

# 第1章 研究の概要

## 1.1 研究の要旨

本プロジェクト研究では、依然厳しい状況にある交通事故件数・死傷者数、本格的高齢社会の到来、ノーマライゼーションの考え方の浸透、道路に対するニーズの変化・多様化、投資余力の減退など、道路を取り巻く社会環境の状況や変化に対応しつつ、安心して暮らせる生活環境として、道路空間の安全性や移動環境、さらには道路空間の快適性を向上していくことを目的に研究を実施した。

道路空間の安全性の向上に関しては、交通事故データや道路上でのヒヤリ事象の収集・分析、交通安全対策の立案、交通安全施設の改良等に関わる研究を進めるとともに、道路交通安全対策に関わる担当者が過去の経験等を踏まえながら対策を検討・実施できるように、組織間の連携などのシステムづくりや、対策事例集など知見の継承に向けた研究を実施した。またここでは人間特性や高齢者特性に着目し、交通事故防止の観点から道路構造のあり方について研究した。これらの結果、過去の経験や知見を参考に、効率的・効果的に道路交通安全対策を実施する仕組みが提案でき、本省道路局が展開する交通安全施策において、この仕組みを活用するとともに、それを通じて更なる知見等を蓄積することが可能となった。

道路空間の快適性の向上に関しては、高齢社会の進展、ノーマライゼーションの考え方の浸透、生活道路における安全・快適の欲求などを背景に、歩行者空間のバリアフリー化、生活道路の快適性向上、歩行者等への情報提供による自律移動支援など、人中心の道路空間に関する研究を実施した。また既存道路空間の有効利用の必要や、好ましい景観を求める動きなどに対応し、道路空間の再構築や道路景観形成・保全のための研究を進めた。これらの結果、新たな道路幾何構造基準や、生活道路における快適性向上策・知見、道路景観に関する考え方や整備事例、歩行者等への情報提供のためのシステムの技術仕様案等の有用な成果が得られた。

## 1.2 研究の背景

道路交通や道路空間を取り巻く社会環境の状況や変化をみれば、依然厳しい状況にある交通事故件数・死傷者数、本格的高齢社会の到来、ノーマライゼーションの考え方の浸透、道路空間を有効活用したいという道路に対するニーズの変化・多様化、投資余力の減退などが見えてくる。道路空間では、これら社会環境の変化に対して安全性のレベルを向上していく必要があり、また一方で、道路利用者の変化やニーズの変化・多様化に対応しつつ、より一層の快適性が提供されなければならない。

道路空間の安全性の観点からみれば、1970年（昭和45年）のピーク後、一旦は8,466人まで半減した交通事故死者数が、その後、1年間に一万人前後という値で推移し、2000年（平成12年）の交通事故死者数は9,066人となっている（図-1・2・1）。近年、交通事故死者数は徐々に減少する傾向にあるが、未だに、毎年8,000人前後の人が交通事故で命を落としている状況にある（2004年（平成16年）は、交通事故死者数7,358人）。一方で交通事故件数、死傷者数をみれば、これらの値は1977年（昭和52年）以降増加傾向を保っており、近年

では1年間に交通事故件数が100万件弱、死傷者数が120万人弱に達する(図-1・2・1)など、交通事故は依然非常に厳しい状況にあると言わざるを得ない。

また高齢社会の進展に伴い、65歳以上の高齢者数の増加や高齢運転者の増加が容易に予想される。高齢者が関わる交通事故は近年増加傾向にあり、2002年(平成14年)時点で、全交通事故死者数のうち高齢者が占める割合は約35%、人口千人当たり事故死者数でみると、高齢者の値は65歳未満の非高齢者の約3倍の値を示している。このように、依然として厳しい状況にある交通事故件数や死傷者数、本格的高齢社会の到来、高齢運転者の増加等を考えれば、今後より一層安全な道路環境の整備に努めていく必要がある。そのためここでは、交通事故削減に向けた各種の方策について研究を実施した。

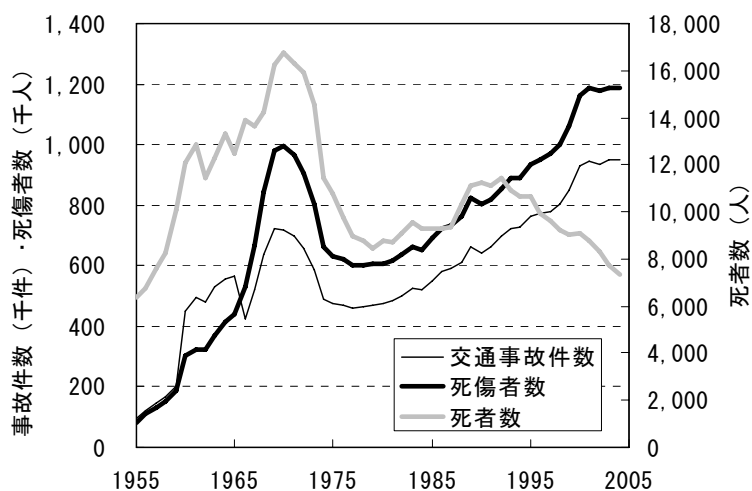


図-1・2・1 交通事故件数、死傷者数等の推移

一方、人口の少子・高齢化を受けた道路利用者の変化や、ニーズの変化・多様化の観点からみると、道路整備に関しては歩行者空間や生活道路に対する要望の割合が多く(図-1・2・2)、自動車中心から人中心へ道路政策を転換していくべきことがみてとれる。また道路利用者の様々な要望に対して適切に対応を図っていくことも必要である。このような要望に対し、歩行者空間のバリアフリー化、生活道路の快適性向上、道路空間の再構築、道路景観の形成・保全などの、道路空間の快適性を向上する諸施策を今後展開していくことが必要であり、ここでは、これらの施策を支える各種方法や事例に関する研究、道路技術基準類の見直し、歩行者等への情報提供のためのシステムの技術仕様等に関する研究を実施した。

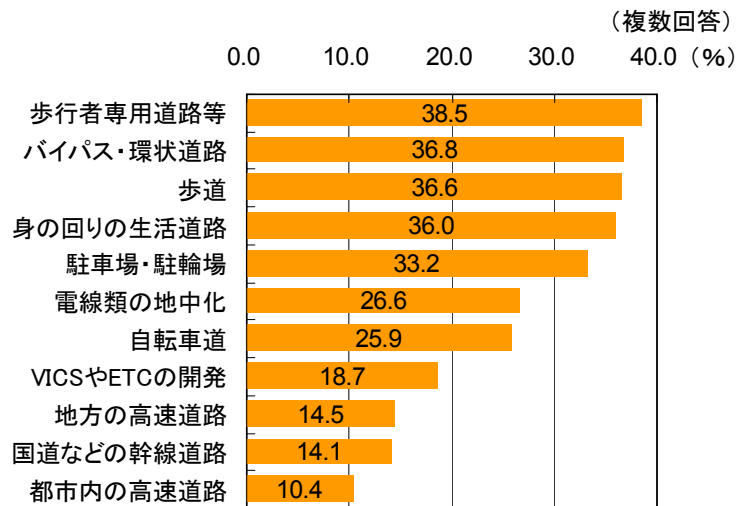


図-1・2・2 道路整備に対する国民の要望

『道路に関する世論調査』（2001年）結果より作成

### 1.3 研究の体系と成果目標

本プロジェクト研究では、研究を「道路空間の安全性向上に関する研究」と「道路空間の快適性向上に関する研究」の2つに大別し、さらにそれぞれを幾つかの研究単位で構成した。本プロジェクト研究の体系を図-1・3・1に示す。また以下では、それぞれの研究単位毎に成果目標を示す。

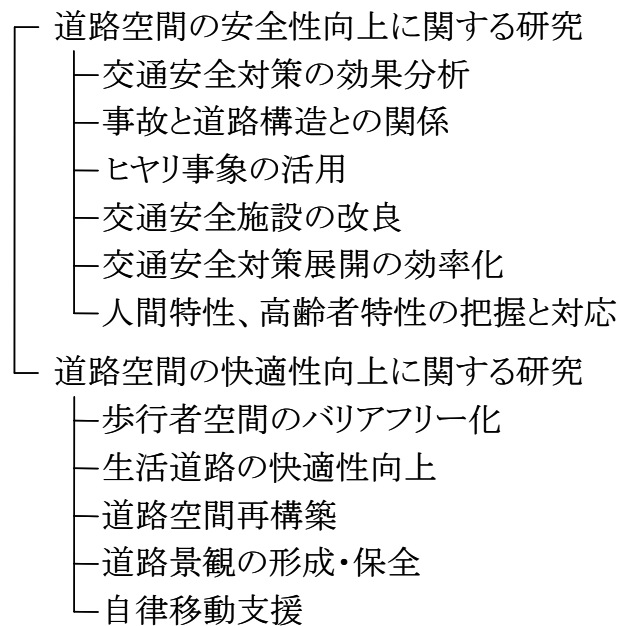


図-1・3・1 本プロジェクト研究の体系

### 1.3.1 道路空間の安全性向上に関する研究

#### (1) 交通安全対策の効果分析

効果的な交通安全対策を実施するには、交通安全対策工種毎の効果を把握しておくことが重要である。ここでは、事故多発地点緊急対策事業の実施に合わせて事故に関するデータを収集し、交通安全対策の効果を定量的に把握することを目標とした。

#### (2) 事故と道路構造との関係

(1)の効果的な交通安全対策を実施することと同時に、交通事故が発生しにくい道路づくりを進めることが必要であり、このためには、事故と道路構造との関係を把握しておくことが重要である。ここでは、交通事故統合データベースと道路管理データベースを統合して分析を進めることにより、道路構造と事故の関係を定量的に把握することを目標とした。

#### (3) ヒヤリ事象の活用

交通事故件数は全体としては憂慮すべき状況ではあるが、要対策箇所抽出や対策立案に向けた分析に対しては交通事故データだけでは十分とはいえず、交通事故には至ってはいないものの潜在的な危険性を有する箇所の情報も合わせて用いていくことが必要と考えられる。そこで、「ヒヤリ地図・事象」の活用に着目し、交通事故データを補完して要対策箇所の特定と対策立案・実施に向けた情報を容易に知りうる方策を提案することを目標とした。

#### (4) 交通安全施設の改良

交通安全の実現のためには交通安全施設の改良も重要である。夜間に発生した死亡事故の事故類型をみると、人对車両の事故が多く、特に横断中の歩行者が当事者となる事故が多発している。これに対し、現在の「道路照明施設設置基準」では、連続照明やトンネル照明に関しては明るさの規定があるが、局部照明の一つである交差点照明や、歩行者用照明に関しては明るさの規定がない。そのため、これら照明の必要な明るさレベルを明らかにすることを目標とした。

防護柵は、道路に沿って連続的に設置されることから道路景観を構成する一つの要素となっている。これまで、防護柵の色彩は白が標準であったが、今後、美しい国づくりを進めていく上では、防護柵についても景観に配慮したものとしていくことが必要とされており、ここでは、防護柵本来の安全面での機能を確保した上で景観に配慮する考え方をまとめることを目標とした。

#### (5) 交通安全対策展開の効率化

近年の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、交通事故件数は依然として増加傾向にあり、今後の事故抑止対策のより効果的な立案、効率的推進、適切な対策効果の評価が求められている。これまでに実施した事故多発地点などで事故抑止対策を検討した際の主な課題としては、1)対策検討手法が体系的に整理されておらず、要因分析や対策立案の際に必要な情報項目が不明瞭であること、2)過去に実施された対策検討

の知見を、次の検討の際に十分に活用できないこと、3)発生要因が複雑な場合、対策検討が困難なことなどが考えられる。そこでここでは、事故の要因分析・対策立案・効果評価までの検討手順を体系化し、今後の事故危険箇所対策の検討に反映する仕組みを構築することを目標とした。

#### (6) 人間特性、高齢者特性の把握と対応

現在の道路交通環境は、高度成長期に生産性や効率を優先して道路が整備されたものだけに、今後の高齢社会の到来を想定すると、必ずしも適応したものとなっていないことが懸念される。また、PIARC（世界道路協会）の Road Safety Manual によれば、交通事故の要因は、発見の遅れ、判断の誤り、操作の誤りといったヒューマンエラーによるものが 90～95%を占めるとされている。よって、今後は高齢者の運転特性やヒューマンエラーを抑制する観点からの道路環境の整備が求められており、これらを踏まえた道路整備のあり方を明らかにするとともに、道路の安全性を評価する手法を確立することを目標とした。

### 1.3.2 道路空間の快適性向上に関する研究

#### (1) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢社会の進展、生活道路における安全・快適の欲求などを受け、道路政策は人を中心に据えたものとするのが望まれている。ここでは、人中心の道づくりに向けて、歩道など歩行者空間のバリアフリー化を実現する道路幾何構造を確立することを目標とした。

#### (2) 生活道路の快適性向上

人中心の道づくりに向けては、歩道など歩行者空間のみの対応を図るだけでは十分でなく、生活道路での対応も進めていく必要がある。ここでは、住宅地などの生活道路における快適性改善手法やその効果を把握すること、さらには生活道路での改善対策実施に向けた合意形成方法を把握することなどを目標とした。

#### (3) 道路空間再構築

今後の道路整備に向けては、投資余力の減退に対して、既存道路空間の有効利用を進めていくことなどが考えられる。ここでは、このような将来動向に対応すべく、道路空間を再構築する際の分類や考え方を整理することを目標とした。

#### (4) 道路景観の形成・保全

道路整備においては、好ましい景観を求める動きなど道路利用者のニーズの変化・多様化に対応していくことも望まれている。ここでは、これらのニーズや将来動向に対応すべく、道路景観形成・保全にむけた技術的方法や事例を把握し整理すること、道路景観形成の際の合意形成方法をまとめることなどを目標とした。

#### (5) 自律移動支援

わが国では急速な少子高齢化が進み、全ての人が持てる力を発揮し支え合う「ユニバーサル社会」の実現

が求められている。そこでここでは、社会参画や就労などにあたって必要となる「移動経路」、「移動手段」、「目的地」などの情報について、「いつでも、どこでも、だれでも」がアクセスできる環境づくりを目指す自律移動支援プロジェクトを推進し、自律移動支援システムの要素技術の開発、技術仕様の作成等、自律移動支援システムの実用化に向けた検証を行うことを目標とした。

## 1.4 研究成果の活用方針

研究成果の活用方針は下記のとおりであり、研究の成果目標、研究成果の活用方針、さらにはその研究成果の活用を通じて得られる効果の関係は、図-1・4・1のとおりである。

### 1.4.1 道路空間の安全性向上に関する研究

#### (1) 交通安全対策の効果分析

本研究の成果により、対策実施箇所の道路交通環境と事故発生状況に応じた交通安全対策とその効果をあらかじめ把握することができるようになる。本研究成果を用いて、効果的な交通安全対策の推進を図る。

#### (2) 事故と道路構造との関係

本研究からは、事故が発生しにくい道路構造を把握することができ、新規道路の計画・設計時にその道路構造を採用することができるようになる。上記(1)と合わせることで、交通事故の削減を図ることができ、安全な道路交通環境の実現を図る。

#### (3) ヒヤリ事象の活用

本研究により、ヒヤリ地図の作成方法や活用方法が確立されれば、交通事故データに加えてヒヤリ事象の発生箇所から要対策箇所の特定を図ることや、個別の対策箇所でのヒヤリ事象の発生状況・経過から対策立案・実施に向けた有益な情報を容易に知りうるようになる。

#### (4) 交通安全施設の改良

交通安全施設に関しては、研究成果を受けて適正な効果が得られる交差点照明や歩行者用照明の整備が進められたり、研究成果を「道路照明施設設置基準」の改訂へと反映することができる。また良好な景観形成に配慮した適切な色彩の防護柵の整備が実現できる。

#### (5) 交通安全対策展開の効率化

本研究を通じて事故危険箇所対策を体系的に検討する仕組みが構築されれば、現場においてよりの確な対策が図られるようになり、交通事故の削減と安全な道路環境の実現が期待できる。

#### (6) 人間特性、高齢者特性の把握と対応

本研究を進めることにより、高齢者の運転特性を踏まえた安全な道路環境を実現していくことが期待できる。

#### 1.4.2 道路空間の快適性向上に関する研究

##### (1) 歩行者空間のバリアフリー化

本研究の成果を用い、歩行者空間のバリアフリー化に向けた道路幾何構造基準を構成することができる。この道路幾何構造基準に基づいた歩行者空間整備が進めば、歩行者にとって好ましい歩行者空間が実現される。

##### (2) 生活道路の快適性向上

本研究で得られる住宅地などの生活道路における快適性改善手法やその効果、さらには生活道路での改善対策実施に向けた合意形成方法などは、広く関係者（自治体担当者、住民等）に提供することを通じて、この分野における施策の更なる展開を促進することになる。

##### (3) 道路空間再構築

道路空間を再構築する際の分類や考え方、さらにはその事例などを整理し、現場に情報提供することを通じ、その道路のニーズに即した既存ストックを有効利用した道路整備が実現できる。

##### (4) 道路景観の形成・保全

本研究により得られる道路景観形成・保全にむけた技術的方法や事例、道路景観形成の際の合意形成方法などを現場に情報提供することにより、道路景観の形成・保全という新たなニーズに即した道路整備が実現できる。

##### (5) 自律移動支援

本研究の成果により自律移動を支援する環境を整えば、身障者・高齢者、更には健常者にも安全・安心・快適な歩行環境が実現し、全ての人が持てる力を発揮し支え合う「ユニバーサル社会」の実現に寄与することが期待できる。

道路空間の安全性・快適性の向上			
研究成果の活用方針・効果	<b>効果</b> ・ 交通事故削減 ・ 安全な道路交通環境の実現 ↑ <b>研究成果の活用方針</b> ・ 効果的な交通安全対策の適用 ・ 事故が発生しにくい道路構造の採用 ・ 要対策箇所、対策内容に関する情報の公表・利用 ・ 交通安全施設の技術基準の改定 ・ 体系的で的確な安全対策の展開 ・ 高齢者の特性を踏まえた安全な道路環境	<b>効果</b> ・ 人中心の道づくり ・ 道路利用者のニーズを受けた道づくり ↑ <b>研究成果の活用方針</b> ・ 道路幾何構造基準の改定 ・ 生活道路における快適性改善手法等のQ&Aの公表・利用 ・ 道路空間再構築資料の利用 ・ 道路景観形成資料集、合意形成ガイドラインの公表・利用	
	<b>効果</b> ・ 安全・安心・快適な歩行環境の実現 ↑ <b>研究成果の活用方針</b> ・ 自律移動支援システムの実用化		
研究の成果目標	道路空間の安全性向上に関する研究	道路空間の快適性向上に関する研究	
	・ 交通安全対策の効果 ・ 道路構造と事故の関係 ・ ヒヤリ地図の作成・活用方法 ・ 交通安全施設の改良 ・ 事故危険箇所対策を体系的に検討する仕組み ・ 高齢者特性を踏まえた道路整備のあり方	各種快適性向上策	自律移動支援
		・ バリアフリー化を実現する道路幾何構造 ・ 生活道路における快適性改善手法とその効果、合意形成方法 ・ 道路空間再構築の分類・考え方 ・ 道路景観の形成・保全方法、合意形成方法	・ 自律移動支援システムの要素技術の開発 ・ 自律移動支援システムの技術仕様様の作成

図-1.4.1 研究の成果目標と研究成果の活用方針、効果の関係

## 1.5 研究実施体制

### 1.5.1 道路空間の安全性向上に関する研究

本研究は、本省道路局が進める施策との連携を保ちつつ、国総研の道路研究部で実施した。その実施に当たっては、本省、地方整備局、地方自治体との連携により、事故に関するデータ、及び、事故要因の分析についての事例を収集・整理しながら進めた。また、必要に応じて、学識経験者に先見事例や研究の紹介、技術的アドバイスを得た。さらに、ヒヤリ地図に関する研究では、大学と共同研究を実施した。

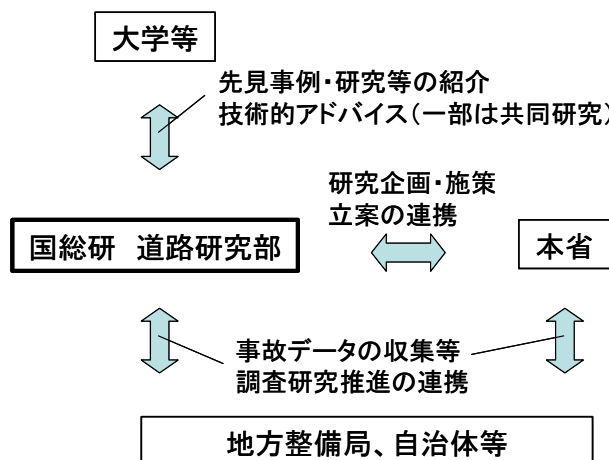


図-1.5.1 道路空間の安全性向上に関する研究の実施体制



1.5.2 道路空間の快適性向上に関する研究

(1) 各種快適性向上策

本研究は、本省道路局が進める施策との連携を保ちつつ、国総研の道路研究部で実施した。生活道路の快適性向上に関する研究については、自治体や地域住民と連携して、対策の効果調査や合意形成経過の調査等を実施した。また生活道路の快適性向上、道路景観形成などの研究では、必要に応じて、学識経験者に先見事例や研究、さらには技術的アドバイスを求めた。

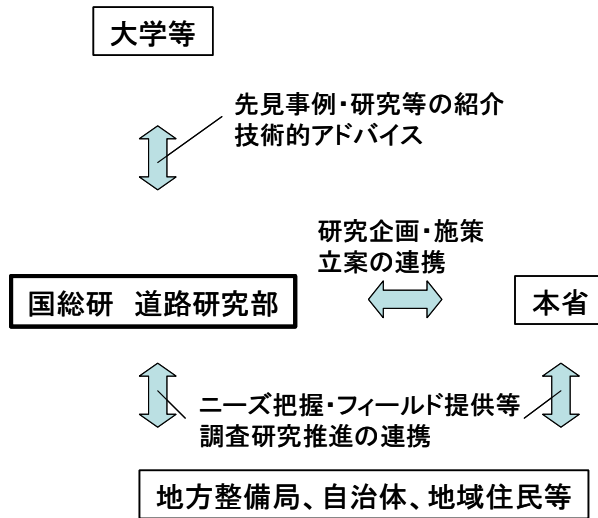


図-1.5.2 各種快適性向上策に関する研究の実施体制

(2) 自律移動支援

研究の実施に当たっては、本省、地方整備局、関係省庁からなる「自律移動支援プロジェクト推進委員会」の各メンバーとの連携により、実フィールドにおける実証実験や実用化に向けた課題整理を行い、また技術の標準化のため経済産業省、JR 総研等とも連携しながら研究を進めた。

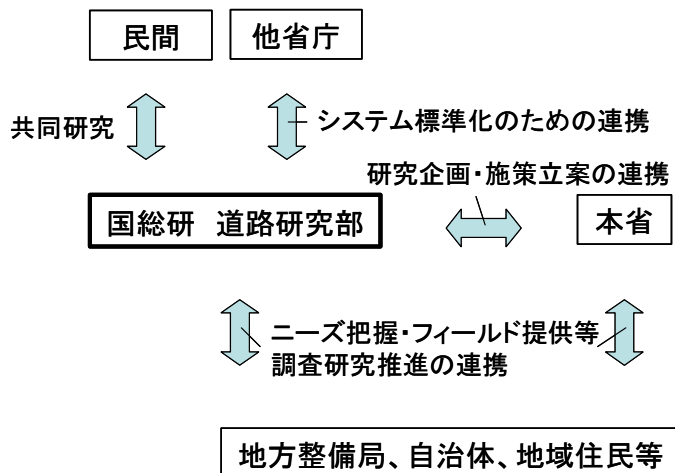


図-1.5.3 自律移動支援に関する研究の実施体制

## 1.6 研究成果

以下には研究成果を簡潔に示す。なお研究成果の詳細は、第2章、第3章に示すとおりである。

### 1.6.1 道路空間の安全性向上に関する研究

#### (1) 交通安全対策の効果分析

本研究では、事故多発地点対策の実施箇所における事故データを用いて、交通安全対策工種別の定量的な事故削減効果を明らかにした。具体的には、歩道設置による人対車両事故の削減や、中央帯設置による正面衝突事故の削減、交差点での右折レーン設置による事故の削減などが得られた。今後は、これらの結果を現場にフィードバックしていくとともに、事故危険箇所対策事業の進展等を踏まえて交通安全対策と事故のデータをさらに充実させ、分析を進めていく必要がある。

#### (2) 事故と道路構造との関係

ここでは、交通事故統合データベース、および道路管理データベースを用いて、平面曲線半径、車線数など道路線形と事故の関係や、市街地・非市街地など沿道状況と事故の関係を定量的に明らかにした。研究成果から事故が発生しにくい道路構造を把握することができ、今後は、新規道路の計画・設計時に、事故が発生しにくい道路構造を採用することを考慮していくべきである。

#### (3) ヒヤリ事象の活用

本研究では、まずヒヤリ地図の作成方法や活用方法について検討しまとめた。ヒヤリ地図・事象を活用すれば、ヒヤリ事象の発生箇所から要対策箇所の特定を図ることができる。またヒヤリ地図は、個別の対策箇所でのヒヤリ事象の発生状況・経過から対策立案・実施に向けた有益な情報を提供するものでもあり、ここではつくば市内を例に、ヒヤリ地図を活用して具体の交差点等における問題の抽出を行った。本研究を通じて、ヒヤリ地図の有効性が明確になったものと考えられ、今後はその具体的な活用策などを整理していくことが必要となる。

#### (4) 交通安全施設の改良

交通安全施設については、道路照明に関し、交差点照明と歩行者用照明の必要照度についてとりまとめた。この成果は、「道路照明施設設置基準」の改訂の際には、有効なデータとなり得るものである。また、歩行者用照明の必要照度については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」の中で成果が紹介された。防護柵については、本来の安全性を確保した上での景観配慮の考え方についてとりまとめを行った。この結果を受けて、これまで白色が標準であった防護柵の色彩を良好な景観形成に配慮した適切な色彩とするよう「防護柵の設置基準」が改定された。また「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」が策定された。

#### (5) 交通安全対策展開の効率化

事故対策の立案から評価までの手順を体系的に整理した「交通事故対策・評価マニュアル」、事故分析、対策の事例を収集し道路特性や事故類型ごとの分析結果をまとめた「交通事故対策事例集」、さらにはこれらに基づき対策検討の過程を記録、収集する「事故対策データベースシステム」を作成するなど、有効な成果が得られた。

#### (6) 人間特性、高齢者特性の把握と対応

高齢者の運転特性とヒューマンエラーに関わる指標について整理・分析を行い、いくつかの特徴的な傾向を把握することができた。今後は、運転挙動データをより有効に活用した客観的な分析手法の検討等を行い、ヒューマンエラーを起しにくい道路・沿道環境を実現するための、基準・制度、計画・設計・改良方針を検討することが課題である。これらの取り組みは、平成17年度からの新規プロジェクト研究「ヒューマンエラー抑制の観点からみた道路・沿道環境のあり方に関する研究」において、引き続き取り組む予定である。

### 1.6.2 道路空間の快適性向上に関する研究

#### (1) 歩行者空間のバリアフリー化

歩行者空間のバリアフリー化に関しては、望ましい歩行者空間の幅員、ユニバーサルデザインの考え方・留意点、高齢歩行者の道路利用経路、歩道に車両乗入れ部を設ける際の幾何構造等バリアフリー化を実現する道路幾何構造について把握した。このうち歩道の幾何構造に関する研究成果は道路幾何構造基準に反映できる結果を得た。その他の知見に関しては、今後の更なる知見の収集や再検証等を経て施策へと反映していく。

#### (2) 生活道路の快適性向上

本研究では、全国で展開される「くらしのみちゾーン」等を対象に、くらしのみちゾーン地区の現状や対策の内容、ハンプなど個別対策手法の効果、合意形成経過、合意形成のキーポイント等を得た。これらは今後同種の対策を実施する地区に対して有効な情報となると考えられ、ホームページ上のQ&Aや関連パンフレット等に反映していくことを予定している。なお、実際に個別のくらしのみちゾーンが形成されてから日が浅いこともあり、継続的な効果把握等については今後も調査を進めていく必要が考えられる。

#### (3) 道路空間再構築

本研究では、道路空間再構築の分類を整理するとともに、国内外での事例の把握を行い、さらに道路空間再構築の考え方をまとめた。我が国においては今後投資余力の減退が進み、道路空間についても既存の道路空間を有効活用してニーズに対応していくことが必要になると考えられる。ここでまとめた道路空間再構築の分類・考え方、事例は、その際の道路空間形成の参考になるものと考えられる。

#### (4) 道路景観の形成・保全

道路景観の形成・保全に関しては、国内外における道路景観形成のための取組みや行政制度、事例等を把

握するとともに、今後我が国で道路景観形成を進めるための施策や行政制度の概要をまとめた。また道路景観の形成に向けた資料集を作成し、道路景観形成のための合意形成ガイドライン素案を作成した。この研究は平成16年度に開始したものであり、今後とりまとめに向けた調査・研究が必要と考えられる。

#### (5) 自律移動支援

実証実験の結果を踏まえ、実用化に向けて今後全国共通のシステムで展開するために必要となる、自律移動支援システムの技術仕様の素案をとりまとめた。タグやマーカ類の仕様については概ね標準化の方向が導かれるとともに、誘導ブロックの設計・施工・管理方法についても知見の蓄積がなされるなど、有効な成果が得られた。自律移動支援システムの実用化に向けては、地図情報等のデータベース、情報提供ネットワーク、インターフェイスなどに関わる研究を進めることが必要であり、これらについては、国土交通本省など自律移動支援プロジェクト推進委員会を構成する関係機関と連携しながら引き続き進めていく。

### 1.7 施策への反映

本プロジェクト研究の研究成果は適宜施策に反映されてきている。以下には、既に施策において活用されているものと、今後活用されるものに分けて、施策への反映状況を示す。

#### 1.7.1 既に活用されているもの

##### (1) 「道路構造令の解説と運用」への研究成果の反映

事故と道路構造との関係に関する研究から得た「道路線形（平面線形、縦断線形）と交通事故との関係」を、「道路構造令の解説と運用」（（社）日本道路協会発行、平成16年2月）の改訂に際して反映した。これにより、道路の計画・設計に際して、道路の設計者が安全性の観点からの有益な情報を参考とすることができるようにした。

##### (2) 「防護柵の設置基準」の改定、「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」の作成

交通安全施設の改良に関する研究のうち「景観に配慮した防護柵」の研究成果を、「防護柵の設置基準」（平成16年3月31日付道路局長通達）に反映した。また「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」（国土交通省道路局地方道・環境課監修、平成16年3月）を作成する際にもこの研究成果を活用した。これらにより、今後は、防護柵の設置に際して景観面での配慮がなされることになる。

##### (3) 「交通事故対策・評価マニュアル」の作成、「交通事故対策事例集」の作成

交通安全対策展開の効率化に関する研究から得た研究成果に基づき、「交通事故対策・評価マニュアル」と「交通事故対策事例集」を作成した。これらの資料は、平成16年9月に本省道路局及び警察庁交通局より、事故危険箇所の対策検討に活用する旨の事務連絡とともに各道路管理者に配布された。これらにより、効果的な交通安全対策が進められるとともに、交通安全対策の実施に関わる情報やデータが収集・蓄積され

ることが期待される。

(4) 「歩道の一般的構造に関する基準」への研究成果の反映

歩行者空間のバリアフリー化に関する研究から得た「車両乗入れ部の構造」に関する研究成果を、「歩道の一般的構造に関する基準」（平成17年2月3日付都市・地域整備局長・道路局長通達）のうち車両乗入れ部の構造を定める部分に反映した。これにより、より高齢者、障害者に利用しやすい歩道等が整備されることが期待できる。

1.7.2 今後活用される予定のもの

(1) 「事故対策データベース」の構築

交通安全対策展開の効率化に関する研究から得た「事故対策データベース」について、そのデータベースを用いて分析等が進められるシステムを、道路管理者に配布していく。また関連するデータについては、全国の道路管理者から収集し、とりまとめの後適宜配布する。

(2) 「くらしのみちゾーンにおける対策手法の効果等」の情報提供

生活道路の快適性向上に関する研究から得た「快適性改善手法、各手法の効果、対策実施に向けた合意形成方法」などの研究成果をとりまとめ、ホームページ上のQ&A、関連パンフレット等を通じて、関係者（自治体担当者、住民等）に提供する。

(3) 「道路景観形成時における合意形成の手引き」の作成

道路景観の形成・保全に関する研究から得た「道路景観形成の際の合意形成方法、手順、事例」に関わる資料を、「道路景観形成時における合意形成の手引き」としてとりまとめ、道路景観整備の現場に提供する。

(4) 「自律移動支援システムの技術仕様等」の策定

自律移動支援に関する研究に引き続き、自律移動支援システムの実用化に向けた実証実験を実施し、調査・研究成果から「自律移動支援システムの技術仕様等」を策定する。