

生活道路の交通安全対策について

国土交通省 中部地方整備局
静岡国道事務所
浜松河川国道事務所
沼津河川国道事務所



目次

生活道路の交通安全対策について

1. 令和元年度の取り組み概要	1
2. 取組報告	3
3. 課題解決に向けた取組	7
4. 今後の取組方針(案)	9

1

令和元年度の取り組み概要

①これまでの取り組み経緯

- 生活道路対策の推進を図るため、**登録済みエリアでの取組(PDCA)支援**や**新規登録候補エリアへの支援**を実施。
- 自治体アンケートやヒアリングから得られた「生活道路対策を推進する上での課題」より**今後の対応策(案)**を提案。

平成27年度

- 生活道路対策エリアの選定（静岡県内で41地区が選定・公表）

平成28年度

- 生活道路の交通安全対策の進め方について方針決定

平成29年度

- 対策の推進に関する課題や対応案についての意見交換会の実施
- 静岡市入江地区での交差点ハンプの仮設と実証実験の実施
- 意見交換会、実証実験結果を踏まえた「生活道路の交通安全対策の進め方」の更新
- 生活道路対策エリアの追加（1箇所追加され静岡県内で全42地区）

平成30年度

- 登録済みエリアでの取組(PDCA)支援
- 生活道路対策エリアの追加（1箇所追加され静岡県内で全43地区）
- 「生活道路対策エリア」の登録拡大への周知活動



令和元年度

- 登録済みエリアでの取組(PDCA)支援
 - 物理的デバイスの効果検証（浜松市飯田地区、藤枝市三輪地区）
- 新規登録候補エリアへの支援
 - ETC2.0による交通分析等（掛川市、清水町）
- 生活道路対策を推進する上での課題の把握と今後の取組方針の整理
 - 生活道路対策エリアを有する県内自治体アンケートの実施
 - 静岡国道事務所管内自治体へのヒアリングの実施

※詳細は、参考資料（P1～6）を参照



令和元年度の取り組み概要

②令和元年度の「生活道路対策エリア」への取組支援

- ・令和元年度において、取組の進捗が見られたのは登録済み全43地区のうち6地区。（うち2地区で支援を実施）
- ・登録済みエリアの取り組みが停滞傾向であることが課題。
- ・エリア拡大・新規登録候補箇所が3地区。（うち2地区に対して、エリア指定に向けた支援を実施）

■令和元年度 生活道路対策エリアでの取組概要(6地区)

市町	地区名	令和元年度の実施概要	取組の結果・今後の方針	国交省による支援実施
伊豆の国市	長岡地区	・通学路点検の実施時に出了要望箇所を中心に、区画線の補修・幅広化を実施。	・県警事故データ等による事故発生状況等より効果検証を行う予定	
藤枝市	岡部町三輪地区	・仮設ハンプの実証実験を実施(2019年9月) ・効果検証調査実施 ・周辺住民へのアンケート実施	・効果検証によりハンプによる速度抑制効果を確認 ・今後はハンプ以外の対策検討も含め、対策実施に向けて地元住民と合意形成を図る予定	○ 取組報告①参照
磐田市	中泉、国府台地区	・エリア内の薄くなった区画線の引き直しを実施	・今後の対策予定は未定	
静岡市	清水区入江東地区	・イメージ狭窄及び交差点ハンプを本設し、エリア全体で社会実験を実施中(2019年12月～3月) ・実測調査による効果検証を実施中(2019年1月)	・実測調査結果と合わせ、ETC2.0分析による効果検証を予定 ・R1年3月末の協議会にて効果検証結果を報告予定	
浜松市	船越・野口・八幡地区	・昨年度に引き続き路面表示等の対策を実施	・県警事故データ等による事故発生状況等より効果検証を行う予定	
浜松市	飯田地区	・エリア内に交差点ハンプを設置(2019年11月) ・ETC2.0による効果検証実施 ・周辺住民へのアンケート実施(2月末まで)	・今後はアンケート結果の整理を行う予定	○ 取組報告②参照

■令和元年度 エリア拡大・新規登録候補箇所

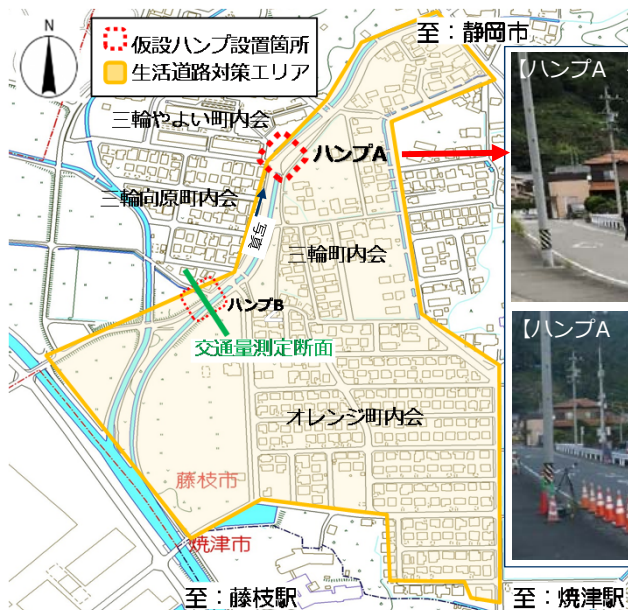
市町	地区名	令和元年度の実施概要	今後の方針	国交省による支援対象
清水町		・ETC2.0を用いた交通状況分析を実施	・分析結果を踏まえ具体的な対策検討・実施及び効果検証の実施を予定	○ 取組報告③参照
伊豆の国市	市道大101号線沿い通学路周辺箇所	・通学路を含めた要望箇所に対策実施を検討中	・必要に応じてゾーン30及び生活道路対策エリア指定を検討中	
掛川市		・ETC2.0を用いた交通状況分析を実施	・エリア内に対策実施(路面のカラー化)を検討中 ・新規エリアではなく、既存エリアの拡大を検討中	○ 取組報告④参照

※詳細は、参考資料(P1～6)を参照

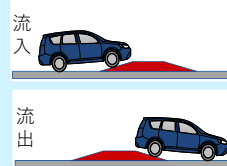
取組報告①：登録済みエリアでの取組(PDCA)支援

①藤枝市岡部町三輪地区の事例：仮設ハンブ設置に関する実測調査による効果検証

- ・エリア外周道路の『区域内区間』の速度低下を促すため、入口付近に仮設ハンブを2箇所設置
- ・仮設ハンブ設置前・設置中の走行速度、振動、騒音について、現地実測調査結果を基に分析
(結果：ハンブへの流入・流出速度が低下、速度30km/h以上の車両の割合が減少、騒音・振動は変化無し)
- ・周辺住民に対するアンケートを実施。(結果：速度抑制効果は期待できる、設置箇所直近住居への騒音・振動の懸念)

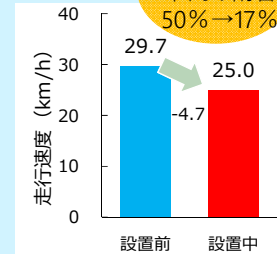


走行速度

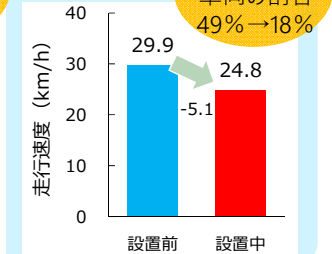


※ハンブ20m手前地点とハンブ通過地点の2地点の走行速度平均値を使用。

【流入】

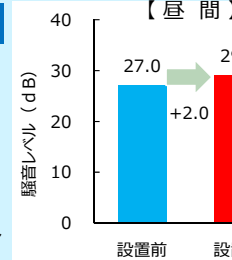


【流出】



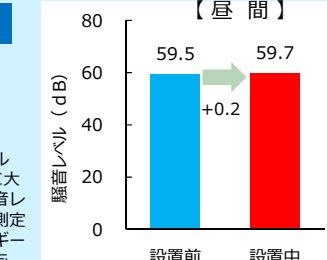
振動

※ L10 (時間率振動レベルの80%上端値) を使用



騒音

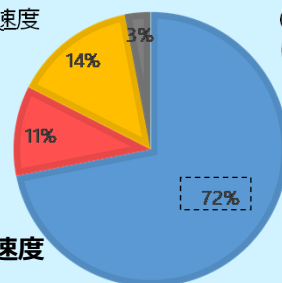
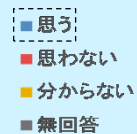
※等価騒音レベル Laeq (時間的に大きく変動する騒音レベルに対して、測定時間内のエネルギーを時間平均したもの) を使用。



※三輪地区実証実験においては、エリア内単路部2箇所にハンブを設置。本資料にはハンブAにおける結果のみ示しています。

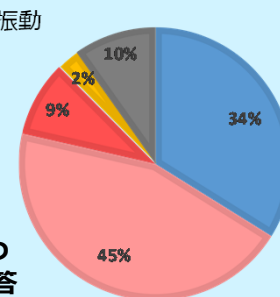
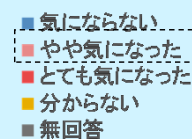
周辺住民アンケート

Q.ハンブを設置することは、車両の速度抑制効果が期待できると思いますか。



約7割の方が「ハンブ設置により速度抑制効果が期待できる」と回答。

Q.ハンブを通過したとき、騒音や振動についてどのように感じましたか。



約5割の走行者が騒音振動について「やや気になった」と回答

ハンブ設置による速度抑制効果は期待できる。

約半数が設置継続を希望。一方、ハンブの無い区間の速度低下効果が低く、設置箇所直近の住民より夜間の騒音・振動の指摘もあり。⇒ハンブの恒久設置の是非を含め、対策を引き続き検討予定

※詳細は、参考資料 (P7~P11) を参照

2

取組報告②：登録済みエリアでの取組(PDCA)支援

②浜松市飯田地区の事例：交差点ハンプに関するETC2.0データを用いた効果検証

- ・エリア内の抜け道利用対策及び幼稚園立地近接交差点の安全対策を目的として『交差点ハンプ』を設置。
- ・ハンプ設置の前後期間の走行速度についてETC2.0分析を実施。
(結果：南向き車両の平均速度の減少、南北方向の走行速度30km/h未満の車両の割合が増加)
- ・周辺住民に対するアンケートを実施。(現時点で自治体にてとりまとめ中)



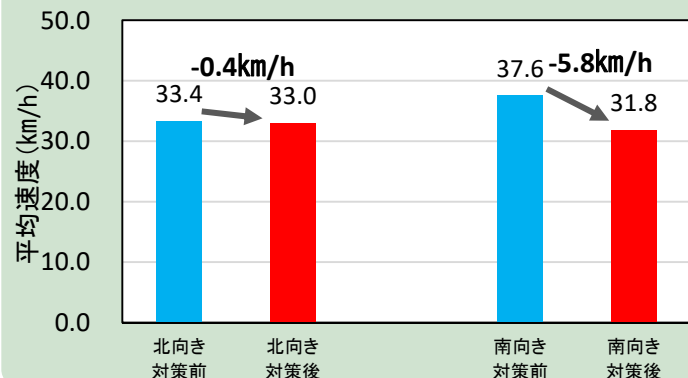
【位置図】



分析期間
設置前：2019年10月1日～31日
設置後2019年11月6日～24日

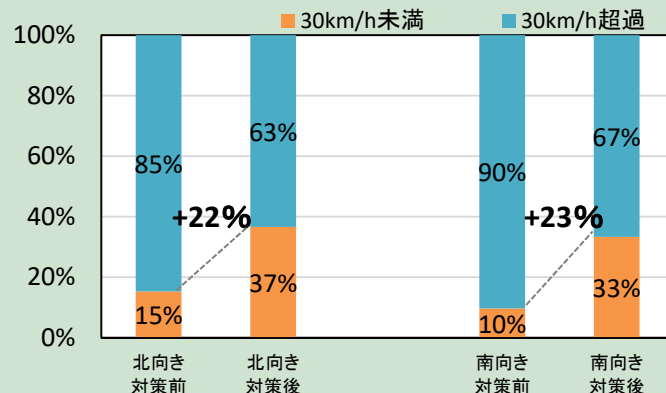
【平均速度】

ハンプ設置位置を含む市道飯田56号線を利用した車両の走行速度データを収集し、平均速度を算出。



【速度割合】

ハンプ設置位置を含む市道飯田56号線を利用した車両の走行速度データを収集し、30km/h未満と30km/h以上の割合を算出



【アンケート調査】

飯田地区における生活道路対策に関するアンケート調査

※本調査は、飯田地区の生活道路対策に関するアンケート調査です。調査結果は、飯田地区の生活道路対策の改善に活用させていただきます。調査結果は、飯田地区の生活道路対策の改善に活用させていただきます。

※本調査は、飯田地区の生活道路対策に関するアンケート調査です。調査結果は、飯田地区の生活道路対策の改善に活用させていただきます。調査結果は、飯田地区の生活道路対策の改善に活用させていただきます。

- ・地区内における生活道路対策(全8対策)に関する利用者の実感を把握するためにアンケート調査を実施。
- ・アンケートとりまとめは2月中を想定

※詳細は、参考資料(P7～P11)を参照

取組報告③：新規登録候補エリアへの支援

③清水町の事例：新規候補エリアのETC2.0を用いた交通分析、抜け道分析

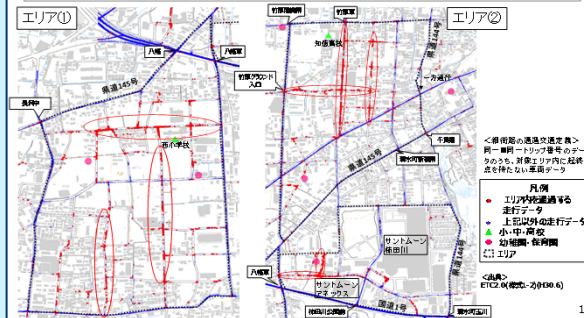
- ・抜け道利用や事故発生状況についての情報提供の要望があった清水町の2エリアを「新規登録候補エリア」として位置付け、ETC2.0を用いて対象エリアの交通状況分析を実施。エリア内危険箇所等の情報を共有。
- ・今後、具体的な対策検討・実施及び対策の効果検証を行う予定。

【位置図】



2. ④ 対象エリア内の細街路への通過交通 抜け道利用

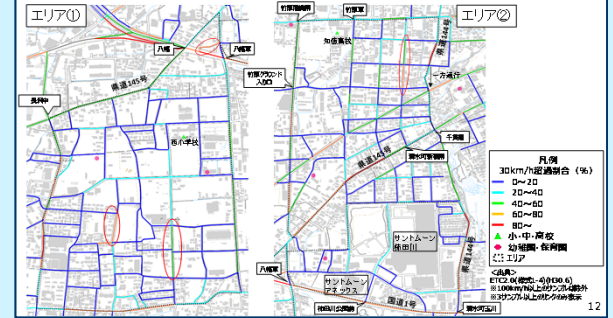
- ・エリア周辺の主要道路からエリア内の細街路への通過交通を把握するため、対象エリア内に起終点を持たない車両の走行履歴データを抽出し、赤色で図化した。
- ・エリア①では南北方向の道路や西小学校北の東西方向道路が、エリア②では知徳高校周辺の細街路が利用。



■ 共有事項：抜け道としての利用がみられる箇所、30km/h以上での走行が多くみられる箇所 → 速度抑制の必要な箇所

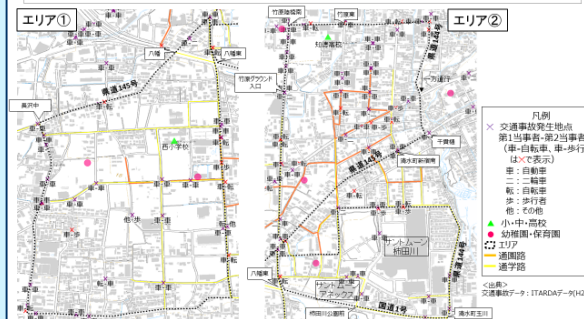
2. ③ 生活道路の30km/h超過割合 30km/h超過割合

- ・エリア①では、南北方向の道路で30km/h超過割合が60%以上の区間がみられる。
- ・エリア②では、県道144号の西側の道路で30km/h超過割合が60%以上の区間がみられる。



1. 長泉町・清水町地区の現況(事故発生状況) 事故発生状況

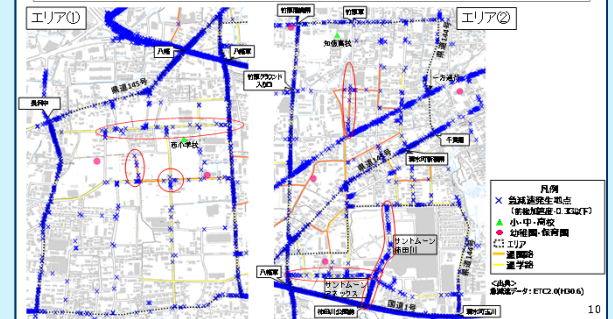
- ・エリア①では、エリアの外周道路で車と歩行者、あるいは車と自転車に関連する事故が発生している。
- ・エリア②では、エリアの外周道路等でエリアを東西に結ぶ道路で、車と歩行者、あるいは車と自転車に関連する事故が発生している。



■ 共有事項：交通事故発生地点と事故当事者、自動車の挙動からみた危険箇所 → 事故危険箇所の把握

2. ① 危険挙動発生回数 急減速

- ・エリア①では、西小学校の周辺の道路で急減速挙動が多く発生している。
- ・エリア②では、知徳高校の南の道路で急減速挙動が多く、またサントムン周辺でも急減速挙動が多く発生している。



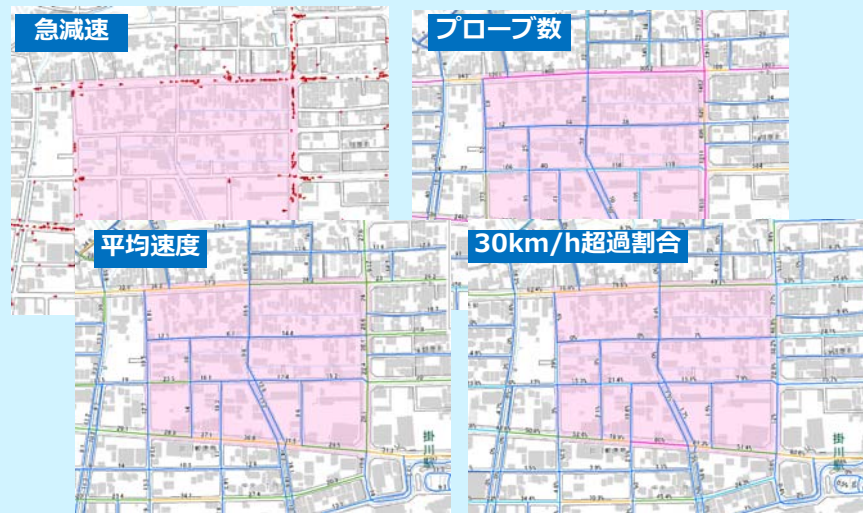
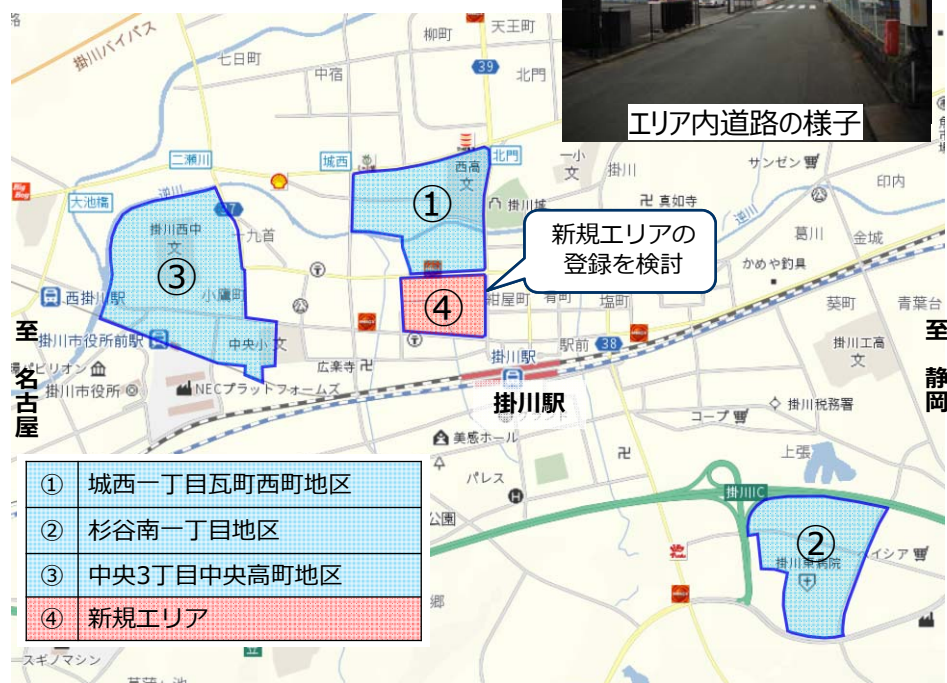
※詳細は、参考資料(P12~P15)を参照

取組報告④：新規登録候補エリアへの支援

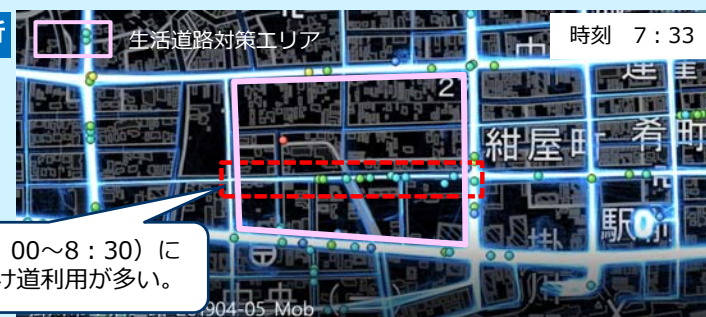
④掛川市の事例：新規候補エリアのETC2.0を用いた交通分析、抜け道分析

- ・住民より抜け道利用に関する対策要望があった掛川市の1エリアを「新規登録候補エリア」として位置付け、ETC2.0を用いて対象エリアの交通状況分析を実施。
(分析内容：急減速、平均速度、30km/h超過割合、抜け道利用確認)
- ・エリア内路線に関して路面のカラー化を検討中だが、今後、円滑なエリア登録に向けて技術支援を継続予定。

【位置図】



抜け道利用分析



分析期間：2019年4・5月（2カ月間の合計を1日の時間別で表示）
※白い線が濃い（太い）ほど通行履歴が多い

分析期間：分析期間：H31/4/1～5/31

※詳細は、参考資料（P12～P15）を参照

課題解決に向けた取組

① 静岡県内自治体アンケートの実施

- ・生活道路対策エリアを有する自治体を対象にアンケート実施。
- ・アンケート結果より、実践したい項目や、取組推進における課題・要望等を把握。

【概要】

1. 対象 : 令和元年12月
2. 実施方法 : データ形式による送付・回収
3. 対象者 : 生活道路対策エリアを有する自治体 (下田市、松崎町、伊藤市、沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、富士宮市、富士市、島田市、藤枝市、吉田町、磐田市、掛川市、菊川市、袋井市、湖西市、静岡市、浜松市 計22自治体)
4. 設問項目 : 1) 各地区の取組進捗状況
2) 実践予定および実践したい項目とその課題等
3) 歩行者の安全対策の推進意向
4) エリア拡大や新規追加希望箇所

【主な意見（課題・要望関係）】

要望・課題	市町	地区
・協議会という型に拘らず、地元や警察の意見を聞いて対策を実施したい。	富士市	錦町1丁目、中央町1丁目、中野、中島
・協議会の立ち上げに向けて支援してほしい。	藤枝市	茶町・音羽町
・エリア周辺(エリア外)のETC2.0分析支援をお願いしたい。(幹線道路と生活道路の利用状況の把握)	静岡市	駿河区中田
・ハンプ本設置の判断根拠(反対意見への対応、評価方法)について教えてほしい。	藤枝市	岡部町三輪
・対策実施にあたっての公安委員会協議期間の短縮化はできないか。	静岡市	清水区入江東
・歩行者の安全対策の検討の必要性は感じているが、具体化できていない状況にある。	伊豆市	修善寺
・横断歩道位置や歩行者待機場所のスペースが狭いことから、安全対策に苦慮している。	富士宮市	万野原新田
・対象地区という枠に捉われず、必要な箇所に安全対策を実施したい。	富士市	錦町1丁目

※詳細は、参考資料（P16～P17）を参照

課題解決に向けた取組

②自治体意見交換会（静岡国道事務所管内）の実施

- ・取組の更なる進捗を図るため、各自治体で直面している具体的な課題や意見の把握を目的に、**静岡国道事務所管内の自治体を対象に意見交換会を実施。**
- ・意見交換の結果、より具体的な課題の把握、共有が可能となり、国交省として支援すべき・支援可能な内容を把握。
- ・静岡県として共有すべき課題もあり、3事務所の連携・協調の必要性を認識。

【概要】

1. 日時 : 令和元年9月13日（金）14:00～17:00
2. 開催場所 : 藤枝市文化センター
3. 出席者 : 静岡市、藤枝市、富士市、富士宮市、焼津市、静岡国道事務所
4. 議事内容 :
 - 1) 【説明】生活道路の安全確保の取り組みについて（静岡国）
 - 2) 【紹介】先行整備エリア（入江地区）の進め方や課題について（静岡市）
 - 3) 【報告】昨年度の全体意見交換会における意見や課題（静岡国）
 - 4) 意見交換



【主な意見（課題・要望関係）】

要望・課題	市町
・生活道路対策エリア指定とゾーン30指定の順序について、ルールがあれば知りたい。 （ゾーン30指定は対策実施後である必要があるか。）	富士市
・エリア未指定箇所における路面標示の引き直しなど、リノベーション的事業にも予算補助がほしい。	焼津市
・住民との現場視察など行った結果、多数の対策要望箇所（路面標示、用水路への転落防止策設置等）の提案があり、予算確保で悩んでいる。	富士市
・令和元年度は「未就学児の事故対策」対応を優先的に行ったこともあり、生活道路対策まで人・予算が回らない。	富士宮市
・高校生や高齢者の自転車事故が多いため、自転車の事故対策事例などを知りたい。	静岡市・焼津市

※詳細は、参考資料（P18～P19）を参照

4

今後の取組方針（案）

- アンケート結果や意見交換会等の結果より、今後の取組方針（案）をとりまとめ
→これまでの取組項目の継続実施、柔軟に対応すべき事項(青字)、新たに取り組むべき事項(赤字)
- 静岡県内で『課題』を把握するための、**自治体意見交換会の実施**を提案

【段階】		【課題】	【取組み方針（案）】
新規エリア エリア外	エリア指定に拘らない	<ul style="list-style-type: none"> エリア指定、協議会設立に拘らず対応したい 通学路や未就学児の移動経路の安全確保 	<ul style="list-style-type: none"> 実情に応じた柔軟な協議会体制の提案 新たなエリア指定の提案(予算確保が可能)
	希望エリア有り	<ul style="list-style-type: none"> エリア範囲を設定するのに事故や交通状況が知りたい ゾーン30指定をとりたい 	<ul style="list-style-type: none"> 事故データ、交通状況など技術的データ提供 要望に応じて関連するエリア外路線のデータ提供 ゾーン30指定に向けた支援(警察との調整)
登録済みエリア	協議会未設立 設立予定	<ul style="list-style-type: none"> どこから実施したらよいかわからない 協議会をどのように立ち上げたらよいかわからない 協議会設立にあたり地元へ周知させたい 	<ul style="list-style-type: none"> 事故データや交通データによる現況状況データの提供 事故データ等による候補エリアの提案 協議会メンバー構成や運営方法等、参考情報(事例等)やノウハウの提供 広報支援(エリア指定予定など住民への周知方法や内容の提案、事例紹介)
	協議会 設立済み	<ul style="list-style-type: none"> 安全対策の位置や内容を決めたい 安全対策の社会実験をしたい 設置した安全対策の効果が知りたい 地元住民の関心や意識を向上したい 取組みを地元住民に周知させたい 	<ul style="list-style-type: none"> 事故データ、交通データによる現況状況データの提供 対策内容検討支援(勉強会の開催、対策手法や事例紹介等) 地元住民の意見把握手段の提案 ハンプ設置等社会実験実施支援 ビッグデータを用いた事前事後交通状況データの提供 地元住民の意識向上支援(学識者による説明機会提供等) 広報支援(取組状況や効果検証結果等の住民への周知)

生活道路の交通安全対策について 参考資料

[生活道路の交通安全対策参考資料]



参考資料	
1. 令和元年度の取り組み概要	1
① 生活道路対策エリアの選定経緯	1
② 全国における「生活道路対策エリア」の選定状況	2
③ 静岡県における「生活道路対策エリア」に対する取り組みについて	3
④ 静岡県における「生活道路対策エリア」の進捗状況	4
⑤ 新規追加箇所の要望	6
2. 取組報告	7
① 登録済みエリアでの取組(PDCA)支援	7
② 新規登録候補エリアへの支援	12
3. 課題解決に向けた取組	16
① 静岡県内自治体アンケートの実施(令和元年12月)	16
② 自治体意見交換会(静岡国道事務所管内)の実施	18
参考 予算確保について	20

① 生活道路対策エリアの選定経緯

- 平成27年度に、**生活道路の交通安全の確保に向けた取組の推進**に向け、全国で生活道路の安全対策の対象エリアが登録された。
- 静岡県では交通管理者と道路管理者が連携してゾーン30対策※¹を実施している中で、**同対策の更なる推進を図るため**に、以下の抽出方針に従い「生活道路の交通安全の確保に向けた取組」の対象エリアとして**県内で43箇所※²の「生活道路対策エリア」が選定**されている。

静岡県における
生活道路
対策エリアの
抽出方針

- 基本的に、ゾーン30が指定されている区域又は指定が検討されている区域を抽出**する。
※ただし、既にゾーン30対策が実施済で効果が得られている区域等はこの限りでない。
- 対策エリアの設定にあたっては、**ゾーン30区域と整合を図るとともに、通過交通を排除する等の観点から必要に応じて周辺の幹線道路も含めた区域を設定**する。
- 個別の抜け道など区間対策が必要な場合は、地域の実情を踏まえて抽出**する。

43地区の生活道路
エリアを選定

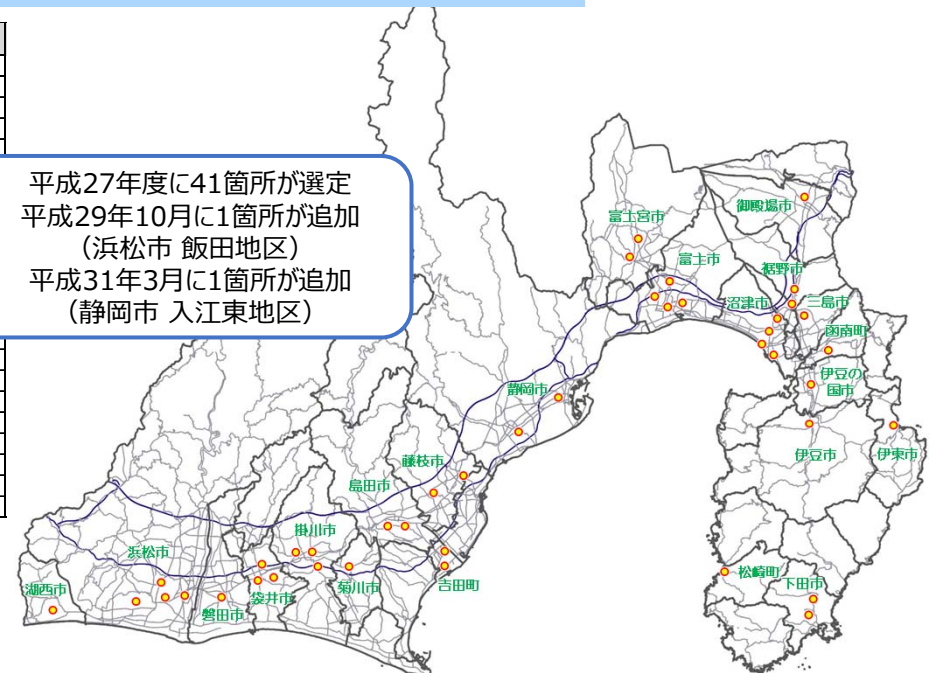
番号	市町	地区名	番号	市町	地区名
1	下田市	立野地区	22	島田市	本通3丁目・4丁目・大川町地区
2	下田市	高根・山口・河内地区	23	島田市	日之出町・本通2丁目地区
3	松崎町	松崎地区	24	藤枝市	岡部町三輪地区
4	伊東市	中央町地区	25	藤枝市	茶町・音羽町(藤枝中央小学校・藤枝中学校)地区
5	沼津市	庄栄町地区	26	吉田町	川尻1地区
6	沼津市	末広町地区	27	吉田町	川尻2地区
7	沼津市	下香貴地区	28	磐田市	中泉、国府台
8	沼津市	花園町地区	29	掛川市	城西1丁目・瓦町・西町
9	三島市	富士ビレッジ地区	30	掛川市	杉谷南一丁目
10	御殿場市	御殿場地区	31	掛川市	中央3丁目中央高町
11	裾野市	佐野地区	32	菊川市	堀之内地区
12	裾野市	伊豆島田地区	33	袋井市	神長地区
13	伊豆市	修善寺地区	34	袋井市	久能
14	伊豆の国市	長岡	35	袋井市	川井(袋井西小学校)
15	函南町	平井地区	36	湖西市	新居地区
16	富士宮市	万野原新田地区	37	静岡市	駿河区中田地区
17	富士宮市	貴船町地区	38	静岡市	清水区入江西地区
18	富士市	錦町1丁目地区	39	静岡市	清水区入江東地区
19	富士市	中央町1丁目地区	40	浜松市	曳馬地区
20	富士市	中野地区	41	浜松市	船越・野口・八幡地区 (H29.10 エリア拡大)
21	富士市	中島地区	42	浜松市	佐鳴台地区
			43	浜松市	飯田地区

※1 ゾーン30指定の経緯

- ・交通量や交通事故の発生状況等をもとに警察が箇所を選定
- ・地域の皆さんからの要望を踏まえて整備の必要性等を検討して決定 など

※2 選定エリアの経緯

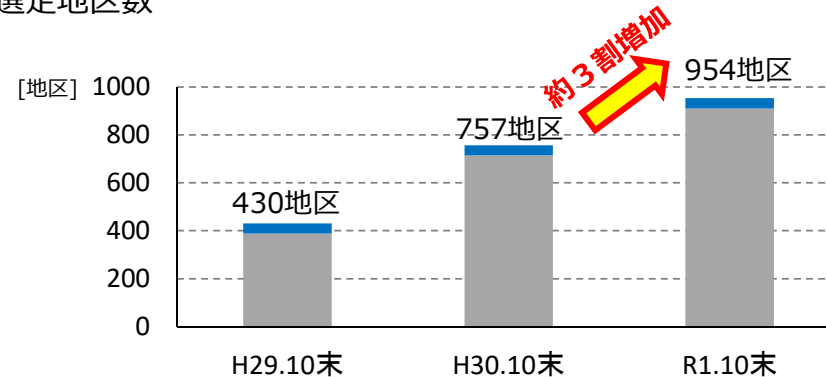
- ・静岡県では平成27年度に危険性が高い41地区が選定された後、現在までに2地区が追加された。



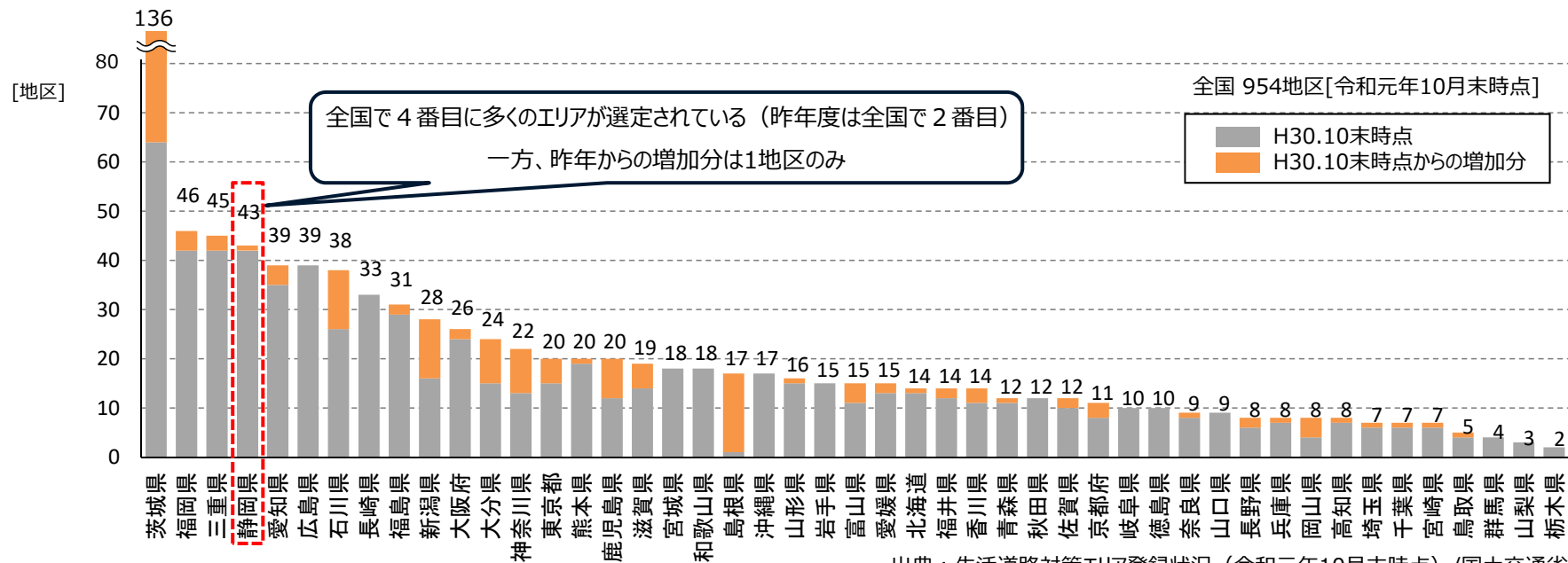
② 全国における「生活道路対策エリア」の選定状況

- 生活道路対策エリアは、**全国で954地区**が選定されており、昨年に比べ**約3割増加**している。
- 全国の都道府県の中で、**静岡県は4番目**に多くのエリアが選定されているが、**エリア選定数は伸び悩んでいる**。

■ 全国の生活道路対策エリアの選定地区数



■ 都道府県別の生活道路対策エリアの選定地区数



出典：生活道路対策エリア登録状況（令和元年10月末時点）/国土交通省HP

③ 静岡県における「生活道路対策エリア」に対する取り組みについて

○現在は選定された各エリアの自治体を中心に、平成28年度に策定（平成29年度改定）された、「**生活道路の交通安全対策の進め方**」に沿い、エリア毎に対策を進めている状況にある。

交通安全対策の進め方の全体の流れ（平成28年度専門部会（生活道路）より）

(1) 推進体制の調整・協議会設立

(2) エリア内の交通状況分析・現地点検

(3) 交通安全対策の検討

(4) 地元との合意形成

(5) 交通安全対策の決定

(6) 交通安全対策の実施

(7) 交通安全対策効果の検証

【生活道路対策の取り組み開始】
道路管理者・地域住民・警察等が協働し、
現地点検や対策検討を実施。

【生活道路対策の取り組み完了】
対策実施後に対策に対する効果検証を行い、
期待していた効果が発現しエリアの課題が
解消した場合、対策完了となる。

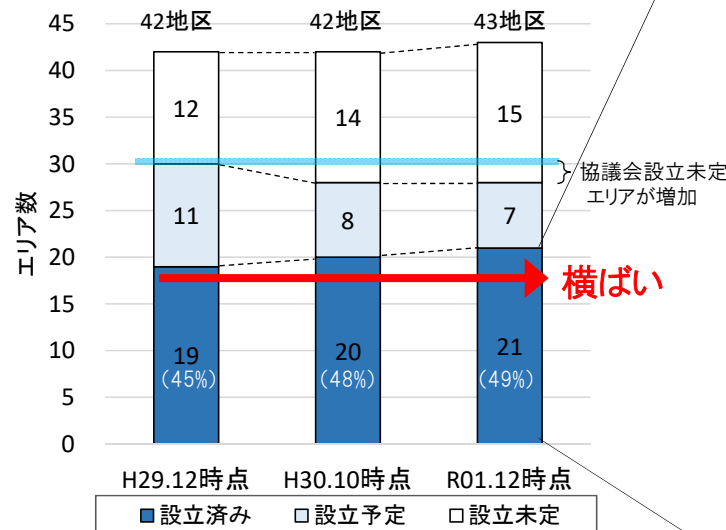
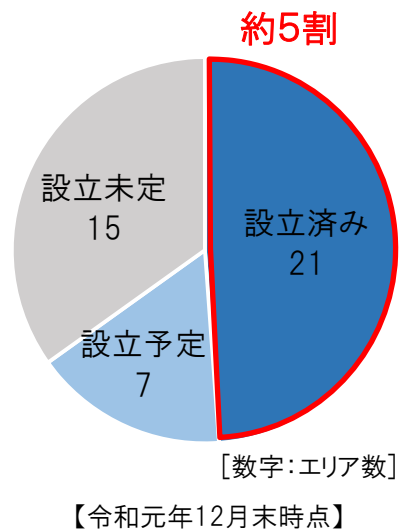
④ 静岡県における「生活道路対策エリア」の進捗状況

- ・令和元年12月時点で、協議会設立済みのエリアは全体の**約5割**（21地区。昨年度末より1箇所増加）。
- ・協議会設立数は伸び悩んでいるが、協議会設立エリアでは、取り組みの一定の進捗を確認。
- ・取り組み進捗を促すには、**協議会設立が重要**。

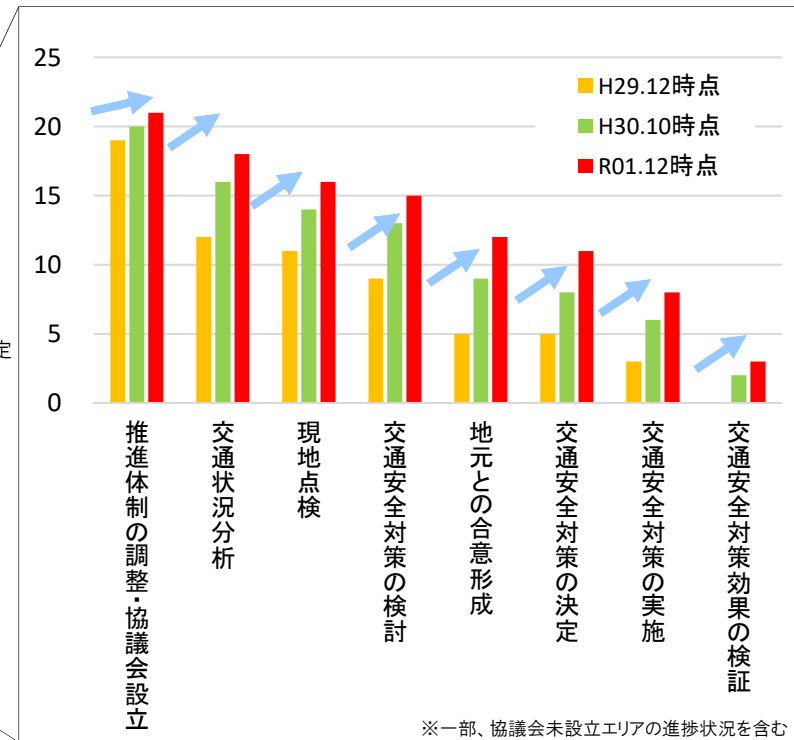
※令和元年12月実施 自治体アンケート結果より

協議会の設立状況

段階ごとの進捗状況



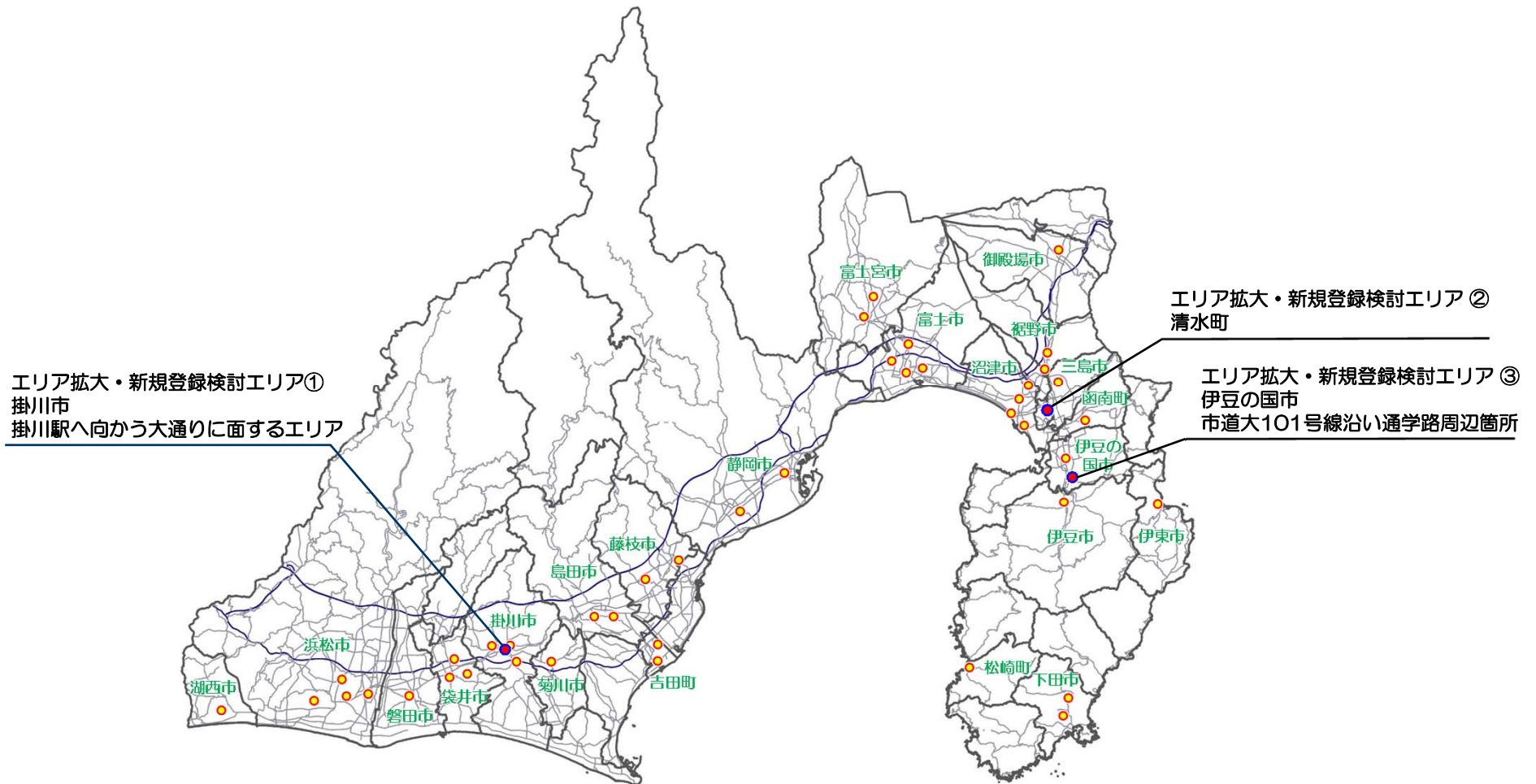
※平成29年12月時点からの協議会「設立未定」エリア数の増加は、協議会設立せず自治体活用による対策推進を進めているエリア等を含む。



※一部、協議会未設立エリアの進捗状況を含む

⑤ 新規追加箇所の要望

- アンケート結果及びヒアリング等により、エリア拡大・新規追加箇所の要望が3箇所あった。
- エリア拡大・新規登録検討エリア①：掛川市
掛川駅へ向かう大通りに面するエリア
 - エリア拡大・新規登録検討エリア②：清水町
 - エリア拡大・新規登録検討エリア③：伊豆の国市
市道大101号線沿い通学路周辺箇所



登録済みエリアでの取組（PDCA）支援

① 藤枝市岡部町三輪地区の事例：仮設ハンプ実証実験の概要

○生活道路対策エリア・藤枝市岡部町三輪地区において、仮設ハンプ設置による実証実験を実施

■実施期間：令和元年9月4日（水）～27日（金）

■実施場所：市道三輪本線

■目的：当該箇所はゾーン30エリアの外周路線であり、区域入口2箇所既にハンプが設置されている。

しかし、区域内において速い速度で走行する車両が見受けられるため、速度抑制を目的として仮設ハンプを設置する実証実験を実施した。また、実証実験とともに効果検証調査を実施した。



岡部町三輪地区で『ハンプ』の社会実験を実施

道路課

- 趣旨・目的**
岡部町三輪地区は、本市で最初に生活道路における歩行者の安全な通行の確保を目的とした「ゾーン30」に指定(第24年度)された地区です。当該地区では、生活道路の安全対策手法の1つである「狭さく」を、社会実験を経て平成31年4月に設置した。今回、更なる安全対策として、車両の速度抑制に効果が期待される『ハンプ』の社会実験を実施する。
- 社会実験期間** 9月4日（水）～9月27日（金）(予定)
- 場 所** 藤枝市岡部町三輪地区内 2箇所（ト図参照）
- 内 容**
・仮設ハンプの設置（国土交通省から借用）
・事前と実験中に【騒音・振動調査、速度調査】(国)、【交通量調査】(市)を実施
・10月に住民アンケート(市)を実施
- 今後の予定** 社会実験や住民アンケートの結果を踏まえて、『ハンプ』の本設を検討
- そ の 他** 社会実験については、生活道路や通学路などの生活空間の安全対策を推進している、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所と連携して実施
- 問い合わせ** 藤枝市都市建設部基盤整備局
道路課 維持係 担当：富田（直通）054-643-3169



ゾーン30区域【位置図】



【ハンプ】社会実験イメージ

生活道路の交通安全対策

① これまでの取り組み

「ゾーン30」区域内に、路側帯を緑色に塗るグリーンベルトなどの安全施設を整備。また、平成31年4月には、社会実験を実施して効果を確認した「狭さく」を設置しました。

【地区内の取り組み】

- グリーンベルト : L=1,020m
- ハンプ : 5箇所
- 「ゾーン30」立看板 : 5箇所
- カラー舗装 : 3箇所
- 減速標示 : 1箇所
- 「止まれ」強調標示 : 19箇所
- 狭さく : 1路線



② 今後の取り組み【ハンプの本設を検討】

市道三輪本線においては、「ゾーン30」区域内の入口2箇所に既にハンプ(舗装の凸部)が設置されています。しかし、区域内に入ると時速30kmを超える車両が見受けられるため、更なる安全対策を検討するべく、仮設ハンプ設置の社会実験を実施します。

ハンプ本設の流れ

平成31年2月

『生活道路の安全対策（社会実験）説明会』開催
生活道路における安全対策「ハンプ」の社会実験について説明・提案。【三輪町防内会での意見を収集】

平成31年3月

『ハンプ』社会実験の実施を決定
仮設ハンプによる社会実験の実施を決定した。
※本設置の前に社会実験を実施。

令和元年5月

『ハンプ』設置位置を決定
仮設ハンプの設置位置2箇所を決定。

令和元年9月

『ハンプ』社会実験を実施
市道三輪本線への仮設ハンプ設置による社会実験(約3週間)を実施。

令和元年10月～

『ハンプ』の効果検証を実施
各種調査を踏まえ、仮設ハンプの速度抑制効果等を検証し、ハンプの本設を検討。

ハンプとは？

自動車の速度抑制のために道路上に設けられた台形状の「こぶ」のこと。
今回の社会実験では取り外し可能な「仮設ハンプ」を約3週間設置し、速度抑制の効果を検証します。



ハンプ

登録済みエリアでの取組（PDCA）支援

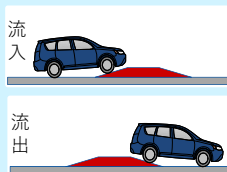
① 藤枝市岡部町三輪地区の事例：仮設ハンプ実証実験の概要

○実証実験の効果検証結果

- 交通量：交通量、車両の割合概ね同様。ハンプ設置前と設置中で交通量に大きな変化はなかった。
- 走行速度：ハンプへの流入・流出時の走行速度はいずれも低下し、30km/h以上の割合も減少傾向であった。
- 騒音・振動：騒音・振動レベルに大きな変化はなく、周辺環境への大きな影響はない。

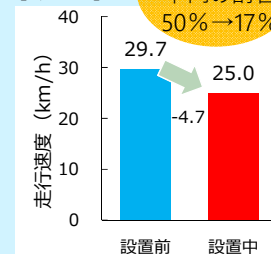


走行速度

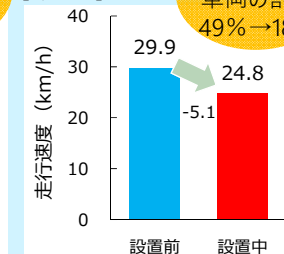


※ハンプ20m手前地点とハンプ通過地点の2地点の走行速度平均値を使用。

【流入】

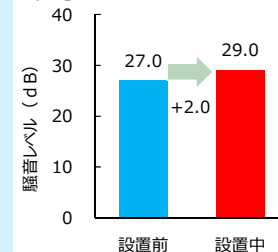


【流出】



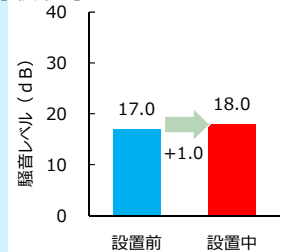
振動

【昼間】



※L10（時間率振動レベルの80%上端値）を使用

【夜間】



交通量

【ハンプ設置前と設置中の車両の割合】

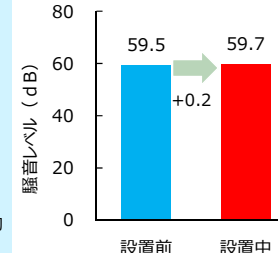
	小型車	大型車	二輪車	自動車類計
設置前調査	1,796	148 (7.4%)	63	2,007
設置中調査	1,684	134 (7.1%)	74	1,892

-115

【単位：台】

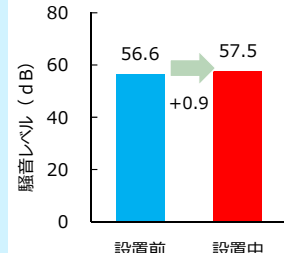
騒音

【昼間】



※等価騒音レベルLaeq（時間的に大きく変動する騒音レベルに対して、測定時間内のエネルギーを時間平均したものを）を使用。

【夜間】



※三輪地区実証実験においては、エリア内単路部2箇所にハンプを設置。本資料にはハンプAにおける結果のみ示しています。

2

取組報告①

参考資料

登録済みエリアでの取組（PDCA）支援

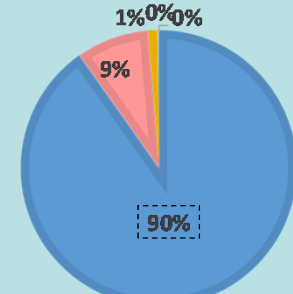
① 藤枝市岡部町三輪地区の事例：仮設ハンプ実証実験の概要

- 目的：ハンプ設置による利用者の実感を把握
- 調査範囲：4町内会（三輪町内会、オレンジ町内会、三輪やよい町内会、三輪向原町内会）
- 調査手法：回覧板を活用した、アンケート調査
- 配布：配布780世帯 回収434世帯（全体回収率 約56%）

調査項目	結果概要	総評
ハンプの通行状況	<ul style="list-style-type: none"> ➢ アンケートを回答者のうち約9割がハンプを通行 ➢ 通行手段は、6割が普通自動車、次いで自転車、歩行者の順 	
車両によるハンプ通行時の印象	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 約9割の運転者が「スピードを落として通行」と回答 ➢ 約8割の運転者が「問題なく運転できた」と回答 ➢ 約5割の歩行者が騒音振動について「やや気になった」と回答 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>美感的な観点から、ハンプの速度抑制効果を確認できた。</u> ✓ 騒音振動については環境影響を懸念する声があった。
ハンプ設置に対する印象	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 約6割の方が「ハンプ設置による運転者の交通安全意識が高まる」と回答 ➢ 約7割の方が「ハンプ設置により速度抑制効果が期待できる」と回答 ➢ 約5割の方が「継続的にハンプを設置したほうがよい」と回答、「継続的に設置しないほうがよい」と回答したのが約2割であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>ハンプ設置による交通安全対策効果を期待する回答が多く、ハンプ設置に関して、否定的な意見は少ない。</u>
自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>その他意見、気付いた点についての自由回答では、ハンプ設置に対しては、肯定的な意見と否定的な意見はいずれも約1割（各12件）。</u> ➢ ハンプを通過した際の運転状況についての自由回答では、ハンプ設置による道幅の減少によってすれ違い時に危険を感じた等の意見が11件（全16件中）。 ➢ その他対策に関する要望等の意見が約2割（25件）。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ハンプ設置に対して前向きな意見があり、<u>ハンプ設置を期待する声があることがうかがえる。</u> ✓ <u>一方で、ハンプ設置に関して、住宅付近への設置に反対する意見もあった。</u>

Q.ハンプを通行するときのスピードはいかがでしたか？

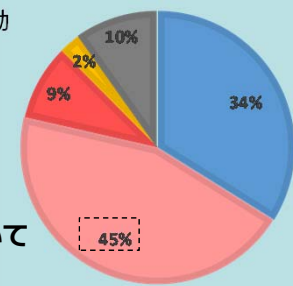
- スピードを落として通行した
- スピードはそのまま通行した
- スピードを上げて通行した
- 分からない
- 無回答



約9割の運転者が「スピードを落として通行」と回答

Q.ハンプを通過したとき、騒音や振動についてどのように感じましたか。

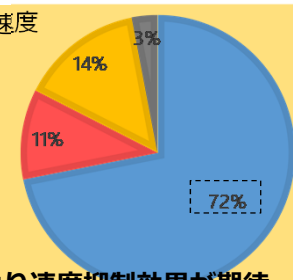
- 気にならない
- やや気になった
- とても気になった
- 分からない
- 無回答



約5割の歩行者が騒音振動について「やや気になった」と回答

Q.ハンプを設置することは、車両の速度抑制効果が期待できると思いますか。

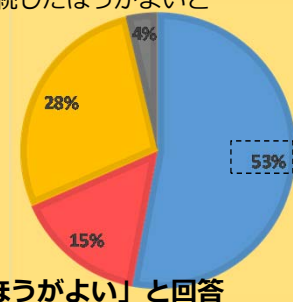
- 思う
- 思わない
- 分からない
- 無回答



約7割の方が「ハンプ設置により速度抑制効果が期待できる」と回答。

Q.ハンプを設置することは今後も継続したほうがよいとおもいますか。

- 思う
- 思わない
- 分からない
- 無回答



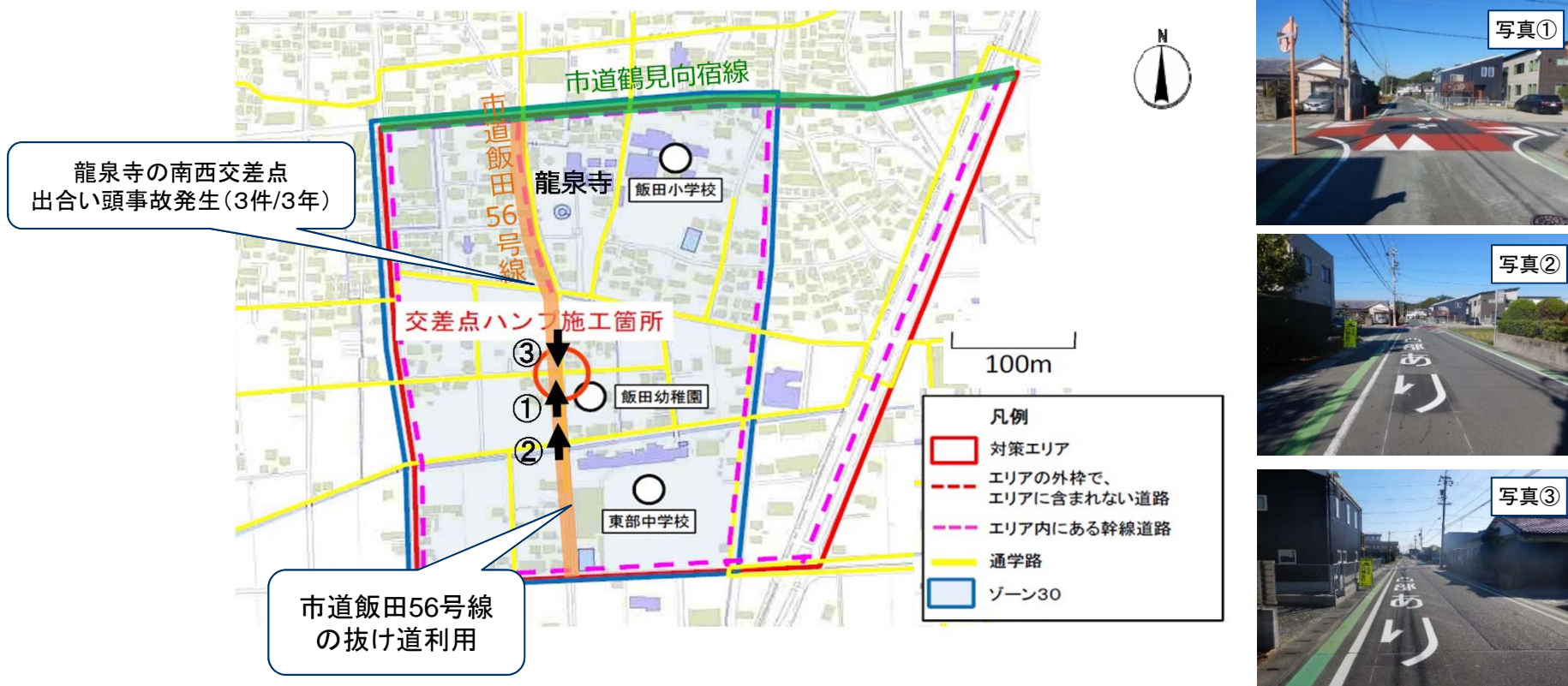
約5割の方が「継続的にハンプを設置したほうがよい」と回答

登録済みエリアでの取組（PDCA）支援

②浜松市飯田地区の事例：交差点ハンプ設置の概要

- ・商業施設はエリア北側外周道路（市道鶴見向宿線）に点在。市道飯田56号線沿いに幼稚園が立地。
- ・龍泉寺の南西交差点において、出会い頭事故が3年間で3件発生（H27～29）。
- ・市道飯田56号線北側区間（龍泉寺の西側）において、平均走行速度が30km/hを超過。
- ・市道鶴見向宿線の混雑回避のため、市道飯田56号線の抜け道利用が予想される。

龍泉寺の南西交差点にハンプを検討したが、交差点形状によりハンプの設置が困難。
市道飯田56号線の抜け道利用対策及び幼稚園立地近接交差点の安全対策を目的として箇所を決定。



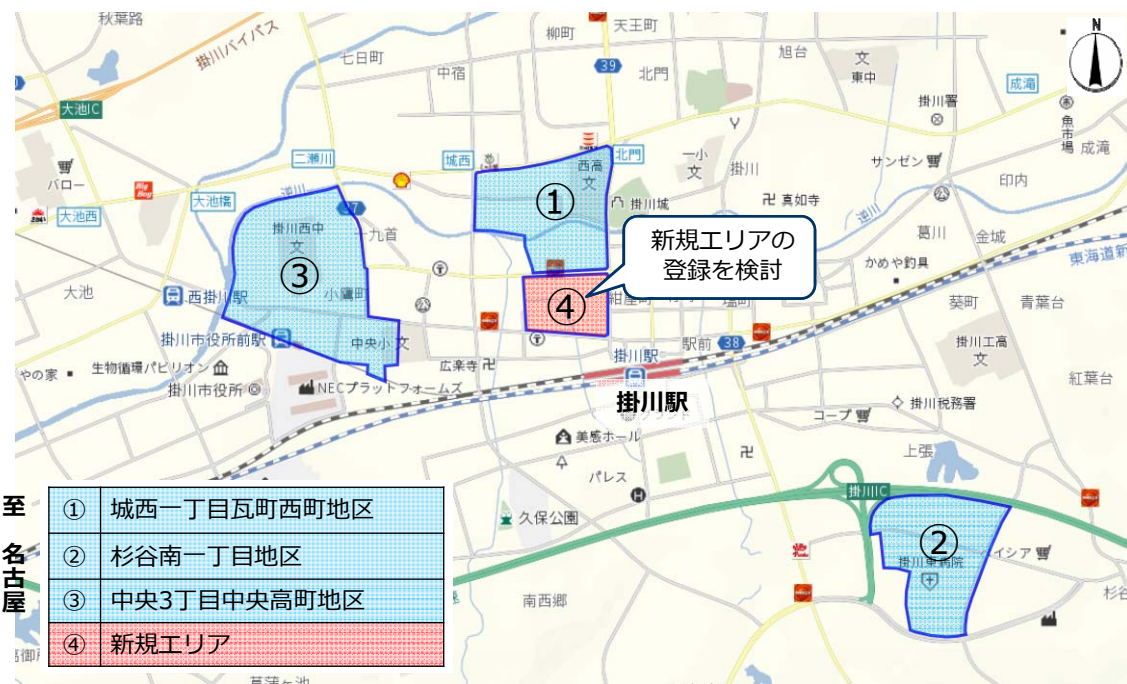
登録済みエリアでの取組（PDCA）支援

②浜松市飯田地区の事例：交差点ハンプ設置の概要

- 浜松河川国道事務所では、抜け道利用が多発する地区の住民より対策の要望があった掛川市の1エリアについて「新規登録候補エリア」として位置付け、**円滑な新規登録に向けて対象エリアの交通状況分析を実施**した。

■新規登録候補エリアの概要

- 掛川市では、**抜け道利用への対策実施についての地元要望を受け**、新たに1エリアの生活道路対策エリア登録を検討している。
- エリア内の課題抽出や対策検討のため、各種ETC2.0分析による技術支援を行った。
- **エリア内路線に対して、抜け道利用対策として路面のカラー化を検討中。**



至静岡



エリア内道路の様子

新規登録候補エリアへの支援

③沼津河川国道事務所の取組：清水町の事例 新規登録候補エリアへの概要

- 沼津河川国道事務所では、抜け道利用状況や事故発生状況についての情報提供の要望があった清水町について「新規登録候補エリア」として位置付け、**対象エリアの交通状況分析を実施**した。
- 今後、具体的な対策検討・実施及び対策の効果検証を行う予定。

【分析対象エリア】



■新規登録候補エリアの概要

- 清水町からの下記エリアへの要望を受け、支援を実施。
- エリア①：西小学校、西幼稚園周辺における抜け道の状況を知りたい。
- エリア②：サントムーン柿田川（ショッピングモール）周辺は長泉町及び三島市との境界にあり、交通事故等の情報が分散しており、交通事故の発生状況を知りたい。

【取組の進め方】

自治体へのヒアリング

ビッグデータを用いた課題把握

現況分析結果報告
生活道路対策エリアの登録検討

具体的な対策の検討・実施

対策効果の分析

【主な実施主体】

国 町

国

国 町

町

国 町

【清水町での実施内容】

- 生活道路の交通安全に関する国の方針等の情報提供
- 清水町内の課題のあるエリアの把握
- 交通事故データ・ETC2.0データを用いた分析
- 現地踏査を踏まえ課題整理
- 現況分析結果の報告
- 生活道路対策エリア登録説明
- 対策案に関する意見交換
(地元の個別事情を踏まえた対策の考え方等)
- 三島市及び長泉町との調整
- 生活道路対策エリア登録有無
- 地元合意形成・具体的対策案の検討・実施に関する相談事項※の対応
- 国では、ビッグデータを用いた効果分析の実施

実施済み

次年度以降対応

新規登録候補エリアへの支援

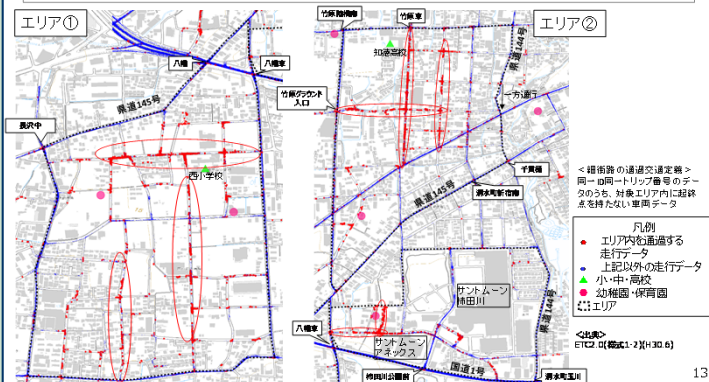
③沼津河川国道事務所の取組：清水町の事例 ビッグデータを用いた分析（抜粋）

○ 対策エリアに対して、ETC2.0分析を実施してエリア内の危険箇所について情報共有を図った。

■ 共有事項：抜け道としての利用がみられる箇所、30km/h以上での走行が多くみられる箇所 → 速度抑制の必要な箇所

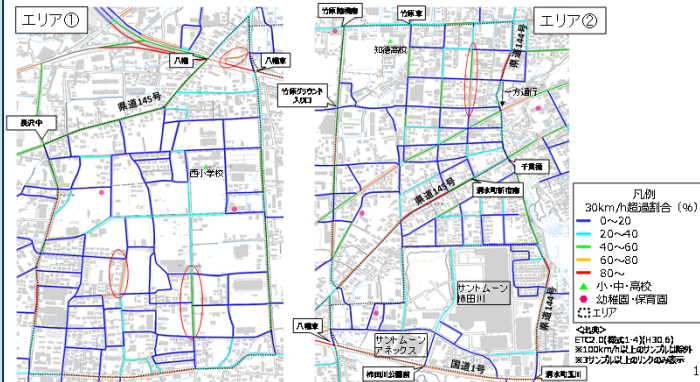
2. ④ 対象エリア内の細街路への通過交通

- エリア周辺の主要道路からエリア内の細街路への通過交通を把握するため、対象エリア内に起終点を持たない車両の走行履歴データを抽出し、赤色で図化した。
- エリア①では南北方向の道路や西小学校北の東西方向道路が、エリア②では知徳高校周辺の細街路が利用。



2. ③ 生活道路の30km/h超過割合

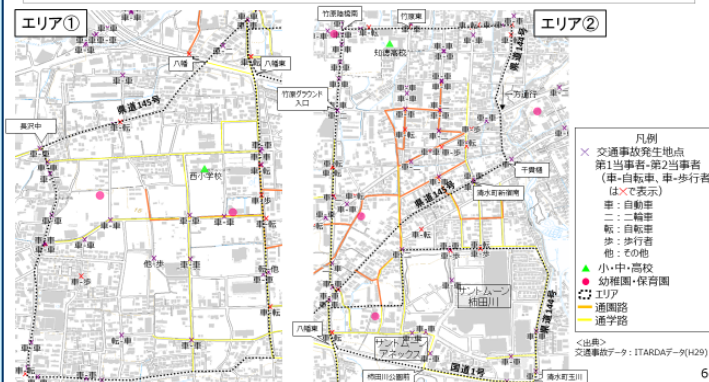
- エリア①では、南北方向の道路で30km/h超過割合が60%以上の区間がみられる。
- エリア②では、県道144号の西側の道路で30km/h超過割合が60%以上の区間がみられる。



■ 共有事項：交通事故発生地点と事故当事者、自動車の挙動からみた危険箇所 → 事故危険箇所の把握

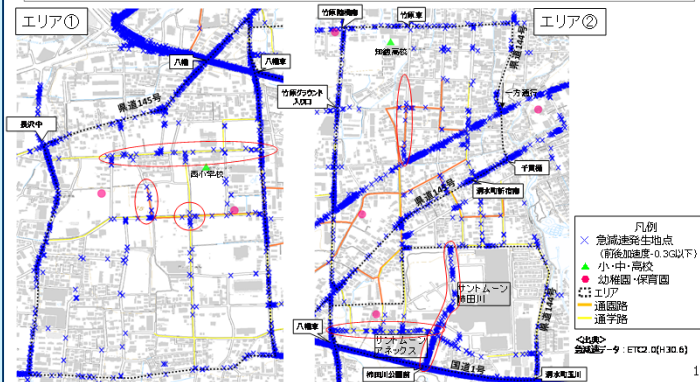
1. 長泉町・清水町地区の現況(事故発生状況)

- エリア①では、エリアの外周道路で車と歩行者、あるいは車と自転車に関連する事故が発生している。
- エリア②では、エリアの外周道路等でエリアを東西に結ぶ道路で、車と歩行者、あるいは車と自転車に関連する事故が発生している。



2. ① 危険挙動発生回数

- エリア①では、西小学校の周辺の道路で急減速挙動が多く発生している。
- エリア②では、知徳高校の南の道路で急減速挙動が多く、またサントムン/周辺でも急減速挙動が多く発生している。

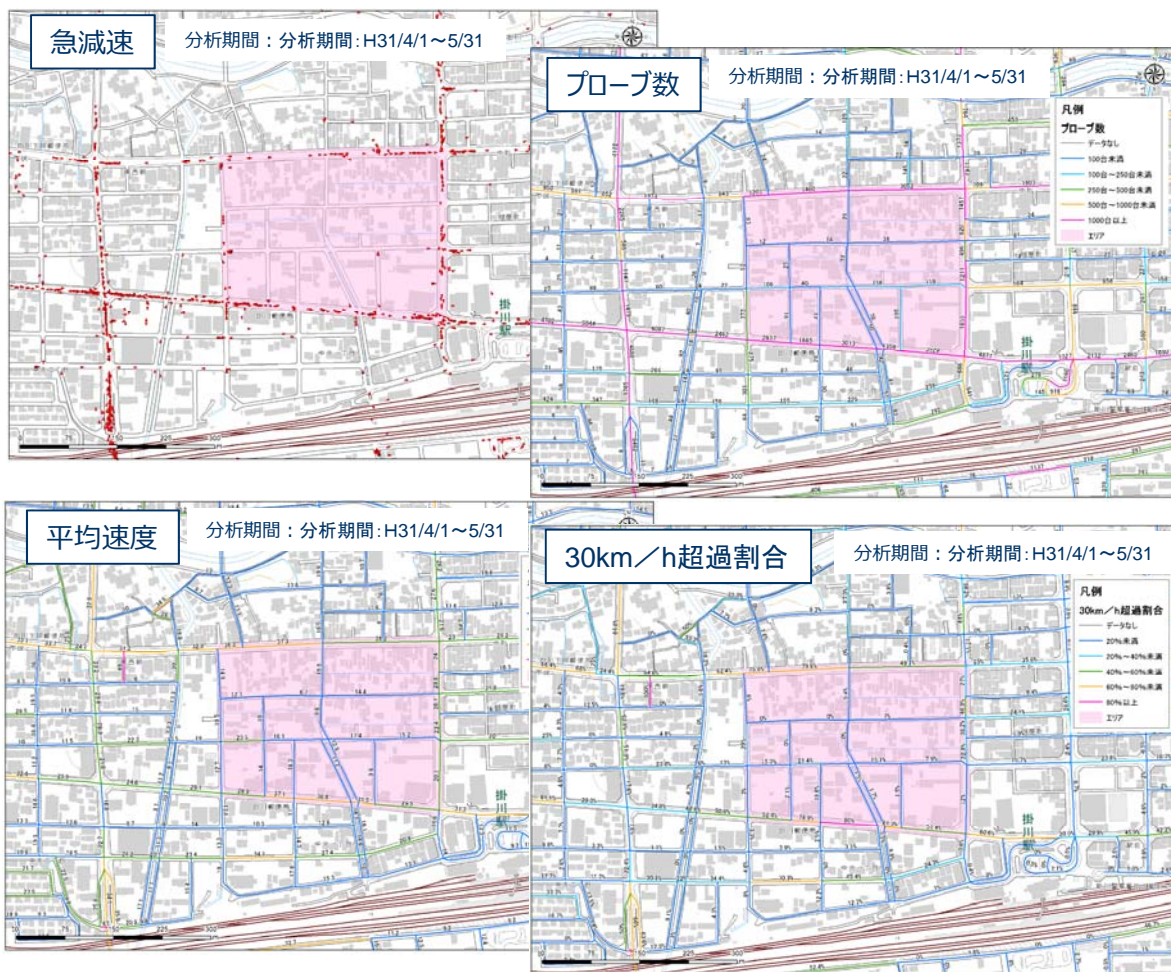


新規登録候補エリアへの支援

④浜松河川国道の取組：掛川市の事例 ビッグデータを用いた分析（抜粋）

- 新規エリア登録検討箇所に対して、ETC2.0より交通状況を示す各種分析を実施した。
- エリア内における潜在的な危険個所の抽出、対策実施の必要性を示す情報提供などによって技術支援を進めていく。

■新規登録候補エリアの分析内容



抜け道利用分析

ETC2.0による通行車両履歴：朝ピーク時間帯



分析期間：2019年4・5月（2カ月間の合計を1日の時間別で表示）
※白い線が濃い（太い）ほど通行履歴が多い

① 静岡県内自治体アンケートの実施（令和元年12月）：アンケート内容

- 生活道路対策エリアを有する自治体を対象にアンケート実施。

Q1：各エリアにおける取組実施要望

Q2：対策推進に向けて聞きたいこと・知りたいこと・悩んでいること(自由記述)

Q3：歩行者の安全対策という観点での対策推進の意向

Q4：エリア拡大状況や新規登録要望(自由記述)

各エリアにおける取組実施要望

Q1. 平成30年度の意見交換会では、生活道路対策の具体的な方針や内容について埼玉大学久保田教授に講演いただきました。また、各自治体の活動状況や課題などを共有していただきました。

これらの内容を踏まえて、今年度以降において実践したい（今年度実践済みもの、実践予定のものを含む）項目はありますか。

該当する番号に「○」を付けて回答してください【複数回答可】。該当するものがない場合や少しニュアンスが違う場合には、自由回答で状況が分かるよう詳細に記載してください。

- 協議会の立ち上げ
- 地元住民の意見把握（ヒヤリハット把握など）
- 通学路点検
- 単路部でのハンブ設置
- 交差点でのハンブ設置
- 特になし
- その他（自由回答）

Q2. Q1で回答した実践したい項目について、「聞きたいこと・知りたいこと・悩んでいること」などがあれば、下記の回答欄に記載してください。

自由回答

「歩行者の安全対策」という観点での対策推進の意向

Q3. 近年、高齢運転者による事故、事故時の衝撃ではじかれた車両による歩道通行中の子供が犠牲となる事故などが相次いで発生しています。

このような社会情勢をうけて、令和元年7月8日付の道路局事務連絡で『交差点で待機する歩行者の保護対策について（案）』が発信されるなど、歩行者の安全対策への緊急性が高くなっています。

そこで、各自治体における歩行者への安全対策についてのご意見をお聞かせください。該当する番号に「○」を付けて回答してください【複数回答可】。該当するものがない場合や少しニュアンスが違う場合も含め、その他ご意見は自由回答欄に記載してください。

- 今の対象地区内で取り組みたい（対象地区名：_____）
- 新しい対象地区を追加して取り組みたい（住所等：_____）
※別紙で位置図を添付していただいても構いません。
- 歩行者の安全対策を急いで実施したい
- 実施したいが、どこで実施すればよいかわからない
- 特に考えていない
- その他（自由回答）

Q4. エリアを拡大したい箇所、または新規に追加したい箇所があれば教えて下さい。（エリア拡大又は新規追加の理由などもあれば記載。）

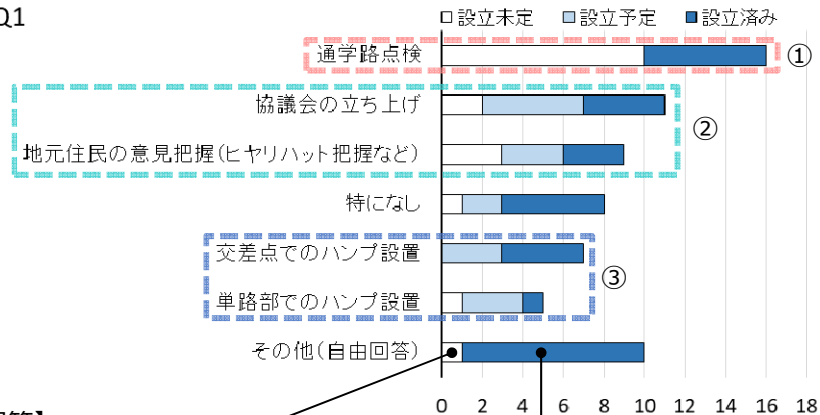
自由回答

① 静岡県内自治体アンケートの実施（令和元年12月）：アンケート結果

■今年度以降に実践したい項目

- ①通知「未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保の徹底について（令和元年6月 厚労省）」もあり、協議会の設立に関わらず、**通学路や未就学児の移動経路の点検を今後も実施したい**という意見が最も多い。
- ②協議会の設立に関わらず、**協議会の立ち上げや地元住民の意見把握（ヒヤリハット把握など）を実施したい**という意見がみられる。
- ③協議会設立予定・設立済みエリアでは、**ハンブ設置を実施したい**という意見が多い。

Q1



【自由回答】

- ・通学路点検にて危険箇所として抽出された箇所のハード・ソフト対策の検討及び実施を随時進めたい
- ・社会実験の実施（指定方向規制変更）
- ・自転車走行空間整備による自転車歩行者の分離化
- ・生活道路対策におけるパンフレット配布
- ・路側帯のカラー舗装・路面表示等を実施予定

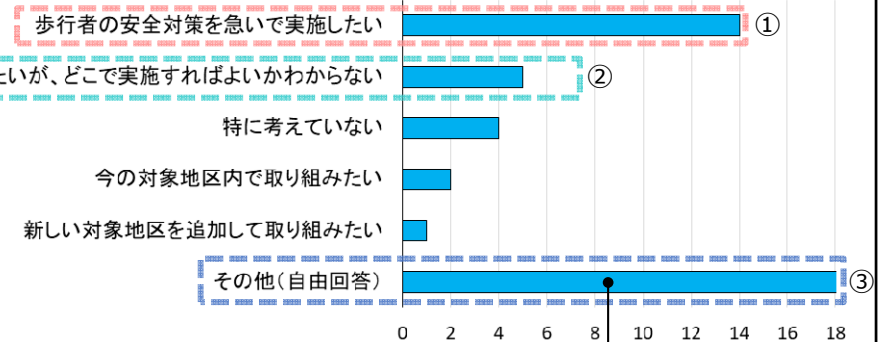
■実施したい項目についての疑問や悩みについて

- ・ハンブ本設置の判断根拠（反対意見への対応、評価方法）について教えてほしい。
 - 対策実施箇所の見直しや合意形成の回り方について、他エリアの事例収集・情報共有
- ・協議会の立ち上げ支援 → 協議会メンバー構成や運営方法等、参考情報やノウハウの提供
- ・エリア周辺範囲(エリア外)のETC2.0分析支援 → エリア外周等の幹線道路のETC2.0分析支援
- ・対策実施にあたっての公安委員会協議期間の短縮化はできないか。
- ・協議会という型に拘らず、地元や警察の意見を聞いて対策を実施したい。
 - 協議会規模の縮小（自治会の活用等）の提案

■歩行者への安全対策について

- ①**歩行者の安全対策を急いで実施したい**という意見が最も多い。
- ②歩行者への安全対策について、**実施したいがどこで実施すればよいかわからない**という意見が多い。
- ③各自治体で、通学路点検、未就学児の移動経路の点検等に取り組んでいる。

Q3



【自由回答】

- ・未就学児が日常的に利用する経路や小中学生の通学路を優先し取組みを進めている。
- ・安全点検等で抽出された箇所について、優先度の高いものから対策を実施していきたい。
- ・緊急点検によって抽出した交差点に防護柵や歩車道境界ブロック設置等の安全対策を実施していく。
- ・市内の幼稚園・保育園から危険箇所調査を実施し、グリーンベルトの設置を検討している。
- ・歩行者の安全対策の検討の必要性は感じているが、具体化できていない状況にある。
- ・横断歩道位置や歩行者待機場所のスペースが狭いことから、安全対策に苦慮している。
- ・対象地区という枠に捉われず、必要な箇所に安全対策を実施したい。

■エリア拡大箇所、新規追加箇所の要望

- ・新規追加エリアを検討中：1箇所（伊豆の国市）

② 自治体意見交換会（静岡国道事務所管内）の実施：意見交換会の概要

- 静岡国道事務所では、取組の更なる進捗を図るため、各自治体において直面している具体的な課題や意見を把握することを目的に、**静岡国道事務所管内の自治体を対象に意見交換会を実施した。**
- また、あわせてハンプ実証実験（三輪地区）の現地視察を実施した。

■ 静岡国道管内 意見交換会の開催概要

1. 日時：令和元年9月13日（金）14:00～17:00
2. 開催場所：< 現地視察 > 藤枝市岡部町三輪地区
< 意見交換会 > 藤枝市文化センター
3. 出席者：静岡市、藤枝市、富士市、富士宮市、焼津市、静岡国道事務所
4. 議事内容：< 現地視察 >
 - 1) 【説明】岡部町三輪地区の実証実験の概要について（藤枝市）
 - 2) 【説明】実証実験の効果分析調査方法について（静岡）
 < 意見交換会 >
 - 1) 【説明】生活道路の安全確保の取り組みについて（静岡）
 - 2) 【紹介】先行整備エリア（入江地区）の進め方や課題について（静岡市）
 - 3) 【報告】昨年度の全体意見交換会における意見や課題（静岡）

【現状と課題（意見交換会における議論の概要）】

- ・生活道路対策エリアとゾーン30の指定の順序について（警察から「ゾーン30指定は対策実施後が望ましい」と言われた。【富士市】）
- ・エリア未指定箇所における路面標示の引き直しなど、リノベーション的事業への予算補助【焼津市】
- ・多数の地元要望対策箇所（路面表示、用水路への転落防止策設置等）への対応（**予算確保が困難**）【富士市】
- ・現在は「未就学児の事故対策」対応があり、生活道路対策まで**人・予算が回らない**【富士宮市】
- ・**自転車事故**への対策【静岡市・焼津市】



< 現地視察の様子 >



< 意見交換会の様子 >

② 自治体意見交換会（静岡国道事務所管内）の実施：意見交換会結果

- 意見交換の結果、より具体的な課題の把握、共有が可能となり、静岡国道事務所として支援すべき・支援可能な内容を把握することができた。
- 今回は静岡国道事務所管内を対象としたため、その他の静岡県内の市町を対象にした同様の意見聴取（意見交換会等）の実施が望ましい。
- さらに「生活道路対策エリアの対策済みエリアの取り扱いの考え方」や「国交省としての支援の対応範囲」について、国土交通省としての対応方針を定めるため、3事務所での協議・調整することが望ましい。

【現状と課題（意見交換会における議論の概要）】

- ・ 生活道路対策エリアとゾーン30の指定の順序について（警察から「ゾーン30指定は対策実施後が望ましい」と言われた。【富士市】）
- ・ エリア未指定箇所における路面標示の引き直しなど、リノベーション的事業への予算補助【焼津市】
- ・ 多数の地元要望対策箇所（路面表示、用水路への転落防止策設置等）への対応（予算確保が困難）【富士市】
- ・ 現在は「未就学児の事故対策」対応があり、生活道路対策まで人・予算が回らない【富士宮市】
- ・ 自転車事故への対策【静岡市・焼津市】

■ 生活道路対策の推進における課題と対応策

管内意見交換会において明らかになった課題とそれに対する静岡国道事務所としての対応方針(案)を下記に示す。

■ 課題

- ・ エリア指定（生活道路対策エリアとゾーン30）
- ・ エリア未指定箇所への対応
- ・ 自転車対策



■ 対策イメージ

- ・ 交通管理者とのさらなる連携※
- ・ エリア新規登録支援と既存エリアの位置づけ
- ・ 自転車事故対策への積極的支援

交通安全関連の道路関係予算の概要

- 令和2年度の道路関係予算概要において、下記の予算編成が公表された。
 - ・生活道路の交通安全対策を支援する個別補助制度の創設
 - ・未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策への交付金を重点配分対象として支援

令和2年度 道路関係予算概要

令和2年1月
国土交通省道路局
国土交通省都市局

9 子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策の推進について

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（令和元年6月18日関係閣僚会議決定）を踏まえた交通安全対策を推進します。特に、「未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」の結果を踏まえ道路管理者による対策を実施する箇所（約28,000箇所）について、早期の対策完了を目指します。
また、一定の区域において関係機関等との合意に基づき計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策（速度低下の進入抑制等を促す目的の対策や歩道の設置等）を支援する個別補助制度を創設します。

10 自転車活用の推進について

自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版推進計画の策定を推進し、この計画に基づく自転車通行空間整備に対して防災・安全交付金により重点的に支援します。
また、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図るため、ナショナルサイクルルート等における魅力向上のための取組を実施するとともに、自転車通勤導入に関する手引きの周知や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の展開による自転車通勤の拡大、シェアサイクルの普及を進めます。
さらに、条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入促進の支援及び地方公共団体等と連携した情報発信を強化します。

11 多様なニーズに応える道路空間の整備について

道路ネットワークの充実など社会の変化や地域のニーズに応じて、最適切配置し、地域の活性化や交通安全の向上を図る道路空間の構想のある道路空間を構築するための道路（歩行者利便増進道路）の占用を誘導する仕組みを導入します。また、道路協力団体等の魅力向上を推進します。

12 道の駅の第3ステージに向けた取り組みについて

2020年から「道の駅」第3ステージとして位置づけ、地方創生インバウンド観光への対応強化、広域的な防災機能の強化、子育てセンターとしての取組を推進します。

13 道路行政のデジタル化の推進について

計画・整備・運用・維持管理等の各段階でのデジタル化を推進し、具体的には、ICT・AI技術を活用して「全国道路・街路交通情報プラットフォームとなる3次元電子データによるインフラ台帳の整備監視作業の高度化・効率化の実現、操作支援による除雪作業の高度化、新技術導入促進方針（案）に基づき、これまで新技術の活用を含めて、技術公募や意見交換を通じて導入に向けた検討を加速化し

2 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（臨時・特別の措置）（国費1,448億円）※社会資本整備総合交付金148億円

重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ、法面・盛土対策や無電柱化など、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、令和2年度が最終年度となることから対策が期間内に完了するよう努めるとともに、防災・減災、国土強靱化に向けた取り組みを引き続き推進します。

（参考）防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（道路事業：対策項目）

- ①法面・盛土 ②冠水 ③越波・津波 ④耐震 ⑤踏切 ⑥停電・節電 ⑦除雪 ⑧無電柱化

3 地方への重点的支援について

地方公共団体からの要望を踏まえ、地方の課題解決のため、補助事業や交付金事業を適切に組み合わせ、重点的に支援します。

①個別補助制度の創設

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる個別箇所毎の支援に加え、複数の事業間連携が必要な事業や施策別計画に基づく事業について個別補助制度を創設し、重点的に支援を実施します。

- 道路メンテナンス事業補助制度
- 無電柱化推進計画事業補助制度
- 土砂災害対策道路事業補助制度
- 交通安全対策補助制度（地区内連携）
- 都府県境道路整備補助制度

個別補助制度の創設に伴う補助事業の増額（R1:1,965億円 ⇒ R2:4,550億円[2.32]）

②交付金における重点配分対象事業の見直し

以下の事業に特化して策定される整備計画を新たに重点配分対象に拡充します。

- ・ 国土強靱化地域計画に基づく事業
 - ・ 広域的な防災拠点となる道の駅[※]の機能強化
 - ・ 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策
- ※広域的な防災拠点となる道の駅を2020年より「防災道の駅」として認定予定

4 道路の老朽化対策の本格実施について

道路の老朽化対策について、橋梁、トンネル等の一巡目点検が平成30年度末に概ね完了し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在しています。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕に着手したものが約20%に留まることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、措置が進むよう計画的かつ集中的に支援します。

今後、地方公共団体が計画的に措置ができるよう、具体的な対策内容を盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定・公表を促すとともに、直轄診断・修繕代行による支援、地域単位での一括発注の実施、修繕に係る研修の充実等、技術的にも支援します。