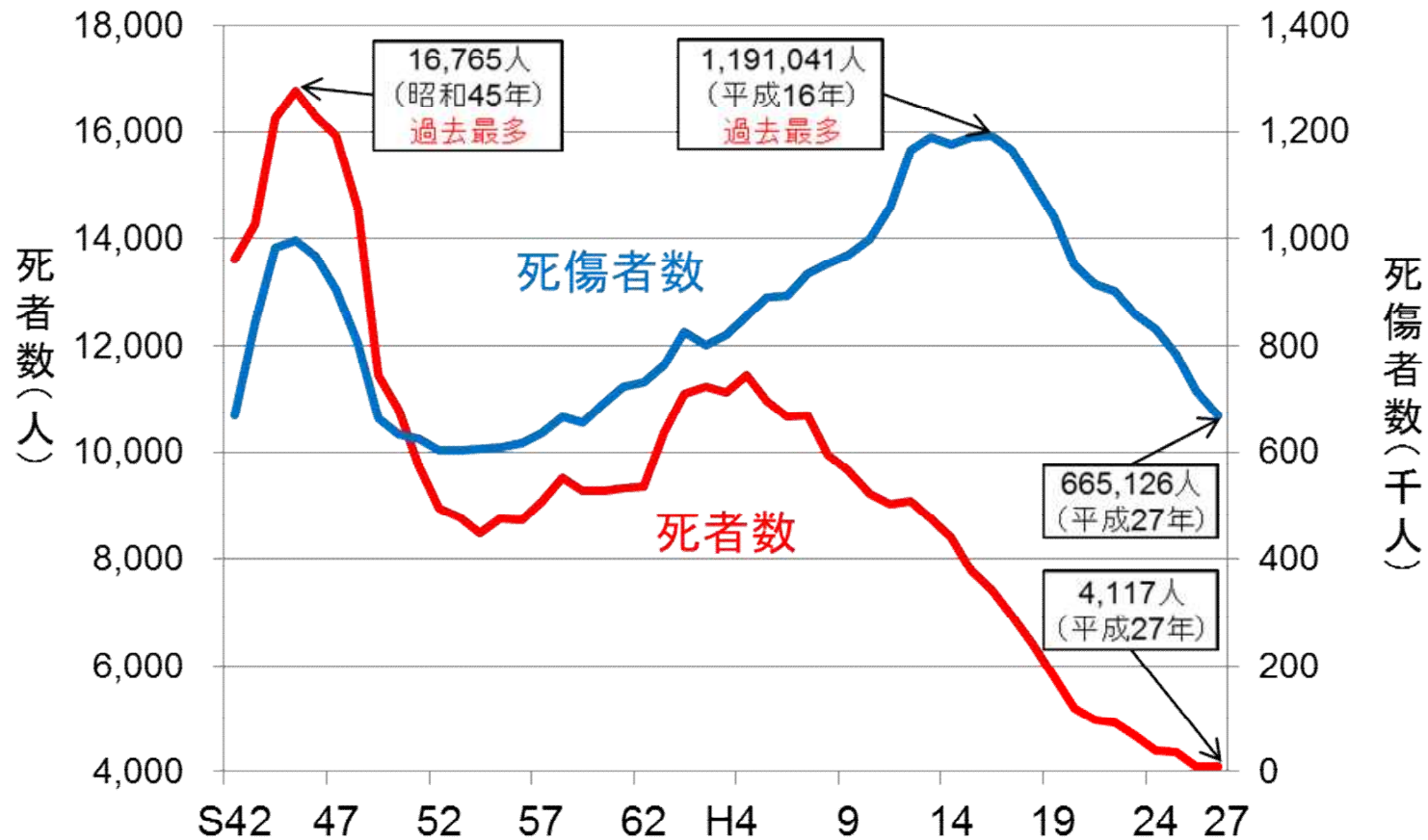


凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する 技術基準について

日本の交通事故発生状況の推移

○平成27年の交通事故死者数は15年ぶりに増加



※昭和46年以前の件数、死者数及び死傷者数には、沖縄県を含まない

出典) 警察庁資料

○H27年死者数: 4,117人 ⇒ 前年比 +4人
うち高齢者数: 2,247人 ⇒ 前年比+54人

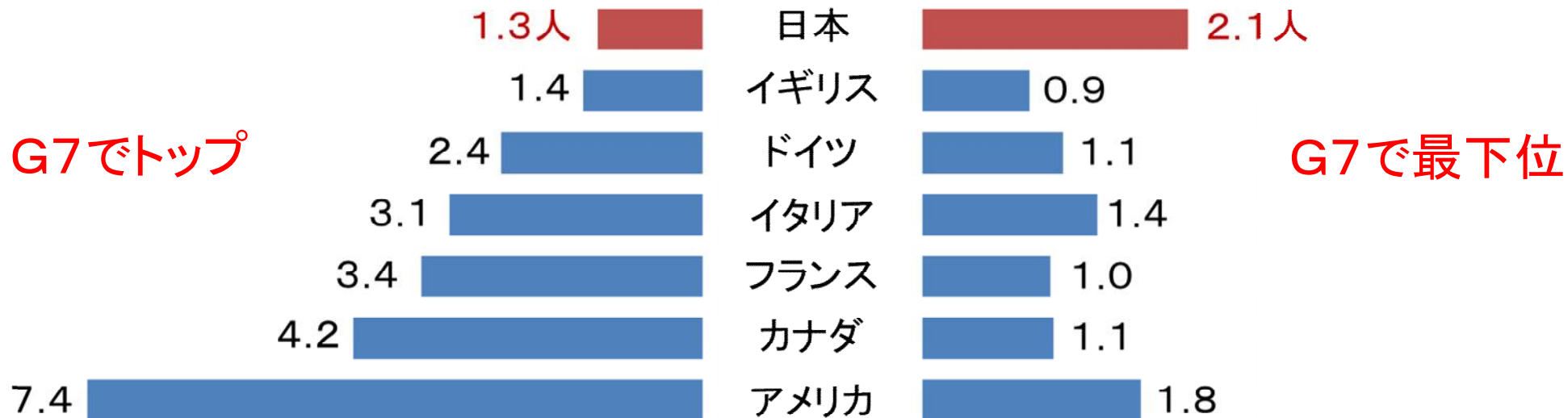
○H27年死傷者数: 67万人 ⇒ 前年比 -4万人

欧米主要国との比較 ～人口10万人当たり死者数～

自動車乗車中

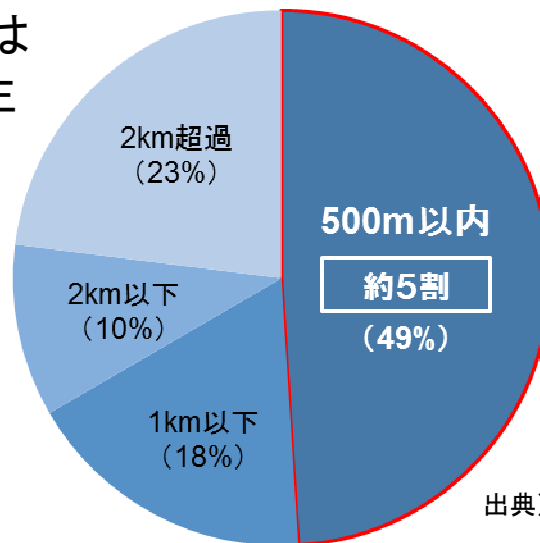


歩行中・自転車乗車中



出典) OECD/ITF(2014)Road Safety Annual Report 2014

歩行中及び自転車乗車中の死者は
半数が自宅から500m以内で発生



身近な道路を安全に

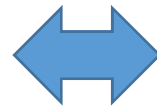
出典) 交通事故データ(ITARDA:平成26年データ)調査不能を除く

道路の機能分化と生活道路の安全の推進

- わが国は自動車乗車中死者数が先進国最小。一方、歩行中・自転車乗車中死者数は最多
- 幹線道路等の整備が進展した今まさに、生活道路を歩行者中心にすることが可能に

機能分化

自動車交通を担う幹線道路等



歩行者中心の暮らしの道(生活道路)

- ① 幹線道路等の整備の進展により、自動車を安全性の高い道路へ転換
- ② ビッグデータを活用し、個々の道路の潜在的な危険箇所を解消
- ③ 暮らしの道を自動車と歩行者の混在空間から歩行者の空間へ



世界一安全な道路交通を実現するため、平成28年度からの5年間で、
対策実施エリアでの歩行中・自転車乗車中死者の半減^{※1}を目指す

H26死者数 4,113人 (うち歩行中・自転車乗車中死者数 2,038人)^{※2}

※1 国土交通省試算値

※2 交通事故データ(ITARDA)(平成26年データ)

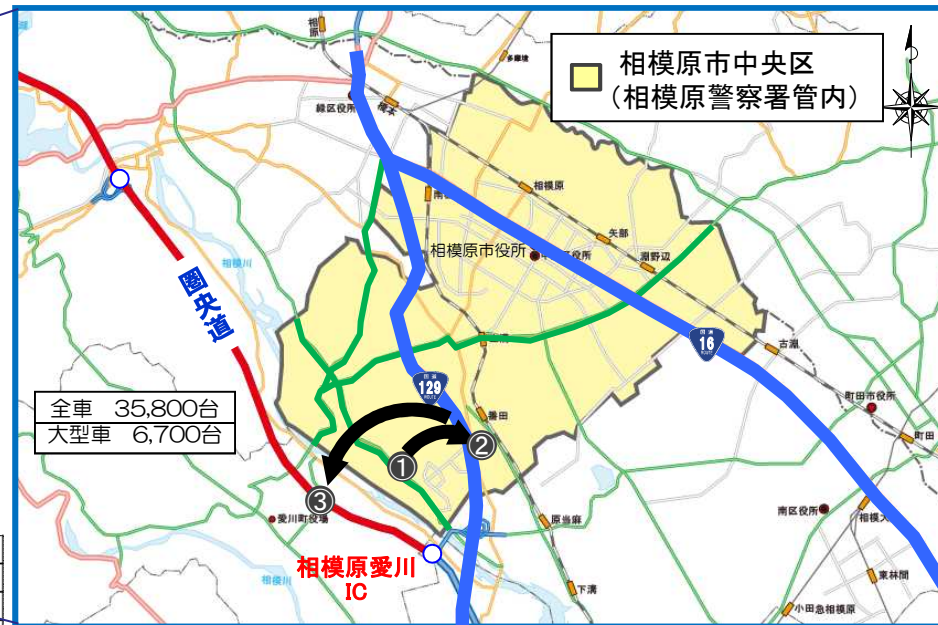
幹線道路等の整備と道路の機能分化

首都圏3環状道路整備率
約3割(H16)⇒約7割(H26)



※ 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が遅延が完了する場合

相模原愛川IC～高尾山IC(H26.6.26開通)



玉突き効果

③圏央道開通

交通量 **純増**

0台→3万6千台

②国道129号

交通量 **5%減**

6万3千台→6万台

①鍛冶谷相模原線

交通量 **2割減**

1万台→8千台

相模原警察署管内(相模原市中央区)の事故件数

1割減

112件→102件(6ヶ月)

生活道路対策のイメージ

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道



ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部(ハンブ)



狭さく



シケイン

生活道路は歩行者と
自転車のための空間へ



バス路線

バス路線

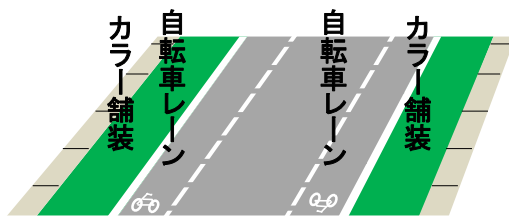
- 進入抑制策
- 速度低減策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

ゾーン30 (警察庁)

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)

危険箇所を対策する



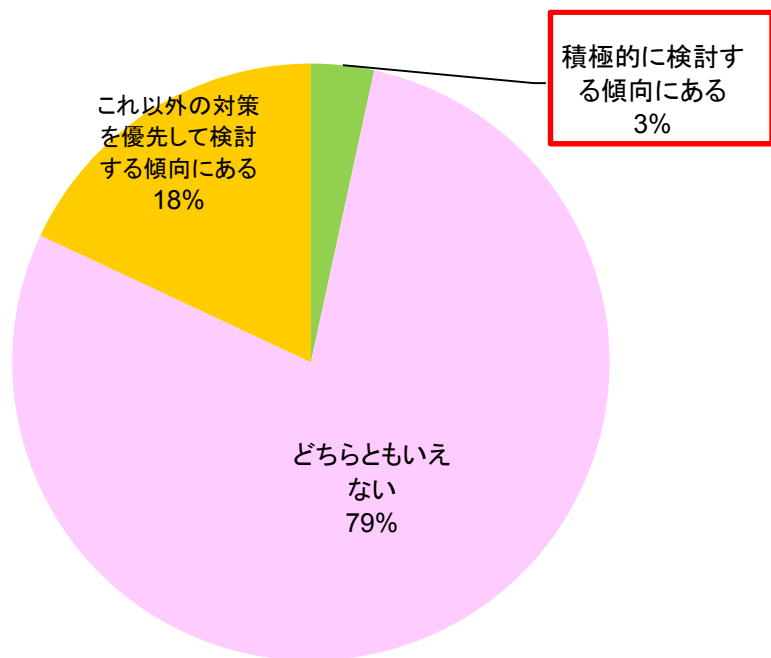
歩行者自転車用柵



物理的デバイス※の検討が困難な理由

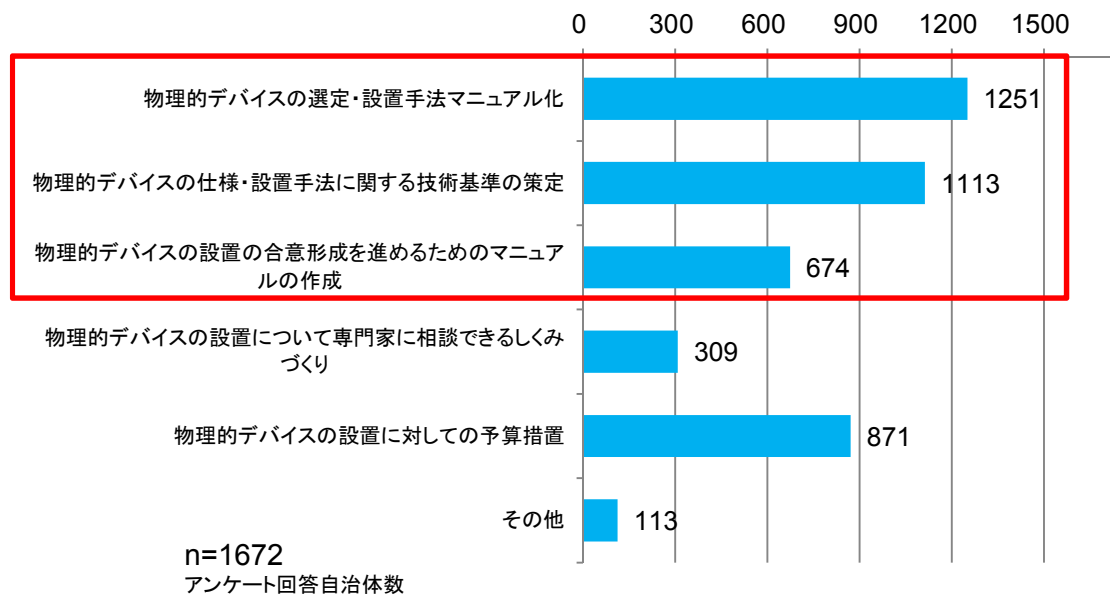
- 物理的デバイス※を積極的に検討している自治体は約3%である。
- 多くの自治体が「物理的デバイス※の選定・設置手法のマニュアル化」を挙げており、対策選定・設置に関する手法が分からないことが課題である。

※物理的デバイス:自動車の速度を抑制するための凸部、狭窄又は屈曲部をいう(以下、「物理的デバイス」という)



n=1693
物理的デバイスを積極的に検討しているかという問いに対して回答した自治体数

【物理的デバイスの検討状況】



【担当者の意見】

- ・通学路対策やゾーン30などと並行して、物理的デバイスの設置要望は増えると思われる。設置基準を策定していただくことで、今後の対応や設置の検討がしやすくなる。
- ・物理的デバイスの設置基準など明確なものが無いので、道路管理者が独自で判断し、設置することは難しい。公安委員会と協議しながら設置場所や対策方法を検討していかねばならず、積極的な設置に至っていない。

【設置を検討しやすくなるための方策(複数回答)】

生活道路における物理的デバイス等検討委員会

○目 的

生活道路の安全対策を推進する上で、速度抑制の効果を期待できるハンプ、狭窄等物理的デバイスの設置について、技術基準等標準対策が示されていないこと等の技術的課題を踏まえ、

- ①物理的デバイスの設計や計画にかかる技術的知見
- ②生活道路対策方法の選定

等について、専門的見地から審議を行うことを目的として設置

○構成委員(◎:委員長)

- ・久保田 尚(◎) 埼玉大学大学院教授
- ・橋本 成仁 岡山大学大学院准教授
- ・浜岡 秀勝 秋田大学大学院教授
- ・岩貞 るみこ エッセイスト、自動車評論家
- ・小林 奈都夫 日本PTA全国協議会相談役
- ・若泉 哲也 千葉県鎌ヶ谷市道路河川管理課長

※公安委員会によるゾーン規制等と一体的な取り組みが必要であり、警察庁交通規制課がオブザーバーとして参加

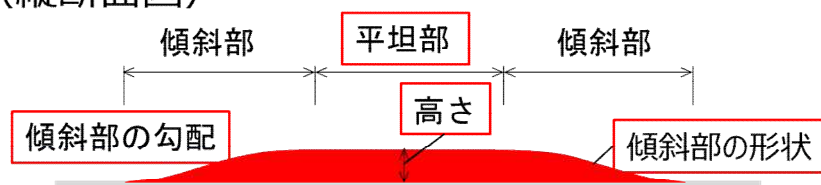
○検討状況

- ・平成27年3月6日に第1回委員会、6月30日第2回委員会

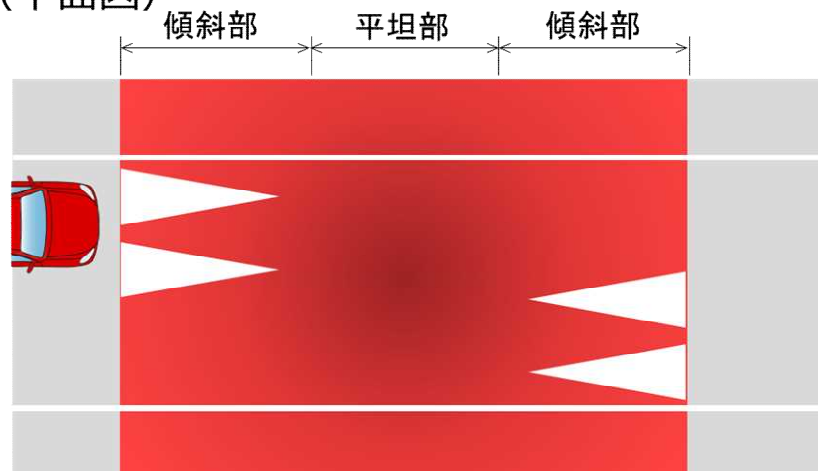
「生活道路の新仕様」の標準化

○凸部(ハンプ)、狭窄の構造等について今年度中に基準をとりまとめる予定

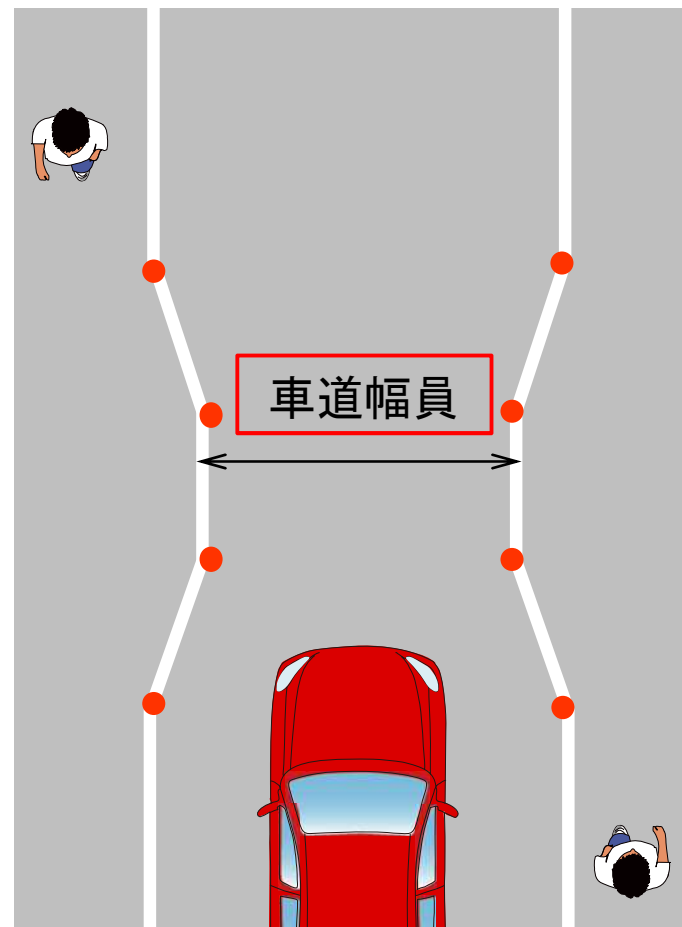
(縦断面図)



(平面図)



【凸部(ハンプ)】



【狭窄】

「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」制定の方向性

現状と制定の必要性	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none">○交通事故死者のうち約半数の2,038人が歩行中並びに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。○生活道路における速度低減等に効果の高い凸部、狭窄部及び屈曲部について、設置を検討している自治体は全体のわずか3%に過ぎない。○凸部、狭窄及び屈曲部の設置に関する基準が策定されていない。 <p>【制定の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none">○生活道路の安全性を確保するためには車両速度を30km/h以下に低減することが不可欠であり、凸部等の設置は速度低減に最も効果が高い。○一方で、地方自治体の道路管理者からは、凸部、狭窄部及び屈曲部の仕様や配置間隔等の基準や選定手法にかかるマニュアル策定の技術的支援が求められている。
-----------	---









制定の方向性(案)	<ul style="list-style-type: none">○生活道路における凸部、狭窄及び屈曲部の計画・設計等に関する基礎的事項(形状などの仕様、配置間隔等)について規定する方向 <p>⇒ 生活道路の新仕様として標準化することにより、設置の推進を図る。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"><p><参考>凸部等の設置に関する経緯 平成13年 道路構造令の改正(凸部等の位置付け)</p></div>
-----------	---

「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」の位置づけ

法律	道路法第29条(道路の構造の原則) 道路法第30条(道路の構造の基準)
政令	道路構造令第31条の2(凸部、狭窄部等) 主として近隣に居住する者の利用に供する第三種第五級の道路には、自動車 ^{を減速させて} 歩行者又は自転車 ^{の安全な通行を確保する必要がある場合においては、} 車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄部若しくは屈曲部 ^{を設けるものとする。} <参考> 道路構造令第41条(都道府県道及び市町村道の構造の一般的基準的基準等) 2 (略) 第三十一条の二中「主として」とあるのは「第四種第四級の道路又は主として」(略)と読み替えるものとする。
通達	凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(仮称)

対象とする凸部等

○道路構造令第31条の2に示される、「凸部」、「狭窄部」および「屈曲部」を対象とする。

凸部の例	狭窄部の例	屈曲部の例
 <p data-bbox="501 959 595 1002">ハンプ</p>	 <p data-bbox="1077 959 1160 1002">狭窄</p>	 <p data-bbox="1630 959 1749 1002">シケイン</p>
 <p data-bbox="421 1414 674 1449">スムーズ横断歩道</p>	 <p data-bbox="1021 1406 1216 1449">交差点狭窄</p>	 <p data-bbox="1615 1406 1765 1449">スラローム</p>