

生活道路を、ゾーン規制と連携して、歩車混在 から歩行者・自転車中心の空間へ転換します

周辺の幹線道路が整備されたエリアにおいて、物理的に速度低減や進入抑制を図る対策を実施します。
道路空間を車中心から歩行者・自転車中心の幅員構成へと再配分します。

暮らしのみちを安全にする対策

進入口を入りにくくする



交差点のハンブ
(スムーズ歩道)

走行速度を低減する



狭さく

歩行者・自転車の幅員を優先的に確保する



道路空間再配分

危険箇所を対策する



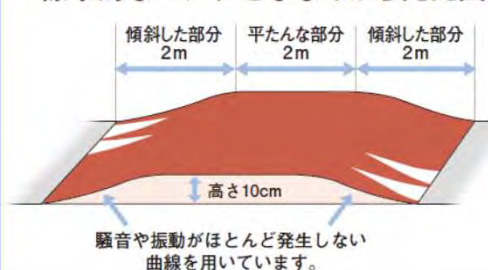
歩行者自転車用柵

エリアの中は、歩行者・自転車中心の空間へ



ハンブによる速度抑制効果

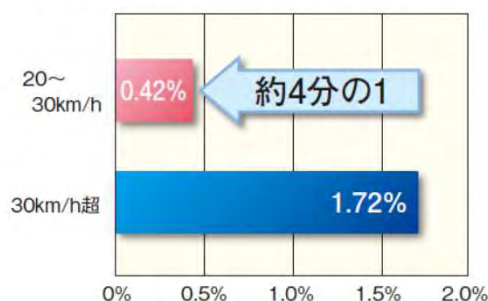
標準的なハンブをななめから見た図



ハンブ通過後の速度(※11)



生活道路の速度別の致死率(※12)



【出典一覧】

- ※1) 警察庁交通局（平成27年3月19日）「平成26年中の交通事故の発生状況」
- ※2) OECD/ITF (2014) Road Safety Annual Report 2014
- ※3) 交通事故データ(ITARDA：平成25年データ)調査不能を除く
- ※4) 国土交通省調べ
- ※5) 警察庁資料（H23）、交通量観測機器データ（H23）
高速道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路
一般道路：上記以外の道路
- ※6) 日本：自動車燃料消費量統計調査、平成22年度道路交通センサス
アメリカ：Highway Statistics
ドイツ：Verkehr in Zahlen
フランス：Faits et Chiffres: Statistiques des Transports en France et en Europe
- ※7) 道路交通センサス（H22）、自動車輸送統計年報（H22）
高速道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路
幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道
生活道路：上記以外の道路
- ※8) 関東地方整備局、記者発表資料（平成26年10月30日）
- ※9) 鍛冶谷相模原線：10,018台（開通前H26.6.3）→8,211台（開通後H26.9.11）
国道129号：63,524台（開通前H26.6.3）→60,648台（開通後H26.9.11）
交通事故件数：112件（H25.7～H25.12）→102件（H26.7～H26.12）
- ※10) 埼玉県の資料を基に作成。急ブレーキ総数は対策を実施した「急ブレーキ多発箇所」（急ブレーキが5回以上発生した箇所）160箇所、人身事故については145箇所の合計値
- ※11) 速度調査と意識調査からのハンプ設置に関する走行状況の把握
（大橋・鬼塚・木村、第34回交通工学研究発表会論文集、2014.8）
- ※12) 交通事故データ(ITARDA：平成25年データ)

平成27年7月 道路局