

会議の趣旨(本日のポイント)

会議の趣旨

1. 全国的な取り組み

- **幹線道路における交通事故が特定の箇所に集中して発生**していることから、集中的、効率的・効果的な事故対策の実施に向け、**事故危険箇所対策、事故ゼロプランを展開**
- 歩行者・自転車に関連する死傷事故は、身近な道路（生活道路）で発生していることから、**生活道路対策エリアでの速度抑制等、通学路対策を展開**し、歩行者・自転車中心の空間づくりを推進

■ 幹線道路の交通安全対策

① 事故危険箇所

○全国一律の基準を基に、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路部を指定

② 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)

○都道府県毎に、「選択と集中」「市民参加・市民との協働」をキーワードとして、事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間を選定

■ 生活道路の交通安全対策

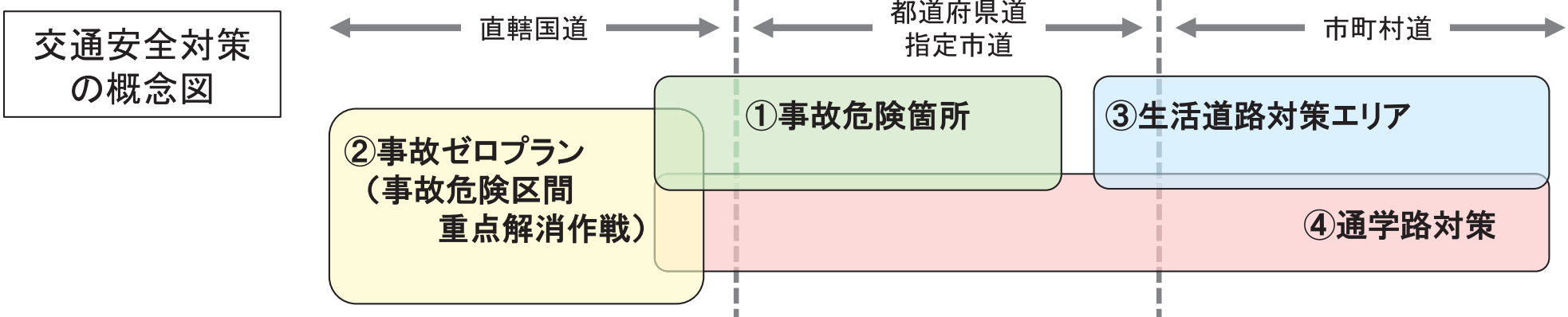
③ 生活道路対策エリア

○市町村が、都道府県公安委員会により実施されるゾーン30指定区域と整合を図り生活道路対策エリアを登録
○ハンプや狭窄等の物理的デバイスなどにより、生活道路の面的対策や区間対策を実施

④ 通学路対策(合同点検要対策箇所)

○道路管理者、警察、教育委員会等の関係機関が連携し、定期的な合同点検による改善箇所を抽出

(出典:国土交通省HP(一部加筆))



2. 熊本県における取り組み

- 熊本県においても、**事故危険箇所や事故危険区間を抽出**し、幹線道路の事故対策を推進
- また、生活道路の事故対策として、自治体より募集した**19エリアを対策エリアに登録**し、**物理的デバイス（ハンプ）や舗装のカラー化（グリーンベルト）**等を活用して事故対策を推進中

対策区分		取り組み状況
幹線道路の交通安全対策	事故危険箇所（県内幹線道路）	<ul style="list-style-type: none"> ○第1次社会資本整備重点計画（計画期間：平成15年度～19年度） →事故危険箇所（全国：3,956箇所 熊本県：66箇所） ○第2次社会資本整備重点計画（計画期間：平成20年度～24年度） →事故危険箇所（全国：3,396箇所 熊本県：76箇所） ○第3次社会資本整備重点計画（計画期間：平成24年度～28年度） →事故危険箇所（全国：3,490箇所 熊本県：77箇所） ○第4次社会資本整備重点計画（計画期間：平成27年度～32年度） →事故危険箇所（全国：3,125箇所 熊本県：<u>75箇所</u>）
	事故ゼロプラン（直轄国道）	<ul style="list-style-type: none"> ○平成22年度に事故危険区間として、県内直轄国道の336区間を登録 ○平成27年度に事故ゼロプラン見直しの方針等について議論
生活道路の交通安全対策	生活道路対策エリア	<ul style="list-style-type: none"> ○平成27年度から対策エリアを自治体より募集（平成30年10月末時点：<u>19エリア</u>を登録） ○平成28年度以降に対策エリアの道路交通状況を分析、計画を策定
	通学路対策	○平成24年5月より通学路における合同点検を実施し、対策を検討・実施

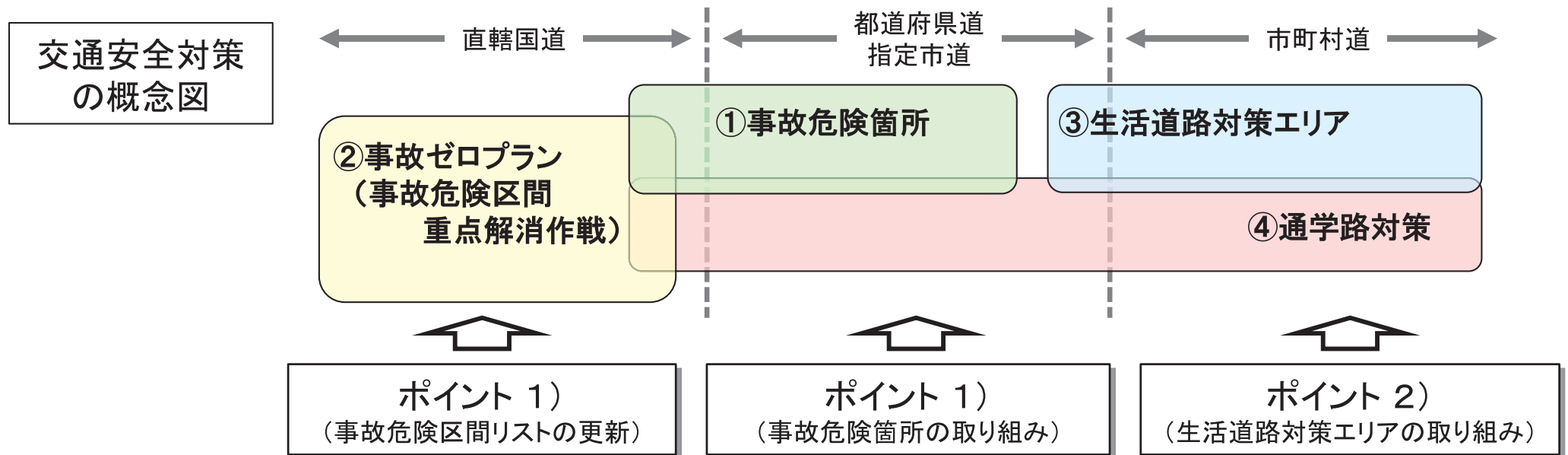
3. 本日のポイント

1) 幹線道路の事故対策

- ◇ 事故危険箇所を進捗状況・フォローアップ結果について【報告】
- ◇ 事故危険区間リストの更新について【審議】

2) 生活道路の事故対策

- ◇ 対策エリアの追加登録にむけた技術的支援について【報告】
- ◇ 対策実施箇所の効果分析結果について【報告】



死傷事故発生状況

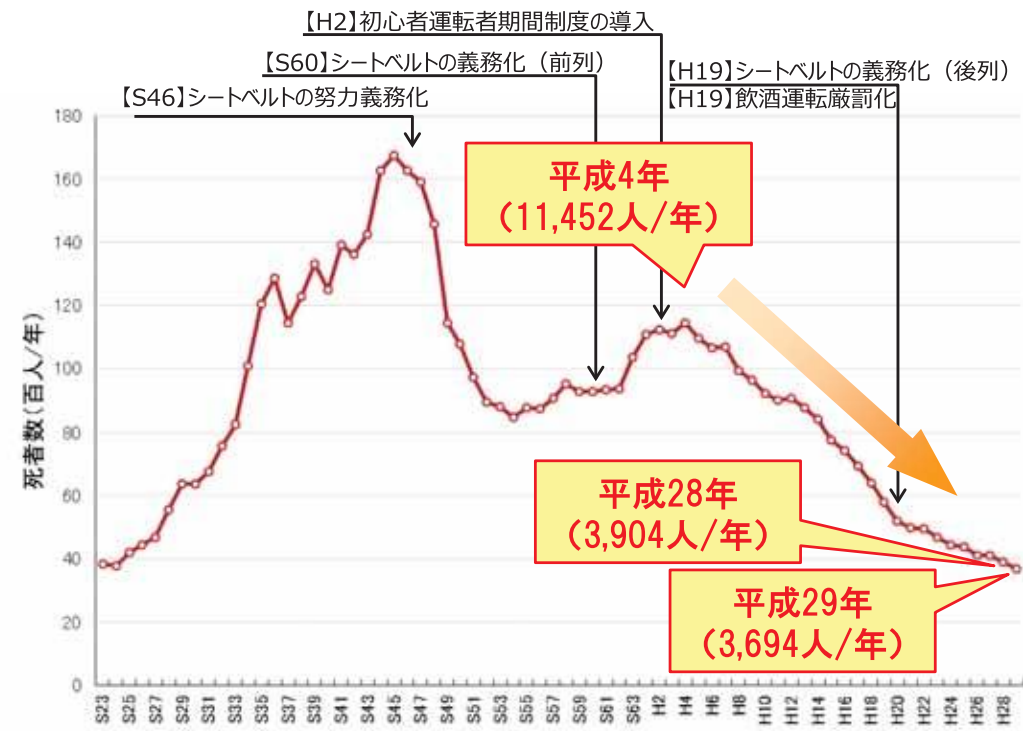
死傷事故発生状況(全国)

1. 死傷事故件数及び死者数の推移

- 全国の死傷事故件数は、平成16年をピークに減少傾向にあり、平成28年は35年ぶりに50万件を下回った
- 死者数は、平成4年から減少傾向にあり、平成28年は67年ぶりに4,000人を下回った
- 平成29年は3,694人と、警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少



▲死傷事故件数の推移(全国)



▲死者数の推移(全国)

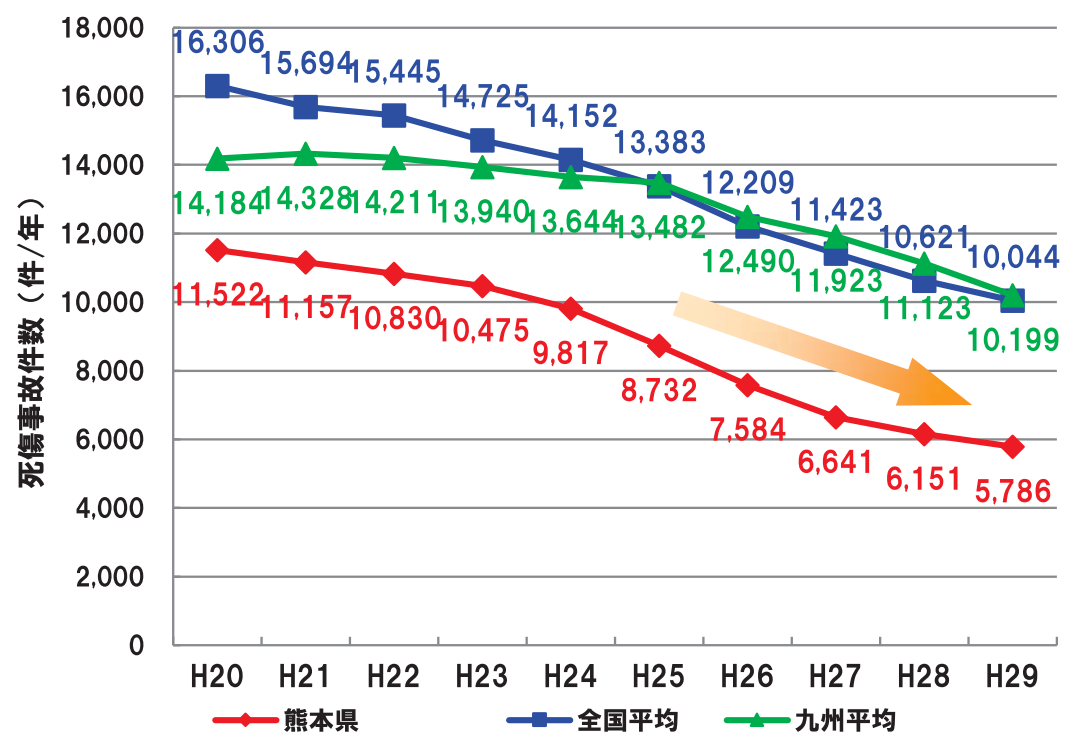
(資料:警察庁資料)

死傷事故発生状況(熊本県)

2. 死傷事故

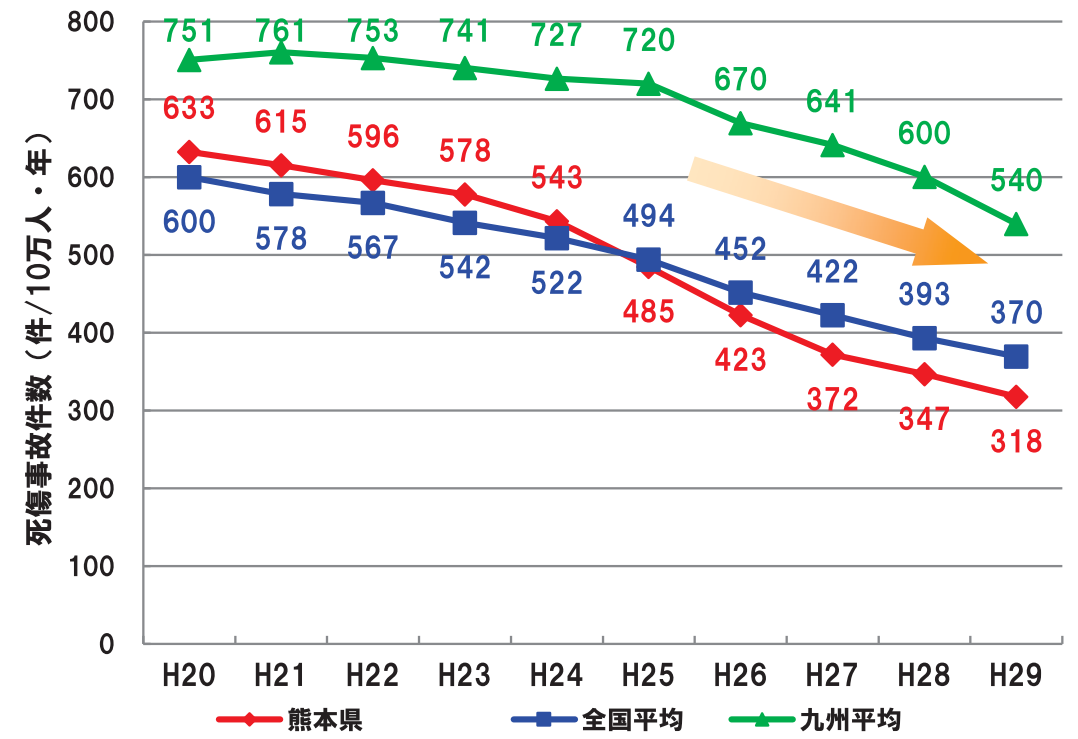
1) 発生件数の推移

- 熊本県の死傷事故件数は減少傾向にあり、平成29年は5,786件と前年と比べ約6%減少
- 人口10万人当りの発生件数をみると、近年は全国平均及び九州平均より低い水準で推移



▲熊本県における死傷事故件数の推移

※全国平均:各都道府県の死傷事故件数の総和を都道府県数で除した値



▲人口10万人当り死傷事故件数の推移

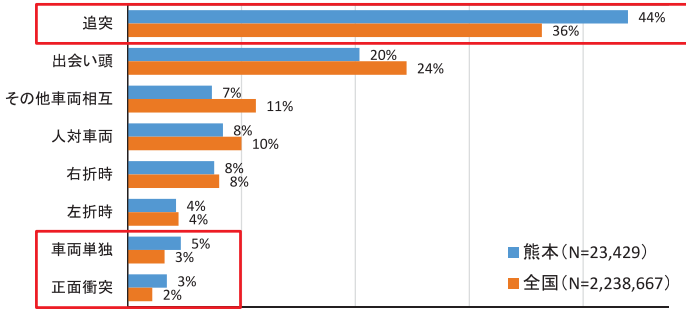
※全国平均:各都道府県の人口10万人当り死傷事故件数の総和を都道府県数で除した値

(資料:警察庁資料)

死傷事故発生状況(熊本県)

2)死傷事故の発生特性

- 県内で発生する死傷事故類型は、全国平均と比べ追突、車両単独、正面衝突の割合が高い
- 地域別の人口10万人当り死傷事故件数を見ると、北部と中部が事故件数が多い
- 合志市は、近年4年間の生活道路における事故件数は多く、また増加傾向にある



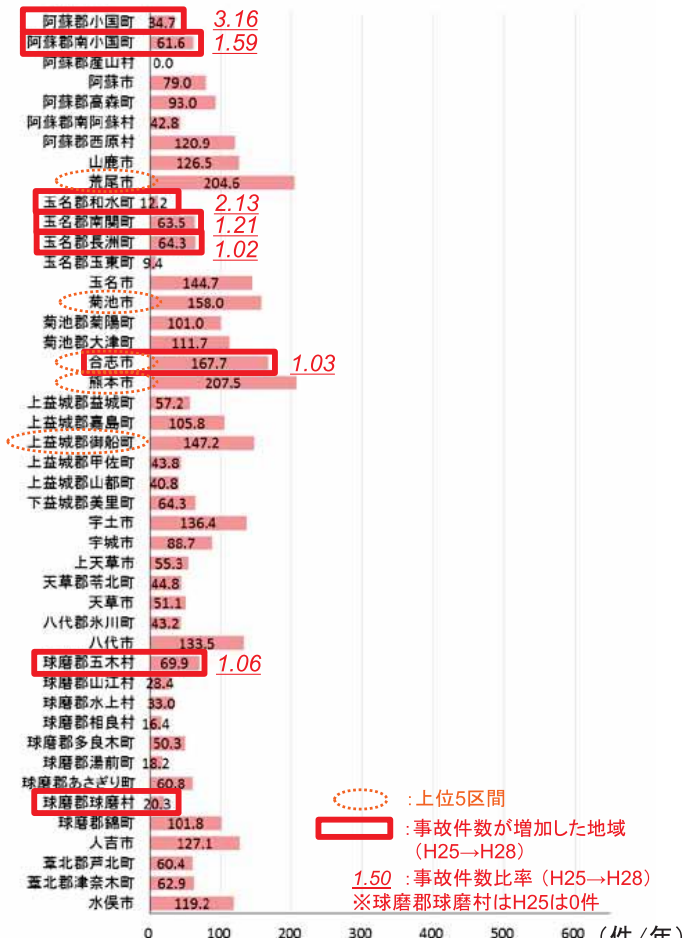
▲事故類型別発生割合(死傷事故)



▲熊本県内市町村位置図



▲幹線道路の人口10万人当り死傷事故件数 (H25-28データの平均)



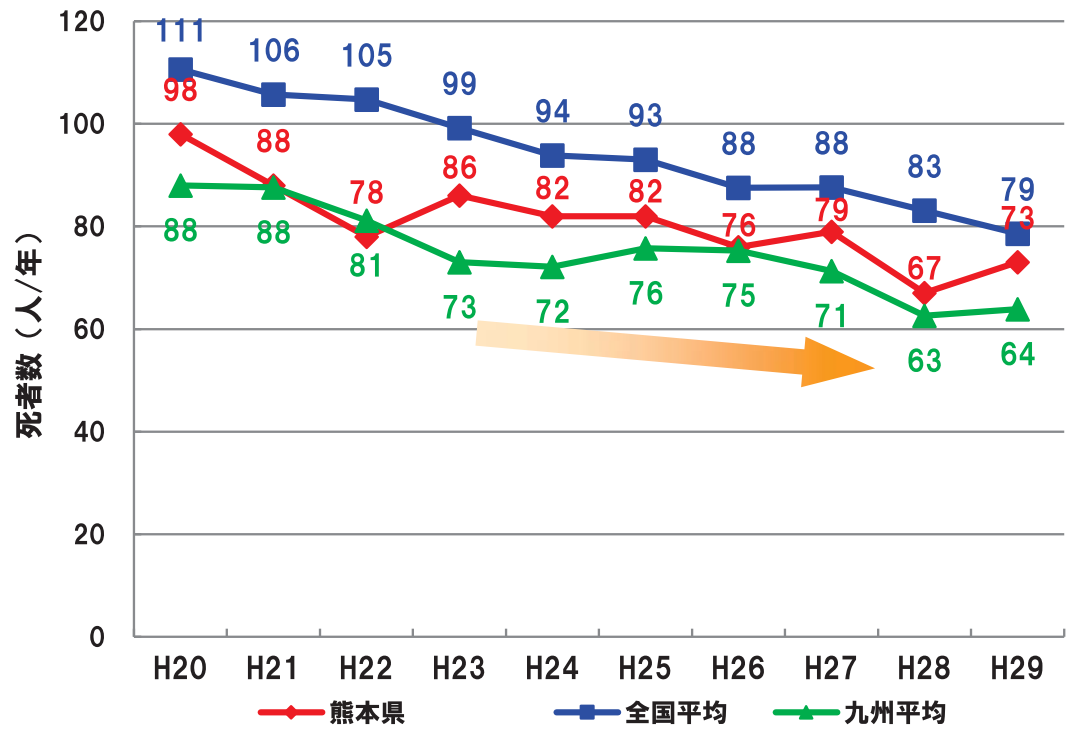
▲生活道路の人口10万人当り死傷事故件数 (H25-28データの平均)

死傷事故発生状況(熊本県)

3. 死亡事故

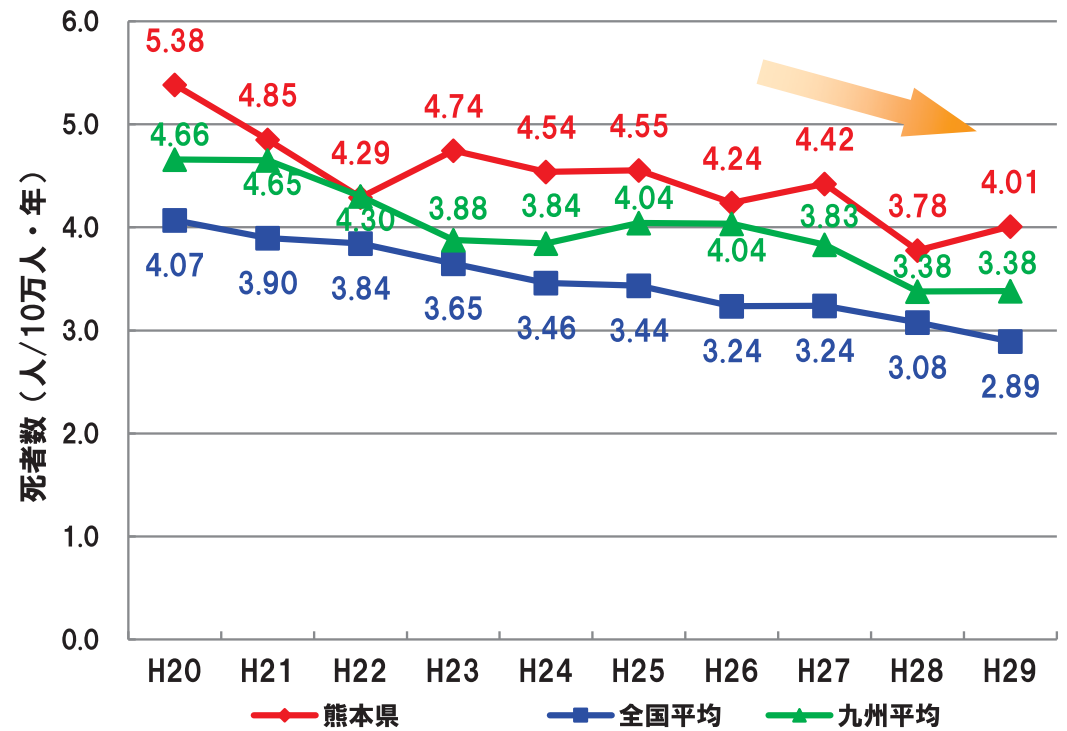
1) 死者数の推移

- 熊本県の死者数は平成23年から減少傾向にあったが、平成29年は73人と前年と比べ約9%増加
- 人口10万人当りの死者数をみると、全国・九州平均より高い水準で推移



▲熊本県における死者数の推移

※全国平均:各都道府県の死者数の総和を都道府県数で除した値



▲人口10万人当り死者数の推移

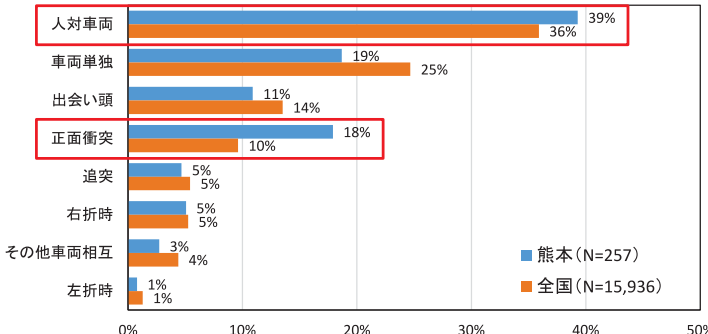
※全国平均:各都道府県の人口10万人当り死者数の総和を都道府県数で除した値

(資料:警察庁資料)

死傷事故発生状況(熊本県)

2)死亡事故の発生特性

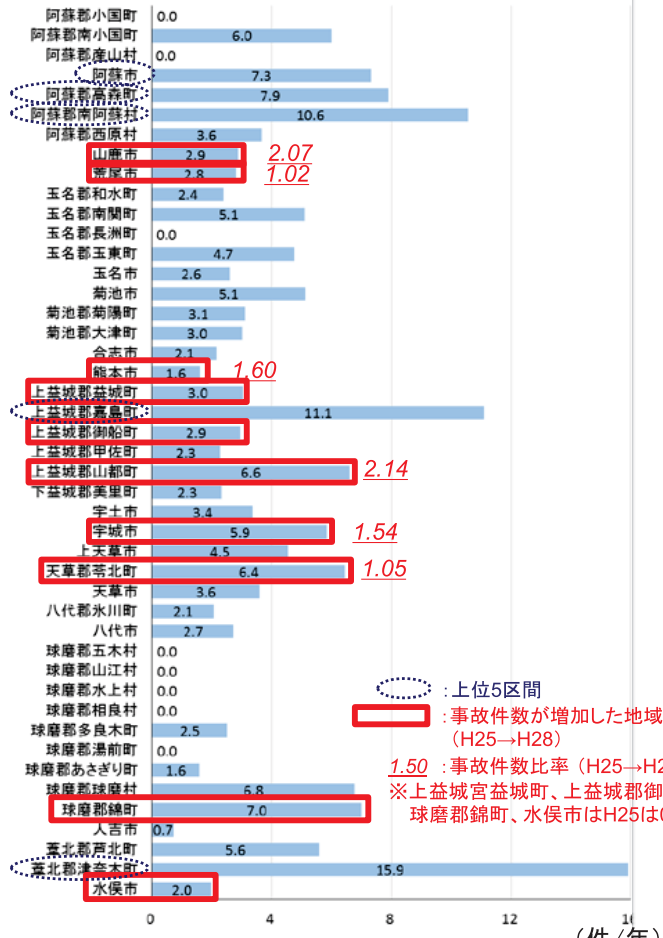
- 県内で発生する死亡事故類型は、全国平均と比べ人対車両、正面衝突の割合が高い
- 10万人当り死亡事故件数を見ると、県内北部～中部及び天草地域において死亡事故件数が増加している地域が点在している



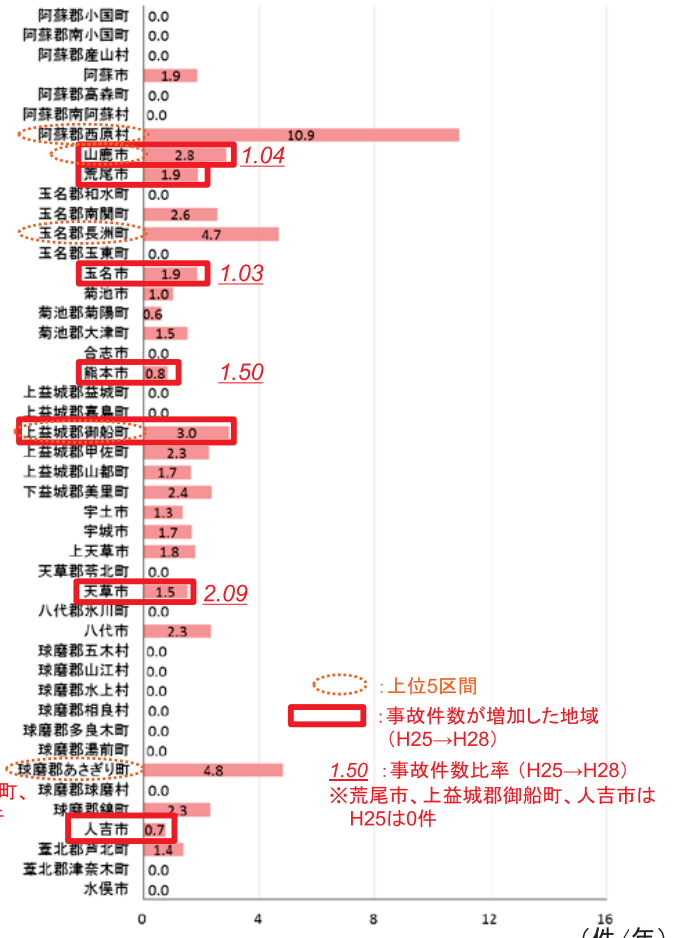
▲事故類型別割合(死亡事故)



▲熊本県内市町村位置図



▲幹線道路の人口10万人当り死亡事故件数 (H25-28データの平均)



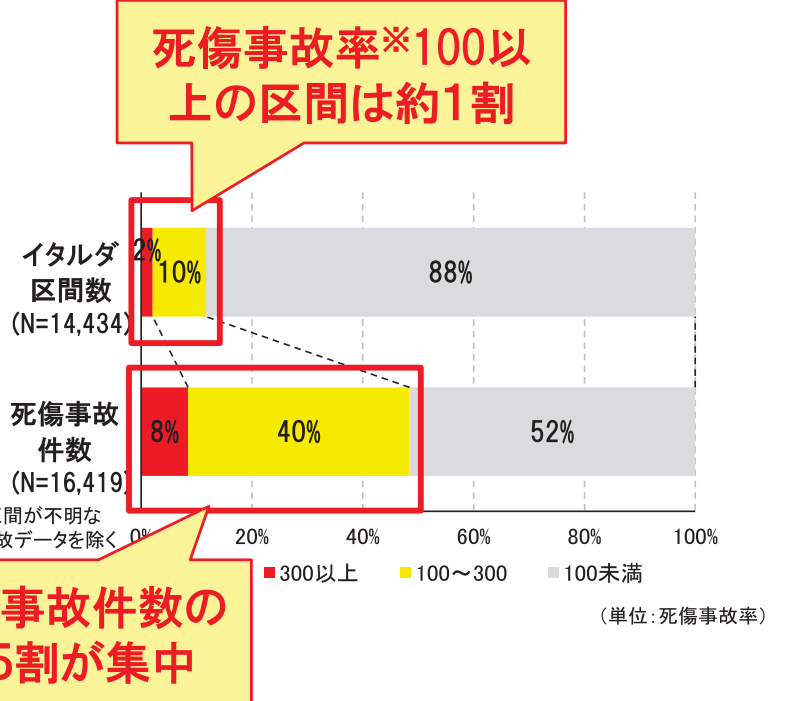
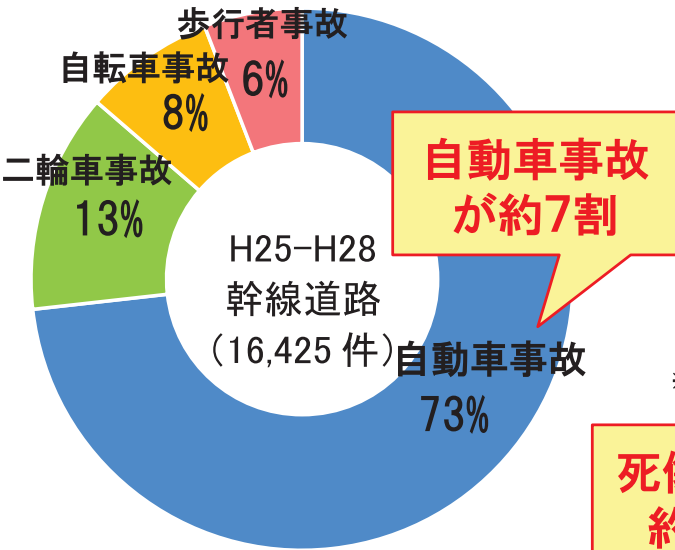
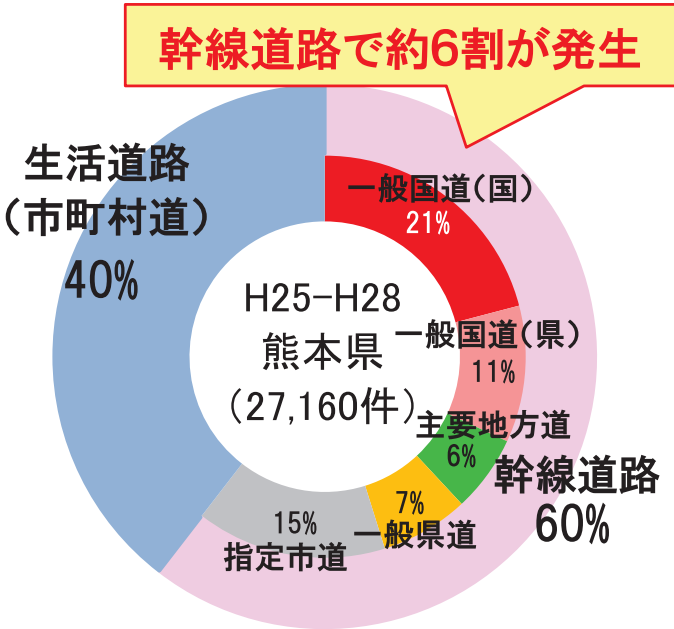
▲生活道路の人口10万人当り死亡事故件数 (H25-28データの平均)

(出典:イタルダ事故データ) 5

死傷事故発生状況(熊本県)

4. 幹線道路の死傷事故発生特性

- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、一般国道(国)が約2割と最も多い
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車同士の事故であり、特定の区間に集中して発生(死傷事故率が100以上の区間(約1割)に、死傷事故件数の約5割が集中)



▲道路種別別死傷事故割合

▲幹線道路の事故種別別割合

▲幹線道路の死傷事故率別区間数と事故件数割合(H25-H28)

(出典: イタルダ事故データ)

※事故率の算定

- 事故率(件/億台*年)とは、1台の自動車が1kmの区間を1億回走行した時に発生する事故件数を意味する。
- 事故率は、事故件数等の絶対数を道路延長と交通量で標準化したものであり、事故危険度の評価指標として一般的に用いられる指標。

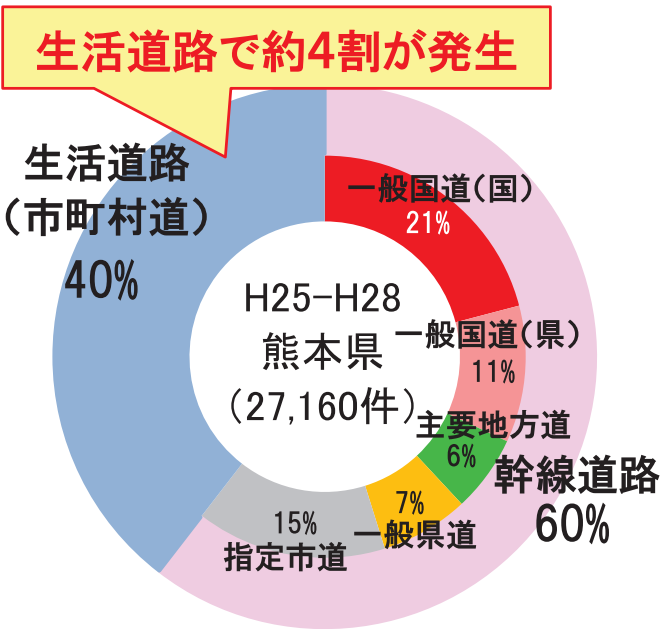
$$\text{事故率} = \frac{\text{区間内の事故件数} \times 1\text{億}}{\text{該当区間24h交通量} \times \text{区間延長} \times 365\text{日}}$$

(単位: 件/億台*年)

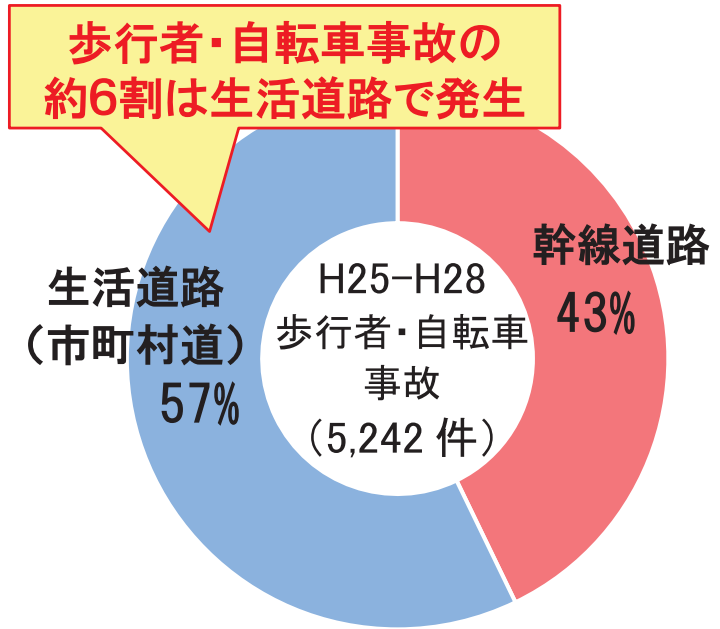
死傷事故発生状況(熊本県)

5. 生活道路の死傷事故発生特性

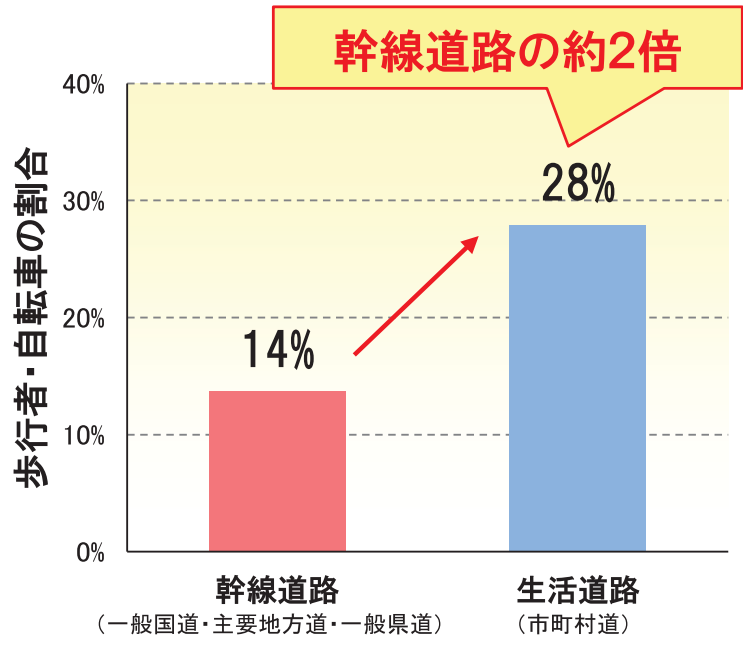
- 死傷事故の約4割は、生活道路（市町村道）で発生
- 歩行者・自転車に関わる事故の約6割は生活道路で発生し、全事故に対する発生割合は幹線道路の約2倍と高い



▲道路種別別死傷事故割合



▲幹線道路・生活道路別の歩行者・自転車事故割合(H25-H28)



▲全事故に対する歩行者・自転車事故の割合(H25-H28)

(出典:イタルダ事故データ)

幹線道路の事故対策 ～事故危険箇所の取り組み～

事故危険箇所について

1. 事故危険箇所について

1) 選定箇所数

- 事故危険箇所とは、**警察庁と国土交通省が合同**で、一定の抽出基準のもと、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路を「事故危険箇所」として指定
- 社会資本整備重点計画で掲げた目標（対策実施箇所における**死傷事故件数の約3割抑止**）に向け、対策を推進中

区分	計画期間	選定箇所数	
		全国	熊本県
第1次	平成15年度～19年度	3,956	66
第2次	平成20年度～24年度	3,396	76
第3次	平成24年度～28年度	3,490	77
第4次	平成27年度～32年度	3,125	75

H27年度安推連会議
で確認・決定

【第4次事故危険箇所の選定の考え方】

- ◆平成22年～平成25年における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所
 - 死傷事故率が100件/億台キロ^{※1}以上
 - 重大事故^{※2}率が10件/億台キロ以上
 - 死亡事故率が1件/億台キロ以上
- ◆ETC2.0のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

※1 件/億台キロ:1万台の車が1万km走行した場合に発生する件数を表す

※2 重大事故:死亡事故+重傷事故

事故危険箇所について

2)進捗管理

- 事故危険箇所は、社会資本整備重点計画において定めた**目標（対策完了年度、対策効果）**に向け、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、**集中的な交通事故対策を実施**
- そのため、第3次及び第4次事故危険箇所の対策実施状況及び対策効果について、**進捗状況を把握、確認するための進捗管理表を作成し、情報共有を行う**

【事故危険箇所の目標】
 ○第3次事故危険箇所：道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率 **<H23年度末→約3割抑止(H28年度末)>**
 ○第4次事故危険箇所：幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 **<H26年比 約3割抑止(H32年)>**

※出典：社会資本整備重点計画(第3次、第4次)

■進捗管理表(案)

第3次 事故危険箇所						対策状況				対策前(H19~H22)						対策後(完了年度翌年中~H28)						対策効果				
番号	管理者	路線名	交差点 単路	箇所	イタルダ 区間番号	抽出 区分	実施区分	対策完了 年度	主な対策内容	死傷事故率(件/億台*年)			死傷事故件数(件/4年)			死傷事故件数(件/年)			死傷事故率(件/億台*年)			死傷事故件数(件/年)			死傷事故件数	
										死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	死傷	重傷
3269	熊本河川国	57号	単路	熊本市東区御領2丁目27-11番地~熊本市東区御領2丁目28-7番	43-000136T	A	対策完了	H27	その他区画線・路面標示	176.9	13.1	6.6	27	2	1	6.8	0.5	0.3	180.2	0.0	0.0	7.0	0.0	0.0	104%	-
3270	熊本河川国	3号	単路	熊本市北区植木町味取348-4番地~熊本市北区植木町味取46-2番地	43-001235T	A	対策完了	H27	路面標示(ゼブラ標示による車線数・幅員の安定化)	84.6	21.2	21.2	4	1	1	1.0	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	◎
3271	熊本河川国	208号	単路	玉名郡岱明町大字庄山738-1番地~玉名郡岱明町大字上62-1番	43-001275T	A	対策検討中			86.8	14.5	14.5	6	1	1	1.5	0.3	0.3								

各管理者の事故危険箇所の基礎情報

対策実施状況
(道路管理者・交通管理者)

- 実施区分
 - ・対策未検討
 - ・対策検討中
 - ・対策決定(対策着手前)
 - ・事業中
 - ・対策完了
- 対策完了年度
- 主な対策内容

対策前の
死傷事故件数
※事故危険箇所抽出
時点の事故データ

対策後の
死傷事故件数
※対策完了翌年度か
らの事故データ

↓
対策効果
※死傷事故件数の
増減により評価

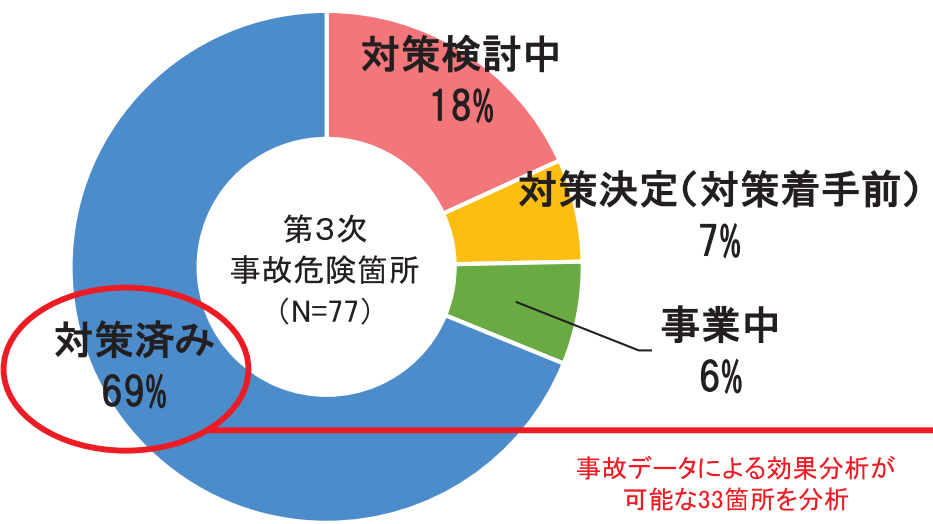
事故危険箇所の対策状況について

2. 熊本県内の事故危険箇所について

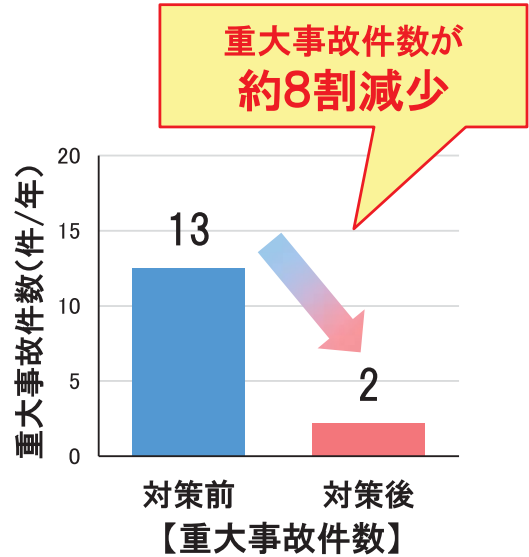
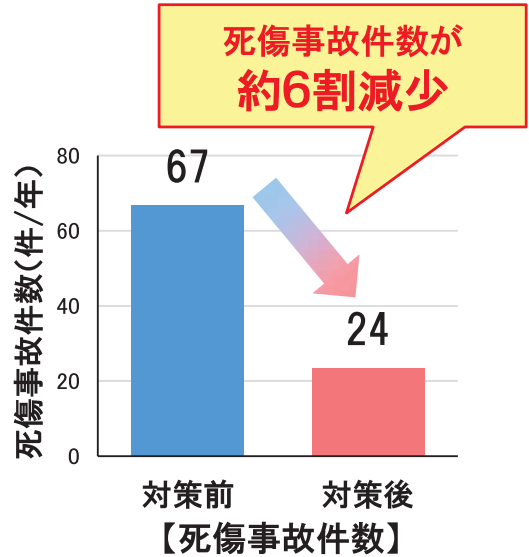
1) 対策実施状況 = 第3次 =

➤ 平成25年7月に登録した第3次の事故危険箇所77箇所のうち、**約7割は対策が完了**し、対策後の事故件数は**約6割減少**（事故危険箇所の削減目標である**約3割抑止を達成**）

【第3次の事故危険箇所(77箇所)】

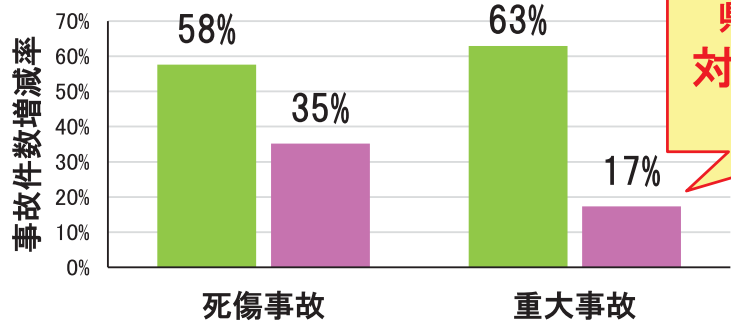


▲第3次の事故危険箇所の進捗状況(H30年10月末時点)



▲対策効果分析結果

※重大事故は、死亡事故+重傷事故



県全体平均と比べ対策実施箇所は大きく減少

▲死傷事故件数増減率

※熊本県全体は、H19~22とH27~28を比較

【死傷事故件数・重大事故件数】
 効果分析が可能な33箇所の合計値
 対策前: H19~H22年の4年間の年平均(事故危険箇所選定時の事故データ)
 対策後: 対策完了翌年から4年間の年平均
 (4年分のデータがない場合は、対策完了翌年~平成28年の年平均)

事故危険箇所の対策状況について

【対策完了箇所:フォローアップ】 国道3号 宇城市小川町大字河江(単路部)



■効果分析箇所の位置図

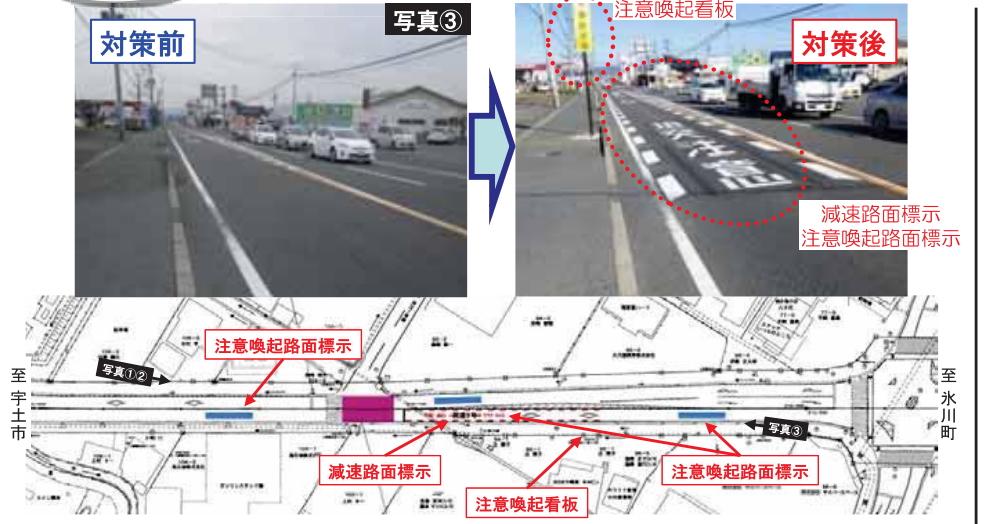
Plan 事故要因の把握と対策立案

- 沿道出入り車両や右左折流出車両による直進阻害により、後続車の追突事故が発生
⇒減速路面標示・注意喚起路面標示の設置
- 信号処理されていない交差道路からの無理な合流行動等により、出会頭、右折時事故等が発生
⇒法定外看板の設置 (交差道路流入車両への注意を喚起)

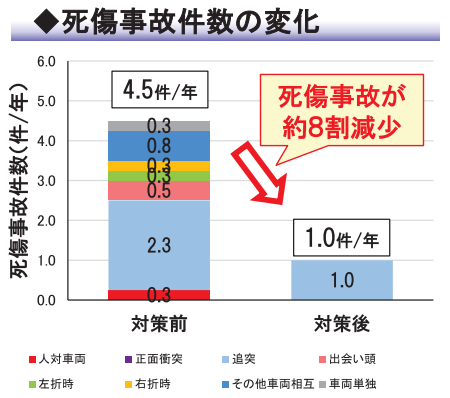
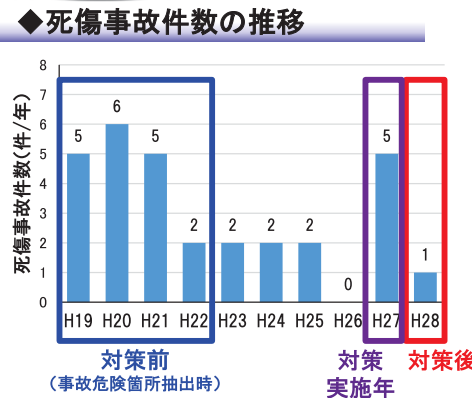


<熊本河川国道事務所>

Do 対策実施(H27年)



Check 対策効果の検証



Action 対策の改善

- 対策後の分析期間が短いため、死傷事故件数の変化を経過観察

事故危険箇所の対策状況について

【対策完了箇所:フォローアップ】
 県道川尻宇土線 宇土市本町3丁目(本町交差点)

<熊本県>



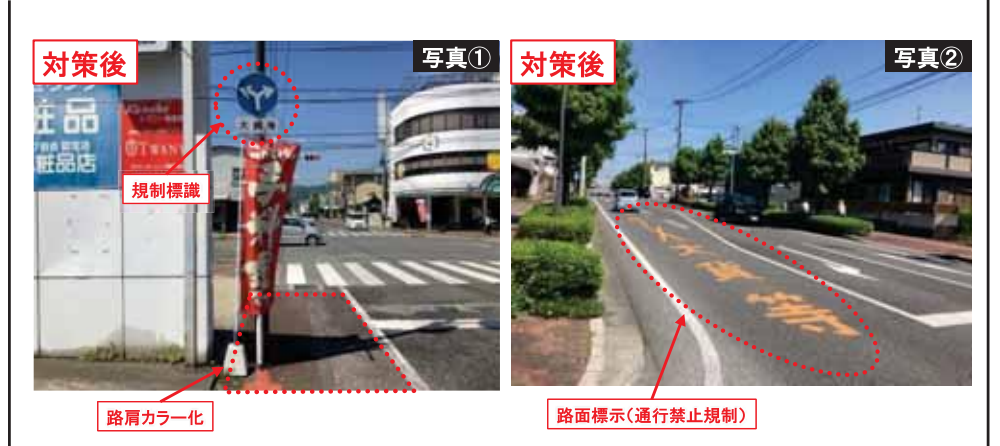
■効果分析箇所の位置図

Plan 事故要因の把握と対策立案

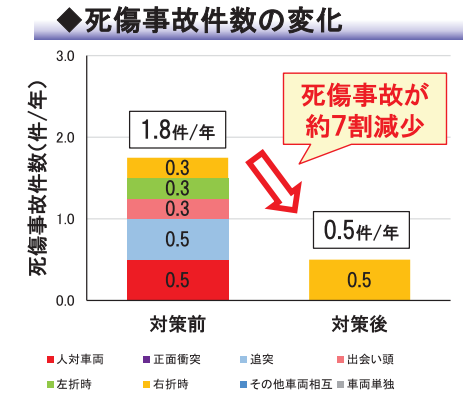
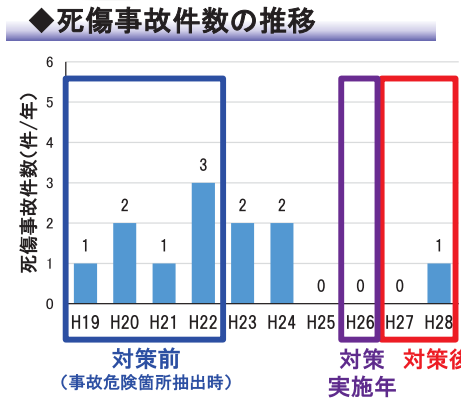
- 宇土市街地にある小中高校の通学路として、学生の利用が多く、大型車の利用も多い区間
- H20～H23年には、横断歩行者が巻き込まれる重傷事故、右折車と直進車の衝突による重傷事故、左折時に自転車を巻き込む死亡事故が発生
 ⇒路肩カラー化、大型車・貨物自動車等の通行禁止規制の実施



Do 対策実施(H26年)



Check 対策効果の検証



Action 対策の改善

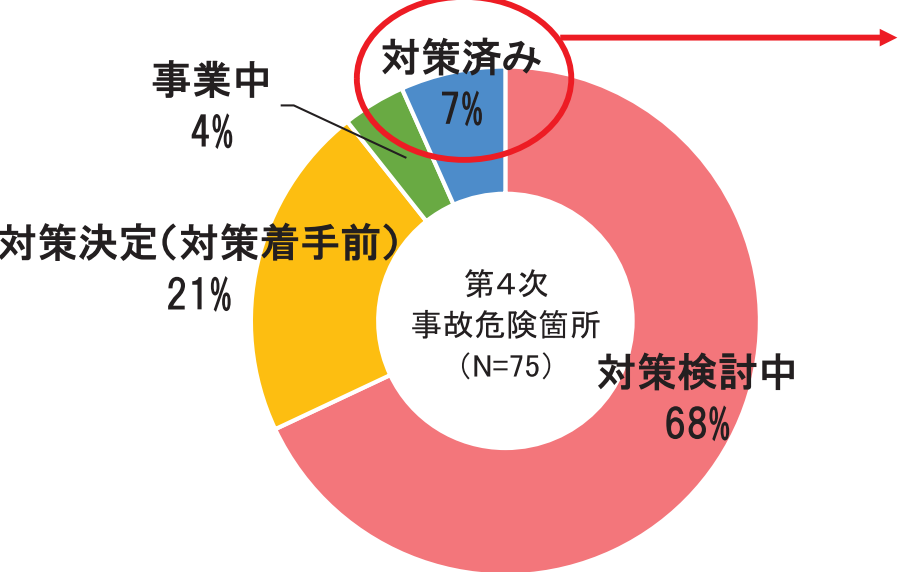
- 死傷事故は減少傾向(重大事故も発生なし)にあり、引き続き死傷事故件数の変化を経過観察

事故危険箇所の対策状況について

2)対策実施状況 =第4次=

➤ 平成29年1月に登録した75箇所の進捗状況は、事業中（対策着手前含む）が19箇所、対策完了が5箇所と約3割の箇所で対策に着手 ※平成30年10月末時点

【第4次の事故危険箇所(75箇所)】



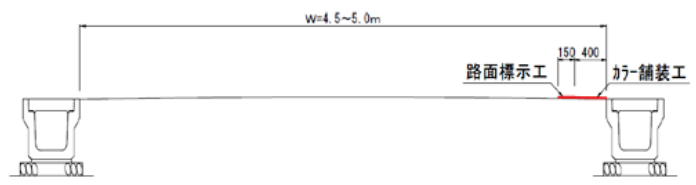
▲第4次の事故危険箇所の進捗状況(H30年10月末時点)

【対策完了箇所の対策状況】



▲(主)牛深天草線 (天草市牛深町2228~2065-2)

【対策概要】
 ・カラー舗装による対策
 ①歩行空間の明示
 ②車両空間を狭め通過交通を抑制



事故危険箇所の今後の取り組みについて

3. 今後の取り組み方針(案)

1) 対策実施状況の進捗管理

- 各事故危険箇所について、目標年次までの対策完了に向け、進捗管理表をもとに対策実施状況を管理
- 効果的な対策の立案・実施に向けて、対策内容等に関する調整が必要な場合、**関係機関が集う安推連会議を活用して協議**

2) 対策実施箇所のフォローアップ

- 当面は、第3次及び第4次の事故危険箇所を対象に、対策実施箇所の効果を定期的に検証
- 効果が発現した対策、効果が発現が低い対策について、**関係機関が集う安推連会議を通じて情報を共有**
- 効果的な対策は、他の事故危険箇所や対策が必要な箇所等への水平展開を実施

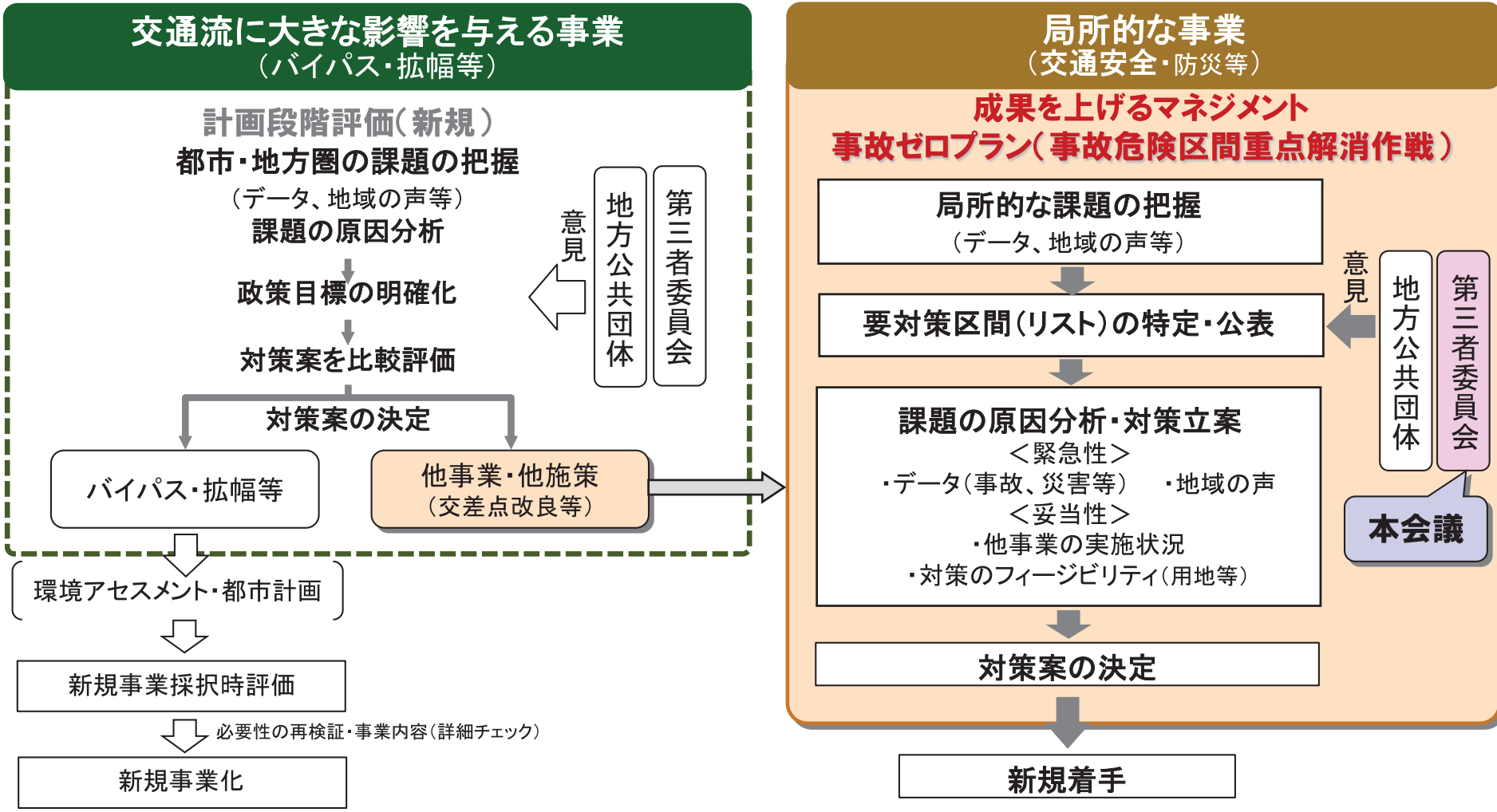
目標年次までに
効果的な対策を完了

幹線道路の事故対策 ～事故ゼロプランの取り組み～

熊本県 事故ゼロプランの取り組み

1. 全国的な取り組み

- 平成22年度から、道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等の計画段階評価を導入
- 局所的な事業に対しても、データ等に基づく「**成果を上げるマネジメント（事故ゼロプラン）**」の取り組みを導入

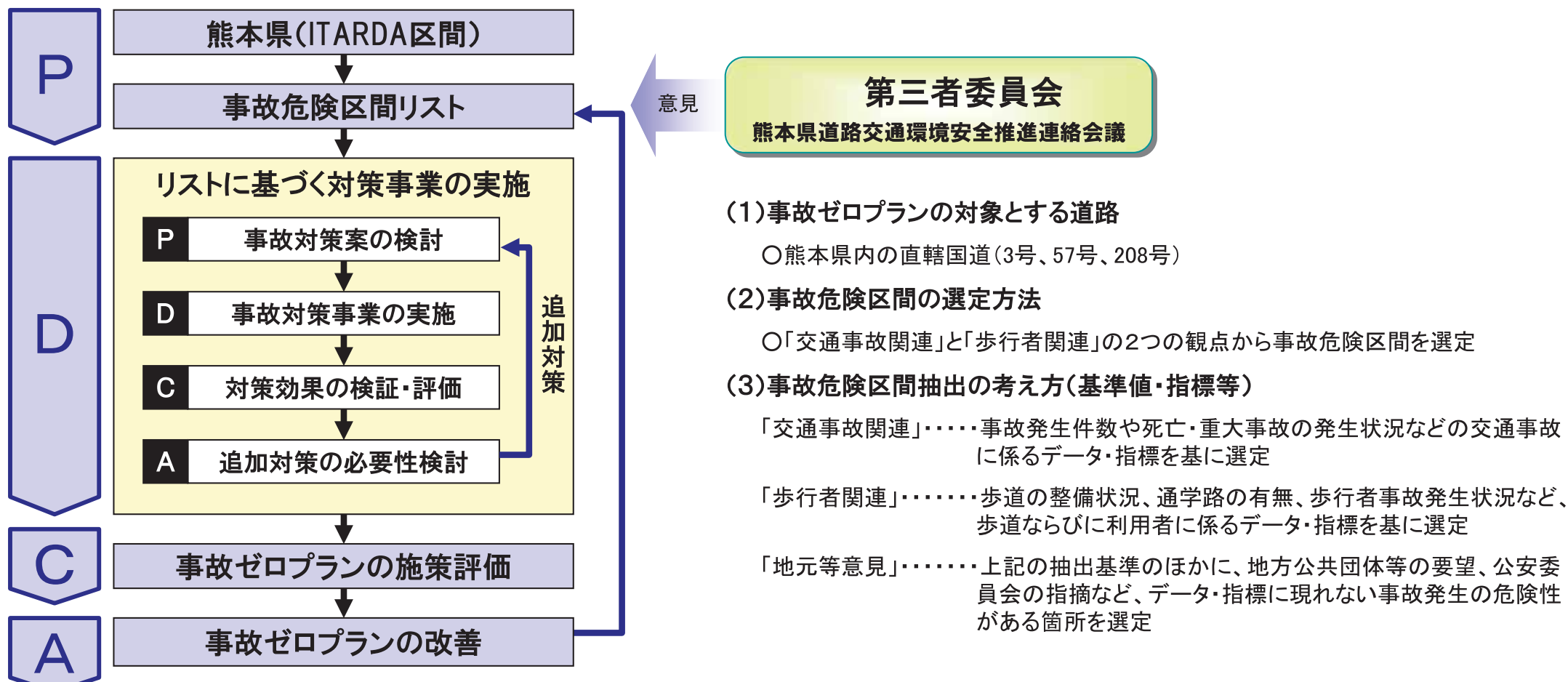


熊本県 事故ゼロプランの取り組み

2. 熊本県における事故ゼロプラン

1) 熊本県事故ゼロプランの概要

- 熊本県内直轄国道においても、交通事故が多発する特定の区間等に対して、重点的・集中的に交通事故対策に取り組む事故ゼロプランを平成22年度から推進
- 事故ゼロプランの推進にあたっては、道路交通環境安全推進連絡会議による意見等を踏まえ「事故危険区間リスト」を作成し、選択と集中による計画的、効率的な交通安全対策事業を実施



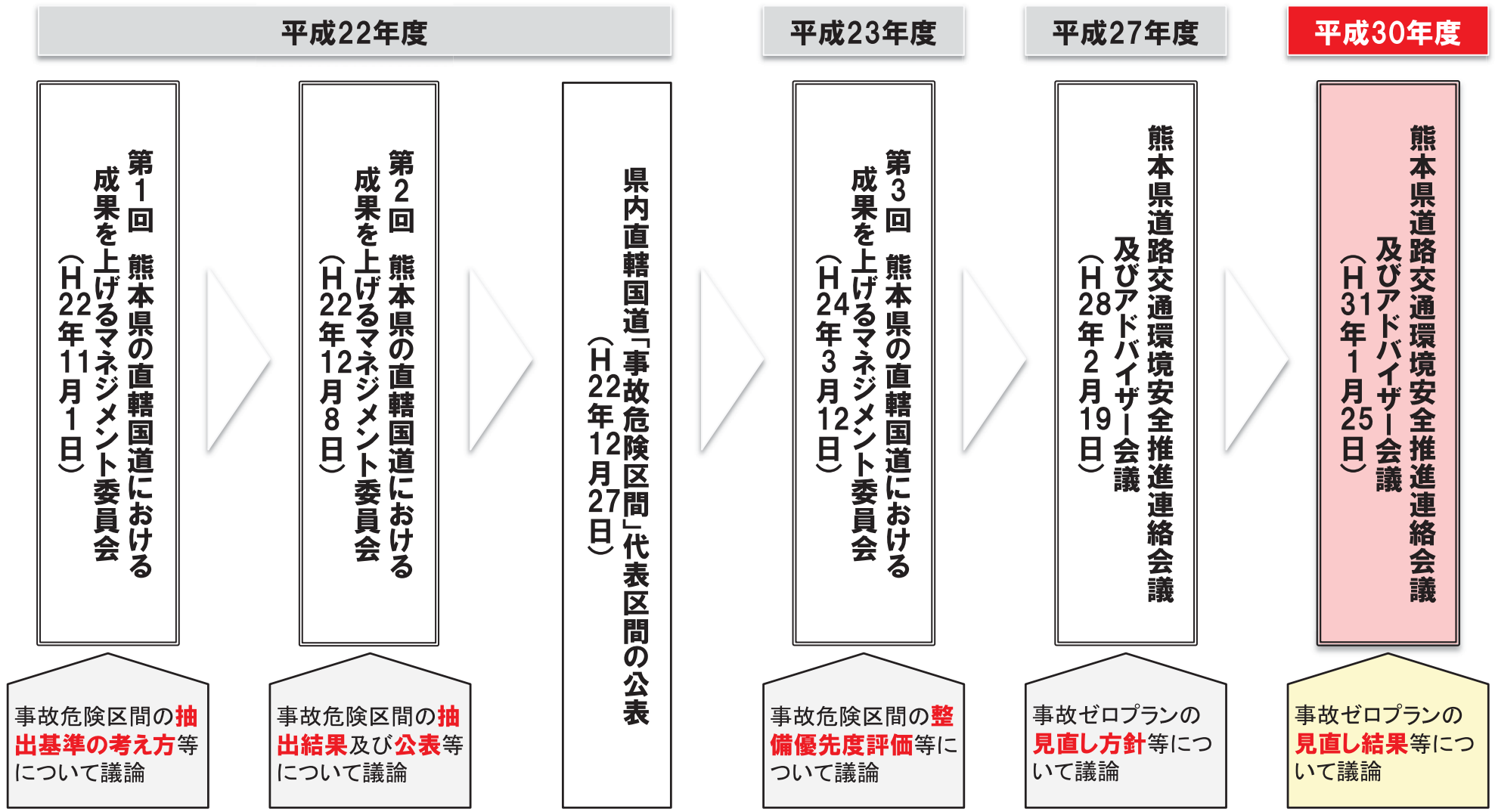
- (1) 事故ゼロプランの対象とする道路
 - 熊本県内の直轄国道(3号、57号、208号)
- (2) 事故危険区間の選定方法
 - 「交通事故関連」と「歩行者関連」の2つの観点から事故危険区間を選定
- (3) 事故危険区間抽出の考え方(基準値・指標等)
 - 「交通事故関連」…… 事故発生件数や死亡・重大事故の発生状況などの交通事故に係るデータ・指標を基に選定
 - 「歩行者関連」…… 歩道の整備状況、通学路の有無、歩行者事故発生状況など、歩道ならびに利用者に係るデータ・指標を基に選定
 - 「地元等意見」…… 上記の抽出基準のほかに、地方公共団体等の要望、公安委員会の指摘など、データ・指標に現れない事故発生の危険性がある箇所を選定

▲事故ゼロプランによる交通安全事業マネジメント

熊本県 事故ゼロプランの取り組み

2)事故ゼロプランに関する会議開催状況

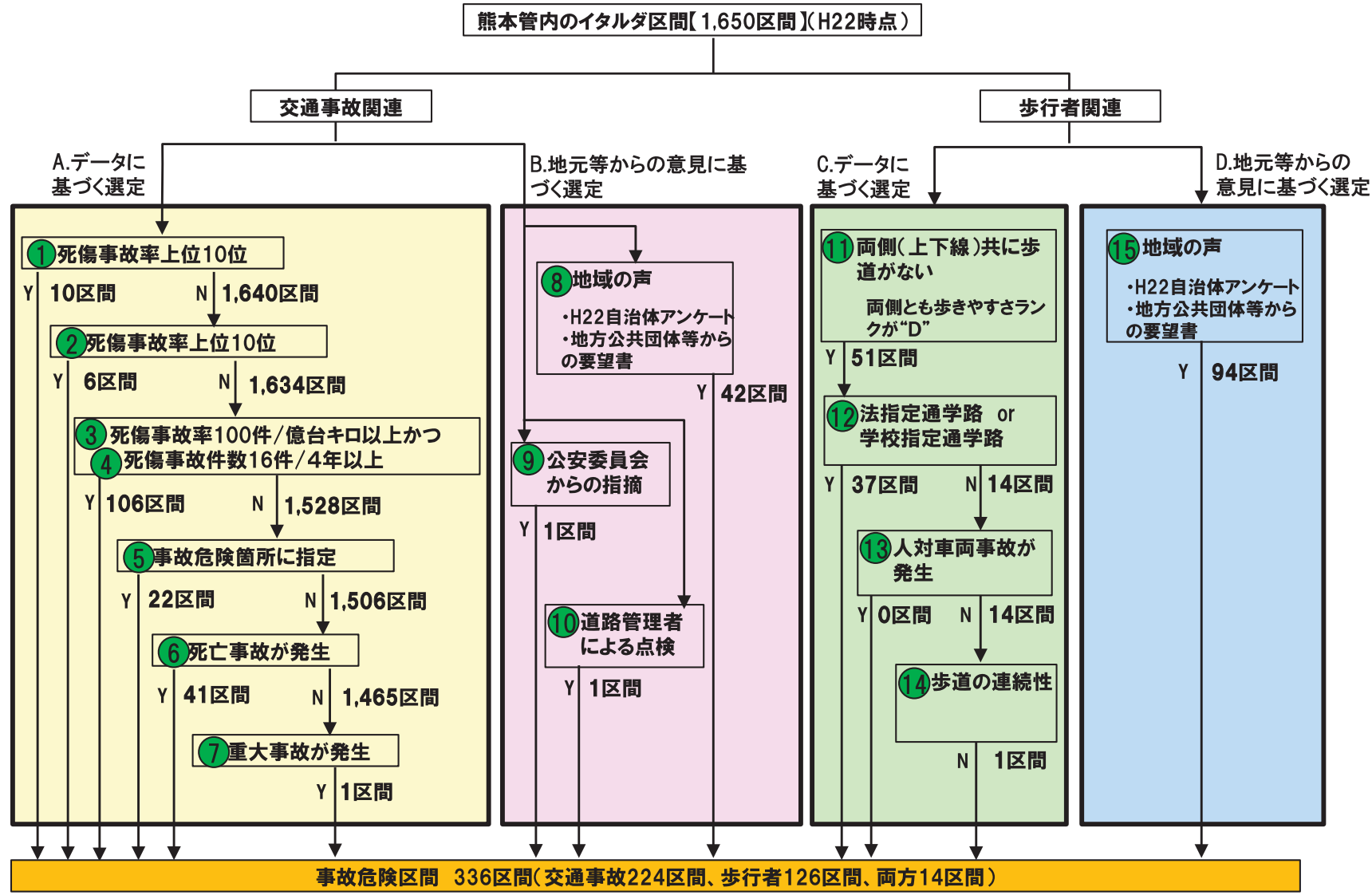
- 平成22年度に、事故危険区間リストを作成し、代表区間を公表
- 平成23年度以降は、整備優先度評価や事故ゼロプランの見直し方針等について議論



熊本県 事故ゼロプランの取り組み

3)現状の事故危険区間

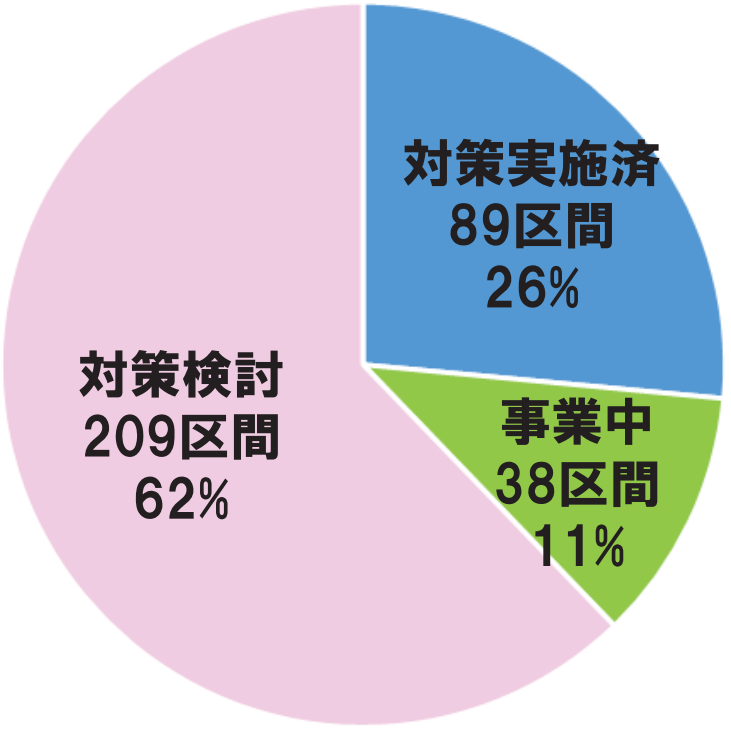
➤ 現状の事故危険区間は、平成22年度に「交通事故関連」「歩行者関連」の各々について、「データ」「利用者の声」から**336区間**を抽出



熊本県 事故ゼロプランの取り組み

4)対策実施状況

➤ 平成29年度末時点で、対策実施済みが89区間、事業中が38区間と約4割の区間が対策に着手済み（平成30年12月時点）



▲事故危険区間の対策実施状況

▼事故危険区間の対策実施状況

事業種別	区間数
対策実施済み	89区間
事業中	38区間
対策検討	209区間
計	336区間

熊本県 事故ゼロプランの取り組み

3. 対策事例(大規模交差点における直進・右折レーン分離)

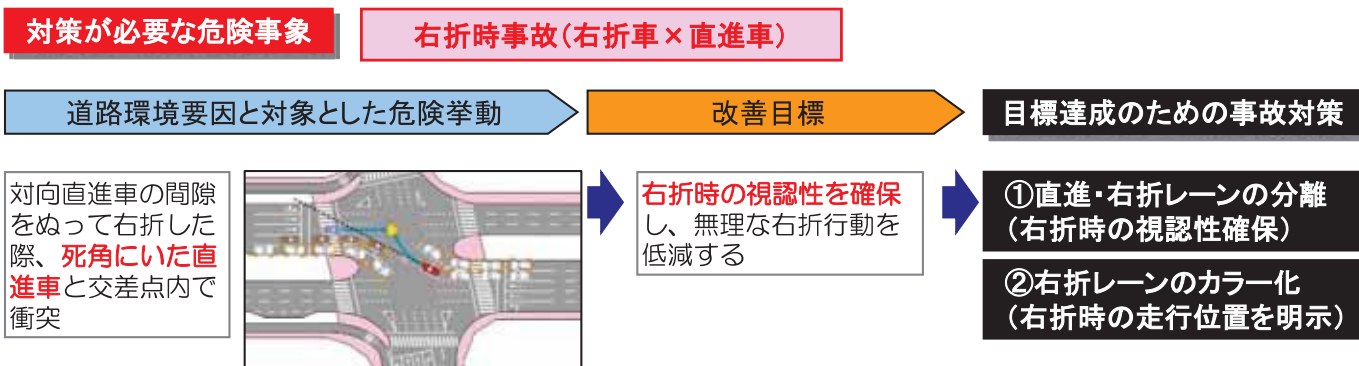
1) 対策概要

- 熊本都市圏の環状道路（国道57号東バイパス）の交差点など、多車線同士が交わる大規模な交差点では、**右折時の視認性の悪さ**などから、**右折時事故の発生率が高い**
- そこで田井島交差点では、**直進・右折レーン分離**、**右折レーンカラー化**の対策を実施（平成26年）

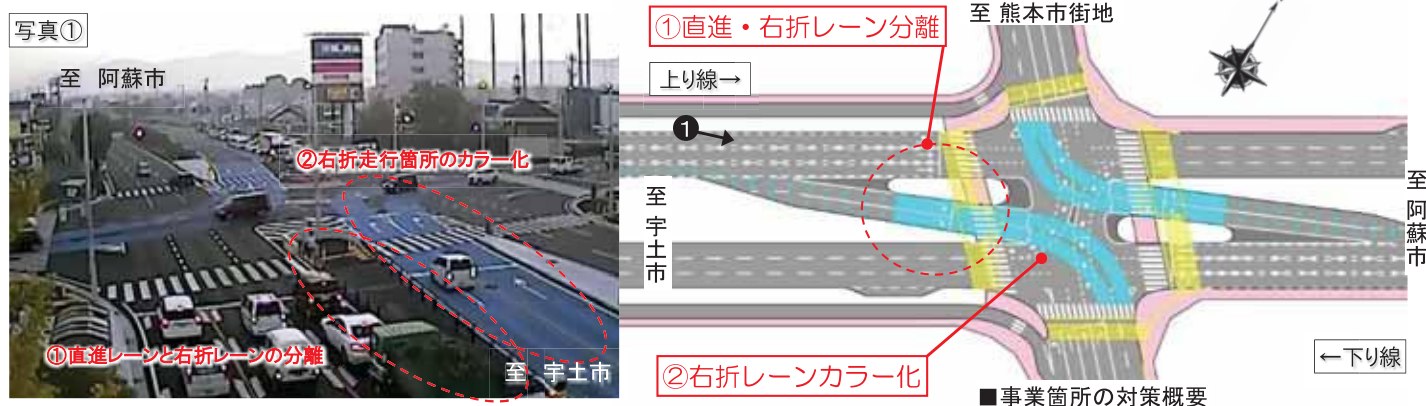
① 事業箇所位置図



② 事故対策の必要性



③ 事故対策の実施状況



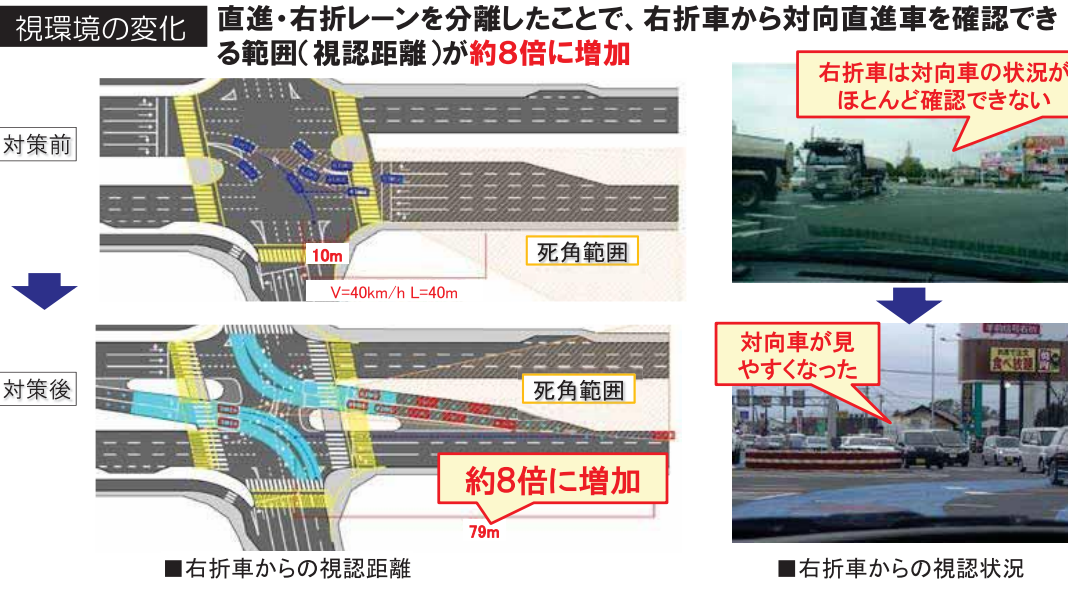
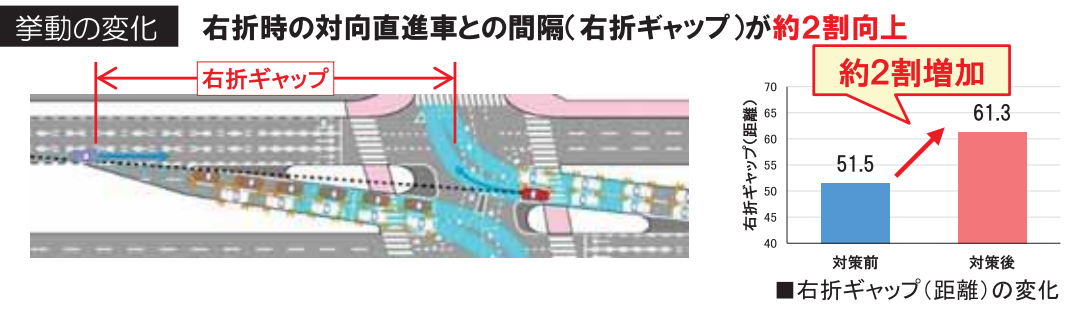
熊本県 事故ゼロプランの取り組み

2)対策効果 = 挙動変化・利用者実感 =

- 対策直後の交通挙動、視環境の変化を分析し、**右折ギャップ時間の増加などの効果を早期に確認**
- 利用者も「**視認性や走行性の改善効果**」を実感
- 対策後、田井島交差点での死傷事故件数は**約4割減少**し、**交差点流入部での事故も減少**

④交通挙動の変化【客観的評価】

《直進・右折レーン分離による効果》



⑤利用者の実感【主観的評価】

《直進・右折レーン分離による効果》

自動車 右折時の**視認性改善効果**を実感

○整備効果の実感(自動車利用者)

- 改良したことで視認性や走行性が格段に良くなった。
- 視認性の悪い他の交差点も同じような改良を行えば事故が減少するのではないかとと思う。

(タクシードライバー)



(資料:ヒアリング調査結果(H27.1.29))

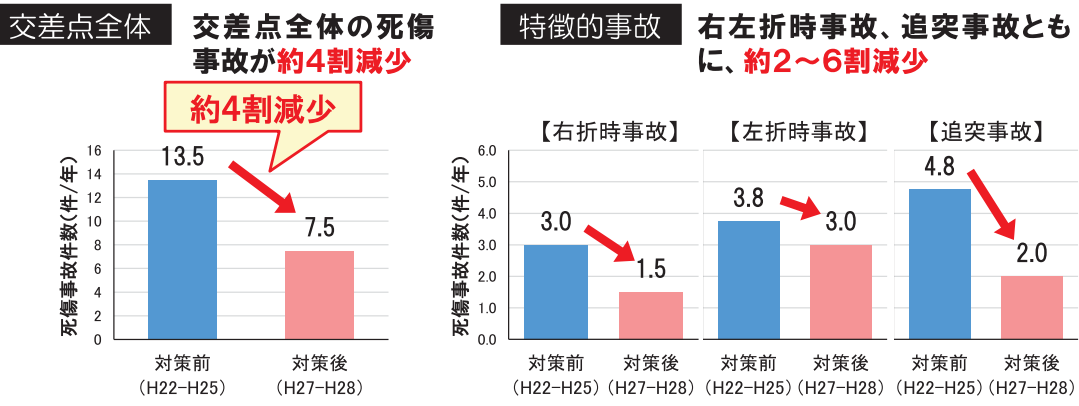
※右折ギャップ:右折を開始した時刻と右折車と対向直進車が錯綜する地点を直進車が通過した時刻の差(規制速度50km/hで距離に換算)

熊本県 事故ゼロプランの取り組み

3)対策効果 = 死傷事故件数の変化 =

⑥死傷事故件数の変化【客観的評価】

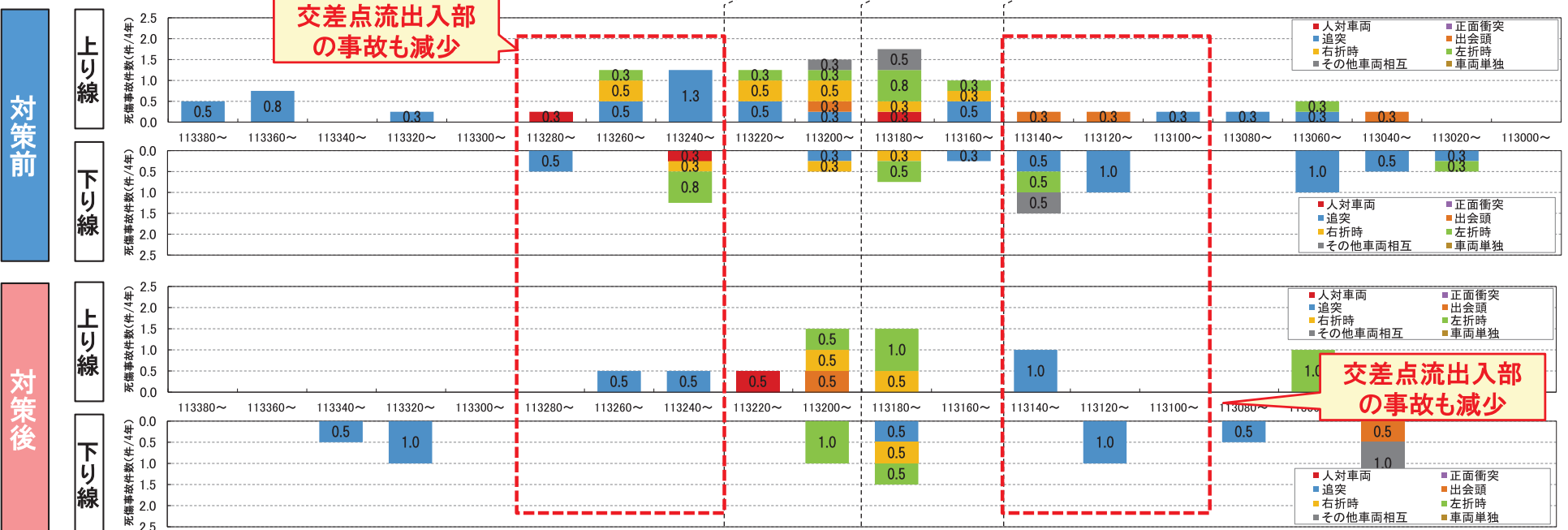
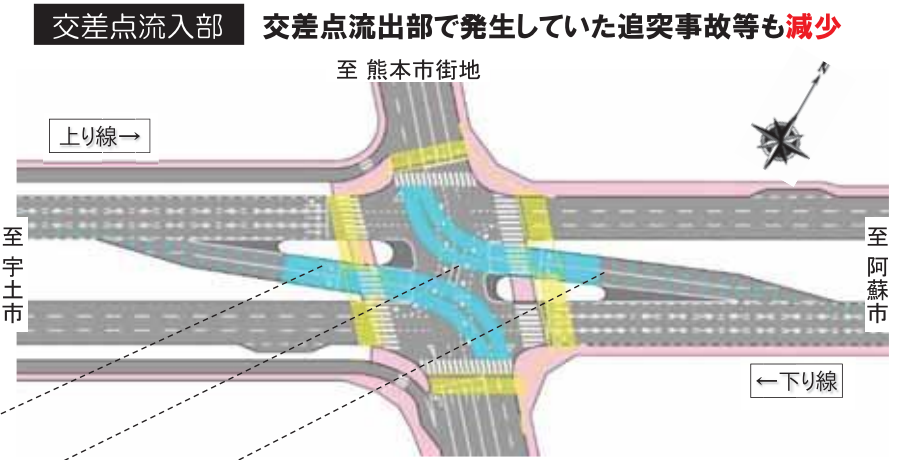
《死傷事故件数の削減》



■田井島交差点の平均死傷事故件数
※43-K04162-000に該当する事故を対象に集計

■事故類型別の平均死傷事故件数

《交差点付近の死傷事故件数の削減》



■20mピッチ別の平均死傷事故件数

(資料:イタルダ事故データ)

事故ゼロプランの見直し

4. 事故ゼロプランの見直し方針

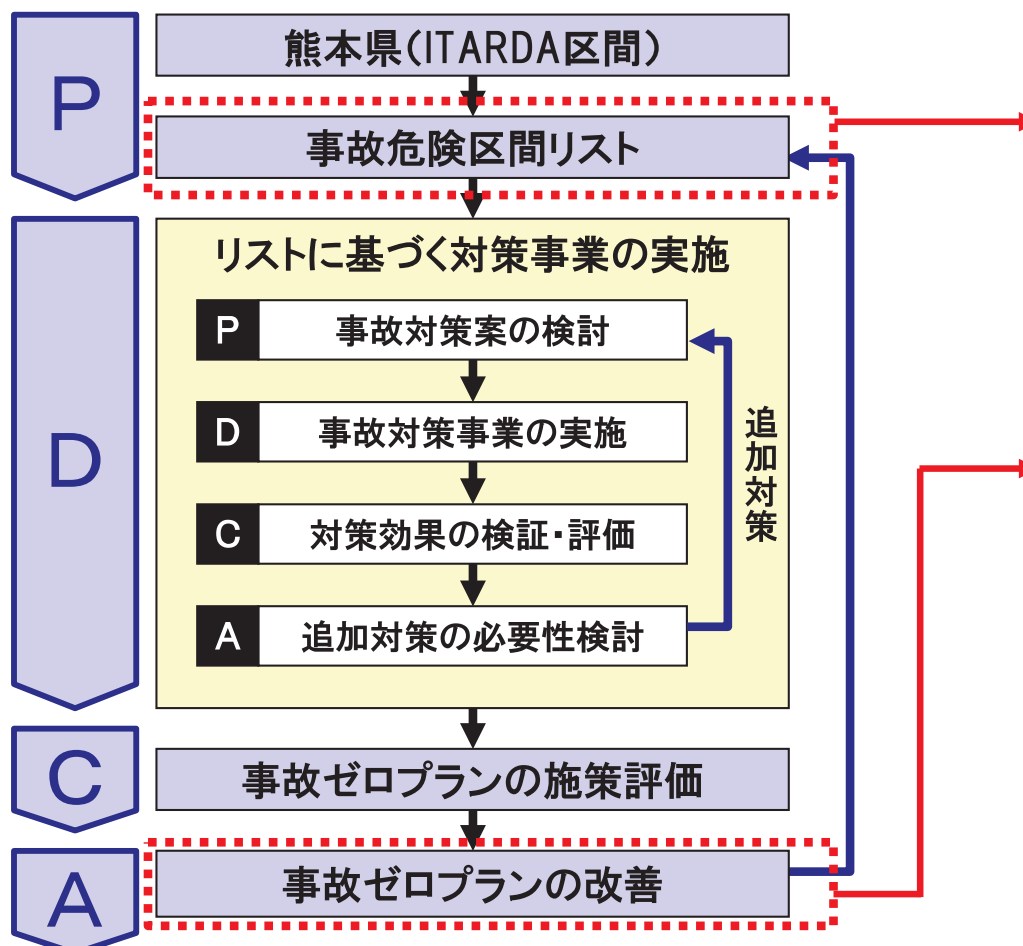
1) 平成27年度審議結果

審議内容	主な意見	回答・対応方針
<p>①事故危険区間の更新</p> <p>◆ 事故危険区間の選定指標として、「道路利用者の声」「潜在的な危険性(ETC2.0プローブ情報の活用)」を反映することについて</p>	<ul style="list-style-type: none">✓ 対策が難しい横綱級の箇所を残したまま、新たな箇所を追加することになるので、更新時期は留意が必要である。✓ 事故危険箇所でもETC2.0から選定し、事故危険区間でも同様に選定するのか。✓ 事故危険箇所の選定に使用した利用者アンケートを活用すべきでは。	<ul style="list-style-type: none">✓ 更新時期を明示する。✓ 事故危険箇所でも抽出してもその他の制約によって選定されないところもあるので、事故ゼロプランの方でも選定できるようにしておきたい。✓ 事故危険箇所の選定に使用した利用者アンケートも「道路利用者の声」として取り込む。
<p>②事故危険区間リストの取り扱い</p> <p>◆ 選定要件を満足しなくなった箇所や対策済み箇所の取り扱い方針について</p>	<ul style="list-style-type: none">✓ 事故危険区間の整備後、選定した基準(ものさし)で、リストからの除外を判断することは、一貫性が崩れていないから分かりやすい。✓ 対策後の事故データは、1年だけでは判断しづらいので、2年程度のデータで判断するのが良い。	<ul style="list-style-type: none">✓ データ整理を踏まえ、事故危険区間リストの整理の仕方を提示する。
<p>③その他意見</p>	<ul style="list-style-type: none">✓ 危険箇所を無くしていこうとした取り組みであれば、県や市も事故ゼロプランと同様な取り組みが必要ではないか。	<ul style="list-style-type: none">✓ 事故が集中する直轄国道で実施。✓ 県、市が同様に実施する場合、予算的に厳しい状況にある。

事故ゼロプランの見直し

2)見直し方針

- 事故危険区間の選定にあたっては、最新事故データの反映、地域の声（自治体・公安委員会からの要望）だけでなく、「**道路利用者の声**」「**潜在的な危険性（ビッグデータの活用）**」も反映して更新
- 事故危険区間リストは、「**選定要件を満たさなくなった箇所**」や「**対策が完了し効果が発現した箇所**」を区分して管理



- ### ■事故危険区間の更新
- 4年毎に最新データを用いてリストを更新
 - 最新事故データの反映
 - 地域の声(自治体・公安委員会からの要望)の反映
 - 「道路利用者の声」の反映
 - 「潜在的な危険性(ビッグデータの活用)」の反映

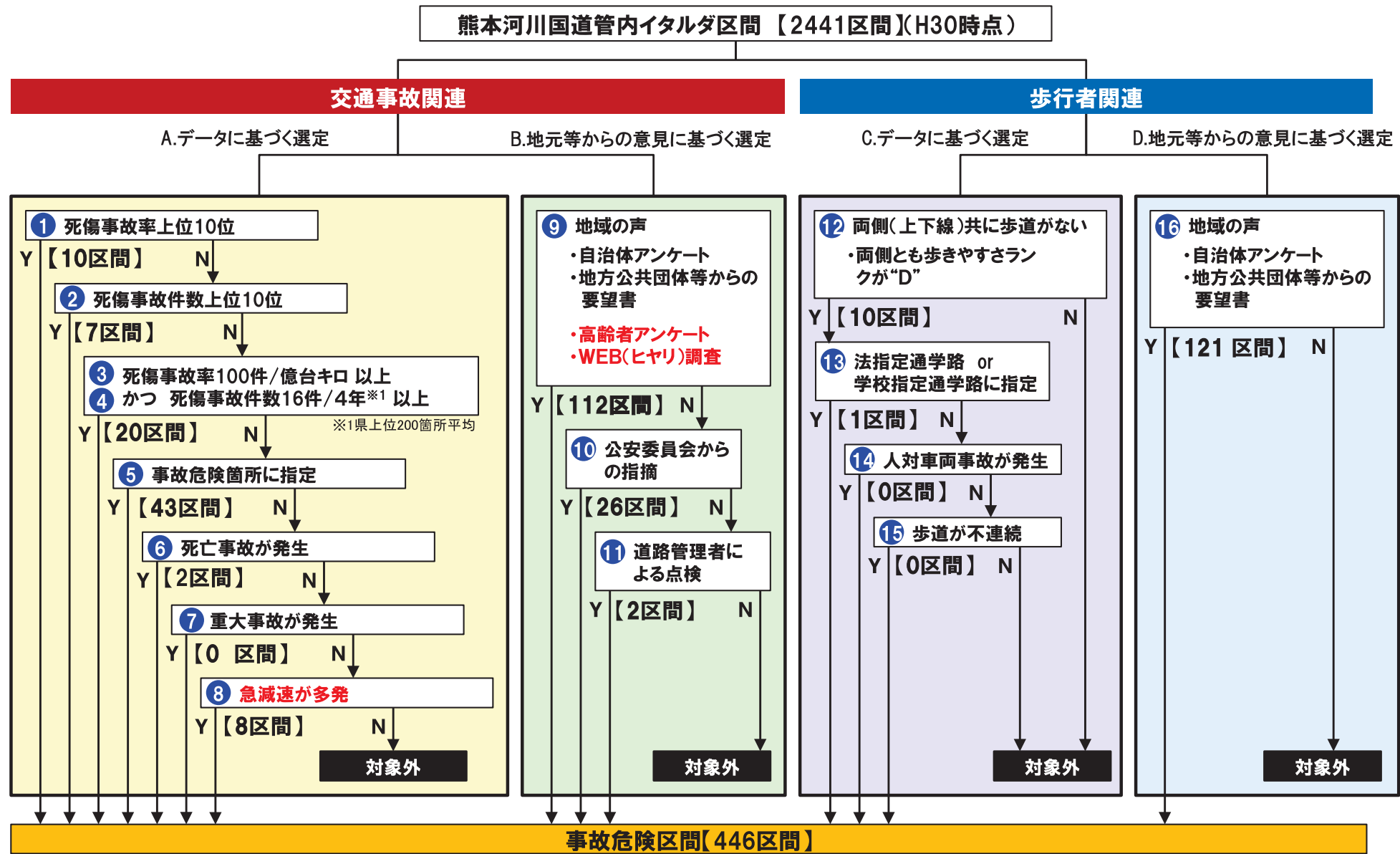
- ### ■事故ゼロプランの改善
- 「選定要件を満たさなくなった箇所」や「対策が完了し効果が発現した箇所」を抽出
 - これらの箇所を踏まえ、以下の5区分を基に事故危険区間リストを管理
- 区分①:対策検討区間
 - 区分②:経過観察区間(継続して事故リスクを監視)
 - 区分③:事業中区間
 - 区分④:対策実施済み区間(今後、効果分析を実施)
 - 区分⑤:対策完了区間

▲事故ゼロプランによる交通安全事業マネジメント

事故ゼロプランの見直し

3)事故危険区間の選定フロー

➤ 「道路利用者の声」「潜在的な危険性」を反映した新たな事故危険区間の選定フローは以下の通り



事故ゼロプランの見直し

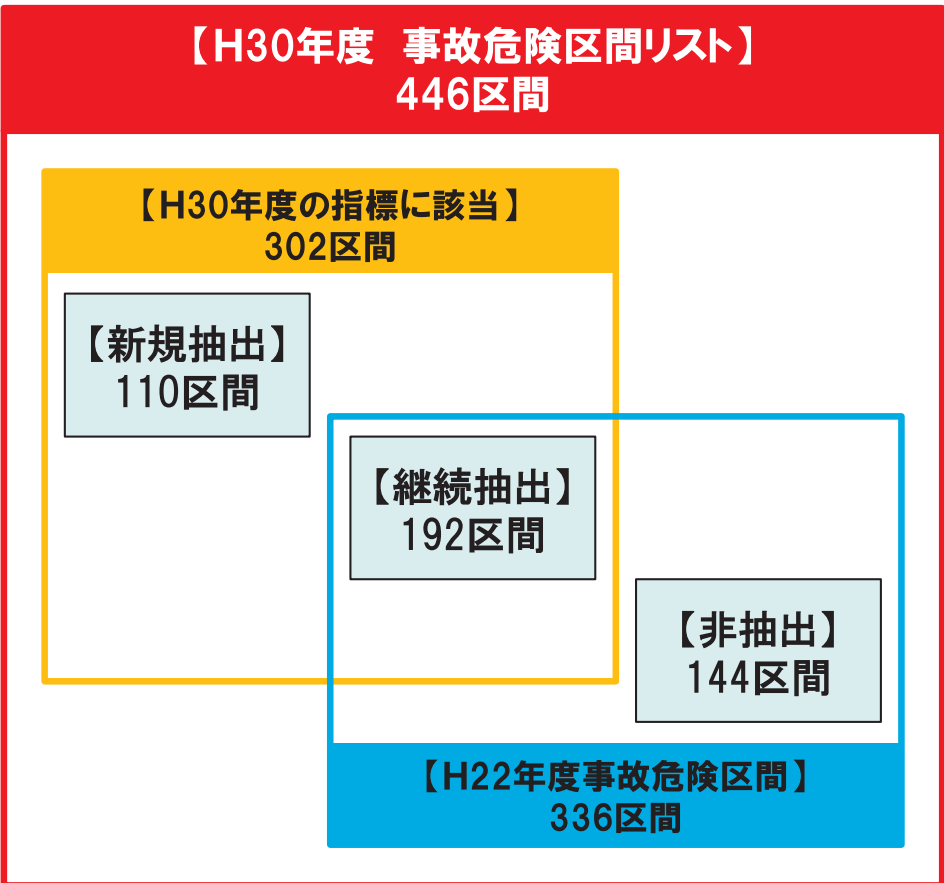
5. 事故ゼロプランの見直し結果

1) 事故危険区間の更新

- 選定フローに準じて、事故危険区間を更新した結果、**302区間が該当**（うち、**新たに抽出された区間が110区間**）
- また、更新に伴い、**事故危険区間の選定基準に該当しなくなった区間は144区間**

▼ 事故危険区間の抽出状況

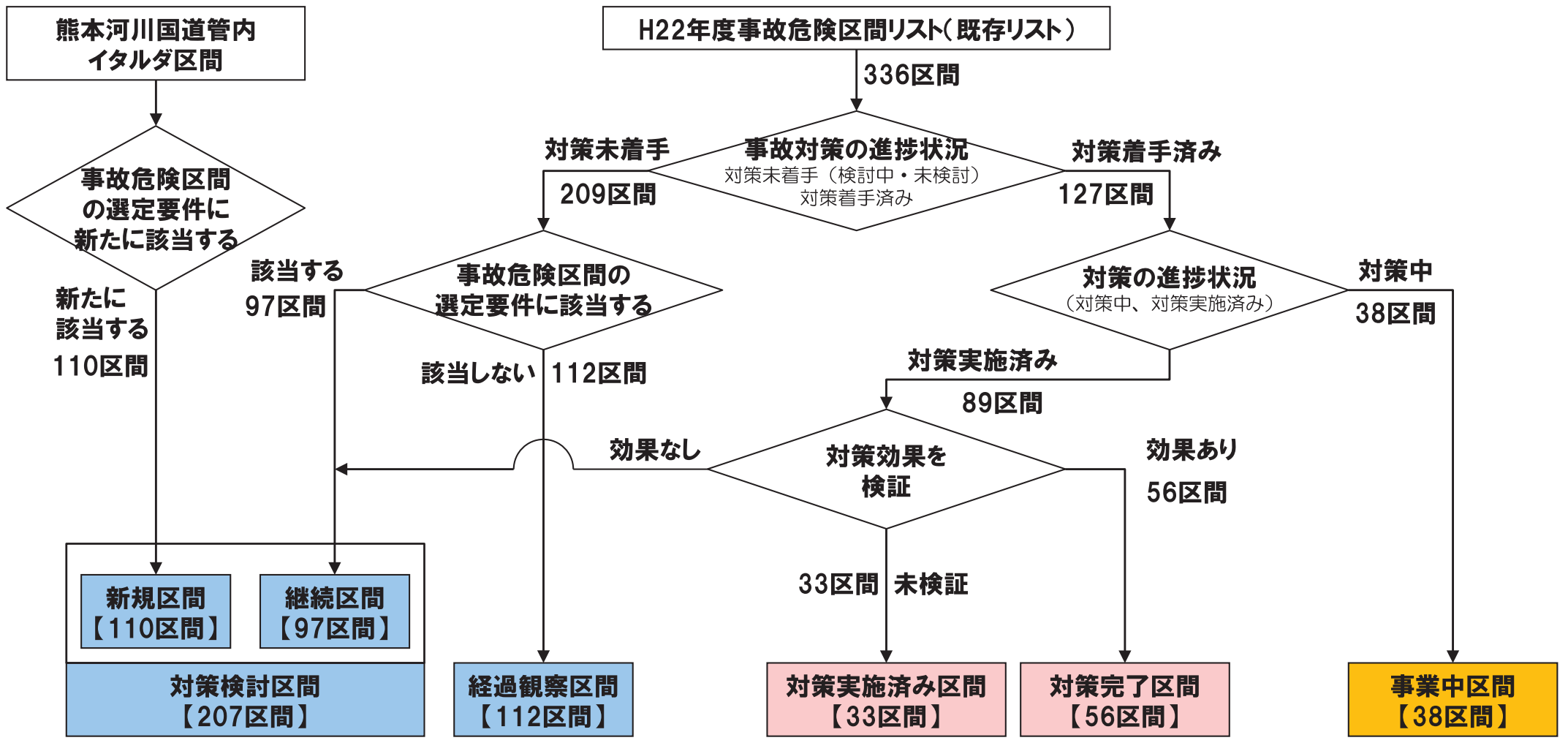
種別		新規抽出	継続抽出	非抽出 (残存)
交通事故関連	データに基づく	35	56	120
	地元意見等に基づく	62	58	0
歩行者関連	データに基づく	0	1	24
	地元意見等に基づく	13	77	0
合計		110	192	144
		446		



事故ゼロプランの見直し

2)事故ゼロプランの改善

➤ 更新した事故危険区間リストを検討状況等に合わせて、**5区分に分割して管理**

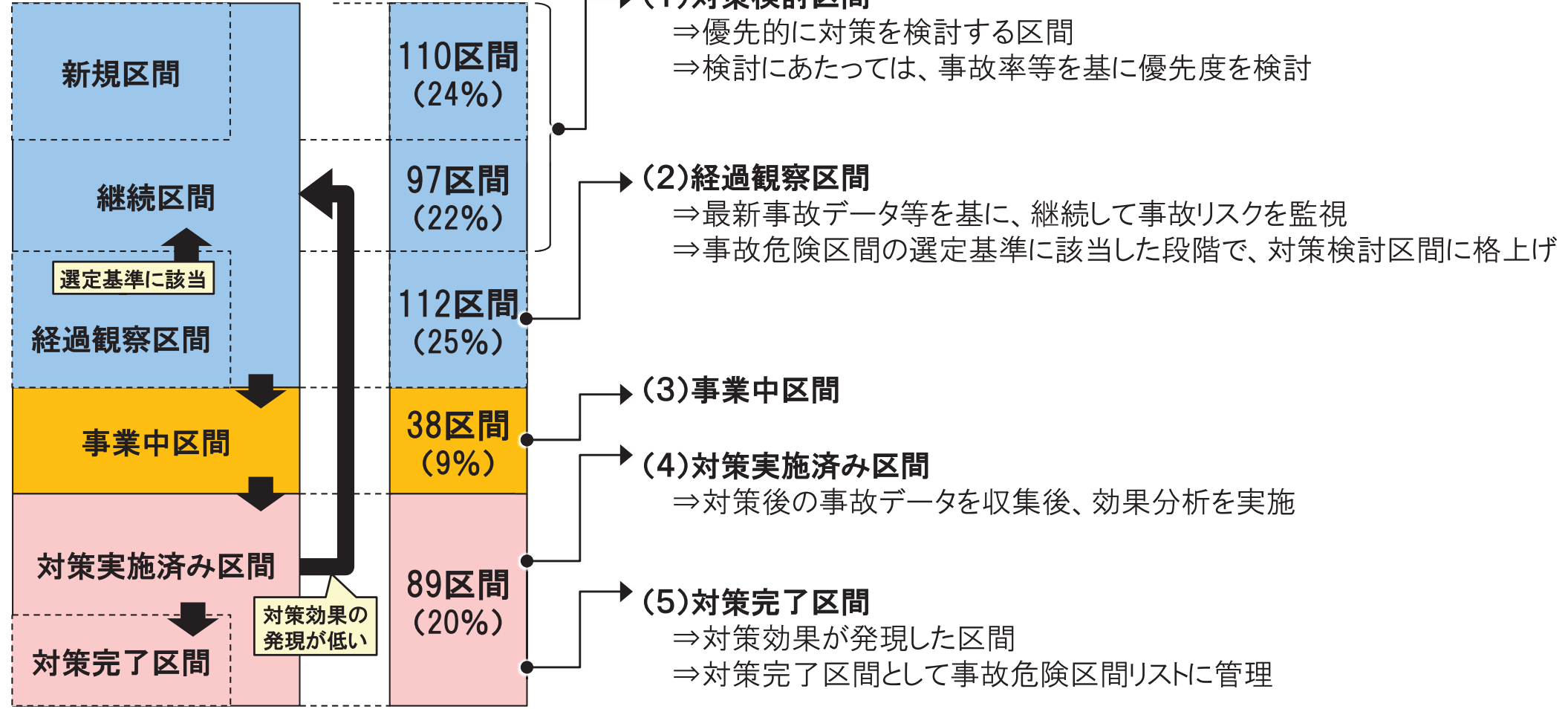


▲事故危険区間リストの区分フロー

事故ゼロプランの見直し

- 経過観察区間は、継続して事故リスクを監視し、選定基準に該当した段階で優先的に対策を検討する区間に格上げ
- 対策効果を確認かつ事故危険区間の選定要件に該当しない箇所を「**対策完了区間**」として整理

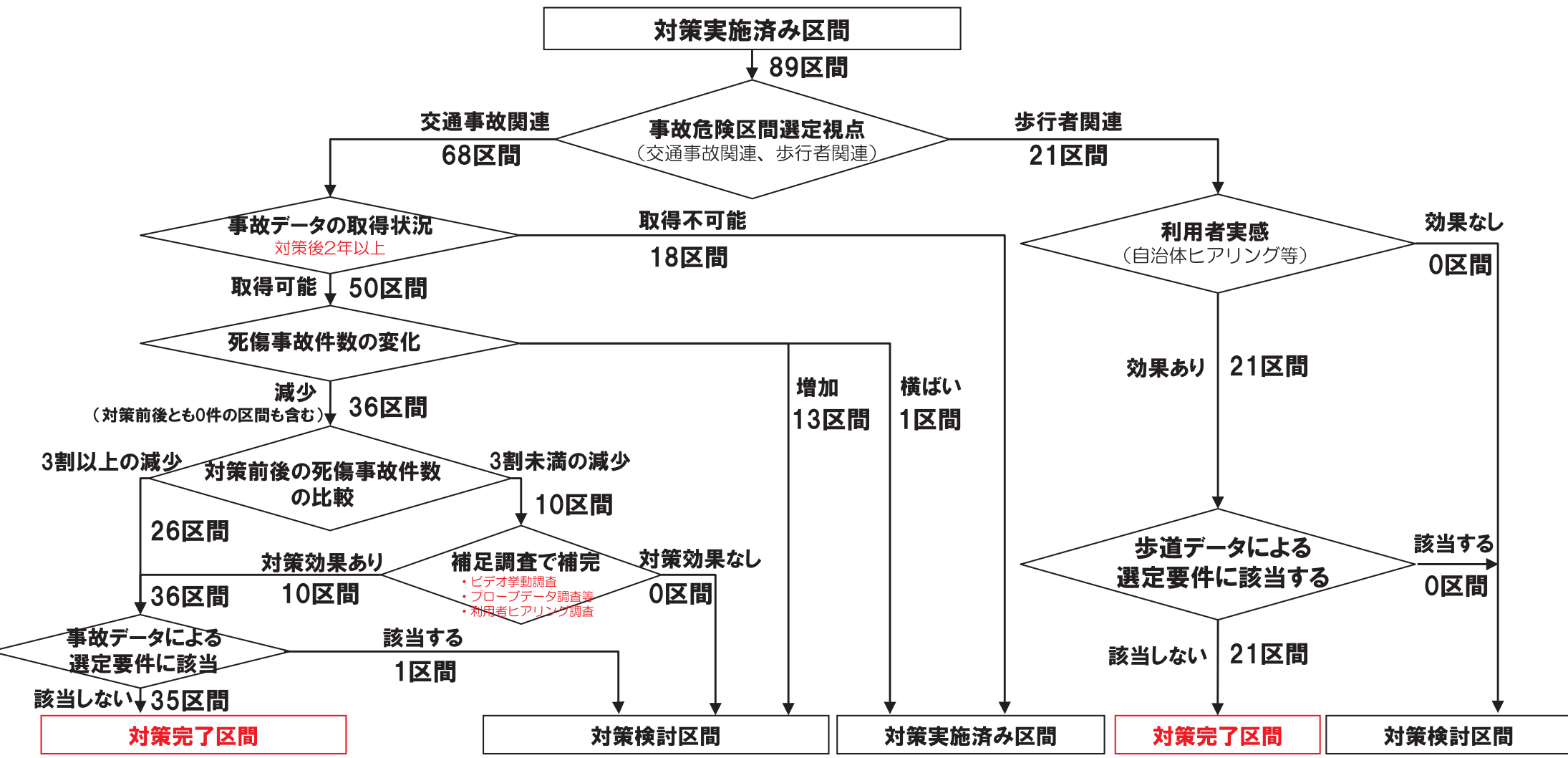
■H30年度事故危険区間数 計:446区間



事故ゼロプランの見直し

3)効果検証フロー

- 事故対策関連は、死傷事故件数の変化から対策効果を検証
- 歩行者関連の対策箇所は、対策実施による利用者実感から対策効果を確認



▲対策実施済み区間の対策効果検証フロー

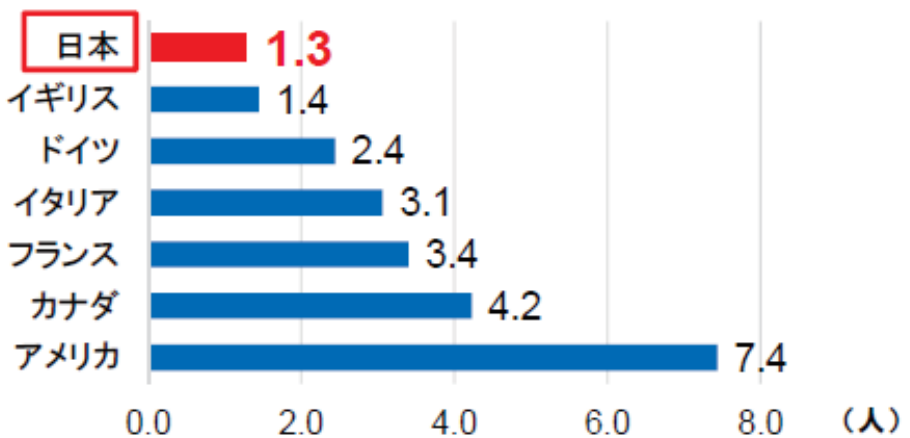
生活道路の事故対策 ～概要及び取り組み状況～

生活道路の事故対策の概要

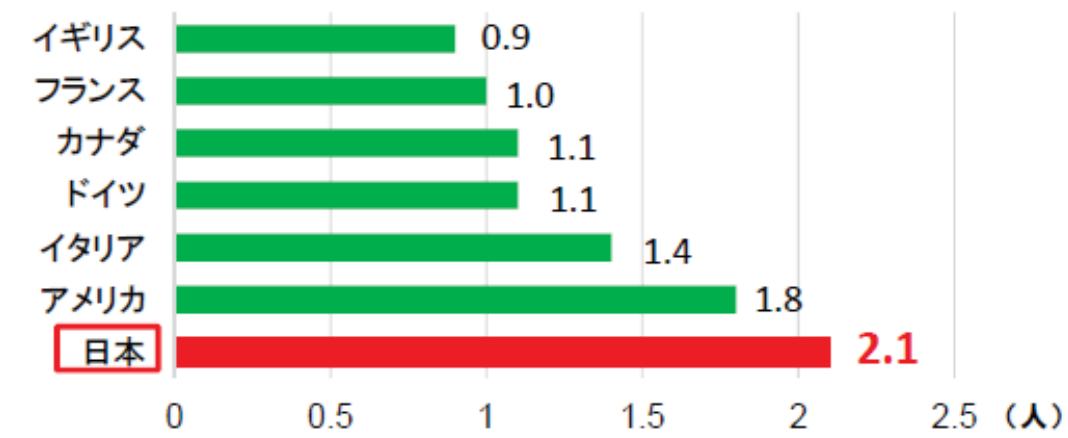
1. 生活道路の事故対策の必要性

- 人口10万人あたり自動車乗車中死者数は**先進国最少**。しかし歩行中・自転車乗車中は**先進国最下位**
- 熊本県においても、交通事故死者数のうち、**約6割の45人が歩行中・自転車乗車中に発生**
- また、生活道路で発生した**死亡事故の約6割は、自宅から500m以内の身近な場所で発生**

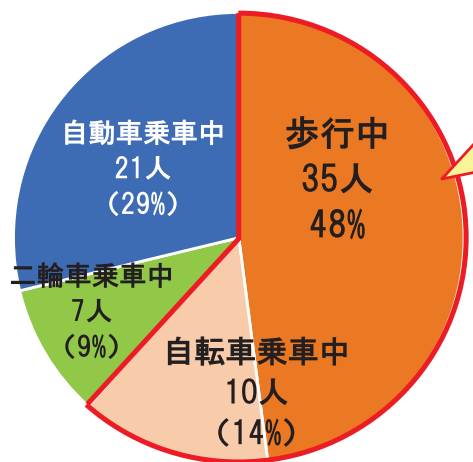
【人口10万人あたり死者数(自動車乗車中)】



【人口10万人あたり死者数(歩行中・自転車乗車中)】



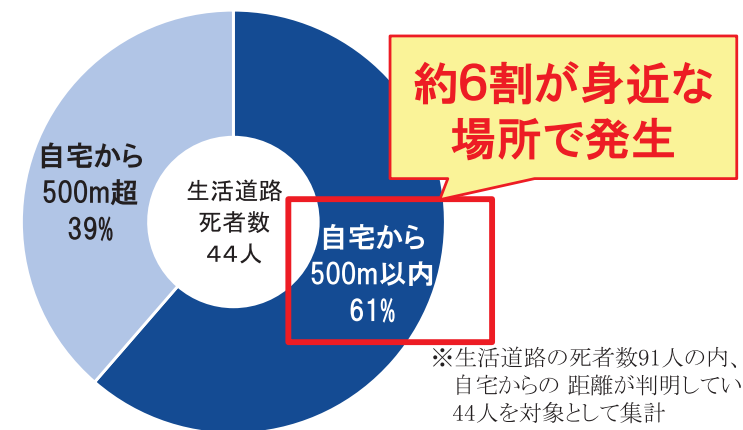
出典)国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(30日死者数(H24))



約6割が歩行中・自転車乗車中に発生

▲熊本県の交通事故死者数の内訳(H29)

(出典:熊本県警統計資料)



約6割が身近な場所で発生

※生活道路の死者数91人の内、自宅からの距離が判明している44人を対象として集計

▲熊本県の生活道路の死亡事故発生状況

(資料:H25~H28年交通事故・生活道路統合データ)

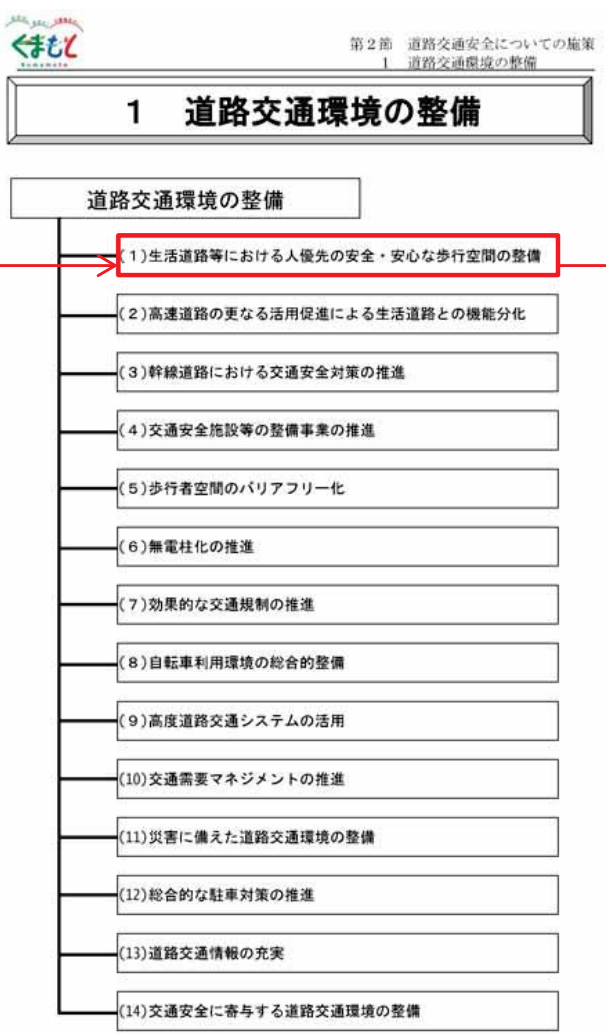
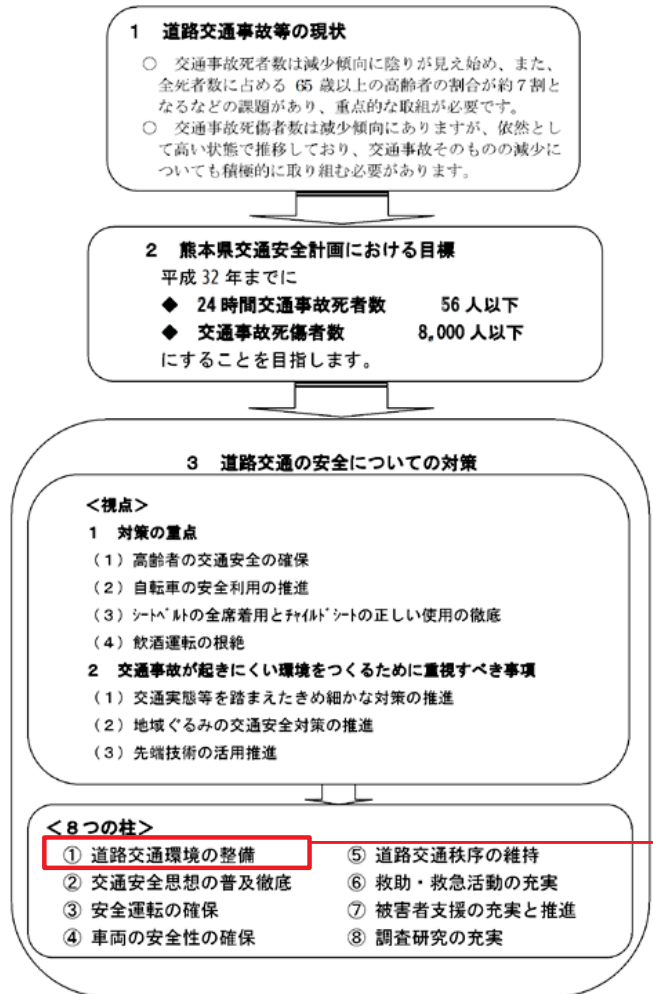
生活道路の事故対策の概要

2. 熊本県の交通安全計画

➤ 第10次熊本県交通安全計画では、**対策の8つの柱の一つに「道路交通環境の整備」**があげられ、「生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」が**最上段の項目に**

■第10次熊本県交通安全計画

第1部 道路交通の安全



第2節 道路交通安全についての施策
1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とは言えません。また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制である「ゾーン30」を整備するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備や信号灯のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムな交通情報提供等の交通円滑化対策を実施します。また、高齢者や障がい者を含めた全ての人の安全な通行を確保するため、バリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の通行を時間的に分離する歩車分離式信号等の計画的な整備を推進します。

道路管理者は、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンパやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンパや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

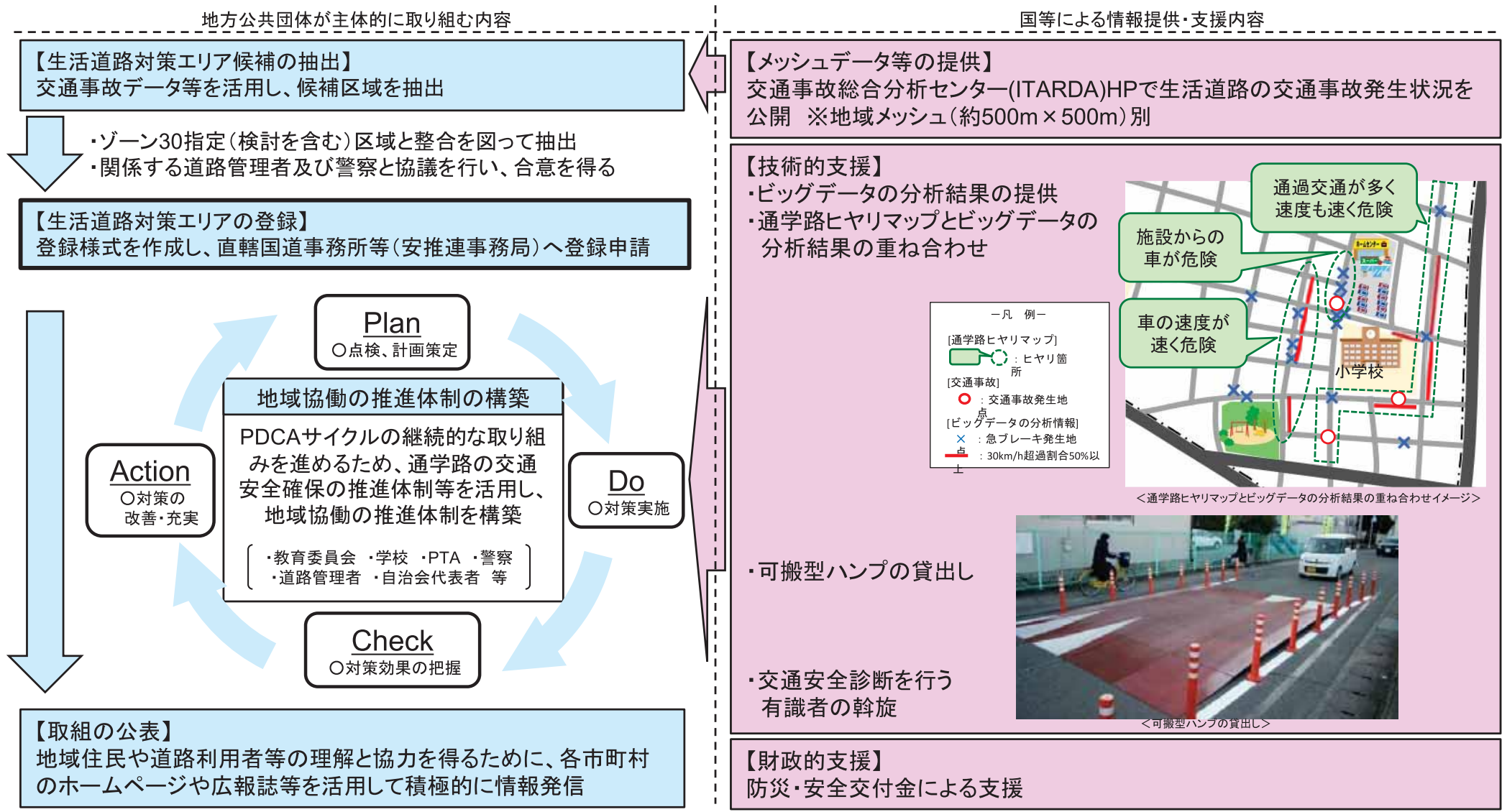
また、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

九州地方整備局、県土木部、県警察本部

生活道路の事故対策の概要

3. 生活道路対策エリアの取り組みフロー

➤ 国土交通省では、ビッグデータを活用して、①生活道路の事故発生状況、②対策エリアの危険箇所分析、③対策効果の検証を行い、各自治体の取り組みをバックアップ



(出典: 国土交通省HP)

生活道路の事故対策の概要

4. 道路関連予算概要(平成30年度)

➤ 生活道路対策は、道路関係予算の重点化を図る分野の一つに

■地方への重点的支援について

2 国民の安全・安心の確保

平成30年度 道路関係予算概要

平成30年1月
国土交通省道路局
国土交通省都市局

通学路等の生活空間における交通安全対策

○歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策

⇒点検等を継続的に実施している団体が行う対策に対して特に重点的に配分
⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

○: 要対策箇所

歩道幅員が狭く、段差があり転倒の危険

自転車と絡雑し危険

＜対策メニュー＞
・自転車通行空間の整備
・抜け道として利用する大型車が多くの危険

＜対策メニュー＞
・歩道拡幅
・無電柱化
・踏切道の拡幅
・ユニバーサルデザイン化

＜対策メニュー＞
・狭さく、ハンブ等の設置

3 地方への重点的支援について

地方公共団体からの要望を踏まえ、複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路等の整備や、道路施設の適確な老朽化・地震対策等を支援するため、整備効果を確認しつつ、補助事業・交付金事業により重点的に支援します。

①補助事業による支援
複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路の整備、大規模修繕・更新、ICへのアクセス道路の整備等に対して個別箇所毎に支援を引き続き行います。

- ・大規模修繕・更新について、都道府県・政令市の事業要件を緩和
〔先行〕全体事業費の40%以上（〔後発〕路線）路線 1.0億円以上、更新：5.0億円以上
- ・ICへのアクセス道路整備について、地域高規格道路のIC、スマートICに加え、地域高規格道路のICへのアクセス道路の個別補助制度を創設

②社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）による支援
規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や連立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を行います。

③交付金による支援（重点配分の例）

＜防災・安全交付金による支援＞

- ・道路施設の適確な老朽化・地震対策（橋梁等の修繕・更新、無電柱化等）
- ・通学路等の生活空間における交通安全対策（通学路の交通安全対策、自転車通行空間整備等）

＜社会資本整備総合交付金による支援＞

- ・ストック効果を高めるアクセス道路の整備（対象地点：駅、工業団地）
- ・地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化

〔参考〕公共施設等適正管理推進事業
地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会資本整備総合交付金事業と一体として実施される地方単独事業（長寿命化事業）について、地方財政措置を拡充します。

〔対象事業〕 ①舗装の表層に係る補修（例：切削、オーバーレイ、路上再生等） ※密着アスファルト舗装（全額を対象）を含む
②小規模構造物（例：道路照明施設、道路標識、防波機、防雪機、側溝、機械設備、小型舗装等）の補修・更新
③法面・斜面の小規模対策工（例：落石防止壁、植生工、モルタル吹付工、排水工等）
〔地方財政措置〕 地方負担率：9.0% 交付税措置率：財政力に応じて3.0～5.0%

(3) 生活道路・通学路の安全対策

■ ビッグデータを活用した生活道路対策等の実施により、速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者・自転車中心の空間づくりを推進します。

- ＜背景/データ＞
- ・平成29年の交通事故死者数は3,694人で、昭和23年以降の統計で最少（警察庁）
 - ・人口10万人あたりの自動車乗車中の死者数は67の中で最少であるが、歩行中・自転車乗車中では最多^{参9}
 - ・歩行中・自転車乗車中の死者の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生（平成28年）
 - ・「生活道路対策エリア」登録状況：470エリア（平成29年12月末時点）
 - ・「通学路交通安全プログラム」策定状況：1,529市町村（平成28年3月末時点）



- ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施する「生活道路対策エリア」を拡大し対策を推進するとともに、対策及び効果検証の好事例を共有
- 「通学路交通安全プログラム^{参10}」に基づくPDCAサイクルの継続的な取組を支援
- 自動車ドライバーによる歩行者等への配慮が自然になれる環境づくりに向け、混在、共存等により道路空間を活用する事例の収集・整理・分析等を実施



参9：人口10万人あたり死者数（平成26年）
〔自動車乗車中〕1位 日本 1.2人、最下位 アメリカ 7.0人
〔歩行中・自転車乗車中〕1位 イギリス 0.9人、最下位 日本 2.0人
参10：学校、教育委員会、道路管理者、警察等が連携して策定

(平成30年度道路関係予算概要(平成30年1月)より)

③交付金による支援(重点配分の例)

＜防災・安全交付金による支援＞

- ・**通学路等の生活空間における交通安全対策**（**通学路の交通安全対策、自転車通行空間整備**等）

生活道路の事故対策の概要

5. 今後、検討・推進していく対策メニュー

➤ 「生活道路の新仕様」を標準化し、**物理的に速度低減を図る対策を徹底的に実施**することで、**歩車混在から歩行者・自転車中心の空間へ転換**

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

生活道路は歩行者と自転車のための空間へ



- 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
(都道府県公安委員会)

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



(出典: 第47回基本政策部会資料(H27.4.8))

生活道路の事故対策の概要

【参考】対策メニュー例

➤ 目的や場所の特性等によって様々な対策を選択・組み合わせることで、効果的な対策を実施

【主な対策事例(物理的デバイス)】 ○: 主な効果 △: 課題

<p>ハンブ</p>  <p>車道に凸型路面を設置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○速度が下がる ○危険箇所が分かる △若干の振動や騒音あり (走行車両が速い場合)
<p>狭さく</p>  <p>一部区間の車道を狭くする</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○速度が下がる ○交通量を抑える(片方通行) ○危険箇所が分かる △双方向通行できない(譲り合い) △沿道乗入れに制限あり
<p>シケイン</p>  <p>ジグザグにして蛇行</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○速度が下がる ○交通量を抑える(ジグザグ) ○歩道空間が増える △双方向通行できない(譲り合い) △沿道乗入れに制限あり
<p>遮断</p>  <p>地区内の入口で物理的遮断</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○交通量を抑える(通行止) ○自転車・歩行者が安全 △住民負荷が大きい △合意形成が必要

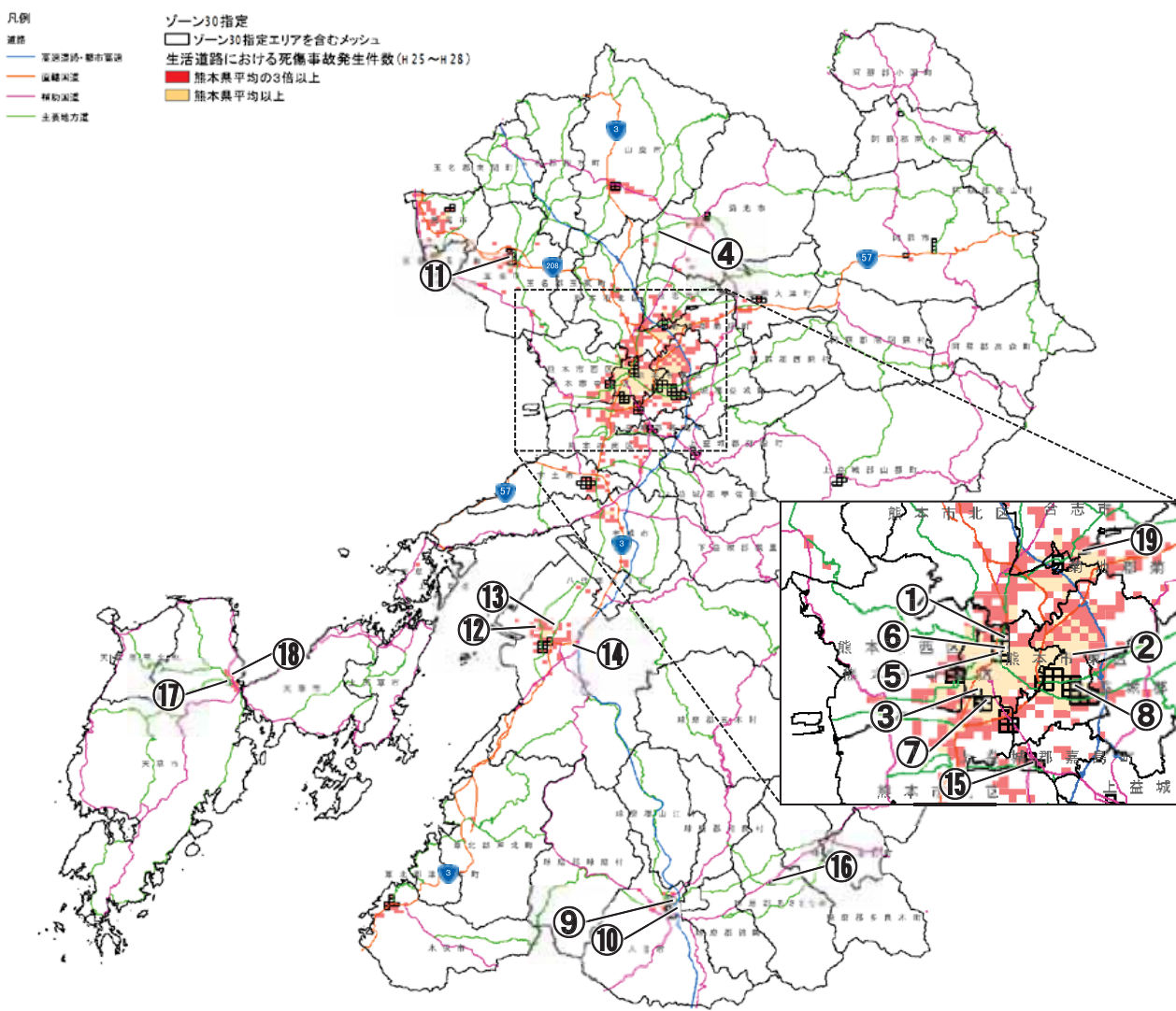
【簡易的な対策事例】 ○: 主な効果 △: 効果が限定的、持続性が低い

<p>通学路マーク</p>  <p>○交通量を抑える</p>	<p>減速路面標示</p>  <p>○速度が下がる</p>
<p>グリーンベルト</p>  <p>○危険箇所が分かる</p>	<p>イメージハンブ</p>  <p>(区画線で凸型に見せる) ○速度が下がる</p>
<p>カラー舗装</p>  <p>○危険箇所が分かる</p>	<p>イメージ狭さく</p>  <p>(区画線でジグザグに見せる) ○速度が下がる</p>
<p>法定外表示</p>  <p>○危険箇所が分かる</p>	<p>仮設の対策</p>  <p>カラーコーン 可搬型ハンブ ○対策を試しやすい ○速度が下がる ○危険箇所が分かる</p>

熊本県における生活道路の事故対策

6. 熊本県の対策エリア

➤ 熊本県では19地区を生活道路対策エリアに登録し、**3地区は対策が完了**（部分対策含む）、**16地区は地元住民との協議を進めながら対策を検討中**



▼対策エリアの概要 ※対策済み(部分対策含む)H30.10末時点

No	登録年月	市町村	地区名
①	H28.3	熊本市	黒髪地区 ※
②	H28.3	熊本市	月出地区 ※
③	H28.3	熊本市	平成地区 ※
④	H29.10	菊池市	七城地区
⑤	H30.8	熊本市	新屋敷1丁目地区
⑥	H30.8	熊本市	新屋敷2丁目地区
⑦	H30.8	熊本市	馬渡1丁目地区
⑧	H30.8	熊本市	東町3丁目地区
⑨	H30.9	人吉市	東小学校地区
⑩	H30.9	人吉市	東間小学校地区
⑪	H30.9	玉名市	岩崎地区
⑫	H30.9	八代市	松高地区
⑬	H30.9	八代市	八千把地区
⑭	H30.9	八代市	宮地地区
⑮	H30.9	嘉島町	上島地区
⑯	H30.9	あさぎり町	免田東地区
⑰	H30.9	天草市	川原町地区
⑱	H30.9	天草市	浜崎町外地区
⑲	H30.10	合志市	永江団地地区

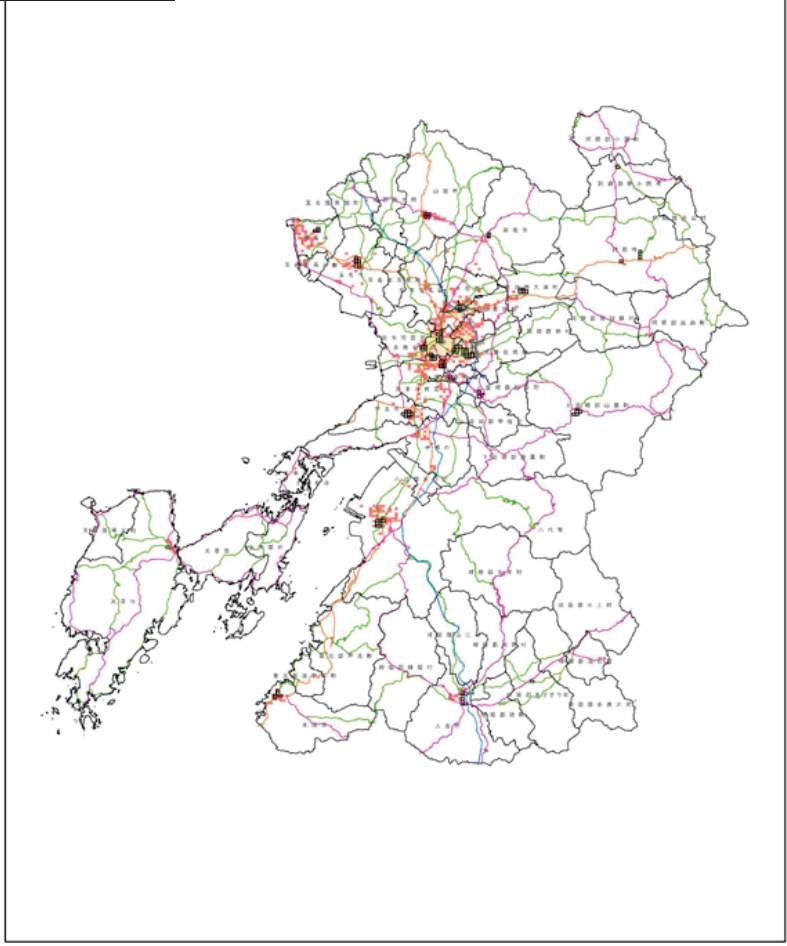
▲熊本県内の生活道路における死傷事故発生状況(H25-H28)

熊本県における生活道路の事故対策

7. 生活道路の事故発生状況【自治体提供資料①】

- 生活道路での交通事故データを基に、地域メッシュ（約500m×500m）別の発生件数を集計
- 候補エリアを抽出するための基礎資料として、事故の危険性が高い箇所（県内平均以上）を明示

熊本県全体

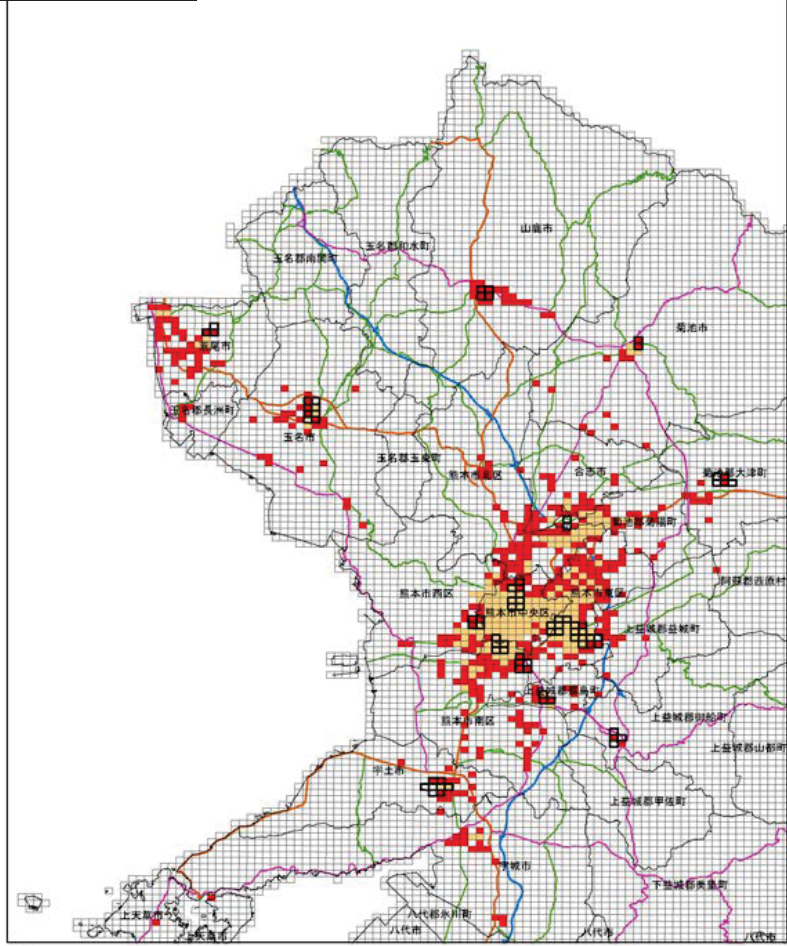


凡例
 道路
 国道
 県道
 市道
 主要地方道

ゾーン10指定
 □ ゾーン10指定エリアを含むメッシュ
 ■ 生活道路における死傷事故発生件数 (H25～H28)
 ■ 熊本県平均の3倍以上
 ■ 熊本県平均以上



県北・熊本地域



凡例
 道路
 国道
 県道
 市道
 主要地方道

ゾーン10指定
 □ ゾーン10指定エリアを含むメッシュ
 ■ 生活道路における死傷事故発生件数 (H25～H28)
 ■ 熊本県平均の3倍以上
 ■ 熊本県平均以上
 □ 熊本県平均未満



熊本県における生活道路の事故対策

8. 対策エリアの危険箇所分析【自治体提供資料②】

1) ビッグデータの活用

➤ 対策エリアにおいて、どのような対策をどこで実施すべきかについて、現地状況の確認のみならず最新のビッグデータ（ETC2.0プローブ情報等）等を活用し、危険箇所を分析

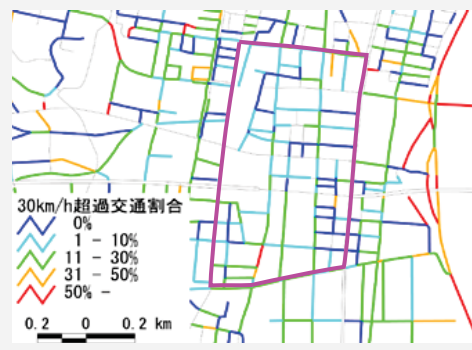
【ETC2.0プローブ情報活用による交通実態分析】



ETC2.0タイプのカーナビ搭載車について「**走行経路**」や「**急ブレーキ**」情報の取得が可能に！



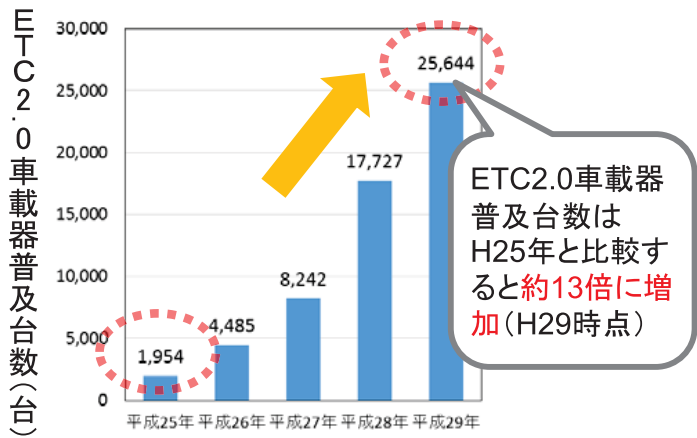
〈走行経路〉
対策エリアを「**抜け道**」として使っていないか？



〈走行経路〉
生活道路を走行する「**速度が速く**」、危険な箇所はないか？



〈急ブレーキ〉
対策エリア内に「**ヒヤリハット箇所**」となっているところはないか？



▲熊本県ETC2.0車載器普及台数推移

資料：ETC総合情報ポータルサイト(H30.12)

熊本県における生活道路の事故対策

事例：熊本市黒髪地区

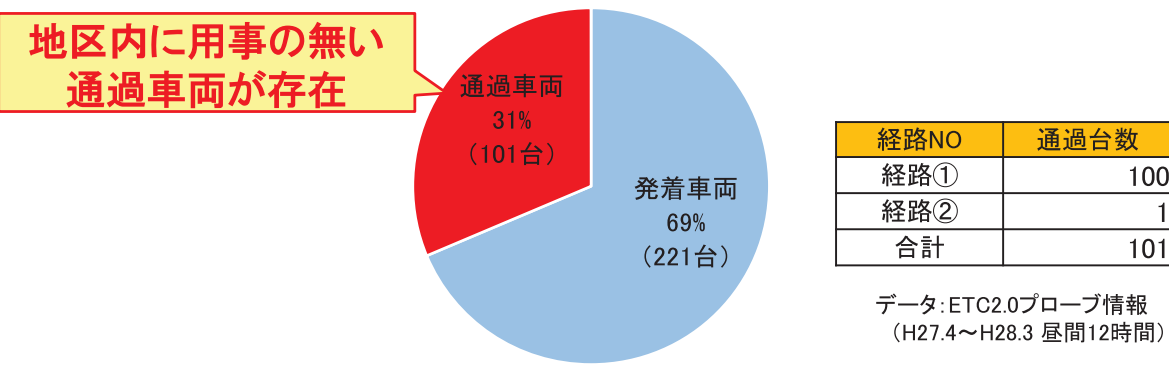
2)ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

- 黒髪小付近の道路上で、**急減速の発生や高い走行速度（30km/h超過）の車両を確認**
- 急減速や高い走行速度の車両が確認された路線で**地区内に用事の無い通過車両を確認**

【ヒヤリハット(急減速)発生箇所】



【通過車両の経路分析】



【地区内走行車両の走行速度】



熊本県における生活道路の事故対策

9. 対策済みエリアの効果検証

1) 熊本市黒髪地区

- 地域住民等との安全対策会議（2回開催）を実施し、**エリア内の危険箇所を共有**
- **路肩カラー化（グリーンベルト）**や**交差点カラー化等の対策を設定し**、**H30年9月末時点で黒髪小周辺の対策が完了**

○安全対策会議の開催

- ・地域住民や学校関係者及び関係機関による合同会議を実施
- ・黒髪地区の危険箇所及び安全対策について意見交換を行い、対策を検討

【第1回 H28.12】

- ◇生活道路対策の必要性と地区の現状
- ◇危険箇所の抽出（意見交換）

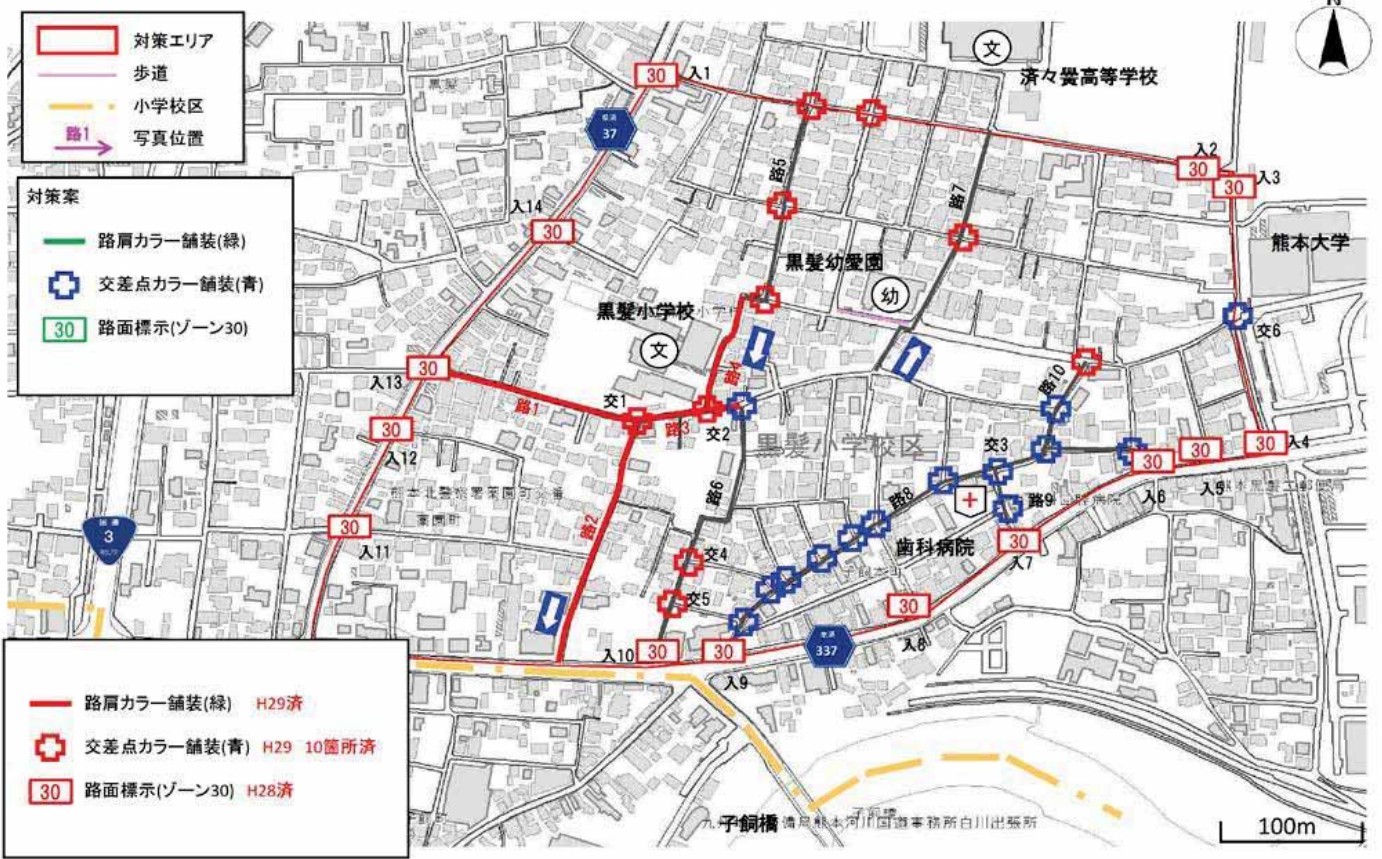
【第2回 H29.2】

- ◇危険箇所における対策案の提示
- ◇対策案についての意見交換
- ◇対策事項案の決定



安全対策会議実施状況 (H28.12)

■対策案の設定(熊本市黒髪地区)



▲黒髪地区の対策内容

資料：熊本市提供資料

熊本県における生活道路の事故対策

- 対策後、通過車両の割合は増加しているものの、対策エリア全体及び小学校付近の**30km/h超過車両の割合や平均速度は低減**
- 全対策完了後、通過車両や速度、死傷事故件数の変化をフォローアップし、引き続き効果を検証



▲対策実施状況



【整備効果】

効果項目	効果指標	分析対象	対策前	対策後	対策効果
通過交通の抑制	全流入交通に対する通過車両割合	エリア全体	16.2%	20.8%	+4.6%
走行速度の抑制	30km/h超過車両割合	エリア全体	18.6%	9.5%	-9.1%
		小学校付近	14.1%	6.0%	-8.1%
	平均速度	エリア全体	17.8km/h	14.3km/h	-3.5km/h
		小学校付近	16.4km/h	14.3km/h	-2.1km/h

資料：ETC2.0プローブ情報 対策前：H29年4月1日～H29年6月30日 対策後：H30年4月1日～H30年6月30日

熊本県における生活道路の事故対策

2) 熊本市平成地区

- 地域住民等との安全対策会議（2回開催）を実施し、**エリア内の危険箇所を共有**
- **エリア流入部への路面標示（ゾーン30）、路肩カラー化（グリーンベルト）や交差点カラー化等の対策を設定し、H30年9月末時点でゾーン30の路面標示設置が完了**

○安全対策会議の開催

- ・ 地域住民や学校関係者及び関係機関による合同会議を実施
- ・ 平成地区の危険箇所及び安全対策について意見交換を行い、対策を検討

【第1回 H28.12】

- ◇生活道路対策の必要性と地区の現状
- ◇危険箇所の抽出（意見交換）

【第2回 H29.2】

- ◇危険箇所における対策案の提示
- ◇対策案についての意見交換
- ◇対策事項案の決定



安全対策会議実施状況(H29.2)

■対策案の設定(熊本市平成地区)



▲平成地区の対策内容

資料：熊本市提供資料

熊本県における生活道路の事故対策

- 対策後、通過車両の割合は微増
- 対策エリア全体の**30km/h超過車両の割合や平均速度は低減**しているものの、**各々の値は高い**
- 全対策完了後、通過車両や速度、死傷事故件数の変化をフォローアップし、引き続き効果を検証



▲対策実施状況



【整備効果】

効果項目	効果指標	分析対象	対策前	対策後	対策効果
通過交通の抑制	全流入交通に対する通過車両割合	エリア全体	28.9%	29.7%	+0.8%
走行速度の抑制	30km/h超過車両割合	エリア全体	48.2%	41.0%	-7.2%
	平均速度	エリア全体	20.6km/h	19.5km/h	-1.1km/h

資料：ETC2.0プローブ情報 対策前：H29年4月1日～H29年6月30日 対策後：H30年4月1日～H30年6月30日

熊本県における生活道路の事故対策

3) 熊本市月出地区

- 地域住民等との安全対策会議（2回開催）を実施し、**エリア内の危険箇所を共有**
- **路肩カラー化（グリーンベルト）** や **交差点カラー化、狭さく等の対策を設定し**、**H30年9月末時点で路肩及び交差点カラー化の対策が完了**

○安全対策会議の開催

- ・ 地域住民や学校関係者及び関係機関による合同会議を実施
- ・ 月出地区の危険箇所及び安全対策について意見交換を行い、対策を検討

【第1回 H28.12】

- ◇生活道路対策の必要性と地区の現状
- ◇危険箇所の抽出（意見交換）

【第2回 H29.2】

- ◇危険箇所における対策案の提示
- ◇対策案についての意見交換
- ◇対策事項案の決定



安全対策会議実施状況(H29.2)



— 路肩カラー舗装(緑) H29済(未実施箇所はH30置
 目標に実施)
+ 交差点カラー舗装(青) H29
} 狭さく H29実施無し

▲月出地区の対策内容

資料：熊本市提供資料

熊本県における生活道路の事故対策

- 対策後、通過車両の割合は増加しているものの、対策エリア全体及び小学校付近の**30km/h超過車両の割合や平均速度は低減**
- 全対策完了後、通過車両や速度、死傷事故件数の変化をフォローアップし、引き続き効果を検証



▲対策実施状況



【整備効果】

効果項目	効果指標	分析対象	対策前	対策後	対策効果
通過交通の抑制	全流入交通に対する通過車両割合	エリア全体	13.4%	16.0%	+2.6%
走行速度の抑制	30km/h超過車両割合	エリア全体	37.2%	29.6%	-7.6%
	平均速度	エリア全体	18.3km/h	17.9km/h	-0.5km/h

資料: ETC2.0プローブ情報 対策前: H29年4月1日~H29年6月30日 対策後: H30年4月1日~H30年6月30日

その他

～自転車利用環境整備～

自転車活用推進計画

1. 自転車活用推進法の概要

※平成29年5月1日施行

基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

責務

- 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携**等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- 都道府県・市区町村 : **区域の実情に応じ計画を定めるよう努める**

自転車の日・月間

- **5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

自転車活用推進計画

2. 自転車活用推進計画の概要

自転車活用推進計画

(法第9条関係)

政府は、自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な措置を定めた計画を閣議決定し、国会に報告

基本方針

(法第8条関係)

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| ① 自転車専用道路等の整備 | ② 路外駐車場の整備等 |
| ③ シェアサイクル施設の整備 | ④ 自転車競技施設の整備 |
| ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨ 国民の健康の保持増進 | ⑩ 青少年の体力の向上 |
| ⑪ 公共交通機関との連携の促進 | ⑫ 災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

自転車利用環境の整備

3. 自転車ネットワーク計画

1) 計画の概要

【現状の課題】

- これまで様々な地域で取り組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている
- 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる

自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例

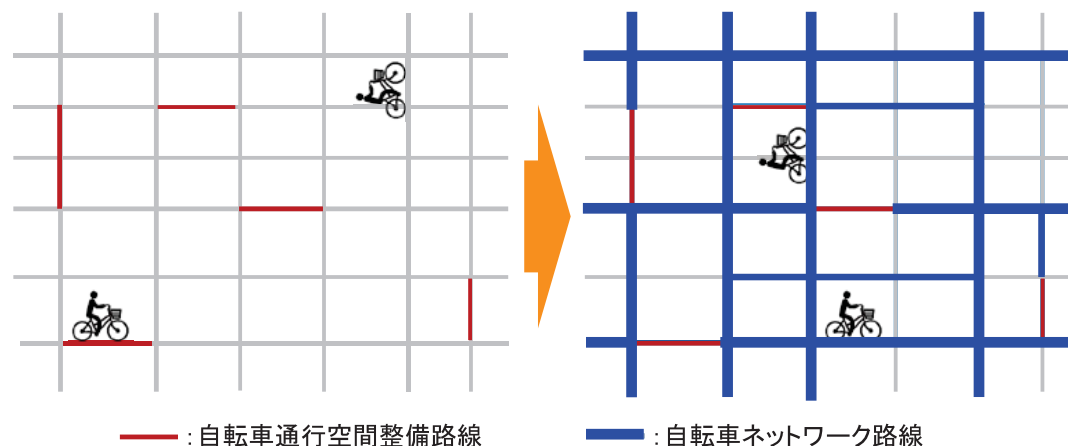
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

自転車利用環境の整備

2) 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

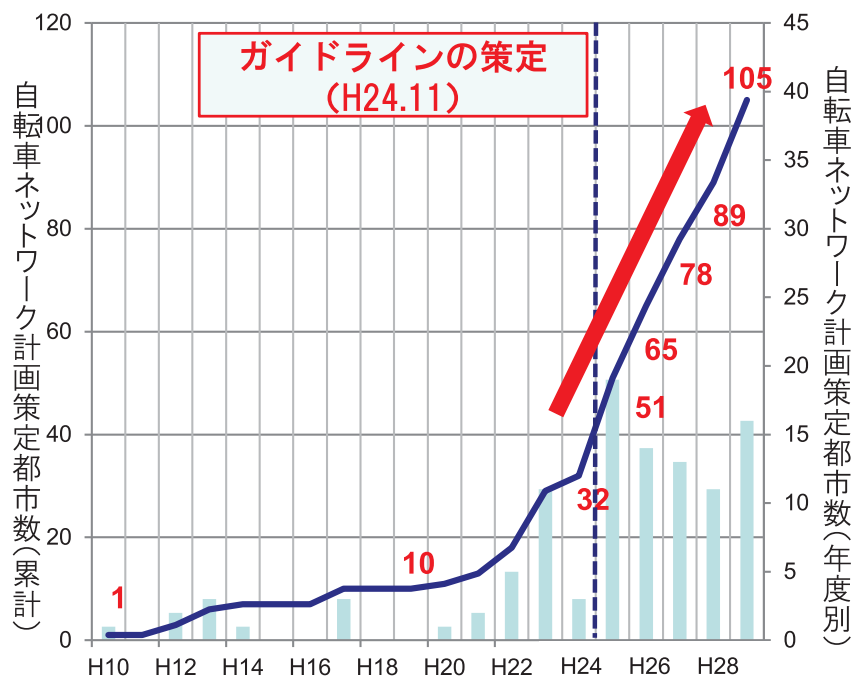
- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は**105市区町村**（DIDを有する市区町村の約12%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は**約1,700km**
- 熊本県では自転車道が3.6kmと最も長く、**整備延長の合計は5.5km**

【自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移】

【歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況】

全市区町村数: 1,741
うち、DIDを有する市区町村: 849

一般道路総延長: 約1,268,000km
歩道設置区間: 約177,000km



【出典: 国土交通省道路局調べ(平成29年3月31日時点)】

(km)

歩行者と分離された自転車通行空間

	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
全国	30	150	430	1,120	1,730
九州	0.0	13.1	38.1	47.7	98.8
熊本	0.0	3.6	1.0	0.9	5.5

【出典: 国土交通省道路局・警察庁交通局調べ(平成29年3月31日時点)】

自転車利用環境の整備

【参考】自転車歩行者専用道路の整備状況

- 歩行者と分離されていない自転車歩行者専用道路が、県内5市4町（熊本市、八代市、人吉市、水俣市、菊池市、錦町、多良木町、湯前町、あさぎり町）で約**50.3km**整備済み
- 当該区間を含めると、熊本県の自転車ネットワークの**整備延長の合計は55.8km**に達する

【自転車歩行者専用道路の位置】



【自転車歩行者専用道路の整備状況】



写真: 人吉市～湯前町(球磨川サイクリングロード)

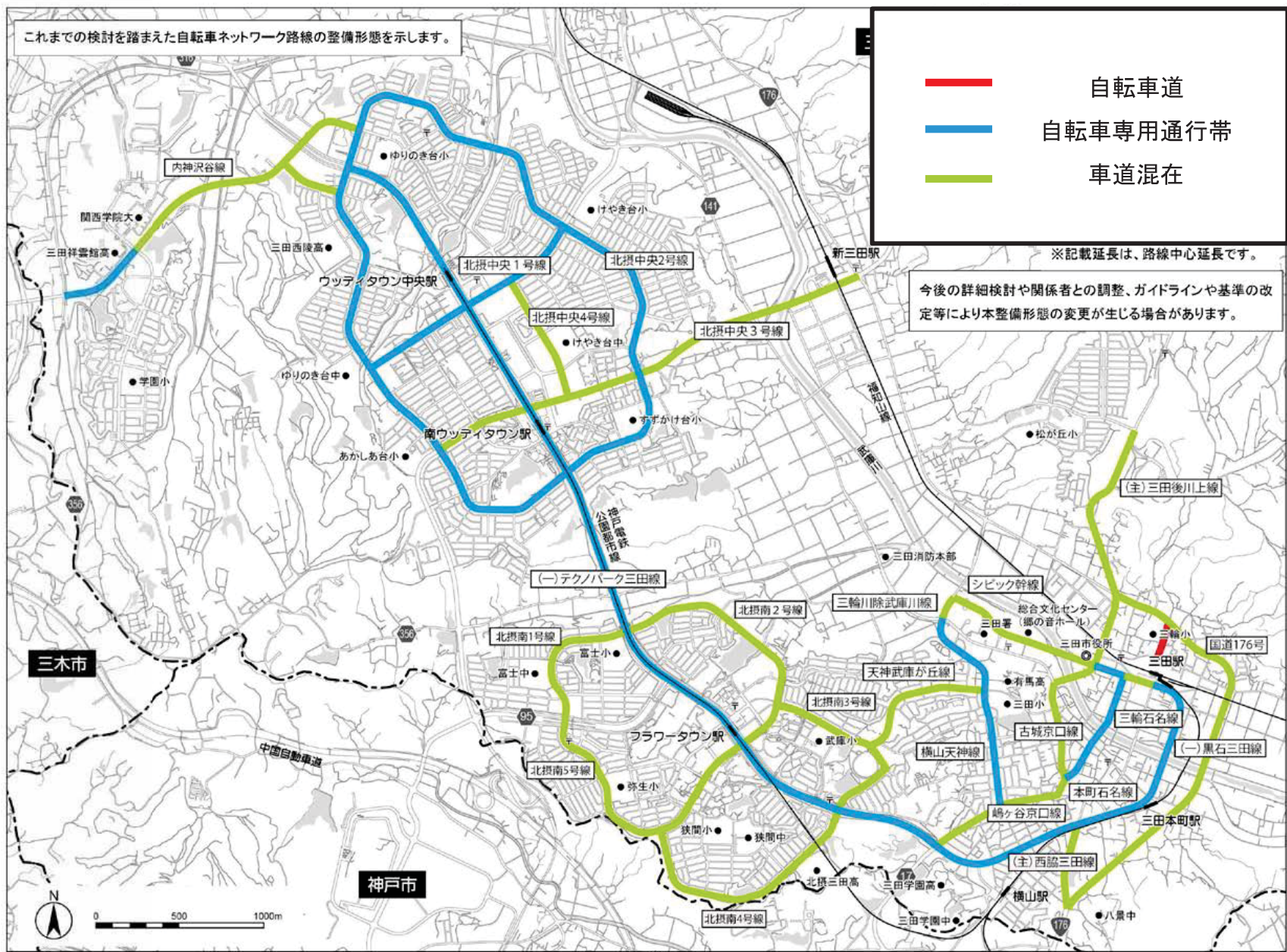
資料: 熊本県提供資料

【出典: 熊本県調べ(平成30年12月31日時点)】

自転車利用環境の整備

3) 自転車ネットワーク計画の事例

事例：兵庫県三田市



【出典：「三田市自転車ネットワーク(平成29年1月)」抜粋(凡例は国土交通省にて加工)】





自転車通行空間

4. 安全で快適な自転車利用環境ガイドラインの改定について

【ガイドライン改定のポイント】

- 完成形態（本来の整備形態）による整備が当面困難な場合には、**車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用**
- ネットワーク計画対象路線においては、**自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外**

■整備形態の柔軟な対応例（完成形態が自転車道の場合）

旧ガイドライン		改定ガイドライン	
<p>【完成形態】</p>  <p>自転車道</p>	<p>➡</p> <p>自転車道として整備ができない場合、車道通行を基本とした暫定形態を検討</p>	<p>【完成形態】</p>  <p>①自転車道</p>	<p>ネットワーク路線では、自転車歩行者道に依存せず、①～③を柔軟に組み合わせ、ネットワーク形成を加速</p>
<p>【暫定形態】</p>  <p>自転車歩行者道の活用を検討</p>		<p>【暫定形態】</p>  <p>②自転車専用通行帯</p>	

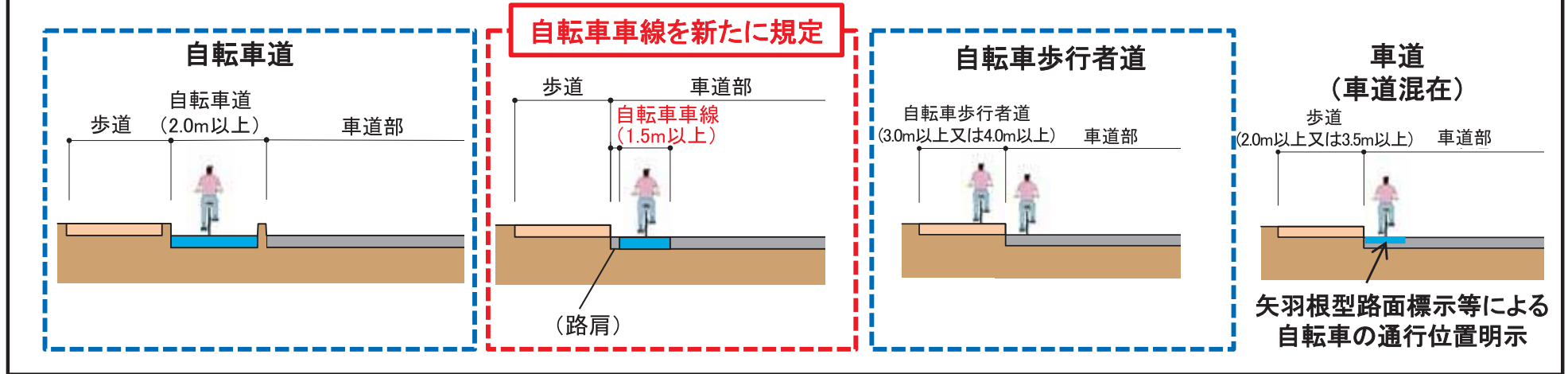
自転車通行空間

5. 道路構造令における自転車通行空間の規定見直し

歩行者の安全性向上、設置形態の多様化による**自転車通行空間の整備加速の観点**から、道路設計の基本となる道路構造令において、道路交通法に基づき指定される**普通自転車専用通行帯として活用可能な車道の部分**を、**車線の一つ**（「自転車車線（仮称）」）として**新たに規定**することを検討

自転車通行空間の種類（案）※

※自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を除く



設置要件

- 自転車が多く、自動車も多い道路
- 自転車が多く、自動車は少ない道路（必要に応じて）
- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路（必要に応じて）

- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路（自転車道の設置以外）
- 自転車・歩行者は少ないが、自動車が多い道路

見直しについて
検討

自転車通行空間

6. 自転車通行空間の整備による効果

- 国道246号世田谷区三軒茶屋交差点から駒沢交差点において、大都市圏内で初めてバス専用通行帯内に自転車ナビラインを試行的に整備
- 自転車利用者で過半数、歩行者で約4割、自動車等ドライバーで約3割が危険を感じるものが減ったと回答
- バスドライバーは「車線全体に広がって走る自転車が減ったことで安心感が増した」と回答

■東京都 国道246号(三軒茶屋～駒沢 約2km)



○法定速度：60km/h

○交通量

自動車 26,304台（昼間12時間） 47,131台（24時間）

自転車 2,239台（昼間12時間）

歩行者 2,966人（昼間12時間）

※H17交通センサス

自転車利用者の評価

・整備前にくらべ、危険を感じるものが減った **52%**

歩行者の評価

・整備前にくらべ、危険を感じるものが減った **39%**

自動車等ドライバー

・整備前にくらべ、危険を感じるものが減った。

二輪車 **30%**、自動車**34%**、自動車類**34%**

バスドライバーの声

・車道を走る自転車は明らかに増加した。

・車道の左側を走行する自転車が増え、車線全体に広がって走行する自転車が減ったことで安心感が増した。

【出典：国土交通省東京国道事務所 記者発表資料】

議事要旨

平成 30 年度 熊本県道路交通環境安全推進連絡会議及びアドバイザー会議

開催日時：平成 31 年 1 月 25 日（金） 14:00～16:30

開催場所：熊本河川国道事務所 1F 会議室

（1）規約の改正について

- ・委員の変更について報告をした。

（2）会議の趣旨（本日のポイント）

- ・全国、熊本県における交通安全対策の概要及び本日の議題について説明した。

（3）熊本県の死傷事故発生状況

- ・熊本県内の事故発生状況の推移及び地域別の事故発生特性を報告した。

（4）幹線道路の事故対策

1）事故危険箇所の取り組み

- ・第 3 次及び第 4 次社会資本整備重点計画にて選定された事故危険箇所の進捗状況と対策効果について、事務局でとりまとめた結果を報告するとともに、今後の取り組み方針について報告した。

2）事故ゼロプランの取り組み

- ・事故危険区間リストの登録区間について、対策実施状況及び対策事例を報告した。
- ・過年度に議論した事故ゼロプラン見直し方針を踏まえ、事故ゼロプランの見直しを実施した結果を報告した。

（4）生活道路の事故対策

- ・生活道路事故対策エリアの取り組み概要及び熊本県内の登録エリアを説明し、実際に対策した地域の対策内容と整備効果を報告した。

（5）その他

- ・自転車活用推進計画の概要を説明し、県内の自転車通行空間の整備状況及び整備事例を紹介した。