

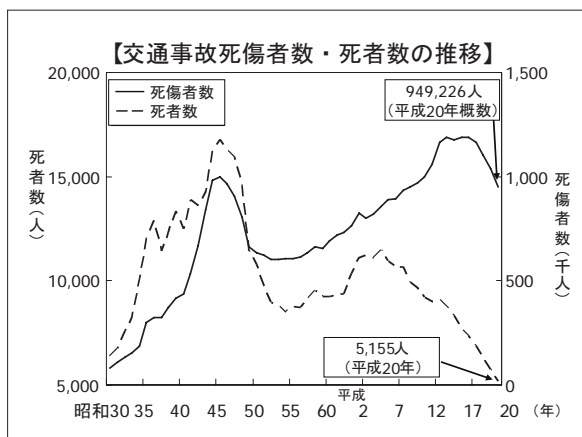
子どもを事故から守る②

交通安全の向上

～道路の特性に応じた交通事故対策～

道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

※ 死傷者数の平成20年概数は、平成21年1月2日発表値であり、今後変更があり得る



平成20年の交通事故死者数は、8年連続の減少となっていますが、依然として国民の約百人に一人が交通事故で死傷しているなど、道路交通安全を取り巻く状況は厳しいものがあります。このため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備などを推進します。あわせて、安全上課題のある踏切に対し、緊急的な対策や抜本的な対策を実施します。

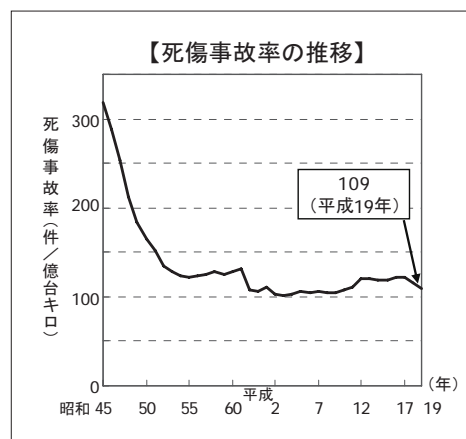
事故の発生割合の高い区間の例



歩行者、自転車の横断が多く、右左折時に歩行者、自転車を見落とし接触する事故が多発

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、地域の方々の意見も聞きながら、事故危険箇所を含め、事故の発生割合の高い区間において重点的な交通事故対策を

幹線道路の交通事故対策



実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、効果的に対策を実施します。

通学路などにおける安全・安心な歩行空間の創出

交通事故死者数に占める歩行中の死者数の割合が欧米に比べて高いことから、人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」を含め、小学校などに通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路において集中的に交通安全対策を実施します。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域では、路肩のカラー舗装や防護柵設置などの簡易な方法も含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

①あんしん歩行エリア

歩行者や自転車利用者の安全な交通を確保するため、事故件数が多いなど、一定の要件を満たす地区のうち、公安委員会または道路管理者の申請に基づき、国家公安委員会および国土交通省が指定(平成15年に796地区を指定)。

カラー舗装による歩行空間の整備事例



通学路の歩道整備事例



くらしのみちゾーンにおける歩行空間の整備事例



無電柱化・一方通行化

あんしん歩行エリアにおける歩行空間の整備事例



狭さくの設置

自転車先進都市の整備事例



アムステルダム(オランダ)



パリ(フランス)

自転車通行環境モデル地区の整備事例



江東区亀戸地区の自転車道



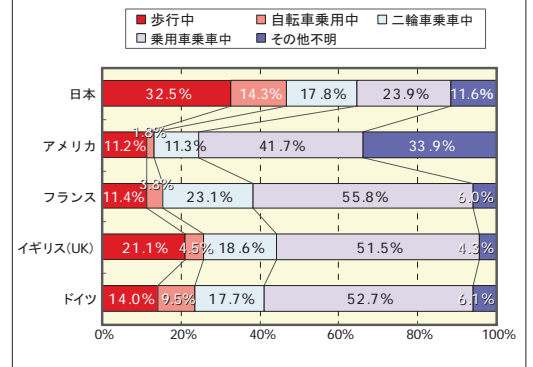
渋谷区幡ヶ谷地区の自転車レーン

踏切の歩道拡幅の事例



踏切対策の推進
 前後の道路よりも歩道が狭い踏切などの安全課題のある踏切に対して、歩道拡幅や立体横断歩道橋の設置などの緊急的な対策や抜本的な対策を実施します。

【状態別死者数の国際比較 (H18)】



警察庁と連携して、平成21年度に新たに指定予定。
 ②くらしのみちゾーン
 交通安全対策と無電柱化や緑化など地区の快適性を向上する取組みを同時に行うもので、自ら実践しようとする市民団体、市区町村などから随時募集(平成21年1月現在、56地区を指定)。

安全で安心な自転車利用環境の整備
 自転車事故の減少や低炭素社会の実現を目指し、道路管理者と警察が連携し、自転車道や自転車レーンなど、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間や駐輪場を整備し、自転車道ネットワークを創出します。
 平成20年1月に指定した全国98地区の自転車通行環境整備モデル地区において、21年度末までに自転車道、自転

車レーンなどの整備を行い、各種課題の整理とその改善策の検討を進めます。
 あわせて、パリやアムステルダムなど、欧米の自転車先進都市などの取組みを参考としながら、都市を挙げてネットワーク整備に取り組む意欲のある都市を自転車重点都市(仮称)として指定することとし、国の支援方策などについて検討するとともに、指定に向けた計画策定支援などを行います。