
第31回
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議資料
事故対策関連

令和8年8月27日

○議事

1. 事故ゼロプランの取組方針・取組状況【報告】

- 1) 事故ゼロプランの取組方針, および本会議の位置づけ
- 2) 前回の審議結果への対応(築瀬3丁目交差点・久部交差点)
- 3) 現在の事故危険区間の運用と現状
- 4) 近年の事故対策実施箇所の紹介(築瀬3丁目交差点)
- 5) 事故危険箇所の新規登録(今年度登録予定)についての報告

2. 事故危険区間等の対策案について 【審議事項】および【報告】

- 1) 国道50号佐野新都市交差点の対策案について
- 2) 前回会議で意見が挙げられた築瀬1丁目交差点の改善要望への対応について

3. 重大事故対策について 【審議事項】および【報告】

- 1) 逆走対策について
- 2) 逆走懸念箇所への対策実施事例の紹介(久部交差点、佐野田沼IC交差点)
- 3) 逆走懸念で抽出された箇所に係る事故危険区間の評価について

4. 生活道路事故対策の取組について【報告】

- 1) ゾーン30プラスの概要・取組の推進に向けた国の支援
- 2) ETC2.0データを活用した生活道路の交通安全対策支援
- 3) 栃木県内のゾーン30プラス登録状況
- 4) 宇都宮市における生活道路対策の進捗報告
- 5) 宇都宮市東塙田地区の仮設ハンプの実証実験(R6.6～R6.7)の効果検証結果報告

5. その他

改正道路交通法(自転車青切符R8.4.1施行)

改正道路交通法施行令(生活道路の規制速度30km/h_R8.9.1施行)

1. 事故ゼロプランの取組方針・取組状況【報告】

1) 事故ゼロプランの取組方針, および本会議の位置づけ

事故ゼロプラン

交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、データや地域の声に基づき事故の危険性が高い区間を明確化し、重点的、集中的に対策を講じていく取組。

理解促進、認知向上のための統一的な名称として、
「**事故ゼロプラン(事故危険区間解消作戦)**」と呼ばれている。

事故ゼロプランの取組方針

①対策実施区間の選定

②事故発生要因の分析

③事故対策メニューの選定

④対策実施後の分析・評価

表 事故ゼロプランで取り扱う対策メニュー(一例)

対策の分類	対策メニュー
交差点全体構造	交差点のコンパクト化、隅切り改良
交差点内交通運用	車線構成の見直し、導流表示、他
信号制御機器・運用	信号灯器の増設、右折専用現示設置
交通安全施設	区画線改良、路面標示設置、他
車両速度対策	速度抑制、流入速度抑制

注) 取締り、教育等のソフト的対策は対象外

本会議の位置づけ

事故危険区間として**選定した個別箇所**に対し、**要因分析や事故対策メニュー等の交通安全対策**についてご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的としている。

2) 前回の審議結果への対応(主な意見と対応ー①)

頂いた
ご意見

【^{やな}ぜ 築瀬3丁目交差点】

- ①危ない箇所なので、なるべく早くに工事を進めてほしい。
- ②自転車横断帯脇のカラー舗装は路肩部含めて全部塗ると、自転車はカラー舗装部分が通行帯と誤認識する可能性があるため、路肩部は塗らずにナビマークを設置するなど自転車横断帯に誘導する対応が必要ではないか。

対応

- ①今年度発注工事の中で施工予定(～R9.1)。
- ②ゼブラ及びカラー舗装は路肩部を塗らず、自転車ピクトグラムを設置し、自転車横断帯に誘導する計画としました(P10にて報告)。

2) 前回の審議結果への対応(主な意見と対応ー②)

頂いた
ご意見

きゅうぶ 【久部交差点】

- ①路面標示が分かりづらく危険な箇所と認識している。早く改善して頂きたい。
- ②逆走事故が起きてからでは遅いため、懸念があるこういった箇所は未然に防ぐために対策を進めるべきである。

対応

- ①②前回会議で提示した対策案を、今年度あるいは次年度工事で施工予定(P31にて報告)。

3)現在の事故危険区間の運用と現状【①区間の選定基準】

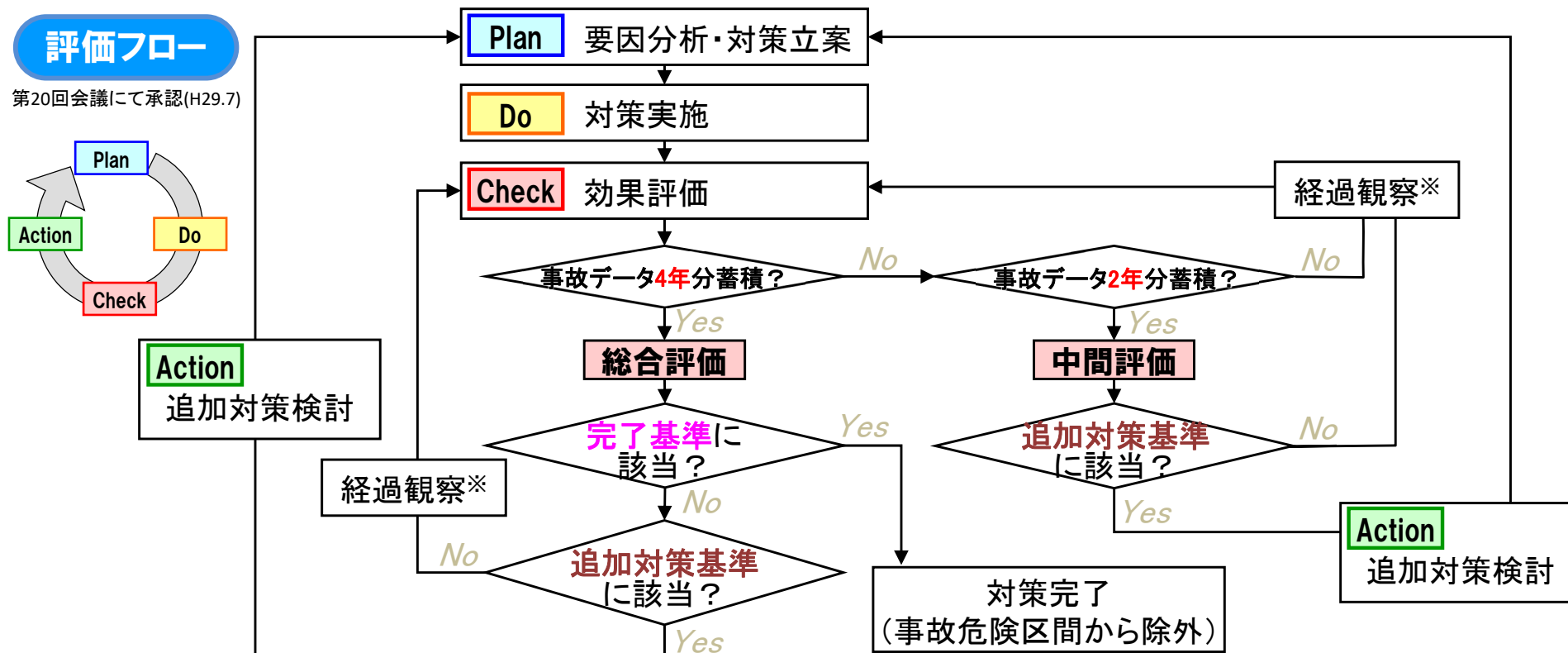
- 事故危険区間は、事故データに基づく事故多発区間(事故多発、死亡・重傷事故多発、特徴的な事故多発)や、地域の声等に基づき安全性が危惧される区間から選定している。
- これまでH22年、H27年、およびR5年に事故危険区間の見直し・追加を実施。

指標区分	指標	H22基準	H27基準	R5基準
A.事故多発区間 いずれかの指標（基準値）に該当	死傷事故件数	20件/4年	20件/4年	5件/4年
	死傷事故率	300件/億台キロ かつ 死傷事故件数8件/4年	300件/億台キロ かつ 死傷事故件数8件/4年	230件/億台キロ かつ 死傷事故件数4件/4年
	事故危険箇所	-	指定箇所すべて	指定箇所すべて
B.死亡・重傷事故多発区間 いずれかの指標（基準値）に該当	死者数	2人/4年	2人/4年	2人/4年
	重大事故件数 (死亡・重症事故件数)	2件/4年、かつ 死傷事故件数 8件/4年	2件/4年、かつ 死傷事故件数 4件/4年	2件/4年、かつ 死傷事故件数 4件/4年
C.特徴的な区間 ※H22基準：3指標以上の基準値に該当、 かつ死傷事故件数8件/4年以上の区間に該当 ※H27基準：2指標の基準値に該当する箇所 を抽出、または逆走発生箇所に該当 ※R5基準：いずれかの指標（基準値）に該当	夜間事故件数	3件/4年	3件/4年	4件/4年
	歩行者・自転車事故	2件/4年	2件/4年	4件/4年
	高齢者事故	2件/4年	2件/4年	3件/4年
	子供事故	-	1件/4年	2件/4年
	追突事故	5件/4年	5件/4年	5件/4年 かつ ETC急ブレーキ多発区間 注1)
	バリアフリー法の特定道路	該当	-	-
	逆走発生箇所	-	立体交差点	立体交差点
D.安全性の危惧	地域の声 アンケートによる指摘箇所	指摘箇所	指摘箇所	指摘箇所

注1) 1km当たりの急ブレーキ(0.3G以上)発生件数をセンサス区間単位で集計。年間2.8万件/km以上の区間

3) 現在の事故危険区間の運用と現状 【②PDCAサイクル】

- 事故危険区間に選定された箇所は、PDCAサイクルに基づき運用。
- 対策を実施した箇所については、その効果について評価を実施。対策実施後短期間(2年)で追加対策の必要性を判断する中間評価と、対策実施後十分な期間(4年)が経過した段階で対策完了の判断をする総合評価がある。
- 総合評価では、対策前後の死傷事故発生件数の変化や、事故危険区間選定当時の基準(指標)の該当状況により、対策完了、経過観察、追加対策を判定。



【完了基準】

- ①「D.安全性の危惧」のみで抽出された箇所は全抽出基準をクリア
- ②上記以外の箇所は、死傷事故件数が5割以上削減かつ全抽出基準をクリア

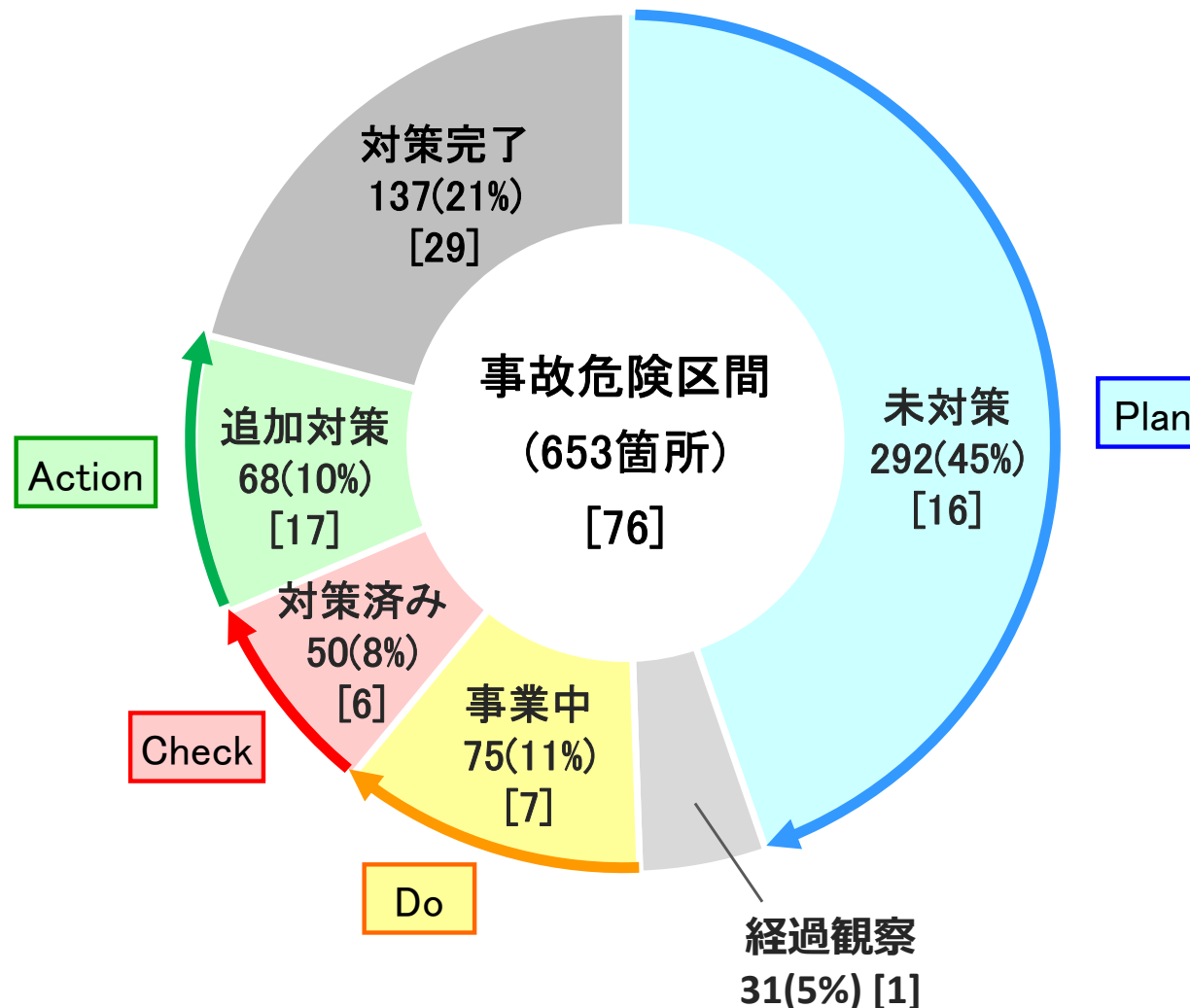
【追加対策基準】

- ①対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合(中間評価時は死傷事故件数が75%以上増加)
- ②対策後に死亡事故等の重大事故が発生した場合

※【経過観察】 完了基準、追加対策基準に該当しない場合。総合評価にて経過観察と判定された箇所は、**2年後**に再度効果評価を実施

3)現在の事故危険区間の運用と現状【③進捗状況】

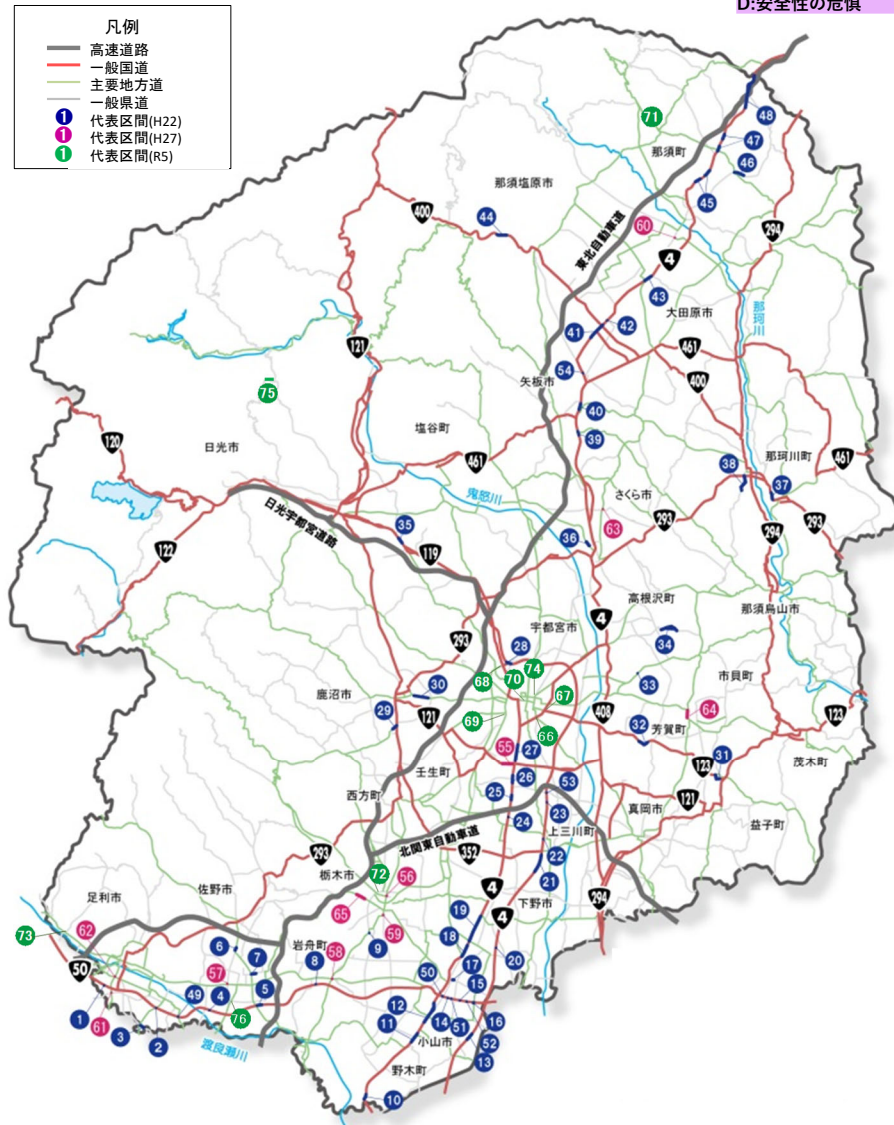
- H22、H27、およびR5に選定された事故危険区間653箇所(代表区間76箇所)は、R8.3時点で、対策完了が137箇所(代表区間29箇所)となった。



※[]は代表区間 代表区間は、選定当時の事故データによる選定指標区分A、B、Cのうち2つに該当し、死傷事故率300件/億台km以上である区間、もしくは地域要望に該当している区間

3)現在の事故危険区間の運用と現状【④代表区間】

▼事故危険代表区間 位置図



※代表区間とは、選定時の事故データによる抽出指標区分A、B、Cのうち2つに該当し、死傷事故率300件/億台km以上の区間、もしくは地域要望に該当している区間

選定理由
A:事故多発箇所
B:死亡・重傷事故多発箇所
C:特徴的な箇所
D:安全性の危惧

番号	管理主体	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	選定理由 A B C D	対策完了箇所
1	国	国道50号	足利市西新井町	西新井町交差点	● ● ● ●	●
2	国	国道50号	足利市下洪垂町	久保田町交差点	● ● ● ●	●
3	県	一般県道中野御厨線	足利市小曾根町		● ● ● ●	●
4	国	国道50号	佐野市下羽田町	下羽田町交差点	● ● ● ●	●
5	国	国道50号	佐野市高萩町		● ● ● ●	●
6	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市吉水町		● ● ● ●	●
7	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市堀米町	堀米町交差点	● ● ● ●	●
8	国	国道50号	岩舟町	岩舟小学校付近交差点	● ● ● ●	●
9	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市川連		● ● ● ●	●
10	国	国道4号	野木町野木		● ● ● ●	●
11	国	国道4号	小山市間々田		● ● ● ●	●
12	国	国道4号	小山市栗宮		● ● ● ●	●
13	国	新4号国道	小山市田間		● ● ● ●	●
14	国	国道50号	小山市	小山交差点	● ● ● ●	●
15	国	国道50号	小山市	駅前南6丁目交差点	● ● ● ●	●
16	国	国道50号	小山市	横倉新田交差点	● ● ● ●	●
17	県	一般県道小山結城線	小山市城北6丁目	陸橋東交差点	● ● ● ●	●
18	国	国道4号	小山市喜沢		● ● ● ●	●
19	国	国道4号	小山市羽川		● ● ● ●	●
20	国	新4号国道	小山市	出井北交差点	● ● ● ●	●
21	国	新4号国道	上三川町	五分一交差点付近交差点	● ● ● ●	●
22	国	新4号国道	上三川町	上蒲生南交差点	● ● ● ●	●
23	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点付近交差点	● ● ● ●	●
24	国	国道4号	下野市	鞘堂公民館付近交差点	● ● ● ●	●
25	国	国道4号	宇都宮市茂原1丁目		● ● ● ●	●
26	国	国道4号	宇都宮市	安塚街道入口交差点～雀宮駅前交差点	● ● ● ●	●
27	国	国道4号	宇都宮市上横田町		● ● ● ●	●
28	県	国道119号	宇都宮市宇都宮北道路入口		● ● ● ●	●
29	県	一般県道鹿沼足尾線	鹿沼市横山町		● ● ● ●	●
30	県	主要地方道宇都宮鹿沼線	鹿沼市千渡		● ● ● ●	●
31	県	国道123号	益子町七井		● ● ● ●	●
32	県	国道123号	芳賀町西水沼		● ● ● ●	●
33	県	主要地方道宇都宮向田線	高根沢町上高根沢		● ● ● ●	●
34	県	一般県道杉山石末線	高根沢町太田		● ● ● ●	●
35	県	国道119号	日光市	大室入口交差点	● ● ● ●	●
36	県	主要地方道今市氏家線	さくら市馬場		● ● ● ●	●
37	県	国道293号	那珂川町馬頭		● ● ● ●	●
38	県	一般県道小川大金停車場線	那珂川町三輪～片平		● ● ● ●	●
39	国	国道4号	矢板市	東町交差点	● ● ● ●	●
40	国	国道4号	矢板市中		● ● ● ●	●
41	国	国道4号	那須塩原市三島		● ● ● ●	●
42	国	国道4号	那須塩原市	三島北交差点	● ● ● ●	●
43	国	国道4号	那須塩原市大原岡		● ● ● ●	●
44	県	国道400号	那須塩原市塩原		● ● ● ●	●
45	国	国道4号	那須町寺子乙		● ● ● ●	●
46	県	一般県道豊原高久線	那須町寺子丙		● ● ● ●	●
47	国	国道4号	那須町寺子丙ほか		● ● ● ●	●
48	国	国道4号	那須町豊原乙		● ● ● ●	●
49	国	国道50号	足利市	瑞穂野町交差点	● ● ● ●	●
50	国	国道50号	小山市神鳥谷	神鳥谷東交差点	● ● ● ●	●
51	国	国道50号	小山市	小山東交差点	● ● ● ●	●
52	国	国道50号	小山市	雨ヶ谷新田地先交差点	● ● ● ●	●
53	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点	● ● ● ●	●
54	国	国道4号	大田原市	下石上交差点	● ● ● ●	●
55	県	国道121号	宇都宮市北若松原		● ● ● ●	●
56	県	主要地方道宇都宮亀和田栃木線	栃木市昭和町	新栃木駅入口交差点	● ● ● ●	●
57	県	主要地方道佐野行田線	佐野市大橋町	(仮)橋町交差点	● ● ● ●	●
58	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市岩舟町和泉	和泉交差点	● ● ● ●	●
59	県	主要地方道栃木小山線	栃木市河合町	(仮)河合町交差点	● ● ● ●	●
60	県	主要地方道黒磯黒羽線	那須塩原市住吉町	住吉町交差点	● ● ● ●	●
61	県	主要地方道足利千代田線	足利市道	(仮)通交差点	● ● ● ●	●
62	県	主要地方道足利千代田線	足利市朝倉町	朝倉町3丁目交差点	● ● ● ●	●
63	県	主要地方道大田原氏家線	さくら市箱森新田	箱森新田交差点	● ● ● ●	●
64	県	主要地方道真岡那須烏山線	芳賀郡芳賀町		● ● ● ●	●
65	県	栃木県道75号栃木佐野線	栃木市泉町		● ● ● ●	●
66	国	国道4号	宇都宮市栗瀬3丁目	栗瀬3丁目交差点	● ● ● ●	●
67	国	国道4号	宇都宮市平松町	平松町交差点	● ● ● ●	●
68	県	真岡岩瀬線	宇都宮市	宮環上戸祭町	● ● ● ●	●
69	県	宇都宮栃木線	宇都宮市滝谷町	滝谷町交差点	● ● ● ●	●
70	県	宇都宮那須烏山線	宇都宮市	本町交差点	● ● ● ●	●
71	県	湯本小島線	那須町		● ● ● ●	●
72	県	栃木粕尾線	栃木市	箱森交差点	● ● ● ●	●
73	県	桐生岩舟線	足利市	栗鹿跨線橋南交差点	● ● ● ●	●
74	県	氏家宇都宮線	宇都宮市		● ● ● ●	●
75	県	栗山日光線	日光市		● ● ● ●	●
76	県	佐野環状線	佐野市田島町		● ● ● ●	●

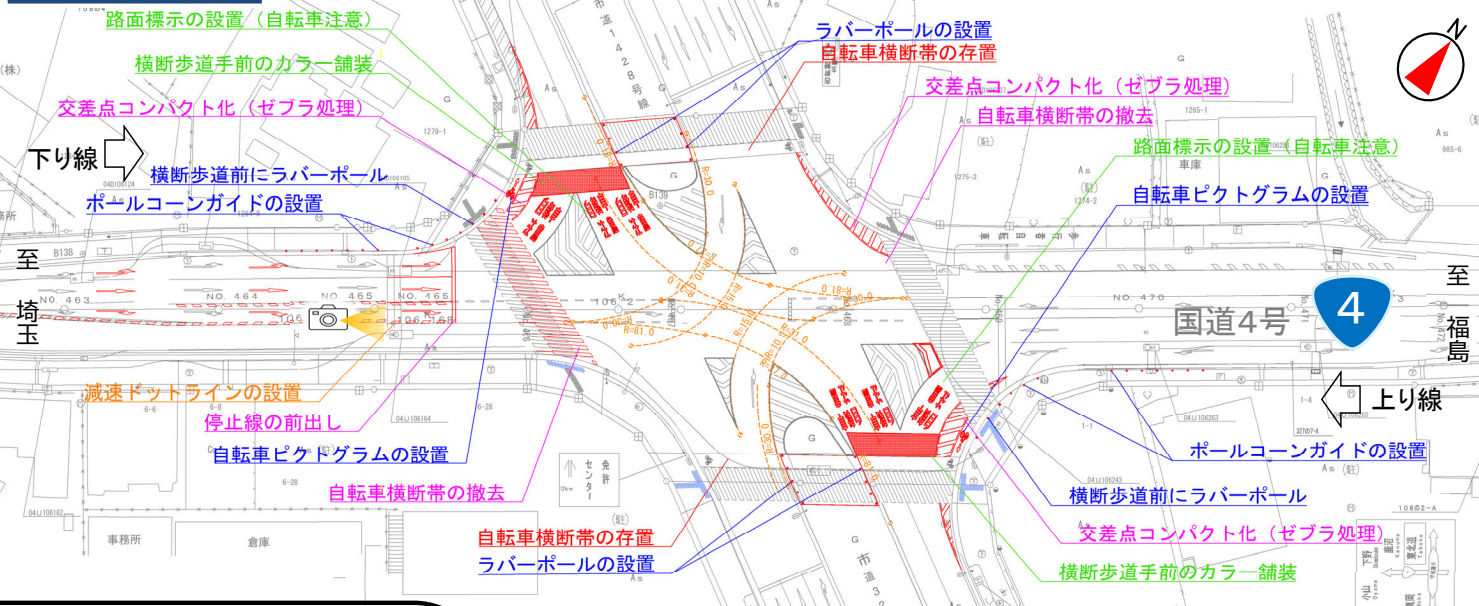
4) 近年の事故対策実施箇所の紹介(築瀬3丁目交差点)^{やな ぜ}

- 交差点内の右折事故(自転車巻き込み)の削減を目的に、交差点コンパクト化や注意喚起の路面標示・カラー舗装の対策を現在発注工事にて施工予定。
- 今後、対策案の評価を行う予定。

●位置図



対策メニュー



対策メニュー

- ①右折車の速度抑制
⇒ **減速ドットライン**
- ②自転車走行位置の明確化
⇒ **自転車横断帯を存置**
- ③自転車の走行位置の誘導
⇒ **ポールコーンガイド・ラバーボール**
- ④自動車への注意喚起
⇒ **「自転車注意」の路面標示・カラー舗装**
- ⑤交差点のコンパクト化
⇒ **停止線・横断歩道の前出し、ゼブラの設置**



▲現状

5) 事故危険箇所の新規登録(今年度登録予定)についての報告

- 事故危険箇所は、特に交通事故が多い箇所や潜在的な危険箇所に対して緊急的(5年間)で対策を実施する箇所である。
- 事故危険区間は、事故データや地域の声をもとに危険性の高い区間を選定し、PDCAに基づく対策を実施する区間である。

■事故危険箇所と事故危険区間の違い

	事故危険箇所	事故危険区間(事故ゼロプラン)
位置付け	社会資本整備重点計画の重点施策(平成15年～)	国土交通省の政策目標型事業評価[成果を上げるマネジメント(交通安全分野)](平成22年～)
事業主体	●道路管理者(国、都道府県、政令市) ●都道府県公安委員会	●道路管理者(直轄国道のみの場合と、都道府県・政令市を含む場合の両方あり)
概要	●全国の幹線道路を対象に、特に交通事故が多い箇所や潜在的な危険箇所において、道路管理者と警察が合同で社会重点期間内(5年間)で緊急的かつ集中的な交通事故対策を実施	●直轄国道を対象に、事故データや地域の声をもとに事故の危険性の高い区間を選定しPDCAに基づく対策を実施 ●直轄交安Ⅰ種事業の採択要件の一つとして定着
主な対象路線	直轄国道、補助国道、都道府県、政令市の主要市道 等	直轄国道(補助国道、都道府県道等も含めることが望ましい)
選定基準	●A基準(全国統一の基準) ・死傷事故率が100件/億台キロ以上 かつ ・重大事故率が10件/億台キロ以上 かつ ・死亡事故率が1件/億台キロ以上 ●B基準(各都道府県毎に適切に設定) ・地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所	●事故データに基づく選定(各都道府県毎に適切に設定) ・事故が多発する区間 ・重大事故のリスクが高い区間 ●地域の声に基づく選定(各都道府県毎に適切に設定) ・交通安全上問題がある区間 ・地域からの意見が挙げられた区間 など
選定基準 選定箇所の確認	●都道府県安全推進連絡協議会等	●同左 (アドバイザー会議の活用有無等、細部は各地で異なる)
対象期間	●5年間(社重の計画期間内)(5年に1回見直し)	●地域により様々(対象箇所は、概ね1年毎に見直し)
箇所指定	●国土交通省 ●警察庁	●地方整備局等
箇所公表	●全箇所公表済(本省HP)	●地域により異なる(全部公表、一部公表、箇所数のみ公表いずれも実例あり)

5) 事故危険箇所の新規登録(今年度登録予定)についての報告

- 事故危険箇所の選定基準に基づき新規登録箇所を抽出した。抽出基準を以下に示す。

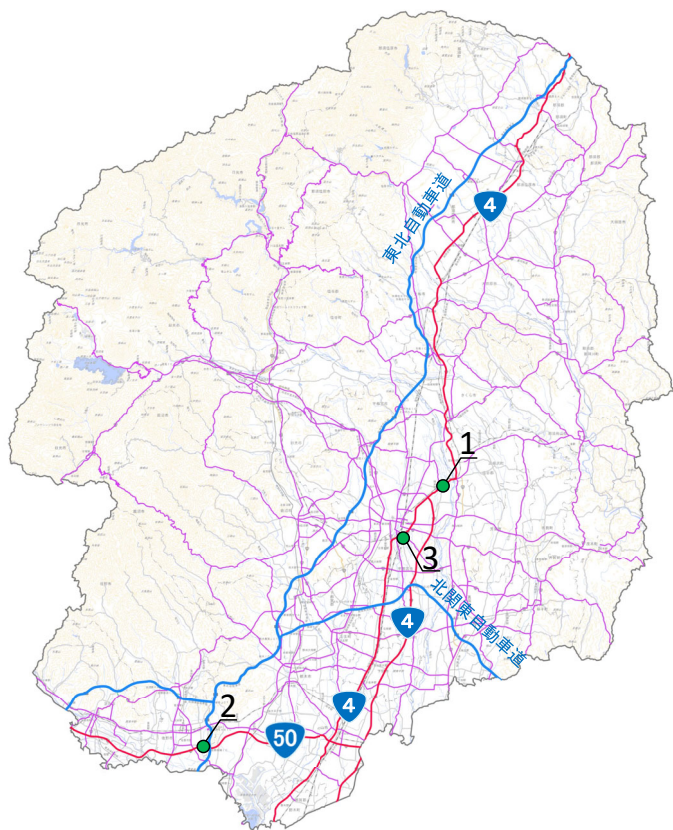
■栃木県 事故危険箇所の抽出基準

事業期間	令和8-12年度	
対象箇所選定年	令和7年度(対象事故データ: 令和2年～令和5年)	
対象路線	直轄国道、補助国道、主要地方道、一般県道、幹線市道	
	指標・抽出の考え方	抽出方法・使用データ
A基準	以下3基準を全て満たす箇所	
	死傷事故率: 100件/億台キロ以上 重大事故率: 10件/億台キロ以上 死亡事故率: 1件/億台キロ以上	・イタルダ事故データ(R2～R5)
B基準	Aに該当しない箇所のうち、ETC2.0データより抽出された潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的・集中的な対策が必要な箇所	
	健在的な危険箇所 ・「事故多発交差点」、「抽出基準Aに準じた箇所」 ・「統合区間」、「歩行者(高齢者)」、「自転車(中高生)」、「外国人」	・事故多発交差点: 日本損害保険協会公表のワースト交差点 ・イタルダ事故データ(R2～R5)
	潜在的な危険箇所 ・「ETC2.0プローブ情報の急挙動データ」、「ヒヤリ・総点検」 ・「構造上の問題有り」、「交通量増加」、「通学路対策必要箇所」、「歩行者(高齢者)」	・ETC2.0プローブデータ ・意見収集結果等

5) 事故危険箇所の新規登録(今年度登録予定)についての報告

- 事故危険箇所抽出基準に基づき抽出した下記3箇所について、R8-R12事故危険箇所として登録を行った。
- 3箇所については、事故危険区間に含めて、今後PDCAに基づき管理していく。

■ 栃木県内 R8-R12事故危険箇所 登録箇所



No.	ITARDA区間番号	路線	市区町村	名称	抽出条件
1	09-K005497-000	国道4号	宇都宮市	岡本小入口	基準A該当 事故危険区間 R5選定
2	09-K004892-000	国道50号	佐野市	佐野新都市	基準Bのうち交通事故多発地点 (損保協会公表箇所)該当 事故危険区間 H22選定
3	09-K005408-000	国道4号	宇都宮市	築瀬3丁目	B基準のうち 基準Aに準ずる箇所 該当 事故危険区間 R5選定

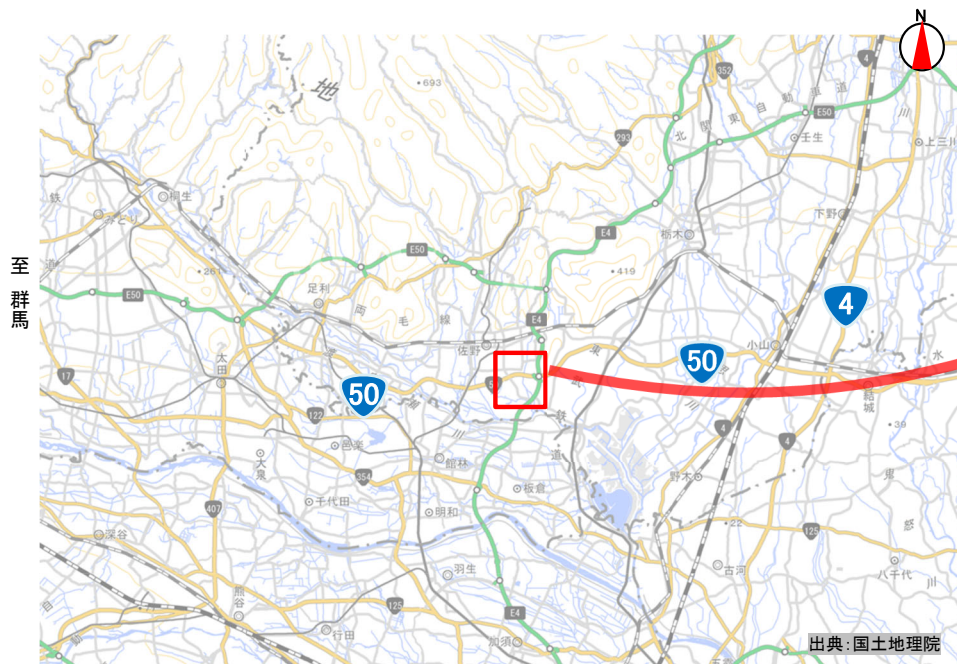
2. 事故危険区間等の対策案について

【審議事項】および【報告】

1) 国道50号佐野新都市交差点の対策案について①審議対象箇所および目的

- 選定された事故危険区間は、PDCAサイクルに則り、各々事故要因分析や対策立案等の検討を進め、関係機関等との調整が整った箇所から対策を実施していく。
- 新規登録される国道50号佐野新都市交差点を審議対象としてピックアップ。
- 検討している事故対策案に対して、様々な立場からご意見を伺い対策実施に向けて反映していきたい。

▼栃木県 位置図(部分拡大)



▼国道50号 佐野新都市交差点 位置図



1) 国道50号佐野新都市交差点の対策案について ②事故発生状況

- 国道50号佐野新都市交差点では過去4年間に16件の事故が発生。そのうち、追突事故が8件。右・左折事故が7件(対車両4件、自転車巻き込み3件)。出会い頭事故が1件。
- 渋滞や信号待ちにより速度が低下した状態で走行するため、注意力が散漫になりやすく、前方の停止車両の発見が遅れるなどの追突事故が発生している。
- 国道50号や従道路側からの右・左折車が、動静不注視や安全不確認による対向直進車への衝突や自転車を見落とし巻き込む事故が特徴的である。

●位置図

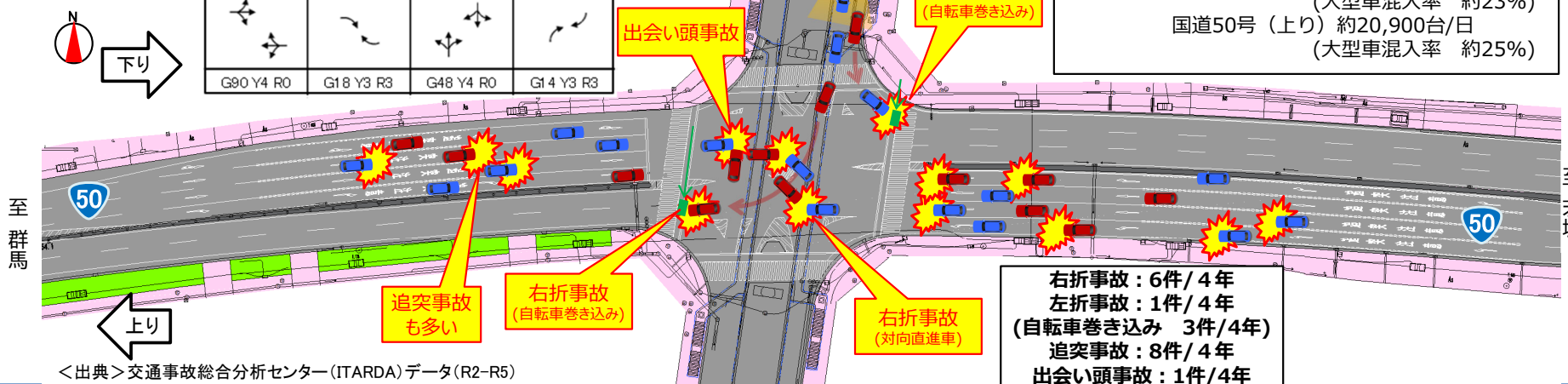


▲対策前の状況

現状

■信号現示(サイクル長190秒)

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示
G90 Y4 R0	G18 Y3 R3	G48 Y4 R0	G14 Y3 R3



--- 道路交通関係情報 (R3センサス) ---
 【交通量】国道50号(下り) 約20,600台/日
 (大型車混入率 約23%)
 国道50号(上り) 約20,900台/日
 (大型車混入率 約25%)

右折事故: 6件/4年
 左折事故: 1件/4年
 (自転車巻き込み 3件/4年)
 追突事故: 8件/4年
 出会い頭事故: 1件/4年

<出典> 交通事故総合分析センター(ITARDA) データ(R2-R5)

1) 国道50号佐野新都市交差点の対策案について ③事故発生要因

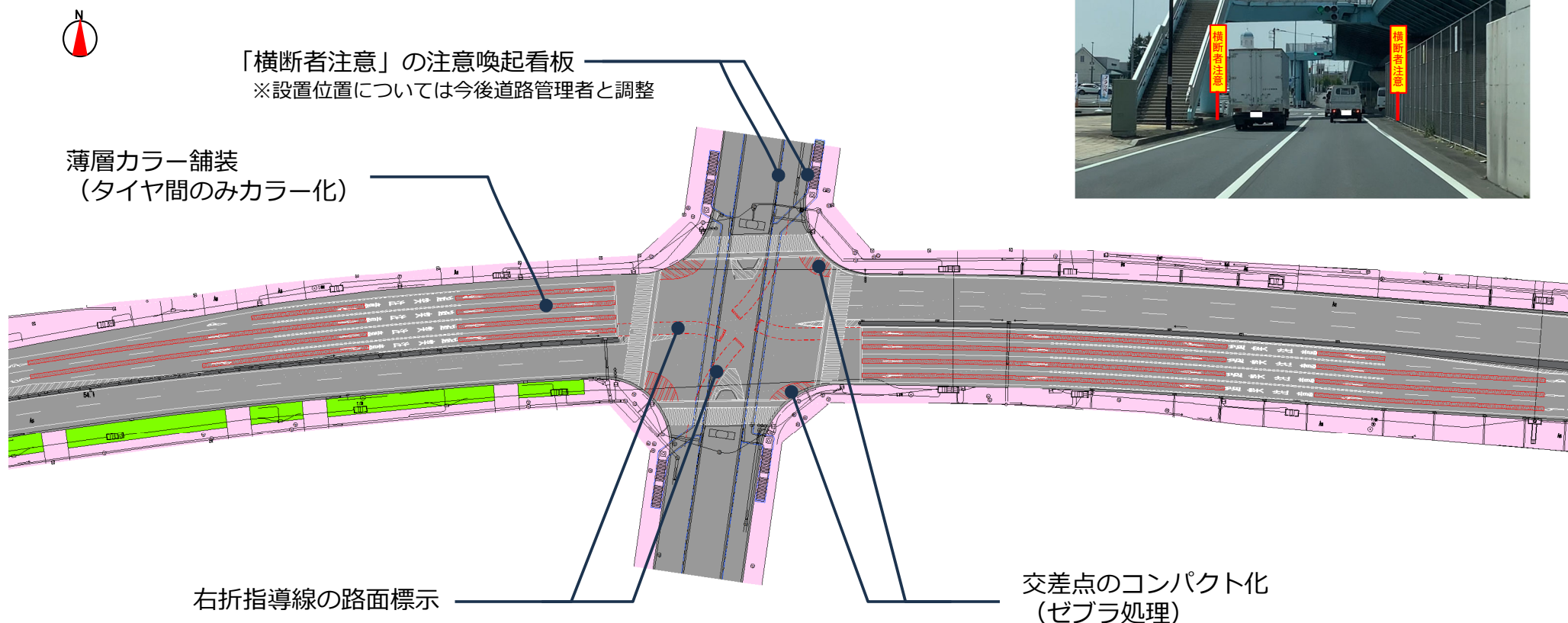
- 右折車両の停止位置が明示されていないことや、交差点が大きく、右・左折速度が出やすいこと等が事故発生の要因として考えられる。
- さらに従道路側では橋脚や立入防止柵により対向車や横断歩道が見えづらいことも事故発生の要因として考えられる。



1) 国道50号佐野新都市交差点の対策案について ④事故対策案【審議事項】

着目する事故	対策方針	対策内容
右・左折事故	・右折車両の停止位置を明確化する	右折指導線の路面標示を設置
	・左折時の速度を抑制する。	交差点のコンパクト化（ゼブラ処理）
	・横断者への注意を促す	「横断者注意」の注意喚起看板を設置
追突事故	・走行車両に対する追突の危険性の喚起を図る	薄層カラー舗装（タイヤ間のみカラー化）

対策後



※指導線とは・・・交差点内での走行位置や停止位置を明確化するために設置する白色破線の路面標示。

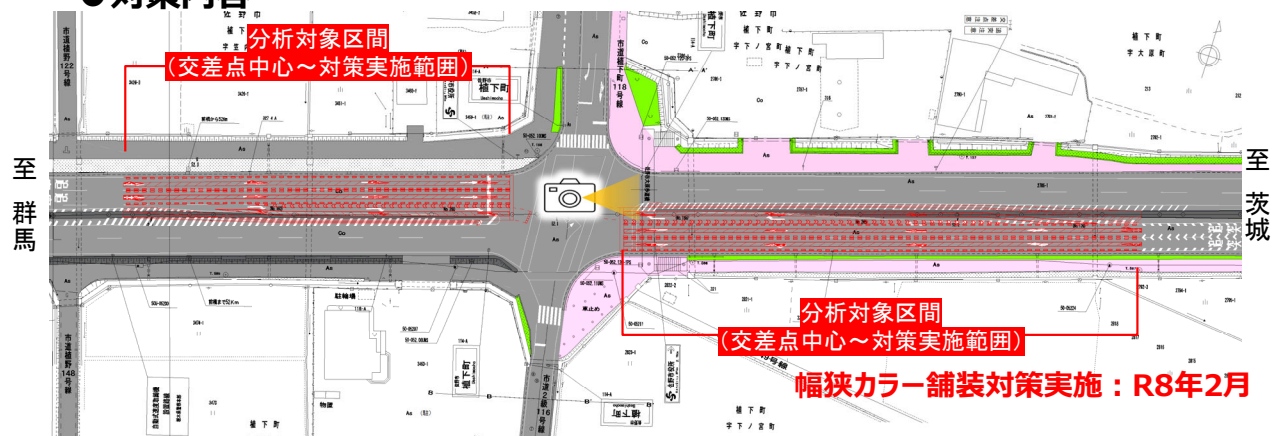
1)国道50号佐野新都市交差点の対策案について ⑤対策の事例(効果評価)

- ・ 宇都宮国道管内では、交差点部のカラー舗装を敷設する際、維持管理面などを考慮し、タイヤ間のみの幅狭カラー舗装を採用している。
- ・ 植下町交差点では、急ブレーキの発生頻度が減少するなど一定の注意喚起効果が確認されており、引き続きモニタリングを行いつつ、幅狭カラー舗装を展開していきたい。

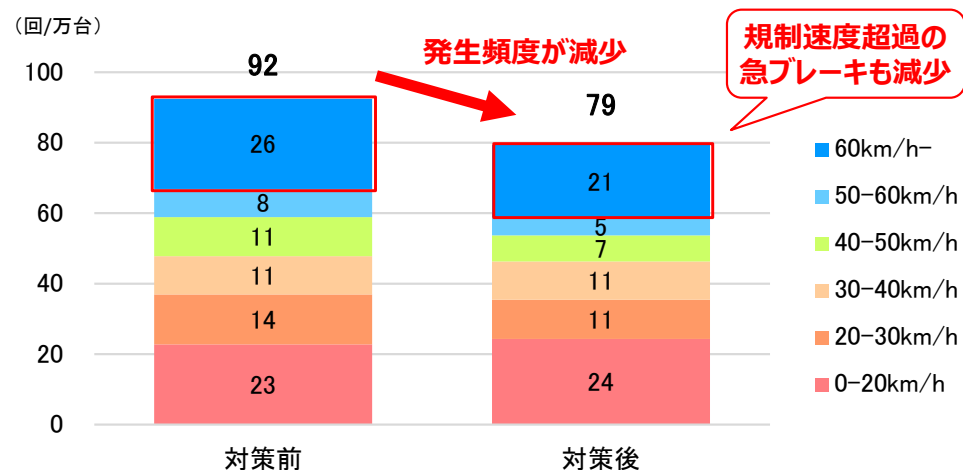
●位置図



● 対策内容



●交差点流入部における速度帯別急ブレーキ発生頻度の変化

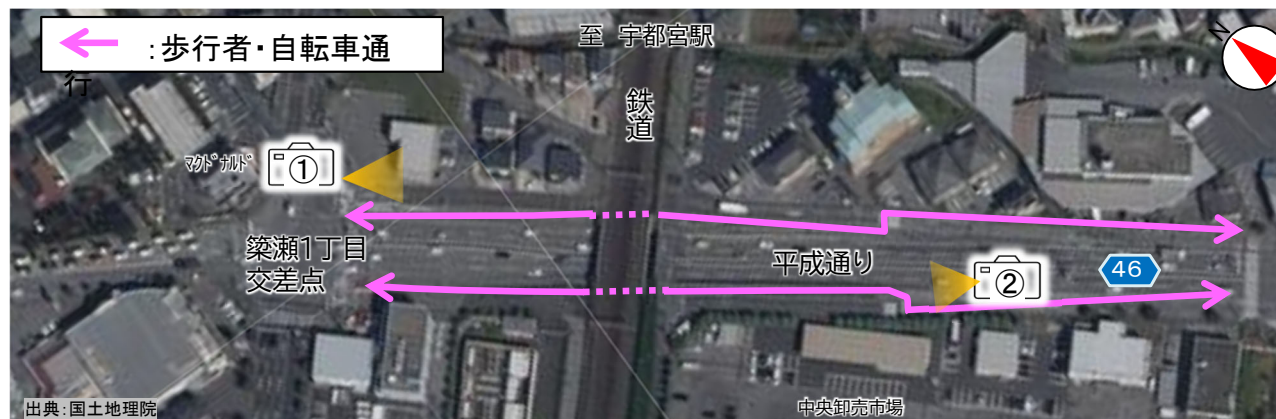


出典:ETC2.0データ(対策前:R7年10月全日、対策後:R8年3月全日 朝ピーク:7時-9時 ※急ブレーキは-0.3G以下を対象

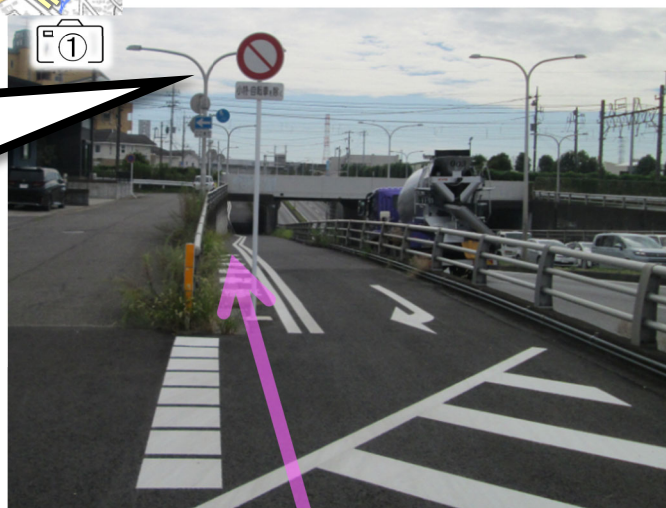
2) 前回会議で意見が挙がった築瀬1丁目交差点の改善要望への対応について①概要【報告】

- ・築瀬1丁目交差点から国道4号方面に走る主要地方道宇都宮真岡線(通称平成通り)の側道は、宇都宮市立築瀬小学校の学区内に位置するが、車両通行止め(小特・自転車を除く)の交通規制がかけられており車道扱いとなっている。
- ・側道を車道扱いとしていた理由は、宇都宮市中央卸売市場のフォークリフトが資材置き場の行き来に利用するためである。

●位置図



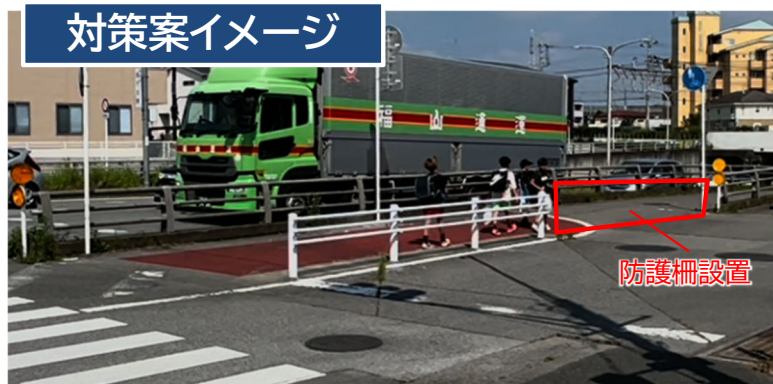
車両通行止め(小型・自転車を除く)の交通規制がかけられており車道扱いとなっている。



2) 前回会議で意見が挙がった築瀬1丁目交差点の改善要望への対応について②対策案【報告】

- ・卸売市場側から了解を得られたため、車両通行止め(小特・自転車を除く)の交通規制を解除し、新たに歩行者専用道路(自転車は通行可)の交通規制をかける予定である。
- ・併せて、物理的に車両の通行を制限するため、ポストコーン等の設置を行い、歩行者保護を図る。

対策案イメージ



- ▶ 防護柵を切れ目なく設置し、歩行者の乱横断を防止。
- ▶ 開口部はポストコーン等を設置し物理的に車両通行を排除。



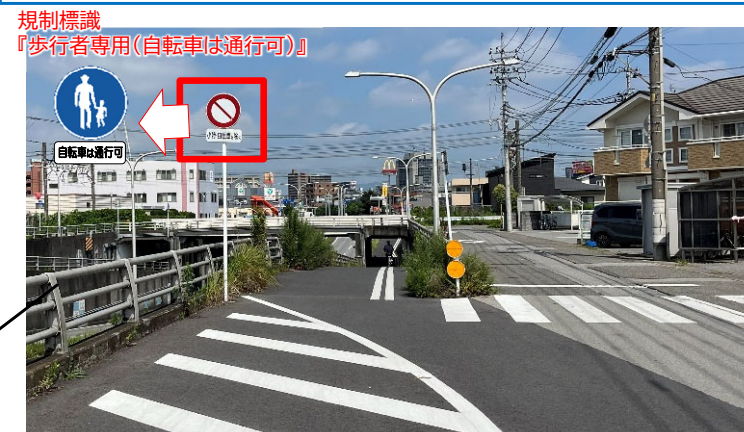
- ▶ 現状規制標識を撤去し、同位置に歩行者用道路(自転車を除く)の規制標識を新設。



規制標識
『歩行者専用(自転車は通行可)』



- ▶ 車両通行止めの規制を解除し、路面標示を削除。
- ▶ 開口部はポストコーン等を設置し物理的に車両通行を排除。



- ▶ 現状規制標識を撤去し、同位置に歩行者用道路(自転車を除く)の規制標識を新設。

3. 重大事故対策について 【審議事項】および【報告】

1) 逆走対策について①逆走対策の動向(高速道路)

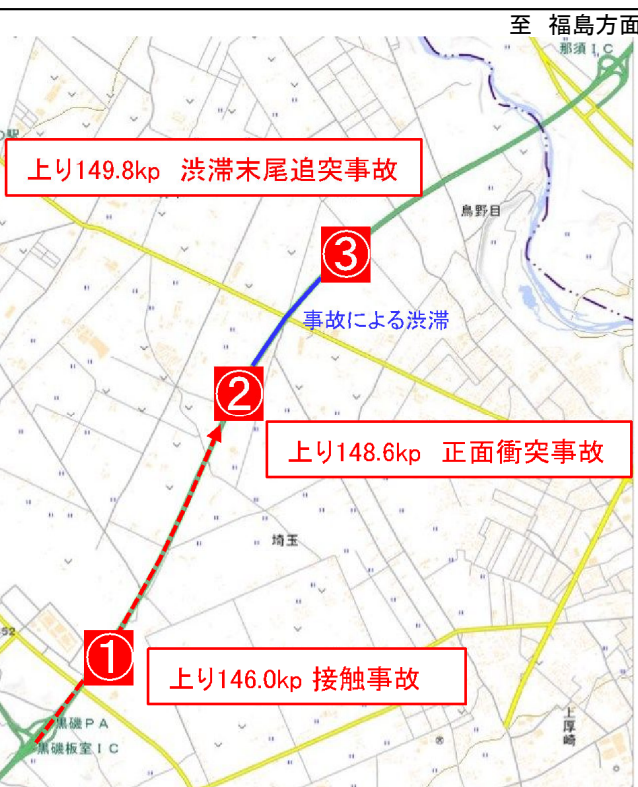
- R7.4黒磯PA付近で発生した事故等、近年逆走事故に関する話題が注目されており、重大事故につながる可能性が高い「高速道路での逆走」に対して、国土交通省では委員会を設置し、幅広い見地から効果的な逆走対策を検討している。
- 黒磯PA付近では「逆走を気づかせる、抑制させる」視覚的対策の強化・物理的対策を実施。

【発生日時】2025年4月26日(土)22時05分頃

【事故発生地点】E4東北自動車道 上り線那須IC～黒磯板室IC

【関係車両】逆走車両:乗用車1台、事故関係車両10台

【死傷者】死亡3名(逆走車運転手1名、順走車運転手1名、渋滞末尾に追突された車両の乗員1名)



至 東京方面

※国土地理院地図を加工

---> : 逆走経路(想定)

行き先路面標示



矢印路面標示の大型化



ラバーボールウィングサイン※



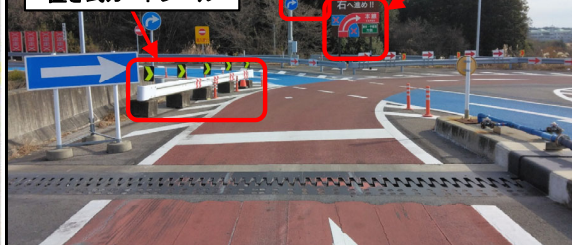
特別転回案内看板※



信号改良

方向案内看板の大型化

置き式ガードレール



▼視覚的対策強化

- ・プレッシャーウォール (対策済)
- ・矢印路面標示の大型化 (対策済)
- ・行き先路面標示 (対策済)
- ・方向案内看板の大型化 (対策済)
- ・信号改良: 青信号→赤信号 指定方向矢印 (対策済)

▼物理的対策

- ・路面埋込型ブレード (未実施)
- ・ウエッジハンプ (対策済)
- ・置き式ガードレール (対策済)

※国土地理院 航空写真を加工

至 西那須野塩原IC

【逆走想定ルート③】
本線合流部

ウエッジハンプ



PAランプ部
進入禁止看板・矢印板
矢印路面標示※



＜出典＞東北道における逆走事故対策について県土整備部道路保全課 R7.12.19
※第8回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会資料 R7.6.25

1) 逆走対策について①逆走対策の動向(高速道路)

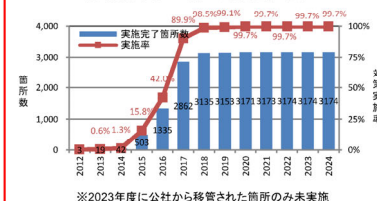
- 高速道路においては、全国統一的な基本的対策が概ね完了しているが、依然として発生する逆走案件に対応するため、重点対策箇所※について、現地条件等を踏まえた対策が実施される。

▼全国統一的な基本的対策(矢印路面標示等)の実施状況

(1) 分合流部・出入口部への対策

- 高速道路会社管理区間の全てのIC・JCT・SAPA(3,182箇所)を対象に、大型矢印路面標示やラバーポール等の物理的・視覚的な対策を実施
- 2017年に9割完了、2024年末時点で99.7%完了

分合流・出入口部の対策進捗状況



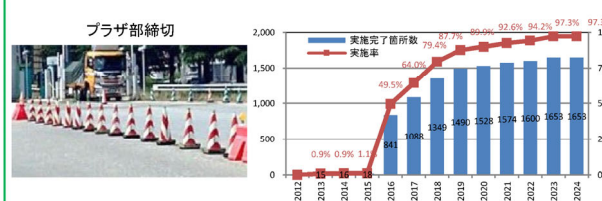
※2023年度に公社から移管された箇所のみ未実施



(2) 料金所プラザ部への対策

- 高速道路会社管理区間の全ての料金所(1,699箇所)を対象に、プラザ部の締切り対策を推進
- 2020年に9割完了、2024年末時点で97.3%完了

料金所プラザ部の対策進捗状況

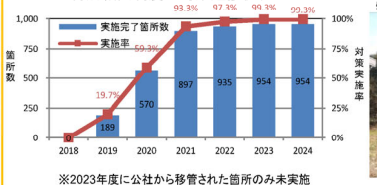


(4) 特別転回制度の案内強化対策

- 高速道路会社管理区間※の構造上対応可能な全てのIC(961箇所)を対象に、特別転回の案内掲出を実施
- 2021年に9割完了、2024年末時点で99.3%完了

※NEXCO東日本・NEXCO中日本・NEXCO西日本・本四高速の4社

特別転回制度の対策進捗状況



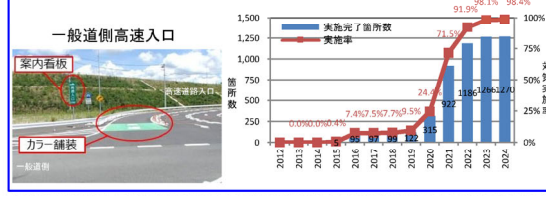
※2023年度に公社から移管された箇所のみ未実施



(3) 高速道路と一般道との接続部への対策

- 高速道路会社管理区間のうち一般道と接続する全ての箇所(1,290箇所)を対象に、一般道側に高速入路を案内する注意喚起看板やカラー舗装等の対策を実施
- 2022年に9割完了、2024年末時点で98.4%完了

一般道側高速入口の対策進捗状況



▼重点対策箇所の対策実施方針

＜出典＞第8回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会資料(2025.6.25)

重点対策箇所に対しては、逆走事案個々の分析及び現地条件等を踏まえ、下記の対策内容を検討し、効果的な対策となるよう展開

【対策①】 全国統一的な基本的対策(矢印型路面標示・注意喚起看板・矢印板・ラバーポール・カラー舗装等)の追加

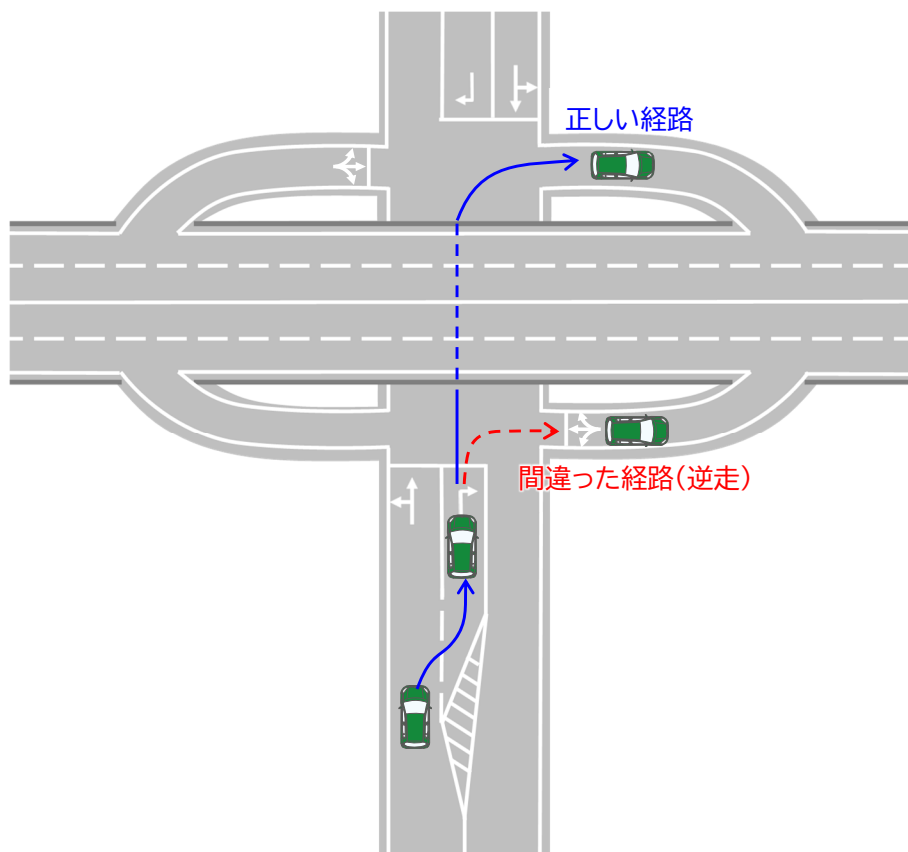
【対策②】 カタログ化した「道路側注意喚起技術」10技術の活用(視覚的・物理的な注意喚起)

1) 逆走対策について②逆走対策の動向(県内一般道)

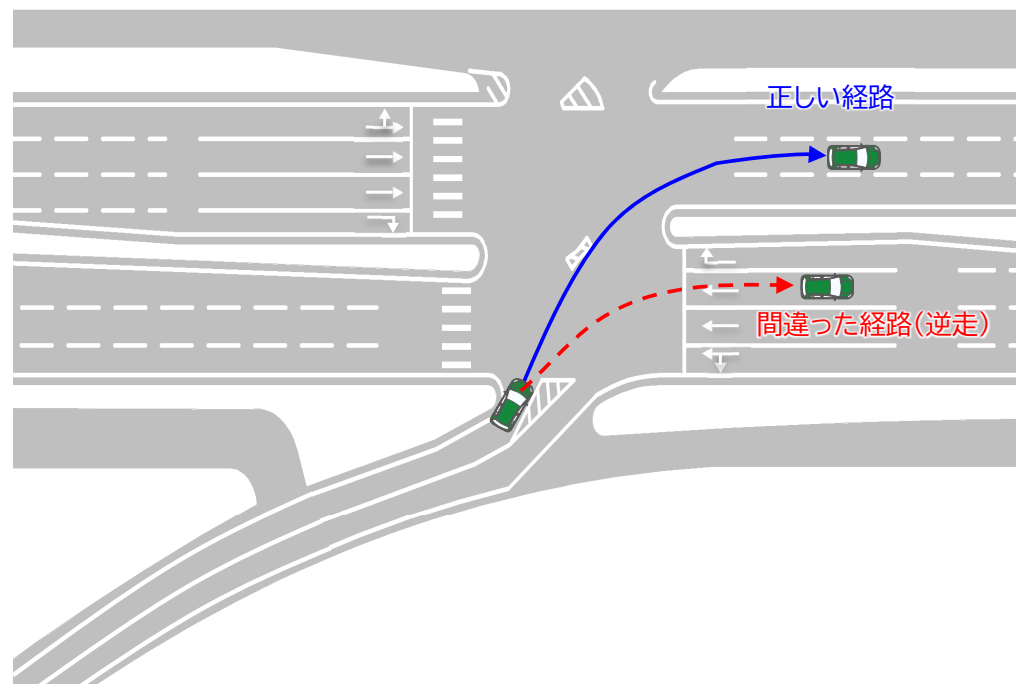
- 一般道において、逆走事故が懸念される箇所として「立体交差下の平面交差点」や「多車線の平面交差点」が挙げられる。
- 近年逆走対策への意識が高まっていることも踏まえ、県内の一般道の逆走対策を推進していきたい。

一般道で逆走が懸念される箇所

立体交差下の平面交差点



多車線の平面交差点



1) 逆走対策について③逆走に関する事故危険区間(一般道)の対策検討方針

- 対策の検討にあたっては、走行に関する規制(ルール)の明示を最優先とし、続いて逆走を未然に防ぐための周知、注意喚起や走行誘導対策、最後に逆走してしまった場合に逆走を気づかせる対策を打つことを基本とし、現地の走行位置の状況に応じて個別に対策を立案する。

対策の優先度と対策メニュー

走行位置に応じた対策方針

対策方針の優先度

対策メニュー(例)

【①規制・抑制】

通行ルールを
明示する

【②周知・注意喚起・走行誘導】

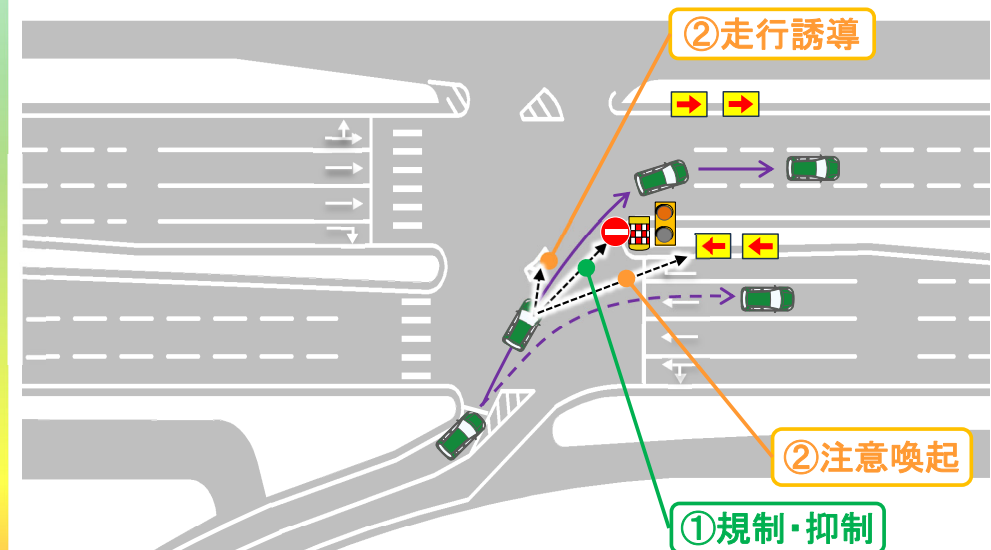
逆走を未然に
防ぐ

【③逆走認知】

逆走を気づかせ、
重大事故を予防
する

- ・規制標識の設置、見直し
- ・ダイヤマークの明記
- ・矢印マークの設置(走行方向)
- ・クッションドラム・ブリンカーライトによる注意喚起
- ・案内標識の工夫
- ・注意喚起看板
- ・ウェッジハンプ
- ・路面埋込型ブレード
- ・錯視効果を応用した路面標示
- ・プレッシャーウォール
- ・電光掲示板による逆走警告

多車線の平面交差点の場合



※③逆走認知は主に立体交差下の平面交差点で実施する対策となる。

1) 逆走対策について④逆走対策の事例 【①規制・抑制】

規制標識(車両進入禁止)



規制標識(指定方向外進行禁止)



1) 逆走対策について④逆走対策の事例 【②周知・注意喚起・走行誘導】

案内標識の工夫(車両進入禁止)



ブリンカーライトやクッションドラムによる車線位置の明確化



路面標示(右折導流路・ダイヤモンド)による走行位置の明確化



1) 逆走対策について④逆走対策の事例 【③逆走認知】

プレッシャーウォール

A



電光掲示板による逆走警告

B



ウェッジハンプ

C



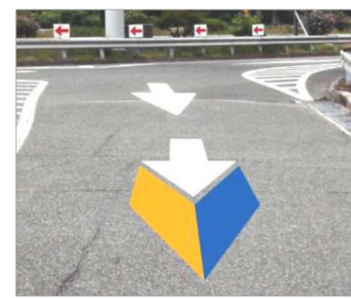
路面埋込型ブレード

D



錯視効果を応用した路面標示

E



A,B,C,D <出典1> 逆走対策技術カタログ: https://www.e-nexco.co.jp/activity/reverse/policy_catalog.html

E <出典2> 第5回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会 資料2-2: 公募技術の現地展開状況、https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/reverse_run/doc05.html

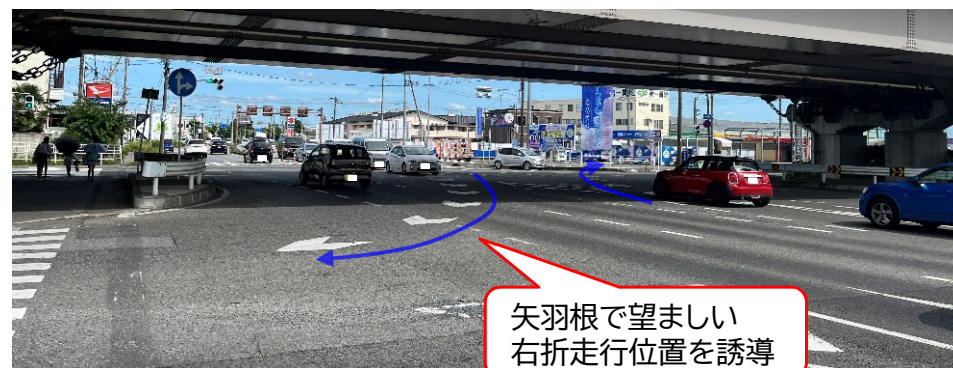
1) 逆走対策について⑤逆走対策の事例：管内の設置事例

- 一般道における管内の逆走対策設置事例を下記に示す。

【②周知・注意喚起・走行誘導】対策事例

矢羽根による走行位置の誘導

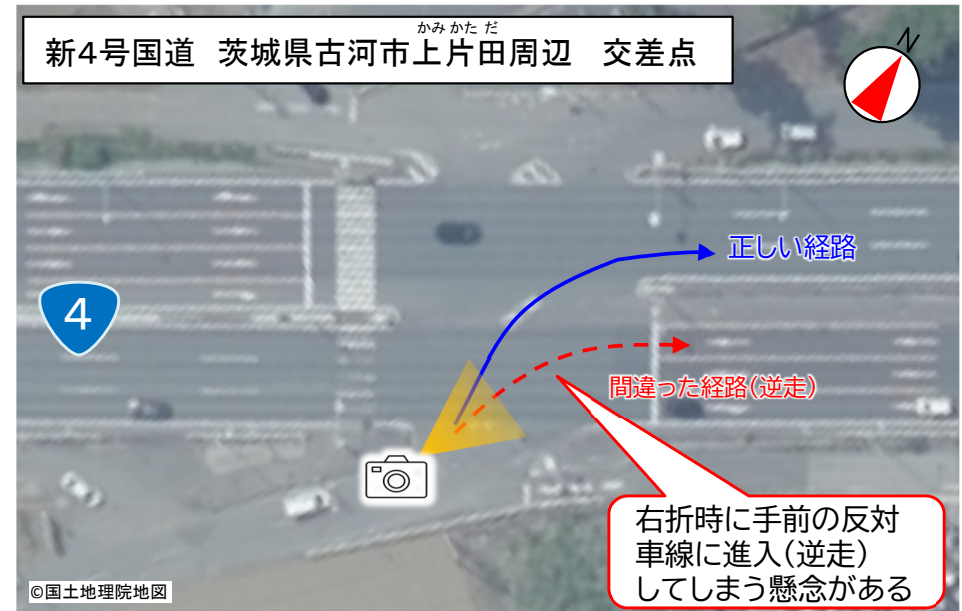
立体交差下の平面交差点



【②周知・注意喚起・走行誘導】対策事例

規制標識・縁石シートによる進入抑止

多車線の平面交差点



2) 逆走懸念箇所への対策実施事例の紹介①久部交差点【報告】

- 規制標識が車両から見えづらいことや、右折先が橋脚で見えづらいことによる逆走の懸念があるため、標識改善や通行位置の明確等の対策を今年度あるいは次年度工事で施工予定。

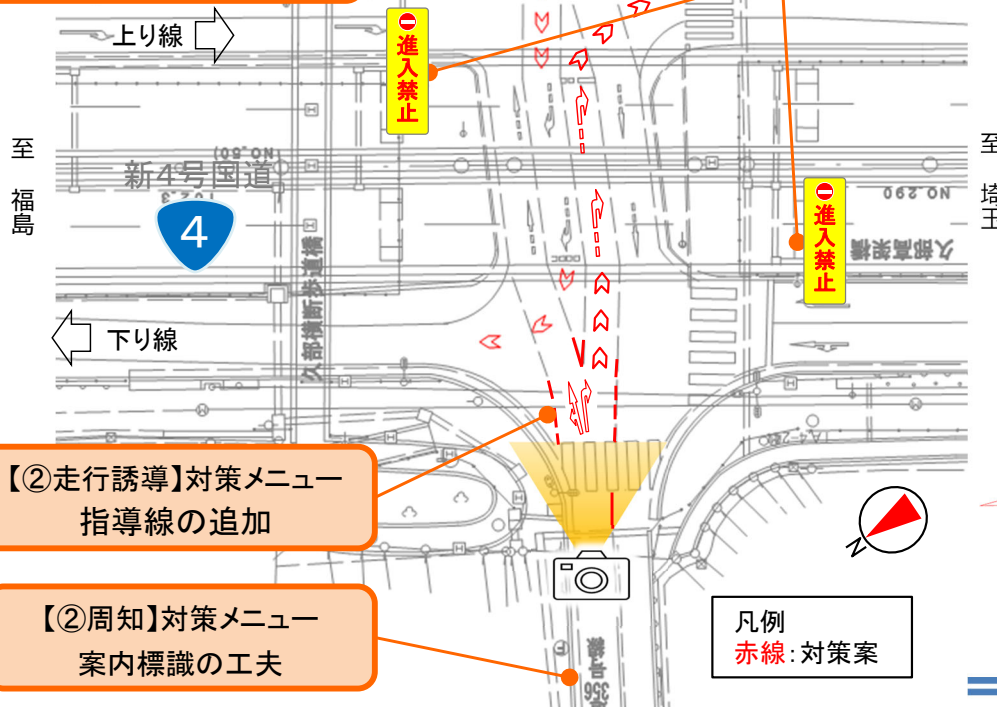
●位置図



対策メニュー

【②走行誘導】対策メニュー
矢羽根の設置

【②注意喚起】対策メニュー
注意喚起看板を設置
規制標識の改善(向き)



▲対策前の状況

(R7年7月18日撮影)



▲矢羽根の設置・路面標示の追加イメージ

2) 逆走懸念箇所への対策実施事例の紹介②佐野田沼IC交差点【報告】

- 北関東自動車道の佐野田沼ICにおいて、誤進入車が本線車両と衝突する逆走事故が発生。
- 一般道入口(県道交差点)部への視覚的対策(路面標示・進入禁止看板など)を実施。

●位置図



【対策項目(栃木県施工)】

- 視覚的対策
- ・高速入口看板
- ・ポストコーン
- ・路面標示
- ・進入禁止看板



2) 逆走懸念箇所への対策実施事例の紹介②佐野田沼IC交差点【報告】

- 佐野田沼IC出口部(市道2116号線)において、誤進入を防ぐための対策(規制標識・進入禁止看板・錯視効果路面標示)を実施。

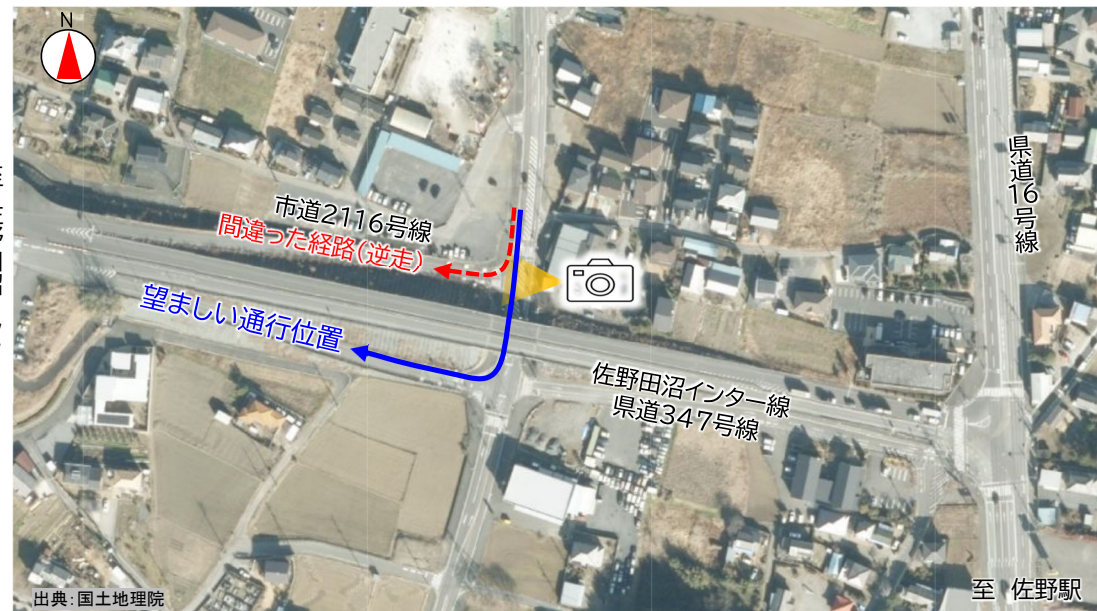
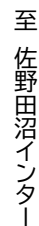
●位置図



【対策項目(佐野市施工)】

- 視覚的対策
 - ・規制標識(進入禁止)
 - ・進入禁止看板
 - ・錯視効果路面標示

現況写真



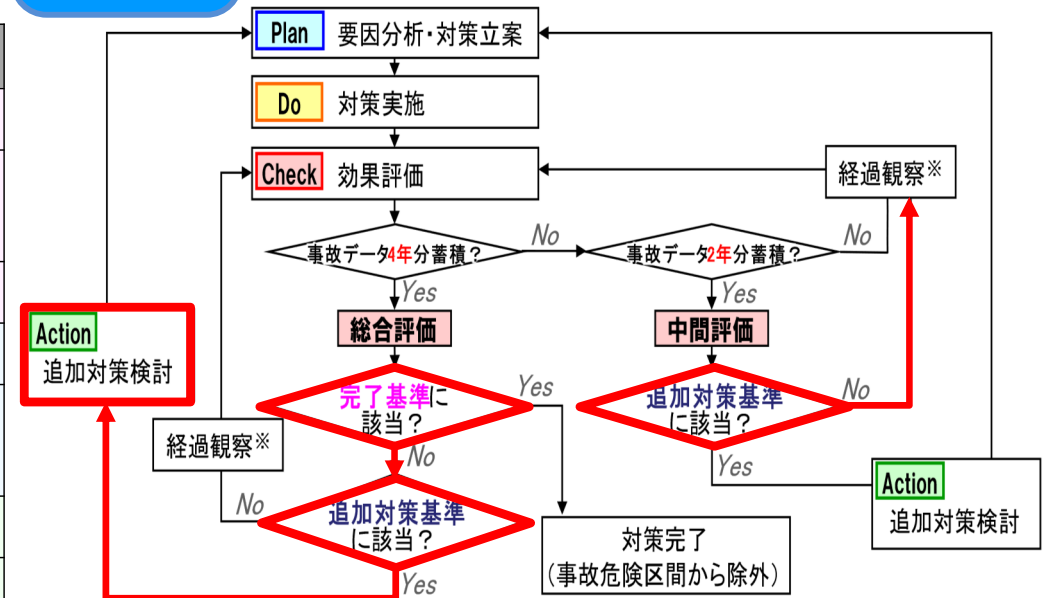
3) 逆走懸念で抽出された箇所に係る事故危険区間の評価について①現行ルール【審議事項】

- 事故危険区間には、“C.特徴的な区間”として逆走懸念で抽出された箇所がある。
- 現行の評価フローは、逆走懸念で抽出された箇所の評価に課題がある。

抽出基準

指標区分	指標	R5基準
A.事故多発区間 いずれかの指標（基準値）に該当	死傷事故件数	5件/4年
	死傷事故率	230件/億台キロ かつ 死傷事故件数4件/4年
	事故危険箇所	指定箇所すべて
B.死亡・重傷事故多発区間 いずれかの指標（基準値）に該当	死者数	2人/4年
	重大事故件数 (死亡・重症事故件数)	2件/4年、かつ 死傷事故件数 4件/4年
C.特徴的な区間 ※H22基準：3指標以上の基準値に該当、 かつ死傷事故件数8件/4年以上の区間に 該当 ※H27基準：2指標の基準値に該当する 箇所を抽出、または逆走発生箇所 ※R5基準：いずれかの指標（基準値）に 該当 特徴的な区間として 逆走懸念箇所を抽出	夜間事故件数	4件/4年
	歩行者・自転車事故	4件/4年
	高齢者事故	3件/4年
	子供事故	2件/4年
	追突事故	5件/4年 かつ ETC急ブレーキ多発区間
	バリアフリー法の特定道路	-
	逆走発生箇所	立体交差点
D.安全性の危惧	地域の声 アンケートによる指摘箇所	指摘箇所

評価フロー

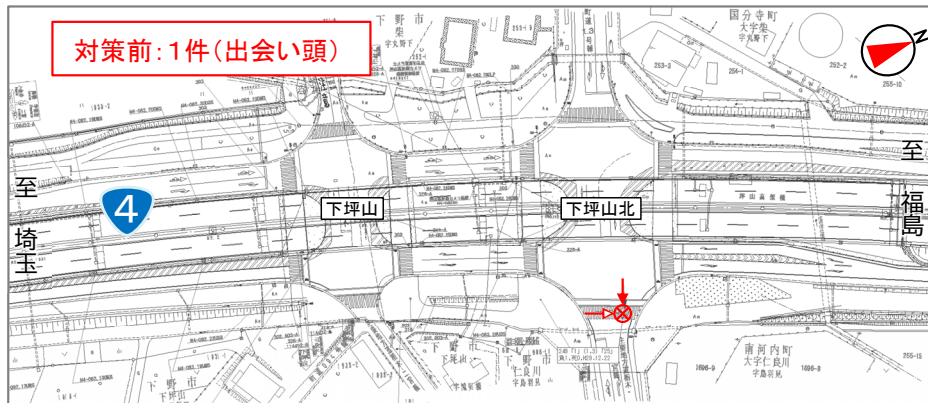


3) 逆走懸念で抽出された箇所に係る事故危険区間の評価について②現行の課題【審議事項】

- 逆走懸念で抽出された箇所は、事故発生件数で抽出されていないため、事故発生件数が少ない。
- そのため、現行の“死傷事故件数の削減割合”からでは対策完了にできない。

逆走懸念で抽出された箇所でも事故が少ない箇所の事例：
事故危険区間(195_下坪山)

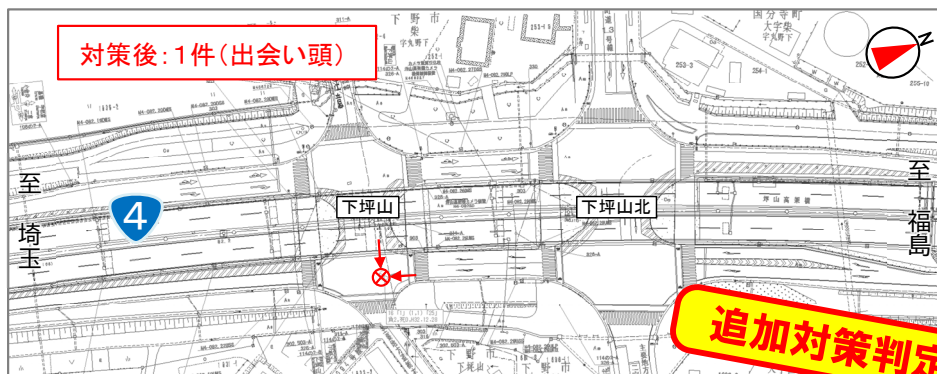
▼事故発生図(対策前:H27~H30)



下記の逆走対策を実施

- ・右折指導線の追加
- ・中央線位置の変更
- ・ゼブラ位置の変更
- ・ラバーポールの設置(延伸)

▼事故発生図(対策後:R2~R5)



現行基準では完了基準・追加対策基準に課題がある

【完了基準】

- ①「D.安全性の危惧」のみで抽出された箇所は全抽出基準をクリア
- ②上記以外の箇所は、死傷事故件数が5割以上削減かつ全抽出基準をクリア

【追加対策基準】

- ①対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合(中間評価時は死傷事故件数が75%以上増加)
- ②対策後に死亡事故等の重大事故が発生した場合

“死傷事故件数が5割以上削減”によって、事故1件でも追加判定となる(対策前1件⇒対策後1件のため0割削減)。
⇒逆走懸念で抽出されたのに1件の出会い頭事故の追加対策を講じなければならない。

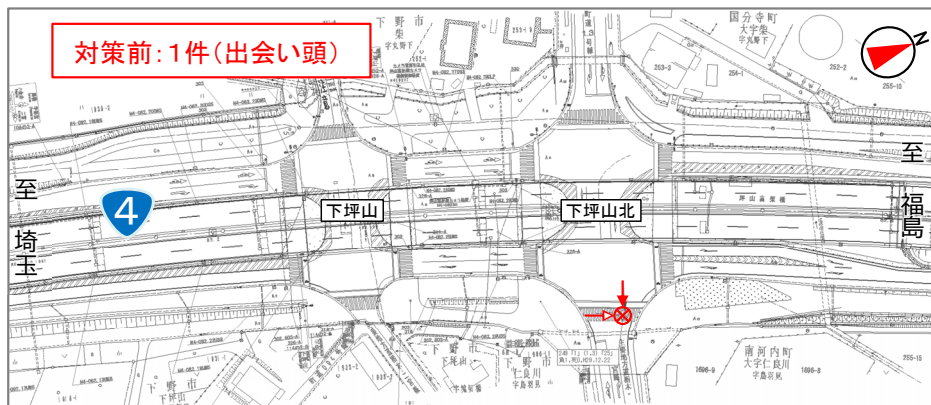
追加対策判定

3) 逆走懸念で抽出された箇所に係る事故危険区間の評価について③改善案【審議事項】

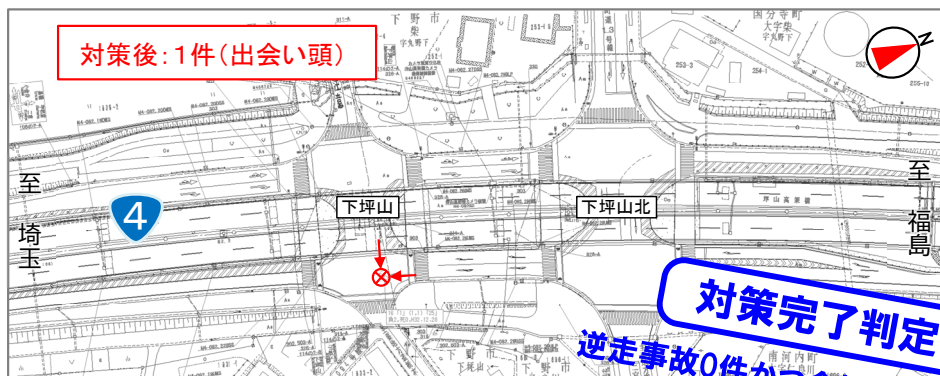
- 逆走懸念で抽出された箇所を考慮した記載を追加する。

逆走懸念で抽出された箇所では事故が少ない箇所の事例：
事故危険区間(195_下坪山)

▼事故発生図(対策前:H27~H30)



▼事故発生図(対策後:R2~R5)



対策完了判定
逆走事故0件かつ全抽出基準をクリア

下記の逆走対策を実施
・右折指導線の追加
・中央線位置の変更
・ゼブラ位置の変更
・ラバーポールを設置(延伸)

【完了基準】

<現行>

- ①「D.安全性の危惧」のみで抽出された箇所は全抽出基準をクリア
- ②上記以外の箇所は、死傷事故件数が5割以上削減しかつ全抽出基準をクリア

<見直し案>

- ①「D.安全性の危惧」のみで抽出された箇所は全抽出基準をクリア
- ②「C.特徴的な区間_逆走発生箇所」のみで抽出された箇所は逆走事故0件かつ全抽出基準をクリア
- ③上記以外の箇所は、死傷事故件数が5割以上削減しかつ全抽出基準をクリア

逆走事故が発生していなければ、その他事故が少ないのに追加対策判定になることがなくなる

【追加対策基準】

<現行>

- ①対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合(中間評価時は死傷事故件数が75%以上増加)
- ②対策後に死亡事故等の重大事故が発生した場合

<見直し案>

- ①「C.特徴的な区間_逆走発生箇所」のみで抽出された箇所は逆走事故が発生又は逆走以外の事故が抽出基準に該当する場合(中間評価時は逆走事故が発生又は全ての基準の2年換算値に該当)
- ②上記以外の箇所は、対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合(中間評価時は死傷事故件数が75%以上増加)
- ③対策後に死亡事故等の重大事故が発生した場合

4. 生活道路事故対策の取組について【報告】

1) ゾーン30プラスの概要・取組の推進に向けた国の支援

- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの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、道路管理者と警察が連携しながら整備を推進。
- 国土交通省は、道路管理者及び警察の取組に対し、ETC2.0データを用いた分析結果の提供等により取組全般を支援。

●「ゾーン30プラス」の概要



●「ゾーン30プラス」の取組フロー

<道路管理者及び警察が取り組む内容>

【地域の課題の把握】

交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望等を把握

【「ゾーン30プラス」(候補)の設定】

道路管理者と警察が連携し、地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえて設定

【「ゾーン30プラス」整備計画の策定】

・道路管理者と警察が連携し、整備計画(案)を検討・作成
・対策内容について地域住民等と合意形成を図り、整備計画を策定

【対策の実施】

「ゾーン30プラス」整備計画に基づき、対策を実施

【対策の効果検証】

対策実施による効果について検証

【「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実】

対策の効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性等について検討

P D C A サイクルの継続的な取組

市町村（道路管理者）

国土交通省（支援）

「ゾーン30プラス」におけるデータの分析を依頼

Plan・Do

分析結果を踏まえ、関係者の連携・協力により対策の検討・実施（社会実験含む）

対策の効果検証のためのデータ分析を依頼

Check・Action

分析結果を踏まえた対策の改善・充実

・依頼された区域におけるデータ分析を実施

・分析結果の提供

・可搬型ハンプの貸出し
・有識者(専門家)のあつせん
・技術情報の提供

・関係者として参画

・財政支援
・交通安全対策補助（地区内連携）

・依頼された区域におけるデータ分析を実施

・分析結果の提供

2) ETC2.0データを活用した生活道路の交通安全対策支援

- 課題把握の段階では、ETC2.0データの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制等の対策立案・実施が可能。
- 効果検証の段階では、対策前後における走行速度等の比較から効果を把握し、検証結果を踏まえたPDCAサイクルの推進により対策の改善等の検討が可能。

●生活道路における交通安全対策の進め方

Plan

事故の発生状況やビッグデータの分析等から、(潜在的なものも含めた)事故の発生要因を把握

Do

発生要因となる危険性を除去・軽減するための対策を実施

Check

対策効果の確認・検証

Action

対策の改善・充実

●ETC2.0データを活用した取組の進め方

Plan (課題把握)

- 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特定**
⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



▲急ブレーキ発生箇所及び30km/h超過区間の分析事例

Check (効果検証)

- 対策前後の走行速度、30km/h超過割合等から**対策効果を把握**
⇒効果検証結果を踏まえた対策の改善等の検討が可能



▲可搬型ハンプ設置区間の効果検証事例

出典：国土交通省資料（第3回「ゾーン30プラス」実務者向けセミナー資料（2023年10月））を加工して作成

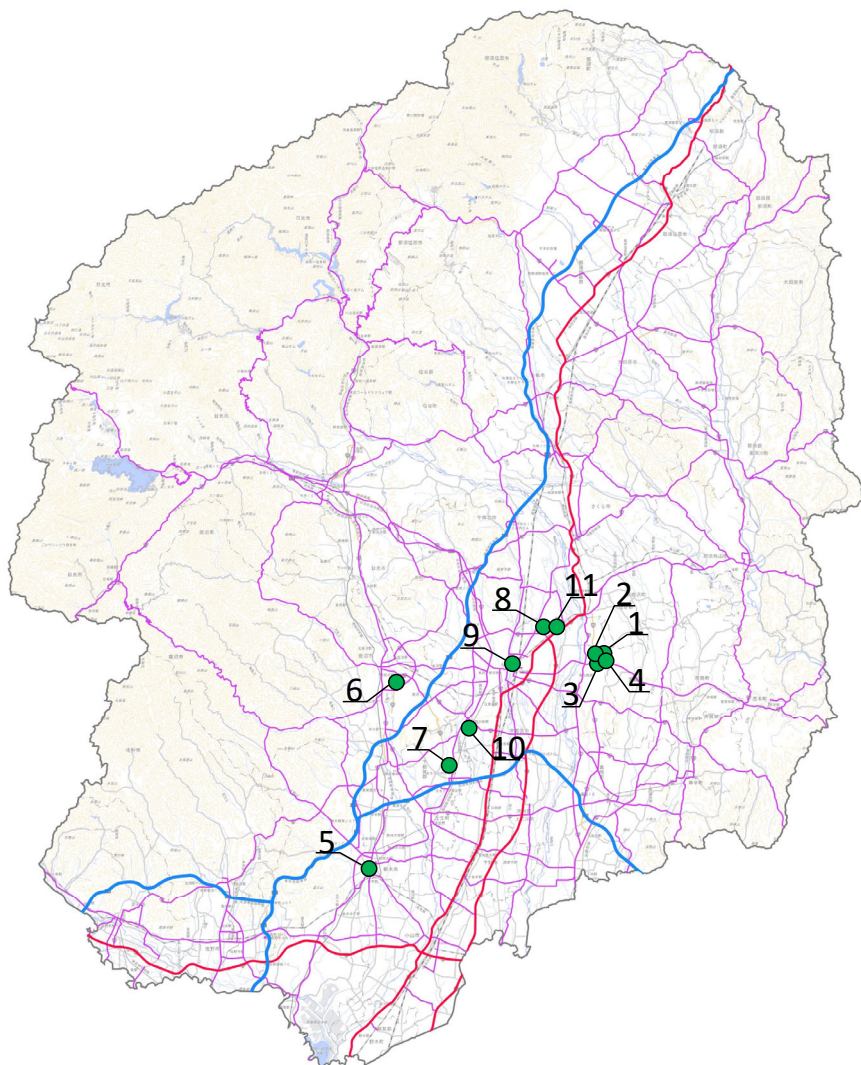
3) 栃木県内のゾーン30プラス登録状況

- 栃木県内では、10地区において「ゾーン30プラス」の整備計画が策定。対策実施済み地区の整備効果の検証や、対策未実施地区の対策を推進。
- 宇都宮市の2地区について令和8年6月に整備計画を策定した。

●「ゾーン30プラス」整備計画策定地区

No.	市町村	地区名	整備計画の策定	ゾーン30プラスの整備完了
1	宇都宮市	ゆいの杜7丁目	R5.11.17	R6.3.14
2	宇都宮市	ゆいの杜3丁目	R5.11.17	R6.3.14
3	宇都宮市	ゆいの杜4丁目	R5.11.17	R6.3.14
4	宇都宮市	ゆいの杜6丁目	R5.11.17	R6.3.14
5	栃木市	入舟町地区	R5.3.27	R6.3
6	鹿沼市	西茂呂4丁目地区	R7.1.28	R8.3（予定）
7	壬生町	北小林地区	R5.2.15	R5.3.24
8	宇都宮市	奈坪台地区	R7.1.17	R7.2.4
9	宇都宮市	東塙田地区	R7.8.27	R8.9（予定）
10	宇都宮市	みやのもり地区	R8.6.9	R8.11（予定）
11	宇都宮市	下岡本地区	R8.6.9	R8.11（予定）

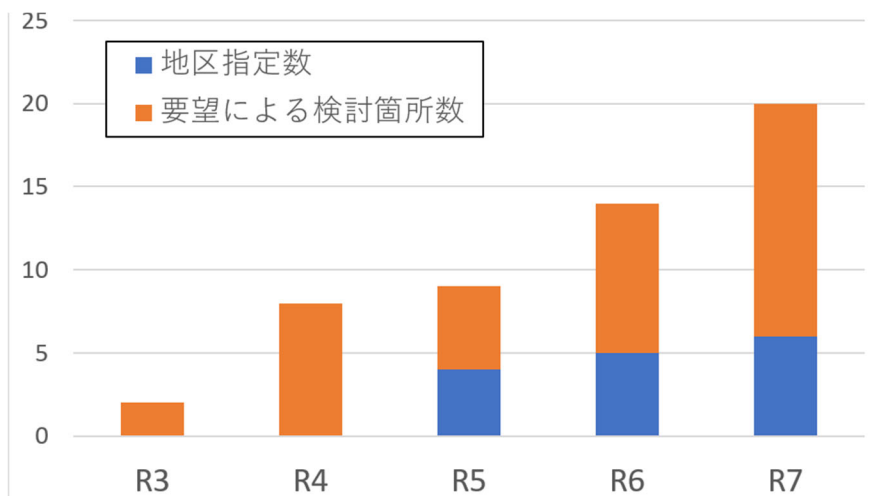
R8.9 2地区の整備計画を新たに策定。



4) 宇都宮市における生活道路対策の進捗報告【報告】

- 本市では、R8年3月末までに、「ゾーン30プラス」を6地区で指定。
- R8年度は、「みやのもり地区」と「下岡本地区」の2地区を指定予定。
- 「ゾーン30プラス」の指定要望数は、年々増加傾向にあるため、これまでの各地区における交通安全対策の実績を踏まえ、引き続き安全対策に取り組んでいく。

■「検討箇所数」と「地区指定実績」



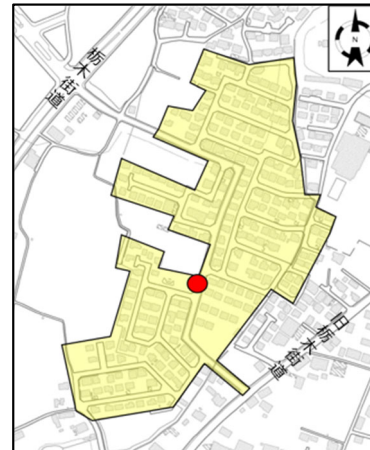
■【参考】R8年度 実証実験（仮設ハンプ）実施状況

宝木小学校周辺（駒生町）（R8.6.17～7.21）



■R8年度 指定予定箇所

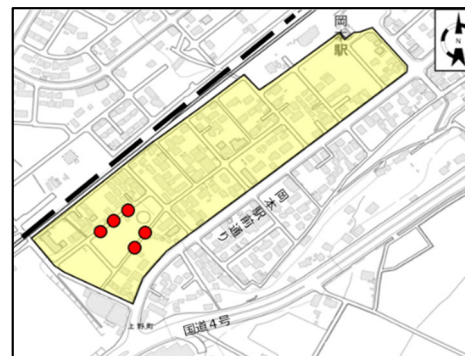
みやのもり地区（西川田町）



仮設スモーズ横断歩道設置状況（R7.2～3）



下岡本地区（下岡本町）



シケイン（クランク）設置状況（R8.3～現在）



凡例
 ■ 「ゾーン30プラス」導入予定区域
 ● 物理的デバイス設置箇所

5) 宇都宮市東塙田地区の仮設ハンプの実証実験(R6.6～R6.7)の効果検証結果報告【報告】

- 宇都宮市東塙田地区では、宇都宮市・栃木県警・宇都宮国道事務所が連携し、地元と意見交換を行いながら、車両の速度抑制を目的とした仮設ハンプの実証実験(R6.6～R6.7)を実施。
- 効果検証の結果、走行速度は5.0km/h抑制され、騒音・振動の数値は基準値以下であった。
- 仮設ハンプで効果を確認したため、地元に合意を得たうえで本設ハンプを設置(R7.9)。

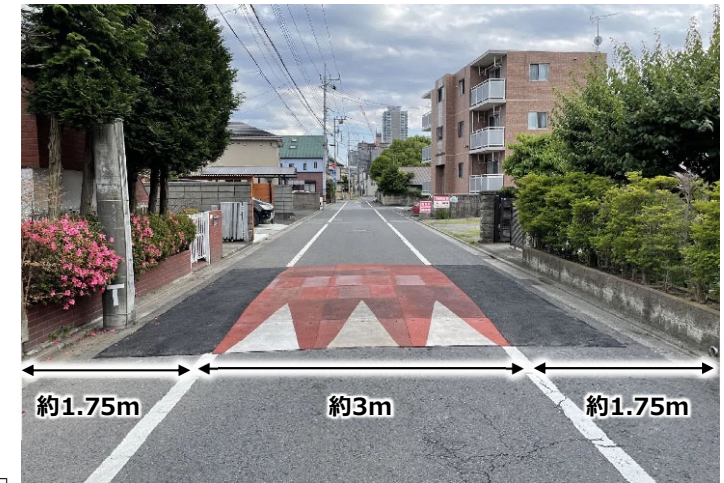
■ 東塙田地区の実験概要



- 実験期間：令和6年6月5日（水）～7月2日（火）
- 検証内容：速度抑制効果、騒音・振動調査 等

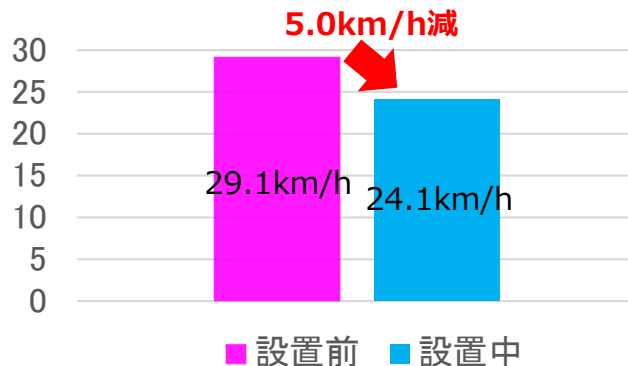


仮設ハンプ設置状況

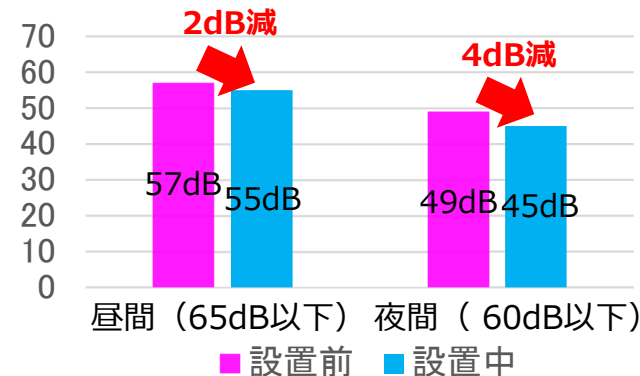


■ 仮設ハンプの効果検証結果

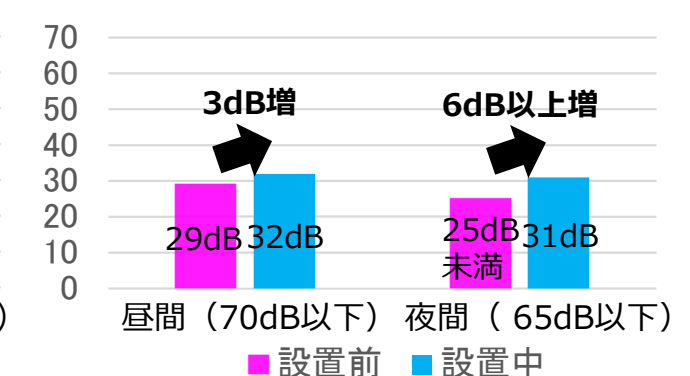
1. 走行速度（ビデオカメラ調査による）



2. 騒音



3. 振動



5. その他

改正道路交通法（自転車青切符R8.4.1施行）

自転車を安全・安心に利用するために（自転車ルールブック）の作成

資料の目的と構成

目 的

自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入に当たり、自転車の基本的な交通ルールと警察の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について周知を行い、自転車の安全・安心な利用を図るための資料（警察庁HPで公表）

構 成

- ① 自転車への青切符の導入の背景と手続（導入の背景、検挙後の手続の変更点、青切符の対象とならない場合）
- ② 自転車の基本的な交通ルール（自転車安全利用五則の紹介）
- ③ 自転車の交通違反の指導取締り（基本的な考え方、指導取締りを重点的に行う場所・時間帯）
- ④ 青切符以外に、自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分（自転車運転者講習、運転免許の停止）
- ⑤ 自転車の交通ルール

自転車の基本的な交通ルール

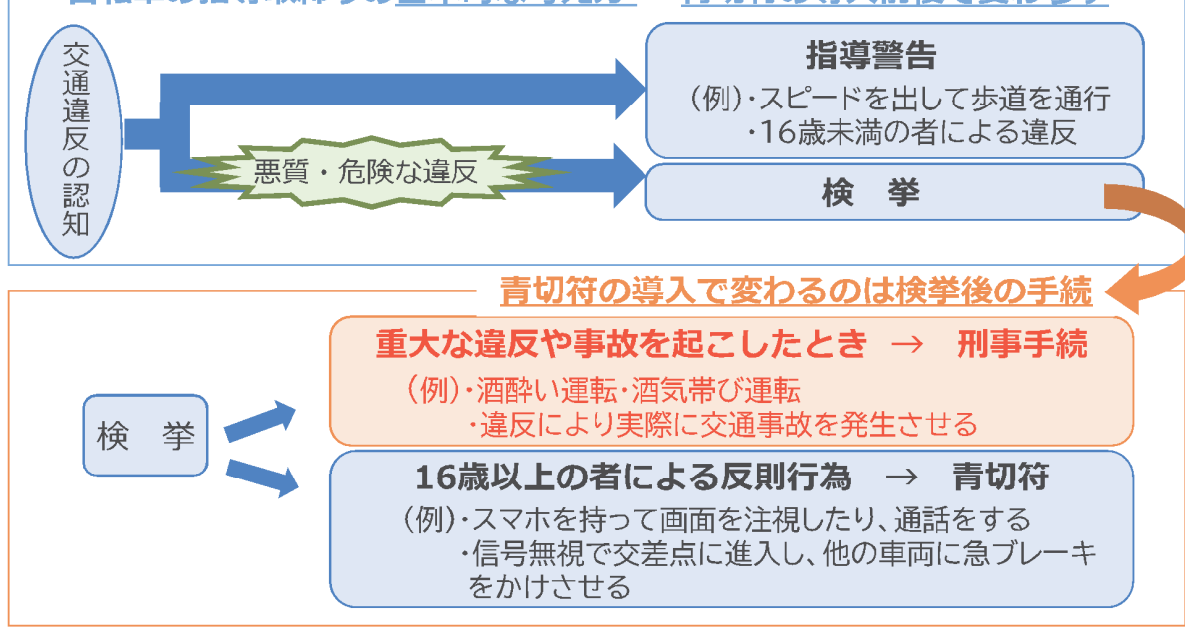
自転車安全利用五則

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止
を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

➡ 五則に基づく基本的ルール、
違反した場合における危険性
等を解説

自転車の指導取締りの基本的な考え方

自転車の指導取締りの基本的な考え方 → 青切符の導入前後で変わらず



改正道路交通法（自転車青切符R8.4.1施行）

自転車の指導取締りの基本的な考え方

- 自転車の交通違反を認知した場合、基本的には現場で指導警告を実施
- ただし、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反（「違反自体が悪質・危険なもの」①・②、「違反態様が悪質・危険なもの」③・④・⑤）であるときは検挙の対象
- 指導取締りは、自転車の交通違反と交通事故の防止が必要であるとして各警察署が指定した「自転車指導啓発重点地区・路線」等で、事故が多い朝の通勤・通学時間帯や日没前後の薄暗い時間帯を中心に重点的に実施

違反自体が悪質・危険なもの

* 以下に記載している交通違反は例であり、これら以外の違反でも検挙の対象となり得ます。

① 刑事手続によって処理される重大な違反

〔検挙（刑事手続により処理）〕

（例）



飲酒運転



あおり運転



ながらスマホで道路における危険を生じさせた場合

② 反則行為の中でも、重大な事故につながるおそれが高い違反

〔検挙（青切符が交付され、反則金を納付すれば手続終了）〕

（例）



遮断踏切立入り



ブレーキなし
自転車制動装置不良



ながらスマホ

違反態様が悪質・危険なもの

* 以下に記載している交通違反は例であり、これら以外の違反でも検挙の対象となり得ます。

③ 違反により実際に交通事故を発生させたとき

〔検挙（刑事手続により処理）〕

（例）



ハンドルから手を離して自転車を運転した結果、歩行者と衝突したとき

④ 違反の結果、実際に交通への危険を生じさせたり、事故の危険が高まっているとき

〔検挙（青切符が交付され、反則金を納付すれば手続終了）〕

（例）



信号無視で交差点に進出し、青信号で進行している車両に急ブレーキをかけさせたとき



傘を差しながら一時不停止をしたとき

⑤ 違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行ったとき

〔検挙（青切符が交付され、反則金を納付すれば手続終了）〕

（例）



警察官による指導警告に従わず、右側通行を継続したとき



前方に指導取締りを行っている警察官の姿を認めながら、それを気にすることなく、指導警告のいとまもなく信号無視をしたとき

改正道路交通法施行令

(生活道路の規制速度30km/h_R8.9.1施行)

改正事項 生活道路の法定速度の見直し

生活道路[※]における自動車の法定速度が引き下げられます!!

※ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のことです。

令和8年9月1日
改正道路交通法施行令施行

60 km/h → 30 km/h

▽ 以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです ▽

- 1 道路標識又は道路標示による中央線又は車道通行帯が設けられている一般道路
- 2 道路の構造上又は他の工事物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路
- 3 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加減速車線及び減速車線以外のもの
- 4 自動車専用道路

◆道路標識又は道路標示により最高速度が設定されている道路では、その速度が最高速度となります。例えば、道路標識により最高速度が40km/hと設定されている生活道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。

◆決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。

警察庁・都道府県警察

出典：生活道路における法定速度について
警察庁HPより

(URL:https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/doro/Residential_roads.html)