

はじめに

交通事故死者数は減少傾向にあるものの、歩行者・自転車乗用中の事故が半数を占めており、しかもその半数が自宅から約 500m 以内であることから、身近な道路の交通安全確保が重要な課題である。一方で、幹線道路等の整備が進展したことにより、生活道路から幹線道路へ通過交通を転換することが可能となり、生活道路を歩行者・自転車中心の空間とすることが現実的な目標となった。

国土交通省では、平成 27 年 12 月、生活道路の交通安全の確保に向けた取組の推進として、全国で対策エリアを登録し、関係機関の連携の下、対策実施を進めていくことを示しており、考えられるその有用な対策のひとつとして、道路に凸部等を設置して自動車の減速を図り、歩行者・自転車の安全性を向上させる方法がある。しかし、凸部等の設置については、平成 13 年から道路構造令に位置づけられているものの、「道路管理者に設置のノウハウがない」「合意形成が困難である」などの理由により、我が国で十分に浸透しているとは言い難い。そこで、生活道路に凸部等を設置しての安全対策を進めるために、技術基準の策定が求められていた。

これを受け、国土交通省では、平成 26 年度より「生活道路における物理的デバイス等検討委員会（委員長 埼玉大学大学院久保田尚教授）」を設置して技術基準に関する検討を行い、「社会資本整備審議会道路分科会道路技術小委員会」による調査・検討結果を踏まえ、平成 28 年 3 月 31 日に、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」を発出した。

国土技術政策総合研究所道路交通研究部では、基準の策定に当たり、基準の基礎となる技術的知見をとりまとめた。この技術的知見は、必要な凸部等の設置を行う際の道路管理者の理解を助けるとともに、各地域の道路管理者が地域の実情に応じた対策を選定するにあたっての有用な情報となると考えられることから、今回、凸部等に関する技術的知見、及び、基準策定にあたっての考え方を、本資料としてとりまとめることとした。なお、本資料は、基準策定の過程で国土交通省が有識者からいただいた意見を反映させたものとなっている。

本資料では、技術基準の内容に沿って関連する技術的知見を示しているが、法令等の解釈については執筆時点の執筆者の見解等が含まれることから、実際の対策の実施にあたっては適宜関係機関に確認されたい。

本資料が、地域における対策実施の支援となり、生活道路の交通安全確保に寄与すれば幸いである。