

整備するデータ

死傷事故データ

- ・死亡事故
- ・重傷事故
- ・軽傷事故

地域要望

- ・ヒヤリハット体験
- ・アンケート調査
- ・道の相談室
- ・地元要望 …等

ETC2.0データ

- ・DRMリンク単位旅行速度
- ・位置情報(緯度、経度)
- ・減速度
- ・速度 …等

各種合同点検データ

- ・通学路の状況
- ・危険の内容
- ・死亡事故
- ・事故ゼロプラン …等

交通安全施策

■事故ゼロプラン【福島県全体】＝事故危険区間

- ・死傷事故率100件/億台キロ以上
- ・重大事故（死亡1件以上）の発生した区間
- ・地域要望 …等

代表的な区間＝公表区間

- ・事故が多発する区間
- ・重大事故の発生した区間
- ・交通弱者の安全性を確保すべき区間
- ・利用者から指摘のある区間

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■事故危険箇所

A基準【全国基準】

- ・死傷事故率100件/億台キロ以上
- ・かつ重大事故率10件/億台キロ以上(死亡事故率1件/億台キロ以上)

B基準【全国基準】

- ・抽出基準Aに該当しない箇所のうち、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

社会資本整備重点計画法

■ゾーン30プラス

- ・最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの組合せにより交通安全向上を図る

■通学路交通安全プログラム【市町村ごとに策定】

- ・推進体制の構築
- ・定期的な合同点検の実施方針
- ・効果把握等による対策の改善・充実

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■自転車ネットワーク計画

- ・自転車活用推進計画に基づき自治体等で策定する、自転車の通行環境の整備等、自転車の活用に向けた施策を総合的、計画的に推進

自転車活用推進法

■生活道路の交通安全対策

- ・暮らしの道の安全の推進に向け、緊急性の高いエリアを抽出し、通過交通対策や速度抑制対策などの交通安全対策を推進

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全の確保について

- ・令和元年5月滋賀県大津市において発生した集団で歩道を通行中の園児らが死傷する交通事故を受け、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検を実施。

■道の駅

- ・都市間一般道路における簡易パーキングエリア
- ・休憩、情報発信、地域連携

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■道路を賢く使う取組

- ・道路交通等の問題に疑問(気づき)をもってPDCAを展開

関係機関との連携・学識経験者の助言

■道路交通環境安全推進連絡会議

- ・公安委員会や自治体等と連携するとともに、学識経験者からなるアドバイザーに諮りながら交通安全施策を実施

【構成委員】

- ・福島県警察本部交通部
交通規制課長
- ・福島県土木部 道路計画課長
- ・福島県土木部 道路整備課長
- ・福島県土木部 まちづくり推進課長
- ・福島県生活環境部 生活交通課長
- ・福島河川国道事務所長
- ・郡山国道事務所長
- ・磐城国道事務所長

■通学路安全推進連絡会議

- ・教育委員会や公安委員会、自治体等と連携しながら継続的に取組みを推進

■自転車利用環境整備に向けた調整会議

- ・自治体、地元代表、学校関係者等が連携しながら取組を推進

■生活道路対策エリアのワークショップ（エリア毎）

- ・自治体、地元代表、学校関係者等が連携しながら取組を推進

■未就学児が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検

- ・自治体、学校関係者等が連携しながら点検を実施

対策事例

【最近の対策実施箇所】

- （福島河川国道）
- ・国道4号鳥谷野交差点（R6.8供用）（郡山国道）
- ・国道49号八田交差点（R6.12供用）（磐城国道）
- ・国道6号出口交差点（R6.3供用）など

【令和4年3月の指定箇所（直轄区間）】

A基準

- ・玉貫交差点 ・花掛交差点
- ・第四小学校前交差点
- ・石川郡平田村大字鴫子字下荒井地先
- ・四倉駅入口交差点
- ・相馬市日下石字鬼越迫地先
- ・いわき市好間町中好間田中地先

B基準

- ・油井交差点 ・伏拝交差点
- ・北幹線東入口交差点
- ・大黒町交差点 ・観音前交差点
- ・北柳原交差点
- ・河沼郡会津坂下町字館ノ下地先
- ・会津若松市河東町大字八田字大下地先
- ・細田交差点

【ゾーン30プラス登録箇所】

- ・福島市南矢野目 ・福島市清明町
- ・郡山市日和田町高倉
- ・いわき市湯本地区

- ・福島市(10校/年) 5ヶ年計画
- ・二本松市(1回/2年) など

- ・自治体検討会に参加

- ・福島市飯坂町平野地区
- ・郡山市神明・桃見台地区
- ・南相馬市原町地区 など

- ・国は可能な範囲で点検に参加
- ・要望があった箇所は可能な範囲で対策を実施予定。

- ・道の駅 国見 あつかしの郷
- ・道の駅 あいづ湯川・会津坂下
- ・道の駅 なみえ など

- ・国道4号鳥谷野交差点
- ・国道13号平和通り など

(1) 安全で安心な道路空間の整備

- 幹線道路の円滑化により生活道路への交通流入を防ぐとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

＜背景／データ＞

- ・令和6年の交通事故死者数は2,663人
- ・通学路合同点検※1の結果、道路管理者による対策が必要な約3.9万箇所のうち、約3.5万箇所に対策完了（R6年3月末時点）、暫定的な対策を含めると全箇所に対策が完了（R6年3月末時点）
- ・全国192地区において「ゾーン30プラス※2」の整備計画を策定（R6年3月末時点）

- 事故危険箇所※3における集中的な対策を推進
- 交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）※4等により、通学路合同点検の結果を踏まえ歩道や防護柵の整備などの対策を推進
- 自動車専用道路や幹線道路への自動車交通の転換を促し、生活道路への流入を抑制
- 通学路や生活道路において、各種データ分析に基づく「ゾーン30プラス」を導入し、交通安全対策補助制度（地区内連携）※4等により、面的な交通安全対策を実施※5
- ビッグデータ利活用環境の整備や技術基準等の充実化により、効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等を支援

※1：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施
 ※2：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制（ゾーン30）と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策
 ※3：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

【面的な交通安全対策のイメージ】

データを活用した分析・評価



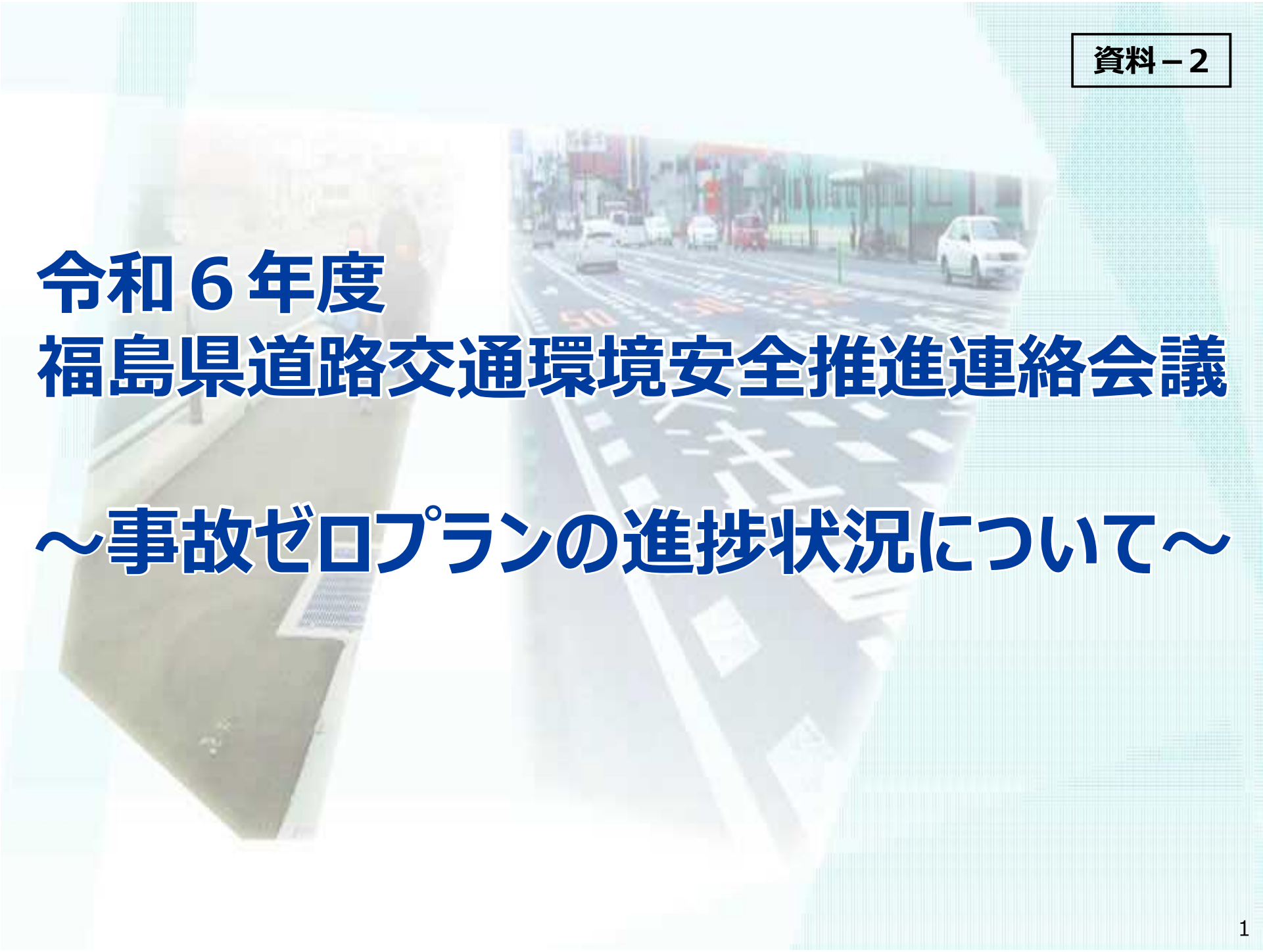
■ ゾーン30プラス
 （最高速度30km/hの区域規制＋物理的デバイス）
 ■■■ 通学路



・通学路における歩道等の整備率（R1→R7）：53% ⇒ 57%

※4：P8参照

※5：小学校周辺を面的に捉え、データを活用した交通安全対策を促進する「モデル地域」を選定し、取組を推進

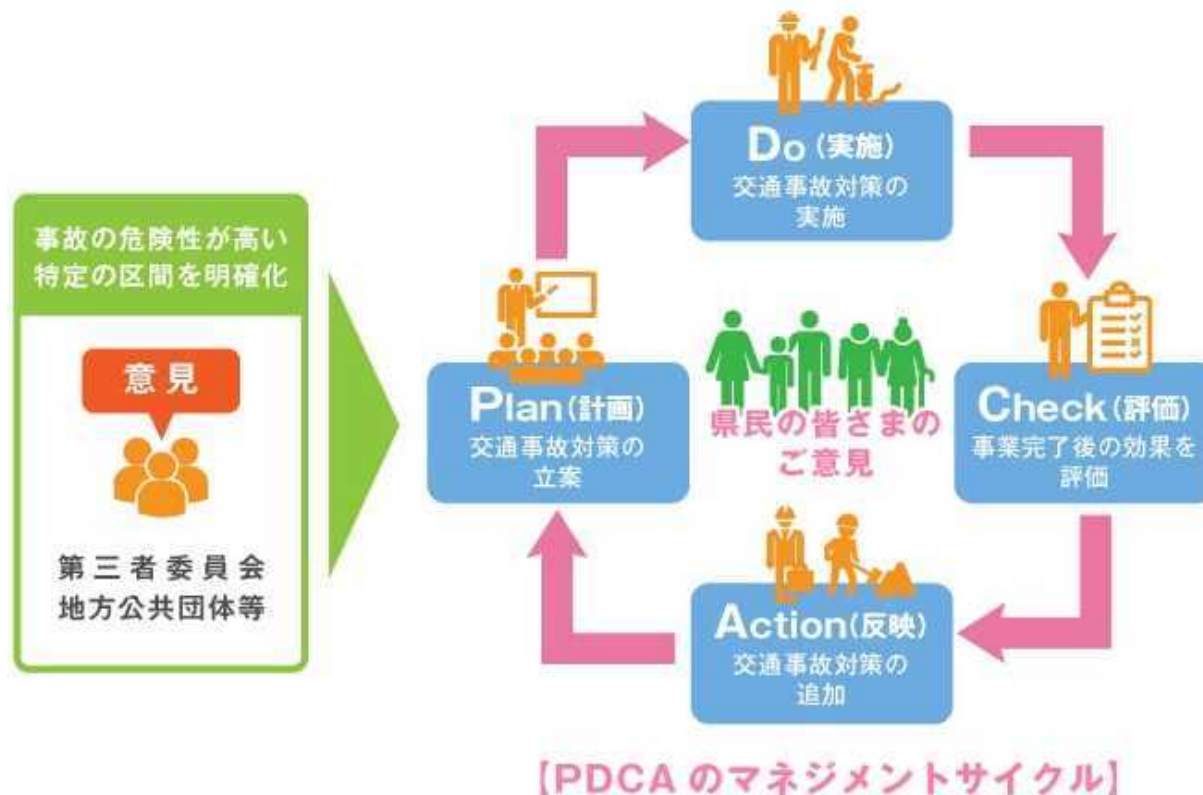


令和6年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議 ～事故ゼロプランの進捗状況について～

『事故ゼロプラン』について

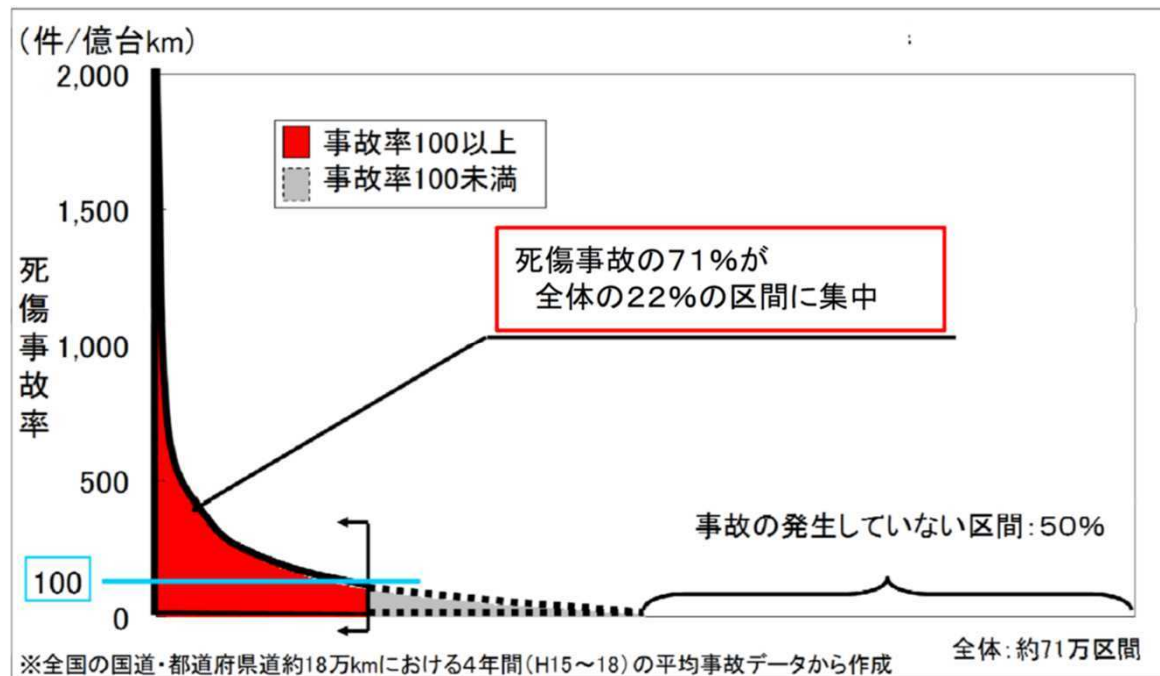
- ・ 厳しい財政状況の中で、必要な道路整備を進めていくためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要
- ・ このため、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入しており、交通安全分野においては平成22年度より『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』を展開
- ・ 事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、特に交通安全対策の必要性が高い区間を代表的な区間として公表
- ・ 地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に行うことで交通事故対策を推進
- ・ 対策完了後はその効果を計測、評価し、マネジメントサイクルにより逐次改善を図る

▼事故ゼロプランのPDCAのマネジメントサイクルのイメージ



『事故ゼロプラン』における事故危険区間の抽出

地域の実情を踏まえて、死傷事故率、重大事故の発生状況等の事故データに基づき事故危険区間を抽出



▲全国の国道・都道府県道の死傷事故発生イメージ（国土交通省道路局HPより）

死傷事故率100件/億台キロ以上を一つの目安として、平成22年度に事故危険区間を抽出

事故の起きている場所において

- ・死傷事故率 100件/億台km以上
- ・重大事故※の発生した区間
- ・地域要望

+

等

条件に合致した区間を選定

（福島県内で466区間）

福島県道路交通環境安全推進連絡会議に諮った上で
事故危険区間として適宜追加

※重大事故の定義：死亡事故+重傷事故

（重傷者とは「自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号」に掲げる損害が該当（例：14日以上病院に入院することを要する傷害など））

事故危険区間の選定プロセス

福島県内の直轄国道（国道4号・6号・13号・49号）

＜事故危険区間リストの抽出＞ [平成22年度時点]

死傷事故率100件/億台キロ以上かつ次のいずれかの条件に該当する箇所を抽出。

- ①利用者から指摘のある区間 ②事故が多発する区間 ③重大事故の発生した区間
- ④地域の事故特性から安全性を確保すべきと判断した区間
- ⑤死亡事故率が高い区間

⇒**466区間**を抽出（福島142区間、郡山184区間、磐城140区間）

＜事故危険区間（代表的な区間）の抽出＞ [平成22年度時点]

上記のうち、選定条件の上位に該当するなど、緊急かつ集中的な対策に取り組む必要のある区間を**代表的な区間**として抽出。

⇒**62区間**を抽出（福島18区間、郡山23区間、磐城21区間）

＜区間の更新＞ [毎年実施]

事故ゼロプラン2年目（平成23年度）以降においては、最新事故データや地域ニーズを踏まえ、事業の必要性が高い区間を適宜追加区間として選定。また、移管した区間は除外。

⇒**R7.1月末時点における対策完了を除いた区間数：**

201区間（福島50区間、郡山107区間、磐城44区間）

うち、代表的な区間：76区間（福島26区間、郡山29区間、磐城21区間）

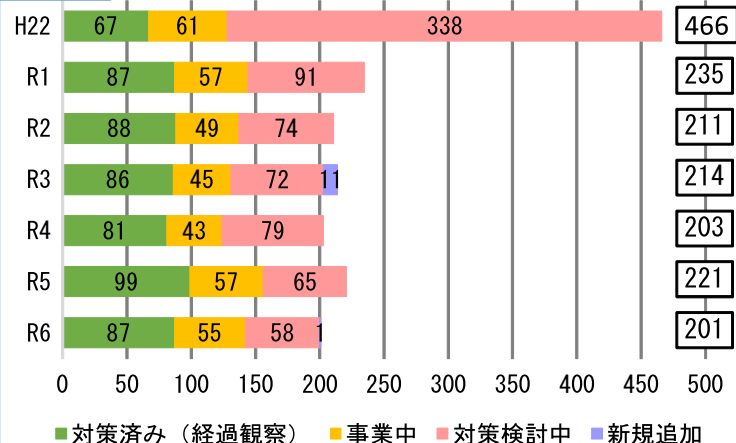
『事故ゼロプラン』の取り組み 事故危険区間数の推移

◆事故危険区間の対策状況別の内訳について

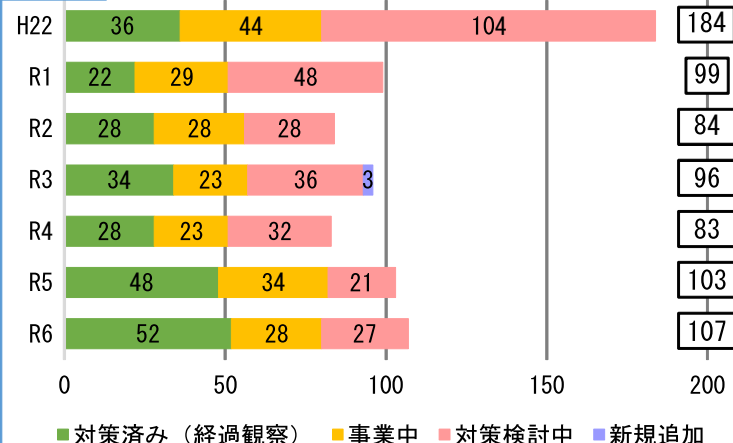
※ 対策完了区間、対策完了扱い区間（事故が自然減少）を含む

- ・H22当初指定466区間から、区間追加、移管による区間除外を経て、R6.12時点で対策完了※を除いた事故危険区間数は**201区間**となっている。
- ・これらのうち、対策後経過観察中が**87区間**、事業中が**55区間**、追加対策含め対策検討中が**58区間**、新規追加が**1区間**となっている。

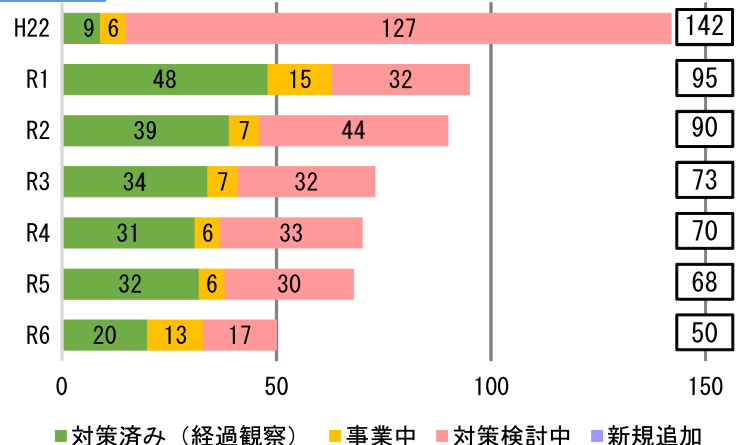
県全体



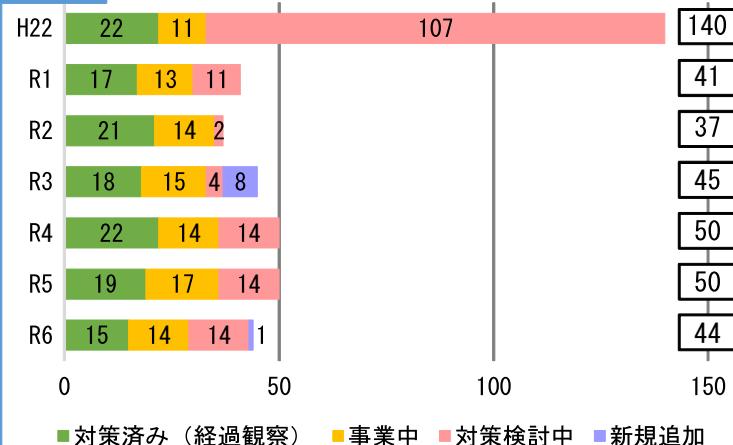
郡 山



福 島



磐 城

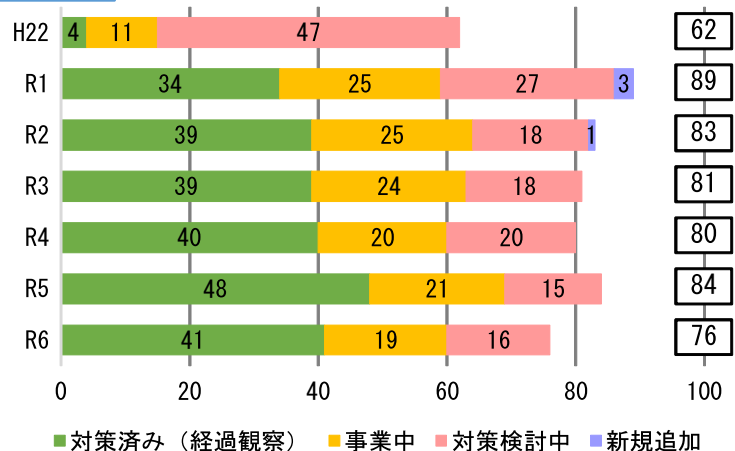


- 直近4年間連続で死傷事故率が**100件/億台km未満かつ重大事故未発生**の場合は、目標達成とし、【対策完了】とする。
- 対策検討中の区間については、対策検討中の継続を基本とするが、対策着手前に直近4年間連続で死傷事故率が**100件/億台km未満かつ重大事故未発生**の場合は、対策不要と判断し、【対策完了扱い】とする。

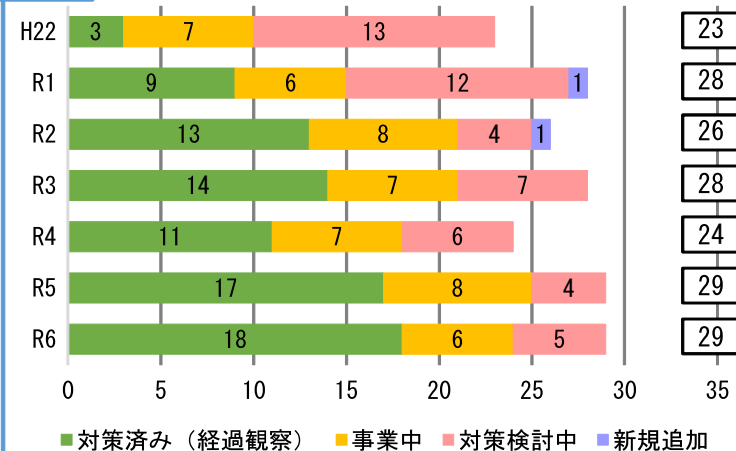
『事故ゼロプラン』の取り組み 代表的な区間数の推移

◆代表的な区間の対策状況別の内訳について

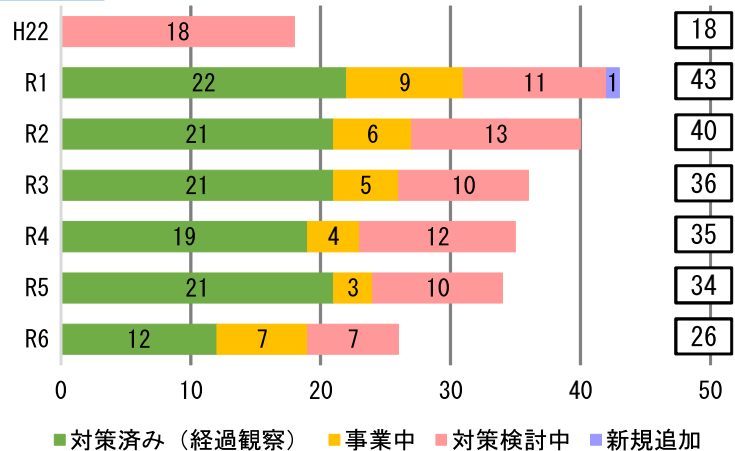
県全体



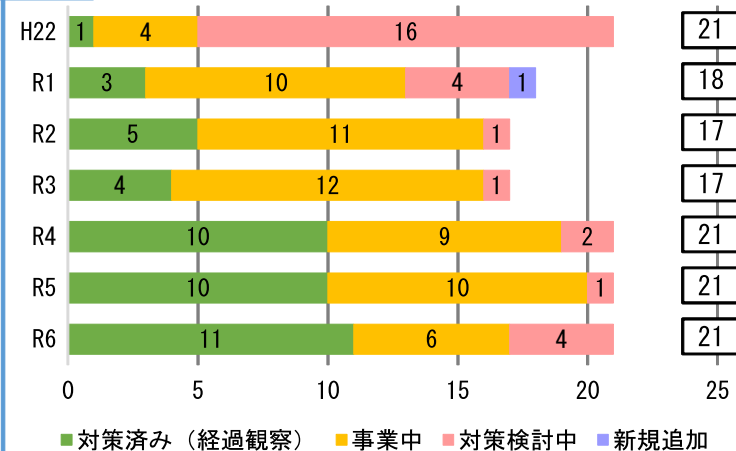
郡山



福島



磐城

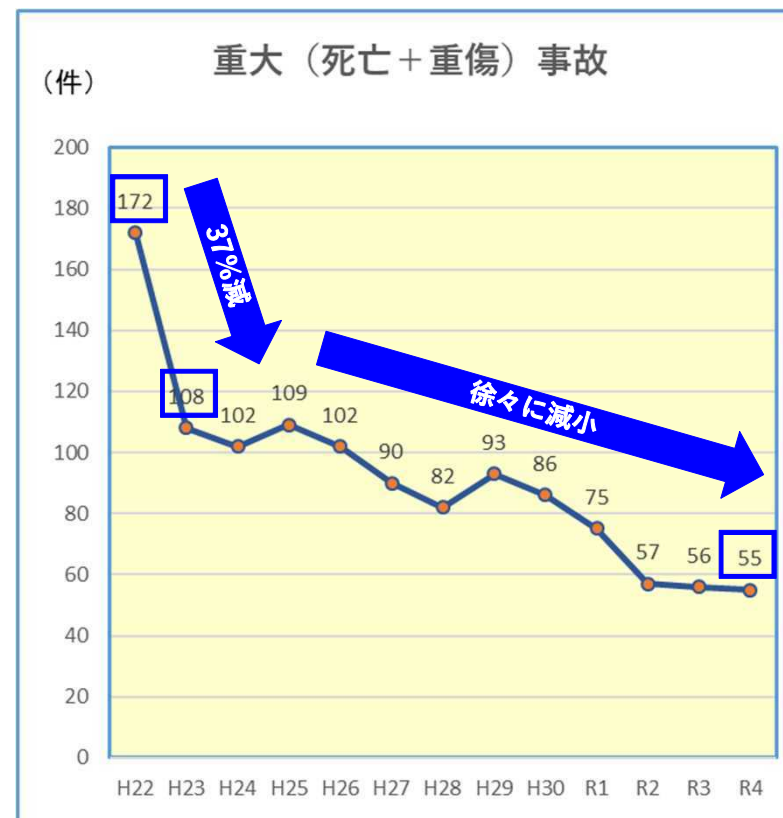
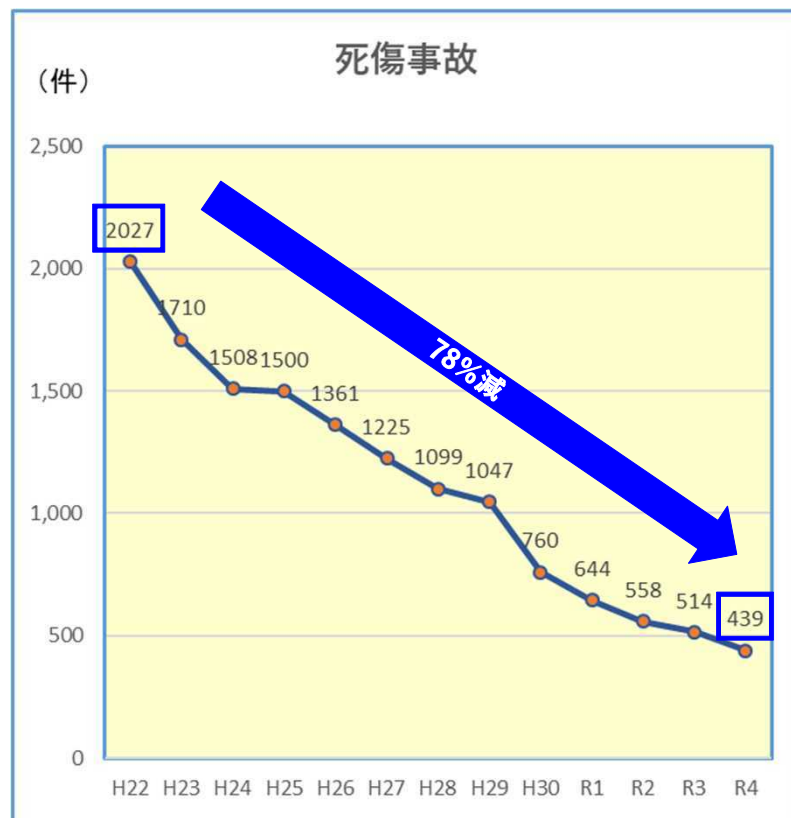


- 直近4年間連続で死傷事故率が100件/億台km未満かつ重大事故未発生の場合は、目標達成とし、【対策完了】とする。
- 対策検討中の区間については、対策検討中の継続を基本とするが、対策着手前に直近4年間連続で死傷事故率が100件/億台km未満かつ重大事故未発生の場合は、対策不要と判断し、【対策完了扱い】とする。

『事故ゼロプラン』の取り組み H22からの総括

1. 事故件数、重大事故の減少

- 死傷事故件数はH22から約78%減少している。
- 重大事故件数はH23に約37%減少し、その後は徐々に減少傾向である。



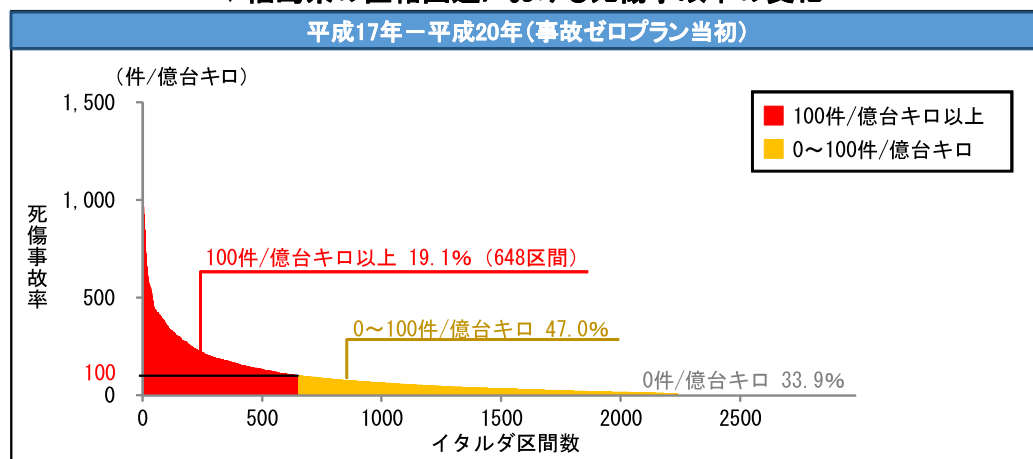
資料：交通事故・道路統合データベース（直轄国道について集計）

『事故ゼロプラン』の取り組み H22からの総括

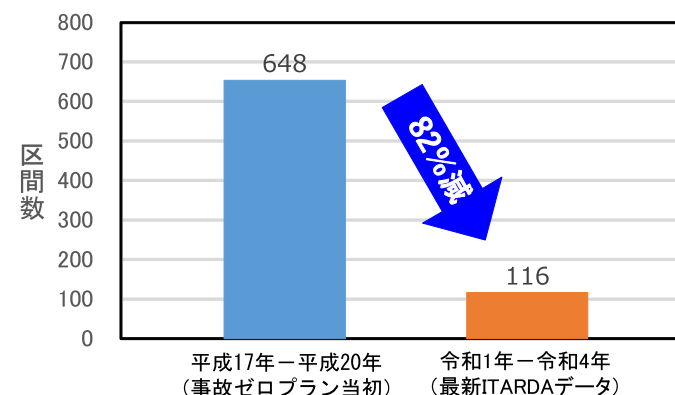
2. 福島県の直轄国道における死傷事故率の変化

- 直近4年間(令和1年～令和4年)における死傷事故率100件/億台キロ以上の区間数は、事故ゼロプラン当初(平成17～平成20年)と比べて約82%減少している。
- (平均)死傷事故率は、事故ゼロプラン当初と比べて約42%減少している。

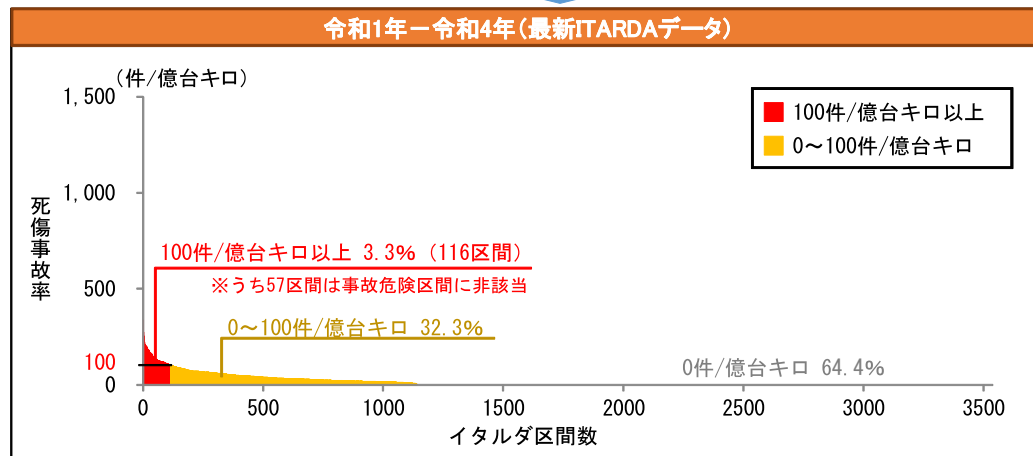
▼福島県の直轄国道における死傷事故率の変化



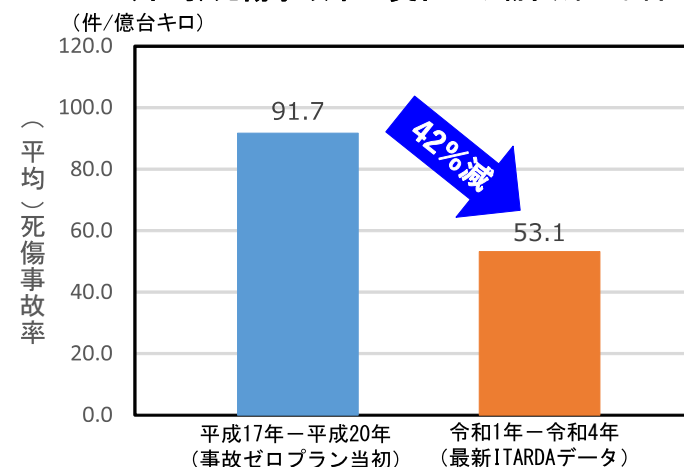
▼死傷事故率100件/億台キロ以上の区間数の変化



令和1年～令和4年(最新ITARDAデータ)



▼(平均)死傷事故率の変化 ※死傷事故率0の区間は除く



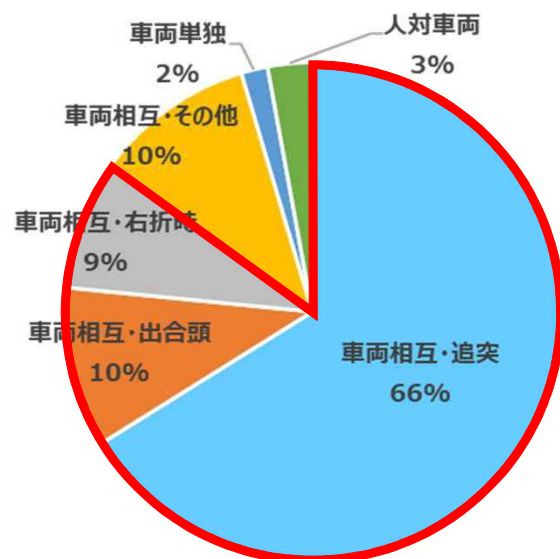
『事故ゼロプラン』の取り組み H22からの総括

3. 特徴的な事故類型の事故状況

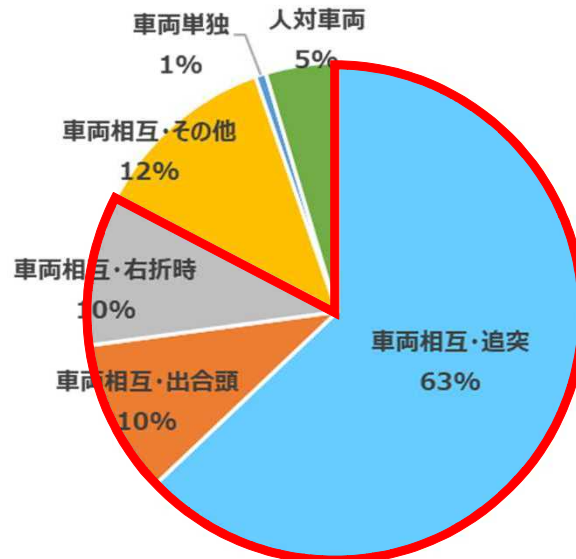
- ・ 福島県の直轄国道における特徴的な事故類型(車両相互・追突、出会い頭、右折時)は、事故ゼロプラン策定当時(平成20年-平成23年)から近年まで変化していない。
- ・ 一方、これらの特徴的な事故の件数は、事故ゼロプラン策定当時(平成20年-平成23年)から直近4年間(令和1年-令和4年)にかけて、約7割減少している。

直轄国道の特徴的な事故類型

(平成20年-平成23年)



(令和1年-令和4年)



資料: 交通事故・道路統合データベース(直轄国道について集計)

※事故類型の割合はほぼ変化なし

(件) 【車両相互・追突】



(件) 【車両相互・出会い頭】



(件) 【車両相互・右折】

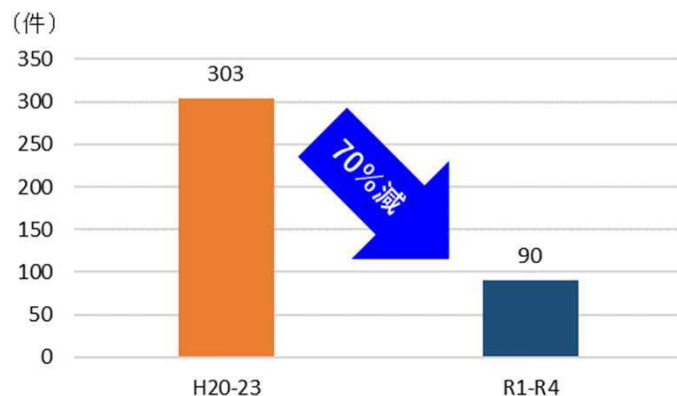


『事故ゼロプラン』の取り組み H22からの総括

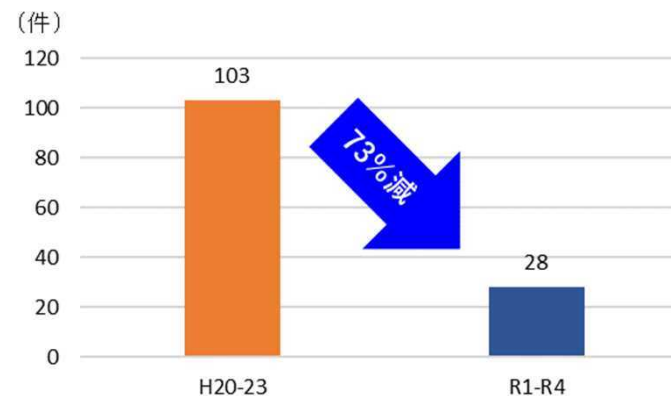
4. 交通弱者※1の事故 ※1 自動車に対して被害者となりやすい若齢者や高齢者の歩行者・自転車

- 交通弱者の事故件数は、全体で約70%減少した。
- 特に若齢者の事故の減少率が著しく、約73%減少している。

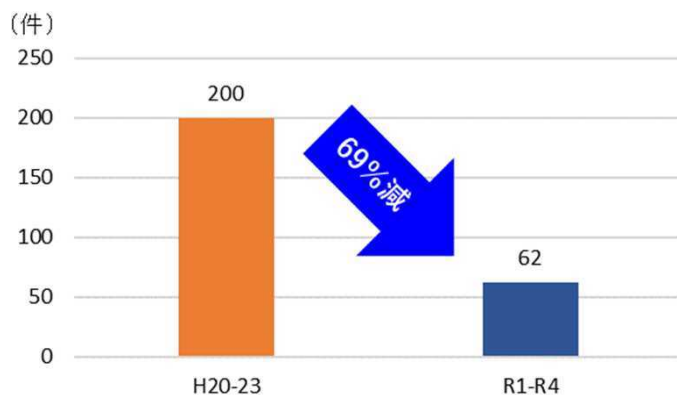
交通弱者全体の事故



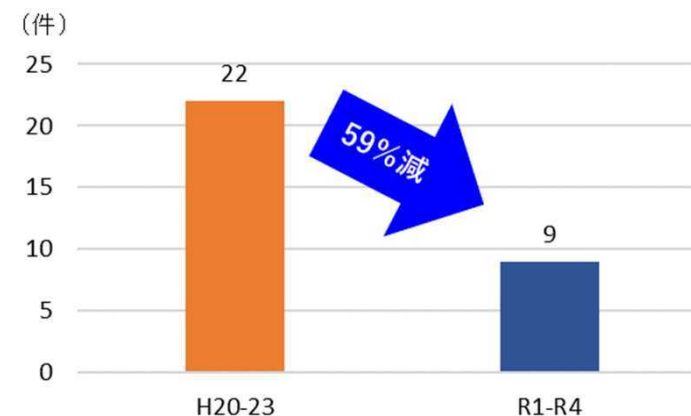
若齢者※2(歩行者・自転車)事故



高齢者※3(歩行者・自転車)事故



通学路※4事故(若齢者のみ)



資料: 交通事故・道路統合データベース(直轄国道について集計)

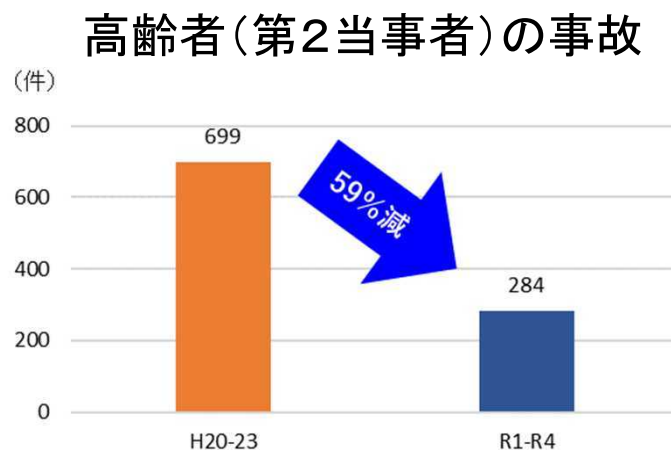
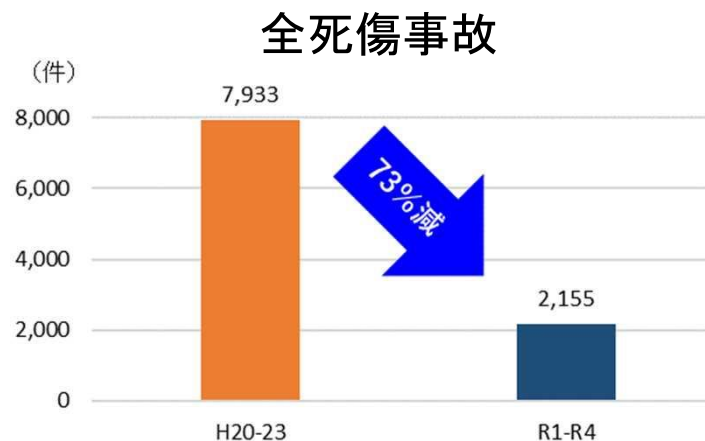
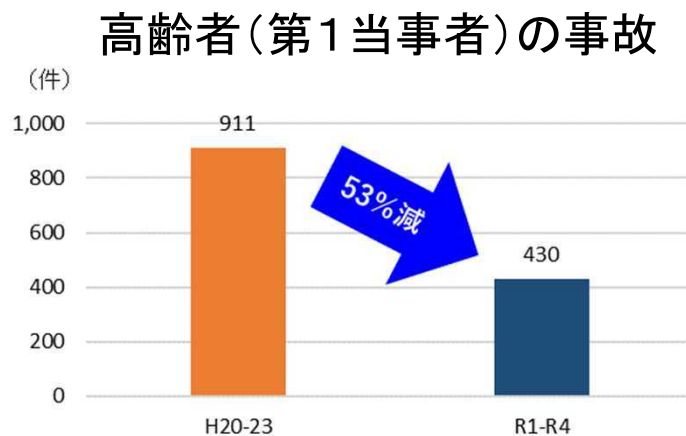
※2 若齢者: 0歳～15歳

※3 高齢者: 65歳以上

※4 事故危険区間リストから明らかになっている通学路区間

5. 高齢者の事故

- 高齢者が第1当事者である事故件数の減少率(約53%減)は、全死傷事故の減少率(約73%減)よりもやや低い。
⇒ 高齢者ドライバーに着眼した事故対策も今後検討、展開していくことが重要。



「事故危険区間」の取組の進捗状況について

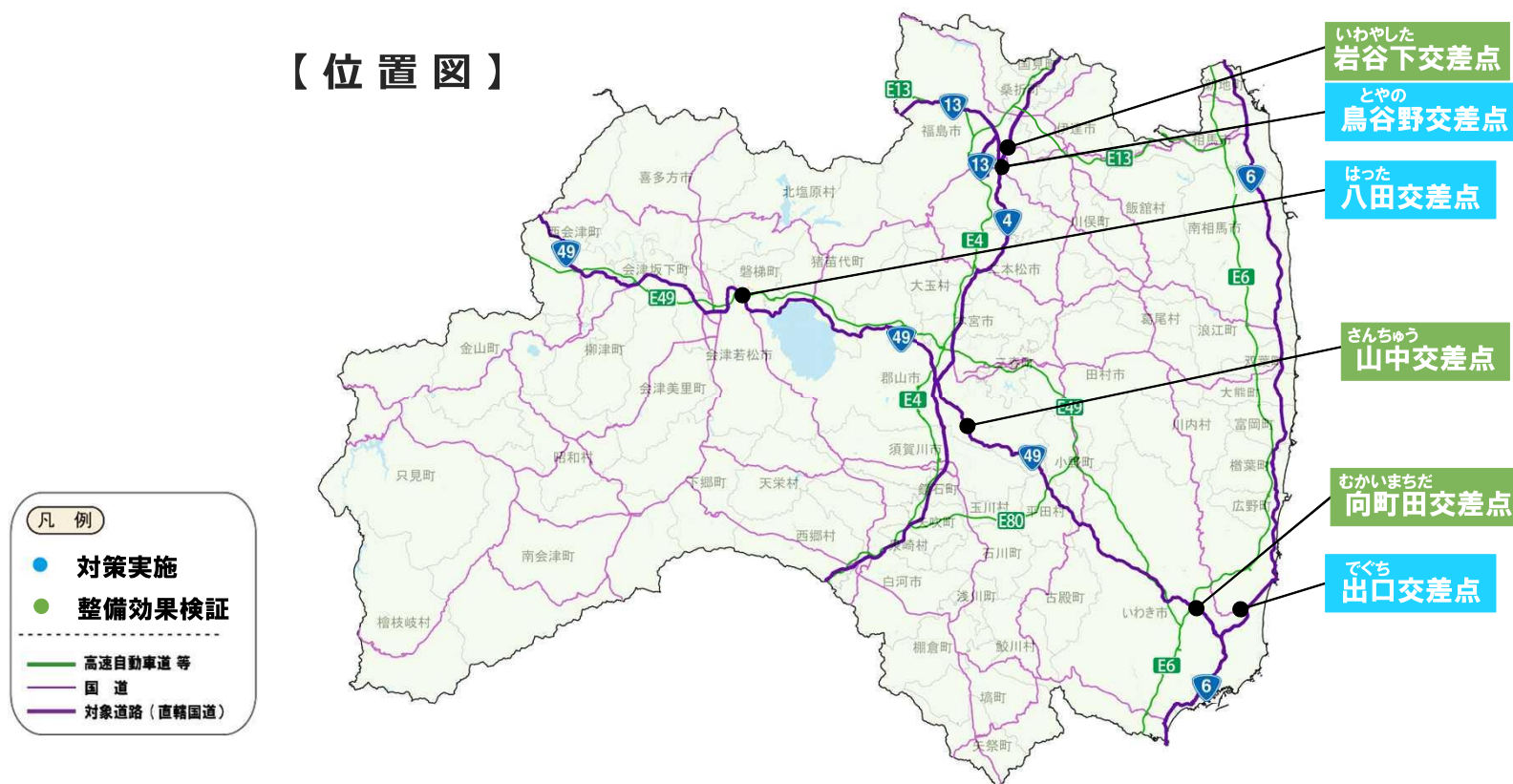
●事故危険区間のうち対策を実施した区間

路線番号	対策実施区間名称
4	とやの 鳥谷野交差点
49	はった 八田交差点
6	でぐち 出口交差点

●事故危険区間のうち整備効果の検証を行った区間

路線番号	整備効果検証 代表箇所名称
4	いわした 岩谷下交差点
49	さんちゅう 山中交差点
49	むかいまちだ 向町田交差点

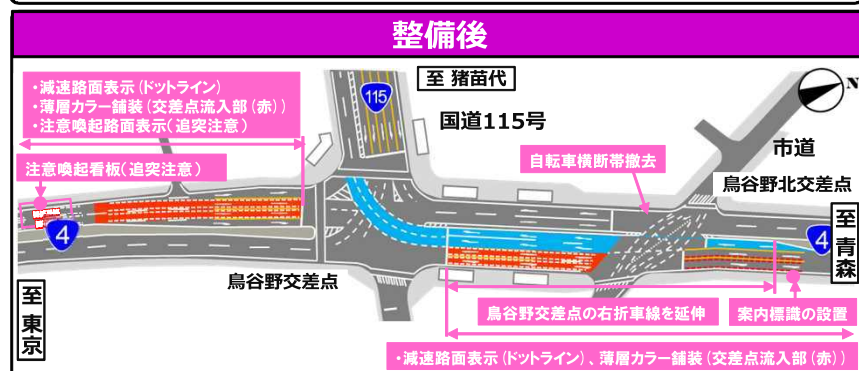
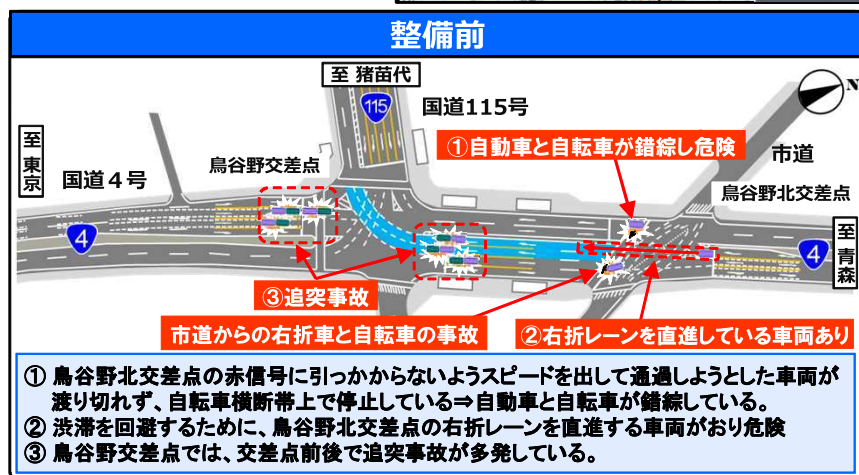
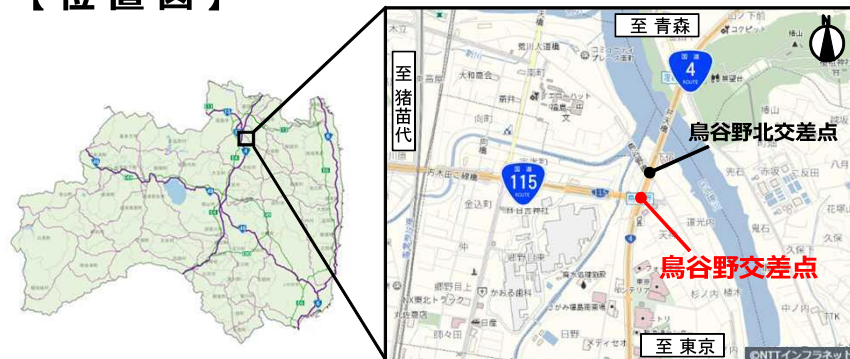
【位置図】



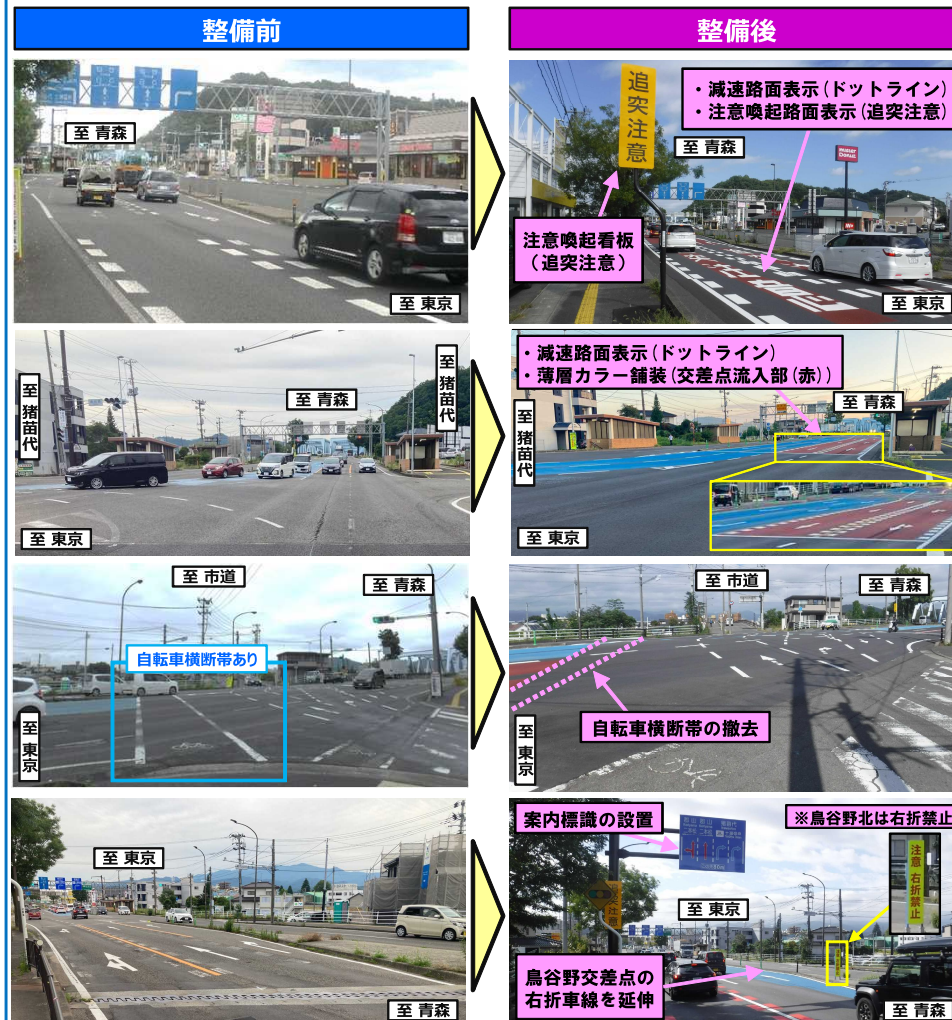
事故危険区間 対策実施区間の紹介【福島河川国道】

●一般国道4号 福島県福島市鳥谷野（鳥谷野交差点）（R6.8供用）

【位置図】



国道4号 鳥谷野交差点



- ・減速路面表示(ドットライン)、注意喚起路面表示/看板(追突注意)、交差点流入部のカラー舗装により、走行車両の速度抑制を図った。
- ・自転車横断帯撤去により、自動車と自転車による錯綜の解消を図った。
- ・鳥谷野北交差点を右折禁止にし、鳥谷野交差点の右折レーンとして活用することで、危険な車線変更の抑制および交通容量増加による渋滞緩和を図った。

事故危険区間 対策実施区間の紹介【郡山国道】

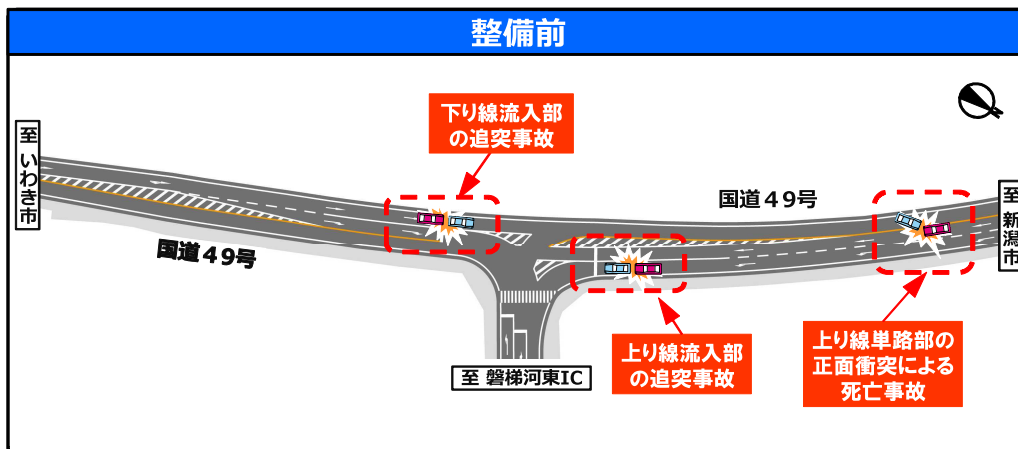
あいづわかまつ かわひがしまち はった はった

●一般国道49号 福島県会津若松市河東町八田（八田交差点）（R6.12供用）

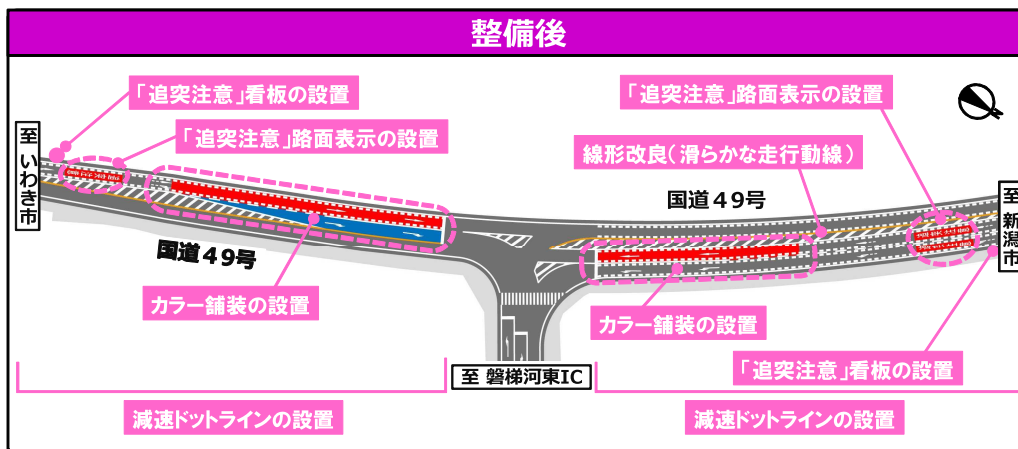
【位置図】



整備前



整備後



国道49号 八田交差点

整備前



整備後

カラー舗装の設置・
減速ドットラインの設置



「追突注意」の路面表示・
看板設置



【交差点流入部】

- ・磐梯河東ICにアクセスする交差点であり、上り線左折車両が卓越しており、追突事故が発生している。
- ・磐梯町役場付近に集積する工場等への通勤車両や観光周遊により左折車両の滞留による直進車両の阻害による渋滞が発生している。

【カーブ区間】

- ・新潟市方面に向かって緩やかな左カーブであり、速度超過による追突事故が発生している。

【交差点流入部】

- ・交差点流入部をカラー舗装とし速度抑制を図る。
- ・停止線から交差点シフト区間まで減速ドットラインを設置し速度抑制を図る。
- ・シフト区間に「追突注意」のカラー舗装による路面表示・標識を設置しドライバーへの注意喚起を図る。

【カーブ区間】

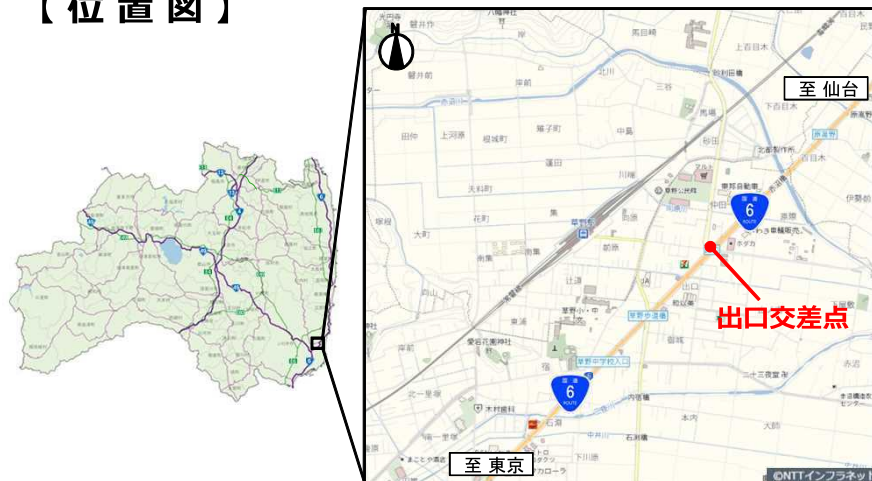
- ・カーブ区間の線形改良により滑らかな走行動線とし、車両の逸脱防止を図る。

事故危険区間 対策実施区間の紹介【磐城国道】

たいらしもかべやなかだ でくち

●一般国道6号 福島県いわき市平下神谷仲田（出口交差点）（R6.3供用）

【位置図】



国道6号 出口交差点

整備前



整備後

右折レーンのカラー舗装



直進車線のカラー化



追突注意看板の設置

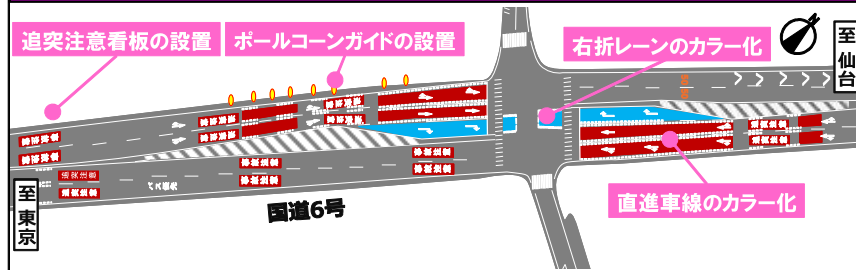


- 右折レーンのカラー化
⇒右折停止位置の明確化により、右折時の視認性が向上
- 直進車線のカラー化
⇒無理な右折車に対する安全意識の向上
- 追突注意看板の設置、ポストコーンガイドの設置
⇒沿道施設出入り車両に対する安全意識の向上

整備前



整備後

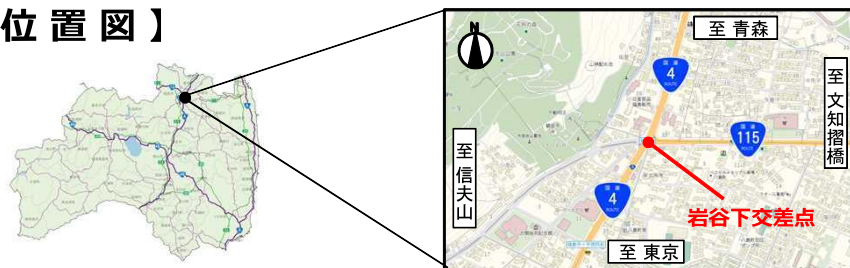


対策実施区間の整備効果について【福島河川国道】

●一般国道4号 福島県福島市入江町（岩谷下交差点）の事故対策（R4.3～R5.3施工）

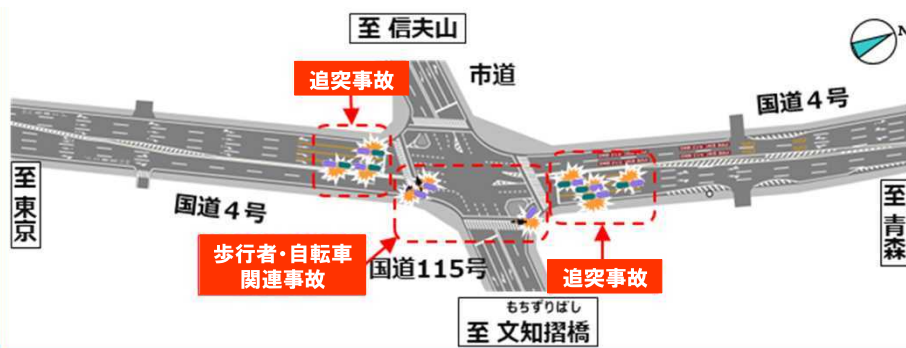
【事業の効果】①対策後、**ドライバーの安全運転意識が向上、安全性の効果を実感** ② 対策後の**死傷事故が減少**

【位置図】



事故状況の分析

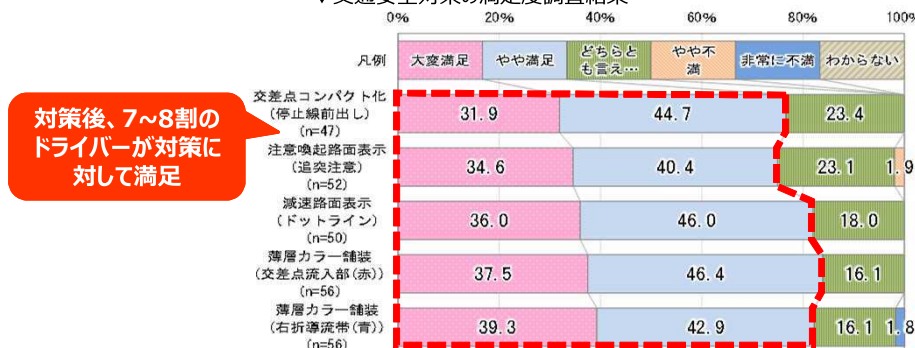
- 平成24年～令和3年の10年で36件（年平均3.6件）の死傷事故が発生
- 交差点流入部における追突事故が上下線合計で19件、歩行者・自転車関連事故が9件発生



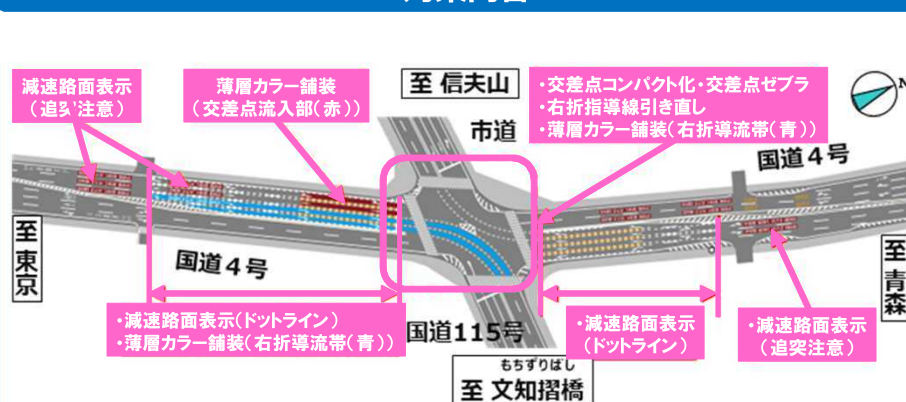
効果検証

①対策の効果を道路利用者が実感

▼交通安全対策の満足度調査結果

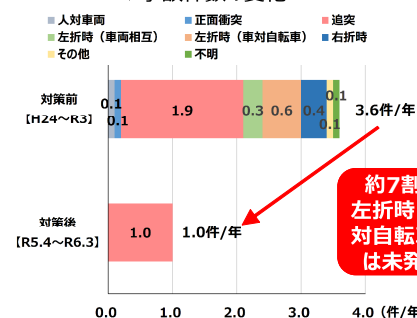


対策内容



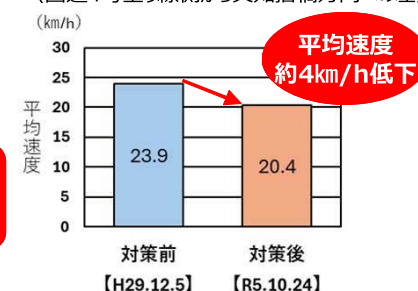
②対策後、交差点付近の安全性が向上

▼事故件数の変化



③左折時の走行速度が低下

▼左折時の走行速度の変化
(国道4号上り線側から文知摺橋方向への左折)



今後の展開

- 事故データ蓄積による継続的な効果評価を行い、効果が発現していない場合は事故対策の改善に努める

対策実施区間の整備効果について【磐城国道】

よしまち きたよしま むかいまちだ むかいまちだ

●一般国道49号 福島県いわき市好間町北好間向町田（向町田交差点）（R6.3供用）

【事業の効果】

対策により、死傷事故の発生
件数が減少・運転者が安全
性を実感

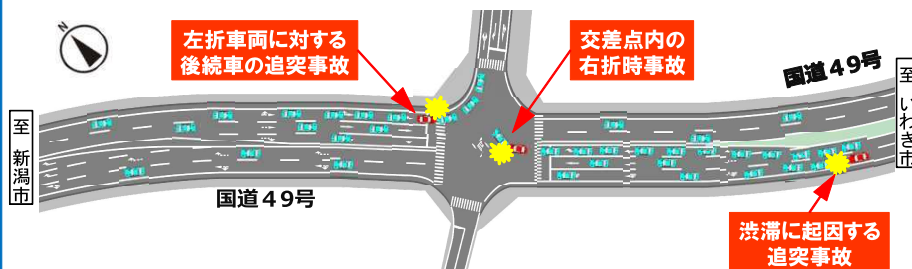


交差点内左折待ち
車両への回避行動
の解消による追突
事故の削減

事故状況の分析

- 平成25年～令和4年は10年間で計15件の死傷事故が発生
- 事故類型別では、追突事故が6件、右折事故が5件
- 右左折車両が多く、直進車両の交通を阻害し、渋滞が発生

交差点流入部における
追突事故の発生防止や
渋滞の緩和を図る

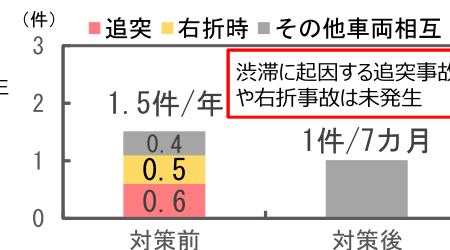


効果検証

○事故件数の減少

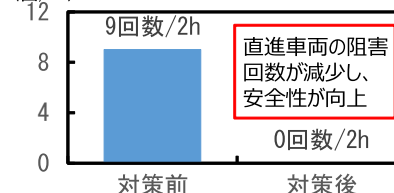
- 対策後、死傷事故発生件数が減少
- 対策後の事故は追突事故、右折事故は未発生

※事故データ：H25～R4:交通事故総合DB：事故別データ
R6：福島県警察事故原票データ
・集計期間 対策前：H25～R4
対策後：R6.4～R6.10
・集計範囲：70.02kp～74.86kp（交差点流入部）



○対策による安全性の変化

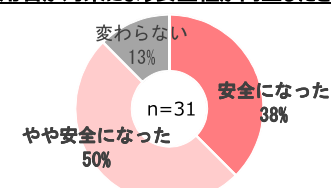
- 対策後の右折滞留末尾の直進阻害は未発生 (回/2h)



▲直進車両の阻害回数の変化

調査方法：交通学動調査
対象の挙動：右折車線末尾における直進車両の阻害
調査期間 対策前：令和5年3月1日(水) 7:00～9:00
対策後：令和6年11月12日(火) 7:00～9:00

- 右折レーン設置の安全性について、**全体の約9割の利用者が対策により安全性が向上したと回答**



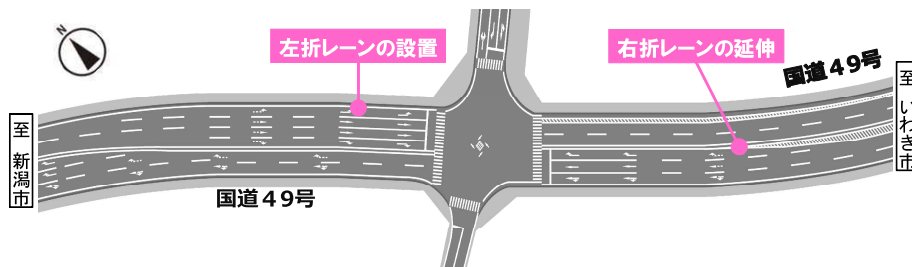
▲対策による安全性の変化

対象者：向町田交差点近くの好間工業団地連合会に所属する企業
サンプル数：31票/72票（43.1%）
調査方法：アンケート調査
調査期間：令和6年11月22日(金)～令和6年12月6日(月)

対策内容

【追突事故対策】

- 交差点流入部における追突事故の防止のため右折レーンを設置し、右折待ち車両への回避行動を解消



残存する課題

○対策効果の把握

- 対策前の課題となっていた交通事故や危険挙動が未発生。一方で、未着目の事故が発生。
- 当該箇所について、対策10ヵ月後の事故発生状況、企業アンケート結果から対策効果の発現を確認。

今後の展開

- 経過観察により、引き続き、対策効果の確認を行います。

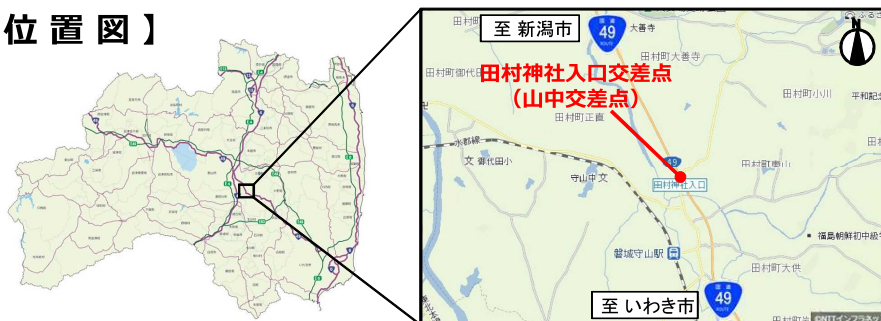
対策実施区間の整備効果について【郡山国道】

こおりやま たむらまち たむらじんじゃ いりぐち さんちゅう

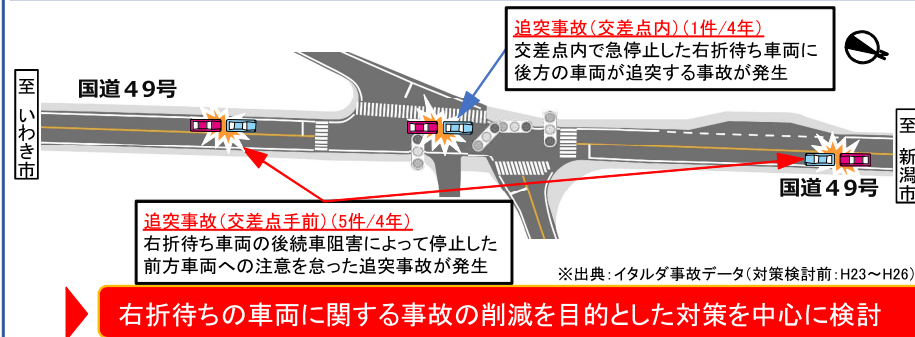
●一般国道49号 福島県郡山市田村町 田村神社入口交差点（山中交差点）の事故対策（R6.4月供用）

【事業の効果】対策後は、追突事故の要因となっていた
危険挙動や事故リスクが低減、道路利用者が安全性向上を実感

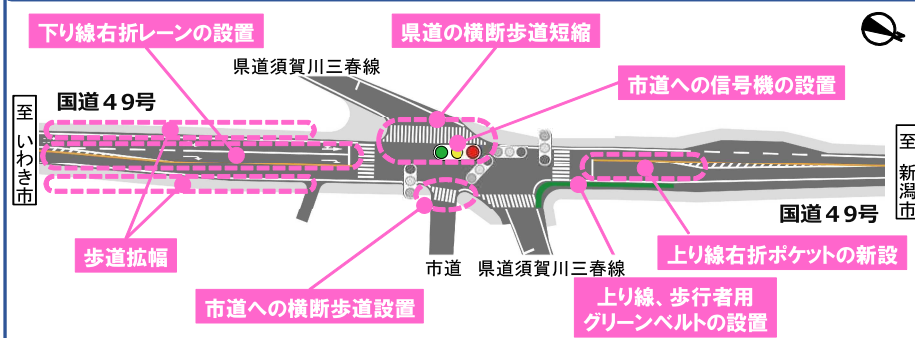
【位置図】



事故状況の分析



対策内容



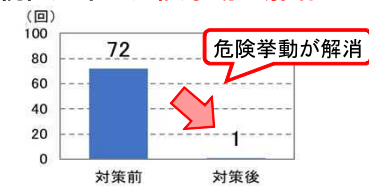
効果検証

①交通挙動による評価

■上下線とも右折滞留車両に起因する後続直進車の危険挙動が解消



▲下り線の回避挙動(すり抜け直進)



▲上り線の回避挙動(すり抜け直進)

出典：対策前R3、対策後R6挙動調査

②潜在的な事故リスクによる評価

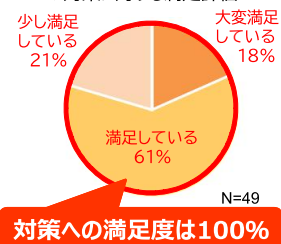
■上下線とも交差点流入部の急減速が減少し、事故リスクが低減



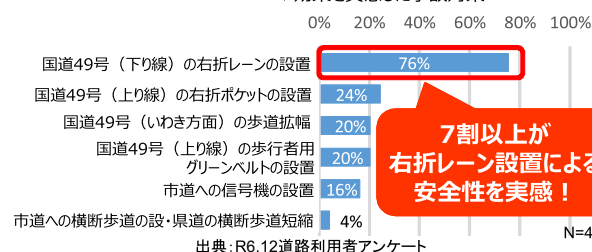
③アンケート調査による評価

■道路利用者が対策に対する高い満足度、安全性・快適性の効果を実感

▼対策に対する満足評価



▼効果を実感した事故対策



・対策前は、右折の進路が分かりづらいうえ対向車も多く苦労しましたが、
現在は改善され右折しやすくなりました。
・右折車による信号待ちに詰まることがなくなり、良い対策だと思います。

▲道路利用者の声

今後の展開

○死傷事故データ等の蓄積を図り、効果検証を継続する。

令和6年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

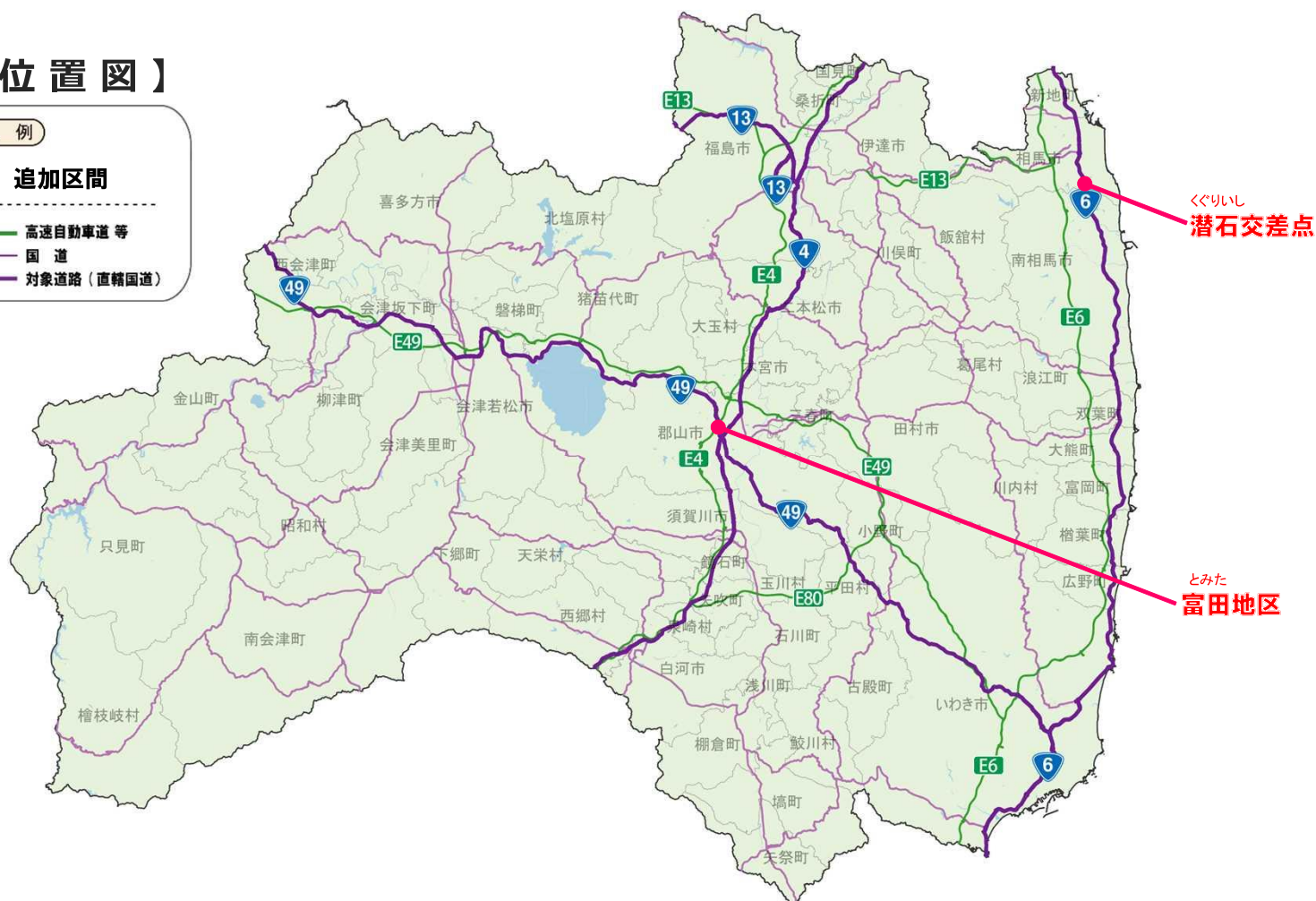
～事故危険区間（代表的な区間）
の追加選定について～

事故危険区間（代表的な区間）の追加区間について

- 死傷事故データの更新結果および自治体要望により、「事故危険区間（代表的な区間）」に新規 2 区間を追加

路線番号	代表的な（公表）区間への追加区間名称
6	そうま ほだた くぐりいし くぐりいし 相馬市程田潜石（潜石交差点）
49	こおりやま とみたまち あざ ごんげんばやし とみた 郡山市富田町字権現林（富田地区）

【位置図】



事故危険区間の追加（一般国道6号 相馬市程田潜石（潜石交差点））【磐城国道】

- 一般国道6号 潜石交差点における死傷事故の発生状況、道路利用者からの指摘内容をふまえ、交通安全上の課題が大きいと判断し、当該区間を事故危険区間に追加する。

対象区間の概要

位置図



- 対象区間は、国道6号と県道394号からなる信号交差点。交差点より北側は、相馬バイパス（H19供用）。
- 周辺には、自動車教習所、ゴルフ場、住宅団地が立地。
- 既設対策は、従道路の右折指導線（カラー舗装）のみ。

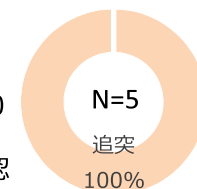


©NTTインフラネット、Maxar Technologies を加工して作成

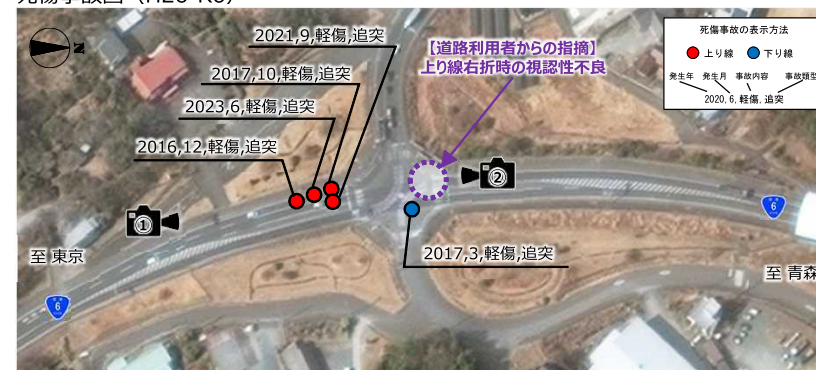
対象区間の課題

死傷事故、道路利用者からの指摘状況

- 死傷事故率70.5件/億台キロ（管内68位）
※管内平均死傷事故率53.1件/億台キロ
- 交差点流入部および交差点内で、追突事故が5件/10年発生。
- 道路利用者より、「北側から右折する際に対向車を確認しづらい」との指摘あり（R6Webアンケート調査より）。



死傷事故図（H26-R6）



死傷事故：H26～R4はイタリア事故データ、R5～R6は警察事故原票データより整理
地図：©NTTインフラネット、Maxar Technologies を加工して作成

現地の状況



写真①：停止線付近で急ブレーキを踏む車両



写真②：上り線右折時の視認性

写真：R6.9.25 撮影

事故危険区間の追加（一般国道49号 郡山市富田町字権現林（富田地区））【郡山国道】

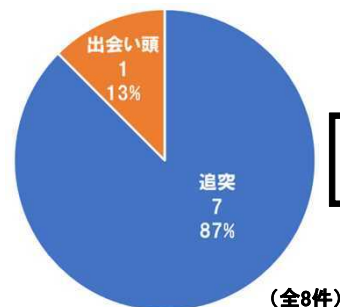
一般国道49号 富田字権現林地内の当該区間（富田地区）には停車帯のないバス停があり、バス乗降中の渋滞や混雑発生、それに伴う追突事故が多発している。自治体からの対策要望もあることから、交通安全上の課題が大きいと判断し、当該区間を事故危険区間に追加する。

事故状況

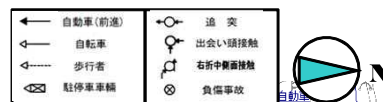
- 死傷事故率は19.6件/億台キロ（R1-R4）。
- 主要渋滞区間に位置し、交通量は38,584台/日と多く、バス停車帯がないため朝夕混雑時の旅行速度も19.4km/hと低速（R3センサス）
- 上記渋滞に起因した追突事故も発生⇒自治体要望あり



▼事故類型別発生件数

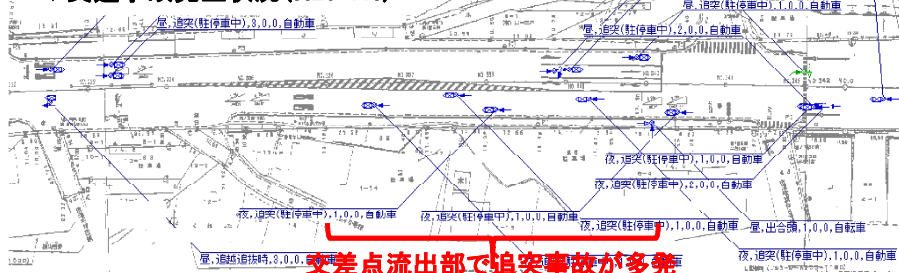


資料：イタルダデータ（H25～R4）



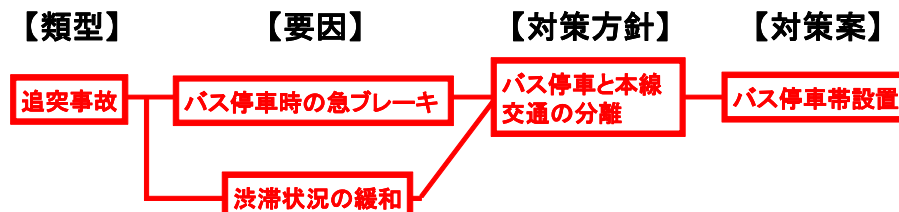
▼現況の事故発生位置

▼交通事故発生状況（H25-R4）

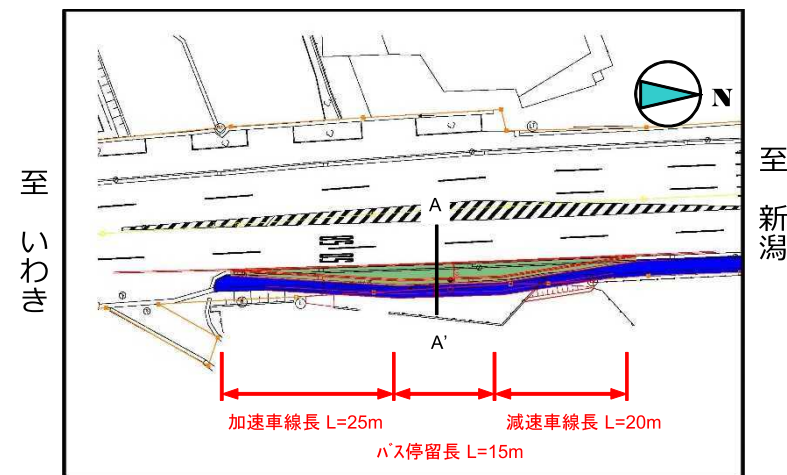


事故対策

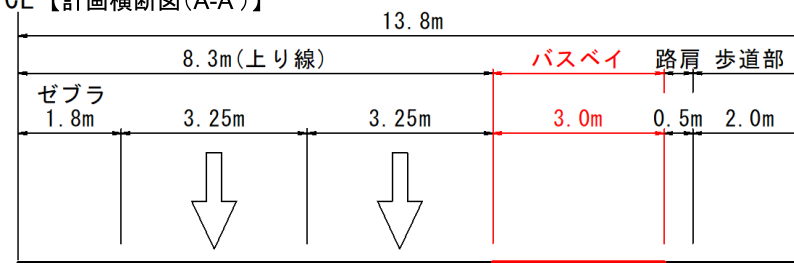
▼事故対策フロー



▼事故対策（案）



CL【計画横断面図（A-A'）】



令和 6 年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～事故ゼロプランの更新について～

『事故ゼロプラン』の課題・更新方針

「事故ゼロプラン」は平成22年度にスタートし、現在まで継続的にモニタリング等が実施されてきたが、大きく2つの課題があったため、昨年度から更新方針を検討。

- 昨年度(R5年度)は、「事故ゼロプラン」の課題に対する改善方針および更新案を提示。
- 本年度(R6年度)は、具体的な更新方法や抽出基準の考え方について検討し、更新案を提示。

R5 年度	【課題①】 「事故ゼロプラン」は、平成22年度に策定されて以降、抜本的な更新が行われていない。 策定後10年以上が経過し、事故発生状況も大きく変化している。 ⇒死傷事故率100件/億台km以上の箇所は、H22年度策定当時は351区間であったが、R3イタルデータでは127区間に減少。うち67区間は、H22年度策定時以降に100件/億台kmを超過し、それらには事故ゼロプランに未登録の箇所が多く存在。 ⇒未登録箇所を対策（事業化）する場合は、その都度、安推連に諮り事故ゼロプランに追加登録する必要がある。	【課題②】 幹線道路での事故対策として「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」の2つの枠組みが存在。 類似する取り組みが存在し、すみ分けが不明瞭で説明性に問題がある。 ＜主な違い＞ ①事故危険箇所は5年ごとに更新。（事故ゼロプランは更新なし ※事業の必要性が高い区間を適宜追加） ②抽出条件（閾値）が異なる。 ③対象路線が異なる。（事故ゼロプランは直轄国道のみ、事故危険箇所は直轄国道と県管理道路が対象）
	【改善方針Ⅰ】 最新の事故発生状況が事故ゼロプランに反映できるようにする。 【改善方針Ⅱ】 速やかにPDCAサイクルを展開できるようにする。	【改善方針Ⅲ】 「事故ゼロプラン」と「事故危険箇所」の抽出条件を統一する。 【改善方針Ⅳ】 「事故ゼロプラン」と「事故危険箇所」の建付けを明確化する。
	【更新案①】 事故ゼロプランの更新は事故危険箇所と同時期（5年ごと）とする。	【更新案②】 事故危険箇所候補を事故ゼロプランとして位置づける。

R6 年度	「事故ゼロプラン」の更新時期の見直し ・具体的な更新時期を設定。 詳細はP.3に掲載	【新規】「事故ゼロプラン（事故危険区間）」の抽出基準の見直し ・具体的な抽出基準の考え方や抽出指標を提示。 ・県管理区間も位置付けるか検討。 詳細はP.4～6に掲載
	【新規】“対策完了後のフォローアップ”の見直し	
	・「対策完了/対策完了扱い」となった区間は、「事故危険区間」として登録され続けている。⇒見直し案を提示 詳細はP.7～10に掲載	

『事故ゼロプラン』の更新時期の見直し

■「事故ゼロプラン」の更新時期の見直し

“次期”事故危険箇所が指定されるのは、**令和8年度末(令和9年3月)**が想定される。

【審議①】：「事故ゼロプラン(事故危険区間)」の更新は、「事故危険箇所」の更新年度と同じ**令和8年度(令和9年3月)**とする。

【審議②】：「事故ゼロプラン(事故危険区間)」は、「事故危険箇所」と合わせて**5年ごとに更新**する。

■「事故危険箇所」の更新時期

	H31/R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1
第5次社会資本整備重点計画													
第6次社会資本整備重点計画													
第7次社会資本整備重点計画													

検討期間

R4.3指定(対象事故データ：H27～H30)

R2-R5イタルダ (R2.1～R5.12)

検討期間

R9.3指定※想定(対象事故データ：R2～R5)

計画期間:5年間 (R8～R12)

■「事故ゼロプラン」の更新時期

	H22年度	...	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	4 7 10 1		4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1
H22事故ゼロプラン策定時													

H22年度以降は未更新

【審議①】
R9.3に事故ゼロプラン(事故危険区間)を更新
(対象事故データ：R2～R5)

	H31/R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1
事故危険箇所と事故ゼロプランの連動案													

R2-R5イタルダ (R2.1～R5.12)

検討期間

【審議②】計画期間:5年間 (R8～R12)

『事故ゼロプラン（事故危険区間）』の抽出基準の見直し

■「事故ゼロプラン(事故危険区間)」の抽出基準の見直し

【方針①】：「事故危険箇所」の【抽出基準A,B】は、「(新)事故ゼロプラン」の抽出基準にも踏襲する。

【方針②】：「(旧)事故ゼロプラン」の抽出基準のうち条件①は、「(新)事故ゼロプラン」の【抽出基準C】として位置付ける。

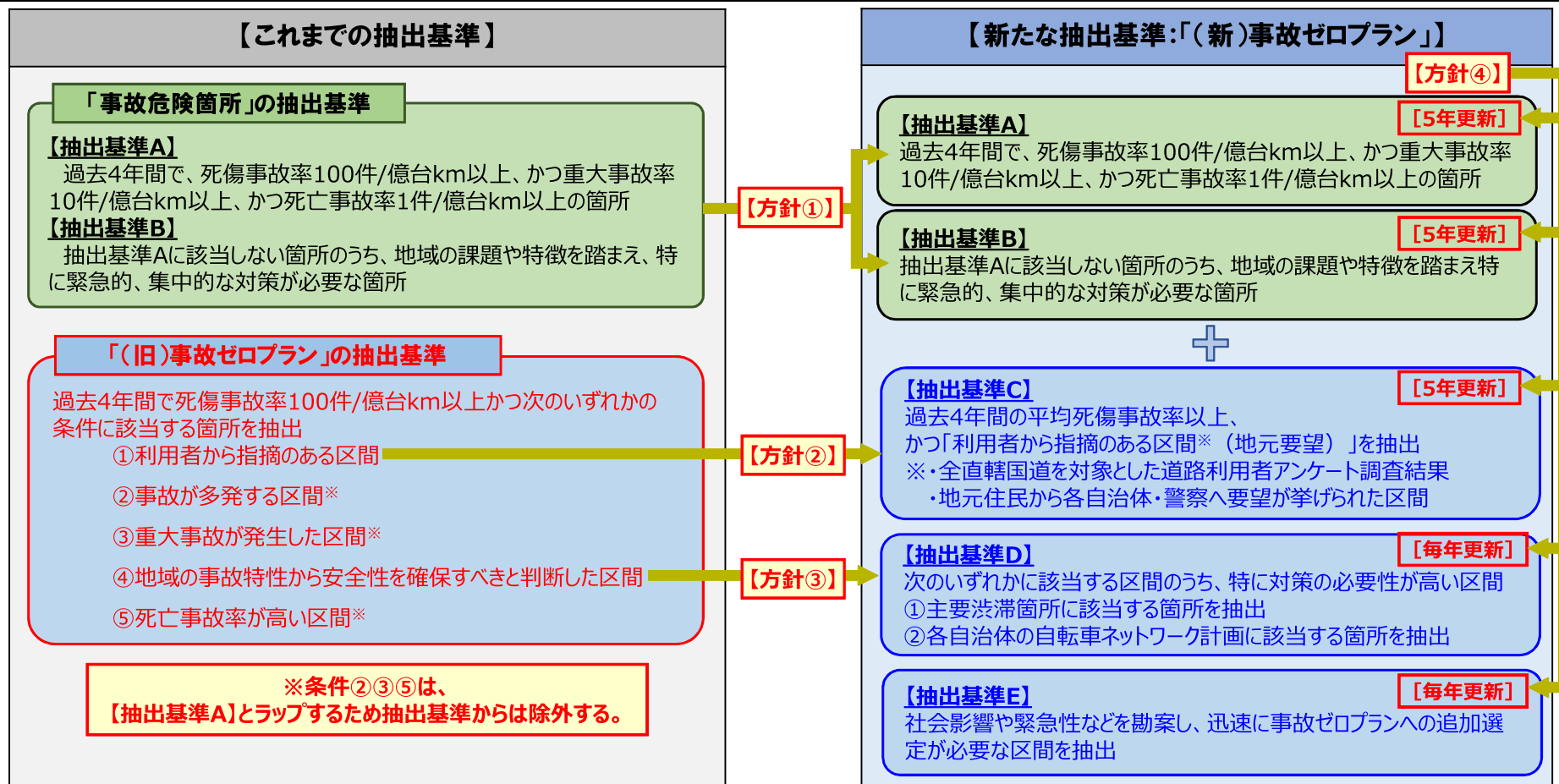
※条件②③⑤は、【抽出基準A】とラップするため抽出基準からは除外する。

【方針③】：「(旧)事故ゼロプラン」の抽出基準のうち条件④は、「(新)事故ゼロプラン」の【抽出基準D】として位置付ける。

➤ 地域特性①・・・福島県内の全死傷事故の約6割が追突事故である⇒その多くは渋滞が起因した事故であると思われる。

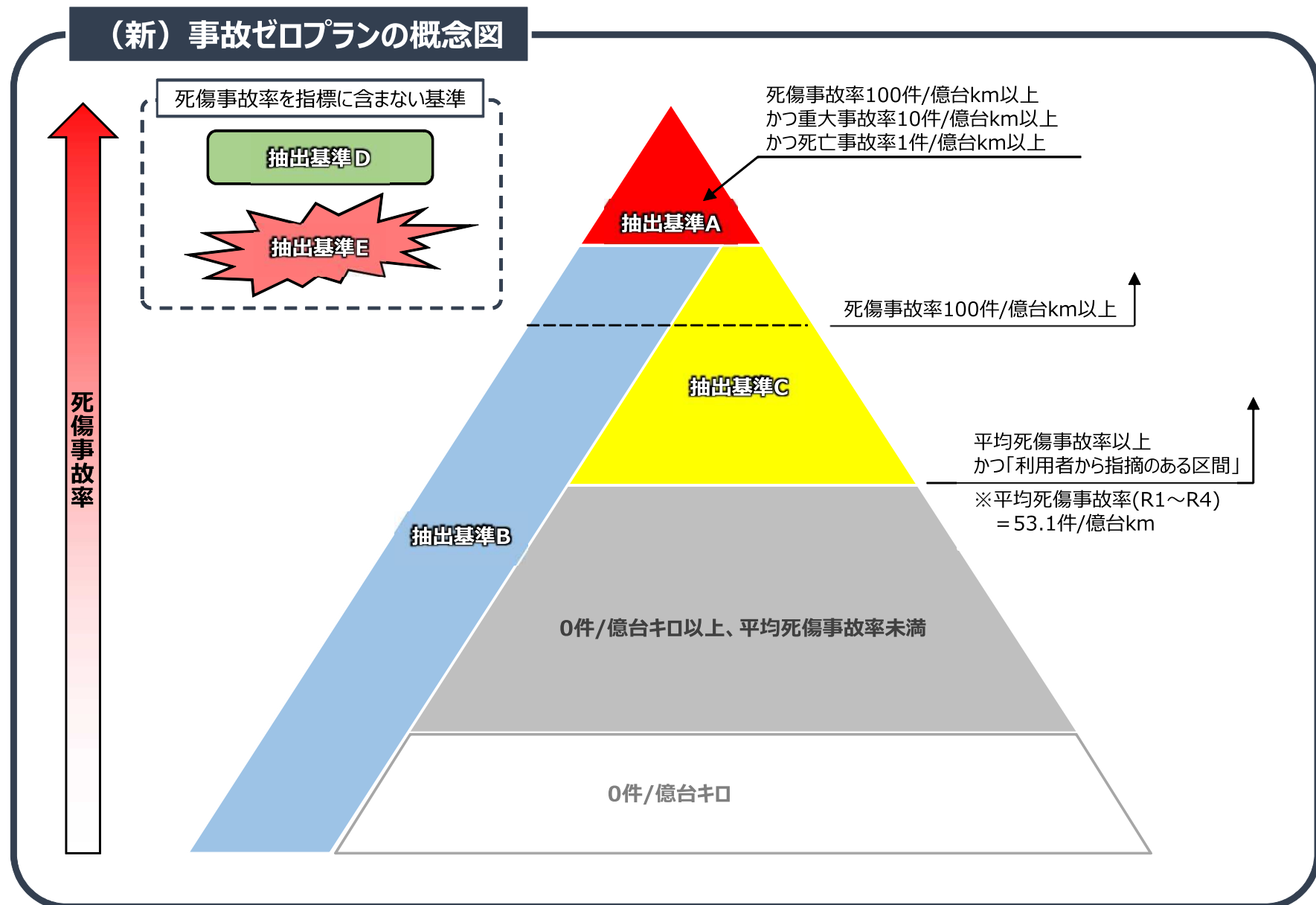
➤ 地域特性②・・・自転車活用推進計画や渋滞対策の一環であるTDM政策に伴い、自転車利用の需要は加速すると思われる。

【方針④】：【抽出基準A,B,C】は5年更新、【抽出基準D,E】は毎年更新とし、随時、事故危険区間の追加選定を行う。



『事故ゼロプラン（事故危険区間）』の抽出基準の見直し

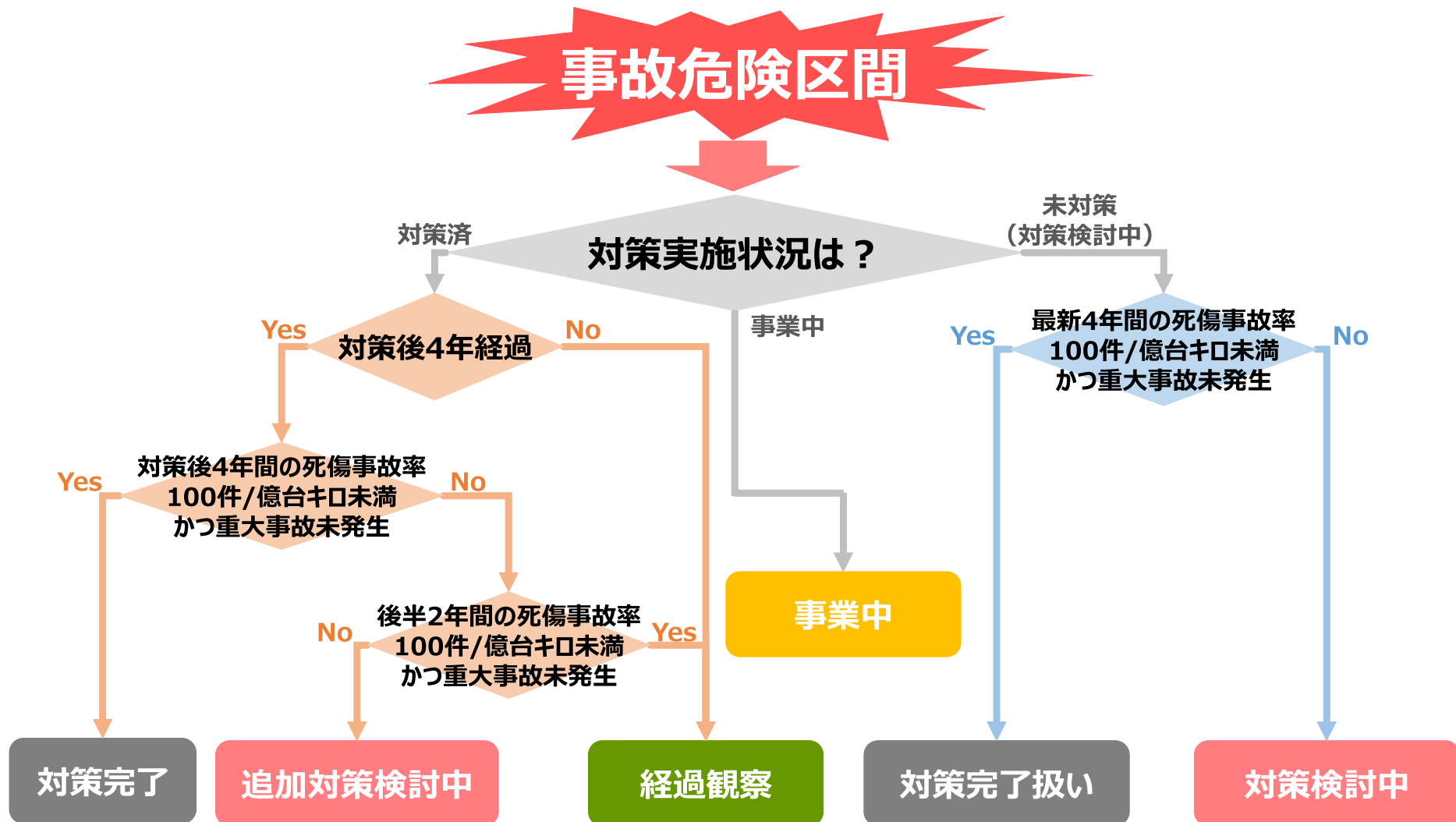
- 「(新)事故ゼロプラン」の概念図を以下に示す。



対策完了・経過観察・追加対策検討区間の判断基準の考え方【現行】

【対策状況の判定フロー（現行）】

- 事故危険区間の対策の実施状況や対策実施後の事故発生状況により、「対策完了」・「追加対策検討」・「経過観察」を判定する。



対策完了・経過観察・追加対策検討区間の判断基準の考え方【R5見直し案】

【対策状況の判定フロー見直し案(R5年度)】

- 昨年度は、現行の課題に対する改善案を検討し、R5年度安推連で提案している。

《R5年度安推連での指摘事項》⇒未対策区間について、個別の事故減少要因も踏まえて判断するとすると、判断基準が難しい。
道路管理者の判断となると思うが、恣意的基準とならないように、判断基準を示しておくことが必要。

【課題①】

事故データのみで判定しているため、区間毎の選定理由に対応した対策完了の判定が行えていない場合がある。
(利用者指摘の内容が解決したかなど)

【課題②】

未対策区間については、最新4年間の事故データでのみ判定するため、事故データでのみで「対策完了扱い」と判断されるケースが生じ、適切な対応を行う前に対策完了と判定される場合がある。

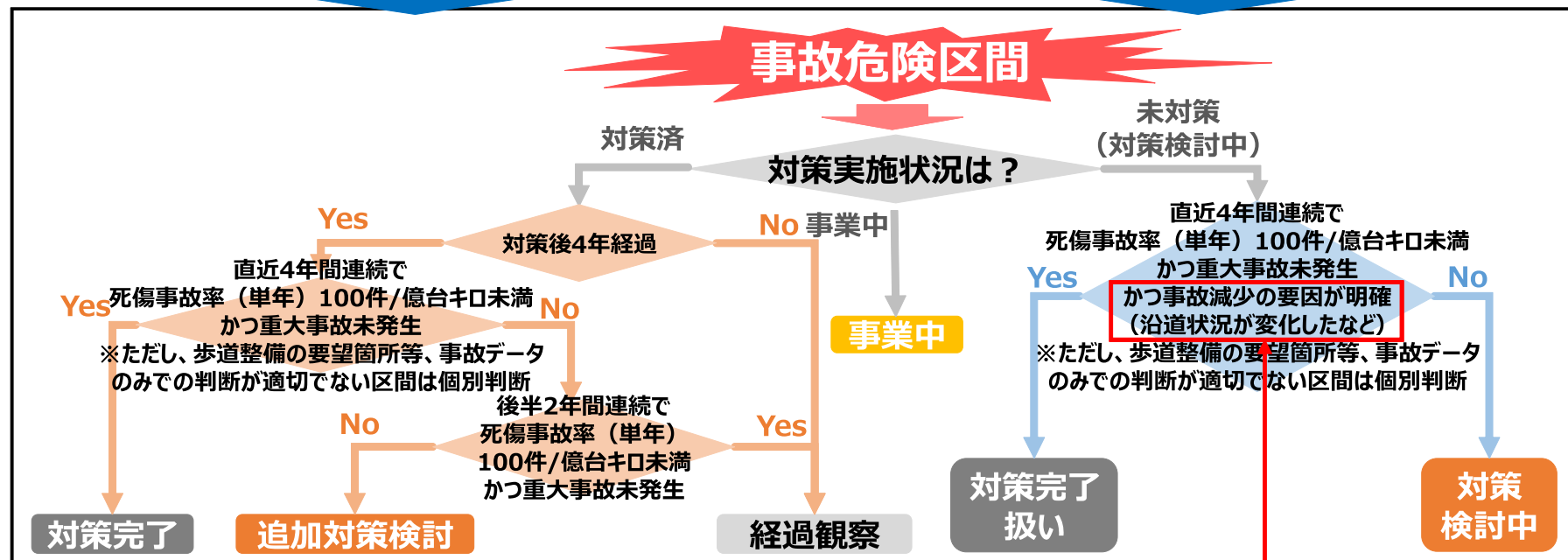
【改善案①】

事故ゼロプランの抽出条件を踏まえた判定とする。従来通りの事故データによる判定を基本とするが歩道整備の要望箇所等、事故データのみでの判断が適切でない区間は、個別に判断する。

【改善案②】

対策区間は、事故減少要因も踏まえて対策完了扱いとするかを判断

R5年度安推連の経緯

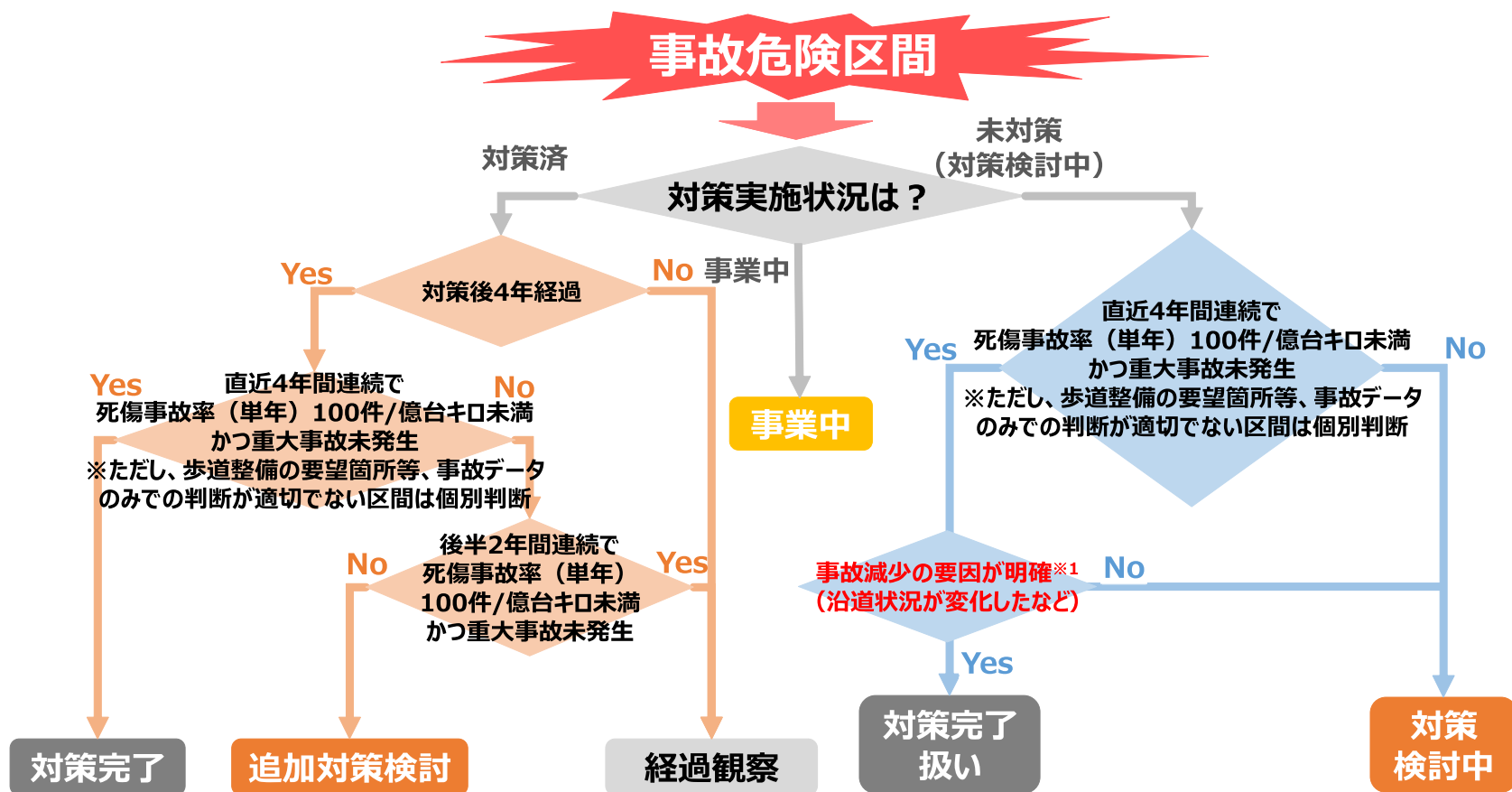


《R5年度安推連での指摘事項》：恣意的基準とならないように、判断基準を示しておくことが必要。

対策完了・経過観察・追加対策検討区間の判断基準の考え方【R6見直し案】

【対策状況の判定フロー見直し案(R6年度)】

- R5年度安推連の指摘事項を踏まえ、“**事故減少の要因が明確か否かの判断**”をフローチャートに追加する。
- 併せて、**事故減少の要因が明確な場合の具体的なケースを追記**する。

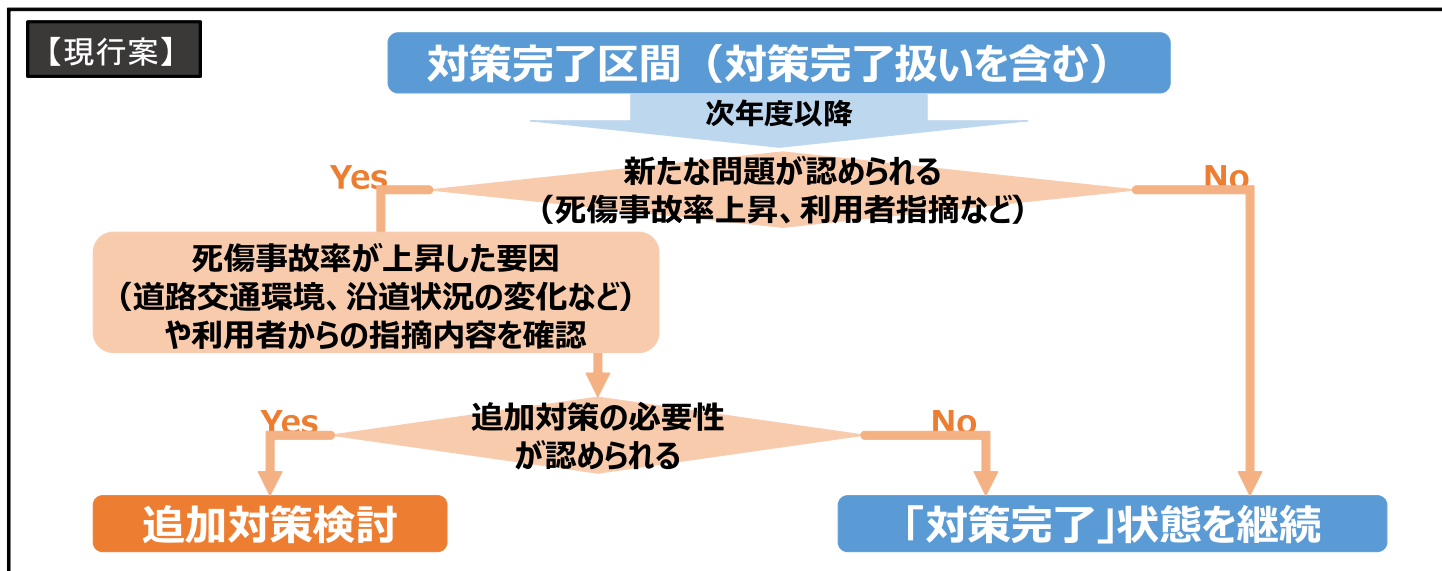


※1 事故減少の要因が明確となった区間(例)を下記に示す。

- ○○○交差点/単路⇒例) 新たなバイパス供用等により交通量が転換され、一般国道の交通量が減少し、事故リスクが減少したため。
- ○○○交差点 ⇒例) 沿道の大型商業施設閉店・移転により、沿道乗り入れによる交通量が無くなり、事故リスクが減少したため。

対策完了後のフォローアップ【現行】

- これまでは、「対策完了」とした後も最新の事故データによるモニタリングを継続実施していた。
⇒事故が多発するなど、対策の必要性が認められる場合は追加対策検討箇所と位置づけていた。
- 【課題①】：「対策完了」の区間について、フォローアップ後も「事故危険区間」として登録され続けている。
- 【課題②】：1年単位の突発的な死傷事故率の増加に伴い、「追加対策検討」に選定される懸念がある。



現行の“対策完了後のフォローアップ”には、以下の課題がある。

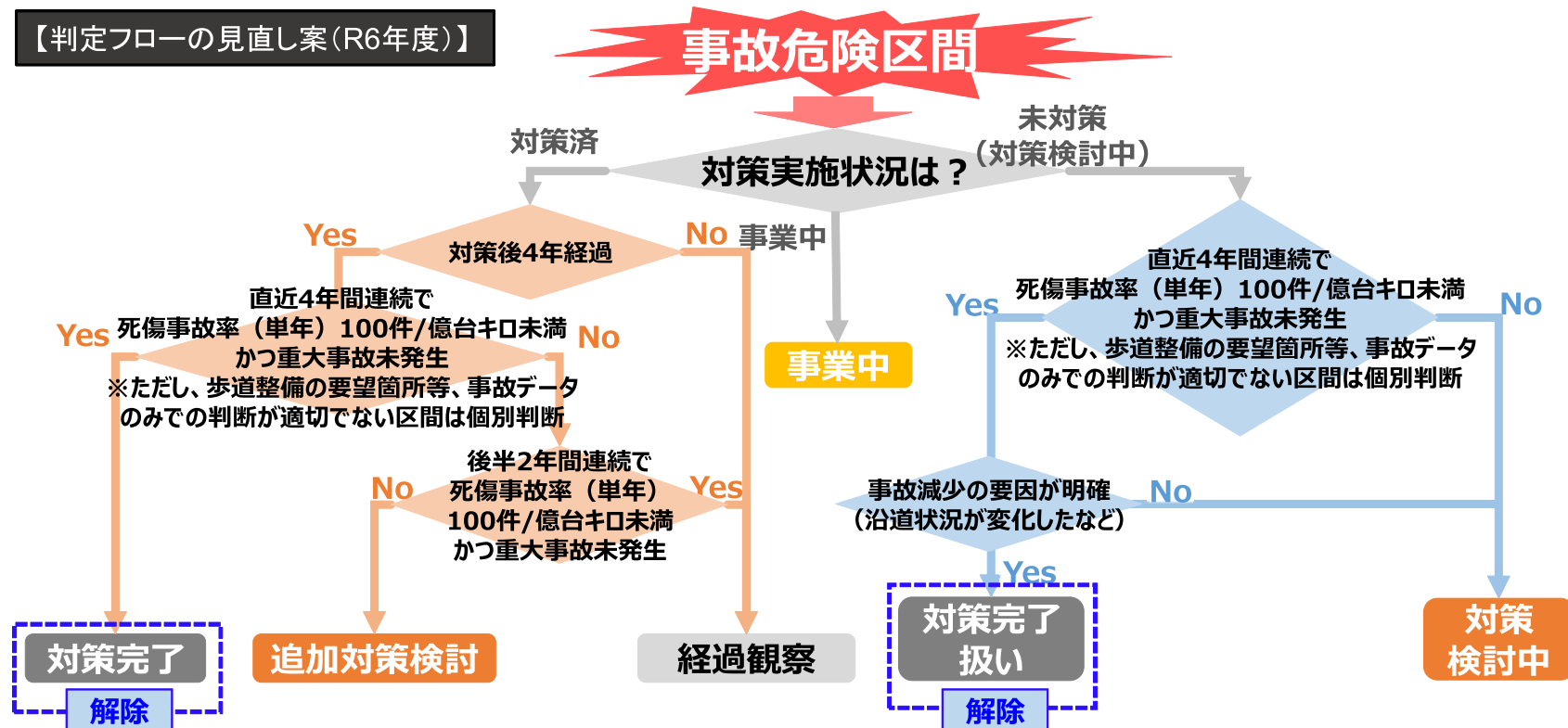
- 【課題①】：「事故危険区間」のうち、対策完了後にフォローアップを実施し、追加対策の必要が無いと判定された「対策完了区間」については、「事故危険区間」として登録され続けている。
- 【課題②】：次年度以降、「対策完了・経過観察・追加対策検討区間の判断基準」の判定フローにかけた際、1年単位の突発的な死傷事故率の上昇に伴い、追加対策検討箇所を選定されてしまう懸念がある。（下表参照）

路線名	区間名	対策完了年度	死傷事故率（単年）[件/億台km]							重大事故件数						
			H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04
4	桑折駅入口交差点	H24	0.0	0.0	0.0	0.0	132.5	0.0	0.0	0	0	0	0	0	0	0

対策完了後のフォローアップ【見直し案】

- 前頁で示した課題を解消するため、“対策完了後のフォローアップ”は廃止する。
⇒判定フローで「対策完了」になった区間は、事故危険区間から解除する。

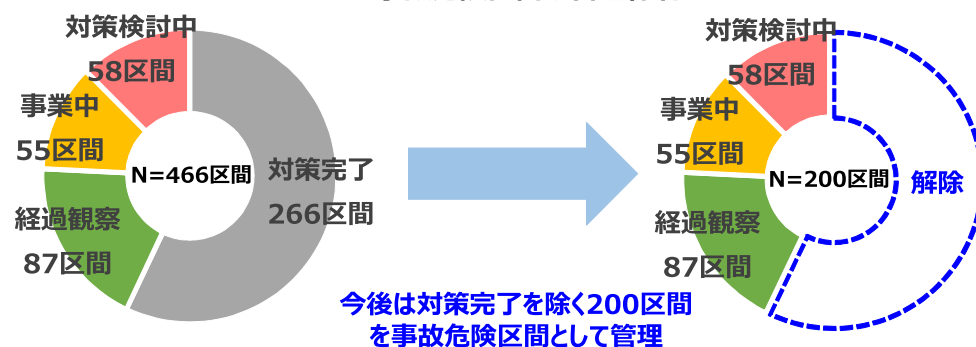
【判定フローの見直し案(R6年度)】



▼事故危険区間の対策状況と登録区間数 (R6年度時点)

対策状況	区間数
対策完了/対策完了扱い	266区間
経過観察	87区間
事業中	55区間
対策検討中 ※追加対策含む	58区間
合計	466区間

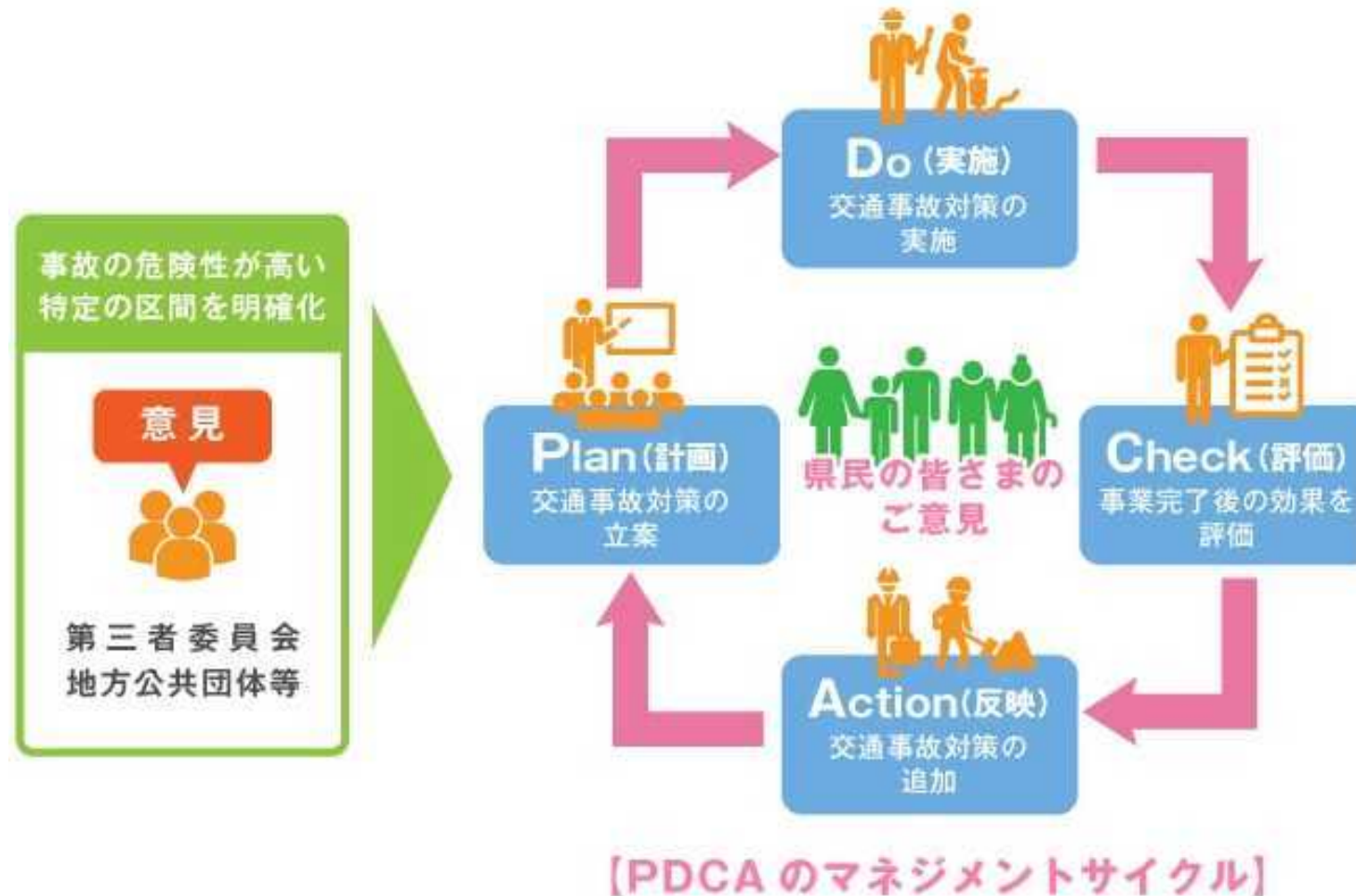
▼事故危険区間の管理体制



『事故ゼロプラン』の更新に向けて

- 事故ゼロプランの更新に向け、現行の事故ゼロプランの区間については、全箇所の対策完了を目指して引き続きPDCAサイクルを進めていくことが重要。

▼事故ゼロプランのPDCAのマネジメントサイクルのイメージ



令和6年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～「事故危険箇所」の取組の進捗状況について～

「事故危険箇所」の取組の進捗状況について

- 「事故危険箇所」の対策の進捗状況は以下のとおりである。
- 令和7年度までの対策完了に向け、各道路管理者が引き続き対応を進めていく。

【直轄区間】

抽出基準 A 過去4年間（平成27年～平成30年）における平均的な交通事故発生状況について、死傷事故率が100件/億台以上、かつ重大事故率が10件/億台以上、かつ死亡事故率が1件/億台以上の箇所

箇所名	所在地	H27～H30各事故率(件/億台)			対策実施状況	完了年	主な対策内容
		死傷事故率	重大事故率	死亡事故率			
国道4号 玉貫交差点	安達郡大玉村大山字玉貫1番地	117.3	33.5	16.8	対策完了	R6	カラー舗装、路面表示等
国道4号 花掛交差点	本宮市青田字花掛20番地	117.3	33.5	16.8	対策完了	R6	カラー舗装、路面表示等
国道13号 第四小学校前交差点	福島市天神町69番地	176.5	25.2	25.2	対策完了	R6	カラー舗装、路面表示等
国道49号 石川郡平田村大字鴉子字下荒井地先	石川郡平田村大字鴉子字下荒井25-1番地	197.5	98.7	98.7	対策完了	R5	路面表示
国道6号 四倉駅入口交差点	いわき市四倉町東一丁目29-1番地	402.7	71.1	23.7	事業中		交差点改良
国道6号 相馬市日下石字鬼越迫地先	相馬市日下石字鬼越迫91-2番地～字赤木327-1番地	127.0	31.7	31.7	対策完了	R4	路面表示等
国道49号 いわき市好間町中好間田中地先	いわき市好間町中好間田中91-1番地	120.8	40.3	40.3	事業中		乱横断防止柵の設置
国道6号 いわき市平下神谷字石淵地先	いわき市平下神谷字石淵51-2番地	106.1	11.8	11.8	対策完了	R4	路面表示等

抽出基準 B 抽出基準 A に該当しない箇所のうち、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

箇所名	所在地	主な選定理由	H27～H30各事故率(件/億台)			対策実施状況	完了年	主な対策内容
			死傷事故率	重大事故率	死亡事故率			
国道4号 油井交差点	二本松市油井町北向75番地	A基準に準じた箇所	203.3	18.5	0.0	対策完了	R6	カラー舗装、路面表示等
国道4号 伏拝交差点	福島市清水町字赤根坂38番地	A基準に準じた箇所	195.3	15.0	0.0	事業中		
国道4号 北幹線東入口交差点	福島市鎌田字下田23番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点	645.6	46.1	0.0	対策完了	R6	カラー舗装、路面表示等
国道4号 大黒町交差点	須賀川市大黒町201番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	216.4	21.6	0.0	対策完了	R4	カラー舗装、路面表示等
国道49号 観音前交差点	会津若松市町北町大字始字観音前2-1番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	561.2	56.1	0.0	対策完了	R5	従道路右折レーン拡幅
国道49号 北柳原交差点	会津若松市一箕町大字亀賀字川西119-1番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	420.9	28.1	0.0	対策完了	R6	右折レーンセパレート化等
国道49号 河沼郡会津坂下町字館ノ下地先	河沼郡会津坂下町字館ノ下111-1番地～57-4番地	A基準に準じた箇所	200.1	50.0	0.0	対策完了	R4	カラー舗装、路面表示等
国道49号 会津若松市河東町大字八田字大下地先	会津若松市河東町大字八田字大下3番地 (八田交差点)～大下31-2番地	近接区間で死亡事故が発生しているため、 統合区間としてA基準を満たす	364.8	18.0	18.0	対策完了	R6	路面表示 法定外看板
国道6号 細田交差点	相馬市尾浜字細田97-1番地	A基準に準じた箇所・道路利用者指摘	315.3	52.5	0.0	対策完了	R4	路面表示等

「事故危険箇所」の取組の進捗状況について

【福島県管理区間】

箇所名	所在地	主な選定理由	H27～H30各事故率(件/億台・km)			対策実施状況	完了年	主な対策内容
			死傷事故率	重大事故率	死亡事故率			
主要地方道いわき上三坂小野線 関船町交差点	いわき市常磐関船町枕田1	A基準	135.52	33.88	33.88	対策完了	R 4	路面表示による右折車の誘導
主要地方道いわき上三坂小野線 いわき市内郷綴町町之内地先交差点（交差点名なし）	いわき市内郷綴町町之内7	A基準	133.52	67.76	33.88	対策完了	R 4	狭さく破線などの路面表示
一般県道増見小田倉線 西郷村小田倉原中地先交差点（交差点名なし）	西白河郡西郷村小田倉原中146	A基準	553.14	276.57	138.29	対策完了	R 4	横断歩道引き直し（交通管理者）
主要地方道矢吹小野線 矢吹町一本木地先交差点（交差点名なし）	西白河郡矢吹町一本木43	A基準	2063.05	515.76	515.76	対策完了	R 4	区画線の引き直し
主要地方道本宮熱海線 本宮市字中條地先交差点（交差点名なし）	本宮市字中條22-2	A基準	218.95	54.74	54.74	対策完了	R 3	停止線、横断歩道の引き直し
主要地方道二本松金屋線 本宮市大字高木字平内地先交差点（交差点名なし）	本宮市大字高木字平内1-2	A基準	2047.63	1023.81	511.91	対策完了	R 5	横断歩道の引き直し（交通管理者）
国道399号 伊達市保原町字泉町地先交差点（交差点名なし）	伊達市保原町字泉町113-2	A基準	1192.27	96.14	48.07	対策完了	R 3	区画線、カラー舗装
主要地方道小名浜平線 いわき市小名浜岡小名岸地先交差点（交差点名なし）	いわき市小名浜岡小名岸51	A基準	134.15	53.66	26.83	対策完了	R 4	狭さく破線などの路面表示
国道401号 会津若松市門田町大字飯寺村西地先	会津若松市門田町大字飯寺村西392～ 会津若松市門田町大字飯寺村西625	A基準	194.05	97.03	48.51	対策完了	R 5	案内標識設置
一般県道須賀川二本松線 郡山市富久山町久保田字久保田165-5～ 郡山市富久山町久保田字久保田155-4	郡山市富久山町久保田字久保田165-5～ 郡山市富久山町久保田字久保田155-4	A基準	208.51	41.70	41.70	対策完了	R 5	路面表示
国道288号 郡山市富久山町久保田字大原～愛宕地先	郡山市富久山町久保田字大原64～ 郡山市富久山町久保田字愛宕64	A基準	117.16	14.65	14.65	対策完了	R 5	路面表示