

令和6年度安推連会議での 意見への対応

国土交通省 中部地方整備局
静岡国道事務所



令和6年度安推連会議での意見への対応

1. 令和6年度安推連会議での意見の概要・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2. 生活道路対策の比較評価手法の検討について・・・・・・・・・・	2
3. 事故ゼロプランのルールの見直しについて・・・・・・・・・・・・・	8

令和6年度安推連会議での意見の概要

令和6年度に挙げられた「生活道路対策」および「静岡県事故ゼロプラン」の整理に関する意見への対応案

- 令和6年度の安推連会議にて「生活道路対策」および「静岡県事故ゼロプラン」を推進するにあたり、下記の2項目についての意見が挙げられた。

意見①：生活道路対策の比較評価手法について

- 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パーセンタイル速度等が、指標として望ましいと考えられる。
- 評価の際には実施デバイス毎の比較が出来るよう評価を行っていただきたい。
- 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。

意見②：事故ゼロプランのルールの見直しについて

- 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。

- 次ページより、それぞれの意見に対する検討方針を示す。

2

生活道路対策の比較評価手法について

① 検討の目的

- 生活道路の対策箇所に対して、各箇所異なる評価指標を用いた評価ではなく、統一した指標で評価することを目的に、評価指標を立案する。また、立案する評価指標は即時的に取得可能なデータとする。
⇒ 生活道路の対策効果について、「統一的」かつ「即時的」に評価可能な手法・指標の立案

【目的・経緯】

令和6年度 静岡県道路交通環境安全推進連絡会議における久保田先生：総評

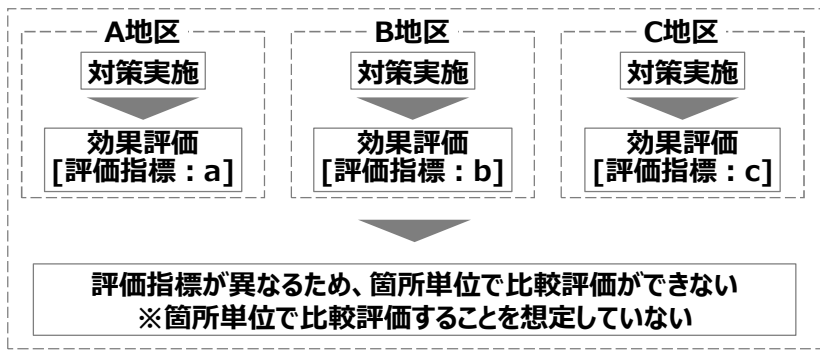
生活道路対策の効果は統一した指標で比較評価したい。平均値よりも30km/h超過や85パーセンタイル値速度等が、指標として望ましいと考えられる。静岡県が全国の模範になるよう取組を進めてもらいたい。

【課題認識】 生活道路の対策実施箇所に対して、対策箇所異なる評価指標を用いた評価ではなく、統一した指標で評価するための評価指標を検討することが必要

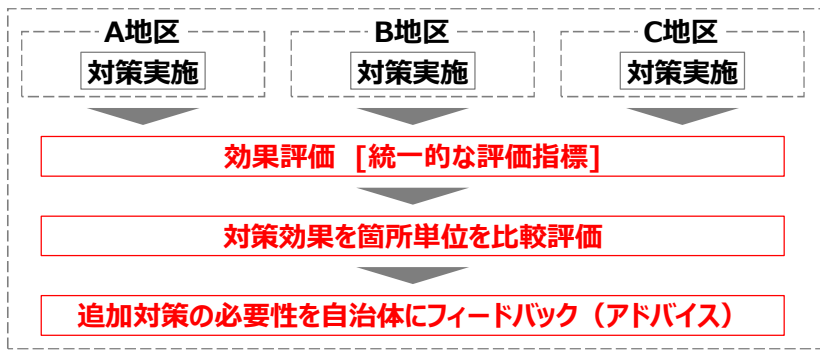
統一した評価指標を検討するうえで、対策実施後に取得可能なETC2.0プローブデータ等を活用することにより、**即時的かつ統一的に対策効果を評価することが可能**となる。

⇒ 評価結果を自治体にフィードバックし、追加対策の必要性の検討など、**効果的な生活道路の安全対策に関するPDCAサイクルを実践**。対策好事例や改善事例等を蓄積し参考にすることで、**各機関が連携した生活道路対策を推進する枠組みを構築**。

【これまでの評価手法】 ※自治体単位で評価
・対策実施箇所に応じて、**個別の評価指標**で評価
(**対策箇所単位で対策効果を把握することを重要視**)



【これからの評価手法(案)】 ※これまでの自治体単位の評価 + α
・対策実施箇所の効果を**統一的な評価指標**で評価
(**統一的な評価指標を活用し、対策箇所の効果を評価**)



これまでの評価手法に加えて...

2

生活道路対策の比較評価手法について

② 検討方針

- 即時的に取得可能なETC2.0プローブデータを活用し、事故発生件数と相関性の高い交通指標を検討するために、モデルケースとして、先進的に物理的デバイス対策を実施した鶴舞町地区と花園町地区を対象に検討する。
- 統一的な評価指標について、「30km/h超過割合」や「85パーセンタイル速度」等を事例とし、評価対象エリアを「箇所」・「路線」・「エリア」別に評価することを検討し、対策事例を蓄積することにより、事故発生件数と相関性の高い「評価指標」×「評価対象エリア」の組み合わせによる評価指標の立案に向けたモニタリングを継続する。

【統一的な評価指標の立案】

ETC2.0プローブデータで取得可能な指標を活用し、交通事故発生件数と相関性の高い「評価指標」×「評価対象エリア」の組み合わせによる評価指標を立案

【評価指標（案）】

	評価方法	使用データ
30km/h超過割合	・速度抑制対策の閾値30km/hで評価	ETC2.0 プローブデータ
85パーセンタイル速度	・実速度を表現する85パーセンタイルで評価	
急制動発生件数	・延長当たり急制動発生件数で評価	



【評価対象エリア】

	評価イメージ
箇所【点】	・対策箇所[交差点] ※交差点35m以内[ITARDAデータの交差点区分を参照]
路線【線】	・対策箇所を含む交通流動を考慮した路線
エリア【面】	・ゾーン30プラスで指定されたエリア

・また、交通量の変化等の対策実施以外の変動要因を考慮し、実施した対策自体を明確に評価するために、「差の差分析」等の統計的因果推論に基づいた分析を実施（対策を実施しなかった場合の自然的な変化を考慮し、対策のみ効果を把握）

【検討スケジュール】

時期	R7年度			R8年度	
	R7年10月6日	R7年12月11日	R8年2月	… R8年10月[想定]	… R9年2月[想定]
会議	先生レク	合同現地点検 (沼津市)	R7年度安推連作業部会 R7年度安推連	先生レク	R8年度安推連作業部会 R8年度安推連
報告内容・ 検討内容	生活道路対策の比較評価に関する実施方針を報告 【承諾】	生活道路対策の比較評価に関する内容の検討方針を久保田先生他出席者に報告 【承諾】 ※基礎データ整理 生活道路における事故発生件数の変化を分析し、対策実施による効果を明確化	生活道路対策の比較評価に関する内容の検討方針を報告 ※今年度の検討状況 モデルケースにおける事故発生件数分析	生活道路対策の比較評価 ↳ 統一的な指標の選定 及び 対策評価結果のモニタリング ↳ エリア単位における対策の比較評価 ⇒対策の有効性確認	生活道路対策の比較評価に関する結果 生活道路対策の推進に向けた自治体への共有、追加対策のアドバイス 等



R7年10月6日[先生レク]



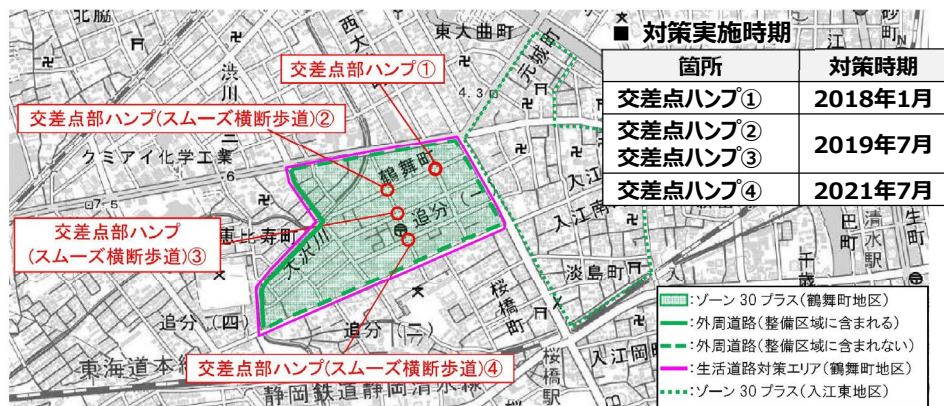
R7年12月11日[合同現地点検]

2

生活道路対策の比較評価手法について

③ 今年度の検討状況（事例：静岡市 鶴舞町地区における対策前後の事故件数整理）

- 鶴舞町地区では、交差点ハンプを2018年1月～2021年7月において、4箇所に設置。
- 鶴舞町地区における対策前後の事故発生件数が約6割減少に対して、静岡市全域が約3割減少となっており、物理的デバイスによる対策による効果が推察される。 ※鶴舞町地区周辺エリア[北側・南側]は事故発生件数が少ないため評価対象外



【交差点ハンプ①】



【交差点ハンプ②[スムーズ横断歩道]】



【交差点ハンプ③[スムーズ横断歩道]】



【交差点ハンプ④[スムーズ横断歩道]】



※出典：国土交通省 国土技術政策総合研究所 研究成果資料（国総研資料 第1268号）

■ 対策前後期間における事故発生件数の変化 [設置箇所①]



エリア【面】 区分	エリア概要	事故発生件数		対策前後における 事故発生件数の変化	
		【対策前】 [2014年1月 ～2017年12月]	【対策後】 [2018年2月 ～2022年1月]		
鶴舞地区	東側 ・ゾーン30プラスエリア [物理的デバイス対策]	28[件/4年]	11[件/4年]	-17[件/4年]	約6割減
	北側 ・ゾーン30プラスエリア 周辺エリア	8[件/4年]	6[件/4年]	-2[件/4年]	約2割減
	南側 ・ゾーン30プラスエリア 周辺エリア	3[件/4年]	1[件/4年]	-2[件/4年]	約7割減
静岡市 全域	-	11,242 [件/4年]	8,135 [件/4年]	-3,107 [件/4年]	約3割減

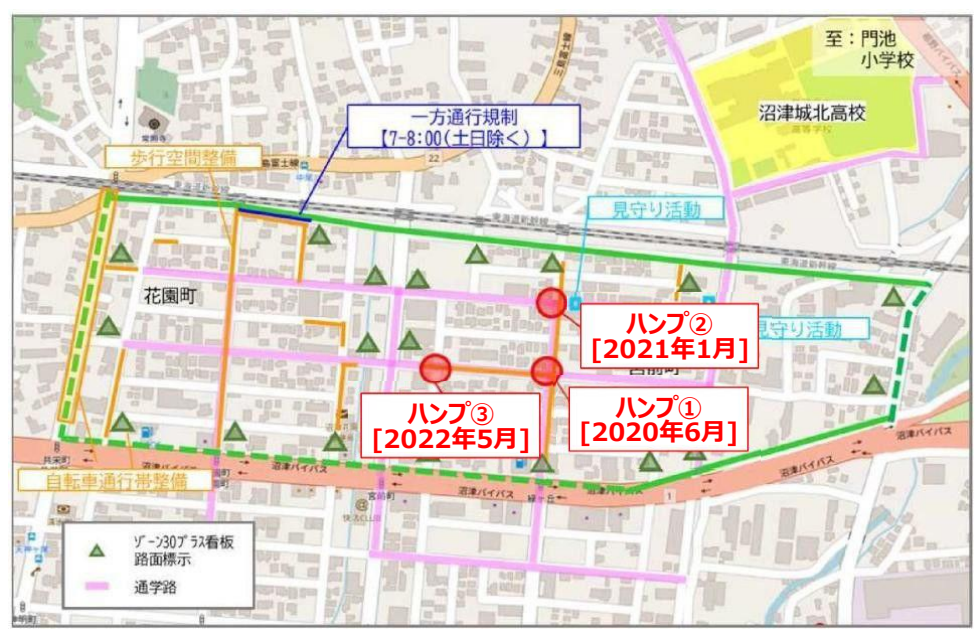
※データ：ITARDA事故データ

2

生活道路対策の比較評価手法について

③ 今年度の検討状況（事例：沼津市 花園町地区における対策前後の事故件数整理）

- 花園町地区では、交差点ハンプを2020年6月～2022年5月において、3箇所に設置。
- 花園町地区[東側]周辺の対策未実施エリアの事故発生件数が約5割減少に対して、物理的デバイスによる対策を実施した花園町地区[東側]の事故発生件数が約8割減少しており、対策効果が定量的に発現していると推察される。



【路面標示】

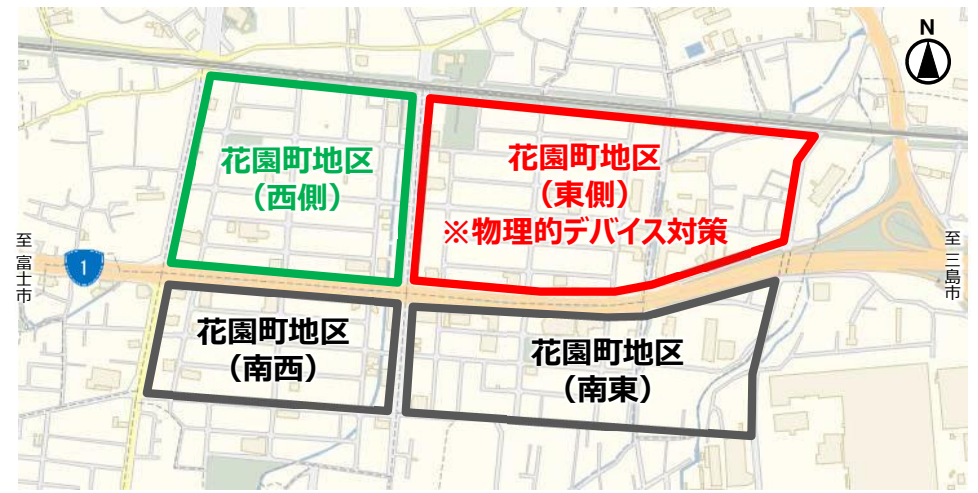


【交差点ハンプ】



※出典：沼津市HP

■ 対策前後期間における事故発生件数の変化 [設置箇所①]



※出典：NTTインフラネット株式会社

エリア【面】 区分	エリア概要	事故発生件数		対策前後における 事故発生件数の変化	
		【対策前】 [2016年6月 ～2020年5月]	【対策後】 [2020年7月 ～2024年6月]		
花園町地区	東側 ・ゾーン30プラスエリア [物理的デバイス対策]	34[件/4年]	7[件/4年]	-27[件/4年]	約8割減
	西側 ・ゾーン30プラスエリア	9[件/4年]	4[件/4年]	-5[件/4年]	約5割減
	南東 ・ゾーン30プラスエリア 周辺エリア	16[件/4年]	8[件/4年]	-8[件/4年]	5割減
	南西 ・ゾーン30プラスエリア 周辺エリア	12[件/4年]	6[件/4年]	-6[件/4年]	5割減
沼津市 全域	-	2,830 [件/4年]	1,466 [件/4年]	-1,364 [件/4年]	約5割減

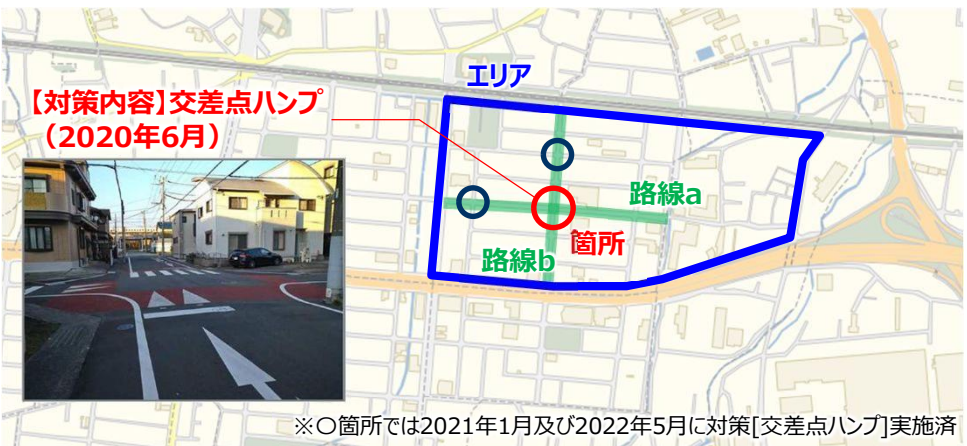
※データ：ITARDA事故データ

生活道路対策の比較評価手法について

③ 今年度の検討状況（事例：沼津市 花園町地区における対策前後の事故件数整理）

- 「花園町地区」において、交差点ハンプの設置による事故発生件数の変化を「箇所」・「路線」・「エリア」区分で集計した結果、各集計区分で事故発生件数は大きく削減（8割以上）している。
- 今後、交通指標と事故発生件数の相関性を分析し、相関性の高い評価指標を立案に向けたモニタリングを継続する。

■ 評価対象エリア別における事故発生件数の評価



・ 評価対象エリア別の事故発生件数の変化

	評価イメージ	事故発生件数		対策前後の事故発生件数変化
		【対策前】 [2016年6月～2020年5月]	【対策後】 [2020年7月～2024年6月]	
箇所【点】	・対策箇所[交差点] ※交差点35m以内	25[件/4年]	4[件/4年]	-21 [件/4年] 約8割減
路線【線】	・対策箇所を含む 交差点路線	a	9[件/4年]	-7 [件/4年] 約8割減
		b	22[件/4年]	-19 [件/4年] 約9割減
エリア【面】	・ゾーン30プラスエリア	34[件/4年]	7[件/4年]	-27 [件/4年] 約8割減

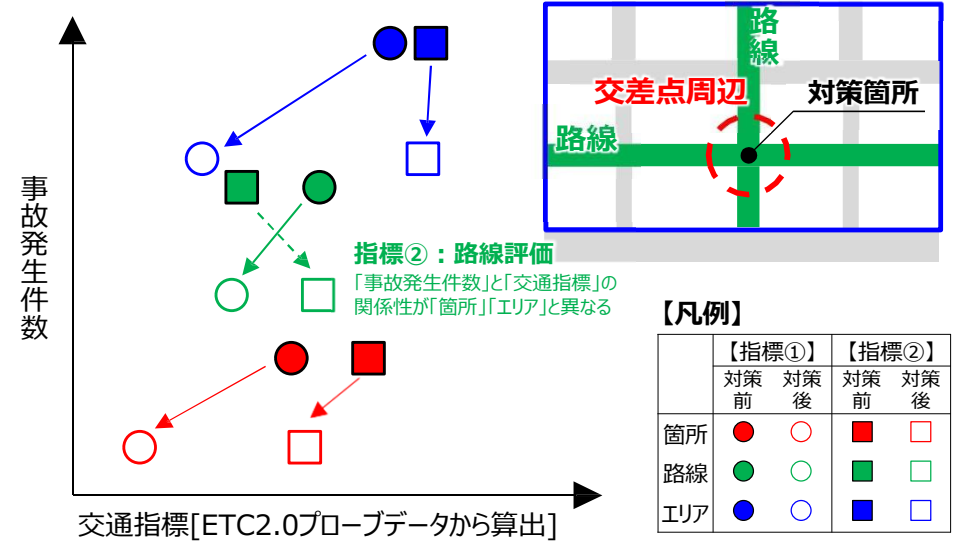
※データ：ITARDA事故データ

■ 交通指標による分析イメージ

即時的に取得可能なETC2.0プローブデータを活用し、「**30km/h超過割合**」、「**85パーセンタイル速度**」等の交通指標を「**箇所**」・「**路線**」・「**エリア**」で算出したうえで、**事故発生件数との相関関係**を確認し、対策効果を示す評価指標を立案

⇒ **対策に効果検証事例を蓄積し、立案した評価指標をモニタリング**

【分析評価イメージ】



- 指標①：箇所・路線・エリアともに、「事故発生件数」と「交通指標」が低下しており、**相関性が高い**… **比較評価指標としてモニタリングを継続**
- 指標②：路線区分のみ「事故発生件数」が削減しているが、「交通指標」が増加しており、**相関性が低い**… **評価指標に適さない**



生活道路対策の比較評価手法について

- ゾーン30プラスエリアにおいて、これまでに実施実施した物理的デバイスによる対策内容を一覧表で整理した。
- **対策概要、対策効果[交通量調査データ]**等について、各道路管理者に内容をご確認いただき、分析に活用するデータ提供をお願いします。

No.	ゾーン30プラス / 対策メニュー[物理的デバイス]				対策概要						4年経過FLG	交通量調査データ		対策効果	
	地区名	市町村	策定状況	物理的デバイス	位置		実施年月		対策後経過			対策前	対策後		
					緯度	経度	年	月	年	月					
1	清水区鶴舞町地区	静岡市	○	設置済										・死傷事故件数：2.5件/年 ⇒ 1.5件/年（1件/年減少）	
	1 交差点ハンブ				35.01744	138.4742	H30	2018	1	7	10				
	2 交差点ハンブ（スムーズ横断歩道）				35.01690	138.4727	R1	2019	7	6	4	1	2018.9.28	2023.10.19	・交通量：128台 ⇒ 93台（約3割減少） ※6時間交通量
	3 交差点ハンブ（スムーズ横断歩道）				35.01630	138.4730	R1	2019	7	6	4	1			・平均速度：6.5km/h減、30km/h超過割合：約6割削減
2	清水区入江東地区	静岡市	○	設置済										・死傷事故件数：1.5件/年 ⇒ 0.5件/年（1件/年減少）	
	1 交差点ハンブ				35.01524	138.4786	R1	2019	12	5	11	1	2019.4.11	2023.10.17	・交通量：171台 ⇒ 356台（工事影響で増加） ※12時間交通量
	2 狭さく				35.02008	138.4764	R5	2023	3	2	8	0			
	3 狭さく				35.01873	138.4778	R5	2023	3	2	8	0			・平均速度：9.0km/h減、30km/h超過割合：約99%削減
	4 狭さく				35.01519	138.4770	R1	2019	12	5	11	1			
3	駿河区中田地区	静岡市	○	設置済										・交通事故発生件数：10件/年 ⇒ 4件/年（6件/年減少）	
	1 狭さく				34.96369	138.3934	R5	2023	12	1	11	0			
4	中央区飯田町地区	浜松市	○	設置済											
	1 交差点ハンブ				34.70554	137.7726	R5	2023	12	1	11	0			
	2 交差点ハンブ（スムーズ横断歩道）				34.70492	137.7719	R5	2023	12	1	11	0			
5	中央区船越町地区	浜松市	○	設置済										・85パーセンタイル値速度：39.7km/h ⇒ 36.7km/h【減少】、死傷事故件数：2件 ⇒ 4件【増加】	
	1 車道幅員の狭小				34.71772	137.744	R4	2022	11	3	0	0			
6	中央区野口・八幡地区	浜松市	○	設置済										・85パーセンタイル値速度：34.3km/h ⇒ 26.2km/h【減少】、死傷事故件数：3件 ⇒ 1件【減少】	
	1 シケイン（クランク型）				34.71635	137.7367	H31	2019	3	6	8	1			
7	中央区豊岡・三方原地区	浜松市	○	設置済											
	1 交差点ハンブ				34.78738	137.7246									
	2 交差点ハンブ				34.78409	137.7249									
	3 交差点ハンブ				34.78395	137.7286									
	4 交差点ハンブ（スムーズ横断歩道）				34.78913	137.7207									
8	中央区長上地区	浜松市	○	設置済											
	1 交差点ハンブ				34.73781	137.7669	R6	2024	3	1	8	0			
9	森・天宮地区	森町	○	設置済											
	1 交差点ハンブ				34.83684	137.9292									
	2 交差点ハンブ				34.83856	137.9302									
10	花園地区	沼津市	○	設置済										・事故件数：20件 ⇒ 4件/年（16件減少）	
	1 交差点ハンブ				35.12188	138.8741	R2	2020	6	5	5	1			・85パーセンタイル値速度：37.3km/h ⇒ 33.0km/h【4.3km/h減】
	2 交差点ハンブ				35.12265	138.8742	R3	2021	1	4	10	1			・30km/h超過割合：27.4% ⇒ 18.3%【約9%減】
	3 交差点ハンブ				35.12198	138.8727	R4	2022	5	3	6	0			
11	大泉町地区	磐田市	○	設置済											
	1 交差点ハンブ				34.69848	137.8547	R5	2023	7	2	4	0			
12	岡部町三輪地区	藤枝市	○	実施前											
	1 交差点ハンブ				34.89606	138.2965	予定								
	2 交差点ハンブ				34.90142	138.2961	予定								
	3 狭さく				34.90203	138.2955	予定								
	4 狭さく				34.90146	138.2949	予定								
	5 狭さく				34.90064	138.2941	予定								
13	池新田地区	御前崎市	○	設置済											
	1 交差点ハンブ				34.65003	138.1249	R6	2024	5	1	6	0			
	2 狭さく				34.65563	138.1240	R6	2024	5	1	6	0			

事故ゼロプランのルールの見直しについて

「静岡県事故ゼロプラン」のルール制定経緯と今後の方針について

- 静岡県事故ゼロプランの取り組みは平成22年度より開始し、平成28年度から“新規区間の抽出”と“対策済み区間に対する効果評価”のルールを安推連にて制定。
- 令和6年度には実態に合わせたルールの一部修正を検討し安推連にて承認。
- 令和7年度は現行ルールの課題を意見収集、令和8年度以降は改善の可否を吟味し見直しに着手。

時期	新規区間の抽出に関するルール	対策済み区間の効果評価に関するルール	備考
平成22年度	【静岡県事故ゼロプランの発足】 ・当初の事故危険区間を設定 ・「交通死傷事故が多発する箇所」と「利用者、地域住民が危険と感じる箇所」の2つの指標で事故危険区間を抽出。	-	・最新事故データの分析や利用者意見収集を行い、最初の事故危険区間の選定を実施
	平成23年以降は「警察要望箇所」や「重大事故発生箇所」等を国道事務所の判断によって適宜事故危険区間を抽出。	対策を実施した事故危険区間に対して事務所別に対策の整備効果分析を行い「整備事例」等として報告。	・新たな事故危険区間の追加、追加対策の可否判断についての明確なルールが存在しない時期。
平成28年度	【新規追加区間の採択基準を制定】 ・「事故データに基づく選定区間」「地域の声に基づく選定区間」の2つの指標で、新規採択基準を制定。	【対策実施済み区間における効果評価を制定】 ・事故データやETC2.0データ等を元に効果評価を行う手法を制定。 ・効果評価では「対策完了」、「経過観察」、「追加対策」を判断する手法を確立。	・新たな事故危険区間の追加、対策済み区間の評価のルールについて安推連での承認を受け、明確化が図られた。
	平成29年度以降は平成28年に制定されたルールに則って新規区間の抽出を実施。	平成29年度以降は平成28年に制定されたルールに則って対策済み区間の効果評価を実施。	
平成30年度	-	【効果評価区間に対する今後の対応方針を制定】 ・「対策完了」または「経過観察」と評価された区間についての今後の対応方針を制定。	・3年連続「対策完了」と評価された場合は「事業完了」とするルールが制定された。
	・静岡県事故ゼロプラン発足から10年目の令和2年度には、平成22年度と同等に“静岡県内の利用者意見収集”を再び実施し新規区間の抽出に活用した。		・定期的に“静岡県内の利用者意見収集”を行う事を提案、以後は事故危険箇所の抽出を行う“社会資本整備重点計画”の年次に合わせ、意見収集を行う方針とした。
令和6年度	【新規追加区間の採択基準の一部見直し】 ・平成28年度に制定された採択フローにおいて「地域の声」を含まず選定される経路があり名称が実態と整合していない状況であった。 ・指標の呼称を「地域の声等に基づく選定区間」とする見直しを図った。	【対策実施済み区間における効果評価の一部見直し】 ・選定時の事故件数が極端に少ない区間で、対策後も事故件数が減少せず対策完了とならず、毎年延々と「経過観察」と評価され続ける状況が発生していた。 ・評価の判断指標に「選定時の課題の解消」を取り入れるよう、評価手法の見直しを図った。	・平成28年度に制定されたルールを運用してきた際に「整理手法に関する課題」についての意見が発生。一部のルールに見直しを行い、安推連での承認を受けた。
	・国交省3事務所内で現行ルールの課題と思われる箇所について意見を収集。		
令和8年度以降	【課題の吟味と見直し案の検討】 ・収集した意見に対しては改善の可否を吟味し、必要に応じてルールの見直しを検討。		