

## 参考 わが国の通学路・生活道路 対策の経緯

- － 実は世界的にみても制度としては整っている日本

21

## 昭和40年代から、生活道路の安全対策として、交通規制や道路管理者対策が取り組まれてきた

- 昭和40年代
  - － 都市総合交通規制
    - 生活ゾーン規制、スクールゾーン
- 昭和50年代
  - － コミュニティ道路
  - － ロードピア構想
  - － 居住環境整備事業

22

## コミュニティ・ゾーンの登場

- 平成8年にスタートした交通安全事業
- 4大特徴
  - ①対象範囲を面的に捉えて対策を行う
  - ②ソフト手法及びハード手法を適切に組み合わせる
  - ③住民や関係機関を含めた総合的な体制で取り組む
  - ④道路利用者・居住者に対する総合的な視点(バリアフリー、環境、まちづくり等)に配慮

23

## コミュニティ・ゾーン形成の視点

- 1)通過交通の排除
- 2)走行速度の抑制
- 3)路上駐車 of 適正化
- 4)交通弱者への配慮
- 5)自転車利用者への配慮
- 6)環境面・景観面での配慮
- 7)住民参加とコミュニティ再生・活性化

24

# コミュニティ・ゾーン

<安全>



【30km/h区域規制】



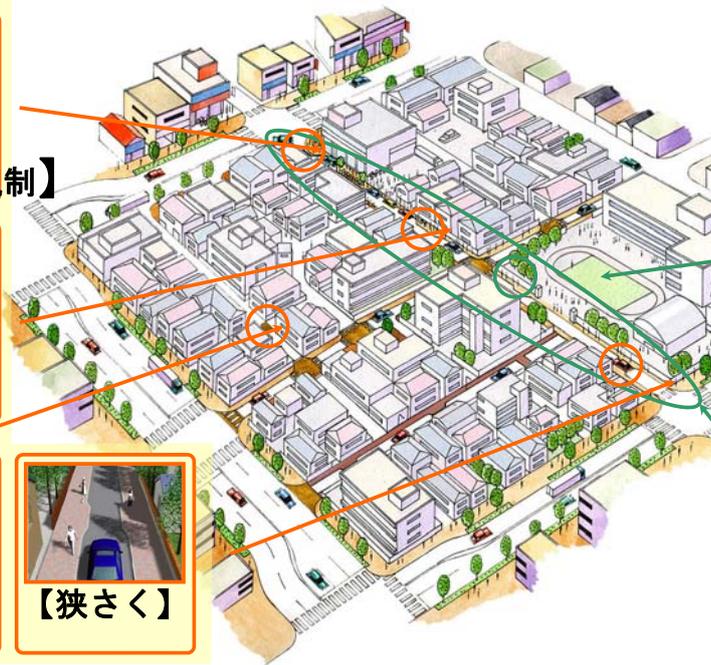
【クランク】



【ハンプ】



【狭さく】



<環境>



25

吉川市きよみ野



26

# コミュニティゾーンの例



埼玉県鴻巣市

←シケイン

郊外部の広  
幅員単断面道  
路での使用例

27



28

**一方通行の組み合わせ**  
 → 通過交通激減  
 → **速度抑制の必要性**

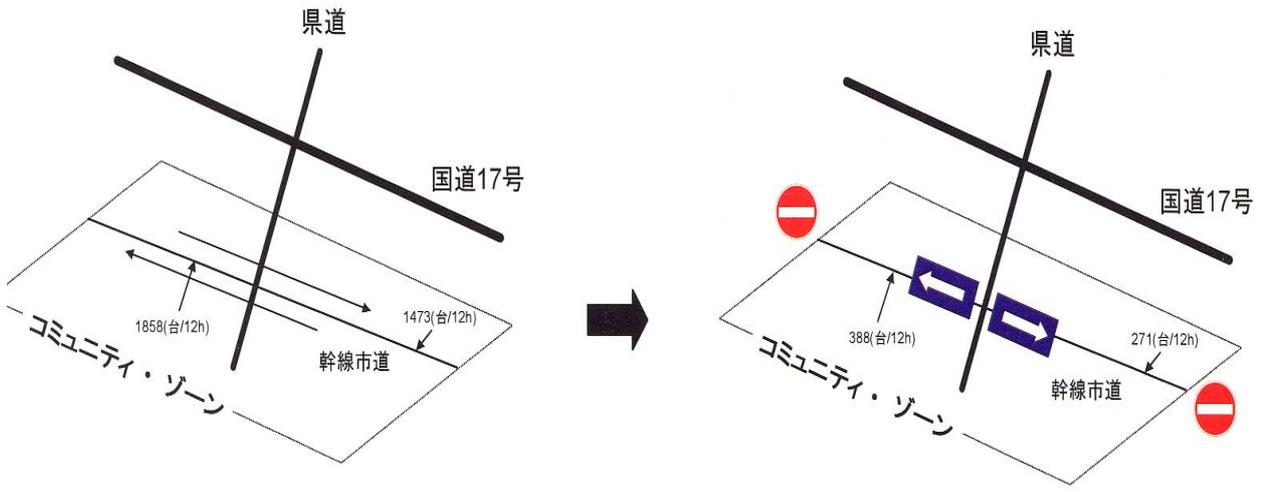


図-4.46 一方通行規制の事前と事後(埼玉県鴻巣市)





31

## 新しい交通安全対策ツール ハンプ、狭さく等

- 「物理的デバイス」
  - 道路構造の物理的工夫による速度抑制
- ハンプ：路面を盛り上げたコブ
- 狭さく：車道幅を部分的に狭める
- シケイン：車道をジグザグ化

平成8年～ 交通安全施設として認知

平成13年～ 道路構造令31条の2

32

# 道路構造令の改正

(平成13年7月1日施行)

- 「第三十一条の二

第四種第四級の道路又は主として近隣に居住する者の利用に供する第三種第五級の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に**凸部**を設置し、又は車道に**狭窄部**若しくは**屈曲部**を設けるものとする。」

33

## サイン曲線ハンプ



○ハンプの形状：写形（頂部に平坦部を持たない。サイン曲線によるすりつけ）  
構造条件：長さ4.0m、中央部高さ10cm

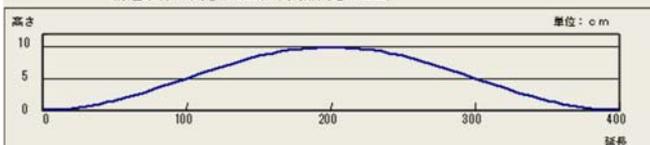


図 2.2.2.1 サイン曲線ハンプ (L=4.0m) の縦断形状

適切な形状により騒音・振動問題をほぼ解消

34

# 完備してきたわが国の生活道路安全対策

1996年コミュニティ・ゾーン(警察庁/建設省)以降

物理的デバイスと交通規制の連携/住民参加/...

ワークショップ  
方式の定着



交通シミュレーション  
による事前評価  
(一方通行化の影響  
など)



社会実験ツールの  
開発

(例: モバイルハンプ)

実験の制度化

(例: ハンプのレンタル)



実施済み地区での効果の検証  
(多くの地区で「事故半減」を達成)

国の制度の充実(らしのみちゾーン、あんしん歩行エリア、等)

35

## 社会実験のツール



歩行者・自転車優先の  
みちづくりホームページ

[みちづくりホームページトップ](#)

らしのみちゾーン実験設備レンタル制度

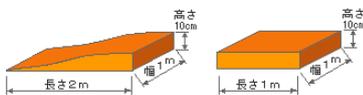
る実験設備と、国総研で保管する総設備数(平成15年度予定)

①仮設ハンプ

騒音・振動を小さくする工夫をしたサイン曲

線型ハンプ

(硬質ゴム製): 斜路部 24 個 中間水平部 24  
個



36

