

# FRONT LINE

## 生活道路において、クルマと歩行者との衝突そのものを減らしていく対策が重要



千葉工業大学 創造工学部 都市環境工学科 教授

### 赤羽弘和さん

今年4月、5か年計画（計画期間：平成28～32年度）となる第10次交通安全基本計画（以下、10次5計）がスタートした。千葉工業大学創造工学部都市環境工学科教授の赤羽弘和さんは、10次5計を作成する中央交通安全対策会議の専門委員であり、5回にわたる専門委員会議の座長を務めた。

10次5計の「道路交通安全の安全」についての目標の1つは「平成32年までに24時間死者数を2500人以下」とし、世界一安全な道路交通を実現

の継続だけでは難しく、新たな工夫を加えた対策が必要だと考えています」と話す。

**安全性と利便性をどのように均衡させるか 地域社会に選択してもらう**

目標達成に向けて、赤羽さんが工夫して取り組む余地が大きいと考えている対策は「生活道路における安全確保」である。死亡事故数全体のうち、車道幅員5.5m未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、同以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、同未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていないからだ（グラフ参照）。車道幅員のみでは必ずしも的確に区分はできないが、生活道路でも状況はほぼ同様と推定される。

「交通事故死者数に占める自動車の継続だけでは難しく、新たな工夫を加えた対策が必要だと考えています」と話す。

#### 第10次交通安全基本計画における道路交通の安全についての目標

- ①平成32年までに24時間死者数を2500人※以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。  
※この2500人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおよそ3000人
- ②平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

#### 道路交通の安全についての対策

- <視点>
- 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
    - ①高齢者及び子供の安全確保
    - ②歩行者及び自転車の安全確保
    - ③生活道路における安全確保
  - 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
    - ①先端技術の活用推進
    - ②交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
    - ③地域ぐるみの交通安全対策の推進
- <8つの柱>
- ①道路交通環境の整備
  - ②交通安全思想の普及徹底
  - ③安全運転の確保
  - ④車両の安全性の確保
  - ⑤道路交通秩序の維持
  - ⑥救助・救急活動の充実
  - ⑦被害者支援の充実と推進
  - ⑧研究開発及び調査研究の充実

乗車中と歩行中の割合は全体のほぼ3分の1ずつです。しかし、負傷者数で見ると、歩行中は自動車乗車中の約10分の1で、歩行中の致死率が高いことがわかります。クルマと歩行者が衝突した際にクルマの側で歩行者を守るといって技術の普及や、救命救急制度の充実が期待されますが、最も重要なのはクルマと歩行者との衝突自体を減らしていくことです。

これがクルマと歩行者が混在する生活道路を重点にした背景にあり、生活道路を利用することが多い高齢者や子ども、自転車の安全確保にもつながっていくと考えられます。

幹線道路においては、今まで蓄積された経験や技術によって対策を継続していけば、ある程度の事故低減が見込める。しかし、生活道路においては、幹線道路のように事故実態を把握することが難しかったことから、対策を立案するための方法論が確立しているとはいえない状況だ。

「平成24年から交通事故統計原票

に事故発生位置の緯度・経度情報が附与されるようになり、どこでどのような事故が起きているかが電子地図上で迅速に把握できるようになり、各地域が生活道路対策を進めるための環境が整ってきました。また、こうした客観的データを示せば、対策実施に対する住民の理解も得やすくなります。生活道路対策を進める際には、住民の生活様式や移動の方法など地域の実情を踏まえることや、住民が危険に感じていることを拾い上げることが大切です。規制をかけた時、安全施設などをつくる時は、行政や専門家が対策のメリットとデメリットを客観的事実に基づいて住民に説明し、安全性と利便性をどのように均衡させるべきか地域社会に選択してもらうことが望ましいと思います。10次5計に重視すべき事項として明記されている『地域ぐるみの交通安全対策の推進』は、まさにこうしたことを指しているといえます。

#### 地方の抱える問題の解決をフルサポートする体制を構築

赤羽さんは（公財）国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「香川研究―事故発生要因の分析と対策への提言」のリーダーを帝塚山大学・蓮花一己教授から引き継ぎつつ、平成25～27年度に研究に取り組んだ。その研究内容は4月8日に同学会が開催した「平成27年度研究調査報告会」で発表された。

「プロジェクトの目的は香川県内の交通事故を防止するためだけではなく、全国レベルで専門家を編成し、地方の抱える問題の解決をフルサポートする体制を構築しよう」と考

えました。そのモデルケースとして、人口当たりの交通事故件数がワースト高位で推移している香川県を対象としたのです。

プロジェクトは、交通工学や交通心理学の研究者、地元の行政関係者や実務担当者と協働で取り組んだ。丸亀市内のある交差点をモデル対策交差点とし、プロジェクトチームが現地調査を行い、ビデオ撮影により車両の走行速度や走行軌跡を分析。対策として、横断歩道や車両の停止線を前方に移動させる交差点のコンバクト化を実施した。車両の停止線通過速度（平均）は実施前に比べて約4km/h低下したという。この他、プロジェクトでは香川県を含む5県で運転免許更新時の講習の受講者を対象にしたアンケート調査をもとに、運転行動に対する意識の地域性についても検証している。

このような地域の実情に合った交通安全対策を策定する過程を一般化させ、地方の事故防止対策の枠組みとして、香川モデルの他地域への普及を赤羽さんたちはめざしている。

交通死亡事故件数の推移と生活道路が占める割合

