

平成 27 年 9 月 14 日

記者発表資料

国土交通省九州地方整備局
宮崎河川国道事務所

宮崎県内の幹線道路及び生活道路の交通事故対策を検討します。

～平成 27 年度 第 1 回 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議の開催～

国土交通省では、幹線道路の安全性を高める交通安全対策の推進に加え、市町村の道路管理者による生活道路の交通安全対策を支援するため、国等が市町村と連携して計画立案出来る仕組みを構築することとしており、今年度は計画実施のための制度づくり、先行的実施箇所の選定を全国的に行います。

このため、宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議を開催し、以下について今年度中に検討・決定する予定です。

- ① 幹線道路における事故危険箇所の新たな設定
- ② 生活道路における緊急性の高いエリアの設定

有識者を交えた「第 1 回 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議」の開催日時等は以下のとおりです。

- ・日 時：平成 27 年 9 月 16 日（水） 15：30～16：30
- ・場 所：宮崎河川国道事務所 本館 1 階 大会議室（宮崎市大工 2 丁目 39）
- ・次 第：①これまでの事故危険箇所の取組のフォローアップについて
②今後の取組（次期社会資本整備重点計画及び生活道路対策）について

※連絡会議は、報道関係者を対象に公開します（傍聴・取材可）。なお、誠に恐縮ですが、カメラ撮影については冒頭の議長挨拶までとさせていただきます。

【問い合わせ先】

国土交通省 九州地方整備局 宮崎河川国道事務所 TEL：0985-24-8221（代表）

総括保全対策官 植田 定 交通対策課長 那須 一彦

宮崎県警察本部 交通部 交通規制課 TEL：0985-31-0110（代表）

理事官 梅原 守 規制第二補佐 児玉 広文

「宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議」組織

役名	機 関 名	役 職 名	氏 名	摘 要
議長	九州地方整備局	宮崎河川国道事務所長	竹林 秀基	原則、交互にその任を行う
〃	宮崎県警察本部	交通規制課長	大野 正人	
委員	九州地方整備局	延岡河川国道事務所長	楠本 敦	
〃	宮崎県警察本部	交通企画課長	鍋島 清三	
〃	宮崎県	道路建設課長	瀬戸長 秀美	
〃	宮崎県	道路保全課長	馴松 義昭	
〃	宮崎県	都市計画課長	森山 福一	

「アドバイザー会議」組織

役名	機 関 名	役 職 名	氏 名	摘 要
委員	宮崎大学	工学部 教授	出口 近士	(交通計画)
〃	宮崎公立大学	人文学部 教授	辻 利則	(システム工学)
〃	宮崎日日新聞社	報道部長	杉尾 守	
〃	(一財) 宮崎県交通安全協会	専務理事	日高 昭二	
〃	宮崎県安全運転管理者等協議会	会長	鈴木 藤見	
〃	(一社) 日本自動車連盟宮崎支部	事務所長	有馬 嗣祝	

※平成27年度 第1回 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議では、上記の「宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議」と「アドバイザー会議」を合同で開催します。

みち(ハンプ)が

大切な人の命を守ります

機能分化により、暮らしのみちを安全にします



ラクダプロジェクト

【出典一覧】

- ※1) 警察庁交通局（平成27年3月19日）「平成26年中の交通事故の発生状況」
- ※2) OECD/ITF (2014) Road Safety Annual Report 2014
- ※3) 交通事故データ(ITARDA：平成25年データ)調査不能を除く
- ※4) 国土交通省調べ
- ※5) 警察庁資料（H23）、交通量観測機器データ（H23）
高速道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路
一般道路：上記以外の道路
- ※6) 日本：自動車燃料消費量統計調査、平成22年度道路交通センサス
アメリカ：Highway Statistics
ドイツ：Verkehr in Zahlen
フランス：Faits et Chiffres: Statistiques des Transports en France et en Europe
- ※7) 道路交通センサス（H22）、自動車輸送統計年報（H22）
高速道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路
幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道
生活道路：上記以外の道路
- ※8) 関東地方整備局、記者発表資料（平成26年10月30日）
- ※9) 鍛冶谷相模原線：10,018台（開通前H26.6.3）→8,211台（開通後H26.9.11）
国道129号：63,524台（開通前H26.6.3）→60,648台（開通後H26.9.11）
交通事故件数：112件（H25.7～H25.12）→102件（H26.7～H26.12）
- ※10) 埼玉県の資料を基に作成。急ブレーキ総数は対策を実施した「急ブレーキ多発箇所」（急ブレーキが5回以上発生した箇所）160箇所、人身事故については145箇所の合計値
- ※11) 速度調査と意識調査からのハンプ設置に関する走行状況の把握
（大橋・鬼塚・木村、第34回交通工学研究発表会論文集、2014.8）
- ※12) 交通事故データ(ITARDA：平成25年データ)

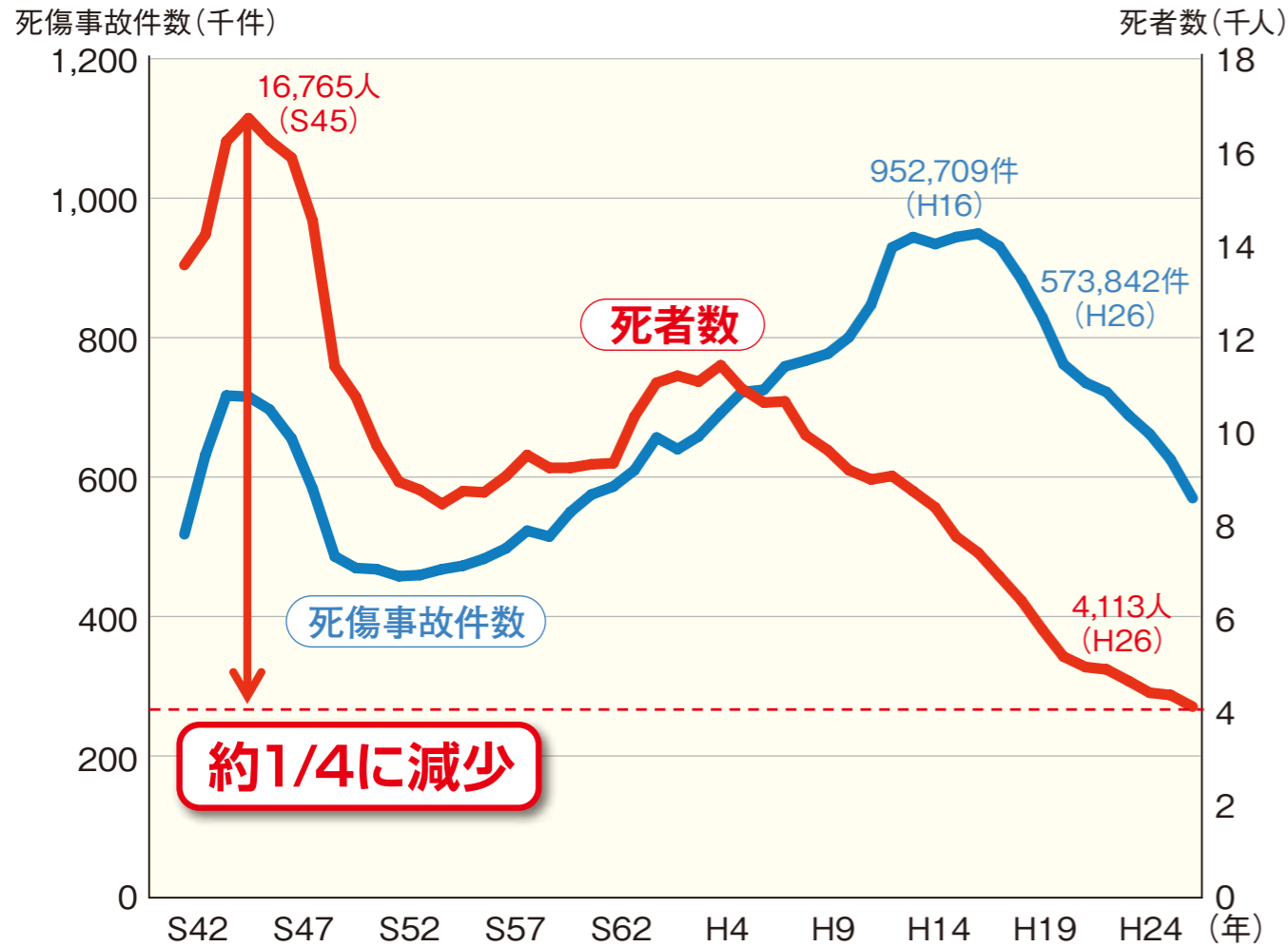


ハンプは、自動車速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物です。

歩行中や自転車乗車中の交通事故死者を半減させ、世界で一番安全な国を目指します

死者数は、ピーク時の1万6千人から4分の1の4,113人まで減少。特に自動車乗車中死者数の少なさは、G7トップです。一方、歩行中・自転車乗車中死者数は最下位。全体死者数の半数を占め、その半数は身近な道路で発生しています。

我が国の交通事故発生状況の推移 (※1)



約1/4に減少

S45~55

舗装、ガードレール・歩道橋等の整備

S56~H3

走行台数の続伸

H4~15

シートベルト着用向上等

H16~

科学的分析による集中的対策

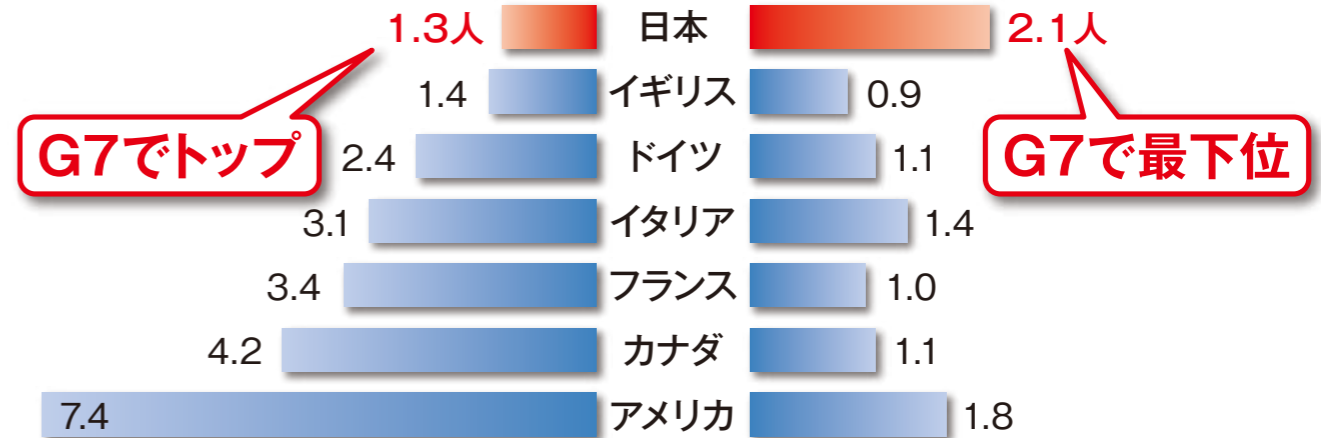
人口10万人あたり死者数 (※2)



自動車乗車中



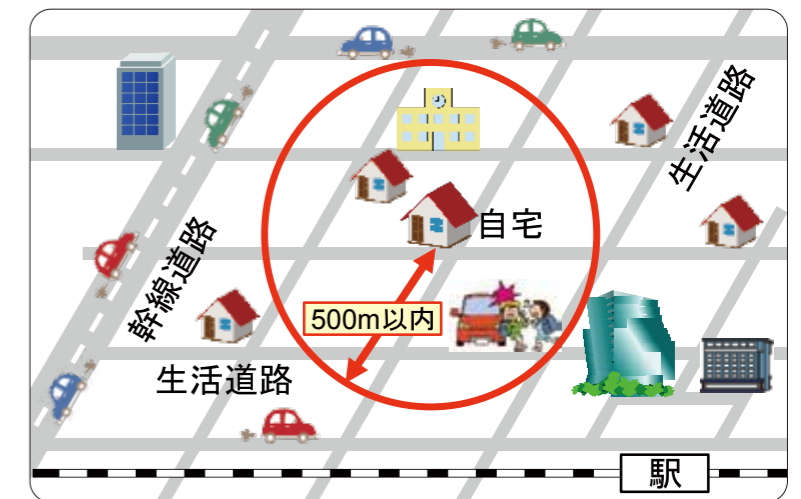
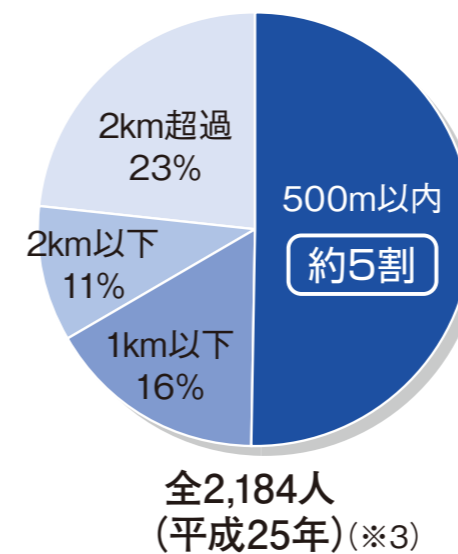
歩行中・自転車乗車中



G7でトップ

G7で最下位

歩行中・自転車乗車中の死者の半数が自宅から500m以内の身近な道路で発生



身近な道路を安全に

道路の機能分化を進め、安全性の高い高速道路等の利用率を高めることで、事故を削減します

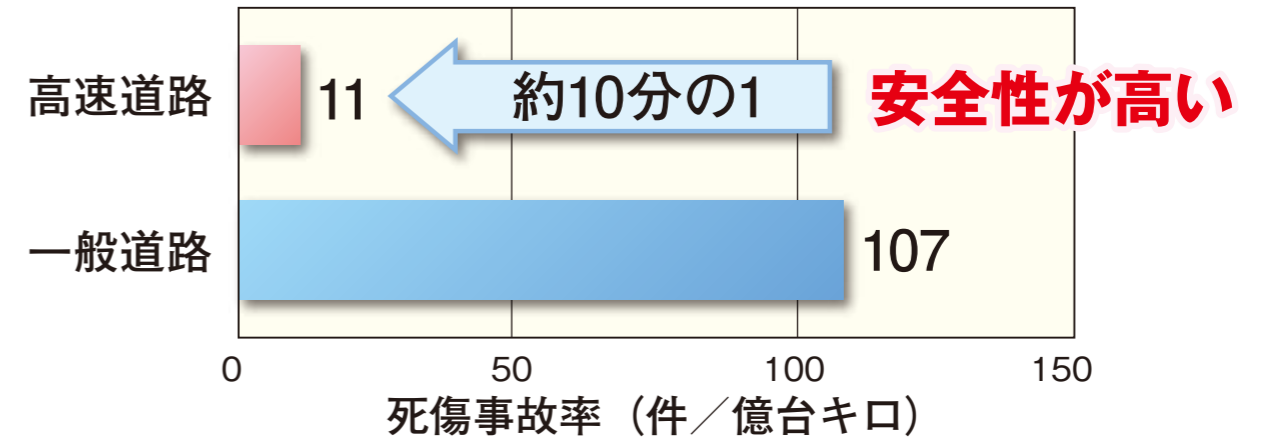
日本の都市構造は、欧米に比べると、小規模の住宅が密集し街区の道路も狭く入り組んでいます。
自動車による生活道路の利用が多く、安全性の高い道路の利用が低くなっています。

日本と欧米の市街地(住宅地)の比較



上段：面積当たり道路延長
下段：平均道路幅員 (※4)

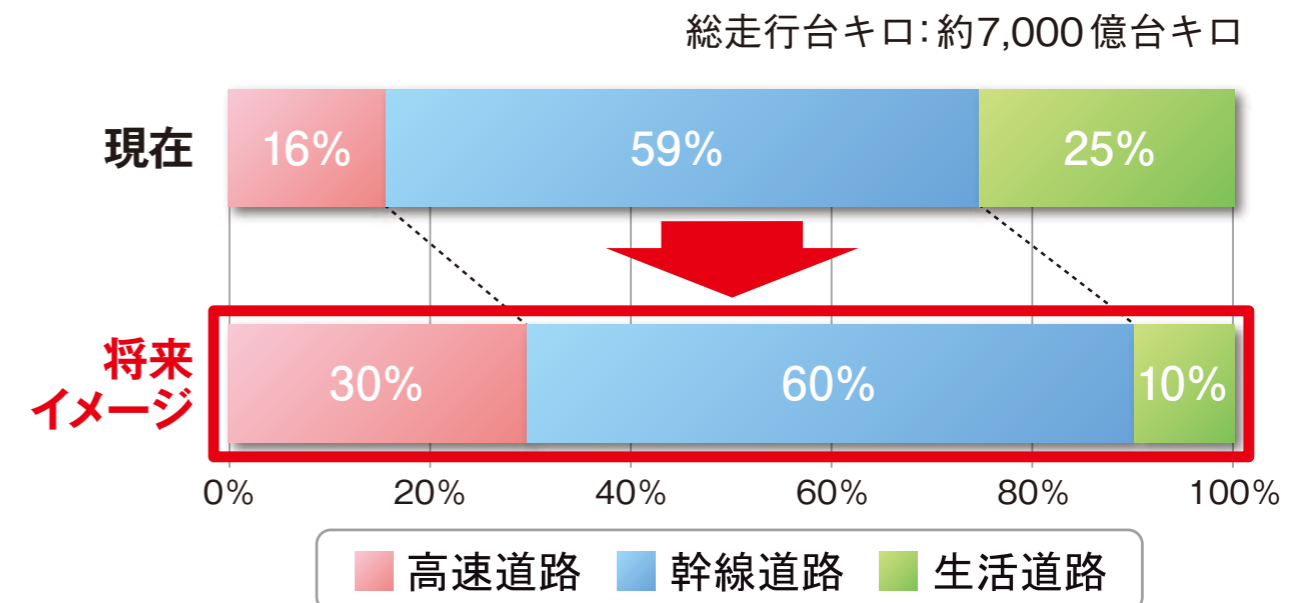
道路種類別の死傷事故率 (※5)



高速道路利用率 (※6)

国	利用率 (%)
日本	16%
アメリカ	33%
ドイツ	31%
フランス	30%

現在の道路種類別の利用割合と将来イメージ (※7)

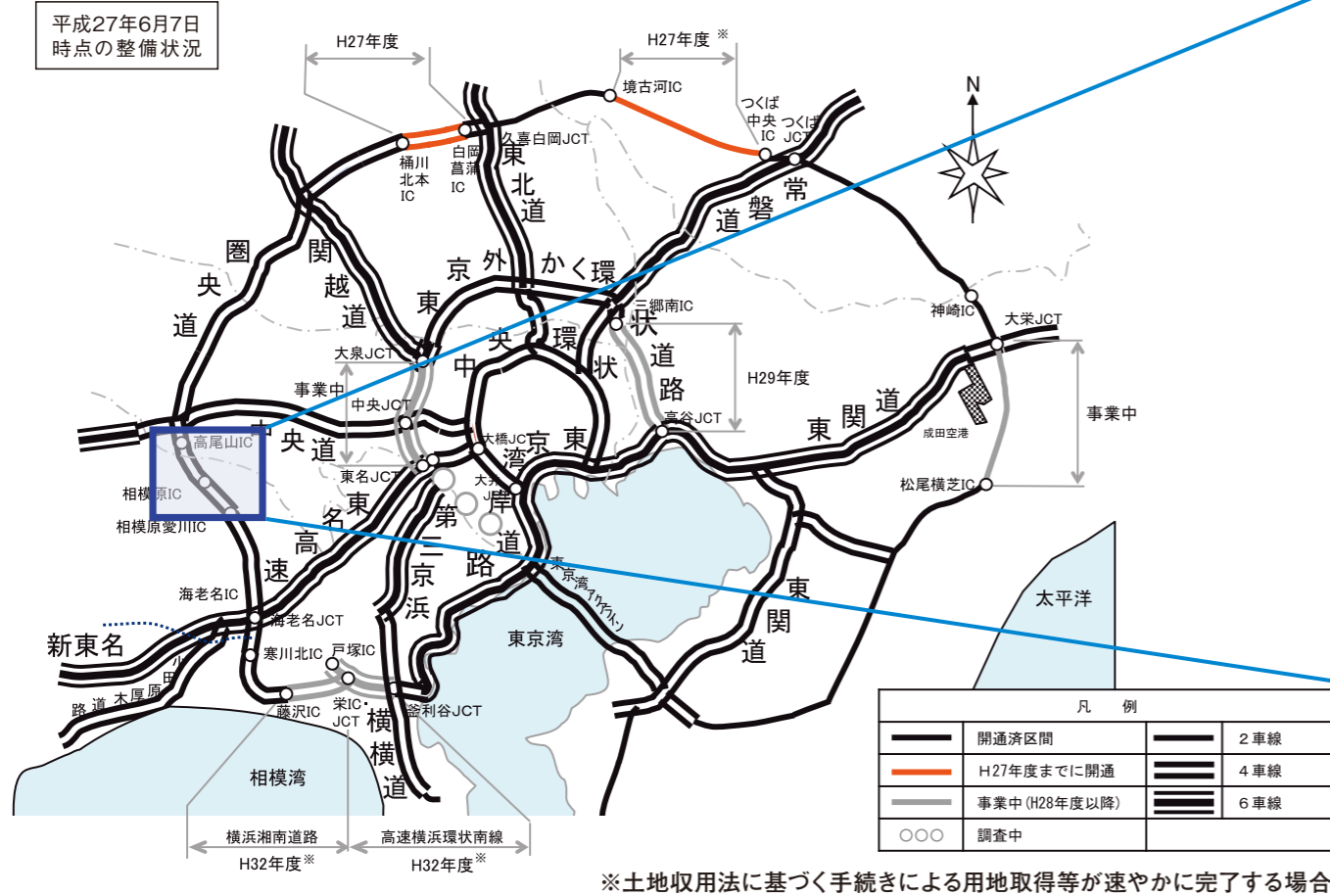


今まさに、生活道路で歩行者・自転車中心の「暮らしのみち」を安全にできる時代へ

近年、首都圏3環状道路をはじめとする高速道路等の整備が進展しています。その結果、自動車交通が安全性の高い道路へ転換し、高速道路の利用率が上がることで事故が削減されています。

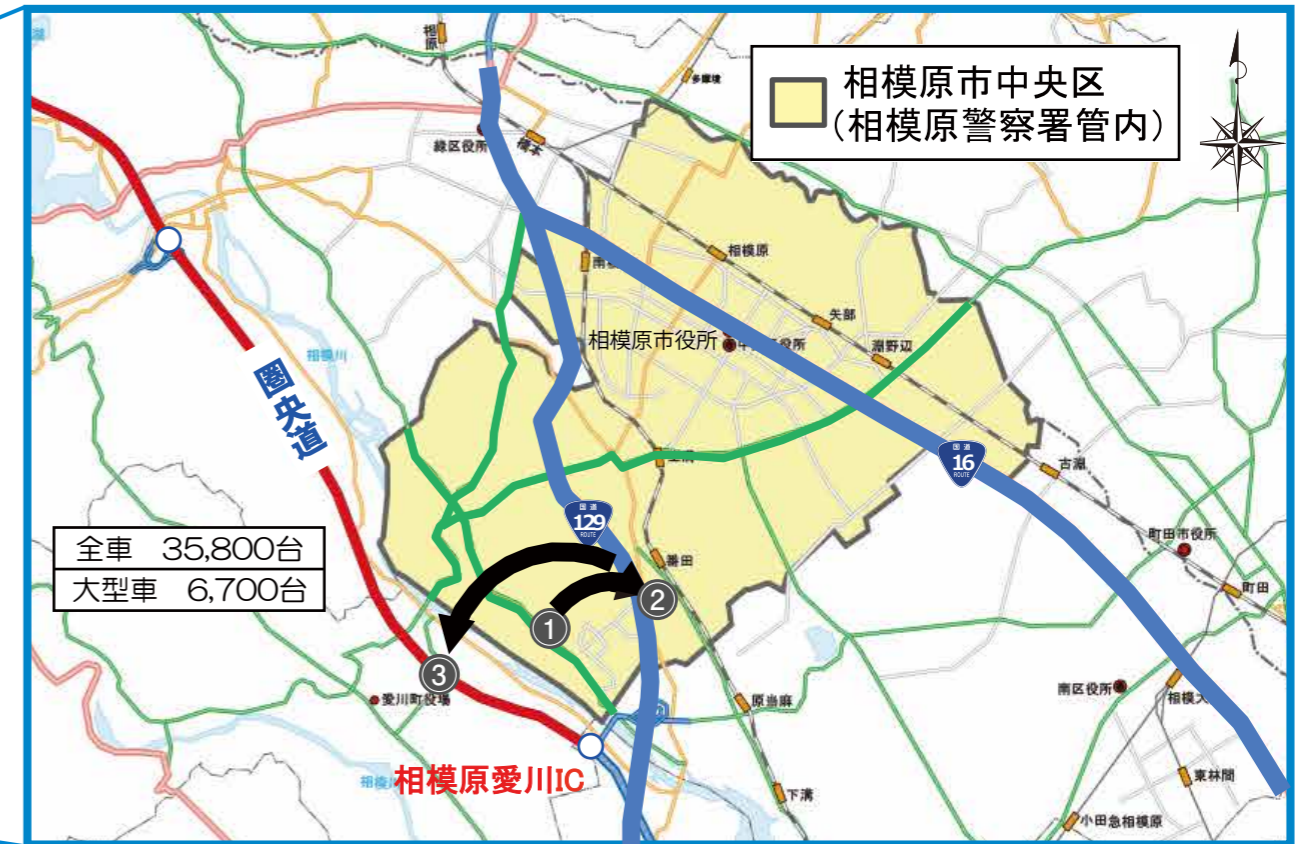
首都圏3環状道路の整備率

約3割(H16)⇒約7割(H26)

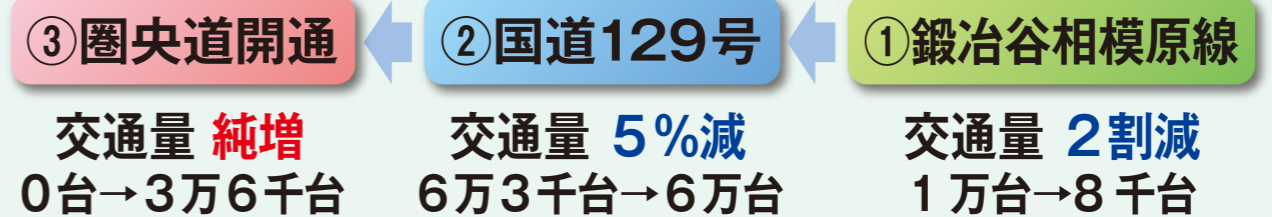


圏央道(相模原愛川IC～高尾山IC) (※8)

相模原愛川IC～高尾山IC (H26.6.26開通)



玉突き効果

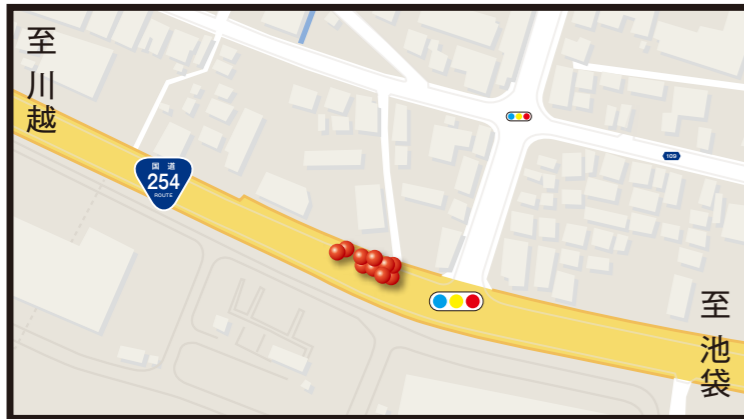


相模原警察署管内(相模原市中央区)の事故件数 (※9)
1割減 112件→102件(6ヶ月間の比較)

ビッグデータを活用し、道路の安全性を一層高める交通安全対策を推進しています

区間ごとの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等）の分析を実施します。これにより、事故の多発する可能性の高い潜在的な危険箇所を特定し、効率的に道路の安全性を一層高めます。

埼玉県和光市の例（対策概要）



ビッグデータにより
急ブレーキ多発箇所
を特定

減速度 0.3G 以上を
急ブレーキと定義



現地にて**植栽帯が**
見通しを阻害している
ことを把握

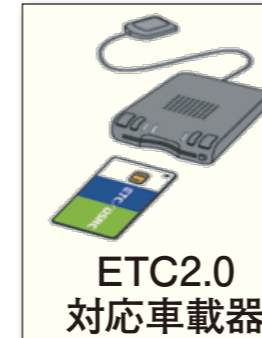


植栽帯を剪定し、
急ブレーキ回数を
削減

ETC2.0から得られる情報



路側機



ETC2.0
対応車載器



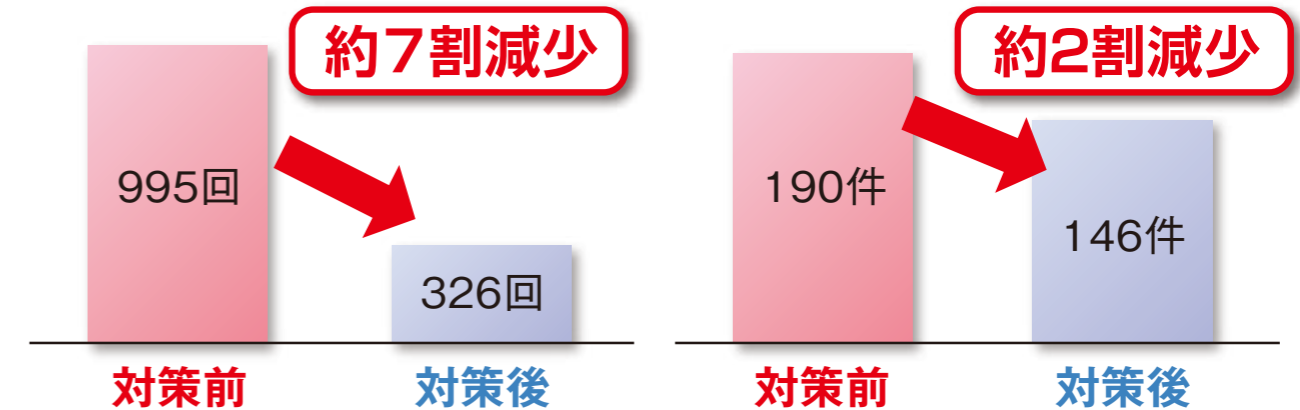
ETC2.0
対応カーナビ

プローブ情報
● 速度、急ブレーキなど

対策による効果^(※10)

1ヶ月間の急ブレーキ総数
(県内160箇所)

1年間の人身事故
(県内145箇所)



※対策前: H20年10月 (1か月間)
対策後: H23年10月 (1か月間)

※対策前: H20年11月～H21年10月 (1年間)
対策後: H23年10月～H24年9月 (1年間)

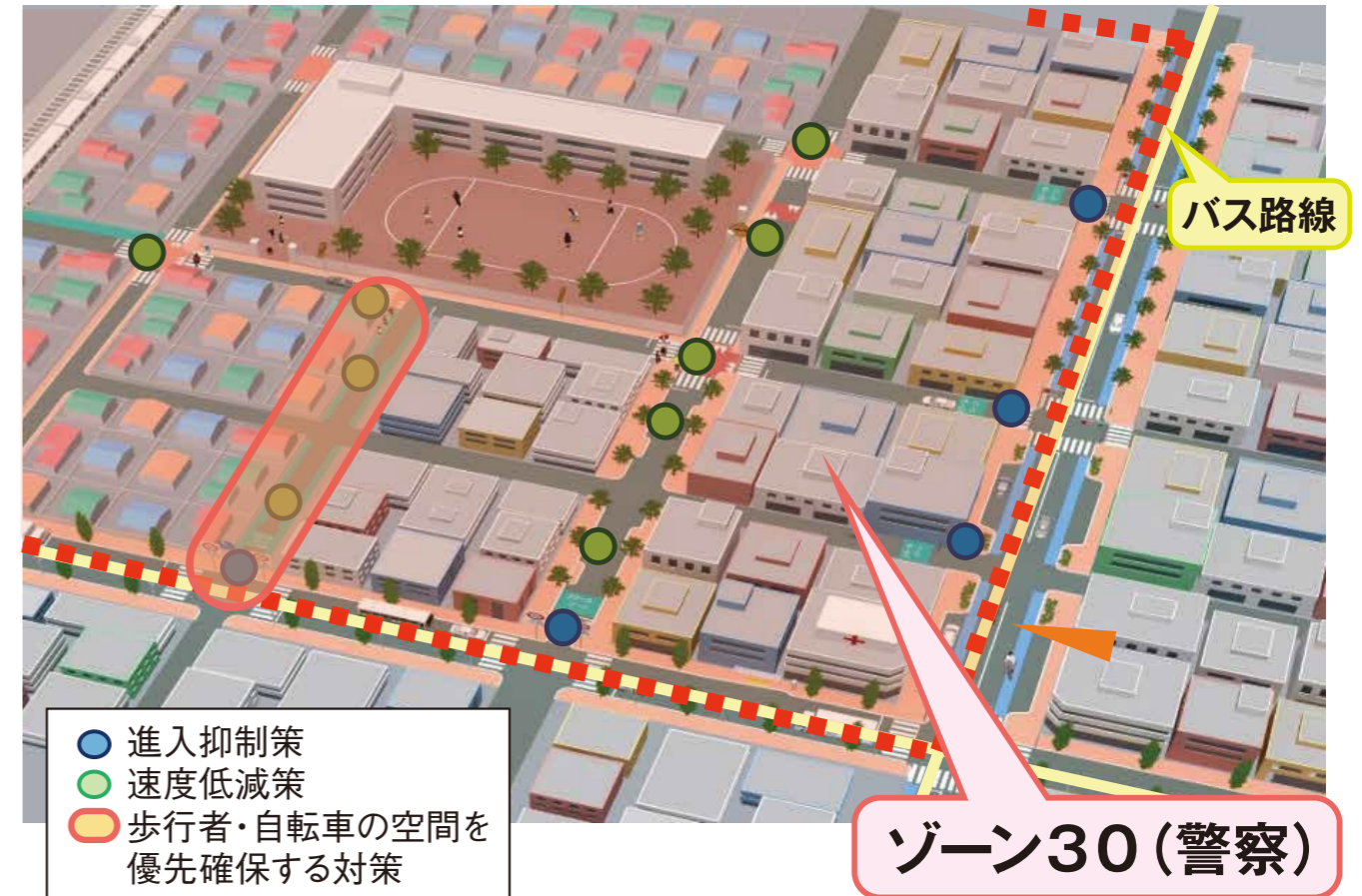
生活道路を、ゾーン規制と連携して、歩車混在 から歩行者・自転車中心の空間へ転換します

周辺の幹線道路が整備されたエリアにおいて、物理的に速度低減や進入抑制を図る対策を実施します。
道路空間を車中心から歩行者・自転車中心の幅員構成へと再配分します。

暮らしのみちを安全にする対策

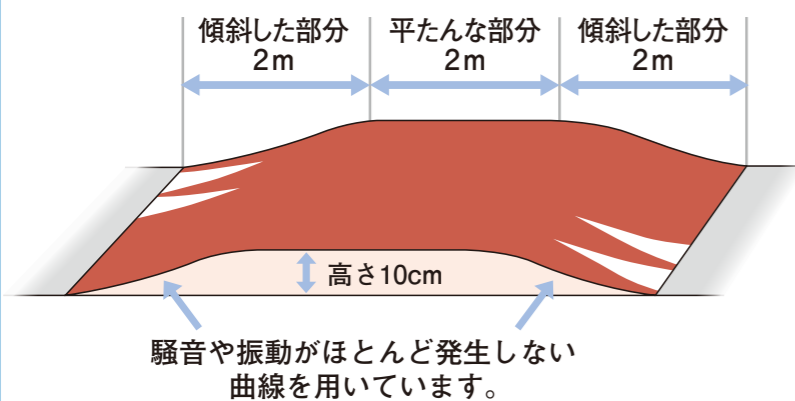


エリアの中は、歩行者・自転車中心の空間へ

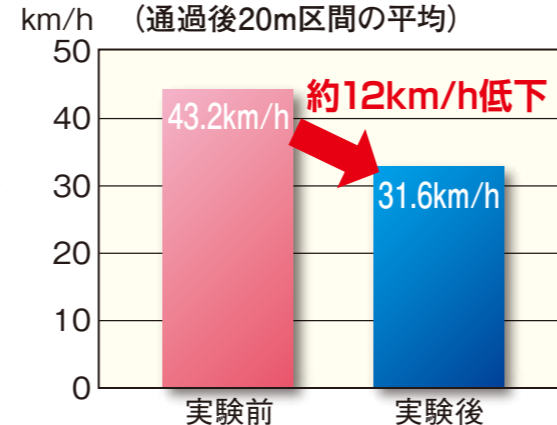


ハンプによる速度抑制効果

標準的なハンプをななめから見た図



ハンプ通過後の速度(※11)



生活道路の速度別の致死率(※12)

