

令和4年度 道路安全性検討委員会

令和5年3月1日
「道路安全性検討委員会」事務局

目 次	論 点
1. 事故ゼロプランの取り組み状況 (1) 令和3年度の事故危険区間（振り返り） 3 (2) 目標達成度評価 4 (3) 事故危険区間から除外する区間の選定について 8 (4) 事故危険区間に追加する区間の選定について 14 (5) 令和4年度の事故危険区間リストの 公表（案） 20 (6) 事故ゼロプランの広報 21	・ <u>事故危険区間から除外する区間の選定</u> ・ <u>事故危険区間に追加する区間の選定</u> ・ <u>広報（実施内容、成果）</u>
2. 事故ゼロプランの一部見直しについて ■ 事故危険区間選定条件の見直し 23	・ <u>事故危険区間選定条件の見直し内容</u>
【TOPIC】 令和4年度事故対策実施区間の事例紹介 ... 27	【報告事項】

1. 事故ゼロプランの取り組み状況

(1) 令和3年度の事故危険区間(振り返り)

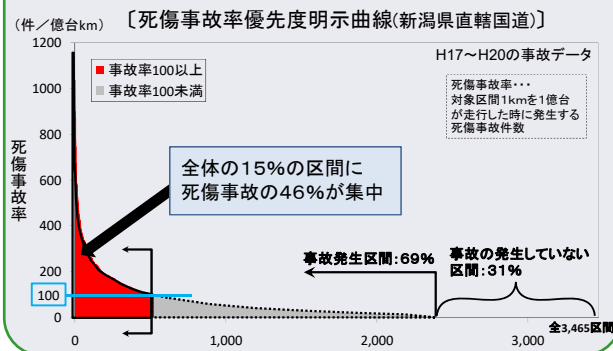
- 着実な対策実施により毎年20区間程度が対策完了
- 令和3年度は、令和2年度の事故危険区間181区間から、対策完了と判定した17区間を事故危険区間リストから除外し、新規選定した6区間を加えて、計170区間を事故危険区間として公表

令和2年度:181区間



事故データに基づく選定

- 事故が多発する区間
- ・事故が発生する確率が高い区間
- ・事故が発生する頻度が高い区間



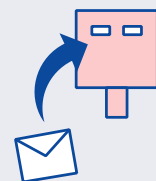
地域の声に基づく選定

- 交通安全上問題のある区間



- 地域から意見が挙げられた区間

郵送



Web



意見

道路安全性検討委員会

令和3年度新規:6区間

事故危険区間(ロングリスト)
令和3年度:170区間
(181-17+6)

事故危険区間から除外した区間
令和3年度:17区間

意見

(2) 目標達成度評価

■県内直轄国道全体の死傷事故件数の削減効果評価

- 令和3年の評価:死傷事故件数は**491件**で令和元年比で**20%**削減となり、令和2年よりもさらに死傷事故件数が減少。
- 今後も、目標である令和元年比3割以上削減に向けて事故対策を推進する。

<上位計画>

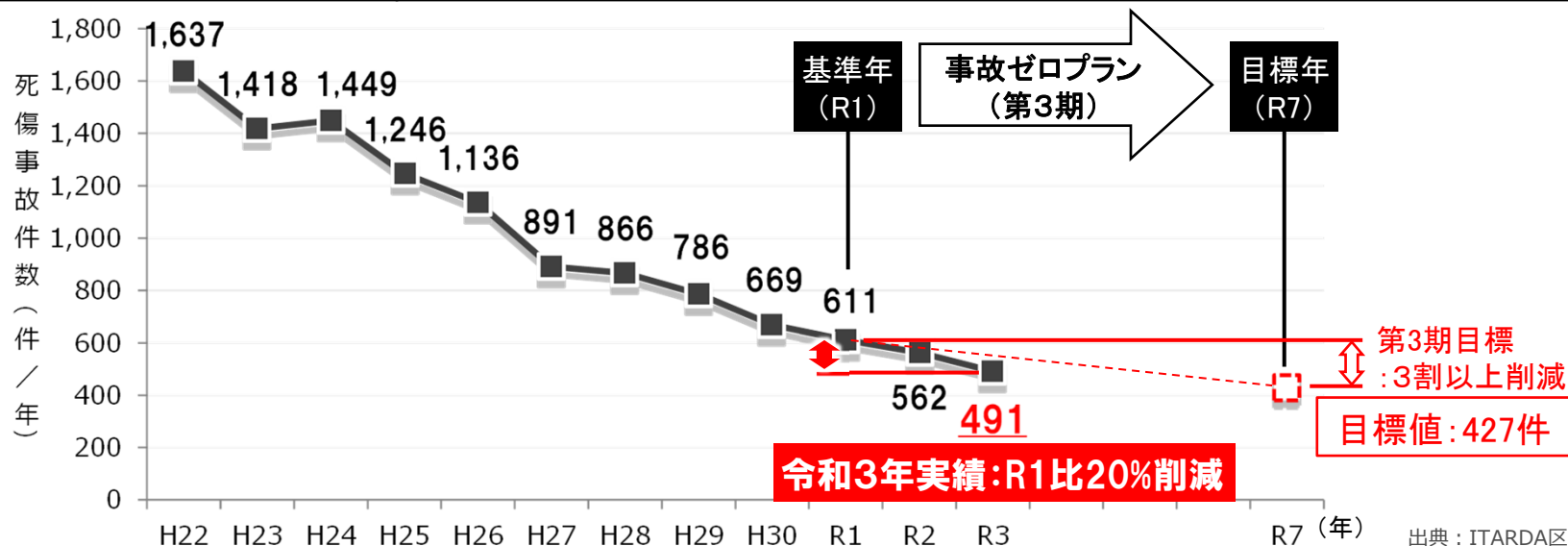
第5次 社会資本整備
重点計画(国土交通省)

幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率を
令和元年比で約3割抑止(目標年:令和7年)

<新潟県直轄国道の事故削減目標：上位計画に従って設定>

新潟県事故ゼロプラン

目標：令和7年までに死傷事故件数**3割以上の削減**(R1比)



死傷事故

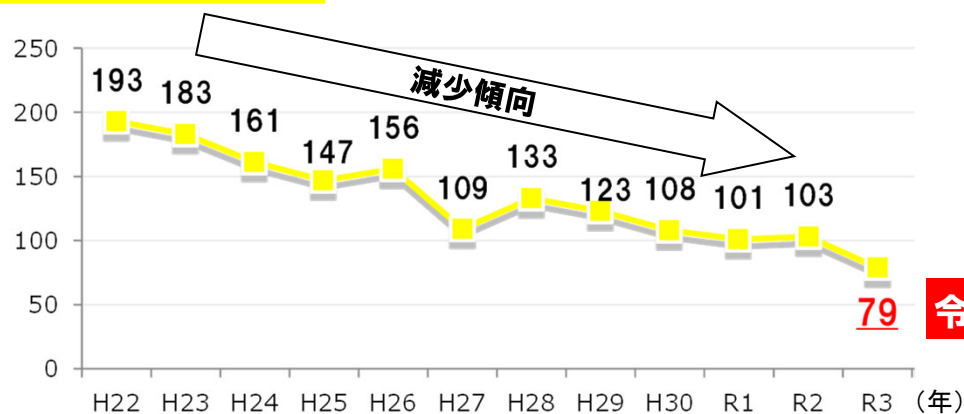
・交通事故により負傷者が発生し、診断書が警察に提出(または類似の手続きが実施)された事故

(2) 目標達成度評価

【参考】県内直轄国道全体の重大事故・死亡事故件数の推移

- 令和3年の重大事故件数は**79件**、令和元年比で**22%**削減
- 令和3年の死亡事故件数は**7件**、令和元年比で**42%**削減

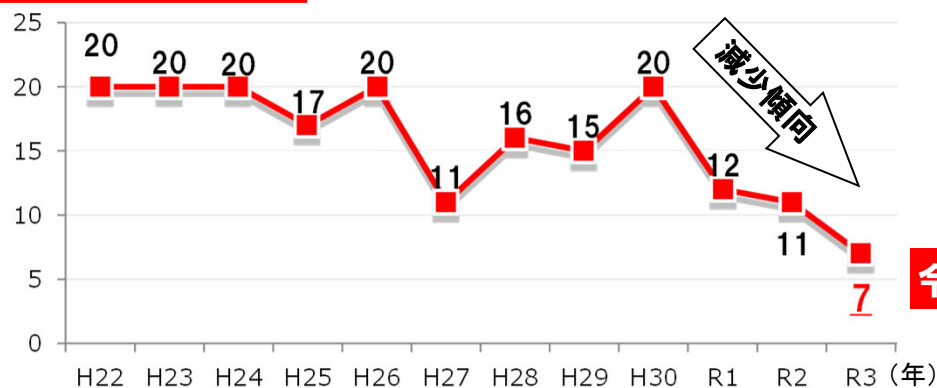
重大事故件数（件/年）



令和3年実績：R1比22%削減

出典：ITARDA区間別データ

死亡事故件数（件/年）



令和3年実績：R1比42%削減

出典：ITARDA区間別データ



重大事故

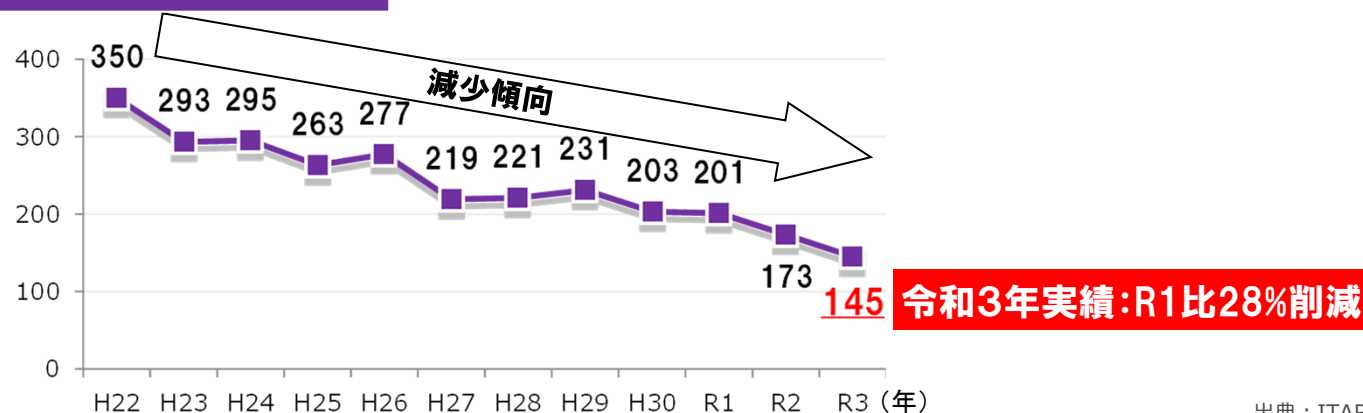
・死傷事故のうち、死者または重傷者（30日以上の治療期間を要した場合）が発生した事故

(2) 目標達成度評価

【参考】県内直轄国道全体の高齢者事故・子ども事故件数の推移

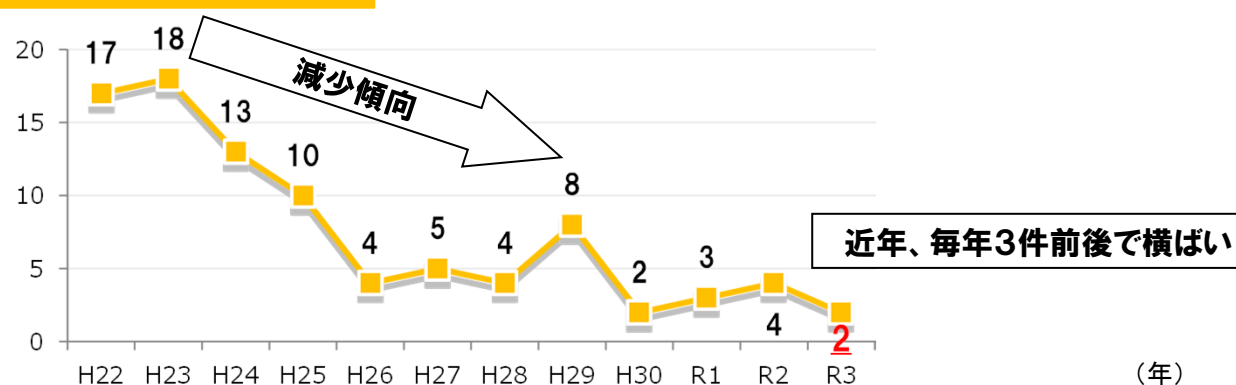
- 令和3年の高齢者事故件数は**145件**、令和元年比で**28%**削減
- 令和3年の子ども事故件数は**2件**、近年は毎年3件前後の少ない件数で横ばい

高齢者事故件数（件/年）



出典：ITARDA事故別データ

子ども事故件数（件/年）



（年） 出典：ITARDA事故別データ

?

高齢者事故：65歳以上の高齢者が関係した死傷事故

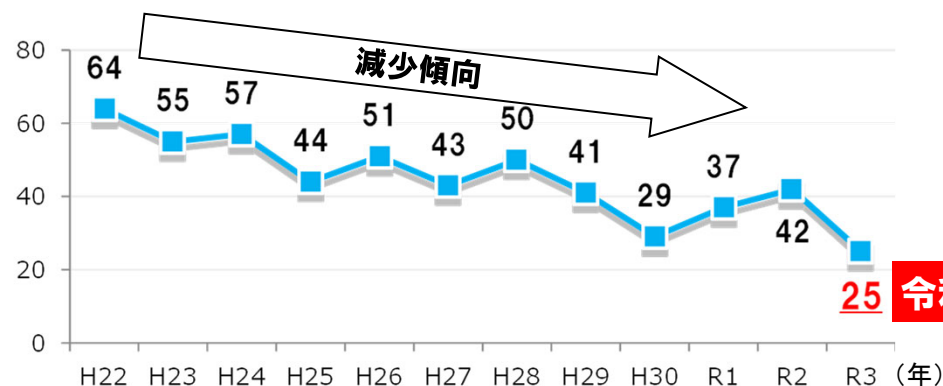
子ども事故：15歳以下の子どもが被害に遭った（第2当事者となった）死傷事故

(2) 目標達成度評価

【参考】県内直轄国道全体の歩行者事故・自転車事故件数の推移

- 令和3年の歩行者事故件数は25件、令和元年比で32%削減
- 令和3年の自転車事故件数は25件、令和元年比で31%削減

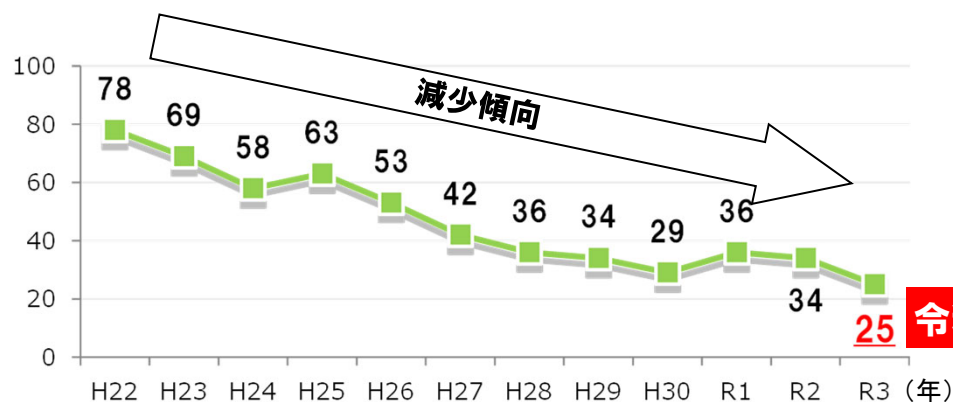
歩行者事故件数（件/年）



令和3年実績：R1比32%削減

出典：ITARDA事故別データ

自転車事故件数（件/年）



令和3年実績：R1比31%削減

出典：ITARDA事故別データ

(3) 事故危険区間から除外する区間の選定について

■事故危険区間の対策完了の考え方

- 事故危険区間の**対策完了**の判定は、これまでに設定した4つの考え方に基づき実施
- 対策実施区間で**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**等に分類

	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	A)事故削減効果があった区間 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)交通環境が変化した区間 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	C)安全性が確認できた区間 安全化事業が完了した区間 (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	D)安全化事業の必要性がなくなった区間 安全化事業の必要性がなくなった区間 (委員会にて報告・承認の上、事故危険区間から除外)

(3) 事故危険区間から除外する区間の選定について

■事故危険区間の個別区間の評価

- 今年度の評価は、事故データに基づく選定区間で対策後の事故データが蓄積した5区間と、地域の声に基づく選定区間で安全化事業を実施した11区間、計**16区間**で実施
- 評価の結果、**対策完了が14区間**、**経過観察が1区間**、**対策中が1区間**

- 1 : 対策完了
1 : 経過観察
1 : 対策中



要追加対策 : 対策後の事故発生状況から追加対策が必要と判断した区間
経過観察 : 対策後に、対策完了にも要追加対策にも該当しない保留区間
対策中 : 今後も継続し対策を予定する区間

評価区間一覧

	番号	路線	区間名	判定
事故データに基づく選定区間	1	R7	りゅうとおおはしみなみづめ 柳都大橋南詰交差点	対策中
	2	R8	しなのがわおおはしにしづめ 信濃川大橋西詰交差点 おおのまち ～大野町交差点	経過観察
	3	R8	ふくやま 福山交差点～日越交差点	対策完了
	4	R8	かみのぞきにし 上除西交差点	対策完了
	5	R8	かたまち 潟町(3連続交差点)	対策完了
地域の声に基づく選定区間	6	R7	じゃのさわ 蛇ノ沢1号洞門	対策完了
	7	R7	ここのかいち 九日市交差点	対策完了
	8	R49	うばがやま 姥ヶ山IC	対策完了
	9	R116	ほっけどう 法花堂	対策完了
	10	R17	みくに 三国トンネル	対策完了
	11	R8	じょうえつしおおがたくしもこぶなつ 上越市大潟区下小船津 しもこぶなつ (下小船津交差点)	対策完了
	12	R8	じょうえつし くりい くりい 上越市黒井(黒井交差点) くびき いりぐち ～頸城入口交差点	対策完了
	13	R18	なかごう 中郷IC交差点	対策完了
	14	R18	しろたぎりばし 白田切橋	対策完了
	15	R8	てらしまみなみ 寺島南交差点	対策完了
	16	R8	ひめかわおおはしひがしづめ 姫川大橋東詰交差点	対策完了

※評価区間の詳細は参考資料-4を参照

(3) 事故危険区間から除外する区間の選定について

■対策実施区間の評価事例【1. 国道7号 柳都大橋南詰交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■柳都大橋方面と佐渡汽船方面へ向かう車線を間違い、危険な挙動(急な車線変更等)を引き起こし事故に繋がっている。

⇒案内標識の表示と連携したカラーライン設置



選定時事故データ(H17～H20)
・死傷事故件数 4.75件/年
・死傷事故率 592.2件/億台km

迷い運転による
急な車線変更する車両が多い

Do

対策実施 (H30年度)



至 新潟市東区



至 新潟市東区

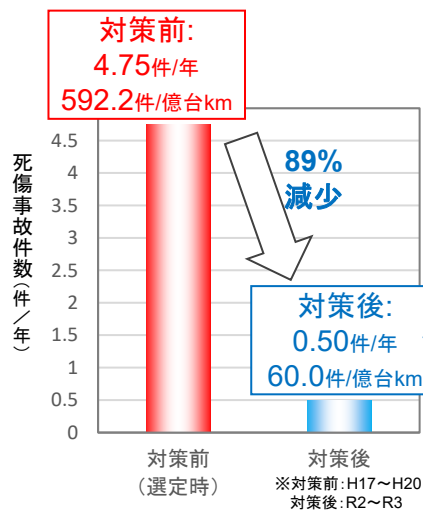
Check

効果の検証

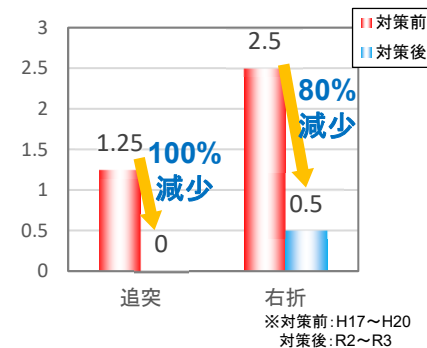
<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前4.75件/年→対策後0.50件/年 (89%減少))
- ・卓越していた追突事故及び右折時事故はともに減少。
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に非該当。

◆ 対策前後の事故件数



◆ 卓越事故の事故件数変化



事故データに基づく選定条件
(事故件数 1.5件/年以上かつ
死傷事故率 100件/億台km以上)に
該当しない

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない。
- 事故対策による一定の効果は認められた。引き続き、事故危険区間の抜本的な対策として沼垂道路事業の整備を進める。

⇒対策中

(3) 事故危険区間から除外する区間の選定について

■対策実施区間の評価事例【2. 国道8号 信濃川大橋西詰交差点～大野町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 当該区間は、渋滞が起因した追突事故が多発
⇒ 交差点改良(左折導流路改良や右折車線延伸等)



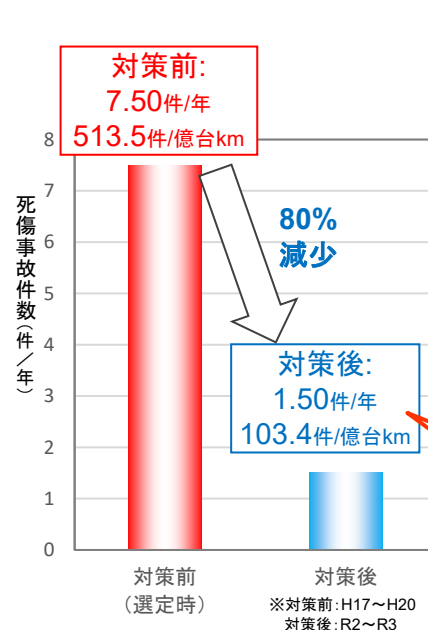
Check

効果の検証

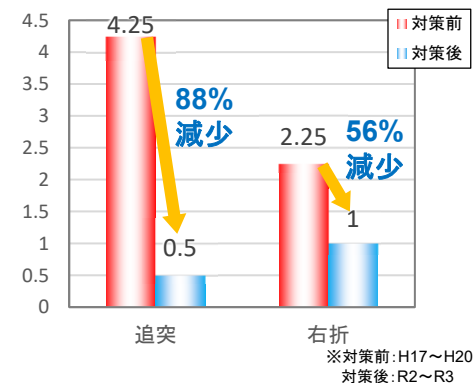
<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前7.50件/年→対策後1.50件/年 (80%減少))
- ・卓越していた追突事故は減少。右折事故は減少。
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当。

◆ 対策前後の事故件数



◆ 卓越事故の事故件数変化



事故データに基づく選定条件
(事故件数 1.5件/年以上かつ
死傷事故率 100件/億台km以上)に
該当する

Do

対策実施 (R1年度)



Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数は減少。
- 一方で対策後の事故データが「事故データに基づく選定条件」に該当する。
⇒経過観察

(3) 事故危険区間から除外する区間の選定について

■対策実施区間の評価事例【6. 国道7号 蛇ノ沢1号洞門】 じゃのさわ

Plan

問題の把握と対策立案

- 無信号が続く単路区間かつ、長い下り勾配であるため、漫然運転や速度超過を誘発しやすく、車線逸脱する単独事故や正面衝突による死亡事故が発生 ⇒ **ドットライン**



長い下り勾配で速度超過等を誘発

Do

対策実施（R3年度）



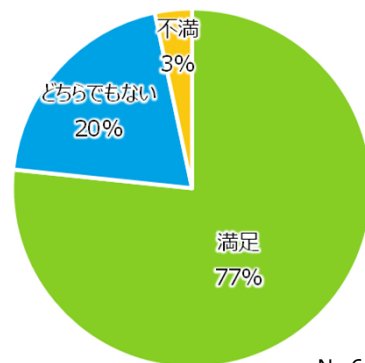
Check

効果の検証

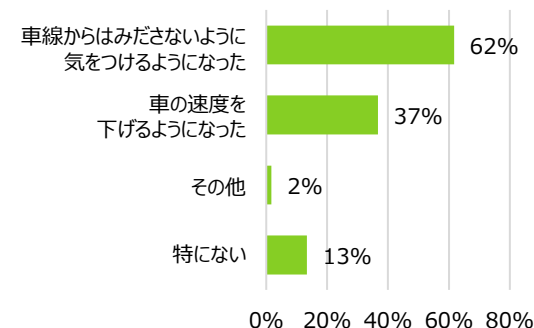
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価
- ・特に、車線逸脱に対する注意力が向上

◆ 対策の満足度（R4）



◆ 対策後に感じたこと



※複数回答可

<所轄警察による評価>

◆ 警察署ヒアリング（R5年1月）



- ・対策後に大きな事故発生などの問題は確認されていないため、対策完了の判定で問題ないものと考えられる。
- ・引き続き、経過を見ていきたい。

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、道路利用者や所轄警察からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

(3) 事故危険区間から除外する区間の選定について

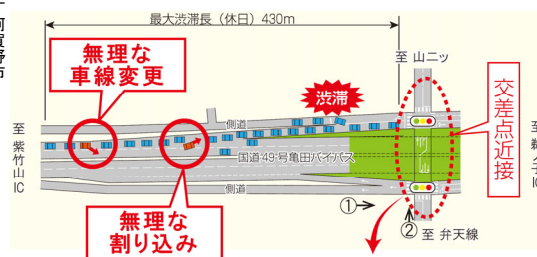
■対策実施区間の評価事例【8. 国道49号 姥ヶ山IC】

うば が やま

Plan

問題の把握と対策立案

- 当該ICは、IC交差点から延びる慢性的な交通渋滞がバイパス本線まで影響し、バイパス上で無理な車線変更や割り込みが多発し危険。
⇒ **IC改良(上り線オフランプ・下り線オンランプ改良)**



Do

対策実施(R3年度)



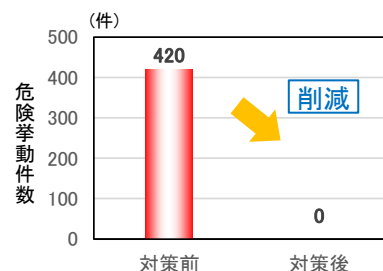
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

- ・対策後、IC下交差点からバイパス本線まで車両が繋がる事象なし。
- ・交通渋滞が影響し、発生していた危険な挙動(無理な車線変更や無理な割り込み)も発生なし。

◆危険挙動件数



- 危険挙動件数: 交通渋滞が影響し、バイパス本線上で無理な車線変更や割り込みした車両件数
- 調査日
・対策前: H25年11月17日(日)
・対策後: R4年10月30日(日)
- 時間帯: 12:00~16:00 (計4時間)

<所轄警察による評価>

◆所轄警察ヒアリング(R5年1月)



- ・車両が下の交差点からバイパス本線まで繋がることもなくなり、バイパス本線上での事故や危険挙動は発生しなくなった。

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、車両挙動の変化や所轄警察からの評価により、対策効果が認められた。 ⇒ **対策完了**

(4) 事故危険区間に追加する区間の選定について

■令和4年度 事故危険区間選定条件

- 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2種類
- 選定条件は過年度に設定したものを踏襲

選定の種類	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	①死傷事故多発区間、重大事故発生区間 ①-1.最新の事故データで死傷事故件数2.5件/年 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1.5件/年 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.日本損害保険協会で公表する交通事故多発交差点 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0.5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1.0件/年以上 ii. 車線逸脱事故件数0.5件/年以上 iii. 歩行者事故件数0.5件/年以上
地域の声に基づく選定	交通安全上問題のある区間	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 ②-1.事故危険箇所(H20以降指定) ②-2.警察による2次点検プロセス結果の反映 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(ETC2.0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
	地域からの意見	③通学路指定等歩道整備必要区間 新たに指定があった場合に随時追加 ④アンケートによる意見収集

(4) 事故危険区間に追加する区間の選定について

■追加選定区間(案) 計4区間

事故データに基づく選定 選定条件①

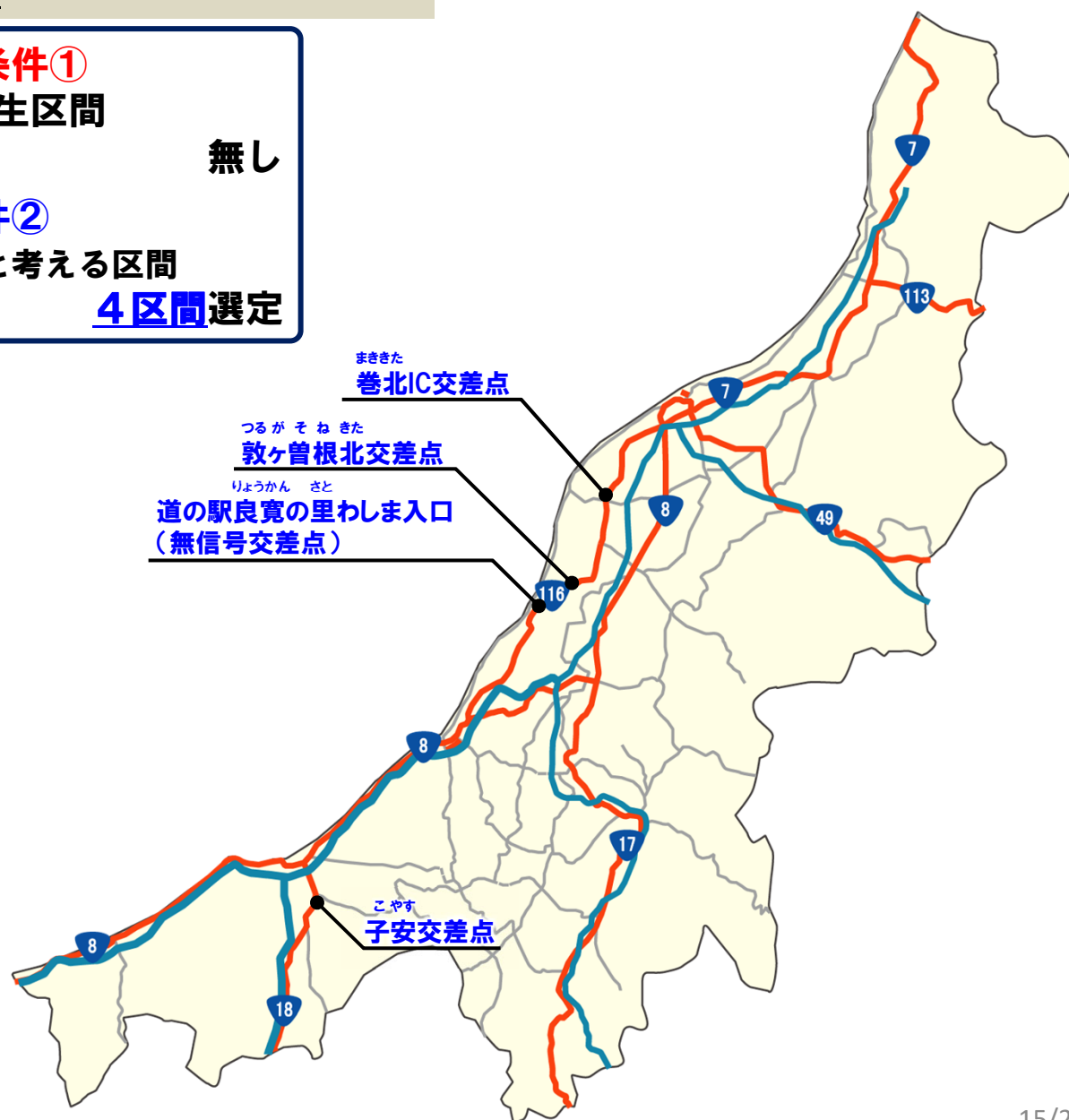
→死傷事故多発区間・重大事故発生区間

無し

地域の声に基づく選定 選定条件②

→関係機関が交通安全上対策が必要と考える区間

4区間選定



赤字: 選定条件①

青字: 選定条件②

※追加区間の詳細は参考資料-5を参照

(4) 事故危険区間に追加する区間の選定について

【選定条件②-3】

・道路管理者が交通安全上対策が必要と考える区間

■地域の声に基づく選定区間の事例【国道116号 巻北IC交差点】

まききた

- 交差点手前の下り坂でスピードが出やすく、左折車等の急な減速に後続車の対応が遅れ追突事故が発生。近年、毎年死傷事故が発生しており、対策が必要。

○箇所概要

路線名	国道116号
箇所名	巻北IC交差点
住所	新潟市西蒲区

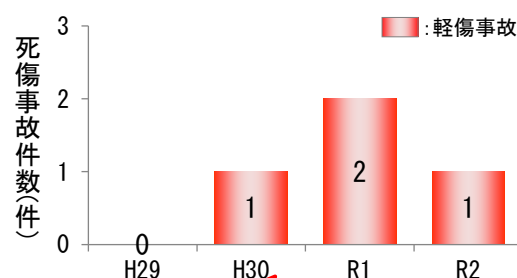
<H29~R2事故データ>

死傷事故率 **159.1**件/億台km

死傷事故件数 **1.00**件/年

<事故発生状況>

■年次別死傷事故件数

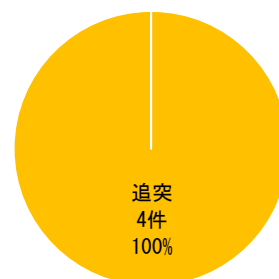


毎年軽傷事故発生

<位置図>



■事故類型別割合(H29-R2)



追突事故が4件発生

○現地状況



(4) 事故危険区間に追加する区間の選定について

【選定条件②-3】

・道路管理者が交通安全上対策が必要と考える区間

■地域の声に基づく選定区間の事例【国道116号 敦ヶ曽根北交差点】

つるがそねきた

- 直進車の速度が高く、左折車等の減速・停止に後続車が対応できず追突が発生。また、対向直進車の速度が高いこと、交差点規模が大きく右折のタイミングを計りづらいこと等から右折事故が発生。

○箇所概要

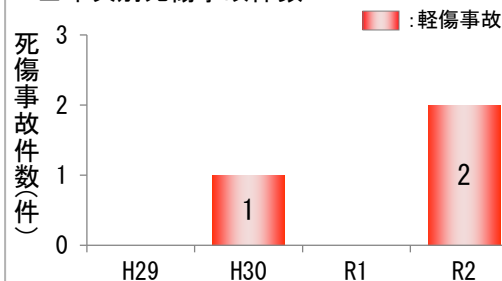
路線名	国道116号
箇所名	敦ヶ曽根北交差点
住所	長岡市寺泊敦ヶ曽根

<H29~R2事故データ>

- ・死傷事故率 **225.3**件/億台km
- ・死傷事故件数 **0.75**件/年
- ・高齢者事故件数 **0.50**件/年

<事故発生状況>

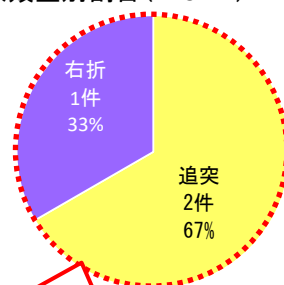
■年次別死傷事故件数



<位置図>



■事故類型別割合(H29-R2)



追突・右折事故が発生

<道路利用者の声> ■R3年道路利用者アンケートより



・柏崎方面からの直進車の速度が高く、新潟市方面からの右折のタイミングが難しい

○現地状況

至 柏崎市



左折車の減速に後続直進車の対応が遅れ追突

至 新潟市

至 柏崎市



交差点の規模が大きく、右折のタイミングを計りづらい

至 新潟市

(4) 事故危険区間に追加する区間の選定について

【選定条件②-3】

・道路管理者が交通安全上対策が必要と考える区間

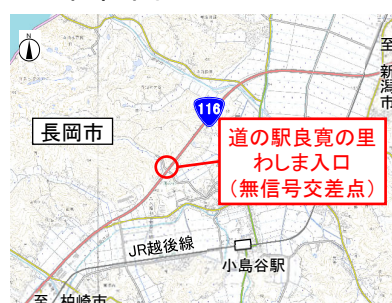
■地域の声に基づく選定区間の事例【国道116号 道の駅良寛の里わしま入口(無信号交差点)】

- 前後に信号交差点や沿道施設の少ない直線区間でスピードが出やすく、無信号交差点のため無理な従道路から主道路への流入により、出合頭の重大事故が複数件発生しており、対策が必要。

○箇所概要

路線名	国道116号
箇所名	道の駅良寛の里わしま入口 (無信号交差点)
住所	長岡市島崎

<位置図>

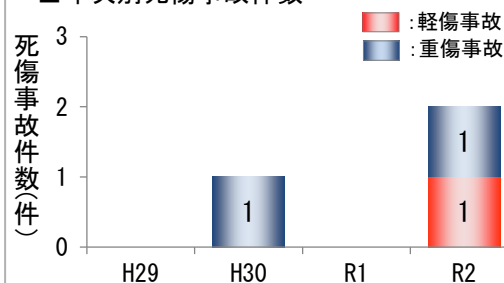


<H29~R2事故データ>

- ・死傷事故率 **225.3**件/億台km
- ・死傷事故件数 **0.75**件/年
- ・重大事故件数 **0.50**件/年

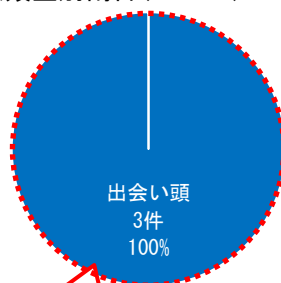
<事故発生状況>

■年次別死傷事故件数



過去3年間で事故が3件発生、うち2件が重傷事故

■事故類型別割合(H29-R2)



3件全てが出会い頭事故

○現地状況



見通しの良い直線区間のため、スピードが出やすい



従道路から主道路流入時の危険性

(4) 事故危険区間に追加する区間の選定について

【選定条件②-3】

・道路管理者が交通安全上対策が必要と考える区間

■地域の声に基づく選定区間の事例【国道18号 子安交差点】

- 右折車の交差点内での待機位置、走行位置が不明瞭。直進車の速度は高く、交差道路がカーブして斜めにとりつくことから右折車の速度は遅い。そのため右折×直進車の事故が発生。
- 直進車の速度が高く、交差点停止車や左折車の減速・停止に後続車が対応できず追突が発生。

○箇所概要

路線名	国道18号
箇所名	子安交差点
住所	上越市

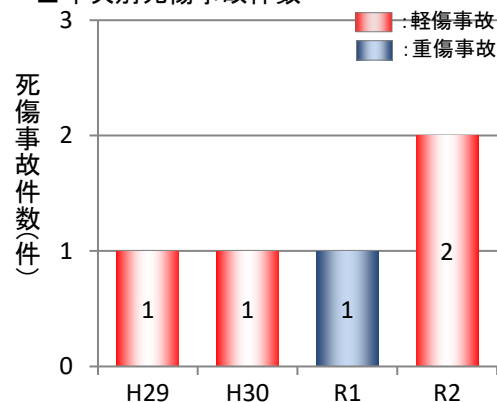
<H29~R2事故データ>

死傷事故率 **101.4件/億台km**

死傷事故件数 **1.25件/年**

<事故発生状況>

■年次別死傷事故件数

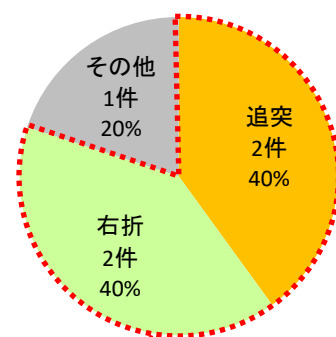


毎年事故発生

<位置図>



■事故類型別割合 (H29-R2)



追突・右折事故が複数件発生

○現地状況



(5) 令和4年度の事故危険区間リストの公表(案)

■令和4年度の事故危険区間

- 対策完了の判定により計14区間を除外区間リストへ移行
- 新規事故危険区間として計4区間を追加
⇒令和4年度は160区間を事故危険区間として公表

令和3年度
事故危険区間
170区間

除外

<令和4年度除外: 計14区間>

A) 事故削減効果があった
区間
3区間

C) 安全性が確認できた
区間
11区間

追加

<令和4年度追加: 計4区間>

事故データに基づく選定・・・0区間

最新データの反映 選定条件①: 死傷事故多発区間、重大事故発生区間

0区間

地域の声に基づく選定・・・4区間

交通安全上
問題のある区間

選定条件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

4区間

令和4年度
事故危険区間
160区間

※事故危険区間、除外区間リストは、参考資料-3を参照

(6) 事故ゼロプランの広報

■広報実施内容

●「事故ゼロプラン」のPR、内容の周知のため、以下の広報を実施

広報手段	実施内容
①事故ゼロプランホームページ	・事故ゼロプランの取組を詳細に紹介するホームページを運営 ・見やすさ、分かりやすさに配慮し、情報の簡素化等による改良を実施
②ポスターの掲示	・「事故ゼロプラン」のPRのため、道の駅、大型商業施設等にポスターを掲示予定（R5.3）
③twitterによる広報	・インターネット利用機会の多い若者を主なターゲットとして、SNS（twitter）を活用してアンケート実施告知を投稿
④道路情報板による広報	・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
⑤イベント・地元説明会等での事故ゼロプランの取組紹介	・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の紹介を実施
⑥新潟県警の「めざせ！事故0（ゼロ）デー」と連携した広報	・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〔継続〕（認知度向上の相乗効果が期待）

＜道路情報板による広報実施事例＞



＜長岡まつり「道のコーナー」での事故ゼロプランの取組紹介の事例＞

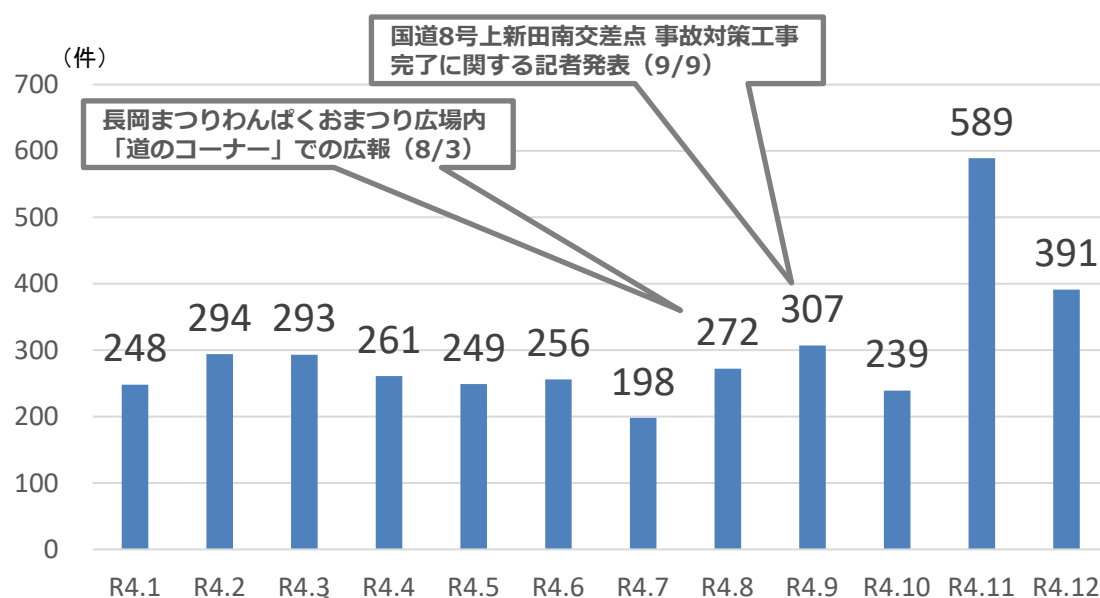


(6) 事故ゼロプランの広報

■広報による成果

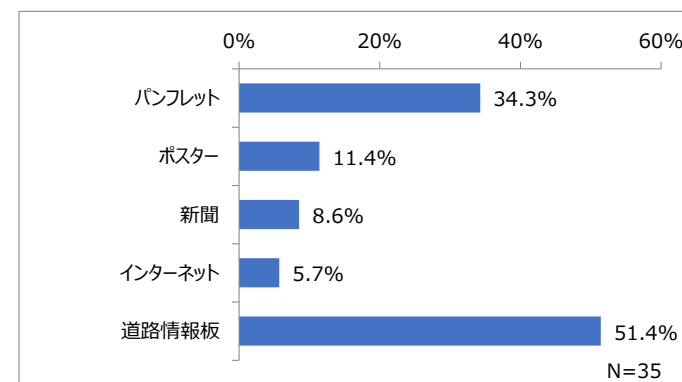
- 広報の実施により、実施時期のホームページアクセス数は増加。特に道路情報板、twitter投稿等を行った11月～12月のアクセス数が多かった。
- 回答者の認知媒体は、過半が道路情報板、次いでパンフレットが多かった。

■事故ゼロプランホームページアクセス数(R4.1～R4.12)



■ホームページアンケート結果

- ①アンケート回答数: 66件※
- ②事故ゼロプランを「知っていた」回答者(35人)の認知媒体



※集計期間: R3.12～R4.11

2. 事故ゼロプランの一部見直しについて

事故危険区間選定条件の見直し

■事故危険区間選定条件の見直し(案)

- 社会情勢、選定作業の実状等を踏まえ、2つの条件の見直しを検討。
- 次年度以降、以下の選定条件(案)で事故危険区間の選定を実施。

選定の種類	選定方針	選定項目
事故データに基づく選定	最新データによる事故多発区間	①死傷事故多発区間、重大事故発生区間 ①-1.最新の事故データで死傷事故件数2.5件/年 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1.5件/年 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.日本損害保険協会で公表する交通事故多発交差点 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0.5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1.0件/年以上 ii. 車線逸脱事故件数0.5件/年以上 iii. 歩行者事故件数0.5件/年以上
地域の声に基づく選定	交通安全上問題のある区間	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 ②-1. 地元や自治体が交通安全上対策必要と考える区間 ②-2. 警察による2次点検プロセス結果の反映 ⇒ 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(ETC2.0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
	地域からの意見	③通学路指定等歩道整備必要区間 ⇒ 通学路および児童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 ④アンケートによる意見収集

見直し

見直し

事故危険区間選定条件の見直し

■選定条件②-2 警察による2次点検プロセス結果の反映

- 警察が把握する交通安全上問題のある区間を、事故危険区間に反映しやすくするため、選定条件②-2を「**2次点検プロセス結果等、警察が対策必要と考える区間**」に見直す。

②-2 警察による2次点検プロセス結果の反映

【これまでの選定条件】 警察による二次点検プロセス箇所を選定するための条件。

【実状】 二次点検プロセス箇所以外でも、所轄警察より対策必要箇所（交通安全上問題のある区間）を伺うこともある。



当該区間を事故危険区間に反映しやすくするため、**見直し**

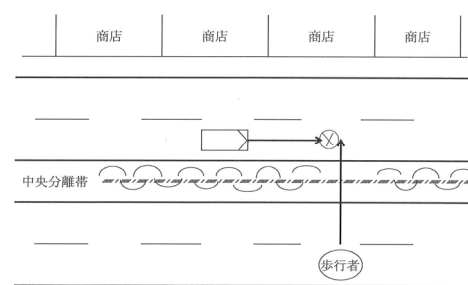
■二次点検プロセスの概要

・ 交通死亡事故等の重大事故が発生した場合、警察が道路管理者等と連携しつつ、現場点検や現地検討会を実施（「一次点検」）し、道路交通環境の改善を図る。



・ 二次点検プロセスとは、一次点検結果を警察本部や警察署で共有し、管内全域において**同様の道路交通環境にある危険箇所を発見し、交通事故再発を防止する措置を講じる**ことを指す。

〔事例〕二次点検プロセス事例（中央分離帯の改善）



- 道路交通環境要因と事故との関係
多くの横断者のため、中央分離帯の植栽の一部が抜け道のようになっていたが、そのことが乱横断を誘発し、横断者の事故につながったと考えられる。
- 対策
道路管理者に働き掛け、中央分離帯に柵（)を設置し、物理的に乱横断を防止した。

■一次点検

中央分離帯の植栽が一部途切れていることで乱横断を誘発し、横断者の重大事故が発生。中央分離帯に柵を設置、乱横断を防止。



■二次点検プロセス

事故発生箇所以外で中央分離帯の植栽が一部抜け道のようになっている箇所を抽出



必要に応じて対策実施

出典：警察庁交通局の通達（平成31年3月29日通達）

事故危険区間選定条件の見直し

■選定条件③ 通学路指定等歩道整備必要区間

- 通学路指定の有無によらず、児童が日常的に利用する経路の問題箇所を選定するため、また、歩道整備に限らず必要な安全対策を弾力的に採用・実施するため、選定条件③を「**通学路および児童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**」に見直す。

③ 通学路指定等歩道整備必要区間

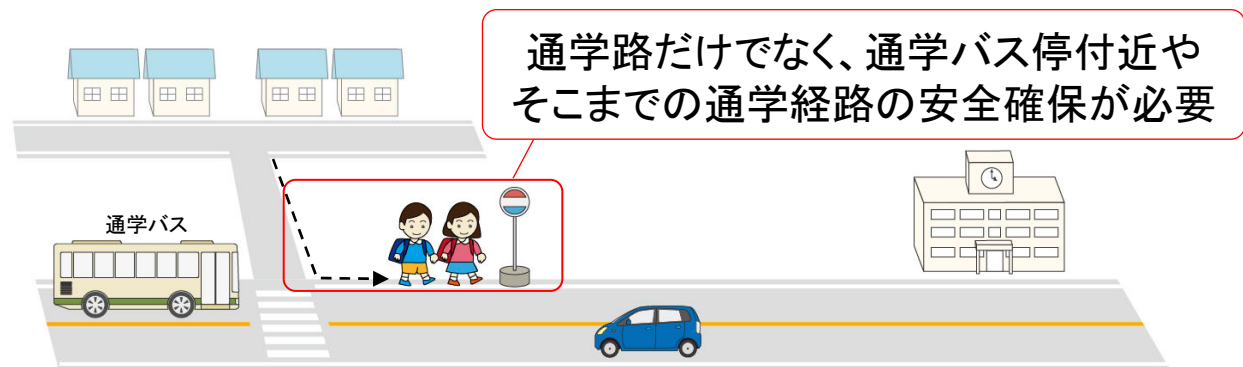
【これまでの選定条件】 通学路に指定された区間を中心に、歩道整備が必要な区間を選定する条件。

【実状】

- ・ 山地部等では、小中学校の統廃合により「通学バス」による通学が主流となっている。
通学路に指定されない、通学バス停までの歩行経路やバス停付近の安全確保が求められる。
- ・ また、通学路等において必要な対策は、歩道整備に限らない。
(例：防護柵設置、バス待ちする人の滞留スペースの確保、路肩カラー化等)



児童が日常的に利用する経路の問題箇所を事故危険区間として選定するため、また、必要な安全対策を弾力的に採用・実施するため、**見直し**



【TOPIC】 令和4年度事故対策実施区間の 事例紹介

【TOPIC】令和4年度 事故対策実施区間の事例紹介

【国道7号 東港線^{とうこうせんじゅうじろ}十字路交差点（交差点スクランブル化）】

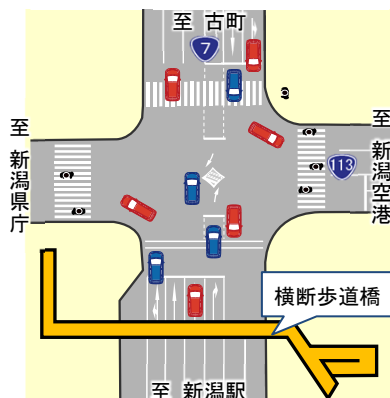
- 本交差点は、歩行者の横断が多く、歩行者対自動車の事故が多発。
- 令和3年11月19日に交差点スクランブル化、令和4年9月29日に横断歩道橋撤去を実施。

○箇所概要

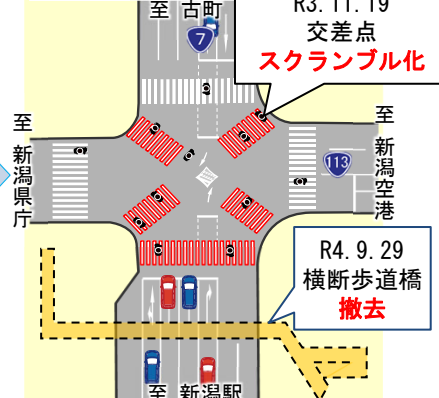
路線名	国道7号
箇所名	東港線十字路交差点
住所	新潟市 中央区 万代



＜対策前＞



＜対策後＞



○対策実施事例

＜対策(スクランブル化)前＞



＜対策(スクランブル化)後＞



【TOPIC】令和4年度 事故対策実施区間の事例紹介

【国道49号 弁天橋通2丁目（^{べんてんばしどおり}亀田バイパス乗り入れ口）】

- 側道から十分な加速がないまま無理にバイパスへ進入してくる車両がおり危険。
- 令和4年9月に乗り入れ口閉鎖。次年度効果分析予定。

○箇所概要

路線名	国道49号
箇所名	亀田バイパス乗り入れ口
住所	新潟市 中央区 弁天橋通2丁目

〔道路利用者意見〕

- 側道から十分な加速がないまま無理にバイパスへ進入してくる車両がおり危険。

＜位置図＞



○対策実施事例

＜対策前＞



【実施対策(R4.9.15完了)】

亀田バイパス乗り入れ口を閉鎖

＜対策後＞

