

歩道の整備等による人優先の安全・安心な歩行空間の確保

平成17年中の道路交通事故死者数は昭和31年以来49年ぶりに6千人台となったが、死者数全体に占める歩行中の死者の割合は、欧米と比べて高い割合となっており、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全の確保を図っていくことが、今後の交通安全対策上重要な課題である。

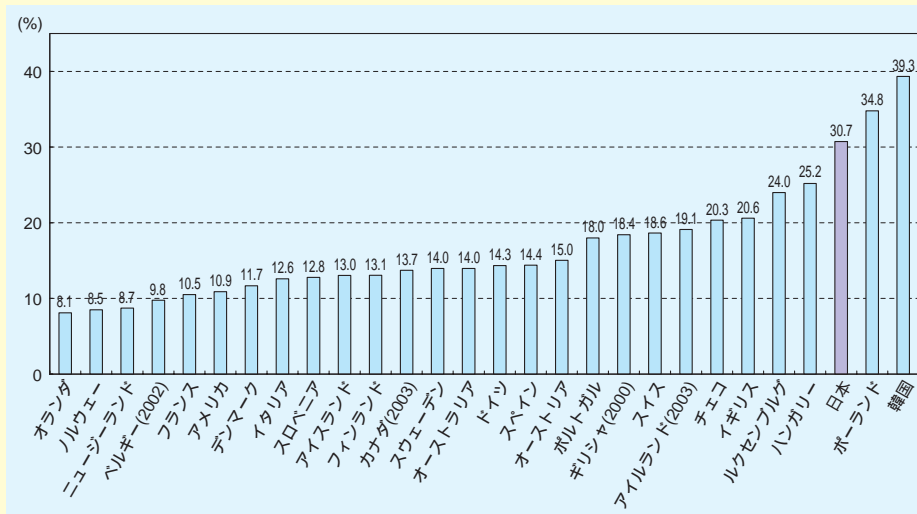
ここでは、我が国の歩行中交通事故の現状と歩道等の整備状況等を記述するとともに、歩行者の安全の確保を図っていくために今後推進していくこととしている歩行空間の整備のための施策についてまとめて記述している。

1 歩行中の交通事故の現状と歩道等の整備状況

(1) 歩行中交通事故の現状

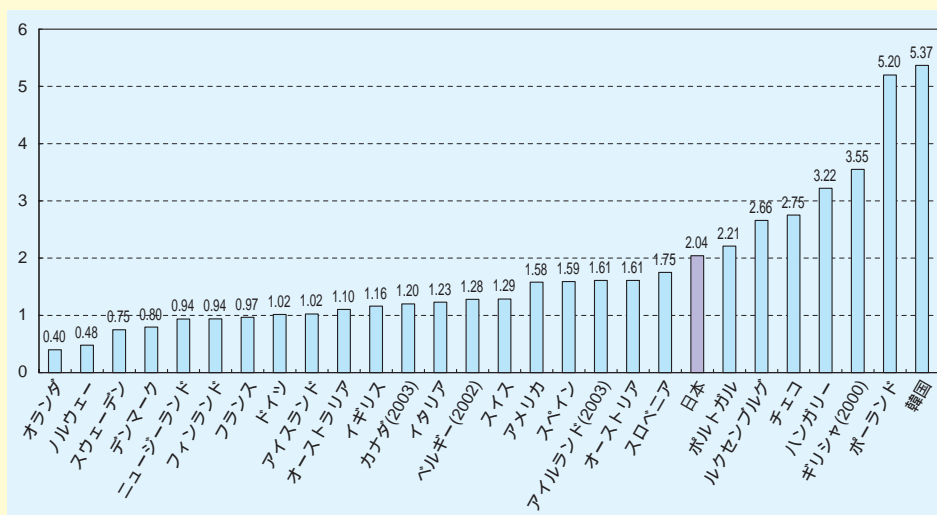
欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中の死者の割合が高く、また、人口当たりの歩行中の死者数も多い。

交通事故死者数のうち歩行中の占める割合



- 注 1 IRTAD・OECD 資料による。
- 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2004年の数値である。
- 3 数値はすべて30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

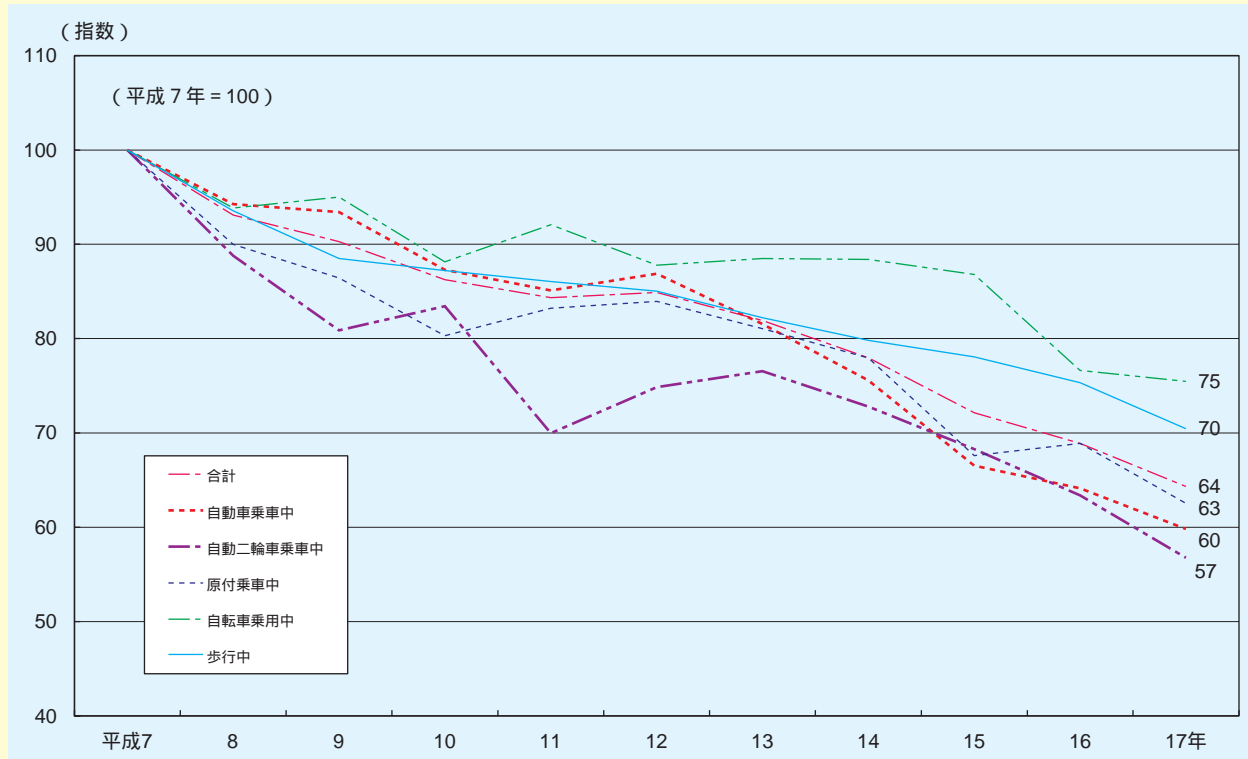
人口10万人当たりの歩行中交通事故死者数



- 注 1 IRTAD・OECD 資料による。
- 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2004年の数値である。
- 3 数値はすべて30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

近年の状態別死者数の推移をみると、自動車乗車中等と比べて歩行中の減少割合が少ない。

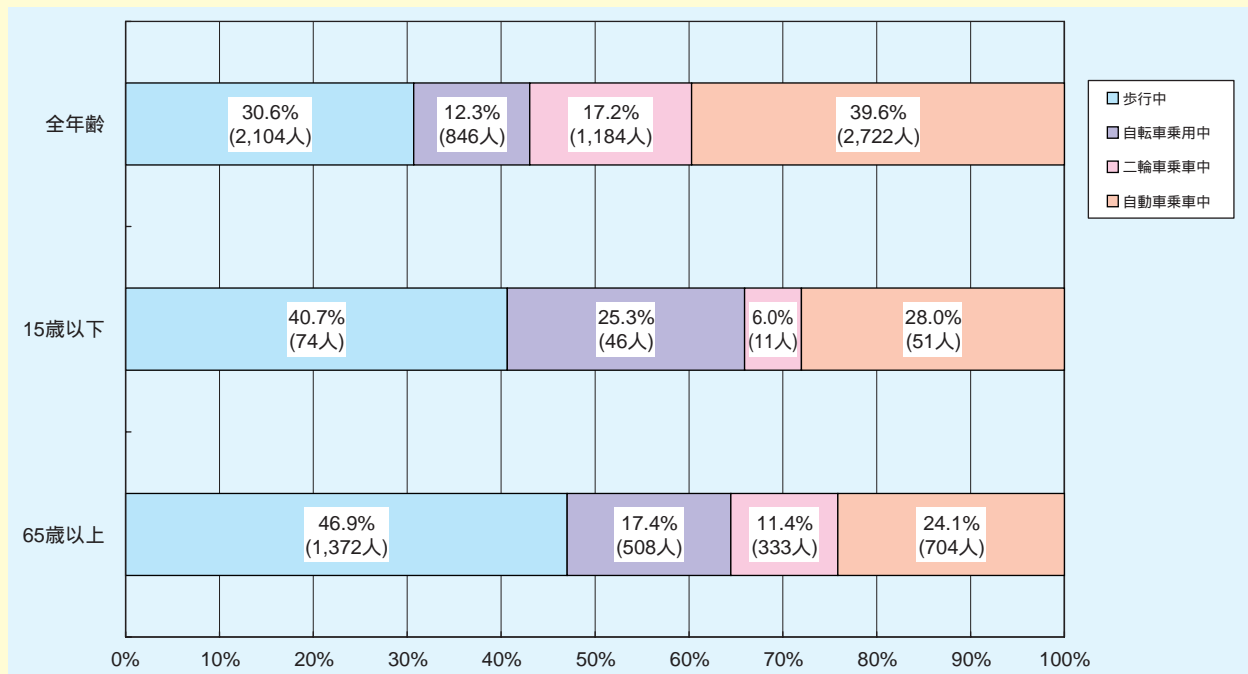
状態別死者数の推移



注 警察庁資料による。
 その他は省略してある。

年齢層別・状態別の死者数をみると、特に子どもと高齢者において歩行中の死者数の割合が高い。

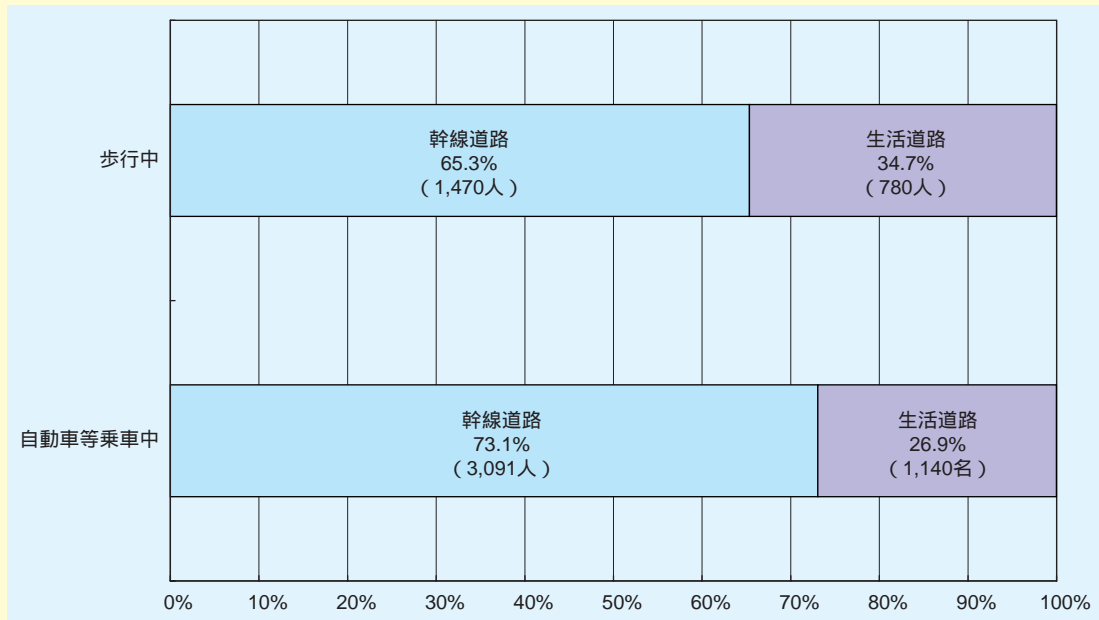
年齢層別・状態別死者数の構成率 (平成17年中)



注 警察庁資料による。
 その他は省略してある。

状態別・道路種類別の死者数をみると、歩行中の死者は幹線道路（自専道・一般国道・都道府県道）における事故によるものが、生活道路（市町村道等）におけるものよりも多いが、自動車等（自動車・自動二輪車・原付）乗車中と比較すると、生活道路の割合が高くなっている。

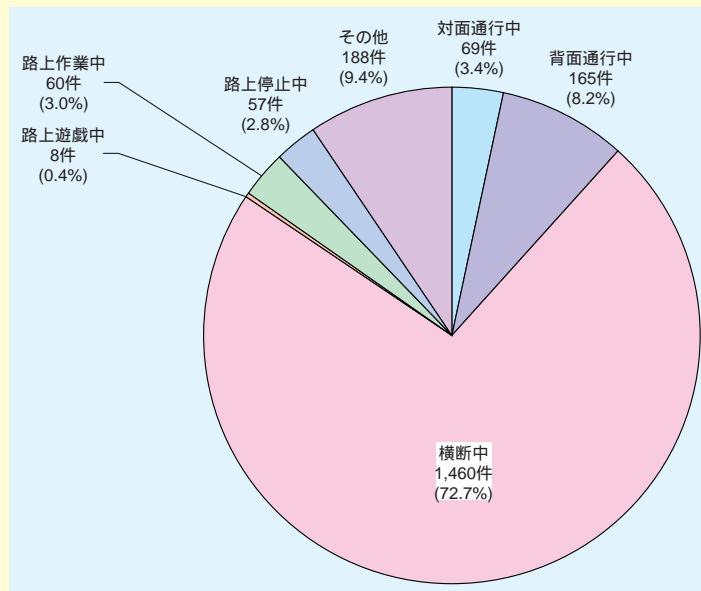
状態別・道路種類別死者数の構成率（平成16年中）



注 国土交通省資料による。

事故類型別の死亡事故件数をみると、人対車両の事故において横断中の事故が多い。

事故類型別（人対車両）の死亡事故件数（平成17年中）



注 警察庁資料による。

(2) 歩道等の整備状況等

歩道等設置済道路延長

過去10年間で、歩道等（歩道・自転車歩行者道・自転車道）設置済み道路の延長は35,693km延びており（約3割増）、特に市町村道では、21,668km延びている（約4割増）。

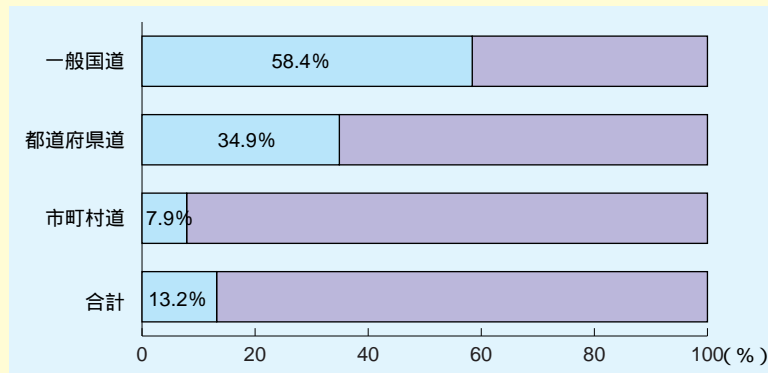
| 平成6年 | 平成16年 | 平成6年 16年 |
|-----------|-----------|------------|
| 120,093km | 155,786km | + 35,693km |

注 国土交通省資料による。
各年4月1日時点。

通学路については、学童の通学の安全確保の観点から補助率の嵩上げを行う等優先的な整備に努めており、整備率は他に比べ高くなっている。

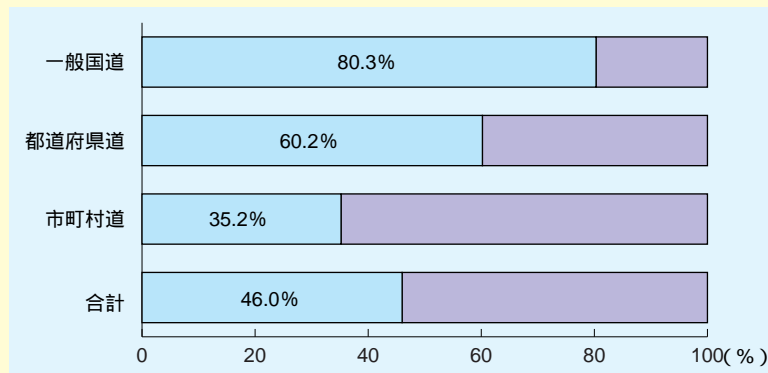
通常：補助率1/2，市町村道の通学路：補助率5.5/10

全道路の歩道等の整備率



注 国土交通省資料による。平成16年4月1日現在。

通行量の多い通学路の歩道等の整備率



注 国土交通省資料による。平成16年4月1日現在。

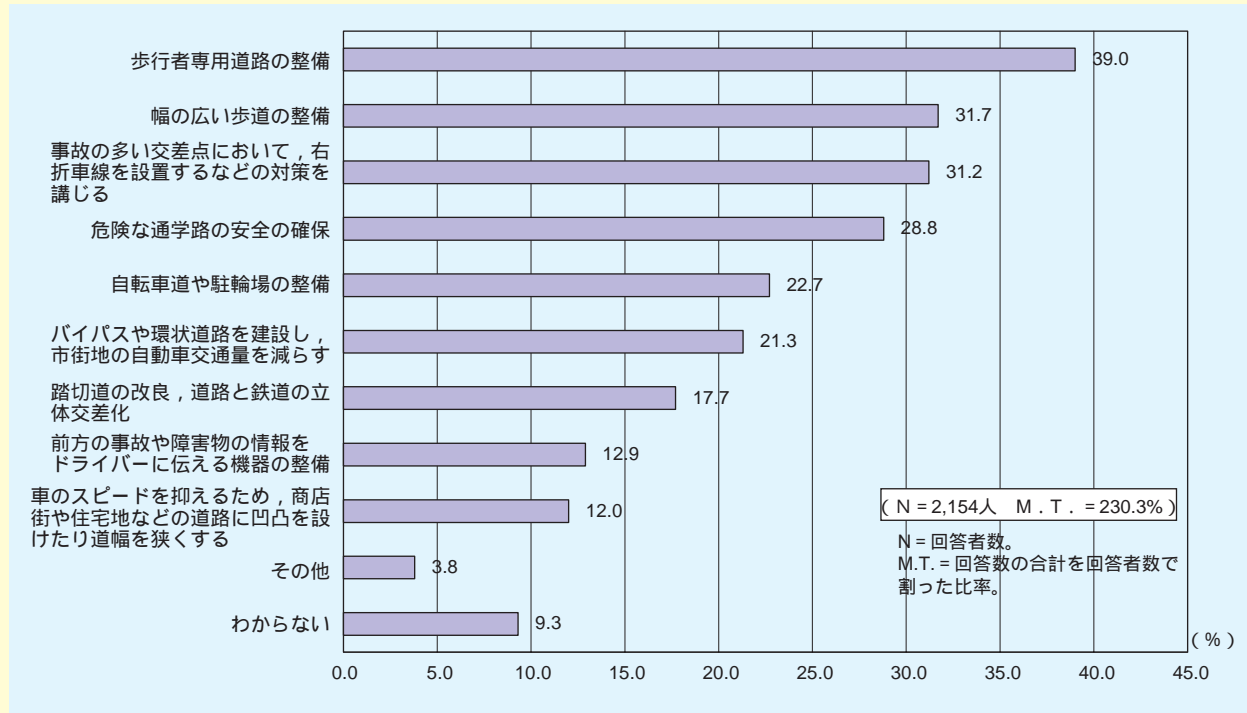
- ・通学路の整備率は学童通行量が100人/日以上に通学路のもの。
- ・平成14年の調査による。

歩道の整備率について、諸外国との比較を試みるために、平成18年に内閣府が外務省を通じて調査したところ、OECD加盟国のうち、歩道の整備率についてのデータが得られたのは、日本を含め次の5か国であった。歩道延長の算出方法や道路状況等に相違があるため、単純に比較することは困難であるが、国により歩道の整備状況には差がみられる。

| | 歩道の整備率 | 備考 |
|--------|--------|--|
| 日本 | 13.2% | 2004年4月1日現在。 高速自動車国道を除く。 数値は、歩道設置済道路延長/道路延長であり、道路の両側に歩道が設置されている場合は、片側分だけで算出。 |
| イギリス | 93.0% | 道路延長については、2004年末現在。歩道延長については、2002-2004年の平均値を基に算出。 イングランド及びウェールズに限る。 Motorway及びTrunk Roadを除く。 道路の両側に歩道が設置されている場合は、各々独立した歩道として累計した値により算出。 |
| ノルウェー | 14% | 2004年末現在。 国道・県道・市町村道の合計。県道及び市町村道は推測値に基づくもの。 |
| フィンランド | 6.0% | 2004年末現在。 国管理道路(高速道等を除く。)のみ。 このほか、ヘルシンキ市の市管理道路における歩道整備率(道路の両側に歩道が設置されている場合は、各々独立した歩道として累計した値により算出。)は約140%。 |
| 韓国 | 3.7% | 2004年末現在。 国道のみ。 |

内閣府が実施した「平成13年 道路に関する世論調査」において「道路の安全性向上のためには、道路整備の面からどのような対策が必要だと思うか」を聞いたところ、「歩行者専用道路の整備」(39.0%)と「幅の広い歩道の整備」(31.7%)が上位を占めた。

道路の安全性向上のための対策（複数回答）



注 内閣府資料による。

2 人優先の安全・安心な歩行空間の確保のための施策

これまで一定の成果をあげてきた交通安全対策は、主として「車」中心の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は、依然として十分とはいえない状況にある。

また、幹線道路の渋滞を避けて身近な生活道路に入り込む通過交通が、通学児童の安全を脅かす等の問題も依然として深刻である。今後、更に少子高齢化が進む我が国においては、全体の4割を占めている高齢者の死者数を減少させていくと同時に、未来を生きる子どもたちを交通事故から守っていく必要がある。

こうした状況を十分に踏まえ、人優先の考えの下、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を積極的に整備するなど安全・安心な歩行空間の確保のための交通安全対策を更に推進していくこととしている。

(1) 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

(2) 生活道路における交通安全対策の推進

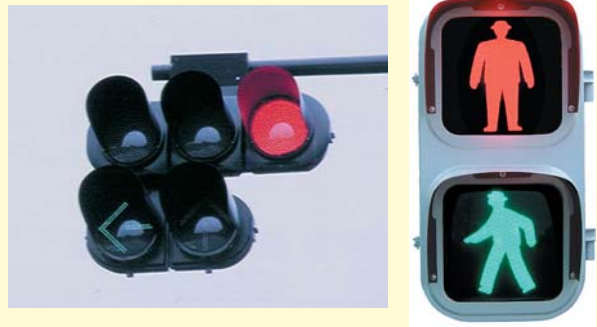


安全な通学路

平成15年度に、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区796箇所を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会及び道路管理者が相互に連携しながら、歩道の整備を始めとした面的かつ総合的な交通事故抑止対策を実施してきた。今後とも「あんしん歩行エリア」の形成を推進していくとともに、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路についても、歩道を積極的に整備し、また、「生活道路事故抑止対策マニュアル」等を活用する



住宅街のハンブ



LED式信号灯器

などして、道路交通環境の整備を推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。

(3) バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に推進する。このほか、バリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、身体障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。



幅の広い歩道

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針（平10国家公安委員会告示15）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢社会が

進展する中で、社会に参加する高齢者の交通安全を確保する観点から、高齢者に対する交通安全教育を強力に推進した。特に、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転