

生活道路対策エリアにおける交通安全対策の推進支援

(研究期間：平成28～30年度)



道路交通研究部 道路研究室 主任研究官(博士(工学)) **大橋 幸子** 交流研究員 **関 皓介** 室長 **瀬戸下 伸介**

(キーワード) 交通安全、生活道路、通学路

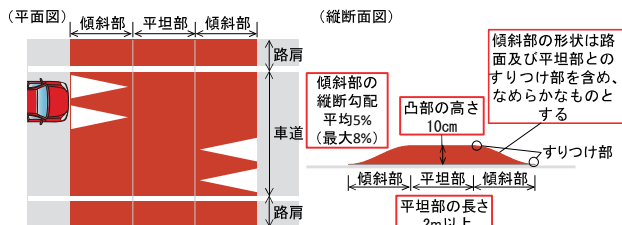
3.

生産性革命

1. 生活道路の交通安全対策の現況

通学路をはじめとする生活道路の交通安全確保のため、自動車の走行速度抑制と通過交通の進入抑制を中心に対策が進められている。2015年度から、各地域が重点的に対策を進めていこうとする地区が「対策エリア」として登録され、国からのビッグデータ分析結果の提供や対策に関する助言等の技術的な支援が行われている。また、凸部などの設置による実効性の高い対策の導入を支援するため、2016年3月に「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（以下、「基準」）」が国土交通省から発出された。

このような状況の中、2016年末現在で対策エリアの数は全国で約240となり、多くの地域で対策の検討が進められている。



図一 技術基準に示された凸部の標準形状

2. 現場での対策実施の推進支援

国総研では、2016年の研究として、基準の策定に際しては技術的知見のとりまとめを行うとともに、基準発出後の活用状況の調査などを行い、フォローアップを進めている。また、各対策エリアなどでの対策立案のケーススタディ調査や、対策に際しての合意形成状況についての調査を行い、対策の推進支援に有用な技術情報の提供方法等を検討している。

対策の検討段階では、ETC2.0プローブ情報の分析結果が、簡易に面的な速度分布をとらえられることから交通状況の『見える化』に役立っている。

2017年は、全国で対策の実施がさらに広がると考えられることから、対策の実施、評価の段階についてもケーススタディ調査や合意形成状況調査などを行い、推進支援方策の検討につなげていく。

3. 新たな対策の検討

凸部等の設置のほか、歩行者・自転車の安全のために今後導入が期待される対策についても検討を行っている。例えば、信号のない道路での横断中の事故を減らすため、中央で待機できる交通島を設けて渡りやすくする方法などがある。また、確実に歩行空間の確保を行うため、交通規制等と連動して昇降するボラード（ソフトライジングボラード）を設置する方法もある。2016年は、これらの対策の適用要件の調査を進めており、今後は、必要とされる性能などを取りまとめていく。



(交通島におけるすれ違い状況の調査)



(交通島待機時の歩行者の感覚調査)



(ソフトライジングボラードの設置事例 新潟市)

写真一 交通島（二段階横断）とライジングボラード

☞ 詳細情報はこちら

1) 国土交通省HP（基準）

<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/device.pdf>