

# 生活道路における路側帯整備の効果検証



道路研究部 道路空間高度化研究室

主任研究官(博士(工学)) 大橋 幸子 部外研究員 鬼塚 大輔 研究員 木村 泰 室長 藪 雅行

(キーワード) 生活道路、路側帯整備、交通安全

## 1. はじめに

交通事故における死傷事故のうち、四輪車対自転車・歩行者の事故が占める割合は、道路全体では約25%であるのに対し、生活道路では約32%と高い水準となっている。

また、図に示すとおり、生活道路における四輪車対歩行者事故の致死率は、危険認知速度が30km/hを超えた付近から高くなっており、車両の走行速度を30km/h以下に抑制することが、重大事故の防止や交通事故の減少に寄与すると考えられる。



図 危険認知速度と致死率

交通安全対策には、ハンブやシケイン、狭さくなど速度抑制施設を設置するハード的手法と交通規制等のソフト的手法の2つの手法がある。ハード的手法では既往研究で設置効果の検証が多くなされているが、ソフト的手法の設置効果についてはハード的手法に比べ検証事例が少ない。

本研究では、ソフト的手法のうち比較的地域の合意が得られやすく、ハード手法と比べ安価に行える路側帯整備に着目し、効果の検証を行うこととした。

## 2. 路側帯整備の効果分析

研究では、類似の沿道条件等の路線で走行状況を調査し、車両の走行速度を分析することにより、効

果把握を行った。

分析では、1つの道路構成要素のみが異なる類似の複数路線を対象に、路線間の車両速度の差について有意性を判定した。結果を表に示す。

表 道路構成要素別の速度差の有意性

分析項目(道路構成要素)		有意差 <sup>※</sup> の総合判定	
		平均速度	最大速度
中央線	中央線の有無	○	○
通行規制	通行規制の有無	△	△
道路幅員	道路の幅員(相互通行)	○	○
	道路の幅員(一方通行)	△	△
路側帯	路側帯の有無	△	△
	路側帯の幅員	○	×
車道	車道の幅員	△	△
カラー	片側カラーの有無	×	△
	両側カラーの有無	△	△
	片側と両側の比較	×	×
	色の違い	×	×

※有意水準5%で有意であるとした場合

○: 対象全路線で有意な差がある、△: 対象路線で一部有意な差がある

×: 対象全路線で有意な差は無い

中央線の有無、道路幅員(相互通行)では、速度に有意な差が確認され、走行速度の低減に影響があったと言える。通行規制、道路幅員(一方通行)、路側帯幅員、車道幅員については、部分的に有意な差があった。また、主に路側帯の明確化や交通の整序化の効果が期待されるカラー化に関しては、一部を除き速度については有意な差が確認されなかった。

## 3. 今後の方向性

路線間の比較では、道路構成要素の違いによる速度差の傾向を把握したものの、効果の把握までは至っていない。そのため、現在、同一路線における対策前後での走行状況の比較を行っている。また、速度抑制以外の効果把握のため、アンケート調査を実施し、利用者の安心感等も確認することとしている。

今後は、これらの結果を道路幅員等の条件ごとに整理し、効果的な路側帯整備の在り方を明らかにしていきたい。