

南風原町生活道路安全対策計画

(津嘉山小学校地区)

令和6年3月

南風原町

－ 目次 －

第 1 章	南風原町生活道路安全対策の目的と位置づけ	1
1-1	生活道路安全対策の目的	1
1-2	生活道路安全対策の位置づけ	1
第 2 章	既存資料等を用いた課題整理	6
2-1	生活道路の現況と課題	6
2-2	生活道路安全対策の必要性	8
2-3	町内生活道路の現状	10
2-4	生活道路安全対策区域の設定	17
第 3 章	生活道路安全対策の検討	26
3-1	対策手法の種類	26
3-2	生活道路安全対策の事例整理	32
3-3	生活道路安全対策	39
第 4 章	安全対策の体制	71

第1章 南風原町生活道路安全対策の目的と位置づけ

1-1 生活道路安全対策の目的

本町は、沖縄本島南部の中央に位置し、那覇市に隣接していることから、南部地域や中北部地域間移動における交通の要衝となっている。

近年では、町内を通過する幹線道路整備、区画整理事業による人口増加により、市街化が進展し活力ある町となっている。

しかし、本町の位置的特徴から、町外から那覇市へ向かう交通により、通勤・通学及び帰宅時間帯等において幹線道路での渋滞が発生し、生活道路への通り抜け交通による地域内の安全性が低下している。

本町においては、今後地域内の安全性向上を目指し、生活道路安全対策区域を位置づけし多様化するニーズに対応した対策を実行する。

1-2 生活道路安全対策の位置づけ

本町内の様々な交通課題への対策として、「南風原町交通基本計画」及び「南風原町総合交通戦略」を策定した。本計画である「南風原町生活道路安全対策」も上記の2計画へ掲げられている。

本計画を進めるにあたり、国・県・町内及び周辺市町村の上位・関連計画との連携、整合を図り推進する。

(1) 上位関連計画

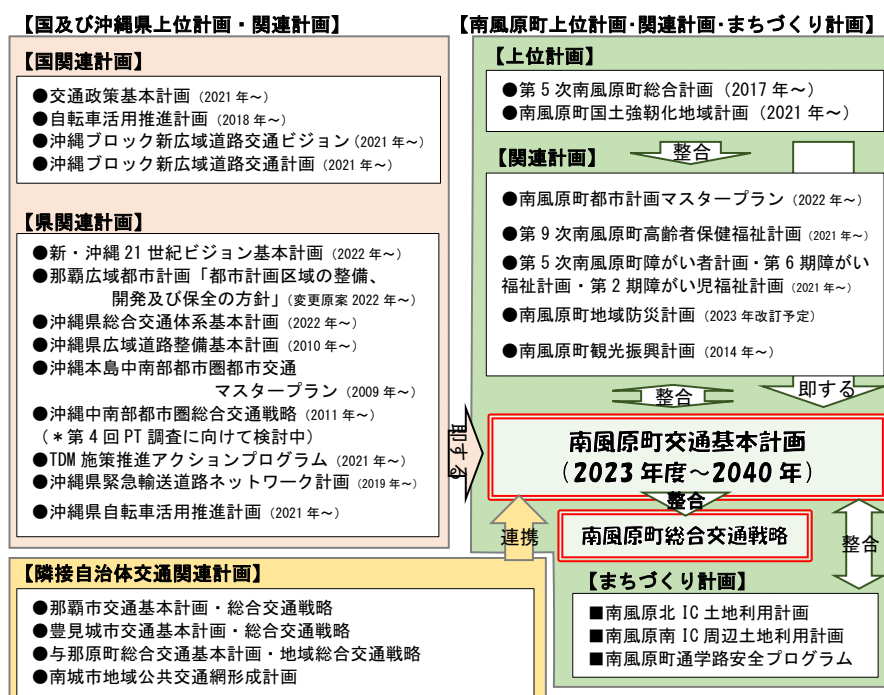


図 1 南風原町交通基本計画の位置づけ

(2) 南風原町交通基本計画・南風原町総合交通戦略の目標年次

南風原町交通基本計画は約 20 年計画となり、南風原町総合交通戦略は基本計画の中間年となる約 10 年後を短期（5 年）、中期（10 年）毎に目標を立て施策を推進する。

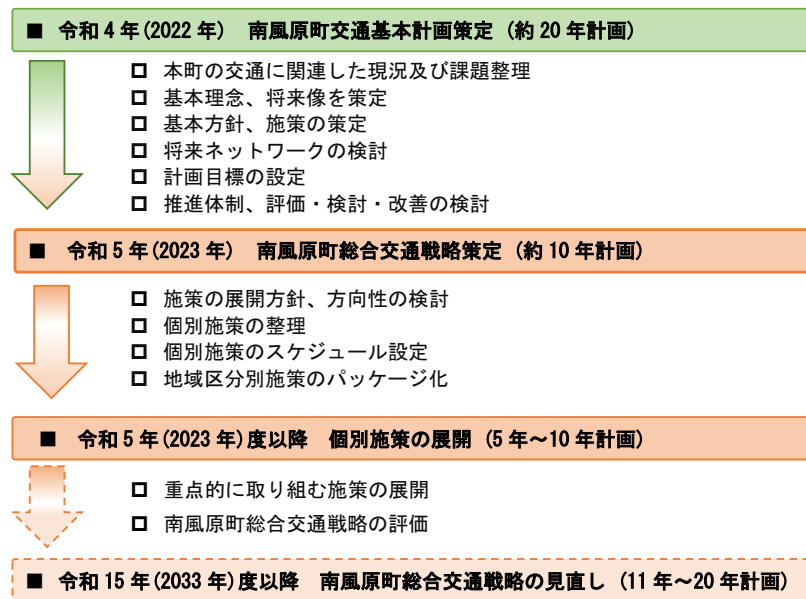


図 2 南風原町総合交通戦略の流れ

(3) 南風原町総合交通戦略の展開方針

展開方針 2「生活道路の安全性向上」において、生活道路、通学路における対策の検討・実施、送迎交通への対応を行っていく。

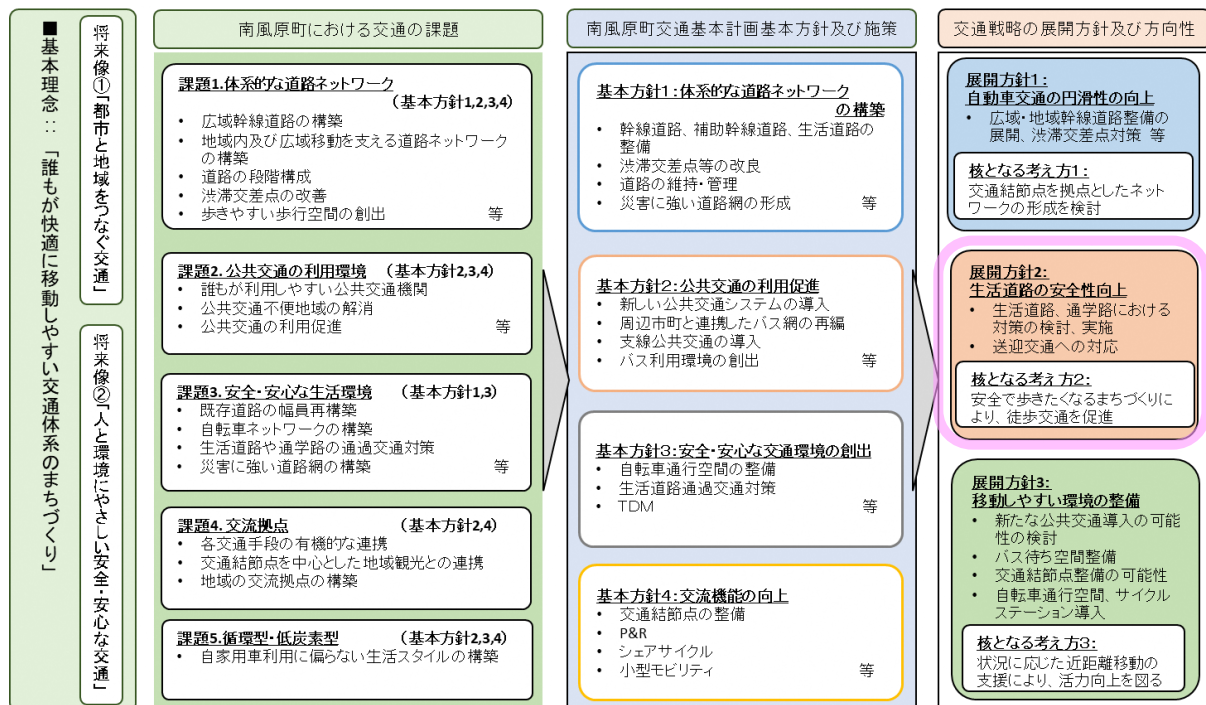


図 3 展開方針及び方向性

(4) 生活道路安全対策の流れ

- 本町内では、朝・夕の通勤・通学及び帰宅時間帯において、交通の集中により、幹線道路、補助幹線道路等での交通渋滞が発生し、渋滞を避けるため地域の生活道路への通り抜け交通が発生し、地域の生活や児童生徒の安全性が低下していることから、地域の安全性の向上を図る取り組みを効果的に展開する。

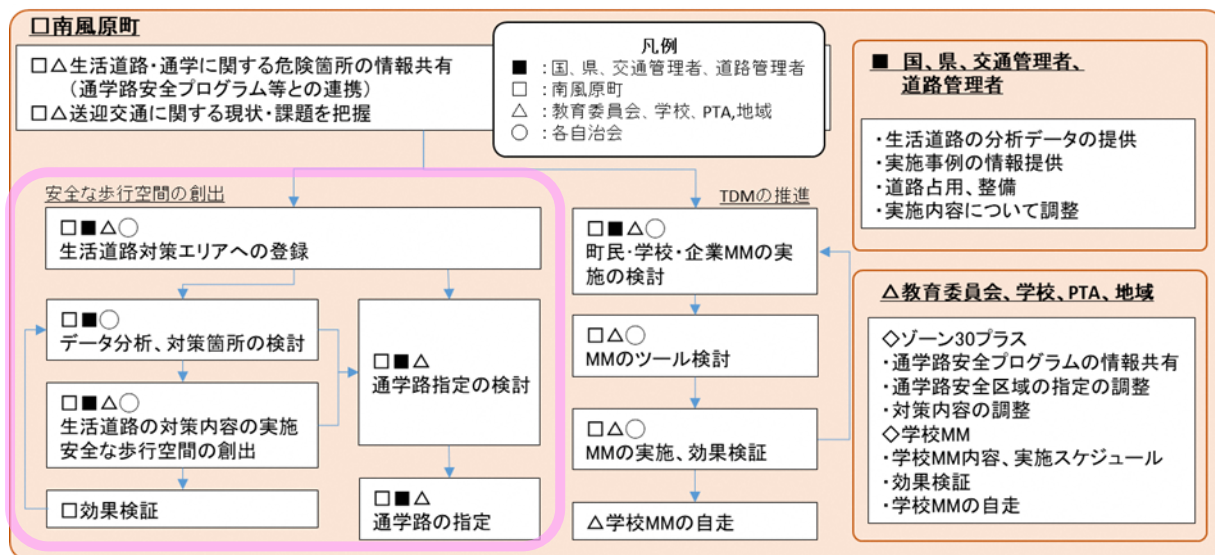


図 4 展開方針 2 のフローイメージ

展開方針 2 の個別施策のスケジュールを下表に、また、個別施策の内容については次ページ以降に示すものとする。

表 1 個別施策のスケジュール

個別施策				展開スケジュール			備考
(検討: → 実施: → 継続: - - -)				短期	中期	長期	
展開方針 2	2-①	安全な歩行空間の創出	主要生活道路ネットワークの検討	→			・安全・安心な生活空間の構築
			生活道路対策エリアの設定(登録)	→			
			生活道路安全対策の検討・実施	→	→	- - -	
			通学路安全点検の実施(連携)	→	→	- - -	
			通学路の指定	→	→	- - -	
	2-②	TDM(交通需要マネジメント)の推進	町民MMによる意識改革	→	→	- - -	・自家用車に偏らない移動手段への意識改革
			学校MMによる意識改革	→	→	- - -	
			企業MMによる意識改革	→	→	- - -	
			公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	- - -	

(5) 生活道路安全対策の施策内容

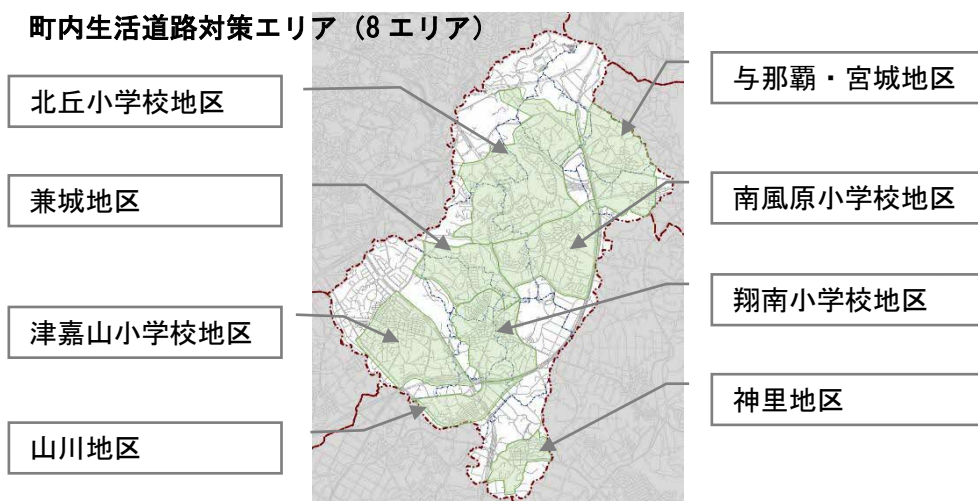
- 多様なデータを活用し、町内の事故危険箇所及び事故発生箇所等を分析、また、幹線道路のみならず、地域や学校と連携し生活道路の安全対策、各学校区域において通学路指定を行い、安全な歩行空間を創出する。

【主要生活道路ネットワークの検討】

- ・ 住民ワークショップにおける意見を参考に地域の実情を考慮し、本町内にある各地域の主要生活道路ネットワークについて検討・指定を行い、道路の維持管理との連携及び効果的な対策が行えるようにする。

【生活道路対策エリア設定（登録）】

- ・ 国において進められている施策「ゾーン 30 プラス」との連携が図れるよう、生活道路対策エリアを設定し、効率的・効果的に実施できるよう対策実施の工程検討もあわせて行う。



【生活道路安全対策の検討・実施】

- ・ 生活道路の安全対策として、別途検討されている生活道路対策エリア、通学路の指定を考慮し、地域、学校、交通管理者等と連携を図り、各地域に必要な対策を実施する。

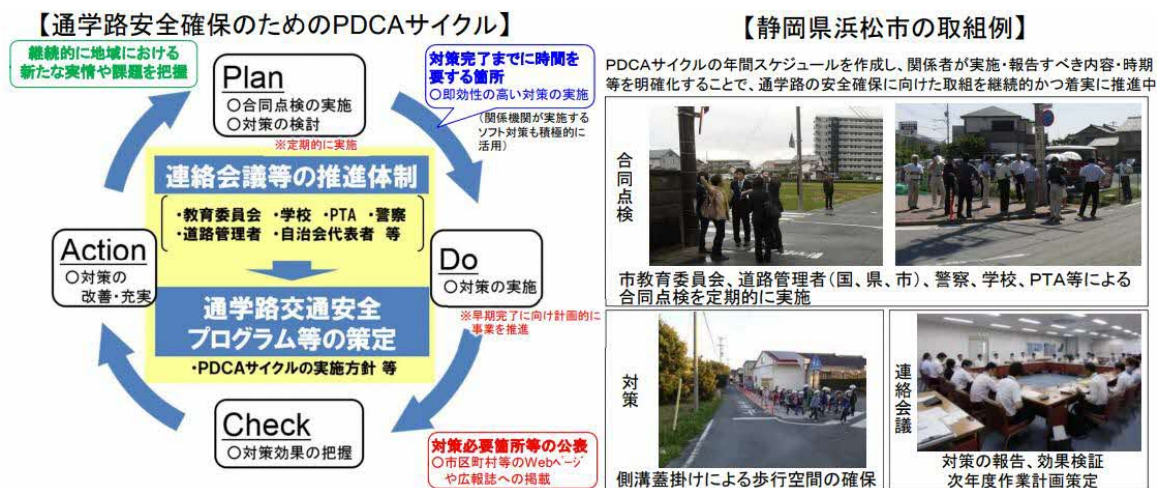


図 5 生活道路安全対策（ゾーン 30 プラス）

図-町内生活道路対策事例

【通学路安全点検の実施（連携）】

- 「南風原町通学路安全プログラム」において、毎年実施している通学路の合同点検を関係機関が連携し、危険箇所の抽出、改善策について検討する。（地域住民、交通管理者等）
- 危険箇所の抽出のみならず、対策を実施した箇所の評価についても実施する。



出典：国土交通省 HP

図-通学路安全プログラムイメージ

【通学路の指定】

学校、地域、教育委員会及び交通管理者等と連携し、各学校区域において、児童・生徒が安全に登下校できるよう通学路の指定について検討する。

第2章 既存資料等を用いた課題整理

2-1 生活道路の現況と課題

(1) 生活道路における事故の発生状況

1) 全事故発生件数及び幅員 5.5m未満道路の事故発生件数の推移

全国における交通事故の発生件数は年々減少しているものの、現在は前年比 1.4%と横ばい（微減）傾向となっている。

また、交通事故発生件数に占める幅員 5.5m 未満の道路における交通事故発生件数の割合は、横ばいで推移している。

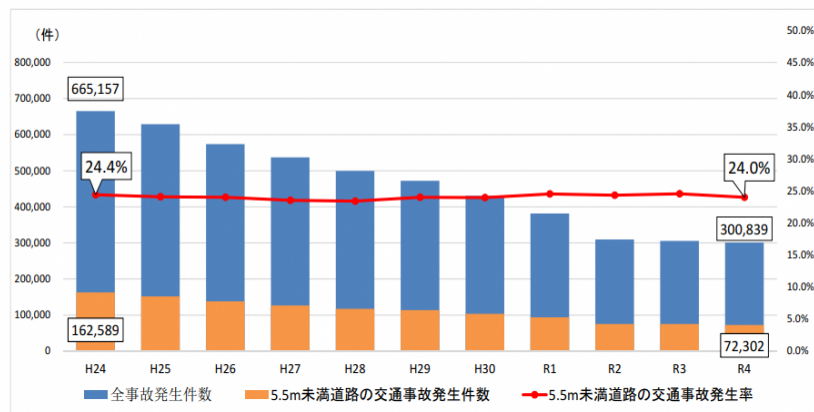


図 6 全事故発生件数及び 幅員 5.5m 未満道路の事故発生件数の推移

2) 道路幅員別の状態別死傷者数（R4）

幅員 5.5m 未満道路での歩行者、自転車乗車中の死傷者数が占める割合は、幅員 5.5m 以上の道路と比較して約 1.8 倍と多い傾向がみられる。

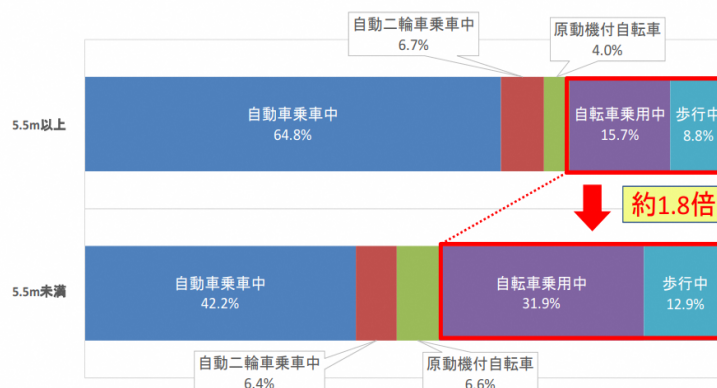


図 7 道路幅員別の状態別死傷者数（R4）

出典：警察庁 HP

3) 状態別・自宅からの距離別死者数（R4）

自宅からの距離別死傷者数の割合をみると、歩行者は 500m 以内で最も多く発生している。

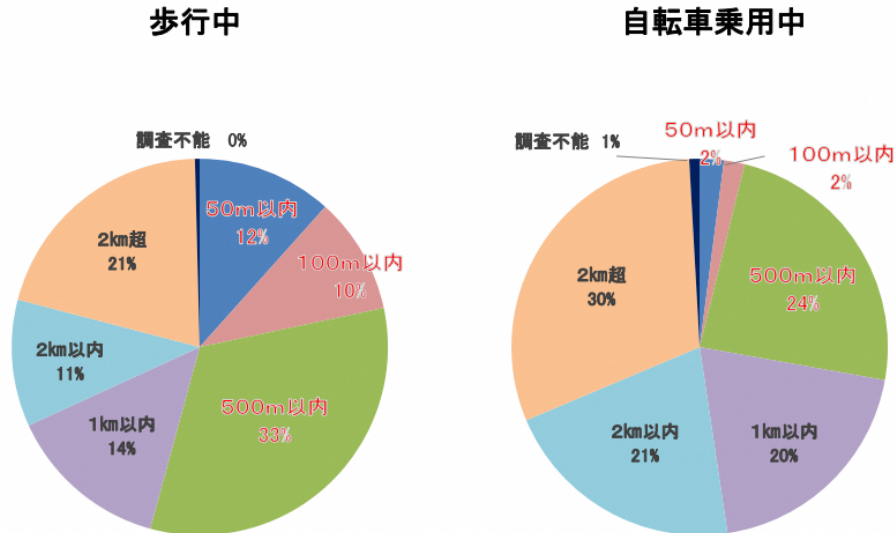


図 8 状態別・自宅からの距離別死者数（R4）

出典：警察庁 HP

4) 生活道路における年齢層別死者数

生活道路での死傷事故率では小学生が最も多く、次いで 75 歳以上の世代が続いている。

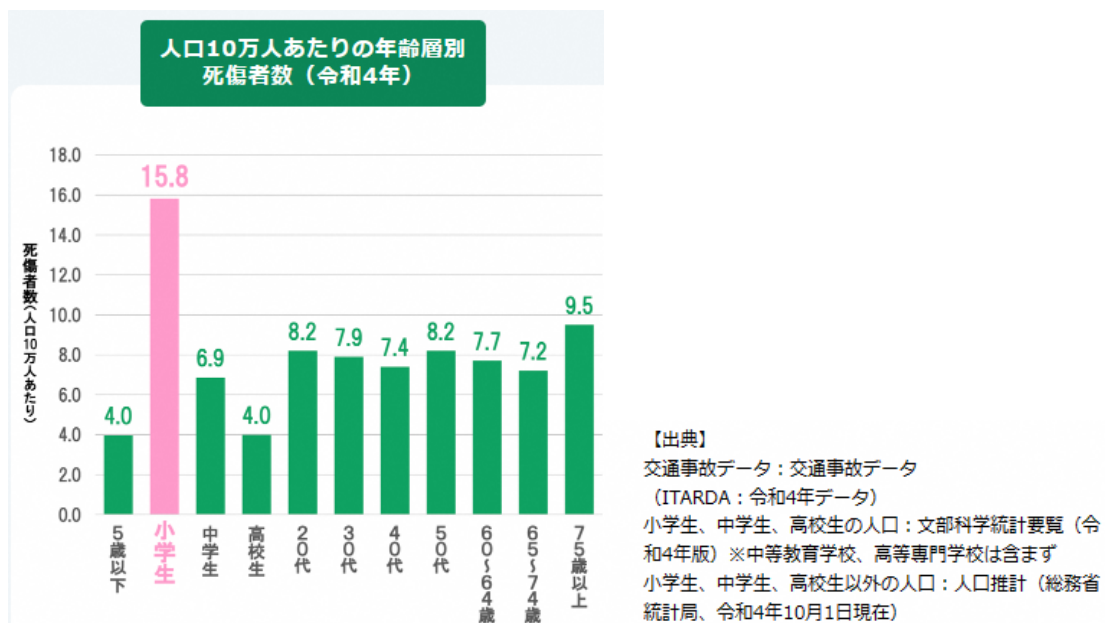


図 9 生活道路における年齢層別死傷者数

出典：国土交通省 HP

2-2 生活道路安全対策の必要性

(1) 生活道路の安全対策

■ゾーン 30 の概要

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（選択的対策）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策。（平成 23 年 9 月開始。）

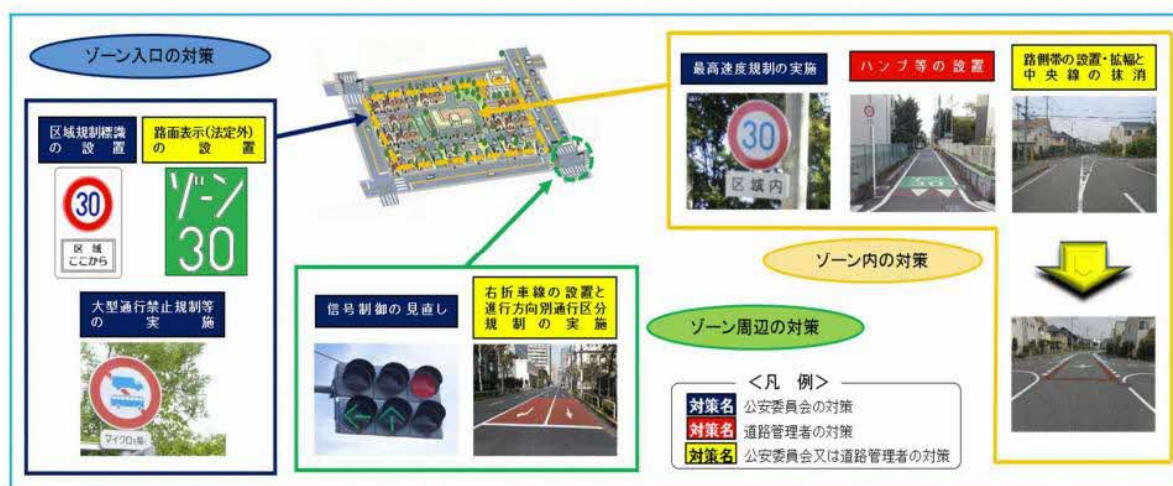


図 10 ゾーン 30 イメージ

出典：警察庁 HP

(2) 生活道路安全対策の効果

- 令和 4 年度末までに全国で 4,288 か所を整備進
- ゾーン 30 整備前後 1 年間の死亡・重傷事故発生件数が減少（令和 3 年度末まで）

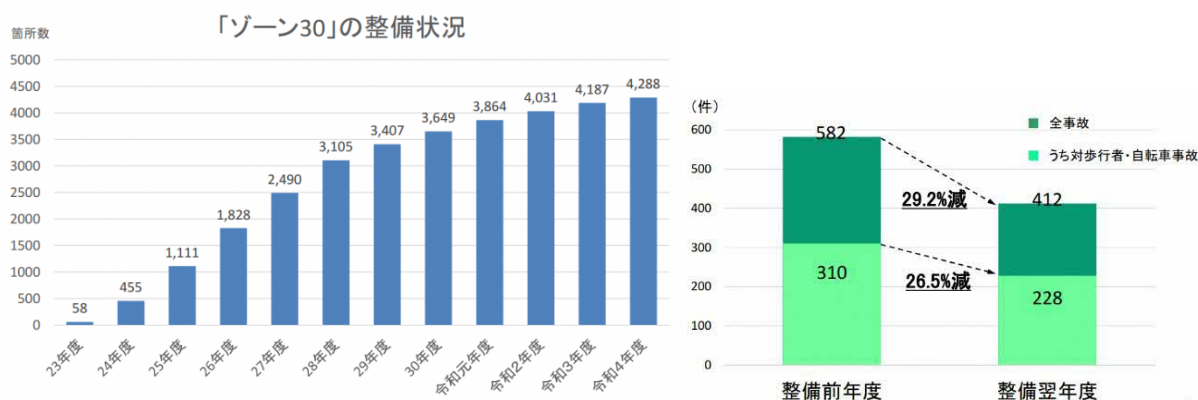


図 11 ゾーン 30 の整備状況及び整備効果

出典：警察庁 HP

- 生活道路安全対策により、通過交通の走行速度、通り抜けを抑制
- 走行速度を 30km/h 以下に抑えることが必要

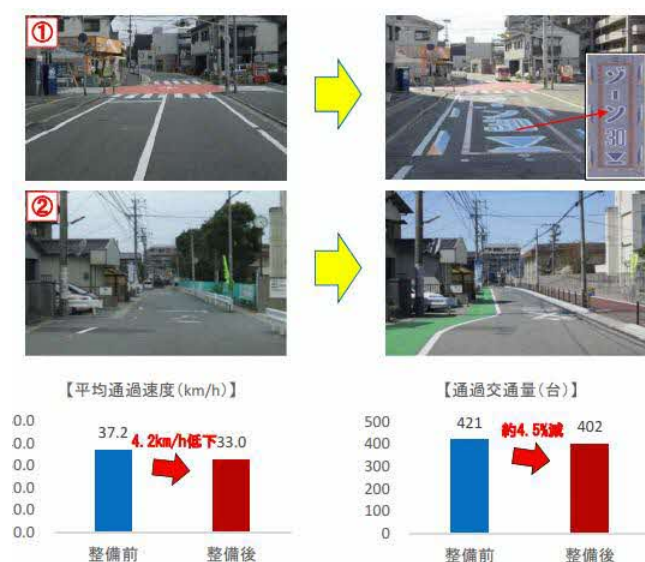


図 12 速度抑制効果及び走行速度による歩行者の死亡率

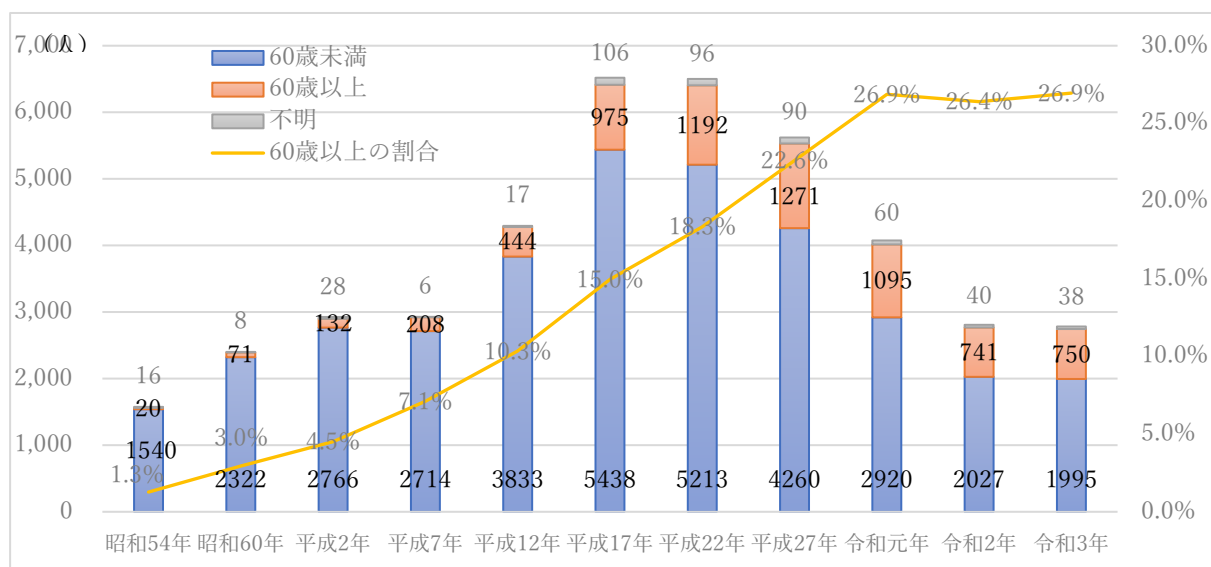
出典：警察庁、国土交通省 HP

2-3 町内生活道路の現状

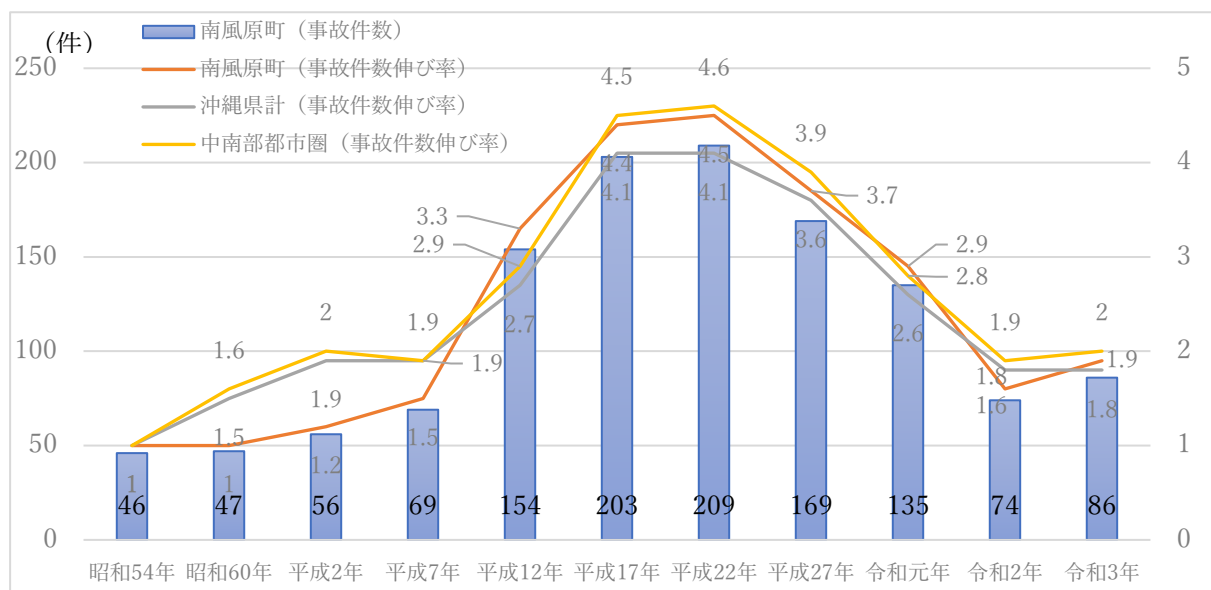
(1) 県内・町内の交通事故発生状況

- 交通事故件数は平成22年をピークに減少傾向を示しているが、令和2、3年では概ね横ばい
- 60歳以上の交通事故件数も減少傾向にあるものの、事故全体に示す割合は増加

① 県内における年齢層別事故件数



② 南風原町における事故件数及び伸び率



出典：令和元年度交通白書（沖縄県警）

(2) 町内における交通事故発生状況

- 交通事故件数は平成 22 年をピークに減少傾向を示しているが、令和 2, 3 年では概ね横ばい
- 60 歳以上の交通事故件数も減少傾向にあるものの、事故全体に示す割合は増加

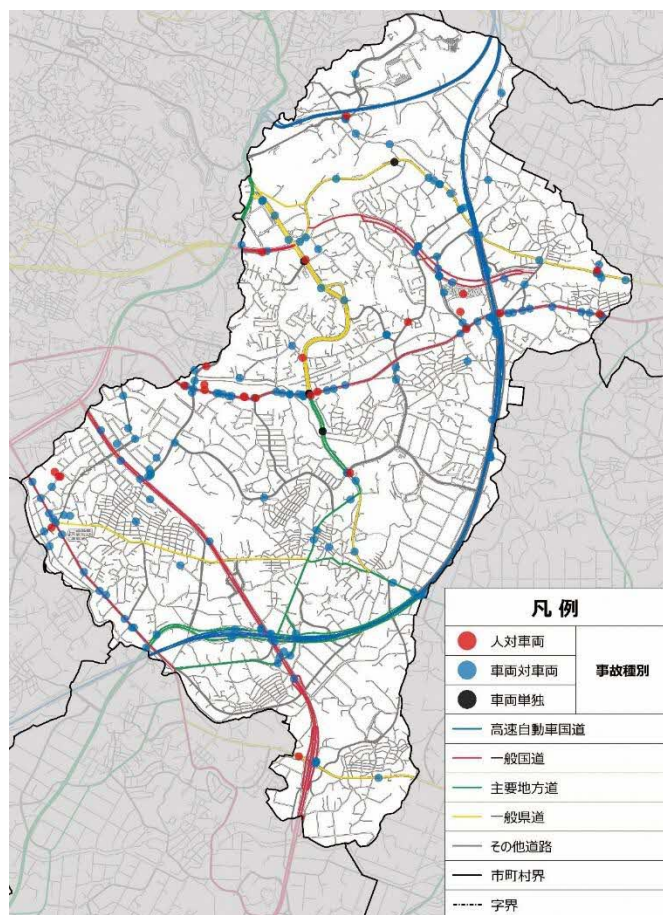
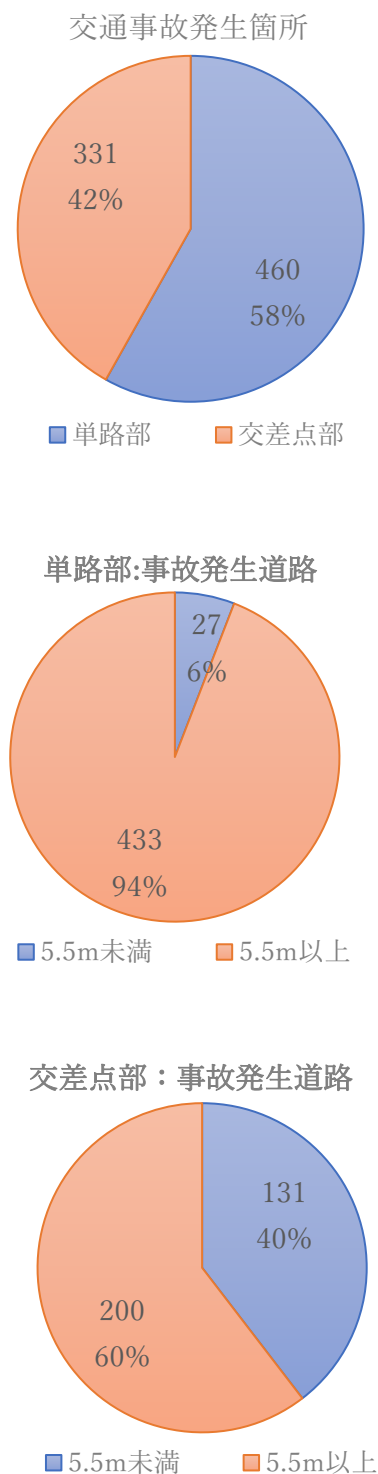


図 13 町内交通事故発生箇所

[交差点部]

*幅員 5.5m 未満道路の交差、
5.5m 未満道路と 13m 未満道路の交差

出典：警察庁 HP (2019, 2020, 2021, 2022)

(3) 生活道路における住民意見

各地域住民においては、生活道路への通り抜け交通の流入、送迎交通及び歩行空間等への課題認識、対策の必要性を示している。

表 2 住民意見

	現状からの課題	アンケート及び住民意見からみえる課題
道路交通	- 今後、高齢者の増加に伴い、<u>高齢者に係る交通事故防止等の取り組みが必要である</u> - 交通渋滞による<u>生活道路への通り抜け交通への対策が必要である</u> - 渋滞の悪化により、経済損失が課題である 《交通量調査結果からの課題：抜粋》 - 生活道路において、通勤・通学時間帯の交通が日中に比べ多く、通り抜け交通が流入している可能性があり、今後、必要箇所においては通り抜け交通の実態を把握し、対策の検討が必要である	《アンケートからみえる課題：抜粋》 - 生活道路及び通学路において、<u>歩道の狭小及び未整備区間、ガードレールの未整備による危険性を感じている</u> - 生活道路における<u>通り抜け交通や、学校の登下校時の送迎交通についても問題を感じている</u> - 自動車、歩行者の視点から<u>自転車の車道及び歩道の走行に危険性を感じている</u> 《住民が認識する課題：抜粋》 - 生活<u>道路内の通り抜け交通、及び走行速度の抑制策が必要</u>（ゾーン 30 プラス、スクールゾーン） <u>生活道路及び通学路の安全対策として、ガードレール、歩行空間及び横断歩道等の整備</u> <u>夜間歩行の安全性向上の為の街灯整備、及び道路施設の維持管理</u>

出典：南風原町総合交通戦略

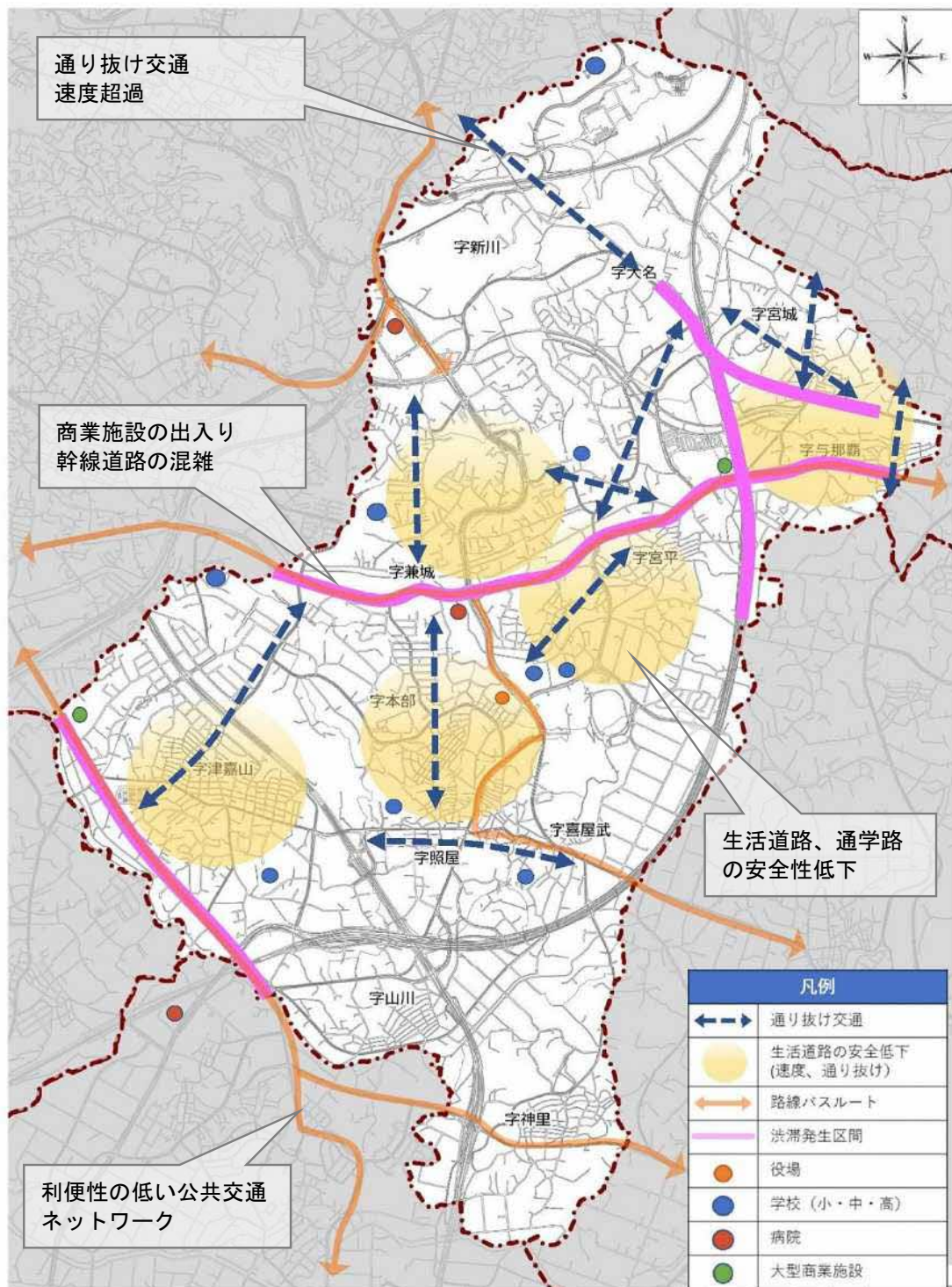
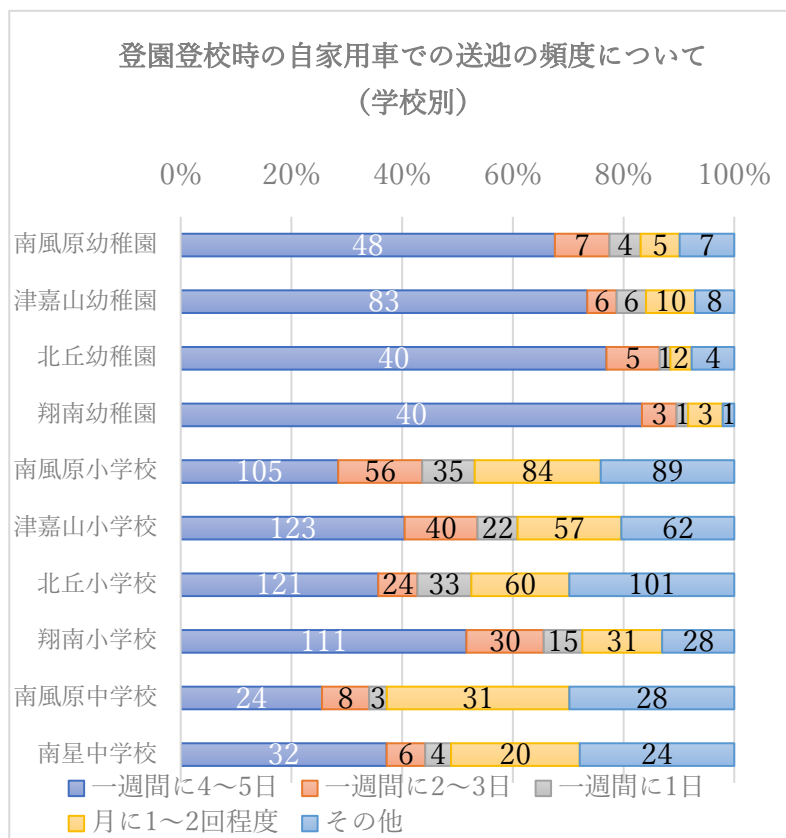
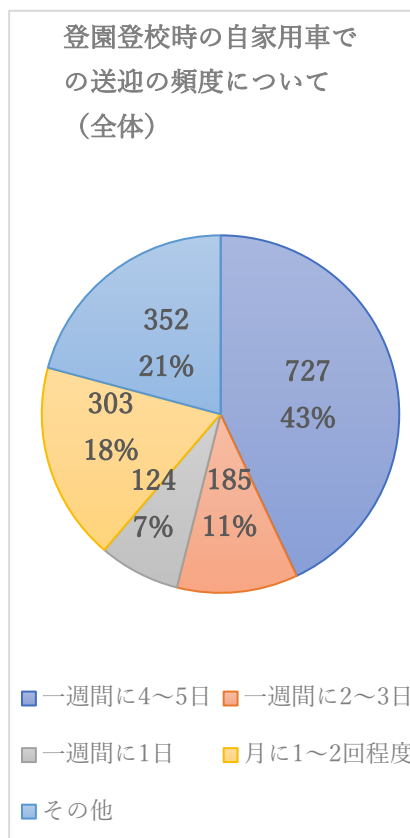
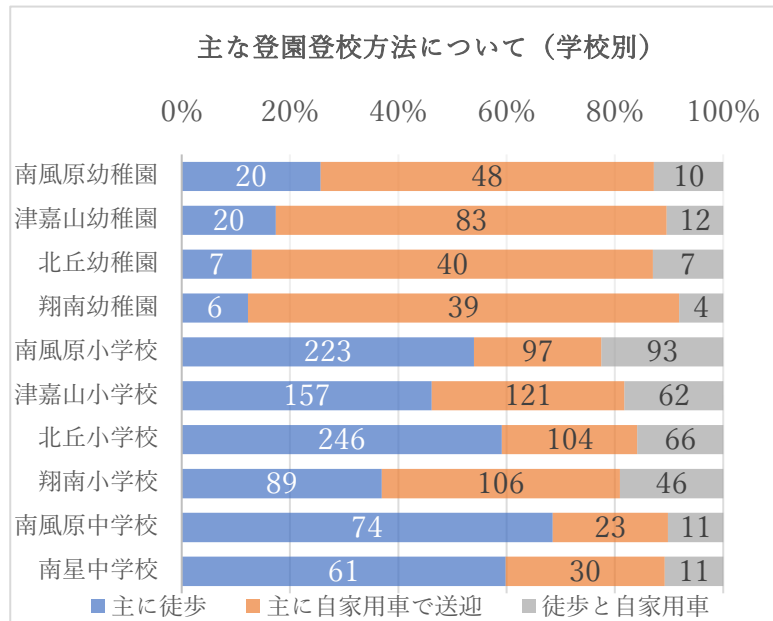
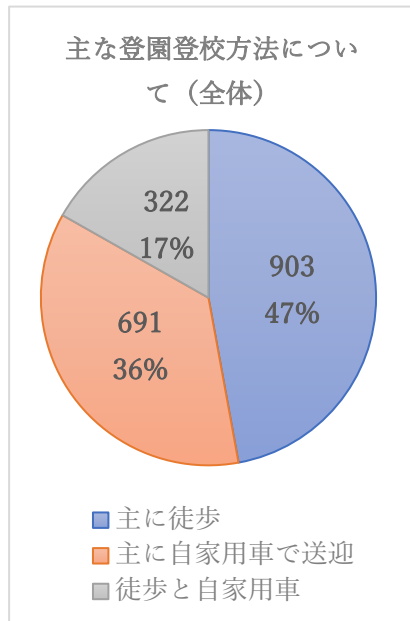


図 14 地域課題

出典：南風原町総合交通戦略

(4) 町内送迎交通の実態

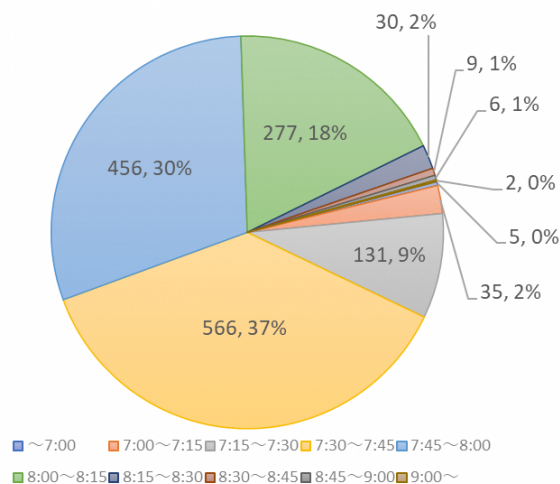
- ・ 徒歩による登下校は全体の約5割となるが、主に自家用車による送迎も4割弱
- ・ 自家用車による送迎の約4割が、登下校でほぼ毎日自家用車の送迎を受けている



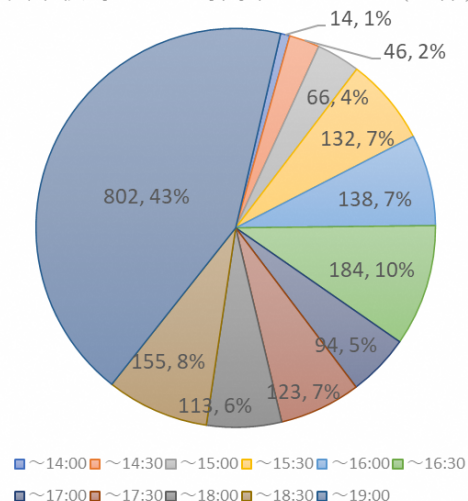
出典：南風原町総合交通戦略

- 登校・登園時間帯の送迎は、全体の約 7 割が 7：30～8：00 に集中
- 降園・下校時間帯の自家用車送迎は時間帯が分散されているが、18～19 時台に全体の約 4 割が集中

登園登校時の送迎時間帯について（全体）

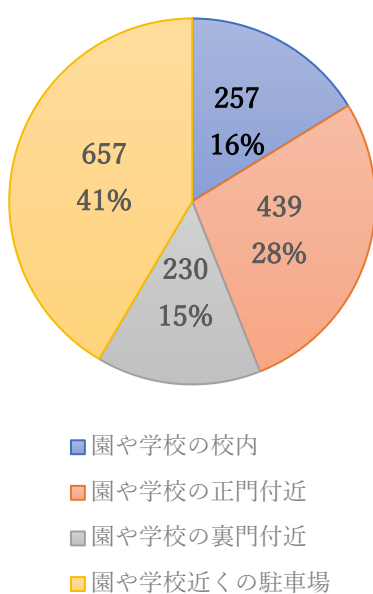


降園下校時の送迎時間帯について（全体）

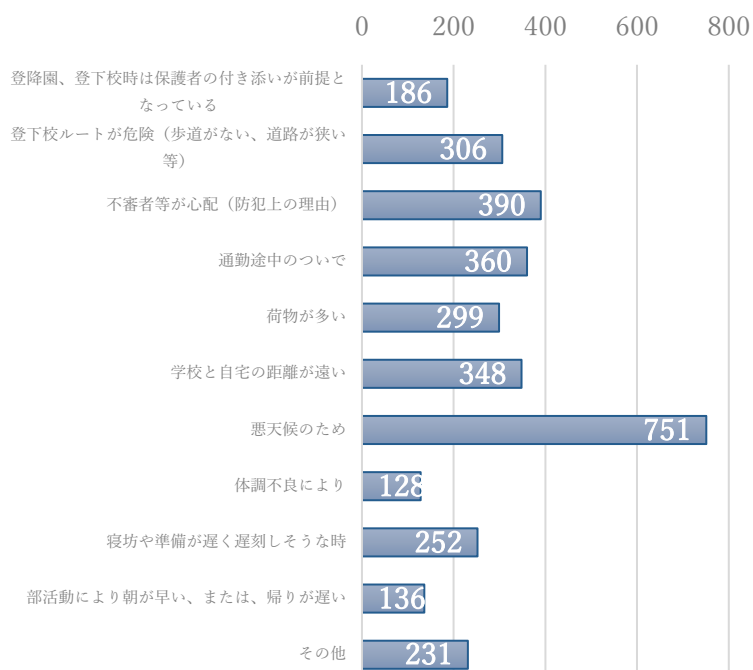


- 自家用車で送迎時における乗降場所は、学校周辺の校門に集中
- 送迎の理由として、天候による理由が最も多く、歩行空間や防犯等の理由もあげられている

送迎時の乗降場所について（全体）



自家用車で送迎した理由について（全体）



出典：南風原町総合交通戦略

- 多くの園児、児童、生徒が自家用車により送迎
- 登園・登校時の送迎は、同時刻（7：30～8：00）に送迎交通が学校周辺に集中しており、当時間帯において学校周辺での送迎交通による渋滞が発生

	令和5年度（2023年度）以降に検討の実施
送迎交通の 現状・課題	■ 自家用車送迎の実態 • 登園・登校時は全体の約47%、降園・下校時では全体の約53%が自家用車による送迎 • 特に、幼稚園の自家用車による送迎が最も多く登園約80%、降園約95% • 小学校では登校約50%、下校約40%、中学校では登校約35%、下校約18%が自家用車による送迎 ■ 送迎の時間帯 • 登園・登校時の時間帯では、7時30分からの30分間に全体の約70%が集中 • 小中学校の送迎時間のピークは18時30分からの30分間に集中
今後の展開	■ 生活道路対策 • 歩行空間の整備 ■ 自家用車送迎の理由を基に送迎交通抑制について検討 • 送迎交通の抑制策として、学校MMの可能性検討 • 教育委員会、学校、PTAとの意見交換 • 学校MMの実施スケジュール検討 • 学校MMの実施、効果検証

出典：南風原町総合交通戦略

2-4 生活道路安全対策区域の設定

(1) 対策区域の設定

地域住民からの意見から得られた本町内の生活道路の現地状況や課題を踏まえ、町内の8地区を生活道路安全対策区域として指定し、今後、重点的に対策の検討及び実施を推進していく。

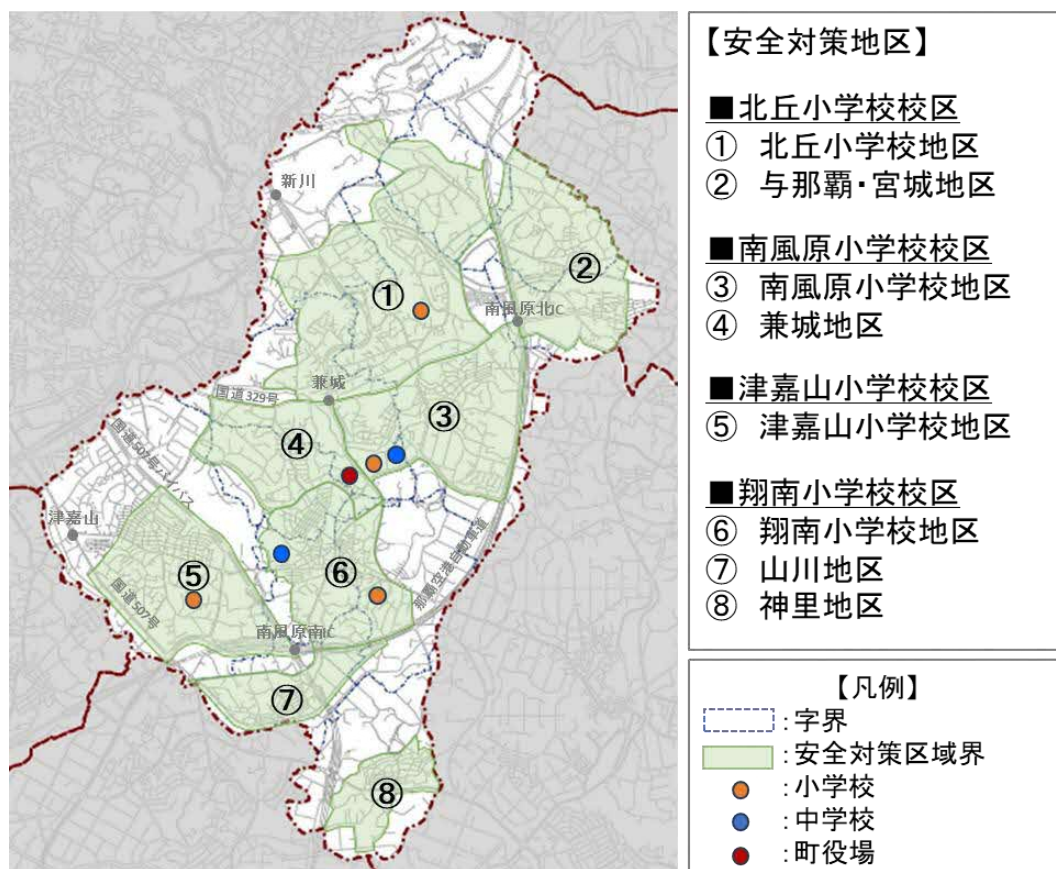


図 15 生活道路安全対策区域

(2) 年度別の対策検討区域

前述において示した生活道路安全対策区域（8区域）について、下表に示す通り各年度において2地区毎に検討を進めていく。

表 3 年度別対策検討区域

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
対策地区	■津嘉山小学校 ■北丘小学校	■南風原小学校 ■翔南小学校	■与那覇・宮城 ■兼城	■山川 ■神里
備考				

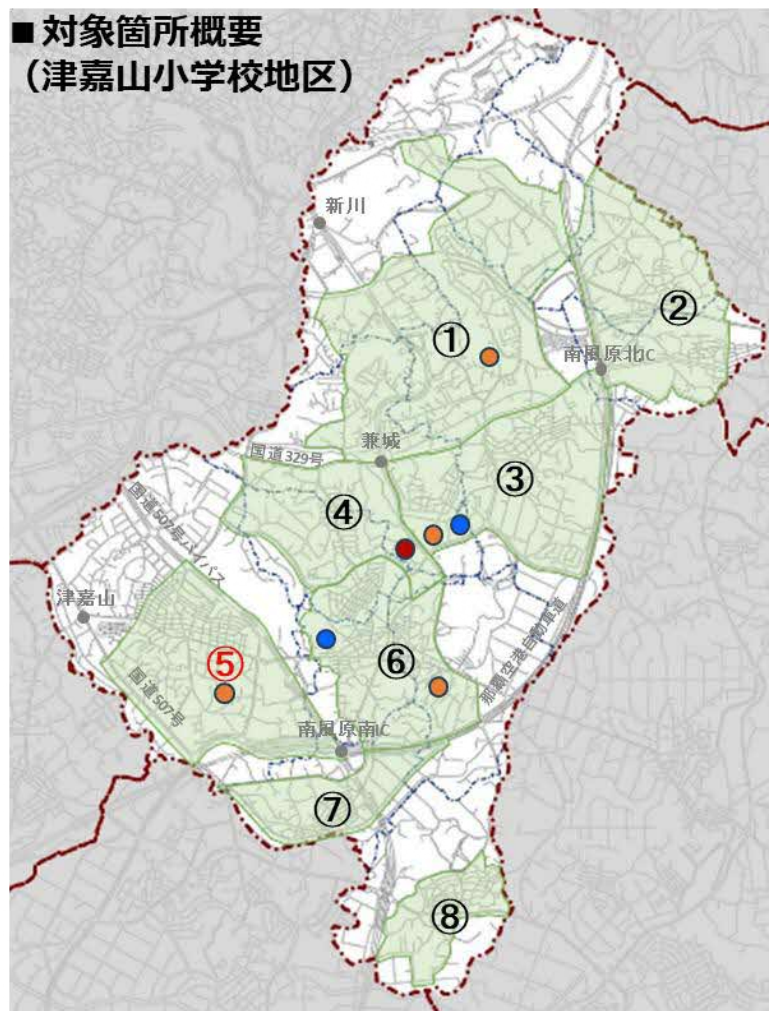
(3) ビッグデータにおける対象区域の現状と課題

1) 津嘉山小学校地区

津嘉山小学校地区のビッグデータ分析結果について、次ページ以降へ示す
(分析結果については、南部国道事務所より提供)

- 生活道路エリア内には、津嘉山小学校や幼稚園・保育園などが存在
- 幹線道路について、エリア内を県道128号線、エリア西側に国道507号、エリア東側に国道507号（津嘉山バイパス）が存在

■対象箇所概要 (津嘉山小学校地区)

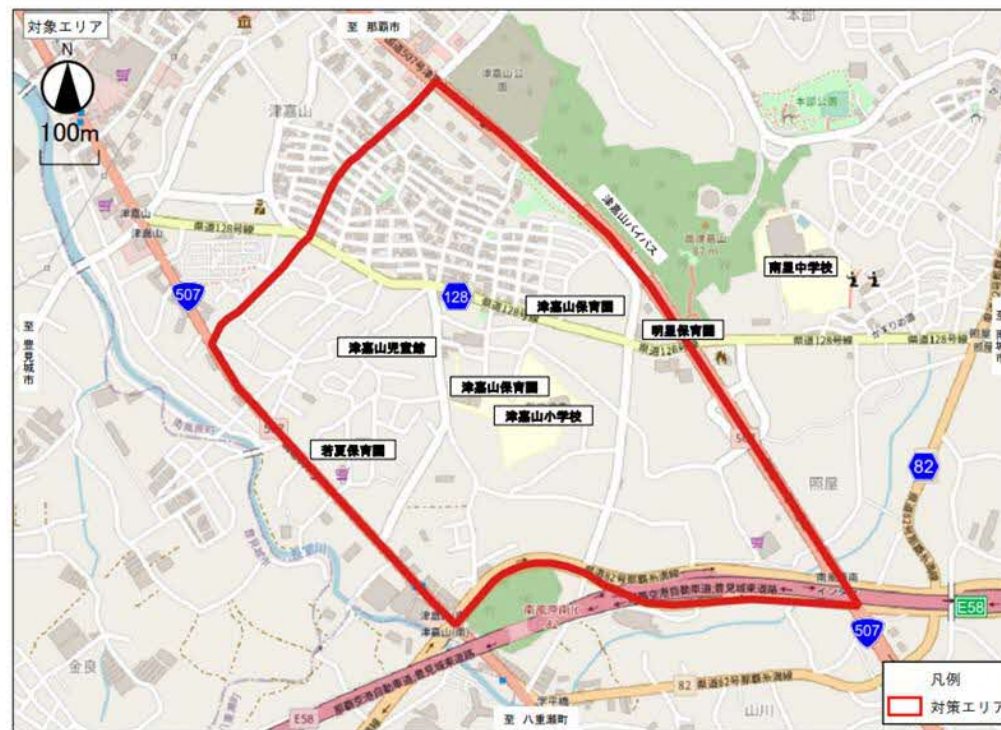


【凡例】

- : 字界
- : 安全対策区域界
- : 小学校
- : 中学校
- : 町役場

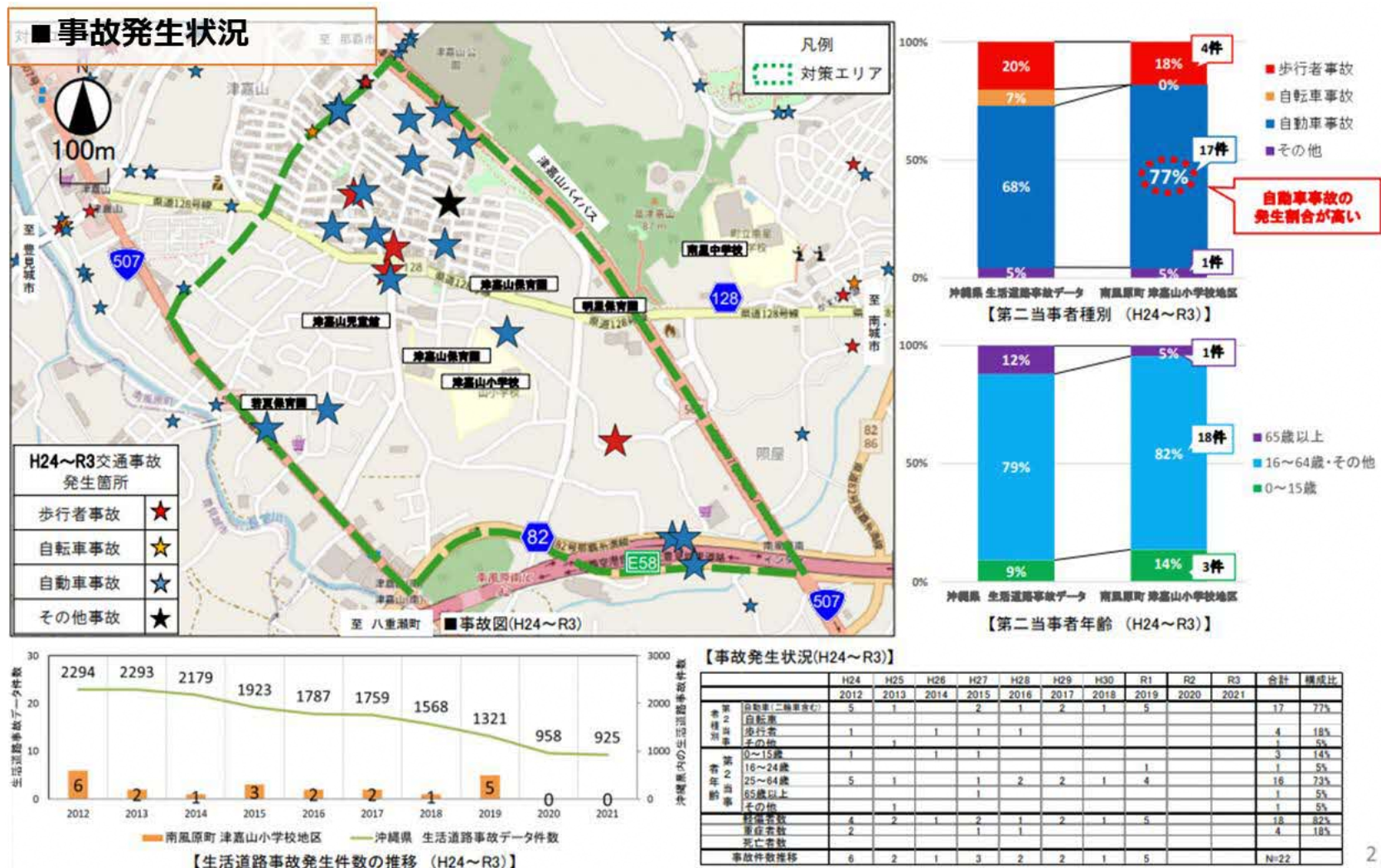
【安全対策地区】

- | | |
|------------|------------|
| ■北丘小学校校区 | ■南風原小学校校区 |
| ① 北丘小学校地区 | ③ 南風原小学校地区 |
| ② 与那覇・宮城地区 | ④ 兼城地区 |
| ■津嘉山小学校校区 | ■翔南小学校校区 |
| ⑤ 津嘉山小学校地区 | ⑥ 翔南小学校地区 |
| | ⑦ 山川地区 |
| | ⑧ 神里地区 |



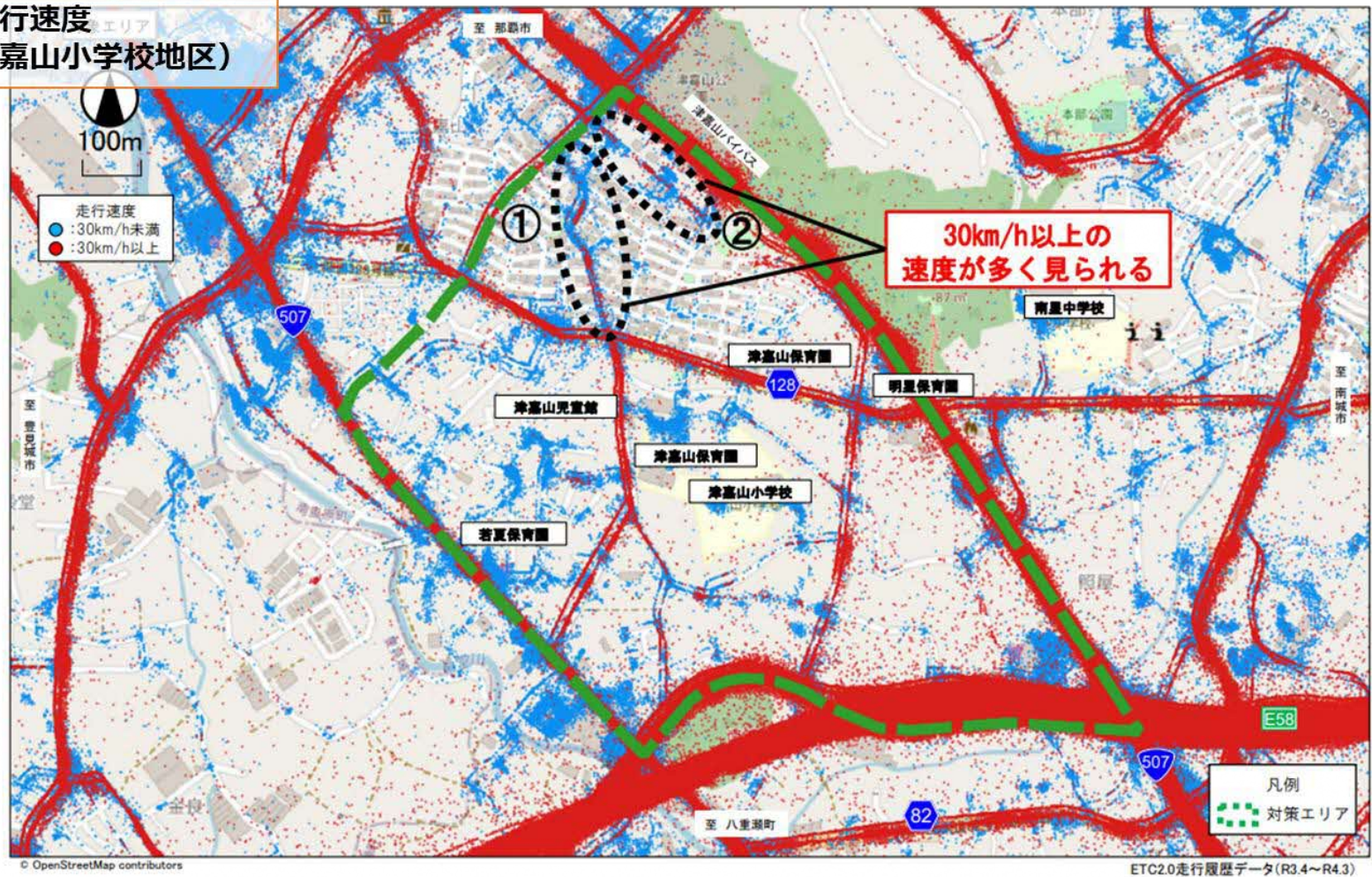
© OpenStreetMap contributors

- エリア内における交通事故について、H24～R3の過去10年間で22件発生（死亡事故なし）
- エリア内における事故特性について、沖縄県全体傾向と比較すると自動車事故の発生割合が高い傾向



- エリア周辺の走行速度状況について、ビッグデータを用いて分析を実施
- エリア内の生活道路（2車線未満道路）において、①県道128号線へ接続する単路と②国道507号に並行する単路にて30km/h以上の速度が多い

■ 走行速度 (津嘉山小学校地区)



- エリア周辺の走行速度状況について、ビッグデータを用いて分析を実施
- エリア内の生活道路（2車線未満道路）において、①県道128号線へ接続する単路と②国道507号に並行する単路にて30 km/h以上の速度が多い

■ 抜け道交通 (津嘉山小学校地区)



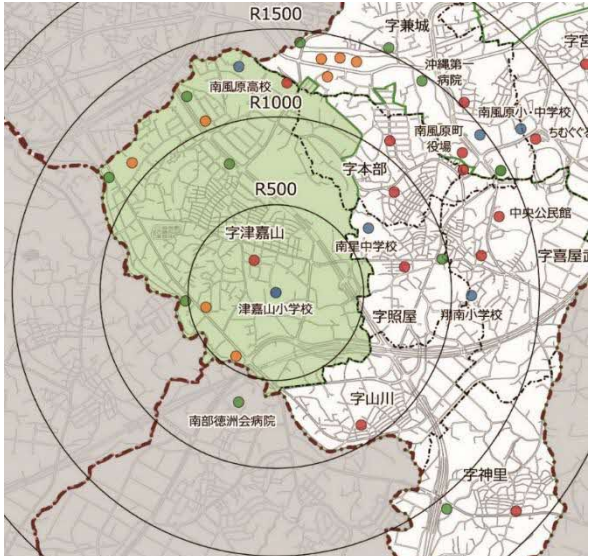
- エリア内の抜け道交通について、急減速および 30 km/h 以上の走行速度が多く見られる県道 128 号線へ接続する単路に着目し、経路分析を実施
- 西原町方面および与那原町方面から八重瀬町方面に向かって当該単路を通行する車両が多く、国道 507 号および県道 82 号線の混雑を回避したショートカット交通が見られる

■ 抜け道交通 (津嘉山小学校地区)



2) 学校区域（参考）

「津嘉山小学校地区」の特徴を下表に整理した。

① 津嘉山小学校区域	
・ 津嘉山小学校の校区は、区画整理地区においてゆるやかな起伏のある地形となっている ・ 小学校は指定校区の南側に位置しており、北側に校区が広がる特徴となっている。 ・ 学校までの直線距離は、直線で概ね1,000m以内となっているが、北側の地域（第二団地方面）においては約1,500mとなっている	

第3章 生活道路安全対策の検討

3-1 対策手法の種類

生活道路におけるゾーン対策手法については、ソフト的手法及びハード的手法に分類されている。

(1) ソフト的手法

交通規制と、区画線や法定外標示（減速マーク、交差点クロスマーク等）の設置や見直しといった交通規制を伴わないものがある。

表 4 ソフト的手法の種類（交通規制）

	手法	概要	実施主体
区域	最高速度 30km/h の区域規制	・ 地域全体について走行速度を抑制し、交通の安全と円滑を図り、あわせて道路交通に起因する障害を防止する。標識は、原則として区域の入口・出口に設置する。	公安委員会・警察
	駐車禁止	・ 車両の駐車を禁止することにより、交通の安全と円滑を図る。	
	大型車等通行止め	・ 大型自動車等の通行を禁止し、通行により生じる交通事故や障害を防止する。周辺道路に新たな交通障害を生じる場合があるので、実施には十分な検討を要する。	
	歩行者用道路	・ 車両の通行を禁止し、あわせて歩行者の通行方法に関する制限を解除することにより、歩行者の安全と良好な通行環境を確保する。	
道路区域	一方通行	・ 車両の相互通行に伴う複雑、危険な交通状態を単純化して、通行の安全と円滑を図る。原則として付近に迂回路があることを前提とし、迂回路が極端に長くないように配慮する必要がある。	
	駐車可	・ 駐停車禁止場所、駐車禁止場所又は道路の左側端以外の場所に駐車することができるようにすることにより、交通の安全と円滑を図る。	
	路側帯の設置・拡幅	・ 軽車両を除く車両の通行を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者などの通行場所を確保し、交通の安全と円滑を図る。車道幅員が 5.5m 未満の場合は、車道中央線を消去して路側帯を設置・拡幅することにより車両の速度抑制を図る。	
	横断歩道	・ 歩行者の横断場所を指定するとともに、車両などに対して歩行者保護の義務を課して、横断歩行者の安全を確保する。	
交差点	指定方向外通行禁止	・ 交差点で指定した方向以外の通行を禁止し、交通の安全と円滑を図る。一方通行の逆行や通行禁止への進入を防ぐことを目的に行う場合もある。	
	一時停止	・ 車両等が一時停止すべき場所を指定することにより交差点通行の優先順位を明確にし、交差点及びその付近における交通の安全と円滑を図る。	

表 5 ソフト的手法の種類（法定外標示）

	手法	概要	実施主体
道路 区間	減速マーク	・ 減速の必要な区間（急カーブ、急坂カーブ、連続カーブ、追突事故多発区間等）の手前及びその必要区間に、連続したマークを表示する。車両速度を抑制して交通事故の抑止を図る。	公安委員会・警察・道路管理者
	通学路 （文字表示）	・ 車道に通学路であることを文字で示すことにより、運転者に注意を喚起し、特に児童に対する交通事故の減少を図る。	
	カラー舗装	・ 道路区間と交差点の両方で使用される。カラー舗装は、生活道路では交差点、下り坂、カーブ、路側帯等に設置し、歩行者、自転車利用者の安全を確保し、一般運転者にその存在を明確にして路上駐車、レーン内への導入抑制、避讓義務を認識させ、交通事故の抑止を図る。	
交 差 点	ドットライン （指導線）	・ 原則として、信号機のない交差点等で車両外側線等を交差点内に破線で延長し、自動車の通行部分を明示することが望ましい場合に設置する。優先関係の表示と誤認される恐れがあるため、優先関係が明確でない交差点部には設置しない。	
	交差点 クロスマーク	・ 中央線のない道路が交差する＋型・Ｔ型交差点で、道路の交差が道路状況により不明確な場合に、出合頭事故を防止するために設置する。多岐・変形交差点及び中央線が標示されている道路には設置しない。	

* 法定標示は、公安委員会と道路管理者のどちらが設置するか法的には定められていない

(2) ハード的手法

道路に物理的デバイスを設置するものであり、代表的なものとしてハンプ、狭さく及びシケインなどがあり、その他、ライジングボラード（自動昇降式車止め）が日本に導入されている。

表 6 ハード的手法の種類（物理的デバイス）

対象	手法	概要	実施主体
道路 区間	ハンプ	・ 車道路面に設けた凸部。 ・ 頂部にフラットな部分がある台形ハンプと、それがない弓形ハンプがある。いずれも路面との間にはなだらかな傾斜部を有する。	道路管理者
	狭さく	・ 車道幅員を狭くし、車両の定速走行を促すもの。	
	シケイン	・ 車両の通行部の平面線形をクランク状やＳ字状にし、運転者に左右にハンドル操作を強いることにより速度低減を図るもの。	
	通行遮断	・ 道路区間の一部を遮断し、車両の通行を制限するもの。	
	駐車スペース	・ 駐車需要に対し、必要最低限のスペースを限定して確保するもの。 ・ 路側に設置する。歩道に切込みを入れたり、狭さくやシケインを利用して設置するものもある。	
交 差 点	交差点入口ハンプ	・ 交差点入口部に設けるハンプ。形態は道路区間のハンプと同じ台形と弓形のハンプがある。	
	交差点全面ハンプ	・ 交差点を全面盛り上げるタイプのハンプ。	
	交差点狭さく	・ 交差点部に設ける狭さく。形態は単路部の場合と同じ。	
	遮断斜め、交差点	・ 交差点内や交差道路入口に通行遮断を行い、車が通行できる方向を限定する。	
	ライジングボラード	・ 機械的に昇降する車止め。歩行者用道路や選択的に車両の通行を制限する道路に設けるもの。交通規制にあわせて自動昇降させたり、通行許可を持つ車両に対してのみ昇降操作を許すことで通行を制限する。	

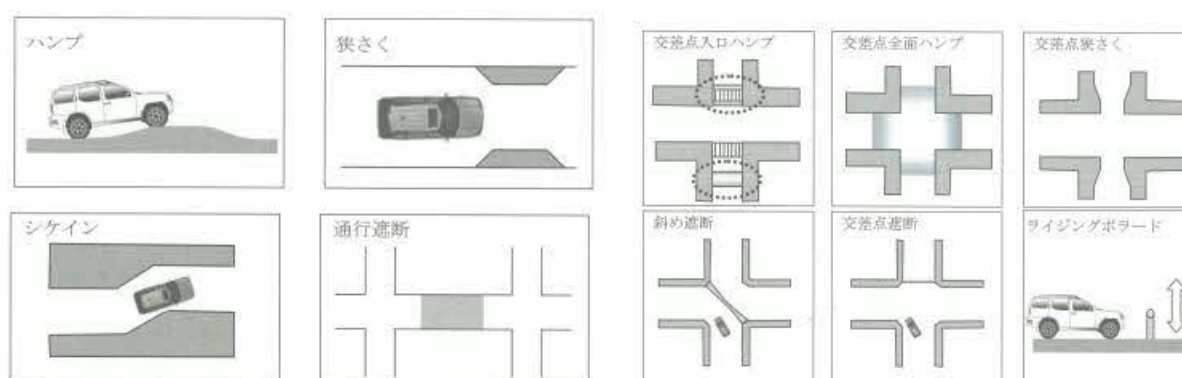
(3) 各手法のイメージ

各対策手法のイメージを以下に示す。

■ 法定外標示



■ 主な物理的デバイスの形状（左図：道路区間、右図：交差点）



出典：改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル（一般社団法人 交通工学研究会）

(4) 対策手法の適用

対象区域における生活道路安全対策の手法を検討するにあたり、ゾーン及び各路線における課題に留意し、対応する用途を持った手法を適切に選択する必要がある。

本検討において、道路区間での物理的デバイスの適用にあたっては、道路区間や交差点毎に適切な手法について検討を行う。

表 7 各手法と用途及び道路機能（タイプ）の関係（総括表）

分 類		用 途					道路機能			備 考	
手 法		対象	交通量の抑制	速度の抑制	路上駐車対策	歩行空間の確保	景観の改善	タイプⅠ	タイプⅡ	タイプⅢ	
ソフト的手法	最高速度 30 km/h の区域規制	区域	○	○	—	—	—				原則ゾーン全域 出入口に区域標識を設置
	駐車禁止	道路 区間	—	—	○	○	—				沿道状況および道路幅員を踏まえる
	大型車等通行止め		○	—	—	○	—				
	歩行者用道路		○	—	○	○	—				
	一方通行		○	—	—	○	—				速度上昇に配慮する
	駐車可		—	—	○	—	—				沿道状況および道路幅員を踏まえる
	路側帯の設置・拡幅		—	○	○	○	○				
	減速マーク		—	○	—	—	—				法定外表示
	通学路（文字表示）		○	○	—	—	—				法定外表示
	横断歩道		—		—	○	—				
	カラー舗装	—	○	○	○	○				法定外表示	
	指定方向外進行禁止	○	—	—	—	—					
	一時停止	—	○	—	—	—					
	ドットライン	—	○	—	—	—				法定外表示	
	交差点クロスマーク	—	○	—	—	—				法定外表示	
ハード的手法	ハンプ（台形、弓形）	道路 区間	○	◎	—	—	○				
	狭さく		○	○	○	○	○				
	シケイン		○	◎	○	○	○				
	通行遮断		◎	—	—	◎	○				
	駐停車スペース		—	○	◎	—	○				沿道状況および道路幅員を踏まえる
	交差点入口ハンプ	交 差 点	○	◎	—	—	○				
	交差点全面ハンプ		○	◎	—	—	○				
	交差点狭さく		○	○	○	○	○				
	斜め遮断		○	—	—	○	○				タイプⅠと交差する場合
							○				タイプⅡと交差する場合
							○				タイプⅢと交差する場合
	交差点遮断		◎	—	—	◎	○				
	ライジングボラード		◎	—	—	◎	○				

用途に対する効果

◎：直接的な効果（大）あり ○：直接的な効果あり
○：間接的な効果あり —：効果なし（関連がない）

道路機能に対する適用 ■：あまり適さない

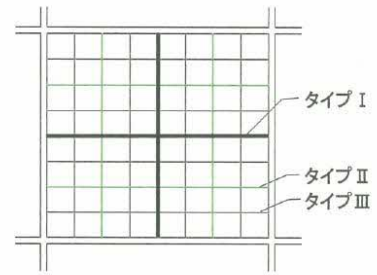
注）用途の「景観の改善」とは、手法実施に伴うハード整備や植樹、カラー舗装などにより景観が改善されることを示す。

道路機能 (右図は適用道路機能(タイプ)の配置例)

タイプⅠ：ゾーン内の発生・集中交通を外周道路へ導くゾーンの骨格道路

タイプⅡ：ゾーン内の交通をタイプⅠに導くとともに、各住戸に対するサービス機能を持つ道路

タイプⅢ：ゾーンの末端で各住戸に対するサービス機能を有するが、利用車両は限定され、主に歩行者が利用する道路



* 手法選定にあたって、参考となる用途別の手法の特徴を次ページに示す。

表 8 用途別の対策の特徴

用 途			
	交通量の抑制	速度の抑制	歩行空間の抑制
区域	・ 大型車等通行止め ・ 歩行者用道路	・ ゾーン 30 区域での速度抑制として実施する。また、物理的デバイス設置の前提として実施することが期待される。	・ 歩行者用道路
道路区間	・ 歩行者用道路 ・ ライジングボラード ・ 通行遮断 歩行者用道路とすることが、効果の高い方法である。さらに交差点部のライジングボラードを組み合わせることで、非常に高い効果が期待される。また、通行遮断でも同様の効果が期待される。 ・ 大型車等通行止め ・ 一方通行 対象となった交通に対しては、確実な効果が期待される。 ・ ハンプ ・ 狭さく ・ シケイン 区間にわたり連続的に設置することで、効果が期待される。	・ ハンプ ・ シケイン 速度抑制の効果が大きい。 ・ 狭さく 通行する車両に対し十分に狭い幅員を設定できれば効果は大きい。 ・ 減速マーク ・ 通学路（文字表示） ・ カラー舗装 他の対策と組み合わせると速度抑制効果が期待される。	・ 歩行者用道路 ・ ライジングボラード ・ 通行遮断 歩車分離するため、歩行者用道路にすることが、効果の高い方法である。さらに交差点部のライジングボラードを組み合わせることで、非常に高い効果が期待される。また通行遮断でも同様の効果が期待される。また、歩道の設置も検討するとよい。 ・ 路側帯の設置・拡幅 歩行空間確保の効果が期待される。条件によっては車両の速度が抑制されない場合もあるため、注意が必要である。 ・ 横断歩道 横断箇所を横断歩道に集約することで、横断歩行者の安全が確保される。
交差点	・ 交差点遮断 ・ ライジングボラード ゾーン入り口の交差点での交差点遮断により効果が期待される。また、接続する道路の通行が制限されている場合には、ライジングボラードを用いることで高い効果が期待される。 ・ 指定方向外進行禁止 ・ 斜め遮断 特定の方法の通過交通が多い場合には、指定方向外進行禁止、斜め遮断により、効果が期待できる。 ・ 交差点入口ハンプ ・ 交差点狭さく ・ 交差点全面ハンプ ゾーン入口での交差点入口ハンプ、交差点狭さくでは、ドライバーに対し、歩行者中心のゾーンに進入するという意識付けの効果が期待される。交差点全面ハンプ、交差点狭さくを、路線を通じて連続的に設置することで、効果が期待される。	・ 一時停止 速度抑制の確実な効果が期待される。 ・ 一時停止 ・ 交差点全面ハンプ 交差点進入時の速度抑制に高い効果が期待される。 ・ 交差点狭さく 交差点進入時の速度抑制効果が期待されるとともに、右左折時の速度の抑制に高い効果が期待される。 ・ カラー舗装 ・ ドットライン ・ 交差点クロスマーク 注意喚起の効果が期待される。	・ 交差点遮断 ・ ライジングボラード ゾーン入り口の交差点での交差点遮断により歩行空間確保が期待される。 ・ 横断歩道 横断箇所を横断歩道に集約することで、横断歩行者の安全が確保される。

3-2 生活道路安全対策の事例整理

県内外で進められている生活道路安全対策について各手法の事例を整理し、本町内における生活道路安全対策検討において資するものとする。

(1) ソフト的手法

ソフト的手法として、交通規制（規制速度）や路面標示等による対策例を以下に示す。

■ 最高速度 30km/h の区域規制（ゾーン 30）
【課題】生活区域（道路）内での車両の通行速度が高い。
【対策内容】生活区域（道路）内の最高速度規制を行う。
【効果】生活区域内に侵入するドライバーに速度規制を認識させ、速度の抑制、安全性が図られる。


■ 歩行者専用道路、一方通行
【課題】通過交通や送迎交通（乗降）が多い。または、通り抜け交通等と歩行者の錯綜。
【対策内容】スクールゾーンや商店街等において、車両の通行規制を一定時間行うことで、通過交通を抑制または、複雑な交通状況を単純化、車道を一時的に歩行者のための空間とすることができる。
【効果】自動車の通行を制限することで、歩行者の安全性向上が図られる。
☐ 歩行者専用道路 ・ 通りの出入口ヘゲートを設け一時的な通行規制  ☐ 一方通行 ・ 通りの出入口ヘゲートを設け一時的な通行規制 

■ カラー舗装

【課題】交差点部での車両の通行速度が高い。

【対策内容】交差点内を着色し、交差点部があることを明示する。

【効果】交差点部を色彩によって区別し、ドライバーに交差点部の存在を事前に認識させることにより、速度の抑制が図られる。

□交差点部



□横断歩道部



■ 路側帯拡幅（グリーンベルト）

【課題】車両の交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。また、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、安全な歩行空間を明示する。

【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。

□グリーンベルト

- ・ 中央線を抹消し、車道幅員を狭め、路側帯をカラー舗装化



□横断歩道部

- ・ 道路敷地内で路側帯拡幅を行い、ラバーポール、減速マーク等を設置し、歩行空間を創出



■ 路面標示

【課題】 通過交通が多い。車両の通過速度が高い。

【対策内容】 ドライバーに前方の道路状況（通行上注意が必要な箇所）を標識や路面標示によって予告する。

【効果】 ドライバーに通行上注意すべき道路の状況を予告することにより、速度の抑制や慎重な運転の促進が図られる。

□文字表示（通学路）

- ・ スクールゾーンの路面標示を設置し、通学路区間の周知を図る



□クロスマーク

- ・ 交差点部を明確にする為の十字マークの設置



□ドットライン（指導線）

- ・ 車道にドットラインを標示し、車両速度の減速を図った



□減速マーク

- ・ 速度抑制を促す路面標示を設置し、走行速度の減速を促す



■ ゼブラ区域（停止禁止、おゆずりゾーン）

【課題】住宅への接続道路の交差部において、一般道路側の交通渋滞や信号待ち等による車両の滞留により、接続道路への出入りが困難。

【対策内容】接続道路と一般道路の交差部にゼブラ区域（おゆずりゾーン）を設け、車両の滞留を抑制。

【効果】接続道路の交差部に車両の滞留を抑制することで、地域内へのアクセス性向上が図られる。

□停止禁止エリア

- ・ 接続道路の出入りを確保できるよう停止禁止区域を設置



□おゆずりゾーン

- ・ 接続道路の出入りを確保できるようおゆずりゾーンを設置



(1) ハード的手法

ハード的手法として、物理的デバイス（ハンプ、ラバーポール、道路構造）による対策手法について以下に整理する。

■ ハンプ	
【課題】交差点部での車両の通行速度が高い。	
【対策内容】車両の通行速度が高い箇所において凸部（ハンプ）を設置する。	
【効果】過度な速度で車両が通過した際にハンプによってドライバーへ不快感を与えることにより、ハンプ手前で速度抑制が期待される。また、連続設置することで区間全体の速度抑制が可能である。	
☐ ハンプ（単路部） 車道幅に合わせてハンプを設置 	☐ ハンプ（交差点部） 交差点部を明確にする為の十字マークの設置 
☐ スムーズ横断歩道（単路部） 車道にはハンプ構造とすることで自動車の通行速度の低減を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が小さくなり、歩道と横断歩道の通行がスムーズとなる 	☐ スムーズ横断歩道（交差点部） 幹線道路と生活道路を結ぶ交差点部の横断歩道をハンプ構造とすることで、自動車の通行速度の低減や通過交通の進入抑制を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が小さくなり、歩道と横断歩道の通行がスムーズとなる 

■ 狭さく

【課題】単路部や交差点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。

□狭さく（単路部）

- ・ 車線分離標(ラバーポール)を設置



□狭さく（交差点部）

- ・ 交差点部を狭め、車両を減速させる



■ シケイン

【課題】単路部や交差点部での車両の通行速度が高い。

【対策内容】クランクは、直線的な線形の変化により車道部を屈折させ、スラロームは曲線で車道を蛇行させる。ボラードや植栽マスによってクランク・スラロームを形成することで、安価で済むこともある。

【効果】車両が通行する際に振り幅を持たせることにより、ドライバーが速度を低減する。

□クランク

- ・ クランクを整備するとともに交差点部をカラー舗装化し、車両の通行速度抑制を図る



□スラローム

- ・ 一方通行規制を実施し、スラロームを整備、歩道の拡幅



■ ライジングボラード

【課題】 単路部や交差点部での車両の通行速度が高い。

【対策内容】 許可車両のみ通行できる遊歩道（自転車歩行者専用道路）への通過交通を抑制するため、道路入口にライジングボラードを設置し、沿線住民や旅館客等の車両は、ICカード及び一時通行券にて通行可能。

【効果】 自動車の通行を制限することで、歩行者の安全性向上が図られる。

□ ライジングボラード（通学路）

- ・ ライジングボラードの設置により、通学時間帯の通過交通を抑制



□ ライジングボラード（商店街）

- ・ 通行規制の時間帯に合わせて、ライジングボラードを稼働し、進入車両を制限



3-3 生活道路安全対策

対象地区となる「津嘉山小学校地区」について、地区の課題及び道路状況等から対策案の検討を行った。

(1) 津嘉山小学校地区の生活道路安全対策

地区内における交通課題について下図に示す。

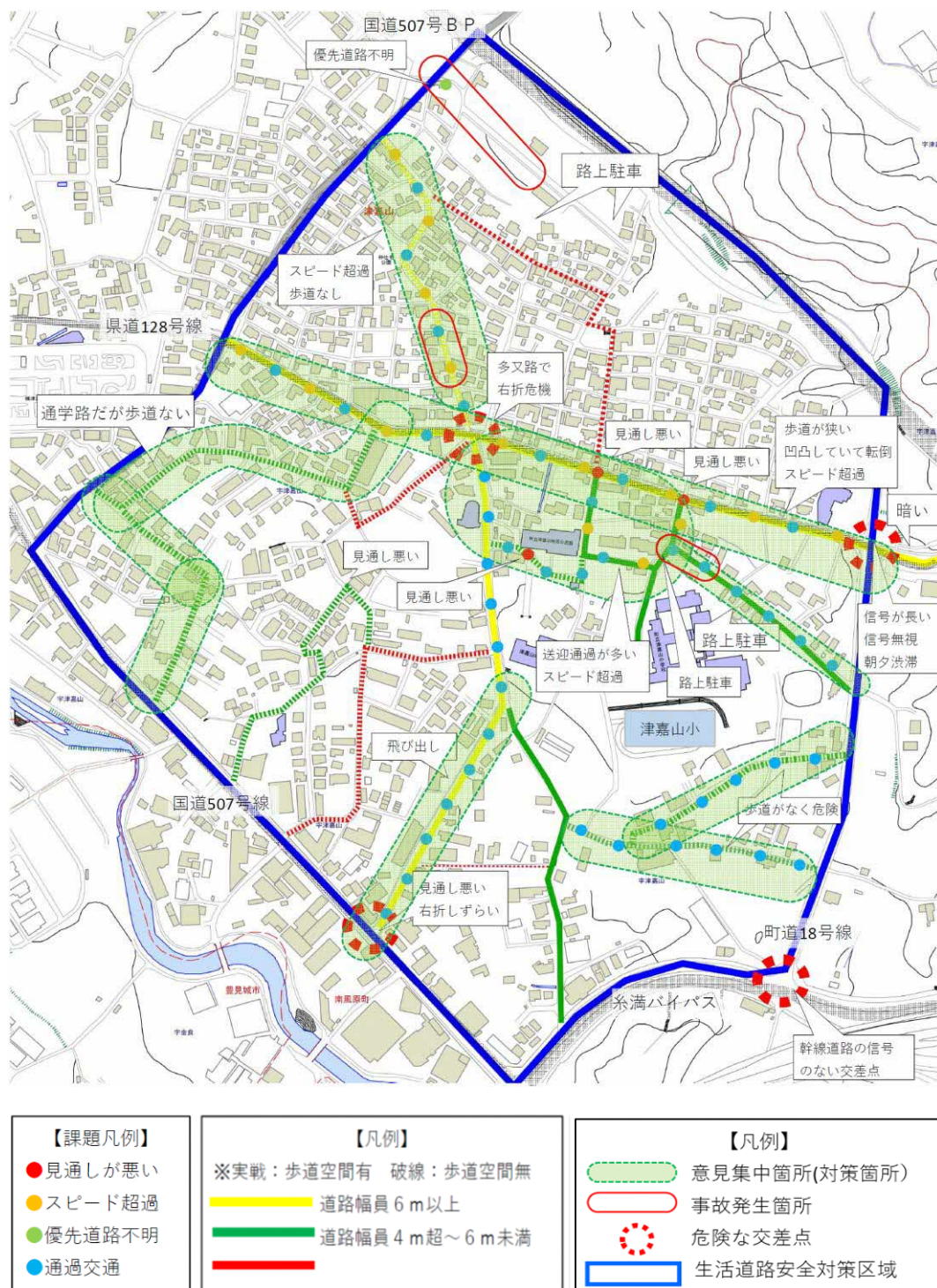


図 16 津嘉山小学校地区の課題

地区内における生活道路安全対策について、路線毎の対策箇所及び区間について下図に示す。

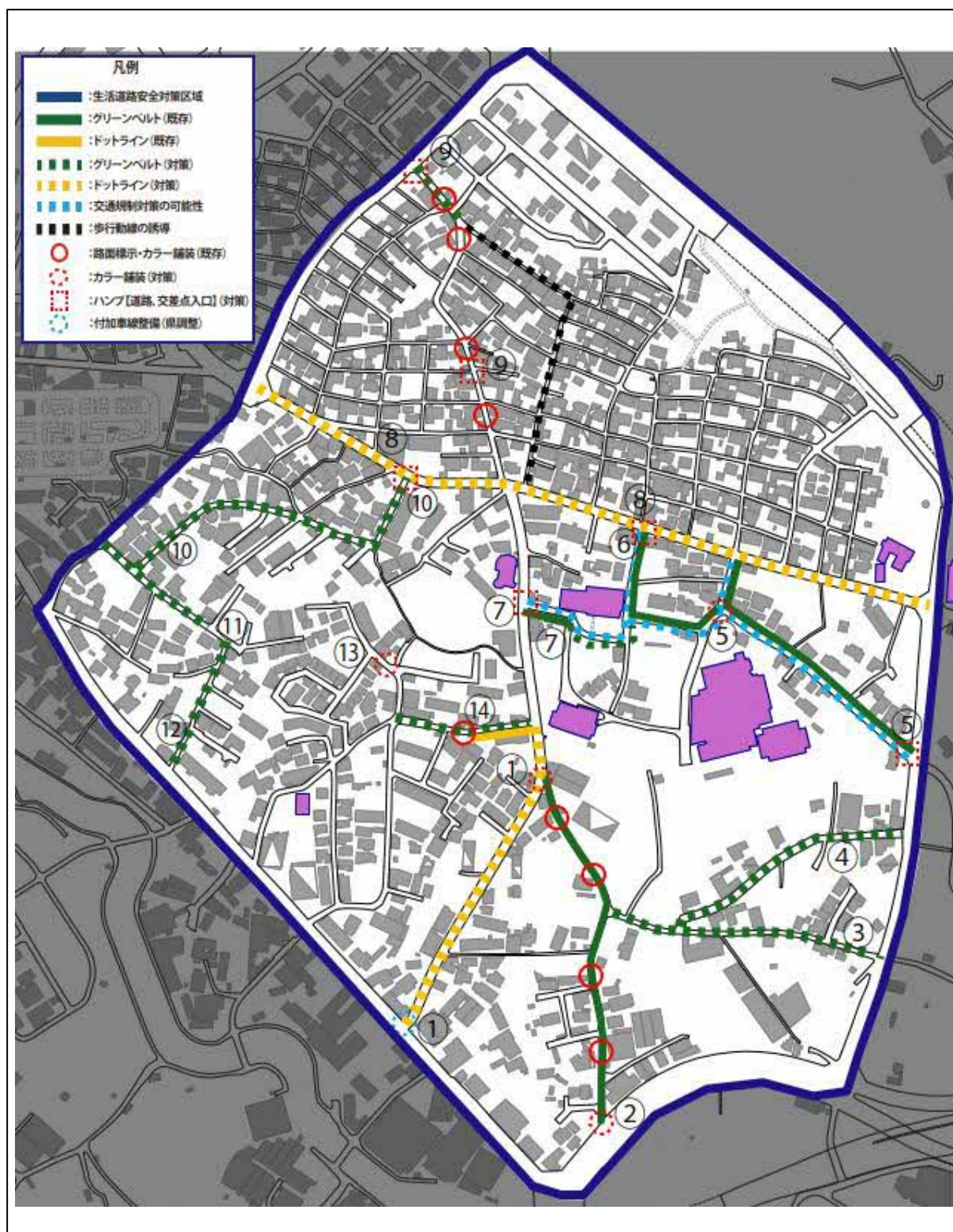
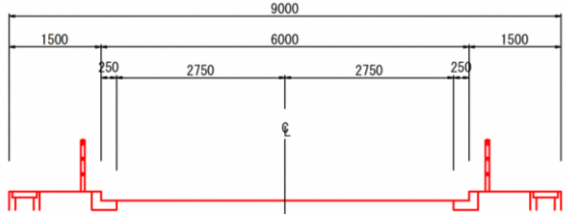
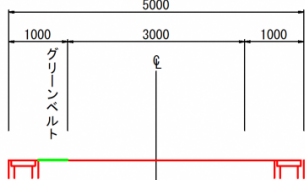
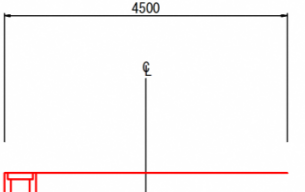
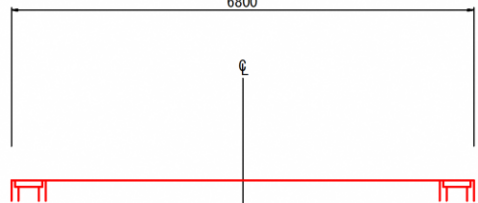
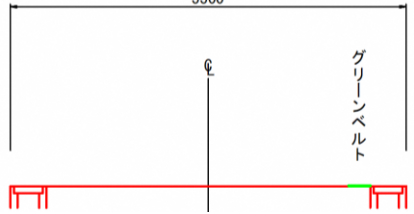
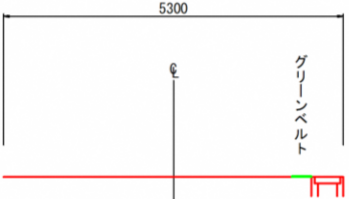
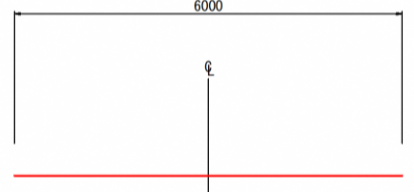
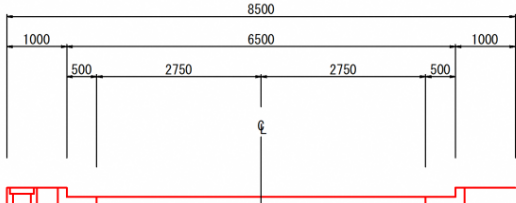
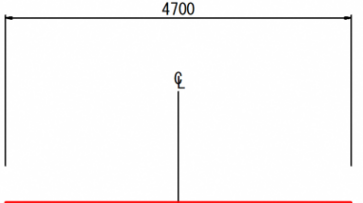
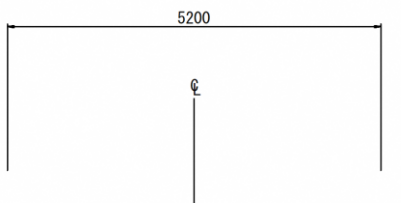
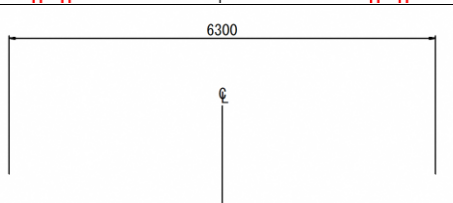
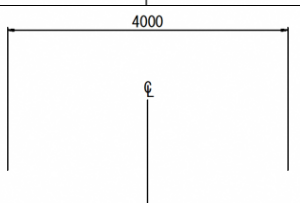
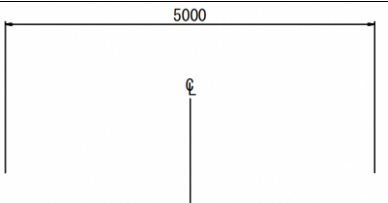
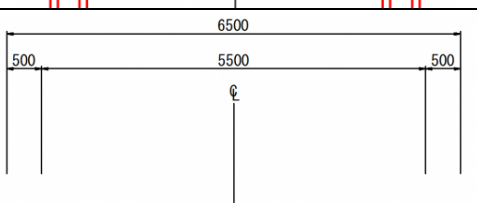


図 17 津嘉山小学校地区の安全対策位置

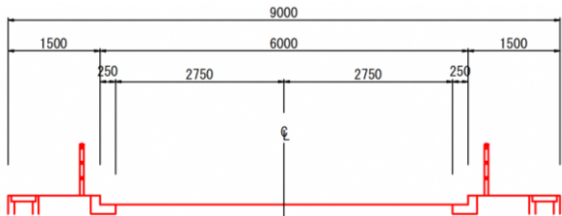
■津嘉山小学校地区（１／２）

対象路線名		道路状況			課題の分類						道路機能			生活道路安全対策内容		備考
		道路幅員 (m)	歩道整備	断面（状況写真）	交通量抑制	速度抑制	優先道路	見通し	歩行空間確保	送迎交通対応	タイプⅠ	タイプⅡ	タイプⅢ	既存実施対策	新規・追加対策 (案)	
①	町道 8 号線	9.0	両側	 	○	○		○			○			—	・速度規制 ・減速マーク ・カラー舗装（交差点） ・区画線（交差角） ・交差点クロスマーク	国道 507 号への付加車線整備
②	町道 76 号線	5.0	なし	  	○	○							○	・減速マーク ・カラー舗装（グリーンベルト）	・速度規制 ・カラー舗装（歩行者横断指導帯）	
③	町道 78 号線	4.5	なし	 	○				○				○	—	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト）	
④	町道 79 号線	6.8	なし	 	○				○				○	—	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト）	
⑤	町道 27 号線	5.5	なし	  	○		○	○		○			○	・カラー舗装（グリーンベルト）	・速度規制 ・ハンプ（交差点入口） ・カラー舗装（交差点） ・交差点クロスマーク ・歩行者専用道路 ・一方通行	送迎交通対策
⑥	町道 89 号線	5.3	なし	  	○		○	○		○			○	・カラー舗装（グリーンベルト）	・速度規制 ・ハンプ（交差点入口） ・カラー舗装（交差点） ・交差点クロスマーク ・歩行者専用道路（時間交通規制）または、一方通行の可能検討	送迎交通対策
⑦	町道 90 号線	6.0	なし	  	○		○	○		○			○	・カラー舗装（グリーンベルト）	・速度規制 ・ハンプ（交差点入口） ・歩行者専用道路（時間交通規制）または、一方通行の可能検討	送迎交通対策

■津嘉山小学校地区（2/2）

対象路線名		道路状況			課題の分類						道路機能			生活道路安全対策内容		備考
		道路幅員(m)	歩道整備	断面（状況写真）	交通量抑制	速度抑制	優先道路	見通し	歩行空間確保	送迎交通対応	タイプⅠ	タイプⅡ	タイプⅢ	既存実施対策	新規・追加対策（案）	
⑧	県道 128 号線	8.5	両側	 	○	○		○	○		○			—	・速度規制 ・減速マーク	一部歩道の狭小区間あり
⑨	町道 8 号線	4.7	なし	 	○	○		○	○			○		・減速マーク	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト） ・ハンプ（道路、交差点入口）	歩行者の別途ルート誘導
⑩	町道 84 号線	5.2	なし	 	○				○			○		—	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト） ・ハンプ（交差点入口）	
⑪	町道 85 号線	6.3	なし	 					○			○		—	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト）	
⑫	町道 56 号線	4.0	なし	 					○			○		—	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト）	
⑬	町道 91 号線	5.0	なし	 				○				○		—	・速度規制 ・カラー舗装（交差点） ・交差点クロスマーク	
⑭	町道 79 号線	6.5	なし	 					○					・減速マーク ・カラー舗装	・速度規制 ・カラー舗装（グリーンベルト）	

【 現況及び課題 】

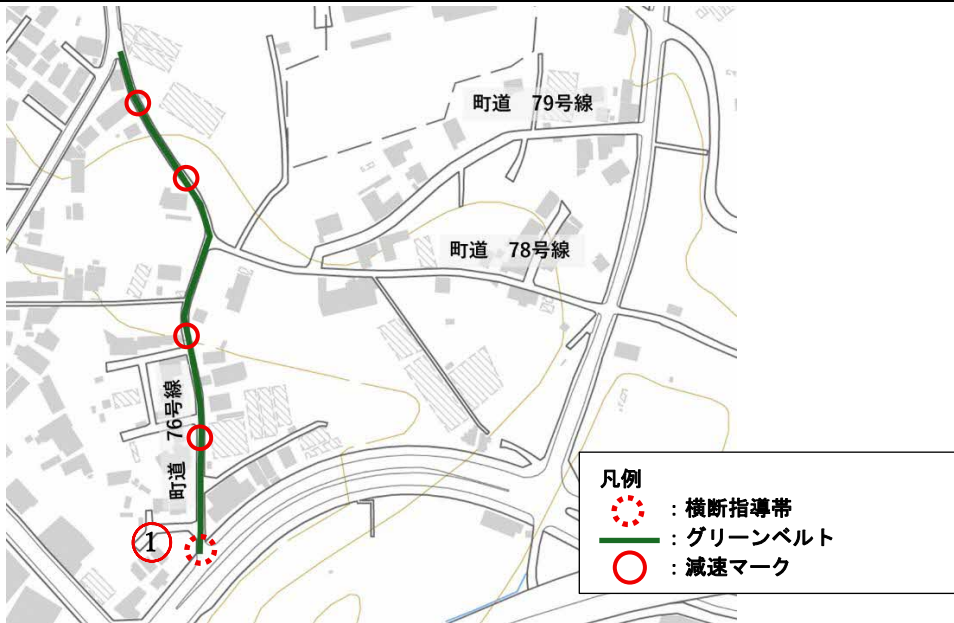
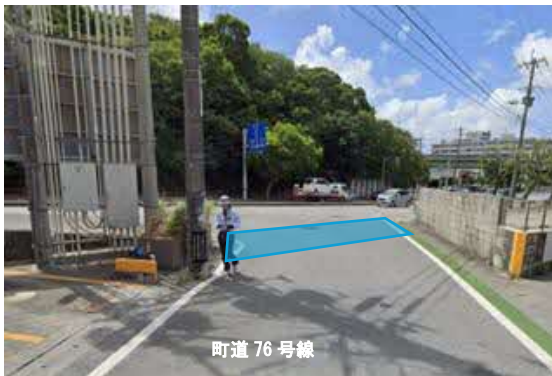
路線名		①町道 8 号線				
道路状況	道路幅員 (m)	9.0	歩道整備	なし	・ 片側整備	・ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 8 号線				
						
現況写真	町道 8 号線		町道 8 号線			
						
道路機能	タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ					
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路	
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応	
現況の課題	通過交通および速度超過車両が多数確認されており、対策の実施が求められる。また、乱横断の発生も見られる。					
実施済み対策	なし					

路線名		① 町道 8 号線					
対策箇所位置							
対策項目	①カラー舗装（交差点）	1	箇所	②負付車線整備（県調整）	1	箇所	
	①交差点クロスマーク			③ドットライン	300		m
	①区画線（交差角）						
対策イメージ	①カラー舗装とクロスマークを設けることによって、ドライバーに注意を促すことができる。					③ドットラインを設けることにより、ドライバーに注意を促し、減速が期待できる。	
対策例	カラー舗装（交差点）					ドットライン	

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【 現況及び課題 】

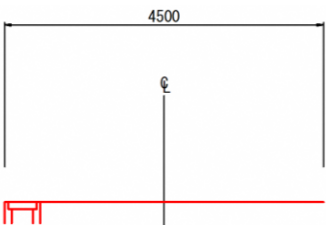
路線名		②町道 76 号線			
道路状況	道路幅員 (m)	5	歩道整備	なし ・ 片側整備 ・ 両側整備	
	現況断面図	断面：町道 76 号線			
現況写真	町道 76 号線				
道路機能	タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ				
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応
現況の課題	通過交通の車両があるため、歩行者が安全に横断できる横断帯が必要。				
実施済み対策	カラー舗装(グリーンベルト) 路面標示 (減速マーク)		— : グリーンベルト	350	m
			○ : 減速マーク	4	箇所

路線名		②町道 76 号線			
対策箇所位置					
対策項目	①: カラー舗装 (歩行者横断指導帯)	1	箇所		
					
対策イメージ	①カラー舗装（歩行者横断指導帯）を設けることによって、ドライバーに注意を促し、歩行者が安全に横断することができる。				
					
対策例	歩行者横断指導帯				
					

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

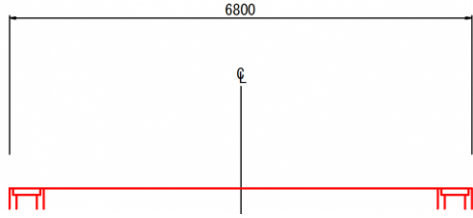
路線名		③町道 78 号線		
道路状況	道路幅員 (m)	4.5	歩道整備	☐ なし ・ ☐ 片側整備 ・ ☐ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 78 号線		
				
現況写真	町道 78 号線			
				
道路機能	タイプⅠ ・ ☐ タイプⅡ ・ ☐ タイプⅢ			
課題の分類	☐ 交通量抑制	☐ 速度抑制	☐ 優先道路	
	☐ 見通し	☐ 歩行空間確保	☐ 送迎交通対応	
現況の課題	通過交通が多く見られる。また、小学校に通う児童の歩行空間が確保されていない。			
実施済み対策	なし			

路線名		③町道 78 号線				
対策箇所位置						
対策項目	■■■: カラー舗装 (グリーンベルト)	250	m			
						
対策イメージ	①グリーンベルトを設けることによって、歩行空間を確保し、児童が安全に通学できる。					
						
対策例	グリーンベルト					
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

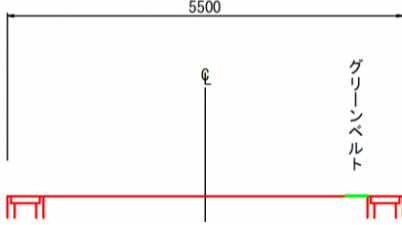
路線名		④町道 79 号線		
道路状況	道路幅員 (m)	6.8	歩道整備	☐ なし ☐ 片側整備 ☐ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 79 号線		
				
現況写真	町道 79 号線			
				
道路機能	タイプⅠ ☐ タイプⅡ ☒ タイプⅢ ☐			
課題の分類	☒ 交通量抑制	速度抑制	優先道路	
	見通し	☒ 歩行空間確保	送迎交通対応	
現況の課題	通過交通が多く見られる。また、小学校に通う児童の歩行空間が確保されていない。			
実施済み対策	なし			

路線名		④町道 79 号線				
対策箇所位置						
対策項目	■■■: カラー舗装 (グリーンベルト)	250	m			
						
対策イメージ	①グリーンベルトを設けることによって、 児童が安全に通学することができる。					
						
対策例	グリーンベルト					
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

路線名		⑤町道 27 号線			
道路状況	道路幅員 (m)	5.5	歩道整備	なし ・ 片側整備 ・ 両側整備	
	現況断面図	断面：道 27 号線			
					
現況写真	町道 27 号線		町道 27 号線		
					
道路機能	タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ				
課題の分類	交通量抑制		速度抑制	優先道路	
	見通し		歩行空間確保	送迎交通対応	
現況の課題	通過交通と送迎交通が多くみられるため、交通整備が必要。				
実施済み対策	カラー舗装 (グリーンベルト)		—: グリーンベルト	280	m

路線名		⑤町道 27 号線				
対策箇所位置						
対策項目	①: ハンプ (交差点入口)	1	箇所	②: 交通規制対策の可能性	280	m
	③: カラー舗装 (交差点)	1	箇所	・ 歩行者専用 (スクールゾーン)		
	④: 交差点クロスマーク			・ 一方通行化		
凡例 ①: ハンプ (交差点入り口) ③: カラー舗装 (交差点) ④: 交差点クロスマーク ②: 歩行者専用 (スクールゾーン) —: グリーンベルト						
対策イメージ	①ハンプを設け、自動車に一時停止してもらう。					
	②見晴らしが悪いため、交差点カラー舗装、交差点クロスマークを設けることで、ドライバーに注意を促し、事故防止を図る。					
対策例						
	ハンプ カラー塗装 (交差点)					

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

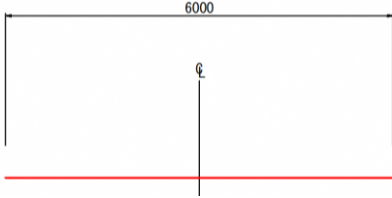
路線名		⑥町道 89 号線			
道路状況	道路幅員 (m)	5.3	歩道整備	なし ・ 片側整備 ・ 両側整備	
	現況断面図	断面：町道 89 号線			
					
現況写真	町道 89 号線		町道 89 号線		
					
道路機能		タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ			
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応
現況の課題	見通しが悪く、小学校に登校する児童が多いため、交通量抑制や、歩行者専用道路（スクールゾーン）が必要。				
実施済み対策	カラー舗装 （グリーンベルト）		—：グリーンベルト	190	m

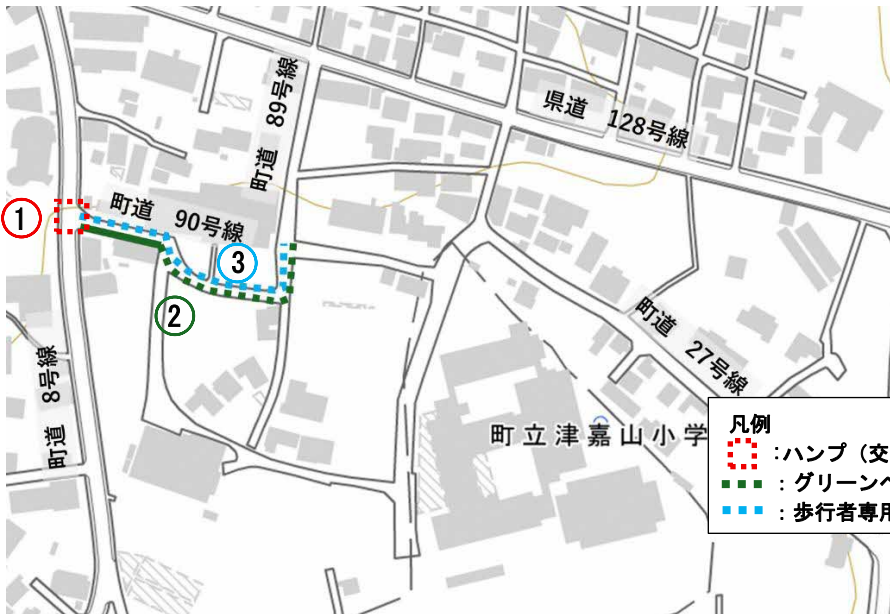
路線名		⑥町道 89 号線				
対策箇所位置						
対策項目	①ハンプ（交差点入口）	1	箇所	②交通規制対策の可能性	110	m
				・ 歩行者専用（スクールゾーン）		
				・ 一方通行化		
 凡例 ① : ハンプ（交差点入り口） ② : 歩行者専用（スクールゾーン） — : グリーンベルト						
対策イメージ	①ハンプを設け、自動車に一時停止してもらう。					
	②スクールゾーンを設けることによって、児童が安全に通学することができる。					
対策例	 県道 128 号線 町道 89 号線  町道 89 号線					
	ハンプ 					

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

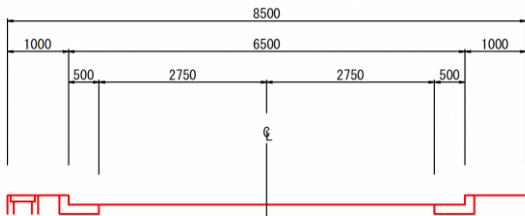
【 現況及び課題 】

路線名		⑦町道 90 号線			
道路状況	道路幅員 (m)	6.0	歩道整備	なし ・ 片側整備 ・ 両側整備	
	現況断面図	断面：町道 90 号線			
					
現況写真	町道 90 号線		町道 90 号線		
					
道路機能		タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ			
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応
現況の課題	見通しが悪く、速度超過や交通事故が多発している。 小学校に近いが、児童の歩行空間が確保されていない。				
実施済み対策	カラー舗装 (グリーンベルト)		—: グリーンベルト	35	m

路線名		⑦町道 90 号線				
対策箇所位置						
対策項目	⬢: ハンプ（交差点入口）	1	箇所	⋯: 交通規制対策の可能性	120	m
	⋯: カラー舗装（グリーンベルト）	85	m	・ 歩行者専用（スクールゾーン） ・ 一方通行化		
 凡例 ⬢: ハンプ（交差点入り口） ⋯: グリーンベルト ⋯: 歩行者専用道路						
対策イメージ	① ハンプを設け、自動車に一時停止してもらう。			② グリーンベルトを設けることによって、歩行空間を確保できる。		
						
対策例	ハンプ			グリーンベルト		
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【 現況及び課題 】

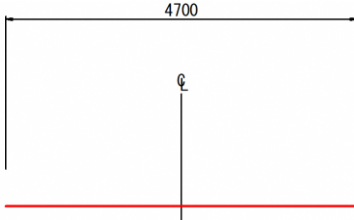
路線名		⑧県道 128 号線				
道路状況	道路幅員（m）	8.5	歩道整備	なし	・ 片側整備	・ 両側整備
	現況断面図	断面：県道 128 号線				
						
道路状況	現況写真	県道 128 号線		県道 128 号線		
						
道路機能		タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ				
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路	
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応	
現況の課題		通過交通が多く、速度超過もみられる。一部歩道の狭小区間があるため、歩行空間の確保が必要。				
実施済み対策		なし				

路線名		⑧県道 128 号線				
対策箇所位置						
対策項目	●●●: ドットライン	720	m			
						
対策イメージ	①ドットラインの設置で、ドライバーに注意を促すことによって、速度低下が期待できる。  県道 128 号線					
	ドットライン 					
対策例						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

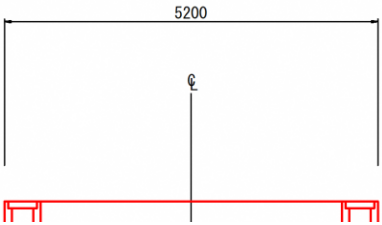
路線名		⑨町道 8 号線			
道路状況	道路幅員 (m)	4.7	歩道整備	なし ・ 片側整備 ・ 両側整備	
	現況断面図	断面：町道 8 号線			
					
現況写真	町道 8 号線		町道 8 号線		
					
道路機能	タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ				
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応
現況の課題	見通しが悪く、速度超過が起こるため、交通事故が多発している。 歩行空間も確保されていない。				
実施済み対策	減速マーク		○：減速マーク	4	箇所

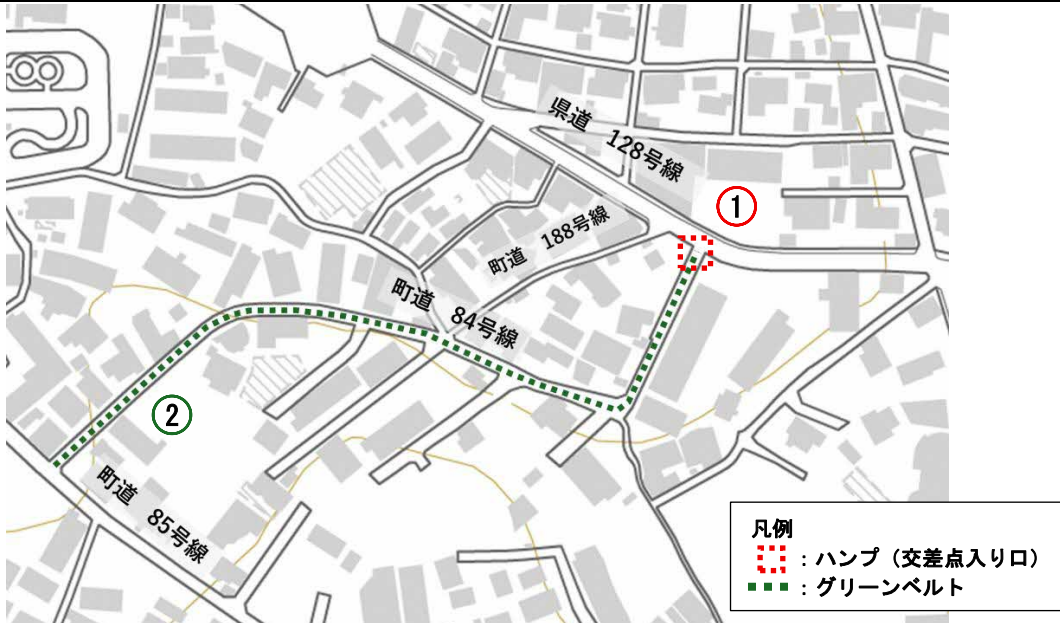
路線名		⑨町道 8 号線				
対策箇所位置						
対策項目	①ハンプ（交差点入り口）	1	箇所	③カラー舗装（グリーンベルト）	70	m
	②ハンプ（道路）	1	箇所			
対策イメージ	①ハンプを設け、自動車に一時停止してもらう。 ③グリーンベルトを設置し歩行空間を確保する。			②ハンプを設けることで、自動車に減速してもらう。		
対策例	ハンプ			グリーンベルト		

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

路線名		⑩町道 84 号線		
道路状況	道路幅員 (m)	5.2	歩道整備	☐ なし ☐ 片側整備 ☐ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 84 号線		
				
現況写真	町道 84 号線		町道 84 号線	
				
道路機能		タイプⅠ ☐ ☒ タイプⅡ ☐ タイプⅢ		
課題の分類	☒ 交通量抑制		速度抑制	優先道路
	見通し		☒ 歩行空間確保	送迎交通対応
現況の課題	通過交通が多く見られ、歩行空間が確保されていない。			
実施済み対策	なし			

路線名		⑩町道 84 号線				
対策箇所位置						
対策項目	■：ハンプ（交差点入口）	1	箇所			
	■：カラー舗装（グリーンベルト）	320	m			
						
対策イメージ	①ハンプを設けることによって、自動車を減速させることができる。					
	②グリーンベルトを設けることによって、歩行空間を確保できる。					
対策例	ハンプ			グリーンベルト		
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【 現況及び課題 】

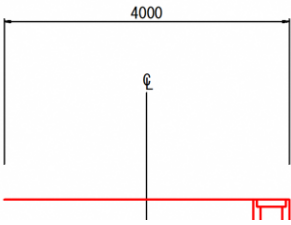
路線名		⑪町道 85 号線		
道路状況	道路幅員 (m)	6.3	歩道整備	☐ なし ☐ 片側整備 ☐ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 85 号線		
現況写真	町道 85 号線			
道路機能	タイプⅠ ☐ ☒ タイプⅡ ☐ タイプⅢ			
課題の分類	交通量抑制	速度抑制	優先道路	
	見通し	☒ 歩行空間確保	送迎交通対応	
現況の課題	通過交通が多く見られ、歩行空間が確保できていない。			
実施済み対策	なし			

路線名		⑪町道 85 号線				
対策箇所位置						
対策項目	■■■ : カラー舗装 (グリーンベルト)	110	m			
						
対策イメージ	①グリーンベルトを設けることによって、歩行空間を確保できる。					
						
対策例	グリーンベルト					
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

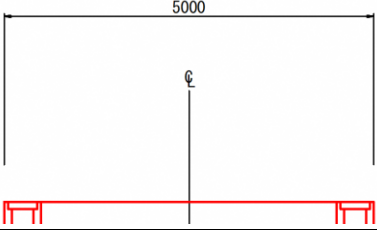
路線名		⑫町道 156 号線		
道路状況	道路幅員 (m)	4.0	歩道整備	☐ なし ☐ 片側整備 ☐ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 156 号線		
				
現況写真	町道 156 号線			
				
道路機能	タイプⅠ ☐ ☒ タイプⅡ ☐ タイプⅢ			
課題の分類	交通量抑制	速度抑制	優先道路	
	見通し	☒ 歩行空間確保	送迎交通対応	
現況の課題	通過交通が多く見られ、歩行空間が確保できていない。			
実施済み対策	なし			

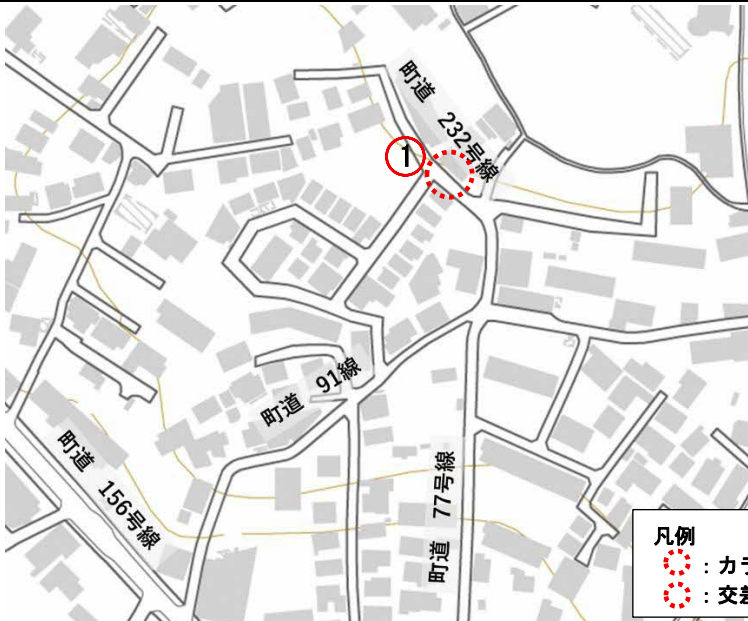
路線名		⑫町道 156 号線				
対策箇所位置						
対策項目	■■■: カラー舗装 (グリーンベルト)	130	m			
						
対策イメージ	①グリーンベルトを設けることによって、歩行空間を確保できる。					
	 町道 156 号線					
対策例	グリーンベルト					
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

路線名		⑬町道 91 号線		
道路状況	道路幅員 (m)	5.0	歩道整備	☐ なし ☐ 片側整備 ☐ 両側整備
	現況断面図	断面：町道 91 号線		
				
現況写真	町道 91 号線 			
道路機能	タイプⅠ ☐ タイプⅡ ☒ タイプⅢ ☐			
課題の分類	交通量抑制	速度抑制	優先道路	
	☒ 見通し	歩行空間確保	送迎交通対応	
現況の課題	見通しが悪く、速度超過や通過交通があり、交通事故が多発している。			
実施済み対策	なし			

路線名		⑬町道 91 号線				
対策箇所位置						
対策項目	①：カラー舗装（交差点）	1	箇所			
	②：交差点クロスマーク					
 凡例 ①：カラー舗装（交差点） ②：交差点クロスマーク						
対策イメージ	①カラー舗装と、交差点クロスマークを設けることによって、ドライバーに注意を促すことができる。					
						
対策例	カラー舗装（交差点）					
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

【津嘉山小学校地区】

【 現況及び課題 】

路線名		⑭町道 77 号線			
道路状況	道路幅員 (m)	6.5	歩道整備	なし ・ 片側整備 ・ 両側整備	
	現況断面図	断面：町道 77 号線			
現況写真	町道 77 号線				
道路機能	タイプⅠ ・ タイプⅡ ・ タイプⅢ				
課題の分類	交通量抑制		速度抑制		優先道路
	見通し		歩行空間確保		送迎交通対応
現況の課題	見通しがよく、ドットラインなどが設けられているが、歩行空間がない。				
実施済み対策	ドットライン 減速マーク	— : ドットライン		35	m
		: 減速マーク		1	箇所

路線名		⑭町道 77 号線				
対策箇所位置						
対策項目	■■■: カラー舗装 (グリーンベルト)	125	m			
 凡例 ■■■: カラー舗装(グリーンベルト) ○: 減速マーク ---: ドットライン						
対策イメージ	①グリーンベルトを設けることによって、歩行空間を確保できる。					
	 町道 77 号線					
対策例	グリーンベルト					
						

※対策イメージについて、対策実施の際は周辺状況を確認し必要に応じて再検討すること

第4章 安全対策の体制

(1) 役割分担

本町において生活道路安全対策を着実に推進していくため、町民、学校、行政等が、それぞれの役割分担・責任を認識し、連携・協働して課題に取り組むことが重要である。

今後、本生活道路安全対策を進めていく中で、本町と通学路安全推進会議との横断的な推進体制を構築し、生活道路のみならず通学路の安全性向上にも留意して取り組んでいく必要がある。

さらに、本町の教育委員会では「南風原町通学路安全プログラム」を策定しており、関係者による合同点検（8月頃）及び通学路安全推進会議（2月頃）が実施され通学路の安全確保に向けた取り組みが実施されていることから、通学路安全推進会議とも連携して取り組んでいく。

(2) 協働体制

生活道路安全対策を推進していくため、町民、学校、行政が積極的に取り組んでいく必要がある。生活道路及び通学路の問題・課題の情報共有や資料等の発信、状況に応じたバックアップ等の協働体制を構築する。

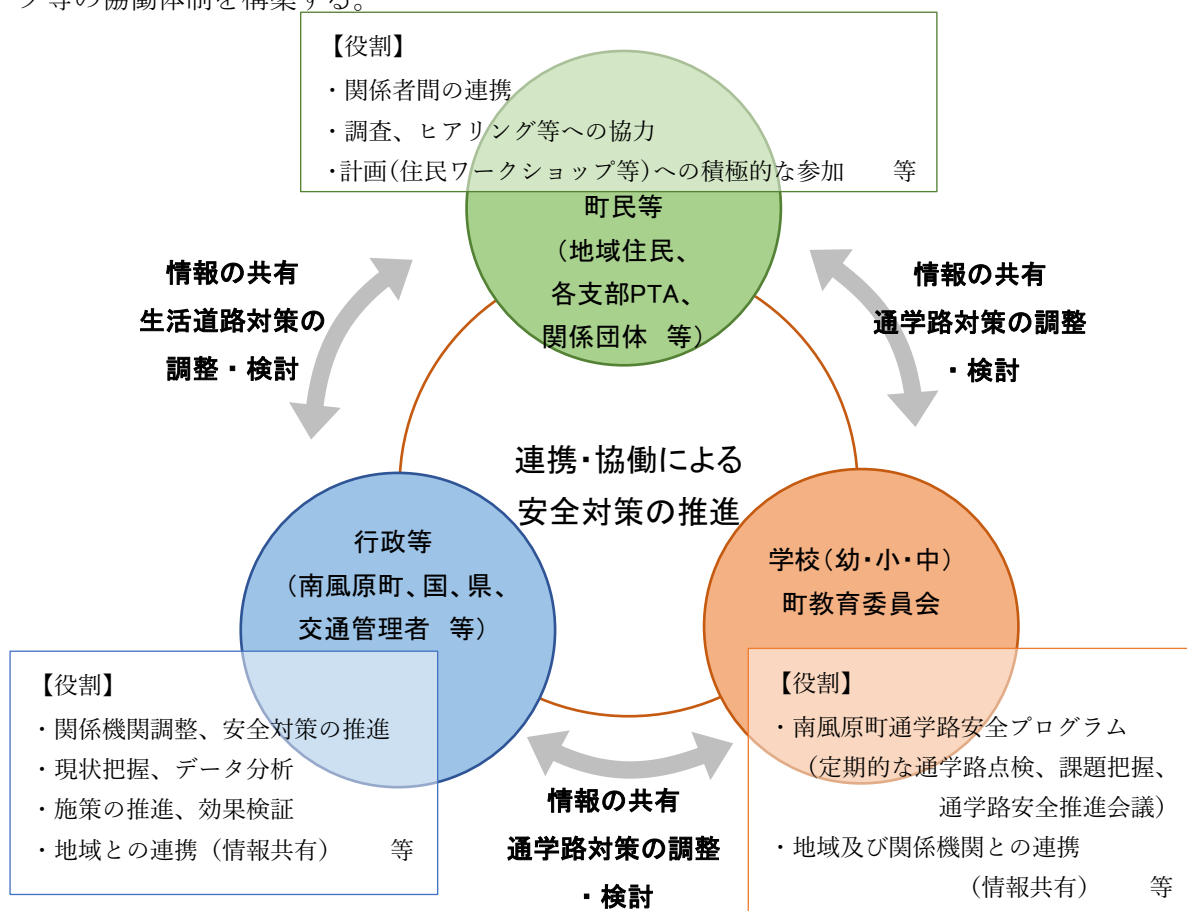


図 18 施策の組織イメージ

■ 参考資料

「通学路安全推進会議」の構成メンバー及び「南風原町生活道路安全対策推進プログラム」における合同点検に関する考え方を以下に掲載する。

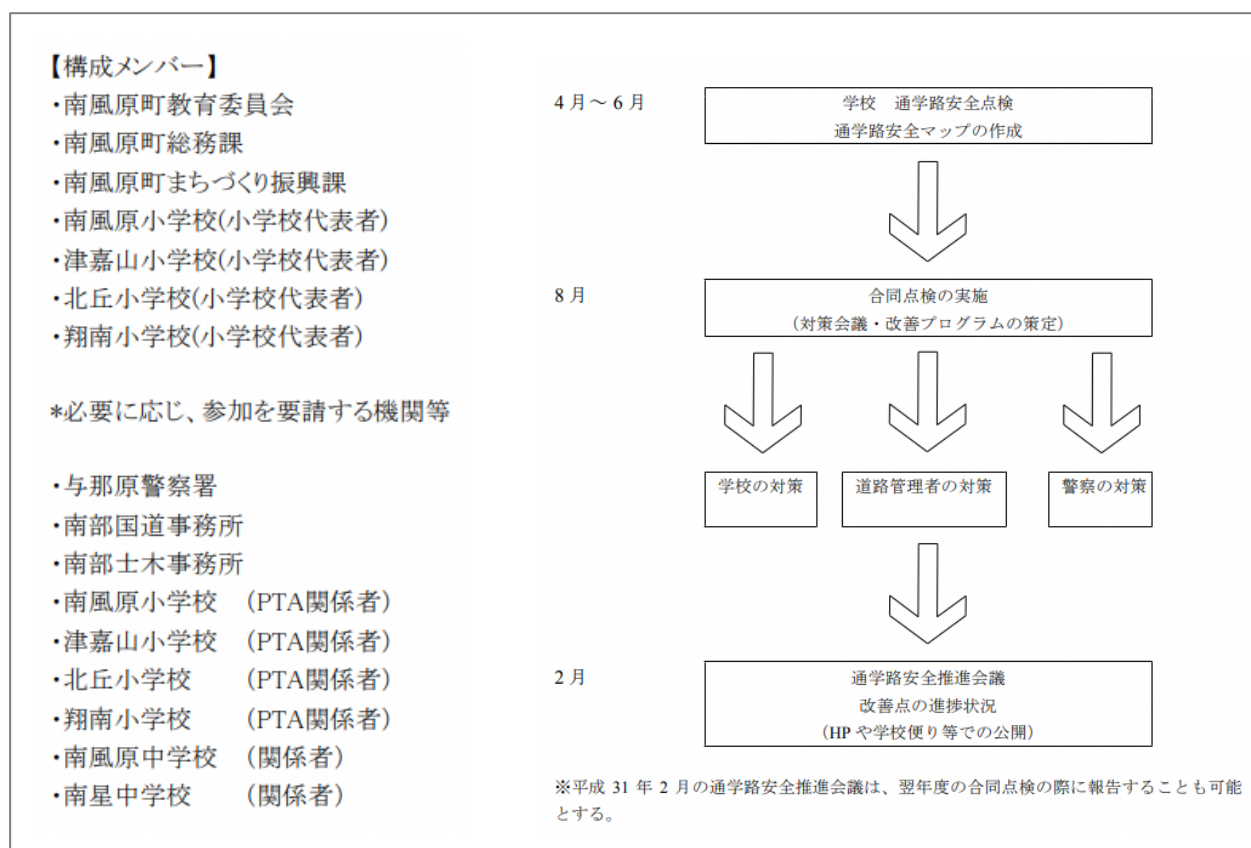


図 19 構成メンバー及び合同点検

(3) 生活道路安全対策の展開

生活道路安全対策を効率的に展開するため、年度毎に対象地区を絞り対策の検討、関係機関調整、対策実施・効果検証等を行っていく。

また、各小中学校において課題として取り上げられている送迎交通についても、関係機関との連携を図り展開していくものとする。

生活道路安全対策の全体スケジュールを下表に示す。

表 9 生活道路安全対策の全体スケジュール

地区名		短期計画					中期計画
		R05	R06	R07	R08	R09	R10～R14
①	津嘉山小学校 北丘小学校	対策の検討・整備計画作成	関係機関調整	対策の実施・効果検証			通学路の周知
②	南風原小学校 翔南小学校		対策の検討・整備計画作成	関係機関調整	対策の実施・効果検証		通学路の周知
③	与那覇・宮城 兼城			対策の検討・整備計画作成	関係機関調整	対策の実施・効果検証	
④	山川 神里				対策の検討・整備計画作成	関係機関調整	対策の実施・効果検証
学校MM (参考)		■R5 学校MM実施に向けた関係者ヒアリング ・教育委員会 ・各小学校 ・その他	■R6 学校MM実施に向けた関係者調整 ・実施内容、時期、対象校の調整	■R7 学校MMの実施 ・学校MM実施 ・学校MM導入の検討	■R8 学校MMの実施 ・学校MM実施 ・学校MM導入の検討	■R9 学校MMの本格導入	