

【事 故】

令和8年度 富山県道路安全・円滑化検討委員会 事故危険区間関係 説明資料

－ 目 次 －

- | | |
|-------------------------|------|
| 1. これまでの検討経緯 | P 1 |
| 2. 富山県の交通事故状況 | P 4 |
| 3. 委員からの意見に対する回答 | P 6 |
| 4. 令和8年度 事故危険区間の解除箇所の選定 | P 8 |
| 5. 令和8年度 事故危険区間の追加箇所の選定 | P1 2 |
| 6. 令和8年度 事故危険区間数 | P1 7 |
| 7. 今後の進め方について | P1 8 |

令和8年8月25日(火)

1. これまでの検討経緯

(1) 令和7年度の委員会の確認内容(前回)

8月

検討委員会の開催

- ①富山県の交通事故状況
 - ・交通事故件数の推移
 - ・生活道路事故件数の推移など
- ②最新事故データによる事故危険区間の解除・追加判定
- ③今後の進め方

(2) 令和8年度の委員会の検討内容(今回)

8月

検討委員会の開催

- ①富山県の交通事故状況
 - ・交通事故件数の推移、富山県交通事故多発交差点
- ②委員からの意見に対する回答
- ③最新事故データによる事故危険区間の解除・追加判定
- ④今後の進め方

1. これまでの検討経緯

(3) 令和7年度の事故危険区間箇所数

- 事故危険区間は、①事故危険箇所、②事故多発箇所、③アンケート抽出箇所の3条件を基に抽出。
- 令和7年度時点で132箇所(国71、県61)を登録。

【富山県事故危険区間の抽出基準】



図1-1 事故危険区間抽出基準と登録箇所数

1. これまでの検討経緯

(4) 事故危険区間の解除・追加フロー

- 事故危険区間の解除・追加は、最新事故データで評価し抽出基準の該当状況より判定。
- 平成29年度委員会で承認を受けた「事故危険区間解除・追加フロー」に基づき候補箇所を選定。

【事故危険区間の解除フロー】

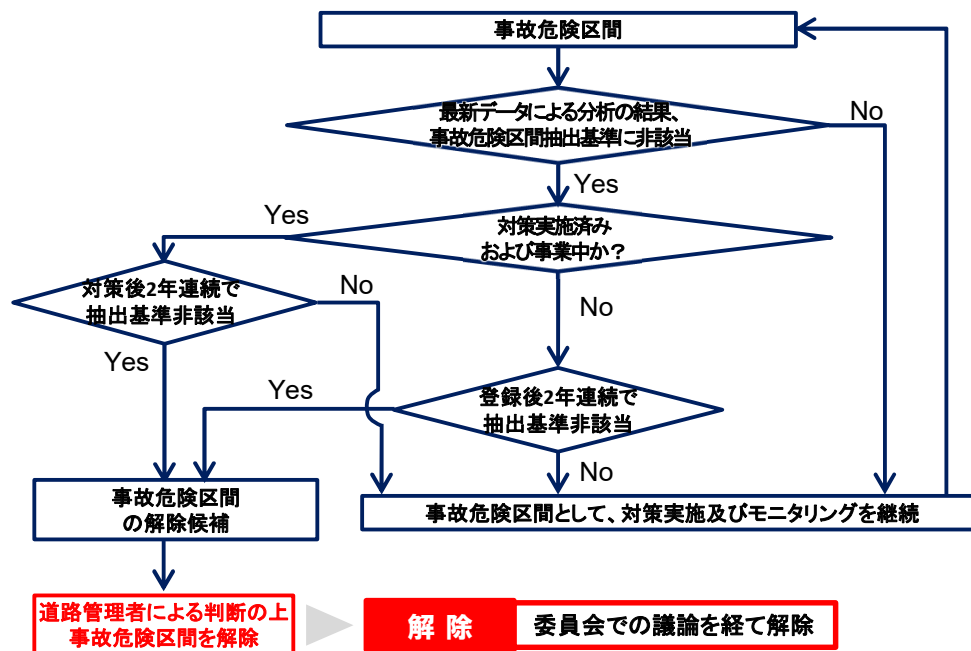


図1-2 事故危険区間解除フロー
(平成29年度委員会にて決定)

【事故危険区間の追加フロー】

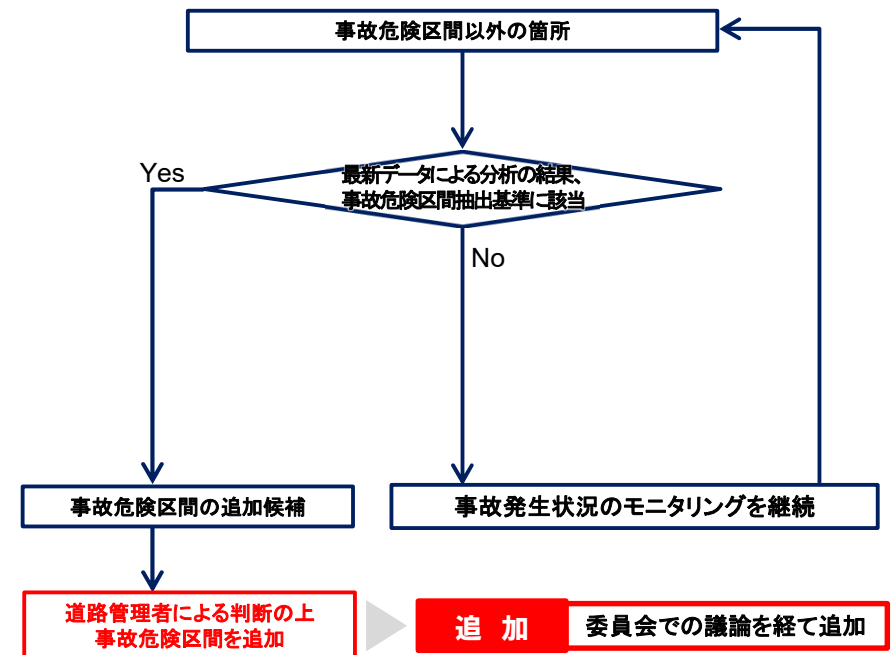


図1-3 事故危険区間追加フロー
(平成29年度委員会にて決定)

2. 富山県の交通事故状況

(1) 富山県の死傷事故件数推移

- 富山県死傷事故は、H22年～R6年にかけて約7割減少。一方、R3～R6年の直近4年間は微減。
- 富山県死者数は、H22年～R6年にかけて約6割減少。

【富山県死傷事故件数推移】

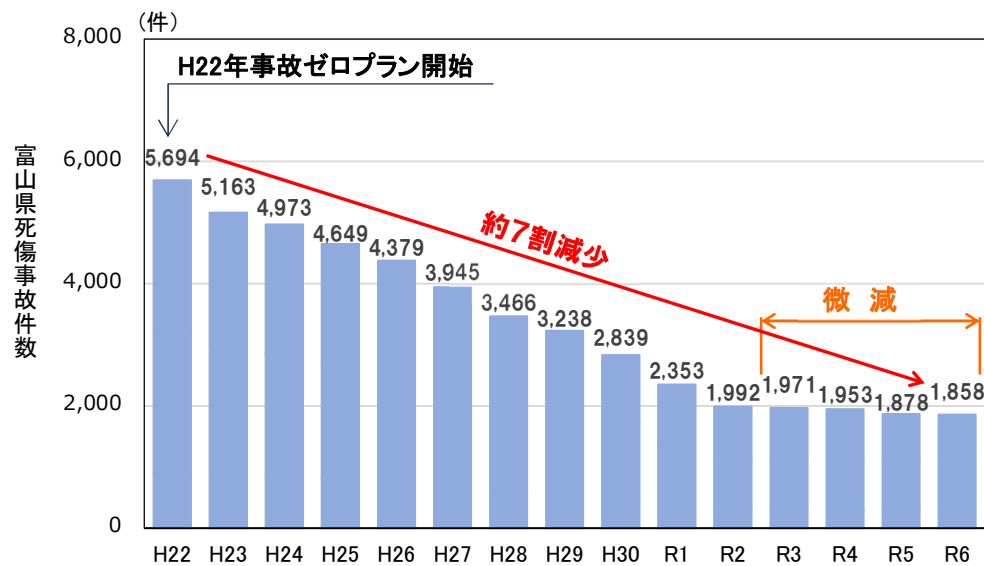


図2-1 富山県死傷事故件数経年変化

出典：富山県警察本部「交通事故白書」

【富山県死者数推移】

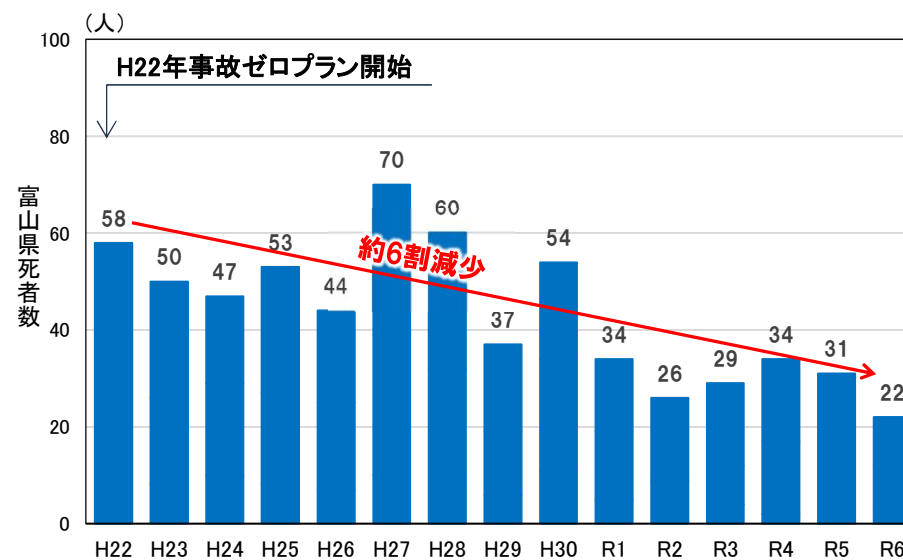


図2-2 富山県死者数の経年変化

出典：富山県警察本部「交通事故白書」

2. 富山県の交通事故状況

(2) 富山県事故多発交差点

- 県道以上の交差点を対象にR3～R6年の4年間で死傷事故が多発した交差点ワースト5位を整理。
- ワースト1位は、国道8号新屋交差点の15件。次いで国道8号田尻交差点と国道41号城址公園前交差点の12件。
- ワースト5位の交差点は、全て富山市内の主要交差点が該当。

【R3～R6年事故多発交差点(ワースト5)】

表2-1 R3～R6年の富山県事故多発交差点 ※県道以上の交差点

順位	管理	市区町村名	路線	地先名	事故件数 [件/4年]
1	富山河川 国道事務所	富山市	8	新屋交差点	15
2	富山河川 国道事務所	富山市	8	田尻交差点	12
2	富山河川 国道事務所	富山市	41	城址公園前交差点	12
4	富山河川 国道事務所	富山市	8	豊田西交差点	11
4	富山河川 国道事務所	富山市	41	館出交差点	11
4	富山県	富山市	43	大町交差点	11
4	富山県	富山市	62	羽根交差点	11

出典: ITARDA区間別データ
(R3～R6年事故データ)



図2-3 R3～R6年の富山県事故多発交差点位置図

3. 委員からの意見に関する回答

(1) 昨年度委員会での委員からの意見

- 富山県の事故は、「車道幅員5.5m未満道路の事故が隣県と比べ多い」ことに対して、要因・特性について委員から意見を受ける。
- これより、今年度は、車道幅員5.5m未満道路上の事故特性について分析。

【車道幅員別の死傷事故割合】

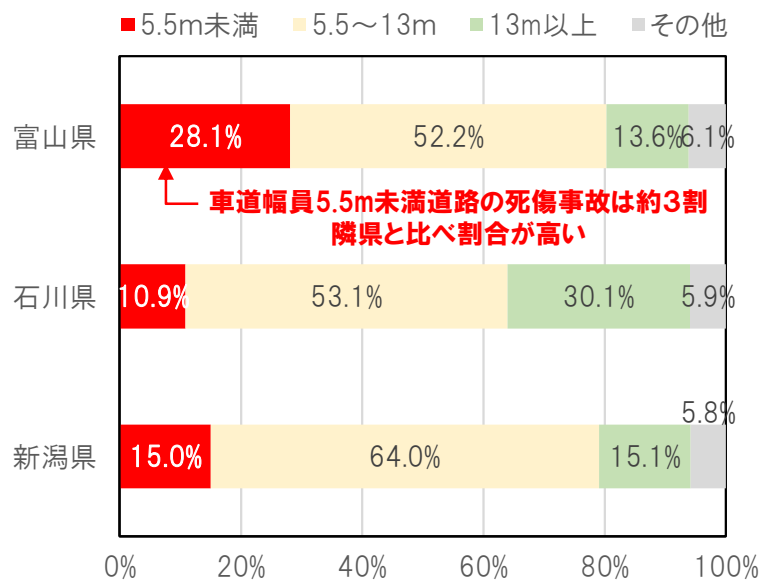


図3-1 車道幅員別事故件数割合

出典：交通事故統計年報（R3～R6年事故データ）

【昨年度委員からの意見】

委員

＜昨年度委員からの意見＞

富山県は、隣県と比べ、車道幅員5.5m未満の事故件数が多いですが、何か考えられる要因、特性はありますか？

- 今年度、富山県の車道幅員5.5m未満道路上で発生した事故の特性を分析

3. 委員からの意見に関する回答

(2) 車道幅員5.5m未満道路での死傷事故特性

- 富山県車道幅員5.5m未満道路での死傷事故は、下記2点が隣県と比べ割合が高い。
 - ① 事故当事者(加害者×被害者)区分は、自動車×自動車の割合が約56%と多く、隣県と比べ約20%高い。
 - ② 事故類型別割合は、出会い頭事故が約52%と最も多く、隣県と比べ約13%高い。

【事故当事者(加害者×被害者)別割合】

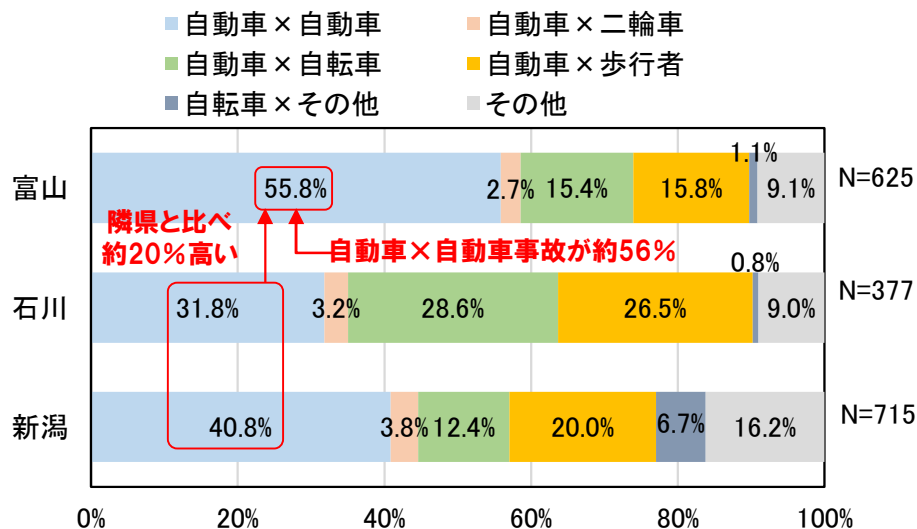


図3-2 車道幅員5.5m未満道路の事故当事者割合

①富山県の事故特性※1

自動車×自動車事故の割合が
隣県(新潟県、石川県)と比べ高い

【事故類型別割合】

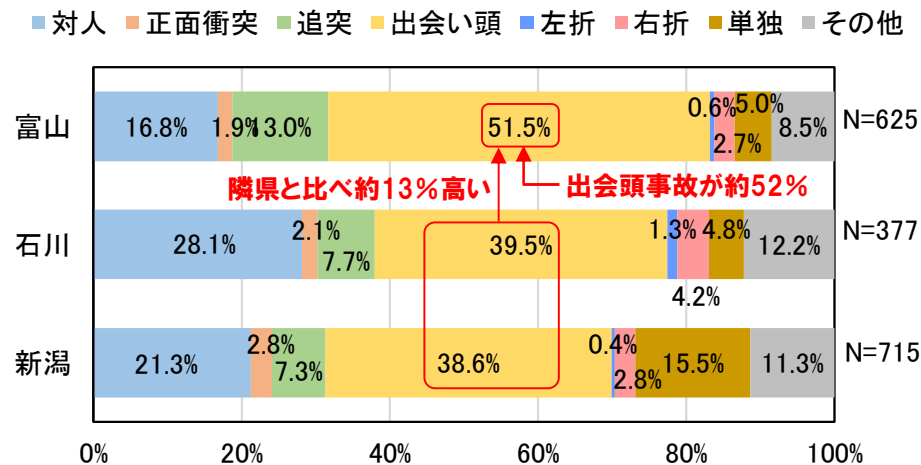


図3-3 車道幅員5.5m未満道路の事故類型別割合

出典: ITARDAデータ (R3~R6年事故)

②富山県の事故特性※1

出会い頭事故の割合が隣県(新潟県、
石川県)と比べ高い

※1: 車道幅員5.5m未満道路上の事故特性

4. 令和8年度 事故危険区間の解除箇所を選定

(1) 解除候補箇所の選定

- 事故危険区間解除候補箇所は、最新事故データ(R3～R6年事故データ)による選定の結果、48箇所(国24、県24)を選定。
- 事故危険区間解除候補箇所(48箇所)について、道路管理者による判断の上、解除箇所を絞り込む。

【解除候補箇所の抽出フロー】

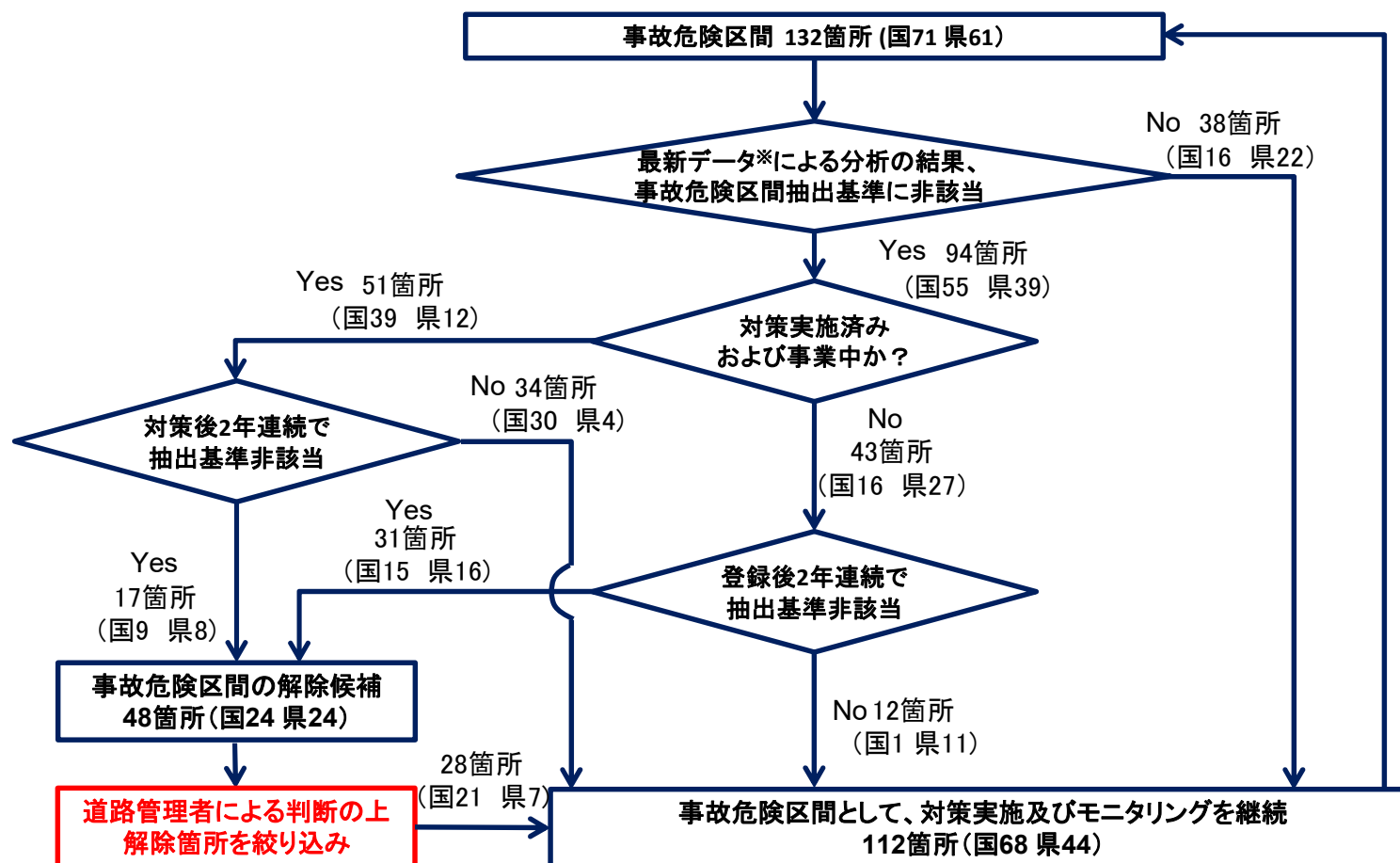


図4-1 解除候補箇所選定

※最新データ：R3年～R6年事故データ

4. 令和8年度 事故危険区間の解除箇所を選定

(2) 道路管理者による解除箇所絞り込み結果

- 令和8年度 事故危険区間解除箇所は、事故の危険性がより低い20箇所(国3、県17)を解除。

≪国管理の事故危険区間解除箇所≫

表4-1 令和8年度 解除箇所(国管理)

管理	No	市町村	道路 種別	路線 番号	地点名	最新事故データ(R3～R6事故)				対策内容
						a:死傷 事故率 (件/億台km)	b:重大 事故率 (件/億台km)	c:死亡 事故率 (件/億台km)	d:死傷 事故件数 (件/年)	
富山河川 国道事 務所	1	富山市	国道	8	北馬場交差点	61.8	0.0	0.0	0.75	右折分離ゼブラ設置 (H24年) 事故対策区画線工の維持修繕 (R2年)
	2	富山市	国道	41	館出(東)交差点	79.0	0.0	0.0	0.75	注意喚起路面表示「事故多発」(R6年)
	3	砺波市	国道	156	五郎丸交差点	174.7	0.0	0.0	0.50	ドットライン設置 (H23年)

() : 対策完了年

■ : 事故危険区間抽出基準非該当の数値

■道路管理者の解除判定基準(例)

〔事故危険区間抽出指標〕

- a:死傷事故率100件/億台km以上
b:重大事故率10件/億台km以上
c:死亡事故率1件/億台km以上
d:死傷事故件数1件/年以上
- 最新事故データで事故危険区間
抽出基準が3指標以上非該当
の箇所を解除と判定

≪県管理の事故危険区間解除箇所≫

表4-2 令和8年度 解除箇所(県管理)

管理	No	市町村	道路 種別	路線 番号	地点名	最新事故データ(R3～R6事故)				対策内容
						a:死傷 事故率 (件/億台km)	b:重大 事故率 (件/億台km)	c:死亡 事故率 (件/億台km)	d:死傷 事故件数 (件/年)	
富山県	4	富山市	国道	359	東下樹田交差点	72.4	0.0	0.0	0.75	
	5	高岡市	国道	415	姫野交差点	61.9	0.0	0.0	0.25	
	6	富山市	主要 地方道	3	大泉本町交差点	82.4	0.0	0.0	0.75	交差点改良(右折レーン新設)(H25年)
	7	高岡市	主要 地方道	9	中田(北)交差点	43.4	0.0	0.0	0.25	
	8	富山市	主要 地方道	22	中央郵便局前交差点	132.8	0.0	0.0	0.75	誘導破線設置
	9	高岡市	主要 地方道	24	江尻地先(単路)	19.9	9.9	0.0	0.50	
	10	射水市	主要 地方道	31	池多260番地～土代914番地	214.1	0.0	0.0	0.75	バスレーン設置(H29.3完了)
	11	富山市	主要 地方道	35	下大久保(四区)交差点	283.5	0.0	0.0	0.50	交差点内明色舗装(H22年)
	12	富山市	主要 地方道	35	福居交差点	0.0	0.0	0.0	0.00	
	13	富山市	主要 地方道	43	開発駅前交差点	133.4	0.0	0.0	0.25	
	14	富山市	主要 地方道	44	五福地先	14.0	0.0	0.0	0.25	
	15	高岡市	主要 地方道	44	中川交差点	106.5	0.0	0.0	0.75	
	16	高岡市	主要 地方道	57	二塚交差点	383.0	0.0	0.0	0.50	区画線(右折誘導線)設置、明色舗装(H22年) 暫定2車線高架化(R7年)
	17	富山市	主要 地方道	69	二口町交差点	88.1	44.0	0.0	0.50	
	18	富山市	県道	172	豊田本町1丁目交差点	163.0	0.0	0.0	0.75	
	19	富山市	県道	172	窪本町交差点	73.0	0.0	0.0	0.75	区画線(交差点内導流線等)設置(H25.3完了)
	20	富山市	県道	207	北代(無名交差点)	58.7	0.0	0.0	0.25	

() : 対策完了年

■ : 事故危険区間抽出基準非該当の数値

20箇所解除

4. 令和8年度 事故危険区間の解除箇所を選定

■ 事故危険区間の解除箇所位置図

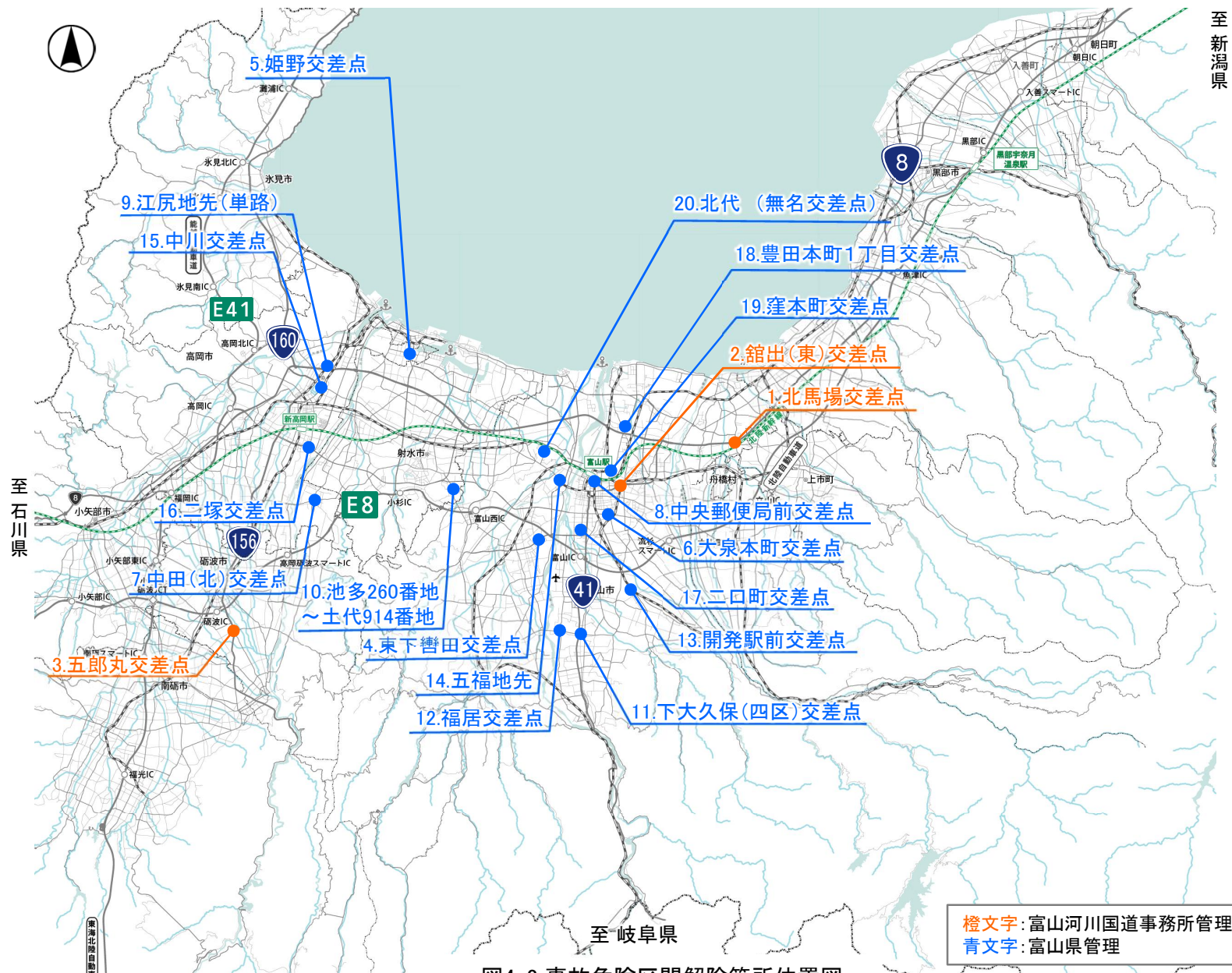


図4-2 事故危険区間解除箇所位置図

4. 令和8年度 事故危険区間の解除箇所を選定

■ 事故危険区間の解除箇所の事例

国道8号 ^{きた ばん ば} 北馬場交差点 【抽出基準①：事故危険箇所】

- 対策前事故：交差点手前の追突事故と石川県側からの右折車と対向直進車の右直事故が発生。
- 対策内容：右折分離ゼブラ帯を設置。（H24年対策完了）
- 対策効果：死傷事故は、**対策後約81%減少**。（選定時 4.00件/年 → 対策後 0.75件/年）
- 判定：対策後の事故データが、**抽出基準値全て非該当のため、事故危険区間から解除**。

《位置図》



図4-3 位置図



※電子地形図25000(国土地理院)に一部追記

《対策前の事故発生状況》

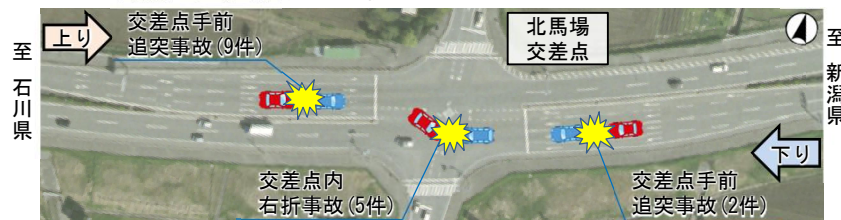


図4-5 事故発生状況

※地理院地図に一部追記

《整備効果結果》

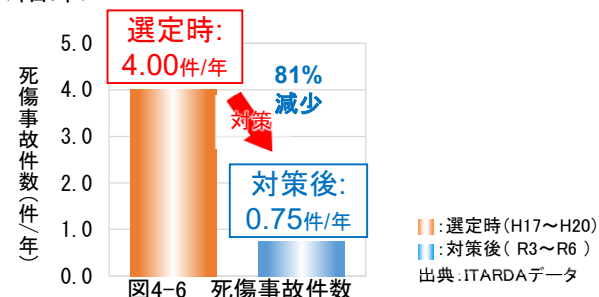


図4-6 死傷事故件数

《対策：右折分離ゼブラ帯設置(H24年対策完了)》

【対策前】 至新潟県



至石川県

【対策後】 至新潟県



至石川県

図4-4 対策実施の概要

※写真撮影日 対策前：平成24年1月 対策後：平成25年9月

対策対象事故件数(選定時)	対策対象事故件数(対策後)	
追突事故：2.75件/年	追突事故：0.50件/年	両事故とも 約8割削減
右折事故：1.25件/年	右折事故：0.25件/年	

《解除判定》

■ 対策後の事故データ(令和3年～令和6年)

- ①死傷事故率：61.8 件/億台km (≤100件/億台km)
- ②重大事故率：0.0件/億台km (≤10件/億台km)
- ③死亡事故率：0.0件/億台km (≤1件/億台km)
- ④死傷事故件数：0.75 件/年 (≤1件/年)

抽出基準値
全て
非該当

解除

5. 令和8年度 事故危険区間の追加箇所を選定

(1) 追加候補箇所の選定

- 事故危険区間追加候補箇所は、最新事故データ(R3～R6年事故データ)による選定の結果、50箇所(国12、県38)を選定。
- 事故危険区間追加候補箇所(50箇所)について、道路管理者による判断の上、追加箇所を絞り込む。

【追加候補箇所の抽出フロー】

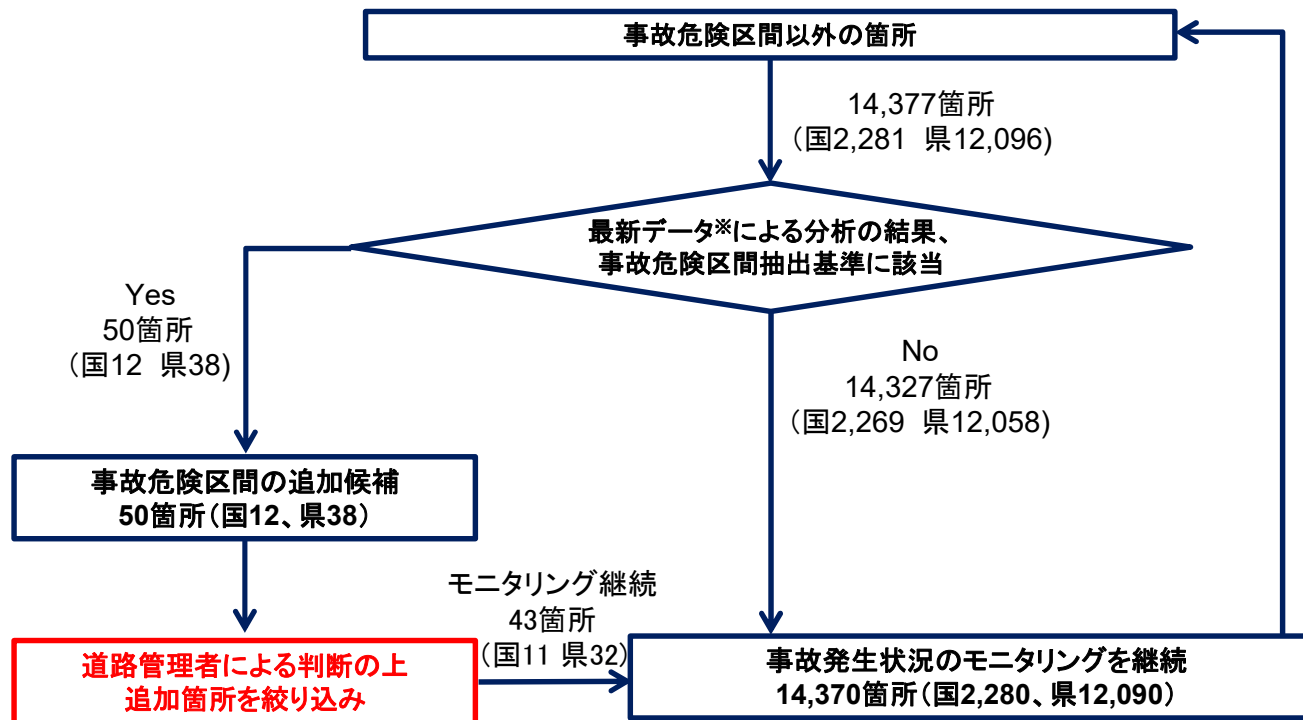


図5-1 追加候補箇所選定

※最新データ: R3年～R6年事故データ

5. 令和8年度 事故危険区間の追加箇所を選定

(2) 道路管理者による追加箇所絞り込み結果

- 令和8年度 事故危険区間追加箇所は、**事故対策の優先度が高い7箇所(国1、県6)**を追加。

表5-1 令和8年度 追加選定箇所

管理 事務所	No	市町村 名	道路 種別	路線 番号	地点名	死傷事故件数						抽出基準
						死傷事故件数				指標d	指標a	
						R3	R4	R5	R6	死傷 事故件数 (件/年)	死傷 事故率 (件/億台km)	
富山河川 国道事務所	1	高岡市	国道	8	四屋交差点	0	1	2	5	2.00	152.1	事故多発箇所
富山県	2	射水市	国道	472	高木交差点	2	0	0	2	1.00	144.8	事故多発箇所
	3	富山市	主要 地方道	4	水橋開発交差点	0	2	0	2	1.00	185.5	事故多発箇所
	4	射水市	主要 地方道	9	黒河東交差点	0	0	2	2	1.00	310.3	事故多発箇所
	5	富山市	主要 地方道	30	奥田本町横交差点	0	0	1	3	1.00	109.7	事故多発箇所
	6	富山市	主要 地方道	56	五福末広町南交差点	0	0	2	2	1.00	145.0	事故多発箇所
	7	富山市	主要 地方道	56	上飯野交差点	1	1	1	1	1.00	107.1	事故多発箇所

7箇所追加

5. 令和8年度 事故危険区間の追加箇所を選定

■ 事故危険区間の追加箇所位置図

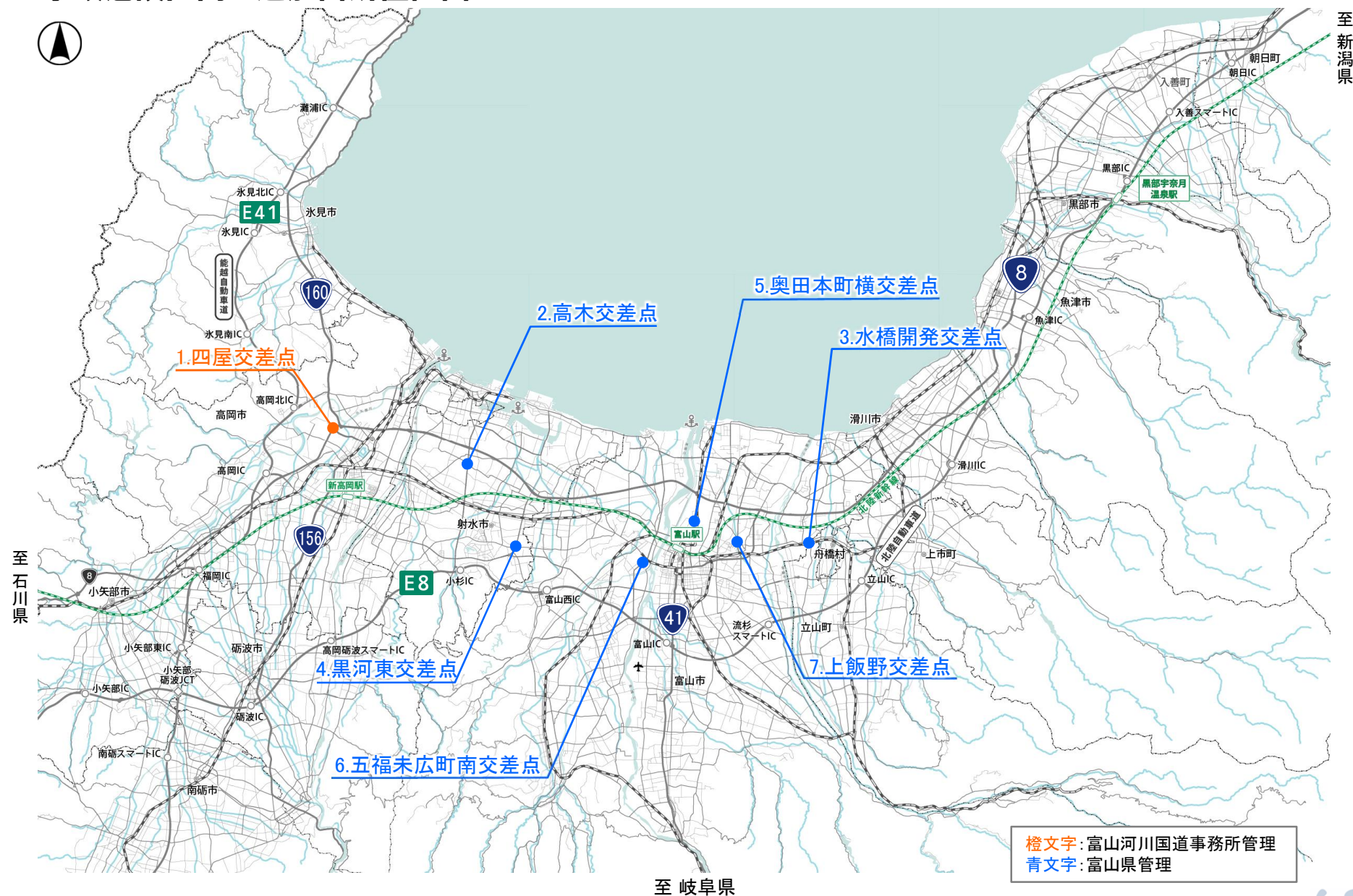


図5-2 事故危険区間追加箇所位置図

5. 令和8年度 事故危険区間の追加箇所を選定

■ 事故危険区間の追加箇所の事例

国道8号 四屋交差点 よつや 【抽出基準②：事故多発箇所】

- 当該交差点は、国道8号と国道156号が交差する規模が大きい交差点。
- 当該交差点の死傷事故は、R6年5件発生しており、右折事故や追突事故が複数件発生。
- 判定：最新事故データが、事故危険区間抽出基準に該当するため、事故危険区間へ追加と判定。

《位置図》



図5-3 位置図 ※電子地形図25000(国土地理院)に一部追記

《事故発生状況》

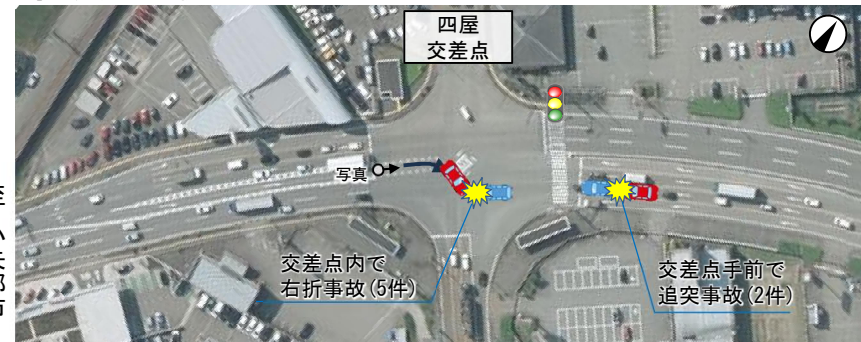


図5-5 事故発生状況

※地理院地図に一部追記

《死傷事故件数》



図5-4 死傷事故件数

出典: ITARDAデータ
日本損保協会 事故多発交差点一覧

《追加判定》

■ 抽出基準 (四屋交差点の事故データ)

- ① 死傷事故率: 152.1 件/億台km (≦100件/億台km)
- ② 重大事故率: 38.0 件/億台km (≦10件/億台km)
- ③ 死亡事故率: 0 件/億台km (≦1件/億台km)
- ④ 死傷事故件数: 2.0 件/年 (≦1.0件/年)

**事故危険区間
抽出基準該当**

出典: ITARDAデータ(R3~R6年事故データ)

《交差点状況》

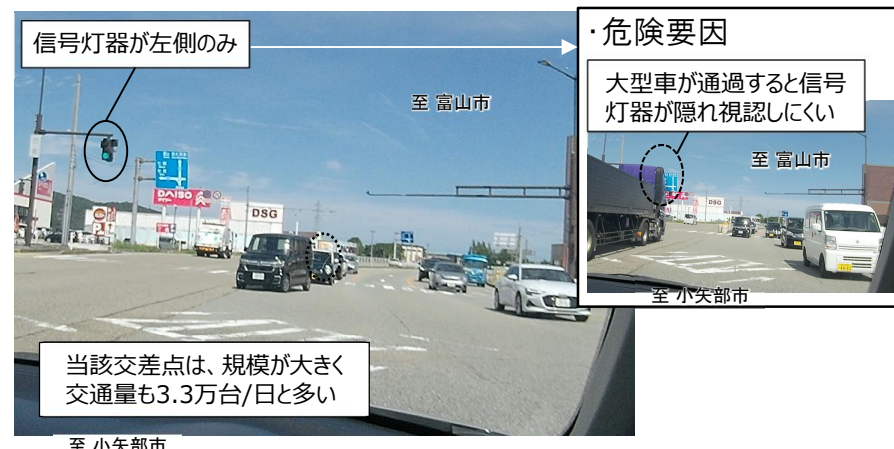


図5-6 交差点状況写真

※写真撮影日: 令和7年9月19日

5. 令和8年度 事故危険区間の追加箇所を選定

■ 事故危険区間の追加箇所の事例

主要地方道 富山港線 奥田本町横交差点

【抽出基準②：事故多発箇所】

- 当該交差点は、奥田本町交差点と隣接する無信号の交差点。
- 当該交差点の死傷事故は、R6年3件発生しており、全て出会頭事故。
- 判定：最新事故データが、事故危険区間抽出基準に該当するため、事故危険区間へ追加と判定。

《位置図》

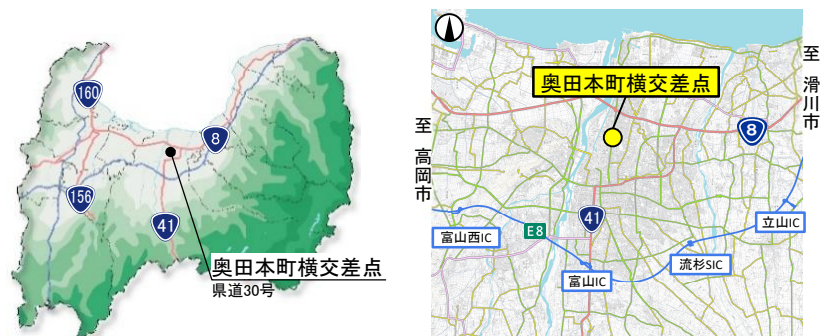


図5-7 位置図 ※電子地形図25000(国土地理院)に一部追記

《事故発生状況》



図5-9 事故発生状況

※地理院地図に一部追記

《死傷事故件数》

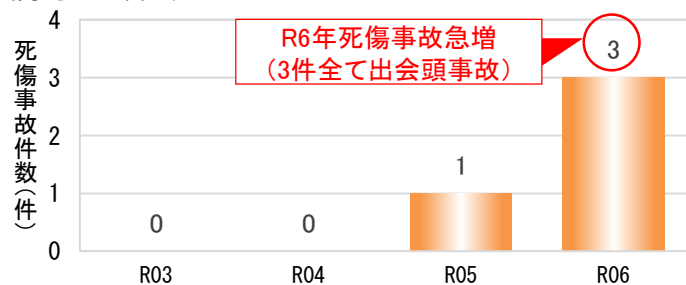


図5-8 死傷事故件数

出典：ITARDAデータ

《追加判定》

■ 抽出基準（奥田本町横交差点の事故データ）

- ① 死傷事故率：109.7 件/億台km（≤100件/億台km）
- ② 重大事故率：54.8 件/億台km（≤10件/億台km）
- ③ 死亡事故率：0.0 件/億台km（≤1件/億台km）
- ④ 死傷事故件数：1.0 件/年（≤1.0件/年）

**事故危険区間
抽出基準該当**

出典：ITARDAデータ（R3～R6年事故データ）

《交差点状況》



図5-10 交差点状況写真

※写真撮影日：令和8年7月6日

6. 令和8年度 事故危険区間数

■ 令和8年度事故危険区間まとめ

- 令和7年度事故危険区間登録箇所(132箇所)のうち、20箇所を事故危険区間から解除。
- 新たに、国道8号四屋交差点などの7箇所を事故危険区間へ追加。
- 上記より、**令和8年度事故危険区間として119箇所を登録**。(132箇所-解除20箇所+追加7箇所)

【令和8年度事故危険区間数】

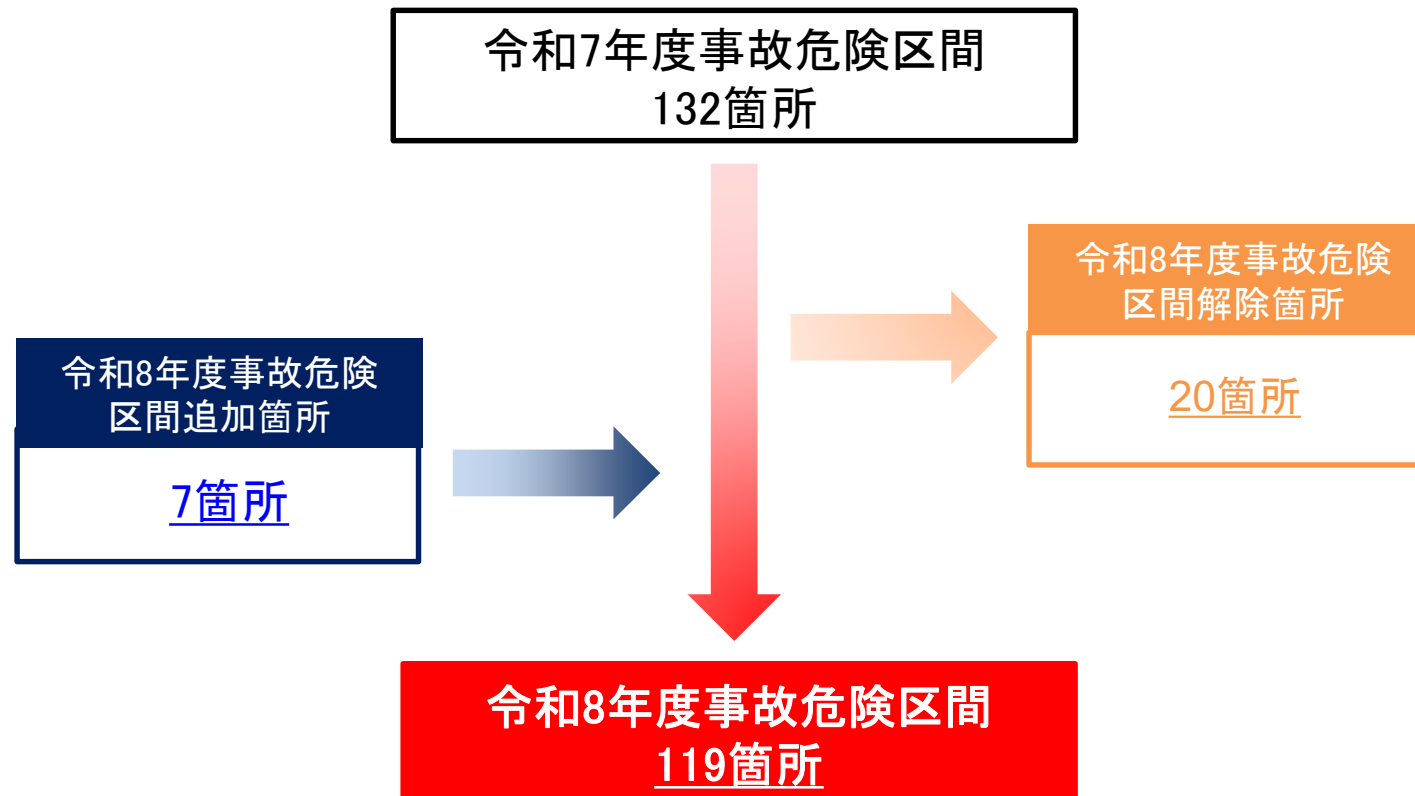


図6-1 令和8年度事故危険区間数

7. 今後の進め方について

■ 今後の検討委員会の進め方

令和8年度 検討委員会（今回）

- ①富山県の交通事故状況
 - ・交通事故件数の推移、富山県交通事故多発交差点
- ②委員からの意見に対する回答
- ③最新事故データによる事故危険区間の解除・追加判定
- ④今後の進め方

令和8年度 事故危険区間の公表

- ・ 事故危険区間の更新結果

次回検討委員会の開催

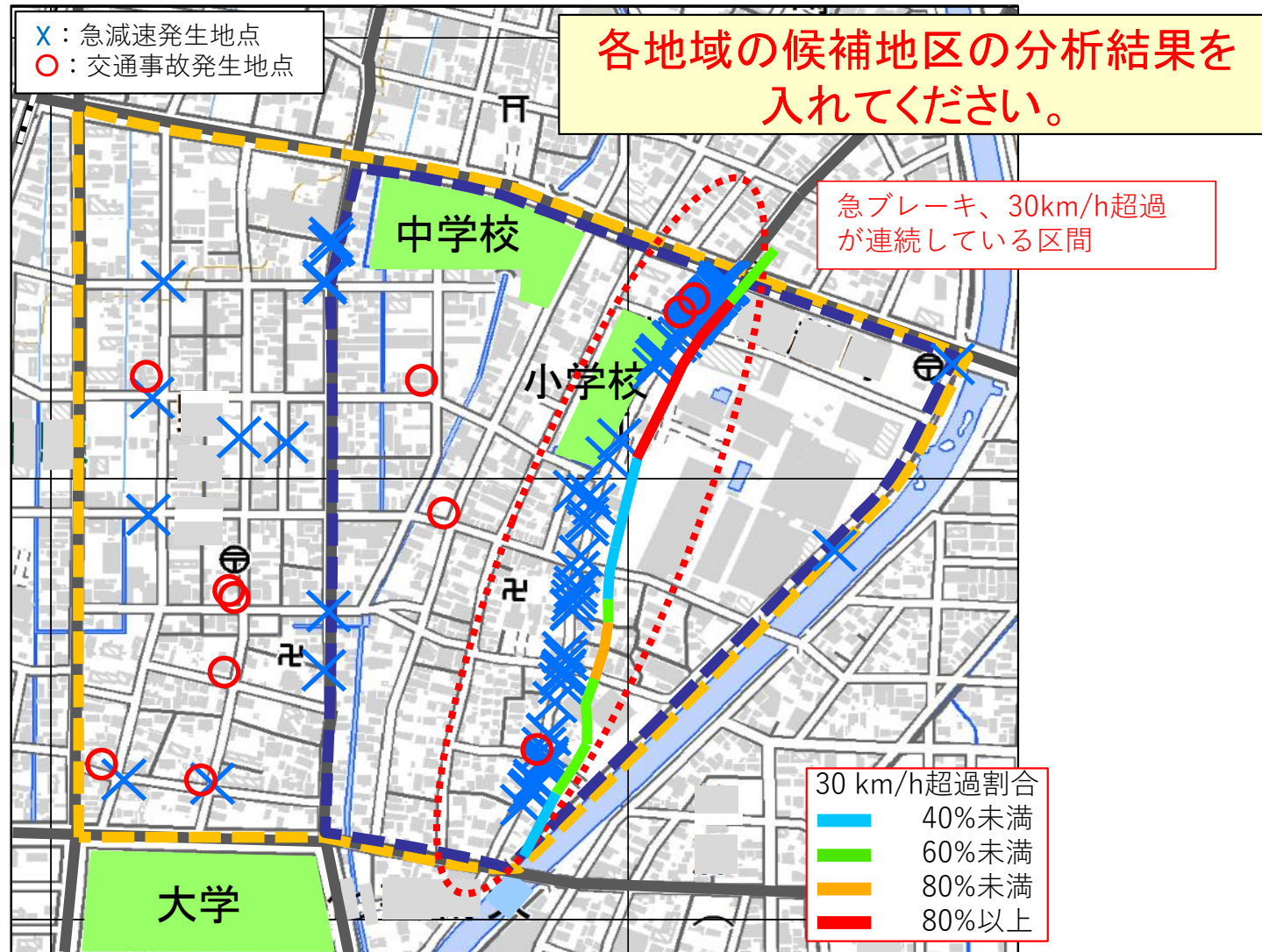


【凡例】

- : 死傷事故発生地点
- : 死亡事故発生地点
- : 人対車両事故発生地点
- : 人対車両死亡事故発生地点

ゾーン30プラス候補地区の分析（地整作成）

○●●地区では、外周道路から流入する通過交通により、小学校脇の南北道路で30km/hを超える速度での走行や急減速、交通事故が確認されており、通学児童の安全確保に向けた実効性のある対策が必要。



生活道路における対策メニュー(例)

〔ライジングボラート〕



〔凸部(ハンプ)〕



〔シケイン〕



〔スムーズ横断歩道〕



〔狭さく〕

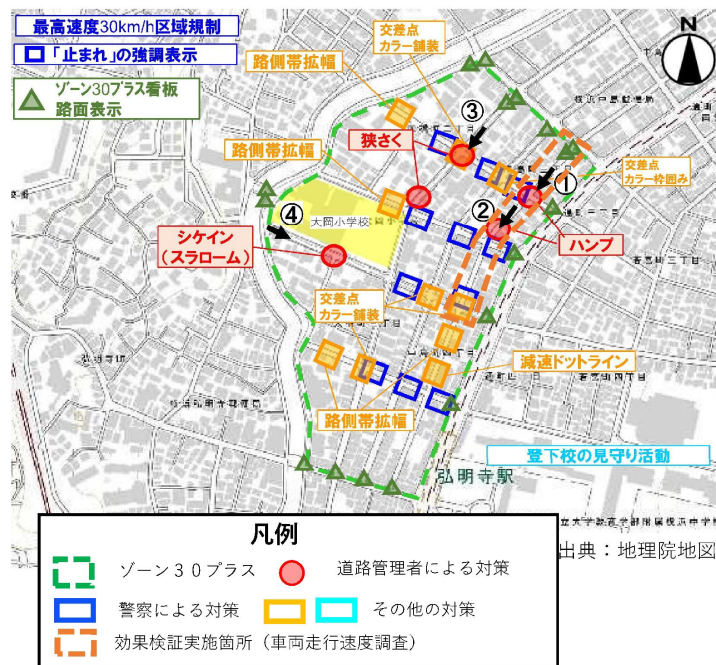


ゾーン30プラスに取り組む意義(神奈川県横浜市南区通町4丁目地区の事例)

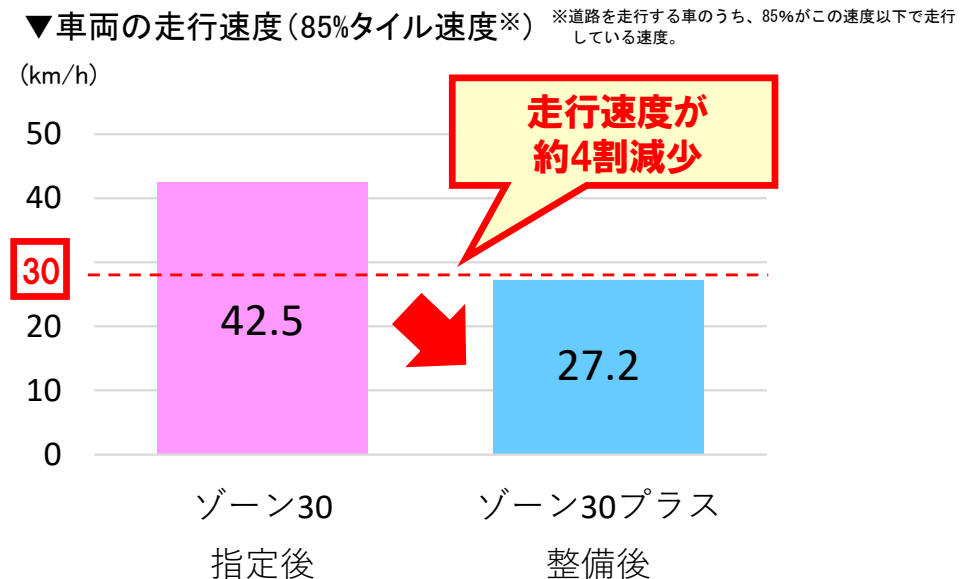
みなみ とおりちょう

- 南区通町4丁目地区では、ゾーン30指定後も、地区内を40km/h前後で走る車が多い状況でしたが、ゾーン30プラスの整備後には30km/h以下まで低下。
- 速度規制だけでは十分に速度が低下しなかった道路が、ゾーン30プラスの整備により、多くの車両が30km/h以下で走行する安全・安心な生活道路へと改善。

【エリア図】



【対策の効果】



※データ出典: ETC2.0プローブデータ
【整備前】 H31. 1. 1~R1. 12. 31 【整備後】 R5. 2. 1~R5. 2. 28

【対策の実施状況】



交差点ハンプ



ハンプ



狭さく



シケイン(スラローム型)

国による支援内容(財政的支援)

【交通安全対策補助(地区内連携)の概要】

制度の概要

一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、車両の速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等の計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策の支援を実施。

事業要件

- ・ **一定の区域**（整備地区）において、**区域内の関係者が合意**して、**交通安全対策を定めた整備計画を策定**すること

＜区域内の関係者（例）＞

- ・ 地方公共団体の首長
- ・ 道路管理者
- ・ 警察
- ・ 学校・保育等の教育関係機関
- ・ 関係住民の代表者 等

補助率

- ・ 補助国道、都道府県道
又は市町村道の改築 . . . 5. 5 / 10

（これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げが可能）

整備や対策のイメージ

学校周辺の通学路等の面的な対策を実施するため、歩道整備や防護柵の設置、車両の速度抑制対策（ハンプの設置等）を実施



ハンプの設置



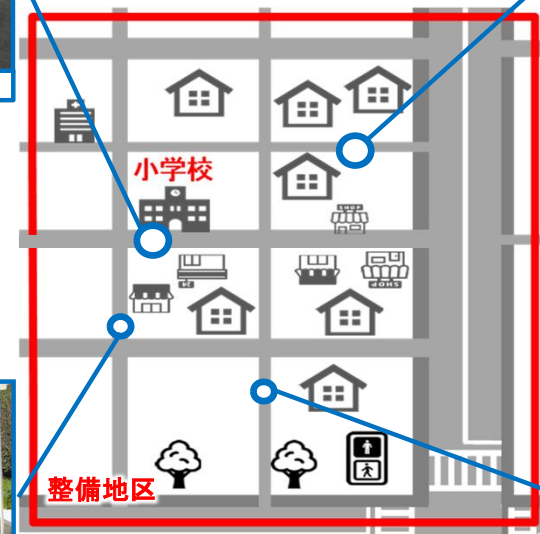
歩道の整備



防護柵の設置



路肩のカラー舗装



国による支援内容(財政的支援)

道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

※下線部はR8拡充・見直し内容

- 社会資本整備総合交付金においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。
- 防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

社会資本整備総合交付金

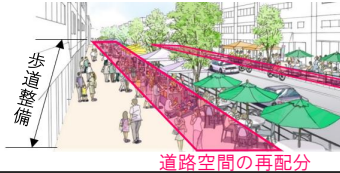
《ストック効果を高めるアクセス道路の整備》

- 駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業



《歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業》

- 歩行者利便増進道路に指定された道路（見込みを含む）における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業



⇒まちなかウォーカブル推進事業と連携して行う事業に対して特に重点的に配分

《道の駅の機能強化》

- 「防災道の駅」、「道の駅」応援パッケージに選定された「道の駅」の機能強化
- 子育て応援等の「道の駅」の機能強化（衛生環境の改善等を含む）
- 道の駅の防災設備等の機能強化



《公共交通の走行環境整備》

- 交通やまちづくりに関する計画に位置付けられた公共交通の走行環境整備（自動運転を含む）



《道路脱炭素化推進計画に基づく事業》

- 低炭素アスファルトを活用する事業
- 道路照明のLED化を行う事業



防災・安全交付金

《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備

⇒自転車道、自転車専用通行帯の整備およびナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



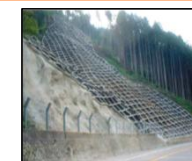
《国土強靱化地域計画に基づく事業》

- 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

- 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業

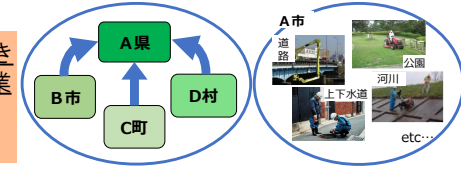


重要物流道路の代替路や補完路の整備



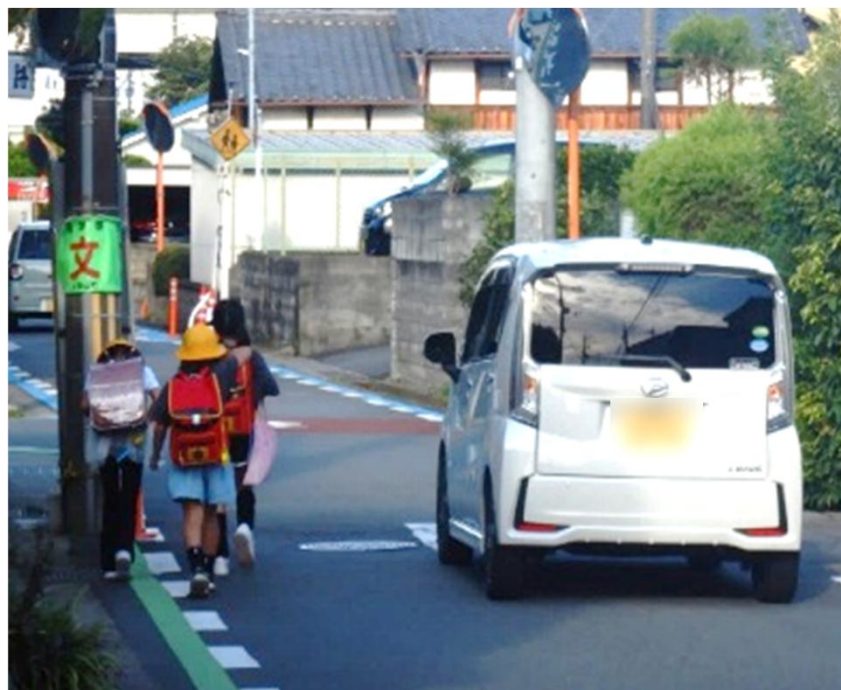
《地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)に基づく事業》

- 群マネの実施方針(公表)に基づき広域連携事業又は多分野連携事業にて行う老朽化対策（舗装・附属物等）

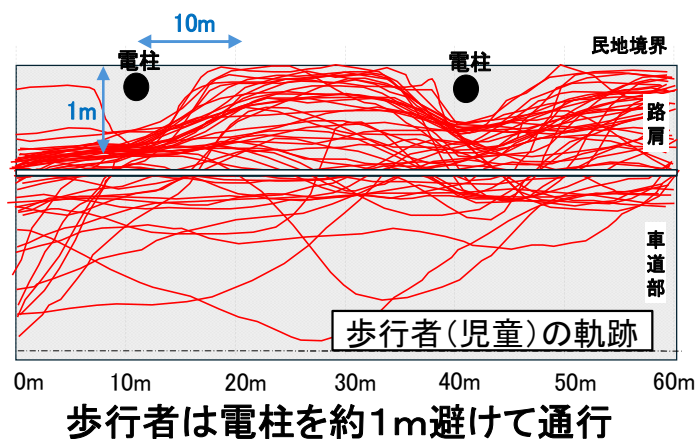


歩行空間を広げる無電柱化の推進

通学路で電柱を避けるために車道にはみ出して通学する児童



安全・安心に通学する児童



ゾーン30プラス

物理的デバイス※
による速度抑制

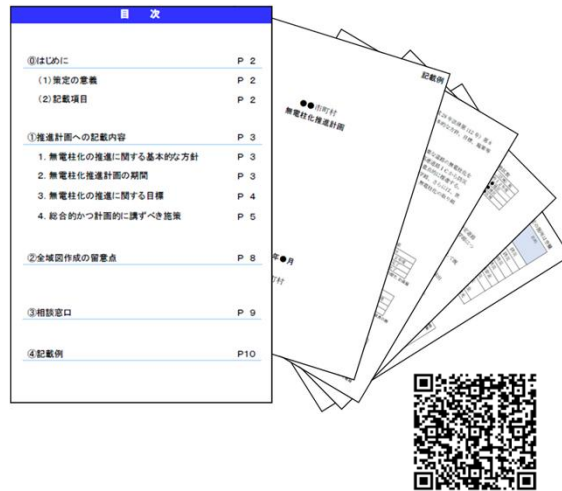


無電柱化

歩行空間確保

※ハンプ、狭さく、スラローム等の物理的デバイスにより旅行速度を抑制

無電柱化推進計画を作成



市区町村向け無電柱化推進計画の策定の手引き(案)
(mudencyuka_suishin_tebiki.pdf)

○手引きを参考に地方版
無電柱化推進計画を作成

○通学路における新設電柱
の占用制限を位置付けた
計画策定も可能

電柱を撤去し、 通学環境を改善 (無電柱化)

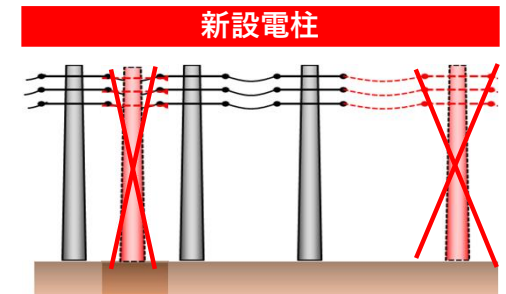


電柱を避けて車道にはみ出る児童

○児童を車道に追いやる
電柱を撤去

○通学環境の改善により、
児童の安全を確保

新設電柱の占用を禁止 (道路法第37条)



○道路法に基づく新設電柱
の占用制限の指定により
道路上の電柱増加を防止

○電柱設置による道路環境
の悪化を防止

※新潟県新潟市西蒲区と
富山県富山市で指定の手続き中

たいえ

田家地区生活道路における交通安全対策の取組み

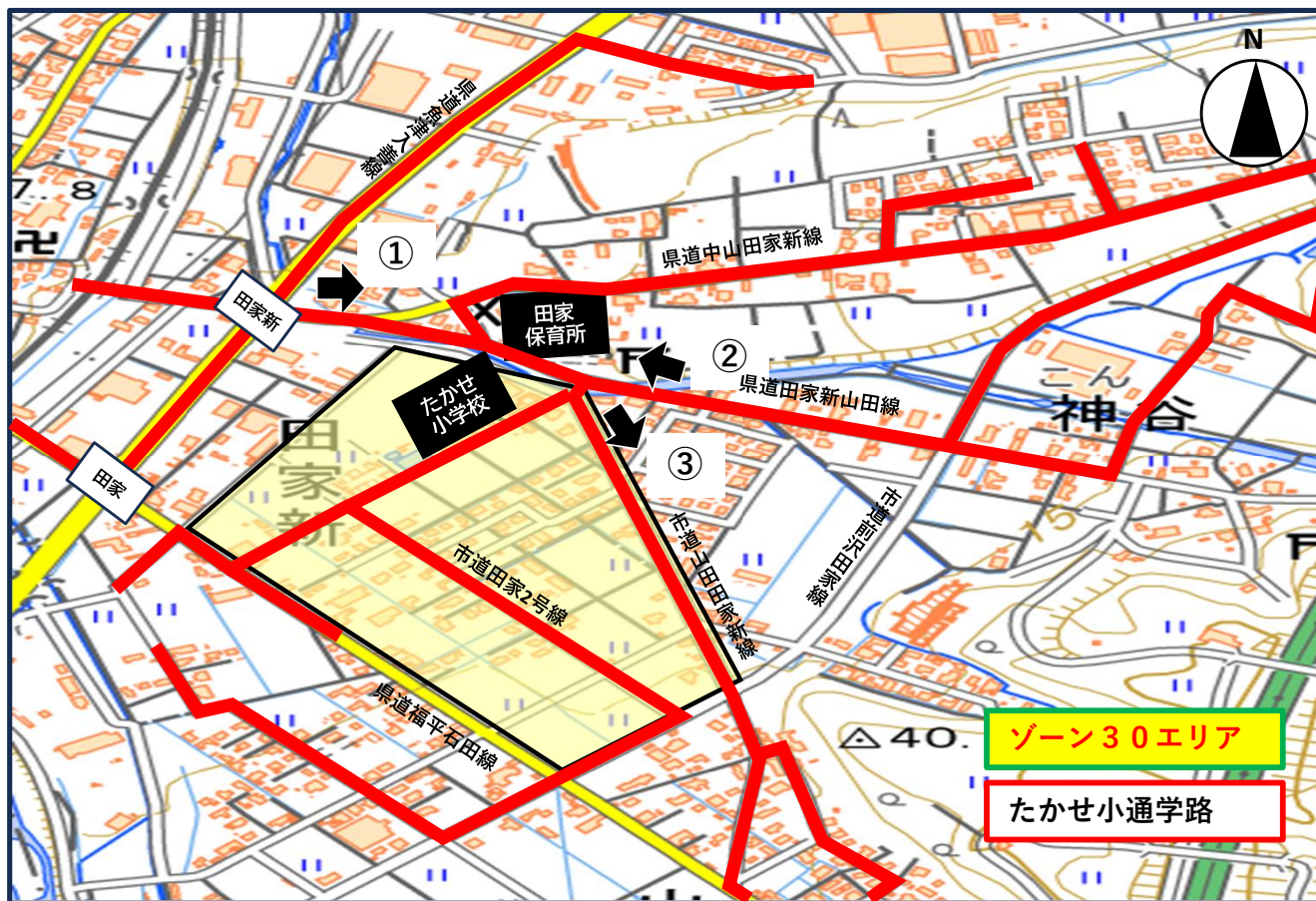
「ゾーン30プラス」及び「キッズゾーン」の指定に向けて

1. 対象エリアの概要について
2. 協議会の結成について
3. 整備の内容について
4. 整備計画(案)について

黒部市・黒部警察署

令和8年8月25日

1. 対象エリアの概況について(1)



- ・ 田家地区を東西に横断する県道、市道は抜け道としても利用されており交通量が多い。
- ・ 道路は坂道が多く、自動車の速度が出やすい。
- ・ たかせ小学校の通学路に指定されており歩行者の交通量も多い。
- ・ 小学校周辺は走行速度や抜け道対策として、ゾーン30エリアに指定されているが、地元住民や学校、保育所からは、速度超過の車両が多いことや、横断歩道を利用する子供たちが多いことから、更なる安全対策を望んでいる。



1. 対象エリアの概況について(2)

■ETC2.0搭載車両によるデータ分析から 見る現状と課題

国土交通省による生活道路データ分析結果

やまだたいえしん

■①市道山田田家新線

30km/h超過割合が70%以上

たいえしんやまだ

■②市道田家新山田線

30km/h超過割合が70%以上

なかやまたいえしん

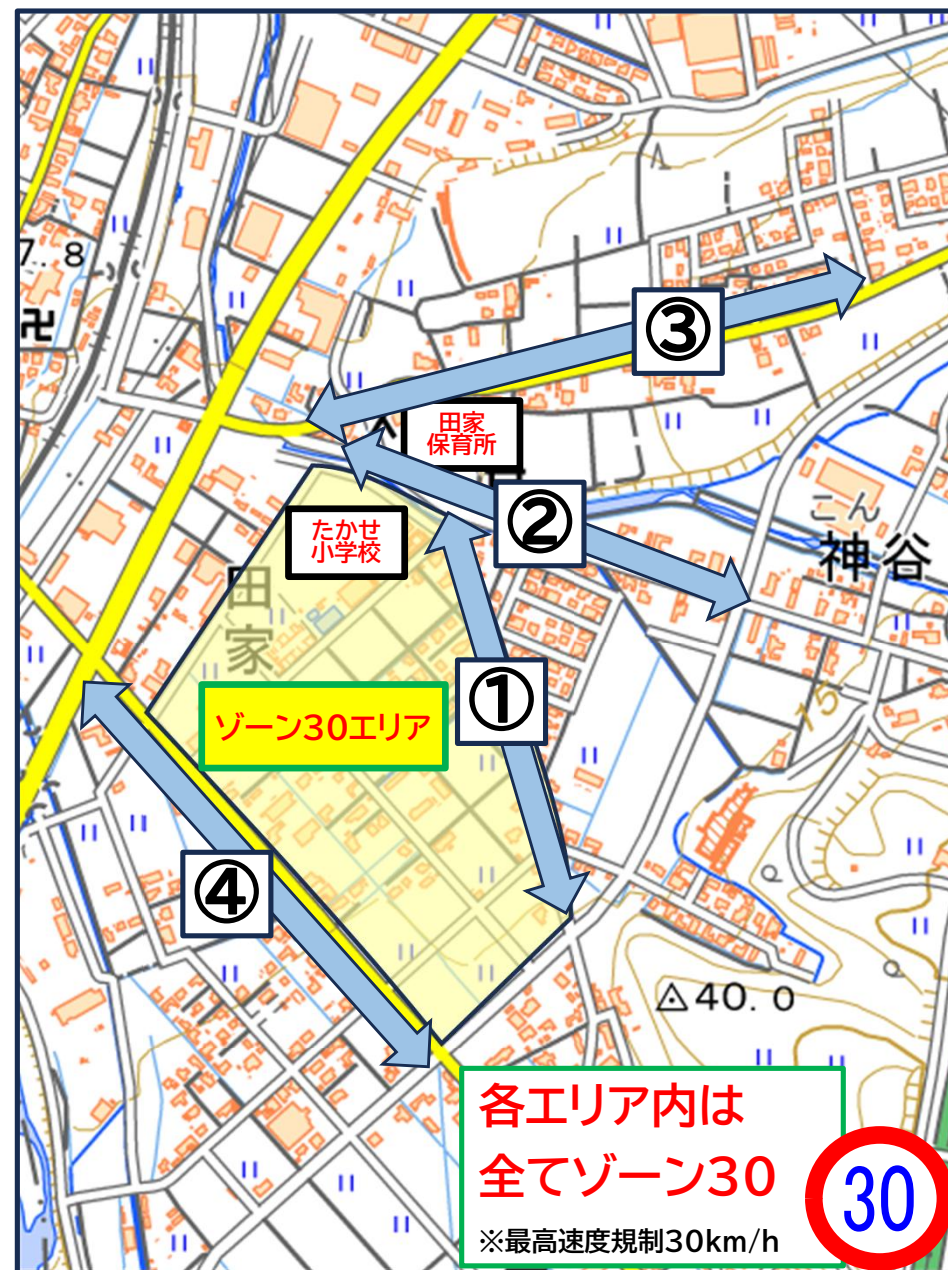
■③県道中山田家新線

30km/h超過割合が70%以上

ふくひらいしだ

■④県道福平石田線

30km/h超過割合が70%以上



2.協議会の結成について

当地区の交通危険箇所及び速度超過の割合が高い路線において、車両の速度低減かつ歩行者の安全を確保するため、「ゾーン30プラス」及び「キッズゾーン」の策定を目指し、「田家地区交通安全対策協議会」を発足した。

協議会メンバー

- ・ 田家地区自治振興会
- ・ 黒部警察署 地域交通課
- ・ 黒部市 道路河川課ほか教育委員会等
- ・ たかせ小学校、PTA、田家保育所、県 等



協議会結成までの経緯

R6以前：小中学校及び自治振興会から、通学路合同点検や地区要望にて、当地区の危険箇所の改善要望がされる

R6.7：富山県を通じて国から、黒部市内における「ゾーン30プラスモデル地域の導入について」調査がある

R7.2：警察から市へ、ゾーン30プラスの導入を打診

R7.3：ゾーン30プラス候補地における速度超過車両に関する分析結果の受理

R7.5：市、警察、自治振興会にて、意見交換会を実施（ゾーン30プラスの情報提供）

R7.6：自治振興会にて、臨時総会を開催し、「ゾーン30プラス」及び「キッズゾーン」の策定に向け、地元内で意見交換

R7.10：「田家地区交通安全対策協議会」結成

R7.11：田家地区の住民を対象とした地元説明会を開催

3. 整備の内容について(2)

～ゾーン30プラスエリア～

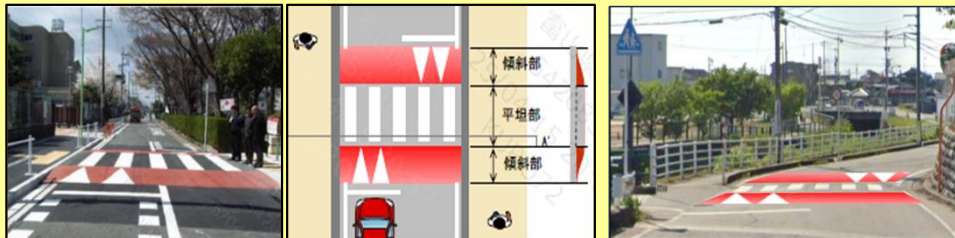
■ゾーン30のエリア拡張

現在のゾーン30を拡張し、速度超過の割合が高い路線への対策を行う。

■イメージハンプ横断歩道の設置

イメージハンプ横断歩道の設置により、視覚効果で車両の通行速度を抑制し、歩行者優先の運転を促す。

引用：国土交通省HP

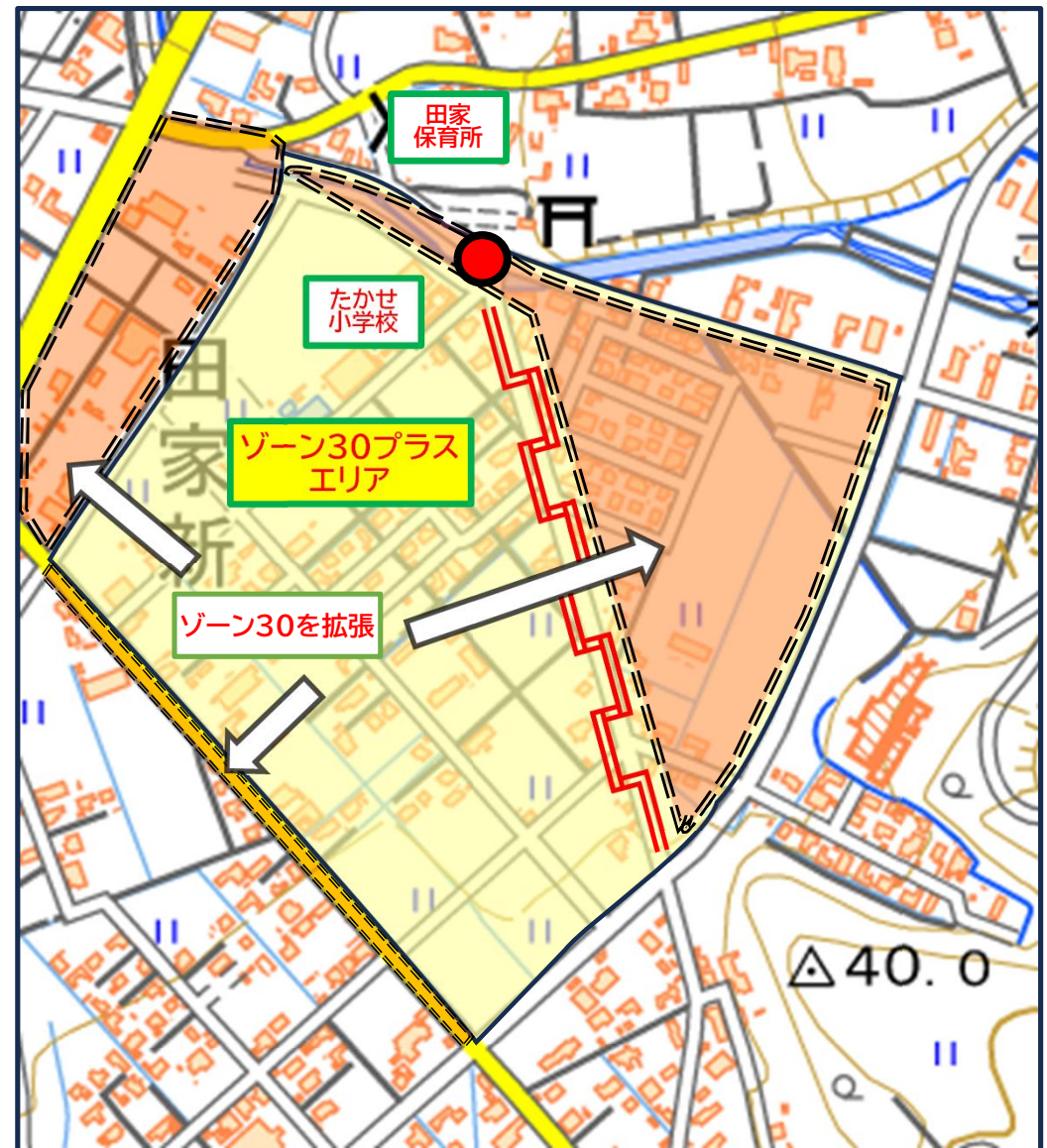


■シケイン(クランク型)の設置

クランクの設置により、車道を屈折させ、通過車両の速度を低減し、抜け道として通行する車両を抑制する。



緩衝材(クッションドラム)によるクランク型のシケイン道路を予定



凡例



ゾーン30



スムーズ
横断歩道



シケイン
(クランク)

エリア内は
全てゾーン30

30

3. 整備の内容について(3)

～キッズゾーンエリア～

■キッズゾーンの設定

速度超過の割合が高い路線の対策として、保育所周辺をキッズゾーンに設定し、市町村、道路管理者及び警察における諸対策によって、ドライバーへの速度抑制を促し、登降園のほか散歩などの園外活動時の安全対策を図る。

■交通規制面の対策

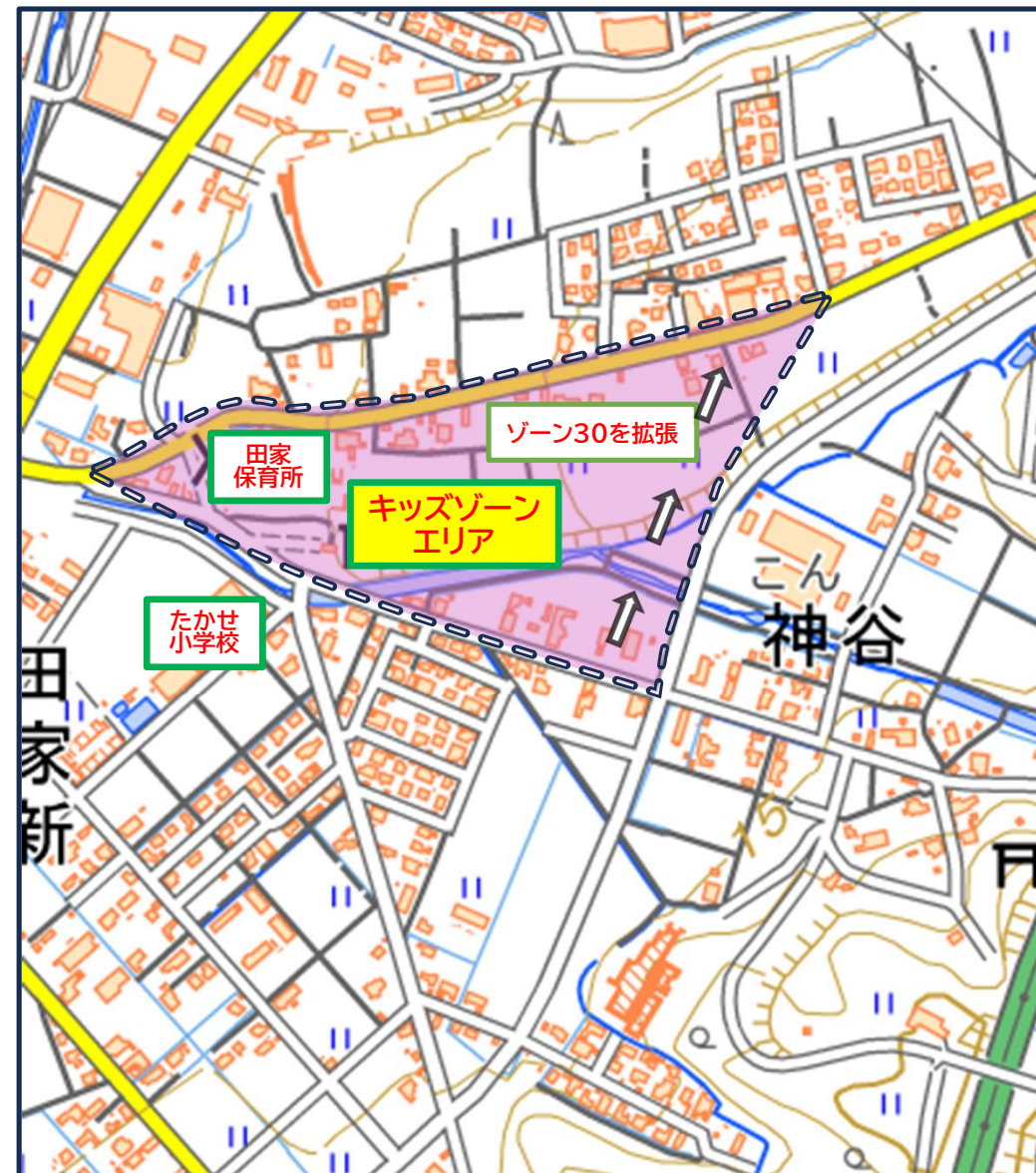
速度超過の割合が高い路線への対策として、キッズゾーン設定予定地まで既存のゾーン30を拡幅する。
※ 現在も30キロ規制道路

■ソフト面の対策

保育支援者によるキッズ・ガードの見守り活動や警察による警戒活動などの「見せる活動」による対策。

■ハード面の対策

路面標示や看板の設置による視覚効果によって、保育施設周辺であることを知らせる対策。

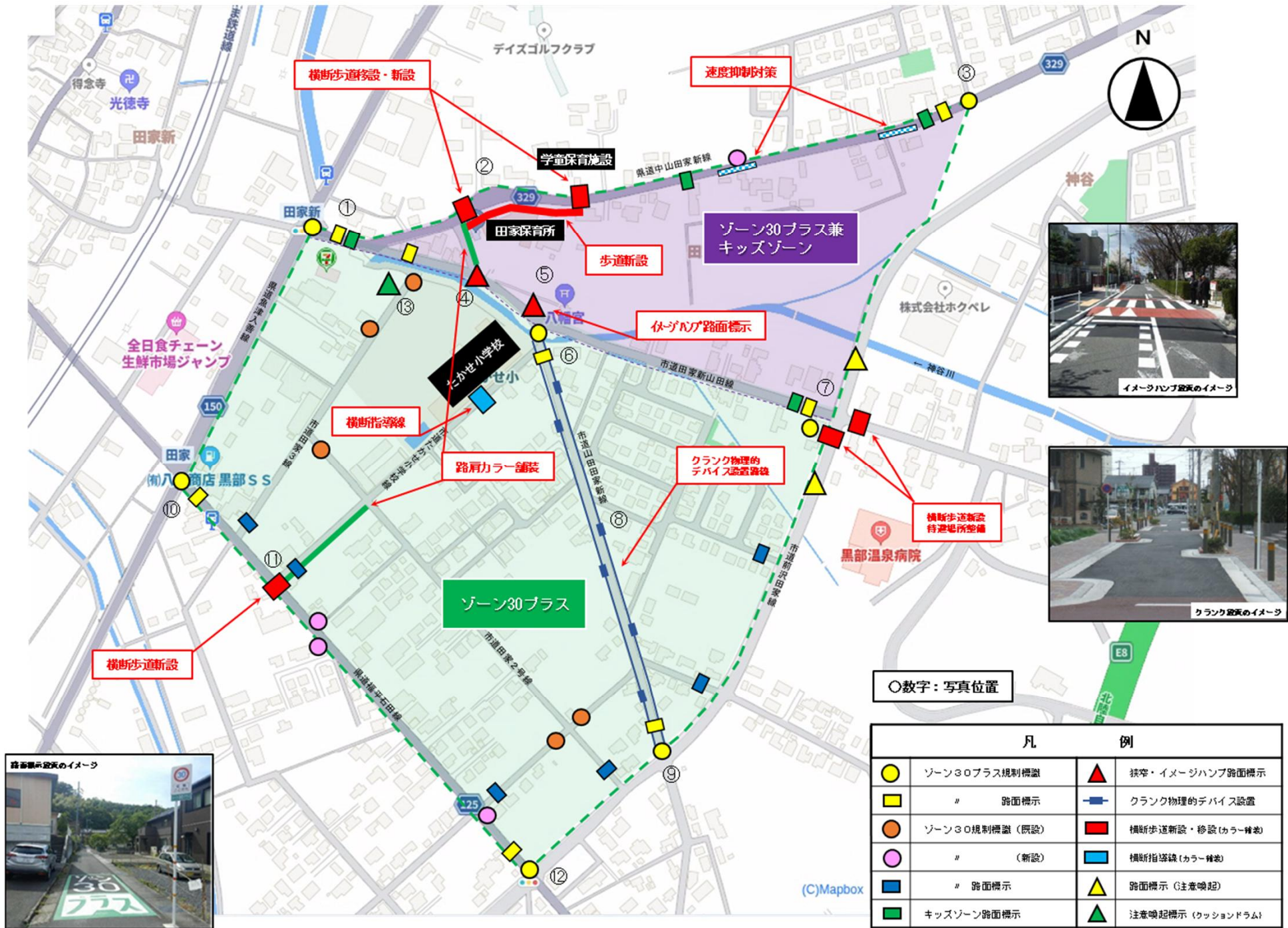


凡例
△
キッズ

エリア内は
全てゾーン30

30

4. 整備計画(案)について



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 ▼

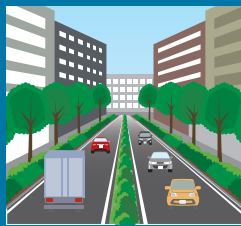
1

道路標識又は道路標示による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路



2

道路の構造上又は柵その他の工作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指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と指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。