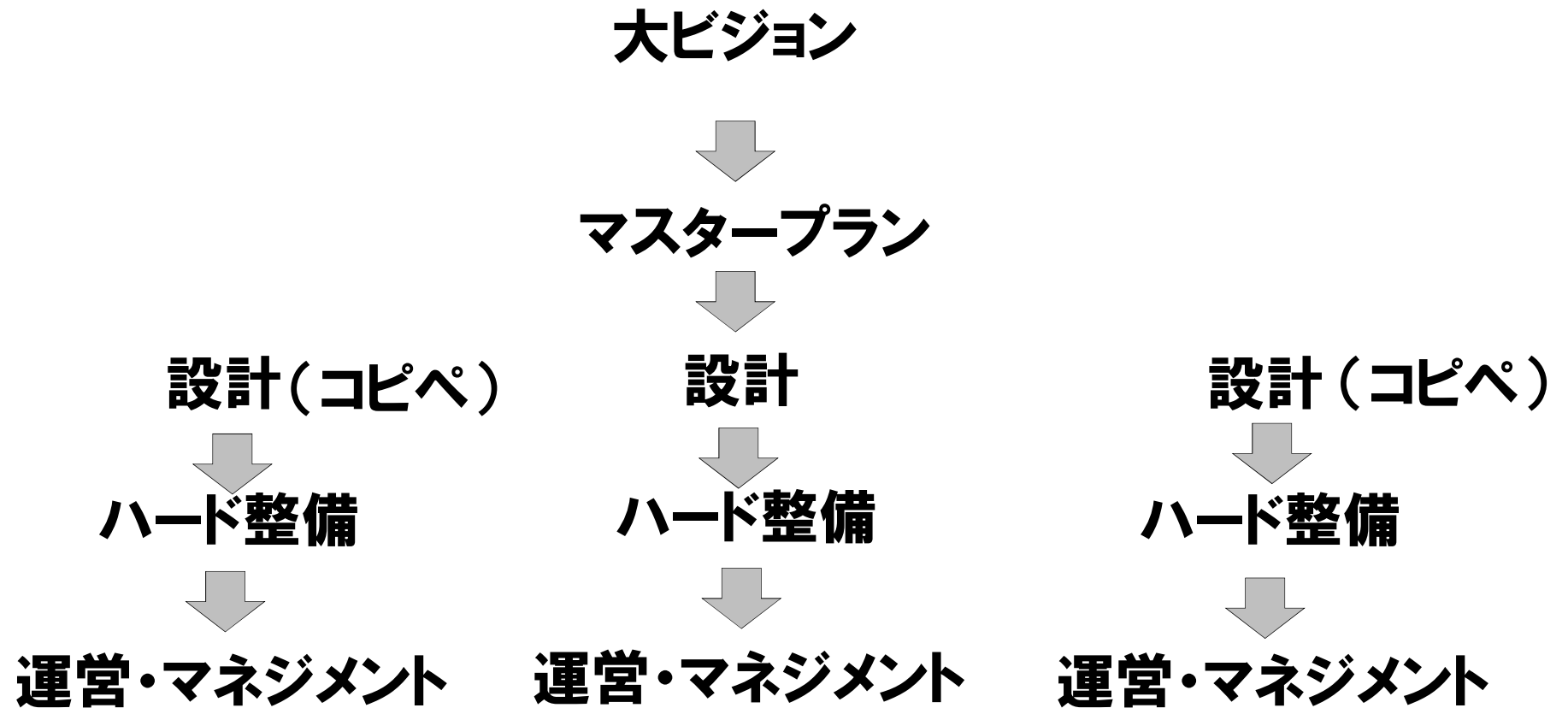
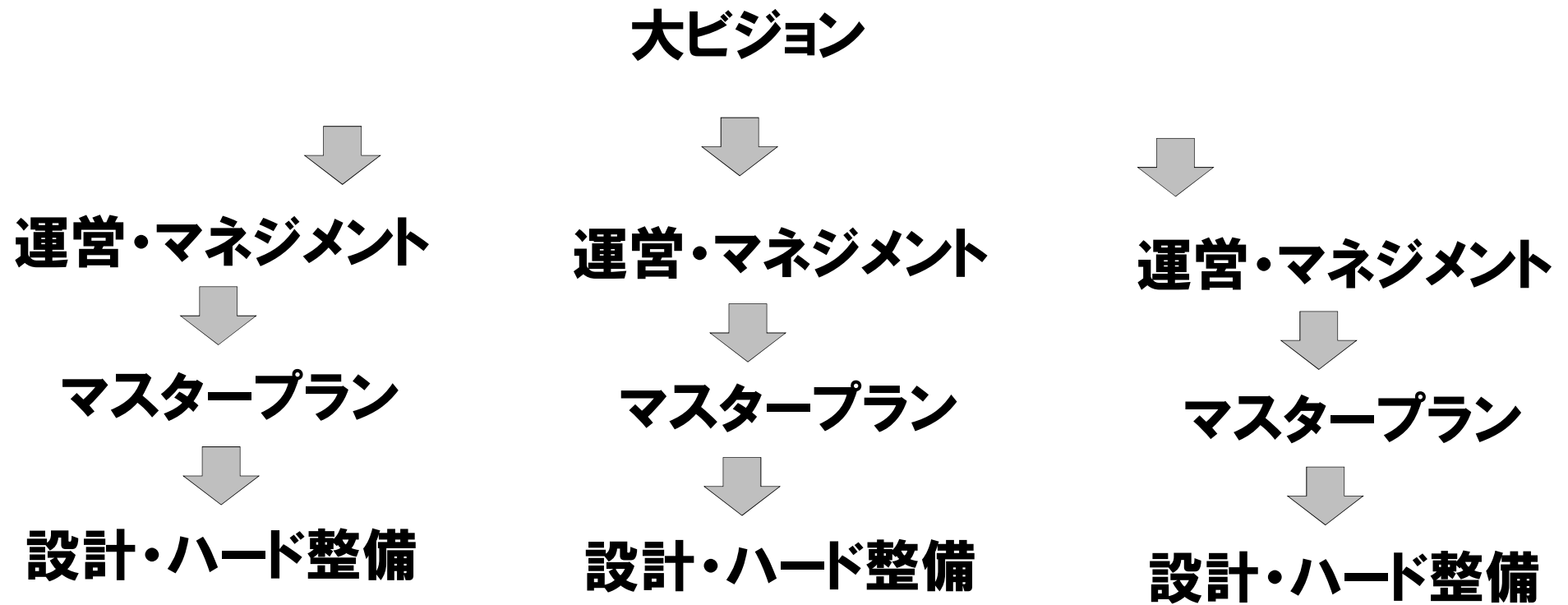


道路交通安全対策の重点事項

大規模プロジェクト型・規格大量生産型



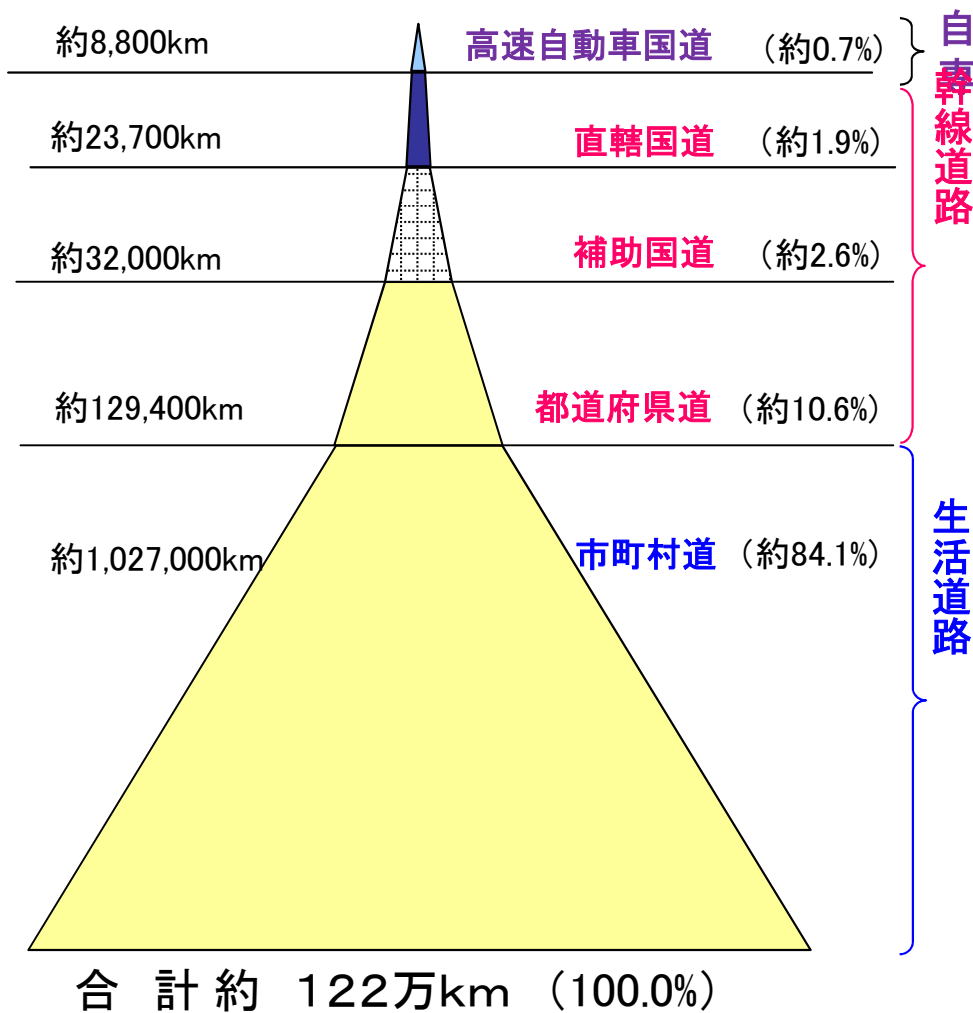
オーダーメイド型(使い方優先)



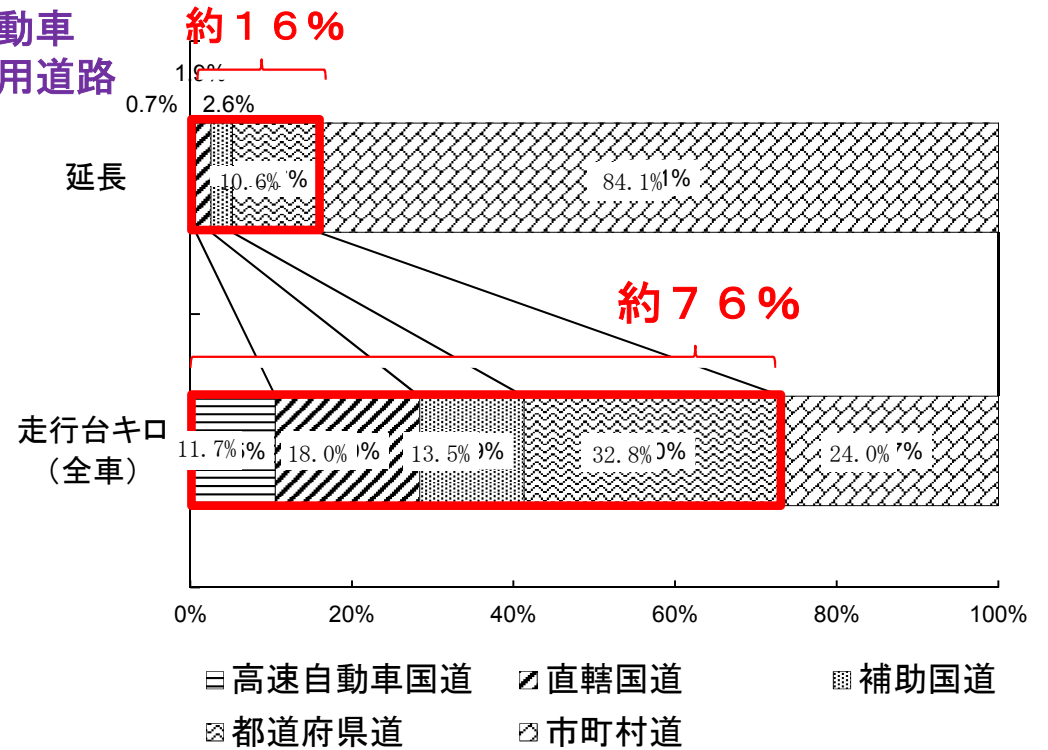
道路の種類

○道路の整備・管理については、道路の機能や役割に応じ国と地方で役割分担

【道路種別と延長割合】



【道路別 延長及び物流等のシェア】

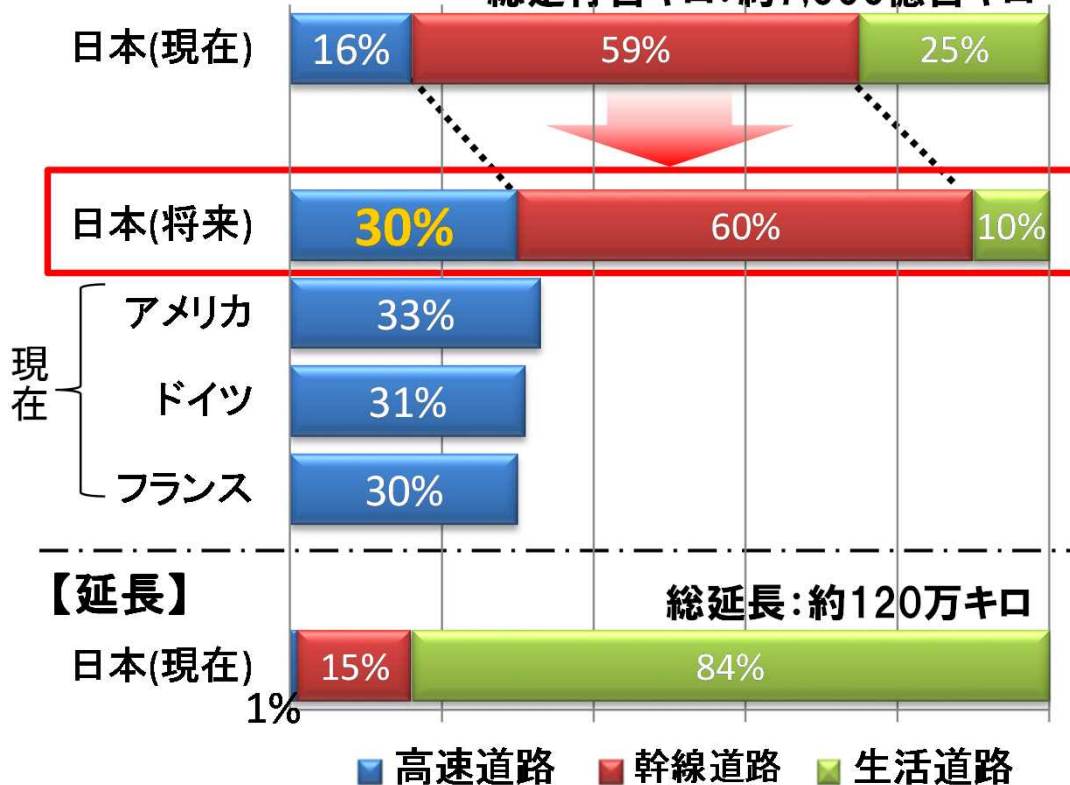


※道路延長は、高速自動車国道は平成29年4月現在、その他は平成27年4月現在。
※走行台キロは、「平成22年度道路交通センサス」による。

高速道路の分担率を上げることによる効果

- 欧米に比べて低い日本の高速道路の分担率
- 分担率を欧米並みの約30%に引き上げることで、死傷者、消費燃料や渋滞が減少

【台キロ】 0% 20% 40% 60% 80% 100%
 総走行台キロ: 約7,000億台キロ



高速道路の分担率が30%の場合

死者	600人/年	減	※1)
H24 約4,400人			
負傷者	20万人/年	減	※2)
H24 約80万人			
消費燃料	400万kl/年	減	※3)
H24 約8,000万kl			(四国4県において1年間で使われる自動車燃料量を上回る) ※4)
渋滞損失	7億時間/年	減	
H24 約50億時間			(経済効果にすると約1.5兆円/年 増の効果)

高速道路の性能が高い例

高速道路の死傷事故率 一般道路の10分の1

出典)

日本 : 道路交通センサス、自動車輸送統計年報 (H22)
 アメリカ : Highway Statistics 2011(プエルトリコを除く)
 フランス : Faits et Chiffres
 ドイツ : Verkehr in Zahlen

高速道路の定義)

日本 : 高規格幹線道路、都市高速、地域高規格道路
 アメリカ : Interstate, Other freeways and expressways
 France : Autoroute, Route nationale interurbaine à caractéristiques autoroutières
 ドイツ : Autobahn

算出方法)

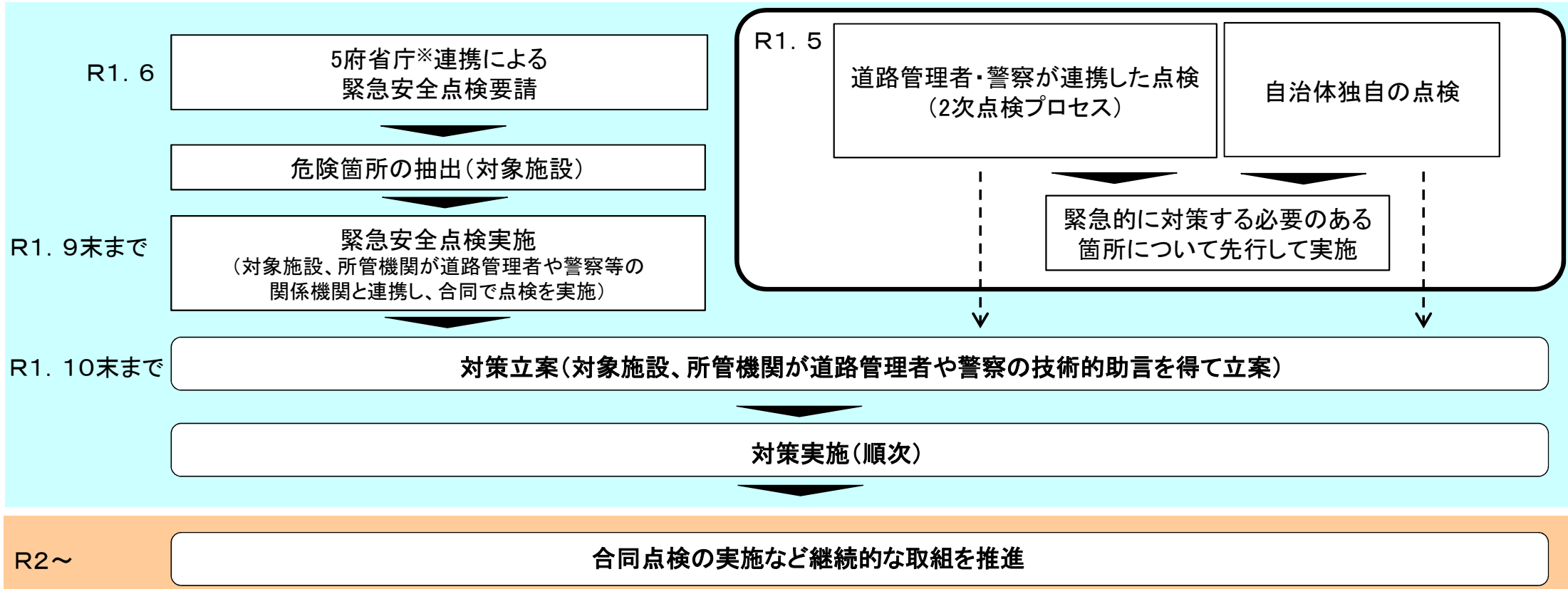
- ※1 ※2 高速道路と一般道の台キロ当たり死者数、負傷者数の実績値から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した
- ※3 自動車の走行速度別のCO2排出係数より、道路種別毎の原単位を設定し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した
- ※4 高速道路と一般道の台キロ当たりの渋滞による損失時間から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減時間を算出した。経済効果は削減時間に日本の時間当たり労働生産性(一人当たりGDPを平均労働時間で割ったもの)と就業者比率を乗じて算出した

「緊急安全点検・対策」及び「これに先行する独自の点検・対策」の流れ

- 緊急安全対策に基づく、子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検に関しては、保育所、幼稚園等の対象施設と、教育委員会等の所管又は担当する機関(以下、所管機関)が、道路管理者及び警察と連携し9月末までに実施。
- 点検結果を受けて、対象施設と所管機関は、道路管理者及び警察から助言を得つつ、対策案を10月末までに立案。
- これに先行して実施されている「地方公共団体による独自の点検」や「警察と道路管理者による類似事故等防止の取組(2次点検プロセス)」に関しては、対策含め逐次実施するとともに夏までに状況を取りまとめ。令和元年度内の予算的支援についても検討。

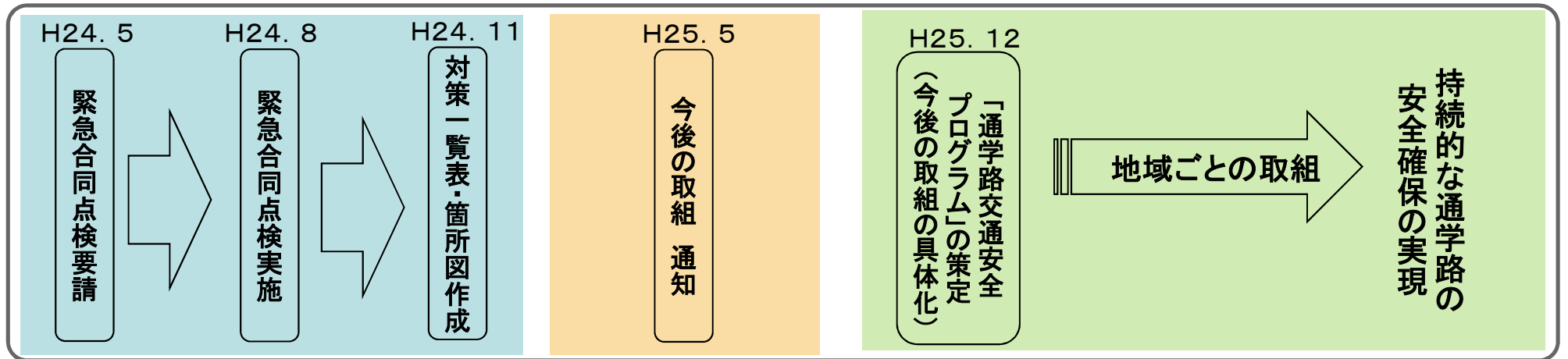
緊急安全対策に基づく緊急安全点検・対策

先行する独自の点検・対策



※国土交通省、内閣府、文部科学省、厚生労働省及び警察庁

平成24年以降継続的に発展させてきた通学路交通安全プログラムの枠組み



H24. 5
国からの要請(全国一斉点検)

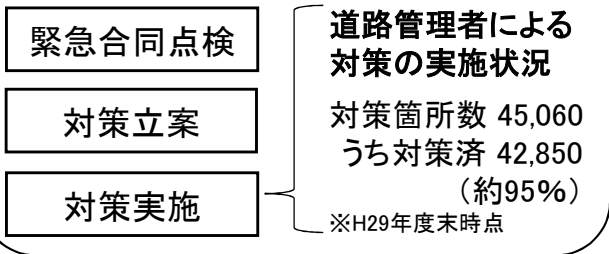
H25. 5
継続的な取組 通知

H25. 12
通学路交通安全プログラム策定 通知

[プログラムの内容] ※市町村ごとに策定

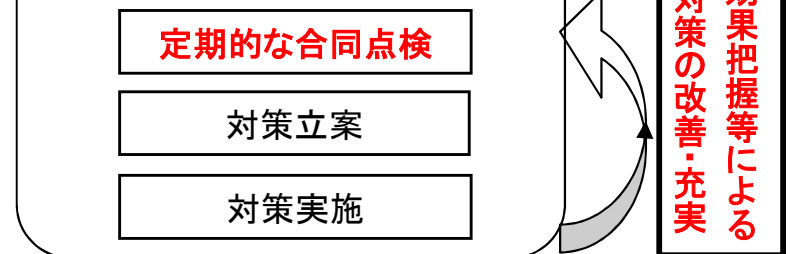
- ①推進体制の構築
(1,680市町村(全国の市町村の約96%)で構築済)
※H29年度末時点
- ②定期的な合同点検の実施方針
- ③効果把握等による対策の改善・充実

緊急合同点検の実施



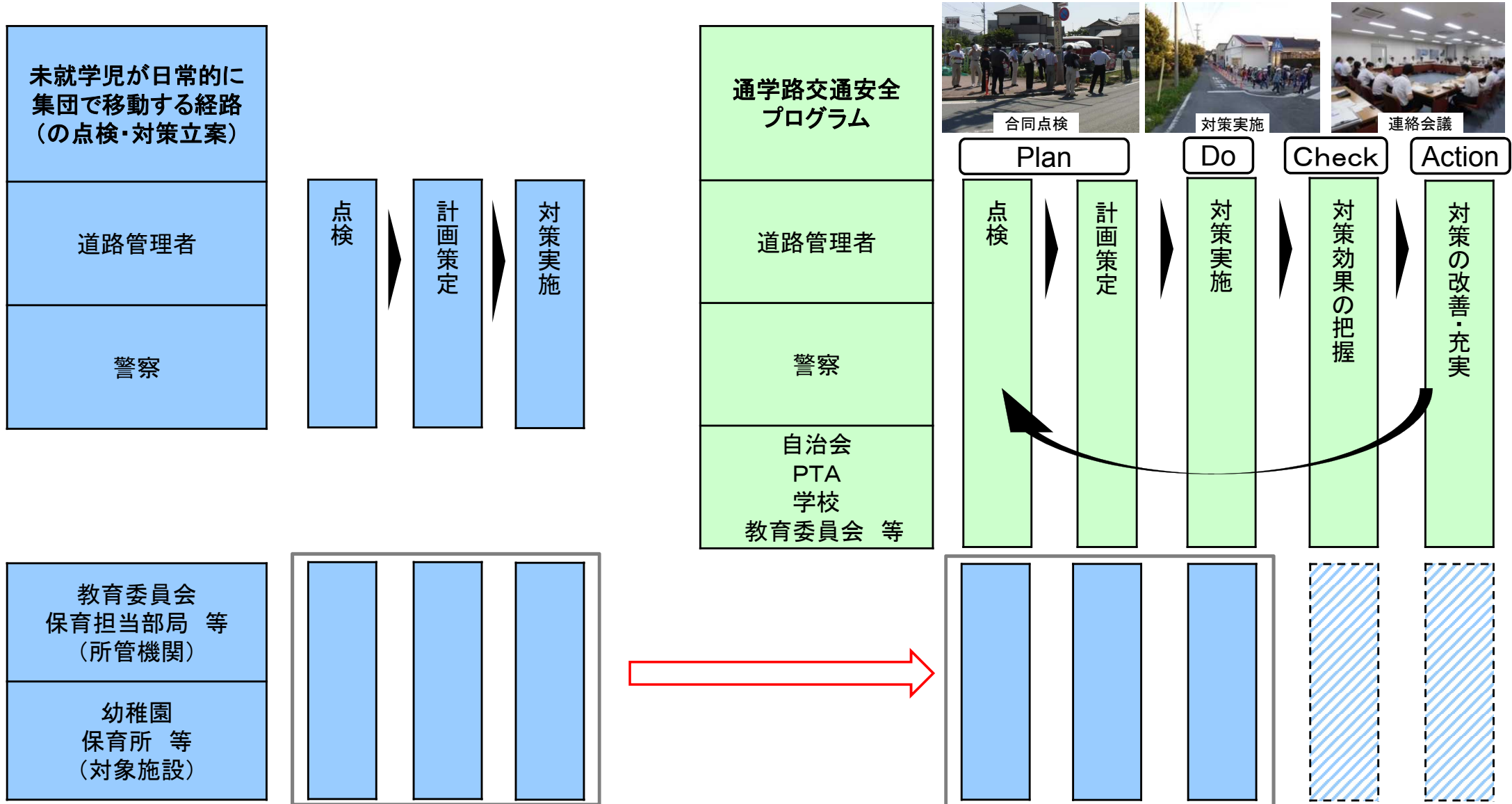
- 合同点検の実施など継続的な取組を推進
- 推進体制の構築

定期的な合同点検の実施



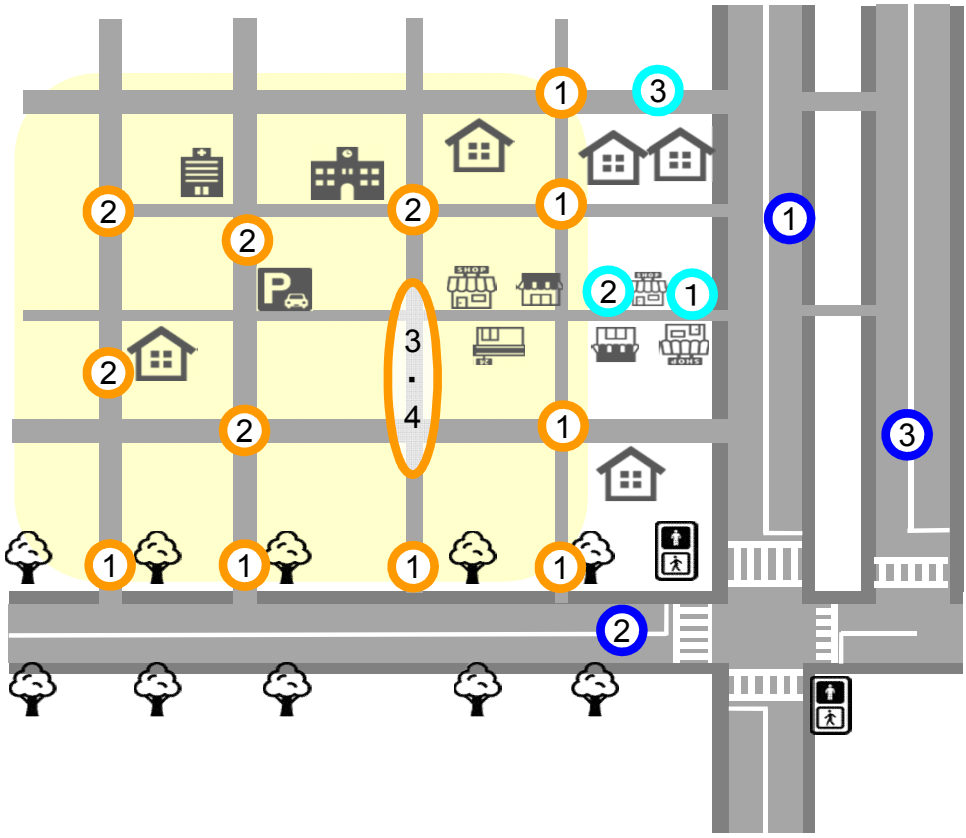
通学路交通安全対策プログラム推進の枠組みの活用

- 道路管理者、警察、教育委員会、学校、PTA等で構成される通学路交通安全対策プログラムの推進の枠組みについては全国約1,700の地方公共団体で整備済。
- この枠組みに教育委員会、保育担当部局等の所管機関や幼稚園、保育所等の対象施設等の関係者が加われば、点検の効率的な実施や面対策を含めた効果的な対策の実施が可能。



道路管理者が主体的に実施する対策メニュー

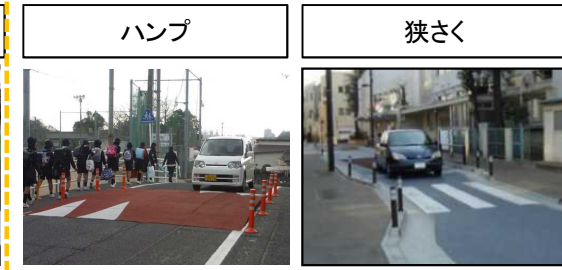
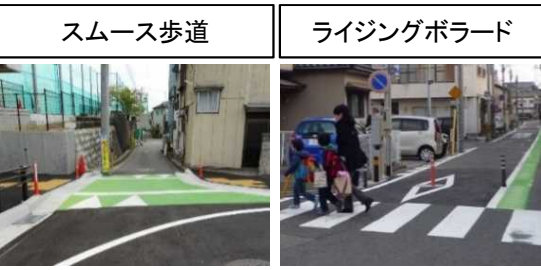
生活道路対策エリア・ゾーン30



II エリア(面的)対策

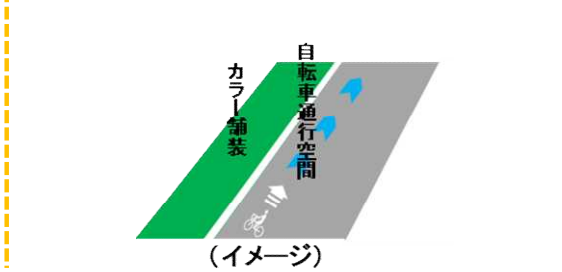
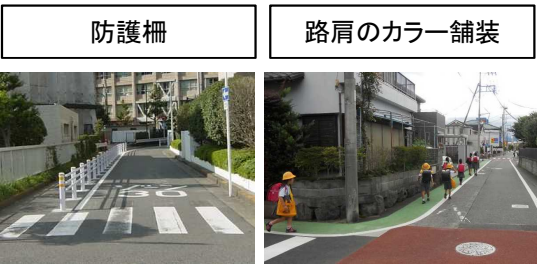
① 進入口を入りにくくするための対策
例: スムース歩道、ライジングボラード

② 走行速度を抑制するための対策
例: ハンプ、狭さく、シケイン、ブロック舗装



③ 歩行者の空間を確保するための対策
例: 防護柵、路肩のカラー舗装

④ 歩行者・自転車の空間を優先して確保するための対策



I 局所的対策

対策例: ①防護柵の設置、②歩行者と自転車の利用空間の分離、③無電柱化 等

● 歩行者と自転車利用空間の分離例

● 無電柱化の例



III 幹線道路対策

対策例: ①車線の拡幅・歩道の整備、②右折レーン設置、③バイパスの整備 等

● 車線の拡幅・歩道の整備例

● 右折レーンの設置例



エリア対策(面的交通安全対策) ～ゾーン30・生活道路対策エリア～

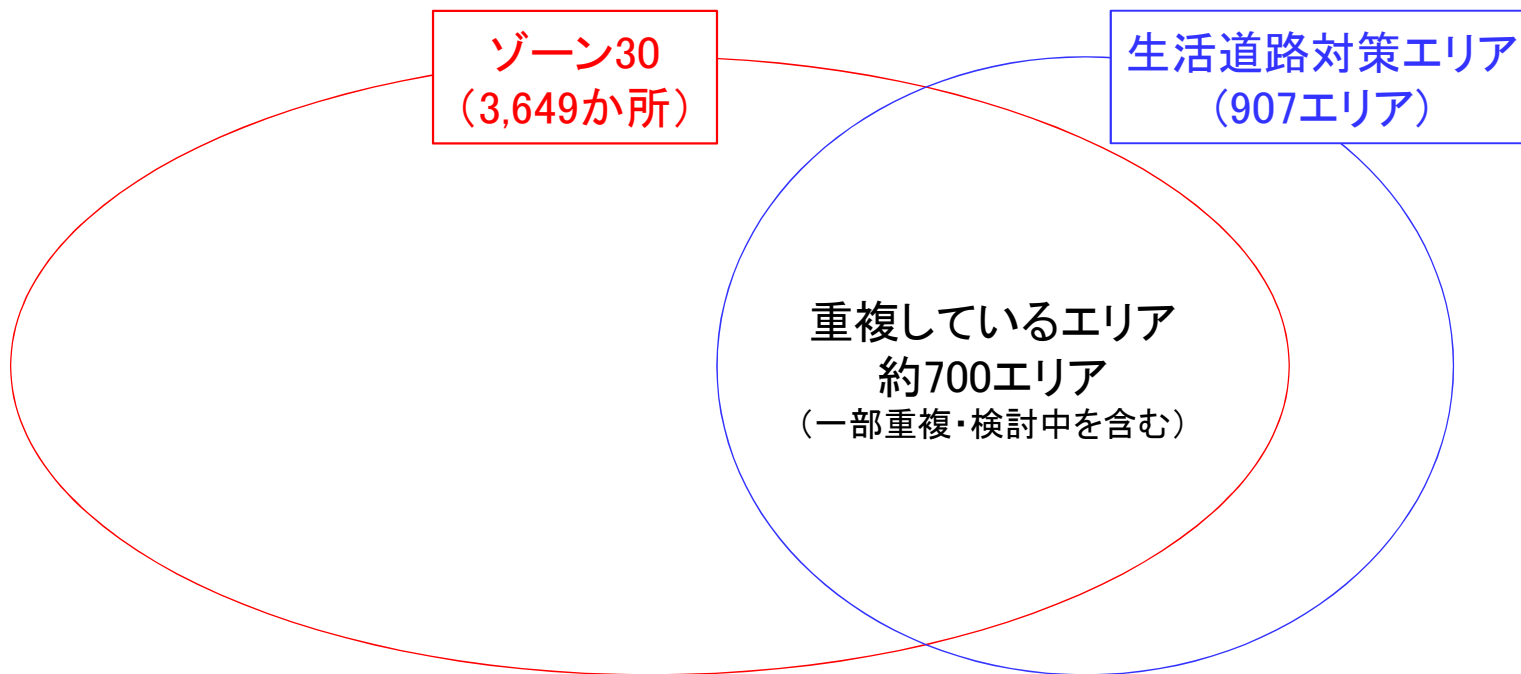
■ゾーン30[警察](平成23年度～)

- ・区域(ゾーン)を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施。
- ・その他の交通安全対策(選択的対策)を必要に応じて組み合わせ、速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策。

■生活道路対策エリア[道路管理者](平成28年度～)

- ・ハンプや狭さく等の物理的デバイスの設置等、道路管理者としてのゾーン及び区間対策を実施。
- ・警察の交通規制・指導取締りと連携。(ゾーン30が指定されている区域又は指定が検討されている区域と整合。)
- ・直轄の国道事務所等が技術的支援。(速度や抜け道利用等の経路情報の提供等。)

ゾーン30・生活道路対策エリアの取組状況

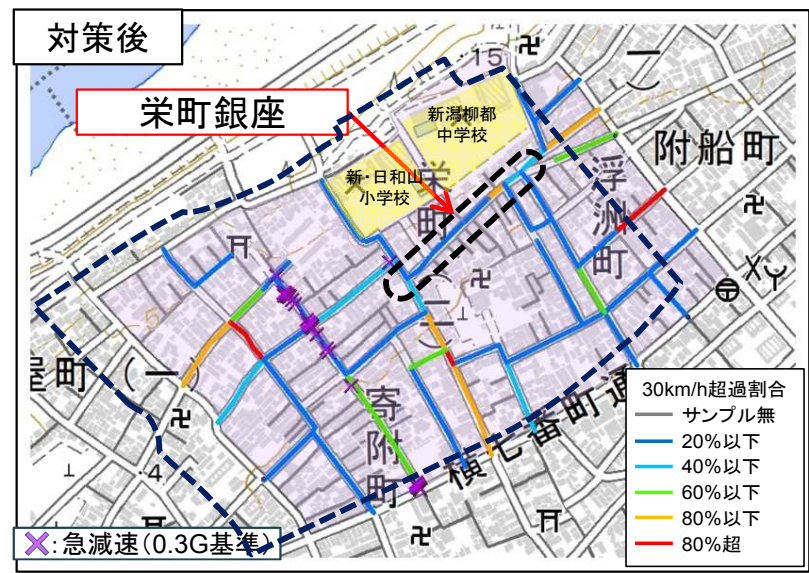
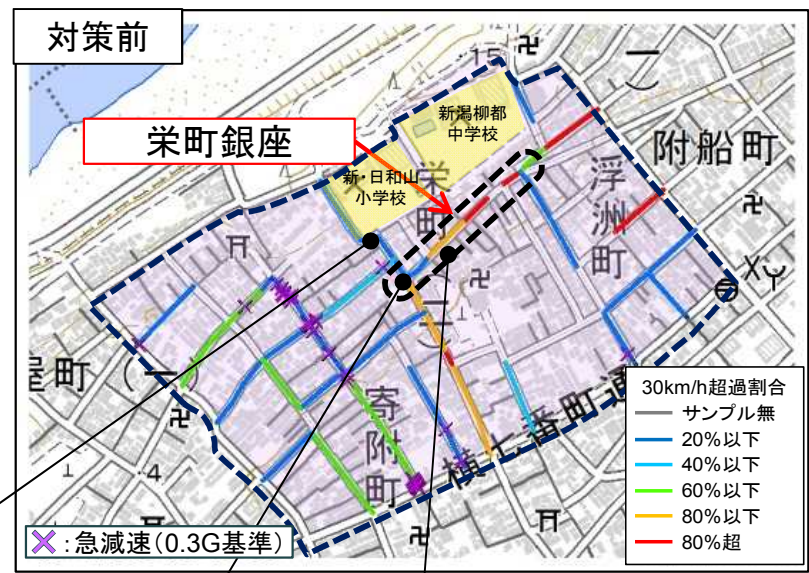


「生活道路対策エリア」の取組と直轄による支援(ビッグデータの提供等)

さかえまち ぎんざ

- 重点対策区間(栄町銀座)では、半数以上が速度超過しているため、速度抑制対策を実施。(狭さくの設置、路面カラー舗装)
- 平日朝の通学時間帯における通過交通が多いため、通過交通の進入抑制対策を実施。(ライジングボラード、スムーズ歩道)
- 重点対策区間において、30km/h超過割合が45ポイント減少するなど、大幅な速度抑制効果が発現。

ビッグデータ分析結果



整備状況



整備効果

	30km/h超過割合		平均速度		急減速発生状況	
	エリア全体	栄町銀座	エリア全体	栄町銀座	回数	発生トリップ割合
対策前	25.2%	73.8%	17.6km/h	34.0km/h	114回	13.2%
対策後	22.7%	28.6%	18.2km/h	22.7km/h	84回	9.5%

スムーズ歩道を整備

ライジングボラードを設置

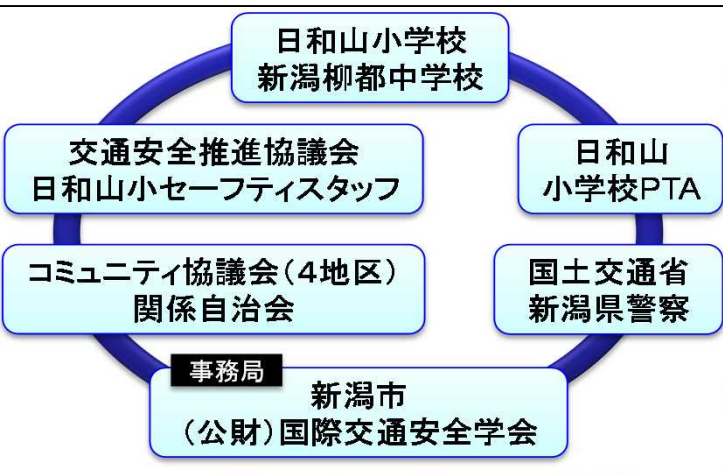
狭さく、カラー舗装を実施

(▲2.5%) (▲45.2%) (+0.6km/h) (▲11.3km/h) (▲30回) (▲3.7%)
 【出典】1. 履歴点データ：ETC2.0フローブデータ (30km/h超過割合) 【対策前】H28.4~6、【対策後】H29.4~6 (急減速) 【対策前】H28.4~6、【対策後】H29.4~5

事例1 新潟市日和山小学校地区におけるエリア対策(面的交通安全対策)の合意形成

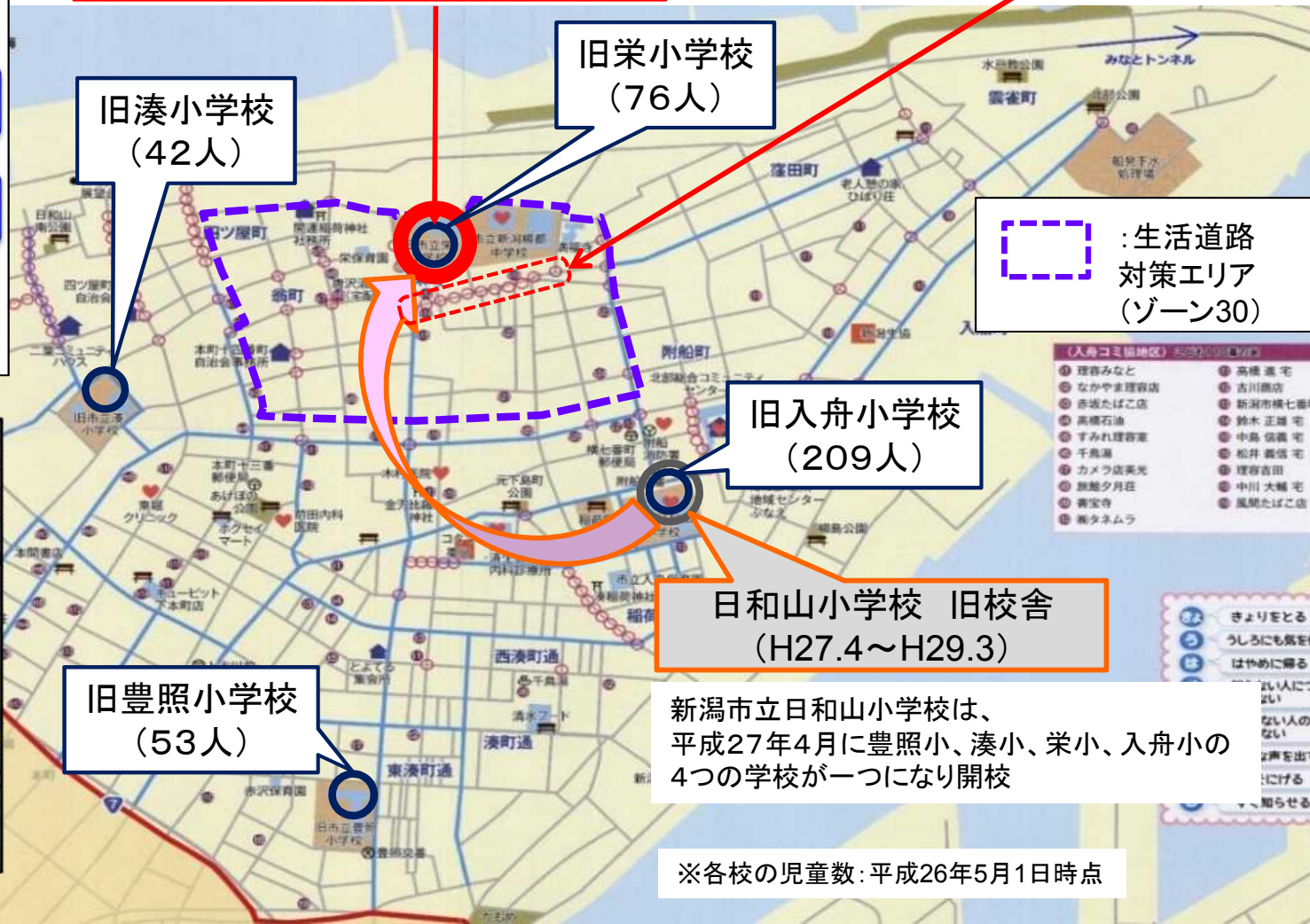
- 4つの小学校の統合移転による通学路の変更を契機に学校、警察、国、市等が連携し、通学路の交通安全対策に関するワークショップを開催。
- ワークショップでは、新潟市や(公財)国際安全学会がファシリテーターの役割を果たした。

ワークショップ参加者



日和山小学校 新校舎 (H29.4~)

●重点対策区間:日和山小学校前市道(通称:栄町銀座)



新潟市立日和山小学校は、平成27年4月に豊照小、湊小、栄小、入舟小の4つの学校が一つになり開校

※各校の児童数:平成26年5月1日時点

地域における合意形成を推進の前提としている施策の例

■ 好事例とされている地域の取組においては、地方公共団体の職員や有識者等が合意形成のまとめ役（ファシリテーター等）を果たしている。

施策 (法令・計画等の名称)	所管官庁	施策遂行の前提となる地域における 合意形成の内容	事例	まとめ役
生活道路対策エリア (面的な交通安全対策)	国土交通省	速度低下、進入抑制を実施するエリアや時間、そのためのハンプ、ライジングボラード等の装置の設置場所等	日和山地区 (新潟市)	市・学識者
			東初富地区 (鎌ヶ谷市)	市・学識者
街路空間再構築・ 利活用	国土交通省	賑わい創出のための道路空間の再配分	神門通り(出雲市)	市・学識者
			四条通(京都市)	市・学識者
ファンリティマネジメント(公共施設等総合管理計画の策定)	総務省	公共施設の老朽化等に対応するための地域における最適な配置	潟東地区(新潟市)	市等
立地適正化計画	国土交通省	人口減少や高齢化が進む中で持続可能な都市経営等を可能とするためのコンパクトなまちづくり計画	富山市	市・学識者
地震・豪雨対策 (地区防災計画制度)	内閣府	(地域コミュニティにおける共助) 地区居住者等が行う自発的な防災活動	落合地区(下呂市小坂町)	市・学識者
防犯対策 (登下校防犯プラン)	内閣府	従来の見守り活動に限界がある中、これまでの高齢者世代を中心とした活動の効率化・活性化を図ることはもとより、個人の負担が小さい形で、新たな主体が見守りにわることを促し、見守りの担い手の裾野を広げる	ながら見守り (大阪府熊取町)	警察、PTA等
エリアマネジメント	国土交通省	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み	We Love 天神協議会 (福岡市)	市・学識者

事例1

事例2

事例1 出雲市「神門通り」における道路空間再配分の検討 [道路空間再構築・利活用]

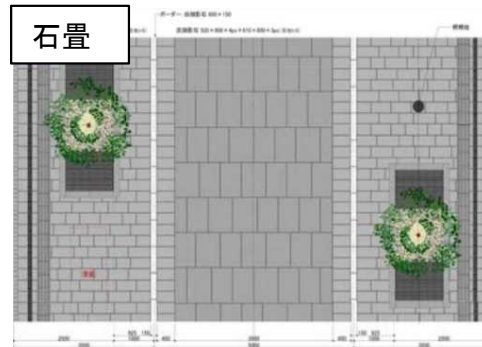
- 平成25年の出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を好機に、島根県、島根市が地域住民等と連携つつ、出雲大社の門前にふさわしい風格と賑わいのある通りの再生の検討、対策を実施。
- 地域住民、沿道店舗等の意見を聴くためのワークショップを開催、沿道住民のための生活道路の利便性確保と観光客のための賑わい創出・安全性の両立を検討。



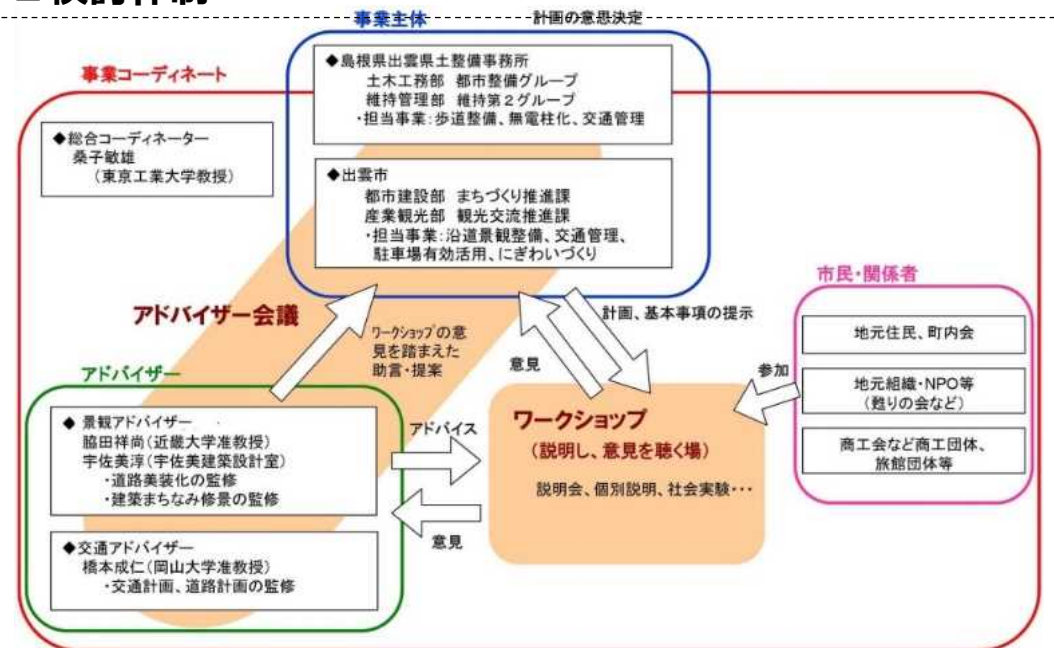
■シェアスペース・石張り舗装

中央線を消去しつつ車道の幅員を狭くし、路側帯部の幅員を拡大したほか、石張りの舗装等により速度抑制対策を実施。

石張りは路側帯と車道で異なる張り方を採用し、路側帯のパターンを車道へにじみ出しすることで、車道の幅員を狭く感じさせる視覚的な対策を実施。



■検討体制



【ワークショップの様子】

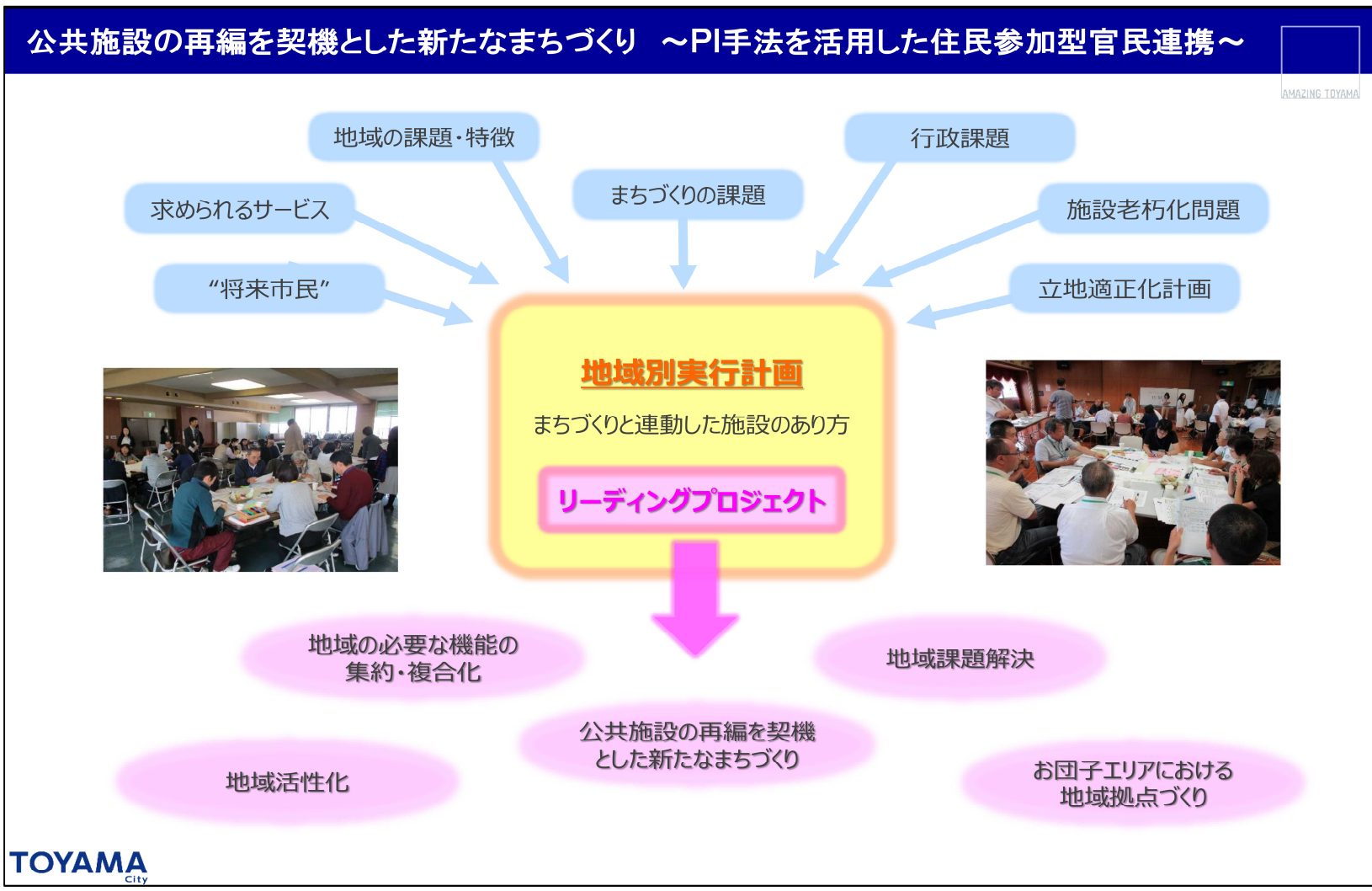


【ワークショップの様子】

地域の様々な課題についての包括的な合意形成の枠組み

■ 単独の施策目的毎に合意形成の枠組みをつくり、地方公共団体の職員やファシリテーターを配置していく方法がある一方で、地域の抱える他の政策課題の解決に向けた合意形成の枠組みにおいて、地域の安全性向上や賑わい創出等のための道路空間の新たな使い方等、親和性の高い課題についての議論を促していくことも有効。

事例4 〈例：富山市における地域別実行計画づくり〉



(出典) 富山市作成資料