

これからの道路政策についての提案

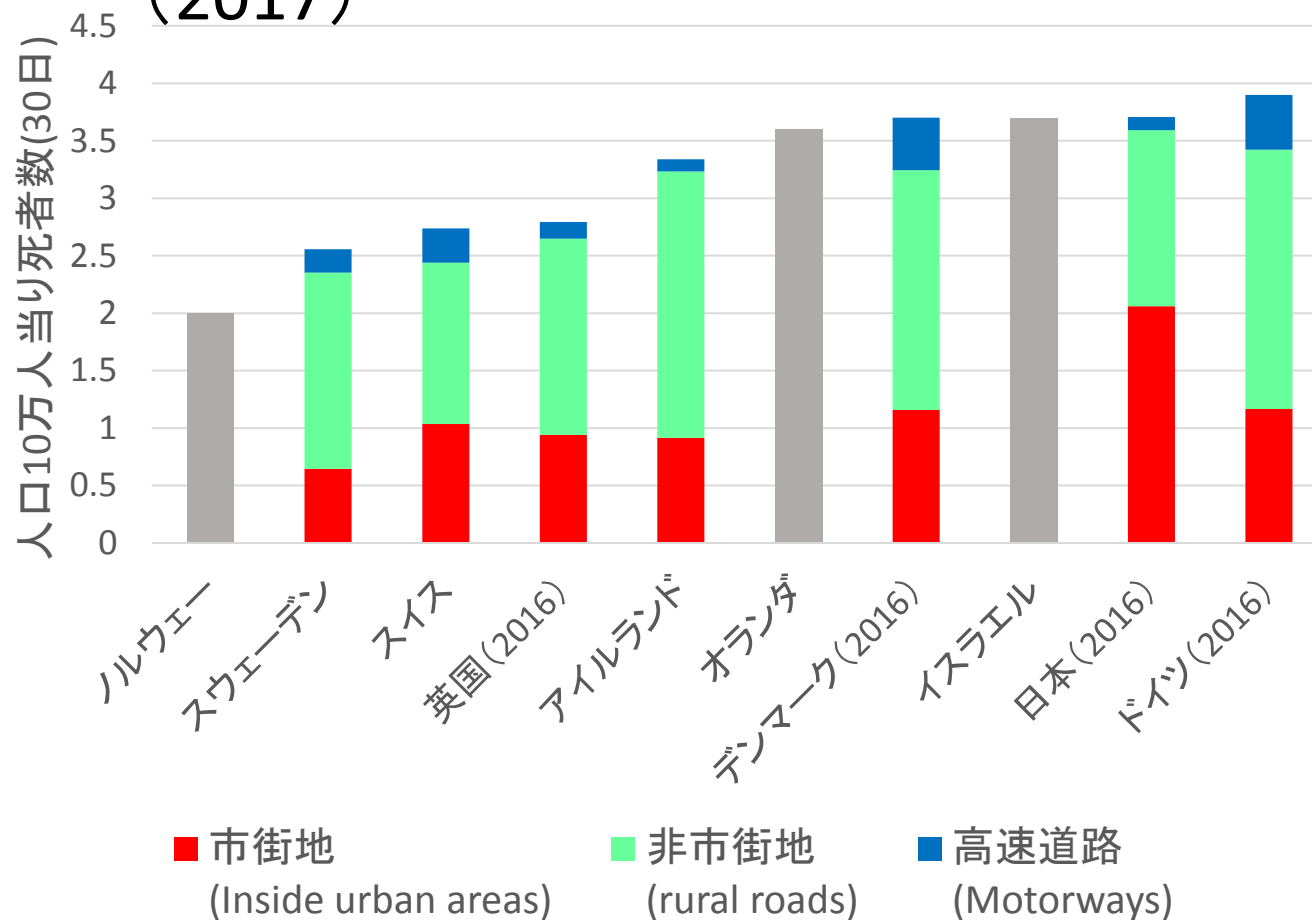
1. 「通学路Vision Zero」から目指す
「市街地Vision Zero」
2. 都心の軸となる大規模歩行者空間の創出

社会資本整備審議会
道路分科会 第69回基本政策部会
2019年9月6日
埼玉大学 久保田尚

1. 「通学路Vision Zero」から目指す「市街地Vision Zero」

日本の課題：市街地（特に歩行者・自転車）の事故

交通安全上位国の道路種別に見た交通事故死者数 (2017)



出典：IRTAD “Road Safety Annual Report 2018”の country sectionsのデータを用いて独自に作成

- ・ノルウェー、オランダ、イスラエルは道路種別データ未掲載
- ・デンマークは、2017年は3.2となったが道路種別が未掲載のため、ここでは2016年の値(総計3.7)を記載した。
- ・市街地、非市街地の定義は各国の自主性に任されている。

わが国の交通安全推進に向けてのポイント

第10次交通安全基本計画（平成28年3月）での
目標

- 平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現
- 「究極的には『道路交通事故のない社会』を目指す」

交通事故ゼロを目指すために、国民全体が同意
できる、**具体的な戦略**を持つべきではないか



子どもの重大事故をまず根絶！

児童・生徒の通学路

通学路

Vision Zero

通学路Vision Zero

一通学路総合交通安全 マネジメント普及に向けた 発信活動

2018年度メンバー

PL

・久保田尚
(埼玉大学)

IATSS会員

・今井 猛嘉
・太田 和博
・岩貞 るみこ
・小川 和久
・森本 章倫

研究協力者・オブザーバー

川松 祐太 (国総研)
白井 克哉 ((一財)国土技術研究
センター)

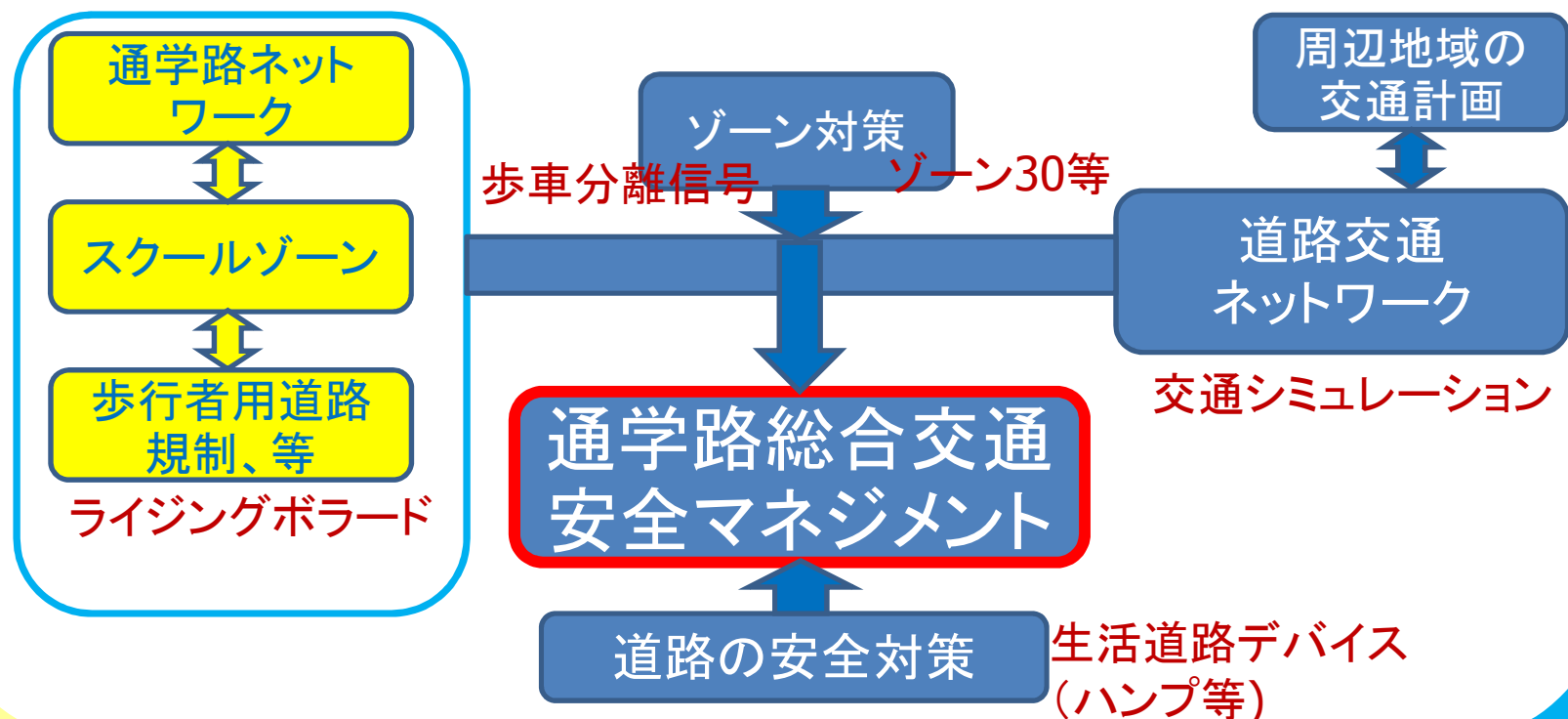
特別研究員

- ・橋本 鋼太郎 (IATSS顧問・(株)NIPPO 顧問)
- ・蓮花 一己 (IATSS理事・帝塚山大学 学長)
- ・長谷川 孝明 (IATSS顧問・埼玉大学大学院理工学研究科 教授)
- ・久野 請也 (筑波大学大学院 人間総合科学研究科 教授)
- ・池田 博俊 (元新潟市技監)
- ・小嶋 文 (埼玉大学大学院理工学研究科 准教授)
- ・神谷 大介 (琉球大学工学部環境建設工学科 准教授)
- ・五十川 泰史 (国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室 室長)
- ・大榎 謙 (国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室 課長補佐)
- ・梅野 秀明 (警察庁 交通局交通規制課 課長補佐)
- ・新井 洋史 (警察庁 交通局交通規制課 規制第一係長)
- ・酒井 洋一 (国土交通省 大臣官房技術調査官)
- ・菊池 雅彦 (復興省 参事官)
- ・越智 健吾 (国土交通省 都市局都市計画課 都市計画調査室 室長)
- ・上矢 雅史 (文部科学省 初等中等教育局健康教育・食育課 交通安全係長)
- ・吉門 直子 (文部科学省 初等中等教育局健康教育・食育課 安全教育調査官)
- ・萩田 賢司 (科学警察研究所)
- ・坂庭 宏樹 (新潟市 土木部土木総務課 副主査)
- ・西澤 暢茂 (新潟市 中央区役所)
- ・萩原 岳 ((公社)日本交通計画協会 交通計画研究所 所長)
- ・大橋 幸子 (国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路交通安全研究室 主任研究官)
- ・林 隆史 (フリーランス / 元(一財)国土技術研究センター 首席研究員)
- ・竹本 由美 ((一財)国土技術研究センター 上席主任研究員)
- ・佐々木 政雄 ((株)アトリエ74建築都市計画研究所 代表取締役)
- ・松原 悟朗 ((株)国際開発コンサルタンツ 取締役会長)
- ・高瀬 一希 ((株)国際開発コンサルタンツ プロジェクトマネージャー)
- ・伊藤 将司 ((株)福山コンサルタント 企画室 室長)
- ・山中 亮 ((株)中央建設コンサルタント 調査部長)
- ・知念 悠次 (浦添市都市建設部道路課維持管理係 係長)
- ・望月 拓郎 (内閣府沖縄総合事務局開発建設部 企画調整官)

通学路総合交通安全マネジメント

ポイント

- ・通学路＋スクールゾーン＋交通規制の有機的連携
- ・周辺地域の交通計画の一環として検討
- ・周辺道路の交通ネットワークの中での検討
- ・最新デバイスの活用(ライジングボラード、生活道路デバイス)
- ・道路管理者、警察、学校の連携



道路管理者＋警察＋学校関係者＋地元住民の連携によるWS

スムーズ横断歩道：速度抑制＋横断歩行者尊重

横浜市中山町スムーズ横断歩道実験

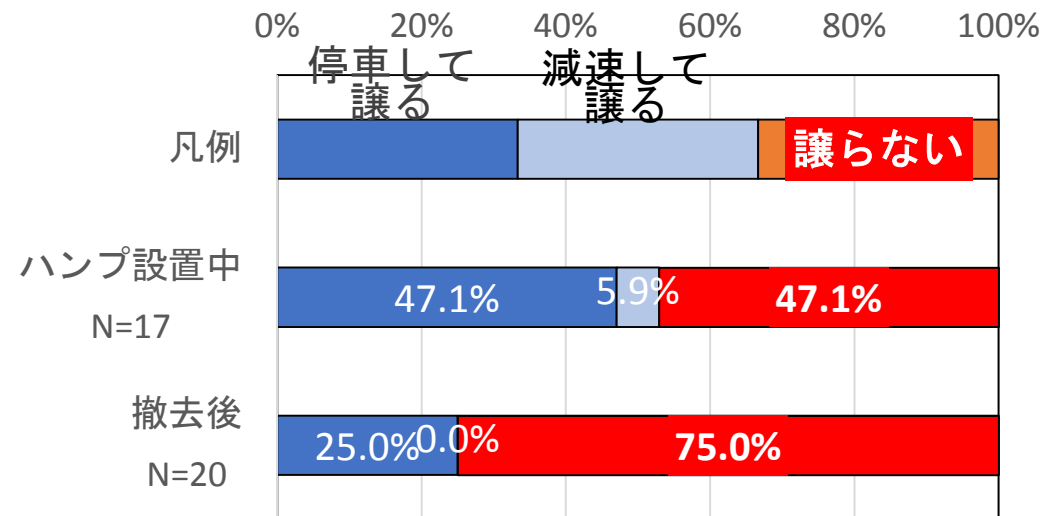


スムーズ横断歩道（ハンプ）設置中



撤去後（通常の横断歩道）

歩行者に対する譲り行動



2018年度に横浜市が実施した社会実験時に、横浜市の協力の元、埼玉大学が実施した調査結果。

調査日：

設置中 2018年12月7日（金），

撤去後 2019年1月25（金）

調査時間：11時00分～14時00分

スムーズ横断歩道：速度抑制＋横断歩行者尊重

浦添市港川小学校スムーズ横断歩道設置



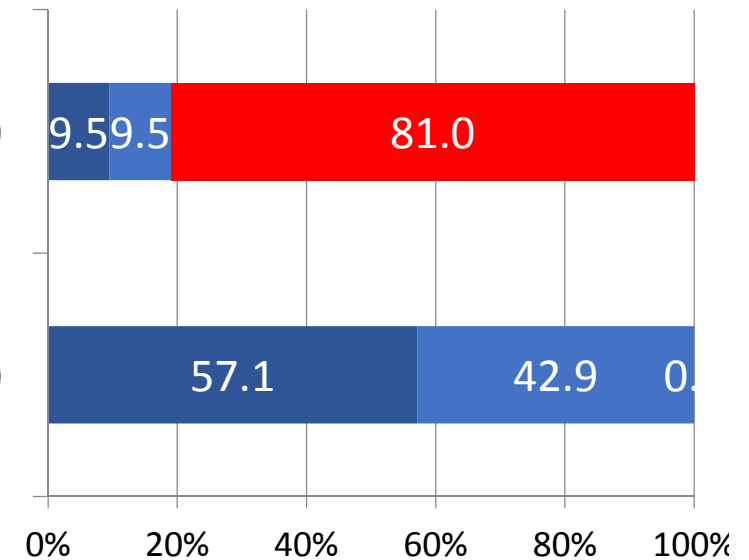
抜け道になっている小学校前。カーブ部のため横断歩道の設置自体が困難とされてきた。
⇒速度抑制効果もあるスムーズ横断歩道を設置



横断者がいる際の自動車の挙動

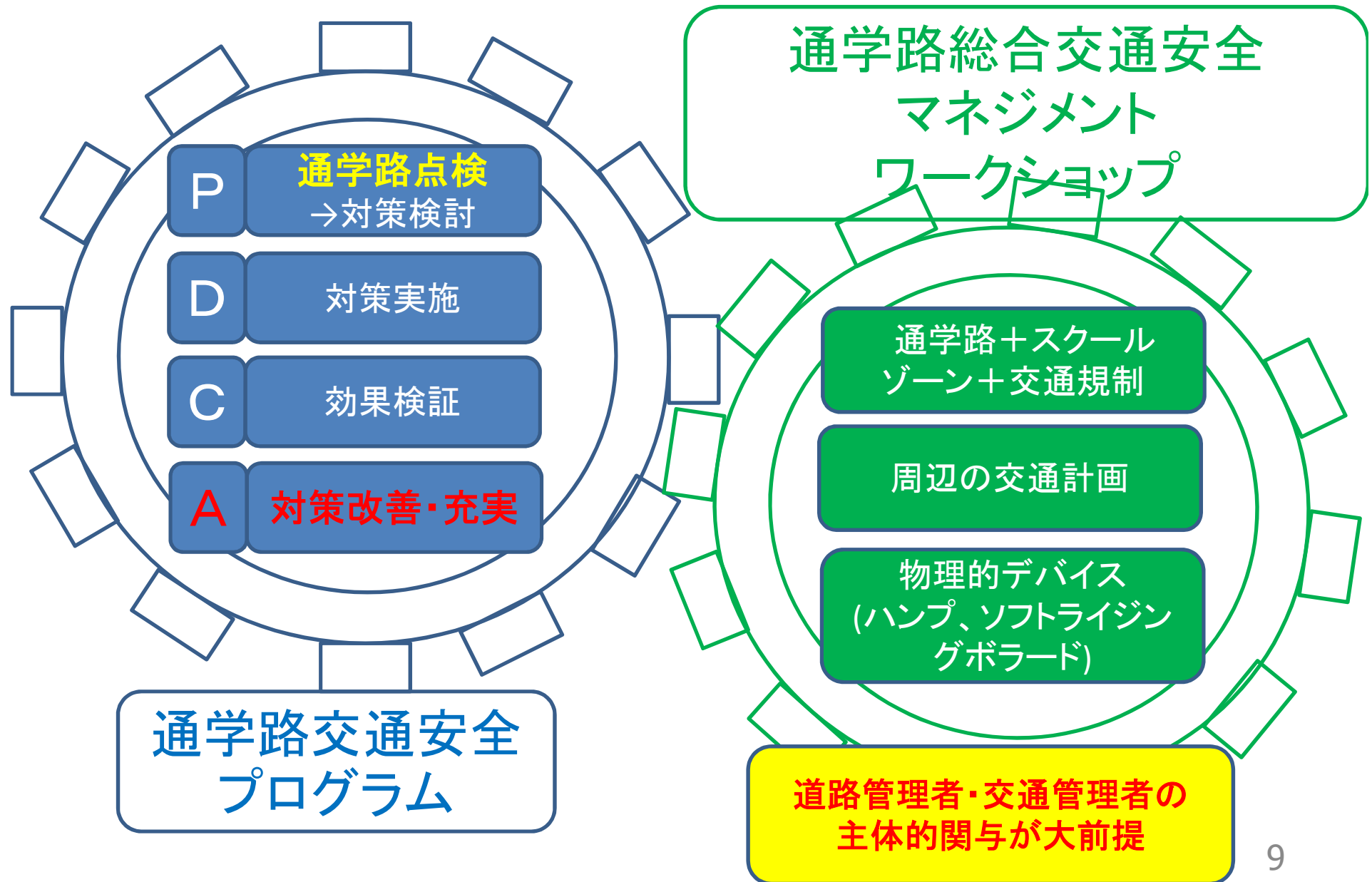
- 歩行者に譲る（一時停止）
- 歩行者に譲る（減速）
- 譲らない

設置前(N=21台)



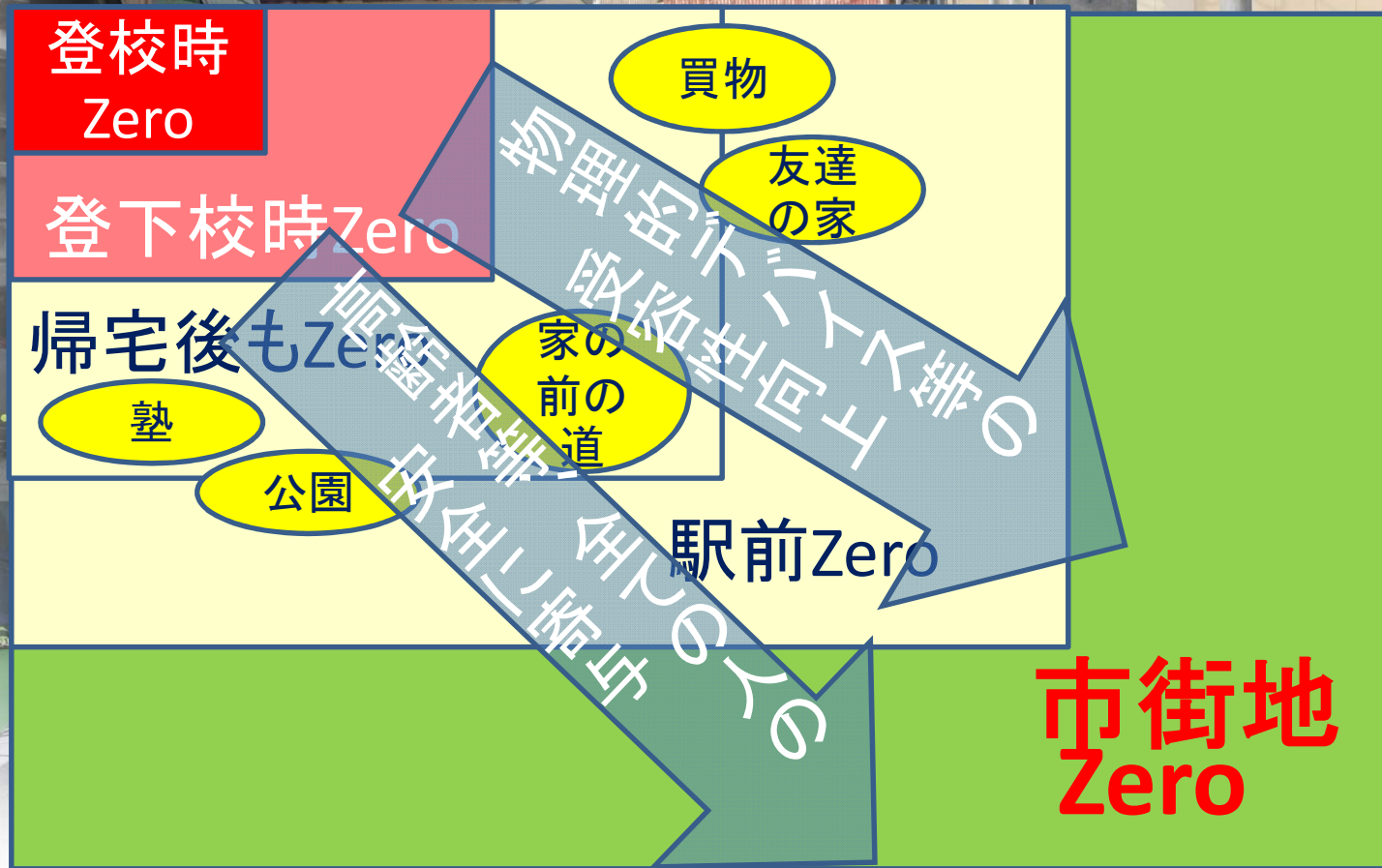
設置中(N=14台)

通学路交通安全プログラムと通学路総合交通安全マネジメント



通学路Vision Zero

=市街地のVision Zeroに向けた戦略

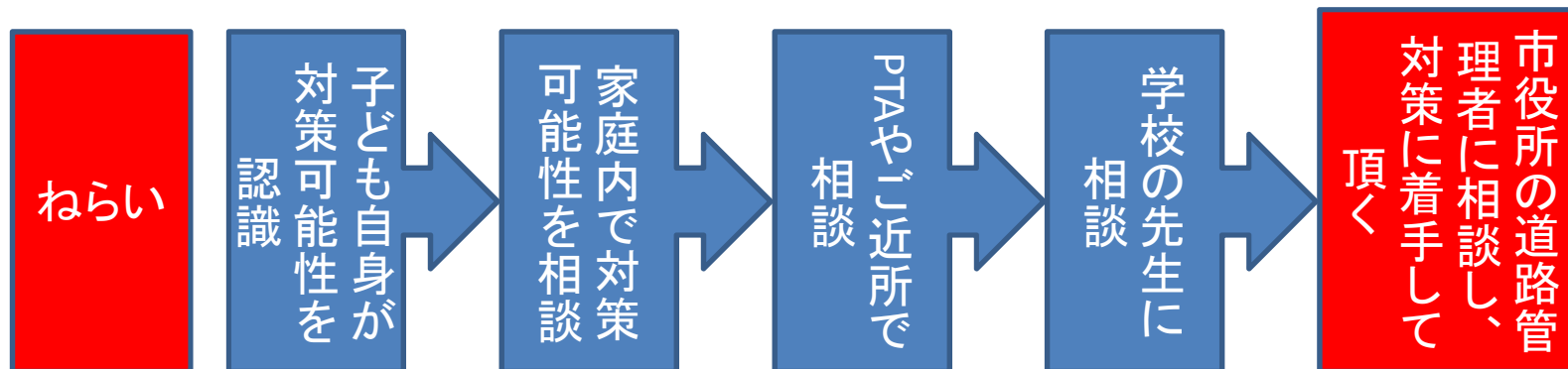




Web版マンガ



<https://www.iatss.or.jp/visionzero/>



新・コミュニティ・ゾーンに向けて

80年代～

欧州のZONE30

30km/h区域規制
+各種交通規制（一方通行等）
+物理的デバイス（ハンプ等）
※英国では、ゾーン20マイルには原則として1つ以上の物理的デバイスの設置が義務化



1996

コミュニティ・ゾーン

30km/h区域規制
+各種交通規制（歩行者用道路、一方通行等）
+物理的デバイス（ハンプ等）

2011

ゾーン30

30km/h区域規制

新

コミュニティ・ゾーン

30km/h区域規制
+各種交通規制（歩行者用道路、一方通行等）
+物理的デバイス（ハンプ等）
+ライジング・ボラード

※抜け道利用者の「言い訳」としてではなく、人優先の「天下の公道」
・歩行者や自転車は通行自由
・車両については選択制

+各種モビリティが共存



長期的課題：自動運転の「最後のフロンティア」である生活道路での事故根絶。

➤ 道路と車両との連携の必要性

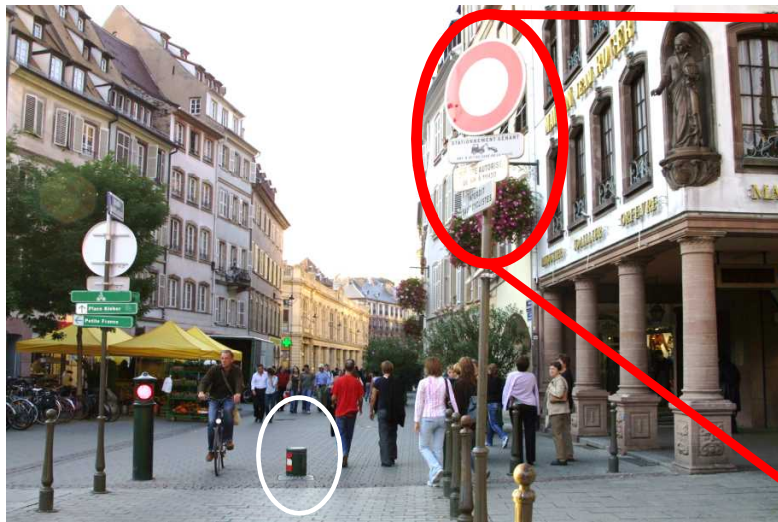


作成：さいたま市パーソナルモビリティ普及研究会

2. 都心の軸となる大規模歩行者空間の創出



都市のイメージを代表できるような、広幅員の大規模歩行者空間を創出しやすくする工夫が必要ではないか



ライジングボラード



欧州のモールでは、荷捌きなどのために時間規制とするのが一般的

朝6時から11時半までは荷捌きなどの許可車両の進入を認める規制内容



歩行者天国（歩行者用道路規制）

規制時間外の車両の通行が前提のため、大規模道路では歩車分離構造とせざるを得ない



歩行者専用道路

車両の進入は原則として認められない。時間規制も想定されていない。

歩行者専用道路の、より柔軟な運用を模索すべきでは？