



四万十市の

「ゾーン30プラス」の整備に向けた取り組みについて

- 1 生活道路対策の必要性
- 2 生活道路対策エリア登録箇所への取り組み
- 3 生活道路における事故削減（道路管理者と警察との新連携制度）
- 4 ETC2.0分析による課題認識の検証、潜在的な危険個所の抽出

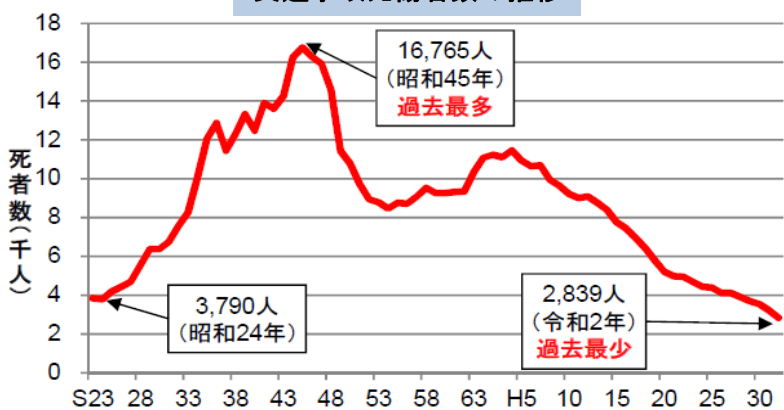
令和3年11月

四万十市まちづくり課

1 生活道路対策の必要性

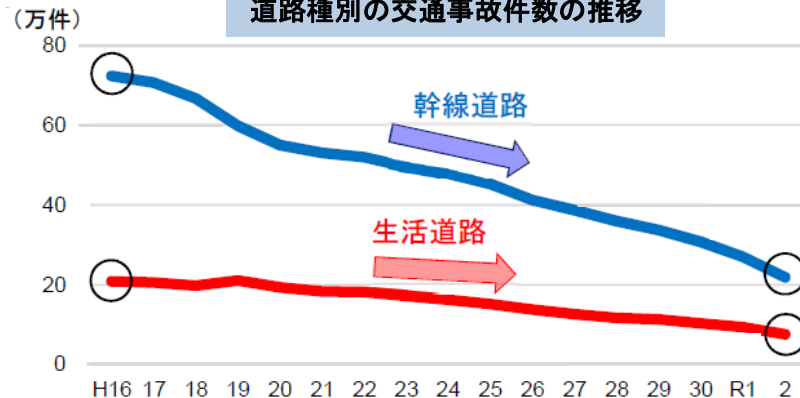
- ・交通事故による死者数は、ガードレール等の整備、シートベルトの着用向上や集中的対策により、ピーク時に比べて1/5以下まで減少。
- ・ただし、幹線道路に比べ、生活道路の死傷事故件数の減少幅は小さい。
- ・歩行中、自転車乗車中が死者数全体の半数を占め、その約5割が自宅から500m以内で発生。

交通事故死傷者数の推移



出典)警察庁交通局「令和2年中の交通事故死者数について」をもとに作成

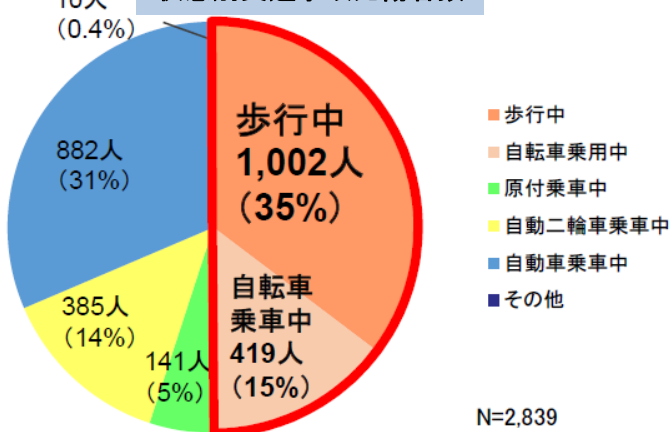
道路種別の交通事故件数の推移



※生活道路:車道幅員5.5m未満、幹線道路:車道幅員5.5m以上として集計

出典)交通事故統計年報をもとに作成

状態別交通事故死傷者数



N=2,839

出典)警察庁交通局「令和2年における交通死亡事故の特徴等について」をもとに作成

約5割が自宅から500m以内で発生



自宅からの距離別死者数 (歩行者・自転車)

N=1,418

出典)交通事故データ(ITARDA:令和2年データ)

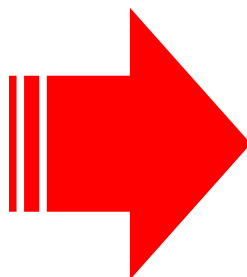
⇒歩行者・自転車の事故削減に向けた生活道路の安全対策が急務

2 生活道路対策エリア登録箇所への取組み

- ①ビッグデータ(ETC2.0)を活用し、潜在的な危険箇所を抽出
- ②潜在的な危険箇所と顕在化している事故を組み合わせ対策案を検討
- ③関係者(道路管理者・警察・地元代表者・小学校関係者等)によるワーキングにより意見交換し、対策案を策定

ビッグデータを用いた分析事例

【これまで】事故発生箇所のみによる
対処療法的対策



速度超過、ブレーキ多発等の**潜在的危険箇所**
も含めた対策が可能に



ETC2.0から得られる情報



(資料/国土交通省パンフレットより抜粋)

(資料/国土交通省パンフレットより抜粋)

3 生活道路における事故削減(道路管理者と警察との新連携制度)

令和3年2月16日 社会資本整備審議会道路分科会 第75回 基本政策部会【抜粋】

- 交通規制と物理的デバイス設置等の適切な組み合わせが、速度や通過交通の進入の抑制により高い効果を発揮することを踏まえ、各都道府県の道路管理者と警察が一層連携して生活道路のエリア交通安全対策を推進していくための選定制度を新設。
- 国土交通省道路局と警察庁交通局で選定要件を定め各都道府県の道路管理者と警察が要件をみたまエリアを選定。選定されたエリアに対して、必要に応じて支援を実施するとともに、対策が高い効果を発揮しているエリアを好事例として横展開を図る。

＜警察による交通規制＞

＜道路管理者による物理的デバイス設置等＞

ゾーン30
(都道府県公安委員会)



- 進入抑制対策
- 速度抑制対策

+

● 進入抑制対策



ライジングボラード



スムーズ歩道



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



ハンブ



狭さく



シケイン

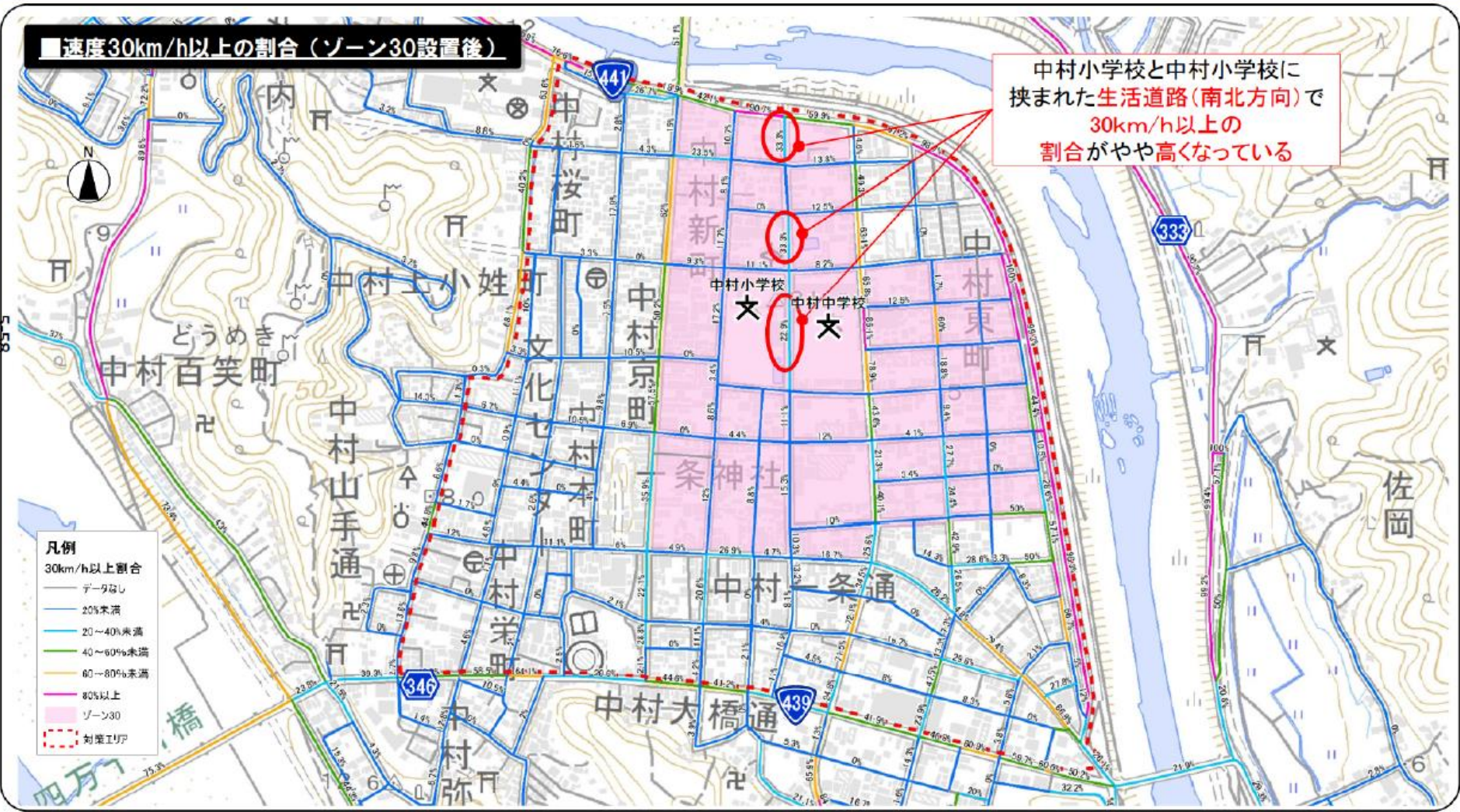


スラローム

適切な組み合わせによる対策を行うエリアを道路管理者と警察とで選定

4 ETC2.0分析による課題認識の検証、潜在的な危険個所の抽出

○事故が多発している中村小学校と中村小学校に挟まれた生活道路(南北方向)で、速度30km/hを超えて通行する車両の割合が高い。



【出典】 1. 履歴点データ:ETC2.0プローブデータ(H30.10~H30.12)
 2. 背景地図:国土地理院 ※ゾーン30はH28.11に実施