

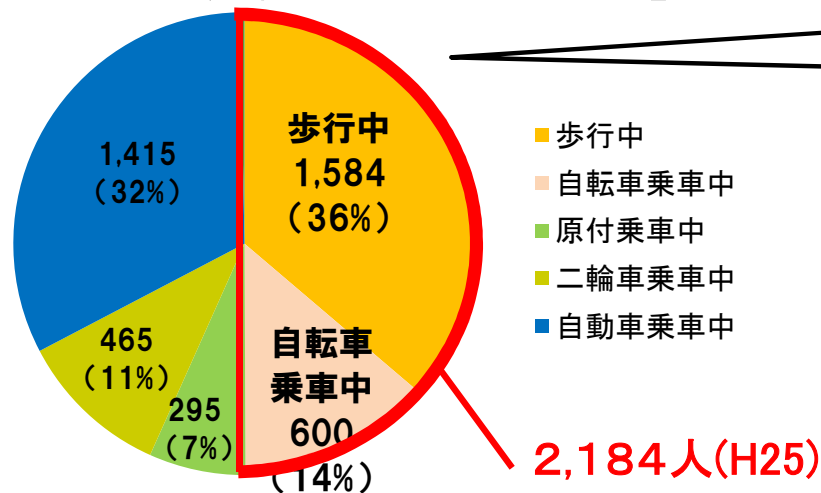
機能分化による暮らしの道の再生

～交通安全～

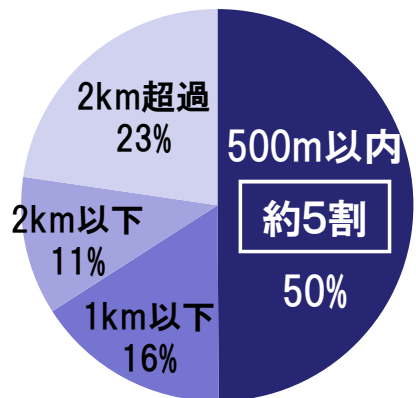
交通事故の現状

○交通事故死者数は、昭和45年のピーク時の1万6千人より**4分の1の4**、**373人まで減少**
 ○人口あたり自動車乗車中死者数は**先進国で最小**。歩行中・自転車乗車中は**先進国で最下位**
 ○交通事故死者数のうち**約半数の2,184人が、歩行中・自転車乗車中に発生**
 そのうち約半数が、**自宅から500m以内の身近な場所で発生**

【交通事故死者数4,373人(H25)の内訳】

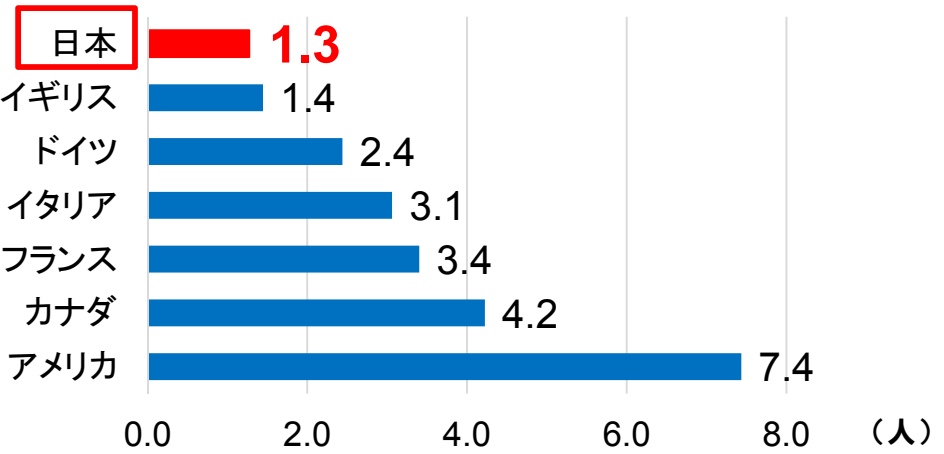


【事故発生箇所の自宅からの距離】

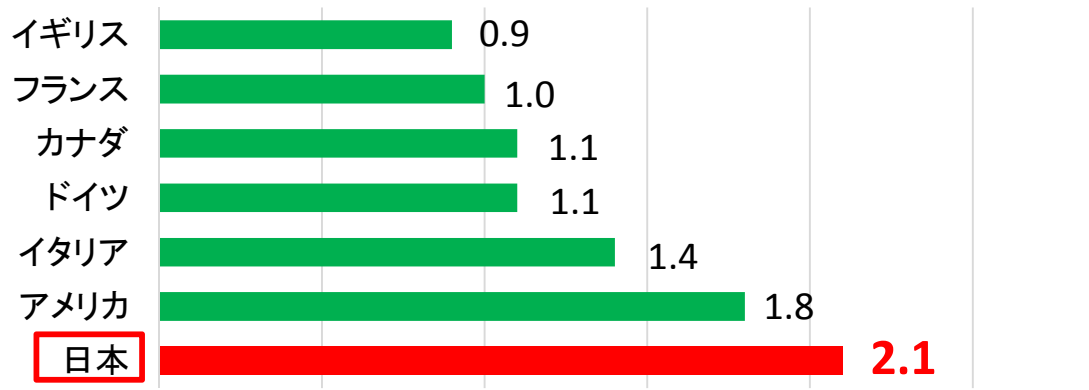


出典) 交通事故データ(ITARDA) (平成25年データ)

【人口10万人あたり死者数(自動車乗車中)】



【人口10万人あたり死者数(歩行中・自転車乗車中)】



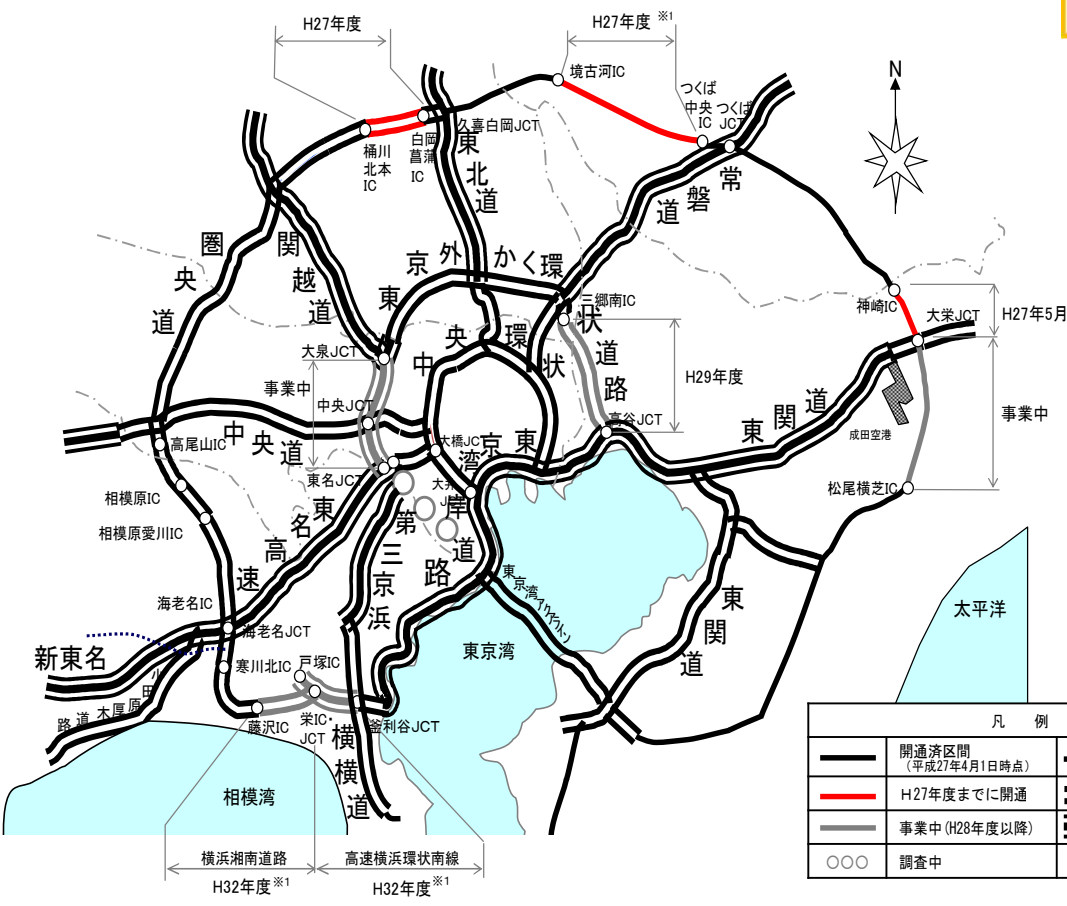
出典) 国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(30日死者数(H24))

道路を取り巻く状況の変化

- 幹線道路等の整備が進展
- 自動車交通を安全性の高い道路へ転換し、交通事故を削減できる状況に

【首都圏の環状道路の整備が進展】

整備率 約3割(H16)→約7割(H26)

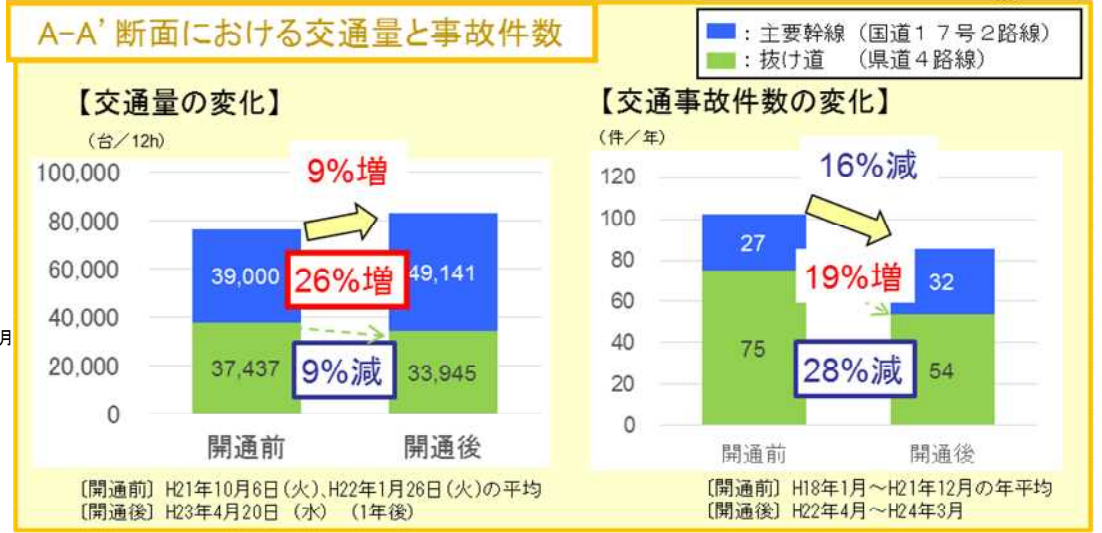


凡例	
— (solid black)	開通区間 (平成27年4月1日時点)
— (red)	H27年度までに開通
— (grey)	事業中(H28年度以降)
○ ○ ○	調査中
— (double line)	2車線
— (triple line)	4車線
— (quadruple line)	6車線

※1 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

【安全性の高い道路へ転換し、交通事故が削減】

主要幹線道路(国道17号2路線)に交通が転換(26%増)
→ 抜け道交通量(9%減)、交通事故件数(28%減)



国道17号上尾道路



2 抜け道として利用されていた様子 (大谷本郷さいたま線)



機能分化を進め、歩行者自転車乗車中死者数の概ね半減を目指す

- 今まさに生活道路で歩行者自転車中心の「安全な暮らしの道」を再生することが可能な時代へ
- 機能分化を進め、世界で一番安全な道路交通を目指す

○これまでの対策に追加して、機能分化を推進することで

歩行中・自転車乗車中死者数 概ね半減を目指す
 H25死者数 4,373人 (うち歩行者自転車乗車中死者数 2,184人)

安全な幹線道路等への交通転換

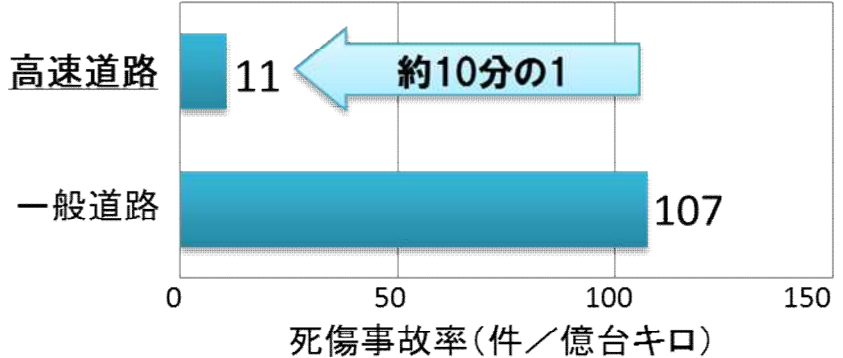
○高速道路の利用割合が16%^{※1}から30%^{※2}に増加した場合
 歩行者・自転車乗車中死者 450人/年減^{※3}

生活道路の速度抑制

○生活道路の車両速度が30km/h以下^{※4}になった場合
 歩行者・自転車乗車中死者 450人/年減^{※5}

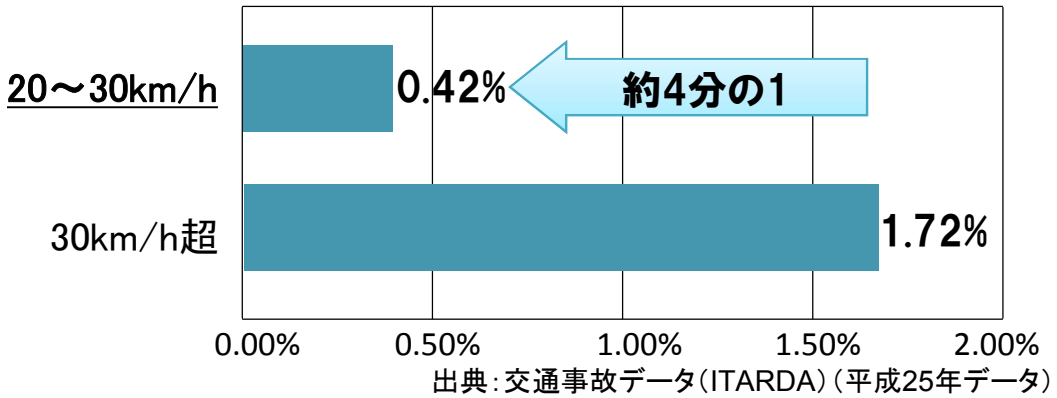


【日本の道路種類別の死傷事故率】



出典)警察庁資料(H23)/交通量観測機器データ(H23)

【生活道路における速度別の致死率】^{※6}



出典: 交通事故データ(ITARDA) (平成25年データ)

※1 道路交通センサス(H22)及び自動車輸送統計年報(H22)。
 ※2 欧米諸国の高速道路の利用割合は概ね30%。
 ※3 高速道路と一般道路の台キロ当たり死者数の実績値から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した(国交省試算)。

※4 平成25年に生活道路で死亡事故を起こした車両の速度のうち、全体の約6割を占める危険認知速度30km/h以上の車両速度を30km/h以下に速度抑制。
 ※5 危険認知速度別の死者数と死傷者数から原単位を算出し、危険認知速度30km/h以上での死傷者数が全て20km/h~30km/hになった場合の削減効果を算出した(国交省試算)なお交通転換による死者数減との間に250人/年減の重複がある。
 ※6 生活道路のデータとして市町村道のデータを用いた。致死率とは、事故に遭遇した場合に死に至る率(=死者数/死傷者数)を示す

機能分化による「安全な暮らしの道」の再生に向けた取り組み

1. 生活道路の速度抑制



(1)「生活道路の新仕様」を標準化し、徹底的な対策を推進

(2)国等が市町村と連携し計画立案等実施できる仕組みの構築

(3)住民等関係者が参画できる推進体制や見える化の構築

2. 幹線道路等への交通転換



(1)幹線道路等の整備による安全性の高い道路への交通転換

(2)幹線道路の安全性を一層高める交通安全対策の推進

3. 自転車通行空間の確保



(1)生活道路におけるピクトグラム等の設置の推進

(2)道路空間再配分等による幹線道路の自転車通行空間確保

1(1) 「生活道路の新仕様」の標準化し、徹底的な対策を推進

「生活道路の新仕様」を標準化し、周辺の幹線道路が整備され緊急性の高いエリアにおいて物理的に速度低減を図る対策を徹底的に実施。歩車混在から歩行者・自転車中心の空間へ転換

- 【仕様】
- ① 進入口を入りにくくする構造にすること
 - ② 走行速度を抑制する構造にすること
 - ③ 歩行者、自転車に必要な幅員を優先して確保すること

進入口を入りにくくする(進入抑制策)



スムーズ歩道



交差点狭さく



ライジングボラード※

走行速度を抑制する(速度低減策)



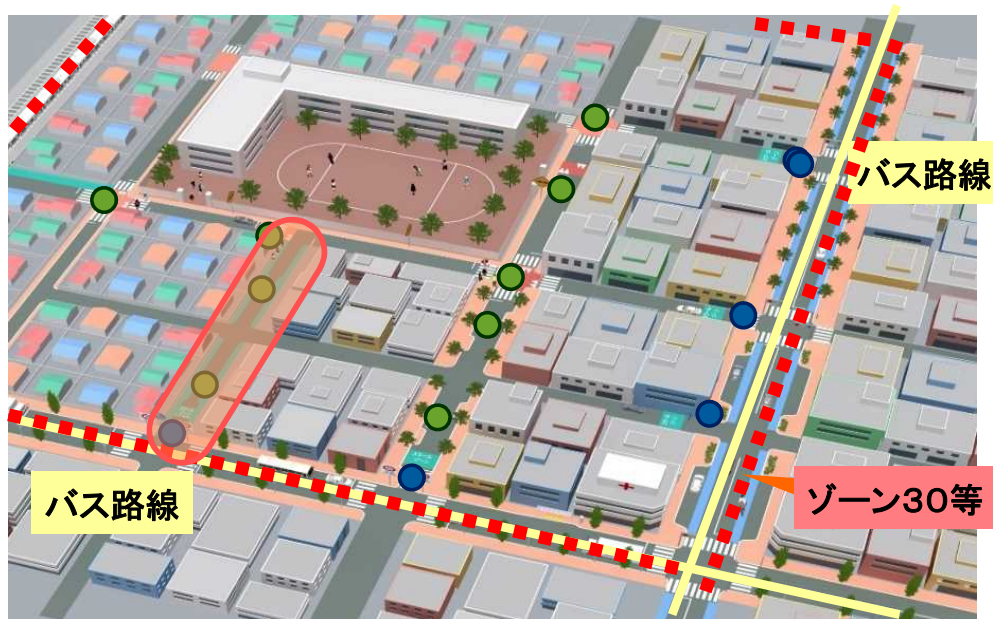
ハンプ



狭さく



シケイン

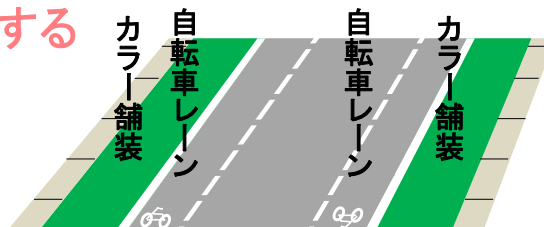


● 進入抑制策 ● 速度低減策
 ○ 歩行者・自転車を優先させる対策

歩行者・自転車の幅員を優先して確保する



(京都府京都市)



(イメージ)

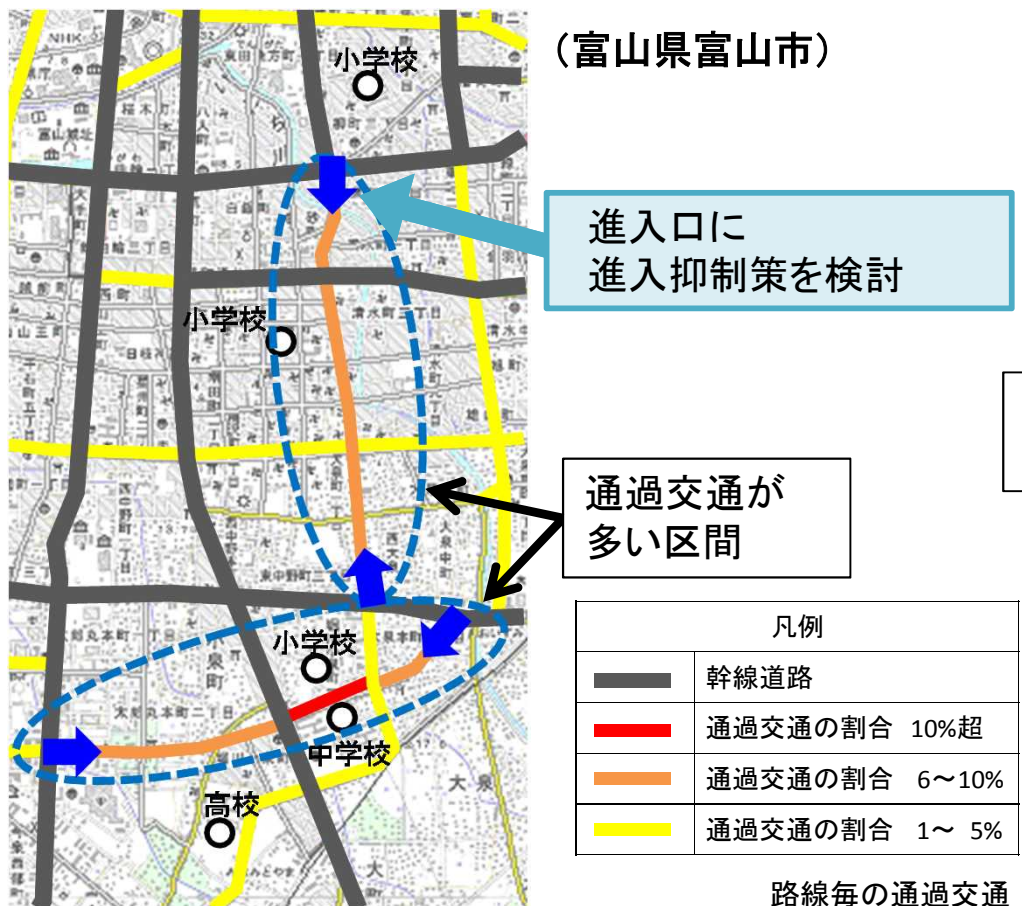
※ 導入に向け関係機関と検討中

ビッグデータを活用し、新仕様に沿った計画立案、評価、見える化を推進

- 新たに、生活道路における科学的データが利用分析可能に
- 経路情報の分析により、**抜け道(通過交通)**を把握し、進入口に進入抑制策を実施
- 走行速度情報の分析により、**速度の高い区間**を把握し、速度低減策を実施

【進入抑制策の事例】

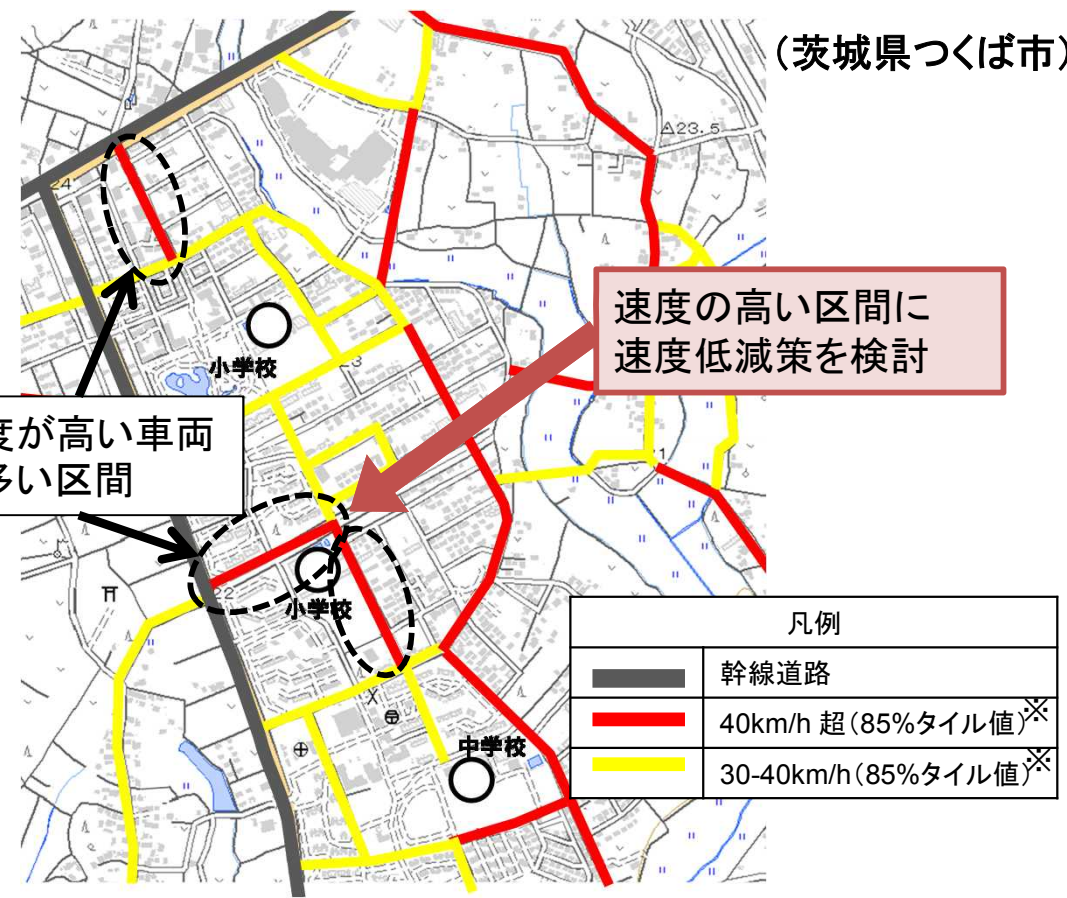
○通過交通の多い区間の進入口に進入抑制策(狭さく等)を検討



※通過交通の割合 = $\frac{\text{路線毎の通過交通}}{\text{地区全体の通過交通}}$

【速度低減策の事例】

○速度の高い区間に速度低減策(ハンプ等)を検討

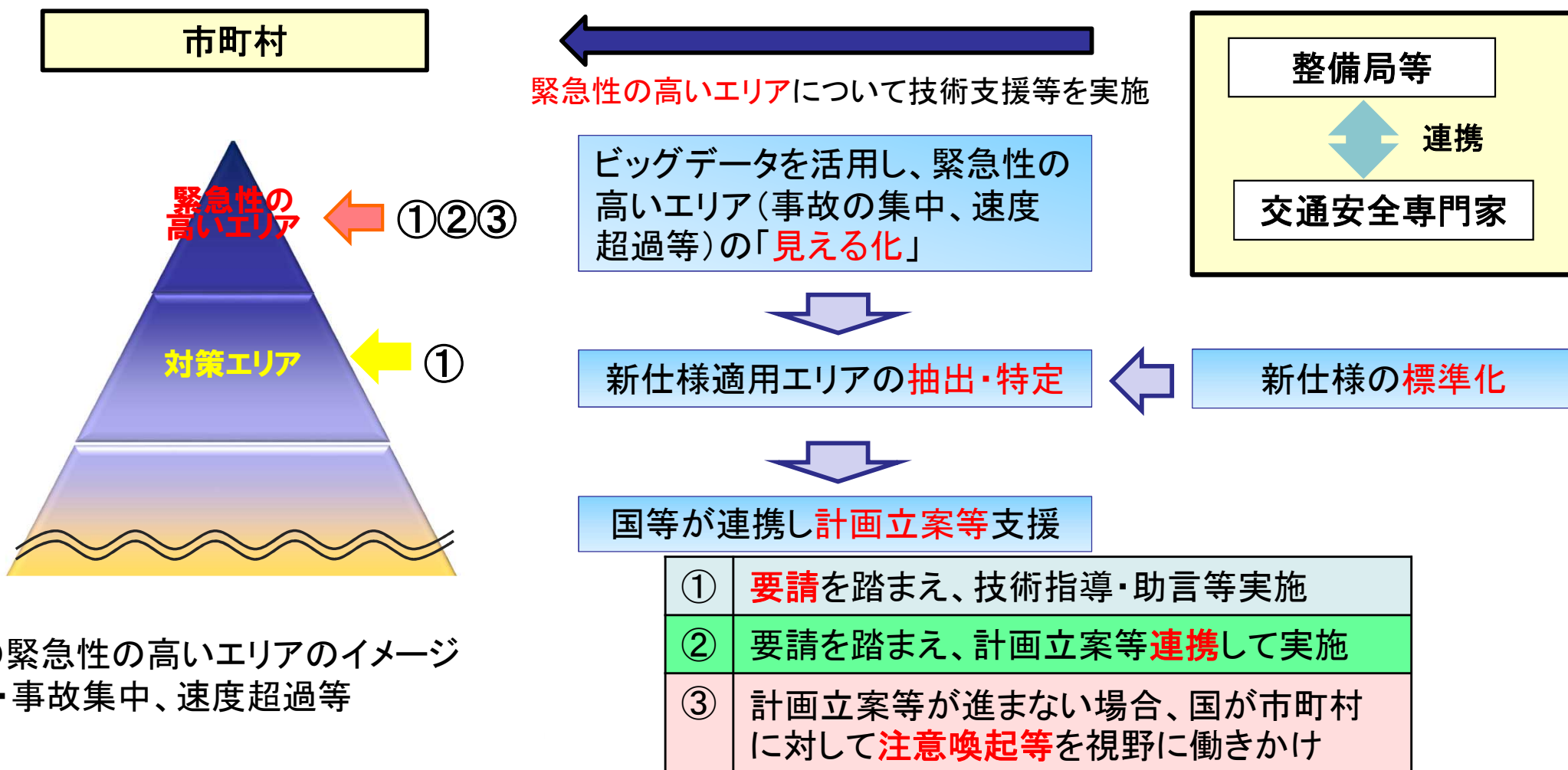


※85%タイル値:測定された速度を低い方から順番に並べたとき、85%の位置にある値

1(2) 国等が、市町村と連携して計画立案等を実施できる仕組みの構築

- 市町村では、交通安全対策に従事する**職員数が不足**。3人以下の市町村が全体の**約6割**
- 市町村の道路管理者による対策を支援するため、国等が市町村と連携して計画立案等できる仕組み等による「**暮らしの道再生戦略(仮称)**」を推進

【暮らしの道再生戦略(仮称)】



○緊急性の高いエリアのイメージ
・事故集中、速度超過等

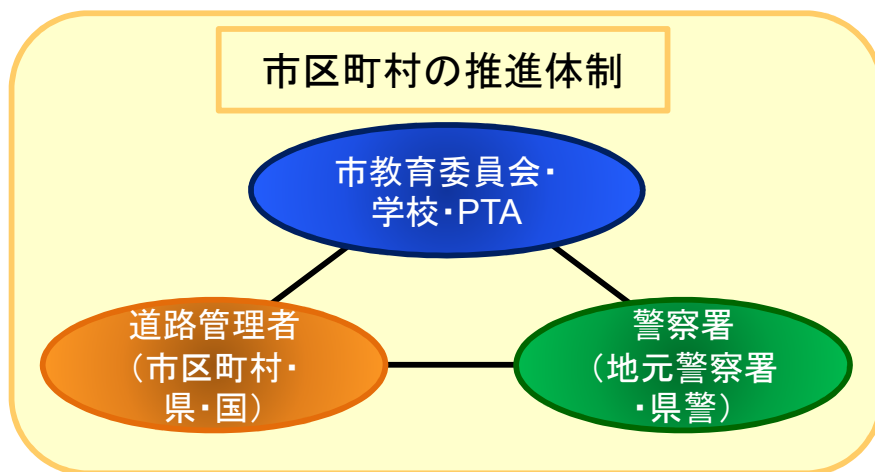
1(3) 住民等関係者が参画できる推進体制や見える化の構築

- 通学路緊急合同点検に基づく対策は約9割完了(平成26年度末)
- 継続的な取組とするため、全市区町村で**通学路推進体制**を活用し、「生活道路の新仕様」を推進
その際、**法定協議会の活用**も検討
- 住民、利用者等の関心を高める**課題と成果の見える化**を推進

【通学路推進体制等の活用】

学校、教育委員会、道路管理者、警察等
多様な関係者が参画する通学路推進体制等の
全市町村における構築を推進。

市区町村の**約7割**が構築済み (H26年度末 速報値)



【住民等の関心を高める見える化の推進】

課題、成果を可視化しながら、事業を推進する
仕組みを構築。

課題の見える化

- 住民、利用者等の参画により抽出された課題
- 科学的データを踏まえた課題 等を公表

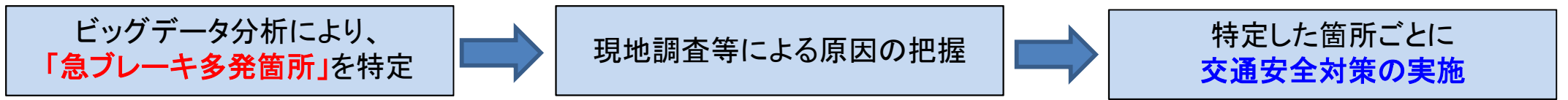
成果の見える化

- 対策計画、進捗状況、対策効果、
ベストプラクティス 等を公表

2(2) 幹線道路の安全性を一層高める交通安全対策の推進

○これまでの区間ごとに整理した事故率による分析に加え、ビッグデータ(急ブレーキ位置情報)の活用により、**潜在的な危険箇所**を抽出特定する分析手法を推進

ビッグデータの活用事例 (福岡県粕屋町)



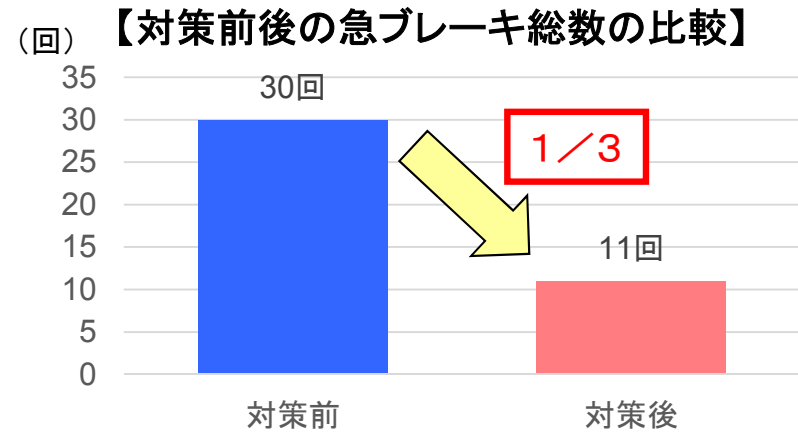
高架下で急ブレーキが多発。さらに、発生箇所が散らばっている。



停止線が高架下に位置していたため分かりづらいことが原因と判明。



交差点をコンパクト化し停止線を前出し。分かりやすくすることで、**急ブレーキによる追突事故の未然防止に効果。**



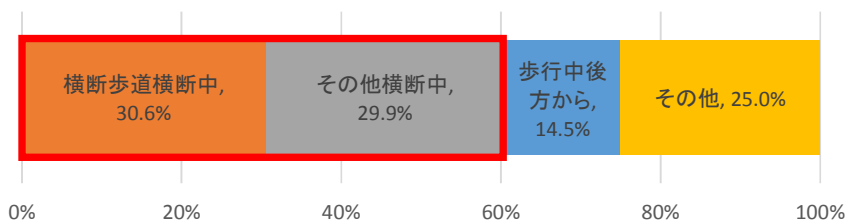
※対策前:H24.4~H24.12
対策後:H25.4~H25.12

2(2) 幹線道路の安全性を一層高める交通安全対策の推進

- 高齢歩行者の死傷事故件数のうち、**横断中の事故**が全体の**約6割**
- 片方だけの確認で済む等、高齢者の身体的特性に応じた**二段階横断歩道の構造**を試行導入

【高齢者の死傷事故件数の内訳】

横断中での死傷事故が**約6割**

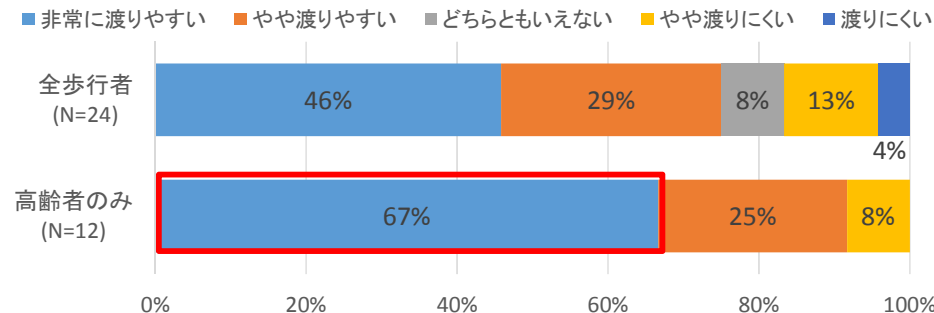


高齢歩行者(65歳以上)の死傷者事故類型別の内訳

出典)交通事故データ(ITARDA)(平成25年データ)

【高齢者の二段階横断歩道に対する評価】

高齢者の**約7割**が二段階横断歩道を**非常に渡りやすい**と回答

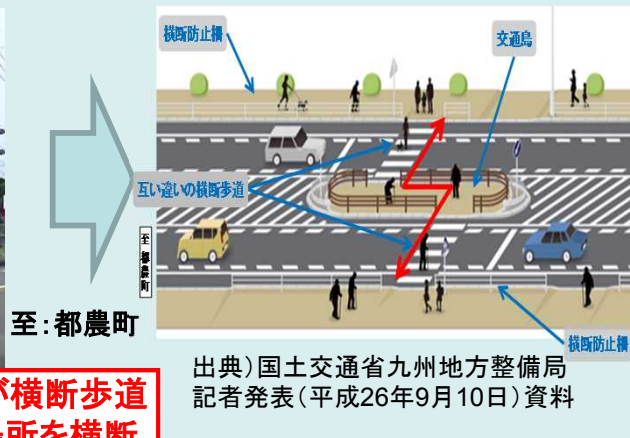


二段階横断歩道の渡りやすさのアンケート結果

出典)国土技術政策総合研究所:平成25年度道路調査費等年度報告

二段階横断歩道の試行導入 (宮崎県川南町)

高齢者による乱横断の様子



高齢者が横断歩道のない場所を横断

出典)国土交通省九州地方整備局 記者発表(平成26年9月10日)資料

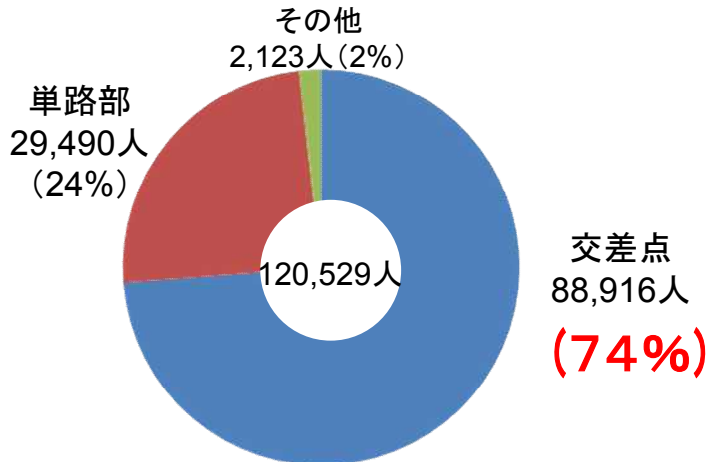
二段階横断歩道の導入



3 自転車通行空間の確保

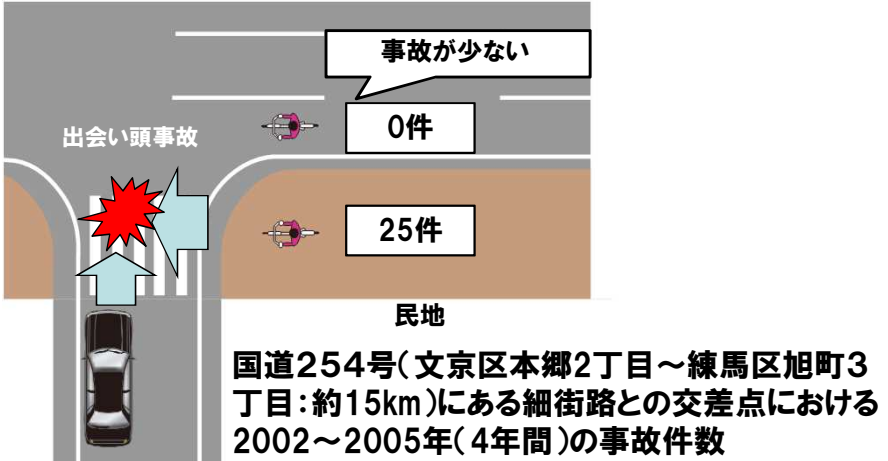
- 交差点での死傷事故を減らすために、**車から自転車が視認しやすい車道通行を推進**
- 車道通行を前提とした**自転車通行空間を整備**するとともに、市区町村毎に自転車ネットワーク計画を作成し、**ネットワーク化**を計画的に推進

【自転車乗車中死傷者の内訳(H25)】



【出典:ITARDA交通事故統計データ】

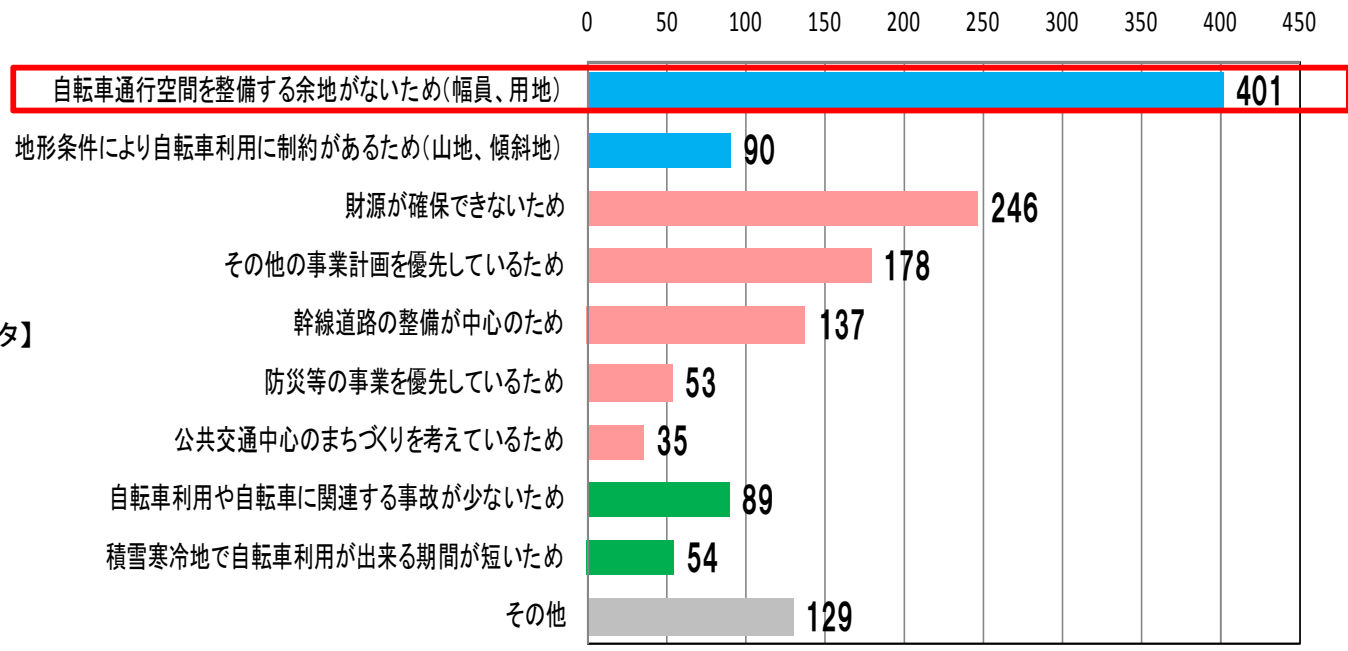
○交差点では車道通行が安全



【出典:金子、松本、箕島:自転車事故発生状況の分析 土木技術資料51-4 2009】

【自転車ネットワーク計画の策定が進まない理由】

自転車ネットワーク計画策定自治体は**67**(平成26年4月時点)
策定が進まない一番の理由は、**幅員、用地等空間の制約**



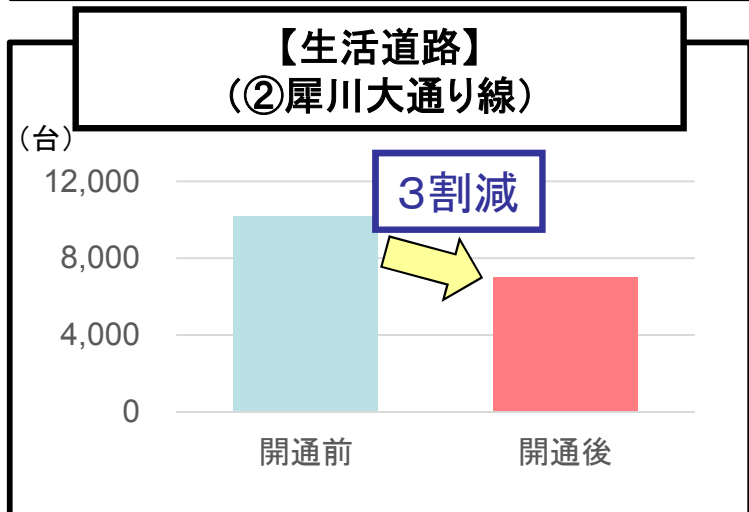
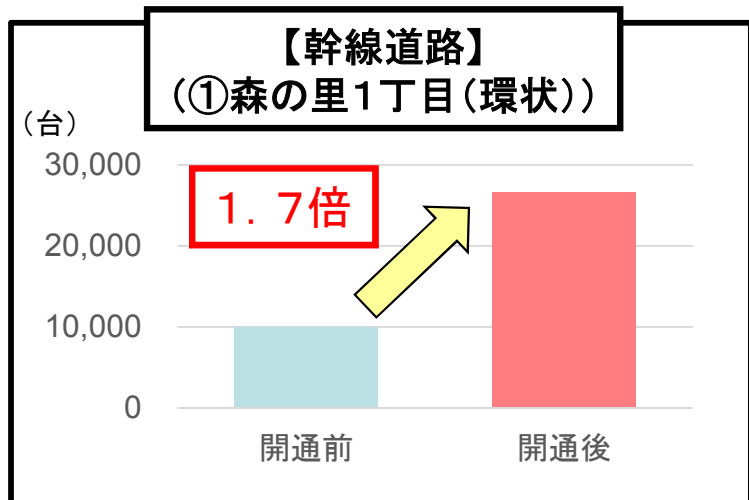
出典)国土交通省調べ
対象市区町村: DID地区(人口集中地区)を有する市区町村のうち計画検討を考えていない654市区町村。 総回答数1,412(複数回答)

交通事故件数等データ分析を踏まえ、ネットワーク計画を策定すべき自治体を抽出し、策定を促進

3(1) 生活道路におけるピクトグラム等の設置の推進

○環状道路の整備等により生活道路から交通が転換することで、**交通量の減少した生活道路**において**ピクトグラム、自転車専用通行帯等の設置**を推進

【山側環状開通による交通量の転換】



※交通量は平日 7~19時の12時間



【ピクトグラム等の設置】

(市道準幹線514号本町・白菊線)



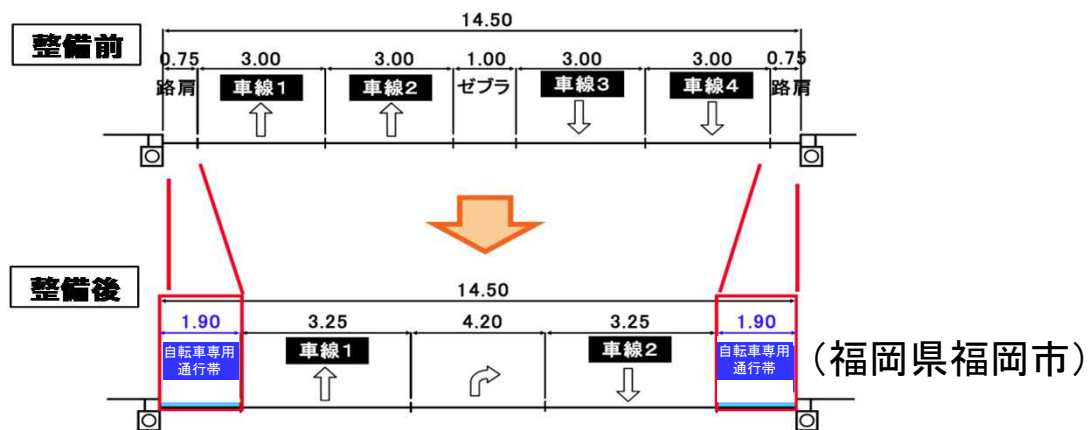
(市道片町1丁目線11号)



3(2) 道路空間再配分等による幹線道路の自転車通行空間確保

- 用地、幅員等の空間制約に対して、路肩活用等による道路空間再配分を推進し空間を確保
- 路上駐車により空間機能が低下。生活道路等で荷捌きスペースを確保する取組を推進

【路肩を活用した道路空間再配分】



路肩を活用した通行空間



(東京都江戸川区)

平坦かつ幅が狭い街渠を導入し安全な通行空間を確保



(静岡県静岡市)

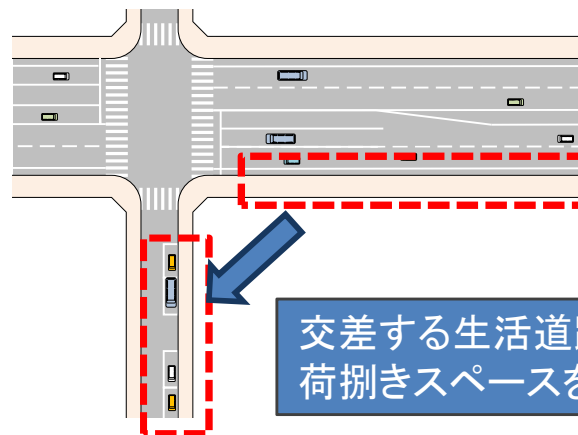
【路上駐車対策による自転車通行空間の確保】



ポールの設置により
交差点付近での
駐停車を物理的に抑制

(東京都足立区)

○交差する道路等を活用し、荷捌きスペースを確保



複数の道路管理者と調整を図り、警察と連携して、駐車する空間確保を推進

交差する生活道路等に
荷捌きスペースを確保

今後の課題と方向性(案)

課題	論点と方向性
歩行中・自転車乗車中死者の削減をどのように図るべきか	<p>○<u>生活道路への対策をどのようにすべきか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 速度低減、進入抑制等を徹底的に実施し、歩車混在から歩行者・自転車中心の空間へ転換。「暮らしの道」を再生 <p>○<u>幹線道路等への対策をどのようにすべきか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 幹線道路等の整備による安全性の高い道路への交通転換 ➤ 幹線道路の安全性を一層高める交通安全対策の推進
自治体における生活道路対策の実施における課題に対して、どう対応すべきか	<p>○<u>技術的知見の不足に対して、どう対応すべきか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 「生活道路の新仕様」の標準化 ➤ 緊急性の高いエリアについて、国等が市町村と連携して、計画立案等を実施 <p>○<u>困難な合意形成に対して、どう対応すべきか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 通学路推進体制の活用。法定協議会の活用も検討 ➤ ビッグデータの活用により緊急性の高いエリアの「見える化」を推進し、対策や効果について国民の理解を促進
自転車通行空間の確保における課題に対して、どう対応すべきか	<p>○<u>空間の制約に対して、どう対応すべきか</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 生活道路におけるピクトグラム等の設置の推進 ➤ 路肩活用等による道路空間再配分の推進