

子どもの交通安全を守るための 視覚的な注意喚起について

「ここには子どもがいる」と一目で伝わる道路空間へ

	チェックイン	チェックアウト
キャビン	午後 2:00	午前 10:00
テント サイト	午後 1:00	午前 11:00



2. なぜ、生活道路は「30km/h」なのか

1. 法定速度が30km/hに引き下げられる道路

法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられる道路は、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路（＝生活道路）です。

法定速度が30km/hとなる道路の例



出典：警察庁「生活道路における自動車の法定速度が引き下げられます！！」

3. 30km/hを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇

警察庁「ゾーン30」に関するQ&A

Q1 なぜ30キロ規制なのですか？

A1

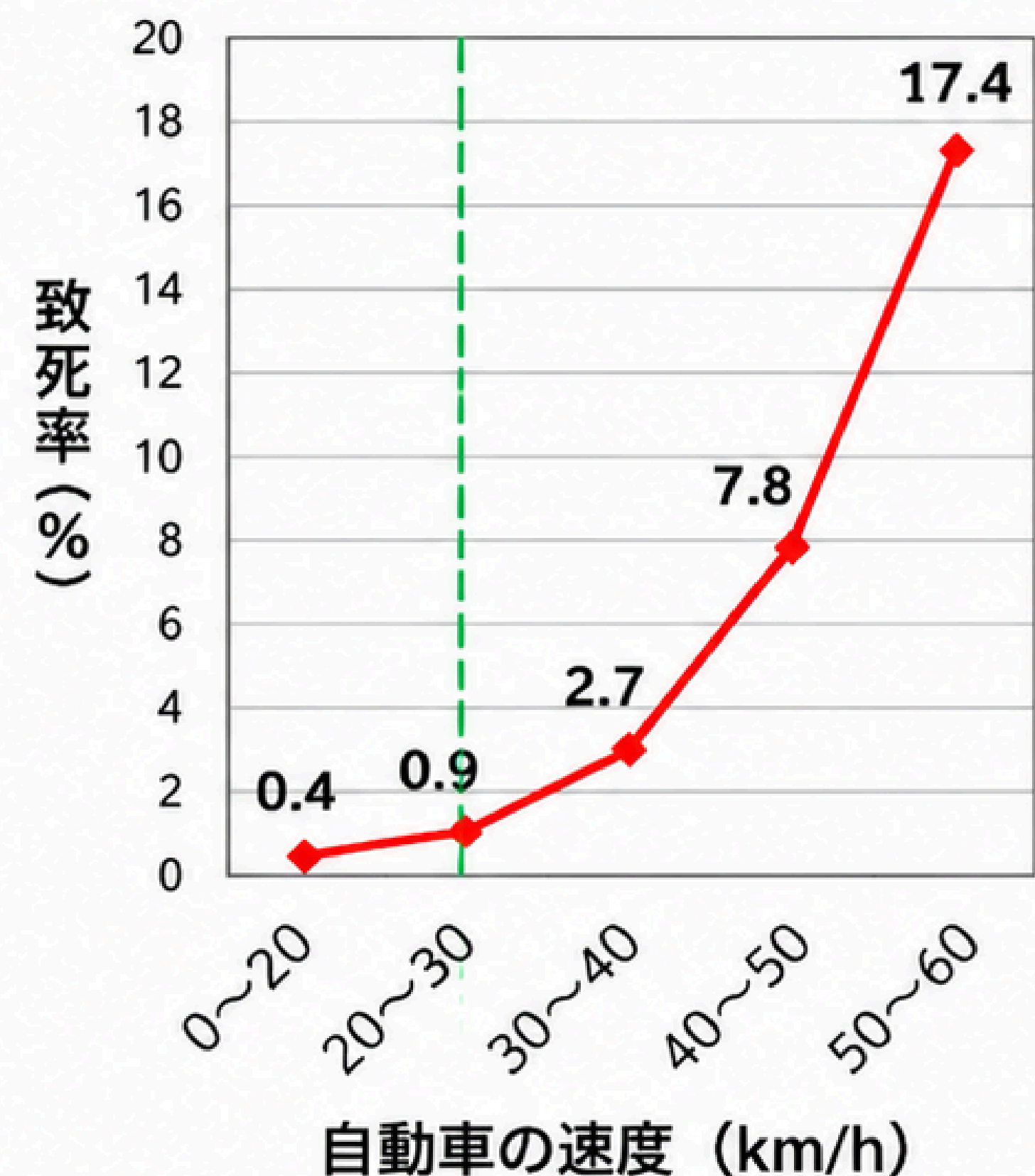
右のグラフのとおり、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇します。

このため、生活道路を走行する自動車の速度を時速30キロ以下に抑制することとしたものです。

注1 平成17年から21年中に幅員5.5メートル未満の単路で発生した人対車両事故の分析による。

注2 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

自動車の速度と歩行者の致死率



4. 「飛び出し坊や」の設置で、自動車の平均速度が低下

立命館大学の研究で、実際の道路に設置して効果を検証

研究の原文（抜粋）

3.2 自転車・自動車速度

世帯 B の東端断面において通過する自転車・自動車（バイクを含む）を撮影し、走行速度を事前（2020 年 6 月 21 日 14 時 30 分～15 時 30 分）・事後（2020 年 11 月 10 日 14 時 30 分～15 時 30 分）で比較した。西行き・東行きで速度に有意な差異がないことを確認した上で、観測された車速平均の差異を t 検定したところ、自転車は 1.95m/s（事前, N=35）から 2.09m/s（事後, N=30）と有意な変化はなかった（ $p = 0.16$ ）のに対し、自動車は 3.24m/s（事前, N=25）から 2.81m/s（事後, N=24）と有意に低下（ $p = 0.03$ ）していることが確認された。

実際に設置された「飛び出し坊や」

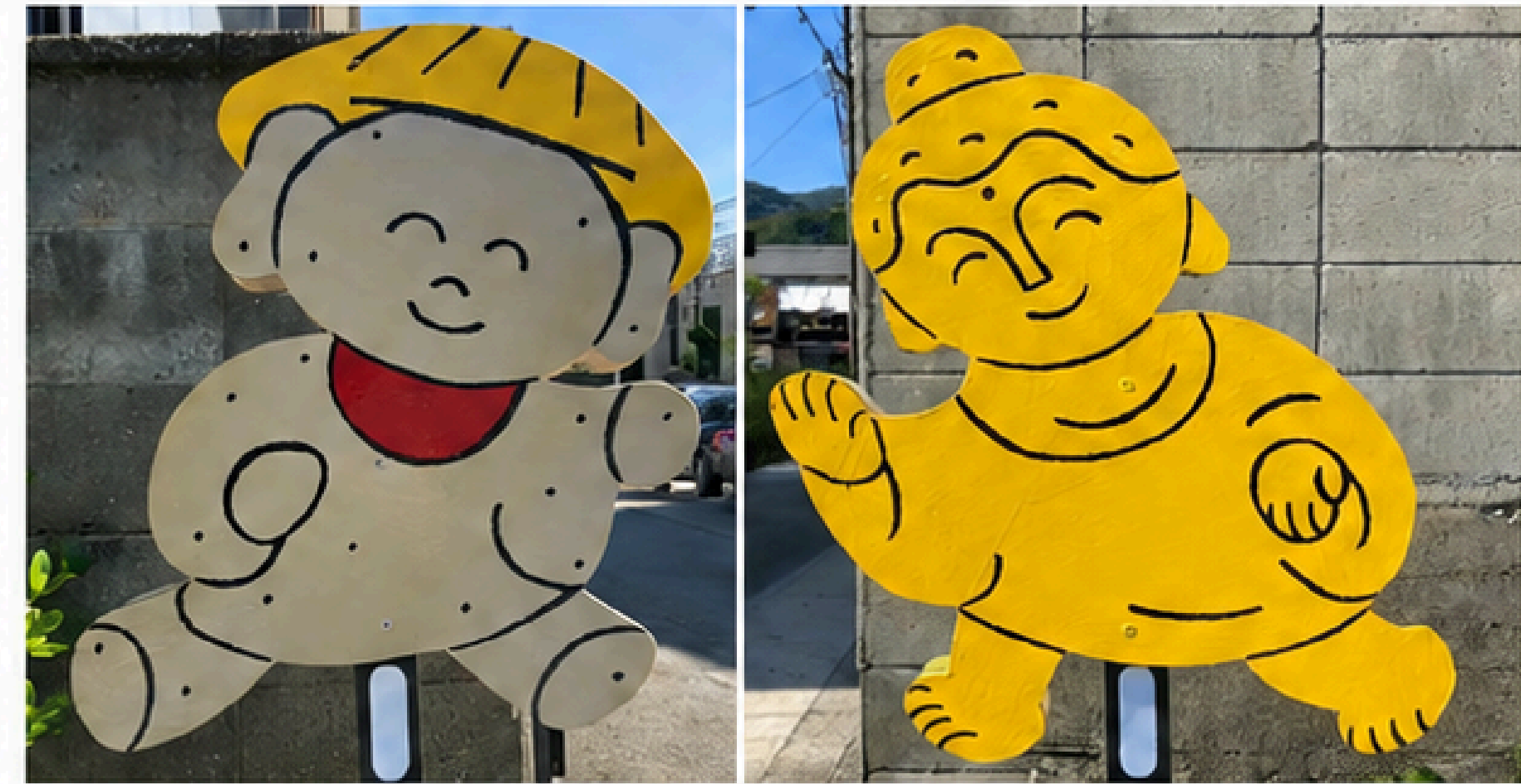
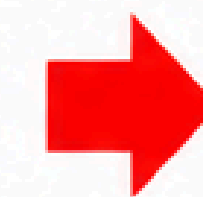


図4 設置された飛び出し坊や

（出典：塩見康博「オリジナル飛び出し坊やの制作ワークショップを通した子どもと車両の行動変容に関する研究」）

自動車の平均速度（研究の結果）

設置前
3.24 m/s
(N=25)



設置後
2.81 m/s
(N=24)

約 13% 低下 ($p = 0.03$)

5. 道路の状況に合わせた「飛び出し坊や」の設置例

比較的大きな道路沿い



横浜市旭区 上川井町

町内会の依頼で7枚を設置。
旧16号八王子街道沿いの事例です。

出典：株式会社看板市場
(横浜市旭区上川井町の設置事例)

既存の電柱を活用



東京都荒川区 東尾久

電柱を活用して設置された
事例です。

出典：荒川区のはなし
(東尾久で発見した飛び出し坊やの紹介記事)

住宅地・生活道路



福岡市南区

住宅地の道路沿いに設置された
事例です。

出典：株式会社看板市場
(福岡市南区の設置事例)

6. 道路上だけでなく、敷地側から注意を促す方法も

店舗から道路へ



東京都荒川区 東日暮里

日暮里繊維街の店舗前から道路に向けて設置された事例です。

フェンスを活用



福岡市南区

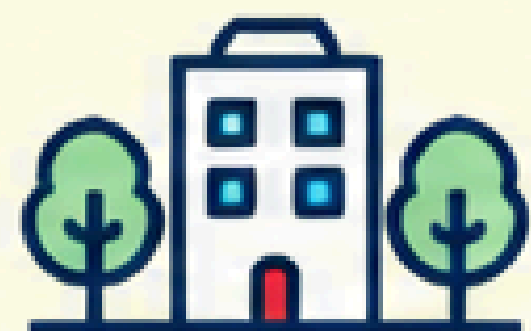
敷地のフェンスを活用して設置された事例です。

壁面・敷地際を活用



茨城県水戸市

建物・敷地際から道路に向けて設置された事例です。



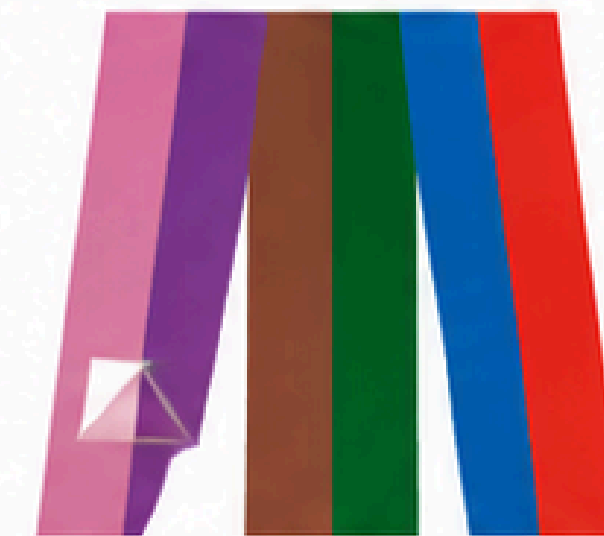
店舗・マンション・保育施設など、
子どもの飛び出しが想定される場所で、敷地側から注意を促す方法も考えられます。

7. 「子どもを大切にするまち」が道路空間から伝わる港区へ



港区のシティプロモーション シンボルマーク

MINATO CITY



港区は、シティプロモーションシンボルマークを、区の都市イメージを表現し、魅力を伝えるものとして、区政の様々な場面で活用しています。

道路空間も、まちのイメージを伝える大切な要素のひとつです。

**「ここには子どもがいる」と一目で伝わる。
そして「子どもを大切にするまち」で
あることも、道路空間から自然と伝わる。**

子どもを大切にするまちであることが、
道路を歩いていても自然と伝わってくるようなまちづくりへ。

