

令和6年度 道路安全性検討委員会

令和 6年 11月 8日
「道路安全性検討委員会」事務局

目 次	論 点
■ <u>事故ゼロプランの取り組み状況</u> (1) 令和5年度の事故危険区間（振り返り） 3 (2) 目標達成度評価 5 (3) 新潟県内の交通事故の特徴 6 (4) 事故危険区間から除外する区間の選定について 8 (5) 事故危険区間に追加する区間の選定について 13 (6) 令和6年度の事故危険区間の公表 18 (7) 事故ゼロプランの広報 20	・<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>

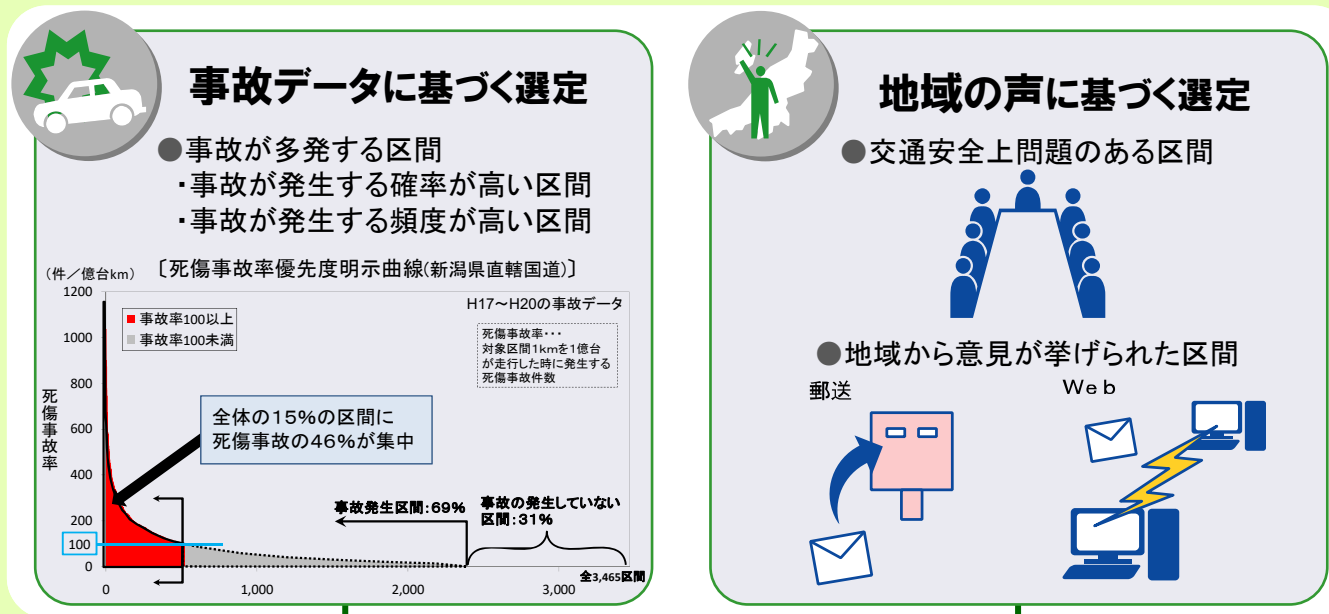
■ 事故ゼロプランの取り組み状況

(1) 令和5年度の事故危険区間(振り返り)

■令和5年度事故危険区間と除外区間

- 着実な対策実施により毎年10区間程度が対策完了
- 令和5年度は、令和4年度の事故危険区間160区間から、対策完了と判定した8区間を事故危険区間リストから除外し、新規選定した9区間を加えて、計161区間を事故危険区間として公表

令和4年度:160区間



意見

道路安全性検討委員会

除外

令和5年度 対策完了:8区間

追加

令和5年度 新規選定:9区間

意見

事故危険区間(ロングリスト)
令和5年度:161区間 (160-8+9)

(1) 令和5年度の事故危険区間(振り返り)

■令和5年度委員会時の主な意見に対する回答

No	主な意見	指摘意見に対する確認結果等
1	・対策の効果評価にあたり、対策前のデータは対策直前の事故データとすべきではないのか。	・事故危険区間の除外判定は、当該の区間が選定時に比べて安全になったか、を評価しており、選定時4ヶ年と対策後複数年（2ヶ年または4ヶ年）のデータを比較して評価している。
2	・国道17号湯沢IC入口交差点で実施した緑のカラードットラインについて、緑色とした理由はあるか。	・高速道路をイメージする緑色を採用した。（NEXCO回答）
3	・紹介された事例はハード対策が多いが、ソフト対策も合わせて実施した方がよいのではないか。	・前回委員会での回答「道路情報板を利用し、夕暮れの早めのライト点灯の呼びかけ」の他、警察と連携して「道路情報板による注意喚起」を実施している。

＜国道17号湯沢IC入口交差点
カラードットライン(緑)設置状況＞



＜ソフト対策の事例 道路情報板による注意喚起
(R6.10 高齢者交通事故防止運動実施中！)＞



(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4年の評価:死傷事故件数は**514件**で令和元年比で**16%**削減
- 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

<上位計画>

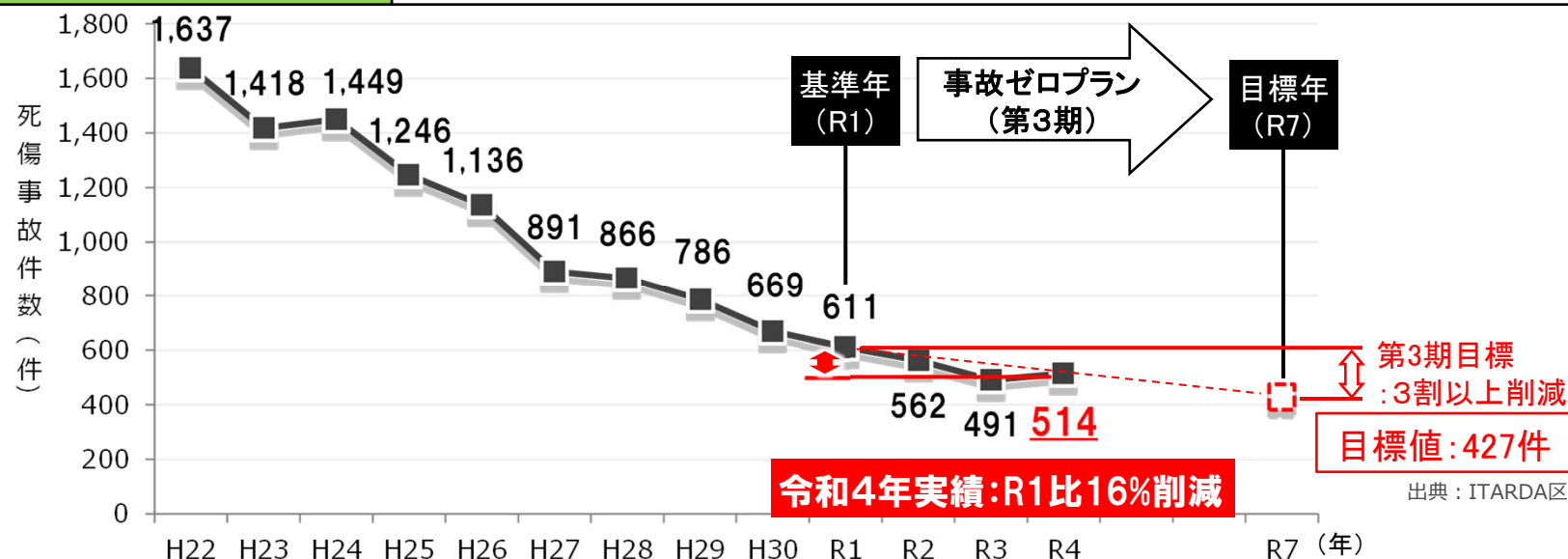
第5次 社会資本整備
重点計画(国土交通省)

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

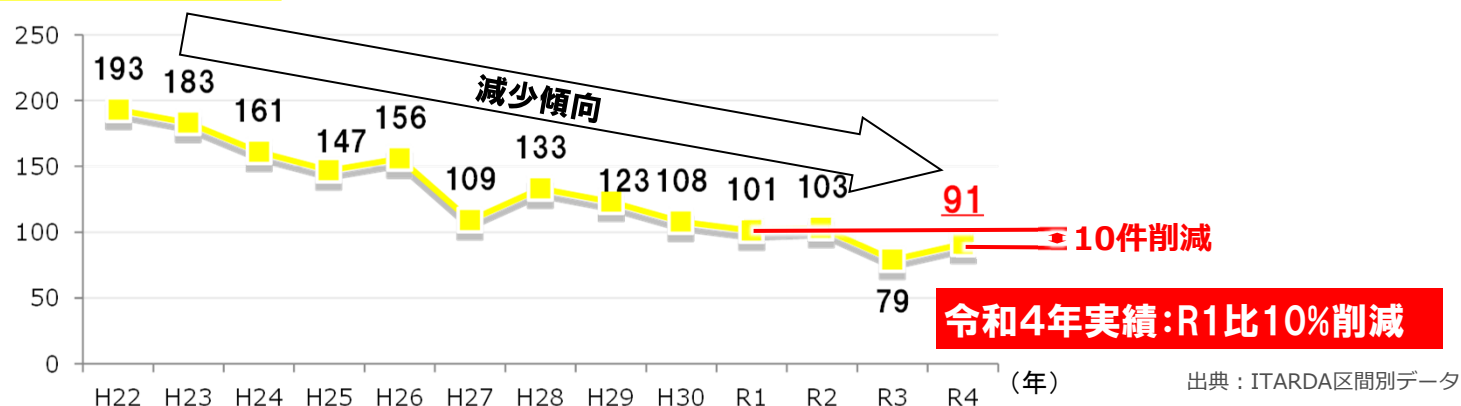
・交通事故により負傷者が発生し、診断書が警察に提出(または類似の手続きが実施)された事故

(3) 新潟県内の交通事故の特徴

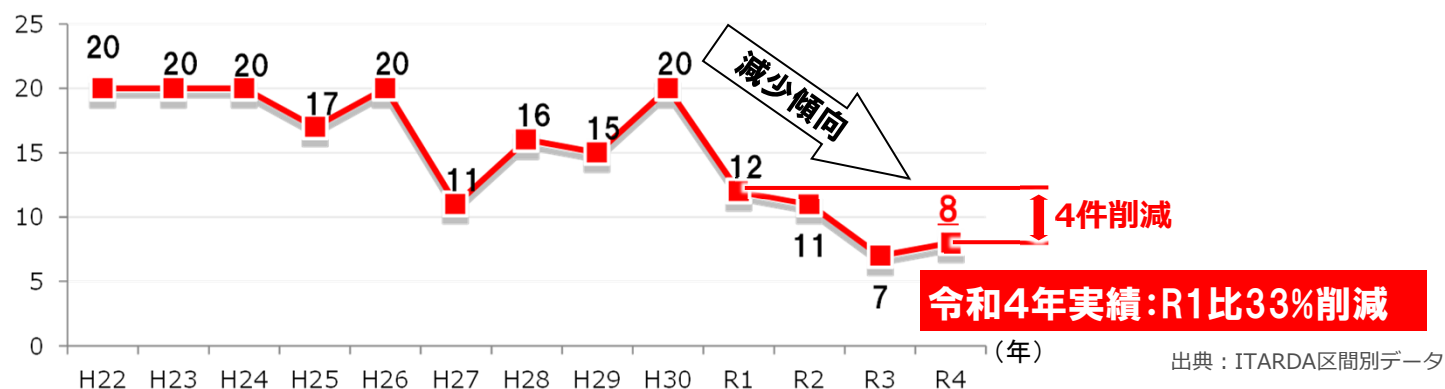
■県内直轄国道全体の重大事故・死亡事故件数の推移

- 令和4年の重大事故件数は91件、令和元年比で10%削減
- 令和4年の死亡事故件数は8件、令和元年比で33%削減

重大事故件数（件）



死亡事故件数（件）



重大事故

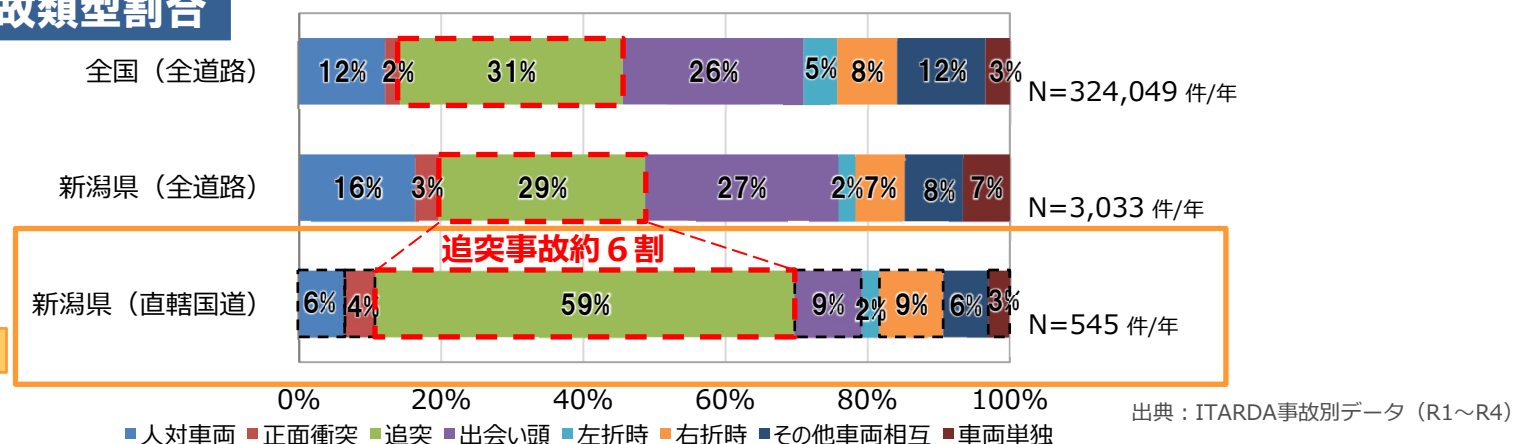
・死傷事故のうち、死者または重傷者（30日以上の治療期間を要した場合）が発生した事故

(3) 新潟県内の交通事故の特徴

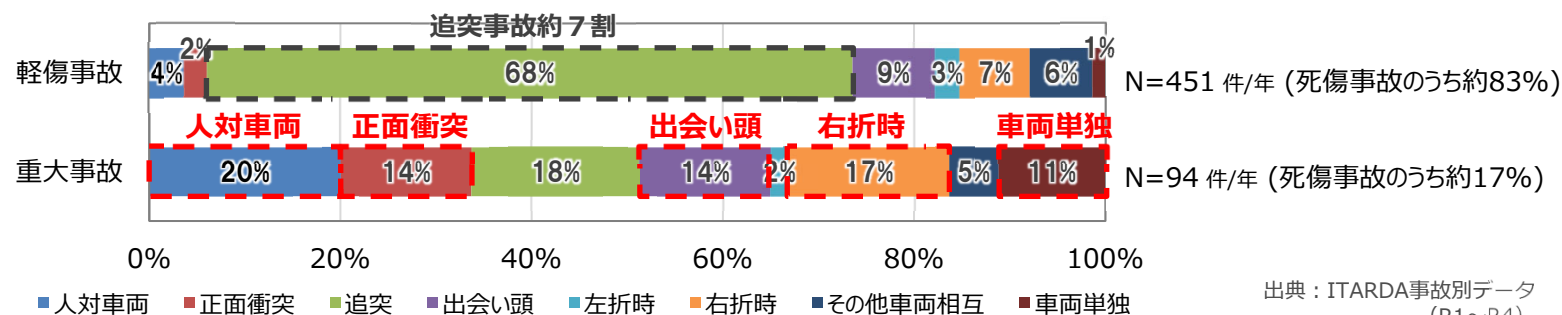
■新潟県内直轄国道で発生する事故の類型

- 新潟県直轄国道の**死傷事故**の類型割合は、**追突事故割合が約6割で最多**。全国全道路・新潟県全道路の追突事故割合と比べて高く、直轄国道の特徴と言える。
- 新潟県直轄国道の死傷事故を、軽傷事故・重大事故別にみると、**重大事故**の類型割合は、軽傷事故に比べて**人対車両、正面衝突、出会い頭、右折時、車両単独**事故の割合が高くなっており、同事故は重大事故になりやすい事故と言える。

死傷事故 事故類型割合



新潟県直轄国道 軽傷事故・重大事故別 事故類型割合



(4) 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

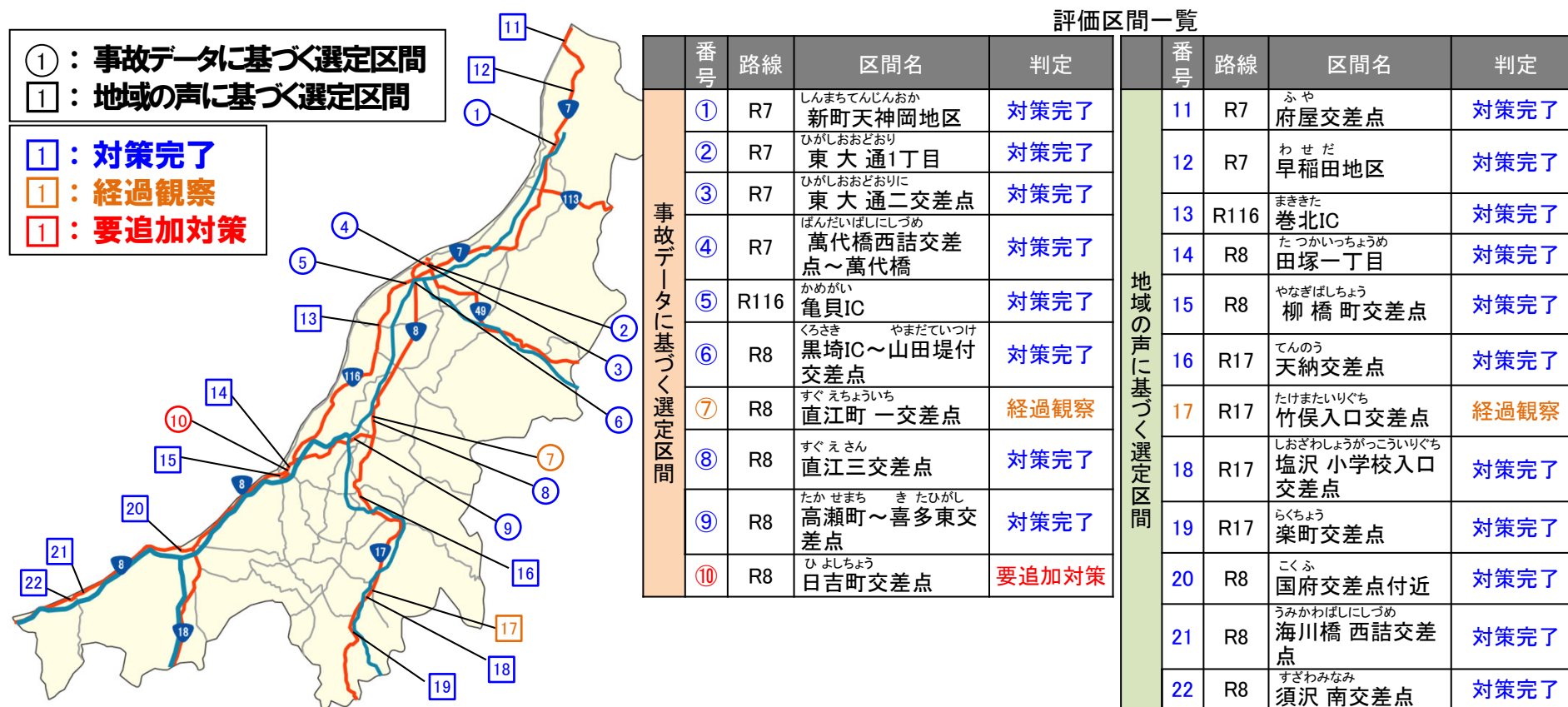
- 事故危険区間の対策完了の判定は、これまでに設定した4つの考え方に基づき実施
- 対策実施区間で対策完了と判定されない区間は、対策後の事故データや関係機関ヒアリング結果等をもとに、経過観察または要追加対策等に分類

	対策状況	<u>対策完了</u> 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 <u>3割以上の事故削減</u> が認められ、かつ「 <u>事故データに基づく選定条件</u> 」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 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	D)対策等の必要性がなくなった区間 沿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)

(4) 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(案)

- 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10区間と、地域の声に基づく選定区間で対策を実施した12区間、計22区間で実施
- 評価の結果、対策完了が19区間、経過観察が2区間、要追加対策が1区間となった。



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

※評価区間の詳細は参考資料-3を参照

(4) 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【No. 364 国道17号 竹俣入口交差点】

たけまた いりぐち

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い長い直線区間のため、漫然運転になりやすく、スピードを出しやすいため、交差点手前で前方車両の減速・急停止に後続車の対応が遅れて追突事故が発生。
- 交差点の交差角によって停止線の位置が手前に下がっているため、車両停止位置を誤認識しやすい。

⇒**ドットライン、注意喚起路面表示、停止線前出し**



選定時事故データ(H25～H28)
 ・死傷事故件数 **1.25**件/年
 ・死傷事故率 **192.3**件/億台km



見通しの良い直線区間による速度超過、停止線の位置が手前に下がっていることによる停止位置の誤認識により事故を誘発

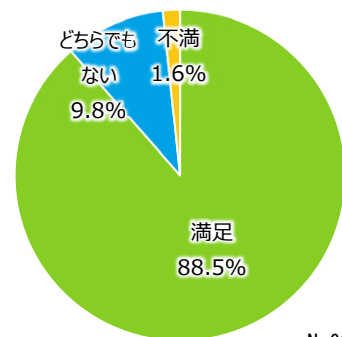
Check

効果の検証

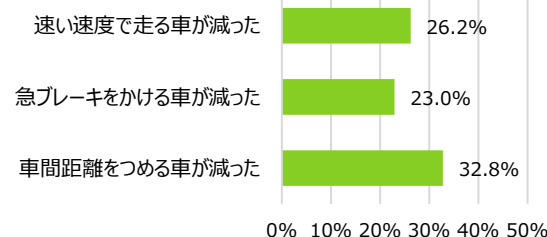
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価。
- ・特に車間距離の確保や走行速度の低下について評価が高い。

◆ 対策の満足度(R6)



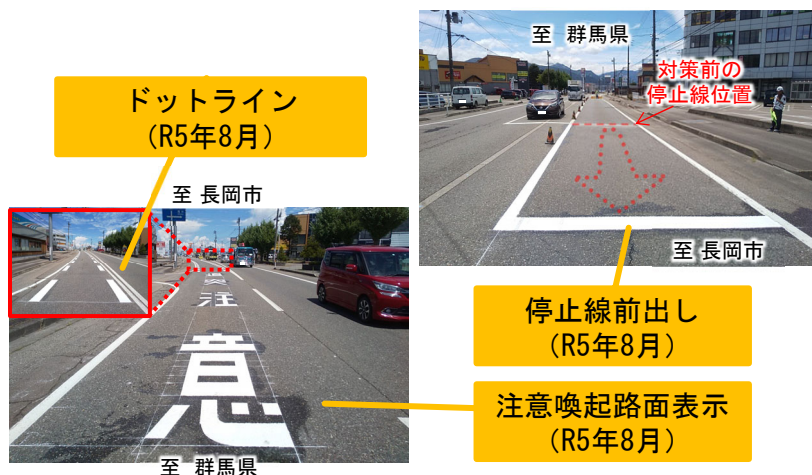
◆ 対策による効果



※複数回答可

Do

対策実施 (R5年)



<所轄警察による評価>

◆ 警察署ヒアリング (R6年9月)



・対策後に着目事故である追突事故が起きているため、しばらくは様子見が良い。

Action

進捗状況の判定

道路利用者の満足度が高いが、対策後に追突事故が発生しており、所轄警察からも様子見が良いとの意見 ⇒ **経過観察**

(4) 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【No. 101 国道8号 日吉町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点が広い、交差点内の右折速度が高く、直進車両も交差点進入判断にばらつきが出て、信号変わり目の無理な進入により交差点内で衝突事故が発生。

⇒ **注意喚起路面表示**



選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 2.25件/年
- ・死傷事故率 246.5件/億台km



交差点が広い、ため無理な進入を誘発

Do

対策実施(H30年)



注意喚起路面表示
(H30年3月)

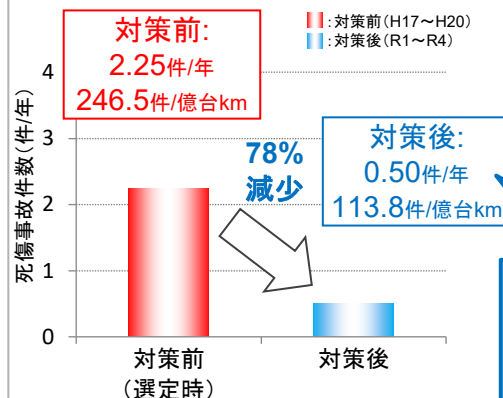
Check

効果の検証

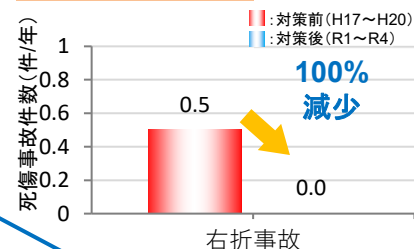
<事故データによる評価>

- ・対策実施後、区間全体の死傷事故は減少。
(対策前2.25件/年→対策後0.5件/年 **78%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**。
- ・卓越していた右折事故は**減少**。

◆ 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

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(R6.9月)



- ・R5年～R6年7月末に追突による死傷事故2件、物損事故5件発生。柏崎で一番交通量が多く、追突事故が多く起っている場所のため、対策は必要。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた右折事故は減少したものの、所轄警察より、近年追突事故が多発している状況で対策が必要との意見。⇒**要追加対策**

(5) 事故危険区間に追加する区間の選定について

■令和6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1.5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
		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) ②-2.2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(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
地域の声に基づく選定	交通安全上問題のある区間	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
		④アンケートによる意見収集

(5) 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7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

1区間選定

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

5区間選定

地域の声に基づく選定 選定条件④

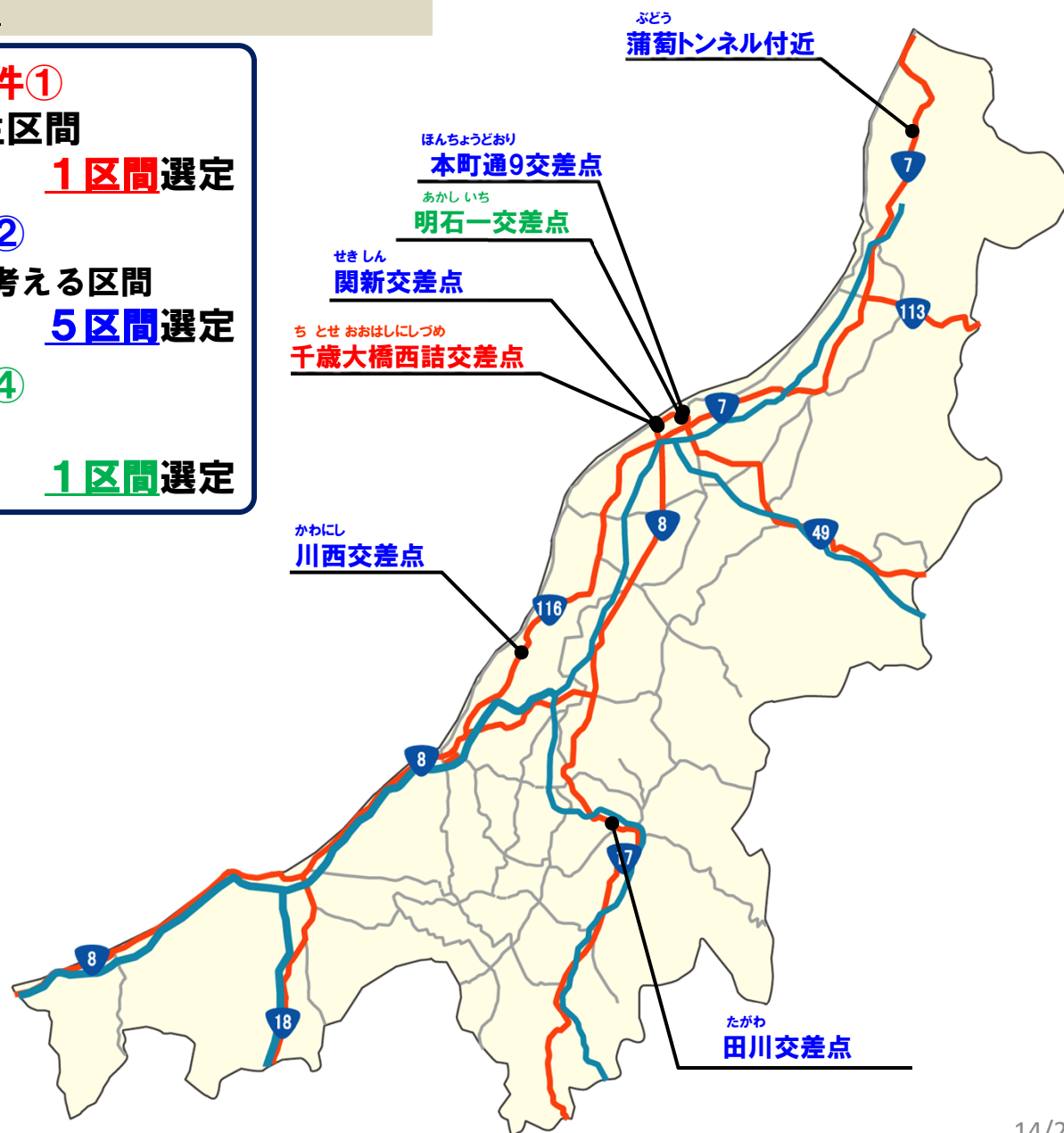
→アンケートによる意見収集

1区間選定

赤字:選定条件①

青字:選定条件②

緑字:選定条件④



※追加区間の詳細は参考資料-4を参照

(5) 事故危険区間に追加する区間の選定について

【選定条件①-2】

- ・死傷事故率 100件/億台km以上
- ・死傷事故件数 1.5件/年以上

■ No.57(再登録) 国道116号 千歳大橋西詰交差点

- 当該区間は、近年、死傷事故が多発している交差点。
- 交差点手前の下り坂が速度超過を誘発し、追突事故や左折車巻き込み事故が発生。

○箇所概要

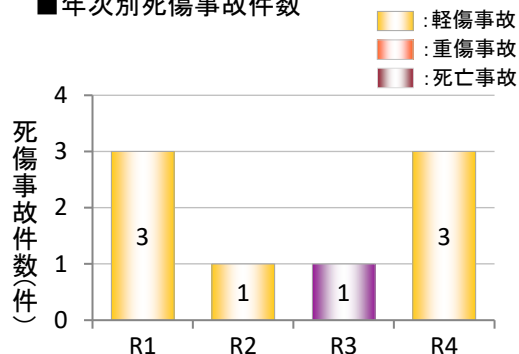
路線名	国道116号
箇所名	千歳大橋西詰交差点
住所	新潟市中央区

＜R1～R4事故データ＞

- ・死傷事故率 **158.9**件/億台km
- ・死傷事故件数 **2.00**件/年

＜事故発生状況＞

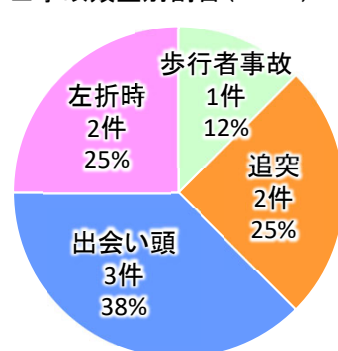
■ 年次別死傷事故件数



＜位置図＞



■ 事故類型別割合 (R1-R4)



○現地状況



千歳大橋からの下り坂が速度超過を誘発
前方車両の急減速に後続車が急ブレーキ



左折車が横断自転車を見落とし
衝突する事故が多発

(5) 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

■ No.413 国道7号 蒲萄^{ぶどう}トンネル付近

- 蒲萄トンネルに向かって縦断曲線の凸部に存在するカーブ区間であるため、前方の線形を確認しづらい。また、無信号交差点が続く単路部であり、漫然運転や速度超過を誘発しやすい傾向であるため、ハンドル操作を誤り反対車線への逸脱が単独事故・正面衝突事故要因と考えられる。

○箇所概要

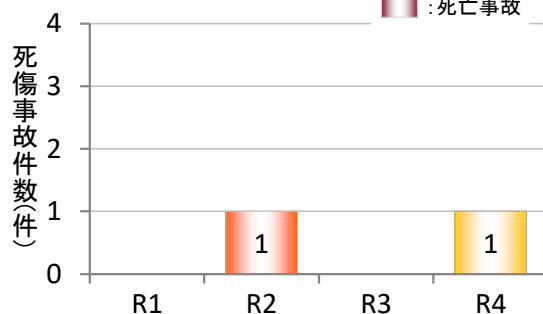
路線名	国道7号
箇所名	蒲萄トンネル
住所	村上市蒲萄

＜R1～R4事故データ＞

- ・死傷事故率 **23.4**件/億台km
- ・死傷事故件数 **0.50**件/年
- ・高齢者事故件数 **0.25**件/年
- ・歩行者事故件数 **0.00**件/年

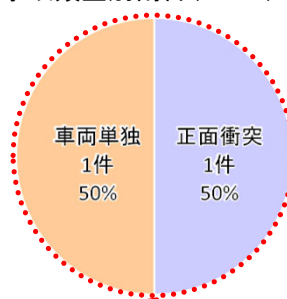
＜事故発生状況＞

■ 年次別死傷事故件数



■ 事故類型別割合 (R1-R4)

■ 事故類型別割合 (R1-R4)



車線逸脱事故発生

＜位置図＞



○現地状況



蒲萄トンネルに向かって縦断曲線の凸部に存在するカーブ区間のため前方の線形を確認しづらい



トンネル手前では雑草繁茂により通行車両からの視認性がやや悪化

(5) 事故危険区間に追加する区間の選定について

【選定条件④】
・アンケートによる意見収集

■ No.262(再登録) 国道7号 明石一交差点 あかし いち

- 道路利用者アンケートより、危険な箇所として意見があがった交差点。
- 東跨線橋側から交差点を左折する際、走行ルートが分かりづらいため、事故や危険挙動が発生。

○箇所概要

路線名	国道7号
箇所名	明石一交差点
住所	新潟市中央区

＜R1～R4事故データ＞

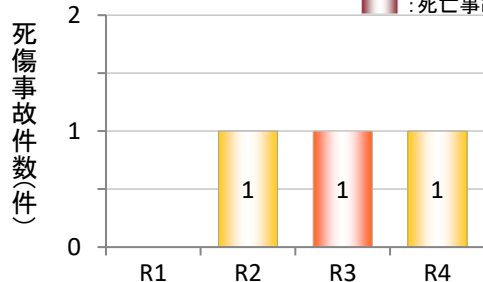
死傷事故率 **76.1**件/億台km

死傷事故件数 **0.75**件/年

＜事故発生状況＞

■年次別死傷事故件数

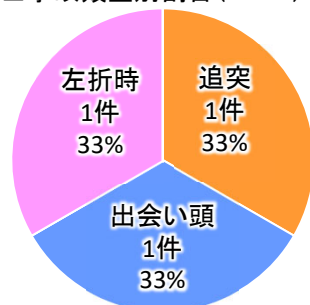
■事故類型別割合(R1-R4)
 ■軽傷事故
 ■重傷事故
 ■死亡事故



＜位置図＞



■事故類型別割合(R1-R4)



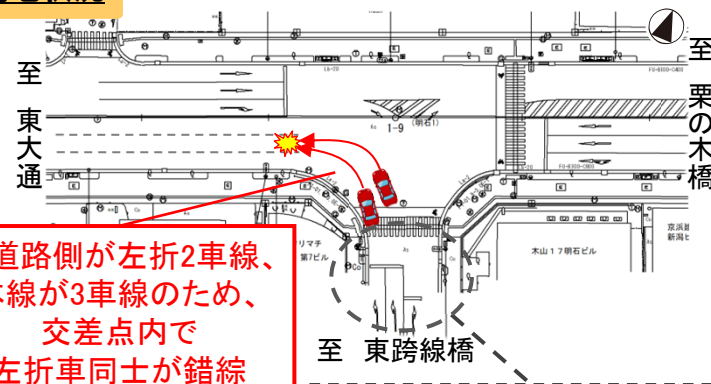
＜道路利用者の声＞

■R6年道路利用者アンケートより



・東跨線橋を背に左折2車線から明石通の3車線へ曲がる際、誘導破線が無い場合、2車線目に入る車両同士で衝突しそうになる。

○現地状況



従道路側が左折2車線、本線が3車線のため、交差点内で左折車同士が錯綜



外側車線走行車が交差点左折時に中央車線側へ入り走行

(6) 令和6年度の事故危険区間の公表

■令和6年度の事故危険区間(案)

- 対策完了の判定により計19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7区間を追加
⇒令和6年度は149区間を事故危険区間として公表

令和5年度
事故危険区間
161区間

除外

追加

令和6年度
事故危険区間
149区間

<令和6年度除外: 計19区間>

A) 事故削減効果があった区間
8区間

C) 安全性が確認できた区間
11区間

<令和6年度追加: 計7区間>

事故データに基づく選定・・・1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
1区間

地域の声に基づく選定・・・6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
5区間

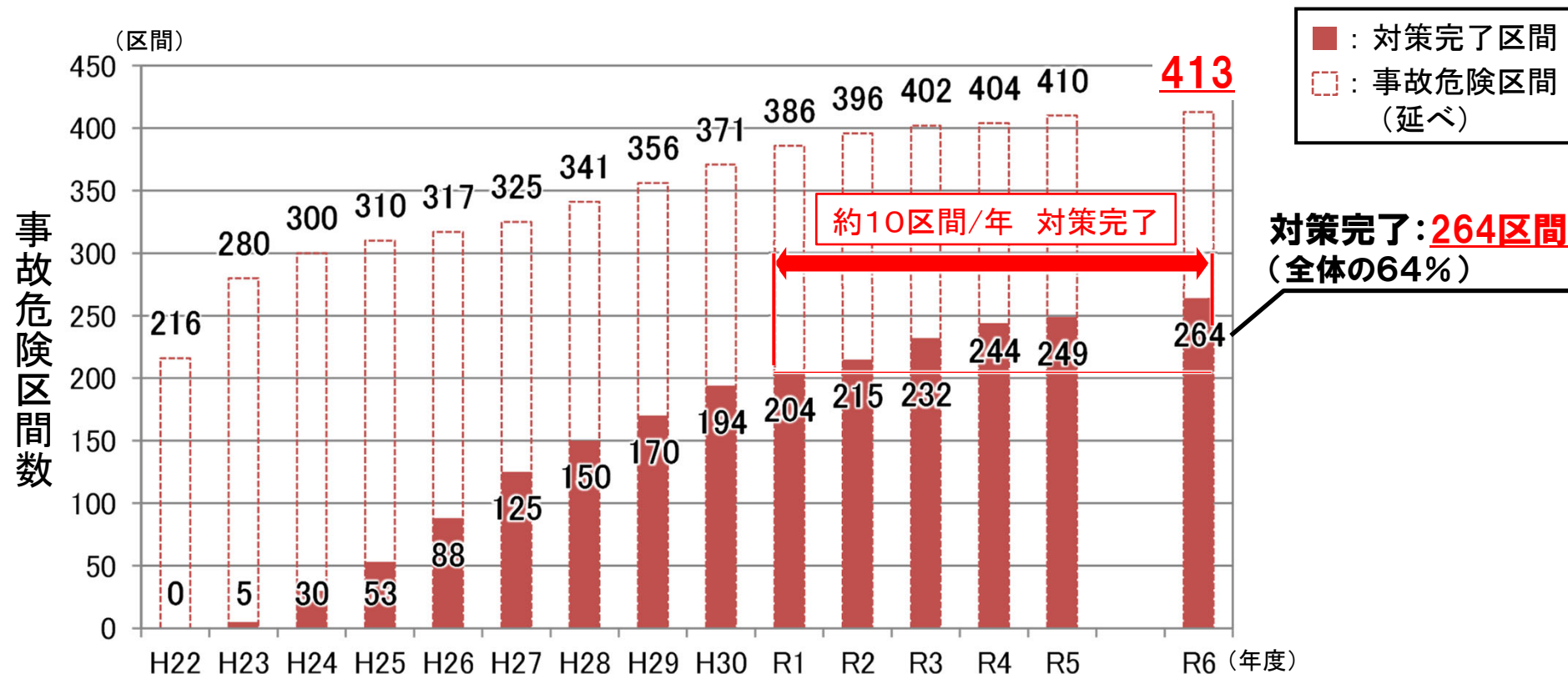
地域からの意見 選定条件④: アンケートによる意見収集
1区間

※事故危険区間、除外区間リストは、参考資料-2を参照

(6) 令和6年度の事故危険区間の公表

■令和6年度までの事故危険区間(延べ)数と対策完了区間数

- これまでに登録された事故危険区間は、延べ**413区間**
- 着実な対策実施により、令和6年度には**264区間**(全体の64%)が対策完了
- 令和元年以降は、毎年およそ**10区間**が対策完了



(7) 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、内容の周知のための広報を実施

広報手段	実施内容
①ポスターの掲示	・「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
②X(旧Twitter)による広報	・SNS(X(旧Twitter))を活用してアンケート実施告知を投稿。令和5年度より、投稿の際に事故ゼロプランの画像が表示される(OGP設定)ようにして、HPへの流入を強化
③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(R5.7.1~R5.7.31)
④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を紹介
⑤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)
⑥デジタルサイネージによる広報	・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
⑦路線バス広告による広報	・「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(掲出期間：R6.8.6~R6.12.5(予定))

<X(旧Twitter)による広報>



<道路情報板による広報>



<イベント(NSTまつり)での事故ゼロプランの取組紹介>



<デジタルサイネージによる広報>



<路線バス広告による広報>

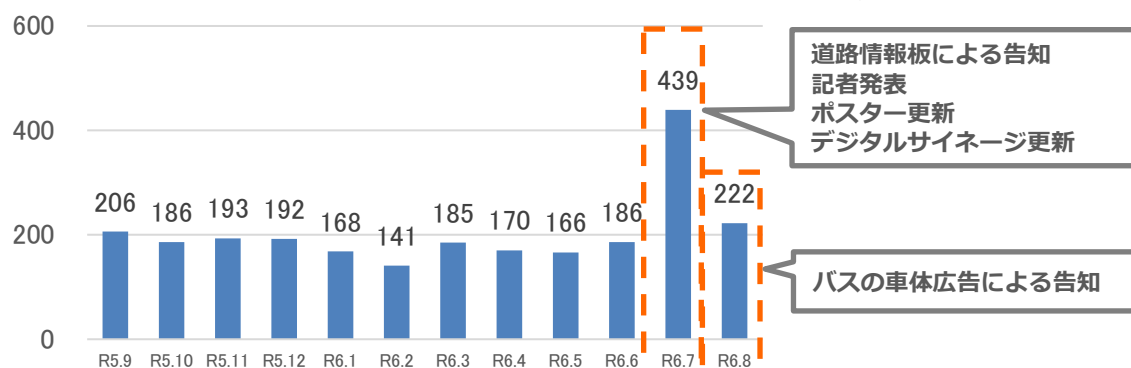


(7) 事故ゼロプランの広報

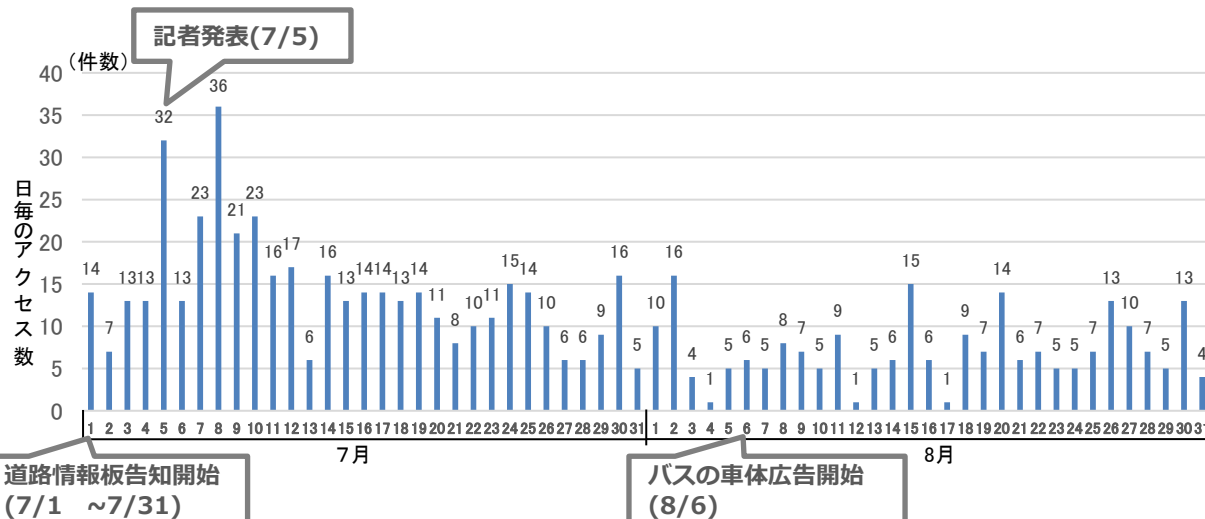
■広報による効果

- 道路情報板、記者発表によるアンケート告知を広報した令和6年7月は、ホームページアクセス数が増加。特に記者発表実施後の7/5, 7/8のアクセス数が多かった。
- バスの車体広告による広報を実施した8月も、ホームページアクセス数が若干多かった。
- 回答者の認知媒体は、道路情報板が約4割で最多、次いで国道事務所のホームページとなった。

■事故ゼロプランホームページ 月別アクセス数(R5.9～R6.8)

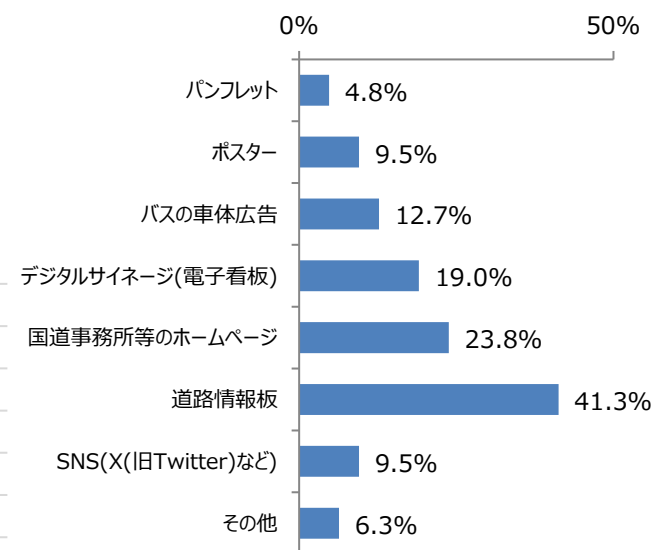


■事故ゼロプランホームページ 日毎アクセス数(R6.7.1～8.31)



■ホームページアンケート結果

- ①アンケート回答数: 106件※
- ②事故ゼロプランを「知っていた」回答者(63人)の認知媒体



N=63
※集計期間: R5.8～R6.7