

## 令和6年度 安推連会議での意見への対応

# 令和6年度 安推連会議での意見への対応

- ・令和6年度安推連本会議の総評にて、アドバイザーである久保田先生から「事故危険区間の整理のルール」や「生活道路対策の評価指標」に関する意見を受領。
- ・令和7年度から意見や事例整理等の検討に着手し、回答に向けて取組を進める。

## 令和6年度 静岡県道路交通環境安全推進連絡会議 本会議

2025/2/25 本会議議事録より

### 議事要旨

#### 1. 議事

1. 令和6年中の交通事故発生状況について
2. 静岡県道路交通環境安全推進連絡会議 会則の改正について

#### 3. 議題

- (1) 特定交通安全施設等整備事業の推進（推進プログラム）について
- (2) 生活道路の交通安全対策について
  - ・ゾーン30プラス登録状況
  - ・ゾーン30プラス登録へ向けた支援状況
  - ・「ゾーン30プラス」の整備計画の策定について（報告）
  - ・ゾーン30プラス短期対策の完了及び効果検証（報告）
- (3) 静岡県事故ゼロプランについて

- ・令和6年度の取り組み概要
- ・事故ゼロプランによる事故削減効果
- ・事故ゼロプランの推移
- ・対策済み区間に対する効果評価
- ・事故ゼロプランの新規追加区間
- ・事故危険区間の対策効果事例
- ・新規追加区間の選定手法と効果評価手法の課題について
- ・令和7年度の道路利用者意見収集の実施について
- ・令和7年度の事故ゼロプランの活動予定

#### (4) 事故危険箇所について

- ・令和6年度時点での進捗状況
- ・道路管理者別の進捗状況

#### 4. 報告事項

- (1) 合同現地点検の実施報告

#### 2. 議事要旨

議題（1）特定交通安全施設等整備事業の推進（推進プログラム）について

- ・今年度の実施結果について確認した。

議題（2）生活道路の交通安全対策について

（ゾーン30プラスの登録状況）

- ・静岡県内のゾーン30プラス登録箇所について、今年度は新たに3エリア登録となり、令和6年度末時点で計14エリアとなることを確認した。

（ゾーン30プラスの登録に向けた支援状況）

- ・静岡国道事務所の取組として、現況交通分析を3地区、整備効果分析を1地区、「交通安全対策モデル地域」の通学路対策の検討に向けた分析を4地区に対して実施したことを確認した。

- ・浜松河川国道事務所の取組として、現況交通分析を1地区（浜松市湖東地区）、整備効果分析を3地区（浜松市中央区長上地区、浜松市中央区飯田町地区、御前崎市

池新田地区）に対して実施した。また、整備完了に伴う現地確認を2地区（浜松市中央区長上地区、浜松市中央区飯田町地区）に対して実施したことを確認した。

議題（3）静岡県事故ゼロプランについて

- ・R1～R4の事故データに基づき、今年度の効果評価対象37区間を評価し、事業完了が13区間、追加対策検討が4区間となることを確認した。

- ・追加対策検討のうち国道1号 篠原東交差点は事故発生状況を踏まえ、選定理由を“地域の声に基づく選定”から“事故データに基づく選定”へと変更することを確認した。

- ・事故データに基づき1区間を、新規に選定することを確認した。

- ・近年対策を実施した事故危険区間での対策効果事例を共有・確認した。

- ・令和5年度に挙げられた事故危険区間の選定手法および効果評価手法に関する課題への対応案を確認した。

- ・道路利用者の意見収集について、社会資本重点整備計画の更新と合わせて令和7年度に実施することを確認した。

議題（4）事故危険箇所について

- ・静岡県内の事故危険箇所（R3年度指定）137箇所のうち、令和6年度末までに対策が完了する箇所は全体の90%にあたる123箇所であることを確認した。

- ・残る14箇所については令和7年度に対策着手・実施を予定していることを確認した。

総評（埼玉大学大学院 久保田名誉教授）

- ・静岡県の交通事故における死者は日本全体と比較し削減率が大きい事が分かる。
- ・事故ゼロプランの整理については、平成の終わりごろに定めたルールに沿いながら、箇所毎の判断により対応している。ルールの見直しを考える時期が来ているとも思われる。

- ・生活道路対策は自転車の走行位置が適正されたという効果が印象的。生活道路対策と自転車対策は独立して行ってきたが生活道路対策での自転車の安全化にも着目したい。

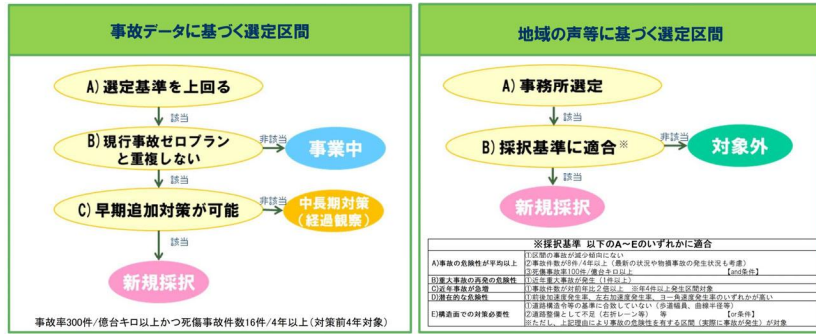
- ・生活道路対策の効果は統一した指標で比較評価したい。平均値よりも30km/h超過や85ノブタイヤ値速度等が、指標として望ましいと考えられる。静岡県が全国の模範になるよう取組を進めてもらいたい。

—以上—

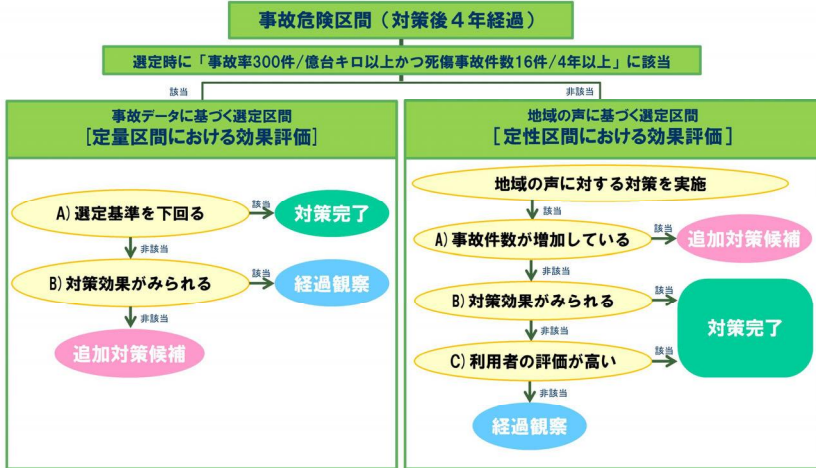
意見全ての回答を今年度に行うのではなく、  
順々に対応方針を検討し、ルールの見直しや  
統一指標・比較評価手法の検討を行う想定  
【国交省主体で検討】

■事故ゼロプランのルール

【平成28年度に決定：事故ゼロプランの新規採択基準】



【平成28年度に決定：事故ゼロプランの効果評価手法】



※事故危険区間選定時に「事故データ」「地域の声」の両基準により選定された区間については、「事故データに基づく選定区間」の評価基準を適用した。

■ゾーン30プラス 整備箇所に対する効果検証

「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果（静岡県静岡市中田地区）

- 中田地区では令和4年12月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和5年12月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
- 効果検証を行った結果、自転車走行位置が適正化され、エリア内の交通事故発生件数が減少。
- 地域住民へのアンケート結果では約79%の住民が「安全が確保された」と回答。

**①車両走行速度調査（狭さく設置区間）**

	平均速度	30km/h 超過割合
整備前	22.7km/h	17.4%
整備後	22.4km/h	18.5%

**②自転車走行方法違反割合（A地点）** (左側を走行していない割合)

	割合
整備前	62%
整備後	39%

**③交通事故発生件数（エリア内）** (左側を走行していない割合)

	発生件数
整備前	10件/年
整備後	4件/年

**④アンケート調査**

回答	割合
かなり安全が確保されたと思う	17%
安全が確保されたと思う	62%
安全が確保されたとは思わない	20%
分からない	-

N=163

- ・現在のルール「新規区間の採択基準」、「対策済み区間の効果評価手法」は平成28年度に安推連にて承認されたものを踏襲している。
- ・実態としてはルールに沿いつつも「箇所毎に判断し対応」とするケースも増えてきているため「ルールの見直し」を考える時期に来ていると考えられる。

※「選定基準を満たすも既存区間との兼ね合いで選定を見送る」、「定量的には対策完了となるが近年の傾向を踏まえ経過観察とする」等

- ・これまでの効果評価では箇所毎に「事前事後の比較」による評価を実施。⇒「対策前と比較し改善」といった「改善したか否かの評価」を整理している。
- ・統一的な指標が無いため、「改善度合いの大小」や「更なる対策が必要か」といった、対策エリア同士の比較評価はこれまで行っていない。
- ・令和3年度のゾーン30プラス取組開始から4年経過、対策済みエリアも増えてきたことを踏まえ、令和7年度から「比較評価を行うための指標設定」の着手を想定。