

人中心の道路空間の創出

1. 背景

2. 人中心の道路空間(賑わい空間)

2-1 歩道空間の利活用

2-2 歩道と路肩等の有効活用

2-3 歩行者と車両が共存する空間(全断面活用)

3. 人中心の道路空間(生活空間)

3-1 交通安全に資する道路整備

3-2 ゾーン30プラスの推進

3-3 データの活用

4. 今後の方向性のまとめ

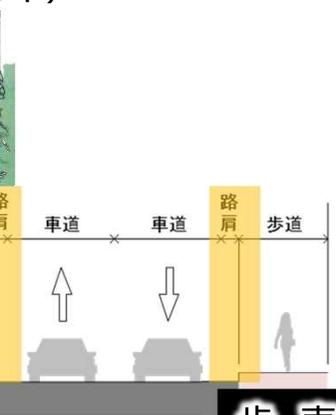
1. 背景:人中心の道路の実現に向けた方向性

- 道路政策のビジョン「2040年、道路の景色が変わる」にて、道路を人々が滞在し交流できる空間に回帰することが提示。
- 「道路空間を街の活性化に活用したい」など、道路への新たなニーズを実現するため、人中心の道路空間を構築する“ほこみち”制度を2020年11月に創設。
- 歩道に加えて、路肩(カーブサイド)の柔軟な活用、さらには道路全断面で歩行者優先で通行できる道路など、人中心の道路を実現する空間の創出について検討。
- 生活道路における安全・安心な通行空間の確保等、歩行者が優先される道づくりを推進。

ほこみち (歩行者利便増進道路)



路肩の柔軟な活用 (カーブサイドマネジメント)



歩行者専用

歩車混在

人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



歩行者と車両が共存する空間づくり



(生活空間)

1. 背景:人中心の道路空間（賑わい空間）

- 道路の機能分担を踏まえた道路空間再編(リノベーション)による歩行者等の空間の拡大などにより、人が道路空間に安全に滞在できる賑わい空間づくりを推進 ⇒人中心の空間として再生した、まちのメインストリート
- 歩道と路肩等の柔軟で一体的な利活用を推進
⇒曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント
- 現地の状況に応じ、必要に応じて、道路整備と交通規制を連携

①歩道空間の利活用

ほこみち指定の増加
40都市、109か所(2023.3時点)

②路肩等の利活用

パークレット、シェアモビリティポート等の社会実験や試行の実施

③歩行者と車両が共存する空間（観光地/商業地等の賑わう道）

安全に人が通行・滞在できる道づくりが各地で徐々に進行

現状

課題

歩行者等の滞在空間不足、効果検証手法の未確立、道路利活用の気運に対し合意形成等に時間 等



道路空間の再編(リノベーション)等による歩行者等の空間の拡大の推進

①ほこみちの定着・浸透

⇒みち活による情報発信、広報。
効果計測・表現の検討。



②路肩等の柔軟な利活用の推進

⇒「賑わい施設帯(仮称)」として、歩道と路肩等を一体的に活用しやすいように考え方等を整理。

安全に通行・滞在できる空間づくり

③安全に賑わう道づくりの推進

⇒データ等を利活用し道づくりを推進。
⇒車両の流入や速度の抑制等に関する取組事例紹介。

時間帯の通行規制時など



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート 3



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

方向性

今後の取組

めざす姿

1. 背景:人中心の道路空間（生活空間）

○流入抑制や速度抑制、データ利活用等により、歩行者の安全を確保し、歩行者が優先される道づくりを推進 ⇒安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路の実現を目指す

生活道路における安全・安心な通行空間の確保

交通安全に資する道路整備

ゾーン30プラスの推進

データの活用

現状

歩道や防護柵、ハンプ等の着実な整備

122地区で整備計画策定(2023.3末時点)

ETC2.0プローブ情報等の活用推進

課題

着実に個別の対策や施設整備は進むものの、「生活道路は人が優先」という意識の浸透が不足 等

方向性

道路環境整備による安全な空間の創出 / 人優先の意識の醸成

多様なデータ活用

今後の取組

地域のニーズに応じて、安全対策を推進

⇒ゾーン30プラスや交通安全に資する道路整備により車両の流入や速度を抑制

施策立案・合意形成

⇒道路環境整備に活用

ゾーン30プラスの拡大・認知度向上

⇒人優先の空間の拡大、普及を通じた「生活道路は人優先」との認識の共有

運転者への情報提供

⇒注意喚起や進入回避に活用

安全・快適な空間の確保、「生活道路は人が優先」という意識の社会的浸透

めざす姿



＜安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路＞
 (イメージ)歩行者は全断面通行可。限定された車両のみが、歩行者に配慮し、徐行して通行。

○人中心の道路空間(賑わい空間・生活空間)の
実現に向けた課題や方向性について

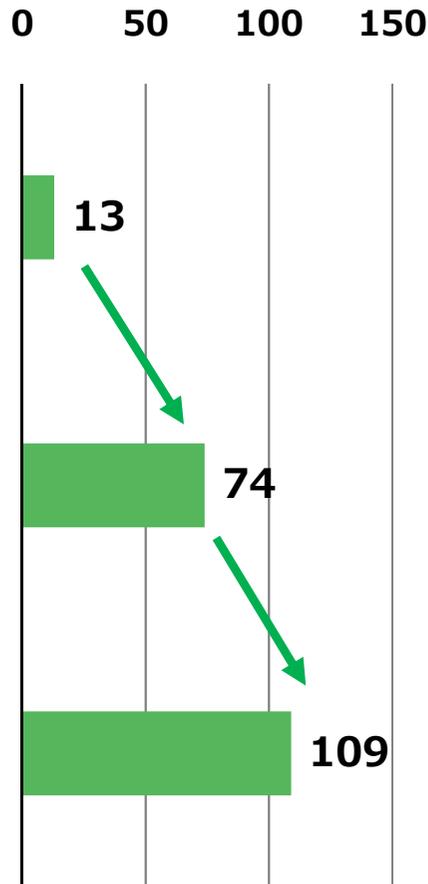
2. 人中心の道路空間(賑わい空間)



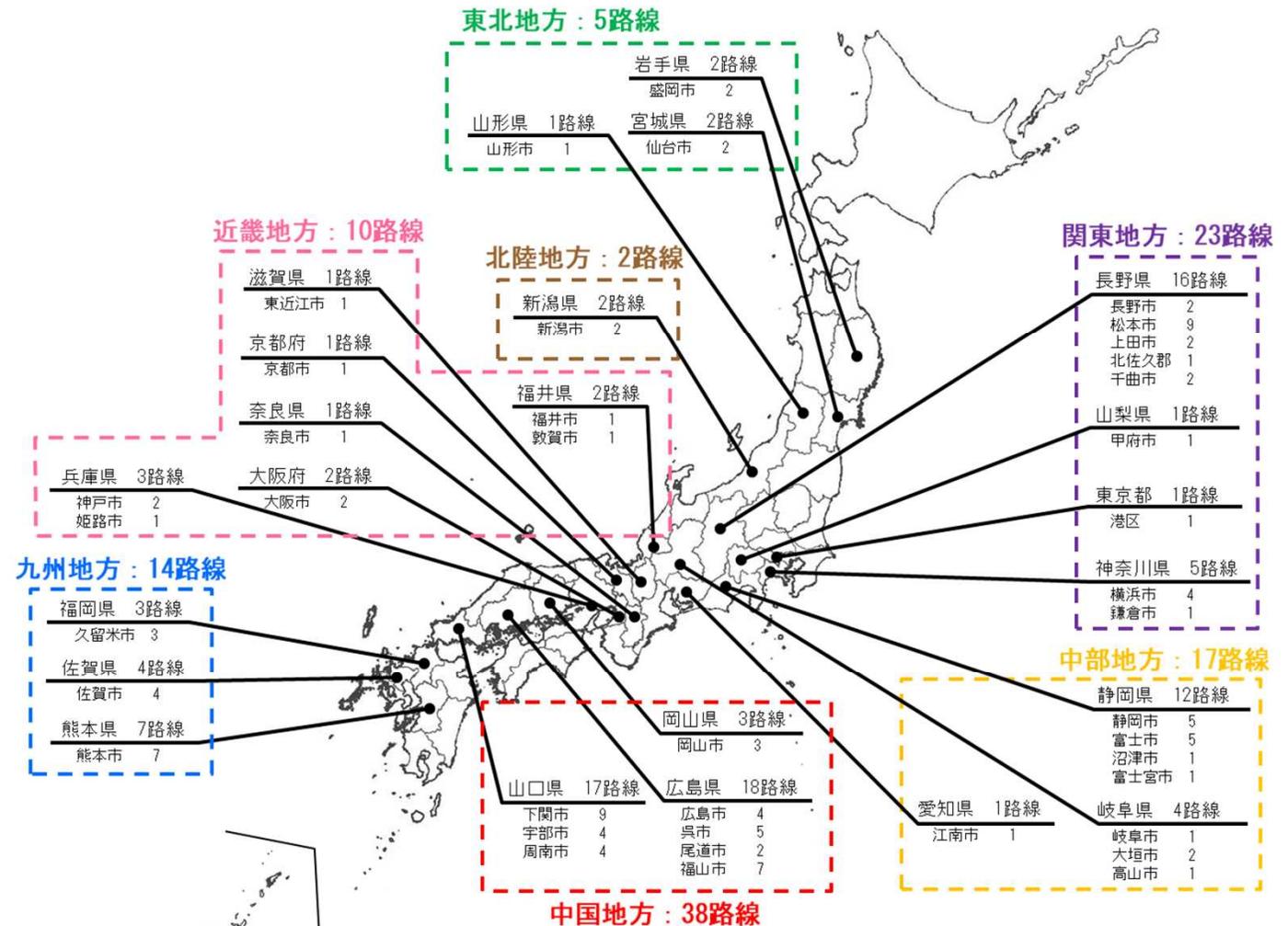
2-1. 歩道空間の利活用 ①ほこみちの広がり

○2020年度の制度創設から2022年度末までに、**全国40都市・109路線**で、ほこみちが指定
 ○指定都市や中核市だけでなく、人口規模が比較的小さな都市等にも拡大

◇ほこみち指定路線の総数



◇ほこみち指定路線の所在地等 (2023.3.31時点)



※2023年3月31日時点

2-1. 歩道空間の利活用 ①ほこみちの広がり



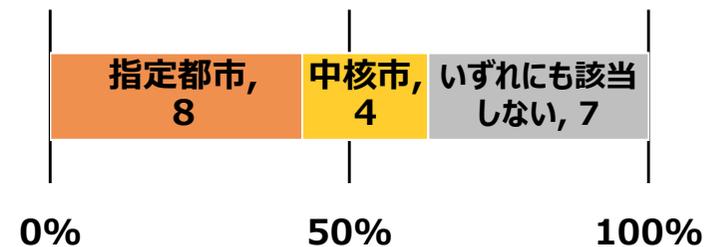
- 新たに19の路線でほこみちを指定(2022.9月~2023.3月)
- 様々な都市で指定が進み、特に九州・中部地方が多い
- 半数の路線が過去にコロナ占用特例を活用

◇昨年9月以降の新たな路線指定 19路線 (2022.9月~2023.3月)

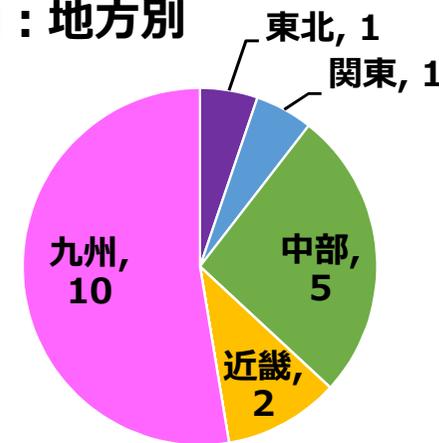
地方	所在地市区町		路線数	道路管理者			路線名
				国	都府県	市	
東北	山形県	山形市	1	1			・国道112号
関東	東京都	港区	1		1		○特例都道外濠環状線
中部	長野県	松本市	2		2		○国道143号 ○県道松本塩尻線
	静岡県	静岡市	1			1	○市道草薙駅通3号線
	静岡県	富士市	1	1			○国道139号
	愛知県	江南市	1			1	・市道布袋駅東駅前広場線
近畿	京都市		1			1	○市道蛸薬師通
	大阪市		1			1	・市道南北線
九州	福岡県	久留米市	1			1	・市道東町D114号線
	佐賀県	佐賀市	4	3	1		・国道263号 ・国道264号 ・県道佐賀停車場線 ・市道三溝線
							○市道水前寺公園第1号線
							○市道東町1丁目画図東2丁目第1号 ○市道上通上林町第1号線 ○市道手取本町下通2丁目第1号線 ・市道花畑町安政町第1号線
		熊本市	5			5	
合計			19	2	6	11	

○ 指定都市 (人口50万以上の市のうちから政令で指定)
○ 中核市 (人口20万以上の市の申出に基づき政令で指定)
○ : コロナ占用特例からの移行箇所

◇傾向：都市区分別

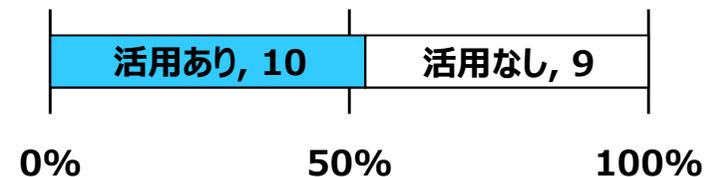


◇傾向：地方別



◇傾向：コロナ占用特例の活用路線

※コロナ占用特例は2023年3月31日に終了



2-1. 歩道空間の利活用 ②面的な賑わい創出

○福山駅周辺では、駅周辺を再生し、ウォーカブルなまちに転換していくため、複数の路線でほこみちを活用し、街の中で面的に賑わいを創出



◇広島県福山市：福山駅周辺

- ・福山市では、福山駅周辺でのウォーカブルなまちづくりの実現に向け、ほこみちを含む様々な取組を実施。
- ・2020年10月に、市道福山駅箕沖幹線において、ほこみち制度の適用を見据え、歩行者の利便増進を図る空間を創出する社会実験を実施。
- ・2021年9月に市内6路線をほこみちに指定し、2022年7月には、市道福山駅箕沖幹線を市内で7路線目となるほこみちに指定。
- ・テーブルやイス、屋台の設置や、歩道上での飲食や物販の店舗出店などを実施。

※背景図：地理院地図（電子国土Web）より引用



市道福山駅箕沖幹線・福山駅前広場での社会実験（2020年10月）



出典：福山市社会実験結果資料

ほこみち指定区間の様子



出典：福山市HP



出典：福山市提供資料



出典：福山本通商店街振興組合HP



出典：福山本通商店街振興組合HP

2-1. 歩道空間の活用 ③新たな賑わいの創出

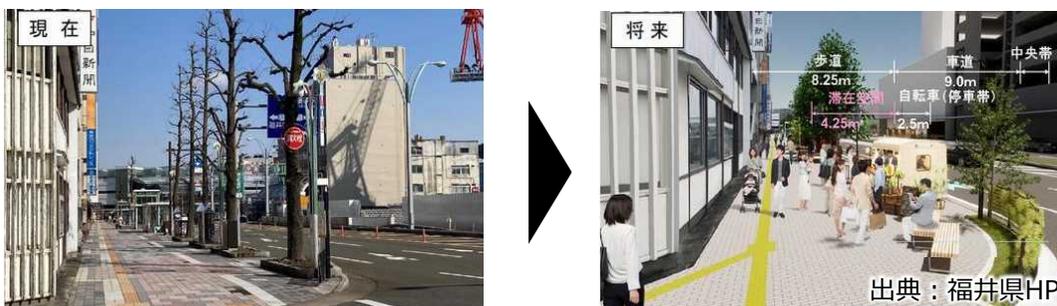
- 福井駅周辺では、道路利活用のため歩道を美装化し、‘ふくみち’として賑わいを創出
- 河原町蛸薬師商店街^{たこやくし}では、商店街の更なる魅力の向上や賑わいづくりを持続可能なものとするため、交通規制により歩道のない道路において賑わいを創出



◇福井県福井市：主要地方道 福井停車場線（愛称：中央大通り）

- ・北陸新幹線の福井開業を控え、駅周辺の再開発が進む中、福井市では、まちなかを人中心の空間に転換するため、福井駅周辺道路（県庁線、中央大通り等）にて、「ふくみち」事業を実施
- ・ほこみち制度導入を目指し、訪れる人や通勤・通学者にとって、より快適な道路空間を作るため、2021年度から社会実験を実施
- ・県では、2022年度から、中央大通りの歩道空間の美装化工事等に着手し、キッチンカー乗入のため段差解消や、人工芝の設置、舗装の刷新、電源・水道の整備、街灯の設置等を実施

中央大通りの歩道リニューアル工事（イメージ）



福井版ほこみち事業（ふくみちJUNE2023）



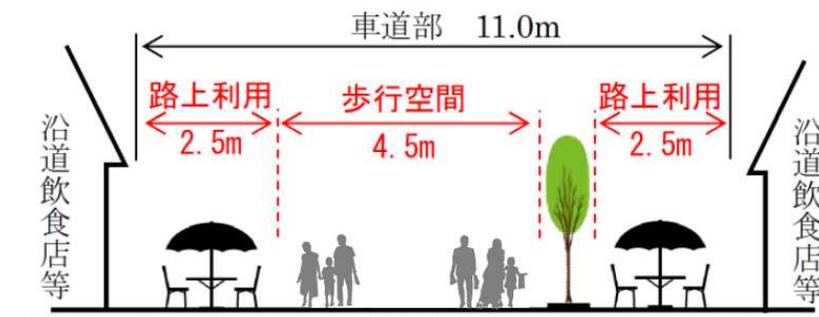
◇京都市：市道蛸薬師通（河原町蛸薬師商店街）

- ・河原町蛸薬師商店街において、商店街の更なる魅力の向上や賑わいづくりを持続可能なものとするため、「コロナ占用特例」を適用していた箇所をほこみちに指定（2023年2月）
- ・歩道のない道路であるが、交通規制（午後1時～午前5時）時間内に限り、路上でのテラス営業などを実施

市道蛸薬師通（購買施設や看板の設置）



横断面図



2-1. 歩道空間の利活用 ④道路空間のリノベーションとほこみち



- 御堂筋^{みどうすじ}では、車中心から人中心のみちへ転換するため、副道を歩行者や自転車の空間に転換
- 国道190号常盤通り^{ときわ}では、社会実験も活用しながら、将来的に副道を歩行者空間に転換し、人のための滞在空間を創出

◇**大阪市：国道25号（愛称：御堂筋・なんば広場）**

- ・大阪市では、車中心から人中心のみちへと空間再編を目指す「御堂筋将来ビジョン」（2019.3）を策定し、御堂筋の副道を歩行者や自転車の空間に転換する空間再編事業を実施中
- ・主に、歩行者空間と自転車通行空間の分離、イチョウの根が伸長するためのスペースの確保、照明灯のリニューアル等を実施
- ・南海なんば駅周辺では、大阪のおもてなし玄関口として、憩いの場の創出・利活用のため、駅前広場等の歩行者専用空間の再編を実施中

御堂筋（整備済み区間）



南海なんば駅前広場



出典：なんばひろば改造計画HP

◇**山口県宇部市：国道190号常盤通り^{ときわ}**

- ・「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの形成を目指し、国道190号常盤通りの一部の歩道、副道、植樹帯を一体的に、様々な用途に活用できる滞在空間として整備予定
- ・将来的な整備を見据え、「滞在空間としての施設等」の設置や「副道の活用形態の変更」を行う社会実験を実施



社会実験



整備イメージ

出典：宇部市HP



2-1. 歩道空間の利活用 ⑤ほこみちの効果検証事例

- (主)大垣停車場線の大垣駅通りでは、オープンテラス化やキッチンカーの設置などを推進
- 来訪者の位置情報を計測し、滞留場所の広がり等を確認

◇岐阜県大垣市：主要地方道 大垣停車場線

- 2020年7月からコロナ占用特例を活用した「まちなかテラス」（歩道上でのテラス営業等）を開始。
- 2022年3月に歩行者利便増進道路に指定。
- 市が占用や使用手続きの主体となり、市が一括して占用・使用申請や関係機関との協議を実施。



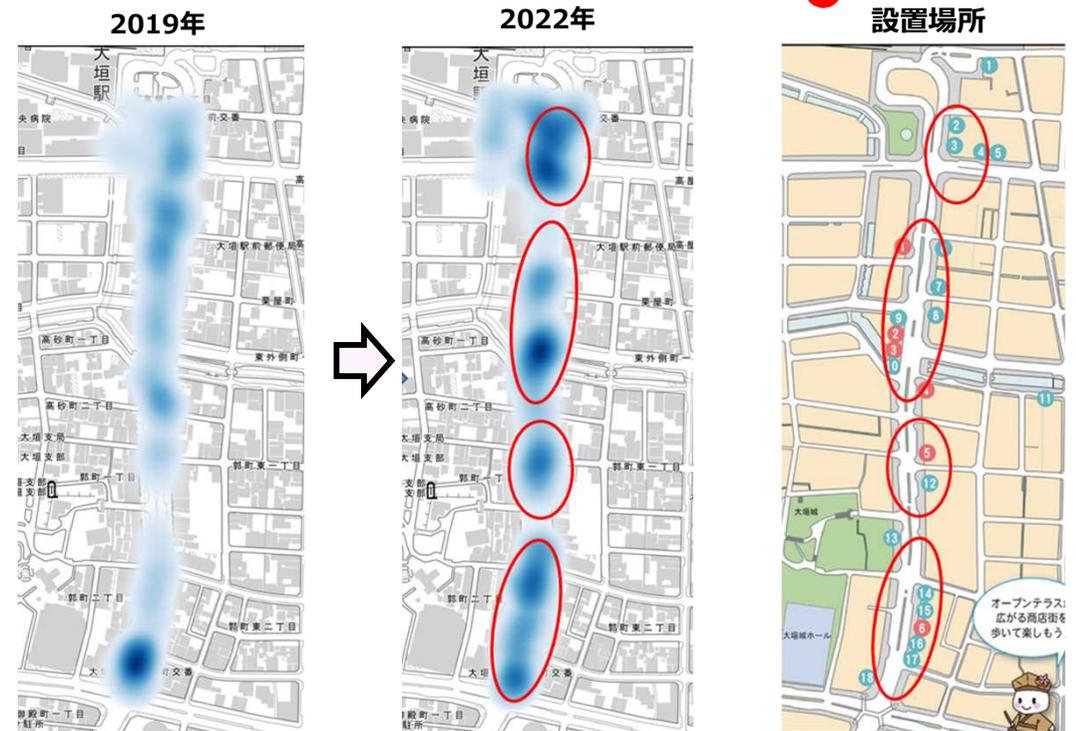
※背景図：地理院地図（電子国土Web）より引用

○来訪者の滞留場所の広がり

・まちなかテラスの設置個所を中心に来訪者の滞留場所が拡大。

※ヒートマップ分析には、スマートフォンのアプリGPSデータを使用した。ヒートマップは、滞在者の立ち止まった箇所をポイントデータ化し、その分布密度に応じて濃淡をつけたものであり、濃い青色の箇所は、立ち止まった人が多い箇所を示している。

図1 滞在数ヒートマップ



※各年のデータ取得総数はバラツキがあり、濃淡の閾値は各年で異なる部分に注意が必要である。

使用データ：スマートフォンのGPSデータ（時間、位置、移動速度）

データ取得期間：2019年～2022年の5月下旬～6月上旬

（イベントが多い秋季や、屋外での活動が少なくなる冬季、梅雨期間等を回避）

○全国のほこみちの情報を、事例集やホームページ、フォーラム等の多様な手段で発信中。



◇全国のほこみちの取組を事例集として紹介

- 全国のほこみちの取組、指定箇所や事例集を国土交通省のホームページで紹介

109路線が指定※1

ほこみち(名称)	道路種別	指定理由	備考(詳細)
赤坂御参道	歩道	赤坂御参道歩道橋	赤坂御参道歩道橋(歩道)・赤坂御参道歩道橋(自転車道)
高野町	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)
高野町歩道橋	歩道	高野町歩道橋	高野町歩道橋(歩道)・高野町歩道橋(自転車道)

60路線を紹介※2

※1：2023年3月時点 ※2：2022年4月時点

国土交通省のホームページでの取組の紹介

◇ホームページ等による情報発信

- 国土交通省ホームページでの周知に加え、ほこみちの利用方法や始め方やロゴマークなどを紹介するウェブサイトを活用中
- 全国各地で道路空間を活用した賑わい創出の取組(みち活)について、随時、情報収集・発信し、交流の場を形成



ホームページ

◇取組の拡大に向けた気運を醸成するフォーラムを開催

- 全国のほこみちの実践者による取組紹介や意見交換などを行う「ほこみちインスパイアフォーラム」を2021年から開催
- 毎年600名近い参加者が“人のための道路”の変革のムーブメントを体感し、全国的なほこみちの取組拡大の気運を醸成



ほこみちインスパイアフォーラム 2022の様子



現状

- 歩道空間の利活用が進む
 - ・ほこみちの広がり・活用事例の増加
 - ・不足する歩行者空間を確保するため、新たな道路空間リノベーションが進展中
 - ・情報発信/広報活動の実施
- ほこみちを契機として、各道路管理者が、地域のまちづくり関係者と連携して、道路空間の利活用を推進

今後の方向性

- 「人中心の道路空間」づくりに向けて、以下を実施
 - ・各地の道路空間活用の取組の事例収集と情報発信/広報活動
 - ・ほこみち等の道路空間の利活用の効果検証手法の検討
 - ・道路空間のリノベーションの加速化に向け、事例集の横展開等を実施

2-2. 歩道と路肩等の有効活用の事例

- 路肩等に賑わい施設や休憩施設、交通アクセス機能、緑化等、多様な機能をもたせる空間を設置し、ほこみちと連携しつつ、「賑わい施設帯(仮称)」として、路肩等の柔軟な活用を検討。
- まずは、路肩等の活用を促進するためのガイドラインや事例集を策定していく。

◇EV充電施設の公道設置

「電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン」をR5.5に公表済。



◇シェアサイクルポートの歩道設置

新潟市のほこみち指定区間の歩道にシェアサイクルを設置。



◇路上カーシェア

路上にカーシェアスペースを設置する社会実験を経て、ガイドラインを策定予定。



◇パークレット

(車道の一部も転用し、滞留・休憩できるスペースを創出)

賑わい創出や街の魅力向上等のため各地でパークレットを設置。今後、事例集等の策定により、設置を支援。



◇時間帯に応じた利用形態の変更

南一条通では、時間帯別の運用により、荷捌きスペースとタクシー乗場のタイムシェアを実施する社会実験を実施。引き続き、面的拡大に向けた検討を実施予定。



2-2. (参考)賑わい施設帯(仮称)について

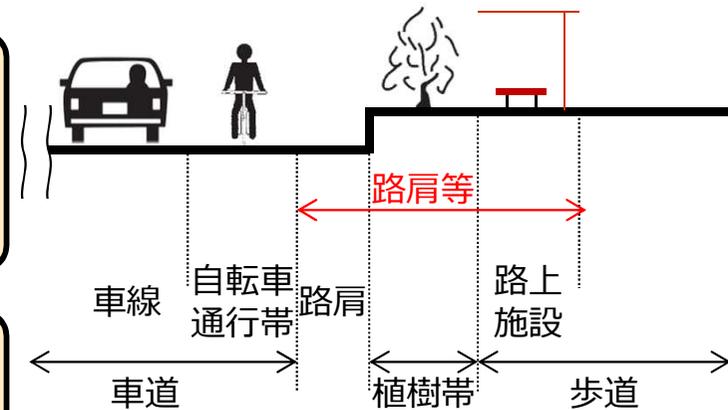
○賑わい施設帯(仮称)の設置や、道路協力団体や民間による利活用マネジメントにより、歩道と路肩等を多面的に活用させて、一体的に賑わい空間の創出につなげる。

〔対応イメージ1〕ほこみちの範囲の拡大

⇒賑わい施設帯(仮称)の路肩等も、ほこみちのような利活用を検討

〔対応イメージ2〕民間(エリアマネジメント団体、道路協力団体等)による賑わい施設帯(仮称)のマネジメント

⇒広告収入やカフェ運営などを元に、植栽やパークレット等の維持管理、タクシー乗り場や荷捌き空間など時間帯による使い分けの管理など



路肩 道路の主要構造物を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。 (道路構造令より)

※今後、関係機関とも協議を行い、具体的な方策を検討

【(参考)柔軟活用ゾーン】

- 範囲内の路肩に沿って多目的に活用される機能をもたせることができる空間であり、土地利用を反映するだけでなく、沿道の特徴を引き立たせることが可能
- アクセス・モビリティ空間、緑化、交流空間、芸術・賑わい空間など多様な機能を有する

出典：「ソルトレークシティ道路類型」草案 (2021年6月)

賑わい施設帯のエリアイメージ

アクセス&モビリティ空間

- 路上駐車
- 駐輪場
- 停留所
- 乗降場

緑化

- 低木
- 樹木
- 雨水浸透

交流空間

- ランチ
- ベンチ
- パークレット

芸術・賑わい空間

- ハブリックアート
- 物販

2-2. 歩道と路肩等の有効活用 今後の方向性

現状

- 路肩等において、賑わい施設や休憩施設、EV充電施設、交通アクセス機能など、多様な事例や、社会実験が進展

今後の方向性

- 引き続き、社会実験の支援、課題の分析・検討を進め、歩道と路肩等の一体的で柔軟に活用しやすい空間【賑わい施設帯(仮称)】づくりに向け、ほこみちとの連携も視野に、ガイドラインや事例集等の検討を進める

○各地の社会実験の結果等を踏まえて、将来的に道路の全断面を活用した人中心の道路空間の実現・普及を目指す。

◇^{しんもんどおり} **島根県出雲市：神門通り**
車道幅員の削減による歩行空間の拡大や石畳化による美装化等を実施。



◇^{ながと} **山口県長門市：長門湯本温泉**
道路の歩行者専用化や狭窄部設置に伴う車両の速度抑制により、温泉街全体の交通量を軽減する面的なまちづくりや「歩ける温泉街」を実現。



狭窄部による速度抑制（左岸道路）



歩行者専用化の道路（右岸道路）

◇^{たこやくし} **京都市：河原町蛸薬師商店街**
日中の交通規制により、全断面を活用。



◇ **東京都千代田区：仲通り**
新モビリティである自動搬送ロボと歩行者の共存の実現に向けた実証実験を実施。



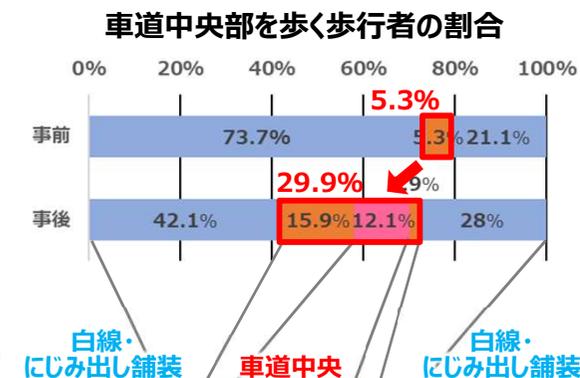
2-3. 歩行者と車両が共存する空間（身延山門内地区の事例）

○身延山門内地区において、歩車一体舗装、狭さく、スムーズ横断歩道の面的な設置を試行し、観光地における歩車共存を検証する社会実験を実施。自動車の走行速度低下、歩行者の乱横断の減少を確認。社会実験を踏まえ、歩車一体舗装区間とスムーズ横断歩道を本格設置。



◇歩車一体舗装

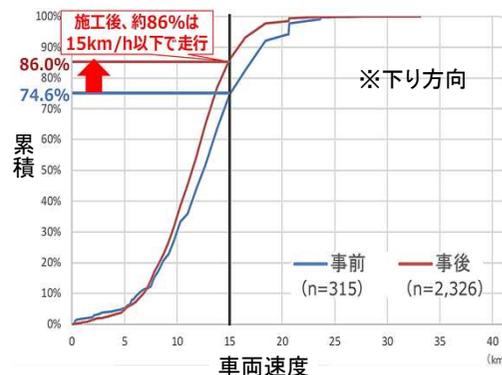
- 車道が狭く歩行空間が広く見える視覚的効果を狙い、路側帯が車道ににじみ出すような歩車一体舗装を施工し、低速走行する車両が増加、車道中央部を通行する歩行者の割合が約5⇒30%に増加。
- 社会実験の結果を踏まえ、歩車一体舗装の区間を拡大予定。



◇狭さく

- 車両速度低減を目的として、地域景観を考慮した茶系のカラーコーンやラティスを使用した狭さくを設置し、一方通行規制を実施。
- 社会実験の結果、狭さく流入部で低速走行する車両が増加。

歩行者すれ違い時の車両速度の変化



白線・にじみ出し舗装 車道中央 白線・にじみ出し舗装

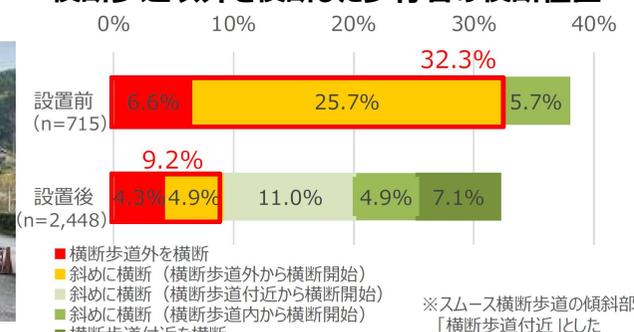


◇スムーズ横断歩道

- 横断者が多く急減速が多発する区間での自動車の走行速度の低減を図るため、スムーズ横断歩道を設置。
- 社会実験の結果、横断歩道以外で横断する歩行者の割合が約32⇒9%に減少。
- 社会実験の結果を踏まえ、スムーズ横断歩道の本格設置。



横断歩道以外を横断した歩行者の横断位置



- 観光の促進のため、回遊性を高める取組と合わせ、スムーズ横断歩道等の対策を面的に実施
- 社会実験をR2、R3に実施
- R4から本格設置

2-3. 歩行者と車両が共存する空間 今後の方向性

現状

- 観光地や商業地などで、人通りが多く歩道が設置されていないような、歩行者と車両が共存する道において、安全に人が通行・滞在できる道づくりが各地で進行中

今後の方向性

- 多様なモビリティの開発や試行が各地で進められており、ETC2.0などのデータを活用しつつ事例を収集・分析し、ニーズを把握し、必要に応じて経産省や警察等の関係機関と連携し、対応を検討
- 車両の流入/速度の抑制に関する取組事例の収集・整理

3. 人中心の道路空間(生活空間)

3-1. 交通安全に資する道路整備(対策の実施)

- 地域によって交通安全に関する様々な課題が生じている。
- 場所の特性等によって様々なメニューから選択し組み合わせることで、効果的な対策を実施。

◇住宅エリア



◇通学路



進入口を入りにくくする



スムーズ歩道



ライジングボラード

歩行者の空間を確保する



防護柵

走行速度を抑制する



凸部 (ハンプ)



狭さく



シケイン

【課題】

- ・歩行者が多い生活道路に自動車が進出
- ・自動車の走行速度が速い

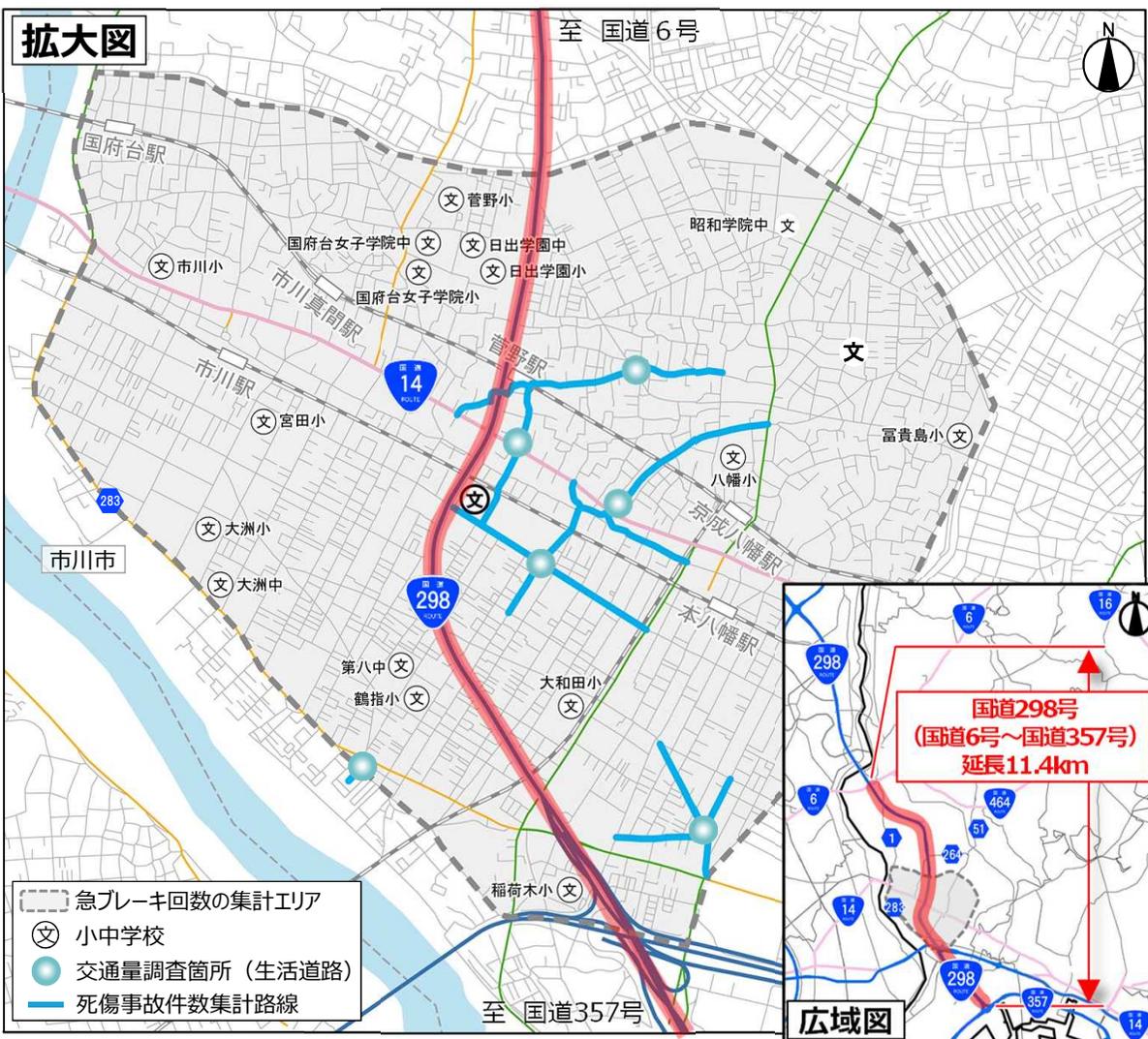
□ 国土交通省HPにおいて、様々な対策メニューを紹介

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/taisaku-jirei.html>

3-1. 交通安全に資する道路整備(機能分化)

○国道298号(国道6号～国道357号)開通後、抜け道として利用されていた、生活道路の交通量が約4割減少し、沿線小学校児童や地元住民の安全性向上に寄与。

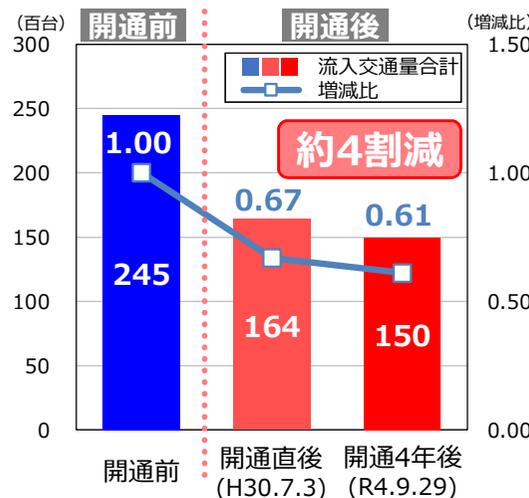
◇東京外かく環状道路(千葉区間) 開通後の整備効果



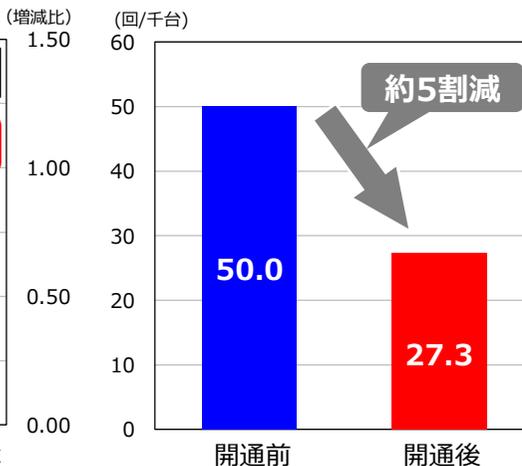
【国土地理院地図を元に作成】

生活道路の流入交通量

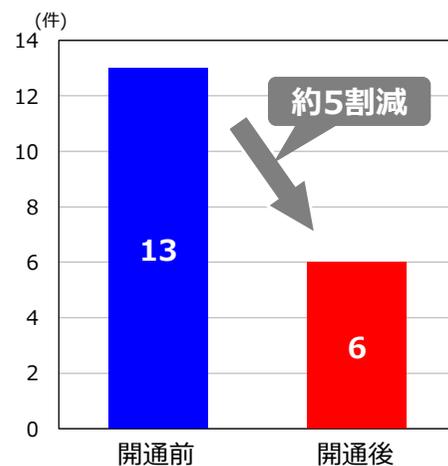
※生活道路：国道・主要地方道・県道を除く市道



生活道路の急ブレーキ回数



生活道路の死傷事故件数



【出典】

<生活道路の流入交通量>
 交通量調査結果(各方向の12h流入交通量計)
 ※増減比：開通前を基準(1.00)とした全交差点の合算値における増減比
 ※開通前交通量：H29.6.29(木), H29.9.26(火), H30.5.23(水)の平均値

<生活道路の急ブレーキ回数>
 ETC2.0プローブ情報
 開通前：H29.10～11 開通後：R4.10～11
 ※急ブレーキ回数は、上記拡大図記載のエリアにて集計
 ※0.3Gを超える急減速を急ブレーキとして集計
 ※「プローブデータを活用した安全走行支援サービスに関する検討(第6回ITSシンポジウム2007)」を参考に閾値を決定

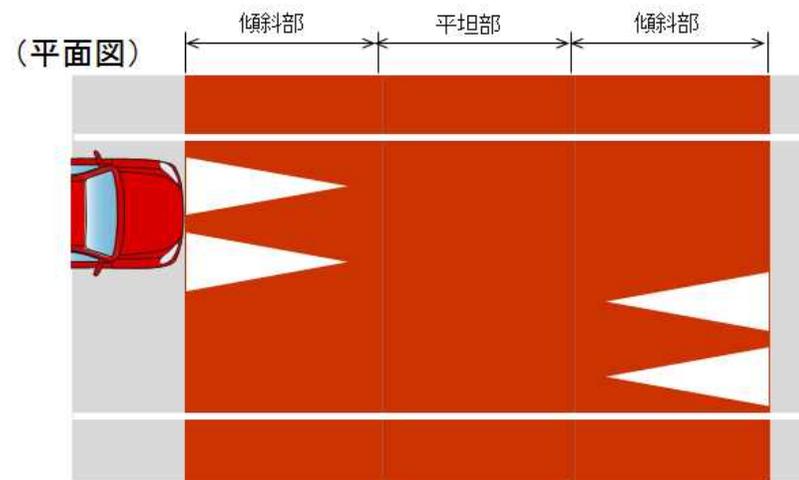
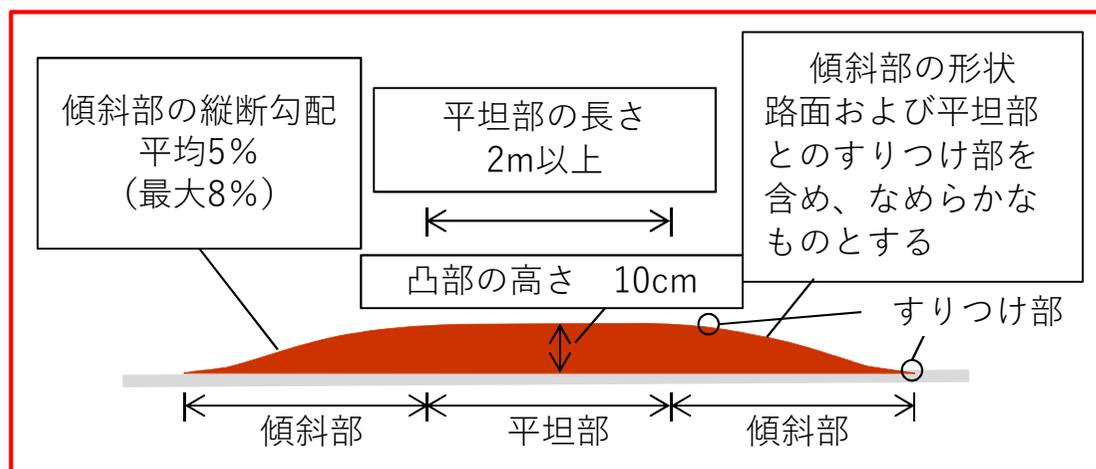
<生活道路の死傷事故件数>
 交通事故・生活道路統合データ 開通前：H29 開通後：R2
 (財)交通事故総合分析センター

※拡大図死傷事故件数集計路線にて集計

3-1. 交通安全に資する道路整備(技術開発等)

○ 交通安全施設の技術開発等を進め、より安全な交通安全施設の普及を推進。

- ◇ **凸部 (ハンプ)**
 - >> 技術基準の策定 (「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」(平成 28 年 3 月 都市局長、道路局長通達))
 - >> 施工方法や冬期の除雪方法、設置効果等の調査 (「ハンプの施工に関する参考資料 (案)」(令和3年12月 国総研資料 (令和5年2月一部改訂)))
 - >> 「降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料 (案)」(令和5年3月 国総研資料)



- ◇ **防護柵・ボラード**
 - >> 衝突実験により必要な強度性能等を明確化 (「防護柵の設置基準・同解説、ボラードの設置便覧」(令和3年3月 公益社団法人日本道路協会))



3-1. 交通安全に資する整備 今後の方向性

現状

- 目的や地域の特性にあわせた交通安全対策を実施
- ハンプや防護柵等の交通安全施設の普及に向けた取組を実施

今後の方向性

- 生活道路への車両進入、車両の走行速度の抑制のため、
生活道路で効果的な交通安全施設の整備推進
- 自動車交通を担う幹線道路等と生活道路の機能分化をより推進し、
生活道路を歩行者中心の暮らしの道へ
- 新たな技術開発の促進など、より効果的、より安全な交通安全施設
の整備に向けた取組を推進

3-2. ゾーン30プラスの推進

- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備を促進するため、令和3年8月から、警察庁との連携施策として「ゾーン30プラス」をスタート。
- 122地区において整備計画を策定(令和5年3月末時点)。

◇ゾーン30プラス概要

- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備



◇取組フロー

地域の課題の把握

「ゾーン30プラス」(候補) の設定

「ゾーン30プラス」整備計画の策定
(令和5年3月末時点：122地区)

対策の実施

対策の効果検証

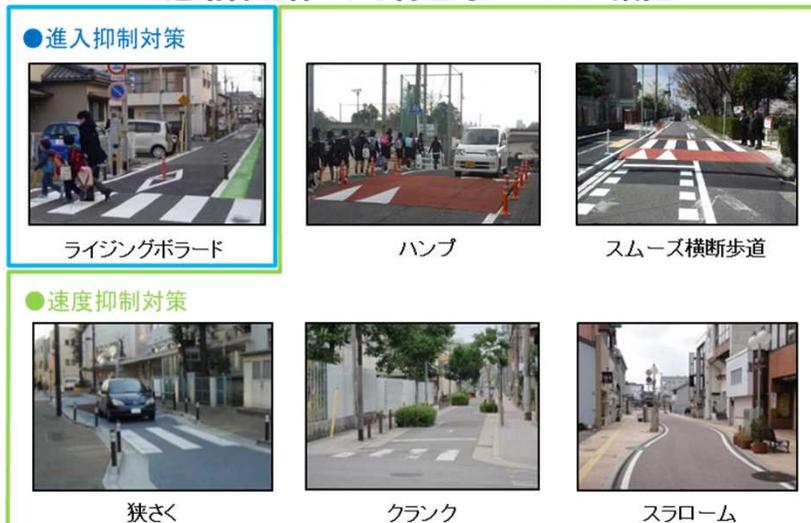
「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実

P D C A サイクルの継続的な取組

<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>



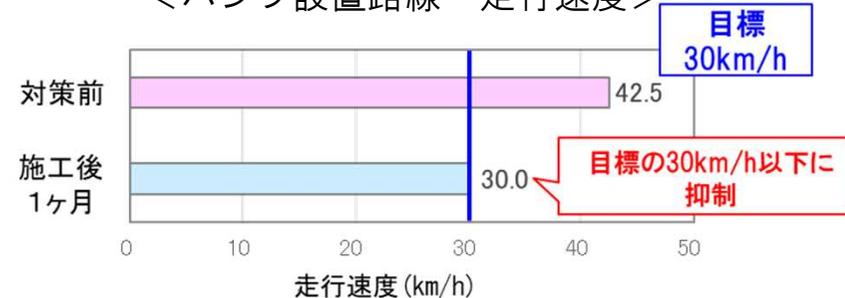
3-2. ゾーン30プラスの推進(整備事例)

- ETC2.0プローブ情報を活用し、地域の課題を抽出(走行速度の高い区間等)。
- 分析結果を、地域との合意形成や安全対策の検討に活用。
- 対策後の効果検証の結果、走行速度が30km/h以下に抑制されるなどの効果が発現。

◇神奈川県横浜市 南区通町4丁目地区



＜ハンプ設置路線 走行速度＞



＜狭さく設置路線 速度分布＞



分析データ: ETC2.0プローブ情報

対策前: 2019/1/1~12/31, 対策後: 2022/2/1~2/28

資料: ETC2.0ビッグデータ分析結果(国土交通省提供)を加工し、横浜市が作成

凡例	
ゾーン30プラス	ゾーン30プラス 看板・路面表示
※破線は整備区域に含まれない道路	△ 対策済
	△ 対策予定
物理的デバイス	その他ハード対策
● 対策済	■ 対策済
○ 対策予定	□ 対策予定
規制等	ソフト対策
— 対策済	□ 実施中
⋯ 対策予定	□ 実施予定



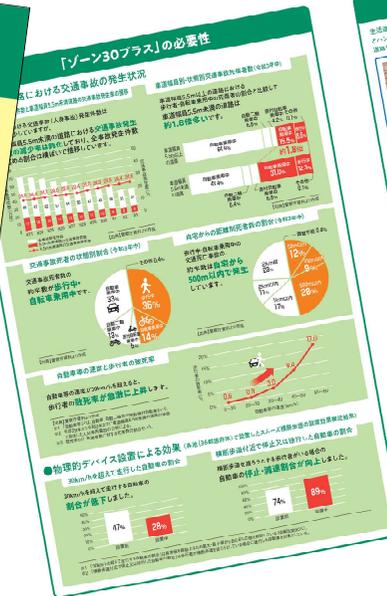
3-2. ゾーン30プラスの推進(情報発信)

○ これまで主に地方自治体等の実務者に向けたセミナーの開催、パンフレットの作成やPR動画の公開等を通じて、普及に努めているところ。

◇ セミナー（実務者向け）の実施 令和4年12月12日@星稜会館ホール



◇ パンフレット・PR動画の公開



3-2. ゾーン30プラスの推進 今後の方向性

現状

- 令和3年8月の施策開始以降、着実に整備計画策定地区数は増加

今後の方向性

- 引き続き、地方公共団体に対する技術的支援や情報発信等に取り組み、「ゾーン30プラス」のさらなる普及拡大を図ることで、車両の低速度化や流入車両の抑制を促し、安全な道路空間の創出と「生活道路は人優先」との認識の醸成を進める

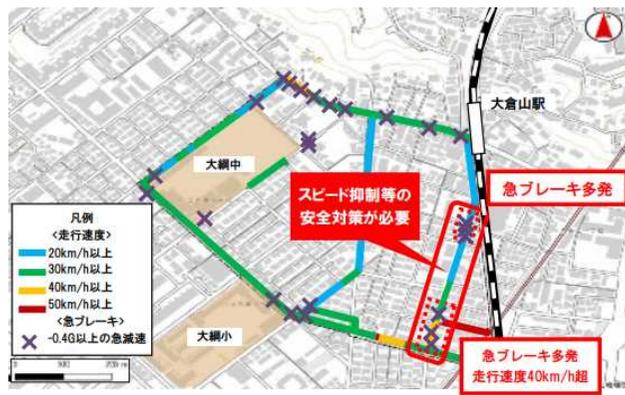
3-3. データの活用

- 生活道路の交通安全対策にもデータ等を活用した取組が拡大。
- 危険箇所・要対策箇所の絞り込みや効果の測定、地域との合意形成等に効果を発揮。

◇横浜市（大倉山三丁目地区）での取組事例



データを活用した危険箇所の検討



データに基づいた対策内容



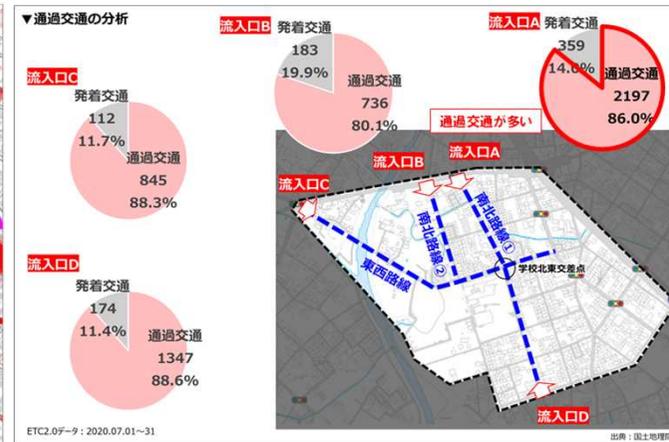
◇さいたま市（三橋二・四丁目地区）での取組事例



住民説明等におけるデータの活用



該当地区における走行状況



該当地区における通過交通の発生状況

3-3. データの活用

- 国土交通省においても、ETC2.0プローブ情報の分析結果の提供等、自治体の取組を支援。
- 関係機関の保有するデータとの連携も図る。

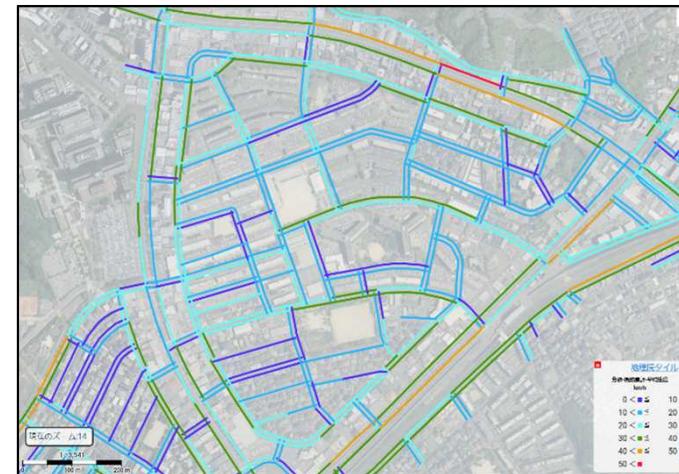
◇ 国から提供可能なデータ分析結果の例



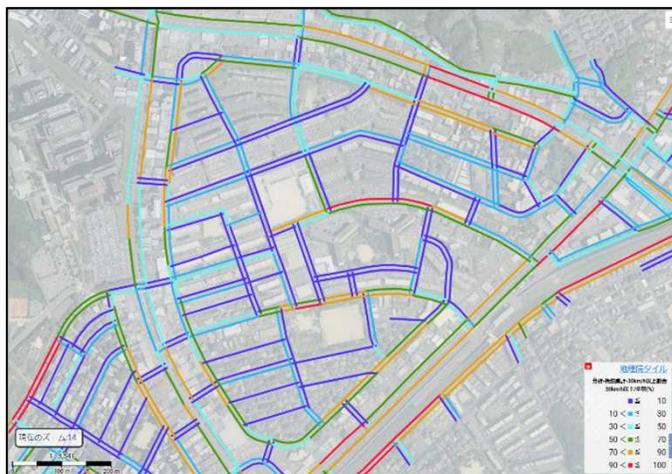
急減速発生箇所



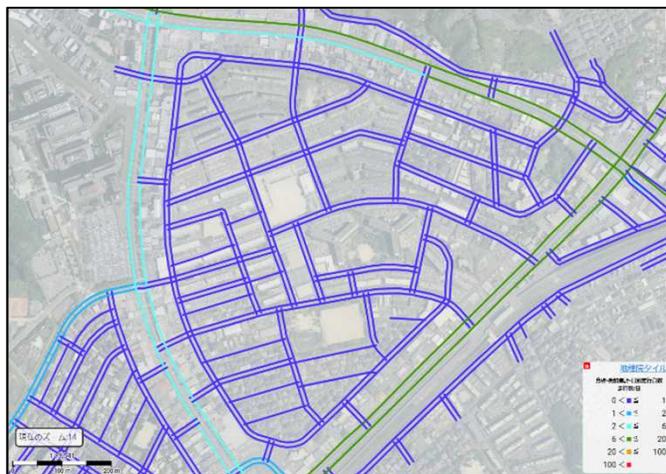
急減速発生箇所の集計結果



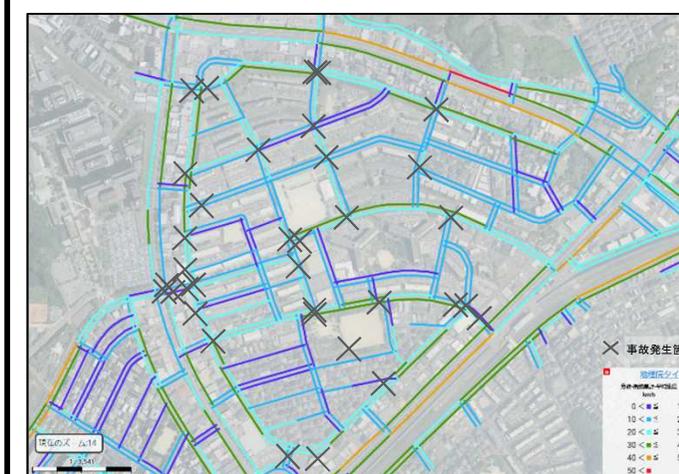
区間毎の平均速度



30km/h以上で走行する車両の割合



区間毎の走行台数



データ連携の例
(事故発生箇所×区間毎の平均速度)

3-3. データの活用

○ 交通安全に関するデータ等は運転者や地域住民への情報提供等にも活用されている。

◇ 交通規制情報の活用

- ゾーン30を回避したルート検索、注意喚起 (NAVITIME「カーナビタイム」)

【『カーナビタイム』 ゾーン30対応機能 サービスイメージ】



©ナビタイムジャパン

- ゾーン30内での速度超過をアナウンス (Panasonic「ストラダ」)



◇ プローブ情報等の活用

(HONDA「Safetymap」)

セーフティマップの3つのポイント

POINT. 1
全国の危険が
ひそんでいる地点が見える

Q. どのような情報が見られるの？

A. 地図上で、交通事故が多発しているエリア、急ブレーキが多発している地点、みなさんが投稿した危険地点が見られます。

危険地点が分かって安心

POINT. 2
通勤・通学や外出時の安全を
事前に確認できる

Q. どんな時に
利用することができるの？

A. 車だけでなく、自転車や歩行者などあらゆる交通手段で安全を確認することができます。

はじめての場所でも安心だね

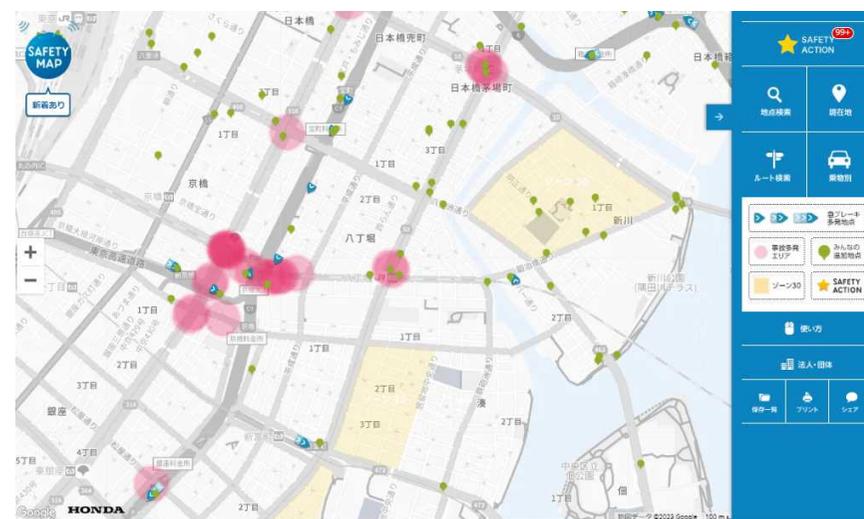
POINT. 3
みんなの投稿で
地域の安全がつくれる

Q. 危険な地点は、
誰でも投稿できるの？

A. なたでも投稿できます。みなさんが投稿した情報はセーフティマップで見ているすべての人と共有できるので、地域の安全対策・活動に役立ちます。

みんなで、街の安全をつくれるのね

HONDA



3-3. データの活用 今後の方向性

現状

- 交通安全対策や安全運転の支援にETC2.0プローブ情報をはじめとしたデータ等の活用が拡大

今後の方向性

- 生活道路の交通安全対策実施に重要な「対策の検討」、「地域との合意形成」、「効果検証」等へのデータの積極的な活用を推進・支援
- データの活用を支えるデータの整備・蓄積、警察等関係機関の保有するデータとの連携、データ活用事例の収集・共有、手引き等の作成による支援を実施

4. 今後の方向性のまとめ(1)

1. 人中心の道路空間(賑わい空間)の実現に向けて

1) 歩道空間の利活用

- ・各地の道路空間活用の取組の事例収集と情報発信/広報活動
- ・ほこみち等の空間活用の効果検証手法の検討
- ・道路空間のリノベーションの加速化に向けた支援 等を実施

2) 歩道と路肩等の有効活用

- ・引き続き、社会実験の支援、課題の分析・検討を進め、歩道と路肩等の一体的で柔軟に活用しやすい空間【賑わい施設帯(仮称)】づくりに向け、ほこみちとの連携も視野に、ガイドラインや事例集等の検討を進める。

3) 歩行者と車両が共存する空間(全断面活用)

- ・多様なモビリティの開発や試行が各地で進められており、事例を収集・分析し、ニーズを把握し、必要に応じて対応を検討
- ・車両の流入/速度の抑制に関する取組事例の収集・整理

4. 今後の方向性のまとめ（2）

2. 人中心の道路空間（生活空間）の実現に向けて

1) 交通安全に資する道路整備

- ・生活道路への車両進入、車両の走行速度の抑制のため、生活道路で効果的な交通安全施設の整備推進
- ・自動車交通を担う幹線道路等と生活道路の機能分化をより推進し、生活道路を歩行者中心の暮らしの道へ
- ・新たな技術開発の促進など、より効果的、より安全な交通安全施設の整備に向けた取組を推進

2) ゾーン30プラスの推進

- ・「ゾーン30プラス」のさらなる普及拡大を図ることで、車両の低速度化や流入車両の抑制を促し、安全な道路空間の創出と「生活道路は人優先」との認識の醸成を進める

3) データ活用

- ・生活道路の交通安全対策実施に重要な「対策の検討」、
「地域との合意形成」、「効果検証」等へのデータの積極的な活用を推進・支援
- ・データの活用を支えるデータの整備・蓄積、警察等関係機関の保有するデータとの連携、データ活用事例の収集・共有、手引き等の作成による支援を実施