

生活道路及び幹線道路における交通事故及び死傷者数の削減を目指して ～鹿児島県道路交通環境安全推進連絡会議を開催～

平成30年の鹿児島県における交通事故死者数は55人で、過去統計より減少傾向となっております。しかし、昨今の交通死亡事故の状況として歩行者・自転車乗車中の死者が増加しており、その約6割は自宅から身近な道路で発生しているなど、生活道路における交通安全対策は緊急の課題となっております。

そのため、生活道路のエリア登録を行い、地域住民や県警察等の関係者と連携して、ハンプや狭(きょう)さくの適切な設置等生活道路の交通安全対策を推進し、生活道路における速度抑制や、通過交通の進入抑制対策を行っています。

また、幹線道路の交通事故対策に関する主要施策として事故危険箇所対策に取り組んできたところですが、未だ多くの交通事故が幹線道路の特定の区間に集中して発生している状況です。

このような状況を鑑み、国・県・市の道路管理者や県警察などの関係機関が連携し生活道路の対策、幹線道路の対策を引き続き推進するため「鹿児島県道路交通環境安全推進連絡会議」を下記のとおり開催しますのでお知らせいたします。

記

日時) 令和2年1月21日(火) 13:30 ~ 15:30

場所) 鹿児島県庁 7階 7-総-1会議室

内容)

①生活道路交通安全対策について

まさごほんまち

②現地視察【真砂本町(ハンプ本施工)】※現地に駐車場はありません。

③意見交換

④幹線道路の交通安全対策について

(添付資料)

- ・鹿児島県道路交通環境安全推進連絡会議 構成員
- ・生活道路の概要

※報道関係者の皆様へ

- ・撮影は現地視察までとさせていただきます。
- ・現地視察場所には報道関係者用の駐車場はございませんので、各自でコインパーキング等をご利用ください。
- ・会議を取材される場合は、1月20日(月)16時までに下記問い合わせ先の、交通対策課玖村までご連絡ください。

問い合わせ先

国土交通省 九州地方整備局 鹿児島国道事務所

技術副所長 ごたんだ のぶゆき 五反田 信幸 電話: 099-216-3111 (代表)

交通対策課長 くむら やすのり 玖村 徳則 電話: 099-216-3857 (直通)

E-mail: kakoku@qsr.mlit.go.jp

URL : <http://www.qsr.mlit.go.jp/kakoku/>

FAX : 099-216-3867

鹿兒島県道路交通環境安全推進連絡会議 構成員

	所 属	役 職
議 長	国土交通省 九州地方整備局 鹿兒島国道事務所	所 長
	鹿兒島県警察本部 交通部 交通規制課	課 長
	鹿兒島県 土木部 道路維持課	課 長
	国土交通省 九州地方整備局 大隅河川国道事務所	所 長
	鹿兒島県警察本部 交通部 交通企画課	課 長
	鹿兒島県 土木部 道路建設課	課 長
	鹿兒島県 土木部 都市計画課	課 長
	鹿兒島県 男女協働参画局 暮らし共生協働課	課 長
	鹿兒島市 建設局 道路部	部 長
	鹿兒島市 危機管理局	次 長
	西日本高速道路(株) 九州支社 鹿兒島高速道路事務所	所 長
	鹿兒島県道路公社	専務理事

参考資料：生活道路対策の概要

【生活道路とは？】

主に、地域住民の方々が日常生活で利用される身近な道路で、自動車の通行よりも歩行者や自転車の安全確保が優先されるべき道路になります。



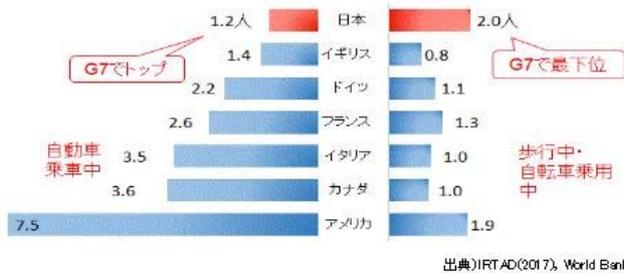
【生活道路の現状は？】

日本は、先進7カ国の中で歩行中・自転車乗車中の安全性が最も低く、歩行者や自転車の安全確保が優先される生活道路での死傷事故件数は、幹線道路と比べ減少割合が低い状況です。

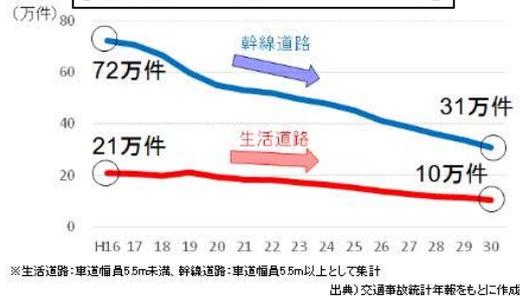
また、死者数全体の約半数を歩行中・自転車乗車中が占めており、更にその半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生しています。

こうした状況の改善に向け、国土交通省、警察及び各道路管理者が連携して、特に危険性の高いエリアを「生活道路対策エリア」に選定し、死者数の減少を目標に交通安全対策を実施しています。

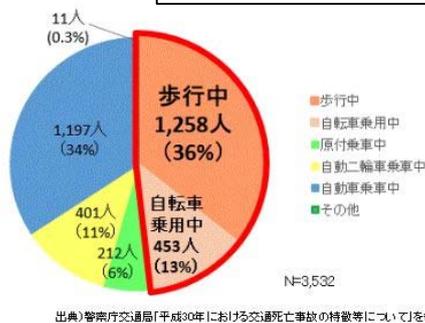
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



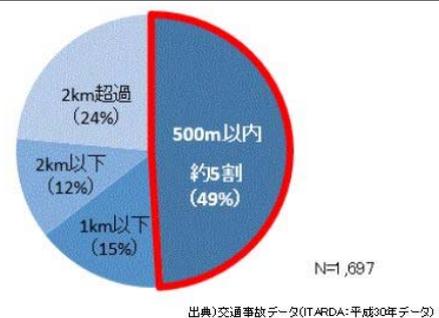
【道路種別の交通事故件数の推移】



【状態別交通事故死者数】



【自宅からの距離別死者数（歩行者・自転車）】



交通安全対策 (ハンプ、狭さく等)

【第10次交通安全基本計画における目標】

- 平成32年までに死者数を2,500人以下にする（平成27年:4,117人⇒約4割減少）
- 歩行中・自転車乗車中の死者数を、全体の減少割合以上の割合で減少させる

参考資料：生活道路対策の概要

【生活道路対策エリアでの交通安全対策は？】

『進入口を入りにくくする構造』や『走行速度を抑制する構造』『歩行者や自転車に必要な幅員を優先して確保する』などの対策を実施することで、歩車混在から歩行者・自転車中心の空間に転換を図っていきます。

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(ハンプ)

狭さく

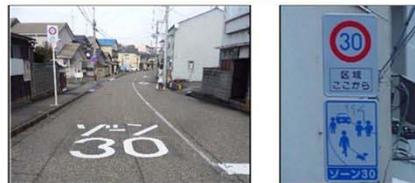
シケイン



- 進入抑制対策
- 速度抑制対策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

ゾーン30
(都道府県公安委員会)



歩行者・自転車の空間を優先して確保する



(イメージ)

歩行者の空間を確保する



防護柵



路肩のカラー舗装

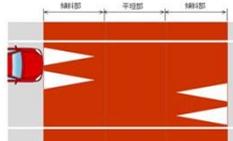
【凸型（ハンプ）とは？】

身近な生活道路で発生する交通事故の原因の一つとして、生活道路を早いスピードで通り抜ける自動車の存在があげられます。

こうした問題に対して、道路の一部を盛り上げ、凸状の緩やかな段差を設けることで、速度低減をねらった凸型（ハンプ）を設置し、運転者に対し減速を促します。



〔平面図〕



〔縦断面図〕

