

交通安全施設の整備について

京都府警察では、府民協働型インフラ保全事業において

○ 信号機の新設 ○ 信号機の改良 ○ 交通規制 ○ 標識・標示
の整備を進めているところですが、とりわけ信号機の新設については、多くの要望をいただく中で、採択率が低い現状にあります。

信号機の設置は、

○ 交通の安全と円滑を確保するため

に実施されるべきものであり、要望者の意見だけで設置できるものではなく、信号機設置の妥当性を検証する必要があります。このため、信号機設置の指針を制定し、この指針に照らして採択の可否を判定することとなり、採択率が低くなる傾向にあります。

信号機設置の指針とは

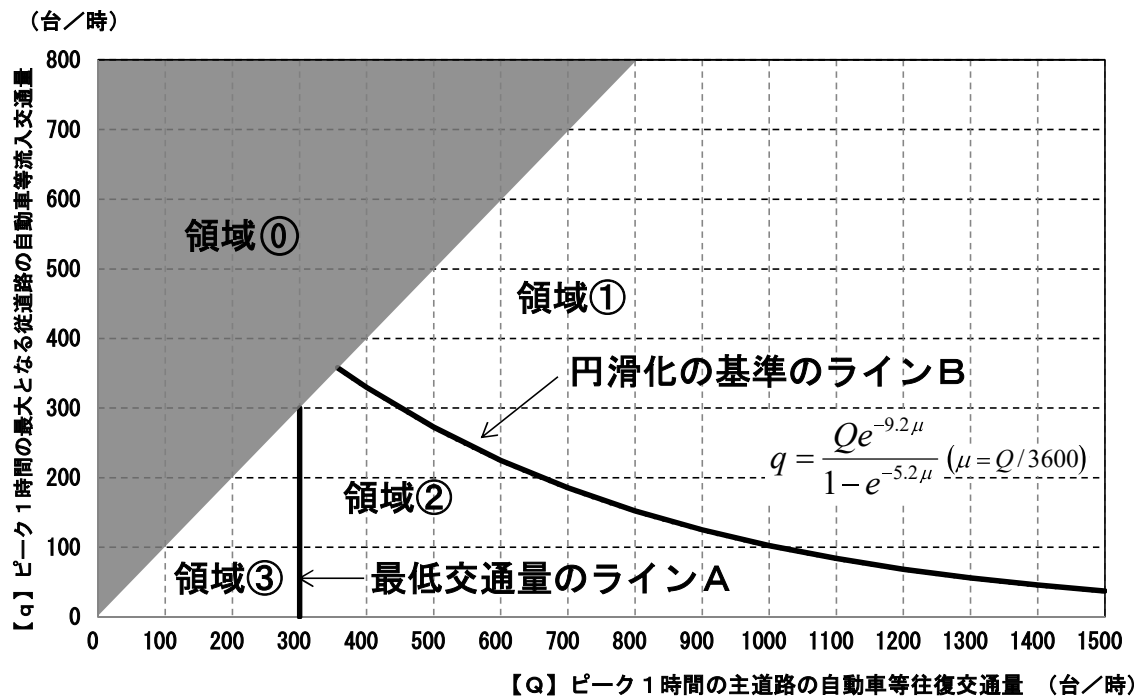
信号機を設置する場合、その場所が

- 赤信号で停止している自動車等の側方を安全にすれ違うために必要な車道幅員が確保できること（一方通行を除く。）。
- 横断待ち歩行者の安全な滞留場所が確保できること。
- 主道路の自動車等往復交通量が、ピーク 1 時間に原則300台以上
- 隣接する信号機との距離が、原則150メートル以上
- 交通の安全と円滑に支障を及ぼさず、かつ、自動車、歩行者から信号灯器を良好に視認できるよう信号柱が設置できること。

のいずれの条件にも該当するとともに、

- 信号機の設置により抑止することができたと考えられる人身事故が信号機の設置を検討する前の 1 年間に 2 件以上発生しており、かつ、事故発生原因を調査・分析した結果、他の対策で代替ができないこと。
 - 小中学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園、保育所、児童公園、病院、養護老人ホーム等の付近において、児童、高齢者等の交通の安全を特に確保する必要があること。
 - 歩行者等の横断需要が多く、容易に横断できない場合であって、直近に立体横断施設がないこと。
 - 交差点において、ピーク 1 時間の主道路の自動車等往復交通量及びピーク 1 時間の従道路（従道路が複数ある交差点にあっては、最も自動車等流入交通量の多い従道路）の自動車等流入交通量が、図「信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件」（別添）で示す領域①にあること。
- のいずれかの条件に該当すること。

信号機の設置の検討にあたっては、信号機設置の指針以外にも、地域住民及び道路利用者の意見に十分配慮する必要があるとあり、住民の合意形成に相当の期間を要することとなり、最終的な採択の可否に時間を要している。



(図) 信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件

注：ただし、ピーク1時間の主道路の自動車等往復交通量が300台未満であっても、1日のうち、ある1時間において、主道路の自動車等往復交通量が300台以上となる場合は、主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間をピーク1時間と置き換えることができるものとする。

ラインの考え方

最低交通量のラインA

1時間の自動車等往復交通量が概ね300台以下となると、歩行者が信号無視をする割合の上昇が急となる傾向が見受けられたことから、300台を最低交通量のラインAとして設定した。

円滑化の基準のラインB

従道路に一時停止規制がある信号のない交差点において、従道路に渋滞が発生する限界交通量を算出する数式を円滑化の基準のラインBとして設定した。このラインより上側の領域(ライン含む)では従道路に渋滞が発生し、下側の領域については従道路に渋滞が発生しないと考えることができる。

領域の考え方

領域① 理論的に描画されない領域(網掛け部分)

領域①

設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所

撤去：交通の円滑の確保の観点から、原則として信号機の撤去について、環状交差点の導入等の十分な検討を要する場所

領域②

設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置を要しないが、交通の安全の確保の観点から信号機の設置について検討できる場所

撤去：交通の安全の確保の観点から、問題がない場合については、信号機の撤去について検討できる場所

領域③

設置：原則として信号機の設置を要しない場所

撤去：原則として信号機の撤去の検討を要する場所