

# 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

R1.11



# 調査の概要

- 平成30年12月末までに登録のあった生活道路対策エリア(以下、「対策エリア」)に対して、アンケートを実施
- 対象806エリアのうち、約8割にあたる608エリアから回答
- 「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」(以下、「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	選定理由	・対策エリアの選定理由
	対策の段階	・対策エリアにおける検討の段階
	調査・データ	・利用した調査結果・データとその有用性
	対策の種類	・検討した対策の種類と検討結果、選定・非選定の理由
	地域住民との連携	・地域住民と連携して行った取組み
(2) 凸部・狭窄部・屈曲部の構造	技術基準の参考の有無	・構造の検討における技術基準の参考の有無
	構造	・具体的な構造と設定の根拠
	視認性	・視認性に関して配慮した事項
	景観・積雪への配慮	・景観への配慮事項、積雪への配慮事項
	住民との合意形成	・住民との合意形成を図る上で工夫した点
(3) 全般	交通安全対策全般	・共有してほしい技術情報・ノウハウ、その他意見等

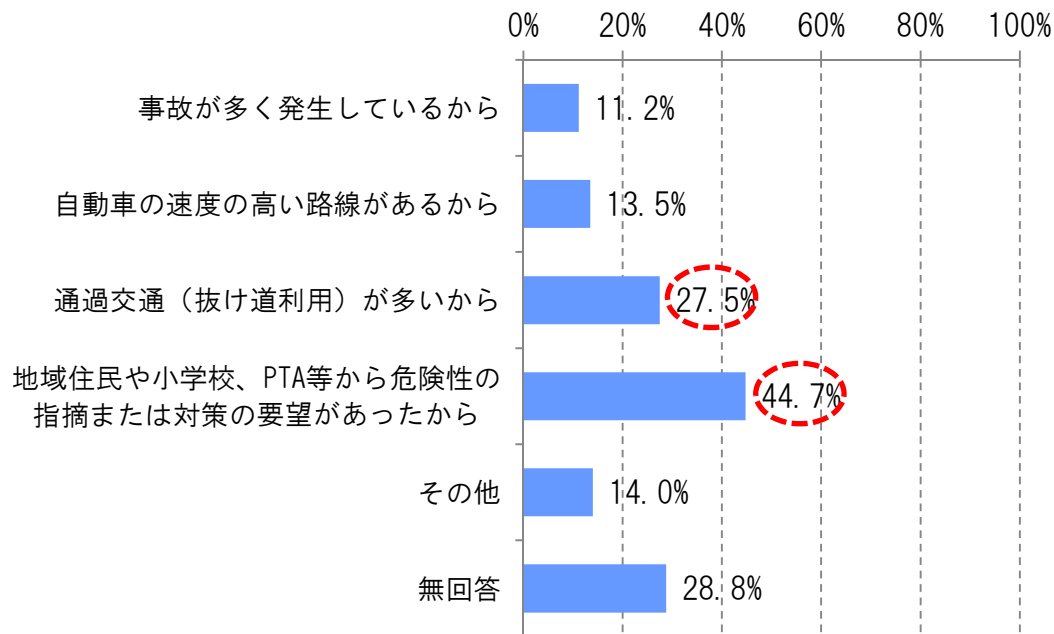


# 対策エリアの選定理由

- 「地域住民や小学校、PTA等から危険性の指摘または対策の要望」が多い
- 次いで、「通過交通(抜け道利用)が多いから」が多い

## ▼対策エリアの選定理由

n=608



その他の例	回答数
ゾーン30エリアに指定されているため	35
通学路に指定されたおり、通学児童の利用頻度が高いため	13
あんしん歩行エリア指定区域のため	4

※複数回答可

※nはアンケートの回答があった地区数

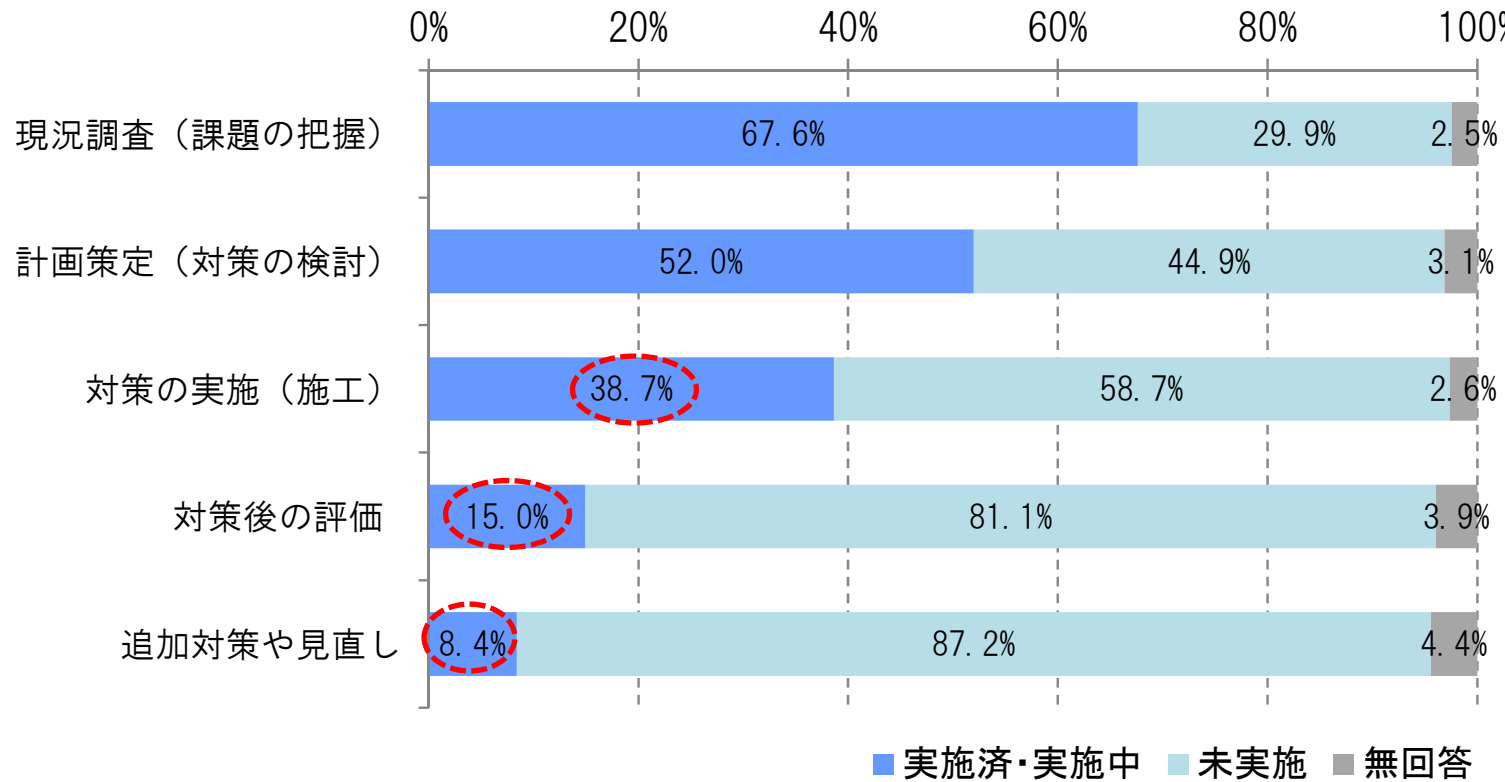


# 対策エリアの検討状況

- 対策の実施が約4割行われている
- 対策実施後の評価や追加対策が実施されてきている

▼対策エリアにおける検討状況

n=608



※nはアンケートの回答があった地区数

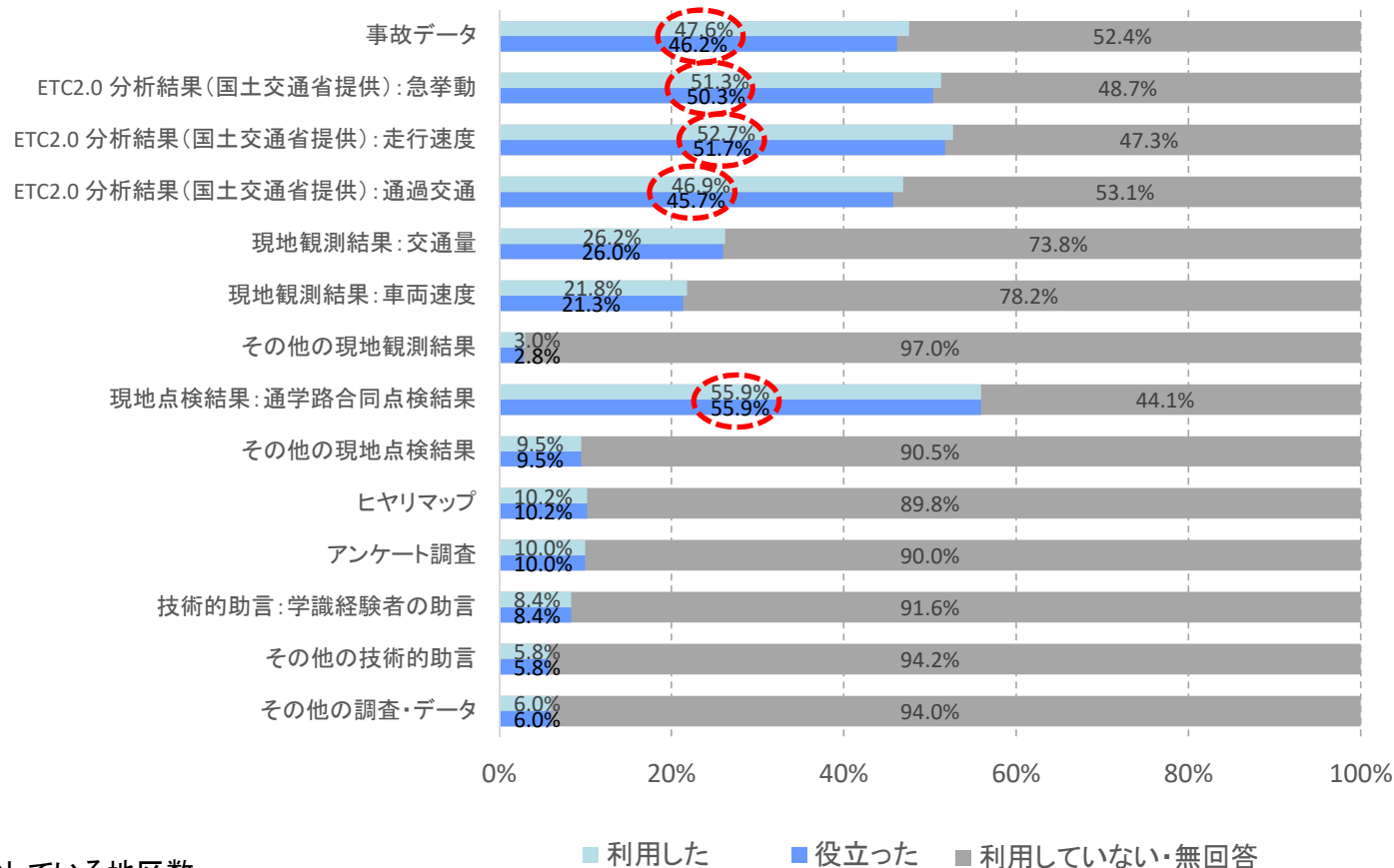


# 利用した調査結果・データ

- 通学路合同点検が最も多く、次いでETC2.0分析結果(急挙動・走行速度・通過交通)、事故データが多い
- 利用したデータについて、ほとんどが“役立った”と回答

▼利用した調査結果・データ

n=431



※nは検討を開始している地区数

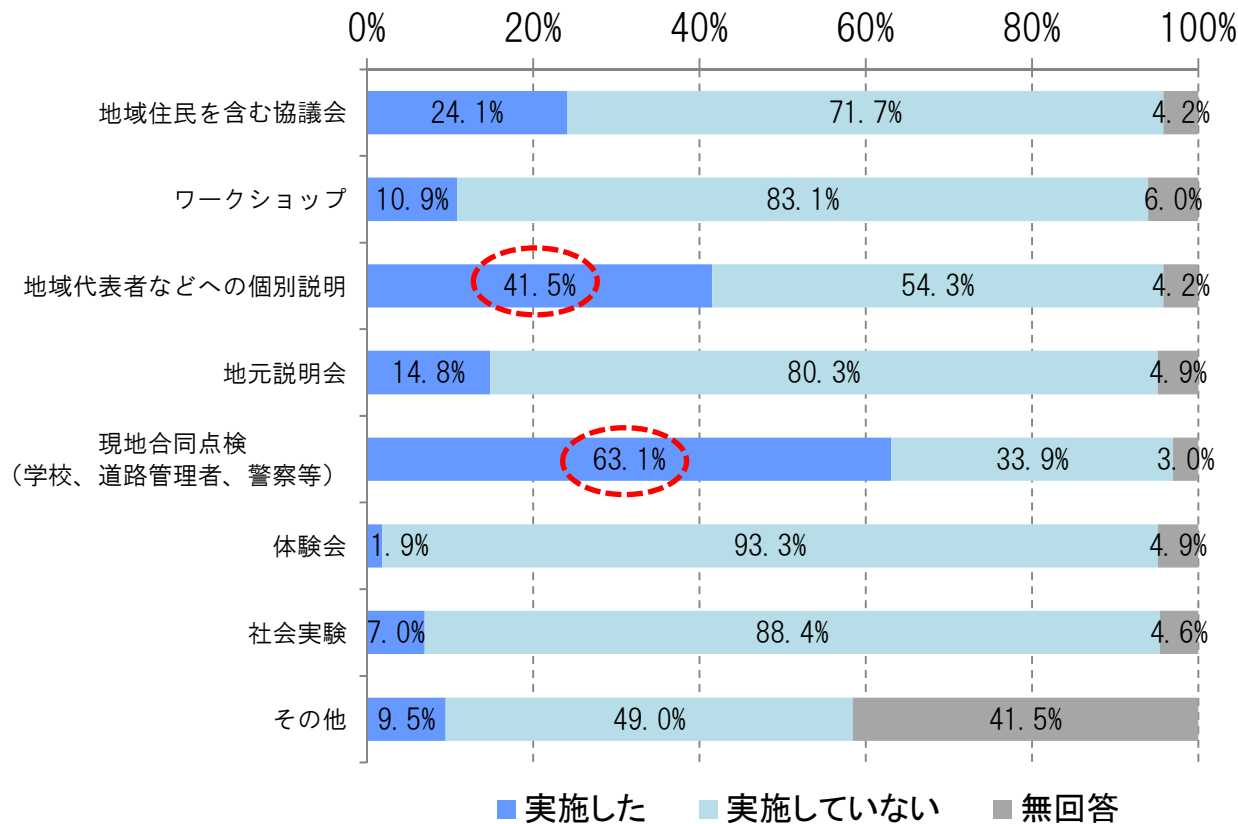


# 地域住民との連携

○「現地合同点検」が最も多く、次いで、「地域代表者などへの個別説明」が多い

## ▼地域住民との連携

n=431



### その他の例

地区要望や地区集会により、要望や意見等を把握

パブリックコメントの実施

地区への広報誌等の配布

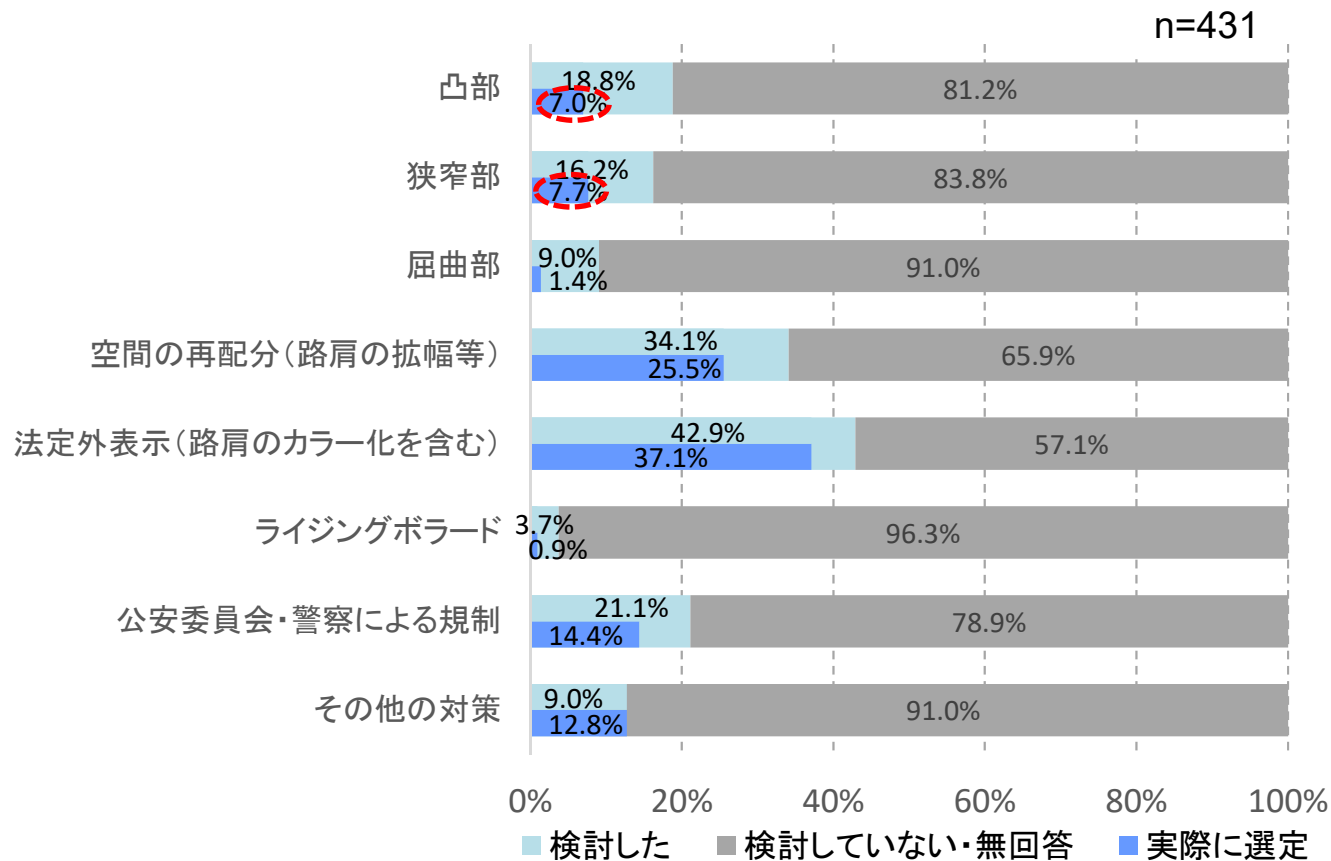
※nは検討を開始している地区数



# 検討した対策の種類と選定状況

○ 凸部、狭窄部を検討したエリアの内、4割程度で実際に対策を選定

▼ 検討した対策の種類と選定状況



その他の対策の例
ゾーン30エリアに指定
外側線の引き直し
スムーズ歩道

※実際に選定は実施済または現状の案に含まれる地区数

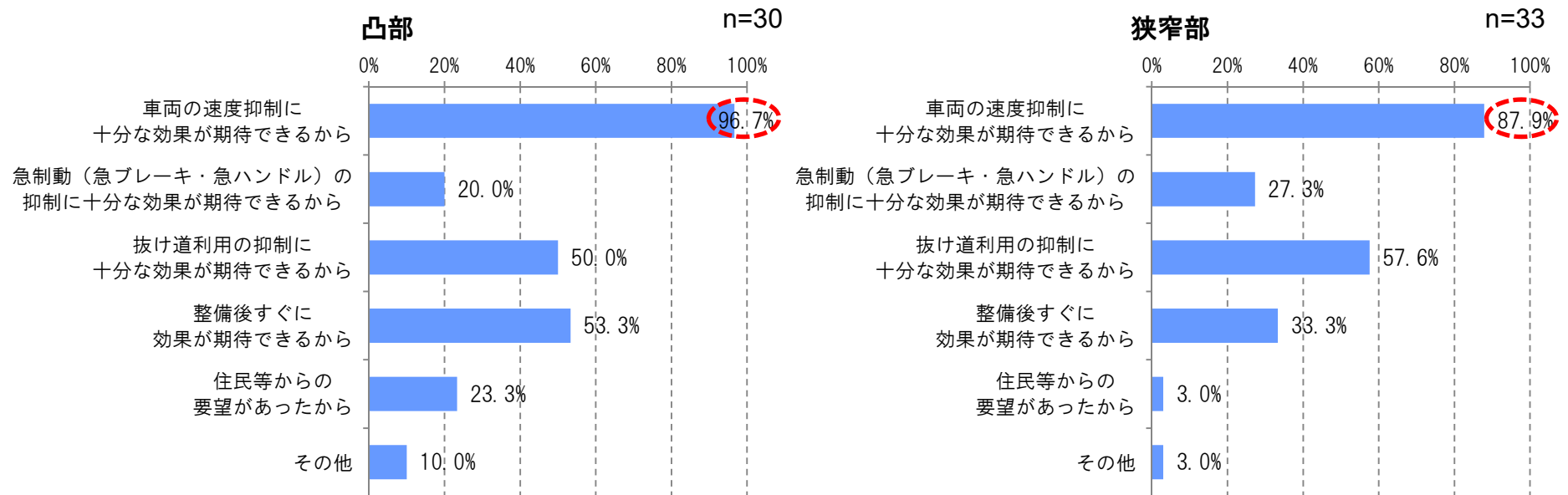
※nは検討を開始している地区数



# 物理デバイス(凸部、狭窄部)の選定理由

○ 選定理由は、「車両の速度抑制が期待できる」が多い

## ▼物理デバイス(凸部、狭窄部)の選定理由



※複数回答可  
 ※nは凸部、狭窄部のそれぞれで“実施済”または“現状の案に含まれる”と回答した地区数

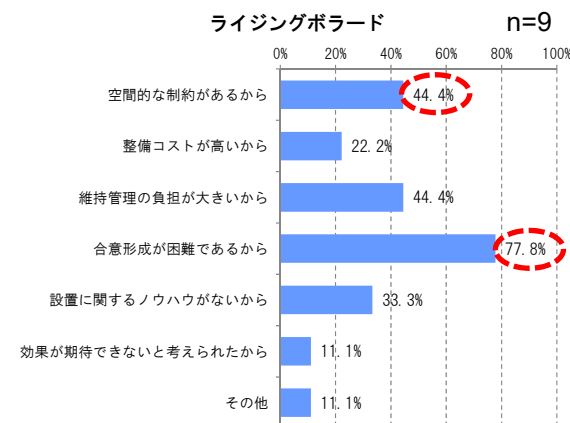
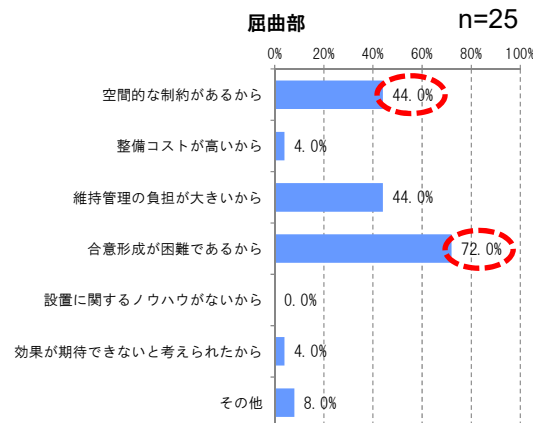
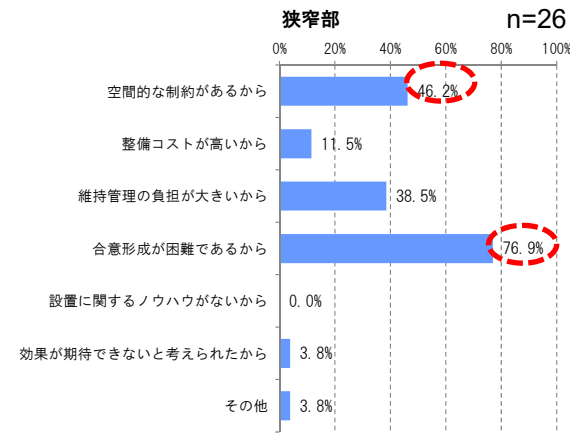
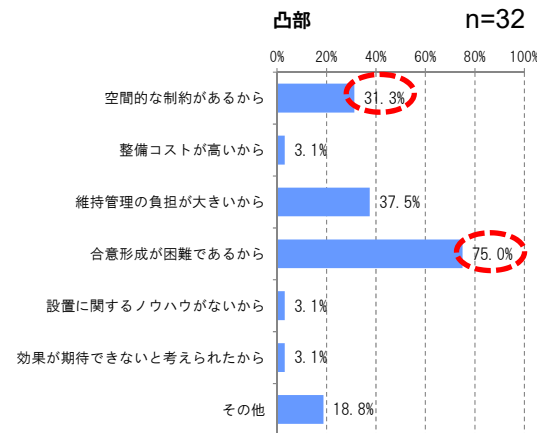




# 物理デバイス(凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラード)の非選定理由

- 非選定理由は、「合意形成が困難であるから」が最も多く、合意形成を円滑にする支援が求められる
- 次いで、「空間的な制約があるから」が多い

## ▼物理デバイス(凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラード)の非選定理由



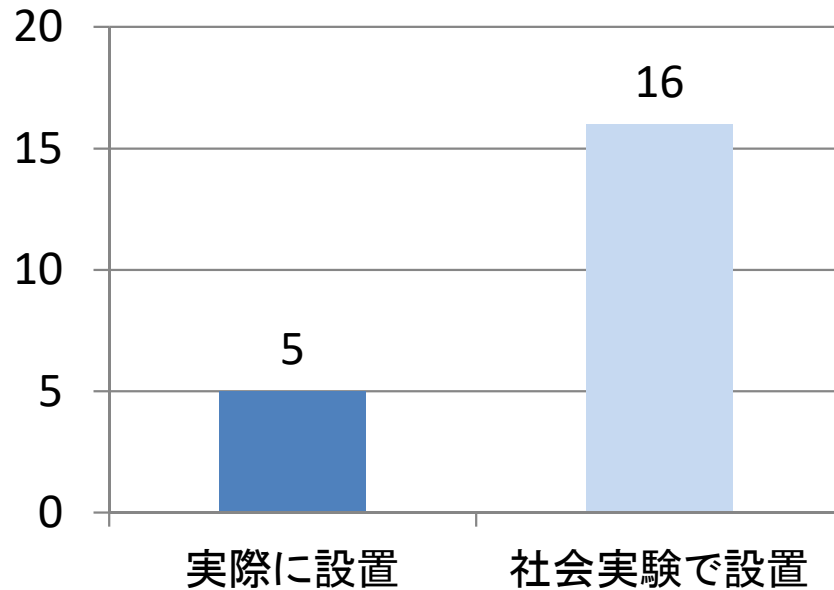
※複数回答可  
 ※nは凸部、狭窄部、屈曲部、ライジングボラードのそれぞれで検討はしたが“現状の案に含まれない”と回答した地区数



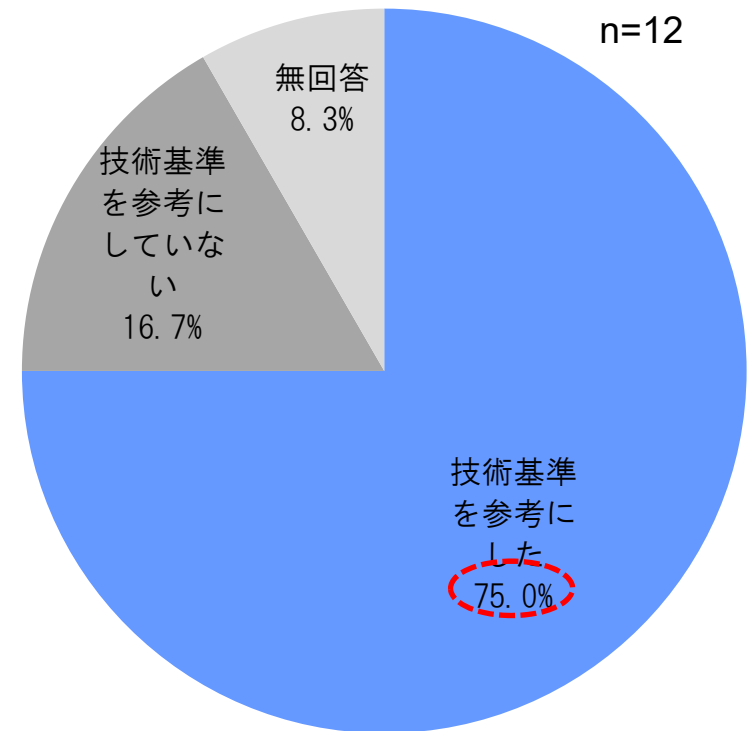
## 凸部の回答数と技術基準の参考

- 「実際に設置」の凸部、「社会実験で設置」の凸部の計21に関する回答を集計
- 約8割が「技術基準を参考にした」と回答

▼凸部の回答数

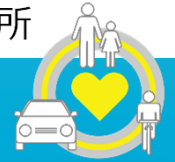


▼技術基準の参考の有無



※H30年に設置されたハンプを対象  
ただし、エリア内で複数設置している場合はそれぞれで計上

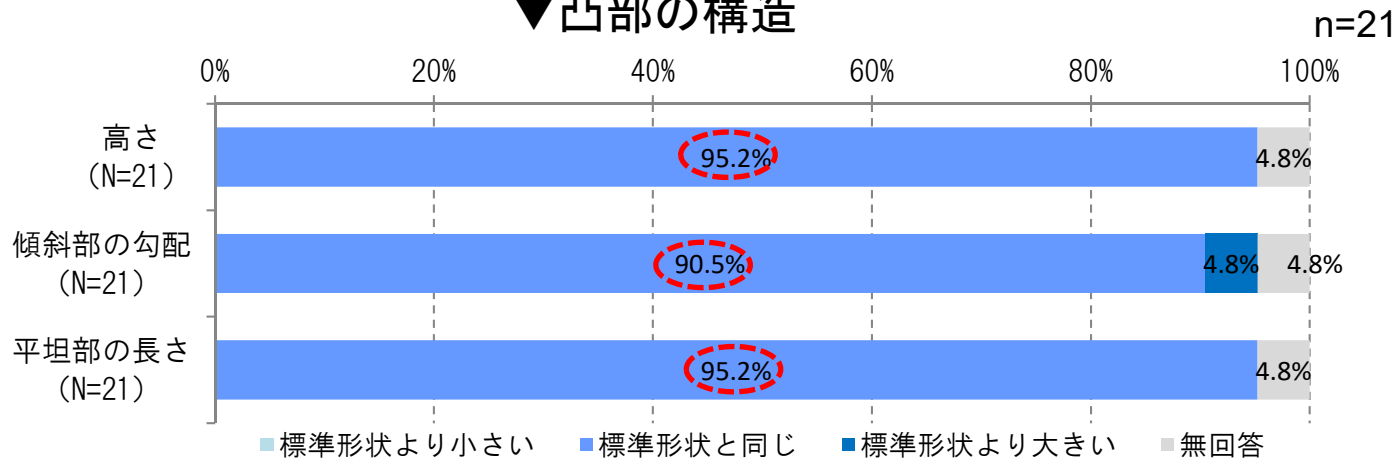
※nは地区数



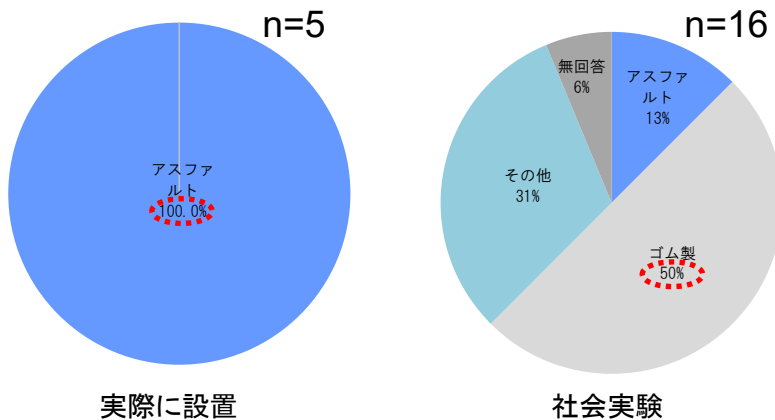
# 凸部の構造、材料

- 形状は、技術基準の標準形状と同様のものがほとんどを占める
- 材料は、実際に設置では全てアスファルト、社会実験では約5割がゴム製品

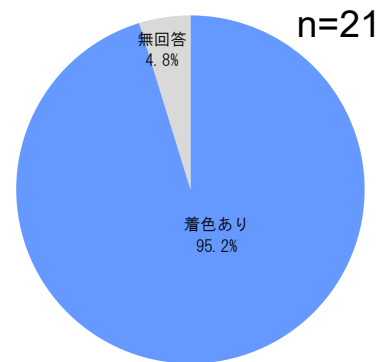
## ▼凸部の構造



## ▼凸部の材料



## ▼凸部の着色の有無



## 凸部の着色

色	回答数	割合
ベンガラ色	7	33.3%
赤色	12	57.1%
茶色	0	0.0%
赤褐色	1	4.8%
無回答	1	4.8%
計	21	100.0%

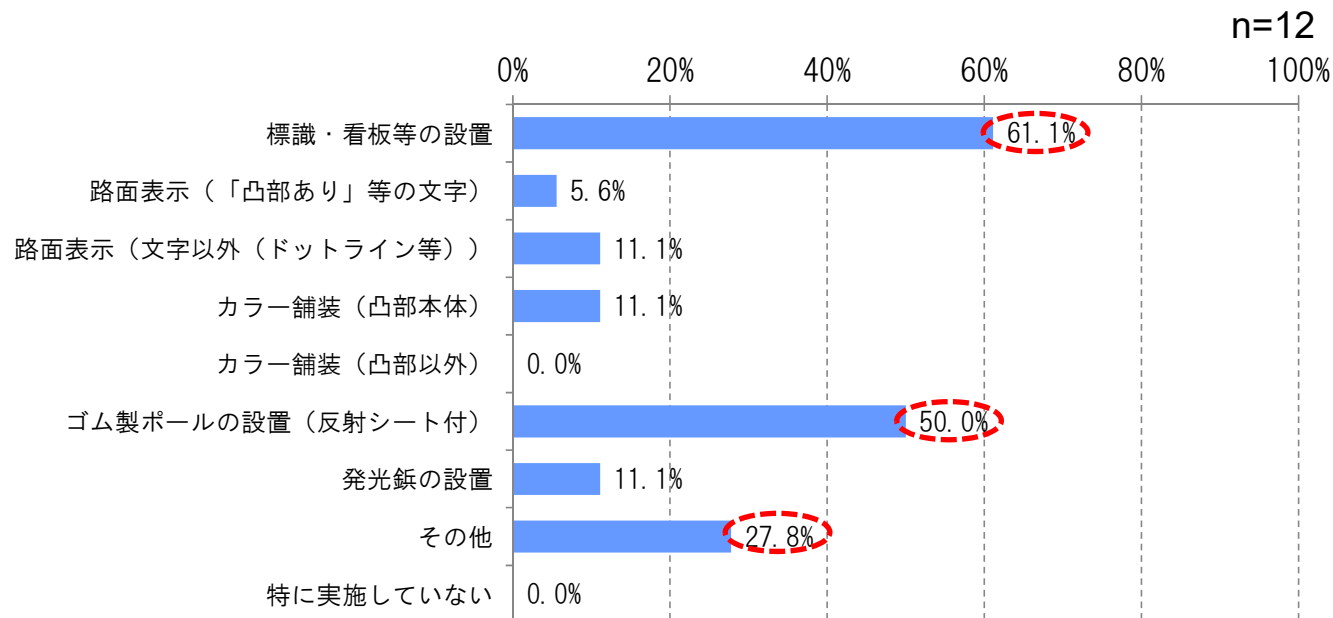
※nはH30年に実際に設置または社会実験により設置されたハンプの数  
ただし、エリア内で複数設置している場合はそれぞれで計上



# 凸部の視認性向上

- 多くの箇所で「**標識・看板等**」、「**ゴム製ポール**」を設置
- 次いで、凸部本体への「**カラー舗装**」が多い

## ▼凸部の視認性向上についての実施事項



### その他の例

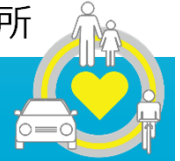
ゴム製ポールにLEDライトを設置

カラーコーンの設置

道路照明灯の設置

※複数回答

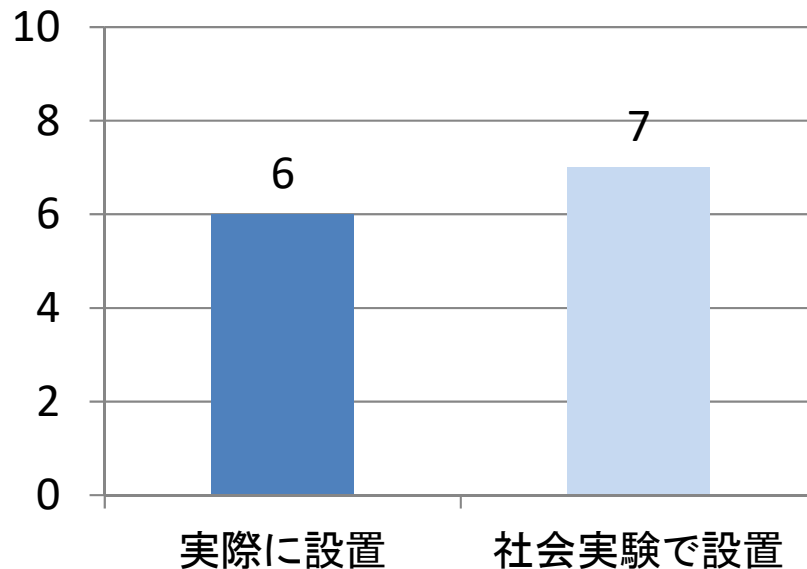
※nはH30年に実際に設置または社会実験によりハンプを設置した地区数



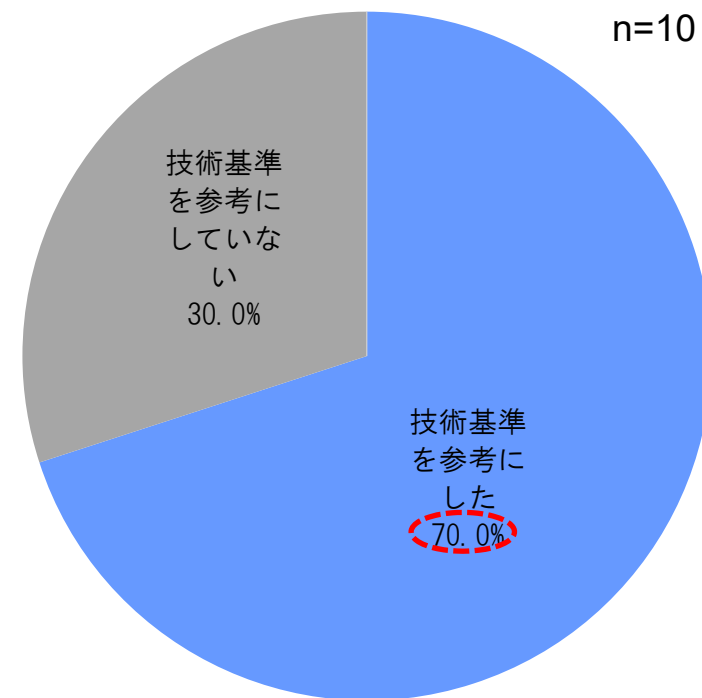
# 狭窄部の回答数と技術基準の参考

- 「実際に設置」の狭窄部、「社会実験で設置」の狭窄部の計13に関する回答を集計
- 約7割が「技術基準を参考にした」と回答

▼狭窄部の回答数



▼技術基準の参考の有無



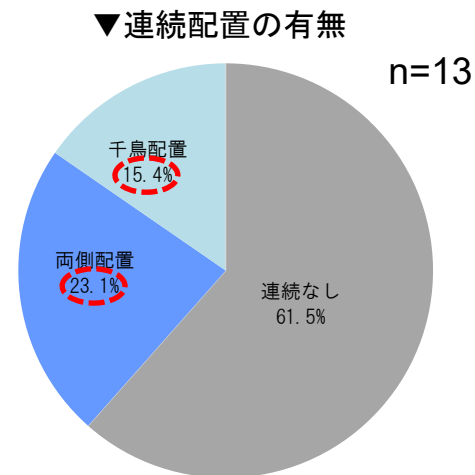
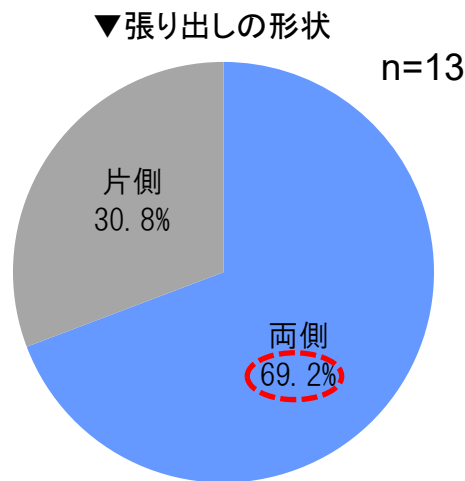
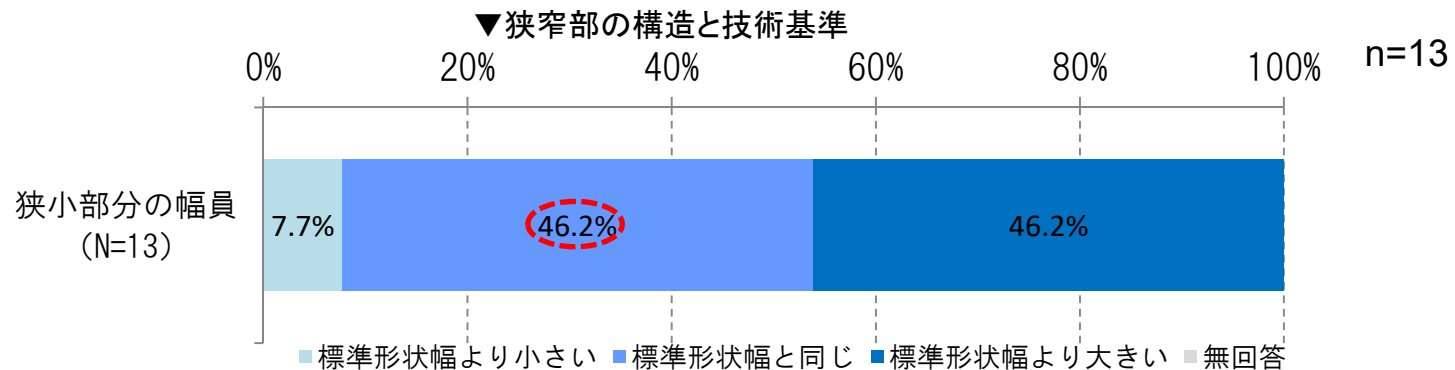
※H30年に設置された狭窄部を対象  
ただし、エリア内で複数設置している場合はそれぞれで計上

※nは地区数



# 狭窄部の構造と技術基準

- 狭小部分の幅員は、**技術基準の標準形状と同様のものが約5割を占める**
- 張り出し形状は**両側張出しが約7割を占める**
- 連続配置している場合は、**両側または千鳥で配置**



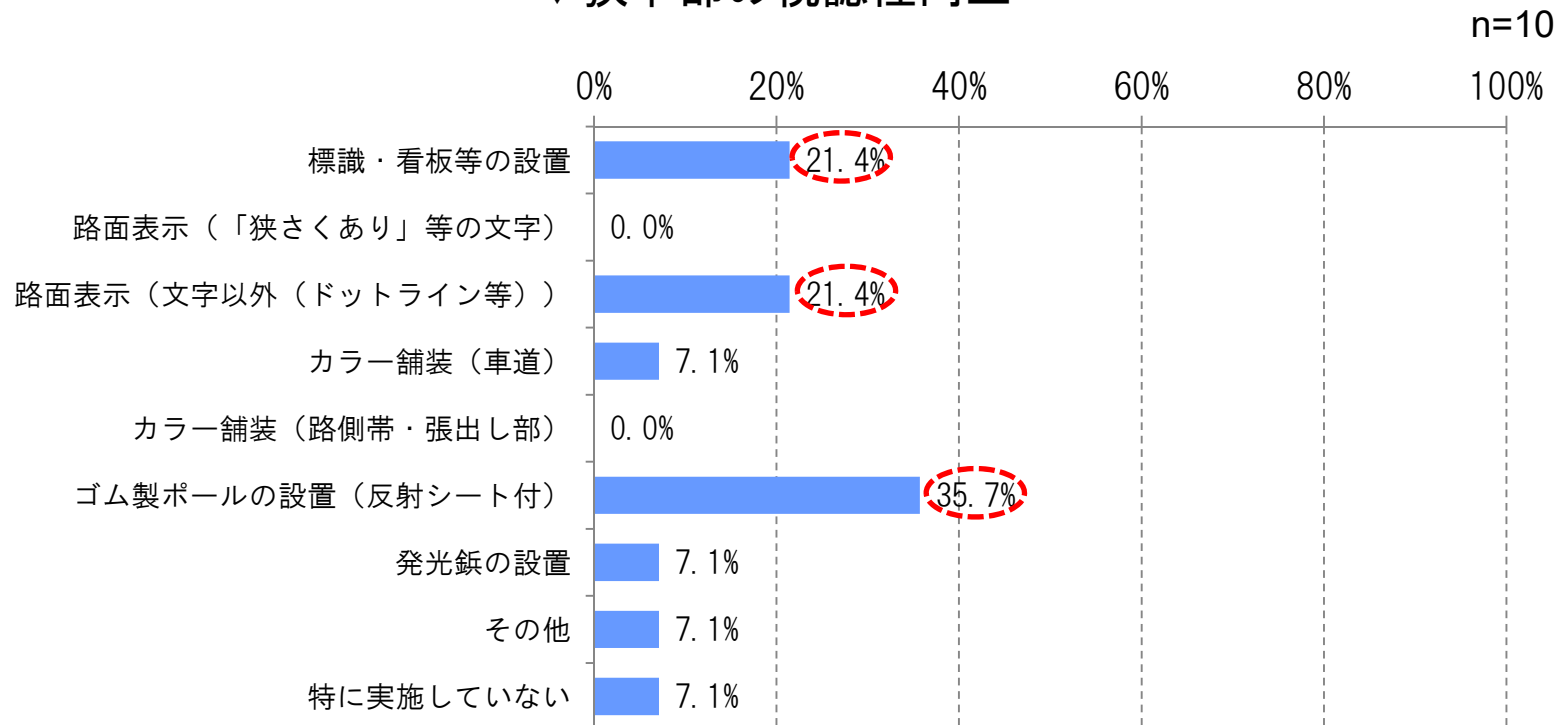
※nはH30年に実際に設置または社会実験により設置された狭窄部の数  
ただし、エリア内で複数設置している場合はそれぞれで計上



# 狭窄部の視認性向上

- 約4割が「**反射シート付きゴム製ポール**」を設置
- **標識・看板、路面表示**を設置することでも視認性向上を図っている

## ▼狭窄部の視認性向上



※複数回答

※nはH30年に実際に設置または社会実験により狭窄部を設置した地区数