

令和4年 9月21日
交通安全施設技術研修会

交通安全事業に関する最近の話題

中部地方整備局
道路部交通対策課

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況

1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

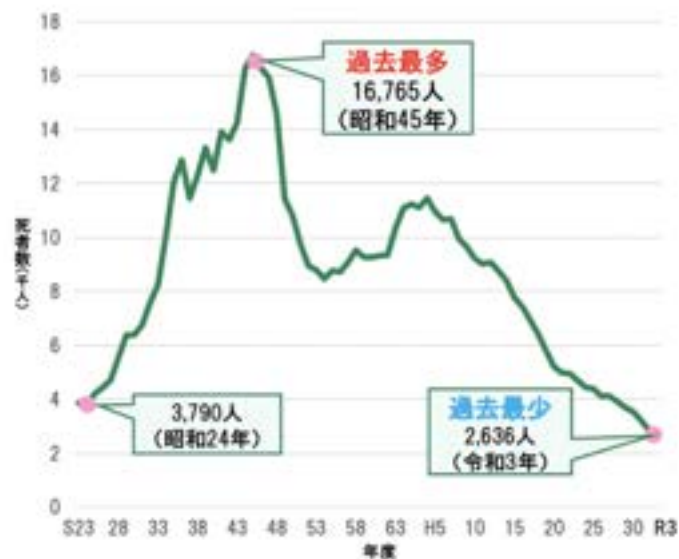
II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

交通事故の状況 ~事故の推移~

○交通事故死者数は減少傾向である中、**生活道路では減少幅が小さい。**

交通事故死者数の推移

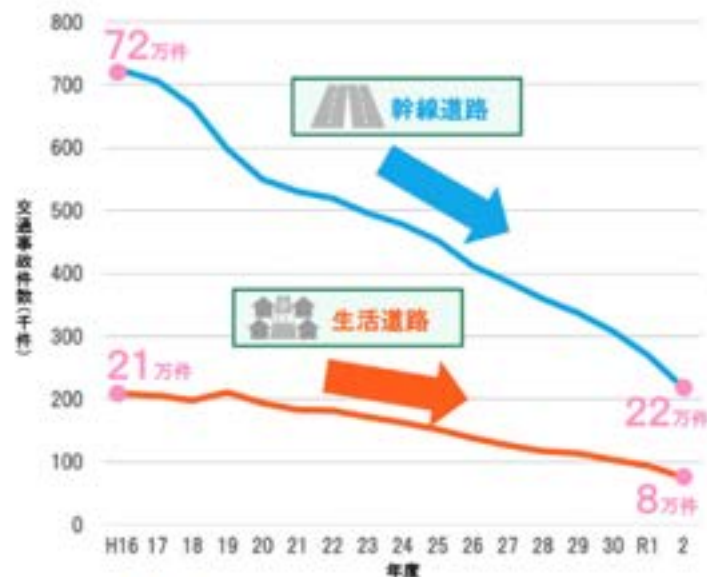


※S46以前の数値は沖縄県を含まない

【出典】

警察庁交通局「令和3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

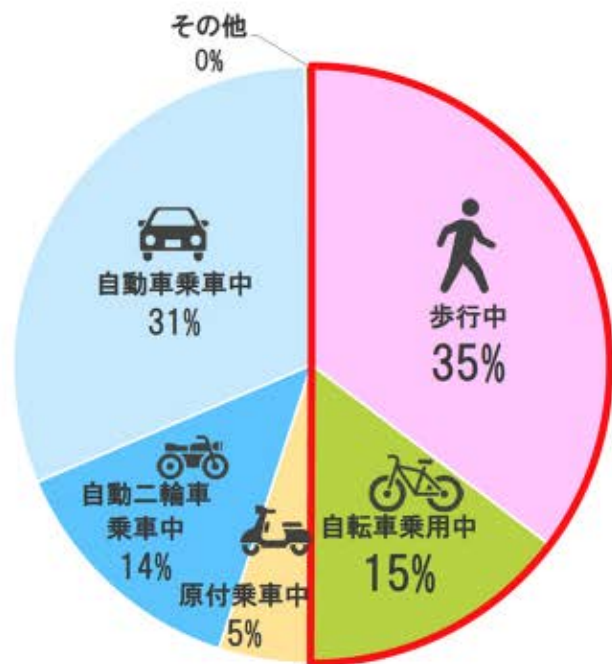
【出典】

交通事故統計年報をもとに作成

交通事故の状況 ～事故の傾向～

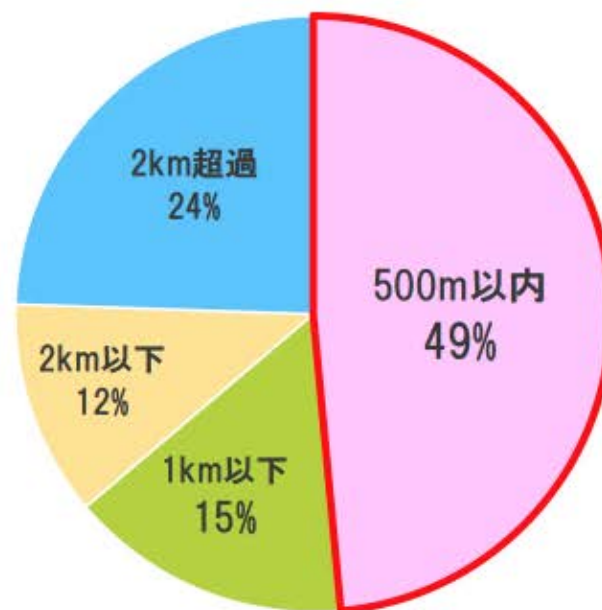
- 交通事故死者数全体の約半数が歩行中・自転車乗用中。
- 歩行中・自転車乗用中の死者数の約半数が自宅から500m以内で発生。

状態別交通事故死者数



【出典】
警察庁交通局「令和2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2年データ)

交通事故の状況

～年代別事故死傷件数～

- 生活道路の人口あたり事故件数は、死傷事故件数では小学生、死亡事故件数では75歳以上が多い。
- 自動車の速度が30km/h以下の場合、死亡事故確率は大幅に減少。

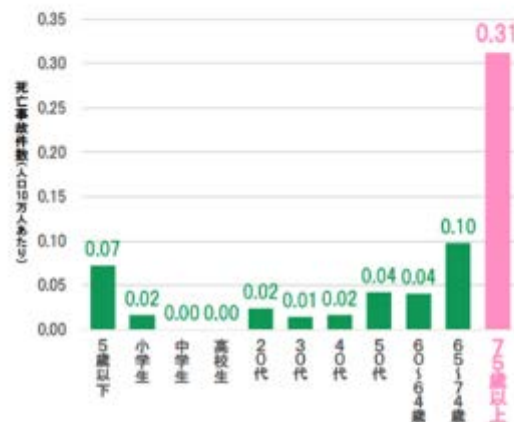
人口10万人あたりの年代別死傷事故件数（令和元年）



【出典】

交通事故データ：交通事故データ（ITARDA：令和2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3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：総務省統計局HPの統計データ（人口推計）

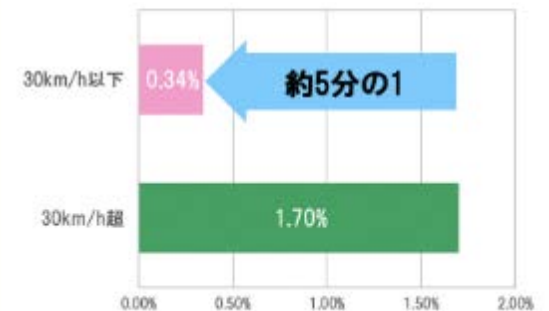
人口10万人あたりの年代別死亡事故件数（令和元年）



【出典】

交通事故データ：交通事故データ（ITARDA：令和2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3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：総務省統計局HPの統計データ（人口推計）

生活道路の速度別の死亡事故確率



【出典】

交通事故データ（ITARDA：令和2年データ）

1. 道路政策ビジョン

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況

1. 道路政策ビジョン

2. 第5次社会資本重点整備計画

3. 第11次交通安全基本計画

4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要

5. 事故危険箇所

6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

7. 生活道路対策

8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅

2. 踏切道での視覚障害者の誘導

3. ETC専用化

4. 大型車両通行適正化

○安全性(交通事故)等の社会的課題も改善が見られるが解消に至っていない。
 →進化(技術革新)と回帰(交流による「幸せ」)→5つの将来像を予測

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言
令和2年6月18日

◆意義・目的



道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
 - ➡道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
 - ➡デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
 - ➡道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- ・テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- ・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- ・旅行、散歩など楽しむ移動や滞在が増加
- ・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

- ・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- ・eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- ・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- ・中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に

- ・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



道路政策ビジョン(R2.6.18提言)

- 概ね20年後見据え、道路政策を通じて実現を3つの社会像と政策の方向性を示す。
- 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会→「交通事故ゼロ」

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言
令和2年6月18日

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

<持続可能な社会の姿>

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

<政策の方向性>

①国土をフル稼働し、国土の恵みを受

全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッチレス料金システム

②マイカーなしでも便利に移動

マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供

- ・モビリティ・ハブ
- ・道の駅や無人自動運転乗合サービス

③交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成

- ・ライジングボードによる生活圏への車の進入制限
- ・歩行者と車が共存する道路

④行きたくなる、居たくなる道路

まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出

- ・地域センターとなる自転車通りや道の駅
- ・無電柱化、道路建築物と調和した照明など道路デザインの刷新

⑤世界に選ばれる都市へ

卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上

- ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
- ・時間帯に応じて用途が変化する道路

⑥持続可能な物流システム

自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能

- ・自動運転トラック輸送
- ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送

⑦世界の観光客を魅了

日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上

- ・多言語案内・キャッチレス化
- ・オーバーツーリズム対策

⑧災害から人と暮らしを守る道路

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化

- ・災害モードの高速道路
- ・道の駅やSA/PAの防災拠点化

⑨道路交通の低炭素化

電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制

- ・茶臼輪給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩道路ネットワークの長寿命化

新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能

- ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
- ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



中山間地域の暮らしを変える道の駅



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車を中心とした低炭素な交通システム

社会資本整備審議会基本政策部会提言
令和2年6月18日

3 交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成する

ライジングボラードボラード等が生活道路への通過交通の進入制限



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

具体イメージ

- ライジングボラード等が生活道路への通過交通の進入を制限するとともに、速度制限機能を備えた車が普及
- 防護柵や段差等の障害物をなくし、横断距離を短くした横断歩道や休憩用のベンチ等を設置することで、誰もが歩きやすい空間を構築
- コネクテッドカーから得られる走行データを活用して、安全運転するドライバーの保険料を低減する仕組みが普及し、ドライバーの運転マナーが改善
- 「生活道路は人が優先」という意識が国民に深く浸透することで、子供が遊ぶ、高齢者が散歩・休憩し、大人が立ち話をできるような道路空間を形成

最近の取組例

生活道路は人優先



ライジングボラードによる車両の進入制限
(愛知県豊田市)

2. 第5次社会資本重点整備計画

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況

1. 道路政策ビジョン

2. 第5次社会資本重点整備計画

3. 第11次交通安全基本計画

4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要

5. 事故危険箇所

6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

7. 生活道路対策

8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅

2. 踏切道での視覚障害者の誘導

3. ETC専用化

4. 大型車両通行適正化

第5次社会資本整備重点計画(R3.5.28決定)

第1章：第4次計画からの社会情勢の変化

- ①激甚化・頻発化する自然災害、②人口減少等による地域社会の変化、③国内外の経済状況の変化、④加速化するインフラの老朽化
- ⑤デジタル革命の加速、⑥グリーン社会の実現に向けた動き（2050年カーボンニュートラル等）・ライフスタイルや価値観の多様化

新型コロナウイルス感染症による変化（デジタル化の必要性、サプライチェーンの国内回帰、地方移住への関心の高まりや東京一極集中リスクの認識拡大等）

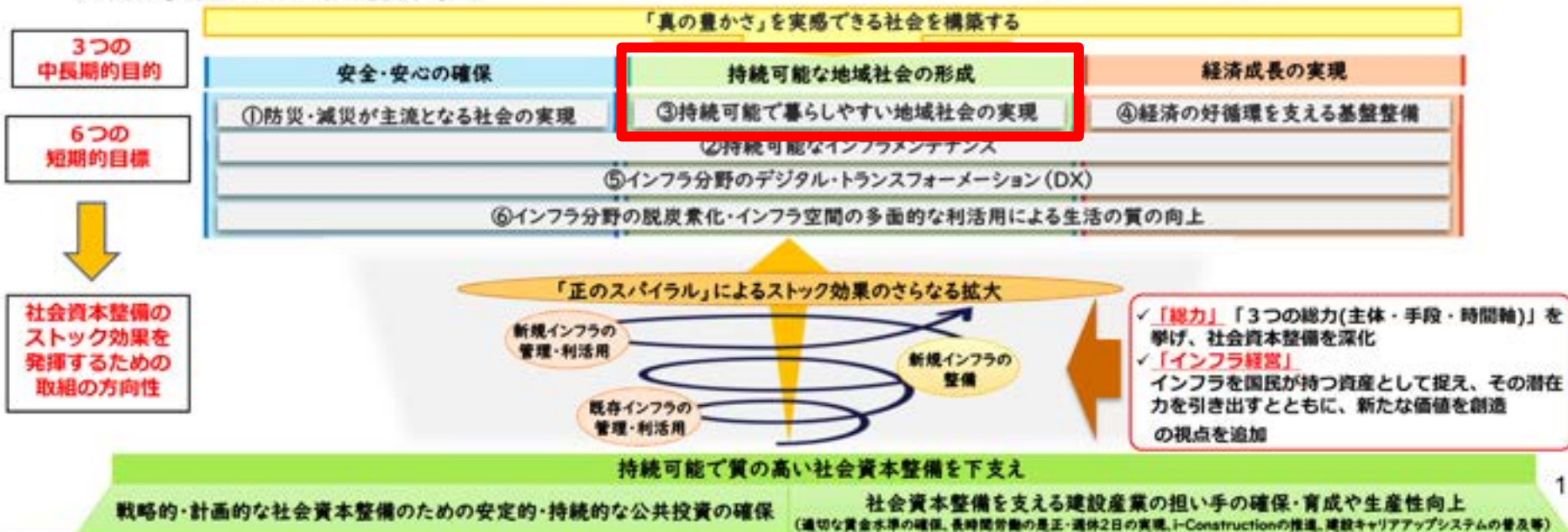
第2章：社会資本整備の取組の方向性

【社会資本整備の中長期的な目的】

- 国民が「**真の豊かさ**」を実感できる社会を構築する。
- そのため「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の**3つの中長期的目的**に資する社会資本を**重点的に整備し、ストック効果の最大化**を目指す。

【5年後の短期的目標及びその達成に向けた取組の方向性】

- 3つの中長期的目的及び社会情勢の変化を踏まえ、**5年後を目途に6つの短期的目標**を設定。
- 特に、「**新たな日常**」や**2050年カーボンニュートラルの実現**を見据え、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）や脱炭素化、サプライチェーンの強弱化・最適化、新たな人の流れを支えるための基盤整備等に取り組むことが必要。
- 目標達成に向け、社会資本整備の**ストック効果を最大限発揮**させるためには、社会資本整備に「**総力**」、「**インフラ経営**」の視点を取り入れ、「**正のスパイラル**」を生み出すことが必要不可欠。



重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

凡例：KPI

<目指すべき姿>

東京一極集中型から、個人や企業が集積する地域が全国に分散しそれぞれの核が連携し合う多核連携型の国土づくりを進め、テレワークや二地域居住など新たな暮らし方、働き方、住まい方を支えるための基盤を構築する。また、高齢者、障害者、子ども、子育て世代など、全ての人が安全・安心で不自由なく生活できるユニバーサルデザインのまちづくり、地域の自然や歴史文化に根ざした魅力・個性を活かしたまちづくりを進め、持続可能で暮らしやすい地域社会・地方創生を実現する。

3-1：魅力的なコンパクトシティの形成

■ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進



■ 美しい景観・良好な環境形成



■ 生き生きと暮らせるコミュニティの再構築



- 立地適正化計画を地域公共交通計画と連携して策定した市町村数 [R2-257～R6-400]
- 景観計画に基づき重点的な取組を進める市区町村数 [R1-347～R7-450]
- 公的賃貸住宅団地(100戸以上)における地域拠点施設提供率 [R1-29%～R12-おおむね4割 など]

3-2：新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備

■ 高規格道路等による地域・拠点の連携確保

都市間道路網の状況



■ 空港の機能強化



■ 離島航路・離島航空路の維持・確保



■ 整備新幹線・リニア中央新幹線の整備

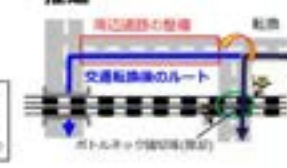
- 道路による都市間連携性の確保率 [R1-57% → R7-63%]
- 滑走路増設を完了後の滑走路総延長(福岡空港) [R1-17.6万2千m → R6-18.8万2千m]
- 航路・航空路が確保されている有人離島の割合【航路・航空路ともR7-100%】

3-3：安全な移動・生活空間の整備

■ 子供の安全な歩行空間の確保



■ 総合的な踏切対策の推進



■ ホームドアの整備の促進



■ 自転車通行空間の整備

■ 海上交通や空港の安全の確保

- 通学路における歩道等の整備率 [R1-53%～R7-57%]
- ホームドアの整備率 [R1-1,953～R7-3,000 など]
- 踏切事故件数 [R7-約1割削減(R2比)]

3-4：バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

■ 公共施設等のバリアフリー化の推進



鉄道駅のバリアフリー化



心のバリアフリー

- 公共施設等のバリアフリー化率【移動等円滑化促進方針の作成地方公共団体数 R2-6～R7-約350 など】

第5次社会資本整備重点計画(R3.5.28決定)

【3-3：安全な移動・生活空間の整備】

人命を守ることを最優先に、生活道路における安全確保策、高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化、高速道路における逆走対策、特定道路[※]をはじめとする無電柱化の推進、自転車通行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保する。

また、鉄軌道駅のホームドア整備や総合的な踏切事故防止対策、安全な海上交通の確保、空港の安全の確保にも取り組む。

（重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

〔22〕 <子供の安全な歩行空間を作る>通学路における歩道等の整備率

令和元年度 53% → 令和7年度 57%

〔23〕 <安全な鉄軌道駅を作る>ホームドアの整備番線数[※]（①鉄軌道駅全体、②平均利用者1日10万人以上の駅における整備番線数）

① 令和元年度 1,953 → 令和7年度 3,000

② 令和元年度 447 → 令和7年度 800

〔24〕 <踏切での事故を減らす>踏切事故件数 令和7年度 約1割削減（令和2年度比）

・車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成（30km/h速度規制等の交通規制とハンブ・狭さく等の道路整備を効果的に組み合わせた生活道路対策の推進）

・ゾーン30等による30km/h速度規制等とハンブ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率
R7年 約3割抑止（R元年比）

・信号機のない横断歩道の更新数
R7年度までに約8万本分の横断歩道を更新

・信号機の改良等による死傷事故抑止件数
R7年度末までに約1万8,000件/年

重点施策	指標
（道路交通）	
・次世代を担う子供の安全な通行空間を確保	〔KPI-22〕 ・通学路における歩道等の整備率 R元年度 53% → R7年度 57%
・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト削減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	・特定道路における無電柱化着手率 R元年度 31% → R7年度 38%

・ITSの活用、信号機の改良等により道路交通の安全を確保するため、設置場所の交通実態等に応じて、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、疑似点灯防止による視認性向上に資する信号灯器のLED化等を推進

・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策（交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等）を推進

・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率
R7年 約3割抑止（R元年比）

・高規格道路（有料）の暫定2車線区間における4車線化等の機能強化

〔KPI-7〕【再掲】
・高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間の事業着手率
R元年度 約13% → R7年度 約47%

・歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

・自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数
R2年度 89 → R7年度 400

・高速道路における逆走対策

3. 第11次交通安全基本計画

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

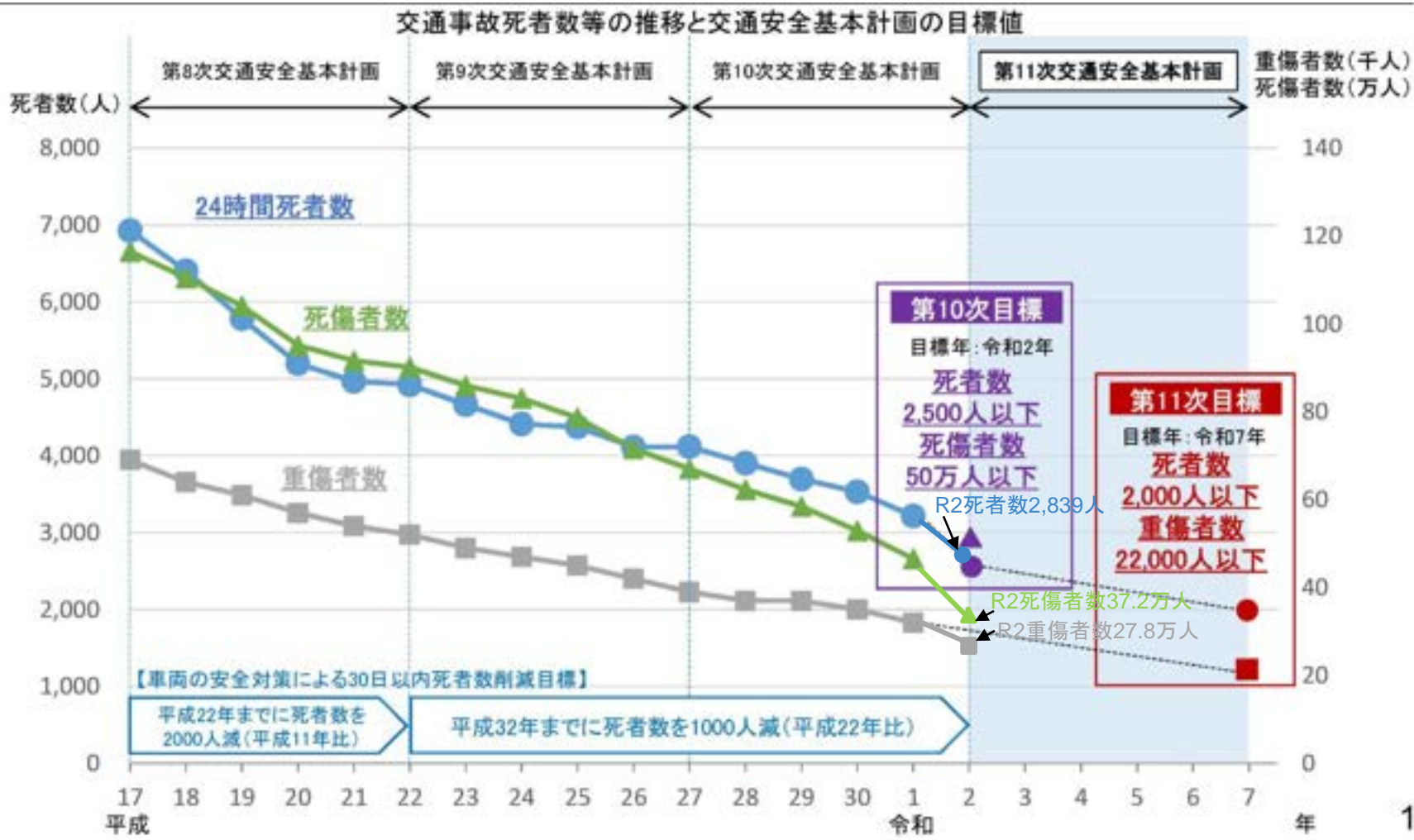
II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

第11次交通安全基本計画(R3.3.29決定)

【道路の交通安全の目標】 (※)30日以内死者数2,400人

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。



第11次交通安全基本計画(R3.3.29決定)

第11次交通安全基本計画の概要（令和3年3月29日決定）

- 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間：令和3年度～令和7年度（5か年）

計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対応とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。【交通事故のない社会を目指して】
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築する。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

- ① 人手不足への対応**
自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要。
- ② 先進技術導入への対応**
先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要。
- ③ 高まる安全への要請と交通安全**
様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図る。
- ④ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視**
国民のライフスタイルや交通行動への影響と、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策に臨機に着手。

横断的に重要な事項

- ① 先端技術の積極的活用**
あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進。将来的には、ICTを積極的に活用し、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく。
- ② 救助・救急活動及び被害者支援の充実**
迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。
- ③ 参加・協働型の交通安全活動の推進**
国等の行う交通安全施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、参加・協働型の交通安全活動を推進。
- ④ 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化**
事業者が安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価の充実・強化。
- ⑤ EBPMの推進**
基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。
- ⑥ 知見の共有**
我が国の知見と世界の知見を共有し、いかしていく視点も重要。

第1章 道路交通の安全（目標・対策の視点・対策の柱）

【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。（※30日以内死者数2,400人）
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

【対策の視点】

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

【対策の柱】

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

具体的対策

1 道路交通環境の整備

- 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
 - ・ 最高速度30キロメートル毎時の区域規制「ゾーン30」の整備推進
 - ・ 車両速度の抑制や通過車両の抑制によるエリア対策
 - ・ ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消
 - ・ 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して対策を推進
 - ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
- 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
 - ・ 高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用の促進と生活道路における通過交通の排除による、人優先の道路交通の形成
- 幹線道路における交通安全対策の推進
 - ・ ワイヤロープの設置、逆走対策の推進、環状交差点の適切な箇所への導入

- 高齢者等の移動手段の確保・充実
 - ・ 地域公共交通計画に基づく公共交通サービスの改善、地域の自動運転サービスの社会実装や地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築等を推進
- 自転車利用環境の総合的整備
 - ・ 自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出
- ITS（高度道路交通システム）の活用
 - ・ 光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備の推進及びリアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信
- 災害に備えた道路交通環境の整備
 - ・ 警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進
- 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
 - ・ 冬期積雪・凍結路面対策として、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、道路利用者への情報提供

2 交通安全思想の普及徹底

- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - ・ 運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会の設定
 - ・ 高齢者自身の交通安全意識の向上や地域一体となった高齢者の安全確保
- 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - ・ 横断歩行者の安全確保
 - ・ 全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を推奨
 - ・ 配達目的で自転車を利用する関係事業者等への交通安全対策の働き掛け等を推進
- 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
 - ・ 交通ボランティア等への幅広い年代の参画

3 安全運転の確保

- 運転者教育等の充実
 - ・ 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を実施
 - ・ 設定条件付免許制度の導入等を内容とする改正道路交通法の円滑な施行
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進
 - ・ 事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目指す事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進

4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

Ⅲ 主要施策の概要

主要施策の基本方針

- 世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムの構築に向け、以下の基本方針の下、道路施策に取り組みます。

1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命と暮らしを守る～

【P10～】

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

2 予防保全による老朽化対策 ～安全・安心な道路を次世代へ～

【P16～】

ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全によるメンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ～人・地域をつなぐ～

【P21～】

速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路等の整備や機能強化に取り組むとともに、交通拠点の整備によるモーダルコネクットの強化や渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～

【P33～】

全ての人々が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、交通安全対策やユニバーサルデザインへの対応、無電柱化、自転車通行空間の整備等を進めるとともに、新たなモビリティや地域の賑わい創出など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

5 道路システムのDX ～xROADの実現～

【P43～】

デジタル田園都市国家構想の実現に向けて、デジタル技術や新技術の導入等により道路管理や行政手続きの省力化・効率化などを図る「xROAD」の取組を加速します。

6 GXの推進による脱炭素社会の実現 ～2050年カーボンニュートラルへの貢献～

【P49～】

2050年カーボンニュートラルに向けて、次世代自動車の普及促進や道路交通の低炭素化、道路インフラの省エネルギー化・グリーン化を推進します。

基本方針

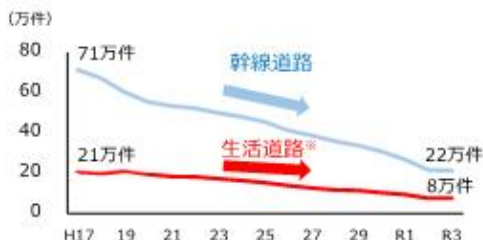
4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～

- 全ての人々が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、交通安全対策やユニバーサルデザインへの対応、無電柱化、自転車通行空間の整備等を進めるとともに、新たなモビリティや地域の賑わい創出など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

【安全・安心な道路空間の構築】

交通事故件数は減少傾向にあるが、生活道路の死傷事故件数の減少割合は小さく、依然として多くの事故が発生

【道路種別毎の死傷事故件数の推移】



*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



狭隘な路肩部を通行する小学生

少子高齢化社会を迎えた我が国において、安全・安心でユニバーサルデザインに配慮した空間の整備が必要

【ユニバーサルデザインの歩行空間】



【自転車の通行空間の確保】



(国道246号:青山地区)

【道路空間への多様なニーズの実現】

賑わい創出や街の魅力向上のための歩道上のオープンカフェやパークレット*の設置など、道路空間へのニーズが多様化

※主に路肩や停車帯を活用して滞留空間を生み出す取組

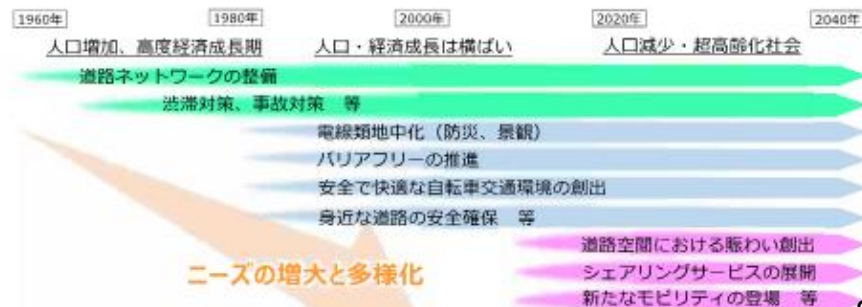


歩道上のオープンカフェ
(万代シティ通り:新潟市)



パークレットの設置
(ハニカムスクエア:静岡市)

【世の中のニーズに応じて多様化する道路施策】



令和5年度 道路関係予算概算要求概要

主な個別補助制度①

高規格道路・ICアクセス道路等補助制度

広域ネットワークを形成する等の性質に鑑みた高規格道路の整備及び、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」の整備について計画的かつ集中的に支援

高規格道路、スマートICの整備と併せて行われる、地方公共団体におけるICアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援

物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援

都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備について計画的かつ集中的に支援



IC・空港・港湾等アクセス道路補助イメージ

都府県境道路整備補助イメージ

道路メンテナンス事業補助制度

道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等）に対し計画的かつ集中的に支援

〇〇市
橋梁
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

計画内容

- ・老朽化対策方針
- ・耐震対策方針
- ・養護対策方針
- ・施設名・区画・所在地
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用 等



橋梁

〇〇市
トンネル
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

計画内容

- ・老朽化対策方針
- ・耐震対策方針
- ・養護対策方針
- ・施設名・区画・所在地
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用 等



トンネル

〇〇市
道路附属物等
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

計画内容

- ・老朽化対策方針
- ・耐震対策方針
- ・養護対策方針
- ・施設名・区画・所在地
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用 等



道路附属物等

無電柱化推進計画事業補助制度

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援



令和5年度 道路関係予算概算要求概要

主な個別補助制度②

交通安全対策補助制度

通学路緊急対策 (R4創設)

通学路の安全を早急に確保するため、千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について計画的かつ集中的に支援

地区内連携

一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき実施する交通安全対策を計画的かつ集中的に支援

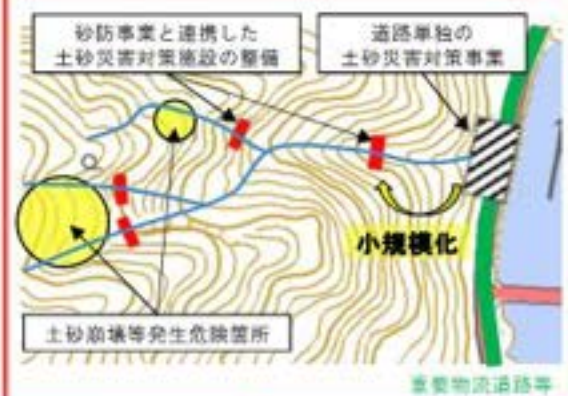


交通安全対策補助制度 (通学路緊急対策) イメージ



土砂災害対策道路事業補助制度

重要物流道路等において、砂防事業と連携し実施する土砂災害対策事業に対し計画的かつ集中的に支援



連続立体交差事業補助制度

道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、交通の円滑化と分断された市街地の一体化による都市の活性化に資する事業を計画的かつ集中的に支援



踏切道改良計画事業補助制度

交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について計画的かつ集中的に支援



道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

- 社会資本整備総合交付金においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。
- 防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

社会資本整備総合交付金

＜ストック効果を高めるアクセス道路の整備¹⁾＞

- 駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業



工業団地と供用時期を連携したアクセス道路の整備



駅の整備と供用時期を連携したアクセス道路の整備

＜歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業＞

- 歩行者利便増進道路に指定された道路における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業（立地適正化計画に位置付けられた区域内の事業に限る）



＜道の駅の機能強化＞

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」、防災「道の駅」の機能強化
- 子育て応援の機能強化
- ポストコロナ対応（衛生環境の改善、換気対策等）に係るもの



防災・安全交付金²⁾

＜子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策＞

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策
 - ⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分
- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策
- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化
- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備
 - ⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分
- 自動運転技術を活用したまちづくり計画に基づく自動運転車の走行環境整備



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化



自転車通行空間の整備

＜国土強靱化地域計画に基づく事業¹⁾＞

- 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業
- 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の整備



法面法种工



雪崩防止柵

1) 長寿命化修繕計画（個別施設計画（橋梁））が未策定の場合は対象外 2) 避難確保計画未策定の要配慮者利用施設が存在、かつ、避難行動要支援者名簿未提供の場合は対象外

令和5年度 道路関係予算概算要求概要



Q&A



Q. 歩行者利便増進道路は、誰が指定するの？

A. 道路管理者が指定します。
指定に当たって、市町村への協議（市町村道の場合は不要）と公安委員会への意見聴取を行います。

Q. 道路空間の活用を柔軟に許可されるとはどういうこと？

A. 道路上にテーブルやイス、広告塔などの物（占用物件）を置く場合の“無余地性”と呼ばれる基準が除外されます。
※無余地性＝道路区域外にその占有物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準。

ほこみちで認められる占用物件（例）



Q. 歩道が無い（狭い）道路でも特例区域の指定はできる？

A. 車両通行止めの交通規制を行う等の対応により、指定が可能となる場合もあります。個々の道路の状況等によりますので、道路管理者（又は国土交通省）までご相談下さい。なお、特例区域として指定するためには、バリアフリー等の構造基準に適合する歩行者利便増進道路である必要があります。

Q. 占有者は必ず公募しないといけないの？

A. 公募しないことも可能です。公募するか否かは道路管理者で判断可能です。

このほか疑問・質問がありましたら、下記の相談窓口までお気軽にお問い合わせください。

相談窓口（よろず窓口）

窓 口：国土交通省 道路局 環境安全・防災課 栄山、番場
連 絡 先：hqt-hokomichi-sodan_r4@gxb.mlit.go.jp

※相談内容・所属・連絡先等を記載のうえ、メールにてご連絡ください

ほこみちとは

賑わいのある道路の構築のための道路の指定制度です。

制度のPoint

Point①
歩道等の中に“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能

Point②
特例区域では道路空間の活用を柔軟に許可

Point③
道路空間を活用する者の公募による選定が可能
その場合、最長20年の占用が可能



5. 事故危険箇所

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

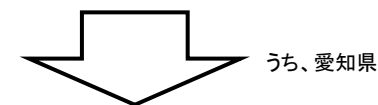
1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

事故危険箇所

○死傷事故の60%が全体の**12%の区間に集中**

○幹線道路における集中的な交通事故対策を実施すべく事故危険箇所を**2,748箇所指定**

※第5次社会資本整備重点計画



	直轄	直轄外	合計
愛知県	104	193	297

※国土交通省HPより、指定箇所一覧ダウンロード可

事故危険箇所の抽出基準

◆平成27年～平成30年における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所。

- 死傷事故率が100件/億台キロ以上
- 重大事故率が10件/億台キロ以上
- 死亡事故率が1件/億台キロ以上

◆ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所 等。

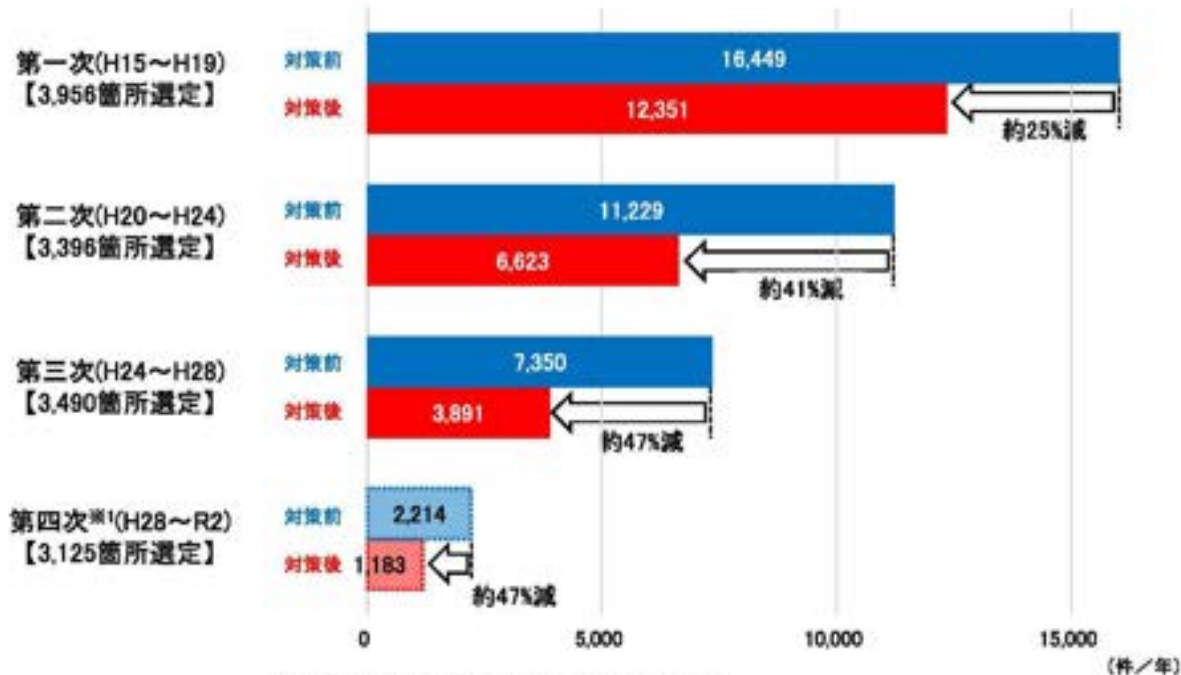
幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率: R7年 元年比約3割抑止(達成状況の指標)

中部地方ブロック社会資本整備重点計画より https://www.cbr.mlit.go.jp/mannaka/new_mannaka/shakai-shihon/chihou.html

事故危険箇所

- 第一次から第三次社会資本整備重点計画で指定した事故危険箇所のうち、期間中に対策が完了した箇所の死傷事故件数については、いずれも対策前と比較して約3割以上抑止。
- 第四次社会資本整備重点計画で指定した事故危険箇所の平成29年度までに完了した箇所についても、約5割の死傷事故を抑止。

＜対策が完了した事故危険箇所における死傷事故件数の推移＞



【事故データ】 第一次：(対策前)H8～H11 (対策後)H17～H20
 第二次：(対策前)H15～H18 (対策後)H21～H25
 第三次：(対策前)H19～H22 (対策後)H25～H29
 第四次：(対策前)H22～H25 (対策後)H29～H30

※1 第四次の事故件数及び抑止率(H29年度までに対策が完了した箇所を対象に集計した数値である。
 ※2 対策後の事故件数は対策が完了した翌年から最終集計年までの平均事故件数を合計した値である。

6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

(3) 高速道路の安全性・信頼性の向上

- 正面衝突事故防止対策について、長大橋及びトンネル区間において新技術を実道へ試行設置し、効果を検証します。
- 令和11年までの逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、高速道路における逆走対策を推進すると高速道路への原付や歩行者等の誤進入対策を推進します。

ワイヤロープ

逆走・誤進入対策

【暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策】

<背景/データ>

- ・高速道路の暫定2車線区間の死亡事故率は、4車線以上の区間の約2倍※1
- ・ワイヤロープとの接触事故は全国で4,480件発生するも、対向車線への飛び出し事故は14件、死亡事故は0件※2

- 長大橋及びトンネル区間において、車両の逸脱防止性能等を満たす新技術を全国6箇所の実道で試行設置し、効果検証を実施

【公募技術のうち、実道への試行設置を行う新技術】



長大橋及びトンネル区間の選定2技術



※1：高速自動車国道(有料)(H25年-R2年)

※2：ワイヤロープ設置済み延長：約1,334km (R4年4月時点)

【逆走・誤進入対策】

<背景/データ>

- ・高速道路における逆走事案は、過去5年間の平均で年間約190件発生
- ・高速道路への歩行者等の誤進入事案は、年間3,392件発生 (R3年度) うち、57%が原付、30%が歩行者、13%が自転車

- 逆走事案の約3割を占める高速道路出入口部の対策として、一般道のカラー舗装や画像認識技術を活用した路車連携技術の実用化を推進
- 高速道路出入口部では逆走対策と併せて原付や歩行者等の誤進入対策を推進



高速道路出入口部の対策 (カラー舗装)



逆走警告用看板を車載カメラが読み取り、ドライバーに警告を発出

暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

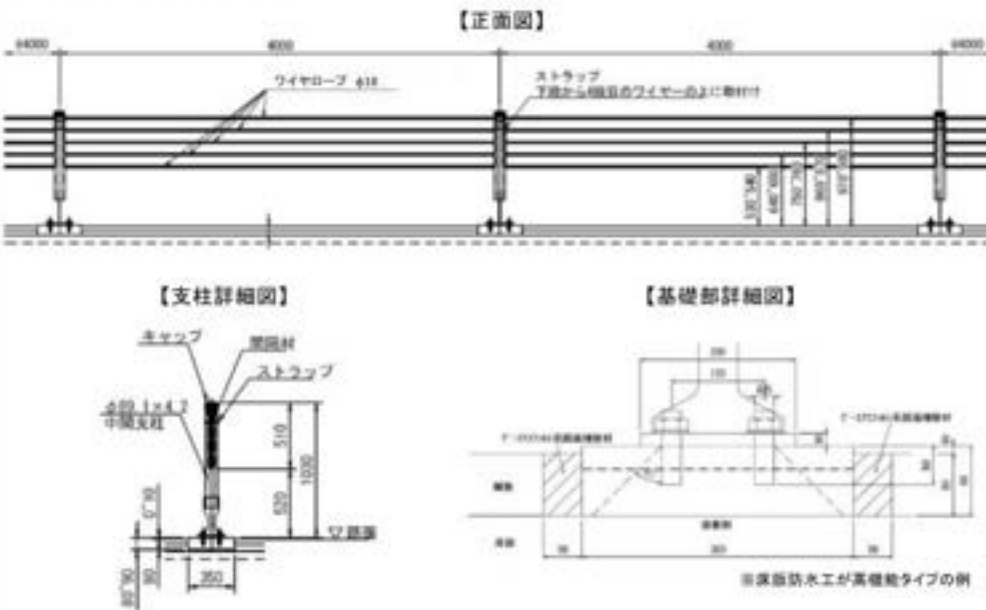
【土工部】



【中小橋】



○構造（中小橋）



○特徴

1. 高い衝撃緩和性能



2. 狭い幅で設置が可能



3. 人力で容易に開口部を設置

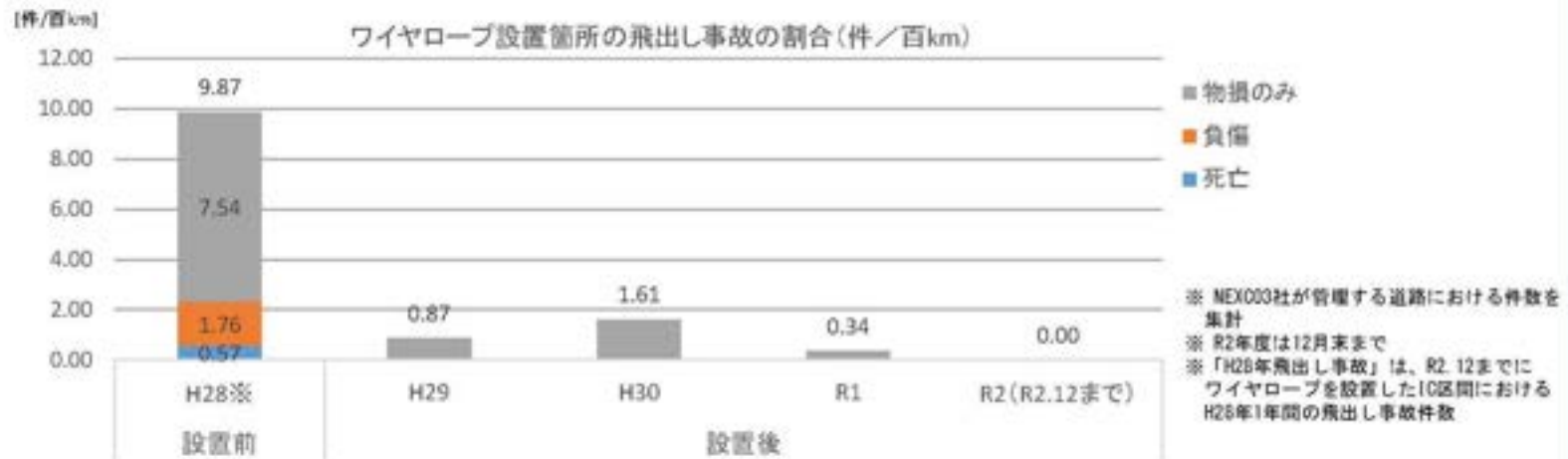


暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

■ワイヤロープ設置箇所の交通状況

総括

- ワイヤロープ設置後の昨年末までの接触事案は1,323件発生しており、そのうち飛出し事故は5件のみで、高い飛出し事故防止効果を発揮（本年5月に飛出し事故が新たに1件発生）。
- ワイヤロープ設置済み区間において、設置前と設置後の飛出し事故件数を比較すると、事故件数は大幅に減少し、死傷事故はゼロとなっている。



- 中小橋については、新たな支柱定着構造での傾倒や車両接触による基礎部損傷等の事象は発生していない。
- 接触事案の更なる削減を目指し、支柱及び部材に反射材等の設置による注意喚起対策を実施。

今後の予定

- 引き続き、事故の発生状況を注視しつつ、2022年度内の設置概成を目指し、ワイヤロープの設置を推進する。

暫定2車線の高速道路のワイヤロープ



2021年10月6日
東日本高速道路株式会社
中日本高速道路株式会社
西日本高速道路株式会社

暫定2車線の高速道路 区画柵の設置について ～全国初、長大橋梁・トンネルにおける区画柵の試行設置を開始～

NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本は、重大事故につながりやすい暫定2車線区間での高速道路の正面衝突事故防止対策として、ワイヤロープに代えて区画柵の設置、検証を行っております。

また、2018年6月15日に国土交通省が公表した「暫定2車線の高速道路のワイヤロープ設置方針について」及び2020年3月31日に公表した「暫定2車線の高速道路における新たなワイヤロープ設置方針について」を通じ、土工部、中小橋梁^{※1}については、ワイヤロープを本格設置しており、2022年度内の概成を目指しております。

長大橋梁^{※2}及びトンネルについては、2021年6月8日の「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会(第5回)」を踏まえ、センターパイプ、センターブロックを試行的に設置することを決定しましたので、今後、以下の6カ所において、試行設置を開始することをお知らせします。

今後、正面衝突事故防止対策としての有効性、適用性の検討を行い、引き続き交通安全対策に取り組んでまいります。

※1 中小橋梁:橋梁延長50m未満の橋梁 ※2 長大橋梁:橋梁延長50m以上の橋梁

区画柵試行設置箇所

会社名	道路名	設置区間	設置箇所	区画柵	延長 ^{※1}	設置予定時期
NEXCO東日本	E5 環状自動車道(湯浅通)	湯浅IC～湯浅IC	湯浅IC カド川橋	センターパイプ	195m	10月中旬～11月上旬
NEXCO中日本	C3 東海環状自動車道(東海環状道)	美濃加茂IC～富加間IC	美濃加茂IC 富加間IC	センターブロック	240m	10月中旬～11月上旬
NEXCO西日本	E2 山陽自動車道(山陽道) 宇野下閉鎖(山陽道) 宇野下閉鎖	宇野下IC～宇野下IC	宇野下IC 宇野下IC	センターパイプ	97m	11月上旬
NEXCO西日本	E10 東九州自動車道(東九州道)	中津IC～中津IC	中津IC 中津IC	センターパイプ	174m	11月上旬～11月中旬

※1 構造物延長が60m、実際に設置する延長とは異なります

区画柵とは^{※3}

以下の技術的性能が確認された技術であり、「道路上の柵又は阻止め」の一つとして、建築限界内において設置可能

- ・ 高速道路の暫定2車線区間に限っては、「防柵柵」に準じた安全性が確保される
- ・ 車道の安全かつ、円滑な通行の確保に資するものであり通行の障害とならない



ワイヤロープ【左:土工部、右:中小橋梁】

センターパイプ^{※1}

センターブロック^{※1}

※2 東海環状道の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会(第5回)資料6より

※3 試行的に区画柵として設置性



全国6箇所試行
うち中部地整管内1箇所



道路名	設置区間	設置箇所	区画柵	延長 ^{※1}	設置予定時期
C3 東海環状自動車道(東海環状道)	美濃加茂IC～富加間IC	新洞トンネル	センターブロック	188m	11月上旬～11月中旬
E52 中部横断自動車道(中部横断道)	新清水JCT～富沢IC	富士川第三橋	センターパイプ	55m	11月中旬～11月下旬

※1 構造物延長が60m、実際に設置する延長とは異なります

暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

別添 2

長大橋梁、トンネル区間への区画線の試行設置

■ 新たな区画線の試行（センターパイプ、センターブロック）

長大橋梁、トンネル区間は、土工部、中小橋梁と比較して通車幅員が小さいことによる課題や、長大橋梁においては橋下下に床版が、トンネルにおいては中央部路台下に中央排水溝等の既存設備があるため、支柱を打ち込めないなど固定方法の課題があり、ワイヤロープをそのまま適用させることが困難であった。そのため、長大橋梁、トンネル区間においてはワイヤロープに代わる新たな区画線の設置が必要となり、公募により新たな技術開発を行った。応募のあった技術から、公募要件との適合性などを評価し、5技術を選定した後、基本的な性能確認や車両の逸脱性能、誘導性能等を有することが確認されたセンターパイプ、センターブロックを選定した。

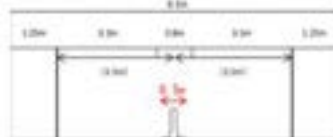
長大橋梁・トンネル区間の現状[ラバーボール]



新たな区画線の試行[センターパイプ]



新たな区画線の試行[センターブロック]



※標準的な軽員構成を示しています。

■ センターパイプ、センターブロックの特徴

センターパイプ	センターブロック
連続性を担保した2本のビーム(丸型鋼管)によって構成される鋼製補強体を連結させ、アンカーボルトにて固定する構造	鉄筋コンクリート製の壁部材を、摩ぎ手により縦断方向に連結して一体性を持たせ、鋼板を介して摩擦力により誘導し、舗装面に設置する構造

【高い衝撃緩和性能】

基本的な性能確認(強度試験、舗装との付着試験など)の他、実験施設にて実車衝突実験を実施し、車両の逸脱防止性能や車両の誘導性能を有することを確認しました。



センターパイプ小型車衝突実験状況



センターブロック大型車衝突実験状況

【短時間で開口部を設置】

事故等の緊急時には、持ち運び可能な器具を用いて、容易な作業で、どこにでも開口部を設けることが可能です。



センターパイプ(部材取外し後)



センターブロック(ハンドリフト使用)

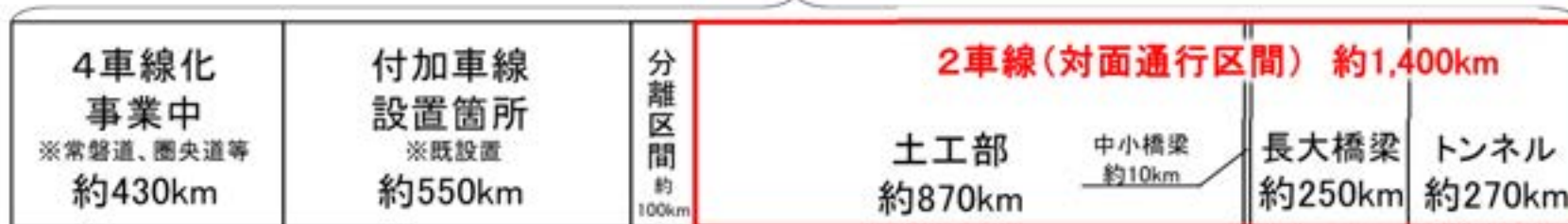
暫定2車線の高速道路のワイヤロープ

暫定二車線の高速道路の正面衝突事故防止対策の検証状況

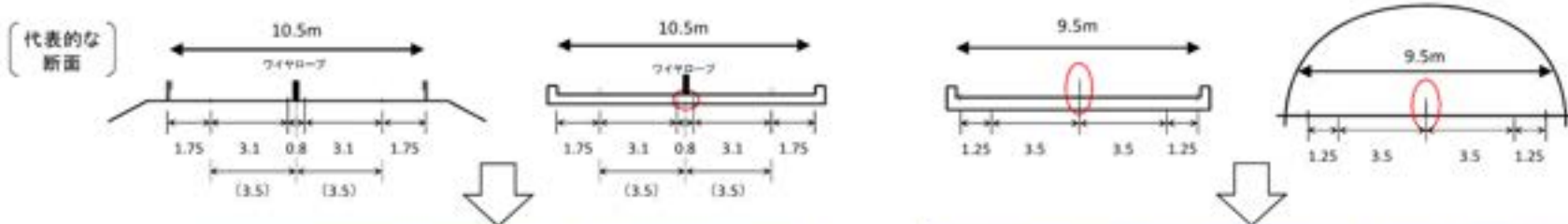
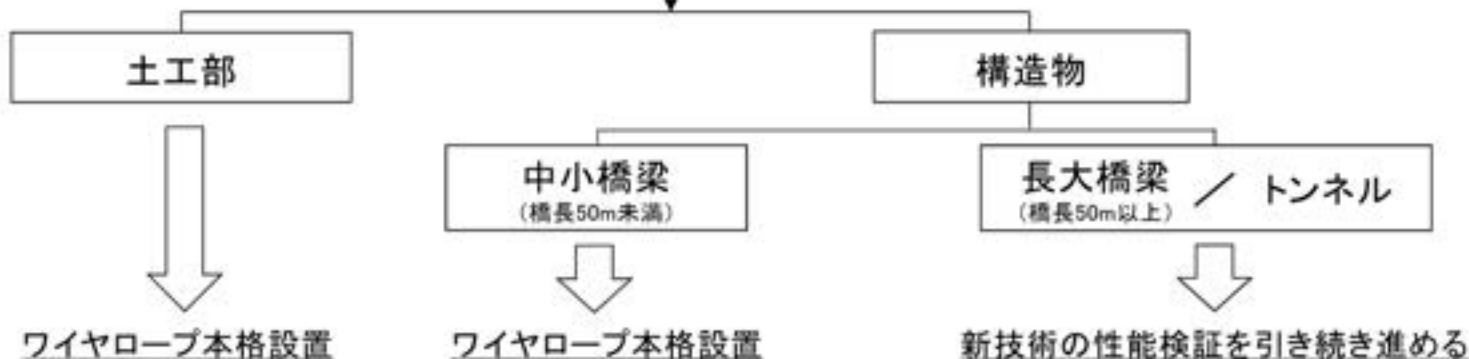
別添1

暫定二車線(有料) 約2,478km

R3.3.31時点



※高速道路会社(地方公社を含む)が管理する高規格幹線道路の延長



引き続き、2022年度内の設置概成を目指す

新技術について実道への試行設置(全国6カ所)を行い、本格設置に向けた技術検証を行う

7. 生活道路対策

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出

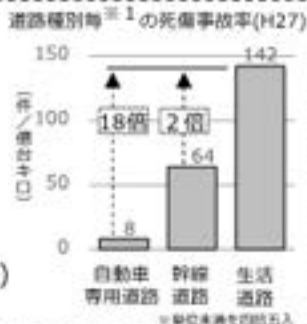
(1) 安全で安心な道路空間の整備

- 幹線道路の安全性を一層高めつつ自動車交通の転換を図るとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

ゾーン30プラス

<背景/データ>

- ・令和3年の交通事故死者数は、2,636人で戦後最少を更新
- ・一方、生活道路の死傷事故率はその他の道路に比べ大幅に高い
- ・通学路合同点検^{※2}の結果、道路管理者による対策が必要な約4万箇所のうち、約1.7万箇所の対策が完了（R4年3月末時点）



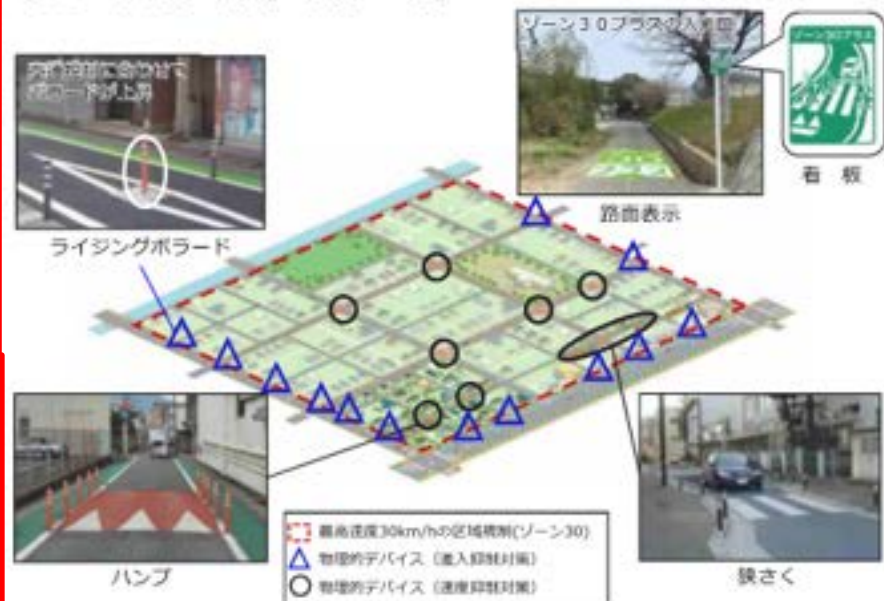
- 事故危険箇所^{※3}における集中的な対策を推進
- 自動車専用道路や幹線道路への自動車交通の転換を促し、生活道路との機能分化を推進
- 交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)により、通学路合同点検の結果を踏まえ実施する歩道や防護柵の整備などの対策を推進
- 効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等へのビッグデータの活用を促進

通学路対策

- ・通学路における歩道等の整備率（R1→R7）：53% ⇒ 57%
- ・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率（R7）：R1年比約3割抑止
- ・ゾーン30等による30km/h速度規制等とハンブ・狭さく等の整備を組合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率（R7）：R1年比約3割抑止

- 交通安全対策補助制度(地区内連携)等により、生活道路において「ゾーン30プラス^{※4}」の整備を推進

[「ゾーン30プラス」のイメージ]

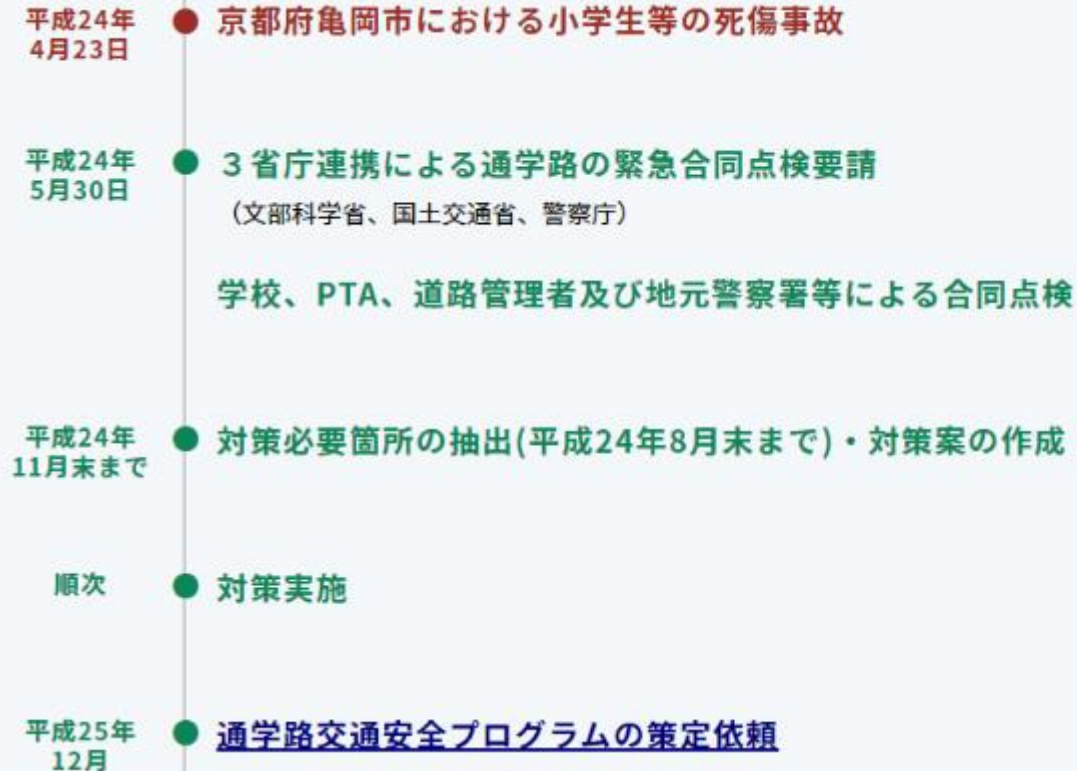


※1：幹線道路（一般国道、主要地方道、都道府県道（自動車専用道路との重複除く））、生活道路（自動車専用道路・幹線道路以外の道路（道路法上の道路以外も含む））
 ※2：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施
 ※3：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所）対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所
 ※4：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制(ゾーン30)と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策

通学路等における交通安全対策の取組

事故を契機とした通学路等の交通安全対策の取組経緯

平成24年4月に京都府亀岡市で登校中の小学生等の列に自動車が入り込んだ事故等を受けて、これまで関係府省庁連携による合同点検や対策の実施を進めてきました。
今後も対策必要箇所等における交通安全対策の実施及びPDCAサイクルによる取組を推進し、通学路等における交通安全の一層の向上を目指します。



平成25年
12月

● 通学路交通安全プログラムの策定依頼

令和元年
5月8日

● 滋賀県大津市における園児等の死傷事故

令和元年
6月

● 5府省庁連携による未就学児移動経路の緊急安全点検要請
(内閣府、文部科学省、厚生労働省、国土交通省、警察庁)

令和元年
9月末まで

● 幼稚園、保育所等、道路管理者及び地元警察等による合同点検

令和元年
12月末まで

● 対策必要箇所の抽出・対策案の作成

順次

● 対策実施

令和3年
6月28日

● 千葉県八街市における小学生の死傷事故

令和3年
7月9日

● 3省庁連携による通学路の緊急合同点検要請
(文部科学省、国土交通省、警察庁)

令和3年
7月9日

● **3省庁連携による通学路の緊急合同点検要請**

(文部科学省、国土交通省、警察庁)

令和3年
9月末まで
目途

● **学校による危険箇所のリストアップ（対象：すべての公立小学校等）**

学校、PTA、道路管理者及び地元警察署等による合同点検

教育委員会等による対策必要箇所の抽出

令和3年
10月末まで
目途
(遅くとも12月末)

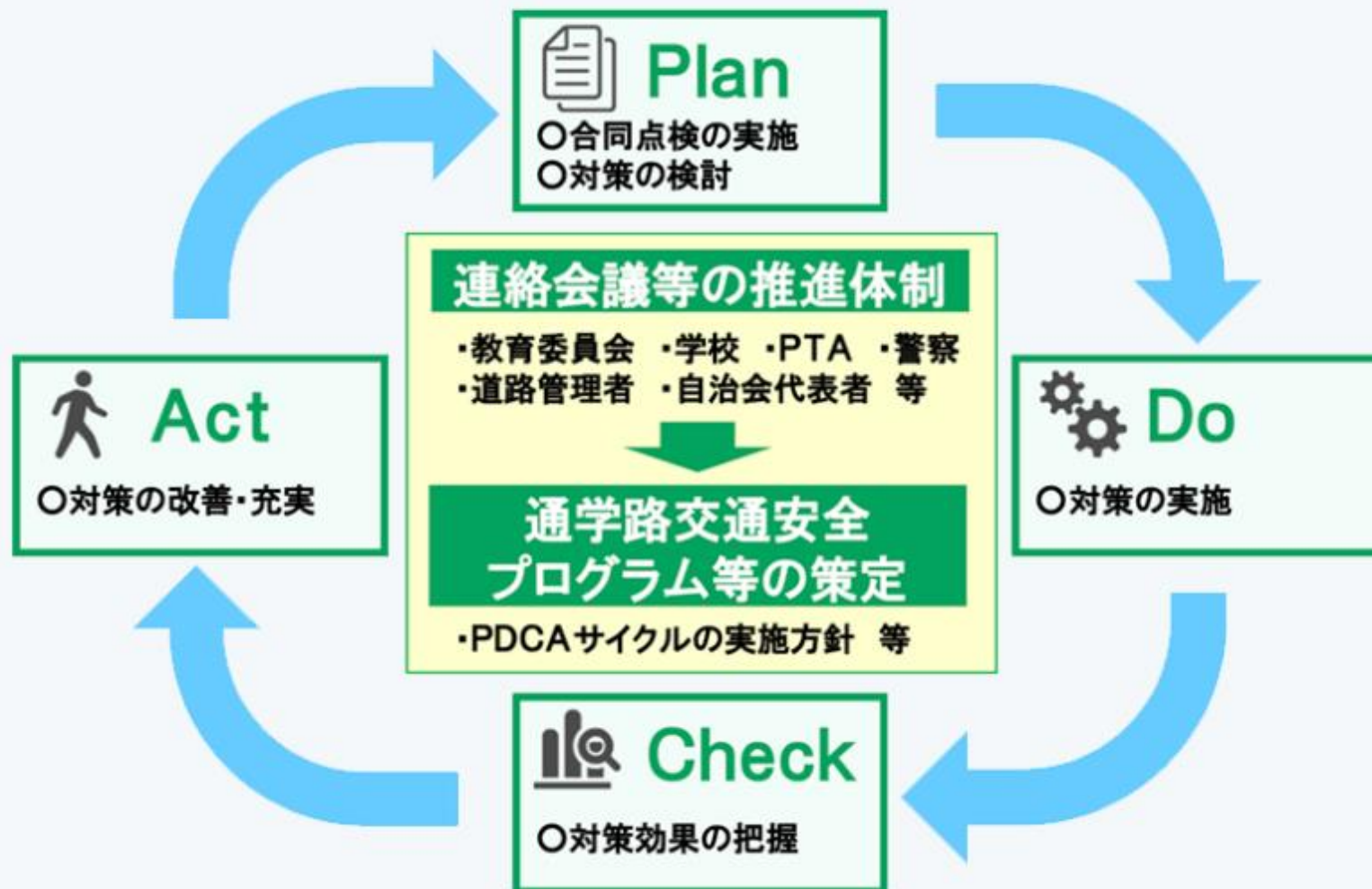
● **教育委員会等による対策案の検討・作成**

順次

● **対策実施**

ソフト対策を含めて対策を検討し、可能なものから速やかに実施

通学路安全確保のためのPDCAサイクル



千葉県八街市における小学生被害の死傷者多数事故の概要 資料 1

概要

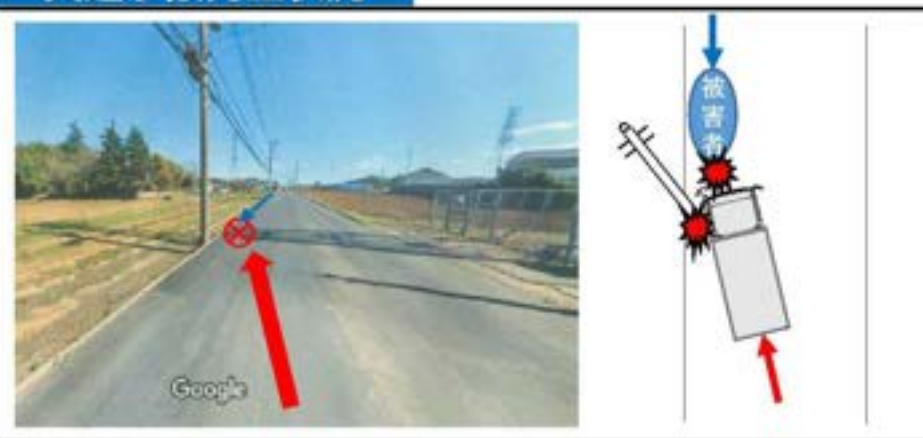
- 1 **発生日時**
令和3年6月28日(月)午後3時23分頃
- 2 **発生場所**
千葉県八街市八街は2番地先 市道
- 3 **事故状況**
千葉県八街市の市道において、大型トラックが、自車を進路左方向に斜めに走行させ、電柱に衝突後、道路左側端を歩行中の小学生の列に衝突したもの。
- 4 **被疑者**
 - 千葉県八街市居住 会社員 男性 60歳
 - 事故当日(6月28日)、事故現場において、過失運転致傷で現行犯逮捕
 - 基準値以上のアルコールを検出
- 5 **被害者**

【死亡】 小学3年生 男児 8歳 小学2年生 男児 7歳	【重傷】 小学2年生 男児 7歳 小学1年生 男児 6歳 小学3年生 女児 8歳
---	--

交通事故発生場所



交通事故発生状況



生活道路対策

千葉県八街市朝陽小学校付近における交通安全対策について

資料2

○事故が発生した通学路において、防護柵、狭さく、ハンプ等の道路交通環境のハード整備、速度規制や大型自動車等通行止めの交通規制等のソフト対策やスクールバスの運行等の対策を実施。

○これらの対策の結果、当該区間において、走行速度が30km/hを超過する車両の割合が減少するなどの効果※の発現を確認。(※令和3年9月における速報値)

【防護柵（ガードパイプ）の設置（8/18～）】



※詳細な設置位置等は道路の方向などの設置により確定。
※中央幅員5.0mは朝陽小学校前の概ね200mの範囲。

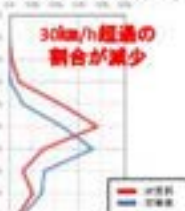
【狭さくの設置（8/24）】



【ハンプの設置（8/25）】



【ETC2.0データによる速度分布図】



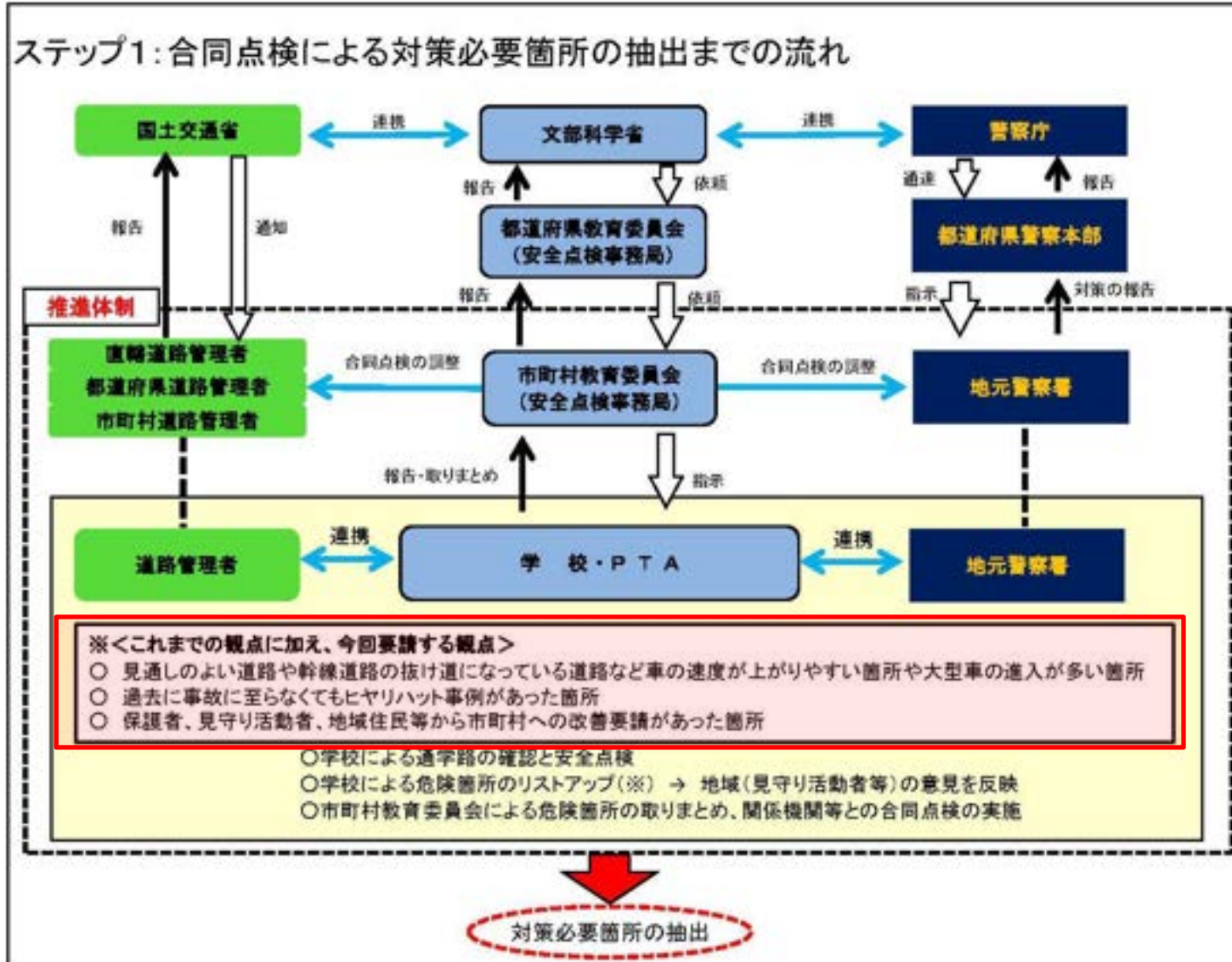
【107 設置箇所での30km/h速度超過割合】



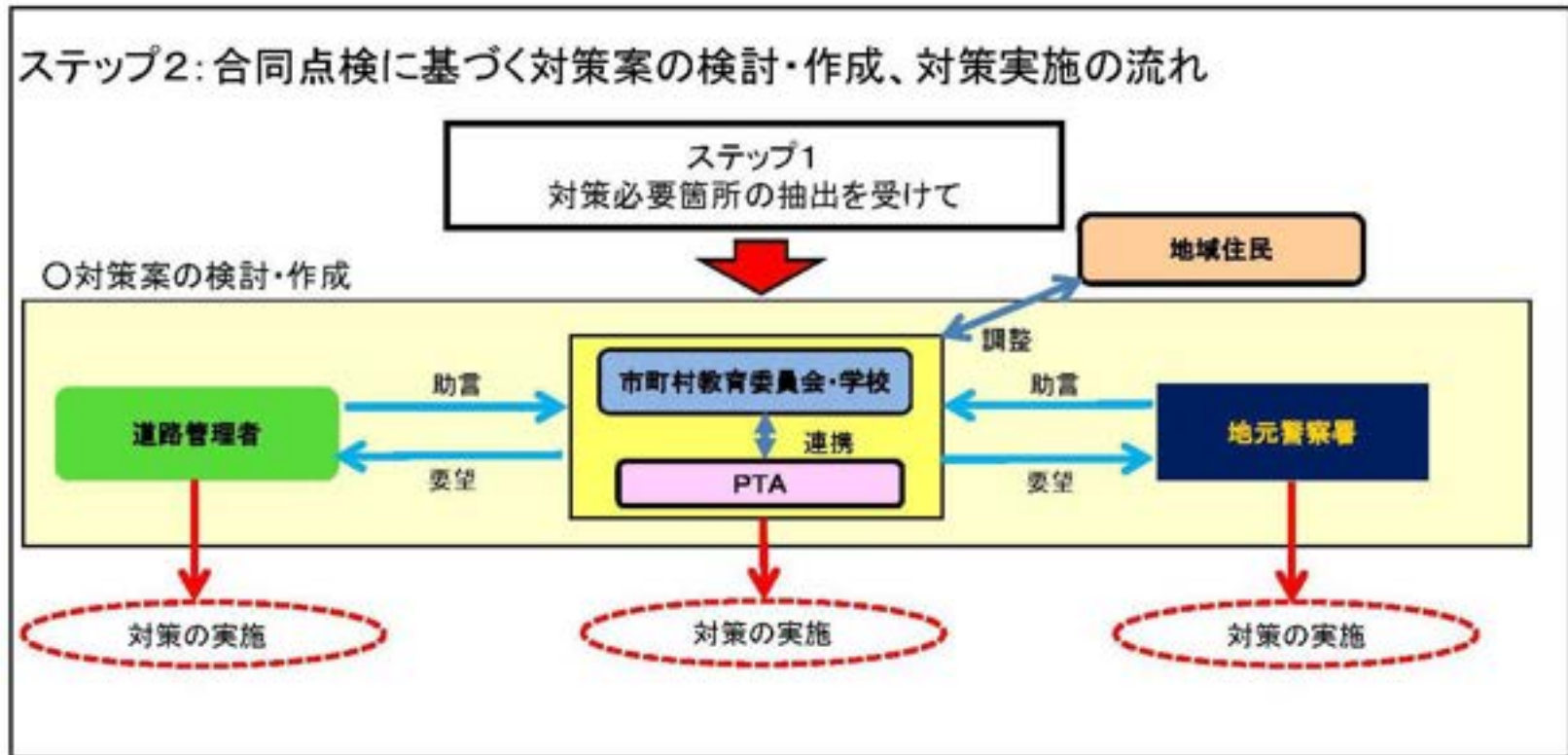
※推進費（防災・減災対策等強化事業推進費）
八街市内の朝陽小学区を始めた。迅速に行う必要のある通学路の安全対策について、推進費により支援。

ETC2.0データ、把握期：2021.05.17.31
把握期：2021.06.17.31(平均全時期間)であり、対象終了の期間も含む
※対象期：2021.04.10(対象期)～2021.09.01

■通学路の合同点検フロー(ステップ1)



■通学路の合同点検フロー(ステップ2)



通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策の概要

1. 通学路等における交通安全の確保

(1) 通学路における合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出

- 全国の市町村(特別区を含む、以下同じ。)立小学校の通学路を対象に合同点検を実施。
- 放課後児童クラブの来所・帰宅経路についても、市町村立小学校が行う合同点検を踏まえつつ、安全点検を実施。
- これまで危険・要注意箇所として、道路が狭い、見通しが悪い等を例示していたところ、このような箇所に加え、
 - ・ **見通しのよい道路や幹線道路の抜け道となっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所**
 - ・ **過去に事故に至らなくてもヒヤリハット事例があった箇所**
 - ・ **保護者、見守り活動者、地域住民等から市町村への改善要請があった箇所**
 等の観点も踏まえ、危険箇所をリストアップし、**合同点検及び対策必要箇所の抽出を令和3年9月末までを目途に実施。**



(2) 合同点検で抽出した対策必要箇所の対策案の検討・作成

- (1)で抽出した対策必要箇所について、**令和3年10月末までを目途に対策案を検討・作成。**
- 速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面での対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、**可能なものから速やかに実施。**

(3) 子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

- **歩道の設置・拡充**、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、**ガードレール等の防護柵などの交通安全施設等の整備**、無電柱化、踏切対策など、子供の視点に立った交通安全対策を推進。
- 信号機の歩車分離化、信号灯器のLED化、**横断歩道の設置・更新**、**路側帯の設置・拡幅**、標識の高輝度化等を行うなど、子供の安全な通行空間を確保するための交通安全施設等の整備。
- **ゾーン30^{※1}をはじめとする低速度規制を的確に実施**するとともに、効果的に**ハンブ等の物理的デバイスの設置**を進め、通学路等における速度抑制・通過交通の進入抑制対策を推進。
- **スクールゾーンを設定**するほか、**登下校時間帯に限った車両通行止め**をはじめとする各種交通規制を的確に実施するとともに、当該規制の実効性を確保するため、登下校時間帯に重点を置いた、交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進。



(4) 「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備の推進及び効果的な速度違反取締り

- 幅員が狭い道路でも活用できる「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備を推進するなどして効果的な速度違反取締りを行い、速度規制の実効性を確保。



(5) 子供を始めとする歩行者の安全確保のための交通安全教育・指導取締り

- 横断する意思を明確に伝えるなど自ら安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等。

※1 区域を設定して最高速度30km/hの区域内における速度を規制するとともに、ハンブや狭さくといった物理的デバイスの設置による生活道路対策を推進するもの。

令和4年6月28日
文部科学省
国土交通省
警察庁

通学路における交通安全の確保に向けた取組状況について

令和3年6月に千葉県八街市で、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する交通事故が発生したことを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して、全国の市町村立小学校の通学路について、教育委員会・学校、PTA、道路管理者、警察等による合同点検を実施し、関係機関が対策を進めているところですが、令和4年3月末時点の取組状況を以下のとおり取りまとめました。

○通学路における交通安全の確保に向けた取組状況(令和4年3月末時点) ※1

	箇所数	うち対策済	
		箇所数	割合
対策必要箇所(全体数) ※2,3	76,404	45,057	58.97%
※4	教育委員会・学校による対策箇所	39,943	35,558
	道路管理者による対策箇所	39,681	16,815
	警察による対策箇所	16,996	11,345

- ※1 都道府県別の対策必要箇所数、対策済箇所は、別表のとおりである。
- ※2 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策必要箇所の合計は対策必要箇所(全体数)と一致しない。
- ※3 対策必要箇所(全体数)、対策済には、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の実施機関が対策を実施する箇所(1,707箇所、うち対策済811箇所)を含む。
- ※4 主な対策の例として、教育委員会・学校が実施する対策として安全教育の徹底やボランティア等による見守り活動、通学路の美化等、道路管理者が実施する対策として歩道の設け・拡充や防護柵等の整備、警察が実施する対策として信号機の設置や速度規制の実施等がある。

通学路における交通安全の確保に向けた取組状況(都道府県別内訳)

別表

(令和4年3月末時点)

都道府県名 ※1	対策必要箇所 (全体数) ※2,3		対策必要箇所数 実施機関別 ※4					
			教育委員会・学校		道路管理者		警察	
	対策済	未対策	対策済	未対策	対策済	未対策	対策済	未対策
北海道	1,845	1,450	1,609	1,547	496	220	299	216
青森県	691	369	479	408	270	63	129	58
岩手県	908	567	516	516	391	137	171	105
宮城県	1,600	1,108	1,289	1,246	539	194	357	219

福井県	416	261	130	121	240	114	96	80
山梨県	1,254	527	556	369	767	241	238	184
長野県	2,340	904	1,318	645	1,473	406	266	233
岐阜県	1,537	871	611	574	1,068	455	158	111
静岡県	1,101	839	608	568	565	399	257	205
愛知県	4,054	2,817	1,453	1,298	1,853	952	1,190	938
三重県	1,537	881	961	914	720	201	448	331
滋賀県	773	420	429	347	448	161	56	49
京都府	1,287	694	641	581	755	284	405	349
大阪府	3,891	2,348	1,712	1,451	1,822	967	1,337	745

長崎県	868	397	522	510	567	130	106	91
熊本県	1,742	1,106	1,142	1,032	679	251	467	306
大分県	923	562	772	772	538	232	142	127
宮崎県	1,016	375	346	324	565	183	195	174
鹿児島県	1,397	788	815	773	857	317	158	150
沖縄県	1,212	568	703	490	509	158	231	108
合計	76,404	45,057	39,943	35,558	39,681	16,815	16,996	11,345

- ※1 都道府県には、指定都市を含む。
- ※2 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策必要箇所数の合計は対策必要箇所(全体数)と一致しない。
- ※3 対策必要箇所(全体数)、対策済には、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の実施機関が対策を実施する箇所(1,707箇所、うち対策済811箇所)を含む。
- ※4 主な対策の例として、教育委員会・学校が実施する対策として安全教育の徹底やボランティア等による見守り活動、通学路の美化等、道路管理者が実施する対策として歩道の設け・拡充や防護柵等の整備、警察が実施する対策として信号機の設置や速度規制の実施等がある。

生活道路対策

○令和3年6月に千葉県八街市で発生した小学生5名が死傷する交通事故を受け、全国の小学校の通学路を対象とした合同点検を実施

○合同点検の結果および対策の進捗状況は以下のとおり(道路管理者分)

- ・対策必要箇所数：39,681箇所
- ・対策済箇所数：16,815箇所(約42%)

(R3年度末時点)

【道路管理者による対策必要箇所数等の内訳】

(R3年度末時点)

対策内容	対策必要箇所数	対策済み箇所数
歩道の整備・交差点改良等	約 7,100箇所	約 1,000箇所(約14%)
防護柵・狭さくの設置等	約 2,600箇所	約 800箇所(約31%)
区画線の設置・カラー舗装等	約 25,500箇所	約12,500箇所(約49%)
その他(樹木の伐採等)	約 4,500箇所	約 2,500箇所(約56%)

【道路管理者による対策の例】

●歩道の整備



●防護柵の設置



●狭さくの設置



●区画線の設置・カラー舗装



令和4年5月10日掲載

対策の進捗状況「未就学児が日常的に集団で移動する経路」及び「通学路」

■道路管理者による対策箇所

令和元年度 未就学児経路 点検		平成24年度 通学路 点検	
要対策箇所数 約28,000		要対策箇所数 約45,000	
令和3年度までに対策完了	残	令和3年度までに対策完了	残
約25,000箇所 (約9割)	約3,000箇所	約44,400箇所	約600箇所

生活道路対策

さしこめ

ゾーン30プラス

～交通事故のない生活道路を目指して～

最高速度30km/hの
区域規制が実施されています！

この道路区域内には
物理的デバイスが設置されています！

ゾーン30プラス

歩行者の飛び出し等に
より一層の注意をお願いします！

抜け道としての利用は
ご遠慮ください！

生活道路の新たな交通安全施策「ゾーン30プラス」

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）とハンフ等物理的デバイスの適切な組み合わ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。

警察による低速度規制
ゾーン30

ゾーン30
最高速度30km/hの
区域規制

+

道路管理者による物理的デバイス設置

⑧ 人歩制対策

ライティングガード

ゾーンを区別させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入も抑える構造物です。

⑨ 速度抑制対策

ハンブ

幅員を十分に確保し、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不安感を与える構造物です。

スムーズ舗装歩道

歩道の歩行者に接触し難く歩行者優先の歩行を促す、ハンフの舗装歩道も組み合わせる構造物です。

狭く

車道の通行部分も局所的に狭くし、車内の速度も抑制する構造物です。

シケイン(クラランク型)

一定区間の道路も連続的に設置し、車内の速度も抑制する構造物です。

シケイン(スラローム型)

一定区間の道路もカーブさせ、車内の速度も抑制する構造物です。

||

ゾーン30プラス

ゾーン30プラス

⑧ 人歩制対策
⑨ 速度抑制対策

※ 写真 (ゾーン30プラスの入口(福永橋を渡る歩行者側))

生活道路対策

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

警察庁同時発表
令和4年8月24日
道路局 道路安全・防災課
道路交通安全対策室

生活道路の交通安全に係る連携施策「ゾーン30プラス」の取組状況について

国土交通省と警察庁が連携して進める生活道路の交通安全施策「ゾーン30プラス」は、昨年8月の施策の開始から1年が経過しました。
令和4年7月末時点で、33地区において「ゾーン30プラス」の整備計画が策定されており、各地区でより安全な生活道路を目指した取組みが進んでいます。

昨年8月から、警察と道路管理者が連携し、最高速度30km/hの区域規制とハンブ、狭く等の物理的デバイス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っているところです。

「ゾーン30プラス」の取組みでは、まず、警察と道路管理者が共同で、地域の交通事故発生状況や地域の関係者等からの要望等を踏まえて「ゾーン30プラス」の整備計画を策定することとしています。施策の開始から約1年（令和4年7月末時点）で33地区において整備計画が策定されていますので、各地区における取組状況を紹介します。

引き続き、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、地域住民等との合意形成を図りながら、「ゾーン30プラス」の取組みを進めます。

※ 今回、紹介している参考事例以外の地区の取組状況については、国土交通省ホームページ（生活道路の交通安全対策に関するホームページ）にて公表する予定です。
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/safety/index.html>

<問い合わせ先>
国土交通省 道路局 道路安全・防災課 道路交通安全対策室 小川
代表 03(5253-8111) 直通 03(5253-8967) FAX 03(5253-8495)

「ゾーン30プラス」整備計画策定済の地区 令和4年7月末時点 別紙1



生活道路対策

「ゾーン30プラス」整備計画(静岡県沼津市 花園町地区)

事例③

■地区

- 静岡県沼津市花園町地区

■主な対策内容

【警察(沼津警察署(TEL:055-952-0110))】

- 最高速度、指定方向外進行禁止の規制、交通指導取締り

【道路管理者(沼津市役所道路管理課(TEL:055-934-4788))】

- ハンブ、歩行空間整備、ゾーン30プラス看板・路面表示 など

【地域(門池小学校、地域住民等)】

- 登下校時の見守り活動

※対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

沼津市生活道路対策協議会【花園町地区・宮前町地区】

- 静岡県沼津土木事務所
- 沼津警察署
- 花園町・宮前町自治会
- 沼津市教育委員会
- 沼津市道路管理課
- 中部地方整備局 沼津河川国道事務所



■対策の実施状況



ハンブ



指定方向外規制 (7-8:00・土・日・休日除く)



歩行空間整備 (カラー舗装)



ゾーン30プラス看板・路面表示

凡例	
	ゾーン30プラス
	ゾーン30プラス 看板・路面表示
	対策済
	対策予定
	物理的デバイス
	対策済
	対策予定
	規制等
	対策済
	対策予定
	ソフト対策
	実施中
	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。(P D C Aサイクルの継続的な取組)

「ゾーン30プラス」の取組フロー

参考資料

道路管理者及び警察が取り組む内容

【地域の課題の把握】

交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望等を把握



【「ゾーン30プラス」(候補)の設定】

道路管理者と警察が連携し、地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえて設定



【「ゾーン30プラス」整備計画の策定】

- ・道路管理者と警察が連携し、整備計画(案)を検討・作成
- ・対策内容について地域住民等と合意形成を図り、整備計画を策定



【対策の実施】

「ゾーン30プラス」整備計画に基づき、対策を実施



【対策の効果検証】


対策実施による効果について検証



【「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実】

対策の効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性等について検討

PDCAサイクルの
継続的な取組



【地方整備局等により、取組全般について支援】

例) ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介 等

生活道路対策

○「ゾーン30プラス」の内容や効果等を多くの方々に認識・実感していただくことや通学路等における交通安全対策の参考としていただくことを目的として、ゾーン30内の以下の地区で物理的デバイスの一つである**スムーズ横断歩道**を試行設置。(R4.1.31:全国43箇所)

■設置地区
 岐阜県各務原市大佐野町
 (稲羽西小学校周辺)

■設置期間
 令和3年12月24日～(本設置)



■設置地区
 静岡県沼津市大塚
 (原東小学校周辺)

■設置期間
 令和3年9月21日～10月20日(仮設)



■設置地区
 愛知県名古屋市昭和区白金
 (白金小学校周辺)

■設置期間
 令和3年9月24日～11月24日(仮設)



■設置地区
 三重県津市久居新町
 (成美小学校前)

■設置期間
 令和3年9月21日～10月21日(仮設)



生活道路対策

○国土交通省では、生活道路支援のため可搬型ハンプの貸出も行っていきます。



引渡し場所と設置地区間の運搬費及び設置・撤去費は、申請者の負担です。

【設置例】

岐阜県大垣市（H28.3）



広島県福山市（H29.11）



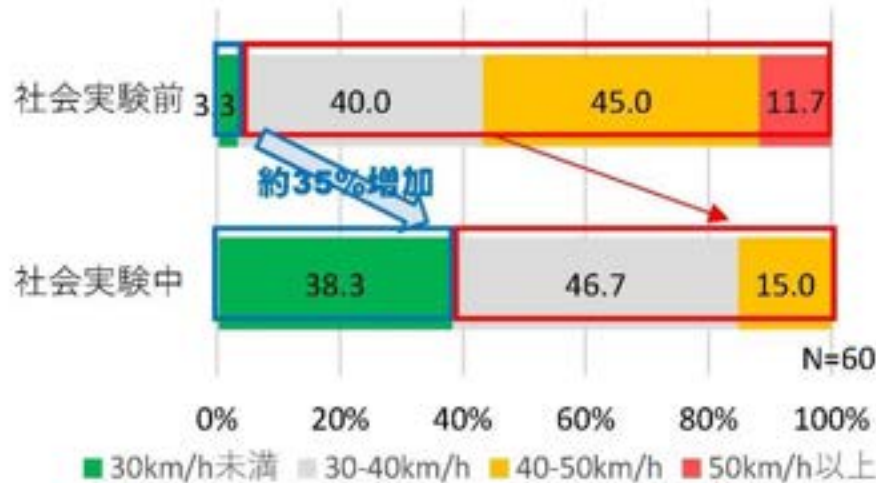
福岡県久留米市※（H29.1）



※ハンプ体験会での活用

■ハンブの設置効果の検証

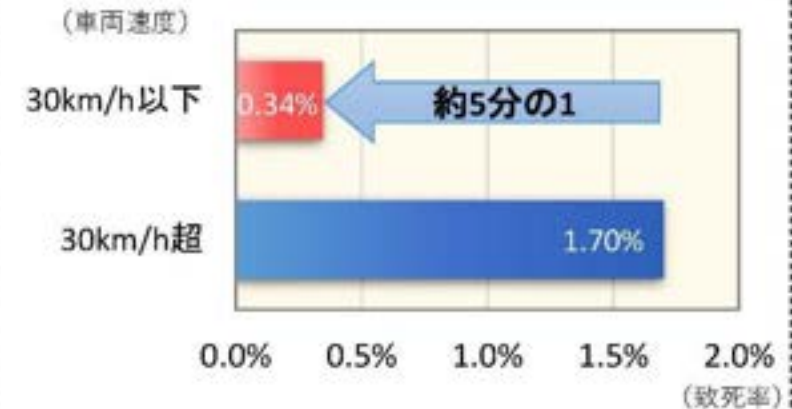
例) ハンブの設置により、
30km/h未満で走行する車両の割合が約35%増加



出典: 国土技術政策総合研究所

(参考)生活道路の速度別の致死率

車両速度30km/h以下の事故の致死率は5分の1



出典) 交通事故データ(ITARDA: 令和2年データ)

<関係情報はこちらへ>

■生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト
<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html>



<ハンブの貸出はこちらへ>～愛知県内～保有数:2基(1基:幅4m×長さ6m)

■問合せ窓口:名古屋国道事務所 交通対策課 電話:052-853-7327

生活道路対策

○ビッグデータの分析結果の提供など技術的支援を活用

■ビッグデータの分析結果の提供

[道路区間別の30km/h超過割合]



[急ブレーキ発生地点]



ビッグデータの分析結果の活用により、

- ※ 速度超過や急ブレーキ発生箇所など潜在的な危険箇所の見える化
- ※ 通学路ヒヤリマップ等の情報の科学的な裏付けによる見える化

■可搬型ハンプの貸出し



※ 試行的設置を支援

■交通安全診断を行う有識者の斡旋



※ 有識者による現地検、対策検討等における技術的な助言を活用

8. 自転車通行空間

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出

(5) 自転車の利用環境の整備と活用促進

- 令和3年5月に策定した第2次自転車活用推進計画^{※1}に基づき、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

【安全で快適な自転車利用環境の創出】

<背景/データ>

- ・歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長約3,599km (R2年度末)
- ・令和4年道路交通法改正により、自転車通行空間に電動キックボードなどの新たなモビリティが参入

- ガイドライン^{※2}の見直し等を通じて、適切に分離された自転車通行空間の整備を加速

【自転車通行空間の整備】



自転車道



自転車専用通行帯

- 関係者の連携強化のための地域における推進体制を構築し、新たなノウハウ提供等を通じて地方版自転車活用推進計画^{※3}の策定を促進

・計画の策定数^{※4} (R2→R7) : 89市区町村 ⇒ 400市区町村

^{※1} : P71参照 ^{※2} : 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7)
^{※3} : 自転車活用推進法により、都道府県や市町村は地方版自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないとされている
^{※4} : 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた地方版自転車活用推進計画の策定数
^{※5} : 宣言企業数 : 54社 (R4年6月時点) ^{※6} : 指定状況 : 6路線 (R4年8月時点) (P42参照)

【自転車通勤の導入促進】

- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト^{※5}を通じて、自転車通勤の導入を促進

・通勤目的の自転車分担率 (H27→R7) : 15.2% ⇒ 18.2%

【サイクルツーリズムの推進】

- ナショナルサイクルルート^{※6}等における走行環境の整備、商業施設や公共交通機関等との連携を通じた受入環境の整備、国内外への情報発信等を推進

- 公共交通機関等との連携に関する事例集を作成し、関係者に周知

【公共交通機関との連携例】


 サイクルトレイン
(JRきのくに線・和歌山線)

- ・先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート数 (R2→R7) : 56ルート ⇒ 100ルート

【自転車損害賠償責任保険等の加入促進】

<背景/データ>

- ・条例等による加入義務付状況 : 義務化30都府県、努力義務9道県 (R4年4月時点)

- 都道府県等の条例制定の支援や保険加入の必要性等に関する情報提供等を実施

・自転車保険等の加入率 (R2→R7) : 59.7% ⇒ 75%

自転車通行空間

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

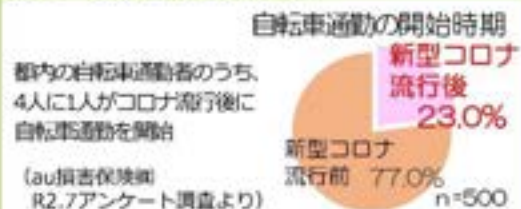
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交行動の変容

- コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

- 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。
（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
（自転車通行空間への影響）

自転車通行空間

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

施策

1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

施策

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

施策

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進。**（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）



<自転車の走行時に配慮した排水構造の例>

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・データを活用した計画策定への支援
 - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
 - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等



<自転車走行データの分析(前橋市)>

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・環境整備のための支援策の具体化 等


 <企業の駐輪スペースの設置>
 【出典：国土交通省】

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）


 <森林でのMTB走行>
 【出典：林野庁】

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

- 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】
- 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
- 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
- 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
- 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
- 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
- 21. 災害時における自転車の活用の推進
- 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- 身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。



持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

各県、市町の計画策定状況

東海

都道府県 市区町村

岐阜県

岐阜県

静岡県

- 静岡県
- 静岡市
- 浜松市
- 沼津市
- 伊豆市
- 富士市
- 小山町







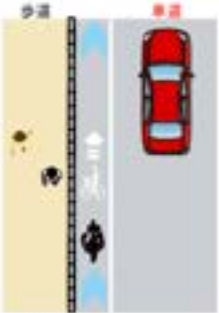
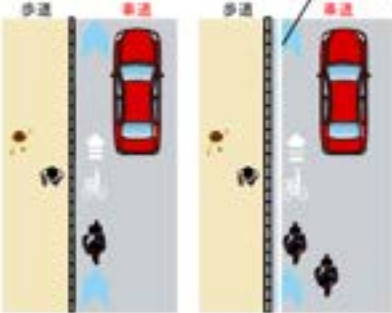

愛知県

- 愛知県
- 豊橋市
- 一宮市
- 田原市
- 豊田市
- 春日井市
- 名古屋市

三重県

三重県

自転車通行空間

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>  <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>  <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>  <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p>  <p>歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p>  <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p>  <p>歩道 車道</p> <p>※矢印型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>【車線内の対策】</p>  <p>歩道 車道</p>

自転車通行空間

自転車道



自転車専用通行帯



車道混在



ナショナルサイクルルートとは

自転車は、それに乗ることそのものを楽しんだり、
 また、サイクリングツアーで地域をめくり、沿線の魅力を楽しむことができ、
 全国各地で官民が連携し、自転車の活用による観光地域づくりが進められています。
 ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や
 休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させた
 サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、
 地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルート
 を国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして
 国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものです。

ナショナルサイクルルート ネットワーク図



自転車通行空間

太平洋岸自転車道

ナショナルサイクルルートに指定。(R3.5.31指定)

■概要

銚子市(千葉県)～和歌山市(和歌山県)

延長:1,487km

■取組内容

【走行環境の整備】



矢羽根やルート案内等の設置

【サイクルツーリズム推進のための取組】



道の駅とよはし
(ゲートウェイ)



道の駅伊豆ゲートウェイ函南
(ゲートウェイ)



周参見駅観光案内所
(サイクルステーション)



太平洋岸自転車道を活用したイベント

(左:わかやまサイクリングフェスタ2019、中:スタンプラリー(御前崎)、右:女子会&復興支援イベント)



マップ(日・英)を作成し、
ホームページ等で紹介



統一ロゴの作成



自転車通行空間

サイクルツーリズムの推進 モデルルート

先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行うなど、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図ります。モデルルートは、試行への協力を得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「基幹ルート」となるよう設定していきます。



伊豆半島一周サイクリングルート



- 太平洋岸自転車道の一部として、矢羽根型路面表示の設置により自転車走行空間の整備を行い、全延長の整備が完了しました。
- 伊豆地域では、東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技の開催決定を契機に、バイシクルピットの整備、レンタサイクル、サイクルイベントをはじめ、官民を挙げてサイクルツーリズムの取組が活性化しています。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

- ・矢羽根型路面表示の設置
- ・自転車ピクトグラムの設置
- ・注意喚起看板の設置(トンネル、急勾配)



(矢羽根型路面表示設置箇所の走行状況)



(路面表示)



(ピクトグラム)

○ルート案内サインの整備

- ・統一コンセプトに基づき、案内標識を設置
- ・路面表示の設置

サイクルツーリズム推進のための取組

- バイシクルピットとサイクリストwelカム(宿)の認定
- レンタサイクルやシェアサイクル(e-BIKE含む)の促進
- 「ガイドライド」や「e-BIKE試乗会」等のイベント開催
- 鉄道、バスや船等へ自転車を積み込むモーダルミックス拡大
- 情報発信(ホームページ、SNS、サイクリングマップ等)
- 伊豆e-BIKE充電ネットワークの構築



出典：伊豆市 観光情報サイト
バイシクルピットの例



出典：伊豆の国市

e-BIKEもレンタル可能(道の駅)



出典：コナステイ伊豆長岡

室内に自転車を持ち込みできる宿泊施設



バスや鉄道、船等との連携

自転車走行空間整備状況

全延長整備済み(矢羽根型路面表示)



全長約281 km



自転車通行空間

(仮称) 富士山一周サイクリングルート



○富士山周辺におけるサイクリングを推進し、国内外から富士山周辺地域へサイクリストの誘致を図り、サイクリング観光の活性化を目的に、ぐるり富士山サイクルネット研究会を2016年に設置。

ぐるり富士山サイクルネット研究会

- ・ぐるり富士山風景街道の取組の一つとして、サイクルルートの情報発信等を実施
- ・メンバー(NPO、地域の民間企業、道の駅、商工会議所、行政等)

凡例

- 自転車走行空間整備状況
- R3.12月末時点整備済(約76km)
- 静岡県側整備延長 L=27km
- 山梨県側整備延長 L=49km
- R4年度以降整備予定(約70km)



快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

- ・矢羽根型路面表示等の設置
- ・自転車ピクトグラムの設置



○ルート案内サインの整備(検討中)

- ・統一コンセプトを検討予定
- ・ルート案内標識等の設置

サイクルツーリズム推進のための取組

- バイシクルピットの整備を促進
- 富士山1周サイクリングイベントの開催
- 日本風景街道と連携した情報発信(ホームページ、SNS、サイクリングマップ等)



バイシクルピットの例



出典：ぐるり富士山風景街道



出典：ぐるり富士山風景街道

サイクリングマップ



自転車通行空間

浜名湖一周サイクリングルート“ハマイチ”



○浜名湖におけるサイクリングを推進し、国内外から環浜名湖地域へサイクリストの誘致を図り、サイクリング観光の活性化することを目的として、浜名湖サイクルツーリズム推進会議を2015年に設置。

○関係機関と連携し、浜名湖サイクルツーリズム推進会議で設定したルートの矢羽根型路面表示や観光案内看板等を整備。

浜名湖サイクルツーリズム推進会議

- ・情報発信や受け入れ態勢の整備等を実施(作業部会やワーキンググループを実施)
- ・メンバー(観光・自転車協会等、鉄道・舟運・道路事業者、新聞社、大学、行政等)

ハマイチ走行台数(人数)(推計) 約10万人【2018年】
約6万人【2019年】

凡例

ハマイチコース(浜名湖一周)

自転車走行空間整備状況

- R3.12月までに整備完了(約66.6km)
- R3年度整備予定(約0.4km)



快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

- ・矢羽根型路面表示の設置
- ・自転車ピクトグラムの設置



(矢羽根型路面表示
設置場所の状況)



(路面表示) (自立型サイン)

○ルート案内サインの整備

- ・路面表示及び自立型サインの設置
- 路面表示: 走行中のサイクリストを誘導
- 自立型サイン: 目的地までの案内や誘導、方向を伝える

サイクルツーリズム推進のための取組

- バイクピットとサイクリストウェルカムの宿の認定
- レンタサイクルの促進
- 「ガイドライド」や「大試乗会」等のイベント開催
- 鉄道や船へ自転車を積み込む「鉄道や舟運との連携」
- 情報発信(ホームページ、SNS、サイクリングマップ等)



バイクピットの例と認定施設用プレート



鉄道や舟運との連携



<天竜浜名湖鉄道>
有人駅間で、専用輸行バッグを無料で使用可能



自転車通行空間

Japan Alps Cycling Road



○Japan Alps Cycling Road は、善光寺、松本城址、上田城址、諏訪湖、木曾地域、白馬地域など長野県を代表する観光地や3つのアルプスを有機的に連携しながら、自然や文化資産が豊かな長野県を一周する延長約800km、獲得標高12,000mのダイナミックなルート。

○「長野県自転車活用推進計画」の目標にある「Japan Alps Cycling」ブランドの構築に向け、官民連携オール長野で取り組むための推進体制として「Japan Alps Cyclingプロジェクト」を令和元年に設立。

・走行環境整備やサイクリストの受入環境の充実、情報発信の強化等を通じた実施
 ・メンバー(観光協会、自転車関係団体、観光事業者、(一社)ライド長野、市町村、県 など)

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○地域検討会議によるルートの磨き上げ

・県とJapan Alps Cycling プロジェクトが連携し、多くのサイクリストを惹きつける魅力あるルート設定に向けて、県内10圏域毎に地域関係者と試走会や会議を実施。(令和4年度内に全ルート確定に向け協議調整中)

○自転車走行空間の整備

・矢羽根型路面表示、案内看板設置、路肩整備段差解消によりサイクリストが迷わず快適にサイクリングできる走行空間の整備を実施中。

(ルート確定前から整備を実施)



(矢羽根の設置)



(案内看板のイメージ)

サイクルツーリズム推進のための取組

○Japan Alps Cycling プロジェクト

・令和元年12月12日に長野で開催したフォーラムにおいて、3つのアルプスを巡り、県内を一周する約800kmモデルルートやロゴなどを発表し、サイクリングパラダイス長野をアピール。

・令和元年12月には専用サイトを開設し、Japan Alps Cycling Road や地域のモデルルート、各地のイベントやレンタサイクル情報など、自転車利用の促進に向けた情報を発信中。



【専用サイト】



(フォーラム:長野県知事)

○道の駅や協力施設等のサイクルステーション化

・トイレ、サイクルラック、案内看板等を設置しルート沿道の「道の駅」のサイクルステーション化を図る。今後はその他の施設や店舗等の協力を得て拡大を図る。



1. 道の駅

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出

(8) 「道の駅」第3ステージの推進

■ 道の駅が『地方創生・観光を加速する拠点』となり、ネットワーク化を通じて活力ある地域デザインにも貢献するため、「道の駅」第3ステージの取組を総合的に推進します。

＜背景/データ＞

- ・全国に1,198駅設置 (R4年8月)
- ・「防災道の駅」39駅の選定(R3年6月) や「防災拠点自動車駐車場」として道の駅332箇所指定(R4年3月)

○子育て応援のためのベビーコーナー設置などあらゆる世代が活躍する地域センター化の取組を推進

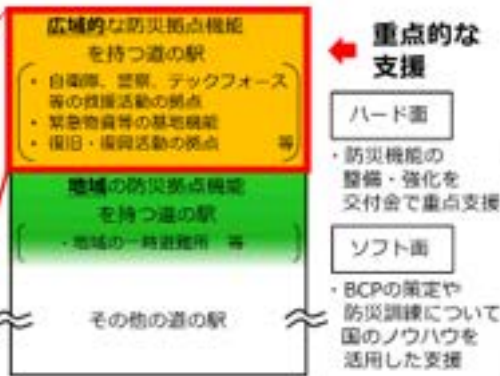
【地域センター化の取組例】



【防災・ニューノーマル・地域センター化の対応】

○「防災道の駅」※1や「防災拠点自動車駐車場」を中心に「道の駅」の防災機能強化を推進

【防災拠点化に向けた取組】



○衛生環境の改善等、ポストコロナ対応のための施設改修等の重点支援やキャッシュレス決済、通販・EC対応等の取組の横展開を促進

※1: 「防災道の駅」選定要件

- ①都道府県の広域的な防災計画及び新広域道路交通計画での広域的な防災拠点としての位置づけ
- ②建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時でも業務実施可能な施設と、2,500m²以上の駐車場を備えており、BCP(業務継続計画)が策定されていること(あるいは、選定後3年程度で施設や体制を整える具体的な計画があること)

【モデルプロジェクトの実施】

○道の駅の利用実態等のデータを活用して、道の駅の安定運営や地域全体の発展につなげる取組を実施し、得られたノウハウを全国周知

【モデルプロジェクトのイメージ】



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和 4年3月25日
道路局 企画課
高速道路課

「防災拠点自動車駐車場」を指定しました

災害時において、広域的な災害応急対策を迅速に実施するための拠点を確保することが重要であることを踏まえ、地域防災計画等に位置づけられた「道の駅」や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの自動車駐車場について、「防災拠点自動車駐車場」として指定しました。

令和3年3月に道路法等が改正され、広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの自動車駐車場について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度が創設されました。

この度、防災拠点自動車駐車場として、道の駅332箇所、サービスエリア・パーキングエリア146箇所の計478箇所を指定しました。

（添付資料）

- ・「防災拠点自動車駐車場」の指定について [別紙1](#)
- ・「防災拠点自動車駐車場」指定箇所一覧 [別紙2](#)

<問い合わせ先> 国土交通省 代表(03)5253-8111 FAX(03)5253-1618

指定制度および道の駅について

道路局 企画課 針植室 神田・田中 (内線: 37552, 37558 直通: (03)5253-8485)

サービスエリア・パーキングエリアについて

道路局 高速道路課 香永・櫻田 (内線: 38382, 38343 直通: (03)5253-8491)

「防災拠点自動車駐車場」の指定について

別紙1

- 広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」等について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度を創設

（改正道路法等 令和3年3月31日成立・公布、令和3年9月25日施行）

⇒地域防災計画等に位置付けがある「道の駅」やSA・PAを対象として指定

道の駅におけるイメージ

道路駐車場
(防災拠点自動車駐車場に指定)



地域振興施設等

- 災害時に防災拠点としての利用以外を禁止・制限が可能



利用の禁止・制限
の範囲拡大の対応



道の駅を拠点として
避難・応急対応の対応

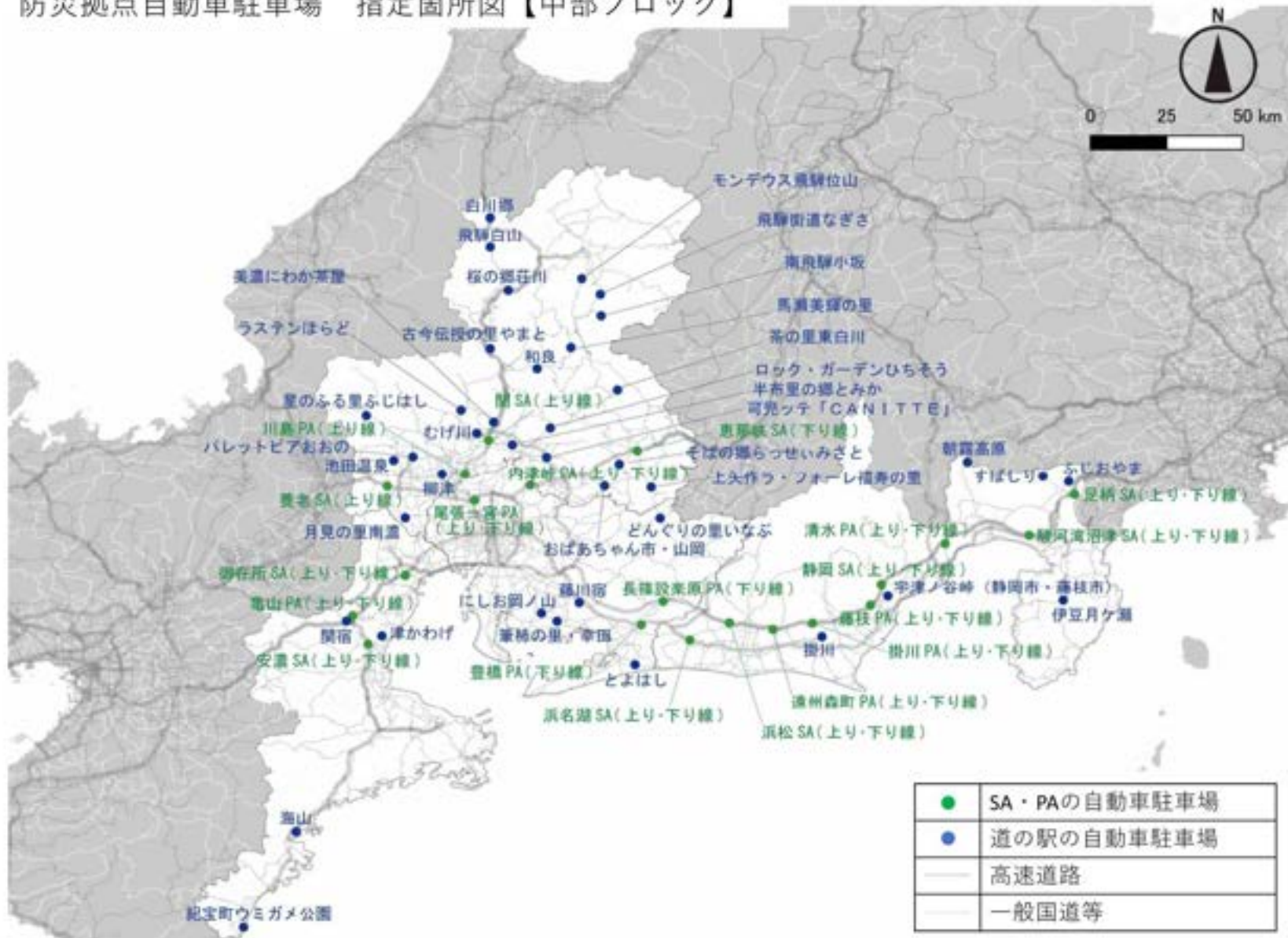
- 災害時に有用な施設等の占用基準を緩和

- 道路管理者が隣接する地域振興施設等の所有者と協定を締結し、災害時には一体的に活用可能



協定の締結の様子

防災拠点自動車駐車場 指定箇所図【中部ブロック】



2. 踏切道での視覚障害者の誘導

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出

(2) 踏切対策の推進

- 踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道の指定、立体交差等の対策やバリアフリー対策等の整備を推進します。

【踏切対策】

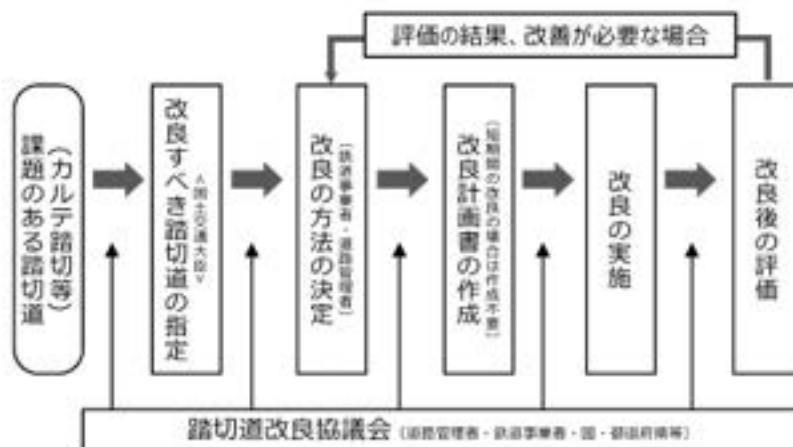
<背景/データ>

- ・緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切） 1,336箇所
- ・改良すべき踏切道の大臣指定 156箇所
- ・災害時管理方法を定める踏切道の大臣指定 372箇所

- 踏切道改良計画事業補助の活用により、改良すべき踏切道を計画的かつ集中的に支援
- 踏切道改良協議会の公開による協議プロセスの透明化や「踏切道安全通行カルテ」の公表による対策状況の「見える化」を推進
- 視覚障害者の踏切内での事故を受け改定したガイドライン^{※1}に基づき、踏切道におけるバリアフリー対策を推進
- 災害時管理方法を定めるべき踏切道の指定により、災害時に長時間遮断が生じないよう、優先開放する等の措置を確実に実施する取組を推進

- ・踏切事故件数（R7）：R2年度比約1割減
- ・踏切遮断による損失時間（H30→R7）：103 ⇒ 98 ※万人・時/日

【踏切道改良促進法に基づく対策の流れ】



【踏切対策の事例】



※1：「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和4年6月改定）

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

現行のガイドラインでの記載内容

> 事例紹介

事例の掲載により、好事例を各道路管理者に周知し、バリアフリー対策の普及を図っている。



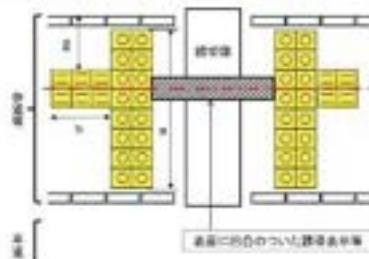
〔踏切手前への視覚障害者誘導用ブロック、踏切内への誘導表示を修正した事例〕

改定したガイドラインでの記載内容

> 踏切道での視覚障害者の誘導について、以下の整備内容を明確に規定

- ①踏切手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置
(積極的な整備を求める内容)
- ②視覚障害者が踏切の外にいと誘導することを回避するため、踏切内に表面に凹凸のある誘導表示等を設置
(さらに高い水準として望ましい整備内容)

> 誘導用ブロック等の設置図を追加



> 事例の追加



奈良県大和郡山形の手例
(歩道分離されていない道路での誘導用ブロック等の設置事例)

道路の移動等円滑化に関するガイドラインを改定しました ～踏切道での安全対策～

国土交通省では、踏切道での安全対策のため、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しました。

本年4月、奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる痛ましい事故が発生しました。

今般、視覚障害者団体、学識経験者のご意見を伺い、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しましたのでお知らせします。

具体的な改定内容としては、

- ・踏切手前部での視覚障害者誘導用ブロックの設置を標準的な整備内容
- ・踏切内での表面に凹凸のある誘導表示等の設置を望ましい整備内容として位置付けることとしました。

- 添付資料：
・改定の概要 [別紙1](#)
・改定の箇所 [別紙2](#)

なお、改定後のガイドラインの全体版は下記のURLで公表しています。

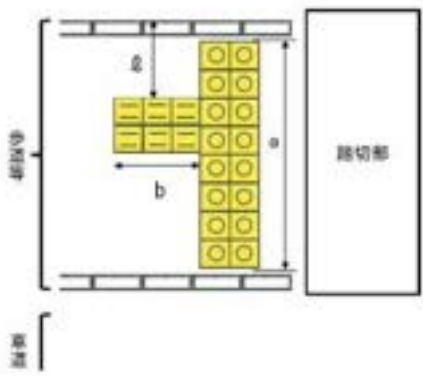
【道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年4月）】
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/sijian/pdf/all.pdf>

<問い合わせ先>

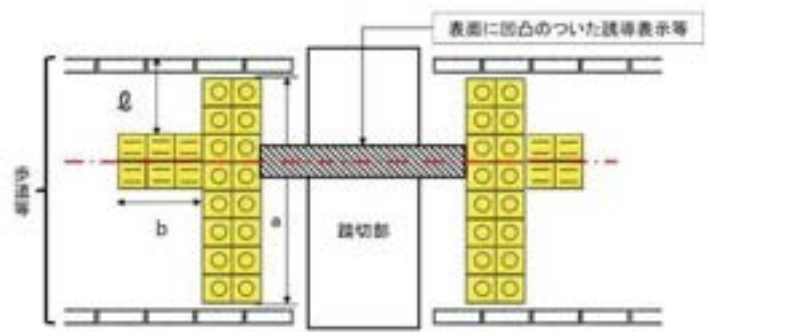
国土交通省 道路局 企画課 大西、奥川
 代表：03-5253-8111（内線 37562、37564） 直通：03-5253-8495
 F A X：03-5253-1618

踏切道での視覚障害者の誘導

【踏切道手前の設置例】



【踏切内への「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置例】



a : 60cm 程度 (ただし、路上施設や占用物件の設置状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。)

b : 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ設けるものとする

注) 「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討することを予定している。

【コラム】踏切道に接続する箇所に入道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロック等の設置事例

奈良県大和郡山辺町では、令和4年4月25日に志保日本鉄道加原線と大和郡山辺町が交差する踏切道において、視覚に障害のある方が列車に接触して亡くなるという痛ましい事故が発生した。この事故を受けて、大和郡山辺町は、駅内の視覚障害者世帯の意見を踏まえ、視覚障害者が踏切の存在を認知できるように、踏切道の手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、踏切内に「表面に凹凸のある誘導表示」を設置した。

なお、当該道路は歩道が設けられておらず、車道外側帯の外側の幅度も狭小であるため、視覚障害者誘導用ブロックの一部を車道にはみ出す形状により、点状の警告ブロックを設置している。



図 2-7-6 踏切道手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置した事例

注) 歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロックや「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置の在り方については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇話会」等において引き続き検討する予定

3. ETC専用化

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

5 道路システムのDX

(3) 高速道路等の利便性向上

- 高速道路のETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進します。
- 高速道路内外の各種支払い等へのETCの活用による利便性向上を推進します。

<背景/データ>

- ・ ETC利用率の変化 (平成18年4月 → 令和4年4月)
 - ・ 首都高速 67.5% ⇒ 97.7%
 - ・ 阪神高速 59.0% ⇒ 96.3%
 - ・ NEXCO 56.6% ⇒ 93.3%

【ETC専用化等の推進】

- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消、感染リスクの軽減等を図るため、ロードマップ^{※1}に基づき、料金所のキャッシュレス化等を計画的に推進
- ・ ETC利用率・交通量・近隣ICでの代替性等を考慮し、令和4年より首都圏及び近畿圏の一部料金所で試行的に開始^{※2}し、運用状況等を踏まえながら順次拡大
- ・ 車載器助成やETCパーソナルカード^{※3}の保証金の下限の引下げ(20,000円→3,000円)等によりETCの利用環境を改善

【ETC専用料金所の導入例】

令和4年4月からETC専用化した首都高速道路都心環状線が関(外回り)入口



【ETCによるタッチレス決済の普及促進】

- 地方道路公社や駐車場等におけるETC多目的利用システム^{※4}の導入を推進

【導入事例】



※1：ETC専用化等の導入手順や概成目標時期(都市部は令和7年度まで、地方部は令和12年度まで)等を明示したもの(令和2年12月17日公表)

※2：首都高速：34箇所(令和4年3月～5箇所、令和4年4月～29箇所)
 NEXCO：5箇所(令和4年3月～4箇所、令和4年6月～1箇所)
 阪神高速：5箇所(令和4年3月～5箇所)

※3：クレジットカードがない方も、予め一定の保証金を預託することで利用可能なETCカード

※4：決済情報を集約処理することによりコストダウンを実現しつつ、ETC技術を高速道路外でも利用可能としたシステム

ETC専用化

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

ETC専用化等による料金形態の移行スケジュールを踏まえ、ETC専用化等について、～首都圏は5年、地方圏は10年程度での達成に向けたロードマップの策定～

令和2年12月17日
国土交通省道路局

ETC専用化等による料金形態の移行スケジュールを踏まえ、ETC専用化等について、～首都圏は5年、地方圏は10年程度での達成に向けたロードマップの策定～

ETC専用化等による料金形態の移行スケジュールを踏まえ、ETC専用化等について、～首都圏は5年、地方圏は10年程度での達成に向けたロードマップの策定～

ETC専用化等による料金形態の移行スケジュールを踏まえ、ETC専用化等について、～首都圏は5年、地方圏は10年程度での達成に向けたロードマップの策定～

ETC専用化等による料金形態の移行スケジュールを踏まえ、ETC専用化等について、～首都圏は5年、地方圏は10年程度での達成に向けたロードマップの策定～

ETC専用化等のロードマップについて

都市部(首都圏)

都市部において
5年後概成

地方部を含めて
10年後概成

	料金所数 (※1)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
首都高速	181	導入準備 (※2)	30箇所 程度で順次導入		順次拡大(9割) (30→160箇所程度)		順次拡大 ⇒ 全線			
NEXCO 東日本	125	導入準備 (※2)	首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(7～8割程度) (90箇所程度)(※3)				順次拡大 ⇒ 全線			
NEXCO 中日本	22	導入準備 (※2)	首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (20箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線			

都市部(中京圏)

	料金所数 (※1)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 中日本	71	導入準備 (※2)	中京圏(東海環状及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線			

※1 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない料金所数
 ※2 カメラ等の設置や関係機関との協議等
 ※3 料金所の構造や交通量が多く、並行又は接続する一役道を含めた渋滞等の課題がある路線(三宮京浜・横浜新道・横浜横浜湾岸道路・京葉道路・東関東道)の料金所については、引き続き検討
 ※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、過半変更の可能性

4. 大型車両通行適正化

I 道路の交通安全対策

0. 交通事故の状況
1. 道路政策ビジョン
2. 第5次社会資本重点整備計画
3. 第11次交通安全基本計画
4. 令和5年度 道路関係予算概算要求概要
5. 事故危険箇所
6. 暫定2車線の高速道路のワイヤロープ
7. 生活道路対策
8. 自転車通行空間

II その他

1. 道の駅
2. 踏切道での視覚障害者の誘導
3. ETC専用化
4. 大型車両通行適正化

大型車両通行適正化 ～違法な特殊車両の取り締まり～

【道路法第47条、第47条の2及び第47条の10】

道路構造の保全と交通の危険防止の観点から、政令(車両制限令)で定める一般的制限値を超える車両(特殊車両)の通行は、**原則禁止**

ただし、道路管理者がやむを得ないと認めたときに限り、その通行を許可することができる

違反車両が増加すると、道路の老朽化が進み、修繕のための通行規制など社会に与える影響大

※軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当

○違法な特殊車両の取り締まり

直轄国道事務所では、現地での取り締まりや、自動計測装置により、違反車両の取り締まりを実施

違反をすると、運転手ばかりでなく、事業主体である法人または事業主も、同じように科されます(両罰規定)

- ・車両の幅、長さ、高さ、重さ、最小回転半径などで制限を超える車両を道路管理者の許可なく通行させた者、または許可条件に違反して通行させた者は100万円以下の罰金(道路法第104条第1項)
- ・法人の代表又は法人若しくは人の代理人、使用人その他従業者が、違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人または事業主に対しても同様の罰金を科する(道路法第107条)

【現地での取り締まり状況】



車両寸法の測定



車両重量の測定

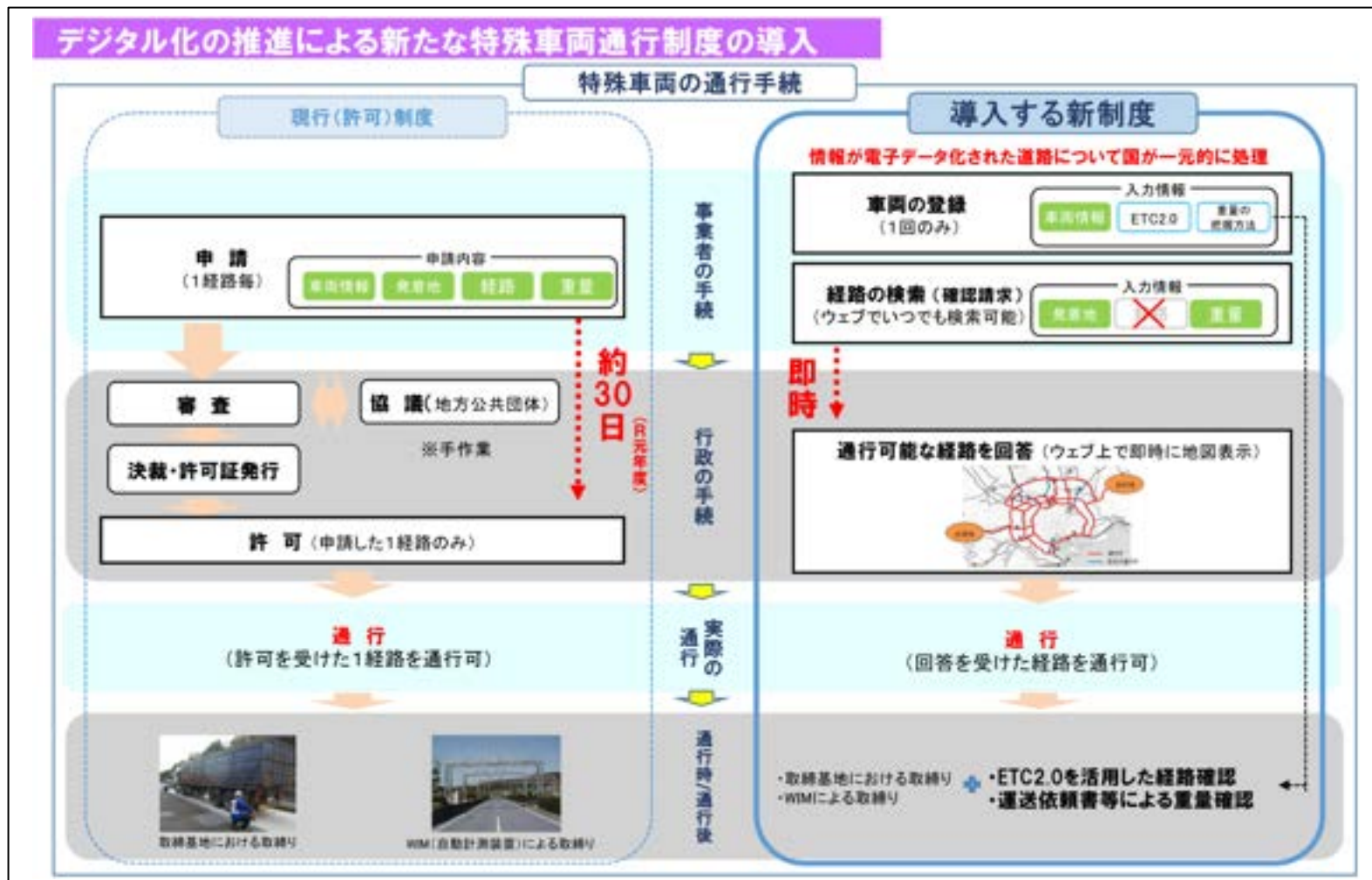
【自動計測装置】



大型車両通行適正化 ～特殊車両通行確認制度～

○特殊車両通行許可制度

- ・特殊車両の通行には、通行許可の申請をするときの手続きが必要
- ・平成16年3月より特殊車両通行許可申請手続きの簡素化を図る目的から、オンライン申請の運用を開始
- ・更なる簡素化となるよう、令和4年4月1日より、特殊車両の通行手続きについて新たな制度が施行



大型車両通行適正化 ～直轄工事での取り組み～

○直轄工事での取り組み

道路老朽化の観点等から、大型車両の通行の適正化を進めるため、直轄工事においても、施工計画書に運搬計画を記載することなどを求め、監督職員による確認を実施することで、大型車両の通行の適正化に向けた取り組みを推進

【特記仕様書記載例】

第○条 通行許可等

1. 受注者は、建設機械、資材の運搬にあたり、道路法第47条第1項、車両制限令第3条における一般的制限値を超える車両を通行させようとする場合は、運搬資機材毎に運搬計画（車種区分、車両番号等、車両諸元及び積載重量、資材の積載限度数量、通行経路、許可証等の有効期限等の確認方法と確認頻度）を作成し、施工計画書に記載しなければならない。
2. 受注者は、運搬計画どおりに運行していることを確認しなければならない。
 また、確認を行った資料については、整理保管するとともに、監督職員または検査職員の要求があった場合は速やかに提示しなければならない。

【参考：施工業者による確認状況】



許可書と運搬車両、積載物の確認状況



搬入時の荷姿写真の撮影