

通学路・生活道路における 更なる交通安全の確保に向けて

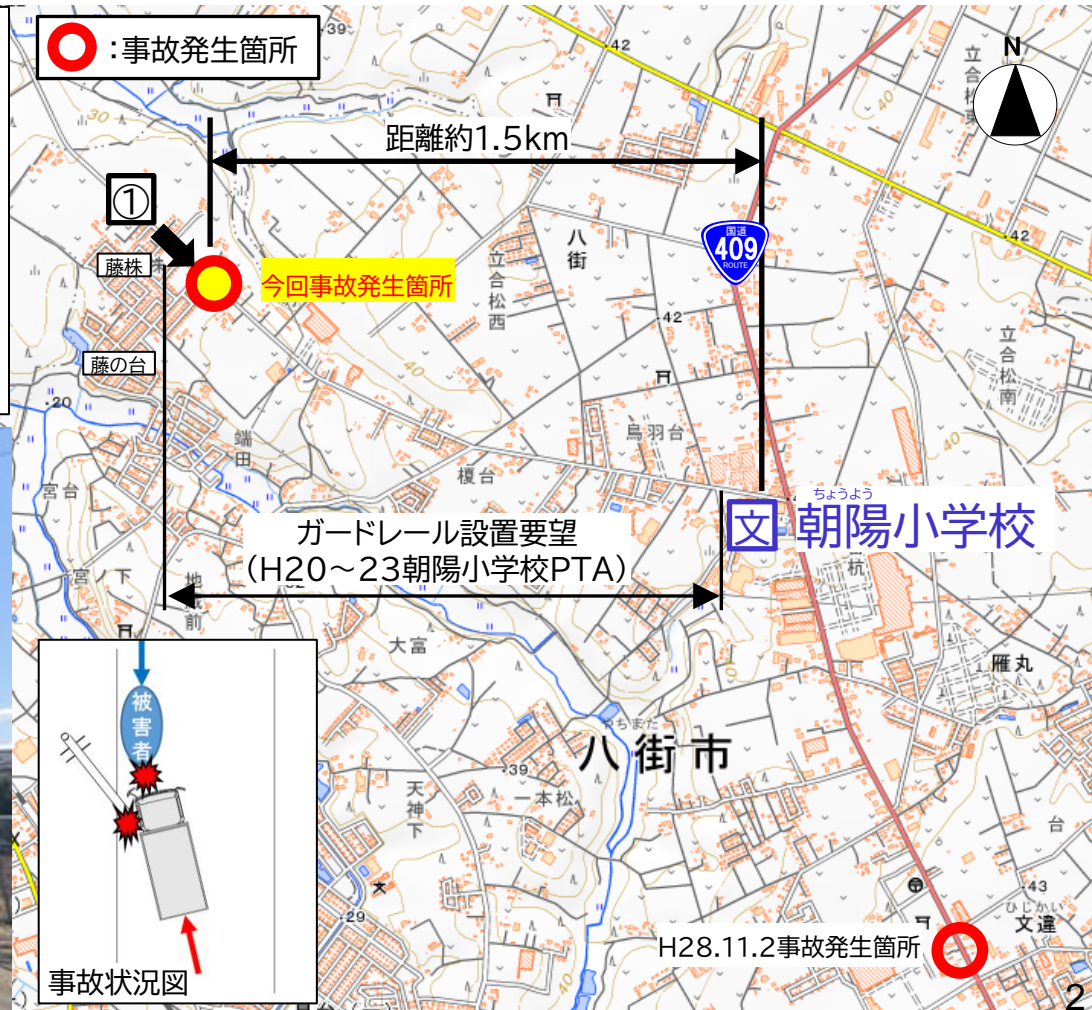
国土交通省 道路局 環境安全・防災課
道路交通安全対策室

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

- 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



○ 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

(総理指示) …通学路の総点検を改めて行い、緊急対策を拡充・強化し、速やかに実行に移してまいります。

○ 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」に基づく施策進捗状況を報告
(総理指示) …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。

○ 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」に基づく施策進捗状況を報告
(総理指示) …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。

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。

R3.6.30

総理 指示

R3.7.9

○通学路の合同点検に関する依頼

国交省 → 都道府県 → 市町村(道路管理者)
文科省 → 都道府県教育委員会 → 市町村教育委員会
警察庁 → 都道府県警察本部 → 地元警察署

約
3
カ
月

○学校による危険箇所のリストアップ (対象：すべての公立小学校等)

【新たな観点】

- ・見通しのよい道路や幹線道路の抜け道など、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
- ・過去にヒヤリハットの事例があった箇所
- ・保護者等からの改善要請がある箇所

+

【従来の観点】

- ・道路が狭い
- ・見通しが悪い
- ・人通りが少ない
- ・人が身を隠しやすい場所が近い
- ・大型車が頻繁に通る

○合同点検の実施 (教育委員会、学校、PTA、道路管理者、警察等)

○教育委員会等による対策必要箇所の抽出

○教育委員会等による対策案の作成

技術的助言

道路管理者・警察

○対策の実施

ソフト対策を含めて対策を検討し、可能なものから速やかに実施

9月末まで
目途

10月末まで
目途

(遅くとも12月末)

順次

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）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5年12月末現在）

| 対策必要箇所(全体数) | 箇所数 | 箇所数 | | 割合 |
|-----------------|-----------|-------------|-------------|-------|
| | | 対策済 | 暫定的な安全対策を含む | |
| 7万2,568か所 | | 対策済 | 6万6,203か所 | 91.2% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 7万1,026か所 | 97.9% |
| 教育委員会・学校による対策箇所 | 3万9,398か所 | 対策済 | 3万9,100か所 | 99.2% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 3万9,280か所 | 99.7% |
| 道路管理者による対策箇所 | 3万7,291か所 | 対策済 | 3万1,442か所 | 84.3% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 3万5,902か所 | 96.3% |
| 警察による対策箇所 | 1万6,358か所 | 対策済 | 1万6,233か所 | 99.2% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 1万6,251か所 | 99.3% |

- ※ 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。
- ※ 「暫定的な安全対策」とは、当初想定された対策の完了までに一定の期間を要する箇所について、暫定的に講ずる対策のことをいう。
- ※ 石川県、富山県及び新潟県を除く。

令和5年度末までに、暫定的な安全対策を含め、すべての対策必要箇所において安全対策を措置（見込み）

通学路の合同点検に係る取組の推進

令和5年4月、子ども家庭庁設立に伴い、「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」のうち、特に重要な通学路の合同点検について、子ども家庭庁が司令塔となって、関係省庁と連携し、取組を推進

ソフト対策

<対策例>

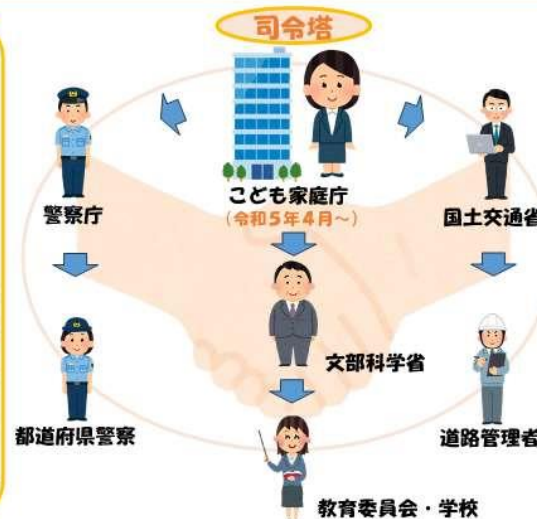
- 登下校時の見守り活動
- 通学路の変更
- 速度規制
- 登下校時間帯に限った車両通行止め
- 交通安全教育
- 交通指導取締り 等



【時間車両通行止め】



【見守り活動】



ハード対策

<対策例>

- 歩道の設置・拡充
- ガードレール等の防護柵の整備
- 狭さく等の物理的デバイスの設置
- 信号機の設置・改良
- 横断歩道の設置・更新
- 道路標識、道路標示の更新・高輝度化 等



【横断歩道の設置】



【防護柵の整備】

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）資料

○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)(R5年12月末時点)

- ・対策必要箇所数: 37,291 箇所
- ・対策済箇所数 : 31,442 箇所 (約84%)
- ・対策済箇所数(暫定的な安全対策含む) : 35,902 箇所 (約96%)

※ 石川県、富山県及び新潟県を除く。

【道路管理者による対策必要箇所数等の内訳】 (R5年12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 6,000箇所 | 約 2,500箇所(約42%) 約 5,600箇所(約93%) |
| 防護柵・狭さくの設置等 | 約 2,400箇所 | 約 2,000箇所(約83%) 約 2,200箇所(約92%) |
| 区画線の設置・カラー舗装等 | 約 25,100箇所 | 約 23,400箇所(約93%) 約 24,400箇所(約97%) |
| その他(樹木の伐採等) | 約 3,900箇所 | 約 3,600箇所(約92%) 約 3,800箇所(約97%) |

※ 石川県、富山県及び新潟県を除く。

【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



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

「通学路交通安全対策」のポイント

事務連絡
令和6年4月5日



○ 早期の安全確保に向けた取組

○ 継続的な取組の実施

○ 対策必要箇所への進捗状況等の公表

○ 小中学校周辺を面的に捉えた交通安全対策

推進体制の中で関係機関や地域に対して適宜進捗状況を共有しつつ、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、地域の交通安全を早期に確保する観点から、可能なものから速やかに実施すること。

2. 対策必要箇所等について
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路の状況等を踏まえた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. 対策必要箇所等の公表について
対策必要箇所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、対策必要箇所の状況等を適時適切に公表・情報発信されたい。

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。

4. 小中学校周辺を面的に捉えた交通安全対策の促進について
小中学校周辺を面的に捉えた交通安全対策の促進については、関係機関等と連携し、警察や学校、地域などとも連携し「ゾーン30プラス」の導入などの面的な対策を実施されたい。

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）において、通学路における交通安全の確保の観点から、早期の安全確保に向けた取組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。

引き続き、更な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、更なる通学路の交通安全の確保に向けて、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。

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、通学路交通安全プログラム等の

以上

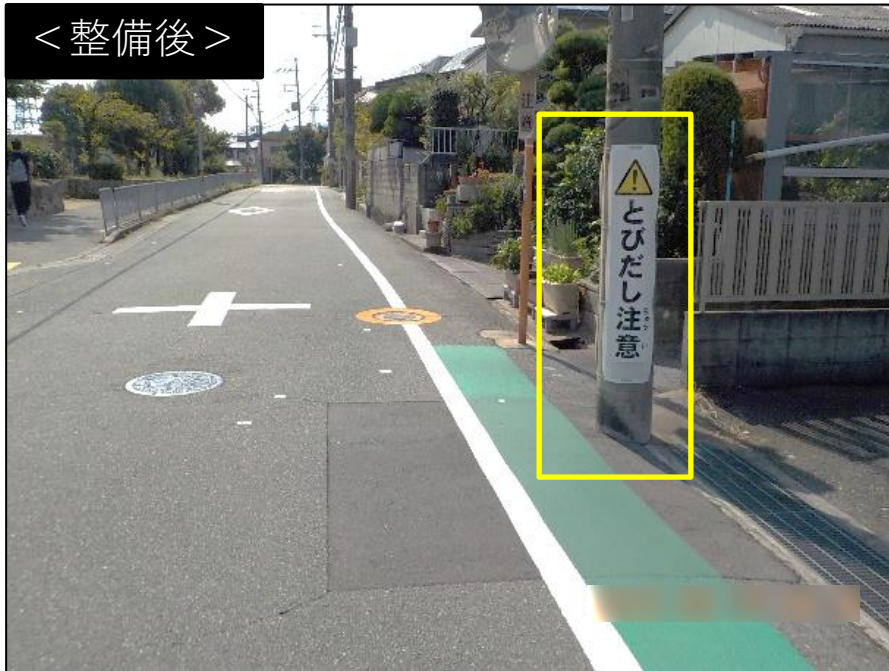
- 路側帯のカラー舗装化により、歩行空間の明確化。



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。

- 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。

<例>



<例>



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

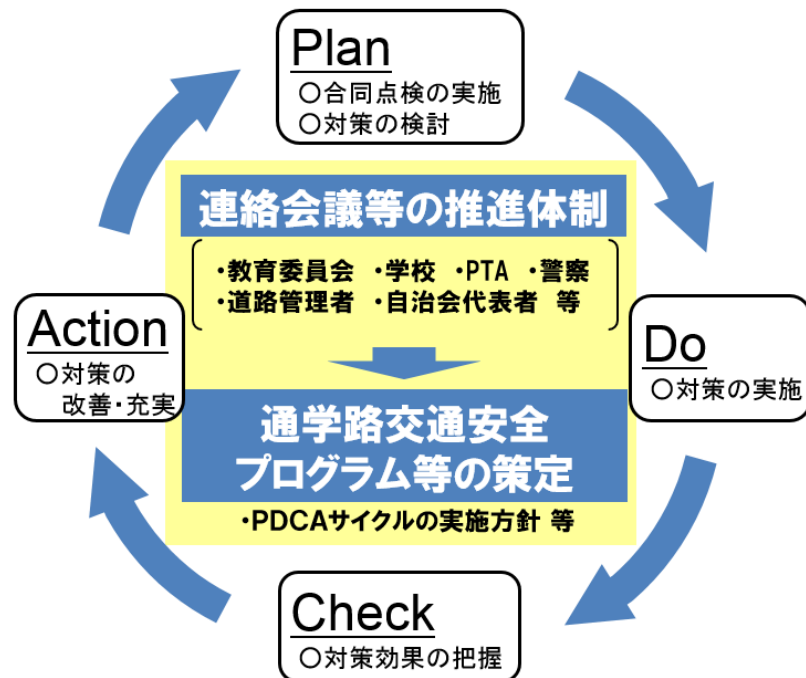
● 通学路安全確保のためのPDCAサイクルの実施方針

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



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 |

対策必要箇所への進捗状況等の公表

○ 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 通学路危険箇所マップ

対策済み（設置困難等を含む）
 対策中（複数年かかるもの）
 指導等実施中（交通指導等ソフト面での対応実施中）

校区内は照明灯整備エリア

① 高堂町 こどもの広場 前横断歩道周辺
①-2指導等実施中
①-3対策済
①-4実施中

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。

② 高堂町 高堂バス停付近
②-2実施済
②-3対策中

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多く通りにくい。

③ 旧高堂保育園周辺横断歩道
③-1指導等実施中
③-2対策済
③-3対策中

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。

④ 復興橋周辺
④対策済

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。

⑤ 野田町丁82横交差点
⑤-2対策済

生垣やブロックで見通しの悪い交差点。信号がない

⑥ 荒屋町 どのきばし付近
⑥対策済

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

⑦ 茨城商店周辺及び郵便局・駐在所周辺
⑦-1対策済（設置困難）

歩道が一部切れており、中高生の自転車が多く、朝は交通量も多く危険。明峰駅周辺松葉架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。

⑧ 長田町からあけぼの町へ入る狭い農道
⑧-2指導等実施中
⑧-3対策済

狭い農道を90度に向かう道を、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。

⑨ 野田町 のだおほし付近
⑨-1-2対策済

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

⑩ 荒屋町 どうのきばし付近
⑩対策済

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

⑪ 長田町 歩道横側溝
⑪対策済

歩道横の排水路が開渠となっているので落ちる危険がある。

⑫ 長田町132-1横交差点
⑫-2対策済

信号がなくスピードを出して交差点に入ってくる車あり

⑬ 長田北交差点
⑬対策中

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

⑭ 長田町 208～長田北交差点【県道栗生・小松線】
⑭対策済

横断歩道が少なく、走行する車のスピードが速い。

⑮ 高堂町イ201前川宅前～イ116大橋宅前町道
⑮-1-2対策済

通学路だが、スピードを出して通過する車多い

⑯ 学童横の道路【市道荒屋田地4号線】
⑯対策済

路側帯が狭く、歩行者が危険

⑰ 長田町から長田町に入る天竺橋詰め
⑰対策済

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、橋東詰から長田町内に入る道が狭く急カーブになっており見通しが悪い。

⑱ 旧高堂保育園周辺横断歩道
⑱-1指導等実施中
⑱-2対策済
⑱-3対策中

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。

【荒屋小学校】 対策一覧表

| 番号 | 名称・住所 | 道路状況の概要・危険の要因 | 危険 | 対策内容 | 進捗状況 | 対応関係・予定 | 備考 |
|----|--------------------------|--|---------|-------------------------------|------|---------|---------|
| 1 | 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。 | 児童の安全確保 | ①-2指導等実施中 ①-3対策済 ①-4実施中 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 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多く通りにくい。 | 児童の安全確保 | ②-2実施済 ②-3対策中 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 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。 | 児童の安全確保 | ③-1指導等実施中 ③-2対策済 ③-3対策中 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 4 | 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。 | 児童の安全確保 | ④対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 5 | 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 | 児童の安全確保 | ⑤-2対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 6 | 荒屋町 どのきばし付近 | 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 | 児童の安全確保 | ⑥対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 7 | 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、中高生の自転車が多く、朝は交通量も多く危険。明峰駅周辺松葉架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。 | 児童の安全確保 | ⑦-1対策済（設置困難） | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 8 | 長田町からあけぼの町へ入る狭い農道 | 狭い農道を90度に向かう道を、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。 | 児童の安全確保 | ⑧-2指導等実施中 ⑧-3対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 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 | 児童の安全確保 | ⑨-1-2対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 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 | 児童の安全確保 | ⑩対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 11 | 長田町 歩道横側溝 | 歩道横の排水路が開渠となっているので落ちる危険がある。 | 児童の安全確保 | ⑪対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 12 | 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入ってくる車あり | 児童の安全確保 | ⑫-2対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 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 | 児童の安全確保 | ⑬対策中 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 14 | 長田町 208～長田北交差点【県道栗生・小松線】 | 横断歩道が少なく、走行する車のスピードが速い。 | 児童の安全確保 | ⑭対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 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 | 児童の安全確保 | ⑮-1-2対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 16 | 学童横の道路【市道荒屋田地4号線】 | 路側帯が狭く、歩行者が危険 | 児童の安全確保 | ⑯対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 17 | 長田町から長田町に入る天竺橋詰め | 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、橋東詰から長田町内に入る道が狭く急カーブになっており見通しが悪い。 | 児童の安全確保 | ⑰対策済 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |
| 18 | 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。 | 児童の安全確保 | ⑱-1指導等実施中 ⑱-2対策済 ⑱-3対策中 | 実施済 | 児童の安全確保 | 児童の安全確保 |

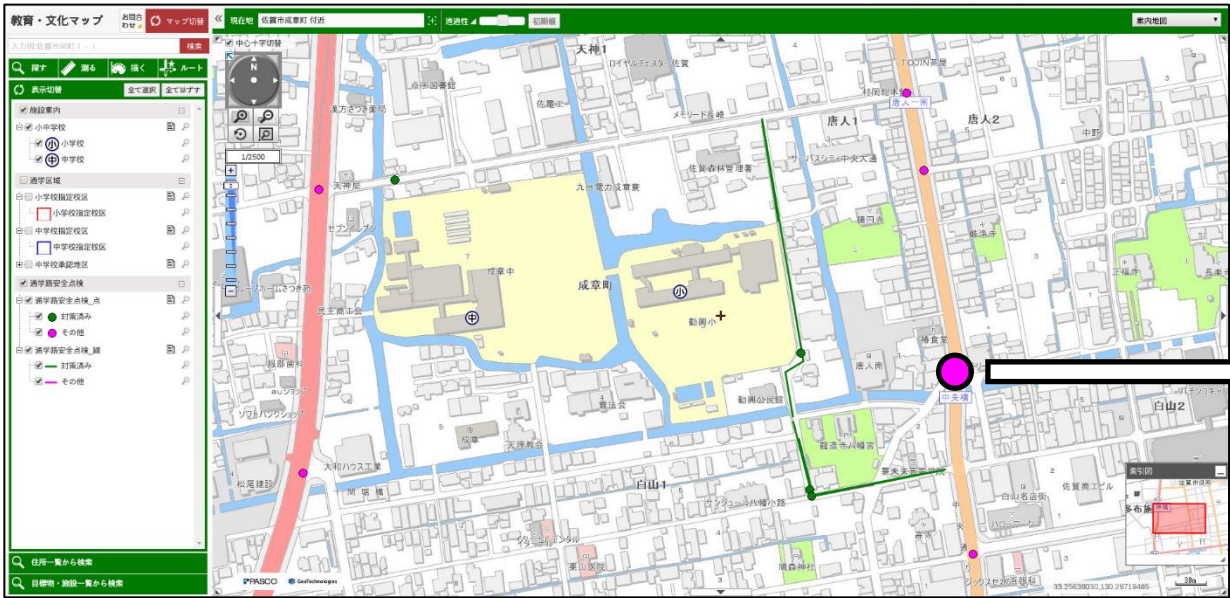
- ### ポイント
- 対策必要箇所の進捗状況を、対策済み、対策中、指導等実施中の3段階にて整理し、色を使い分けて表示。
 - 危険箇所の番号を一覧表と地図でリンクさせ、対応関係をわかりやすく表示。

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】

| 凡例 | 属性 |
|--------|----------|
| ● 対策済み | 名称 |
| ● その他 | 校区名 |
| ● 対策済み | 動興小学校 |
| ● その他 | 道路種別 |
| | 主要地方道 |
| | 路線（交差点）名 |
| | 中央橋 |
| | 対策内容（1） |
| | 防護柵の設置 |
| | 対策実施機関 |
| | 土木事務所 |
| | 対策予定年度 |
| | R4年度以降 |

印刷日時: 2023/06/05 19:50:59

【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、柵欄・構造物の移設・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 | 成翠町八幡宮線 | | 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 | 成翠町八幡宮線 | | 指定方向外進行禁止規制の標識移設 | 公安委員会 | 対策済み |
| ● 対策済み | ● 対策済み | 鶴崎1, 14, 15 | 鶴崎小学校 | 市町村道 | 大宮徳城東線 | 路側帯のカラー塗装 | 横断歩道塗り直し、横断歩道カラー塗装 | 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 | 鶴崎2 | 鶴崎小学校 | 市町村道 | 高木町線・材木橋橋筋小前線 | 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 | 鶴崎3 | 鶴崎小学校 | 市町村道 | 溝口柳町線・相屋町牛島線 | その他 | 路面標示塗り直し、外側帯の引き直し | 道路管理者（市町村） | 対策済み |
| ● 対策済み | ● 対策済み | 鶴崎6（黒雲No6-3） | 鶴崎小学校 | 市町村道 | 溝口柳町線・相屋町牛島線 | | 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 | 鶴崎7(6-2) | 鶴崎小学校 | 市町村道 | 大町町北島線 | | 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 | 日新小学校裏線 | | 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。

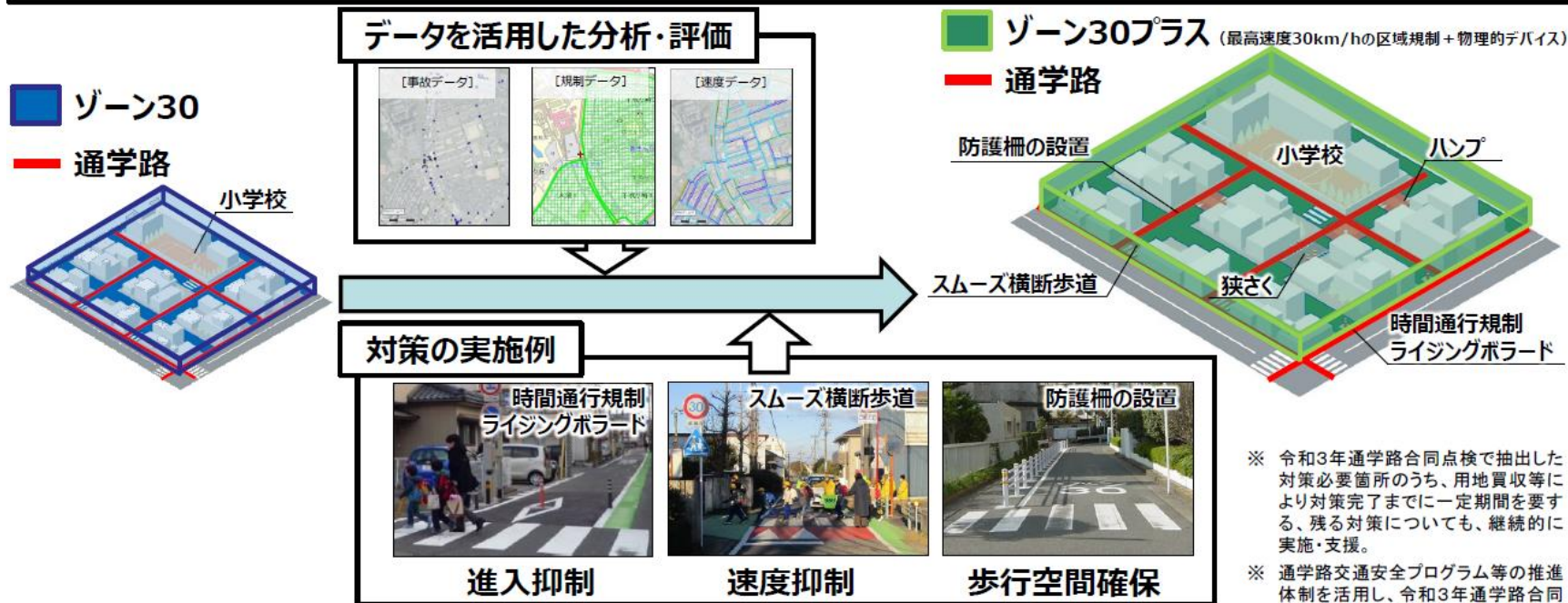
<https://www.city.saga.lg.jp/main/1760.html>

（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）

【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）資料4

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利活用環境を整備し、全国での展開を加速。

<参考> 総理発言

○ 令和6年4月5日

【第5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

【岸田内閣総理大臣】

(前略)

加藤大臣をはじめとする関係各大臣にあっては、令和6年度以降も引き続き、こども家庭庁が司令塔となってこどもが日常的に集団で移動する経路について定期的な合同点検を行い、対策の改善・充実を図るとともに、

- ・ 整備指針の見直しなどによる、歩車分離式信号の導入促進
- ・ 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んでいただくよう、お願いします。

(以下略)

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

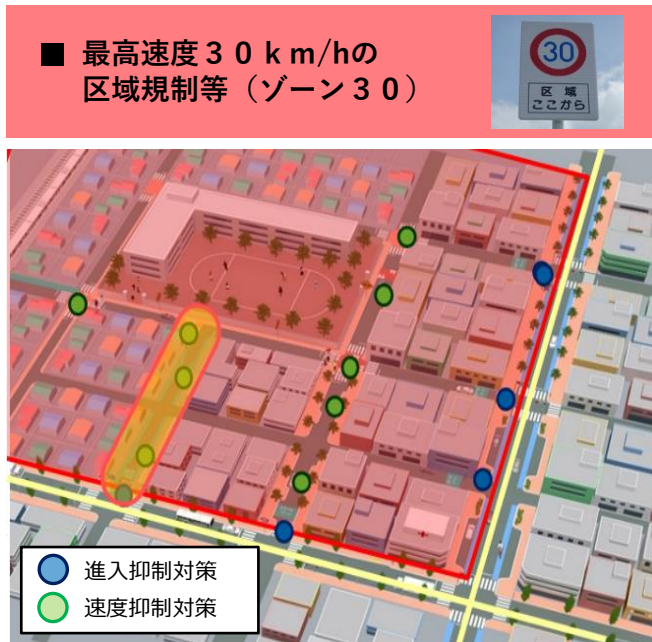
- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備
- 施策開始から約1年で、122地区において整備計画を策定（令和5年3月末時点）



<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>


■ 最高速度30km/hの区域規制等（ゾーン30）




● 進入抑制対策

● 速度抑制対策


● 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

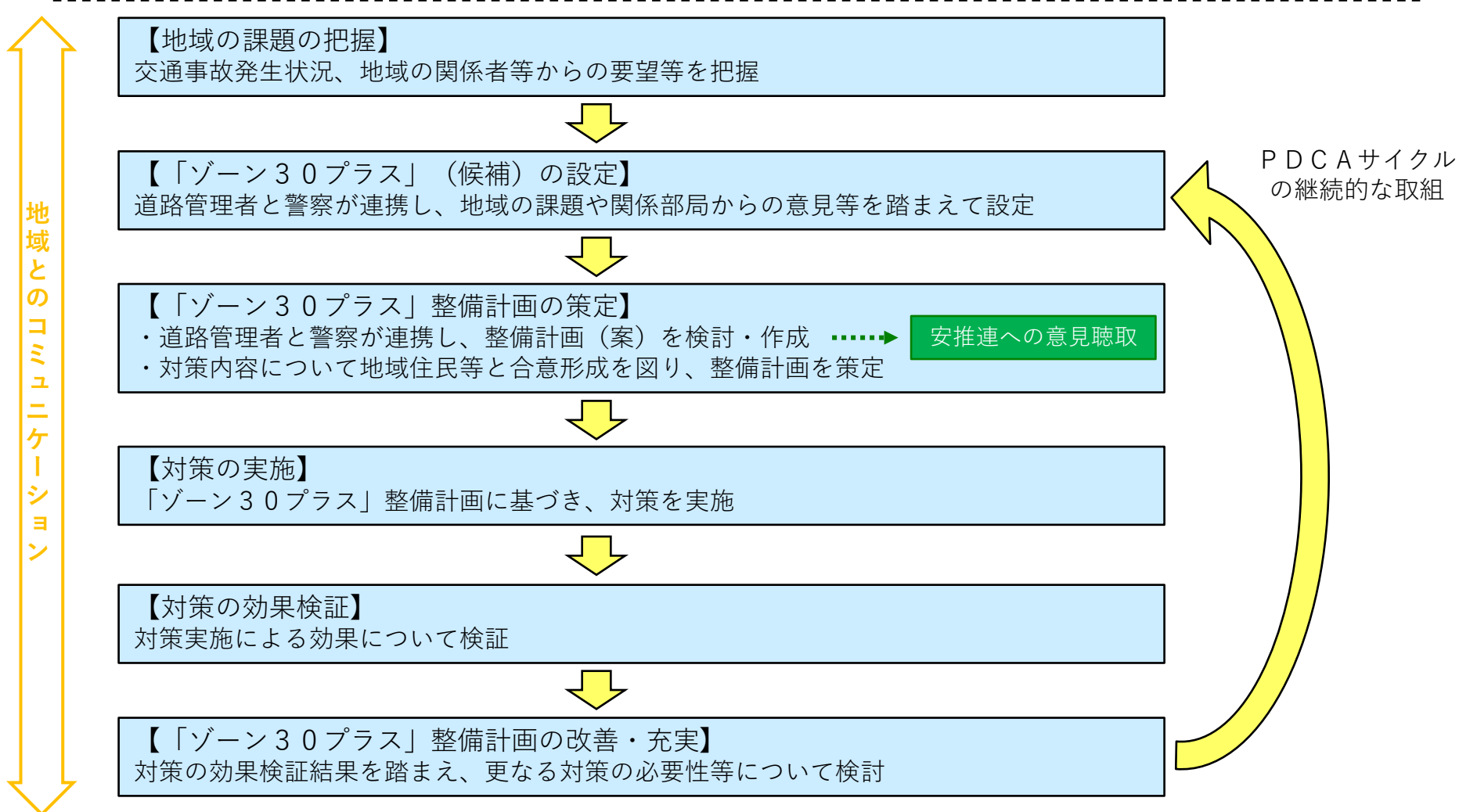


クランク



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れない。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、踏じようとする施策として、生活道路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・安心な歩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

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

○ 「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

令和3年8月26日
国道国扶第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
沖縄総合事務部建設部長

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」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」(令和3年3月29日付け国道国扶第224号、国道交安第21号)において、生活道路における安全確保、地域が一体とならなければならぬ。また、歩行者等の安全確保が一層の注意を払うべきである旨通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の緊密な連携に取り組みされること。また、警察庁が都道府県警察に対して、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日付け国道国扶第224号、国道交安第36号)は廃止することとし、

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

「ゾーン30プラス」については、生活道路における安全確保、地域が一体とならなければならぬ。また、歩行者等の安全確保が一層の注意を払うべきである旨通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。

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通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み合わ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特性、地域の関係者等からの要望等を踏まえ、整備計画を策定し、その実施に努めることとする。

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

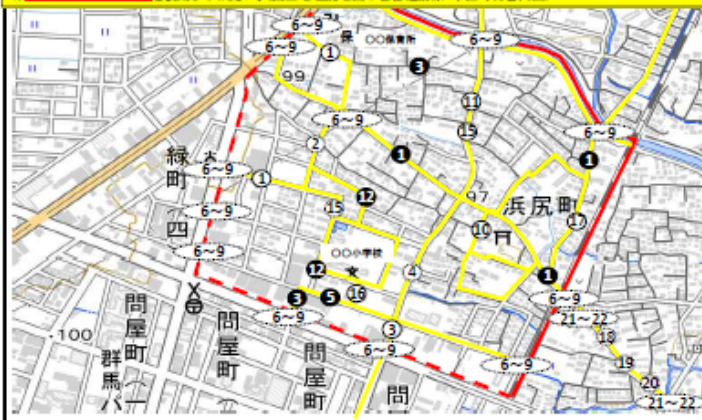
▶ **整備計画の策定 = 地元・警察・道路管理者による合意形成**

- 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）

別紙2

・既存の地図等を利用して、整備区域とその区域における対策内容、通学路等を凡例に詳しい図説して下さい。
 ※道路は公費でできるものを使用してください。（国土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

○○警察署
 ○○市役所
 ○○国道事務所
 ○○県○○土木事務所

凡例

整備区域(ゾーン30プラス)
 整備区域にできない区外道路
 通学路

凡例

● 対策完了
 ○ 対策中
 ○ 対策予定

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 | |
|---------------------|---------------------|------|---------|------------|------------|
| 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 | | | | | |
| 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プラス標識撤去(該当外表示) | 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 | 全て合意済 | R4. 1 | R4. 1 |
| 14 | パトロール | 区域内 | 全て合意済 | R4. 1 | R4. 1 |

協議体制・構成メンバー

<協議体制>

- 市交通安全協議会
- ※既存の組織を活用

<構成メンバー>

- 警察署
- 国道事務所
- 県土木事務所
- 市
- 市教育委員会
- 自治会

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

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(クランク型) | 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 |

中長期対策

路線等における対策

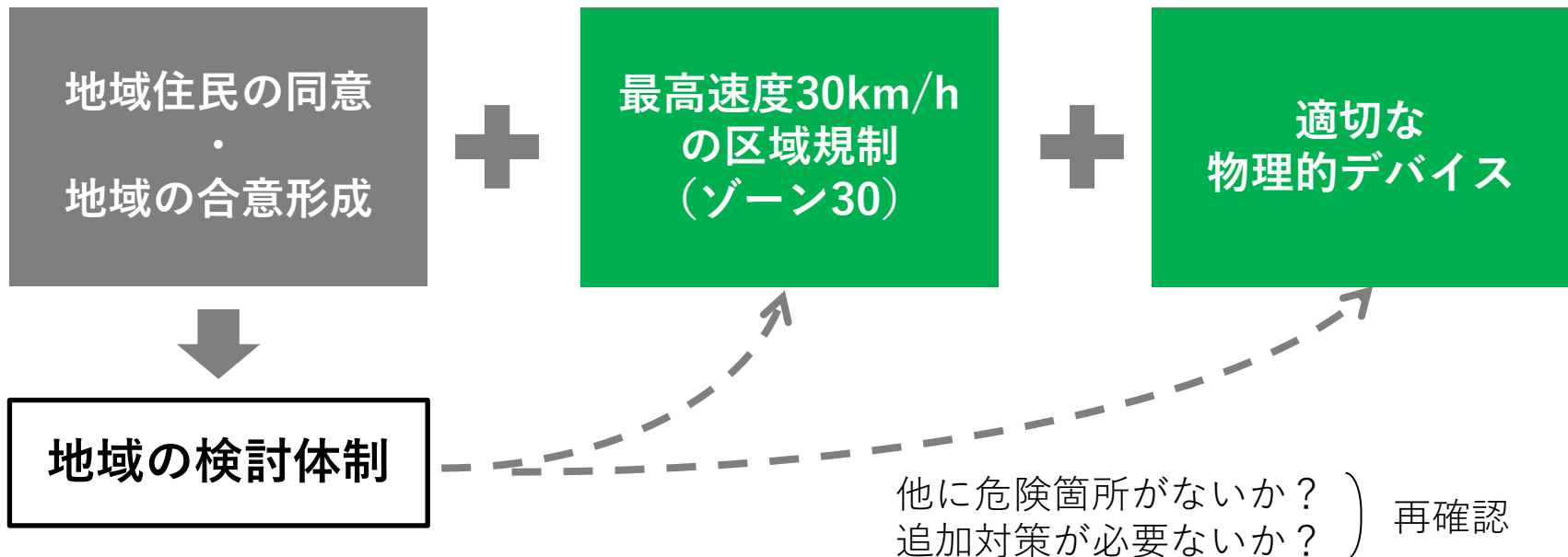
| No. | 対策内容 | 箇所数 | 地元の合意状況 | 対策着手(予定)時期 | 対策完了(予定)時期 |
|-----|----------------|-----|---------|------------|------------|
| 18 | ハンブ | 1 | 一部合意済 | R4. 1 | R4. 8 |
| 19 | スムーズ横断歩道 | 1 | 協議中 | R4. 5 | R4. 10 |
| 20 | 狭さく | 1 | 全て合意済 | R4. 7 | R4. 10 |
| 21 | 30km/h規制(標識) | 2 | 全て合意済 | R4. 1 | R4. 10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

路線等における対策

注1:「国道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6月付け警察庁交通局、国土交通省)の「7 警察署長 (4)」に該当する対策

「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



さんじゃう

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!

ゾーン30プラス

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

「ゾーン30プラス」の必要性

事故の発生状況

交通事故発生率の倍増

死者の状況別割合 (令和3年中)

自動車等の速度と歩行者の致死率

物理的デバイス設置による効果

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

進入抑制対策

速度抑制対策

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とハンパ等物理的デバイスとの適切な割合を併せてより交通安全の向上を図ろうとする区域を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

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

進入抑制対策

速度抑制対策

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)

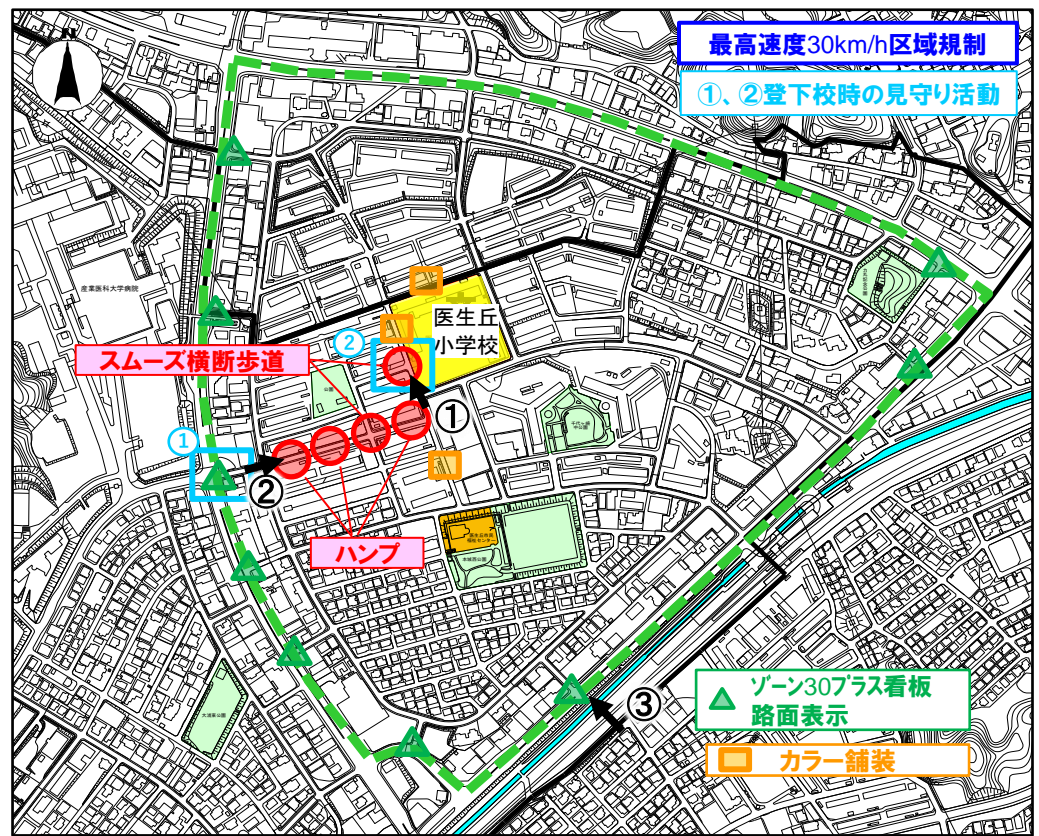
「ゾーン30プラス」 整備計画 (福岡県北九州市 医生ヶ丘・千代ヶ崎地区)

■地区

- ・福岡県北九州市 医生ヶ丘・千代ヶ崎地区

■主な対策内容

- 【警察 (折尾警察署 (TEL:093-691-0110))】
 - ・最高速度の規制
 - 【道路管理者 (北九州市役所道路計画課 (TEL:093-582-3888))】
 - ・スムーズ横断歩道、ハンプ、カラー舗装 など
 - 【地域 (医生丘小学校、地域住民等)】
 - ・登下校時の見守り活動
- ※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

- ・北九州市
- ・折尾警察署
- ・医生丘小学校
- ・本城西力丸自治区会、本城西市住自治区会
- ・本城西県自治区会

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道、登下校時の見守り活動



ハンプ



ゾーン30プラス看板・路面表示

出典：北九州市都市計画基本図2千5百分の1を使用

| 凡例 | |
|------------------|---------------------|
| | ゾーン30プラス 看板・路面表示 |
| | 対策済 |
| | 対策予定 |
| ※破線は整備区域に含まれない道路 | |
| 物理的デバイス | |
| | 対策済 |
| | 対策予定 |
| 規制等 | |
| | 対策済 |
| | 対策予定 |
| その他ハード対策 | |
| | 対策済 |
| | 対策予定 |
| ソフト対策 | |
| | 実施中 |
| | 実施予定 |

※ 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)

取組事例 (福岡県古賀市)

「ゾーン30プラス」 整備計画 (福岡県古賀市 古賀東小学校地区)

■地区

・福岡県古賀市 古賀東小学校地区

■主な対策内容

【警察(粕屋警察署(TEL:092-939-0110))】

・最高速度の規制

【道路管理者(古賀市 建設課(TEL:092-942-5530))】

・狭さく、ゾーン30プラス看板路面表示 など

【地域(古賀東小学校、地域住民等)】

・登下校時の見守り活動

※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

古賀市交通安全協議会

- ・粕屋警察署
- ・古賀市
- ・古賀市教育委員会
- ・久保区、久保西区自治会

■対策の実施状況



狭さく



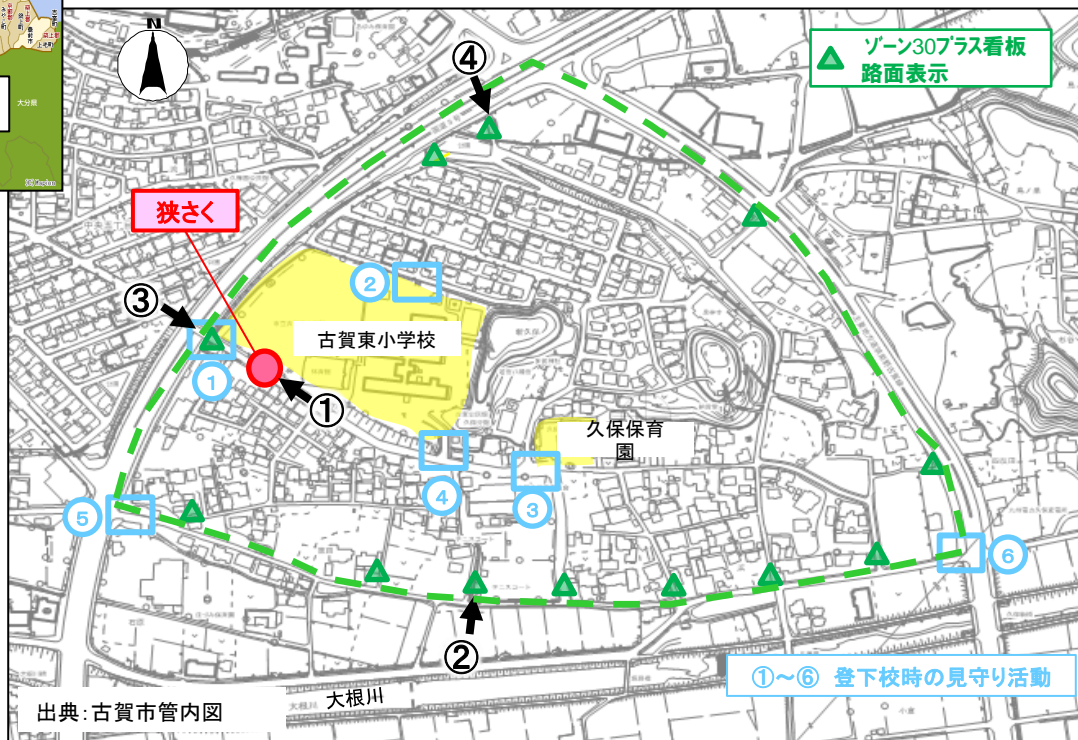
ゾーン30プラス看板・路面表示



ゾーン30プラス看板・路面表示



ゾーン30プラス看板・路面表示



最高速度30km/h区域規制

ゾーン30プラス看板
路面表示

①～⑥ 登下校時の見守り活動

出典:古賀市管内図

| 凡例 | |
|----|---------------------|
| | ゾーン30プラス |
| | ゾーン30プラス 看板・路面表示 |
| | 対策済 |
| | 対策予定 |
| | 物理的デバイス 対策済 |
| | 対策予定 |
| | 規制等 対策済 |
| | 対策予定 |
| | その他ハード対策 対策済 |
| | 対策予定 |
| | ソフト対策 実施中 |
| | 実施予定 |

※ 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)

取組事例 (福岡県北九州市・古賀市)

ポイント 1 ビッグデータ活用と試験設置で合意形成

北九州市における地元協議の際に、ビッグデータ分析結果を活用し、対策の有効性をわかりやすく説明。また、ハンプの試験設置による、騒音等への懸念の解消や地域意見の収集により効果的な計画（連続ハンプ整備）を策定



ハンプの試験設置の様子

ポイント 2 効果を形で実感いただく早期整備

既存の「ゾーン30」エリアを中心に、更なる生活道路の交通安全の向上を目指して、既存の路面表示も活用し早期整備を実現



路面表示の整備状況

車両がハンプの手前で明らかに徐行している様子をよく見かける。走行時の騒音は全く気にならない。



地域住民 (北九州市)

ポイント 3 広報により取組を他の地域へ拡大

道路管理者と警察が連携したマスコミリリースによるメディア広報や、警察によるホームページ上でのゾーン30プラス整備地区情報の紹介、保護誘導・啓発活動を展開

ゾーン30プラス整備地区を紹介する「ふくおか交通情報マップ」



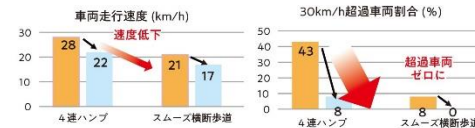
県警マスコットキャラクターによる保護誘導・啓発活動の様子



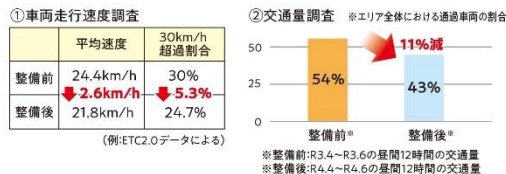
ポイント 4 連続ハンプ・スムーズ横断歩道の設置で効果発現

物理的デバイス整備後は通過車両の走行速度が低下し30km/h超過車両も大幅に減少するなど、整備効果が発現

●北九州市における整備効果



●古賀市における整備効果



今回の整備地区内における更なる物理的デバイスの設置や、各地区におけるゾーン30プラス整備地区拡大への要望が高まった。



警察

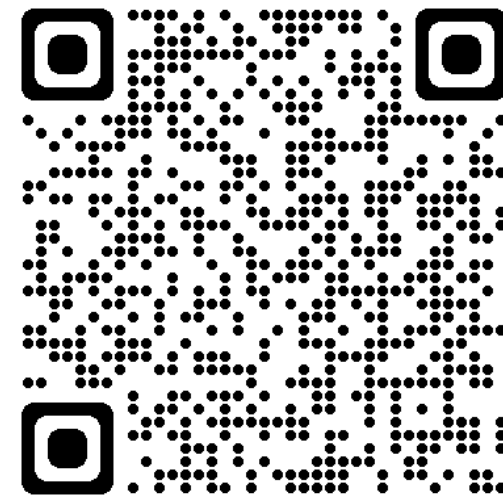
○技術的・財政的な支援や対策メニューなど基礎的な内容をはじめ、技術基準や取組事例など様々なテーマによる実務者向けのシリーズセミナーを実施

各回資料はフォームは下記websiteでも掲載中

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/koho-zone30-seminar2023.html>

開催結果

- 第1回 基礎編（概要等紹介） 2023年8月
 - ・生活道路における安全確保（警察庁）
 - ・「ゾーン30プラス」のすすめ（国交省）
- 第2回 技術編（技術基準等紹介） 9月
 - ・物理的デバイスの技術基準（国総研）
- 第3回 実践編（事例紹介） 10月
 - ・対策の進め方・マネジメント、事例（国総研）
 - ・整備事例（静岡市、横浜市）
- 第4回 実践編（事例紹介） 11月
 - ・整備事例（田子町、久御山町、福山市、朝霞市）
- 第5回 実践編（事例紹介） 2024年1月
 - ・整備事例（北九州市、名古屋市、那覇市、船橋市）



※第1回～第5回で述べ2,400名以上ご参加済

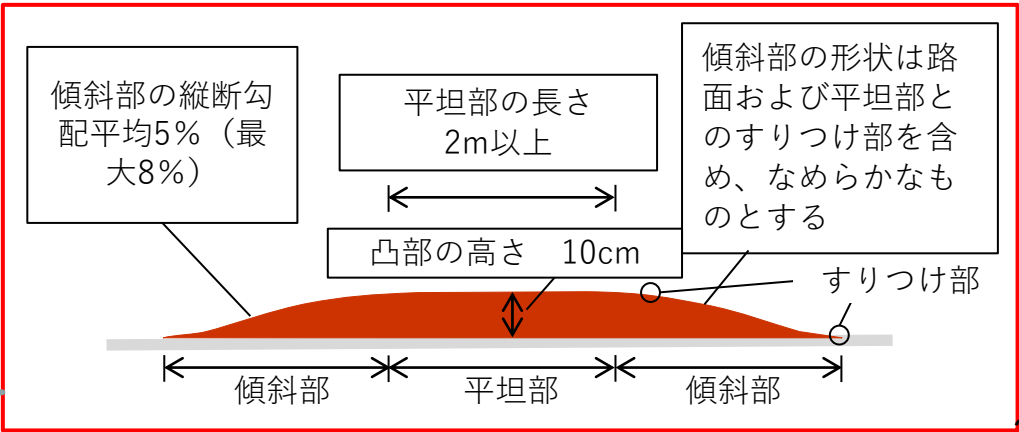
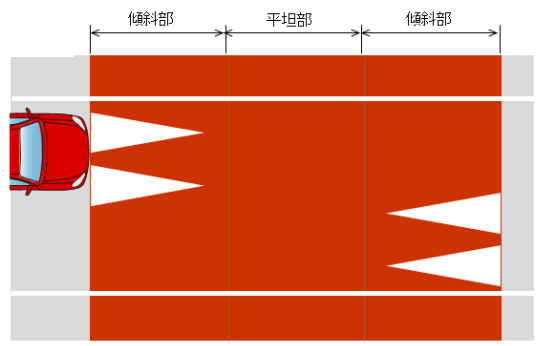
こちらからも
アクセスできます

○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]

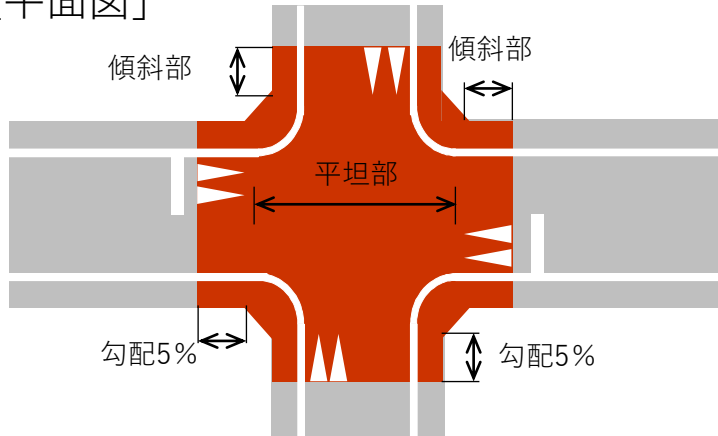


凸部の設置に関する技術基準

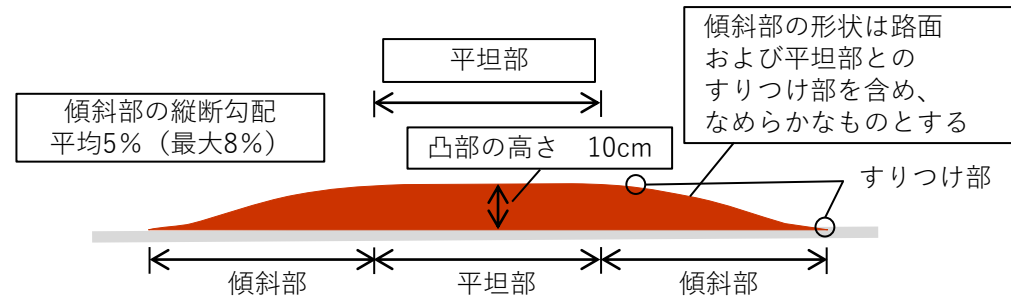
○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物



[平面図]



[縦断面図]



- 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

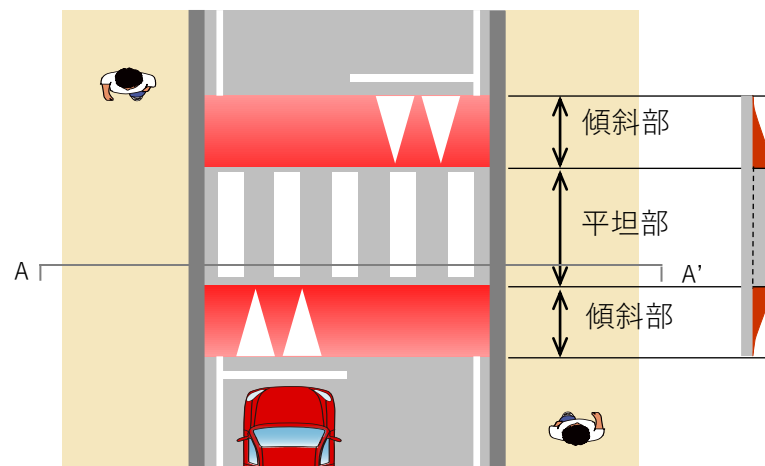


※埼玉大学 交通・計画グループ提供

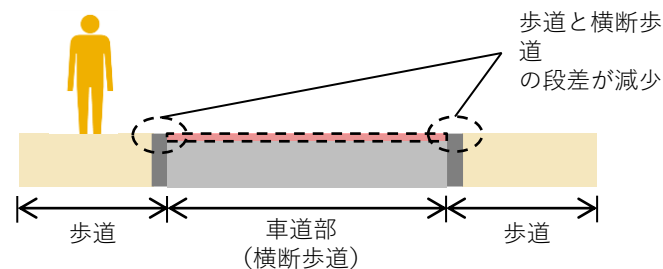
[平面図]

[断面図(車道方向)]

=凸部（ハンプ）の構造



[断面図（横断方向：A-A'）]



(1) スムーズ横断歩道の整備

- 福井市木田地区: 木田小学校付近にて「スムーズ横断歩道」を2022年4月1日に設置



【参考：冬季の除雪作業について】

除雪作業前にスムーズ横断歩道の箇所・形状等を確認していることもあり、除雪作業においても特に支障は出てない

(2) スムーズ横断歩道の整備効果

- スムーズ横断歩道整備後は、走行速度の低減、30km/h超過割合の減少や、横断歩行者優先の遵守率も向上した
- 整備から7ヶ月後の調査においても、速度低減や遵守率向上効果は継続し、整備直後より更に安全性が高まっている

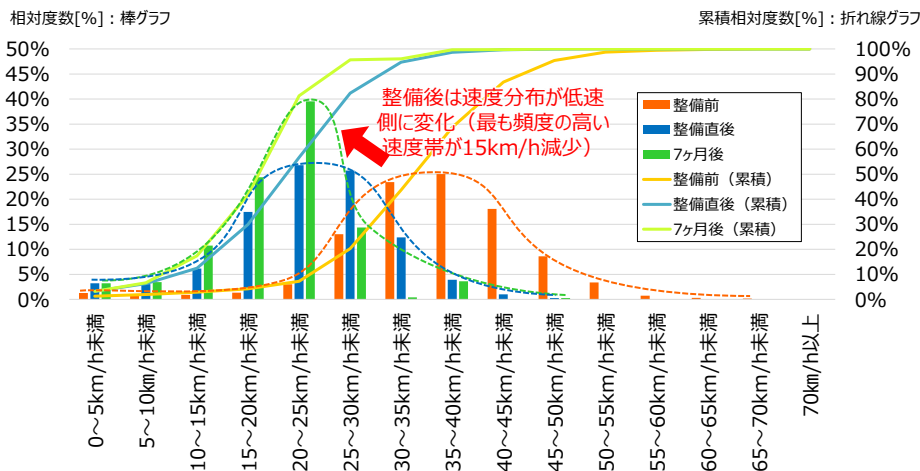
■ 速度および歩行者優先遵守率の変化

| 区分 | 整備前 (令和4年3月) | 整備直後 (令和4年4月) | 整備7ヶ月後 (令和4年11月) | 変化量 (7ヶ月後-整備前) |
|---------------|--|--|--|-------------------|
| ①平均速度 | 36.1km/h | 23.3km/h | 20.5km/h | -15.6km/h |
| ②速度の85%タイル値 | 44.4km/h | 30.8km/h | 28.8km/h | -15.6km/h |
| ③30km/h超過割合 | 79.7% | 17.6% | 4.3% | -75.4ポイント |
| ④横断歩行者優先の遵守率※ | 46.5% | 69.7% | 81.7% | +35.2ポイント |
| サンプル数 | 1,627台/3日×5h 北行き 1,065台 (65%) 南行き 562台 (35%) | 1,867台/3日×5h 北行き 1,227台 (66%) 南行き 640台 (34%) | 1,776台/3日×5h 北行き 1,198台 (67%) 南行き 578台 (33%) | - |
| 参考：最大速度 | 67.9km/h | 51.4km/h | 48.6km/h | -19.3km/h |

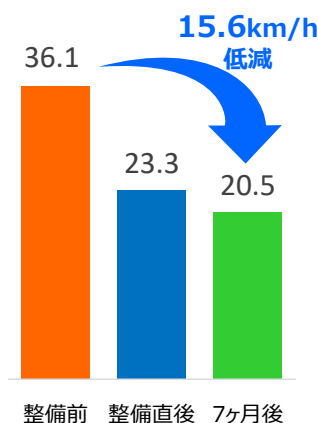
※遵守率：横断しようとする歩行者がいた場合に、停止して通行を譲った車両の割合

(調査日)整備前：令和4年 3月15日(火)～17日(木)
整備直後：令和4年 4月19日(火)～21日(木)
整備7ヶ月後：令和4年11月15日(火)～17日(木)
7:00～9:00、14:00～17:00

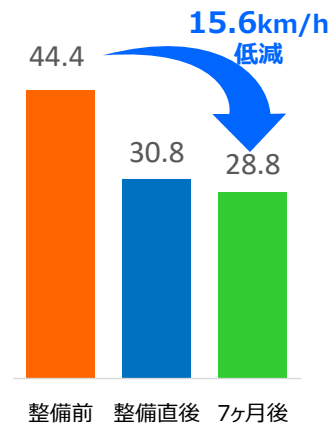
速度帯別の頻度



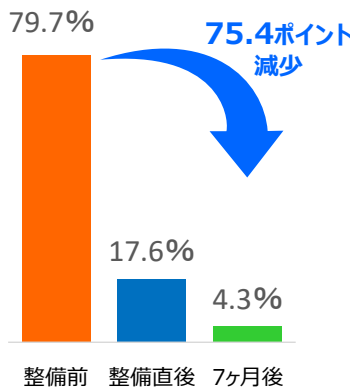
①平均速度[km/h]



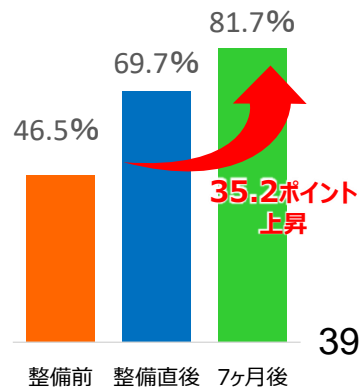
②速度の85%タイル値[km/h]



③30km/h超過割合[%]



④横断歩行者優先の遵守率(停車率) [%]



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



- 進入抑制対策
- 速度抑制対策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

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

歩行者の空間を確保する

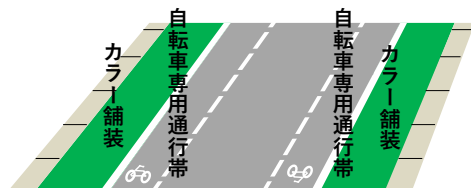


防護柵



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



(イメージ)

道路管理者による対策実施事例

- 生活道路の交通安全対策ポータルにおいて「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」を公開中
- 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



通学路・生活道路の交通安全対策の事例一覧

| | 単路部 | 交差点部 |
|----------|--|--|
| 交通量の抑制 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ライジングボラードの設置 (P1) ・バリケードの設置 (P2) ・ブロック系舗装 (P3) |
| 速度の抑制 | <ul style="list-style-type: none"> ・ハンプ・スムーズ歩道 (P4) ・狭さく (P7) ・シケイン (P9) ・路面標示 (P10) ・警戒標識 (P11) ・速度検知センサーの設置 (P11) ・ブロック系舗装 (P12) | <ul style="list-style-type: none"> ・ハンプ・スムーズ歩道 (P13) ・狭さく (P15) ・路面標示 (P17) ・警戒標識 (P18) ・カラー舗装 (P20) ・ブロック系舗装 (P21) ・歩行者感知システムの設置 (P22) ・交差点改良 (P23) |
| 歩行空間等の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道設置 (P24) ・歩道拡幅 (P26) ・路側帯拡幅 (P28) ・無電柱化 (P30) ・自転車通行空間 (P31) ・踏切拡幅 (P33) ・防護柵 (P34) ・カラー舗装 (P36) ・ブロック系舗装 (P37) ・ラバーポール等の設置 (P38) ・外側線の高踏度化 (P39) | <ul style="list-style-type: none"> ・防護柵 (P45) ・歩道だまりの確保 (P46) |

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

交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）の概要

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
 - ②①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

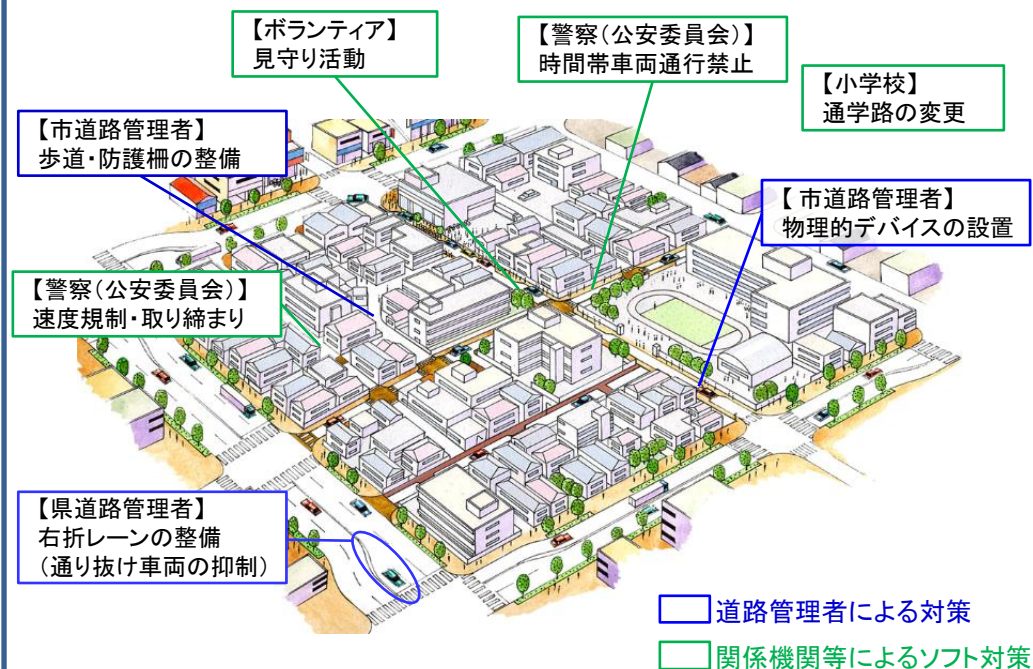
補助率

- 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



交通安全対策補助制度（地区内連携）

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

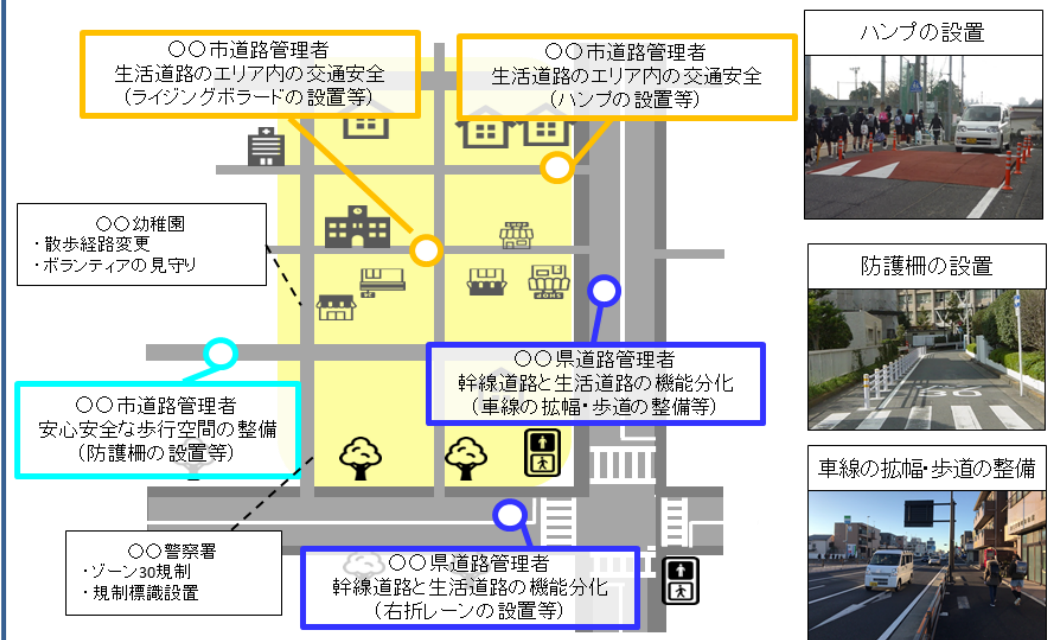
■ 現行法令に規定する補助率

- 補助国道、都道府県道又は市町村道の改築
 $\cdot \cdot \cdot 5.5 / 10$
 （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、ETC2.0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



道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

- 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

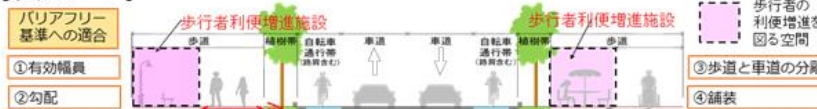


駅の整備と供用時期を連携

《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)

【事業イメージ】



《道の駅の機能強化》

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」、「防災道の駅」の機能強化
- 子育て応援等の「道の駅」の機能強化(衛生環境の改善等を含む)



《公共交通の走行環境整備》

- 交通やまちづくりに関する計画に位置付けられた公共交通の走行環境整備(自動運転を含む)



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



歩道拡幅

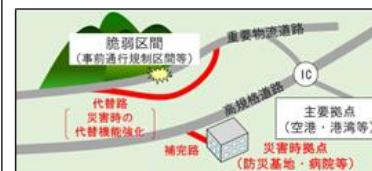


自転車通行空間の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業》

- 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



重要物流道路の代替路や補完路の整備



法面法枠工



雪崩防止柵

- 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

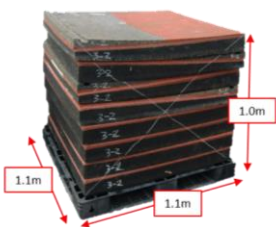
技術支援メニュー

- ・ 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)

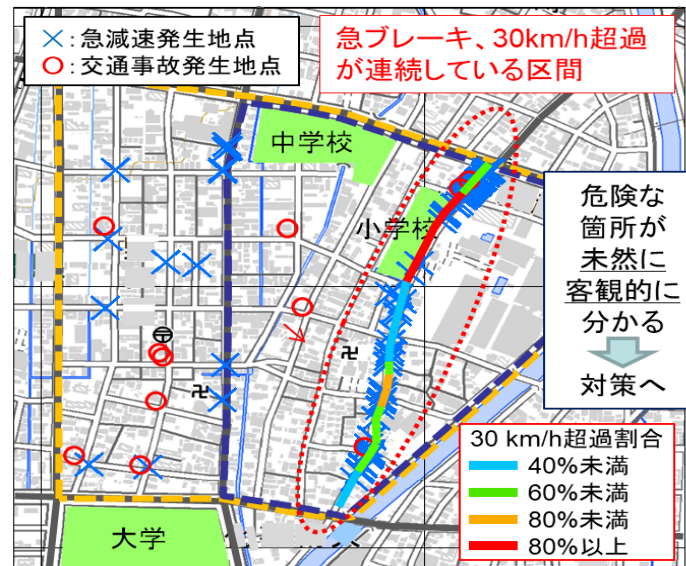
▶ 詳細は国土技術政策総合研究所 道路交通安全研究室 <https://www.nilim.go.jp/lab/geg/seikatsu.htm>

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