資料１

通学路対策の取組について

令和８年２月４日

国土交通省

目次

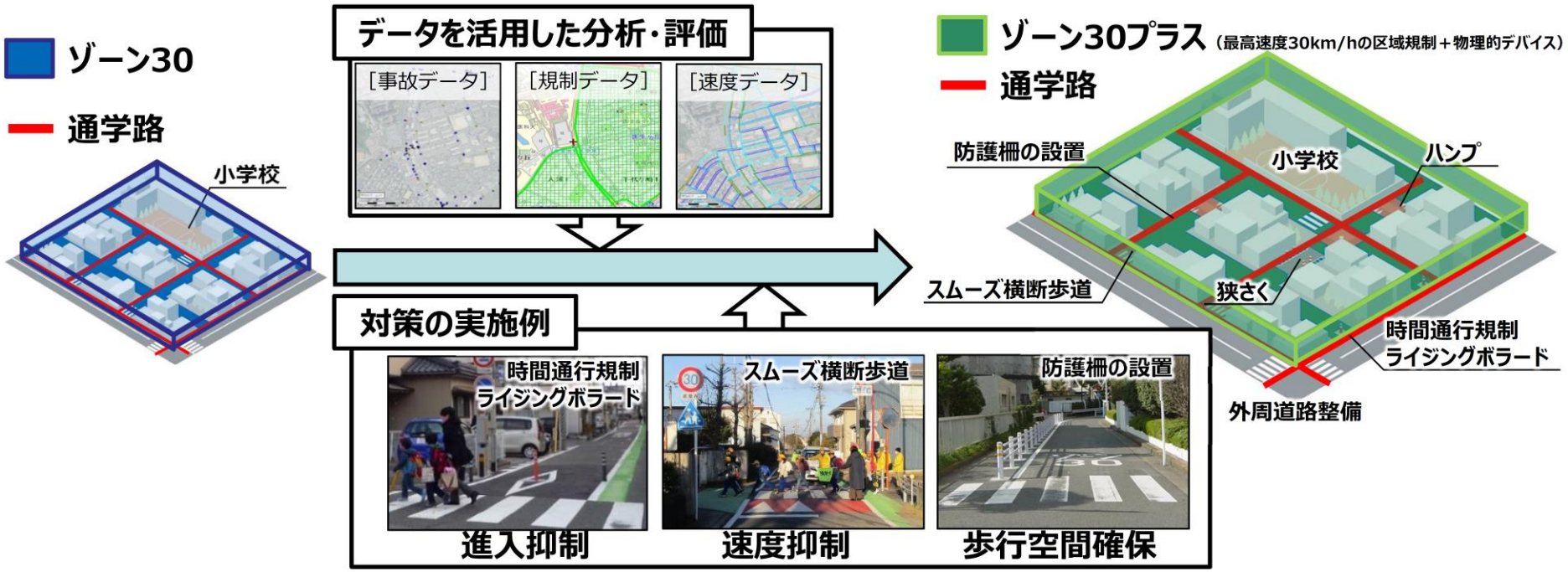
1. 通学路対策モデル地域の取組の概要

2. 山形県内のモデル地域登録状況及び今後の予定

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。

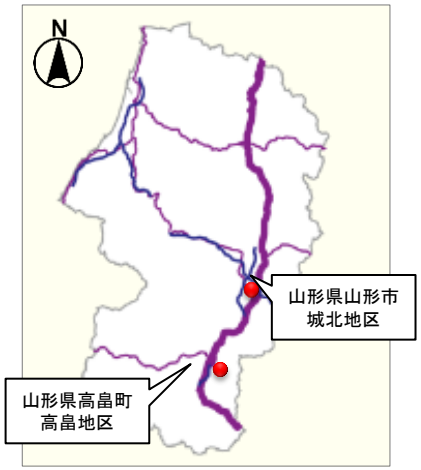


出典：国土交通省HP

2. 山形県内のモデル地域登録状況及び今後の予定

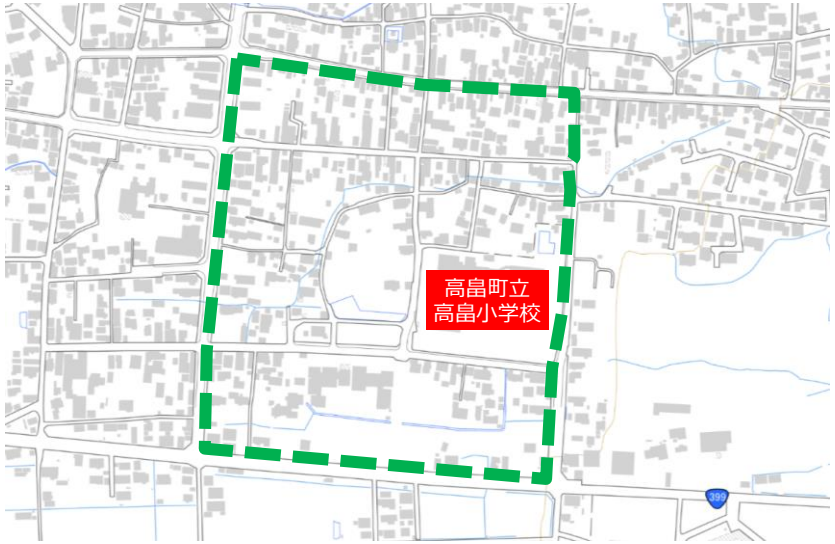
国土交通省

- 山形県では、以下の2地区を「モデル地域」として登録。
- 今年度、現地合同点検の実施や課題の整理、対策立案ならびに整備計画(案)を作成。ゾーン30プラスの登録を予定。
- 今後は、PDCAサイクルに基づき対策の実施や効果検証、モニタリングを実施予定。

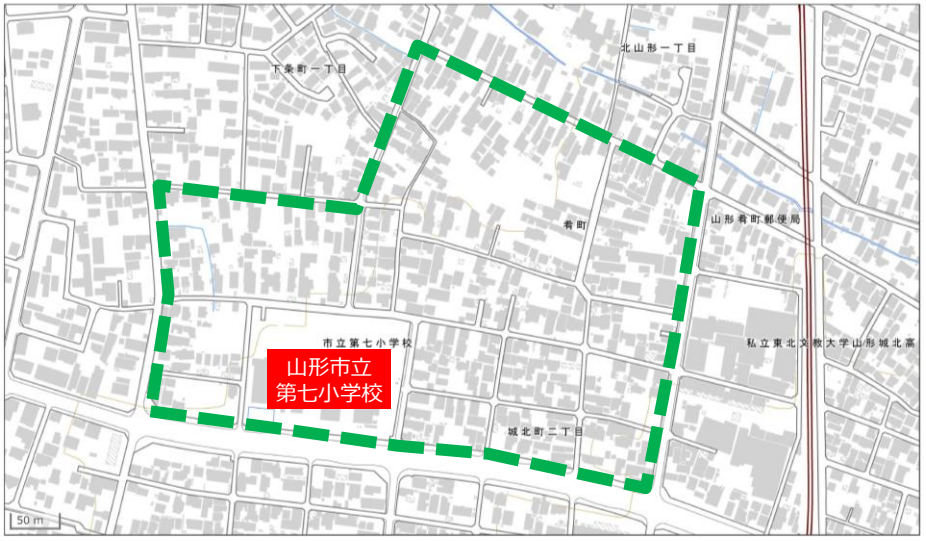


市町村	地区名	登録年
山形市	じょうほくまち 城北町二丁目・しもじょうまち 下条町一丁目・さかなまち 肴町	令和6年度
高畠町	たかはた 高畠地区	令和5年度

【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

資料4

「事故ゼロプラン」「事故危険箇所」の更新

令和8年2月4日

国土交通省

目次

1．幹線道路の交通安全対策について

2．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

3．第６次事故危険箇所、第４期事故ゼロプランの抽出

4．第６次事故危険箇所の抽出結果

5．今後のスケジュール

1. 幹線道路の交通安全対策について

- 幹線道路の交通安全対策は、「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」の2種類の取組みがある。

■事故危険箇所

- 「事故危険箇所」は、社会資本整備重点計画に基づく取組みである。
- 幹線道路において集中的な交通事故対策を実施することを目的に、国土交通省と県、警察庁が合同で、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」として指定し、道路管理者(国・県・政令市)と都道府県公安委員会が連携した対策を実施する。

◆社会資本整備重点計画

社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画。

(1)計画の対象

道路、交通安全施設、(略)並びにこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業

(2)主な計画事項

・計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
・重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
・社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置等

◆事故危険箇所

○概要:

社会資本整備重点計画において、事故の危険性が高い区間のうち、道路整備や交通安全施設整備によって対策効果の見込まれる区間を、事故危険箇所として選定し、道路管理者と公安委員会が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施

○完了時期:

重点計画年次が対策完了時期(第5次計画:R7)

■山形県 第5次事故危険箇所対象箇所数

道路管理者	第5次計画 (R3-R7年度)
山形河川国道	14箇所
酒田河川国道	6箇所
山形県	3箇所

1. 幹線道路の交通安全対策について

国土交通省

■事故ゼロプラン

- 「事故ゼロプラン」は、国土交通省の取組みである。
- 「事故ゼロプラン」では、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選定し、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・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、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改善を図ることとしている。

◆国土交通省では、**『政策目標型事業評価』を導入**
：公共事業の効率性およびその実施過程の透明性の一層の向上を図る

◆**事故ゼロプラン**
：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
：データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入し、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）』として実施
：交通事故の危険性が高い区間を「事故危険区間」として選定

◆**山形県事故ゼロプラン（山形県内の直轄国道）**
：山形県では、既に事故が発生し再発防止対策が必要な区間だけでなく、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等を選定。

■ 山形県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**

■山形県内直轄国道 第3期事故ゼロプラン対象箇所数

道路管理者	第3期事故ゼロプラン
山形河川国道	137箇所
酒田河川国道	58箇所

2. 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年度より取組み開始。
  ⇒類似する取組みが存在し、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	・**国土交通省と県、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

2. 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。

【課題点】

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

【改善方針】

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。

【見直し案】

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。

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。

2. 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

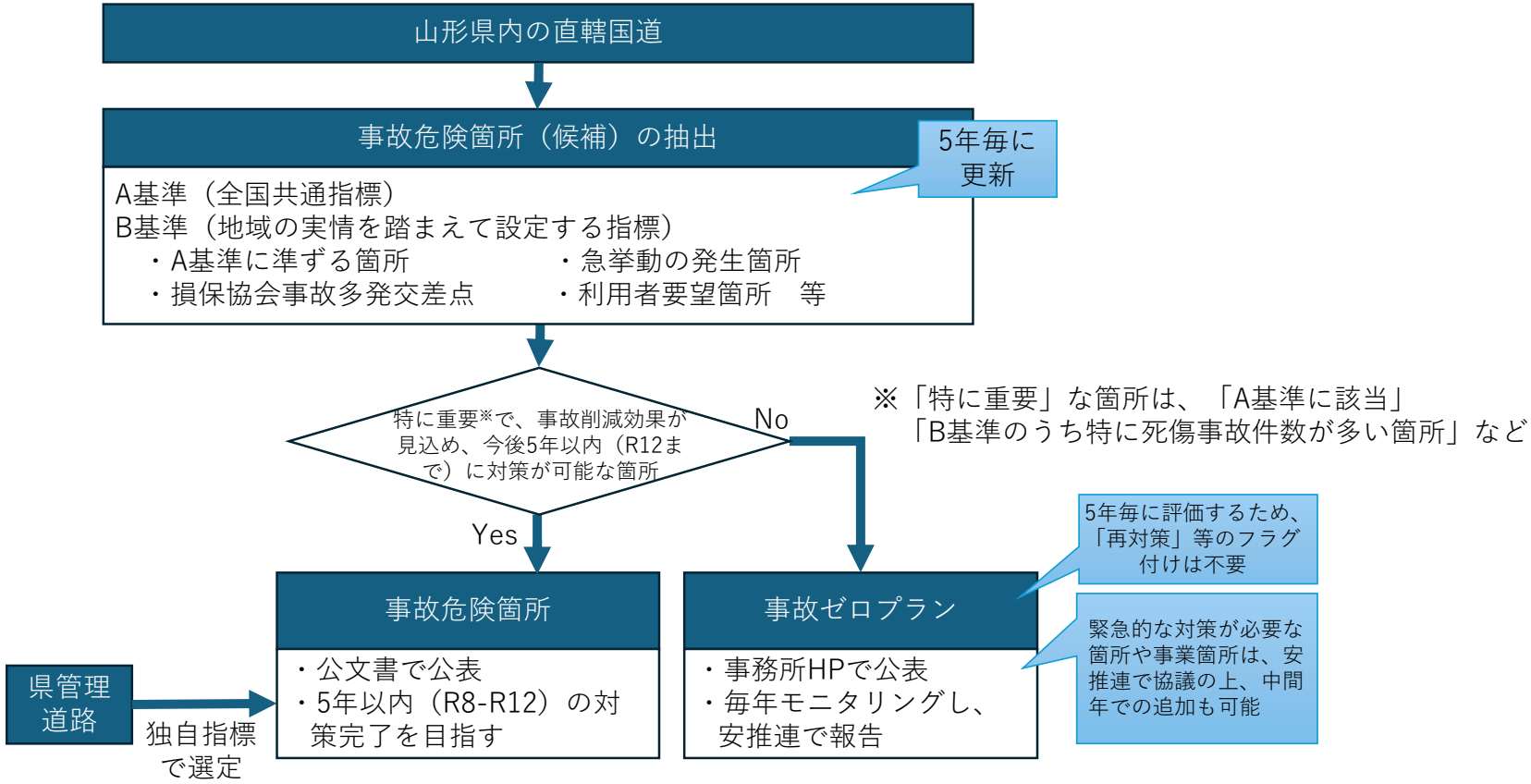
- 更新案①②に基づき、事故ゼロプランを設定。

■事故危険箇所候補から、重要度が高く、対策後の効果が見込まれ、5か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）。

■事故危険箇所候補はいずれも事故ゼロプランとして位置づける。

※事故ゼロプランの対象は 直轄国道のみを対象（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



3. 第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの抽出

- 山形県の直轄国道では、事故危険箇所(候補)として、事故危険箇所の全国共通指標である【A基準】とそれに準ずる箇所、地域の課題や特徴を踏まえて設定する【B基準】の該当箇所を抽出。
- 【B基準】では、①～⑦の7つの指標を設定し、事故件数が多い顕在的な危険箇所だけでなく、利用者からのニーズや急挙動の発生状況も踏まえた、潜在的な危険箇所からも抽出。

■事故危険箇所(候補)の抽出

	抽出指標	抽出基準
A基準	死傷事故率、重大事故率、死亡事故率のいずれも高い箇所	過去4年間(R2-R5)の死傷事故発生状況が以下の3条件に該当(全国共通) 1. 死傷事故率:100件/億台km以上 2. 重大事故率:10件/億台km以上 3. 死亡事故率:1件/億台km以上
A基準に準ずる	事故率が高く、事故件数が多い箇所 (A基準に準ずる箇所)	以下のいずれかに該当: (1)A基準の2指標以上に該当 (2)A基準の1指標に該当かつ死傷事故件数が8件/4年以上
B基準	①損保協会事故多発交差点の該当箇所	日本損害保険協会が毎年公表する交通事故多発交差点において、R2-R6の間に1回以上指定された箇所
	②利用者要望箇所	利用者に対してヒヤリハットを感じる箇所のアンケートを実施し、同一箇所に対して3件以上の意見が挙がった箇所
	③急挙動の多発箇所	ETC2.0プローブデータの分析により特に急挙動が多発している箇所 (急挙動発生件数が平均値から2σ※以上離れている)
	④通学路対策必要箇所	通学路合同点検での指摘箇所のうち、未対策の箇所
	⑤歩行者(高齢者)横断中事故の発生箇所	高齢歩行者の無信号交差点横断中の事故が複数件発生している箇所
	⑥外国人事故の発生箇所	第1当事者が外国人の事故が複数件発生している箇所
	⑦自転車(中高生)通学時事故の発生箇所	中高生の通学時自転車事故が複数件発生している箇所

未然防止の観点も踏まえ、潜在的な危険箇所からも抽出

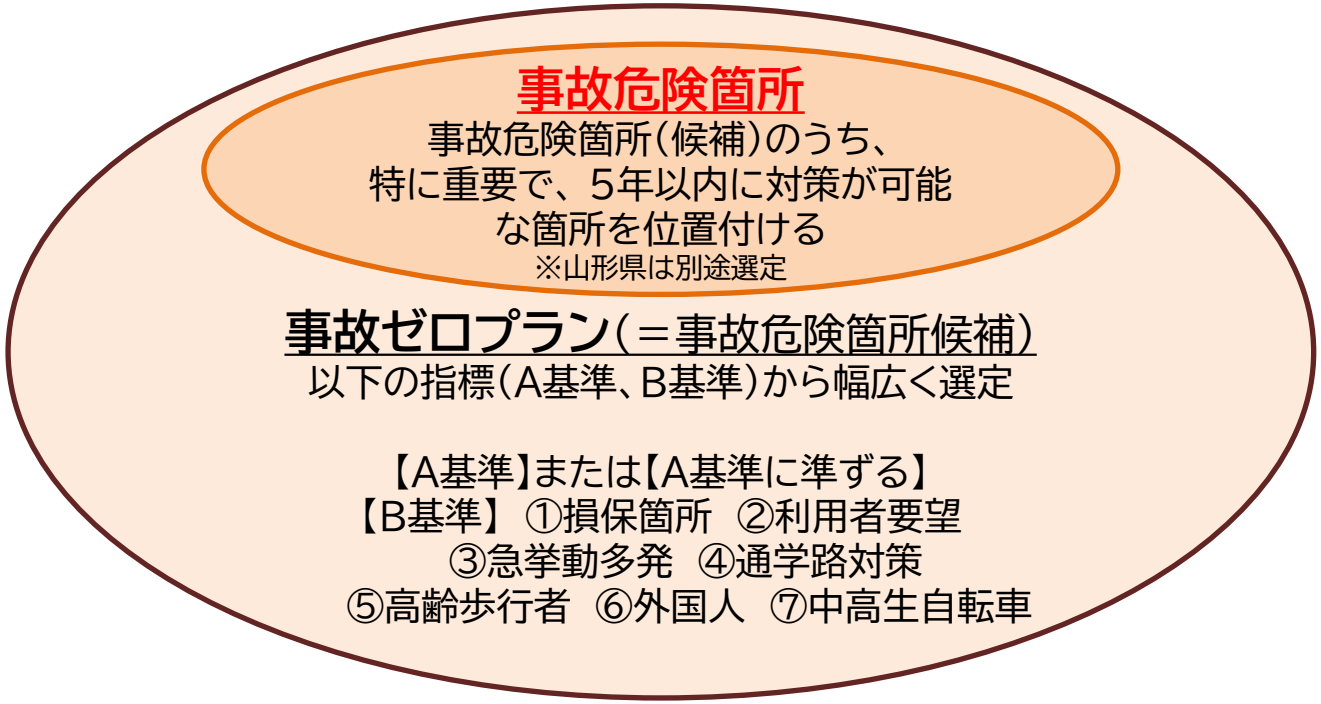
事故危険箇所
(候補箇所のうち、特に重要で、5年以内に対策が可能な箇所)

※平均から2σ以内に全数の95%が含まれる

3. 第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの抽出

- 事故危険箇所(候補)のうち、特に重要で、事故削減効果が見込め、5年以内(R12まで)に対策が可能な箇所を第6次事故危険箇所として位置付ける。
- 「特に重要で、事故削減効果が見込める箇所」は、以下のとおり定義する。
  1) 全国共通指標である【A基準】に該当する箇所
  2) A基準に準ずる箇所のうち、【B基準】にも該当する箇所
- 事故危険箇所(候補)は、第4期事故ゼロプランに位置付ける。

■事故危険箇所、事故ゼロプランの位置付け



※5年以内に対策可能な箇所を対象とするため、事故データの集計対象期間(R2～)以降に対策を実施した箇所は、事故危険箇所から除外し、事故ゼロプランとしてモニタリングすることとする。

3. 第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの抽出

・　基準に基づき選定した第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの該当数を以下に示す。

1）全国共通指標である【A基準】に該当する箇所

	事故ゼロプラン（＝事故危険箇所候補）		事故危険箇所	
	山形河国	酒田河国	山形河国	酒田河国
A基準に該当する箇所	6箇所	3箇所	5箇所	3箇所

※山形河国でA基準に該当する6箇所のうち1箇所はR6施工済みのため、事故危険箇所からは除外している

2）A基準に準ずる箇所のうち、【B基準】にも該当する箇所

		事故ゼロプラン（＝事故危険箇所候補）		事故危険箇所	
		山形河国	酒田河国	山形河国	酒田河国
A基準に準ずる箇所		85箇所	23箇所		
B基準	①損保協会事故多発交差点の該当箇所	11箇所	5箇所	8箇所	3箇所
	②利用者要望箇所	30箇所	31箇所	6箇所	1箇所
	③急挙動の多発箇所	22箇所	4箇所	5箇所	1箇所
	④通学路対策必要箇所	7箇所	4箇所	2箇所	0箇所
	⑤歩行者（高齢者）横断中事故の発生箇所	0箇所	0箇所	0箇所	0箇所
	⑥外国人事故の発生箇所	0箇所	0箇所	0箇所	0箇所
	⑦自転車（中高生）通学時事故の発生箇所	4箇所	0箇所	1箇所	0箇所
小計（重複を除く）		134箇所	56箇所	18箇所	5箇所

	事故ゼロプラン（＝事故危険箇所候補）		事故危険箇所	
	山形河国	酒田河国	山形河国	酒田河国
合計	140箇所	59箇所	23箇所	8箇所
	199箇所		31箇所	

※上記は、R8.1月末現在事業中（2箇所）を除いた箇所数

5. 今後のスケジュール

国土交通省

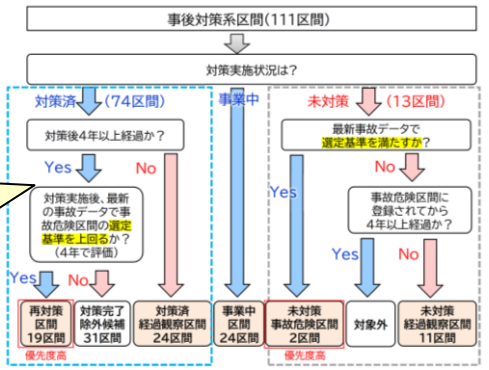
- 令和8年度会議では、第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの進捗状況ならびに検討状況等を報告予定。
- 対策実施に合わせ、安推連で継続的に審議を予定。

■スケジュール(案)

時　期	内　容
令和8年2月4日	• 第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの選定・承認
令和8年度以降	• 第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの進捗状況をモニタリング※（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・事故ゼロプランの選定(予定)

※モニタリングにあたってはこれまで複雑な分類を行っていたが、今回の事故ゼロプランの見直しにより、実施状況がシンプルに分類されるようになる。

■これまでの考え方



対策実施状況、対策後経過年数、事故データ等複数の条件を用いて複雑な分類をしていた

■今後の考え方

対策の実施状況に応じ、
「対策済」「事業中」「未対策」の3通りに分類

参考．第5次事故危険箇所の取組状況

- 山形県内の事故危険箇所は、令和8年度中に対策実施予定。
- なお、第3期事故ゼロプランにおいて、「再対策区間」「未対策事故危険区間」に該当されていた21箇所は、全区間が第4期事故ゼロプランに選定されている。

■第5次事故危険箇所（23箇所）

No	路線	箇所名	基準	進捗
1	国道7号	鶴岡市大岩川乙（龍川寺付近）	A基準	検討中
2	国道7号	北港交差点	A基準	検討中
3	国道13号	尾花沢市荻袋荻原1327−121	A基準	対策済
4	国道13号	米沢市万世町片子4371−10	A基準	対策済
5	国道13号	村山市本飯田132−1（本飯田チャンネル）	A基準	対策済
6	国道13号	尾花沢市野黒沢607−1（野黒沢IC）	A基準	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	A基準	対策済
8	国道286号	山形市妙見寺～釈迦堂	A基準	対策済
9	山形朝日線	山形市城南町（霞城公園南門交差点）	A基準	対策済
10	下原山形停車場線	山形市飯塚町	A基準	対策済
11	国道7号	東田川郡三川町猪子大堰端	B基準	検討中
12	国道7号	酒田市松原南（みずほ交差点）	B基準	検討中
13	国道7号	酒田市宮海中砂畑（宮海海岸口交差点）	B基準	検討中
14	国道13号	上山市金瓶林ノ蔭30−3	B基準	事業中
15	国道13号	山形市青田5丁目15−26	B基準	事業中
16	国道13号	山形市南原町3丁目9−40	B基準	事業中
17	国道13号	米沢市窪田町窪田1407	B基準	対策済
18	国道13号	天童市清池東2丁目3−1（清池交差点）	B基準	事業中
19	国道13号	天童市貫津2265−1	B基準	事業中
20	国道13号	天童市山元2588	B基準	事業中
21	国道13号	村山市楯岡8055−1	B基準	対策済
22	国道47号	新庄市福田774−27	B基準	対策済
23	国道112号	鶴岡市茅原西茅原	B基準	検討中

資料5

交通安全対策の取組について

令和8年2月4日

国土交通省

目次

1. 山形県における交通安全対策の実施状況

2. 対策実施内容と対策後の整備効果

3. 交通安全事業の整備効果の広報

4. 交通安全事業の広報の課題と周知啓発の強化

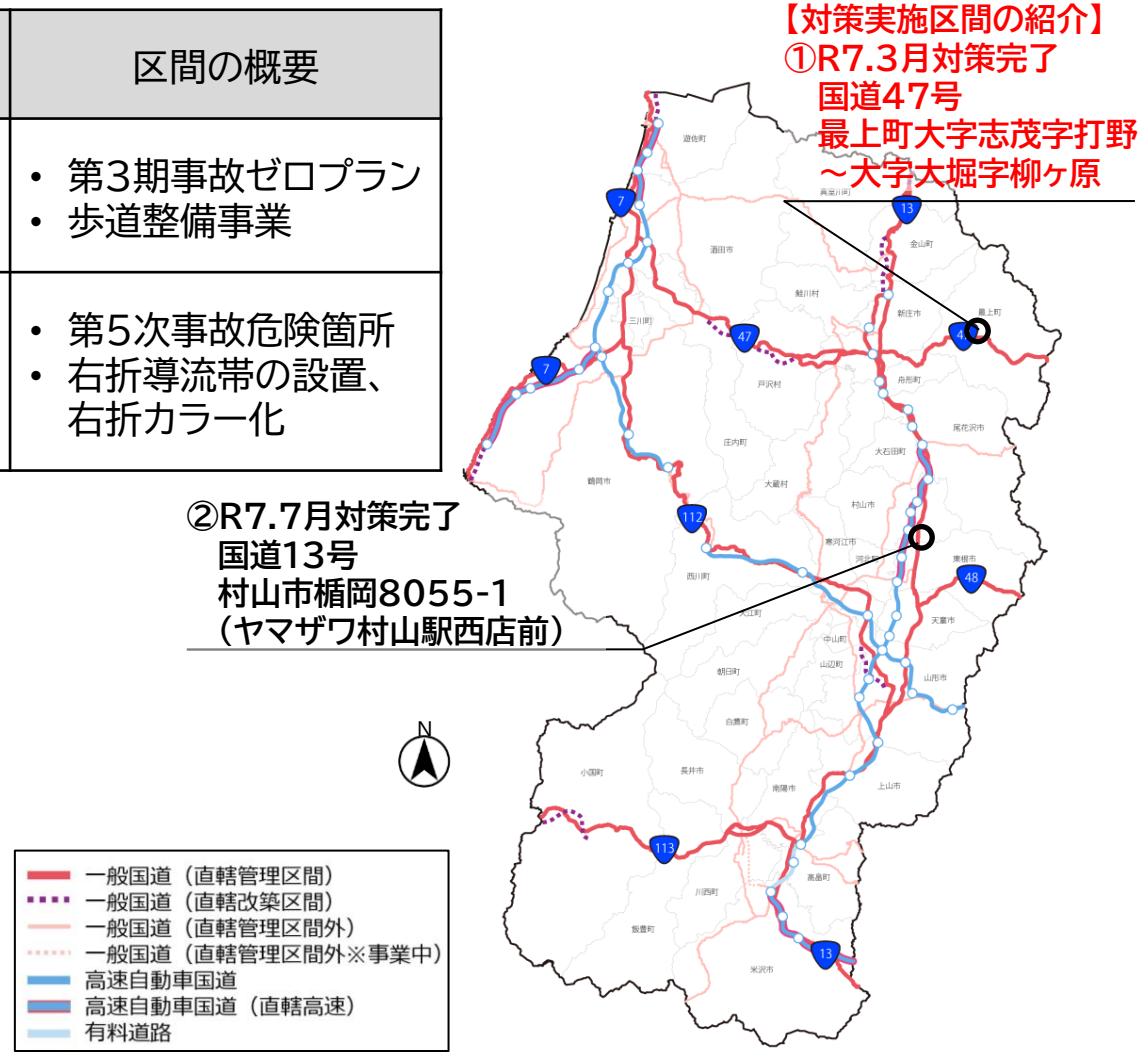
1. 山形県における交通安全対策の実施状況

国土交通省

・山形河川国道事務所管内では、令和7年中に2箇所の事故危険箇所及び事故ゼロプランの交通安全対策を実施。

■ 対策を実施した区間

	路線名	対象区間	対策完了年月	区間の概要
①	国道47号	最上町大字志茂字打野～大字大堀字柳ヶ原	令和7年3月	・第3期事故ゼロプラン ・歩道整備事業
②	国道13号	村山市楯岡8055-1（ヤマザワ村山駅西店前）	令和7年7月	・第5次事故危険箇所 ・右折導流帯の設置、右折カラー化



▲令和7年対策実施箇所 位置図

2. 対策実施内容と対策後の整備効果

国土交通省

一般国道47号　志茂（しも）地区
歩行者・自転車の安全性向上のための歩道整備により

①道路利用者の約9割が、安全性向上を実感！
②道路利用者の約9割が、満足感を実感！

（令和7年3月完成）

【位置図】



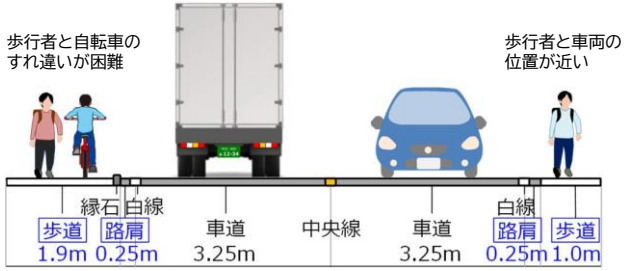
●実施対策

・歩道整備（拡幅）（令和7年3月完成）



●整備前の問題点

・当該箇所は、歩道の狭小箇所が存在しているが、大堀小学校に通学する児童の通学路となっており、歩行者の安全性が担保されていない危険な状況にあった。



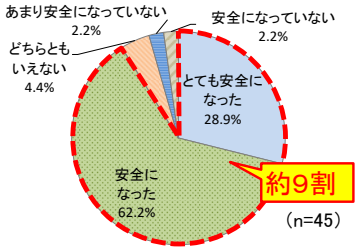


対象箇所概要（志茂地区）

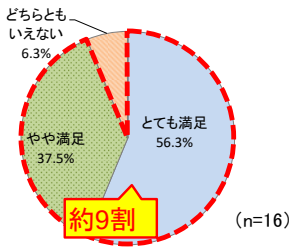
●対策効果

利用者アンケートの結果

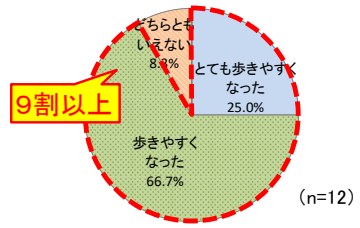
歩道整備による安全性（車利用者）



歩道整備による満足度（歩行者目線）



歩道整備による歩きやすさの変化（小学生）



・歩行者との間隔が空いたので、運転しやすくなりました。
・雪があると車道に歩行者のはみ出しがあったが、その心配がなくなり安全性が高まりました。
・道路がひろく、歩行者が見やすくなり、運転しやすくなりました。
・歩道が広くなったことで安心して歩ける。
・すぐ近くを車が通行していて怖かったが解消された。

R7.11実施　アンケート調査より

●今後の方針：

今後も経過を確認しながら更なる事故削減、安全性向上に向けた改善に努めていきます。

3. 交通安全事業の整備効果の広報

国土交通省

・志茂地区歩道整備事業の概要や整備効果の検証結果は、ポスター形式でとりまとめ、小学校や山形河川国道事務所管内の施設等に掲示し、広報する予定。



▲対策事業の整備効果ポスターイメージ

4. 交通安全事業の広報の課題と周知啓発の強化

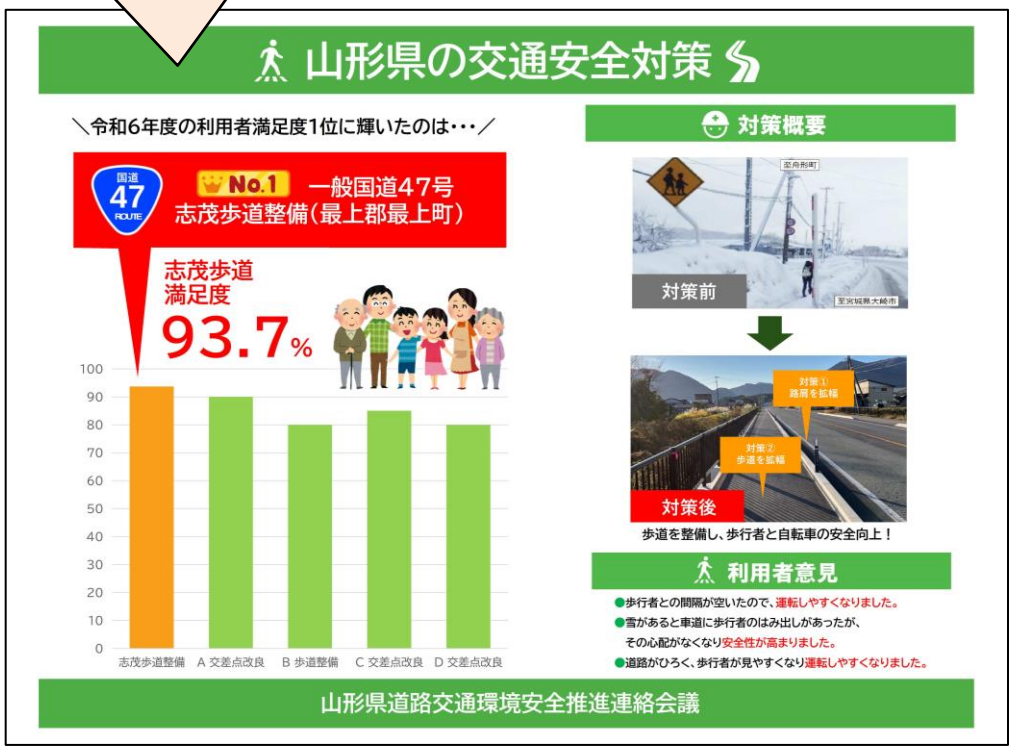
国土交通省

・今後、交通安全事業の成果を道路利用者の声によって可視化し、優良事例を積極的に発信することで、事業の透明性を高めるとともに、住民参加型の交通安全意識の醸成に取り組む。

■ 住民参加型の広報イメージ

WEBアンケート等を通じて、利用者満足度を調査。
⇒最も満足度の高い事業を選定

対策事業の整備効果をとりまとめたポスターに「No.1！」と付記し、ランキング形式のポスターと合わせて掲載





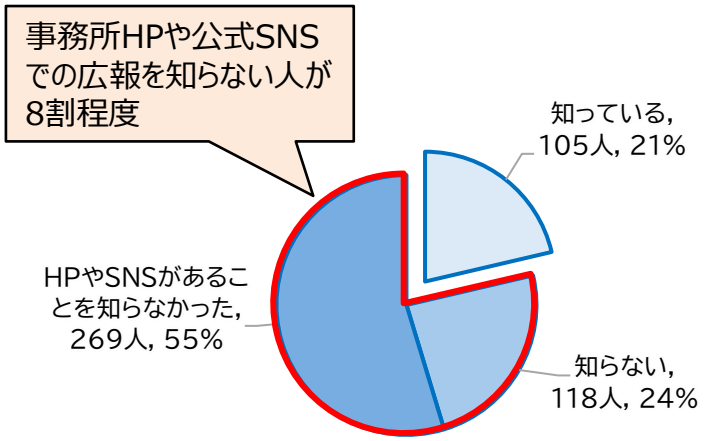
▲対策事業の整備効果の利用者評価による広報イメージ

4. 交通安全事業の広報の課題と周知啓発の強化

国土交通省

- 交通安全事業の広報にあたっては、動画やポスターを活用し、HPやSNSなど多様な媒体を通じて交通安全対策の目的や効果を分かりやすく発信していくことが必要。
- 直感的に理解しにくい対策内容についても、視覚的な広報により市民への周知を図り、交通安全への意識向上につなげていく。

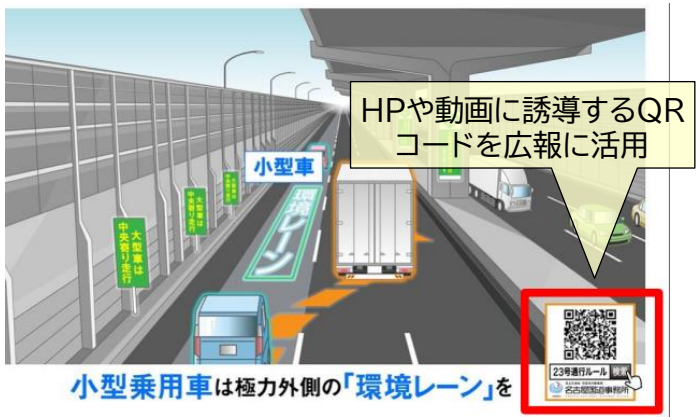
Q. 山形河川国道事務所HPやSNSで交通安全対策の広報をしていることを知っていますか。



▲山形河川国道事務所HPやSNSの広報の認知状況

出典：山形河川国道事務所WEBアンケート調査（R7.11実施）

■ 動画やSNSを活用した広報事例



▲QRコードを活用して説明用動画へ誘導した広報例



▲WR接触事故対策の周知啓発動画イメージ



▲SNSを活用した広報例

4. 交通安全事業の広報の課題と周知啓発の強化

国土交通省

- 交通安全対策の中でも特に、路面標示や法定外看板などの注意喚起を目的とする対策は、道路管理者ごとに仕様や考え方が異なり、利用者にとって理解しにくい状況を生んでいる。
- 交通安全対策を利用者にとって分かりやすくし、安全性向上につなげるためには、安全推進連絡会議の関係者が連携し、対策の考え方の統一や広報を展開することも必要。

■ 対策の考え方等を周知するポスターイメージ

対策内容と対策目的を説明することで、危険性を理解した安全運転意識の醸成を図る



■ 道路管理者と警察の連携による広報例

関係機関との連携により、交通事故対策の取組が一般道路利用者の目に触れる機会を増やす





▲ 整備効果ポスター掲示状況（警察署での掲示例）

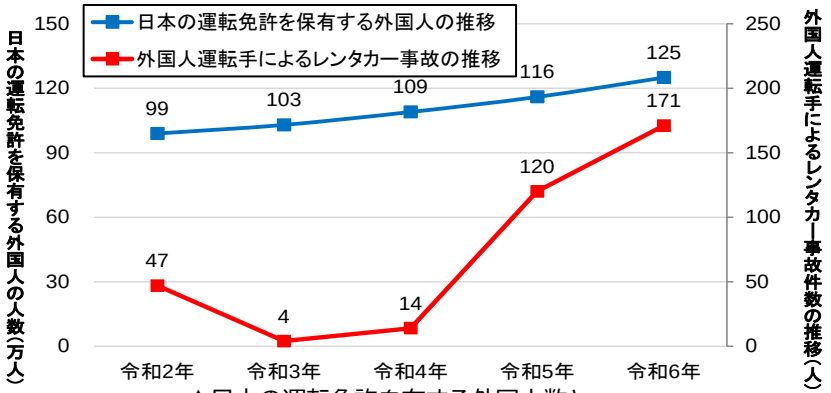
4. 交通安全事業の広報の課題と周知啓発の強化

国土交通省

■ 訪日外国人向け広報

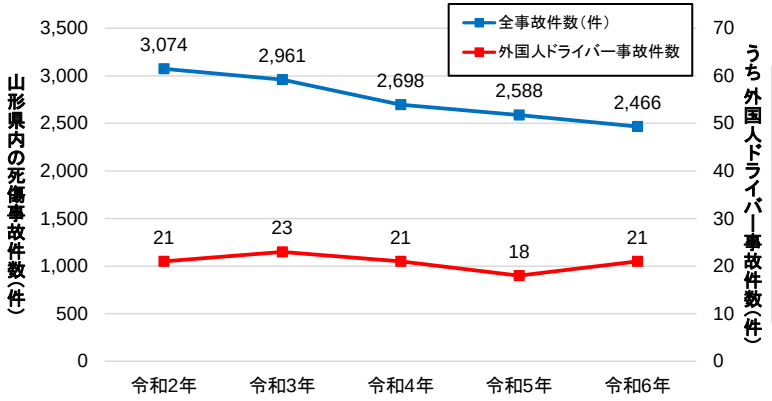
- 訪日外国人旅行者の増加や日本の運転免許を保有する外国人の増加により、外国人ドライバーによる事故が全国的に増加傾向であり、山形県でも相対的に増加傾向にある。
- 山形県内で発生している外国人ドライバーによる交通事故は、自国との通行位置や交通ルールの相違により生じる出合頭事故や右折事故や、冬期の事故が多い傾向にある。

国内における日本の運転免許を保有する外国人の数、外国人ドライバーによるレンタカーの交通事故は増加傾向



▲日本の運転免許を有する外国人数と外国人ドライバーによるレンタカー事故件数の推移

資料：令和7年度版 交通白書

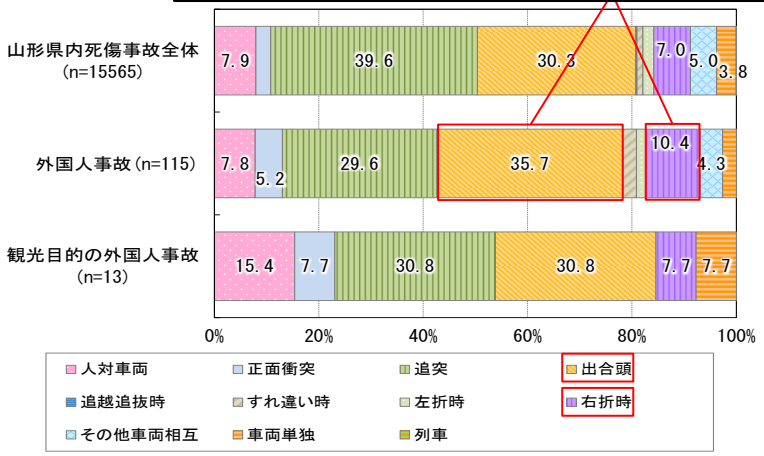


▲山形県内の死傷事故件数と外国人ドライバーによる事故件数の推移

資料：イタルダ事故データ（R2-R5）、警察原票（R6.1～R7.9）

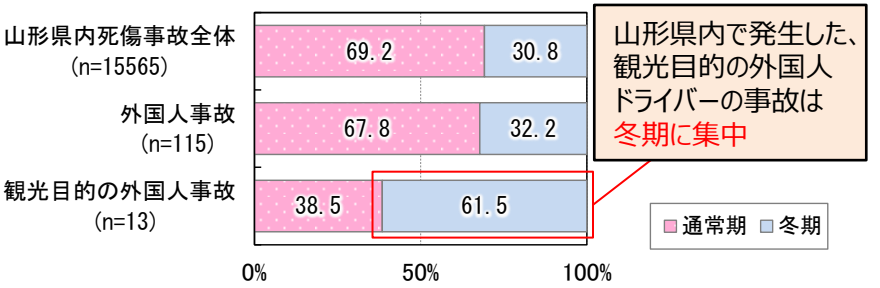
山形県内で発生している死傷事故は減少傾向にあるが、外国人ドライバーによる事故は横ばいで推移
⇒発生件数に占める割合が増加

山形県内で発生した、外国人ドライバーの事故は出合頭事故・右折時事故の割合が全体に比べ高い
⇒通行位置や交通ルールの相違により誘発される事故



▲事故類型別山形県内の死傷事故発生状況

資料：イタルダ事故データ（R2-R5）、警察原票（R6.1～R7.9）



山形県内で発生した、観光目的の外国人ドライバーの事故は冬期に集中

▲発生季節別山形県内の死傷事故発生状況

資料：イタルダ事故データ（R2-R5）、警察原票（R6.1～R7.9）

4. 交通安全事業の広報の課題と周知啓発の強化

■ 訪日外国人向け広報

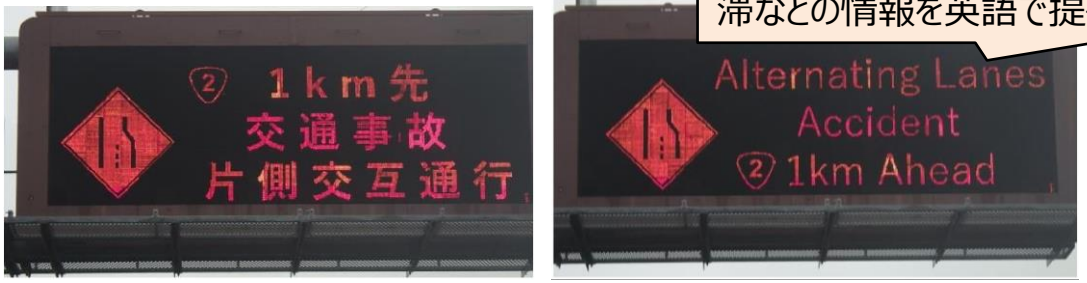
- 諸外国と異なる日本の交通ルールや車両走行位置の相違、冬期運転時の注意点について周知啓発を強化し、多様な背景を持つドライバーの安全意識向上を図る。

冬期運転時の注意点を追加して山形県版の周知ポスターを作成予定



▲外国人に向けた交通ルール周知啓発チラシの例（大分県）

外国人旅行者等に事故や渋滞などの情報を英語で提供



▲道路情報板への英語表示事例
（国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所）





▲訪日外国人に対する広報啓発動画・パンフレット（警察庁）

「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果（山形県大石田町大石田地区）

資料６

■大石田地区では令和５年３月に「ゾーン３０プラス」の整備計画を策定し、令和６年１０月までに短期対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。
■効果検証の結果、速度30km/h超過割合及び抜け道利用割合が減少した。
■地域からは、物理的デバイスにより車両の速度が抑制された等の意見があげられた。

位置図



■推進体制

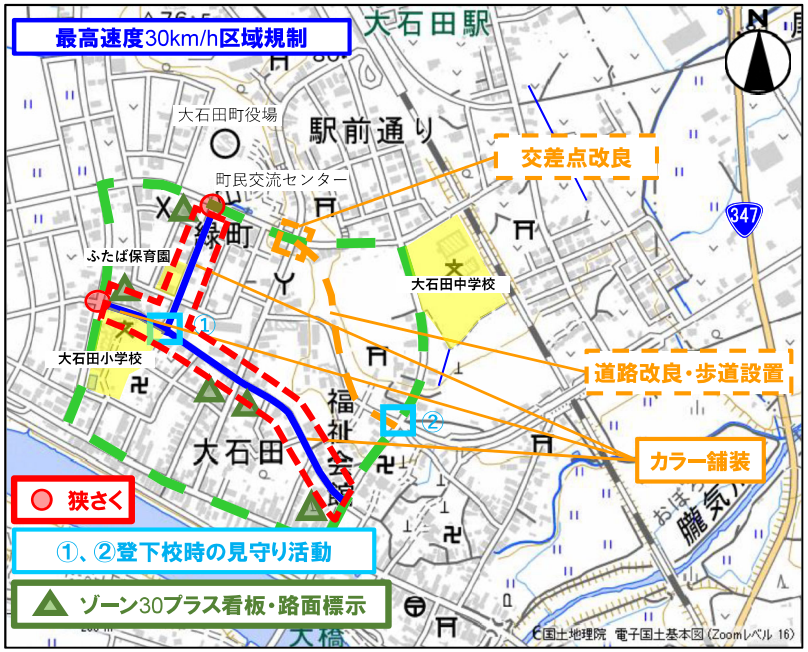
構成メンバー

- 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

■取組経緯

大石田町通学路安全推進会議において協議を実施し、地域住民等からの意見を踏まえた交通安全対策を実施

R3.4～９ ：ETC2.0ビックデータ解析
R4 ：対策案の立案・関係者協議
R6.10 ：物理的デバイス（狭さく）の設置
R6.10 ：「ゾーン30プラス」整備計画 短期対策の整備完了
R7.4～９ ：ETC2.0ビックデータ解析
R7.12 ：効果検証の実施



出典：国土地理院地図

■効果検証結果

①車両走行状況（デバイス設置路線）

	速度30km/h 超過割合	抜け道 利用割合
整備前	25.1%	44.8%
	約３割減	約５割減
整備後	19.5%	23.1%

※整備前：R3.4.1～9.30の平日における7:00～19:00
整備後：R7.4.1～9.30の平日における7:00～19:00
（ETC2.0データによる）

②死傷事故件数（地区内全体）
変化なし（整備前：０件 → 整備後：０件）
※整備前：R3.4.1～9.30
整備後：R7.4.1～9.30

③地域の声
物理的デバイスに関して
（地域住民）
- 小学校、保育園付近の車両通行速度がゆっくりになった
- 大石田まつりで車両が多く集まる時、狭さくが通行の妨げとなり混雑する要因になっていた

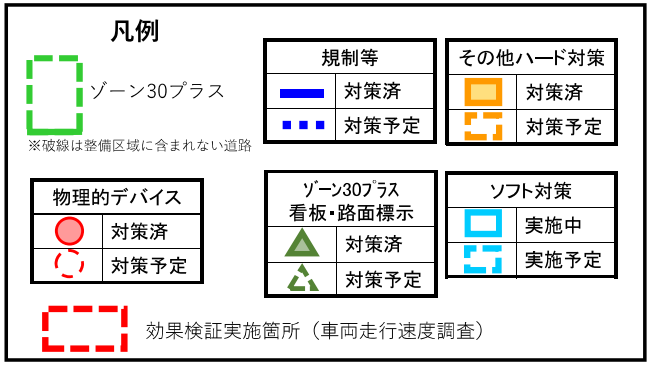
■対策の実施状況



狭さく、ｿﾞｰﾝ30ﾌﾟﾗｽ看板・路面標示

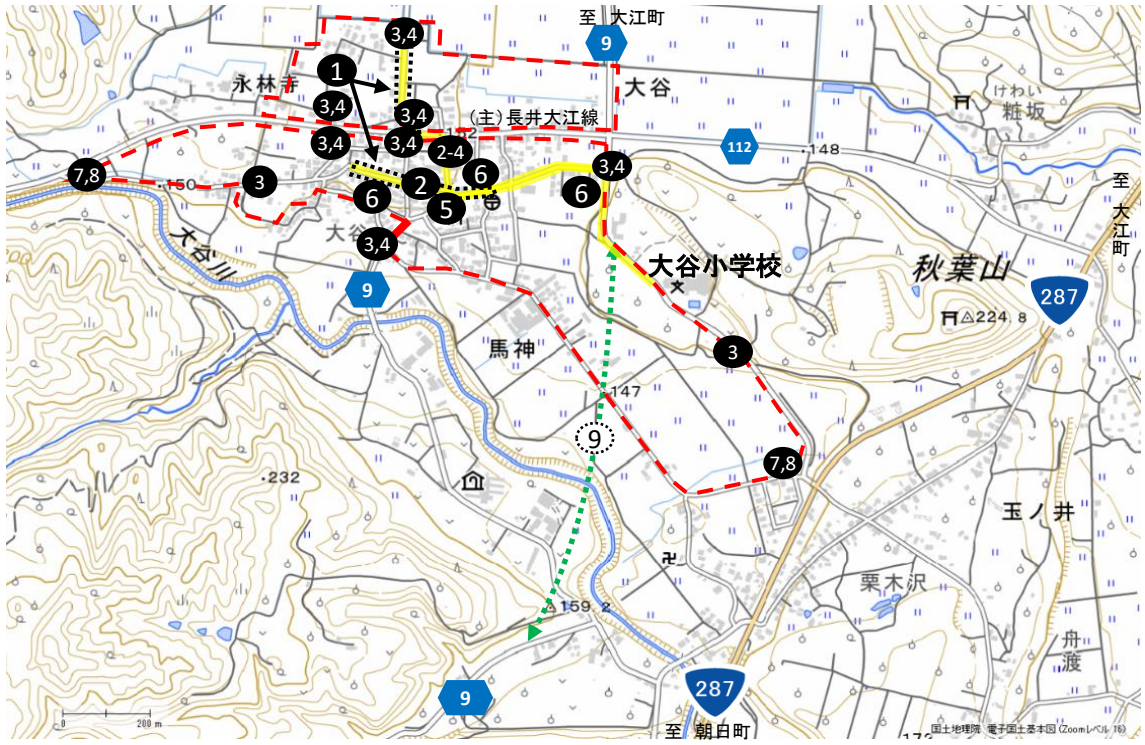


ゾーン30プラス看板・路面標示



資料7

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	R7. 11
2	狭さく	2	全て合意済	R6. 9	R7. 12
3	ゾーン30プラス看板	18	全て合意済	R6. 9	R7. 12
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	R7. 11
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

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

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

「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



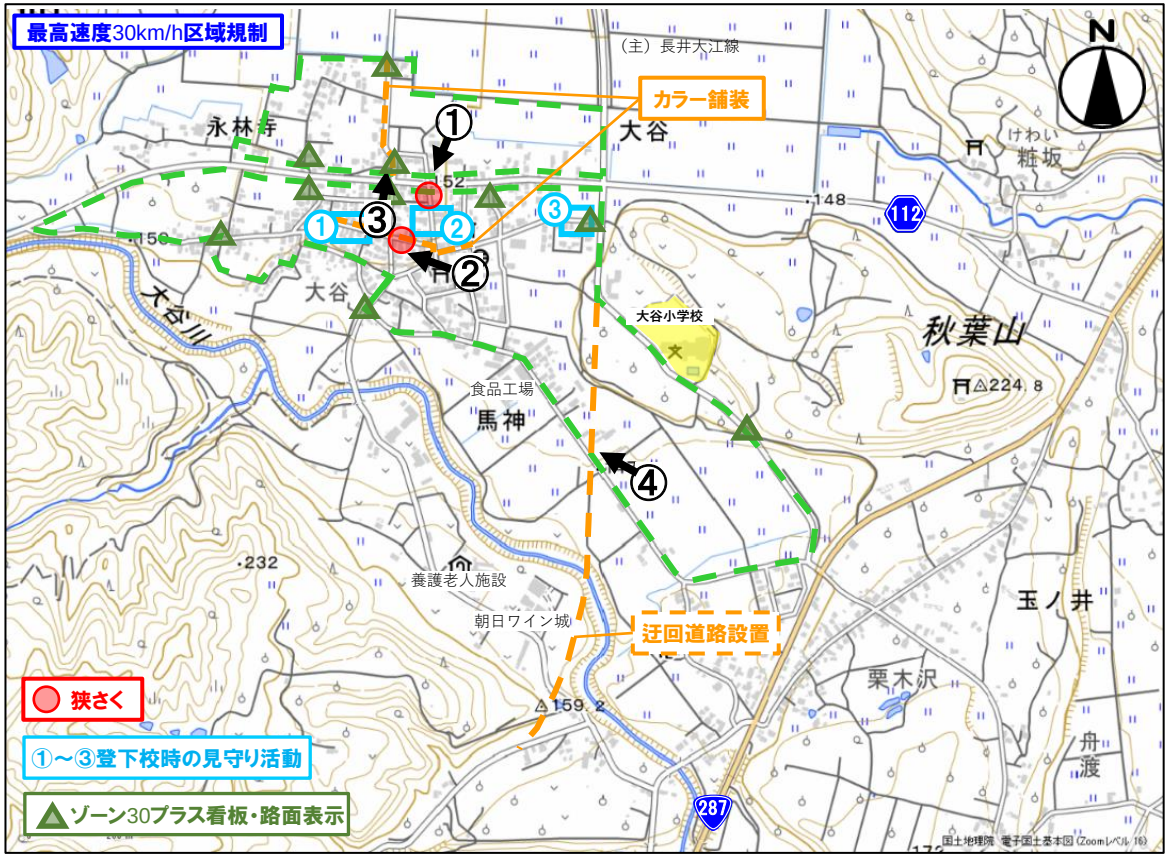
■目的・対策

・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



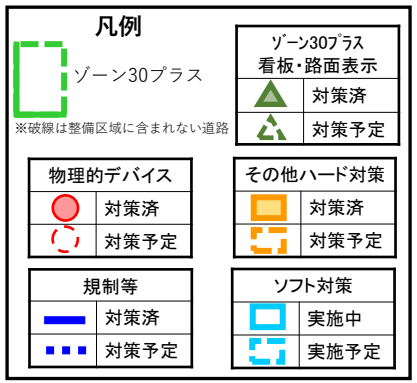
狭さく、カラー舗装



路面標示・カラー舗装

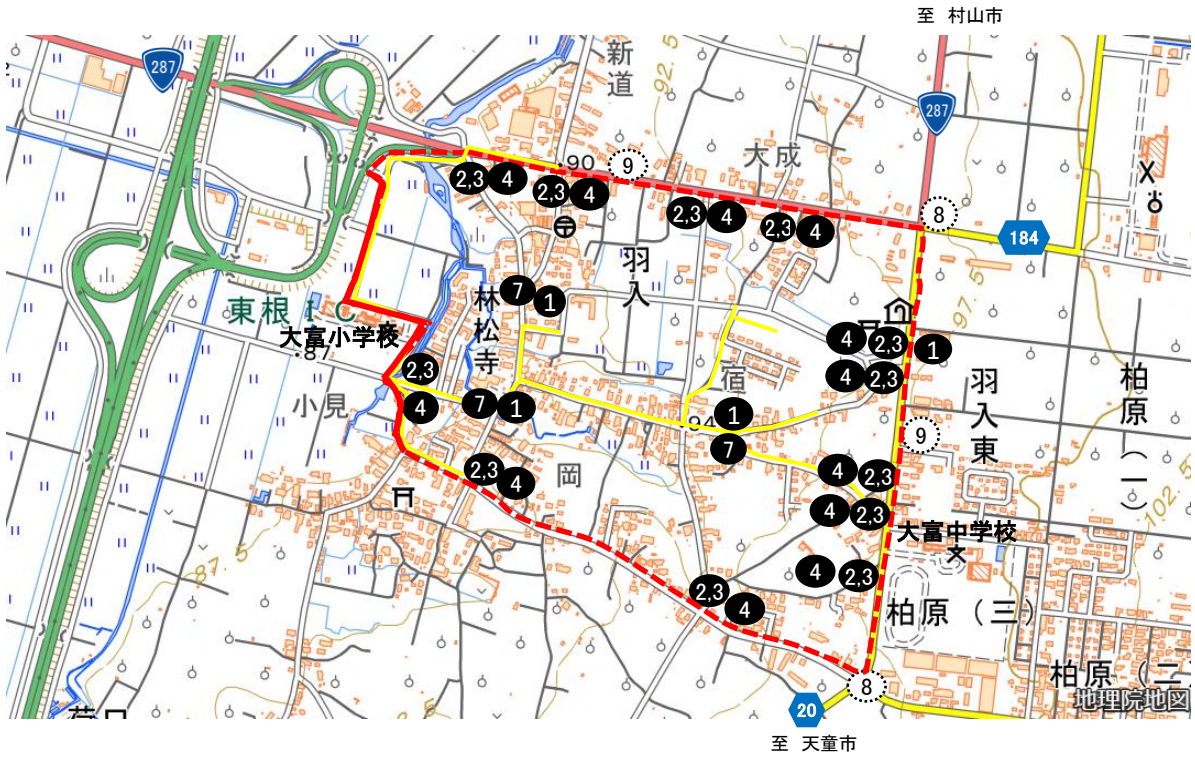


迂回道路設置（集落内抜け道対策）
【予定（イメージ）】



※ 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	R6. 12	R7. 9
2	ゾーン30プラス路面表示（法定外表示）	12	全て合意済	R6. 12	R7. 3
3	ゾーン30プラス看板	12	全て合意済	R6. 12	R7. 3
4	30km/h規制（標識）	12	全て合意済	R6. 9	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

【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

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

「ゾーン30プラス」 整備計画（山形県東根市　羽入地区）

■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。



■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

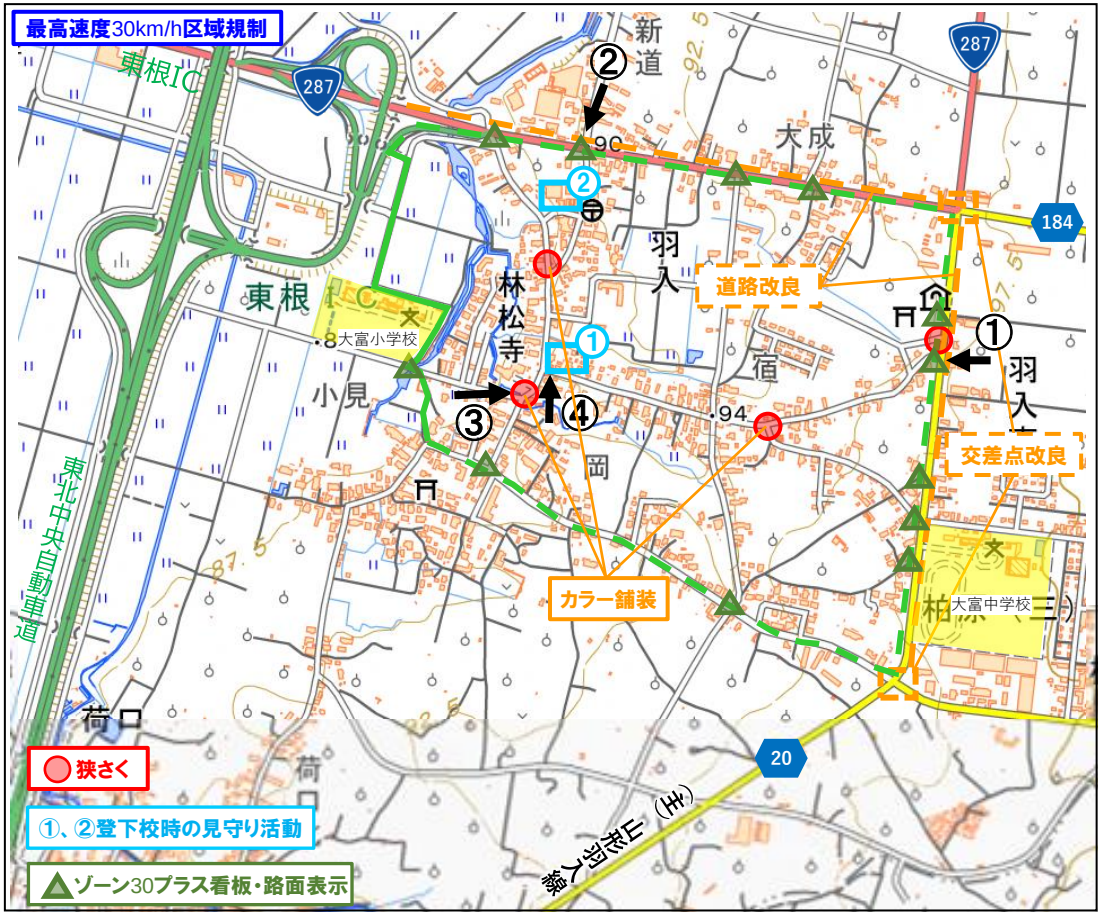
【道路管理者（東根市建設課（TEL:0237-42-1111）】

・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】



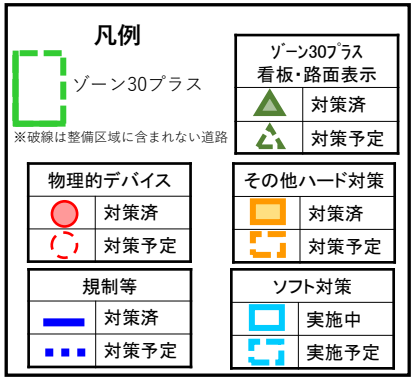
路面表示【整備済】



狭さく・カラー舗装【整備済】



登校時の見守り活動



※　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8

NEXCO区間における交通安全対策について

令和8年2月4日

東日本高速道路株式会社 東北支社
山形管理事務所・鶴岡管理事務所

あ な た に 、 ベ ス ト ・ ウ ェ イ 。

NEXCO 東日本

暫定2車線区間における重大事故防止対策

中央分離帯ワイヤロープの設置（暫定2車線区間における重大事故防止）

○Ｒ４年度の施工で、トンネル及び長大橋梁を除く区間に
設置完了（盛土区間、切土区間及び中小橋50m未満）

○設置済区間では、これまで反対車線への突破等の
重大事故は無し



中分ワイヤロープ設置状況

長大橋梁・トンネルにおける区画柵の試行設置箇所の拡大

2022年12月6日の「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会（第6回）」において、試行設置箇所の拡大が決定されたことを踏まえ、長大橋梁およびトンネルについてセンターパイプ・センターブロックを順次設置して有効性、適用性の検証を進めることとなりました。
山形県内にて3箇所（橋梁2・トンネル1）約1.0kmをR6年度に設置した。

暫定2車線区間における重大事故防止対策

山形管理事務所が管理する山形自動車道及び東北中央自動車道の対面通行区間のうち、長大橋及びトンネルを対象とした
以下の計3箇所にて区画柵の試行を2024年度に実施（盛土区間、切土区間及び中小橋はワイヤーロープを設置済）

①山形自動車道　最上川橋

施工内容	センターブロック
区間	山形JCT～寒河江IC
延長	455m
施工時期	2024年4月設置済

②山形自動車道　須川橋

施工内容	センターパイプ
区間	山形JCT～寒河江IC
延長	354m
施工時期	2024年4月設置済

③東北中央自動車道　中山トンネル

施工内容	センターブロック
区間	南陽高畠IC～かみのやま温泉IC
延長	241m
施工時期	2024年7月設置済

【施工前】 ポストコーン+縁石

＜橋梁＞



＜トンネル＞



【施工後】 区画柵施工事例

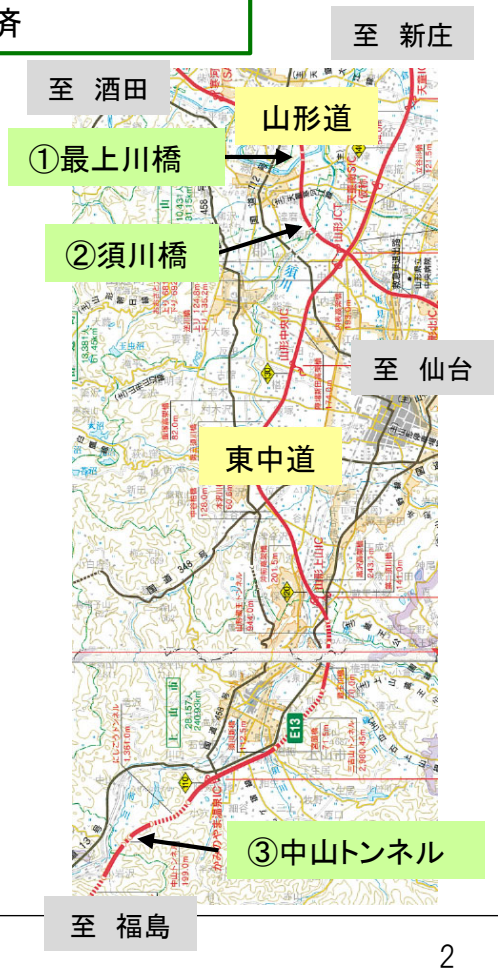
＜センターパイプ＞



＜センターブロック＞







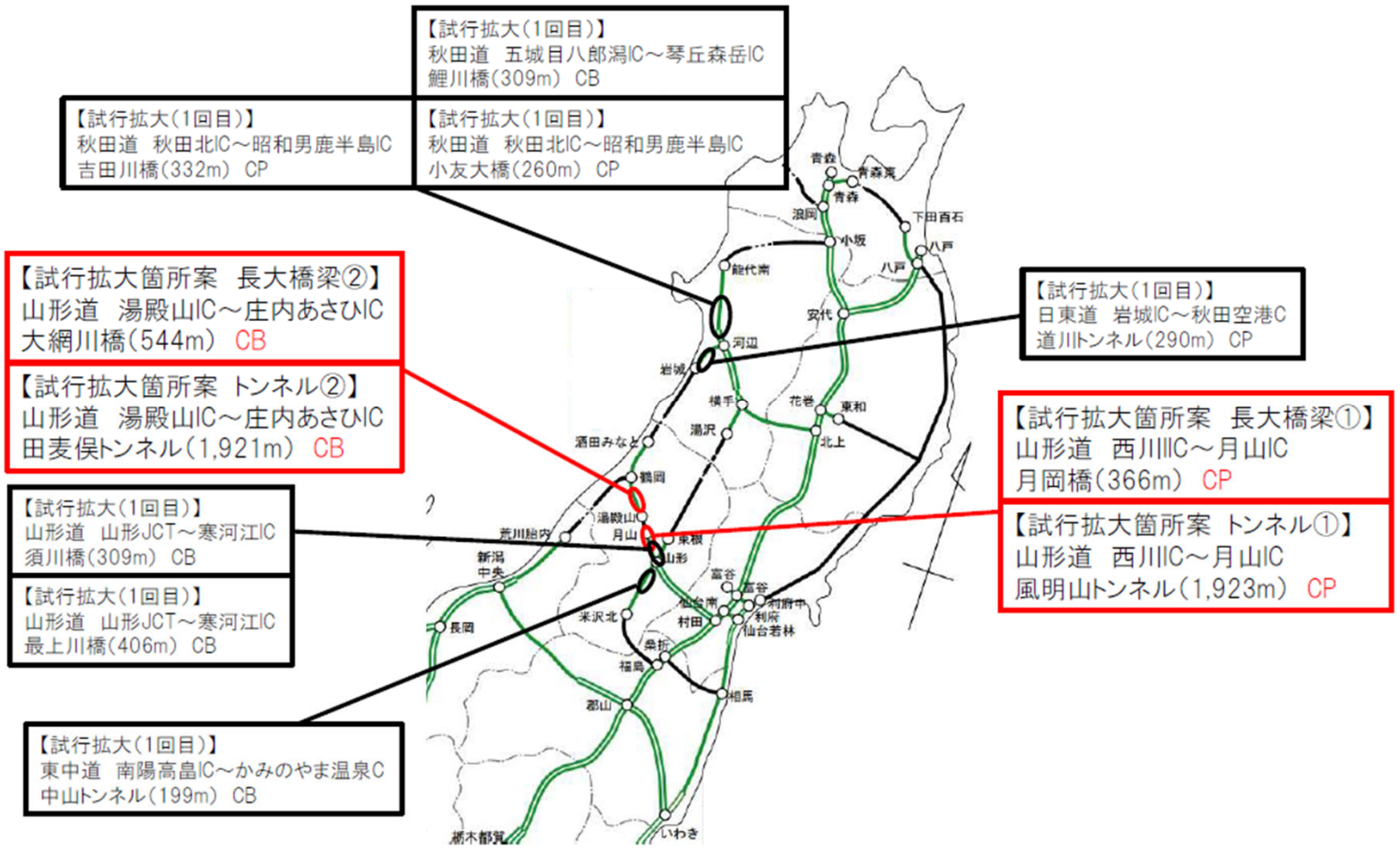
NEXCO 東日本

暫定2車線区間における重大事故防止対策

長大橋梁・トンネルにおける区画柵の試行設置箇所の拡大（２回目）

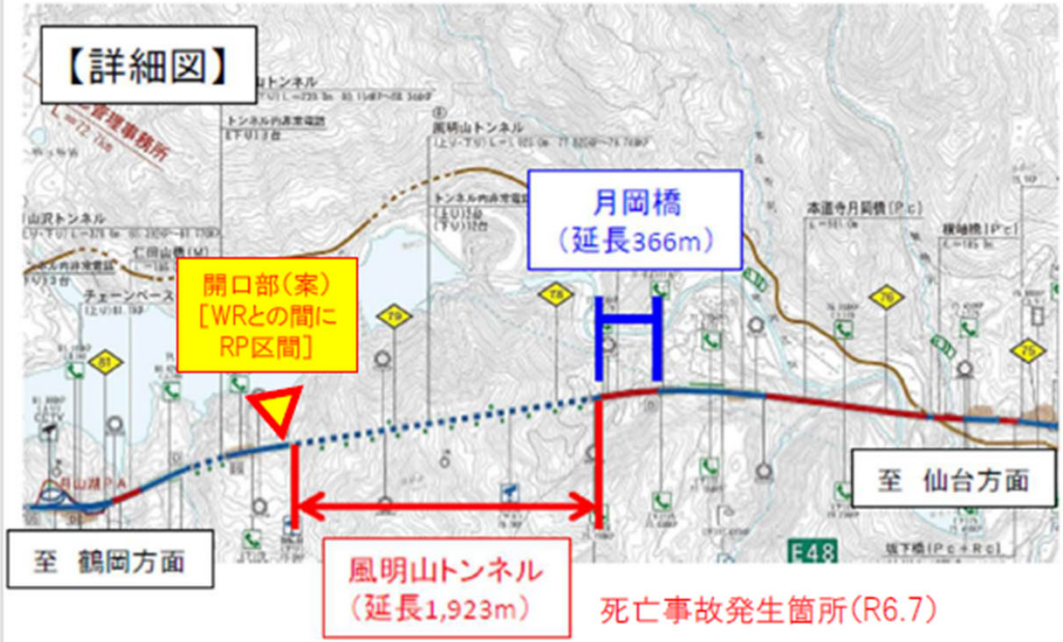
2025年8月5日の「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会（第8回）」において、一部の評価項目（維持管理）で検証が十分でないことから、検証を継続すべく試行設置の拡大が決定、山形県内にて4箇所（橋梁2・トンネル2）約4.7km設置予定である。

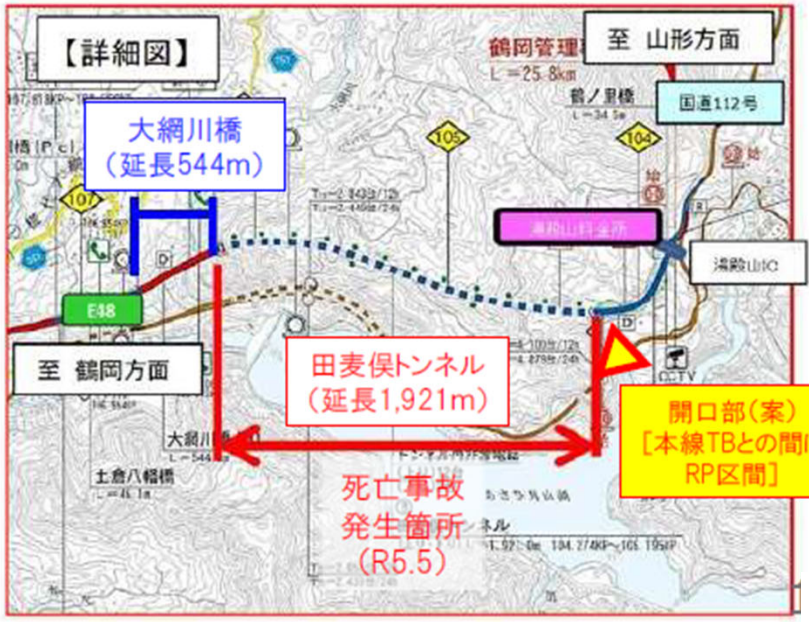
【試行拡大箇所（案）】 位置図



暫定2車線区間における重大事故防止対策

事務所名	道路名	区　間	橋梁名 トンネル名	構造物延長[m]	選定技術	設置時期 （付属物を含む）
山形	E48山形道	西川IC ～ 月山IC	月岡橋	366	CP	R9秋
			風明山トンネル	1,923		
鶴岡	E48山形道	湯殿山IC ～ 庄内あさひIC	大網川橋	544	CB	R9秋
			田麦俣トンネル	1,921		





※
交通規制方法については関係機関と協議中

日々夜間通行止
or
昼夜連続通行止

高速道路における逆走対策の推進について

重点対策箇所における実施計画の公表　県内6箇所で対策を実施

2025年11月14日、「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」での報告を踏まえ、重点対策箇所（統一的な対策実施後も、なお重大事故が発生している箇所、同一施設で複数回発生している箇所、平面交差構造）において、実施計画を策定、逆走事案個々の分析及び現地条件等を踏まえ、視覚的対策の強化と物理的対策を実施予定。（山形県内にて6箇所対象）

重点対策箇所一覧

道路名	連絡等施設名	①本線合流部	②SA/PA入口部	③一般道接続部	④ランプ上・料金所前後	⑤平面交差点部	実施予定時期（年度）※2
東北中央自動車道	米沢北IC	—	—	—	○	—	2025～2026
山形自動車道	庄内あさひIC	—	—	—	—	○	2025～2026

道路名	連絡等施設名	①本線合流部	②SA/PA入口部	③一般道接続部	④ランプ上・料金所前後	⑤平面交差点部	実施予定時期(年度)※2
山形自動車道	寒河江SAスマートIC	—	—	—	—	○	2027～2028

道路名	連絡等施設名	①本線合流部	②SA/PA入口部	③一般道接続部	④ランプ上・料金所前後	⑤平面交差点部	実施予定時期(年度)※2
日本海東北自動車道	庄内空港IC	—	—	—	—	○	2027～2028
日本海東北自動車道	酒田中央IC	—	—	—	—	○	2027～2028
日本海東北自動車道	酒田みなとIC	—	—	—	—	○	2027～2028

※
重点対策箇所における実施計画は、関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、技術検証等を踏まえ、見直すことがあります。

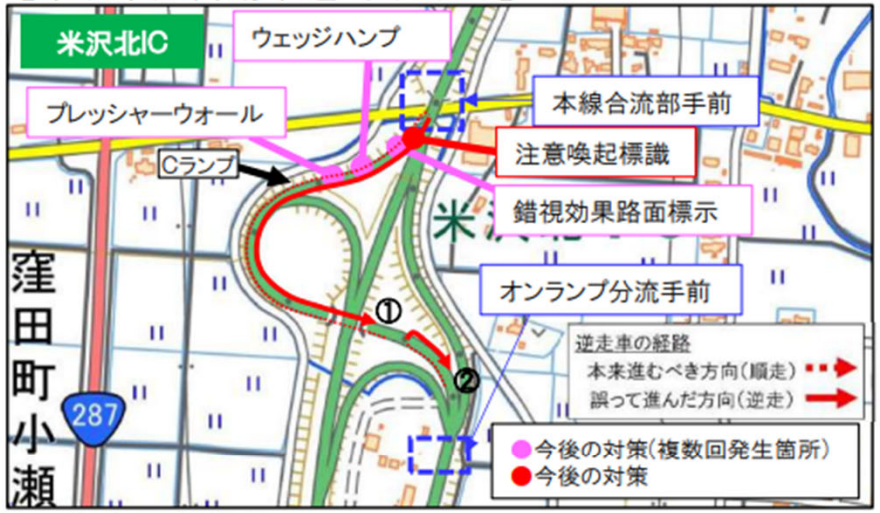
※2
実施予定時期については、関係機関協議や工事通行止の実施状況、工事の契約状況等により、変更になる場合がございます。

高速道路における逆走対策の推進について

逆走対策　E13 東北中央自動車道　米沢北IC（複数回発生）

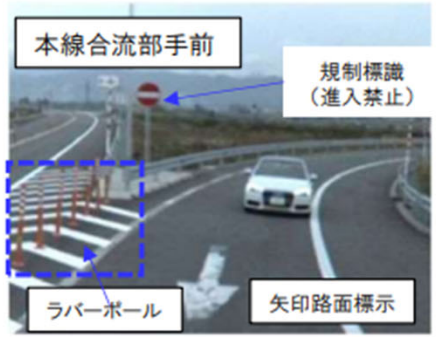
東北中央自動車道 米沢北ICでは、R1・R4にCランプを逆走する事案がそれぞれ1件発生

【東北中央自動車道 米沢北IC】



＜実施済み対策＞





＜今後の対策（案）＞

錯視効果路面標示





プレッシャーウォール





注意喚起標識



【当事者属性等】

No	発生日時等	年齢	動機
①	令和元年10月28日 16時24分	77歳	【故意】本線合流部付近で 誤進入に気付いたため
②	令和4年3月18日 16時33分	70歳	【故意】Cランプ流入時に有料区間で あることに気づき引き返そうとしたため

【逆走要因分析】

想定される原因	対策の方向性	対策内容（案）	逆走パターン
・既存対策の見落とし ・引き返すことに対する逆走の認識不足	・物理的な対策 ・逆走方向への進入不可の旨の注意喚起の強化	・ウェッジハンプ ・錯視効果路面標示 ・プレッシャーウォール ・注意喚起標識	④

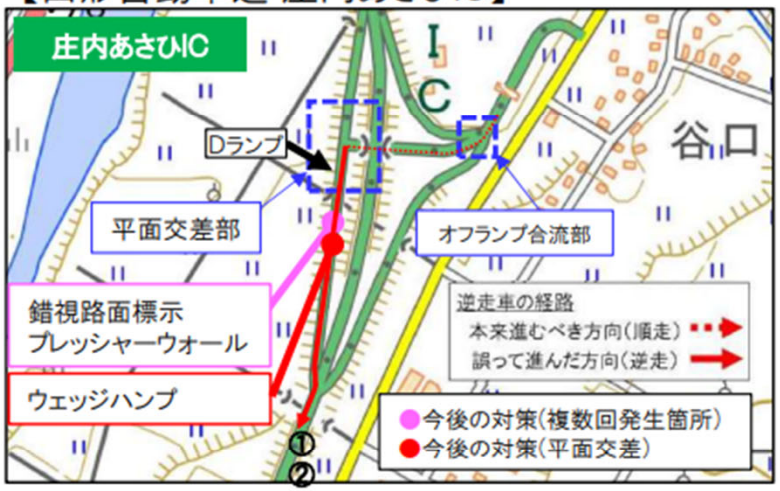
※関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、技術検証等を踏まえ、今後の対策内容を見直すことがあります。

高速道路における逆走対策の推進について

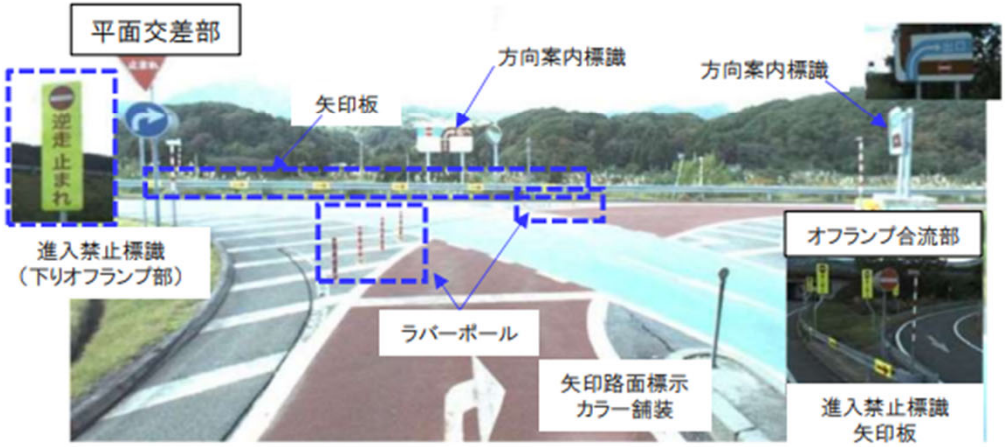
逆走対策　E48山形自動車道　庄内あさひIC（複数回発生・平面交差）

山形自動車道 庄内あさひICでは、R1に平面交差部のDランプ（本線含む）を逆走した事案が2件発生

【山形自動車道 庄内あさひIC】



＜実施済み対策＞



【当事者属性等】

No	発生日時等	年齢	動機
①	令和元年6月18日 20時03分	76歳	【過失】道に迷っていたため誤って左折してしまった
②	令和元年8月30日 19時27分	20歳	【故意】道に迷っていたため誤って左折してしまった

＜今後の対策イメージ（案）＞

錯視効果路面標示





【逆走要因分析】

想定される原因	対策の方向性	対策内容（案）	逆走パターン
・既存対策の見落とし ・誤って左折した後も逆走の認識なし	・物理的な対策 ・逆走方向への進入不可の旨の注意喚起の強化	・ウェッジハンプ ・錯視効果路面標示 ・プレッシャーウォール	⑤

プレッシャーウォール



ウェッジハンプ



※関係機関協議や現地条件の精査、実道での設置状況、技術検証等を踏まえ、今後の対策内容を見直すことがあります。

資料9

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8年2月4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. 路面標示の維持管理における課題

3. 各管理者の連携による対策（同時施工）

4. 今後の進め方（案）

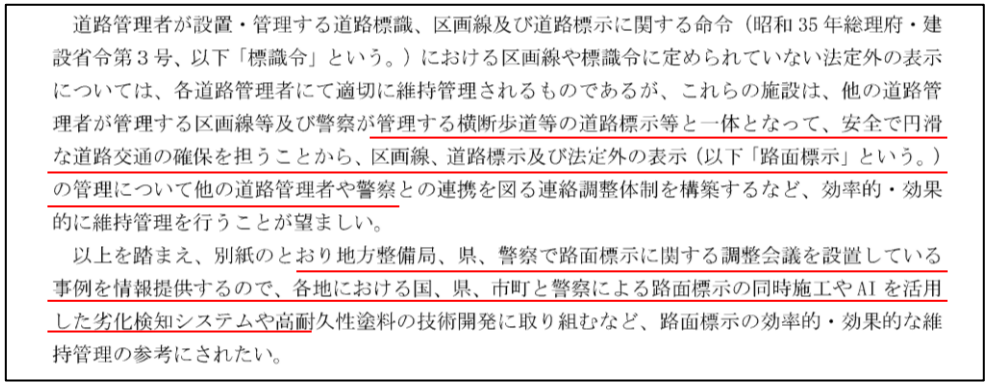
1. 路面標示の効率的・効果的な維持管理の取組の概要

国土交通省

○取組の主旨

・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。

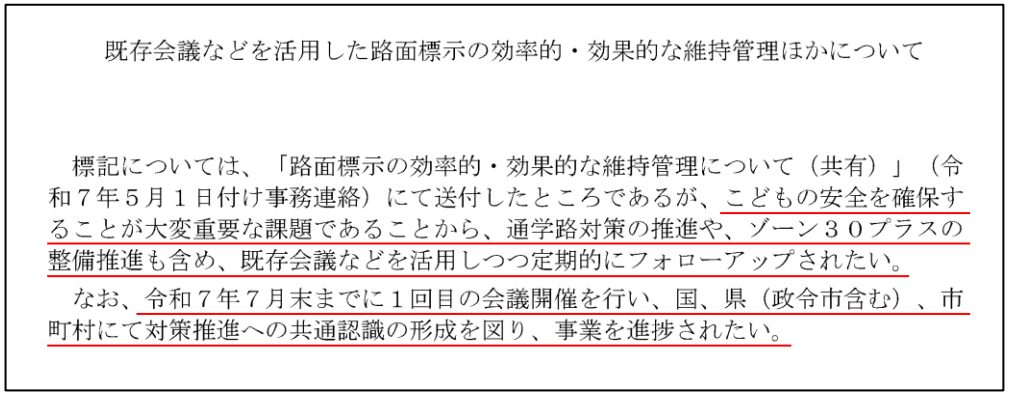


道路管理者が設置・管理する道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第３号、以下「標識令」という。）における区画線や標識令に定められていない法定外の表示については、各道路管理者にて適切に維持管理されるものであるが、これらの施設は、他の道路管理者が管理する区画線等及び警察が管理する横断歩道等の道路標示等と一体となって、安全で円滑な道路交通の確保を担うことから、区画線、道路標示及び法定外の表示（以下「路面標示」という。）の管理について他の道路管理者や警察との連携を図る連絡調整体制を構築するなど、効率的・効果的に維持管理を行うことが望ましい。

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

2. 路面標示の特徴と維持管理における課題

○ 路面標示の特徴

1　管理対象が多い（長い）

・路面標示は管理対象がとても多く、一連の標示であっても不均一に劣化が進行する。

2　更新サイクルが早い（短い）

・他の施設より劣化が早いうえ、除雪作業による摩耗で更新サイクルがより早くなる。

3　複数の管理者管理する路面標示によって、通行機能を確保する

・複数の管理者が管理する様々な路面標示で安全円滑な道路交通を確保しているが、一部の標示が劣化することで、全体的な機能が低下してしまう。

○ 路面標示の維持管理における課題

1　劣化状況の把握が困難

・管理対象が多いため、劣化状況の把握（点検）精度を確保するのが困難。

2　耐用年数が把握できない

・除雪や天候、道路交通など様々な要因で劣化するため、耐用年数が把握できない。

3　路面標示の施工方法の調整・検討

・管理者毎に発注時期や更新年度が異なることから、施工による道路交通への影響を最小限にするためには、各管理者間の連携と事前調整が必要。

3. 各管理者の連携による取組（同時施工）

○ 同時施工

・同時施工とは、警察や各道路管理者が連携し、事前調整を行ったうえで、交差点等で同時に路面標示の施工（更新）を行うこと。

・限られた予算や時間の中で、より効率的に、かつ大きな効果を生み出すために非常に有効な方法であることから、本県でも本格的に導入を検討していく。

・各管理者間の情報や課題を共有し、連携を強化していくことが重要。

○ 同時施工箇所の選定方針（案）

前提条件

・複数の管理者にかかる路面標示が併設されている箇所
（安全対策等により、複数管理者の標示が併設となる場合も含む。）

選定方針

・交通事故多発箇所（事故危険箇所、事故ゼロプラン選定箇所等）

・道路利用者から各管理者に寄せられた安全対策要望箇所

・路面標示の劣化が他の箇所よりも顕著で、更新サイクルが短い箇所　　等

4. 今後の運用方針

国土交通省

○ 運用方針

1 既存会議の活用

・路面標示の維持管理は、道路交通環境の安全確保において重要であることから、安推連会議を活用して効率的な運用を図るとともに、継続的なフォローアップを行う。

2 連携強化と利用者意見の聴取

・効率的・効果的な路面標示の維持管理を行うためには、各管理者間の連携強化や道路利用者からの意見聴取が不可欠であることから、事務局会議等においても情報交換等を行うとともに、アドバイザー会議等において道路利用者の意見を聴取する。

3 推進体制の強化

・推進体制を強化するため、昨年8月の安推連会議において規約の改正を行った。
（県土整備部道路保全課長を委員に追加）

4 同時施工の推進

・来年度より、各管理者が連携して路面標示の同時施工を推進し、実施状況について安推連会議・アドバイザー会議で報告する。

・将来的には、各市町村との同時施工も視野に入れ、路面標示の効率的・効果的な維持管理体制を県内に拡充していく。

参考：同時施工箇所の選定イメージ

国土交通省

○ 交差点情報
- 山形市蔵王松ケ丘一丁目地内（通称「成沢十字路交差点」）

※ 事故危険箇所選定（予定）箇所

○ 道路管理者
- 山形河川国道事務所（国道13号）
- 山形県（県道蔵王成沢長谷堂線）
- 山形市（市道）

○ 路面標示管理者
- 警察（横断歩道、進路変更禁止線など）
- 山形河川国道事務所（右折導流帯、カラー舗装など）
- 山形県、山形市（外側線など）





↑　現地の状況　↑

