

課題と論点の整理

- 各地で対策が進む中で、計画・設計・合意形成等における課題も発生。
- 各課題に対応した検討・出力を通じ、各地の取組を支援・加速化したい。

物理的デバイスの設置



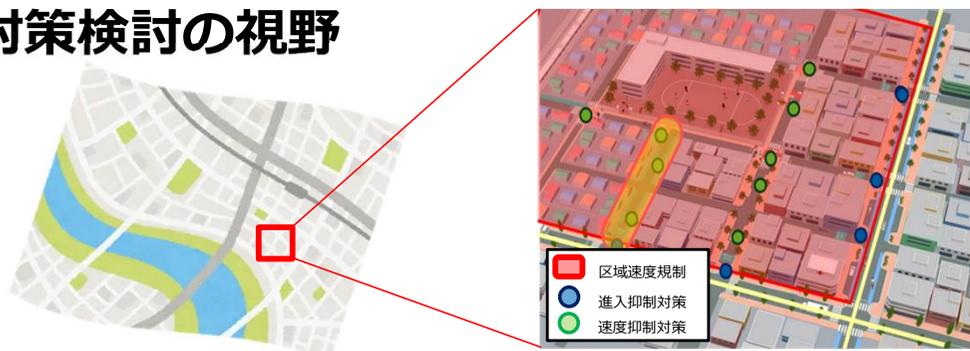
- 物理的デバイスの適切な選択に資する知見が無い
- 現行の技術基準類だけでは設計時に悩む場面がある

生活道路対策の進め方



- 「総論賛成各論反対」になりやすい
- 対策検討の進め方、地域との合意形成において良い手法や知恵はないか
- 様々なデータを効果的に活用することで、検討・合意形成を加速できないか

対策検討の視野



- 「生活道路上での対策」だけでは生活道路の課題を解決できない場合がある
- 安全・安心の実現のため、検討・対策の視野をどこまで広げるのがよいか

- ① 凸部や狭さく部に係る技術基準等の充実化
- ② 地域での適切な交通安全対策の推進
 - ・ 取組と合意形成時の留意点、勘所
 - ・ ビッグデータの適切な活用
- ③ 道路の機能分化の視点も踏まえた、
幹線道路と生活道路の包括的な安全対策

○ 各物理的デバイスの特徴、優位性を踏まえた選定の考え方を検討する必要。

○ 凸部や狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準

○ 2-2 設置計画

(2) 設置箇所の選定 凸部等の設置は、トンネル、橋、勾配の急な箇所等を避け、接近する交通からその存在を十分に確認できる箇所を選定する。

(3) 種類の選定 凸部等の種類は、道路、交通、沿道の状況等を踏まえて選定する。

○ 「凸部や狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料

○ 2-2 設置計画

(2) 設置箇所の選定

凸部等の設置は、トンネル、橋、勾配の急な箇所等を避け、接近する交通からその存在を十分に確認できる箇所を選定する。

(3) 種類の選定

凸部等の種類は、道路、交通、沿道の状況等を踏まえて選定する。

- 各デバイスの選択、設置検討にかかる具体的な指針等は提示していない。
- 各物理的デバイスの効果、特徴、長所・短所、計画・施工・維持管理時の留意点等を整理・比較し、地域課題に応じたデバイスの選択に資する参考情報を提供する必要。

	単路部	交差点部付近の単路部	幹線道路との交差点部	生活道路どうしの交差点部
凸部				
狭窄部				
屈曲部				

図 2-3. 凸部等の種類の選定

「凸部や狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料より抜粋

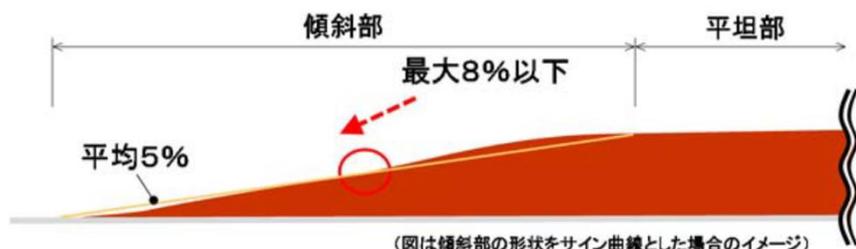
- 各デバイスの計画・設計が進む中、現行の基準類だけでは設計に悩む場面も発生
- 好事例の研究、実験等を踏まえて基準類を拡充し、各地での設計・実装を支援

各デバイスの設計における課題（例）

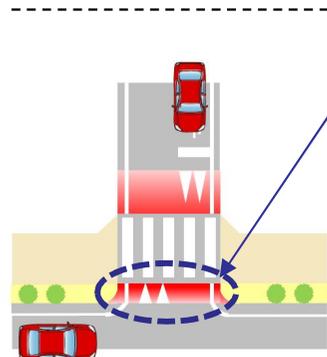
凸部（ハンプ）

- 勾配のある区間での設計方法の規定がない

※「道路移動等円滑化基準」での歩道との縦断勾配は「5%以下（標準）」「8%以下（やむをえない場合の値）」



ハンプ傾斜部の構造

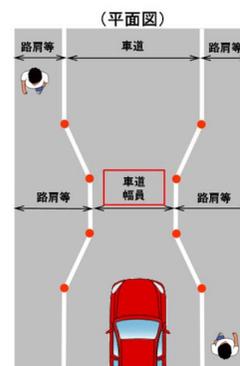


- 幹線道路との交差点部における構造規定がない

※植栽帯が無い/狭い場合に標準構造を採用すると、傾斜部延長確保のため

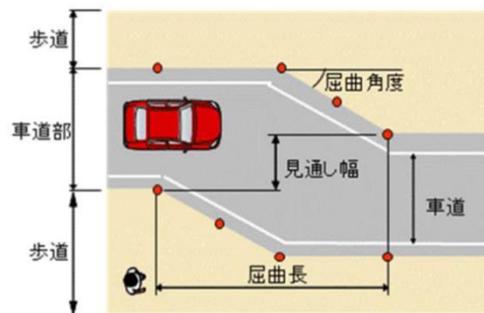
- ・歩行者動線の迂回
- ・幹線道路車道への傾斜部はみだしが生じる

狭さく部



- 標準構造（車道幅員3m）の場合、乗用車への効果が小さい可能性あり
- 対面通行区間で「譲り」を誘発できる配置にできると望ましい

屈曲部



- 各部構造の数値規定がない

※技術資料では複数の構造案を例示

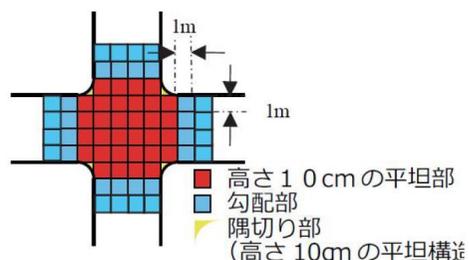
- 各地の好事例の研究、実験等を踏まえ、技術基準等を充実化

- 物理的デバイス設置に関連する各種の基準、ガイドライン等が発出済
- 各デバイスに共通する課題や新たな知見も踏まえ、技術基準類をアップデート

関連する各種基準、ガイドライン等が登場

- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7) (警察庁・国交省)
- 改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル (H29.6) (交通工学研究会)
- 通学路総合交通安全マネジメントガイドライン (H29) (国際交通安全学会)
- 多様なニーズに応える道路 ガイドライン (R4.3) (国交省)
- 道路の移動等円滑化に関するガイドライン (R6.1) (国交省)

等



車椅子使用者の通行に配慮した交差点ハンプの一例
(平坦部を交差点外側まで拡張)
(道路の移動等円滑化に関するガイドラインより)

実地における課題、新たな知見の蓄積

- バリアフリーへの対応 (歩行者、車椅子ユーザー等への配慮)
 - 合意形成時の工夫 (実例も踏まえた好事例や留意点の明示)
 - 交通規制との組み合わせ (車両制限等との併用策の効果)
 - 景観への配慮 (まちづくりとの関連、安全と景観の両立)
- 等



景観に配慮した物理的デバイス事例 (山梨県南巨摩郡身延町)
左：社会実験時



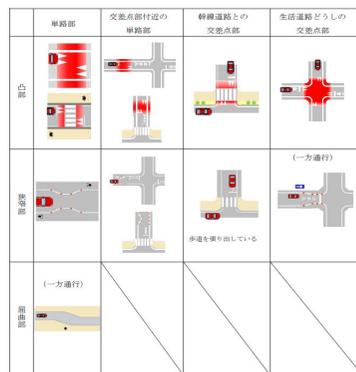
右：本設置時

- 関連基準等や実地での課題・知見を踏まえ、技術基準等をアップデート
- 生活道路対策での効果的・効率的なデバイス設置を支援

- 進入抑制・速度抑制に資する物理的デバイスにかかる知見・課題を整理。
- 検討会にWTを設置して詳細議論。自治体への意見照会も想定。
- 必要に応じて技術基準等を改定し、取組推進を支援。

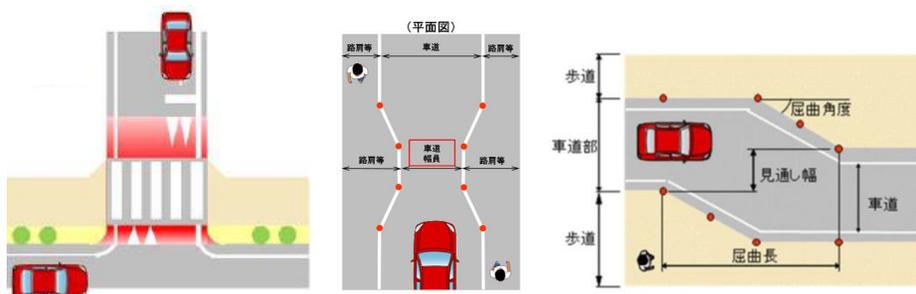
【物理的デバイスの選定】

- ・ 各デバイスのメリデメ比較
- ・ 選定に資する情報を整理・提供



【デバイスの設計】

- ・ 各デバイスの設計上の課題へ対応



【共通課題】

- ・ 関連基準類を踏まえアップデート
- ・ 共通課題の研究・対応 等



- 幹線道路から生活道路への入口のスムーズ横断歩道を設置する際の、幹線道路側のすりつけ長の確保の検討をする必要。
- すりつけ長（勾配）や高さを変えたスムーズ横断歩道にて、走行実験を実施。

減速して離脱

生活道路

幹線道路

左折

右折

Case②: カラー横断歩道

Case①: 無対策(白黒横断歩道)

Case④: 低いハンプ
すりつけ1m (i=5%)
高さ5cm

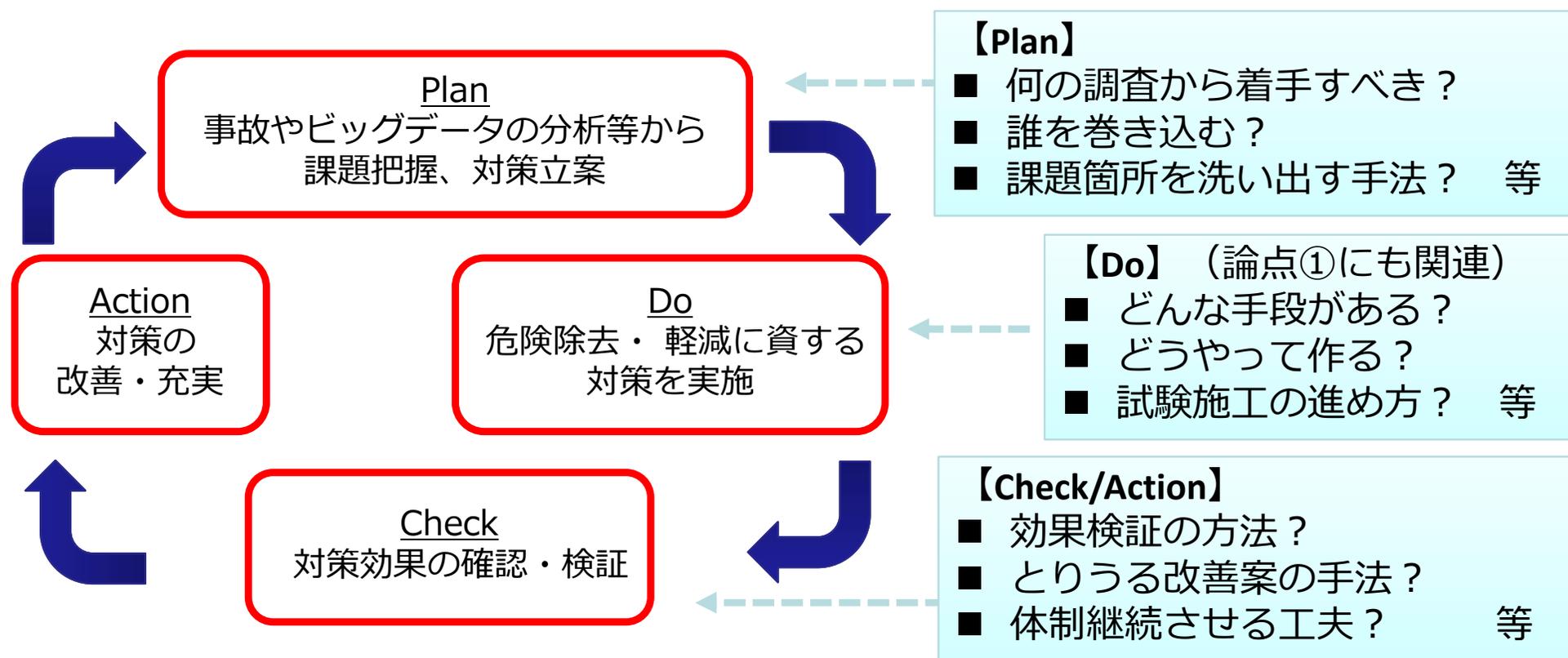
Case③: 標準的なハンプ
すりつけ2m (i=5%)
高さ10cm

Case⑥: 急勾配な低いハンプ
すりつけ0.5m (i=10%)
高さ5cm

Case⑤: 急勾配なハンプ
すりつけ1m (i=10%)
高さ10cm

- ① 凸部や狭さく部に係る技術基準等の充実化
- ② 地域での適切な交通安全対策の推進
 - ・ 取組と合意形成時の留意点、勘所
 - ・ ビッグデータの適切な活用
- ③ 道路の機能分化の視点も踏まえた、
幹線道路と生活道路の包括的な安全対策

- 課題分析・対策立案・効果検証・改善において定式化された手法がない。
- 身近な道路での対策は「総論賛成各論反対」になりやすい一方で、合意形成における「勘所」が一般化されていない。
→各道路管理者で都度思案・試行錯誤が発生し、対策推進の障害になる場合も。



【（共通）合意形成】

- いつ・誰と・何を論じる？
- 効果的な推進体制の構築手法？
- 相手に響く伝え方？ 等

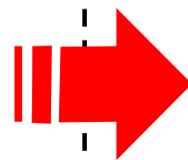
【（共通）データ利活用】

- どんなデータが利用可能？
- いつ・何を示すのが効果的？ 等
(論点②-2で詳述)

- 物理的デバイス設置に先立ち、備蓄資材を活用して社会実験を実施。
- 交通量・速度変化を検証するとともに、地域住民・関係者の意見を聴取。
- 実験結果を踏まえ、対策事業実施協議会で対策内容再検討した上で対策実施。

物理的デバイス（狭さく）の設置により

- ・地域の反応はどうか？
- ・車両の出入りには支障ないか？
- ・この対策でどれだけの効果があるか？



社会実験で検証

実験時

対策実施



見直し

- 【狭さく設置箇所数・位置の見直し】
沿線の車の出入りを考慮
- 【物理的狭さく●⇒イメージ狭さく●】
一丁目沿線店舗などへの車の往来、
出入りを考慮
- 【標識の設置○】
道路利用者に対し事業の目的を周知
- 【交差点マークの追加●】
各交差点へ注意喚起



- セーフティーコーン使用
- 設置，撤去が容易
 - 費用が安価
(備蓄資材の活用)
 - 問題が発生しても
即時移動可能

- ゾーン30プラスを例とすると、以下のフローに沿って実施。
- 対策の検討・実施に際しては、地域住民との合意形成が特に重要。
- 各ステップにおける一般的な手法、工夫、留意点の共有が必要。

【地域の課題の把握】
交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望等を把握



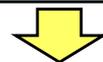
【「ゾーン30プラス」（候補）の設定】
道路管理者と警察が連携し、地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえて設定



【「ゾーン30プラス」整備計画の策定】
・道路管理者と警察が連携し、整備計画（案）を検討・作成
・対策内容について地域住民等と合意形成を図り、整備計画を策定



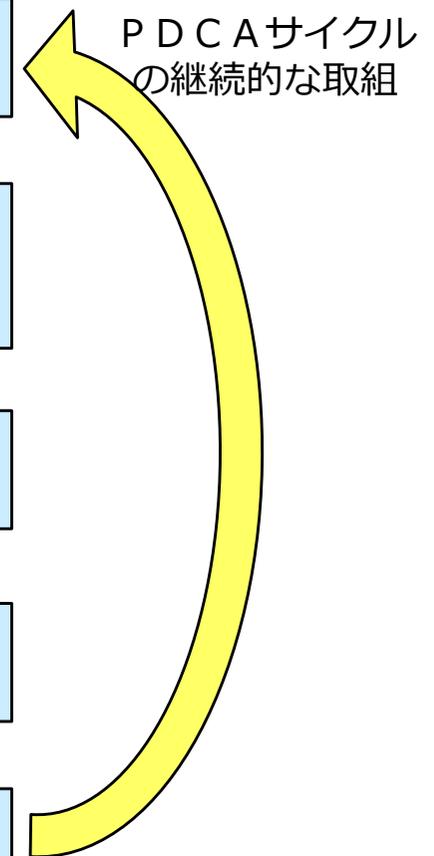
【対策の実施】
「ゾーン30プラス」整備計画に基づき、対策を実施



【対策の効果検証】
対策実施による効果について検証



【「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実】
対策の効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性等について検討



【地方整備局等により、取組全般について支援】

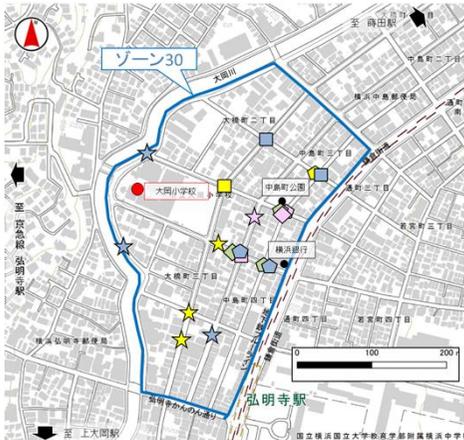
例) ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介 等 11

- 各種データの重ね合わせ等、効果的な活用手法の一般化と知見共有は不十分。
- 先行事例の分析も踏まえ、効果的なデータ利活用の手法を示したい。

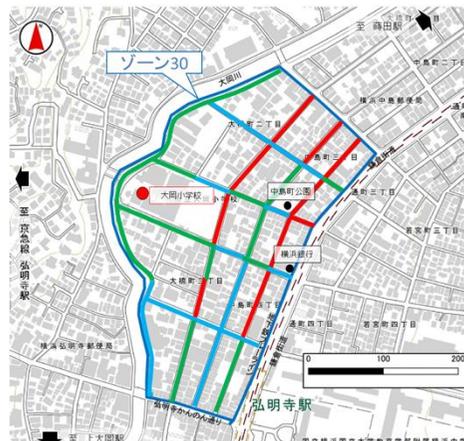
データの重ね合わせ

データの重ね合わせ

- ・交通事故データ、ETC2.0速度データ、通学路データの地域要望の内容を重ね合わせ～重ね合わせるデータ～



《交通事故データ》 ※国土地理院地図を加工して横浜市が作成
※交通事故データ（神奈川県警察本部提供）を加工して横浜市が作成

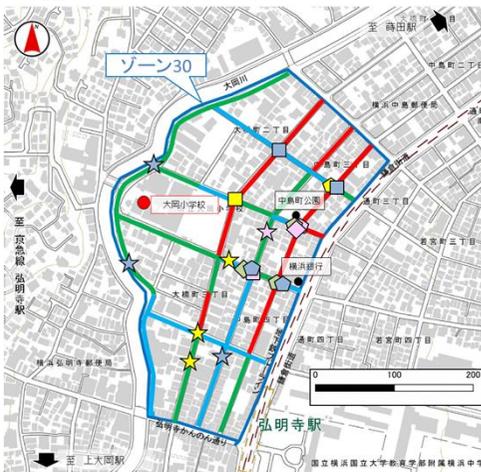


《ETC2.0速度データ》 ※国土地理院地図を加工して横浜市が作成
※ETC2.0分析結果（国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所提供）を加工して横浜市が作成

対策必要箇所抽出

対策が必要である箇所の抽出

- ・交通事故データとETC2.0速度データと通学路と地域要望を重ね合わせることで、対策が必要である箇所を抽出～重ね合わせたデータ～



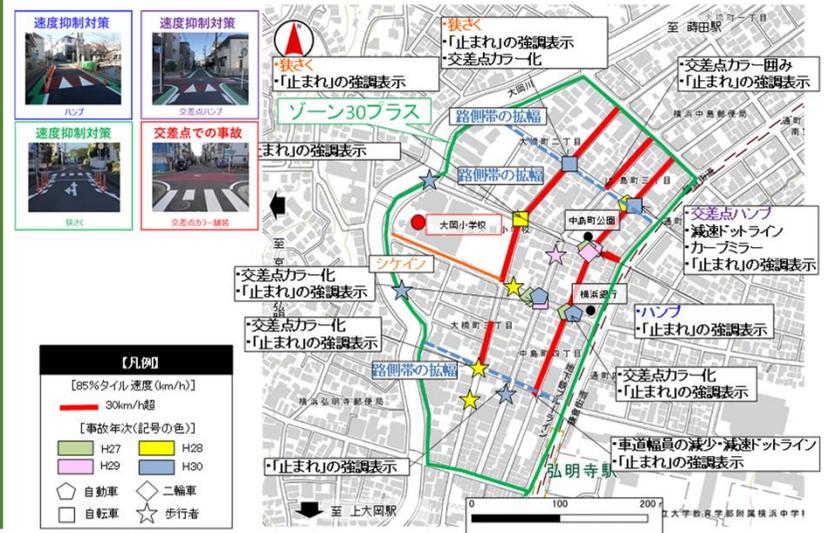
《交通規制データ・ETC2.0速度データ・事故の重ね図》

対策案の立案

対策案の立案

- ・様々なデータを重ね合わせ、交通安全対策を立案

～データ活用による対策案～



《交通規制データ・ETC2.0速度データ・通学路・事故・対策案の重ね図》

【検討内容】

- データの入手方法
- 各データの提示・図化手法
- 効果的な重ね合わせ
- 取組の各ステップに対応する効果的な活用手法

- 交通事故データやETC2.0プローブ情報を用いて課題を確認。



凡例 (交通事故)

- H27年人身事故
- H28年人身事故
- H29年人身事故
- H30年人身事故
- 2当：自動車
- 2当：自転車
- 2当：二輪車
- 2当：歩行者

凡例 (ETC2.0)

- 【85%マイル速度 (km/h)】
- 20km/h 未満
 - 20km/h~30km/h未満
 - 30km/h超

**速度超過箇所と事故多発箇所に
相関関係がある！**

速度抑制対策が有効と判断

- 過去に事故が発生していて、速度の高い2つの路線を中心に、狭さく（2箇所）やハンプ（交差点ハンプ1箇所、ハンプ1箇所）など、速度抑制対策に有効な物理的デバイスを設置。
- 看板や路面標示については、警察と協力して設置。



狭さく

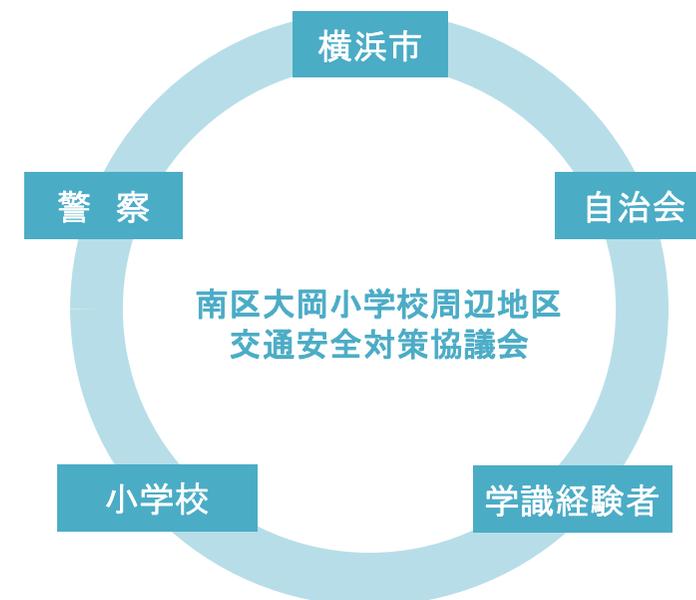
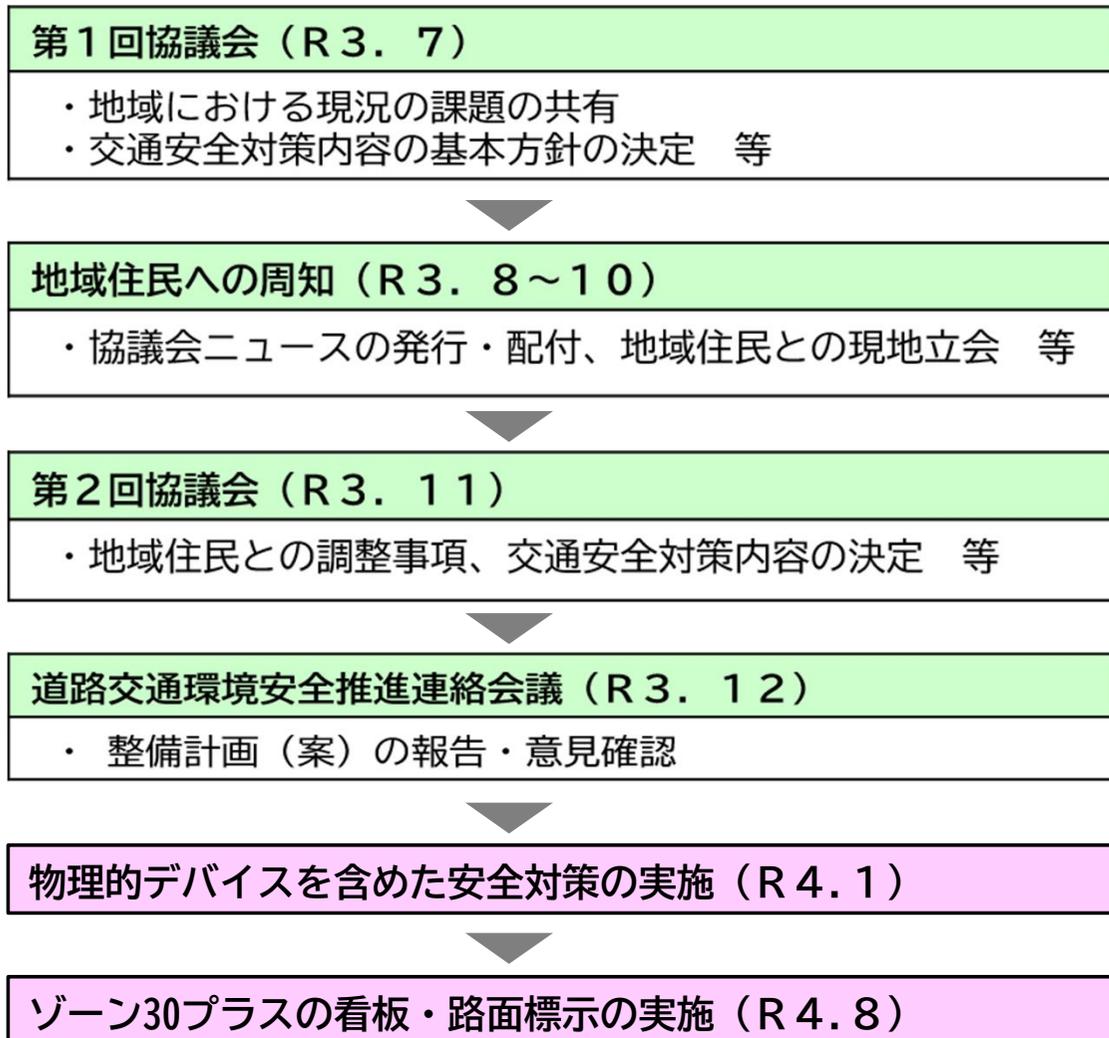


交差点ハンプ

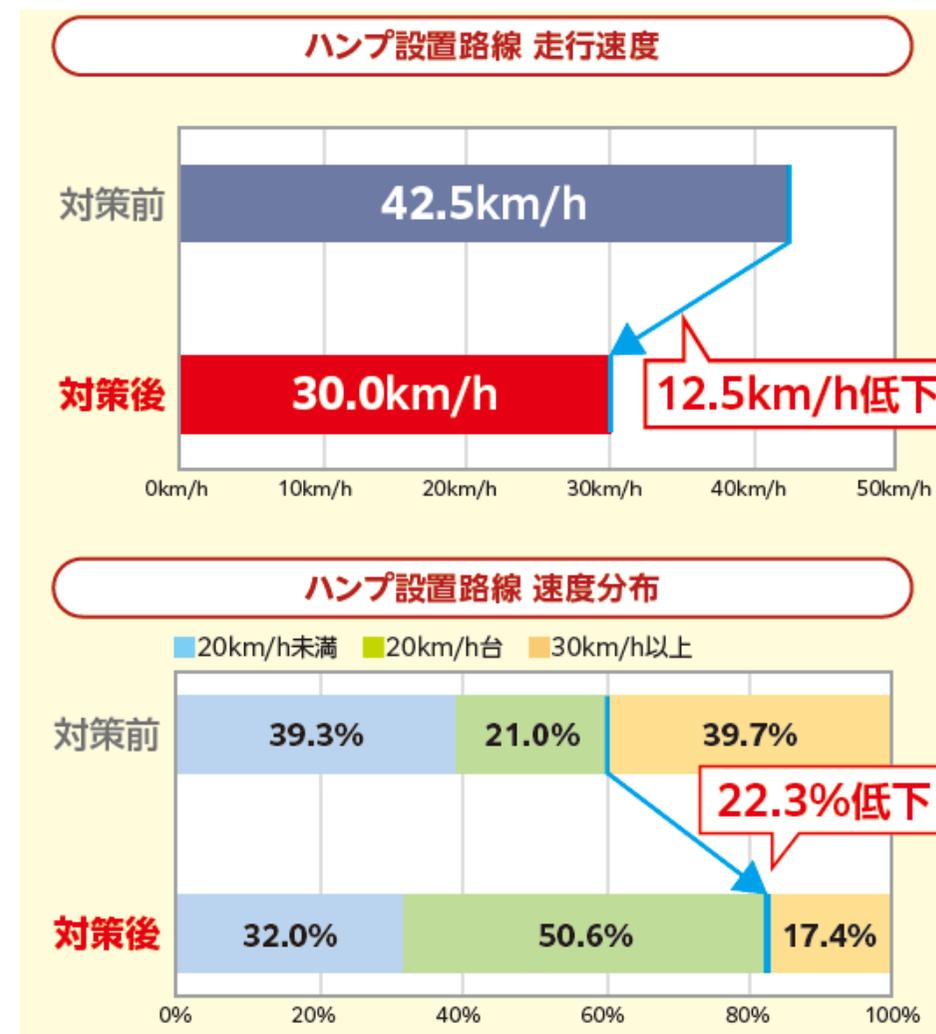


「ゾーン30プラス」
標識・路面標示

- 地元自治会や小学校などで構成される「交通安全対策協議会」を設立し、有識者からのご意見も伺いながら対策を検討。



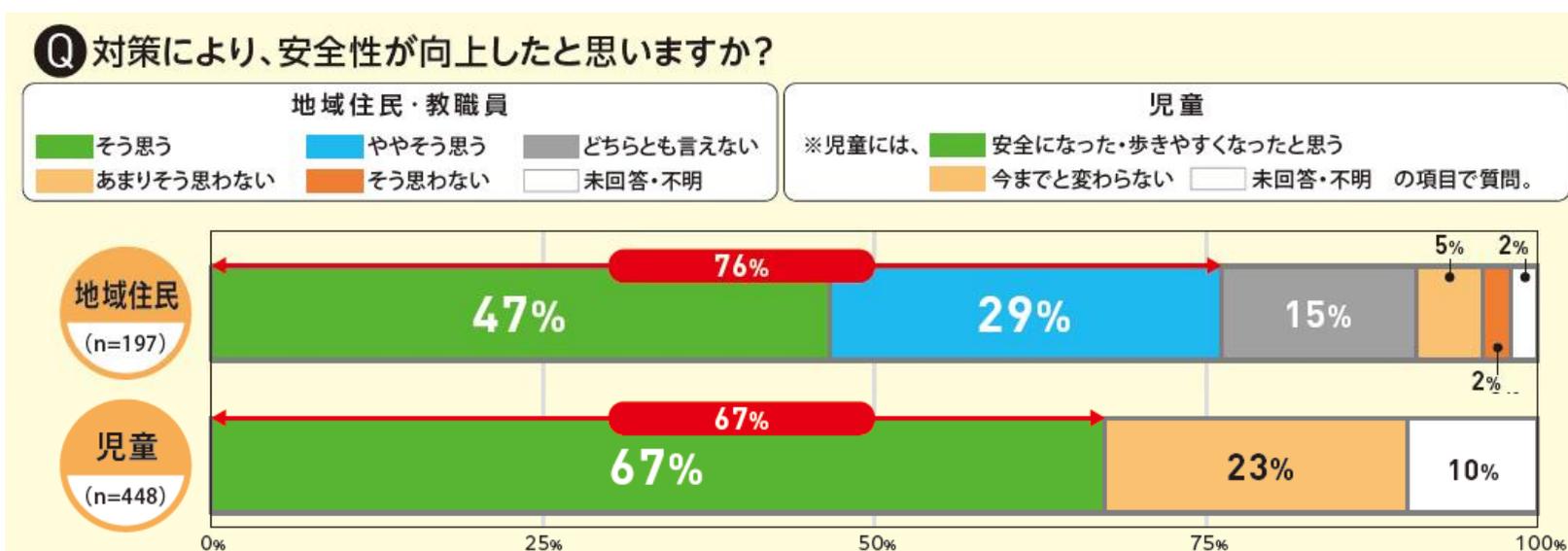
- 対策後の効果検証についても、ビッグデータを活用し、走行速度を確認。



分析区間:位置図の赤路線

分析期間:対策前H31/1/1~R1/12/31、対策後:R4/2/1~R4/2/28

- データでは見えてこない本取組への地域満足度を、アンケートにて確認。
- 多くの方に安全性が向上したとの回答をいただき、児童からも「車がゆっくり走ってくれた」などの意見。



自由意見
 段差をつけるのは、事故防止になるのでいいと思います

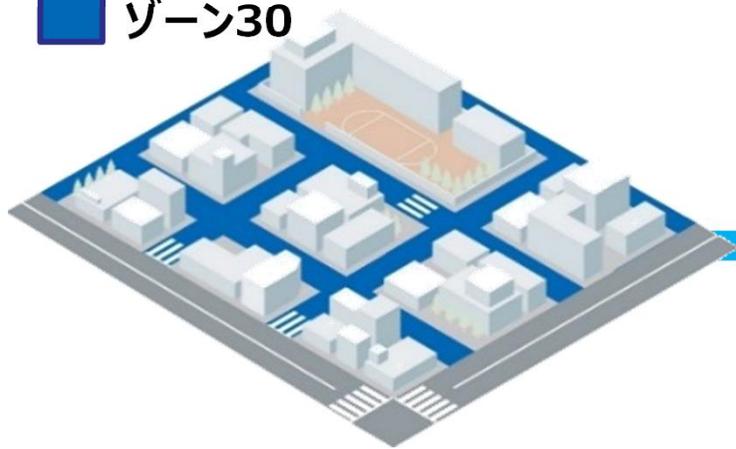
段差をつけるのは、事故防止になるのでいいと思います

自由意見
 車が「こども」がいるっておもってくれてゆっくりはしてくれた。

車がこどもがいるっておもってくれてゆっくりはしてくれた

- 既存「ゾーン30」等の従来の面的対策箇所について、データを用いて現状把握を行い、必要に応じて対策を更新していく必要。

ゾーン30



検証結果と対策例（仮案）

① 問題なし

② 面的に規制速度超過

- 取締り強化
- 物理的デバイス検討（ゾーン30プラス導入）



③ 特定路線または特定地点で規制速度超過

- 物理的デバイス検討（ゾーン30プラス導入）



④ 抜け道利用頻発

- 物理的デバイス検討（ゾーン30プラス導入）
- 幹線道路整備との併用

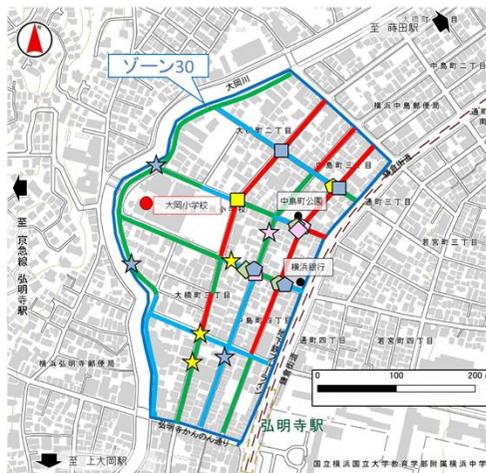


⑤ 歩行者・自転車の危険行動頻発

- 安全教育の充実
- 自転車取締り強化



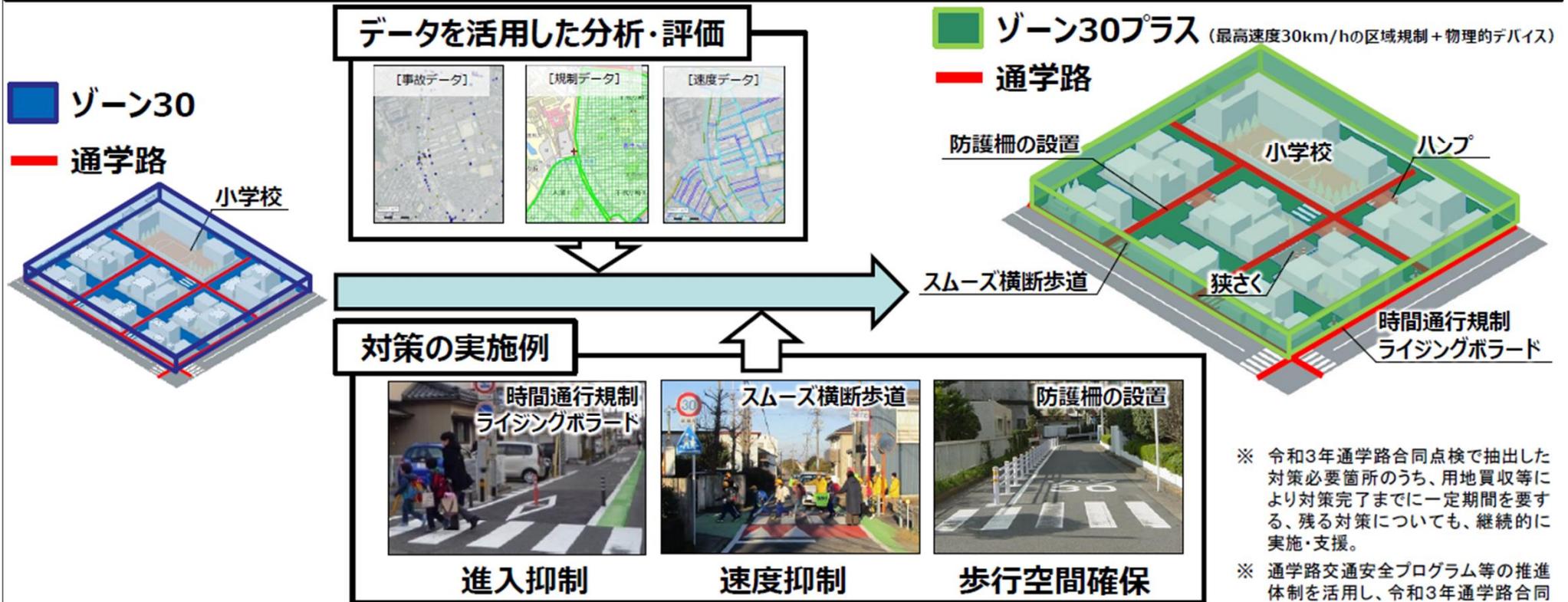
～データの重ね合わせ～



《ETC2.0速度データ、事故データの重ね図》
データに基づく状況分析

令和6年度以降の通学路の交通安全対策

- 文部科学省や警察庁とも継続して連携し、合同点検で抽出した特定の箇所・区間での点・線の対策に加え、小学校周辺を面的に捉えた交通安全対策を促進し、「小学校周辺はこどもの安全が第一」という意識の醸成も図る。
- まずは、既存の「ゾーン30」の内、区域内に小学校を含む箇所を対象に、データを活用して、通学路上の事故、交通規制、自動車走行速度等を分析・評価し、警察や学校、地域などとも連携・協力の上、「ゾーン30プラス」の導入などの面的な対策を実施。



※ 令和3年通学路合同点検で抽出した対策必要箇所のうち、用地買収等により対策完了までに一定期間を要する、残る対策についても、継続的に実施・支援。

※ 通学路交通安全プログラム等の推進体制を活用し、令和3年通学路合同点検で抽出した対策必要箇所以外の危険箇所においても、計画的かつ継続的な交通安全対策を推進。

- 令和6年度に、地区内に小学校を含むゾーン30地区からモデル地域を選定し、取組に着手。
- 並行してビッグデータ活用環境を整備し、全国での展開を加速。

- 「全道路プローブ統合サーバー」を令和3年度に国土交通省内で運用開始し、ETC2.0プローブ情報の生活道路へのマッチング作業の自動化。
- 「生活道路分析ツール」を令和5年度に国土交通省内で運用開始し、各地域の交通状況（ETC2.0プローブ情報、事故情報）を簡便かつ安価に可視化。

全道路プローブ統合サーバー



- ・ ETC2.0プローブ情報

※ リクエストした特定の区域・機関のETC2.0プローブ情報について、DRM全道路へマップマッチング

※ 指定できる区域を、従来の都道府県単位から町丁目単位まで縮小

各国道事務所が保有・購入



- ・ DRMデータ
- ・ 事故データ

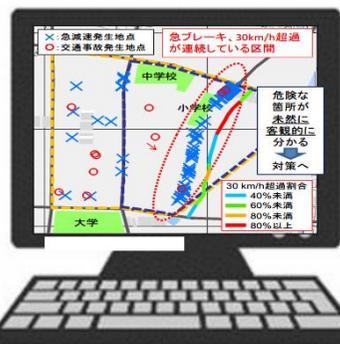
総務省統計局HP「e-Stat」

- ・ エリアデータ
(町丁目ポリゴンデータ)

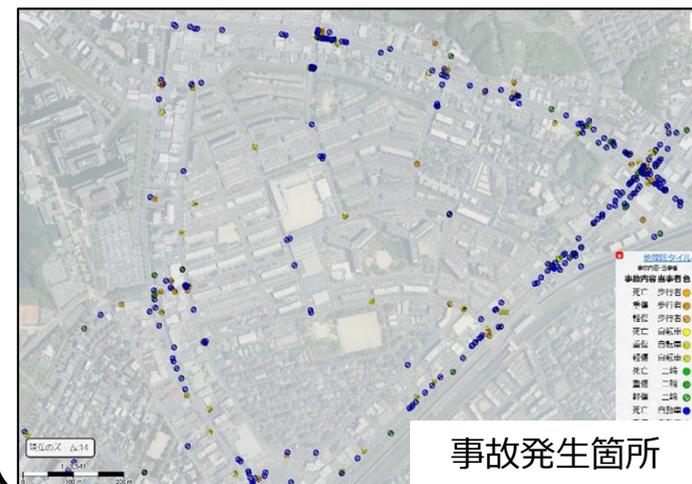
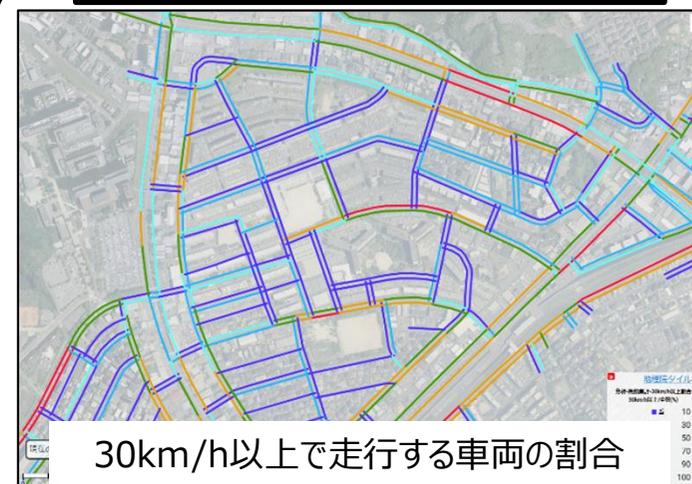
国土地理院HP

- ・ 国土地理院地図

生活道路分析ツール



生活道路分析ツール可視化例



- 内閣府「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期※」の取組み。
- デジタル道路データ、各種規制情報、事故情報、ETC2.0データなどを活用した交通状況データの総合的活用システムによる現状把握と、それらを活用した安全政策、賑わい施策の進捗状況や効果計測等、政策モニタリングを実施予定。

※SIP第3期における14課題のうち「スマートモビリティプラットフォームの構築／都市内街路交通をリ・デザインするための技術・制作パッケージの開発」において

【構築するシステム構成案】

※最終年度（2027年度）時点での完成形イメージ



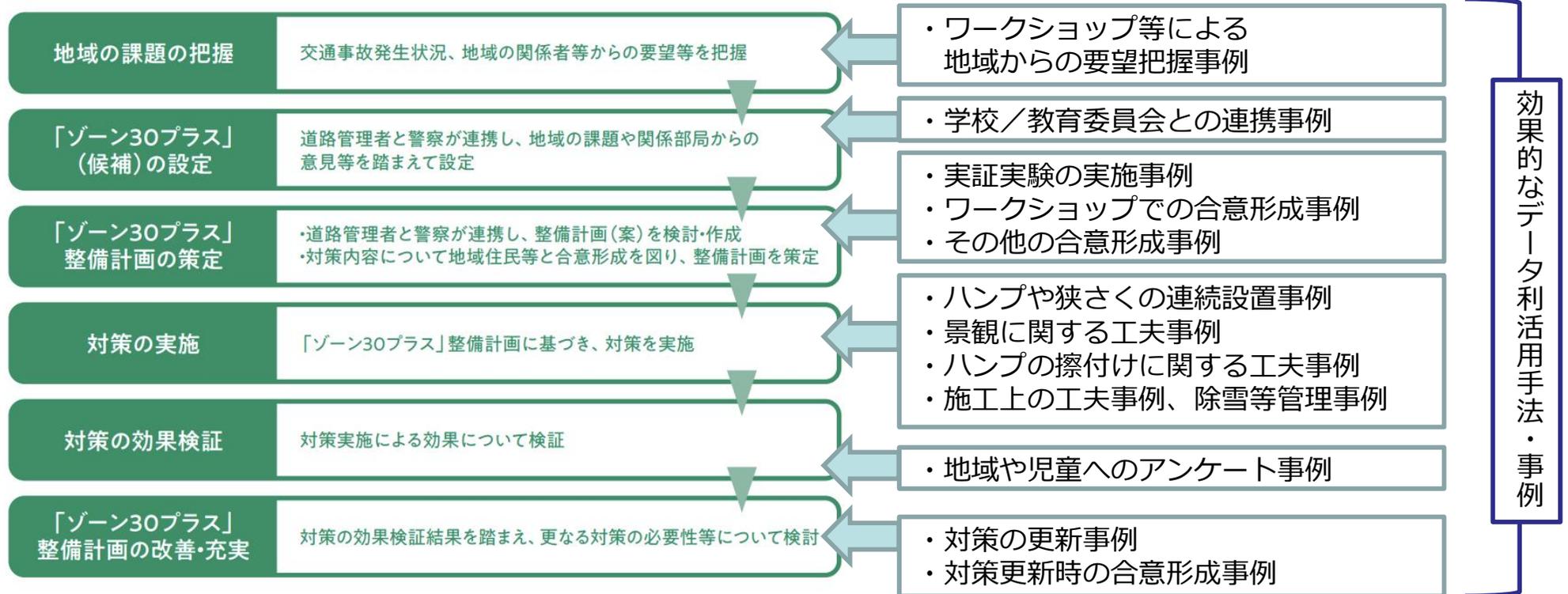
- 道路管理者が実施すべき取組や、合意形成時のポイント、ビッグデータの効果的な利活用手法等を一般化した「生活道路の交通安全対策の手引き」を作成し、各道路管理者の取組をさらに支援することが重要。

→ 道路管理者や地域で検討する際の参考資料を、フローの時点別に示すことを目指す。

【イメージ】

フローの時点別の一般的な取組や好事例を共有

「ゾーン30プラス」の取組フロー (道路管理者・警察)



- 参考資料として、生活道路におけるハンプ・狭さくの設定事例集2023を作成。
- 技術的工夫や住民との合意形成のポイントを中心に記載。

【事例】

神奈川県横浜市(南区大岡小学校周辺地区)

公園入口における子どもの飛び出し事故防止に向けてハンプを設置 

現地でハンプや狭さくの具体的な位置や形状を住民と共有するとともに、ビッグデータを活用して課題や効果を提示 



12.神奈川県横浜市
(南区大岡小学校周辺地区)

広域図



背景の地図の出自：国土地理院

整備計画等 策定状況	ゾーン 30 プラス
対策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ゾーン 30 に指定 ➢ 単路部ハンプ 1 箇所 ➢ 交差点部ハンプ 1 箇所 ➢ 交差点部狭さく(両側) 2 箇所 ➢ 単路部狭さく(両側) 1 箇所 他
生活道路の 課題	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 幹線道路からの抜け道利用が多く、車両の走行速度が高い(30km/h 以上の車両が 40~56%)ため、交通状況に危機感を持っていた住民が多かった ➢ ゾーン 30 や路面表示等の対策を行ってきたが依然として交通事故が発生していた

*ETC2.0 プローブ情報

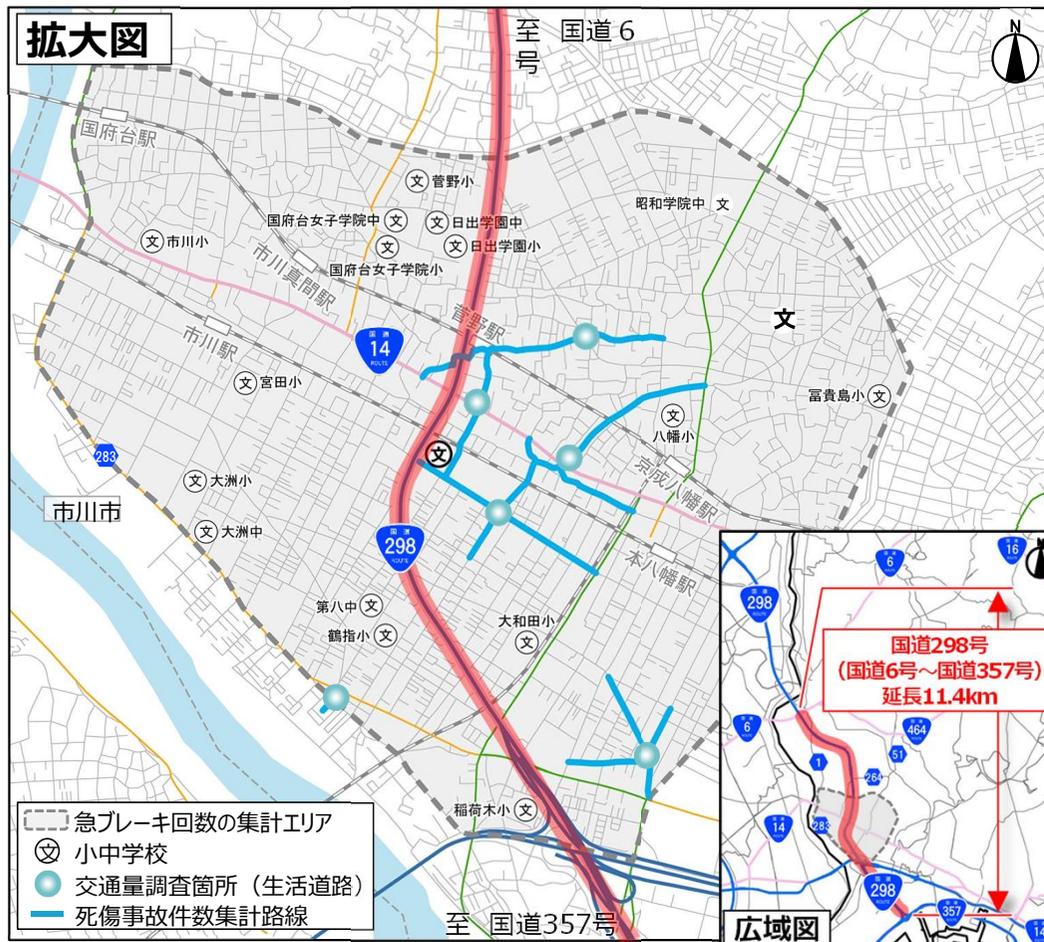
生活道路における
ハンプ・狭さくの設定事例集 2023
～設置の工夫と合意形成のポイント～

国土技術政策総合研究所
道路交通研究部 道路交通安全研究室

- ① 凸部や狭さく部に係る技術基準等の充実化
- ② 地域での適切な交通安全対策の推進
 - ・ 取組と合意形成時の留意点、勘所
 - ・ ビッグデータの適切な活用
- ③ 道路の機能分化の視点も踏まえた、
幹線道路と生活道路の包括的な安全対策

○ 国道298号（国道6号～国道357号）開通後、抜け道として利用されていた生活道路の交通量が約4割減少し、沿線小学校児童や地元住民の安全性向上に寄与。

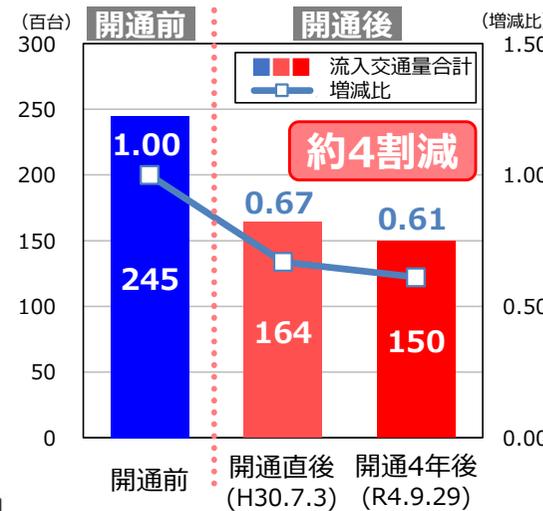
◇東京外かく環状道路(千葉区間) 開通後の整備効果



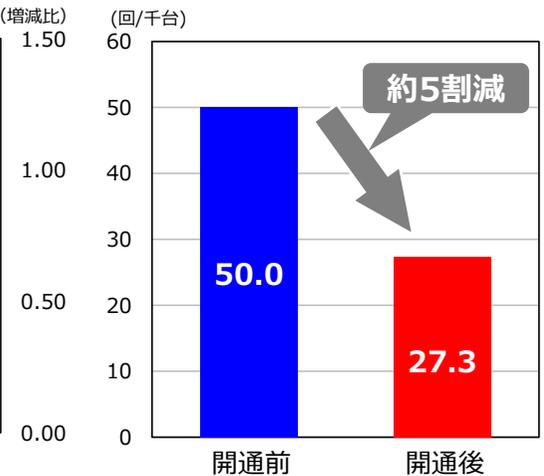
【国土地理院地図を元に作成】

生活道路の流入交通量

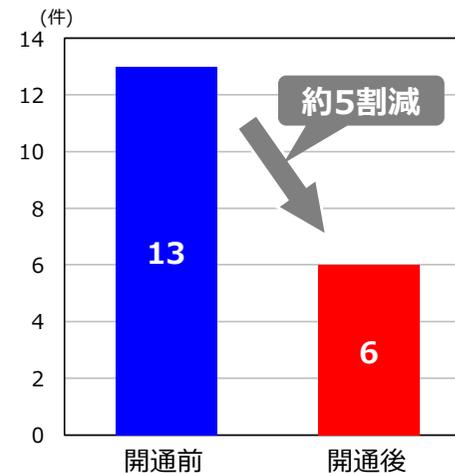
※生活道路：国道・主要地方道・県道を除く市道



生活道路の急ブレーキ回数



生活道路の死傷事故件数



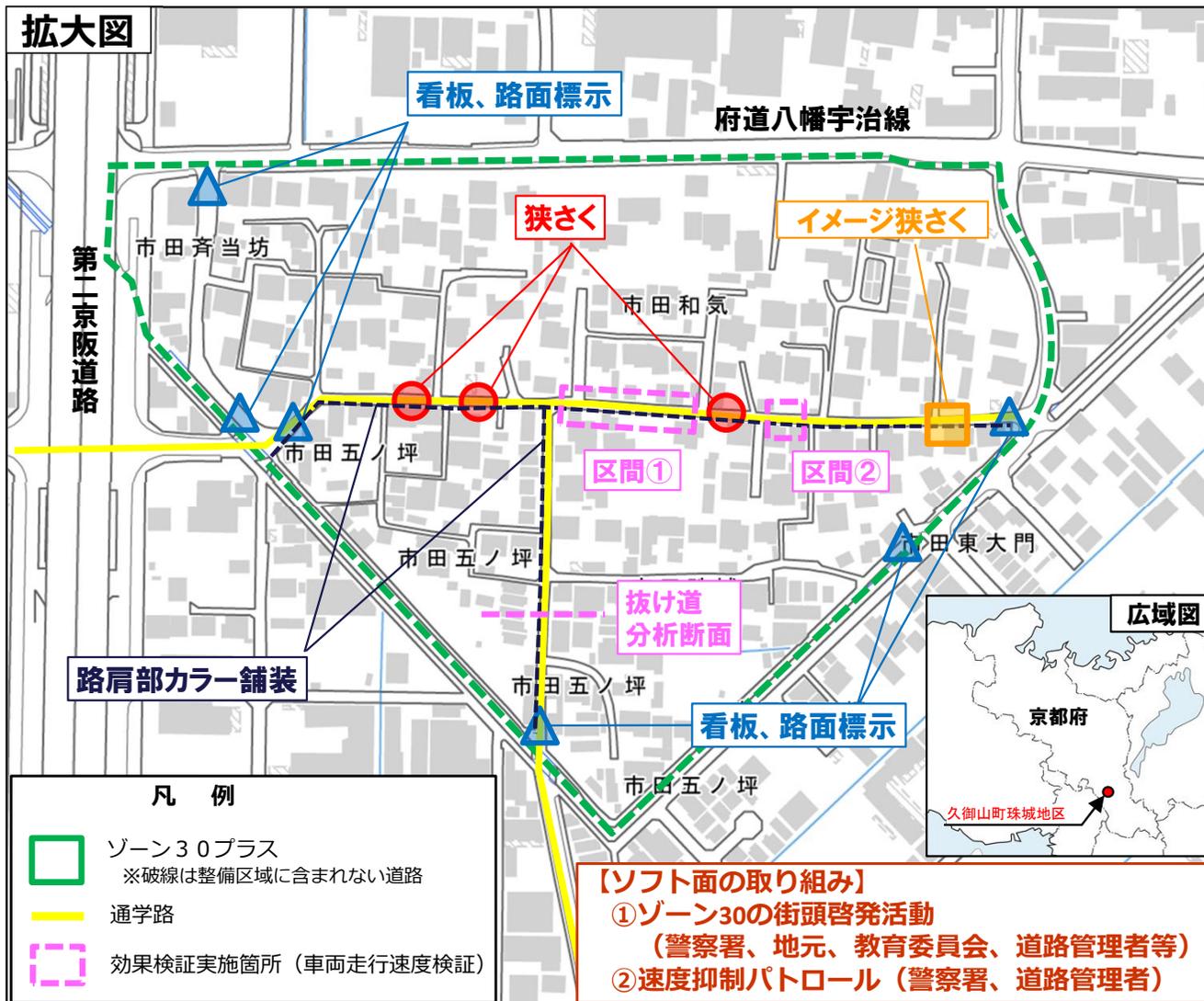
【出典】

＜生活道路の流入交通量＞
交通量調査結果（各方向の12h流入交通量計）
※増減比：開通前を基準(1.00)とした全交差点の合算値における増減比
※開通前交通量：H29.6.29(木), H29.9.26(火), H30.5.23(水)の平均値
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

＜生活道路の急ブレーキ回数＞
ETC2.0プローブ情報
開通前：H29.10～11 開通後：R4.10～11
※急ブレーキ回数は、上記拡大図記載のエリアにて集計
※0.3Gを超える急減速を急ブレーキとして集計
※「プローブデータを活用した安全走行支援サービスに関する検討（第6回ITSシンポジウム2007）」を参考に閾値を決定
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

＜生活道路の死傷事故件数＞
交通事故・生活道路統合データ 開通前：H29 開通後：R2
（財）交通事故総合分析センター
※拡大図死傷事故件数集計路線にて集計

- 京都府久御山町珠城地区ではゾーン30プラスの整備（狭さく等）を実施。
- 車両走行速度については、整備後も顕著な変化が見られなかった。
- 抜け道利用についても、通過交通の割合が微増。
- 今後は、周辺道路の渋滞解消に向けた取組みを推進予定。



■ 対策の実施状況



狭さく、路肩部カラー舗装



速度抑制パトロール

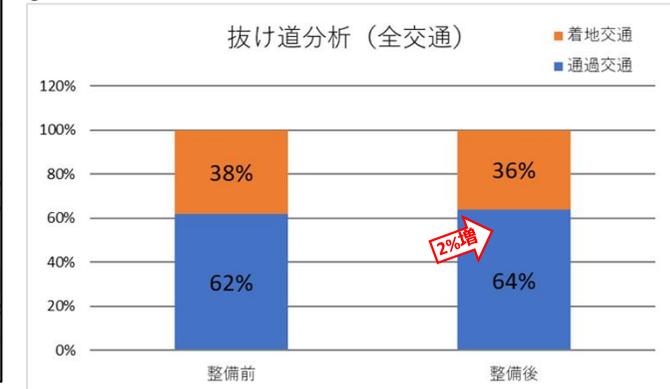
■ 効果検証結果 (ETC2.0プローブデータによる)

※整備前:R1.6~R1.8、整備後:R4.7~R4.9

① 車両走行速度

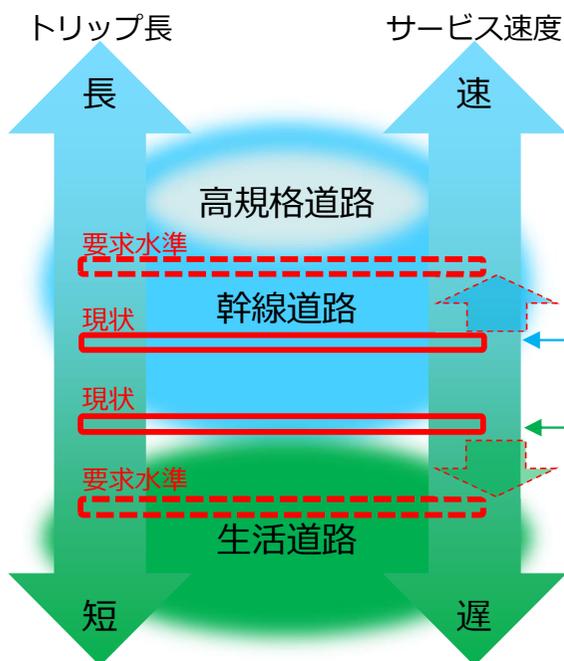
	区間①	区間②
整備前	29.9km/h	31.3km/h
整備後	31.2km/h ↑1.3km/h増	30.6km/h ↓0.7km/h減

② 抜け道利用

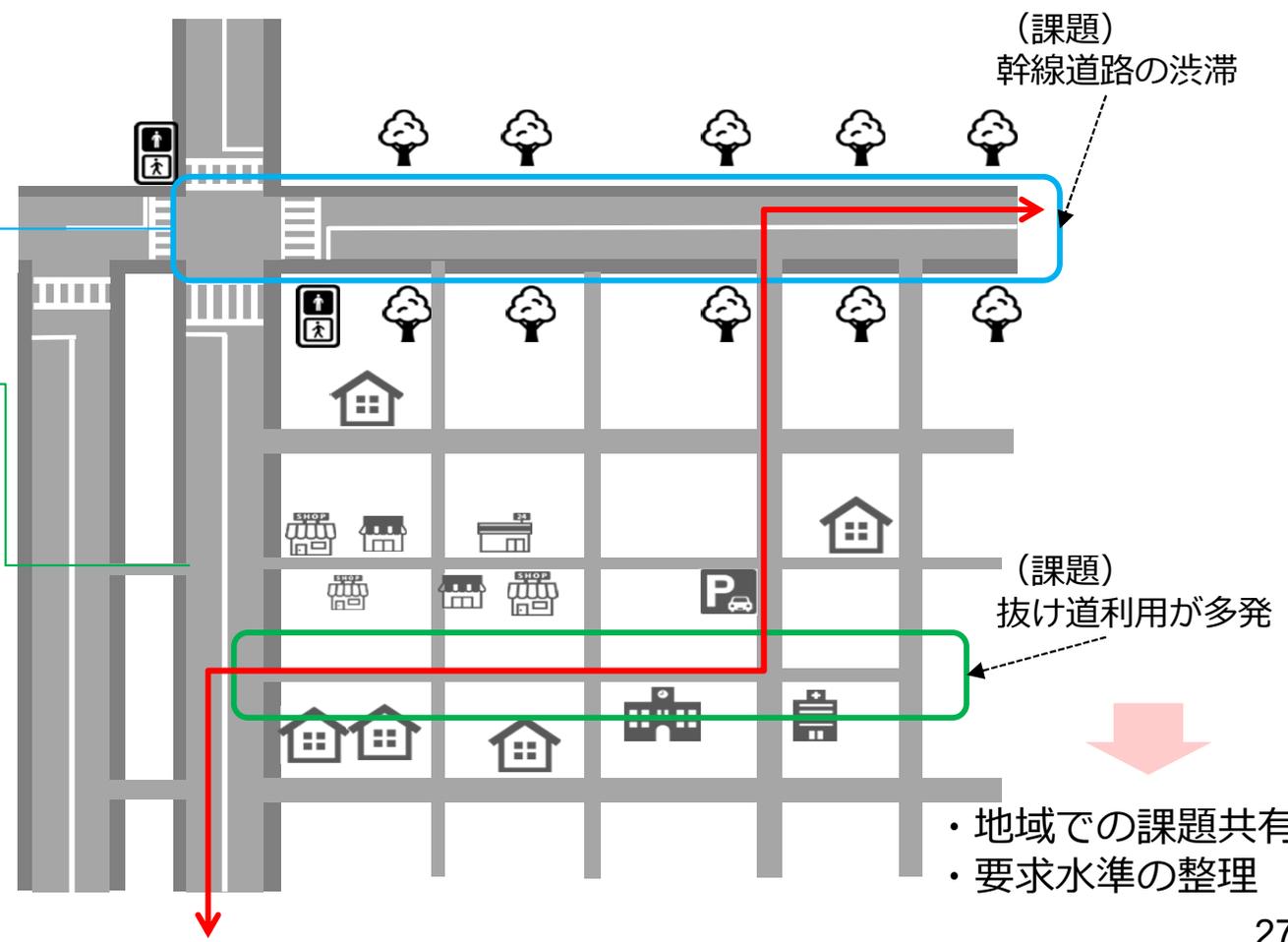


- 幹線道路も生活道路も、求められるサービスレベルに応じた機能を発揮するよう、地域を面的に捉えて、戦略的に道路交通環境を整備をしていくことが重要。
- 幹線道路・生活道路の双方を意識した一体的な計画・合意形成・整備により、双方のサービスレベル向上、生活道路の抜本的な安全性向上への寄与が期待。

- 道路の階層性に応じて求められるサービスレベル（要素の一部）



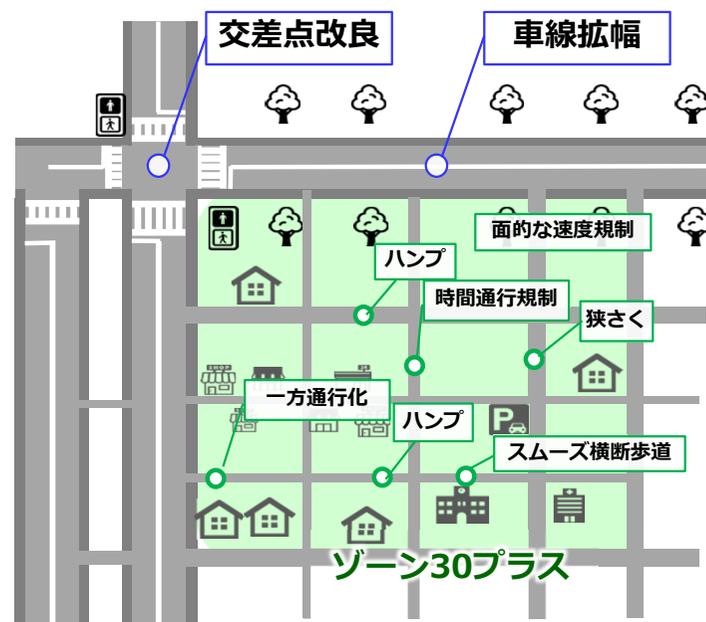
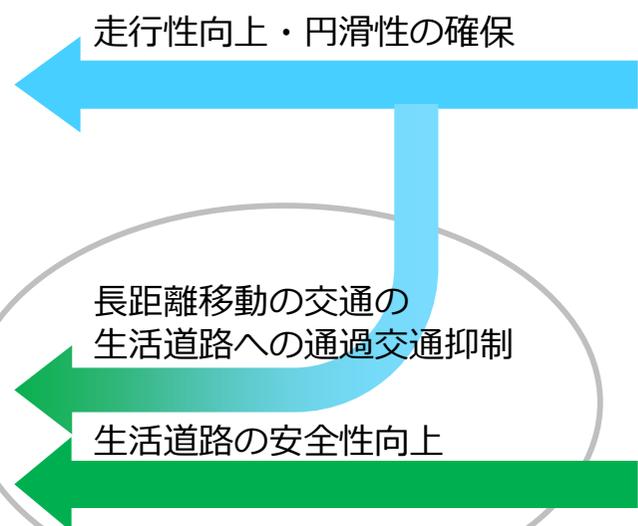
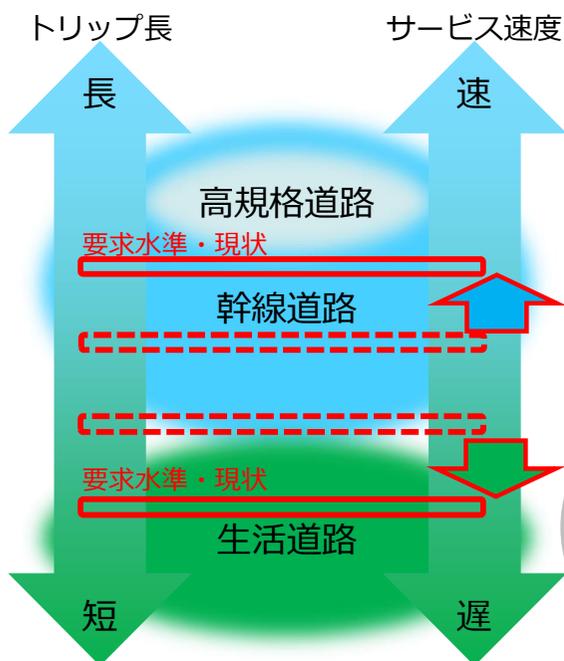
参考：高規格道路ネットワークのあり方
中間とりまとめ
我が国の道路では空間的な制約にも起因して、幹線道路と生活道路の適切な機能分化が行われていない例も多く、短距離移動の交通が高規格の道路に混入したり、逆に長距離移動の交通が住宅地の道路に流入したりするという状況が生じている。



- ・ 地域での課題共有
- ・ 要求水準の整理

- 幹線道路も生活道路も、求められるサービスレベルに応じた機能を発揮するよう、地域を面的に捉えて、戦略的に道路交通環境を整備をしていくことが重要。
- 幹線道路・生活道路の双方を意識した一体的な計画・合意形成・整備により、双方のサービスレベル向上、生活道路の抜本的な安全性向上への寄与が期待。

- 道路の階層性に応じて求められるサービスレベル（要素の一部）

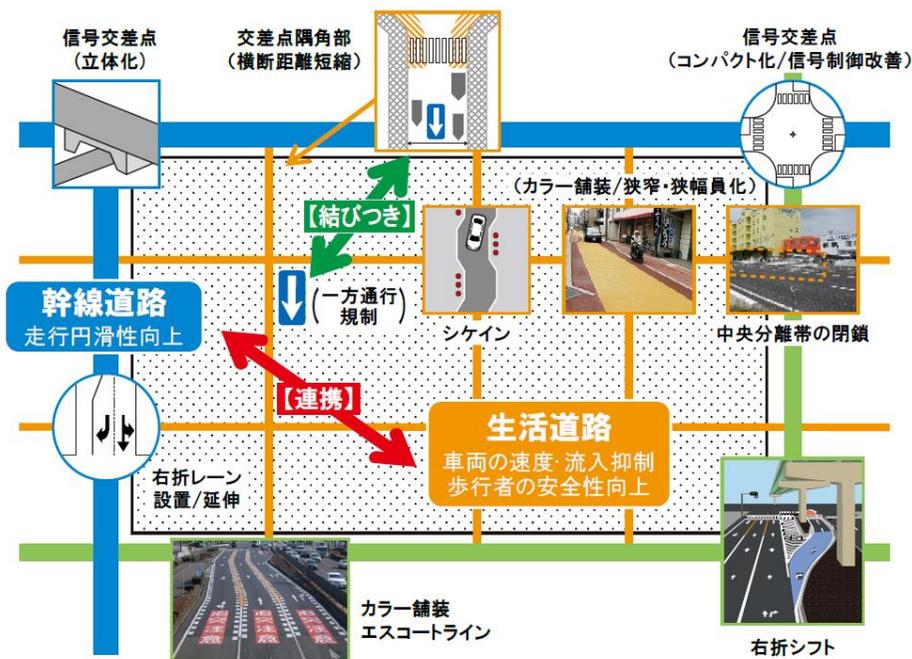


参考：高規格道路ネットワークのあり方
中間とりまとめ
我が国の道路では空間的な制約にも起因して、幹線道路と生活道路の適切な機能分化が行われていない例も多く、短距離移動の交通が高規格の道路に混入したり、逆に長距離移動の交通が住宅地の道路に流入したりするという状況が生じている。

・ 幹線道路の整備等が生活道路の安全性向上に寄与する点も考慮したうえで、地域の道路ネットワーク全体を包括的に考えた道路整備をしていくことが重要。

- 生活道路の抜本的な安全性向上のため、「国道/都道府県道/市区町村道」「警察/地域住民/道路管理者」等が一体となった参画・分析・合意形成の下で進める「包括的な安全対策」につき、先行事例研究も踏まえ、必要な視点や体制・取組手法等を示していきたい。

道路の機能分化、階層性の視点も踏まえ、生活道路の交通安全対策を抜本的に進めるために、幹線道路と生活道路の包括的な安全対策をどのように進めていくべきか。



【論点】

- 検討体制
 - 検討主体、いつ・誰を巻き込むか
- 収集すべきデータ
 - どの範囲でどんなデータを収集・提示すべきか
- 対策メニュー及び組み合わせの効果の例示
 - 誰の・どのような対策が効果的か
- 事業評価、事業推進時の工夫
 - 各事業の整備効果を高めあえる計画・評価手法とは
 - 各種対策の必要期間が異なる場合の留意点とは

等

包括的安全対策のイメージ

- ・ 幹線道路・生活道路双方で一体的に実施
- ・ 警察による交通規制とも連携

(参考：構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン)

交通渋滞や交通事故をはじめ・・・交通問題に起因する広域及び地域の諸問題の中で、地域の生活への影響が大きく、解決を求める住民・関係者等のニーズが高い問題などが「課題」となる。

- エリア内で南北方向に抜け道利用される経路が存在しており、特に小学校東側区間は小学校送迎車両・自転車など混在しており危険性が高い。
- その他、高速車両が通行する生活道路、優先非優先が不明確な交差点なども存在。

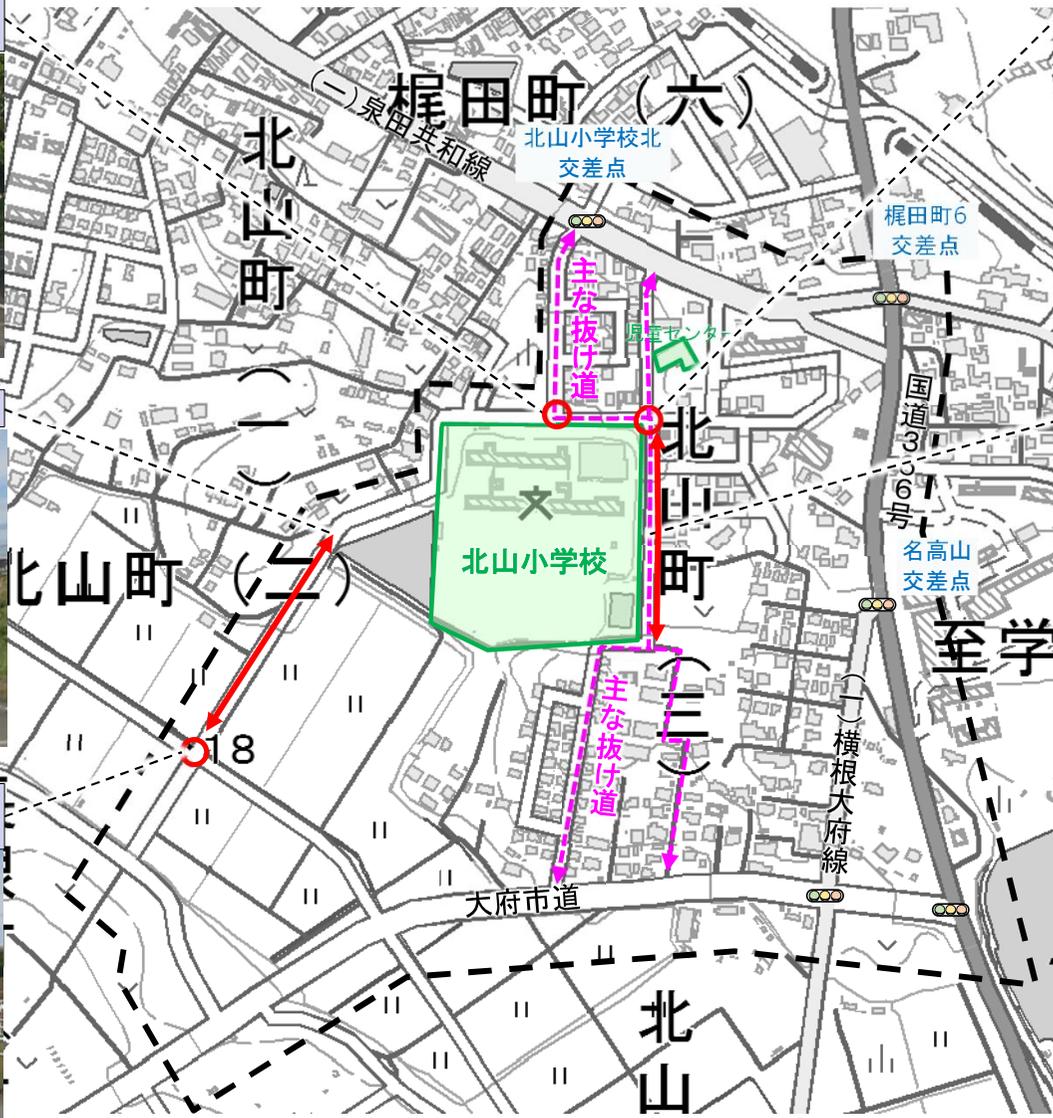
●車両の優先非優先が不明確(西行き一時停止規制)



●30km/h規制にも関わらず高速車両が存在



●視認性は良いものの急挙動が多発しており、宅地開発等で危険性増大の懸念あり



●くい違い形状となっており、交差点面積が広く交通が錯綜



●通学児童が通行する区間で、小学校送迎車・沿道出入り車両・通過交通が集中
●歩行者・自転車・二輪車・自動車が混在
●サグ部となっており、高速走行車両も散見



- 一部の交差点では右折レーン溢流や右折滞留車により後続車阻害が生じており、滞留状況に応じて、抜け道利用を選択している可能性がある。
- 他方、滞留は一時的な事象であり、滞留が伸びて大きな渋滞には進展していない。

- 右折車による後続車阻害（一時的な事象で滞留が大きく伸びることはない）
- 滞留状況を見てエリア内を抜け道利用を判断している可能性あり



泉田共和線⇄横根大府線は幹線道路経路が生活道路経路に比べて所要時間が長く、時間信頼性も低い。
また、南行きでは信号待ち時間が大幅に長くなることも明らかになっている。



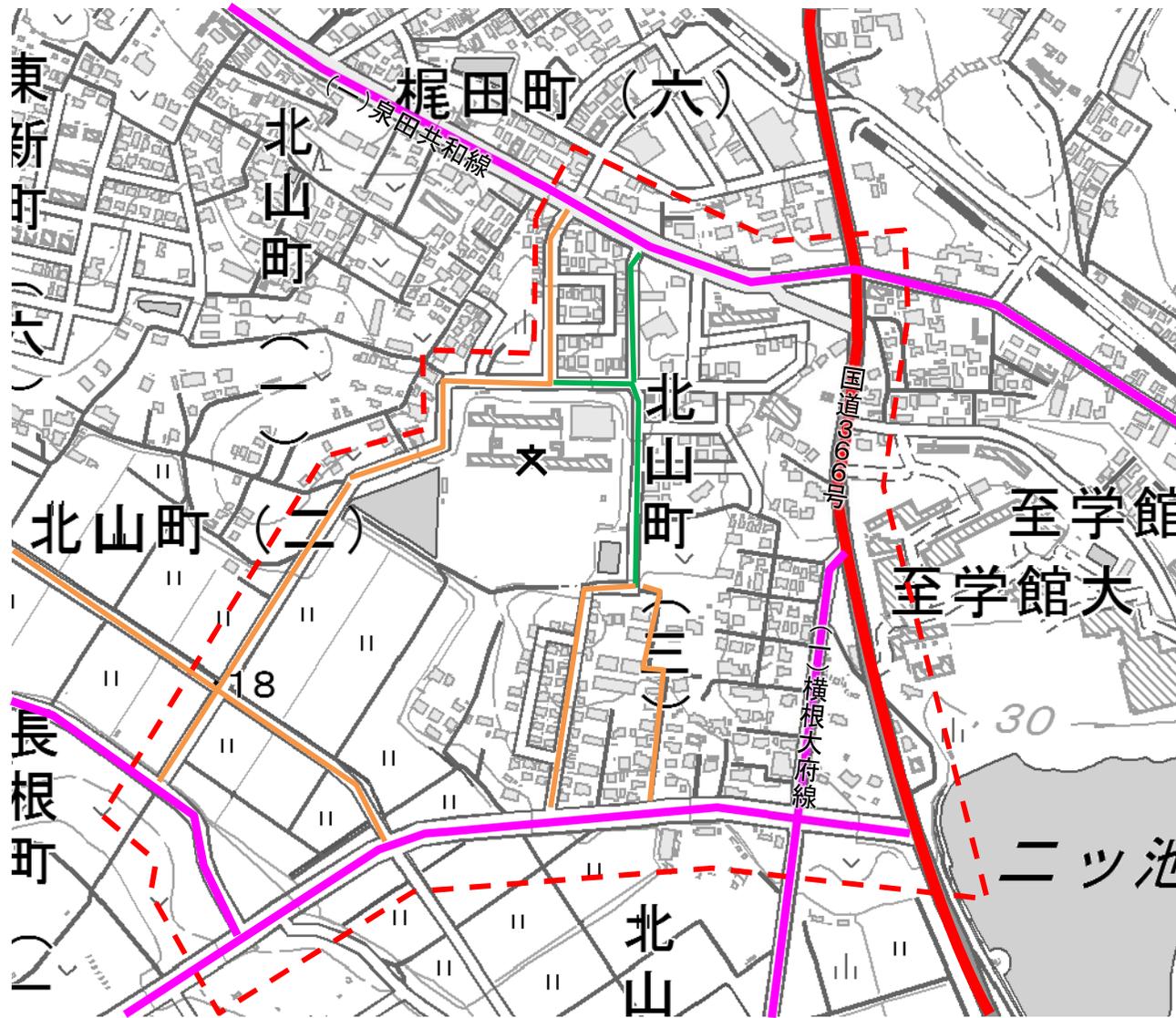
- 右折レーン溢流による後続車阻害（一時的な事象で滞留が大きく伸びることはない）
- 南行き・西行きで渋滞なし



- 右折車による後続車阻害（一時的な事象で南北方向に滞留が大きく伸びることはない）



- 現況の地域特性や道路利用特性を考慮して、幹線道路と生活道路の機能を分化した道路ネットワークの“あるべき姿”を定義。



<道路機能区分>

高規格幹線道路

都市圏間を連絡する長トリップ交通を主な利用主体とし、アクセスコントロールしてトラフィック機能を重視する道路

主要幹線道路

都市間を往来する中長トリップ交通を主な利用主体とし、アクセスコントロールなども考慮してトラフィック機能を重視する道路

補助幹線道路

地域拠点間や主要幹線道路間(都市間連絡道路)を円滑に連絡する道路

主要生活道路

地域住民が利用する細街路・生活道路からの交通を集約して幹線道路にアクセスする道路

コミュニティ道路 (目抜き通り)

鉄道駅や学校へアクセスして安全・快適・魅力など意識した地域の象徴的な道路

細街路・生活道路

沿道住民の日常生活を支え、安全で快適な空間を提供する道路

トラフィック機能

アクセス・滞留機能

○ 警察と連携しゾーン30プラス内の整備を実施。幹線道路の対策も実施予定。

■ 地区

・愛知県大府市北山町三丁目、北山地区

■ 主な対策内容

【警察(東海警察署(TEL:0562-33-0110))】

・最高速度30km/h区域規制

【道路管理者(大府市役所道路整備課(TEL:0562-47-2111))】

・スムーズ横断歩道、ハンプ、狭さく、防護柵 など

【地域(北山小学校、地域住民等)】

・登下校時の見守り活動

※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■ 推進体制

- ・東海警察署
- ・大府市
- ・大府市教育委員会
- ・横根山自治区

■ 対策の実施状況

(出典:国土地理院地図)



スムーズ横断歩道・防護柵



ハンプ



狭さく



路面表示

凡例	
	ゾーン30プラス 看板・路面表示
	対策済
	対策予定
	物理的デバイス
	対策済
	対策予定
	規制等
	対策済
	対策予定
	その他ハード対策
	対策済
	対策予定
	ソフト対策
	実施中
	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。(PDCAサイクルの継続的な取組)

① 凸部や狭さく部に係る技術基準等の充実化

⇒ ・物理的デバイス関連で検討・改善すべき論点 等

② 地域での適切な交通安全対策の推進

- ・取組と合意形成時の留意点、勘所
- ・ビッグデータの適切な活用

⇒ ・特に重視すべき着眼点
・社会実験の有効性
・データ利活用における工夫 等

③ 道路の機能分化の視点も踏まえた、 幹線道路と生活道路の包括的な安全対策

⇒ ・関係者の巻き込み、事業推進に繋がる着眼点
・有用な対策メニュー 等

上記以外にも検討すべき論点がないか