

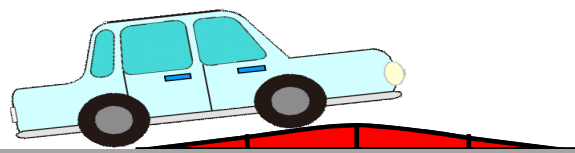
生活道路対策方法の 選定の考え方について【論点1】

○道路上に設置することで、物理的に自動車の走行速度を低減させるとともに、抜け道利用などの通過交通を抑制し、歩行者等の安全を確保するための道路構造。

【ハンプの概要】

車道に設置した凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減することをねらった道路構造

【イメージ図】



「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)より

<ハンプの設置事例>



岐阜県 岐阜市

滋賀県 栗東市



【狭窄・シケインの概要】

○ 狭窄

自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造

○ シケイン

車両の通行部分の線形をジグザグにしたり蛇行させたりして、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車の走行速度を低減させる道路構造

「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)より

<狭窄の設置事例>



東京都 文京区

<シケインの設置事例>



東京都 杉並区

○路面標示やカラー化等によって視覚的に自動車の走行速度を低減させるなどの対策。

対策	対策内容	確認された主な効果	設置箇所
路側帯の設置・拡幅	路側帯を新たに設置もしくは既存の路側帯を拡幅することによって、歩行者と車両の通行位置を明確にし、安全な歩行空間を確保する ※路側帯のカラー化との組合せもある	平均速度の低下 ※カラー化と組合せた場合	単路部
路側帯のカラー化	路側帯を色彩によって区別し、ドライバーに歩行空間の存在を認識させることにより、注意を喚起する	平均速度の低下	
中央線抹消	中央線を抹消することによって対向車の走行位置が不明確となり、ドライバーの緊張感向上による速度抑制を図る ※路側帯の設置・拡幅や路側帯のカラー化との組合せもある	死傷事故件数削減 大型車混入率の削減 平均速度の低下 ※路側帯の設置と組合せた場合	
自転車走行位置の明示	自転車が走行すべき車道左側を路面標示(ピクトグラム等)にて明示	歩行者・自転車利用者・ドライバーの安全と感ずる割合の増加	
標識・路面標示	ドライバーに前方の道路状況(走行上注意が必要な箇所)を標識や道路標示によって予告する。		交差点部
交差点のカラー化	交差点内の路面を着色し、交差点があることを明示する	車両の交差点流入速度の低下	
道路反射鏡	見通しの悪い交差点に道路反射鏡を設置する		

■路側帯の拡幅・カラー化



(対策前)



(対策後)

■路側帯のカラー化



(対策前)



(対策後)

■路側帯の設置・中央線抹消



実施前



実施後

出典：警察庁資料(交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言)

■自転車走行位置の明示



【整備後のアンケート調査結果】

- ・安全性が向上したと感じた歩行者・自転車利用者・ドライバーが増加
- ・自転車利用者にとっては、「車道を走っていてクルマに文句を言われなくなった」
- ・ドライバーからは「自転車が交通ルールを守る意識が見られるようになった」「自転車の逆走がなくなった」

出典：内閣府資料(平成24年度子どもの交通安全確保に関する地方自治体等の施策の実態調査報告書)

【対策方法の選定における検討項目】

＜基本事項＞車両の走行速度を30km/h以下に抑制

致死率は車両の速度が30km/hを超えるあたりから上昇するため、走行速度を30km/h以下に抑制することを目指す

①物理的デバイス以外の対策も併せて検討

法定外表示等を含めた対策方法を併せて検討

②単路部と交差点部別に検討

生活道路では単路、交差点のいずれも同程度事故が発生。

一方、設置箇所(単路部、交差点部)ごとに効果が異なるため、単路部と交差点部に分けて抽出方法を提示

③生活道路の通過交通抑制も併せて検討

速度抑制のみならず、進入抑制対策についても併せて検討