

(情報共有・報告)

令和6年度 安推連会議での意見への対応

- 1) 生活道路対策の評価方針検討
- 2) 事故ゼロプランのルールの見直し検討

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を行っており、令和8年度は回答の整理に向けて検討を進める。

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		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。
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		議題(3) 静岡県事故ゼロプランについて
(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		・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区間となることなどを確認した。
(2) 生活道路の交通安全対策について		・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。
・ゾーン30プラス登録状況		・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。
・ゾーン30プラス登録へ向けた支援状況		・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。
・「ゾーン30プラス」の整備計画の策定について(報告)		・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。
・ゾーン30プラス短期対策の完了及び効果検証(報告)		・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。
(3) 静岡県事故ゼロプランについて		議題(4) 事故危険箇所について
・令和6年度の取り組み概要		・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。
・事故ゼロプランによる事故削減効果		・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。
・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		総評(埼玉大学大学院 久保田名誉教授)
・今年度の実施結果について確認した。		・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。
議題(2) 生活道路の交通安全対策について		・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思われる。
(ゾーン30プラスの登録状況)		・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。
・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。		・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。
(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		

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】

—以上—

1) 生活道路対策の評価方針検討

- ・令和6年度に久保田先生から頂いた意見に対しては、静岡国道事務所にて下記に示す方針・内容で比較評価手法の検討を実施中。
- ・令和8年度は具体的な評価手法・評価指標における検討の深度化を図り、冬の安推連会議にて検討結果の報告を行う予定。

(1) 検討の概要

■ 令和6年度 久保田先生意見

- ・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】
生活道路の対策箇所に対して、各地区で異なる「評価指標」を用いた評価ではなく、「統一した評価指標」で評価することに向けて、対策効果を評価手法・指標を検討することが必要

【検討内容】
・「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・継続的に対策効果を評価することが可能。**
⇒ 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。**また、対策好事例や改善事例等を蓄積し参考にする事で、**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。**

■ 検討方針

- ・即時的かつ継続的に取得可能なETC2.0プローブデータを活用し、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。
- ・**統一した評価指標**について、「**30km/h超過割合**」や「**85%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する。
- ・また、**対策事例を蓄積することにより、事故発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。

【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%タイル速度	・実速度を表現する85%タイルで評価	
急制動発件数	・延長当たり急制動発件数で評価	



【評価対象エリア】

	評価イメージ方法
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

(2) 検討スケジュール



■ 花園町地区をケーススタディとした分析・検討状況

- **花園町地区における生活道路対策による事故発件数変化**
 - ・花園町地区では、**交差点ハンパ**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**事故発件数が約5割減少**に対して、**物理的デバイスによる対策エリア**[花園町地区[東側]]の**事故発件数が約8割減少**しており、**定量的な対策効果**が確認された。

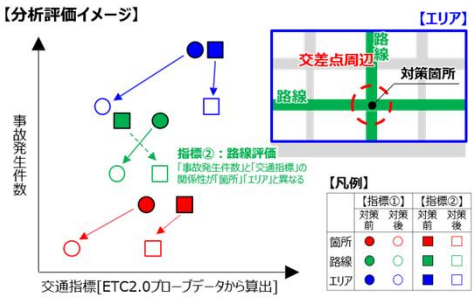


■ 対策前後期間における事故発件数の変化 [設置箇所①]

エリア[面]	エリア概要	【対策前】 【2016年6月～2020年5月】	【対策後】 【2020年7月～2024年6月】	対策前後における 事故発件数の変化
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
花園町地区 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
花園町地区 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
花園町地区 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

➢ 交通指標を活用した分析イメージ

- ・即時的に取得可能なETC2.0プローブ情報を用い、「**30km/h超過割合**」、「**85%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、**事故発件数との相関関係を確認し、対策効果を示す「評価指標」**を検討・立案
- ・「**評価対象エリア**」に応じて、「**事故発件数**」と「**交通指標**」がともに低下しており、**相関性が高い**
 - ↳ **対策効果を評価する指標として活用することを想定**



2) 事故ゼロプランのルールの見直し検討

- ・令和6年度に久保田先生から頂いた意見に対しては、令和7年度に国交省3事務所間で意見を収集し「現行ルールで課題と思われる箇所」の整理を実施。
- ・令和8年度は収集した意見についてルールの見直しの可否を含め検討を進め、冬の安推連会議にて検討結果の報告を行う予定。

(1) 検討の概要

■ 令和6年度 久保田先生意見

- ・事故ゼロプランの整理については、平成の終わりに現行のルールを定めた。
- ・箇所毎の判断による対応も必要だが、一度ルールを見直しする時期が来ているとも思われる。

■ 令和7年度 整理方針の確認

3

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策定】 ・当初の事故危険箇所を設定 ・「交通死者発生事故が多発する箇所」と「利用者、地域住民が危険を感じる箇所」の2つの指標で事故危険箇所を抽出。	-	・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箇所を抽出。	対策を実施した事故危険区間に対して事務所に効果評価分析を行い「整備事例」として報告。	・新たな事故危険区間の追加、追加対策の要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」の年次に合わせて、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と整合しない状況であった。 ・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集める。		
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。		

■ 令和7年度 ルールの課題箇所に関する意見を収集

	課題箇所	改善案・対応案
新規区間の抽出に関するルール	■ 事故データに基づく選定区間	
	・事故減少傾向に伴い数値の見直しが必要だと感じる	・他県や近年の事故傾向から見直し
	・事故率300件/億台キロ以上だと、単路部が選定されにくいと、交差点と単路で選定基準の区分が必要ではないか。	・交差点と単路の基準を区分
	・単路の連続区間を指定したいが、死傷事故率300件/億台キロに満たさないため、選定されない。また、ITARDA区間での採択だけでなく、連続区間での選定指標も必要	・単路区間および連続区間を選定するための指標の追加
対策済み区間の効果評価に関するルール	■ 地域の声等に基づく選定区間	
	・「D.潜在的危険性」の基準値は平成28年度に設定されたものであるが、当時と比べETC2.0積載車両の普及も進んでいる。危険挙動発生率の閾値の見直しが必要ではないか。	・数値の見直し
	■ 事故データに基づく選定区間	
	・効果評価をする際、選定時の事故データと対策後の事故データで評価しているが、選定年次がH22の場合、選定時の事故データH17～H20となる。効果評価であるため、対策実施年次の前4年間の事故と対策後4年間の事故データで評価すべきでないか。（ただし選定時の条件も確認は必要）	・効果評価は、対策前4年間と対策後4年間とする。
	■ 地域の声等に基づく選定区間	
	・地域の声に基づく選定区間はR6に追加対策基準の見直しをしたが、「選定時の課題解消」について判定はどのようにしたらよいのか。	・選定時に判定基準を決定することはできないか
	■ 「対策完了」及び「経過観察」の取り扱い	
	・3年連続し対策完了評価となった区間を「事業完了」として登録区間数から除外した後、事故が増加した場合に「新規追加区間」として再選定をしている。このルールにより同じ区間が複数存在する形になっている。	・ルールの見直し、重複区間の統合。

(2) 検討スケジュール

