

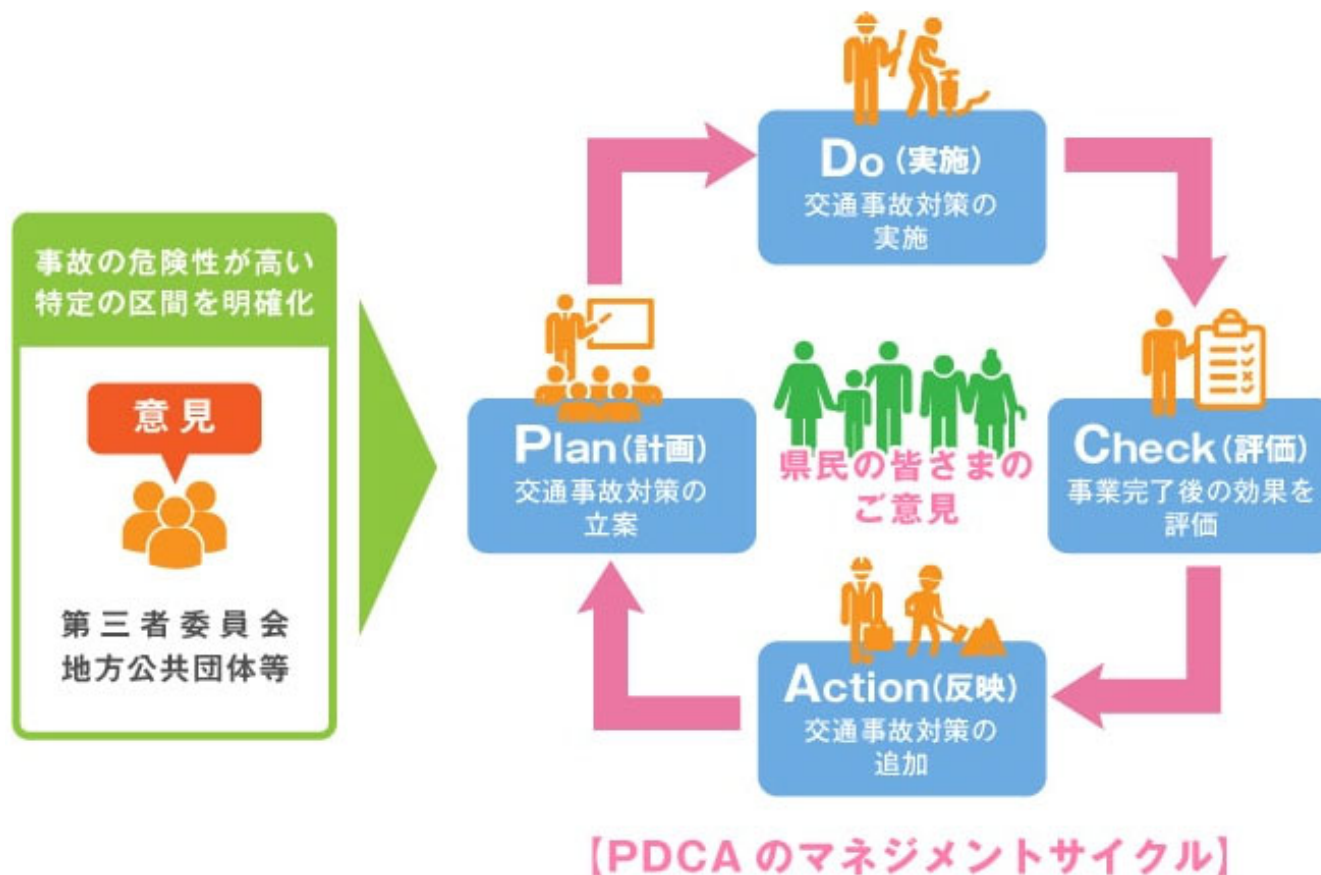
令和4年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～事故ゼロプランの現況について～

『事故ゼロプラン』について

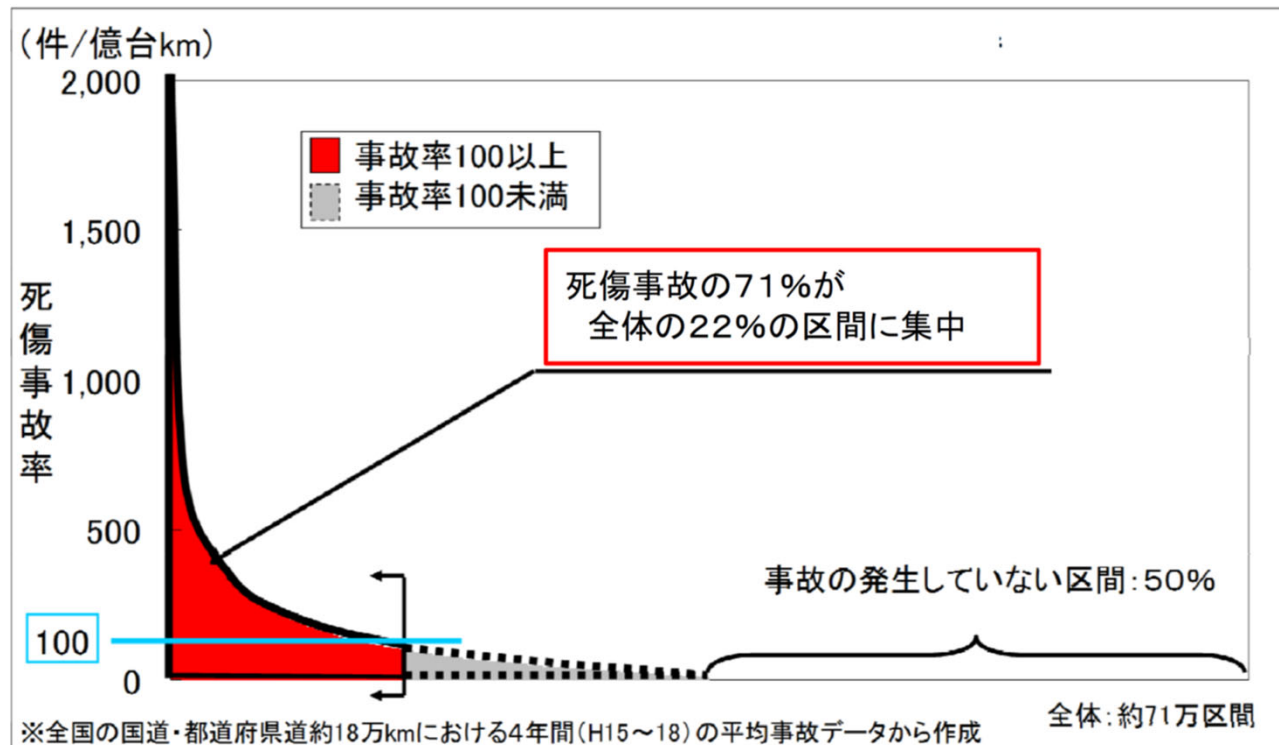
- 厳しい財政状況の中で、必要な道路整備を進めていくためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要
- このため、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入しており、交通安全分野においては平成22年度より『事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）』を展開
- 事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき**交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）**を選定し、特に交通安全対策の必要性が高い区間を**代表的な区間**として公表
- 地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に行うことで交通事故対策を推進
- 対策完了後はその効果を計測、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のイメージ（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（福島県内で466区間）

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））

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。

⇒**R5.1時点における対策完了を除いた区間数：**

203区間（福島70区間、郡山83区間、磐城50区間）

うち、代表的な区間：80区間（福島35区間、郡山24区間、磐城21区間）

事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介

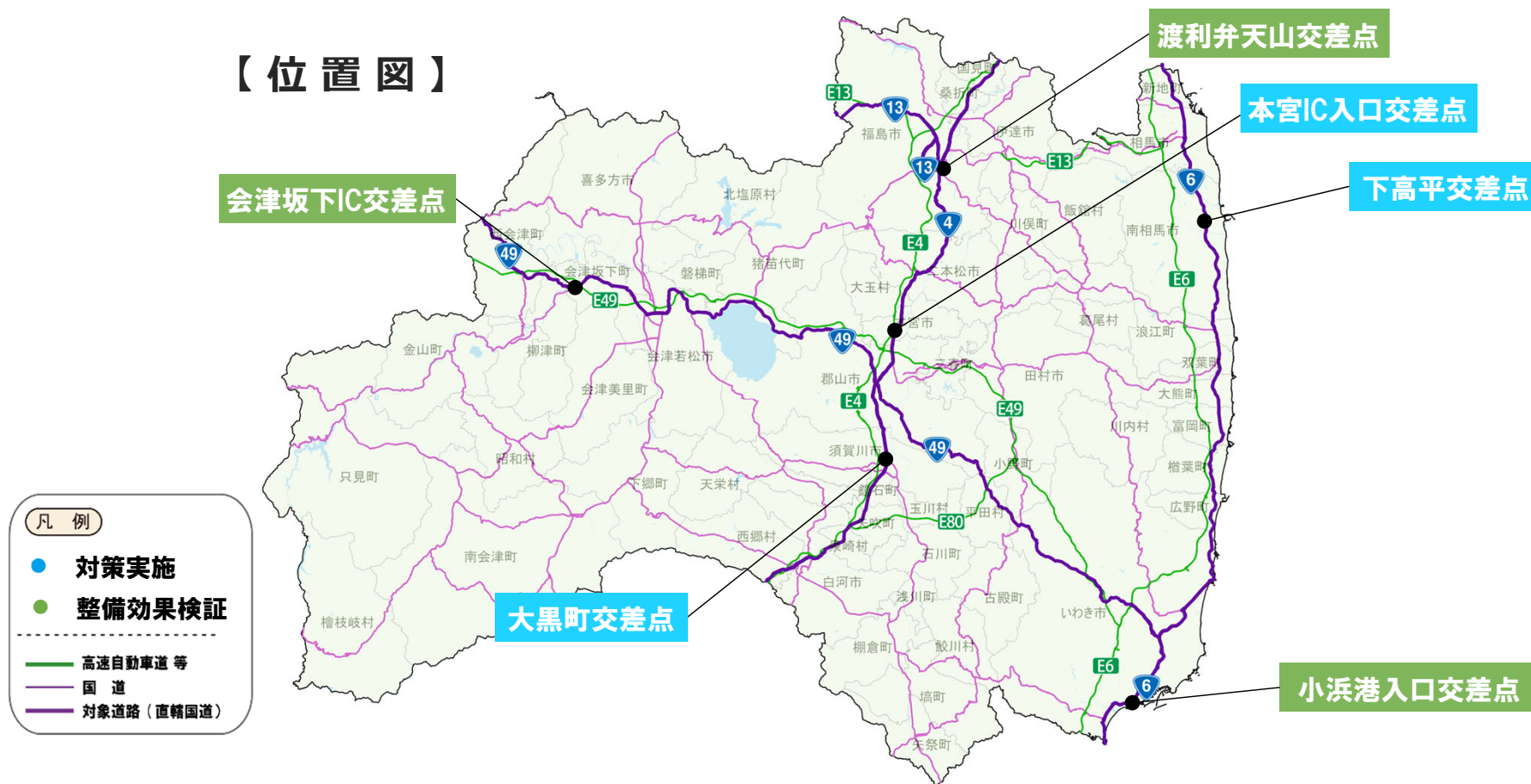
●事故危険区間の代表区間のうち 対策を実施した区間

路線番号	対策実施区間名称
4	本宮IC入口交差点
4	大黒町交差点
6	下高平交差点

●事故危険区間の代表区間のうち 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	渡利弁天山交差点
49	会津坂下IC交差点
6	小浜漁港入口交差点

【位置図】



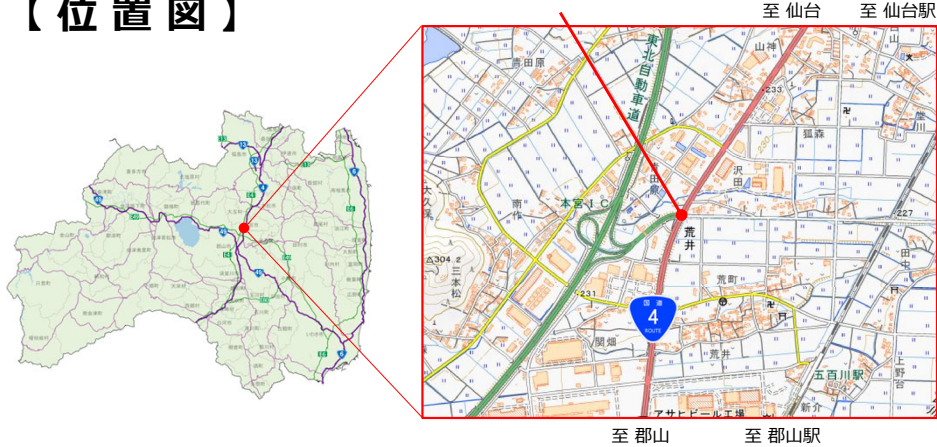
事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介 【福島河川国道】

●一般国道4号 本宮市荒井字上沢（本宮IC入口交差点）（R4.4供用）

あらい

本宮IC入口交差点

【位置図】

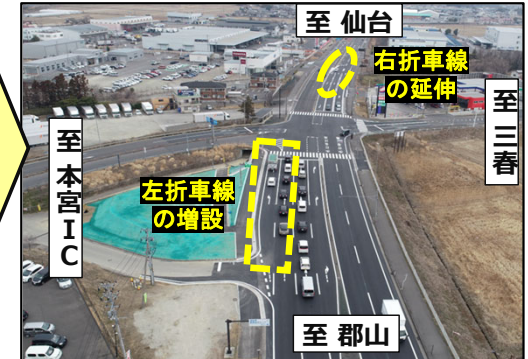


国道4号 本宮IC入口交差点

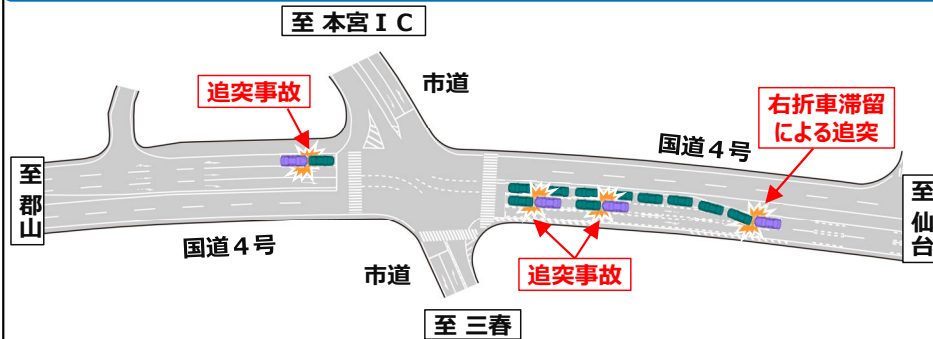
整備前



整備後

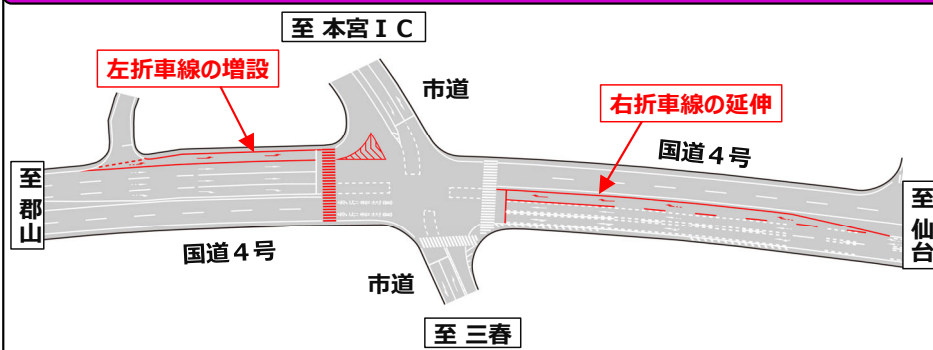


整備前



- ・ 緩やかなカーブ区間であり、直進車の速度超過を誘発⇒追突事故が発生
- ・ 交差点が大きい対向直進車を視認しづらい⇒交差点内での右折事故が発生

整備後



- ・ 下り線での左折車両が多く、左折待ちで滞留する車両と直進車両の追突事故が発生していた。
- ・ 上り線での右折車両が多く、右折レーンからはみ出て滞留する車両と直進車両の追突事故が発生していた。

- ・ 左折車線の増設により、直進と左折車両を分離し、左折車両による直進車両の走行阻害の対策を図った。
- ・ 右折車線の延伸により、右折車線からはみ出て滞留する車両による直進車両の走行阻害の対策を図った。

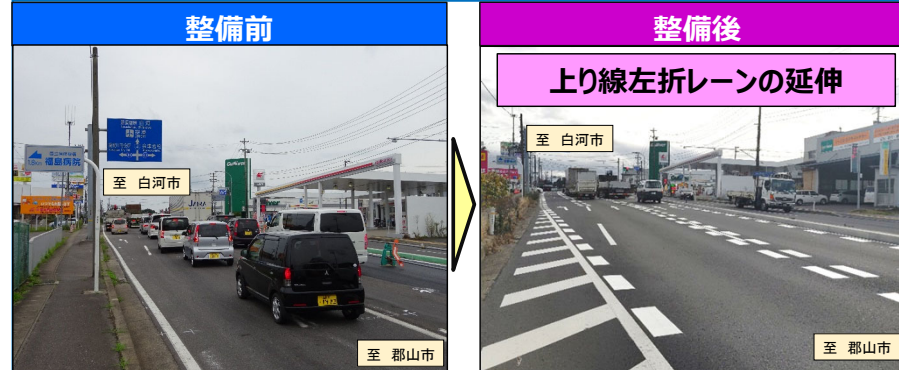
事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介 【郡山国道】

●一般国道4号 大黒町交差点 (R4.11月供用)

【位置図】



国道4号 大黒町交差点



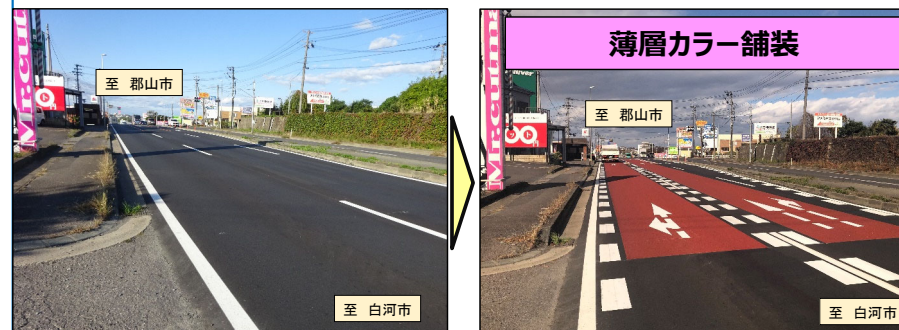
整備前

右折時事故(3件/4年)
交差点が大きいことにより、信号無視を誘発

追突事故(13件/4年)
上り線左折滞留車による直進車阻害や混雑による急減速が発生

※出典:イタルダ事故データ(対策検討前:H26~H29)

- 直進車の速度超過が多く、交差点も大きいため、信号無視を誘発
- 上り線左折滞留車による直進車阻害や混雑による急減速が発生している



整備後

対策①:上り線左折レーンの延伸

対策②:薄層カラー舗装

対策③:注意喚起路面標示の下地カラー化

対策④:法定外看板の設置

- 直進車阻害が解消し、走行時の注意意識が向上したことで**安全性が向上**



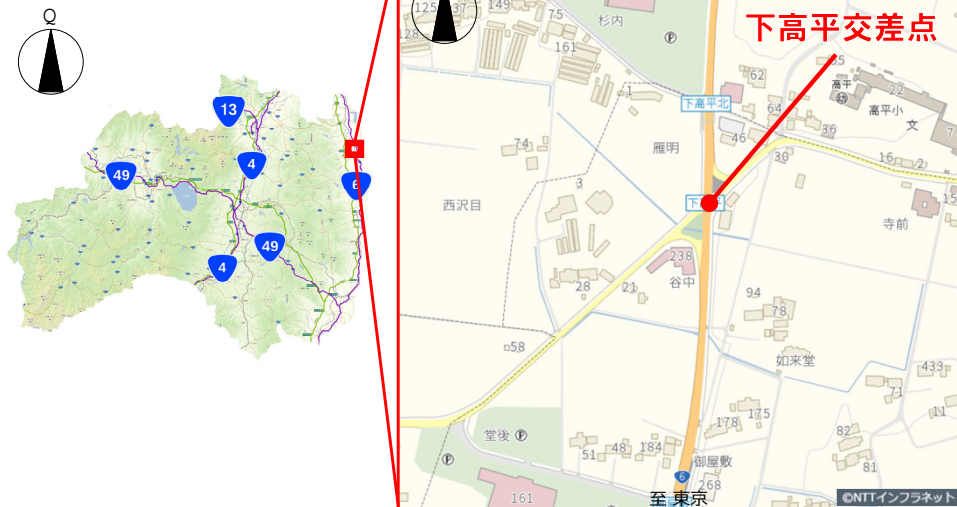
- 上り線左折レーンの延伸**
⇒左折滞留車による直進車への阻害解消を図った
- 薄層カラー舗装**
⇒交差点の注意喚起、速度抑制意識の向上を図った
- 注意喚起路面標示の下地カラー化、法定外看板の設置**
⇒対策の視認性及び安全意識の向上を図った

事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介 【磐城国道】

●一般国道6号 福島県南相馬市原町区下高平（下高平交差点）

はらまちく しもたかひら

【位置図】



国道6号 下高平交差点

整備前

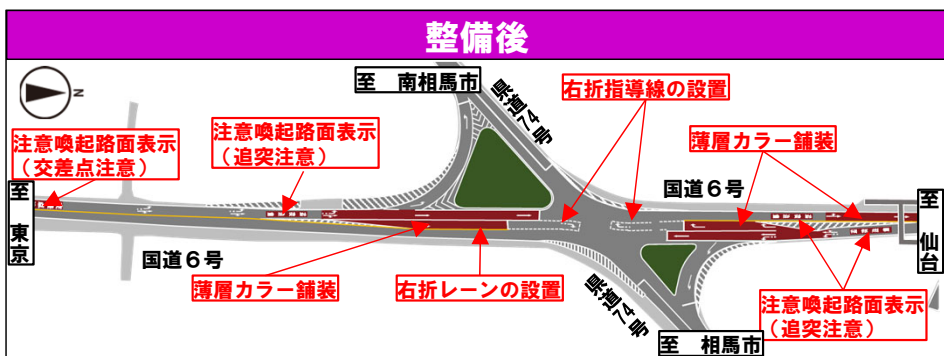


整備後

右折レーンの設置



注意喚起路面表示 薄層カラー舗装



- ・ 下り線流入部は右折レーンが無く、右折車が後ろの直進車の走行を妨げるため、追突事故が発生する危険性がある。
- ・ 交差点手前の走行速度が高い傾向にあり、交差点流入部の停止車両の発見が遅れる。

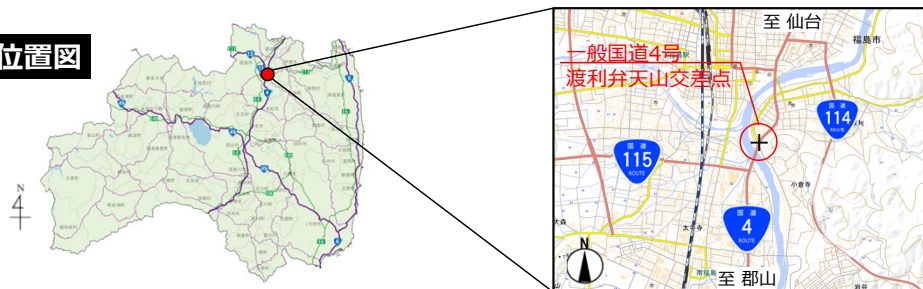
- ・ 本線下り線側に右折レーンを設置することにより、右折車による直進車の阻害を解消し、円滑な通行を確保する。
- ・ 薄層カラー舗装・注意喚起路面表示の設置により、交差点の接近と、交差点付近での追突事故に対する注意意識を喚起する。

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 福島市渡利弁天山（渡利弁天山交差点）の事故対策（R2.11供用）

【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 対策後の交差点付近の急ブレーキが減少

位置図



整備前



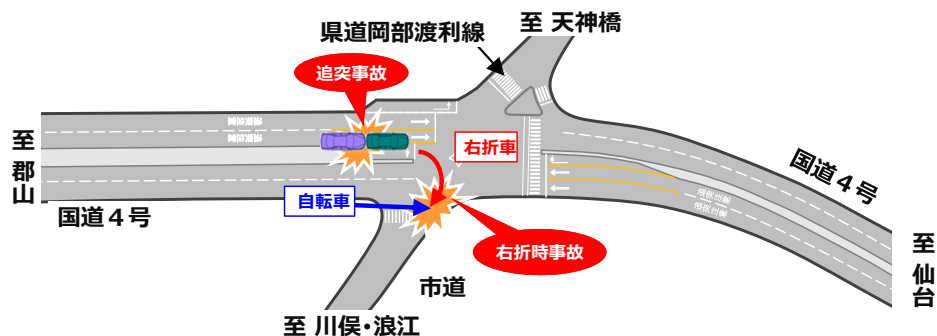
整備後



事故状況の分析

● 交差点付近の追突事故が1件、右折時の事故が5件、人対車両事故が1件発生

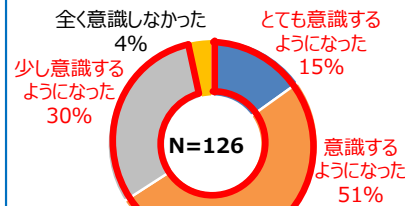
追突事故および右折時の事故の削減を目的とした対策を検討



効果検証

①ドライバーの交通安全意識が向上

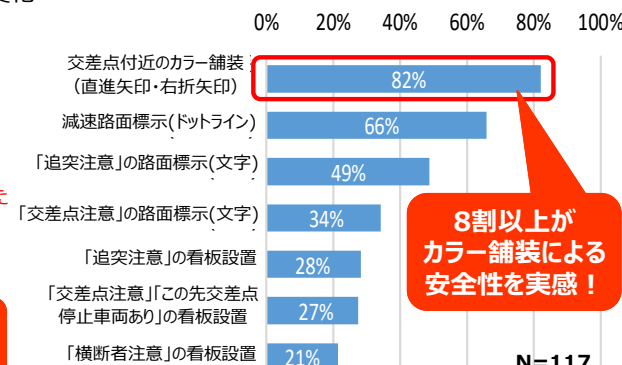
▼ 対策後の安全運転に対する意識変化



対策後、ほとんどのドライバーが安全運転を意識！

②交差点付近の安全性の効果を実感

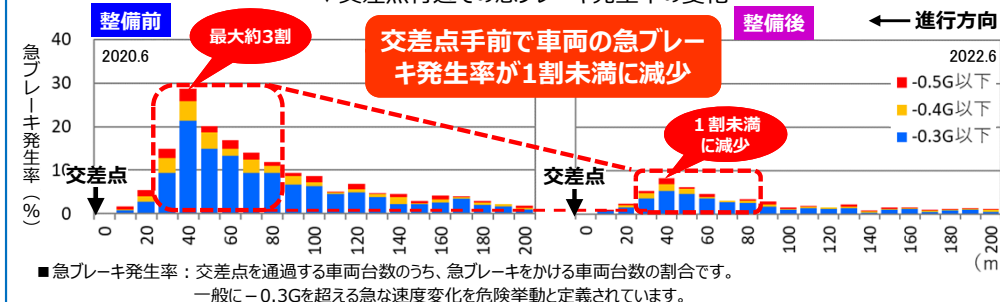
▼ 効果を実感した事故対策



8割以上がカラー舗装による安全性を実感！

③対策後、交差点付近の安全性向上

▼ 交差点付近での急ブレーキ発生率の変化



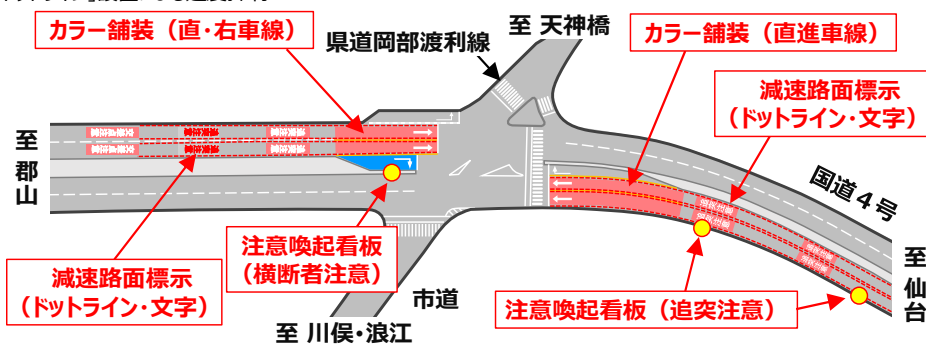
対策内容

【追突事故対策】

- 「追突注意の路面表示」による注意喚起
- 「カラー舗装（直・右車線）」による交差点内の視認性向上
- 「ドットライン」設置による速度抑制

【右折時事故対策】

- 「横断者注意の看板設置」による注意喚起



今後の展開

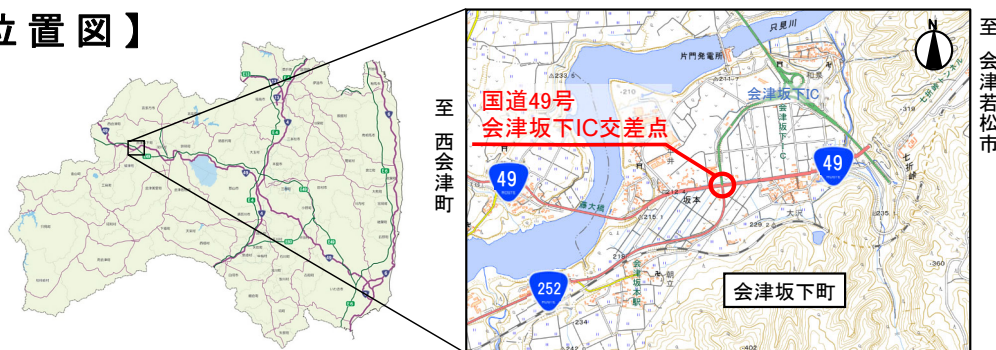
- 事故データによる継続的な効果評価を行い、効果が発現していない場合は、事故対策の改善に努める。
- 効果が認められた対策は、同様の事故パターンが発生している他事故危険区間でも実施。

対策実施区間の整備効果について【郡山国道】

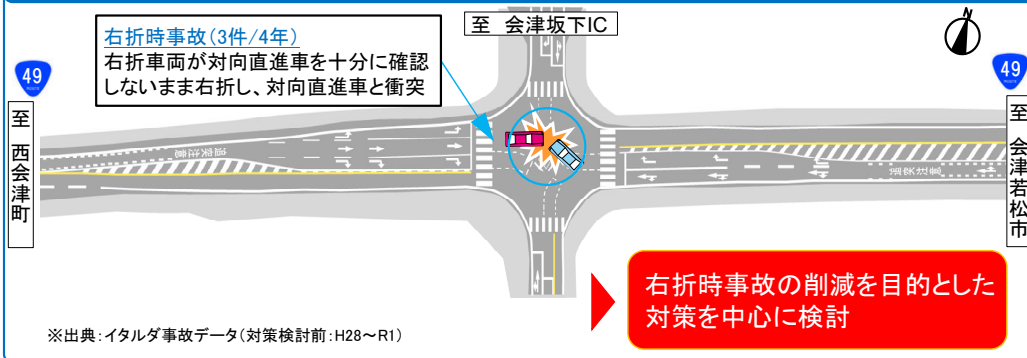
一般国道49号 会津坂下IC交差点の事故対策 (R3.12月供用)

【事業の効果】対策後は**事故件数・事故リスクが低減**
道路利用者が**安全性向上を実感**

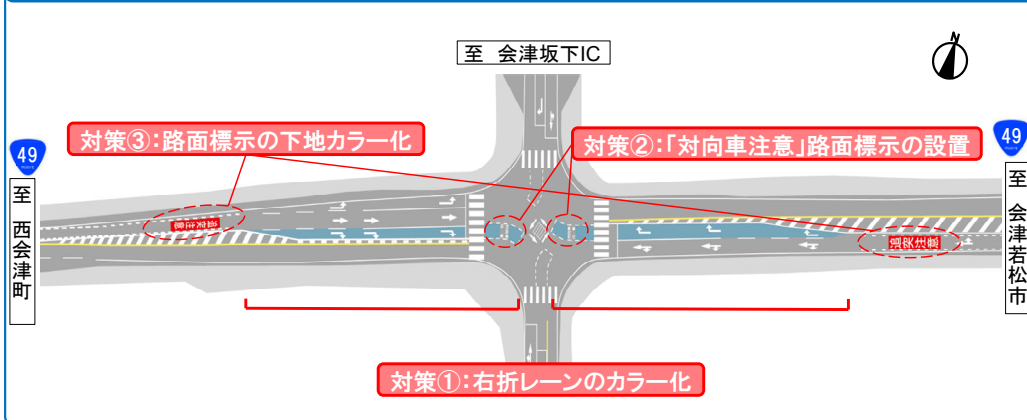
【位置図】



事故状況の分析



対策内容



効果検証

①事故データによる評価

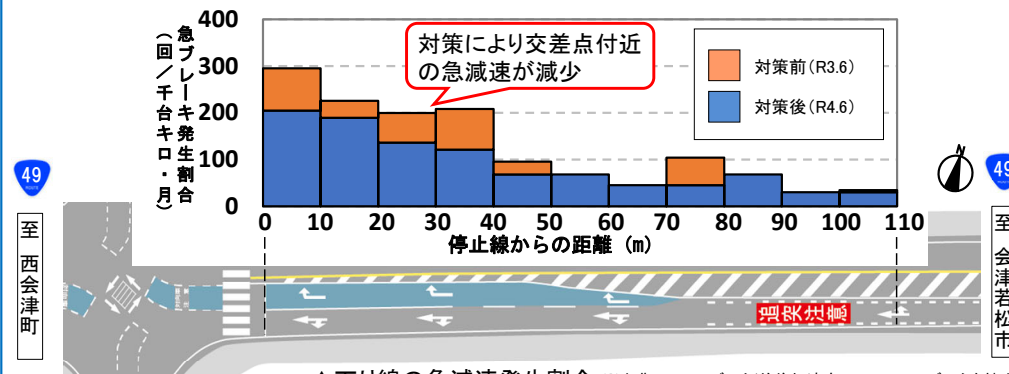
■対策後に交通事故は発生しておらず、**事故削減効果が確認**



※出典:イタルダ事故データ、警察事故原票データ(対策前:H28~R1、対策後:R4.1月~R4.8月)

②潜在的な事故リスクによる評価

■交差点付近の**急減速が減少し、事故リスクが低減**

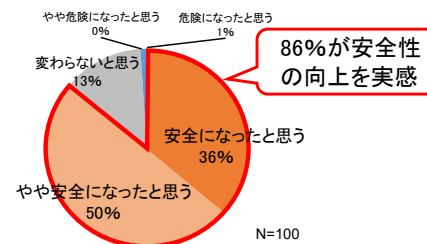


③利用者アンケート調査による評価

■道路利用者が**安全性・快適性を実感**

右折レーンのカラー化や路面標示の下地カラー化により、**右折時の対向車への確認意識や対策の視認性が向上し、安全への意識が高まりました。**

▲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。

対策実施区間の整備効果について【磐城国道】

おばまちなかのさく

一般国道6号 いわき市小浜町中ノ作（小浜漁港入口交差点）の事故対策（R4.3供用）

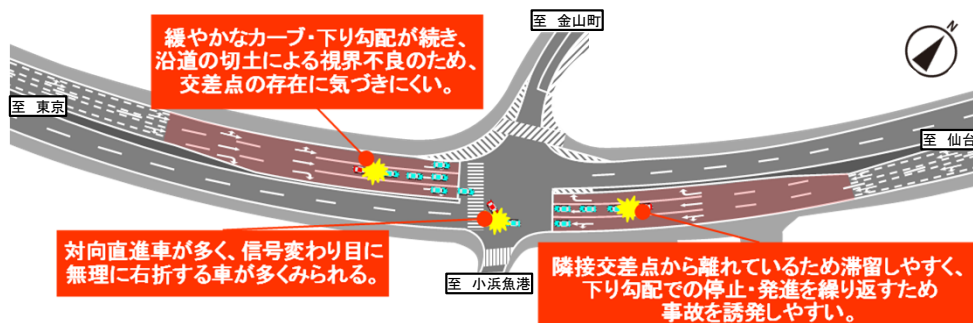
【事業の効果】 対策後は死傷事故発生件数が減少、右折時事故未発生



事故状況の分析

- 平成28～令和2年の5年間で21件（年平均4.2件）の死傷事故が発生
- 交差点流入部における追突事故が19件、交差点内の右折時事故が2件発生

交差点内における右折時事故の削減を目的とした対策を検討



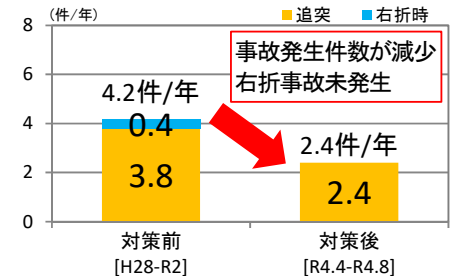
効果検証

○事故件数の減少

- 対策後、死傷事故発生件数が減少
- 対策後の右折時事故は未発生

※事故データ：H28-R2:交通事故統計DB:事故別データ R3-R4.8:福島県警察事故原票データ
 ・集計期間 対策前: H28～R2 対策後: R4.4～R4.8
 ・集計範囲: 184.190kp～184.600p

▼事故類型別事故件数の変化

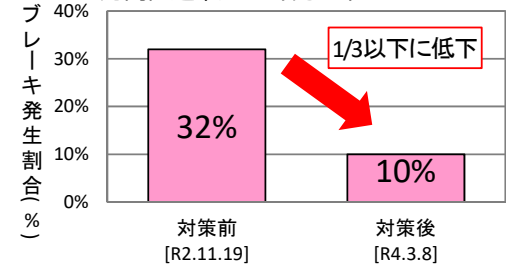


○対策後の危険な挙動が減少

- 対策後、右折車両に対する直進車両のブレーキ発生件数が、1/3以下に減少
- ⇒右折時事故になりやすい危険な挙動が減少

※交通量調査日 対策前: R2.11.19 対策後: R4.3.8
 ・読み取り時間 7:00-9:00（朝ピーク時間帯）
 ・読み取り方向 下り線右折車両に対する、上り線直進車両。
 ・読み取り対象車両 右折車両の車群先頭車両の影響を受け、本線走行車両が青信号にもかかわらずブレーキを踏んだ車両。

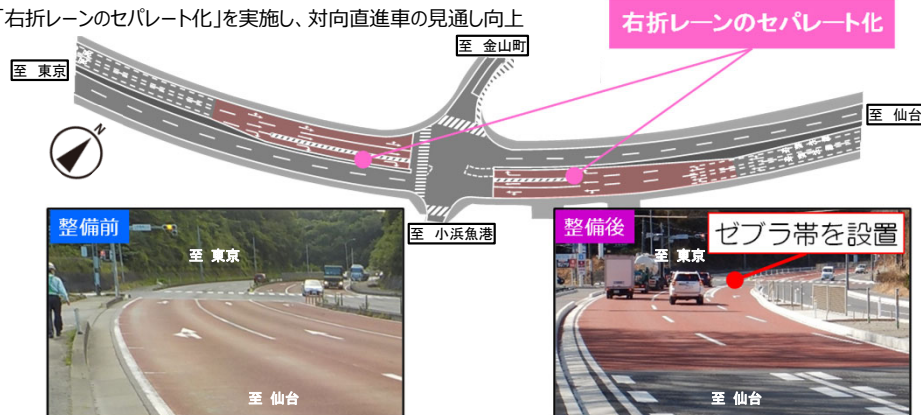
▼対向直進車ブレーキ発生率



対策内容

【右折時事故対策】

- 「右折レーンのセパレート化」を実施し、対向直進車の見通し向上



残存する課題

○長期的な対策効果の把握

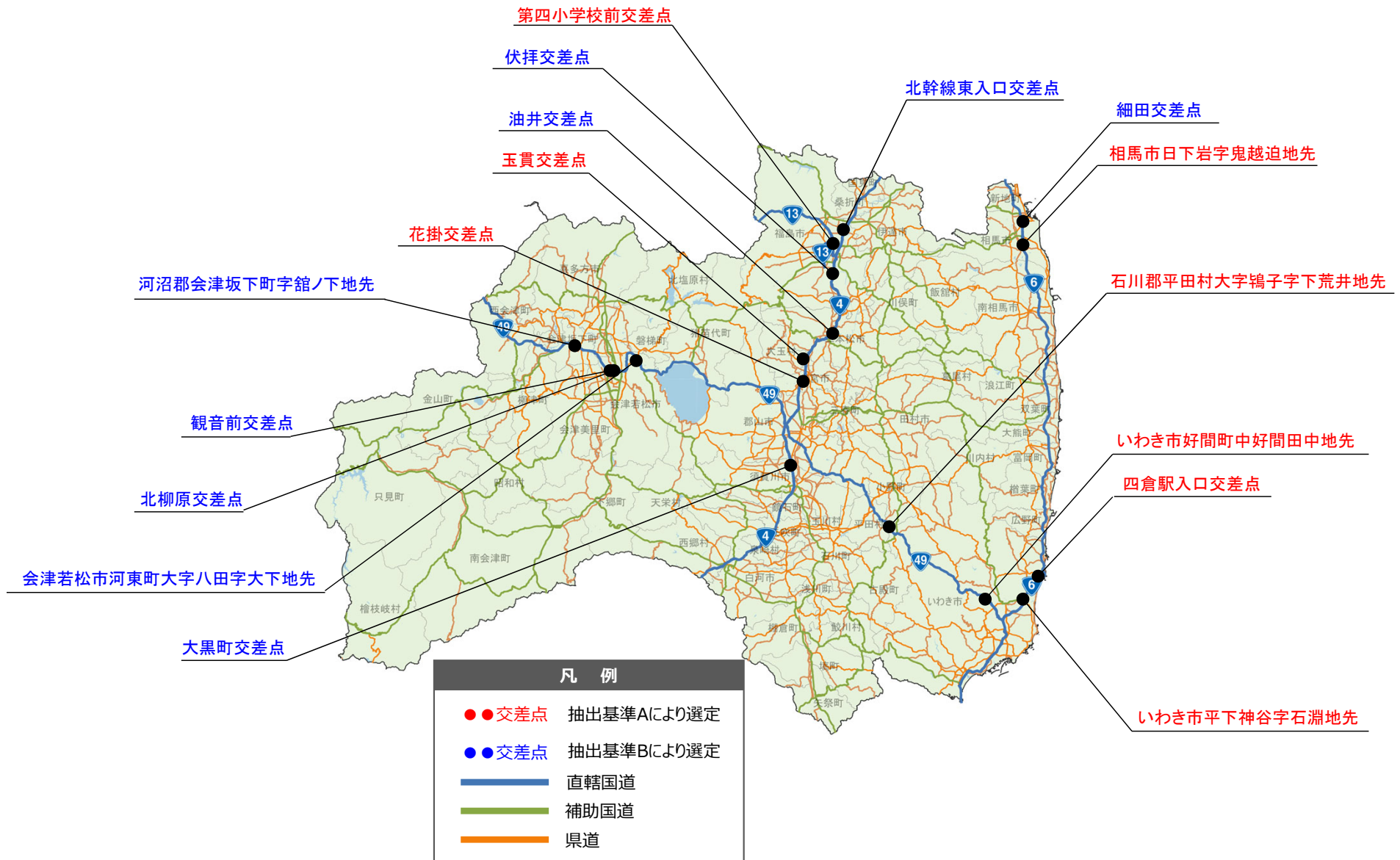
- 当該箇所について、対策直後（5カ月間）の事故発生状況を用いて、対策効果検証を実施し、効果の発現を確認した。今後は、対策の効果が継続的に発現しているかを確認する為、継続的に効果検証を実施する必要がある。

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。
- また、必要に応じて追加対策を検討します。

事故危険箇所の新規指定について

- 第5次社会資本整備重点計画および第11次交通安全基本計画では、幹線道路における事故の危険性が高い箇所に対して、重点的な交通事故抑止対策の推進を掲げている
 - 幹線道路において、次に示す抽出基準A、抽出基準Bのいずれかに該当する箇所で、道路整備や交通安全施設等の整備による交通事故削減効果が見込まれ、令和7年度までに事業が完了する見込みがある箇所を**事故危険箇所**として選定
 - アウトカム※目標値としては、令和7年度までに事故件数の約3割抑止（R元年度比）
- ※施策に対する成果



事故危険箇所の新規指定について

- 事故危険箇所の指定に伴い、「事故ゼロプランの事故危険区間」非該当であった、下記黄色箇所(6箇所)については、区間追加を行う。

 事故危険区間へ追加する箇所

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)		
		死傷事故率	重大事故率	死亡事故率
国道4号 玉貴交差点	安達郡大玉村大山字玉貴1番地	117.3	33.5	16.8
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
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
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
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
国道6号 相馬市日下岩字鬼越迫地先	相馬市日下岩字鬼越迫91-2番地～字赤木327-1番地	127.0	31.7	31.7
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
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

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

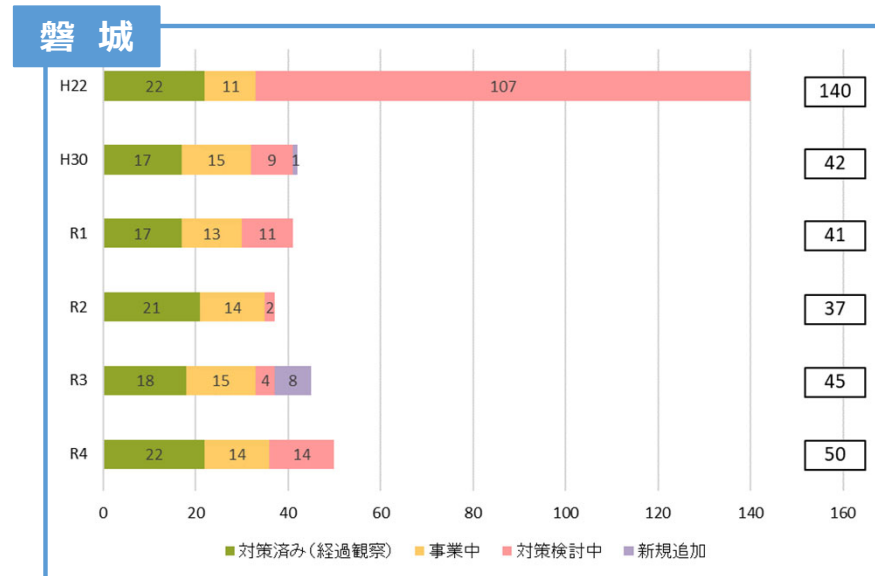
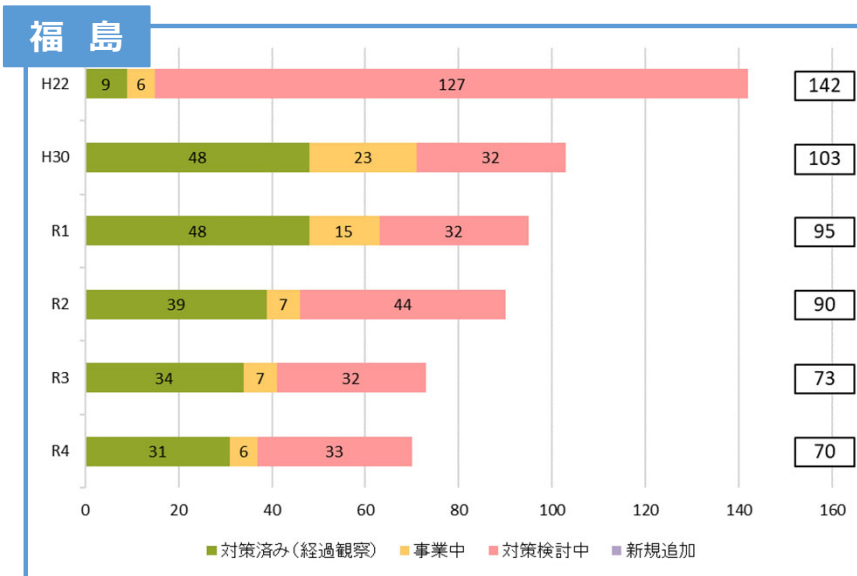
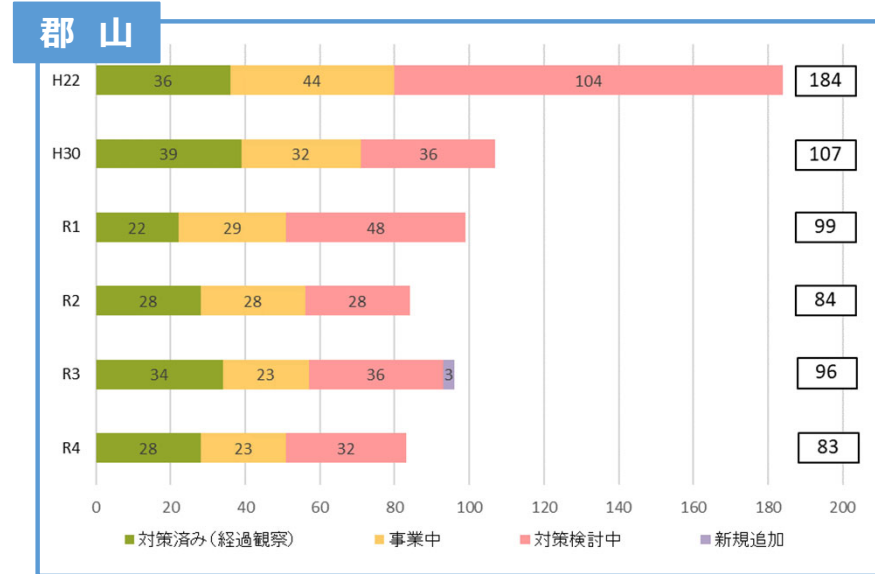
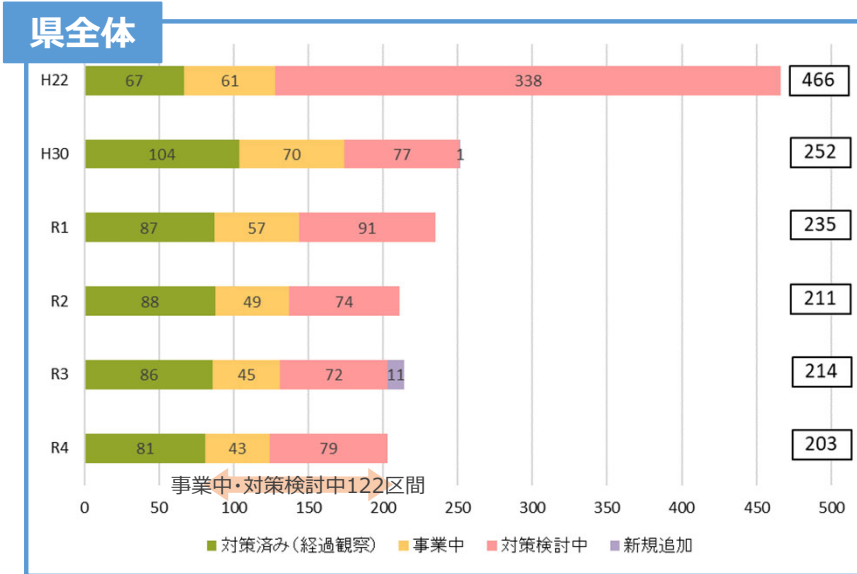
箇所名	所在地	主な選定理由	H27～H30各事故率(件/億台)		
			死傷事故率	重大事故率	死亡事故率
国道4号 油井交差点	二本松市油井町北向75番地	A基準に準じた箇所	203.3	18.5	0.0
国道4号 伏拝交差点	福島市清水町字赤根坂38番地	A基準に準じた箇所	195.3	15.0	0.0
国道4号 北幹線東入口交差点	福島市鎌田字下田23番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点	645.6	46.1	0.0
国道4号 大黒町交差点	須賀川市大黒町201番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	216.4	21.6	0.0
国道49号 観音前交差点	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
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
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
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
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

『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

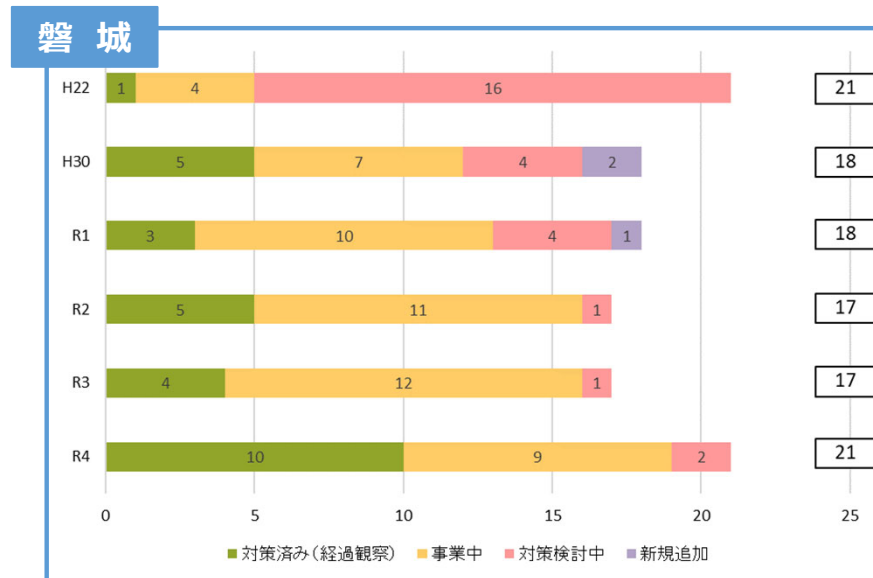
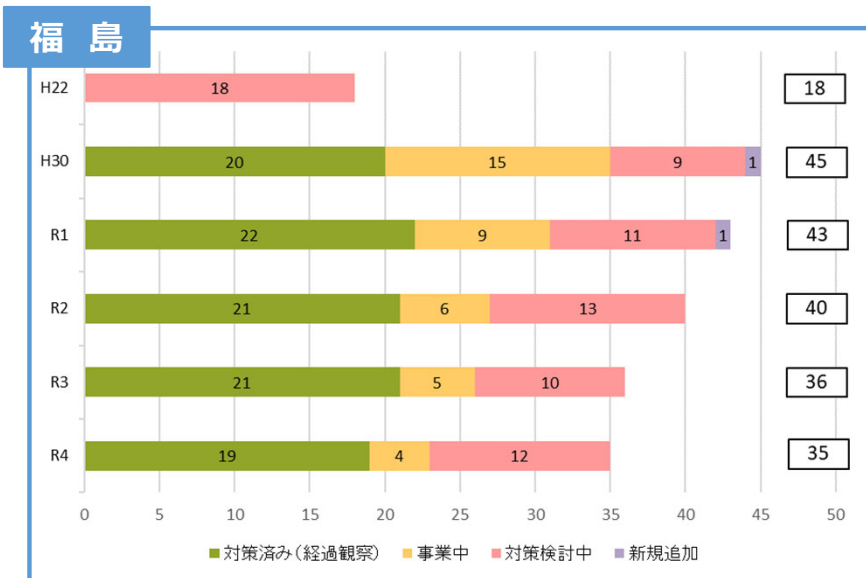
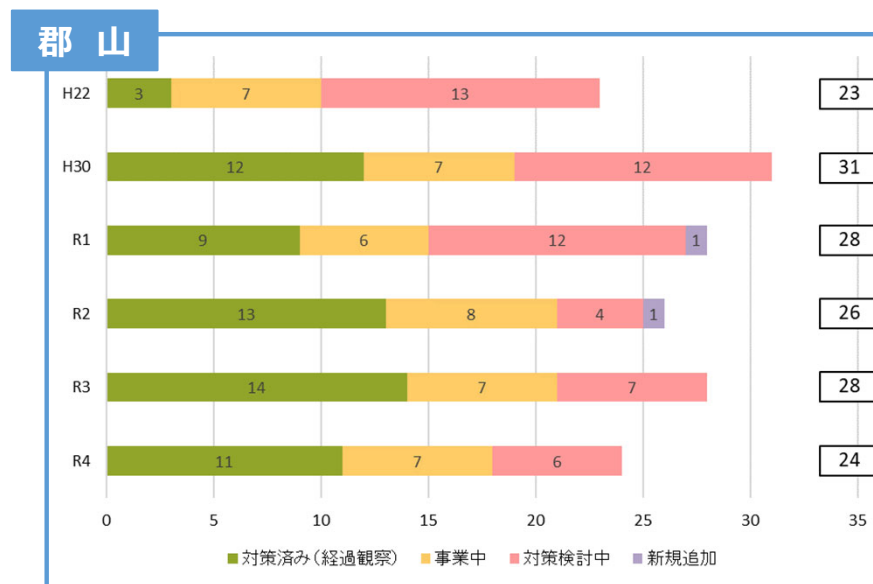
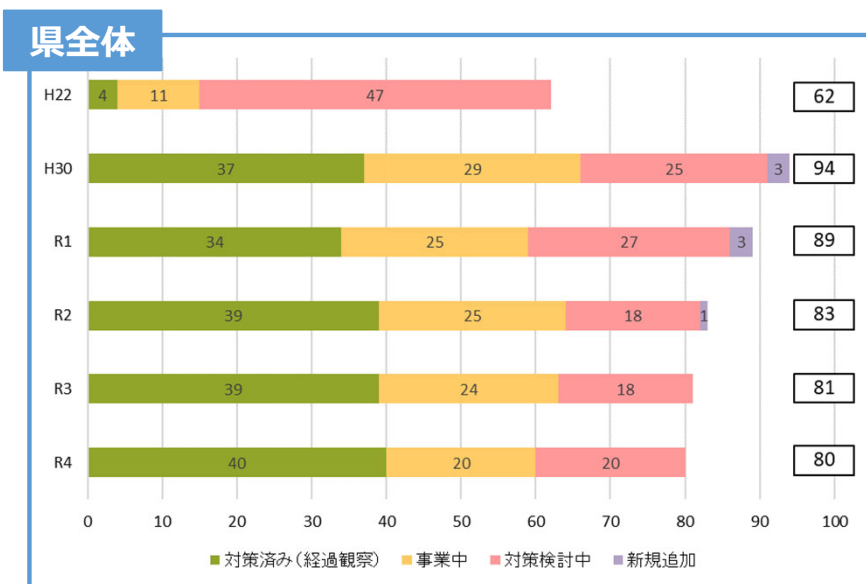
- ・H22当初指定466区間から、区間追加、移管による区間除外を経て、R5.1時点で対策完了※を除いた事故危険区間数は**203区間**となっている。
- ・この内、対策後経過観察中が81区間、事業中が43区間、追加対策含め対策検討中が79区間となっている。



- 対策後4年間の死傷事故率が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、対策着手前に最新4年間の死傷事故率が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

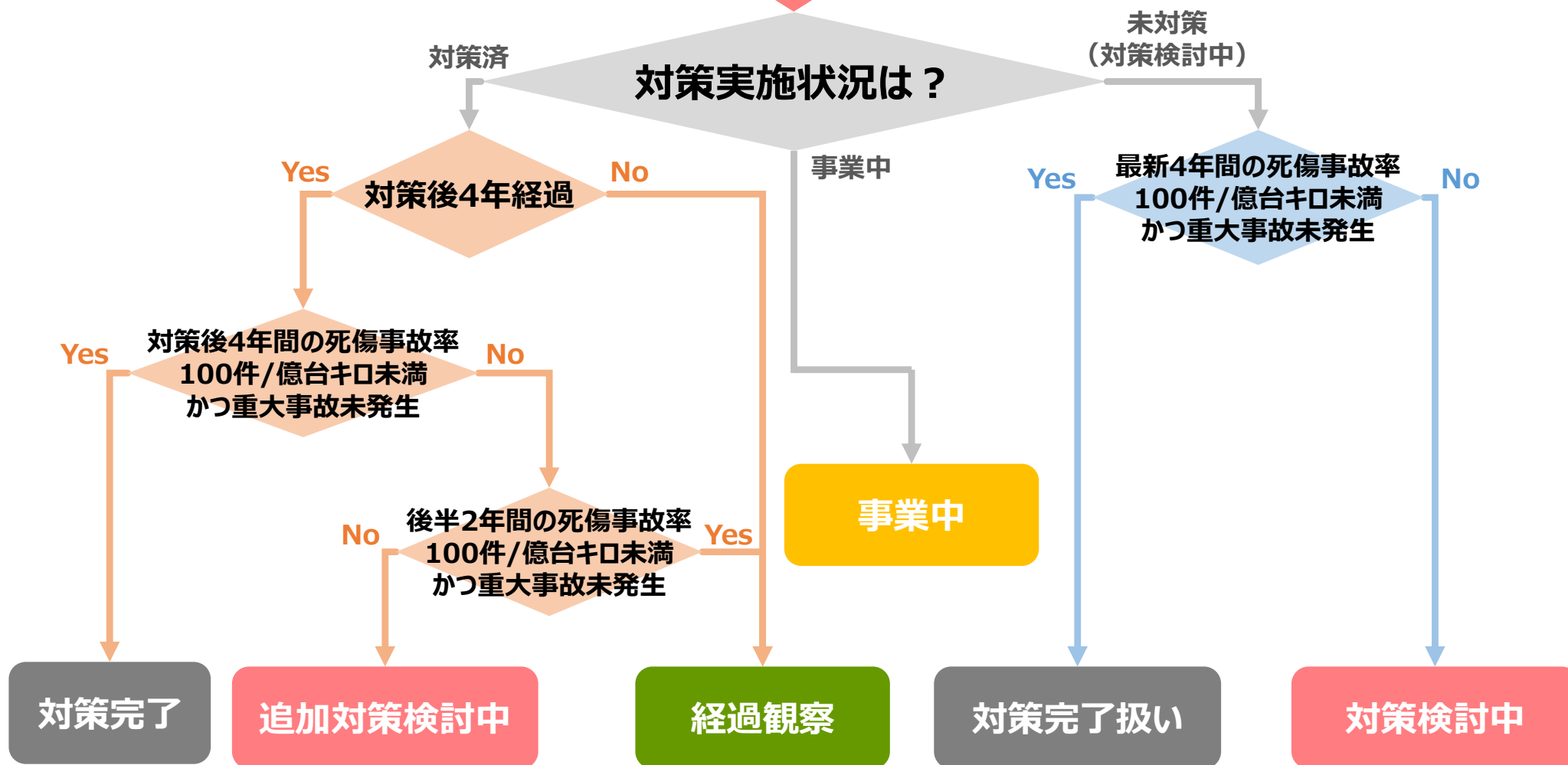


- 対策後4年間の死傷事故率が100件/億台km未満かつ重大事故未発生の場合は、目標達成とし、【対策完了】とする。
- 対策検討中の区間については、対策検討中の継続を基本とするが、対策着手前に最新4年間の死傷事故率が100件/億台km未満かつ重大事故未発生の場合は、対策不要と判断し、【対策完了扱い】とする。

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

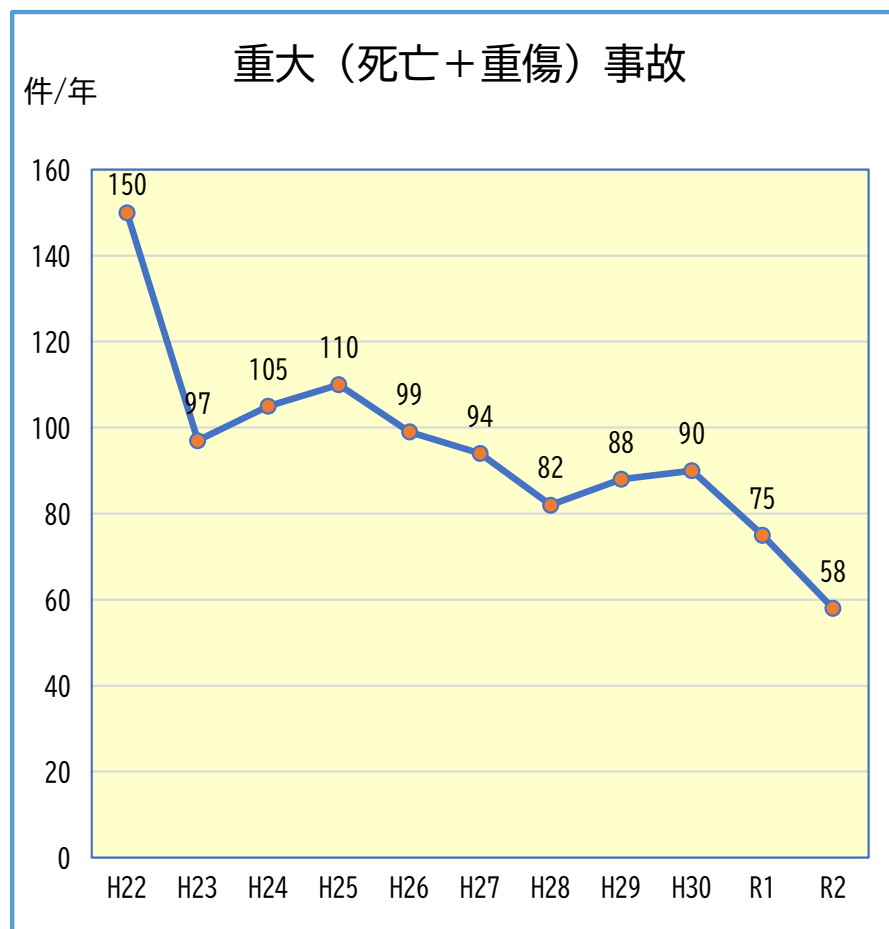
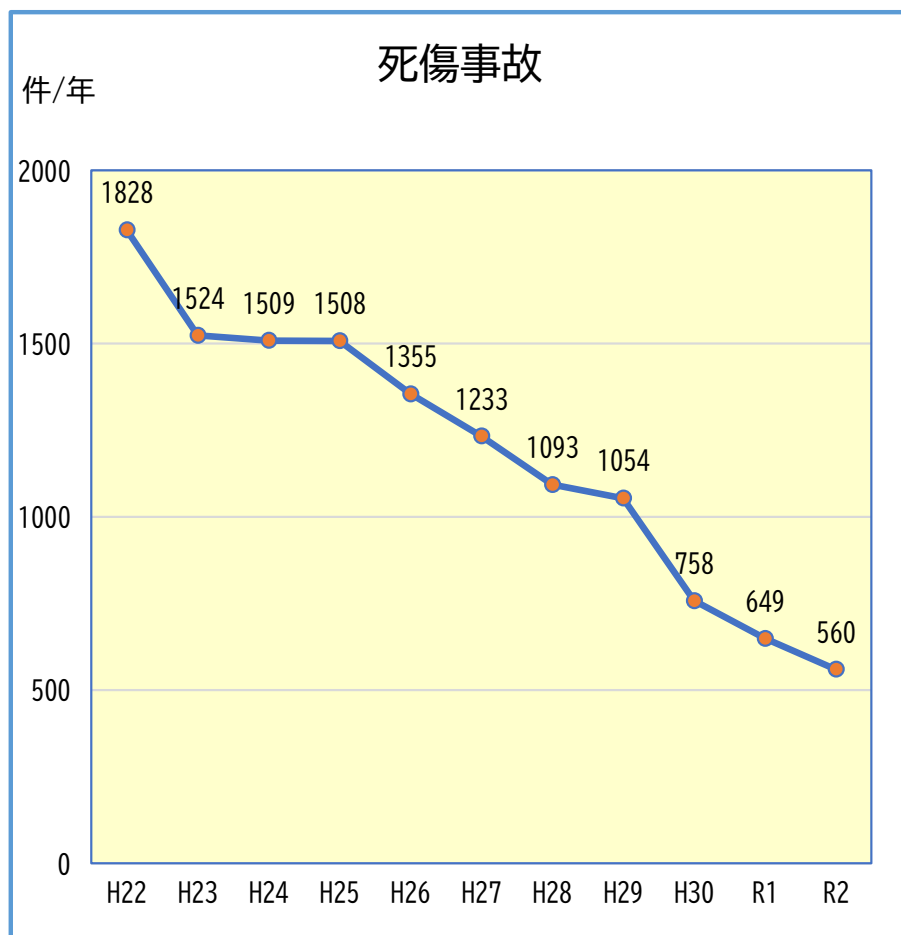
対策の実施状況や対策実施後の事故発生状況により、対策完了・経過観察・追加対策検討区間を判定する。

事故危険区間



1. 事故件数、重大事故の減少

- ・死傷事故件数はH22から約1/3へ減少
- ・重大事故件数はH23に約2/3に減少し、その後は漸減傾向



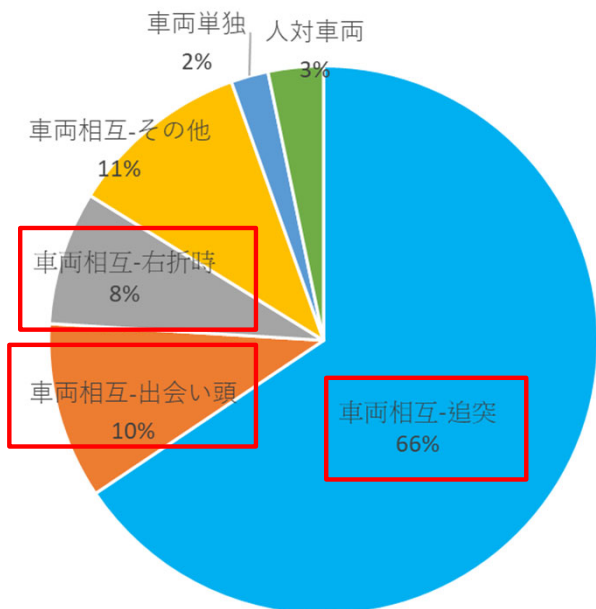
資料：交通事故・道路統合データベース（直轄国道について集計）

2. 特徴的な事故類型の事故状況

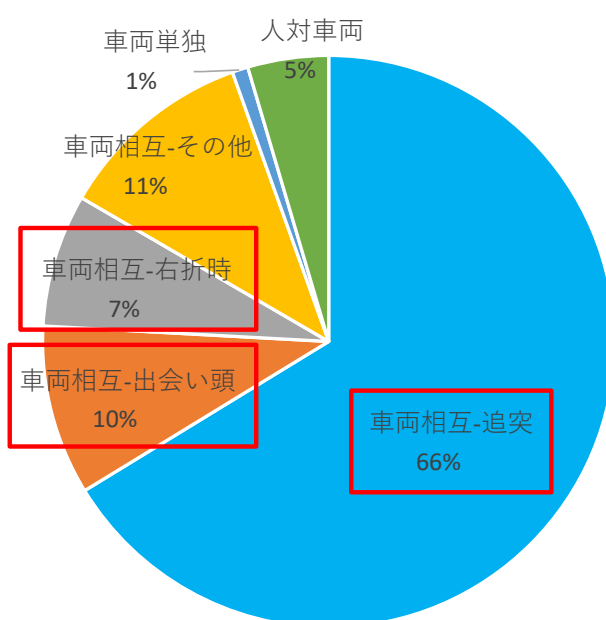
- ・福島県の直轄国道の特徴的な事故類型は車両相互の追突、出会い頭、右折時であった。
- ・これら特徴的な事故が概ね63~59%減少した。

直轄国道の特徴的な事故類型

(平成20年-平成23年)



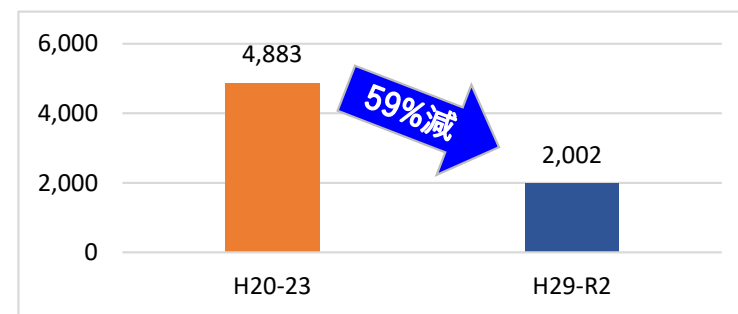
(平成29年-令和2年)



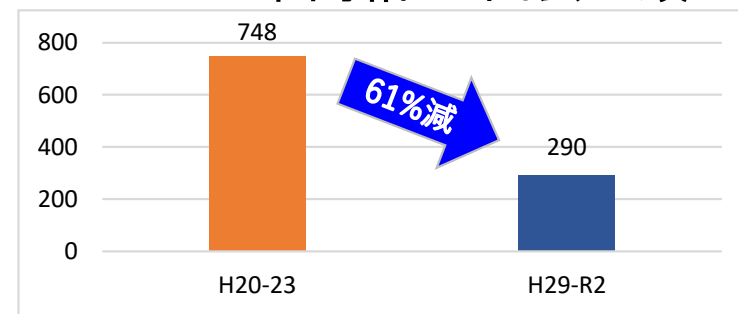
資料: 交通事故・道路統合データベース(直轄国道について集計)

※事故類型の割合はほぼ変化なし

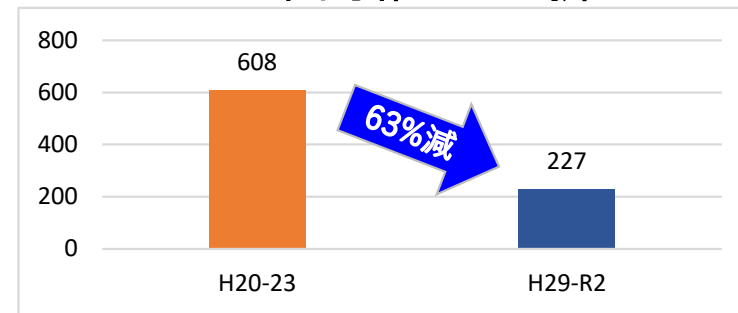
件/4年 車両相互-追突



件/4年 車両相互-出会い頭



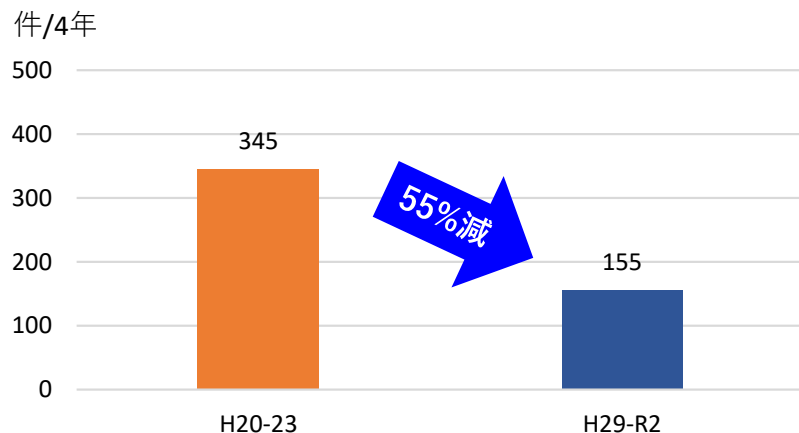
件/4年 車両相互-右折



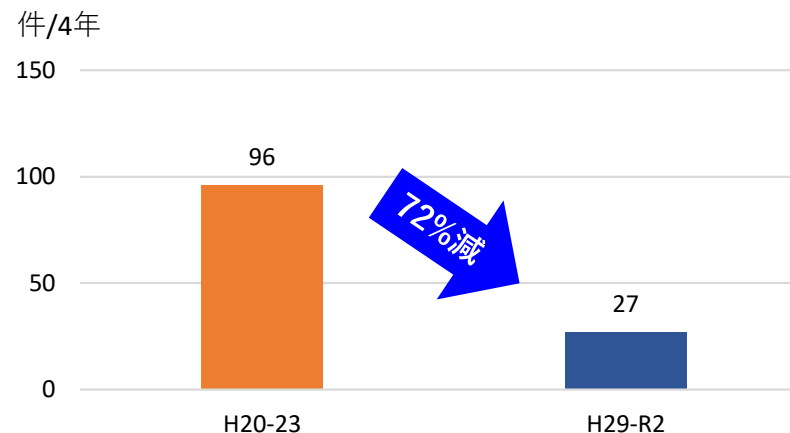
3. 交通弱者※1の事故 ※1 自動車に対して被害者となりやすい若齢者や高齢者の歩行者・自転車

- ・交通弱者の事故件数は全体で55%減少した。
- ・特に若齢者の事故の減少率が著しく多く72%減少している。

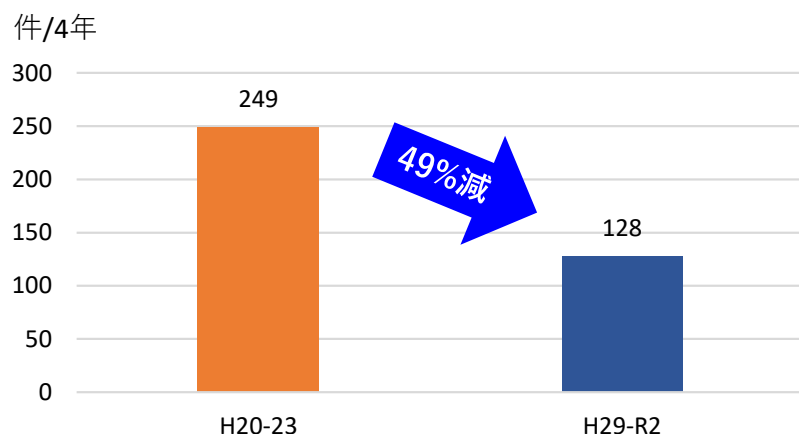
交通弱者全体の事故



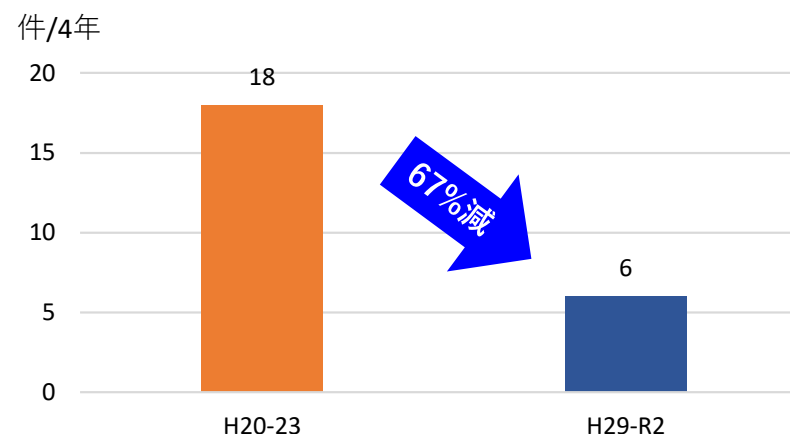
若齢者※2(歩行者・自転車)事故



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

令和4年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～ゾーン30プラスについて～

『ゾーン30プラス』について

- 「第11次交通安全基本計画」において、**生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対策**の推進等が重視すべき視点とされ、**具体的手法として、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等**が位置付けられた
- これらを踏まえ、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、**最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図る**

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「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との適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定

- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備

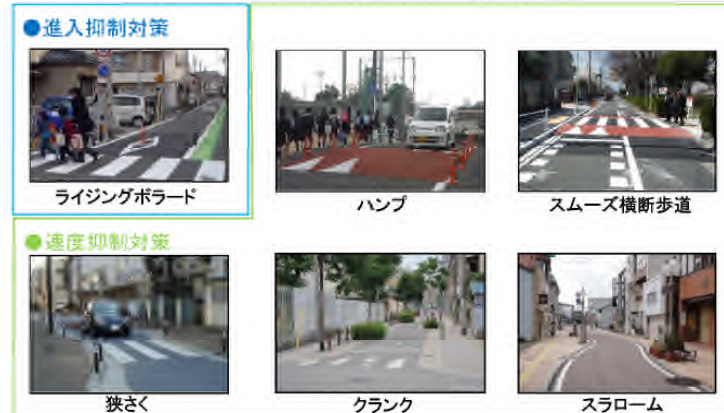
【「ゾーン30プラス」の入口（イメージ）】



<警察による交通規制>



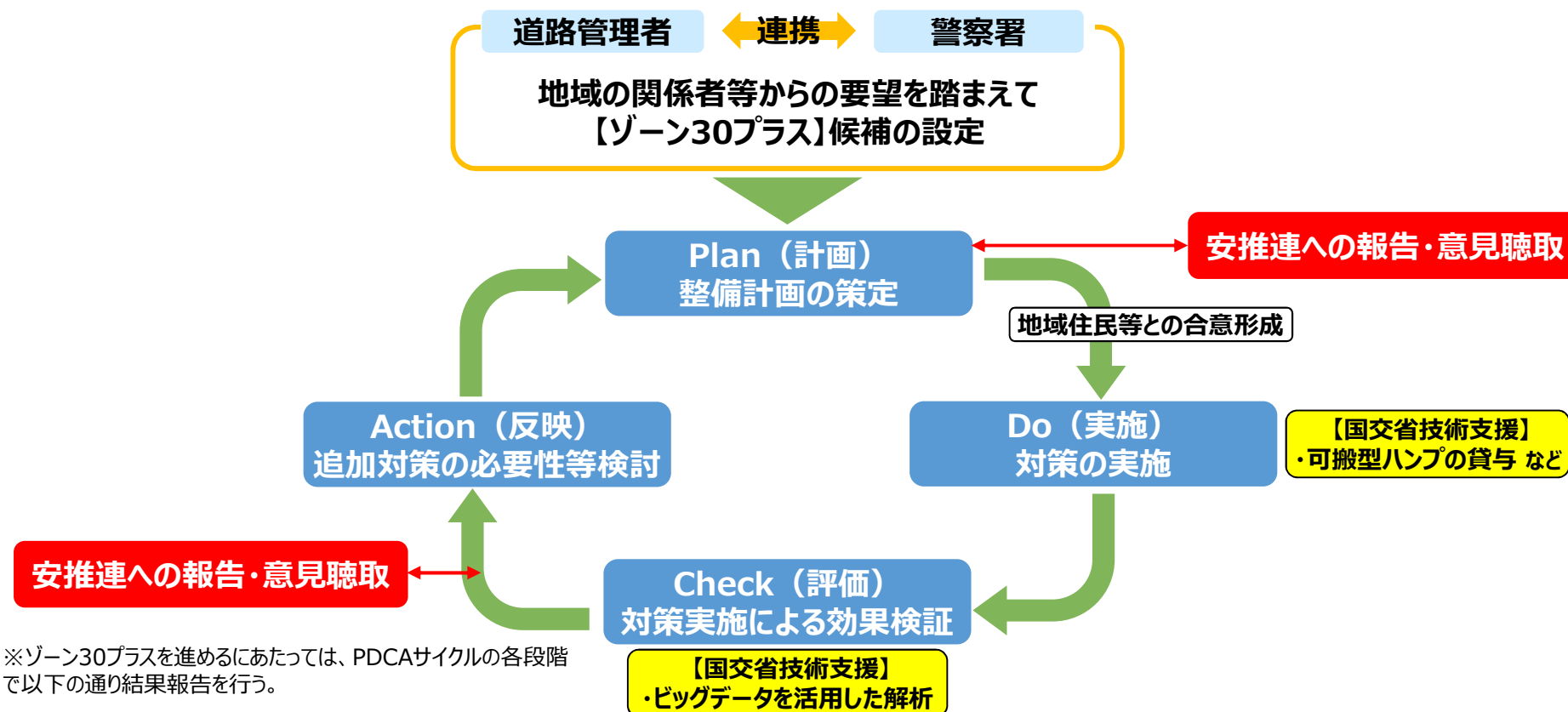
<道路管理者による物理的デバイスの設置>



『ゾーン30プラス』の進め方

- ゾーン30プラスの候補箇所については、市町村道路管理者および警察署が緊密に連携し、地域の課題・要望等を踏まえて設定
- 整備計画の策定や効果検証にあたっては、**福島県道路交通環境安全推進連絡会議に報告の上、意見等を聴取**
- 国土交通省は、ETC2.0で収集したビッグデータを活用した交通情報・急挙動情報を提供して**技術的支援を行う**とともに、有識者のあつせん等を行う

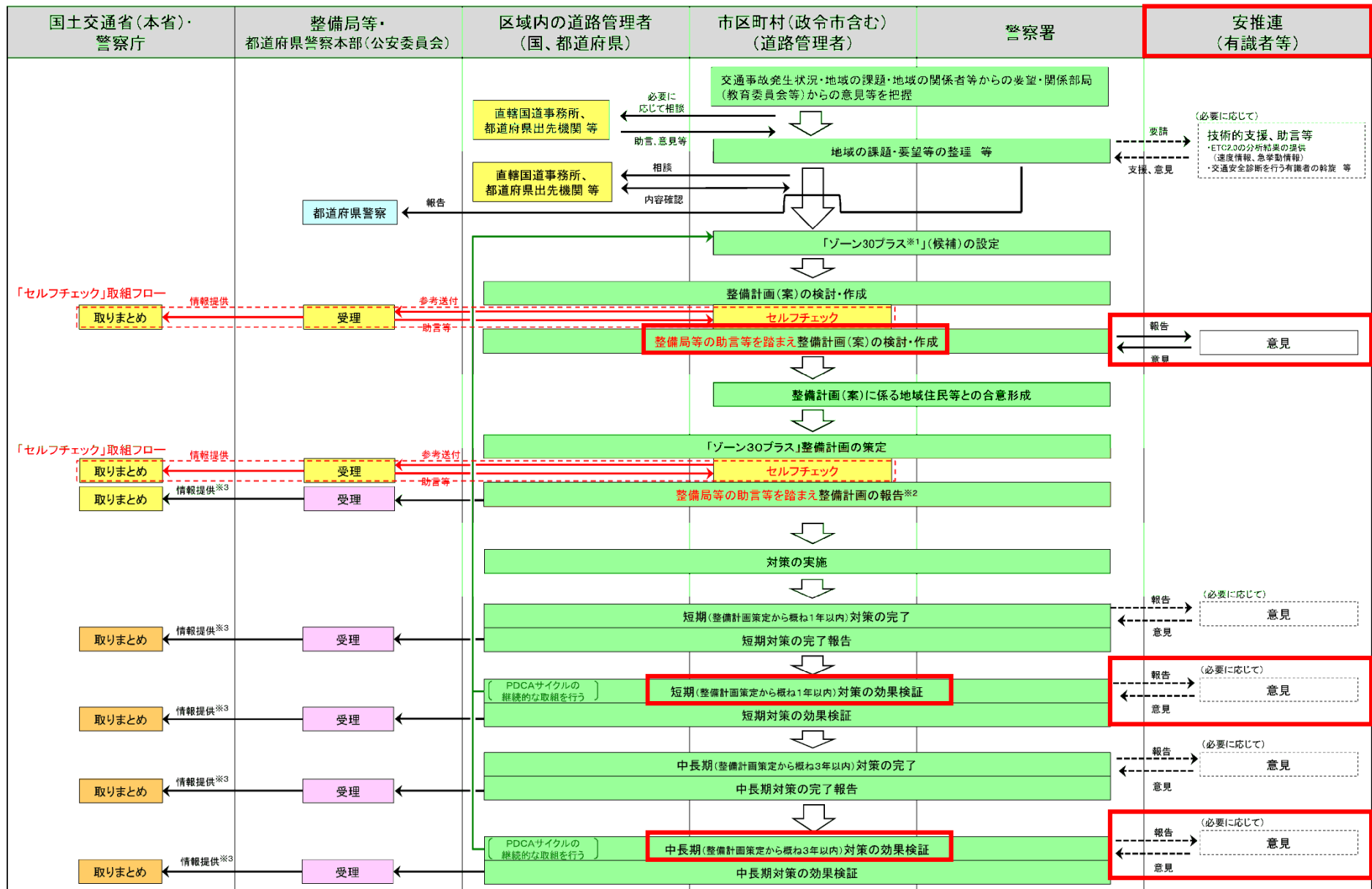
▼ゾーン30プラスの進め方



※ゾーン30プラスを進めるにあたっては、PDCAサイクルの各段階で以下の通り結果報告を行う。

- 道路管理者 ⇒ 直轄国道事務所を通して整備局へ報告
- 警察署 ⇒ 県警本部へ報告

『ゾーン30プラス』の取組フロー



※1 「ゾーン30プラス」の要件については以下の1)及び2)とする。

- 1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されている。
- 2) 警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を十分に高めるための物理的デバイスの設置について、適切に検討され、実施され、又は実施が予定されている。

※2 都道府県警察本部及び整備局等への報告をもって「ゾーン30プラス」とする。

※3 毎年度3月に取りまとめて情報提供する。

『ゾーン30プラス』整備計画の報告1/3（福島市清明町）

整備箇所の概要

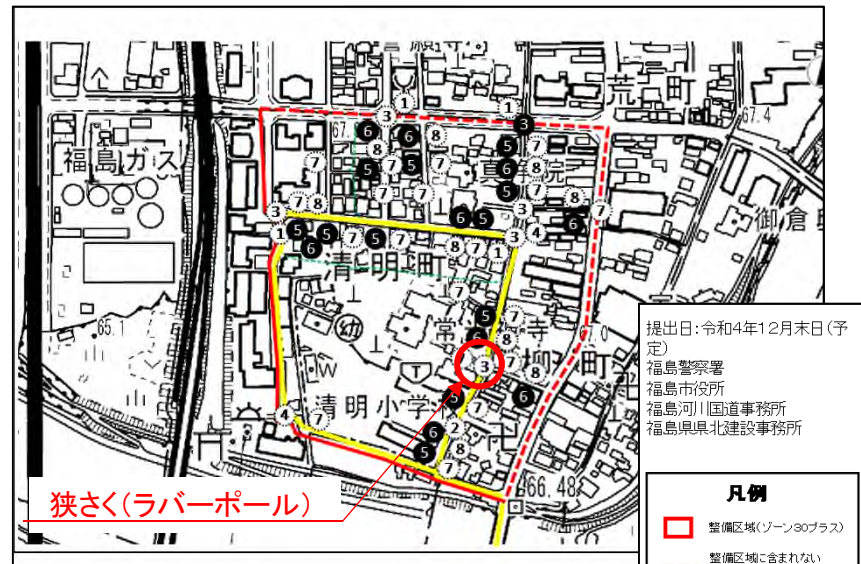
[整備地区]

せいめいちょう せいめい
福島県福島市清明町（清明小学校周辺）

[物理的デバイス]

狭さく（ラバーポール）

位置図



- 凡例**
- 対策完了
 - 対策中
 - 対策予定

整備計画一覧表

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	福島県	福島市	清明町	R4.10

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	イメージハンブ	4	全て合意済	R4.12	R5.3
2	狭さく(ラバーポール)	1	全て合意済	R4.12	R5.3
3	交差点のカラー舗装化	6	全て合意済	R4.12	R5.3
4	道路反射鏡(カーブミラー)	2	全て合意済	R4.12	R5.3
5	30km/h規制(標識)	11	全て合意済	--	H27.11
6	30km/h規制(路面標示)	9	全て合意済	--	H27.11
7	ゾーン30プラス標識	19	全て合意済	R5.3	R5.3

【中長期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
8	ゾーン30プラス路面標示	9	全て合意済	R5.4	R7.3
9	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5.4	R5.4
10	パトロール	区域内	全て合意済	R5.4	R5.4

【路線等における対策^{注1}】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国土省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

『ゾーン30プラス』整備計画の報告2/3（福島市南矢野目）

整備箇所の概要

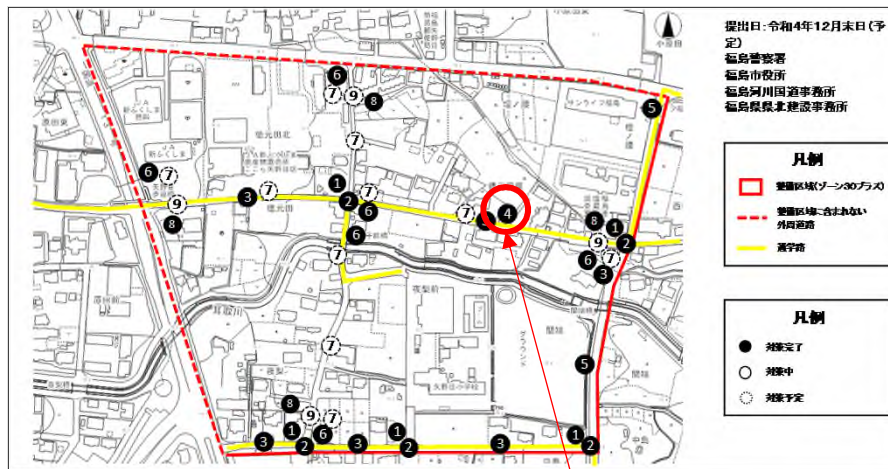
[整備地区]

みなみやのめ
福島県福島市南矢野目

[物理的デバイス]

シケイン(クランク型)

位置図



シケイン(クランク型)



整備計画一覧表

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	福島県	福島市	南矢野目	R3. 12

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	イメージハンブ	5	全て合意済	R4. 1	R4. 3
2	交差点のカラー舗装化	5	全て合意済	R4. 1	R4. 3
3	路側帯のカラー化	6	全て合意済	R4. 1	R4. 3
4	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 3
5	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	--	H28 10
6	ゾーン30(標識)	6	全て合意済	--	H28 10
7	ゾーン30プラス看板	10	全て合意済	R5. 3	R5. 3
8	ゾーン30路面標識(法定外表示)	4	全て合意済	--	H28 10

【中長期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
9	ゾーン30プラス(路面標識)	4	全て合意済	R5. 4	R7. 3
10	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4
11	パトロール	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4

【路線等における対策^{※1}】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通部、国土省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

『ゾーン30プラス』整備計画の報告3/3 (東白川郡塙町塙)

整備箇所の概要

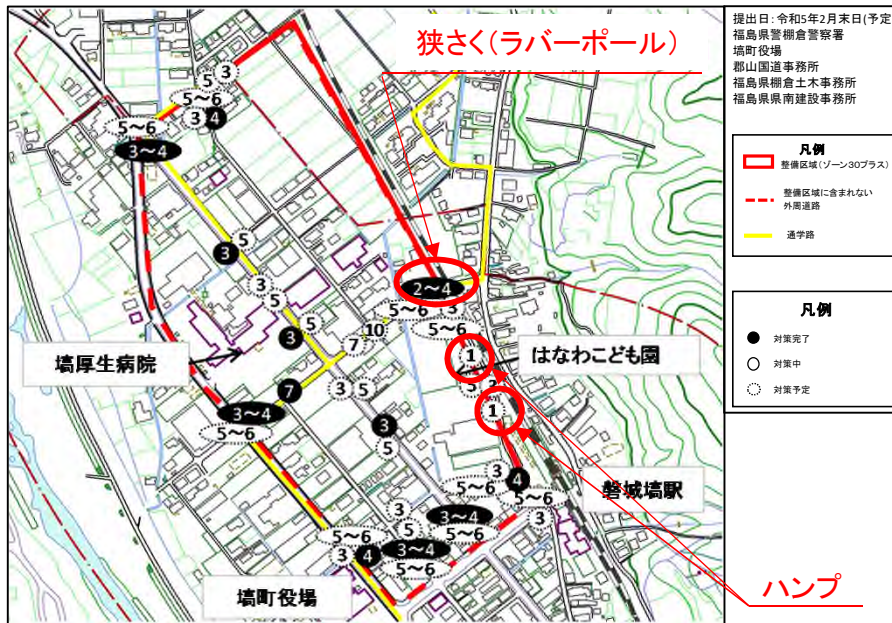
[整備地区]

はなわ
福島県東白川郡塙町塙

[物理的デバイス]

ランプ、狭さく(ラバーポール)

位置図



整備計画一覧表

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	福島県	塙町	塙地区	R5. 2

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ランプ	2	協議前	R5. 9	R6. 3
2	狭さく(ラバーポール)	1	全て合意済	R1. 4	R2. 3
3	30km/h規制(標識)	18	全て合意済	--	H27. 12
4	ゾーン30路面表示(法定外表示)	8	全て合意済	--	H27. 12
5	ゾーン30プラス看板	18	協議中	R5. 3	R5. 3
6	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	10	協議中	R5. 9	R6. 3
7	カラー舗装化	2	全て合意済	R3. 4	R6. 3
8	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5. 3	R5. 3
9	パトロール	区域内	全て合意済	R5. 3	R5. 3

【中長期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
10	歩道設置	1	全て合意済	R5. 4	R6. 3

【路線等における対策^{注1)}】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

福島県道路交通環境安全推進連絡会議会則

第1条 名称

本会議は、「福島県道路交通環境安全推進連絡会議」（以下「推進連絡会議」という。）と称する。

第2条 目的

推進連絡会議は、福島県内における安全な道路交通環境を着実に形成していくため、警察と各道路管理者が連携を図りながら、安全で円滑な道路交通環境の整備のための主要施策についての計画、実施、評価の各段階における連携の調整、また地域住民等への広報及び地域住民等の道路交通環境に関する意見を主要施策に反映させることを目的とする。

第3条 適用範囲

推進連絡会議における適用範囲は、交通安全の長期計画に基づく施策や、福島県警察及び道路管理者が連携して実施する施策の他、福島県の交通状況を踏まえ緊急に実施する事項を対象とし、その内容は次のとおりとする。

- ・ 幹線道路における事故多発地点の解消
- ・ 生活道路における暮らしの安全の確保
- ・ わかりやすい道路標識の整備
- ・ 住民の参画による安全な道路交通環境整備
- ・ 重大事故の再発防止

第4条 構成

(1) 推進連絡会議の構成は以下のとおりとする。

福島県 警察本部	交通規制課長
国土交通省 東北地方整備局	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
福島県 生活環境部	生活交通課長
土木部	道路計画課長
	道路整備課長
	まちづくり推進課長

(2) 推進連絡会議には議長を置く。

第5条 運営

推進連絡会議の議長は福島県警察本部交通規制課長と国土交通省福島河川国道事務所長が懸案毎に担当することとし、会議を招集し主宰する。

第6条 事務局

- (1) 推進連絡会議には事務局、及び事務局会議を設置する。
- (2) 事務局は福島県警察本部交通規制課、及び国土交通省福島河川国道事務所 道路管理課に置き共同でその任にあたるものとする。
- (3) 事務局会議の構成は以下のとおりとする。

福島県	警察本部	交通企画課	課長補佐
		交通規制課	課長補佐
国土交通省	東北地方整備局	福島河川国道事務所	道路管理課長
		郡山国道事務所	交通対策課長
		磐城国道事務所	管理課長
福島県	生活環境部	生活交通課	主任主査
	土木部	道路計画課	主任主査
		道路整備課	主任主査
		まちづくり推進課	主任主査

第7条 アドバイザー会議

- (1) 必要に応じて、主要施策の実施に関する技術的助言、効果評価に関する指導、助言、新規施策に関する助言等を受けることを目的に、推進連絡会議に学識経験者、関係団体の代表等からなるアドバイザー会議を設置するものとする。また、必要に応じてアドバイザー会議の構成員に推進連絡会議への出席を求めることができる。なお、アドバイザー会議及び推進連絡会議への参加は、議長が招集する。
- (2) アドバイザー会議の構成は別紙のとおりとする。

第8条 道路交通環境安全調査委員会

推進連絡会議に学識経験者、専門家等からなる道路交通環境安全調査委員会(以下「調査委員会」という。)を設置する。

- (1) 「調査委員会」は、次の事項を行うものとする。
 - 1) 社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際に、速やかに当該箇所の事故発生の要因について調査し、分析し、道路交通環境の改善策の立案等を行う。
 - 2) 事故多発地点、交通渋滞、その他問題点及び将来問題となることが予想される地点で、特に高度な技術的解決を必要とするものを取り上げ、実地調査と、必要な調査研究を行い対策案をまとめるものとする。
- (2) 「調査委員会」の構成及び招集時期は、重大事故の内容及び状況により、連絡会議の議長がその都度構成員を選任し、招集する。
- (3) 推進連絡会議は、「調査委員会」等から詳細調査、分析結果、改善策の立案等の報告、提供を受ける。

第9条 地区別推進連絡会議

- (1) 推進連絡会議で詳細な調査・検討を行う必要が生じた場合には、地区（福島、郡山、いわき）別推進連絡会議を設置し調査検討できるものとする。
- (2) 地区別の範囲は直轄国道事務所管内とする。
- (3) 地区別推進連絡会議の事務局は直轄国道事務所に置くものとする。
- (4) 地区別推進連絡会議の構成は、検討事案が該当する地区の所轄警察署及び各道路管理者とし、検討事案の内容により、その都度事務局が判断し関係機関を招集する。

第10条 その他

推進連絡会議及び事務局会議に係る市町村その他関係機関の出席を求めることができる。

- (附則) この会則は、平成13年9月18日から施行する。
この会則は、平成14年9月3日から施行する。
(第4条・第6条組織名称変更)
- この会則は、平成15年8月8日から施行する。
(第4条～第6条組織名称変更)
- この会則は、平成20年7月8日から施行する。
(第3条～第6条組織名称等変更、第9条方部別推進連絡会議追加)
- この会則は、平成22年11月24日から施行する。
(第7条 別紙アドバイザー会議構成変更)
- この会則は、平成24年 3月 6日から施行する。
(第6条組織名称変更、第7条 別紙アドバイザー会議構成変更)
- この会則は、平成27年 9月30日から施行する。
(第5条組運営の変更、第7条 別紙アドバイザー会議構成変更)
- この会則は、平成29年12月26日から施行する。
(第7条別紙 名称変更、第9条 名称変更)
- この会則は、平成30年11月22日から施行する。
(第7条別紙 名称変更)
- この会則は、令和元年12月9日から施行する。
(第7条別紙 名称変更)
- この会則は、令和4年1月27日から施行する。
(第7条別紙 名称変更)

福島県道路交通環境安全推進連絡会議
アドバイザー会議

福島大学 共生システム理工学類	教 授 永幡 幸司
日本大学	名誉教授 堀井 雅史
福島工業高等専門学校 都市システム工学科	教 授 緑川 猛彦
福島民報社	社会部 部長
福島民友新聞社	編集局次長
福島県交通安全協会	専務理事
福島県バス協会	専務理事
福島県トラック協会	専務理事
一般社団法人 日本自動車連盟福島支部	事務所長
福島県PTA連合会	会長
福島県交通安全母の会連絡協議会	会長
ふくしまNPOネットワークセンター	理事長

福島県道路交通環境安全推進連絡会議会則
修正内容一覧表

第7条別紙 名称変更

【旧】	
日本大学 工学部土木工学科	教 授 堀井 雅史
【新】	
日本大学	名誉教授 堀井 雅史