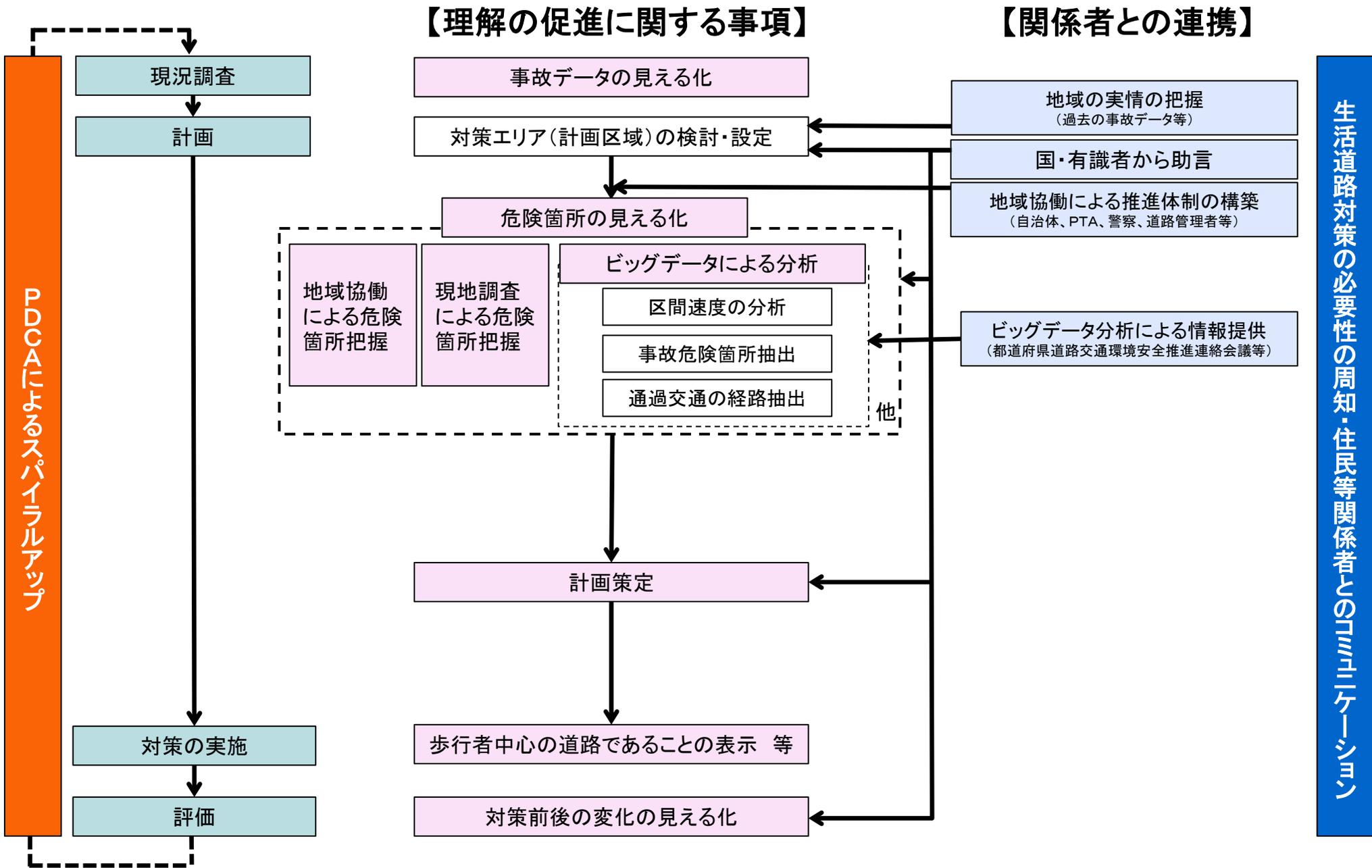


物理的デバイス等の設置にかかる 理解の促進【論点3】

1. 対策検討の流れ
2. 現況把握(事故データによる見える化)
3. 計画策定(対策エリア(計画区域)の検討・設定)
4. 計画策定(関係者との連携)
5. 計画策定(地域協働や現地調査による危険箇所の整理)
6. 計画策定(ビッグデータによる区間速度の分析)
7. 計画策定(ビッグデータによる事故危険箇所の整理)
8. 計画策定(ビッグデータによる通過交通の経路分析)
9. 対策の実施(歩行者中心の道路であることの表示)
10. 評価(対策前後の変化の見える化)
11. PDCAによるスパイラルアップ
12. 理解の促進(生活道路対策の必要性の周知)

1. 対策検討の流れ

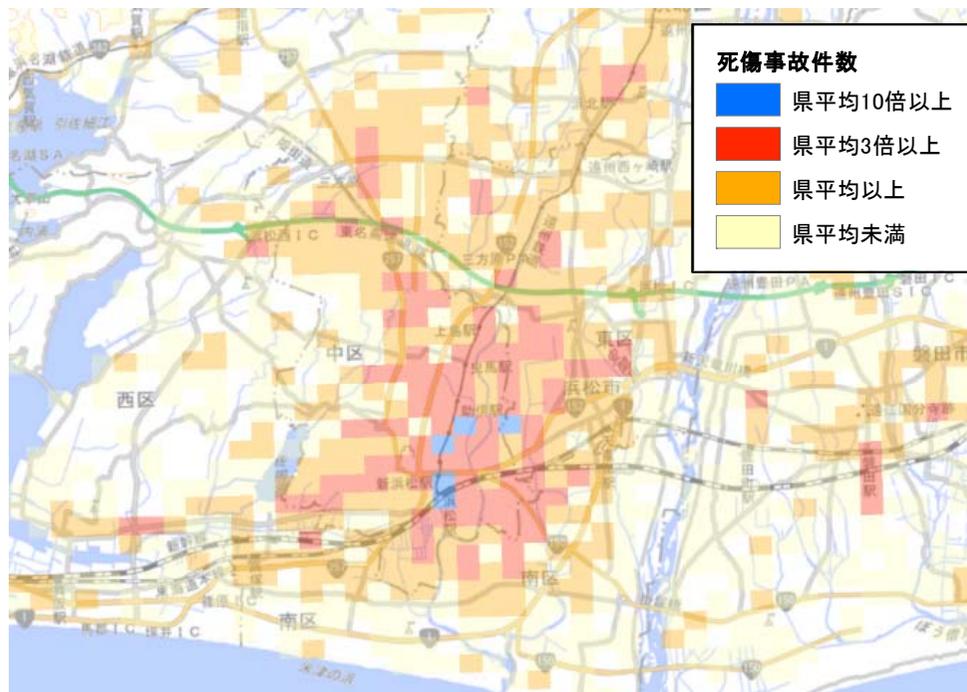


2. 現況把握(事故データによる見える化)

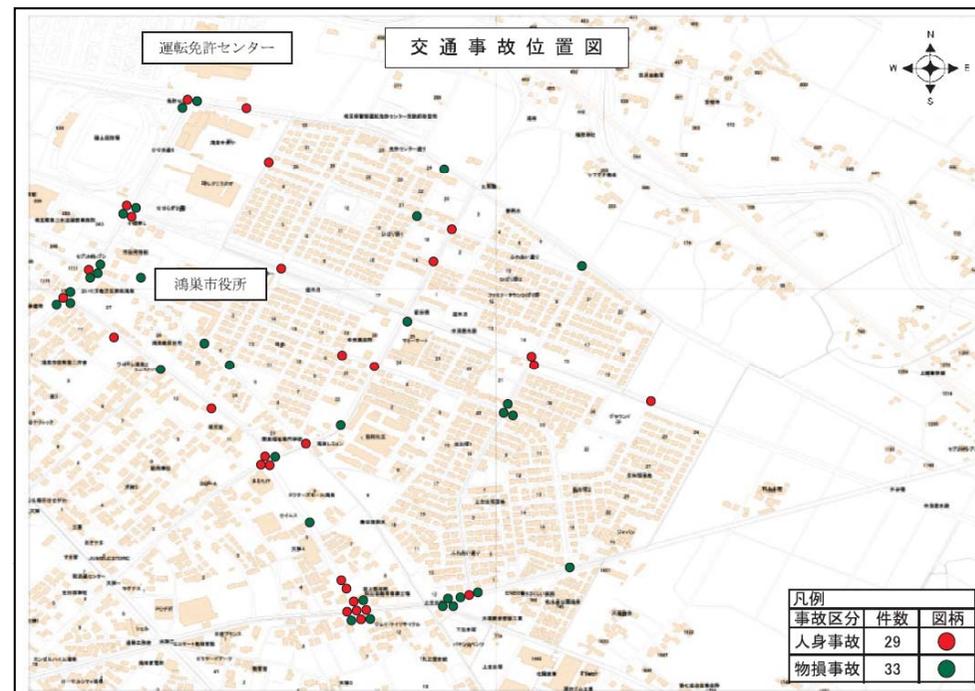
○過去の事故データ等から、交通事故がどこで発生しているか等を把握し、対策候補エリアを検討する。

過去の事故データの整理

■死傷事故に関するメッシュデータ



■交通事故発生箇所図



出典:生活道路のゾーン対策マニュアル、交通工学研究会

対策候補エリアの検討

4. 計画策定(関係者との連携)

◎関係者との連携

凸部等の設置を計画するにあたっては、都道府県公安委員会により実施される交通規制と整合を図るとともに、地域住民等の理解と協力を得るよう努めるものとする。

■地域協働による推進体制の構築イメージ

通学路推進体制等の活用などにより、推進体制を構築

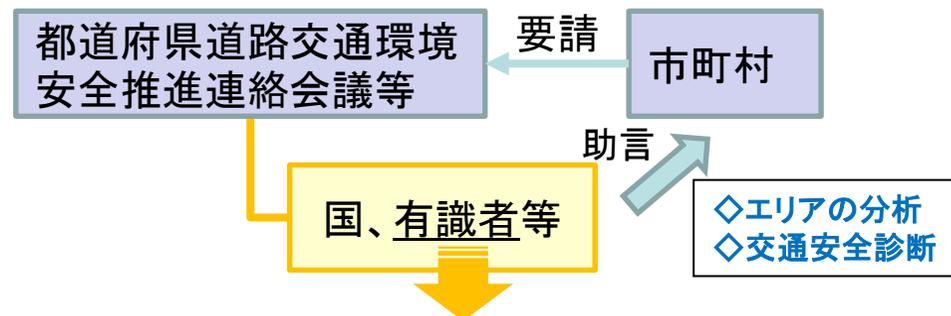


■情報提供

都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等からのビッグデータ分析による情報等を提供等

■技術的助言を行う仕組みの構築

対策エリアについて、市町村からの要請に応じ、有識者等から助言を行う仕組みを構築



全都道府県で延べ約90人配置完了
(平成27年11月現在)

現地診断の試行状況
(H27.8 岡山市内)

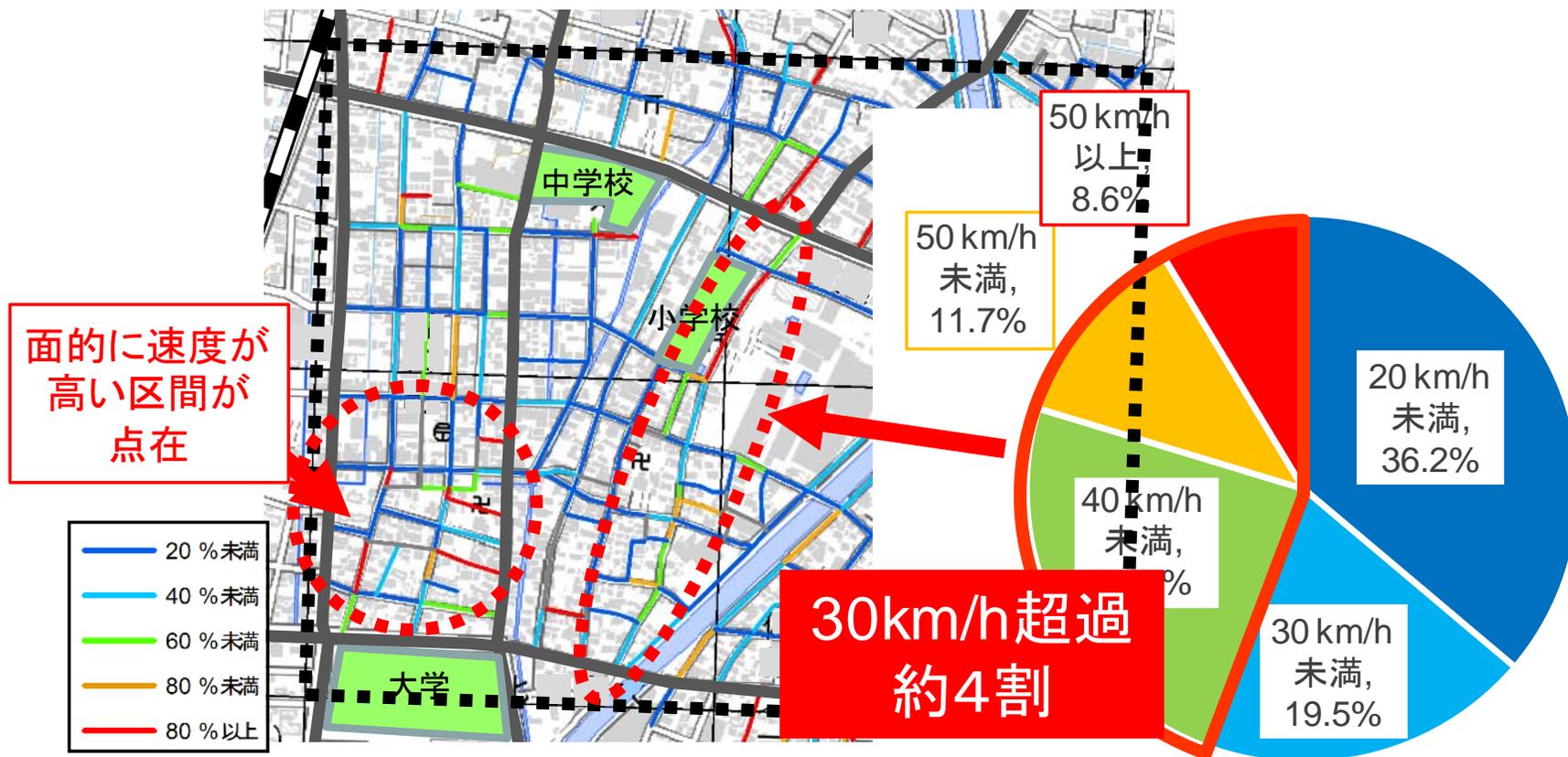


○地域協働の取り組みや、情報の見える化により、地域で課題を共有する。

6. 計画策定(ビッグデータによる区間速度の分析)

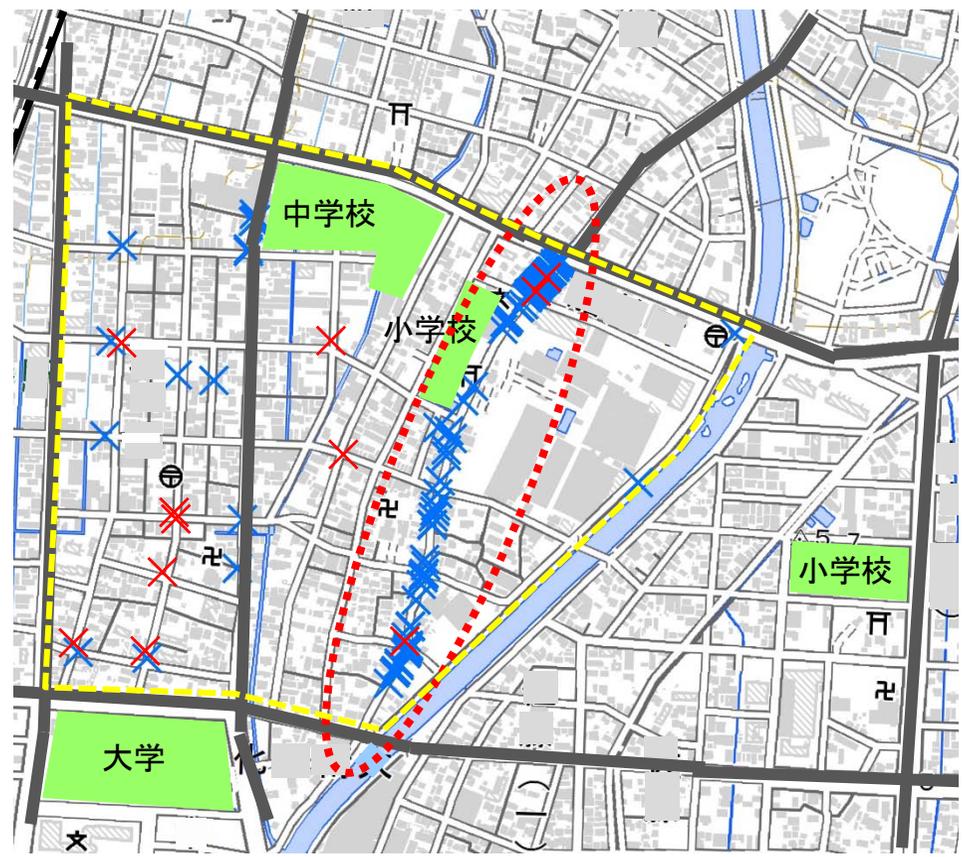
○ビッグデータ等を用いて、エリア内の速度の高い区間を見える化し、危険箇所を抽出する。

■ 30km/h速度超過割合図



○ビッグデータ等を用いて、エリア内の事故や急減速の発生箇所を見える化し、危険箇所を抽出する。

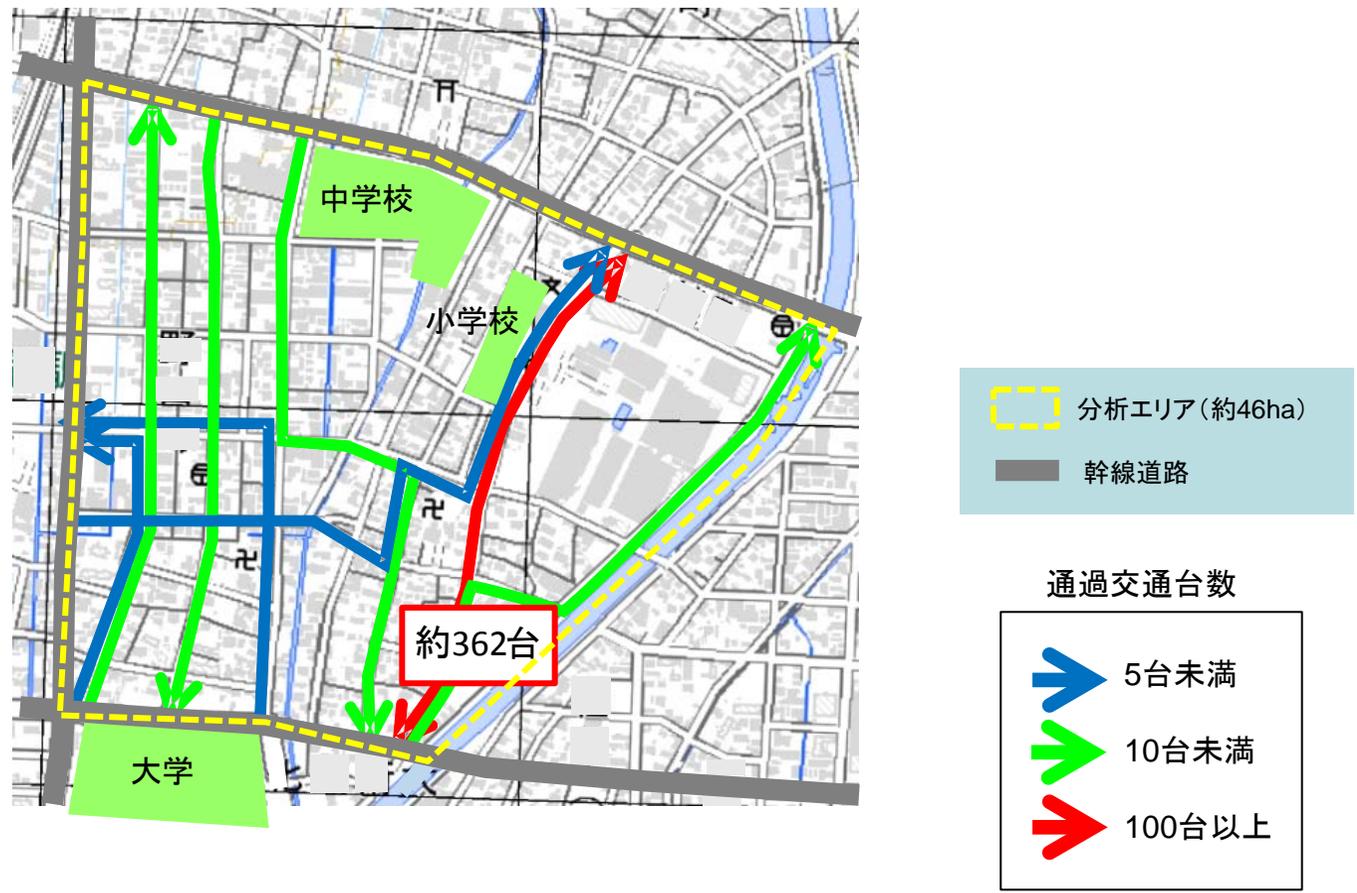
事故・急減速位置図



- ×: 計画区域内における幹線道路以外の道路の急減速発生地点
- ×: 計画区域内における幹線道路以外の道路の交通事故発生地点
- 計画区域
- 急挙動が連続して発生している区間
- 幹線道路

○ビッグデータを用いて、エリア内で生活道路への通過交通の多い箇所やその経路等を見える化し、危険箇所を抽出する。

■通過交通の多い箇所を特定するイメージ



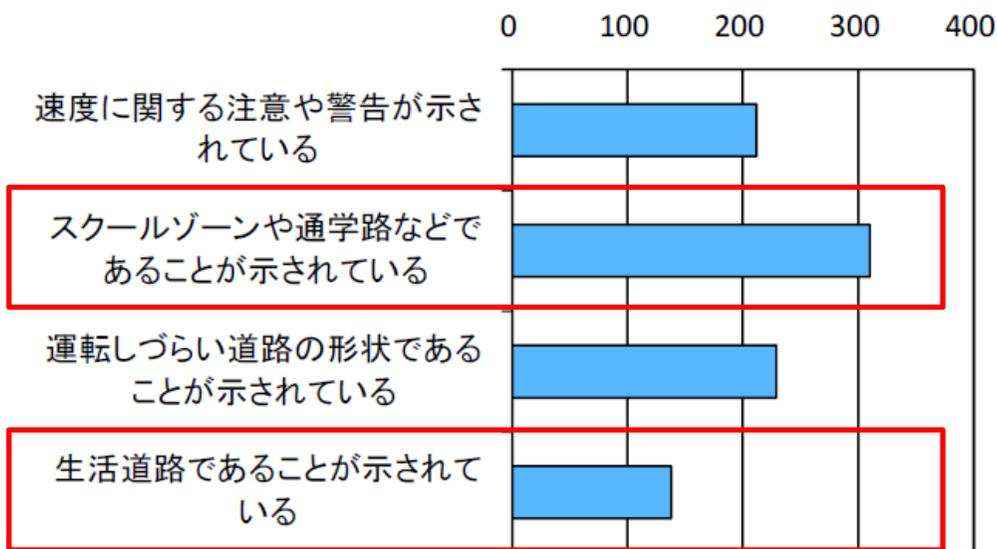
9. 対策の実施(歩行者中心の道路であることの表示)

◎注意喚起看板の設置の検討

凸部等の設置にあたっては、必要に応じて、その存在を予告するための注意喚起看板等の設置について検討するとともに、当該計画区域は歩行者等が中心の生活空間であること等を、自動車の運転者にわかりやすく伝えるための注意喚起看板等の設置について検討するものとする。



注意看板の例



安全に運転しようと思う表示内容
(N=400、複数回答)

歩行者等が中心の生活空間であることの表示が意識向上に有効

10. 評価(対策前後の変化の見える化)

○対策前後の変化の確認を早期に実施し、対策効果の評価や追加対策の必要性を検討する。

①計画区域における走行速度及び急挙動発生状況の変化を把握する(イメージ)

【平均速度(対策前)】

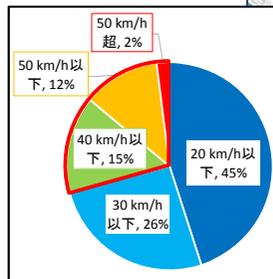
【平均速度(対策後)】

交通安全対策実施

<エリア全体の指標>

平均速度
32.1 km/h

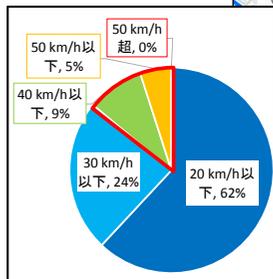
30km/h超過
29%



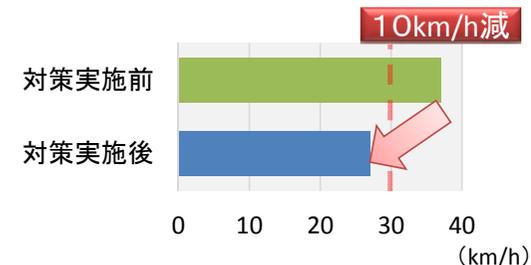
<エリア全体の指標>

平均速度
26.8 km/h

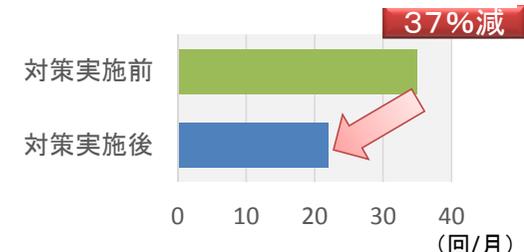
30km/h超過
14%



【走行速度の高い区間の平均速度の変化】



【エリア内の急挙動発生状況の変化】



②ハンプ設置箇所における走行速度の変化を把握する(イメージ)

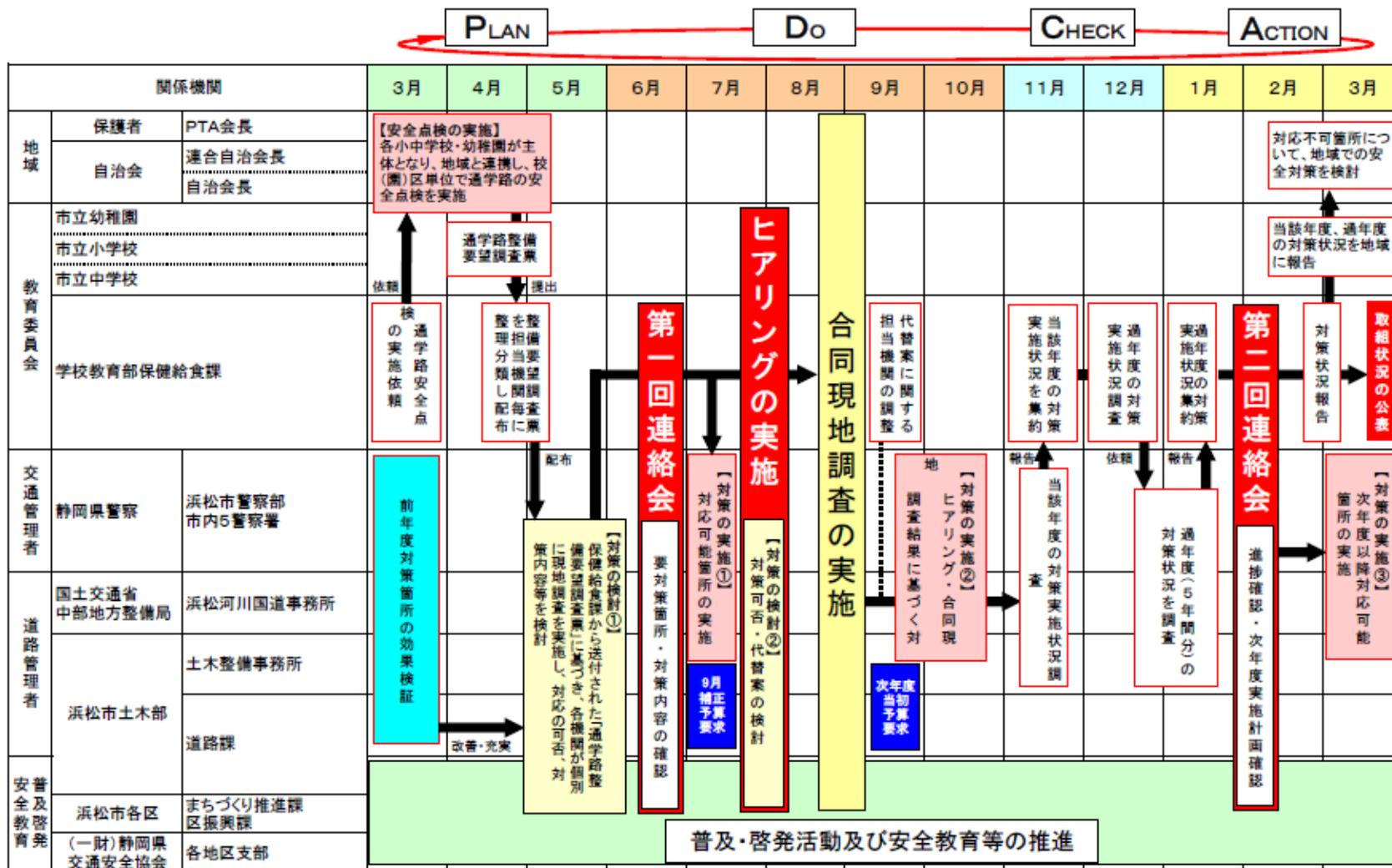


	設置前	設置後
分析対象区間の平均速度	17.7km/h	14.9km/h
分析対象区間の30km/h超の割合	45.0%	31.5%

11. PDCAによるスパイラルアップ

○計画において、誰が、いつ、何をやるかのPDCAのステップを明確にして、スパイラルアップを図る。

◆浜松市通学路交通安全対策連絡会 対策実施フロー



12. 理解の促進(生活道路対策の必要性の周知)

○生活道路を取り巻く環境を、リーフレットやポスター等で周知し、生活道路対策の必要性の理解促進を図る。



機能分化により暮らしのみちを安全にします
大切な人の命を守ります
みち(ハンプ)が

歩行者の命を守る緊急戦略

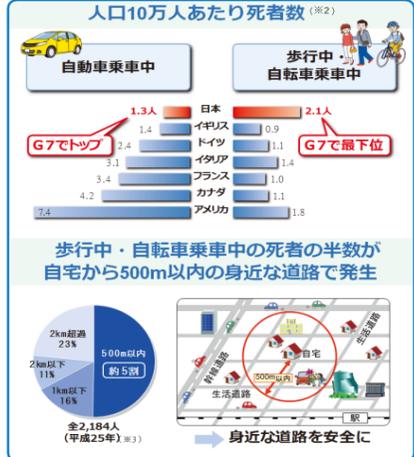
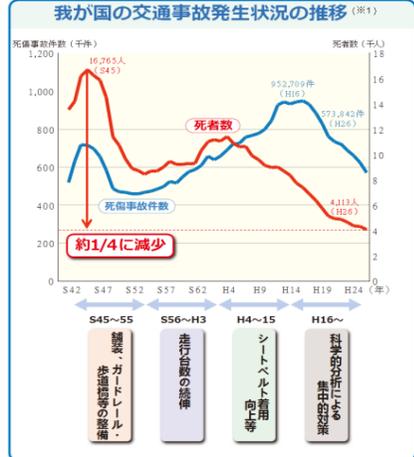


ハンプは、自動車速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物です。

『暮らしのみちリーフレット』より

歩行中や自転車乗車中の交通事故死者を半減させ、世界で一番安全な国を目指します

死者数は、ピーク時の1万6千人から4分の1の4,113人まで減少。特に自動車乗車中死者数の少なさは、G7トップです。一方、歩行中・自転車乗車中死者数は最下位。全体死者数の半数を占め、その半数は身近な道路で発生しています。

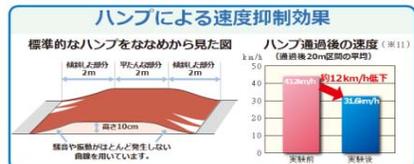


生活道路を、ゾーン規制と連携して、歩車混在 から歩行者・自転車中心の空間へ転換します

周辺の幹線道路が整備されたエリアにおいて、物理的に速度低減や進入抑制を図る対策を実施します。道路空間を車中心から歩行者・自転車中心の幅員構成へと再配分します。

暮らしのみちを安全にする対策

- 進入口を入りにくくする
- 走行速度を低減する
- 歩行者・自転車の幅員を優先的に確保する
- 危険箇所を対策する



○必要に応じて、状況に応じた合意形成手法を採用する。

■合意形成手法の例



沿道住民を対象としたハンプ体験会



レンタルハンプを用いた試行