

道路におけるカラー化等による効果について

○目的

- ・視環境の改善による抑止力の強化
- ・歩道部の確保による歩行者保護

※【全国道路標識標示業協会東京都協会 路面のカラー化についての事例集より】

○大阪市建設局の見解

- ・平成 24 年に京都府亀岡市をはじめ、全国で登校中の児童を巻き込む事故が発生したことから、大阪市内全小学校の通学路を対象に、道路管理者である建設局、交通管理者である警察、学校関係者及び区役所が連携し、緊急合同点検を行い、建設局として交差点や路側帯のカラー化など交通安全対策を実施し、以降も継続的な取り組みとし、交通安全対策を続けている。
- ・特にグリーンラインは、歩道のない幅員の狭い道路において、道路の端に設けた歩行者が通行する空間である路側帯の白線に沿って、全国的に通学路を示す色である緑に着色することで、ここが通学路であることを示すとともに、ドライバーに歩行空間の存在を認識させ、注意を喚起し、通行速度の抑制を図る施策であると考えている。

○具体的な効果（他都市の取組み事例）

※【国土交通省 HP 生活道路対策エリアの取組（具体事例）より】

地区	対策	対策前	対策後
北海道札幌市美園地区	減速路面標示・交差点カラー化・外側線表示・交差点明示マーク	平均速度 29.4km/h	26.3 km/h
北海道函館市松陰地区	路側帯設置・規制標識	速度変化 32.7 km/h	27.1 km/h
青森県弘前市城西地区	路側帯のカラー化	平均速度 24.4 km/h	23.1 km/h
福島県いわき市泉地区	注意喚起路面表示 [通学路注意]	平均速度 30.6 km/h	27.7 km/h
栃木県宇都宮市峰地区	歩行空間の確保（外側線敷設）	平均速度 21 km/h	21 km/h
栃木県宇都宮市陽東地区	歩行空間の確保（外側線敷設）	平均速度 28 km/h	24 km/h
山梨県都留市四日市場	減速路面標示・交差点内カラー舗装	平均速度 30.5 km/h	29.0 km/h
石川県白山市松任地区	グリーンベルト・外側線・路面表示	平均速度 23.9 km/h	19.5 km/h
岐阜県多治見市精華地区	路肩カラー舗装	平均速度 25.8 km/h	24.2 km/h
静岡県浜松市佐鳴台地区	交差点のカラー舗装、グリーンベルトの設置	30km/h 超過割合 グリーンベルト 25% カラー舗装 52%	0% 48%
奈良県大和高田市陵西校区大谷地区	ハンプ・カラー舗装、ラバーポール	平均速度 38.9 km/h	32.2 km/h
和歌山県和歌山市安原地区	路面標示	平均速度 26.7 km/h	15.6 km/h
徳島県徳島市幟町地区	路面表示	平均速度 28.1 km/h	23.1 km/h
高知県高知市潮江地区	路側帯設置・カラー舗装	平均速度 42.0 k m	37.8 km/h
佐賀県佐賀市北川副地区	交差点カラー化	平均速度 28.6 k m	25.0 km/h
熊本県熊本市黒髪地区	グリーンベルト	平均速度 16.4 k m	14.3 km/h
宮崎県都城市川東小周辺地区	グリーンベルト・外側線・交差点マーク	平均速度 24.6 k m	20.4 km/h
鹿児島県鹿児島市荒田地区	カラー舗装（交差点・路側帯）	平均速度 18.0 k m	16.3 km/h
沖縄県うるま市石川 1 丁目地区	路肩カラー舗装	30km/h 超過割合 14.3%	15.0%

