資料1-1

山形県道路交通環境安全推進連絡会議会則の改正について

令和7年8月1日

国土交通省

目次

1．路面標示の効率的・効果的な維持管理の取組の位置付けについて

2．記載内容の変更

1. 路面標示の効率的・効果的な維持管理の取組の位置付けについて

国土交通省

- 資料6の議題である「路面標示の効率的・効果的な維持管理」の取組は、山形県道路交通環境安全推進連絡会議会則の第3条(3)「その他、安全な道路交通環境の整備に係る施策の推進」に該当することから、今後本会議において情報共有や連絡調整、意見交換等の実施を想定。
- また、山形県における路面標示等の維持管理の担当部署が推進連絡会議委員である道路整備課ではないことから、担当部署である道路保全課を推進連絡会議の委員に追加し、会則を改正。

（事　業）
第３条　　推進連絡会議は、次の事業を行うものとする。
（１）幹線道路における交通事故の集中を解消するための事業
ア　問題が発生している箇所の特定、事故分析、対策の立案・実施、整備結果の評価のサイクルに基づく検証
イ　安全な道路交通環境の整備に係る施策の推進全般についての体系的な進行の適切な管理
ウ　重大事故発生箇所等における必要な現地合同調査の実施
（２）分かりやすい道路標識の整備に関する事業
ア　標識総点検による検証
イ　標識ＢＯＸ等の活用による、わかりやすい道路標識の整備促進
（３）その他、安全な道路交通環境の整備に係る施策の推進

▲ 山形県道路交通環境安全推進連絡会議会則　第3条

「山形県道路交通環境安全推進連絡会議」

職　　名
山形県警察本部交通企画課長
山形県警察本部交通規制課長
国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所長
国土交通省東北地方整備局酒田河川国道事務所長
山形県県土整備部都市計画課長
山形県県土整備部道路整備課長　　山形県整備部 道路保全課長を追加
東日本高速道路株式会社東北支社山形管理事務所長
東日本高速道路株式会社東北支社鶴岡管理事務所長

▲ 別表　山形県道路交通環境安全推進連絡会議委員

2. 記載内容の変更

国土交通省

- 今後、推進連絡会議を年度中に複数回実施することも想定されるため、会則第4条、6条の組織および事務局の担当の持ち回りについて「年度毎」とすることを追記し会則を変更。

（組　織）

第４条　　推進連絡会議は、議長、委員、及び臨時委員をもって組織する。

（１）委員には、各機関の別表に掲げる職にある者をもって充て、議長は山形県警察本部交通規制課長、国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所長が交互に担当する。

（２）臨時委員は、必要に応じて議長が指名する。

【追記】年度毎に

（事務局）

第６条　　推進連絡会議に、事務局及び事務局会議を設置する。

（１）事務局長は、山形県警察本部交通規制課長補佐、国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所交通対策課長が交互に担当するものとする。

【追記】年度毎に

▲ 山形県道路交通環境安全推進連絡会議会則　第4条･第6条

資料1-2

山形県道路交通環境安全推進連絡会議会則（案）

（名　称）

第１条　　本会議は、「山形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。

（目　的）

第２条　　推進連絡会議は、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に、警察と各道路管理者が緊密な連携を図りながら、安全で円滑な道路交通環境の整備に係る主要施策について適切な進行管理を行い、また、地域住民等への広報や、地域住民等の道路交通環境に関する意見を主要施策へ反映させることを目的とする。

（事　業）

第３条　　推進連絡会議は、次の事業を行うものとする。

（１）幹線道路における交通事故の集中を解消するための事業

ア　問題が発生している箇所の特定、事故分析、対策の立案・実施、整備結果の評価のサイクルに基づく検証

イ　安全な道路交通環境の整備に係る施策の推進全般についての体系的な進行の適切な管理

ウ　重大事故発生箇所等における必要な現地合同調査の実施

（２）分かりやすい道路標識の整備に関する事業

ア　標識総点検による検証

イ　標識ＢＯＸ等の活用による、わかりやすい道路標識の整備促進

（３）その他、安全な道路交通環境の整備に係る施策の推進

（組　織）

第４条　　推進連絡会議は、議長、委員、及び臨時委員をもって組織する。

（１）委員には、各機関の別表に掲げる職にある者をもって充て、議長は山形県警察本部交通規制課長、国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所長が年度毎に交互に担当する。

（２）臨時委員は、必要に応じて議長が指名する。

（運　営）

第５条　　推進連絡会議は、委員の所属する各機関が協議のうえ、必要と認めるときに議長が召集し、開催する。

２．推進連絡会は、議長が議事を主宰する。ただし、議長に事故があるときは、議長があらかじめ指名した者がその職務を代行する。

３．推進連絡会議は、原則として年１回以上の開催とする。

（事務局）

第６条　　推進連絡会議に、事務局及び事務局会議を設置する。

（１）事務局長は、山形県警察本部交通規制課長補佐、国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所交通対策課長が年度毎に交互に担当するものとする。

（２）事務局会議の構成は以下のとおりとする。

山形県警察本部		交通規制課長補佐
国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所		交通対策課長
〃	〃 酒田河川国道事務所	道路管理課長
山形県県土整備部		道路整備課長補佐
東日本高速道路株式会社東北支社山形管理事務所		工務担当課長
〃	〃 鶴岡管理事務所	工務担当課長

（３）事務局会議は、所属する各機関が協議のうえ、必要と認めるときに事務局長が召集する。

（アドバイザー会議）

第７条　推進連絡会議に、学識経験者、関連団体の代表等からなるアドバイザー会議を設置する。

２．アドバイザー会議は、必要に応じて推進連絡会議の議長が召集し、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。

（道路交通環境調査委員会）

第８条　推進連絡会議に、道路交通環境調査委員会（以下「調査委員会」という。）を設置する。

（１）「調査委員会」は、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・分析し、道路交通環境の改善策について立案等を行う。

（２）「調査委員会」の構成及び召集時期は、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、召集する。

（３）推進連絡会議は、「調査委員会」から詳細調査、分析結果、改善策の立案等の報告を受ける。

（その他）

第９条　市町村道等幹線道路以外の道路における効果的な交通安全施設等整備事業に係る交通安全対策の検討に際し、必要に応じて推進連絡会議に分科会を設置するものとする。

（会則の変更）

第１０条　会則変更の必要が生じた場合は、議長が推進連絡会議を招集し、各委員の承認を受けるものとする。

（付則）

この会則は平成１３年　２月１５日から施行する。

平成１４年１０月　７日一部改正　　平成１６年　３月１９日一部改正

平成１８年　１月１９日一部改正　　平成２１年　２月２４日一部改正

平成２２年　９月１４日一部改正　　平成２４年　７月１０日一部改正

平成２５年　７月１８日一部改正　　平成２６年　９月　３日一部改正

令和　　年　　月　　日一部改正

別　表

「山形県道路交通環境安全推進連絡会議」

職　　名
山形県警察本部交通企画課長
山形県警察本部交通規制課長
国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所長
国土交通省東北地方整備局酒田河川国道事務所長
山形県県土整備部都市計画課長
山形県県土整備部道路整備課長
山形県県土整備部道路保全課長
東日本高速道路株式会社東北支社山形管理事務所長
東日本高速道路株式会社東北支社鶴岡管理事務所長

資料2-1

事故危険箇所、事故ゼロプランの取組状況

令和７年８月１日

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

1．第５次事故危険箇所の取組状況

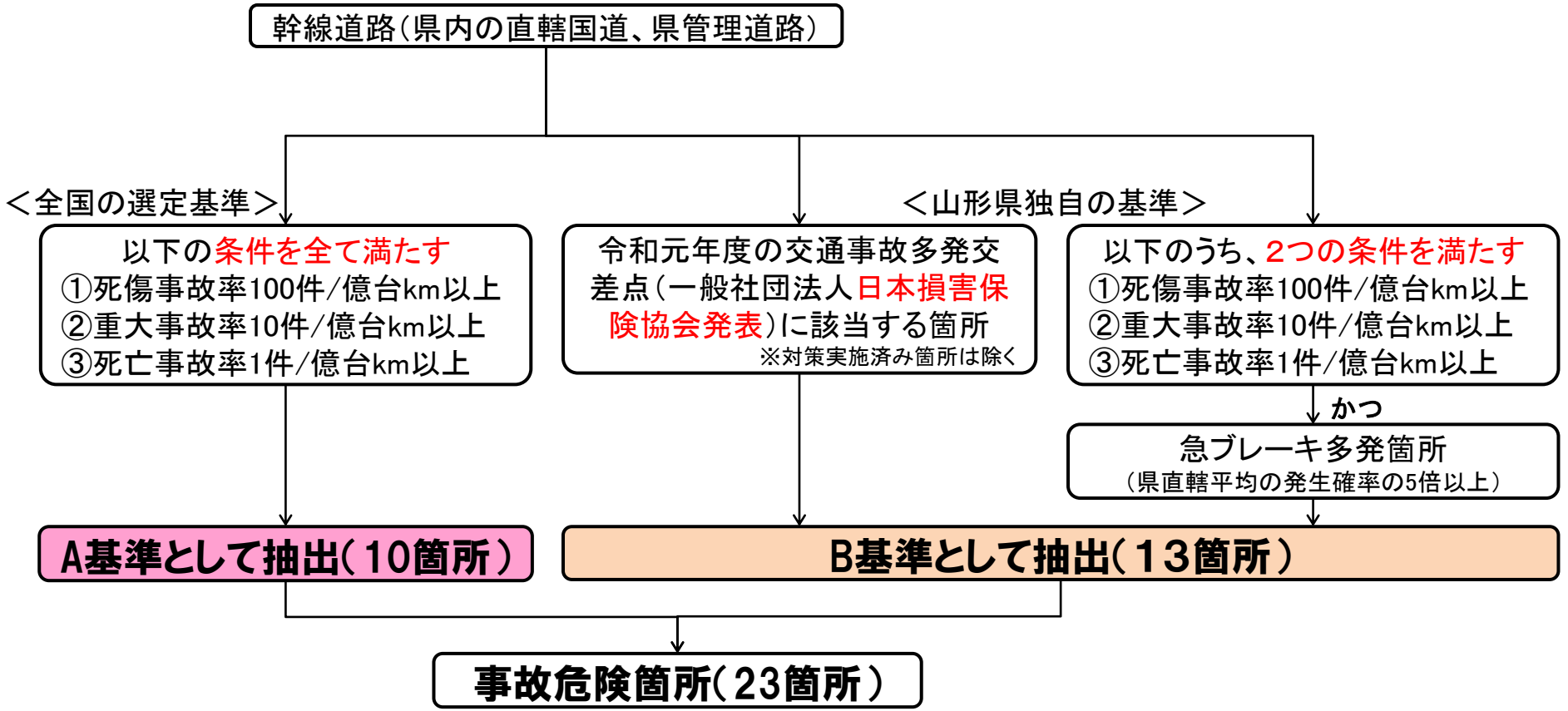
2．第３期事故ゼロプランの取組状況

1. 第5次事故危険箇所の取組状況

国土交通省

- 第５次社会資本整備重点計画に基づき、山形県では**『第5次事故危険箇所』**として令和4年3月に**23箇所を選定**。
- 交差点改良等の抜本的な道路の改良と、即効性のある路面標示や看板等を組み合わせた対策を実施し、**令和7年度末までの5年間で死傷事故抑止率約3割を目指す**。

■ 第５次事故危険箇所の選定フロー

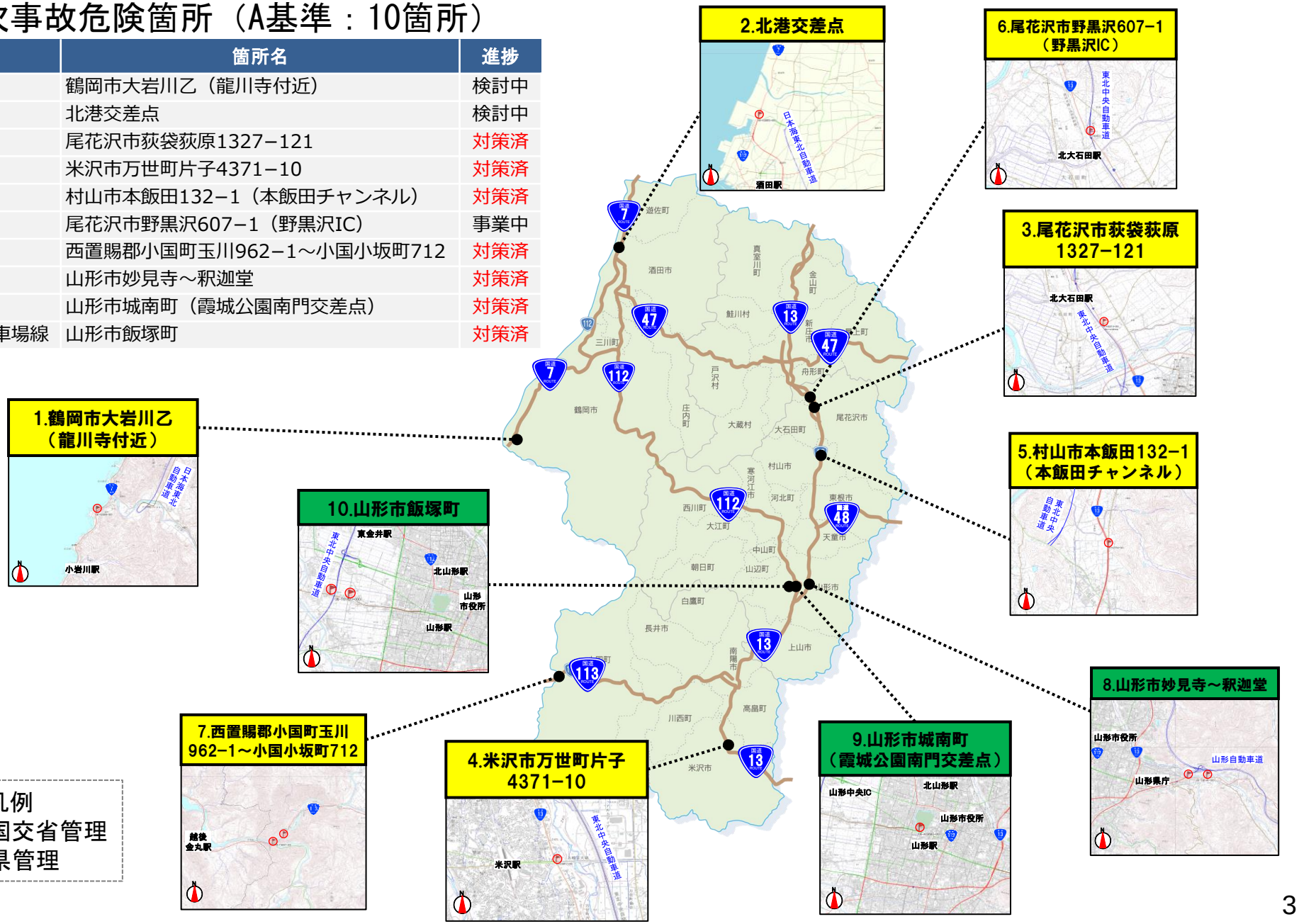


1. 第5次事故危険箇所の取組状況

国土交通省

■ 第５次事故危険箇所（A基準：10箇所）

No	路線	箇所名	進捗
1	国道7号	鶴岡市大岩川乙（龍川寺付近）	検討中
2	国道7号	北港交差点	検討中
3	国道13号	尾花沢市荻袋荻原1327−121	対策済
4	国道13号	米沢市万世町片子4371−10	対策済
5	国道13号	村山市本飯田132−1（本飯田チャンネル）	対策済
6	国道13号	尾花沢市野黒沢607−1（野黒沢IC）	事業中
7	国道113号	西置賜郡小国町玉川962−1～小国小坂町712	対策済
8	国道286号	山形市妙見寺～釈迦堂	対策済
9	山形朝日線	山形市城南町（霞城公園南門交差点）	対策済
10	下原山形停車場線	山形市飯塚町	対策済

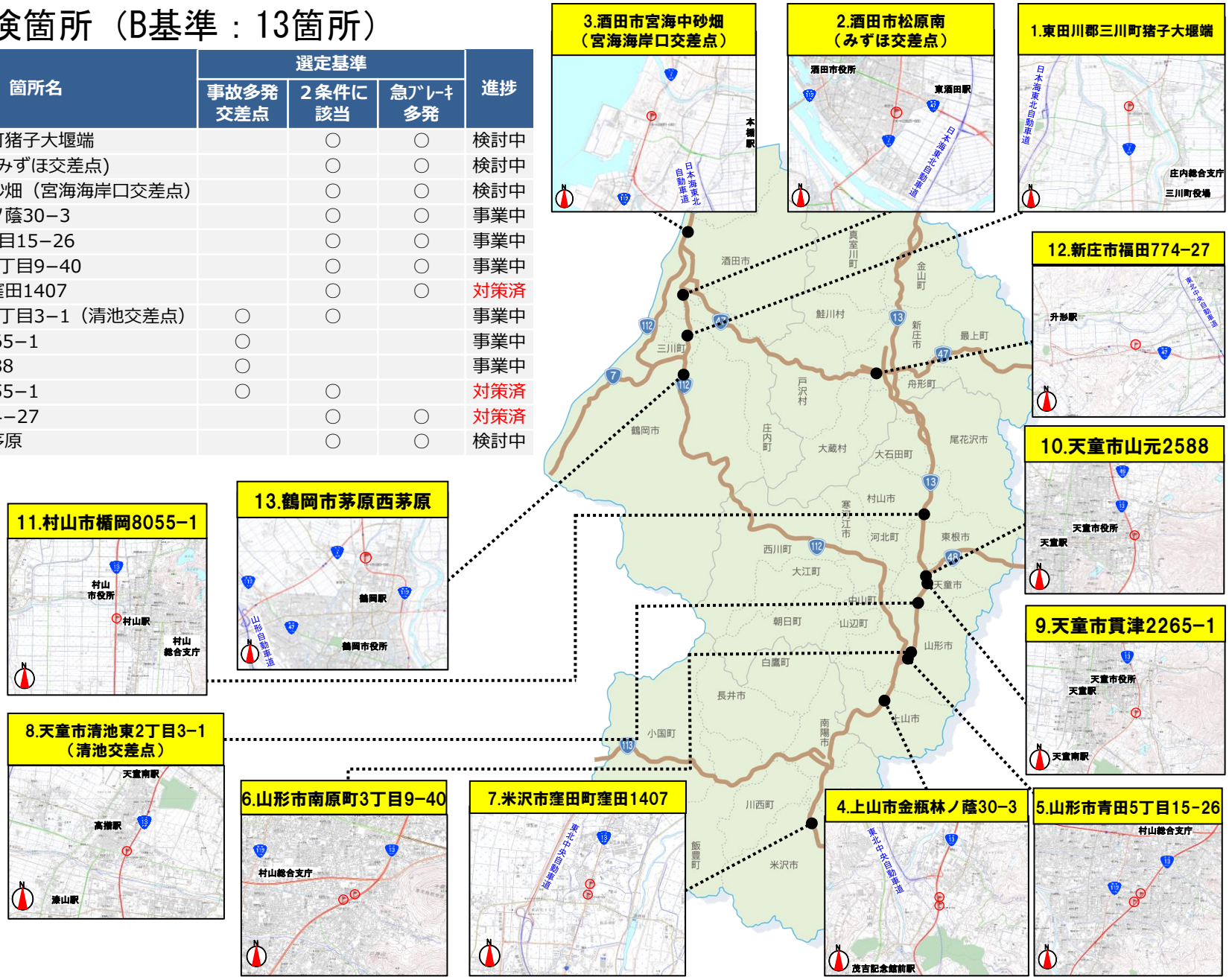


1. 第5次事故危険箇所の取組状況

国土交通省

■ 第５次事故危険箇所（B基準：13箇所）

No.	路線	箇所名	選定基準			進捗
			事故多発交差点	２条件に該当	急ブレーキ多発	
1	国道7号	東田川郡三川町猪子大堰端		○	○	検討中
2	国道7号	酒田市松原南(みずほ交差点)		○	○	検討中
3	国道7号	酒田市宮海中砂畑（宮海海岸口交差点）		○	○	検討中
4	国道13号	上山市金瓶林ノ蔭30−3		○	○	事業中
5	国道13号	山形市青田5丁目15−26		○	○	事業中
6	国道13号	山形市南原町3丁目9−40		○	○	事業中
7	国道13号	米沢市窪田町窪田1407		○	○	対策済
8	国道13号	天童市清池東2丁目3−1（清池交差点）	○	○		事業中
9	国道13号	天童市貫津2265−1	○			事業中
10	国道13号	天童市山元2588	○			事業中
11	国道13号	村山市楯岡8055−1	○	○		対策済
12	国道47号	新庄市福田774−27		○	○	対策済
13	国道112号	鶴岡市茅原西茅原		○	○	検討中



2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

国土交通省

- 国土交通省では、事故の危険性が高い区間などを明確にし、効率的で効果的に交通事故対策を行っていくため、H22より**「事故ゼロプラン『事故危険区間解消作戦』」**として取組を実施。
- 県内の「事故危険区間」は以下の視点で選定。
  - ① **事後対策系**：既に事故が発生し再発防止対策が必要な区間。
  - ② **未然防止系**：交通事故の実績は少ないが利用者が危険と認識し、予防的対策が求められている区間。
    通学路合同点検で対策が必要と認められた区間。

事後対策系（111区間）

【選定基準】
- 死傷事故率100件/億台キロ以上、8件/4年
- 人・自転車事故件数4件/4年

未然防止系（84区間）

【選定基準】
- 通学路で歩道幅1.5m未満の区間
- 通学路合同点検で指摘のあった区間
- 日頃のヒヤリハットが顕著な区間を抽出

事故危険区間（195区間）

※「死傷事故率」とは？

1台の自動車が1kmの道路区間を1億回走行したときの事故の発生件数
死傷事故率**100件/億台キロ・・・全国の幹線道路の平均値**

$$\text{死傷事故率（件/億台キロ）} = \frac{\text{死傷事故件数（件/年）}}{\text{（区間延長（キロ）×日交通量（台/日）×365日）/}10^8}$$

2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

国土交通省

- 事故ゼロプランとは、交通安全分野における成果を上げるマネジメントの取組み。
- 山形県独自の指標をもとに抽出した**事故危険区間**に対し、対策の実施から効果までを評価し、PDCAのマネジメントサイクルにより、逐次改善を図っていく。

■ 事故ゼロプラン更新の経緯

242区間 選定
【第1期事故ゼロプラン】
H22年度　事故ゼロプラン「事故危険区間」**選定**

↓

301区間 再選定
【事故危険箇所と事故危険区間を統合】
H27年度　H26更新ルールで区間**再選定**

↓

H30年度　事故危険区間の更新手法の見直し

↓

250区間 再選定
【第2期事故ゼロプラン】
R元年度　H30策定ルールで区間**再選定**

↓

260区間 再選定
R3年度　事故ゼロプランに**第5次事故危険箇所を追加**

↓

195区間 再選定
【第3期事故ゼロプラン】
R5年度　H30策定ルールで区間**再選定**

↓

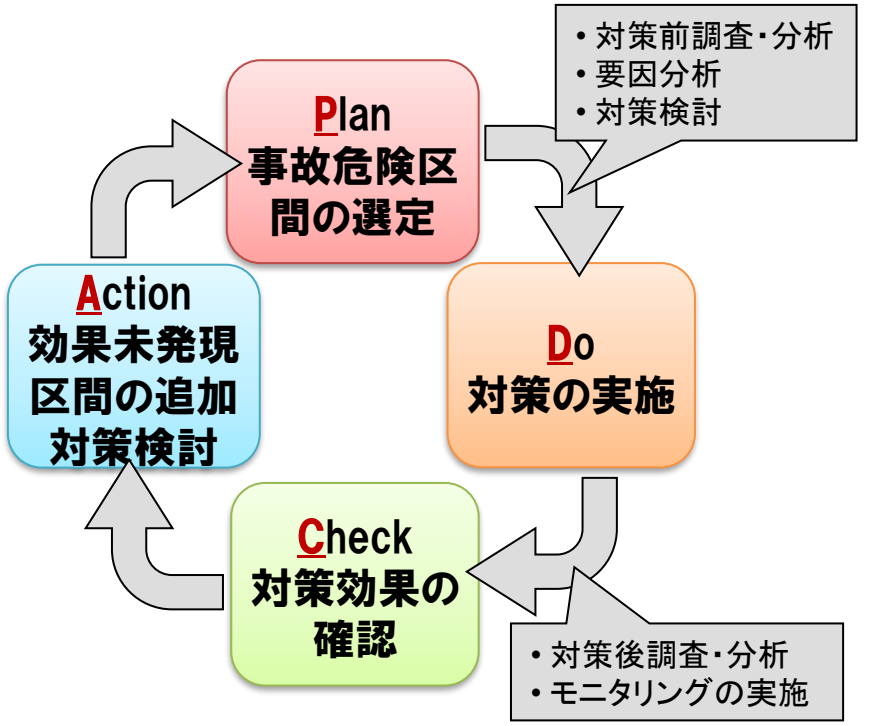
R6年度　第3期事故ゼロプランの進捗状況の報告

↓

R7年度　第3期事故ゼロプランの進捗状況の報告
更新ルール見直し、区間再選定

■ PDCAのマネジメントサイクル

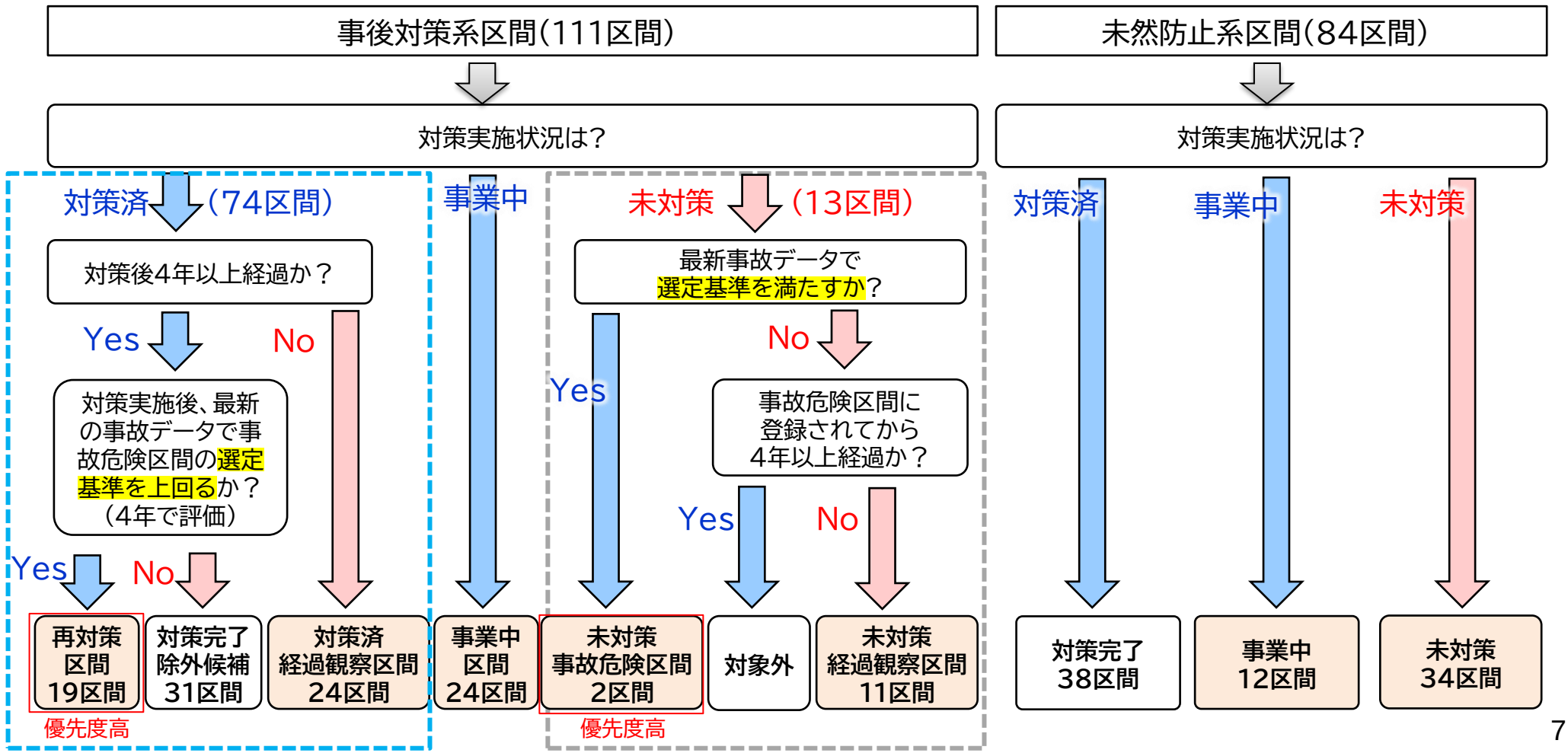
H22年度より開始し、
R元年度に見直し、R6年度より３巡目
→事故危険箇所の見直しに合わせた
更新ルール変更を協議



2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

国土交通省

- 山形県内の**事故危険区間195区間**について、令和2年～令和5年の事故データを用いて、事故危険区間の中間評価を実施。
- その結果、事後対策系区間のうち、**対策優先度の高い区間は21区間（未対策事故危険区間2区間＋再対策区間19区間）**であった。



2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

国土交通省

- 令和7年度は、第3期事故ゼロプランの対象である山形県内の**事故危険区間195区間**について、令和2年～令和5年の事故データを用いて、事故危険区間の中間評価を実施。
- 第3期事故ゼロプランの対象箇所は順調に事業着手・完了し、事故対策の効果が発現し「対策完了候補」に位置づけられている。

■ 第３期事故危険区間の進捗状況（R6.12月時点） ※令和元年～令和4年の事故データによる中間評価

	対策済 91区間			事業中区間 27区間	未対策 77区間		合計
	対策完了候補	経過観察区間	再対策区間※		事故危険区間	経過観察区間	
事後対策系	18	31	23	17	6	16	111
未然防止系	19	―	―	10	55	―	84
合計	**37**	31	**23**	27	**61**	16	**195**

対策候補：23区間＋61区間＝84区間

※再対策区間
：対策実施による効果の発現が十分でない区間

■ 第３期事故危険区間の進捗状況（R7.4月時点） ※令和2年～令和5年の事故データによる中間評価

	対策済 112区間			事業中区間 36区間	未対策 47区間		合計
	対策完了候補	経過観察区間	再対策区間※		事故危険区間	経過観察区間	
事後対策系	31	24	19	24	2	11	111
未然防止系	38	―	―	12	34	―	84
合計	**69**	24	**19**	36	**36**	11	**195**

対策候補：19区間＋36区間＝55区間

2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

- 前回安推連で報告した箇所の進捗状況を整理。

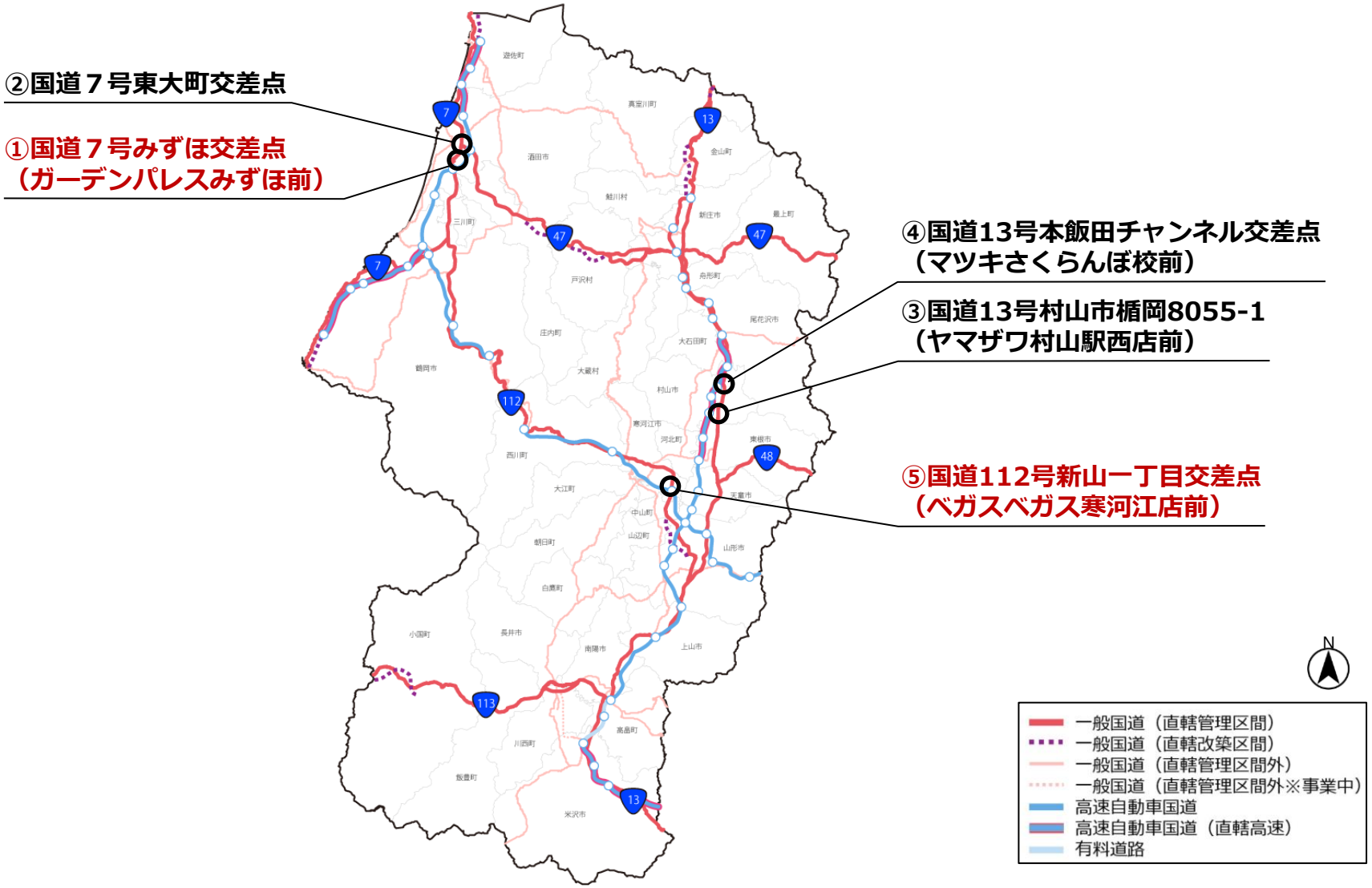
	路線名	対象区間	区間の概要
①	国道7号	みずほ交差点【酒田市】 （ガーデンパレスみずほ前）	• 第5次事故危険箇所 • R6通学路点検箇所 • 対策検討中（**継続**）
②	国道7号	東大町交差点【酒田市】	• R6通学路点検箇所 • R5損保協会公表箇所 • 合同現地踏査 • 対策検討中（**継続**）
③	国道13号	村山市楯岡8055-1 （ヤマザワ村山駅西店前）	• 第5次事故危険箇所 • 合同現地踏査 • **R7対策済**
④	国道13号	本飯田チャンネル交差点【村山市】 （マツキさくらんぼ校前）	• 第5次事故危険箇所 • 合同現地踏査 • **R7対策済**
⑤	国道112号	新山一丁目交差点【寒河江市】 （ベガスベガス寒河江店前）	• 優先度の高い区間 • 交通量調査等実施 • 対策検討中（**継続**）

※事故危険箇所との重複区間など優先的に検討を進める区間を掲載

2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

国土交通省

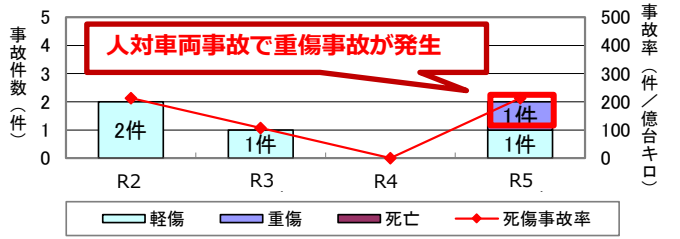
- 前頁に掲載した対策箇所のうち、「①国道7号みずほ交差点」と「⑤国道112号新山交差点」について、次頁で概要を整理。



2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

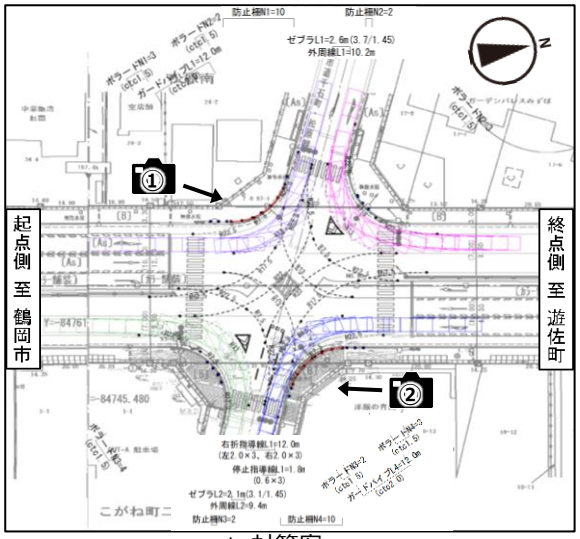
国土交通省

- 国道7号みずほ交差点では、令和2年から令和5年の4年間で死傷事故が5件（人対車両事故1件（重傷）、右折直進事故2件、追突事故2件）発生している。
- 通学路に指定されている道路に隣接している交差点であり、児童・生徒が日常的に横断しており、右折時にハンドル操作を誤った右折車両や右折事故による衝突車両が歩道部に侵入する可能性がある。
- 歩行者を車両から守るボラード、車両の進行方向を修正するガードパイプ、右左折車の走行位置を明確にし、速度抑制を行う導流帯等の対策案を今年度検討。



出典：イタルダ事故データ（R2～R5）

▲死傷事故発生件数



▲ 対策案



▲みずほ交差点の問題点①



▲みずほ交差点の問題点②

撮影日：令和6年7月10日



▲ガードパイプ例



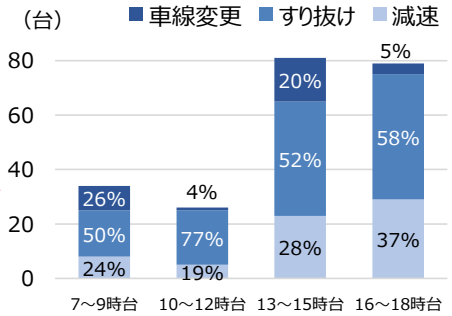
▲ボラード例

2. 第3期事故ゼロプランの取組状況

国土交通省

- 国道112号新山交差点は、令和2年から令和5年の4年間で死傷事故率が307.7件/億台キロと高く、下り線での追突事故が多発。
- 右折レーンからのはみ出しによる直進車阻害や、交差点流出部の先線の絞り込みを考慮した車線変更時の後続車阻害により追突事故を誘発。
- 最新の事故発生状況等を踏まえ、対策案を今年度検討予定。

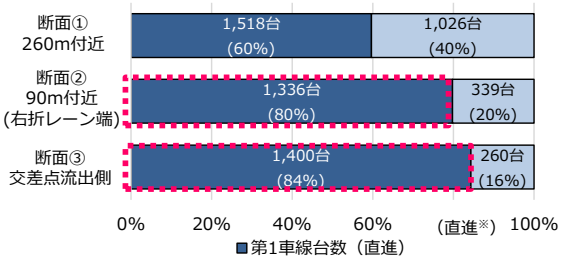




▲酒田市への右折待ち車両による後続車の回避台数

出典:交通挙動調査結果（R3.12.15）

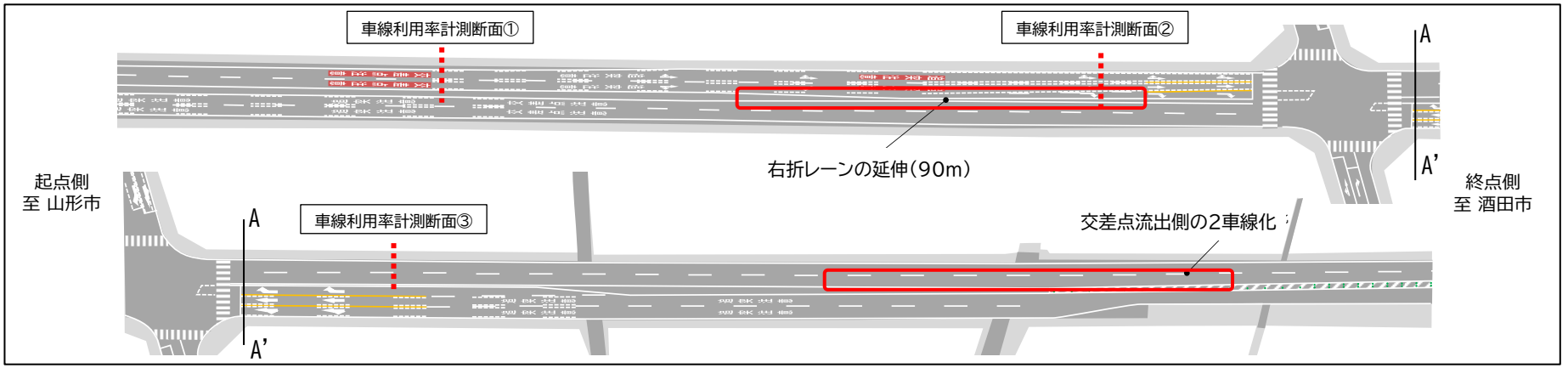




※断面①：交差点直進車以外も含む、
断面②・断面③：交差点直進車のみを対象

▲酒田市への各断面における車線利用率

出典:交通挙動調査結果（R5.10.3）



▲ 事故発生状況を踏まえた対策イメージ

※対策案は最新の事故発生状況を踏まえブラッシュアップ予定

資料2-2

事故危険箇所の更新と
事故ゼロプランの更新ルール見直し

令和7年8月1日

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

1．事故危険箇所の見直しと事故ゼロプラン更新ルールの見直し

2．今後のスケジュール

1．事故危険箇所の見直しと事故ゼロプラン更新ルールの見直し

国土交通省

- 「事故危険箇所」（主体：警察庁、国交省、自治体）は社会資本整備重点計画の重点施策として平成15年度より、「事故ゼロプラン」（主体：国交省）は平成22年度より取り組み開始。
  ⇒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。

＜「事故危険箇所」と山形県における「事故ゼロプラン」の主な違い＞
①更新年が異なる　②抽出条件（閾値）が異なる
③対象路線が異なる（事故危険箇所は直轄国道と県管理道路、事故ゼロプランは直轄国道のみが対象）

【山形県における「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」の関係】

	事故危険箇所　【23箇所】		事故ゼロプラン【195箇所】
概要	・**国土交通省と警察庁**が、幹線道路における集中的な交通事故対策を実施することを目的に展開 ・交通事故が多発している箇所やETC2.0プローブデータ等のビッグデータから判明した潜在的な危険箇所等を「事故危険箇所」として指定 ・令和3年5月に閣議決定された第5次社会資本整備重点計画に位置づけられ、対象区間が公文書として公告される		・**国土交通省**が、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくため、交通安全分野における「成果を上げるマネジメント」を『事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）』として展開 ・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を「事故危険区間」として指定
更新年	・5年ごとに更新（その都度抽出基準に基づき選定） ・前回更新年：R3、次回更新年：**R8**	更新年相違	・5年ごとに更新（箇所選定や追加にあたっては、安推連にて適宜選定） ・前回更新年：R5、次回更新予定年：**R10**
対象路線	・**直轄国道及び県管理道路**が対象	対象路線相違	・**直轄国道**が対象
選定基準	＜A基準＞ ・以下の3条件を全て満たす箇所 ・死傷事故率が100件/億台キロ以上　かつ ・重大事故率が10件/億台キロ以上　かつ ・死亡事故率が1件/億台キロ以上 ＜B基準＞ ・交通事故多発交差点（損保協会選定）に該当する箇所 ・以下の2条件を満たす箇所のうち、急ブレーキ多発箇所 ・死傷事故率が100件/億台キロ以上　かつ ・重大事故率が10件/億台キロ以上　かつ ・死亡事故率が1件/億台キロ以上	抽出条件相違	・以下の条件のいずれかに合致する箇所 【事後対策系】 ・死傷事故率100件/億台キロ以上、8件/4年 ・人・自転車事故件数4件/4年 【未然防止系】 ・通学路で歩道幅1.5m未満の区間 ・通学路合同点検で指摘のあった区間 ・日頃のヒヤリハットが顕著な区間を抽出 【その他】 ・事故危険箇所に位置づけられている箇所

1．事故危険箇所の見直しと事故ゼロプラン更新ルールの見直し

国土交通省

- 現行の事故ゼロプランにおける課題点を解消するため、今年度の事故危険箇所の次期計画箇所の抽出と合わせて、以下の条件で更新することを提案。

更新案①：事故ゼロプランの更新時期は事故危険箇所と同時期とする。

⇒これにより、評価時期が統一される。

⇒取り組むべき対策の優先度が明確となる。

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。

⇒これにより、抽出条件が統一される。

⇒「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」の建付けが明確となる。

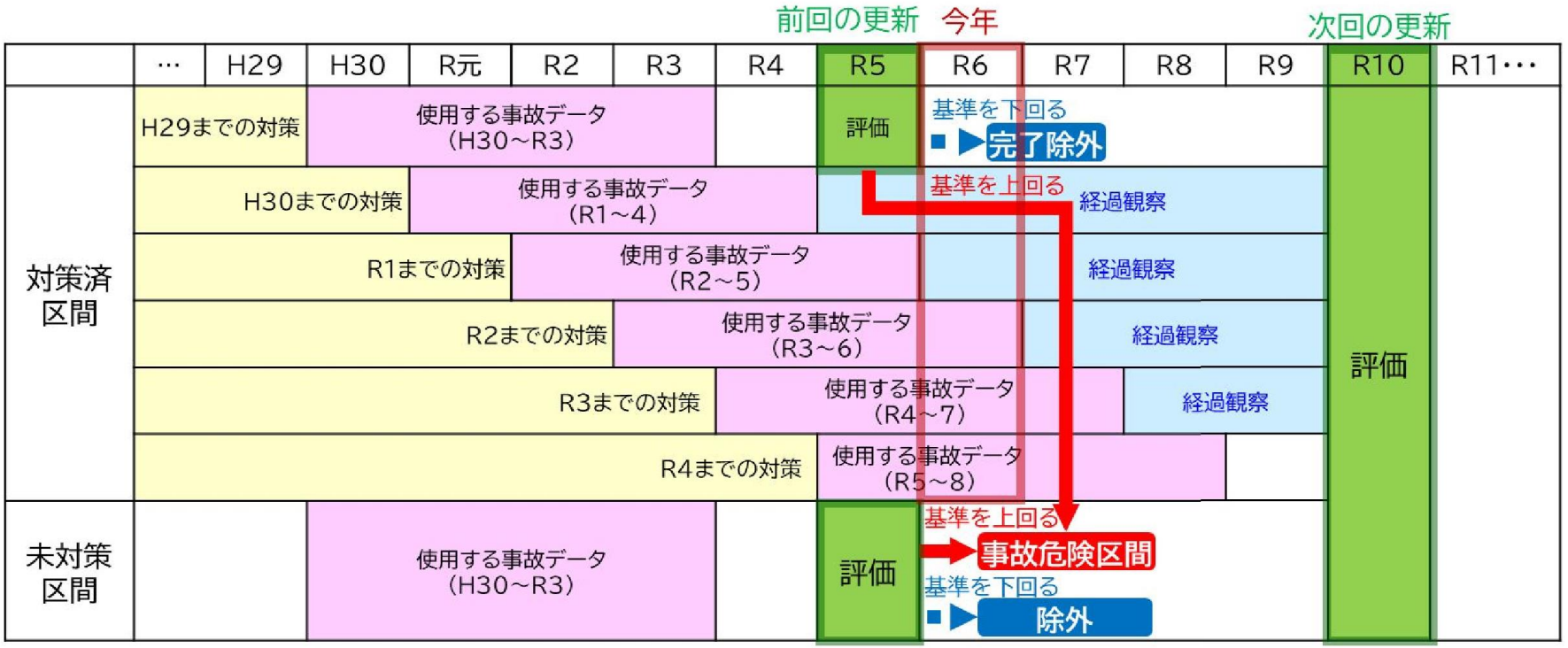
- 今年度第2回安推連会議で、次期事故危険箇所と見直し後の事故危険区間の候補について抽出結果を報告予定。

【課題点】	【改善方針】	【見直し案】
課題Ⅰ： **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** **課題Ⅱ：** **「事故ゼロプラン」の評価が複雑で、対策実施箇所についても「再対策区間」が生じ、事業の優先度が不明瞭**	**方針Ⅰ：** 事故ゼロプランの更新時期を変更する。 **方針Ⅱ：** 事故危険箇所と事故ゼロプランの抽出条件を統一する。 **方針Ⅲ：** 事故危険箇所と事故ゼロプランの建付けを明確化する。	**更新案①：** **事故ゼロプランの更新時期は事故危険箇所と同時期とする。** **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。**

1．事故危険箇所の見直しと事故ゼロプラン更新ルールの見直し

国土交通省

- 山形県における現在の事故危険区間の更新・評価ルールは以下のとおり。
- 対策実施年により評価に用いる事故データが異なり、また評価結果により「再対策区間」などが生じ、評価が複雑で分かりにくいことが課題。



出典:R6.2 山形県道路交通環境安全推進連絡会議 資料

▲ 山形県における事故危険区間（事故ゼロプラン）更新・評価ルール（R6更新策定時）

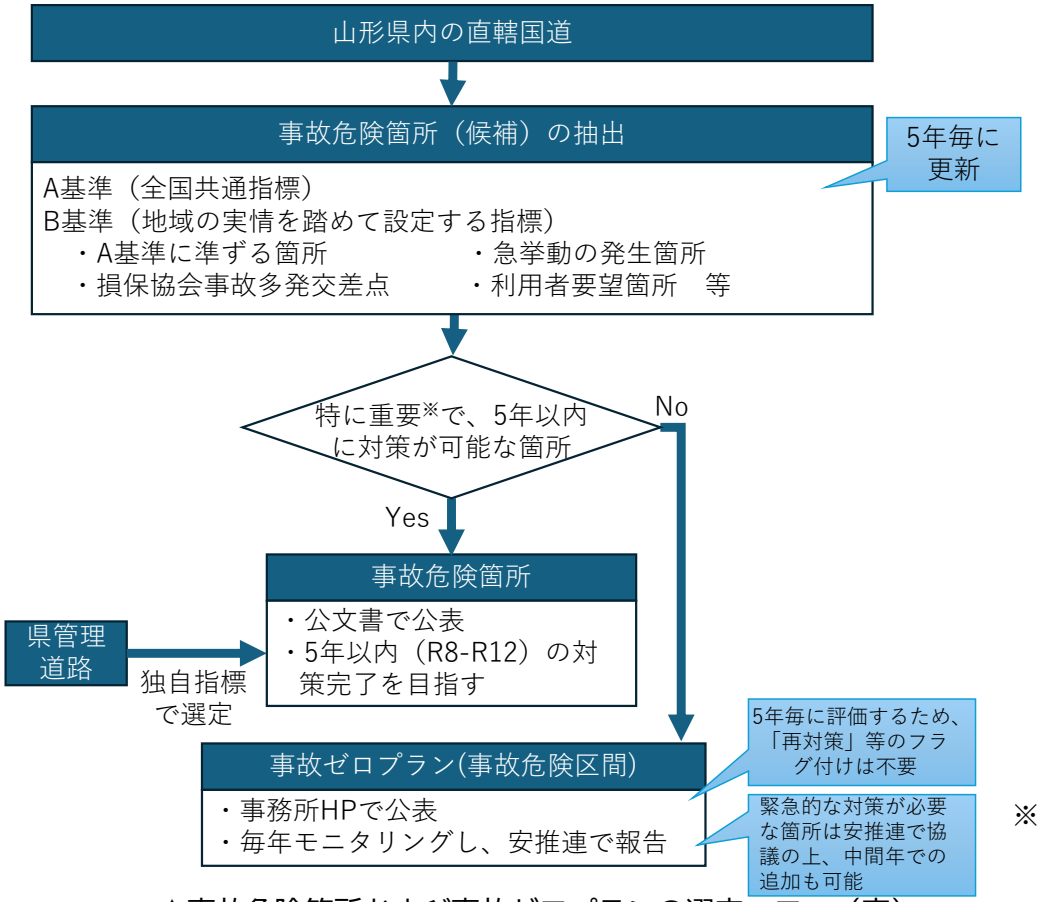
3. 事故危険箇所の見直しと事故ゼロプラン更新ルールの見直し

国土交通省

- 更新案①②に基づき、事故ゼロプランを設定。

■事故危険箇所候補から、重要度が高く、緊急的、集中的な対策が求められ、5箇年で対策を完了させる箇所を事故危険箇所として位置づける（県管理道路は独自指標で選定）。

■事故危険箇所以外の事故危険箇所候補は事故ゼロプランに位置づけ、事故ゼロプランの対象は直轄国道のみを対象とする（現行より継続）。



▲事故危険箇所および事故ゼロプランの選定フロー（案）

※「特に重要」な箇所は、「A基準に該当」「B基準のうち特に死傷事故件数が多い箇所」「前回計画から継続している箇所」など

2. 今後のスケジュール

- 今年度第2回会議では、第3期事故ゼロプランの進捗状況を報告するとともに、新たな事故危険箇所と事故危険区間の選定結果について報告予定。
- 次年度以降は、対策実施に合わせ、安推連で継続的に審議を予定。

■スケジュール(案)

時　期	内　容
令和7年8月1日	• 第3期事故ゼロプランの進捗状況 • 第3期事故ゼロプランの対策実施予定 • 事故危険箇所の見直しと事故ゼロプランの更新ルールの見直し
令和7年度末	• 第3期事故ゼロプランの進捗状況 • 対策後の整備効果 • 新たな事故危険箇所・事故危険区間の選定 • Webページや広報動画の公表
令和8年度以降	• 第4期事故ゼロプランの進捗状況 （安推連で継続的に報告予定）
令和13年度	• 新たな事故危険箇所・事故危険区間の選定

資料３

総合的な交通安全対策の取組状況について

令和７年８月１日
山形県警察本部交通部

１　交通事故発生状況等

交通事故発生状況（7月20日現在概数）			
	件数	死者	傷者数
本年	1307	10	1554
増減数	1	−1	3
増減率	0.1%	−9.1%	0.2%

死亡事故の特徴					
道路別		昼夜		死者年齢層	
国道	3	昼間	7	こども	0
県道	3	夜間	3	16歳～24歳	1
高速道	0			25歳～64歳	
市町村道	4			高齢者	9

※　上記交通事故発生状況等については、山形県警察ホームページ内の「交通事故日報：交通事故発生状況」でもご確認いただけます。

２　道路管理者と連携した幹線道路対策

○　令和６年10月28日に発生した国道113号親道交差点における交通死亡事故を受けて、山形河川国道事務所と連携して交通事故防止対策を実施

○　国道348号において死亡事故を含む重大事故が多発したことを踏まえ、警察本部において道路管理者（山形県）との「交通安全対策連絡会議」を開催し、交通安全対策について検討



親道交差点事故防止対策



国道348号交通安全対策連絡会議

３　通学路の合同点検による対策

⑴　概要

毎年、各市町村の「通学路交通安全プログラム」に沿って教育委員会、学校関係者、道路管理者及び県警察が連携して計画的に実施

⑵　令和６年度の実施状況（警察担当）

○　対策必要箇所数　176箇所（暫定数）

○　対策実施内容

・　信号機（押しボタン式）の設置や信号現示の秒数調整
・　交通規制の実施や見直し
・　横断歩道や一時停止の標示更新
・　交通指導取締り、通学路での安全指導等



通学路合同点検

4　持続可能な交通規制の推進

⑴ 背景

日本社会は、質・量共に大きな変革の中にあり、道路交通分野においても、交通規制の実施や交通安全施設等の設置に係る状況を不断かつ果敢に見直す必要がある。

○　人口減少によって人口動態が大きく変化した地域

○　特定小型原動機付自転車や自動運転車両等の新たなモビリティの対応　　など

⑵ 警察の方針

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り及び道路の交通に起因する障害を防止する目的という交通警察の使命を継続的に果たすためには

○　実態適合した交通規制を実施するための不断の見直し

○　コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性が低下した交通規制そのもの改廃

を強力かつ持続的に推進することが必要不可欠である。

⑶ 交通規制の見直し

○　交通量が減少した箇所

○　小中学校の統廃合等により通学路に該当しなくなった箇所

○　優先関係が明らかであり、交通量も多くない交差点　　など



信号機



横断歩道



一時停止

生活道路※における自動車の法定速度が引き下げられます!!

※ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のことです。

令和8年9月1日
改正道路交通法施行令施行

60km/h → 30km/h



▼ 以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです ▼

1. 道路標識又は道路標示による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路



2. 道路の構造上又は柵その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路



3. 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの

4. 自動車専用道路

◆道路標識又は道路標示により最高速度が指定されている道路では、その速度が最高速度となります。例えば、道路標識により最高速度が40km/hと指定されている生活道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。

◆決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。

警察庁・都道府県警察

資料4

通学路対策の取組について

令和7年8月1日

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

1. 通学路対策モデル地域の取組の概要

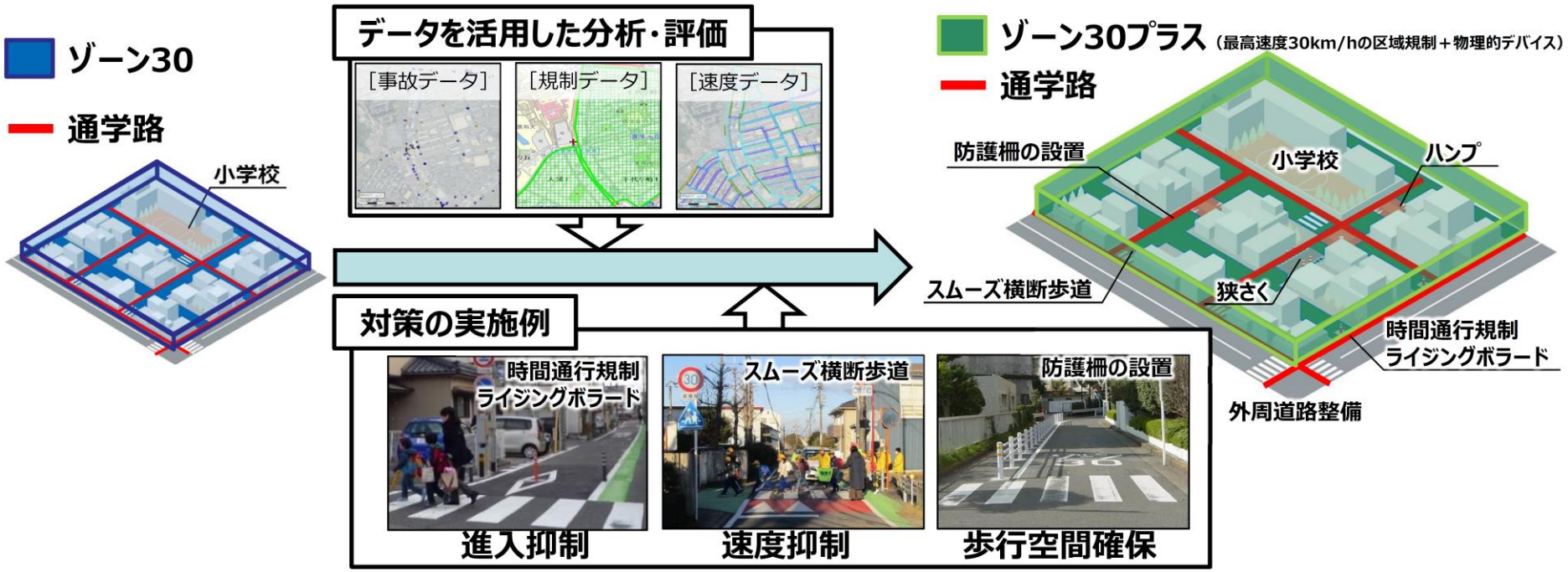
2. 山形県内のモデル地域登録状況

3. 今後の取り組み方針

1. 通学路対策モデル地域の取組の概要

国土交通省

- 国土交通省は、令和6年度に通学路における交通安全の取組を推進するため、小学校等周辺の面的な交通安全対策を促進する「モデル地域」の取組を実施することを公表。
- 道路管理者が警察や学校・教育委員会、PTA 等の地域の方々と連携・協力して、小学校等周辺区域における通学路上の事故や交通規制、自動車走行速度等のデータを活用して交通安全上の課題を分析し、対策内容の検討や地域との合意形成を進め、「ゾーン30プラス」の導入などによる通学路の面的な交通安全対策を推進。

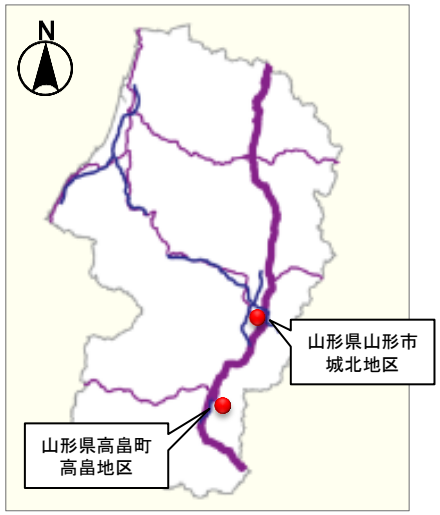


出典：国土交通省HP

2. 山形県内のモデル地域登録状況

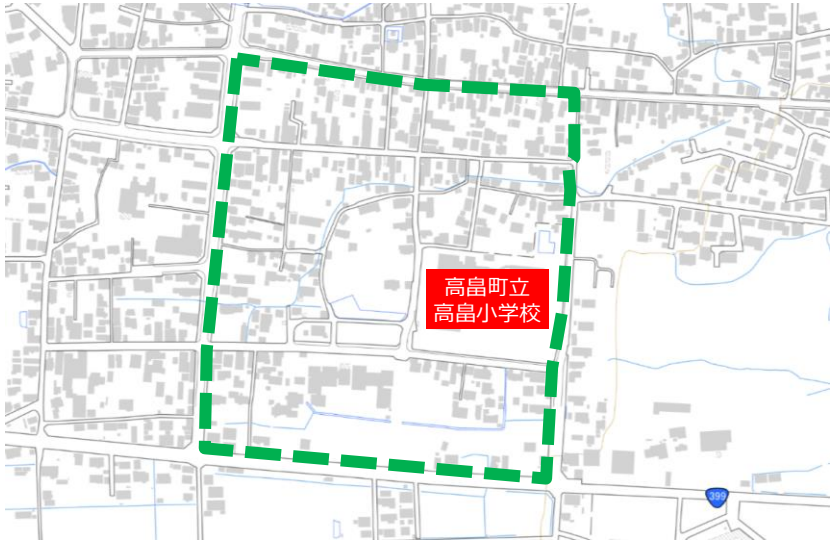
国土交通省

- 山形県では、以下の2地区を令和6年度に「モデル地域」として登録。
- 今後、現地合同点検の実施や課題の整理結果を踏まえた対策立案ならびに整備計画（案）の作成予定。

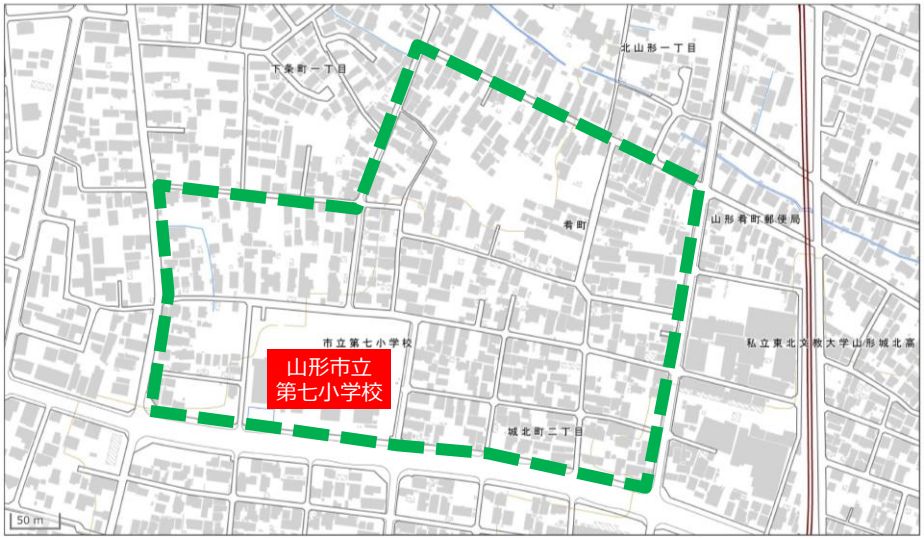


市町村	地区名	登録年
山形市	城北町二丁目・下条町一丁目・肴町（じょうほくまち・しもじょうまち・さかなまち）	令和6年度
高畠町	高畠地区（たかはた）	令和6年度

【凡例】
ゾーン30エリア
※破線はエリア内に含まれない道路



▲高畠町高畠地区 位置図



▲城北町二丁目・下条町一丁目・肴町（山形市）位置図

3. 今後の取り組み方針

国土交通省

- 順次、PDCAサイクルに基づき取組を推進していく。

R6年度

R7年度以降

Plan
＜対策の検討・立案＞

- ◆ 対策方針、対策メニューの検討　※実施中
- ◆ 対策の設置可能位置の確認および対策仕様の確定

Do
＜対策の実施＞

- ◆ 対策の実施
- ◆ 地域住民等への働きかけ（周知活動）

Check
＜対策効果の把握＞

- ◆ 通過車両の走行速度の変化
- ◆ 利用者意識の変化

Action
＜対策の改善＞

- ◆ 効果発現　⇒　継続的にモニタリング
- ◆ 要改善　⇒　改善策の検討

資料5－1

ゾーン30プラスの取組状況について

令和7年8月1日

国土交通省

目次

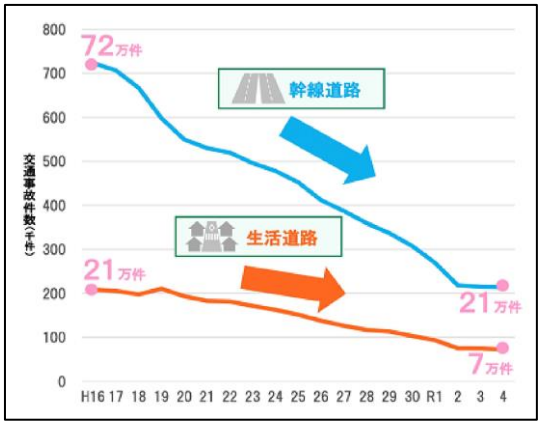
1. ゾーン30プラスの取組の概要

2. 山形県内の登録状況及び登録予定箇所

3. 今後の予定

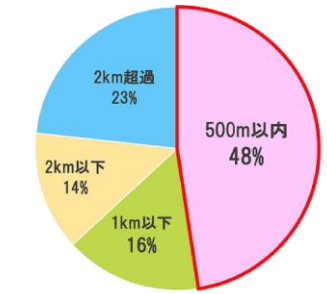
1. ゾーン30プラスの取組の概要～これまでの生活道路対策の概要～

- 幹線道路に比べて生活道路の死傷事故件数の減少割合は小さい状況にあるため、生活道路等における人優先の安全安心な歩行空間の整備を目的として、国土交通省、自治体が主体として「生活道路対策エリア」登録による対策の実施、警察庁が主体として「ゾーン30」指定による速度抑制対策等に取り組んできた。
- 山形県内では、「生活道路対策エリア」として16地区、「ゾーン30」として34箇所を登録しこれまで対策を進めてきた。
- ゾーン30プラスに登録されている村山市楯岡新町地区では、「スムーズ横断歩道、カラー舗装」や「ゾーン30路面表示」などの物理的対策とソフト対策を実施予定。



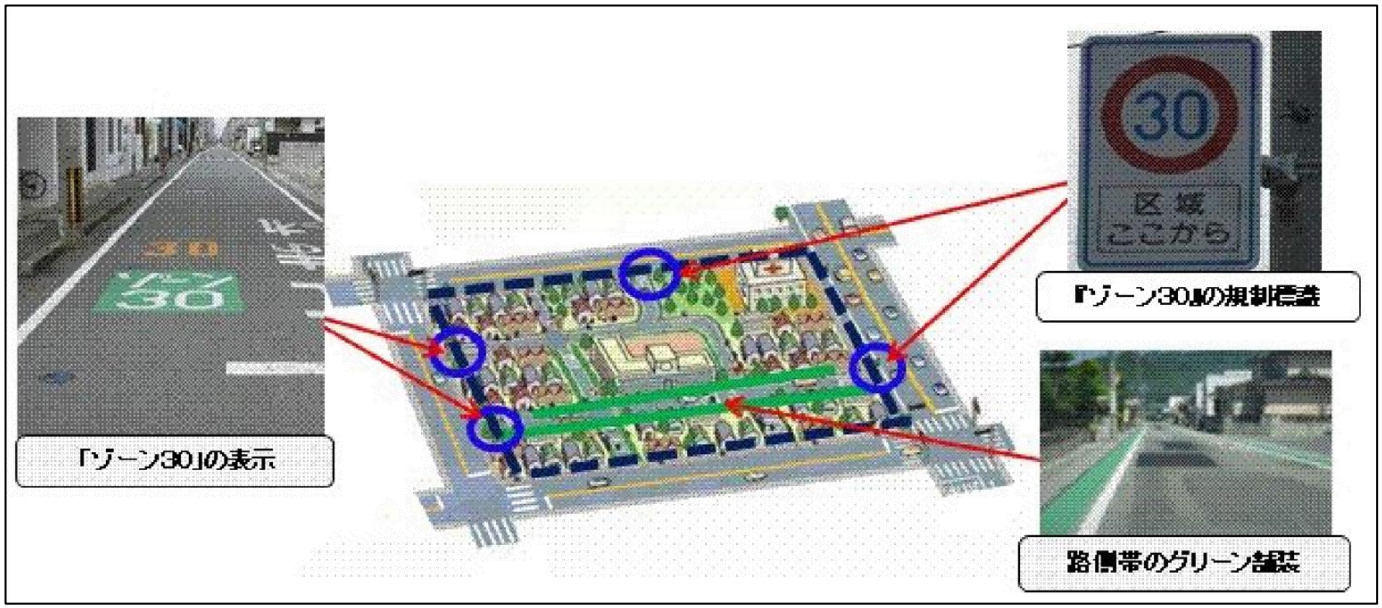
▲ 道路種別の交通事故件数の推移

資料：国土交通省



▲ 自宅からの距離別死者数
（歩行中・自転車乗用中）

資料：交通事故データ（ITARDA：令和4年データ）

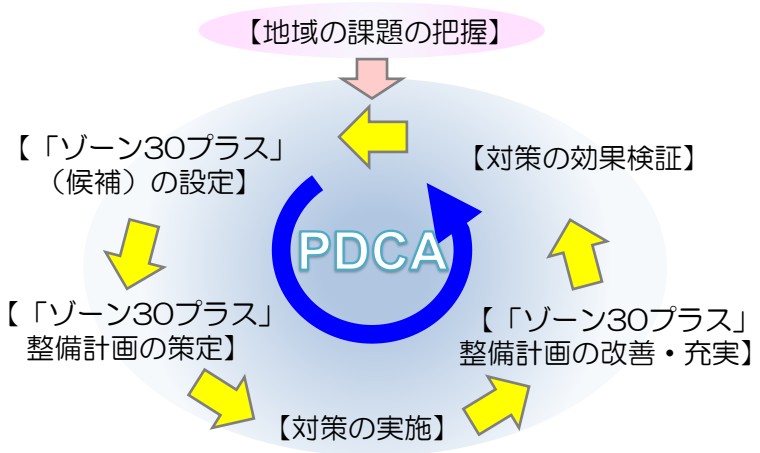


▲ゾーン30の施策イメージ

資料：山形県警察

1. ゾーン30プラスの取組の概要～ゾーン30プラスの概要～

- 国土交通省・県市町村、警察庁ではこれまで、「生活道路対策エリア」登録による歩行者優先の対策（路側帯カラー化、イメージハンプの設置等）や、「ゾーン30」指定による速度規制を実施し、生活道路の交通安全向上に努めてきた。
- これまで道路管理者（国土交通省・県市町村）と警察で実施してきた生活道路における交通安全対策について、両者一体となって検討段階から緊密に連携を図り、新たに「ゾーン30プラス」としてエリア登録することで、より一層の交通安全向上を目指す。
- 具体的には、「最高速度30km/hの区域規制」と「物理的デバイス（スムーズ横断歩道の設置、車道の狭さく等）」の適切な組み合わせによる面的対策を実施することで、通過交通が生活道路に入りにくくなり、またエリア内の車両速度も低下し、エリア全体の安全性向上が期待される。



▲ゾーン30プラスの取組のPDCAサイクル



▲ゾーン30プラスのエリア入口に設置する標識看板・路面標示のイメージ



○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

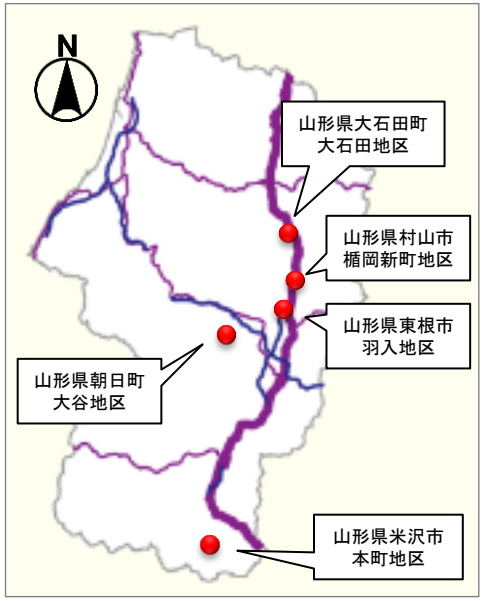


▲ 交通管理者・道路管理者で連携して取り組む面的対策のメニュー例

2. 山形県内の登録状況及び登録予定箇所

国土交通省

- 山形県では、以下の5地区を令和4年度以降、順にゾーン30プラスとして登録。
- 今後、小学校等周辺の面的な交通安全対策を促進する「モデル地域」として選定されている、「城北町二丁目・下条町一丁目・肴町地区（山形市）」、「高畠町高畠地区」のゾーン30プラスへの登録を予定している。



▲山形県ゾーン30プラス登録箇所位置図

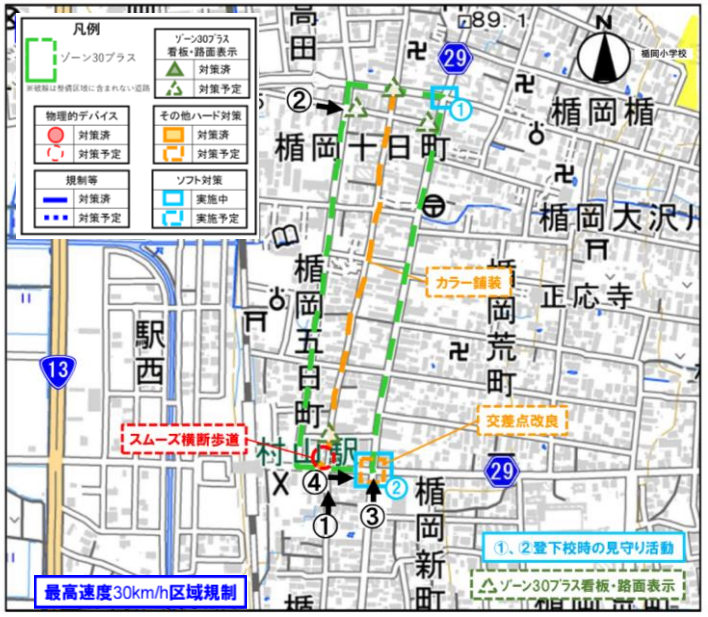
市町村	ゾーン30プラス地区名	登録年
村山市	たておかしんまち 楯岡新町地区	令和4年度
東根市	はにゅう 羽入地区	令和5年度
あさひまち 朝日町	おおや 大谷地区	令和4年度
おおいしだまち 大石田町	おおいしだ 大石田地区	令和4年度
米沢市	ほんちょう 本町地区	令和6年度



スムーズ横断歩道、カラー舗装
【予定（イメージ）】



ゾーン30プラス路面表示
【予定（イメージ）】



▲村山市楯岡新町地区における対策実施状況



交差点改良【予定】



登下校時の見守り活動

出典：国土地理院地図

3. 今後の予定

国土交通省

・各登録地区において、PDCAサイクルに基づいた対策、効果検証を実施。
・今後も、新たなゾーン30プラス整備候補地区の選定や、候補地区における整備計画策定に向けた取り組みを推進。

▼取組フロー

Plan
＜対策の検討・立案＞

- ◆ 対策方針、対策メニューの検討
- ◆ 対策の設置可能位置の確認および対策仕様の確定

Do
＜対策の実施＞

- ◆ 対策の実施
- ◆ 地域住民等への働きかけ（周知活動）

Check
＜対策効果の把握＞

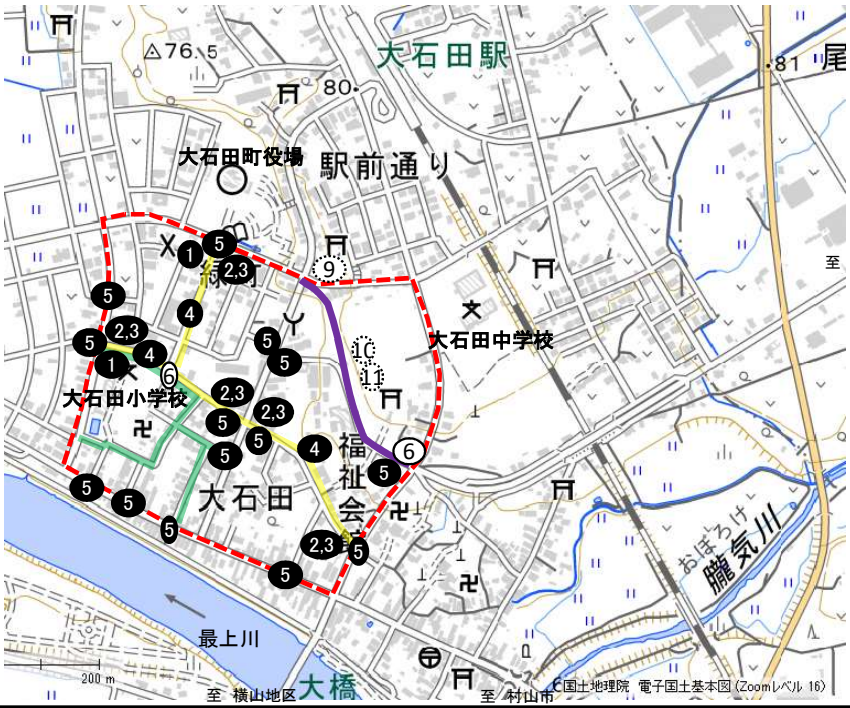
- ◆ 通過車両の走行速度の変化
- ◆ 利用者意識の変化

Action
＜対策の改善＞

- ◆ 効果発現 ⇒ 継続的にモニタリング
- ◆ 要改善 ⇒ 改善策の検討

資料５－２

合意確認資料「ゾーン30プラス」整備計画



提出日：令和5年2月8日
・尾花沢警察署
・大石田町役場
・山形県村山総合支庁
　北村山地域振興局

凡例
- 整備区域（ゾーン30プラス）
- 整備区域に含まれない外周道路
- 今回新たに整備する道路（通過交通のエリア外誘導）
- 通学路
- スクールゾーン

凡例
- ● 対策完了
- ○ 対策中
- ◌ 対策予定

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	山形県	大石田町	大石田	R4. 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	狭さく	2	全て合意済	R6. 6	R6. 10
2	ゾーン30プラス路面表示（法定外表示）	5	全て合意済	R6. 6	R6. 10
3	ゾーン30プラス看板	5	全て合意済	R6. 6	R6. 10
4	カラー舗装（グリーンベルト）	3	全て合意済	R4. 10	R5. 7
5	30km/h規制（標識）	14	全て合意済	H25 6	H25 6
6	スクールガード	2	全て合意済	R5. 4	R5. 4
7	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4
8	パトロール	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4

【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	交差点改良	1	全て合意済	R10. 5	R11. 10
10	道路改良	1	全て合意済	R7. 5	R11. 10
11	歩道設置	1	全て合意済	R7. 8	R11. 10

【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

推進体制・構成メンバー
＜推進体制＞ 大石田町通学路安全推進会議※既存の組織を活用 ＜構成メンバー＞ ・山形県警察本部 ・尾花沢警察署 ・山形県村山総合支庁 　北村山道路計画課 ・大石田町 ・大石田町教育委員会 ・スクールガードリーダー

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

「ゾーン30プラス」 整備計画（山形県大石田町（おおいしだまち） 大石田（おおいしだ）地区）

■エリア概要

・本地区は、大石田小・中学校、役場が立地。地区内は見通しの悪いくい違い交差であると共に、幹線道路との抜け道として生道道路に通過交通が多く流入。

位置図

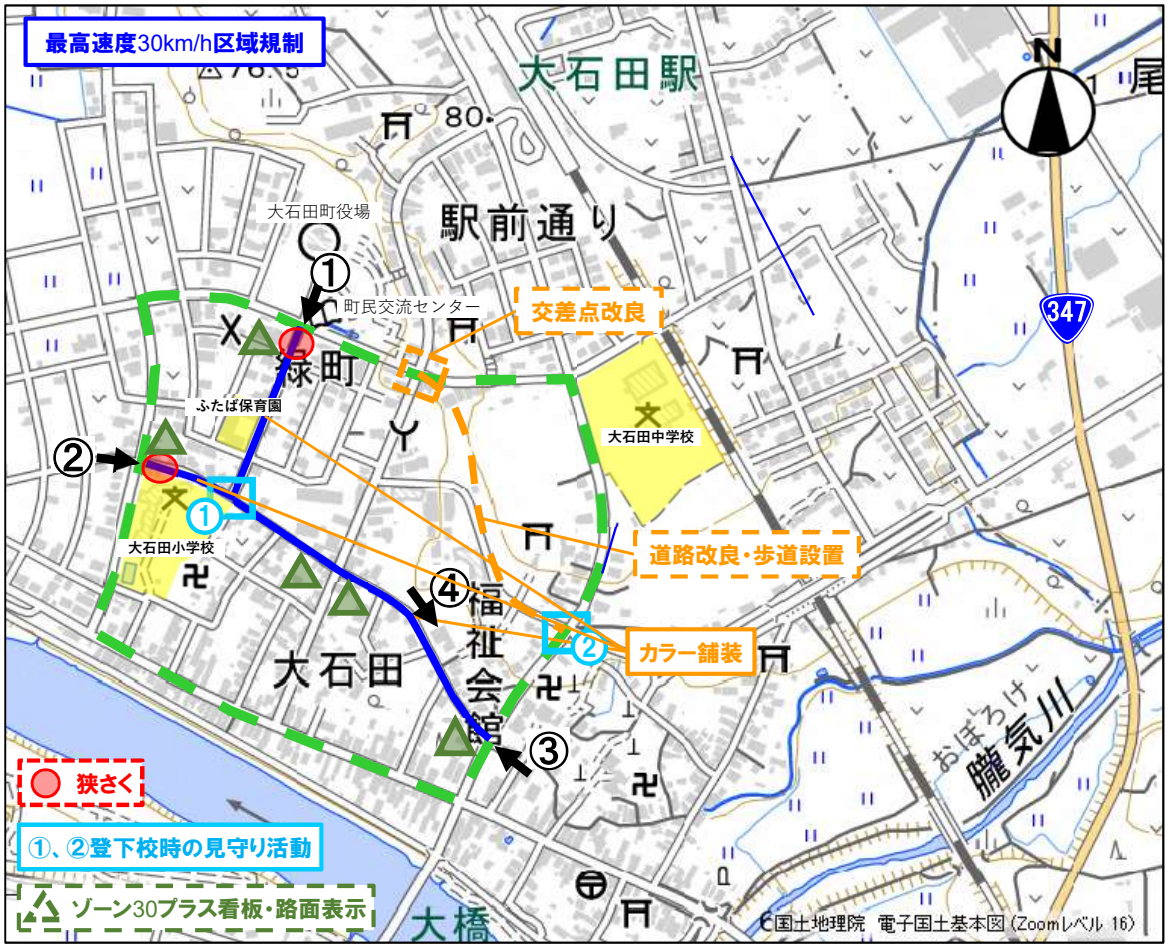


■目的・対策

・児童の安全対策として、狭さく設置などの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（尾花沢警察署（TEL:0237-24-0110）】
・最高速度30km/区域規制、交通違反取締
【道路管理者（山形県村山総合支庁北村山道路計画課（TEL:0237-47-8673）】
・交差点改良、道路改良、歩道整備
【道路管理者（大石田町役場建設課（TEL:0237-35-2111）】
・狭さく、カラー舗装、ゾーン30プラス看板および路面表示
【地域（大石田小学校・地域住民等）】
・登下校時の見守り活動
※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。



出典：国土地理院地図

■対策の実施状況



狭さく、ｿﾞｰﾝ30ﾌﾟﾗｽ看板・路面表示



狭さく、ｿﾞｰﾝ30ﾌﾟﾗｽ看板・路面表示



ゾーン30プラス看板・路面表示



登校時の状況

凡例

ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路

ｿﾞｰﾝ30ﾌﾟﾗｽ 看板・路面表示	
	対策済
	対策予定

物理的デバイス	
	対策済
	対策予定

その他ハード対策	
	対策済
	対策予定

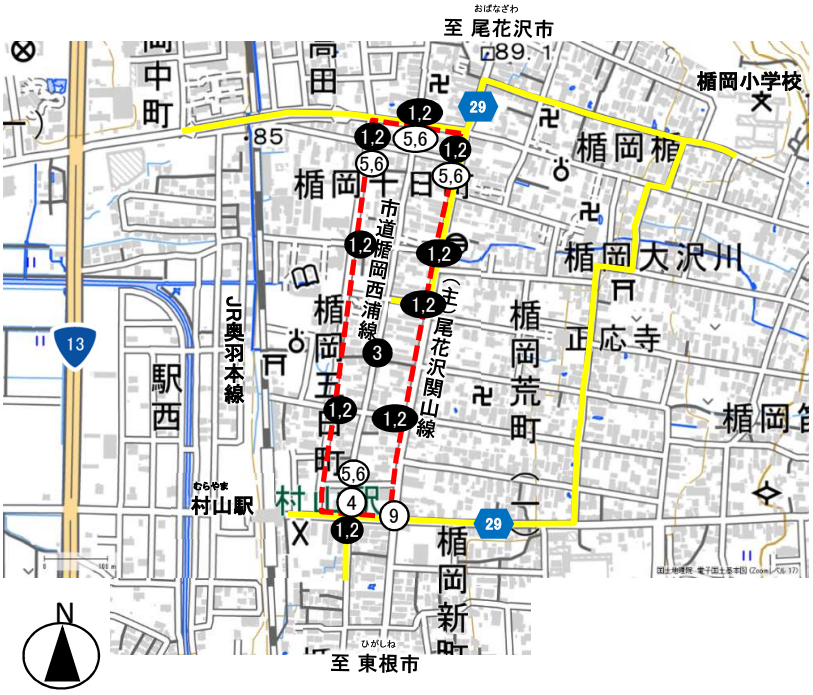
規制等	
	対策済
	対策予定

ソフト対策	
	実施中
	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

資料５－３

合意確認資料「ゾーン30プラス」整備計画



提出日：令和5年2月8日
・村山警察署
・村山市
・山形県村山総合支庁
北村山地域振興局

凡例
- 整備区域（ゾーン30プラス）
- 整備区域に含まれない外周道路
- 通学路

凡例
- ● 対策完了
- ○ 対策中
- ◌ 対策予定

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	山形県	村山市	楯岡新町	R4. 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	30km/h規制（標識）	9	全て合意済	H24. 9	H24. 9
2	30km/h規制（路面表示）	9	全て合意済	H24. 9	H24. 9
3	カラー舗装（グリーンベルト）	1	全て合意済	R6. ~~6~~ R6.10	~~R6. 12~~ R7.3
4	スムーズ横断歩道	1	全て合意済	R6. 6	~~R6. 12~~ R7.11
5	ゾーン30プラス路面表示（法定外表示）	4	全て合意済	~~R6. 6~~ R7.9	~~R6. 12~~ R7.11
6	ゾーン30プラス看板	4	全て合意済	~~R6. 6~~ R7.7	~~R6. 12~~ R7.11
7	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4
8	パトロール	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4

【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	交差点改良	1	全て合意済	R5. 6	R12. 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

推進体制・構成メンバー
＜推進体制＞ 村山市通学路安全推進協議会 ※既存の組織を活用 ＜構成メンバー＞ ・山形県警察本部 ・村山警察署 ・山形河川国道事務所 ・山形県村山総合支庁 北村山地域振興局 ・村山地区交通安全協会 ・村山市小・中学校長会 ・村山市PTA連合会 ・村山市 ・村山市教育委員会

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

「ゾーン30プラス」 整備計画（山形県村山市（むらやま） 楯岡新町（たておかしんまち）地区）

■エリア概要

位置図



・本地区は、村山駅前であり、朝夕を中心に通学児童や通勤車が多い。幹線道路との抜け道として生活道路に通過交通が多く流入。

■目的・対策

・地区内の安全対策として、スムーズ横断歩道設置などの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（村山警察署（TEL：0237-52-0110））】

・最高速度30km/h区域規制、交通違反取締

【道路管理者（山形県村山総合支庁北村山道路計画課（TEL：0237-47-8673））】

・スムーズ横断歩道、交差点改良

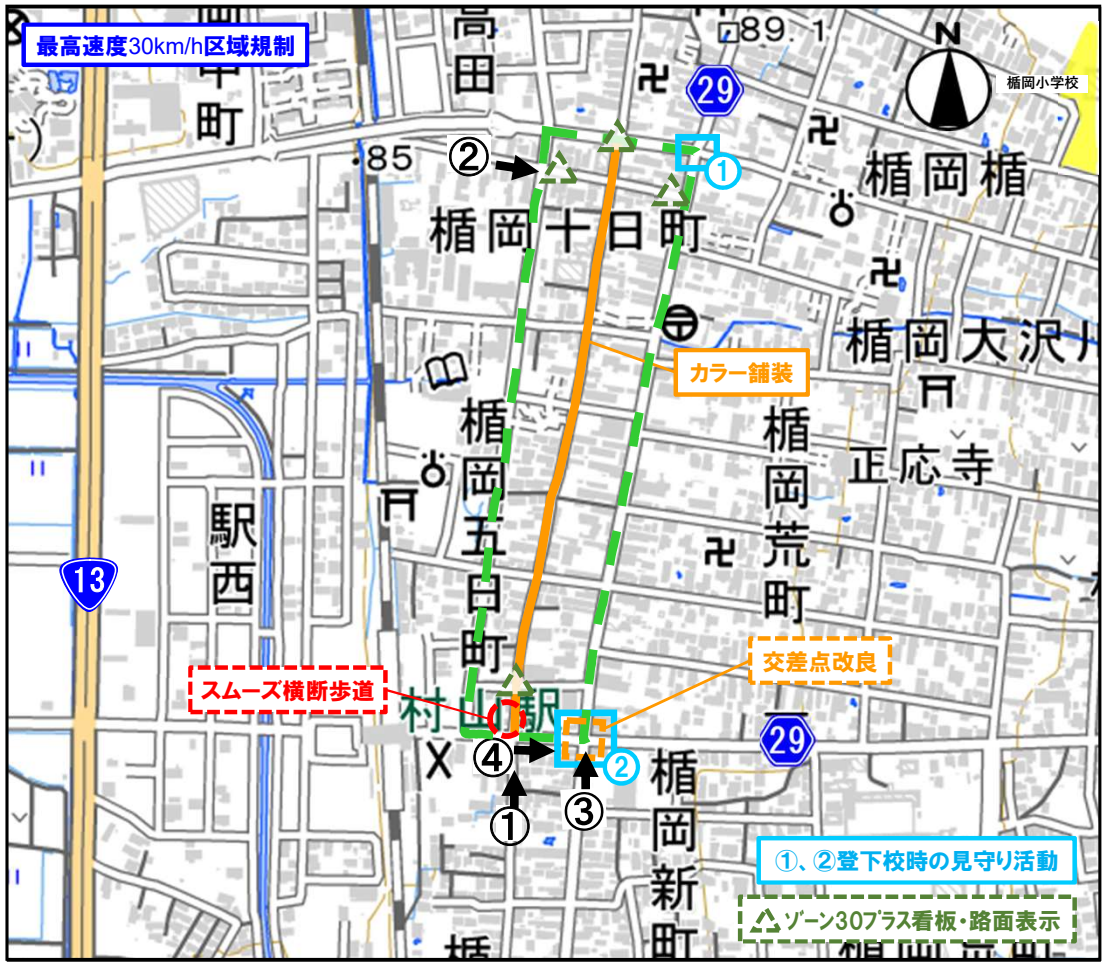
【道路管理者（村山市建設課（TEL：0237-55-2111））】

・カラー舗装、ゾーン30プラス看板および路面表示

【地域（楯岡小学校、地域住民等）】

・登下校時の見守り活動

※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。



出典：国土地理院地図

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道、カラー舗装【予定（イメージ）】



ゾーン30プラス路面表示【予定（イメージ）】



交差点改良【予定】



登下校時の見守り活動

凡例

ゾーン30プラス

※破線は整備区域に含まれない道路

ゾーン30プラス 看板・路面表示：対策済／対策予定

物理的デバイス：対策済／対策予定

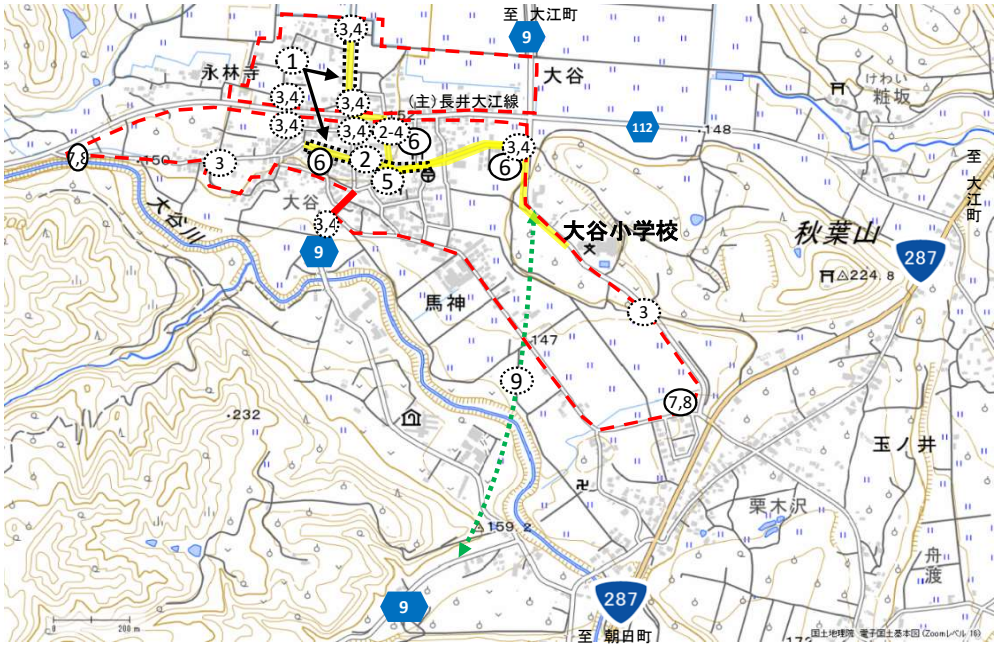
その他ハード対策：対策済／対策予定

規制等：対策済／対策予定

ソフト対策：実施中／実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

合意確認資料「ゾーン30プラス」整備計画



提出日：令和5年2月8日
・寒河江警察署
・朝日町役場
・山形県村山総合支庁
西村山地域振興局

凡例
- 整備区域（ゾーン30プラス）
- 整備区域に含まれない外周道路
- 今回新たに整備する道路（地区内の通過交通を転換）
- 通学路

凡例
- ● 対策完了
- ○ 対策中
- ◌ 対策予定

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	山形県	朝日町	大谷	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	カラー舗装（グリーンベルト）	2	全て合意済	R5. 9	~~R5. 11~~ R7.10
2	狭さく	2	全て合意済	R6. 9	~~R6. 11~~ R7.10
3	ゾーン30プラス看板	18	全て合意済	R6. 9	~~R6. 11~~ R7.10
4	ゾーン30プラス路面表示（法定外表示）	10	全て合意済	R6. 9	~~R6. 11~~ R7.10
5	30km/h規制（標識）	2	全て合意済	R4. 10	R4. 12
6	スクールガード	3	全て合意済	R5. 4	R5. 4
7	交通違反取締	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4
8	パトロール	区域内	全て合意済	R5. 4	R5. 4

【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	道路改良	1	全て合意済	R7. 6	R11. 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

推進体制・構成メンバー
＜推進体制＞ 朝日町通学路安全推進会議 ※既存の組織を活用 ＜構成メンバー＞ ・朝日町 ・山形県警察本部 ・寒河江警察署 ・国土交通省 山形河川国道事務所 ・山形県西村山道路計画課 ・朝日町教育委員会 ・朝日町北部区長会

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

「ゾーン30プラス」 整備計画（山形県朝日町（あさひまち） 大谷（おおや）地区）

■エリア概要

・本地区は、近隣地区に工場や施設が立地。
そこに向かう通過交通が幹線道との抜け道として生活道道路に通過交通が多く流入。

位置図



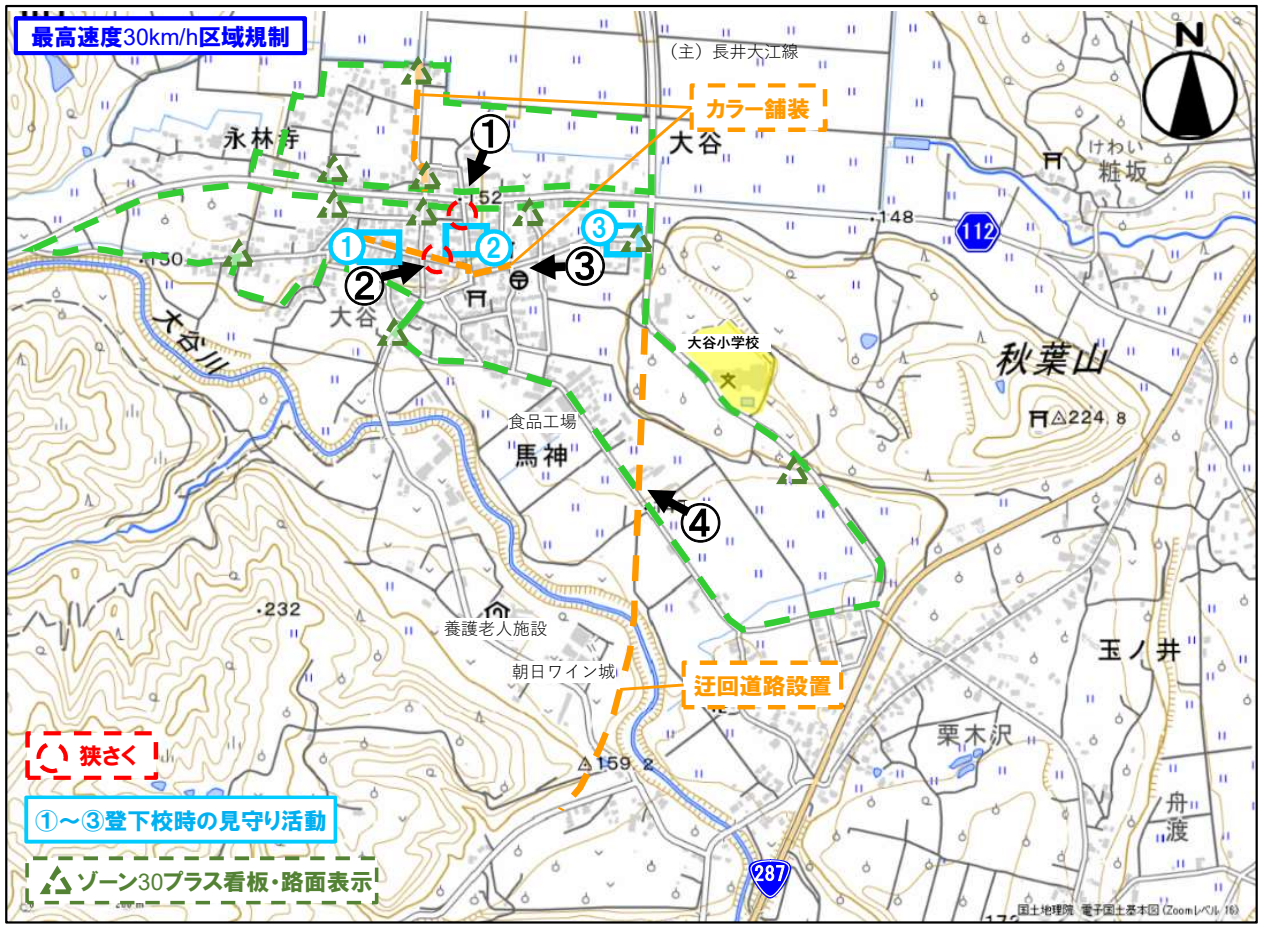
■目的・対策

・地区内の安全対策として、狭さく設置などの事業を実施。

■主な対策内容

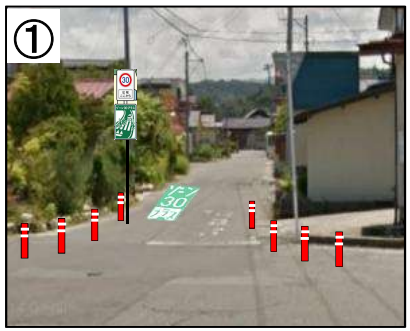
【警察（寒河江警察署（TEL:0237-83-0110）】
・最高速度30km/h区域規制、交通違反取締
【道路管理者（山形県村山総合支庁西村山道路計画課（TEL:0237-86-8126）】
・狭さく、迂回道路設置
【道路管理者（朝日町建設水道課（TEL:0237-67-2115）】
・狭さく、カラー舗装、ゾーン30プラス看板および路面表示
【地域（地域住民）】
・登下校時の見守り活動

※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

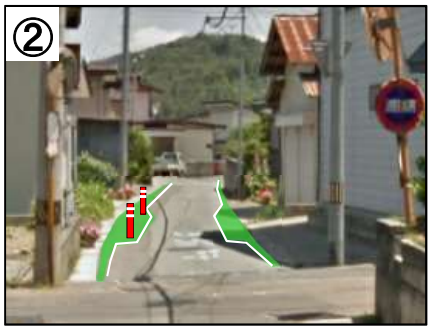


出典：国土地理院地図

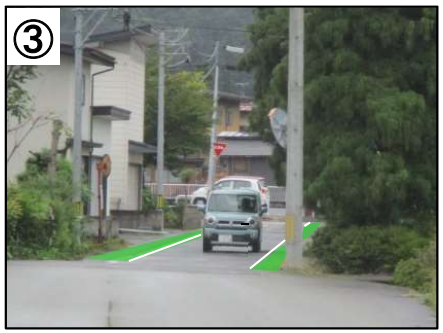
■対策の実施状況



狭さく、看板・路面表示
【予定（イメージ）】



狭さく、カラー舗装【予定（イメージ）】



カラー舗装【予定（イメージ）】



迂回道路設置（集落内抜け道対策）
【予定（イメージ）】

凡例

ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路

ゾーン30プラス 看板・路面表示	
	対策済
	対策予定

物理的デバイス	
	対策済
	対策予定

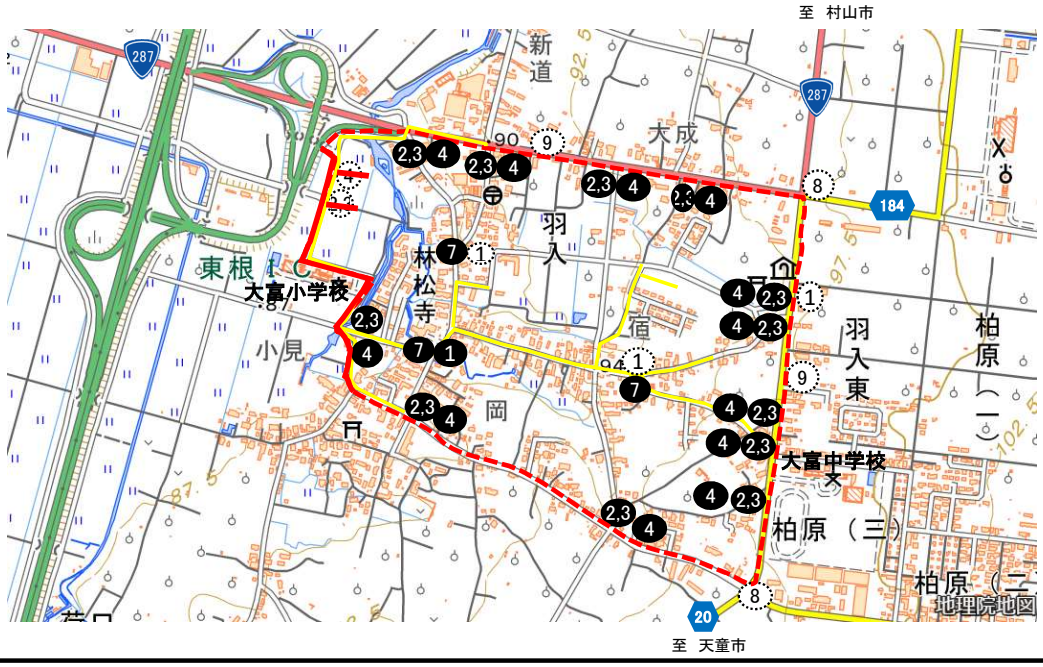
その他ハード対策	
	対策済
	対策予定

規制等	
	対策済
	対策予定

ソフト対策	
	実施中
	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

合意確認資料「ゾーン30プラス」整備計画



提出日：令和6年2月15日
・村山警察署
・東根市役所
・山形県村山総合支庁
　北村山地域振興局

凡例
- 整備区域（ゾーン30プラス）
- 整備区域に含まれない外周道路
- 今回新たに整備する道路（通過交通のエリア外誘導）
- 通学路
- スクールゾーン

凡例
- ● 対策完了
- ○ 対策中
- ◌ 対策予定

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	山形県	東根市	羽入	R6. 1

【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	狭さく	4	全て合意済	R7. 6	R7. 11
2	ゾーン30プラス路面表示（法定外表示）	~~13~~ 12	全て合意済	R7. 6	~~R7. 11~~ R7.3
3	ゾーン30プラス看板	~~13~~ 12	全て合意済	R7. 6	~~R7. 11~~ R7.3
4	30km/h規制（標識）	~~13~~ 12	全て合意済	R6. 9	~~R6. 11~~ R7.3
5	交通違反取締	区域内	全て合意済	R6. 4	R6. 4
6	パトロール	区域内	全て合意済	R6. 4	R6. 4
7	カラー舗装	3	全て合意済	R4. 4	R4. 12

推進体制・構成メンバー
＜推進体制＞ 東根市通学路安全推進協議会※既存の組織を活用 ＜構成メンバー＞ ・山形県警察本部 ・村山警察署 ・山形県村山総合支庁 　北村山道路計画課 ・東根市 ・東根市教育委員会 ・村山地区交通安全協会大富支部 ・大富地区区長会 ・大富小学校　　等

【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

【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
8	交差点改良	2	全て合意済	R9. 5	R15. 12
9	道路改良	1	全て合意済	R9. 5	R15. 12

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

「ゾーン30プラス」 整備計画（山形県東根市（ひがしね） 羽入（はにゅう）地区）

■エリア概要

・本地区は、大富小・中学校が立地。東根インターチェンジでの乗降車両が抜け道として生活道路に通過交通が多く流入。

位置図



■目的・対策

・児童の安全対策として、狭さく設置などの事業を実施。

■主な対策内容

【警察（村山警察署（TEL:0237-52-0110）】

・最高速度30km/h区域規制、交通違反取締

【道路管理者（山形県村山総合支庁北村山道路計画課（TEL:0237-47-8670）】

・道路改良（現道拡幅）、交差点改良

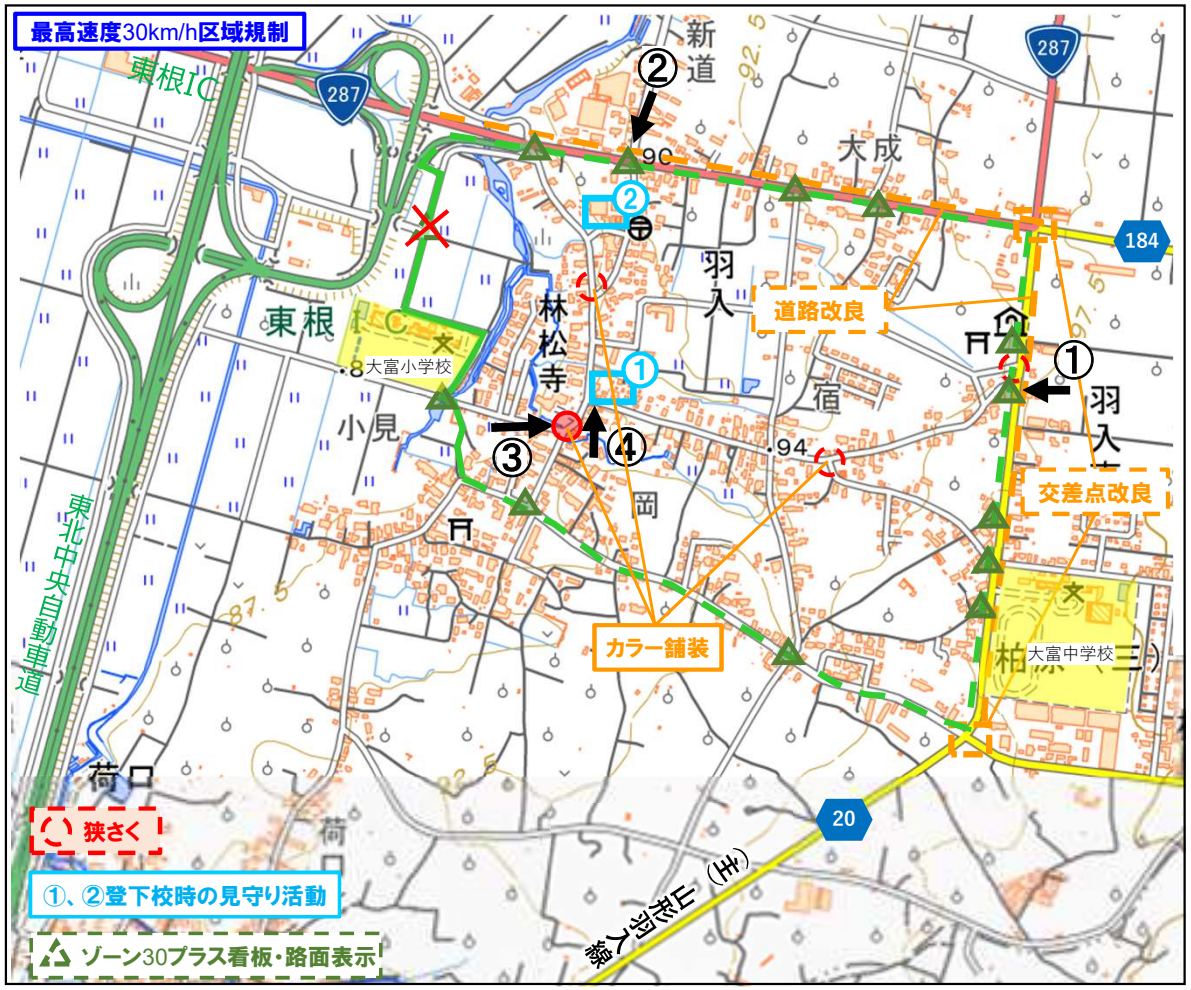
【道路管理者（東根市建設課（TEL:0237-42-1111）】

・狭さく、ゾーン30プラス看板および路面表示

【地域（地域住民）】

・登下校時の見守り活動

※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。



出典：国土地理院地図

■対策の実施状況



看板表示【整備済】



路面表示【整備済】



狭さく・カラー舗装【整備済】



登校時の見守り活動

凡例

ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路

ゾーン30プラス 看板・路面表示	
	対策済
	対策予定

物理的デバイス	
	対策済
	対策予定

その他ハード対策	
	対策済
	対策予定

規制等	
	対策済
	対策予定

ソフト対策	
	実施中
	実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

資料6-1

路面標示の効率的・効果的な維持管理の取組について

令和７年８月１日

国土交通省

目次

1. 路面標示の効率的・効果的な維持管理取組の概要

2. 先行事例の紹介（三重県）

1. 路面標示の効率的・効果的な維持管理取組の概要

国土交通省

- 安全で円滑な道路交通の確保を担う路面標示（区画線、道路標示及び法定外の表示）の管理について、他の道路管理者や警察との連携を図る連絡調整体制を構築するなど、効率的・効果的に維持管理を行うことが望ましい。
- こどもの安全を確保することが大変重要な課題であることから、通学路対策の推進やゾーン30プラスの整備推進も含め、既存会議などを活用し定期的なフォローアップが必要である。
- 次頁以降に三重県における路面標示連絡調整会議の事例を共有する。

道路管理者が設置・管理する道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第３号、以下「標識令」という。）における区画線や標識令に定められていない法定外の表示については、各道路管理者にて適切に維持管理されるものであるが、これらの施設は、他の道路管理者が管理する区画線等及び警察が管理する横断歩道等の道路標示等と一体となって、安全で円滑な道路交通の確保を担うことから、区画線、道路標示及び法定外の表示（以下「路面標示」という。）の管理について他の道路管理者や警察との連携を図る連絡調整体制を構築するなど、効率的・効果的に維持管理を行うことが望ましい。

以上を踏まえ、別紙のとおり地方整備局、県、警察で路面標示に関する調整会議を設置している事例を情報提供するので、各地における国、県、市町と警察による路面標示の同時施工やAIを活用した劣化検知システムや高耐久性塗料の技術開発に取り組むなど、路面標示の効率的・効果的な維持管理の参考にされたい。

▲ 路面標示の効率的・効果的な維持管理について（共有）

資料：令和7年4月25日　国交省事務連絡

既存会議などを活用した路面標示の効率的・効果的な維持管理ほかについて

標記については、「路面標示の効率的・効果的な維持管理について（共有）」（令和７年５月１日付け事務連絡）にて送付したところであるが、こどもの安全を確保することが大変重要な課題であることから、通学路対策の推進や、ゾーン３０プラスの整備推進も含め、既存会議などを活用しつつ定期的にフォローアップされたい。

なお、令和７年７月末までに１回目の会議開催を行い、国、県（政令市含む）、市町村にて対策推進への共通認識の形成を図り、事業を進捗されたい。

▲ 既存会議などを活用した路面標示の効率的・効果的な維持管理について

資料：令和7年5月1日　国交省事務連絡

資料6-2

三重県内道路 路面標示連絡調整会議の概要

令和７年３月
三重県 県土整備部 道路管理課

1．設立の背景

路面標示の維持管理に関する課題

①劣化状況の把握が困難

・管理延長が長く、点検精度の確保が困難

・一連の区画線で劣化が不均一に生じる





②路面標示の耐用年数が不明

・路面標示の劣化要因は様々で不明な点が多く、要因毎の耐用年数も不明

・「更新」を計画的に行う場合、耐用年数の把握が必要







③路面標示の施工方法の検討・調整

・発注者毎に路面標示の更新年度、発注時期が異なる

・道路交通への影響を最小限にしつつ効率的に更新を進めるためには、管理者間の連携と積極的な事前調整が重要



2．会議の体制

・路面標示に関する課題をふまえ、三重県内の路面標示に関することについての意見交換・検討・調整等、各管理者間で連携を行うことで、道路利用者等の安全確保に資することを目的として、 **国、県警、県**の３者で構成された**三重県内道路 路面標示連絡調整会議**を令和２年７月に設立
・三重県内道路 路面標示連絡調整会議の下部組織として、個別課題等について検討・調整を行う**ワーキンググループ（ＷＧ）**を設置

ワーキンググループ（ＷＧ）

構成員（路面標示担当者）
・国土交通省 北勢国道事務所
・国土交通省 三重河川国道事務所
・国土交通省 紀勢国道事務所
・三重県 警察本部 交通規制課
・三重県 県土整備部 道路管理課（事務局）
・１４市町
（桑名市、いなべ市、東員町、四日市市、鈴鹿市、亀山市、津市、松阪市、多気町、度会町、鳥羽市、名張市、御浜町、紀宝町）
※R7.3月末時点

報告

指示

三重県内道路 路面標示連絡調整会議

会員
・国土交通省 北勢国道事務所 副所長
・国土交通省 三重河川国道事務所 副所長
・国土交通省 紀勢国道事務所 副所長
・三重県 警察本部 交通規制課長
・三重県 県土整備部 道路管理課長
（事務局：三重県県土整備部 道路管理課）
※R7.3月末時点

設立時は事務所長、県警交通部長、県土整備部長で開始。令和7年3月の回から上記の体制

路面標示に関する取組内容

１．同時施工の推進
２．劣化状況のモニタリング調査
３．ＡＩ技術活用による劣化状況等の把握
４．その他（新たな交通規制、交通安全対策に関する取組 等）



3．取組事例（同時施工の推進）

同時施工の推進

・３者（国・県警察・県）が連携し、交差点等で路面標示の同時施工を推進
・令和６年度は県内７０箇所で同時施工を実施

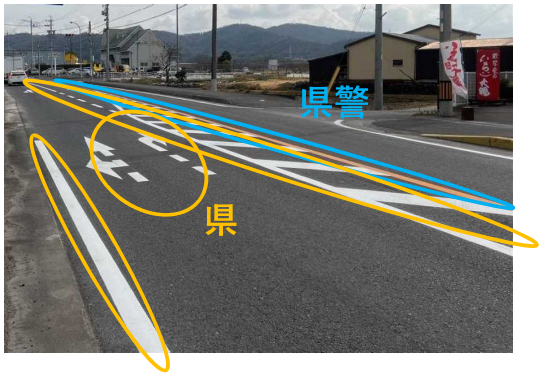
【同時施工（国・県警察・県）事例】東長島南交差点



【令和６年度 同時施工 実績】

		令和６年度 実績
同時施工		７０箇所
	県管理道路 （県・県警察）	６０箇所
	直轄国道と県管理道路の 交差点（国・県・県警察）	１０箇所
市町を含めた同時施工 （市町と国・県・県警察）		３３箇所

【同時施工（県・県警）事例】国道１６３号



4．取組事例（劣化状況のモニタリング調査）

長寿命化に向けた高耐久性塗料の活用

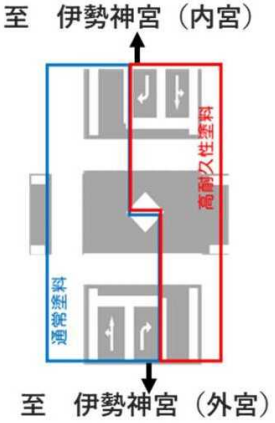
・令和３年度に県内の交差点等７７箇所で通常塗料と高耐久性塗料を試験施工
・モニタリング調査を実施し、路面標示の劣化要因、劣化速度などを分析

【高耐久性塗料の特徴】
・路面標示の通常塗料は、耐摩耗性※が２００mg以下
**　一方、高耐久性塗料は、耐摩耗性が５０mg以下のもの（既存の製品）を使用**
・高耐久性塗料の工事費は通常塗料の約１．４倍
※耐摩耗性とは、JISで定められた試験により塗膜を摩耗させた時の塗膜の摩耗量

【施工例】県道伊勢磯部線
（モニタリング調査例）　交通量:10,000≦X（台/日・上下）、交差点部







5．取組事例（ＡＩ技術等活用による劣化状況等の把握）

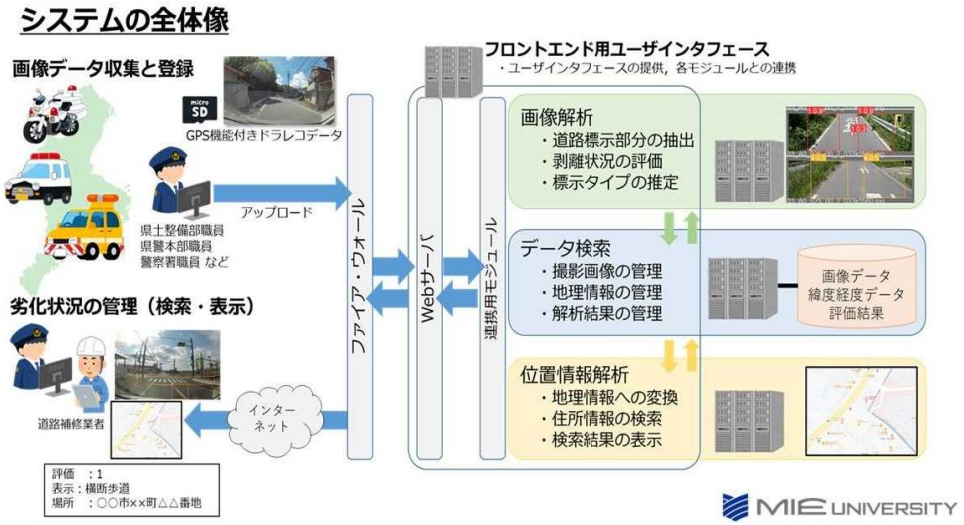
令和３年度

・三重大学の協力を得て、ＡＩを活用した路面標示劣化検知システムを県警察、県が参画し共同でシステム開発を開始し試作機を開発

令和４年度

・開発した路面標示劣化検知システムの実証試験を開始
・検知精度向上・操作性の改善





車両に搭載した
ドライブレコーダーで
撮影した動画をシステムに
アップロードし剥離度評価









5．取組事例（ＡＩ技術等活用による劣化状況等の把握）

令和５年度

・県警察及び県において、劣化状況モニタリング調査への活用を開始
・引き続き、路面標示劣化検知システムの検知精度向上への取組

令和６年度

・AIを活用した路面標示の剥離度判定が有効であることを確認
・令和３年度から共同で進めてきたシステム開発は今年度で完了とし、今後は安価で使いやすい民間のシステム等も広く調査した上で、更なる業務効率化を目指す

モニタリング調査での運用例

モニタリング調査を実施している横断歩道を評価

横断歩道①を剥離度４
横断歩道②を剥離度３と評価

検索結果（判定結果）画像



ドライブレコーダ位置情報

北緯:34°43'44"　東経:136°30'39"　住所: 三重県津市栄町二丁目402 付近



検索条件

（１）剥離の度合い（評価スコア）（複数選択可）
☐ 大（1～2）　☑ 中（3）　☐ 小（4～5）

（２）検索対象となる路面標示（複数選択可）
☐ 白実線　☐ 白破線
☐ 黄色実線（はみ出し禁止）　☑ 横断歩道
☐ 予告マーク　☐ とまれ
☐ 停止線

（３）撮影期間（空白の場合は全期間）
2024-03-14 から 2024-03-15 の間に撮影された画像

検索　一覧ダウンロード(CSV)
処理が完了しました...

検索結果一覧

カテゴリ	剥離度	撮影日時	画像表示	修正削除
横断歩道	3	2024-03-15	■	■
横断歩道	3	2024-03-15	■	■
横断歩道	3	2024-03-15	■	■
横断歩道	3	2024-03-15	■	■
横断歩道	3	2024-03-15	■	■
横断歩道	3	2024-03-15	■	■

別表（第３条第２項関係）

三重県内道路　路面標示連絡調整会議　会員名簿

	所　　属	役　　職
会　員	国土交通省中部地方整備局　三重河川国道事務所	副所長
	国土交通省中部地方整備局　北勢国道事務所	副所長
	国土交通省中部地方整備局　紀勢国道事務所	副所長
	三重県　警察本部　交通部	交通規制課長
	三重県　県土整備部	道路管理課長
事務局：三重県県土整備部道路管理課		

三重県内道路　路面標示連絡調整会議　規約

（名　称）
第１条　　本会議は、三重県内道路　路面標示連絡調整会議（以下、「連絡調整会議」という。）と称する。

（目　的）
第２条　　路面標示は、道路利用者の交通安全上、非常に重要であることから、三重県内の路面標示についての意見交換、検討、調整等、各管理者間で連携を行うことで、道路利用者等の安全確保に資することを目的とする。

（組　織）
第３条　　連絡調整会議の組織は次のとおりとする。
２　連絡調整会議の構成は、「別表」のとおりとする
３　連絡調整会議は、個別課題等についての検討・調整を行うため「ワーキンググループ」を設置する。
４　ワーキンググループは、検討、調整した内容を連絡調整会議に報告する。

（事務局）
第４条　　事務局は、三重県県土整備部道路管理課に置くものとする。
２　事務局は、連絡調整会議の運営、資料作成等を行う。

（その他）
第５条　　この規約に定めるものの他、必要な事項はその都度協議して定めるものとする。

（付則）
１．　本規約は、令和２年７月２７日から施行する。

（付則）
１．　本規約は、令和６年１１月７日から一部改正する。