

## 第 2 部

### 講じようとする施策

※各見出し・表題の右側には、計画の主な実施主体を( )内に表示しています。  
順位は実施主体の割合が高いものから表示しているのではなく、国、県、警察、市、その他の順に表記しております。

## 第1章 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、歩行中・自転車乗用中の死者数が交通死亡事故件数の半数以上を占めるなど、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策を総合的に推進するとともに、最先端のIT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の開発・普及等を推進する。

### 第1節 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上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ず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。本市の生活道路における歩行者の死者数は、全死者数の約4割以上を占めており、生活道路の交通安全対策が極めて重要である。

このため、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、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必

要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

### **(1) 生活道路における交通安全対策の推進**

**(道路管理者 警察)**

地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

公安委員会においては、交通規制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のLED化を実施し、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施する。

また、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という）の生活関連経路を構成する道路を優先的に音響機能付加等のバリアフリー対応型信号機を整備する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進する。

さらに、道路標識の高輝度化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

## **(2) 通学路等における交通安全の確保**

**(道路管理者 警察)**

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・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とともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

## **(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備**

**(道路管理者 警察)**

(ア)高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、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歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響機能付加等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、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、障がい者用の駐車ます等の整備を促進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化、交通広場等の整備を促進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間の確保に努める。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する音響機能等を付加したバリアフリー対応型信号機等を面的に整備しネットワーク化を図る。

また、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(イ)横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自転車等の違法駐輪

についても、「大分市自転車等の放置の防止等に関する条例」などにに基づき積極的な指導を推進する。

## 第2節 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

## 第3節 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により、重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

### （1）事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（国土交通省）

国の管理道路においては、交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア)死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ)地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積

していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ)対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

## **(2) 事故危険箇所対策の推進** **(国土交通省 道路管理者 警察)**

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等、道路標識の高度化や信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用等の対策を推進する。

## **(3) 幹線道路における交通規制** **(道路管理者 警察)**

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

## **(4) 重大事故の再発防止** **(道路管理者 警察)**

交通死亡事故や社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、警察本部交通部内に設置する「交通事故抑止対策検討委員会」構成員と、事故発生地を管轄する警察署交通課長、現場道路管理者担当職員等が速やかに現場臨場して、当該現場の点検を行い、交通安全施設の整備等、必要な対策を講じることで、同所における重大事故の再発防止を図る。

## **(5) 適切に機能分担された道路網の整備**

**(道路管理者 西日本高速道路㈱)**

(ア)高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を行い、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ)一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ)通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパスの整備を推進する。

(エ)幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ)国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

## **(6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進**

**(県 警察 消防局 西日本高速道路㈱)**

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア)安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線、動物侵入防止柵の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞時における追突事故防止を図るため、情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

(イ)過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。また、霧及び降雪に伴う通行止め時間を短縮できるよう検討、対策等を推進する。

(ロ)道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS：Vehicle Information and Communication System）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

(ハ)重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して効果的な対策を検討、導入していく。

## **(7) 改築等による交通事故対策の推進** **(道路管理者 警察)**

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア)歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ)交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

(ロ)商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車の通行位置を示した道路の整備等を推進する。

(ハ)交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。



(4)歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

#### **(8) 交通安全施設等の高度化**

**(道路管理者 警察)**

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(イ)道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

### **第4節 交通安全施設等の整備事業の推進**

平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

#### **(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進**

**(道路管理者 警察)**

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

#### **(2) 幹線道路対策の推進**

**(国土交通省 道路管理者 警察)**

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良や信号機の高度化等の対策を実施する。

#### **(3) 交通円滑化対策の推進**

**(道路管理者 警察)**

交通安全に資するため、交差点の改良や立体化、信号機の高度化を推進するほか、

駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

#### **(4) ITS化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現 (国土交通省 警察)**

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、通過時間の短縮を図る。また、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム (UTMS : Universal Traffic Management Systems) の推進を図るとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実を推進する。

#### **(5) 道路交通環境整備への住民参加の促進 (国土交通省 警察)**

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

#### **(6) 連絡会議等の活用 (警察 土木建築部 市民部)**

交通管理者や道路管理者等で構成される「大分市道路工事連絡協議会」や「大分市交通問題協議会」等を活用し、道路工事や交通安全施設等の整備に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現を図る。

### **第5節 歩行者空間のバリアフリー化 (道路管理者)**

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

### **第6節 無電柱化の推進 (道路管理者)**

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組みにより、無電柱化を推進する。

## 第7節 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。また、交通規制のデータベース化を図る。

### (1) 地域の特性に応じた交通規制

(警察)

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を実施する。

生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施する。また、ゾーン規制も活用しつつ、速度規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

### (2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

(警察)

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

### (3) より合理的な交通規制の推進

(警察)

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成21年及び22年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直

しを推進する。

さらに、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

## 第8節 自転車利用環境の総合的整備

### (1) 安全で快適な自転車利用環境の創出

(道路管理者 警察 都市計画部)

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年11月、国土交通省、警察庁)の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

### (2) 自転車等の駐車対策の推進

(道路管理者 警察 都市計画部 九州旅客鉄道㈱)

自転車等の駐車対策については、大分市自転車等駐車対策協議会の開催や、大分市自転車等駐車場整備計画に基づき、大分駅をはじめとした自転車等の駐車需要の多い地域、今後著しい増加が予想される地域等を中心に利用形態に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、地域の状況に応じて、自転車駐車場等の設置を義務付ける「大分市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき駐輪場の整備を促進する。さらに、防犯設備や明るい照明灯の設置等を検討するなど安心・快適に停められる空間づくりを目指すとともに、国、県、市、道

路管理者、警察、鉄道事業者など関係機関が適切な協力関係を保持し、放置自転車の適切な処理と有効活用を図るなど、更なる自転車等の駐車対策を推進する。

また、バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組み等を推進する。

## 第9節 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を引続き推進する。

### （1）道路交通情報通信システムの整備 （国土交通省 警察）

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進する。

### （2）新交通管理システムの推進 （国土交通省 警察）

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

### （3）交通事故防止のための運転支援システムの推進 （国土交通省 警察）

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等の情報を提供することにより、危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム（DSSS：Driving Safety Support Systems）の整備を推進する。

### （4）ETC2.0の展開 （国土交通省）

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器により、ET

Cに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、E T C 2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する。

#### **(5) 道路運送事業に係る高度情報化の推進** **(県 都市計画部)**

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてI T S技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（P T P S : Public Transportation Priority Systems）及び車両運行管理システム（M O C S : Mobile Operation Control Systems）の整備を推進する。

### **第10節 交通需要マネジメントの推進**

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図るTDMを総合的に推進するとともに、広報・啓発活動を行い、その定着化を図る。

#### **(1) 公共交通機関利用の促進** **(国 県 都市計画部)**

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス感应式信号機、P T P Sの整備、パークアンドバスライド等バスの利用を促進する。

#### **(2) 自動車利用の効率化** **(国 県 都市計画部)**

効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りを促進する。また、交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図る。

### **第11節 災害に備えた道路交通環境の整備**

#### **(1) 災害に備えた道路の整備** **(道路管理者)**

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間ののり面对策等を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を促進する。

## **(2) 災害に強い交通安全施設等の整備** **(道路管理者 警察)**

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置や可搬式発動発電機の整備を推進する。

## **(3) 災害発生時における交通規制** **(道路管理者 警察)**

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

## **(4) 災害発生時における情報提供の充実** **(道路管理者 警察)**

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

## 第 1 2 節 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

### (1) 秩序ある駐車場の推進

(警察)

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

### (2) 違法駐車対策の推進

(警察)

(ア)悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

(イ)運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

### (3) 駐車場等の整備

(都市計画部)

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車場の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を促進する。

(ア)駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。

(イ) 大量の駐車需要を生じさせる大規模な施設については、地域の状況に応じて、駐車場の設置を義務付ける「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき駐車場の整備を促進するとともに、大分駅をはじめとする鉄道駅の交通結節機能を強化するため、駐車場等の整備を促進する。



(ウ)中心市街地への自動車交通流入の低減化を図るため、郊外部の鉄道駅周辺でのパークアンドライド等を普及するための駐車場等の環境整備を推進する。

#### **(4) 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚** **(警察)**

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

#### **(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進** **(警察 都市計画部)**

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組みの促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働きかけ、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

### **第13節 道路交通情報の充実**

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

#### **(1) 情報収集・提供体制の充実** **(道路管理者 警察)**

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

#### **(2) ITSを活用した道路交通情報の高度化** **(道路管理者 警察)**

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進するとともに、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

### **(3) 分かりやすい道路交通環境の確保** **(道路管理者 警察)**

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進する。

## **第14節 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

### **(1) 道路の使用及び占用の適正化等** **(道路管理者 警察)**

#### **(ア)道路の使用及び占用の適正化**

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### **(イ)不法占用物件の排除等**

不法占用を防止するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行うとともに、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

#### **(ウ)道路の掘り返しの規制等**

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、大分市道路連絡協議会を活用し施工時期や施工方法の調整に努める。

## **(2) 休憩施設等の整備の推進**

**(国土交通省)**

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

## **(3) 子どもの遊び場等の確保**

**(都市計画部)**

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に優先的に主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の解放の促進を図る。

## **(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

**(道路管理者 警察)**

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

## **(5) 地域に応じた安全の確保**

**(道路管理者 警察)**

冬期に積雪・路面凍結が予測される山間部においては、安全な道路交通を確保するため適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、道路情報提供装置やホームページを活用して、気象、路面状況を道路利用者に提供する。