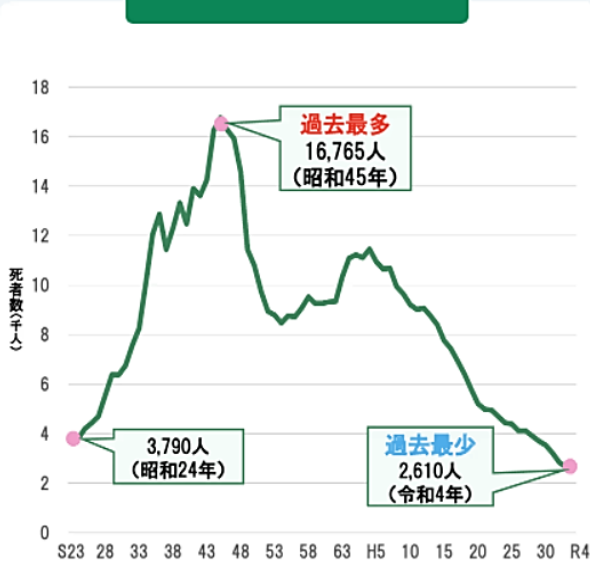


交通事故死者数は減少傾向である中、  
生活道路の交通事故件数は減少幅が小さい

交通事故死者数の推移

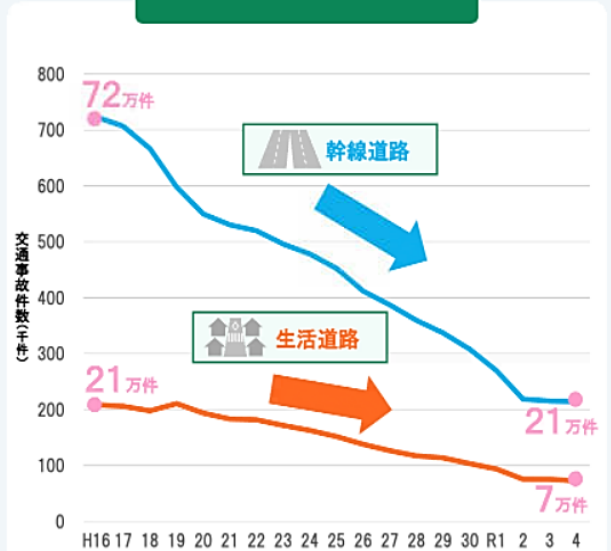


※S46以前の数値は沖縄県を含まない

【出典】

警察庁交通局「令和4年中の交通事故死者数について」  
をもとに作成

道路種別の交通事故件数の推移



※生活道路：車道幅員5.5m未満、  
幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計

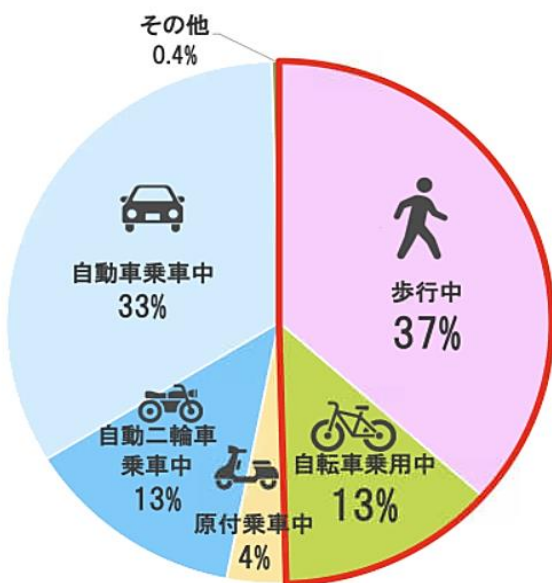
【出典】

交通事故統計年報をもとに作成

交通事故死者数全体の約半数が歩行中・自転車乗用中

さらに歩行中・自転車乗用中の死者数の約半数が自宅から500m以内で発生

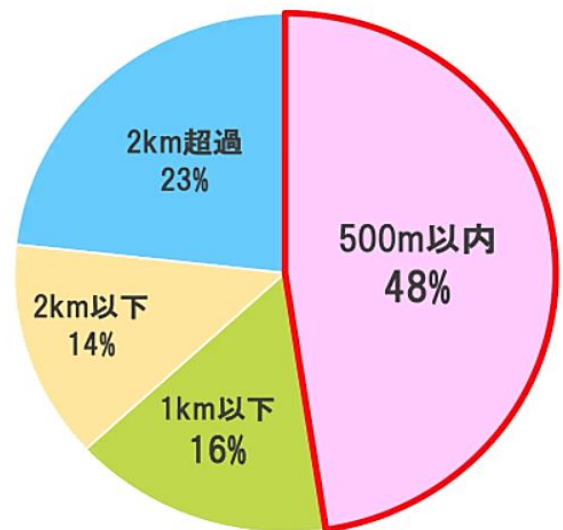
状態別交通事故死者数



【出典】

警察庁交通局「令和4年における交通死亡事故の特徴等  
について」をもとに作成

自宅からの距離別死者数  
(歩行中・自転車乗用中)

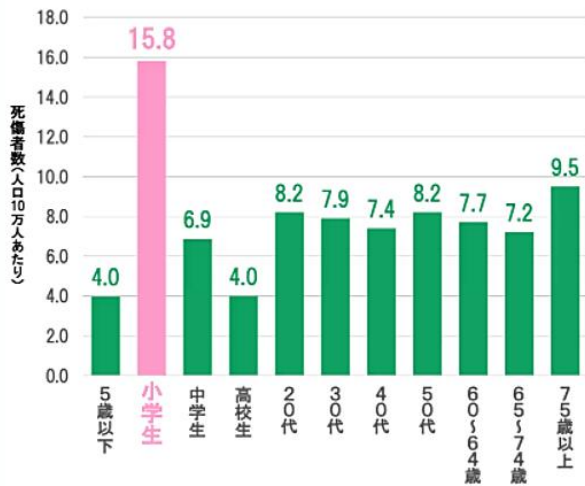


【出典】

交通事故データ (ITARDA: 令和4年データ)

## 生活道路の人口あたりの死傷者数・死亡者数は 死傷者数では小学生、死亡者数では75歳以上が多い

人口10万人あたりの年齢層別  
死傷者数（令和4年）

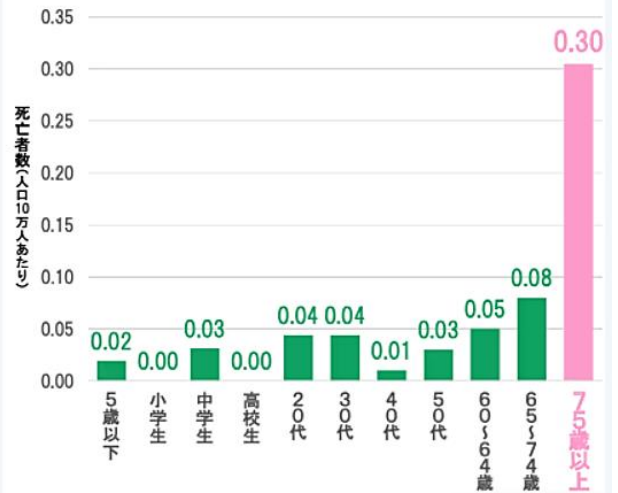


【出典】

交通事故データ：交通事故データ  
（ITARDA：令和4年データ）

小学生、中学生、高校生の人口：文部科学統計要覧（令和4年版）※中等教育学校、高等専門学校は含まず  
小学生、中学生、高校生以外の人口：人口推計（総務省統計局、令和4年10月1日現在）

人口10万人あたりの年齢層別  
死亡者数（令和4年）



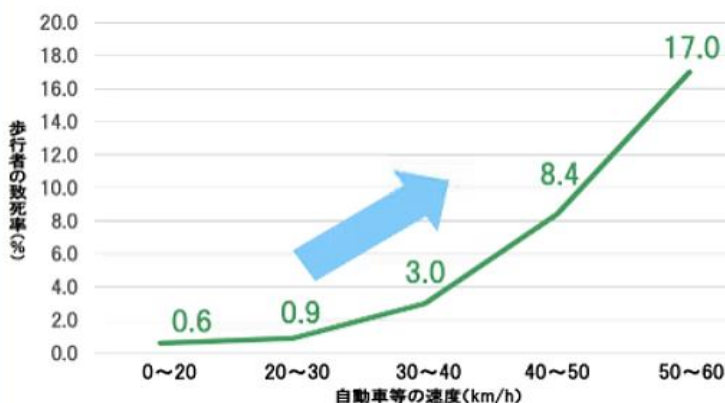
【出典】

交通事故データ：交通事故データ  
（ITARDA：令和4年データ）

小学生、中学生、高校生の人口：文部科学統計要覧（令和4年版）※中等教育学校、高等専門学校は含まず  
小学生、中学生、高校生以外の人口：人口推計（総務省統計局、令和4年10月1日現在）

## 自動車等の速度が30km/hを超えると、 歩行者の致死率が急激に上昇

自動車等の速度と  
歩行者の致死率



【出典】

警察庁資料より作成

- ※ 1 「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。
- ※ 2 平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による。
- ※ 3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

国は近年多発する悲惨な事故対策として、商店街や小中学校、保育園周辺の速度規制がある路線で、車両に付けているETC2.0の情報から通過速度や急停車等の情報を参考に、通過速度を減速させる取り組みを進めています。

市においても、以前より四日市周辺では、地元協議会地協議し減速対策として、ハンプやシケイン、路肩のカラ一舗装などを行いました。

その中でも、効果があったハンプについて、地元からの要望により新たに6箇所を設置を行いました。

（アンケート調査）

## ゾーン30プラスの概要

生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。



## 道路管理者による物理的デバイス設置

### 進入抑制対策



ライジングボラード

ボールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑制する構造物です。

### 速度抑制対策



ハンプ

路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。



スムーズ横断歩道

車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物です。



狭さく

車道の通行部分を局所的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。



シケイン(クランク型)

一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造物です。



シケイン(スラローム型)

一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。



## 【生活道路の安全対策】

国土交通省道路局と警察庁交通局が連携しながら、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることとしました。

これまで、国土交通省道路局では防護柵等の設置や速度抑制・通過交通の進入抑制のためのハンプや狭さくといった物理的デバイスの設置等を、

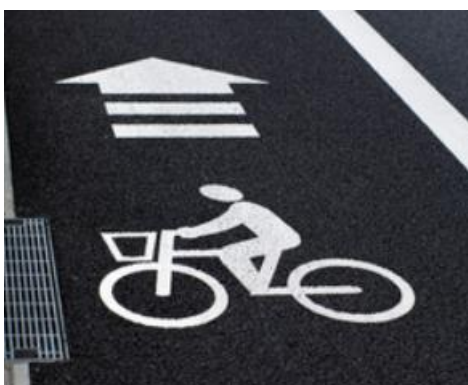
警察庁交通局ではゾーン 30 の整備による低速度規制等を、生活道路の面的な交通安全対策として、それぞれ進めてきたところです。

今後は、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携しながら、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組んでいきます。

現在、各地で実施中の通学路における合同点検を踏まえた対策の一つとしても、道路構造、交通実態、沿道環境等を踏まえ、地域住民等との合意形成を図りながら、「ゾーン30プラス」の整備を図っていきます。（国のホームページ参照）

現在、市では生活道の安全対策として、地域からの要望を踏まえ関係機関(団体)と協議し、**地域に合った対策**に取り組んでいます。

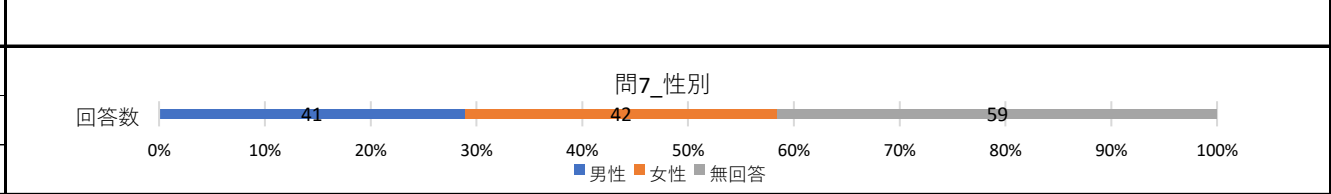
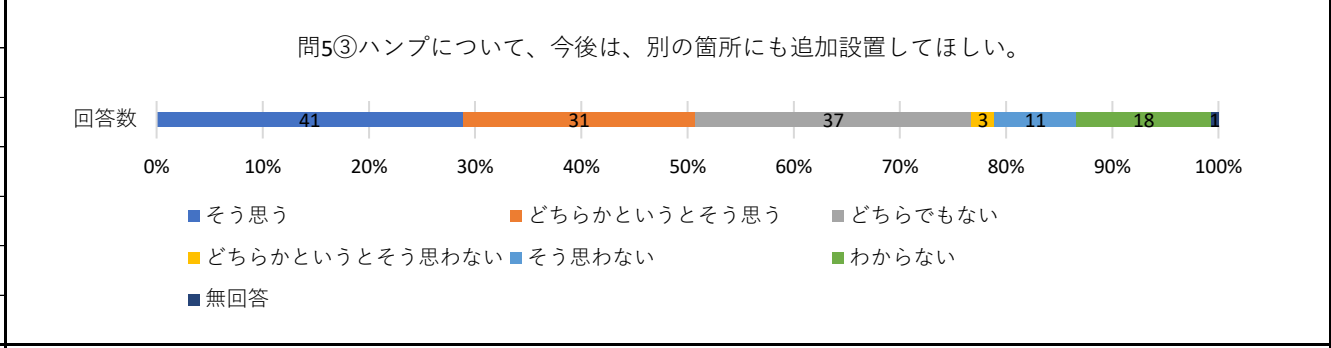
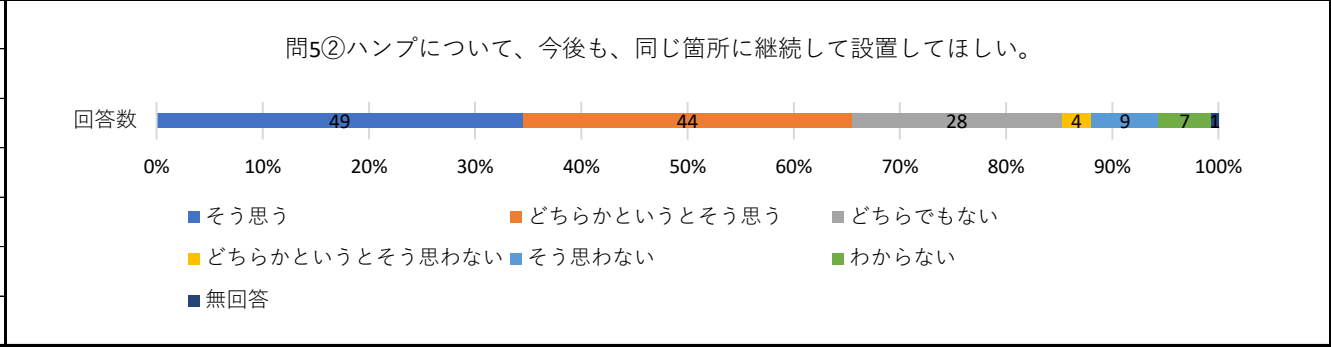
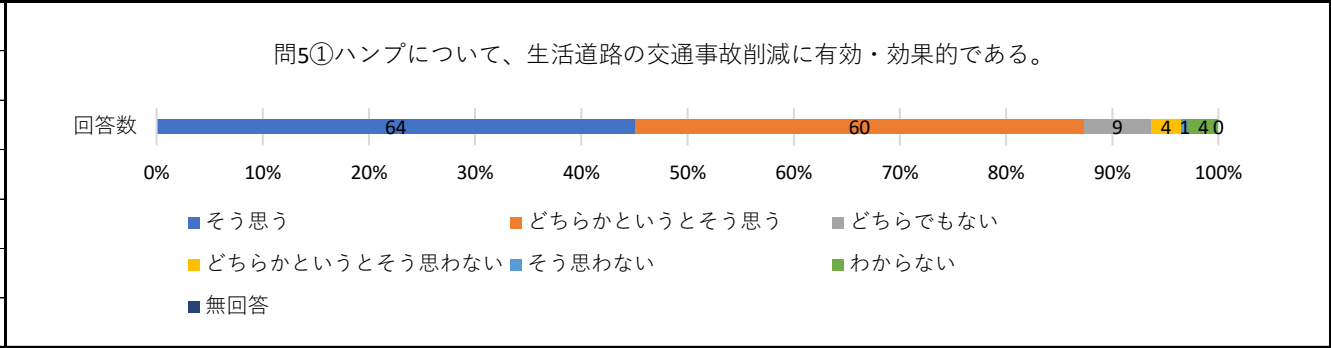
- 例1) 歩道の整備(新規道路拡幅・現道内拡幅)または、既設の歩道に車両防護柵など。
- 例2) 歩行者が多く歩道が無い路線では、歩行空間を確保するための外側線。
- 例3) 車両の通過速度が速く歩行者が危険を感じる場合は、ハンプ・シケイン・幅員の狭小。
- 例4) 交差点での安全対策として、車両防止柵や交差点の路面標示(□・十・T・あ・ぼ)など。
- 例5) 自転車の利用者が多い区間では、自転車通行帯の路面標示。
- 例6) 家屋等が近くに無く夜暗い路線では、みまもり灯の設置(LED電気代のみ申請者)
- 例7) 大型水路などへの転落防止(ガードレール・転落防止柵)など



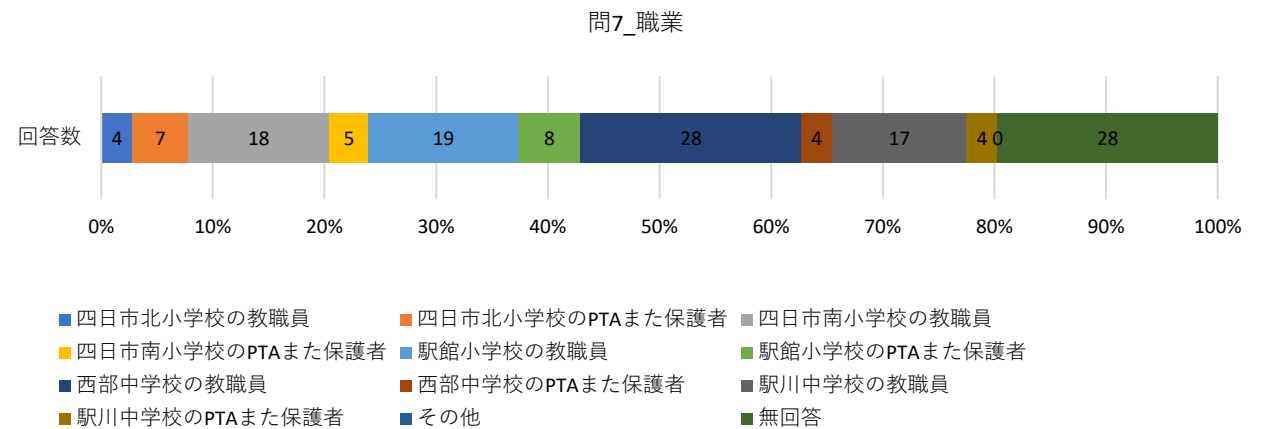
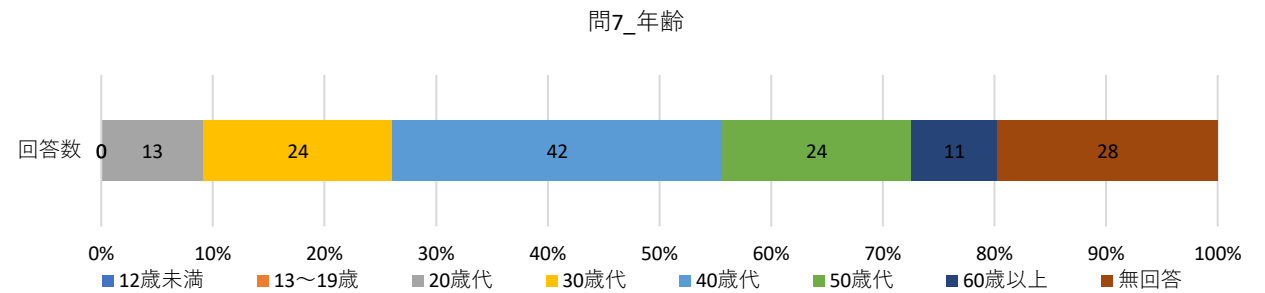
回答内容	回答数	割合 (%)	グラフ
(土木課資料②)			
問1①あなたはハンプを自動車（クルマ）で通行されたことはありますか。			
10回以上	106	75%	<p>回答数</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■ 10回以上 ■ 5回以上 ■ 2~4回程度 ■ 1回 ■ 通行したことがない ■ 無回答</p>
5回以上	19	13%	
2~4回程度	12	8%	
1回	1	1%	
通行したことがない	4	3%	
無回答	0	0%	
問1②あなたはハンプの側を徒歩で通行されたことはありますか。			
10回以上	6	4%	<p>回答数</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■ 10回以上 ■ 5回以上 ■ 2~4回程度 ■ 1回 ■ 通行したことがない ■ 無回答</p>
5回以上	6	4%	
2~4回程度	15	11%	
1回	5	4%	
通行したことがない	82	58%	
無回答	28	20%	
問2 あなたが自動車（クルマ）または徒歩でよく通行するハンプの位置をお答えください。 (複数回答)			
ハンプ1	85	60%	<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>ハンプ1 85 57</p> <p>ハンプ2 84 58</p> <p>ハンプ3 37 105</p> <p>ハンプ4 82 60</p> <p>ハンプ5 87 55</p> <p>ハンプ6 71 71</p> <p>■ よく通行する ■ 通行しない</p>
ハンプ2	84	59%	
ハンプ3	37	26%	
ハンプ4	82	58%	
ハンプ5	87	61%	
ハンプ6	71	50%	
通行したことがない	7	5%	
無回答	0	0%	
問3①ハンプを自動車（クルマ）で通行する際の状況について、速度を落として走行するようになった。			
そう思う	108	76%	<p>回答数</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■ そう思う ■ どちらかというと思う ■ どちらでもない ■ どちらかというと思わない ■ そう思わない ■ わからない ■ 無回答</p>
どちらかというと思う	27	19%	
どちらでもない	2	1%	
どちらかというと思わない	0	0%	
そう思わない	0	0%	
わからない	3	2%	
無回答	2	1%	

そう思う	49	35%	<p>問3②ハンプを自動車（クルマ）で通行する際の状況について、歩行者に注意するようになった。</p> <p>回答数 49 43 30 2 7 6 5</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■ そう思う ■ どちらかというと思う ■ どちらでもない ■ どちらかというと思わない ■ そう思わない ■ わからない ■ 無回答</p>
どちらかというと思う	43	30%	
どちらでもない	30	21%	
どちらかというと思わない	2	1%	
そう思わない	7	5%	
わからない	6	4%	
無回答	5	4%	
そう思う	18	13%	
どちらかというと思う	32	23%	
どちらでもない	20	14%	
どちらかというと思わない	4	3%	
そう思わない	5	4%	
わからない	50	35%	
無回答	13	9%	
そう思う	36	25%	<p>問4②ハンプを周辺（本町通り）を徒歩で通行する際の状況について、走行する車両速度が低下したと感じる。</p> <p>回答数 36 39 11 13 41 11</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■ そう思う ■ どちらかというと思う ■ どちらでもない ■ どちらかというと思わない ■ そう思わない ■ わからない ■ 無回答</p>
どちらかというと思う	39	27%	
どちらでもない	11	8%	
どちらかというと思わない	1	1%	
そう思わない	3	2%	
わからない	41	29%	
無回答	11	8%	
そう思う	18	13%	
どちらかというと思う	10	7%	
どちらでもない	17	12%	
どちらかというと思わない	15	11%	
そう思わない	23	16%	
わからない	46	32%	
無回答	13	9%	

そう思う	64	45%
どちらかというと思う	60	42%
どちらでもない	9	6%
どちらかというと思わない	4	3%
そう思わない	1	1%
わからない	4	3%
無回答	0	0%
そう思う	49	35%
どちらかというと思う	44	31%
どちらでもない	28	20%
どちらかというと思わない	4	3%
そう思わない	9	6%
わからない	7	5%
無回答	1	1%
そう思う	41	29%
どちらかというと思う	31	22%
どちらでもない	37	26%
どちらかというと思わない	3	2%
そう思わない	11	8%
わからない	18	13%
無回答	1	1%
自由回答		
男性	41	29%
女性	42	30%
無回答	59	42%



12歳未満	0	0%
13～19歳	0	0%
20歳代（20～29歳）	13	9%
30歳代（30～39歳）	24	17%
40歳代（40～49歳）	42	30%
50歳代（50～59歳）	24	17%
60歳以上	11	8%
無回答	28	20%
四日市北小学校の教職員	4	3%
四日市北小学校のPTAまた保護者	7	5%
四日市南小学校の教職員	18	13%
四日市南小学校のPTAまた保護者	5	4%
駅館小学校の教職員	19	13%
駅館小学校のPTAまた保護者	8	6%
西部中学校の教職員	28	20%
西部中学校のPTAまた保護者	4	3%
駅川中学校の教職員	17	12%
駅川中学校のPTAまた保護者	4	3%
その他	0	0%
無回答	28	20%



サンプル数 142

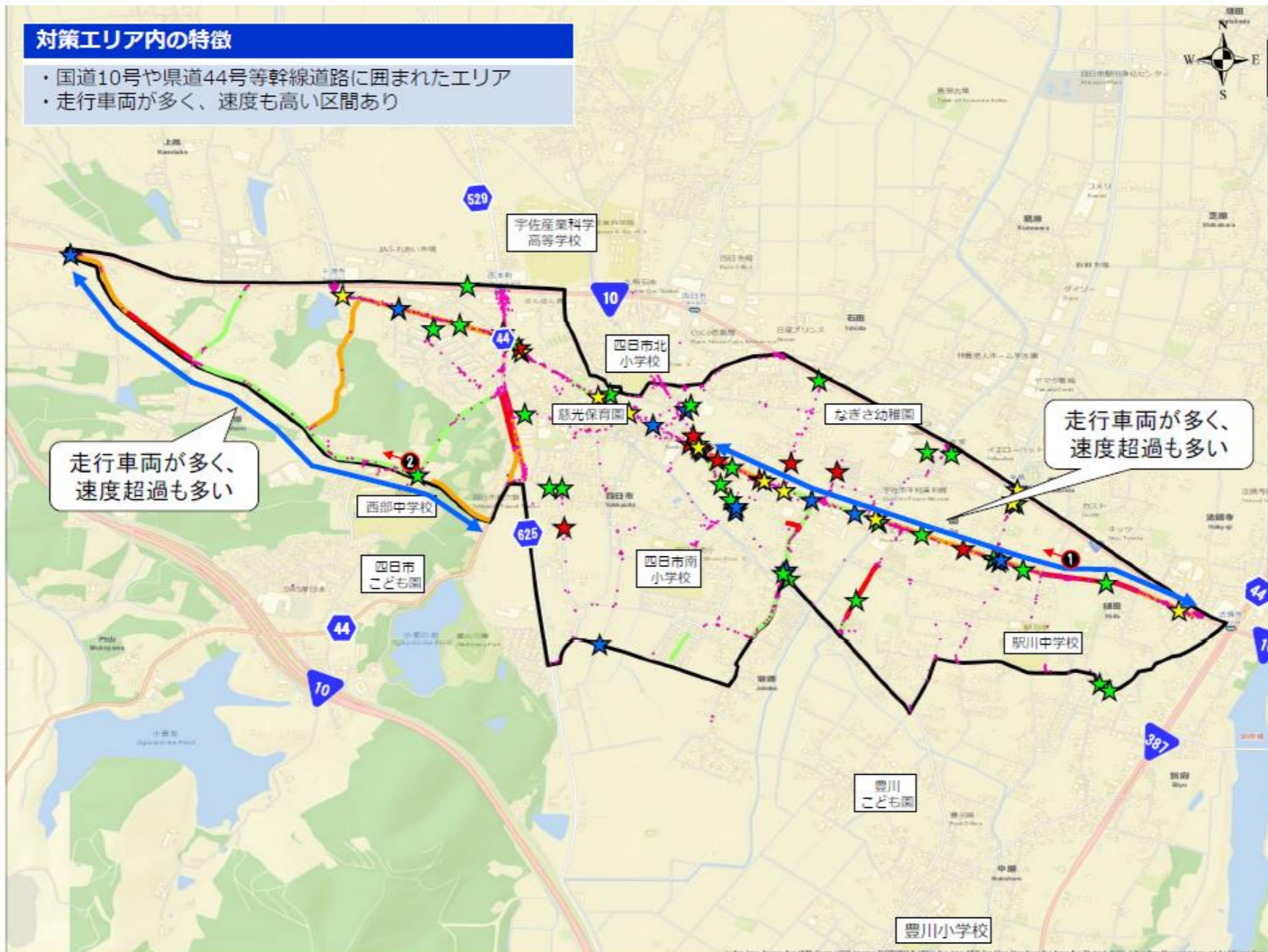


# 宇佐市四日市南地区 (H29対策エリア登録箇所の現状分析)

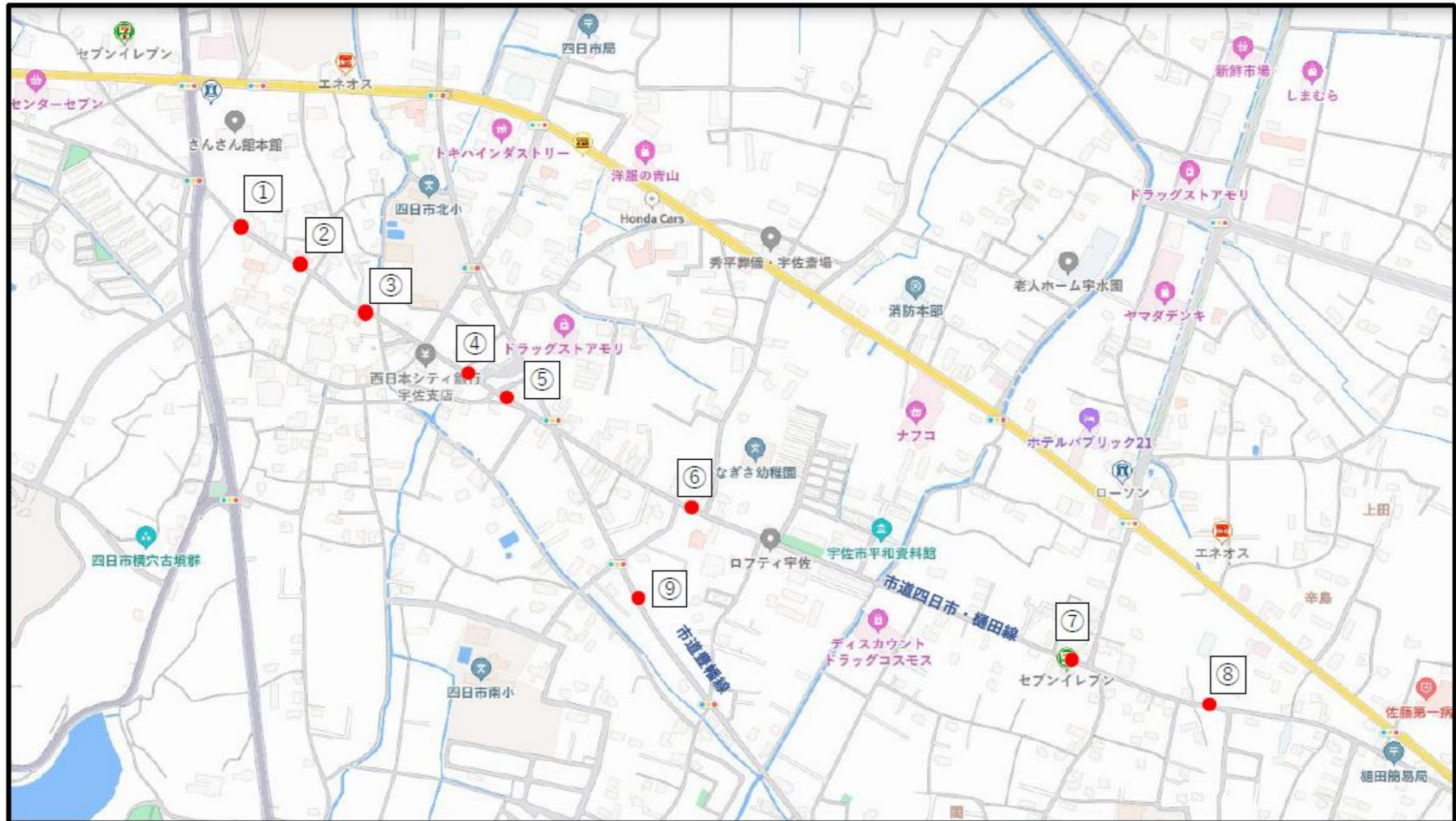
地区名	宇佐市四日市南地区	ゾーン30指定	指定有り	備考
-----	-----------	---------	------	----

## 対策エリア内の特徴

- ・国道10号や県道44号等幹線道路に囲まれたエリア
- ・走行車両が多く、速度も高い区間あり



# 宇佐市ハンフ設置箇所



## (その他の意見)

◎時間制限が:あるのに守らないドライバがいる (トキハインダストリー四日市店前) (8:15までは通れないのに)

- ・右下図の④～⑤区間、道幅が狭いのに長い距離ハンプが無い。・豊川小学校前の通りで歩道ガードレールが設置されていない区間。

③の段差が高すぎて逆に危ないというか、運転しづらい。

⑤に時々街頭指導で立ちますが、ハンプだけではまだ危険を感じます。何がよいのかはわかりませんが、駅中への登校時が心配です

⑤のセブンイレブン前はセブンの駐車場の間にあるので、セブンイレブンに入ろうとすると、かなりの振動を感じる時がある。

- ・R3年3月の設置をしらずに、スピードを落とさず通行して、車をすった。
- ・かつきベーカリーの前の通り (オゴポゴ英会話の前) ぐらいにも1つほしい。歩道がせまく、子供の通学路 (南小) なのに車がけっこう多いしとばす車も多いので。
- ・さらに凸の大きいものを設置し、一層速度抑制につながるようにするとよい
- ・セブンイレブン前の通り、もっと設置してほしい。小学校帰宅道路の為。
- ・ハンプによって速度が落ちた、と感じる車もあればそうでない車もある。前後でどのような差が出たか知りたい。ホームセンターかわばたから東方向の道路、通行量のわりに歩道はなく、自転車通学の生徒と、よく危ない場面に出くわすので、対策をしてほしい。
- ・ハンプの設置を知り、実際に他の道路で走行している時に気づいたら意見したいと思います。

二・ハンプはその場だけの減速になります。それよりも車道幅の確保、歩道の確保、四日市などの道幅がせまい道路での駐車禁止等を進めてほしいです。

- ・ハンプ設置にて北小南小の子どもたちが通学時安心感が増したのかどうか知りたい。事故が減少したのか知りたい。
- ・四日市のファミリーマートとドラモリの前
- ・自分は手前で減速してハンプを通過するようになったが揺れに慣れてしまうと普通通りに (スピードを出して) 通過する人もいるかもしれないと思う
- ・住んでいるのは駅館校区ですが、南小のサッカーに入っていて、週4回練習があるので送迎で必ず練習日に1日2往復しています。③に関しては通ることがないのですが、西渡辺通り (小さな道) を通るので、その道から出る際に③で対向車が減速しているので、ヒヤッとすることが少なくなりました。
- ・長期的にみて車への影響が気になります。故障につながるのではないかと心配です。
- ・通行した際、段差が大きく危険を感じた。
- ・徒歩の際、つまづきそうになった。(まだ慣れていない時に)
- ・特にないです
- ・特になし
- ・日足～西屋敷間の旧国道にも設置してほしい (北馬城小校区内)
- ・歩きにくい、走りにくい。(徒歩・ランニングの際) 歩道の近くにあると怖い。
- ・北小の国道を挟んだ東側にも是非展開して欲しい。カラオケBOX前の通行頻度が増えており、かなりスピードが出ていると感じます。