

交通安全に関する論点

令和7年11月
国土交通省 道路局

通学路の交通安全対策の取組状況

- 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し、令和7年3月までに対策を実施済。
- 通学路を含めた生活道路においては、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（令和6年度末：263地区）し、世代別の事故特性を踏まえ、データや新技術を活用し、生活道路の面的対策を更に強化。

【ゾーン30プラスの概要】

<警察による交通規制>

■ 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





<道路管理者による物理的デバイスの設置>

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク

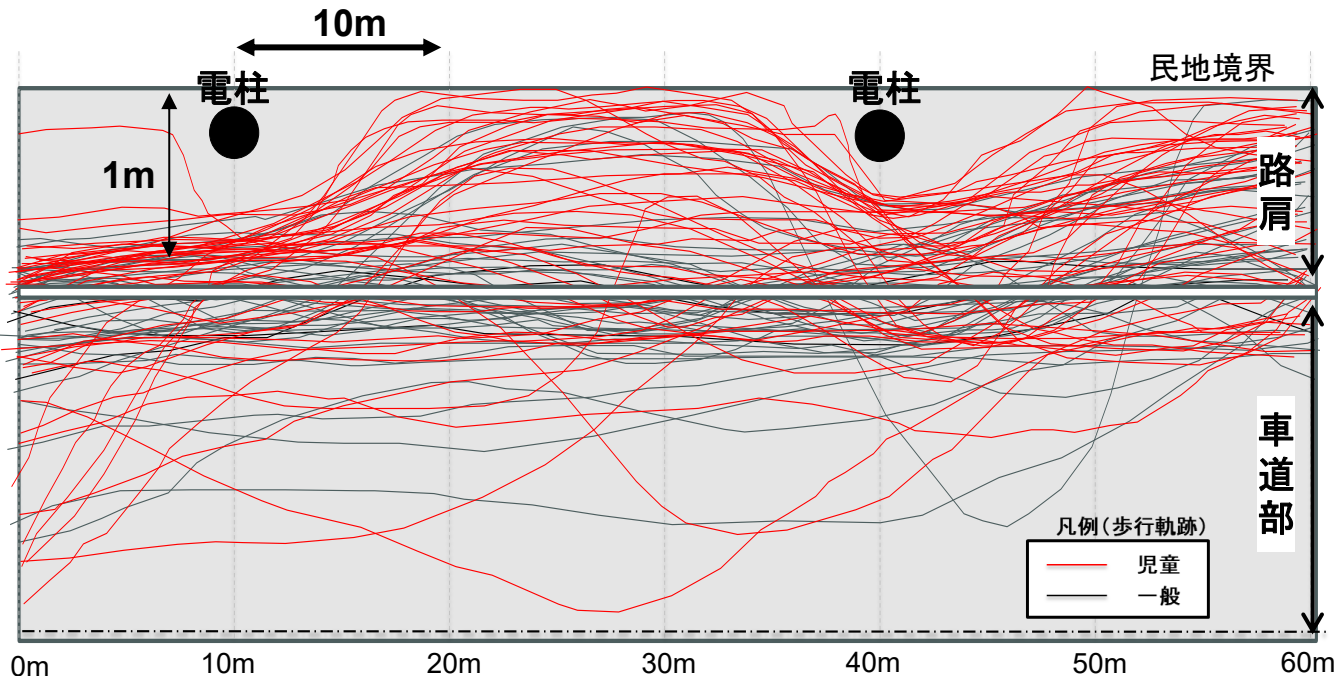


スラローム

電柱に起因する通学路の安全上の課題①

- 児童等の歩行軌跡を調査したところ、電柱を避けて歩くことにより、電柱の前後約10mにわたり、歩行空間が約1m狭められていることが分かった。
- そのため、歩道が狭い道路や歩道がない道路では、児童が電柱を避けて車道にはみ出して歩くこととなり、事故の危険性が高くなる

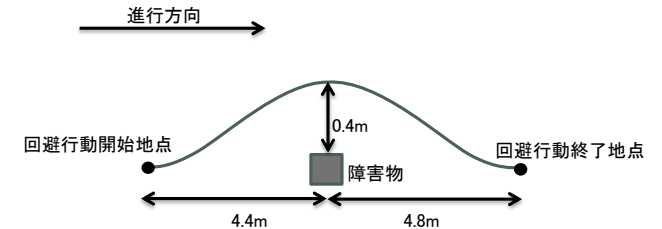
【歩行者(児童等)の軌跡】



【電柱を避けて通行する様子】



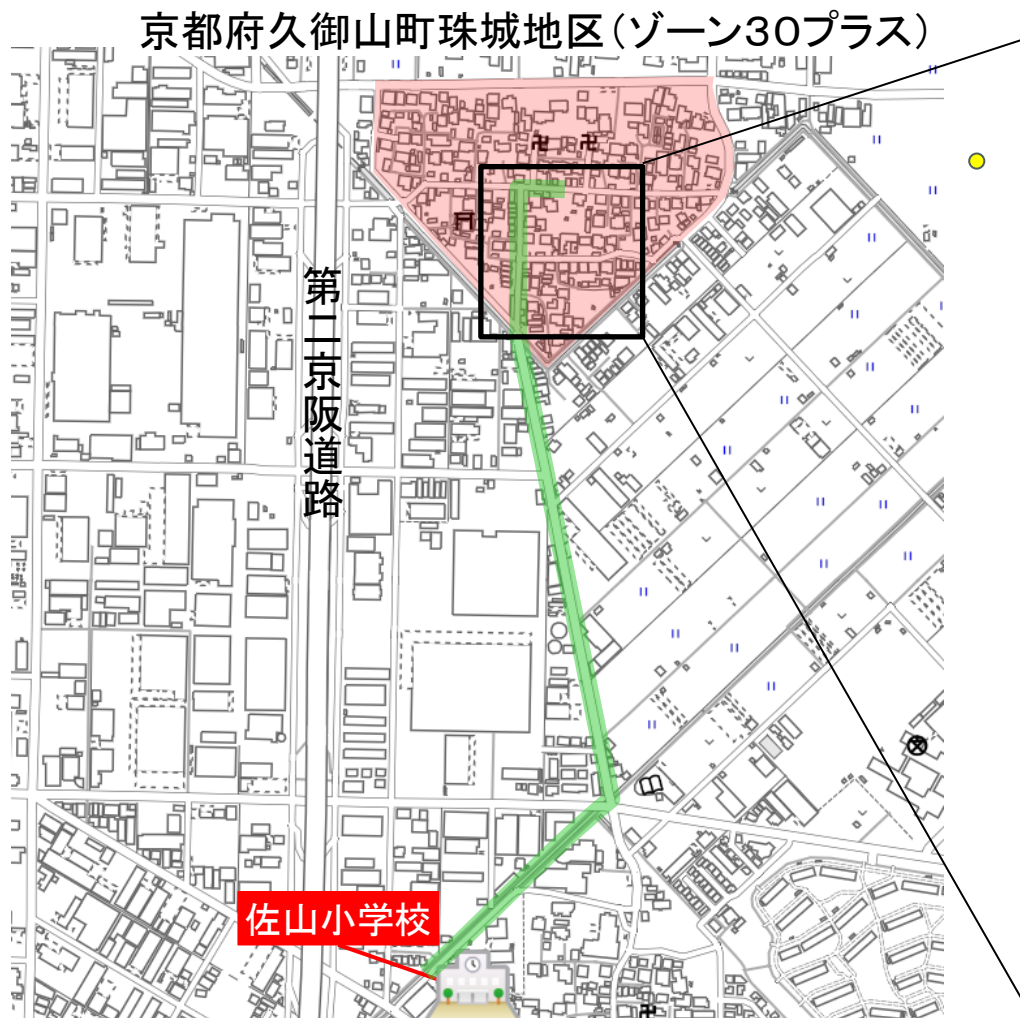
障害物の回避行動に関する実験的研究※によると、歩行者は障害物のサイズに関わらず、障害物の縁から0.4m離れた位置を通過し、障害物の4.4m手前から回避行動を開始し、4.8mかけて元の歩行線に戻る。



※X. Jia, C. Feliciani, D. Yanagisawa, and K. Nishinari, "Experimental study on the evading behaviour of single pedestrians encountering an obstacle," in "Proc. 9th Int. Conf. on Pedestrian and Evacuation Dynamics (PED2018)", Lund, Sweden, Aug. 2018, pp. 77–84.

電柱に起因する通学路の安全上の課題②

- 歩道のない通学路において、ETC2.0プローブデータを用いて車両の挙動を分析したところ、電柱付近で車両の急ブレーキ挙動が見られており、電柱を避けて歩く児童と車両による交通事故の危険性が懸念される。

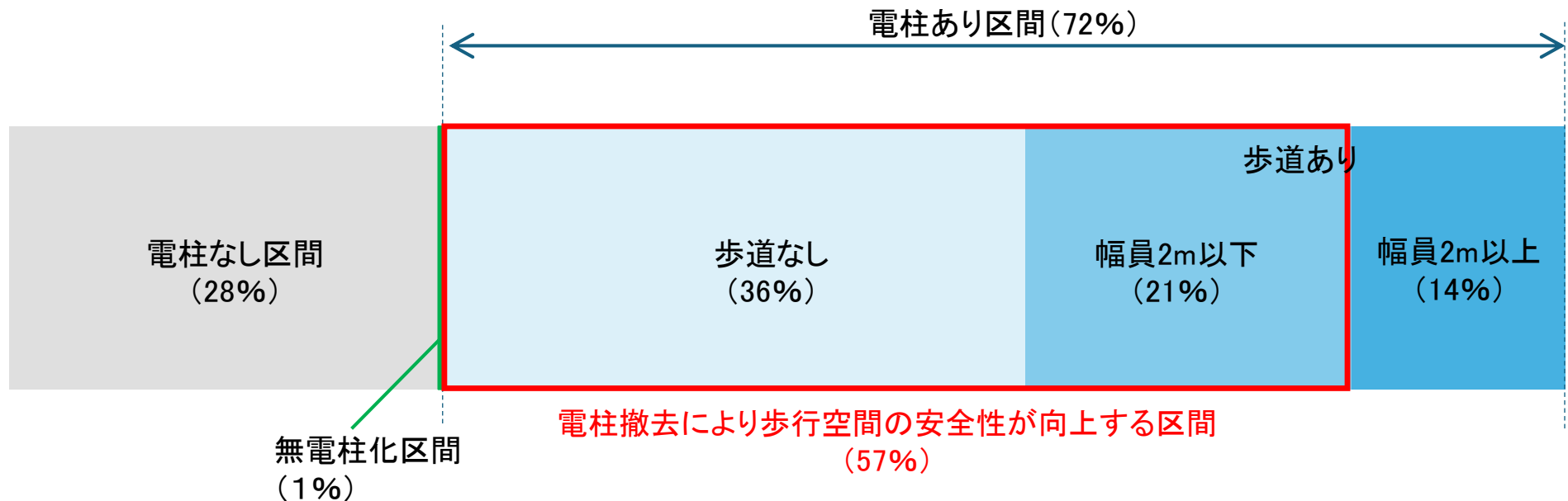


[データ]ETC2.0プローブデータ 令和6年3月～9月 6:00～10:00(単路部及び通学路)

通学路における無電柱化の状況

- ゾーン30プラス(全国で263箇所)の区域内にある通学路の電柱の立地状況を調査したところ、約7割の区間で電柱が立地。
- そのうちの約8割は歩道が狭い、あるいは歩道がない通学路となっており、歩行空間の安全性向上のため、重点的に無電柱化を進めていく必要がある。

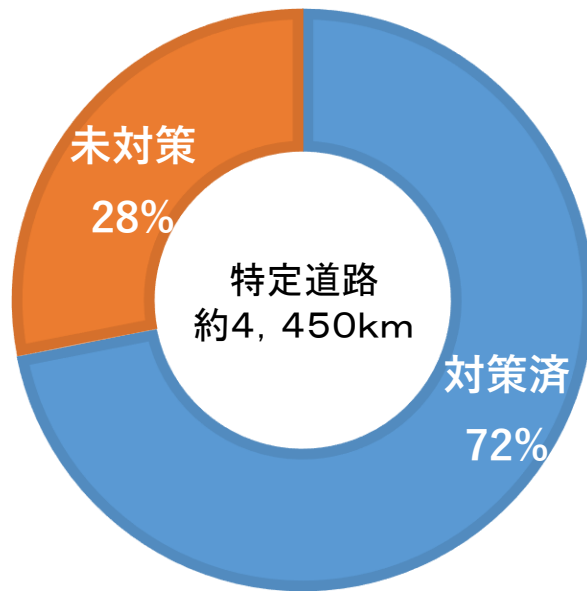
ゾーン30プラス区域内の通学路(計280km)



バリアフリー法に基づく特定道路の整備状況

- 多数の高齢者、障害者等の利用が見込まれる道路について、バリアフリー法に基づく特定道路として指定し、幅の広い歩道の整備、段差の解消などに取り組んでおり、無電柱化も重点的に取り組んできている。
- 現在、全国で約4,450kmが指定されており約7割の区間でバリアフリーの整備が完了している。

【特定道路におけるバリアフリーの整備状況】



【特定道路の無電柱化事例】



電柱に起因する特定道路の安全上の課題

- 車椅子が安全にすれ違うには幅員2m以上の歩行空間を確保する必要があるが、歩道幅員が2mあっても電柱がある場合には、有効幅員が狭くなり、円滑な移動の妨げになっている。

【歩行者の通行阻害】



【歩行者と車椅子のすれ違い阻害】



【車椅子を避けて車道へはみ出す歩行者】



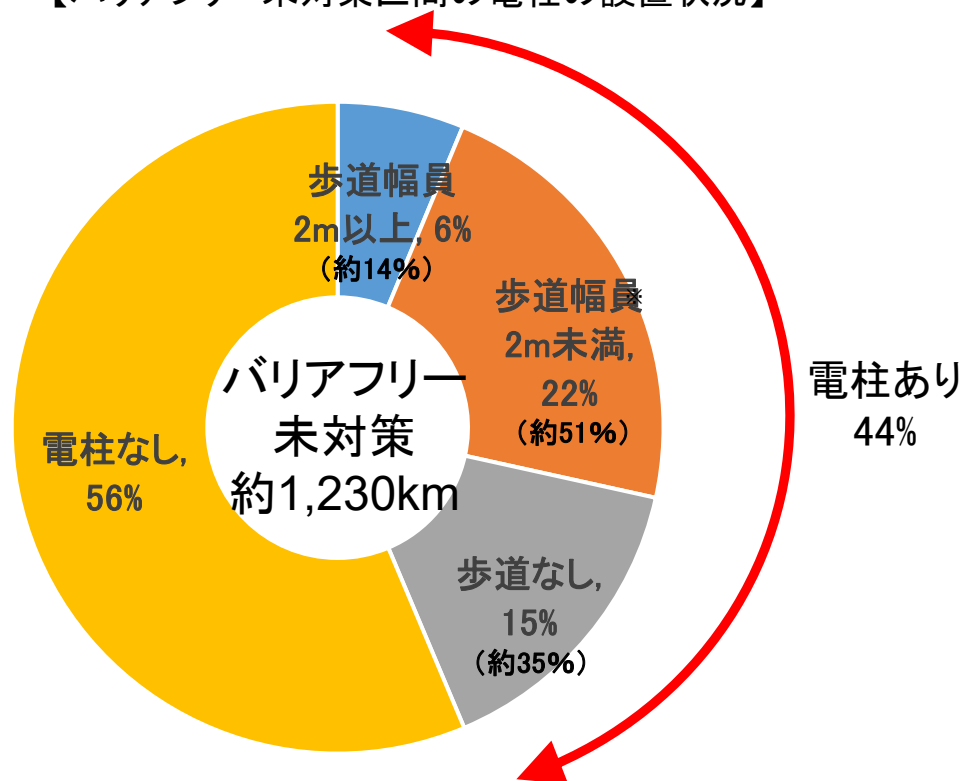
【お年寄りや障害者等の声】

- ・ ベビーカーを押している時、歩行者と対面し電柱が邪魔して進めませんでした。電柱一本でも歩道はずいぶん狭くなります。(出典①)
- ・ 電柱により、お年寄りが車道にはみ出し、非常に危険な思いをした事がある。(出典②)
- ・ 歩道に電柱があり、傘をさして歩道を歩けない。(出典②)
- ・ 狭い道路、狭い歩道に電柱が数多くあり、車椅子利用者のみならず、健常者をも危険にさらしています。(出典③)

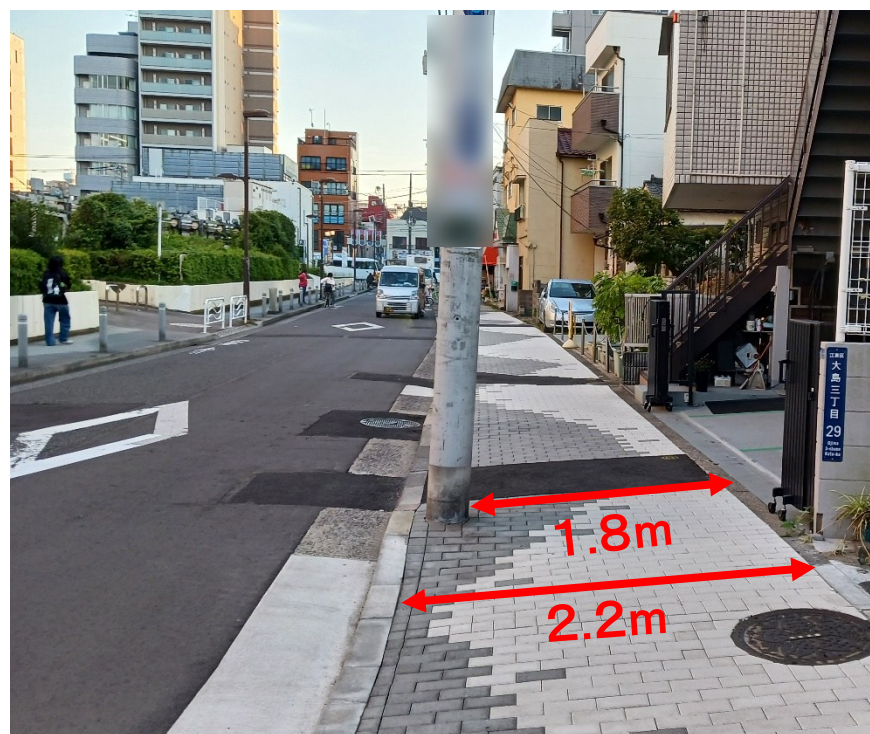
特定道路における無電柱化の状況と重点的に進める区間

- 特定道路におけるバリアフリーの対策が行われていない区間のうち、約44%に電柱が建っており、歩行空間を狭めている。
- このうち、約14%の区間では電柱の撤去により、車椅子がすれ違うことの出来る幅員2mを確保出来る区間となっており、これらの区間を重点的に整備する。
- また、その他の区間についても歩道整備等と合わせて無電柱化に取り組み、安全な歩行空間の確保に努める。

【バリアフリー未対策区間の電柱の設置状況】



【電柱撤去により幅員2.0m以上を確保できる事例】



()は電柱あり区間に対する割合

無電柱化の実施上の課題と対応の方向性【ピンポイント対策①】

- 幅員が狭い道路が多いため、電柱を地中化するための埋設空間や地上機器の設置場所の確保が課題となっている。
- 例えば、交差点や横断歩道の電柱など安全上の課題が特に大きい箇所では、現地の状況にあわせて迂回配線、屋側配線のほか、排水側溝の活用などにより、ピンポイントで電柱を撤去する取組を進めていくことが考えられる。

＜部分地中化＞

【対策方法】 部分的に地中化し、支障となる電柱を撤去

● : 既設電柱 — : 架空電線 : 地中電線

滞留・通行空間の確保
視距の改善

＜迂回配線・屋側配線＞

【対策方法】 電線の裏通り等への迂回や建物壁面等へ配線し、電柱を撤去

● : 既設電柱 — : 架空電線 — : 迂回配線 — : 屋側配線

滞留・通行空間の確保
視距の改善

無電柱化の実施上の課題と対応の方向性【ピンポイント対策②】

＜ピンポイント対策の実施イメージ＞



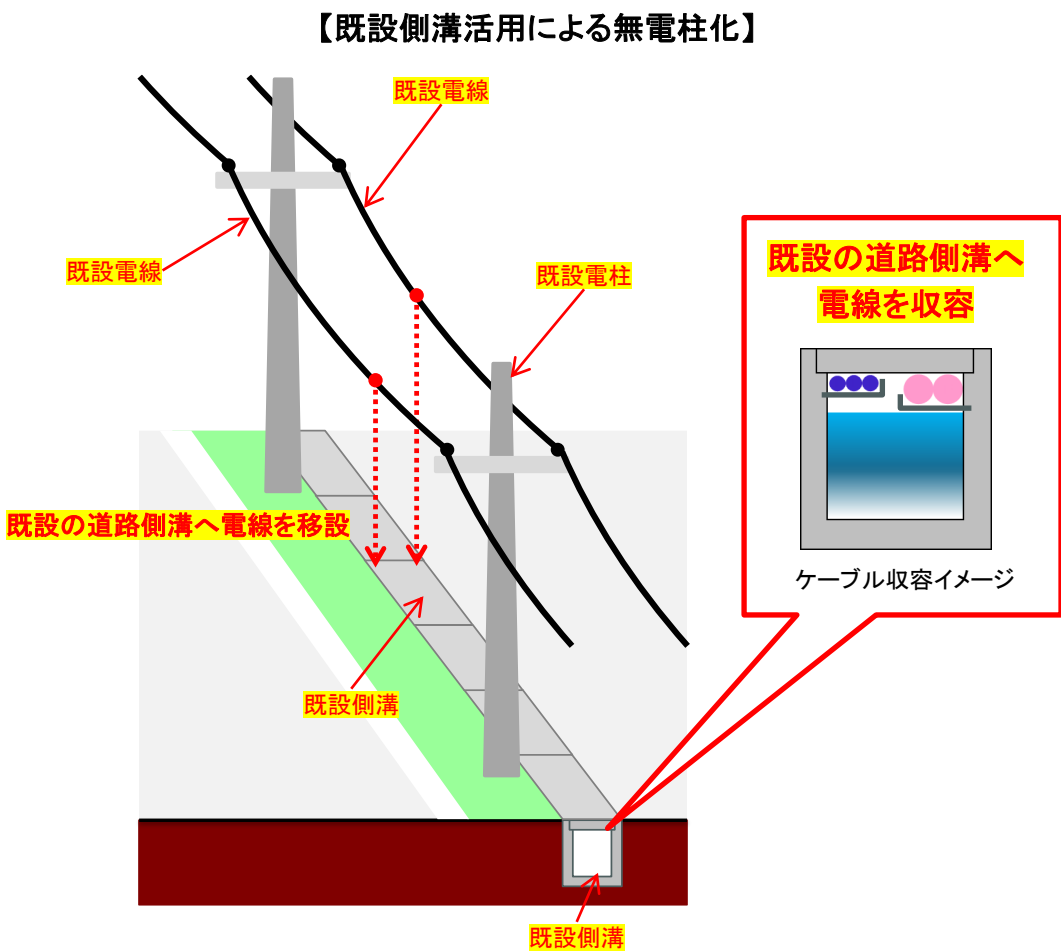
電柱により車道へはみ出す恐れがある歩道



路肩の電柱により通行車両と通学児童が交錯

＜排水側溝を活用した部分地中化のイメージ＞

【対策方法】 道路の排水側溝内への既設電線の移設等により、部分的に地中化



排水側溝を活用した無電柱化について、全国のモデル地区（10地区）で検証中

無電柱化の実施上の課題と対応の方向性

- 地上機器や特殊部について、コンパクト化の技術開発を進めるほか、学校の敷地や民地を活用するなど設置場所の工夫も進めて行く必要がある。

【地上機器のコンパクト化事例】



地上機器のコンパクト化事例
(高さ1,450mm ⇒ 800mm)



【学校敷地を活用して地上機器を設置した事例】



【公園敷地を活用して地上機器を設置した事例】



通学路や特定道路における新設電柱の占用制限の活用

- 歩行者量が多く車道へのはみ出しが多い歩道や十分な有効幅員が確保されていない歩道については、新設電柱の占用禁止することができるが、現在は全国で約65kmしか指定されていない。
- 高齢者や障害者、子供連れ、児童等が歩きやすい歩行空間を確保するため、「新設電柱の占用制限」の活用を促進する。

運用指針 (H31.4.1都道府県担当部長、各指定市担当局長あて道路局路政課長他通知)

- ・ 道路構造令の幅員未満の幹線道路
(幅員7m未滿かつ500台/日以上)
- ・ 路側帯からはみ出した歩行者と車両の接触のおそれ frequently 生じている道路 等



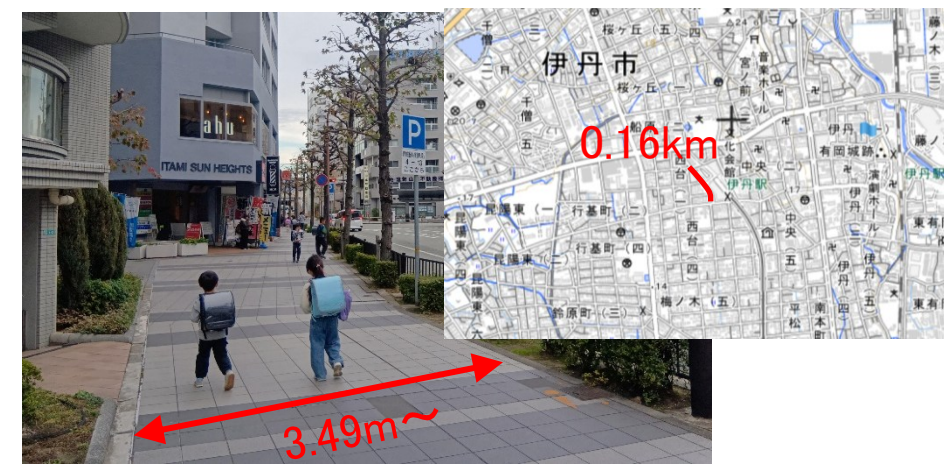
- ・ バリアフリー基準(有効幅員2m※)未満の福祉施設周辺、通学路 等
※歩行者の交通量が多い道路は3.5m



【新設電柱の占用制限の活用事例】

兵庫県伊丹市(通学路)

通学路にも指定されており、歩行者の安全かつ円滑な通行図る必要性の高い道路でもあるため指定。



兵庫県伊丹市(特定道路)

特定道路にも指定されており、駅へ通じる経路で歩行者交通量も多いことから、十分な歩道幅員を確保する必要があるため指定。

