

令和5年7月25日

日本道路協会 道路交通安全施策に関する説明会

通学路交通安全対策と 「ゾーン30プラス」のすすめ

国土交通省 道路局 環境安全・防災課
道路交通安全対策室

鈴木 大健

1. 通学路交通安全対策の取組状況
2. 通学路交通安全対策の今後の進め方
3. 「ゾーン30プラス」のすすめ
4. 通学路対策・生活道路対策の支援

八街市での事故を受けた政府の動き

○ 令和3年6月30日

【第1回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 事故概要の共有、通学路の総点検にかかる総理指示

○ 令和3年8月4日

【第2回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 「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」を決定

○ 令和3年12月24日

【第3回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 「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を報告

※ 前日（令和3年12月23日）、【第1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を持ち回り開催

○ 令和4年6月28日

【第2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

- ・ 「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を報告

○ 令和5年4月5日

【第4回】交通安全対策に関する関係閣僚会議

- ・ 「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を報告

※ 前日（令和5年4月4日）、【第3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を持ち回り開催

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。

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。

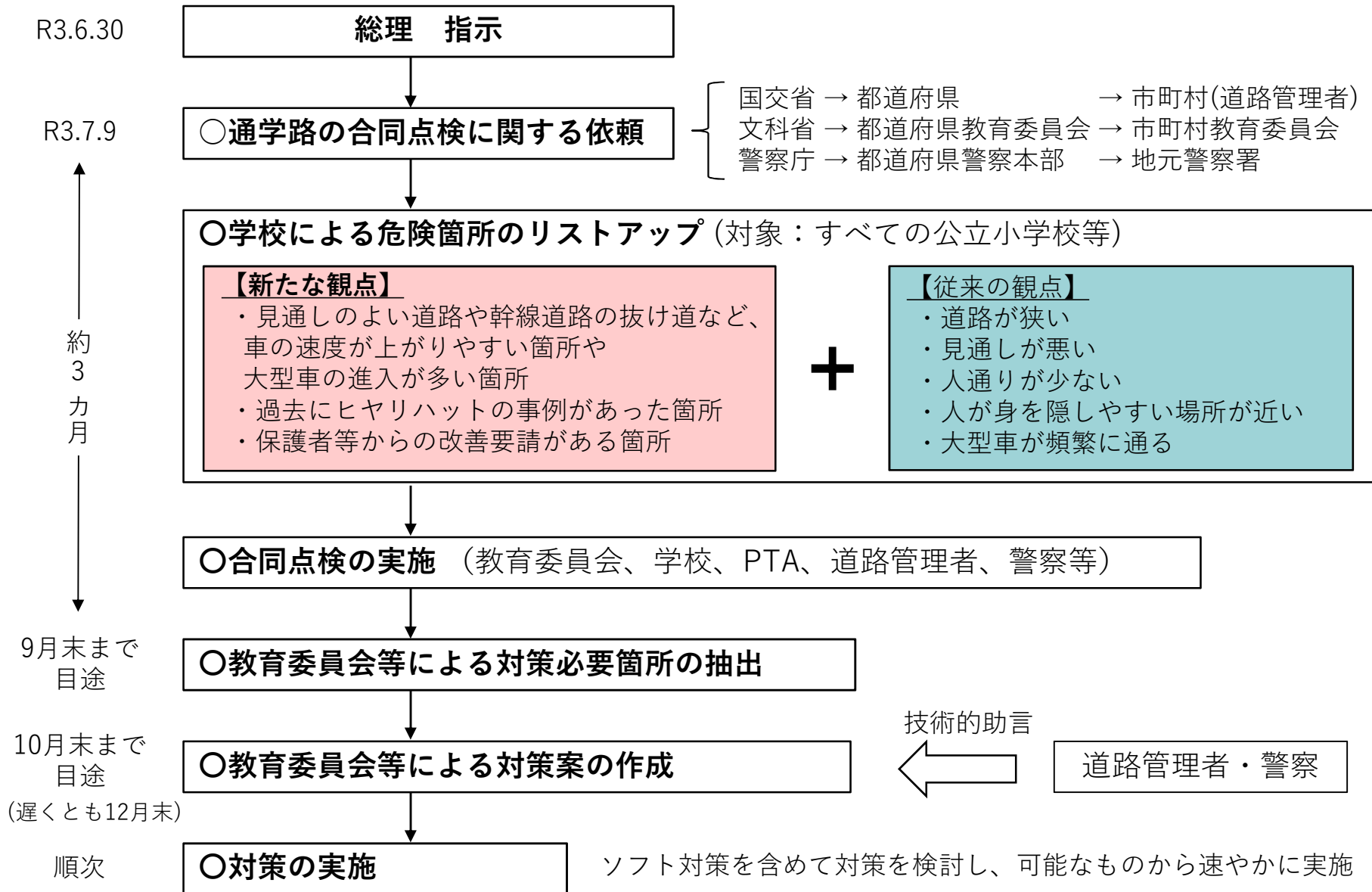
(4) 運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化

- 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		割合
		うち対策済み	
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%

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



狭さくの設定・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

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)

○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



1. 通学路交通安全対策の取組状況
2. 通学路交通安全対策の今後の進め方
3. 「ゾーン30プラス」のすすめ
4. 通学路対策・生活道路対策の支援

<参考> 対策完了の目標：総理発言

第3回交通安全対策に関する関係閣僚会議（令和3年12月24日（金））より

【岸田内閣総理大臣】

近年、交通事故による死者数は減少傾向にありますが、本年6月、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するなど、交通事故情勢は依然として厳しく、子どもが安心して通学できるための安全対策、飲酒運転対策は、政府の重要課題であります。

本日は、8月に決定した緊急対策の主な進捗状況について報告がありました。

第1に、全国の小学校を対象に通学路における合同点検を行った結果、10月末時点で、約7万2千に上る対策必要箇所があるとの報告がありました。

政府としては、**これらの箇所の対策について、令和5年度末までに概ね完了**できるよう、取組を進めてまいります。

また、これらの対策を加速させるため、「通学路における交通安全の確保」に要する経費を今年度補正予算に計上したところです。

（以下略）

<参考> 対策完了の目標：総理発言

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（水））より

【岸田内閣総理大臣】

（前略）

本日の会議において、通学路合同点検の令和4年12月末現在の進捗状況について、対策必要箇所約8割、約6万か所で対策が完了し、1年後の「令和5年度末までに概ね完了する」という当初の目標については、達成する見込みが立ちつつあるとの報告がありました。

残された箇所については、用地買収等に時間がかかるとの報告も受けましたが、このような箇所についても、「こどもまんなか社会」を実現する上で、すべてのこどもたちの通学路の安全を確保することが重要です。

このため、残る通学路の安全対策の取組を加速するとともに、**暫定的な安全対策の実施を含め、目標期間の令和5年度末までに、通学路合同点検対象の全国7万6,404か所すべてにおいて安全対策を講じる**ことを目指して、取り組んでください。

（以下略）

事務連絡
令和5年4月5日

北海道開発局建設部	地方事業管理官	}	殿
各地方整備局道路部	道路維持課長補佐		
沖縄総合事務局開発建設部	地域道路課長		
	交通対策課長		
	道路建設課長		
	道路管理課長		
	道路局	国道・技術課	課長補佐
		環境安全・防災課	
		道路交通安全対策室	企画専門官

通学路における交通安全の確保の徹底について

令和3年6月に千葉県八街市で発生した交通事故を受け、「通学路における交通安全の更なる確保について」（令和3年7月9日付、国道国技第106号、国道交安第16号）に基づき実施された通学路における合同点検について、「通学路における合同点検の結果について」（令和5年4月5日付、事務連絡）により令和4年12月末時点のとりまとめ結果を情報提供しているところであるが、道路管理者による対策必要箇所は全国で39,219箇所、うち対策済箇所は26,337箇所となっている。

引き続き、残る対策必要箇所における安全対策の取組を加速するとともに、暫定的な安全対策の実施を含め、更なる交通安全の確保に向けて、以下の取組を積極的に推進されたい。

なお、貴管内の都道府県・政令市に対し、本事務連絡の内容を周知するとともに、都道府県から管内の市町村（政令市除く）に対し、本事務連絡の内容を周知するようお願いされたい。

記

1. 早期の安全確保に向けた取組について

各道路管理者においては、引き続き、早期の対策完了に向けて計画的に事業を推進するとともに、更なる交通安全の確保に向けて、教育委員会及び学校、警察等の関係機関等と連携し、計画的かつ継続的な取組を積極的に推進されたい。

特に、対策完了までに時間を要する箇所については、地域の交通安全を早期に確保する観点から、関係機関等が連携して、即効性の高い対策を検討し、関係機関が実施するソフト対策も積極的に活用しながら、可能なものから速やかに実施すること。

2. 継続的な取組の実施について

通学路における交通安全の確保については、継続的に各地域の交通環境の変化や通学状況の変化等、地域における新たな実情や課題等を把握したうえで、取組を推進するとともに、定期的な合同点検の実施や対策の検討、対策の実施、対策効果の把握、その結果を踏まえた対策の改善・充実等を一連のサイクルとして繰り返し実施する（PDCAサイクル）ことが継続的な安全性の向上のために必要であることから、通学路交通安全プログラム等の推進体制を構築・活用し、計画的かつ継続的に取組を推進すること。

3. 対策必要箇所の進捗状況等の公表について

対策必要箇所の進捗状況等の公表については、児童・保護者や地域住民、関係機関の認識を高め、広く協力を得られること等が期待できることから、可能な限り幅広く公表することが望ましい。については、市区町村等のWebページや広報誌への掲載など、地域の実情に応じた方法での公表・情報発信に努めるとともに、既に公表されている情報を含め、毎年度等の定期的な更新をするなど、対策必要箇所の進捗状況等を適時適切に公表・情報発信されたい。

なお、防犯上の懸念が生じるなどの理由から、市区町村等のWebページや広報誌への掲載などにより広く情報の公表・発信が難しい場合などにおいても、公表する情報の内容や公表範囲を限定する方法により、地域の実情に応じて可能な範囲で多くの児童・保護者や地域住民等が対策状況を確認することで、地域の状況に対する認識を高め、広く協力を得られること等により、更なる通学路の交通安全の確保が図られるよう努められたい。

以上

早期の安全確保に向けた取組：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。

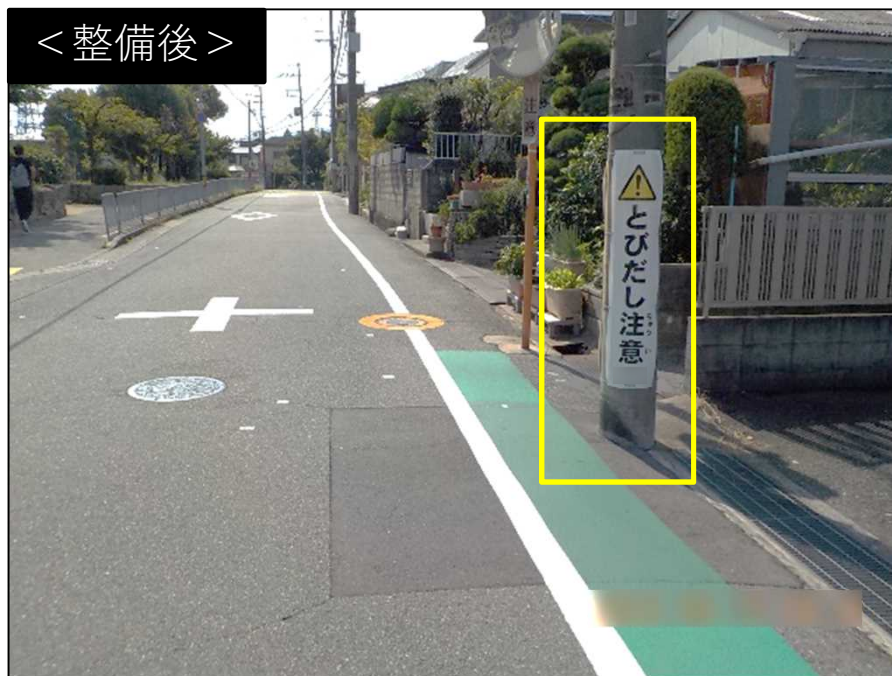


ポイント

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。

早期の安全確保に向けた取組：注意喚起看板

- 注意喚起看板により、自動車運転者等に対して、注意喚起を実施。
- 自動車運転者の視認性等に留意して、最も効果的な箇所・内容で設置することが重要。



ポイント

右の事例では、運転者の目に付く黄色をベースに作成し、地域性を考慮して、英語表記も並記。

- 児童・生徒を対象に交通安全教育を実施。
- 交通安全教育を実施することで、通学時に児童・生徒自らが安全な状況を判断して行動 することを促すことが可能。



ポイント

交通安全教育では、具体的な危険箇所も含めて伝えることが重要。

(例)

- ・ ●●の箇所は、◇◇の観点で危険であるため、**に気を付けて歩くこと
- ・ ●●の箇所の歩道では、車道側から離れた方を1列で下校すること
- ・ ●●の交差点では、車両の交通量が多く、見通しが悪いので、注意すること 等

< 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 >

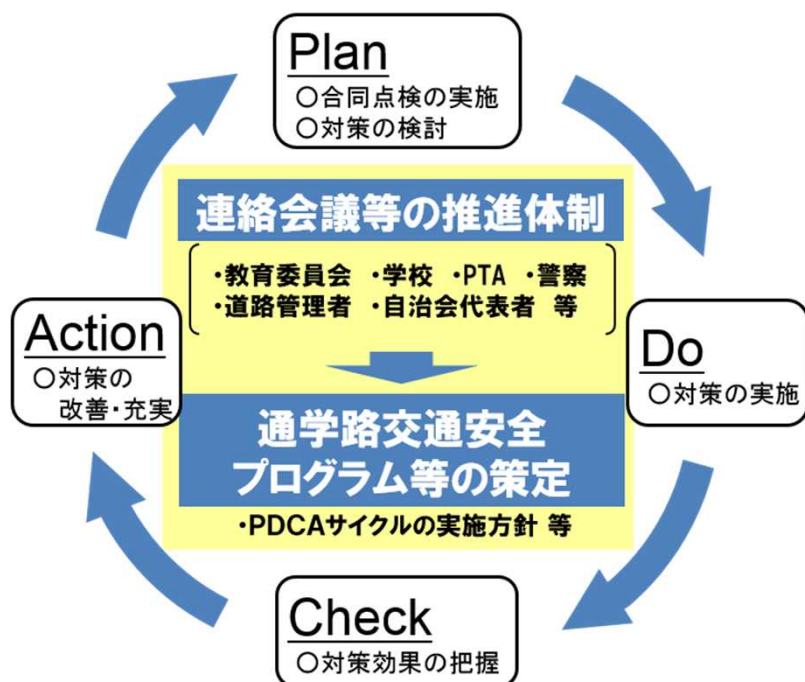
● 合同点検の実施方針

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】

P D C A 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

対策必要箇所を進捗状況等の公表

- 対策必要箇所を進捗状況等については、児童・保護者や地域住民、関係機関の認識を高め、広く協力を得られること等が期待できることから、可能な限り幅広く公表することが望ましい。
- 対策必要箇所を進捗状況の公表・情報発信は、
 - ・ 市区町村等のWebページや広報誌への掲載など、地域の实情に応じた方法で行うこと
 - ※ 防犯の観点等で、広くWebページ等での公表が難しい場合でも、対象者を限定した方法（例：回覧板、学校でのPTA会議等）での周知も含めて検討すること。
 - ・ 既に公表されている情報を定期的に更新する等、適時適切に公表・情報発信を行うことが望ましい。

公表資料への掲載が望ましい項目（例）

内容	例
学校名	〇〇小学校
道路種別・路線名・箇所名	一般県道〇〇線 〇〇地先、〇〇交差点 地図
通学路の状況・危険の内容	車の速度が上がりやすい
対策内容	歩道の設置・拡幅
対策実施機関（事業主体）	道路管理者（〇〇市）
取組状況	令和4年度 〇〇地域の測量・設計を実施
対策進捗状況	令和〇年度完了 令和5年〇月完了予定

対策必要箇所を進捗状況等の公表

○ 対策必要箇所について、一覧表と地図で公表。

須坂市通学路 対策要望箇所 一覧表

2022年度（10月現在）

学校名	No.	路線名	種別	状況	箇所名	通学路の状況・危険の内容	要望・対策内容	実施主体	2021（R3）年度 対策・対応状況	2022（R4）年度 対策・対応状況	実施予定年度
須坂 小学校	①	(国) 403号	交通	困難 他対策済	八木沢川～春木町交差点	交通量が多く、歩道が狭く片側のみであるため危険 ※ 2022年度通学児童なし（次年度以降通学児童あり）	歩道の設置・拡幅	建設事務所	人家が多く、早期の事業化は困難である。当面の対策として、減速マークを設置済み。	2023年度（令和5年度）から新規箇所として事業化予定。 2023年度（令和5年度）実施予定：詳細設計、用地測量・調査ほか	2023着手予定
	②	(県) 大前須坂線	交通	困難 他対策済	春木町交差点～春木町南交差点	歩道がなく危険	歩道の設置	建設事務所	道路幅員が狭く人家も多いため、早期の事業化は困難。	本格対策完了までの即効性の高い対策として、減速マーク（ドットライン）の設置や外側線の引き直しを実施済み。（当面の対策は完了。）	2021実施済
	③	(市) 常盤町下八町線	交通	継続	上高井教育会館～松葉屋そば店	歩道の段差、損傷により歩行者の通行の支障になる	歩道の段差解消	市（道路河川課）	2024年度（令和6年度）以降に歩道段差解消工事実施予定。	2024年度（令和6年度）以降に歩道段差解消工事着手予定。	2024着手予定
	④	(国) 406号	交通	困難 他対策済	中町交差点～殺町北交差点	交通量が多く、歩道が狭いうえ横断歩道付近に止車無く危険	歩道の拡幅、注意喚起看板、ポール	建設事務所	道路幅員が狭く人家も多いため、早期の事業化は困難。	本格対策完了までの即効性の高い対策として、減速マーク（ドットライン）の設置や外側線の引き直しを実施済み。（当面の対策は完了。）	2021実施済
	⑤	(市) 太子町線	交通	継続	新町交差点～太子町信号北交差点	歩道なく危険	歩道の設置（前後市道の拡幅含む）	市（道路河川課）	歩道の設置は、道路の幅員が狭いため設置困難。グリーンベルト等で交通安全対策を図る。	歩道設置を2023年度（令和5年度）より着手予定。	2023着手予定
	⑥	市道No.557 (国) 406号	交通	完結	殺町北交差点	ゾーン30区間の始点だが、街灯等の照明なく、夕暮れ以降暗い	夜間の横断歩道等を照らす街灯設置	建設事務所 市（道路河川課）	地区自治会内での街灯・防犯灯等の設置を検討。	設置完了確認	2021実施済
	⑦	市道No.2-91 (国) 406号	交通	困難 他対策済	殺町交差点	臥電公園方面からの走行バス左折時に、子どもを巻き込む死亡事故発生。本年4月5日にも普通乗用車が民家へ突っ込む事故が発生	キングポスト設置 交差点を歩車分離式	警察署 建設事務所 市（道路河川課）	国道側灯器付け替え完了 フードを使用し、公民館側から進行する車両運転手信号見間違いによる信号無視事故を防止。 キングポストの設置は困難。ゴム製ポールを設置済み。 （火の見やぐらについて、自治会にて更新時に移設検討）	国道側灯器付け替え完了 フードを使用し、公民館側から進行する車両運転手信号見間違いによる信号無視事故を防止。 キングポストの設置は困難。ゴム製ポールを設置済み。 （火の見やぐらについて、自治会にて更新時に移設検討）	2021実施済
	⑧	市道No.783	交通	継続	市道No.783とNo.780の三叉路	三叉路角に住宅新築され北側からの走行車両の視認性低下	カーブミラー設置	市（道路河川課）	カーブミラーの設置については、緊急性等に配慮し優先順位をつけて設置を行っているのが現状であり、当面、現状維持。	カーブミラーを2022年度（令和4年度）設置予定。	2022実施中
	⑨	市道No.1-2	交通	継続	市道No.1-1とNo.1-2の交差点	歩道と車道の境が曖昧で左折車両が歩道にはみ出す	歩道と車道の境にポール設置	市（道路河川課）	予算の範囲内で、2021年度以降設置。	ポールを2022年度（令和4年度）設置予定。	2022実施中
	⑩	市道No.2-91	交通	新規 継続	殺町交差点～臥電公園入口交差点	【2022年4月20日付 地元4区から安全対策要望書提出有】 ①掲載の状況・内容参照	グリーンベルト設置 注意喚起看板設置 路側帯の拡幅	警察署 市（道路河川課）		グリーンベルトを2022年度（令和4年度）設置予定。	2022実施中

ポイント

当該年度（2022年度）の取組内容について、具体的に記載することで、より詳細な取組内容や進捗状況、予定等を知ることが可能。

対策必要箇所を進捗状況等の公表

○ 対策必要箇所について、一覧表と地図（写真付き）で公表。



【荒屋小学校】

対策一覧表

番号	名称・住所	概要	対策内容	対策状況	備考	公表
1	学童横の道路【市道荒屋地4号線】	路側帯が狭く、歩行者が危険	⑫対策済	対策済	対策済	23
2	高堂町 高堂バス停付近	集団登校の集合場所になっており、見通しが悪くスピードを出す車が多い。中高生の通学自転車が通りにくい。	②-2対策済 ②-3対策中	対策済	対策済	23
3	旧高堂保育園周辺横断歩道	カーブになっており、見通しが悪い。歩道がなく、路側帯を歩くので危険。	③-1指導等実施中 ③-2.3対策中	対策済	対策済	23
4	茨城商店周辺及び郵便局・駐在所周辺	歩道が一部切れており、中高生の自転車が大変多く、朝は交通量も多く危険。明峰駅周辺松葉菜道橋をくぐった後のカーブの見通しが悪く、車がスピードを出してくるので大変危険。	⑦-1対策済（設置困難）	対策済	対策済	23
5	荒屋町から長田町に入る八丁川土手周辺	雨天時土手横の道が滑り易い。	⑤対策済	対策済	対策済	23
6	長田町132-1横交差点	信号がなくスピードを出して交差点に進入する車あり	⑥-2対策済	対策済	対策済	23
7	長田町 歩道横側溝	歩道横の排水路が開渠となっていて落ちる危険がある。	⑦対策済	対策済	対策済	23
8	長田町からあけぼの町へ入る狭い農道	経年劣化により、歩道がかまぼこ状態となっている。悪天候時の通学には困難な場所になっている。	⑧-2指導等実施中 ⑧-3対策済	対策済	対策済	23
9	野田町 のだおほし付近	橋の高さ及び欄干の高さが低い。走行する車のスピードが速く危険	⑨-1.2対策済	対策済	対策済	23
10	荒屋町 どうのきばし付近	橋を横断する時に、横断歩道がなく、走行する車のスピードが速く危険	⑩対策済	対策済	対策済	23
11	長田町からあけぼの町へ入る狭い農道の入口	狭い車道を90度に曲がる道を、細い道に向かって児童が直進するので児童が道に広がりと接触する恐れがある。	⑪対策済	対策済	対策済	23
12	高堂町 こどもの広場前横断歩道周辺	歩道がなく、県道の路側帯を児童が歩かなければならず、朝の通学時には通行量が多くスピードを出す車が多い。	⑫-1.2指導等実施中 ⑫-3対策済 ⑫-4実施中	対策済	対策済	23
13	長田北交差点	見通しが悪くカーブしている交差点。スピードを出して通過する車多い	⑬対策中	対策中	対策中	23
14	野田町丁82横交差点	生垣やブロックで見通しの悪い交差点。信号がない	⑭-2対策済	対策済	対策済	23
15	高堂町イ201前川宅前～イ116大橋宅前町道	通学路だが、スピードを出して通過する車多い	⑮-1.2対策済 ⑮-3対策済	対策済	対策済	23
16	復興橋周辺	道幅が狭く、トラックなど大型車が抜け道として使っている。	⑯対策済	対策済	対策済	23
17	長田町からあけぼの町へ入る天竺橋結末	橋が丸く弧を描いており、野田町方向から来る車の見通しが悪い。また、橋東詰から長田地内に入る道が狭く急カーブになっており見通しが悪い。	⑰対策済	対策済	対策済	23

ポイント

- 対策必要箇所の進捗状況を、対策済み、対策中、指導等実施中の3段階にて整理し、色を使い分けて表示。
- 危険箇所の番号を一覧表と地図でリンクさせ、対応関係をわかりやすく表示。

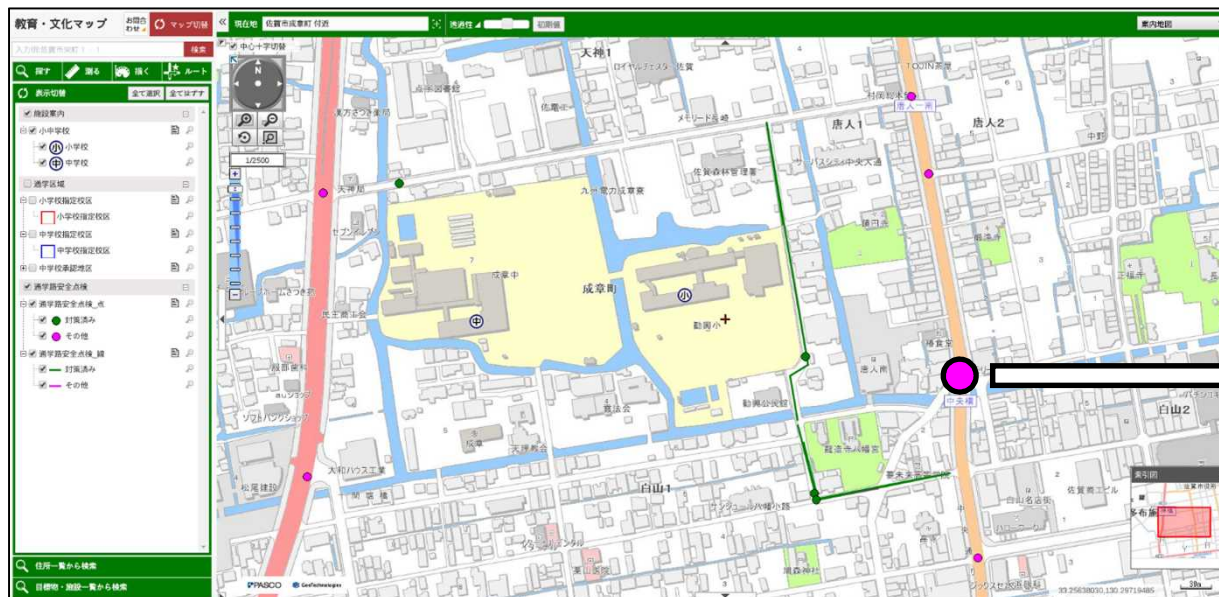
ポイント

地図（写真付き）を用いて公表することで、危険箇所の状況や対策内容がわかりやすい。

対策必要箇所への進捗状況等の公表

○ 対策必要箇所の一覧表や位置情報、対策状況を、GIS（地理情報システム）を用いて公表。

【地図】



【詳細】



【一覧表】

地図表示	種別	名称	校区名	道路種別	路線（交差点）名	対策内容（1）	対策内容（2）	対策実施機関	対策予定年度
● 対策済み	● 対策済み	動興1,21,22	動興小学校	市町村道	大島唐人町線	歩道の設置、拡張→横断物の移設・撤去による歩行空間拡張	歩道設置	道路管理者（市町村）	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	動興6(15-2)	動興小学校	市町村道	成蔵町八幡宮線		横断歩道の標示補修	公安委員会	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	動興7(15-2)	動興小学校	市町村道	成蔵町八幡宮線		指定方向外進行禁止規制の公安委員会標識移設	公安委員会	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	橋詰1,14,15	橋詰小学校	市町村道	大木橋城東線	路側帯のカラー塗装	横断歩道塗り直し、横断歩道カラー舗装	公安委員会、道路管理者（市町村）	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	橋詰2	橋詰小学校	市町村道	高木町線・材木橋橋詰小前線	その他	路面標示設置	道路管理者（市町村）	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	橋詰3	橋詰小学校	市町村道	溝口柳町線・紐屋町牛島線	その他	路面標示塗り直し、外側線への引き直し	道路管理者（市町村）	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	橋詰6(黒雲No6-3)	橋詰小学校	市町村道	溝口柳町線・紐屋町牛島線		横断歩道の標示補修	公安委員会	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	橋詰7(6-2)	橋詰小学校	市町村道	大財町北島線		横断歩道設置	公安委員会	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	日新2	日新小学校	市町村道	日新小学校東線		立ち番継続	教育委員会	対策済み
● 対策済み	● 対策済み	日新3	日新小学校	市町村道	中川橋日新小学校前線	その他	路面標示設置	道路管理者（市町村）	対策済み

ポイント

地図、一覧表がGIS上で紐付いており、対策状況や進捗も含めて、直感的に情報がわかる。

<https://www.city.saga.lg.jp/main/1760.html>

（通学路対策の情報は、「ぐるっとさがナビ」の「教育・文化マップ」の「通学路安全点検」ページに掲載）

佐賀県佐賀市

事務連絡
令和5年4月5日

北海道開発局建設部	} 殿	地方事業管理官
各地方整備局道路部		道路維持課長補佐
沖縄総合事務局開発建設部		地域道路課長
		交通対策課長
	道路建設課長	
	道路管理課長	
	道路局	国道・技術課 課長補佐
		環境安全・防災課
		道路交通安全対策室 企画専門官

通学路における交通安全の確保の徹底について

令和3年6月に千葉県八街市で発生した交通事故を受け、「通学路における交通安全の更なる確保について」（令和3年7月9日付、国道国技第106号、国道交安第16号）に基づき実施された通学路における合同点検について、「通学路における合同点検の結果について」（令和5年4月5日付、事務連絡）により令和4年12月末時点のとりまとめ結果を情報提供しているところであるが、道路管理者による対策必要箇所は全国で39,219箇所、うち対策済箇所は26,337箇所となっている。

引き続き、残る対策必要箇所における安全対策の取組を加速するとともに、暫定的な安全対策の実施を含め、更なる交通安全の確保に向けて、以下の取組を積極的に推進されたい。

なお、貴管内の都道府県・政令市に対し、本事務連絡の内容を周知するとともに、都道府県から管内の市町村（政令市除く）に対し、本事務連絡の内容を周知するようお願いされたい。

記

1. 早期の安全確保に向けた取組について

各道路管理者においては、引き続き、早期の対策完了に向けて計画的に事業を推進するとともに、更なる交通安全の確保に向けて、教育委員会及び学校、警察等の関係機関等と連携し、計画的かつ継続的な取組を積極的に推進されたい。

特に、対策完了までに時間を要する箇所については、地域の交通安全を早期に確保する観点から、関係機関等が連携して、即効性の高い対策を検討し、関係機関が実施するソフト対策も積極的に活用しながら、可能なものから速やかに実施すること。

2. 継続的な取組の実施について

通学路における交通安全の確保については、継続的に各地域の交通環境の変化や通学状況の変化等、地域における新たな実情や課題等を把握したうえで、取組を推進するとともに、定期的な合同点検の実施や対策の検討、対策の実施、対策効果の把握、その結果を踏まえた対策の改善・充実等を一連のサイクルとして繰り返し実施する（PDCAサイクル）ことが継続的な安全性の向上のために必要であることから、通学路交通安全プログラム等の推進体制を構築・活用し、計画的かつ継続的に取組を推進すること。

3. 対策必要箇所の進捗状況等の公表について

対策必要箇所の進捗状況等の公表については、児童・保護者や地域住民、関係機関の認識を高め、広く協力を得られることが期待できることから、可能な限り幅広く公表することが望ましい。については、市区町村等のWebページや広報誌への掲載など、地域の実情に応じた方法での公表・情報発信に努めるとともに、既に公表されている情報を含め、毎年度等の定期的な更新をするなど、対策必要箇所の進捗状況等を適時適切に公表・情報発信されたい。

なお、防犯上の懸念が生じるなどの理由から、市区町村等のWebページや広報誌への掲載などにより広く情報の公表・発信が難しい場合などにおいても、公表する情報の内容や公表範囲を限定する方法により、地域の実情に応じて可能な範囲で多くの児童・保護者や地域住民等が対策状況を確認することで、地域の状況に対する認識を高め、広く協力を得られること等により、更なる通学路の交通安全の確保が図られるよう努められたい。

以上

「通学路交通安全対策」のポイント

北海道開発局建設部
各地方整備局道路部
沖縄総合事務局建設部

地方事業管理官
道路維持課長補佐
地域道路課長
施設課長
施設課長補佐

○ 早期の安全確保に向けた取組

- R5年度末までに対策を概ね完了できるように取組む
- 残る通学路の安全対策の取組みを加速化
- 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

令和3年6月に千葉県八街市で発生した交通事故の更なる確保について」（令和3年7月9日付、国土交通省第16号）に基づき実施された通学路における合同点検の結果について」（令和5年4月5日付、国土交通省第16号）に基づき実施された通学路における合同点検の結果について」として、道路管理者による対策必要箇所は全国で39,219箇所、うち対策済箇所は26,337箇所となっている。

○ 継続的な取組の実施

引き続き、安全対策の実施を含め、安全対策の取組を継続して実施していただくようお願いされたい。

なお、貴管内の都道府県・政令市に対し、本事務連絡の内容を周知するとともに、都道府県から管内の市町村（政令市除く）に対し、本事務連絡の内容を周知するようお願いされたい。

○ 対策必要箇所の進捗状況等の公表

1. 早期の安全確保に向けた取組について

各道路管理者においては、引き続き、早期の対策完了に向けて計画的に事業を推進するとともに、更なる交通安全の確保に向けて、教育委員会及び学校、警察等の関係機関等と連携し、計画的かつ継続的な取組を積極的に推進されたい。

問を要する箇所については、地域の交通安全を早期に確保する観点から、関係機関と連携して、即効性の高い対策を検討し、関係機関が実施するソフト対策も積極的に活用しながら、可能なものから速やかに実施すること。

また、地域における新たな実情や課題等を把握したうえで、取組を推進するとともに、定期的な合同点検の実施や対策の検討、対策の実施、対策効果の把握、その結果を踏まえ対策の改善や再評価サイクルを構築する（PDCAサイクル）等の推進体制を構築し、計画的かつ継続的に取組を推進すること。

公表・情報発信については、市区町村等のWebページや広報誌への掲載など、地域の実情に応じた方法での公表・情報発信に努めるとともに、既に公表されている情報を含め、毎年度等の定期的な更新をするなど、対策必要箇所の進捗状況等を適時適切に公表・情報発信されたい。

なお、防犯上の懸念が生じるなどの理由から、市区町村等のWebページや広報誌への掲載などにより広く情報の公表・発信が難しい場合などにおいても、公表する情報の内容や公表範囲を限定するなどの方法により、地域の実情に応じて可能な範囲で多くの児童・保護者や地域住民等が対策状況を確認することで、地域の状況に対する認識を高め、広く協力を得られること等により、更なる通学路の交通安全の確保が図られるよ

以上

1. 通学路交通安全対策の取組状況
2. 通学路交通安全対策の今後の進め方
3. 「ゾーン30プラス」のすすめ
4. 通学路対策・生活道路対策の支援

「ゾーン30プラス」のすすめ

- 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、122地区において整備計画を策定（令和5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



ハンブ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく

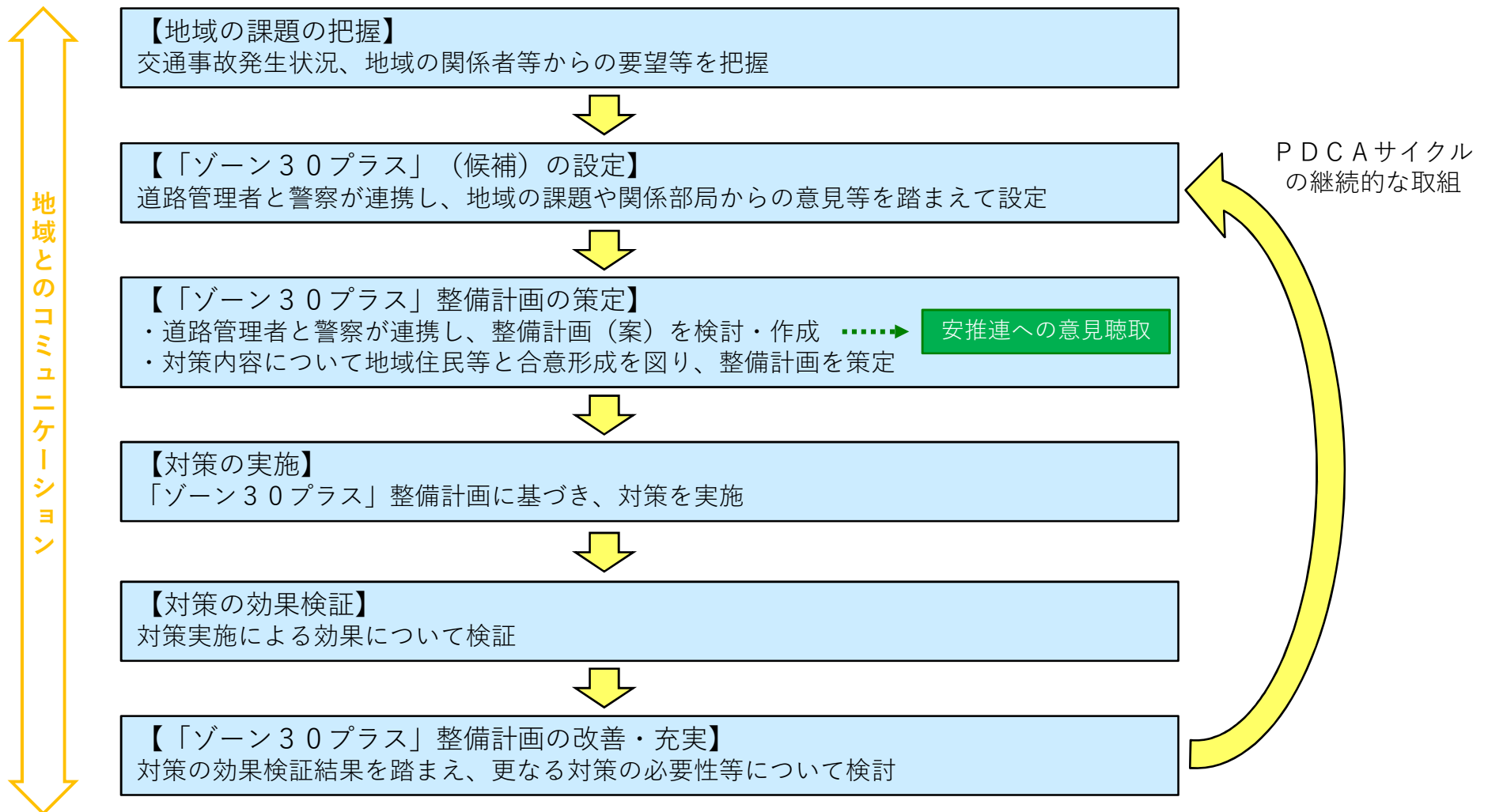


クランク



スラローム

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

北海道開発局建設部長
各地方整備局道路部長
沖縄総合事務局開発建設部長

殿

令和3年8月26日
国道国技第113号
国道交安第21号

国土交通省道路局
国道・技術課長
環境安全・防災課長

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」の推進について

「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策について」(令和3年3月29日付け国道国技第224号、国道交安第36号)において、ゾーン30等による低速度規制と物理的デバイス等の適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとするエリアに関する要件や整備の進め方を通知したところであるが、今般、警察庁交通局とともに、別添1のとおり「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」について」を取りまとめた。

これを参考に各道路管理者と各都道府県警察が緊密に連携した整備が推進されるよう、技術的助言を行うなど適切に対応するとともに、直轄国道においても関係機関等と連携して適切な整備に取り組まされたい。また、貴管内の都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等に対して、本取組に協力するよう依頼されたい。

加えて、貴管内の都道府県、政令市に対して、本通知の内容を周知するとともに、都道府県から管内の市町村(政令市を除く)に対し、本通知の内容を周知するようお願いされたい。

なお、本件については、警察庁から都道府県警察に対して別添2のとおり通知がなされていること及び、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策について」(令和3年3月29日付け国道国技第224号、国道交安第36号)は廃止することを申し添える。

別添1

令和3年8月

警察庁交通局
交通規制課
国土交通省道路局
国道・技術課
環境安全・防災課

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」について

1 目的

「第11次交通安全基本計画」においては、生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対策の推進等が重視すべき視点とされるとともに、隣りようとする施策として、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が掲げられ、その具体的手法として、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等が位置付けられたところである。

物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知する効果も期待されるとともに、設置に際しての地域における検討等の過程が参加・協働型の交通安全対策の推進等にも資するものである。

これらのことを踏まえて、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、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ることを目的とする。

2 「ゾーン30プラス」の要件

歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られ、次のいずれにも該当する区域の中から、警察と道路管理者が協議して設定する。

- (1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されていること。
- (2) 警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を十分に高めるための物理的デバイスの設置について、適切に検討され、実施され、又は実施が予定されていること。

3 整備計画の策定等

警察及び道路管理者は、交通事故発生状況や地域の課題、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」の整備計画を共同で策定し、それぞれ都道府県警察本部及び北海道開発局、地方整備局又は沖縄総合事務局(以下「整備局等」という。)に対して報告する。

「ゾーン30プラス」のポイント

令和3年8月26日
国道国技第113号
国道交安第21号

北海道開発局建設部長
各地方整備局道路部長
沖縄総合事務局開発建設部長

○ 「ゾーン30プラス」の要件

▶ 最高速度30km/hの区域規制と 物理的デバイスの適切な組み合わせ

○ 警察との緊密な連携

○ 地域住民等との合意形成

○ PDCAサイクルに基づいた対策の改善・充実

別添1

令和3年8月

警察庁 交通局
交通規制課
国土交通省 道路局
国道・技術課
環境安全・防災課

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」について

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」について
「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策」において、生活道路における安全確保、地域が一体となつた交通安全対策の推進等が実現すべき重点とされるとともに、歩道・歩行空間の整備が掲げられ、その具
規制と物理的デバイス等の適切な組み合わせによるゾーン規制の活用等が位置付けられた
エリアに関する要件や整備の進捗状況等があるが、今後、警察庁
交通局とともに、別添1のとおり「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」について」を取りまとめた。

これを参考に各道路管理者と各都道府県警察が緊密に連携した整備が推進され
るよう、技術的助言を行うなど適切に対応するとともに、直轄国道において
も関係機関等と連携した整備に取り組みます。また、各都道府
県道路局と連携し、管内の都道府県、政令市に対して、本通知の内容を周知すると
ともに、都道府県から管内の市町村（政令市を除く）に対し、本通知の内容を周
知するようお願いされたい。

なお、本件については、警察庁から都道府県警察に対して別添2のとおり通
知がなされていること及び、「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策につ
いて」（令和3年3月29日付国道国技第224号、国道交安第36号）は廃止する
こととし、

「ゾーン30プラス」の要件
歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコン
セプトに対する地域住民の同意が得られ、次のいずれにも該当する区域の中から、警察
と道路管理者が協議して設定する。

物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に
対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知
する効果も期待されるとともに、設置に際しての地域における検討等の過程が参加・協
働型の交通安全対策の推進等にも資するものである。

これらのことを踏まえて、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エ
リア」に代わり、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ることを目的とする。

- 1 「ゾーン30プラス」の要件
- 2 「ゾーン30プラス」の要件
歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコン
セプトに対する地域住民の同意が得られ、次のいずれにも該当する区域の中から、警察
と道路管理者が協議して設定する。
 - (1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されていること。
 - (2) 警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を十分に
高めるための物理的デバイスの設置について、適切に検討され、実施され、又は実施
が予定されていること。

3 整備計画の策定等
警察及び道路管理者は、交通事故発生状況や地域の特性、地域の関係者等からの要望
に基づき、整備計画を策定し、その進捗状況等を定期的に把握し、必要に応じて整備
計画を修正する。

「第11次交通安全基本計画」においては、生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対策の推進等が重視すべき視点とされるとともに、講じようとする施策として、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が掲げられ、その具体的手法として、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等が位置付けられたところである。

物理的デバイスについては、車両の速度を物理的に低下させることに加え、運転者に対し、その周辺においては、歩行者等の安全確保に一層の注意を払うべきである旨周知する効果も期待されるとともに、設置に際しての地域における検討等の過程が参加・協働型の交通安全対策の推進等にも資するものである。

これらのことを踏まえて、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、**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**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ることを目的とする。

Point ・ 「ゾーン30プラス」 = **交通安全の向上を図ろうとする区域**

歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する**地域住民の同意**が得られ、次のいずれにも該当する区域の中から、**警察と道路管理者が協議して設定**する。

- (1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されていること。
- (2) 警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を十分に高めるための**物理的デバイス**の設置について、**適切に検討**され、実施され、又は実施が予定されていること。

Point

- ・ 「ゾーン30プラス」に設定することに対する**地域住民の同意**
- ・ “**区域の設定時**”から**道路管理者と警察が協議**
- ・ **物理的デバイスの設置に関する適切な検討**

地域の課題・要望等（交通事故発生状況や地域の関係者等からの要望等）や都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等における有識者等からの意見等を踏まえて物理的デバイスの設置を検討

物理的デバイス



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道



狭さく



シケイン (クランク)



シケイン (スラローム)

警察及び道路管理者は、交通事故発生状況や地域の課題、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**整備計画を共同で策定**し、それぞれ都道府県警察本部及び北海道開発局、地方整備局又は沖縄総合事務局（以下「整備局等」という。）に対して**報告**する。

なお、整備計画の策定に当たっての考え方は、次のとおりであり、**計画策定までに地域住民等の合意形成が図られるよう留意**する。

- (1) 既存の生活道路対策エリア
- (2) 既存のゾーン30
- (3) (1)及び(2)以外の区域

Point

- ・ 整備計画は警察及び道路管理者が共同で策定、策定までに地域住民との合意形成が図られるよう留意

▶ **整備計画の策定 = 地元・警察・道路管理者による合意形成**

- ・ 整備計画は整備局等へ報告（同時に警察から都道府県警察本部へも報告）

「ゾーン30プラス」整備計画(記載例)



位置図

ゾーン30プラスの区域や各物理的デバイスの位置・状況（対策完了・対策中・対策予定）を図示

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	〇〇県	〇〇市	〇〇	R4.1

ソフト面での対策も適切に組み合わせる

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	3	一部合意済	R4.1	R4.8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4.5	R4.10
3	狭さく	3	全て合意済	R4.7	R4.10
4	防護柵	2	一部合意済	R4.1	R5.1
5	カラー舗装	1	全て合意済	R3.5	R3.6
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4.1	R4.10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4.1	R4.10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4.1	R4.10
9	ゾーン30プラス線形標識(道路中央)	13	全て合意済	R4.1	R4.10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4.1	R4.10
11	大型車駐車禁止の(標識)	1	全て合意済	R4.1	R4.10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4.1	R4.1
13	交通違反取締	区域内	全て合意済	R4.1	R4.1
14	パトロール	区域内	全て合意済	R4.1	R4.1

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議中	R4.5	R6.10
16	シケイン(クラック型)	1	全て合意済	R4.5	R6.10
17	歩道設置	1	全て合意済	R4.8	R6.7

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No.	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
18	ハンブ	1	一部合意済	R4.1	R4.8
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4.5	R4.10
20	狭さく	1	全て合意済	R4.7	R4.10
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4.1	R4.10
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4.1	R4.10

※1:生活道路の交通安全に係る新たな交通規制「ゾーン30プラスについて」(令和2年8月付け警察庁交通時、国交省道路局)の「7. 警察事項」(4)に該当する対策

短期対策

ゾーン30プラス内で実施する交通規制やそれ以外のソフト対策、物理的デバイスの地元との合意状況、着手予定時期、完了予定時期等を記載

中長期対策

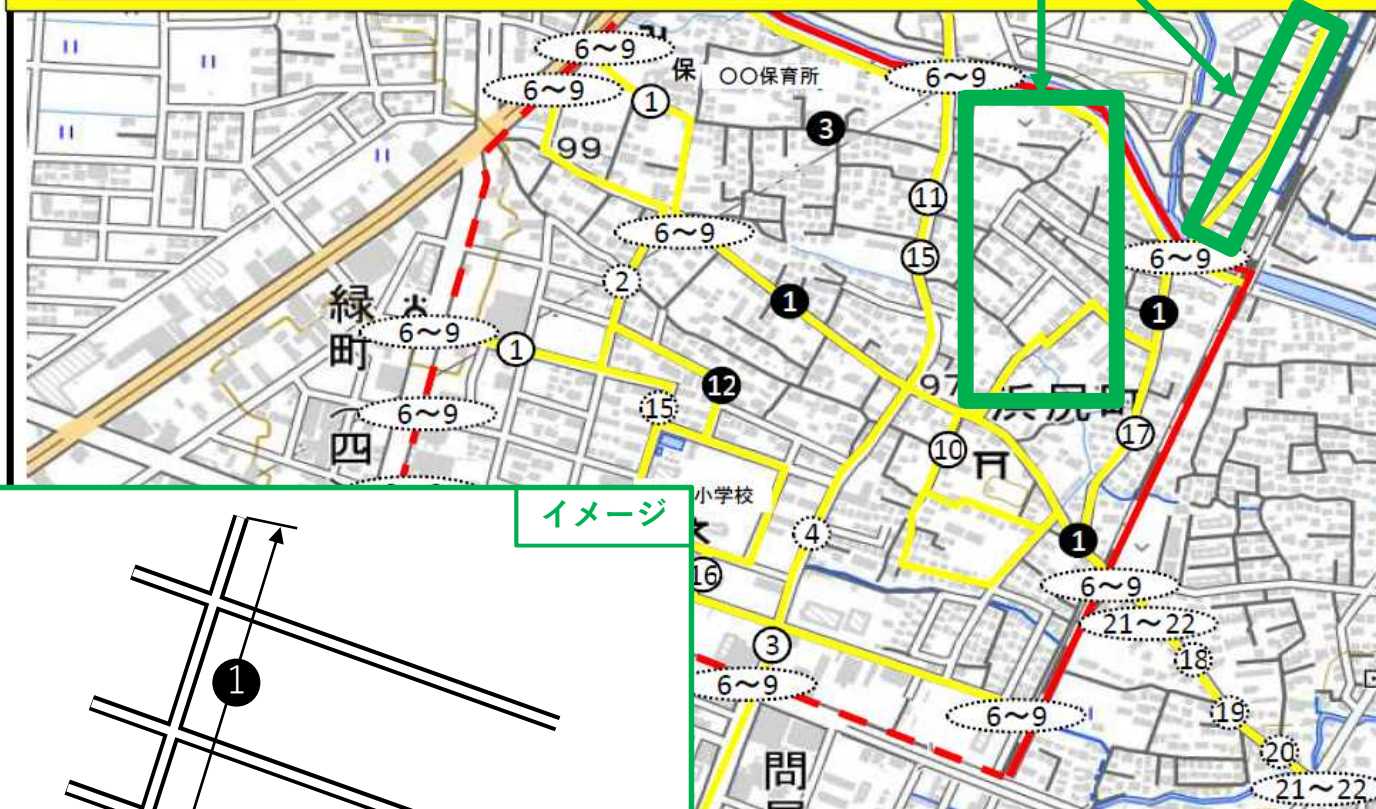
路線等における対策

位置図

対策が実施されていない又は実施する予定がない箇所は対策を実施する必要がないかよく確認（地域住民等からの意見聴取や事故データの分析等）

「ゾーン30プラス」整備計画（記載例）

・既存の地図等を活用して、整備区域とその区域における対策内容、通学路等を凡例に従い図示して下さい。
 ※地図は公表できるものを使用してください。（国土地理院地図や各都道府県・市区町村管内図）



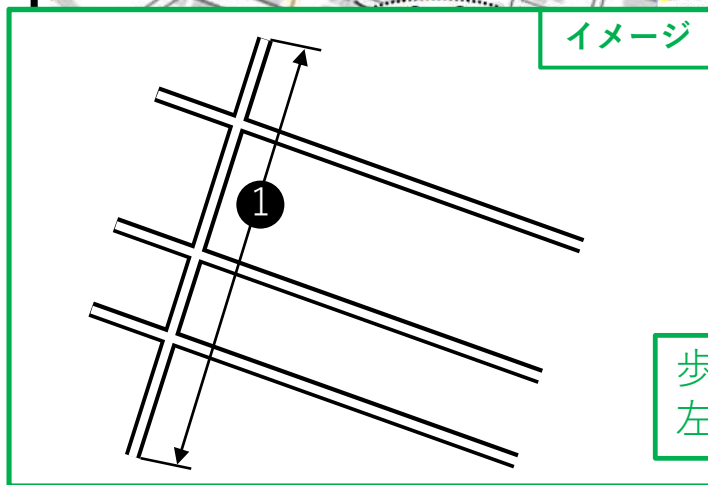
提出日: 令和〇年〇月〇日
 ○〇警察署
 ○〇市役所
 ○〇国道事務所
 ○〇県〇〇土木事務所

凡例

- 整備区域(ゾーン30プラス)
- 整備区域に含まれない外周道路
- 通学路

凡例

- 対策完了
- 対策中
- 対策予定



歩道整備や警察による規制等の区間での対策は左のイメージのような記載を推奨

短期対策

地元との調整が済んでいないものも記載可能

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月	
	〇〇県	〇〇市	〇〇	R4. 1	
【短期対策】					
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	5	一部合意済	R4. 1	R4. 8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
3	狭さく	3	全て合意済	R4. 7	R4. 10
4	防護柵	2	一部合意済	R4. 1	R5. 1
5	カラー舗装化	1	全て合意済	R3. 5	R3. 6
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
9	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
11	大型自動車等通行止め(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4. 1	R4. 1
13	交通違反取締	区域内	全て合意		
14	パトロール	区域内	全て合意		

ソフト面での対策も適切に組み合わせる

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

推進体制・構成メンバー

<推進体制>
 〇〇市交通安全協議会
 ※既存の組織を活用

<構成メンバー>
 ・〇〇警察署
 ・〇〇国道事務所
 ・〇〇県〇〇事務所
 ・〇〇市
 ・〇〇市教育委員会

完了している対策についても記載

道路管理者による対策、警察による対策だけでなく、推進体制・構成メンバーによる対策（ソフト対策含む）も記載

中長期対策・路線等における対策

路線等における対策の図示イメージ

【中長期対策】				
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議前	R4. 5
16	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4. 5
17	歩道設置	1	全て合意済	R4. 8
【路線等における対策 ^{注1} 】				
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期
18	ハンプ	1	一部合意済	R4. 1
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5
20	狭さく	1	全て合意済	R4. 7
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4. 1
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4. 1



注1:「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」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

(4) 面的な交通安全対策を要しない場合であっても、通学路をはじめ、歩行者等の安全な通行を確保するため、車両の速度を抑制する必要がある場合には、「ゾーン30プラス」に準じて、路線ごとの低速度規制を実施するとともに、物理的デバイスを設置するなど、警察及び道路管理者が連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、実効性のある交通安全対策を推進する。

(1) 既存の生活道路対策エリア

- ア 既にゾーン30による低速度規制と物理的デバイスの設置が実施されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 既にゾーン30による低速度規制が実施されているが、物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(2) 既存のゾーン30

- ア 既に物理的デバイスが設置されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(3) (1)及び(2)以外の区域

地域の関係者等が歩行者等の通行を最優先して車両の速度及び通過交通を抑制する対策を望む区域について、積極的に「ゾーン30プラス」の整備を検討する。

(1) 既存の生活道路対策エリア

- ア 既にゾーン30による**低速度規制**と**物理的デバイス**の設置が実施されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 既にゾーン30による**低速度規制**が実施されているが、物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(2) 既存のゾーン30 →**低速度規制**

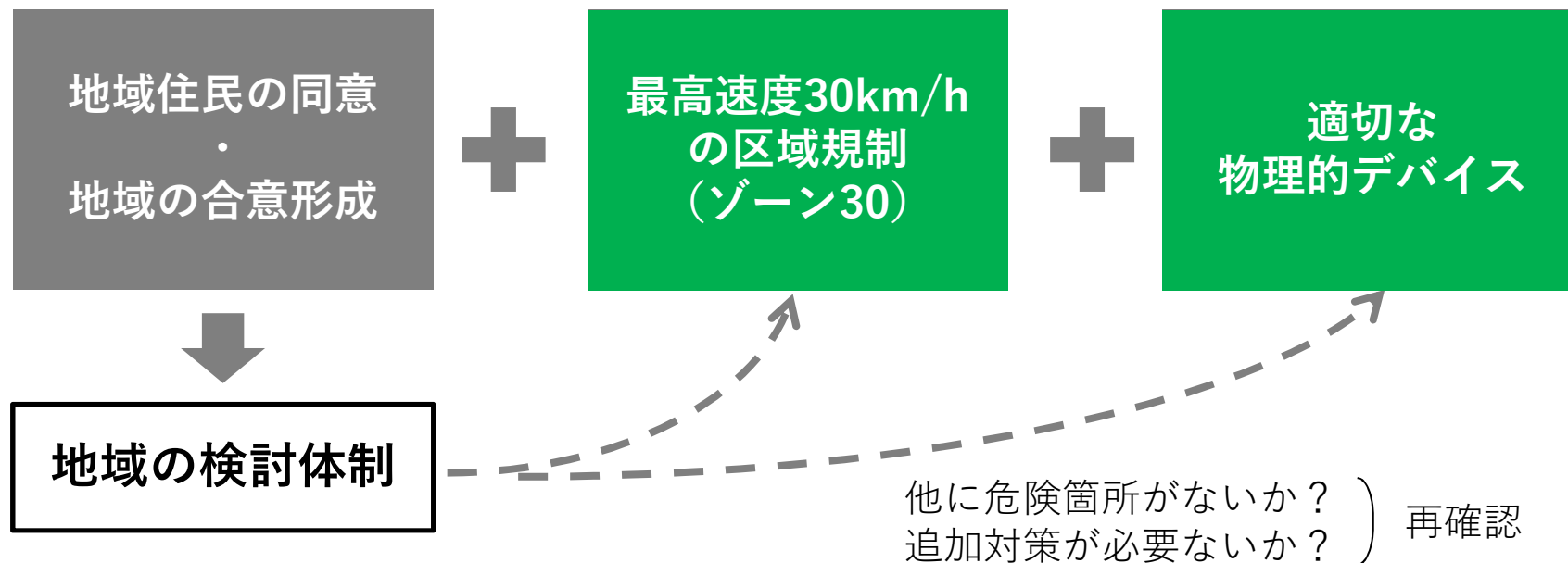
- ア 既に**物理的デバイス**が設置されている区域
低速度規制区域の拡大等の見直しや物理的デバイスの増設等対策の更なる充実について検討する。
- イ 物理的デバイスが設置されていない区域
物理的デバイスを適切に、かつ、早期に設置する整備計画を立案する。

(3) (1)及び(2)以外の区域 →低速度規制・物理的デバイス

地域の関係者等が歩行者等の通行を最優先して車両の速度及び通過交通を抑制する対策を望む区域について、積極的に「ゾーン30プラス」の整備を検討する。

「ゾーン30プラス」の要件

- Point**
- ・ 「ゾーン30プラス」に設定することに対する地域住民の同意
 - ・ “区域の設定時”から道路管理者と警察が協議
 - ・ 物理的デバイスの設置に関する適切な検討



「ゾーン30プラス」のポイント

- 「ゾーン30プラス」の要件
 - ▶ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの適切な組み合わせ
- 警察との緊密な連携
- 地域住民等との合意形成
- PDCAサイクルに基づいた対策の改善・充実

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
警察庁

「ゾーン30プラス」の必要性

事故の発生状況

交通事故発生率の推移

年	発生件数	死者数
2017	234	20
2018	203	18
2019	244	21
2020	211	17
2021	182	12
2022	151	11

【国土交通省資料より作成】

死者の状況別割合(令和3年中)

状況	割合
歩行者	38%
自転車乗用中	33%
乗用車乗用中	13%
その他	14%

【国土交通省資料より作成】

自動車等の速度と歩行者の致死率

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します。

自動車等の速度 (km/h)	致死率 (%)
0-20	0.6
20-30	0.9
30-40	3.0
40-50	9.4
50-60	17.0

【国土交通省資料より作成】

物理的デバイス設置による効果

（各都道府県）で設置したスムーズ歩道付の設置効果検証結果

歩道付付設で停止又は徐行している歩行者の割合の自動車の停止・減速割合が向上しました。

項目	割合
30km/hを超えて走行する自動車の割合が低下しました。	47%
歩行者の停止・減速割合	28%
歩行者の停止・減速割合	74%
歩行者の停止・減速割合	89%

【国土交通省資料より作成】

生活道路の新たな交通安全施策「ゾーン30」

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と歩行者優先の物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ることを目的として、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。

警察による低速規制ゾーン30

道路管理者による物理的デバイス

速度抑制対策

- 進入抑制対策: ライジングボラード、ポールを兼ねた交通規制が設置されている対応タイプの車両の進入も抑制する構造物です。
- 速度抑制対策: ハンプ: 路面をなめらかに盛り上げ、以上の速度で走行する車両に不快感を与え、構造物で狭く、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): 一定区間の道路を狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

ゾーン30プラスの入口(岐阜県各務原市の例)

1. 通学路交通安全対策の取組状況
2. 通学路交通安全対策の今後の進め方
3. 「ゾーン30プラス」のすすめ
4. 通学路対策・生活道路対策の支援

制度の概要

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を実施。

補助対象者

- 交通安全対策を行う地方公共団体又は土地区画整理事業、市街地再開発事業等を施行する者に対しその経費の一部に対して負担金の負担又は補助金の交付を行う地方公共団体

事業要件

- 以下のいずれの要件も満たす事業
 - ① 合同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であること
 - ② ①の対策を実施する学区内において関係機関等がソフト対策を実施すること※
- ※ 事故以前から実施しているソフト対策で、事故後に内容の拡充や頻度の増加等の強化を実施していないものを除く

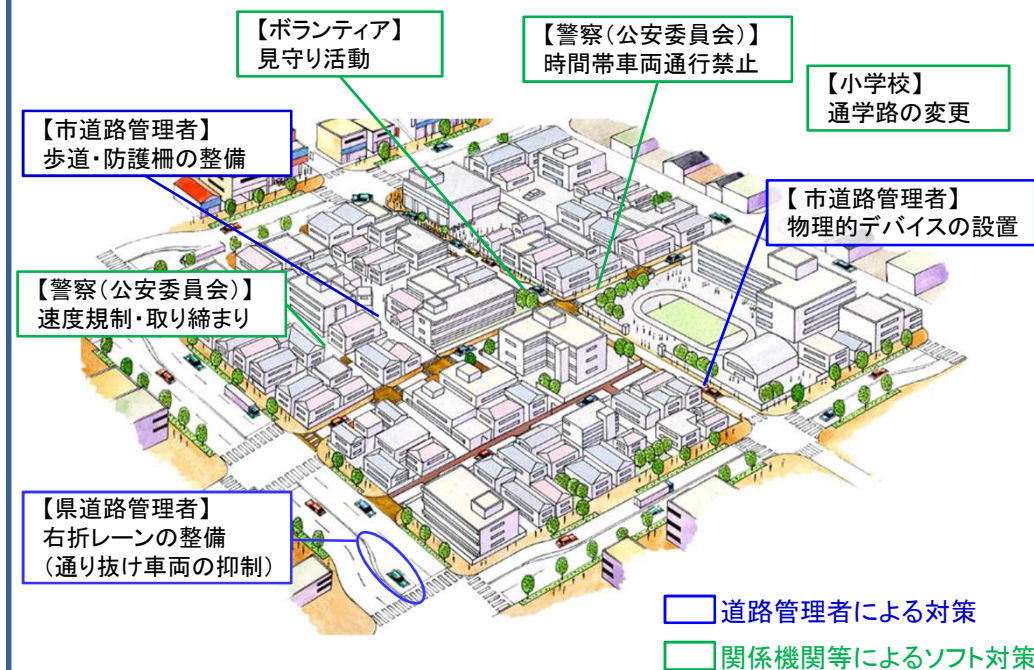
補助率

- 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)

その他

補助期間：5年程度（R4～）

事業のイメージ



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）

事業要件

- 整備地区に関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が合意している整備計画（対策内容や時期等）に位置づけられた事業

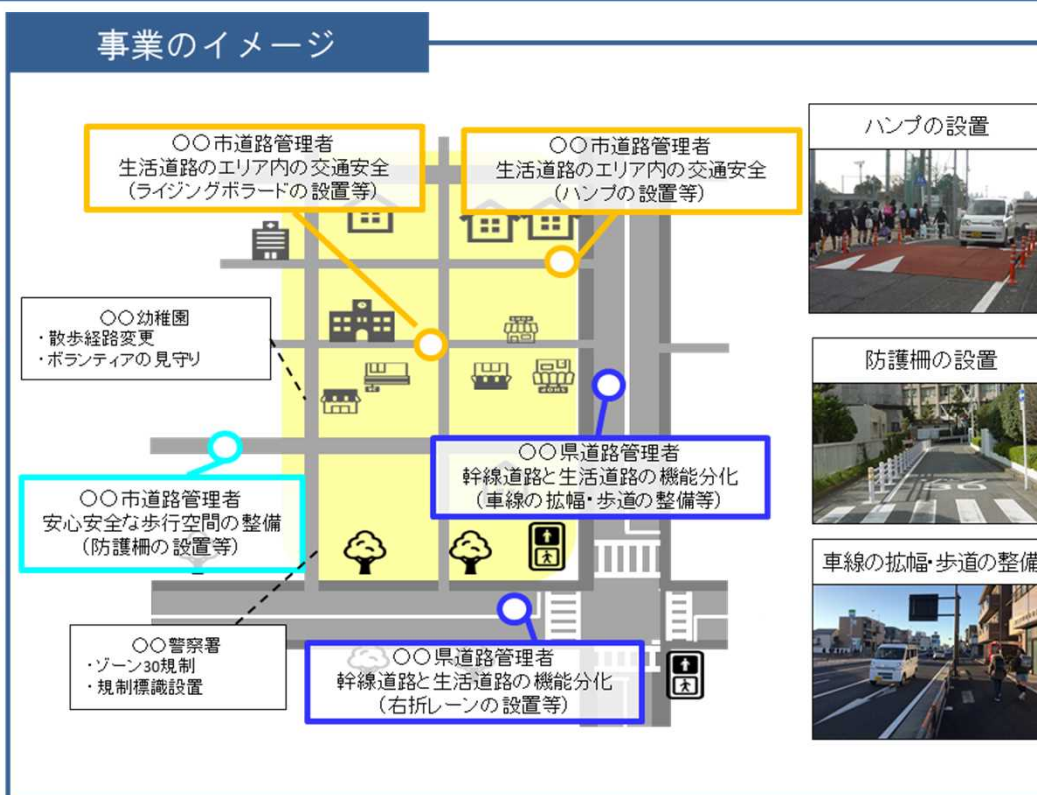
補助率

- 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）

その他

- 事業完了後に、ETC 2.0により得られるビッグデータ等を活用し、効果検証を行うことを必須とする

事業のイメージ



- 国土交通省（地方整備局等）において、ETC2.0によるビッグデータの分析結果の提供や可搬式ハンプの貸出しを実施

技術支援メニュー

- ・ ETC2.0によるビッグデータの分析結果の提供
- ・ 可搬型ハンプの貸出し
- ・ 物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供
- ・ 有識者(専門家)のあっせん 等

※「ゾーン30プラス」に関する問合せ先：
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf>

可搬型ハンプの貸出し

輸送時の荷姿



2セット
貸出し

設置例（2セット使用時）



試験的設置が可能

技術情報の提供

ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供

<参考資料の例>

- 「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料
- 生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2019～設置の工夫と合意形成のポイント～
- ハンプの施工に関する参考資料(案)
- 降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料(案)

▶ 詳細は国土技術政策総合研究所 道路交通安全研究室 <https://www.nilim.go.jp/lab/geg/seikatsu.htm>

ETC2.0の分析結果の提供

ETC2.0による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抽出**

⇒ 効果的、効率的な対策の立案、実施が可能





国土交通省