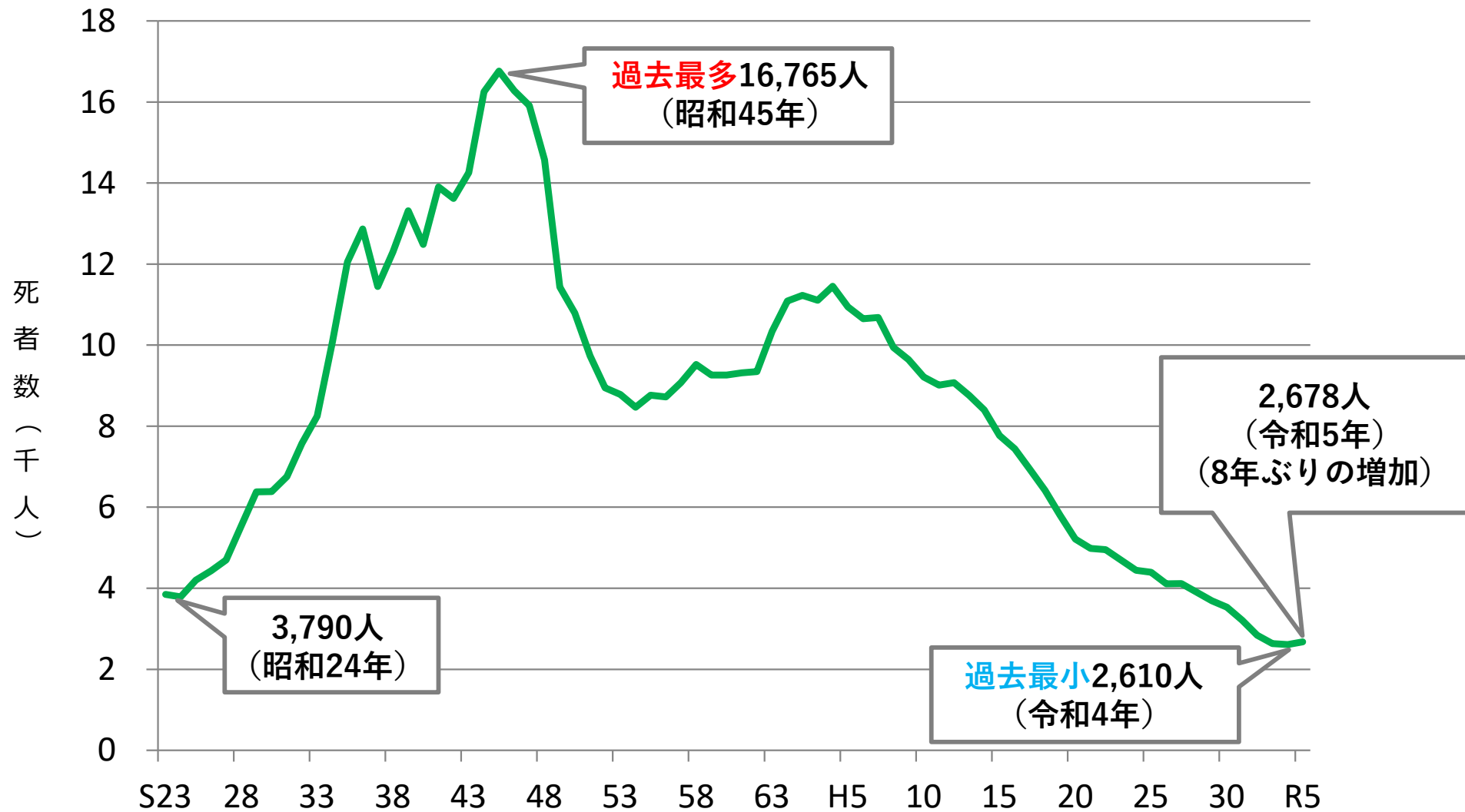


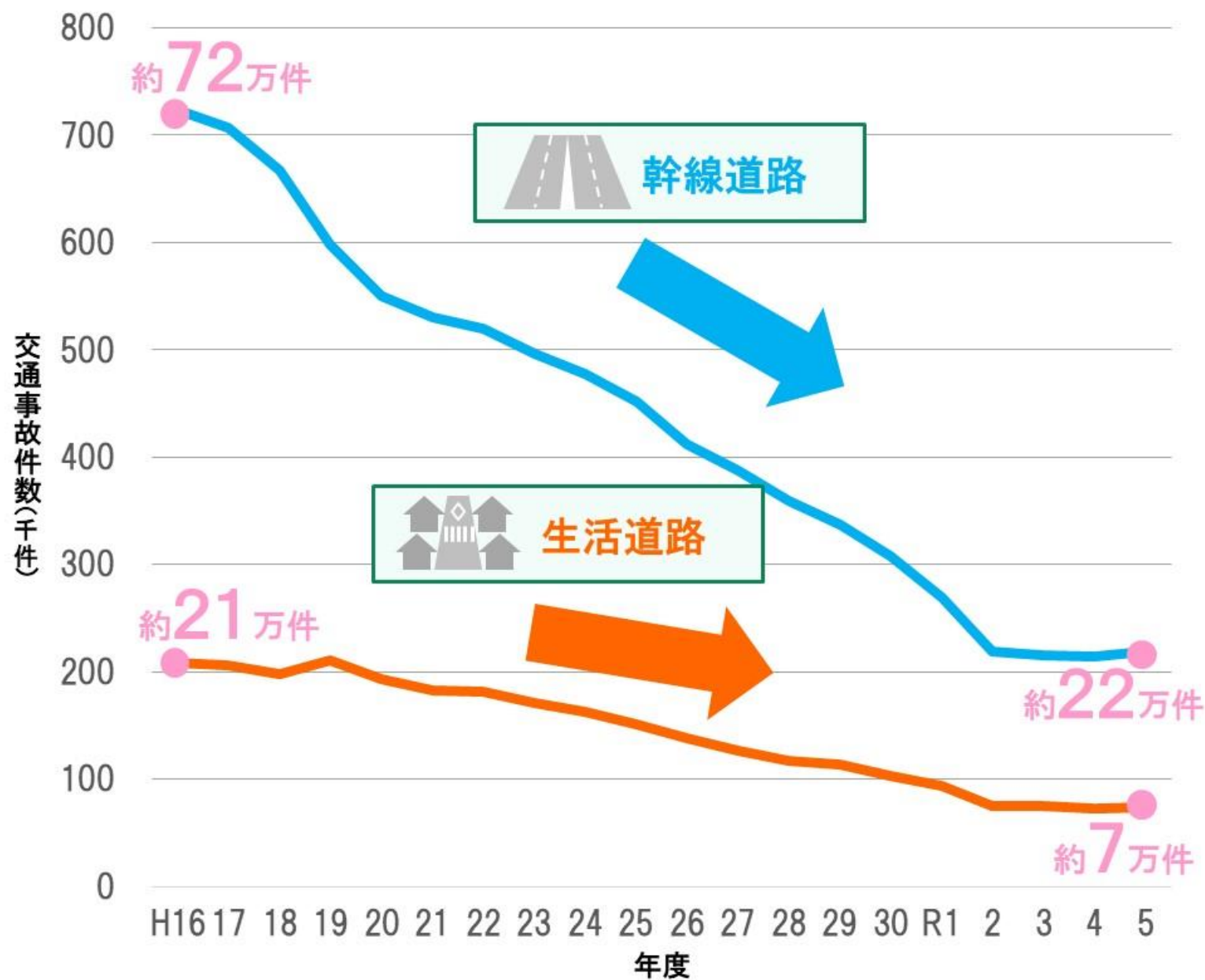
生活道路の交通安全を取り巻く環境

【 交通事故死者数の推移 】



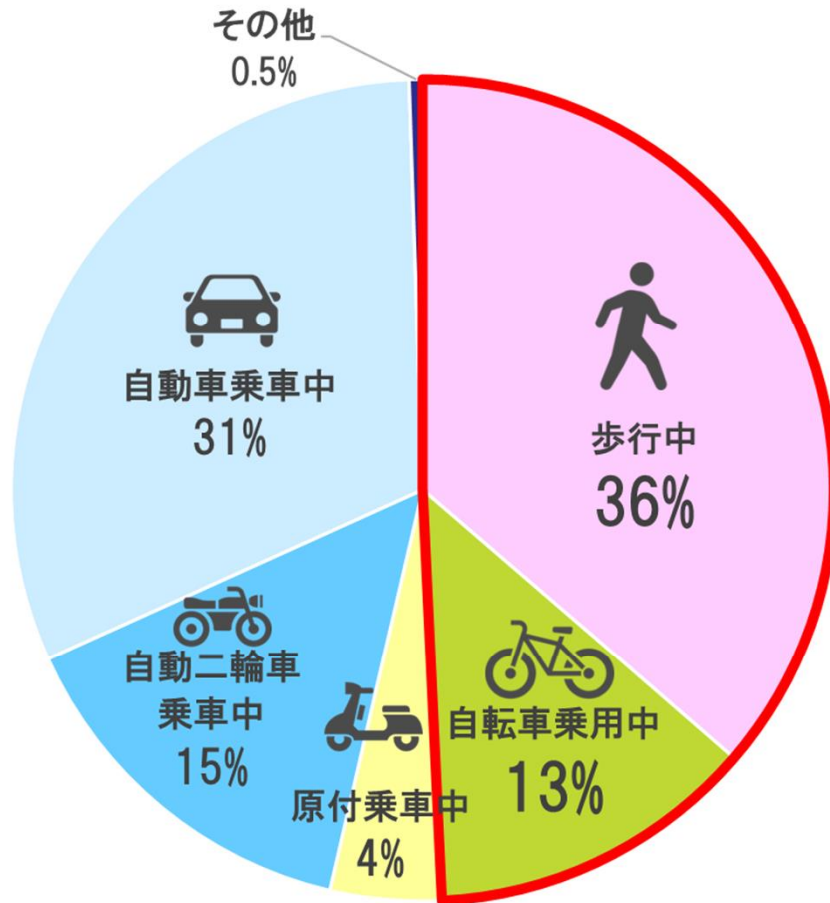
※ S46以前の数値は沖縄県を含まない
出典) 警察庁交通局「令和4年中の交通事故死者数について」をもとに作成

【 道路種別の交通事故件数の推移 】



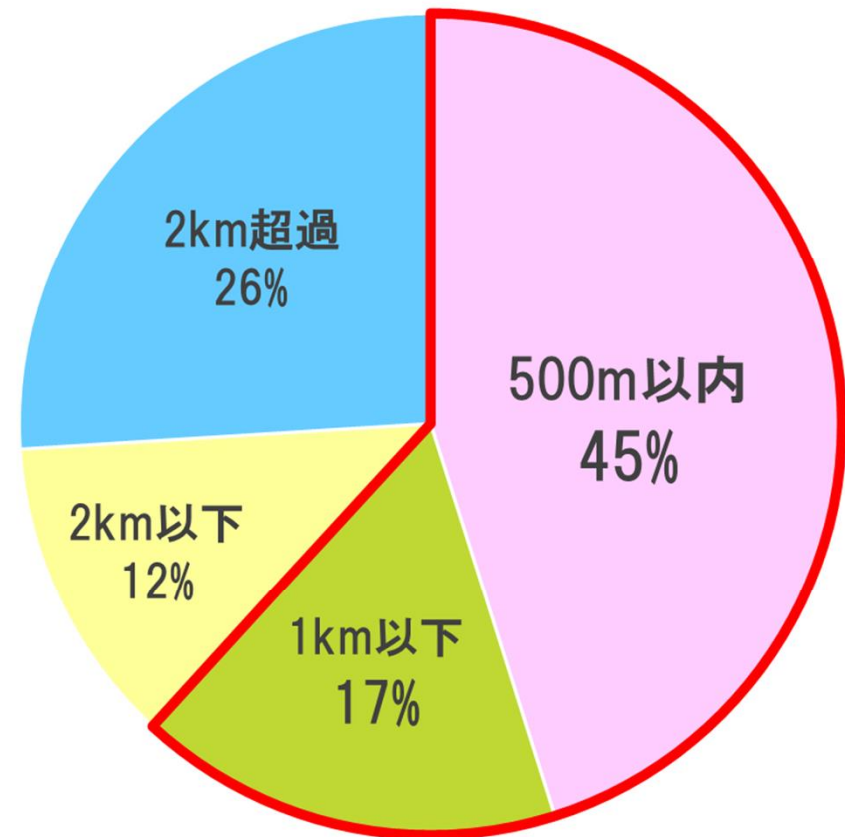
※生活道路：車道幅員5.5m未満、幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計
出典) 交通事故統計年報をもとに作成

【状態別交通事故死者数】



出典) 警察庁交通局「令和5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

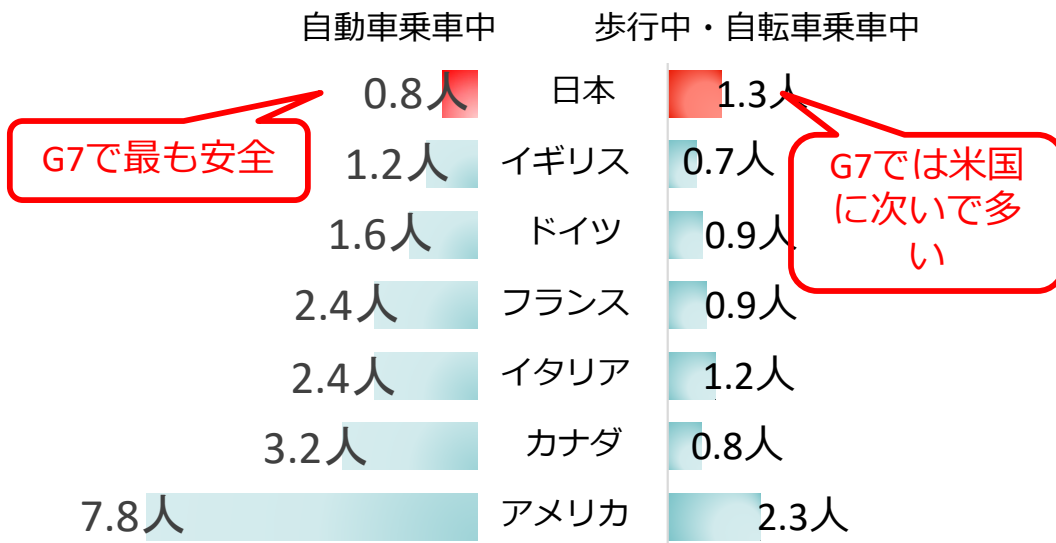
【自宅からの距離別死者数 (歩行中・自転車乗用中)】



出典) 交通事故データ (ITARDA: 令和5年データ)

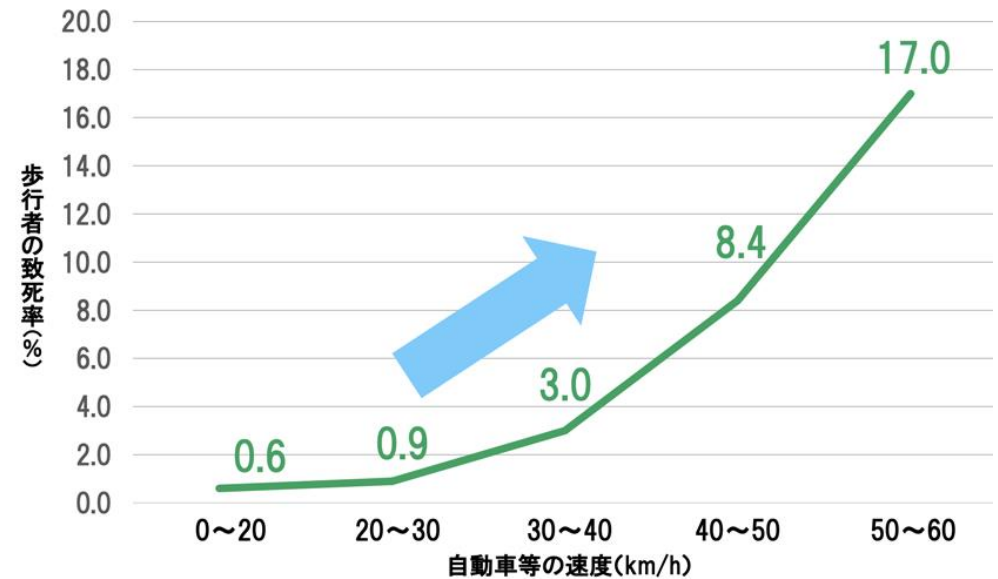
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】

■人口10万人あたり交通事故死者数の比較



出典) IRTAD(2021), World Bank
 ※アメリカのみ2020データ

【自動車の速度と歩行者の致死率】



【出典】

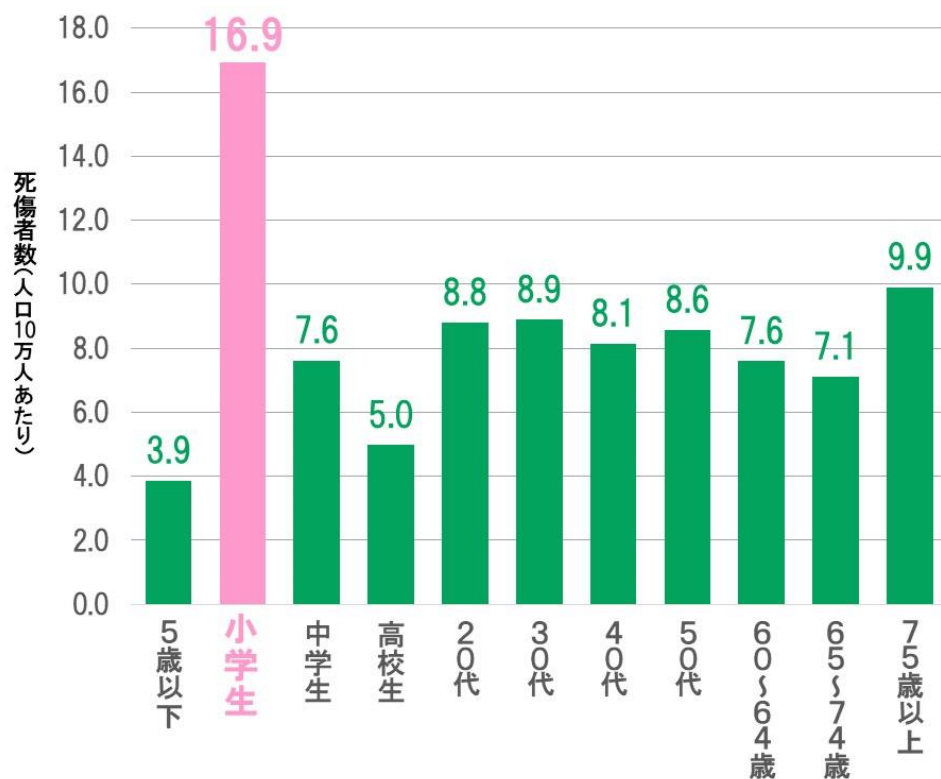
警察庁資料より作成

※1「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。

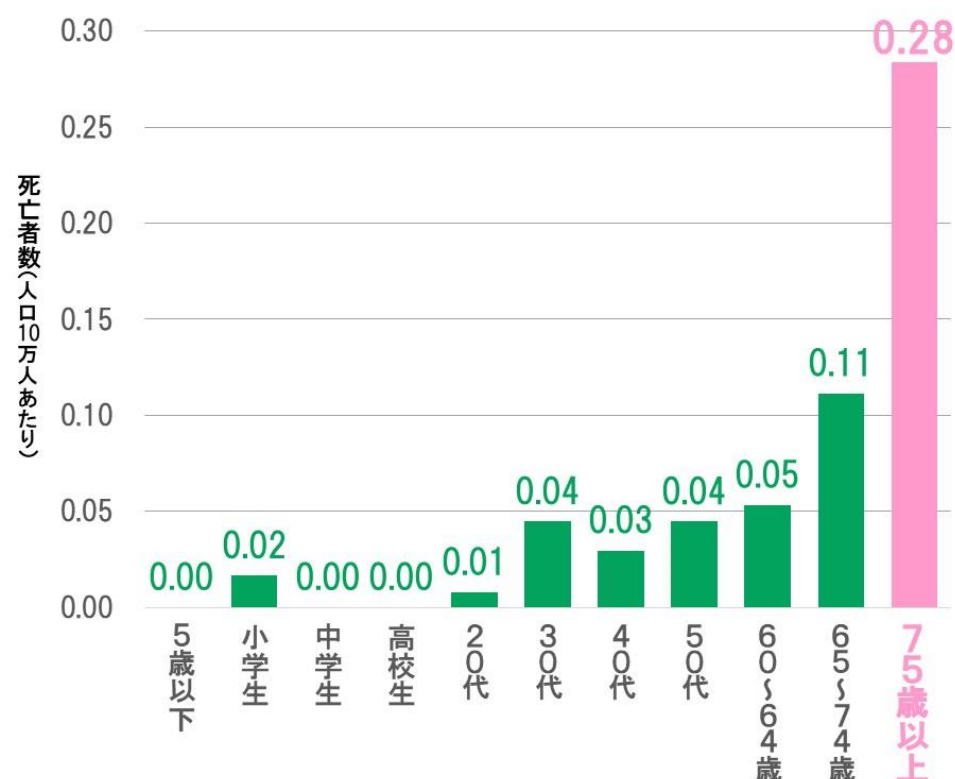
※2 平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による。

※3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

【年代別 死傷者数】
(人口10万人あたり／令和5年)



【年代別 死亡者数】
(人口10万人あたり／令和5年)



出典) 交通事故データ : 交通事故データ (ITARDA : 令和5年データ)

幅員5.5m未満の道路を対象に集計

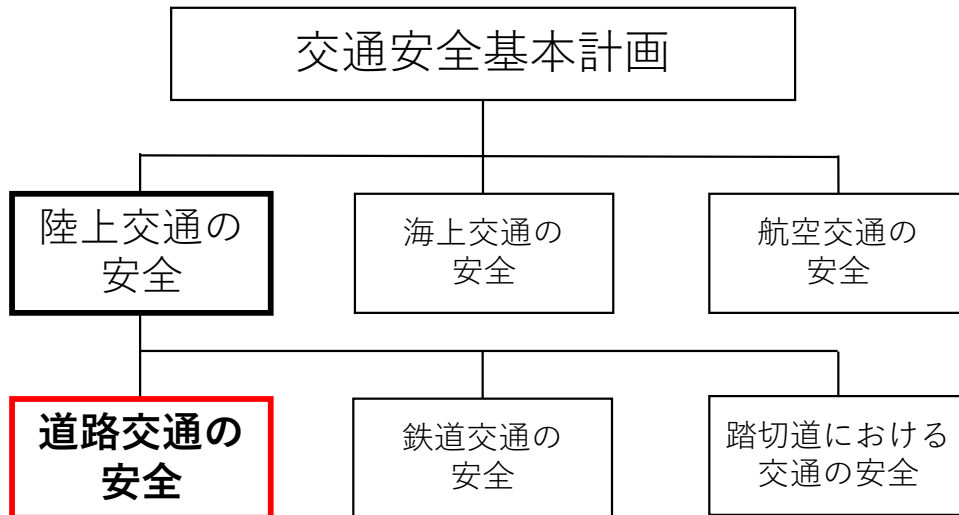
小学生、中学生、高校生の人口 : 文部科学統計要覧 (令和5年版) ※中等教育学校、高等専門学校は含まず

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)

(目標)

- 令和7年までに死者数を2,000人以下にする (令和2年: 2,839人 ⇒ 約3割減少)
- 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする

交通安全基本計画 (全体像)



<交通安全基本計画における目標 (道路交通の安全)>

- ① 令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ② 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

1 道路交通環境の整備

- (1) 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
- (2) 高速道路の更なる利用促進による生活道路との機能分化
- (3) 幹線道路における交通安全対策の推進
- (4)

さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させるよう取り組むものとする。

※交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるもの

S56	コミュニティ道路の整備(補助事業対象化)(S56~) 生活道路における通過交通の排除など、快適な生活環境の創造をもたらすことを目的とし、自動車の速度を抑制する措置を講じ、交通事故を防止し、歩行者にとって安全かつ安心な通行空間とした道路整備を実施 住区総合交通安全モデル事業(ロードピア事業)(S59~) コミュニティ道路の面的な整備を展開	
S59 H8	コミュニティ・ゾーン形成事業(H8~) 公安委員会による速度規制等とあわせて、道路管理者によるコミュニティ道路等の面的整備を実施	
H13	道路構造令改正(H13) 凸部、狭さく部等を位置づけ(第31条の2)	
H15	あんしん歩行エリアの整備(H15~19) 公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置等の歩行者優先のみちづくりを面的・総合的に実施796地区を指定	
H20 H21 H23 H24	あんしん歩行エリアの整備(H20~24)	交通規制基準改正(H21) 生活道路の最高速度は原則30km/h
	通学路緊急合同点検(H24~) 文科省、国交省、警察庁の連携による緊急合同点検→対策実施	ゾーン30の整備(H23~) ・4,358地区の整備(R6.3)
H28	凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準策定(H28.3)	
	生活道路対策エリアの取組(H28~) ビッグデータの活用による生活道路の交通安全対策	
R1	未就学児が日常的に集団で移動する経路等の合同点検(R1~) 厚労省、国交省、警察庁等の連携による合同点検→対策実施	
R3	通学路合同点検(R3~) 文科省、国交省、警察庁の連携による合同点検→対策実施	
	ゾーン30プラスの整備(R3~) 道路管理者と警察が連携して生活道路における交通安全対策を実施(192地区で整備計画策定(R6.3末))	

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道



ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部 (ハンプ)



狭さく



シケイン



ブロック系舗装

歩行者の空間を確保する

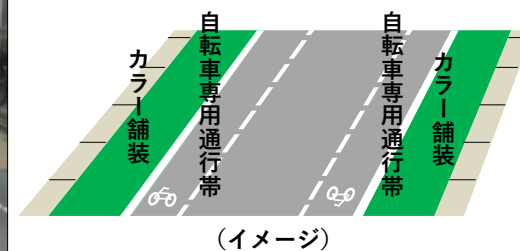


防護柵



路肩のカラー舗装

歩行者・自転車の空間を優先して確保する



ゾーン30
(都道府県公安委員会)



公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

【1. 配置計画】

(計画区域の設定)

- 凸部等の設置の効果を高めるため、幹線道路で区画された区域や、個別の抜け道の起点から終点までの区間等、凸部等の設置を一体的に計画すべき範囲を設定する。

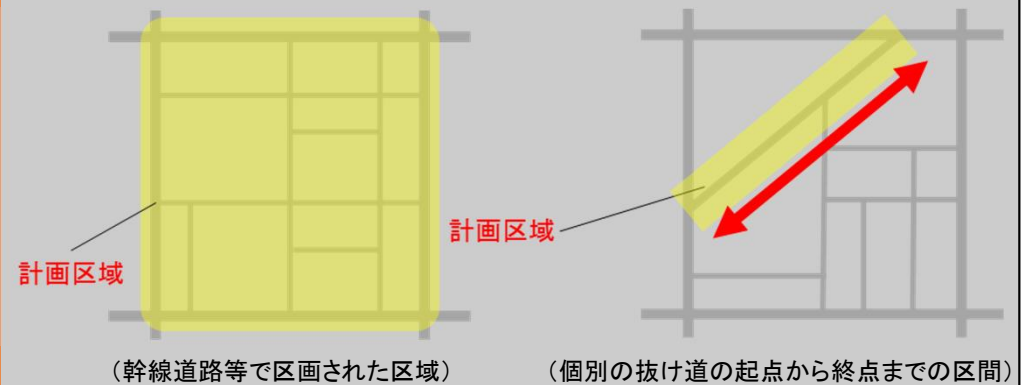
(設置箇所の選定)

- 凸部等の位置は、トンネル、橋、勾配の急な箇所等を避け、近接する交通からその存在を十分に確認できる箇所を選定する。

(種類の選定)

- 凸部等の種類は、道路、交通又は沿道の状況等を踏まえて選定する。

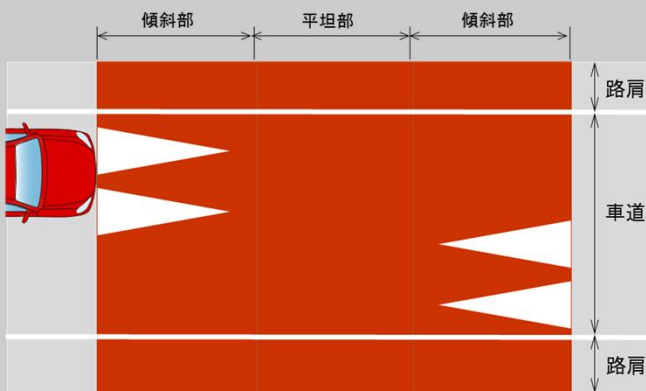
(計画区域のイメージ)



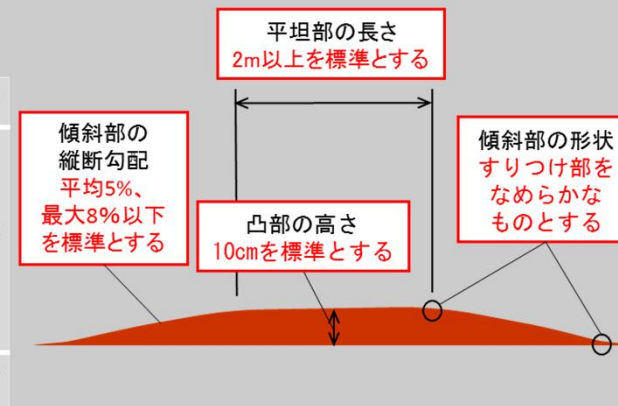
【2. 凸部(ハンプ)の構造】

- 凸部は、当該部分を通行する自動車を十分に減速させる構造を標準とする。
- 凸部の構造は、凸部を設置する路面から平坦部までの垂直方向の高さ、凸部を設置する路面に対する傾斜部の縦断勾配、縦断方向の傾斜部の形状及び縦断方向の平坦部の長さにより規定する。

(平面図)



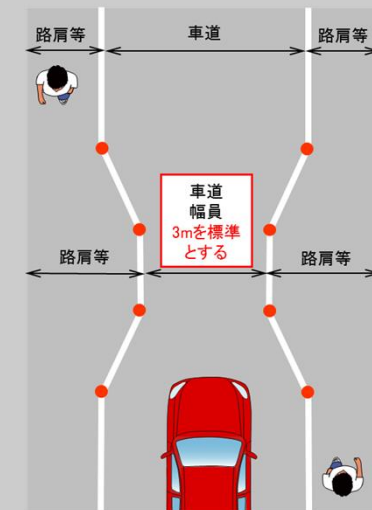
(縦断面図)



【3. 狭窄部の構造】

- 狭窄部は、当該部分を通行する自動車を十分に減速させる構造を標準とする。
- 狭窄部の構造は、最も狭小な車道の幅員により規定する。

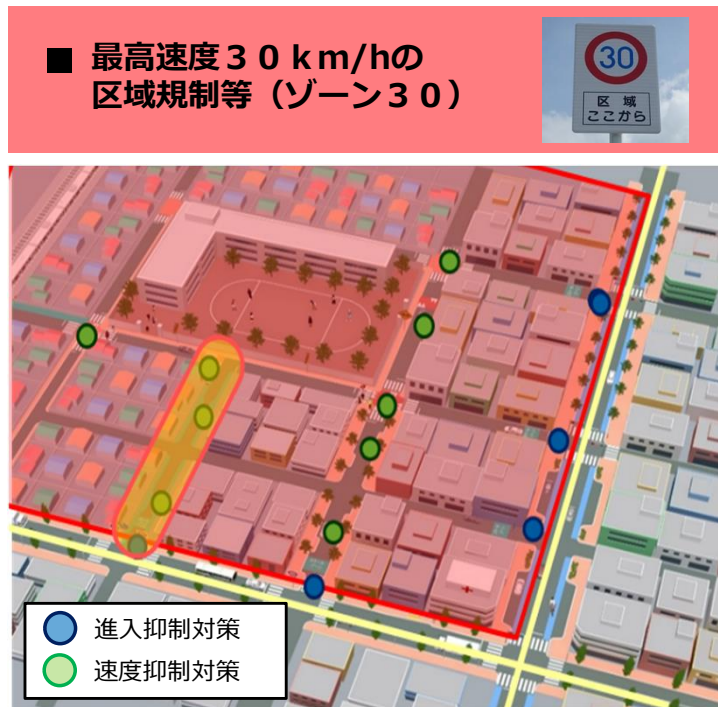
(平面図)



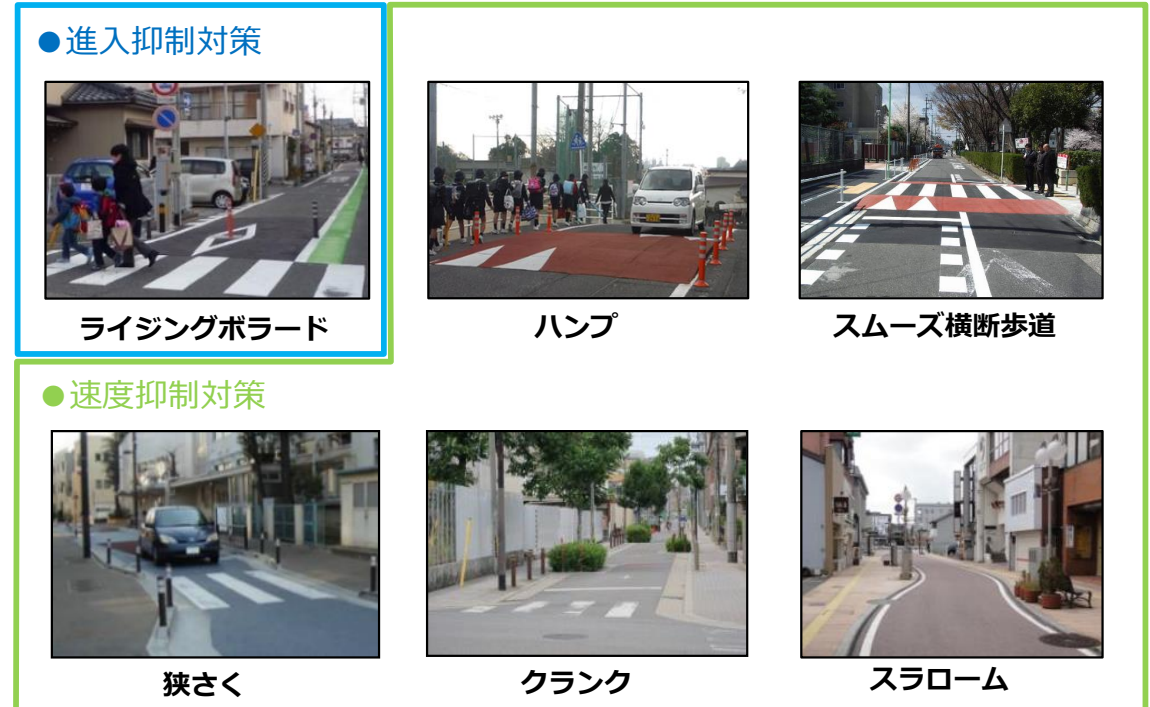
- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備
- 192地区において整備計画を策定（令和6年3月末時点）



<警察による交通規制>

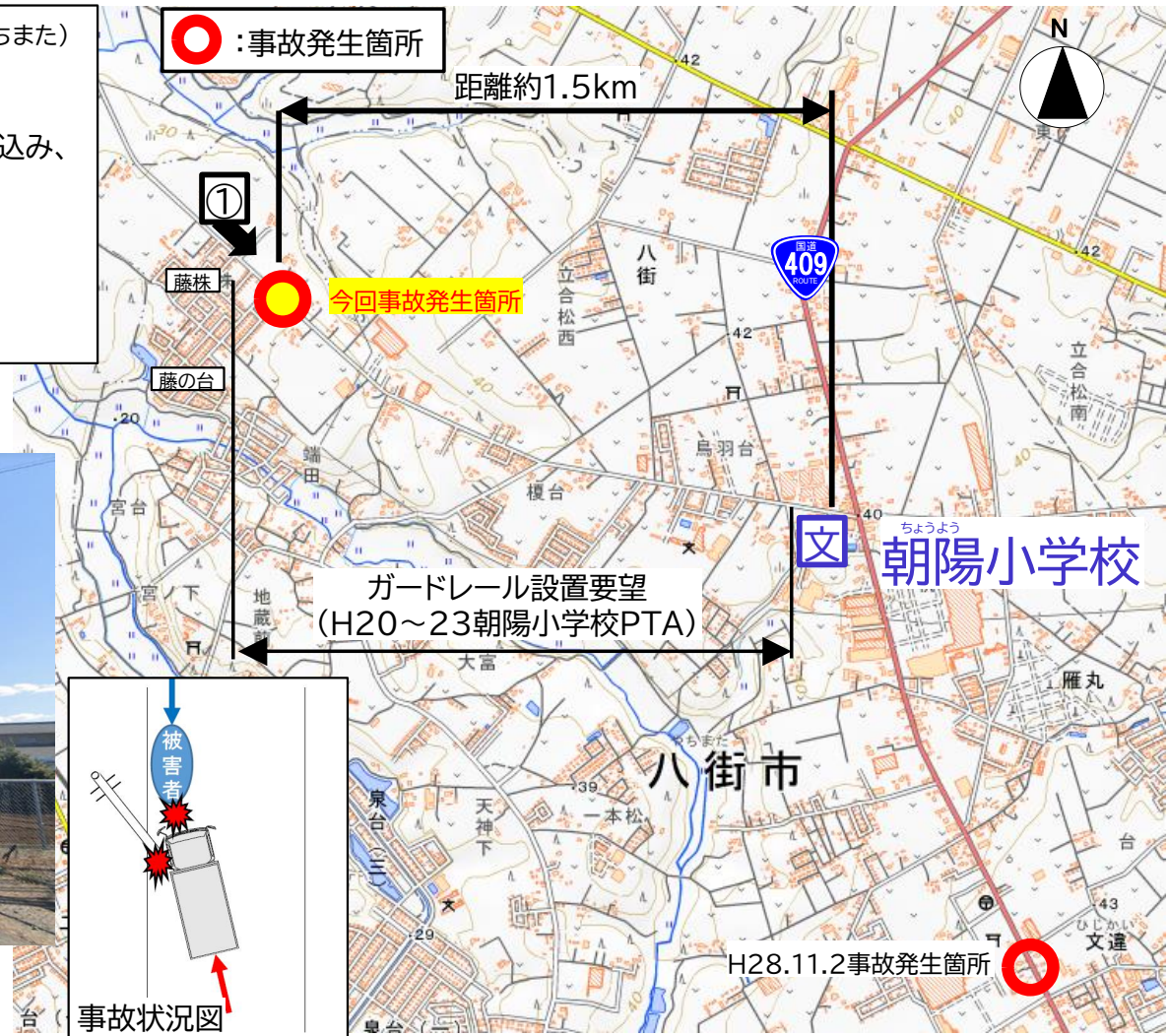


<道路管理者による物理的デバイスの設置>



- 発生日時：令和3年6月28日（月） 午後3時23分頃
- 発生場所：千葉県八街市八街は2番地先の市道
- 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**ハンパ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、ハンパ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。

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。

【第4回】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に関するワーキングチーム (令和6年6月28日) 資料4

道路管理者が実施する対策の進捗状況(R3通学路合同点検)

 国土交通省

- 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)(R6年3月末時点)
 - ・対策必要箇所数: 39,052 箇所
 - ・対策済箇所数 : 35,025 箇所 (約90%)
 - ・対策済箇所数(暫定的な安全対策含む) : 39,052 箇所 (100%)

【道路管理者による対策必要箇所数等の内訳】 (R6年3月末時点)

対策内容	対策必要箇所数	対策済み箇所数 (下段:暫定的な安全対策を含む)
歩道の整備・交差点改良等	約 6,600箇所	約 3,300箇所(約 50%) 約 6,600箇所(100%)
防護柵・狭さくの設置等	約 2,500箇所	約 2,300箇所(約 92%) 約 2,500箇所(100%)
区画線の設置・カラー舗装等	約 26,000箇所	約 25,600箇所(約 98%) 約 26,000箇所(100%)
その他(樹木の伐採等)	約 4,000箇所	約 3,800箇所(約 95%) 約 4,000箇所(100%)

【道路管理者による対策の例】

●歩道の整備



●防護柵の設置等



●路肩カラー舗装



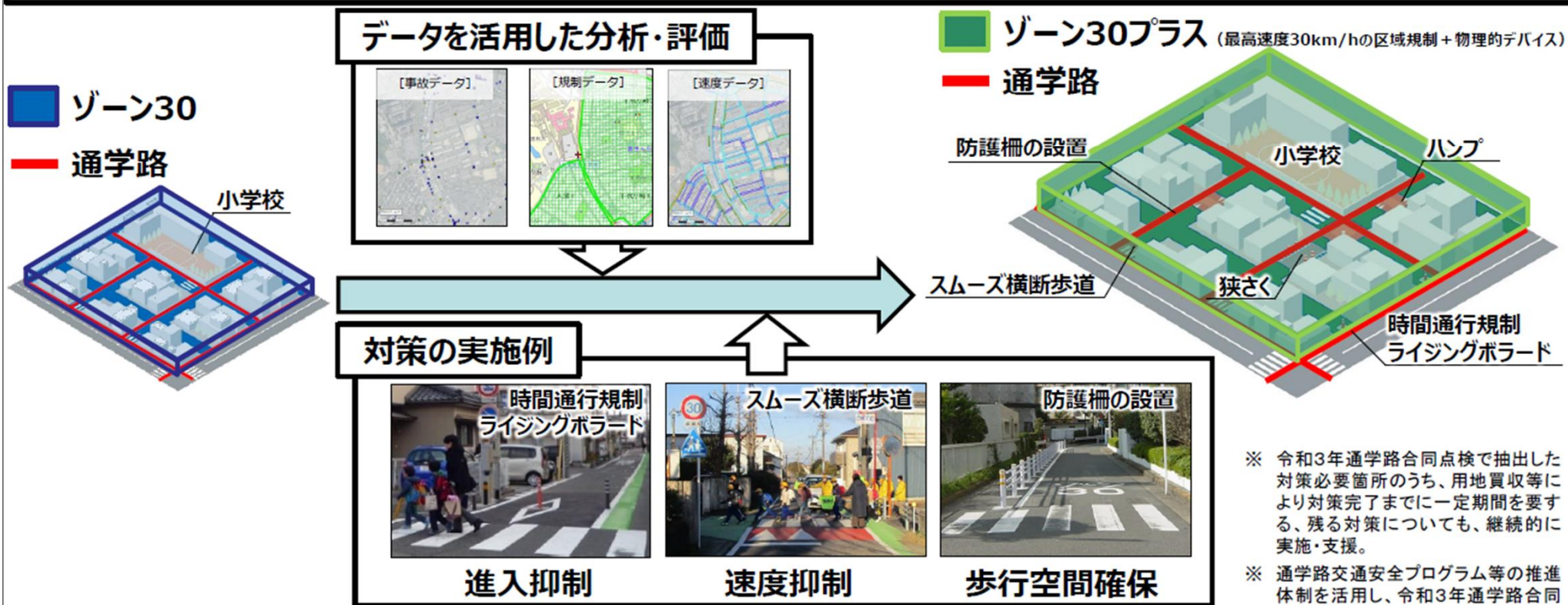
《暫定的な安全対策の例》

●注意喚起看板の設置



令和6年度以降の通学路の交通安全対策

- 文部科学省や警察庁とも継続して連携し、合同点検で抽出した特定の箇所・区間での点・線の対策に加え、小学校周辺を面的に捉えた交通安全対策を促進し、「小学校周辺はこどもの安全が第一」という意識の醸成も図る。
- まずは、既存の「ゾーン30」の内、区域内に小学校を含む箇所を対象に、データを活用して、通学路上の事故、交通規制、自動車走行速度等を分析・評価し、警察や学校、地域などとも連携・協力の上、「ゾーン30プラス」の導入などの面的な対策を実施。



※ 令和3年通学路合同点検で抽出した対策必要箇所のうち、用地買収等により対策完了までに一定期間を要する、残る対策についても、継続的に実施・支援。

※ 通学路交通安全プログラム等の推進体制を活用し、令和3年通学路合同点検で抽出した対策必要箇所以外の危険箇所においても、計画的かつ継続的な交通安全対策を推進。

- 令和6年度に、地区内に小学校を含むゾーン30地区からモデル地域を選定し、取組に着手。
- 並行してビッグデータ活用環境を整備し、全国での展開を加速。

第5回交通安全対策に関する関係閣僚会議（令和6年4月5日（金））より

【齊藤国土交通大臣】

（前略）

小学校周辺のゾーン30内にある通学路に着目し、データを活用して、事故の状況、交通規制、自動車走行速度などの分析・評価を基に、速度規制に加え、ハンプなどの物理的デバイスを措置する「ゾーン30プラス」の導入などの面的な対策を、警察や学校、地域などとも連携して実施…

【岸田内閣総理大臣】

（前略）

・可搬式オービスの活用などによる、生活道路等での交通指導取締り
・**通学路に着目した各種データ分析に基づく「ゾーン30プラス」の導入促進など、ハード・ソフトの両面から、こどもをはじめとする歩行者の安全確保にしっかりと取り組むこと…**

（以下略）