

第2章 道路交通安全施策の現況

第1節 道路交通環境の整備

1 社会資本整備重点計画に基づく道路交通環境の整備

平成15年に閣議決定された社会資本整備重点計画では、交通安全施設の整備等により達成すべき死傷事故率の削減等に関するアウトカム（成果）目標が定められており、当該成果目標の達成に向けて、都道府県公安委員会と道路管理者の連携により主に次の施策を実施することとしている。

歩行者等の安全通行の確保

- ・ あんしん歩行エリアの整備
- ・ 歩行空間のバリアフリー化の推進
- ・ 安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備
- 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保
- ・ 事故危険箇所対策の推進
- ・ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
- ・ 信号機の高度化等
- ・ 高度道路交通システム（ITS）の推進

2 道路及び交通安全施設等の現況

(1) 道路の現況

我が国の道路は、平成16年4月1日現在で実延長118万7,638キロメートルである。国土交通省では、安全で円滑な道路交通環境を確保するため、高規格幹線道路を始めとする道路ネットワークの体系的な整備を進めており、道路種別ごとの現況は、以下のとおりである。

ア 高規格幹線道路

高規格幹線道路は、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路網のうち、道路審議会答申（昭62）に基づき建設大臣が定めたもので、高速自動車

国道、本州四国連絡道路、一般国道の自動車専用道路により構成される。

(ア) 高速自動車国道

高速自動車国道については、平成17年度に新たに26キロメートルの供用を開始し、18年3月末現在の供用延長は7,389キロメートルである。

(イ) 本州四国連絡道路

本州四国連絡道路については、平成18年3月末現在の供用延長は、164キロメートルである。

(ウ) 一般国道の自動車専用道路

一般国道の自動車専用道路については、平成18年3月末現在の供用延長は686キロメートルである。

イ 地域高規格道路

地域高規格道路は、全国的な高規格幹線道路と一体となって規格の高い幹線道路網を形成するものであり、平成6年に路線の指定、10年には路線の追加指定を行い、18年3月末現在、候補路線110路線、計画路線186路線（約6,950キロメートル）、供用延長は1,707キロメートルである。

ウ 都市高速道路

都市高速道路は、大都市圏における円滑な道路交通を確保するために建設されているものであり、地域高規格道路の一部を構成するものである。平成18年3月末現在の供用延長は、首都高速道路283キロメートル、阪神高速道路234キロメートル、名古屋高速道路62キロメートル、広島高速道路12キロメートル、福岡高速道路48キロメートル及び北九州高速道路50キロメートルである。

エ その他の一般道路

一般国道、主要地方道及び一般都道府県道として分類される道路の実延長は、平成16年4月1日現在18万3,046キロメートルとなっており、自動車交通の大部分（全国道路・街路交通情勢調査（道路交通

バリアフリー

高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁となるもの（段差等）がない状態。

センサス)によると、総走行台キロの9割程度)を受け持っている。

これに市町村道を加えると118万342キロメートルとなり、その改良率(幅員5.5メートル以上。以下同じ。)及び舗装率(簡易舗装を含む。以下同じ。)はそれぞれ56.9%、78.5%である。

(ア) 一般国道

一般国道の道路実延長は5万4,084キロメートル、改良率、舗装率はそれぞれ90.3%、99.3%である。

(イ) 主要地方道等

主要地方道(国土交通大臣の指定する主要な都道府県道又は市道)の道路実延長は5万7,803キロメートル、改良率、舗装率はそれぞれ74.8%、97.8%である。主要地方道以外の一般都道府県道については7万1,160キロメートルで、それぞれ58.3%、94.6%である。一般国道や主要地方道に比して、主要地方道以外の一般都道府県道の整備水準は低くとどまっている。

(ウ) 市町村道

市町村道の道路実延長は99万7,296キロメートル、改良率(幅員5.5メートル未満を含む。)、舗装率は、それぞれ53.9%、75.1%であり、その整備水準は最も低くなっている。

(2) 交通安全施設等の現況

交通安全施設等は、都道府県公安委員会及び道路管理者がそれぞれ整備を行っており、平成17年3月末現在の整備状況は次のとおりである。

ア 都道府県公安委員会が整備する施設

(ア) 交通管制センター

交通管制センターは、全国の主要75都市に設置されている。主な業務としては、信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域にわたって総合的に行うとともに、道路交通に関する情報を収集・分析し、運転者等の道路利用者に提供している。

また、隣接都府県の交通管制センターと連携し、必要に応じて交通情報の交換を行うことにより、迅

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置。

(注) 平成16年3月末現在。

速かつ的確な交通情報を提供している。

(イ) 信号機

信号機の設置基数は約19万基であり、その約3割に当たる約6万4千基が交通管制センターで直接制御されている。なお、信号機のうち、押ボタン式信号機は約2万8千基、音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機は、約2万1千基である。

信号機については、集中制御化、系統化、感応化等の高度化を計画的に推進しており、交通の状況に的確に対応するため、青の時間配分の見直し、調整等を適宜行った。

また、交通実態に応じた信号機の運用等に努めるとともに、常時点検を実施し、故障等を早期に把握し修理を行うなど適正な保全管理に努めた。

(ウ) 交通情報提供装置

安全・快適な道路交通環境の整備を図ることを目的として、新交通管理システム(UTMS)構想に基づき交通管制センターの高度化、光ビーコン、交通情報板等の交通情報提供装置の整備を図った。

(エ) 道路標識及び道路標示

都道府県公安委員会が設置し、管理する規制標識及び指示標識は約1,019万枚で、そのうち主要幹線道路における標識の視認性の向上等を図るための路上式の大型標識(灯火式、反射式又は自発光式)は、約65万枚である。

イ 道路管理者が整備する施設

(ア) 歩道、自転車歩行者道等

道路交通上の弱者である歩行者、自転車利用者等と自動車交通を分離することにより、歩行者、自転車利用者等の安全と快適性を確保し、併せて、道路交通の円滑化に資するため、歩道及び自転車歩行者道の整備を推進しており、その整備延べ延長^(注)はそれぞれ12万2,575キロメートル、10万7,495キロメートルである。

また、安全で快適な歩行空間の拡大を図るため、歩道、自転車歩行者道等の整備に際しては、高齢者

や障害者等が安心して社会参加できるよう、幅が広く使いやすい歩道等の整備、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置等の措置を講じた。

(イ) 立体横断施設

横断歩道橋及び地下横断歩道は、歩行者等と車両を立体的に分離することにより、歩行者の安全確保とともに、自動車交通の安全かつ円滑な流れを確保するものであり、それぞれ1万1,286か所^(注)、3,288か所^(注)を整備している。

また、高齢者や障害者等の利用の多い駅やその周辺等において、必要に応じてスロープ付・昇降装置付立体横断施設の整備を行うなど利用者の利便性の向上を図った。

(ウ) 道路照明

道路照明は、連続して設置することにより路面を明るくし、自動車を安全に走行させるとともに、道路の線形を明示して交通を誘導する効果があるほか、横断歩道等の交通事故の多発するおそれがある箇所^(注)に部分的に設置することにより、特殊な箇所の存在を明示する効果がある。このような目的で320万8,617基^(注)の道路照明を設置している。

(エ) 防護さく

車両の路外逸脱を防止するとともに、視線を誘導することにより交通の誘導を行い車両を安全に走行させ、また、歩行者が歩道から路外に転落することを防止するため、防護さくを17万4,785キロメートル^(注)分設置している。

(オ) 道路標識

道路管理者が設置し、管理する案内標識、警戒標識、規制標識及び指示標識は218万6,269本^(注)である。特に、案内標識については、ドライバー、歩行者、初めて訪れる観光客や外国人等、すべての道路利用者の安全かつ円滑な移動に資する施設であり、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近における

ルート番号等を用いた案内標識の設置や、高齢者、障害者等を含む歩行者の安全かつ円滑な移動を確保する地図標識等の整備を図った。

(カ) 道路情報提供装置

道路交通情報をリアルタイム(即時)に提供する道路交通情報通信システム(VICS)については、ビーコンを2,938基設置・運用しており、異常気象時の道路状況に関する情報等(都市間のルート選択に資する情報を含む。)を迅速かつ的確に提供するため、道路情報板2万1,010基を設置・運用している。

また、カーラジオを通してドライバーに道路の状況に関する情報を提供する路側通信システムを全国478区間で設置・運用している。さらに、安全で円滑な道路交通を確保するため、高速道路等に、情報ターミナル等を設置している。

3 道路の新設・改築による交通安全対策の推進

(1) 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進した。

ア 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、特に自転車・歩行者専用道路等の整備を積極的に推進した。

イ 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進した。

ウ 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をで

スロープ

傾斜、勾配などのこと。

情報ターミナル

高速道路の休憩室内に設置され、道路交通情報、行先別経路案内等情報を提供する装置。

(注) 平成16年3月末現在。

きる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施した。

エ 国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス（交通手段）道路の整備等を実施した。

(2) 改築による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築事業を強力に推進した。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に推進した。

イ 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進した。

ウ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図った。

また、歩行者の安全を確保するため必要がある場合には、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設

の整備を図った。

エ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、沿道からのアクセス（交通手段）を考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、街路事業や特定交通安全施設等整備事業による自転車駐車場の整備、路上駐停車対策等を推進した。

オ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路、車両の通行を禁止又は制限したショッピングモール等の整備を推進した。

カ 交通混雑が著しい都心地区、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を推進した。

キ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進した。

ク 環境に優しい自転車を自動車、徒歩、公共交通と並ぶ都市の交通手段として利用しやすくするため、自転車の安全な走行空間の整備を行うとともに、鉄道駅周辺等で道路事業等による自転車駐車場（原動機付自転車の駐車を含む。）の整備を推進した。

(3) 災害発生時に備えた安全の確保

豪雨・豪雪、地震、火山噴火等による災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路

コミュニティ道路

歩車分離を図るとともに、自動車の走行速度を低減させる道路構造を整備することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路。車道をジグザグにする「クランク」や路面を部分的に盛り上げる「ハンプ」等を整備する。

歩車共存道路

歩道等の設置が困難な場所において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路。

ペDESTリアンデッキ

歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者道。

交通を確保するため、異常気象時において地域の孤立等を避けるための生命線となる道路の整備や道路の防災対策、緊急輸送道路を中心とした橋りょう等の耐震補強、雪崩・地吹雪対策について、平成17年度は事業費3,540億円をもって実施したほか、道路防災週間等を通じた道路利用者への道路防災対策の普及・啓発を推進した。

(4) 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行った。

また、積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全なモビリティ（移動利便性）を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進した。さらに、安全運転の確保に資するため、気象、路面状況等に関する情報を収集し、道路利用者へ提供する気象情報システムの整備を推進し、これらについて事業費1,129億円をもって実施した。

4 交通安全施設等整備事業の推進

平成17年度は、社会資本整備重点計画に即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携を図りつつ、交通安全施設等の整備を強力に推進した。

特定交通安全施設等整備事業としては、公安委員会所管分約327億円、道路管理者所管分約3,508億円を計上し事業を推進した。

また、地方単独事業による、信号機の新設、防護さくの設置、道路標識等の整備や地方道路整備臨時交付金を用いた事業により、交通安全施設の一層の

整備拡充を図った。

なお、事業の実施に当たっては、(財)交通事故総合分析センターの活用を図りながら、交通事故の科学的な調査・分析を重点的に実施し、効果的な交通安全施策の実施に努めた。

(1) 事故危険箇所対策の推進

ア 死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として平成15年に指定した「事故危険箇所」について、平成19年度までに対策実施箇所の死傷事故を約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進している。

イ 事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進した。また、平成17年度から「優先度明示方式」を導入して、事故危険箇所に加えて、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施した。

ウ 効果的・効率的な対策を実施するため、事故分析の充実を図るとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、その活用に努めた。また、事故危険箇所等を対象として「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を個別の対策の立案・実施に活用し、科学的な事故対策を進めるとともに、事故対策データベースを構築した。さらに、対策の事前・事後評価への専門家の知見の活用を進めた。

「優先度明示方式」

効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式。

「交通事故対策・評価マニュアル」

事故多発地点緊急対策事業等これまでの事故対策の結果を基に、対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの。

「交通事故対策事例集」

事故多発地点のうち557か所における事故要因分析結果、事故対策事例を収集し、道路特性や事故類型ごとに、事故要因並びにそれに対応した事故対策について分析し、その結果を事例集としてまとめたもの。

(2)「あんしん歩行エリア」の整備等

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区として平成15年に指定した「あんしん歩行エリア」について、平成19年度までにエリア内の死傷事故を約2割抑止、うち歩行者・自転車事故は約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、以下の面的かつ総合的な事故抑止対策を実施した。

都道府県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進した。具体的には、エリア内の生活道路を中心に、LED式信号機の整備、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を、また、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイム（即時）の交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するほか、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平12法68。以下「交通バリアフリー法」という。）の特定経路を構成する道路を中心にバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進した。

道路管理者においては、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めたほか、ハンブ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進した。

また、あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の

存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進した。

(3)バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施した。

その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備とともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進した。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進するとともに、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするため、道路標識の高輝度化・大型化・可変化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、視認性の向上を図った。

イ 高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、音響信号機、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進した。併せて、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・可変化、道路標示の高輝度化等を推進した。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、

ハンブ

車両の低速走行等を促すため道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと。

「生活道路事故抑止対策マニュアル」

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保した。

特に、交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた主要な駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備が面的に、かつ、ネットワークとして行われるよう配慮した。

また、高齢者、障害者等に対し、携帯端末等を用いて安全な通行に必要な情報提供や信号機の青時間を延長する歩行者等支援情報通信システム（PICS）について、高齢者、障害者等の利用に配慮の上、整備を推進した。

さらに、バリアフリー歩行空間が有効に利用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内した。

このほか、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険性の増大など、冬期特有の障害に対し、鉄道駅周辺、中心市街地、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な所において、歩道等の除雪の重点的な実施や、交通バリアフリー法の特定事業としての融雪施設、流雪溝等の整備の推進を図った。

ウ 高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、道路標示の高輝度化等高齢運転者に見やすい道路標識・道路標示の整備を図った。

エ 児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図った。

オ 市街地における安全かつ円滑・快適な道路交環環境を効率的に確保するため、交通安全施設等の整備と併せ、道路空間と一体となって交通安全施設と同様に機能する歩行者用通路や交通広場などの整備を推進した。

（4）円滑・快適で安全な道路交通の確保

ア 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図った。

イ 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、感応化、系統化、閑散時押ボタン化及び閑散時半感応化並びに多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図った。また、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する「歩車分離式信号」について、歩車分離式信号に関する指針に基づき、その導入を推進した。

ウ 多数の路上駐車のため安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、交通安全施設としての駐車場、路上駐車施設、駐車場案内システム、駐車誘導システム、違法駐車抑止システムの整備や、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示など、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進した。

また、過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」などの休憩施設等の整備を積極的に推進した。

エ 分かりやすく使いやすい道路交環環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、交通監視カメラ、各種車両感知器等の整備、道路・交通等に関する情報（異常気象に関する情報や都市間のルート選択に資する情報を含む。）を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置、交通情報板、路側通信設備等の整備、時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進した。特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近においてルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努めた。

また、VICSによる渋滞情報等の提供を積極的に推進した。

オ「道路交通環境安全推進連絡会議」や、その下で開催される「アドバイザー会議」を積極的に活用し、学識経験者のアドバイスを受つつ、施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図った。

(5) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通管理施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進した。また、災害発生時の迅速かつ的確な広域交通管理に備え、オンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターからの交通情報をリアルタイム（即時）に警察庁に集約する広域交通管制システムを的確に運用した。

5 高速自動車国道等における交通安全施設等の整備

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策について、総合的な交通安全対策を実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めた。

(1) 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

事故の多い地点等、緊急に対策を実施すべき箇所について事故の特徴や要因を分析し、箇所ごとの事故発生状況に対応した交通安全施設等の整備を下記のとおり実施した。

大型車の交通量が多く、中央分離帯の突破による重大事故のおそれがある箇所について強化型防護さくの設置の推進を図るとともに、雨天時の事故を防止するための高機能舗装、夜間の事故を防止するための高視認性区画線や自発光式視線誘導標の整備等の各種交通安全施設の整備を実施した。また、道路

構造上往復の方向に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため四車線化の促進及び車線逸脱に注意を促す凸凹型路面表示や高視認性のポストコーンを設置するなどの交通安全対策を実施した。

(2) 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で円滑な走行環境の確保を図るため、インターチェンジ及び本線料金所の改良・本線拡幅を実施した。

(3) 高度情報技術を活用したシステムの構築

リアルタイム（即時）に道路交通情報を提供するVICSのサービス内容の充実を図るとともに、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）について、全国の基本的にすべての料金所にサービスを拡大し、24時間専用運用化を推進するなど、ITSの関連施設の整備を推進した。また、携帯電話やインターネット等を利用した、出発前におけるリアルタイムな道路交通情報提供を行った。

6 効果的な交通規制等の推進

(1) 交通規制の実施状況

安全で円滑な交通の確保及び交通公害の防止を図りつつ、都市及び道路の交通機能を十分発揮させるため、道路網全体における個々の道路が有する社会的機能、道路交通の実態及び交通障害の状況を的確に把握し、効果的な交通規制を実施した。また、既設の交通規制については、交通事故の発生状況、道路の状況、交通量等交通実態の変化に応じた合理的な交通規制となるよう点検・見直しに努めた。

(2) 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、また、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・

拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化した。

特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全の確保に重点を置いた「あんしん歩行エリア」の整備を推進した。

(3) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図った。また、路線バス、路面電車等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進した。

(4) 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図った。

(5) 高速自動車国道等における交通規制

高速自動車国道等においては、平成17年中に新たに供用された路線（159.5キロメートル）について、交通安全施設の整備状況、既供用道路における交通規制との斉一性や一般道路との関連性を考慮し、最高速度規制等所要の交通規制を実施した。特に、道路構造上往復の方向に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる正面衝突事故を防止するため、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制を実施した。また、既に供用中の高速道路における交通規制についても、交通実態や交通安全施設の整備状況に応じて見直しを行った（第1 3表）。

このほか、異常気象時や交通事故、交通渋滞及び道路工事等の場合にも、高速道路の交通の安全と円滑を確保するため、最高速度規制、通行止め規制等の臨時交通規制を迅速かつ的確に実施した。また、大規模交通障害発生時においては、広域的観点に立った交通情報の提供、交通規制の実施等により、適切な誘導に努めた（第1 4表）。

また、大型貨物自動車等の安全対策として、東名高速道路等9路線の一部区間において、最も左側の車線を通行すべき車両通行帯として道路標識により指定しているところである。

(6) 事故多発地域における重点的交通安全規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施した。

(7) 災害発生時における交通規制

災害対策基本法（昭36法223）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進した。

7 高度道路交通システムの整備

最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的としたITSを推進している。そのため、平成8年に策定されたITS全体構想に基づき、産・官・学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラ（社会基盤）の整備、

第1 3表 高速自動車国道本線の最高速度規制状況

（平成17年12月末現在）

種 別	延長(km)	構成率(%)	種 別	延長(km)	構成率(%)
法定	5,454.9	36.9	50km/h	36.4	0.2
80km/h	6,005.5	40.7	40km/h	51.6	0.3
70km/h	3,029.8	20.5			
60km/h	186.9	1.3	合計	14,765.1	100.0

注 1 警察庁資料による。

2 交通規制は、本線の上・下線の延長を合計したものである。

フィールドテスト

実地試験、屋外試験などのこと。

第1-4表 高速自動車国道等における臨時交通規制実施状況

(平成17年中)

種別事由	本線通行止め	速度規制			追越し禁止	チェーン装着規制	IC		その他		
		80km/h	50km/h	その他			入路規制	出路規制			
交通事故	延回数	1,239	861	13,907	575	0	0	183	35	0	
	延時間	3,995	1,280	22,301	670	0	0	426	90	0	
道路工事 道路作業	延回数	174	7,766	55,019	9,138	17,940	0	91	9	154	
	延時間	1,373	52,175	267,796	69,644	147,854	0	544	144	1,168	
異常気象	雪・凍結	延回数	1,783	7,228	19,933	279	0	2,087	360	43	0
		延時間	21,642	38,409	295,621	1,915	0	33,153	3,196	306	0
	その他	延回数	375	27,118	12,509	892	0	0	115	39	0
		延時間	4,176	168,638	53,226	4,568	0	0	959	671	0
交通渋滞	延回数	21	2,127	6,343	563	0	0	0	0	0	
	延時間	10	7,440	17,064	826	0	0	0	0	0	
その他	延回数	359	14,962	68,416	1,183	0	0	42	238	11	
	延時間	3,344	16,282	59,215	1,031	0	0	773	20	41	
合計	延回数	3,951	60,062	176,127	12,630	17,940	2,087	791	364	165	
	延時間	34,540	284,224	715,223	78,654	147,854	33,153	5,898	1,231	1,209	

注 警察庁資料による。

普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進めた。

(1) 道路交通情報通信システムの整備

安全で快適な移動を支援するため、渋滞情報、所要時間情報及び規制情報等の道路交通情報をリアルタイム（即時）にカーナビゲーション装置へ提供するVICISについて、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実、システムの高度化等に向け、ビーコン・通信情報基盤の整備を全国の高速道路や主要都市等において推進した。こうした結果、VICIS対応の車載機は、平成17年9月末に1,337万台を超えた（（財）道路交通情報通信システムセンター調べ）。

(2) 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

また、平成17年11月7日から10日の間で開催された「第12回ITS世界会議サンフランシスコ2005」において、安全運転支援システム（DSSS）及び光ビーコンを活用した自動車からの情報（プローブ情報）を収集するシステムの検討内容について発表するなど、ITSの推進状況について紹介した。

(3) スマートウェイ・スマートゲートウェイ・スマートカープロジェクトの推進

障害物等の情報を自動車と道路間の通信によりリアルタイム（即時）でやり取りすることによって、従来不可能であったドライバーの発見の遅れに対する情報提供、判断の誤りに対する警告、ドライバーの操作支援を行い、安全で安心な走行支援の実現と道路交通事故の低減を図る走行支援システムについて、国際電気通信連合（ITU）で国際標準となったETCの技術を活用し、ITS仕様の次世代の道路（スマートウェイ）、自動車と道路側システムの間を結ぶ高度な情報通信（スマートゲートウェイ：知能通信）及び高速走行する自動車（スマートカー）に関する技術の三位一体となった研究開発を行い、早期実現・普及を促進しており、要求性能の妥当性やサービスの受容性等について検証するため、実証実験等を行った。スマートゲートウェイの研究開発としては、「インターネットITS」により確立される技術の走行支援及び安全運転支援への活用

について研究を実施した。また、スマートウェイの推進については、多様なITSサービスを一つの車載器で開始するため、官民共同研究を実施した。

(4) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進に資する利用者支援システム、運行支援システム、物流の効率化に資する運行管理支援システム、荷物管理支援システム等の整備を進めた。

公共交通においては、情報提供の高度化による利用者の利便性向上や、運行管理の高度化による道路運送事業者の支援等を中心に取り組んでいる。具体的には平成17年度は、実証実験等を通じて、新たにバスのリアルタイム（即時）運行情報について標準データ形式を定め、効率的なバス情報提供のためのシステム化を推進した。

また、物流においては、運行管理を支援するとともに、荷物管理についての高度化や効率化の実現を図ることにより、環境負荷の軽減、安全で円滑な運行の確保、物流コストの低減等を推進した。

8 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム（自由勤務時間）制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上

や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進した。

また、都市圏における交通渋滞の緩和等を図るため、TDM実証実験に参加する事業者への支援を含め、TDMを推進する地方公共団体等への支援を行うとともに、広報・啓発活動を積極的に行った。平成13年度より、地域における自動車交通流・量の調整、事業者による交通事業の改善等を支援する、TDM実証実験に対する認定制度を設け、17年度には1地域で実験を実施した。

(1) 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やバス感应式信号機、公共車両優先システム（PTPS）の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係省庁が連携して総合的に実施するオムニバスタウン構想を推進した。また、路面電車、モノレール等の公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図った。

また、平成17年3月25日から同年9月25日までの間、愛知県で開催された2005年日本国際博覧会において、主要駅及び駐車場と会場を結ぶシャトルバス路線にPTPSを整備し、シャトルバスの運行の定時性の確保を図った。

さらに、鉄道、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までの

パークアンドライド

都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑を緩和するため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道・バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム。

ハイグレードバス停

バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示器（バスロケーションシステム）や上屋、ベンチ等を整備したもの。

オムニバスタウン構想

バスが有する社会的意義を最大限に発揮した「バスを中心とするまちづくり」に向けた市町村の取組を促進し、安全で暮らしやすい地域の実現を図ろうとするもの。

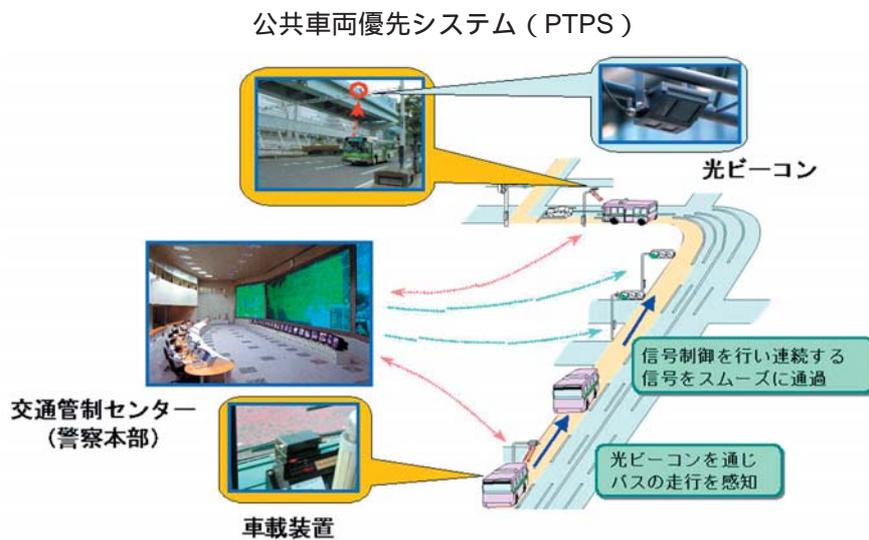
シームレス

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

「公共車両優先システム (PTPS)」の整備

警察では、最先端の情報通信技術等を活用して交通管理の最適化を図るITSとして、新交通管理システム (UTMS) の整備を推進している。UTMSのサブシステムの一つである公共車両優先システム (PTPS) は、バス専用・優先レーンの設定等の交通規制を実施した上で、路線バス等が先の信号機で停止しないように、あるいは、停止時間を最小として走行ができるように信号制御を行い、路線バス等の優先通行を確保するシステムであり、平成8年に札幌市で導入されて以降、各地で整備が進み、平成17年12月末までに36都道府県の地域で整備されている。

PTPSを導入した路線では、バス運行の定時性が確保される効果が得られており、警察としては、今後も、地域の路線バス等の走行実態を勘案しながら、PTPSの積極的な導入を推進していくこととしている。



アクセス (交通手段) 確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化した。

(2) 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム (MOCS) の導入等による物流の効率化等の促進を図った。

また、平成17年3月25日から同年9月25日までの間、愛知県で開催された2005年日本国際博覧会において、シャトルバスにMOCSを導入し、シャトルバスの効率的な運行管理を行い、道路交通の円滑化を図った。

(3) 交通需要の平準化

交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム (自由勤務時間) 制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図った。

9 総合的な駐車対策の推進

(1) 違法駐車の状態

違法駐車は、幹線道路等における交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、交通事故の原因ともなっており、また、歩行者等の安全な通行の障害となるほか、緊急自動車の活動に支障を及ぼすなど住民の生活環境を害し、国民生活全般に大きな影響を及ぼしている。

平成17年中の駐車車両への衝突事故の発生件数

は、2,445件で、85人が死亡したほか、110番通報された要望・苦情・相談のうち、駐車問題に関するものが25%を占めた。

(2) 秩序ある駐車場の推進

ア 道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に対応し、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進した。

イ 違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい迷惑を及ぼす交差点においては、違法駐車抑止システム等の整備を促進し、駐停車をしようとしている自動車運転者に対して音声で警告を与えることにより、違法駐停車を抑制して交通の安全と円滑化を図った。

ウ 違法駐車取締りは、高齢者、障害者等の移動の円滑化にも資するため、交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路、幹線道路の交差点、横断歩道、バス停留所の付近等における悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて行っている。平成17年中の違法駐車取締り件数は159万3,377件であった。

エ 都市部の交通渋滞を緩和するため、特に違法駐車著しい幹線道路において、きめ細かな駐車規制の実施や駐車対策のための各種システムの整備を進めたほか、違法駐車防止指導員や広報啓発指導員を配置して指導・広報・啓発を行い、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐車に対する取締りを強化した。

オ 平成18年6月1日から施行される新たな駐車対策法制の円滑な導入・運用に向けて、広報啓発活動を推進するとともに、委託を受けようとする法人の登録や駐車監視員資格者講習の実施等放置車両の確認等に関する事務の民間委託のための事務の推進、新制度に対応した各種システムの構築、警察職員に対する教養の実施等の準備作業を進めた。

(3) 駐車場等の整備

ア 駐車場整備計画の調査を推進し、自動車交通

がふくそうする地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進した。

イ 大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、道路開発資金等の低金利融資制度の活用による民間駐車場の整備や、中心市街地等商店街・商業集積活性化施設整備事業等による助成により、商店街において商店街振興組合等が行う駐車場の整備を促進した(第15表)。

ウ 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システム、駐車誘導システムの整備と高度化を推進した。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑制し、都心部での交通のふくそうを回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進した。

第15表 駐車場整備状況(平成17年3月末現在)

	都市計画駐車場	届出駐車場(注2)	附置義務施設(注3)	路上駐車場
箇所	457	7,351	55,283	(α 都市)
台数	119,472	1,372,876	2,104,894	1,172

注 1 国土交通省資料による。
2 都市計画区域内に設けられ、駐車場の用に供される部分の面積が500㎡以上であって、一般公共の用に供される有料駐車場をいう。(届出駐車場であって同時に都市計画駐車場又は附置義務駐車場施設にも該当する場合には、これから除いている。)
3 附置義務条例に基づき設置された駐車施設をいう。

(4) 違法駐車締出し気運の醸成・高揚

各地方公共団体に対し、違法駐車防止条例の制定を働きかけるとともに、その運用に必要な協力と支援を行った。

また、地域交通安全活動推進委員、報道機関等の協力を得て違法駐車に起因する交通事故の実態、交通渋滞の状況等違法駐車危険性・迷惑性に関する情報の提供を積極的に行うなど、違法駐車排除のための広報啓発活動を進めた。

10 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点をいかにすることが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交

通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、はがき、インターネット、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映した。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティ（地域社会）の形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携による交通安全対策を推進した。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進ちょく状況、効果等について積極的に公表した。

11 その他の道路交通環境の整備

(1) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該か所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講じることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図った。

(2) 道路使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、道路使用許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導した。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通の妨害となる不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施した。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図った。

なお、道路工事調整等を効率的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な運用の拡大を図った。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、極力これを抑制するとともに、施工時期や施工方法を調整した。

さらに、掘り返しを防止する抜本対策として共同溝の整備（平成17年度事業費360億円）を推進し、路上工事の縮減を図った。

(3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

ア 特殊車両の通行の禁止又は制限

車両制限令（昭36政265）に定める車両の幅、重量、高さ等の最高限度を超える大型車及び重量車の場合、道路を通行させることは、道路構造の保全又は交通の危険の防止の観点から禁止されており、やむを得ない場合に限り道路管理者の許可を受けて道路を通行させることができる。しかし、これに違反して通行する車両が依然として発生していることにかんがみ、警察等関係機関と緊密な連携を図りつつ、指導取締りを実施するとともに、悪質な違反者に対し告発を行った。

また、監視体制の強化を図る目的に、自動計測装置の整備を行った。

イ 災害、異常気象時等における通行の禁止又は制限

道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、異常気象時等における道路の破損、欠壊等により、現に一般交通に危険が生じている場合はもちろん、その危険の発生が客観的に予測される場合又は道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、規制基準及び規制区間を設定するなどして、適時適切な道路の通行の禁止又は制限を実施した。

ウ 水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限

水底トンネル等において、道路構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路管理者は、爆

発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止又は制限しており、平成9年12月の「危険物運搬車両の事故防止等対策についての申合せ」も踏まえ、警察等関係機関と緊密な連携を図りつつ、違反車両の取締りを実施した。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

ア 都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車道及び自転車専用道路、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道等の自転車利用空間を整備した。また、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を実施した。

イ 自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭55法87）による施策を総合的に推進しており、自転車等駐車対策協議会を設置して調査審議し、総合計画の策定を促進するとともに、路外・路上の自転車駐車場の整備を推進するため、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、交通安全施設等整備事業、街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を拡充し推進した。平成17年度は、特定交通安全施設等整備事業として35か所、街路事業として11か所で事業を実施した。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進を図るとともに、道路開発資金等の活用による民営の自転車駐車場整備事業の育成を図った。さらに、自転車駐車場の整備とあいまって、自転車等利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制を実施した。

ウ 鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、自転車等駐車対策協議会の積極的な運営と総合計画の策定の促進を図ること等を通じて、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、

鉄道事業者等が適切な協力関係を保持しつつ、効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進するとともに、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車の整理・撤去等の推進を図った。

特に、交通バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場の整備を重点的に推進した。

エ 自転車利用者に対し、交通社会における責任の自覚を求めため、自転車の点検整備、自転車の安全な乗り方、道路交通法（昭35法105）その他の法令の遵守、正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を推進した。また、道路交通法その他の法令に定める正しい走行方法、正しい駐車方法について、道路上で明確に理解できるよう走行区分の明確化等の整備を推進した。さらに、関係団体による正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を支援した。

(5) 子どもの遊び場等の確保

ア 都市公園の整備

都市における児童の遊び場が不足していることから、路上における遊びや運動による交通事故防止のため、都市公園法（昭31法79）に基づき、街区公園、近隣公園、運動公園等の都市公園の整備を実施している。平成17年度は、都市公園のうち近隣公園等の基幹公園及び緑道の緊急かつ計画的な整備を実施した（第16表）。

また、児童が遊びながら交通知識等を体得できるような各種の施設を設置した交通公園は、全国で開設されており、一般の利用に供されている。

イ 児童館、児童遊園等の整備

児童館及び児童遊園は、児童福祉法（昭22法164）による児童厚生施設であり、児童に健全な遊びを与えてその健康を増進し、情操を豊かにすることを目的としているが、児童の交通事故防止にも資するも

水底トンネル等

水底トンネル及びこれに類するトンネルで国土交通省令で定めるもの。水際にあるトンネルで当該トンネルの路面の高さが水面の高さ以下のもの又は長さ5,000メートル以上のトンネルを含む。

第16表 都市公園の整備状況

年 度	住区基幹公園		都市基幹公園		緑 道	
	箇所数	面 積	箇所数	面 積	箇所数	面 積
	箇所	ha	箇所	ha	箇所	ha
平成12年度	71,066	26,051	1,864	31,137	600	740
13	72,835	26,539	1,915	32,219	614	762
14	74,501	27,091	1,927	33,021	642	770
15	76,026	27,830	1,950	33,759	657	800
16	77,985	28,332	1,973	34,350	679	815

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 交通安全に関連する都市公園のみである。
 3 特定地区公園を除く。
 4 住区基幹公園とは、街区公園、近隣公園及び地区公園であり、都市基幹公園とは、総合公園及び運動公園である。
 5 各年度末の数値である。

のである。平成16年10月1日現在、児童館が4,693か所、児童遊園が3,827か所それぞれ設置されている。児童遊園は、児童の居住するすべての地域を対象に、その生活圏に見合った設置が進められており、特に児童の遊び場が不足している場所に優先的に設置されている。

このほか、幼児等が身近に利用できる小規模な遊び場（いわゆる「ちびっ子広場」）等が地方公共団体等により設置されている。

ウ 学校等の開放

子どもの安全な遊び場の確保のために、小学校、中学校等の校庭、体育施設等の開放を促進した。

(6) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から電線類の地中化を推進するため、無電柱化計画に基づき、電線共同溝等の整備を推進した（平成17年度電線共同溝整備事業費：1,983億円）。

歩道の整備等による人優先の安全・安心な歩行空間の確保

平成17年中の道路交通事故死者数は昭和31年以来49年ぶりに6千人台となったが、死者数全体に占める歩行中の死者の割合は、欧米と比べて高い割合となっており、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全の確保を図っていくことが、今後の交通安全対策上重要な課題である。

ここでは、我が国の歩行中交通事故の現状と歩道等の整備状況等を記述するとともに、歩行者の安全の確保を図っていくために今後推進していくこととしている歩行空間の整備のための施策についてまとめて記述している。

1 歩行中の交通事故の現状と歩道等の整備状況

(1) 歩行中交通事故の現状

欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中の死者の割合が高く、また、人口当たりの歩行中の死者数も多い。

交通事故死者数のうち歩行中の占める割合



- 注 1 IRTAD・OECD 資料による。
- 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2004年の数値である。
- 3 数値はすべて30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

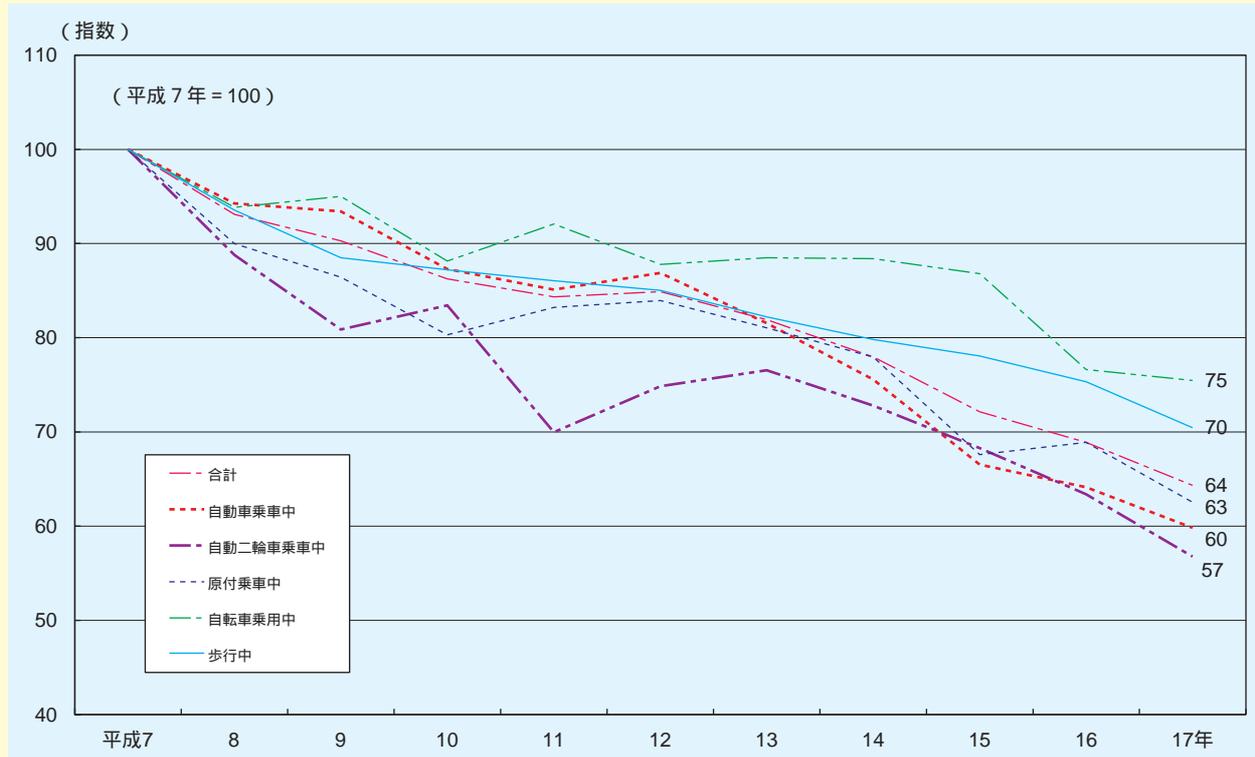
人口10万人当たりの歩行中交通事故死者数



- 注 1 IRTAD・OECD 資料による。
- 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2004年の数値である。
- 3 数値はすべて30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

近年の状態別死者数の推移をみると、自動車乗車中等と比べて歩行中の減少割合が少ない。

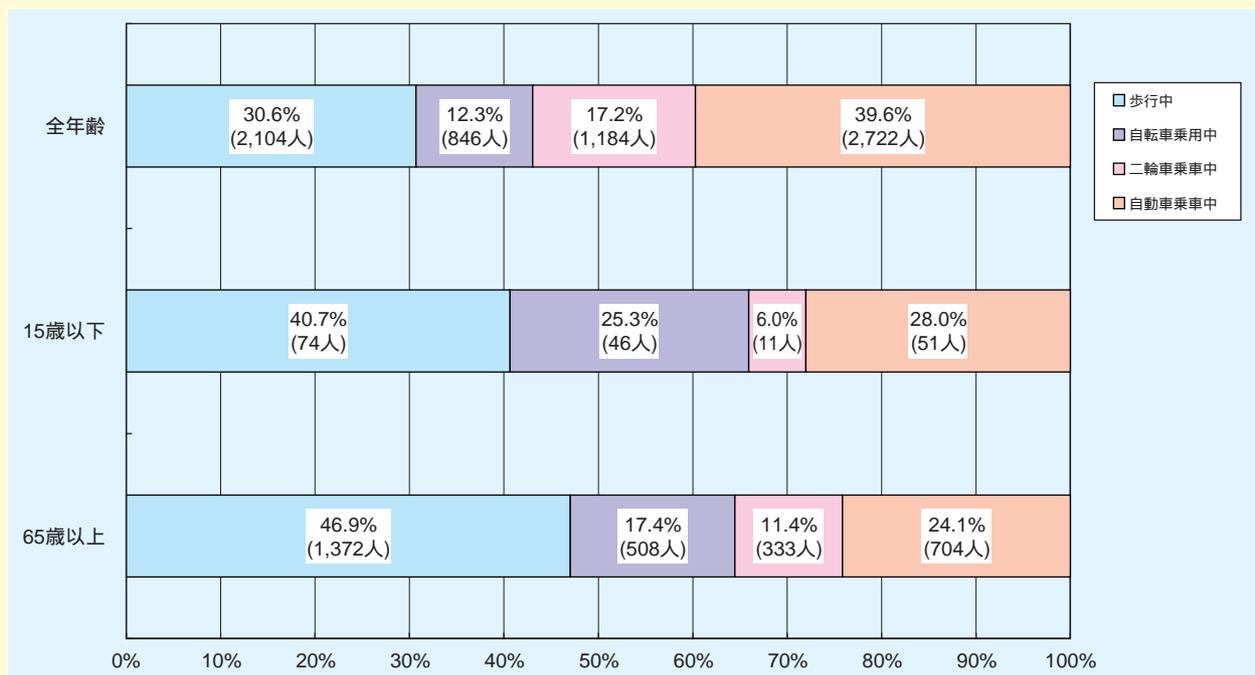
状態別死者数の推移



注 警察庁資料による。
その他は省略してある。

年齢層別・状態別の死者数をみると、特に子どもと高齢者において歩行中の死者数の割合が高い。

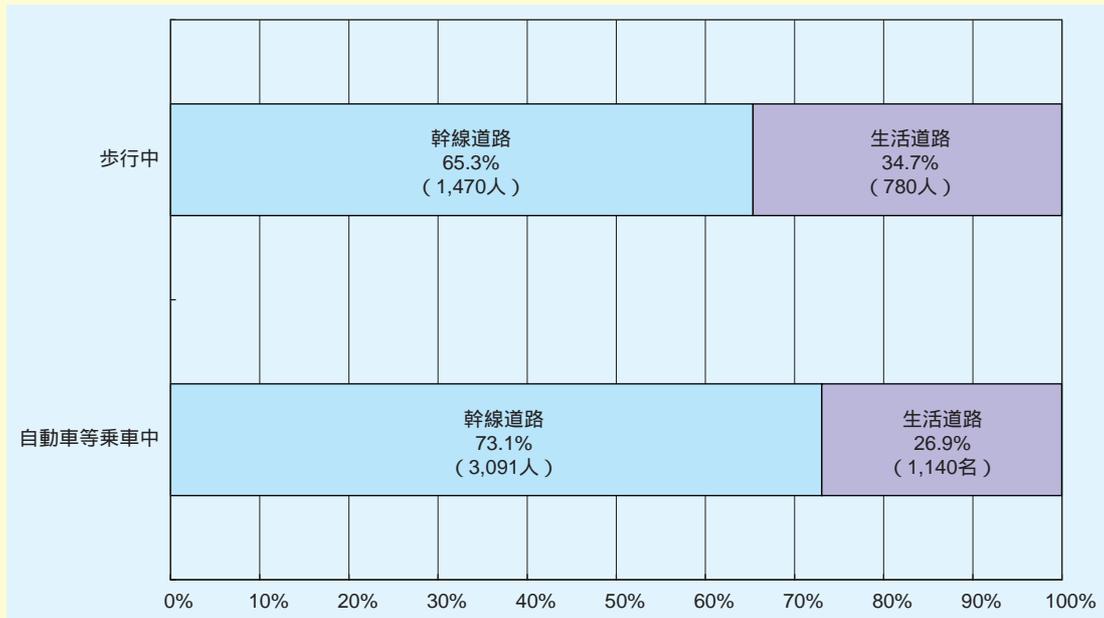
年齢層別・状態別死者数の構成率 (平成17年中)



注 警察庁資料による。
その他は省略してある。

状態別・道路種類別の死者数をみると、歩行中の死者は幹線道路（自専道・一般国道・都道府県道）における事故によるものが、生活道路（市町村道等）におけるものよりも多いが、自動車等（自動車・自動二輪車・原付）乗車中と比較すると、生活道路の割合が高くなっている。

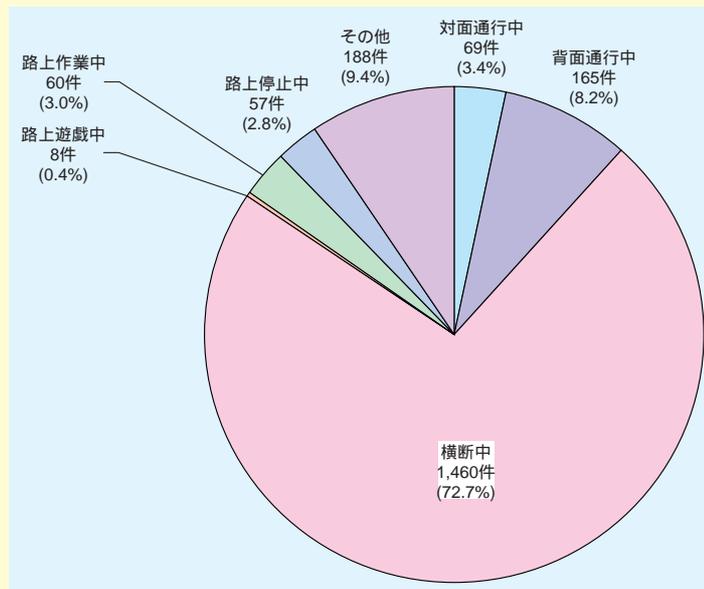
状態別・道路種類別死者数の構成率（平成16年中）



注 国土交通省資料による。

事故類型別の死亡事故件数をみると、人対車両の事故において横断中の事故が多い。

事故類型別（人対車両）の死亡事故件数（平成17年中）



注 警察庁資料による。

(2) 歩道等の整備状況等

歩道等設置済道路延長

過去10年間で、歩道等（歩道・自転車歩行者道・自転車道）設置済み道路の延長は35,693km延びており（約3割増）、特に市町村道では、21,668km延びている（約4割増）。

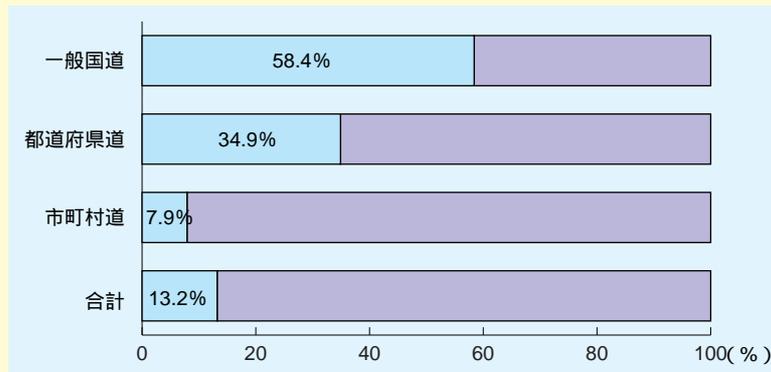
平成6年	平成16年	平成6年 16年
120,093km	155,786km	+ 35,693km

注 国土交通省資料による。
各年4月1日時点。

通学路については、学童の通学の安全確保の観点から補助率の嵩上げを行う等優先的な整備に努めており、整備率は他に比べ高くなっている。

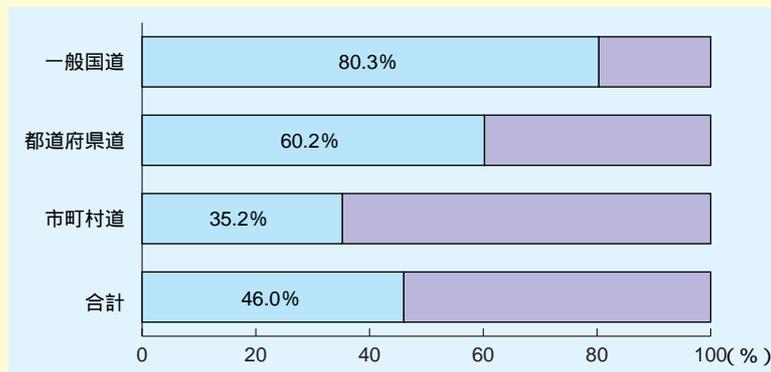
通常：補助率1/2，市町村道の通学路：補助率5.5/10

全道路の歩道等の整備率



注 国土交通省資料による。平成16年4月1日現在。

通行量の多い通学路の歩道等の整備率



注 国土交通省資料による。平成16年4月1日現在。

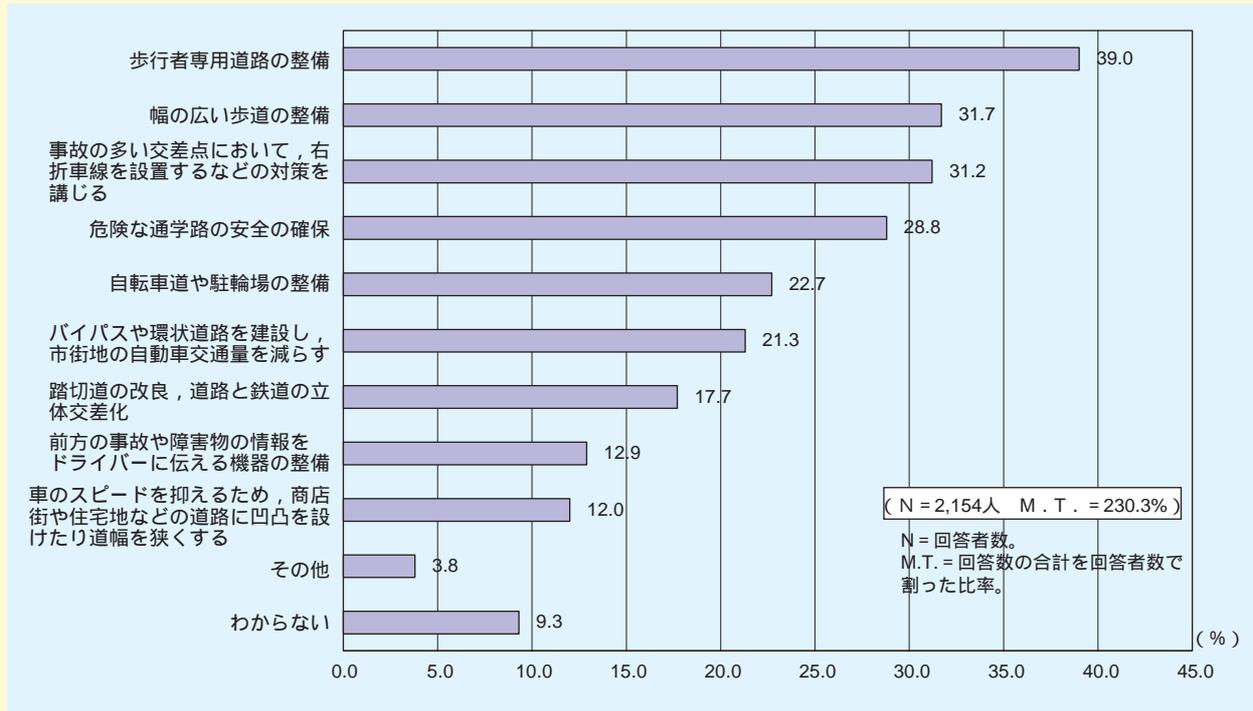
- ・通学路の整備率は学童通行量が100人/日以上に通学路のもの。
- ・平成14年の調査による。

歩道の整備率について、諸外国との比較を試みるために、平成18年に内閣府が外務省を通じて調査したところ、OECD加盟国のうち、歩道の整備率についてのデータが得られたのは、日本を含め次の5か国であった。歩道延長の算出方法や道路状況等に相違があるため、単純に比較することは困難であるが、国により歩道の整備状況には差がみられる。

	歩道の整備率	備考
日本	13.2%	2004年4月1日現在。 高速自動車国道を除く。 数値は、歩道設置済道路延長/道路延長であり、道路の両側に歩道が設置されている場合は、片側分だけで算出。
イギリス	93.0%	道路延長については、2004年末現在。歩道延長については、2002-2004年の平均値を基に算出。 イングランド及びウェールズに限る。 Motorway及びTrunk Roadを除く。 道路の両側に歩道が設置されている場合は、各々独立した歩道として累計した値により算出。
ノルウェー	14%	2004年末現在。 国道・県道・市町村道の合計。県道及び市町村道は推測値に基づくもの。
フィンランド	6.0%	2004年末現在。 国管理道路(高速道等を除く。)のみ。 このほか、ヘルシンキ市の市管理道路における歩道整備率(道路の両側に歩道が設置されている場合は、各々独立した歩道として累計した値により算出。)は約140%。
韓国	3.7%	2004年末現在。 国道のみ。

内閣府が実施した「平成13年 道路に関する世論調査」において「道路の安全性向上のためには、道路整備の面からどのような対策が必要だと思うか」を聞いたところ、「歩行者専用道路の整備」(39.0%)と「幅の広い歩道の整備」(31.7%)が上位を占めた。

道路の安全性向上のための対策（複数回答）



注 内閣府資料による。

2 人優先の安全・安心な歩行空間の確保のための施策

これまで一定の成果をあげてきた交通安全対策は、主として「車」中心の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は、依然として十分とはいえない状況にある。

また、幹線道路の渋滞を避けて身近な生活道路に入り込む通過交通が、通学児童の安全を脅かす等の問題も依然として深刻である。今後、更に少子高齢化が進む我が国においては、全体の4割を占めている高齢者の死者数を減少させていくと同時に、未来を生きる子どもたちを交通事故から守っていく必要がある。

こうした状況を十分に踏まえ、人優先の考えの下、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を積極的に整備するなど安全・安心な歩行空間の確保のための交通安全対策を更に推進していくこととしている。

(1) 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

(2) 生活道路における交通安全対策の推進



安全な通学路

平成15年度に、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区796箇所を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会及び道路管理者が相互に連携しながら、歩道の整備を始めとした面的かつ総合的な交通事故抑止対策を実施してきた。今後とも「あんしん歩行エリア」の形成を推進していくとともに、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路についても、歩道を積極的に整備し、また、「生活道路事故抑止対策マニュアル」等を活用する



住宅街のハンブ



LED式信号灯器

などして、道路交通環境の整備を推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。

(3) バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に推進する。このほか、バリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、身体障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。



幅の広い歩道

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針（平10国家公安委員会告示15）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢社会が

進展する中で、社会に参加する高齢者の交通安全を確保する観点から、高齢者に対する交通安全教育を強力に推進した。特に、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転