

# 近年の生活道路の交通安全対策について

## Recent Traffic Safety Measures for Community Roads

道路政策グループ 上席主任研究員 竹本 由美

我が国における交通事故発生件数は2005年から減少傾向であるものの、生活道路における死傷事故率は減少しておらず、幹線道路との差が開いてきている。第9次交通安全基本計画において2015年までに24時間死者数を3,000人/年以下、死傷者数を70万人/年以下にするという目標を掲げている。これまで、生活道路の交通安全を目指して様々な施策が実施されてきたが、全国的な取組として普及したとは言い難い状況である。昨年度通学路の緊急合同点検が全国的に実施されたことを機に、今後継続して交通安全対策が推進されるために地域における推進体制の構築やPDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルが回るためのプログラムの作成が必要である。また、効果的・効率的な対策を実施するために生活道路の関連施策と連携した対策の検討や全国的にプローブデータ等を生活道路の交通安全対策へ活用するシステム作成が必要となっている。

**Key Words:** 生活道路、交通安全対策、通学路、緊急合同点検、プローブデータ

### 1. はじめに

我が国における交通事故発生件数は2005年から減少傾向であるものの、幹線道路（一般国道、主要地方道・一般都道府県道）に比べ、生活道路（市町村道、その他）における死傷事故率（車が1億km走る間に起こる死傷事故件数）は減少しておらず、交通事故全体に占める割合が高くなっている。これまで、「コミュニティ・ゾーン形成事業」、「あんしん歩行エリア」など様々な施策が行われ、一定の効果を上げたものの、全国的な取組として普及している状況ではない。

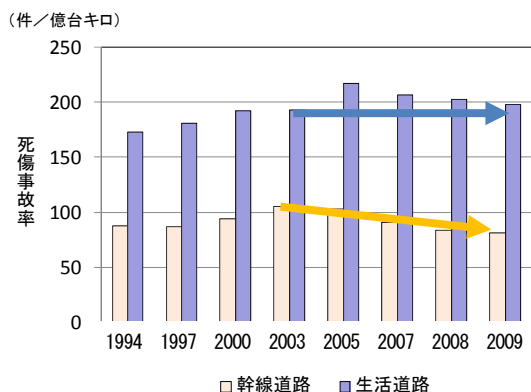


図-1 道路種類別の死傷事故率の推移

第9次交通安全基本計画（2011～2015年）においては2015年までに24時間死者数を3,000人/年以下、死傷者数を70万人/年以下にするという目標が掲げられており、

目標実現に向けてさらなる取組が必要となっている。

そこで我が国の生活道路における交通事故の減少を図るためのこれまでの取組、近年の取組、今後の課題等について報告する。

### 2. 交通事故の状況

2012年の交通事故発生件数は66万5,138件、死者数は4,411人、負傷者数は82万5,396人であった（死傷者数は82万9,807人）。

交通事故による死者数は12年連続で減少となりピーク時（1970年：1万6,765人）の3割以下となり、交通事故発生件数及び負傷者数も8年連続で減少している。

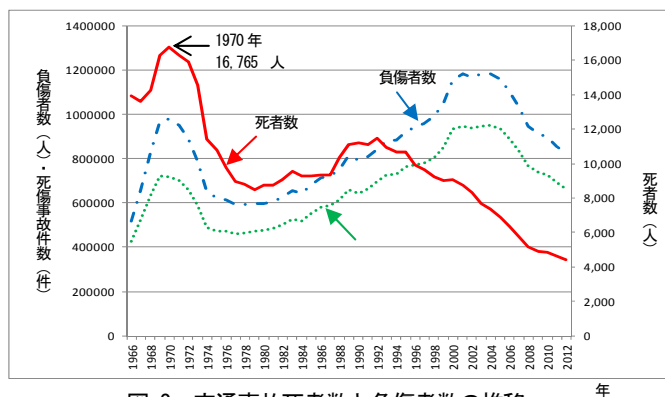


図-2 交通事故死者数と負傷者数の推移

しかしながら、幹線道路の死傷事故率は減少傾向であるのに対し、生活道路における死傷事故率は横ばい傾向である。生活道路の死傷事故率は2003年に幹線道路の

1.8倍であったものが、2009年には2.4倍となっており交通事故全体に占める割合が高くなっている。

### 3. これまでの生活道路対策

これまで行われた生活道路の交通安全に関する施策のうち、主な施策を2つ紹介する。

#### (1) コミュニティ・ゾーン形成事業(国土交通省・警察庁)

1996年に「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」が改正され、ゾーン規制を行う区域の始点、区域内、終点を示す補助標識が新設された。この改正に合わせ、初めての交通安全の面的対策で住民参加を取り入れたコミュニティ・ゾーン形成事業が1996年に開始された。

この事業では、原則として最高速度30km/hのゾーン規制を実施するとともに、ハンプ等の物理的デバイスの設置を組み合わせた対策を推進するものである。対象地区の設定条件等は、住宅地域、商店街など日常生活が営まれる地域で、比較的交通量が多く、交通事故が多発、または快適な生活環境が著しく侵害され、早急に対策を講ずる必要のある地区である。

コミュニティ・ゾーン形成事業では、全国で約150地区が指定され、事故削減効果があった地区もみられた。



図-2 コミュニティ・ゾーン整備イメージ

#### (2) あんしん歩行エリア(国土交通省・警察庁)

生活道路において人優先の考えの下、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、人口集中地区の交通事故の死傷事故の発生割合が高い箇所、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」として指定し(2003年796地区、2009年586地区)、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故対策を実施した。

2003年に指定した地区のうち、2009年までに対策が完了した地区については、地区内の交通事故件数について、約17%の抑止効果があった。



図-3 あんしん歩行エリアの整備イメージ

### 4. 近年の取組

現在各省庁で行われている生活道路の交通安全に関する主な施策として、ゾーン30(2011年～)と3省庁が連携して取り組んでいる通学路の交通安全対策(2012年～)を紹介する。また、生活道路では事故の危険箇所が絞りにくいことが課題の1つとなっている。そこで、生活道路における車両から得られたデータによる対策必要箇所の選定による対策実施の事例等について紹介する。

#### (1) ゾーン30(国土交通省・警察庁)

これまで生活道路の交通安全対策として、面的な対策を推進してきたが、住民の合意が得られないことや財政的制約から一方通行規制の実施やハンプ等の設置が困難な場合があった。そのため、歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の合意が得られる地区をゾーン30として設定し、2016年までに全国で約3000箇所の整備を目標とする。

ゾーン内は最高速度30km/hの区域規制を前提として、その他の交通安全対策については、住民の意見や財政的制約を踏まえつつ、実現可能なものから順次実施していく方針としている。

#### (2) 3省庁が連携した通学路の交通安全対策(国土交通省・文部科学省・警察庁)

2012年4月に京都府亀岡市で発生した、登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて、道路管理者、学校・教育委員会、警察、PTA等による通学路の緊急合同点検が全国約20,000校の小学校において実施された。

この緊急合同点検により、対策必要箇所が約75,000

箇所抽出され、対策案の策定、対策の実施が順次実施されているところであり、2012年度末には約60%の箇所が対策済みとなっている。通学路における緊急合同点検の取組状況については、国土交通省道路局のホームページおよび各地方公共団体において、公表されている。

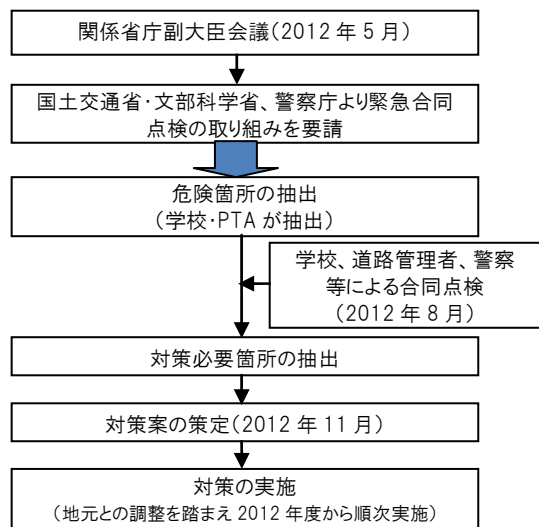


図4 通学路の緊急合同点検の実施フロー

### (3) プローブデータ等を活用した危険箇所の抽出

自動車メーカー等が収集しているプローブデータ（車両の位置（緯度経度）や時刻、前後左右の加速度）や物流事業者等が活用しているドライブレコーダー（急ブレーキ等の衝撃を受けるとその前後の映像と加速度、ブレーキ、ウインカーなどの走行データ等を記録する装置）のデータを活用して、事故発生の危険が高い箇所を抽出し、対策を図る取組や研究が行われている。

埼玉県と自動車メーカー（Honda）は、相互が保有する道路交通に関するデータを交換し有効活用するための協定を締結しており、プローブデータを活用して急ブレーキ発生箇所を抽出し、交通安全対策を検討・整備している。そのほか、道路整備前後の効果測定や慢性渋

滞ポイントの抽出などにも活用している。

## 5. 今後の課題

通学路での連続事故を受けて行われた3省庁連携の通学路の交通安全対策は、昨年度始まったばかりである。今後は各地域において緊急合同点検の組織をもととした体制構築や、通学路の現地点検、対策実施等が継続的に実施されPDCAサイクルを回すためのプログラムが作成される必要がある。また、ゾーン30などの交通安全施策のみならず、バリアフリー化、自転車通行環境整備、無電柱化、踏切対策など生活道路に関連する施策とあわせた実施などを考慮しつつ対策を検討することが必要である。

現状は現地点検により危険箇所を把握するスキームとなっているものの、幹線道路で実施したデータに基づく対策が効果をあげている。そのため、今後は、現在一部の地方公共団体等において活用されているプローブデータやドライブレコーダーの情報を活用した科学的データによる危険箇所の把握が全国的に可能となるようなシステムの検討が必要である。

### 参考文献

- 1) 内閣府：平成25年版 交通安全白書,2013
- 2) 社団法人交通工学研究会：コミュニティ・ゾーン実践マニュアル,2000
- 3) 警察庁交通局長通達：ゾーン30の推進について（通達）,2011.
- 4) 生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会：生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書,2011.
- 5) 埼玉県ホームページ：「埼玉県とHondaの道路交通データ提供に関する協定」について
- 6) 国土交通省道路局ホームページ：効果的・効率的な交通事故対策の推進