

# 浜松市における 生活道路対策の取り組み

---

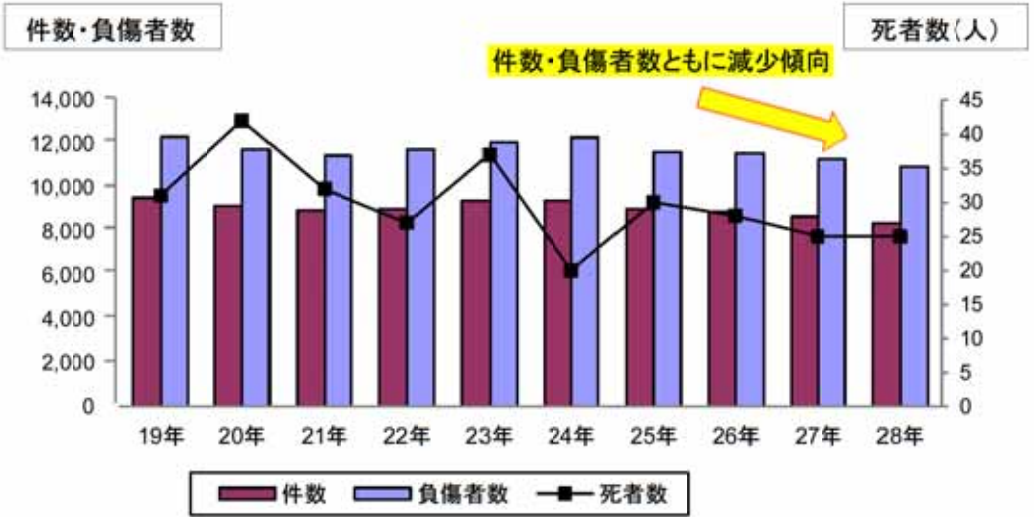


# 1. 浜松市の交通事故発生状況

## ○過去10年間における人身交通事故発生状況

(人)

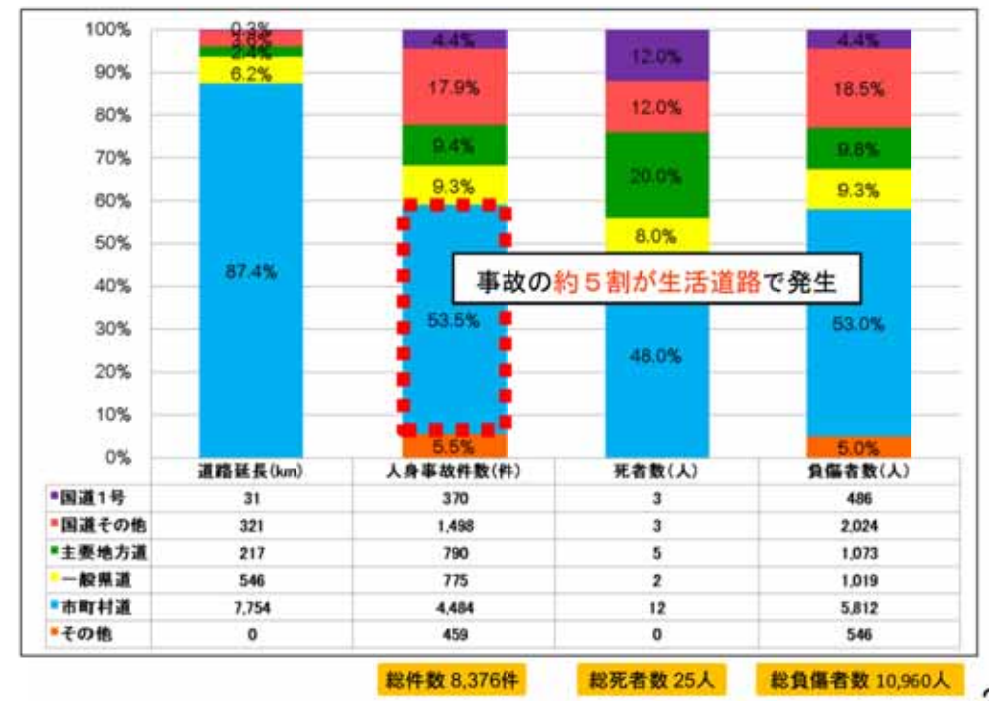
年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年
件数	9,553	9,176	8,969	9,050	9,424	9,412	9,039	8,915	8,697	8,376
負傷者数	12,348	11,756	11,466	11,768	12,077	12,302	11,626	11,574	11,330	10,960
死者数	31	42	32	27	37	20	30	28	25	25



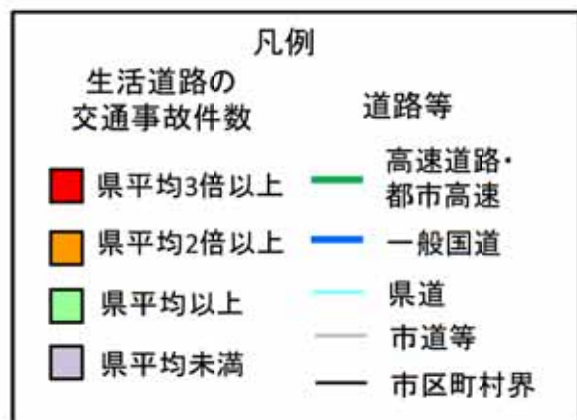
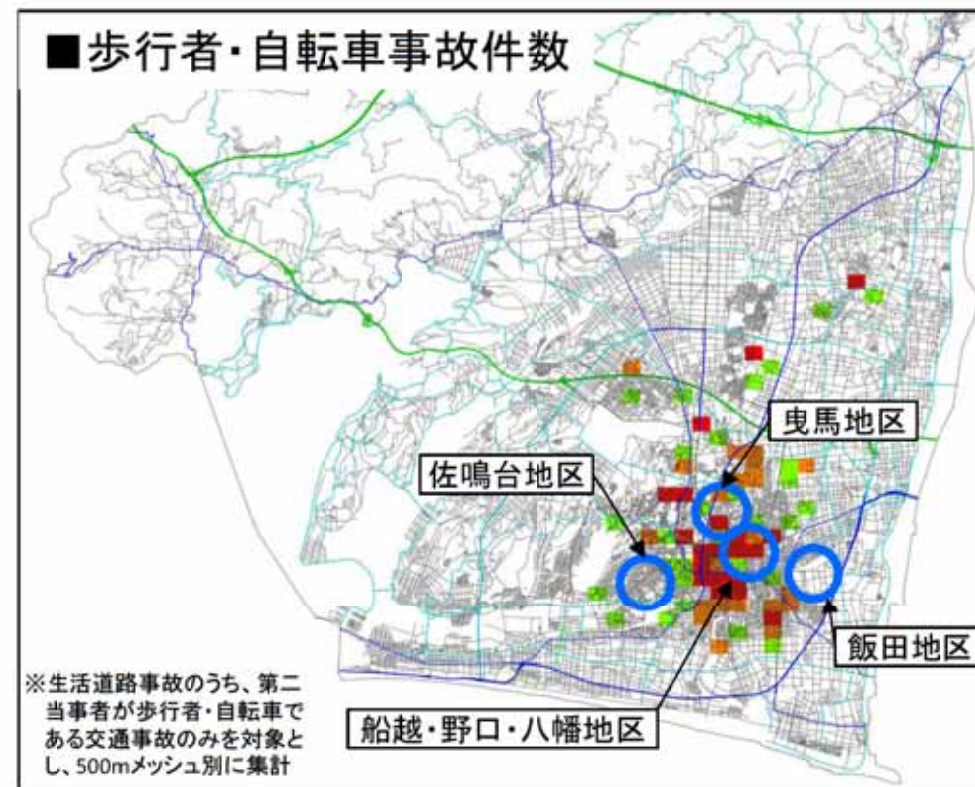
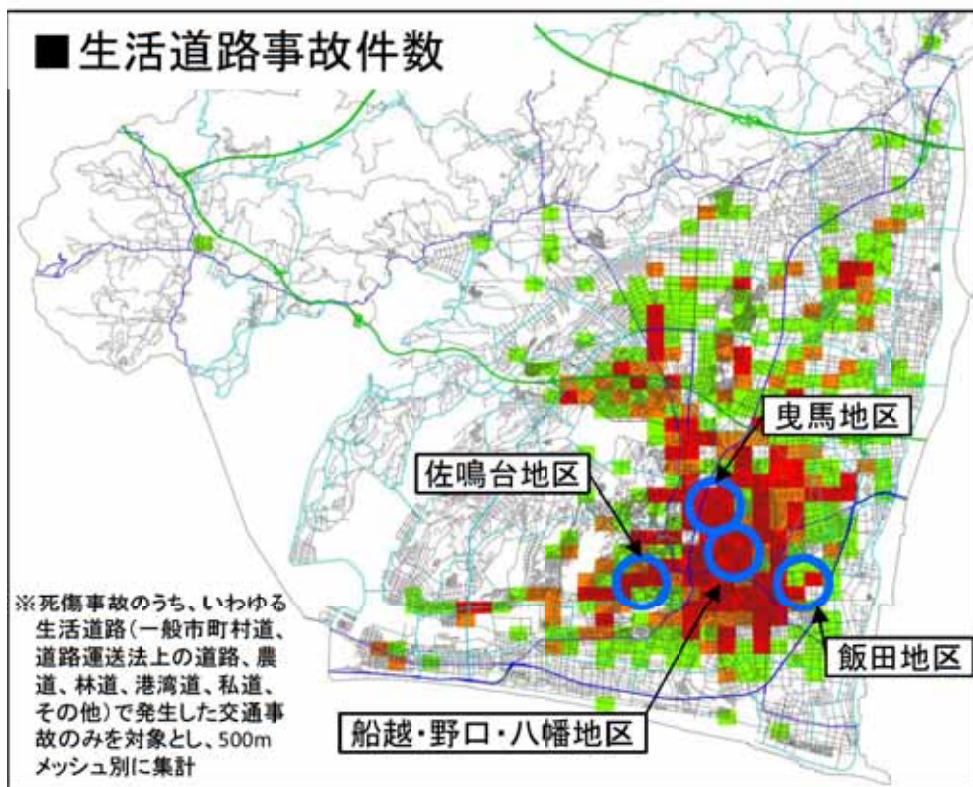
## ○人口10万人あたりの人身交通事故発生件数



## ○道路種類別交通事故発生状況



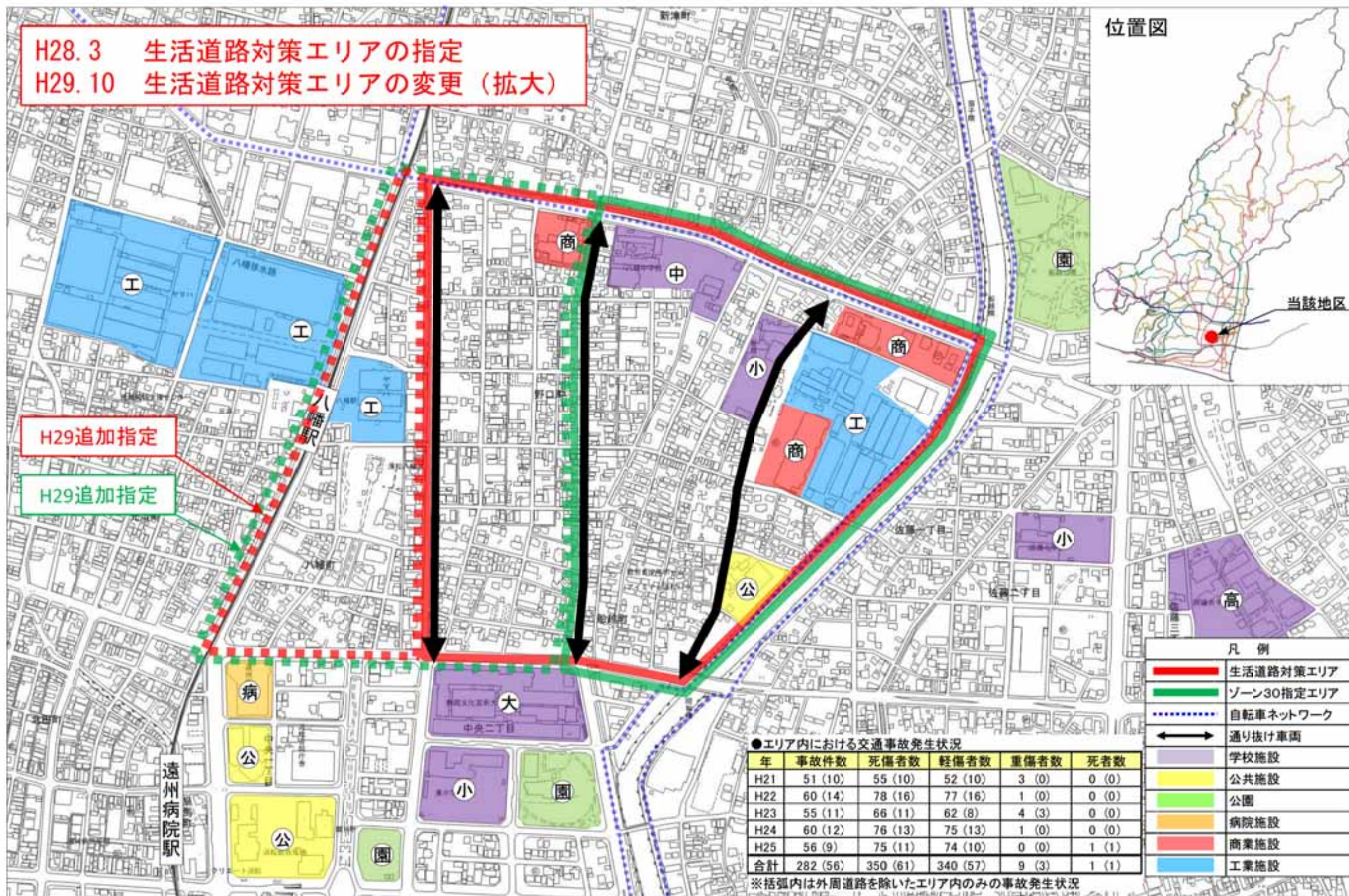
## 2. 事故データメッシュで見る浜松市の交通事故発生状況



<出典データ>○交通事故・生活道路統合データ(平成26年事故版)、ITARDA、2015年8月

船越・野口・八幡地区

# ①船越・野口・八幡地区 生活道路対策エリアの概況



# ①船越・野口・八幡地区 生活道路対策エリアの概況

## 1. 対策エリアの概要

### 1) 地区の状況

#### ➤所在地

・浜松市中区船越町・野口町・八幡町地内

#### ➤事故発生状況

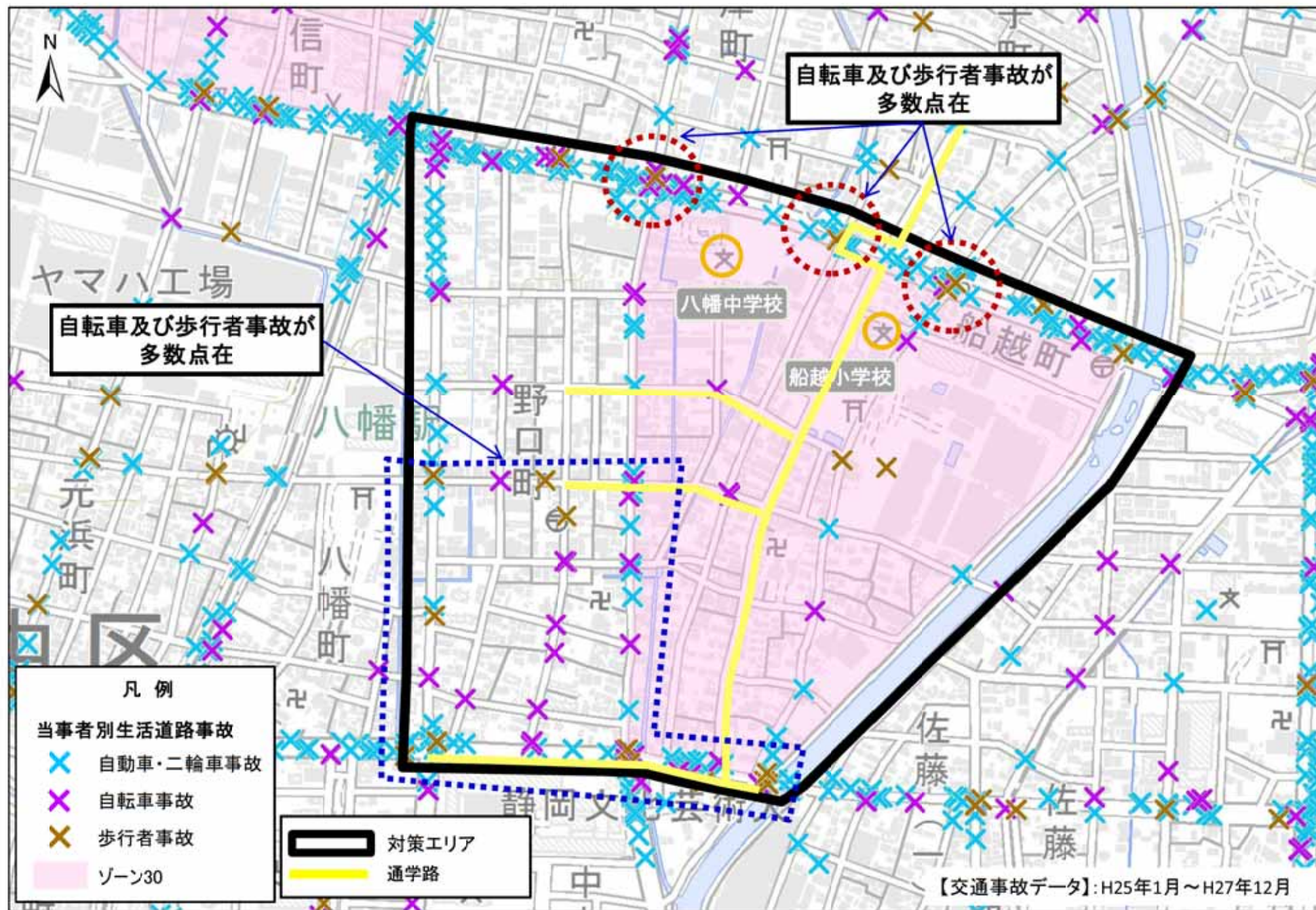
- ・H21年～H25年 **人身事故件数 282件**（うち外周道路除く 56件） ※**死亡事故1件**
- ・地区内事故のうち**約5割**が**出会い頭**事故。また、**約1割**が**人対車両**事故。
- ・地区内事故のうち**自転車**が関連する事故が**約2割**と多くなっている。
- ・ITARDAデータに基づく生活道路事故データメッシュにおいても事故件数は**県平均の3倍以上**のメッシュ内。

### 2) 地区の特徴

- 当該地域は、中心市街地に近接しており、周辺には企業や商業施設等も多く立地していることから、通勤時間帯をはじめとして地区外からの流入車両が多く、その**大半が通り抜け車両**となっている。
- 地区内には小学校・中学校があり、通学路として地区内の道路が利用されているが、全体的に道路幅員が狭く、歩車分離がされていないことに加え、多くの通り抜け車両により、**児童・生徒の登下校に危険が生じている**。
- 中心市街地に近く、駅・公共施設・文教施設・工場等が近接していることから、通勤・通学での自転車利用者が多く見られる一方、**交差点部での自転車関連事故が多発**していた。

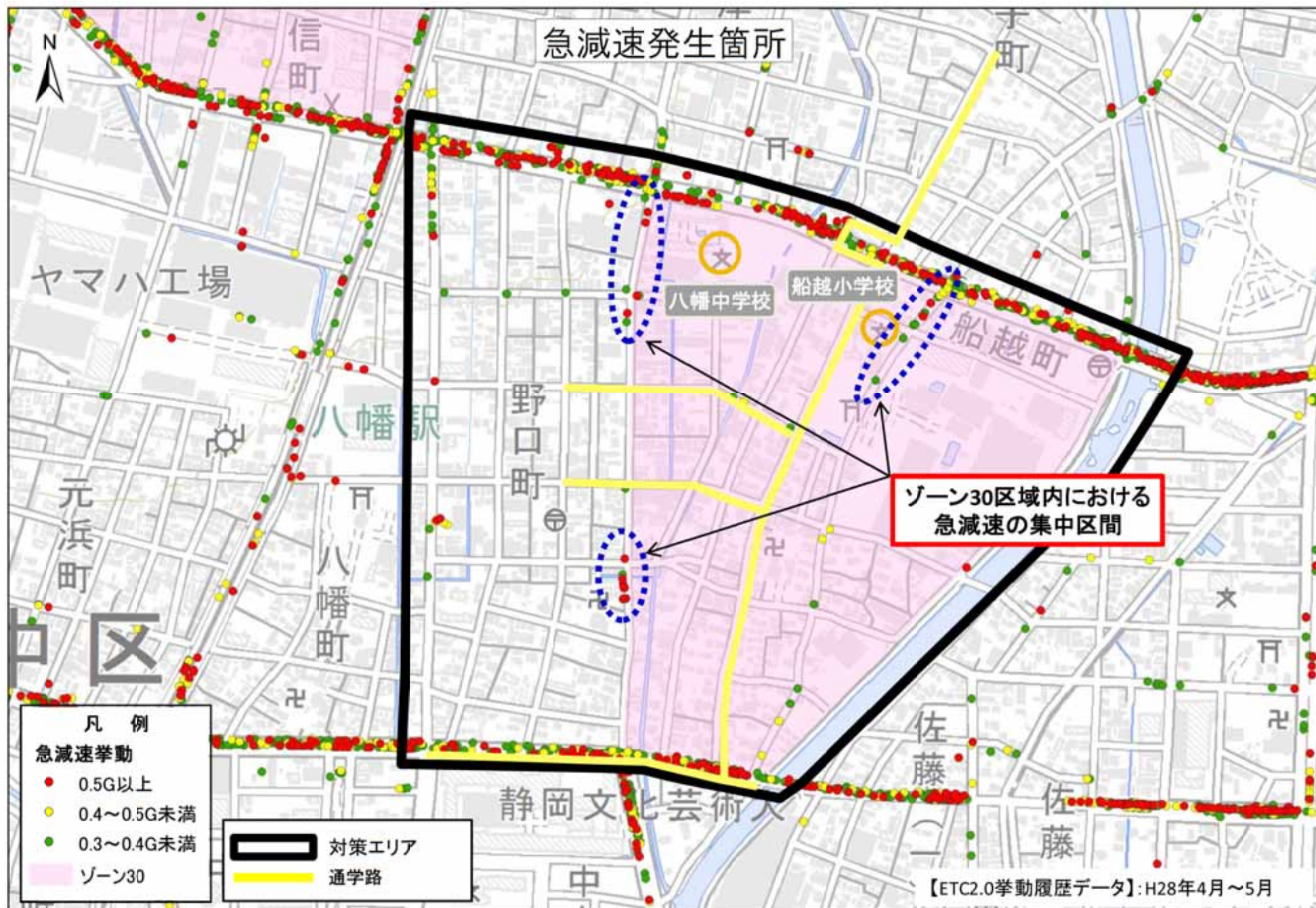
## ②船越・野口・八幡地区周辺の交通事故発生状況

<出典データ>国土交通省提供



### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

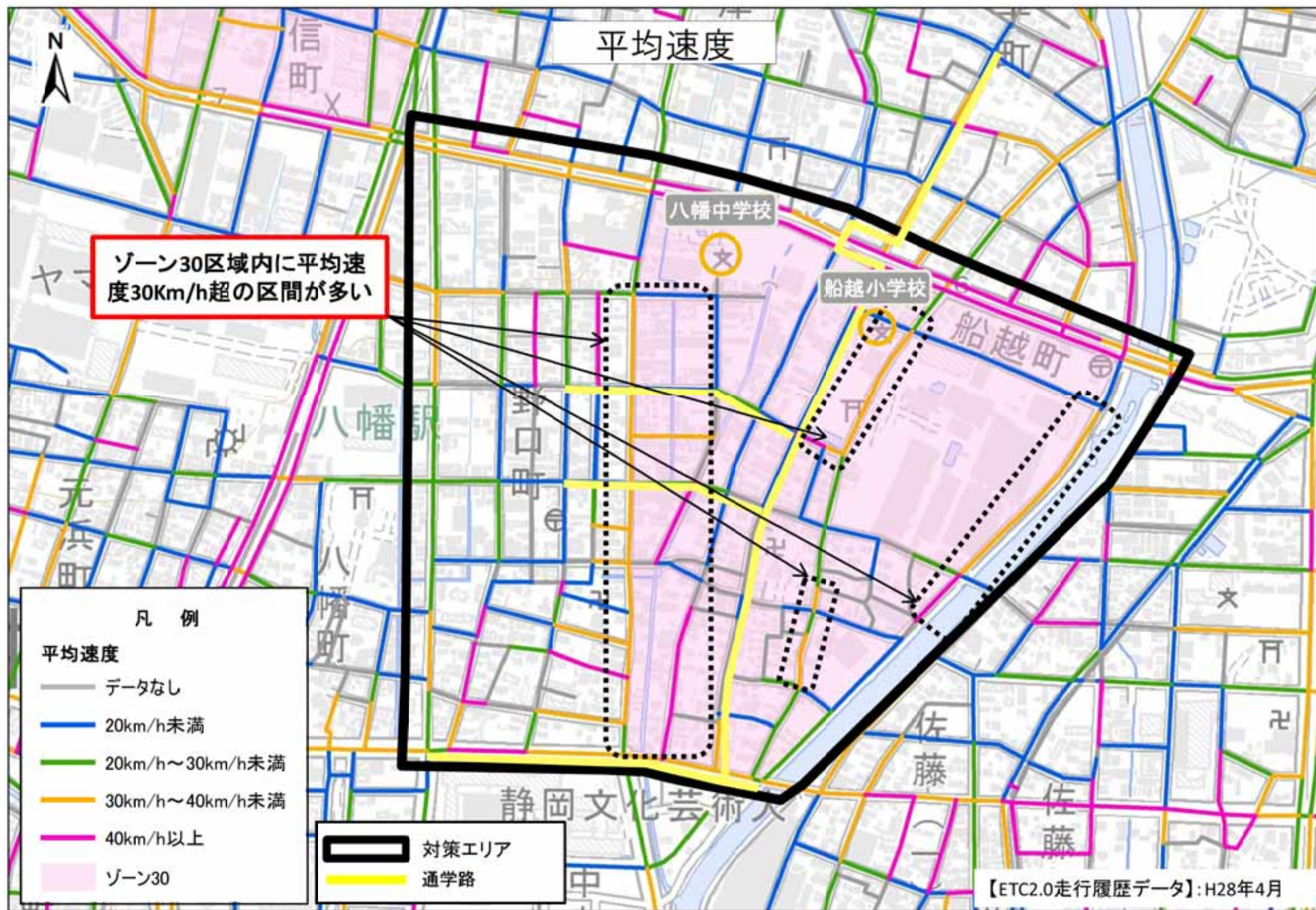
<出典データ>国土交通省提供





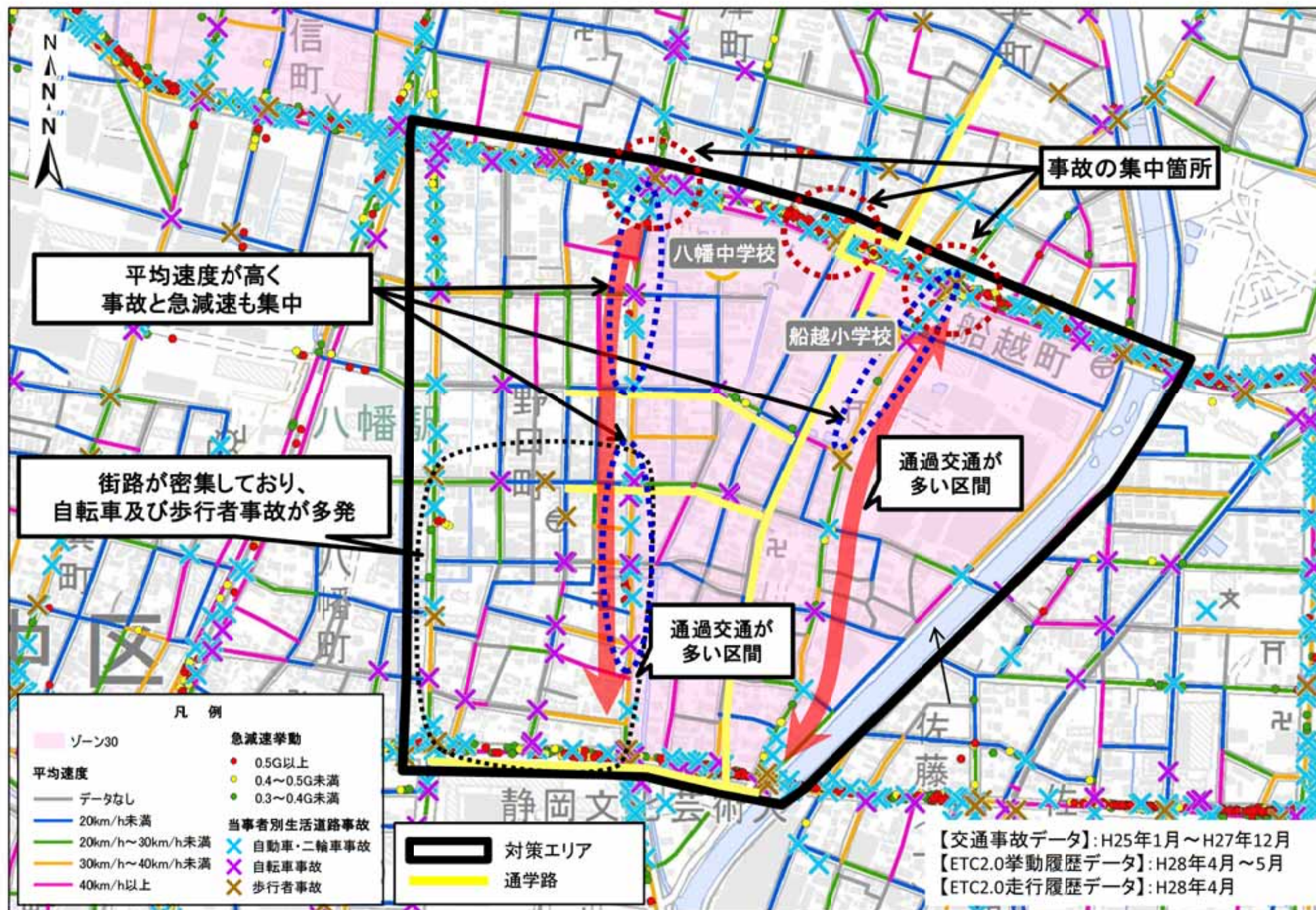
### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

<出典データ>国土交通省提供



### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

<出典データ>国土交通省提供



## ④これまでの経緯

H25年 1月	ゾーン30指定 ※H25～26年度において路面標示などにより簡易的な対策を実施
H28年 1月	『生活道路の交通安全の確保に向けた取組の推進について』事務連絡発出(本省道路局環境安全課) ⇒国土交通省から提供されたメッシュデータ図等を基に、生活道路対策に重点的に取り組むべき候補エリアを抽出。指定に向けた諸条件の整理を行った上で、浜松河川国道事務所、市内警察署、地元自治会、学校等との協議・調整を経て、生活道路対策候補エリア3地区を抽出。
H28年 2月	『静岡県道路交通環境安全推進連絡会議』において、浜松市内3地区を含む県内41地区を、生活道路対策エリアとして選定。
H28年 3月	国土交通省にて、浜松市内3地区(船越、佐鳴台、曳馬)を含む全国の232地区167市町村を生活道路対策エリアとして登録・公表。
H28年 9月	国土交通省から提供されたETC2.0データを基に状況分析や現地調査を行い、対策エリア内への物理的デバイスの設置にあたりネックとなる沿道の土地利用状況等を確認。物理的デバイスの設置(案)を検討。
H28年11月	検討結果を基に国土交通省、静岡県警察、浜松市により合同現地地点検を実施。
H28年12月～ H29年 2月	地域住民(自治会)や小・中学校への概要説明や意見交換を行い、現地立ち会いを実施した上でヒヤリハットマップを作成。対策案を検討するとともに、先行的に対策を実施すべき箇所を抽出。(全12回実施)
H29年 2月	地域の合意が得られた地区内2箇所に狭さくを設置し、ビデオ撮影等により挙動を観察。
H29年 3月	生活道路対策の推進体制(協議会)として、『浜松市交差点等事故削減対策部会』を活用することを決定。
H29年 9月	最終的な対策案の策定にあたり、地域の合意形成を図る為、前年度設置した対策(狭さく)の効果検証を行い、地域住民等へ報告。対策案に対する地域の意見を集約し反映した上で最終案を取り纏め。
H29年10月	野口町及び八幡町の一部を生活道路対策エリアに追加(エリアの拡大)
～H30年3月	対策完了予定

## ⑤生活道路対策の推進体制

### 1) 協議会の設置

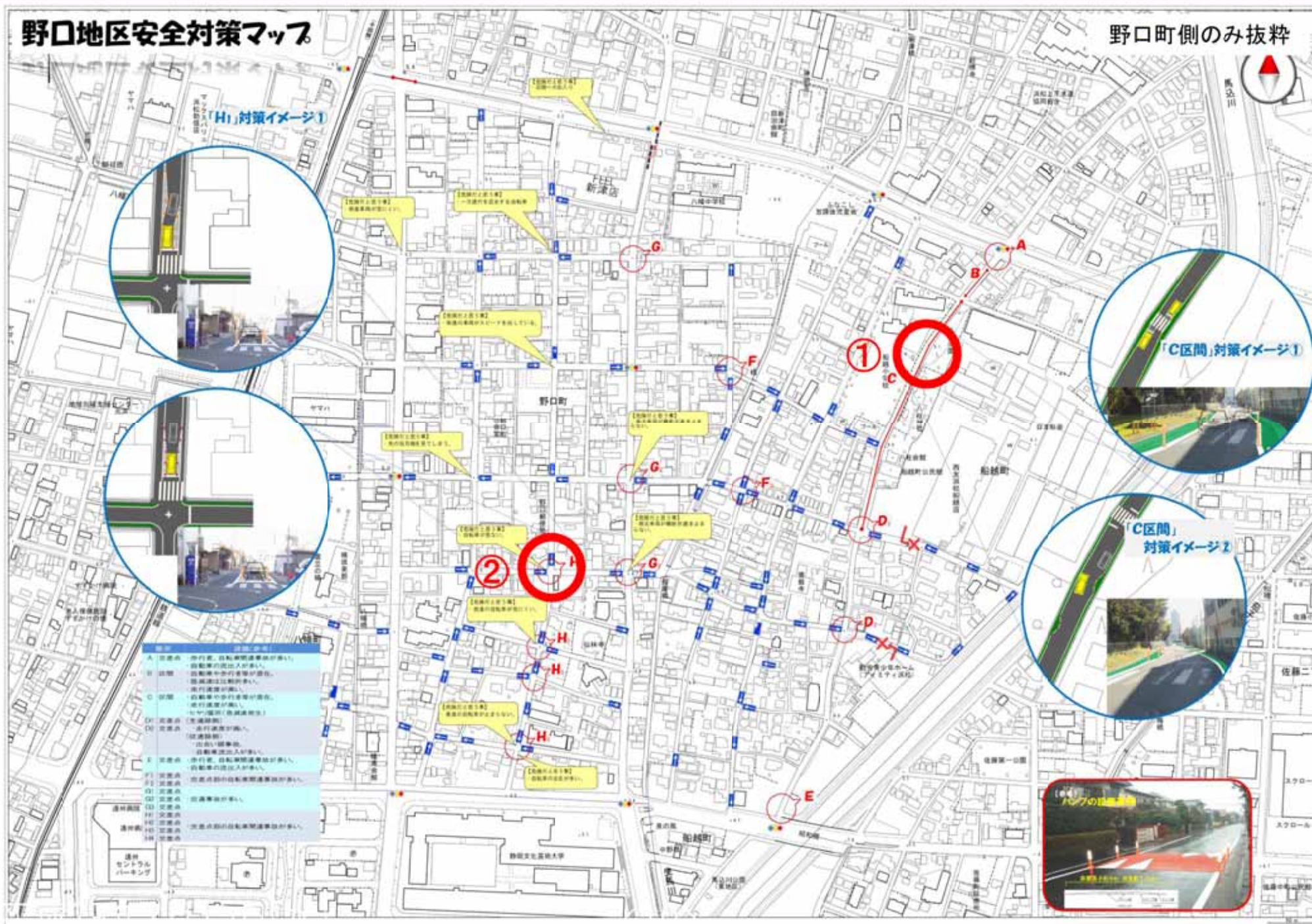
➤浜松市内の交通事故防止対策に係る関係機関により構成される『浜松市交通事故防止対策会議』の規約に基づき、対策事業の調査研究部会として設置されている『**浜松市交差点等事故削減対策部会**』を活用し、生活道路対策を推進する事としている。

#### <構成機関>

- 国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所（道路管理者）
- 浜松市
  - 土木部 道路企画課、道路保全課、各土木整備事務所（道路管理者）
  - 都市整備部 交通政策課（総合交通政策）
  - 各区役所（交通安全普及・啓発）
- 静岡県警察（交通管理者）
  - 浜松市警察部
  - 市内各警察署（浜松中央、浜松東、細江、浜北、天竜）

※必要に応じ、教育委員会や学校関係者、地域代表者等を招集することとしている。

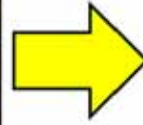
# ⑥地域との協働による対策の検討



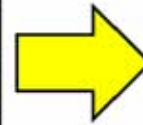
# ⑦対策の実施状況

## 狭さく設置状況

①



②

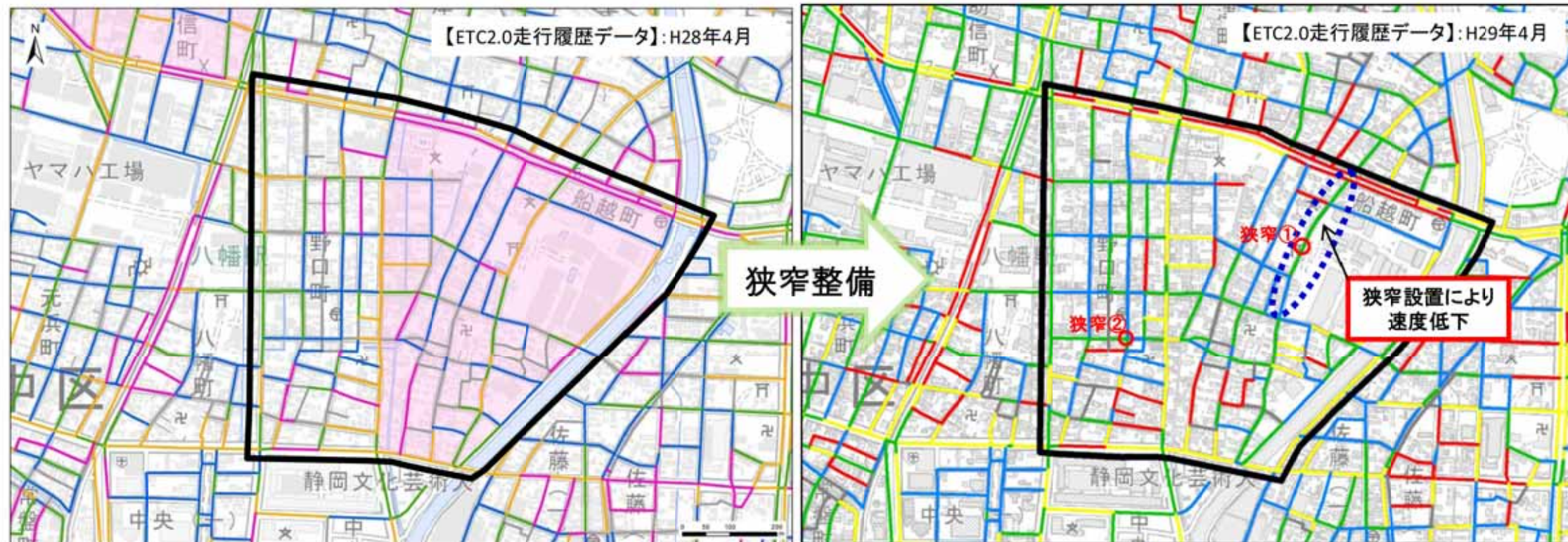


# ⑧対策効果の検証

<出典データ>国土交通省提供

整備前

整備後

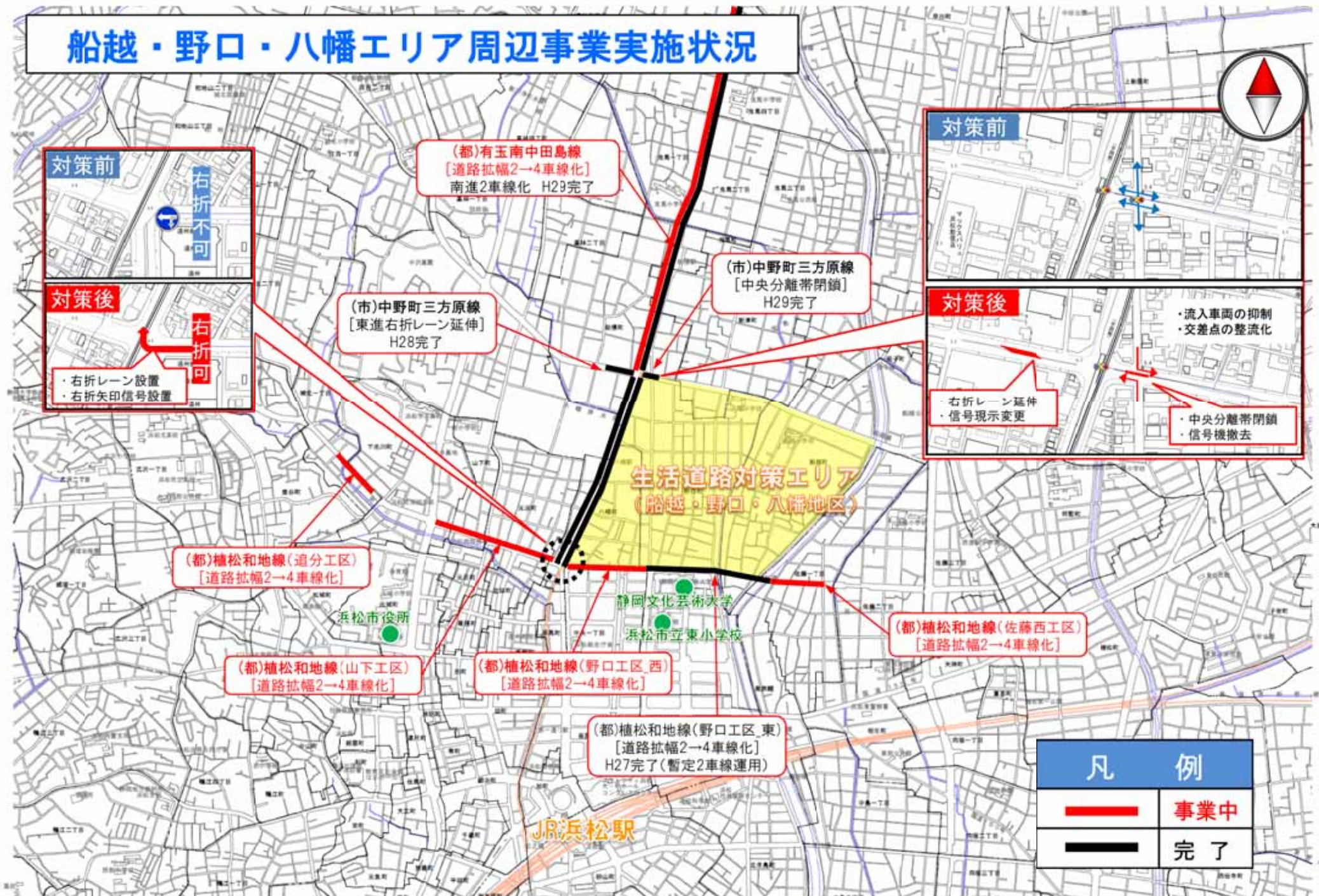


- 狭く設置箇所の前後では平均速度が30km/h以下に低下しており、一定の効果が得られている。
- 走行車両が車線中央寄りを走行することにより、路側帯やグリーンベルトへのはみ出し走行が減少。
- 地区全体としては、依然として平均速度30km/hを超過している区間があり、今年度中に面的な安全対策を実施する予定。

凡	例
	対象候補エリア
平均速度	
	データなし
	20km/h未満
	20~30km/h未満
	30~40km/h未満
	40km/h以上

# ⑨外周道路の交通円滑化対策

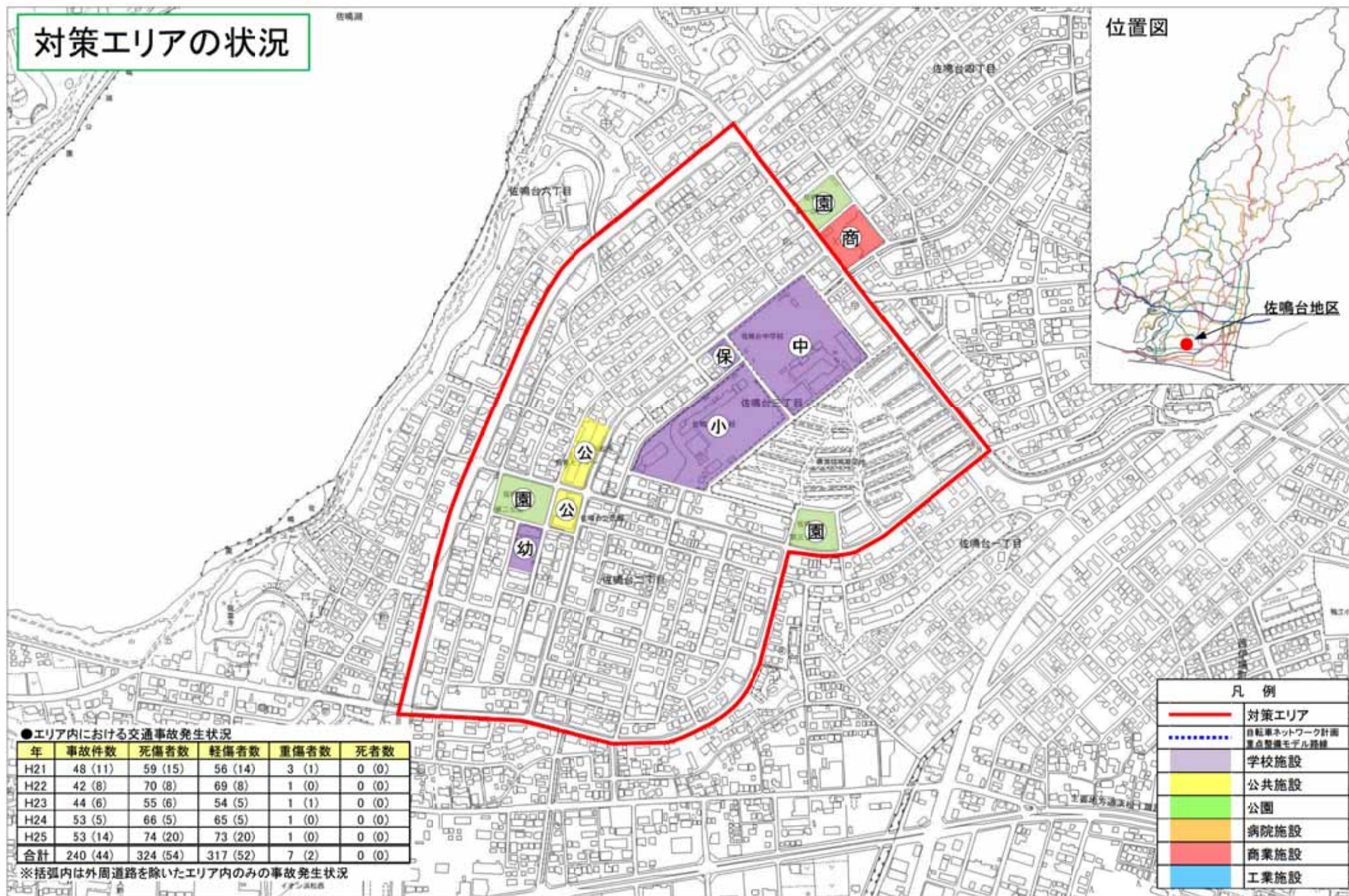
## 船越・野口・八幡エリア周辺事業実施状況





佐鳴台地区

# ①佐鳴台地区 生活道路対策エリアの概況



# ①佐鳴台地区 生活道路対策エリアの概況

## 1. 対策エリアの概要

### 1) 地区の状況

#### ➤所在地

- ・浜松市中区佐鳴台二丁目、三丁目地内

#### ➤事故発生状況

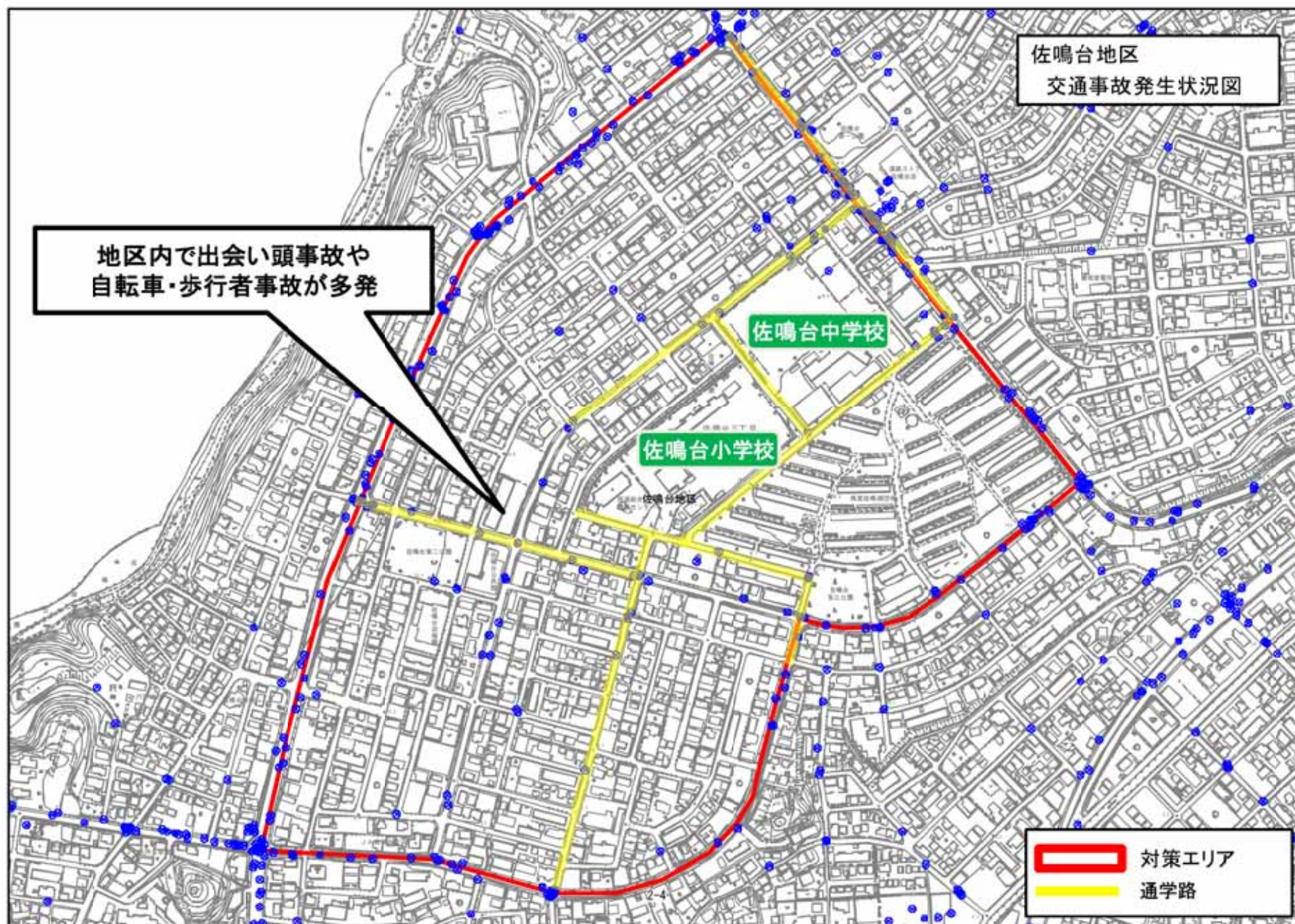
- ・H21年～H25年 **人身事故件数 240件**（うち外周道路除く 44件）
- ・地区内事故のうち**約4割**が**出会い頭**事故。また、**約2割**が**人対車両**事故。
- ・地区内事故のうち**自転車**が関連する事故が**約2割**と多くなっている。
- ・ITARDAデータに基づく生活道路事故データメッシュにおいても事故件数は**県平均の3倍以上**のメッシュ内。

### 2) 地区の特徴

- 当該地域は、土地区画整理事業区域内であり、地区内の道路整備が全て完了している。
- 地区内は標高差が大きく住宅密集地でもあることから、交差点での見通しが悪く、出会い頭事故が多発している。
- 当該地区の中心には小・中学校が立地しており、通学路として地区内道路が利用されているが、朝・夕を中心として生活道路の通行車両が多く、通学時に危険が生じている。
- 公園や公民館などの公共施設に加え、商業施設や県営住宅団地などが集積しており、抜け道や近道のために生活道路へ流入する車両が目立つ。

## ②佐鳴台地区周辺の交通事故発生状況

### 2. 佐鳴台地区周辺の交通事故発生状況



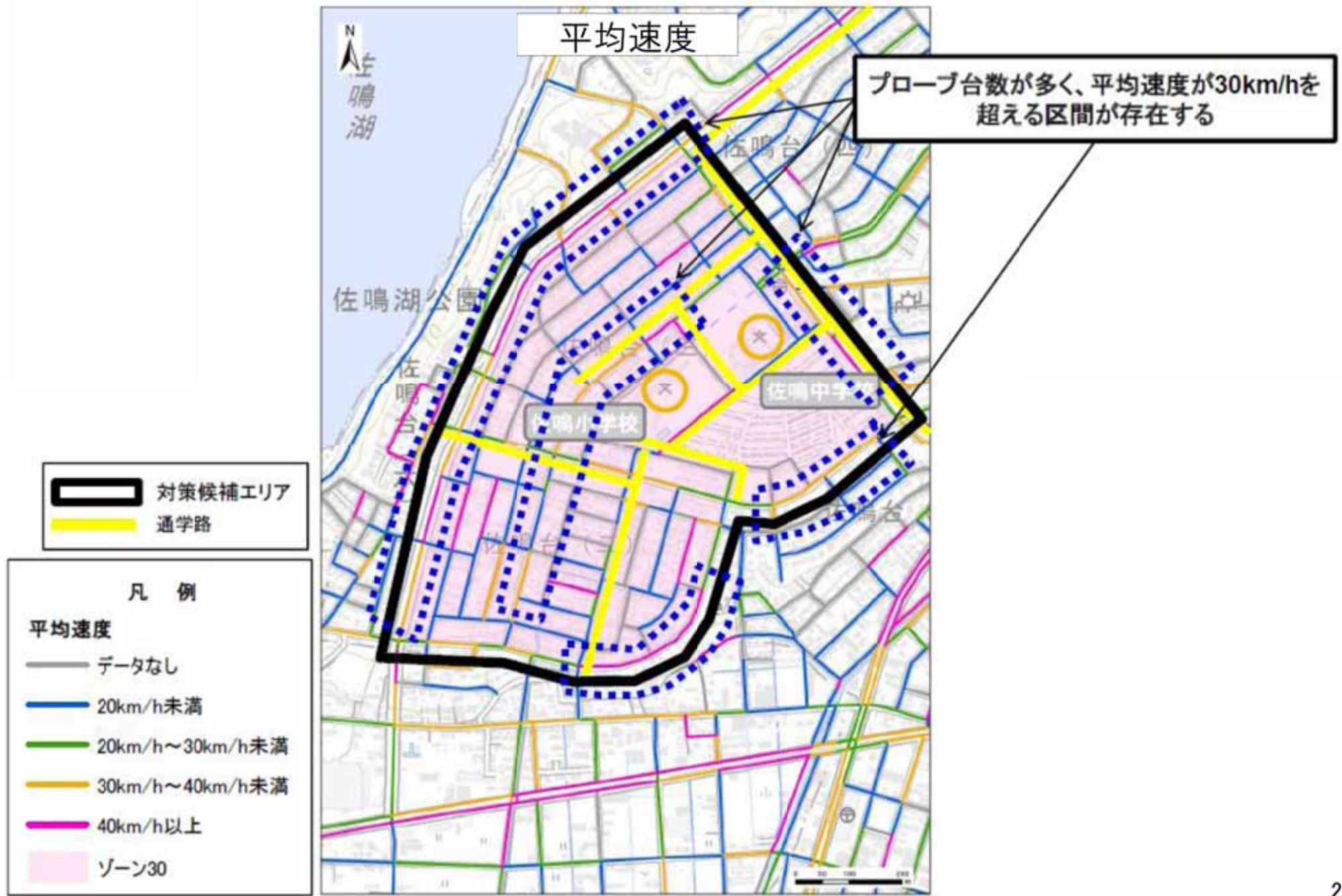
### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

<出典データ>国土交通省提供



### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

<出典データ>国土交通省提供



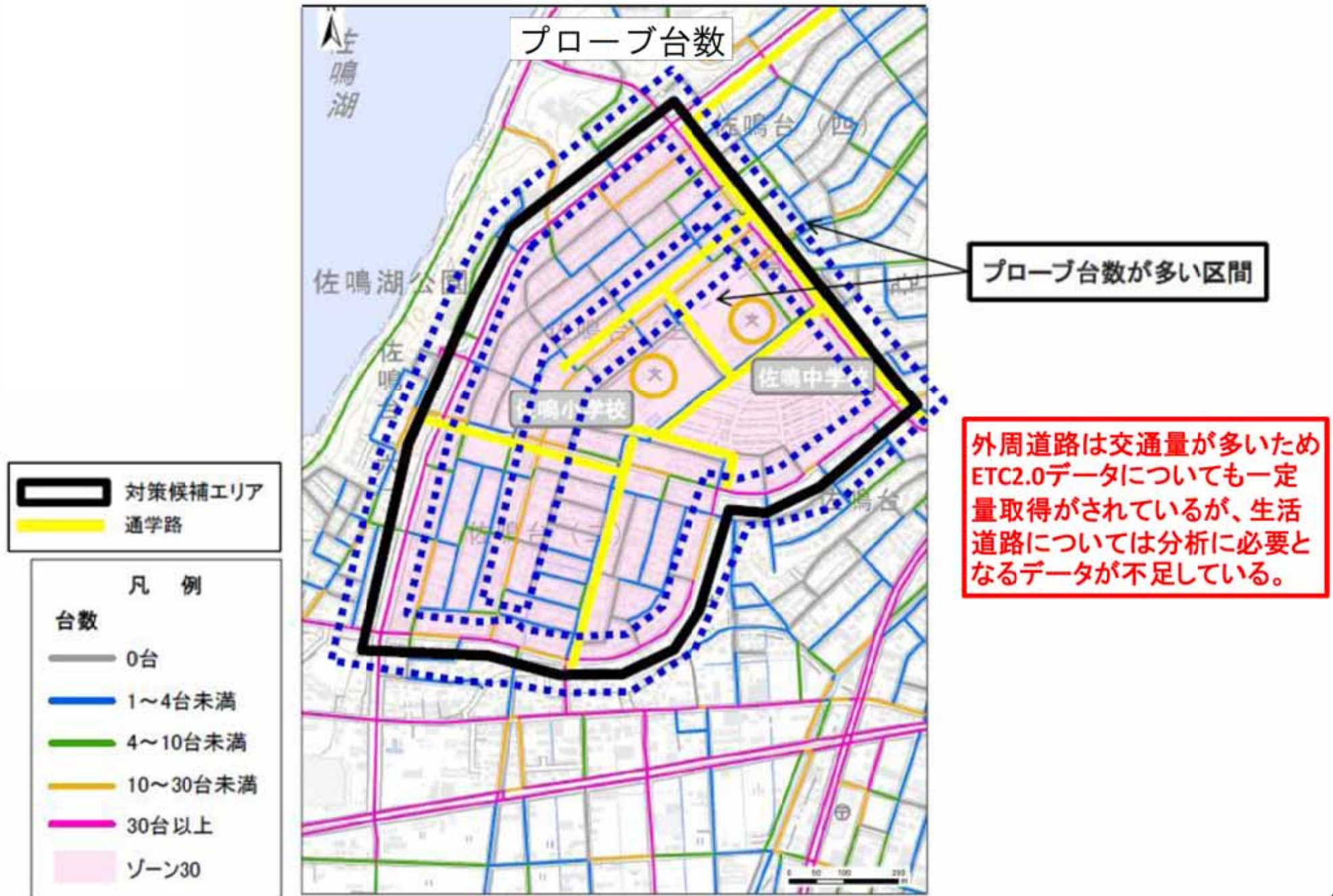
### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

<出典データ>国土交通省提供



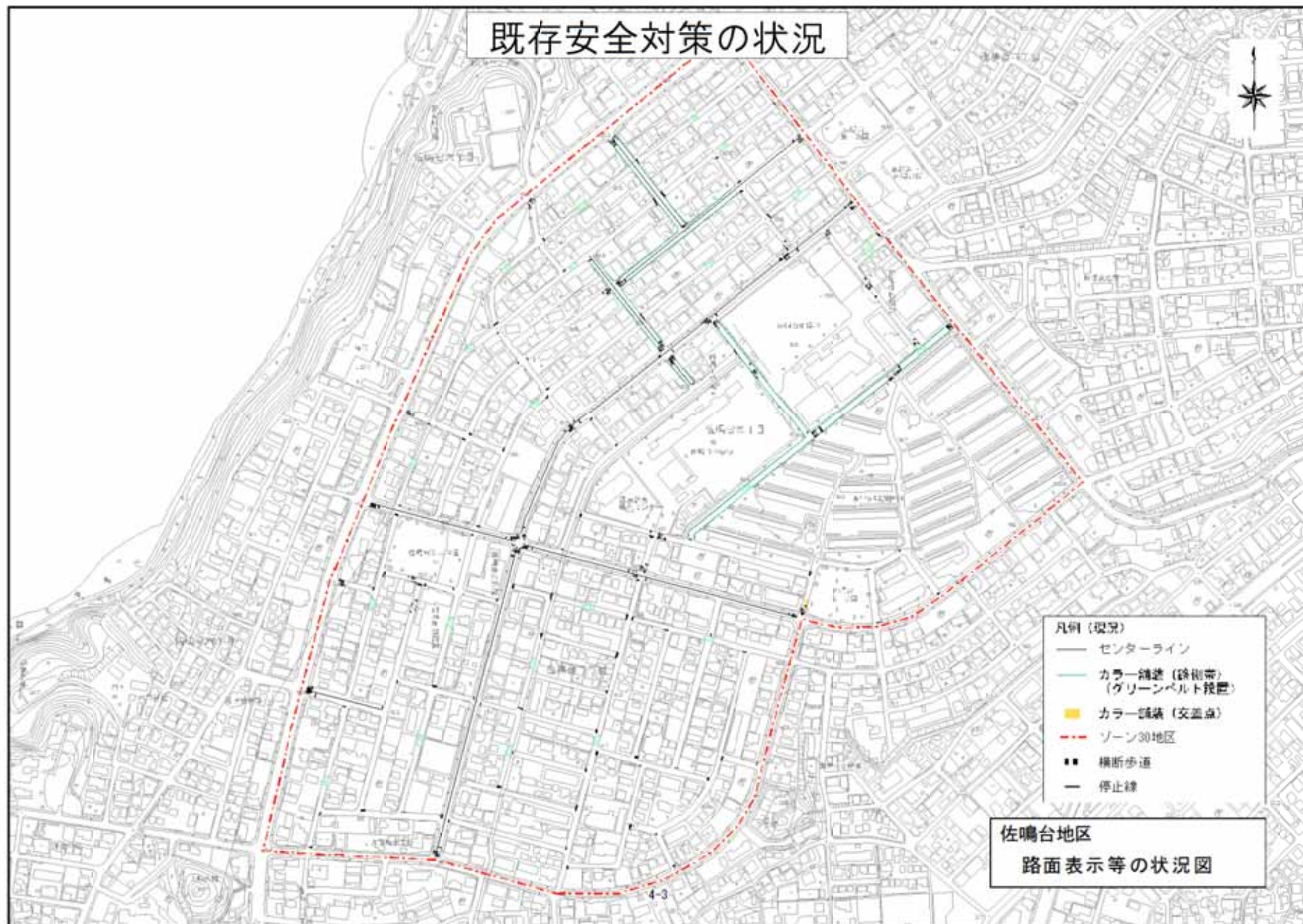
### ③ビッグデータによる地区内の課題の抽出

<出典データ>国土交通省提供

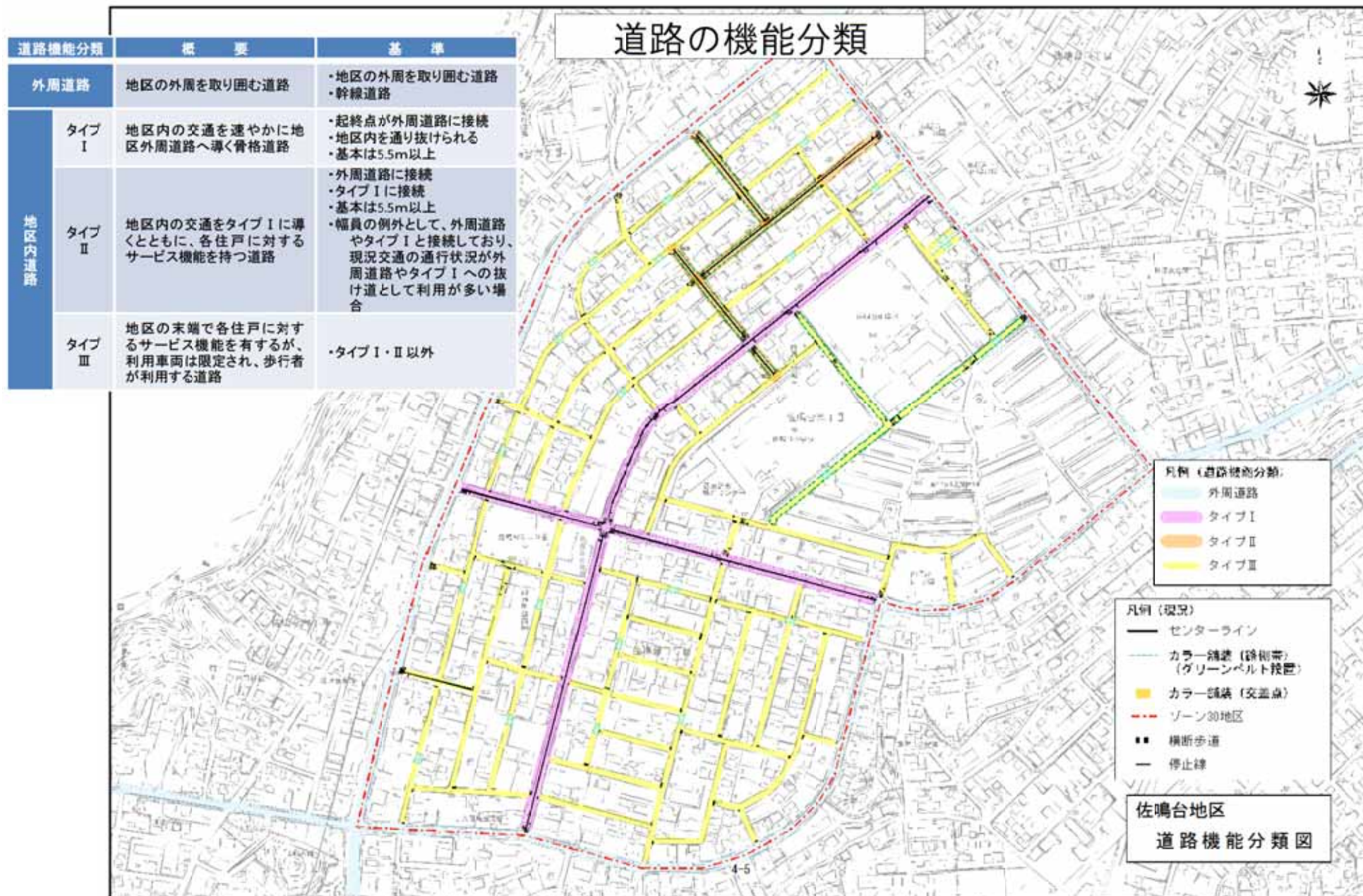




## ④現地調査による地区内の課題の抽出



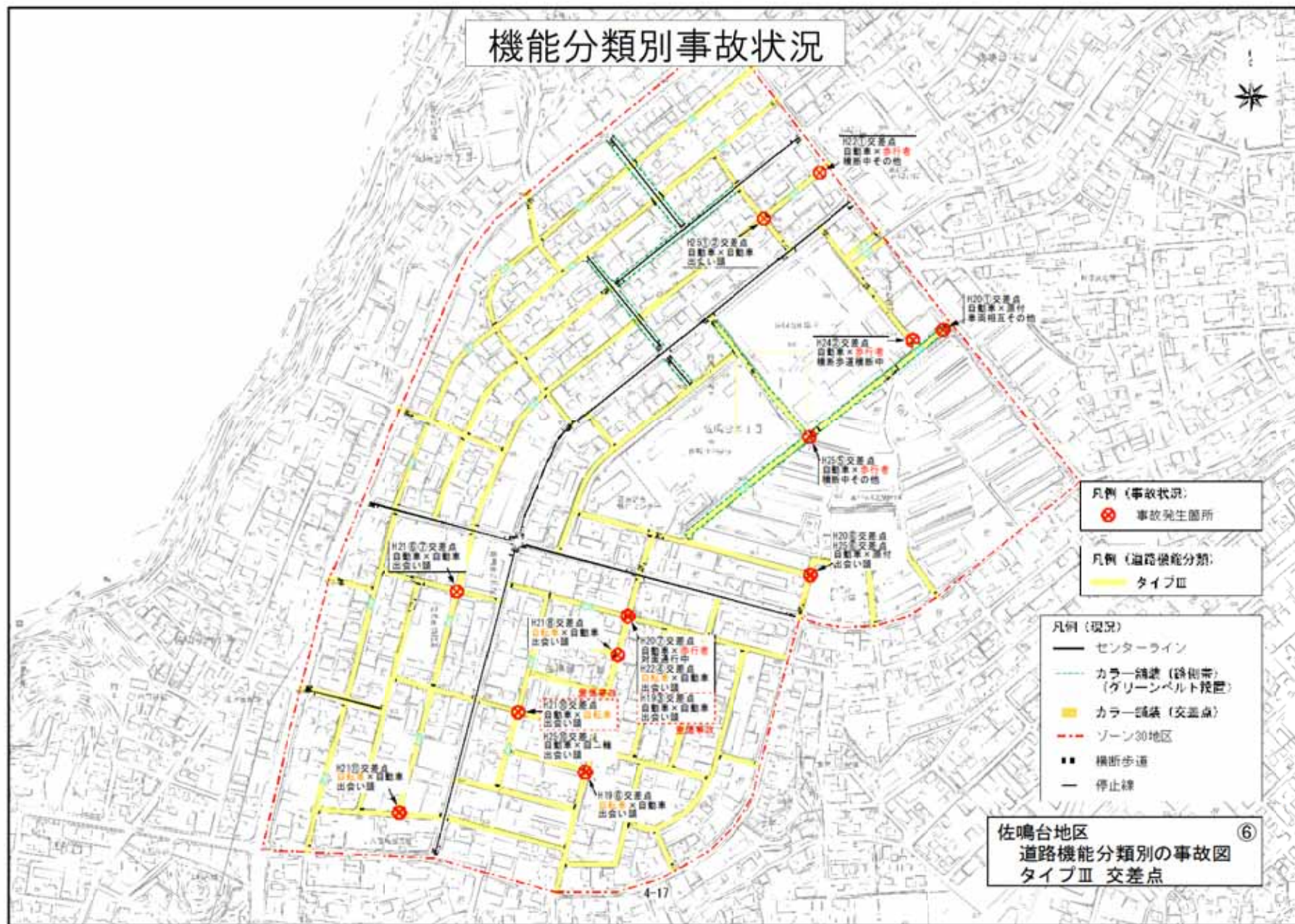
# ④現地調査による地区内の課題の抽出



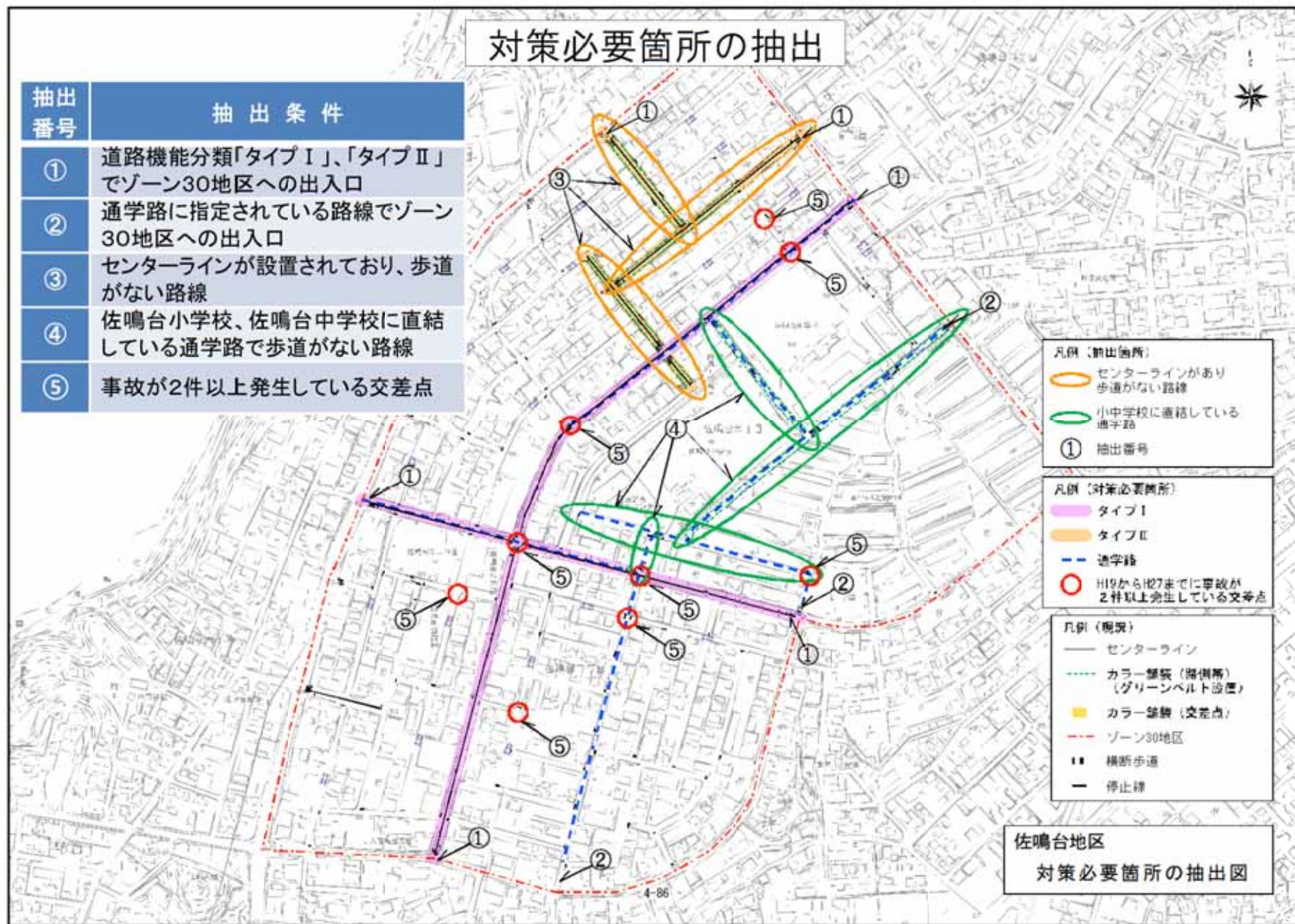
## ④現地調査による地区内の課題の抽出



# ④現地調査による地区内の課題の抽出



# ④現地調査による地区内の課題の抽出



## ⑤これまでの経緯

### 5. これまでの経緯

H27年12月	ゾーン30指定
H28年 1月	『生活道路の交通安全の確保に向けた取組の推進について』事務連絡発出(本省道路局環境安全課) ⇒国土交通省から提供されたメッシュデータ図等を基に、生活道路対策に重点的に取り組むべき候補エリアを抽出。指定に向けた諸条件の整理を行った上で、浜松河川国道事務所、市内警察署、地元自治会、学校等との協議・調整を経て、生活道路対策候補エリア3地区を抽出。
H28年 2月	『静岡県道路交通環境安全推進連絡会議』において、浜松市内3地区を含む県内41地区を、生活道路対策エリアとして選定。
H28年 3月	国土交通省にて、浜松市内3地区(船越、佐鳴台、曳馬)を含む全国の232地区167市町村を生活道路対策エリアとして登録・公表。
H28年 3月	地区内の小学校・中学校に対し、ヒアリングを実施。ヒヤリハット箇所
H28年 4月～ H28年11月	現地調査を行い、対策エリア内の既存安全対策実施状況、事故発生状況、車両の走行速度など対策の検討に必要な諸条件を整理し、対策案を検討。
H28年12月	検討結果を基に地域住民、静岡県警察、浜松市により合同現地地点検を実施。対策案を承認。
H29年 1月	対策工事着手
H29年 2月	対策工事完了
H29年 3月	生活道路対策の推進体制(協議会)として、『浜松市交差点等事故削減対策部会』を活用することを決定。
～H29年度末 (予定)	効果検証及び必要に応じて追加対策を検討

## ⑥生活道路対策の推進体制

### 1) 協議会の設置

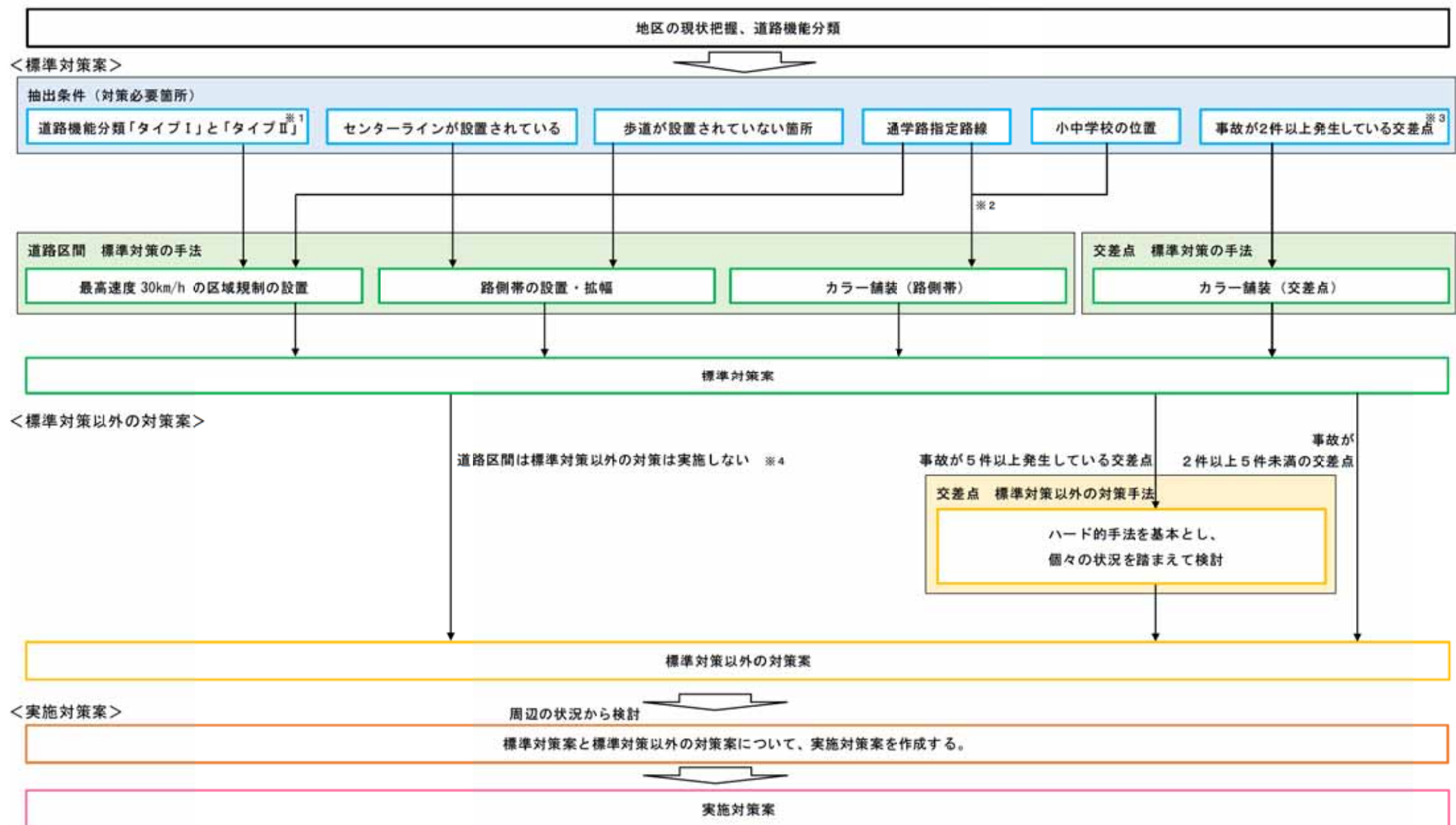
➤浜松市内の交通事故防止対策に係る関係機関により構成される『浜松市交通事故防止対策会議』の規約に基づき、対策事業の調査研究部会として設置されている『**浜松市交差点等事故削減対策部会**』を活用し、生活道路対策を推進する事としている。

#### <構成機関>

- 国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所（道路管理者）
- 浜松市
  - 土木部 道路企画課、道路保全課、各土木整備事務所（道路管理者）
  - 都市整備部 交通政策課（総合交通政策）
  - 各区役所（交通安全普及・啓発）
- 静岡県警察（交通管理者）
  - 浜松市警察部
  - 市内各警察署（浜松中央、浜松東、細江、浜北、天竜）

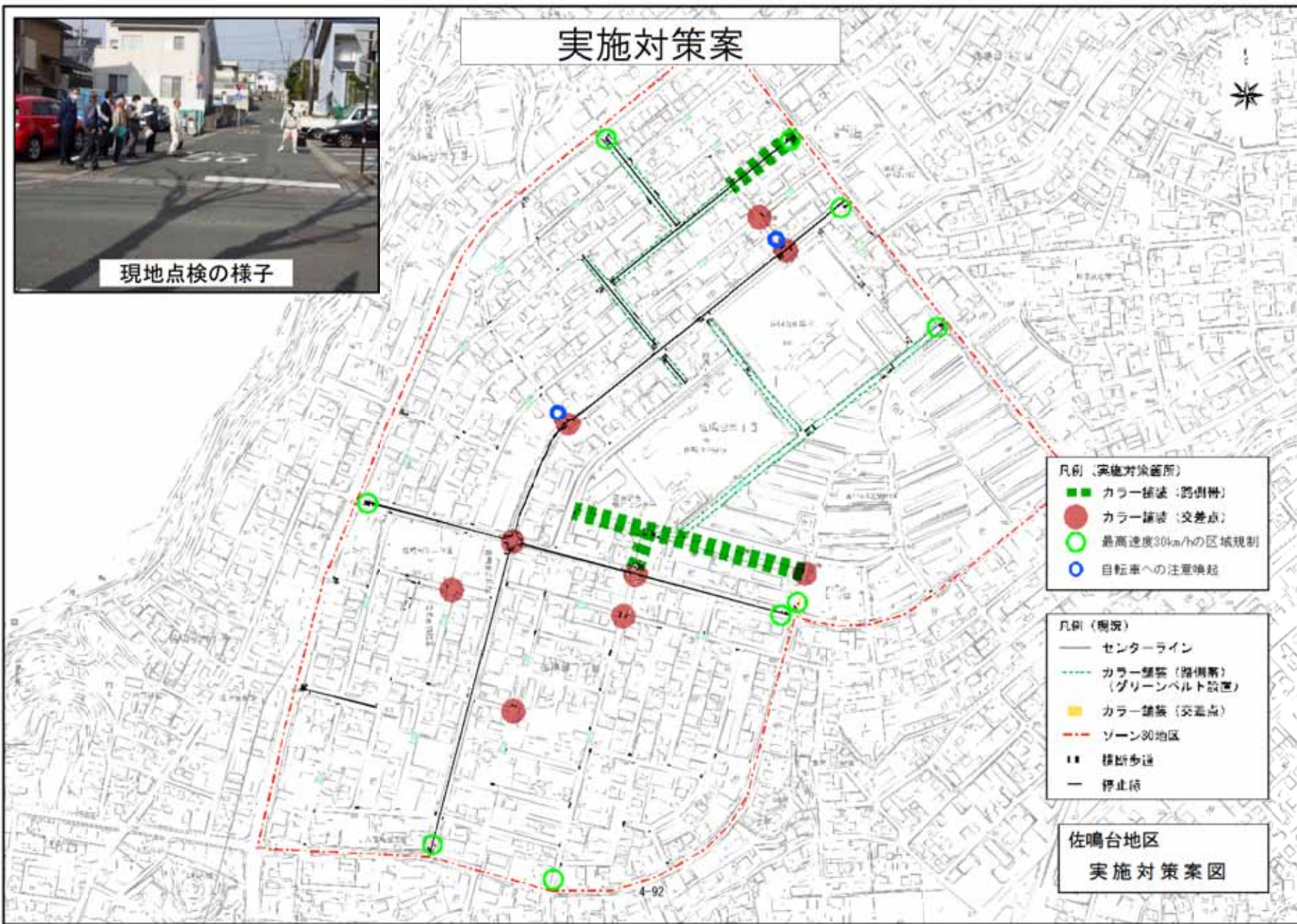
※必要に応じ、教育委員会や学校関係者、地域代表者等を招集することとしている。

# ⑦対策の検討フロー





# ⑧地域との協働による対策の検討

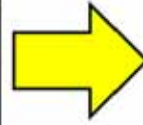


# ⑨対策の実施状況

①



対策前

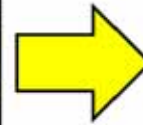


対策後

②



対策前



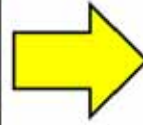
対策後

# ⑨対策の実施状況

③



対策前

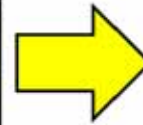


対策後

④



対策前



対策後