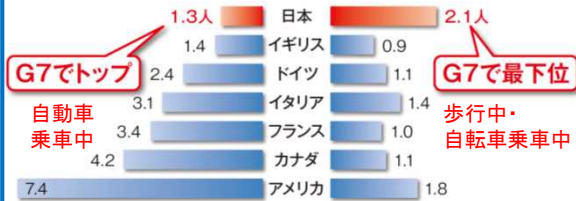


ビッグデータにより生活道路の安全を確保 ～対症療法型から科学的防止型に～

【交通事故の状況】

■自動車乗車中はG7で最も安全
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

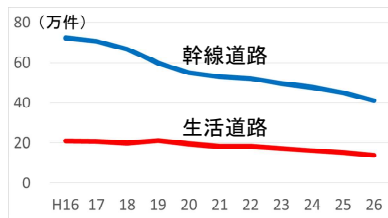
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



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

■生活道路の事故件数は、
幹線道路と比較し減少率が小さい

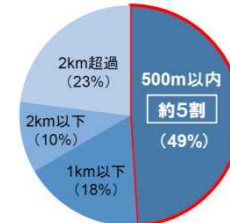
【道路種別の交通事故件数の推移】



出典)交通事故統計年報

■約半数が
自宅から500m以内で発生

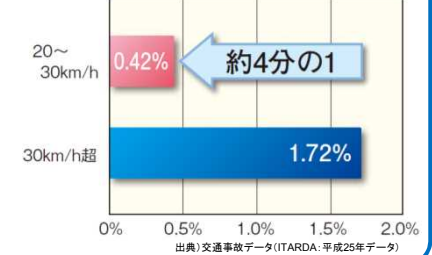
【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】



出典)交通事故データ(ITARDA:平成26年データ)調査不能を除く

■衝突速度が30km/hを超えると
致死率が急激に上昇

【生活道路の速度別の致死率】

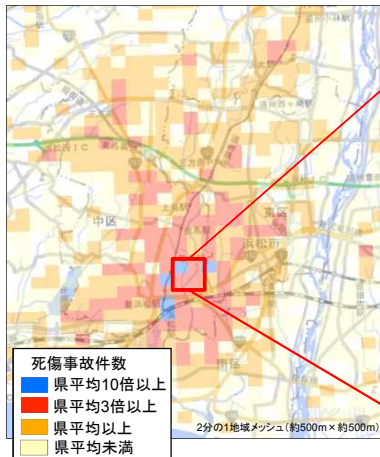


出典)交通事故データ(ITARDA:平成25年データ)

平成28年度から全国約**100**エリアを皮切りに対策を実施

＜事故データによる抽出＞

■事故データを活用し、
対策候補エリアを抽出



＜ビッグデータを活用した生活道路対策＞

【これまで】
■事故発生箇所に対する
対症療法型対策



【今後】
■速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の
急所を事前に特定



効果的な
速度低減策を実施

【対策例】



ハンプ

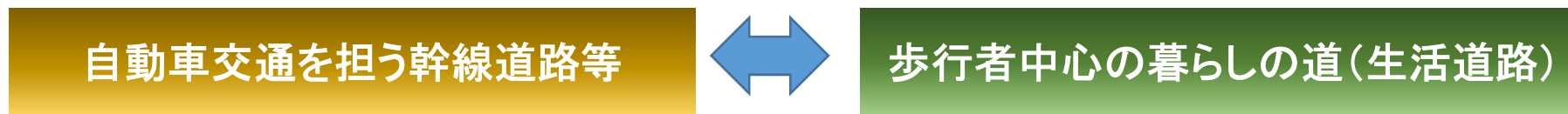


狭さく

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が先進国最小。一方、歩行中・自転車乗車中死者は最多
- 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



- 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

H27死者数 4,117人 (うち歩行中・自転車乗車中死者数 2,106人)^{※2}

※1 国土交通省試算値

※2 警察庁資料