

第1回の議論等を踏まえた 今後の進め方について

第1回委員会における委員からの指摘事項

【論点1】 生活道路対策方法の選定の考え方

生活道路対策の選定の留意点

- 法定外表示等による対策は逃げ道となっており、物理的デバイス設置の芽を摘んでいるのではないかと考えられる。法定外表示の対策を実施した箇所では対策後の状況を再確認し、さらに対策が必要であれば物理的デバイス等を適切に検討するなど、PDCAサイクルを進める仕組みが必要。
- 狭窄による走行動線の移動に伴う事故削減効果もあるため、効果評価にあたって着目すべき

【論点2】 生活道路における物理的デバイスの計画・設計の考え方

物理的デバイスにかかる課題

- ハンプやスムーズ歩道などが導入可能な勾配を検討すべき。
- セミフラット歩道のスムーズ横断歩道の設計を検討すべき。
- 物理的デバイスを導入可能な道路の対象をはっきりさせるべき。
- 物理的デバイス構造は、自転車の安全性やバリアフリーの視点を忘れずに議論すべき。
- 車両が走りやすい道路においていきなり単体の物理的デバイスを設置し速度を落とすというやり方は、効果も上がらず苦情を招く。道路全体で速度を出させない設計とすることが必要。
- 札幌市はハンプの導入事例があり、積雪寒冷地に導入する際の参考となるのではないかと考えられる。

法定外表示にかかる課題

- カラー舗装による対策において、効果が疑われる色もあると思うので、使う色も考慮すべき。
- カラー舗装の色は、地域によって違うと利用者が混乱するので検討が必要。
- 路肩等のカラー化の面積によって効果が違うことを考慮した方がよい。

【論点3】 物理的デバイス等の設置にかかる理解の促進

- 仮設ハンプによる事前検証やワークショップによる意見交換等により、ハンプをスムーズに導入できた例があった。ガイドラインで示せば、各自治体でさらに展開しやすくなるのではないかと考えられる。
- 合意形成のツールとしてレンタルハンプを活用した社会実験を考慮すべき。
- 物理的デバイスは、子どもや高齢者らを交通事故から守るためのものであることを強調すべき。

対象とする対策

- 交通規制と物理的デバイスとの関連は深く、セットで検討されるべき。
- 凸部のメニューに交差点手前でのハンプを加えていただきたい。

検討の範囲

- 生活道路の構造や利用者のイメージを共有することが重要。
- 物理的デバイスだけの議論に集中せず、対策を実施するエリア全体の戦略も考慮すべき。

過去の知見の活用

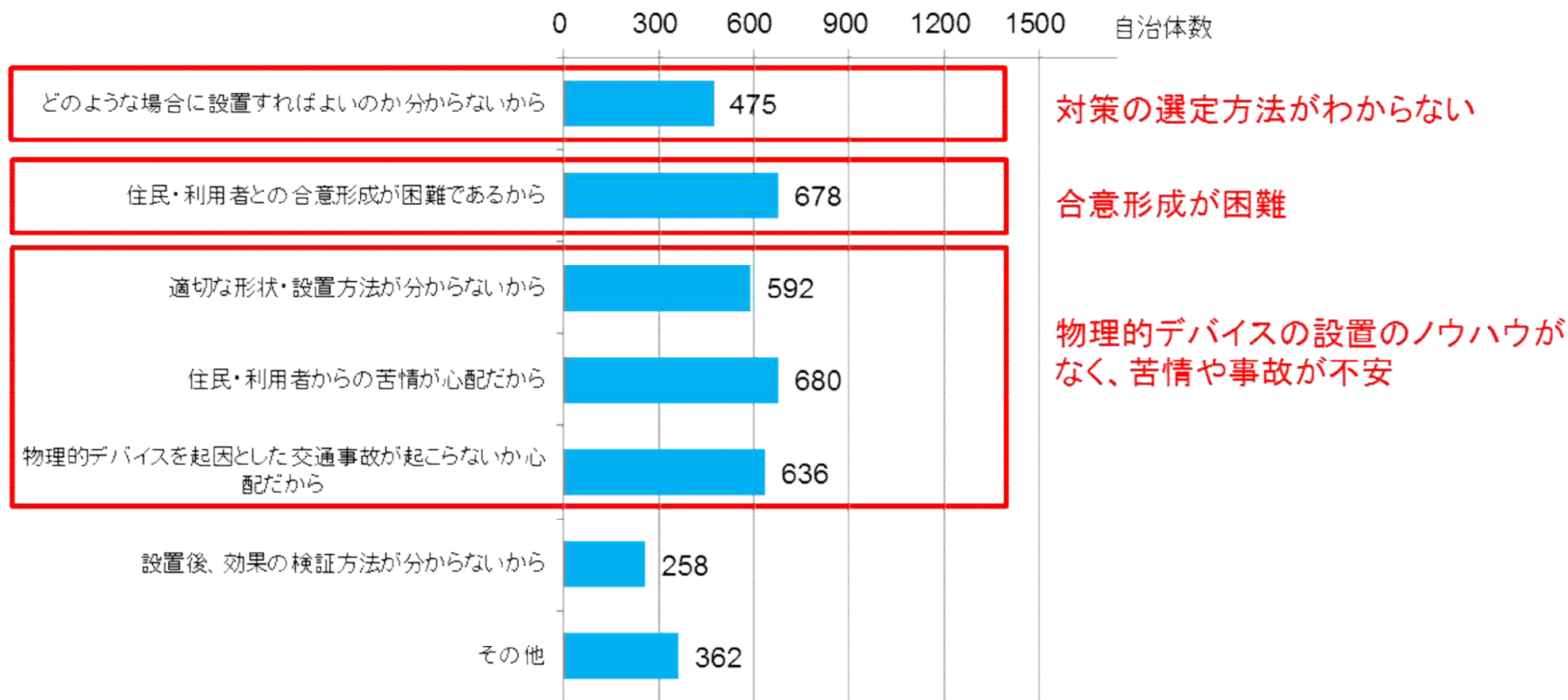
- うまくいかなかった事例から得た知見をガイドラインに活かすことが重要。

本委員会の目的

○生活道路におけるこれまでの対策において、ハンプ等の設置が進まない理由として「対策の選定方法がわからない」「物理的デバイスに関するノウハウがない」「合意形成が困難」等が挙げられている。

○これら課題を踏まえ、本委員会では、ハンプ等の設置にかかる仕様の標準化を図り、現場において住民等の声を反映した計画立案、整備等が実施できる環境を構築することが目的。

■検討が困難な理由



n=1632

物理的デバイスを積極的に検討しているかという問いに対して「どちらともいえない」「これ以外の対策を優先して検討する傾向にある」と回答した自治体数

出典：物理的デバイスの設置に関するアンケート調査(国土交通省調査)

新仕様のイメージ

「生活道路の新仕様」を標準化し、周辺の幹線道路が整備され緊急性の高いエリアにおいて物理的に速度低減を図る対策を徹底的に実施。歩車混在から歩行者・自転車中心の空間へ転換

- 【仕様】
- ① 進入口を入りにくくする構造にすること
 - ② 走行速度を抑制する構造にすること
 - ③ 歩行者、自転車に必要な幅員を優先して確保すること

進入口を入りにくくする(進入抑制策)



スムーズ歩道



交差点狭さく



ライジングボラード※

走行速度を抑制する(速度低減策)



ハンプ



狭さく



シケイン

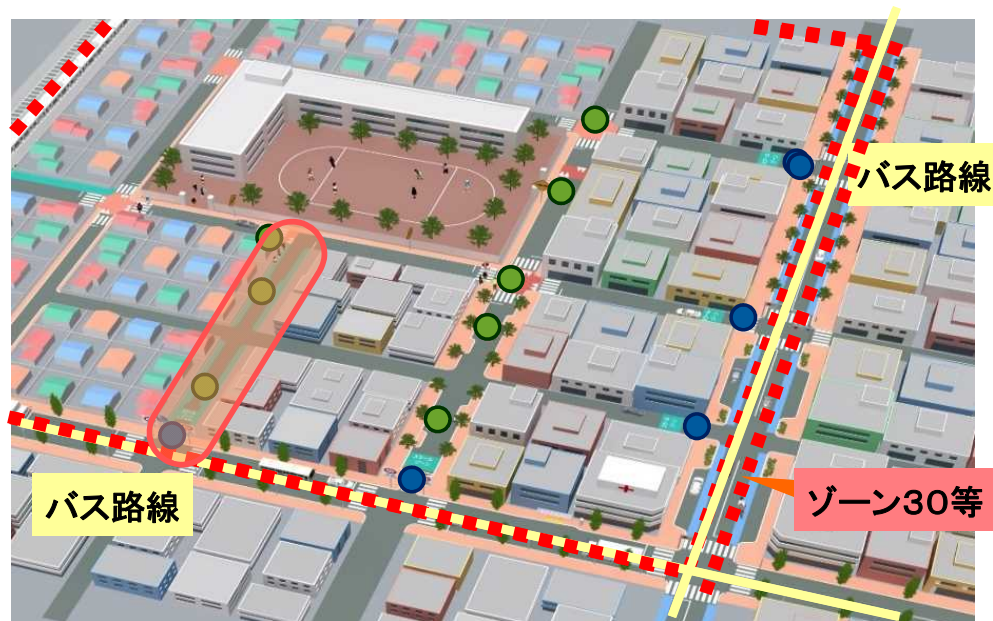
歩行者・自転車の幅員を優先して確保する



(京都府京都市)



(イメージ)



- 進入抑制策
- 速度低減策
- 歩行者・自転車を優先させる対策

※ 導入に向け関係機関と検討中

目的別の道路構造等の対策

進入口を入りにくくする(進入抑制策)

○幹線道路からの生活道路への進入口において、ハンプにより入口部を物理的に高くする、狭窄により狭くすることで、車が入りにくくする道路構造の対策。



スムーズ歩道(ハンプH-1)

走行速度を抑制する(速度低減策)

○走行車両が加速により時速30kmに達する前に、ハンプ、狭窄、シケインを設置することで減速させ、結果的に時速30kmを超えないようにする道路構造の対策。



狭窄(狭窄N-3)

歩行者・自転車の幅員を優先して確保する(道路空間再配分)

○限られた道路幅において、必要とされる歩行空間の幅、自転車通行空間の幅を優先的に確保する対策。



道路空間再配分

ハンプ等の道路構造対策を際立たせる(法定外表示)

○イメージハンプ等単体では速度低減等の効果を期待できないが、ハンプや狭窄の手前等に設置することでハンプ、狭窄等の効果をさらに際立たせるための対策。



イメージハンプ

対策エリア等の設定

1. 現況調査等を踏まえ、対策エリア、対策区間、又は対策箇所を設定する

ハンプ等の配置計画

1. 道路空間再配分により、自転車・歩行者中心の道路幅員構成へ見直し
－歩行者や自転車の交通量の多い区間において、歩行や自転車通行空間を確保する
2. 通過交通排除のための進入口における対策（設置箇所、幅等）
－幹線道路からの進入口にハンプ等を設置し通過交通を排除する。
3. 車両の速度低減のためのハンプ等の設置位置
－対策交差点にハンプ等を設置し速度を低減。または、対策交差点で交差する
従道路にハンプ等を設置し、対策交差点へ進入する車両の速度を低減する。
－対策区間において、50mを超えない間隔でハンプ等を設置し速度を連続的に低減。
4. 箇所対策（単路部における急カーブ箇所等）の検討

ハンプ等の諸元

1. ハンプ等の標準的な構造諸元（高さ、幅、傾斜部勾配、端部処置等）

技術基準、ガイドライン、標準図集（平面図、縦断図、横断図）

生活道路における物理的デバイス等検討委員会の進め方

第1回
(3/6)

- 交通事故を中心とした生活道路を取り巻く状況
- 生活道路対策方法の選定の考え方【論点1】
- 生活道路における物理的デバイスの計画・設計の考え方【論点2】

第2回
(6/30)

- 生活道路対策方法の選定の考え方【論点1】
- 生活道路における物理的デバイスの計画・設計の考え方【論点2】

第3回

- 生活道路対策方法の選定の考え方【論点1】
- 生活道路における物理的デバイスの計画・設計の考え方【論点2】
- 物理的デバイス等の設置にかかる理解の促進【論点3】