

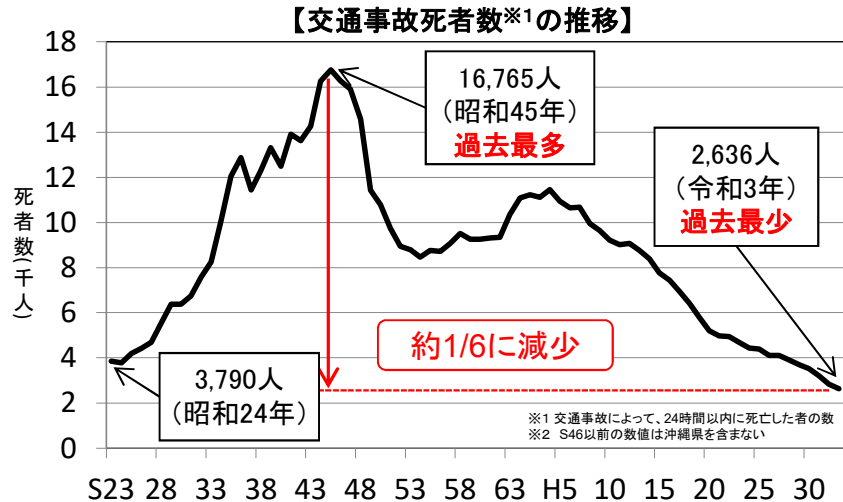
交通安全に関する最近の動向

令和4年2月2日

国土交通省 道路局 環境安全・防災課
道路交通安全対策室 柳田 真由美

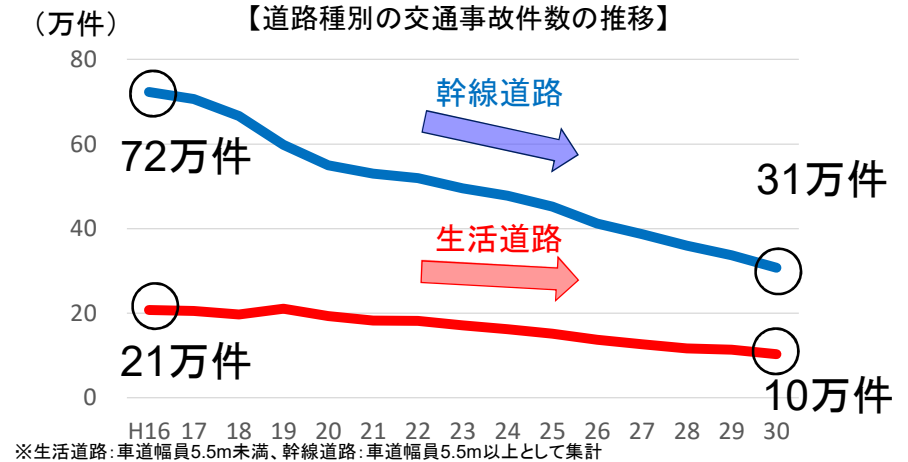
交通事故の現状

■交通事故死者数はS23年以降の統計で最小



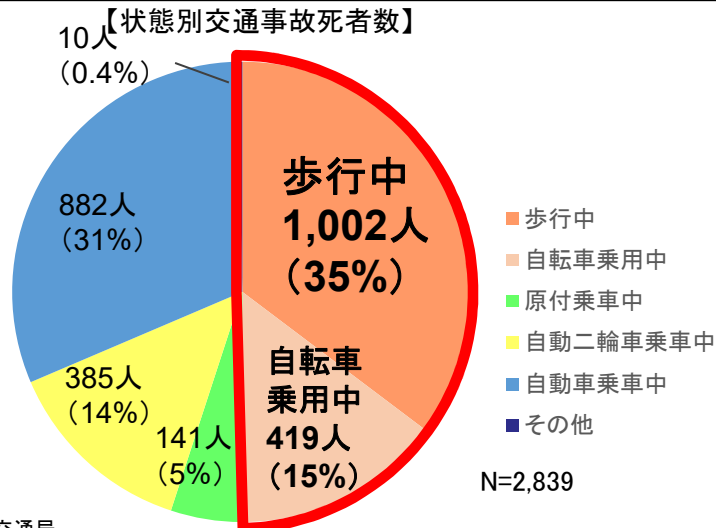
出典) 令和4年1月4日付け 警察庁交通局交通企画課「R3年中の交通事故死者数について」をもとに作成

■幹線道路に比べて生活道路の死傷事故件数の減少割合は小さい



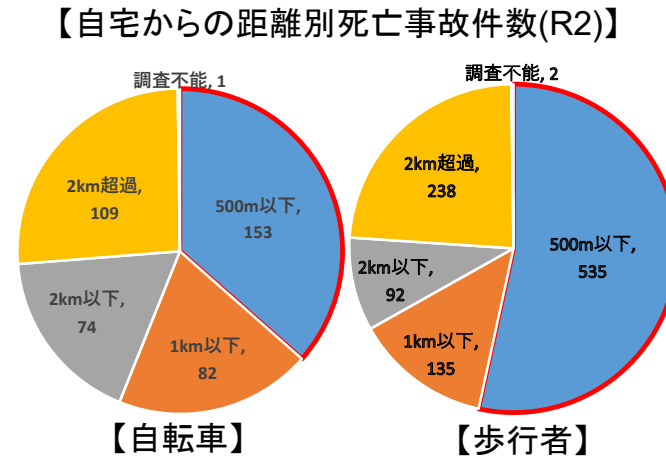
出典) 交通事故統計年報をもとに作成

■歩行中・自転車乗用中が死者数全体の約半数



出典) 警察庁交通局「令和2年中における交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」をもとに作成

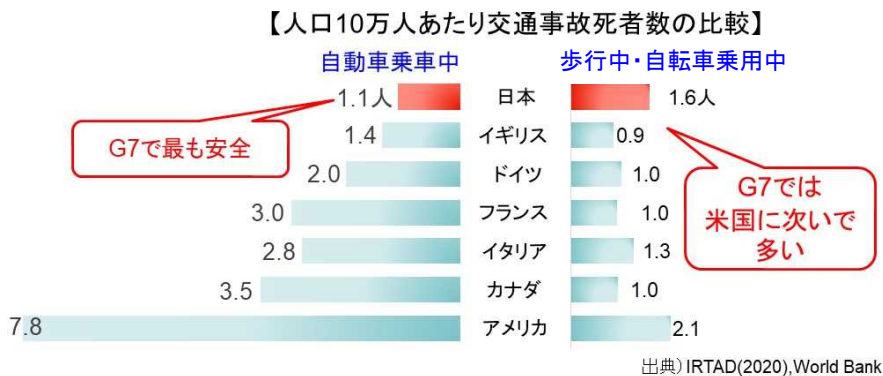
■自転車乗用中の死者数の約4割、歩行中の死者数の約半数が自宅から500m以内



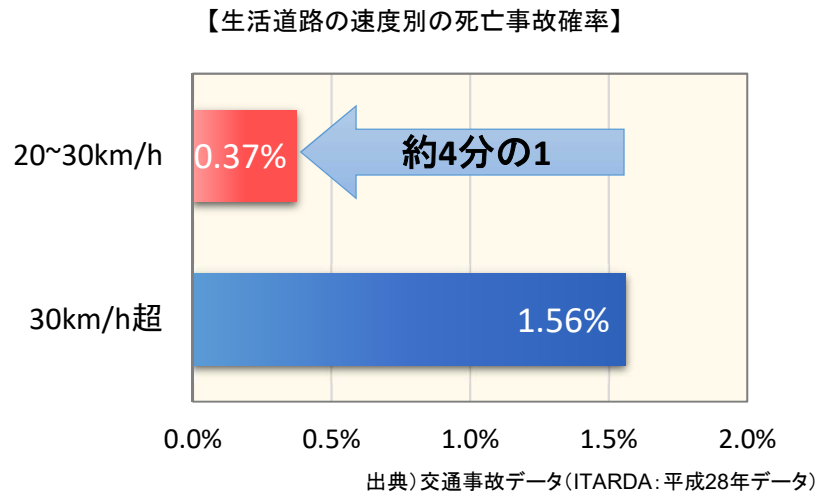
出典) 事故データ(公財)交通事故総合分析センター(ITARDA)

交通事故の現状

■自動車乗車中はG7で最も安全 歩行中・自転車乗用中は米国に次いで危険

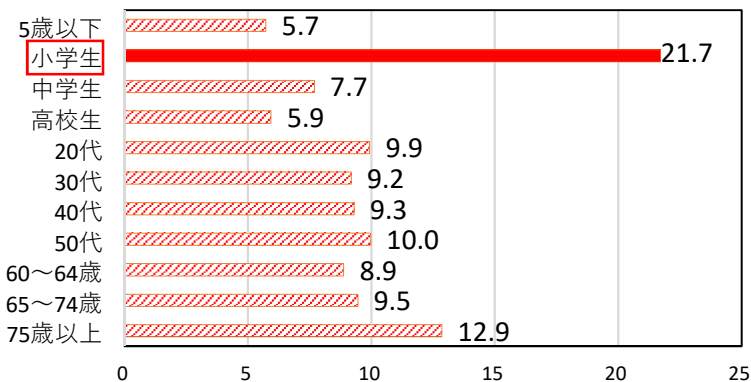


■衝突速度が30km/hを超えると致死率が急激に上昇



■生活道路の人口あたりの事故件数は、死傷事故件数は小学生が高い

【生活道路における人口10万人あたりの年代別死傷事故件数】



出典：交通事故データ：交通事故データ (ITARDA：平成30年データ)

※全道路における幅員5.5m未満の人対車両事故を集計

※年代は、2当当事者の職業 (小学生、中学生、高校生) および年齢 (小学生、中学生、高校生以外) を集計

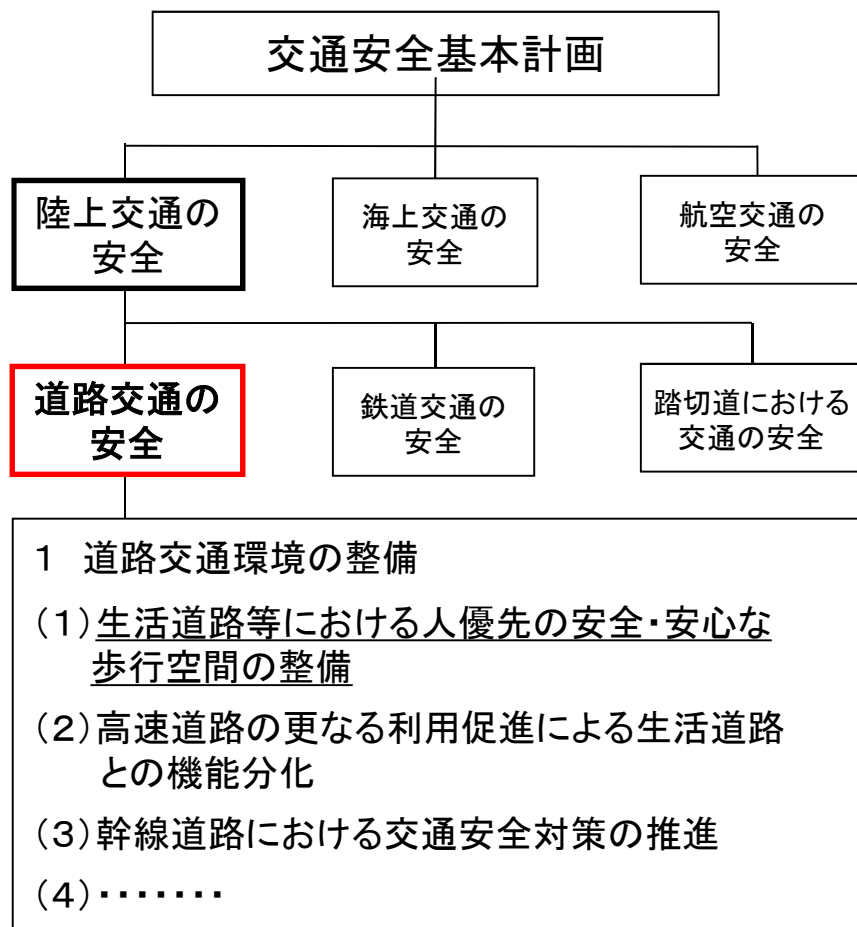
小学生、中学生、高校生の人口：文部科学統計要覧 (平成31年版)、小学生、中学生、高校生以外の人口：総務省統計局HPの統計データ (人口推計)

第11次交通安全基本計画※(令和3年3月29日決定 計画期間:令和3~7年)

(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。

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

第11次交通安全基本計画の概要

第11次交通安全基本計画 要旨

- 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。
- 計画期間：令和3年度～令和7年度（5か年）

計画の基本理念

- ・ 人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取組において、道路交通事故死者数については、過去最悪時の5分の1以下にまで減少。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。
- ・ 「**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。
- ・ **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を構築する。

第1 道路交通の安全

交通事故死者数は、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少を更新し続けているものの、高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が大きくなっているなど、今後一層の高齢者対策が必要。

本計画の目標を達成し、世界一安全な道路交通を実現していくため、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進。

【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】

<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
- 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

第2 鉄道交通の安全

第3 踏切道における交通の安全

第4 海上交通の安全

第5 航空交通の安全

社会資本整備重点計画

○令和3年5月28日に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画(計画期間:R3～R7)」において、交通安全施策関係についても重点施策として位置づけ

＜主な計画事項＞

- ・ 計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
- ・ 重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
- ・ 社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置 等

＜第5次社会資本整備重点計画(R3～R7)における道路交通安全に関する指標＞

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

○ 生活道路におけるゾーン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み合わせた対策による死傷事故抑止率
【R元年比 約3割抑止(R7年)】

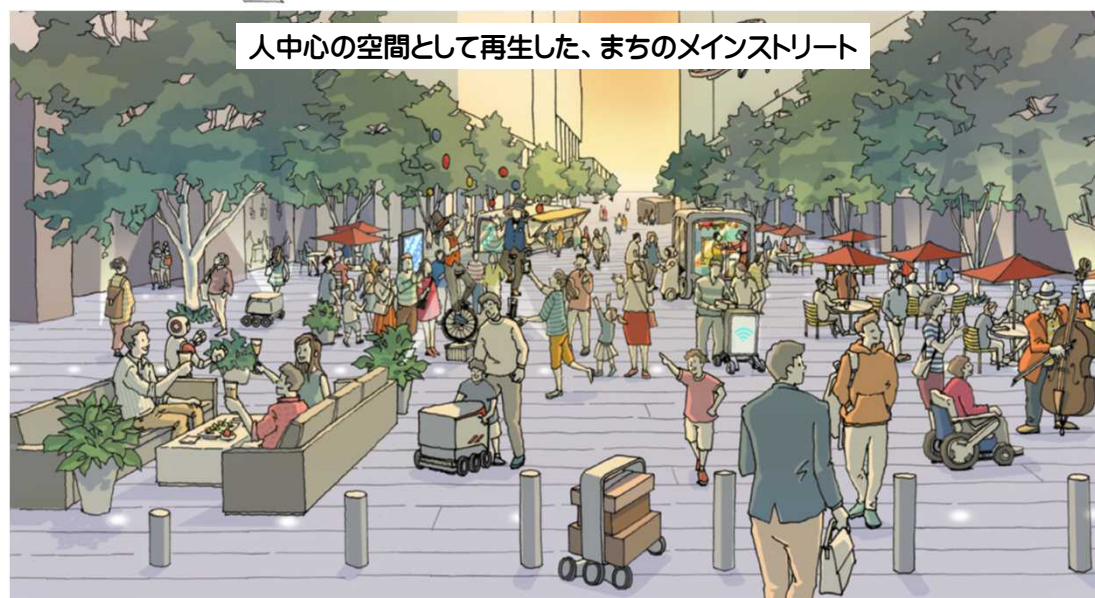
○ 通学路における歩道等の整備率
【R元年度 53% → R7年度 57%】

社会資本整備重点計画:社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画(閣議決定事項)

道路施策を通じて実現を目指す社会像 ～2040年、道路の景色が変わる～



○機能分化が進めば、ニーズに応じて人中心の多様な使い方が可能

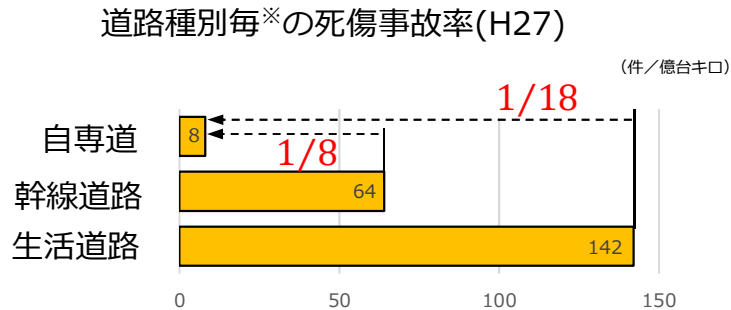


高速道路への転換・ 幹線道路と生活道路の機能分化

高速道路・幹線道路と生活道路との機能分化

- 高速道路の事故の起こりやすさは18分の1。しかし、諸外国と比較すると低い交通分担 ⇒ 安全な高速道路への転換で、大幅な死者、負傷者の削減が可能
- 幹線道路と生活道路の機能分化を進め、生活道路を歩行者中心の空間へ

【日本の道路種類別の死傷事故率】



※自動車専用道路（高速自動車国道、一般国道の自動車専用道路、都市高速、その他自動車専用道路）、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は除く））、生活道路（それ以外の道路（道路法上以外の道路も含まれる））

【高速道路の分担率の国際比較】

日本	アメリカ	フランス	ドイツ
16%	33%	30%	31%

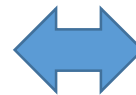
出典)

日本：道路交通センサス(H22)
 アメリカ：Highway Statistics 2011(プエルトリコを除く)
 フランス：Faits et Chiffres
 ドイツ：Verkehr in Zahlen

高速道路の定義)

日本：高規格幹線道路、都市高速、地域高規格道路
 アメリカ：Interstate, Other freeways and expressways
 フランス：Autoroute, Route nationale interurbaine à caractéristiques autoroutières
 ドイツ：Autobahn

自動車交通を担う幹線道路等



歩行者中心の暮らしの道(生活道路)

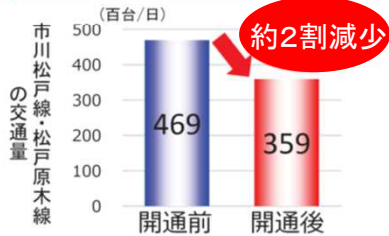
- ・ 幹線道路等の整備の進展により、自動車を安全性の高い道路へ転換
 - ・ ビッグデータを活用し、個々の道路の潜在的な危険箇所を解消
- ⇒ 暮らしの道を自動車と歩行者の混在空間から歩行者の空間へ

自動車専用道路の開通による周辺道路の交通安全の向上

○東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)が開通した後、市川市内の沿線地域では、並行する県道及び周辺の生活道路において、交通量の減少と交通安全の向上の効果がみられる。

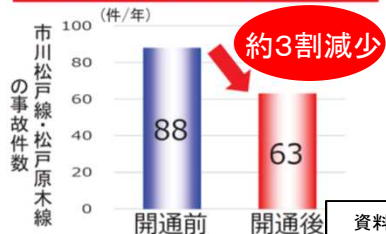


外環道(国道298号)に並行する県道では交通量が約2割減少



資料: 交通量調査(24h)
開通前 H29.4.26(水):6.29(木):9.26(火):H30.5.23(水)の平均値
開通後 H30.6.5(火):7.3(火):9.6(木):R元.6.4(火)の平均値

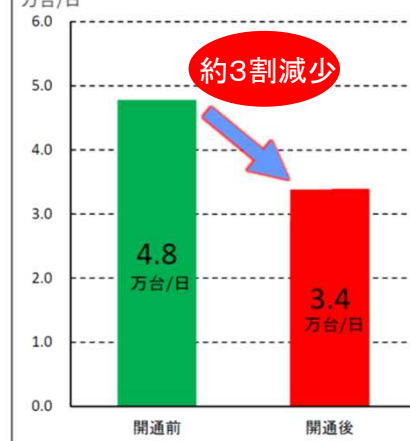
県道の交通事故は約3割減少



資料: 千葉県警察本部 開通前: H29.6~H30.5 開通後: H30.6~R元.5



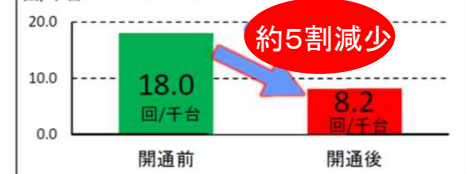
生活道路の流入交通量※1



使用データ: 交通量調査(12h) 開通前 H29.6.29(木): H29.9.26(火)の平均値
開通後 H30.7.3(火): H30.9.6(木)の平均値

※1: ETG2.0プローブデータやアラインにより確認した抜け道の交差点でカウントした交差点の流入交通量(国道側の交通量を除く)

生活道路の急ブレーキ回数



使用データ: ETG2.0プローブデータ 開通前 H29.6~8 開通後 H30.6~8
※ 急ブレーキ回数: 生活道路内の単位車両あたり0.35以上のブレーキ回数一般的に旅客輸送でH0.35を超えると乗客に不快感を与えるとされている。

生活道路のすれ違い状況



【市川市道】撮影: 平成29年6月29日 7時台

自動車専用道路の交通安全対策

自動車専用道路の交通安全対策について

- 暫定2車線区間については、優先的な区間で4車線化を計画的に実施するとともに、緊急的な対策としてワイヤロープの設置を推進。
- 重大事故に繋がる可能性の高い高速道路の逆走の対策や増加傾向にある高速道路への歩行者等の立入り対策を推進。

【暫定2車線区間の対策】

- 高速道路の暫定2車線区間は、死亡事故率が約2倍^{※1}
(死亡事故率(件/億台キロ)
4車線以上の区間:0.13、暫定2車線区間:0.26)
- ワイヤロープの設置予定延長(土工部約800km、中小橋約300橋)に対して、土工部で558km(約7割)、中小橋で107橋(約4割)が設置済み(R3.3末時点)^{※2}
- 今後、長大橋梁/トンネル区間に試行的に設置^{※2}



<ワイヤロープの設置事例>

※1 第1回 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(2016.12)資料

※2 第5回 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(2021.6)資料

※3 第5回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会(2019.10)資料

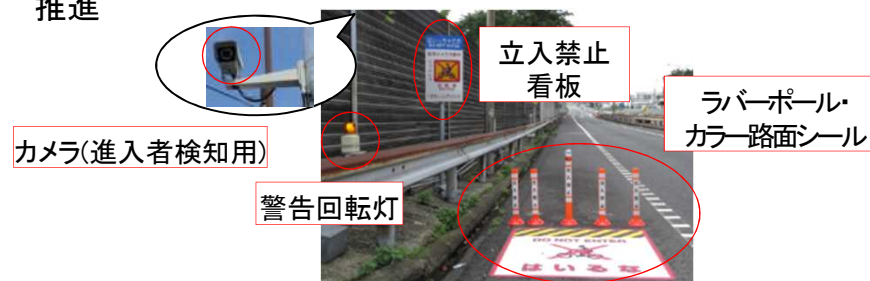
【逆走防止対策】

- 逆走は、事故全体に比べ死傷に至る割合が約5倍、死亡事故となる割合が約15倍^{※3}
- 標識設置・路面標示等の逆走防止対策を引き続き推進
- 逆走発生箇所において、公募・選定した新技術等を活用した逆走防止対策を実施



【歩行者等の立入り対策】

- 高速道路への歩行者等の立入り件数は増加傾向
(平成23年度:約2,600件 → 令和元年度:約4,000件)
- 注意喚起看板やラバーポール、カラー舗装等により立入り件数を減少させるため、進入形態等の分析を実施し、有効な対策を推進



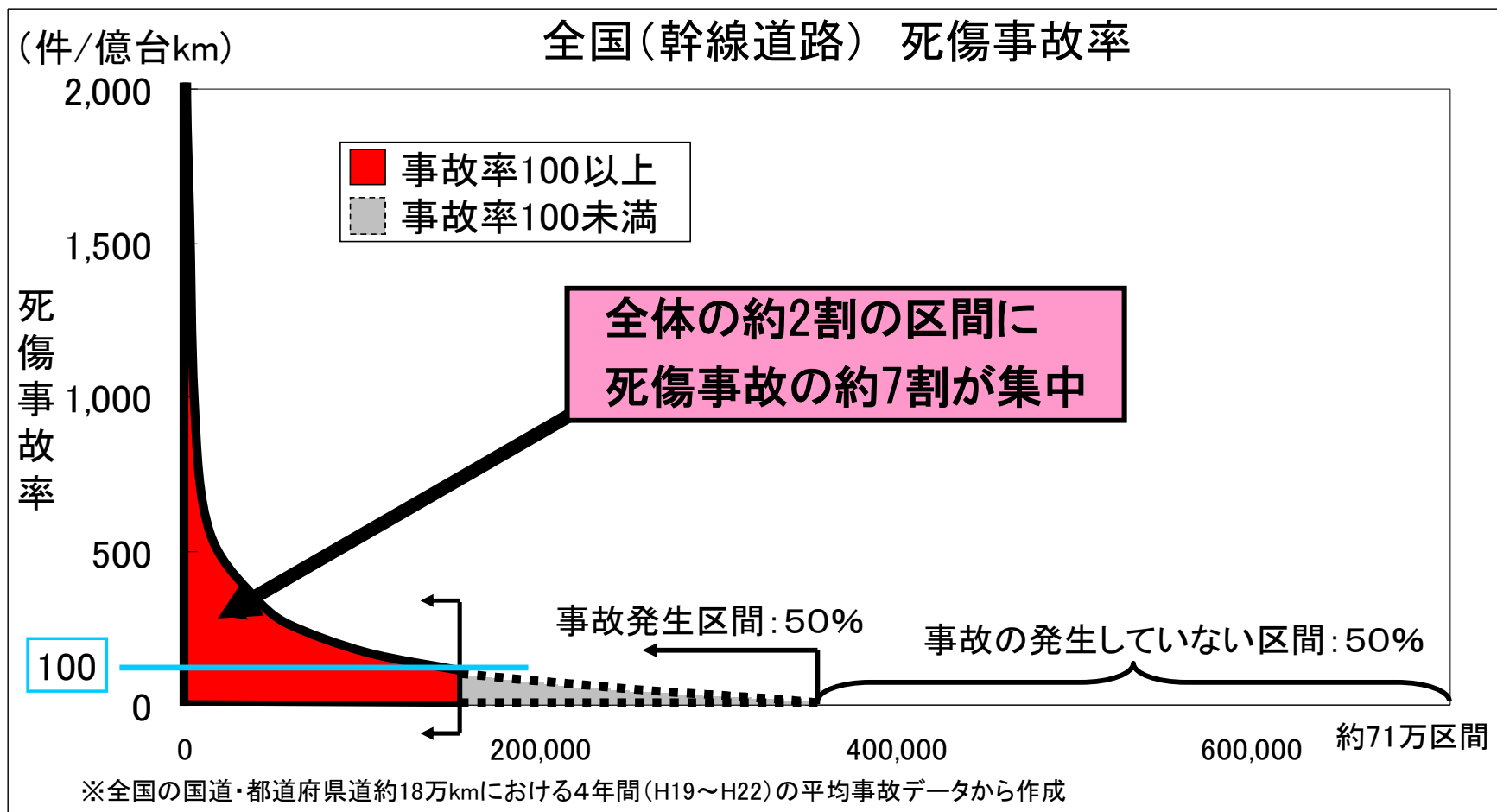
幹線道路の交通安全対策

幹線道路の交通事故対策の経緯

年代	長期計画	交通安全施策	
平成15年	社会資本整備重点計画 (H15～19)	事故危険箇所 (H15～19) ・死傷事故率が高い箇所や、交通事故が多発する恐れが大きいと認められる箇所を指定。 3,956箇所を指定	交差点等の安全対策 ・直轄国道では、死傷事故率等データや地域住民の指摘等を踏まえ、重点的・集中的に対策を実施 事故ゼロプラン (事故危険区間)(H22～) 13,494箇所を選定 (H27.1現在)
平成20年	社会資本整備重点計画 (H20～24)	事故危険箇所 (H20～24) 3,396箇所を指定	
平成24年	社会資本整備重点計画 (H24～28)	事故危険箇所 (H24～28) 3,490箇所を指定	
平成27年	社会資本整備重点計画 (H27～32(R2))	事故危険箇所 (H29～R2) 3,125箇所を指定	
令和3年	社会資本整備重点計画 (R3～R7)	事故危険箇所 (R3～R7)	

幹線道路の交通事故対策

- 全国の幹線道路18万キロを71万の区間(リンク)に分割し、死傷事故率の高い順に並べたところ、**全体の約2割の区間に死傷事故全体の約7割が集中**
- 「選択と集中」、「市民参加・市民との協同」などにより、交差点改良や歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備することにより、効率的・効果的な事故対策を実施



幹線道路の事故対策（事故危険箇所対策・事故ゼロプラン）

<事故危険箇所対策>

- 事故危険箇所は、**死傷事故が多発**している交差点や単路などを指定し、**都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策**を実施
- 社会資本整備重点計画の重点施策**として取組を推進中

対象路線：直轄国道、補助国道、都道府県道、政令市の主要市道

抽出基準：（A）死傷事故率100件/年・億台キロかつ

重大事故率10件/年・億台キロかつ死亡事故率1件/年・億台キロの箇所

（B）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

<事故ゼロプラン>

- 「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」**により重点的、効果的に交通事故の撲滅を図る『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を推進

対象路線：直轄国道

抽出基準：事故データに基づく区間(死傷事故率、重大事故等の発生件数等)

潜在的な危険区間(地域住民、道路利用者、市町村等からの指摘等)

生活道路の交通安全対策

通学路交通安全プログラム

＜策定主体＞ 地域の協議会（教育委員会・市町村・警察署等）

＜策定内容＞

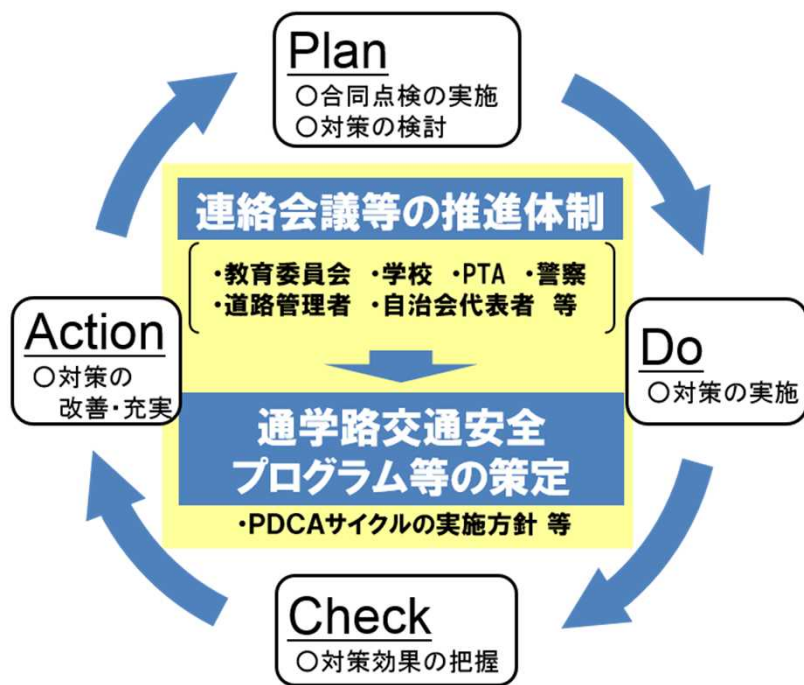
● **合同点検の実施方針**

合同点検の実施時期、合同点検の体制、合同点検の実施方法等

● **通学路安全確保のためのPDCAサイクルの実施方針**

更なる安全向上を図るため、定期的な合同点検、対策の検討・実施・効果把握、一連のサイクルにより改善・拡充する取組（※期限はない継続的な取組）

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



【静岡県浜松市の取組例】

PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中

合同点検



市教育委員会、道路管理者（国、県、市）、警察、学校、PTA等による合同点検を定期的実施



対策



側溝蓋掛けによる歩行空間の確保

連絡会議



対策の報告、効果検証
次年度作業計画策定

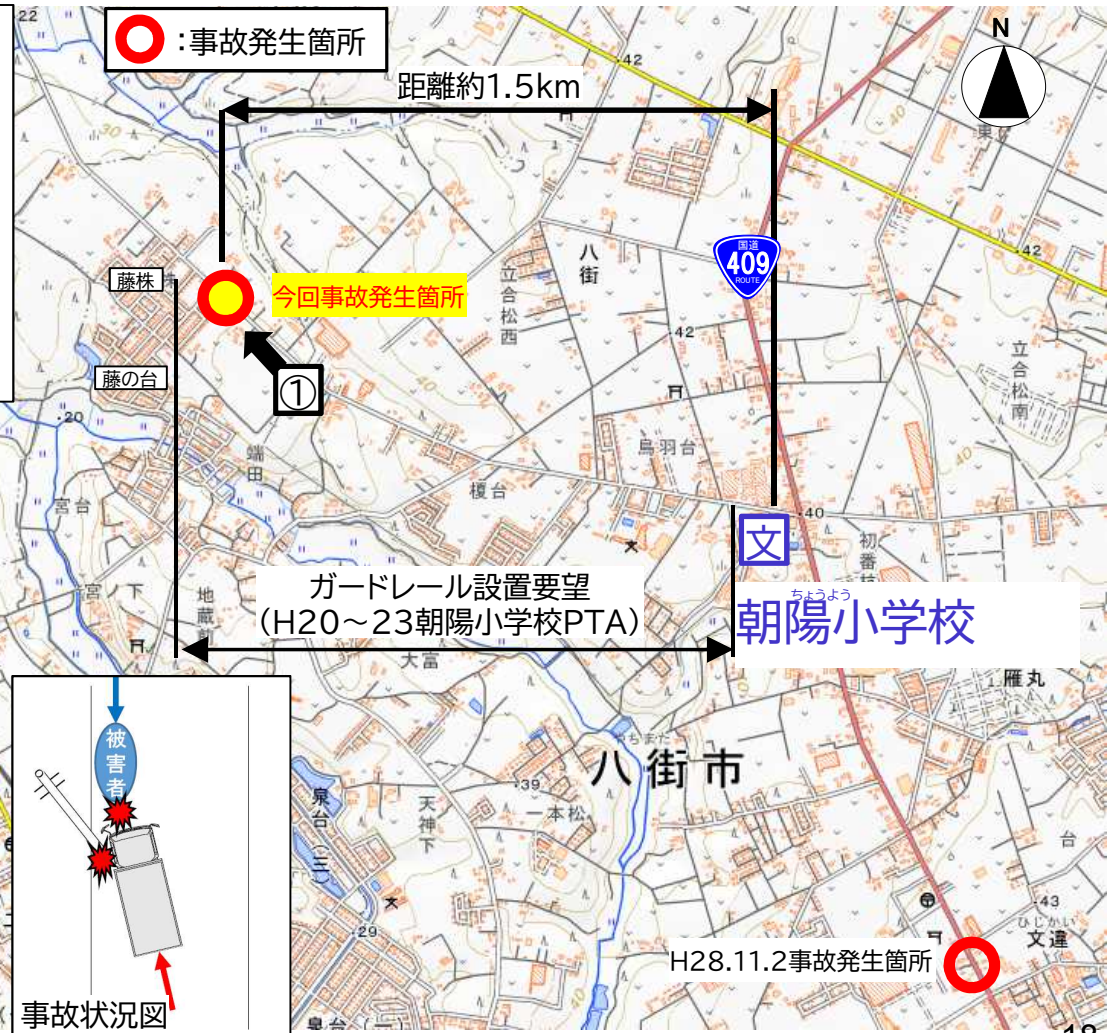
【千葉県八街市】^{やちまた} 令和3年6月28日 通学路事故の概要

○発生日時: 令和3年6月28日(月) 午後3時25分頃

○発生場所: 千葉県八街市八街は2番地先の市道^{やちまた やちまた}

○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、意識不明の重体1名、重傷2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: 八街市道12016号線
- 発生日時: 令和3年6月28日(月)15時35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、意識不明の重体1名、重傷2名
- 交通量: 不明
- 現況幅員構成 全幅5m(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。

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。

「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」に基づく主な施策の進捗状況 (令和3年12月)

1. 通学路等における交通安全の確保

○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	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校の通学路を対象に合同点検を実施し、全国で約7万2,000箇所の対策必要箇所を抽出(令和3年10月末時点)(文科省、国交省、警察庁) ・全国の自治体に対して「放課後児童クラブの来所・帰宅経路の安全点検の実施について(依頼)」を发出(令和3年10月18日)(厚労省)
○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	<ul style="list-style-type: none"> ・合同点検で抽出した対策必要箇所について、実施担当別の対策必要箇所数(令和3年10月末時点)は、学校・教育委員会 約3万4,000箇所、道路管理者約3万7,000箇所、警察約1万6,000箇所であり、令和3年度補正予算(道路管理者:国費500億円、警察:国費6億円)等を活用し、可能なものから速やかに対策を実施(文科省、国交省、警察庁)
○「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	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路等における速度規制の実効性確保のため、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進(令和3年度末までに新たに17台整備し、全国で116台となる予定)するとともに、同装置の積極的・効果的な活用による取締りについて都道府県警察に指示(令和3年11月30日)(警察庁)
○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	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者に対しては、横断する意思を明確に伝えるなど、自らの安全を守るための交通安全教育を実施(警察庁) ・運転者に対しては、歩行者等の保護意識の向上を図る交通安全教育を実施(警察庁) ・令和3年秋の全国交通安全運動期間中に通学路における全国一斉取締りを実施するなど、登下校時間帯に重点を置いた指導取締りを強化したほか、横断歩行者等妨害等に対する指導取締りの推進について都道府県警察に指示(令和3年11月30日)(警察庁) ・教職員や児童生徒の交通安全等に関する意識の向上を図り、児童生徒自身に、安全に身を守るための能力を身につけさせる安全教育の取組の推進(文科省)
○登下校時の子供の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ・登下校時の見守り活動の充実を図るため、スクールガード等ボランティアの養成・資質向上に向けたスクールガード・リーダーへの活動支援など、見守り体制の一層の強化(文科省) ・千葉県八街市において、通学路の安全確保に関する調査研究を実施し、その効果や課題の検証を実施。(文科省)
○「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	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年中に実施した「未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」の結果を踏まえ、道路管理者において対策必要とされた約2万8,000箇所のうち約2万3,000箇所、警察において対策必要とされた約7,400箇所のうち約7,200箇所について対策を完了(令和3年3月末時点)(国交省、警察庁)

2. 飲酒運転の根絶

○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	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車保管場所証明業務との連携等による未選任事業所の把握や、ウェブサイト上での情報公開により安全運転管理者の選任の促進を図っているほか、安全運転管理者の業務として、運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等を新たに義務付けるため、道路交通法施行規則の改正等を実施(令和4年4月より順次施行)(警察庁)
○飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年秋の全国交通安全運動の全国重点として「飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶」を掲げ、地域、職域等における「飲酒運転等を絶対にしない、させない」という規範意識の確立に向けた広報啓発活動を推進(内閣府) ・飲酒運転の危険性等について積極的な広報啓発を行うとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、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など効果的な取組を推進(警察庁)
○飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・PDCAサイクルに基づく取締り管理、飲酒運転者の周辺者に対する捜査の徹底等、飲酒運転等の根絶に向けて推進すべき事項について都道府県警察に通達(令和3年8月5日)(警察庁)
○運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化	<ul style="list-style-type: none"> ・運送事業者に対してアンケートを実施し、運送事業者独自の取組について情報収集。さらに、優良取組事例を抽出してヒアリングを行う等、詳細な調査を実施中。(国交省) ・運送事業者による運転者の指導・監督時の実施マニュアルへのアルコール依存症の記載拡充に向けて作業中。(国交省)

通学路等における交通安全の確保 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状況（概要）

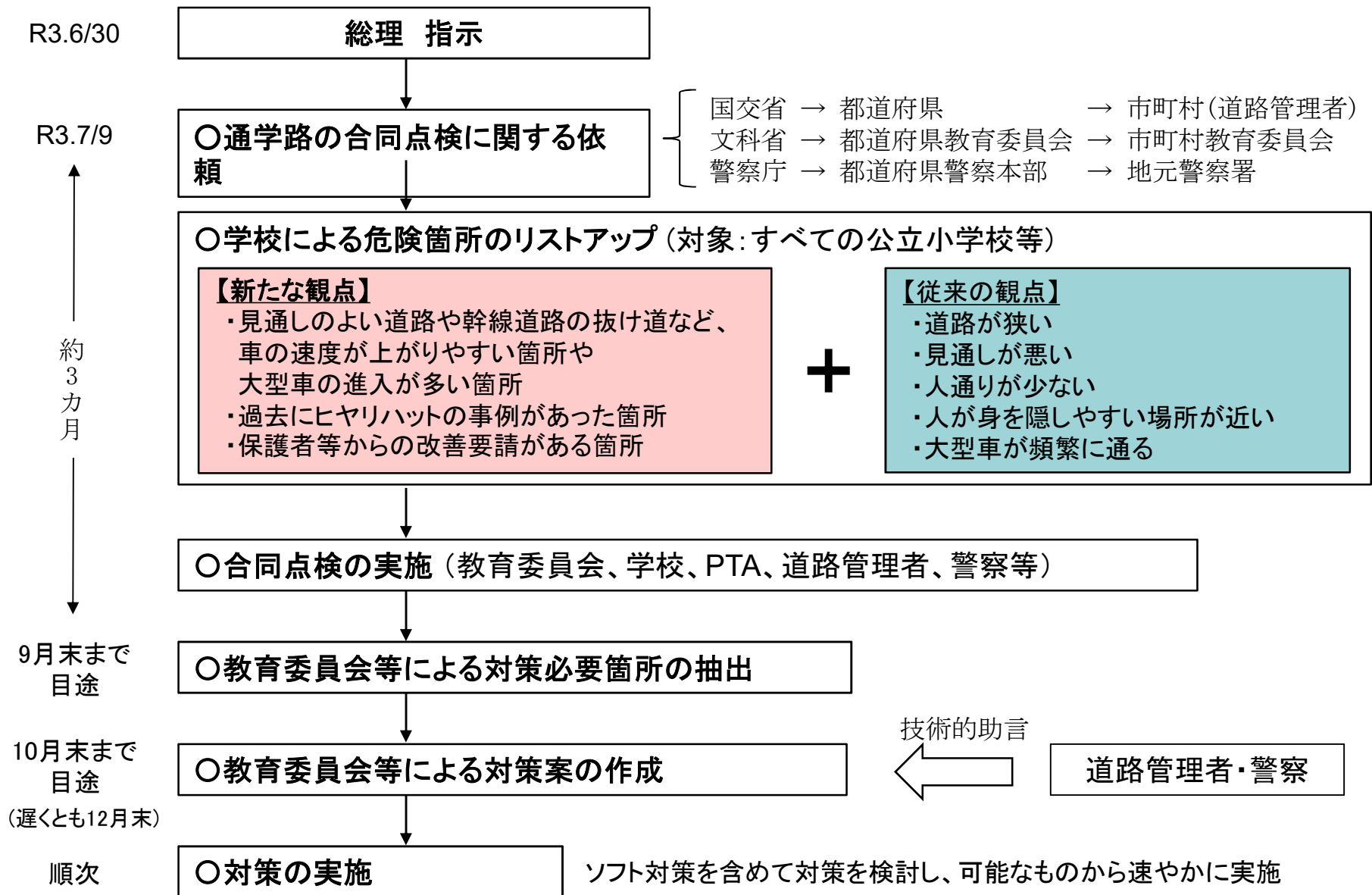
- 令和3年6月に千葉県八街市で、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5人が死傷する交通事故が発生したことを受けて、全国の約1万9千校の小学校の通学路を対象として、教育委員会、学校、PTA、道路管理者、警察等による合同点検を実施。
- 合同点検で抽出した対策必要箇所について、関係機関が連携して対策案を検討し、地域の実情に対応した効果的な対策を可能なものから速やかに実施。
- 令和3年10月末現在の合同点検実施状況について、点検中又は対策案の検討中である小学校を含め、約1万8千校（全体の約95%）から報告があったところ、対策必要箇所数の概数は次のとおり。

表 通学路における対策必要箇所の抽出状況（概数）

対策必要箇所数	約7万2,000箇所
学校・教育委員会による対策箇所	約3万4,000箇所
道路管理者による対策箇所	約3万7,000箇所
警察による対策箇所	約1万6,000箇所

※ 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため、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。
 ※ 令和3年10月末時点で未報告の小学校及び点検中又は対策案の検討中である小学校は、遅くとも12月末までに対策必要箇所における対策案が作成される予定。

八街市の交通事故を受けた通学路の点検の実施



生活道路の交通安全対策 これまでの取組

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	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
H21		ゾーン30の整備(H23～) ・4,031箇所の整備(R3.3)
H23		
H24		
H28	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	
	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	

<参考>「ゾーン30」における物理的デバイス設置効果の分析

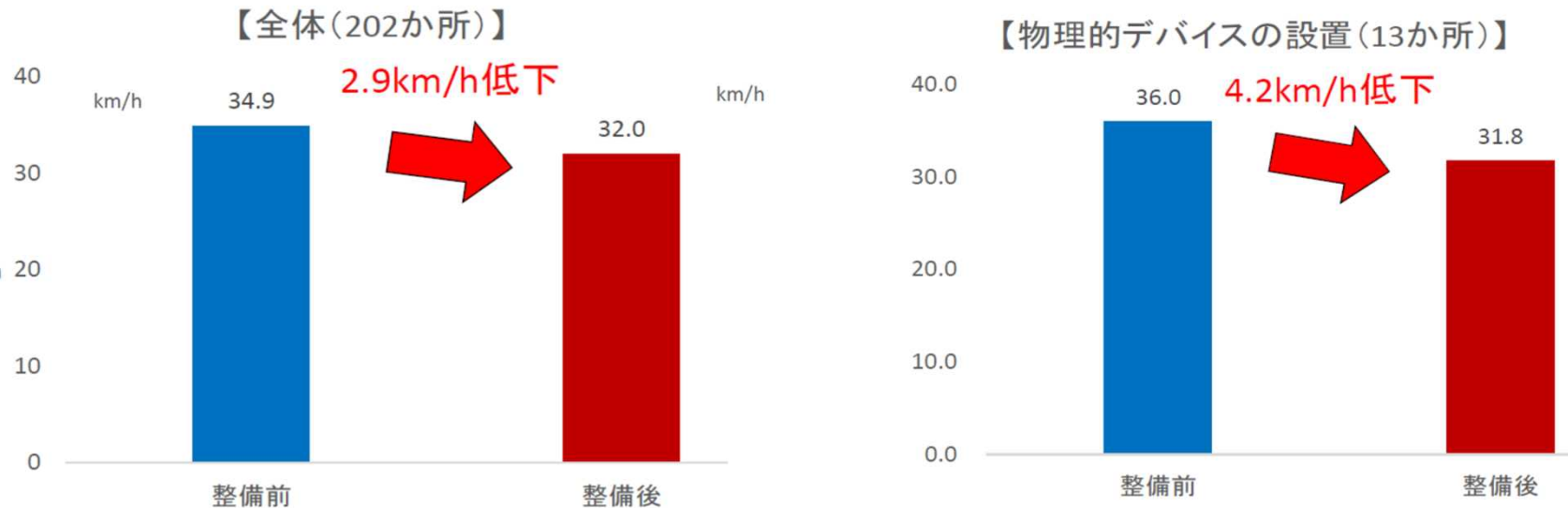
○埼玉県警・京都府警が整備した「ゾーン30」において、整備前後で平均通過速度が2.9km/h低下。

そのうち、物理的デバイスを設置した箇所は4.2km/h低下。[平成28年度末時点]

⇒規制速度だけでなく、物理的デバイスを組み合わせることで大きな効果が発現する傾向

※ゾーン30：活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策（選択的対策）を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る生活道路対策（平成23年9月開始）。平成27年度時点で実施箇所の交通事故発生件数は23.5%減少。

■「ゾーン30」の整備前後における平均通過速度※3



※1 平成27年度末までに整備した2,490カ所の「ゾーン30」において発生した交通事故件数

※2 「対歩行者・自転車事故」とは、自転車が第1当事者又は第2当事者であったときに相手当事者が歩行者又は自転車であった事故をいう

※3 平成28年度末までに埼玉県警・京都府警で整備した202カ所の「ゾーン30」における平均通過速度

※4 警察庁交通局の公表資料より抜粋(一部加工)

※警察庁交通局資料

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

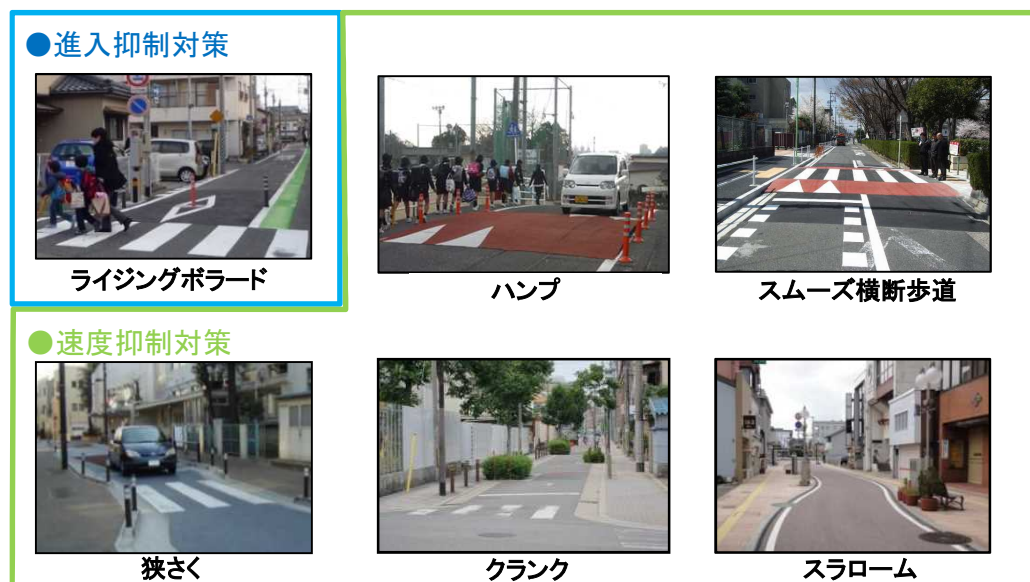
- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備



<警察による交通規制>

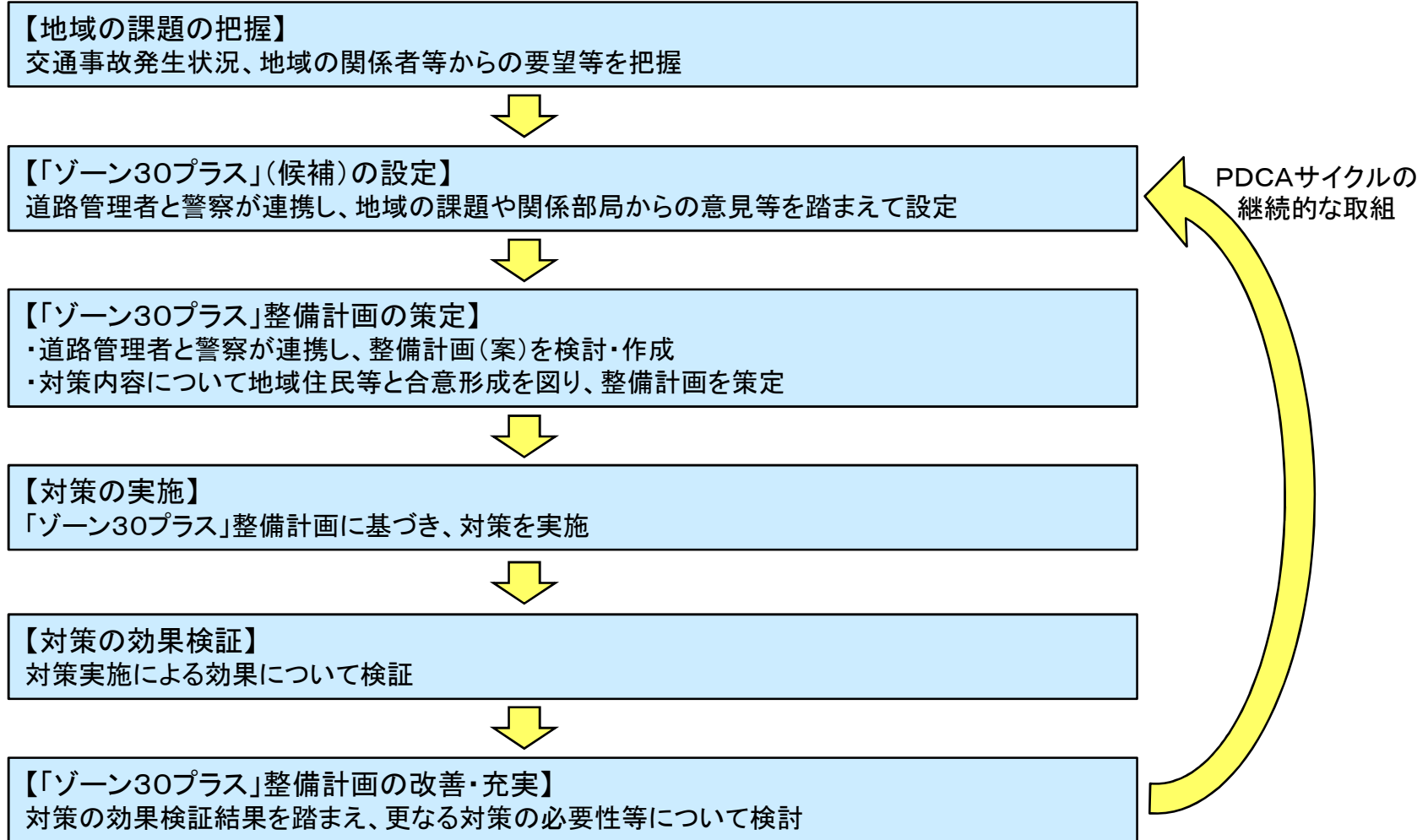


<道路管理者による物理的デバイスの設置>



「ゾーン30プラス」の取組フロー

道路管理者及び警察が取り組む内容



【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 27

スムーズ横断歩道の全国での設置(R3.11.26時点)

	設置地区	道路管理者	設置手法※2	設置期間※3		設置地区	道路管理者	設置手法※2	設置期間※3
①	北海道 札幌市 手稲区 西宮の沢	札幌市	仮設	R3.9.4～10.2	⑳	兵庫県 明石市 王子	明石市	本設置	R3.9.21～
②	北海道 苫小牧市 澄川町	苫小牧市	仮設	R3.10.18～11.8	㉑	兵庫県 神戸市 須磨区 大黒町	神戸市	本設置	R3.9.7～
③	青森県 青森市 北中野	青森市	仮設	R3.9.17～11.12	㉒	奈良県 奈良市 法蓮町	奈良県	仮設	R3.9.21～10.20
④	岩手県 滝沢市 室小路	滝沢市	仮設	R3.9.9～11.11	㉓	和歌山県 和歌山市 木広町	和歌山市	仮設	R3.9.19～10.9
⑤	宮城県 富谷市 成田※4	富谷市	仮設	R3.10.19～11.18	㉔	鳥取県 鳥取市 寺町	鳥取市	仮設	R4.1下旬～2下旬
⑥	秋田県 秋田市 土崎港東	秋田市	仮設	R3.9.17～11.30	㉕	島根県 松江市 学園一丁目	松江市	仮設	R3.12月上旬～12下旬
⑦	山形県 山形市 城北町	山形市	仮設	R3.9.15～10.28	㉖	岡山県 津山市 山北	津山市	仮設	R3.9.6～9.30
⑧	福島県 福島市 清明町	福島市	仮設	R3.10.14～11.15	㉗	広島県 福山市 新涯町	福山市	仮設	R3.12月上旬～12下旬
⑨	茨城県 つくばみらい市 絹の台	つくばみらい市	仮設	R3.11.1～11.26	㉘	山口県 下関市 秋根東町	下関市	本設置	R3.9.7～
⑩	栃木県 栃木市 入舟町	栃木市	仮設	R3.9.21～9.30	㉙	徳島県 三好郡 東みよし町※4	東みよし町	仮設	R3.9.27～
⑪	埼玉県 さいたま市 大宮区 三橋※4	さいたま市	仮設	R3.9.17～10.13	㉚	香川県 さぬき市 志度	さぬき市	仮設	R3.11.15～12.16
⑫	千葉県 野田市 桜の里	野田市	仮設	R3.11.5～11.22	㉛	愛媛県 新居浜市 中萩町	新居浜市	仮設	R3.10.2～12.18
⑬	東京都 港区 芝浦	港区	仮設	R3.9.17～10.16	㉜	高知県 四万十市 中村新町	四万十市	仮設	R3.11.19～12.5
⑭	山梨県 中巨摩郡 昭和町 西条	昭和町	仮設	R3.9.21～10.9	㉝	福岡県 北九州市 八幡西区 千代ヶ崎	北九州市	本設置	R3.9.30～
⑮	長野県 千曲市 杭瀬下	千曲市	仮設	R3.10.27～11.30	㉞	佐賀県 佐賀市 久保泉町 上和泉	佐賀市	仮設	R3.11.24～12.22
⑯	新潟県 村上市 三之町	村上市	仮設	R3.11.9～11.25	㉟	長崎県 佐世保市 浜田町	佐世保市	仮設	R3.9.21～10.15
⑰	岐阜県 各務原市 大佐野町	各務原市	本設置	R3.12下旬～	㊱	熊本県 熊本市 東区 東町	熊本市	仮設	R3.10.21～11.16
⑱	静岡県 沼津市 大塚	沼津市	仮設	R3.9.21～10.22	㊲	大分県 別府市 青山町	別府市	本設置	R3.8.31～
⑲	愛知県 名古屋市 昭和区 白金	名古屋市	仮設	R3.9.24～11.24	㊳	宮崎県えびの市大字原田	えびの市	仮設	R4.1月中旬～2月上旬
㉑	三重県 津市 久居新町	津市	仮設	R3.9.21～10.21	㊴	鹿児島県 熊本郡 南種子町 中之上	南種子町	仮設	R3.10.22～11.16
㉒	京都府 舞鶴市 桃山町	舞鶴市	本設置	R3.8.26～	㊵	沖縄県 那覇市 若狭	那覇市	仮設	R3.10.21～R4.3下旬

※1 令和3年11月26日時点 ※2 仮設に用いる「可搬型ハンプ」については、国土交通省地方整備局等から貸与します。

※3 設置時期は、今後の天候等の状況により変更することがあります。 ※4 ゾーン30未整備の地区

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen-zone30plus.html>

スムーズ横断歩道の設置状況について(京都府まいづる舞鶴市)

【概要】

〔設置地区〕

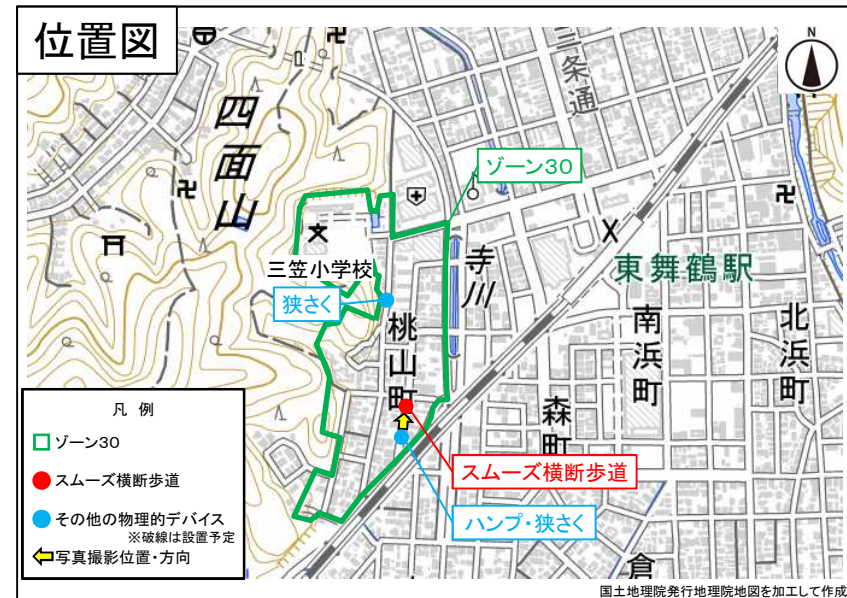
まいづる ももやまちょう みかさ
京都府舞鶴市桃山町(三笠小学校周辺)

〔設置期間〕

令和3年8月26日～ (本設置)

〔問合せ先〕

まいづる
舞鶴市役所 建設部土木課 (TEL:0773-66-1049)



現地状況(設置前)



現地状況(設置後)



対策メニュー例

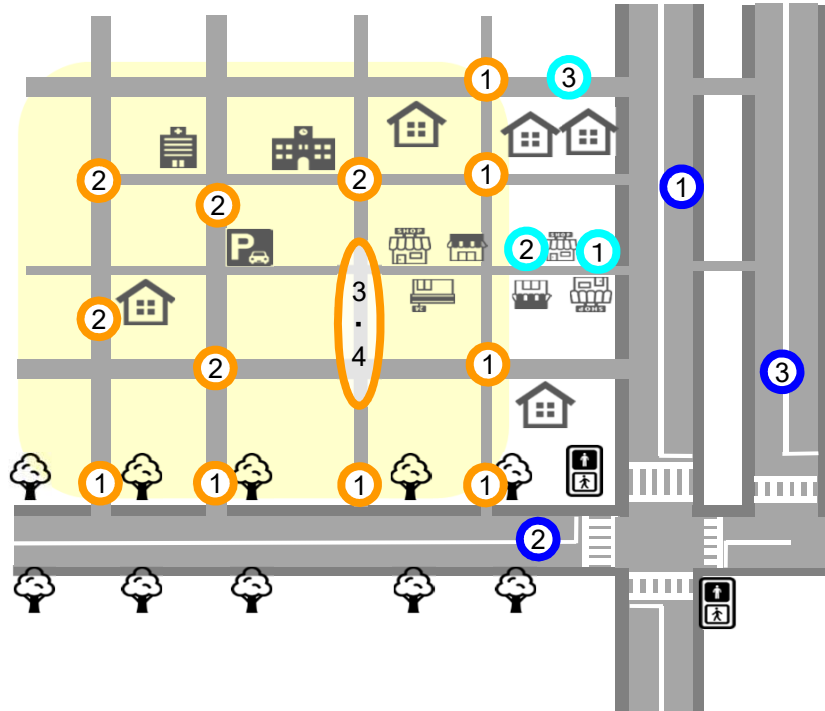
○目的や場所の特性等によって様々なメニューから選択し組み合わせることで、効果的な対策を実施

用途	単路部	交差点部	
交通量の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用道路 車両通行止め 一方通行 ランプ シケイン 	<ul style="list-style-type: none"> ライジングボラード 大型車等通行止め 狭さく 	<ul style="list-style-type: none"> 車両進入禁止 指定方向外進行禁止 スムーズ歩道 ライジングボラード 斜め遮断 交差点入口ランプ 交差点全面ランプ 交差点狭さく(バルブアウト)
速度の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ランプ 狭さく 減速マーク ドットライン ブロック系舗装 	<ul style="list-style-type: none"> スムーズ歩道 シケイン 通学路(文字表示) カラー舗装 スムーズ横断歩道 	<ul style="list-style-type: none"> 交差点入口ランプ 交差点全面ランプ 狭さく(バルブアウト) スムーズ歩道 ドットライン 交差点クロスマーク カラー舗装 ブロック系舗装 スムーズ横断歩道
歩行空間等の確保	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用道路 ライジングボラード 車両通行止め 防護柵 ブロック系舗装 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道(自歩道)の整備 路側帯の設置・拡幅 カラー舗装 横断歩道 	<ul style="list-style-type: none"> 車両進入禁止 ライジングボラード 防護柵 横断歩道
ドライバーの視認性向上	<ul style="list-style-type: none"> 道路反射鏡 目かくし板撤去 立入防止フェンスの移設 		
関係者との連携・協力の取組事例	<ul style="list-style-type: none"> 地域との連携による対策の実施 対策の検討 通学路交通安全プログラムの策定 	<ul style="list-style-type: none"> 合同点検の実施 整備効果の把握 情報発信 	

※具体事例は、「通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例」に掲載

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

道路管理者が主体的に実施する対策メニュー

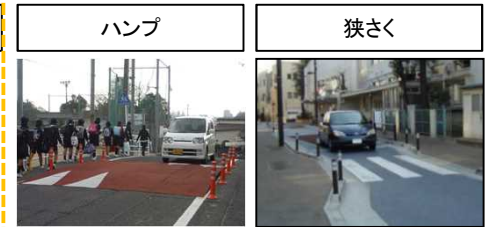


II エリア(面的)対策

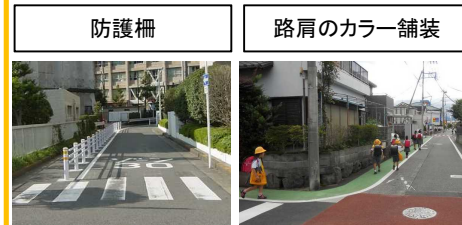
① 進入口を入りにくくするための対策
例: スムーズ歩道、ライジングボラード



② 走行速度を抑制するための対策
例: ハンプ、狭さく、シケイン、ブロック舗装



③ 歩行者の空間を確保するための対策
例: 防護柵、路肩のカラー舗装



④ 歩行者・自転車の空間を優先して確保するための対策



I 局所的対策

対策例: ①防護柵の設置、②歩行者と自転車の利用空間の分離、③無電柱化 等

● 歩行者と自転車利用空間の分離例



● 無電柱化の例



III 幹線道路対策

対策例: ①車線の拡幅・歩道の整備、②右折レーン設置、③バイパスの整備 等

● 車線の拡幅・歩道の整備例



● 右折レーンの設置例

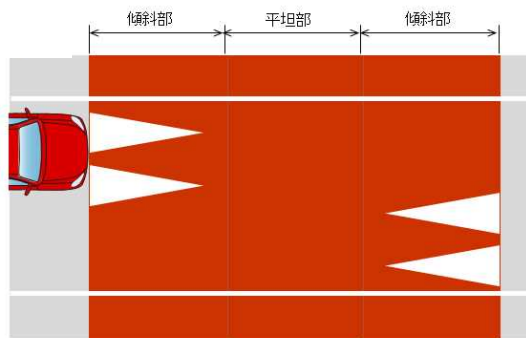


凸部(ハンプ)

○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物



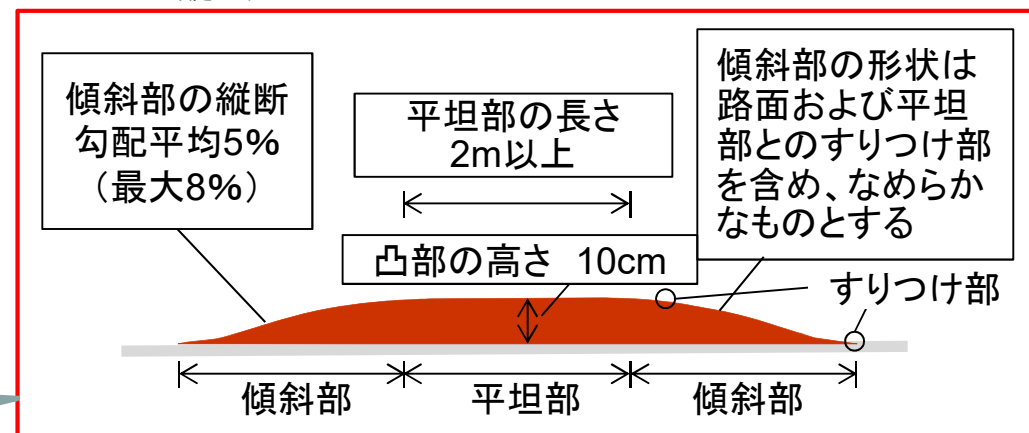
[平面図]



凸部の設置に関する技術基準



[縦断面図]

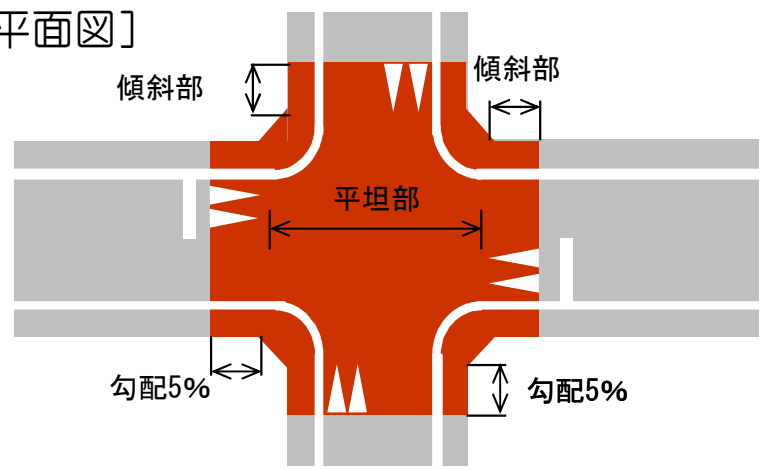


凸部(ハンプ) ※交差点の設置例

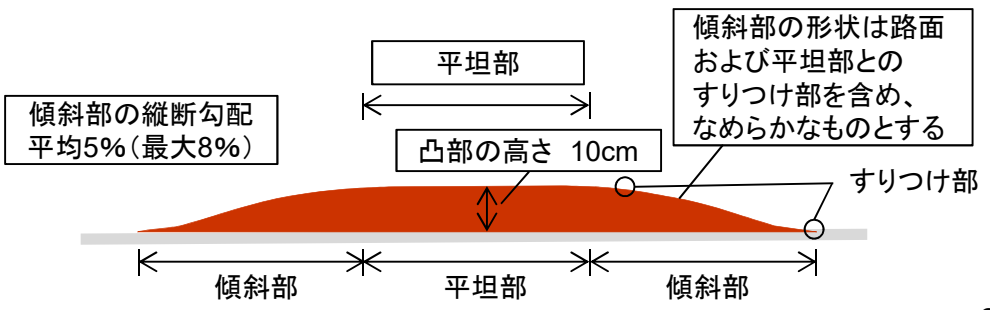
○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物



[平面図]



[縦断面図]



スムーズ横断歩道

○車道方向にはハンプ構造とすることで自動車の走行速度の低減を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が減少することにより、歩道と横断歩道の通行がスムーズに

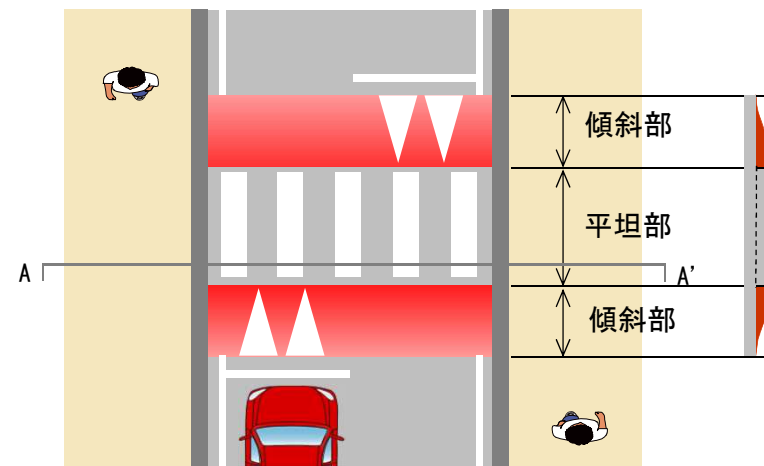


※埼玉大学 交通・計画グループ提供

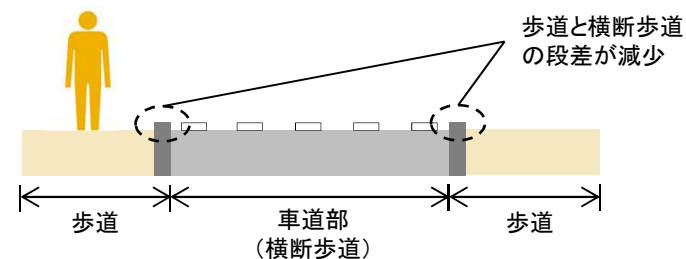
[平面図]

[断面図(車道方向)]

=凸部(ハンプ)の構造



[断面図(横断方向:A-A')]]



ライジングボラード

○自動昇降する車止めで、通学路等の通行規制時間の通過交通の進入を排除

[ボラードが下降した状態]



[ボラードが上昇した状態]



※通行規制時間帯以外は常時下降
大型車（マイクロを除く）は常時通行不可

※平日7:30-8:15(通学時間帯)に通行規制

(参考)欧州では、すでに多くのライジングボラードが、
公道上(通学路、幹線道路からの抜け道、観光地、歴史的な中心市街地等)に設置されている

カラー舗装、ブロック系舗装

○舗装の色や材質によって、道路空間の配分を示すとともに、速度抑制を促す

[カラー舗装]

- ・歩行空間を明示※
- ・交差点であることを示し、車両側に速度抑制を促す



※歩行者にも安全な歩行位置を示す効果

[ブロック系舗装]

- ・ブロックの色によりカラー舗装と同様の効果
- ・車両側には速度抑制効果※



※類似した沿道状況の比較で、通常の舗装と比較してブロック系舗装の平均速度が低い

ビッグデータを活用した交通安全対策

メッシュデータ等の提供

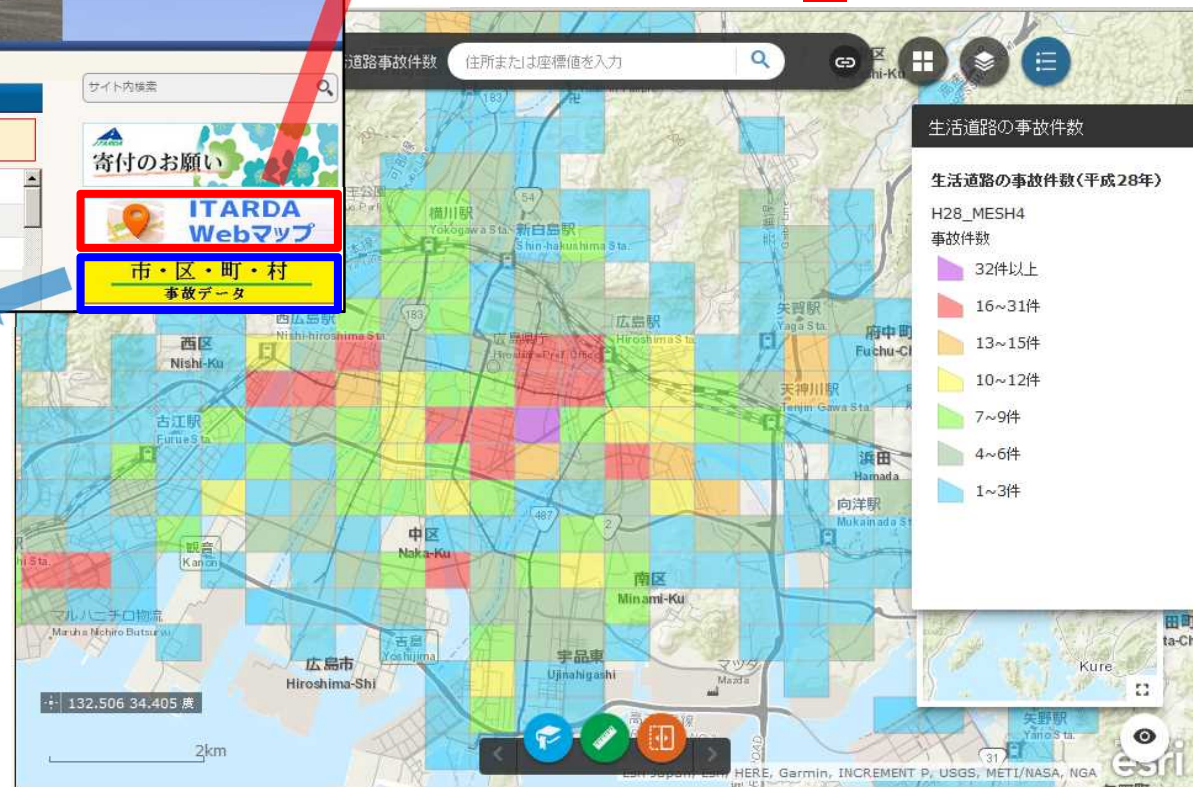
○交通事故総合分析センター(ITARDA)HPで生活道路の死傷事故に関するメッシュデータが閲覧可能

ITARDA HP <http://www.itarda.or.jp/>



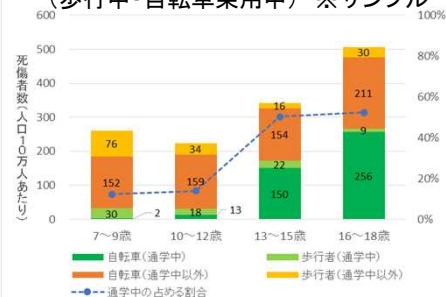
「ITARDA Webマップ」バナーをクリック

生活道路における
地域メッシュ(約500m×500m)別の
交通事故発生状況を公開



市区町村別の交通事故に
関する様々なデータを公開

小中高生の人口10万人あたり通行目的別死傷者数
(歩行中・自転車乗中) ※サンプル

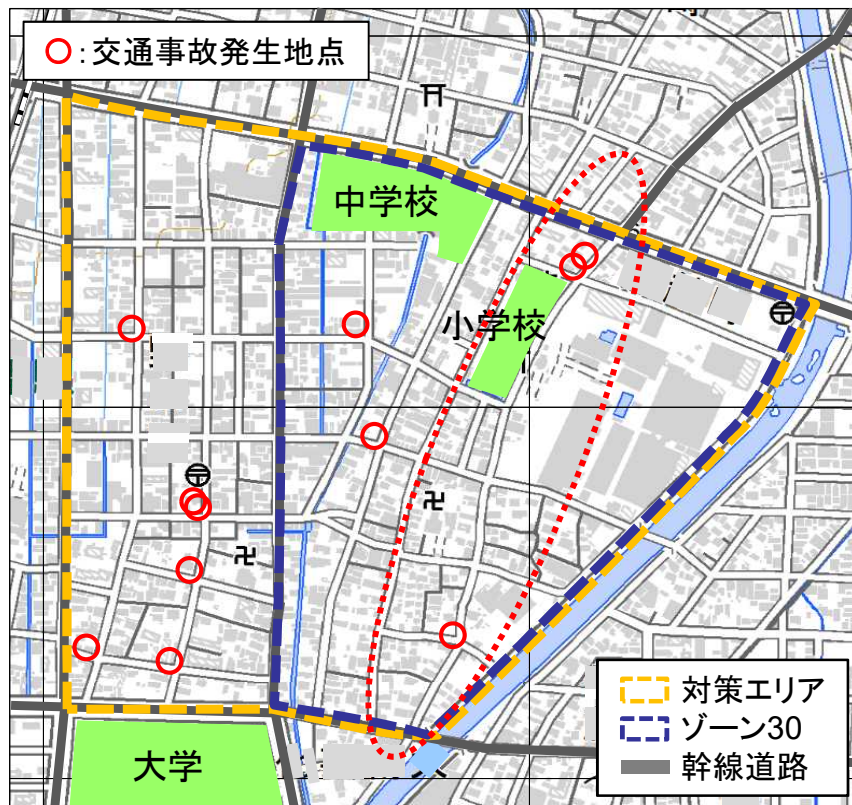


ビッグデータを活用した生活道路の交通安全対策

○ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施可能

[これまで]

■事故発生箇所に対する 対症療法型対策

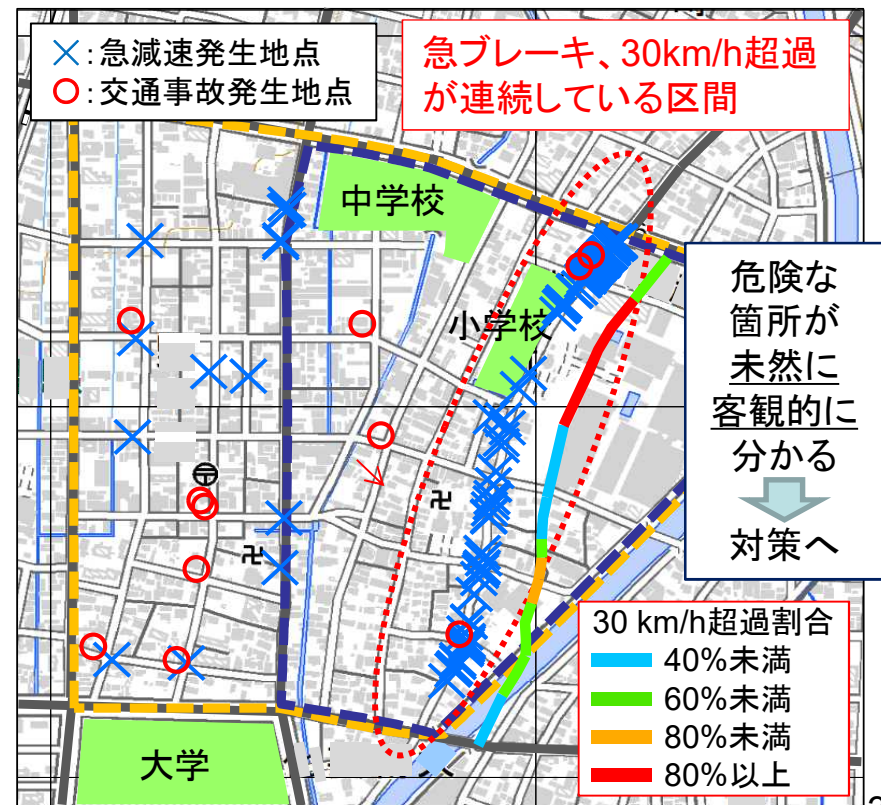


使用データ:ETC2.07ロードデータ:H27.4~7交通事故データ(静岡県警HPより):H26.1~12

[ビッグデータの活用により]

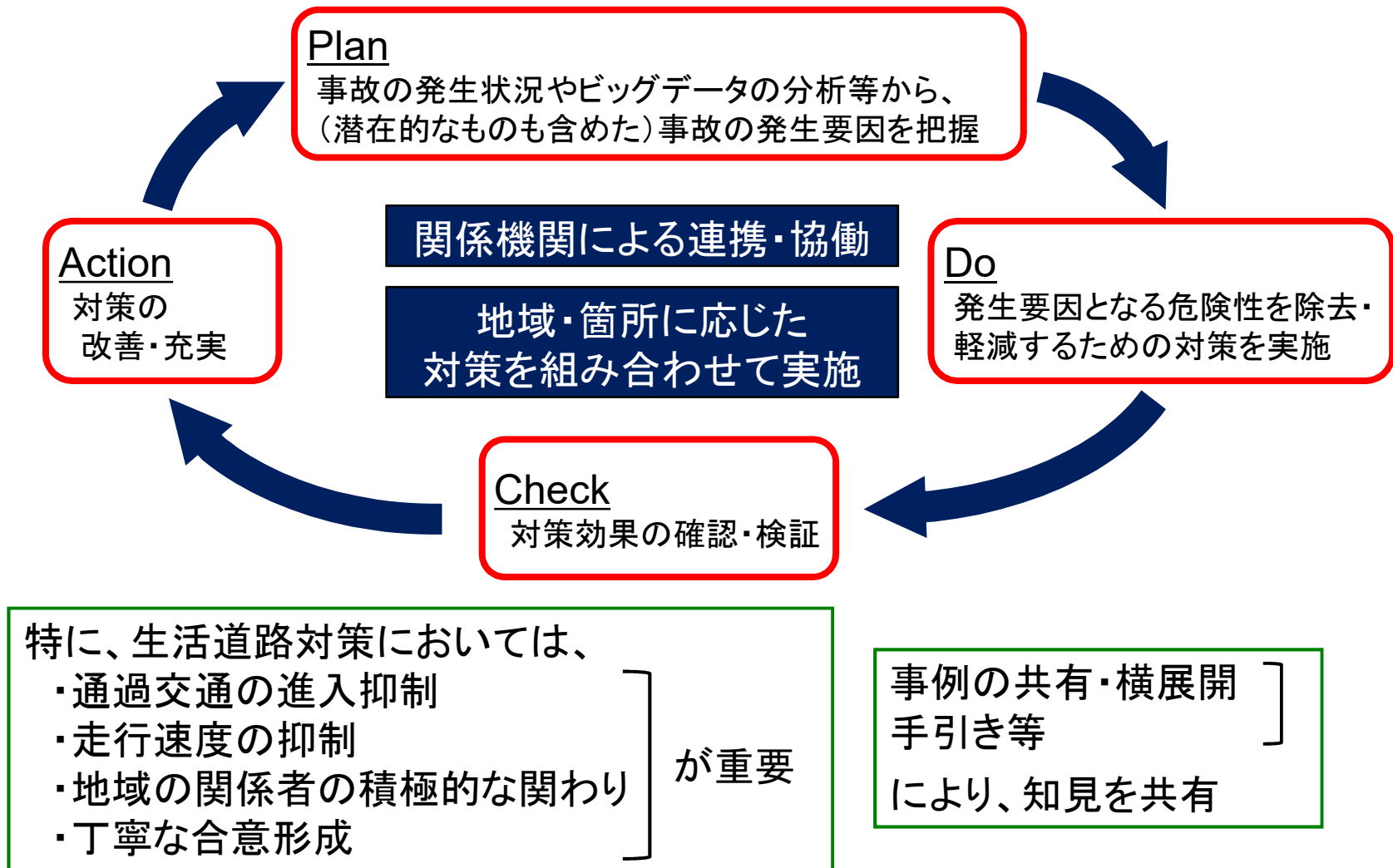
■速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の 潜在的な危険箇所を特定

⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



取組イメージ

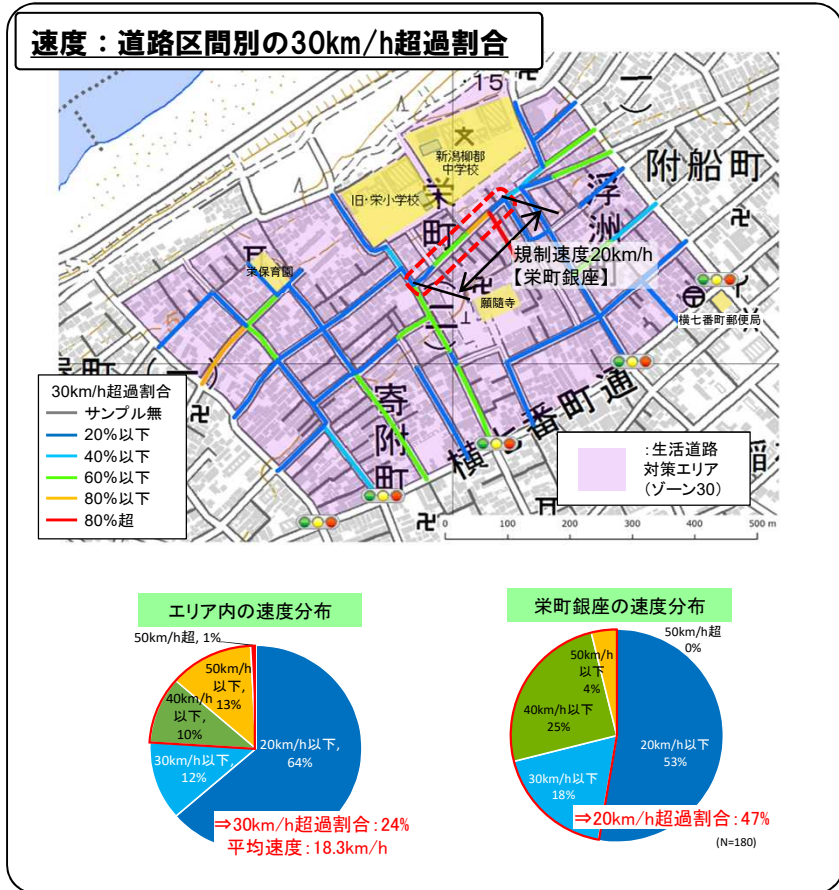
PDCAとビッグデータの活用により、交通安全対策の生産性を向上



ETC2.0分析による課題認識の検証、潜在的な危険箇所の抽出

(ETC2.0ビッグデータの分析により、エリア内の課題が判明)

- エリア全体で、速度超過(30km/h)で走行する車両があり、^{さかえまちぎんざ}栄町銀座(20km/h規制)では約半数が速度超過
- カーブが連続する区間、車道幅員の狭い区間、住宅等で視認性の低い交差点などで、急減速が多発
- 事故は、急減速が多発している細い街路の交差点とその付近で発生



【出典】1. 履歴点データ:ETC2.0プローブデータ(H27.4~H28.3)
2. 背景地図:国土地理院



【出典】1. 履歴点データ:ETC2.0プローブデータ(H27.4~H28.3)
2. 背景地図:国土地理院

課題を踏まえた対策内容の検討・実施

- ^{さかえまちぎんざ}栄町銀座では、半数以上が速度超過→速度抑制対策(狭さくの設置、路面カラー舗装)
- また、平日朝の通学時間帯における通過交通が多い→通過交通の進入抑制対策(ライジングボラード、スムーズ歩道)

歩道設置+スムーズ歩道

◆新・日和山小学校正門



歩道の設置 スムーズ歩道の設置

対策前



対策後



対策後通学状況



路面カラー舗装

対策後





新潟柳都中学校
新・日和山小学校
【旧・栄小学校】
栄保育園
栄町銀座
願随寺
横七番町郵便局

--- : 日和山地区 対策エリア (ゾーン30)
⓪ : ゾーン30 明示箇所

ゾーン30の指定

対策後



狭さくの設置+路面カラー舗装

対策前



対策後



朝の通学時間帯の通行規制+ライジングボラード設置+路面カラー舗装

対策前



対策後①



上昇
下降

対策後②



※対策は交付金を活用して実施

対策の効果検証(30km/h超過割合の比較)

○重点対策区間(栄町銀座^{さかえまちぎんざ})では、30km/h超過割合が約74%から約29%に大きく低下
 ○エリア全体では、若干の低下

【対策前】



30km/h 超過割合	エリア全体	25.2%
	重点対策区間	73.8%

【対策後】



30km/h 超過割合	エリア全体	22.7% (▲2.5%)
	重点対策区間	28.6% (▲45.2%)

【出典】

- 履歴点データ：ETC2.0プローブデータ
期間：【対策前】H28.4~6、【対策後】H29.4~6
- 背景地図：国土地理院

対策の効果検証(平均速度の比較)

○重点対策区間(栄町銀座^{さかえまちぎんざ})では、平均速度が約34km/hから約23km/hに低下

【対策前】



平均速度	エリア全体	17.6km/h
	重点対策区間	34.0km/h

【対策後】



平均速度	エリア全体	18.2km/h (+0.6km/h)
	重点対策区間	22.7km/h (▲11.3km/h)

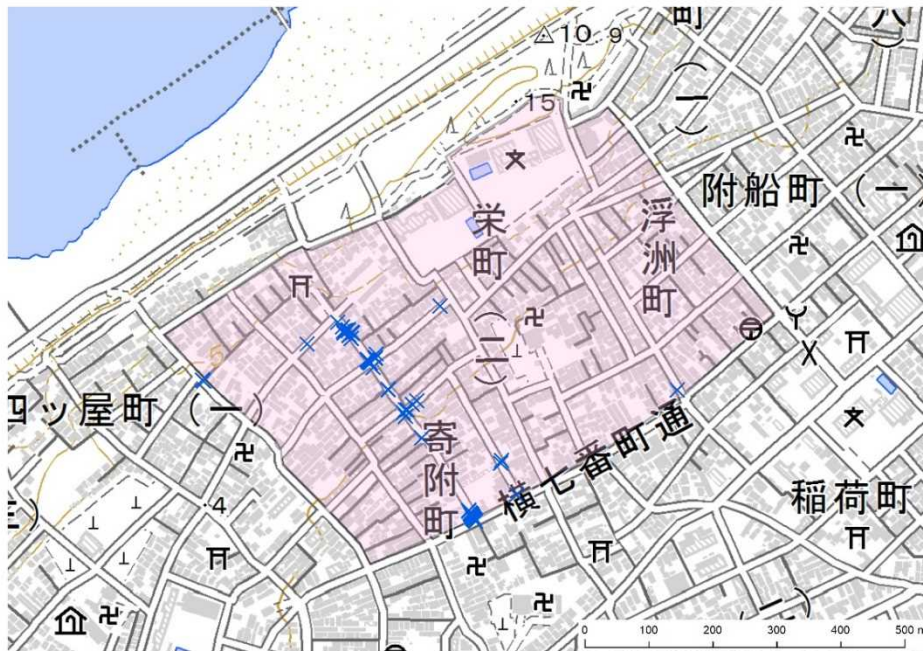
【出典】

- 履歴点データ：ETC2.0プローブデータ
期間：【対策前】H28.4~6、【対策後】H29.4~6
- 背景地図：国土地理院

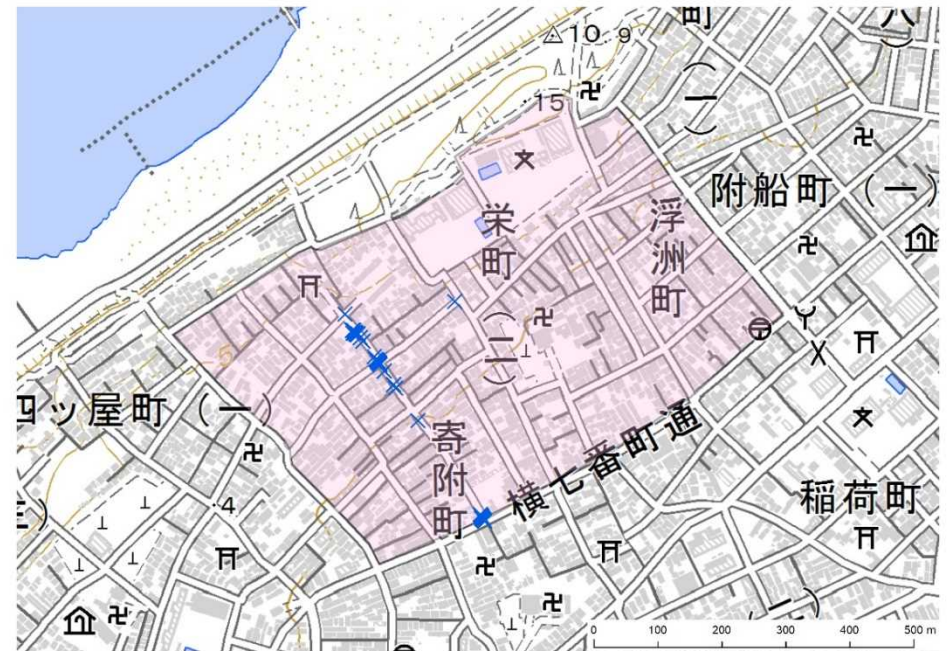
対策の効果検証(急減速※1発生状況の比較)

○対策後、急減速発生回数が約3割減少(114回→84回)※2

【対策前】



【対策後】



【エリア全体】

急減速発生回数	114回
急減速発生トリップの割合	13.2%



急減速発生回数	84回 (▲30回)
急減速発生トリップの割合	9.5% (▲3.7%)

× 急減速発生地点
 ゾーン30

※1 定義: -0.3G以下の前後加速度(バスにおいて吊革にしがみついて止まる減速度)
 ※2 対策前: データ期間を3ヶ月と設定(トリップ数 515)
 対策後: 対策前のトリップ数と同程度になるようにデータ期間を設定(トリップ数 516)

【出典】
 1. 履歴点データ: ETC2.0プローブデータ
 データ期間: 【対策前】H28.4.1~6.30、【対策後】H29.4.1~5.26
 ※急減速
 2. 背景地図: 国土地理院

防災・安全交付金の重点配分の概要

令和3年度 道路関係予算概要より

- 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》

○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



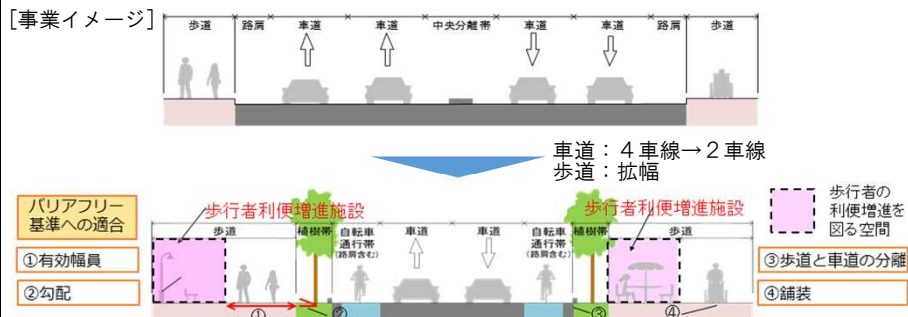
工業団地と供用時期を連携したアクセス道路の整備



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」の機能強化
- 子育て応援の機能強化
- 広域的な防災拠点となる「道の駅」の機能強化



防災・安全交付金

《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

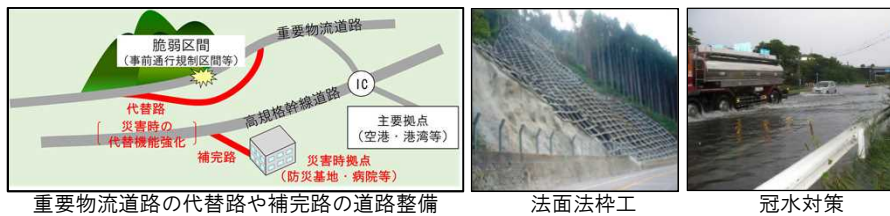


自転車通行空間の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業（防災・減災）》

○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



《適確な地震対策》

○高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化(令和3年度まで)

通学路における交通安全対策に係る 個別補助制度(交通安全対策補助制度(通学路緊急対策))の創設

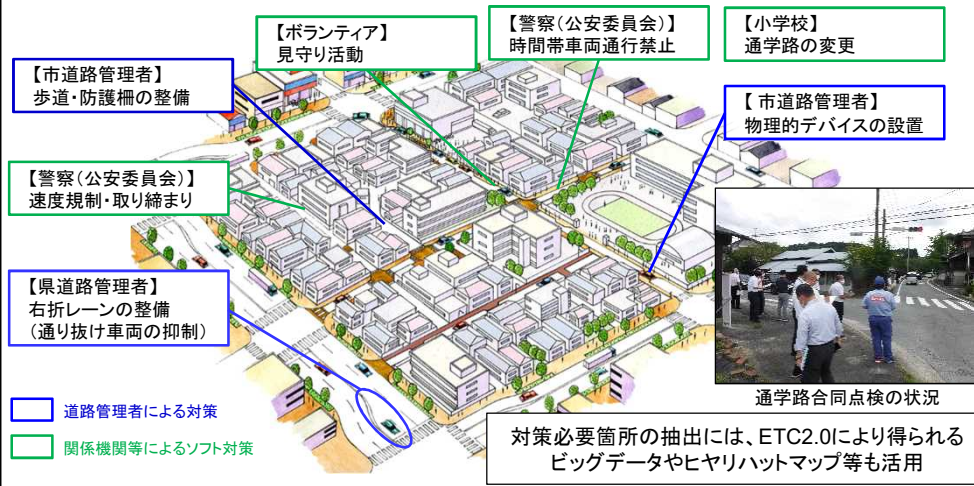
- 千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設する。(令和4年度予算:500億円)

交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)の創設

- 令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生。
- この事故を受けて、「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(令和3年8月4日関係閣僚会議決定)」に基づく通学路合同点検を実施。
- 点検により抽出された対策必要箇所における交通安全対策について、速度規制や通学路の変更などソフト面での対策を組み合わせつつ、可能なものから速やかに実施することとなっており、早急に対策を実施できるよう地方公共団体に対して計画的かつ集中的な支援が必要。

※地方公共団体が実施する交通安全対策については、従前、主に防災・安全交付金により支援

- 通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化と合わせて実施する交通安全対策に対し、計画的かつ集中的に支援 [補助期間:5年程度(R4~)]



通学路緊急対策

- 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象

歩道・防護柵の整備



対策前



対策後

物理的デバイス(スムーズ横断歩道※)の設置



対策前



対策後

※横断歩道部の盛り上げ(ハンブ) →横断箇所への認識向上+進入速度抑制

右折レーンの整備(渋滞解消→通り抜け車両の抑制)



対策前



対策後

交通安全対策補助制度(地区内連携)の概要

制度の概要

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、計画的かつ集中的に実施していくことが必要な事業の支援を実施。

補助対象

- 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との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）

補助事業の要件

- 整備地区に関係する地方公共団体の首長、対策を担当する道路管理者、関係する警察、学校・保育等の教育関係機関、関係住民の代表者等で構成される協議会等において、対策の内容や時期等について申し合わせたことが確認できる事業。

補助率

- 現行法令に規定する補助率
- ・ 補助国道、都道府県道又は市町村道の改築
 $5.5 / 10$
 （これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げが可能）

事業のイメージ

