

生活道路交通安全フォーラムで頂いた質問・意見に対する回答

■交通安全対策の検討の進め方

no.	質問・意見の概要	回答
1	ディスカッションの内容協議等の進め方が議論されていたが、自治体によってやり方が違うのではないかな？	実際のPDCA等の進め方に関しては、各地域の状況に応じて地域で設定していただくことが望ましいと考えます。 本フォーラムの事例紹介にありました、ワークショップ等を通じた地域住民等との連携による有効性が示された事例等、そのノウハウを分かりやすい形で共有化することで、各地域の取組の進め方の参考にして頂きたいと考えています。
2	対策の効果を確認するために、類似した対策が各地で個別に実施されていると感じた。省庁が主導的にケーススタディを行い効果を確認した上で、全国に一気に展開した方が効果的ではないか？社会実験に時間や予算を費やし過ぎではないか？	生活道路の交通安全対策は、実施するエリアの状況に応じて対策内容・方法が異なり、また、地域の合意形成が重要であることから、全国統一の手法等を一律に適用できるものではありません。 効果的な対策実施を行うための手法等について、共有化するべき知見等を整理し、提供していくことで効果的な対策を促進したいと考えています。
3	生活道路対策エリアの登録から、データ分析、ワークショップ、対策工事、全てを行うと2～3年を要する。もう少し自由度の高い取組であるといふ。	取組の進め方に決まりはありません。これまで蓄積された事例や知見を参考に地域の状況に応じた進め方を設定して頂ければと考えます。
4	生活道路の交通安全対策が進まないのはどうしてか？	生活道路の交通安全対策を進めていくためには、行政と地域の方々協働して取り組んで行くことが大変重要です。 また、生活道路の交通安全対策においては、合意形成が非常に重要です。一方、課題を認識していても進め方が分からないという場合もあると思われます。 このため国土交通省では、市町村やPTA等に対して「生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト※」や各地域における直接的な説明等により好事例等の横展開や技術的、財政的支援を行っており、今後も各地域の事情を踏まえ、その充実を図ってまいりたいと考えています。 ※ <a href="http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html">http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html</a>
5	実験中のワークショップの運営や地元調整などを国が行ってくれたほうが良い。	生活道路の交通安全対策は各地域の課題や状況に応じて対策を講じるものであることから、各地域で運営すべきものと考えております。 国土交通省では、要請に応じて技術的な支援をいたします。
6	地域住民、学校、行政、警察等が協力しながら活動することが重要である。	地域の各主体が連携・協働することで、効果的な対策を進めることができます。そのような事例や知見の共有化等により生活道路の交通安全対策の推進に努めてまいります。
7	自治体が地域調整しながら進めるのは大変。地元要望がないと動きづらい。	生活道路の交通安全対策においては地域における合意形成が大変重要であり、地域の方々の協力が必要不可欠となります。そのため、地域の方々に生活道路の交通安全対策の施策についてPRすることが重要となるため、分かり易い説明資料の作成・提供に努めてまいります。
8	〇〇国道事務所とPDCAに基づく生活道路対策を実施した。国土交通省と連携して実施できたことで地元との信頼関係が築けた。今後とも連携して取組を進めていきたい。	今後とも地域の各機関と連携しつつ、取組を推進してまいります。

■「生活道路対策エリア」の登録

no.	質問・意見の概要	回答
9	生活道路対策エリアの選定にはどのような基準や設定の考え方があるのか？	各地域の状況を踏まえて設定することが重要であり、基準は設けておりませんが、目安として「幹線道路に囲まれたエリア」という考え方があります。また、「区間」で設定することも可能です。
10	ゾーン30は速度規制を伴うが、生活道路対策エリアでは規制はかからないのか？	生活道路対策エリアの登録は、交通規制が伴っていないことも可能です。 通過交通や走行速度の抑制のための対策を効果的に実施するためには、道路構造上の対策と交通規制を組み合わせることも重要と考えます。
11	生活道路対策エリアとゾーン30との連携はなされているのか？	ゾーン30と生活道路対策エリアがあわせて設定されているのは生活道路対策エリアの約半数です(平成30年7月末現在)。

■ETC2.0によるビッグデータの活用

no.	質問・意見の概要	回答
12	ビッグデータ分析に適した面積はあるのか？	特にありません。(区間での設定も可能です。)
13	ビッグデータによる分析指標には、ハンブなどの対策を行う目安はあるのか？また、その根拠はあるのか？	数値的な目安はありません。(ETC2.0のプロブデータは、当該地域を通行する全ての車両の状況を把握するものではないため、傾向や特徴を把握するものとなります。)ビッグデータ分析により、速度や急ブレーキ等の挙動、通過交通に関する有用な情報を得ることができますが、検討のための参考資料として活用して頂き、適した対策内容については各地域で検討して決めていくことが望ましいと考えます。
14	対策エリアの抽出の際に、ETC2.0プロブデータの提供は可能か？	「生活道路対策エリア」は、地域の関係者の同意があれば申請・登録できるものであり、申請のための様式も簡易なものとなっているので、お気軽に最寄りの国道事務所等に問い合わせ下さい。 エリア登録前のETC2.0データの分析については、個別に最寄りの国道事務所等に問い合わせ下さい。 なお、(公財)交通事故分析センターのHP※では、生活道路(一般市町村道/私道/その他)で発生した人身事故の発生状況が約500m四方メッシュで掲載されていますので、こちらも参考になると考えます。 ※ <a href="http://www.itarda.or.jp/service/webmap.php">http://www.itarda.or.jp/service/webmap.php</a>
15	ETC2.0非搭載車のプロブデータは取得できないが、ビッグデータの量が充分であるという裏付けはあるのか？	ご指摘のとおり、ETC2.0非搭載車のデータは取得できませんが、ある程度の量のデータが取得できれば傾向や特徴は把握することができると考えています。
16	路側機から離れた地域において、どのようにETC2.0プロブデータを収集するのか？ また、佐賀市等の事例では、データが取れやすいように予め路側機を設置していたのか？	現状の路側機の位置から離れている場合には、収集出来るデータが少ないことが想定されます。既存の路側機から遠方の地域等では、可搬型路側機の設置によってデータ収集量を増やすという方法が考えられます。今後、検証しつつ対応を検討したいと考えています。 佐賀市等の事例では、生活道路対策を検討し始めた平成27年度時点はデータ量が十分でなく、危険事象の把握はビデオ撮影によるものでした。 しかし、近年ETC2.0搭載車両の普及等によりデータが増えているため、効果検証においてはETC2.0プロブデータを活用しています。
17	市町村だけではなく都道府県に対してもビッグデータの提供を積極的に行うべき。生活道路対策エリアについて、都道府県による助言や主導が重要。	都道府県とも連携し、ビッグデータを活用した生活道路の交通安全対策を推進してまいります。

■対策の内容

no.	質問・意見の概要	回答
18	可搬型ハンブは人力で設置可能なのか？	可搬型ハンブの設置には、路面にハンブを固定するためのボルト施工用小型削孔機械等は使用しますが大掛かりな建設機械(掘削機械やクレーン車)は不要です。 なお、運搬積卸には、2tロングトラック(ユニック付き)程度が必要です。
19	ハンブ設置から1年経過後の利用者の意見は聞いているのか？慣れると効果が低下するのだろうか？	ハンブ設置から一定期間経過後の状況について調査した事例では、効果が持続しているものとそうとは言えないものがあります。各事例において検証を実施し、その要因を分析して改善やノウハウの共有等を進めていきたいと考えています。
20	現場視察をしたいので、ハンブを設置している場所を公表してほしい。	「生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト※」に具体事例を示しているのをご参照下さい。今後も、検証結果も含めてポータルサイトに掲載する等、共有化を進めていきたいと考えています。 ※ <a href="http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html">http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html</a>
21	可搬型ハンブの貸出・設置を進めるべき。	ハンブの設置効果を整理しポータルサイト等で共有化することで、設置促進につなげたいと考えます。
22	可搬型ハンブの走行体験をしたい。	可搬型ハンブは、各地方整備局等で保有しています。お気軽に最寄りの国道事務所等に問い合わせして下さい。
23	ハンブ、狭さくの実証実験について知ることができ参考になった。実際にハンブを展示し、見ることができ良かった。	今後も様々な機会を通じてPRに努めてまいります。

24	交差点ハンプの事例が紹介されていたが、マンホール等との干渉は生じないのか？どちらかに嵩上げ等の対応が求められるのか？	交差点ハンプの設置のあたっては、現地の状況によりマンホールの嵩上げを行った事例があります。
25	ブロック系舗装の速度抑制の効果検証結果内容を教えてもらえないか？	ブロック系舗装施工区間と非施工区間の距離帯別の平均速度を比較した結果、施工区間の速度は非施工区間の速度と比較低い傾向が見られた事例があります。(別紙参照)
26	ライジングボラードの普及を支援するべきである。諸外国の40km/h規制以下の道路で積極的に実施されているブロック舗装は無電柱化にも有効であり、日本でも積極的に実施するべきである。民間技術を積極的に利用したり、試験的に導入したりするべきである。	各地域で実施されている取組を、その検討経緯や創意工夫により得られた知見等とともに共有化することは、各地域の課題に応じて効果的な対策を講じていく上で大変重要と考えており、引き続き「生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト※」等による共有化、横展開に努めてまいります。 ※ <a href="http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html">http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html</a>
27	植樹帯が通学路にあることで子供が見えにくくなることもある。通学路に植樹帯があることをどう考えるか？	植栽の状況によっては、それが死角をつくり、交通安全上、危険箇所となり得る場合があります。その場合は植栽の剪定等により改善する必要があると考えられます。当該箇所の道路管理者にご相談下さい。
28	都心部や住宅密集地等、歩行者の多い地区での対策事例を紹介してほしい。また、対策実施後に効果が得られずに追加対策を講じた対策事例も紹介してほしい。	各地域の取組状況について「生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト※」等において順次共有化していきたいと考えております。 ※ <a href="http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html">http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html</a>
29	地方だと適切な設置場所を見つけにくい。車道幅員が狭い抜け道もあまりなく、通学路である抜け道は歩道設置済である区間が多い。	事例等を参考に各地域の課題や状況に応じた対策を検討して頂ければと考えます。
30	豪雪地域では除雪等の関係でハンプなどが難しい場合がある。豪雪地域での好事例はあるのか？豪雪地域での有効策に関する研究もしてもらいたい。また、管理が可能であればハンプも十分検討の余地はあると思う。	北海道、北陸、東北地方において、技術基準に則ったハンプの設置事例は把握しておりません。ご指摘のとおり、豪雪地域では路面凍結や降雪に対する道路管理状況(除雪の有無)、積雪の状況(長期積雪の有無)により道路の通行環境が大きく変化します。このため、物理的デバイスの導入には各地域の環境に応じた配慮が求められると考えます。 <b>【参考】</b> 管理が比較的容易なものとして路面標示やカラー舗装による対策など考えられます。「生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト※」に具体事例を掲載しているのご参照下さい。 ※ <a href="http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html">http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html</a>
31	生活道路が抜け道として利用されているのは周辺幹線道路の渋滞等が影響しているのではないかと。抜け道利用を防ぐための幹線道路の交通円滑化対策も一種の生活道路対策とは言えないだろうか？その場合、幹線道路での対策は交付金の対象にはなるのか？	ご指摘のとおり、生活道路が抜け道として利用されるのは、幹線道路の渋滞等が要因となっている場合があり、生活道路における対策とともに幹線道路の対策もその対策となる場合があると考えられます。社会資本整備総合交付金は、そのための事業に活用可能です。
32	生活道路対策エリアの対策を推進させるような防災・安全交付金における支援を希望する。	歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策について、重点配分を行っています。

■規制・取締り関係

no.	質問・意見の概要	回答
33	生活道路において、ゾーン30を始めとした規制速度30km/hの実効性を高めるために、交通指導取締りなどの対策を実施することはできないのか？	都道府県警察では、生活道路においても、一部の都県で速度違反自動取締装置を活用して速度違反取締りを積極的に行うとともに、通行禁止や一時不停止などゾーン30の実効性を高める交通指導取締りを実施しています。

■事例紹介関係

no.	質問・意見の概要	回答
34	新潟市のライジングボラードの事例では、作動用のリモコンを許可車両に渡しているのか？許可車両は何台あるのか？	日和山小学校地区のライジングボラードは、作動用のリモコン貸与の申請がなく、現時点では貸与実績がありません。ただし、申請に対応できるようリモコン本体は用意しております。
35	ライジングボラードは誤作動やイタズラは発生しているのか？また、それらに対してどのような対策がとられているか？	日和山小学校地区のライジングボラードにおいて、除雪で路肩にたまった雪をセンサーが感知し、上昇できなかった事例があり、関係者に注意喚起を行いました。また、イタズラについては発生しておりません。

36	佐賀市の事例で、ゴム製ではなくアスファルト製のハンプとしたのはなぜか？	経済性や設置現場の適応性、市場性等を考慮し、アスファルト製のハンプを本施工前に試験施工し、性能を確認した上で本施工に採用しました。
37	佐賀市のプレゼン資料の「ハンプの先行通過を争う」という記述があるが、追い抜き可能な幅員のある道路であるのか？	追い抜き可能な幅員ではありません。先行通過とは、ハンプ部分の幅員が3.0m,4.0mとすれ違いが出来ないため、対向車同士で先にハンプを通過しようとする事です。ちなみにハンプ前後の道路幅員は、4.5m～4.8mとなっています。
38	新潟市や佐賀市の事例では、生活道路対策エリア設定やワークショップの際にコンサル等の外部業者への委託はあったのか？	新潟市の事例では、開催した4回のワークショップのうち、効果検証を行った第4回目のワークショップのみ、コンサルタント会社に運営を委託しました。 なお、エリア設定は新潟市で行ったため、外部委託は行いませんでした。 佐賀市の事例では、外部業者であるコンサルタント会社へ委託しました。

■情報提供(フォーラム等、情報提供の場)

no.	質問・意見の概要	回答
39	様々な取組事例について、対策の進め方や対策効果等情報を公表して欲しい。 国交省HPにて、成果報告や事例を積極的に紹介して欲しい。	効果的な取組の促進のため、事例や知見等の共有化は大変重要と考えております。更なる情報の充実に努めてまいります。
40	今回のようなフォーラムを地方も含めて開催し、事例やビッグデータ分析に関する知見等を広めていただきたい。	今回のフォーラムの成果等を多くの方に共有できるよう、様々な手段で取り組んで参ります。

■全般・その他

no.	質問・意見の概要	回答
41	今後本格的に生活道路対策に取り組まれることを望む。あわせて対策効果の検証も進めてほしい。	取組の推進のためには、対策の効果を検証し、さらなる改善が進められることが大変重要と考えており、その実行の支援に努めてまいります。
42	施策推進にあたっては、まずは地公体や住民の意識対策が必要である。 自治体職員を対象とした各都道府県合同説明会等の技術支援、自治体が自主的に取り組もうとする仕組みづくりが必要である。	様々な手段で施策の事例、知見等の周知に取り組んで参ります。
43	高齢者事故は着目されているが、子供の視点で危険箇所を考えることは今まで無かったので、重要な意見が得られてよいフォーラムであった。子供の視点に関しては今後の対応策に取り入れたほうがよいと思う。	重要な観点として周知に努めたいと考えています。
44	計画・実施・効果計測の各タイミングでそれぞれの関係者の役割を整理して図示してほしい。	今後、共有する知見を作成する際の参考とさせていただきます。
45	カーナビに従って走行した結果、生活道路を抜け道として利用してしまっている車両があることを知った。カーナビメーカーや自動車メーカー等と協力し、交通安全対策内容をカーナビで表示する等してはどうか？既にそのような取組事例はあるか？	警察庁では、ゾーン30の位置情報や交通規制情報をオープンデータとして広く活用してもらうため公益財団法人日本道路交通情報センターに提供しており、この情報は同センターのホームページで閲覧可能です。
46	景観上は道路は主役ではないため、ハンプやブロック舗装が交通安全対策として有効であっても、デザインに配慮すべきである。	ご指摘のとおり、景観への配慮も重要と考えます。 「景観に配慮した道路付属物等ガイドライン」の周知にも努めます。

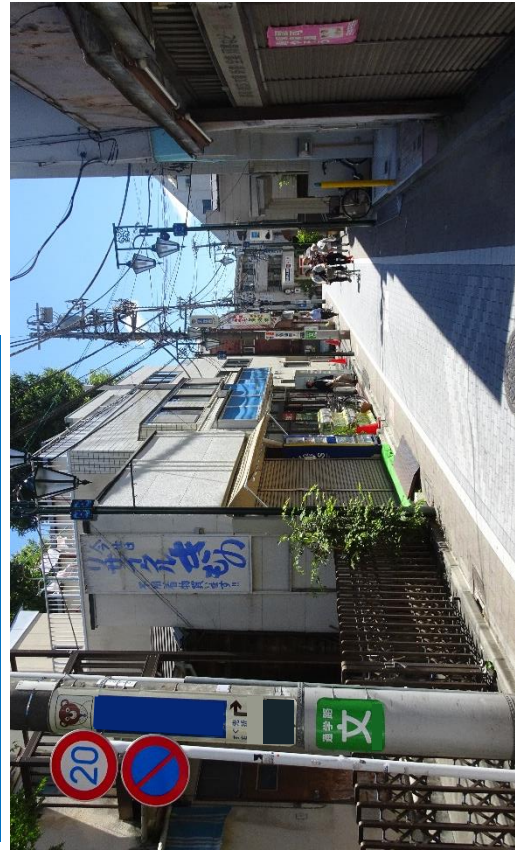
# ブロック系舗装の効果・比較事例

沿道状況・道路構造が類似した路線での比較

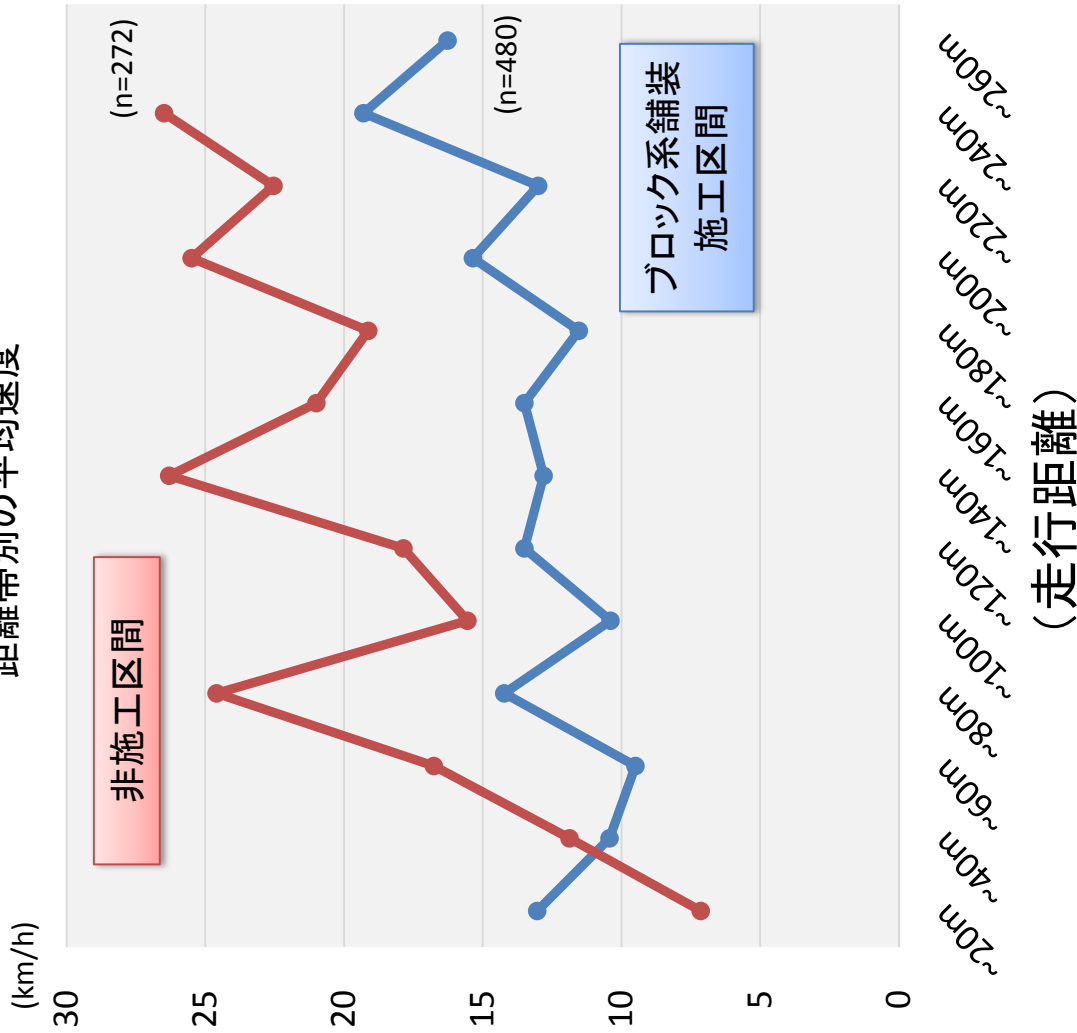
非施工区間



ブロック系舗装施工区間



距離帯別の平均速度



(出典)速度データ:ETC2.0プローブデータの走行履歴情報 (H29.9~11)