

令和7年度 道路安全性検討委員会

令和 7年 11月 6日
「道路安全性検討委員会」事務局

目 次	論 点														
<h2><u>1. 事故ゼロプランの取り組み状況</u></h2> <table> <tr> <td>(1) 令和6年度の事故危険区間（振り返り）</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>(2) 目標達成度評価</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>(3) 新潟県内の交通事故の特徴</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>(4) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>(5) 事故危険区間に追加する区間の選定について</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>(6) 令和7年度の事故危険区間の公表</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>(7) 事故ゼロプランの広報</td> <td>21</td> </tr> </table>	(1) 令和6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) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について	9	(5) 事故危険区間に追加する区間の選定について	14	(6) 令和7年度の事故危険区間の公表	19	(7) 事故ゼロプランの広報	21	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>事故危険区間の除外候補区間の判定結果</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>
(1) 令和6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) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について	9														
(5) 事故危険区間に追加する区間の選定について	14														
(6) 令和7年度の事故危険区間の公表	19														
(7) 事故ゼロプランの広報	21														
<h2><u>2. TOPIC</u></h2> <table> <tr> <td>(1) 令和7年度 事故対策実施区間の事例紹介</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>(2) 令和7年度 ゾーン30プラスの事例紹介</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>(3) 令和7年度 その他取り組み</td> <td>26</td> </tr> </table>	(1) 令和7年度 事故対策実施区間の事例紹介	24	(2) 令和7年度 ゾーン30プラスの事例紹介	25	(3) 令和7年度 その他取り組み	26	<p>【報告事項】</p>								
(1) 令和7年度 事故対策実施区間の事例紹介	24														
(2) 令和7年度 ゾーン30プラスの事例紹介	25														
(3) 令和7年度 その他取り組み	26														

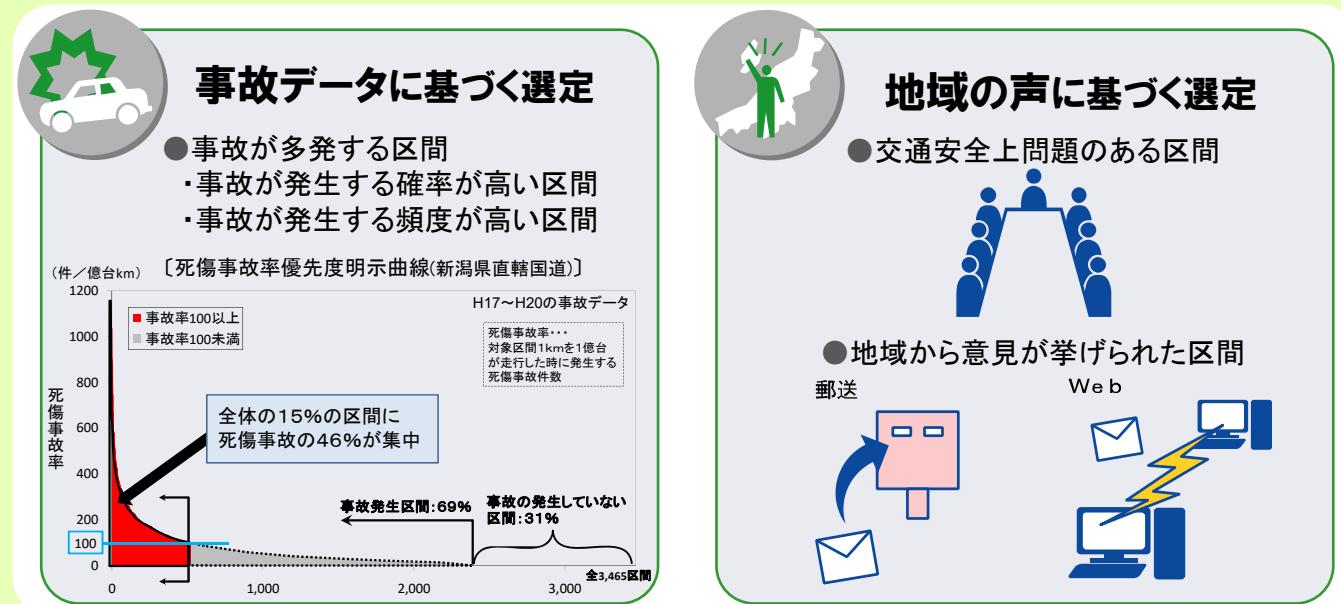
1. 事故ゼロプランの取り組み状況

(1) 令和6年度の事故危険区間(振り返り)

■令和6年度事故危険区間

- 令和6年度は、令和5年度の事故危険区間161区間から、対策完了と判定した19区間を事故危険区間リストから除外し、新規選定した7区間を加えて、計149区間を事故危険区間として公表

令和5年度: 161区間



事故危険区間(ロングリスト)
令和6年度: 149区間 (161-19+7)

(1) 令和6年度の事故危険区間(振り返り)

■令和6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	・事故件数だけでなく、昼夜、天候、雪等の環境因子を合わせた事故の分析も必要だと思う。	<ul style="list-style-type: none">・新潟県直轄国道の死傷事故は、夜間事故が約3割・昼夜別事故類型割合を見ると、昼夜ともに追突事故が過半を占め、夜間事故は対人、右折時事故の割合が高い・天候別に見ると、悪天候時（雨・雪）が約2割・天候別事故類型割合では、雪の日は正面衝突、出合頭事故の割合が高く、雨の日は対人、右折時事故の割合が高い <p>※P.7参照</p>
2	・事故件数の推移について令和になってから減少しているが、新型コロナウイルスの影響で減少しているのではないか。	<ul style="list-style-type: none">・緊急事態宣言など、新型コロナウイルスの感染拡大防止措置が実施された（警戒度が上がった）月は、概ね交通量が減少（令和元年同月比）。・感染拡大防止措置が実施された22ヶ月のうち、18ヶ月（82%）で交通量、死傷事故が減少。・以上より、新型コロナウイルスの影響による交通量の減少が、死傷事故減少要因の一つと考えられる。 <p>※P.8参照</p>

(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5年の評価：死傷事故件数は**466件**で令和元年比**24%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>

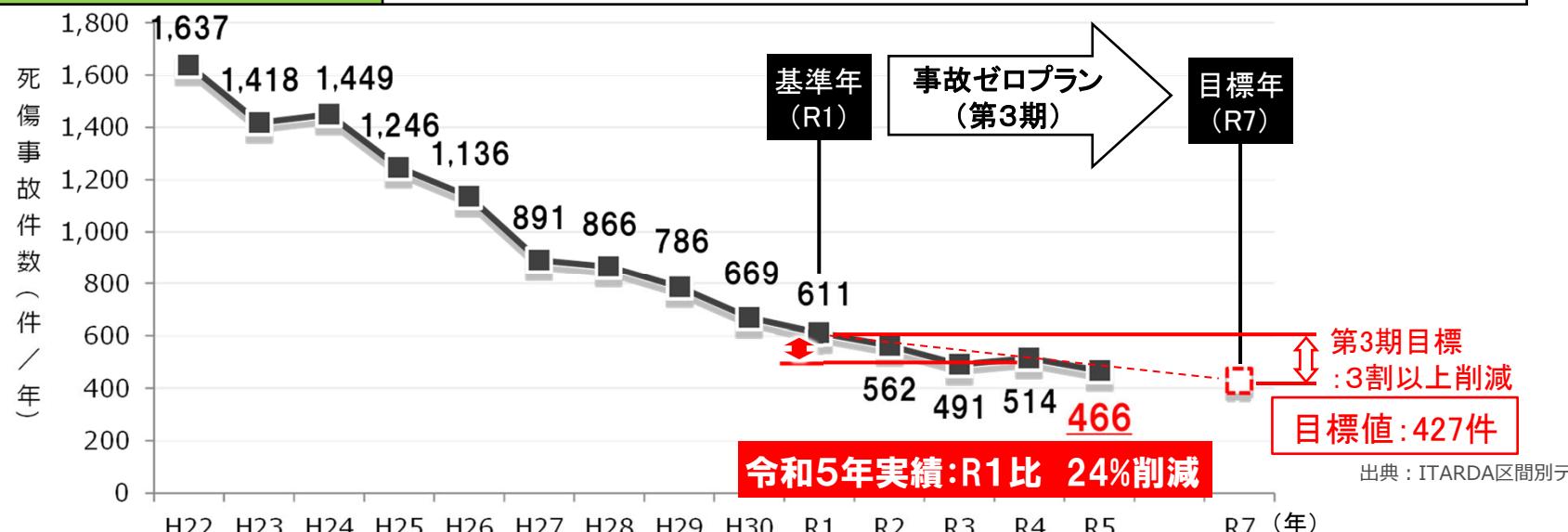
第5次 社会資本整備
重点計画(国土交通省)

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

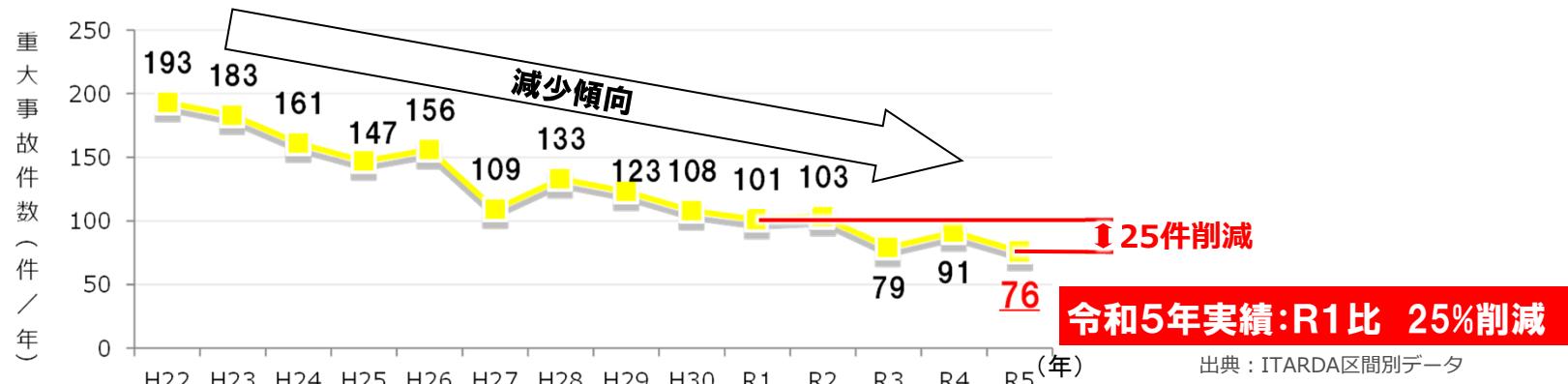
- ・交通事故により負傷者が発生し、診断書が警察に提出(または類似の手続きが実施)された事故

(3) 新潟県内の交通事故の特徴

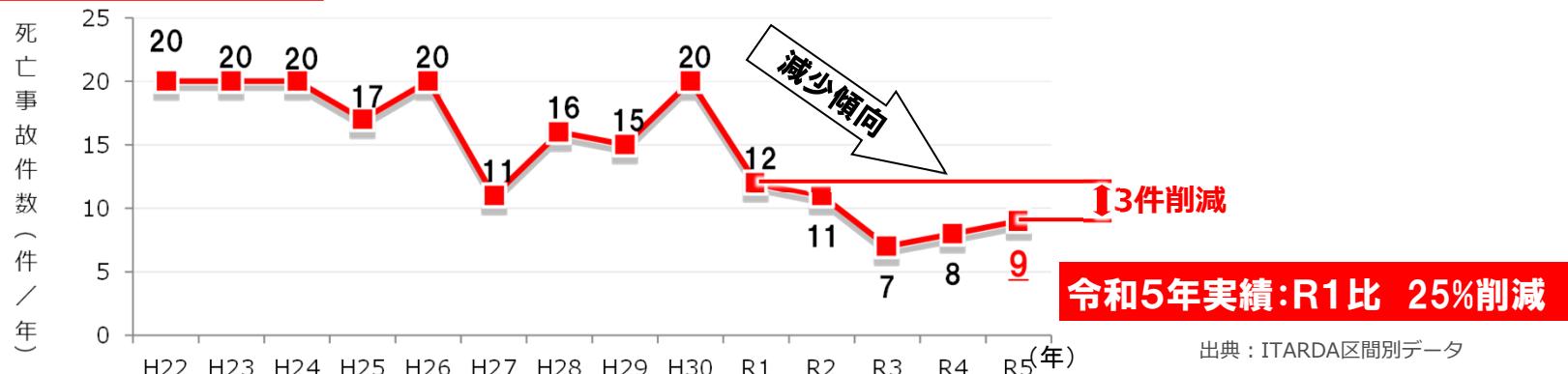
■県内直轄国道全体の重大事故・死亡事故件数の推移

- 令和5年の重大事故件数は76件、令和元年比で25%削減
- 令和5年の死亡事故件数は9件、令和元年比で25%削減

重大事故件数（件）



死亡事故件数（件）



重大事故

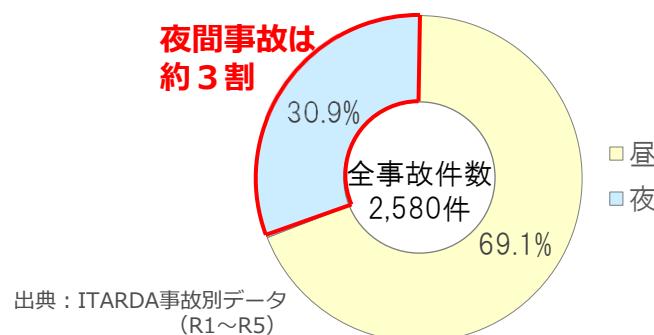
- 死傷事故のうち、死者または重傷者（30日以上の治療期間を要した場合）が発生した事故

(3) 新潟県内の交通事故の特徴(令和6年度委員会時の主な意見に対する回答)

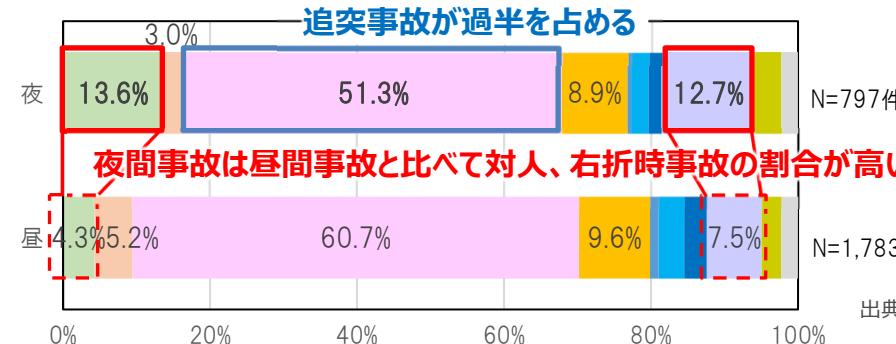
■環境因子と死傷事故の関係性の分析

- 新潟県直轄国道の死傷事故の昼夜別割合は、夜間事故が約3割
- 昼夜別事故類型割合を見ると、昼夜ともに追突事故が過半を占め、夜間事故は対人、右折時事故の割合が高い
- 天候別割合は、悪天候時(雨・雪)が約2割
- 天候別事故類型割合を見ると、雪の日は正面衝突、出合頭事故の割合が高く、雨の日は対人、右折時事故の割合が高い

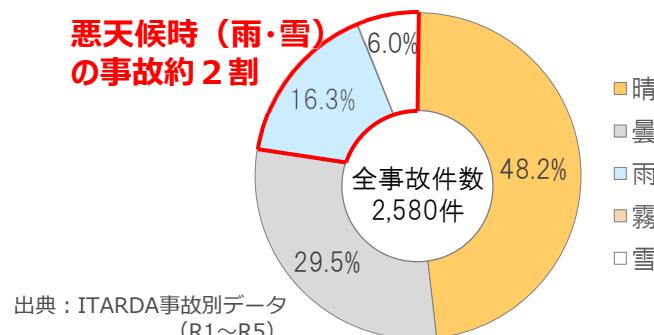
死傷事故 昼夜別割合



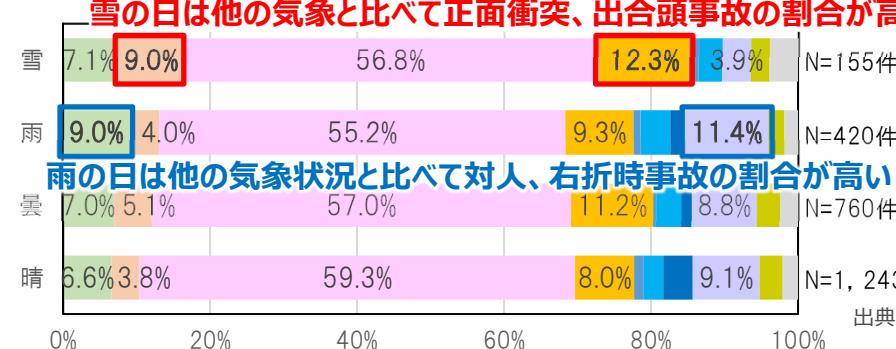
昼夜別事故類型割合



死傷事故 天候別割合



天候別事故類型割合



■ 対人
■ 正面衝突
■ 追突
■ 出合頭
■ 追越追抜時
■ 進路変更時
■ 左折時
■ 右折時
■ 単独
■ その他

出典：ITARDA事故別データ（R1～R5）

■ 対人
■ 正面衝突
■ 追突
■ 出合頭
■ 追越追抜時
■ 進路変更時
■ 左折時
■ 右折時
■ 単独
■ その他

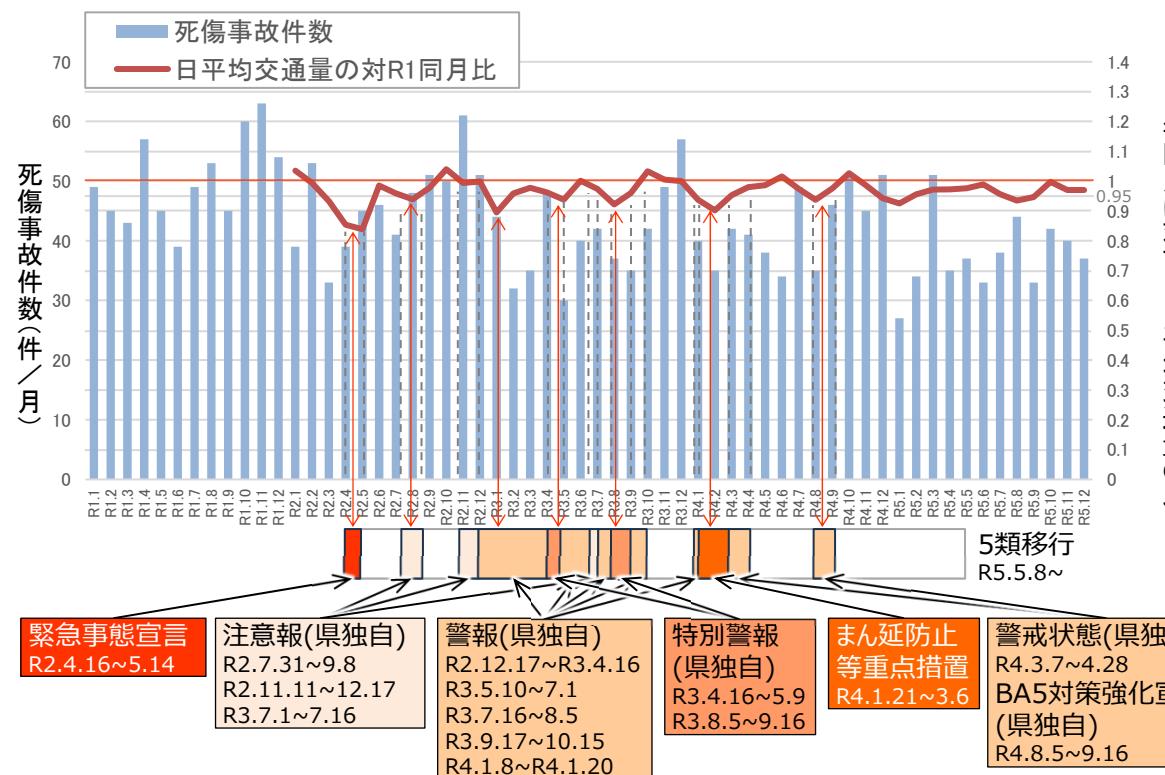
出典：ITARDA事故別データ（R1～R5）

(3) 新潟県内の交通事故の特徴(令和6年度委員会時の主な意見に対する回答)

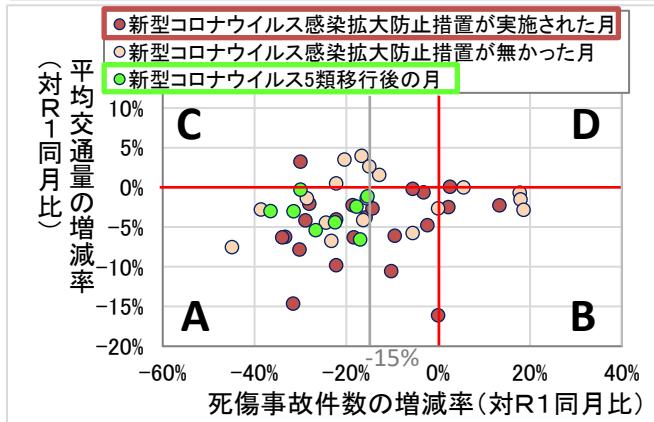
■新型コロナウイルスの影響の分析

- 緊急事態宣言など、新型コロナウイルスの感染拡大防止措置が実施された(特に警戒度が上がった)月は、概ね交通量が減少(令和元年同月比)。
- 月別の平均交通量と死傷事故件数の増減率の分布をみると、感染拡大防止措置が実施された22ヶ月のうち、18ヶ月(82%)で交通量、死傷事故が減少。
- 以上より、新型コロナウイルスの影響による交通量の減少が、死傷事故減少の要因の一つと考えられる。
- なお、5類移行後の8ヶ月間は、交通量が0~7%減少、死傷事故が15~40%減少。生活行動変容による交通量の減少が続いたことに加え、自動車安全性能向上や事故対策の効果も伺える。

新潟県内直轄国道の 令和元年～令和5年の
月別死傷事故件数と平均交通量の増減



月別の平均交通量と死傷事故件数の
増減率の分布



凡例・集計結果

A	交通量、死傷事故とも減少した月	35/48ヶ月 (73%)
	うち新型コロナウイルス感染拡大防止措置があった月	18/22ヶ月 (82%)
B	交通量が減少し、死傷事故は増加した月	6/48ヶ月 (12.5%)
	うち新型コロナウイルス感染拡大防止措置があった月	2/22ヶ月 (9%)
C	交通量が増加し、死傷事故は減少した月	6/48ヶ月 (12.5%)
	うち新型コロナウイルス感染拡大防止措置があった月	1/22ヶ月 (4.5%)
D	交通量、死傷事故とも増加した月	1/48ヶ月 (2%)
	うち新型コロナウイルス感染拡大防止措置があった月	1/22ヶ月 (4.5%)

出典 死傷事故件数：ITARDA事故別データ (R1.1～R5.12)
平均交通量：トラカンデータ(R1.1～R5.12)

(4) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について

■事故危険区間の対策完了の考え方

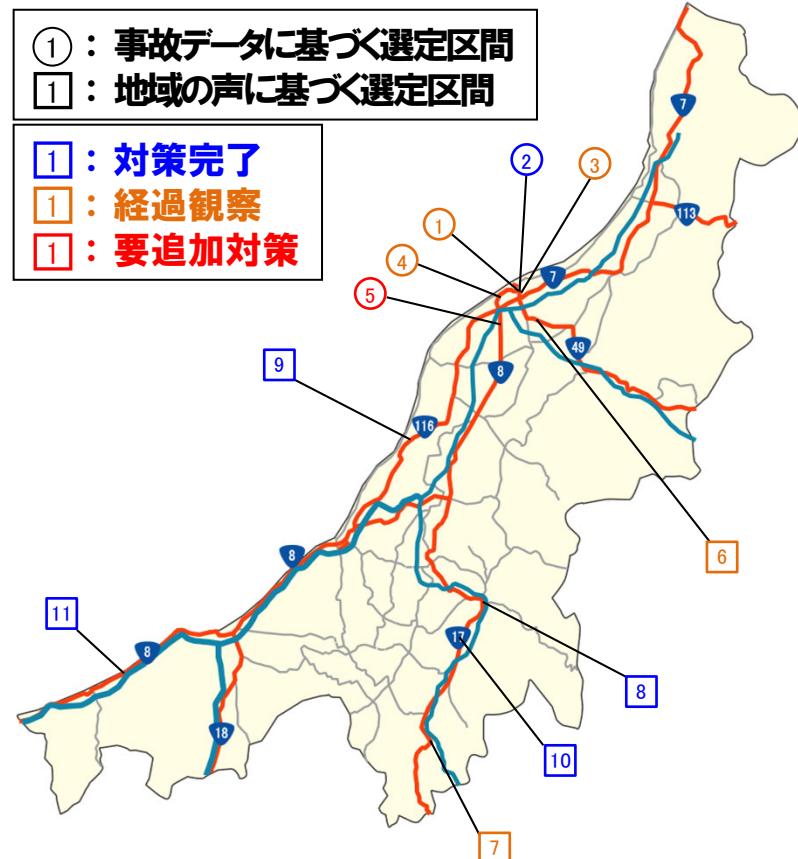
- 事故危険区間の対策完了の判定は、これまでに設定した4つの考え方に基づき実施
- 対策実施区間で対策完了と判定されない区間は、対策後の事故データや関係機関ヒアリング結果等をもとに、経過観察または要追加対策等に分類

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 <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」に該当しない</u> 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) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について

■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5区間と、地域の声に基づく選定区間で対策を実施した6区間、計11区間で実施
- 評価の結果、対策完了が5区間、経過観察が5区間、要追加対策が1区間



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	かがみばし 鏡橋交差点	経過観察
	②	R7	ひがしおどおり 東大通交差点	対策完了
	③	R7	あかしにちょうめ 明石2丁目 くりのきばし ～栗ノ木橋交差点	経過観察
	④	R116	せきやしょうわちょう 関屋昭和町交差点	経過観察
	⑤	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	要追加対策

	番号	路線	区間名	判定
地域の声に基づく選定区間	⑥	R49	あけぼのちょうに 曙町二交差点	経過観察
	⑦	R17	かんだつ たなか 神立(田中交差点)	経過観察
	⑧	R17	いのくちしんでん 井口新田交差点	対策完了
	⑨	R116	道の駅良寛の里わしま入口 (無信号交差点)	対策完了
	⑩	R17	うらさき 浦佐交差点 (県道265号との交差点)	対策完了
	⑪	R8	うらもとえきまえ 浦本駅前交差点 なかしゅく ～中宿バス停前交差点	対策完了

※評価区間の詳細は参考資料-3を参照

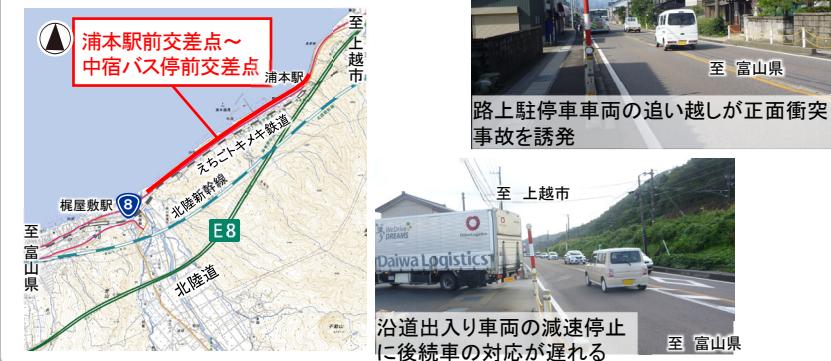
(4) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について

■対策実施区間の評価事例【No. 137 国道8号 浦本駅前交差点～中宿バス停前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 細街路出入り車両の急な減速・停止に後続車の対応が遅れたと考えられる追突事故が発生。
 - 路上駐車車両を追い越した際に、正面衝突事故が発生。
⇒ドットライン設置



Do

対策実施（R6年度）

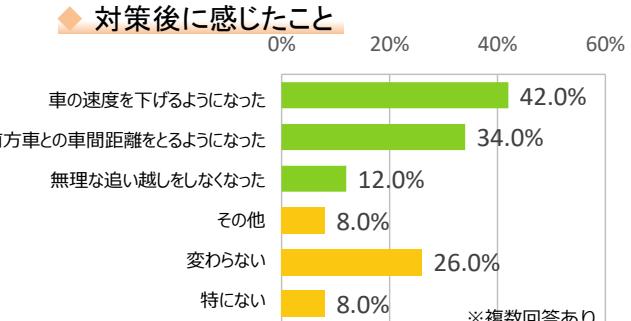
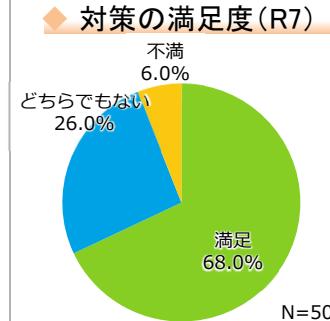


Check

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7割が満足と評価。
 - ・特に、車の走行速度を下げるようになったとの意見が多い。



＜車両挙動の変化による評価＞

- ・対策実施区間の急ブレーキ件数が減少(約4割減少)
⇒ドットラインにより注意して走行するようになり、安全性が向上。



〈所轄警察による評価〉

◆ 警察署ヒアリング(R7年9月)



- ・視覚的に変化を与えるドットラインは注意喚起として効果的と考えられる。
 - ・対策後、目立って事故も発生しておらず、現状、対策の効果が得られており、追加対策も必要ないと考えられる。

Action 進捗状況の判定

車両挙動の変化や、道路利用者アンケート、所轄警察ヒアリングより一定の対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

(4) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について

■対策実施区間の評価事例【No. 392 国道17号 神立(田中交差点)】

Plan

問題の把握と対策立案

- 南魚沼市側から下り勾配となっており、速度超過及び冬期路面凍結の影響により、左折車両、出入車両（細街路、交差点通過後のコンビニ）の減速・停止に対応できず、追突事故が発生。
- ⇒ドットライン、注意喚起路面表示



選定期事故データ(H27~H30)
・死傷事故件数 0.5件/年
・死傷事故率 228.7件/億台km



左折車等の減速・停止車両に対応できず、追突事故発生

Do

対策実施 (R6年)



ドットライン
(R6年7月)



注意喚起路面表示
(R6年7月)

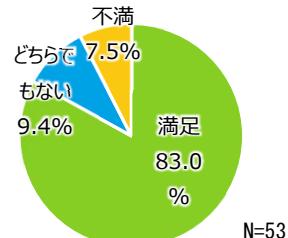
Check

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。
- ・特に車間距離の確保について評価が高い。

◆対策の満足度(R6)



◆対策による効果



<車両挙動の評価>

- ・対策実施箇所の急ブレーキが、非冬季で約3割減少、冬季で約2割減少。

◆急ブレーキ件数



出典 ETC2.0挙動履歴データ（上り線、停止線～300m）
対策前：非冬季 R6.4～6、冬季 R6.2
対策後：非冬季 R7.4～6、冬季 R7.2

<所轄警察による評価>

◆警察署ヒアリング(R7年9月)



- ・対策後、冬季以外の事故は減ったが、冬季に4件（物損3件、人身1件）のスリップによる追突事故が発生している。

Action 進捗状況の判定

危険挙動やWebアンケートでは対策効果は確認できたが、冬季の追突事故が対策後も発生している⇒ 経過観察

(4) 事故危険区間の除外候補区間の判定結果について

■対策実施区間の評価事例 【No. 24 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

- 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) (R1.12設置)**



Do

対策実施 (R1年)



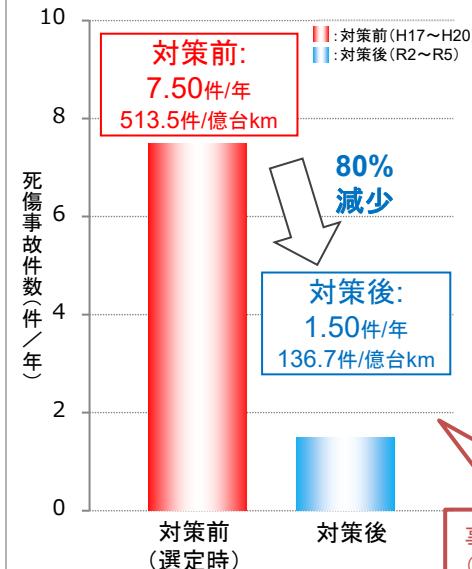
Check

効果の検証

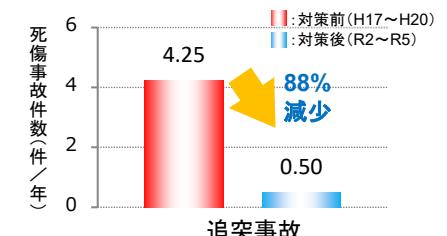
<事故データによる評価>

- 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**)
- 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**。

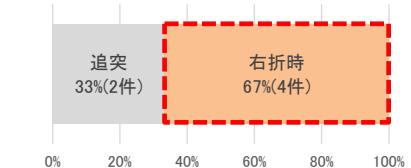
◆ 対策前後の事故件数



◆ 【参考1】卓越事故の事故件数変化



◆ 【参考2】R2～R5事故類型割合



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

Action

進捗状況の判定

- 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。
⇒**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7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と踏襲

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	<p>①死傷事故多発区間、重大事故発生区間</p> <p>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</p>
地域の声に基づく選定	交通安全上問題のある区間	<p>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</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none">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拳動多発区間)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 <p>②-4.地元や自治体のニーズ箇所</p>
		<p>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</p>
	地域からの意見	<p>④アンケートによる意見収集</p>

(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3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
2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
1区間選定



(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.414 国道8号 中山田交差点

- 当該区間は、近年、死傷事故が多発している交差点(夜間事故 6件中5件)
- 停止線付近での追突事故や右左折車と横断者の巻き込み事故が多発

○箇所概要

路線名	国道8号
箇所名	中山田交差点
住所	新潟市西区

<位置図>

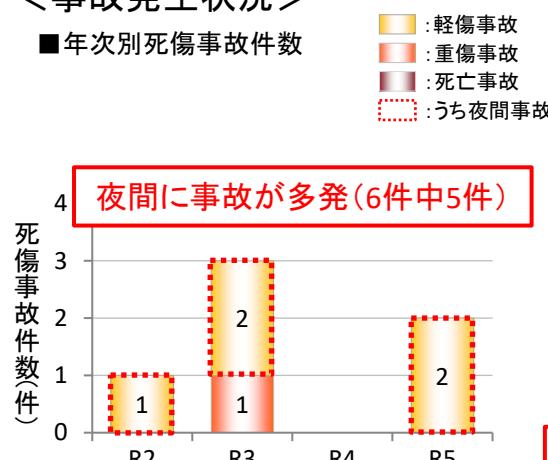


<R2~R5事故データ>

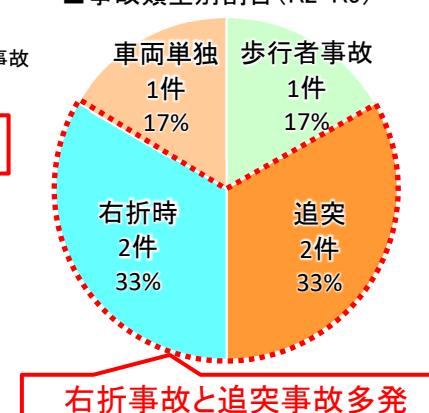
- 死傷事故率 **136.7** 件/億台km
- 死傷事故件数 **1.50** 件/年

<事故発生状況>

■年次別死傷事故件数



■事故類型別割合(R2-R5)



○現地状況



前方車両の急減速に
後続車が対応できず
追突する事故が多発



右折車と横断者が衝突する
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.95(再登録) 国道8号 堺西交差点

- 交差点内で柏崎市側からの右折車が関係する事故が多発(6件中5件、うち重傷事故4件)
- 交通量が多く、速度の速い車両も多いため、右折車の右折急ぎや対向直進車との目測の見誤りにより無理なタイミングで右折し、対向直進車や歩行者と衝突する事故が発生

○箇所概要

路線名	国道8号
箇所名	堺西交差点
住所	長岡市堺町

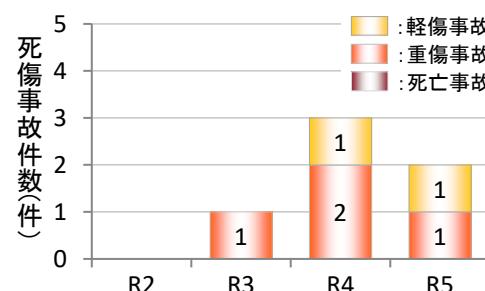


<R2~R5事故データ>

死傷事故率 **141.6件/億台km**
 死傷事故件数 **1.50件/年**

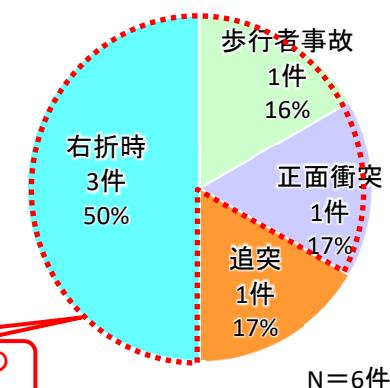
<事故発生状況>

■年次別死傷事故件数



■:軽傷事故
 ■:重傷事故
 ■:死亡事故

■事故類型別割合(R2-R5)



6件中5件が柏崎市側からの右折車が関係する事故

○現地状況



至 柏崎市

無理なタイミングで右折しようとし、歩行者と衝突



至 柏崎市

無理なタイミングで交差点へ進入する右折車両

(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.140(再登録) 国道18号 北沢入口单路

- 見通しの良い直線区間かつ下り勾配のため、車両速度が高く、交差点手前の減速、停止に後続車が対応できず追突
- 交差点手前に立地する沿道施設からの出入り車両の影響による急減速も追突事故の一因と推察

○箇所概要

路線名	国道18号
箇所名	北沢入口单路
住所	妙高市

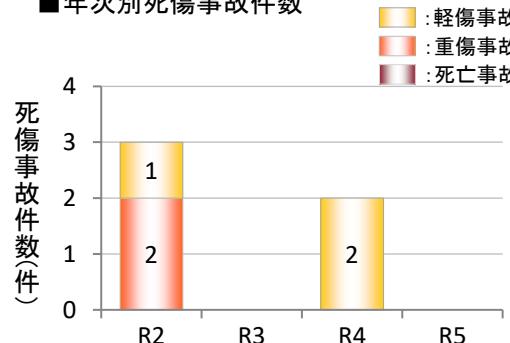


<R2~R5事故データ>

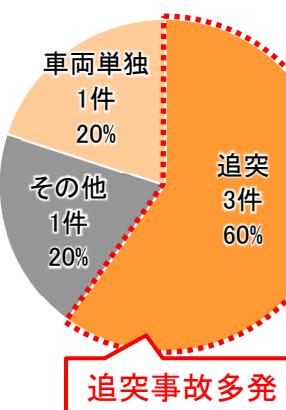
- 死傷事故率 74.2件/億台km
- 死傷事故件数 1.25件/年

<事故発生状況>

■年次別死傷事故件数



■事故類型別割合(R2-R5)



追突事故多発

○現地状況



見通しの良い直線かつ、下り勾配の
影響で走行速度が高くなりやすい

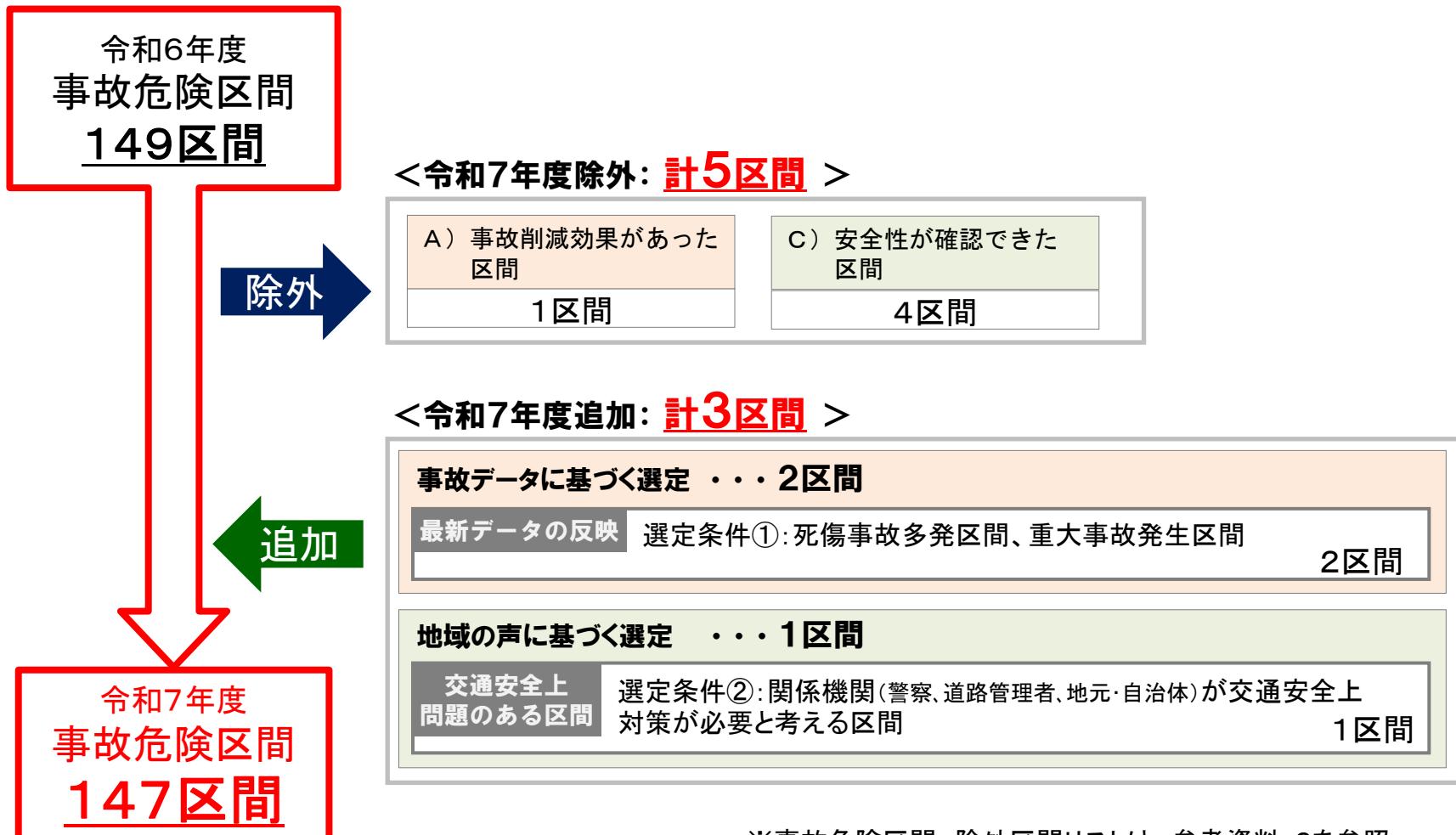


沿道施設からの出入り車両の影響
で本線走行車両が急減速

(6) 令和7年度の事故危険区間の公表

■令和7年度の事故危険区間(案)

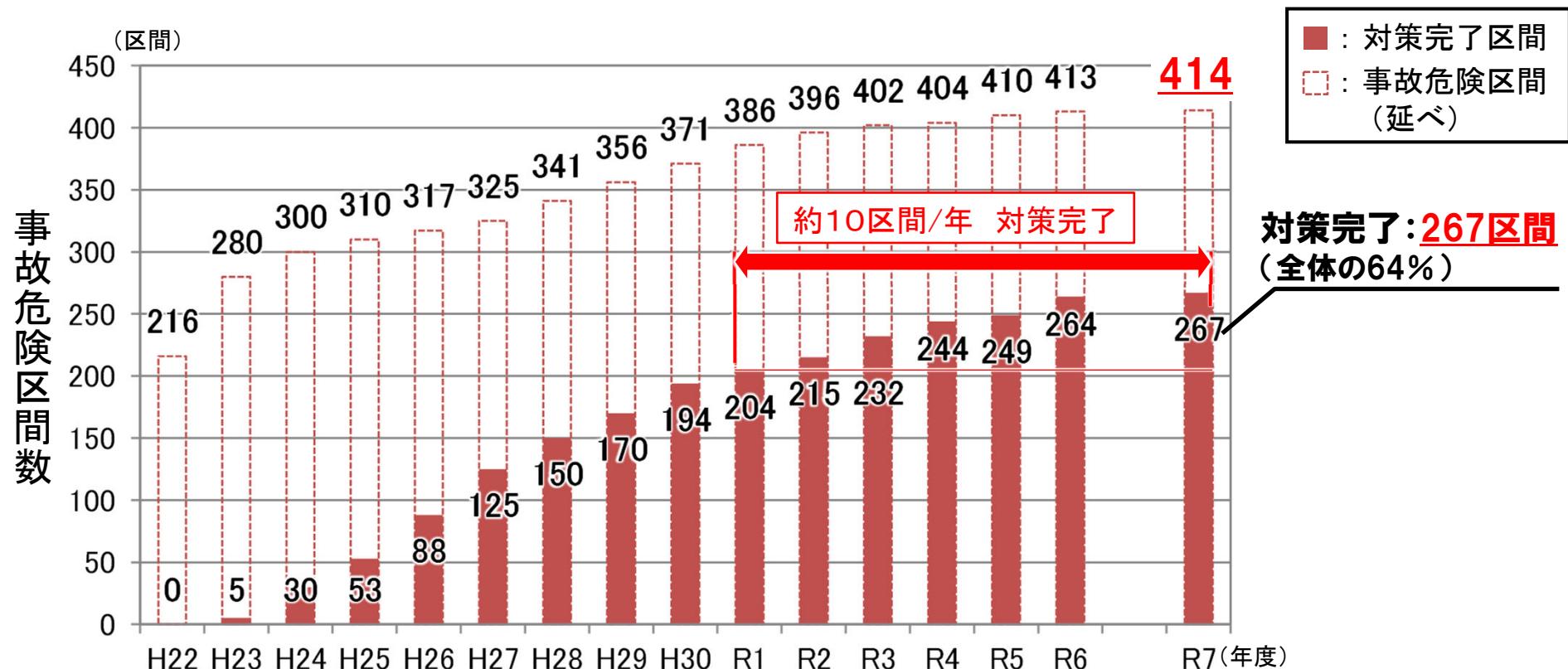
- 対策完了の判定により計5区間を除外区間リストへ移行
- 新規事故危険区間として計3区間を追加
⇒令和7年度は147区間を事故危険区間として公表



(6) 令和7年度の事故危険区間の公表

■令和7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414区間
- 着実な対策実施により、令和7年度には267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 (R7.7.1~R7.7.31)
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

<X(旧Twitter)による広報>



<道路情報板による広報>



<イベント・地元説明会での事故ゼロプランの取組紹介>



撮影日: R7.6.8

撮影日: R7.8.5

<デジタルサイネージによる広報>



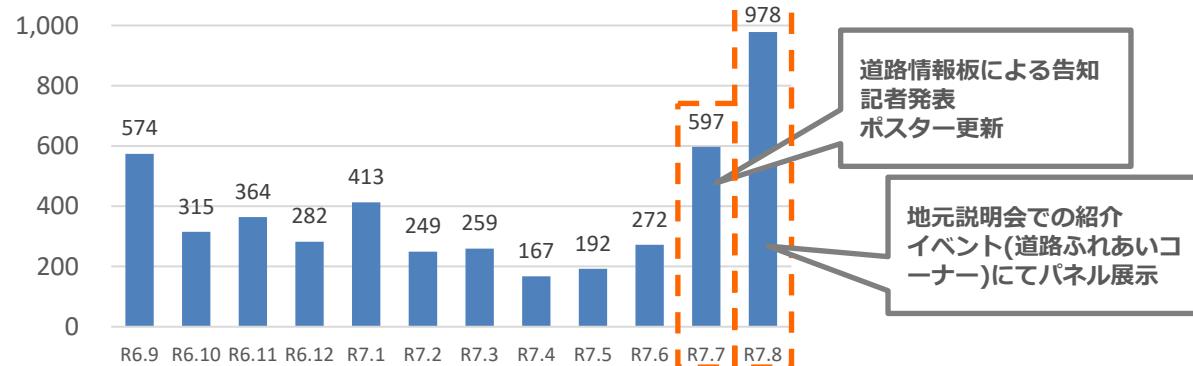
撮影場所: 万代クロッシング

(7) 事故ゼロプランの広報

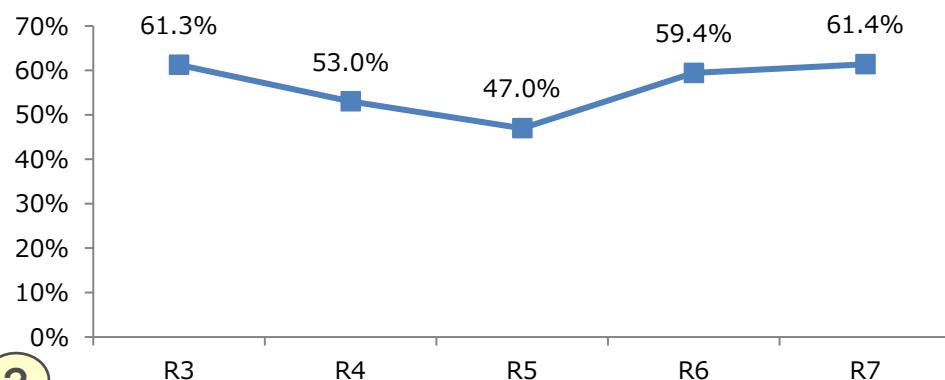
■広報による効果

- 道路情報板、記者発表等によるアンケート告知を広報した令和7年7月以降は、ホームページアクセス数が増加
- 事故ゼロプランの認知度は、61.4%とR3年以降で最も高い割合
- アンケート回答者の認知媒体は、道路情報板が約5割で最多、次いでデジタルサイネージ

■事故ゼロプランホームページ 月別アクセス数(R6.9～R7.8)



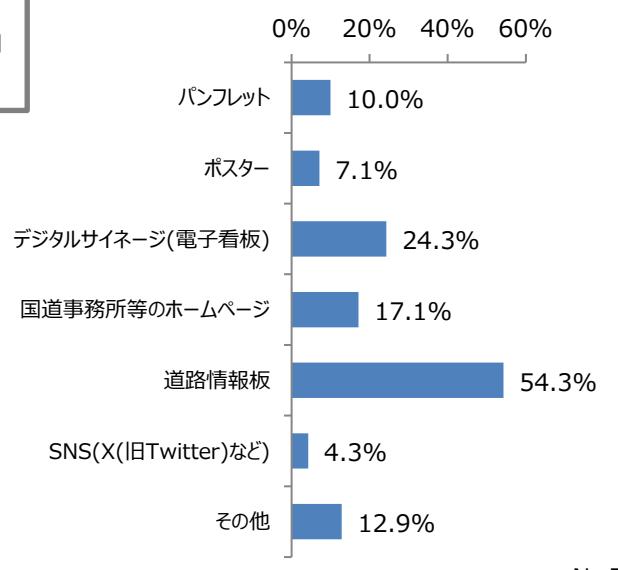
■事故ゼロプランの認知度の推移



事故ゼロプラン認知度：ホームページアンケートに回答いただいた方のうち、事故ゼロプランについて「知っていた」と回答された方の割合

■ホームページアンケート結果

- ①アンケート回答数: 114件※
- ②事故ゼロプランを「知っていた」回答者(70人)の認知媒体



※複数回答可

集計期間：R6.8～R7.7

2. TOPIC

【TOPIC】(1)令和7年度 事故対策実施区間の事例紹介

【国道17号 五十嵐入口交差点（交差点改良）】

- 右折車線がなく、曲線区間の中間かつ下り勾配の端部にある交差点であるため、右折待ち車両の影響による追突事故が発生。
- 通学路であるが、歩道が狭く危険な状況で、地元から対策を要望。
- 令和7年8月に右折車線の設置、歩道の拡幅が完了。

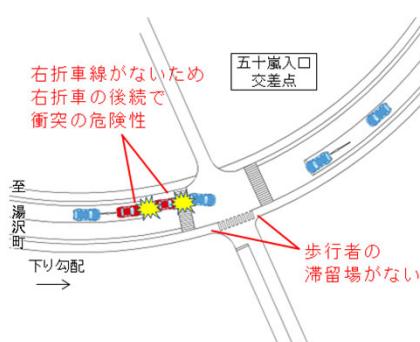
○箇所概要

路線名	国道17号
箇所名	五十嵐入口交差点
住所	南魚沼市石打

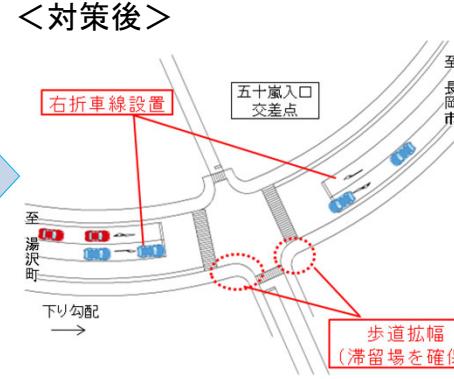
当該箇所の現況や事故の危険性について、地元住民と合同現地踏査・勉強会を開催。(H24.10.12)



＜対策前＞



＜対策後＞



○対策実施事例

＜対策前＞



＜対策後(R7.8)＞



右折車線 設置

歩道の拡幅

【TOPIC】(2)令和7年度 ゾーン30プラスの事例紹介

【新潟市 秋葉区美幸町三丁目地区の「ゾーン30プラス」】

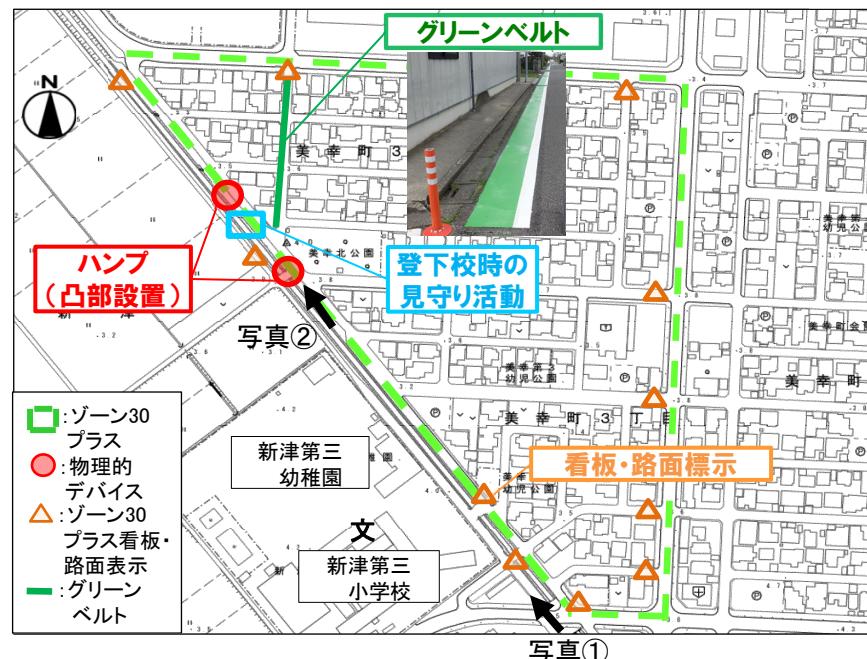
- 新潟市秋葉区美幸町三丁目地区では、令和6年11月「ゾーン30プラス整備計画」を策定
- 新潟市と秋葉警察署、地元住民、学校関係者、国土交通省と連携し、対策案を検討
- 令和7年8月最高速度30km/h規制と合わせ、物理的デバイス(ハンプ)やグリーンベルトを設置

○箇所概要

路線名	市道
箇所名	秋葉区美幸町 三丁目地区



<位置図>



写真①

○対策実施写真

写真① ゾーン30プラスの看板と路面表示設置状況



写真② ハンプ(凸型)の設置状況



【TOPIC】(3)令和7年度 その他取り組み

【事故危険箇所の登録について】

- 全国の交通事故死傷者数(令和6年:約35万人)の半数以上が幹線道路で発生。
- 国土交通省と警察庁は、更なる幹線道路の交通事故死傷者数の削減を図るため、事故の危険性が高く重点的に交通事故抑止策が必要な箇所を「事故危険箇所」として登録。
- 事故危険箇所は、前回(令和3年)の条件を踏襲し、直轄国道については新潟県事故危険区間登録箇所から選定。

○事故危険箇所抽出条件

- ・以下のA基準、B基準のいずれかに該当し、道路整備や交通安全施設等の整備による交通事故削減効果が見込まれ、令和12年度までに事業が完了する見込みがある箇所。

基準	抽出条件
A基準	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 上記3つの条件を満たす箇所
B基準	顕在的な危険箇所 <ul style="list-style-type: none">●交通事故多発地点<ul style="list-style-type: none">・一般社団法人日本損害保険協会等公表●A基準に準じた箇所<ul style="list-style-type: none">・A基準に準じる箇所のうち、交通事故が多発するおそれが多いと認められ、緊急的、集中的な対策が必要な箇所 等 潜在的な危険箇所 <ul style="list-style-type: none">●ヒヤリ・総点検該当箇所<ul style="list-style-type: none">・道路利用者アンケート等において、危険性が指摘されている箇所●通学路対策必要箇所<ul style="list-style-type: none">・通学路の合同点検における対策必要箇所に該当する箇所 等

○調査フロー

- ・道路管理者と都道府県公安委員会が連携し、事故危険箇所の選定を行う。

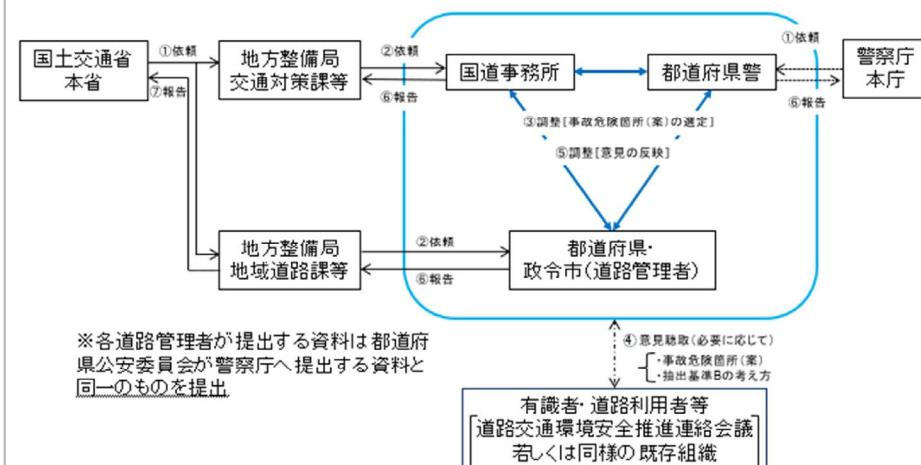


図 事故危険箇所の取り組みイメージ調査フロー

現在、「新潟県事故危険箇所」の選定作業を
国、新潟県、新潟市、県警で実施中

【TOPIC】(3)令和7年度 その他取り組み

【交通安全対策の支援取組について自治体へ情報提供(道路安全性検討委員会事務局会議)】

- 自治体による交通安全対策検討を推進するため、支援する取組についての周知を図ることを目的とした情報提供の場を開催。
- 新潟県内の14自治体がオンラインにて参加。交通安全対策の知見を広めた。

○概要

開催日時:令和7年9月12日(金)10:00~11:00

会議形式:オンライン形式

参加者:北陸地方整備局、国道事務所、新潟県警
新潟県、新潟市、その他県内市町村

議題:

- ①通学路点検箇所の対策について
- ②データを活用した交通安全対策の取組について
- ③生活道路における法定速度について

写真 道路安全性検討委員会事務局会議



参考：説明資料例

ETC2.0プローブデータ(生活道路分析ツール)

○全道路プローブ統合サーバから出力されたETC2.0プローブ情報等を、簡易かつ直感的な操作によって、瞬時に地図上に表示できるツール
○ブラウザ上で利用するWebアプリとなっており、全国の国道事務所等の職員が利用可能
○分析結果は、国道事務所等から地方公共団体へ提供可能



イントラクティブな（結果を見ながら・地方公共団体職員と対話しながら）作業が可能
➡ 道路管理者による対策箇所／内容の検討が、効果的、効率的に見える
地域をよく知る方の実感に合わせて課題を可視化でき、円滑なコミュニケーションが可能
出典:「第5回JSTEシンポジウム 国総研発表資料(2023.11)」(<https://www.jste.or.jp/anzen/files/04-01.pdf>)を基に作成

1 道路交通法施行令の改正内容

施行日は、令和8年9月1日
(下記内容については、高速道、自動車専用道路を除く。)

施行前		施行後	
速度規制のない道路	法定60km/h	中央線のある道路	法定60km/h
標示した速度		標示した速度	中央線のない道路