

## その他（情報提供）

- 1 道路構造基準に関する取組状況
- 2 はばだき橋開通による効果
- 3 ラウンドアバウト社会実験
- 4 有料道路における合併採算制の導入

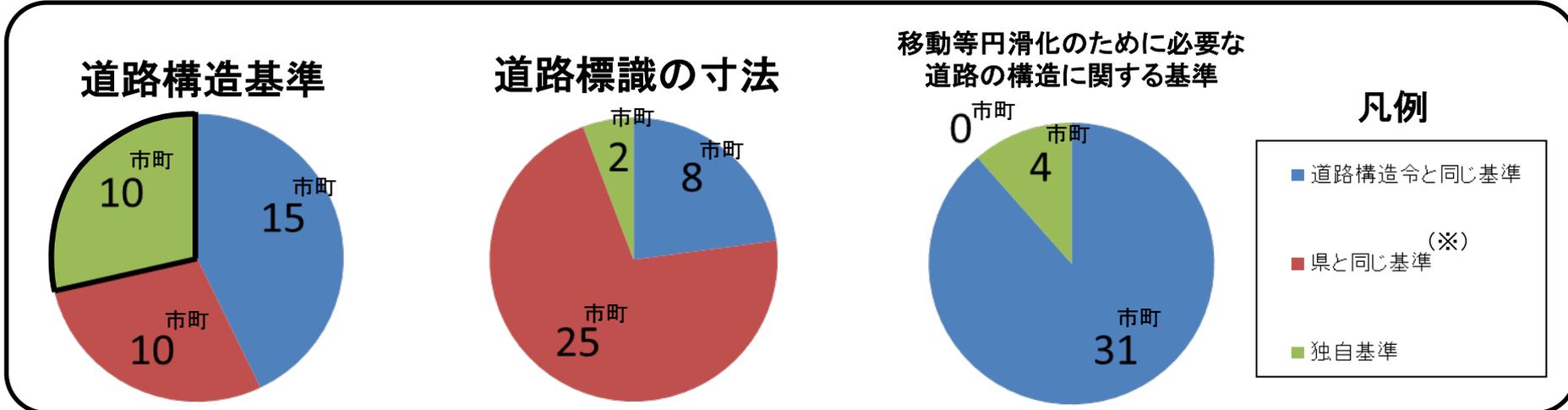
平成26年2月19日

静岡県 交通基盤部 道路局

# 1 道路構造基準に関する取組状況

## (1) 県内市町の制定状況(平成25年3月末時点)

県内全35市町が条例を制定済み



(※) 静岡県が管理する県道の構造の技術的基準等を定める条例及び関連する規則の概要

○ 県の独自基準

【県道の構造の技術的基準】

(第22条、第25条、第26条関係)

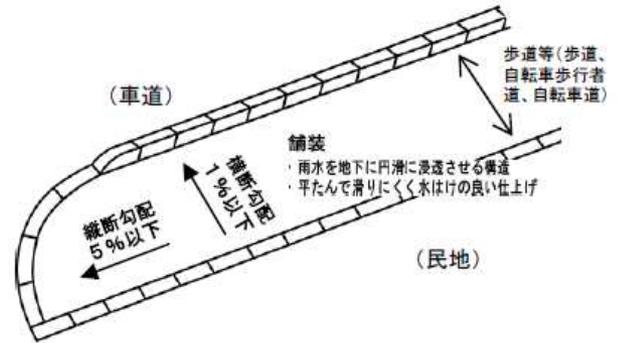
- ・ 高齢者、障害者など道路利用者の円滑な移動を確保するため、道路移動等円滑化基準※における考え方を適用し、歩道等の縦断勾配、舗装、横断勾配の基準を定める。  
(ただし、地形の状況等の特別な理由によりやむを得ない場合を除く。)

【県道に設ける道路標識の寸法】

(第3条別表関係)

- ・ 道路利用者の国際化に対応し、道路標識の視認性及び判読性を向上させるため、道路標識の文字(ローマ字)の大きさを文字(漢字、かな)の大きさの65%の値へ拡大する。

※ 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する主務省令で定める基準



# 1 道路構造基準に関する取組状況

(2) 静岡市の事例：縮小可能な歩道幅員を規定 藤枝市、伊東市、小山町も同様

## 【道路構造基準】歩道（歩行者が通行するスペース）

**政令（道路構造令）** 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては、3.5m以上、その他の道路では2.0m以上とする。



**独自基準** 歩道の幅員が2.0m以上確保できない箇所では整備が停滞していることから、歩道の最小幅員を1.5mに縮小し、歩道整備を推進する。

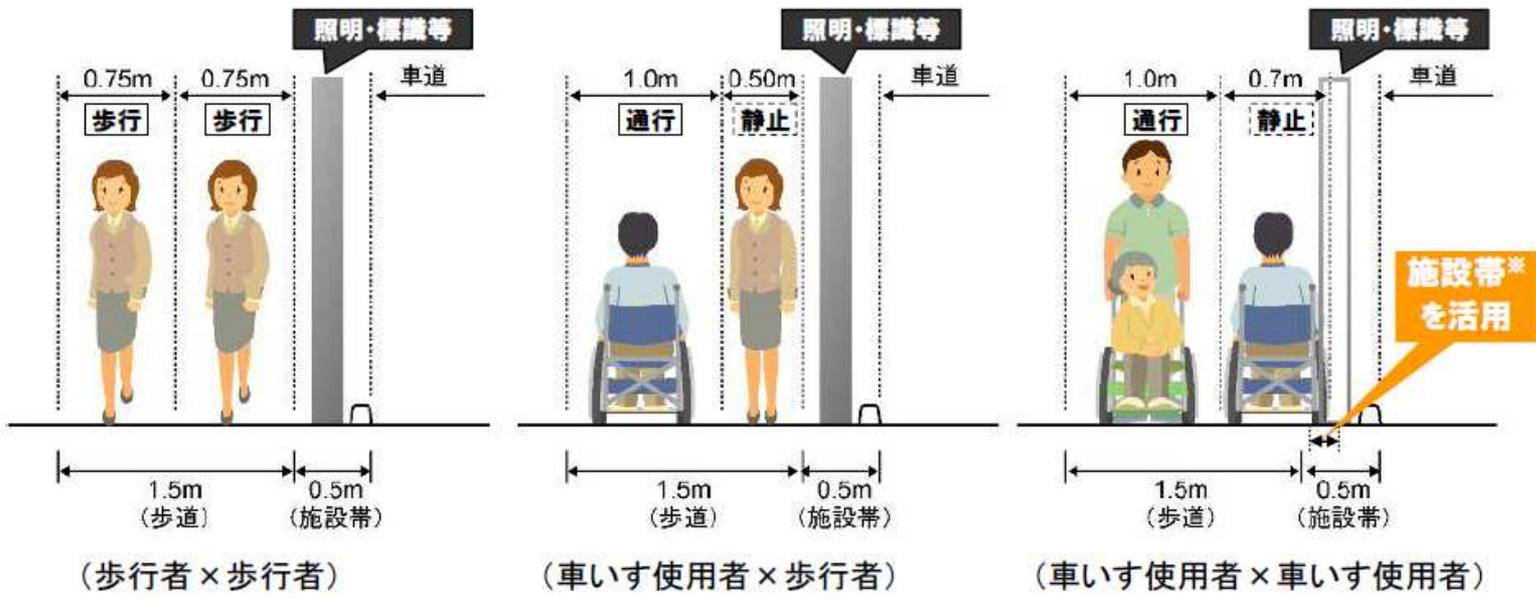


図 歩道幅員 1.5m の設定根拠

# 1 道路構造基準の条例委任に関する取組状況

## (3) 三島市の事例：歩行者等の安全性を確保するための歩車共存道路の規定

### 【道路構造基準】歩車共存道について(独自基準)

- ・生活道路は、必要に応じ、歩車共存道とすることができる。
- ・幅員は路肩を含め4 m以上とする。
- ・歩車共存道の設計速度は30km/h又は20km/hとする。
- ・歩車共存道には、必要に応じ、歩行者の休憩スペースを設ける。
- ・歩車共存道には必要に応じ、路面に凸部、狭窄部、屈曲部、車止め等を設置する。



歩車共存道は、自動車の速度や通過交通を抑制し、歩行者や自転車の安全性を確保することを目的にした道路のことを言う。

歩行者の安全性を確保するには、歩道等を設けることが一般的だが、三島市は、古くからの町並みが残り、中心市街地や生活道路では、道路の幅員が狭いところが多く、用地買収を伴う歩道等の設置は容易でない。

そこで、そのような狭い道路を歩車共存道とすることにより、限られた道路幅員の中で歩行者等の安全性を確保しようとするものである。

# 1 道路構造基準の条例委任に関する取組状況

## (4) 全国の自治体の基準制定状況(平成25年10月時点:日本道路協会まとめ)

◎調査対象自治体:1,789自治体(都道府県47、市790、特別区23、町746、村183)

◎下表は、日本道路協会が実施した道路構造基準に関するアンケート(938自治体)を集計した結果

道路構造の規定の種類		内容	自治体数	割合
道路利用者別	歩行者に関するもの	歩道、横断勾配、舗装、路肩、縦断勾配など	262	28%
	自転車に関するもの	路肩、自転車歩行者道、自転車通行帯	75	8%
	自動車に関するもの	平面交差又は接続、車線、車線の分離等、停車帯など	133	14%
施策目的別	観光に関するもの	停車帯、舗装及び交通安全施設、小区間改築の特例	8	1%
	防災に関するもの	道路の区分、横断面、路肩	9	1%
	緑化に関するもの	植樹帯、環境施設帯	29	3%
地域特性別	積雪寒冷地域におけるもの	縦断勾配、路肩、歩道、視距、横断面、曲線半径、横断勾配など	26	3%
	山間部におけるもの	縦断勾配、曲線半径、道路の区分、待避所、車線	36	4%
	交通量の少ない道路におけるもの	停車帯、道路の区分、待避所、緩和区間、曲線部の車線等の拡幅、曲線部の片勾配など	121	13%

# 1 道路構造基準の条例委任に関する取組状況

## (5) 京都市の事例：歩道に防護柵を設置することのできる幅員を規定

京都市では、通学路等において、安全な歩行空間を確保するため、有効幅員が1.75m以上確保できる区間においては防護柵等を設置できるよう規定している。

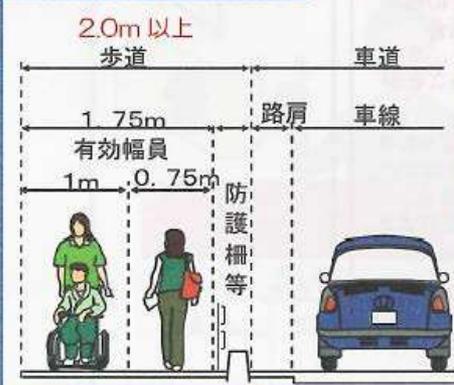
### 現状と課題



京都市では、歩道幅員が2m未満の区間が多く存在します。  
また、通学路など、歩道の安全対策が必要であるにも関わらず幅員を確保するために防護柵が設置できない区間があります。



### 解決方法

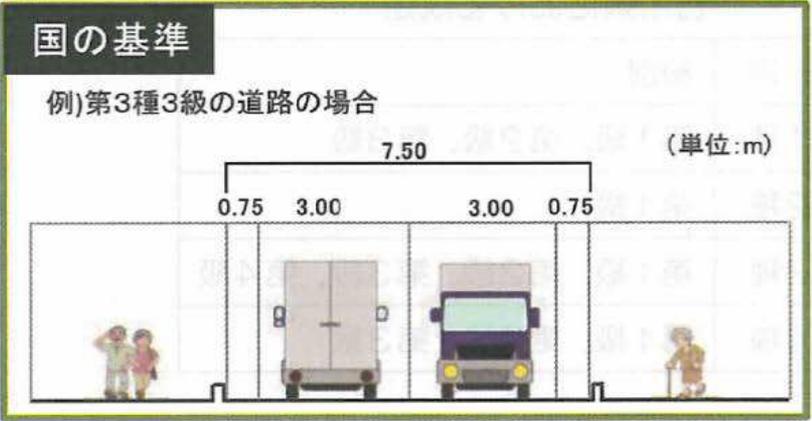
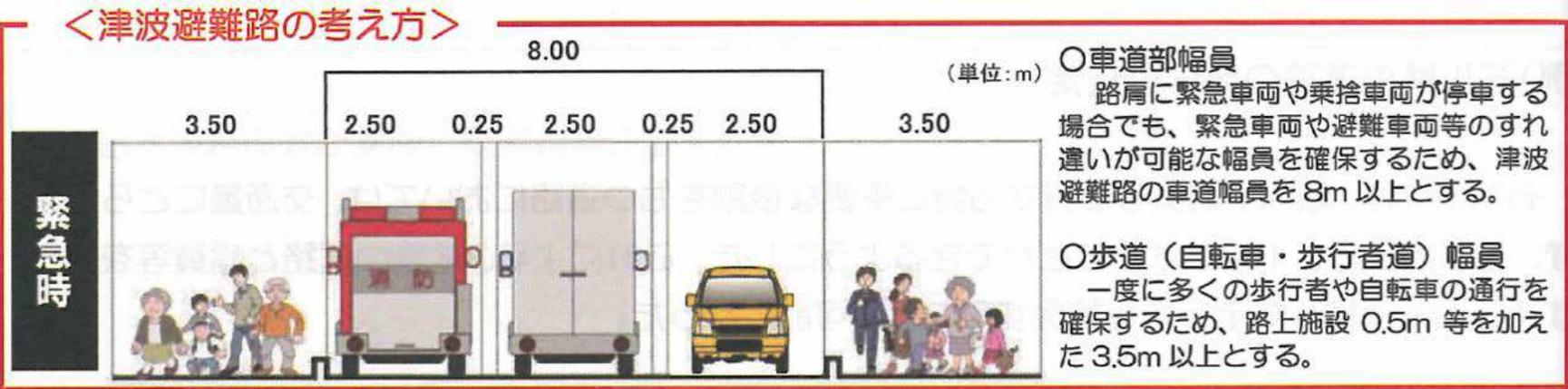


歩道を新設・改築する場合の幅員は、最低2m以上とします。ただし、有効幅員が1.75m以上確保できる区間は、防護柵等を設置可能とします。

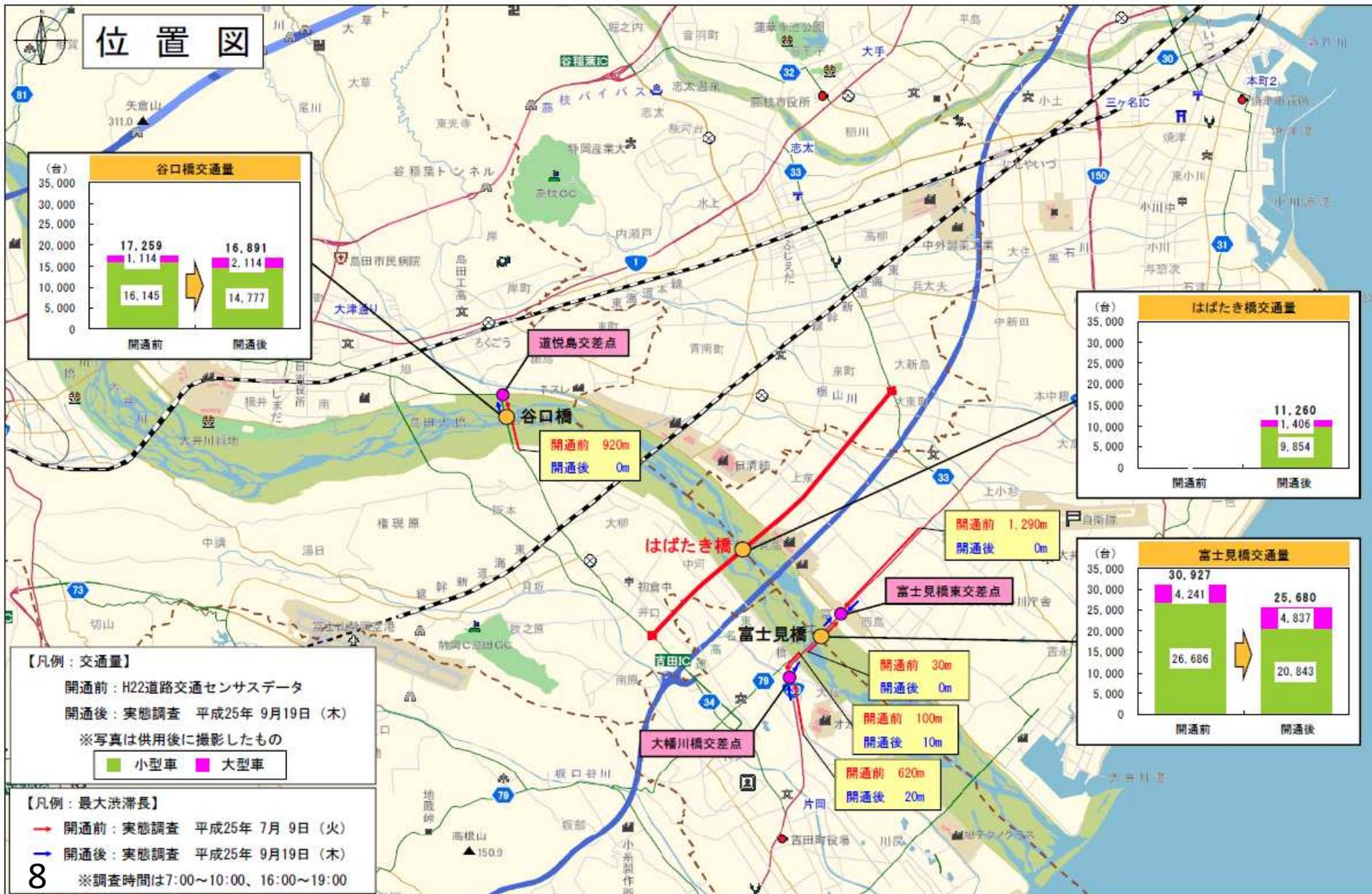
# 1 道路構造基準の条例委任に関する取組状況

## (6) 宮城県の実例：津波避難路の幅員の規定及び避難のための通路を設ける規定

【車道幅員8m以上、歩道幅員3.5m以上】  
 宮城県では、東日本大震災を踏まえて策定された、「津波避難のための施設整備基準」における避難路の考え方に基づき、津波避難路の幅員を自由に規定している。



# 2. はばだき橋開通による効果 (開通1ヶ月の調査結果)



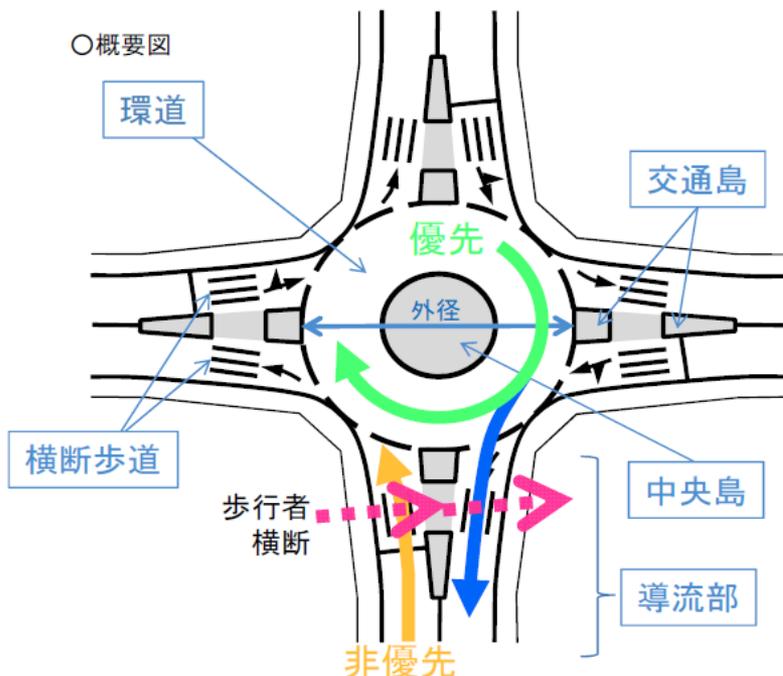
# 3 焼津市におけるラウンドアバウト社会実験

## (1) ラウンドアバウトの概要、効果

### ラウンドアバウトとは

- 円形平面交差点のうち、環道の交通が優先されるもの
- 環道交通は時計回りの一方通行、信号や一時停止の規制を受けない
- 環道に流入する車両は徐行し、環道に通行車両がなければ一時停止なしに流入可能

○概要図



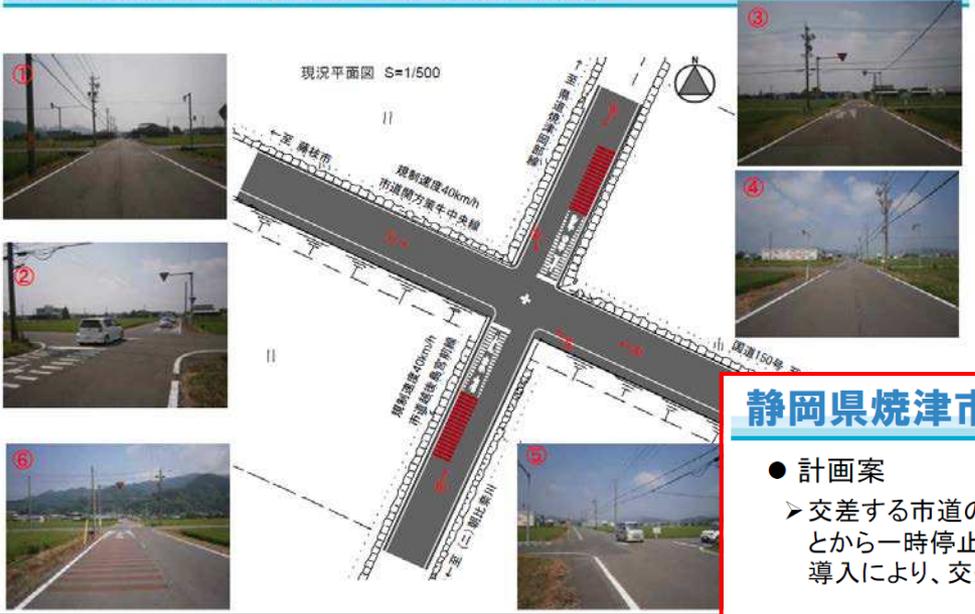
### ラウンドアバウトの効果・影響

- ・交差点流入・通過速度が低下
- ・交錯箇所が減少
- ・速度低下や交錯箇所減少にともない重大事故が減少
- ・分離島がある場合、歩行者は安全に渡りやすくなる
- ・自動車の交差点流入・流出速度の低下により横断時の安全性が向上
- ・視覚障害者の横断が難しくなる
- ・無信号交差点に比べ横断歩行者を優先する自動車の割合が増加
- ・流入交通量が少ない場合に総遅れ時間が短縮
- ・遅れ時間の縮減効果は、主従道路の交通量が同程度の交差点や右左折交通の多い交差点で高い
- ・主従道路の交通量が同程度の場合、無信号交差点に比べ遅れ時間が削減される
- ・無信号交差点に比べ交差点横断時の歩行者の所要時間が長くなる
- ・交通量が少ない場合、信号交差点より燃料消費(CO<sub>2</sub>排出)を抑制
- ・交差点改良に必要な用地が減少する場合がある
- ・信号が不要になることにより、交差点の維持管理コストを縮減
- ・交差点流出後の速度の低下・低速走行の維持
- ・等価騒音レベル、時間帯騒音レベルが低下
- ・地域のシンボルとして景観形成に寄与
- ・ラウンドアバウトでのUターン(転回)により沿道施設への左折流入、退出が可能
- ・停電時でも混乱なく交通処理が可能

# 3 焼津市におけるラウンドアバウト社会実験

## (2) 焼津市関方交差点の社会実験の様子

### 静岡県焼津市 関方交差点 (現地状況)



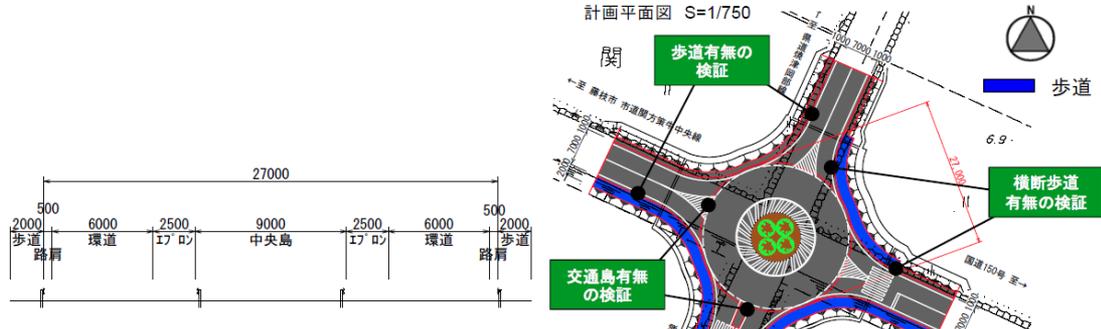
### 社会実験状況写真



### 静岡県焼津市 関方交差点 (実験計画)

#### ● 計画案

➢ 交差する市道の現況車道幅員が概ね同幅員であるため、道路の主従関係が不明瞭であることから一時停止無視などによる交差点の出合い頭事故等が発生している。ラウンドアバウトの導入により、交差点流入時の速度抑制を図ることによる事故の抑止に期待



#### ● 実験で検証する項目

- 周知方法の効果測定
- 交通島の必要性、交差道路の歩道及び横断歩道の有無の検証及び交差道路における安全対策について検証
- 交差点流入・通過速度、走行軌跡を調査(ビデオ観測)、利用者・周辺住民アンケート
- (警察の許可が得られれば) 標識の設置方法

● 目的 交通事故防止  
 ● 社会実験期間  
 平成26年1月16日  
 ~ 平成26年9月末

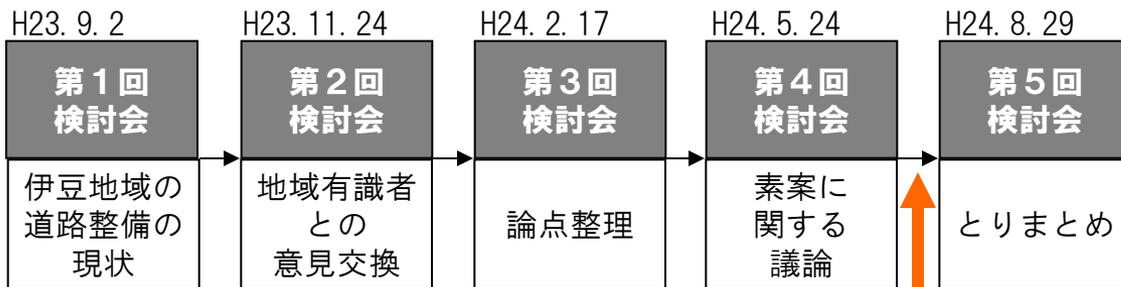
# 4 有料道路における合併採算制の導入

## (1) 伊豆地域の道路整備のあり方検討

平成23年9月、伊豆地域の道路整備手法など、伊豆地域の道路整備のあり方を検討する検討会を設置

- 委員長 兵藤 哲朗（東京海洋大学教授）  
委員 長田 哲平（日本大学助教 現：宇都宮大学大学院助教）  
神尾 文彦（野村総合研究所部長）  
岸 昭雄（静岡県立大学講師）  
谷口 綾子（筑波大学大学院講師 現：筑波大学大学院准教授）  
福田 大輔（東京工業大学大学院准教授）  
二村真理子（東京女子大学准教授）

（委員以下 五十音順）



県民意見募集  
(H24. 7. 12~H24. 8. 1)



検討会の様子

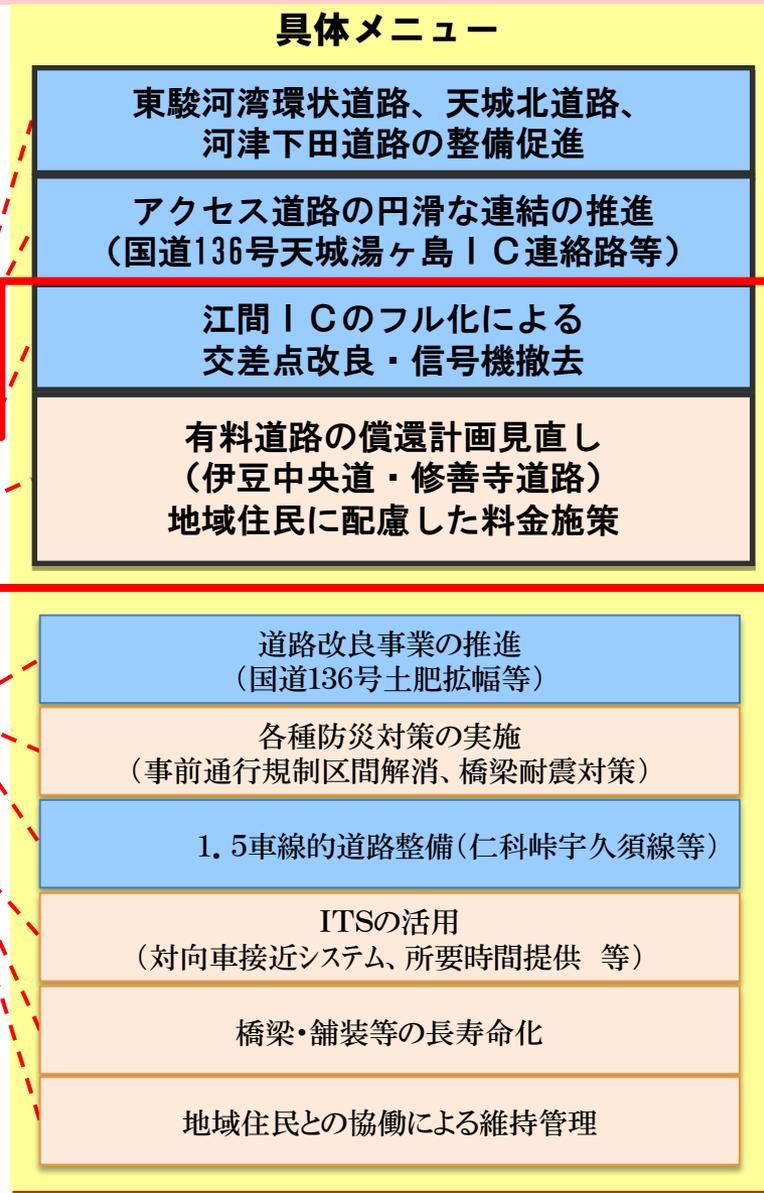
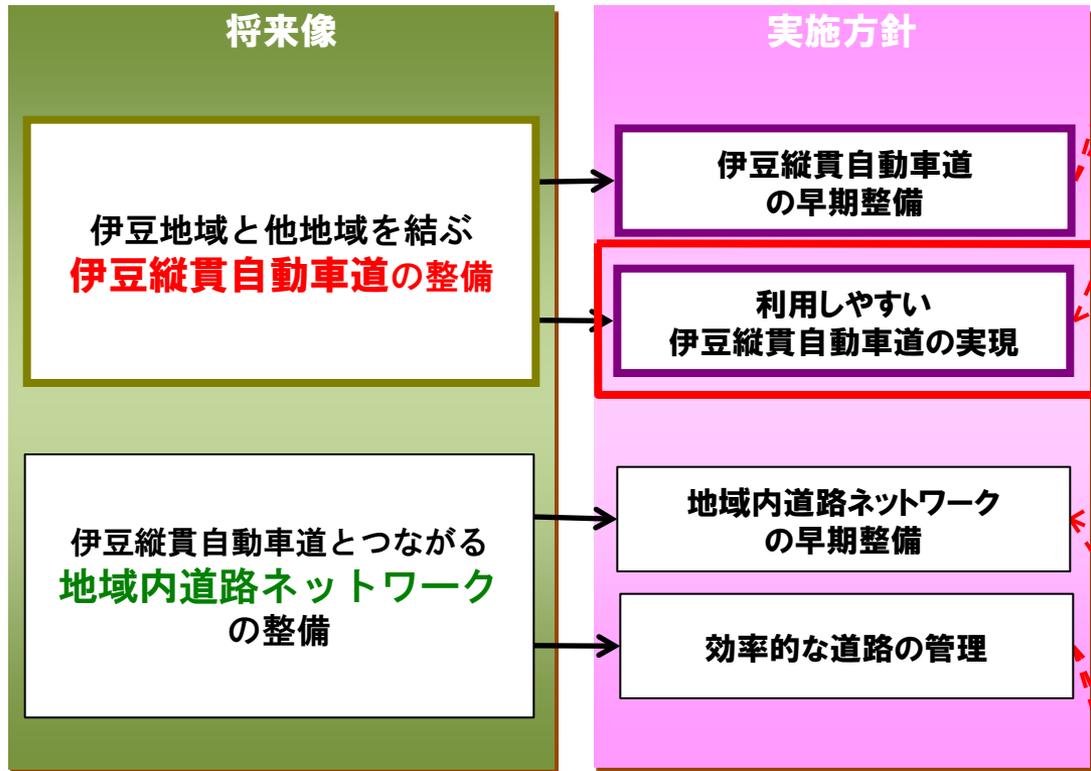


地域有識者との意見交換の様子

# 4 有料道路における合併採算制の導入

## (2) 対応方針(検討会提言)

伊豆地域の道路整備に向けた対応方針  
(検討会提言)

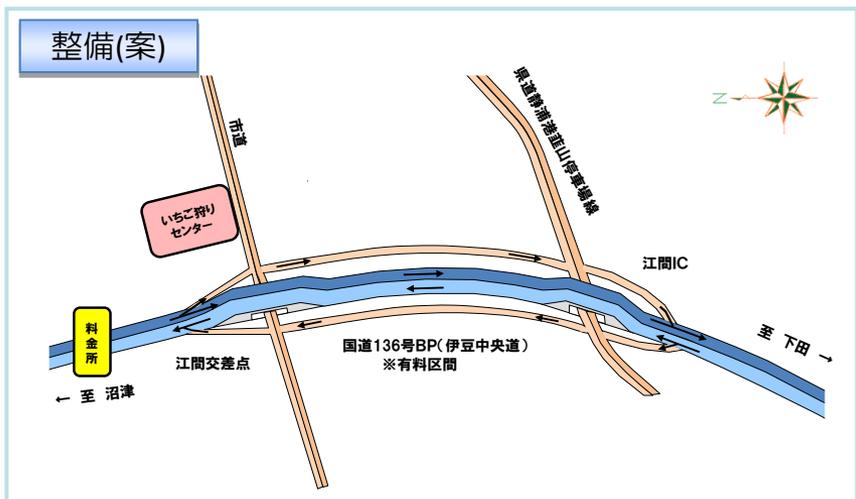
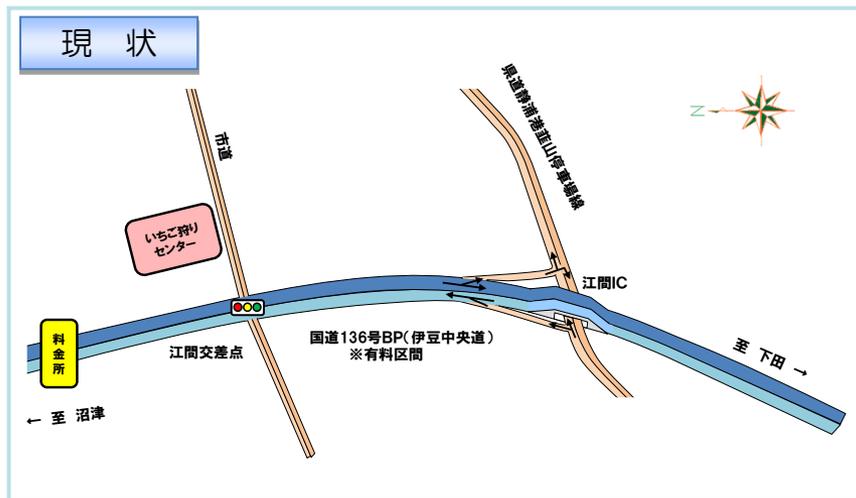


凡例   投資的事業で対応するもの   維持管理事業で対応するもの

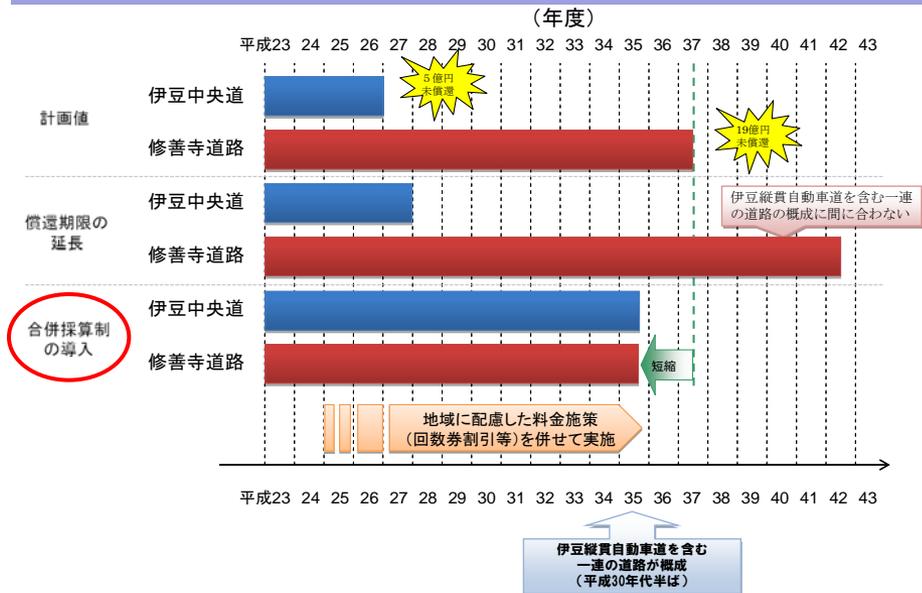
# 4 有料道路における合併採算制の導入

## (3) 利用しやすい伊豆縦貫自動車道の実現に向けた3施策

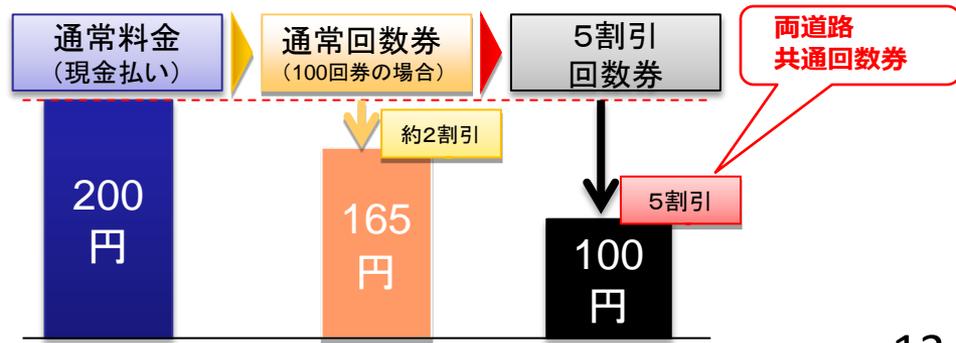
### ① 江間交差点の立体化・江間ICのフル化 信号機撤去(有料道路事業の活用)



### ② 伊豆中央道・修善寺道路の経営一体化 合併採算制の導入



### ③ 5割引回数券の導入 料金徴収方法等改善による利便性向上



# 4 有料道路における合併採算制の導入

## (4) 平成30年代半ばの伊豆縦貫自動車道

### 平成30年代半ば

伊豆中央道、修善寺道路の  
無料化時期には、  
伊豆縦貫自動車道を含む  
基軸が完成

沼津から下田まで、  
有料区間のない  
利用しやすい  
道路ネットワークを構築

