

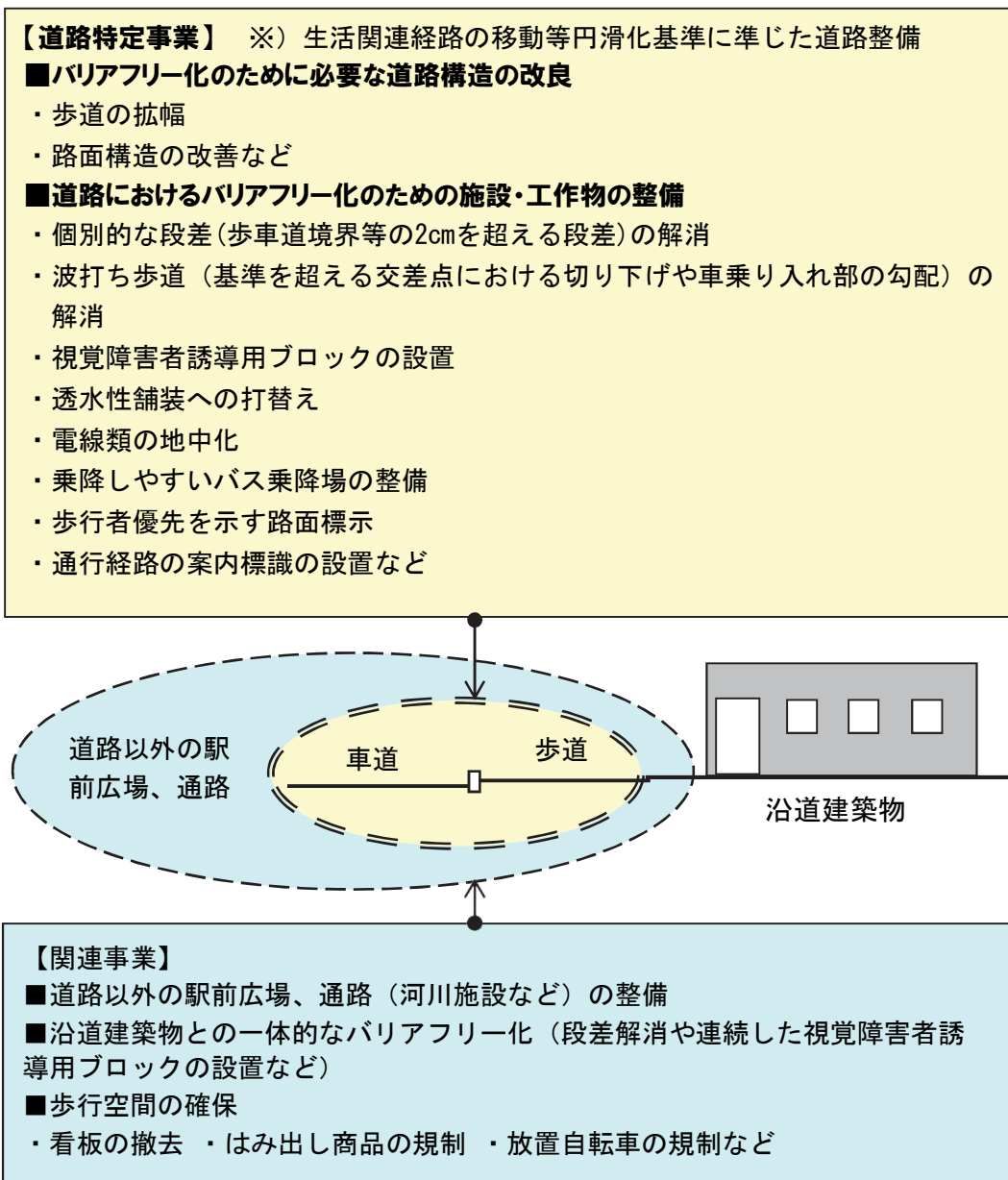
第3章. 特定事業計画

1. 道路特定事業計画

(1) 道路特定事業及び関連事業の考え方

道路特定事業として、生活関連施設を結ぶ経路において、歩行者が円滑に移動できる道路整備を進めていきます。また、沿道建築と関連する事業なども一体的に整備していくものとし、その考え方を以下に整理します。

道路特定事業と関連事業の考え方



(参考1)「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」(R4.6月国土交通省道路局発出)

1. 安全な通行確保のための車両の速度を抑制する対策

生活関連経路に位置づけを行った道路において、物理的な歩車を分離した歩道の設置が難しい道路があります。その場合は、歩道と車道を分離しない道路の安全確保として、走行車両の速度を落とすための措置を講じることが重要です。

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」より、自動車を減速させて歩行者の安全な通行を確保するための事例を以下に示します。なお、これらの道路構造による対応とあわせて、交通規制等を行う公安委員会との十分な連携が必要となります。

(1)歩道と車道を分離しない道路における速度抑制対策の事例

- 1)ハンプ等の設置による速度抑制対策
- 2)路側帯のカラー化と車道幅員の縮小により速度を抑制した事例



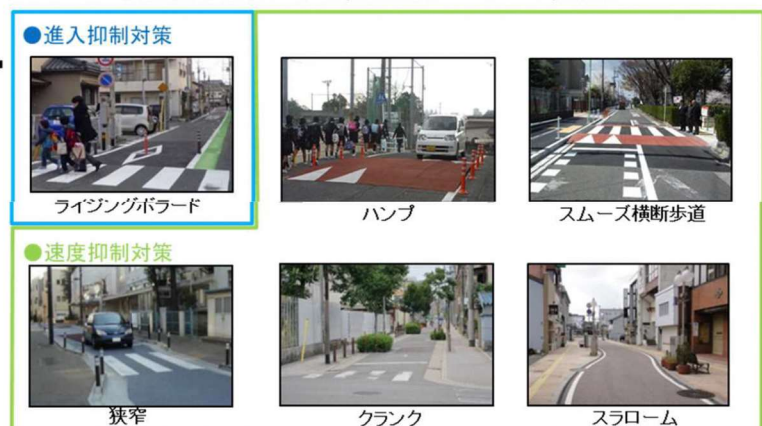
青森県弘前市の事例:幹線道路の抜け道として利用されていた一方通行規制区間に、路側帯のカラー舗装と、30km/hの速度規制(対策①)を行った。さらにその後、追加対策として、車道外側線の移設により車道幅員を縮小した。(対策②)

(2)ゾーン30プラスについて

<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>



自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制のため、ハンプや狭窄などの物理的デバイスの設置等があります。さらに、警察によるゾーン30の整備による低速度規制等が生活道路の面的な交通安全対策として進められてきました。

令和3(2021)年8月には、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域を“ゾーン30プラス”として設定することが発表されました。

2. 歩道のない道路におけるバリアフリー化の対応例

やむを得ず歩道を設けることができない道路において対応された事例です。ただし、地域の状況や利用者に応じた対策を講じる必要があるため、利用者の意見を踏まえて個別に検討する必要があります。

(1) 車道外側線や交差点部のドットライン表示



信号機のない交差点等で、車道外側線を交差点内に破線で延長することで、交差点の存在や車両の通行部分を明示することができる。

車道外側線や交差点部のドットラインは、弱視(ロービジョン)者等の通行の手がかりとなる。

(2) リブ式の車道外側線

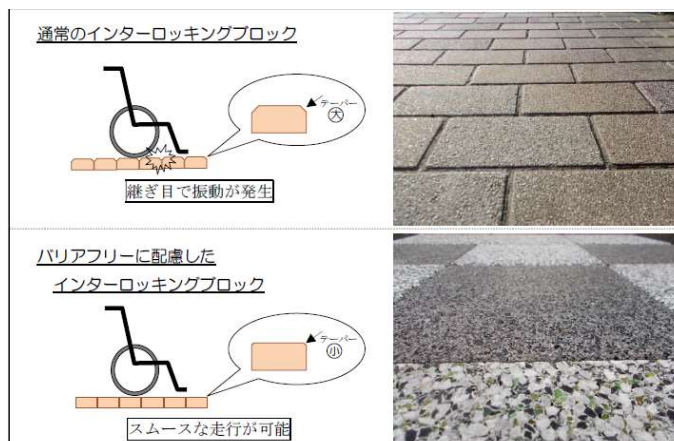


単断面道路において、リブ式の車道外側線を視覚障害者の車道へのはみ出しの注意喚起として活用している事例がある。

大阪府が、府道の歩道未設置区間における車道外側線の活用可否を検討したところ、視覚障害者からはリブ式が最も分かりやすいとの意見であったことから、特定道路の一部に設置されている。

(参考2) 振動軽減に配慮したインターロッキング製品の使用

武蔵野市の事例では、生活関連経路で舗装材にインターロッキングブロックを使用する場合は、継ぎ目のテーパーが少なく、車いす等で走行する際に振動が軽減できるようなバリアフリーに配慮した製品が使用されています。(参考文献 武蔵野市バリアフリー道路特定事業計画)



(参考3) 道路管理者に対する市(都市計画課)としての役割

(視覚障害者誘導用ブロックについては、実態や当事者意見により整備方針が定まるため、一例とします。)

