

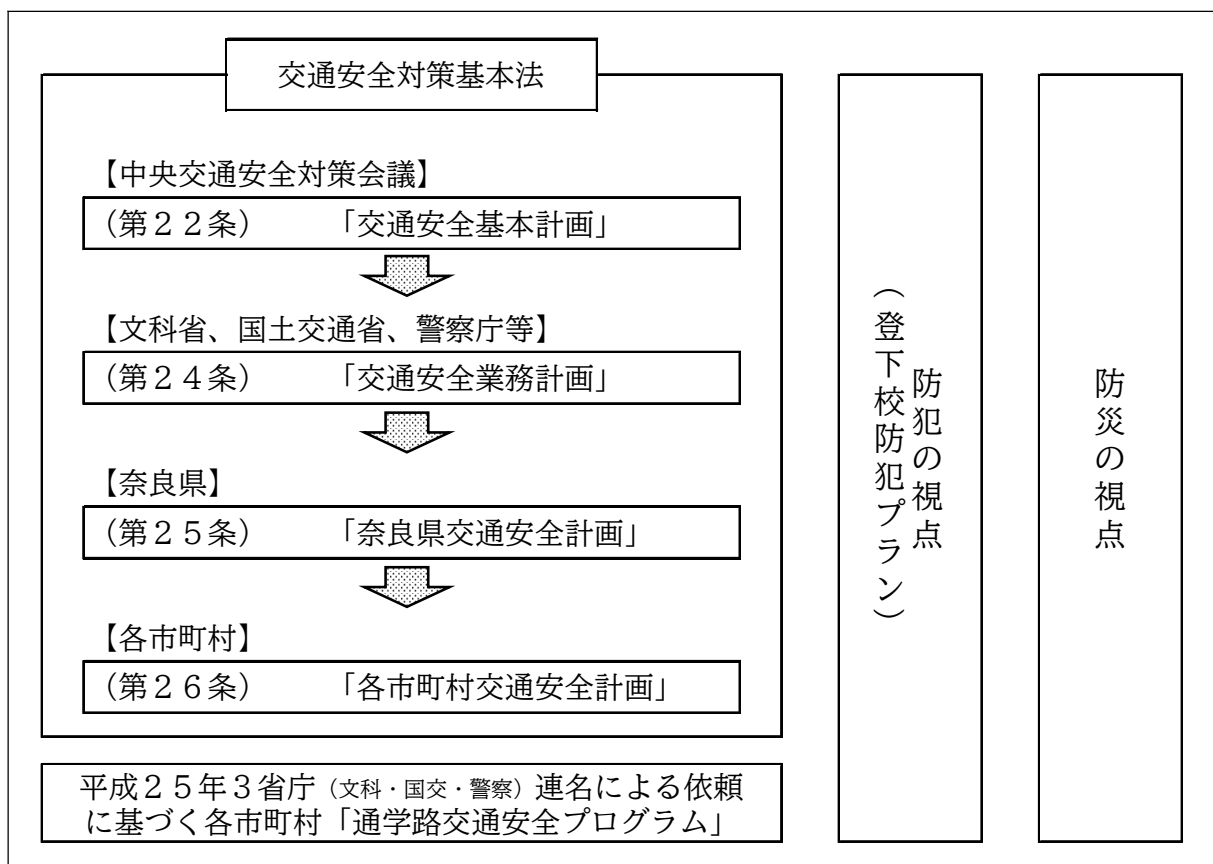
奈良県通学路等安全対策推進の手引き

奈良県通学路等安全対策推進会議
令和4年11月

【はじめに】

本手引きは、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき作成された「第1次奈良県交通安全計画」による通学路等における交通安全の確保をはじめ、防犯、防災の視点も含んだ施策を効果的に推進するため、奈良県通学路等安全対策推進会議が作成し、県及び各市町村による通学路等の安全確保に係る施策の実施において、その推進の一助となることを目的とする。

各市町村通学路等安全対策推進会議等においては、本手引きを参考とし、通学路や未就学児など子どもが日常的に移動する経路等の安全確保のため、「通学路交通安全プログラム」、「登下校防犯プラン」等に基づく合同点検等の結果を踏まえ、道路環境の実態に応じて、様々な視点から、学校・教育委員会、道路管理者、警察等関係機関が連携し対策の推進に努めることとする。



合同点検の結果を踏まえた、通学路等における安全の確保に係る施策の実施

「奈良県通学路等安全対策推進の手引き」

目 次

【第一章 奈良県の通学路等に対するこれまでの取組について】

1-1 奈良県における子どもの通学路等を巡るこれまでの取組	P. 1
1-2 本手引きの対象範囲	P. 2
1-3 組織体制	P. 2
1-4 通学路の経路設定等について	P. 3
1-5 通学路の条件	P. 3
1-6 令和3年度の緊急点検における対策必要箇所及び対策進捗状況	P. 4

【第二章 奈良県における子どもの交通事故の特徴とこれからの重点課題】

2-1 奈良県における子どもの交通事故状況	
・過去5年間（平成29年～令和3年）の子どもの交通事故推移	P. 5
・過去5年間（平成29年～令和3年）の子どもの通学・通園時における交通事故発生状況	P. 6
・過去5年間（平成29年～令和3年）に発生した小学生の登下校時における交通事故	P. 7
・過去5年間（平成29年～令和3年）に発生した小学生の登下校時における交通事故の発生箇所別の事故類型	P. 8
2-2 過去5年間に県内で発生した子どもの通学時の交通事故を分析した結果分かったこと	P. 9
2-3 通学路等への安全対策に当たって（対策のイメージ）	P. 10

【第三章 通学路等における観点別対策事例】

3-1 生活安全（防犯）の観点	
『学校・教育委員会』	
「安全教育」	P. 11
「防犯対策チェックシート」	P. 11
『警察』	
「子どもを犯罪被害から守るために」	P. 13
3-2 防災の観点	
『学校・教育委員会』	
「安全教育」	P. 14
「点検の際の観点」	P. 14
3-3 交通安全の観点	
『学校・教育委員会』	
「安全教育」	P. 15
「通学路の設定（変更）と安全確保」	P. 15
「地域住民やボランティア等との連携」	P. 15
『警察』	
「通学路等における公安委員会（警察）の対策例」	P. 16
『道路管理者』	
・「通学路等における道路管理者の対策例」	P. 17

【巻末資料】

・巻末資料1 参考資料	P. 18
・巻末資料2 デジタルマップの活用について	P. 19
・巻末資料3 防犯対策チェックシート	P. 20
・巻末資料4 交通安全教育における奈良県警察公式Youtubeチャンネルの活用について	P. 21
・巻末資料5 ゾーン30プラスの概要	P. 22
・巻末資料6 信号機設置の指針	P. 23
・巻末資料7 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	P. 30

【第一章 奈良県の通学路等に対するこれまでの取組について】

【1-1】奈良県における子どもの通学路等を巡るこれまでの取組

○平成24年京都府亀岡市の事故に関する取組

平成24年4月に京都府の亀岡市で発生した児童とその保護者が犠牲となった交通事故を契機に、文部科学省、国土交通省、警察庁が連携し、全国の小学校を対象に通学路の合同点検による対策必要箇所抽出、安全対策の検討及び実施の要請がなされました。

これを受け、奈良県では「奈良県通学路安全対策推進会議」を発足するとともに、市町村を対象に緊急合同点検の説明会を開催し、学校関係者が抽出した対策必要箇所について道路管理者、学校・教育委員会及び警察で緊急合同点検を実施し、必要な対策内容について関係機関で協議の上、危険箇所の解消に努めてきました。

その後もPDCAサイクルにより、引き続き通学路の安全確保に向けた取組を行うため、関係機関の連携体制を構築し、「通学路交通安全プログラム」を策定するよう依頼しました。それ以降、各市町村が策定した通学路交通安全プログラムに基づき、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように安全確保を図っています。

○平成30年新潟県女児殺害死体遺棄事件に関する取組

平成30年5月には、新潟県で下校中の児童が殺害され、遺体が遺棄されるという痛ましい事件が発生し、これを機に内閣府により、「登下校防犯プラン」が策定され、その中で、「地域の連携の場」の構築により、地域ぐるみで子どもの安全を守る体制づくりが進められました。奈良県においても各市町村に対する説明会を開催し「地域の連携の場」の構築を依頼、令和3年度末までに全ての市町村において構築が完了しました。

○平成30年大阪北部地震に関する取組

平成30年6月には、子どもの通学時間帯に大阪北部を震源とした震度6弱の地震が発生し、ブロック塀の倒壊により児童が死亡するという痛ましい事故が発生しました。これを受け、奈良県では防災の観点での通学路一斉点検を実施し、「落ちてきそうなもの」、「倒れてきそうなもの」、「移動してきそうなもの」がないか、また、通学時間帯に災害が発生した際の避難行動や避難場所等について確認をしました。

○令和元年滋賀県大津市の事故及び神奈川県川崎市における事件に関する取組

令和元年5月には、滋賀県大津市において右折車と直進車が衝突したはずみで、直進車が歩道にいた園児らの列に突っ込み、散歩中の園児と保育士が死傷する痛ましい事故が発生しました。その20日後には、神奈川県川崎市においてスクールバスを待つ児童やその保護者に対する通り魔殺傷事件が発生したことを受け、奈良県では、未就学児が日常的に集団で移動する経路を含め、小学校、中学校及び高等学校等の通学路や通学推奨路の一斉点検と分団登校やスクールバスの利用のために一時的に児童生徒等が集合する場所の安全点検を実施し、通学路マップの作成を依頼しました。また、大津の事故と類似する右直事故が発生する可能性が高い県内22箇所に対して緊急対策を実施しました。

○令和3年千葉県八街市の事故に関する取組

令和3年6月には、千葉県八街市において登下校中の児童の列にトラックが突っ込み、児童5名が死傷する痛ましい事故が発生しました。これを受け、全国の小学校の通学路を対象とし、「見通しの良い道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所」、「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」という新たな観点を加えた緊急合同点検を実施しました。

同年10月、「奈良県通学路等安全対策推進会議」の組織体制を改善し、知事を議長とした組織に改編しました。それに合わせ、各市町村においても市町村長を中心とした新しい組織体制の構築を提案し、年度末には全ての市町村において新しい組織体制の構築が完了しました。

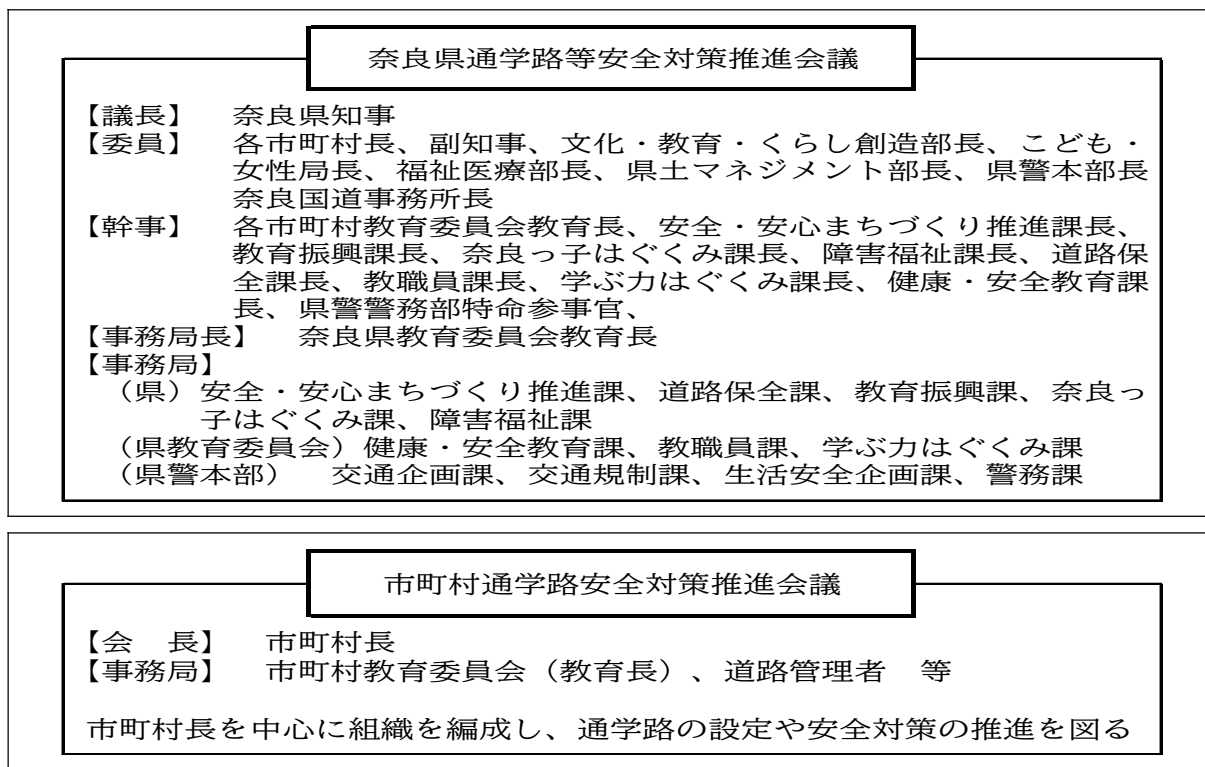
【第一章 奈良県の通学路等に対するこれまでの取組について】

【1-2】本手引きの対象範囲

- 市町村立幼稚園
- 市町村立小学校
- 市町村立中学校
- 県立中学校
- 県立高等学校
- 県立特別支援学校
- 国立学校
- 私立学校

※このほか、保育所、認定こども園、認可外保育施設、障害者福祉施設、放課後児童クラブ等が参考とすることを妨げない。

【1-3】組織体制



【参考】

「地域の連携の場」イメージ

(日本スポーツ振興センター学校安全Webより)



【1-4】通学路の経路設定等について

○学校保健安全法 第二十七条

学校においては、児童生徒等の安全の確保を図るため、当該学校の施設及び設備の安全点検、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導、職員の研修その他学校における安全に関する事項について計画を策定し、これを実施しなければならない。

○交通安全対策基本法 第二十四条 交通安全業務計画



○文部科学省交通安全業務計画

「第3 主要対策 1 安全な道路交通環境づくりの推進」
 (1) 通学路における交通安全の推進
 (イ) 市町村教育委員会においては、学校が通学路を設定する際には、当該学校の所在する地域の実情を十分考慮して安全な通学路及び登下校の時間帯を設定するように指導するとともに、警察、道路管理者等と連携して、定期的な点検の実施や、必要に応じて随時点検を実施するなど通学路の安全確保に努めること。
 (中略)
 また、市町村の教育委員会は、道路管理者、警察、PTA等と連携して、通学路の交通安全対策を推進する体制を構築するとともに、通学路交通安全プログラム等の通学路の交通安全の確保に向けた取組の基本的方針を策定し、これに基づく取組を継続して推進する。

【1-5】通学路の条件

対 象	項 目
交通安全の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・道路横断の回数が少ない。 ・横断箇所に横断歩道、信号機が設置されたり、警察官、交通安全指導員、地域ボランティア、保護者等の誘導が行われたりしている。 ・横断箇所に駐車車両や渋滞車両が少ない。 ・できるだけ歩車道の区別がある。 ・歩車道の区別がない場合、交通量（自転車も含む）が多い、車両の走行スピードが速い、大型車両の往来がある、路側帯が狭い（通行する児童生徒等と車両が接近する）などの道路は避ける。 ・遮断機のない無人踏切を避ける。 ・見通しが悪い、頻繁に車両が右左折する、車両の複雑な動きがある交差点は避ける。 ・沿道施設へ出入りする車両が、歩道や路側帯を横切る箇所はできるだけ避ける。 ・交通事故が頻繁に発生している道路、重大な交通事故の発生が想定される道路や交差点は避ける。 ・ガードレールが未整備の歩道は避ける。 ・交差点で右折する自動車、左折する自動車に歩行者が巻き込まれないよう、右折・左折専用の信号機が設置されている。 ・登下校の時間帯にごみ収集車や荷物搬入の大型車両など、特定の車両の出入りや通行量が増加する場所は避ける。

【第一章 奈良県の通学路等に対するこれまでの取組について】

	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に待機できるスペースが確保されていない交差点は避ける。 ・歩車道の区別がなく、時間帯、天候などにより駐車車両の縦列が予想される道路は避ける。
生活安全の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・過去に不審者が出没した箇所、あるいはその可能性が高い場所は避ける。 ・人通りの少ない、街路灯が設置されていない道路は避ける。 ・近くに廃屋がある、不審な駐車車両が頻繁に停車している道路は避ける。 ・警察や地域住民等から、犯罪が起こる可能性が高いと指摘された箇所は避ける。 ・緊急時に児童生徒等が駆け込める「子供110番の家」「コンビニエンスストア」等が複数存在する道路を選ぶ。 ・防犯カメラなど防犯設備が整備された道路を選ぶ。 ・地下道は避ける。 ・季節の変化により植物等が繁茂することで死角が発生する可能性の高い箇所は避ける。
災害安全の観点	<ul style="list-style-type: none"> ・大雨時に氾濫が想定されている河川や用水路沿いの道路は避ける。 ・地震発生時に、ブロック塀の倒壊、外壁の落下等が想定される道路は避ける。 ・大雨や地震発生時に、土砂崩れ等の災害が予想されている箇所は避ける。 ・その他、災害発生時に被害が想定される箇所は避ける。

(参考：「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育」H31.3文部科学省)

【1-6】令和3年度の緊急点検における対策必要箇所及び対策進捗状況（令和3年度末）

	箇所数	
		うち対策済
対策必要箇所（全体数）	1,334	632
教育委員会・学校による対策箇所	671	573
道路管理者による対策箇所	845	284
警察による対策箇所	308	207

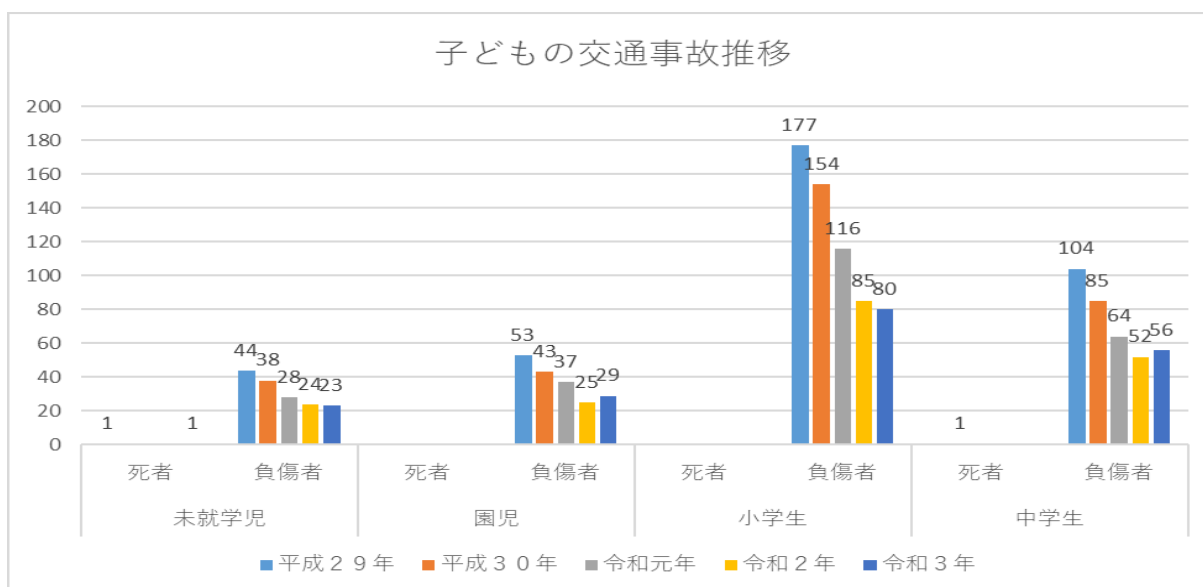
※ 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所（全体数）と一致しない。

【第二章 奈良県における子どもの交通事故の特徴とこれからの重点課題】

【2-1】奈良県における子どもの交通事故状況

○過去5年間（平成29年～令和3年）の子どもの交通事故推移

	合 計			未就学児		園 児		小学生		中学生	
	件数	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
平成29年	185	1	378	1	44	0	53	0	177	0	104
平成30年	161	1	320	0	38	0	43	0	154	1	85
令和元年	115	0	245	0	28	0	37	0	116	0	64
令和2年	106	0	186	0	24	0	25	0	85	0	52
令和3年	103	1	188	1	23	0	29	0	80	0	56
小計	670	3	1317	2	157	0	187	0	612	1	361



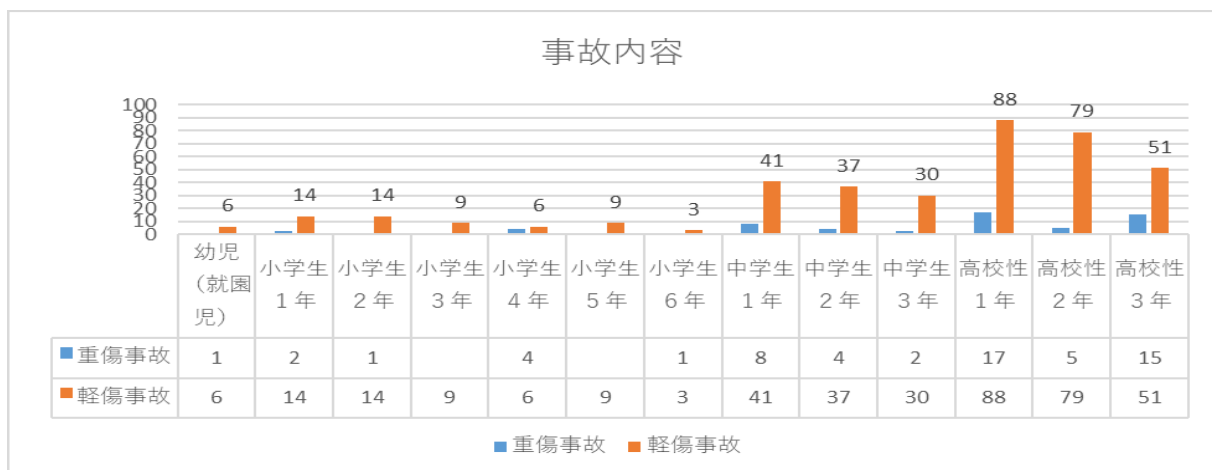
【分析】

- 全年齢の交通事故件数、負傷者とも平成29年から令和2年まで減少で推移していたが令和3年には増加に転じた。
- 平成29年から令和3年の県内の全交通事故発生件数に対する未就学児～中学生までの子どもの交通事故発生総件数の割合は、3.8%で負傷者数は6%を占める。
- 未就学・園児・小学生ともに負傷者数は減少傾向、中学生も減少傾向で推移していたが、令和3年に増加に転じた。
- 区分別に見ると、各年とも小学生の負傷者数が多く、全体の負傷者数に占める割合が一番高いのは平成30年で全体の48%を占める。

【第二章 奈良県における子どもの交通事故の特徴とこれからの重点課題】

○過去5年間（平成29年～令和3年）の子どもの通学・通園時における交通事故発生状況

事故内容別			
学年別	重傷事故	軽傷事故	総計
幼児（就園児）	1	6	7
小学生（1年）	3	14	17
小学生（2年）	1	14	15
小学生（3年）	0	9	9
小学生（4年）	4	6	10
小学生（5年）	0	9	9
小学生（6年）	1	3	4
中学生（1年）	8	41	49
中学生（2年）	4	37	41
中学生（3年）	2	30	32
高校生（1年）	17	88	105
高校生（2年）	5	79	84
高校生（3年）	15	51	66
総計	61	387	448



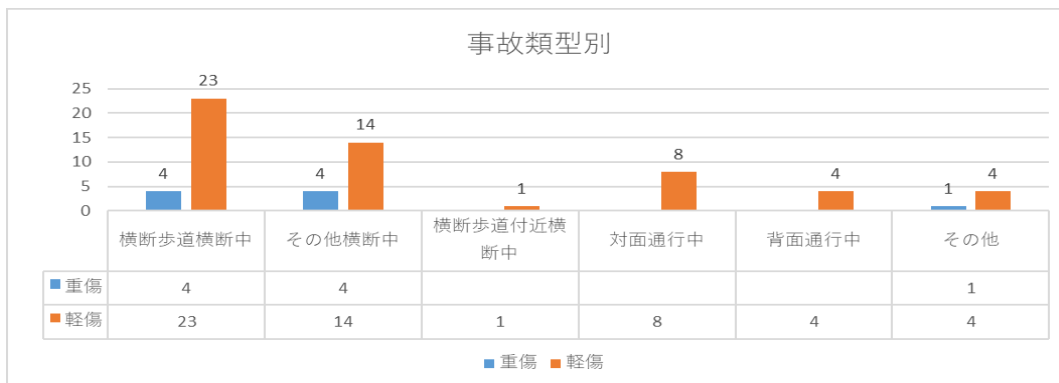
【分析】

- 全年齢の平成29年から令和3年までの事故件数に占める幼児～高校3年生の事故件数（通学・通園時）の占める割合は2.5%
- 学年別の重傷事故件数は高校1年生が全体の27%と最も多く、次いで高校3年生が全体の24%を占め、この2学年で全体の半数以上を占める。
また、軽傷事故件数については高校1年生が全体の22%と最も多く、次いで高校2年生が全体の20%を占め、この2学年で4割以上を占める。
- 小学校低学年（1年～3年）の事故件数は41件で全体の9.1%を占め、小学校高学年（4年～6年）の事故件数は23件で全体の5.1%を占める。
- 小学生の事故総件数64件のうち、1年生・2年生の合計（32件）が半数を占めている。

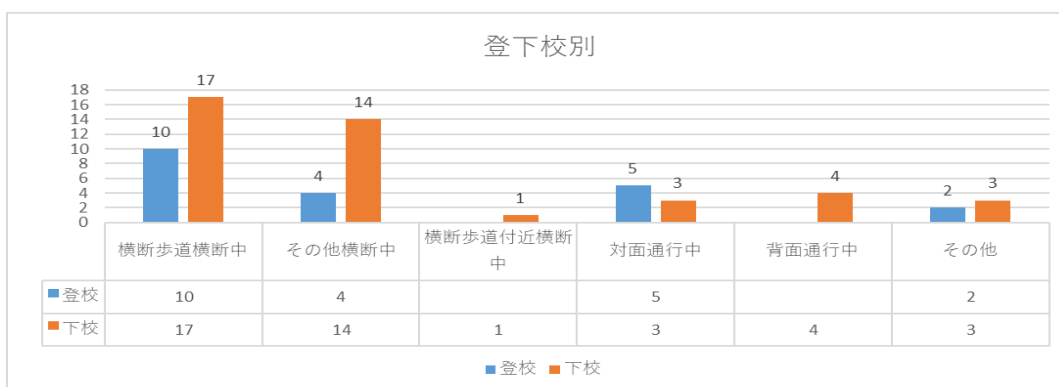
【第二章 奈良県における子どもの交通事故の特徴とこれからの重点課題】

○過去5年間（平成29年～令和3年）に発生した小学生の登下校時における交通事故

事故類型別			
事故類型別	重傷	軽傷	総計
人対車両（横断歩道横断中）	4	23	27
人対車両（その他横断中）	4	14	18
人対車両（横断歩道付近横断中）	0	1	1
人対車両（対面通行中）	0	8	8
人対車両（背面通行中）	0	4	4
人対車両（その他）	1	4	5
総 計	9	54	63



登下校別			
事故類型別	登校	下校	総計
人対車両（横断歩道横断中）	10	17	27
人対車両（その他横断中）	4	14	18
人対車両（横断歩道付近横断中）	0	1	1
人対車両（対面通行中）	5	3	8
人対車両（背面通行中）	0	4	4
人対車両（その他）	2	3	5
総 計	21	42	63



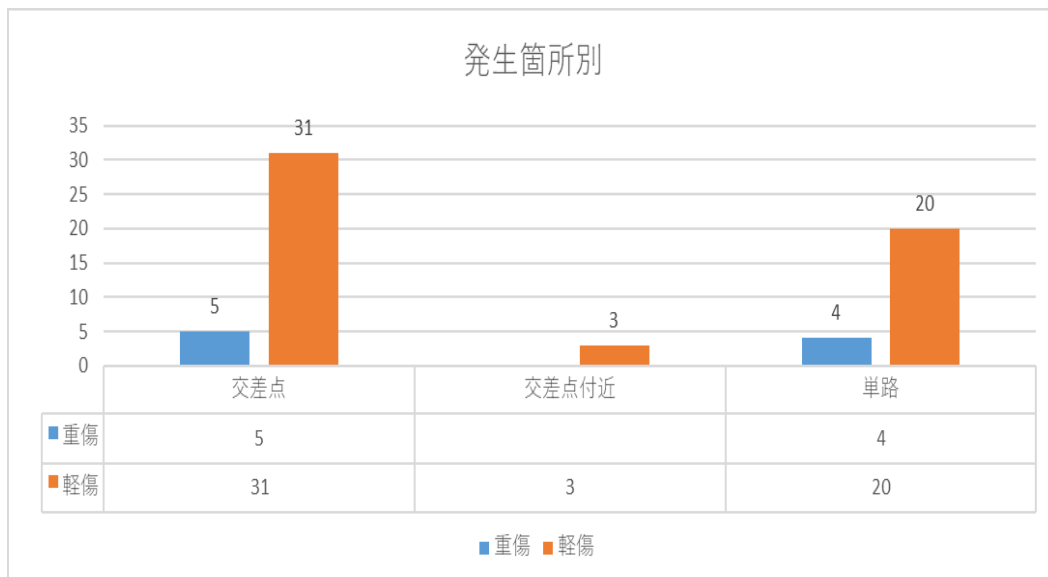
【分析】

- 事故類型別では、人対車両の横断歩道横断中が27件（42.9%）と最多であり、その他道路横断中を含めると46件（73%）となり、全体の7割以上を占める。
- 登下校別にみると、下校時は、登校時の2倍発生している。

【第二章 奈良県における子どもの交通事故の特徴とこれからの重点課題】

○過去5年間（平成29年～令和3年）に発生した小学生の登下校時における交通事故の発生箇所別の事故類型

発生箇所別			
箇所別	重傷	軽傷	総計
交差点	5	31	36
交差点付近	0	3	3
単路	4	20	24
総計	9	54	63



【分析】

- 発生箇所別に分類すると交差点での発生が36件で半数以上を占める。
- 負傷別の割合を見ると単路が発生箇所のうち、重傷事故の割合が16%で最も高い。

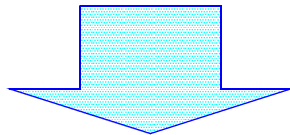
【2-2】過去5年間に県内で発生した子どもの通学時の交通事故を分析した結果分かったこと

【小学生】

- 通学中の事故は、歩行中の事故がその多くを占め、信号の有無や幅員の大小、横断歩道の設置の有無を問わず、交差点やその付近を横断中に多く発生している。
- 通学中の事故のうち、低学年（1・2年生）の事故が占める割合が多い。

【中・高校生】

- 中・高校生の通学中の事故は、自転車乗車中の事故がその多くを占め、信号の有無や幅員の大小、横断歩道の設置の有無を問わず、交差点における出会い頭の事故が多く発生している。



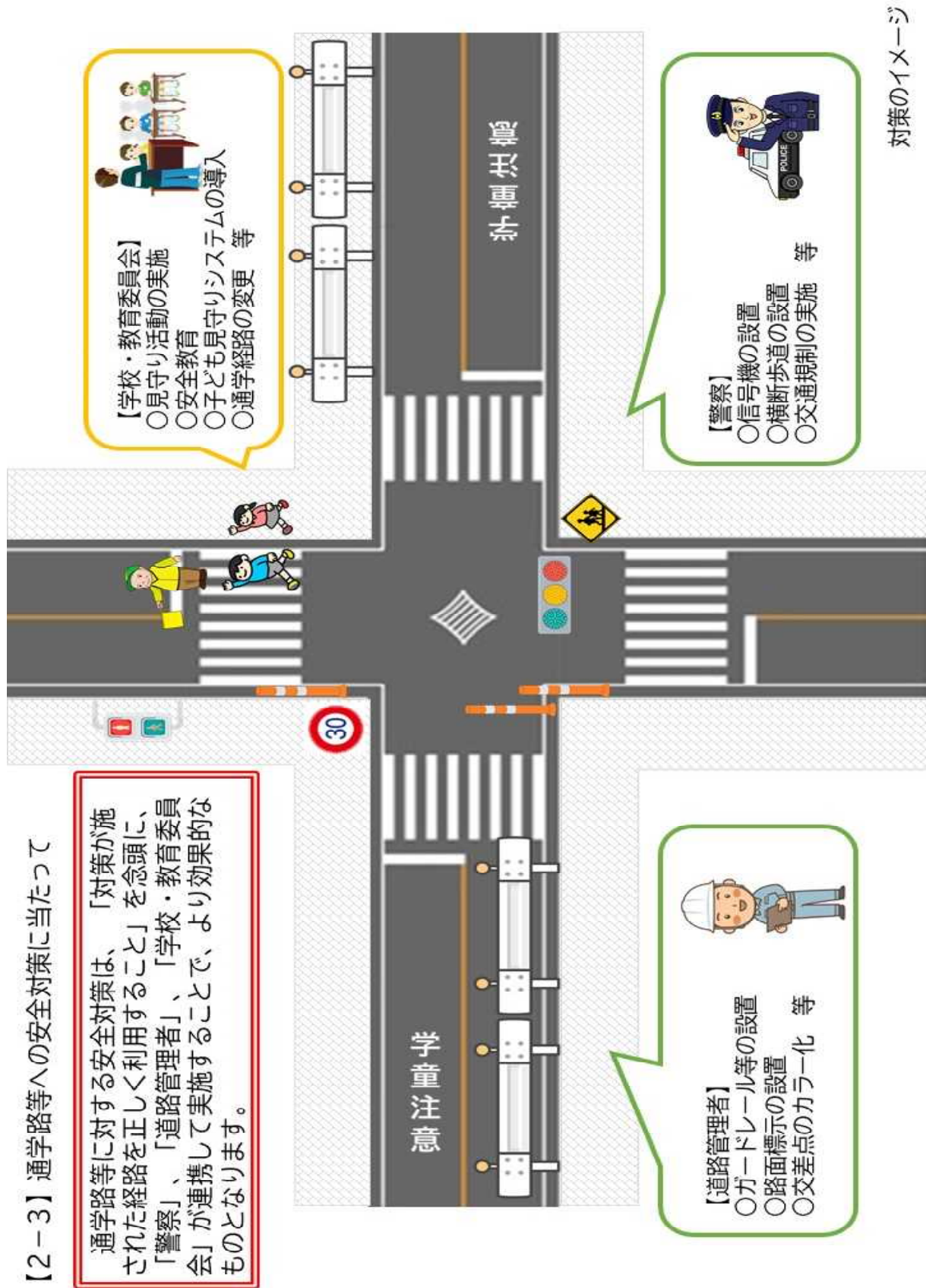
課題の解決に向けた重点対策

【通学路等の経路に含まれる交差点に対する対策の充実】

- 通学路等の経路に含まれる交差点を減らすため、積極的な経路変更を検討
- 通学路等の経路に含まれる交差点に重点を置いた安全対策の実施
 - ・通学路等の経路に含まれる交差点への見守りボランティアの重点配置
 - ・車両の進入スピードを抑制するための交差点周辺への効果的なハード対策

【交通安全教育の充実】

- 交差点を安全に横断することに重点を置いた交通安全教育の充実
- 小学校低学年（1・2年生）及び未就学児に対する交通安全教育の充実
- 中学生・高校生に対する自転車乗車中のマナーアップに対する交通安全教育の充実
- 通学路等に係る各種情報のデジタル化による、ICTを活用した安全教育の充実



【第三章 通学路等における観点別対策事例】

【3-1】生活安全（防犯）の観点

『学校・教育委員会』

・「安全教育」（参考：文部科学省）

◎生活安全（防犯）に関する内容

日常生活で起こる事件・事故の内容や発生原因、結果と安全確保の方法について理解し、安全に行動ができるようにする。

- ①通学路の危険と安全な登下校の仕方
- ②事故発生時の通報等心肺蘇生法などの応急手当
- ③誘拐や傷害などの犯罪に対する適切な行動の仕方など、学校や地域社会での犯罪被害の防止
- ④警察署や消防署など関係機関の働き

・「防犯対策チェックシート（巻末資料あり）」（参考：文部科学省）

【注意点】

- ・チェックシートは、点検する際の視点として例示しているもので、必要に応じて補足事項も活用してください。
- ・チェックリストはあくまで一例として示したものであり、地域の実情に応じて別のチェックリストを用いても構いません。
- ・点検については、通学路を概ね100メートルごとに区切った単位で実施することを想定しています。
- ・人・車の通行・見守りや路上駐車の状態については、登下校時間帯に調査することが望ましいと考えられます。

	調査項目	チェック事項	補足事項
見守る目の状況	1 人の目の状況		
	人・車の通行・見守り	人・車の通行状況（途切れる時間の有無） <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 時々 <input type="checkbox"/> 少ない	人・車の通り～ 人 台 ※ 人・車の通りについては、6分間の通行量による（子どもを除く）
	路上の死角	人・車の見守り活動 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> 多い 道路上の障害物（大木、伸びた草木等） <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 路上駐車 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 見通しを妨げる住宅等の囲障（ブロック塀等） <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 道路から見える建物の窓 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> 多い	見守り活動の例～ 障害物等の例～ 路上駐車の数～ 台
	子供110番の家等	子供110番の家等 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> ある	設置軒数～ 軒
	機械の目の状況		
防犯カメラ等の設置状況	防犯カメラ <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> ある 防犯カメラの設置の表示 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 一部ない <input type="checkbox"/> ある	カメラの設置台数～ 台 カメラ設置の表示数～ 箇所	
環境整備の状況	3 地域の管理		
	環境美化	落書き <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない たばこや空き缶等のゴミの放置 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 立て看板・屋外広告物の状況 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 街路灯やベンチ等の公共物の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 良い 公共掲示板等の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 良い 道路上の花壇の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 良い	落書き場所の例～ 投棄物の内容～ 立て看板等の内容～ 管理状態の詳細～ 管理状態の詳細～ 管理状態の詳細～
	放置自転車	放置自転車 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない	放置自転車の台数～ 台
	4 道路の状況		
	歩車道の状況	歩車道の区別 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 一部ない <input type="checkbox"/> ある 歩車道間のガードレール等の設置 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 一部ない <input type="checkbox"/> ある	歩道の幅員～ メートル 車道の幅員～ メートル ガードレール以外の工作物がある場合その種類～
5 沿道の状況			
植栽	やぶ、林等 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない		
駐車場、空き家等	人の出入りが少ない施設、工場、田畑等 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 道路脇の駐車場、空き家、空き地 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 駐車場、空き家、空き地の管理状態 ～ 管理者を表示した看板の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 良い ～ ロープ等による侵入規制措置の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 良い	施設等の例～ 駐車場の数～ 箇所 空き家の数～ 箇所 空き地の数～ 軒	
不特定多数の利用施設等	駅や集客施設、公衆トイレ等 <input type="checkbox"/> ある <input type="checkbox"/> ない	施設等の例～	

(参考：文部科学省)

【点検結果を踏まえた対策必要箇所の改善に関する着眼点】（参考：文部科学省）

「対策必要箇所」の判断については、チェックリストの各調査項目のチェック状況だけでなく、改善を必要とする程度や不審者情報の実態等も踏まえて総合的に判断することとなります。例えば、「環境整備」が十分であっても、人通りが少なく、道路上の死角があり、かつ、防犯カメラも設置されていないなど「見守る目」が不十分な場合は、「対策必要箇所」と考えられます。

以下に改善策の着眼点を示していますので、「対策必要箇所」と判断した場所については、改善策を検討しましょう。

■「見守る目」が十分ではない場所

- ・人や車の通りが少ない場所（人や車の通りが途切れる時間帯が多い場所）や、障害物、路上駐車等により見通しが悪く、死角が生じている場所については、見守り活動やパトロール等の実施により改善することが考えられます。
- ・見守り活動等を十分に行うことができない場合には、地域で調整等を行い、防犯カメラを設置することで「見守る目」を補完することも考えられます。

■「環境整備」が十分ではない場所

- ・落書き、たばこや空き缶等のポイ捨て、立て看板、公共物の損壊等が放置されたままになっていると、犯罪者に「地域の関心がない場所」「犯罪を起こしやすい場所」といった印象を与えてしまうので、環境美化活動や公共施設の改修等により改善することが考えられます。
- ・公共掲示板は、地域団体等の取組姿勢が表れます。期限を超過した古い掲示物や剥がれかかった掲示物等を整理するなど、管理者の適切な管理により改善することが考えられます。
- ・歩車道の区別がなかったり、歩車道の間にガードレール等が設置されていない場所は、犯罪者が車やオートバイなどで子どもに近づきやすいので、ガードレールやこれに代わる工作物等の設置により改善することが考えられます。
- ・沿道にある草木等が伸びきっていたり、連続していると、周囲からの見通しが悪く死角が生じるので、植栽管理により改善することが考えられます。
- ・沿道にある駐車場や空き家、空き地については、子どもを待ち伏せする際に周囲から見えづらく、また、子どもを連れ込みやすい場所となります。管理者を表示したり、進入規制措置をとるなど、管理者の適切な管理により改善することが考えられます。

『警察』

【子どもを犯罪被害から守るために】

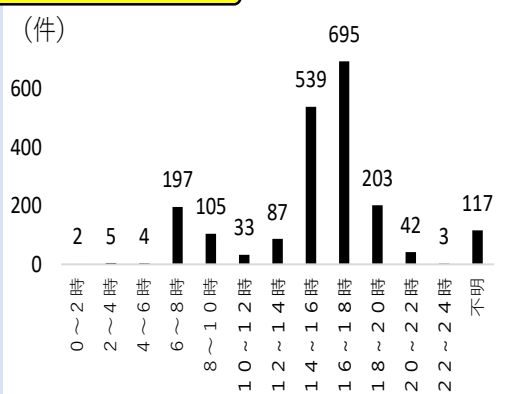
(1) 子供（13歳未満）が被害者となる犯罪の現状

子供の身体犯※の被害は、特に午後3時頃から午後6時頃の下校時に集中しています。（グラフ1、2参照）

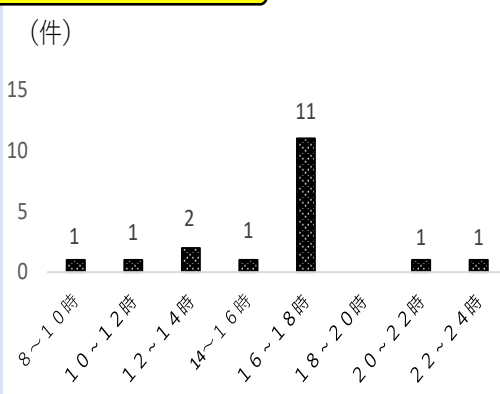
これらの犯罪被害を未然に防止するためには、前兆となる「声かけ」や「つきまとい」等の事案（不審者情報）を把握し、情報共有、見守り活動、通学路の点検等の各種対策を進めていく必要があります。

子供（13歳未満）が被害者となる身体犯の発生状況
（土日を除く。道路上での事案に限る）（H29~R3累計）

グラフ1 全国



グラフ2 奈良県



(2) 対策

① 不審者情報等の共有及び迅速な対応

声かけやつきまとい等の前兆事案に関する情報（不審者情報）については、警察・教育委員会・学校間等での情報共有を図るとともに、地域住民や防犯ボランティア等に対して迅速に発信することが重要です。

県警察では、情報配信システムを活用した「ナポくんメール」により、犯罪発生情報や不審者情報（子供や女性に対する不審者情報）等を発信して注意を呼びかけています。

② 多様な世代や事業者が日常活動の機会に気軽に実施できる「ながら見守り」等の推進

防犯ボランティア等による見守り活動の他、日常の活動を可能な範囲で子供の登下校時などに合わせ、日常生活の中で防犯の視点を持って子供の安全を見守る「ながら見守り」を住民の皆さんにお願いしています。

花の水やりや植木の手入れ、買い物、愛犬の散歩、ジョギング、ウォーキング等をしながら、子供の安全に気を配り、地域を見守る目を増やすことが重要です。

③ 通学路の点検

警察、学校、防犯ボランティア団体を始めとする地域住民等が一体となって子供の安全確保に向けた活動を行うためにも、登下校時に使用する通学路が安全でなければいけません。

別添のチェックシートを活用し通学路の点検を行いましょう。

※身体犯とは、殺人、暴行、傷害、強制性交等、強制わいせつ、逮捕監禁及び略取誘拐等をいいます。

【3-2】防災の観点

『学校・教育委員会』

・「安全教育」（参考：文部科学省）

【災害安全に関する内容】

様々な災害発生時における危険について理解し、正しい備えと適切な判断ができ、行動がとれるようにする。

- ①地震・津波発生時における危険の理解と安全な行動の仕方
- ②風水（雪）害、落雷等の気象災害及び土砂災害発生時における危険の理解と安全な行動の仕方
- ③避難場所の役割についての理解
- ④災害に関する情報の活用や災害に対する備えについての理解
- ⑤地域の防災活動の理解と積極的な参加・協力
- ⑥防災情報の発信や避難体制の確保など、行政の働き
- ⑦消防署など関係機関の働き

・「点検の際の観点」

自然災害の発生を予測することは困難であり、発生そのものを防ぐことは不可能です。災害が発生した際に、子どもに危害を及ぼす可能性がある物等がある箇所については対策が必要であると考えられます。通学路に対策必要箇所がないか、以下の観点を基に点検を行ってください。

【地震対策の観点】

倒れてくる物はないか。

・ブロック塀 ・自動販売機 ・電柱 ・倒壊しそうな家屋 等

移動してくる物はないか

・使用されていない車両 ・プロパンガスのボンベ
・店舗に陳列されている商品 等

落下してくる物はないか

・高所に設置された看板 ・屋根瓦 ・室外機 等

【風水害対策の観点】

土砂災害警戒区域、その他土砂崩れの起きそうな崖、法面

浸水想定区域、その他大雨により増水する可能性のある河川、水路 等

防災対策に当たっては、「倒れてくる」、「移動してくる」、「落下してくる」危険がある物の固定や撤去といった物理的な対策はもちろんのこと、通学途中に自然災害が発生した際に、子どもたち自身がどのように行動しなければならないか、どこに避難すればより安全であるかといった内容についての教育、それらを踏まえた実践的な訓練が重要です。

また、子どもだけではなく保護者や地域住民を交えた地域ぐるみでの防災訓練等の取組を通して常日頃から防災意識を高めることが肝要です。

【3-3】交通安全の観点

『学校・教育委員会』

・「安全教育」（参考：文部科学省）

【交通安全に関する内容】

様々な交通場面における危険について理解し、安全な歩行、自転車・二輪車（自動二輪車及び原動機付自転車）等の利用ができるようにする。

- ①道路の歩行や横断時の危険の理解と安全な行動の仕方
- ②踏切での危険の理解と安全な行動の仕方
- ③交通機関利用時の安全な行動
- ④自転車の点検・整備と正しい乗り方
- ⑤二輪車の特性の理解と安全な利用
- ⑥自動車の特性の理解と自動車乗車時の安全な行動の仕方
- ⑦交通法規の正しい理解と遵守
- ⑧自転車利用時も含めた運転者の義務と責任についての理解
- ⑨幼児、高齢者、障害のある人、傷病者等の交通安全に対する理解と配慮
- ⑩安全な交通社会づくりの重要性の理解と積極的な参加・協力
- ⑪車の自動化に伴う課題（運転者の責任）、運転中のスマートフォン使用の危険等の理解と安全な行動の仕方
- ⑫警察署や消防署など関係機関の働き

・「通学路の設定（変更）と安全確保」（参考：文部科学省）

通学路の設定と安全確保に当たっては、学校・教育委員会、保護者等は、警察やボランティア等からの情報提供や実際に通学路の状況を把握して、交通事情等、様々な観点を考慮し、関係者等と議論するなどして、可能な限り安全な通学路設定（変更）する。なお、児童生徒等の通学路が一人一人違うことや、下校時には放課後児童クラブ、放課後等デイサービス等、塾など登校時とは別の経路を利用することもあることから、保護者が状況等を把握し、児童生徒等に安全確保のための指導を行うことが非常に重要となる。

通学路の交通安全を確保するためには、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者その他必要な者で構成される推進体制を確実に構築し、その下で地域ごとに策定された基本方針（通学路交通安全プログラム等）に基づく取組を実施することが重要である。

通学路の合同点検等の結果を踏まえ、学校においては、児童生徒等に対し、自らの交通ルール遵守はもちろんのこと、周囲の状況に注意して通行する必要があることを指導するとともに、保護者や地域ボランティア等が共通理解を図り、効果的な見守り活動が実施されるようにすること等が求められる。

・「地域住民やボランティア等との連携」

学校・教育委員会は、児童生徒等の登下校中の安全確保について、日常的な登下校時の見守り活動をはじめ、点検時に意見を聞く、交通安全教室等にゲストティーチャーとして招くなど地域住民やボランティア団体等と連携を図りながら取り組んでいくことが必要である。

『警察』

通学路等における公安委員会（警察）の対策例

危険要因 ↓ 【対策用途】	単路部	交差点部
交通量が多い ↓ 【交通の整理】	—	○信号機の設置 ○交通規制（時間帯通行止め規制等）の実施
交通量が多い ↓ 【交通量の抑制】	○交通規制（通行止め規制・一方通行規制等）の実施 ○信号設定の調整による幹線道路の渋滞緩和・抜け道側の青信号秒数短縮 ○ゾーン30プラス（最高速度30km/毎時の区域規制＋物理的デバイス）の設定	○交通規制（通行止め規制・一方通行規制・指定方向外進行禁止規制等）の実施 ○信号設定の調整による幹線道路の渋滞緩和・抜け道側の青信号秒数短縮 ○ゾーン30プラス（最高速度30km/毎時の区域規制＋物理的デバイス）の設定
通行車両の速度が速い ↓ 【速度の抑制】	○交通規制（最高速度規制）の実施 ○ゾーン30プラス（最高速度30km/毎時の区域規制＋物理的デバイス）の設定 ○低速度規制と物理的デバイスの適切な組合せ	○交通規制（最高速度規制）の実施 ○ゾーン30プラス（最高速度30km/毎時の区域規制＋物理的デバイス）の設定 ○ラウンドアバウトの実施
車両と接触する危険性大 ↓ 【歩行空間等の確保】	○交通規制（時間帯通行止め規制・一方通行規制等）の実施	○交通規制（時間帯通行止め規制・一方通行規制・指定方向外進行禁止規制等）の実施
見通しが悪い ↓ 【ドライバーの視認性向上】	—	—
横断歩道周辺が危険 ↓ 【横断歩道周辺の改善】	○指導取締りの実施 ○信号機の設置 ○横断歩道設置場所の見直し	○指導取締りの実施 ○信号機の設置 ○歩車分離式信号の導入 ○早出し現示の導入 ○横断歩道設置場所の見直し
歩行環境が悪い ↓ 【歩行環境の改善】	—	—

※ ゾーン30プラスにおける物理的デバイスは、ハンブや狭さく、スムーズ横断歩道等をいいます。

（巻末資料5「ゾーン30プラス」の概要）（令和4年8月警察庁交通局）

・出典：警察庁ウェブサイト

（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/zone30plus_r3.pdf）参照

※ 信号機の設置（新設、撤去）にあたっては、警察庁が示す「信号機設置の指針」（巻末資料6・出典：警察庁ウェブサイト（<https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20210324.pdf>））に準拠して整備しています。

※ 交通規制の実施にあたっては、警察庁が示す「交通規制基準」（出典：警察庁ウェブサイト（<https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20211130.pdf>））に準拠して整備しています。

『道路管理者』

通学路等における道路管理者の対策例

※太字（下線）は実績の多い交通安全対策

危険要因 ↓ 【対策用途】	単路部	交差点部
交通量が多い ↓ 【交通量の抑制】	—	○ライジングボードの設置（時間規制） ○バリアードの設置（時間規制）
通行車輛の速度が速い ↓ 【速度の抑制】	○路面標示（学童注意、徐行） （中央線を抹消し、外側線の引き直しによる路肩 拡幅） ○通学路区間を知らせる警戒標識の設置 ○ハンプの設置 ○イメージハンプの設置 ○スムーズ横断歩道の設置 ○狭さくの設置 ○イメージ狭さくの設置 ○シケインの設置 ○狭隘道路にブロック系舗装を敷設 ○カラー舗装（狭さく部） ○段差舗装（波状舗装等）	○路面標示 （横断歩道の手前に注意喚起等） ○通学路区間を知らせる警戒標識の設置 ○沿道店舗乗り入れ部（歩道）のカラー化 ○カラー舗装 （交差点部や横断歩道直前） ○ハンプの設置 ○イメージハンプの設置 ○スムーズ横断歩道の設置 ○狭さくの設置 ○左折時の警戒標識の設置 ○交差点部にブロック系舗装を敷設 ○歩行者感知システムの設置 ○交差点改良 （ゼブラ帯により交差点のコンパクト化）
車輛と接触する危険性大 ↓ 【歩行空間等の確保】	○路側帯のカラー舗装化（グリーンベルト） ○外側線の高度化（高輝度化、リブ付け等） ○路面標示（外側線の引き直しによる路肩拡幅） ○防護柵の設置（ガードパイプ等） ○車止め（鉄製ポール等）の設置 ○車道分離標（ラバーポール等）の設置 ○横断指導線の設置（カラー化等） ○路肩（路側帯）の設置・拡幅 ○歩道の設置・拡幅（水路蓋掛、側溝改修等） ○構造物の移設・撤去による歩行空間の拡幅 （路側帯の電柱移設等） ○歩行空間のブロック舗装化 ○二段階横断施設の設置 ○平張コンクリートの設置 ○緑石ブロックの設置	○防護柵の設置（ガードパイプ等） ○車止め（鉄製ポール等）の設置 ○車道分離標（ラバーポール等）の設置 ○横断指導線の設置（カラー化等） ○歩道だまりの確保 ○交差点改良 （外側線の引き直しによる歩道だまりの確保） ○立体横断施設の設置 （横断歩道橋、横断地下歩道）
見通しが悪い ↓ 【ドライバーの視認性向上】	○道路反射鏡の設置（鏡面の大型化等） ○構造物等の撤去・移設による視認性の改善	○道路反射鏡の設置（鏡面の大型化等） ○構造物等の撤去・移設による視認性の改善
横断歩道周辺が危険 ↓ 【横断歩道周辺の改善】	○路面標示（学童注意、徐行） （横断歩道手前に注意喚起の路面標示等）	○防護柵の設置（ガードパイプ等） ○車止め（鉄製ポール等）の設置 ○車道分離標（ラバーポール等）の設置 ○歩道だまりの確保 ○交差点改良 （外側線の引き直しによる歩道だまりの確保）
歩行環境が悪い ↓ 【歩行環境の改善】	○植栽の剪定 ○草刈り、除草対策 ○道路施設（歩道橋、防護柵、舗装、路面標示等）の修繕 ○転落防止柵の設置	

対策イメージは巻末資料7の「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（H31.1）国土交通省道路局」を参考

【参考資料】

- 交通安全対策基本法
(<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=345AC0000000110>)
- 交通安全基本計画（中央交通安全対策会議）
(<https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku1/index.html>)
- 文部科学省交通安全業務計画（文部科学省）、国土交通省
(https://anzenkyouiku.mext.go.jp/mextshiryou/data/koutsuanzengyoumukeikaku_r3.pdf)
- 国家公安委員会・警察庁交通安全業務計画（国家公安委員会・警察庁）
(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/keikaku/index.html>)
- 国土交通省交通安全業務計画（国土交通省）
(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_tkl_000003.html)
- 第11次奈良県交通安全計画（奈良県交通安全対策会議）
(<https://www.pref.nara.jp/39725.htm>)
- 「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育（文部科学省）
(https://www.mext.go.jp/component/a_menu/education/detail/_icsFiles/afieldfile/2019/04/03/1289314_02.pdf)
- 学校防災のための参考資料「生きる力」を育む学校での防災教育の展開（文部科学省）
(<https://anzenkyouiku.mext.go.jp/mextshiryou/data/saigai03.pdf>)

デジタルマップの活用について

奈良県教育委員会

○これまでの各市町村における通学路等合同点検により明らかとなった、対策必要箇所（防犯・防災・交通安全の観点別）

○各校（園）の通学路（お散歩経路含む）

について、デジタル化



通学路と対策必要箇所の見える化

対策必要箇所、通学経路
のデータ提供

各市町村で保有するGISへデータを取り込むことで

【教育委員会】

- 通学経路等の検討
- 見守り等の配置箇所の検討 等

【各校（園）】

- 一人一台端末を活用した「安全マップ」の作成
- 町探検等で子ども目線での危険箇所の反映
- その他安全教育での活用 等

【地域との連携】

- 通学経路及び危険箇所の把握
- 効果的な見守り活動
- 「子供110番の家」等の反映 等

といった活用に期待

【防犯対策チェックシート】

巻末資料3

	調査項目	チェック事項	補足事項
見守る目の状況	1 人の目の状況		
	人・車の通行・見守り <small>・人や車の通行量、沿道で見守ることができる人・車(※)の量により判断します。 ※道路上や道路に面した場所で、見守り活動や立ち話、庭の手入れ、掃除、仕事などに従事している人・車のかすにより判断します。</small>	人・車の通行状況(途切れる時間の有無) <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 時々 <input type="checkbox"/> 少ない	・人の通り～ 人 ・車の通り～ 台 ※ 人・車の通りについては、6分間の通行量による(子どもを除く)
	路上の死角 <small>・道路上の犯罪を見えにくくする障害物等の有無により判断します。</small>	人・車の見守り活動 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> 多い ・道路上の障害物(大木、伸びた草木等) <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない	・見守り活動の例～ ・障害物等の例～
	路上駐車 <small>・道路から見える建物の窓</small>	・路上駐車 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない ・見通しを妨げる住宅等の囲障(ブロック塀等) <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない ・道路から見える建物の窓 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> 多い	・路上駐車の数～ 台
	子供110番の家等 <small>・「子供110番の家」のステッカーを貼る家や店舗の存在により判断します。</small>	子供110番の家等 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> ある	・設置軒数～ 軒
	2 機械の目の状況		
防犯カメラ等の設置状況 <small>・道路の様子を撮影するカメラの存在により判断します。</small>	防犯カメラ <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> ある 防犯カメラの設置の表示 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 一部ない <input type="checkbox"/> ある	・カメラの設置台数～ 台 ・カメラ設置の表示数～ 箇所	
環境整備の状況	3 地域の管理		
	環境美化 <small>・地域コミュニティによる管理が行き届いており、犯罪を起こしにくい印象を与える場所となっているかにより判断します。</small>	落書き <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない たばこや空き缶等のゴミの放置 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 立て看板・屋外広告物の状況 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 街路灯やベンチ等の公共物の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 良い 公共掲示板等の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 良い 道路上の花壇の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 良い	落書き場所の例～ 投棄物の内容～ 立て看板等の内容～ 管理状態の詳細～ 管理状態の詳細～ 管理状態の詳細～
	放置自転車	放置自転車 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない	・放置自転車の台数～ 台
	4 道路の状況		
	歩車道の状況 <small>・犯罪者が子どもに近づきにくいよう、ガードレールや段差等により歩道と車道が物理的に区分されている場所の有無により判断します。</small>	歩車道の区別 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 一部ない <input type="checkbox"/> ある 歩車道間のガードレール等の設置 <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 一部ない <input type="checkbox"/> ある	歩道の幅員～メートル 車道の幅員～メートル ガードレール以外の工作物がある場合その種類～
5 沿道の状況			
植栽 <small>・道路沿いの周囲から見えにくいやぶや林などの有無により判断します。</small>	やぶ、林等 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない		
駐車場、空き家等 <small>・道路沿いの駐車場や空き家、人の出入りが少ない施設など犯罪者が待ち伏せていても周囲から見えづらく、また、子どもを連れ込みやすい場所の有無や、その管理状態により判断します。</small>	人の出入りが少ない施設、工場、田畑等 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 道路脇の駐車場、空き家、空き地 <input type="checkbox"/> 多い <input type="checkbox"/> 少ない <input type="checkbox"/> ない 駐車場、空き家、空き地の管理状態 ～ 管理者を表示した看板の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 良い ～ ロープ等による侵入規制措置の有無・管理状態 <input type="checkbox"/> 良くない <input type="checkbox"/> 良い	施設等の例～ 駐車場の数～ 箇所 空き家の数～ 箇所 空き地の数～ 軒	
不特定多数の利用施設等 <small>・駅や集客施設など、犯罪者が待ち伏せていても不審に思われにくく、また、子どもを連れ込みやすい場所の有無により判断します。</small>	駅や集客施設、公衆トイレ等 <input type="checkbox"/> ある <input type="checkbox"/> ない	施設等の例～	

(参考：文部科学省)

交通安全教育における奈良県警察 公式YouTubeチャンネルの活用について

- 交通事故を防止するためには、交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるために交通安全教育が重要
- 新型コロナウイルス感染予防の観点から、対面によらない交通安全教育が必要となる
- 交通安全教室を開催する時間・場所がない



奈良県警察公式YouTubeチャンネルの活用

- 県警察では、いつでもどこでも交通安全に関する情報が視聴できるように、様々な交通安全教育や啓発活動の動画を掲載
- 対象年齢や通行の態様（車・自転車・徒歩など）に応じた動画を配信していることから、学校での交通安全教室や職場での社内教育など、あらゆる場面での活用が可能

タイトル一例

- 安全教室～命を守るお話し（新小学1年生編）
- 交通事故ゼロを目指して～右直事故が身を守る～
- スタントマンによる事故を再現した交通安全教室
- 交通安全○×クイズ（自転車編）



奈良県警察公式
YouTubeチャンネル



奈良県警察本部交通部交通企画課

「ゾーン30プラス」の概要

「ゾーン30プラス」における主な対策内容

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、ゾーン30プラスでは、最高速度30km/hの区域規制のほか、交通実態に応じて区域内における大型通行禁止、一方通行等の各種交通規制を実施するとともに、ハンブやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせて交通安全の向上を図っています。



継続

原議保存期間	10年(令和13年3月31日まで)
有効期間	一極(令和8年3月31日まで)

各管区警察局長 殿
各都道府県警察の長
(参考送付先)
庁内各局部課長
各附属機関の長

警察庁丙規発第7号
令和3年3月24日
警察庁交通局長

「信号機設置の指針」の制定について(通達)

標記の件については、道路交通法(昭和35年法律第105号)第4条第1項の規定に基づいて都道府県公安委員会が信号機を設置する場合の一般的事項について、別添のとおり「信号機設置の指針」を制定したことから、都道府県警察においては、原則として本指針に準拠して信号機の適切な整備を推進されたい。

【継続措置状況】

初回発出日：平成27年12月28日

(有効期間：平成33年3月31日)

信号機設置の指針

1 目的

この指針は、道路交通法（昭和35年法律第105号）第4条第1項の規定に基づき、都道府県公安委員会が信号機を設置し、及び撤去する場合の一般的事項を定めることを目的とする。

2 定義

この指針において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 自動車等
自動車及び原動機付自転車をいう。
- (2) 人身事故
人の死亡又は負傷を伴う交通事故をいう。
- (3) 物損事故
人身事故以外の交通事故をいう。
- (4) 遅れ時間
混雑又は信号待ちにより発生する遅延時間をいう。
- (5) 自動車等往復交通量
相互通行する2方向の自動車等の交通量の合計をいう。
- (6) 自動車等流入交通量
交差点へ流入する1方向の自動車等の交通量をいう。
- (7) 主道路
交差する道路のうち自動車等往復交通量が多い方の道路（交差する道路がない場合は当該道路）をいう。
- (8) 従道路
主道路に交差する道路をいう。
- (9) ピーク1時間
1日のうち交差する道路の自動車等往復交通量の合計が最大となる1時間をいう。

3 信号機の設置及び撤去の方針

信号機は、交通の安全と円滑を図ることを目的とし、交差点又は横断歩道において交通流を時間的に分離し、交通流の交錯による交通事故の発生を防止するとともに、一定以上の交通量がある場合は交差点の処理能力を改善し、遅れ時間を減少させることができる。しかし、信号機の設置が適切でない場合及び必要性の低下した信号機を撤去しない場合には、信号無視を誘発するほか、自動車等を不要に停止させ遅れ時間を増加させるなど、交通の安全と円滑に支障を及ぼすおそれがある。

したがって、信号機の設置に当たっては、事前に交通量、交通事故の発生状況、交差点の形状等を調査・分析するとともに、他の対策により代替が可能か否かを考慮した上で、真に必要性の高い場所を選定するものとする。

また、交通環境の変化等により、交通量が減少したり、利用頻度が低下した信号機については、他の対策により代替が可能か否かを考慮した上で、信号機の撤去を検討するものとする。

4 信号機の設置の条件

信号機を設置する場合は、信号機を設置しようとする場所が、次の(1)のいずれの条件にも該当するとともに、原則として(2)のいずれかの条件に該当すること。

なお、道路の新設、拡幅、大型公共施設の設置等の場合にあつては、信号機を設置しようとする場所が、次の(1)のいずれの条件にも該当することが見込まれるとともに、原則として(2)のいずれかの条件に該当すると見込まれること。

(1) 信号機の設置のための必要条件

ア 一方通行の場合を除き、赤信号で停止している自動車等の側方を自動車等が安全にすれ違うために必要な車道の幅員が確保できること。

イ 歩行者が安全に横断待ちをするために必要な滞留場所を確保できること。ただし、歩行者の横断がない場所については、この限りではない。

ウ 主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間の主道路の自動車等往復交通量が原則として300台以上であること。

エ 隣接する信号機との距離が原則として150メートル以上離れていること。ただし、信号灯器を誤認するおそれがなく、交通の円滑に支障を及ぼさないと認められる場合は、この限りではない。

オ 交通の安全と円滑に支障を及ぼさず、かつ、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯器を良好に視認できるように信号柱を設置できること。ただし、信号柱を設置せずに、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯器を良好に視認できる場

合は、この限りではない。

(2) 信号機の設置のための択一条件

ア 信号機を設置しようとする場所又はその付近において、信号機の設置により抑止することができたと考えられる人身事故が信号機の設置を検討する前の1年間に2件以上発生しており、かつ、交差点の形状、視認性、車両の速度、当該場所における物損事故の件数等から事故発生原因を調査・分析した結果、交通の安全の確保のため、他の対策により代替ができないと認められること。

イ 小中学校（特別支援学校の小中学部を含む。）、幼稚園、幼保連携型認定こども園、保育所、児童公園、病院、養護老人ホーム等の付近において、生徒、児童、幼児、身体障害者、高齢者等の交通の安全を特に確保する必要があること。

ウ 交差点において、ピーク1時間の主道路の自動車等往復交通量及びピーク1時間の従道路（従道路が複数ある交差点にあつては、最も自動車等流入交通量の多い従道路）の自動車等流入交通量が、図「信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件」（別添）で示す領域①にあること。

エ 歩行者の横断の需要が多いと認められ、かつ、横断しようとする道路の自動車等往復交通量が多いため、歩行者が容易に横断することができない場合であつて、直近に立体横断施設がないこと。

5 信号機の撤去の考え方

- (1) 交通環境の変化等により、信号機を設置している場所が4の条件に該当しなくなったときは、信号機の撤去を検討するものとする。
- (2) 一灯点滅式信号機その他の常に灯火の点滅を行っている信号機については、一時停止の交通規制その他の対策により代替が可能な場合は、信号機の撤去を検討するものとする。

6 信号灯器の設置の考え方

(1) 歩行者用灯器

信号機により交通整理の行われている交差点において、横断歩道がある場合は、原則として歩行者用灯器を設置するものとする。

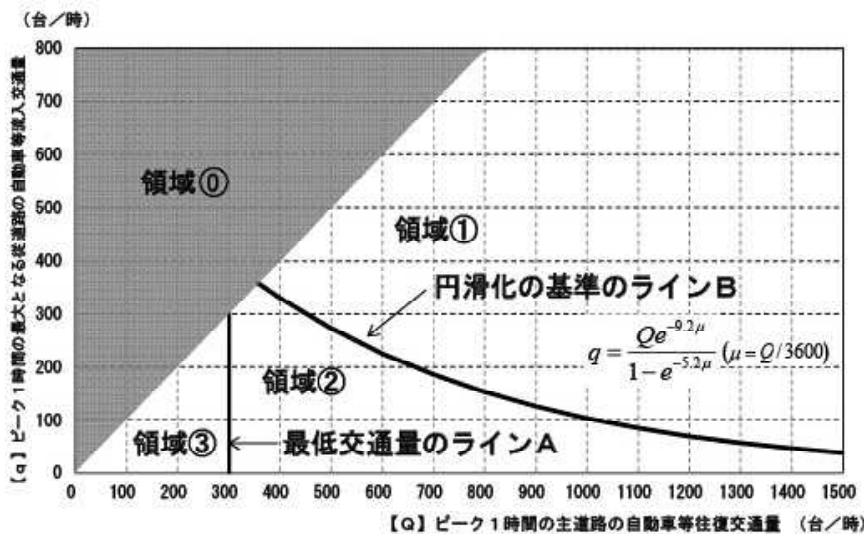
(2) 車両用灯器

1 流入路につき1つの車両用灯器の設置を原則とする。

また、道路の形状、車道の幅員等を勘案し、特に車両用灯器の視認性を確保する必要がある場合は、2つ以上の車両用灯器を設置するものとするが、車両用灯器のLED化や道路改良等で視認性が向上した場合は、現場の状況に応じて車両用灯器の撤去を検討するものとする。

7 留意事項

- (1) 信号機の設置に当たっては、設置の効果、緊急性等を勘案し、より必要性の高いものから設置するものとする。
- (2) 信号機の設置の検討に当たっては、必要に応じて他の交通規制を併用するなど安全な交通環境を確保することに留意するものとする。
- (3) サイクル、スプリット、オフセット等の信号の表示時間の設定については、交通事故の発生、遅れ時間の増加、信号無視の誘発等の原因となるなど、交通の安全と円滑に大きな影響を与えることから、信号機の設置後においても、交通状況等に応じた適切な信号の表示時間の設定に努めるものとする。
- (4) 信号機の設置又は撤去の検討に当たっては、地域住民及び道路利用者の意見に十分配慮するものとする。
- (5) 信号機の設置又は撤去の検討の結果、他の対策として、ハンプ、狭さく、カラー舗装、カーブミラー等の設置、環状交差点の導入のための交差点改良その他の道路改良等が有効と認められる場合には、道路管理者と緊密な連携を図るものとする。



(図) 信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件

注：ただし、ピーク1時間の主道路の自動車等往復交通量が300台未満であっても、1日のうち、ある1時間において、主道路の自動車等往復交通量が300台以上となる場合は、主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間をピーク1時間と置き換えることができるものとする。

ラインの考え方

最低交通量のラインA

1時間の自動車等往復交通量が概ね300台以下となると、歩行者が信号無視をする割合の上昇が急となる傾向が見受けられたことから、300台を最低交通量のラインAとして設定した。

円滑化の基準のラインB

従道路に一時停止規制がある信号のない交差点において、従道路に渋滞が発生する限界交通量を算出する数式を円滑化の基準のラインBとして設定した。このラインより上側の領域(ライン含む)では従道路に渋滞が発生し、下側の領域については従道路に渋滞が発生しないと考えることができる。

領域の考え方

領域③ 理論的に描画されない領域(網掛け部分)

領域①

設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所

撤去：交通の円滑の確保の観点から、原則として信号機の撤去について、環状交差点の導入等の十分な検討を要する場所

領域②

設置：交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置を要しないが、交通の安全の確保の観点から信号機の設置について検討できる場所

撤去：交通の安全の確保の観点から、問題がない場合については、信号機の撤去について検討できる場所

領域③

設置：原則として信号機の設置を要しない場所

撤去：原則として信号機の撤去の検討を要する場所

