資料1

事故危険箇所、事故ゼロプランの取組状況について

令和8年7月23日

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

1. 事故危険箇所、事故ゼロプランの概要

2. 事故危険箇所、事故ゼロプランの位置付け

3. 事故危険箇所、事故ゼロプランの選定状況

4. 第6次事故危険箇所（案）の対象箇所

5. 事故危険箇所、事故ゼロプランの広報

6. 今後のスケジュール

1. 事故危険箇所、事故ゼロプランの概要

- 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**

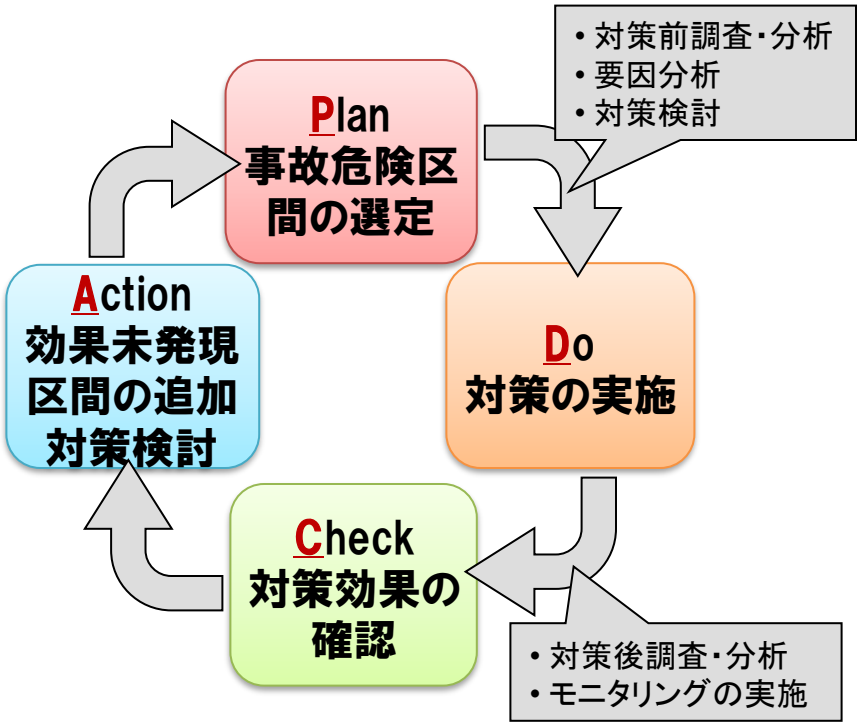
R6年度　第3期事故ゼロプランの進捗状況の報告

199区間 選定
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

R8年度　第4期事故ゼロプランの進捗状況の報告

■ PDCAのマネジメントサイクル

H22年度より開始、
R7年度に更新ルールを変更し
対象箇所の見直しを実施

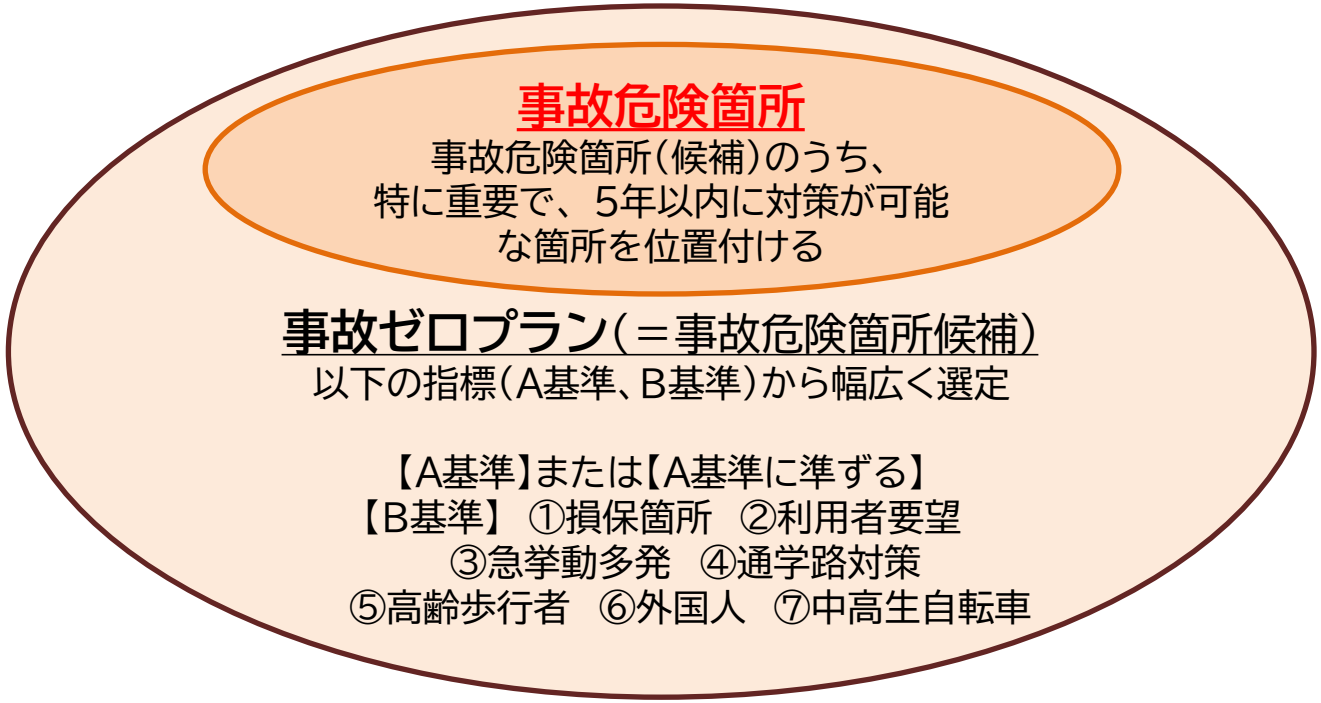


2. 事故危険箇所、事故ゼロプランの位置付け

国土交通省

- 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



※A基準:死傷事故率が100件/億台km以上、かつ重大事故率が10件/億台km以上、かつ死亡事故率が1件/億台km以上の箇所
※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. 事故危険箇所、事故ゼロプランの選定状況【山形県内】

国土交通省

- 令和7年度に第6次事故危険箇所(案)47箇所、第4期事故ゼロプラン199箇所を選定。
- 事故危険箇所のうち、国道7号白山(しらやま)交差点、国道13号成沢(なりさわ)十字路交差点の2箇所は、関係機関の連携による路面標示対策『同時施工』の対象であり、今年度取り組み予定。
- その他の箇所は今後優先順位をふまえ、施工時期を検討する。

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(案)		
	山形河国	酒田河国	山形河国	酒田河国	山形県
A基準に該当する箇所	6箇所	3箇所	5箇所	3箇所	4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	山形県
A基準に準ずる箇所		85箇所	23箇所			12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	12箇所

	事故ゼロプラン(=事故危険箇所候補)		事故危険箇所(案)		
	山形河国	酒田河国	山形河国	酒田河国	山形県
合計	140箇所	59箇所	23箇所	8箇所	16箇所
	199箇所		47箇所		

※上記は、R8.1月末現在事業中(2箇所)を除いた箇所数

4. 第6次事故危険箇所(案)の対象箇所【山形河川国道事務所】

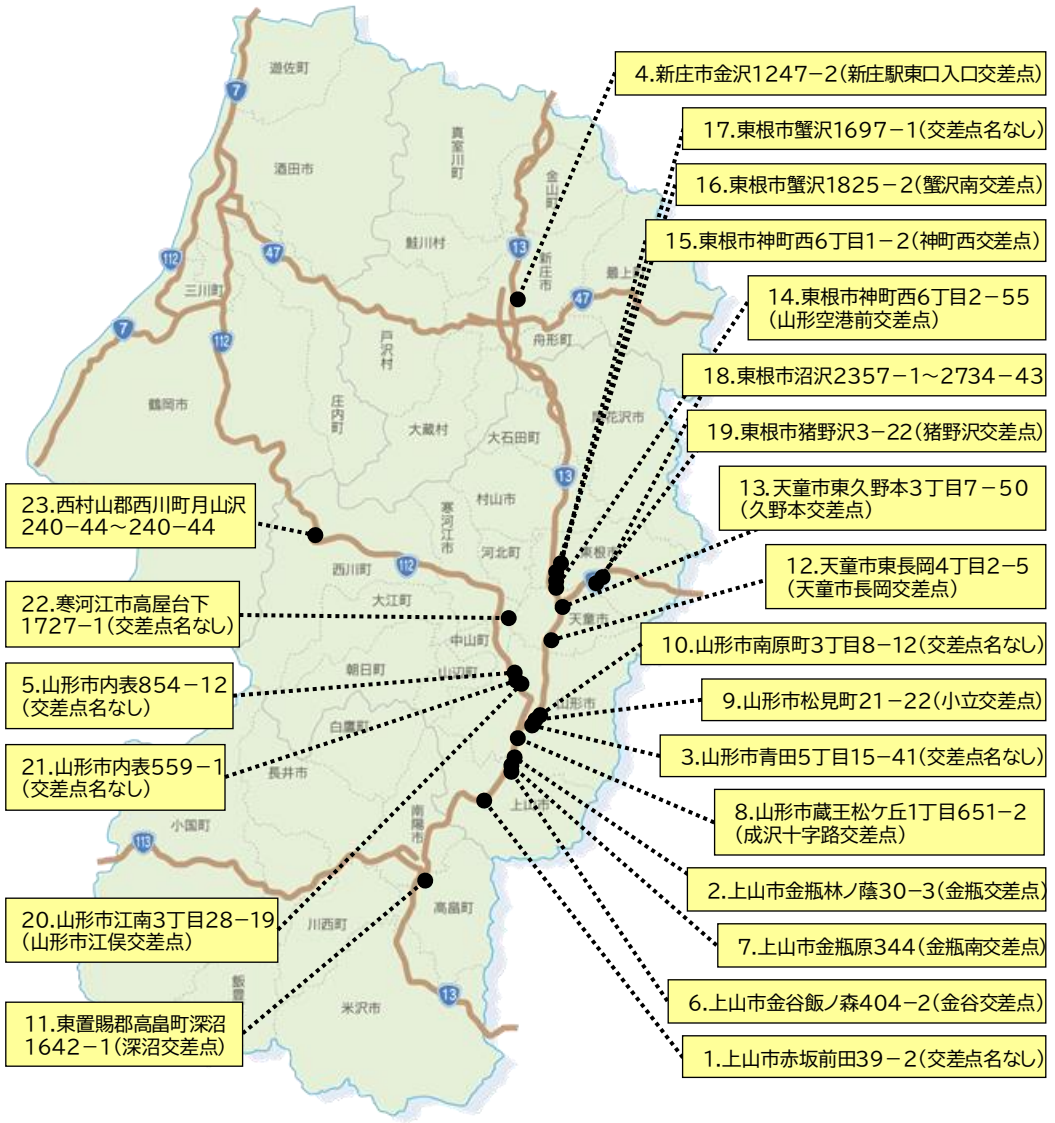
国土交通省

・　山形河川国道事務所管内において、選定した事故危険箇所(案)の位置図を以下に示す。

■山形河川国道事務所管内 事故危険箇所(案)リスト

No.	路線	箇所名	抽出基準								
			A基準	A基準に準ずる	B基準						
					①損保箇所	②利用者要望	③急挙動多発	④通学路対策	⑤高齢歩行者	⑥外国人	⑦中高生自転車
1	13	上山市赤坂前田39－2(交差点名なし)	●								
2	13	上山市金瓶林ノ薗30－3(金瓶交差点)	●								
3	13	山形市青田5丁目15－41(交差点名なし)	●								
4	13	新庄市金沢1247－2(新庄駅東口入口交差点)	●								
5	112	山形市内表854－12(交差点名なし)	●								
6	13	上山市金谷飯ノ森404－2(金谷交差点)		●	●						
7	13	上山市金瓶原344(金瓶南交差点)		●			●				
8	13	山形市蔵王松ケ丘1丁目651－2(成沢十字路交差点)		●	●						
9	13	山形市松見町21－22(小立交差点)		●	●						
10	13	山形市南原町3丁目8－12(交差点名なし)		●		●					
11	13	東置賜郡高畠町深沼1642－1(深沼交差点)		●			●				
12	13	天童市東長岡4丁目2－5(天童市長岡交差点)		●	●						
13	13	天童市東久野本3丁目7－50(久野本交差点)		●		●	●				
14	13	東根市神町西6丁目2－55(山形空港前交差点)		●	●	●					
15	13	東根市神町西6丁目1－2(神町西交差点)		●	●						
16	13	東根市蟹沢1825－2(蟹沢南交差点)		●	●						
17	13	東根市蟹沢1697－1(交差点名なし)		●	●						●
18	48	東根市沼沢2357－1～2734－43		●				●			
19	48	東根市猪野沢3－22(猪野沢交差点)		●		●					
20	112	山形市江南3丁目28－19(山形市江俣交差点)		●		●	●				
21	112	山形市内表559－1(交差点名なし)		●				●			
22	112	寒河江市高屋台下1727－1(交差点名なし)		●			●				
23	112	西村山郡西川町月山沢240－44～240－44		●		●					

■山形河川国道事務所管内 事故危険箇所(案) 位置図

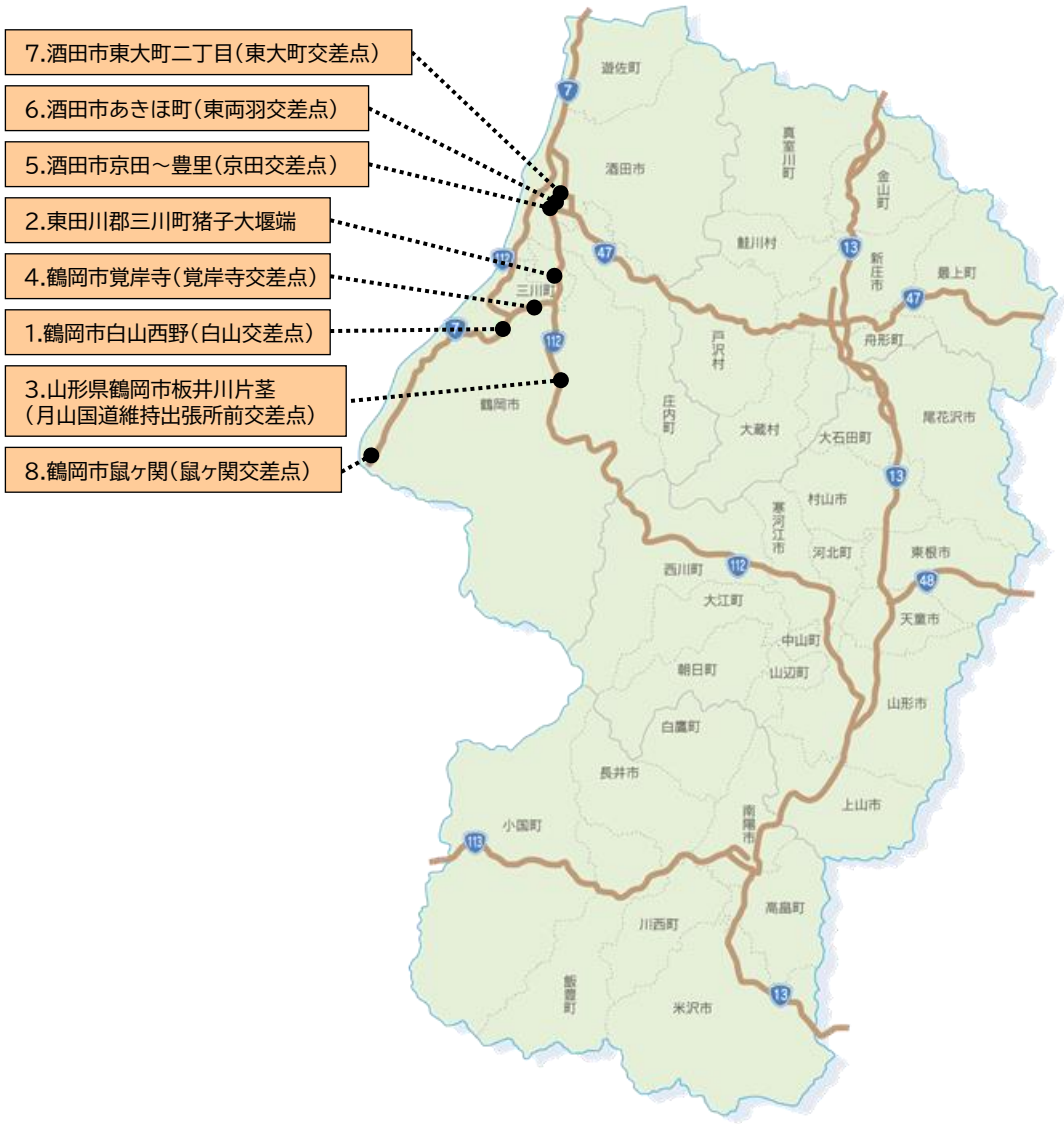


4. 第6次事故危険箇所(案)の対象箇所【酒田河川国道事務所】

国土交通省

・　酒田河川国道事務所管内において、選定した事故危険箇所(案)の位置図を以下に示す。

■酒田河川国道事務所管内 事故危険箇所(案) 位置図



■酒田河川国道事務所管内 事故危険箇所(案)リスト

No.	路線	箇所名	抽出基準								
			A基準	A基準に準ずる	B基準						
					①損保箇所	②利用者要望	③急挙動多発	④通学路対策	⑤高齢歩行者	⑥外国人	⑦中高生自転車
1	7	鶴岡市白山西野(白山交差点)	●								
2	7	東田川郡三川町猪子大堰端	●								
3	112	山形県鶴岡市板井川片茎(月山国道維持出張所前交差点)	●								
4	7	鶴岡市覚岸寺(覚岸寺交差点)		●	●						
5	7	酒田市京田～豊里(京田交差点)		●	●						
6	7	酒田市あきほ町(東両羽交差点)		●			●				
7	7	酒田市東大町二丁目(東大町交差点)		●	●						
8	7	鶴岡市鼠ヶ関(鼠ヶ関交差点)		●		●					

4. 第6次事故危険箇所(案)の対象箇所【山形県】

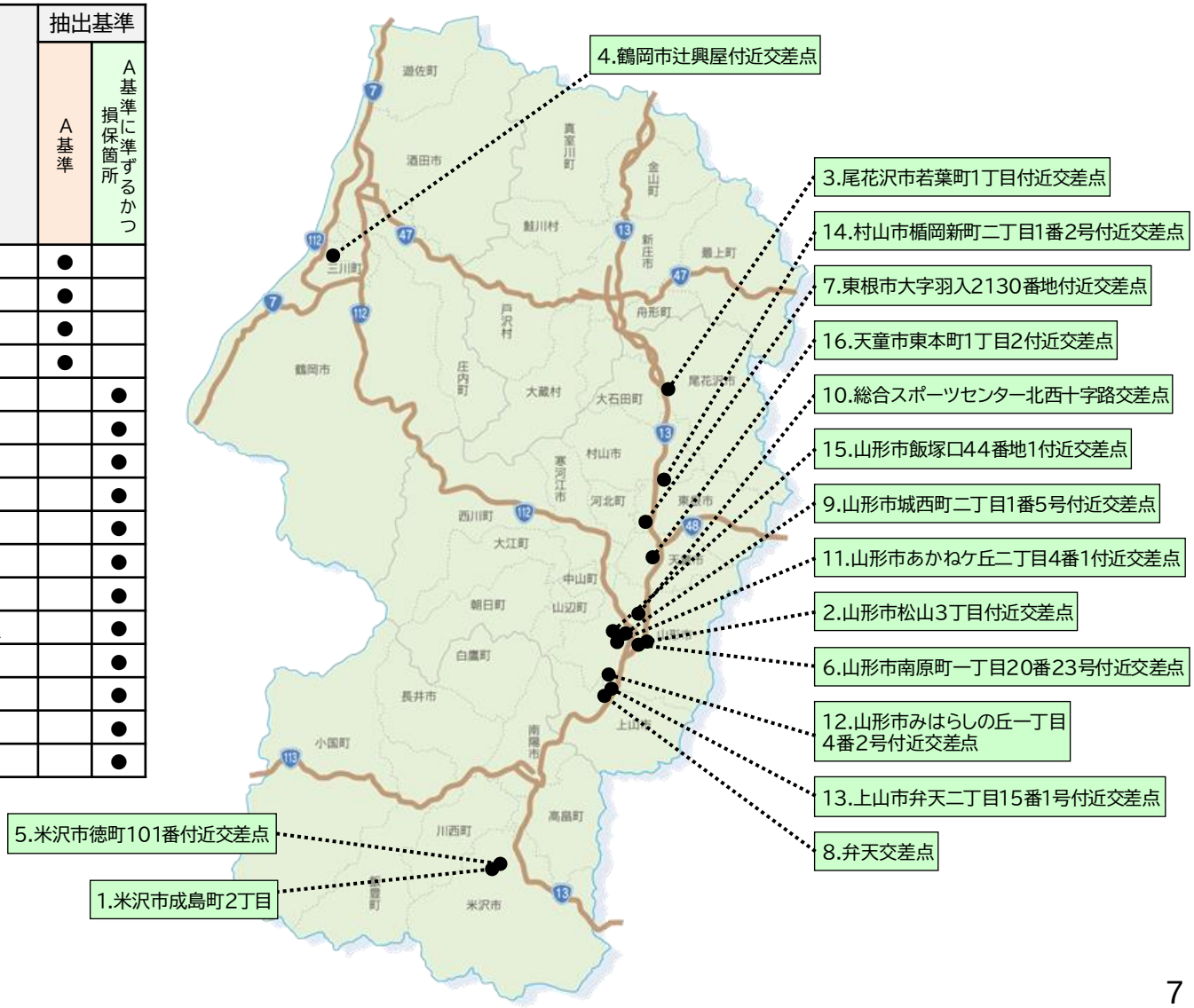
国土交通省

・　山形県の管理道路において、選定した事故危険箇所(案)の位置図を以下に示す。

■山形県管理道路内 事故危険箇所(案)リスト

No.	路線	箇所名	抽出基準	
			A基準	A基準に準ずるかつ損保箇所
1	国道121号	米沢市成島町2丁目	●	
2	国道286号	山形市松山3丁目付近交差点	●	
3	(主)尾花沢最上線	尾花沢市若葉町1丁目付近交差点	●	
4	(主)余目加茂線	鶴岡市辻興屋付近交差点	●	
5	国道121号	米沢市徳町101番付近交差点		●
6	国道286号	山形市南原町一丁目20番23号付近交差点		●
7	国道287号	東根市大字羽入2130番地付近交差点		●
8	(主)白石上山線	弁天交差点		●
9	(一)下原山形停車場線	山形市城西町二丁目1番5号付近交差点		●
10	(主)山形天童線	総合スポーツセンター北西十字路交差点		●
11	(主)山形上山線	山形市あかねケ丘二丁目4番1付近交差点		●
12	(主)山形上山線	山形市みはらしの丘一丁目4番2号付近交差点		●
13	(主)山形上山線	上山市弁天二丁目15番1号付近交差点		●
14	(一)東根尾花沢線	村山市楯岡新町二丁目1番2号付近交差点		●
15	(一)下原山形停車場線	山形市飯塚口44番地1付近交差点		●
16	(一)天童停車場若松線	天童市東本町1丁目2付近交差点		●

■山形県管理道路内 事故危険箇所(案) 位置図

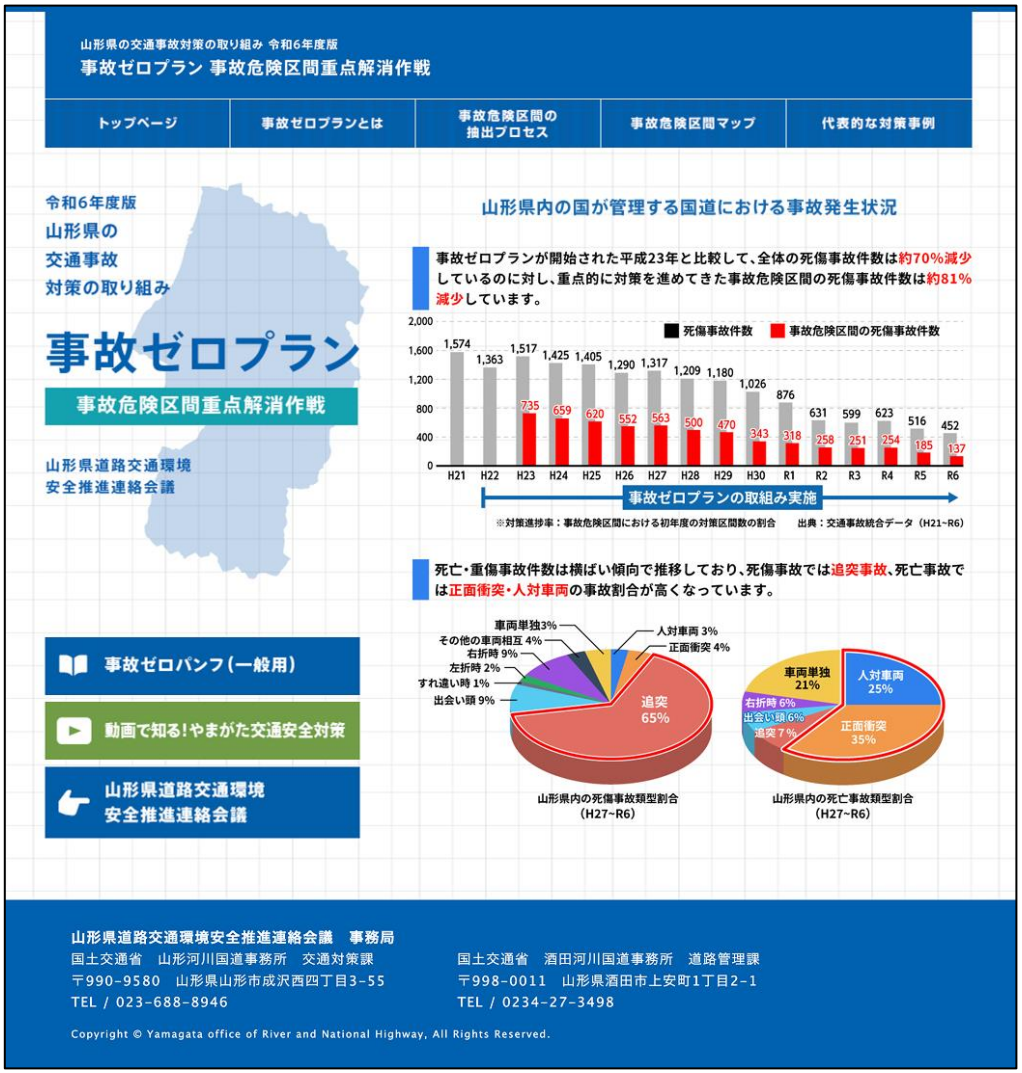


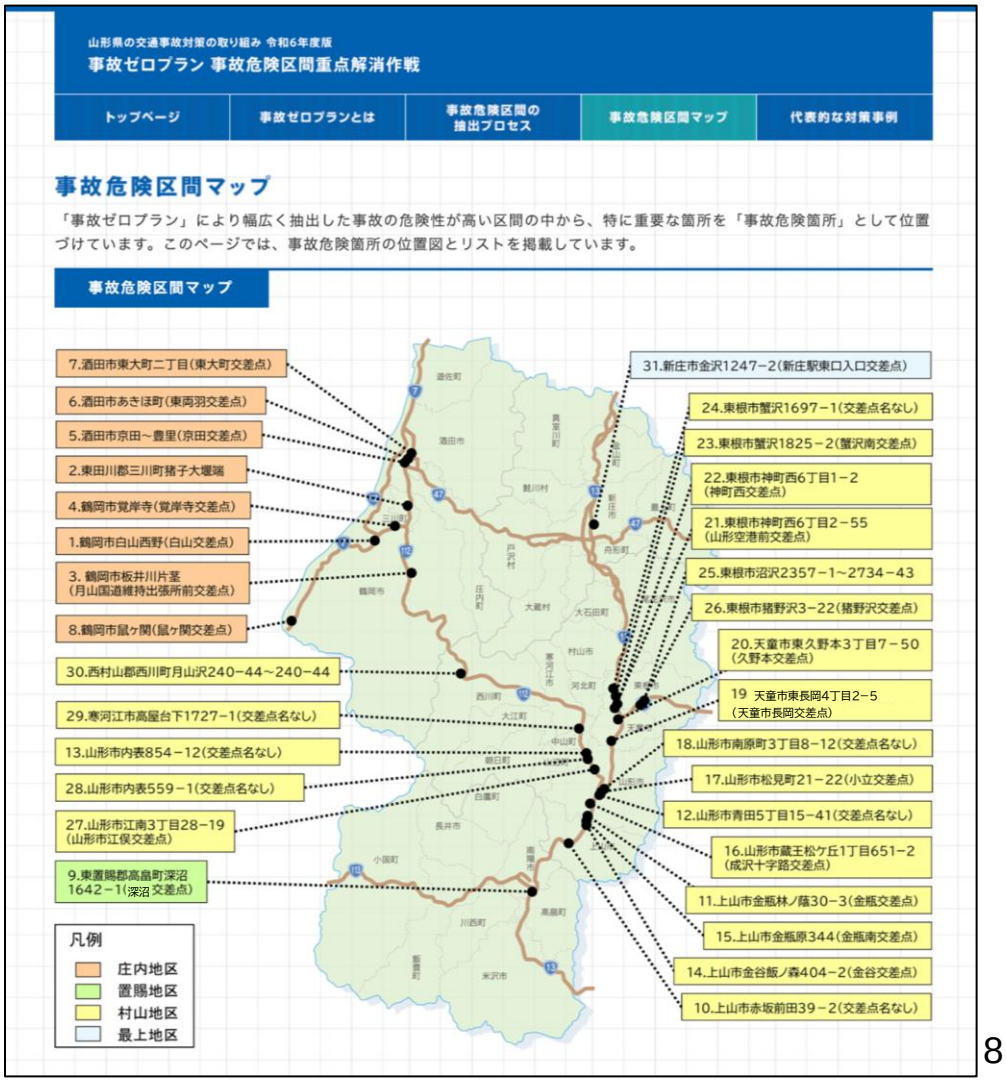
5. 事故危険箇所、事故ゼロプランの広報

国土交通省

- 交通安全事業の取組の一環として、事故危険箇所、事故ゼロプランの山形河川国道事務所ホームページを活用し、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。

＜広報イメージ＞





5. 事故危険箇所、事故ゼロプランの広報

国土交通省

- 交通安全事業の取組の一環として、事故危険箇所、事故ゼロプランの山形河川国道事務所ホームページを活用し、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。

＜広報イメージ＞

山形県の交通事故対策の取り組み 令和7年度版
事故ゼロプラン事故危険区間重点解消作戦

トップページ | 事故ゼロプランとは | 事故ゼロプランの抽出プロセス | 事故ゼロプランマップ | 代表的な対策事例

国道13 ROUTE No.10 / 上山市赤坂前田39-2（交差点名なし）

選定理由									
抽出基準A※	抽出基準B※								
	A基準に準ずる(2項目)	A基準に準ずる(1項目)かつ事故件数8件/4年以上	損保協会(事故多発交差点)	利用者要望箇所	急挙動発生箇所	通学路対策必要箇所	歩行者(高齢者)関連事故	外国人事故	自転車(中高生)関連事故
●									

※抽出基準A、Bについては「事故ゼロプランの抽出プロセス」を参照ください。

箇所概要

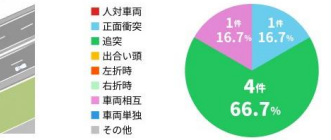
当該交差点は、国道13号と国道458号及び市道が交差する十字交差点です。主道路（国道13号）は片側1車線、従道路も片側1車線の交差点です。主道路の道路線形は、見通しの良い直線区間です。また、下り方面（秋田方面）は下り勾配となっています。



事故発生状況



死傷事故件数(件)	死傷事故率(件/億台キロ)	重大事故率(件/億台キロ)	死亡事故率(件/億台キロ)
6	195.29	32.55	32.55



出典：イタルダデータ（R2-R5）

地図



※出典：国土地理院ウェブサイト
※地理院タイルに独自のピン、ラインを追記して掲載

事故ゼロプランマップに戻る

山形県道路交通環境安全推進連絡会議　事務局
国土交通省　山形河川国道事務所　交通対策課
〒990-9580　山形県山形市成沢西四丁目3-55
TEL / 023-688-8946

国土交通省　酒田河川国道事務所　道路管理課
〒998-0011　山形県酒田市上安町1丁目2-1
TEL / 0234-27-3498

Copyright © Yamagata office of River and National Highway, All Rights Reserved.

5. 事故危険箇所、事故ゼロプランの広報

国土交通省

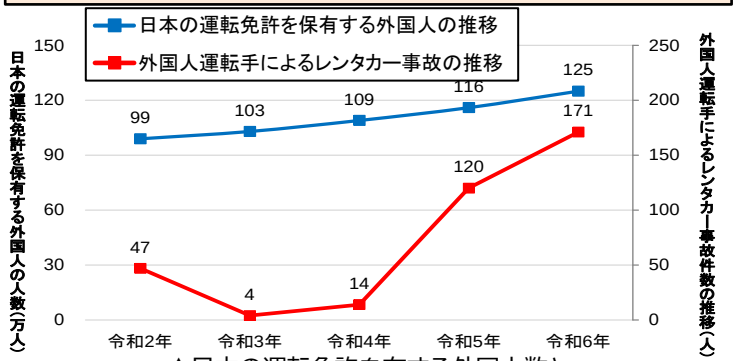
- 交通安全対策として注意喚起を目的とした路面標示や法定外看板は、管理者ごとに仕様や考え方が異なり、利用者に分かりにくい状況にあるため、関係機関が連携し、対策の統一と効果的な広報の推進が必要である。
- 諸外国と異なる日本の交通ルールや車両走行位置の相違、冬期運転時の注意点について周知啓発を強化し、多様な背景を持つドライバーの安全意識向上を図る。

■ 対策の考え方等を周知するポスターイメージ



■ 訪日外国人向け広報

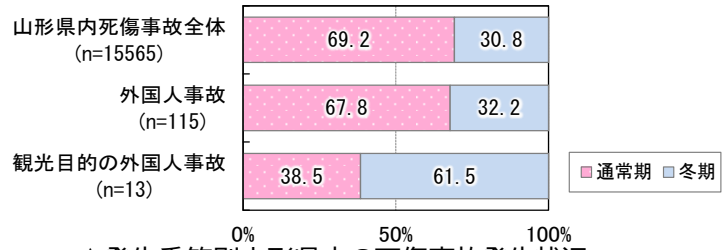
国内における日本の運転免許を保有する外国人の数、外国人ドライバーによるレンタカーの交通事故は増加傾向



▲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

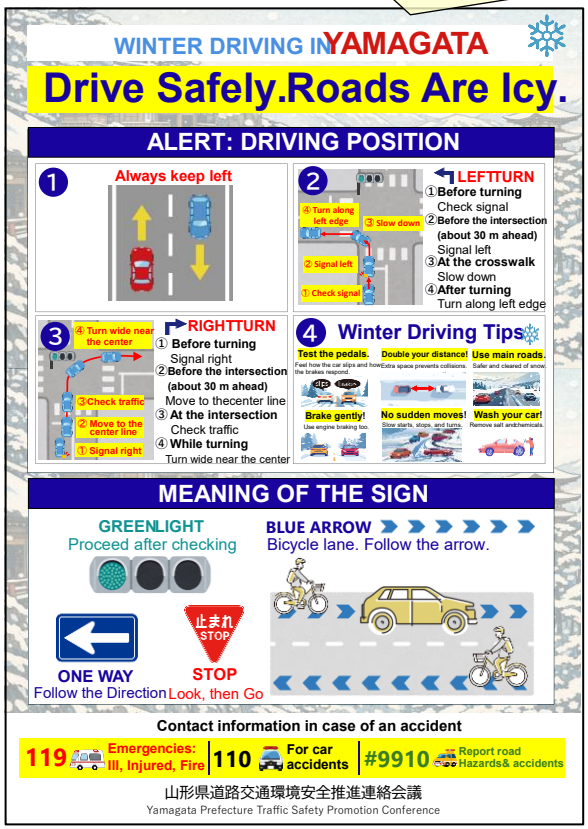
山形県内で発生した、観光目的の外国人ドライバーの事故は冬期に集中



▲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)

外国人旅行者の冬期事故が発生していることを踏まえ、今年度は冬期観光シーズンに向け観光施設等に配布、設置予定

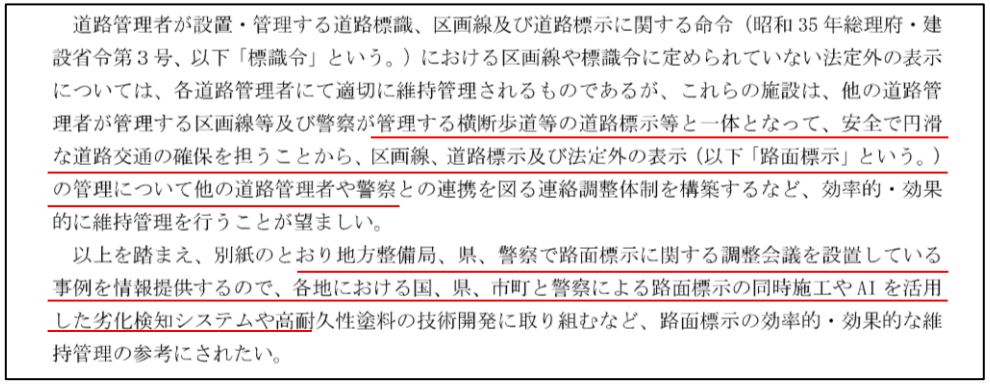


参考．路面標示の効率的・効果的な維持管理の取組の概要

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。

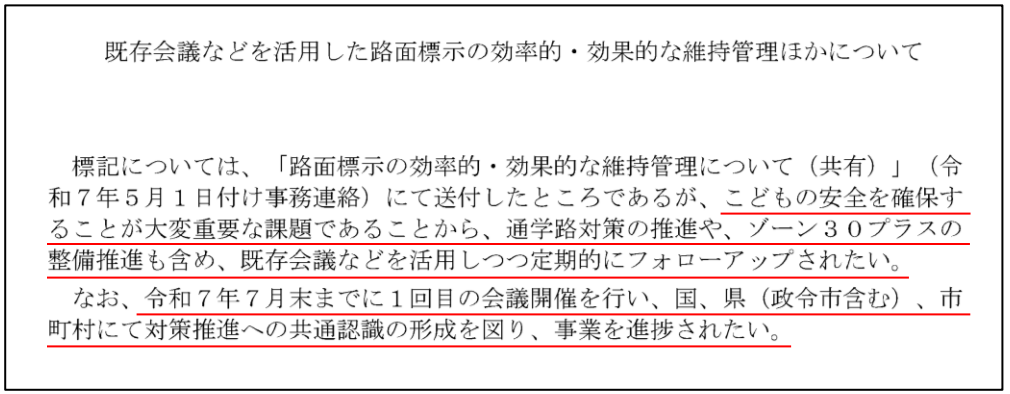


道路管理者が設置・管理する道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第３号、以下「標識令」という。）における区画線や標識令に定められていない法定外の表示については、各道路管理者にて適切に維持管理されるものであるが、これらの施設は、他の道路管理者が管理する区画線等及び警察が管理する横断歩道等の道路標示等と一体となって、安全で円滑な道路交通の確保を担うことから、区画線、道路標示及び法定外の表示（以下「路面標示」という。）の管理について他の道路管理者や警察との連携を図る連絡調整体制を構築するなど、効率的・効果的に維持管理を行うことが望ましい。

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

参考．路面標示の維持管理における課題と『同時施工』の考え方

○ 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。

○ 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。

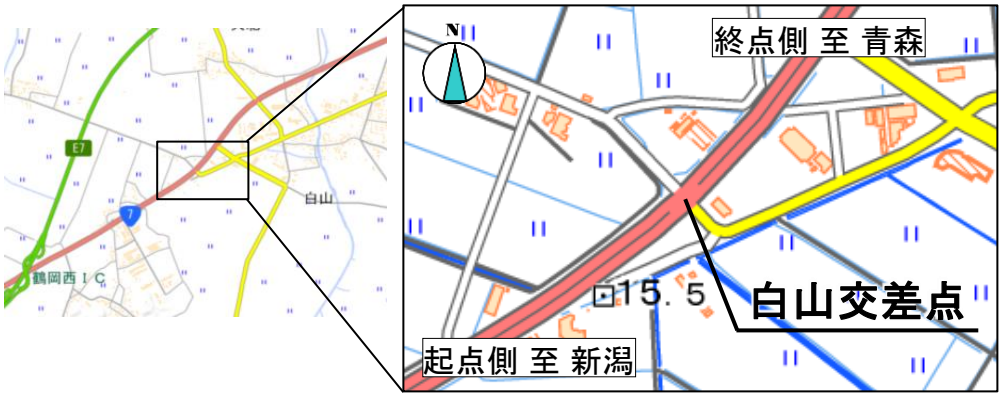
・限られた予算や時間の中で、より効率的に、かつ大きな効果を生み出すために非常に有効な方法であることから、本県でも本格的に導入を検討していく。

・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。

参考．令和8年度『同時施工』箇所の概要

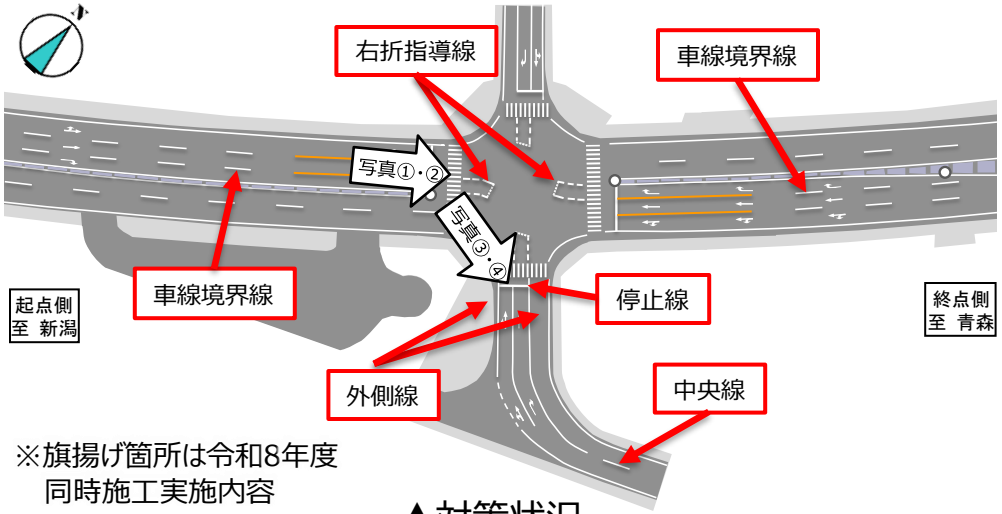
国土交通省

- 国道7号白山（しらやま）交差点では、関係機関が連携し、路面標示の同時施工を実施した。
- これによって、路面標示の視認性が向上し、ドライバーへの注意喚起が強化されたことで、交通事故の抑制など継続的な安全対策効果の発現が期待される。



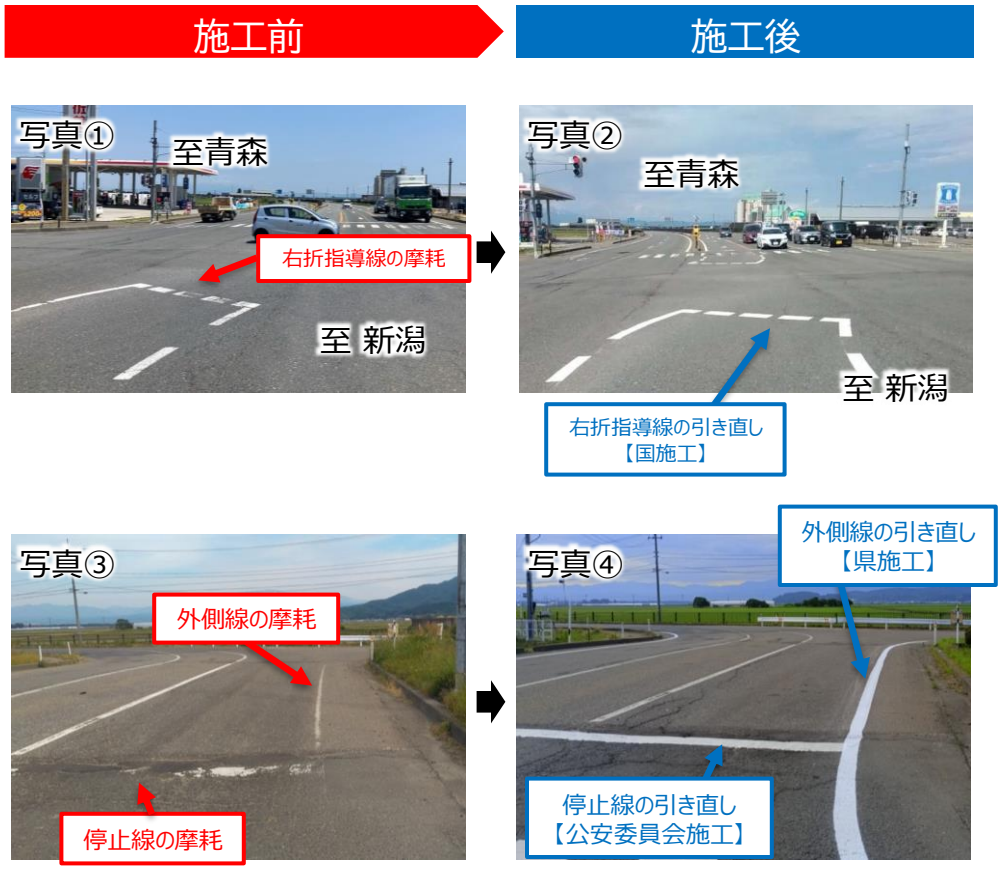
出典：地理院地図に道路情報を追記

▲ 航空写真（白山交差点）



※旗揚げ箇所は令和8年度
同時施工実施内容

▲対策状況



▲ 施工前後の状況写真

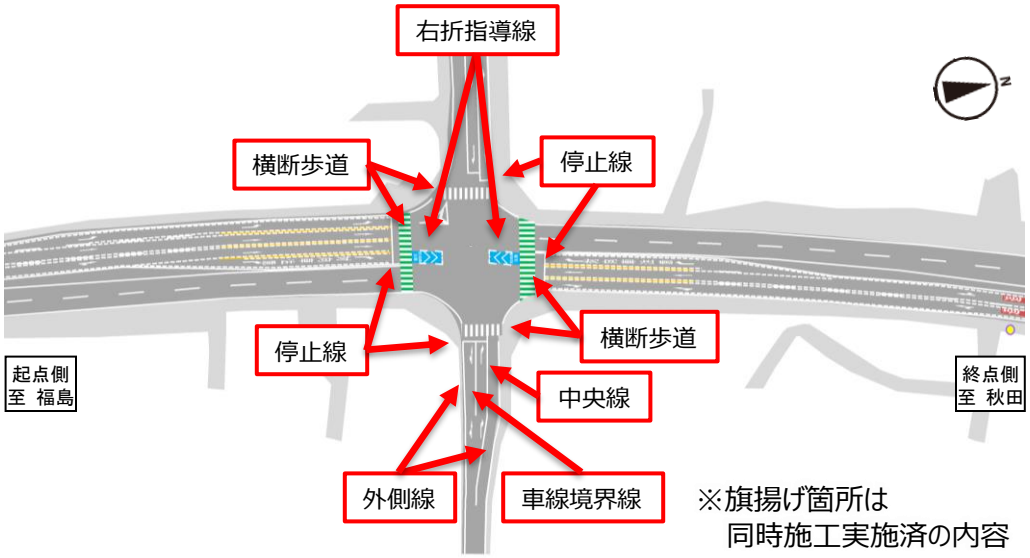
参考．令和8年度『同時施工』箇所の概要

国土交通省

- 国道13号成沢十字路交差点では、令和3年から令和6年の4年間で死傷事故が9件（右折直進事故2件（重傷1件）、追突事故7件（重傷0件））発生している。
- 今年度は、道路管理者・県警が協働し、区画線の復旧や注意喚起路面表示を施工予定（一部実施済）。



▲ 航空写真（成沢十字路交差点）



※旗揚げ箇所は
同時施工実施済の内容

▲ 対策状況及

施工前 → 施工後









▲ 施工前後の状況写真

6. 今後のスケジュール

- 今年度第2回会議では、第6次事故危険箇所、第4期事故ゼロプランの進捗状況を報告予定。
- 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8年7月23日	• 第6次事故危険箇所の進捗状況 • 第4期事故ゼロプランの進捗状況 • Webページや広報動画の公表
令和8年度末	• 第6次事故危険箇所の進捗状況 • 第4期事故ゼロプランの進捗状況 • 対策後の整備効果 • Webページや広報動画の公表
令和9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2－1

生活道路等における交通安全対策の取組について

令和8年7月23日

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

1. ゾーン30プラスの取組について
1-1 ゾーン30プラスの取組の概要
1-2 山形県におけるゾーン30プラス整備計画策定状況

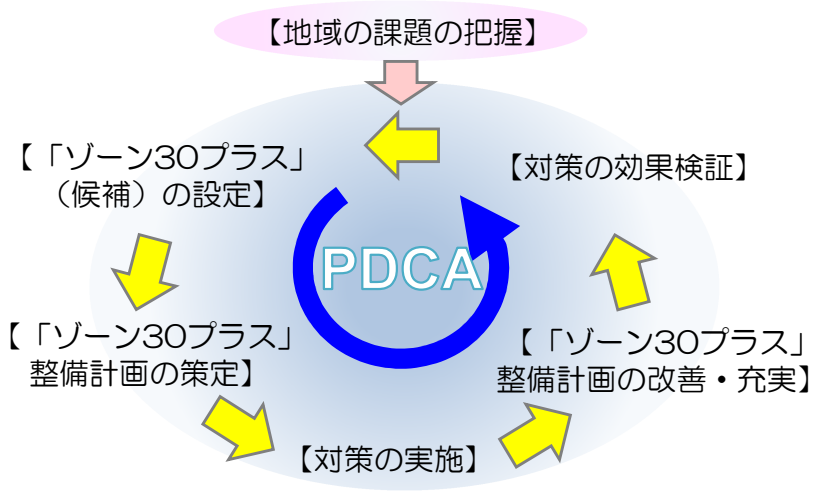
2. その他の取組について（通学路対策）

3. 意向調査アンケートへのご協力依頼

1-1 ゾーン30プラスの取組の概要

国土交通省

- 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。
- これまでの生活道路における交通安全の取り組みから、国県市町村等と警察が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



資料：生活道路の交通安全対策ポータルサイトを一部加工

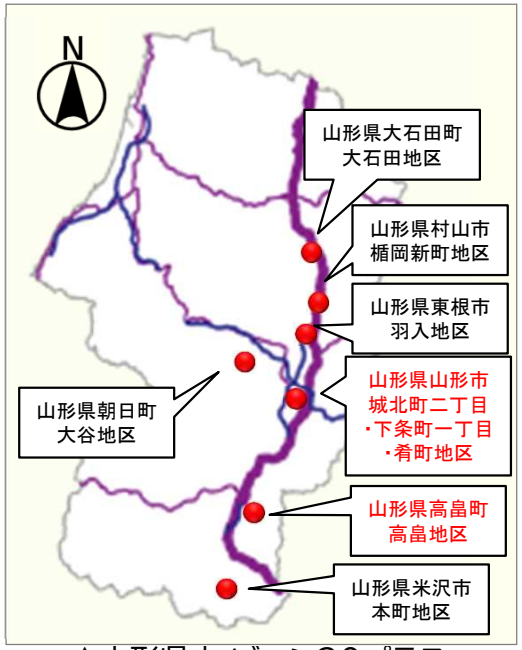
▲ 交通管理者・道路管理者で連携して取り組む面的対策のメニュー例

1-2 山形県における「ゾーン30プラス」整備計画策定状況

国土交通省

- 山形県では、以下の7地区で「ゾーン30プラス」整備計画を策定している。
- 朝日町大谷地区、東根市羽入地区では、令和7年度に「狭さく、カラー舗装」や「ゾーン30プラス路面表示・看板」などの物理的対策の整備が完了したことから、今年度、整備効果検証を実施し、広報を推進する。
  （今年度第2回安推連にて報告予定）
- 引き続き、小学校等周辺で面的な交通安全対策が必要な地域を対象に、ゾーン30プラス整備計画策定を推進する。

計画策定	ゾーン30プラス地区名（市町村）
令和4年度	楯岡新町地区（村山市）、大谷地区（朝日町）、大石田地区（大石田町）
令和5年度	羽入地区（東根市）
令和6年度	本町地区（米沢市）
令和7年度	高畠地区（高畠町）、城北町二丁目・下条町一丁目・肴町地区（山形市）



▲山形県内 ゾーン30プラス
整備計画策定箇所位置図



看板表示【整備済】



路面表示【整備済】



出典：国土地理院地図

▲東根市羽入地区における対策実施状況



狭さく・カラー舗装【整備済】



登校時の見守り活動

参考. ゾーン30プラスの広報の取組事例

国土交通省

- 秋田県美郷町では、ゾーン30プラスの取組について、道路管理者と警察が協働で通行車両へのチラシ配布による周知活動の実施や自治体WEBページへの掲載、自治体広報誌への掲載により、生活道路の整備効果の広報を実施。

■ ゾーン30プラスの周知活動の取組事例



▲周知活動の実施場所





▲周知活動の実施状況



▲周知活動で配布したチラシ

R7.9以降に可搬式オービスを活用した交通違反取締（速度確認）の実施に向けて調整中



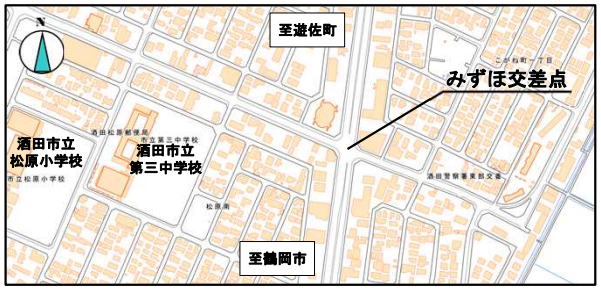
▲仙台市 原町本通り地区の移動式オービスによる交通違反取締り状況
（出典：生活道路の交通安全対策ポータル
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai-jirei.html）

資料：令和7年度秋田県道路交通環境安全推進連絡会議

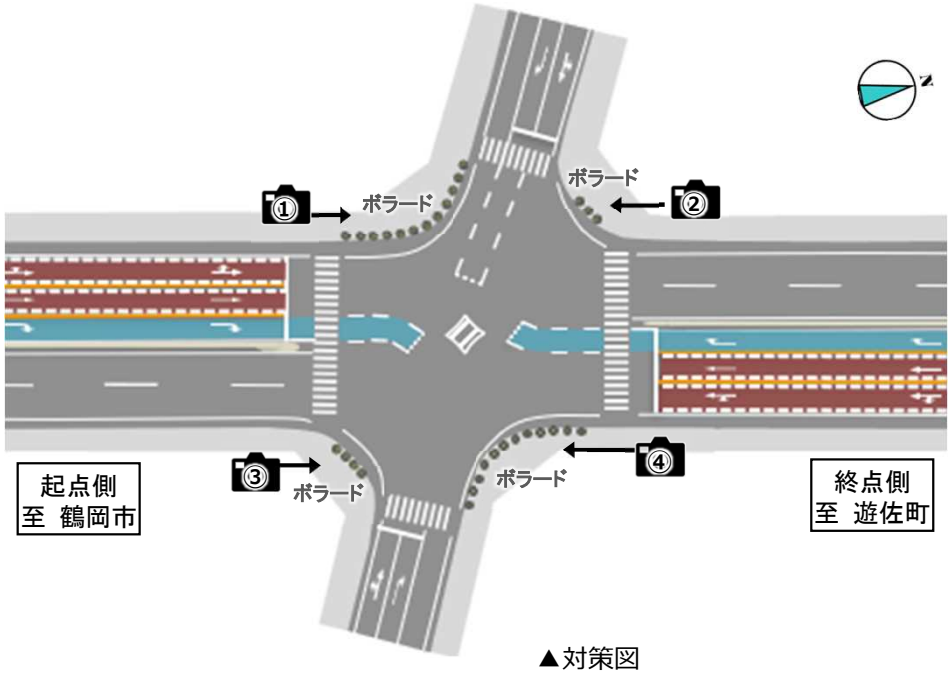
2. その他の取組について（通学路対策）

国土交通省

- 国道7号みずほ交差点は、通学路に指定されている道路に隣接しており、児童・生徒が日常的に横断している。当該交差点では、R2～R5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）発生していた。
- 当該交差点では、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おそれがあったことから、車両の歩道侵入を防止するために、通学路対策として交差点の隅切り部にボラードを設置した。



出典：
地理院地図に道路情報を
追記して掲載



▲対策図









▲ボラードの設置状況図

資料2-2

生活道路とは？

主に地域住民の日常生活に利用される、中央線や中央分離帯などがない比較的狭い道路のことです。







ドライバーの皆様へ

最高速度は、交通の安全と円滑を図るためにあり、これを守ることは、ドライバー、同乗者、歩行者、自転車の方々を守ることにつながります。決められた速度の範囲内であっても、道路状況や天候等に応じて、安全な速度で運転するよう心掛けてください。

こんな道は特に気を付けよう!

- 民家・商店が多い
- 通学路である
- 天候等で視界が悪い
- カーブが多い

■警察庁HP

▼生活道路における法定速度の引下げについて

https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html

問い合わせ先

■全国都道府県警察HP

▼各都道府県警察本部リンクはこちらです

https://www.npa.go.jp/link/prefectural.html

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!!

令和８年９月１日
（2026年）
改正道路交通法施行令施行



警察庁・都道府県警察

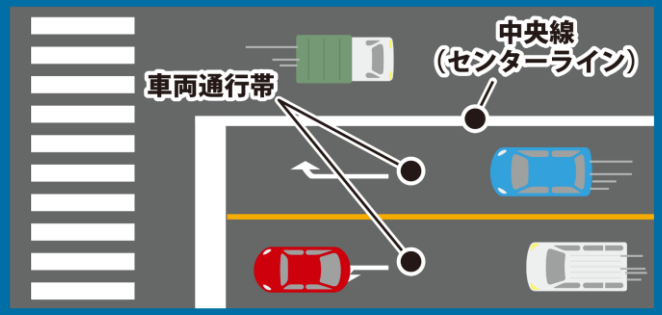
▼以下の道路における自動車の法定速度は▼
引き続き60km/hです

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**（例として、料金所や一般道路と高速道路をつなぐ、いわゆる「ランプ」が該当します）

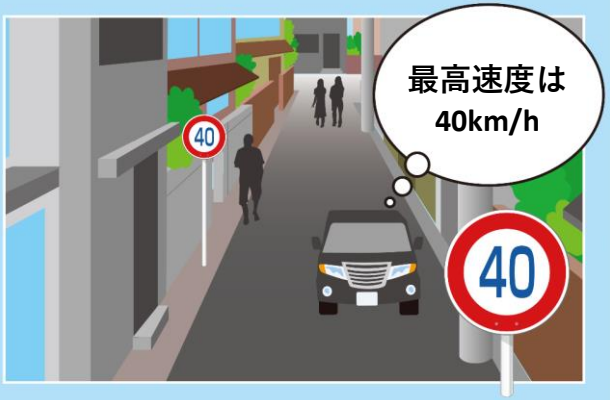
4

自動車専用道路



従前どおり、道路標識等による指定がある場合は、その速度に従ってください

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と指定されている中央線がない道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。



▲中央線がない道路で40km/hの速度標識があった場合は、最高速度は40km/hとなる。



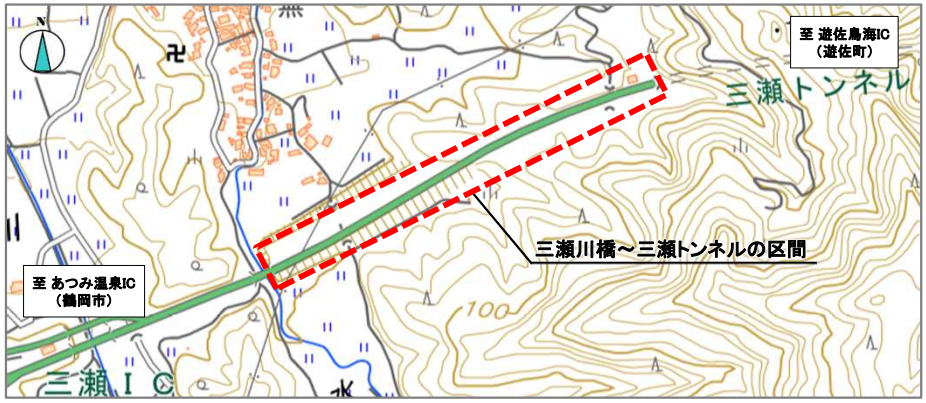
▲中央分離帯や中央線があっても速度標識が50km/hの場合、最高速度は50km/hとなる。

三瀬（さんぜ）WR区間における交通安全対策の取組について

国土交通省

資料3

- 日本海東北自動車道の酒田河川国道事務所管内におけるワイヤロープの損傷事故のうち、約6割が「三瀬川橋～三瀬トンネルの区間」に集中していた。このため、車両の走行位置をワイヤロープから遠ざけ、接触を抑制することを目的として、ドットライン路面表示を設置した。
- 対策後（令和7年7月以降）にワイヤロープ損傷事故件数が削減し、安全性が向上した。また、ドライバーの半数以上が対策効果を実感している。



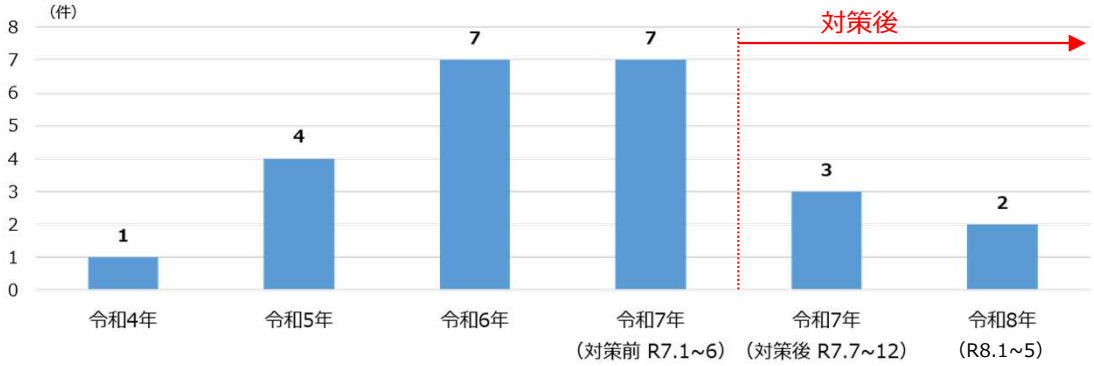
出典：地理院地図に道路情報を追記して掲載



出典：CCTV画像

▲対策の実施状況

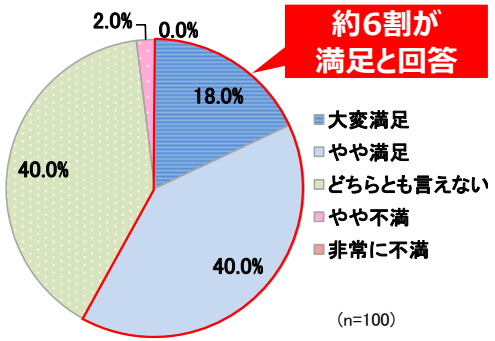
■ワイヤロープ損傷事故件数が削減



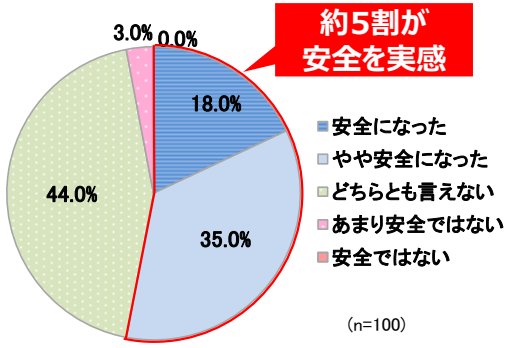
▲対策前後のワイヤロープ損傷事故件数の比較

資料：酒田河川国道事務所所有資料

■ドライバーの半数以上が対策効果を実感



▲交通安全対策への満足度



▲整備前後の安全性の変化

資料：令和8年度利用者意識調査結果（令和8年5月実施）

生活道路の交通安全対策における国土交通省の技術的支援について

1.「ゾーン30プラス」の取組について

- 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ため、最高速度30km／hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等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、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。
- ETC2.0プローブデータから取得される危険挙動、走行速度から、対策が必要な箇所を抽出し、対策を検討します。

＜ゾーン30プラス＞



2.「ゾーン30プラス」の取組推進に向けた国交省の支援

○技術支援

・ETC2.0によるビッグデータの分析結果の提供
・可搬型ハンプの貸出し
・物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供
・有識者(専門家)のあっせん　等

※「ゾーン３０プラス」に関する問合せ先：https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf

分析結果の提供

ETC2.0による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抽出**

⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



可搬型ハンプの貸出し

輸送時の荷姿



2セット貸出し

設置例（2セット使用時）



技術情報の提供

ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供

＜参考資料の例＞

●「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料
●生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2019～設置の工夫と合意形成のポイント～
●ハンプの施工に関する参考資料(案)
●降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料(案)

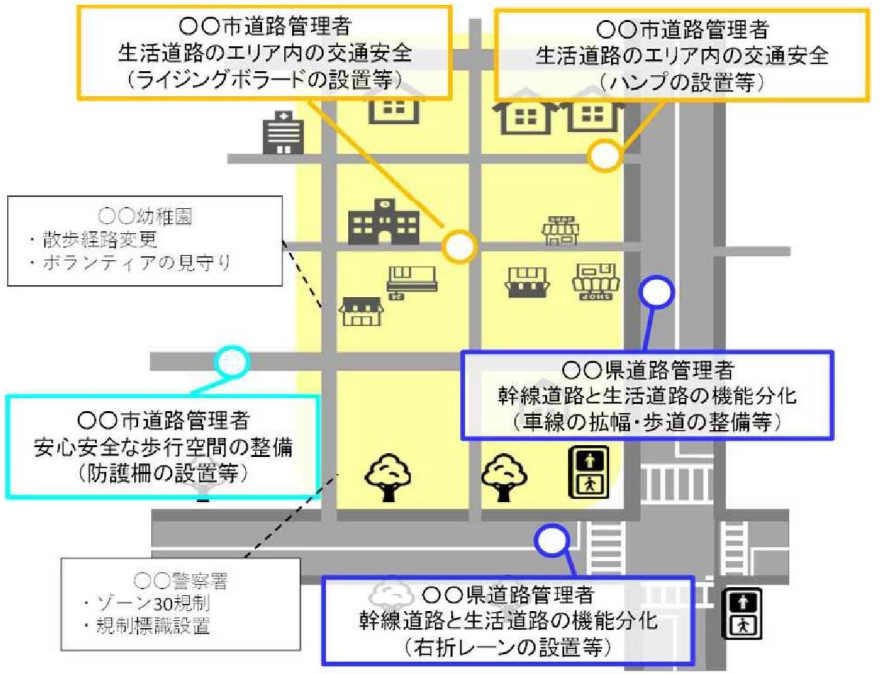
▶詳細は国土技術政策総合研究所　道路交通安全研究室　https://www.nilim.go.jp/lab/geg/seikatsu.htm

○財政支援

・交通安全対策補助（地区内連携）

一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していくことが必要な事業の支援を実施。

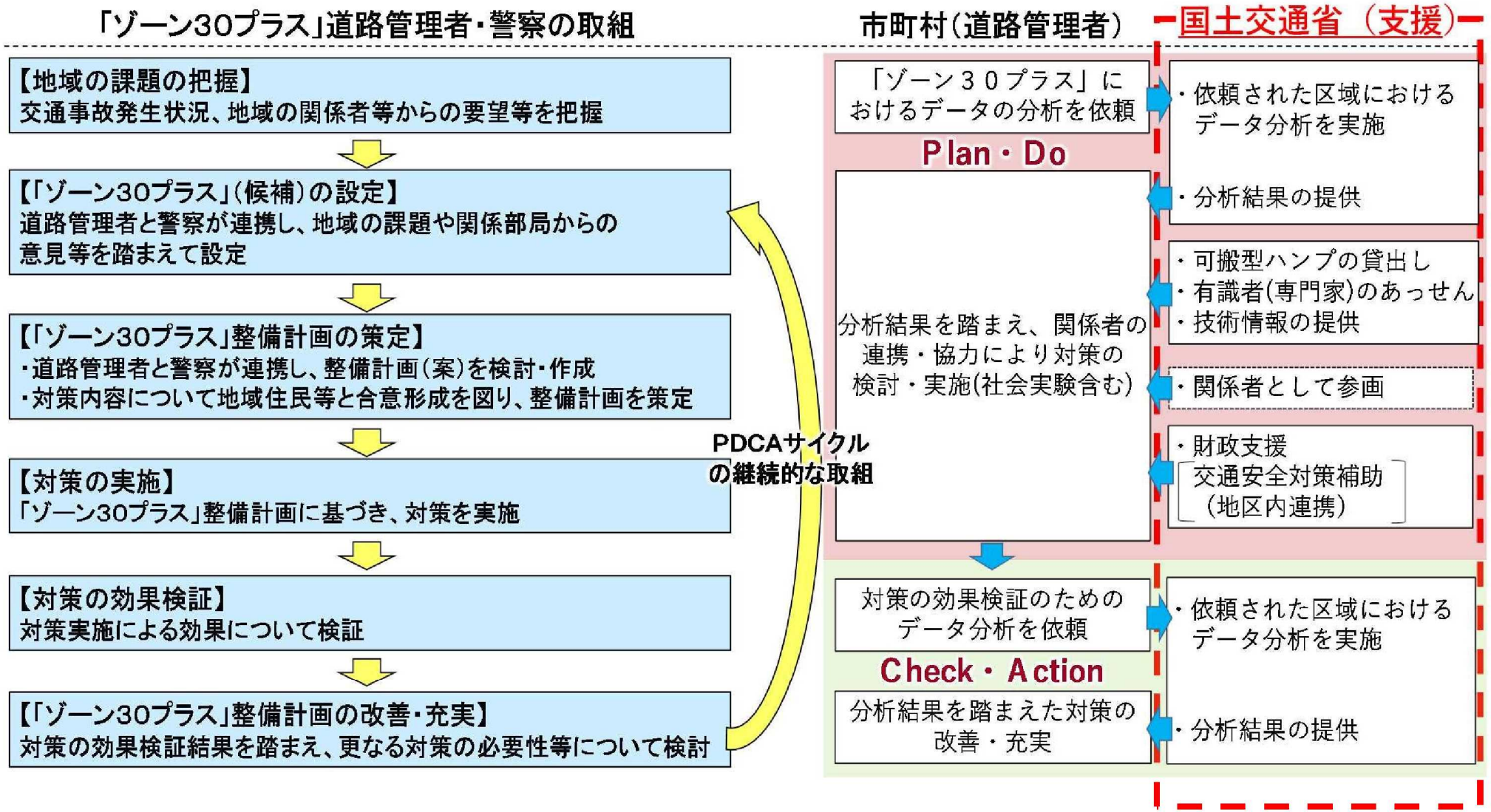
地区内連携（事業のイメージ）





2.「ゾーン30プラス」の取組推進に向けた国交省の支援

○「ゾーン３０プラス」の取組（PDCAサイクル）上における国土交通省の段階的支援について



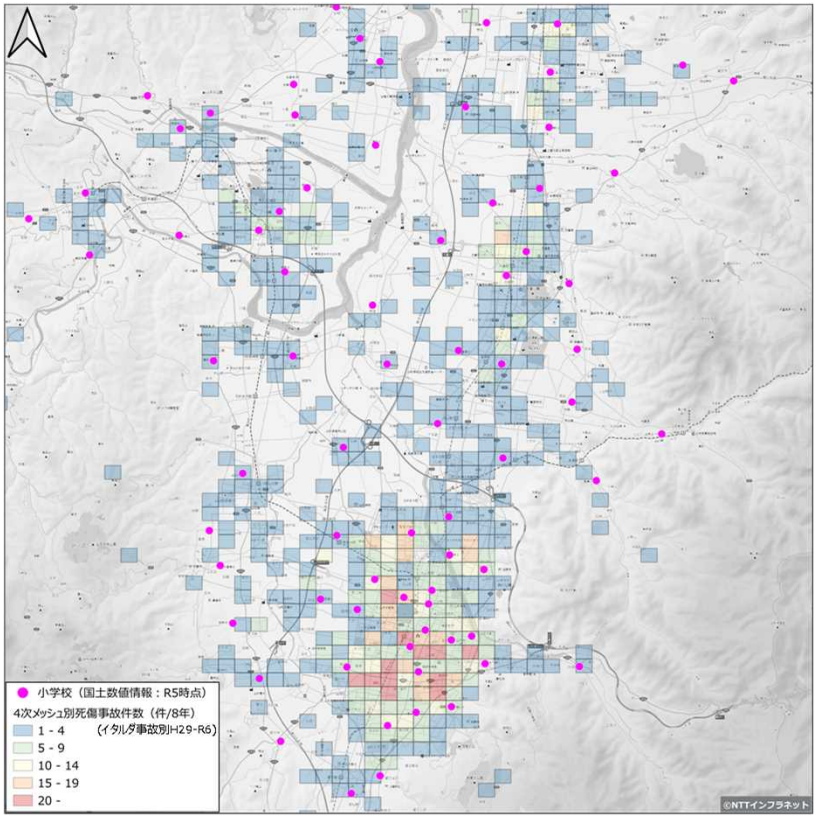
3. 国土交通省による技術的支援の例

●小学校周辺エリアなど、任意のエリアでの急挙動（急ブレーキや急ハンドル）と事故データ等を重ね合わせることで、危険箇所の抽出が可能。
●生活道路対策の必要性の高い箇所を抽出するため、小学校周辺での歩行者事故の発生状況をメッシュ単位で集計、可視化が可能。



▲データ重ね合わせによる危険箇所抽出のイメージ

※詳細の分析結果については、
国交省から各自治体へ個別に提供可能



▲詳細図

集計単位：4次メッシュ（500mメッシュ）単位
集計期間：イタルダ事故データ（H29-R6）※生活道路データが取得できる期間
集計条件：小学校が存在する4次メッシュのうち、幅員5.5m未満の道路で発生した死傷事故件数と、人対車両事故の件数を集計

参考資料２

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令 和 8 年 6 月 1 日
道路局道路交通管理課
道路局環境安全・防災課
国土技術政策総合研究所

ETC2.0 プローブデータのオープン化に向け試行します
～新たな調査協力者の公募について～

地方公共団体等が ETC2.0 プローブデータを利活用する際の課題を把握するための調査を実施しています。このたび、昨年度に引き続いて、ETC2.0 プローブデータを集計・分析する地方公共団体等を調査協力者として公募します。

1. 概要

国土交通省では、ETC2.0 プローブデータを渋滞箇所の把握、生活道路の交通安全対策、災害時の通行実績把握等に活用するとともに、昨年度からは ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた試行を進めております。

このたび、昨年度に引き続いて、国土技術政策総合研究所において、地方公共団体等が ETC2.0 プローブデータを利活用する際の課題を把握するため、「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」を実施します。そこで、昨年度に引き続いて、ETC2.0 プローブデータを集計・分析する地方公共団体等を調査協力者として公募いたしますので、お知らせします。併せて、令和 7 年度の試行における調査協力者による分析結果の事例集を公開します。今年度の公募に参加を検討される際の参考としてください。

※　令和 7 年度の試行に参加した団体のうち、試行継続の希望があった 16 団体については、引き続き試行に参加します。

なお、令和 7 年度の試行に参加した地方公共団体からは、ETC2.0 プローブデータの活用ニーズのひとつとして、危険箇所の抽出など交通安全対策への活用が寄せられていることから、分析にも活用可能な急挙動データの一部を６月上旬までに公開します。今後、順次、公開地区等の拡充も図っていく予定です。

2. ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた試行の公募について

①　公募内容

「公募要領」（別添 1）のとおり

※令和 7 年度公募と異なり、これまでにプローブデータの利活用実績がない地方公共団体からの応募も可能としております。

②　募集期間

令和 8 年 6 月 1 日（月）から令和 8 年 7 月 31 日（金）12 時まで

③　応募方法

申請者は、各地方整備局等に応募内容について予め相談のうえ、申請書類一式を「④提出先」のメールアドレスに提出して下さい。

④　提出先

国土交通省　国土技術政策総合研究所
道路交通研究部　高度道路交通システム研究室
E-mail：nil-itsd●ki.mlit.go.jp
※メールアドレスは、●を@に変換して送信して下さい。

3. 令和 7 年度試行での分析結果の事例集について

「令和 7 年度試行分析事例集（概要版）」（別添 2）のとおり
※分析結果の事例集の全体版は下記の国土技術政策総合研究所ウェブサイトに掲載しておりますので、そちらもご覧ください。
https://www.nilim.go.jp/lab/qcg/research/etc-2.0.html

4. 交通安全対策への活用に向けた急挙動データの一部公開

地方公共団体における交通安全対策への ETC2.0 プローブデータの活用を促進するため、ゾーン 30 プラス 10 地区の急挙動データ（令和６年４月から令和７年３月までの１年間のデータ）及びその活用方法を示した解説書を下記「道路データプラットフォーム」のウェブサイトに６月上旬までに公開予定（別添 3 参照）
https://www.xroad.mlit.go.jp/

5. 参考資料

別添 1：公募要領
別添 2：令和 7 年度試行分析事例集（概要版）
別添 3：交通安全対策への活用に向けた急挙動データの一部公開

【問合せ先】
（ETC2.0 の施策に関すること）
道路局　道路交通管理課　高度道路交通システム推進室　大嶋、馬籠
TEL：代表 03-5253-8111（内線 37465）、直通 03-5253-8484
（交通安全対策への活用に向けた ETC2.0 プローブデータの公開に関すること）
道路局　環境安全・防災課　道路交通安全対策室　北村、関
TEL：代表 03-5253-8111（内線 38155）、直通 03-5253-8907
（公募内容に関すること）
国土技術政策総合研究所　道路交通研究部　高度道路交通システム研究室　鈴木
TEL：029-864-7868

交通安全対策への活用に向けた急挙動データの一部公開

別添3

○地方公共団体における交通安全対策へのETC2.0プローブデータの活用を促進するため、ゾーン30プラス10地区の急挙動データ及びその活用方法を示した解説書を6月上旬までに公開予定。

急挙動データの一部公開

○ゾーン30プラス10地区の急挙動データを下記「道路データプラットフォーム」のウェブサイトに公開
https://www.xroad.mlit.go.jp/

【千葉県市原市ちはら台南6丁目地区の例】

道路区間を表す情報

流入ノード	流出ノード	急減速発生件数	急減速発生率
10446	1143	3	0.00364
10446	70661	0	0
10599	70780	1	0.03146
10599	70795	1	0.01123
10599	844	26	0.0096
10599	965	119	0.04576
10699	1148	0	0
10699	648	21	0.05401
10699	71238	2	0.11708
10699	75700	0	0
10888	10890	1	0.00174
10888	11880	8	0.0091
10888	71247	0	0
10888	75797	0	0
10890	10888	6	0.01216
10890	10892	4	0.01322
10890	71247	1	0.01897
10892	10890	2	0.00723
10892	10894	3	0.00365
10892	70726	2	0.02788
10892	75804	1	0.05632

▲公開するETC2.0の急挙動データ（令和6年4月から令和7年3月までの1年間のデータ）

解説書も公開済

急挙動データ活用解説書

道路区間ごとの急減速発生件数や急減速発生率を地図上に表示するなど、**地方公共団体自らがデータ分析可能**

急挙動データ活用の解説書の公表

○急挙動データと事故データ等を重ね合わせて、危険箇所を抽出し、対策箇所を検討する方法等を記載した解説書を公表



▲データ重ね合わせによる危険箇所抽出のイメージ

自転車利用環境整備について
（自転車ネットワーク計画）

1. 自転車ネットワーク計画調整会議の設置について

●持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和12(2030)年度までを計画期間とする「第3次自転車活用推進計画」が令和8年5月に閣議決定。

第3次自転車活用推進計画の概要



社会情勢等の変化

モビリティの多様化 / 青切符導入 / 交通空白 / カーボンニュートラル / 観光需要の回復

計画期間：R8～R12年度

ビジョン

安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す

指標　自転車分担率　等

目標

【目標１】 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現

指標　自転車活用推進計画を策定した市区町村数　等

【目標２】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

指標　ヘルメット着用率　等

【目標３】 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成

指標　シェアサイクルの導入市区町村数　等

【目標４】 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

指標　運動・スポーツとしてのサイクリング行動者率、デコ活応援団の中で公共交通・自転車・徒歩での移動に取組む会員数　等

【目標５】 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

指標　先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数　等

施策

5つの目標を実現するための施策を位置付け（計31）

※主な施策

目標1
- 自転車通行空間の計画的な整備
- 多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備

目標2
- 道路利用者全体の安全意識醸成
- 自転車の交通安全教育の推進
- 安全に自転車に乗れる環境の創出

目標3
- 自転車と地域の公共交通等との連携の促進
- 公共交通機関への自転車の持ち込みの促進

目標4
- 自転車を利用した健康づくりの推進
- 自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進

目標5
- 世界に誇るサイクリング環境の創出
- 自転車活用による観光地域づくりの推進

措置

31の施策を実施するための具体の措置を位置付け（計121）

1. 自転車ネットワーク計画調整会議の設置について

●全国統一の取組として、市町村における自転車ネットワーク計画の策定に向け、国と都道府県、市町村が連携し、調整会議等を通じて、相互調整や計画策定の働きかけ、取り組みへの支援等を実施する場として都道府県ごとに自転車ネットワーク計画調整会議を設置する。

●自転車ネットワーク計画調整会議においては、自転車ネットワーク計画の策定及び整備に向け以下について、意見交換・情報共有等を行う。

・自転車ネットワーク計画の策定等に関すること　・自転車利用・事故の状況等に関すること
・政策や動向等に関すること　・その他必要と認められること

●山形県内においては、令和7年10月に国道事務所、山形県、警察本部、山形市、寒河江市による調整会議の準備会を開催（今後の会議形態、開催方法については検討中）。

参考

事　務　連　絡
令和７年９月１日

北海道開発局　道路調査専門官　殿
道路維持課長補佐　殿
地域事業管理官　殿
各地方整備局　道路計画第二課長　殿
交通対策課長　殿
地域道路課長　殿
沖縄総合事務局　道路管理課長　殿
道路建設課長　殿
各都道府県　道路事業担当課長　殿
各政令指定都市　道路事業担当課長　殿

国土交通省　道路局
国道・技術課　課長補佐
環境安全・防災課　課長補佐
参事官（自転車活用推進）付　課長補佐

自転車ネットワーク計画調整会議の設置について

自転車活用推進法（平成２８年法律第１１３号）に基づき、全国において自転車ネットワーク計画を位置付けた市町村自転車活用推進計画の策定が進んでいるところですが、現状における自転車ネットワーク計画の策定状況や、今般、一層の自転車の活用推進に向けた自転車ネットワーク整備が必要であることを鑑み、関係機関の連携による推進体制として、各都道府県において、国、地方公共団体及び都道府県警察による自転車ネットワーク計画調整会議（以下「調整会議」という。）を下記のとおり設置し、取組を進めるようお願いします。

各都道府県におかれましては、貴管内の市町村（特別区を含む。以下同じ。）に対して、この旨周知方お取り計らい願います。

なお、本内容につきましては警察庁と協議済みであることを申し添えます。

記

１　目的・役割
自転車ネットワーク計画の策定及び整備に向けて以下について、意見交換・情報共有等を行う。
・自転車ネットワーク計画の策定等に関すること。
・自転車利用・事故の状況等に関すること。
・政策や動向等に関すること。
・その他必要と認められること。

２　体制
調整会議は、都道府県ごとに設置し、以下により構成する。
・国道事務所
・都道府県
・政令指定都市
・政令指定都市以外の市町村（自転車ネットワーク計画策定済みの市町村等に呼びかけ、順次拡大）
・都道府県警察本部

調整会議の本会議に先立って準備会を開催することとする。準備会は、都道府県ごとに以下により構成する。
・国道事務所
・都道府県
・政令指定都市
・政令指定都市以外の市町村（自転車ネットワーク計画策定済みの市町村；未策定の市町村の参加は任意）
・都道府県警察本部（任意）

３　事務局
国道事務所及び都道府県

４　開催頻度
令和７年秋頃までに準備会を開催し、令和８年度以降は年１回を目途に調整会議を開催する。

５　その他
道路交通環境安全推進連絡会議等の既存の会議と併せて開催する等、効率的な運用を検討する。

自転車ネットワーク計画調整会議の設置について

事務連絡（R7.9.1）参考資料

● 自転車ネットワーク計画の更なる策定に向けて、**国と都道府県・市区町村が連携**し調整会議等を通じて、相互調整や**計画策定の働きかけ**、取組への支援等を実施する場として**都道府県ごとに自転車ネットワーク計画調整会議**の設置を推進

自転車ネットワーク調整会議

目的・役割

自転車ネットワーク**計画の策定**及び**整備**に向けて以下について意見交換・情報共有
- 自転車ネットワーク計画の策定等に関すること
- 自転車利用・事故の状況等に関すること
- 政策や動向等に関すること
- その他必要と認められること

体制　**都道府県単位**の設置
- **国道事務所**
- **都道府県、政令市**
- **市区町村**
（準備会では、自転車ネットワーク計画策定済の自治体等に呼びかけ、参加意欲のある自治体から順次拡大）
- **都道府県警察本部**（準備会への参加は任意）

※ 事務局は、国道事務所及び都道府県
※ 安推連等の既存の会議と合同開催する等、効率的な運営を検討

スケジュール

9月	**事務連絡の発出** 国道・技術課、環境・安全防災課、参事官付から各地整、都道府県・政令市あて発出（警察庁からも同時発出）
秋頃	**準備会の開催**
年内	準備会での意見等を有識者委員会や計画・データＷＧ等に反映
R8年度～	**調整会議の設立・開催** （以降は年１回を目途）

準備会の議題案

① **本省からの情報提供**
- 次期自転車活用推進計画の方向性
- 自転車ネットワークに関する施策概要
- 自転車関連施策の動向 等

② **事務局からの情報提供**
- 管内の自転車ネットワーク計画の策定状況
- 管内の自転車通行空間の整備状況・事例
- その他

③ **意見交換**

8

資料：令和7年9月1日 国交省事務連絡・参考資料

▲ 自転車ネットワーク計画調整会議の設置について

2. 自転車活用推進計画、自転車ネットワーク計画の策定状況

現状・課題

自転車通行空間の整備状況と自転車利用環境に求めるニーズ

○ **自転車ネットワーク計画の策定率は、市区町村全体で１割、DIDを有する市区町村でも2割**に留まる

［自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数］



(青字)は全市区町村に対する策定率

○ 自転車通行空間の整備延長は伸びているが、**車道混在の整備形態が多く、自転車通行空間の更なる安全性・快適性の向上が課題**

［整備形態別 自転車通行空間の整備延長］



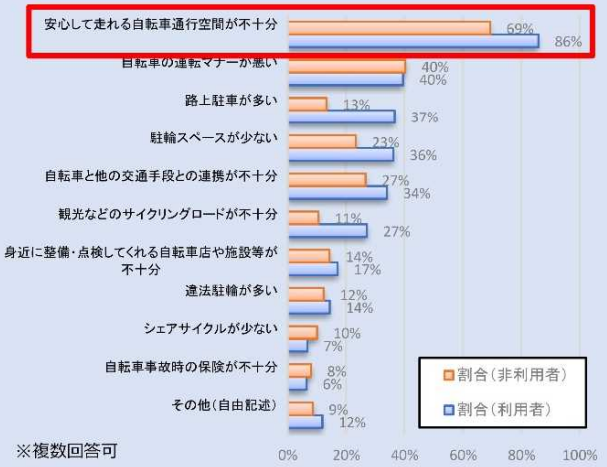






○ 自転車の活用に関する課題として、自転車利用者の約7割、非利用者の約8割以上が**「安心して走れる自転車通行空間が不十分」**と回答

［自転車の活用に関する課題についてのアンケート結果］



※複数回答可

出典：国土交通省　自転車活用の推進に関するアンケート（令和7年度）

主な強化措置

✓ **安全・快適な自転車通行空間の整備推進等**のため、**地方版計画の策定促進**に関する措置の強化や**自転車ネットワーク整備**に向けた措置を追加

- **計画策定の手引きの改定等、地方版計画の策定促進**の取組
- **国と関係者の連携体制の構築等、自転車ネットワーク計画の策定促進**の取組
- **ガイドラインの改定等、自転車ネットワーク整備**に係る取組【新規】

［自転車ネットワーク計画調整会議の設置］
（都道府県単位；R7.9～準備会設置）

○国、都道府県、市区町村、警察等で組織
○主な協議内容：
自転車ネットワーク計画の策定等に向けて意見交換・情報共有等
→ 道路管理者間の相互調整
→ 計画策定の働きかけ・支援
→ 自転車に関する取組について相互に情報共有・協力　等

［道路空間再配分による自転車通行空間の整備］
（4車線⇒2車線+自転車専用通行帯+ゴム製ポール）



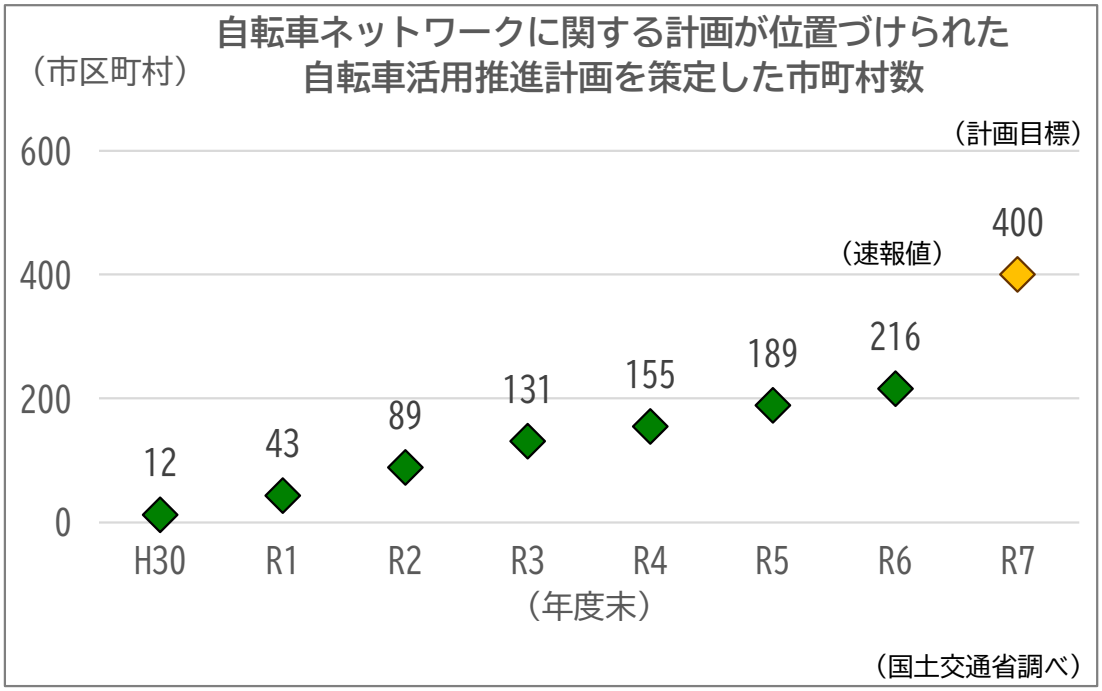
出典：国土交通省東京国道事務所　自転車通行空間ネットワーク計画調整会議　資料7（令和3年度）

防災・安全交付金における道路事業においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行うこととする。

② 子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策
　iv）自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備

＜特に重点配分を行う事業＞
自転車道、自転車専用通行帯の整備
ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備

2. 自転車活用推進計画、自転車ネットワーク計画の策定状況

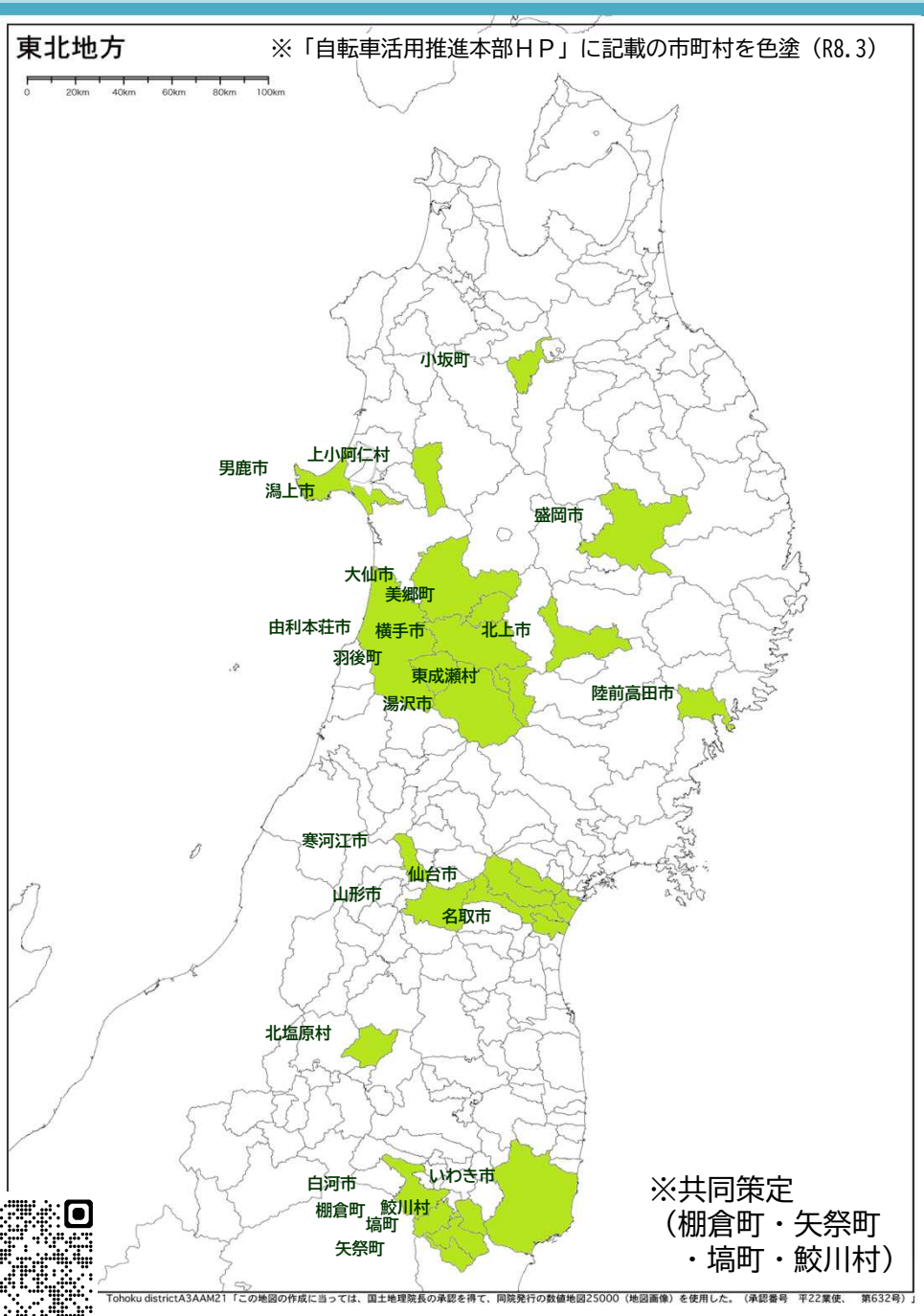


【都道府県別のネットワーク計画の策定市町村数※】（R7.3見込）

策定数	都道府県名
２４	東京
１５	大阪
１３	茨城、長野
１１	秋田
１０	北海道
9	愛知、三重、兵庫
8	千葉、広島
7	福岡
6	福島、神奈川、静岡
5	愛媛、長崎

策定数	都道府県名
4	沖縄
3	埼玉、福井
2	岩手、宮城、山形、栃木、新潟、石川、滋賀、京都、島根、徳島、大分、宮崎
1	富山、和歌山、岡山、山口、香川、高知、佐賀、熊本、鹿児島
0	青森、群馬、山梨、岐阜、奈良、鳥取

※自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画を策定した市町村数



地方創生ＨＰ（内閣官房・内閣府総合サイト）