

対策方法の選定について【論点1】

1. 背景と目的
2. 設置が必要な路線
3. 検討の流れ
4. 対策を検討する範囲(エリア、区間又は箇所)
5. エリア、区間及び箇所単位の計画策定の流れ
6. 対策案の検討

1. 背景と目的

○背景

ハンプ、狭窄等の設置が進まない理由の1つとして、生活道路のどこに、どの構造物を、どのように設置すべきかわからないという指摘あり。

○目的

速度低減、通過交通抑制等の目的に対して、ハンプ、狭窄等をどのように選定し、どのように配置するか等について検討し、効果的な対策立案のための標準形を示すこと。

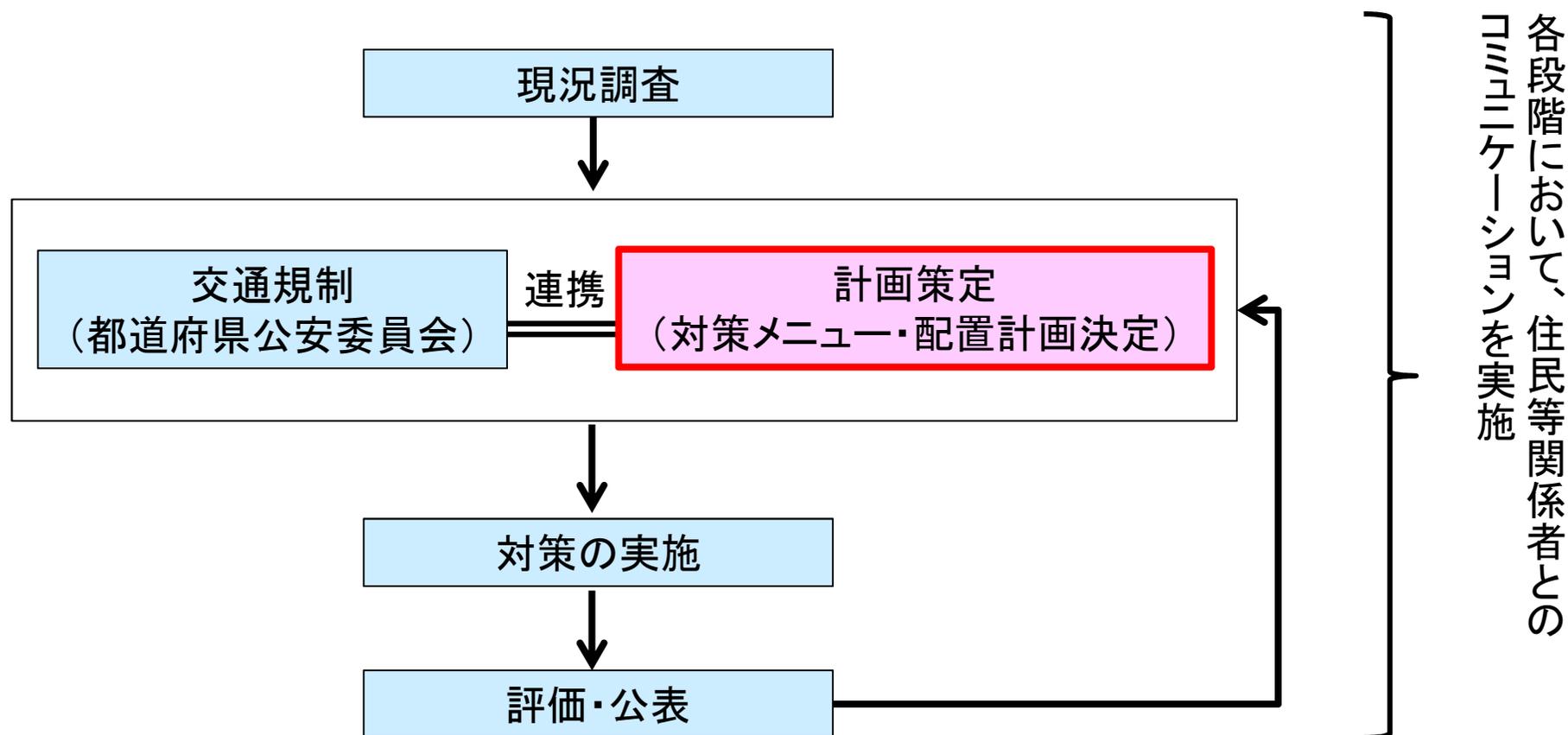
2. 設置が必要な路線

○生活道路のうちハンプ等設置の対象となる道路を、次の要件を満たす道路として良いか？

(1) 歩道等が設置されていないが、歩行者等の安全な通行を確保する必要性の高い道路	①歩行者または自転車の交通量が多い道路 ②通学路 ③学校、病院等に近接する道路で必要と認められる道路
(2) 速度規制等により低速で走行しなければならない道路	①最高速度が30km/h以下に規制された道路
(3) 主として、近隣に居住するものの利用に供する道路	①第一種住宅地域等、沿道に人家などが連たんし、歩行者又は自転車の安全の確保が必要と認められる道路
(4) その他の理由で必要性の高い道路	①歩行者並びに自転車の事故が多発する道路、または多発するおそれのある道路 ②幅員、線形等道路及び交通の状況により特に必要と認められる道路 ③周辺の土地利用形態により特に必要と認められる道路 ④(1)～(3)に接続する道路で必要と認められる道路

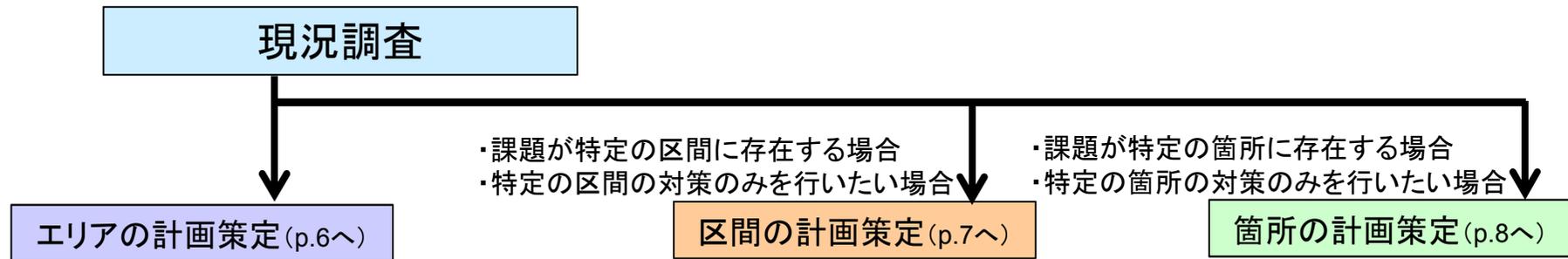
3. 検討の流れ

○現況調査による課題等の把握、計画策定、対策実施、及び対策の評価公表の流れで良いか？



4. 対策を検討する範囲(エリア、区間又は箇所)

- 道路及び交通状況等を踏まえ、対策を検討する範囲を、エリア、区間、又は箇所の3つから抽出する形で良いか？
- 抽出にあたっての条件は、次のとおりで良いか？



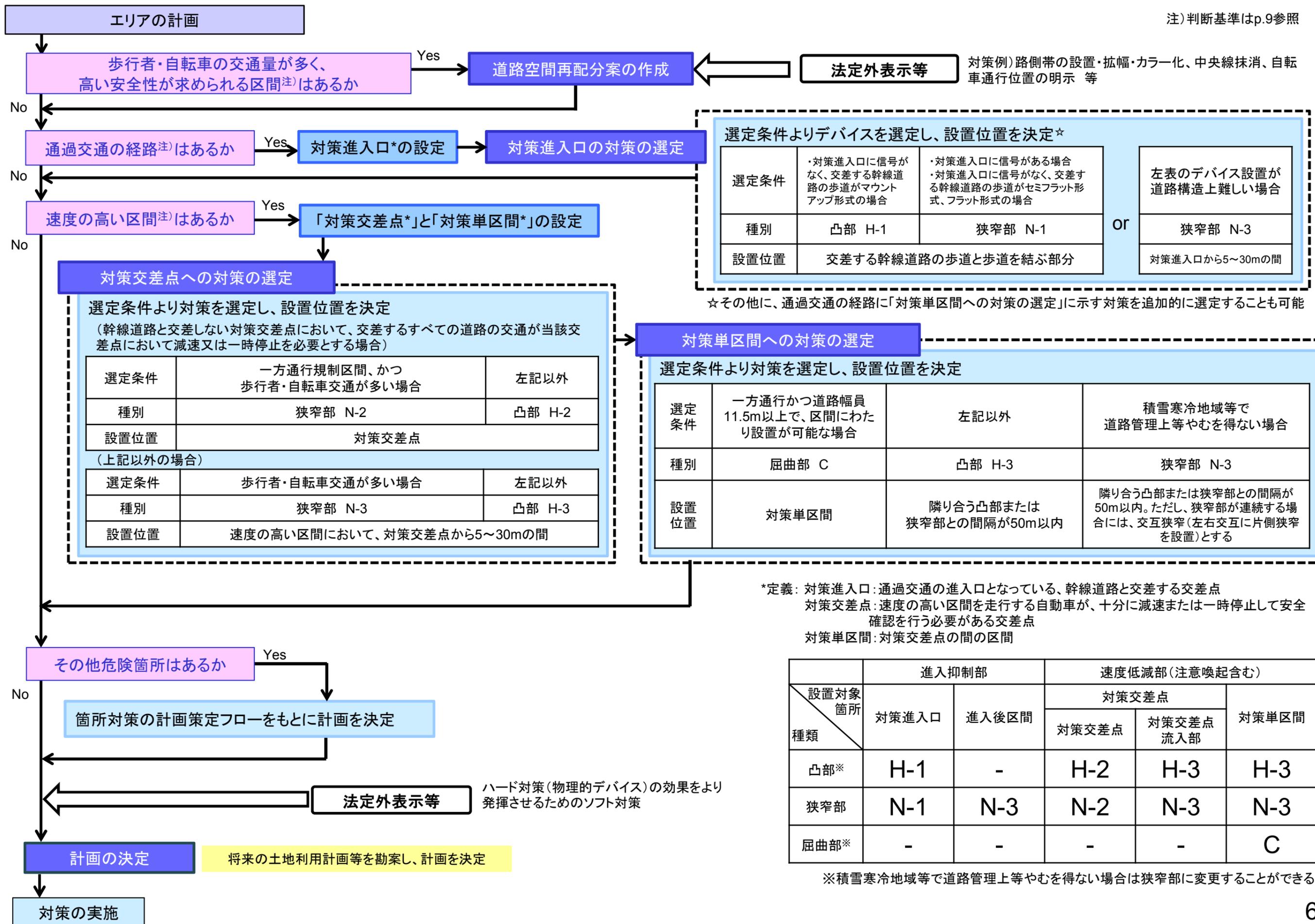
<計画策定の対象のイメージ>

エリア単位で対策を検討	区間単位で対策を検討	箇所単位で対策を検討
<p>(例) 主として車線のない道路(いわゆる1車線道路)からなり、地域としてまとまりをもつゾーン。町丁目程度のゾーン。バス通り等の幹線道路で囲まれたゾーン。</p>	<p>(例) 通行車両の右左折や沿道への出入り等が少なく、同様の交通状況が連続する区間。</p>	<p>(例) 交差点。極めて短い区間。</p>

図はイメージ 背景地図の出典: 国土地理院HP

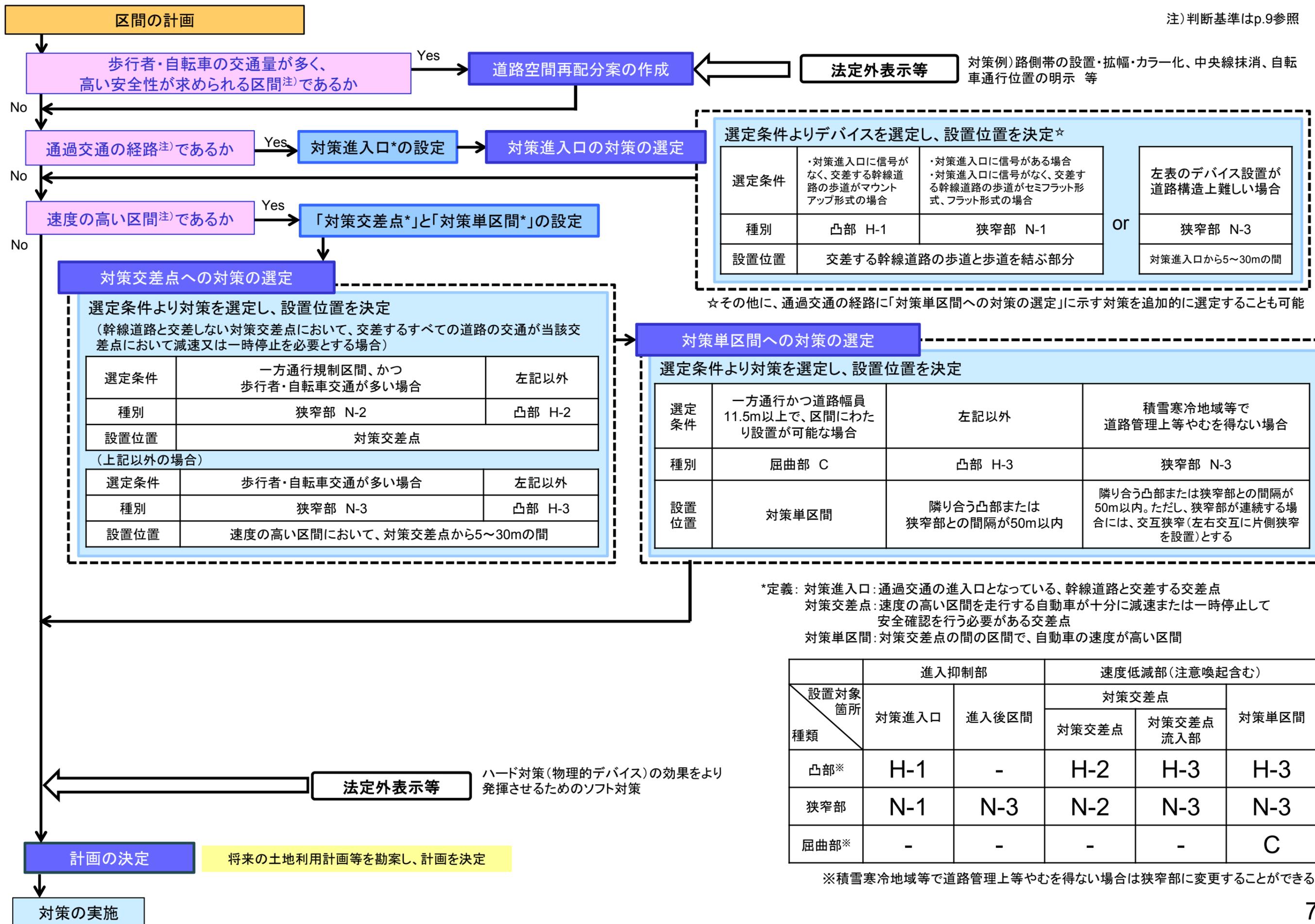
5-1. エリア単位の計画策定の流れ

注) 判断基準はp.9参照



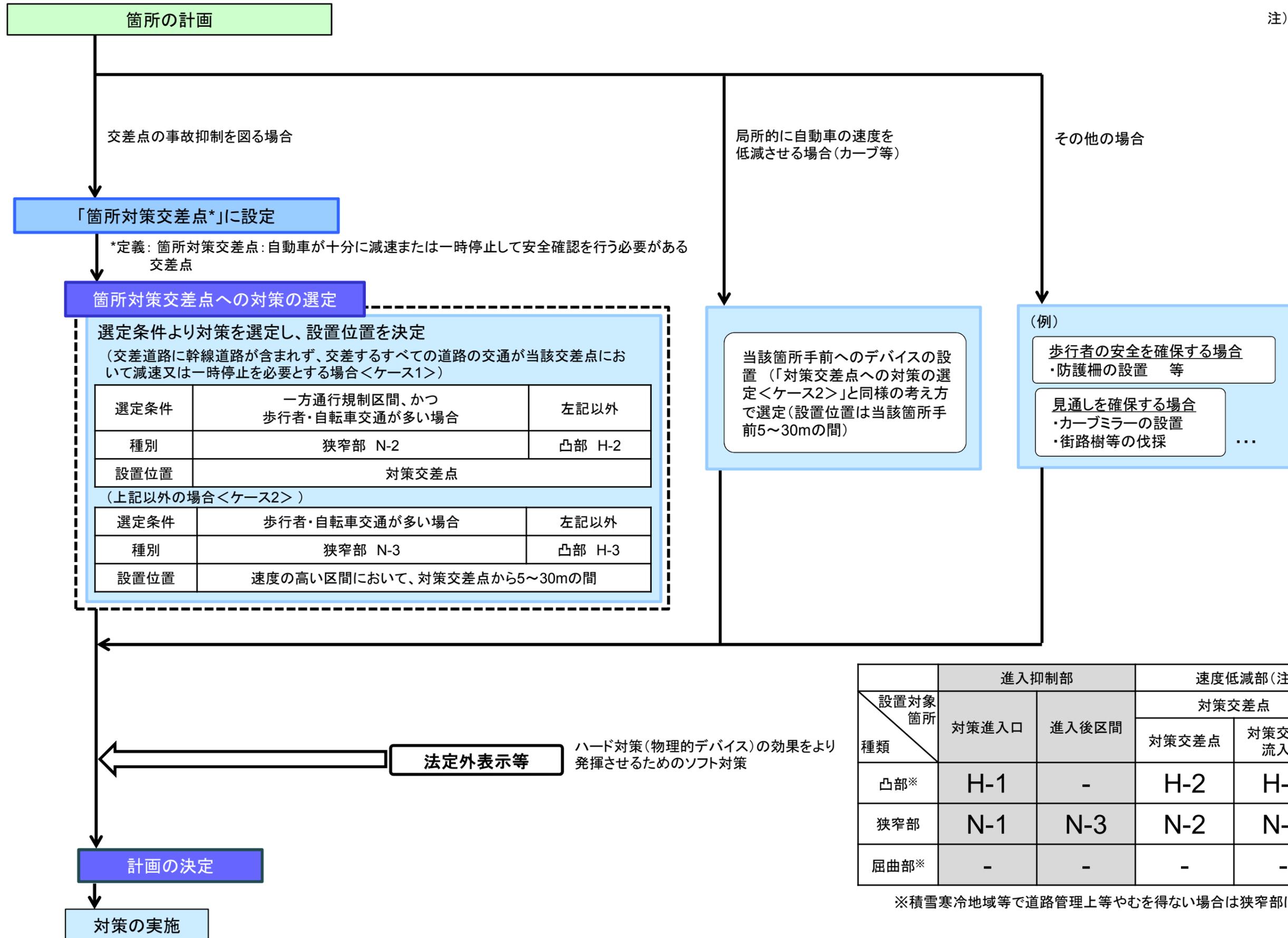
5-2. 区間単位の計画策定の流れ

注) 判断基準はp.9参照



5-3. 箇所単位の計画策定の流れ

注) 判断基準はp.9参照



設置対象箇所 種類	進入抑制部		速度低減部(注意喚起含む)		
	対策進入口	進入後区間	対策交差点		対策単区間
			対策交差点	対策交差点流入部	
凸部*	H-1	-	H-2	H-3	H-3
狭窄部	N-1	N-3	N-2	N-3	N-3
屈曲部*	-	-	-	-	C

※積雪寒冷地域等で道路管理上等やむを得ない場合は狭窄部に変更することができる

(注釈1) 検討区間等のイメージ

歩行者・自転車の交通量が多く、高い安全性が求められる区間

歩行者・自転車のための空間が十分確保されておらず、安全性が阻害されている区間

- (例)・歩行空間の幅が足りず、車道にはみ出での歩行者のすれ違い追い越しが日常的に確認される区間
- ・車道幅員が4mを超え、歩行者の通行空間の舗装部分が1m以下の区間

通過交通の経路

通行する自動車のうち、発着地ともゾーン外であるものが多くを占める区間

- (例)・日常的に通過交通の通行が確認される区間

速度の高い区間

通行する自動車が30km/hを超えた速度で通行する区間

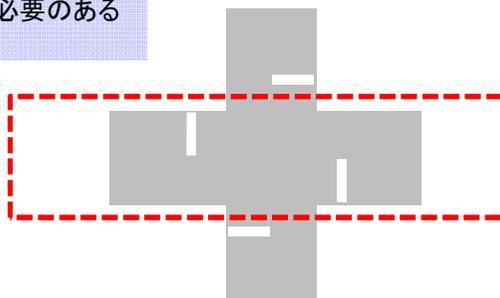
- (例)・30km/hを超える速度で通行する自動車が、日常的に確認される区間
- ・自動車の区間平均速度が、30km/hを超えることが確認される区間

(注釈2) 「対策交差点」の選定の考え方

- 速度の高い区間における「対策交差点」は、主として次のようなもの

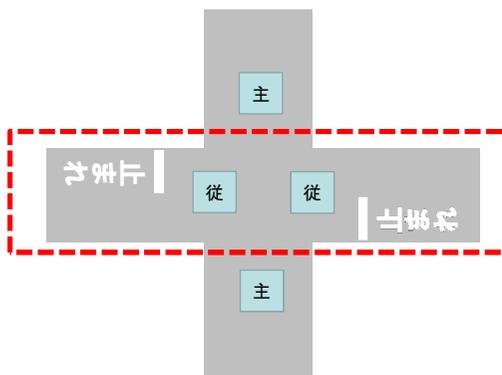
対策交差点の例①:
 交差するすべての道路の交通が、当該交差点において減速する必要がある交差点

速度の高い区間



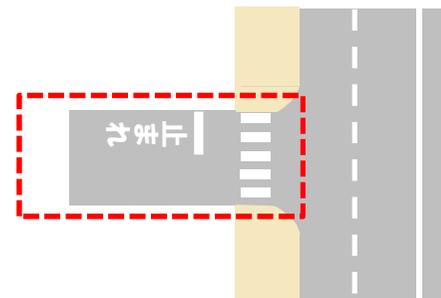
対策交差点の例②:
 一時停止が必要な交差点で、交差する主道路は必ずしも減速・一時停止の必要がない交差点

速度の高い区間



対策交差点の例③:
 幹線道路と交差する交差点

速度の高い区間

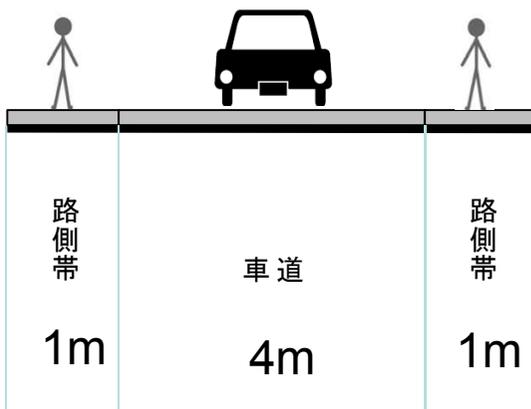


6. 対策案の検討 ①道路空間再配分案の作成

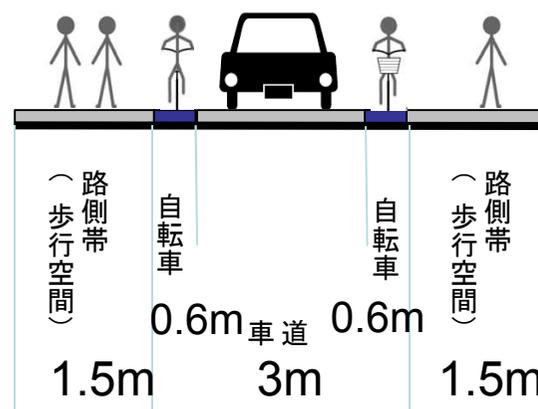
○自動車の交通量に基づいて、「自動車の通行」と「自動車の通行に支障がないような歩行者・自転車の通行」を確保するとの考えから、「歩行者・自転車の通行」を確保するとの考えに転換。

■ 京都市中央区の市道 道路空間の再配分の事例

<再配分前>



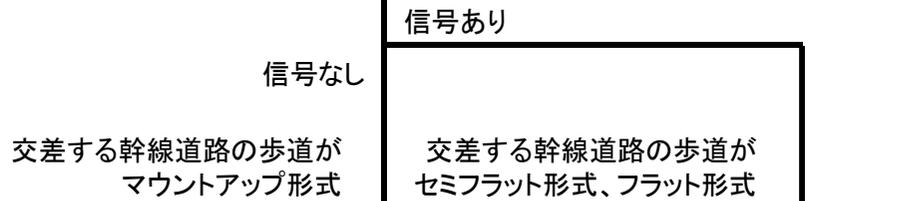
<再配分後>



6. 対策案の検討 ②対策進入口の対策の選定

対策進入口の設定
(通過交通の転換が想定される区間についても、必要に応じて対策進入口を設定)

対策進入口への対策の選定



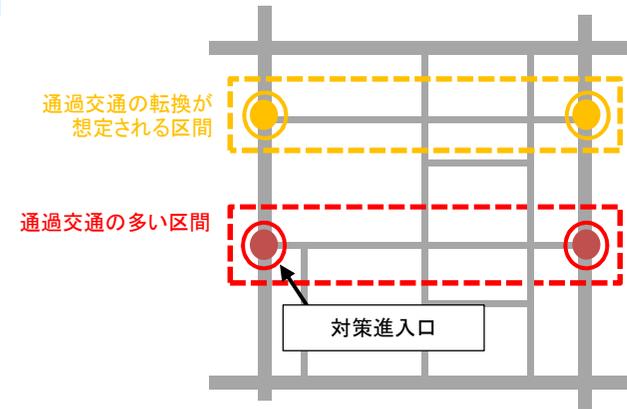
選定する
デバイス

凸部 H-1※

狭窄部 N-1

設置位置:
交差する幹線道路の歩道と歩道を結ぶ部分及びその付近

<計画策定のイメージ>



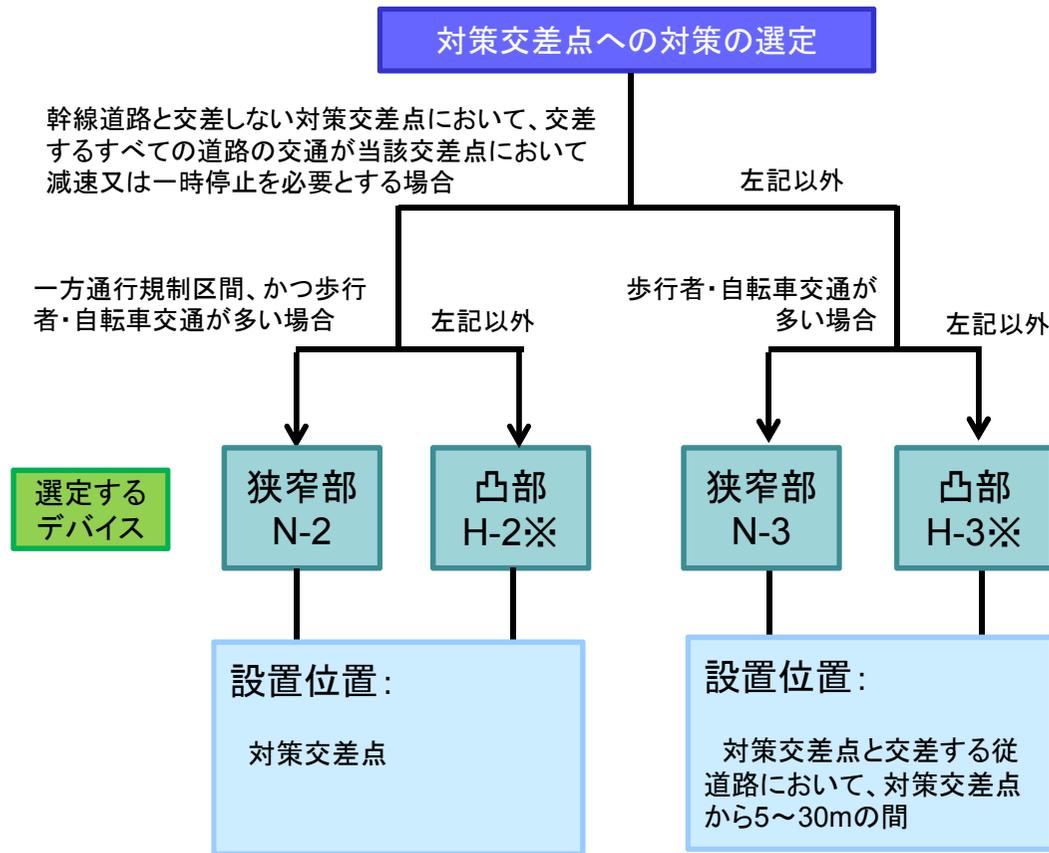
道路構造上設置が難しい場合 → 狭窄部 N-3

設置位置:
対策進入口から5~30mの間

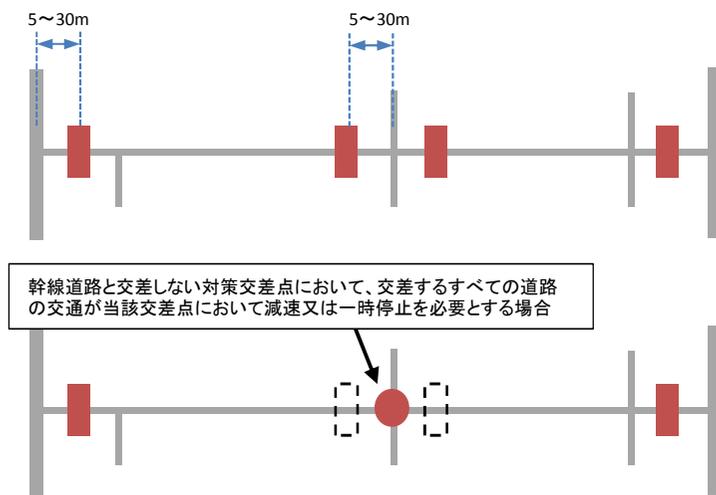
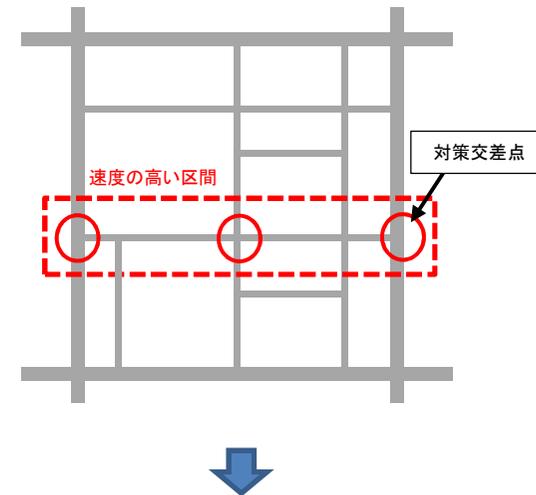
※積雪寒冷地域等で道路管理上等やむを得ない場合は狭窄部に変更することができる

また、通過交通の経路に「対策単区間への対策の選定」に示す対策を追加的に選定することも可能。

6. 対策案の検討 ③対策交差点の対策の選定

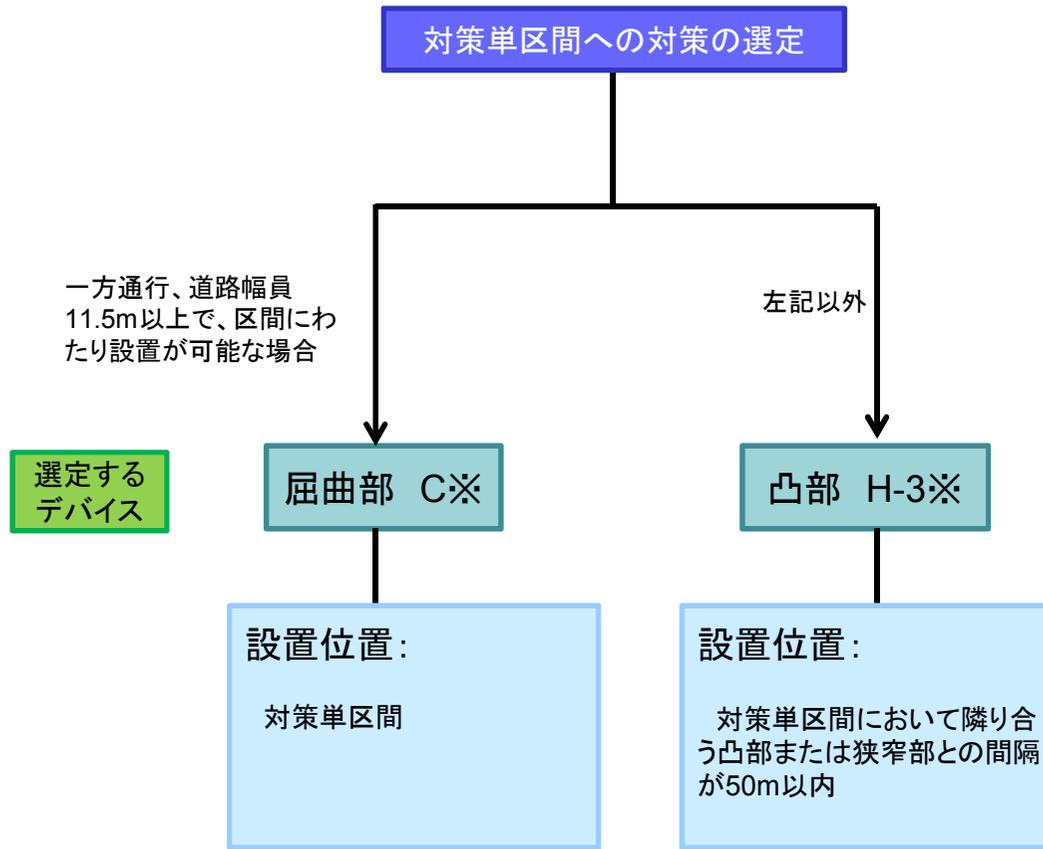


<計画策定のイメージ>



※積雪寒冷地域等で道路管理上等やむを得ない場合は狭窄部に変更することができる

6. 対策案の検討 ④対策単区間の対策の選定



※積雪寒冷地域等で道路管理上等やむを得ない場合は狭窄部に変更することができる。設置位置は、対策単区間において隣り合う凸部または狭窄部との間隔が50m以内。ただし、狭窄部が連続する場合には、交互狭窄(左右交互に片側狭窄を設置)とする

<計画策定のイメージ>

