

## 施策 2

# 安全で快適な道路空間の形成

### 目指す姿

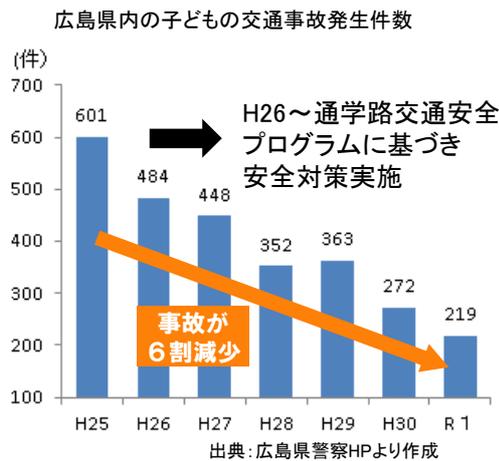
- 広島に住む人も訪れる人も、だれもが安全・安心を実感しています。

### 現状と課題

安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョン(P48)より

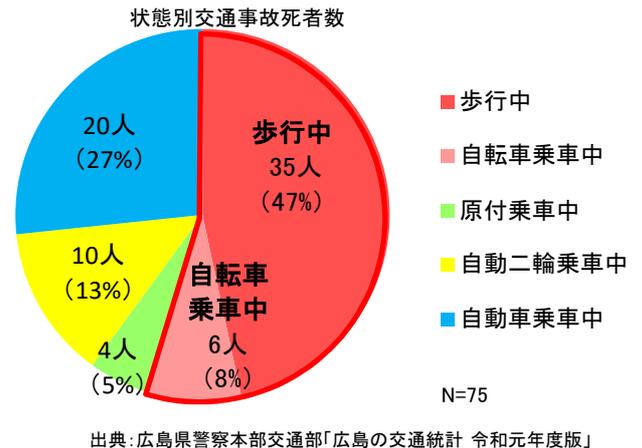
- 交通事故は、「通学路交通安全プログラム」に基づく交通安全対策などにより減少傾向にありますが、依然として後を絶たない状況にあります。
- 通学路のみならず、未就学児等が日常的に集団で移動する経路の安全対策も求められています。
- 安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな地域づくりのため、自転車の活用の推進が求められています。

### 子供の交通事故



### 交通事故の現状

#### 歩行中・自転車乗車中が死者数全体の半数以上



### 広島県の歩道設置率

#### 全国平均を下回る一般県道の歩道設置率

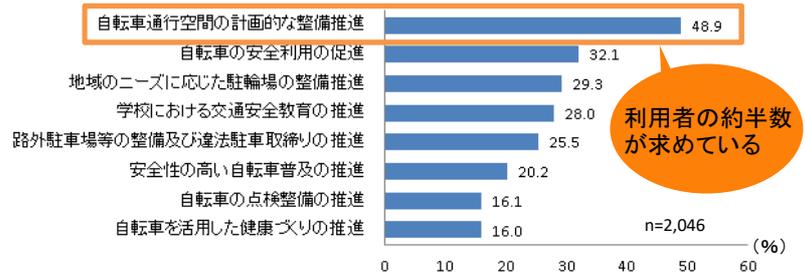
区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	64.9%	52.7%	37
一般国道指定区間外	55.8%	56.6%	12
主要地方道	46.9%	44.4%	13
一般県道	33.5%	29.3%	28

歩道設置率 = 歩道設置道路実延長 ÷ 実延長  
出典：道路統計年報2019より作成

### 自転車利用環境

#### 「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが高くなっています。

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。(上位のみ抜粋)



### 用語説明

通学路交通安全プログラム …通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進するため、地域ごとに教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により策定される基本方針。

## 取組の方向

### ■ 通学路や生活道路等における交通安全対策の推進

⇒「通学路交通安全プログラム」などに基づく交通安全対策など、通園・通学時における事故の未然防止を図ります。

### ■ 安全で快適な自転車利用環境の整備

⇒自転車通行空間の計画的な整備、ゾーン30 や狭さく等による安全対策を進めます。

### ■ 歩道のバリアフリー化のための無電柱化の推進

⇒安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ります。

### ◆ 効果を高める取り組み

⇒ビッグデータによる事故危険箇所の把握に基づく対策に取り組みます。

#### 歩道整備

##### ○ 歩道の整備



歩道がなく  
大型車通行時に危険

歩行空間が確保され  
通学が安全に

#### 限られた用地内での通行帯整備

##### ○ 側溝の蓋掛けとカラー舗装の整備



傾斜のある側溝の上を  
歩くため通学時に危険

歩行空間が確保され  
通学が安全に

通学路の安全対策については、教育委員会、警察等と連携し、点検による危険箇所の抽出、対策の検討、実施、効果の把握、改善・充実（PDCA）を繰り返すことにより、継続的な安全性の向上を図ります。

#### 無電柱化の実施

##### ○ 無電柱化による安全・円滑な交通確保



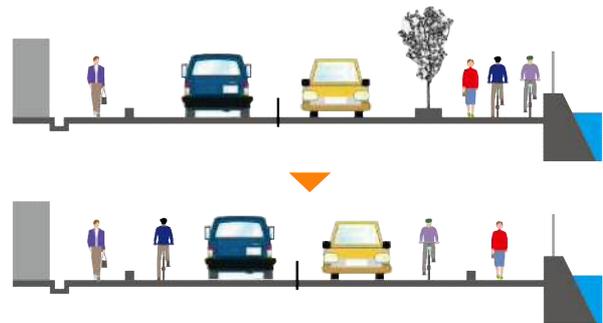
移動円滑化を妨げる電柱

安全・円滑な交通確保

(出典：国土交通省)

#### 自転車利用環境の整備

##### ○ 歩行者と分離された自転車通行空間の確保



## 指標

通学路の交通安全プログラムに基づく危険箇所の歩道設置箇所数

現状 (R2)

42箇所

目標 (R7)

73箇所

ゾーン30 …生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

ビッグデータ…デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、IoT関連機器の小型化・低コスト化等によって得られる膨大なデータ(スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報等)。

無電柱化 …道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えなように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。