

生活道路における交通安全対策

平成24年2月29日(水)

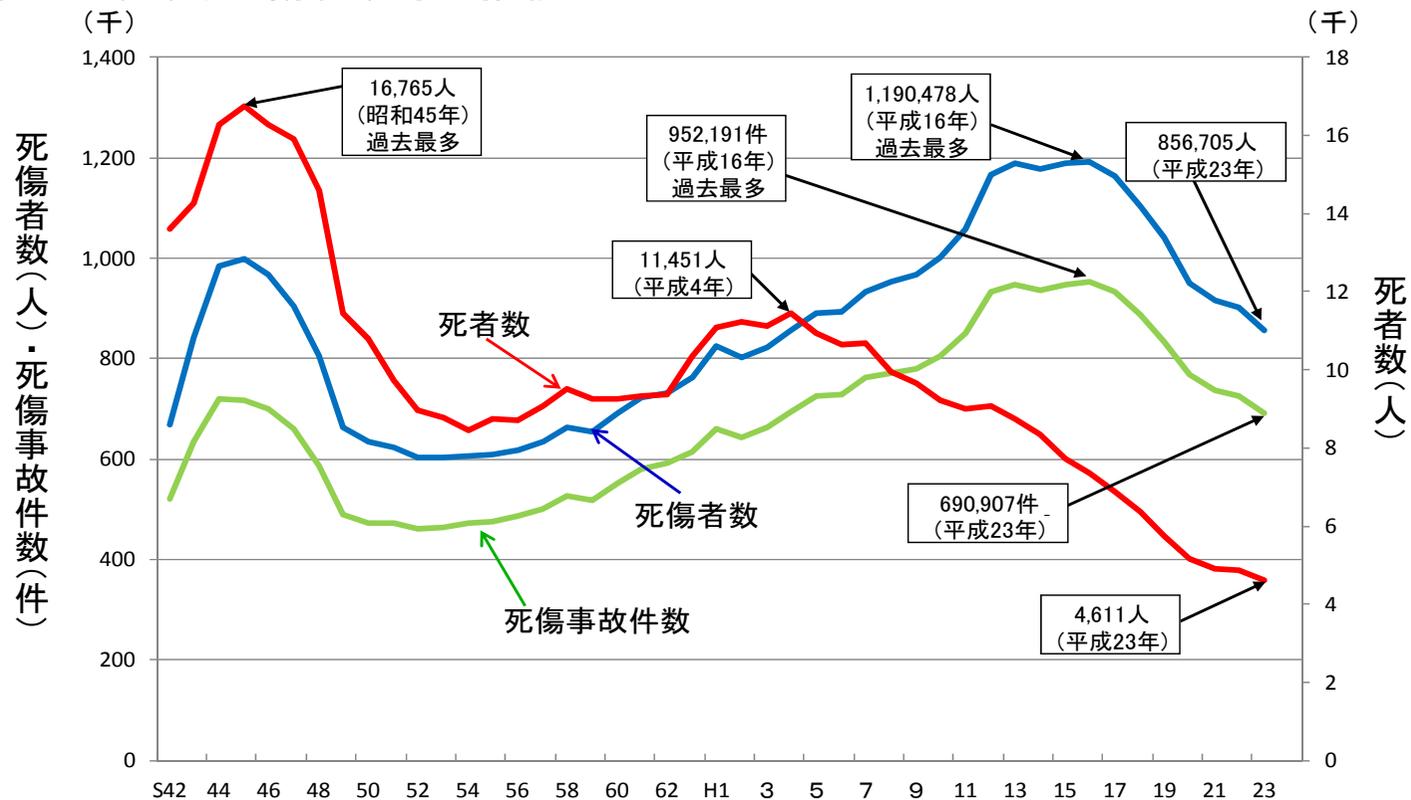
国土交通省 道路局 道路交通安全対策室
望月 拓郎

2.生活道路における交通事故の現状

(1)交通事故の推移

- 戦後のモータリゼーションによりいわゆる「交通戦争」が社会問題化し、昭和45年に死者数が過去最多の16,765人
- その後、死者数は平成5年以降減少しているものの、死傷者数と死傷事故件数は平成16年まで上昇し、平成17年以降減少

■交通事故死者数、死傷者数等の推移



※昭和46年以前は、沖縄県を含まない
 ※平成23年の死傷者数、死傷事故件数は概数である

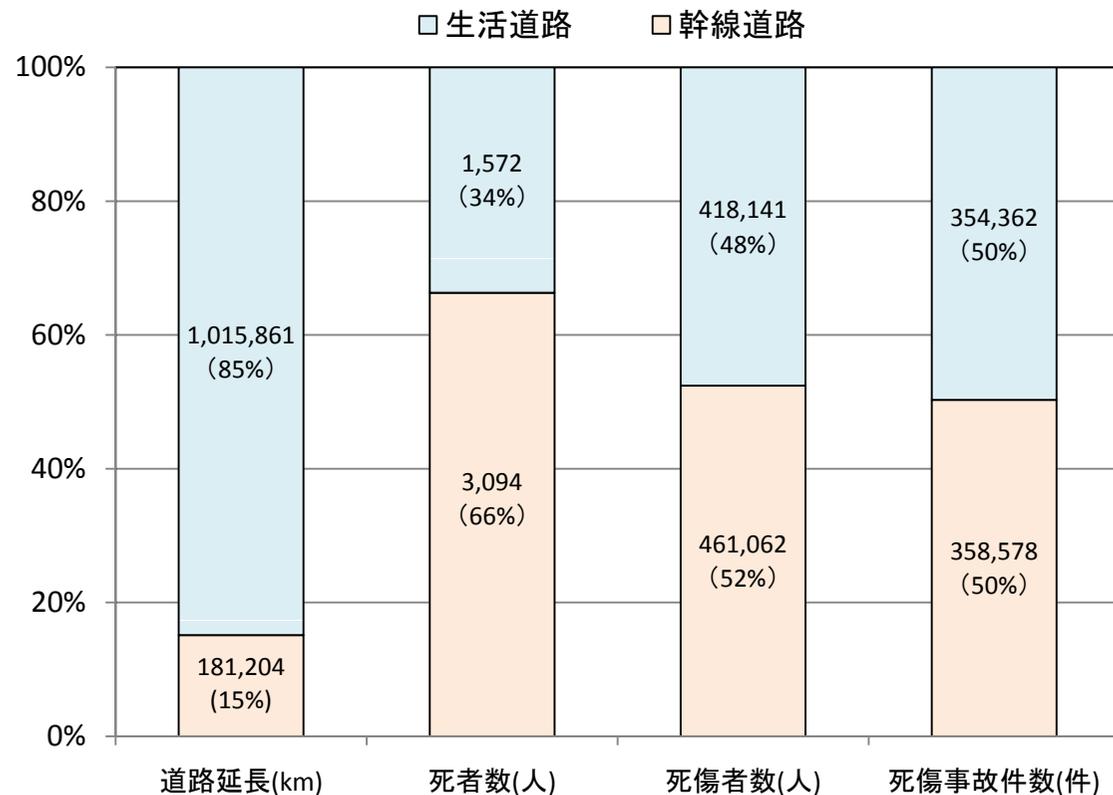
資料) 警察庁資料より作成

2.生活道路における交通事故の現状

(2) 幹線道路と生活道路①

- 交通事故死者数の2／3は幹線道路で発生
- 死傷事故件数故の1／2は生活道路で発生

■ 道路種類別の交通事故発生状況 (H22)



道路延長:平成21年4月1日現在

死傷事故件数(件):平成22年

交通事故死者数(人)死傷者数(人):平成22年

幹線道路:一般国道、主要地方道・一般都道府県道

生活道路:市町村道、その他(農道、私道など道路法上の道路以外の道路など)

出典:
道路統計年報、
警察庁公表資料より作成 3

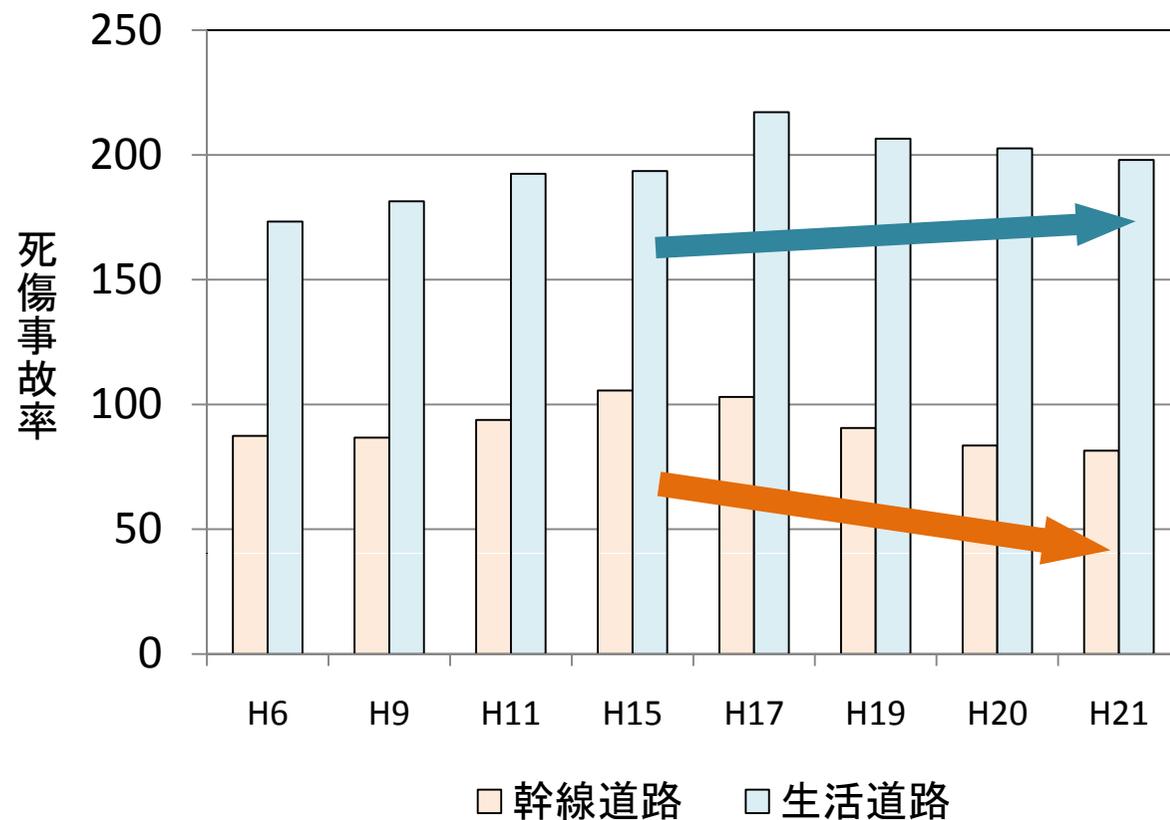
2.生活道路における交通事故の現状

(2) 幹線道路と生活道路③

- 幹線道路の死傷事故率が近年減少傾向であるのに対し、生活道路の死傷事故率は横ばい傾向であり、差が開いてきている

■ 道路種類別の死傷事故率の推移

(件/億台キロ)



道路種別による開き

平成15年

1 : 1.8



平成21年

1 : 2.4

2.生活道路における交通事故の現状

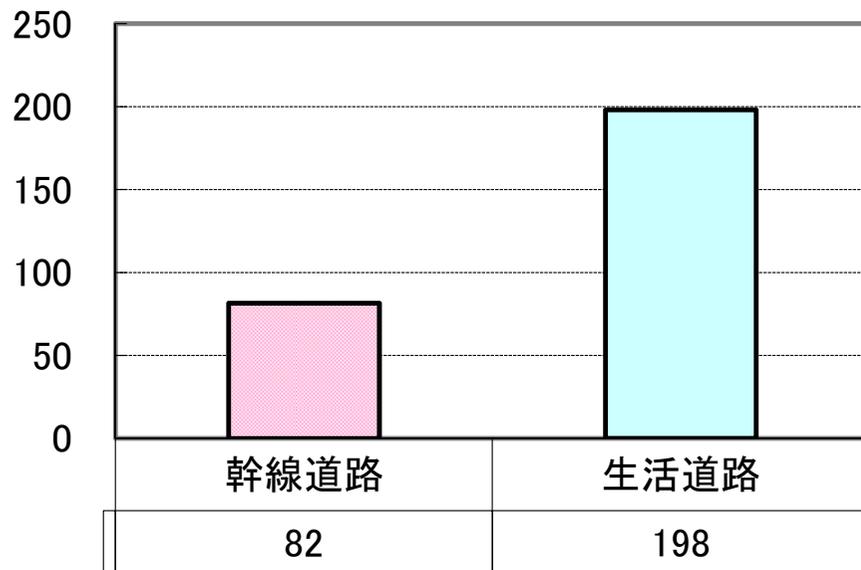
(2) 幹線道路と生活道路②

- 生活道路は、幹線道路と比較して、
 - ▶ 死傷事故率が幹線道路の2.4倍強 → 事故遭遇の可能性が高い
 - ▶ 延長あたりの件数は約6分の1 → 対策箇所を絞り込みにくい

■道路種類別の事故発生状況(H21)

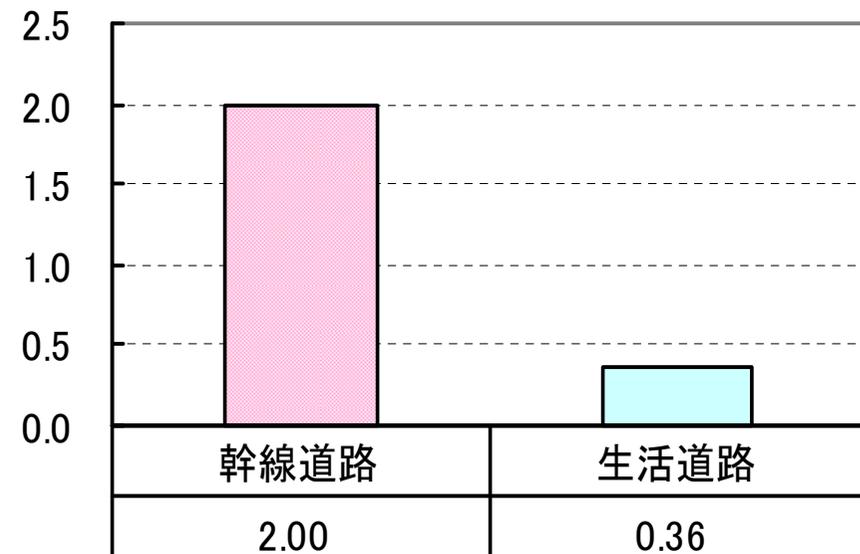
【死傷事故率】

(件/億台キロ) 1 : 2.4



【延長1kmあたり事故件数】

(件/km) 5.6 : 1



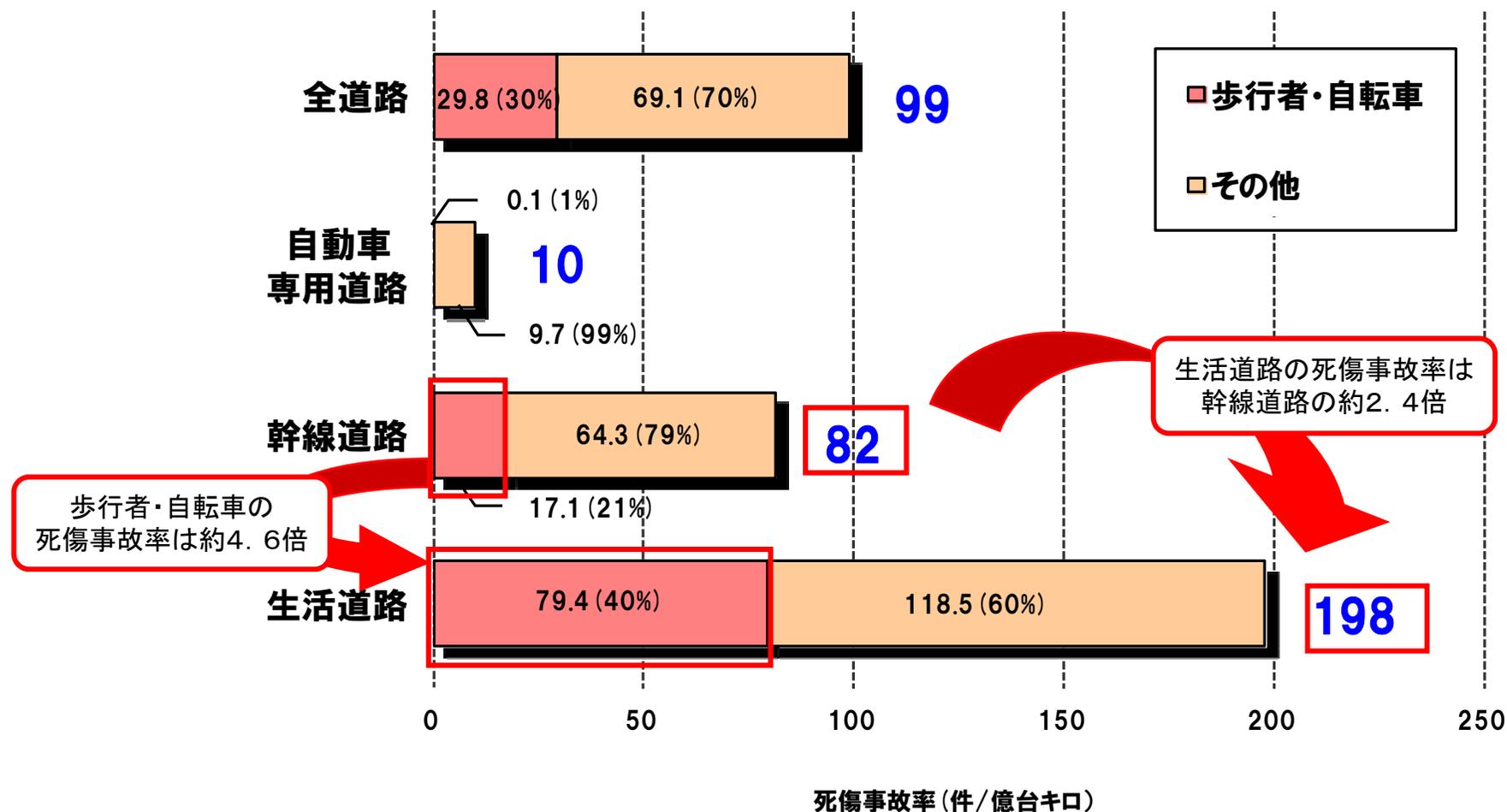
※死傷事故率：車が1億km走る間に起こる死傷事故件数

2.生活道路における交通事故の現状

(2) 幹線道路と生活道路④

- 生活道路における死傷事故率は、幹線道路の約2倍
- 生活道路における歩行者・自転車の死傷事故率は、幹線道路の約5倍

■ 道路種類別の死傷事故率の比較(H21)

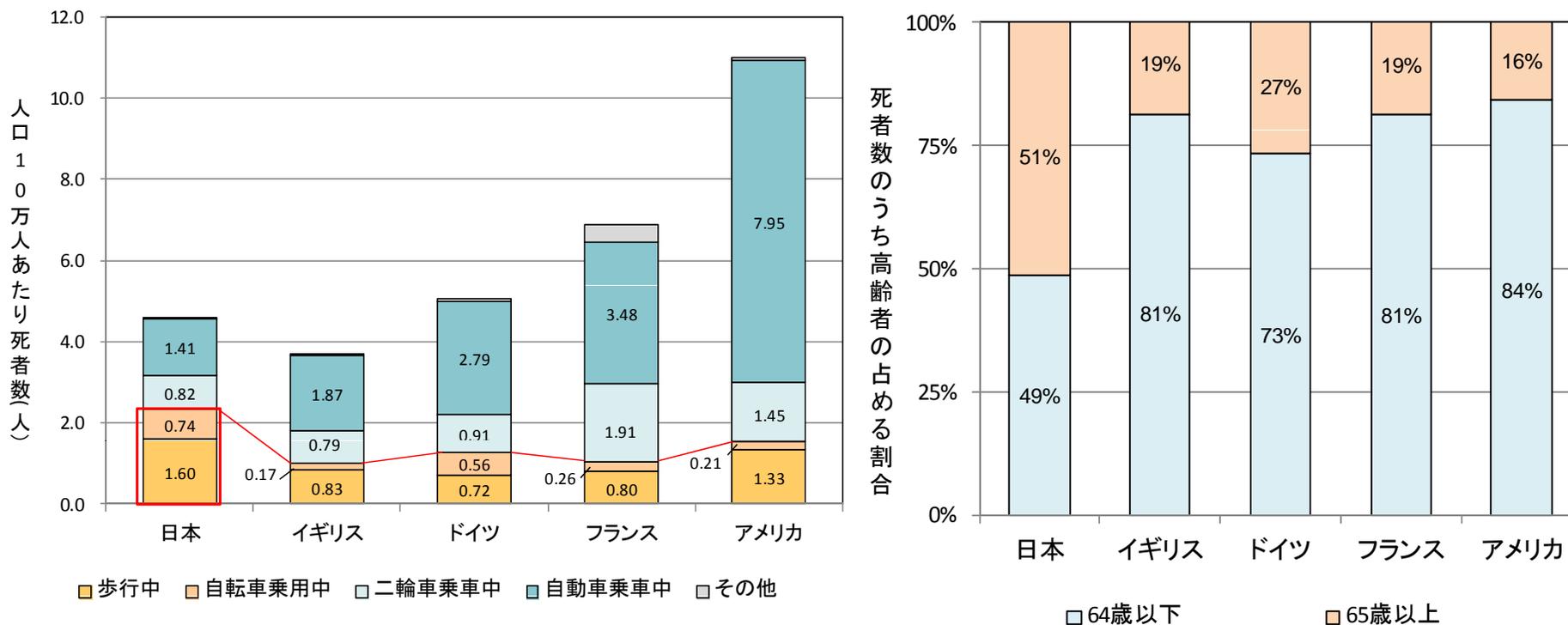


2.生活道路における交通事故の現状

(3)海外との比較

- 人口当たりの交通事故死者数については、欧米と比較しても高くない。
- ただし、歩行中・自転車乗用中の人口当たりの交通事故死者数については、欧米と比較して高い。
- 死者数のうち、高齢者の占める割合が欧米と比較して高い。

■交通事故死者数の国際比較



出典:各国の交通事故に関する統計に記載された2009年の30日死者数を基に国土交通省が作成

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(1) あんしん歩行エリアの概要

- 生活道路において都道府県警察と道路管理者が連携して、交通規制と道路環境整備を組み合わせた面的・総合的な対策を推進
- 国土交通省と警察庁が、歩行者、自転車事故が多発しているエリアを共同で指定
(H21.3:582エリア)

【社会資本整備重点計画における指標】

H24年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止

外周幹線道路の交通円滑化によりエリア内に進入する通過交通を抑制

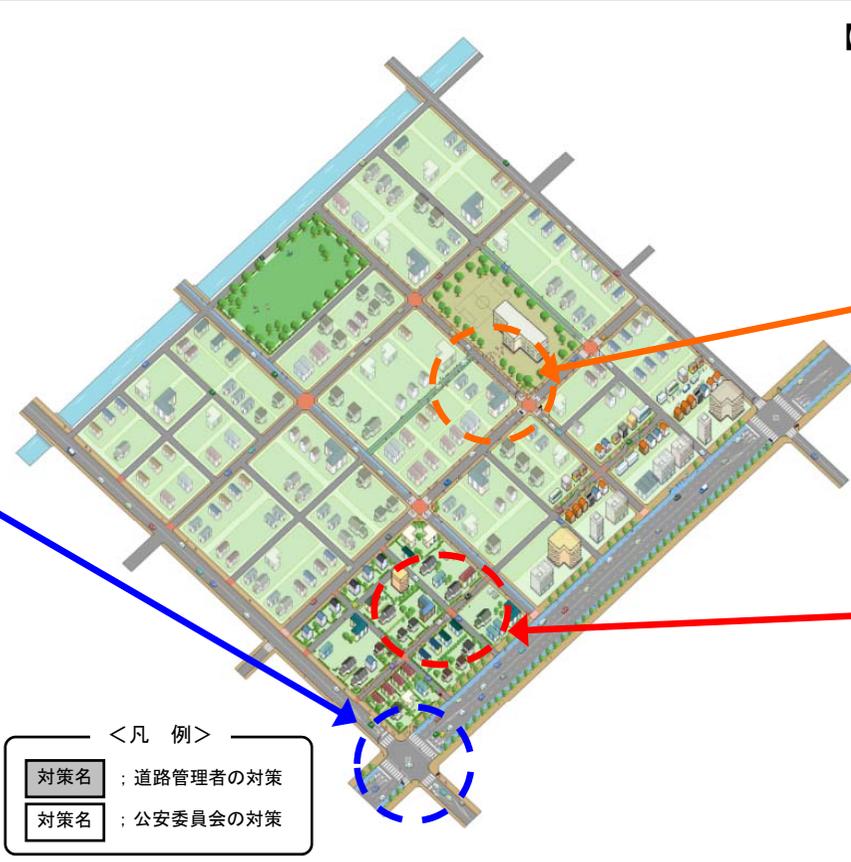
【外周幹線道路の円滑化】



右折車線の設置



信号機の多現示化



< 凡 例 >

対策名	: 道路管理者の対策
対策名	: 公安委員会の対策

【歩行空間ネットワークの整備】



歩道整備



押ボタン信号機

歩道や信号機の整備により歩行空間ネットワークを整備

【歩行者・自転車優先ゾーンの形成】



ハンプの設置



最高速度規制

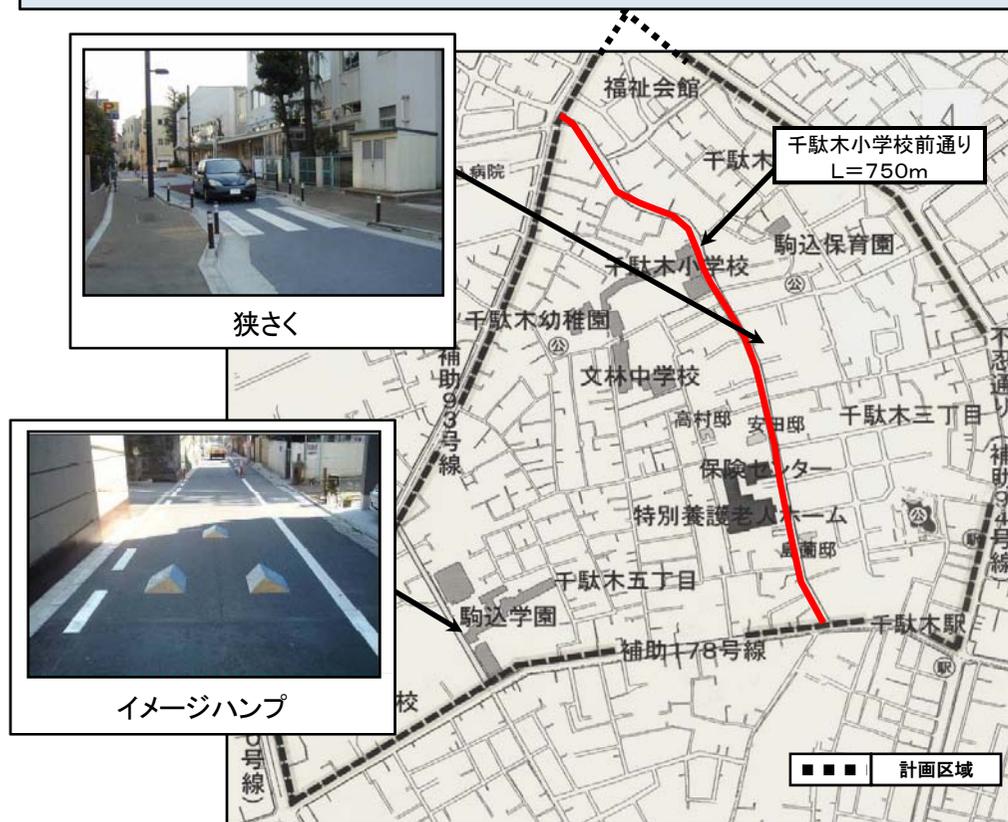
速度規制や車両速度を抑制するハンプ等の整備により歩行者や自転車優先ゾーンを形成

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

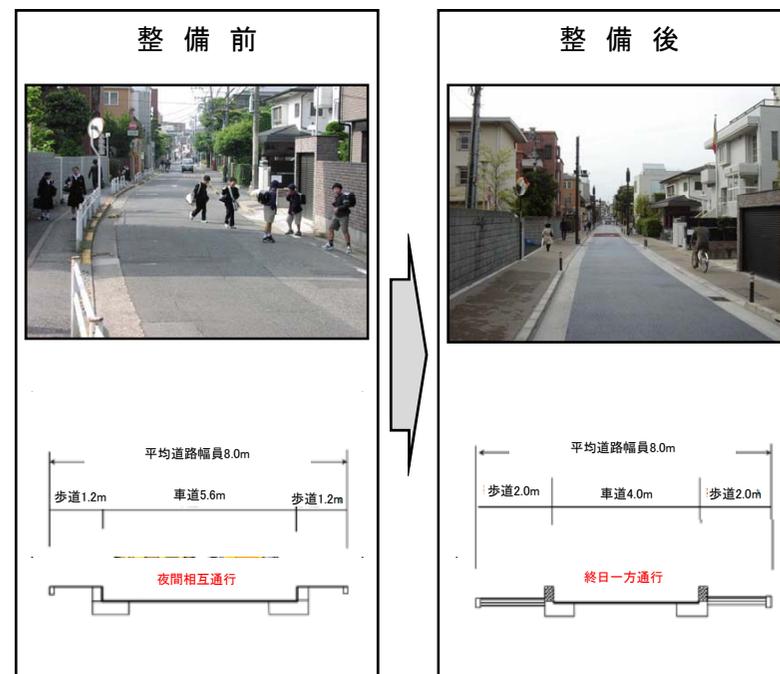
(2) あんしん歩行エリアの取り組み事例①

■ 東京都文京区千駄木での取組事例

- 千駄木小学校通り(区道)は通学路として多くの児童に利用されているが、歩道幅員が狭く、通過交通も多いことから危険が指摘されていた。このため、車道幅員の縮小による歩道の拡幅を実施
- 実施に当たっては、地域住民へのアンケート調査を実施し、夜間対面通行可であった当該道路の終日一方通行化について地域と合意形成
- また、地域内での面的な30km/h規制、狭さくやイメージハンプによる速度抑制策を実施したほか、歩道の拡幅と併せて電線類の地中化を行った



■ 千駄木小学校前通りの整備状況



3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(2) あんしん歩行エリアの取り組み事例②

■ 岐阜県土岐市での取組事例

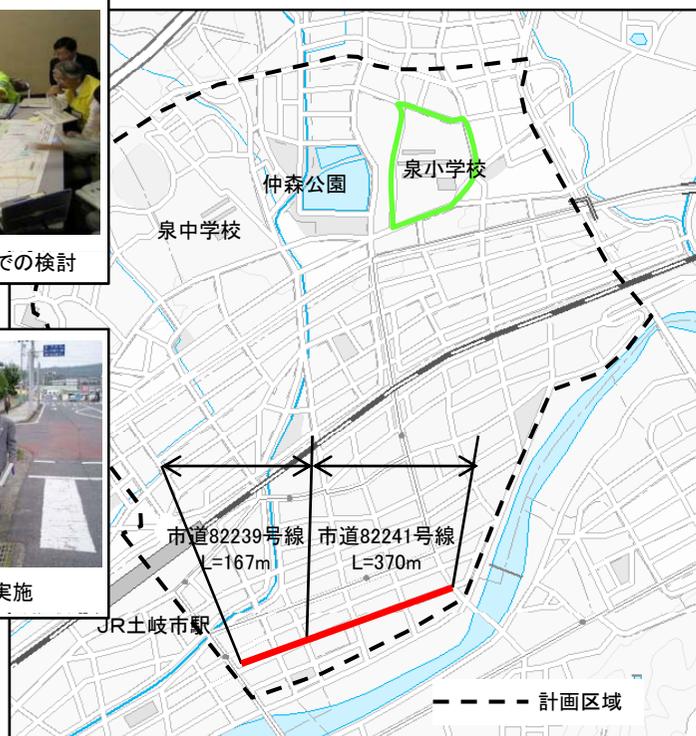
- 市道82241号線及び82239号線は泉小学校の通学路として多くの児童に利用されているが、見通しの良い直線道路であることから通過車両の速度が高く危険が指摘されていた。このため、中央線を抹消し、車道幅員を縮小することにより歩行空間(路側帯)を拡幅
- 実施に当たっては、地域関係者による協議会での検討や現地調査(タウンウォッチング)など地域住民と連携した取り組みを通じて円滑に合意を形成
- また、歩行空間(路側帯)や交差点部にカラー舗装を行うことにより、歩行空間の明示やドライバーへの注意喚起等の効果を高めている



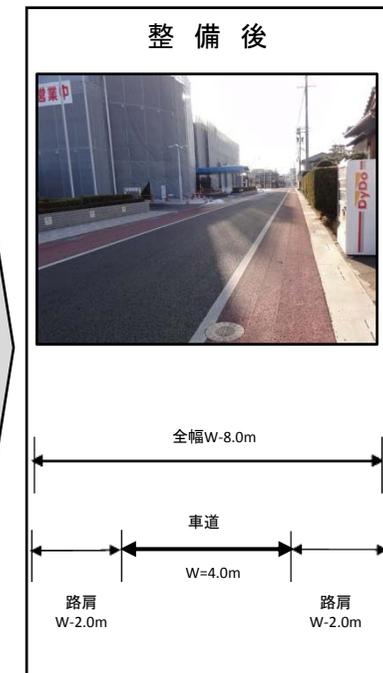
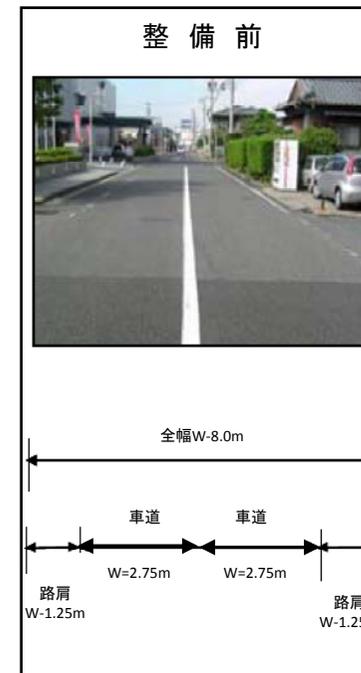
地域関係者による協議会での検討



タウンウォッチングの実施



■ 市道82241号線及び82239号線の整備状況

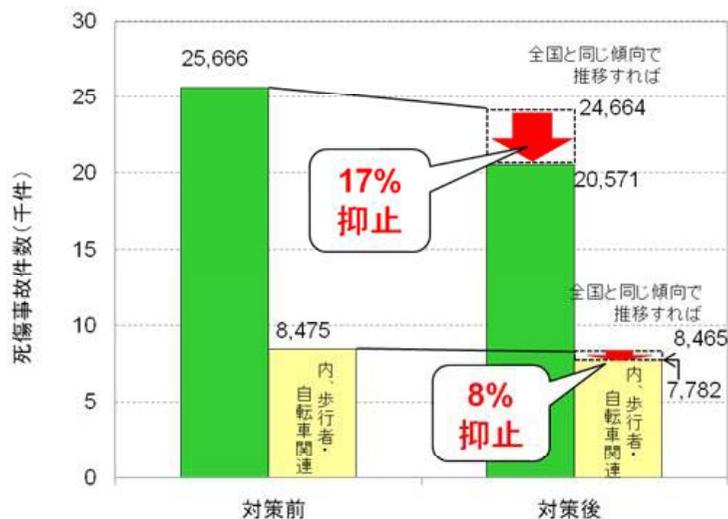


3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(3)「あんしん歩行エリア」を通じた課題

■ あんしん歩行エリアの成果

- 平成15年度に指定した地区のうち、平成21年度までに対策が完了した地区については、エリア内の交通事故件数について17%の抑止効果（歩行者・自転車については8%）



対策完了エリアにおける死傷事故件数及び抑止率

■ 歩行空間の確保における課題

- 歩行空間の拡幅／車道幅員の縮小による取り組みを面的な広がり確保して展開し、エリアとして人優先のメッセージを歩行者、ドライバーに伝えることができたか
- また、車道幅員の縮小とハンプ、狭さく、シケイン等のデバイスの設置を効果的に組み合わせた速度抑制策が実施できたか
- ワークショップの開催、ヒヤリハットマップの作成、合同安全点検等、地域住民の参加機会を確保し、地域住民の交通安全に対する気運の高揚を図り、地域住民の意識や行動を変え主体性を育むことができたか
- 地域住民や道路利用者と十分なコミュニケーションを通じて合意形成を図り、必要な対策を総合的に実施することができたか
- あんしん歩行エリアでの取り組みの成果や反省点を地方にフィードバックし、経験を共有化することにより、人優先の面的施策を全国的に展開することができたか

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

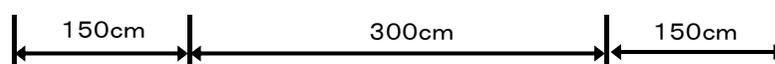
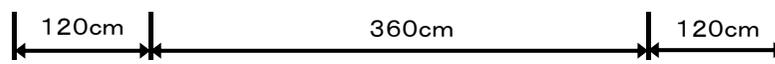
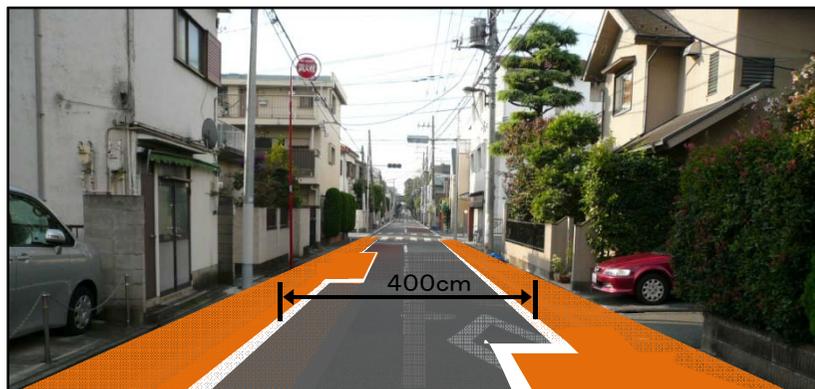
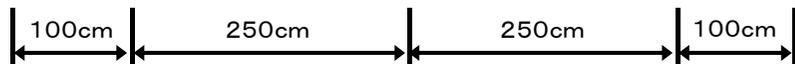
(4)事例などを通じた気づきや課題

- 生活道路において、安全で安心な歩行空間を、少ないコストで早期に拡充するためには、人優先の思想のもと歩行空間を優先的に確保する取り組み(歩行空間の拡幅／車道幅員の縮小)が現実的な手法であるが、その広がりは不十分
- 歩行空間を優先的に確保する取り組みを効果的かつ円滑に推進するためには、
 - ① 警察庁の推進する面的速度規制(ゾーン30)と連携した面的広がりの確保
 - ※ 実施にあたっては、警察が実施する一方通行規制等と連携するほか、ランプ、狭さく、シケイン等のデバイスの設置との効果的な組み合わせを検討
 - ② 地域住民や道路利用者と実施内容について十分な合意形成を図るプロセスを確保するとともに、併せて交通安全への主体的意識を高めて行くこと
 - ③ 歩行者優先の取り組みを広く展開させるため、生活道路における交通安全対策に取り組もうとする地方公共団体や地域をエンカレッジすること

といった取り組みが重要

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(5)生活エリアの道路が人優先になっているか



3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(6)歩行空間の拡幅／車道幅員の縮小による効果

効果－1：歩行者の安心感が向上

- 歩行空間が広がることにより歩きやすさや安心感が向上
- 岐阜県土岐市泉地区において実施したアンケート調査では、63%の児童が「歩きやすさが良くなった」、44%の児童が「車が怖くなくなった」と回答

効果－2：通過車両の速度が減少

- 車道幅員の縮小によりドライバーの緊張感が高まり走行速度が抑制される
- 愛知県警察が豊田市等で中央線抹消・路側帯拡幅が実施された7路線において実施した調査では、実施後の車両の平均走行速度は40km/hから35km/hへ5km/h減少

効果－3：交差点での出会い頭事故が減少

- 車両の走行位置が道路中央に移動することから、交差道路から進入する車両との距離が確保でき、出会い頭事故が減少
- 愛知県警察が県内で路側帯拡幅が実施された24路線において実施した調査では、実施前後の各6ヶ月の比較で出会い頭事故は14件から3件に減少

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

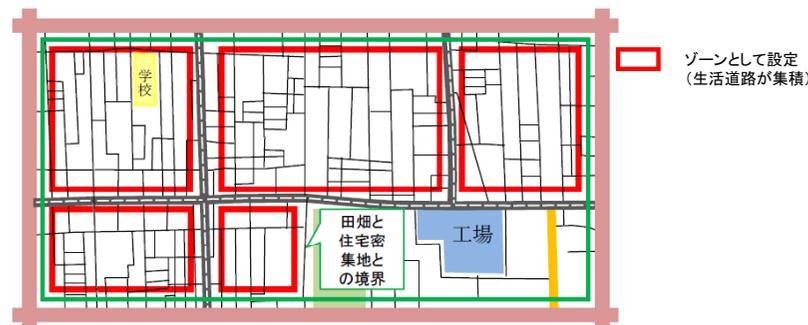
(7)面的速度規制「ゾーン30」の推進(警察庁)

- 警察庁では、道路管理者と連携し、平成28年度末までに全国約3,000箇所を目標にゾーン30(最高速度 30km/hの区域規制等)を推進することとしている

■ これまでの生活道路対策

- 海外では生活道路対策を個別の道路の区間に実施するのではなく、道路網を面的に捉えて実施するゾーン30等のゾーン対策が有効とされ、市街地を中心として普及が進んでいる
- 我が国においても、生活道路対策としてゾーン対策を推進しているが、全国的に普及しているとは言えない状況

〈ゾーン設定イメージ〉



■ ゾーン30の推進(H23.9.20警察庁交通局長通達)

(1)ゾーンの設定手順

- ① 市街地等から2車線以上の幹線道路、河川、鉄道等の物理的な境界で区画された場所をブロックとして選定
- ② ブロック内の1車線道路のうち、住民が日常生活で利用する道路を生活道路に選定
- ③ 生活道路が集積している区域を対象にゾーンを設定

(2)対策内容

- ① 最高速度30km/hの区域規制
- ② 路側帯の設置・拡幅と車道中央線の抹消

(3)整備目標

全国で平成28年度までに約3,000箇所の整備を目標

〈速度規制標識〉



区域の始まり

区域内

区域の終わり



3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(8)通学路の整備について

- 通学路※¹については、「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき、国家公安委員会及び国土交通大臣が道路を指定し、都道府県公安委員会及び各道路管理者が連携して整備※²を推進

※¹ 児童又は幼児が小学校若しくは幼稚園又は保育所に通うため1日につき概ね40人以上通行する道路の区間

※² 歩道の整備に加えて、歩行者の安全確保のための防護柵設置、道路端のカラー舗装など簡易な方法による整備を含む

- 歩道が確保された通学路は約41%、簡易な方法による整備を含めても約52%(平成22年度末)

■ 通学路における歩道等の整備

【歩道の整備例】



【簡易な方法による整備例】



■ 交安法指定通学路の整備状況 (平成22年度末時点)

道路種類	通学路延長 (km)	整備状況	
		歩道整備済 [整備率]	簡易整備済 [整備率]
直轄国道	5,109	4,082 [80%]	838 [16%]
補助国道	7,992	4,986 [62%]	1,072 [13%]
都道府県道	31,051	16,611 [53%]	3,460 [11%]
小計(幹線道路 ^{注1})	44,152	25,679 [58%]	5,370 [12%]
市町村道	63,650	18,115 [28%]	6,218 [10%]
合計	107,802	43,794 [41%]	11,588 [11%]

注1: 国道及び都道府県道
四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(9) 多様な利用者が共存できる道路空間の確保に向けて

- 通学路の整備、バリアフリー化、無電柱化は、何れも安全で安心な歩行空間の確保を目的とした施策であるが、必ずしも十分な連携が図られていないのではないか



■ 通学路に電柱が存在している例



■ 自転車通行部分に 地上機器(変圧器)が存在している例



■ バリアフリー化された道路に電柱が存在している例



■ 視覚障害者誘導ブロックの上に自転車が駐輪されている例

3.生活道路における交通安全対策の現状と課題

(10)安全で安心な歩行空間の確保に向けて

■ 道路空間を通じて歩行者やドライバーに人優先のメッセージを伝えるためにも、生活道路においては、「車道幅員を優先的に確保」から、「歩行空間を優先的に確保」へと転換を図り、次のような取り組みを推進すべきではないか

① NPO等の多様な主体との協働により生活道路における歩行空間の点検を実施、警察が実施する面的速度規制とも連携して、歩行空間の優先的確保(車道幅員の縮小／路側帯拡幅)を迅速に推進

② 地域におけるNPOや大学等が第三者的な立場から行政と地域住民との調整や地域での利害調整をコーディネート※したり、さらには地域住民の意識向上、取り組みの進捗管理や点検・評価を行う仕組みの導入

※ 取り組みの中で、日常生活に密着したエリアにおける地域住民、道路利用者との合意形成(利害調整)のあり方やルール等について検討を深め、「一人でも反対者がいたら実施できない」に代表される現状の克服を目指す

③ 生活道路における交通安全対策に取り組む地方公共団体や地域をエンカレッジするための仕組みの導入

- 地方の取り組みを調査して評価結果を公表(併せて顕彰)、好事例や課題を全国の関係者で共有
- 地方公共団体毎の生活道路における交通事故状況(全国における相対的なポジション)を提供

4. 今後の取り組みの方向性(案)

(1) 路肩の拡幅の推進

- 路側帯拡幅等を行う場合の基礎知識、留意点、事例をとりまとめ、手引き(案)を作成する
- ハンプ、シケイン、狭さくなどの物理的デバイスの効果についてもあわせて示す

□ 基礎知識

関係通達

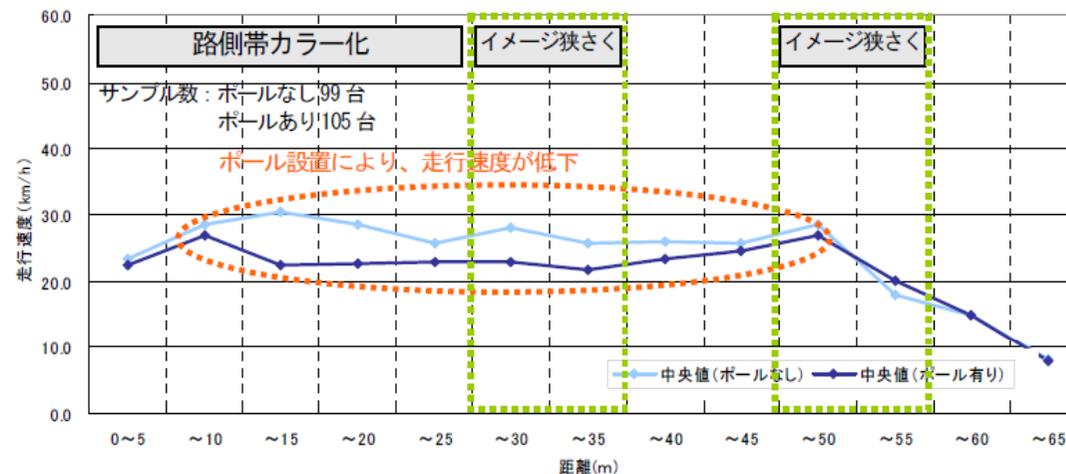
有効な対策(ハンプ等物理的デバイス、路側帯拡幅・中央線抹消)の概要
路側帯の種類などの基本的な知識 等

□ 留意点

より効果を上げるための対策

例) 外側線による狭さく、クランク、スラロームの形成、ポールの設置効果
カラー舗装やクロスマークの設置による交差点及び路側帯の明確化 等

■ 例) イメージシケインとポール設置後の速度差



□ 事例

4. 今後の取り組みの方向性(案)

(2) モニタリングと公表

- 事故に関するデータや地方公共団体の取り組み、進捗状況を調査するとともに、対策の必要性を啓発するため、相対的なポジションを示すデータの公表する
- どのようなデータを公表すべきか

□ データの公表(イメージ)

- 生活道路での死傷者数(都道府県、市町村別)
- 生活道路での可住地面積あたりの死傷者数(都道府県、市町村別)
- 生活道路での人口10万人あたりの死傷者数(都道府県、市町村別)
- あんしん歩行エリアの整備進捗状況(ベスト、ワーストランキング)
- あんしん歩行エリアの事故抑止達成状況

■ 道路のバリアフリーの整備状況の公表例

①人口70万人以上の都市

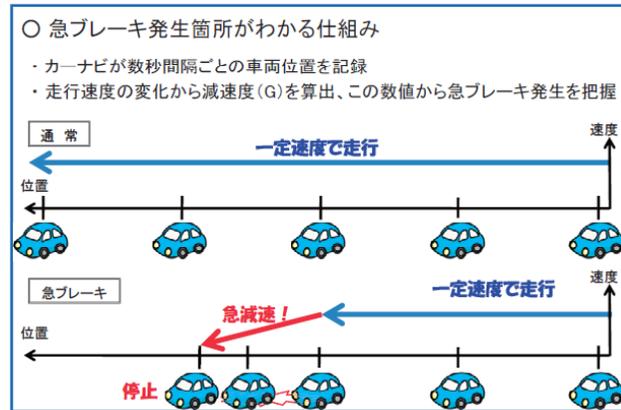
都道府県名	市町村名	特定道路 延長 (km)	特定道路 整備済み延長 (H21年度) (km)
北海道	札幌市	125.9	89.5
大阪府	大阪市	92.4	60.0
千葉県	千葉市	57.7	34.2
大阪府	堺市	45.0	25.8
宮城県	仙台市	18.9	15.5
兵庫県	神戸市	14.5	12.5
京都府	京都市	22.9	11.2
福岡県	福岡市	10.9	10.7
静岡県	静岡市	10.6	8.4
新潟県	新潟市	7.7	7.4
広島県	広島市	7.2	6.2
埼玉県	さいたま市	13.5	5.9
愛知県	名古屋市	5.2	5.2
神奈川県	川崎市	5.4	3.7
静岡県	浜松市	3.2	3.1
神奈川県	横浜市	1.8	1.8
福岡県	北九州市	2.5	1.7
神奈川県	相模原市	2.0	1.4
東京都	世田谷区	1.3	1.3

4. 今後の取り組みの方向性(案)

(3) プローブデータによるヒヤリハット箇所の把握

- 民間企業のプローブデータにより急減速した箇所を分析し、潜在的な事故危険箇所を把握
- 今年度、国総研にて適用可能性を検討中

■ 埼玉県での分析・対策事例



事例1



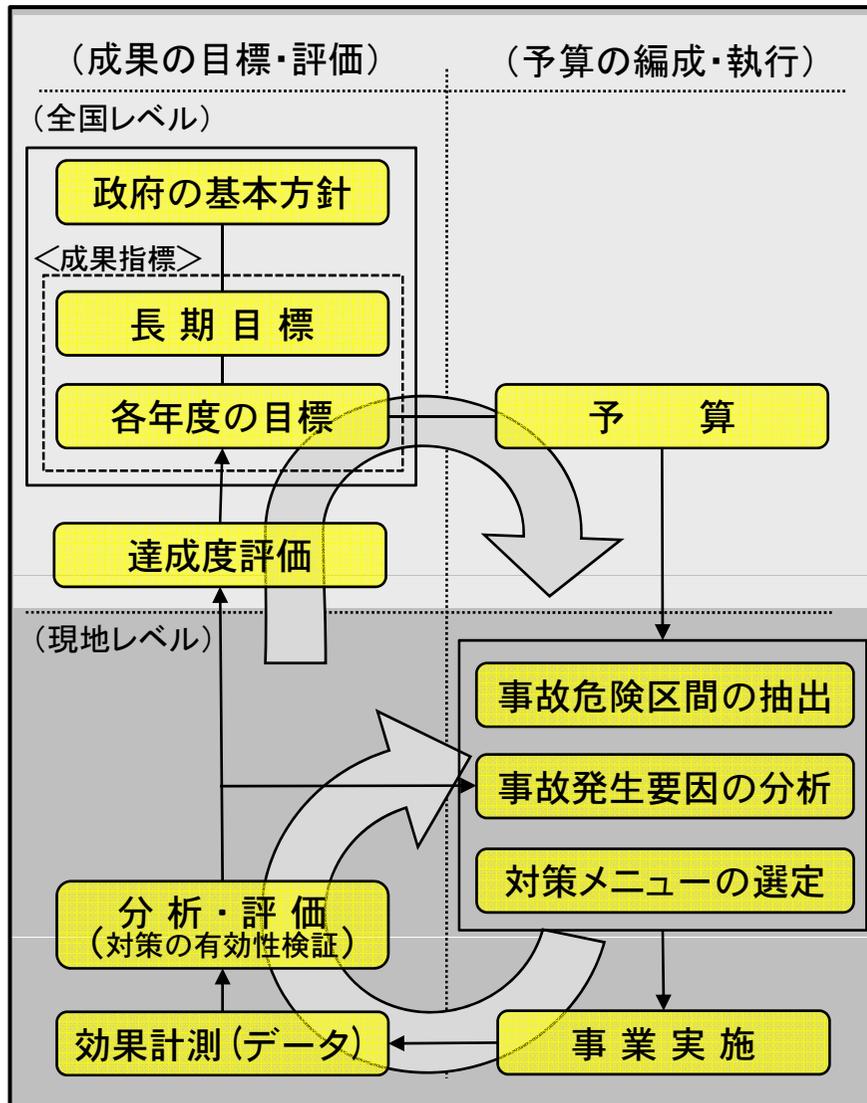
事例2



4. 今後の取り組みの方向性(案)

(4) 幹線道路における事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の取り組み

- 幹線道路(直轄国道)において、「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」により重点的、効果的に交通事故の撲滅を図る『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を推進



1. 事故の危険性が高い区間を明確化 「選択と集中」

① 事故データに基づく区間

死傷事故率、重大事故等の発生件数等

② 潜在的な危険区間

地域住民、道路利用者、市町村等からの指摘等

全国で14,303区間を選定(平成22年度)

(学識者、関係者等からなる委員会から意見を聴取)

2. 情報の共有化 「市民参加・市民との協働」

地域住民、道路利用者に危険区間を認識してもらうことによる事故削減効果にも期待(意識や行動を変える)

① 代表的な事故危険区間の公表

② 注意喚起看板の設置

③ 地域住民・関係機関等との合同現地地点検

【岡山国道事務所での取り組み】



地域住民、関係機関等による現地点検、意見交換

4. 今後の取り組みの方向性(案)

(5) 交差点事故・歩行者事故の削減に向けた新たな取り組み

- 交差点部での交通事故削減に向けては、従来の取り組みに加えて、ラウンドアバウト等これまで積極的に導入されてこなかった施策についても、その導入の可能性や適用範囲の明確化等について検討を行うべきではないか

ラウンドアバウトは、信号機を必要としないことから、設置コストや維持管理・更新コストの削減、車両停止・発進時の排ガス排出の削減による環境性能の向上等、安全面以外にも多くのメリットが見込まれる。

ラウンドアバウト



米国DOT-FHWAのパフレットより

歩行者のための安全島



米国DOT-FHWAのパフレットより