

生活道路対策における物理的デバイス

平成25年9月25日

国土交通省道路局

歩行空間の改善に資する対策

歩道等の整備

防護柵の設置

ハンブ、狭さく、シケイン等の設置 **物理的デバイス等**

即効性のある対策

・路側帯設置

・路側帯のカラー舗装 等

面的な対策

あんしん歩行エリア 等

〔 道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、
面的・総合的な事故対策を実施 〕

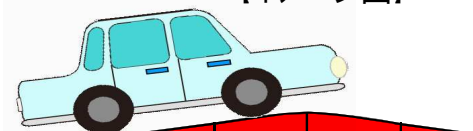
他の施策との連携

無電柱化、自転車通行空間の整備 等

ハンプ

車道に設置した凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減することをねらった道路構造

【イメージ図】



「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)より

【ハンプの設置事例】



滋賀県 栗東市



岐阜県 岐阜市

狭さく
自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造

シケイン
車両の通行部分の線形をジグザグにしたり蛇行させたりして、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車の走行速度を低減させる道路構造

「道路構造令の解説と運用」(日本道路協会)より

【狭さくの設置事例】



東京都 文京区

【シケインの設置事例】



東京都 杉並区

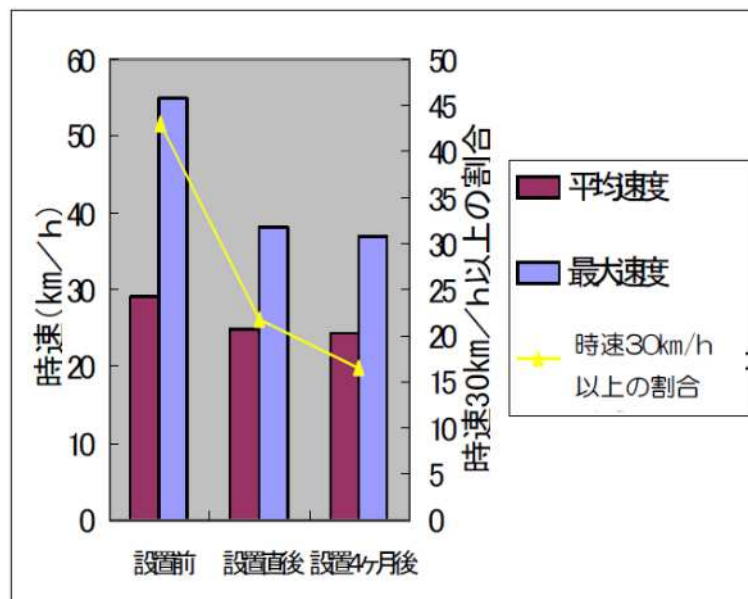
ハンプの効果【千葉県鎌ヶ谷市】



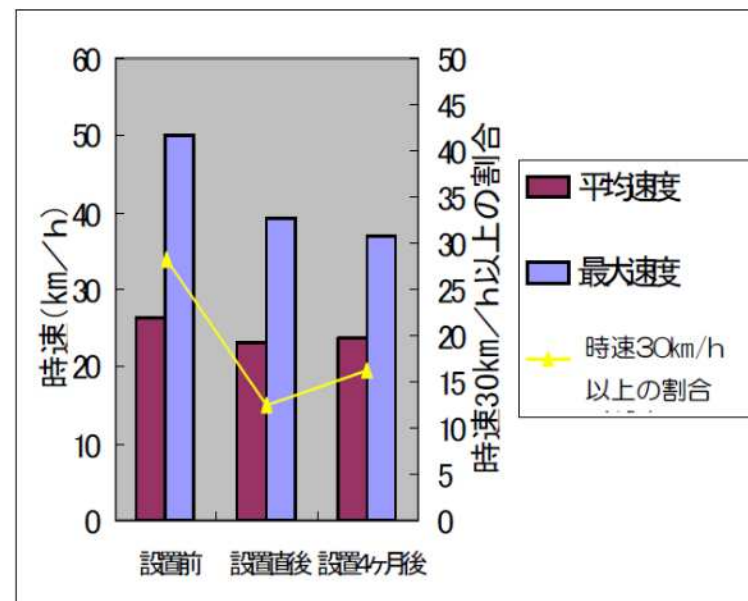
交差点ハンプ



交差点ハンプの設置箇所

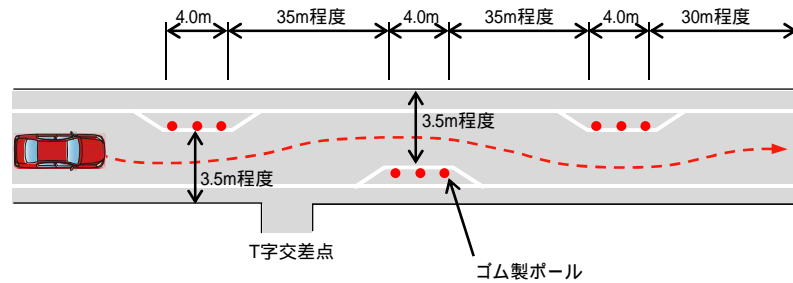


設置前後の平均速度(方向1)

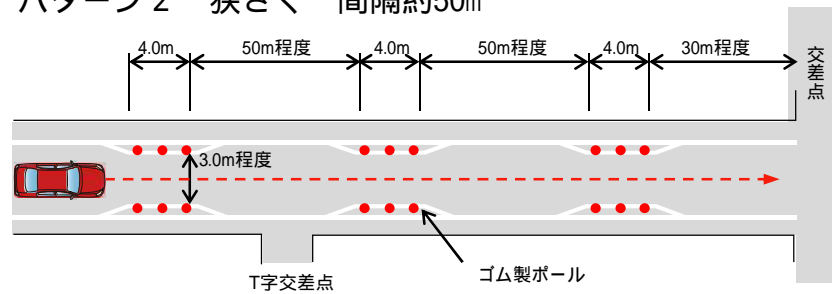


設置前後の平均速度(方向2)

パターン1 シケイン 間隔約35m



パターン2 狭さく 間隔約50m



パターン3 シケイン 間隔約50m

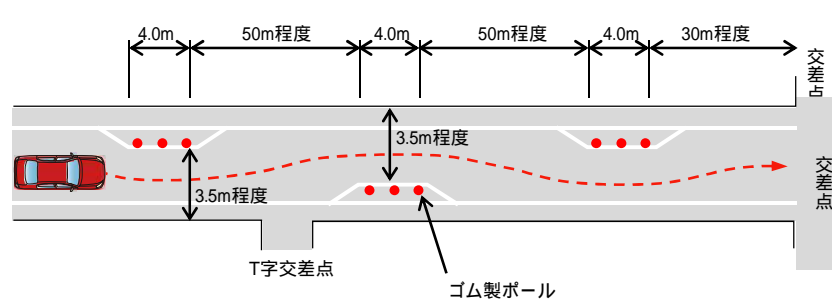


図 社会実験パターン概略図

< 実験概要 >

- ・ゴム製ポールを埼玉県熊谷市の市道(幅員5.5m)に設置し、自動車の走行速度を測定
- ・1週間毎に設置パターンを変更(左図参照)

< 実験結果 >

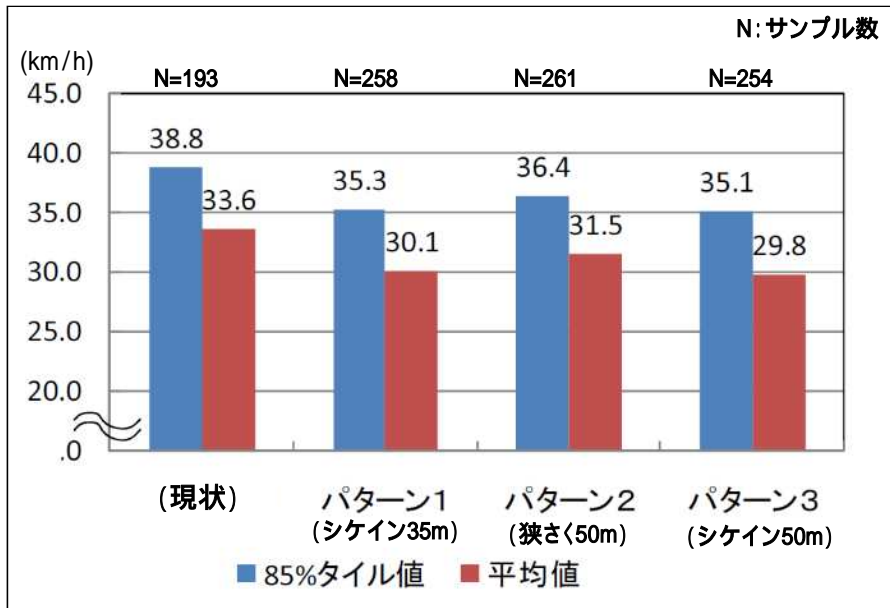


図 パターン別走行速度(85%タイル値及び平均値)

あんしん歩行エリア(平成20年度指定582地区)において、
物理的デバイスを設置した地区:26地区

通学路の緊急合同点検において、ハンプ(イメージハンプ含む)
が対策内容となっている箇所:約100箇所

今後、物理的デバイスの設置促進に向けて、物理的デバイスに
関する実態調査、基準類の作成、低コスト化等を検討

あんしん歩行エリア

国土交通省と警察庁が合同で、市街地において通過車両が生活道路に流入するなどして事故発生割合が高いエリアを『あんしん歩行エリア』として指定(H15.7:796エリア、H21.3:582エリア)し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、面的・総合的な事故対策を実施