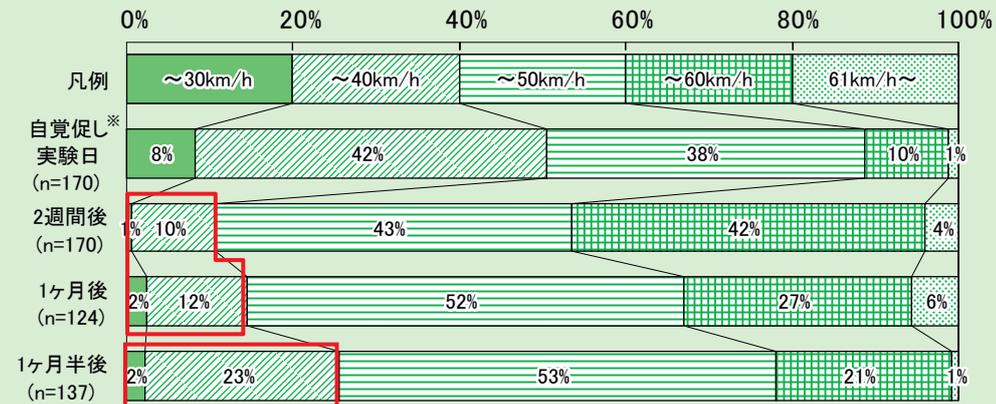
(「速度超過ドライバー自覚促し実験」と「速度提示」両方を受けたドライバーの場合)



(「速度超過ドライバー自覚促し実験」のみ受けたドライバーの場合)



(いずれの実験も受けていないドライバーの場合)



速度の分布におけるマナーアップ実験の対象・非対象者の違い

■速度を落とす意思と走行速度の変化

ドライバーのマナーアップを促す2つの実験を受けての意識の変化を比較しました。

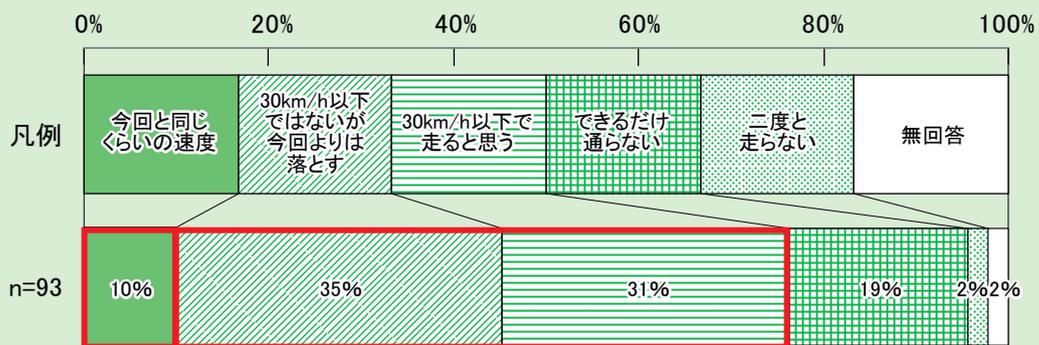


速度超過ドライバー自覚促し実験風景



速度提示実験風景

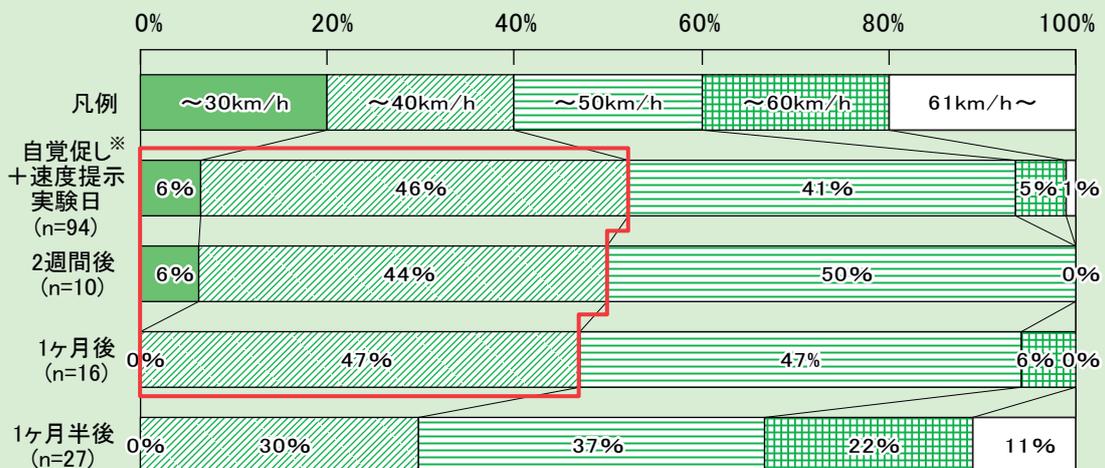
ドライバーのマナーアップを促す2つの実験を受けてのドライバーの意識の変化として、「今後は今回より落とす」又は「30km/h以下で走る」と回答した人が約7割を占めていました。



ドライバーのマナーアップを促す2つの実験を受けてのドライバーの意識

ドライバーのマナーアップを促す2つの実験の対象となったドライバーのうち、アンケートで「速度を落とす」と回答し、実験実施から2週間～1ヶ月後に40km/h以下で走行していた人の割合は、約5割でした。

「速度超過ドライバー自覚促し実験」を受け、かつアンケートで速度を落とす回答したドライバーの場合



速度を落とすという意思と実際の走行速度の分布

# ■実験の評価(3) 無料駐輪場の設置・その他

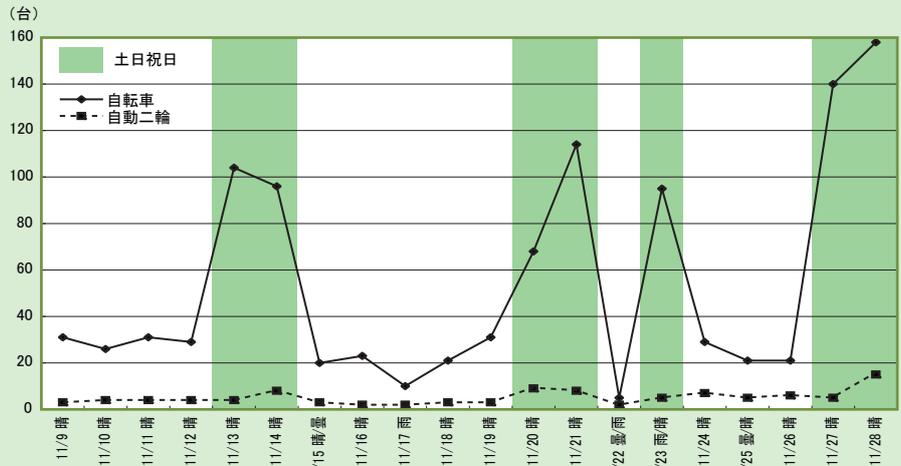
## ▼放置駐輪の防止に繋がる可能性が確認されました

### ■無料駐輪場の利用実態

(利用実態調査による)

自転車の利用台数は平日では平均で約30台前後でした。一方、休日の利用台数は非常に多く、実験最終日(休日)では約160台の利用がありました。

自動二輪の利用は平日・休日での変化は小さく、平均で10台程度の利用がありました。

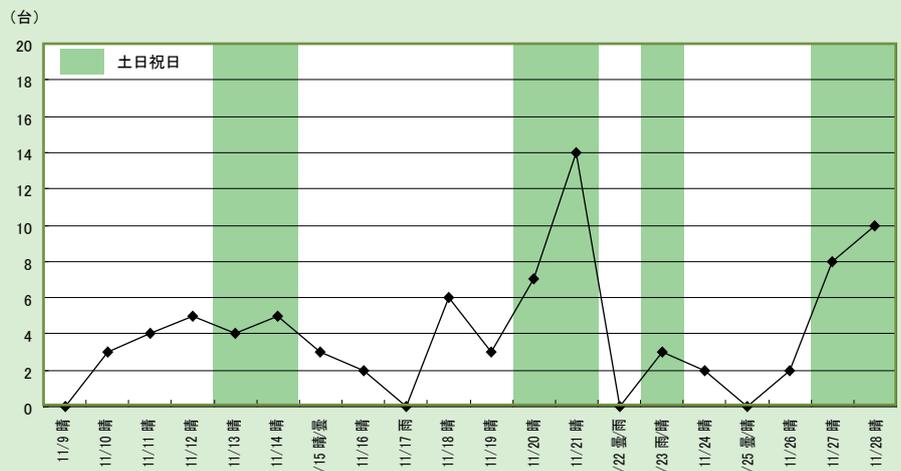


無料駐輪場最大利用台数の日別推移

### ■放置自転車実態

実験実施期間中の各日における放置台数は、駐輪場の利用台数と同様に、特に土・日・祝日で多くなっていました。

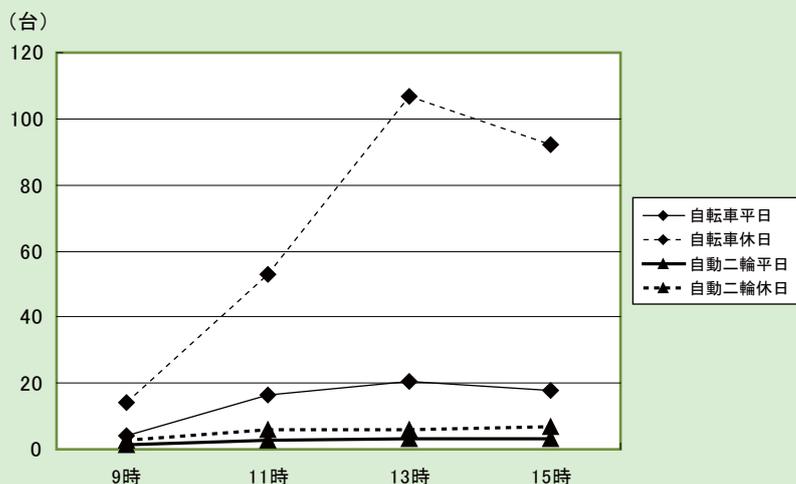
なお、放置台数を箇所別に見ると、不動堂から深大寺の山門前の区間が多くなっていました。場所については、2～3頁をご確認ください。



実験実施期間中の最大放置自転車台数の推移

### ■駐輪台数の時間帯別推移

時間帯別の利用の推移を見ると、平日では大きな変化はありませんが、休日では変化が大きくなっており、お昼前後にピークを迎えています。



1日のうちの台数推移

## ▼深大寺通り周辺における交通量変化を確認しました

実験実施前と実験実施中の深大寺通り周辺における交通量の変化を計測しました。

実験前と実験終盤での周辺交通量を比較すると、深大寺通り及び並行する神代植物公園通りではわずかに減少し、一方、佐須街道の交通量はわずかに増加しましたが、交通量の変化の数値から今回の実験による自動車の迂回や深大寺通りの通行を控えるような行動の発生とは、明確には認められませんでした。



＜深大寺通り及び周辺の交通量の変化＞  
実験前と実験中の比較【平日】

注) 調査日 実験前：平成22年10月27日(水)晴れ  
実験中：平成22年11月24日(水)晴れ

## ▼まちづくりに対する多様な意見の確認

アンケート調査等を通じて、交通社会実験について様々な自由意見が寄せられました。

### 【自由意見（アンケート回答内容から抜粋）】

- ・30km/h規制を守るといいう取り組みは大変良いことだと思う。中には守っていない車もあるように思われるが、このような実験をされた事は有意義な事だと思う。
- ・観光客その他地域の人たちも集まる場所であり、事故防止にも地域の方々の騒音防止にもつながるので、このような試みは大変良い事だと思う。
- ・迷惑をしているのはどこでも同じなのに、深大寺通りだけ特別扱いをすることに疑問を感じた。
- ・歩行者や観光客についても、横断歩道以外での横断や、赤信号での横断などマナー改善が必要。
- ・深大寺入口から深大寺までの間に横断歩道が必要である。先日も横切っていた人がいて危ないと思った。

## ▼地域・行政の協働による実験の推進

本社会実験は、深大寺通り街づくり協議会と市の共催という形で実施しました。市民、学識経験者、公共交通事業者、関係行政機関からなる深大寺通り交通社会実験実施準備会での検討に加えて、街づくり協議会での議論を踏まえて進めることができました。その結果、多くの方々にとって、深大寺通りの交通問題に関心を寄せる契機となりました。

## ▼実験を契機とした地域の自発的な取り組み

実験終了後、深大寺通り街づくり協議会が交通管理者である調布警察署に速度抑制対策に関する要望書を平成22年12月末に提出しました。

その後、同月中には調布警察署の協力により、規制速度の看板の大型化が実現しました。また、地元そば組合等では、自発的に従業員に対してマナーアップ活動を実施しました。



大きくなった規制標識  
(従来は写真の中の駐車禁止標識と同サイズ)

## ■今後の課題

### ▼速度抑制方策の検討

車両の走行速度を落とし、できる限り地区に用いない車の通過を抑える方策の一つとして、ドライバーのマナーアップを促す実験等を実施した結果、速度抑制の効果が実験後1ヶ月程度は持続することが判明しました。このような取り組みを継続的に実施していくことにより、速度抑制が図られるものと考えられます。

本実験では3種類のイメージランプを設置し、速度抑制効果の検証を行いました。が、確実な速度抑制効果を確認することはできませんでした。

より一層の交通環境の改善を図るためには、ドライバーのマナーアップを促す取り組みのほか、路面舗装・表示や物理的な施策を工夫することが考えられ、それらの具体化が課題となります。その際には、規制速度を大きく越えるドライバーへの対策に留意する必要があると考えられます。

### ▼速度抑制に向けた地域とのさらなる協働

ドライバーに対するアンケートでは、深大寺通りの速度抑制に対して疑問を投げかける意見がありました。ドライバーのマナーアップを促す活動を実施するうえでは、道路利用者の理解を深めることが必要であると考えられます。

速度抑制を図るうえでは、地域が主体となり深大寺通りの安全性向上に繋がる働きかけを継続することが効果的です。その際、実験を共催した深大寺通り街づくり協議会を基軸として、より多くの地域住民を巻き込んだ活動が重要です。

地域による自主的な取り組みを市がサポートすることや、交通管理者である警察による取り締まり等と連携していくことにより、より効果的な速度抑制効果が期待できると考えられます。

### ▼歩行者のマナーアップに向けた取り組み

本実験で実施したアンケートの中で、横断歩道以外の箇所や赤信号での車道横断など、歩行者のマナーに対する意見が多数挙げられました。

深大寺通りにおける安全性向上のためには、ドライバーのマナーアップと併せて、観光客などの歩行者の安全意識の向上を図る取り組みも重要であると考えられます。

### ▼駐輪場のあり方について

駐輪場の設置が周辺の放置駐輪の防止に繋がる可能性を確認することができました。

駐輪場については、公的な設置・運営・管理以外にも、自転車等で来訪する人々の目的となっている施設管理者等が設置・運営・管理を行っていくことも考えられます。



通学風景  
／深大寺通り



街づくり協議会交通対策部会での活動の様子

ご意見・お問い合わせはこちらまで

調布市 都市整備部 都市計画課

〒182-8511 調布市小島町2-35-1

TEL : 042-481-7444 FAX : 042-481-6800

電子メール : keikaku@w2.city.chofu.tokyo.jp

登録番号  
(刊行物番号)

2010-263