

資料配布場所

1. 国土交通記者会
2. 国土交通省建設専門紙記者会
3. 国土交通省交通運輸記者会
4. 筑波研究学園都市記者会

平成27年9月3日

国土交通省国土技術政策総合研究所
つくば市**速度抑制等による通学路交通安全対策を実施****～ ハンプで車の走行速度が低下するなど、通学路の安全性が向上 ～**

国総研では、交通安全対策に関する研究の一環として、つくば市と連携し、「要(かなめ)小学校」の通学路において交通安全対策の実証実験を実施しました。

○ 大幅な速度低減などの効果を確認

- ・ ハンプ*と狭さくの併用により、速度低減効果を確認しました。(朝の通勤時間帯)
 - ◇ 40km/h を超える車両が 62%から 17%に大きく減少(対向車等の影響のない車両)
 - ◇ 狭さく部で大きな減速を伴う譲り合いが発生(前後ですれ違った21台中9台)
- ・ 路肩のカラー化、狭さく設置等では、注意喚起、事故防止等の効果を確認しました。
(※ハンプとは、車両の走行速度を抑制するために路面の一部を盛り上げた凸部)

○ 住民参加により交通安全上の課題を抽出し、対策を立案

- ・ 小学校の保護者や児童等が参加し、交通安全上の課題箇所を抽出しました。
- ・ 抽出調査には web を利用しました。保護者から負担が小さく便利と好評でした。

国総研では、今回得られた結果を踏まえ、今後の交通安全対策に役立つよう研究を進めてまいります。

概要（詳細は別紙）

- 場所 : つくば市立要小学校周辺の通学路
期間 : 平成26年8月～平成27年6月（調査着手～効果計測）
実施内容 : 交通安全対策の立案、つくば市による対策の実施、対策効果の計測

問い合わせ先

(対策立案、効果計測について)

国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 稲野

TEL : 029-864-2219 FAX : 029-864-3784

(対策実施について)

つくば市 環境生活部 危機管理課 交通防犯係 小川

TEL : 029-883-1111 (代表) FAX : 029-868-7582

速度抑制等による通学路交通安全対策を実施

つくば市

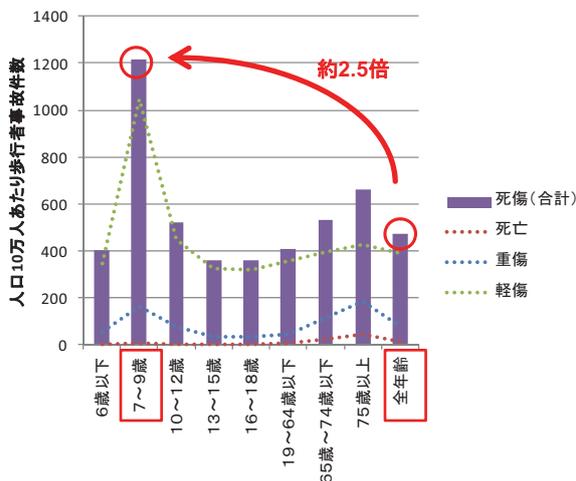
国土技術政策総合研究所（国総研）

平成27年9月

背景（交通事故の実態）

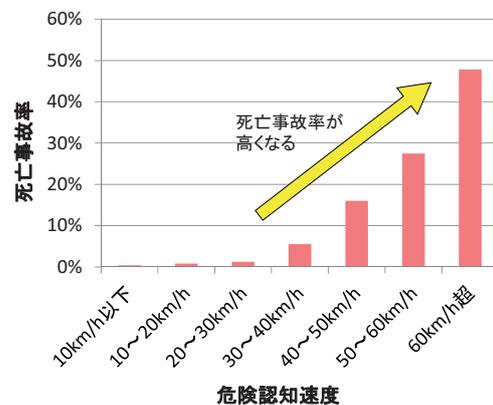
- ・ 人口あたりの歩行者事故件数は、7～9歳が特に多く、小学生を対象とした交通安全対策が重要
- ・ 車両の速度が高くなると死亡事故の割合が高くなることから、速度低減が重要

■ 年齢層別人口10万人あたり歩行者事故件数(H25)



（交通事故総合分析センターのデータをもとに国総研が作成）

■ 死亡事故率と速度の関係



※死亡事故率＝死亡事故件数÷死傷事故件数
 ※ITARDAの平成22年～平成26年の市町村道のデータを使用
 ※第一当事者が四輪車、第二当事者が歩行者の事故データを使用

（交通事故総合分析センターのデータをもとに国総研が作成）

概要

通学路の交通安全対策を効率的・効果的に進める手法を検討するため、要小学校通学路を対象に交通安全対策を実施

- ・ 国総研 :交通安全対策の立案、効果計測
- ・ つくば市 :交通安全対策の実施

場所: 要小学校周辺の通学路

実施内容

- 1) 交通安全対策の立案
- 2) 交通安全対策の実施
- 3) 効果計測

期間: 平成26年8月～平成27年6月
(調査～対策立案～対策実施～効果計測)



通学路の様子(対策前)



なお、公安委員会により、平成26年12月に周辺地域がゾーン30に指定

3

1) 交通安全対策の立案

- ・ 住民の立場からの交通安全上の課題箇所を把握するために、小学校の保護者等を対象としたweb調査を実施し、29地点(195件)の情報を入手
- ・ 学校の授業の中で児童(小学六年生)がweb閲覧と課題箇所入力を実施
- ・ これらの情報に加え、現地踏査、交通調査、関係者協議等を経て、小学校周辺11地点を対象に交通安全対策を立案

web調査で得られた交通安全上の課題箇所



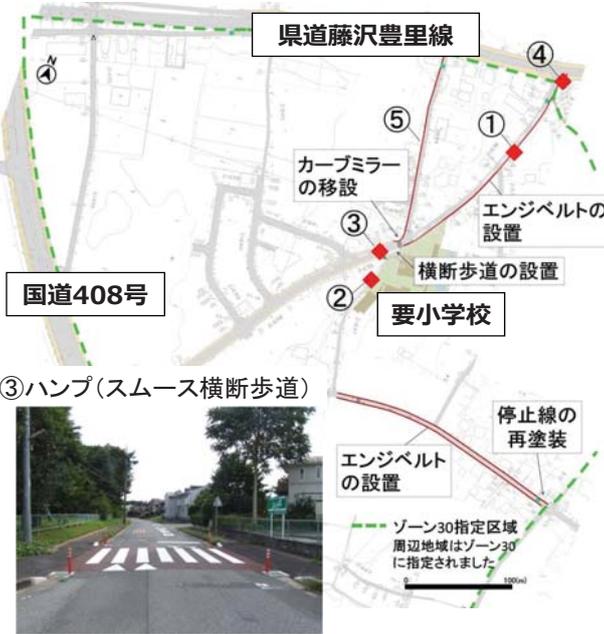
今回の調査では、本田技研工業(株)のwebサイト「SAFETY MAP」を利用

4

2) 交通安全対策の実施内容

- ・ 車の速度低下等を目的としたハンプ(路面の盛り上げ)、狭さく(ポール)の設置
- ・ 運転者・歩行者の注意喚起を目的としたエンジベルト(路肩のカラー化)、路面標示や看板の設置
- ・ 見通しが悪い要因となっている植栽の剪定等

①ハンプと狭さく



④交差点部の狭さく



②ハンプ(スリムハンプ)



③ハンプ(スムーズ横断歩道)



⑤エンジベルト



3) 効果計測(1) ハンプと狭さくの併用で速度低減効果を確認

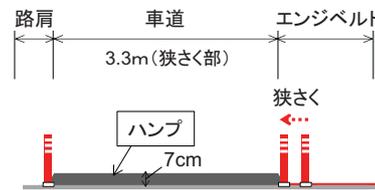
- ・ 単独走行車両^{※1}の速度^{※2}が、42.0km/hから34.3km/hに低下
- ・ 特に40km/hを超える車両の割合は、62%から17%に大きく減少
- ・ 狭さく部でのすれ違い時に譲り合いが発生^{※3}し速度が低下(狭さく部でのすれ違い車両の速度21.5km/h、それ以外でのすれ違い車両の速度31.0km/h)

■狭さくハンプの設置

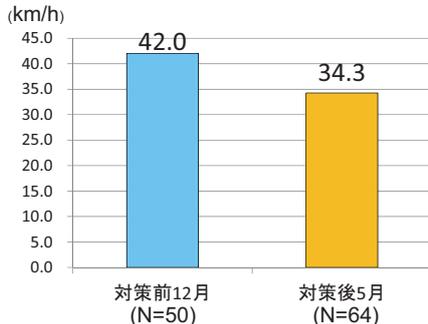


<通勤・通学時間帯である7:30~8:30に南方向へ走行した車両を対象>

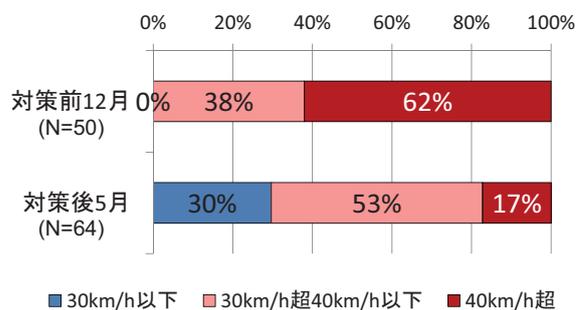
○断面イメージ



○速度の変化(朝ピーク・単独走行)



○速度構成の変化(朝ピーク・単独走行)

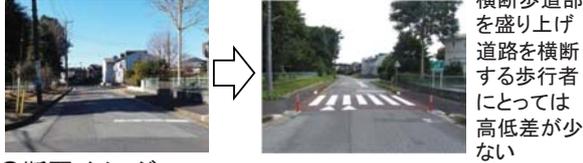


※1 対向車や歩行者等の影響を受けていない車両
 ※2 ハンプと前後各20mを含む区間の速度について対象車両の平均
 ※3 前後ですれ違った21台中9台に発生

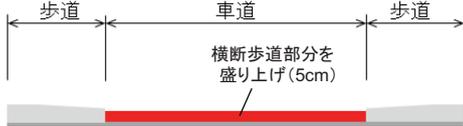
3) 効果計測(2) 注意喚起の効果を確認

- ・ 歩行者が安全に道路を横断するためのスムーズ横断歩道の設置
- ・ 歩行者に配慮したコンパクトなハンプ(スリムハンプ)の設置により、自動車への注意喚起の効果を確認

■スムーズ横断歩道の設置

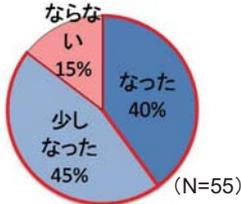


○断面イメージ



○アンケート調査結果

対策により、横断するまたはしようとする歩行者を確認しやすくなりましたか



(ドライバー意識調査結果)

横断歩道が歩きやすくなったと感じますか

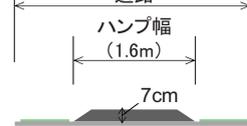


(歩行者意識調査結果)

■スリムハンプの設置

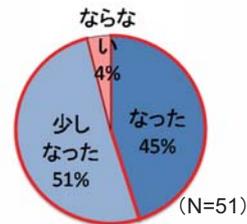


○断面イメージ



○アンケート調査結果

注意して運転するようになりましたか



(ドライバー意識調査結果)

3) 効果計測(3) 地域全体での安全性の向上

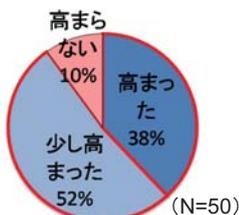
- ・ エンジェルベルトの設置により、歩行者優先の意識が向上
- ・ 地区への進入口の狭さく設置で、事故の危険性が低下したとの意識

■エンジェルベルトの設置



○アンケート調査結果

以前より、歩行者を優先させると意識が高まりましたか



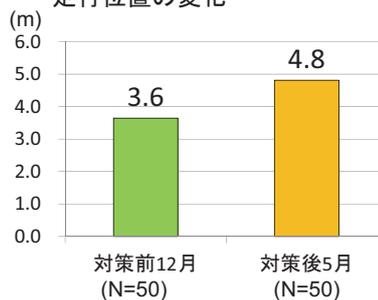
(ドライバー意識調査結果)

※エンジェルベルトの設置を行ったうちの1箇所についての結果

■県道からの進入車両に対する交差点狭さくの設置

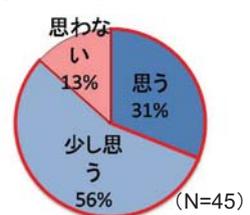


○県道からの左折時の走行位置の変化



○アンケート調査結果

車との接触の危険性が低下したと思いますか



(歩行者意識調査結果)

まとめ(今回の取り組みの成果)

大幅な速度低減などの効果を確認

- ・ ハンプと狭さくの併用により、速度低減効果を確認しました。(朝の通勤時間帯)
 - ✓ 40km/hを超える割合が62%から17%に大きく減少(単独走行車両)
 - ✓ 狭さく部で大きな減速を伴う譲り合いが発生(前後ですれ違った21台中9台)
- ・ エンジェルベルトや狭さくの設置等で、注意喚起、事故防止等の効果を確認しました。

住民参加により交通安全上の課題を抽出し、対策を立案

- ・ 小学校の保護者や児童等が参加し、交通安全上の課題箇所を抽出しました。
- ・ 抽出調査にはwebを利用しました。保護者から負担が小さく便利と好評でした。

国総研では、今回得られた結果を踏まえ、今後の交通安全対策に役立つよう研究を進めてまいります。

つくば市では、要小の対策結果を今後つくば市通学路安全推進会議等で活用し、安全の確保に努めてまいります。