

# 資料3-1

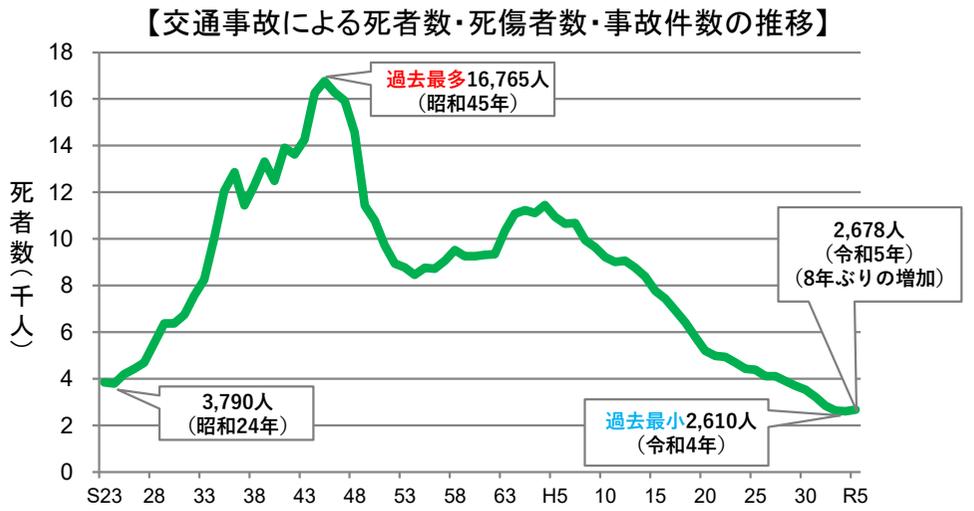
## 近畿地方整備局からの情報提供

国土交通省 近畿地方整備局  
道路部 交通対策課

### 近畿地域事業用自動車安全対策会議

# 交通事故の現状

■交通事故死者数はH17以降減少傾向だったが、R5は8年ぶりに増加。

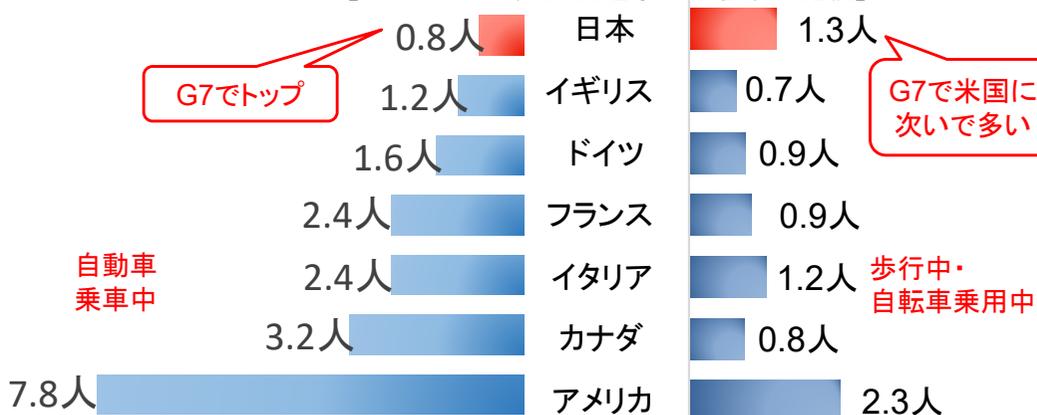


# 交通事故の現状

## ■G7で自動車乗車中は最も安全

歩行中・自転車乗用中は米国に次いで多い

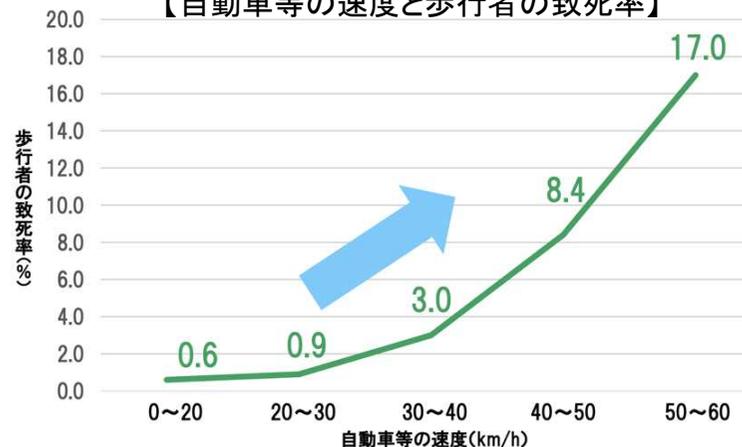
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



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

## ■自動車等の速度が30km/hを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇

【自動車等の速度と歩行者の致死率】



警察庁資料より作成

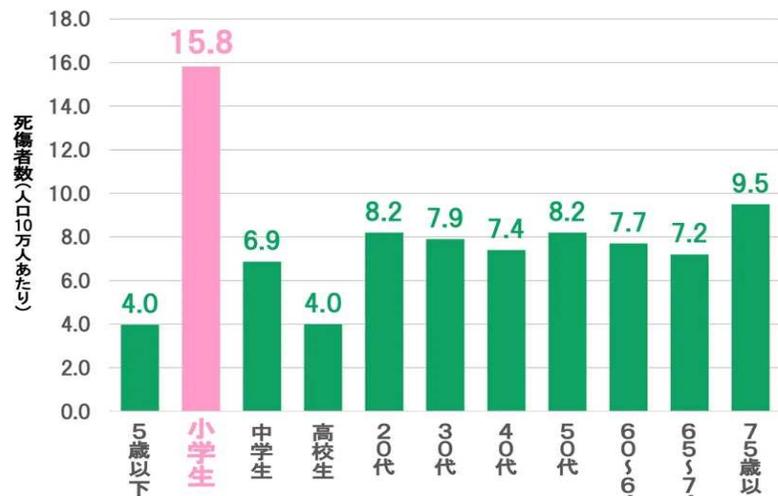
※1「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車を用いる。

※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。

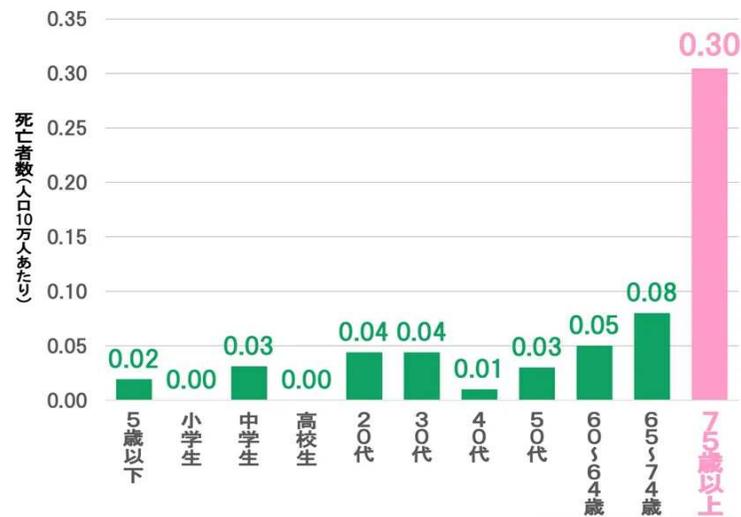
※3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

## ■生活道路の人口あたりの死傷者数・死者数では死傷者数は小学生、死者数では75歳以上が高い

【人口10万人あたりの年代別死傷者数(令和4年)】



【人口10万人あたりの年代別死亡者数(令和4年)】



出典) 交通事故データ：交通事故データ (ITARDA：令和4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(令和4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)

# 自動車専用道路の交通安全対策

- 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<sup>※1</sup>  
〔 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箇所(土工部、中小橋)のうち、約1,524kmで設置済み(R5.12時点)<sup>※2</sup>
- 長大橋梁/トンネル区間(全国13箇所(約3km))の実道において、車両の逸脱防止性能等を満たす新技術を試行的に設置し、効果検証を実施中<sup>※2</sup>



<付加車線の設置事例>



<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 令和6年度 道路関係予算概要(国土交通省道路局、都市局)  
※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<sup>※3</sup>
- 標識・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



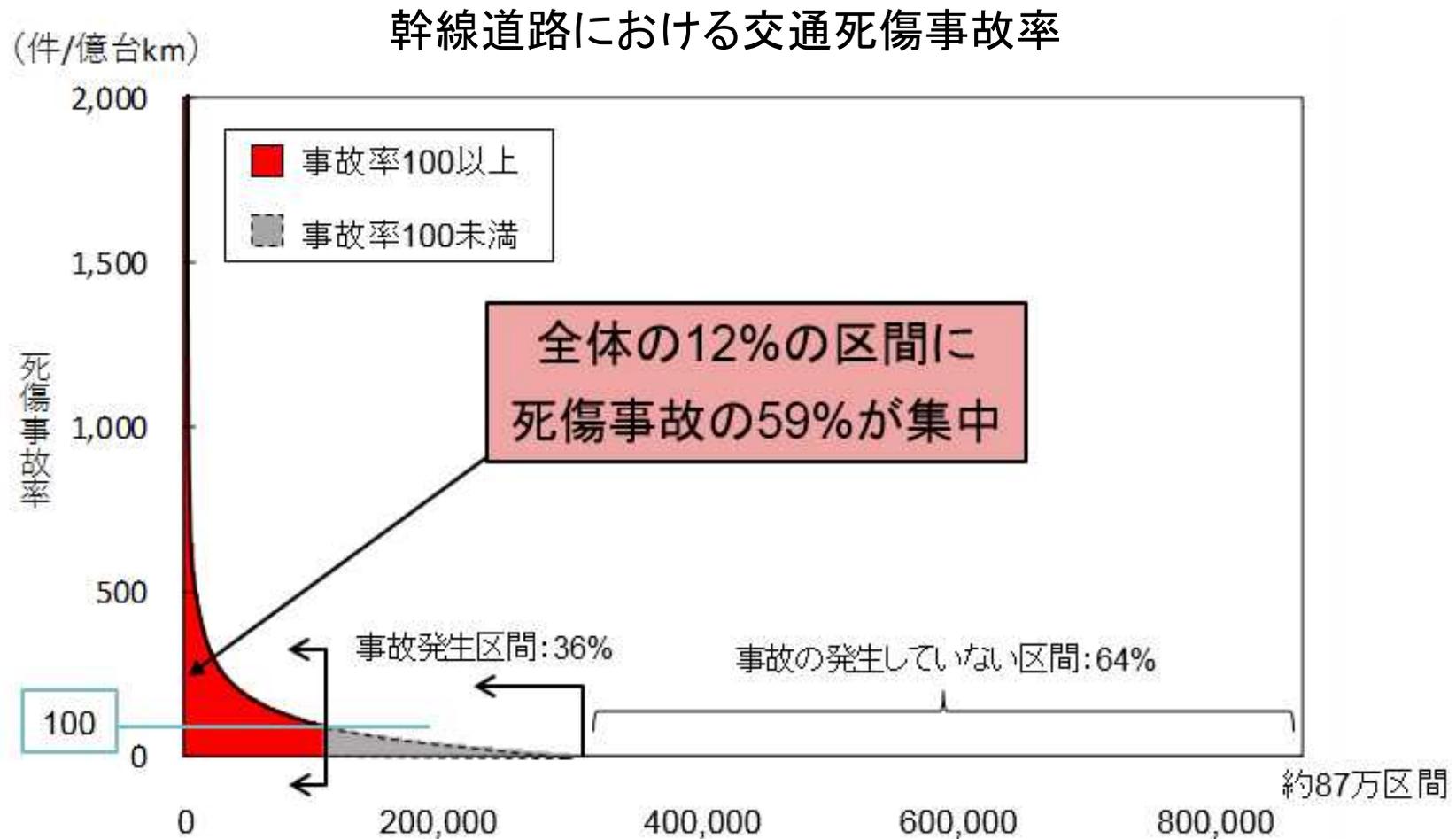
## 【歩行者等の立入り対策】

- 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4年度:約3,800件)<sup>※2</sup>
- 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



# 幹線道路の交通事故対策

- 全国の幹線道路20万キロを87万の区間(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12%の区間に死傷事故全体の59%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



※全国の国道・都道府県道約20万km(約87万区間)における4年間(H27~30)の平均事故データを用いて作成

# 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）

# 道路管理者が実施する幹線道路対策の例

## ■ 右折レーン延伸+カラー舗装

【対策前】 国道2号生田川交差点



右折滞留区間の不足や、急な車線変更で、追突事故や進路変更時の事故が多発



【対策後】



進路を明確化するためにカラー舗装を実施

右折レーンを延伸し、滞留区間を延長

## ■ 車線の増設

【対策前】 国道2号明石駅前交差点



朝夕の通勤時に交通渋滞が発生し、車両同士の追突事故や右折時事故が多発



【対策後】



直進車線増設

## ■ 中央帯・横断防止柵の設置

【対策前】 国道2号 滋賀県栗東市



沿道施設が立ち並び、歩行者の乱横断による人対車両事故の危険性がある



【対策後】



中央帯+横断防止柵

# 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

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～)

・4,288箇所(整備)

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

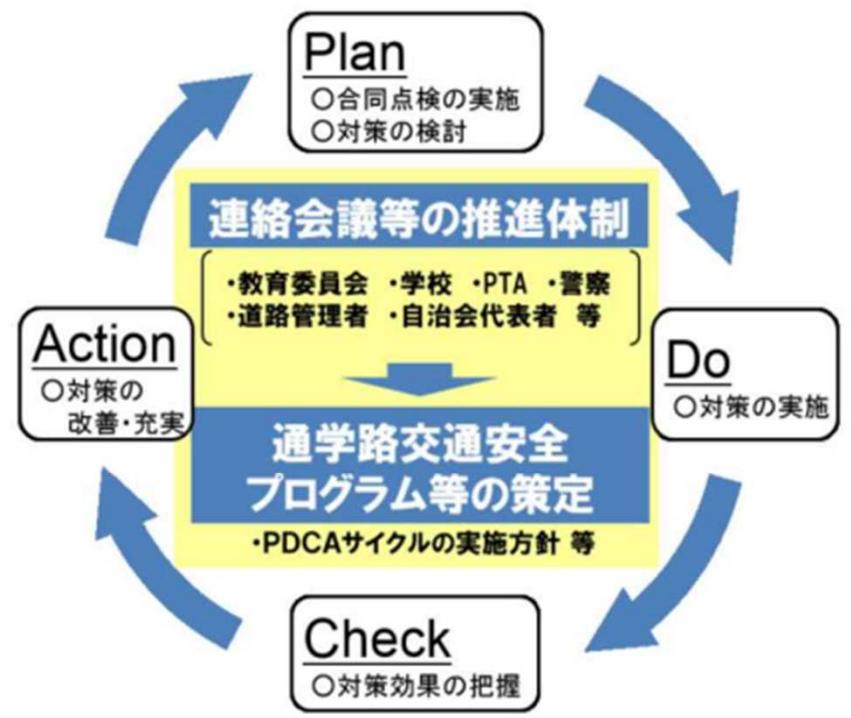
## ゾーン30プラスの整備(R3～)

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(122地区で整備計画策定(R5.3末))

# 生活道路における交通安全対策(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・道路管理者等)
- <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】



■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。

**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**

・報告、効果検証、次年度作業計画策定

※R3合同点検による対策必要箇所(道路管理者)  
 対策必要箇所:6040箇所→対策済箇所:5605箇所(令和6年3月末時点)

# 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
- 施策開始から約1年で、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>

### ● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

### ● 速度抑制対策



狭さく



クランク



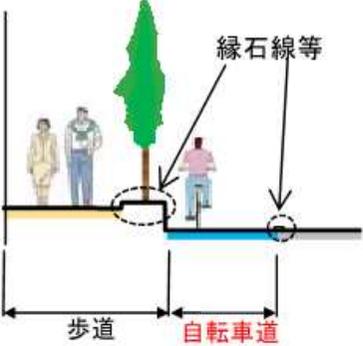
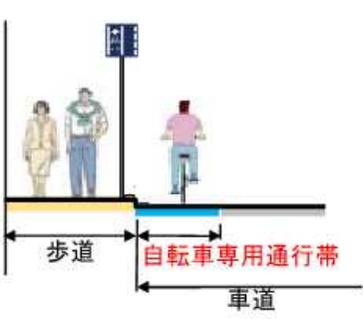
スラローム

# 自転車道の取組み(これまでの経緯)

- 平成19年の道路交通法改正によって普通自転車が例外的に歩道を通行できる要件が明確化  
自転車道、自転車専用通行帯など歩行者と分離された空間整備を推進
- 平成28年7月の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」後、自転車活用推進法制定(H28.12公布・H29.5施行)、同法に基づく自転車活用推進計画の閣議決定(第1次:H30.6、第2次:R3.5)、道路構造令の改正(H31.4)など法制度が充実

H19年度	【国土交通省・警察庁】「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」(H19.5～H19.6)
H20年度	【警察庁】改正道路交通法施行(H20.6) 「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化(①「歩道通行可」の標識がある場合、②運転者が13歳未満、又は70歳以上、身体障害者の場合、③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき)
H23年度	【警察庁】警察庁通達(H23.10) 自転車は「車両」という基本的な考え方に基づき、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推進
H24年度	【国土交通省・警察庁】「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」(H23.11～H24.3) H24.4 『みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－』 H24.11 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』
H25年度	【警察庁】改正道路交通法施行(H25.12) 自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備(自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る)
H26年度 ～ H28年度	【国土交通省・警察庁】「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」(H26.12～H28.2) H28.3 『「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確保」に向けた提言』 H28.7 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』(改定)
H29,30年度	【国土交通省】H29.5「自転車活用推進法」施行、【国土交通省】H30.6「自転車活用推進計画」閣議決定
R1年度	【国土交通省】H31.4「道路構造令」改正：自転車通行帯の新設・自転車道の設置要件明確化
R3年度	【国土交通省】R3.5 第2次自転車活用推進計画を閣議決定 【警察庁通達】R4.1 良好な自転車交通秩序の実現を目的とした総合的な対策を推進
R5年度	【警察庁】R5.7. 改正道路交通法施行
R6年度	【国土交通省】R6.6. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定について

# 基本的な整備形態

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>
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 歩道</p> <p>※矢羽根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>車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>路側帯 車道</p>