

生活道路対策エリアにおける 凸部等技術基準の運用状況調査結果（抜粋）

国土技術政策総合研究所
道路交通安全研究室
H29.6

調査の概要

- ・H28.12時点で登録のあった生活道路対策エリア（以下、「対策エリア」）に関して、アンケートを実施（H29.1現在で回答）
- ・「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」の運用状況を中心に調査

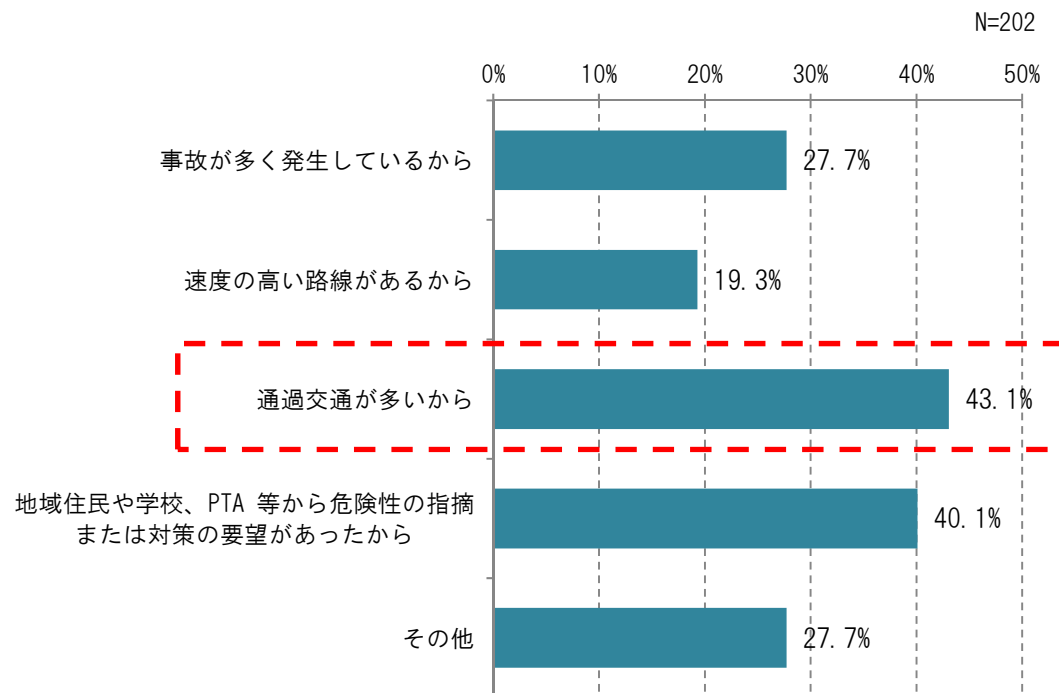
▼アンケート調査の概要

調査項目		主な調査内容
(1) 計画	選定方法	・対策道路、エリアの選定理由
	検討状況	・対策エリアにおける検討状況
	危険箇所の把握方法	・課題を把握する上で利用した調査結果・データ
	対策の種類	・検討している対策の種類と選定・非選定の理由
	地域住民との連携	・地域住民との連携の方法、状況
(2) 凸部・狭窄部・屈曲部の構造	基準の参考の有無	・構造検討における参考基準について
	構造	・設置時の周辺環境、構造の設定理由、素材など
	視認性	・夜間の視認性についての配慮事項
	注意喚起看板等設置	・注意喚起看板等の表示内容など
(3) 配慮事項	景観・積雪への配慮	・景観に配慮した色、素材など

対策エリアの主な選定理由

- 通過交通の多さをあげた地区が多い
→面的な対策が必要な通過交通がエリア設定の動機のひとつである可能性
- ゾーン30と一体的な対策とした地区も多い

当該エリアを対策エリアとして選定した主な理由をお答えください。（当てはまるもの1つ以上に✓してください。）



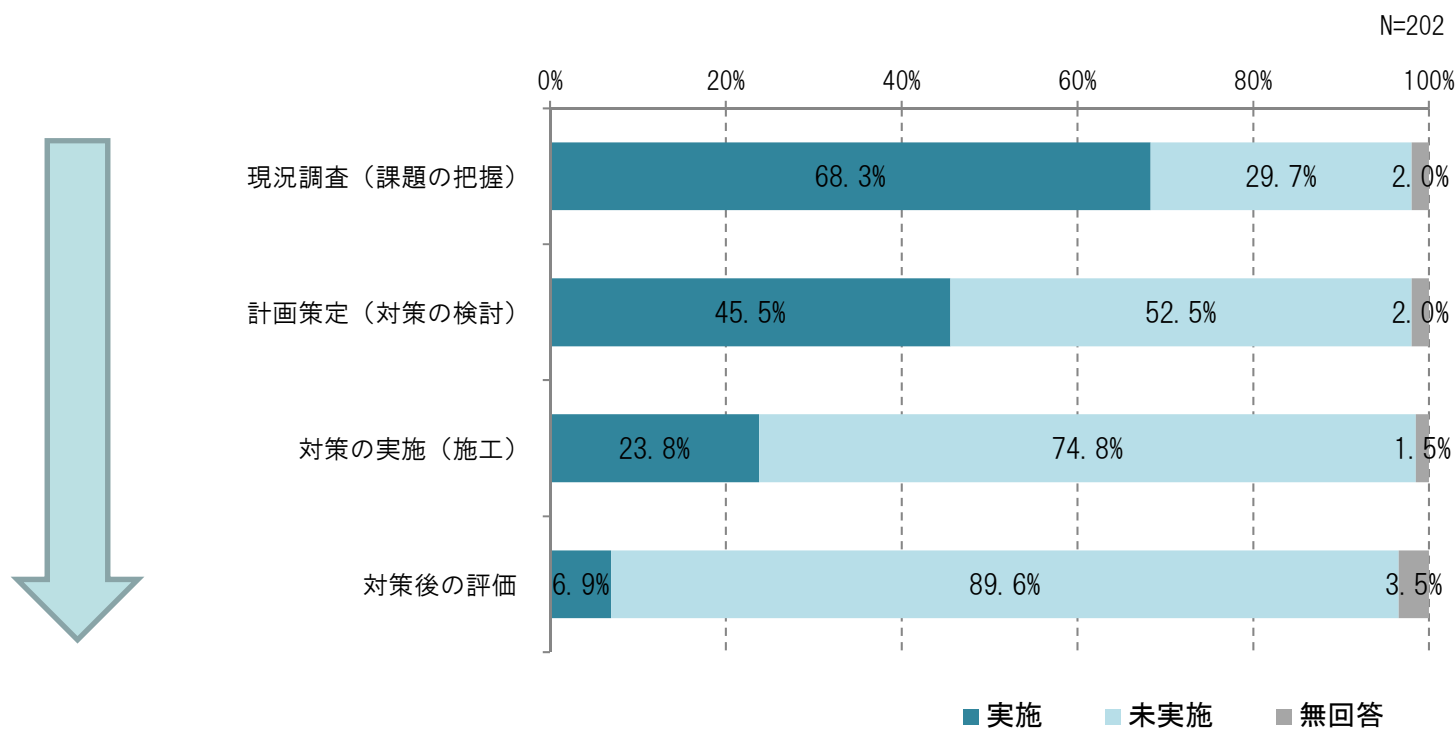
その他の理由の例

理由	回答数
ゾーン30エリアに指定されている	18
通学路となっている路線がある	4
市の通学路交通安全プログラムにおいて対象地区となっている	3

対策エリアの検討状況

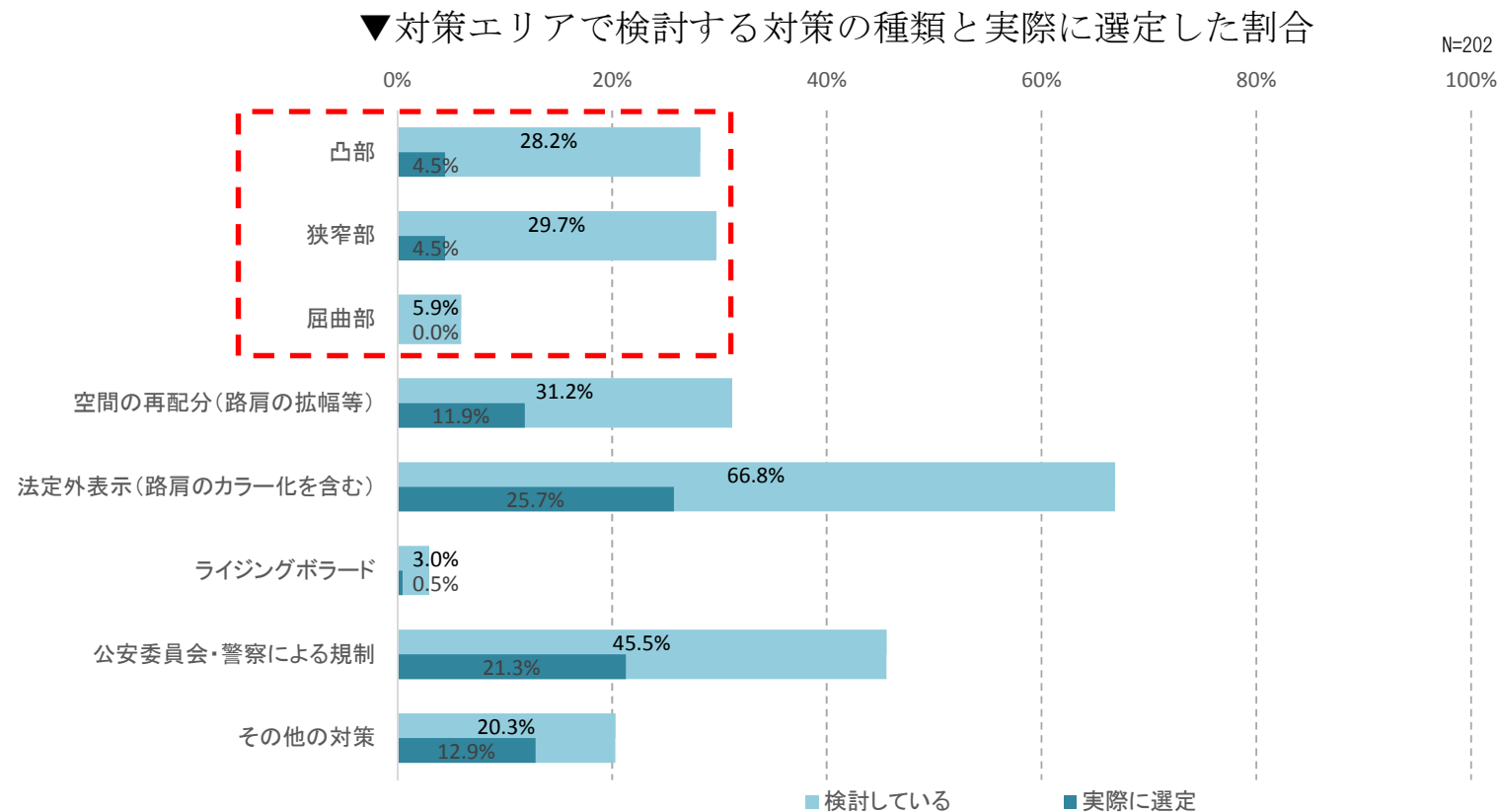
○2割を超える地区が、「対策の実施（施工）」まで実施している。
 ○計画の策定を行った地区は、半数程度。
 →今後対策が広がることが期待される

▼対策エリアの交通安全対策の検討の状況



対策エリアで検討する対策の種類

- 凸部・狭窄部・屈曲部を検討した地区は3割弱。法定外表示や規制の検討が多い
- 凸部・狭窄部は、検討しているうちの1～2割で実際の選定に至っている
→検討の幅を広くする工夫が求められる



その他の対策のうち回答が多いもの
「路面表示による注意喚起」「ゾーン30の強調」「自歩道整備」「イメージパンプ」など

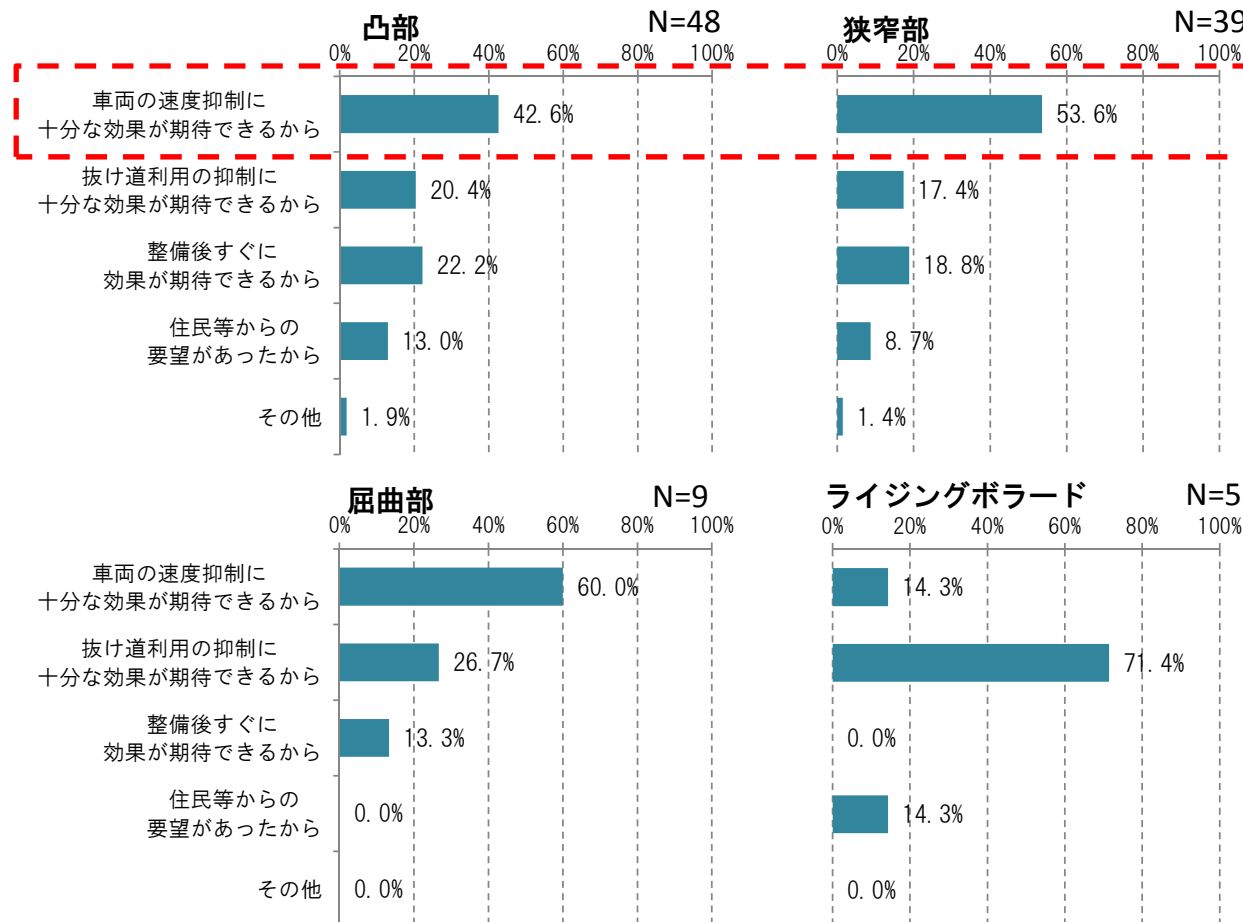
※予定を含む

凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラードの検討・選定理由

- 検討・選定理由の多くは「速度抑制の効果が期待できる」点
- 住民等からの要望も見られる

▼凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラードの検討・選定理由（複数回答）

※当該対策を検討した自治体のうち回答のあった自治体数を母数とした。



※予定を含む

凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラードの非検討・非選定理由

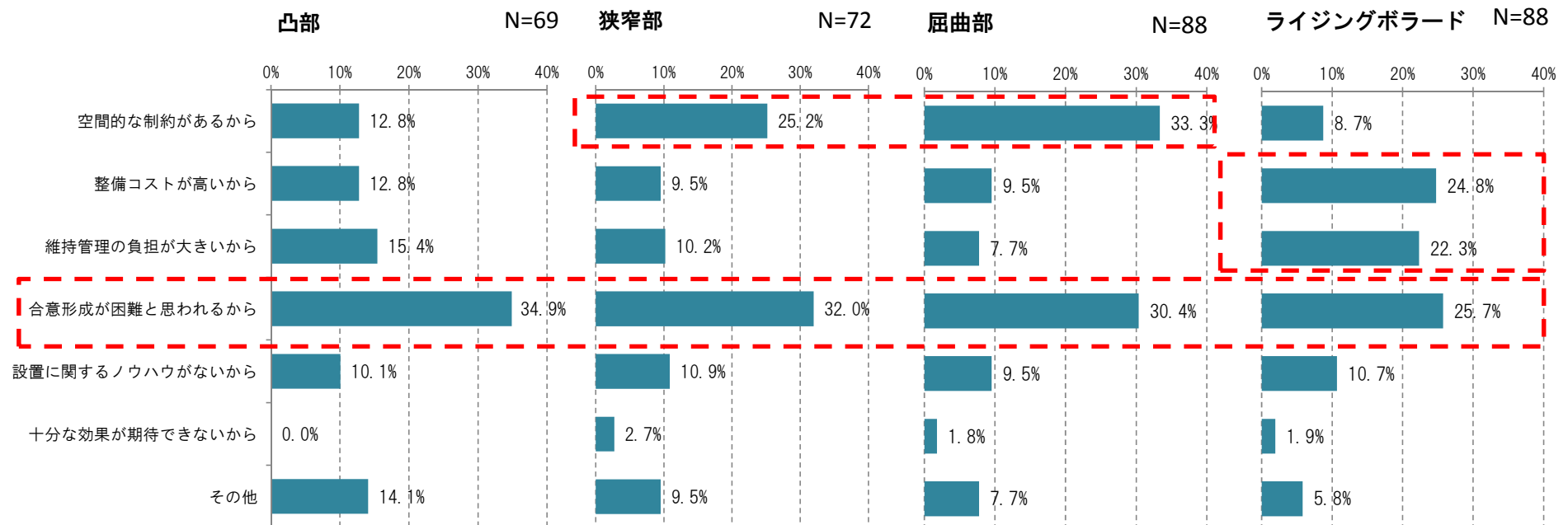
○非検討・非選定理由の多くは「合意形成が困難と思われる」点

→引き続き、適切な情報の提供等が必要

○狭窄・屈曲の「空間的制約」、ライジングボラードの「整備・維持コスト」も高い割合

▼凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラードの非検討・非選定理由（複数回答）

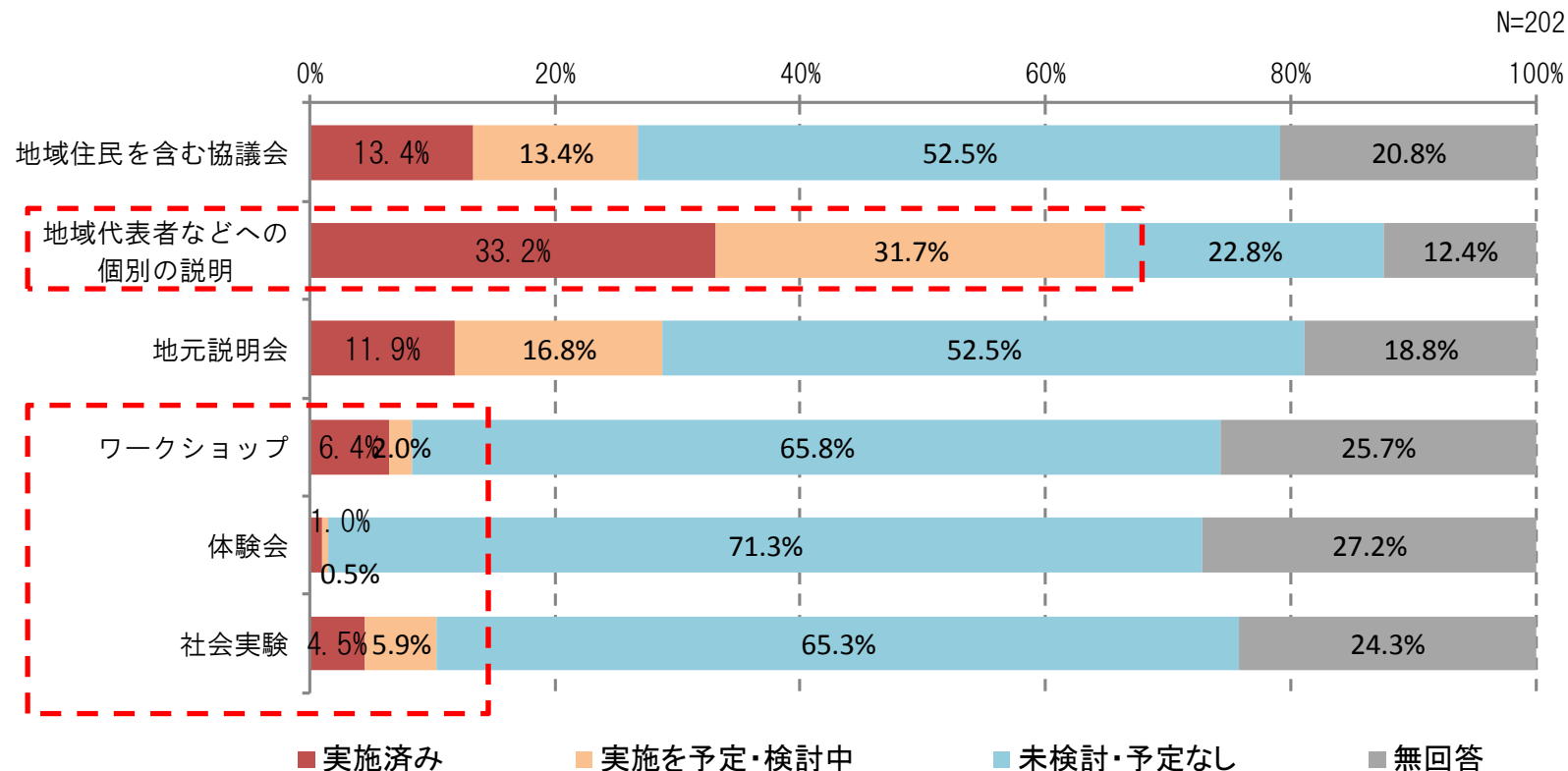
※当該対策を検討しなかった自治体のうち回答のあった自治体数を母数とした。



地域住民との連携

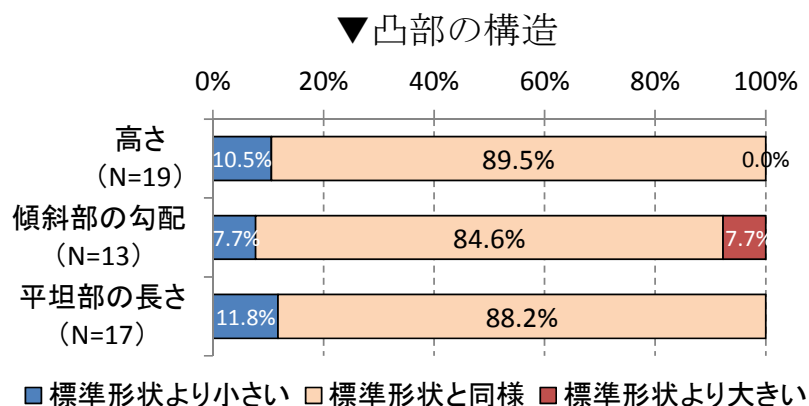
- 検討の際には「地域代表者などへの個別説明」を行うことが多い
- ワークショップ、社会実験も、1割程度の地区で、実施・予定等されている
→ワークショップ、社会実験も、手法の一つとなっている

▼計画の検討に際し、合わせて実施した地域住民との連携



凸部の構造検討と技術基準

- 凸部の形状は、技術基準の標準形状と同様のものが多い
- 技術基準を参考に、地域状況を勘案して運用されている



▼構造設定根拠

		主な回答	
高さ	技術基準	技術基準を参考にした	7
	社会実験	基準を参考に社会実験を経て決定(予定含む)	4
		レンタルハンプを用いた社会実験を経て決定	1
		体験会を経て、社会実験を検討中	1
傾斜部の勾配	技術基準	技術基準を参考にした	7
	社会実験	基準を参考に社会実験を経て決定(予定含む)	3
		レンタルハンプを用いた社会実験を経て決定	1
		体験会を経て、社会実験を検討中	1
平坦部の長さ	技術基準	技術基準を参考にした	4
	社会実験	基準を参考に社会実験を経て決定(予定含む)	3
		レンタルハンプを用いた社会実験を経て決定	1
		体験会を経て、社会実験を検討中	1
	現場の形状	基準を参考にし、現場状況に合わせて決定	1
		交差点ハンプのため交差点形状により決定	1
		横断歩道幅に合わせて決定	1
		横断歩道部4mを平坦部の長さとして決定	1

※予定を含む

凸部の材料・視認性

- 凸部材はアスファルト舗装が多く、着色は赤系統が多い
- 標識・路面表示、着色、自発光鋲などにより、視認性への配慮が行われている

▼凸部の材料

	回答数	割合
アスファルト舗装	10	66.7%
ゴム製品	4	26.7%
社会実験はゴム製品で実施	1	6.7%
計	15	100.0%

▼凸部の色

	回答数	割合
着色あり	16	94.1%
着色なし	1	5.9%
計	17	100.0%

	回答数	割合
赤色	4	26.7%
ベンガラ色	3	20.0%
茶褐色	1	6.7%
赤茶色	1	6.7%
黒色	1	6.7%
黄色	1	6.7%
単線型、交差点型天端はベンガラ、 交差点型すり付け部はブルー	1	6.7%
未定	3	20.0%
計	15	100.0%

※未回答1票

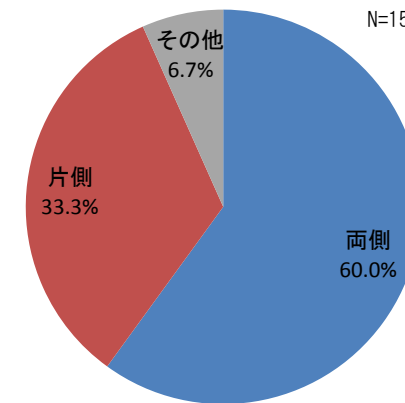
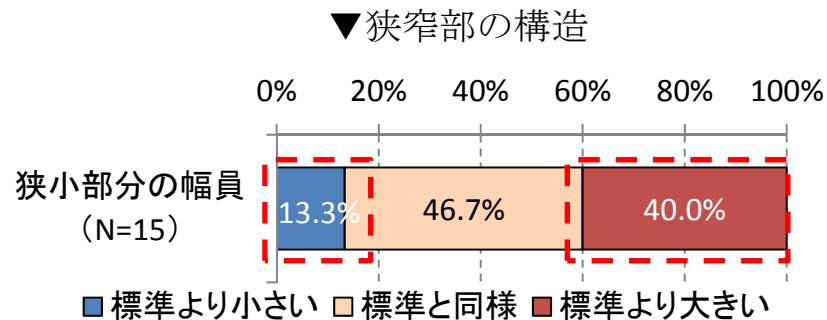
▼凸部の視認性への配慮

視認性への配慮した事項として回答例

警戒標識、路面表示、カラー舗装、ハンプの着色、自発光鋲の設置、ゴム製ポールの設置

狭窄部の構造検討と技術基準

- 狭窄部の構造検討では、基準を参考しつつも、地域の状況に合わせた例が多数みられる
- 採用形状については、いくつかのパターンが見られる



▼構造の設定根拠

	主な回答	
技術基準	基準を参考に選定	2
社会実験	基準を参考に社会実験を経て決定(予定・検討中含む)	3
有識者の助言	基準を参考に有識者による技術的助言を踏まえて決定	2
地元の意見	基準を参考に地元代表者との立会を経て決定	2

