

対策の進め方

「生活道路」とは

地区に住む人が地区内の移動あるいは幹線道路(主に国道や県道など通過交通を担う道路)に出るまでに利用する道路です。



生活道路のイメージ

生活道路対策の必要性

生活道路では、抜け道として利用するクルマやスピードを出すクルマなどによって、交通事故が発生したり、安心できる歩行環境や静かな生活環境が守られていないといった問題が起きています。また、市民の生活環境に対するニーズは、ますます多様化しています。たとえば、高齢社会をむかえ、交通弱者に配慮した交通環境の整備が求められるでしょう。コミュニティの再生や地域の活性化を図りたいといった、ニーズも多くなるでしょう。生活道路では、今起きている問題と多様化するニーズに対応していく必要があります。

生活道路対策の進め方・4ステップ

<p>STEP 1 地区の課題を知る</p> <p>課題となっている地区の状況を分析し、対策を実施するエリアを特定します。また、事前調査により交通量や交通事故のデータなどの客観的データを収集することで、地区の課題を具体的に整理します。</p>	<p>STEP 2 対策案を考える(ゾーン対策方針)</p> <p>地区の課題に見合った目標を設定した上で、地区の特性に応じた対策案を考えます。ここでは、ゾーン境界とエリア内の道路機能を明確にし、この機能に応じて交通規制や物理的デバイスの設置を検討します。</p>	<p>STEP 3 対策を実施する</p> <p>対策の実施にあたっては、緊急車両等への影響が生じることもあるため、関係機関との十分な調整が必要となります。さらに、道路構造や交通規制の変更に対して、混乱を招かないような周知も重要です。</p>	<p>STEP 4 課題の解決を確認する</p> <p>実施した対策の効果を確認します。対策の有効性を確認するための評価を実施し、十分な効果が得られていない場合は、ハード的・ソフト的手法による対策の必要性を検討し、追加対策を実施します。</p>
--	---	--	---

対策メニュー

生活道路対策は、地区内の通過交通の抑制や通行する車両の走行速度の抑制など、地区の課題に対応すべく、現地の道路状況、沿道施設の状況に合わせて、ハード的手法、ソフト的手法を組合せて実施します。

対策メニューの例

<p>■ハンプ</p>	<p>■交差点</p>	<p>■ゾーン30規制</p>	<p>■通学路</p>
<p>■スムース交差点</p>	<p>■スラローム</p>	<p>■注意喚起</p>	<p>通学路VisionZeroの推進 http://www.watsuzo.jp/visionzero/</p>
<p>■狭さく</p>	<p>■交差点狭さく</p>	<p>■グリーンベルト</p>	

入江東地区の取組み

入江西地区における取組を受け、入江地区連合自治会内における危険箇所や対策の要望を収集・分析した結果、入江東地区もゾーン対策が必要なエリアとして、協議会にて承認されました。今後、課題となる箇所を中心に実施した社会実験にて効果を確認しながら、交通安全対策を推進して参ります。

入江地区における今後の取組予定



入江東地区の社会実験対策内容(R1年)

- 1 交差点狭さく
- 2 交差点狭さく
- 3 交差点狭さく
- 4 交差点狭さく
- 5 交差点ハンプ

凡例
 □：入江東地区
 □：生活道路対策エリア
 ○：交差点対策位置



静岡市建設局道路部
TEL 054-221-1284

道路保全課 交通安全施設係
交通安全施設係のアイコン

入江地区

生活道路安全対策への取組み



- 静岡市清水区入江地区では、生活道路の安心・安全な道路環境の実現に向けて、入江地区連合自治会の方々とともに平成28年から対策を検討し、県内初となる交差点ハンプなどの対策を実施しました。
- 本資料は、みなさまにとって身近な道路の安全性の向上に向けて、対策の検討や対策実施の参考となるよう、入江地区における取組をご紹介します。



©Momoko Sakura

入江西地区の取り組みの変遷

取組みの概要

入江西地区は、国道1号、(一)入江富士見線などの幹線道路に囲まれた地区で、渋滞を避ける抜け道利用などの影響により、生活道路における事故発生件数が多い地区でした。

そこで、生活道路の交通安全対策を進めるべく、地域のみなさんや学校関係者の他、国土交通省、警察、有識者とともに「入江地区生活道路安全対策協議会」を平成28年に設立し、STEP1~4の安全対策の検討を進めました。

STEP 1 地区の課題を知る

危険箇所のアンケートを実施し、地域の方々が危険と感じる箇所をその内容を把握。収集した危険箇所を対象に合同現地点検、グループワークを実施し、対策内容について議論。

アンケート票 (危険箇所の把握)



合同現地点検



協議会の体制 (H28年~)



STEP 2 対策案を考える (ゾーン対策方針)

歩行者の通行位置を明示する路肩カラー化や複数箇所における交差点ハンブなどの対策を検討。

STEP 3 対策を実施する

速度抑制効果の有無や騒音・振動の悪影響が懸念された交差点ハンブについては、1交差点を対象に仮設ハンブを設置する実証実験を計画・実施。

合同現地点検



仮設交差点ハンブの設置



交差点ハンブの実験

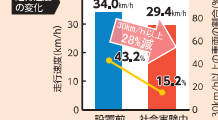


STEP 4 課題の解決を確認する

実証実験の結果、走行速度抑制効果や騒音・振動の面で悪影響がないことを把握、交差点ハンブの実施により、実験を実施した交差点の課題の解決を確認。

これによって、交差点ハンブを複数箇所にて本格実施する対策案を協議会にて承認 (対策は令和2年に完了予定)。

走行速度の変化



騒音・振動の変化

代表地点数値 (単位: dB)	騒音		振動	
	昼間	夜間	昼間	夜間
設置前調査	59	52	33	25
設置中調査	57	50	33	26

※昼間は6:00~22:00 夜間は22:00~6:00

交差点ハンブの本格設置



入江西地区の対策内容

交差点ハンブ



交差点内に凸部を設置し、エリア内を通過する車両の削減、地域内を走行する車両の走行速度の抑制を図る。

スムーズ横断歩道



歩道が整備されている交差点にて交差点ハンブを設置する際に、横断歩道を凸部に含め、横断者がスムーズに通行できるように配慮。また、横断者が通行する高さを高くし、車両からの視認性を高める。



路肩カラー化



路肩のカラー化することにより、歩行者の通行位置と車両の通行位置を明確化。合わせて、車両が通行する車線幅員を減少することにより、車両の走行速度の抑制を図る。

ゾーン30規制

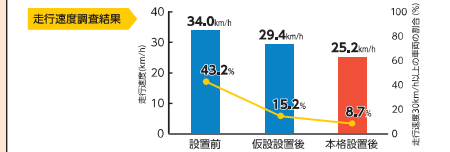


走行速度の抑制を図ることを目的に、規制速度を30km/hにとするエリア・ゾーン30を設定。ゾーン30の入口には、カラー舗装を用いた路面標示により、30km/h規制の中に進入したことを周知。

- 凡例
- : 交差点ハンブ
 - : スムーズ横断歩道
 - : 路肩カラー化
 - : ゾーン30規制

走行速度、騒音・振動調査結果

ハンブの設置により走行速度が低下し、30km/h以上で走行する自動車の割合も減少がみられました。騒音・振動は、ハンブ設置による悪化は確認されませんでした。



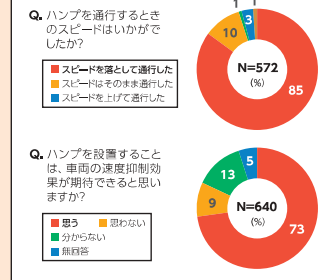
騒音振動調査結果

代表地点数値 (単位: dB)	騒音		振動	
	昼間	夜間	昼間	夜間
設置前	59	52	33	25
仮設置後	57	50	33	26
本格設置後	57	51	34	26
(基準値)	(65)	(60)	(65)	(60)

※騒音調査の環境基準: B類型
※振動調査の環境基準: 道路関係等および第1種区域

アンケート調査結果

実証実験の際に実施したアンケート調査結果は、「スピードを落として走行した」「速度抑制効果が期待できる」などの肯定的な意見が多くハンブ設置を期待する意見が多いことを確認しました。



広報活動

協議会での取り組み内容は、News Letterにとりまとめ、回覧板で閲覧いただくなど、協議会への参加者以外にも広報を行いました。また、県内初の交差点ハンブとして新聞やテレビなどのメディアの注目度も高く、多数報道されました。

