

第1回 入江地区生活道路 安全対策協議会

平成28年10月

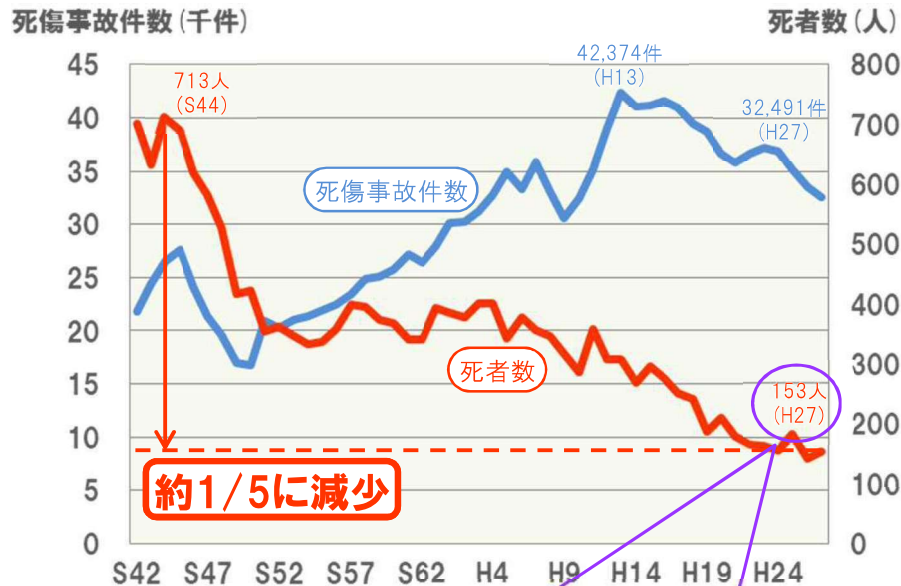
静岡市

国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所

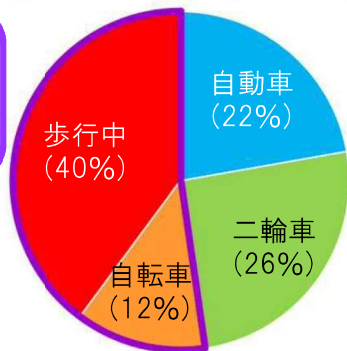
1. 生活道路における交通安全対策実施の背景

- 静岡県内の交通事故死者はピーク時の1/5にまで減少したが、死者数の半数以上は歩行中・自転車乗車中
- 歩行中・自転車乗車中の死者のうち約半数は、自宅から500m以内の身近な道路で事故に遭遇
- 日本は自動車乗車中の交通事故死者数は先進7か国中最小である一方、歩行中・自転車乗車中の死者数は最多

静岡県の交通事故件数・死者数の推移と状態別死者数



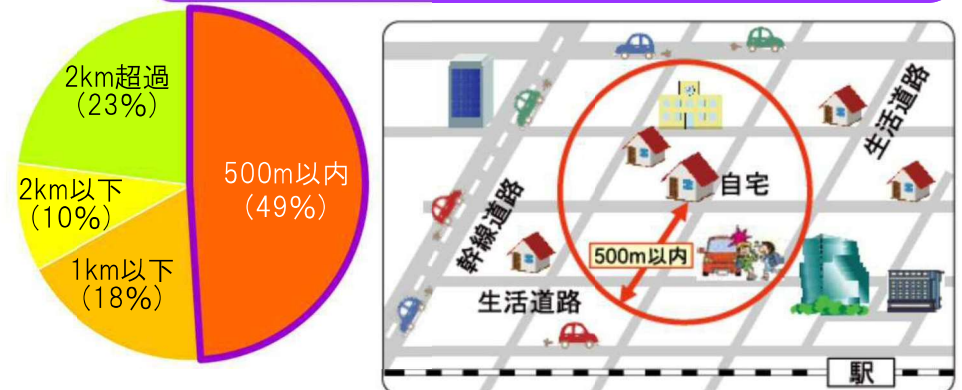
死者のうち52%が歩行中または自転車乗車中に交通事故に遭遇



出典)静岡県警本部「交通年鑑(平成27年)」

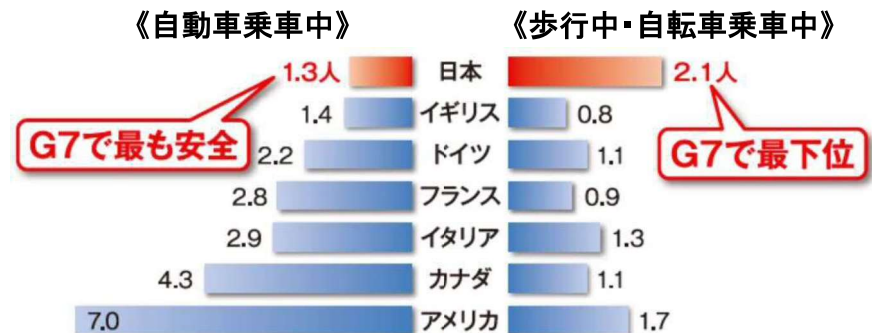
自宅からの距離別死者数の割合(歩行者・自転車)

歩行中・自転車乗車中の死者のうち49%が自宅から500m以内で交通事故に遭遇



出典)交通事故データ(ITARDA:平成26年データ)調査不能を除く

先進国の人口10万人あたり交通事故死者数



出典)OECD/ITF(2015)Road Safety Annual Report 2015

1. 生活道路における交通安全対策実施の背景

- 警察が主体となり、平成24年よりゾーン30対策を開始
- 交通事故発生の際の衝突時の速度が時速30km/hを超えると死亡事故の危険性が急激に上昇

警察における対策《ゾーン30》の取り組み

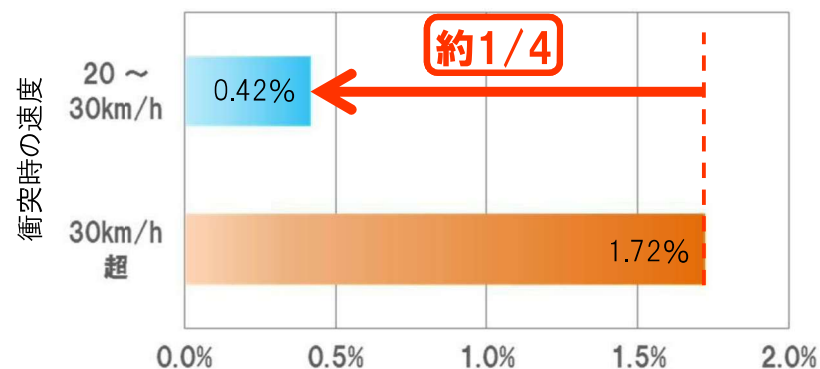
- ・生活道路における歩行者等の安全な通行確保を目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施
- ・必要に応じて、その他の安全対策を組み合わせ、ゾーン内の速度抑制や、抜け道として通行する行為を抑制
- ・静岡県内では平成27年度末までに27箇所追加され現在89か所が整備済み



出典)「ゾーン30」の概要(警察庁HP)

事故発生時における車両の走行速度別の致死率

衝突時の車両の速度が30km/hを超えると死亡事故の危険性が急激に上昇



致死率(全事故中の死亡事故の割合)

出典)交通事故データ(ITARDA:平成25年データ)

1. 生活道路における交通安全対策実施の背景

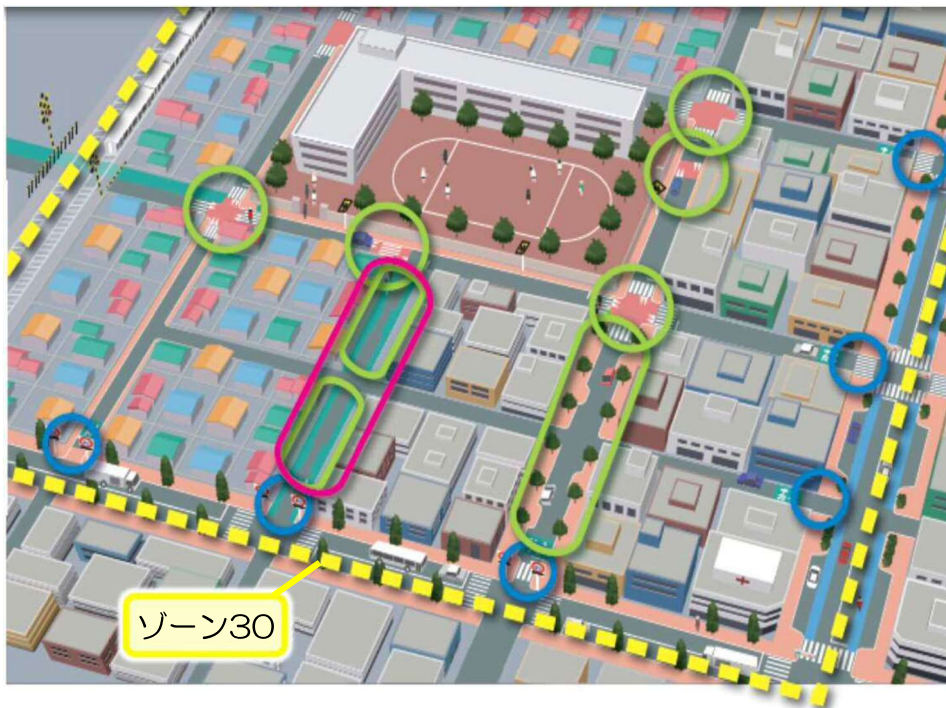
○交通安全対策により幹線道路と生活道路の使い分けを明確にして、安全な道路空間を実現

自動車交通を担う
幹線道路



歩行者中心の暮らしの道
生活道路

- ① 国道など幹線道路の整備・改良が進み生活道路を通過する自動車を幹線道路へ移行
- ② データを活用して危険な箇所を事前に把握し、対策を実施
- ③ 生活道路を自動車と歩行者の混在空間から歩行者中心の安全な空間へ



○ : 抜け道交通を排除する対策

<p>スムーズ歩道 歩道の高さを揃え、歩道と車道に段差（歩道強調）</p>	<p>ライジングボラード 昇降式の障害物で車両を排除</p>	<p>交差点狭さく 交差点入口を狭くして入りにくく</p>
--	---	--

○ : 自動車の速度を抑える対策

<p>ハンプ 凸部を設置して速度を抑える</p>	<p>シケイン シグザグにして速度を抑える</p>	<p>狭さく 道幅をせまくして速度を抑える</p>
-------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

○ : 歩道空間の安全性を高める対策

<p>自転車レーンや歩道のカラー化等 歩行者・自転車の通行スペースが狭くあぶない</p>	<p>歩行者・自転車が余裕をもって安全に通行</p>
---	----------------------------

1. 生活道路における交通安全対策実施の背景

《対策事例》



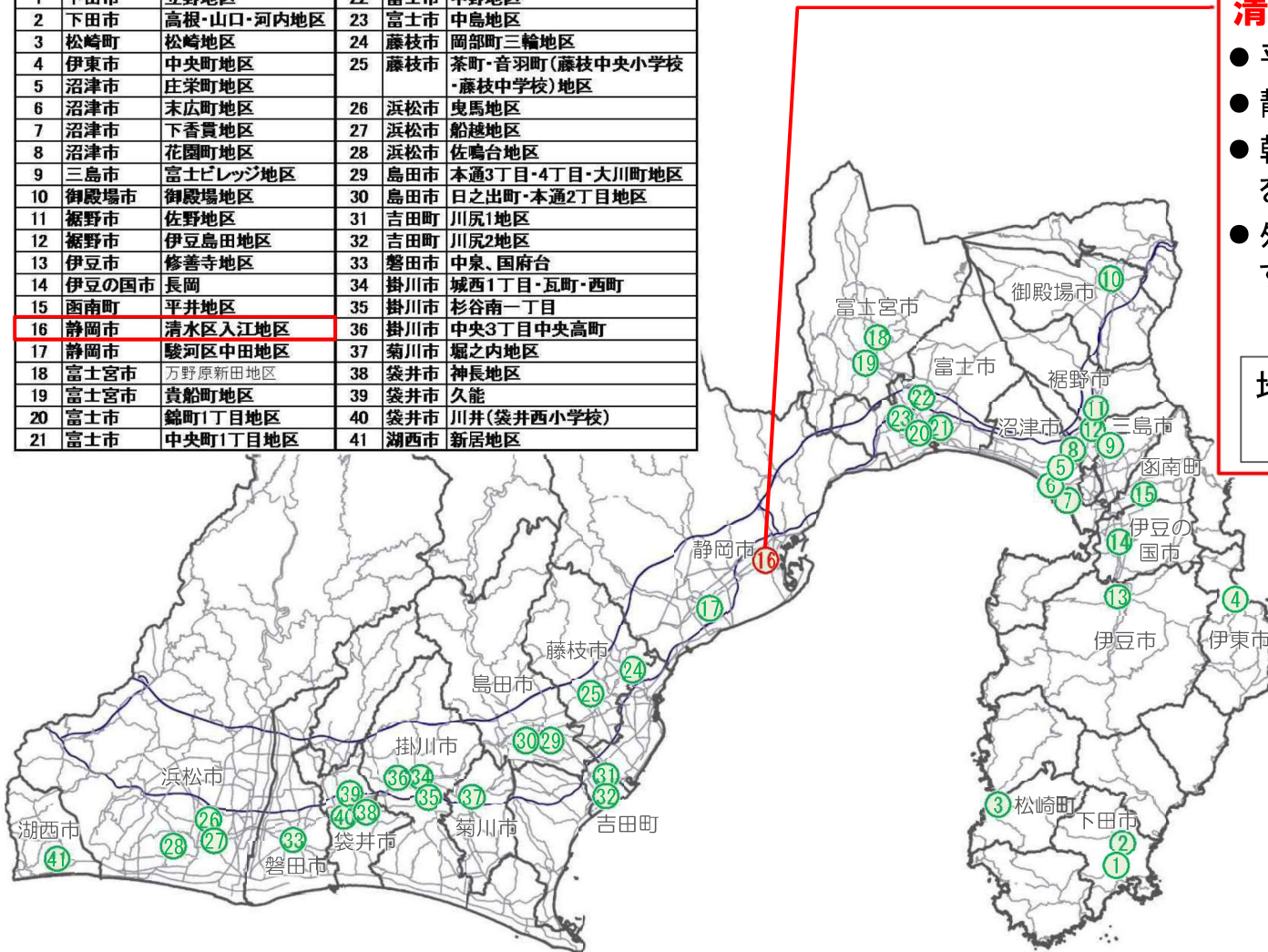
出典)パンフレット「みち(ハンプ)が大切な人の命を守ります」(国土交通省)

1. 生活道路における交通安全対策実施の背景

- 「静岡県道路交通環境安全推進連絡会議」において、41地区の生活道路対策エリアが選定
- 国土交通省が参画する県内のモデル地区として「清水区入江地区」の具体対策を検討

《静岡県内の生活道路対策エリア》

番号	市町村	地区名	番号	市町村	地区名
1	下田市	立野地区	22	富士市	中野地区
2	下田市	高根・山口・河内地区	23	富士市	中島地区
3	松崎町	松崎地区	24	藤枝市	岡部町三輪地区
4	伊東市	中央町地区	25	藤枝市	茶町・音羽町(藤枝中央小学校・藤枝中学校)地区
5	沼津市	庄栄町地区	26	浜松市	曳馬地区
6	沼津市	末広町地区	27	浜松市	船越地区
7	沼津市	下香貫地区	28	浜松市	佐鳴台地区
8	沼津市	花園町地区	29	島田市	本通3丁目・4丁目・大川町地区
9	三島市	富士ビレッジ地区	30	島田市	日之出町・本通2丁目地区
10	御殿場市	御殿場地区	31	吉田町	川尻1地区
11	裾野市	佐野地区	32	吉田町	川尻2地区
12	裾野市	伊豆島田地区	33	磐田市	中泉、国府台
13	伊豆市	修善寺地区	34	掛川市	城西1丁目・瓦町・西町
14	伊豆の国市	長岡	35	掛川市	杉谷南一丁目
15	函南町	平井地区	36	掛川市	中央3丁目中央高町
16	静岡市	清水区入江地区	37	菊川市	堀之内地区
17	静岡市	駿河区中田地区	38	袋井市	神長地区
18	富士宮市	万野原新田地区	39	袋井市	久能
19	富士宮市	貴船町地区	40	袋井市	川井(袋井西小学校)
20	富士市	錦町1丁目地区	41	湖西市	新居地区
21	富士市	中央町1丁目地区			



清水区入江地区

- 平成27年よりゾーン30対象地域に指定
- 静岡市内の中で生活道路の事故が多発
- 幹線道路から生活道路への抜け道利用を確認
- 外周道路を管理する国土交通省が参画するモデル地区



地域のみなさんとの協働によって
今後の具体対策を検討

2. 交通安全対策推進体制の確立

- 地域のみなさんと関係機関で協議会を構成
- 国土交通省、警察、静岡市及び地域が連携して生活道路対策を推進



■協議会メンバー構成

●地域のみなさん

- 入江地区連合自治会長
- 自治会：鶴舞町、追分1丁目、追分3丁目、渋川南
- 入江地区交通安全会

○オブザーバー：市議会議員、その他地区自治会長

●学校

- 清水入江小学校
- 清水入江小学校PTA
- 清水第八中学校
- 清水第八中学校PTA

●警察

- 静岡県警察 清水警察署

●静岡市

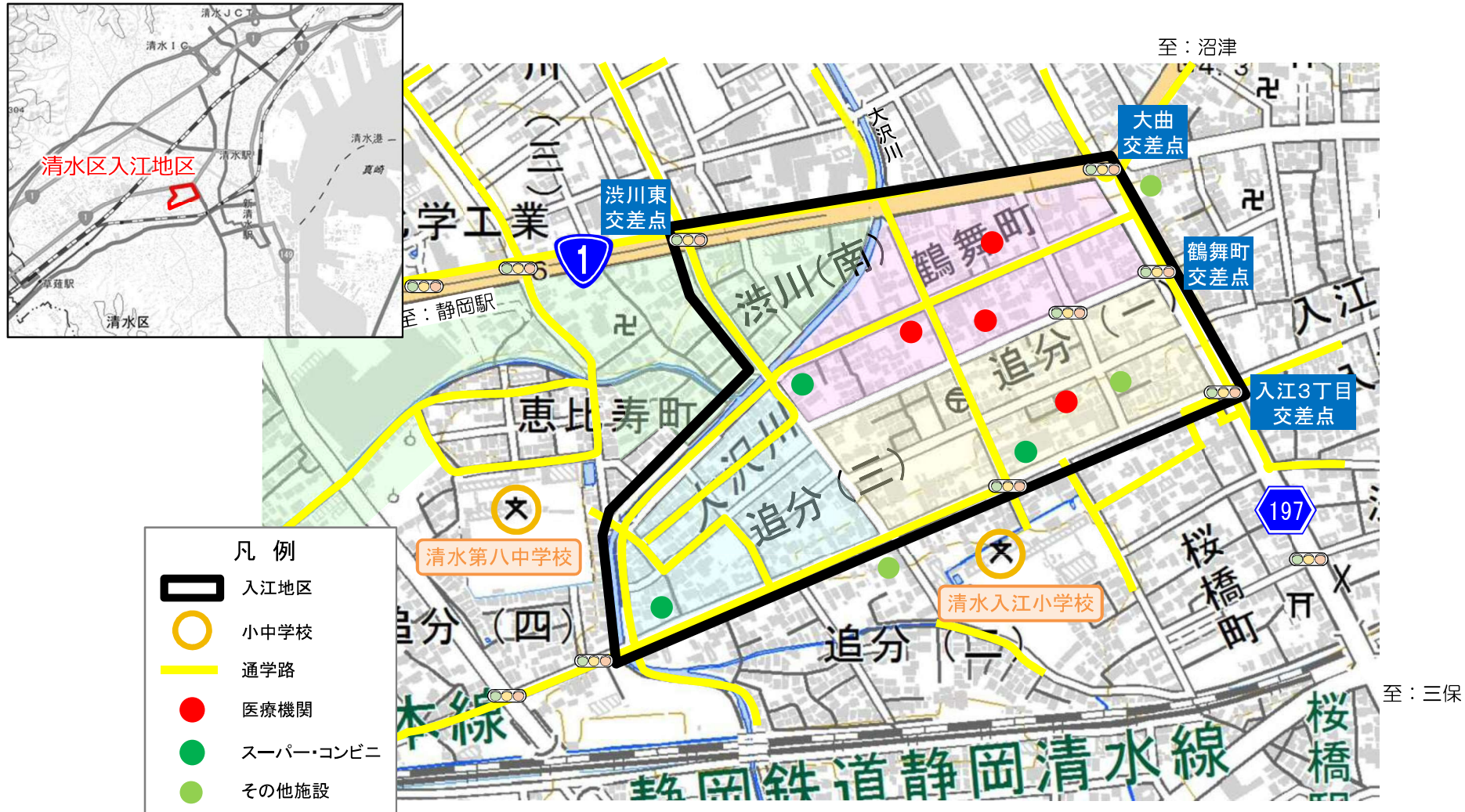
- 学校教育課、生活安心安全課、清水区地域総務課、道路保全課、清水道路整備課

●国土交通省

- 国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所

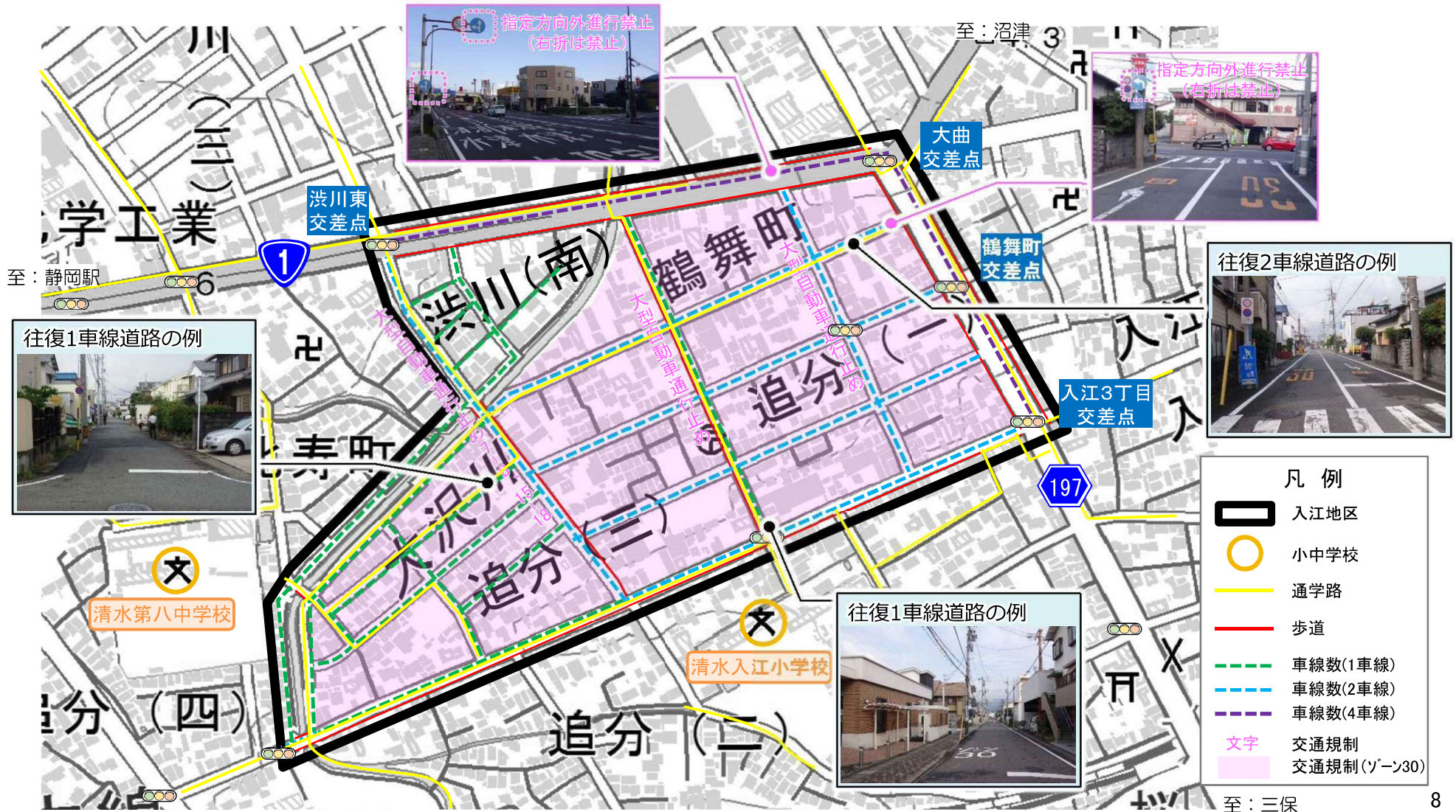
3. 入江地区の交通概況の把握 《(1)施設の立地・道路の種類》

- 一般国道1号(北側外周)、県道197号入江富士見線(東側外周)の幹線道路および大沢川に囲まれた地区
- 周辺には清水入江小学校、清水第八中学校の学校施設が立地し、地区内の市道が通学路に指定
- そのほかにも病院やスーパー・コンビニ等各種施設が立地



3. 入江地区の交通概況の把握 《(2)道路の形状・交通規制》

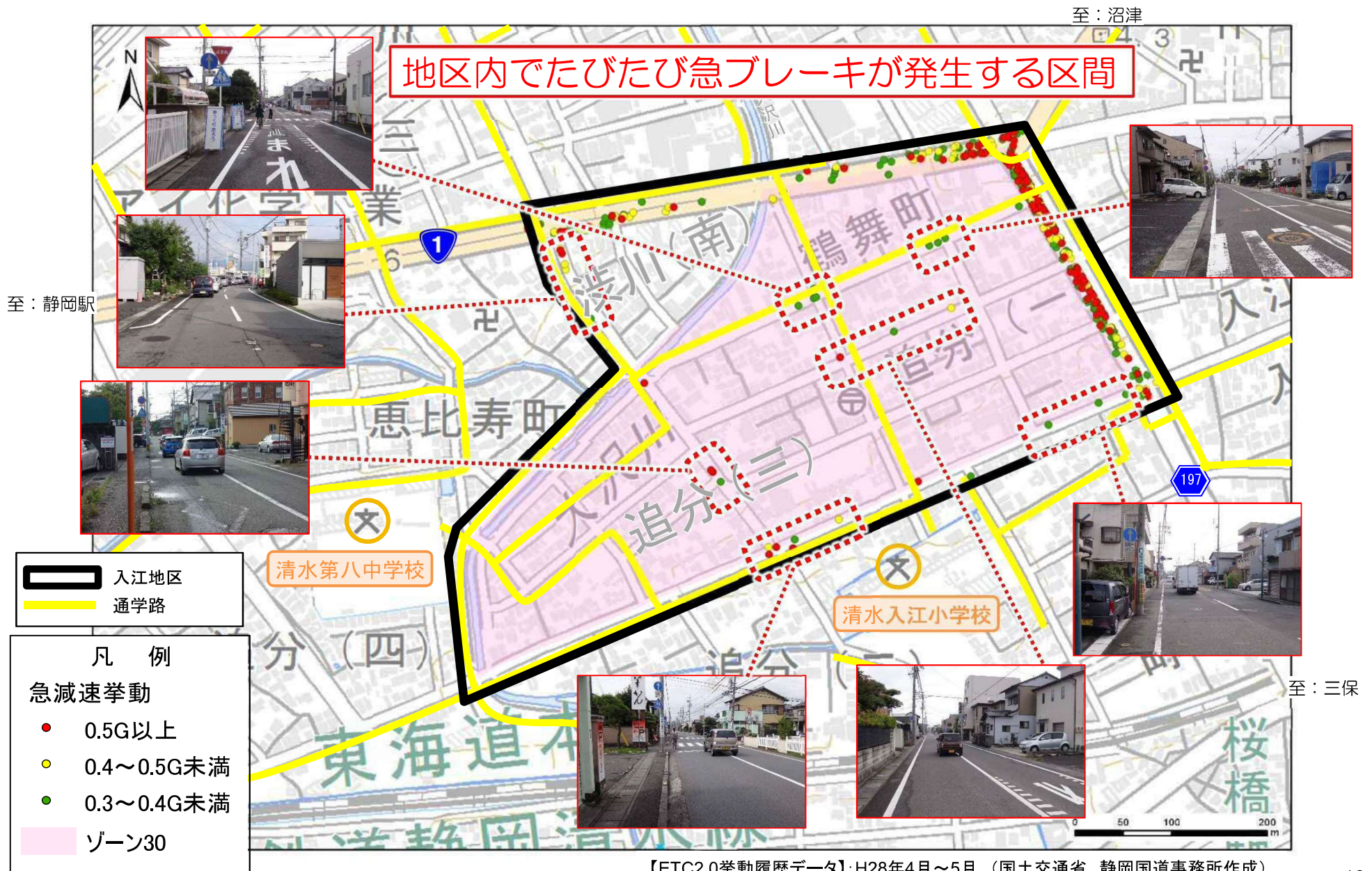
- 入江地区内の生活道路は往復2車線(片側1車線)または往復1車線の道路で構成
- 入江地区内には歩道がない区間が多くを占めている
- 入江地区内の大半のエリアはゾーン30(時速30km規制)に指定され、大型自動車の通行禁止区間もある



3. 入江地区の交通概況の把握 《(3)交通事故発生箇所》

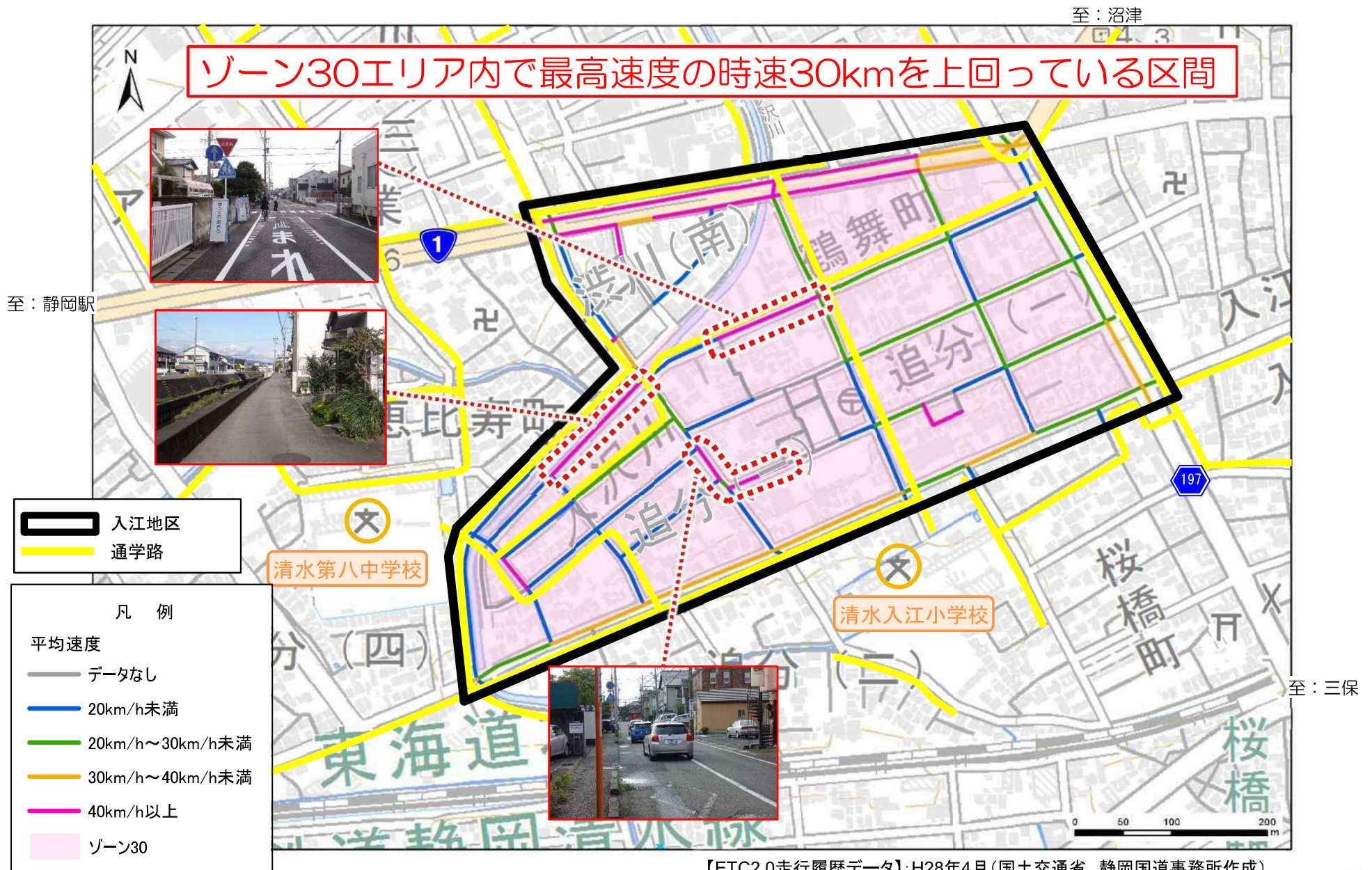


3. 入江地区の交通概況の把握 《(4)急ブレーキ発生箇所》



【ETC2.0挙動履歴データ】:H28年4月～5月 (国土交通省 静岡国道事務所作成)

3. 入江地区の交通概況の把握 《(5) 自動車の平均走行速度》



3. 入江地区の交通概況の把握 《(6) 抜け道利用》

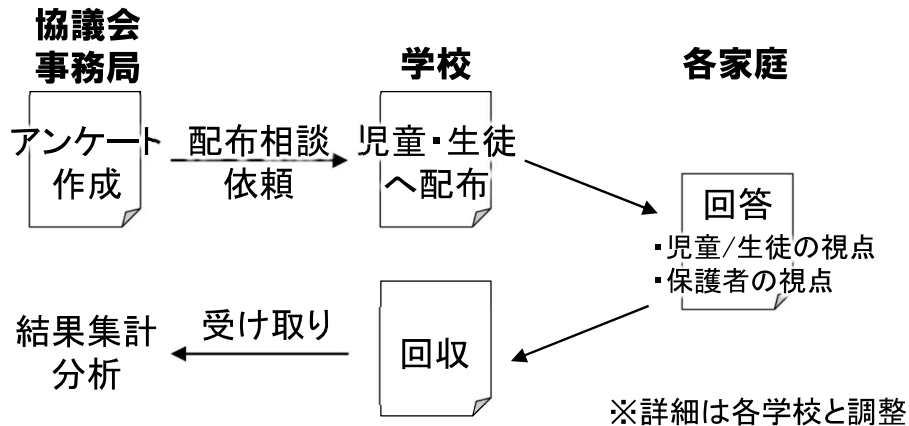


4. 地域のみなさんからの情報・意見収集方法

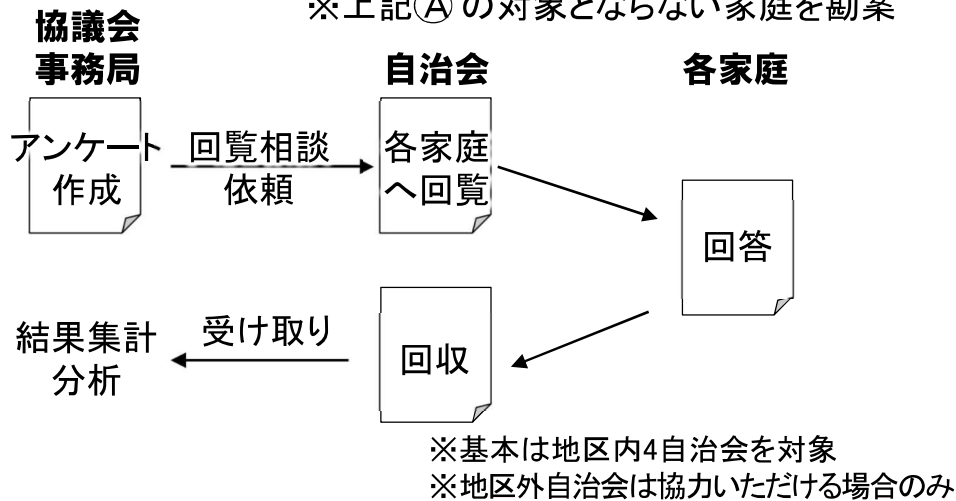
(1) 地域にお住まいの方からの情報収集(案)

[調査方法]

- ① 清水入江小学校の児童、清水第八中学校の生徒および保護者を対象にアンケートを実施



- ② 地区内にお住まいの方を対象にアンケートを実施
※上記①の対象とならない家庭を勧案



[調査内容]

① ヒヤリハット体験

入江地区を歩行もしくは自転車で走行中に、自動車と接触しそうになってヒヤリとした体験について教えていただく

⇒ヒヤリハット体験の有無

⇒ヒヤリハット発生時の状況・箇所

② 入江地区内を通行する自動車の印象

入江地区内を通行する自動車の状況・印象について教えていただく ※小中学校は対象外

⇒自動車の交通量が多い区間

⇒自動車の走行速度が速い区間

⇒抜け道として利用されている区間

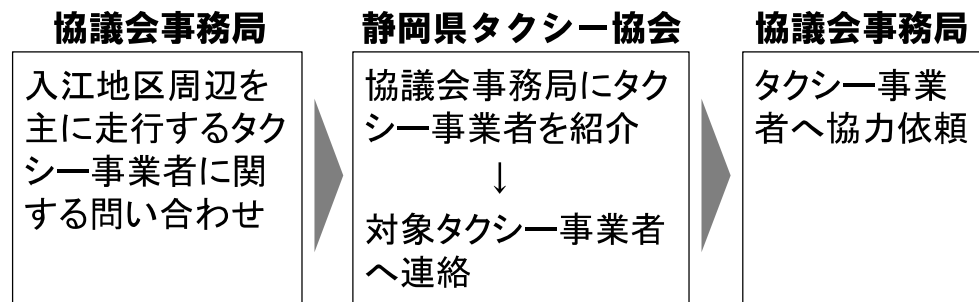
4. 地域のみなさんからの情報・意見収集方法

(2) タクシードライバーからの情報収集(案)

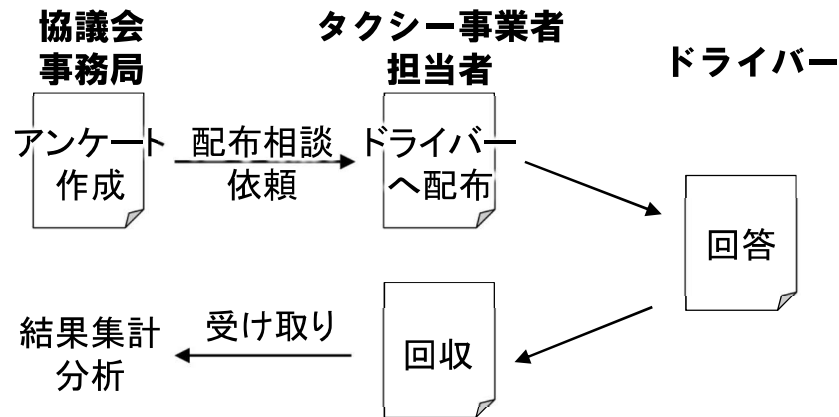
[調査方法]

静岡県タクシー協会から紹介いただくタクシー事業者のドライバーへアンケートを実施

(タクシー事業者の選定・依頼)



(アンケートの実施)



[調査内容]

①ヒヤリハット体験

入江地区内を自動車で行き中に歩行者または自転車と接触しそうになってヒヤリとした体験をお聞きする

⇒ヒヤリハット体験の有無

⇒ヒヤリハット発生時の状況・箇所

②入江地区内の抜け道利用

入江地区内を抜け道として通行するときの状況をお聞きする

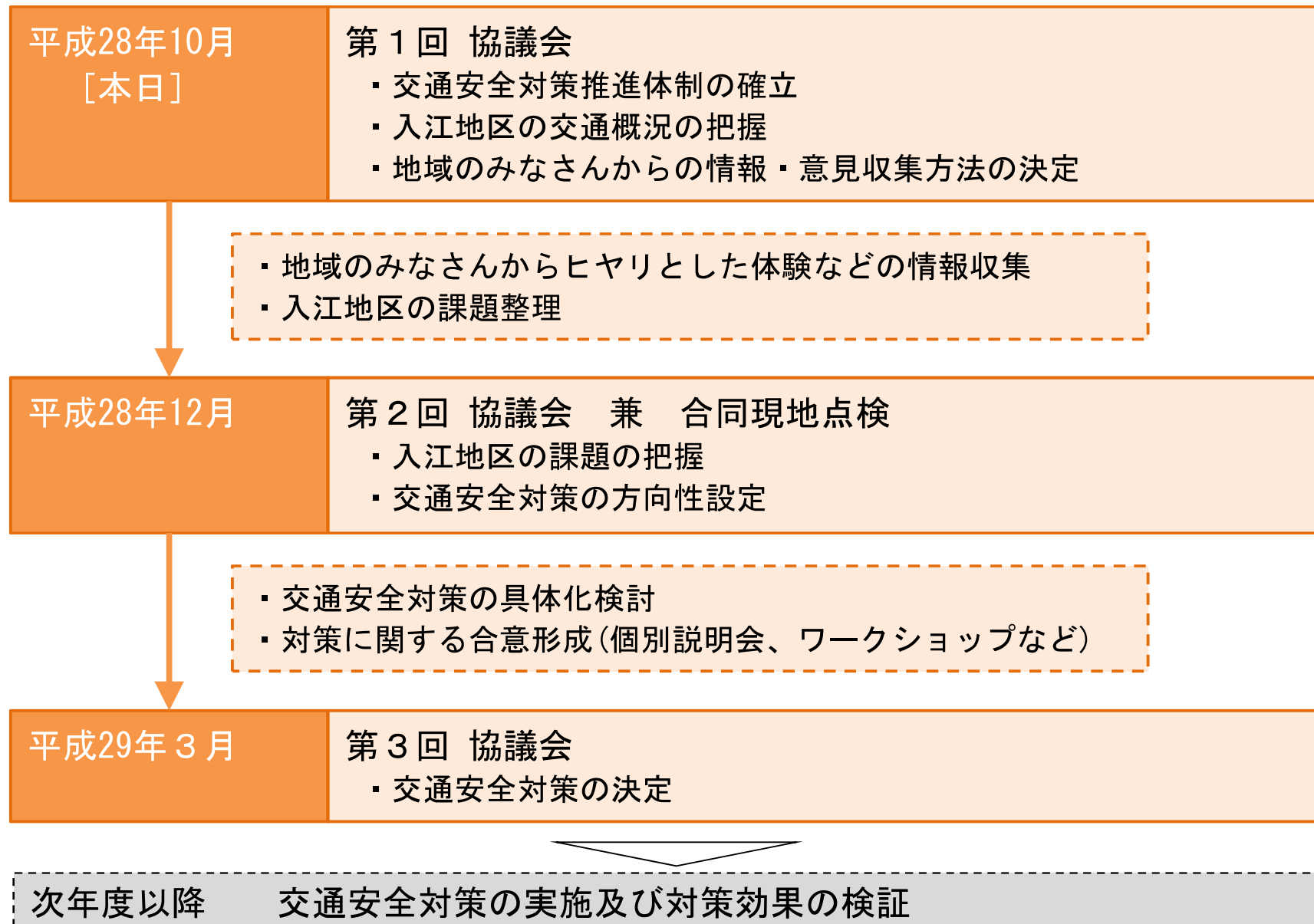
⇒抜け道として利用する経路

⇒抜け道利用時の状況、理由

(朝8時頃の〇〇交差点の渋滞を避けるために抜け道を使う

日常的に信号を避けて時間短縮とするために抜け道を使う など)

5. 今後のスケジュール



第2回 入江地区生活道路 安全対策協議会

平成29年 1月

静岡市

国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所

■ 第1回協議会の議事内容

■開催日時

平成28年10月24日(月) 19時00分～20時30分

■場所

入江生涯学習交流館 2階講義室

■参加者

地域関係者、学校関係者、警察、国土交通省静岡国道事務所、静岡市



項目	議事
(1)交通安全対策推進体制の確立	<ul style="list-style-type: none">➤ 地域・国土交通省・静岡市での協働体制が構築➤ 本協議会の対象である入江地区をモデル地区として了承、対象エリア外の内容は、別途聞き取り対応する方針
(2)入江地区の交通状況の把握	<ul style="list-style-type: none">➤ 地区内の交通状況の詳細は、アンケート調査も実施しながら把握
(3)地域のみなさんからの情報・意見収集方法	<ul style="list-style-type: none">➤ アンケート調査の実施および協力について了承➤ 実施方法の詳細は、今後連合自治会、清水入江小学校、清水第八中学校と個別に相談して決定
(4)今後のスケジュール	<ul style="list-style-type: none">➤ 第2回協議会開催時期はアンケート実施時期も踏まえて改めて調整
(5)その他	<ul style="list-style-type: none">➤ 個別箇所の安全対策について要望・意見

1. アンケート調査結果の報告 [調査概要]

アンケート対象	アンケート項目	回答数
清水入江小学校 児童(および保護者)	➤ 車とぶつかりそうになって「危ない」と思った場所(自身の体験・目撃)	49票
清水第八中学校 生徒	➤ 車とぶつかりそうになって「危ない」と思った場所(自身の体験・目撃)	104票
地域にお住まいの方 (自治会経由の配布)	➤ 徒歩や自転車で通行しているときのヒヤリハット体験・場所 ➤ 入江地区内を走行する自動車に対する印象(速度や抜け道利用など)	1,277票 ※2,553世帯に配布 入江地区内自治会 559票 (追分1丁目、追分3丁目、鶴舞町、渋川南) 入江地区外自治会 718票 (追分2丁目、追分4丁目、桜橋町、入江3丁目、入江南町、大曲町)
タクシー会社 (静岡県タクシー協会 清庵支部所属)	➤ 入江地区内を自動車で行く際のヒヤリハット体験・場所 ➤ 入江地区内を走行する際の経路	24票

《小学校配布アンケート》

《中学校配布アンケート》

《自治会配布アンケート》

《タクシー協会配布アンケート》

入江地区の交通安全アンケート

入江地区の交通安全アンケート

学校の近所や通学路で歩いているとき、通学路の歩行者の人は車とぶつかりそうになって「危ない!」と思ったことがあるか? (複数回答可)

場所: ...

● 歩行者と車の衝突しそうになって「危ない!」

● 車が歩行者とぶつかりそうになって「危ない!」

下の写真(あるいは写真に写っている)を見て、自動車と歩行者とぶつかりそうになって「危ない!」と思った場所を地図の上に記入してください。2つ〜3つの場所を記入してください。

【調査対象地域】

【調査対象】

【調査方法】

【調査期間】

【調査結果】

通学路の交通安全に関するアンケート

通学路の交通安全に関するアンケート

通学路(学校から家までの間)で歩いているとき、自動車やバイクとぶつかりそうになって「危ない!」と思ったことがあるか? (複数回答可)

場所: ...

● 歩行者と車の衝突しそうになって「危ない!」

● 車が歩行者とぶつかりそうになって「危ない!」

下の写真(あるいは写真に写っている)を見て、自動車と歩行者とぶつかりそうになって「危ない!」と思った場所を地図の上に記入してください。2つ〜3つの場所を記入してください。

【調査対象地域】

【調査対象】

【調査方法】

【調査期間】

【調査結果】

入江地区を通行するみなさんのご意見をお聞かせ下さい

入江地区を通行するみなさんのご意見をお聞かせ下さい

お困り

歩行者、自転車、バイク、自動車とぶつかりそうになって「危ない!」と思った場所を地図の上に記入してください。2つ〜3つの場所を記入してください。

【調査対象地域】

【調査対象】

【調査方法】

【調査期間】

【調査結果】

入江地区を通行するプロドライバーのご意見をお聞かせ下さい

入江地区を通行するプロドライバーのご意見をお聞かせ下さい

お困り

歩行者、自転車、バイク、自動車とぶつかりそうになって「危ない!」と思った場所を地図の上に記入してください。2つ〜3つの場所を記入してください。

【調査対象地域】

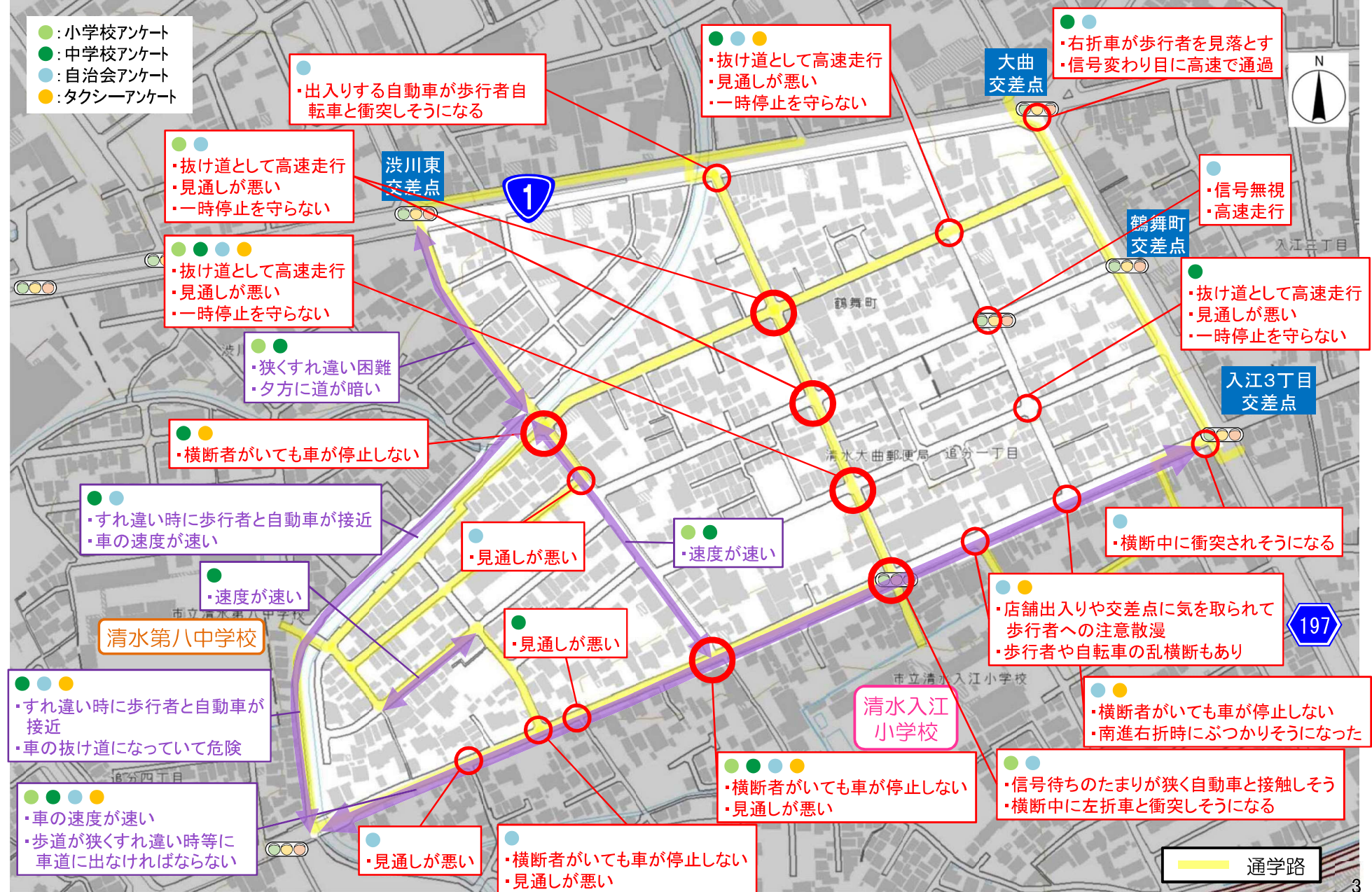
【調査対象】

【調査方法】

【調査期間】

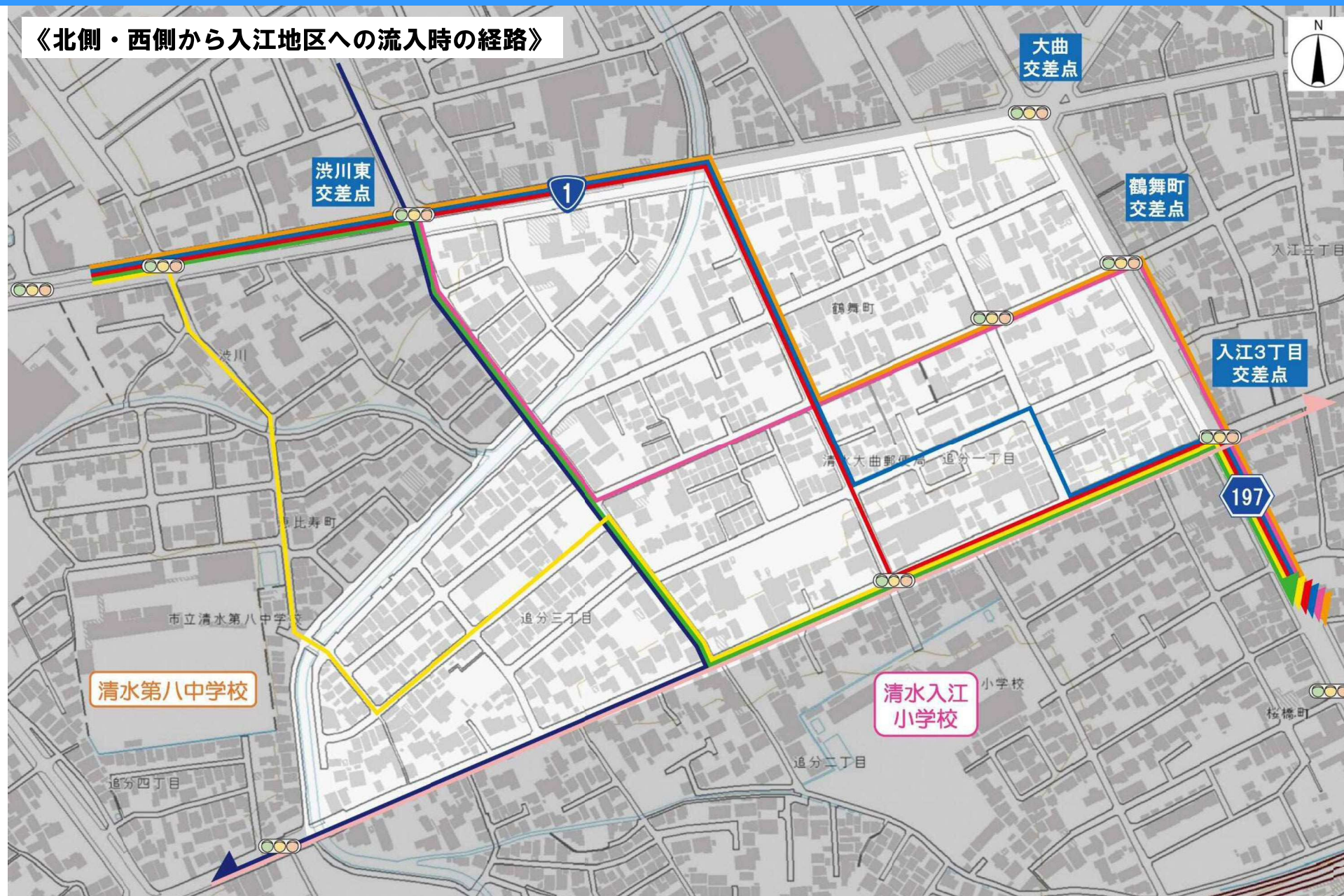
【調査結果】

1. アンケート調査結果の報告 [ヒヤリハット指摘箇所]



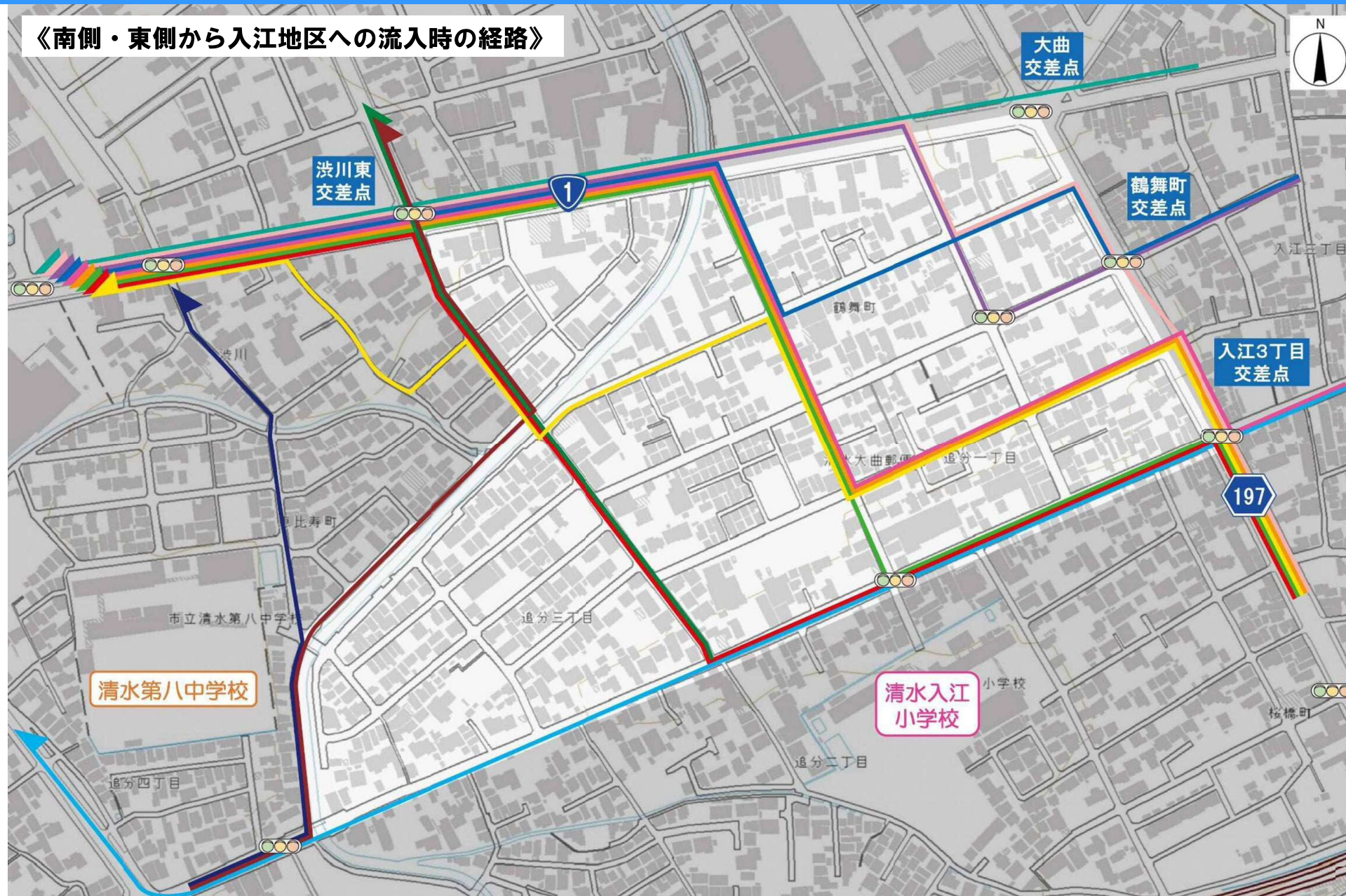
1. アンケート調査結果の報告 [抜け道利用経路①]

《北側・西側から入江地区への流入時の経路》



1. アンケート調査結果の報告 [抜け道利用経路②]

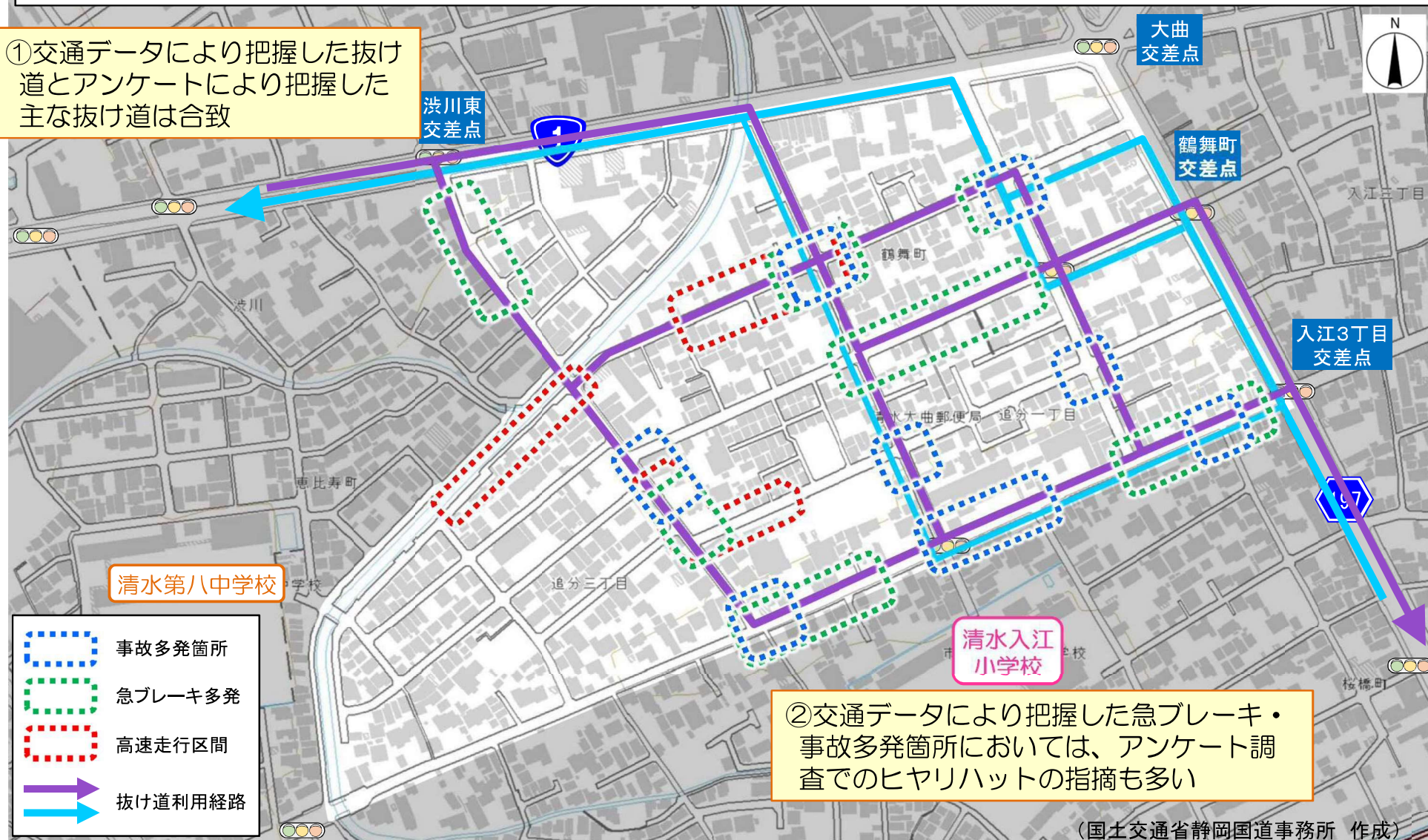
《南側・東側から入江地区への流入時の経路》



1. アンケート調査結果の報告 [第1回協議会報告:交通データに基づく課題との比較]

○交通データの分析により、交通事故や急ブレーキの多発箇所・自動車が高速で走行する区間・抜け道として利用される経路を把握（第1回協議会報告）

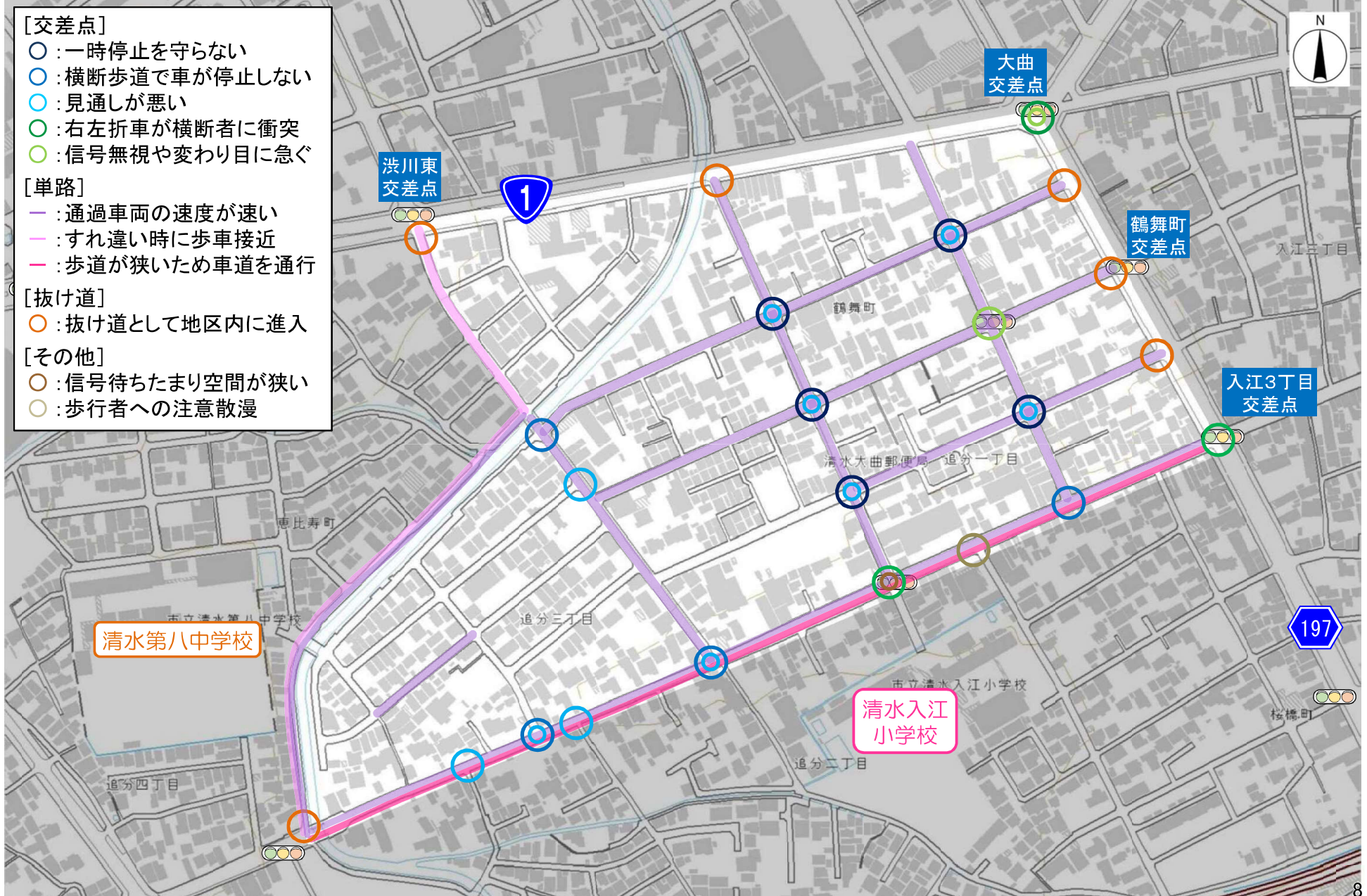
①交通データにより把握した抜け道とアンケートにより把握した主な抜け道は合致



2. 調査結果に基づく入江地区の交通課題 [課題の集約・分類]

分類		課題	対策の方向性
交差点	信号のない交差点	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 一時停止を守らない ➤ 横断歩道に横断者がいても車が停止しない ➤ 見通しが悪い 	車を止まらせる 注意させる
	信号のある交差点	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 右左折車が横断者に衝突 ➤ 信号無視や変わり目に急ぐ 	注意させる 信号を守らせる
単路部	車の動き	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 車の速度が速い ➤ すれ違い時に車が歩行者に接近 	速度を抑える
	歩道のつくり	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 歩道が狭いため車道を通行(すれ違い時など) 	歩道の改良
抜け道		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 抜け道として地区内に進入、地区内への出入り時に衝突 	抜け道利用を減らす 地区に進入しにくくする
その他の個別意見		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 信号の歩行者たまりが狭く自動車と接触しそうになる ➤ 歩行者への注意散漫 	

2. 調査結果に基づく入江地区の交通課題 [課題箇所の整理]



3. 対策方法の例示 [(1)交差点]

分類		課題	対策の方向性
交差点	信号のない交差点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 一時停止を守らない ▶ 横断歩道に横断者がいても車が停止しない ▶ 見通しが悪い 	車を止まらせる 注意させる
	信号のある交差点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 右左折車が横断者に衝突 ▶ 信号無視や変わり目に急ぐ 	注意させる 信号を守らせる

①信号機の設置



②ハンプ(交差点手前に設置)



出典)ハンプレット「みち(ハンプ)が大切な人の命を守ります」(国土交通省)
 ※注意点:導入直後は不慣れな方からの苦情等が出るケースあり

③注意喚起(カラー舗装・路面表示)



④道路反射鏡



⑤自発光鋸



対策の
効果

大

小

費用・
時間

大

小

3. 対策方法の例示 [(2)単路部]

分類		課題	対策の方向性
単路部	車の動き	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 車の速度が速い ➢ すれ違い時に車が歩行者に接近 	速度を抑える
	歩道のつくり	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 歩道が狭いため車道を通行(すれ違い時など) 	歩道の改良

①車道狭小化、歩道設置・改良



※注意点: 道路の幅によっては双方向通行を維持できず一方通行規制を伴う

②ハンプ・狭さく



※注意点: 導入直後は不慣れな方からの苦情等が出るケースあり

③注意喚起



対策の
効果

大

小

費用・
時間

大

小

3. 対策方法の例示 [(3) 抜け道]

分類	課題	対策の方向性
抜け道	▶ 抜け道として地区内に進入、地区内への出入り時に衝突	抜け道利用を減らす 地区に進入しにくくする

① 交通規制(進入禁止・一方通行)



※注意点: 抜け道交通のみならず、
地区内の方の通行も規制

② スムース歩道(交差点ハンプ)



出典)パンフレット「みち(ハンプ)が大切な人の命を守ります」(国土交通省)

③ 交差点狭さく



④ 看板等での呼びかけ



対策の
効果

大

小

費用・
時間

大

小

4. 合同現地地点検の進め方

(1) 点検の目的

立場の異なる協議会メンバーが一体となって地区内の交通課題を点検することで、問題箇所の状況把握や、対策方法について確認・共有する。

(2) 点検の着眼点

①道路の形・・・道路の幅、曲がり角のつくり等



②道路の使われ方・・・車や人の行動、経路、速度等



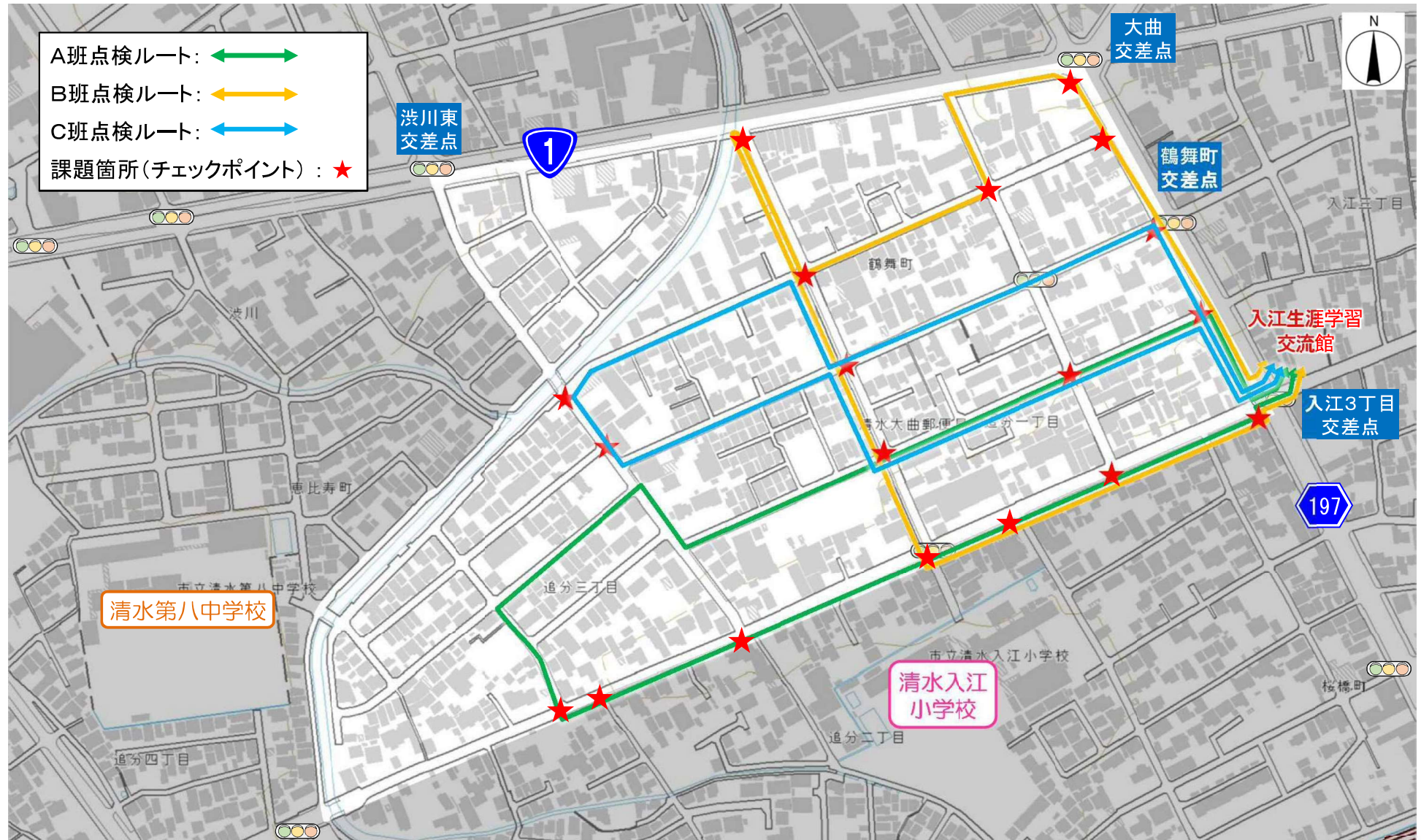
③対策のイメージ（前述事例も参考）

(3) 注意事項

- ①道路の通行時や横断時は**交通ルールを遵守**するとともに、**自動車や自転車の通行には十分注意**してください。また、点検中は**反射ベストの着用**をお願いします。
- ②提示する**点検ルート以外を通行しない**ようにしてください。
- ③点検中は**事務局係員の指示に従って**行動をお願いします。
- ④点検中に**具合が悪くなった**場合など、**不測の事態については速やかに事務局へお知らせ**ください。また、点検中にはぐれてしまった場合などは下記の**事務局携帯電話へ連絡**して下さい。
- ⑤点検中は**貴重品をご自身で携帯**し、ご注意下さい。

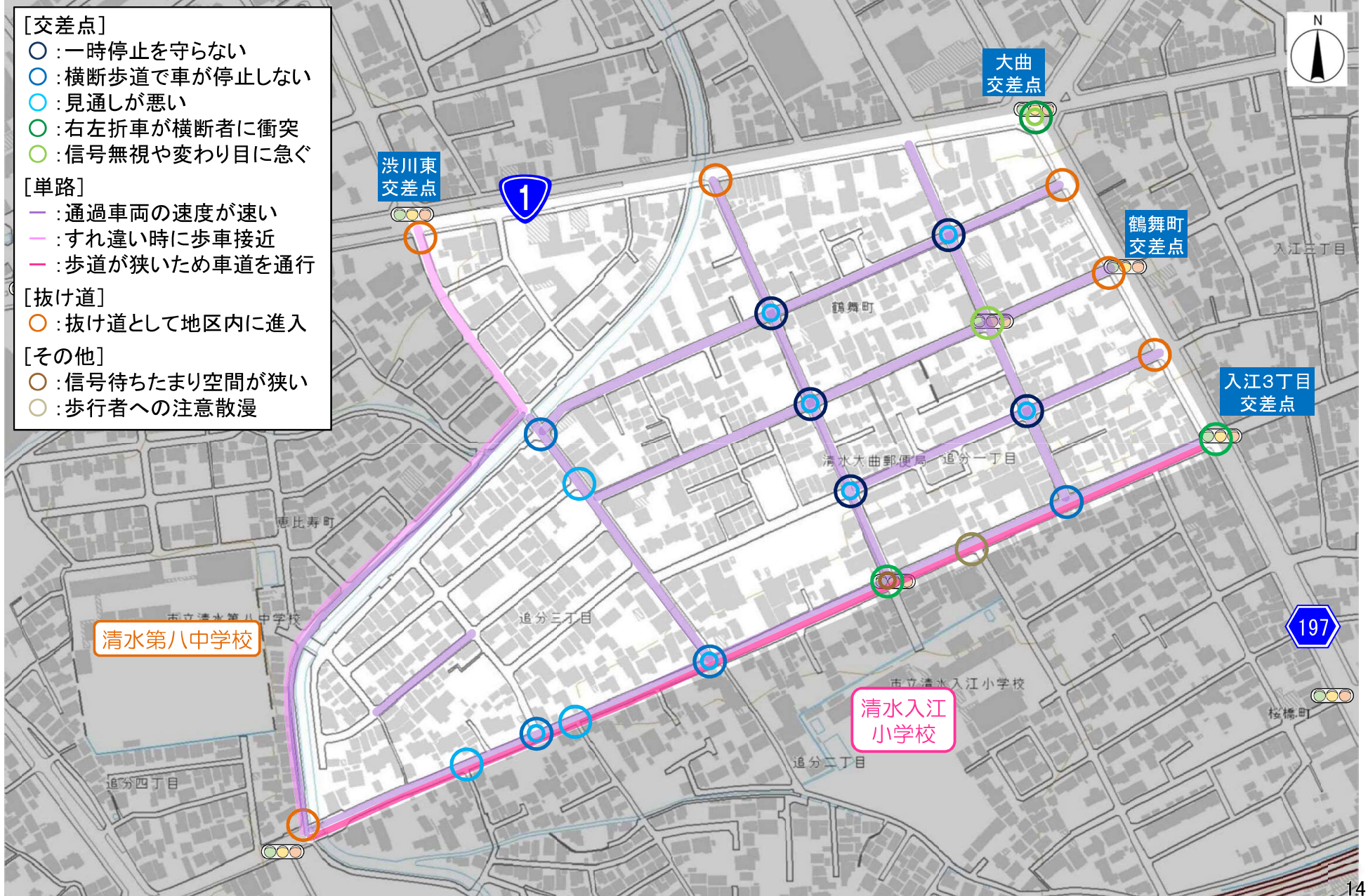
4. 合同現地点検の進め方

(4) 点検ルート

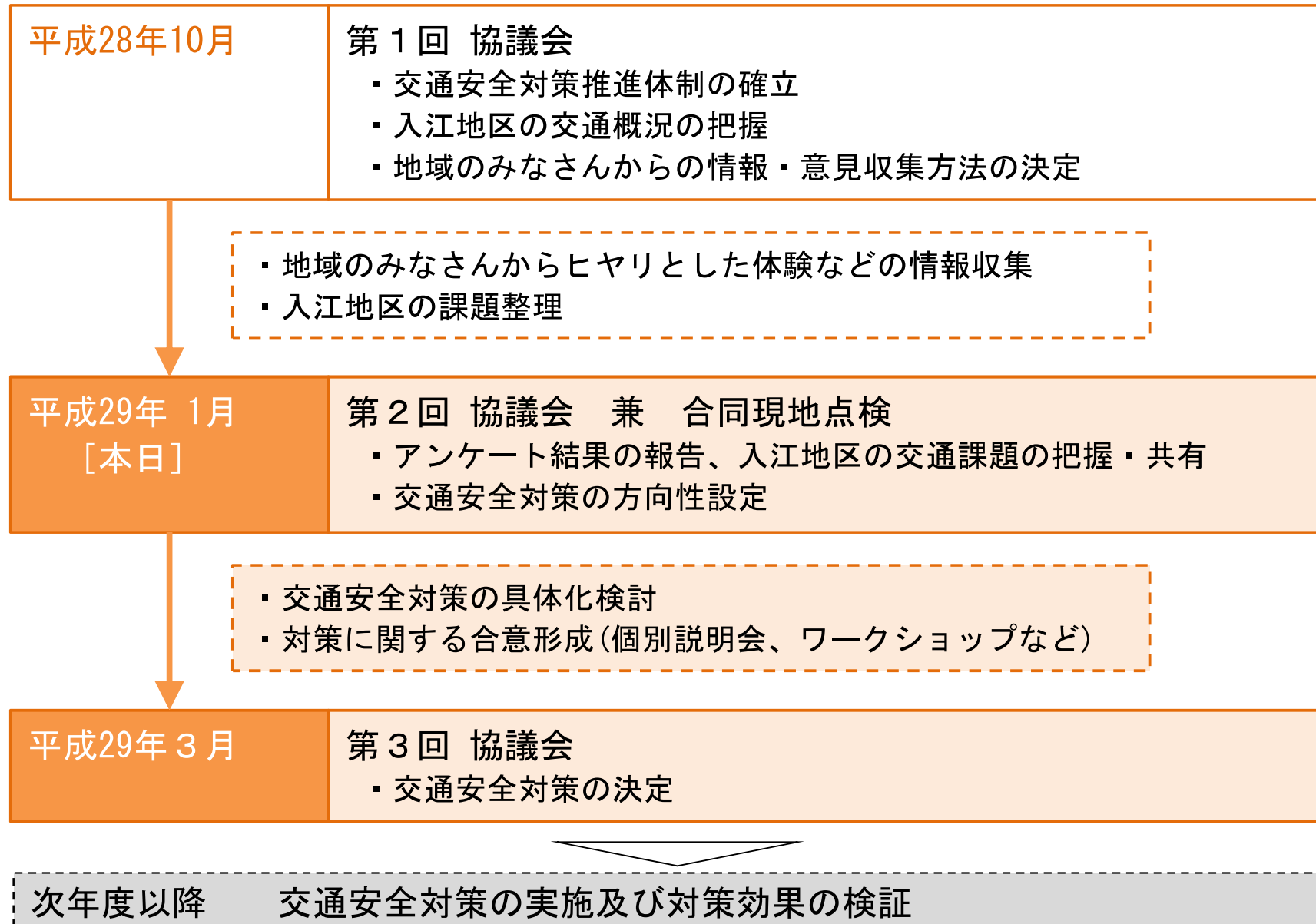


5. 点検結果の共有と対策方針

- [交差点]
 - : 一時停止を守らない
 - : 横断歩道で車が停止しない
 - : 見通しが悪い
 - : 右左折車が横断者に衝突
 - : 信号無視や変わり目に急ぐ
- [単路]
 - : 通過車両の速度が速い
 - : すれ違い時に歩車接近
 - : 歩道が狭いため車道を通行
- [抜け道]
 - : 抜け道として地区内に進入
- [その他]
 - : 信号待ちたまり空間が狭い
 - : 歩行者への注意散漫



6. 今後のスケジュール



第3回 入江地区生活道路 安全対策協議会

平成29年 3月

静岡市

国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所

1. 合同現地点検結果のまとめ [概要]

■開催日時

平成29年 1月19日(木) 13時30分～16時30分

■場所

入江生涯学習交流館 2階講義室 、 入江地区現地

■参加者

地域関係者、学校関係者、警察、国土交通省静岡国道事務所、静岡市



- アンケート調査結果の報告
- 入江地区の交通課題
- 対策方法の例示



- 合同現地点検



- 点検結果のまとめ
- 対策方針の検討

1. 合同現地地点検結果のまとめ [入江地区の課題]

[交差点]

- : 一時停止を守らない
- : 横断歩道で車が停止しない
- : 見通しが悪い
- : 右左折車が横断者に衝突
- : 信号無視や変わり目に急ぐ

[単路]

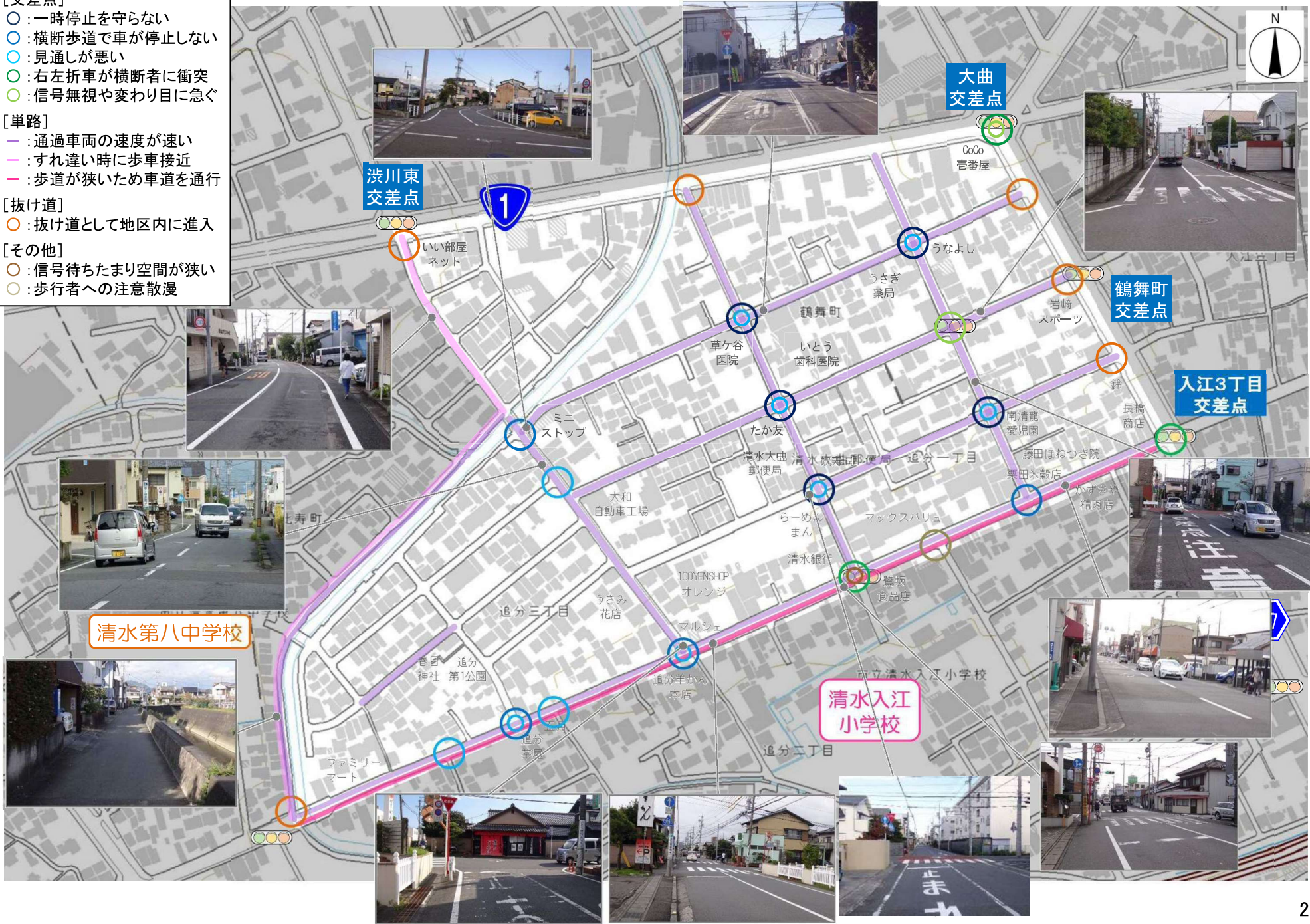
- : 通過車両の速度が速い
- : すれ違い時に歩車接近
- : 歩道が狭いため車道を通行

[抜け道]

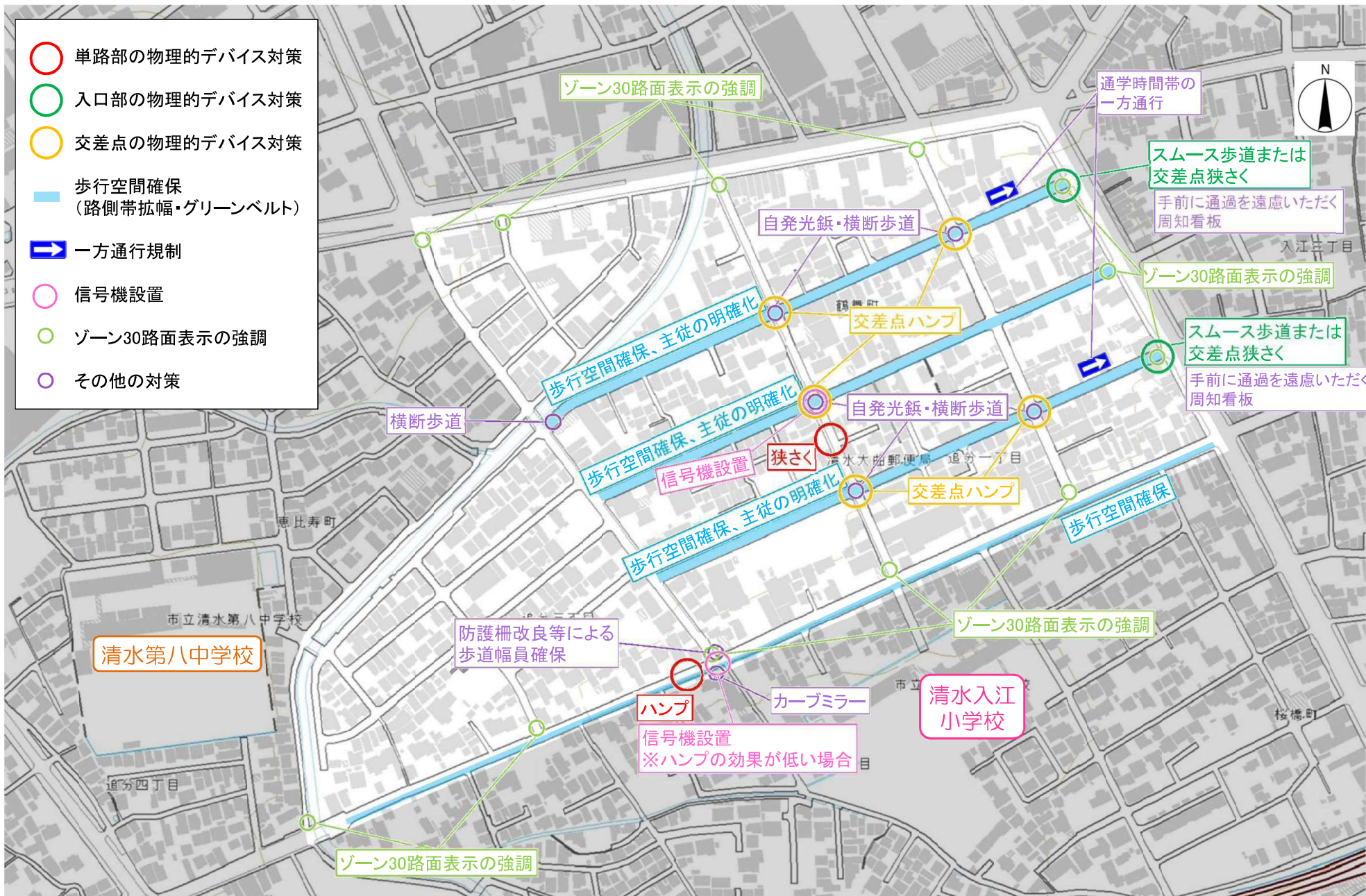
- : 抜け道として地区内へ進入

[その他]

- : 信号待ちたまり空間が狭い
- : 歩行者への注意散漫



1. 合同現地点検結果のまとめ [合同現地点検で挙げた対策意見]




2. 生活道路安全対策方針の確認 [生活道路安全対策]

凡例


- 短期対策** : 平成29年度の施工を予定
- 実証実験** : 平成29年度に実験 ⇒ 効果や副作用を検証後に展開
- 長期対策** : 調整・見直し検討を行いながら平成30年度以降に実施

課題	対策方針	対策案
ゾーン30エリア内の自動車の速度が高い	表示を目立たせる	ゾーン30表示の強調【12箇所】



※12箇所中西側の3箇所はゾーン30エリア外であるためゾーン拡大を調整


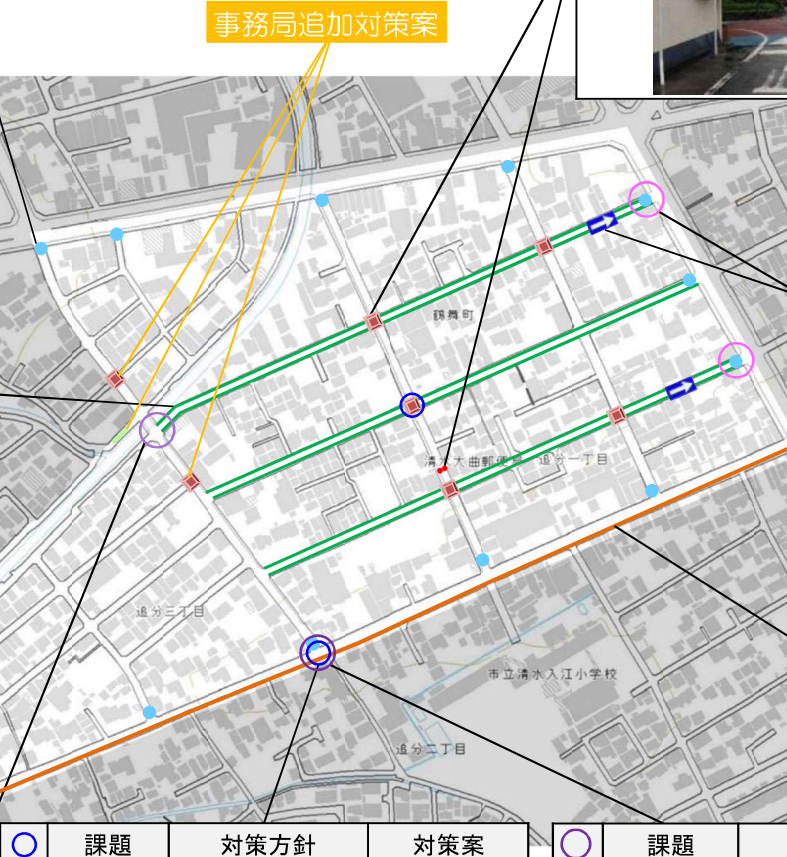
課題	対策方針	対策案
エリア内の速度が高い 抜け道として利用	歩行空間確保	中央線抹消・路側帯拡幅・グリーンベルト【3区間】



課題	対策方針	対策案
すれ違い時に歩行者と自動車とが接近	自動車に注意喚起	路面標示「歩行者に注意」【4箇所】



課題	対策方針	対策案
横断が困難	横断時の安全性確保	横断歩道(東側)【1箇所】

課題	対策方針	対策案
一時停止しない 道路の主従がわかりにくい 通過交通の速度が高い	一時停止の遵守 速度の抑制	交差点ハンプ&自発光鉢【7箇所】 狭さく【1箇所】



課題	対策方針	対策案
エリア内の抜け道利用	通過車両の流入抑制	交差点狭さく&看板【2箇所】 通学時間帯一方通行【2区間】(※長期)



課題	対策方針	対策案
歩道が狭い 自動車の速度が高い	歩行者、自転車の安全な通行	歩道整備【1区間】



課題	対策方針	対策案
自動車の速度が高い 横断できない	速度の抑制 横断歩行者の安全確保	信号機【2箇所】



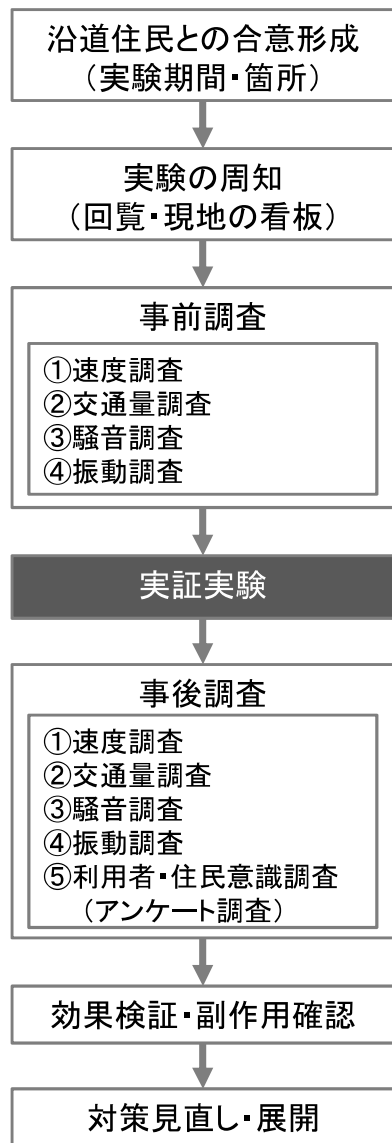
課題	対策方針	対策案
見通しが悪い 歩道内が狭小	視認性の向上 歩行空間確保	カーブミラー【1箇所】 防護柵改良【1箇所】



3. 物理的デバイス実証実験の進め方

○地域において初導入となる「ハンプ」や「狭さく」については実証実験を行い、効果や副作用を評価しながら恒久対策としての可能性を検証

■実験実施手順



分類	内容	候補箇所
ハンプ	交差点ハンプ実施予定箇所のうち1箇所で実証実験を実施	下図①または②を想定 (工事区間を考慮)
	調整等が可能な場合には速度抑制等の相乗効果を期待できる単路部ハンプ実証実験を併用	下図①または②の手前区間
狭さく	交差点狭さく実施予定箇所のうち1箇所で実証実験を実施	下図③を想定 (工事区間を考慮)

※実験箇所は今後詳細検討および関係者と調整したうえで決定

●実験用ハンプ



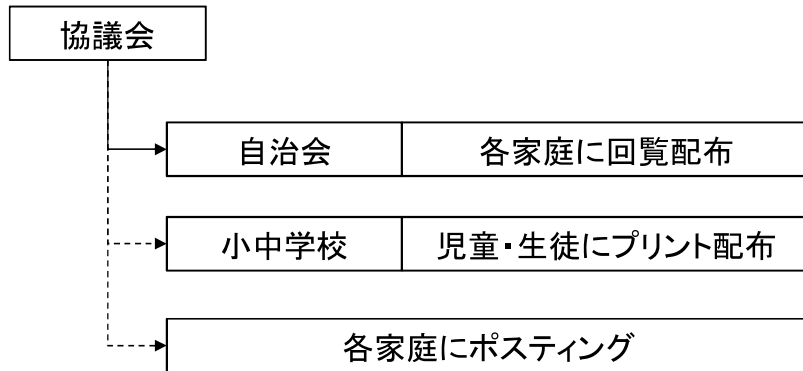
4. 対策の周知方法について

○平成29年度上半期に予定する「短期対策」と「実証実験」について、地域の方への周知活動を実施

《周知方法(案)》

(1) NewsLetter等を活用した周知・広報

アンケートの配布と同様に、自治会にご協力いただき回覧方式等により配布することを想定
 回覧が困難な場合などにおいては、小中学校への配布、各家庭へ直接ポスティング等の方法により周知



(2) 個別説明・説明会の実施

実証実験実施箇所に隣接する居住者に対して、個別に訪問して趣旨などを説明
 懸案などが発生した場合には、別途「住民説明会」などを開催

News Letter(素案)

入江地区の生活道路交通安全対策

■協議会の概要

取り組みの背景・目的・検討経緯・・・

■短期対策の実施内容

対策内容・位置・施工時期・・・

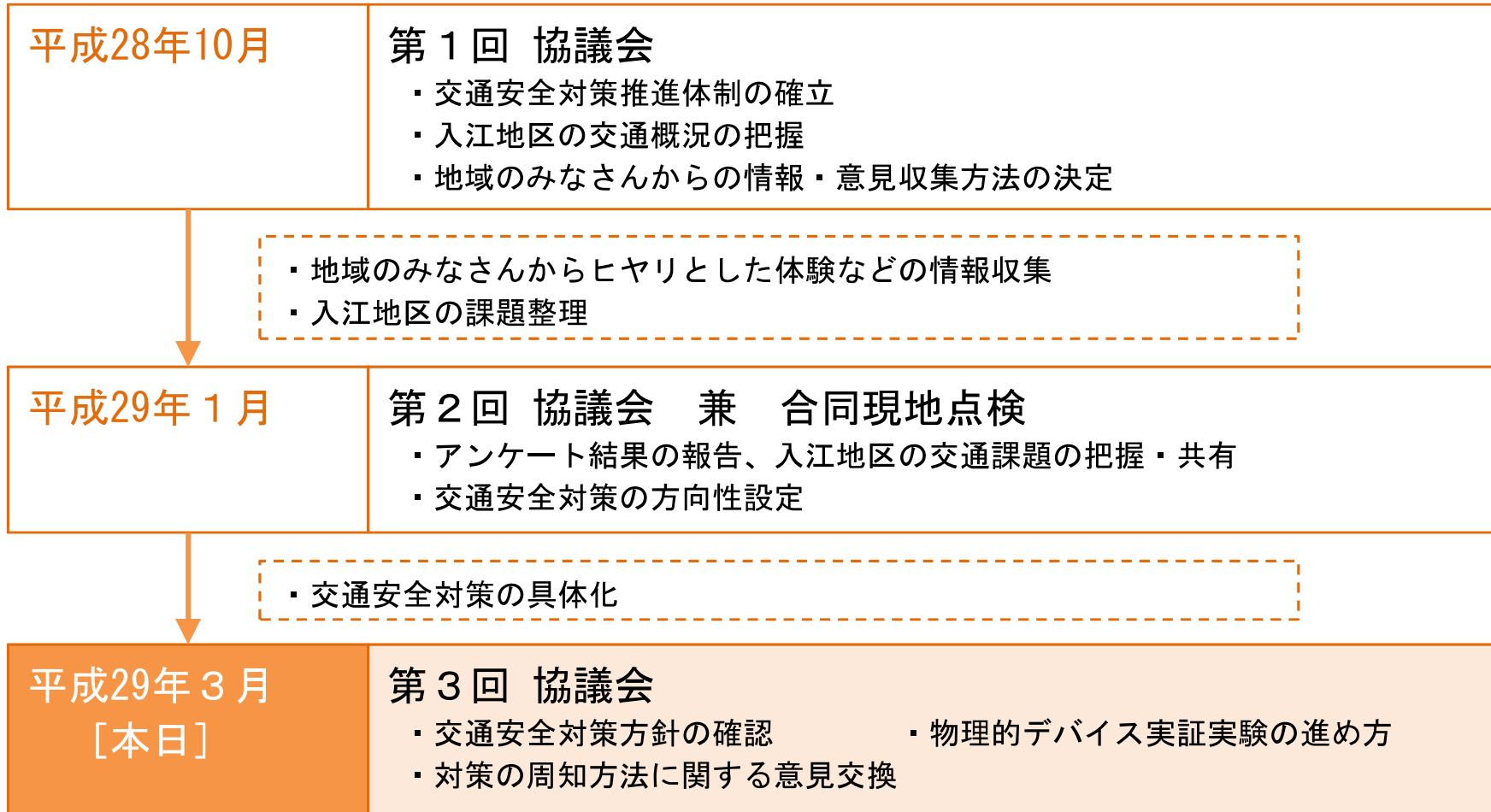
課題	対策方針	対策案
ゾーン30エリア内の自動車の速度が高い	表示を自立させる	ゾーン30表示の強調【12箇所】
課題	対策方針	対策案
エリア内の速度が高い 抜け道として利用	歩行空間確保	中央線抹消・路側帯拡幅・グリーンベルト【3区間】

■物理的デバイスの実証実験

実験内容・期間・調査内容・注意事項・・・

課題	対策方針	対策案
一時停止しにくい 道路の主従がわかりにくい 通過交通の速度が高い	一時停止遵守 速度の抑制	交差点バンプ(または入口部) & 自発光鉄【5箇所】 狭さく【1箇所】
課題	対策方針	対策案
エリア内の抜け道利用	通過車両の流入抑制	交差点狭さく & 看板【2箇所】 通学時間帯一方通行【2区間】(※長期)

5. 今後のスケジュール



《平成29年度以降》

決定した対策の周知
短期対策の実施、物理的デバイス実証実験

対策の見直し
物理的デバイスの展開、長期対策の調整・検討

第4回 入江地区生活道路 安全対策協議会

平成29年11月

静岡市

国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所

議事 1 昨年度までの振り返り



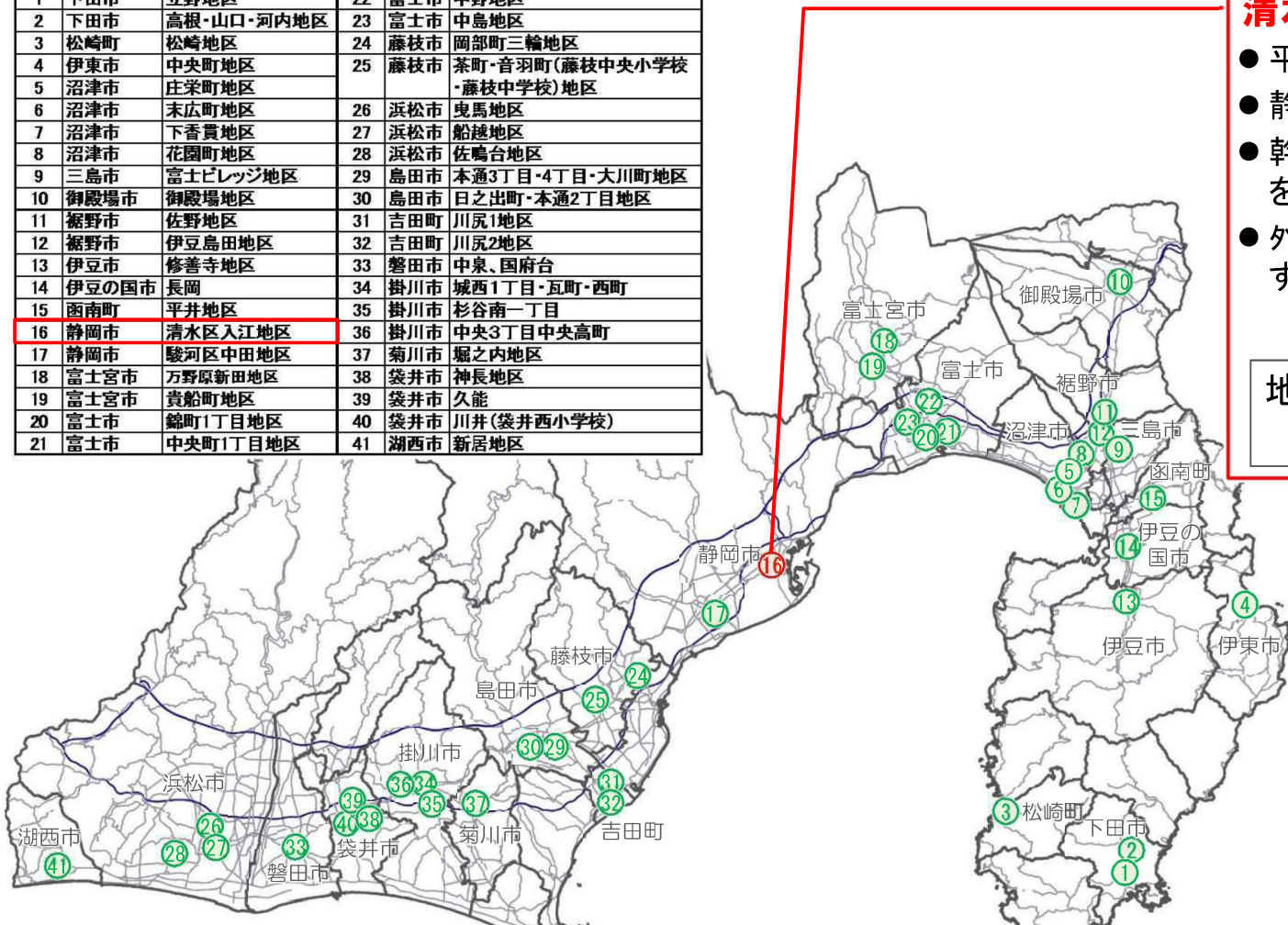
昨年度までの振り返り

(1) 県内の生活道路における安全対策実施の背景

○「静岡県道路交通環境安全推進連絡会議」において、41地区の生活道路対策エリアが選定され、国土交通省が参画する県内のモデル地区として、【清水区入江地区】の具体対策を検討。

《静岡県内の生活道路対策エリア》

番号	市町村	地区名	番号	市町村	地区名
1	下田市	立野地区	22	富士市	中野地区
2	下田市	高根・山口・河内地区	23	富士市	中島地区
3	松崎町	松崎地区	24	藤枝市	岡部町三輪地区
4	伊東市	中央町地区	25	藤枝市	茶町・音羽町(藤枝中央小学校・藤枝中学校)地区
5	沼津市	庄栄町地区	26	浜松市	曳馬地区
6	沼津市	末広町地区	27	浜松市	船越地区
7	沼津市	下香貫地区	28	浜松市	佐鳴台地区
8	沼津市	花園町地区	29	島田市	本通3丁目・4丁目・大川町地区
9	三島市	富士ビレッジ地区	30	島田市	日之出町・本通2丁目地区
10	御殿場市	御殿場地区	31	吉田町	川尻1地区
11	裾野市	佐野地区	32	吉田町	川尻2地区
12	裾野市	伊豆島田地区	33	磐田市	中泉、国府台
13	伊豆市	修善寺地区	34	掛川市	城西1丁目・瓦町・西町
14	伊豆の国市	長岡	35	掛川市	杉谷南一丁目
15	函南町	平井地区	36	掛川市	中央3丁目中央高町
16	静岡市	清水区入江地区	37	菊川市	堀之内地区
17	静岡市	駿河区中田地区	38	袋井市	神長地区
18	富士宮市	万野原新田地区	39	袋井市	久能
19	富士宮市	貴船町地区	40	袋井市	川井(袋井西小学校)
20	富士市	錦町1丁目地区	41	湖西市	新居地区
21	富士市	中央町1丁目地区			



清水区入江地区

- 平成27年よりゾーン30対象地域に指定
- 静岡市内の中で生活道路の事故が多発
- 幹線道路から生活道路への抜け道利用を確認
- 外周道路を管理する国土交通省が参画するモデル地区



地域のみなさんとの協働によって
今後の具体対策を検討

昨年度までの振り返り

(2)交通安全対策推進体制の確立

○国土交通省、警察、静岡市及び地域が連携して生活道路を推進するために「入江地区生活道路安全対策協議会」がH28.10に設立。



■協議会メンバー構成

●地域のみなさん

- 入江地区連合自治会長
- 自治会：鶴舞町、追分1丁目、追分3丁目、渋川（南）
- 入江地区交通安全会

○オブザーバー：市議会議員、その他地区自治会長
埼玉大学大学院 小嶋准教授

●学校

- 清水入江小学校
- 清水入江小学校PTA
- 清水第八中学校
- 清水第八中学校PTA

●警察

- 静岡県警察 清水警察署

●静岡市

- 学校教育課、生活安心安全課、清水区地域総務課、道路保全課、清水道路整備課

●国土交通省

- 国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所

昨年度までの振り返り

(3) 昨年度の協議会開催概要

○ 昨年度は3回の協議会が開催され、入江地区の交通概要の把握、アンケート調査による地域の意見収集、交通安全対策の決定、物理的デバイス実証実験(効果検証)の進め方などについて議論された。

開催日時	項目	議事要旨
【第1回協議会】 H28.10.24(月) 19:00~20:30	① 交通安全対策推進体制の確立 ② 入江地区の交通状況の把握 ③ 地域のみなさんからの情報・意見収集方法	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 地域・国土交通省・静岡市での協働体制が構築 ▪ 事故データやETC2.0データ分析結果による当該地区の交通状況を把握 ▪ 地域の情報・意見収集方法はアンケート調査により実施することです承を得る
【第2回協議会】 H29.1.19(木) 13:30~16:30	① アンケート調査結果の報告 ② 調査結果に基づく入江地区の交通課題 ③ 対策方法の例示 ④ 合同現地地点検の実施	<ul style="list-style-type: none"> ▪ アンケート調査結果に基づく、当該地区の交通課題を把握 ▪ 対策実施箇所毎の対策方法について、対策効果や費用・時間を踏まえて提示 ▪ 合同現地地点検の実施
【第3回協議会】 H29.3.15(水) 14:00~16:00	① 安全対策方針確認 ② 物理的デバイス実証実験の進め方 ③ 対策の周知方法 ④ 今後のスケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ▪ グループ討議の結果を踏まえ、当該地区の安全対策方針が決定 ▪ 物理的デバイス実証実験の対象候補箇所や実施手順が決定 ▪ H29年度に実施予定である「短期対策」と「実証実験」はNewsLetterにより発信することが決定

昨年度までの振り返り

(4) 当該地区における生活道路安全対策方針

凡例

- 短期対策** : 平成29年度の施工を予定
- 実証実験** : 平成29年度に実験 ⇒ 効果や副作用を検証後に展開
- 長期対策** : 調整・見直し検討を行いながら平成30年度以降に実施

課題	対策方針	対策案
ゾーン30エリア内の自動車の速度が高い	表示を目立たせる	ゾーン30表示の強調【12箇所】
		短期対策
※12箇所中西側の3箇所はゾーン30エリア外であるためゾーン拡大を調整		

課題	対策方針	対策案
エリア内の速度が高い 抜け道として利用	歩行空間確保	中央線抹消・路側帯拡幅・グリーンベルト【3区間】
		短期対策

課題	対策方針	対策案
すれ違い時に歩行者と自動車が接近	自動車に注意喚起	路面標示「歩行者に注意」【4箇所】
		短期対策

課題	対策方針	対策案
横断が困難	横断時の安全性確保	横断歩道(東側)【1箇所】
		長期対策

事務局追加対策案

課題	対策方針	対策案
一時停止しない 道路の主従がわかりにくい 通過交通の速度が高い	一時停止の遵守 速度の抑制	交差点ハンプ&自発光鉢【7箇所】 狭さく【1箇所】
		実証実験
課題	対策方針	対策案
エリア内の抜け道利用	通過車両の流入抑制	交差点狭さく&看板【2箇所】 通学時間帯一方通行【2区間】(※長期)
		実証実験
課題	対策方針	対策案
歩道が狭い 自動車の速度が高い	歩行者、自転車の安全な通行	歩道整備【1区間】
		長期対策
※一部区間(東側)で工事着手		

課題	対策方針	対策案
自動車の速度が高い 横断できない	速度の抑制 横断歩行者の安全確保	信号機【2箇所】
		長期対策

課題	対策方針	対策案
見通しが悪い 歩道内が狭小	視認性の向上 歩行空間確保	カーブミラー【1箇所】 防護柵改良【1箇所】
		長期対策

議事 2 実証実験の効果検証結果報告



実証実験概要

＜入江地区(静岡市)でハンプの実証実験を実施＞

- 実験期間 : 平成29年9月13日(水)～平成29年9月26日(火)
- 実験場所 : 静岡市清水区鶴舞町2—26地先
- 目的 : 日常生活で利用する“生活道路”では、交通事故が多く発生しています。生活道路を通り抜ける自動車や、スピードが速い自動車が多いことが、交通事故発生の原因のひとつになっています。こうした問題に対し、道路上にハンプ(こぶ)を設置し速度を抑制する目的で実証実験を行いました。



＜仮設ハンプ設置位置＞



【設置前】

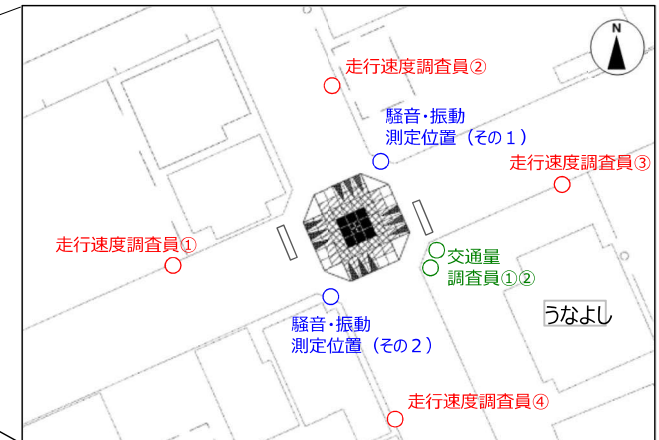


【設置中】



実証実験効果検証調査結果 総評

調査項目	総 評
① 交通量調査	✓ ハンプ設置前と設置中で 交差点交通量に大きな変化はなかった。
② 走行速度調査	✓ 交差点へ進入する 速度は減少しており、ハンプ設置による走行速度の抑制効果を確認できた。
③ 騒音・振動調査	✓ ハンプ設置の有無によらず騒音レベル及び振動レベルに大きな変化はなく、 周辺環境への大きな影響はなかった といえる。
④ 利用者意識調査	✓ ほとんどの運転者がスピードを落として走行したと回答しており、 ハンプ設置による速度抑制効果が期待できる。 ✓ 通行状況、騒音振動ともに歩行者の視点でも肯定的な意見が多く、ハンプ設置による影響がないことがうかがえる。 ✓ ハンプ設置に関する設問においても、 肯定的な意見が多く、ハンプ設置に期待する意見が多い ことがうかがえる。



ハンプ【設置前】調査 H29.9.5 (火)	ハンプ【設置後】調査 H29.9.19 (火)
①交通量調査	①交通量調査
②走行速度調査	②走行速度調査
③騒音・振動調査	③騒音・振動調査
	④利用者意識調査

実証実験効果検証調査の概要

(1) 調査概要

○ ハンプ設置前の現状調査としてハンプ【設置前】調査を、ハンプ設置中の調査としてハンプ【設置中】調査を実施し、各調査結果の比較により、ハンプの効果を把握した。

(2) 調査項目

① 交通量調査

- 目的 : ハンプ設置による通行車両や歩行者などの交通状況を把握
- 調査時間 : 24時間調査
- 調査手法 : 人手観測により右表に示す計測車種分類で交差点の方向別交通量(12方向)を計測した。

② 走行速度調査

- 目的 : ハンプ設置前後の速度変化を把握
- 調査時間 : 6時間調査
(朝方: 7:00~9:00)
(昼間: 11:00~13:00)
(夕方: 17:00~19:00)
- 調査手法 : スピードガンにより交差点に流入する4流入部の車両走行速度を計測した。

③ 騒音・振動調査

- 目的 : ハンプ設置前・設置中の騒音・振動値の変化(周辺への影響)を把握
- 調査時間 : 24時間調査
- 調査手法
(騒音調査): 騒音計を用いて騒音レベルの測定を行う。騒音計の周波数補正回路はA特性、動特性はFAST、サンプリング間隔は100msとした。なお、調査時は、同時にICレコーダにより実音を記録し、パトカー等のサイレンや街宣車等の日常発生しない突発的に発生する大きな異常音について除外した。
(振動調査): 振動計を用いて振動レベルの測定を行う。振動レベル計の鉛直振動特性はZ方向、振動感覚補正回路はV.L.とし、サンプリング間隔は100msとした。

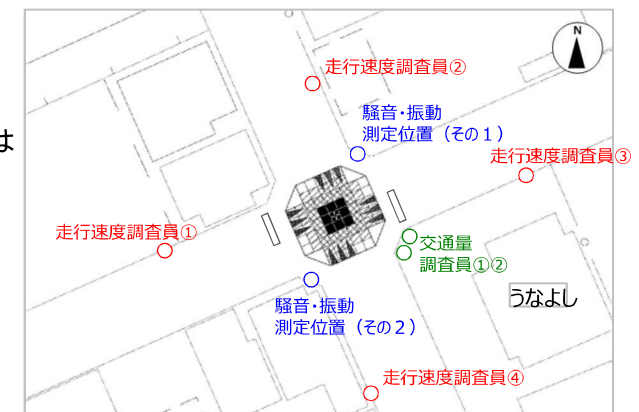
④ 利用者意識調査

- 目的 : ハンプ設置後の通行状況やハンプに対する印象、問題点等を把握
- 調査手法 : アンケート調査(アンケート調査票配布式)
- 調査対象 : 自治会、小中学校、タクシー事業者

<計測車種分類一覧>

車種	頭番号	備考
乗用車	3, 5, 7	軽乗用車を含む。
バス	2	マイクロバスを含む。
小型貨物車	4, 6	バス・ワゴンタイプもある。軽貨物車を含む。
普通貨物車	1, 9, 0	
トレーラー	-	
二輪車	-	原付・自動二輪

ハンプ【設置前】調査 H29.9.5(火)	ハンプ【設置後】調査 H29.9.19(火)
①交通量調査	①交通量調査
②走行速度調査	②走行速度調査
③騒音・振動調査	③騒音・振動調査
	④利用者意識調査



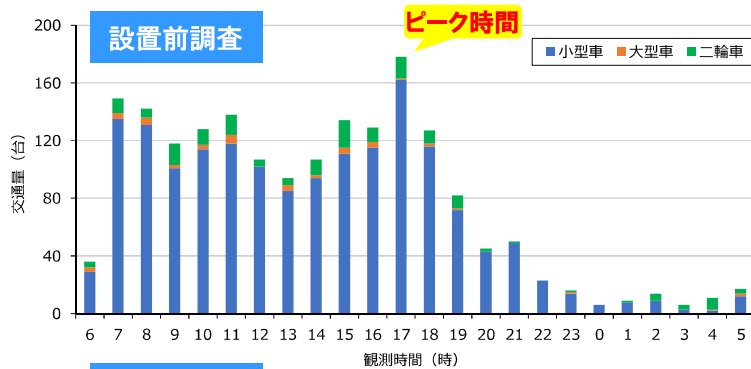
交通量調査結果(交差点流入交通量)

○ ハンプ設置前と設置中で交差点交通量に大きな変化はなかった。

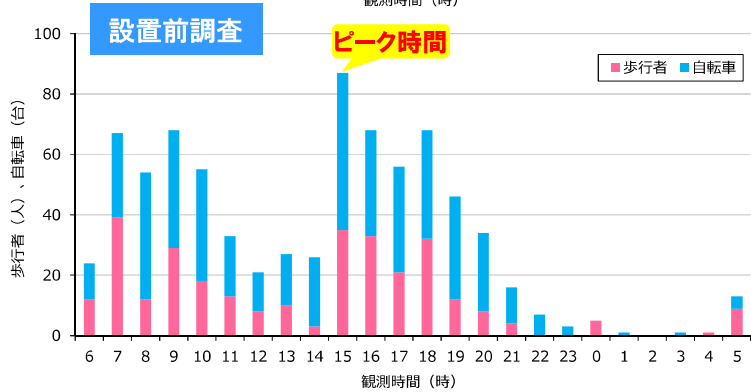
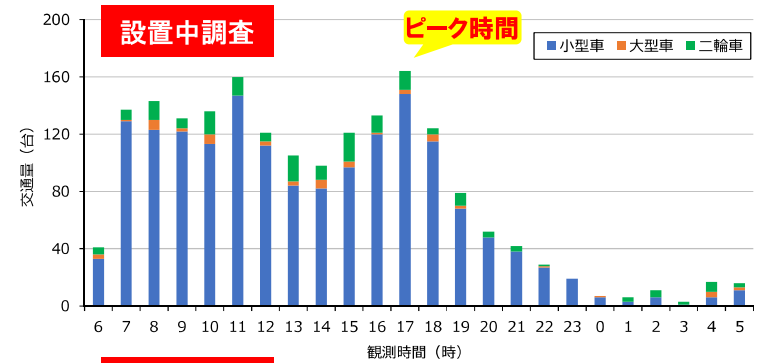
- ・ 時間別では、自動車類の交通量のピーク時間は、ハンプ設置前・設置中ともに17時台であった。交通量の時間変化や車種別割合も概ね傾向は同様であった。
- ・ 歩行者・自転車交通量のピーク時間は、設置前・設置中ともに下校時間帯と重なる15時台であった。

	小型車	大型車	二輪車	自動車類計	歩行者	自転車	歩行者 自転車計
設置前調査	1,654	45 (2.4%)	167	1,866 +29	304	477	781 +53
設置中調査	1,658	55 (2.9%)	182	1,895	345	489	834

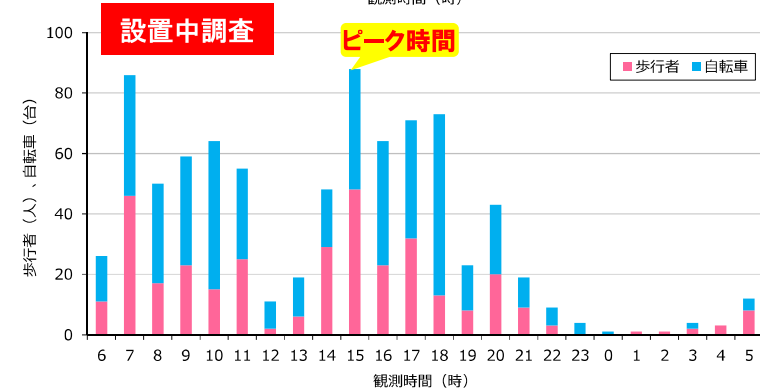
[単位：台]



各車両の割合
通行台数の傾向は概ね同じ



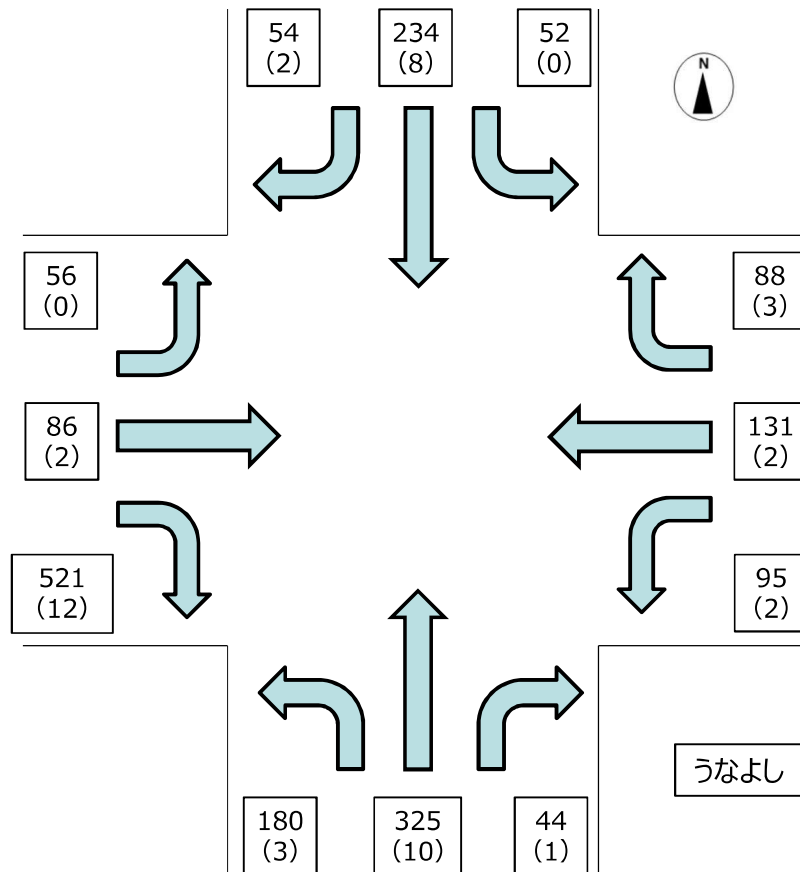
設置中の7時台の交通量が
若干多いが、時間帯による
変化の傾向は概ね同じ



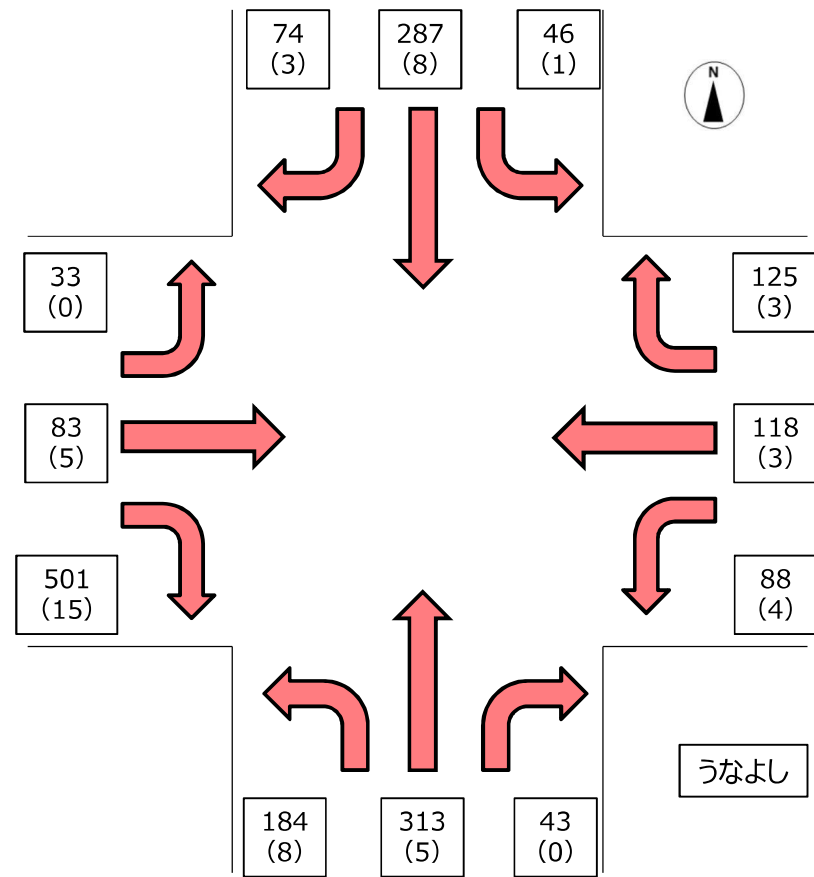
交通量調査結果(方向別交通量)

- ハンプ設置前と設置中ともに自動車類※の方向別交通量の変化に大きな変化はなかった。※自動車類:小型車, 大型車, 二輪車
- 方向別では、西側からの右折車両が最も多い結果となった。

設置前調査



設置中調査

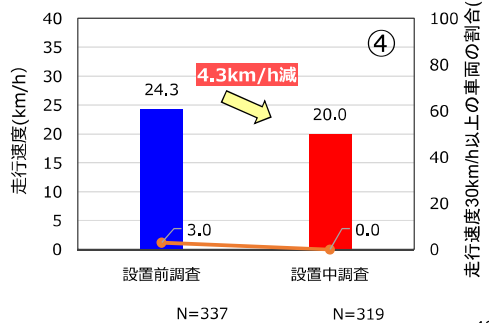
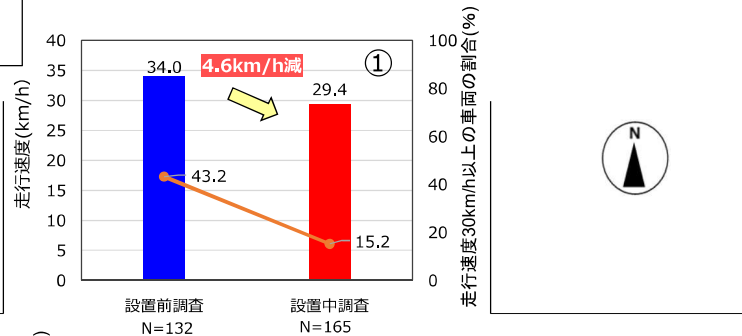
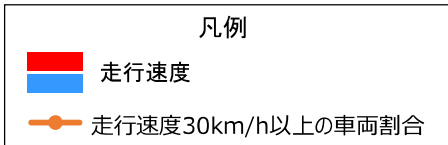


<凡 例>

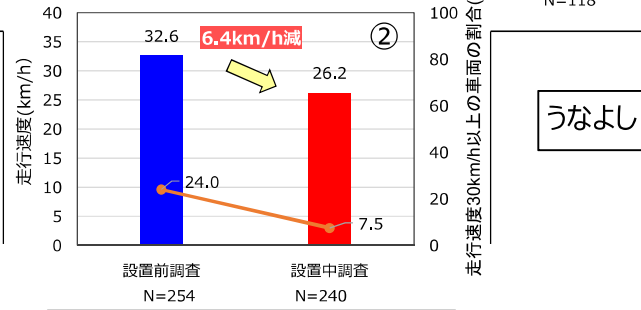
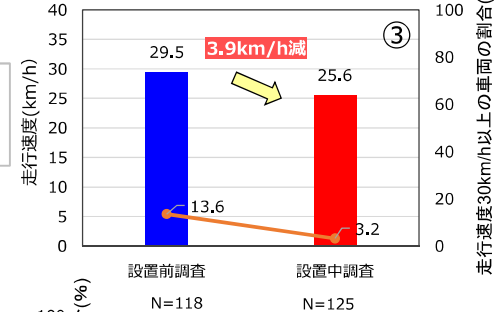
【自動車類】
上段: 全車
下段: 大型車

走行速度調査結果

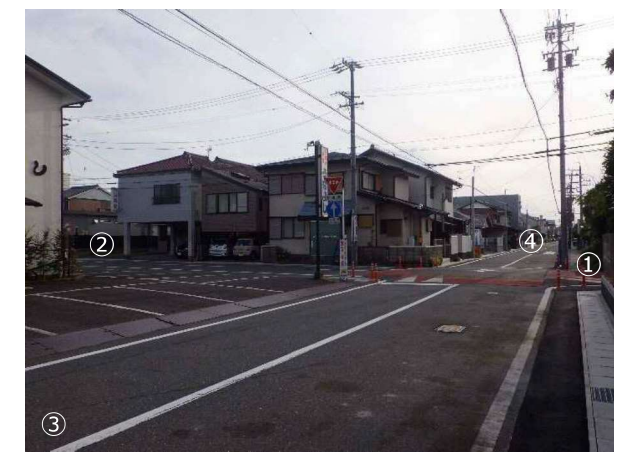
- 交差点へ進入する速度は、いずれの方向においてもハンプ設置前に比べ減少しており、ハンプ設置による走行速度の抑制効果を確認できた。
- 30km/h以上で走行する車両の割合も、設置前に比べ減少している。



交差点へ進入する速度は、
いずれの方向においてもハンプ
設置前に比べ減少した。



特に南側流入部の速度減少が大きい



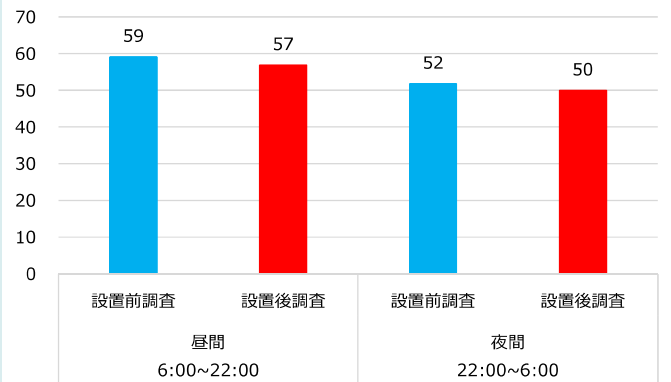
騒音調査結果

○ 両地点ともにハンパ設置の有無によらず騒音レベルに大きな変化はなく、周辺環境への大きな影響はなかったといえる。

騒音調査位置
(その2)



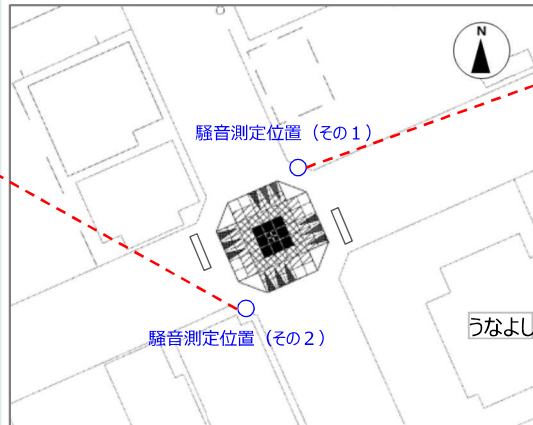
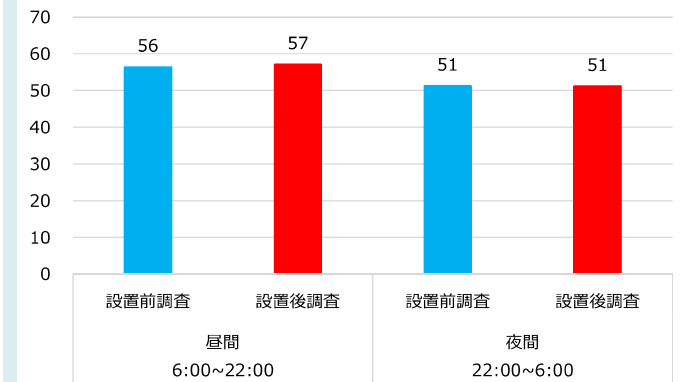
調査地点その2では、昼夜ともに騒音レベルが2dB小さくなった。



騒音調査位置
(その1)



調査地点その1では、昼間の騒音レベルが1dB大きく、夜間の騒音レベルは変化がなかった。



<騒音計測位置図>

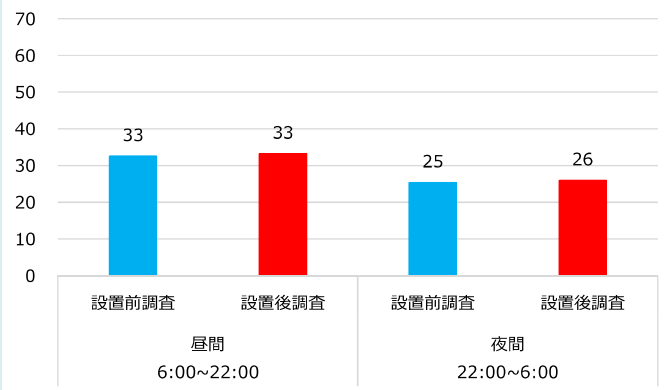
振動調査結果

○ 両地点ともにハンプ設置の有無によらず振動レベルに大きな変化はなく、周辺環境への大きな影響はなかったといえる。

振動調査位置
(その2)



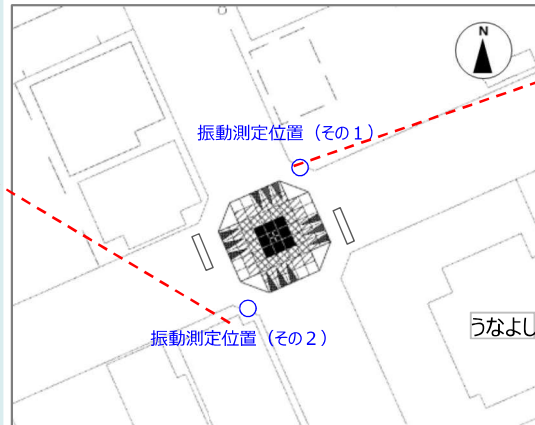
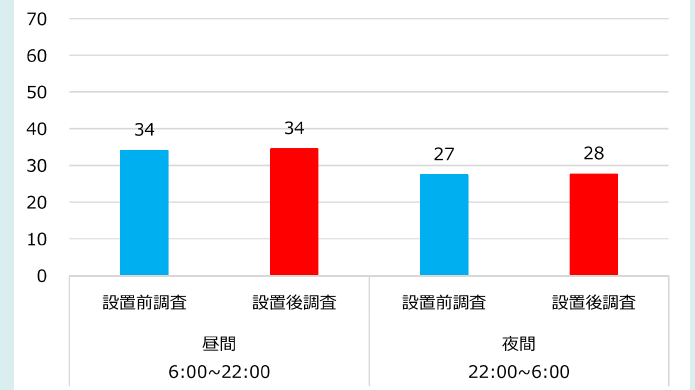
調査地点その2では、調査地点その1と同様に、昼間の振動レベルに変化はなく、夜間の振動レベルが1dB大きくなった。



振動調査位置
(その1)



調査地点その1では、昼間の振動レベルに変化はなく、夜間の振動レベルが1dB大きくなった。



<騒音計測位置図>

利用者意識調査(アンケート調査)概要

(1)調査概要

【自治会】

対策エリア内外合わせて10自治会に配布

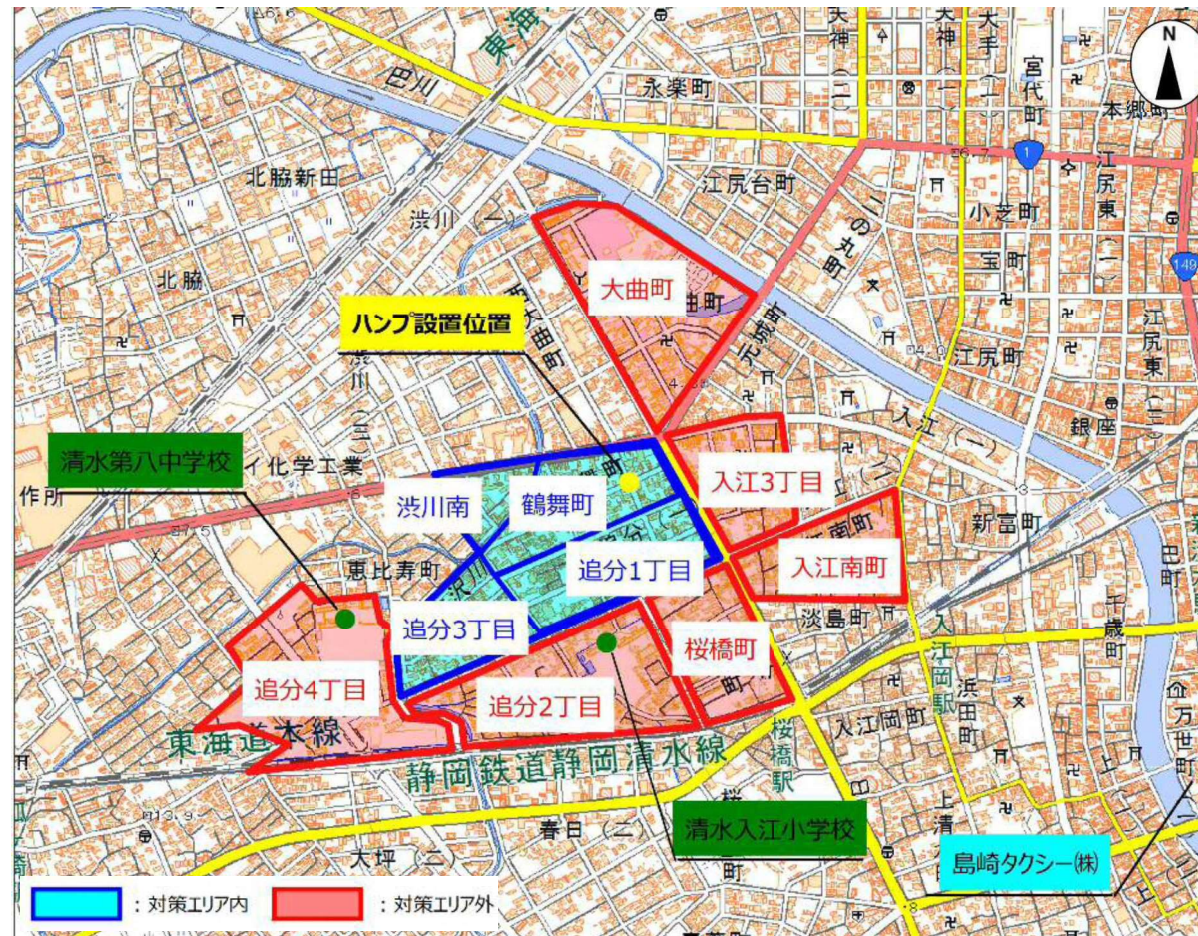
- ・対策エリア内: 鶴舞町, 追分一丁目, 追分三丁目, 渋川南
 - ・対策エリア外: 入江三丁目, 大曲町, 追分二丁目, 追分四丁目, 桜橋町, 入江南町
- 配布: 2,578世帯 回答: 1,114世帯 (全体回答率: 43%、エリア内回答率: 47%)

【小・中学校】

清水入江小学校および清水第八中学校生徒に配布

【タクシー事業者】

島崎タクシー株式会社に配布



利用者意識調査(アンケート調査)結果【概要】

(2) 調査結果概要

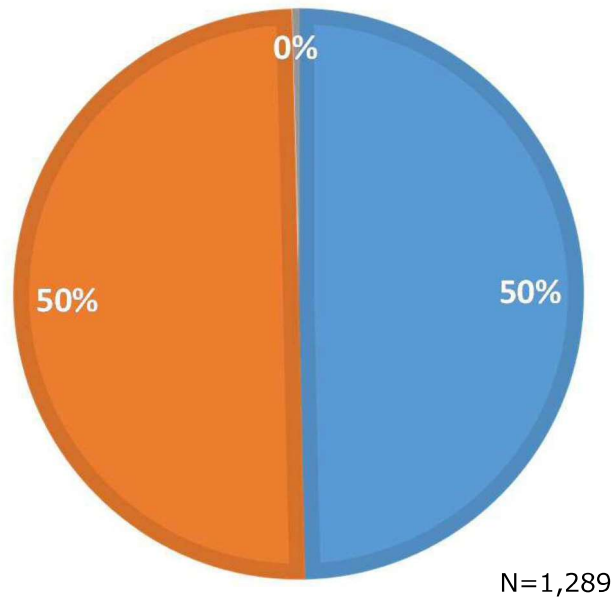
設問の視点	調査結果概要	総 評
ハンプ通行状況	<ul style="list-style-type: none"> ➤ アンケート回答者のうち、約5割がハンプを通行 ➤ 通行手段は、普通自動車（約6割）、自転車、徒歩の順 	
車両によるハンプ通行時の印象	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 約9割の運転者が「スピードを落として走行」と回答 ➤ 約8割の運転者が「問題なく運転できた」と回答 ➤ 約5割の運転者が運転中の騒音振動について「気にならない」と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ほとんどの運転者がスピードを落として走行しており、<u>ハンプ設置による速度抑制効果が期待できる。</u> ✓ <u>通行状況、騒音振動ともに運転者の視点からハンプ設置による影響がない</u>ことがうかがえる。
徒歩によるハンプ通行時の印象	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 約7割の歩行者が「普段通り通行できた」と回答 ➤ 約6割の歩行者が通行中の騒音振動について「気にならない」と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>通行状況、騒音振動ともに歩行者の視点でもハンプ設置による影響がない</u>ことがうかがえる。
ハンプ設置に対する印象	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 約6割の方が「ハンプ設置による運転者の交通安全意識が高まる」と回答 ➤ 約7割の方が「ハンプ設置により速度抑制効果が期待できる」と回答 ➤ 約5割の方が「自宅付近にハンプを設置してもよい」と回答 ➤ 約5割の方が「継続的にハンプを設置したほうがよいと思う」と回答し、「継続的にハンプを設置しないほうがよいと思う」と回答した方は約1割であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>いずれの設問においても、肯定的な意見が多く、ハンプ設置に期待する意見が多い</u>ことがうかがえる。

利用者意識調査(アンケート調査)結果【詳細】

(3)ハンプの通行状況について

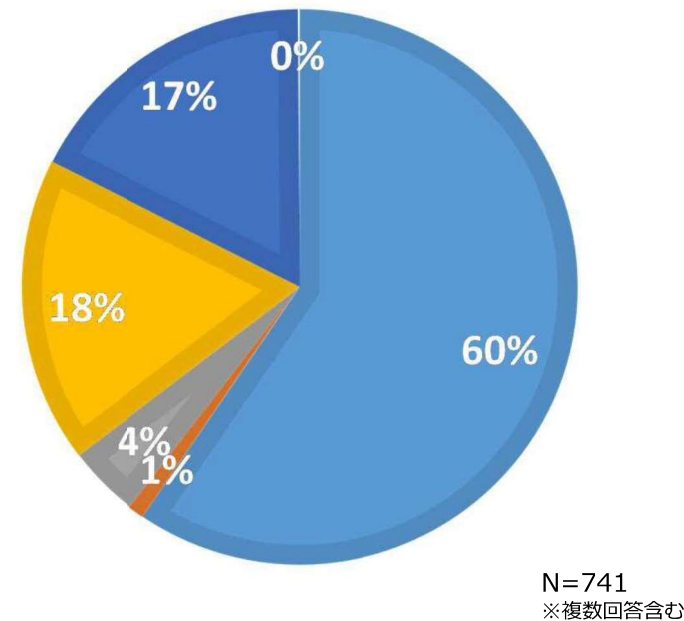
- アンケート回答者のうち、ハンプを通行した方は約5割。
- 通行手段としては、普通自動車(軽自動車含む)の割合が最も高く(約6割)、自転車、徒歩の順である。

Q. ハンプを通行されましたか？



■ 通行した ■ 通行していない ■ 無回答

Q. ハンプを通行した手段はなんでしょう？



■ 普通自動車(軽自動車も含む) ■ 大型自動車(中型自動車も含む)
■ バイク(原付含む) ■ 自転車
■ 徒歩 ■ 無回答

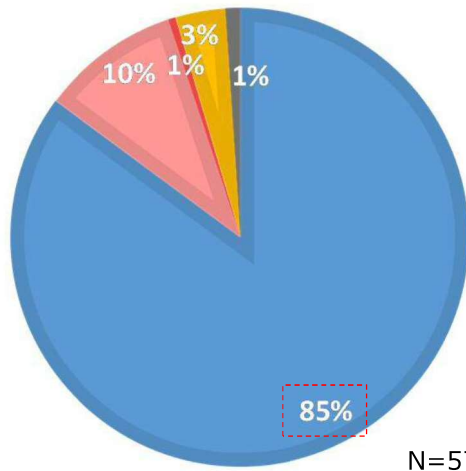
利用者意識調査(アンケート調査)結果【詳細】

(4)ハンプの通行について[車両※による通行状況] ※自転車を含む

- ほとんどの運転者がスピードを落として走行しており、ハンプ設置による速度抑制効果が期待できる。
- 通行状況、騒音振動ともに運転者の視点からハンプ設置による影響がないことがうかがえる。

Q. ハンプを通行するときのスピードはいかがでしたか？

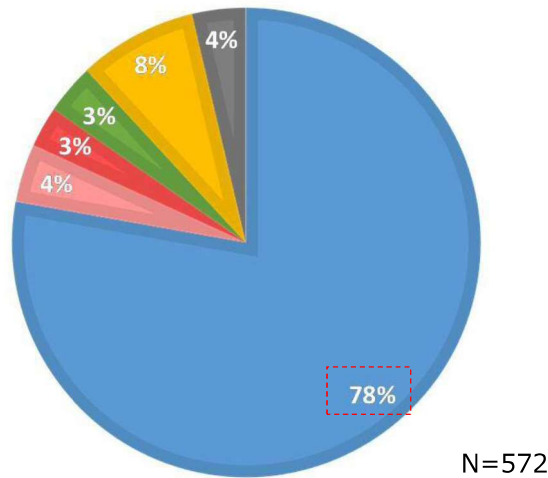
- スピードを落として通行した
- スピードはそのまま通行した
- スピードを上げて通行した
- 分からない
- 無回答



約9割の運転者が「スピードを落として走行」と回答

Q. ハンプを通行したときの運転状況はいかがでしたか？

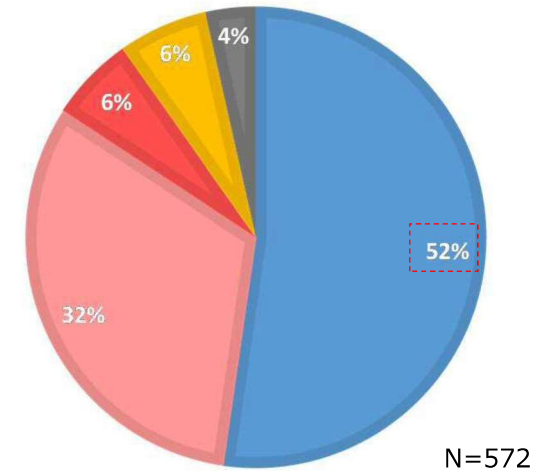
- 問題なく運転できた
- 減速のためのブレーキ操作に危険を感じた
- 前車の減速により危険を感じた
- その他
- 分からない
- 無回答



約8割の運転者が「問題なく運転できた」と回答

Q. ハンプを通行したとき、騒音や振動についてどのように感じましたか？

- 気にならない
- やや気になった
- とても気になった
- 分からない
- 無回答



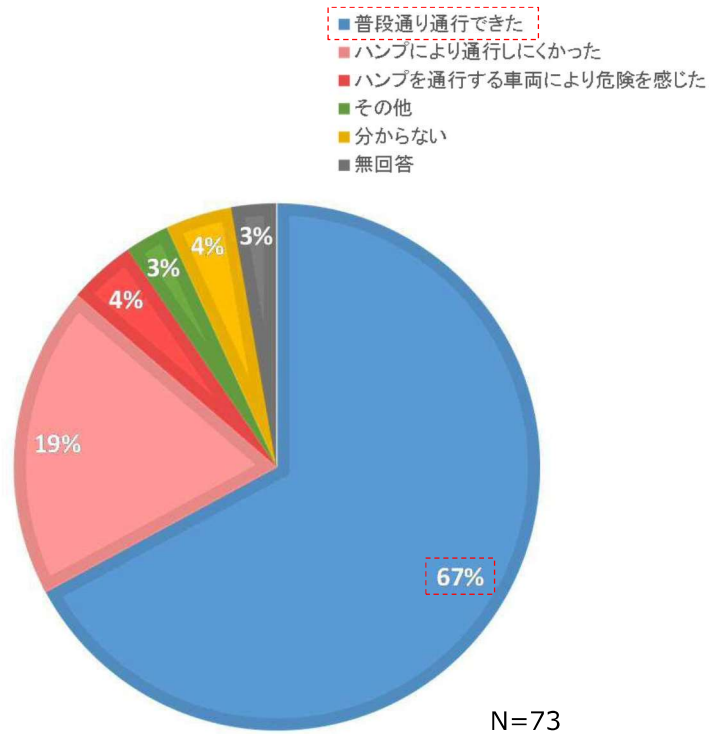
約5割の運転者が運転中の騒音振動について「気にならない」と回答

利用者意識調査(アンケート調査)結果【詳細】

(5)ハンブの通行について[徒歩による通行状況]

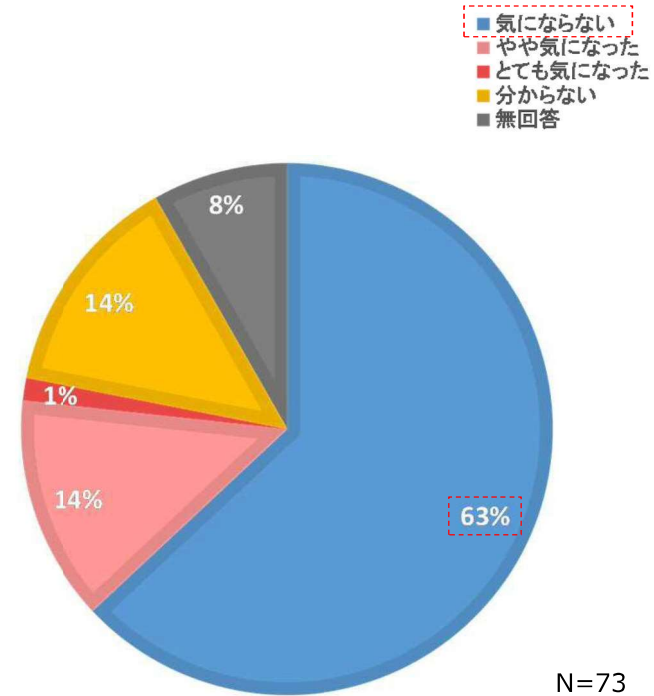
○ 通行状況、騒音振動ともに歩行者の視点でもハンブ設置による影響がないことがうかがえる。

Q.歩行者用通路を通行したときの状況はいかがでしたか？



約7割の歩行者が「普段通り通行できた」と回答

Q.歩行者用通路を通行したとき、騒音や振動についてどのように感じましたか？



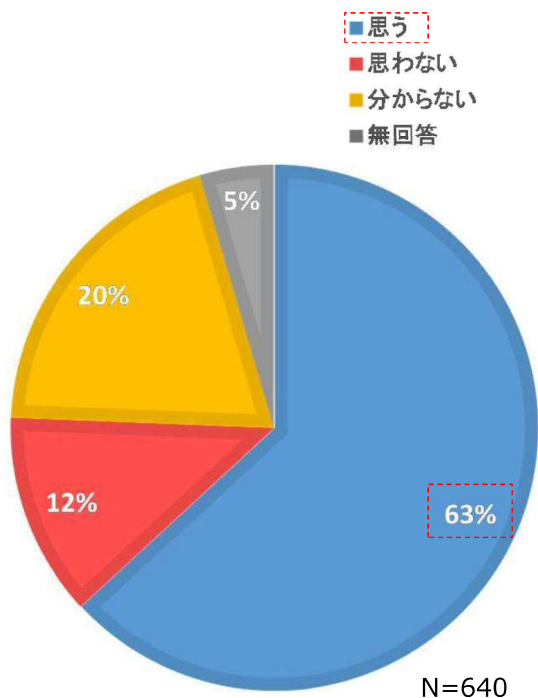
約6割の歩行者が通行中の騒音振動について「気にならない」と回答

利用者意識調査(アンケート調査)結果【詳細】

(6)ハンブ設置に対する印象について[ハンブを通行した人の回答]

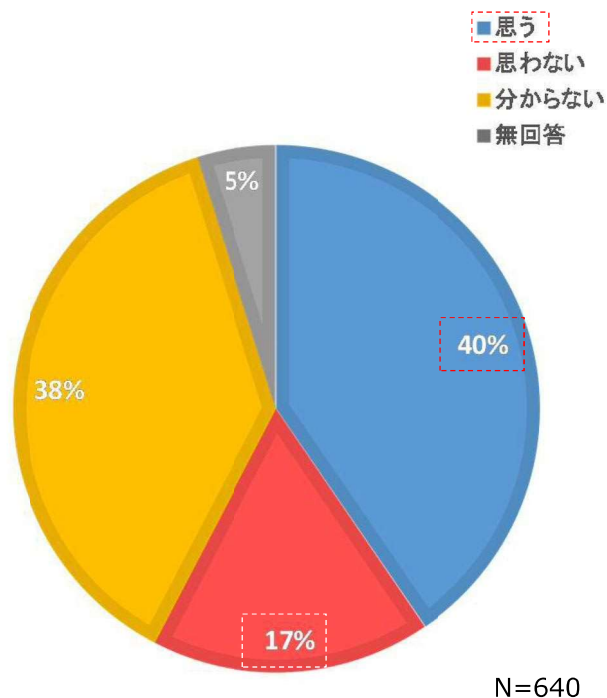
○ いずれの設問においても、肯定的な意見が多く、ハンブ設置に期待する意見が多いことがうかがえる。

Q. ハンブ設置により、運転者の交通安全意識は高まった(高まる)と思いますか？



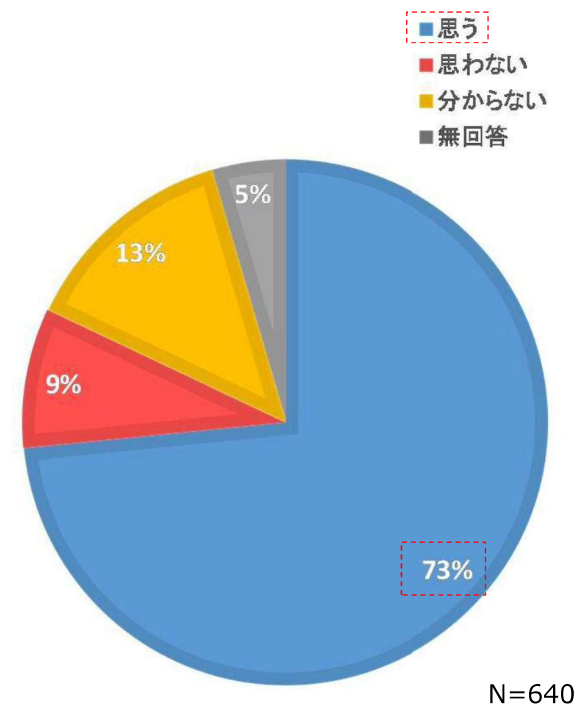
約6割の方が「ハンブ設置による運転者の交通安全意識が高まる」と回答

Q. ハンブ設置により、自転車や歩行者が安心して周辺道路を通行できるようになった(できるようになる)と思いますか？



約4割の方が「ハンブ設置により自転車・歩行者が安心して通行できる」と回答し、「安心して通行できない」と回答した方は約2割であった

Q. ハンブを設置することは、車両の速度抑制効果が期待できると思いますか？

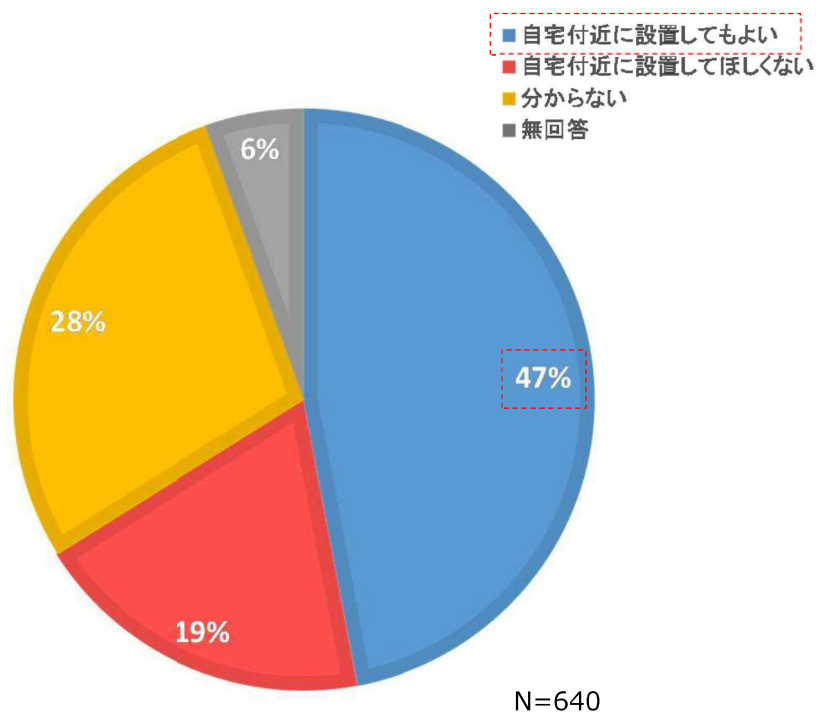


約7割の方が「ハンブ設置により速度抑制効果が期待できる」と回答

利用者意識調査(アンケート調査)結果【詳細】

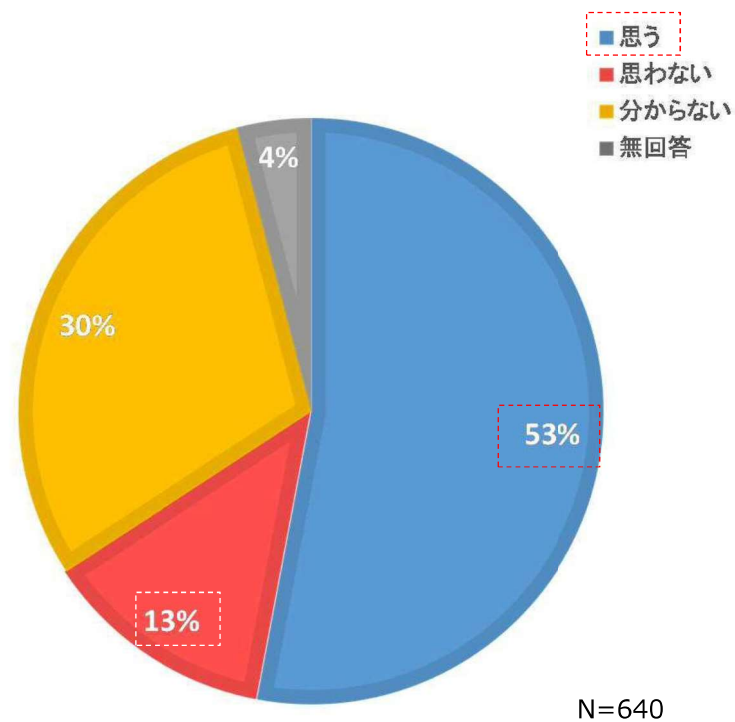
○ いずれの設問においても、肯定的な意見が多く、ハンプ設置に期待する意見が多いことがうかがえる。

Q. ハンプが自宅付近に設置されることになる場合、どのように思いますか？



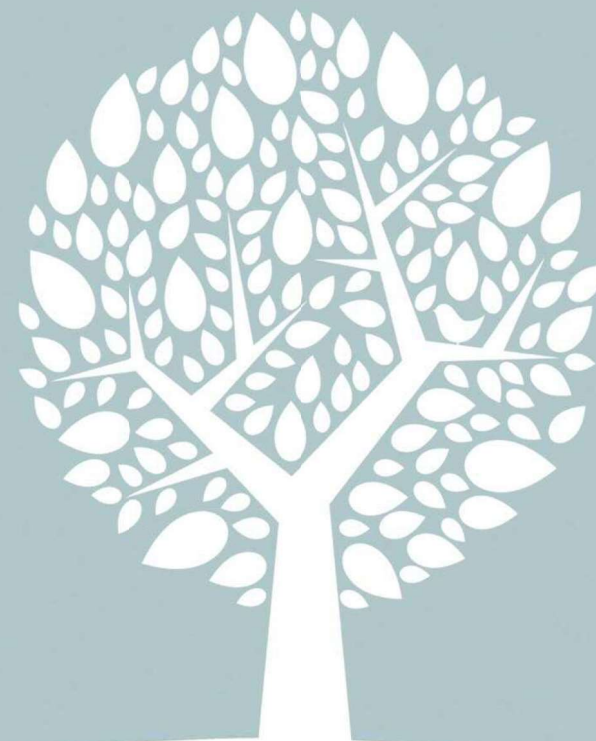
約5割の方が「自宅付近にハンプを設置してもよい」と回答

Q. ハンプを設置することは今後も継続したほうがよいと思いますか？



約5割の方が「継続的にハンプを設置したほうがよいと思う」と回答し、「継続的にハンプを設置しないほうがよいと思う」と回答した方は約1割であった

議事 3 今後の方針について

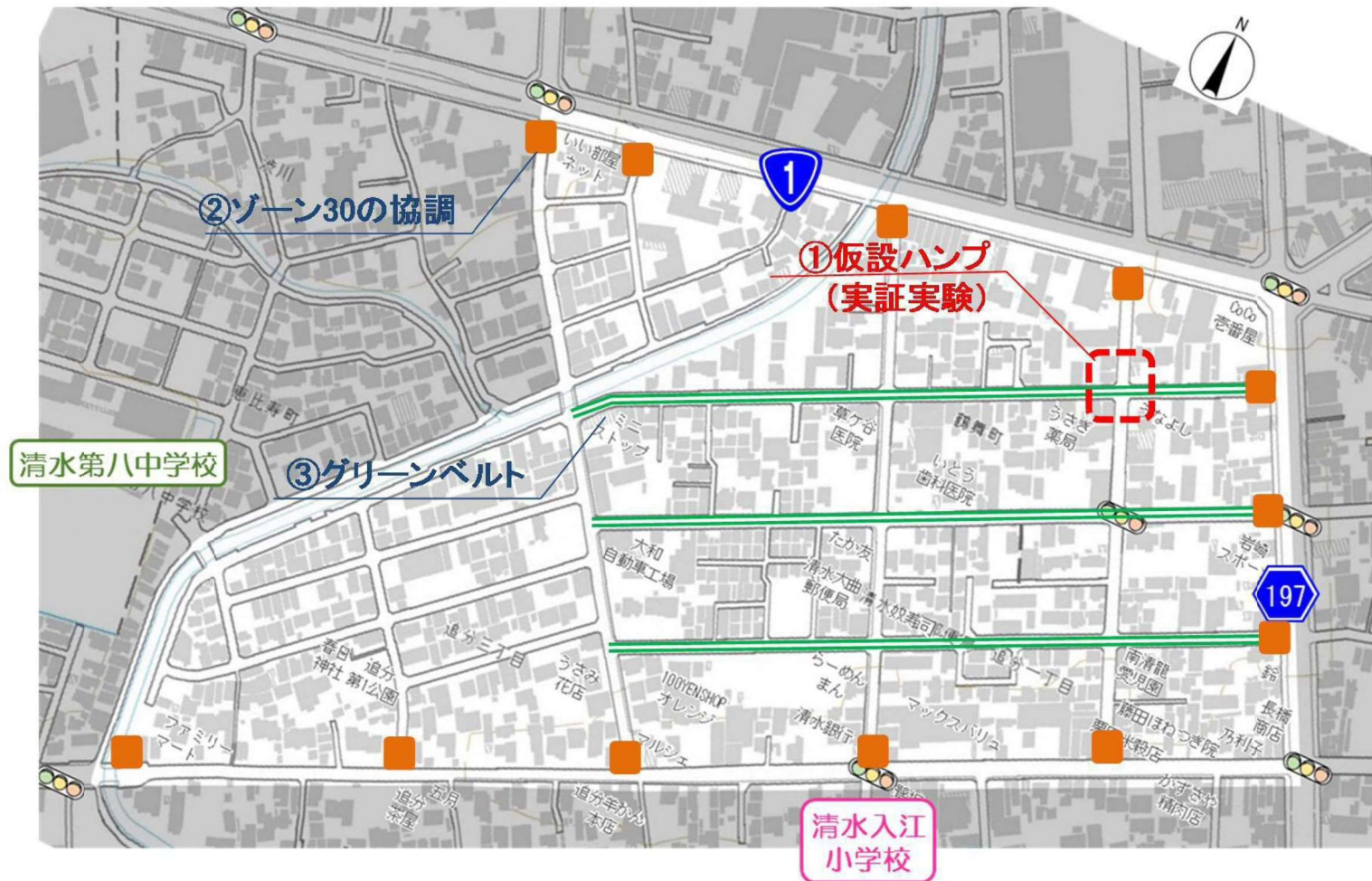


今年度の計画について

(1) 承認された対策についての確認

○ 平成28年度の入江地区生活道路安全対策協議会にて、承認されている対策内容は下記の通りである。

- ① 仮設ハンブによる実証実験 **実施済み**
- ② ゾーン30の強調表示 **再確認**
- ③ 従道路における、センターラインの消去+グリーンベルトの設置 **再確認**



今年度の計画について

① 仮設ハンプによる実証実験



新聞 3社
テレビ 4社による取材



② ゾーン30の強調表示



ゾーン30エリアの入り口となる場所にある「ゾーン30」の路面表示の周りを緑色に着色し、強調します。

※ゾーン30 : 区域を設定して最高速度30km/hの区域規制やその他の交通規制等により、速度抑制や抜け道利用の抑制・排除を図るもの



今年度の計画について

③ 従道路における、センターラインの消去+グリーンベルトの設置



従道路となる東西方向の道路に対し、センターラインを消し、路肩を拡幅することで、自動車の速度を抑制するとともに、歩行空間を確保します。また、グリーンベルトを設置することで、より明確に歩行空間を明示します。

イメージ



現状



※グリーンベルト：歩道がない道路の路肩(端部)を緑色に塗装し、歩行者の歩く空間を視覚的に確保するもの

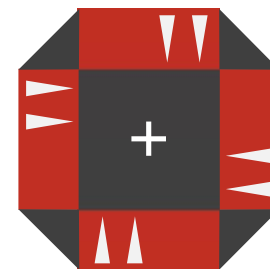
今年度の計画について

(2) 仮設ハンプによる実証実験の効果を受けて実施する対策について

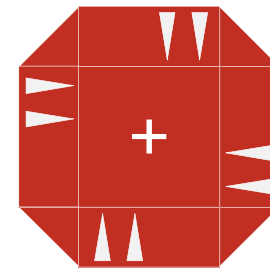
○ ハンプの本格設置について、実証実験の結果が概ね良好であったためハンプの本格設置について可否を検討

👉 チェックポイント1 設置場所の確認

👉 チェックポイント2 配色の確認 実験時配色



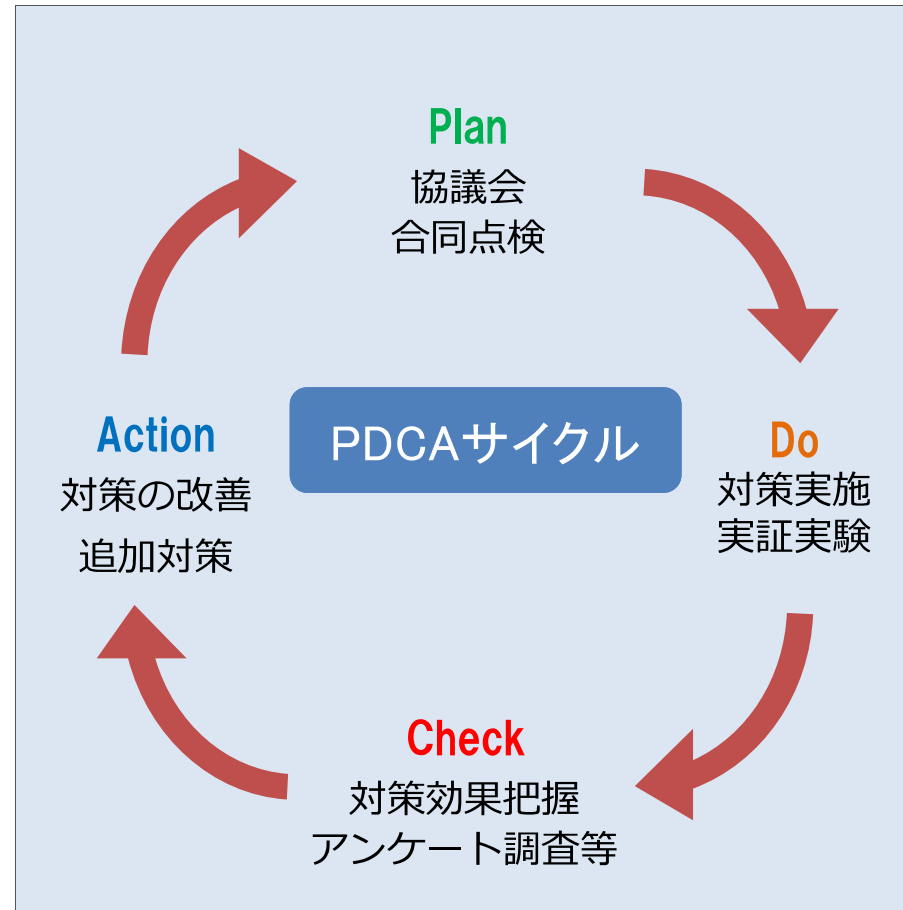
一般的な配色



来年度以降の方針について

(1) 協議会の在り方について

- 入江地区生活道路安全対策協議会は、今後も継続して実施する。
- また、PDCAサイクルの活用により、エリア内での対策をより充実させていく。



来年度以降の方針について

(2)生活道路安全対策について

○ 昨年度検討した長期的に検討が必要な内容についても、今後実施の可否を検討していく。



○	課題	対策方針	対策案
	自動車の速度が高い 横断できない	速度の抑制 横断歩行者の安全確保	信号機

○	課題	対策方針	対策案
	エリア内の抜け道利用	通過車両の流入抑制	交差点狭く&看板 通学時間帯一方通行 (※長期)

○	課題	対策方針	対策案
	見通しが悪い 歩道内が狭小	視認性の向上 歩行空間確保	カーブミラー 防護柵改良

○	課題	対策方針	対策案
	横断が困難	安全性確保	横断歩道 (東側)

■	課題	対策方針	対策案
	通過交通の速度が高い	一時停止遵守 速度抑制	狭さく

来年度以降の方針について

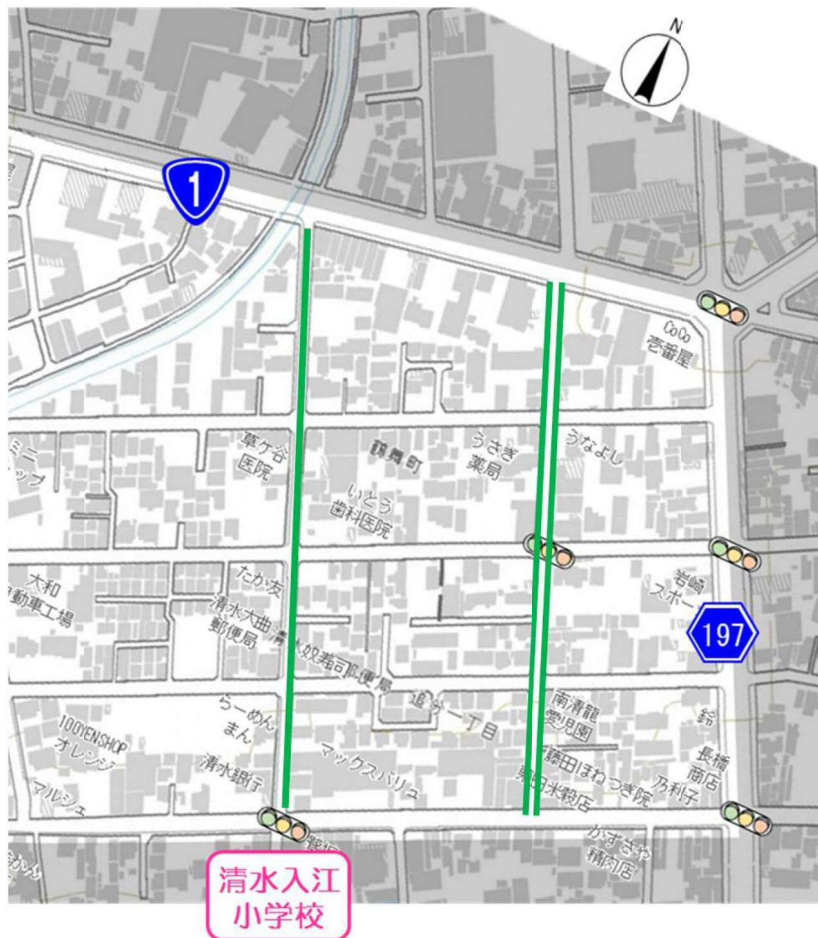
(3) その他の追加対策について

○ その他、新たに追加で実施する対策についても、来年度以降の協議会で検討

例：生活道路内での歩行者・自転車の安全を確保するため、それぞれの通行位置の明示について検討

○ 従道路以外へのグリーンベルトの設置

○ 自転車通行位置の明示



来年度以降の方針について

(4)生活道路対策エリアの拡大・追加について

- 新たな生活道路対策エリアの指定については、随時受付中です。
- なお、入江連合自治会区域内では、既存の協議会を活用し、対策内容の検討を実施します。

