

# 住宅地内道路における面的な速度規制に関する研究

## 社会システム計画学研究室2009年度卒業研究 佐伯亮子

### 研究の背景

自動車保有台数の増加



住宅地内道路への自動車の流入

住宅から主要な道路に出るまでに使用する道路

しかし...

抜け道の利用・規制速度を守らない

平成20年 警察庁  
規制速度決定の在り方に関する調査報告書

- 突発事象に対応可能な速度
- 重大事故の発生を回避する速度  
→ 30km/hの規制速度を設定

### 目的

人々が規制についてどのように考えているのかという意識に着目して、住宅地内道路における人々が納得する範囲での30km/h規制範囲を明確にしてい

### 研究内容

- ① 速度規制に対する意識の実態把握  
→ 規制への是非・規制箇所
- ② 沿道環境から見た規制すべき道路の条件を把握  
→ 要因分析
- ③ 要因分析結果から実地適用

### アンケート概要

実施地域	大元・築港新町・津高・高島・岡山駅前
枚数	2000部(400部×5地域)
回収率	32%
対象	18歳以上の男女
調査項目	①自動車利用について
	②速度規制について
	・規制に対する考え ・住宅の密度と規制速度の関係 ・街路写真と規制速度の関係 ・特定施設と規制速度の関係
	③個人属性について

### 分析結果

4つの要因 直交配列表に従い割り付け

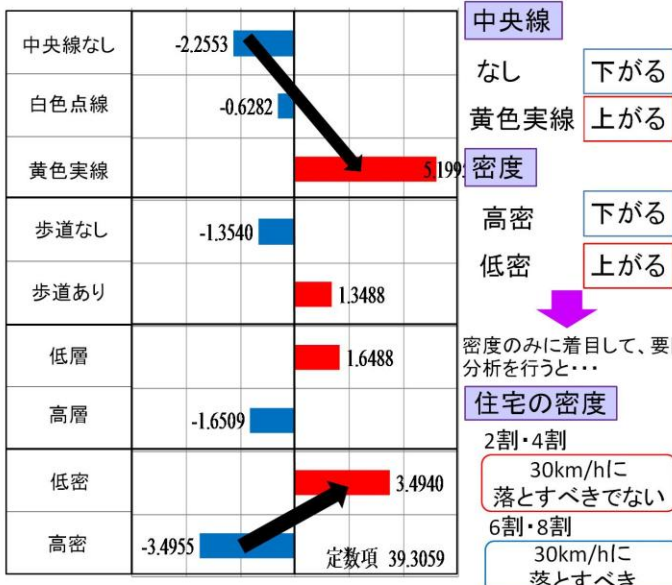
- ・中央線
- ・歩道
- ・建物の高さ
- ・建物の密度



何キロ規制にすべきと思うか

水準
中央線なし
歩道あり
低い
低密

規制速度が下がる ← 0 ← 規制速度が上がる



### 実地適用例

(築港新町)

要因分析結果 → 実地適用

$$\text{規制すべき速度} = \text{中央線} \begin{cases} \text{あり} \\ \text{なし} \end{cases} + \text{歩道} \begin{cases} \text{あり} \\ \text{なし} \end{cases} + \text{建物の高さ} \begin{cases} \text{高層} \\ \text{低層} \end{cases} + \text{建物の密度} \begin{cases} \text{高密} \\ \text{低密} \end{cases} + \text{定数項}$$



ほとんどの住宅地内道路で制限速度である60km/h走行が可能となるため、危険が伴う



住宅地内道路のほとんどが30km/h規制となり、視覚的にも分かりやすい構造。

### 結論

規制速度に影響を及ぼす沿道環境の要因としては、中央線の有無と住宅の密度である

特に住宅の密度に関しては、5割を境にして30km/h規制にすべきと考えるか否かの判断に影響を及ぼしている

要因分析結果を用いて実地適用を行った結果、ほとんどの住宅地内道路において30km/h規制にすべきと考えられている