

生活道路の安全対策について

～ 世界一安全な道路交通の実現を目指して ～

交通安全施策の目標と課題

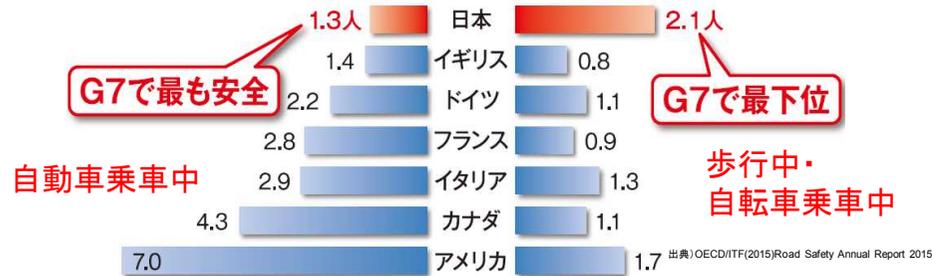
【第10次交通安全基本計画における目標値(平成32年)】

- ・24時間死者数を2,500人以下とする[4,117人(H27)⇒2,500人以下(H32)【減少割合 約4割】]
- ・歩行中自転車乗車中の死者数は、死者数全体の減少割合以上の割合で減少

【現状の課題】

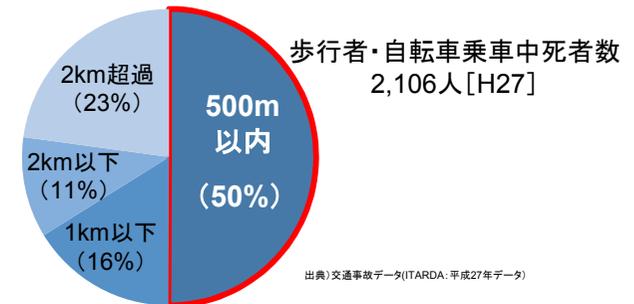
■自動車乗車中はG7で最も安全 歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



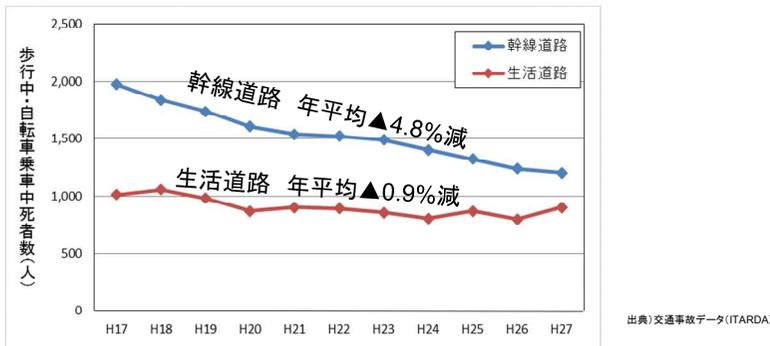
■歩行者・自転車乗車中の死者は、 約半数が自宅から500m以内で発生

【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】



■歩行中・自転車乗車中の死者数の減少率は、 幹線道路と比較し、生活道路が小さい

【道路種別の歩行中・自転車乗車中死者数の推移】



■衝突速度が30km/hを超えると致死率が上昇

【生活道路の速度別の致死率】



交通安全施策の方向性

	短期(概ね5年程度)	中長期
これまでの取組	<p>交差点改良、歩道設置、カラー舗装、照明、標識、防護柵 等</p> <p>※これまでの取組を継続して着実に実施</p>	
今後本格化させる取組	<p>人が主役の生活道路空間の構築と、超高齢・少子社会に適応したモビリティ導入による共生社会の実現</p> <p>○生活道路における速度抑制、通過交通の進入抑制の徹底 【P3】</p> <p>○矢羽根型路面表示等による自転車通行空間整備の加速</p>	<p>○官民連携活性化の起爆剤となる道路交通環境情報プラットフォームの構築 【P8】</p> <p>○低速小型モビリティと親和性の高い道路空間の確保</p>

生活道路における速度抑制、通過交通の進入抑制の徹底

○道路の機能分化を進め、生活道路の安全対策（速度抑制、通過交通の進入抑制等）をどのように全国展開していくのかが課題

①生活道路の安全対策を全国に定着させるためのしくみ

○全国の自治体で推進体制が構築されている「通学路交通安全プログラム」に、歩行者中心の生活道路対策の考え方を導入
【P4】

- ・生活道路の一部でもある通学路から、自動車が遠慮し、安心して子育てができる道路空間を地域ぐるみで構築

②関係者の意識を高める手法

○通学路点検によるヒヤリマップとビッグデータに基づく科学的な分析結果の重ね合わせ図の作成を推進
【P6】

- ・身近な道路の道路交通環境を関係者の協働作業で見える化し、対策の進捗や効果を実感できるよう技術支援を展開

全国の小学校
（約20,000校区）
への展開

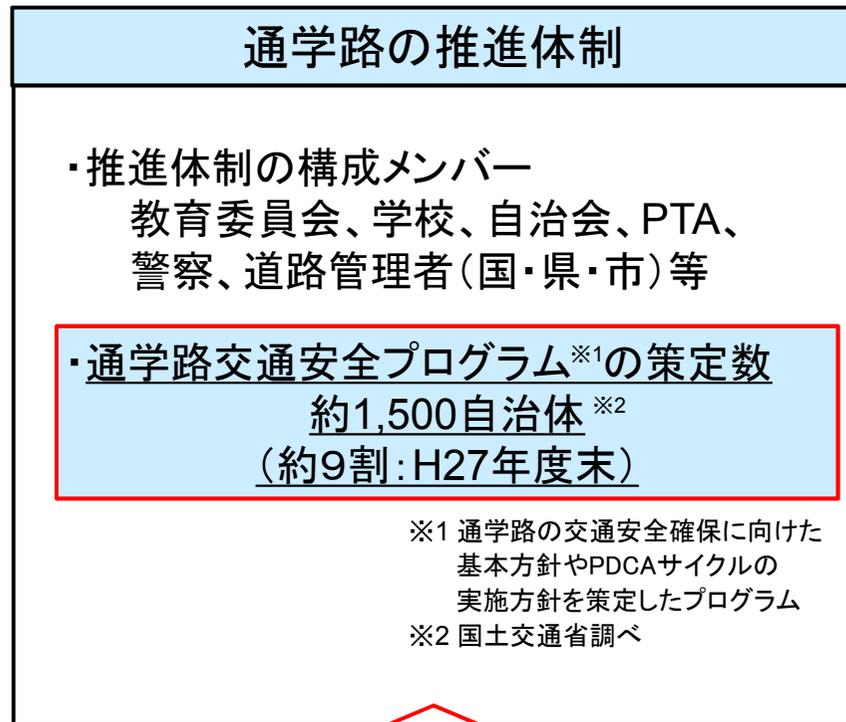
まちづくりが
一体となり

暮らしのみち
||
人が主役

が当たり前となる
風土の醸成
【P7】

①生活道路の安全対策を全国に定着させるためのしくみ

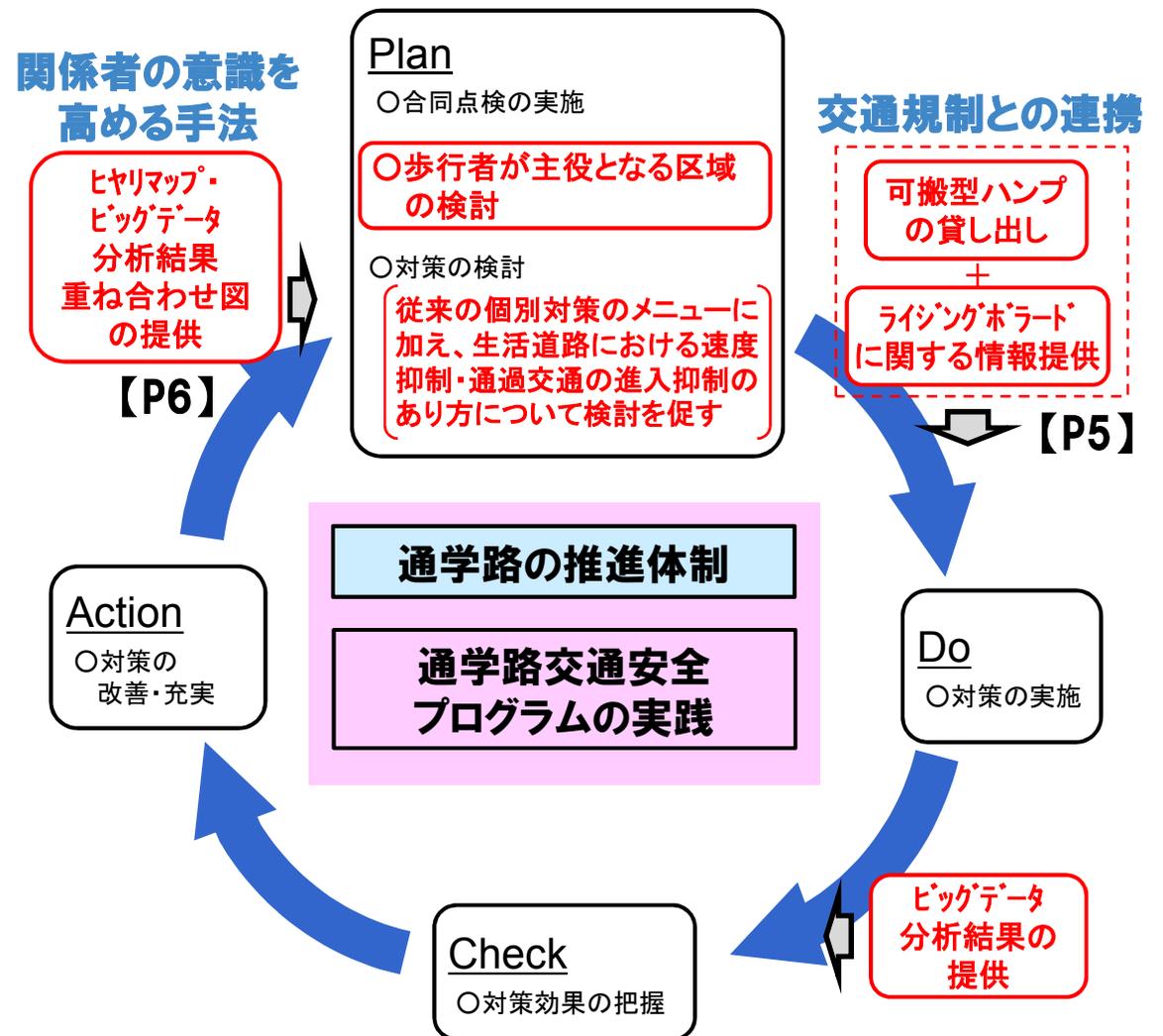
■通学路対策の推進体制



生活道路の安全対策の考え方を導入

速度抑制・通過交通の進入抑制を図り、生活道路を歩行者・自転車中心の空間へ転換

■通学路交通安全プログラムに基づくPDCAの取組



交通規制との連携

○速度抑制、通過交通の進入抑制対策の実効性を上げるために、交通規制との連携を強化し、ハンプやライジングボラードの設置を推進

①レンタルハンプによる技術支援の実施

・国土技術政策総合研究所及び各地方整備局技術事務所等において、可搬型ハンプの貸出しを行い、自治体における試行的設置を支援



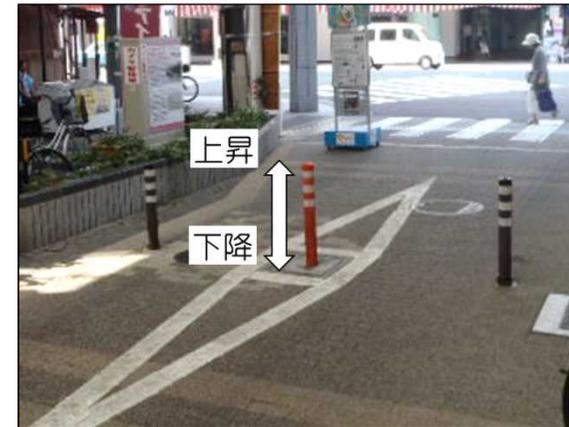
＜岐阜県大垣市北地区の現地実験状況（H28.3）＞
（実験前・実験中の交通状況等の変化）

	実験前	実験中	差
平均速度	39km/h	22km/h	17km/h低減
騒音(dB)	実験中は、昼夜ともに低減		
振動(dB)	実験中は、昼間若干増加したが大きな影響なし		

出典：中部地方整備局資料

②ライジングボラードの標準仕様案のとりまとめ

・コスト縮減によるライジングボラードの普及を図るため、設置事例等の分析を行い、標準仕様案をとりまとめ



＜ライジングボラード設置による違反通行車両の変化＞
（新潟市ふるまちモール6の事例）

	設置前 1ヶ月	設置後 1ヶ月	設置後 2ヶ月	設置後 3ヶ月	設置後 4ヶ月	設置後 5ヶ月
違反通行 車両台数 (台)※	119	1	1	0	1	0

※ 各1ヶ月間のうち交通量を測定した1週間の台数
設置前は社会実験前のH25.10、設置後は恒久設置後のH26.8～

違反通行車両が大幅に減少

出典：新潟市資料

②関係者の意識を高める手法

■通学路の合同点検の実施状況



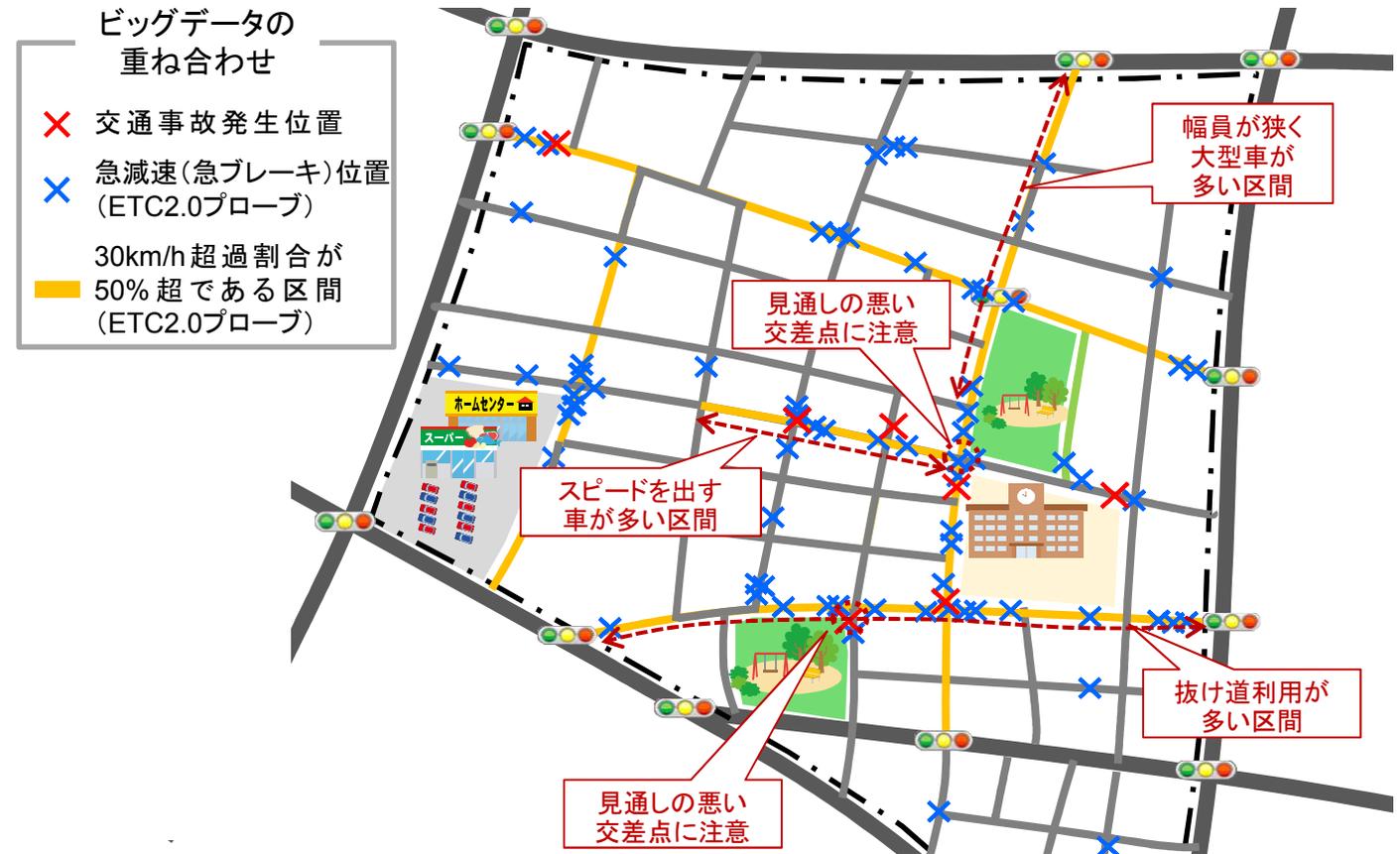
■ヒヤリマップの作成状況



出典)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)

■ヒヤリマップとビッグデータ分析結果の重ね合わせ図(イメージ)

・PTAや自治体等が作成する通学路ヒヤリマップなどの生活感覚に基づく情報に、走行車両のビッグデータから得られた科学的情報を重ね合わせることで、対策実施に向けた関係者の合意形成を促進



まちづくりを通じて「暮らしのみち＝人が主役」が実現している事例

○舗装の工夫等、まちづくりにおけるデザインが、人とクルマの混在を促し、人が主役の（クルマが遠慮する）生活道路空間の形成に好影響を及ぼす可能性があるのではないか

しかのちょう

【鳥取市鹿野町の例】

■平成6年度より街なみ環境整備事業着手

■行政と住民の役割

行政で行う「公的空間整備」と住民で行う「私的空間整備」の2つの柱を基本として実施

公的空間の整備



行政が道路・水路の美装化工事、石行燈や常夜灯等の設置（通りに面した民家の敷地を一部無償で借り受け）、街なみ拠点施設、ポケットパークなどを整備

私的空間の整備



住民が住宅修景として、外壁は板張りや白漆喰塗りで仕上げる等、統一的に整備

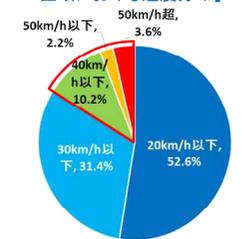
■鹿野町の景観



■地域内の車両走行速度が低減



【街なみ環境整備事業の実施区域における速度分布】



⇒ 30km/h超過割合16.0%

走行履歴点の速度
 ● 20km/h以下
 ● 30km/h以下
 ● 40km/h以下
 ● 50km/h以下
 ● 50km/h超

【ETC2.0フローデータ】
 データ期間：H27/4/1～H28/4/30

今後の取組(官民連携活性化の起爆剤となる道路交通環境情報プラットフォームの構築)

○各機関が保有する道路交通環境情報の共有化に向けた課題、効果的な活用方法等について、官民関係者により検討を進める

道路交通環境情報の例	
<p>ヒヤリハットマップ</p> <p>・地方自治体 ・自治会 ・学校関係者 等 [出典:船橋市資料]</p>	<p>道路利用者の声</p> <p>・道路利用者</p>
<p>交通事故データ</p> <p>×: 交通事故発生地点 ・ITARDA ・警察 ・保険会社 等</p>	<p>走行車両プローブデータ</p> <p>民間プローブデータ ドライブレコーダー 運行管理データ 等 ・自動車メーカー ・ナビゲーションメーカー ・物流事業者 等</p>
<p>ETC2.0データ</p> <p>×: 生活道路の急ブレーキ発生地点 (減速度-0.3G以下) ・国土交通省</p>	<p>道路・DRMデータ</p> <p>・道路管理者 ・日本DRM協会 等</p>

