

生活道路安全対策の取り組みについて ～ゾーン30プラスの取り組み進捗～

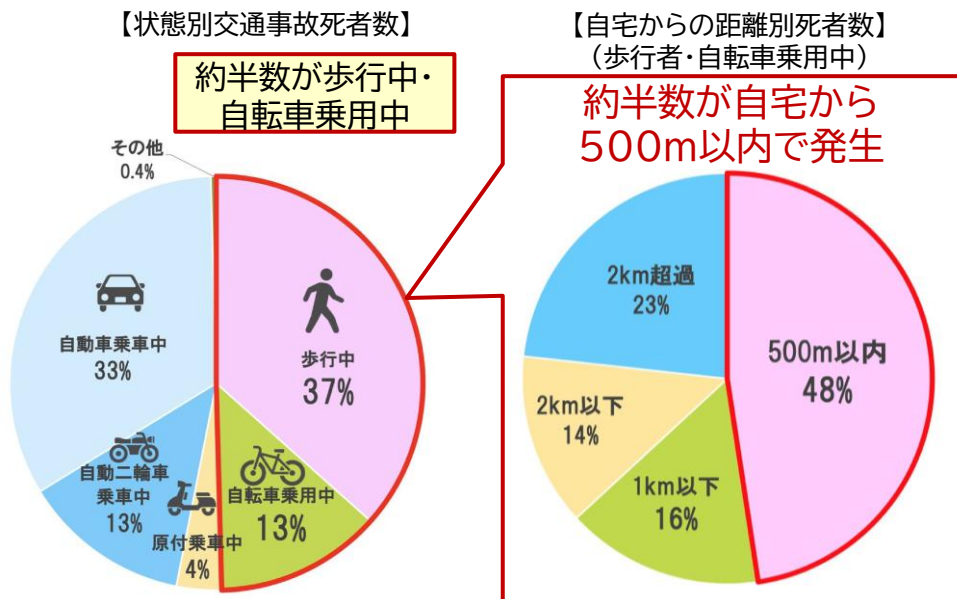
令和7年2月28日

1. 生活道路の交通事故の実態
2. ゾーン30プラスの取り組み
3. 宮城県内のゾーン30プラス
4. 新たな取り組み

1. 生活道路の交通事故の実態

- 交通事故による死者のおよそ半数が身近な道路で発生。
- 生活道路の交通安全対策の推進が強く求められている。

■ 死亡事故の発生状況

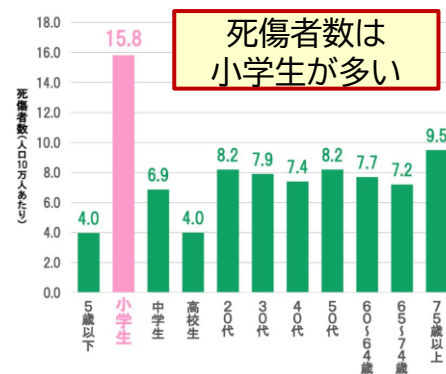


【出典】
警察庁交通局「令和4年における交通死亡事故の特徴等について」をもとに作成

【出典】
交通事故データ(ITARDA: 令和4年データ)

■ 死傷者・死亡者の年齢層

【人口10万人あたりの年齢層別死傷者数】 【人口10万人あたりの年齢層別死亡者数】 (令和4年)



【出典】
交通事故データ: 交通事故データ (ITARDA: 令和4年データ)
小学生、中学生、高校生の人口: 文部科学統計要覧 (令和4年版) ※中等教育学校、高等専門学校は含まず
小学生、中学生、高校生以外の人口: 人口推計 (総務省統計局、令和4年10月1日現在)

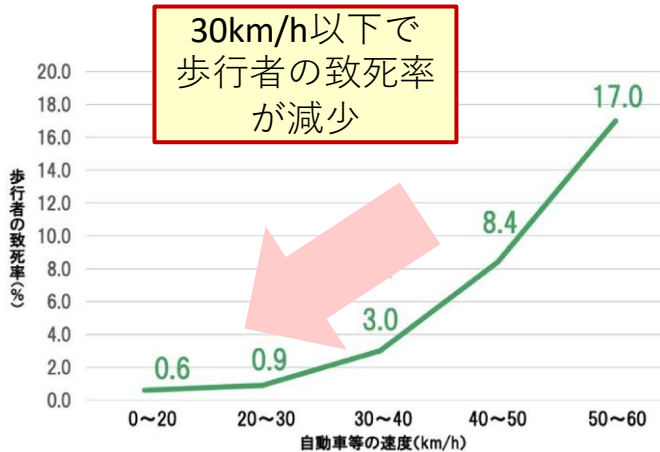


【出典】
交通事故データ: 交通事故データ (ITARDA: 令和4年データ)
小学生、中学生、高校生の人口: 文部科学統計要覧 (令和4年版) ※中等教育学校、高等専門学校は含まず
小学生、中学生、高校生以外の人口: 人口推計 (総務省統計局、令和4年10月1日現在)

2. ゾーン30プラスの取り組み

- 生活道路では衝突速度を30km/h以下で致死率が大幅に減少することから、**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。

■ 衝突速度と歩行者の致死率 ■ 「ゾーン30プラス」の対策



【出典】

警察庁資料より作成

※1 「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう。

※2 平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による。

※3 致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう。

警察による低速度規制(ゾーン30)

ゾーン30
(都道府県公安委員会)



● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

道路管理者による物理的デバイス設置

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クラック



スラローム

ゾーン30プラス



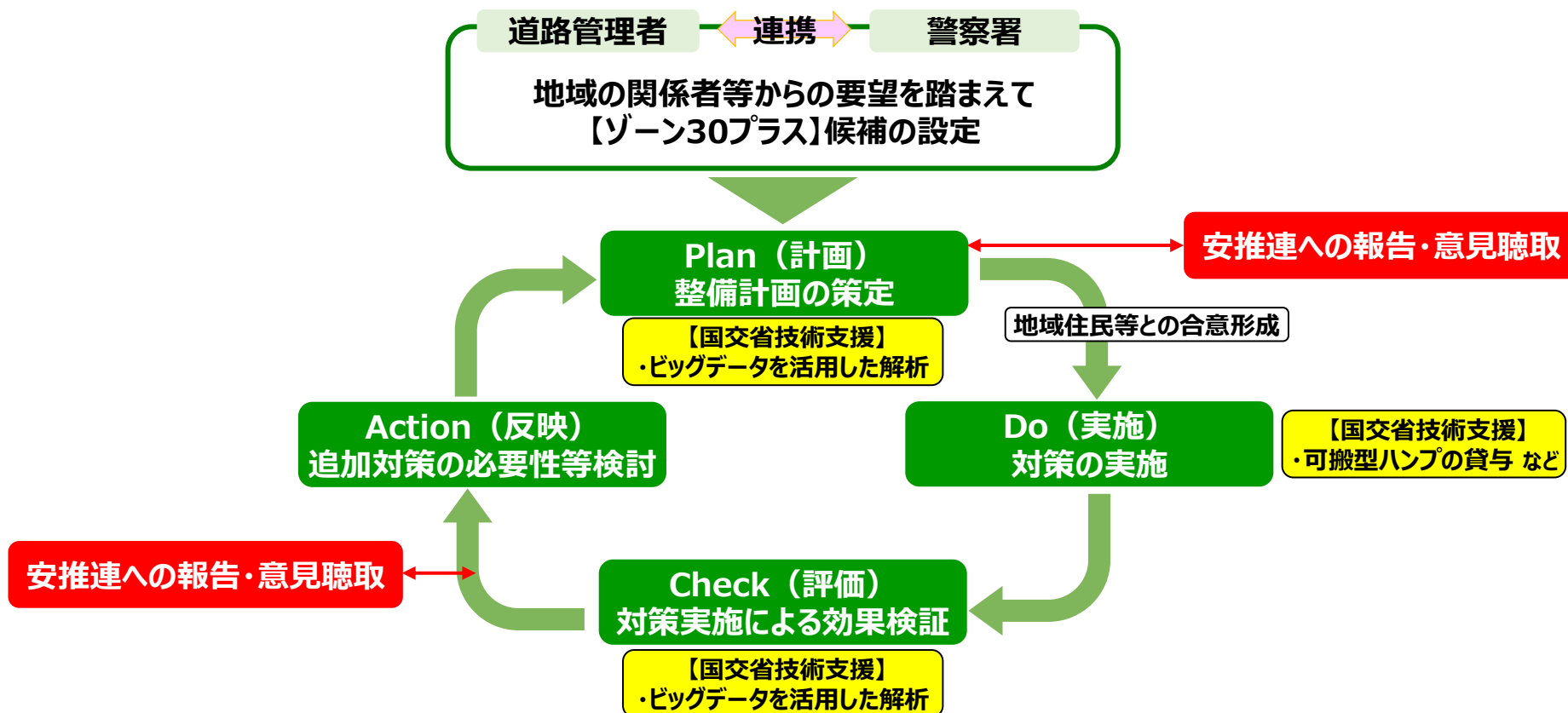
看板



路面標示

2. ゾーン30プラスの取り組み

- 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。
- 国土交通省は、ETC2.0で収集したビッグデータを解析し技術的支援等を実施。



2. ゾーン30プラスの取り組み

- 国交省として、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施可能。

【これまで】

- 事故発生箇所に対する
対症療法型対策



使用データ ETC2.07 ロブデータ: H27.4~7交通事故データ(静岡県警HPより): H26.1~12



【ビッグデータの活用により】

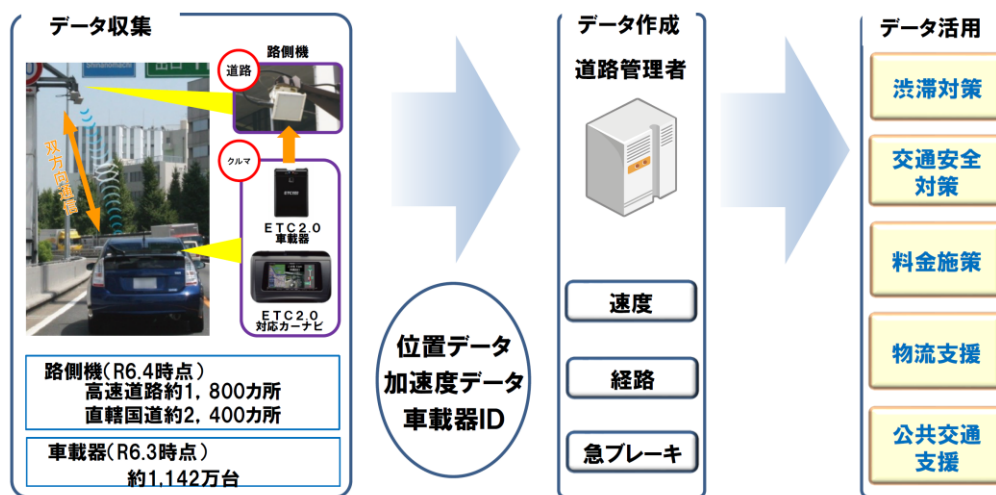
- 速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の
潜在的な危険箇所を特定
⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



2. ゾーン30プラスの取り組み

- ETC2.0とは、道路側のアンテナ(ITSスポット)との高速・大容量、双方向通信で受けられる運転者支援サービス。
- また、同時に**自動車の「走行履歴」「挙動履歴」データ**を収集することができ、近年の交通事故分析では、「挙動履歴」データのうちの**「走行速度」、「前後加速度(急減速)」**および**「左右加速度(急ハンドル)」**データを主に活用。

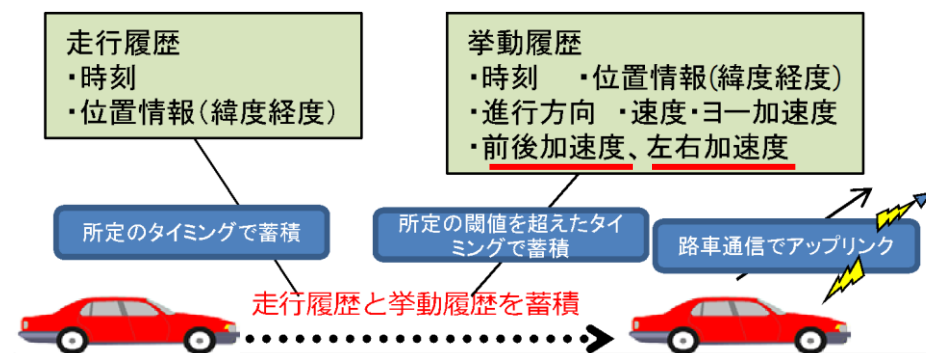
■ ETC2.0の概要



※出典:国土交通省道路局 ETC2.0

■ ETC2.0で取得可能な情報

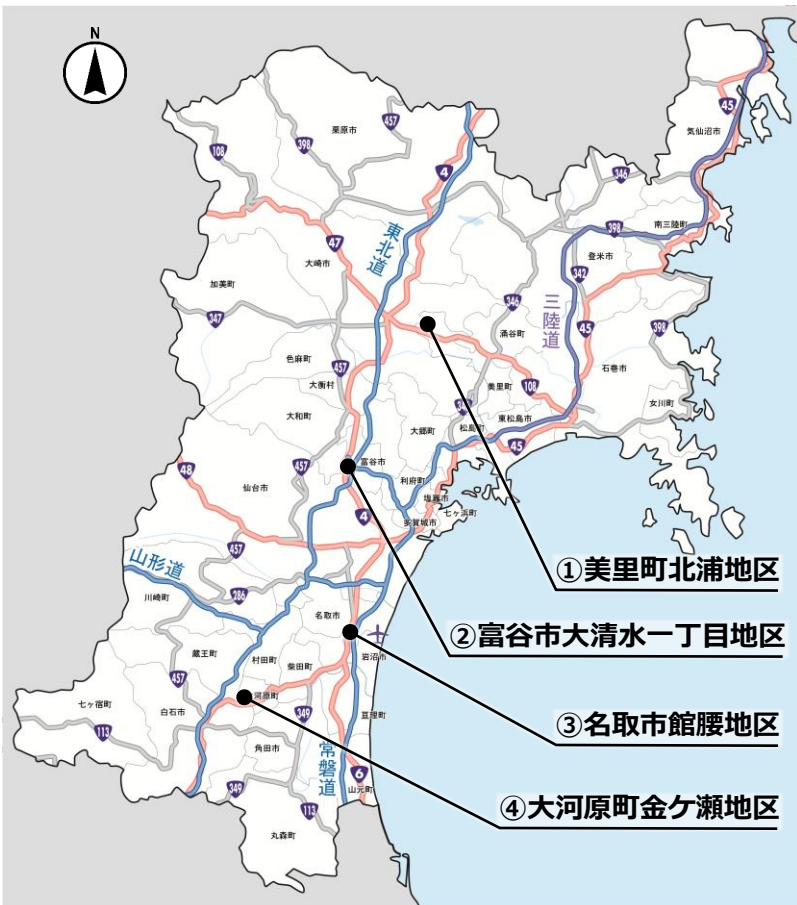
走行履歴(経路)、挙動履歴(速度、急減速、急ハンドル)等の情報が得られる。



3. 宮城県内のゾーン30プラス

- 宮城県では、現在、4地区を「ゾーン30プラス」に登録。

■ 宮城県内のゾーン30プラス登録地区

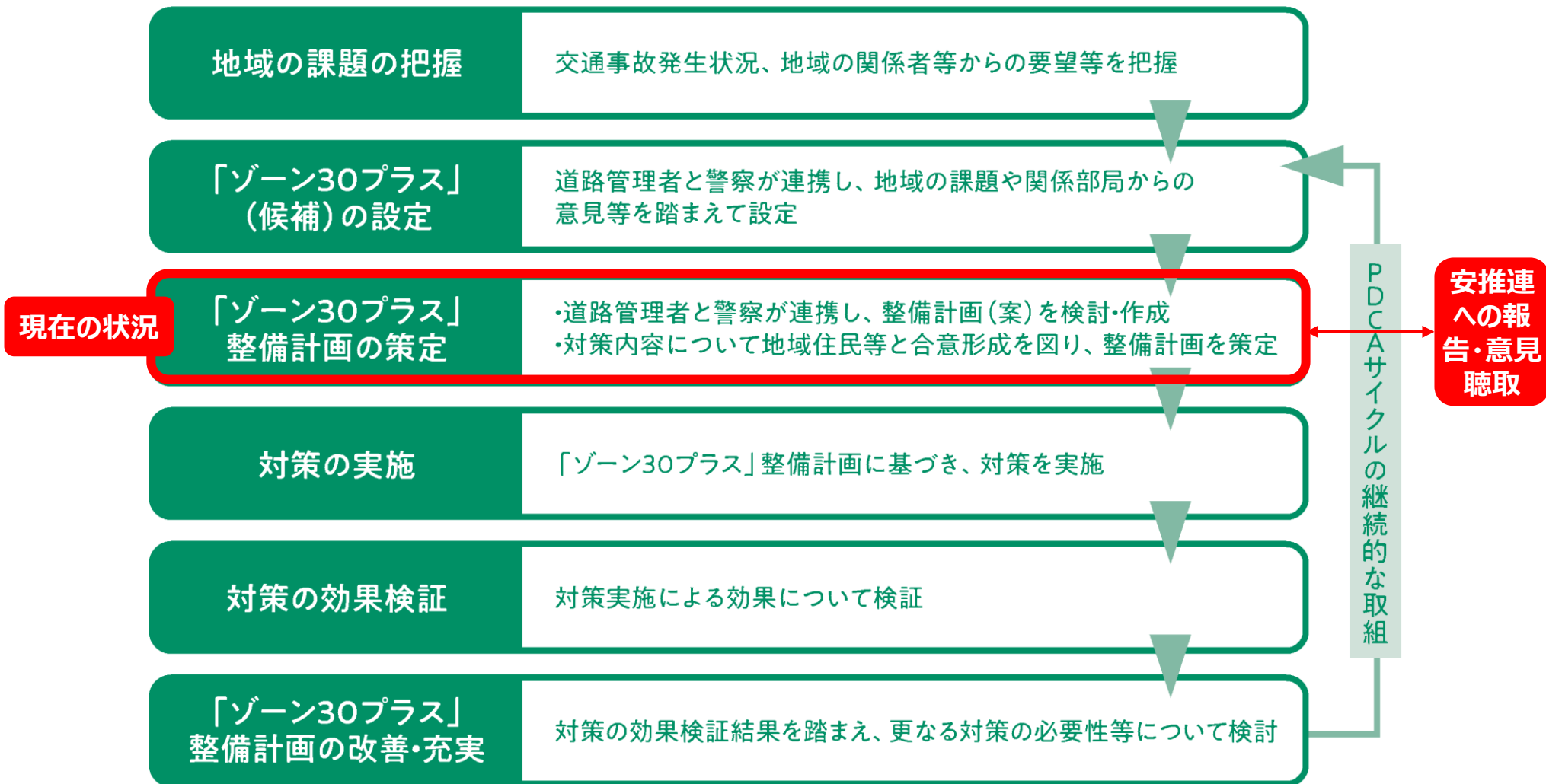


No	市町村名	地区名	登録年度
①	美里町	北浦地区	令和5年度
②	富谷市	大清水一丁目地区	令和5年度
③	名取市	館腰地区	令和6年度
④	大河原町	金ヶ瀬地区	令和6年度

3. 宮城県内のゾーン30プラス

- 今回、1地区を新たに登録するため、整備計画(案)について、意見を伺う。

■ 取り組みの段階



4. 新たな取り組み

- 令和3年6月に千葉県八街市で発生した交通事故を受け、「通学路における交通安全の更なる確保について」に基づき、通学路の更なる安全確保に向け積極的に推進。
- 各地域の実情を踏まえた合同点検や対策の改善・充実等の取組を着実かつ効果的に実施するため、通学路交通安全プログラム等を策定しPDCAサイクルによる対策を推進。

■ 通学路における交通安全の確保の徹底

早期の対策完了に向けた取組

早期の安全確保に向けて計画的に事業を推進

継続的な取組の実施

通学路交通安全プログラム等の推進体制を構築・活用し、計画的かつ継続的に取組を推進

対策必要箇所等の公表

対策必要箇所の状況等を適時適切に公表・情報発信

小学校周辺を面的に捉えた対策の促進

警察や学校、地域などとも連携し「ゾーン30プラス」の導入などの面的な対策を実施

■ 通学路安全確保のためのPDCAサイクル

継続的に地域における新たな実情や課題を把握

Plan

- 合同点検の実施
- 対策の検討

※定期的に実施

対策完了までに時間を要する箇所

- 即効性の高い対策の実施

(関係機関が実施するソフト対策も積極的に活用)

連絡会議等の推進体制

- ・ 教育委員会 ・ 学校 ・ PTA ・ 警察
- ・ 道路管理者 ・ 自治会代表者 等

Action

- 対策の改善・充実

Do

- 対策の実施

※早期完了に向け計画的に事業を推進

通学路交通安全プログラム等の策定

- ・ PDCAサイクルの実施方針 等

Check

- 対策効果の把握

対策必要箇所等の公表

- 市区町村等のWebページや広報誌への掲載

※出典：国土交通省

事故ゼロプランの取り組みについて ～第2次事故ゼロプランの取り組み進捗～

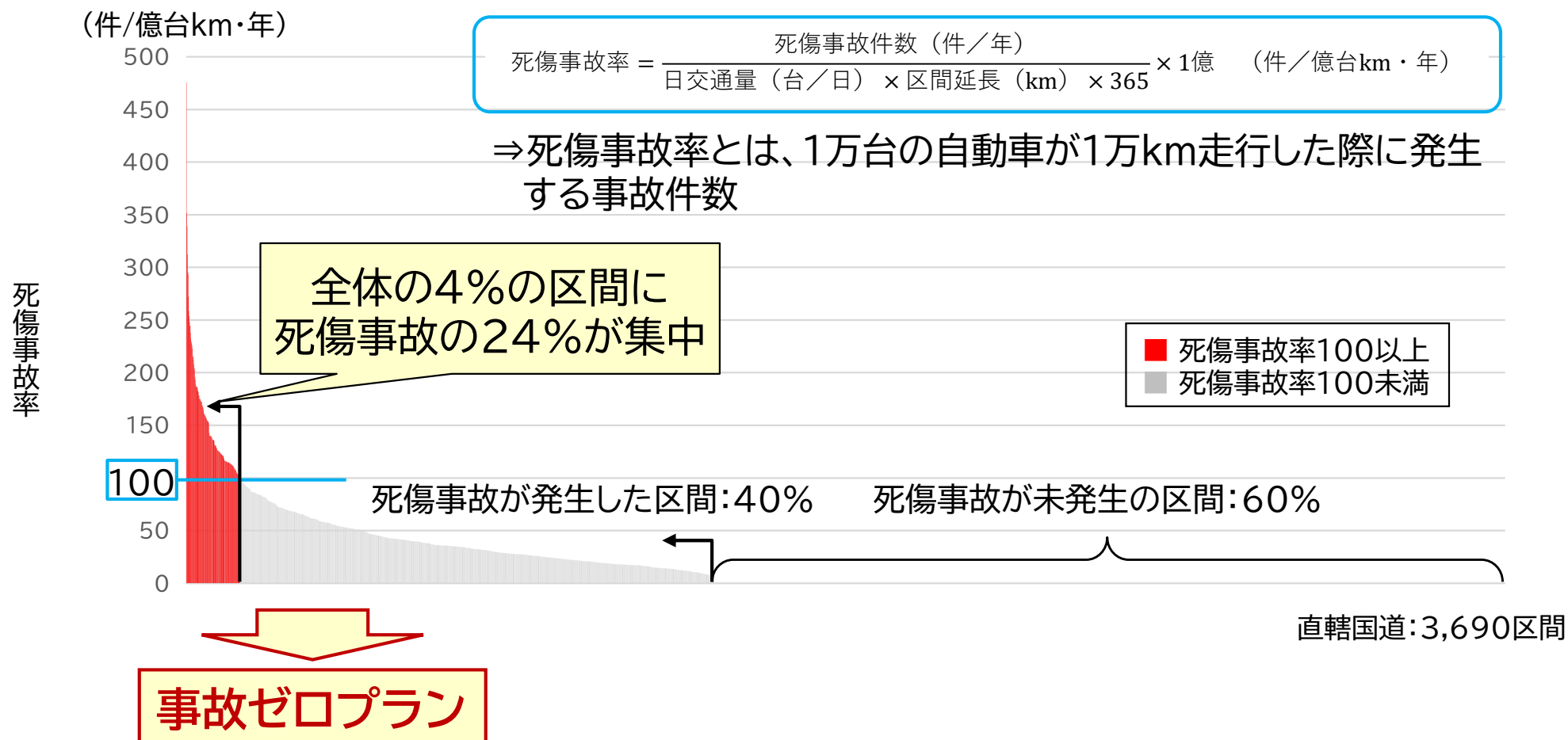
令和7年2月28日

1. 事故ゼロプランとは
2. 第2次事故ゼロプランの進捗状況
3. 対策実施内容と対策後の整備効果
4. 今後の進め方

1. 事故ゼロプランとは

- 宮城県の直轄国道では全体の4%の区間(150区間)に死傷事故全体の24%(824件/4年)が集中。
- 直轄国道において交通事故対策を集中的に行うため、「**事故ゼロプラン**」の施策を展開中。

■ 宮城県内直轄国道の死傷事故率（事故データ：R1～R4）



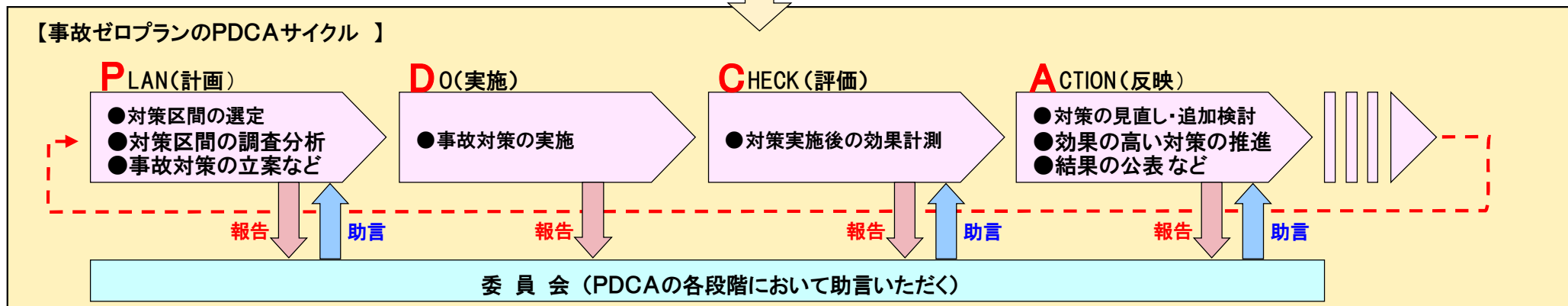
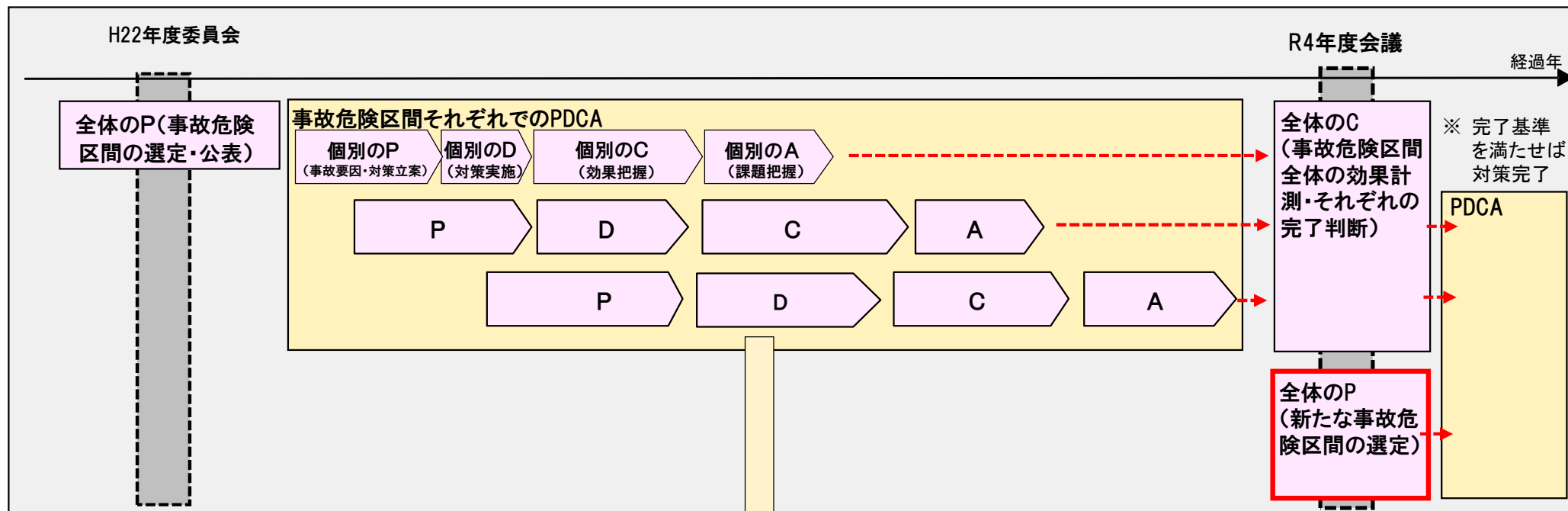
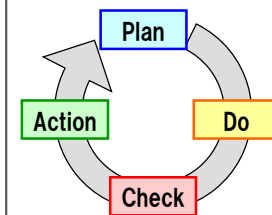
1. 事故ゼロプランとは

- 平成22年度に国土交通省において、宮城県交通安全マネジメント委員会を発足し、事故ゼロプランによる対策を推進。
- R4年度に、第2次事故ゼロプランとして、新たな事故危険区間を見直し選定。
- 今回は第2次事故ゼロプランの進捗状況と整備効果を報告。

平成22年度 188区間 選定	宮城県交通安全マネジメント委員会発足 第1回 宮城県交通安全マネジメント委員会(H22.11.15) <ul style="list-style-type: none">◆ 事故危険区間の選定◆ 事故ゼロプランの策定
平成24年度	第2回 宮城県交通安全マネジメント委員会(H25.3.21) <ul style="list-style-type: none">◆ 事故対策箇所の効果確認◆ 事故対策の進捗状況（中間報告）
平成31年度	宮城県道路交通環境安全推進連絡会議(H31.4) <ul style="list-style-type: none">◆ 事故ゼロプランの取組状況◆ 対策実施箇所の評価ルールと新たな事故危険区間の抽出方法の決定
令和4年度 177区間 選定	宮城県道路交通環境安全推進連絡会議(R4.11書面開催) <ul style="list-style-type: none">◆ ゾーン30プラス整備計画（案）について 宮城県道路交通環境安全推進連絡会議(R5.3 書面開催) <ul style="list-style-type: none">◆ 新たな事故危険区間の選定
令和5年度	宮城県道路交通環境安全推進連絡会議(R6.1書面開催) <ul style="list-style-type: none">◆ ゾーン30プラス整備計画（案）について 宮城県道路交通環境安全推進連絡会議(R6.3 書面開催) <ul style="list-style-type: none">◆ 第2次事故ゼロプランの進捗状況
令和6年度 【今回】	宮城県道路交通環境安全推進連絡会議（R7.2） <ul style="list-style-type: none">◆ 第2次事故ゼロプランの進捗状況と整備効果◆ ゾーン30プラスの取り組みと整備効果

1. 事故ゼロプランとは

- 県内の直轄国道の事故対策は、事故の危険性が高い区間などを「事故危険区間」として選定し、早急に対策が必要な箇所から優先的に、事故原因に即した効果の高い対策を実施。
- また、対策の実施にあたっては、マネジメントサイクル(PDCAサイクル)に基づき、情報を公表し意見を伺いながら、継続的に対策を推進。



- 効率的かつ、効果的に対策を実施するため、事故の危険性が高く、優先的に対策を講じる必要がある箇所を「事故危険区間」として選定。
- 選定にあたっては、事故の発生要因は多岐に及ぶことから、県内の特徴を踏まえ、以下4要件を指標化し、総合点で「事故危険区間」を抽出。

事故危険区間の抽出要件

[交通事故発生状況]

○評価項目

- ・ 死傷事故率

○加点項目

- ・ 重大事故
- ・ 事故件数
- ・ 管内の着目事故
(追突事故、高齢者事故、子供事故、歩行者事故、自転車事故)

[歩行者通行環境]

○評価項目

- ・ 市街地部、郊外部における歩道の設置状況

○加点項目

- ・ 通学路指定状況

[自動車通行環境]

○評価項目

- ・ 自動車の速度に応じた安全に走行できる構造評価

○加点項目

- ・ 幹線道路の機能低下

[その他(地域の声等)]

○評価項目

- ・ 自治体からの要望
- ・ その他関連の要望
- ・ 関連事業や計画との整合

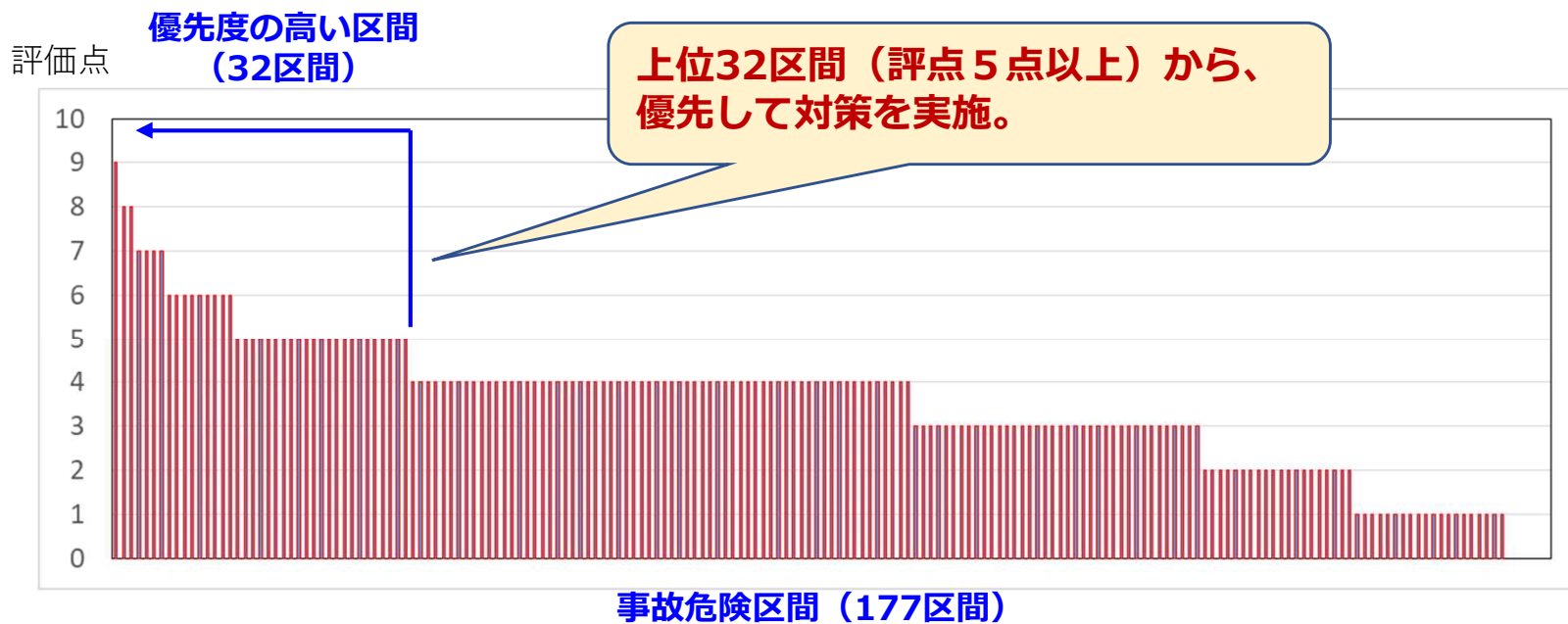
1. 事故ゼロプランとは

- 直轄国道全3,690区間を対象に評価点を算出し、**177区間を「新たな事故危険区間」として選定。**
- そのうち、評価点が5点以上の**32区間を対策を優先すべき区間(優先区間)**として優先的に着手。

■ 第2次事故危険区間

新たな事故危険区間

路線	区間数	うち優先区間
4	74	10
6	8	1
45	62	17
47	7	1
48	12	1
108	14	2
計	177	32



2. 第2次事故ゼロプランの進捗状況

- 令和7年2月現在、対策が完了した区間は、177区間中88区間であり、全体の**約5割**。
- 優先区間で対策が完了した区間は、32区間中14区間であり、**約4割**。

	全区間 箇所数	第2次事故ゼロプランの進捗 (R7.2末時点)		
		対策完了 (経過観察中)	事業中	対策検討中
事故危険 区間	177	88	23	66
うち 優先区間	32	14	3	15

● 事故危険区間(優先区間)32区間のうち、R6年度中に対策を完了した2区間の紹介と、R5年度に対策を完了した効果検証を行った1区間を報告。

■ 対策完了と整備効果の検証区間



No	国道番号	市町村名	地名	対策完了年月	報告内容
①	国道45号	気仙沼市	唐桑町大畑交差点	令和6年8月	対策完了
②	国道4号	大崎市	大崎市民病院前交差点	令和6年8月	対策完了
③	国道4号	白石市	福岡深谷地蔵堂交差点	令和5年7月	整備効果の検証

3. 対策実施内容と対策後の整備効果

- 国道45号気仙沼市唐桑町大畑交差点では、路面標示「交差点注意」の対策を実施(R6.8月完了)。
- 国道4号大崎市民病院前交差点では、減速路面表示と路面標示「追突注意」を実施(R6.8月完了)。

■ 国道45号気仙沼市唐桑町大畑交差点



■ 国道4号大崎市民病院前交差点

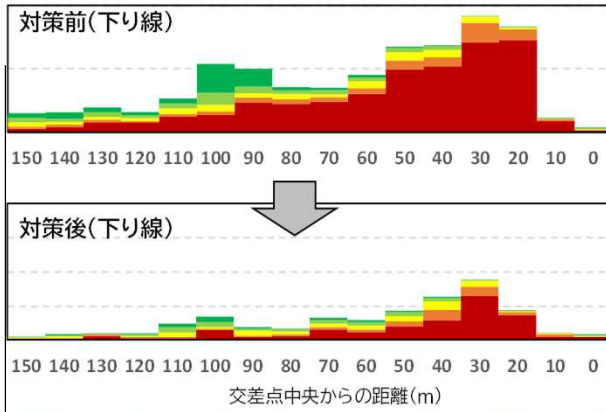


3. 対策実施内容と対策後の整備効果

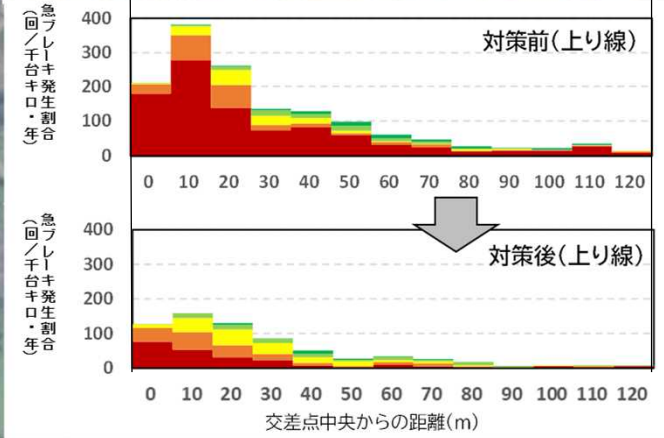
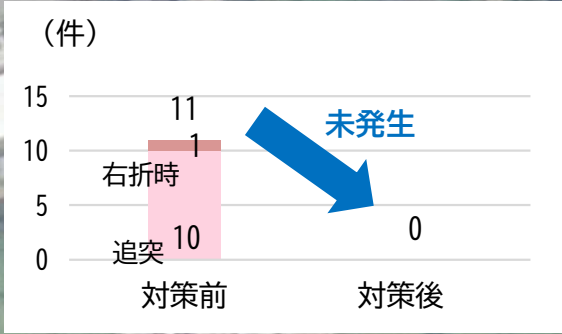
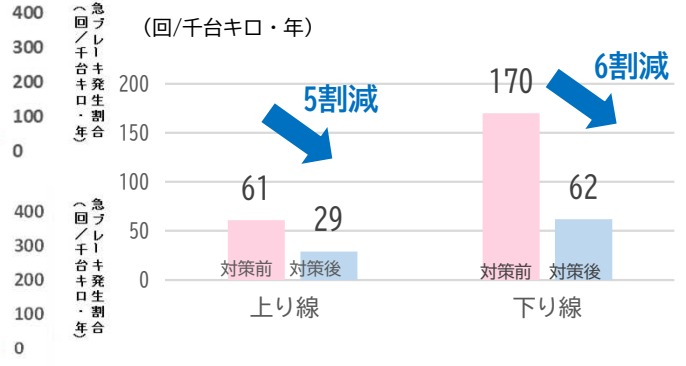
- 国道4号白石市福岡深谷地蔵堂交差点では、追突事故に対して「停止線の前出し」「減速路面表示」「追突注意の路面標示」、自転車事故に対して「右折指導線」を設置(R5.7月完了)。
- 対策後、急ブレーキは5～6割減、死傷事故は未発生。



■急ブレーキ発生割合 (10mピッチ)



■急ブレーキ発生割合 (区間平均)



※出典:急ブレーキ発生割合 使用データ:ETC2.0プローブデータ(対策前:H31.1~R1.12、対策後:R5.10)
死傷事故件数 使用データ:イタルダデータ(対策前:H28.1~R1.12)、事故原票データ(対策後:R6.1~12)

4. 今後の進め方

- 第2次事故ゼロプランの取組みについて、県内の交通安全対策を推進する。
- 次年度以降も継続的に、第2次事故ゼロプランの進捗状況を報告する。

