

生活道路における交通安全診断制度の国内導入にあたって

国土交通省 中国地方整備局 岡山国道事務所 交通対策課 田中 弘司, 山内 和樹, 西林 美里
パシフィックコンサルタンツ(株) 〇正会員 藤井 久矢(〇), 高橋 靖弘, 渡井 恭周, 濱田 直樹, 山本 有由美

1. はじめに

平成26年におけるわが国の交通事故死者数は、昭和45年のピーク時の16,765人より4分の1の4,113人まで減少しており、幹線道路・生活道路ともに死傷事故件数も減少傾向にある。しかしながら、交通事故死者数の約半数の2,184人が歩行者・自転車乗車中に発生し、そのうち約半数が自宅から500m以内で発生するなど、生活道路の安全性が確保されていない。

欧米諸国では、幹線道路を中心に道路交通に精通した専門家が第三者の立場で、安全性に関するアドバイスをを行う「道路安全監査」が導入されている。

国土交通省は、幹線道路と生活道路の機能分化を図ることにより、平成28年度から5年間で生活道路における対策実施エリアでの歩行者・自転車乗車中事故の半減を目指すことを目標とし、生活道路の安全の推進を掲げている。

本稿は、わが国の交通事故発生状況や今後の政策目標を踏まえ、「交通安全診断制度」を活用して生活道路における交通安全上のリスクを特定し、予防的安全管理の実施方法について報告するものである。

2. わが国の交通事故特性

わが国の交通事故死者数は年々減少し、人口当たりの自動車乗車中の死者数は先進国で最小となっているものの、人口当たりの歩行者・自転車乗車中の死者数は先進国で最も多い状況(図-1)である。特に身近な生活道路では、歩行者・自転車乗車中事故が多発しており、生活道路の安全性確保が急務である。

このような中、幹線道路等の整備が進展してきたことにより、自動車交通を安全性の高い幹線道路等へ転換し、生活道路を歩行者・自転車中心の空間にしていくことが強く求められている。

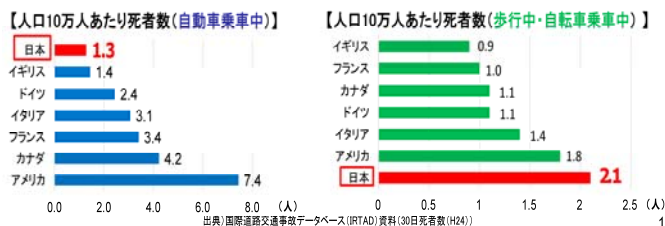


図-1 交通事故死者数の内訳及び事故発生箇所の自宅からの距離
出典: 機能分化による暮らしの道の再生～交通安全～ 国交省資料

3. 交通安全診断制度の取り組み

3.1 交通安全診断制度の位置づけ

交通安全診断制度は、より安全安心な道路づくりを目指すため、生活道路の交通安全事業に関わる各プロセスにおいて、図-2に示す有識者や国等からなる第三者機関による診断を受け、交通安全上の問題があれば改善に対する助言を行うものである。

交通安全に関する助言を行うことによって、道路管理者のみならず、道路利用者にもより安全に道路を利用できるよう、生活道路の安全性の課題を認識することが可能となる。

実施にあたっては、事業の特性を考慮した上で、各プロセスのどれを実施するかを判断することとなる。

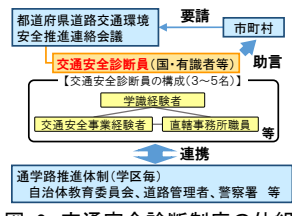


図-2 交通安全診断制度の仕組み

3.2 交通安全診断制度の効果・効用

交通安全事業の課題と交通安全診断制度の導入によって期待される効果効用は、表-1のとおりである。

表-1 交通安全事業の課題と交通安全診断制度に期待する効果・効用

現状の課題	期待される効果・効用
困難な住民の合意形成 ・合意形成が困難、もしくは長期間を要し、対策が未実施。	◎事業の透明性を確保して国民の理解を促進 ・交通安全事業の透明性や合理性が確保され、関係者間の合意形成の円滑化が期待。
自治体における技術的知見の不足 ・専門技術を持った職員数が少なく、技術的な能力不足。	◎事業の質が上がり、道路管理者の技術力が向上 ・交通安全事業の質が一定レベル以上確保され、道路管理者の技術向上の支援が期待。
自治体における交通安全対策が後回し ・上記の問題等より生活道路の安全対策が遅延。	◎交通安全事業が推進され交通事故を低減 ・市町村からの要請に応じて、技術的助言を行う仕組みを構築し、市町村の計画づくりを支援することによって、交通事故の低減が期待。

4. 交通安全診断制度の実施に向けて

4.1 実施手順

交通安全診断制度は、生活道路の道路管理者が進める交通安全事業に対して、図-3に示すステップ毎に交通安全診断員が技術的な助言を行うものである。

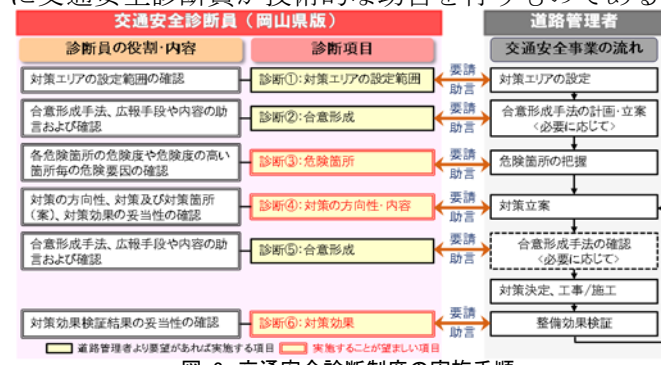


図-3 交通安全診断制度の実施手順

キーワード 交通安全診断制度, 生活道路, 事故対策, チェックリスト, 事故要因及び対策マニュアル, PDCA
連絡先 〒530-0004 大阪府大阪市北区堂島浜一丁目2番1号(新ダイビル) Tel: 06-4799-7341

4.2 モデルエリアにおける試行的運用

○危険要因の把握

岡山市内のモデルエリアにおいて、交通安全診断制度の診断項目③の試行的運用を行った。

潜在的な危険要因を把握するため、エリア（面）・ライン（線）・ポイント（点）の視点に基づき、表-2に示す危険要因の整理を行った。

表-2 危険要因の抽出に必要な分析データ	
危険要因	分析方法
顕在的要因	・交通実態(交通量、大型車混入率、混雑度等) ・事故データ
潜在的要因	・ETC2.0 プローブ情報による急ブレーキ発生状況、走行速度、通過交通の発生状況 ・学校関係者、地元代表者へのヒアリングによるヒヤリハット事象

○現地点検実施に向けたチェックリスト（案）作成

道路管理者が危険要因分析及び対策の方向性や内容を確認する際に使用可能な図-4に示す現地点検用チェックリスト（案）を作成した。

地元代表者を交えた現地点検をモデルエリアにて実践し、チェックリスト（案）の実用性を検証した結果、対策方針のばらつきや確認漏れの防止が図られることが期待された。



写真-1 現地点検の様子
(岡山市内)

現地点検用チェックリスト(案)	
項目	確認事項
1. 危険要因の把握	1-1. 交通実態(交通量、大型車混入率、混雑度等)の確認 1-2. 事故データの分析 1-3. ETC2.0 プローブ情報の活用 1-4. 学校関係者、地元代表者へのヒアリング
2. 危険箇所の診断	2-1. ビッグデータ分析結果(走行速度、急減速、通過交通等)の確認 2-2. 住民意見等をまとめた既存資料、速度等の現地調査結果 2-3. 過去の安全点検結果、チェックリストなど
3. 対策の方向性・内容の確認	3-1. 対策の方向性を示した資料(速度や通過交通抑制、空間再配分を行う区間や内容など)、事故要因及び対策マニュアル(案)※1、対策の効果検証方法など
4. 対策効果の確認	4-1. ビッグデータによる対策実施前後の比較分析結果、利用者意識結果(アンケート結果等)など

図-4 現地点検用チェックリスト(案)

4.3 交通安全診断制度の運用

生活道路の道路管理者は、事業のステップ毎に必要なに応じて交通安全診断を申請し、交通安全上の問題があれば改善に対する助言を受けることができることとなる。交通安全診断項目は、①～⑥の全てを実施する必要はないが、③危険箇所の診断、④対策の方向性・内容の確認診断、⑥対策効果の確認診断の3つの項目は実施することが望ましい。

○危険箇所の診断

対策エリアにおいて、現状や危険箇所の把握結果、現地調査結果の確認結果について診断と箇所の助言を行う。

○対策の方向性・内容の確認診断

立案された対策案に対し、危険要因を解決するための対策の方向性や選定された対策について助言を行う。実施にあたっては、「事故要因及び対策マニュアル（案）」を活用しつつ、地域住民や関係機関との

調整結果、現地特有の対策の選定結果等に対して確認し、生活道路の道路管理者が取り組むべき対策について助言を受けることが可能となる。

道路管理者は、診断後に対策内容を決定する。

○対策効果の確認診断

対策実施後において、対策効果の検証結果について助言を行う。実施にあたっては、対策実施後の事故データ、交通挙動データ、利用者意識データの対策前後の比較結果と対策効果の評価判断等に対して助言を受けることが可能となる。

○交通安全診断制度実施時に必要となる資料

道路管理者は、交通安全診断制度の実施にあたり、表-3に示す資料の準備が必要となる。

表-3 交通安全診断制度に必要な資料一覧	
診断項目	提示資料
対策エリア設定範囲の診断	対策エリア案、事故発生状況、ゾーン 30・あんしん歩行エリア等の設定状況、通学路または学区の設定状況、道路・交通・沿道土地利用の状況など
危険箇所の診断	ビッグデータ分析結果(走行速度、急減速、通過交通等)、住民意見等をまとめた既存資料、速度等の現地調査結果、過去の安全点検結果、チェックリストなど
対策の方向性・内容の確認	対策の方向性を示した資料(速度や通過交通抑制、空間再配分を行う区間や内容など)、事故要因及び対策マニュアル(案)※1、対策の効果検証方法など
対策効果の確認	ビッグデータによる対策実施前後の比較分析結果、利用者意識結果(アンケート結果等)など

図-5 チェックリスト(案)	
1. 危険要因の把握	1-1. 交通実態(交通量、大型車混入率、混雑度等)の確認 1-2. 事故データの分析 1-3. ETC2.0 プローブ情報の活用 1-4. 学校関係者、地元代表者へのヒアリング
2. 危険箇所の診断	2-1. ビッグデータ分析結果(走行速度、急減速、通過交通等)の確認 2-2. 住民意見等をまとめた既存資料、速度等の現地調査結果 2-3. 過去の安全点検結果、チェックリストなど
3. 対策の方向性・内容の確認	3-1. 対策の方向性を示した資料(速度や通過交通抑制、空間再配分を行う区間や内容など)、事故要因及び対策マニュアル(案)※1、対策の効果検証方法など
4. 対策効果の確認	4-1. ビッグデータによる対策実施前後の比較分析結果、利用者意識結果(アンケート結果等)など

図-5 チェックリスト(案)

図-6 事故要因及び対策マニュアル※1

※1: 本資料は、交通事故の要因分析・対策立案に関する技術資料(国土交通省国土技術政策総合研究所)を参考に作成

5. おわりに

交通事故を継続的に減少させるためには、実施した対策が最適であったか、今後も継続して事故データや現状の確認を行い、対策の追加、見直しなど、引き続き検討改善していくことが重要となる。

今後の交通安全事業は、PDCAのマネジメントサイクルを活用した効率的かつ効果的な対策を継続的に実施して、交通安全の向上に努める必要があることから、交通安全診断制度においてもフォローアップを実施していくことが望ましい。

謝辞: 本稿の執筆にあたり、本制度の検討委員会にて有益なご議論、ご提案頂きました委員の皆様、現地点検に協力頂きました地元関係者の方々、本制度の運用検討関係者の皆さまに厚く御礼申し上げます。