

# 子育て世代の応援に向けた道路の取組

---

令和5年11月22日  
国土交通省道路局

# ユニバーサルデザイン化の推進

- 高齢者や障害者を含む全ての人やモビリティが安全・安心かつスムーズに移動できる地域・まちを実現するため、全国の主要な鉄道駅周辺等の道路のユニバーサルデザイン化を推進します。
- 「こどもまんなかまちづくり」の実現のため、全国の「道の駅」で子育て応援施設の整備等を推進します。

## <背景/データ>

- ・ バリアフリー法に基づく特定道路※1の指定拡大  
 ◇ 指定拡大 (R1.7) : 約1,700km ⇒ 約4,450km
- ・ 全国の「道の駅」における主な子育て応援施設整備状況

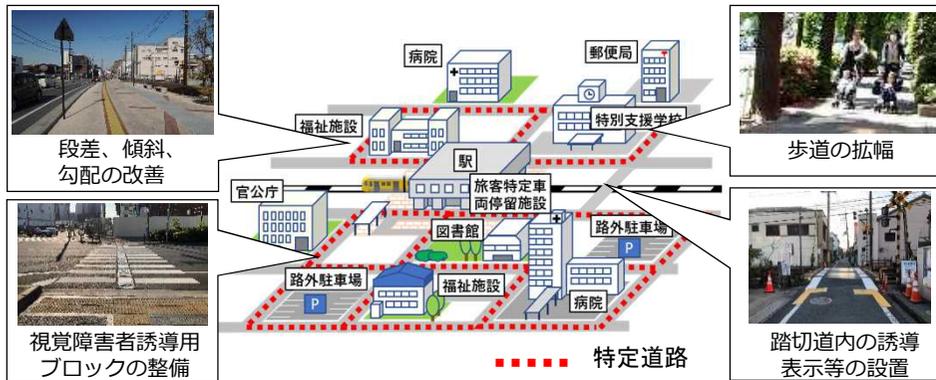
整備率 (R5年4月時点)	24時間利用可能なベビーコーナー	妊婦向け屋根付き優先駐車スペース
全国の「道の駅」 (1,204施設)	20% (245施設)	29% (350施設)

※高速道路の商業施設のあるSA (220箇所) においては、整備完了済

## 【特定道路のバリアフリー化の推進】

- バリアフリー法に基づき指定された特定道路のバリアフリー化を推進

特定道路のバリアフリー整備目標 (H30→R7) : 約63% ⇒ 約70%



※1: バリアフリー基本構想に位置付けられた生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路

## 【ユニバーサルデザインに配慮した道路空間整備】

- バリアフリー基準やユニバーサルデザインによる道路のあり方等を示した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を周知



【当事者での点検】



【視覚障害者、車椅子使用者等に配慮した横断歩道縁端】



【隙間を空けずに停留所に停車可能な縁石】

## 【多様な移動主体の走行支援】

- 歩行空間の3次元点群データの道路管理への活用可能性を検証し、自動配送ロボット等多様な移動主体の走行支援を検討

## 【「道の駅」における子育て応援施設の整備】

- 全国の「道の駅」で子育て応援施設の整備を推進



24時間利用可能なベビーコーナー



妊婦向け屋根付き優先駐車スペース

全国の「道の駅」の子育て応援施設の整備目標 (R1→R7)

: 約4% ⇒ 約50%以上

# 安全で安心な道路空間の整備

■ 幹線道路の安全性を一層高めつつ自動車交通の転換を図るとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

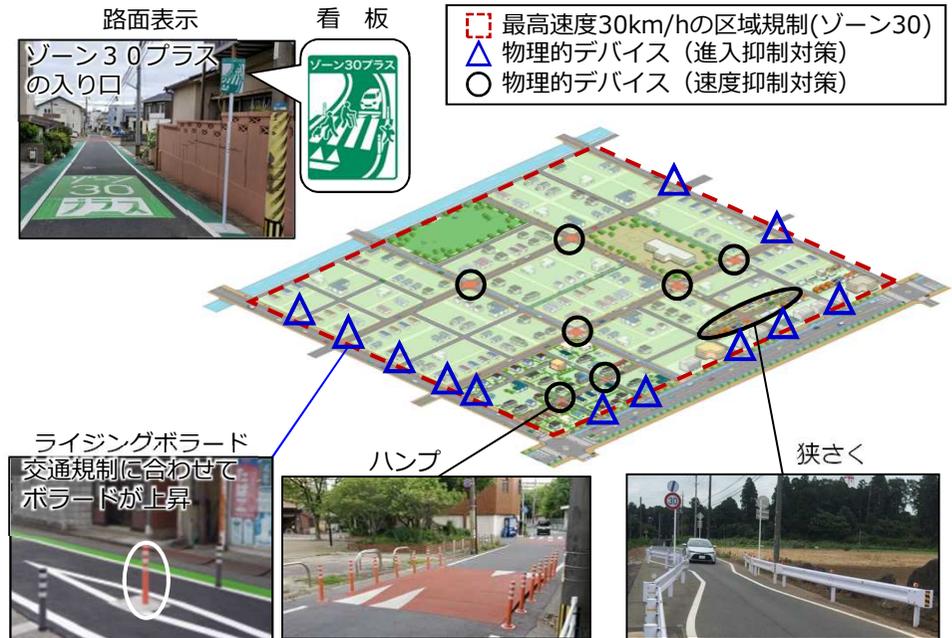
## ＜背景/データ＞

- ・令和4年の交通事故死者数は2,610人（戦後最少）
- ・生活道路※1の死傷事故率はその他の道路より大幅に高い（幹線道路の約2倍、自動車専用道路の約18倍）
- ・通学路合同点検※2の結果、道路管理者による対策が必要な約4万箇所のうち、約2.6万箇所に対策完了（R4年12月末時点）、R5年度末までに暫定的な対策を含め全箇所ですべて安全対策を講じることを目指す
- ・全国122地区において「ゾーン30プラス※3」の整備計画を策定（R5年3月末時点）

- 事故危険箇所※4における集中的な対策を推進
- 交通安全対策補助制度（地区内連携）等により、生活道路で「ゾーン30プラス」の整備を推進
- 交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)等により、**通学路合同点検の結果を踏まえ実施する歩道や防護柵の整備などの対策を推進**
- 効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等へビッグデータの活用を促進

※1：幹線道路（一般国道、主要地方道、都道府県道（自動車専用道路との重複除く））、生活道路（自動車専用道路・幹線道路以外の道路（道路法上の道路以外も含む））  
 ※2：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施

## 【「ゾーン30プラス」のイメージ】



- ・通学路における歩道等の整備率（R1→R7）：53% ⇒ 57%
- ・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率（R7）：R1年比約3割抑止
- ・ゾーン30等による30km/h速度規制等とハンブ・狭さく等の整備を組合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率（R7）：R1年比約3割抑止

※3：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制(ゾーン30)と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策  
 ※4：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

## 自転車の利用環境の整備と活用促進

- 第2次自転車活用推進計画<sup>※1</sup>に基づき、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

### 【安全で快適な自転車等利用環境の向上】

#### <背景/データ>

- ・歩行者と分離された自転車等通行空間の整備延長約4,686km (R3年度末)
- ・道路交通法改正により、自転車通行空間に電動キックボードなどの新たなモビリティが参入

- ガイドライン<sup>※2</sup>の改定等を通じて、適切に分離された自転車等通行空間の整備を加速

#### 【自転車等通行空間の整備】



自転車道 (大阪府高槻市)



自転車専用通行帯 (兵庫県伊丹市)

- 関係者の連携強化のための地域における推進体制を構築し、新たなノウハウ提供等を通じて地方版自転車活用推進計画<sup>※3</sup>の策定を促進

- ・計画の策定数<sup>※4</sup> (R2→R7) : 89市区町村 ⇒ 400市区町村

※1 : P70参照

※2 : 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7)

※3 : 自転車活用推進法により、都道府県や市町村は地方版自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないとされている

※4 : 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた地方版自転車活用推進計画の策定数

※5 : 令和5年度策定予定

※6 : 宣言企業数 : 57社(R5年4月時点) ※7 : 世界に誇るサイクリング環境の創出 (P49参照)

### 【シェアサイクルの普及促進】

- ガイドライン<sup>※5</sup>による地方公共団体へのノウハウ提供や導入効果の見える化等を図り、シェアサイクルの普及を更に促進



シェアサイクル  
(静岡県静岡市)

### 【自転車通勤の導入促進】

- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト<sup>※6</sup>や手引きにより、自転車通勤の導入を促進強化



自転車通勤の導入促進

- ・通勤目的の自転車分担率 (H27→R7) : 15.2% ⇒ 18.2%

### 【サイクルツーリズムの推進】

- 走行環境の整備等により世界に誇るサイクリング環境を創出<sup>※7</sup>

- ・先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート数 (R1→R7) : 56ルート ⇒ 100ルート

### 【自転車損害賠償責任保険等の加入促進】

#### <背景/データ>

- ・条例等による加入義務付状況 : 義務化32都府県、努力義務10道県 (R5年4月時点)

- 都道府県等の条例制定の支援や保険加入の必要性等に関する情報提供等を実施

- ・自転車保険等の加入率 (R2→R7) : 59.7% ⇒ 75%

## 無電柱化の推進

■ 道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、観光振興の観点から、無電柱化推進計画※1に基づき、無電柱化を推進します。

### <背景/データ>

- ・ 海外と比べて日本の主要都市の無電柱化率は低い
  - ◇ 東京23区: 8%、大阪市: 6% ※道路延長ベース(R2)
  - ◇ ロンドン・パリ・香港: 100% ※ケーブル延長ベース(H16)
- ・ 無電柱化推進計画に基づき、令和3年度から5年間で4,000kmの無電柱化に着手
- ・ 全国の電柱は約3,600万本、令和4年度は新設電柱が約4.4万本増加
- ・ 緊急輸送道路のうち98%が新設電柱の占用禁止の指定済み

### 【徹底したコスト縮減】

- 浅層埋設などの低コスト手法の活用の徹底や新技術導入により、更なる低コスト化を推進
- 電線共同溝方式以外の無電柱化も含め、「多様な整備手法」について広く検討を促すため、「低コスト手法導入の手引き」を改定予定

令和7年度までに平均して約2割のコスト縮減※2

### 【事業のスピードアップ】

- PFI手法の採用による民間資金の活用や、包括発注の導入など発注の工夫により、電線共同溝事業をスピードアップ

令和7年度までに事業期間半減（平均7年→4年）を目標※2

※1：令和3年5月25日 大臣決定（P68参照）

※2：推進計画期間内に着手する電線共同溝を対象

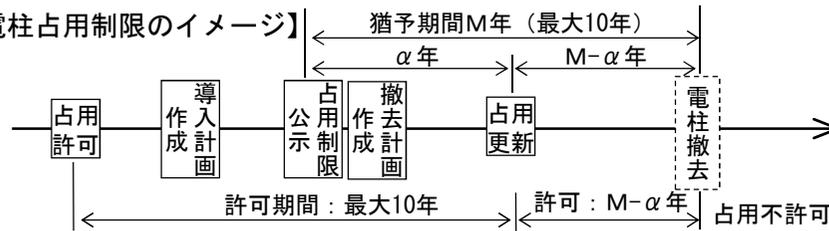
### 【新設電柱・既設電柱への対応】

- 関係省庁と連携し新設電柱抑制の対応方を推進
  - ・ 道路事業や市街地開発事業等の実施時には、原則無電柱化を実施
  - ・ 将来の電力需要が見込める場合、道路整備と同時に管路等を整備する取組を推進
  - ・ 狹隘道路、交通安全を対象に占用制限を拡大



- 既設電柱については、地域防災計画など防災上の優先順位が高い区間や無電柱化事業中の区間について、占用制限に向けた手続きを開始

### 【既設電柱占用制限のイメージ】



- 緊急輸送道路等の沿道区域内の電柱等について、倒壊時に道路を閉塞しない位置への変更を勧告する「届出勧告制度」について指定区域を拡大