

通学路における地理的条件を考慮した速度抑制実証実験（広島県福山市）

1. 実験実施の背景

- ・実験地域は斜面に住宅が点在し、国道2号へのアクセス道路が脆弱で、通学路に指定されている細街路を一般車が通行
- ・対象道路は大津野小学校の通学路に指定されており、通学時間帯は通学児童と通勤車両が輻輳して危険な状況
- ・対象道路は急勾配で、朝の通勤・通学時間帯は、自動車が斜面の上側から平地の市街地へ向かうため、走行速度が高い状況

2. 検証項目

- ① 通過交通の削減
- ② 対策箇所の走行速度
- ③ 区間通過旅行速度の抑制
- ④ 地域住民の安心感向上

3. 実験内容

【実験地域】
市道大門21号線(L=約500m)

【実験内容】
通学路における地理的条件を考慮した速度抑制対策

- ①実験1回目
 - ・路側帯の引き直し
 - ・横断歩道のカラー化
 - ・流出入部のカラー舗装
 - ・対象区間の最初の対策として、イメージ狭さを設置
 - ・北側区間の中間部にハンプを設置
 - ・クランク後の速度回復区間にイメージ狭さを設置
 - ・小学校前の横断歩道前に両側狭さを設置
 - ・下り区間中間部に狭さを設置
 - ・歩車道の車線分離標の設置
 - ・下り勾配のカーブ区間に減速マークを設置

- ②実験2回目
 - ・路側帯の引き直し(1回目と同様)
 - ・横断歩道のカラー化(1回目と同様)
 - ・流出入部のカラー舗装(1回目と同様)
 - ・対象区間の最初の対策として、イメージ狭さ、両側ポールを設置
 - ・交差点前の片側狭さを交互に設置
 - ・クランク後の速度回復区間にイメージハンプを設置
 - ・小学校前の横断歩道前にハンプを設置
 - ・下り区間中間部に両側狭さを設置
 - ・歩車道の車線分離標の設置(1回目と同様)
 - ・下り勾配のカーブ区間に減速マーク(リブ式)を設置



図-1 位置図 資料/国土地理院の空中写真をもとに加工

【実施期間】 平成29年11月20日(月)～平成29年12月22日(金)

4. 検証結果



図-2 横断歩道カラー舗装（1回目）



図-3 イメージ狭さく（1回目）



図-4 ハンプ（1回目）



図-5 横断歩道カラー舗装（2回目）



図-6 両側狭さく（ポール）（2回目）



図-7 イメージハンプ（2回目）

① 通過交通の削減

- ・通学時間帯の交通量が断面交通量で約27台/2h(約5.3%)削減
- ・調査日以外の日も同様の結果となっており、交通量の削減に対する有効性が示せた

② 対策箇所の走行速度

- ・対策箇所の通過前後の走行速度が概ね30km/h以下を達成。特にハンプで1度大きく速度が抑制され、その後約50mおきに対策が設置されることで速度抑制効果が継続している状況が見られた
- ・イメージ対策についても、ハンプ等の速度抑制後の区間やシケイン付近に配置することで抑制効果が発現することも確認できた

③ 区間通過旅行速度の抑制

- ・対象区間の通過時平均旅行速度が対策実施により30km/h以下を達成
- ・速度抑制対策を一定間隔で設置することで、区間で連続して旅行速度を抑制する効果があることを確認した

④ 地域住民の安心感向上

- ・今回の対策の満足度が約80%と高く、社会実験期間中に対策への不満・クレームは見られなかったことから社会実験を実施した対策の周知効果は高いと判断できる

5. 実験後の展開、明らかになった課題等

- ・狭さくやハンプのすれ違い時に路側帯をはみ出して停車することによる歩行空間の阻害が発生
- ・ハンプや両側狭さく(3.0m)の適切な配置による、区間全体の速度抑制策の検討が必要

- ・物理的な速度抑制策に加えた効果的なイメージ対策の必要性
- ・物理的な速度抑制策に加えた、幅員の違いを踏まえた狭さくの配置