宮城県道路交通環境安全推進連絡会議　資料３

生活道路の安全確保の取組について

令和8年7月24日

目次

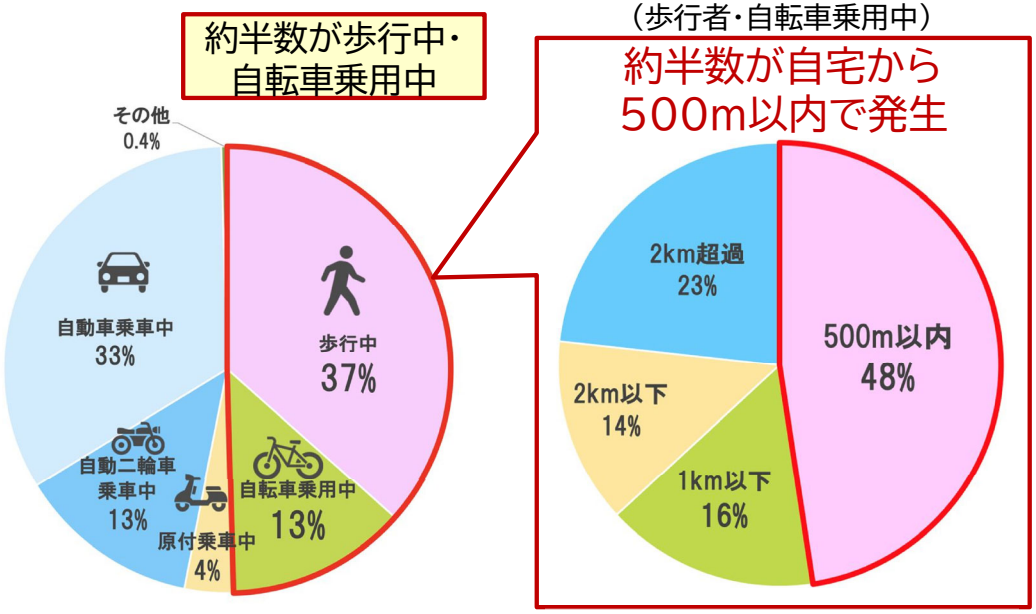
1. 生活道路の交通事故の実態
2. ゾーン30プラスの取組の概要
3. モデル地域における安全対策の概要
4. 生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

1．生活道路の交通事故の実態

●交通事故による死者のおよそ半数が身近な道路で発生。
●生活道路の交通安全対策の推進が強く求められている。

■ 死亡事故の発生状況

【状態別交通事故死者数】



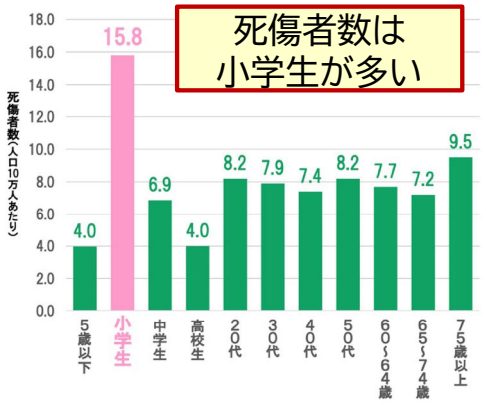
【出典】
警察庁交通局「令和4年における交通死亡事故の特徴等について」をもとに作成

【自宅からの距離別死者数】
（歩行者・自転車乗用中）

【出典】
交通事故データ（ITARDA：令和4年データ）

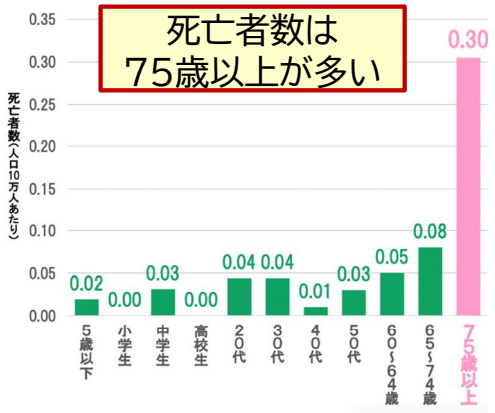
■ 死傷者・死亡者の年齢層

【人口10万人あたりの年齢層別死傷者数】
（令和4年）



【出典】
交通事故データ：交通事故データ
（ITARDA：令和4年データ）
小学生、中学生、高校生の人口：文部科学統計要覧
（令和4年版）※中等教育学校、高等専門学校は含まず
小学生、中学生、高校生以外の人口：人口推計（総務省統計局、令和4年10月1日現在）

【人口10万人あたりの年齢層別死亡者数】
（令和4年）



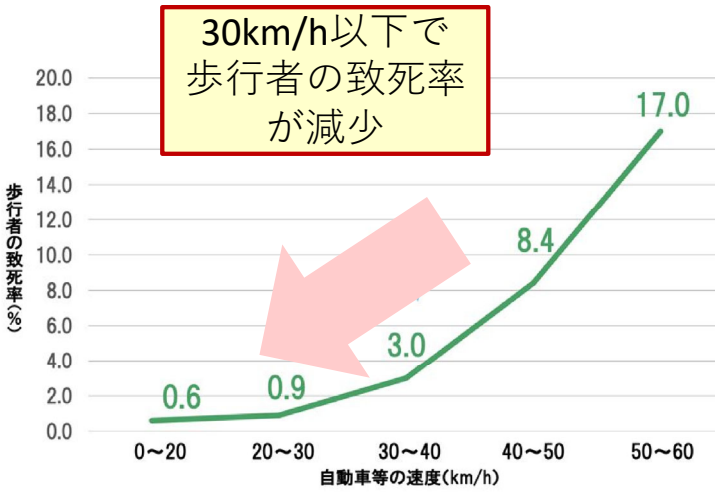
【出典】
交通事故データ：交通事故データ
（ITARDA：令和4年データ）
小学生、中学生、高校生の人口：文部科学統計要覧
（令和4年版）※中等教育学校、高等専門学校は含まず
小学生、中学生、高校生以外の人口：人口推計（総務省統計局、令和4年10月1日現在）

2．ゾーン30プラスの取組の概要

●衝突速度30km/h以下で致死率が大幅に減少することから、**最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せ**により交通安全の向上を図ろうとする区域を**「ゾーン30プラス」として設定**。

●道路管理者と警察が連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備。

■ 衝突速度と歩行者の致死率



【出典】
警察庁資料より作成
※1「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。
※2 平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による。
※3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

■ 「ゾーン３０プラス」の対策

警察による低速度規制（ゾーン30）



●進入抑制対策
●速度抑制対策

＋

道路管理者による物理的デバイス設置

●進入抑制対策


ライジングボラード


ハンプ


スムーズ横断歩道

●速度抑制対策


狭さく


クランク

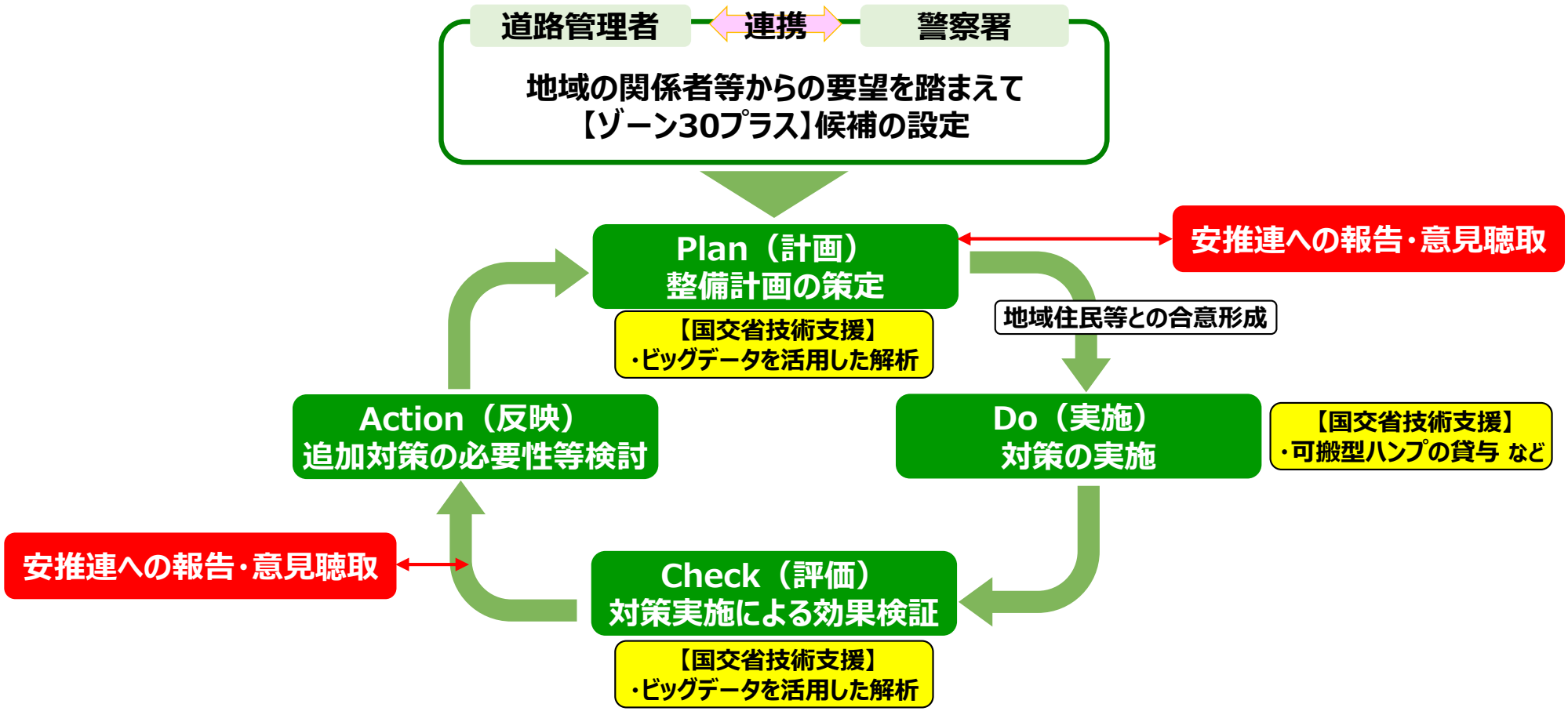

スラローム



看板　　路面標示

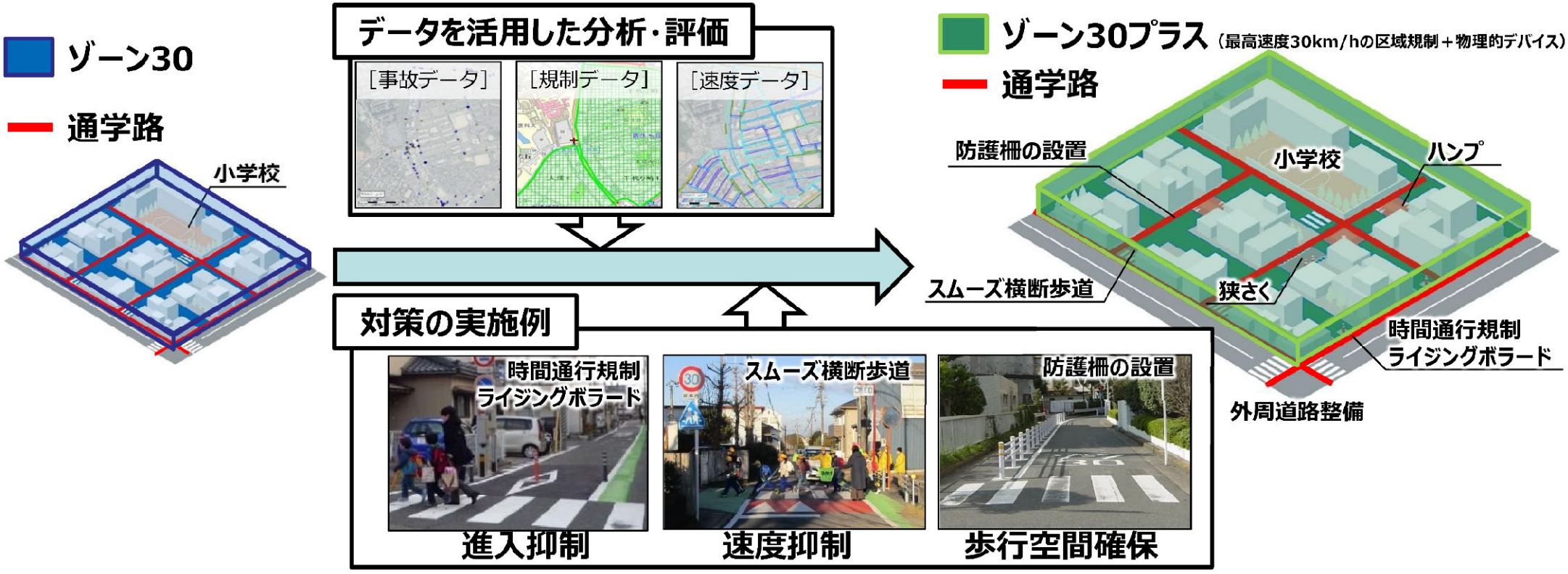
2．ゾーン30プラスの取組の概要

- ゾーン30プラスの候補箇所については、市町村道路管理者および警察署が緊密に連携し、地域の課題・要望等を踏まえて設定。
- 国土交通省は、**ETC2.0で収集したビッグデータを活用した交通情報・急挙動情報を提供して技術的支援等を実施**。



3．モデル地域における安全対策の概要

- 通学路における交通安全の取組を推進するため、小学校等周辺において面的な交通安全対策を促進する**「モデル地域」**を選定。
- 道路管理者が警察や学校、地域の方々などと連携・協力して、事故や走行速度など各種データを活用した課題の分析や対策内容の検討、地域との合意形成を進め、**「ゾーン30プラス」の導入などによる通学路の面的な交通安全対策**を推進。
- 「モデル地域」の取組から得られた知見を活用し、「モデル地域」以外の地域においても通学路の面的な交通安全対策を推進。



※出典：国土交通省

4．生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

●国土交通省では、ビッグデータ（ETC2.0プローブデータ）等を活用した課題分析（速度超過、急ブレーキ発生地点、抜け道等）や対策案の検討、対策の効果検証などにより、生活道路・通学路の交通安全対策の取組を支援しています。

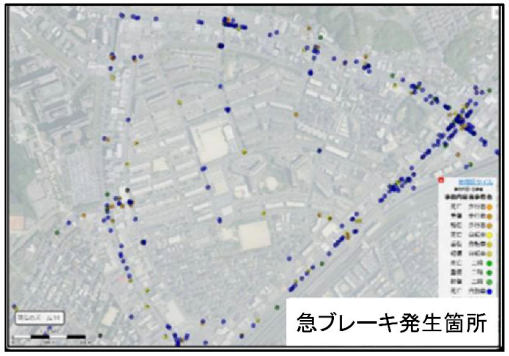
地域課題の定量的分析（速度超過、急ブレーキ発生地点、抜け道等）が可能

国土交通省

［ETC2.0プローブデータの分析］

■速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の**潜在的な危険箇所を抽出**





分析結果を提供

課題分析を踏まえた対策案の検討、対策の効果検証の支援が可能

地方公共団体

［対策の立案のイメージ］



ハンプ



狭さく

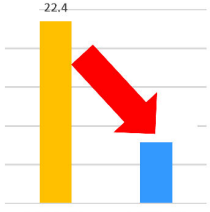


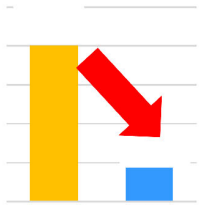
シケイン（クランク型）



車線の拡幅・歩道の整備

［効果の検証のイメージ］





4．生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

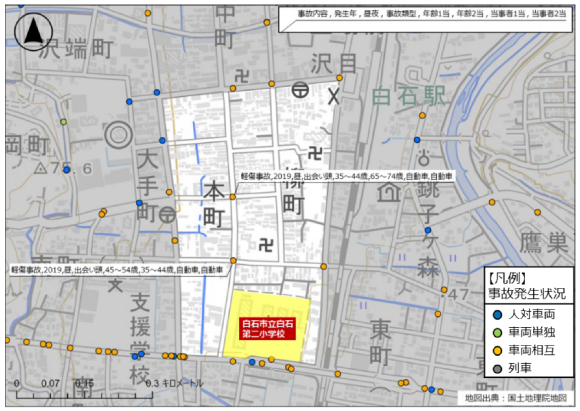
＜国交省の技術的支援例　～各種データを踏まえた課題分析～＞

●ETC2.0プローブデータ等の各種データを活用した地域課題の定量的な分析を支援します。

■分析例（白石市東小路地区）

【各種データの整理】

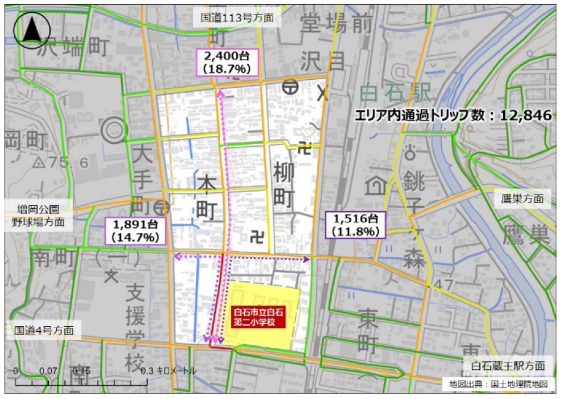
＜事故データ＞



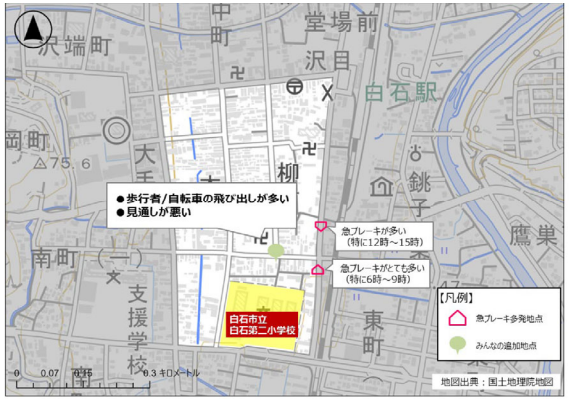
＜人流データ＞



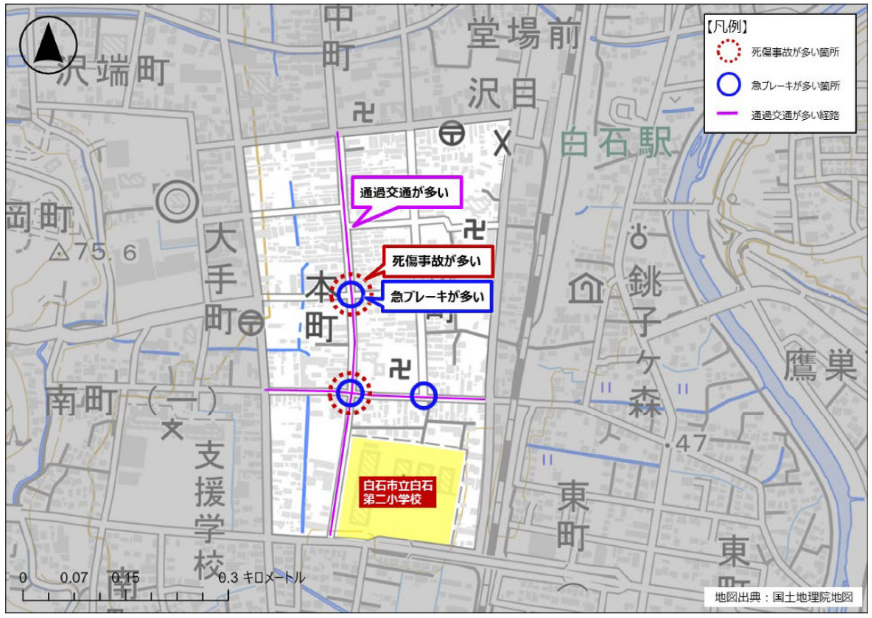
＜ETC2．0プローブデータ＞



＜Honda SAFETY MAPデータ＞



【地域の課題分析】



各種データを活用し、
地域課題の定量的な分析を支援

4．生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

＜国交省の技術的支援例　～効果的・効率的な対策案検討～＞

●課題分析を踏まえた効果的な対策案の検討、立案の支援も可能です。

■分析例（白石市東小路地区）

【対策方針・対策メニュー（案）の検討】

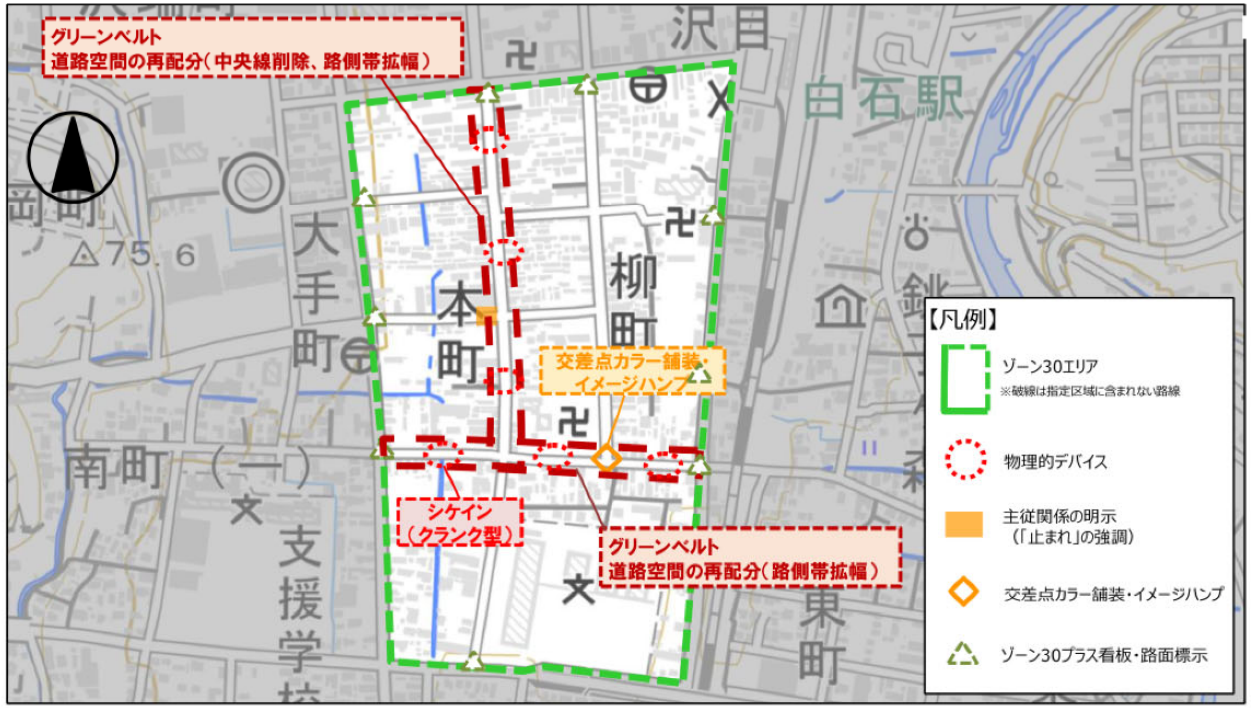
対策方針

◆白石第二小学校北側および西側の通過交通削減
◆通過交通が多い路線における歩行者の安全確保
◆見通しの悪い交差点における主従関係の明示

対策案

① シケイン（クランク型）
② 交差点カラー舗装、イメージハンプ
③ グリーンベルト
④ 道路空間の再配分
⑤ ゾーン30プラス看板・路面標示
⑥ 主従関係の明示（止まれの強調）

課題分析を踏まえ、対策案を検討、立案



▲東小路地区の生活道路安全対策　【出典】国土地理院地図に対策位置等を加工して作成

対策イメージ参考



シケイン・交差点カラー舗装・イメージハンプ
【出典】国土交通省　生活道路の交通安全対策ポータル
ゾーン30プラスの取り組み事例 福島県南矢野目地区

※物理的デバイスの設置位置は地域住民との調整の上設定する

4．生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

＜国交省の技術的支援例　～ゾーン30プラス整備後の効果検証～＞

- ETC2.0プローブデータを用いた分析を実施し、対策効果の可視化を支援しています。
- 対策箇所のピンポイントでの効果検証のみならず、ゾーン30プラスエリア全体の面的対策の効果の検証も可能です。

「ゾーン30プラス」の整備による効果事例（○○県○○市○○地区）

○R4.10月に市教育委員会を含む合同現地点検を実施し、学校周辺エリアの通過交通が多く、急ブレーキが多発しているため、歩行者安全対策が必要との認識を共有
○通過交通割合の低減、横断歩道の視認性向上を図るため、シケインの設置、横断歩道のカラー化などの面的な交通安全対策を実施（R5．3月に整備計画策定、R7．9月に整備完了）
○整備後には、エリア内の通過交通が約2割減少、急ブレーキが約6割減少するなど、事故リスクの低減効果を確認

【エリア図】



【対策の実施状況】

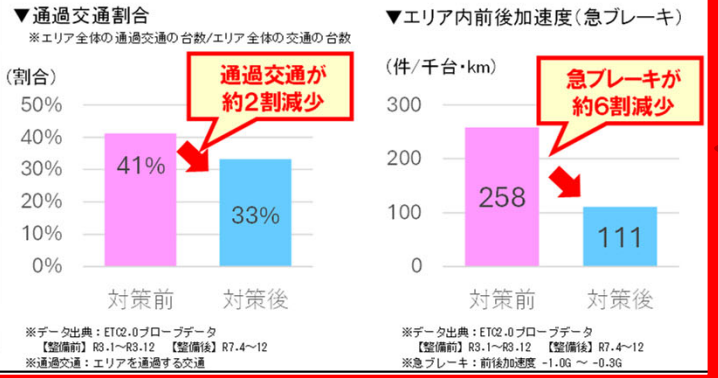


①シケインの設置（R7．3完成）



②横断歩道のカラー化（R7．3完成）

【面的対策の効果】



ゾーン30プラスエリア全体の面的対策の効果検証も可能

▲整備効果分析支援例（イメージ）

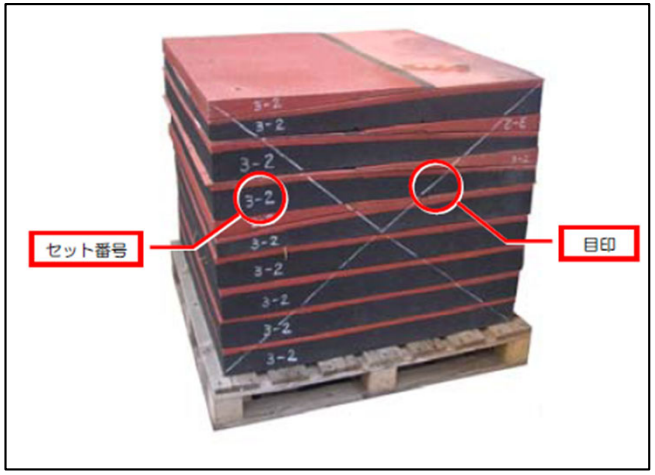
4．生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

●東北地方整備局の可搬型ハンプを社会実験等に供する目的で貸し出しております。
●自治体でハンプを試験的に設置したい等ご希望ありましたら、仙台河川国道事務所交通対策課までご連絡ください。
●運搬費、設置費等の費用は設置者負担になりますので、ご承知おきください。





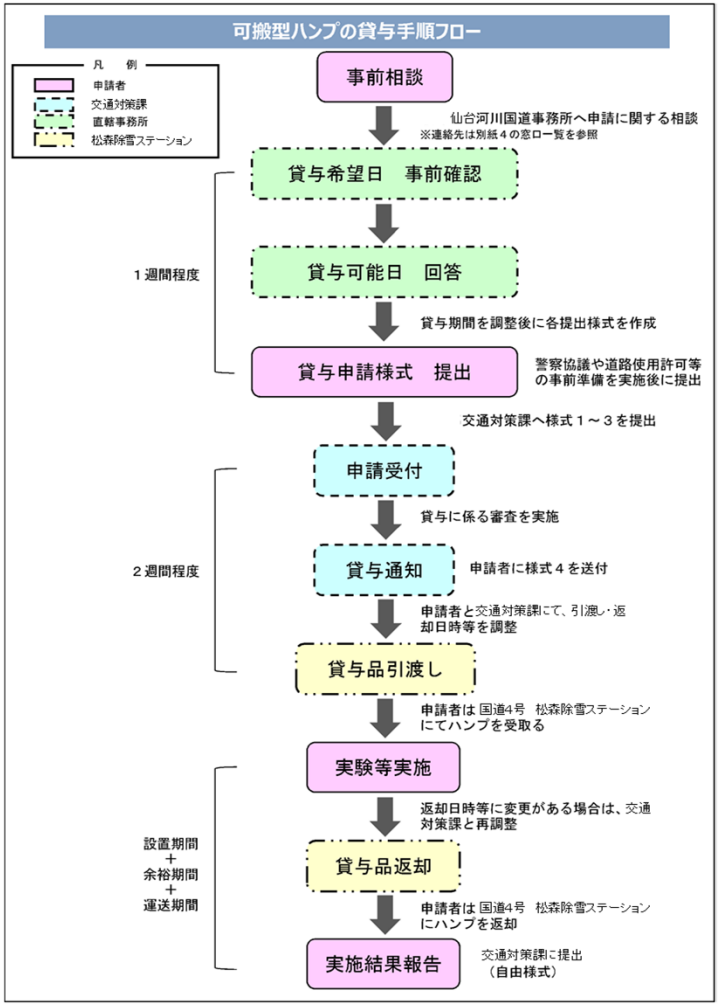
▲ハンプの設置事例



▲貸与する可搬型ハンプ（輸送時）

★ハンプ貸し出しについての問い合わせ先

国土交通省
東北地方整備局
仙台河川国道事務所
交通対策課
TEL:022-248-0061



▲可搬型ハンプ貸し出しのフロー

4．生活道路の安全対策の取組における国土交通省の技術的支援

＜国交省の技術的支援例　～可搬型ハンプの貸し出し～＞

- 宮城県内でも、自治体等からの可搬型ハンプ貸し出し事例が増加しており、生活道路・通学路の交通安全対策に関する実証実験等で活用いただいております。
- ETC2.0プローブデータを用い、ハンプ設置箇所の車両速度や急減速の分析を実施する等、効果検証の支援も可能です。



▲可搬型ハンプの貸出例
（名取市閖上地区）



▲可搬型ハンプの貸出例
（富谷市大清水一丁目地区）



▲可搬型ハンプの貸出例
（美里町不動堂地区）