令和５年９月２７日
令和5年度「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

目次

Ⅰ 道路の交通安全対策

1. 第5次社会資本整備重点計画
2. 第11次交通安全基本計画
3. 令和6年度　道路関係予算　概算要求
4. 通学路の交通安全対策
5. 生活道路対策
6. 自転車通行空間

Ⅱ その他

1. 自動運転について
2. 大型車両の通行適正化

１．第５次社会資本整備重点計画

第５次社会資本整備重点計画（R3.5.28決定）

国土交通省HP

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）

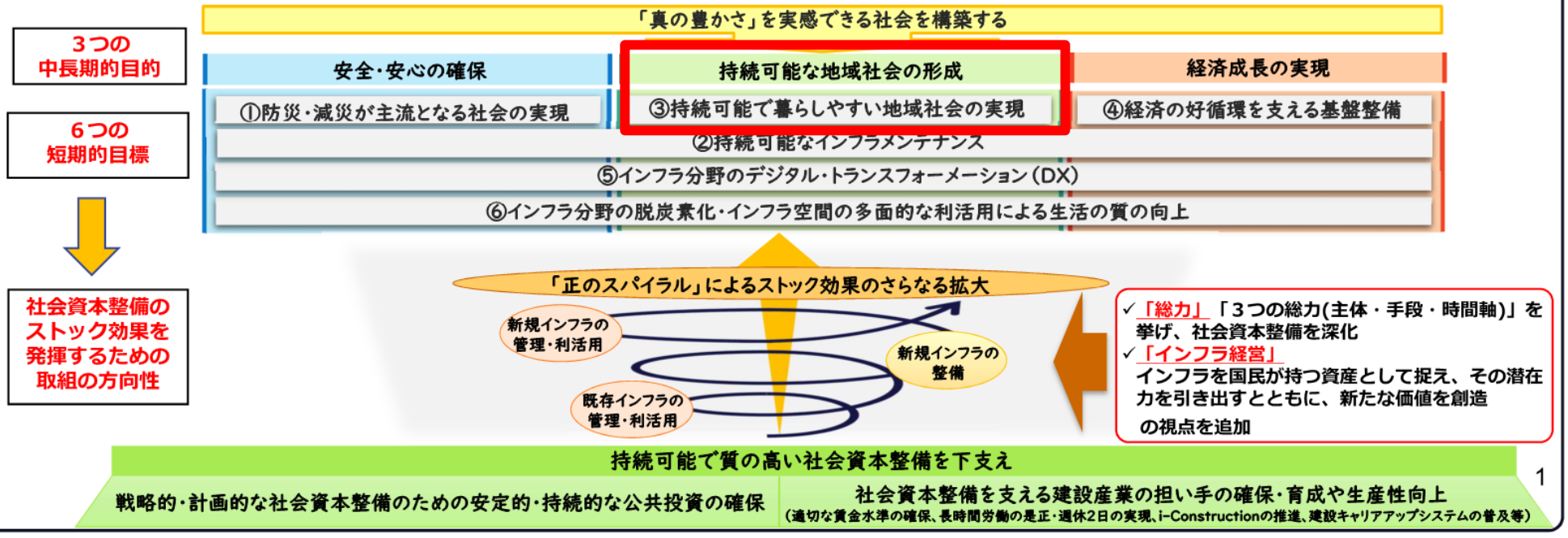
第２章：社会資本整備の取組の方向性

【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靱化・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。



1

重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

国土交通省

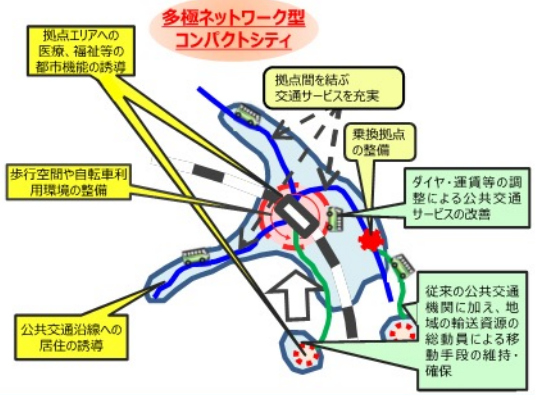
国土交通省HP　　凡例：KPI

＜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

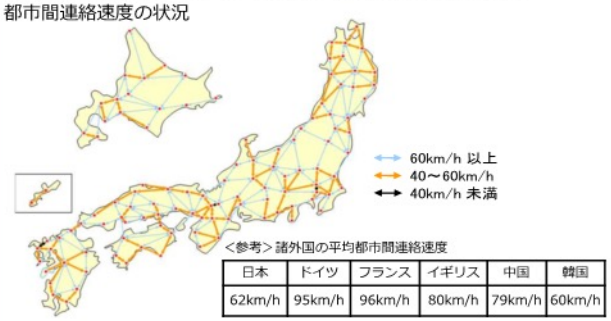
住宅団地における生活支援や地域交流の拠点整備

- ○ 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併設率 【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

都市間連絡速度の状況



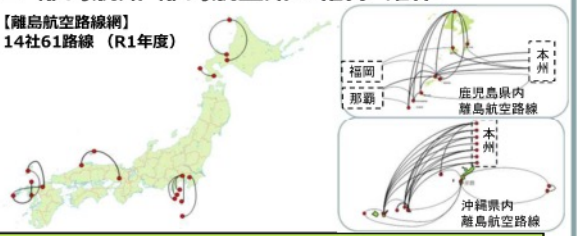
＜参考＞諸外国の平均都市間連絡速度

日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
62km/h	95km/h	96km/h	80km/h	79km/h	60km/h

■ 空港の機能強化

■ 離島航路・離島航空路の維持・確保

【離島航空路線網】
14社61路線 （R1年度）



■ 整備新幹線・リニア中央新幹線の整備

- ○ 道路による都市間速達性の確保率 【R1:57% → R7:63%】
- ○ 滑走路増設を図った後の滑走路処理能力（福岡空港） 【R1:17.6万回/年→R6:18.8万回/年】
- ○ 航路・航空路が確保されている有人離島の割合 【航路・航空路ともに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%】
- ○ ホームドアの整備番線数 【（鉄軌道駅全体）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 R2:8→R7:約350 など】

5

重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

国土交通省HP

【3-3：安全な移動・生活空間の整備】

※主な指標を抜粋して掲載

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%
・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プ・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 速度規制等とハンプ・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
・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）

2. 第11次交通安全基本計画

第11次交通安全基本計画（R3.3.29決定）

▶計画の基本理念

① 交通事故のない社会を目指して
② 人優先の交通安全思想
③ 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

第11次交通安全基本計画の概要（令和３年３月29日決定）

内閣府HPより

○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処とともに、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】**①
○ 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】**②
○ 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】**③

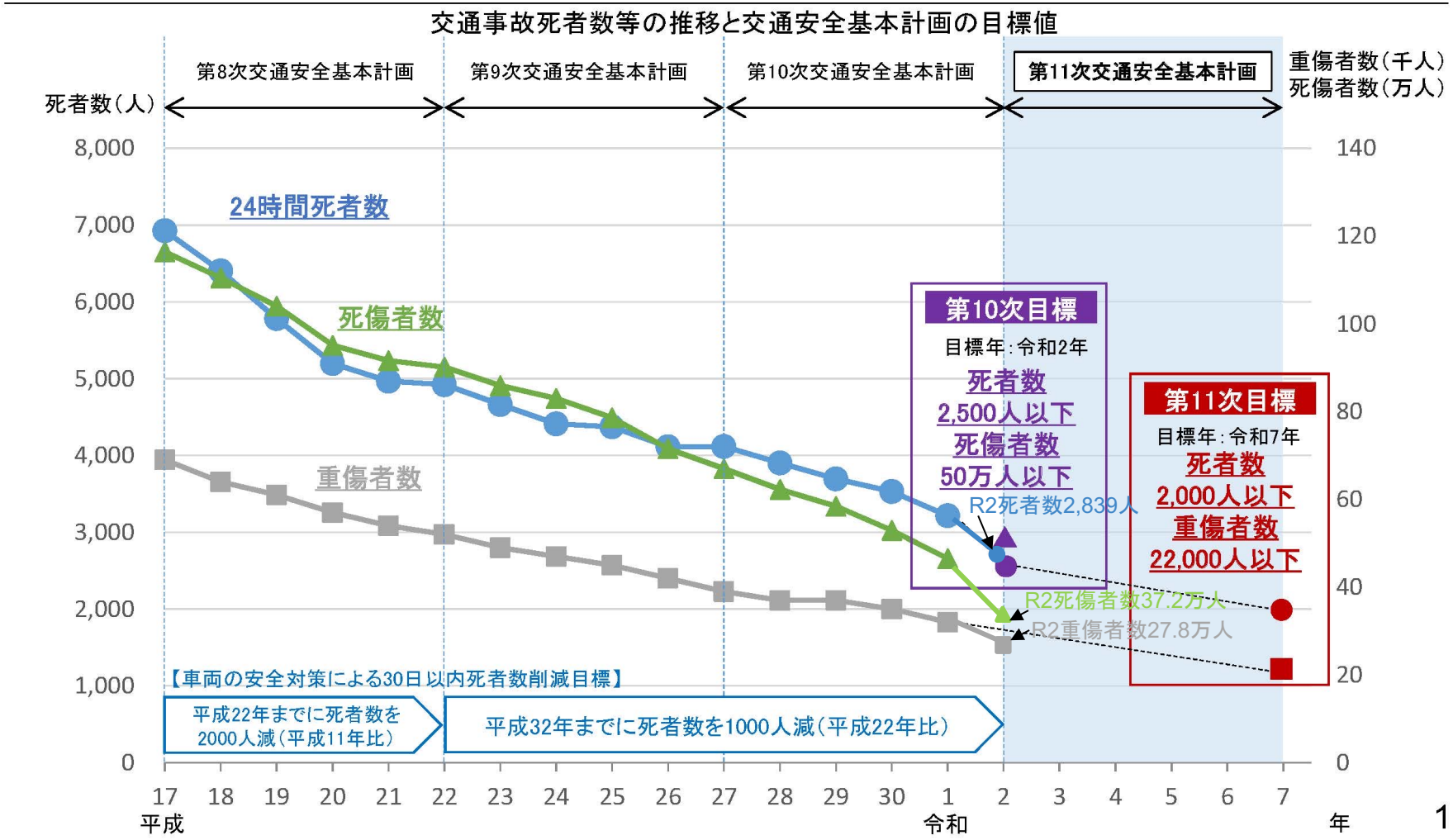
第11次交通安全基本計画（R3.3.29決定）

国土交通省　車両安全対策検討会資料より

【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）

・具体的対策として、「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」「幹線道路における交通安全対策の推進」、「自転車利用環境の総合整備」などが定められている

具体的対策

内閣府HPより

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

○ 交通の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
- 限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標とする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

３．令和6年度　道路関係予算概算要求概要

令和6年度　道路関係予算概算要求概要

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くらしを守る～ 【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 予防保全型メンテナンスへの本格転換 ～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型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みつつ、交通拠点の整備によるモーダルコネクトの強化や渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

4 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～ 【P30～】

2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略」を踏まえ、道路分野における脱炭素化の取組を推進します。

5 道路システムのDX ～xROADの推進～ 【P35～】

道路を安全に賢く使い持続可能なものとするため、新技術の導入やデータの利活用等により道路調査・工事・維持管理等や行政手続きの高度化・効率化を図るDXの取組「xROAD」を加速します。

6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～ 【P40～】

全ての人が安全・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、電動キックボード等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。

※上記のほか、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和４年１２月２３日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版」（令和５年６月１６日閣議決定）や「国土形成計画（全国計画）」（令和５年７月２８日閣議決定）、「国土強靱化基本計画」（令和５年７月２８日閣議決定）等をふまえ、道路施策を推進

令和6年度　道路関係予算概算要求概要

（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。

<背景／データ>

- 令和４年の交通事故死者数は2,610人（戦後最少）
- 生活道路※1の死傷事故率はその他の道路より大幅に高い（幹線道路の約2倍、自動車専用道路の約18倍）
- 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2.6万箇所で対策完了（R4年12月末時点）、R5年度末までに暫定的な対策を含め全箇所で安全対策を講じることを目指す
- 全国122地区において「ゾーン30プラス※3」の整備計画を策定（R5年3月末時点）

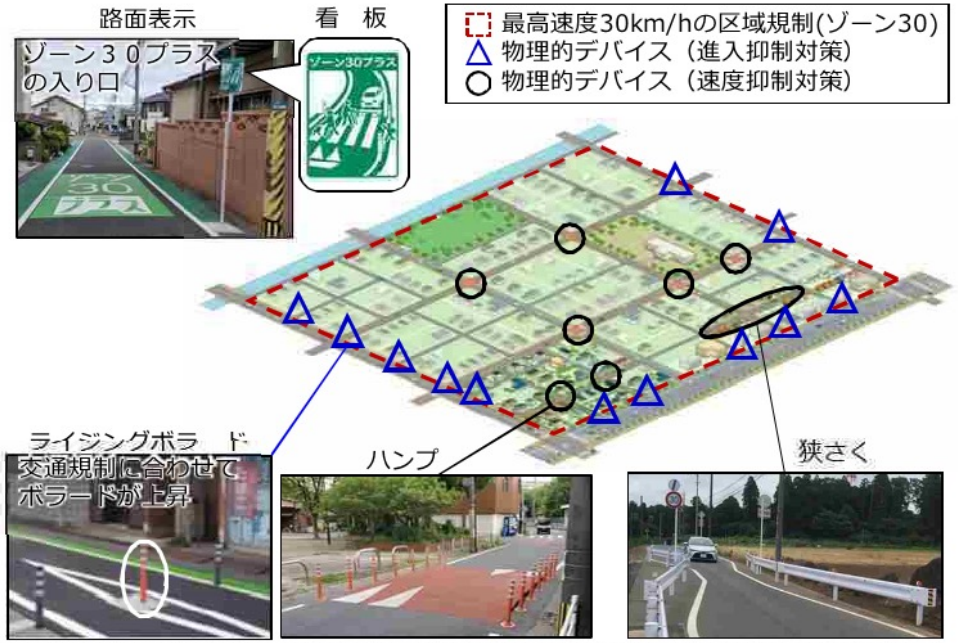
○事故危険箇所※4における集中的な対策を推進

○交通安全対策補助制度（地区内連携）等により、生活道路で「ゾーン30プラス」の整備を推進

○交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)等により、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ビッグデータの活用を促進

[「ゾーン30プラス」のイメージ]



- 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速度規制等とハンプ・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

※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：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
※4：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等）であり、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

令和6年度　道路関係予算概算要求概要

（５）人中心の賑わうみちづくり

■ 道路の多様なニーズに応え、道路空間の賑わいを創出し、地域の魅力向上や活性化を図ります。歩道や路肩等の利活用や安全な歩車共存により「人中心の道路空間」の実現に取り組みます。

【道路空間のリノベーションの推進】

<背景／データ>

- 賑わい、安全、新たなモビリティへの対応など、道路空間へのニーズが多様化
- 人々が滞在し交流できる道路空間のニーズが高まり、「人中心の道路空間」の実現が期待
- 歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定数：44市区町で119路線を指定(R5年5月末時点)

○道路空間再編により歩行者等の滞在空間拡大を推進

○各地の道路空間における、ほこみち制度も活用した賑わい創出の取組を推進

○道路の維持管理の充実を図るため、道路協力団体制度の展開や、ほこみち制度との連携を推進

ほこみちの事例（兵庫県姫路市）

ほこみちの事例（岐阜県大垣市）

○パークレットの事例集や、路肩等の柔軟な利活用に関するガイドラインの作成

パークレットの事例（横浜市）

路肩等を活用したカーシェアの事例(千代田区)

【歩行者が車両等と共存するみちづくり】

○車両の速度や流入抑制等により、歩行者と車両等が安全に共存し賑わう道路空間の創出を検討

歩車が共存する道路の事例（京都市）

歩車が共存する道路の事例（出雲市）

4. 通学路の交通安全対策

千葉県八街市における交通事故の概要

○発生日時：令和3年6月28日（月）　午後3時23分頃

○発生場所：千葉県八街市八街（やちまた）は２番地先（やちまた）の市道

○事故状況：下校中の小学生の列に大型トラックが衝突し、２名死亡、重傷３名

○発生場所：千葉県八街市八街は2番地先(やちまたし やちまた)

○路　線　名：市道住野16号線

○発生日時：令和3年6月28日（月）15時23分頃

○事故概要：下校途中の児童の列に大型トラックが突っ込み、
2名が死亡、重傷3名

○現況幅員構成：全幅約7m（中央線・外側線：無）
歩道：無、防護柵：無

○交安法指定：無

○通学路指定：学校指定

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**ハンプ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、ハンプ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。

出典）内閣府HP：https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/k_210804/s4-1.pdf

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

(6) 登下校時の子供の安全確保

○ スクールガード・リーダーの活動に係る支援等スクールガードの見守り活動の支援、通学環境の違いや道路事情など地域の実情や特性が異なることに十分に配慮した地域公共交通やスクールバスの活用の検討等の通学環境の整備等、地域の特性・必要性に応じた対策を講じる。

(7) 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づく安全安心な歩行空間の確保

○ 引き続き取組を行うとともに、対策必要箇所のうち、対策未完了の箇所は、早期完了に向けて、対策の着実な実施を推進。

2．飲酒運転の根絶

(1) 安全運転管理者の未選任事業所の一掃等、飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の強化

○ 安全運転管理者が確実に選任されるよう、関係省庁が連携して、業界に対する選任義務等の周知を行うなど、未選任事業所の一掃を図る。

○ 自動車保管場所証明業務との連携等により未選任事業所の効果的・効率的な把握にも努めつつ、安全運転管理者の選任状況について、都道府県警察のウェブサイト上での公開により選任の促進を実施。

○ 乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯びの有無の確認の促進やドライブレコーダーを活用した交通安全教育の推進等、安全運転管理者が行う安全運転管理業務の内容の充実を図ることにより、**業務に使用する自動車の使用者における義務の徹底や対策の拡充等を図り、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進**。

(2) 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

○ 映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進。

○ 「ハンドルキーパー運動」※2への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図る。

(3) 飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化

○ 違反や交通事故の実態等を分析し、取締りの時間、場所等について方針を策定するとともに、不断の効果検証を行うといったＰＤＣＡサイクルに基づく管理を行い、飲酒運転に対する取締りを一層強化するほか、飲酒運転取締り機材について整備を図る。

○ 車両等の提供、酒類の提供及び要求・依頼しての同乗や教唆行為、飲酒運転の下命、容認行為について確実な立件に努める。

(4) 運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化

○ 運送事業者による飲酒運転対策の優良事例について、他の運送事業者でも実施できるように詳細な調査を行い、その結果を情報共有することにより、運送事業者による更なる飲酒運転対策を促す。

○ 運転者 の指導・監督時の実施マニュアルにアルコール依存症関係の記載について拡充することや、アルコールインターロック装置に関して運送事業者への情報提供等による普及促進を図ることにより、飲酒傾向の強い運転者への対策を講じる。

3．その他

○ 関係省庁の局長級をメンバーとするワーキングチームを設置し、フォローアップを実施。

○ 春・秋の全国交通安全運動を始めとする交通安全の普及啓発等の機会を通じて関係者に周知。

※2 自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときは、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

出典）内閣府HP：https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/k_210804/s4-1.pdf

通学路合同点検および対策の取組状況

【第４回】 交通安全対策に関する関係閣僚会議（令和5年4月5日）資料

通学路における合同点検結果に基づく対策の実施状況（令和４年12月末時点）

	箇所数	うち対策済み	割合
対策必要箇所（全体数）	7万6,404箇所	6万1,637箇所	80.7%
教育委員会・学校による対策箇所	4万0,568箇所	3万9,589箇所	97.6%
道路管理者による対策箇所	3万9,219箇所	2万6,337箇所	67.2%
警察による対策箇所	1万6,996箇所	1万6,103箇所	94.7%

※　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箇所数の合計は対策必要箇所（全体数）と一致しない。

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

合同点検の結果を踏まえた道路交通環境の整備の例

歩道の設置

防護柵の設置

スムーズ横断歩道の設置

狭さくの設置・速度規制の実施

道路交通環境の整備に資する予算（国費）

道路管理者による対策

・ 令和３年度補正予算　500億円
・ 令和４年度当初予算　500億円※　補正予算　220億円
・ 令和５年度当初予算　555億円※

<主な対策>
歩道の設置、防護柵の整備、カラー舗装の実施　等
※交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）の予算額

警察による対策

・ 令和３年度補正予算　６億円
・ 令和４年度当初予算　約10億4,600万円
・ 令和５年度当初予算　約14億9,100万円

<主な対策>
信号機の歩車分離化、押ボタン式信号機の設置、横断歩道の設置・更新　等

通学路合同点検および対策の取組状況（道路管理者分）

○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：39,219 箇所
- 対策済箇所数　：26,337 箇所 (約67%)

（R4年12月末時点）

【道路管理者による対策必要箇所数等の内訳】　（R4年12月末時点）

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　6,900箇所	約　1,900箇所（約27%）
防護柵・狭さくの設置 等	約　2,500箇所	約　1,500箇所（約59%）
区画線の設置・カラー舗装 等	約 25,700箇所	約 19,800箇所（約77%）
その他（　樹木の伐採　等）	約　4,000箇所	約　3,100箇所（約77%）

【道路管理者による対策の例】

●歩道の整備

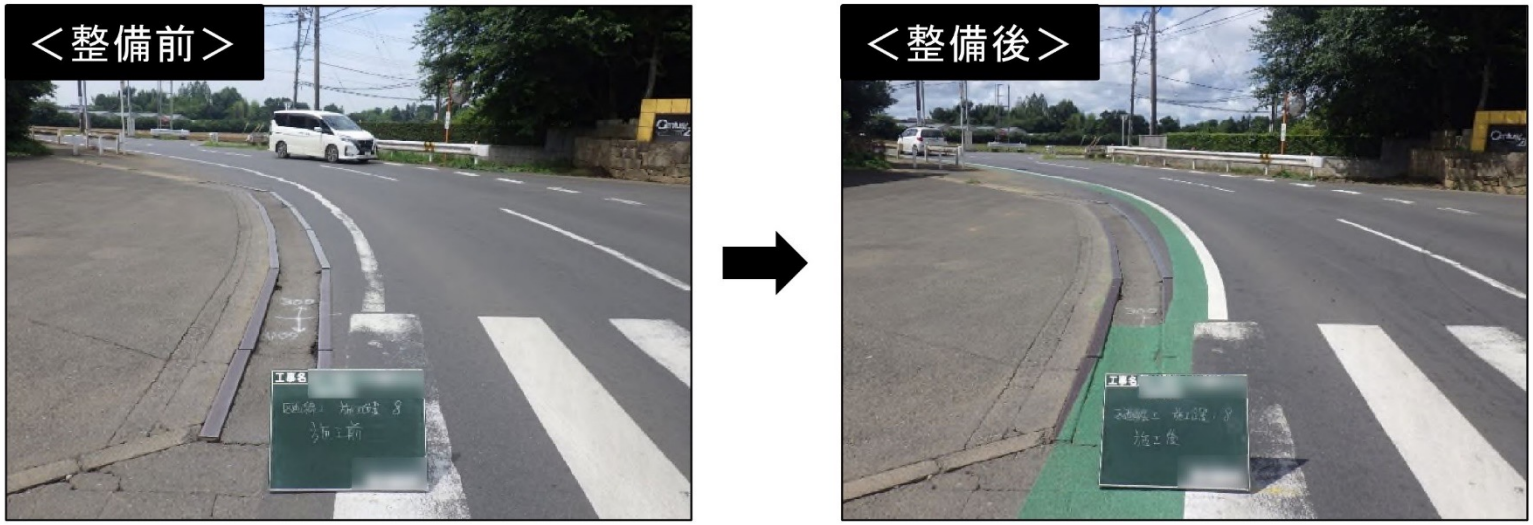
●防護柵の設置　等

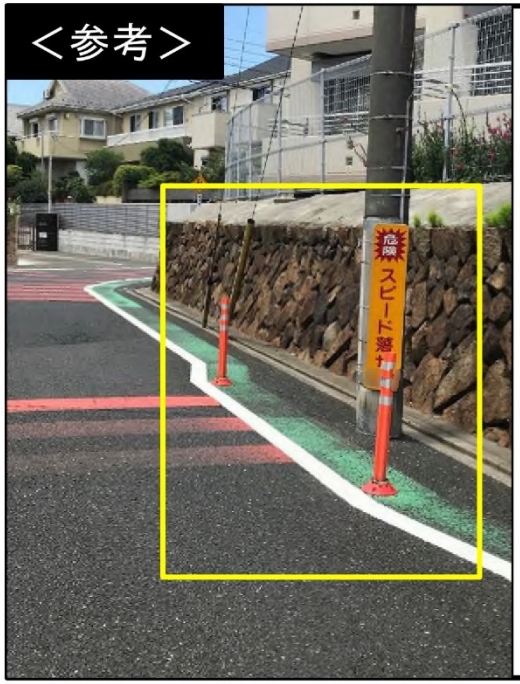
●狭さくの設置

●路肩カラー舗装

事例：路側帯のカラー舗装化

○　路側帯のカラー舗装化により、歩行空間の明確化。





ポイント

電柱等によって、カラー舗装の幅を確保できない場合、
歩行空間を確保するために、地域の合意を前提に、
車道幅員を狭めるという方法も可能。

5. 生活道路対策

生活道路対策　～ゾーン30プラス～

国土交通省HPより

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！

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！

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

警察庁 National Police Agency

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。

警察による低速度規制
ゾーン30

＋

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

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です。

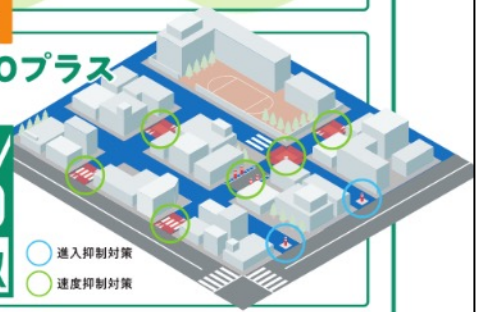
＝

ゾーン30プラス

看板

〈ゾーン30プラスの入口（岐阜県各務原市の例）〉

路面表示



生活道路対策　～ゾーン30プラス～

国土交通省HPより

ゾーン３０プラス　設定までの流れ

地域の課題の把握	合同点検やETC2.0データの分析結果、事故状況（事故種別、地域特性）から対策必要箇所を抽出
「ゾーン30プラス」（候補）の設定	自治会等への意見聴取、道路管理者、警察、国道事務所などと意見交換、物理的ディバイスの設置箇所選定や可搬型ハンプによる実証実験等を実施
「ゾーン30プラス」整備計画の策定	安全推進協議会での意見交換や自治区会長や小学校へ計画説明・意見聴取、物理的ディバイス実証実験結果を踏まえ、地元と合意形成
対策の実施	整備計画に基づき、対策を実施
対策の効果検証	ETC2.0データから、車両走行速度の抑制効果等を確認。自治会長へのヒアリングから、車両走行速度低下等への実感の声や、走行時の騒音が気にならない点をなどを確認
「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実	地域の意見や事故発生状況等を踏まえ、引き続き、道路管理者と警察が緊密に連携し、PDCAサイクルに基づくゾーン30プラスの改善策の検討や充実をはかる

生活道路対策　～ゾーン30プラス～

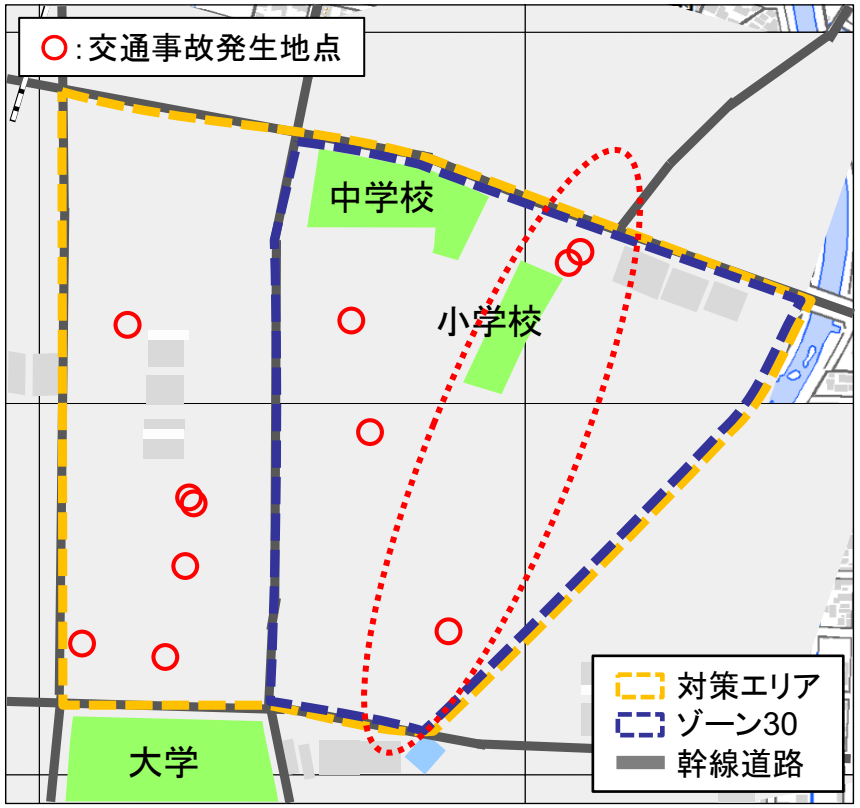
国土交通省HPより

直轄国道事務所の支援

ＥＴＣ2.0で収集したビッグデータを活用し、車両の速度に関する情報や抜け道利用に関する情報、急挙動情報等を提供、交通安全の現地診断を行い得る有識者等の斡旋を行っています。

［これまで］

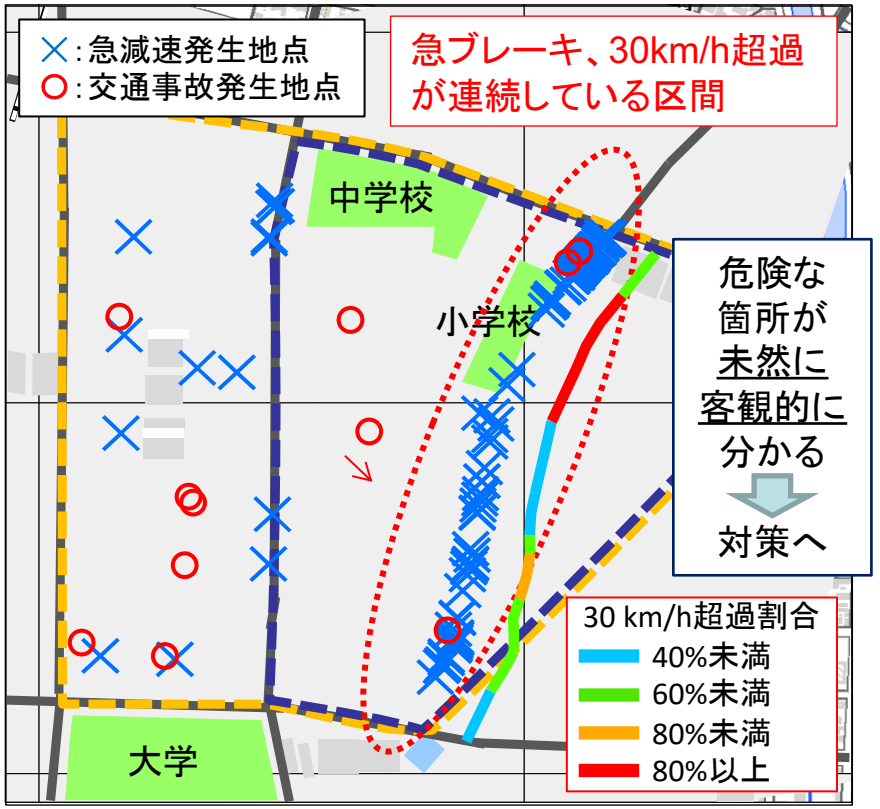
■事故発生箇所に対する
対症療法型対策



使用ﾃﾞｰﾀ）ETC2.0ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ：H27.4～7交通事故ﾃﾞｰﾀ（静岡県警HPより）：H26.1～12

［ビッグデータの活用により］

■速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の
潜在的な危険箇所を特定
⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



生活道路対策　～ゾーン30プラス～

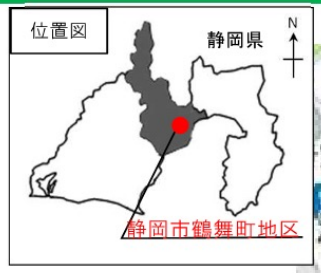
国土交通省HPより

「ゾーン30プラス」 整備計画（静岡県静岡市　清水区鶴舞町地区）

事例⑤

■地区

・静岡県静岡市清水区鶴舞町地区



■主な対策内容

【警察（清水警察署（TEL：054-366-0110）】
・最高速度30km/h区域規制，
交通指導取締り

【道路管理者（静岡市役所道路保全課（TEL：054-221-1284）】
・ハンプ、スムーズ横断歩道、カラー舗装、ゾーン30プラス看板および路面標示など

【地域（入江小学校、地域住民等）】
・登下校指導

※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

静岡市入江地区
生活道路安全対策協議会
・静岡県警察本部
・静岡県清水警察署
・中部地方整備局　静岡国道事務所
・静岡市役所
・清水区入江地区連合自治会
・静岡市教育委員会
・こども園

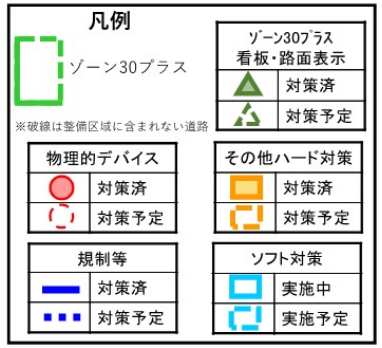
■対策の実施状況

ハンプ

スムーズ横断歩道

最高速度の規制

カラー舗装



※　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。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

６．自転車通行空間の整備

自転車通行空間の整備

自転車施策のこれまでの取組

昭和35年　道路交通法の公布・施行により、**自転車は軽車両として車道左側の走行が原則**となる。

昭和45年　交通戦争を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での**自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入**。
それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。

平成19年７月　普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」**（自転車安全利用五則を添付）が交通安全対策本部決定**。

平成23年10月　警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、**自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達**。

平成24年11月　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計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、**国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環創出ガイドライン」を策定**。

平成27年６月　**改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定**。

平成28年７月　「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成28年3月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言を受け、**「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定**。

平成29年５月　**「自転車活用推進法」施行**。

平成30年６月　**「第１次自転車活用推進計画」閣議決定**。

令和３年５月　**「第２次自転車活用推進計画」閣議決定**。

自転車通行空間の整備

国土交通省

第2次自転車活用推進計画（R3.5閣議決定）の概要

（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

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

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

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

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

目標４　自転車事故のない安全で安心な社会の実現

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
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（１．の再掲）
20．自転車通行空間の計画的な整備の推進（２．の再掲）
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

※22の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）

自転車通行空間の整備

国土交通省

自転車に関する道路構造令の改正（H31.4）

背景・必要性

○　過去10年間で、交通事故件数全体が約４割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約１割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。

○　用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。

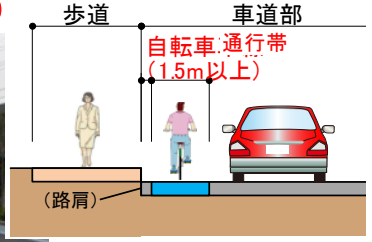
○　**平成３１年４月２５日施行。**

改正概要

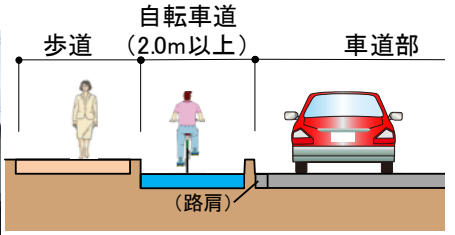
○　歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。

○　ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

【自転車通行帯】（新たに規定）



【自転車道】



効果

○　用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

自転車通行空間整備　～事例写真～

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

ナショナルサイクルルート制度について

○ 優れた観光資源を有機的に連携し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に、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する。

○ ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する。

■ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
1. ルート設定	①サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること（島しょ部を除く）　他
2. 走行環境	①誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること　他
	②誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること　他 （単路部概ね5kmごと、すべての分岐部）
3. 受入環境	①多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、ﾚﾝﾀｻｲｸﾙや着替え場所等が整備されていること　他
	②いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること　他
	③ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること
	④サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること他
	⑤地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること
	⑥自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
	⑦緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他

本部事務局による候補ルートの選定・公表

↓

第三者委員会による審査

↓

本部長による指定

↓

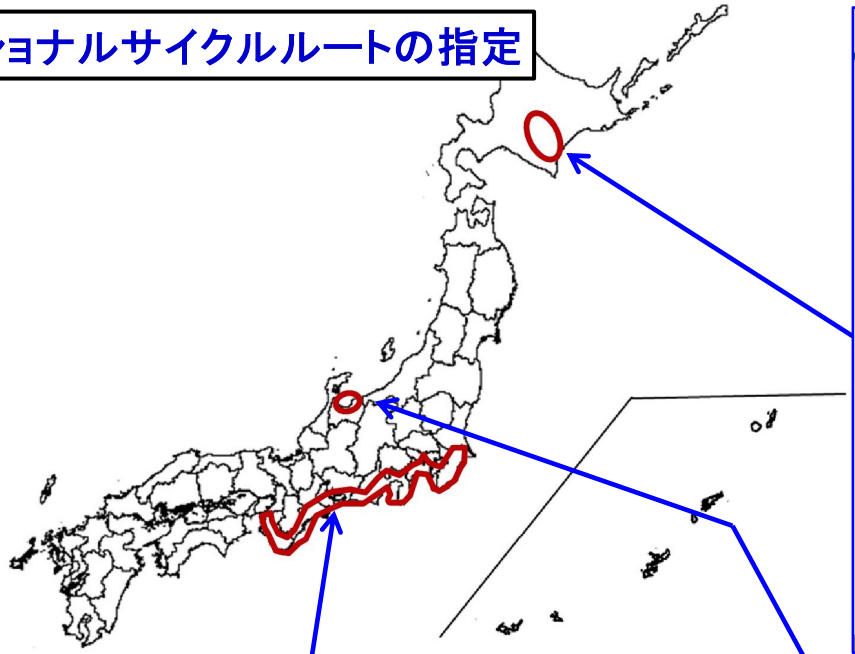
1．国やＪＮＴＯによるプロモーション
2．社会資本整備総合交付金等により、地域の取組に対して重点的に支援
3．ナショナルサイクルルートとしてのブランド価値の向上

地域による情報発信、ロゴマークの設置　等
ナショナルブランドを活用した誘客

ナショナルサイクルルート

国土交通省

第２次ナショナルサイクルルートの指定



トカプチ４００

○十勝地域における世界最高水準のサイクルツーリズムを進展させ、サイクリスト誘客による地域活性化を目指し、必要な取り組みを関係者間で「協働・連携」しながら推進するためのきっかけをつくる場として、「十勝サイクルツーリズム研究会」を発足し、その後「北海道TOKACHIサイクルツーリズムルート協議会」を令和元年より設置し活動を実施。

北海道TOKACHIサイクルツーリズムルート協議会
・情報発信や受入環境・走行環境整備等を実施（各部会を設置し実施）
・メンバー（自転車関連団体、商工会、観光協会、NPO団体、行政等）

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○路面表示（矢羽根）による安全対策
・「安全」な走行環境を確保するため、ナショナルサイクルルート（NCR）基準に基づきルート上の主要な交差点部、急カーブやトンネルの入口手前、路肩狭小幅員区間等に設置。

○統一的なルート案内
・道路附属物（道路標識、道路照明等）の支柱等に案内看板を設置（右図）
・河川管理用通路上では路面表示により案内。

路面表示（矢羽根）による安全対策

統一的なルート案内（案内看板イメージ）

サイクルツーリズム推進のための取組

○休憩・宿泊施設の充実（休憩施設の機能向上、サイクルステーション・サイクリストにやさしい宿制度の創設）
○情報発信（ホームページ、サイクリングマップ、PR動画等）の充実
○トカプチ400を活用したイベントの実施
○地域ルート制度の創設
○移動サポート体制の推進
○地元ガイドの育成
○緊急サポート体制の推進

情報発信（公式ホームページの作成）

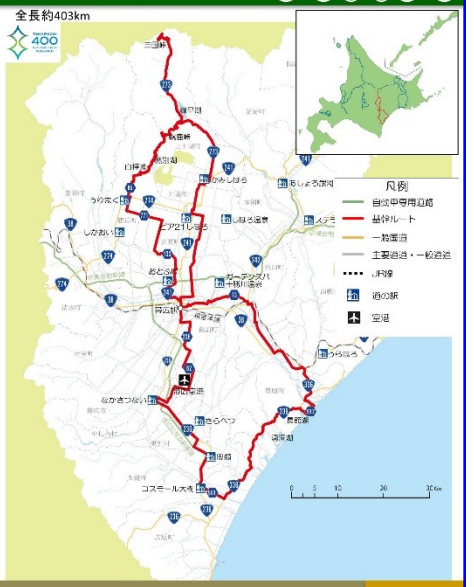
休憩施設の機能向上（自転車関連グッズ自動販売機の設置）

緊急サポート体制（道路パトロールカーに工具搭載）

移動サポート体制（手ぶらレンタサイクル）

地元ガイドの育成（サイクルガイド事業者交流会）

全長約403km



太平洋岸自転車道

○日本最長6県に跨がるナショナルサイクルルートにおいて、基本的な方針や必要な取り組みを検討する場として、「太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会」を設立。
また、各県単位で、道路管理者をはじめとし観光、自転車関係者を含め各地区協議会を設立し、運営。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間や案内看板を整備
路面表示（矢羽根）や案内看板を設置し、自転車走行環境の整備を推進

路面表示（矢羽根）の設置

ルート案内の設置

太平洋岸自転車道を活用したイベント

（左：2022Cycle Around Wakayama　右：和歌山紀中サイクルフェスタHUB22）

サイクルツーリズム推進のための取組

○ゲートウェイを充実
・「道の駅とよはし」でも受入環境を整備

○サイクルトレイン
・きのくに線　御坊～新宮駅間において運行
・白浜～新宮駅の区間においては、特急「くろしおサイクル」も運行
・自転車を持って、そのまま気軽に乗車が可能
・千葉県内においては、B.B.BASEが運行

○ホームページをリニューアル
情報発信の充実を図る
https://www.kkr.mlit.go.jp/road/por/index.html
・太平洋自転車道の魅力を写真やイラストで分かりやすく紹介
・フェリー及びサイクルトレインに関する情報を新たに追加
・その他、サイクルショップや宿泊施設等の情報を随時追加

富山湾岸サイクリングコース

○「富山湾岸サイクリングコース」をはじめとしたサイクリングコースの走行環境の充実を図るため、「富山県サイクリングコース整備連絡調整会議」を2018年に設置。
○富山県自転車活用推進条例及び同計画に基づき、サイクリストの受入環境の充実やコース周辺の魅力向上など、官民連携によるさらなる取組みの充実・強化を図るため、「富山県自転車活用推進連絡会議」を2021年2月に設置。

○富山県サイクリングコース整備連絡調整会議（メンバー：自転車協会、国、県、市町村）
○富山県自転車活用推進連絡会議
（メンバー：観光・交通関係団体・事業者、自転車・スポーツ・教育関係者、県、市町村等）

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○ルート案内サインの整備
2014年から、湾岸7市2町を横断する「富山湾岸サイクリングコース」を整備
・ナビゲーターラインによるルート案内
・目的地距離標の設置
・コース分岐点誘導標識の設置
・全体コース案内看板の設置
・矢羽根型路面表示
・自転車ピクトグラム、NCRロゴマークの設置

（矢羽根型路面表示）

（案内看板イメージ）

（自転車歩行者専用道路）

○自転車走行空間の整備
・自転車歩行者専用道路の整備　等

サイクルツーリズム推進のための取組

○受入環境の整備
・サイクルステーション・サイクルカフェの整備
バイクラックの設置、修理工具の貸出し等のサービスを提供
・サイクルふらっとの認定
沿線のコンビニエンスストアにバイクラック等を設置
・サイクリストにやさしい宿の認定、サイクリスト受入環境整備に取り組む宿泊事業者への支援

○情報発信・認知度向上
・ウェブサイト「とやまサイクルナビ」、サイクリングマップの多言語化（日本語、英語、中国語）
・サイクリング専門誌への掲載及びSNS等による発信
・富山湾岸サイクリングコース等のPR映像の作成
・台湾とのサイクリング交流や誘客促進

○サイクリングコース周辺の魅力づくり
・コースを活用した官民連携による「富山湾岸サイクリング」の開催（2015年（H27）から毎年開催）
・県内サイクリングイベント等への支援

サイクルふらっと

サイクリングマップ

とやまサイクルナビ

太平洋岸自転車道

○日本最長6県に跨がるナショナルサイクルルートにおいて、基本的な方針や必要な取り組みを検討する場として、「太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会」を設立。
また、各県単位で、道路管理者をはじめとし観光、自転車関係者を含め各地区協議会を設立し、運営。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間や案内看板を整備
路面表示（矢羽根）や案内看板を設置し、自転車走行環境の整備を推進

路面表示（矢羽根）の設置

ルート案内の設置

太平洋岸自転車道を活用したイベント

（左：2022Cycle Around Wakayama　右：和歌山紀中サイクルフェスタHUB22）

サイクルツーリズム推進のための取組

○ゲートウェイを充実
・「道の駅とよはし」でも受入環境を整備

○サイクルトレイン
・きのくに線　御坊～新宮駅間において運行
・白浜～新宮駅の区間においては、特急「くろしおサイクル」も運行
・自転車を持って、そのまま気軽に乗車が可能
・千葉県内においては、B. B. BASEが運行

○ホームページをリニューアル 情報発信の充実を図る
https://www.kkr.mlit.go.jp/road/pcr/index.html
・太平洋自転車道の魅力を写真やイラストで分かりやすく紹介
・フェリー及びサイクルトレインに関する情報を新たに追加
・その他、サイクルショップや宿泊施設等の情報を随時追加

サイクルツーリズムの推進モデルルート

国土交通省HPより

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を図り、サイクリング観光の活性化を目的として、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）

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

○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

（矢羽根型路面表示設置箇所の状況）

（路面表示）

（自立型サイン）

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）

バイシクルピットの例と認定施設用プレート

鉄道や舟運との連携

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）

＜天竜浜名湖鉄道＞
有人駅間で、専用輪行バッグを無料で使用可能

目次

Ⅰ 道路の交通安全対策

1. 第5次社会資本整備重点計画
2. 第11次交通安全基本計画
3. 令和6年度　道路関係予算　概算要求
4. 通学路の交通安全対策
5. 生活道路対策
6. 自転車通行空間

Ⅱ その他

1. 自動運転について
2. 大型車両の通行適正化

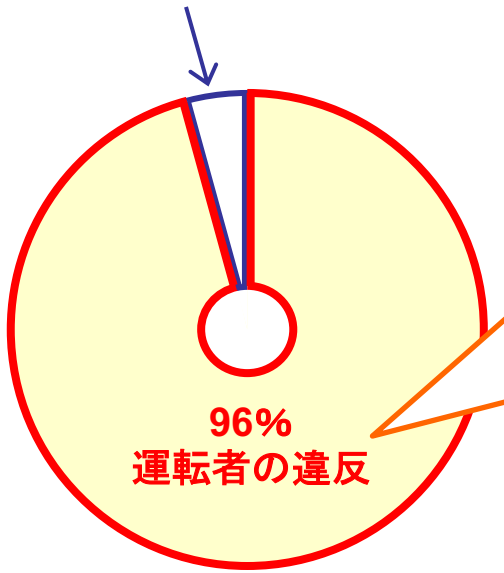
1．自動運転について

自動運転の意義

国土交通省

○ 死亡事故発生件数の大部分が「運転者の違反」に起因。
○ 自動運転の実用化により、運転者が原因の交通事故の大幅な低減効果に期待。
○ 渋滞の緩和や生産性の向上、国際競争力の強化への効果に期待。

法令違反別死亡事故発生件数
（平成30年）



『令和元年版交通安全白書』より

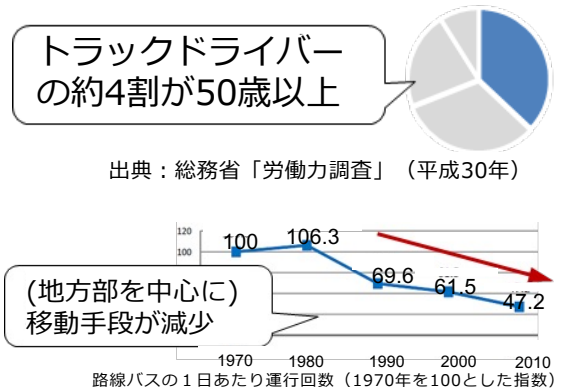
平成30年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,532人
負傷者数	525,846人

自動運転の効果例

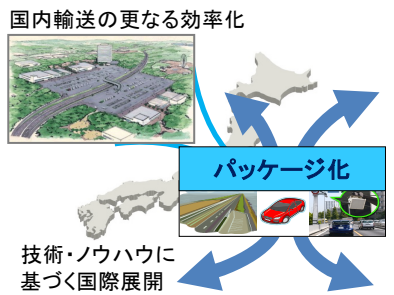
交通事故の削減

少子高齢化への対応・生産性の向上



高齢者等の移動支援

国際競争力の強化



渋滞の解消・緩和

自動運転技術の現状と目標

国土交通省

○世界で初めてレベル3を実現するなど着実に技術が進展。今後は、レベル4の実現、普及拡大が目標。
【政府目標】2022年度目途　レベル4移動サービスの実現　⇒　2025年目途　全国50か所に拡大
2025年目途　高速道路レベル4の実現

レベル1
一方向だけの運転支援
“フット・フリー”

レベル2
縦・横方向の運転支援
“ハンズ・フリー”

レベル3
特定条件下で自動運転
“アイズ・フリー”
※条件外ではドライバーが安全確保

レベル4
特定条件下で完全自動運転
“ドライバー・フリー”

道路交通法の改正により2023年4月より
レベル4の自動運転が可能に

レベル5
完全自動運転

実証事業
自動運転移動サービスの実現に向けて、全国各地で実証事業

BOLDLY　HPより

道の駅での実証

衝突被害軽減ブレーキ
2019年時点で9割を超える新車に搭載

※トヨタHPより

自動運転移動サービス事業化
2021年3月に福井県永平寺町でレベル3の無人自動運転移動サービスを開始

1人の遠隔監視・操作者が
3台の無人自動運転車両を運行

遠隔監視・操作室

高速道路でのレベル3
2021年3月に販売開始（世界初）

ホンダ　レジェンド　※ホンダHPより

出典：第7回自動運転戦略本部　資料

これまでの取組

○ 道の駅等において自動運転サービスの実証実験に取り組むとともに、車両単独では把握が困難な道路交通状況に関する情報提供等についての官民連携による共同研究を推進

自動運転サービス実証実験

中山間地域における実証実験

○ 全国18箇所の道の駅等において実証実験を実施
○ 4箇所において本格導入

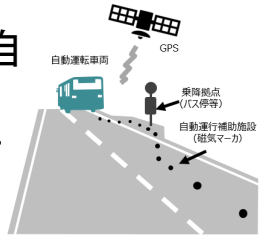
電磁誘導線による自己位置特定

- 道の駅「かみこあに」（秋田県）
- 道の駅「奥永源寺渓流の里」（滋賀県）
- 道の駅「赤来高原」（島根県）
- みやま市「山川支所」（福岡県）

路面標示や専用レーン等の試行

自動運行補助施設の位置づけ

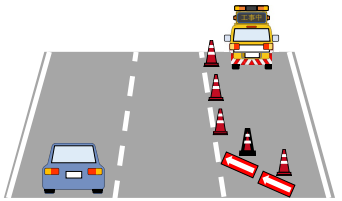
○ 道路法を改正し、磁気マーカ等を「自動運行補助施設」として位置づけ
○ 自動運行補助施設等の整備を交付金等で支援



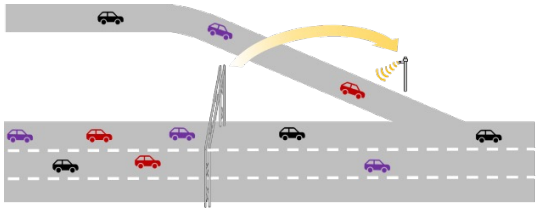
官民連携による共同研究

道路交通状況に関する情報の提供手法

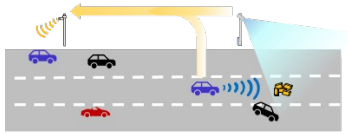
○ 車載センサで検知困難な遠方の道路交通状況を自動運転車に情報提供する路車協調システムについて検討



工事規制情報



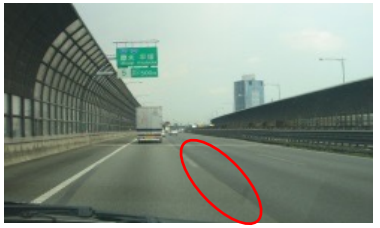
合流支援情報



落下物情報

区画線の管理水準

○ 自動運転車の車線維持に必要な区画線の管理水準について検討



車載センサが検知困難

出典：第7回自動運転戦略本部　資料　一部編集

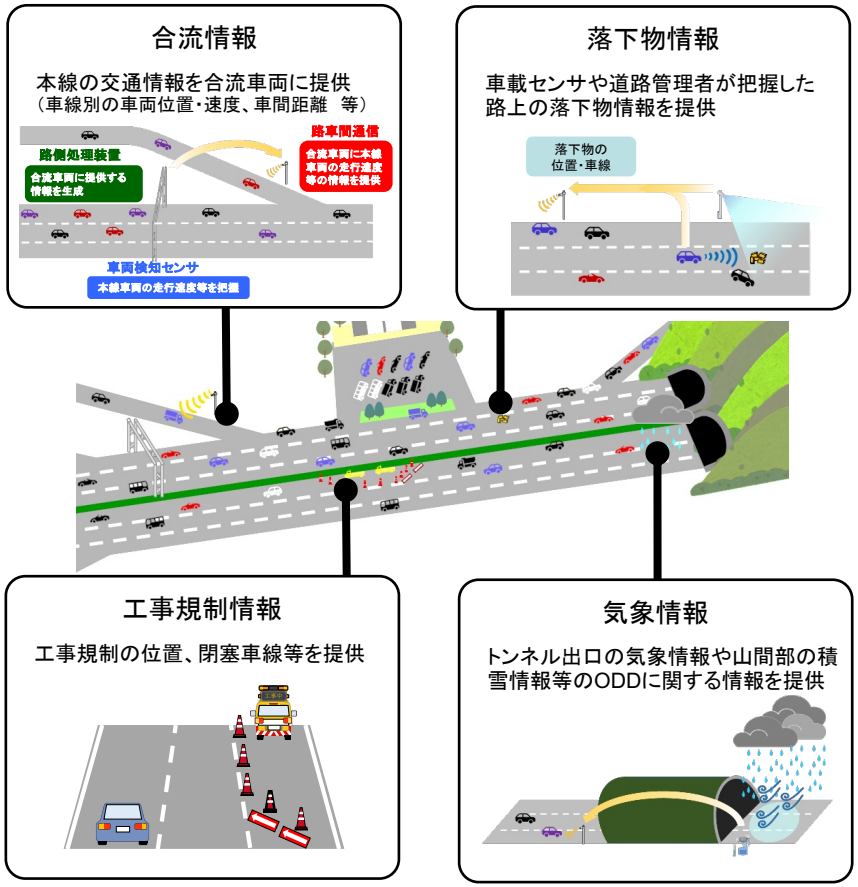
自動運転の実現に向けた取組

国土交通省

○ 高速道路等における自動運転の実現に向け、高速移動時においても安全で円滑な自動運転を実現するため、道路交通情報の提供手法や区画線の管理水準等について民間企業等との共同研究を推進。

道路交通情報の提供手法

・車両センサでは収集が困難な前方の道路状況を、自動運転車に情報提供するシステムの仕様を策定



自動運転に対応した区画線

・自動運転車の車線維持等に必要な区画線について、車載センサーが検知可能となるよう、管理水準の設定等を実施

〈車載センサが検知困難（例：区画線のかすれ）〉

〈車載センサで検知可能な区画線の管理水準設定〉

レベル	剥離状況の例
1 小	
2	
3	
4	
5 大	

車載センサが検知可能な管理水準の設定

２．大型車両ののの通行適正化

大型車両の通行適正化　～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】

大型車両の通行適正化 ～特殊車両通行確認制度～

特殊車両の通行手続き

現行（許可）制度

事業者の手続

咱 怙
（1経路毎）

申請内容：車両情報｜発着地｜経路｜重量

約 梻繫日（現状）

行政の手続

♧ 仿 ⇔ ∽ 悻浄地方公共団体）

※手作業

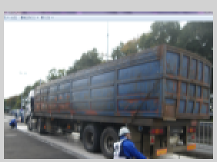
偪弡渺敳〻 心喎廰

徵 〻 （申請した1経路のみ）

実際の通行

扈 廰
（許可を受けた1経路を通行可）
※ 通行時、許可証の携行（電子可）

通行時/通行後



取締基地における取締り

WIM（自動計測装置）による取締り

特殊車両通行確認制度

㉟└ 搖散☑河泲沢∞鷩玕氏扻態氮氭毛氤Ⓗ搖bl％ 喙氣ｖ吮

事業者の手続

懐ｏ﹅喏揪
（1回のみ）

入力情報：車両情報｜ETC2.0｜重量の把握方法

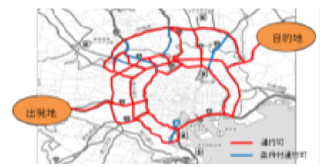
夵態﹅伩夙浄沾償浅
（ウェブでいつでも検索可能）

入力情報：発着地｜~~経路~~｜重量

即時

行政の手続

扈廰〻 孰氬⓪ 夵態﹅扈喰（ウェブ上で即時に地図表示）



※老朽化した
橋梁等は非通知

実際の通行

扈 廰
（通行可能な全経路を通行可）
※ 通行時、回答書の携行（電子可）

通行時/通行後

・取締基地における取締り
・WIMによる取締り
＋
渋精瞪譺太円咩斴氏夵態彈柢
渋分戯ﾘ 明乂堆氮汞辻挐掮彈柢

ご清聴有り難うございました