

交通安全施策をめぐる最近の動向

(自転車利用環境整備の取り組み等について)

I 道路の交通安全対策の体系

交通事故対策

幹線道路の事故対策

交差点改良(右折レーンの設置、コンパクト化 等)
歩道の整備、防護柵の設置 等

生活道路(エリア)の事故対策

歩道の整備、区画線・防護柵の設置、
ハンプ・クランクの設置 等

道路空間対策

自転車利用環境整備

自転車道の整備、自転車レーンの設置 等

無電柱化推進事業

電線共同溝の整備、軒下配線・裏配線の
整備 等

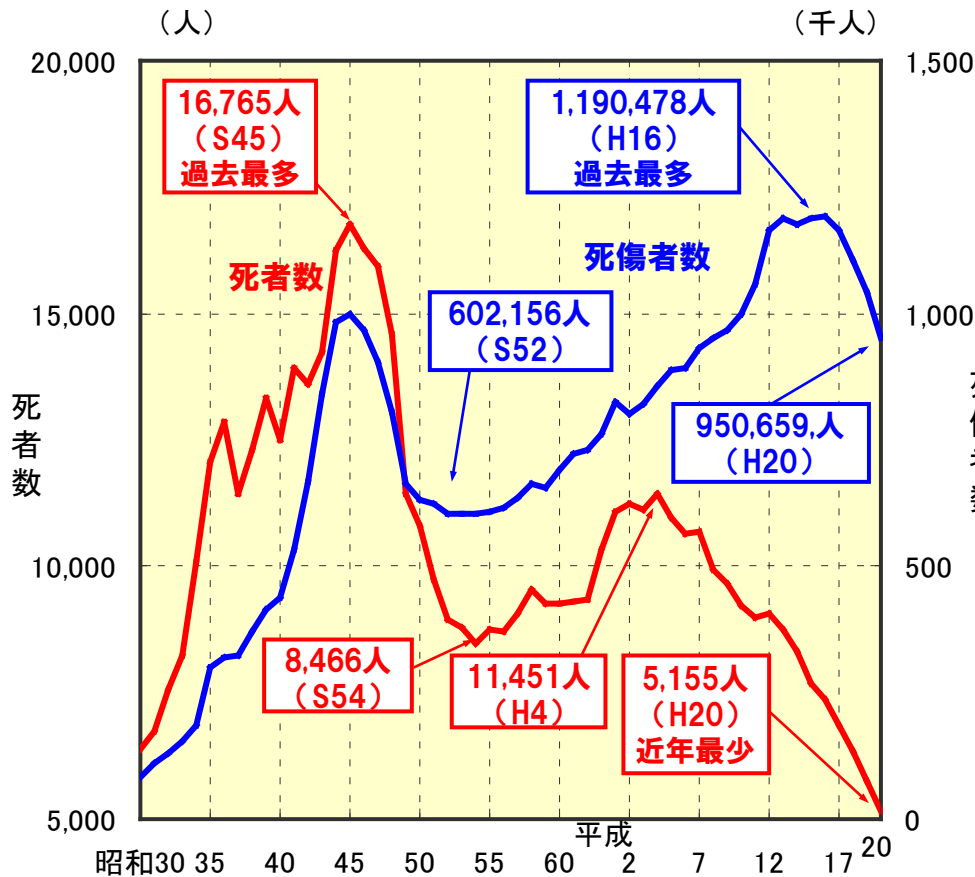
歩行空間のバリアフリー化

段差・勾配の解消、有効幅員の確保
視覚障害者誘導用ブロックの設置 等

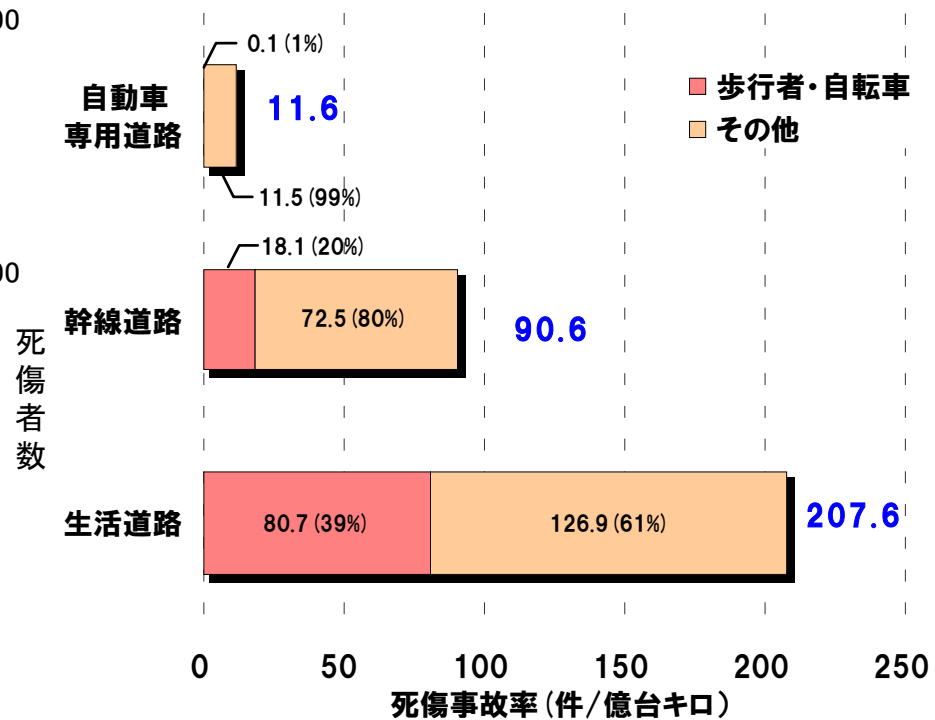
II 交通事故の現状①

- ◆ 交通事故死者数は、5千人台まで減少してきているが、依然として国民の約100人に1人が死傷している状況
- ◆ 事故の発生頻度は、自動車専用道路<幹線道路<生活道路

■ 交通事故死者数と死傷者数の推移



■ 道路種類別の死傷事故率の比較(H19)



※1 死傷事故件数:H19 (交通事故統計データ)

※2 走行台キロ :H19速報値 (国土交通省)

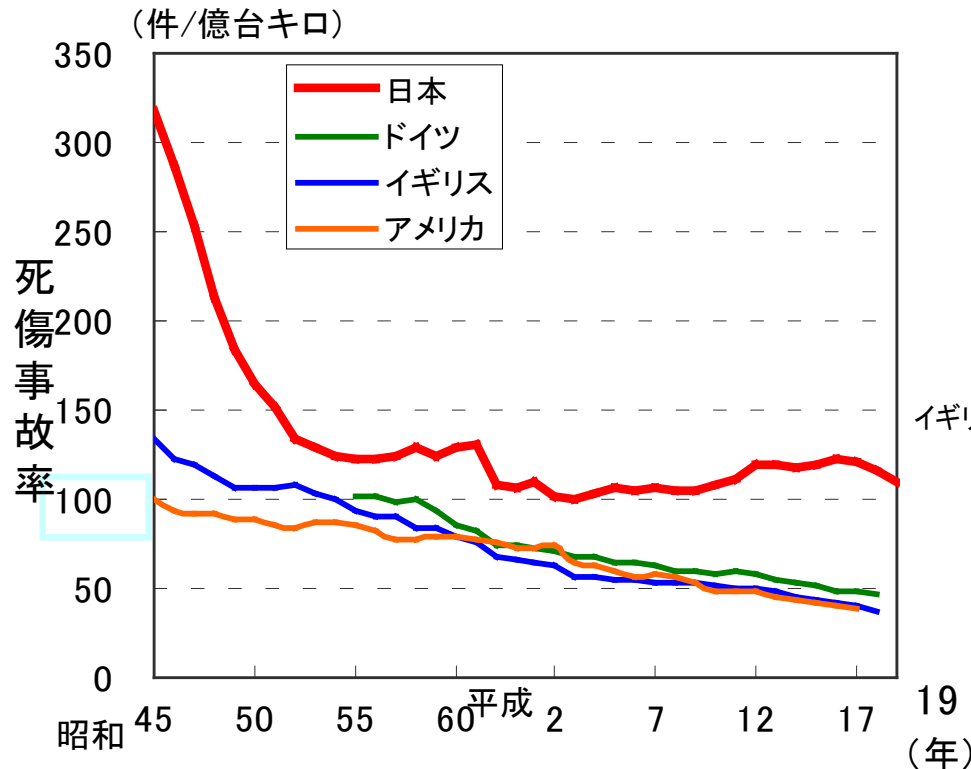
II 交通事故の現状②

日本の事故の現状を欧米と比較すると、

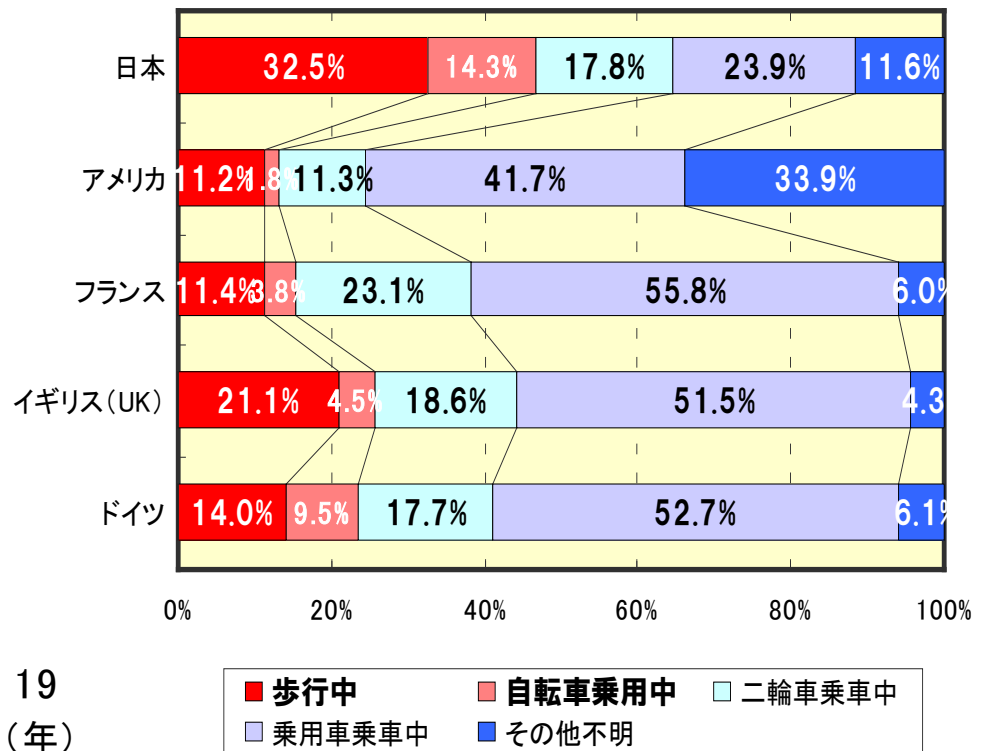
◆死傷事故率は、欧米の約2～3倍高い。

◆状態別死者数では、歩行中・自転車乗用中の死者数が欧米の約2～3倍高い。

【死傷事故率の推移】



【状態別死者数の比較(H18)】



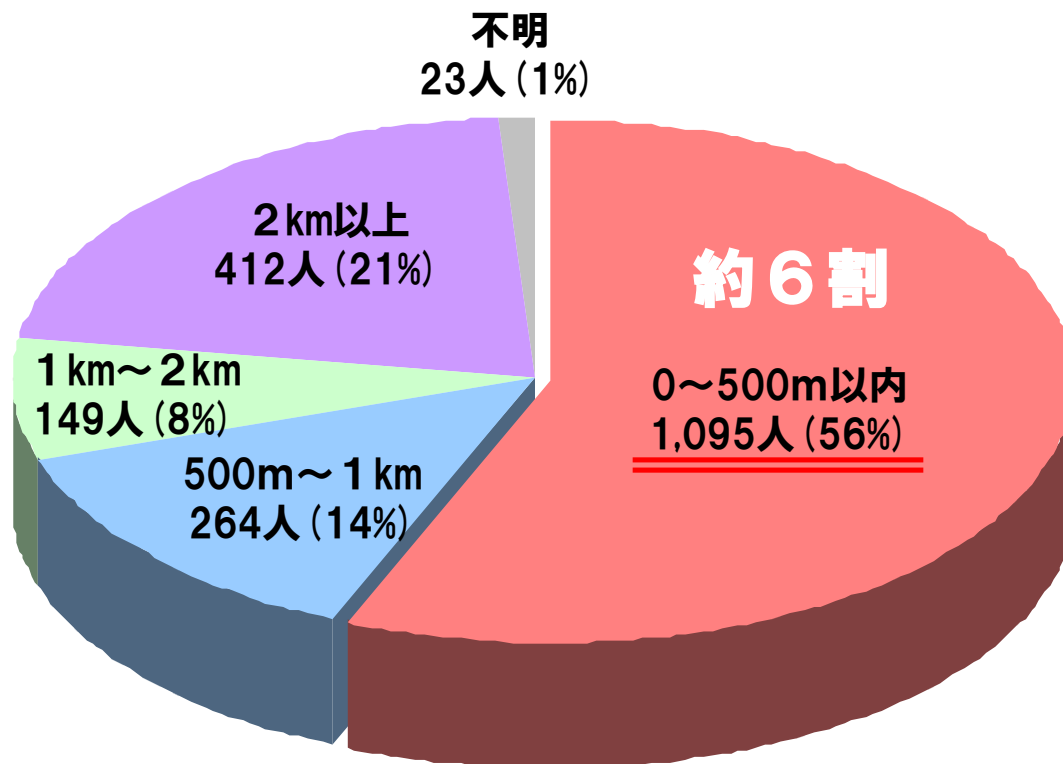
| 国名 | 日本 | ドイツ | イギリス | アメリカ |
|-------|--------------|---------------|-------------|---------------|
| 死傷事故率 | 109 (H19) | 47.6 (H18) | 37 (H18) | 38.6 (H17) |

出典：IRTAD・OECD資料

Ⅱ 交通事故の現状③

◆ 歩行者死者数(1,943人)の約6割は、自宅近くで発生

自宅からの距離別歩行者死者数（全年齢）（H19）

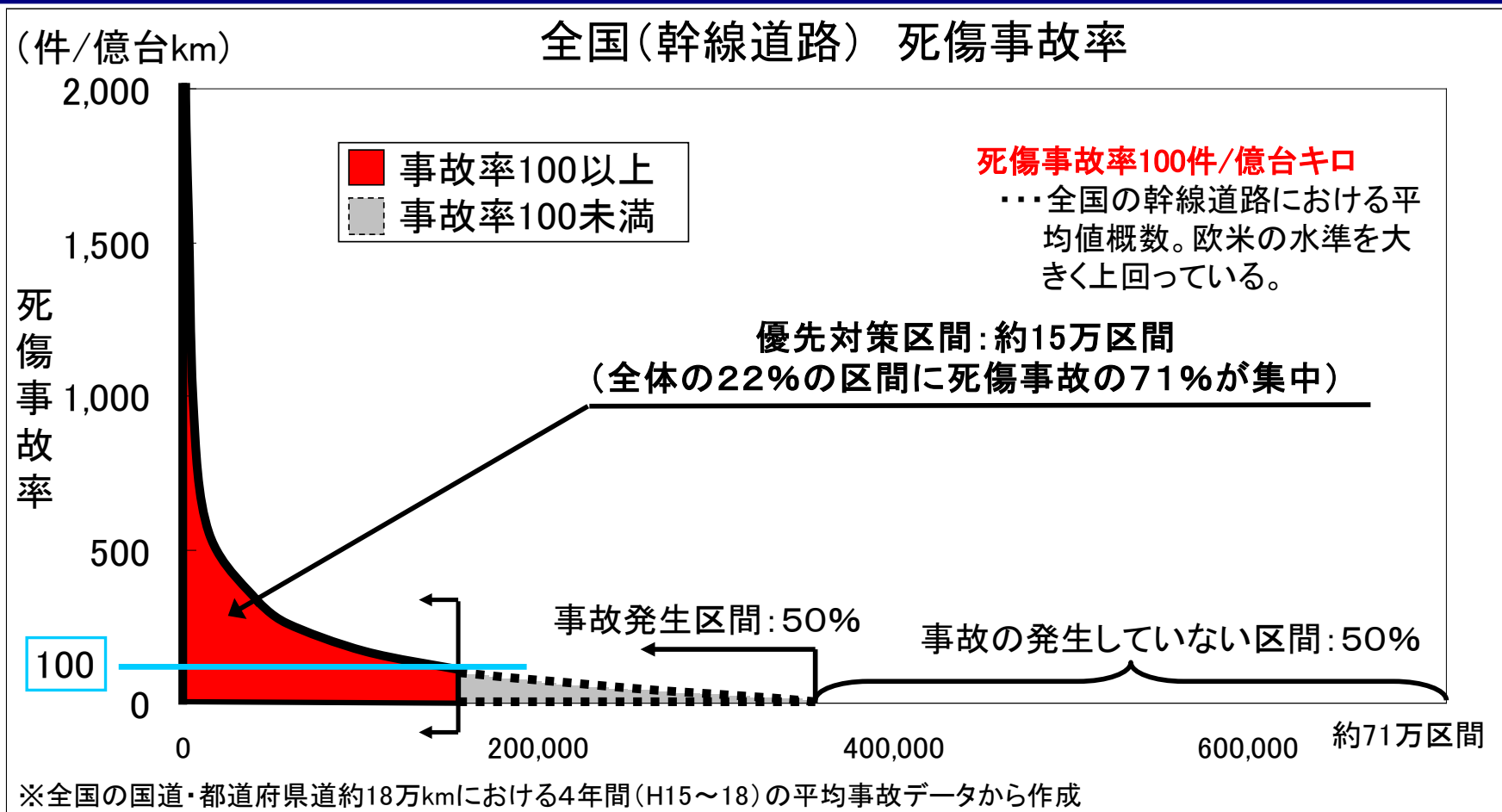


Ⅲ 交通事故対策

Ⅲ-1 幹線道路における対策①

幹線道路の交通事故対策

幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、事故の発生頻度の高い区間において、優先的に対策を実施していく



Ⅲ-1 幹線道路における対策②

交通安全施設の整備による事故削減効果例

歩道

- ◆ **人対車両通行中**の事故率が、歩道設置後に減少。

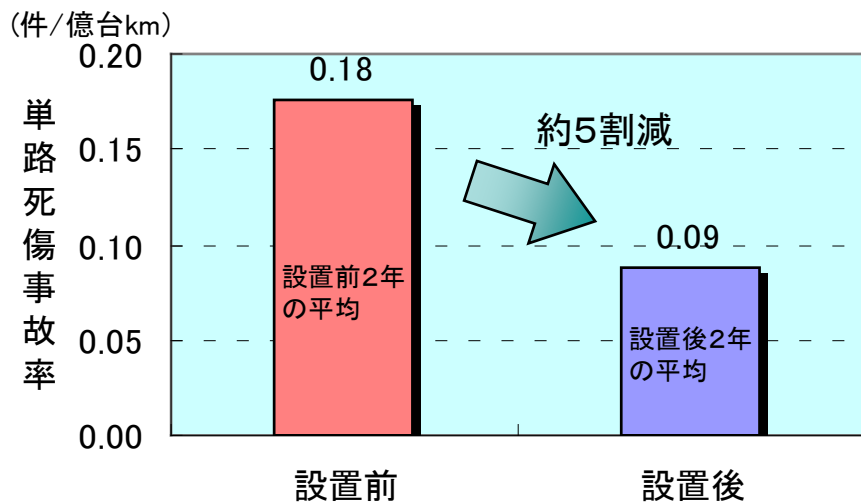


図. 人対車両通行中事故の設置前後比較

中央帯

- ◆ **正面衝突**の事故率が、中央帯設置後に減少。

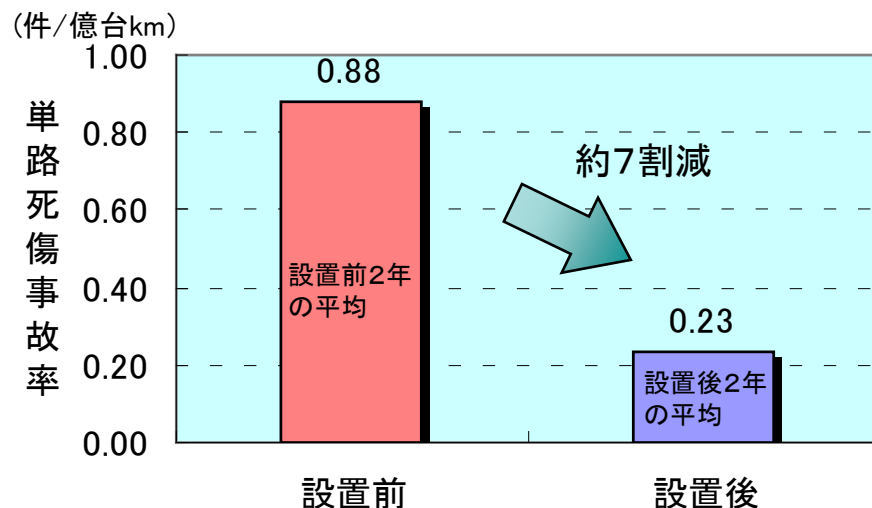


図. 正面衝突事故の設置前後比較

注) 平成11年度、平成17年度道路交通センサス、平成13～18年交通事故統合データ、道路管理データ(MICHI)による。
直轄国道を対象とする。

平成15年、16年に歩道、中央帯が設置された区間を対象とする。

平成11年度、17年度の交通量が不明の区間を除く。

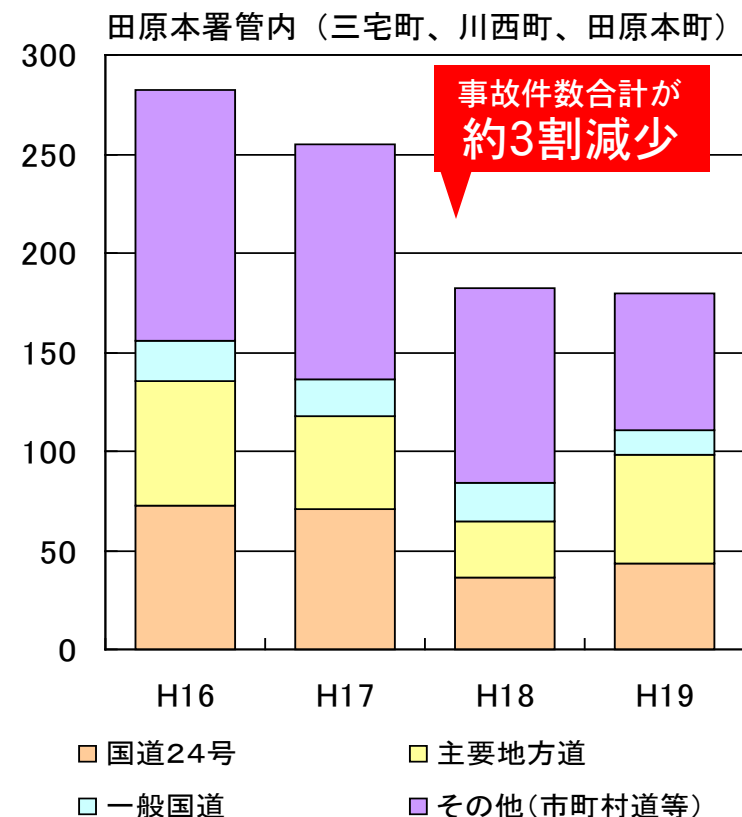
単路事故を対象とする

Ⅲ-1 幹線道路における対策③

自動車専用道路の整備による効果 (京奈和自動車道(大和区間) 平成18年4月15日開通)

- ◆ 周辺地域の生活道路等から、大型車交通や長距離交通が転換し、交通事故が減少
⇒ 高速道路などの自動車専用道路のネットワークを整備することが生活道路の安全対策にもつながる

■ 交通事故件数の推移 (各年5月～11月の集計値)



資料) 「奈良県警察本部交通部 交通事故統計」より

※京奈和自動車道(大和区間)
郡山南IC～橿原北IC H18年4月15日供用



開通前

交通量が減少



開通後

県道結崎田原本線 宮前橋付近交差点

Ⅲ-2 生活道路における対策①

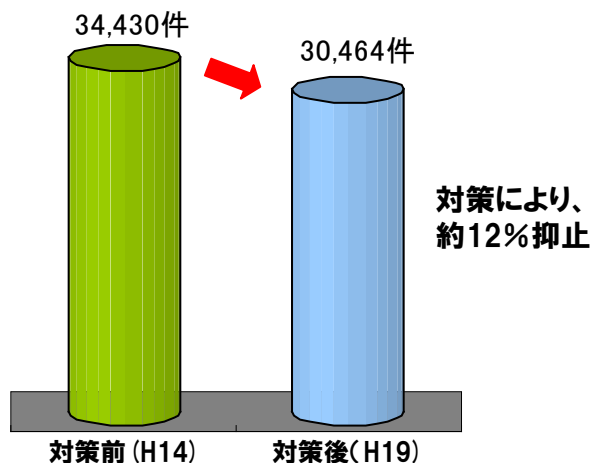
生活道路における事故対策効果例

「あんしん歩行エリア」全体の歩行者・自転車事故の抑止率は12%程度であるのに対して、

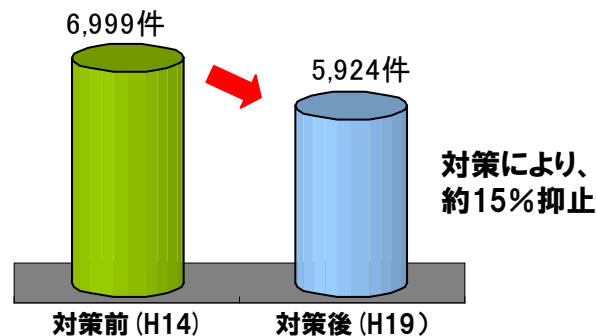
- ・関係者による協議会等を設置
- ・歩道整備等のハード対策と、ヒヤリハット地図作成等のソフト対策の両方を実施しているエリアでは、**より高率で事故を抑止**。(15%程度)



関係者との合意形成や、ハード・ソフトを組み合わせた対策がより効果的



あんしん歩行エリア全体の歩行者・自転車事故の抑止率



協議会等を設置し、ハード・ソフト両方の対策を実施しているエリアの歩行者・自転車事故の抑止率

※あんしん歩行エリア・・・

・通過車両が生活道路に流入するなどして、歩行者・自転車事故が多い住居系・商業系地区約800地区を「あんしん歩行エリア」に指定(平成15年7月)

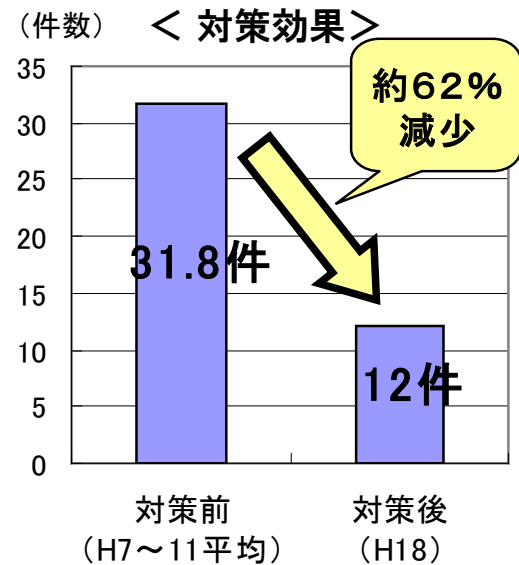
・公安委員会と道路管理者が連携し、面的・総合的な歩行者・自転車事故抑止対策を実施

Ⅲ-2 生活道路における対策②

あんしん歩行エリア対策例

～千葉県鎌ヶ谷市～

- ◆ ワークショップの実施やヒヤリハット情報の収集等により、**地域住民の実感を反映した対策を合意形成を図りつつ実施。**
- ◆ 歩車共存道路、交差点ハンプ等の直接交通安全に繋がる対策を実施し、**事故件数が約62%減少。**



※外周幹線道路は含まない

Ⅲ-2 生活道路における対策③

通学路における安全・安心な歩行空間の創出のため、歩道の整備を推進

- ◆ 小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路において歩道を整備
- ◆ 歩道の整備が困難な地域では、防護柵の設置やカラー舗装などの簡易な方法による安全・安心な歩行空間を創出



【歩道の整備例】



<防護柵>

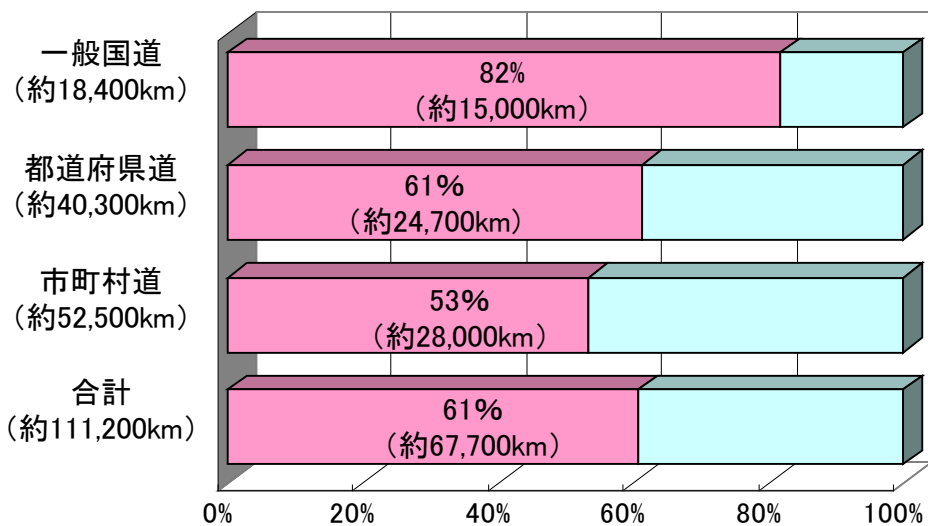
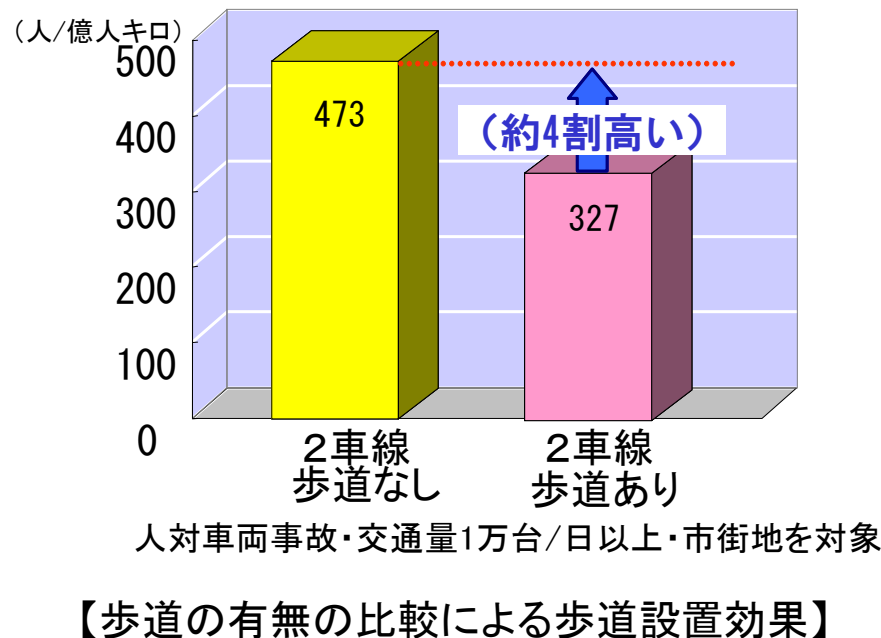
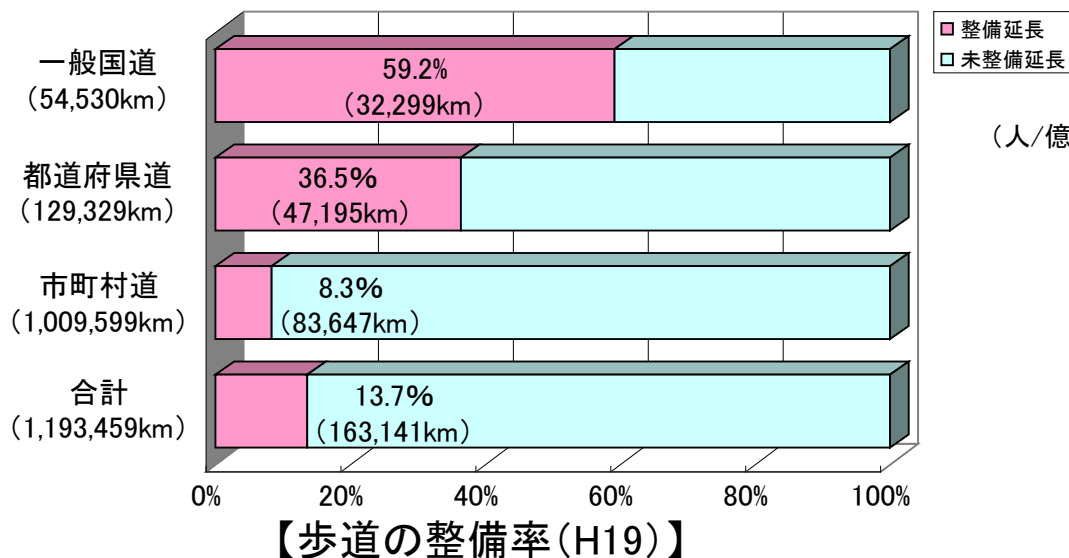


<路側帯カラー化>

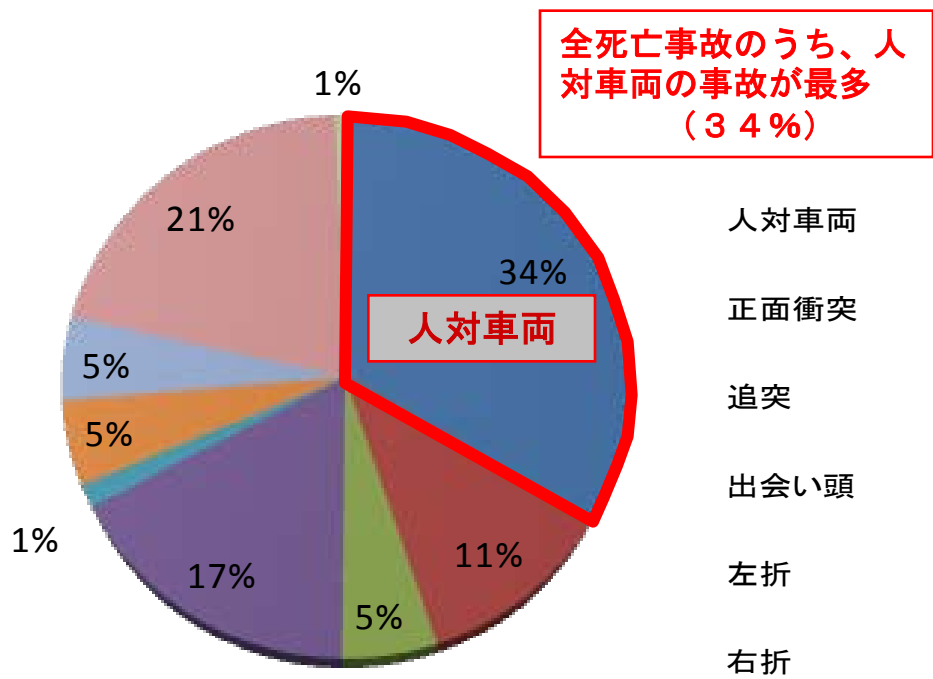
【簡易な方法による歩行空間の整備例】

Ⅲ-2 生活道路における対策④

歩道等の整備状況



IV 無電柱化推進事業①



【H19年中に発生した死亡事故形態の割合】



【電柱が歩行空間の障害となる例】

無電柱化を実施することにより、安全な歩行空間を確保



【観光振興の阻害】
(山梨県富士川口湖町)



【安全・安心の阻害】
(東京都千代田区)



【防災上の阻害】
(沖縄県宮古島市)

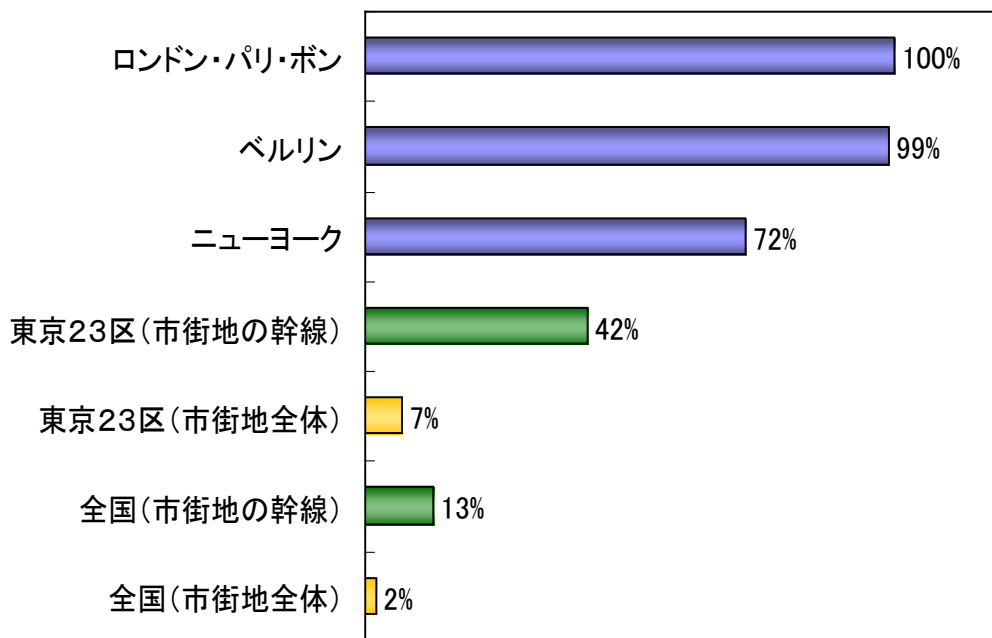


【景観上の阻害】
(山口県浜崎町)

IV 無電柱化推進事業③

無電柱化の現状

日本の市街地の無電柱化は、幹線道路に限定してもわずか13%



【欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状】



【パリの無電柱化の状況】

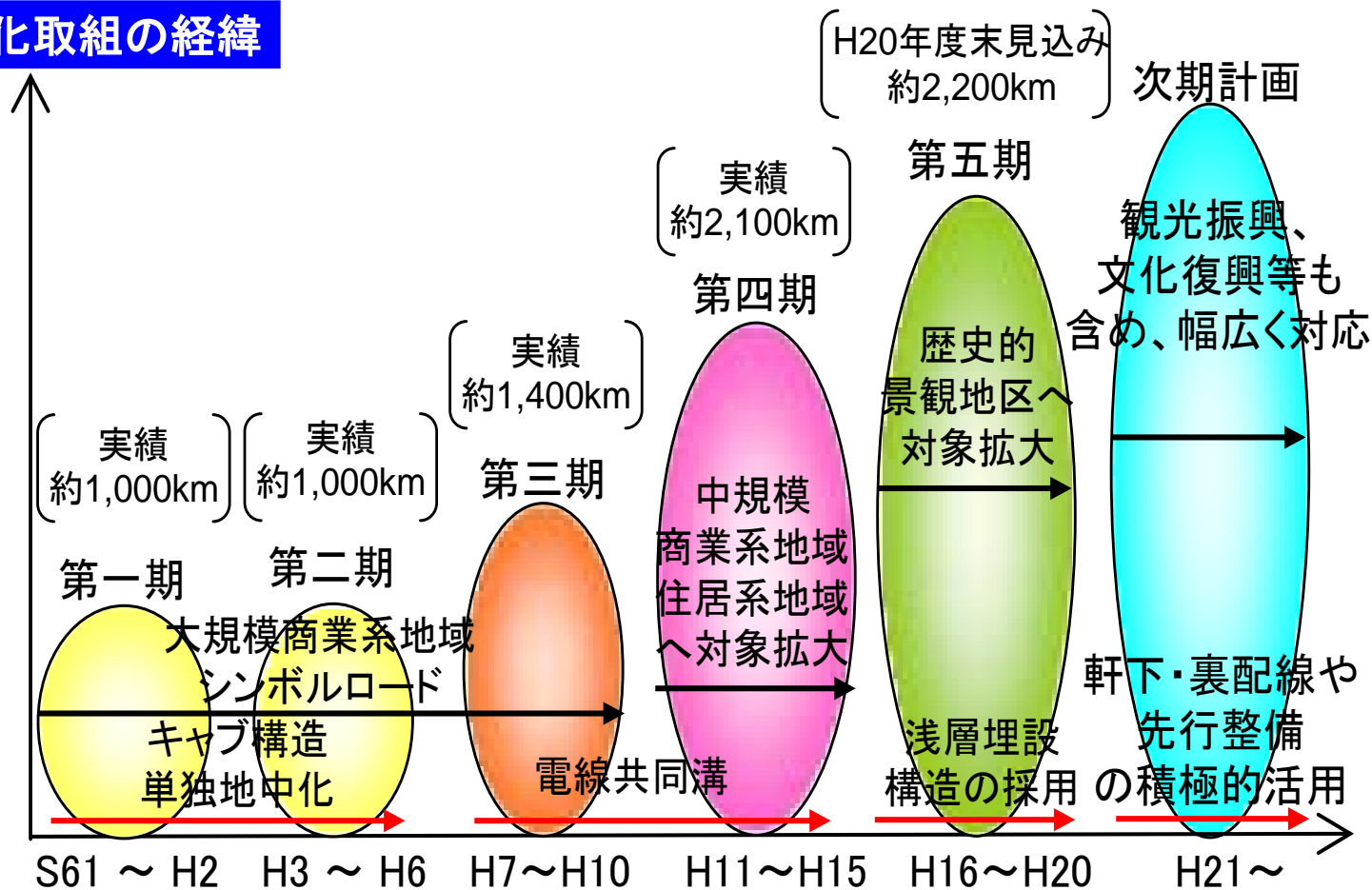
- ※1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況（ケーブル延長ベース）
- ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2008年3月末速報値（道路延長ベース）
- ※3 幹線：市街地の国道、都道府県道
- ※4 市街地：都市計画法における市街化区域または人口10万人以上の用途地域

IV 無電柱化推進事業④

無電柱化の取組み

- ・平成15年度末までに、約5,500kmを整備（年間約300kmペース）
- ・現在、「無電柱化推進計画」（第五期）に基づき推進中

無電柱化取組の経緯



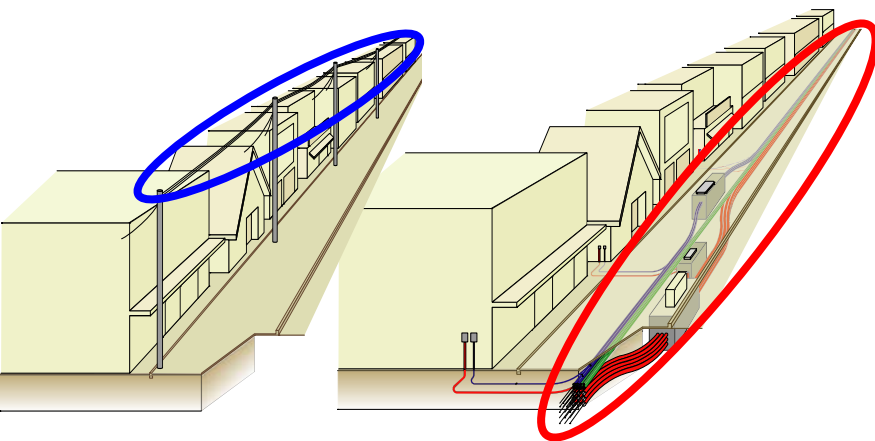
重点実施箇所(次期計画)

- ①市街地の幹線道路
- ②緊急輸送道路
- ③バリアフリー化すべき道路や通学路
- ④歴史的な地区
- ⑤祭りの復興や観光振興に資する箇所 において重点的に無電柱化を推進

IV 無電柱化推進事業⑤ 地域に応じた多様な無電柱化手法

○地域の実情に応じた多様な無電柱化手法を活用することにより、コスト削減を図りつつ無電柱化を推進

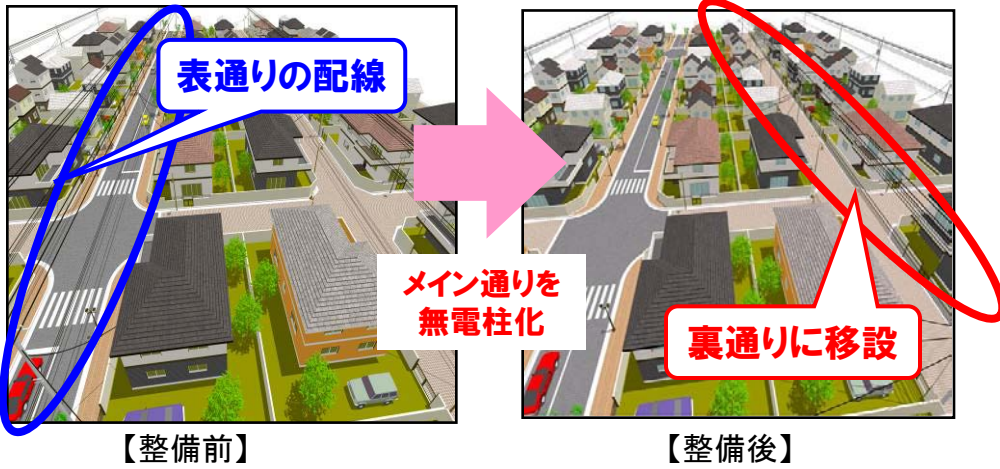
電線共同溝



【電線共同溝整備前】

【電線共同溝のイメージ】

裏配線



【整備前】

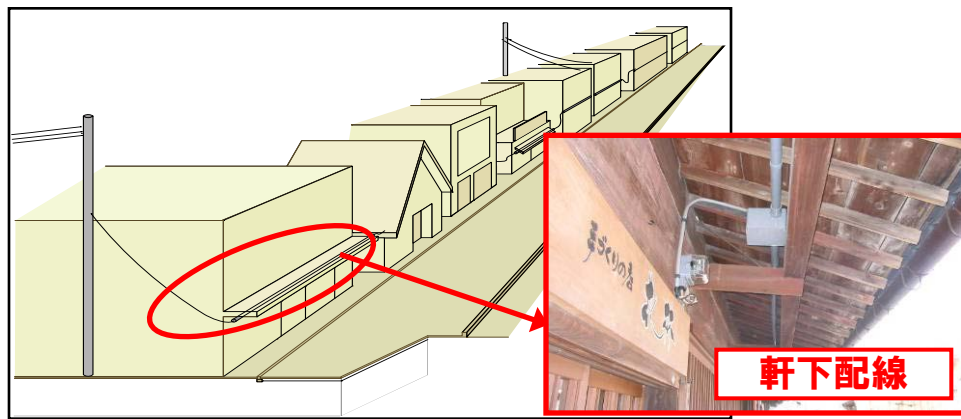
【整備後】

道路整備事業と合わせた
先行整備によるコスト削減



- ①電柱・架空線撤去費の節減
- ②移設補償費の節減
- ③大型重機による効率的施行
- ④夜間工事や通行規制が不要

軒下配線



【軒下配線の状況】

IV 無電柱化推進事業⑥

道路整備との一体施工例【国道180号総社・一宮バイパス】

整備概要

地名：岡山県岡山市窪木～総社市総社
 （くぼき～そうじゃしそうじゃ）
整備延長：約1.6km（道路延長）
整備時期：平成19年9月～平成20年3月
無電柱化方式：電線共同溝
整備内容：国道180号総社・一宮バイパスの整備と併せて、
電線共同溝の整備を一体的に実施。

整備状況

施工後



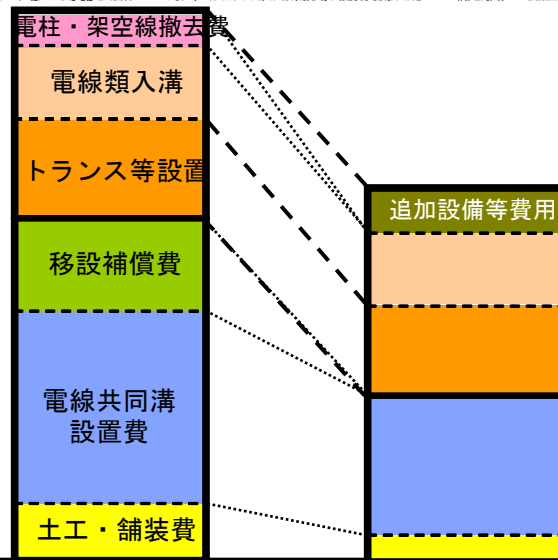
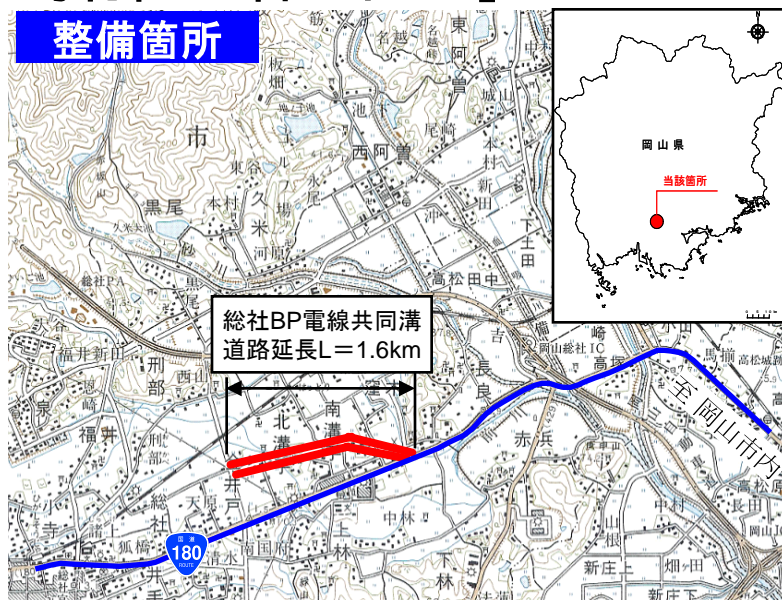
【道路整備との一体施工例】



一体施工によるメリット

- ①電柱・架空線撤去費の節減
- ②支障物件の移設補償費の節減
- ③土工費用、既設舗装の撤去・復旧費用の節減
- ④夜間工事や通行規制が不要 など

整備箇所



既設道路への施工 道路整備との一体施工

IV 無電柱化推進事業⑦

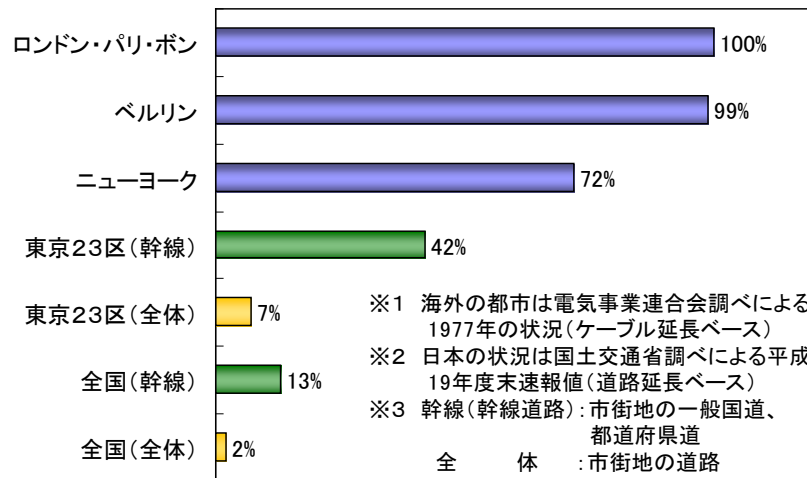
無電柱化推進事業の創設

背景及び必要性

制度概要

- 我が国の無電柱化は、市街地の幹線道路に限っても平成19年度末で整備率13%と、概成している欧米主要都市と比較して依然として立ち遅れている。
- 地域の実情に応じた多様な無電柱化手法を活用することにより、コスト縮減を図りつつ、無電柱化を推進することが必要。
- 地域の合意形成を図ることにより、事業を効果的・効率的に推進するため、住民参加型の計画策定を推進することが必要。

- 無電柱化を推進するため、無電柱化推進事業を創設
- これまでの電線共同溝の整備に、以下のものを追加
 - ①軒下・裏配線による無電柱化の実施に要する費用（移設補償）に対する支援
 - ②住民参加型の計画策定に要する費用に対する支援（補助率1/2）



【欧米と日本の主要都市の無電柱化の現状】

①軒下・裏配線



軒下配線
【三重県亀山市関町】



裏配線
【福島県下郷町大内宿】

②計画策定



協議会状況
【岐阜県岐阜市】



整備イメージの作成
【岐阜県岐阜市】

制度導入による効果

- 狭隘な道路など、電線共同溝の整備による無電柱化が困難な箇所においても、地域の実情に応じて軒下・裏配線を活用することで、安価に無電柱化の実施が可能となる。
- 無電柱化手法の検討等について、住民参加型の合意形成を計画策定事業として支援することで、より効果的・効率的な事業の実施が可能となる。

V 歩行空間のバリアフリー化①

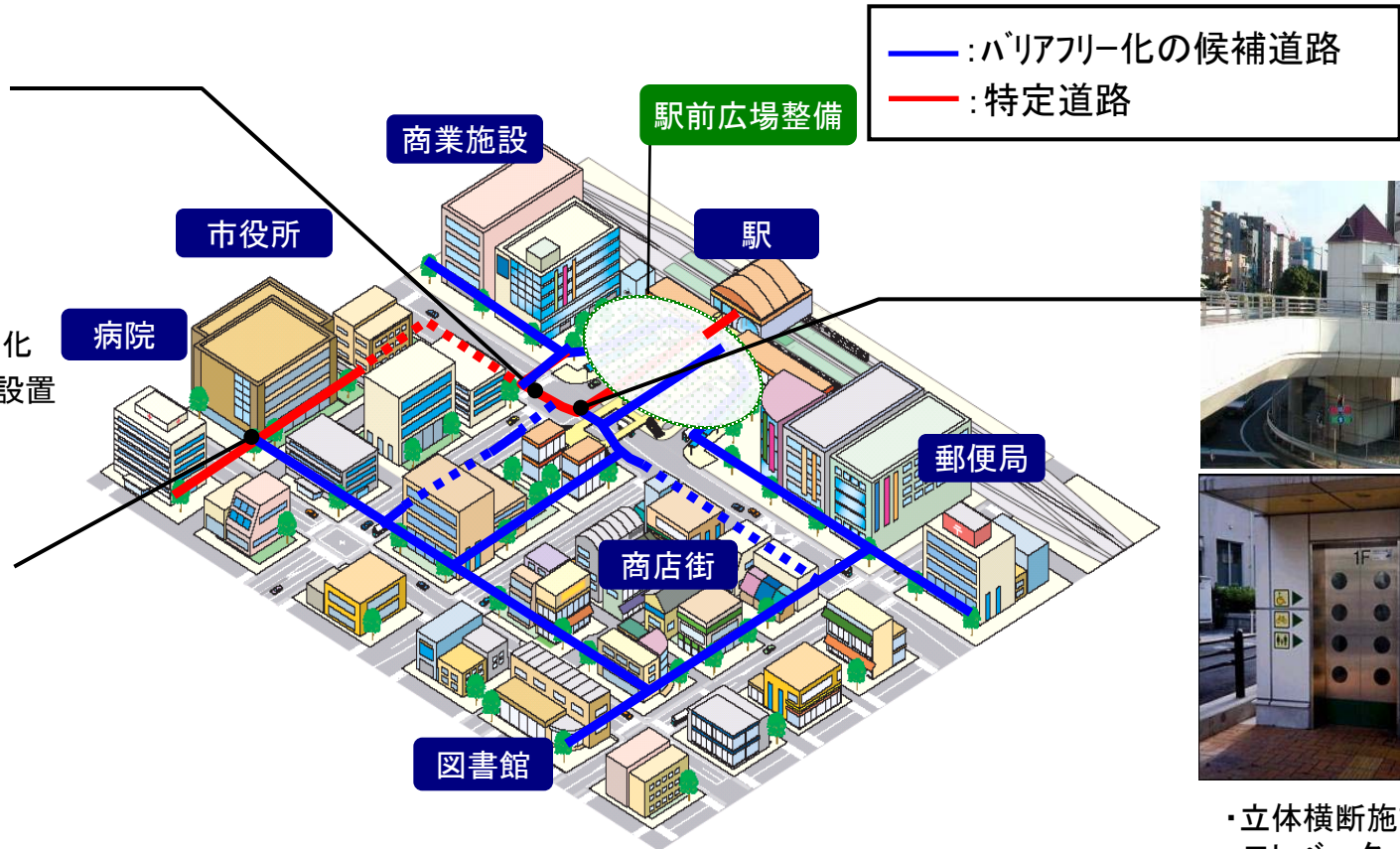
○平成18年12月施行の「バリアフリー新法」を踏まえ、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間を**特定道路**として指定し、**重点的なバリアフリー化を実施**。



- ・有効幅員の確保、無電柱化
- ・視覚障害者誘導用ブロック設置



- ・段差・勾配の解消



- ・立体横断施設へのエレベーターの設置

V 歩行空間のバリアフリー化②

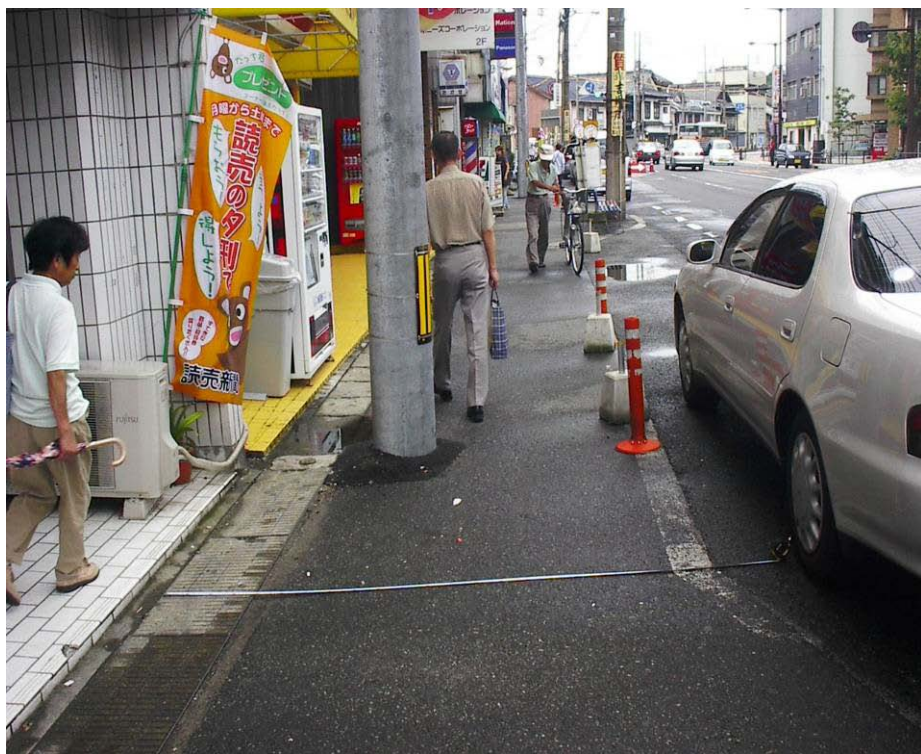
バリアフリー化された道路のイメージ



V 歩行空間のバリアフリー化③

バリアフリー整備事例

【山口県 下関市 新地西町(しんちにしまち)】



【整備前】



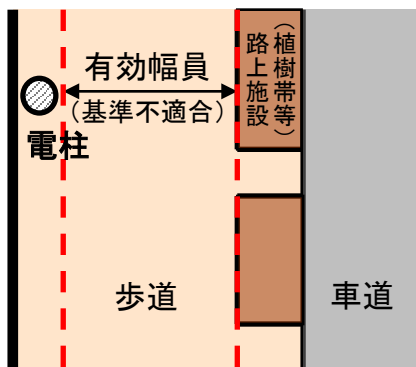
【整備後】

V 歩行空間のバリアフリー化④

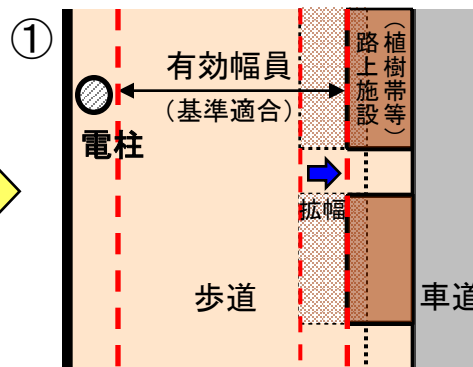
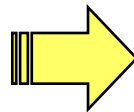
バリアフリー新法を活用した無電柱化の推進

| | | 現状の歩道の有効幅員 | |
|---------|------|----------------------------------|----------------|
| | | 基準値 (2.0m※) 以上 | 基準値 (2.0m※) 未満 |
| バリアフリー化 | 整備済み | 占有許可基準は上乗せされないため、既存の電柱は占有が認められる。 | / |
| | 未整備 | 占有許可基準は上乗せされないため、既存の電柱は占有が認められる。 | |

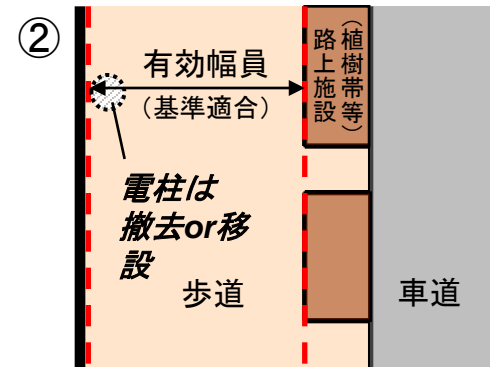
※構造基準の経過措置が適用される場合は、1.5 mまで縮小可



現況



バリアフリー実施後

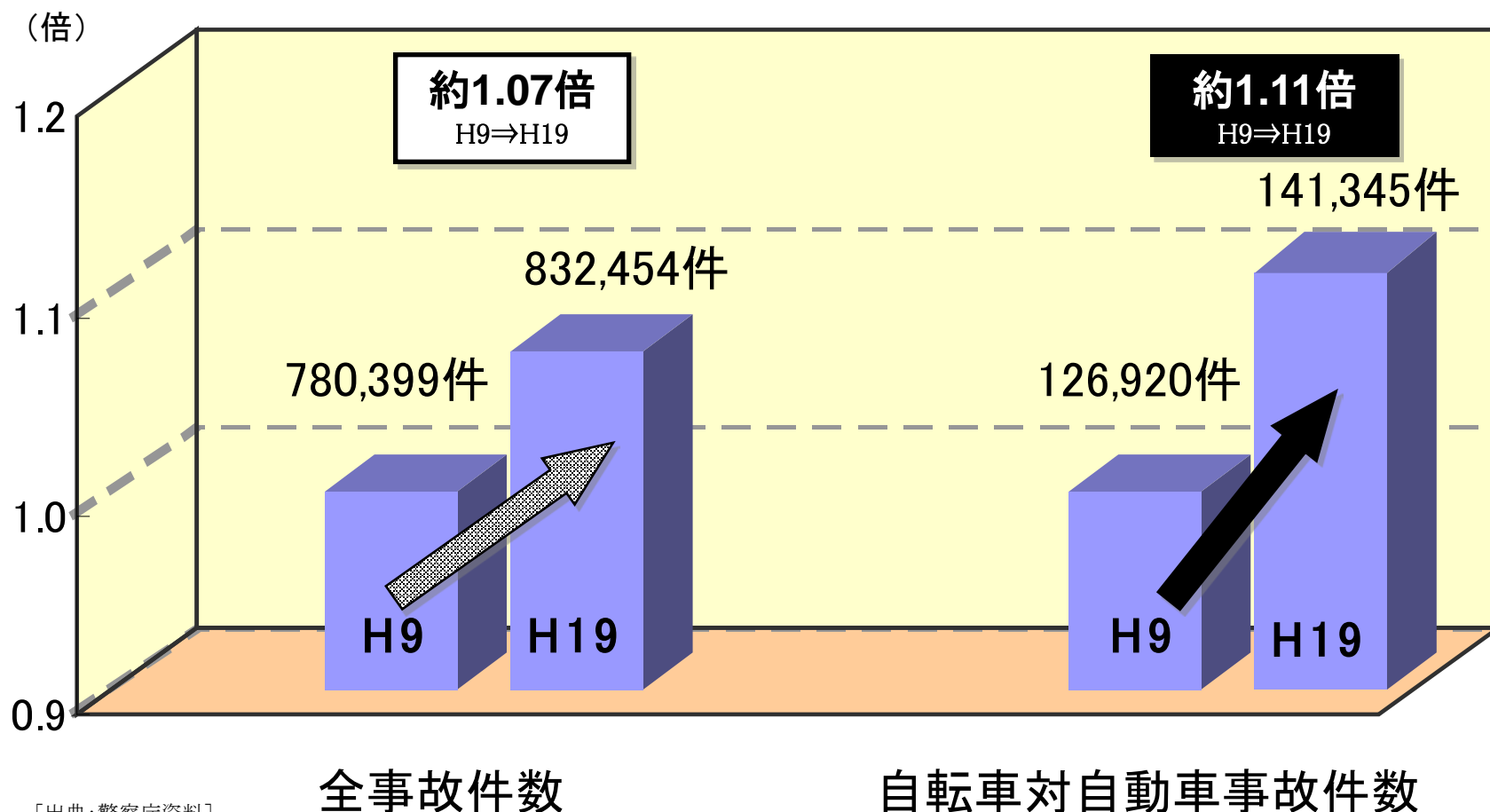


VI 自転車利用環境整備

VI-1 自転車利用環境整備を取り巻く状況①

- 自転車対自動車事故の事故件数の増加割合は、全事故の増加割合を上回っている

■全事故件数および自転車対自動車事故件数の推移



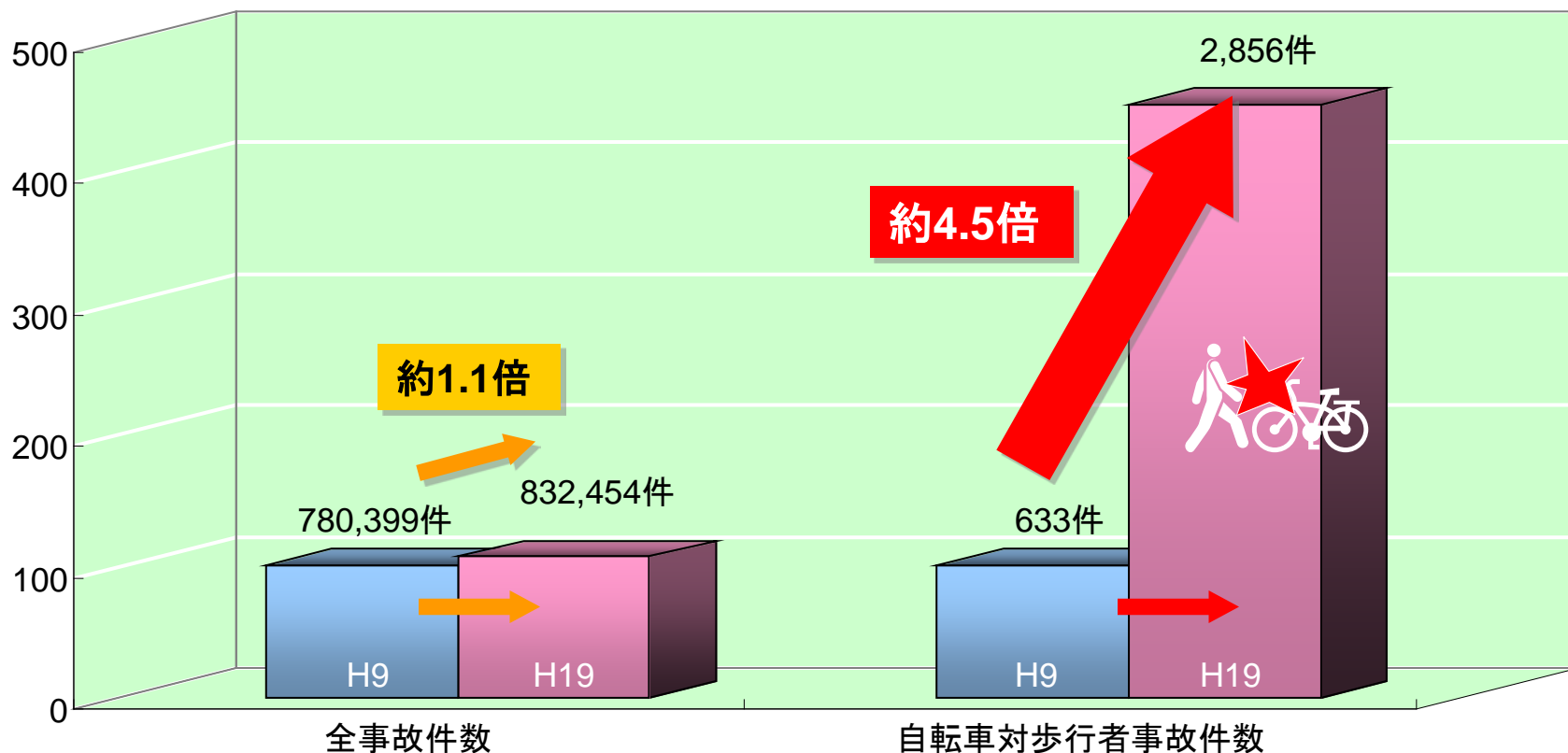
[出典:警察庁資料]

VI-1 自転車利用環境整備を取り巻く状況②

自転車対歩行者事故の増加

- 自転車と歩行者が接触する事故は、最近10年間で約4.5倍と大幅に増加している

■全事故件数および自転車対歩行者事故件数の推移



[出典: 警察庁資料]

VI-1 自転車利用環境整備を取り巻く状況③

自転車走行空間の整備状況

自動車から分離された自転車走行空間(約79,000km)

その他の自転車走行空間(約110万km)

歩行者と分離

歩行者と非分離

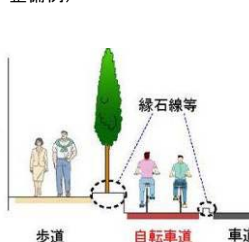
歩道あり

歩道なし

構造によるもの

交通規制によるもの

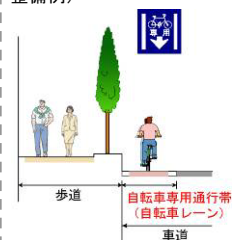
整備例)



整備例)



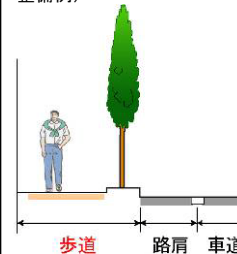
整備例)



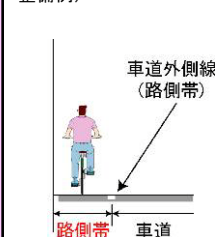
整備例)



整備例)



整備例)



約2,800km

約76,000km

約91,000km

約100万km

分離された自転車走行空間の整備

歩行者や自動車から分離された
自転車走行空間
約2,800km

約3.5%

自動車から分離された
自転車走行空間
約79,000km

※延長は道路延長、平成19年4月1日時点

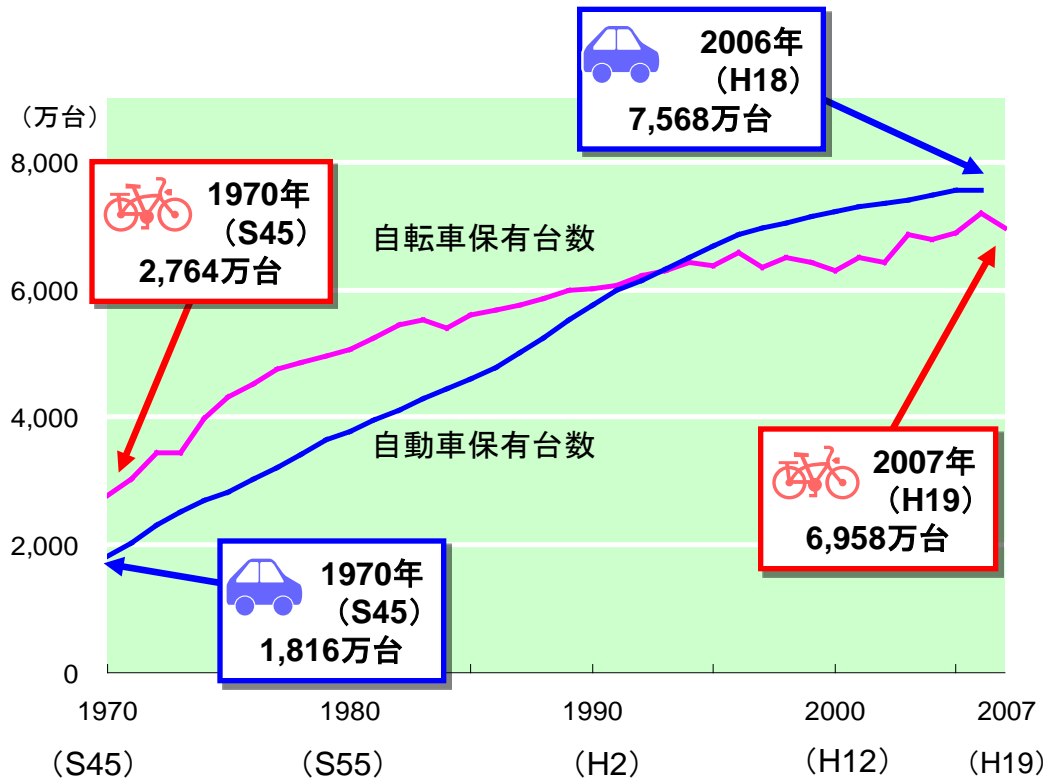
[出典:警察庁資料、国土交通省資料]

VI-1 自転車利用環境整備を取り巻く状況④

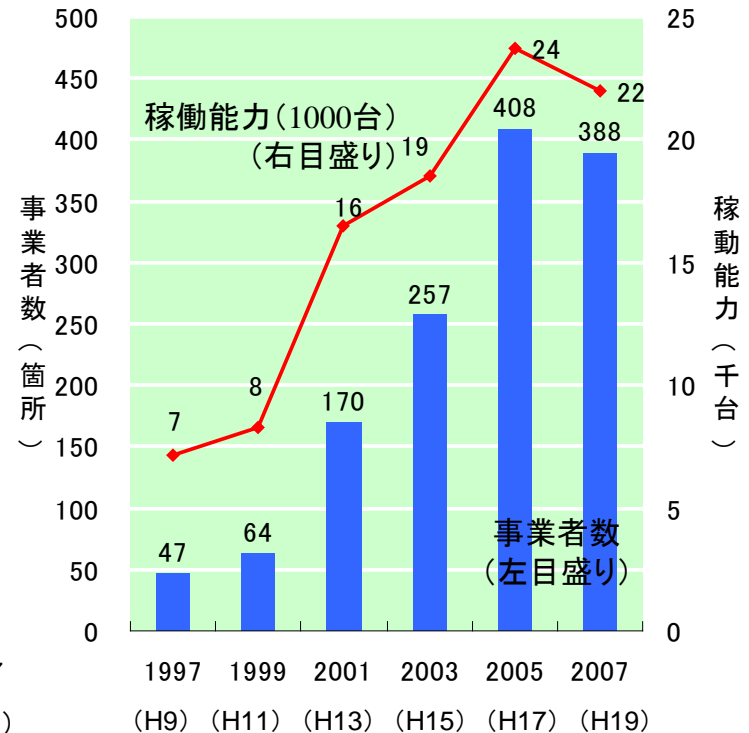
自転車利用の多様化

- ・ 自転車の保有台数やレンタサイクル台数は、概ね増加傾向にあり、自転車の利用機会が多様化している

■自転車及び自動車保有台数の推移



■レンタサイクル事業者数及び台数の推移



[出典: 自転車保有台数は、(社)自転車協会資料、
自動車保有台数は、道路統計年報2008(平成18年度):国土交通省道路局]

注) 昭和51年の自転車保有台数は、資料がないため直線補間している。

[出典: 駅周辺における放置自転車等の実態調査(平成10年6月)～(平成20年9月):内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付 交通安全対策担当]

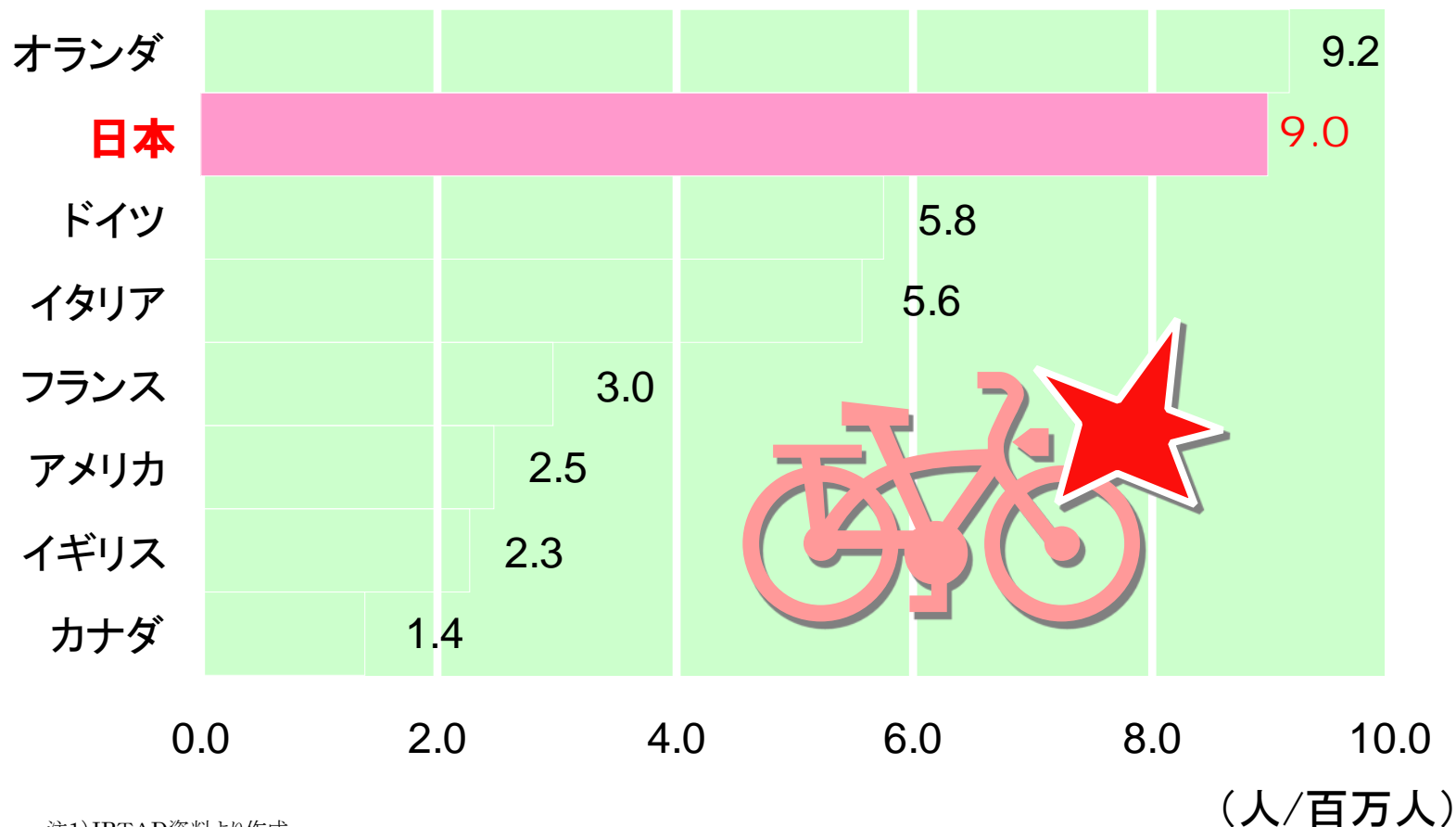
注) 調査委対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村

VI-1 自転車利用環境整備を取り巻く状況⑤

自転車乗用中死者率の国際比較

・ わが国の人口百万人あたりの自転車乗用中死者数は、オランダに次いで高い

■自転車乗用中死者率の国際比較



注1) IRTAD資料より作成。

注2) 死者数は30日以内死者(ただし、カナダは州により死者数の定義が異なる、イギリスは北アイルランドを除く)。

注3) 調査年はカナダは2003年、イタリアは2003年、それ以外は2004年。

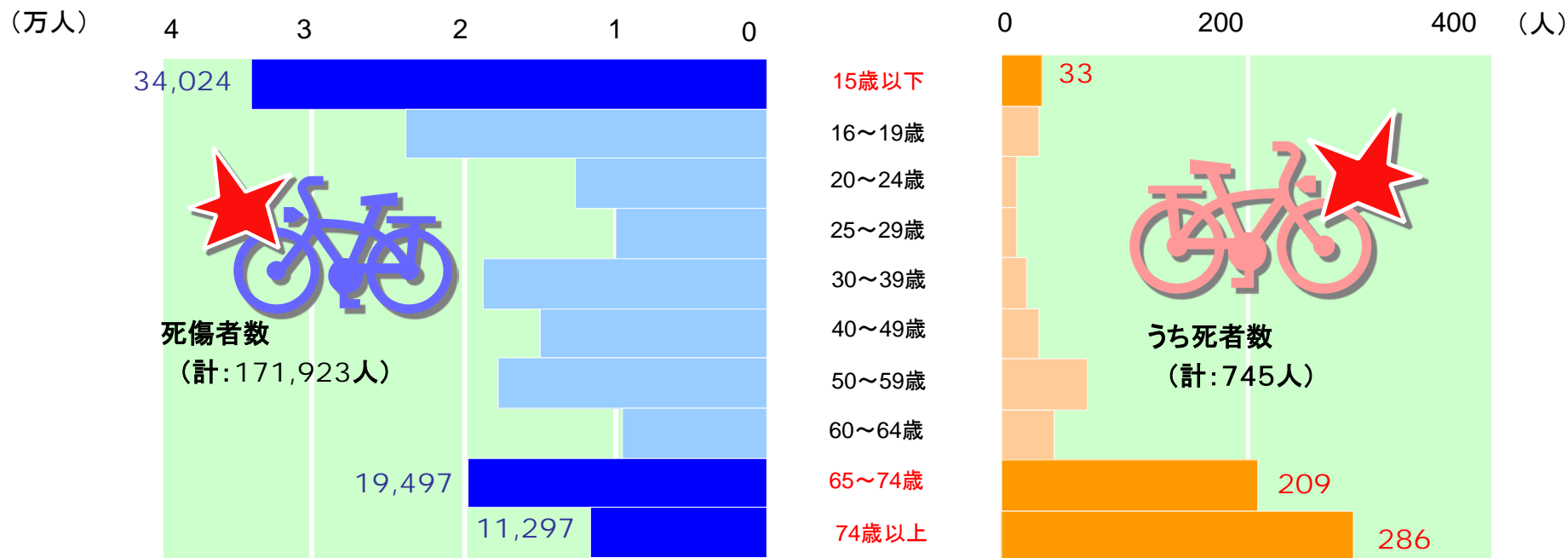
[出典:交通安全白書(平成18年度):内閣府編]

VI-1 自転車利用環境整備を取り巻く状況⑥

自転車乗用中死傷者数

- ・ 死傷者数は若年層、死者数は高齢者が多い

■年齢別自転車乗用中死傷者数及び死者数(平成19年)



VI-2 自転車利用環境整備①

新たな自転車利用環境のあり方に関する懇談会

1. 懇談会の目的

- 自転車事故は増加、特に歩行者と自転車の交通事故が急増
- 安全に安心して通行できる環境への見直し

2. 懇談会の提言（平成19年7月5日）

- ① 走行空間の原則分離の推進
- ② 駐輪対策の着実な実施
- ③ ルールの周知徹底・マナーの向上
- ④ 戦略的整備の速やかな展開
- ⑤ ネットワーク計画や目標を持った整備の促進



懇談会の風景

懇談会を受けた取組み

- ➔ 自転車通行環境整備モデル地区
- ➔ 自転車重点都市

VI-2 自転車利用環境整備②

自転車通行環境整備モデル地区の指定

■目的

- 歩行者や自動車から分離された自転車走行空間を戦略的に展開。

⇒モデル地区を指定し、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施。

■概要

【指定地区】

全国98地区（国土交通省と警察庁が平成20年1月17日指定）

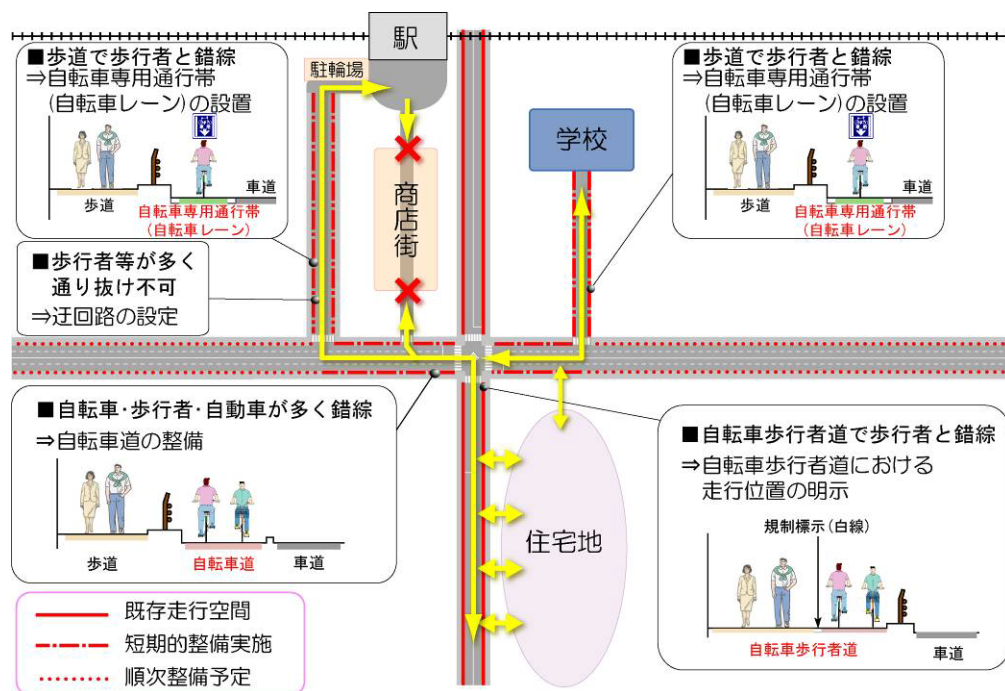
【指定要件】

- 自転車道又は自転車レーン（自転車専用通行帯）の設置
- 指定後、概ね2年間で対策が完了 等

【支援等】

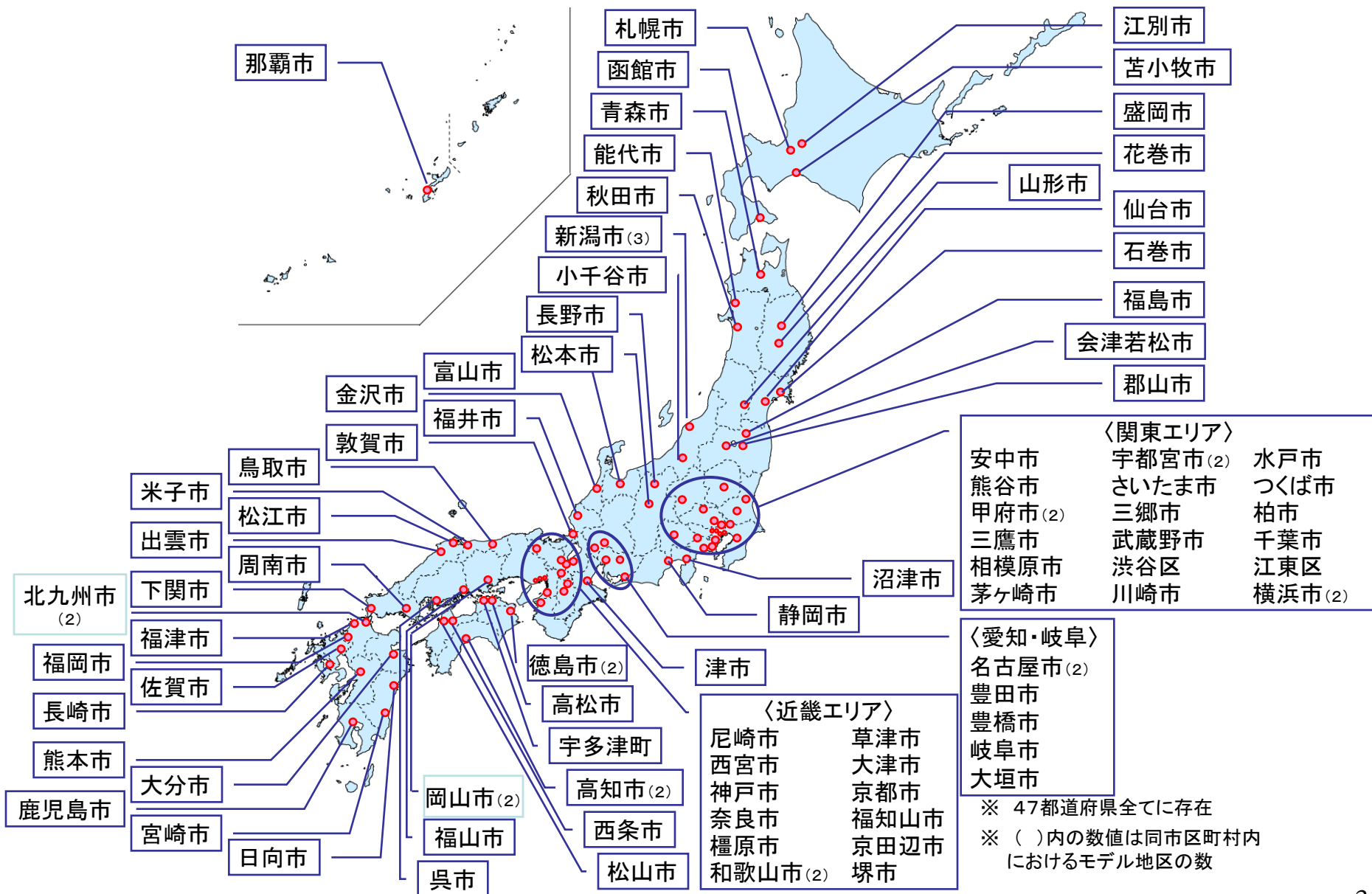
- 事業進捗上の課題に対する助言
- 交通安全施設等整備事業等にて重点的支援

■モデル地区イメージ



VI-2 自転車利用環境整備③

自転車通行環境整備モデル地区の位置



VI-2 自転車利用環境整備⑤

先行事例①：車線を減らして自転車道を整備

亀戸地区(東京都 江東区)

概要

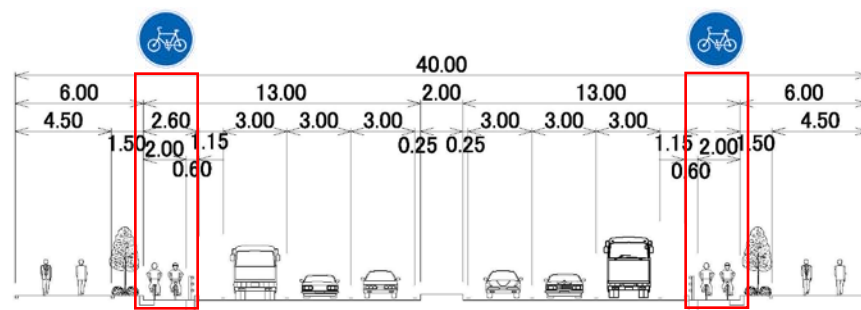
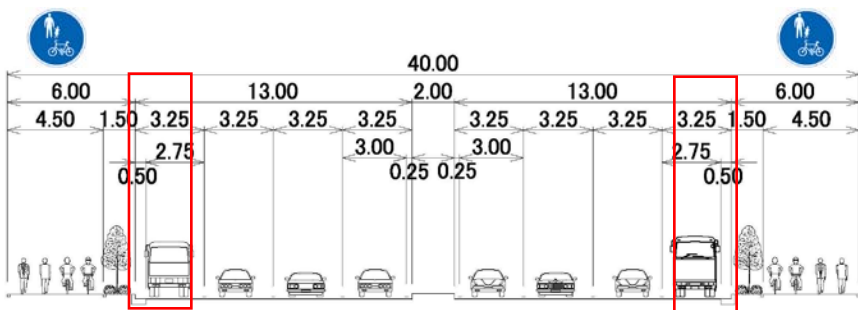
路線名： 国道14号

供用日： 平成20年3月31日

整備延長： 400m ※道路延長

整備内容

- 車道の左端に幅員2m の自転車道を設置し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離



VI-2 自転車利用環境整備⑥

先行事例②：路肩を活用し自転車レーンを設置

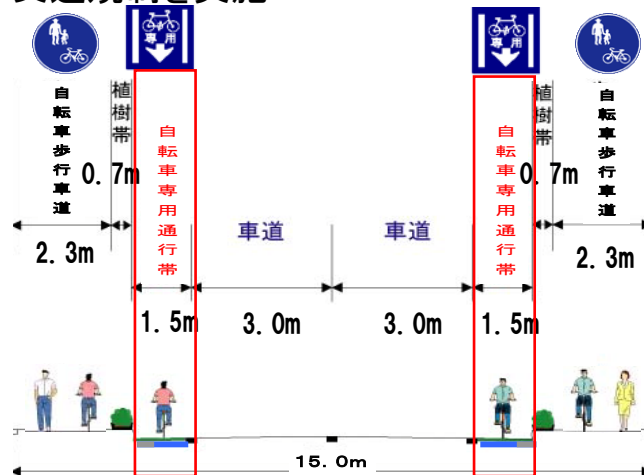
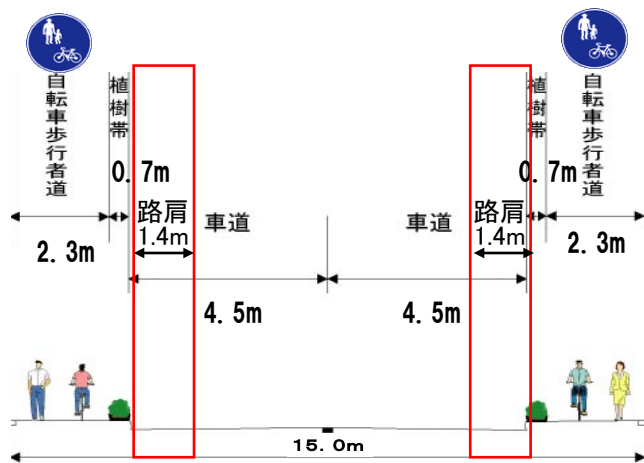
渋谷区幡ヶ谷地区（東京都 渋谷区）

概要

路線名： 特例都道角筈和泉町線 供用日： 平成20年3月31日整備延長 : 1200m ※道路延長

整備内容

●道路標識と道路標示を設置することにより、自転車専用通行帯の交通規制を実施



先行事例③：時間を指定した自転車レーンの設置

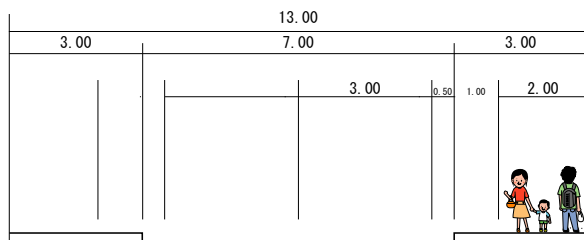
岡山駅東口地区（岡山県 岡山市）

■概要

路線名： 東島田町内山下線（あくら通り） 供用日： 平成20年1月26日 整備延長 : 200m ※道路延長

■整備内容

- 一方通行の2車線の道路において、第一車線を午前7～9時の間、自転車専用通行帯として交通規制を実施（朝ピーク時の自転車交通量の処理が目的。また、当該区間は9～17時の間、3t未満の貨物自動車の駐車禁止を除外されているため、日中の交通規制は行わない。）



VI-2 自転車利用環境整備⑧

先行事例④：歩道橋下に路上自転車駐車を整備

宇都宮東地区(栃木県 宇都宮市)

概要

路線名： 国道123号 清原東小前駐輪場

供用日： 平成20年2月12日

整備台数： 20台

整備内容

●H17. 4の道路法改正を受け、道路附属物として歩道橋の下に上屋付き自転車駐輪場を整備

供用前



供用後

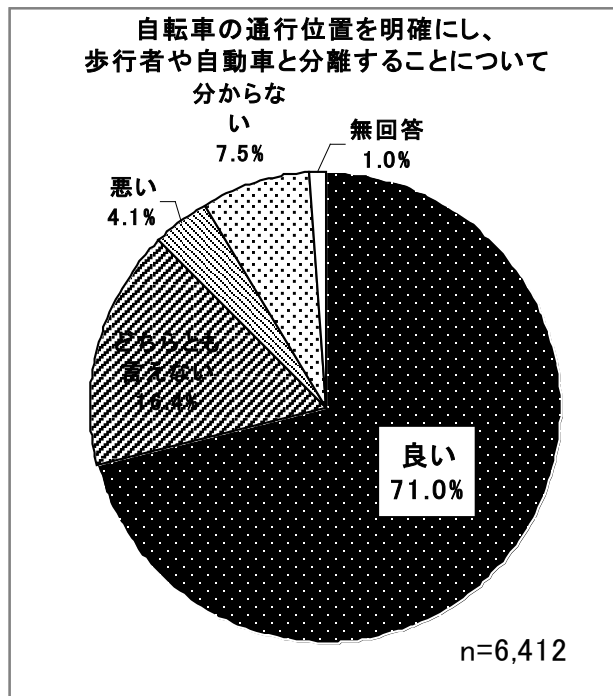


VI-2 自転車利用環境整備⑨

自転車走行空間整備に関するアンケート

- 約7割が自転車走行空間の分離について良いと回答
- 整備内容別にみると、自転車道の方が良いとの回答の割合が高い

■ 自転車走行空間の分離について (52地区6,412人から回答)



※調査対象地区: 自転車通行環境整備モデル地区
全国98地区中52地区

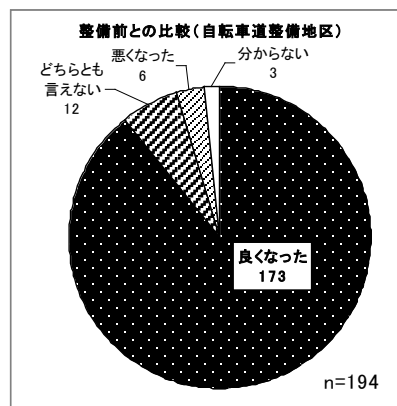
(未整備44地区、整備済8地区)

※サンプル数: 6,412票 調査: 平成20年6月

※調査対象: 沿道住民(一般利用者、商店街等)

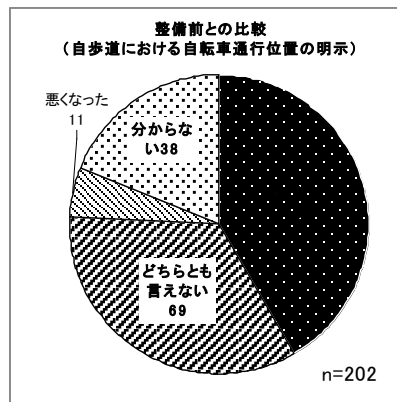
■ 整備前との比較

① 自転車道整備地区



| | |
|--------|-----------------------|
| 対象地区数 | 2地区 |
| モデル地区名 | 新潟市古町入船地区 神戸市西須磨地区 |
| サンプル数 | 有効回答194 |

② 自転車歩行者道における自転車の通行位置の明示を行った地区



| | |
|--------|--|
| 対象地区数 | 3地区 |
| モデル地区名 | 山形市山形中心市街地区 出雲市出雲市駅周辺地区 岡山市岡山駅東口地区 |
| サンプル数 | 有効回答202 |

VI-2 自転車利用環境整備⑩

モデル地区での自転車利用環境整備にあたっての課題

モデル地区の道路管理者に対して整備にあたっての課題をアンケート調査(複数回答可)

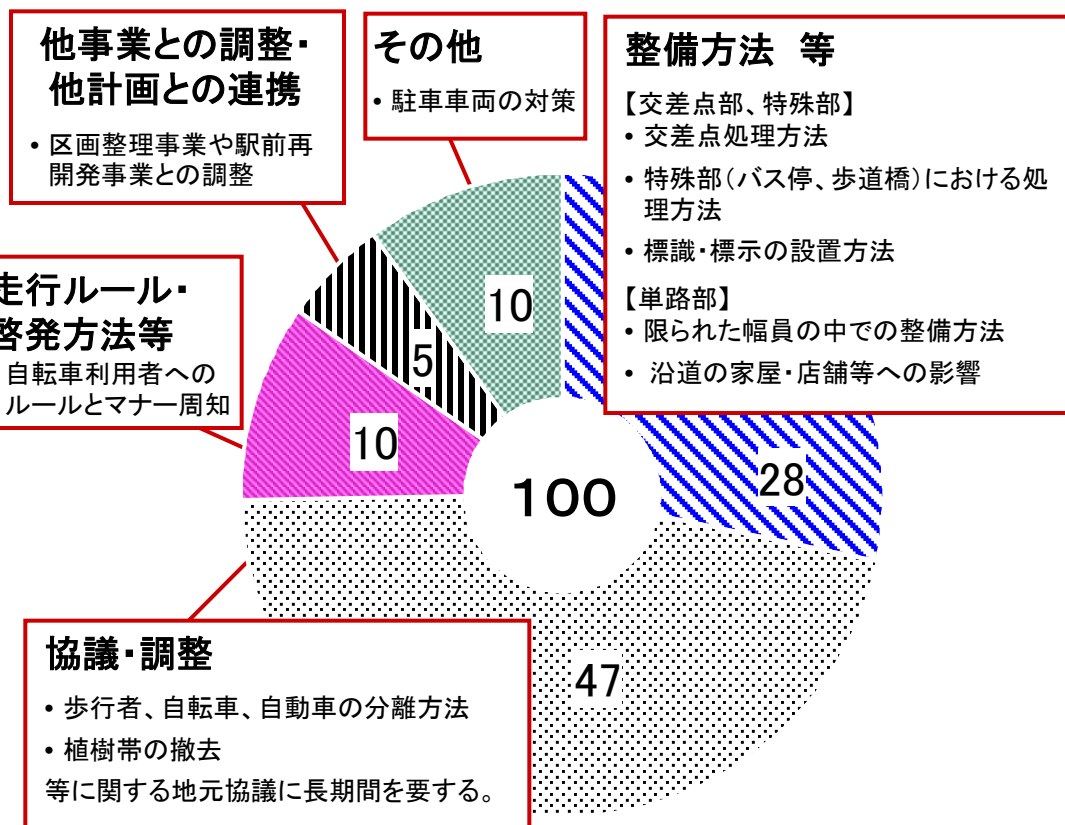
- 協議・調整に関する課題ありが5割、整備方法が3割と回答。
- 協議・調整では、地元住民、商店等との調整に長い時間を要すること。
- 整備方法では、特に交差点部での処理方法が挙げられている。

■ 整備済み地区における利用上の課題

- 亀戸地区(自転車道整備箇所)
自転車道内への歩行者の立ち入り等



- 幡ヶ谷地区(自転車レーン整備箇所)
違法駐車



他事業との調整・他計画との連携

- 区画整理事業や駅前再開発事業との調整

その他

- 駐車車両の対策

整備方法等

- 【交差点部、特殊部】
- 交差点処理方法
- 特殊部(バス停、歩道橋)における処理方法
- 標識・標示の設置方法
- 【単路部】
- 限られた幅員の中での整備方法
- 沿道の家屋・店舗等への影響

走行ルール・啓発方法等

- 自転車利用者へのルールとマナー周知

協議・調整

- 歩行者、自転車、自動車の分離方法
- 植樹帯の撤去等に関する地元協議に長期間を要する。

(単位: %)

VI-2 自転車利用環境整備⑪

自転車利用環境の整備の今後の展開

【今後の展開】

◇自転車通行環境整備モデル地区の展開

- ・全国98地区指定(警察庁と共同、平成20年1月)
- ・概ね2年間で整備
- ・歩行者や自動車から分離された自転車走行空間である自転車道、自転車レーン等の整備



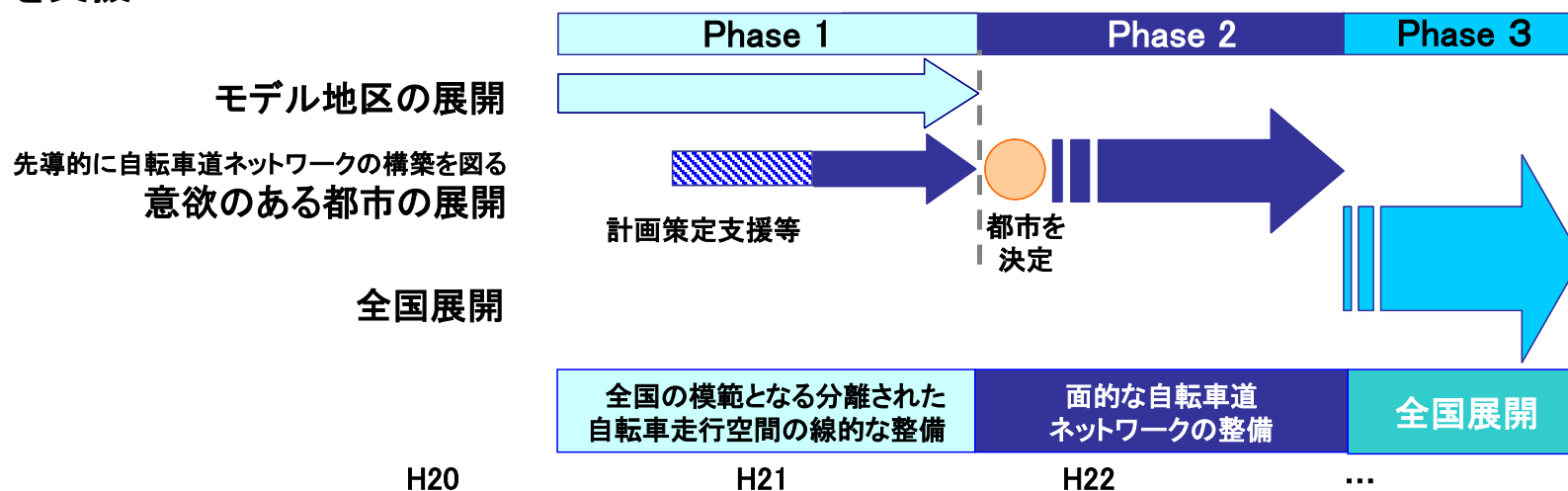
江東区亀戸地区
(自転車道)



渋谷区幡ヶ谷地区
(自転車レーン)

◇自転車重点都市の展開

- ・ヨーロッパなどの自転車先進都市を参考にしながら都市レベルでの自転車道ネットワークの整備を支援



海外の自転車走行空間整備事例



フランス(パリ)



オランダ(アムステルダム)



デンマーク(コペンハーゲン)



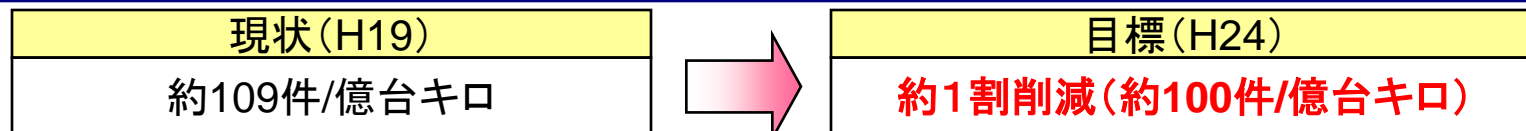
ドイツ(ミュンヘン)

VII 目標と予算

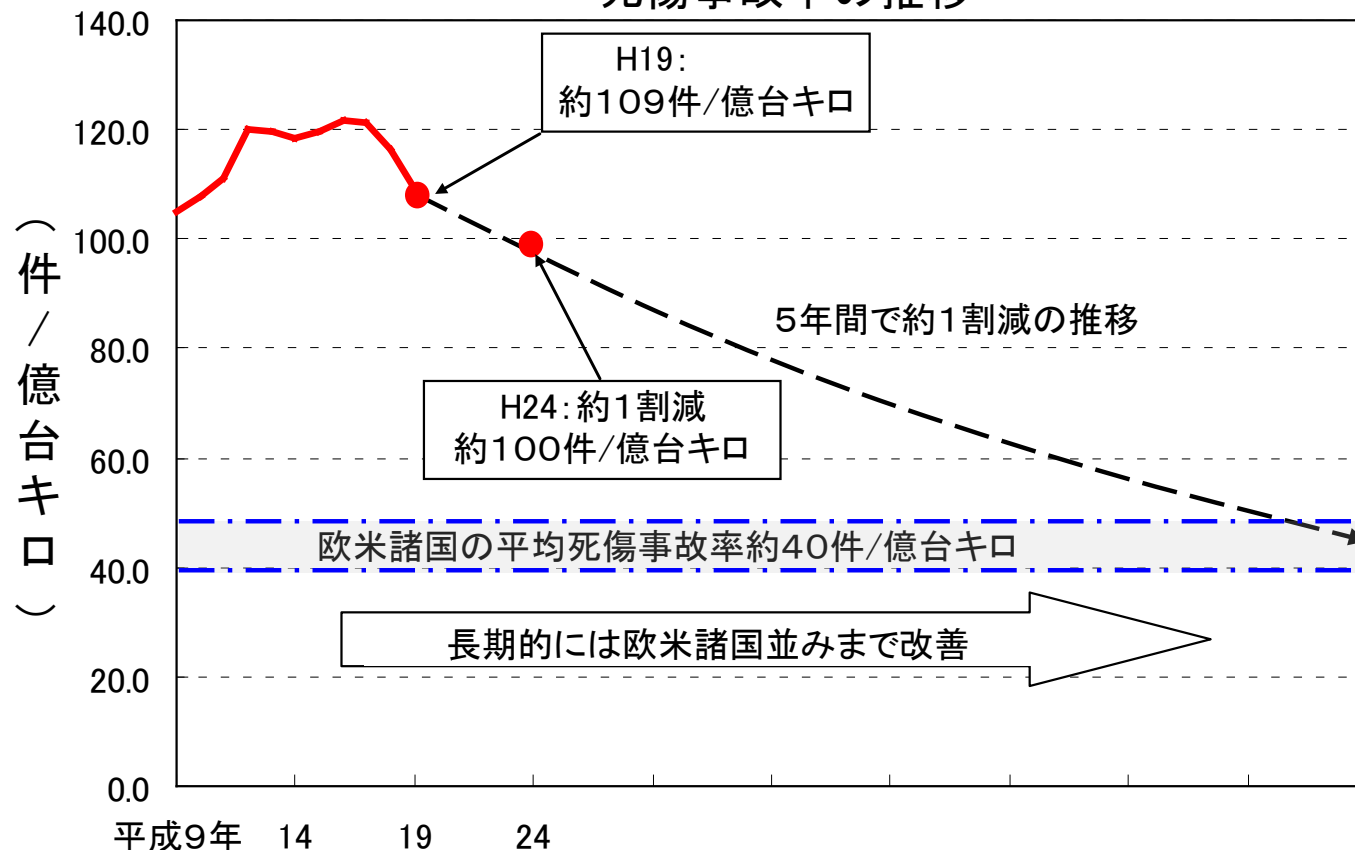
VII-1 交通事故削減の行政目標①

「新たな中期計画」における目標

- ◆ 道路の「新たな中期計画」(H20.12.24とりまとめ)においては、道路交通における死傷事故率を5年間で約1割削減する目標



死傷事故率の推移



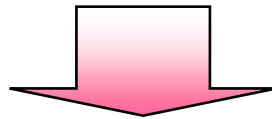
VII-1 交通事故削減の行政目標②

交通事故死者数に関する新たな政府目標

◆平成20年の交通事故死者数は**5,155人**。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「**第8次交通安全基本計画**」の目標を、**2年前倒しで達成**。

◆また、平成15年からの10年間で、交通事故死者数を半減し、**5,000人以下にする**という政府目標の実現間近となった。

これを受けて、



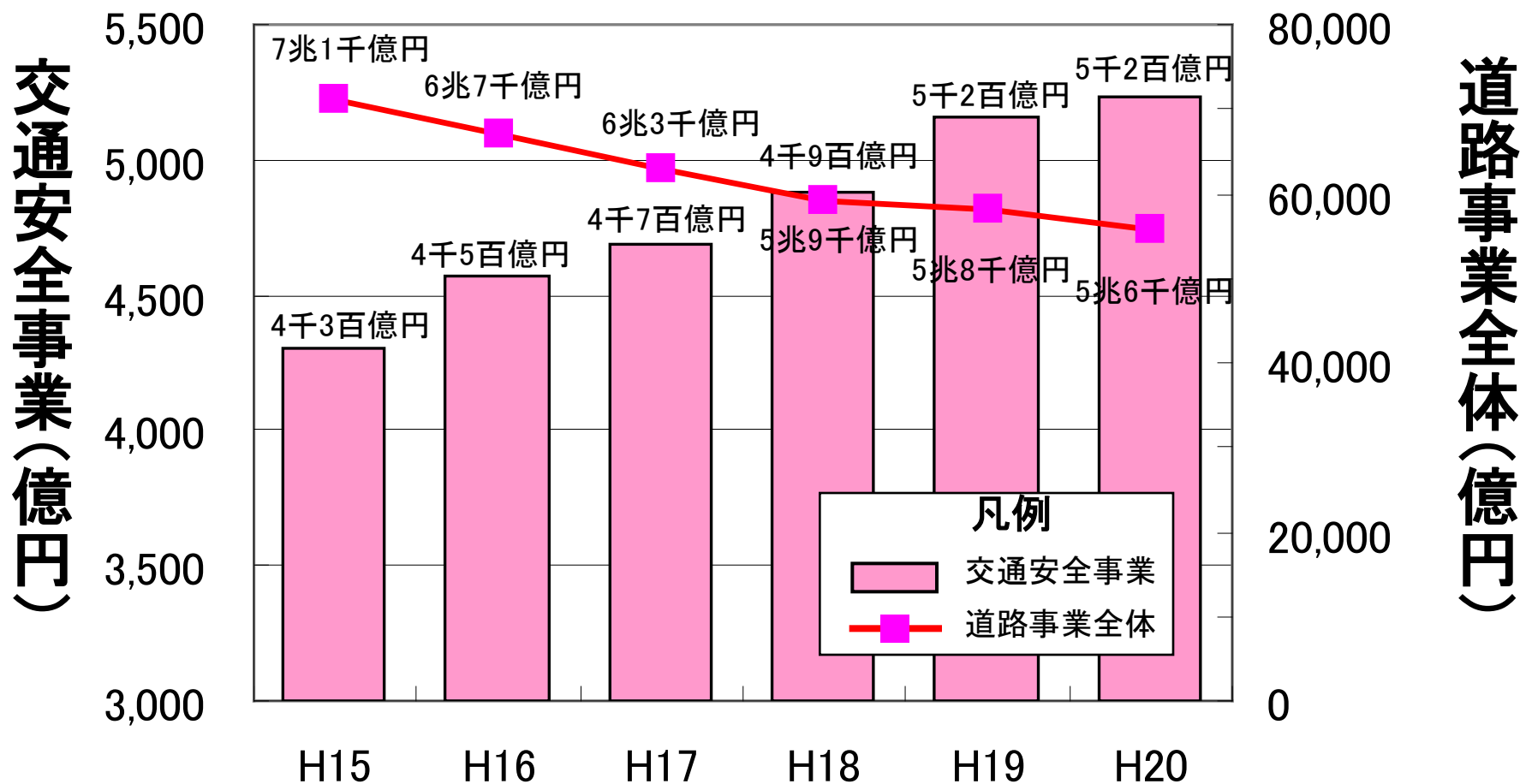
◆麻生内閣総理大臣から、「**今後10年間を目処に、更に交通事故死者数を、半減**させる決意をいたしました」との談話（平成21年1月2日）

◆野田内閣府特命大臣から、「本年1月2日の麻生総理の談話において示された方針に基づき、今後10年間を目途に、**昨年**の交通事故死者数から半減させ、**2,500人以下**とするという新たな政府目標を掲げ、**世界一安全な道路交通の実現**を目指します。」との発言（平成21年1月5日）

VII-2 交通安全事業の道路予算

◆ 道路事業全体の予算に比べて、交通安全事業予算は伸びている

交通安全事業及び道路事業全体における予算の推移(H15～)



※交通安全事業には、地方道路臨時交付金を含む