

# 新潟県内における事故ゼロプランの 取組と広報について

久保 悠夏<sup>1</sup>・田中 みわ<sup>2</sup>・池田 明寛<sup>3</sup>

<sup>1</sup>新潟国道事務所 調査課 技術審査第一係長 (〒950-0912 新潟県新潟市中央区南笹口2-1-65)

<sup>2</sup>新潟国道事務所 調査課 調査課長 (〒950-0912 新潟県新潟市中央区南笹口2-1-65)

<sup>3</sup>新潟国道事務所 建設専門官 (〒950-0912 新潟県新潟市中央区南笹口2-1-65)

交通事故データと地域の声に基づく交通事故対策サイクルである「新潟県事故ゼロプラン」は2010年度に取組を開始して以降2024年度で15年目を迎えた。本論文では、取組開始以降の新潟県内直轄国道における交通事故発生状況及び事故危険区間の登録実績を踏まえ、新潟県事故ゼロプランの対策効果を報告する。また、市民参加型の取組では市民に向けた広報により、理解と協力を得ることが重要である。これまでの広報実績を踏まえ、その効果についても報告する。

キーワード 交通事故対策, 広報, 新潟県

## 1. はじめに

国土交通省では、2010年8月より、幹線道路の交通安全対策の一つとして「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」（以下、「事故ゼロプラン」という。）を推進している。事故ゼロプランは、「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」をキーワードとして、事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間を「事故危険区間」として選定し、明確化している（図1）。事故要因に即した対策により、効率的、効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測、評価するというマネジメントサイクルを構築している。

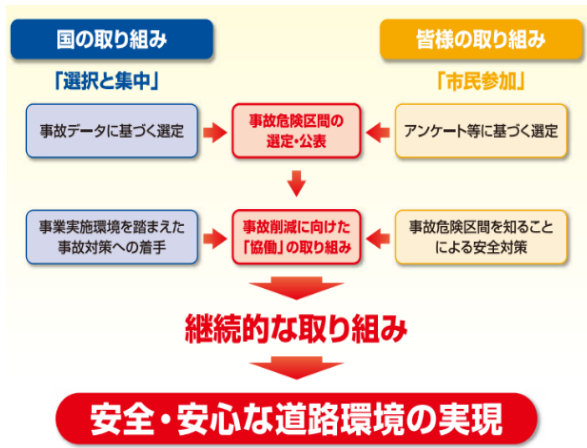


図1 新潟県事故ゼロプランの概要<sup>1)</sup>

新潟県事故ゼロプランも上記方針に基づき、2010年の取組開始以降、毎年度、事故危険区間の登録から効果計測、評価に至るマネジメントサイクルを進めている。そこで、取組開始以降の交通事故発生状況及び事故危険区間の登録実績により、その対策効果を報告する。また、「市民参加・市民との協働」の方針を達成すべく、市民の理解と協力を得るための広報実績を踏まえ、効果を報告する。

## 2. 新潟県事故ゼロプランの概要

### (1) 対象及び推進体制

新潟県事故ゼロプランは、新潟県内の直轄国道を対象としている。

推進体制は表1のとおりであり、新潟国道事務所調査課が事務局を務め、同事務所管理第二課、高田河川国道事務所道路管理第二課、長岡国道事務所管理第二課、羽越河川国道事務所道路管理課の4事務所が事故危険区間

表1 新潟県事故ゼロプランの推進体制

組織	構成	役割
道路安全性検討委員会	学識経験者、関係団体、警察、新潟県※、新潟市※	事故危険区間の登録、除外等の審議
道路管理者	新潟国道事務所 高田河川国道事務所 長岡国道事務所 羽越河川国道事務所	事故危険区間の抽出、対策実施、効果評価
事務局	新潟国道事務所	委員会運営、進捗管理、データベース作成

※オブザーバー

の抽出，効果評価判定を行い，その結果を有識者等で構成される道路安全性検討委員会（以下，「委員会」という。）に諮り，決定するという体制になっている。

## (2) 事故ゼロプランの仕組み

事故ゼロプランの仕組みは図2に示すとおりであり，毎年度，事故危険区間の登録から効果評価，事故データベースの作成に至るPDCAサイクルを進めている。

### a) 事故危険区間選定【PLAN】

事故危険区間の選定条件は，事故データに基づく選定と地域の声に基づく選定の大きく2つの観点を設定している（表2）。事故データに基づく選定は，最新のITARDAデータ（交通事故総合分析センターが毎年提供

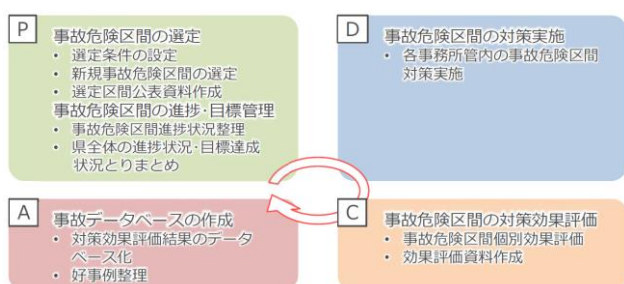


図2 新潟県事故ゼロプランPDCAサイクル

表2 事故危険区間選定の考え方

	選定方針	選定項目
事故データに基づく選定	最新データにより事故多発区間を選定	<b>①死傷事故多発区間、重大事故発生区間</b> ①-1.最新の事故データで死傷事故件数 25 件/年以上 ①-2.最新の事故データで死傷事故率 100 件/億台 km 以上かつ死傷事故件数 15 件/年以上 ①-3.最新の事故データで死傷事故率 100 件/億台 km 以上かつ重大事故率 10 件/億台 km 以上かつ死亡事故率 1 件/億台 km 以上 ①-4.日本損害保険協会が公表する交通事故多発差差点 ①-5.高齢者事故重点対策区間 最新の事故データで死傷事故率 100 件/億台 km 以上かつ第 1 当高齢者事故件数 05 件/年以上で、以下のいずれかの条件に該当する区間 i. 追突事故件数 10 件/年以上 ii. 車線逸脱事故件数 05 件/年以上 iii. 歩行者事故件数 05 件/年以上
		<b>②関係機関（警察、道路管理者、地元・自治体）が交通安全上対策が必要と考える区間</b> ②-1.事故危険箇所（H20 以降指定） ②-2.次点検プロセス結果等，警察が対策必要と考える区間 ②-3.道路管理者が交通安全上対策が必要と考える区間 ・死傷事故や重大事故が急増する区間、凍結・積雪時の事故多発区間、物損事故多発区間等の地域の特徴的な事故多発区間 ・潜在的な危険区間（ETC20 プローブ情報による急挙動多発区間） ・最新 1 年間の事故データの死傷事故率が 300 件/億台 km 以上かつ前 4 年データの死傷事故率が 100 件/億台 km 未満で、現地やデータの確認を行った上で、危険性が高いと認められた区間 ・死傷事故率 100 件/億台 km 以上かつ関連事業との連携区間 ②-4.地元や自治体のニーズ箇所
地域の声に基づく選定	交通安全上問題のある区間	<b>③通学路および児童等が日常的に利用する経路で交通安全上対策が必要な区間</b>
		<b>④アンケートによる意見収集</b>

する死傷事故1件ずつの情報が整理された「事故別データ」とDRM（一般財団法人日本デジタル道路地図協会が提供するデジタル道路地図）をベースに設定された区間毎に死傷事故が集計された「区間別データ」の総称。）により死傷事故件数，死傷事故率等を確認し，表2①-1～①-5のいずれかの項目の基準値を上回る区間を選定するものである。一方，地域の声に基づく選定は，警察や道路管理者，地元や自治体のニーズ等から交通安全上問題があるという意見が把握された区間やアンケートにより収集された意見を基に選定するものである。事故危険区間の選定条件は，事故発生状況，交通事故に関する全国的な動向等を踏まえ，委員会の承認を得て随時見直しを行っている。

### b) 事故危険区間の進捗管理【PLAN】

「事故危険区間進捗状況整理表」を作成し，進捗管理を行っている。各事務所が様式に内容を記入したものを事務局がとりまとめ，県内全体の進捗状況として委員会では報告している。

### c) 対策の実施【DO】

各事務所において，各事故危険区間の事故要因及び優先順位を踏まえて対策を実施している。

### d) 対策効果評価【CHECK】

対策完了の考え方は表3に示すとおりであり，事故危険区間選定時の考え方によって異なる。対策効果評価は各事務所が実施し，結果を事務局へ報告する（図3）。

表3 対策完了の考え方

	対策状況	対策完了の考え方
事故データに基づく選定	対策実施	<b>A)事故削減効果があった区間</b> 対策後2年分以上のデータ平均値で3割以上の事故削減が認められ，かつ「事故データに基づく選定条件」に該当しない区間（ただし，4年間はフォローアップを実施）
	対策未実施	<b>B)交通環境が変化した区間</b> 2回連続で「事故データに基づく選定条件」に該当せず，あわせて現地確認（商業施設撤退などの交通環境の変化の有無）を実施した区間
地域の声に基づく選定	対策実施	<b>C)安全性が確認できた区間</b> 対策が完了した区間（道路利用者アンケートによる意見収集や，車両挙動調査等により効果を確認できた区間）
	対策未実施	<b>D)対策等の必要性がなくなった区間</b> 治道施設の撤退により事故の危険性が低下した区間や，小学校の統廃合により通学路指定が解除され歩道整備の必要性がなくなった区間等（委員会にて報告・承認の上，事故危険区間から除外）

■対策実施区間の評価事例【No. 384 国道8号 国府交差点付近】



図3 効果評価判定資料の例

事故データに基づく選定で登録された事故危険区間は、新規道路整備やドットライン、自発光式文字表示板等の注意喚起策といった対策実施後、2年分以上の事故データを基に平均で3割以上の事故削減が認められ、かつ、事故データに基づく選定条件に該当しないことが確認された場合、事故削減効果があった区間として対策完了と考える。また、対策未実施であっても、2年連続で選定条件に該当せず、現地確認を実施したうえで、交通量の減少など、交通環境が変化し、安全性が向上したことが確認された区間については対策完了としている。

地域の声に基づく選定で登録された事故危険区間は、対策実施後、道路利用者向けの効果評価 WEB アンケートや警察ヒアリング、地域住民へのヒアリング等による意見収集や車両挙動調査により安全性が確認できた場合、対策完了と考える。また、対策未実施であっても前述同様の場合には対策完了としている。

いずれの場合においても、各事務所にて実施した対策効果評価について委員会での承認を得たうえで、対策完了判定とし、事故危険区間から除外する。

対策効果評価結果から対策完了と判定されない区間は、対策後の事故データや関係機関ヒアリング結果等をもとに、経過観察または要追加対策として取扱う。

#### e) 事故対策データベースの作成【ACTION】

対策効果評価結果をデータベース化し、好事例として今後の事故対策に反映できるよう、とりまとめも行っている。

### 3. 新潟県内直轄国道における交通事故発生状況

最新の2024年ITARDA区間別データより、直轄国道における死傷事故は2022年時点で514件であり、取組開始時2010年の1,637件から1,123件、約69%減少している（図4）（事故件数は2024年11月委員会で公表しているデータを基にしている）。

重大事故（死傷事故のうち、死者または重傷者（30日以上の治療期間を要した場合）が発生した事故）は2022年時点で91件であり、2010年から約53%減少している。ま

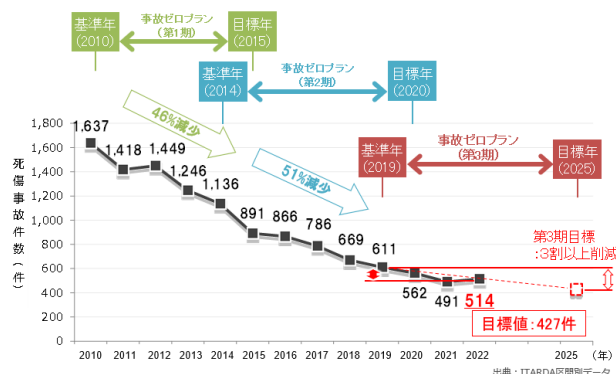


図4 直轄国道における死傷事故件数の推移

た、死亡事故は2022年時点で8件であり、2010年から途中増減はあるものの減少傾向にあり、約60%減少している（図5）。

### 4. 新潟県事故ゼロプランの取組状況

#### (1)交通事故削減目標の達成状況

新潟県事故ゼロプランは、2010年～2015年を第1期、2014年～2020年を第2期、2019年～2025年を第3期としている。各期とも基準年（開始年）に対して3割以上の死傷事故削減を目標と設定している。

第1期は46%、第2期は51%といずれも目標を大きく上回る死傷事故削減状況となった。

#### (2)事故危険区間の登録状況

事故危険区間は2024年11月時点で延べ413区間登録されてきた（図6）。このうち、対策完了と判定し、すでに事故危険区間から除外された区間が264区間、登録中が149区間であり、全体の約64%が対策完了となっている。対策完了判定をした区間のうち、表3 B)により未対策で事故危険区間から除外されたのは9区間であり、D)により除外された区間はこれまでになく、対策を実施した区間が255区間と全体の約97%を占める。

推移をみると、2019年以降、毎年20区間程度対策完了

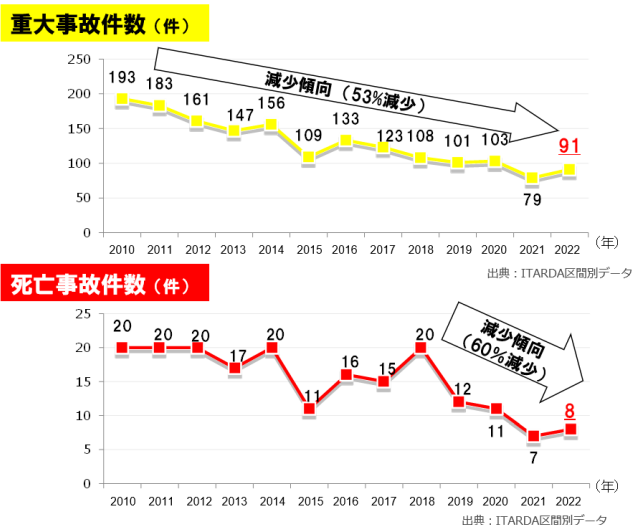


図5 直轄国道における重大事故件数及び死亡事故件数の推移

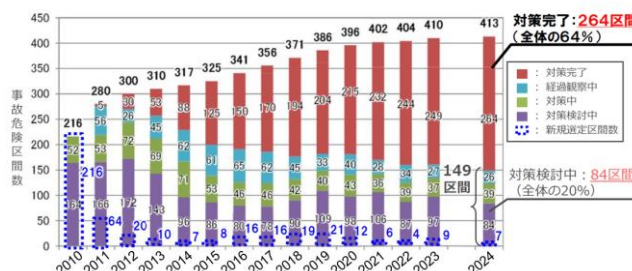


図6 事故危険区間登録数の推移

している一方、沿道環境の変化等により、毎年新たに10区間程度を事故危険区間に登録しており、差し引きを考慮すると、事故危険区間登録数は毎年10区間程度減少しており、登録区間の着実な解消が進んでいる。

また、延べ413区間のうち、事故データに基づく選定は158区間（登録中76区間、除外済み82区間）、地域の声に基づく選定は255区間（登録中73区間、除外済み182区間）（地域の声みに基づく選定区間のうち、道路利用者アンケートに基づく選定区間は100区間以上）である。事故データのみならず、関係機関や道路利用者等の声も着実に対策に結びついていると分かる。

### (3) 登録中の事故危険区間の対策状況

2024年現在事故危険区間の149区間のうち、経過観察中（対策を実施し、対策後のデータが蓄積するまでの段階）が26区間（17%）、対策中が39区間（26%）、対策検討中が84区間（56%）である。対策検討中の区間のうち、約72%の42区間が長期未対策区間（登録から5年以上経過する区間）となっており、解消に向けた取組が課題となっている。長期未対策の理由としては、登録後の事故減少による事業の優先順位の低下、他事業と要調整、地元関係機関等との調整中などがある。

### (4) 対策メニュー別の交通事故削減効果

事故危険区間において実施した対策を基に対策メニュー別の交通事故削減率を整理した（表4）。対策メニュー全体の平均事故削減率は45%となっている。5区間以上で実施した対策メニューのうち、「ドットライン（延伸含む）」、「自発光式文字表示板」, 「注意喚起看板（法定

表4 対策メニュー別の交通事故削減率

No.	種別	設置 区間数	年平均死傷事故件数(件/年)		
			対策前	対策後	削減率
1	ドットライン(延伸含む)	68	162.8	85.8	47%
2	注意喚起路面表示	50	104.8	60.0	43%
3	減速路面表示	3	4.0	1.8	56%
4	右折導流標示	7	8.0	5.3	34%
5	停止線の前出し	3	3.0	2.8	8%
6	自発光式文字表示板	6	16.3	6.5	60%
7	注意喚起看板(法定外)	10	17.0	6.8	60%
8	中央ゼブラ帯設置	4	9.8	7.0	28%
9	右左折車線設置(延伸含む)	21	51.8	29.5	43%
10	交差点改良	5	18.8	10.0	47%
総 計		110	272.8	150.0	45%

※設置区間数が3区間以上の対策を掲載



図7 ドットライン  
(国道17号長岡市天納交差点)



図8 自発光式文字表示板  
(国道7号村上市早稲田地区)

外)」、「交差点改良」は、事故削減率が全体平均を上回る結果となっており、交通事故削減効果の高い対策と考えられる。特にドットラインについては、実施区間数も多いことから、比較的採用しやすく、効果が得られやすい対策といえる（図7, 図8）。

## 5. 事故ゼロプランの広報

### (1) 広報

事故ゼロプランは先述のとおり、市民参加、市民との協働をキーワードにしていることから、市民向け「取組を知ってもらう」という広報がまず重要である。これまでに実施してきた広報については表5のとおりである。

近年は、7月を広報強化月間とし、記者発表、道路情報板、SNS等による広報等を強化し、アンケートの協力を呼びかけている（図9, 図10）。その他、各種イベント時

表5 これまで実施した広報

広報手段	実施内容
ポスターの掲示 チラシの配布	「事故ゼロプラン」のPRのため、道の駅、区役所等にポスターを掲示、チラシを配布
ホームページ	新潟国道事務所のHPに事故ゼロプランのページを作成。委員会資料や事故防止マップ等を掲載している。また、通年で道路利用者アンケートを受け付けている。
SNS	SNS（X（旧Twitter））を活用してアンケートへの回答を呼びかけ
道路情報板	道路利用者アンケート実施告知のため、直轄国道に設置されている道路情報板による広報を実施
イベント等での 取組紹介	各種イベントや、事故危険区間の交通安全対策事業の地元説明会において、地元住民に対し、事故ゼロプランの取組や対策実施状況等を紹介
新潟県警 「めざせ！事故0（ゼロ） デー」の連携	交通安全に関する新潟県警の取組と連携し、ホームページ内に相互リンクを設置
デジタルサイネージ	道の駅（あがの、加治川、豊栄）、万代クロッシングのデジタルサイネージに「事故ゼロプラン」PR情報を掲示
路線バス広告	「事故ゼロプラン」及びアンケート実施告知のため、新潟交通の路線バスに広告を掲出
動画配信	「事故ゼロプラン」の紹介動画（3種）をYouTubeにて配信
工事用看板	「事故ゼロプラン」マグネットを作成し、交通安全対策事業の工事用看板に貼り付けて広報

みちナビにいいね！  
@mit\_nikoku\_55  
新潟県内の危険な場所を教えてください！

交通事故ゼロを目指し  
みなさんの声をもとに交通事故対策に取り組んでいます  
国道7号、8号、17号、18号、49号、113号、116号の  
「危険な！」と感じる場所を教えてください！  
#事故ゼロプラン  
▼ご意見はこちらから  
cgl.hrr.mlit.go.jp/nikoku/kooze..



図9 SNS投稿



図10 道路情報板での広報

やホームページなどにおける事故ゼロプランの取組紹介、道の駅等のデジタルサイネージ放映、チラシ、ポスターの配布などの通年で広報やドライバーや歩行者の目にとまりやすいバス車体広告への掲出を実施している（図11、図12、図13、図14）。

各種媒体では、オリジナルキャラクターの活用により、親しみやすく、統一性のあるデザインによる広報に取り組んでいる。

## (2) 広報の効果フォローアップ

事故ゼロプランの広報の効果について、月別のホームページのアクセス数を見ると、広報強化月間である7月、イベントでのポスター展示を実施した9月、ホームページ更新及びSNS投稿を実施した1月に多くなっており、また、バス車体広告掲出期間中も比較的多くなっている（図15）。以上より、広報の取組を実施した時期にホームページアクセス数が伸びる傾向があることから、取組に直結して効果が得られていると分かる。

ホームページアンケートにより、事故ゼロプランを



図11 イベントでのパネル展示



図12 ホームページに掲載している事故防止マップ



図13 デジタルサイネージ



図14 バス車体広告

「知っていた」と回答した者は2024年度時点で約59%となっている。同調査で認知媒体を確認すると、道路情報板が最も多く、国道事務所ホームページ、デジタルサイネージ、バス車体広告等といった各媒体で事故ゼロプランの認知につながっていた（図16）。これにより、定期的に媒体を通して広報することにより、継続して認知してもらうことができると判断する。

年別の認知度を確認すると、近年では2021年度から2023年度にかけてやや認知度が低下傾向にあったが、2024年度には回復傾向を示した（図17）。2023年度よりデジタルサイネージやバス車体広告での広報など新たな取組の開始が認知度向上に結びついていると推察される。

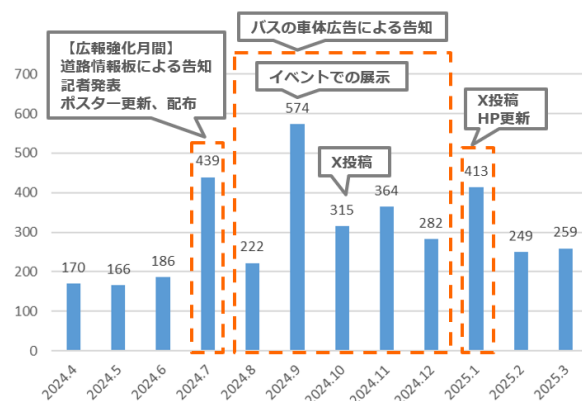


図15 事故ゼロプランホームページ月別アクセス数  
(R6.4～R7.3)

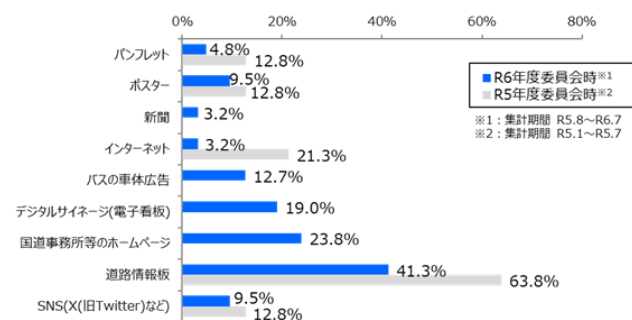


図16 事故ゼロプランの認知媒体  
(事故ゼロプランアンケートより(複数回答可))

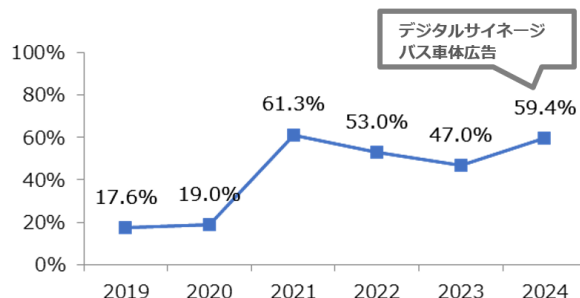


図17 認知度の推移

※2020年までは大型商業店舗等での不特定多数を対象とした対面でのヒアリングを実施。2021年以降はホームページアンケートでの回答より集計。

## 6. おわりに

新潟県事故ゼロプランの取組開始から15年が経過し、PDCAサイクルの定着が進んでいる。対策を実施した区間は255区間に上り、交通事故件数が約69%に減少している（2024年11月時点）ことから、交通事故件数の着実な減少に新潟県事故ゼロプランが貢献してきていると考えられる。市民参加・市民との協働の方針のもと、事故危険区間の選定や対策効果評価におけるWEBアンケートなどにおいて、市民意見を取り入れながら取組を進めており、事故データだけでは拾いきれない課題を含めた、きめ細やかな対策が実現できている。

新潟県事故ゼロプランの認知度については向上の兆し

がみられ、広報の効果が発現している。広報の取組が効果に直結する傾向がみられることから、今後も継続的かつ積極的な広報を実践し、県内の交通事故の減少に寄与していく。

**謝辞：**本論文の作成にあたり、ご指導・ご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。

## 参考文献

- 1) 新潟国道事務所：“事故ゼロプランとは”，  
[https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/jikozero/pdf/about\\_2022.pdf](https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/jikozero/pdf/about_2022.pdf)（2025.7.11 アクセス）