

阪和東側1号線における交通安全対策について (報告2)

令和7年8月27日(水)

和泉市都市デザイン部
都市整備室 道路河川担当

<位置図>



千原街道踏切
(**児童横断箇所**)



<事業スケジュール>

令和6年度	道路測量を実施済
令和7年度	詳細設計を実施し、踏切横断対策も整理
令和8年度	踏切横断対策部分の先行工事に着手し、令和9年度の学校開校時の対策を確保
令和9年度 令和10年度	残る部分の道路整備工事を実施

<対策例>



《速度抑制対策》

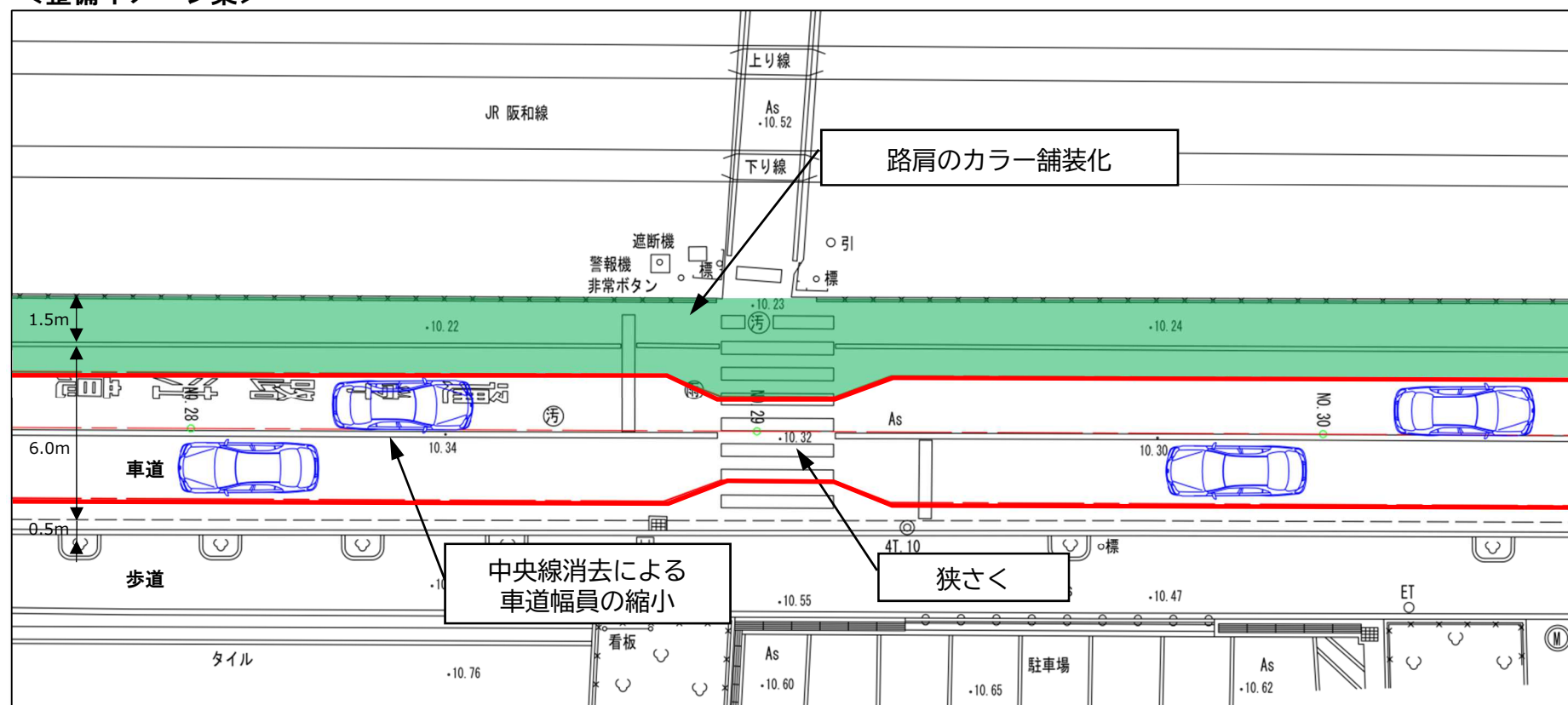
- ・ 狭さく
- ・ 路面標示
(歩行空間明示)

整備事例案：

- ・現在の車道部分について、中央線を消去し、車道の幅を縮小。
- ・路肩部分の幅員を広げ、カラー舗装化し、児童生徒が滞留できる場も確保。
- ・横断部分の狭さくや、バリカーやラバーポール等の設置による安全性確保

※あくまで現時点の案であり、令和7年度中の詳細設計、関係機関との協議により変更となる可能性があります。

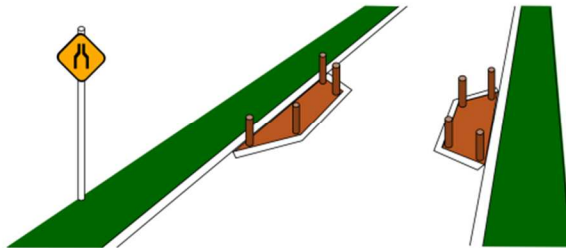
<整備イメージ案>



<交通安全対策の事例>

狭さく

課題	・単路部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度の高い箇所において、狭さくを設置する。
効果	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそう見せることにより自動車の運転者が速度を低減する。但し、速度抑制効果はハンプの方が大きい。



単路部の狭さく

通行速度の高い区間に両側狭さくを整備（標準形：3.0m）（愛知県 稲沢市）

○対策後



- ・狭さくの設置
- ・車線分離標（ラバーポール）を設置

通行速度の高い区間に両側狭さくを整備（3.0m未満）（千葉県 鎌ヶ谷市）

○対策後



- ・大型車や通過交通を抑制するため、狭さくの幅員を「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」における標準形3.0mよりも狭めて設置

通行速度の高い区間の横断歩道に歩道張り出しによる狭さくを整備（東京都 文京区）

○対策後



- ・横断歩道付近への速度抑制策として狭さくを設置
- ・横断歩道である事を強調するため、歩道を車道側に部分的に張り出した

＜交通安全対策の事例＞

➤ 路側帯拡幅

課題	・車両の交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。 ・車両の通行速度が高い。
対策内容	路側帯を新たに設置、もしくは既存の路側帯を拡幅することによって、歩行者と車両を分離し、安全な歩行空間を確保する。
効果	歩行空間を拡幅し、明確にすることで、通行車両へ注意を促し、歩行者の安心感が高まる。

交通量の多い道路への歩行空間の整備（山形県）

○対策前



- ・車両の交通量が多く、歩道が設置されていないため危険

○対策後



- ・路側帯を拡幅し、カラー舗装化
- ・ドットラインを設置

交通量の多い道路への歩行空間の整備（愛知県 新城市）

○対策前



- ・車両の通行速度が高いが歩道が設置されていないため、危険な状況

○対策後



- ・中央線を抹消し、車道幅員を狭め、路側帯をカラー舗装化

➤ ラバーボール等の設置

課題	・車両の交通量が多く歩行者と車両が錯綜する。 ・車両の通行速度が高い。
対策内容	外側線にラバーボール等を設置し、歩行者と車両を分離する。
効果	道路形状をドライバーに認識させ、または車道幅員を狭く見せることにより、速度の抑制が図られる。また、自動車の通行部分と歩行者等の通行部分を分離することにより、歩行者等の通行の安全性の向上が図られる。

交通量の多い道路の路側帯をカラー舗装化・ラバーボールの設置（京都府）

○対策前



- ・自動車の交通量が多く、歩車道の分離も無いため危険

○対策後



- ・路側帯のカラー舗装化
- ・車道分離標（ラバーボール）を設置