令和７年度
青森県道路交通環境安全推進連絡会議

次　　第

日　時：令和８年３月３日(火)　１３：３０～１５：３０
場　所：青森河川国道事務所 会議室

＜議　事＞

（１）青森県内の幹線道路における事故対策の取組状況　資料－１　資料－２
- 青森県の事故発生状況
- 「事故危険箇所」、「事故ゼロプラン」の取組状況　等

（２）事故危険箇所・事故ゼロプランの見直しについて　資料－３
- 次期事故危険箇所・事故ゼロプランの選定方針

（３）生活道路の交通安全対策の取組について　資料－４
- ゾーン 30 プラスについて
- モデル地域について　等

（４）道路標識の改善について　資料－５
- 重点整備エリアにおける道路標識の整備結果

（５）ワイヤロープ設置区間における事故対策について　資料－６
- ワイヤロープ設置区間における事故発生状況
- 対策の実施状況
- 対策効果の検証　等

（６）路面標示の効率的・効果的な維持管理について　資料－７
- 効率的・効果的な維持管理に向けた取組状況

資料－１

青森県における交通安全対策の取組について

令和８年３月

■青森県内の交通安全対策の取組

1-1.「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」、生活道路の交通安全対策

- 「事故危険箇所」は社会資本整備重点計画の重点施策として、警察庁、国交省、自治体が主体となり直轄国道及び県管理道路を対象として平成15年より取り組んでいる。
- 「事故ゼロプラン」は国交省が主体となり直轄国道を対象として平成22年より取り組んでいる。
- 生活道路の交通安全対策として、ゾーン30やゾーン30プラス等の各種対策を展開中。
  ⇒それぞれの取組を協働しながら推進していくことが重要

＜幹線道路＞　【青森県における各取組の関係】　＜生活道路＞

【直轄国道】

事故ゼロプラン（国交省主体）H22～

114区間（R6年度時点）
次年度より次期区間（選定中）による取組が開始
※資料3にて説明
- 直轄国道が対象
- 箇所選定や追加にあたっては、安推連にて決定（適宜選定）
- 交差点改良やバイパス整備による抜本対策、カラー舗装や減速路面表示等による対策を実施

事故危険箇所
（警察庁、国交省、自治体が主体）H15～

R4.3指定（直轄14箇所、県管理21箇所）
次年度より次期箇所（選定中）による取組が開始
※資料3にて説明
- 直轄国道及び県管理道路が対象
- 交差点改良やバイパス整備による抜本対策、カラー舗装や減速路面表示等による対策を実施

【県管理道路】

【市町村管理道路】

ゾーン30（国交省・警察庁・自治体が主体）H23～

46箇所（R7.11時点）
- 区域（ゾーン）を定めて時速30kmの速度規制を実施
- その他の安全対策を必要に応じて組合せ、抜け道利用の抑制等を図る

通学路における合同点検等（文科省・国交省・警察庁要請）

R3 ※千葉県八街市での事故を受けた取組

ゾーン30プラス（国交省・警察庁・自治体が主体）R3～

4箇所（R3.8時点）
- 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を設置
- その他の安全対策を必要に応じて組合せ、抜け道利用の抑制等を図る

※資料4にて説明

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」（国交省・警察庁・自治体が主体）R6～

4箇所（R7.3時点）
- 「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実施する地域
- ※資料4にて説明

■青森県内の交通安全対策の取組

1-2.各取組の変遷

関係機関 / 年度	国土交通省	警察庁、国土交通省、自治体	国土交通省、自治体	警察庁	警察庁、文科省、国交省、自治体等
	事故ゼロプラン 〈H22開始〉 【全区間】 ・事故データ・要望・構造環境 【優先区間】 ・事故データ・要望・構造環境	事故危険箇所 〈H15開始〉 【顕在化している箇所】 ・死傷事故率 100件/億台km以上かつ ・重大事故率 10件/億台km以上かつ ・死亡事故率 1件/億台km以上 【潜在的に危険な箇所】 ・ETC2.0、地域、緊急的	あんしん歩行エリア〈H15開始〉 生活道路対策エリア 〈H28開始〉 ・自治体の申請により登録（市町村⇒県⇒本局へ申請） ゾーン30プラス〈R3開始〉 ・道路管理者、警察の連携による面的対策の一層の推進 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」〈R6開始〉 ・「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実施	ゾーン30 〈H23開始〉 ・地域要望、事故発生、通学路指定、高齢者・子ども・公共施設立地	・通学路交通安全プログラム〈H24開始〉 ・未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策〈R1実施〉 ・通学路における合同点検等〈R3実施〉
H22	全区間182区間、優先区間50区間				
H23	全区間1区間追加（183区間） 優先区間4区間追加(54区間)		ゾーン30		
H24					※京都府亀岡市の事故を受けた取組
H25	全区間1区間追加（184区間）				通学路の緊急合同点検
H26					
H27		「社会資本整備重点計画」(H27.9)			
H28		青森県10箇所登録 （国管理5箇所、県管理5箇所）			
H29	全区間1区間追加・8区間除外（177区間） 優先区間8区間追加・1区間除外（61区間）				
H30	全区間1区間追加（178区間） 優先区間7区間追加（68区間）				※滋賀県大津市の事故を受けた取組
R1（H31）	全区間2区間追加（180区間） 優先区間3区間追加（71区間）				未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策
R2	全区間2区間追加（182区間） 優先区間2区間追加（73区間）				
R3	最新の事故状況を踏まえて、対象箇所を見直し（優先区間：14区間、優先区間以外：99区間　合計113区間）	最新の事故状況を踏まえて、対象箇所を見直し（14箇所）	R3時点：12箇所登録済 （県市町村） ゾーン30プラス	R3時点：37箇所登録済 （県市町村）	※千葉県八街市の事故を受けた取組 通学路における合同点検等
R4					
R5	優先区間2区間追加（16区間）				
R6	優先区間2区間追加（18区間）		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」		
R7	最新の事故状況を踏まえて、対象箇所を見直し（選定中）	最新の事故状況を踏まえて、対象箇所を見直し（選定中）			

参考. 事故ゼロプランと事故危険箇所

「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」で抽出される事故危険区間の詳細

事故危険箇所（警察庁、国交省、自治体が主体）
H15指定、H21指定、H25指定、H29指定、R4指定（R4指定箇所：直轄14箇所、県管理21箇所）



国道・都道府県道（幹線道路）の特定の箇所で交通事故が集中して発生していることから、幹線道路における集中的な取り組みとして警察庁と国土交通省、自治体が合同で死傷事故率が高い箇所等を【事故危険箇所】として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携した対策を実施。

現行の事故危険箇所（令和4年3月指定）は直轄国道（国管理国道）で14箇所、県管理道路で21箇所を対象として指定。今年度が取組の最終年。令和8年度からは、次期事故危険箇所の取組が開始。

⇒今年度、最新データにより次期事故危険箇所の選定を実施。

事故ゼロプラン（国交省主体）H22開始

国土交通省

『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』は、直轄国道（国管理道路）を対象として平成22年度から開始した取り組みであり、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組の中で、死傷事故発生状況、地元指摘、道路構造上の問題がある箇所を【事故危険区間】として選定し、対策を推進。

令和3年度には、「事故危険箇所（令和4年3月指定）」との整合を図り、事故危険箇所と同様に5年ごとに見直しを行うことを青森県における基本方針として設定。

現行の事故ゼロプラン（令和4年3月指定）は直轄国道（国管理国道）を対象に、令和6年度時点で114区間が指定。今年度が取組の最終年。令和8年度から、次期事故ゼロプランの取組が開始。

⇒今年度、次期事故危険箇所と整合を図った上で、最新データにより次期事故ゼロプランの選定を実施。

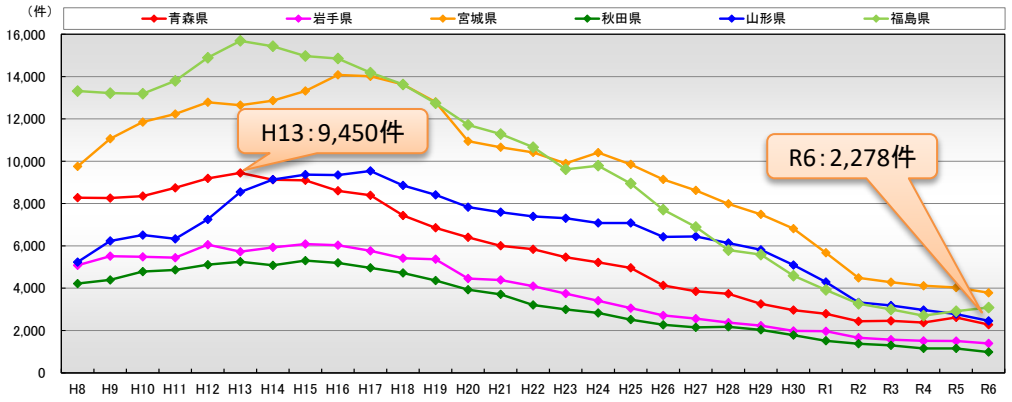
資料－２

青森県内の幹線道路における
事故対策の取組状況

令和８年３月

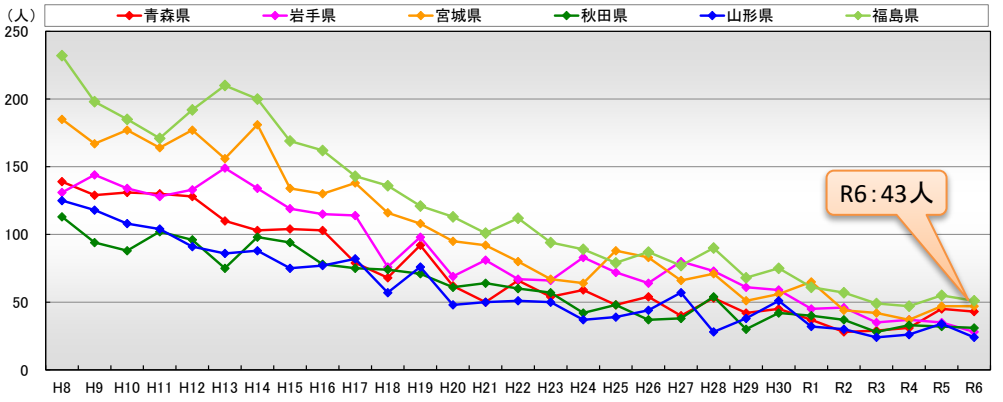
1. 青森県内の事故発生状況

- 青森県内の死傷事故件数は平成13年以降(9,450件)減少傾向にあるが、依然として年間約2,300件の死傷事故が発生。死者数は近年減少傾向にあり、令和6年は年間43人と前年より2人減少。
- 国土交通省管内(青森河川国道管内)の死傷事故件数は、事故ゼロプラン開始年(平成22年)より約61%減少(876件(平成22年)→341件(令和6年))。死者数も平成22年よりも約11%減少(9人(平成22年)→8人(令和6年))。



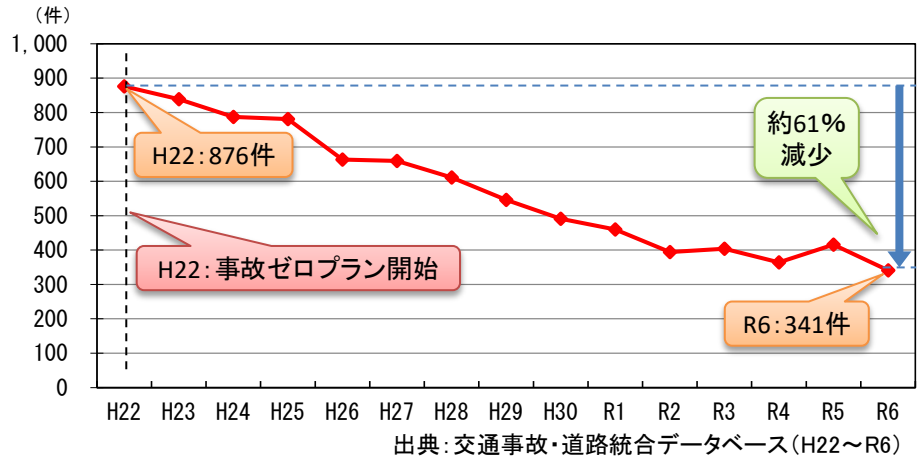
出典:交通事故統計年報(R6)

▲県内死傷事故発生件数の推移「H8-R6」



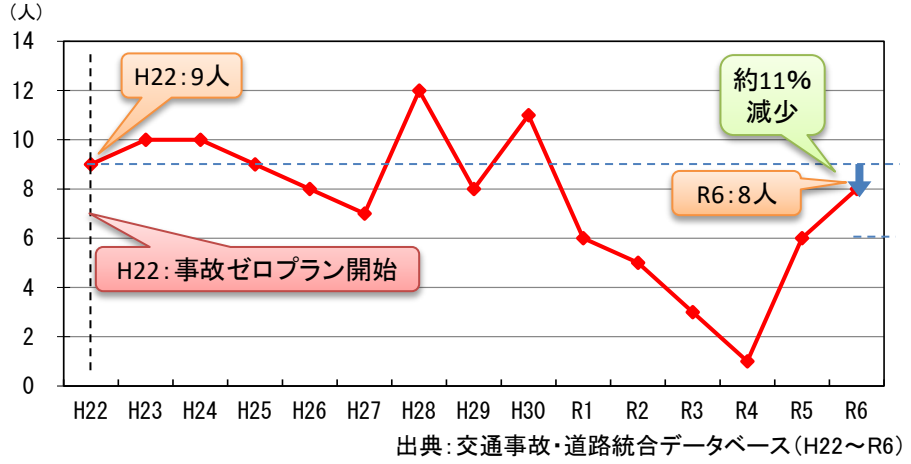
出典:交通事故統計年報(R6)

▲県内死者数の推移「H8-R6」



出典:交通事故・道路統合データベース(H22～R6)

▲青森河川国道管内死傷事故発生件数の推移「H22-R6」



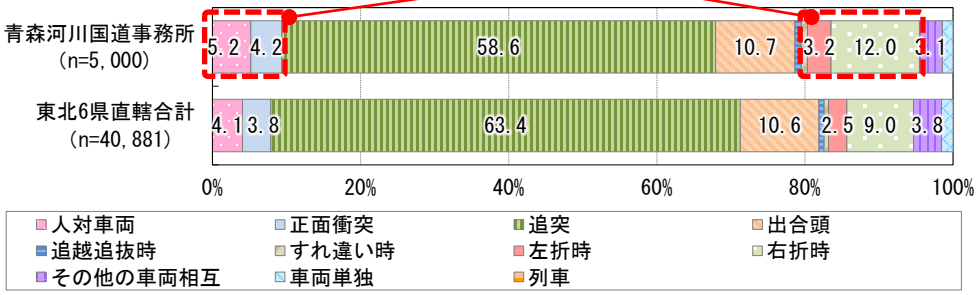
出典:交通事故・道路統合データベース(H22～R6)

▲青森河川国道管内死者数の推移「H22-R6」

1. 青森県内の事故発生状況

- 青森県内の直轄国道では、東北6県の直轄国道の平均と同様、事故類型別にみると追突事故が最も多いが、東北平均と比較して人対車両事故、正面衝突事故、右左折時事故、高齢者が被害に遭う事故の発生割合が高い傾向にある。
- 上記の事故は重大事故に占める割合が高く、被害程度が大きくなりやすい。

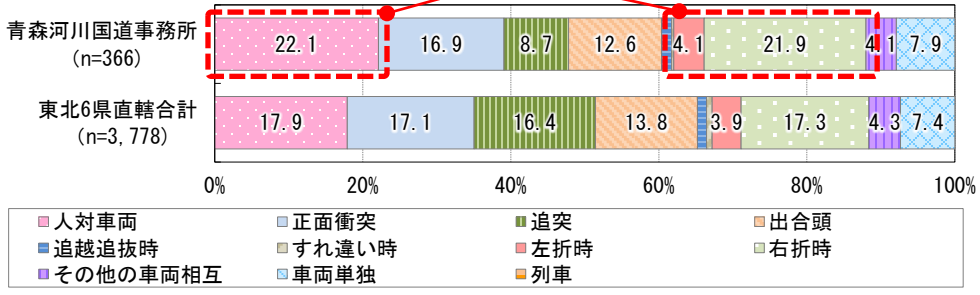
人対車両事故、正面衝突事故、右左折時事故は東北平均と比較して事故全体に占める割合が高い



資料：イタルダ事故データ(H26-R5)

▲事故類型別の死傷事故発生件数構成比「H26-R5」

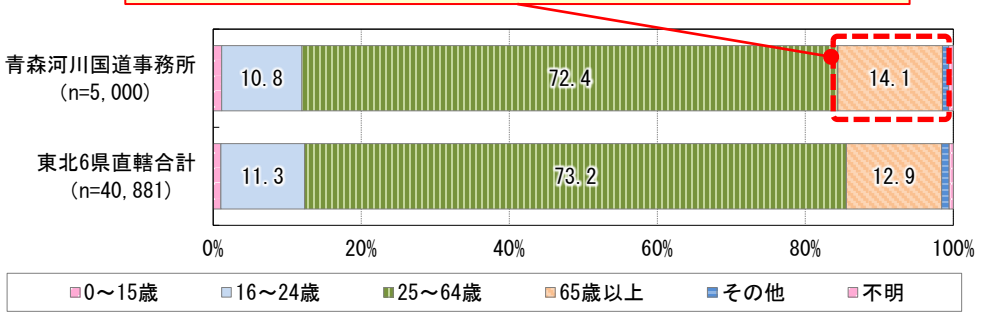
人対車両事故、右左折時事故は重大事故に占める割合が高い



資料：イタルダ事故データ(H26-R5)

▲事故類型別の重大事故※1発生件数構成比「H26-R5」

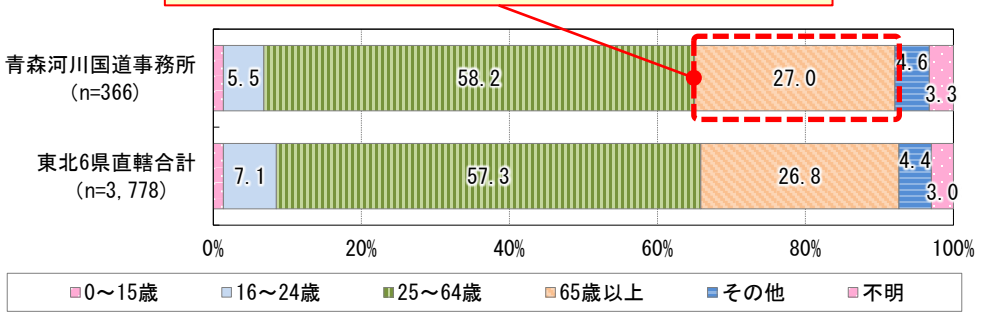
高齢者が被害に遭う事故（第2当事者が高齢者となる事故）は東北平均と比較して事故全体に占める割合が高い



資料：イタルダ事故データ(H26-R5)

▲第2当事者※2の年齢層別死傷事故発生件数構成比「H26-R5」

高齢者が被害に遭う事故（第2当事者が高齢者となる事故）は重大事故全体の約4分の1を占める



資料：イタルダ事故データ(H26-R5)

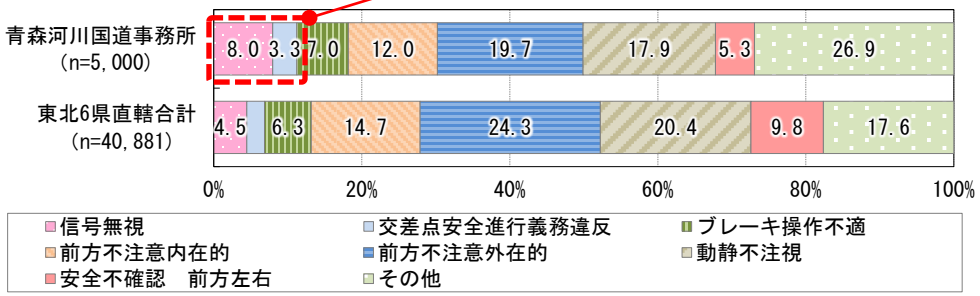
▲第2当事者※2の年齢層別重大事故発生件数構成比「H26-R5」

※1重大事故：死者又は重傷者を生じたもの
死者：事故発生後24時間以内に死亡した者　重傷者：事故によって負傷し1ヶ月（30日）以上の治療を要する者
※2第2当事者：過失（違反）がより軽い者（過失（違反）が同程度の場合にあっては、人身損傷程度がより大きい方の当事者）

1. 青森県内の事故発生状況

- 青森県内においては、東北地方の他県よりも「信号無視」「交差点安全進行義務違反」による事故の割合が高く、「右折時事故」「出合頭事故」では、法令違反「信号無視」による事故の割合が高い。
- 「右折時事故」は青森市街地や青森環状7号に集中して発生している。

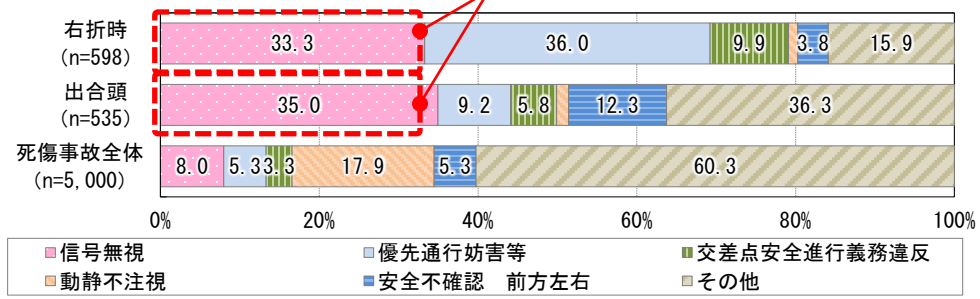
信号無視・交差点安全進行義務違反による死傷事故件数の割合が、他県と比較して事故全体に占める割合が高い



資料：イタルダ事故データ(H26-R5)

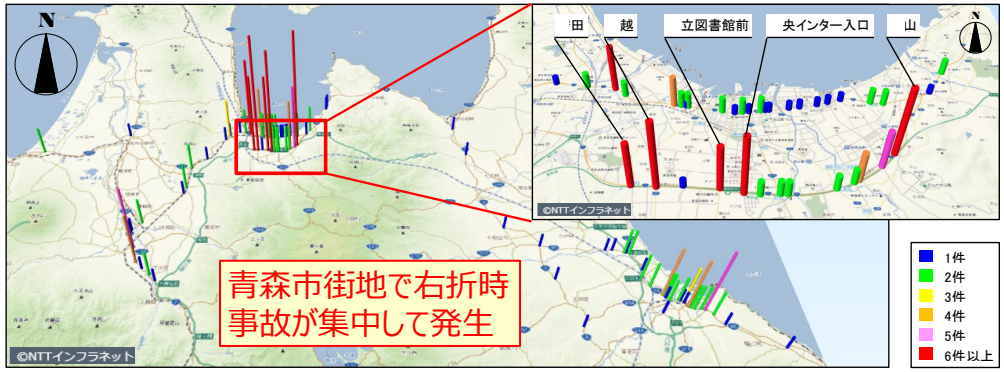
▲法令違反別の死傷事故発生件数構成比「H26-R5」

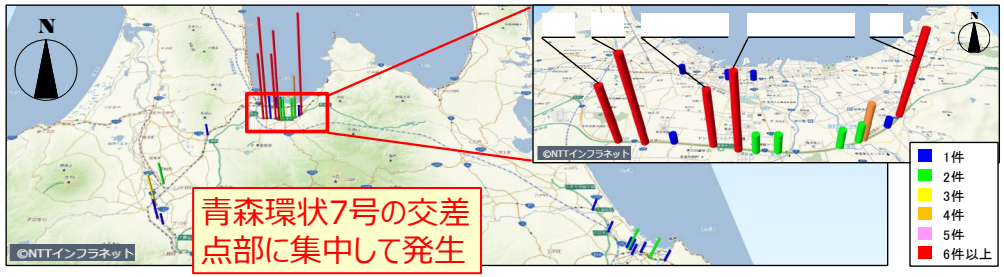
「右折時事故」「出合頭事故」の約3割が「信号無視」により発生



資料：イタルダ事故データ(H26-R5)

▲管内における法令違反別死傷事故発生件数構成比「H26-R5」
（上：右折時事故　中：出合頭事故　下：死傷事故全体）





資料：イタルダ事故データ（R2-R5）

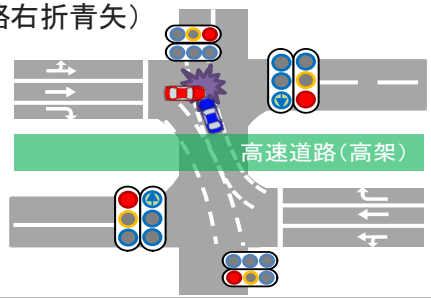
▲管内の事故発生位置
（上：右折時事故、下：右折時事故のうち信号無視による事故）

1. 青森県内の事故発生状況

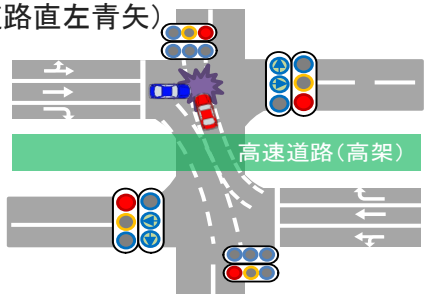
- 青森県内の環状7号内回り交差点では、信号無視に起因する交差点内事故（右折直進、出合頭）が多発している。
- 「主道路直進車両の信号無視」に起因する事故が最も多い。
  ⇒信号の変わり目に無理な交差点進入などにより発生。
- 次いで、「主道路右折車両の信号無視」に起因する事故が多い。
  ⇒主道路右折車両の信号無視は、隣接する直進車両につられて誤発進する「つられ走行」などにより発生。

環状7号内回り交差点における信号無視パターン図

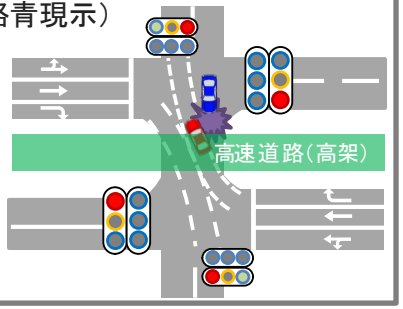
①主道路通行の直進車両による信号無視
（信号現示：主道路右折青矢）



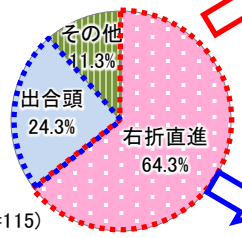
②主道路通行の右折車両による信号無視
（信号現示：主道路直左青矢）



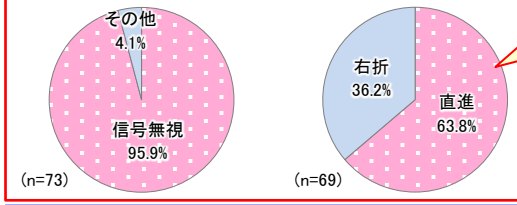
③主道路通行の右折車両による信号無視
（信号現示：従道路青現示）



【事故類型】

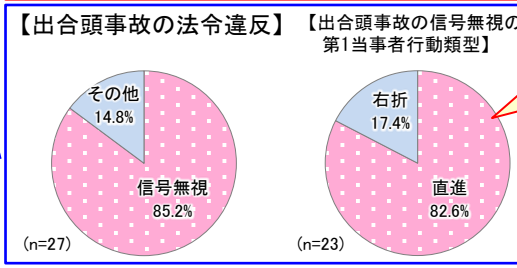


【右折直進事故の法令違反】【右折直進事故の信号無視の第1当事者行動類型】



直進：約64%
右折：約36%

【出合頭事故の法令違反】【出合頭事故の信号無視の第1当事者行動類型】



直進：約83%
右折：約17%

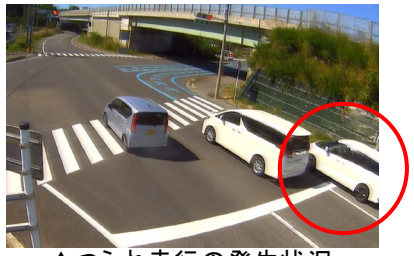
資料：イタルダ事故データ(R2-R5)

▲環状7号内回り交差点における事故発生状況

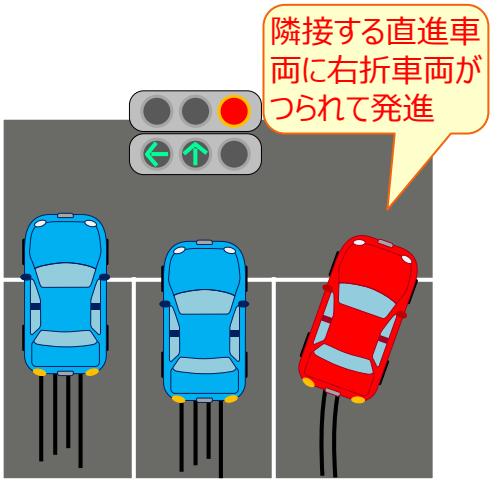


赤現示時に
交差点に進入

▲無理な交差点進入の
発生状況(安田交差点)



▲つられ走行の発生状況
（安田交差点）



▲つられ走行イメージ

1. 青森県内の事故発生状況

- 一般社団法人　日本損害保険協会の発表する、「令和6年全国事故多発交差点マップ」の「青森県の事故多発交差点」のワースト1に環7細越交差点が挙げられた。

ワースト1：環７細越交差点

交差点情報

交差点名：環７細越交差点
住所：青森市大字安田字若松72番地
交差点付近の小学校：青森市立泉川小学校
※交差点から徒歩時間の最も短い小学校を掲載。



※画像がうまく表示されない場合は、右の更新ボタンを押してください。 更新

当該交差点の特徴・状況

差路数		・四差路
道路の幅員		・主道路の車線数が多い
カーブ・勾配の有無		・カーブ、勾配ともない
信号の有無		・信号あり
交通規制		・一方通行
障害物		・障害物なし
交通量	自動車	・朝夕の通勤時間帯に渋滞している ・土日・休日に渋滞している
	自転車・人	・自転車・人の流れは多くない

事故情報

事故種別

人身事故件数	内訳		
	死亡事故件数	重傷事故件数	軽傷事故件数
11件	0件	1件	10件

事故類型

事故類型			人身事故件数	合計
人対車両	横断中		0件	0件
	その他		0件	
車両相互	正面衝突		0件	11件
	追突		1件	
	出会い頭衝突		0件	
	左折時衝突		1件	
	右折時衝突	右折直進	9件	
		上記以外	0件	
	その他		0件	
車両単独	車両単独		0件	0件

この交差点における事故の主な要因とその予防方策

【事故要因】

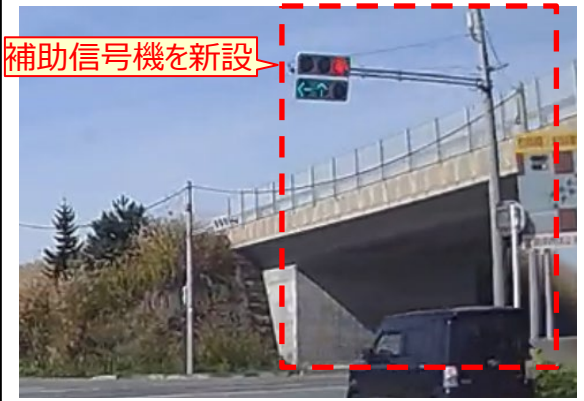
信号無視の違反による右折直進の事故が多発している。

【予防方策】

信号機の灯火に従って運転する。

出典：一般社団法人　日本損害保険協会　HP

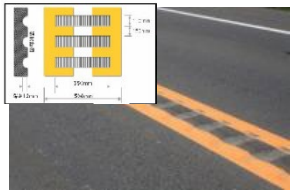




▲環状7号細越交差点 現地写真

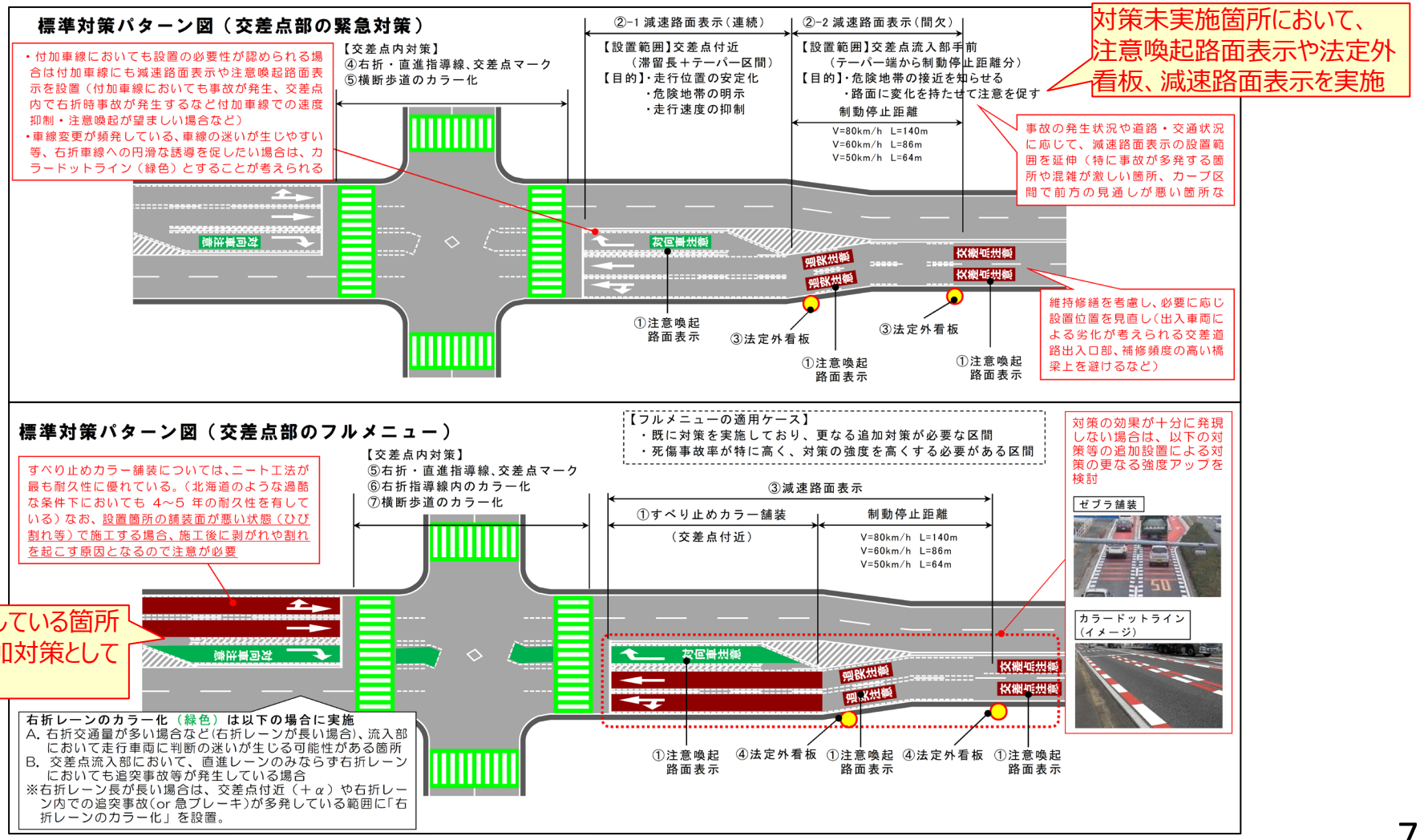
2. 青森県内の幹線道路における事故対策の取組状況

- 青森県内の事故発生状況やその特徴を踏まえ、以下に示す考え方に基づき交通安全対策を推進中。

箇所・区間		特徴的事故	対策の方向性 （赤字：1種系、青字：2種系）	対策例
管内共通	主として、交差点手前、渋滞慢性化区間、沿道出入り箇所（ロードサイド施設が多数立地）等	■追突事故 ・管内事故の約6割	■交通流が停滞しやすい場所における注意喚起対策 ・滑り止めカラー舗装 等 ・注意喚起路面表示、注意喚起看板 等	  
市街地部	＜国道4号・7号＞ 青森市街地 青森環状道路 ＜国道45号・104号＞ 八戸市街地	■交差点関連事故（出合頭、右左折） ・管内の交差点及び交差点付近の事故が増加傾向 ・交差点密度の高いエリアで多発 ・右折時は信号無視や優先通行妨害、出合頭は信号無視や安全不確認の法令違反に起因して発生	■事故多発交差点における発生頻度の高い事故類型に対応した対策 ・交差点内回り処理、右左折レーン設置・延伸、右左折ポケット設置、右折レーンセパレート化 等 ・右折指導線内カラー化、右折指導線、減速路面表示、注意喚起路面表示 等	  
		■人対車両事故 ・死亡事故の3割を占める ・死亡事故の6割が夜間に発生 ・第1当事者が高齢者となる死傷事故が約2割発生	■歩行者・自転車事故多発箇所の実態を考慮した事故対策 ・交差点コンパクト化、地下横断歩道の設置、2段階横断施設の整備、歩道新設・拡幅 ・横断歩道カラー化、乱横断防止柵、道路照明灯設置、自転車走行箇所の明示 等	  
山間部	＜国道4号＞ 十和田市部 ＜国道7号＞ 秋田県境	■山間部における事故 ・正面衝突、車両単独等の重大事故 ・カーブや勾配区間における事故 ・凍結・積雪路面状態での事故 ・ハンドル・ブレーキ操作ミス	■注意喚起、車線逸脱防止対策 ・ランブルストリップス 等 ・注意喚起路面標示、視線誘導標 等 ■降雪対策（スリップ事故対策） ・グルーピング舗装等の凍結抑制舗装	  （伸縮式の視線誘導標） 
管内共通		■高齢ドライバー事故 ・高齢化の進行に伴いシェア拡大	※上記の各対策に関連して、高齢者の身体特性（反応時間やブレーキ操作の遅れなど）を考慮した対策内容を検討（路面表示文字の強調、信号機の大型化、LED型注意喚起看板等）	   

2. 青森県内の幹線道路における事故対策の取組状況

- カラー塗装は、注意喚起及びすべり止め効果を発揮し、事故対策として効果的である一方、冬期除雪等により剥離し、維持管理にコストがかかるため、対策実施においてはメリハリのある施工が求められる。
- これまでの対策実施による事故削減効果を検証した上で対策パターンを整理し、事故対策施工マニュアル（案）としてとりまとめている。



▲青森河川国道管内における対策パターンの整理

3. 広報によるソフト対策推進

- 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ことが重要。

  ⇒パンフレットの配布やポスター掲示、信号遵守を促すための動画の作成及びSNS投稿（令和8年3月中）等を実施。

記者発表やパンフレットによる情報発信

【信号遵守を促すことを広報するためのパンフレット】



青森河川国道事務所・青森市役所にてパンフレット配布・ポスター掲示中
今後、自動車教習所等でも配布・掲示予定

交通事故対策等の周知啓発動画の作成

【信号遵守を促すための動画イメージ】





青森河川国道事務所公式Xにて投稿

SNSを活用した広報例

【青森河川国道事務所公式X】



約9,000のフォロワーに向け効果的に周知

3. 広報によるソフト対策推進

- 特に路面表示や法定外看板などの注意喚起を目的とする交通安全対策は、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

▲他県における事故対策の考え方を周知するポスターイメージ



道の駅における掲示事例



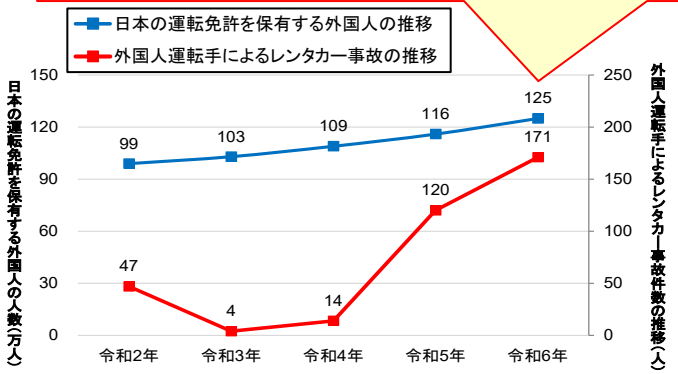
警察署における掲示事例

▲ 他県における事故対策に関する広報資料の掲示事例

3. 広報によるソフト対策推進

- 訪日外国人旅行者の増加により、近年観光目的の訪日外国人ドライバーによる事故が全国的に増加傾向である。
- 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。

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



資料：令和7年度版 交通白書

▲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

日本の交通ルールや車両走行位置の相違等について、周知ポスターを作成予定

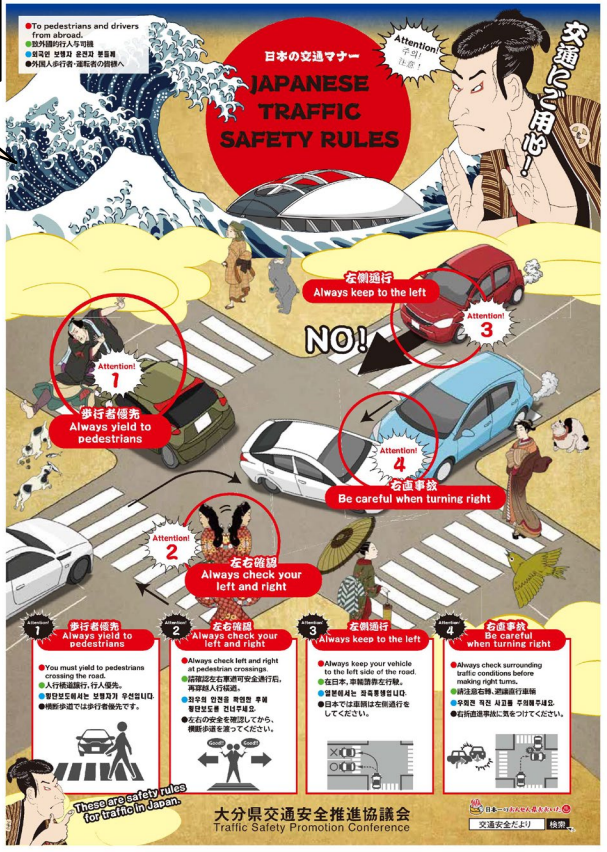
外国人旅行者等に事故や渋滞などの情報を英語で提供



▲訪日外国人に対する広報啓発動画
・パンフレット（警察庁）



▲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）



▲外国人に向けた交通ルール周知
啓発チラシの例（大分県）

4. 事故危険箇所の取組

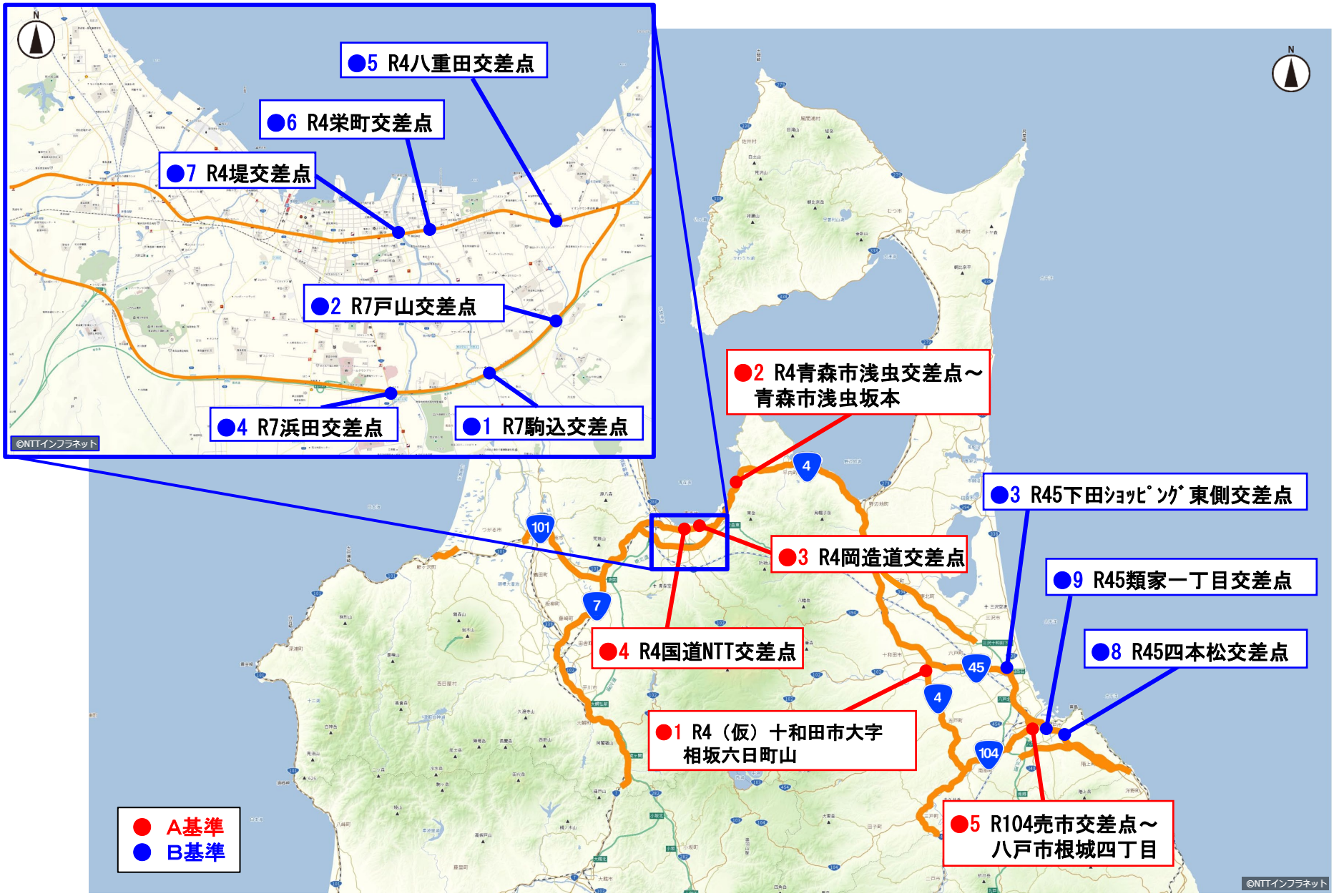
4-1.事故危険箇所について

- 「事故危険箇所」は社会資本整備重点整備計画の重点施策として、警察庁、国交省、自治体が主体となり直轄国道及び県管理道路を対象として平成15年より取り組んでいる。
- 令和3年度に、新たな事故危険箇所として直轄14箇所、青森県管理道路21箇所の計35箇所を指定。
  ※直轄14箇所は、事故ゼロプラン（優先区間）に含む。
- 令和8年度からは、次期事故危険箇所の取組を進めることになるため、今年度、最新データにより次期事故危険箇所の選定を実施。（本会議にて、次期箇所案を提示）

【直轄国道】	【青森県管理道路】
事故危険箇所（警察庁・国交省・自治体が主体）H15～	
・直轄国道及び県管理道路が対象 ※R4.3指定箇所：直轄14箇所、県管理21箇所 ・登録箇所については概ね5年で見直しし、その都度抽出基準に基づき選定 ・今年度、抽出基準の見直しを行い、最新データにより次期事故危険箇所の選定を実施	

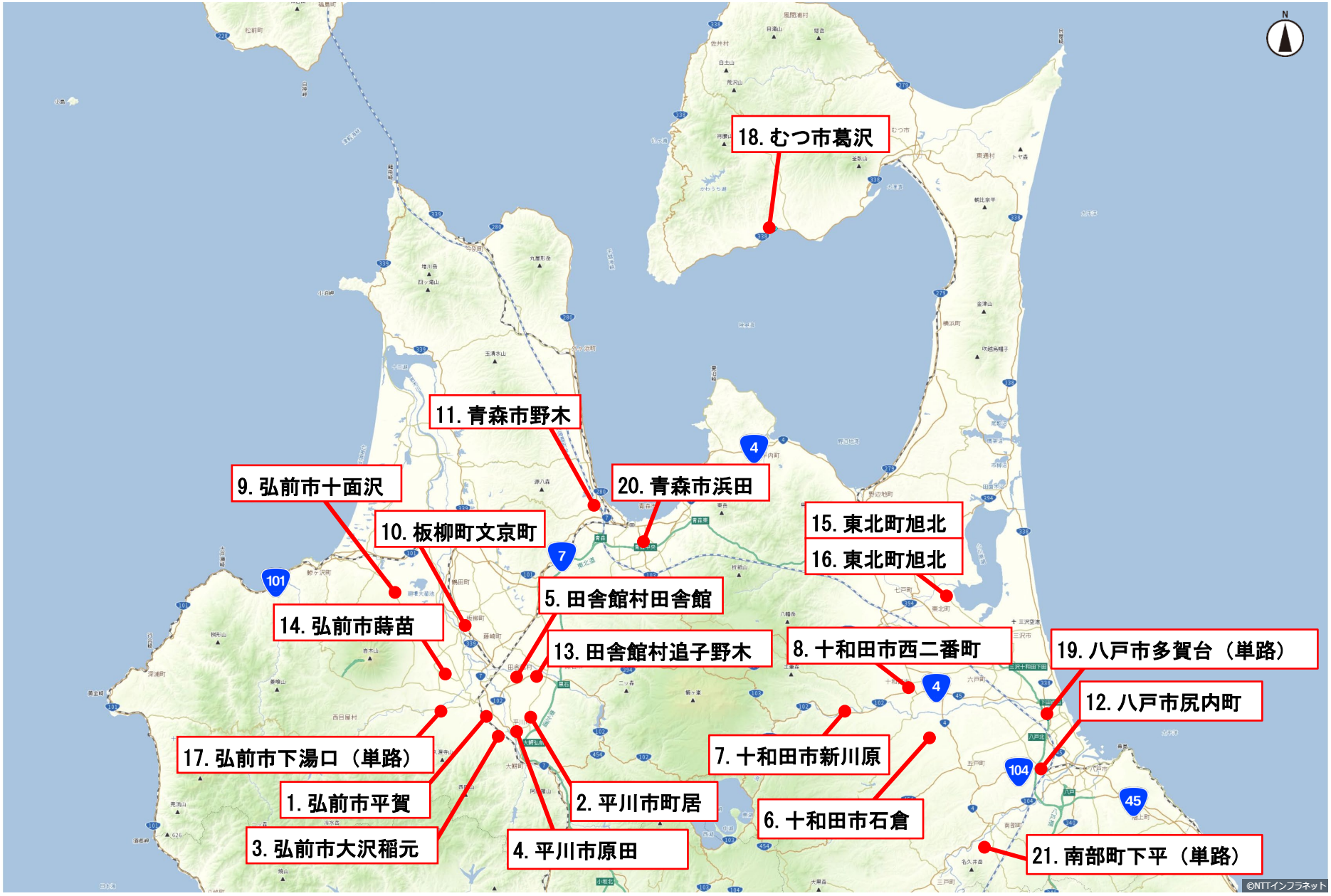
4. 事故危険箇所の取組

【令和3年度事故危険箇所登録箇所（A・B基準）／直轄国道】



4. 事故危険箇所の取組

【令和3年度事故危険箇所登録箇所（A基準）／青森県管理道路】



4-2.事故危険箇所の取組状況

- 直轄国道における事故危険箇所の取組状況は以下のとおりであり、全ての箇所が対策済となっている。
  ・対策済(効果検証中):14箇所

▼ 事故危険箇所(直轄国道) 対策実施状況

イタルダ区間番号	路線番号	キロ程		事故危険箇所		事故ゼロプランNo.		主要渋滞箇所	対策実施状況	箇所名	対策完了年度	死傷事故発生状況(R2-R5)	
		自	至	H28	R3	全区間	優先区間					件数	事故率
02-K002150-000	7	478.243	-		B	68	10		対策済(効果検証中)	戸山交差点	R6	17	1004.3
02-K003302-000	7	474.438	-		B	63	8	●	対策済(効果検証中)	浜田交差点	R5	17	538.3
02-K003266-000	45	424.541	-	A	B	93	13	●	対策済(効果検証中)	下田ショッピング東側交差点	R3	7	507.0
02-K003240-000	45	407.122	-		B	76	11	●	対策済(効果検証中)	四本松交差点	R7	18	437.1
02-K003308-000	4	733.412	-		B	17	3		対策済(効果検証中)	八重田交差点	R6	10	306.7
02-K003245-000	45	409.642	-		B	80	12	●	対策済(効果検証中)	類家一丁目交差点	R7	12	283.1
02-K002115-000	4	736.880	-		A	24	7	●	対策済(効果検証中)	国道NTT交差点	R6	9	185.2
02-K003516-000	7	476.570	-	B	B	65	9	●	対策済(効果検証中)	駒込交差点	R6	4	172.2
02-T062266-000	104	2.622	2.791		A	105	14	●	対策済(効果検証中)	八戸市根城四丁目(売市交差点)～八戸市根城四丁目	R5	6	166.2
02-K002142-000	4	735.940	-		B	22	6	●	対策済(効果検証中)	堤交差点	R6	8	164.6
02-K003320-000	4	735.294	-		B	21	5	●	対策済(効果検証中)	栄町交差点	R6	6	123.5
02-K060118-000	4	661.290	-		A	4	1		対策済(効果検証中)	(仮)十和田市大字相坂六日町山交差点	R5	1	86.2
02-K003311-000	4	734.730	-		A	19	4	●	対策済(効果検証中)	岡造道交差点	R7	2	53.0
02-T000168-100	4	722.883	723.049		A	13,14	2		対策済(効果検証中)	青森市浅虫坂本～青森市浅虫坂本	R5	0	0.0

4. 事故危険箇所の取組

4-2.事故危険箇所の取組状況

- 青森県管理道路における事故危険箇所の取組状況は以下のとおり。
  ・対策完了：13箇所
  ・対策不要：8箇所

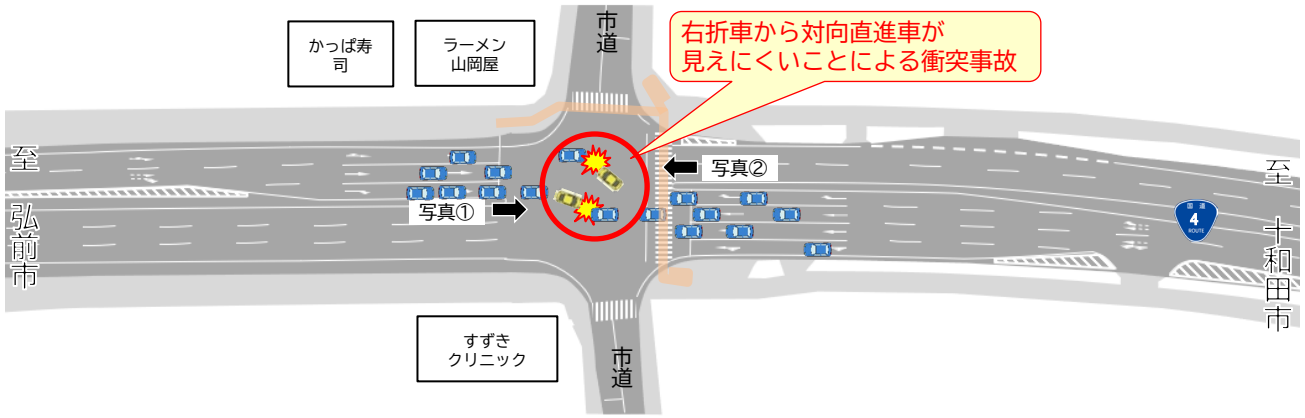
▼ 事故危険箇所（青森県管理道路） 対策実施状況

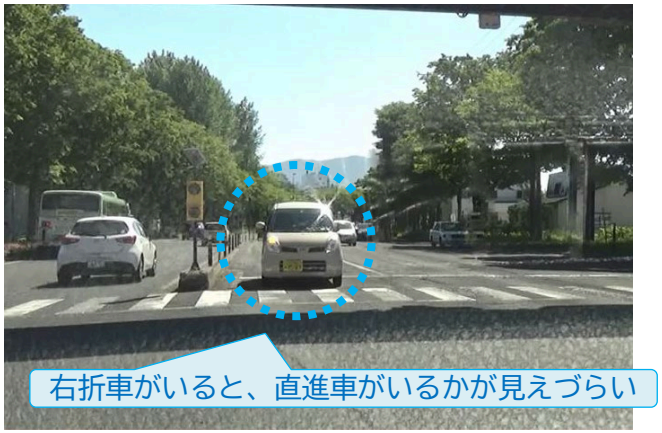
イタルダ区間番号	路線番号	キロ程		事故危険箇所	対策実施状況	箇所名	対策完了年度	死傷事故発生状況（R2-R5）		備考
		自	至					件数	事故率	
02-K000078-000	260	6428	0	A	対策完了	弘前市平賀	R7	1	50.8	
02-K000137-000	282	15105	0	A	対策完了	平川市町居	R7	0	0.0	
02-K000171-000	127	1079	0	A	対策完了	弘前市大沢稲元	R6	1	121.7	交差点改良（市事業）
02-K000176-000	13	1164	0	A	対策不要	平川市原田		0	0.0	
02-K000519-000	268	5348	0	A	対策不要	田舎館村田舎館		0	0.0	
02-K001011-000	145	14026	0	A	対策完了	十和田市石倉	R5	1	591.0	センターラインの引き直し
02-K001205-000	102	60683	0	A	対策不要	十和田市新川原		0	0.0	警察協議の上、対策不要と判断（直近事故未発生）
02-K001241-000	102	71097	0	A	対策不要	十和田市西二番町		0	0.0	警察協議の上、対策不要と判断（直近事故未発生）
02-K001480-000	31	20745	0	A	対策不要	弘前市十面沢		0	0.0	
02-K001488-000	339	2265	0	A	対策完了	板柳町文京町	不明	0	0.0	ストップマークの設置（警察が実施）
02-K002248-000	280	2155	0	A	対策完了	青森市野木		1	56.7	
02-K003186-000	454	4240	0	A	対策完了	八戸市尻内町	R3	1	304.4	ガードレール及び縁石の設置
02-K050082-000	102	8410	0	A	対策不要	田舎館村追子野木		0	0.0	
02-K050211-000	41	4489	0	A	対策不要	弘前市蒔苗		0	0.0	
02-K060255-000	8	999999	0	A	対策完了	東北町旭北	R3	1	82.6	ドット線の設置
02-K060441-000	8	999999	0	A	対策完了	東北町旭北	R3	0	0.0	ドット線の設置
02-T003229-000	129	9951	10307	A	対策不要	弘前市下湯口		0	0.0	
02-T003345-000	338	86987	87345	A	対策完了	むつ市葛沢	R7	0	0.0	
02-T005260-000	8	10556	11165	A	対策完了	八戸市多賀台	R7	7	89.0	
02-T061395-000	103	2594	2692	A	対策完了	青森市浜田	R7	2	59.7	
02-T065731-000	134	17243	17768	A	対策完了	南部町下平	R2	2	85.3	交差点改良

4-3.事故危険箇所の取組事例（国道4号岡造道交差点）

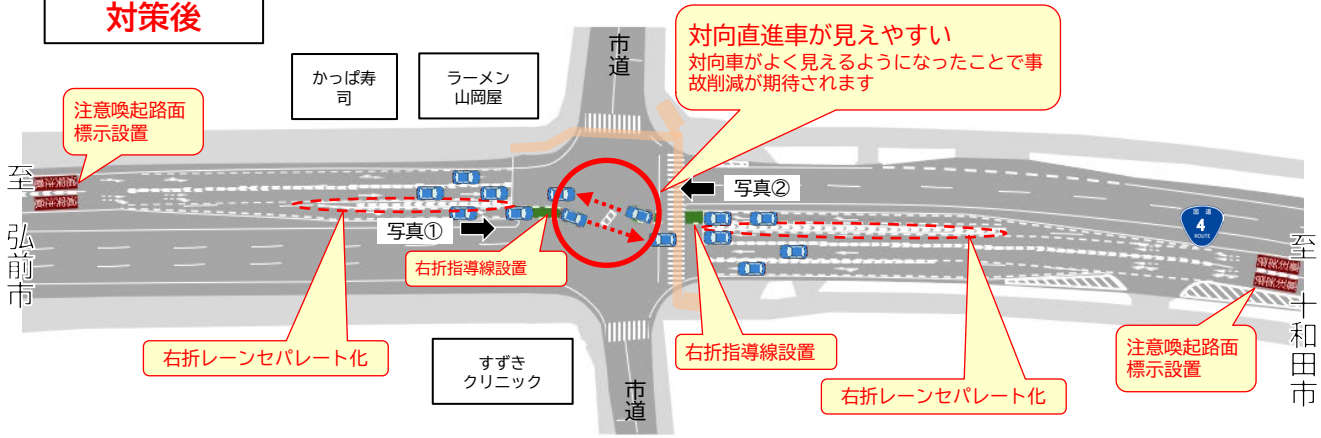
- 国道4号岡造道交差点では、国道から従道路への右折時に対向直進車を視認しにくいことから、右折車と直進車が衝突する事故が発生していることを踏まえ、右折車線のセパレート化による交差点改良を実施。

対策前





対策後

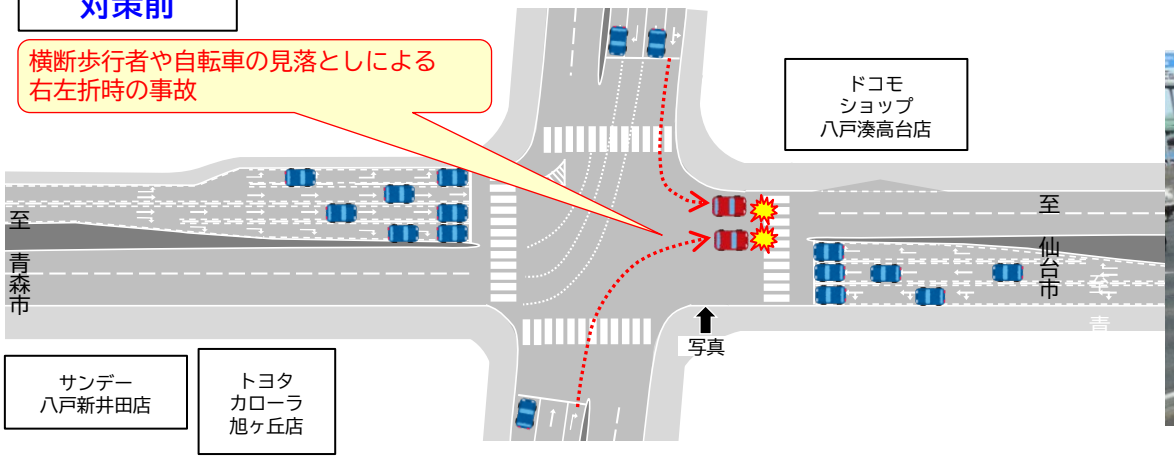




4-3.事故危険箇所の取組事例（国道45号四本松交差点）

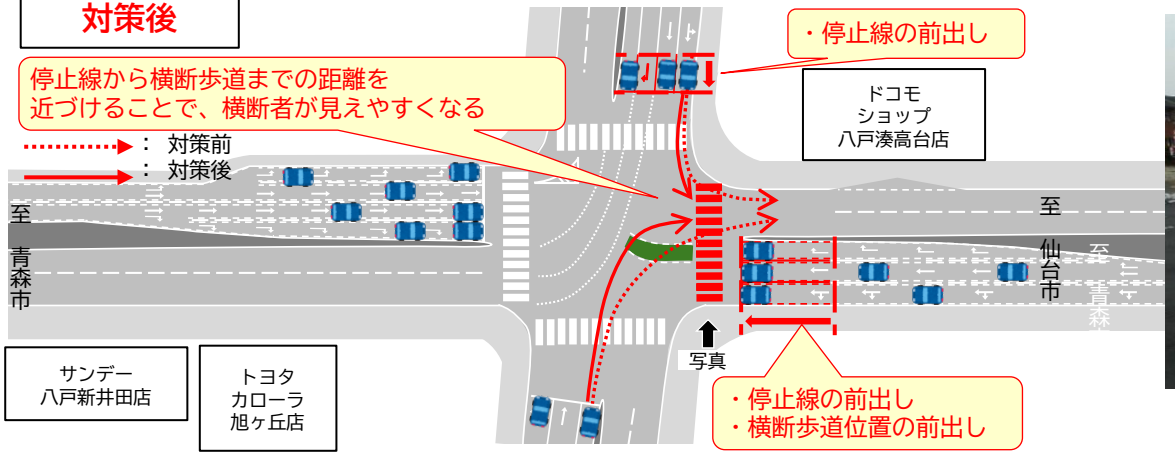
- 国道45号四本松交差点では、横断歩道が交差点から離れており、横断歩行者や自転車の見落としや交差点内における導線の錯綜を誘発しやすいことから、右左折事故が発生していることを踏まえ、交差点のコンパクト化を実施。

対策前





対策後

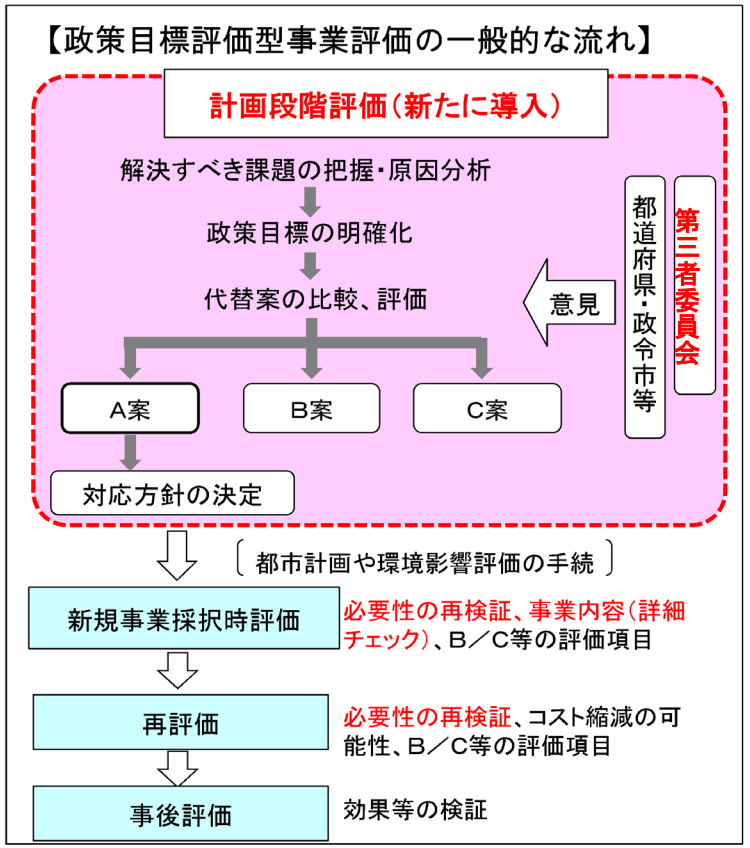




5. 事故ゼロプランの取組

5-1.事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）

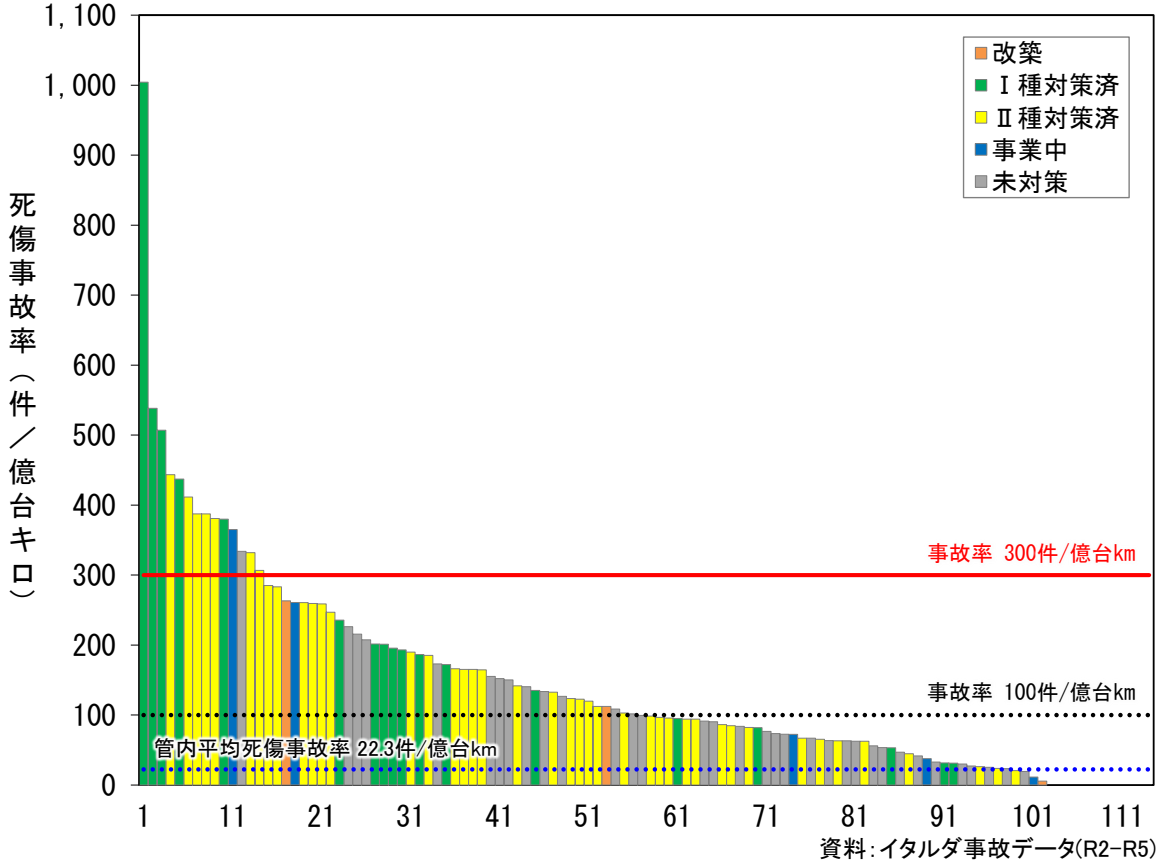
- 国土交通省では、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上を図るため、平成22年度より新規事業採択時評価よりも前の段階で、事業の必要性や代替案を含めた事業内容等を具体的な評価項目を定めて評価する計画段階評価を導入。
- 交通安全事業においては、データや地域の声等に基づき、事故の危険性の高い区間を明確にし、集中的・重点的に悲惨な交通事故の撲滅に向け取り組む“事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）”を平成22年度より推進している。





5-3.事故ゼロプラン選定区間（R3年度選定）の取組状況

- 事故ゼロプランの進捗状況は以下のとおり。
  - ・対策済区間68区間（60%）
  - ・事業中5区間（4%）
  - ・未対策区間41区間（36%）
- 全区間の約64%が対策済または事業中。

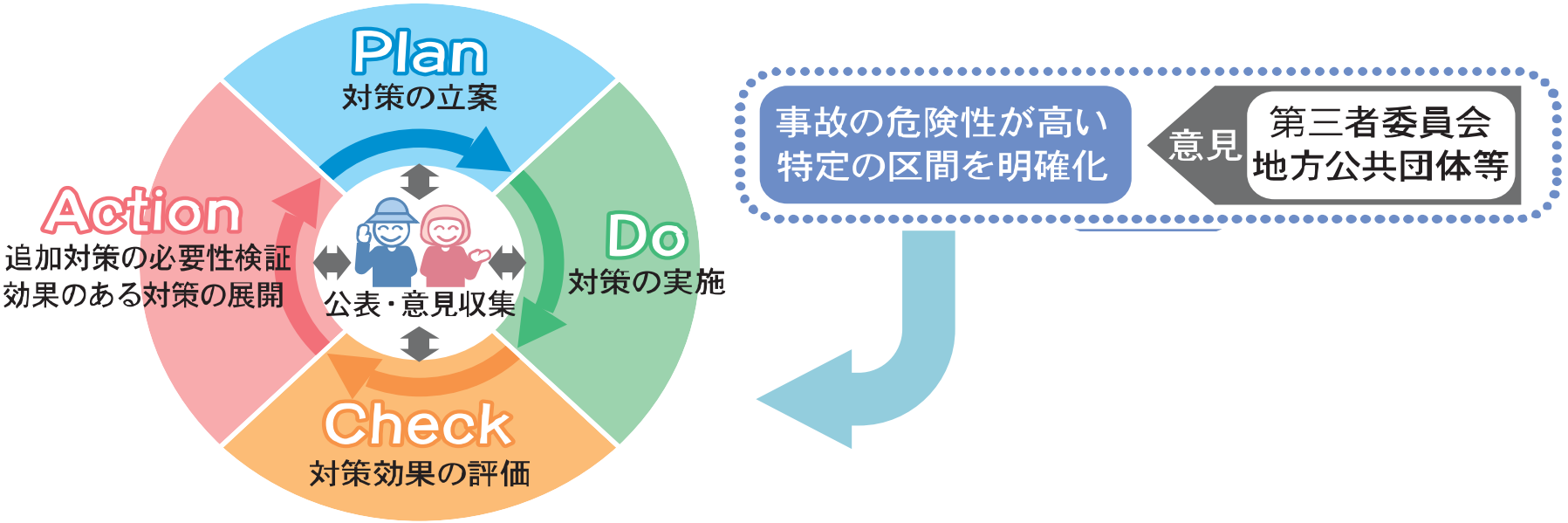


▲優先度明示曲線（事故ゼロプラン全区間）

5-4.事故ゼロプランの進め方

- マネジメントサイクルに基づき、効率的・効果的な交通安全対策を実施。
- 事故ゼロプランはブラッシュアップを続け、よりよいものをめざして更新。
  - P：事故データや地元からの意見を元に「事故危険区間リスト」を作成。
  - D：事故原因に即した効果の高い対策を実施。
  - C：事業完了後に事故データを活用した事業効果の分析・評価を実施。
  - A：必要に応じて追加対策等を実施。

⇒次年度より、事故危険箇所、事故ゼロプランともに次期計画が開始（本会議にて、次期箇所案を提示）



▲ PDCAのマネジメント

資料－３

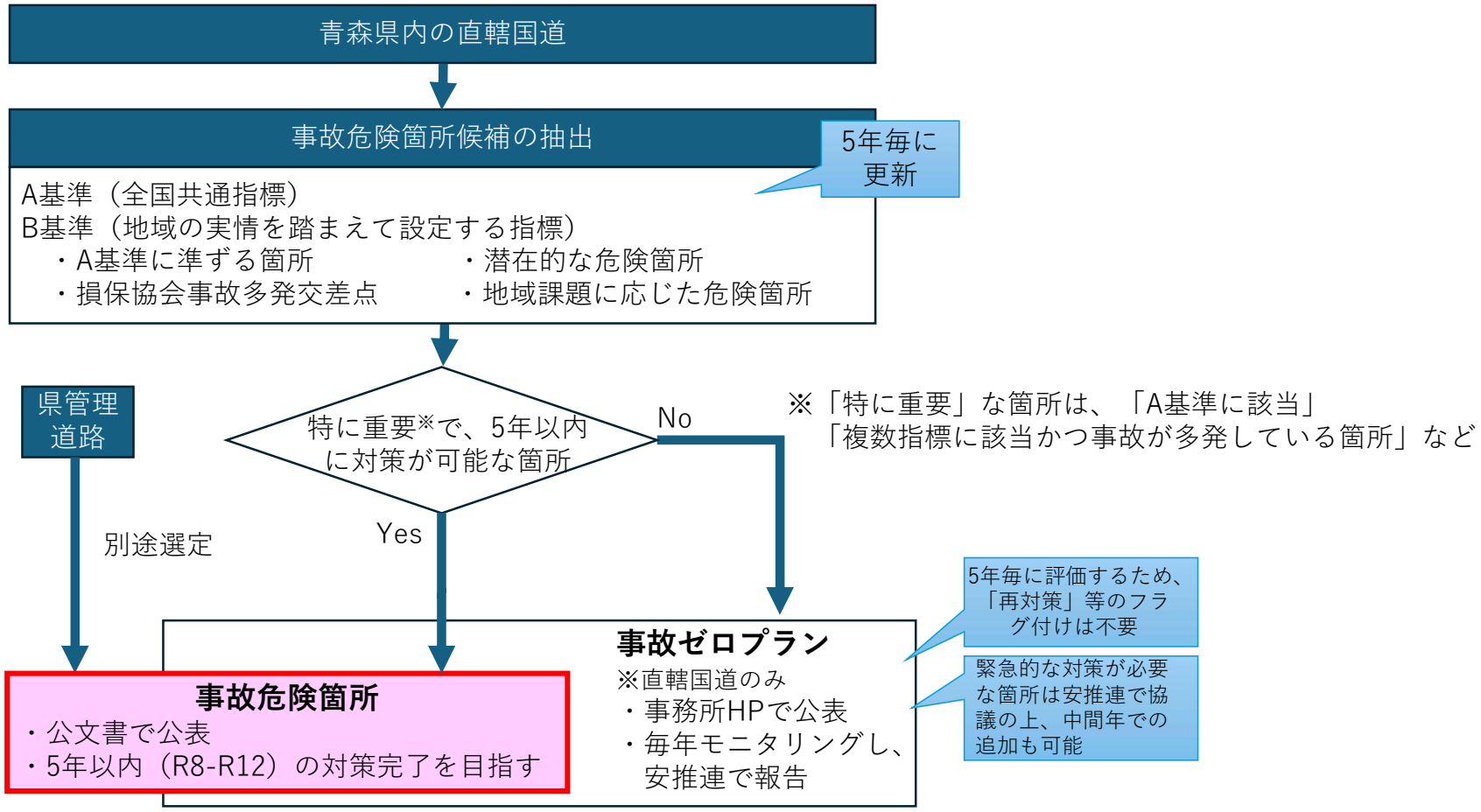
事故危険箇所・事故ゼロプランの見直しについて

令和８年３月

1. 事故危険箇所と事故危険区間の見直し

1-1.事故危険箇所と事故ゼロプランの選定フロー

- 最新の事故データや地域の実情を踏まえ、事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所候補として抽出。
- 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年以内に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（県管理道路は別途で選定）。
- 事故ゼロプランは、事故危険箇所（直轄国道分）に加え、事故危険箇所以外の事故危険箇所候補も位置づける。
  ※事故ゼロプランは直轄国道のみを対象とする（現行より継続）
- 事故危険箇所候補の抽出指標は、昨今の社会情勢等を踏まえ、前回選定時から見直しを図る。（次頁以降に示す）



▲事故危険箇所および事故ゼロプランの選定フロー（案）

2. 事故危険箇所と事故危険区間の見直し

2-2.事故危険箇所の抽出指標

- 顕在的な危険箇所を抽出するため、前回の事故危険箇所選定時に用いた「事故データ（死傷事故率、重大事故率等）」「損保協会事故多発箇所」の指標に加え、昨今の社会情勢及び地域特有の課題を踏まえた指標として「歩行者・自転車事故」、「冬期事故」を設定。

【歩行者・自転車事故】

歩行中では高齢者の事故も比較的多い
⇒全国的に高齢者の交通安全対策を推進中

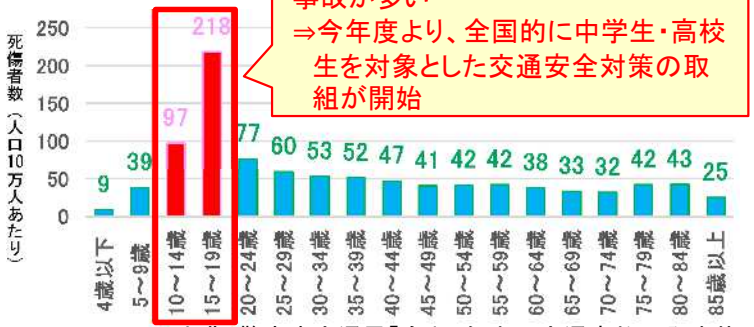
歩行中では小学生の事故が多い
⇒全国的に小学生の通学路対策を推進中



出典：警察庁交通局「令和6年中の交通事故の発生状況」

▲歩行中における年代別死傷者数
（人口10万人あたり／令和6年）

自転車乗車中では中学生・高校生の事故が多い
⇒今年度より、全国的に中学生・高校生を対象とした交通安全対策の取組が開始

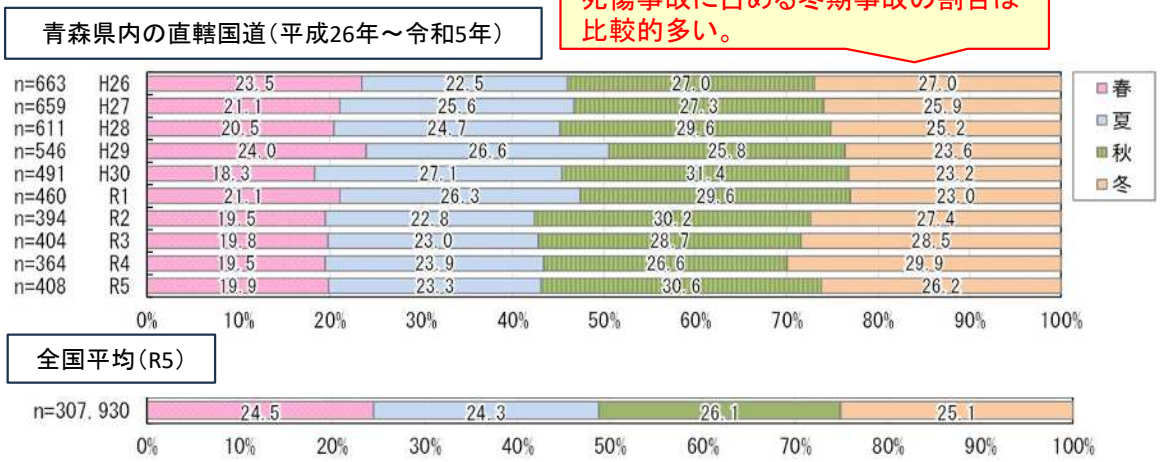


出典：警察庁交通局「令和6年中の交通事故の発生状況」

▲自転車乗車中における年代別死傷者数
（人口10万人あたり／令和6年）

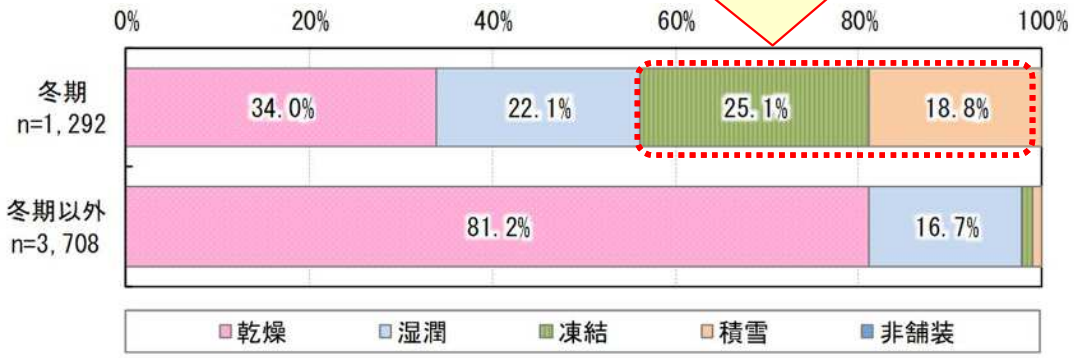
【冬期事故】

死傷事故に占める冬期事故の割合は比較的多い。



▲ 季節別の死傷事故発生件数構成比

冬期における凍結・積雪路面の事故は約4割を占める



▲青森県内の直轄国道における季節別・路面状態別の事故発生件数構成比（平成26年-令和5年）

2. 事故危険箇所と事故危険区間の見直し

2-2.事故危険箇所の抽出指標

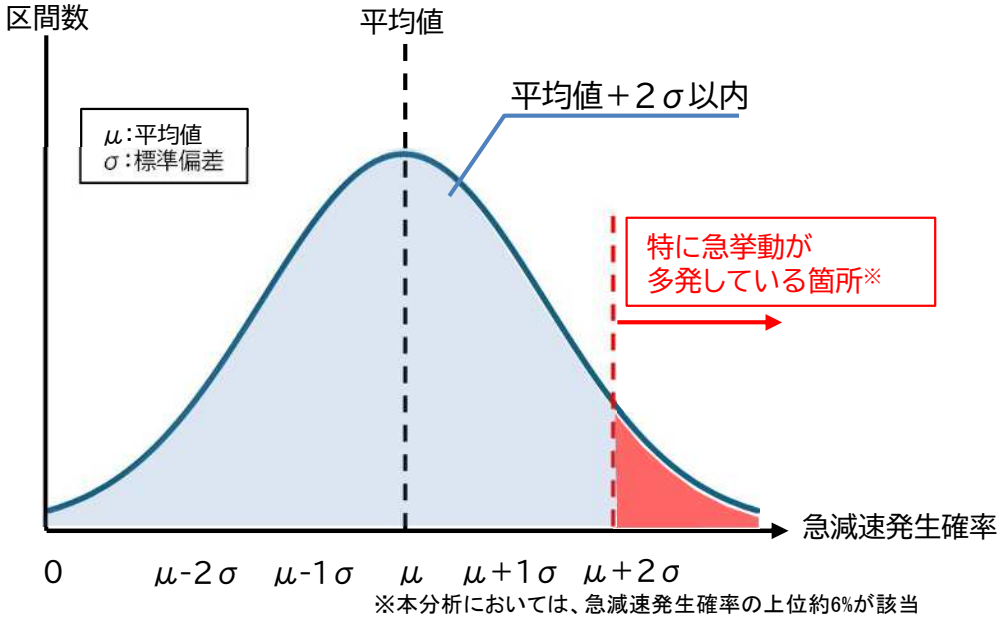
- 潜在的な危険箇所を抽出するため、前回の事故危険箇所選定時に用いた「急挙動の多発箇所」の指標に加え、道路利用者から危険性が指摘されている箇所を抽出する指標として「利用者要望箇所(WEBヒヤリ・ハット調査による指摘箇所・地元要望)」を設定した。

【急挙動の多発箇所】

＜目的＞
・青森県内の直轄国道において、事故につながる危険性があるヒヤリ・ハット事象の多発箇所を把握する。

＜分析手法＞
・ETC2.0プローブデータの急挙動(前後加速度)データを用いて集計
(集計期間:令和6年4月～令和7年3月)

＜抽出指標の考え方＞
・集計単位(DRM)毎に、急挙動(前後加速度)の発生件数を集計
・特に急挙動が多発している箇所(平均値＋2σ以上)を抽出する。



※本分析においては、急減速発生確率の上位約6%が該当

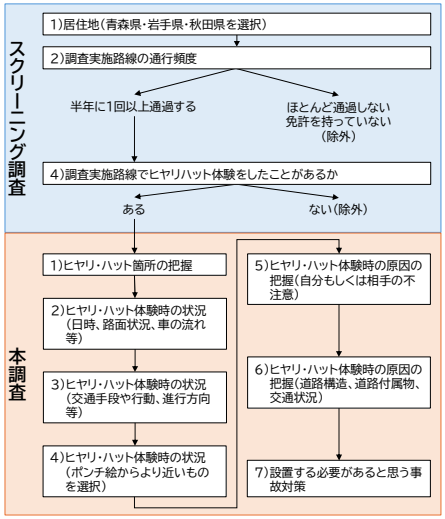
▲特に急挙動が多発している箇所の抽出イメージ

【利用者要望箇所】

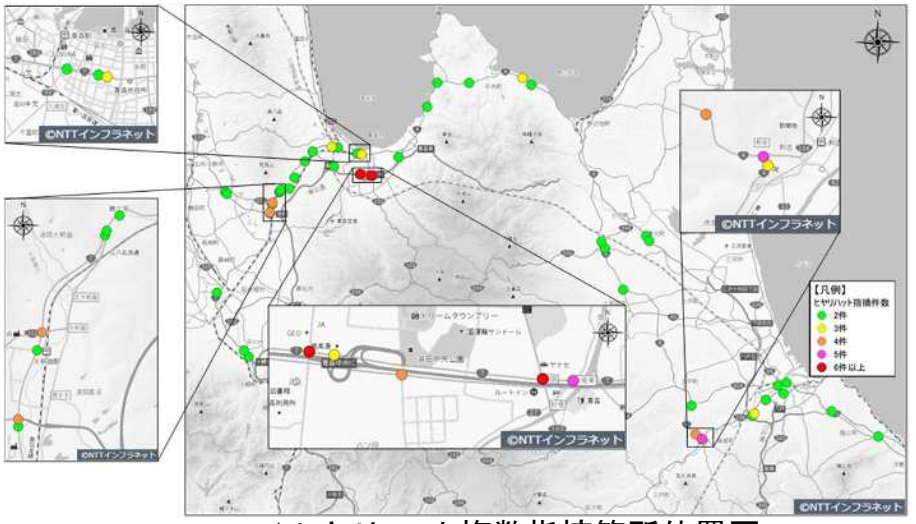
＜目的＞
・青森県内の直轄国道における道路利用者が日頃危険だと感じている箇所や実際にヒヤリ・ハット体験をした箇所を把握する

＜調査手法＞
・道路利用者を対象とした Web アンケート調査

＜アンケート実施期間＞
・令和7年11月11日(火)～11月24日(月)



▲設問フロー



▲ヒヤリハット複数指摘箇所位置図

2. 事故危険箇所と事故危険区間の見直し

2-3.事故危険箇所の見直し案

- 前回の事故危険箇所は顕在的な危険箇所の指標（事故データ、損保協会事故多発交差点）に加え、潜在的な危険箇所として、ETC2.0プローブデータの急挙動データを加味して選定。
- 道路利用者からの指摘や地域特有の課題（冬期事故）、通学路対策、歩行者（高齢者）事故対策等の視点も考慮することが望ましいため、前回選定時からの抽出基準の見直し（追加）を図る。

【A基準】

過去4年間（令和2年～令和5年）における平均的な交通事故発生状況について、「ⅰ）死傷事故率が100件/億台km以上」、かつ「ⅱ）重大事故率※1が10件/億台km以上」、かつ「ⅲ）死亡事故率が1件/億台km以上」の箇所　※1　重大事故：死亡事故または30日以上の治療を要する事故

【B基準】

抽出基準Aに該当しない箇所のうち、ETC2.0のビッグデータを活用して判明した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

抽出指標と抽出基準は以下の通りである。 ※A基準による抽出箇所以外から抽出

抽出指標	抽出基準	
	事故危険箇所（候補） （抽出箇所は事故ゼロプランにも該当）	事故危険箇所
①A基準に準ずる箇所	Ⅰ：A基準ⅰ）ⅱ）ⅲ）のうち2条件に該当	－
	Ⅱ：Ⅰ以外でA基準ⅰ）ⅱ）ⅲ）のうち1条件に該当 かつ　死傷事故件数4件/4年以上	
	Ⅲ：Ⅰ・Ⅱ以外でR6以降に死亡事故が発生した箇所	
②損保協会事故多発交差点	R2～R6に1回以上指定	R2～R6に複数回指定
③利用者要望箇所（WEBヒヤリ・ハット調査による指摘箇所・地元要望）	利用者要望箇所：同一箇所に対して複数件該当 かつ　死傷事故件数4件/4年以上 地元要望箇所：地元（自治体）からの要望箇所（要望書有）	左記に該当 かつ　A基準ⅰ）ⅱ）ⅲ）のうち2条件に該当※
④急挙動の多発箇所	急挙動発生箇所：平均から2σ以上離れている かつ　死傷事故件数4件/4年以上	左記に該当 かつ　A基準ⅰ）ⅱ）ⅲ）のうち2条件に該当※
⑤歩行者・自転車事故	歩行者自転車事故複数件発生 かつ　死傷事故件数4件/4年以上	左記に該当 かつ　A基準ⅰ）ⅱ）ⅲ）のうち2条件に該当※
⑥冬期事故	冬期死傷事故件数4件/4年以上発生	左記に該当 かつ　A基準ⅰ）ⅱ）ⅲ）のうち2条件に該当※

※各指標の該当箇所のうち、5年以内に対策が可能な箇所を抽出（「直近5年間で対策が完了している箇所」を除外）

資料－４

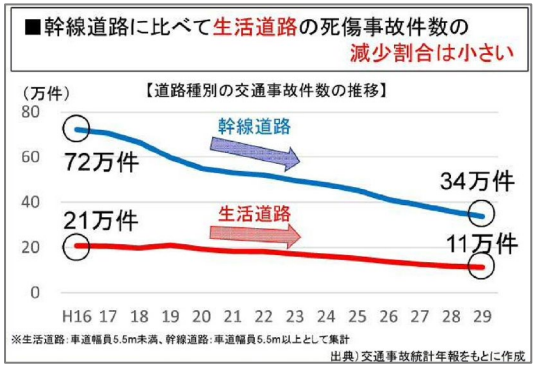
生活道路の交通安全対策の取組について

令和８年３月

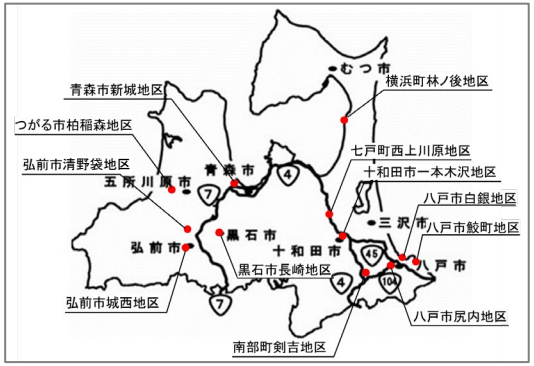
1. ゾーン30プラスの取組について

1-1.これまでの生活道路対策の概要

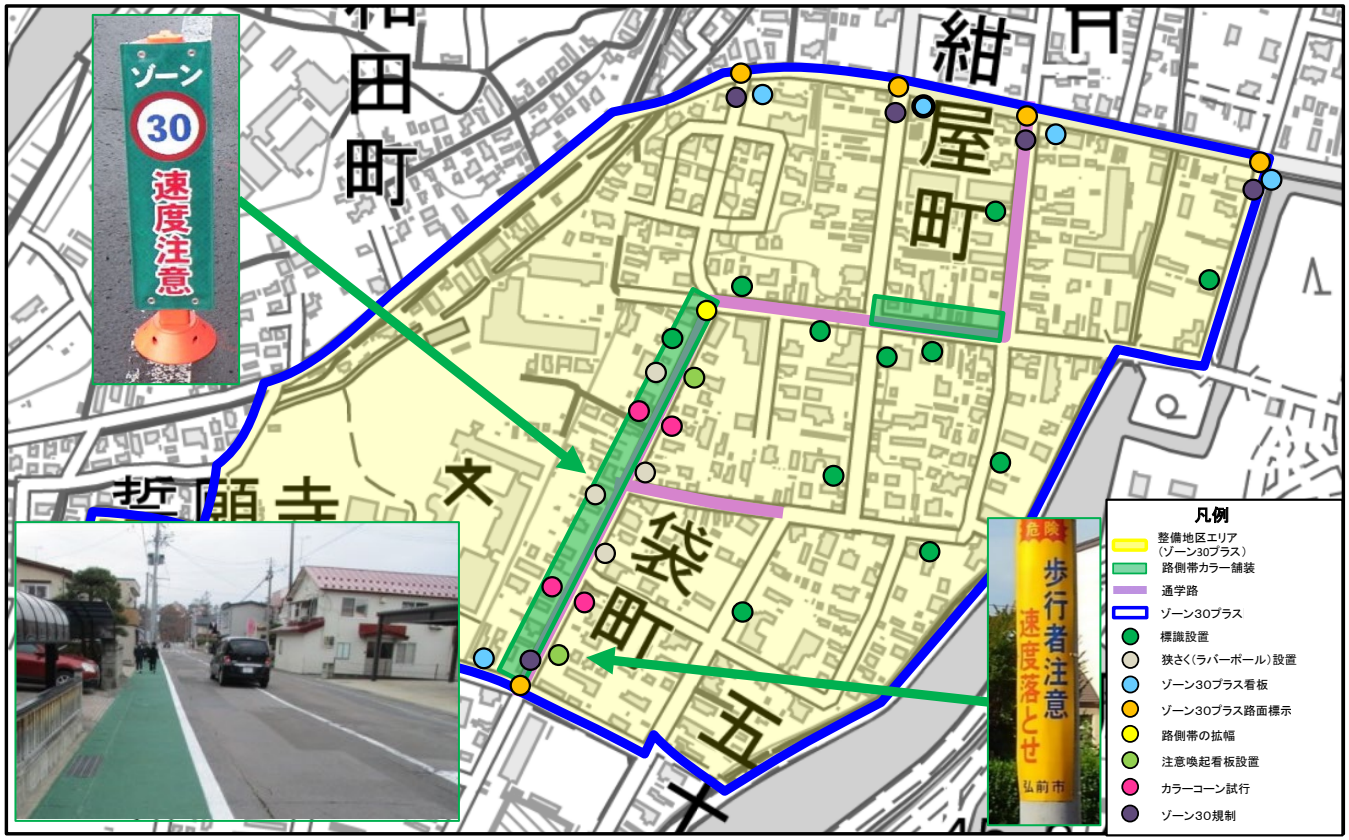
○幹線道路に比べて生活道路の死傷事故件数の減少割合は小さい状況にあるため、生活道路等における人優先の安全安心な歩行空間の整備を目的として、国土交通省、自治体が主体として「生活道路対策エリア」登録による対策の実施、警察庁が主体として「ゾーン30」指定による速度抑制対策等に取り組んできた。
○青森県内では、「生活道路対策エリア」として12地区、「ゾーン30」として37箇所を登録しこれまで対策を進めてきた。
○弘前市城西地区では平成28年3月の生活道路対策エリアへの登録以降、「路側帯の拡幅・カラー化」や「注意喚起看板設置」、「ゾーン30路面表示」などのソフト対策、「ラバーポールの設置」による物理的対策を実施したことで、平均速度が30km/hに低減し安全性が向上するなどの効果が得られた。



▲ 道路種別の交通事故件数の推移
資料：国土交通省



▲青森県の生活道路対策の実施箇所
令和3年1月末現在で12地区登録

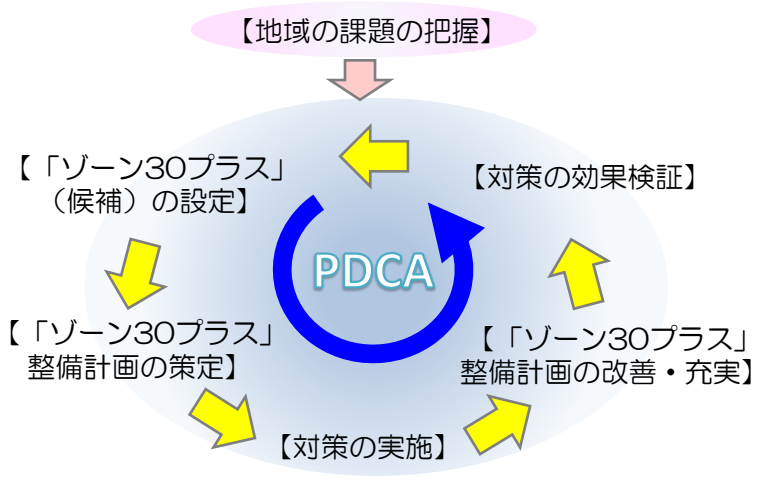


▲ 弘前市城西地区における対策実施状況

1. ゾーン30プラスの取組について

1-2.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、両者一体となり、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・路面表示のイメージ



○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

1. ゾーン30プラスの取組について

1-3.青森県内の登録地区

○青森県では、以下の4地区を令和3年度にゾーン30プラスとして登録。
- ・深浦町北金ヶ沢地区
- ・むつ市昭和町地区
- ・田子町田子地区
- ・弘前市城西地区

⇒田子町田子地区では令和4年度に青森県内で初めて「スムーズ横断歩道」を設置。各地区で順次対策を展開中。

平成24年～令和3年　全国で通学児童や園児が死傷する事故が相次いで発生したことを受けた緊急合同現地点検や通学路交通安全プログラムの策定等の取り組み等を各地区で実施

令和3年度　「ゾーン30プラス」に登録

令和4年度　田子町田子地区において、青森県内で初めて「スムーズ横断歩道」を実施

令和5年度　むつ市昭和町地区において、「カラー舗装化」「スムーズ横断歩道」等を実施

令和6年度　深浦町北金ヶ沢地区において、「カラー舗装化」「狭さく（ラバーポール・ガードポール）」等を実施
田子町田子地区において、「カラー舗装化」「狭さく（ラバーポール）」等の実施

令和6年度～　整備効果検証の実施

⇒整備効果検証として、交通実態調査・アンケート調査を実施中

▲ 検討経緯のフロー



▲ 令和3年度ゾーン30プラス登録地区

1. ゾーン30プラスの取組について

1-4.これまでの実施対策

〇スムーズ横断歩道を設置（田子町、むつ市）。
〇狭さく（ラバーポール）を設置（弘前市、深浦町、田子町）。

：令和6年度以前完了
：令和7年度以降完了（予定含む）

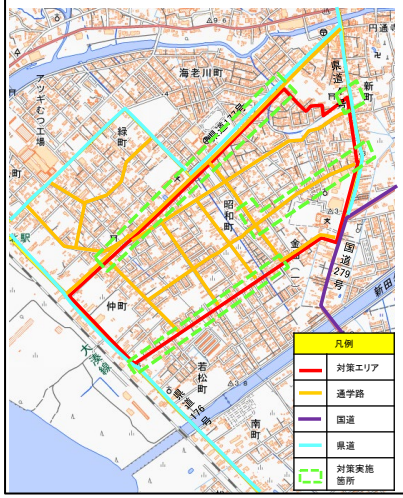
＜深浦町北金ヶ沢地区＞



・周辺エリア内の道路では通学児童と車両が錯綜している状況。
・対策実施予定箇所は狭小片側歩道、車道幅員約4mで、平均走行速度が約35km/hと30km/hを超過している。

実施内容	実施時期
カラー舗装化	令和5年7月～令和6年7月
狭さく（ラバーポール）	令和5年7月～令和6年7月
狭さく（ガードポール）	令和5年7月～令和6年7月
30km/h規制（標識）	令和4年1月～2月
ゾーン30プラス看板	令和4年10月～令和5年3月
ゾーン30プラス路面表示	令和5年7月～令和6年9月
区画線引き直し	令和6年3月
注意喚起看板設置	令和6年1月

＜むつ市昭和町地区＞

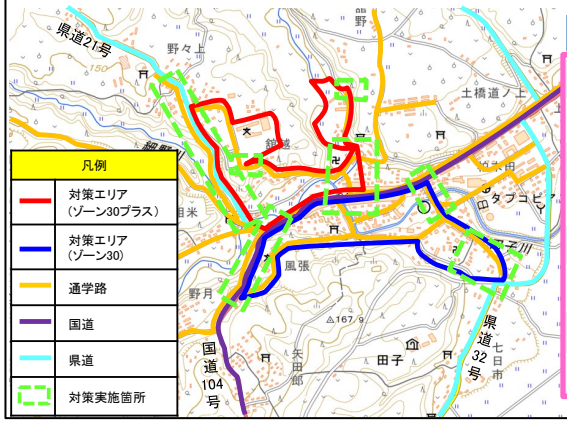


・対象エリア内に、教育施設が配置され児童等歩行者が多いにもかかわらず、歩行空間が確保されていない。

実施内容	実施時期
スムーズ横断歩道	令和5年7月～令和5年11月
歩行空間の明示	令和4年10月～令和9年3月
カラー舗装化	令和3年9月～令和5年12月
ゾーン30プラス看板	令和5年7月～令和5年12月
ゾーン30プラス路面表示	令和5年7月～令和5年12月
30km/h規制（標識）	令和5年8月～令和5年11月
30km/h規制（路面表示）	令和5年8月～令和5年11月
歩道設置	令和4年8月～令和9年3月

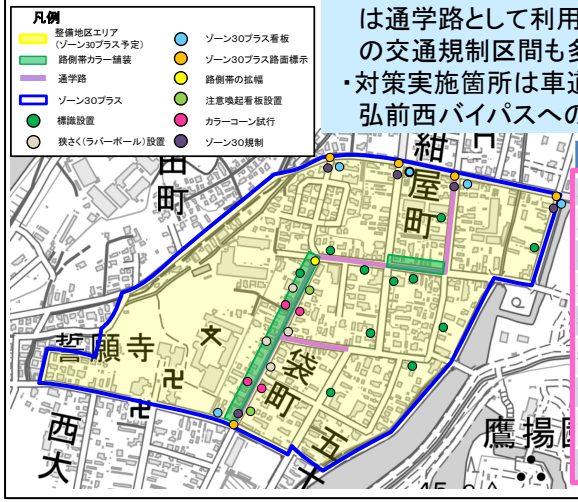
＜田子町田子地区＞

・当該地区は小学校の通学路であるが歩道が無く、大型車両の通行も多いため、特に朝夕の通学・通勤時間帯において、歩行者が危険な状況となっている



実施内容	実施時期
狭さく（ラバーポール）設置	令和5年7月～令和6年8月
歩道整備	令和4年5月～令和7年2月
カラー舗装化	令和6年5月～令和6年8月
標識設置（速度規制）	令和4年10月～令和4年11月
路面表示（速度規制）	令和4年10月～令和4年11月
標識設置（ゾーン30プラス）	令和4年10月～令和4年11月
路面表示（ゾーン30プラス）	令和4年10月～令和4年11月
スムーズ横断歩道	令和4年7月～令和4年11月

＜弘前市城西地区＞



・対象エリア内には城西小学校があり、周辺道路は通学路として利用されている。一方通行などの交通規制区間も多い。
・対策実施箇所は車道幅員約3mで、城西地区から弘前西バイパスへの抜け道となっており危険。

実施内容	実施時期
路側帯のカラー化	平成28年11月
路側帯の拡幅	平成29年9月
注意喚起看板設置	平成30年12月
カラーコーン試行	令和1年7月
狭さく（ラバーポール）設置	令和2年9月～令和2年10月
標識設置	平成13年3月～平成24年3月
ゾーン30規制	平成27年3月
ゾーン30プラス看板	令和4年2月～令和5年3月
ゾーン30プラス路面表示	令和4年2月～令和6年3月

▲ ゾーン30プラス登録地区における対策内容

1. ゾーン30プラスの取組について

1-5.各地区の対策実施状況（深浦町北金ヶ沢地区・むつ市昭和町地区・田子町田子地区）

〇深浦町北金ヶ沢地区では、令和6年7月に「狭さく（ラバーポール・ガードポール）」の設置が完了。
〇むつ市昭和町地区では、令和5年12月に「スムーズ横断歩道」の設置が完了。
〇田子町田子地区では、令和4年11月に「スムーズ横断歩道」、令和6年8月に「狭さく（ラバーポール）」の設置が完了。
〇現在は、各地区において整備効果検証を実施中。

◆深浦町北金ヶ沢地区
対策：狭さく（ラバーポール・ガードポール）

対策前



対策後



◆田子町田子地区
対策：スムーズ横断歩道

対策前



対策後



◆むつ市昭和町地区
対策：スムーズ横断歩道

対策前



対策後



対策：狭さく（ラバーポール）

対策前



対策後



1. ゾーン30プラスの取組について

1-6.実施対策の整備効果

〇各地区において、実施対策の対策効果を把握するため、交通実態調査及びアンケート調査を実施。
〇交通実態調査にて、対策実施前後の平均旅行速度、規制速度超過割合の分析。
〇アンケート調査にて、利用者実感を把握。

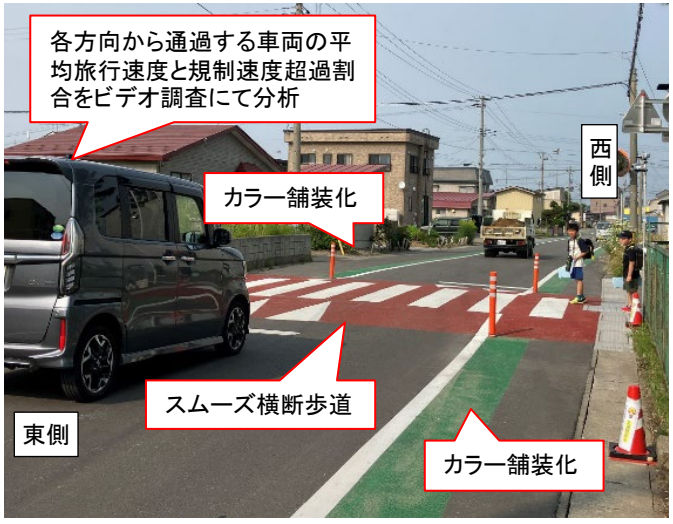
【交通実態調査】

〇調査内容
・平均旅行速度
・規制速度超過割合

〇調査方法
・ビデオ調査

〇調査時間
朝：7:00～9:00
夕：15:00～18:00

〇調査日
・むつ市昭和町地区
対策前：令和5年7月19日（水）
対策後：令和6年7月17日（水）
・深浦町北金ヶ沢地区
対策前：令和5年7月19日（水）
対策後：令和6年7月18日（木）
・田子町田子地区
対策前：令和6年7月16日（火）
対策後：令和6年9月10日（火）



▲スムーズ横断歩道の通行状況
（むつ市昭和町地区）

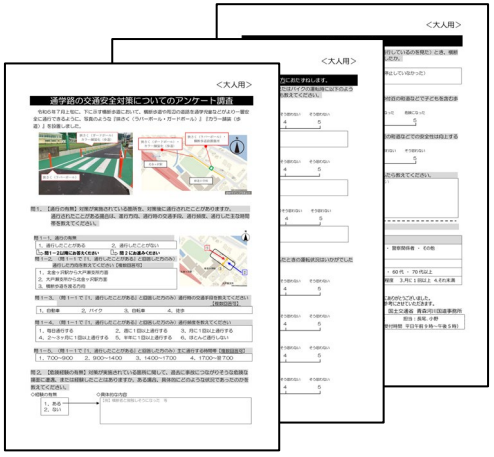
【アンケート調査】

〇回答時期
・令和6年11月～12月上旬

〇回答者数
・むつ市昭和町地区
大人用アンケート：79人
（警察、町内会等）
・深浦町北金ヶ沢地区
大人用アンケート：99人
（学校関係者、警察、町内会等）
子供用アンケート：44人
（児童）
・田子町田子地区
大人用アンケート：54人
（警察、町内会等）

〇アンケート項目
・大人用アンケート
・通行状況・危険経験の有無
・行動・意識の変化
・対策の作用
・歩行者の安全性
・対策の評価
・回答者属性

・子供用アンケート
・登校経路
・安全性の実感
・回答者属性



▲アンケート票
（深浦町北金ヶ沢地区（大人用））



▲アンケート票
（深浦町北金ヶ沢地区（子供用））

1. ゾーン30プラスの取組について

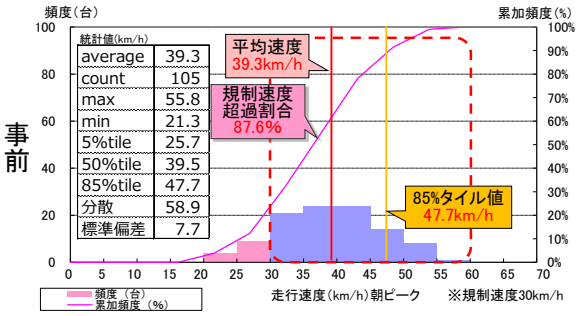
1-6.実施対策の整備効果
①むつ市昭和町地区（スムーズ横断歩道）

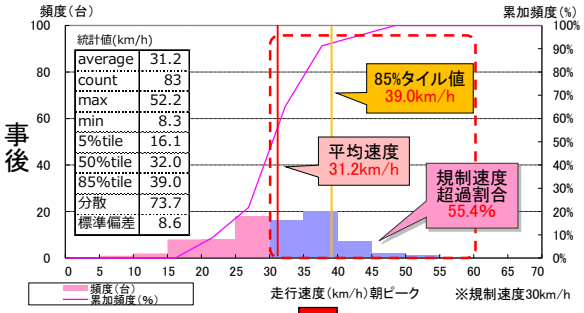
○通勤・通学時間帯において、「スムーズ横断歩道」の対策前後における平均旅行速度、規制速度超過割合の低下を確認。
○また、「スムーズ横断歩道」設置による安全性の実感を確認。
⇒今後も継続的なモニタリングを実施し、必要に応じて改善策を検討。

◆整備効果検証（結果）

【交通実態調査】

西→東（朝ピーク）

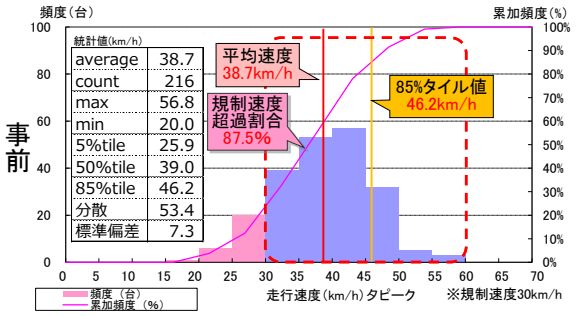


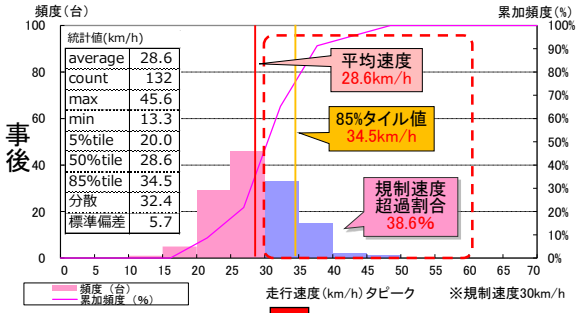


平均速度⇒8.1km/h低下
規制速度超過割合⇒32.2%低下

▲ 事前・事後の走行速度の分布（西→東）朝ピーク時

西→東（タピーク）

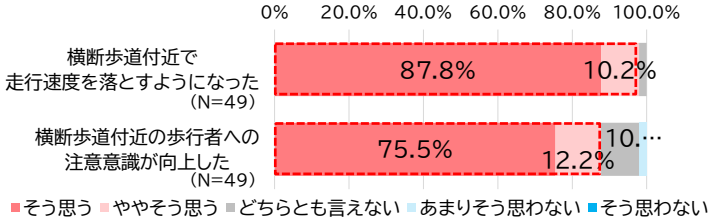




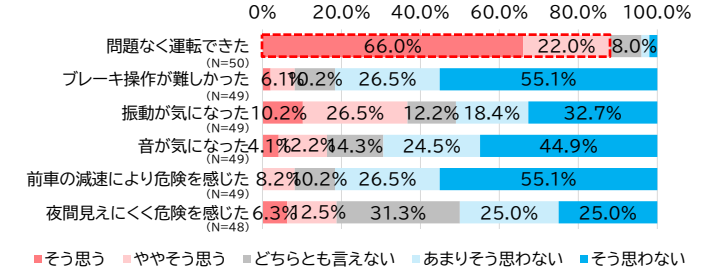
平均速度⇒10.1km/h低下
規制速度超過割合⇒48.9%低下

▲ 事前・事後の走行速度の分布（西→東）タピーク時

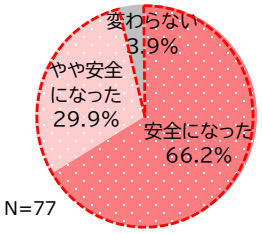
【アンケート調査】



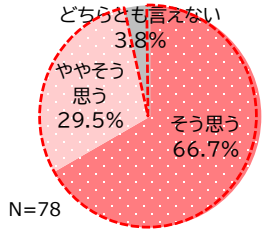
▲狭さく設置後の運転時の変化



▲狭さく設置後の運転状況



▲安全性の実感



▲今後安全性は向上すると思うか

1. ゾーン30プラスの取組について

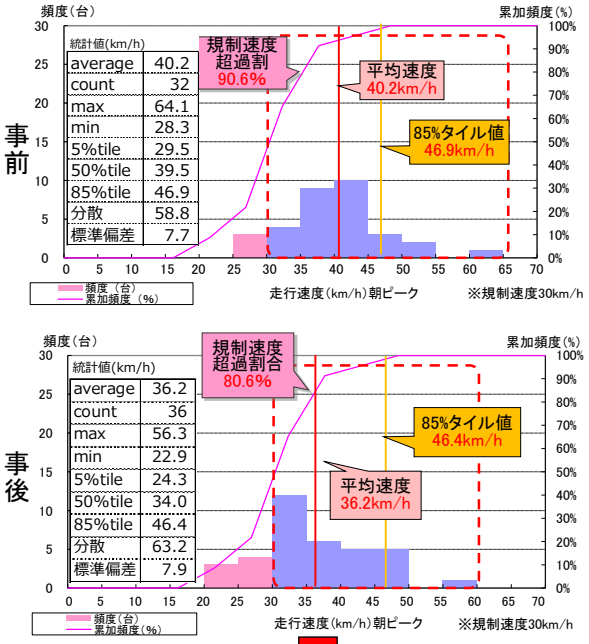
1-6.実施対策の整備効果
②深浦町北金ヶ沢地区（狭さく（ラバーポール・ガードポール））

○通勤・通学時間帯において、「狭さく（ラバーポール・ガードポール）」の対策前後における平均旅行速度、規制速度超過割合の低下を確認。
○また、「狭さく（ラバーポール・ガードポール）」設置による安全性の実感を確認。
⇒今後も継続的なモニタリングを実施し、必要に応じて改善策を検討。

◆整備効果検証（結果）

【交通実態調査】

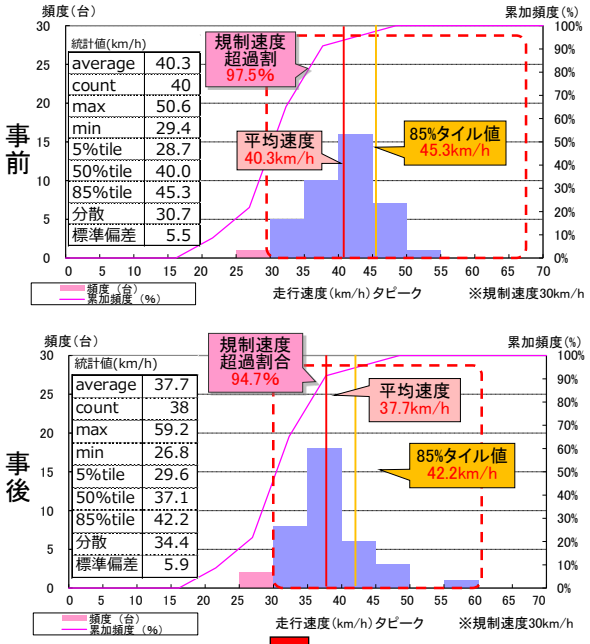
西→東（朝ピーク）



平均速度⇒4.0km/h低下
規制速度超過割合⇒10.0%低下

▲ 事前・事後の走行速度の分布（西→東）朝ピーク時

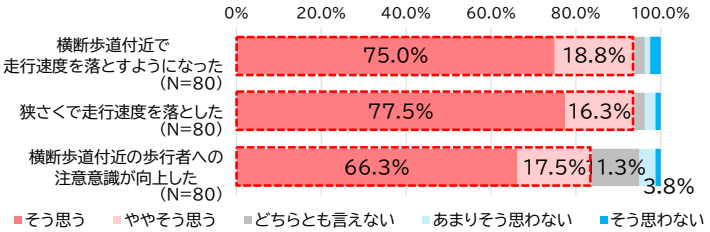
西→東（タピーク）



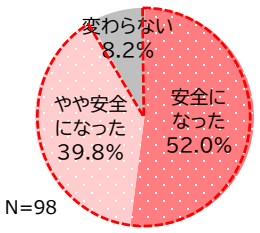
平均速度⇒2.6km/h低下
規制速度超過割合⇒2.8%低下

▲ 事前・事後の走行速度の分布（西→東）タピーク時

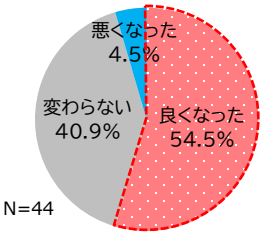
【アンケート調査】



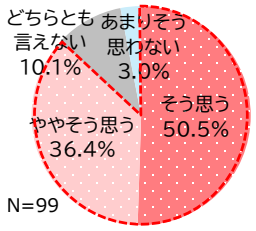
▲狭さく設置後の運転時の変化（大人）



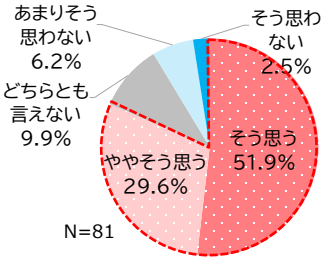
▲安全性の実感（大人）



▲安全性の実感（子供）



▲今後安全性は向上すると思うか（大人）



▲対策後に問題なく運転できたか（大人）

1. ゾーン30プラスの取組について

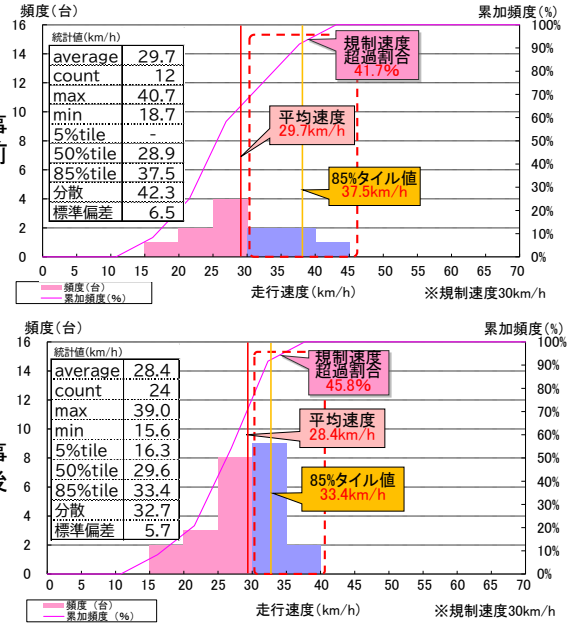
1-6.実施対策の整備効果
③田子町田子地区（狭さく（ラバーポール）の設置）

○7:00～18:00の時間帯において、「狭さく（ラバーポール）」の対策前後における平均旅行速度の低下を確認。
○また、約6割の方が「狭さく（ラバーポール）」による安全性を実感していると回答。
　⇒今後も継続的なモニタリングを実施し、必要に応じて改善策を検討。

◆整備効果検証（結果）

【交通実態調査】

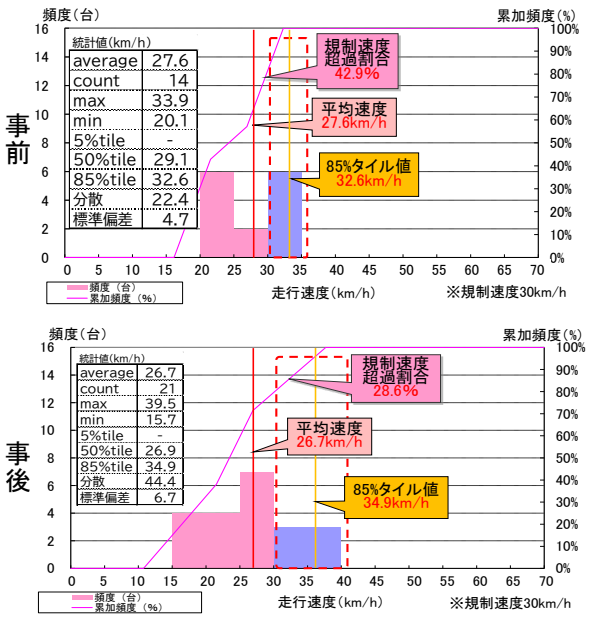
西→東（全時間帯）



平均速度⇒1.3km/h低下
規制速度超過割合⇒4.1%上昇

▲ 事前・事後の走行速度の分布（西→東）

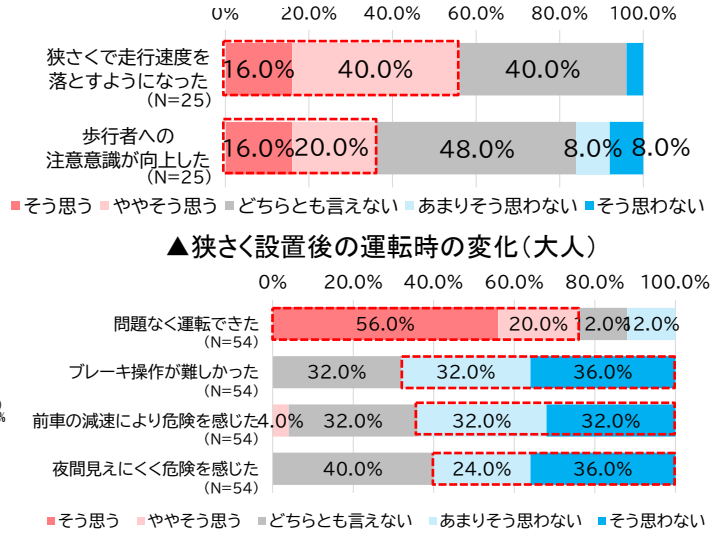
東→西（全時間帯）



平均速度⇒0.9km/h低下
規制速度超過割合⇒14.3%低下

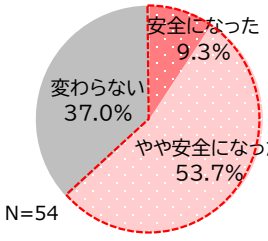
▲ 事前・事後の走行速度の分布（東→西）

【アンケート調査】

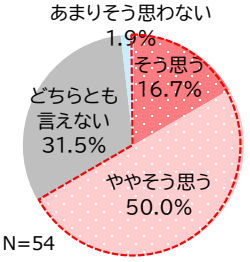


▲狭さく設置後の運転時の変化（大人）

▲狭さく設置後の運転時の変化（大人）



▲安全性の実感（大人）



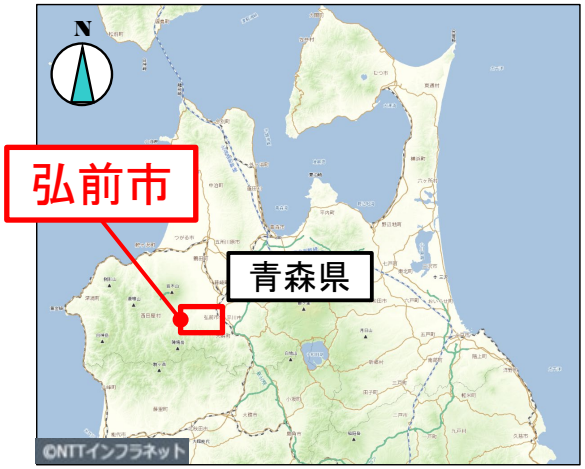
▲今後安全性は向上すると思うか（大人）

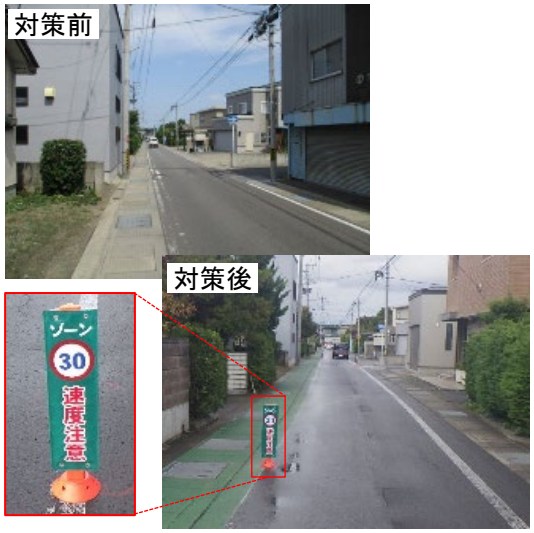
1. ゾーン30プラスの取組について

1-7.実施対策のモニタリング（弘前市城西地区）

〇弘前市城西地区では、令和2年9月に物理的デバイスとして「狭さく（ラバーポール）」を設置。
〇ETC2.0プローブデータを用いて整備後の状況についてモニタリングを実施。今後も引き続きモニタリングを継続予定。

◆位置図

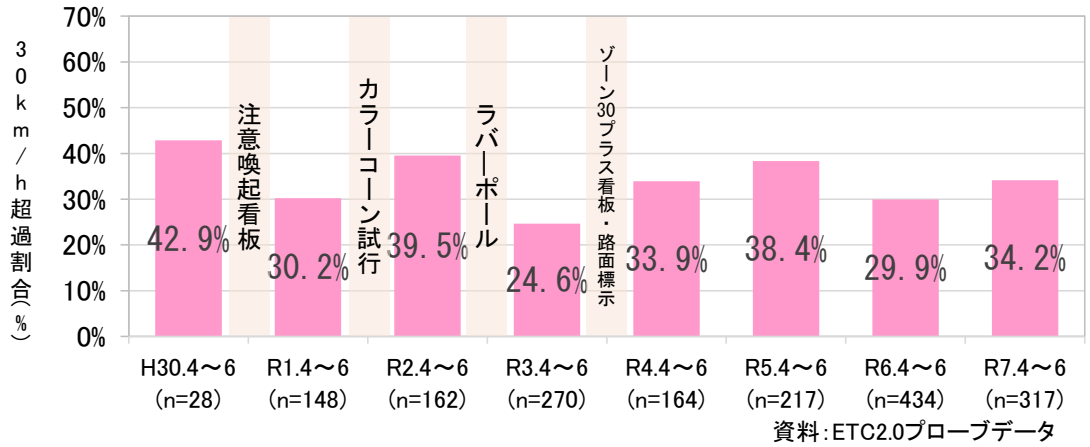




実施内容	実施時期
路側帯のカラー化	平成28年11月
路側帯の拡幅	平成29年9月
注意喚起看板設置	平成30年12月
カラーコーン試行	令和1年7月
狭さく（ラバーポール）設置	令和2年9月～令和2年10月
標識設置	平成13年3月～平成24年3月
ゾーン30規制	平成27年3月
ゾーン30プラス看板	令和4年2月～令和6年3月
ゾーン30プラス路面表示	令和4年2月～令和6年3月

◆対策位置図



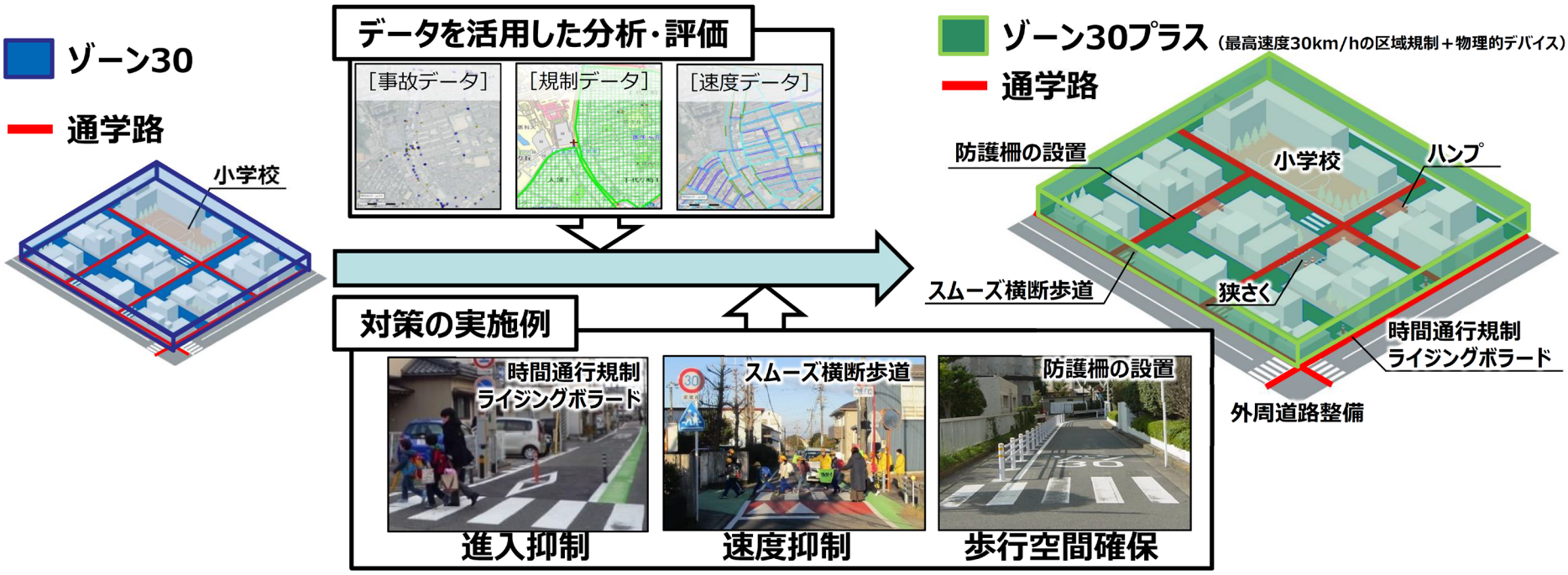


▲対象区間内における30km/h速度超過割合の変化（7時台）

2. 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」について

2-1.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」の概要

○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. 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」について

2-2.青森県内の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」

○青森県内の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」は以下の4地域。
- ー青森市浪打一丁目
- ー三沢市岡三沢三丁目
- ー十和田市西十四番町
- ー大間町大間平

⇒各市町村において、対策案の検討及び地元関係者との合意形成に向けた調整を実施中。



資料－５

道路標識の改善について

令和８年３月

1. 道路標識の改善の取組方針について

1-1.道路標識設置基準の改正概要（令和元年10月）

- 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた高速道路ナンバリングなど前回改正(H27.3)以降の標識令、道路構造令改正を踏まえた対応が必要。
- 訪日外国人観光客の2020年4,000万人、2030年6,000万人の達成に向け、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた標識改善の取組を全国の標識改善に反映していく方針。

基準改定の必要性

①標識令・道路構造令改正への対応
○H29.2、H30.12の標識令改正への対応が必要
・高速道路ナンバリングの導入
・大雪時の道路交通確保に伴うチェーン規制標識
・画像表示用装置に道路標識を表示する場合の規定
○H30.9の構造令改正への対応が必要
・セミトレーラ連結車に係る設計車両の高さの諸元4.1m
・重要物流道路における建築限界4.8m以上



高速道路番号（118の3）

②オリパラ標識改善の取組を全国に波及
○オリパラの際の優良な取組を全国にも展開

③まちあるきなど歩行者の多様なニーズへの対応
○交通結節点や観光地周でわかりやすい道案内が必要
○旅行者の利便に資する施設の案内が必要
○標識や看板により同一の施設が何度も案内されるなど、却ってわかりにくい案内となっている

④高速道路からの一時退出の取組への対応
○現行基準は、有料区間の高速道路本線における「道の駅」の案内に対応していない

具体的な改正内容

①標識令・道路構造令の改正内容に関連する取り扱いを追加
○新設された道路標識の事例



一般道上の案内標識における高速道路の表示方法の変更



スマートＩＣ関係の標識



サービス・エリア又は駐車場から本線への入口



高速道路上の案内標識における行き先地名表示の特例


タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め

○標識令の図柄、寸法及び色彩に則り画像表示用装置に表示できる
○重要物流道路においては、標示板の標準設置高さ5.0mを確保

②設置計画・取組方針の策定による効果的な案内の実現
○大規模イベントや高速道路開通等のスケジュールの考慮や重点整備区域・対象路線を定めた設置計画・取組方針を策定
○英語表記に国土地理院や観光庁のガイドラインを考慮
○施設管理者や自治体の設置する看板等と案内標識とが過度に重複することのないよう案内を集約

③歩行者用案内の充実
○地図標識の設置対象箇所について、駅前広場、地下鉄の出入口等の場所に加え、交通結節点や観光地周辺を追加



④「道の駅」案内標識の設置可能範囲拡大
○高速道路本線からの「道の駅」の案内について有料区間も対象に拡大



資料：国土交通省

▲ 道路標識設置基準改正(令和元年10月）のポイント

1. 道路標識の改善の取組方針について

1-2.青森県における道路標識の改善の取組方針

青森県における道路標識改善の背景

- 青森県においても、今後訪日外国人の増加が見込まれている。
- 青森県はH31.3に「青森県観光戦略」を策定し、外国人宿泊者数の増加などの数値目標を掲げながら、
  ①世界から選ばれる青森県、
  ②観光産業の基幹産業への成長、
  ③訪れる人・働く人・地域の人が幸せを感じる地域の形成
  を将来ビジョン（10年後のめざす姿）として掲げ、様々なプロジェクトを進めている。
  ⇒訪日外国人の一層の増加を目指す中、道路標識の改善は青森県が進める観光振興を支援する取り組みである。

道路標識設置基準の改正

- 令和元年10月に、道路標識設置基準が改正。

⇒設置計画においては、取組方針を作成し、改正後の設置基準と整合した標識の整備を推進していくことが必要。

＜取組方針の構成＞

1）重要整備区域及びその対象路線
2）取組内容
3）整備計画

来訪者が円滑に移動できるよう、道路標識の英語表記の統一、分かりやすい案内となるよう改善し、訪日外国人等の受入環境を整備していくことが必要。

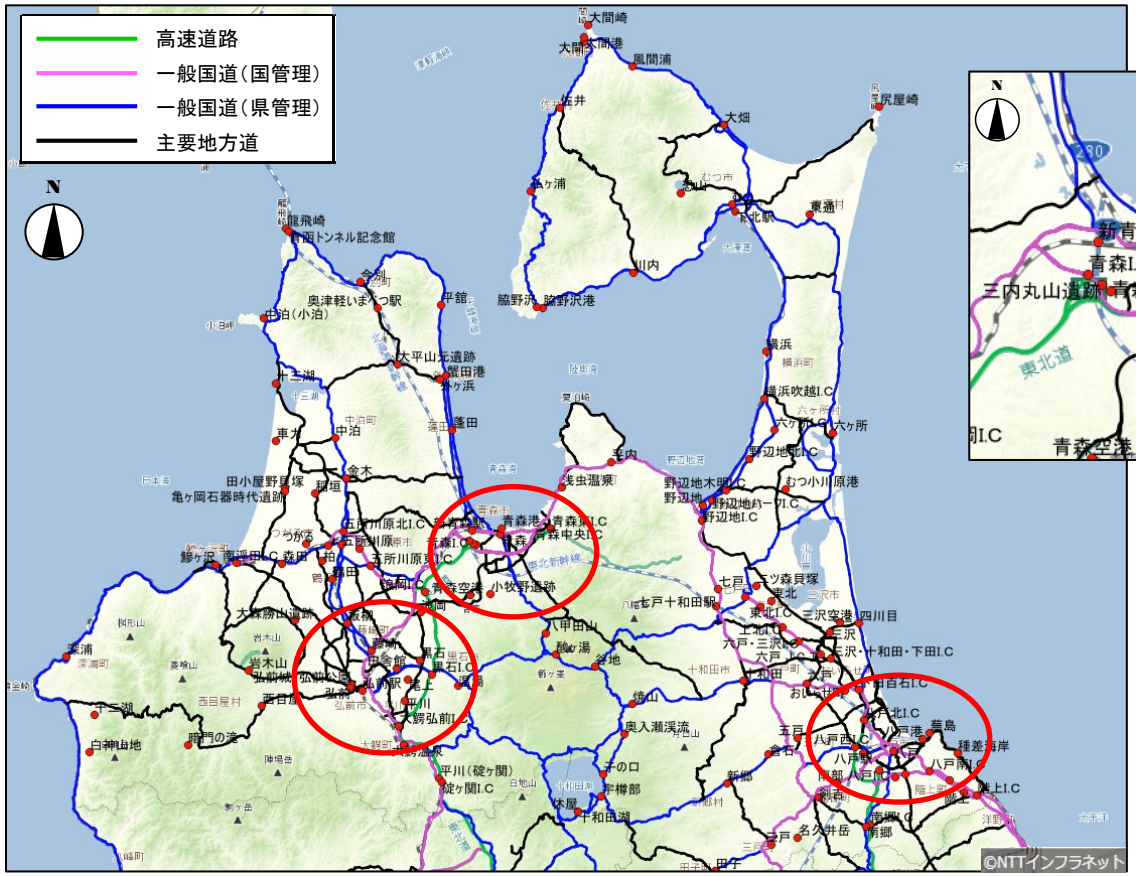
＜道路標識改善の取組方針＞

青森県内の観光振興の推進に向け、訪日外国人等、来訪者の受入環境整備の一環として、道路管理者、関係機関が連携して道路標識等の改善を進める。

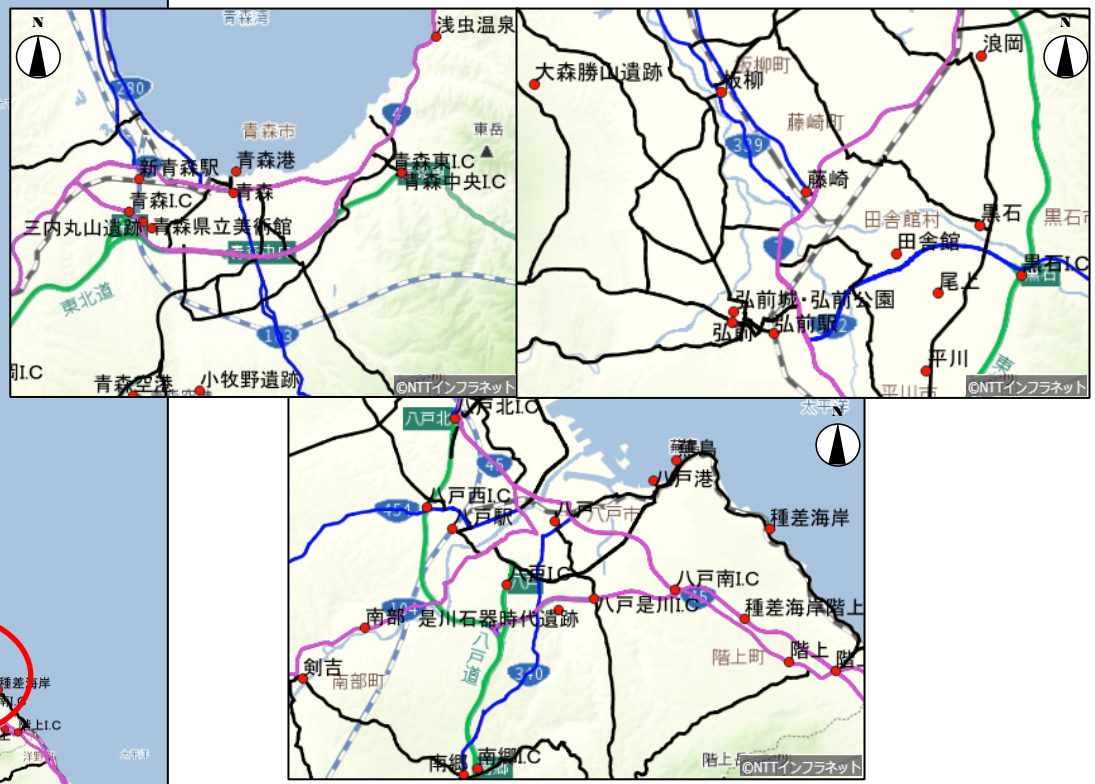
2. 標識改善の取組について

○令和6年度までの取り組み
令和2年度　　：標識改善の重点整備エリアを決定（青森市、弘前市、八戸市）
令和3年度　　：目標地を設定（市役所、世界遺産、観光地、港）
令和4～6年度　：目標地迄のルートを設定（国道、主要地方道、県道、市町村道（幹線））

※道路の機能分類
主要幹線道路：（主に）高速自動車国道、一般国道
幹線道路　　：（主に）主要地方道
補助幹線道路：（主に）一般県道、市町村道（幹線）



▲青森県内の目標地



▲重点整備エリア
（左上:青森市、右上:弘前市、下:八戸市）

2. 標識改善の取組について

〇令和7年度の取り組み
・国体（令和8年開催予定）に向けて、重点整備エリアにおける標識改善を実施。
（概ね今年度中に完了（令和8年4月までに完了予定））

【事例①（青森市）】：案内標識（酸ヶ湯、八甲田山）を新設
（青森環状道路（浜田交差点付近）

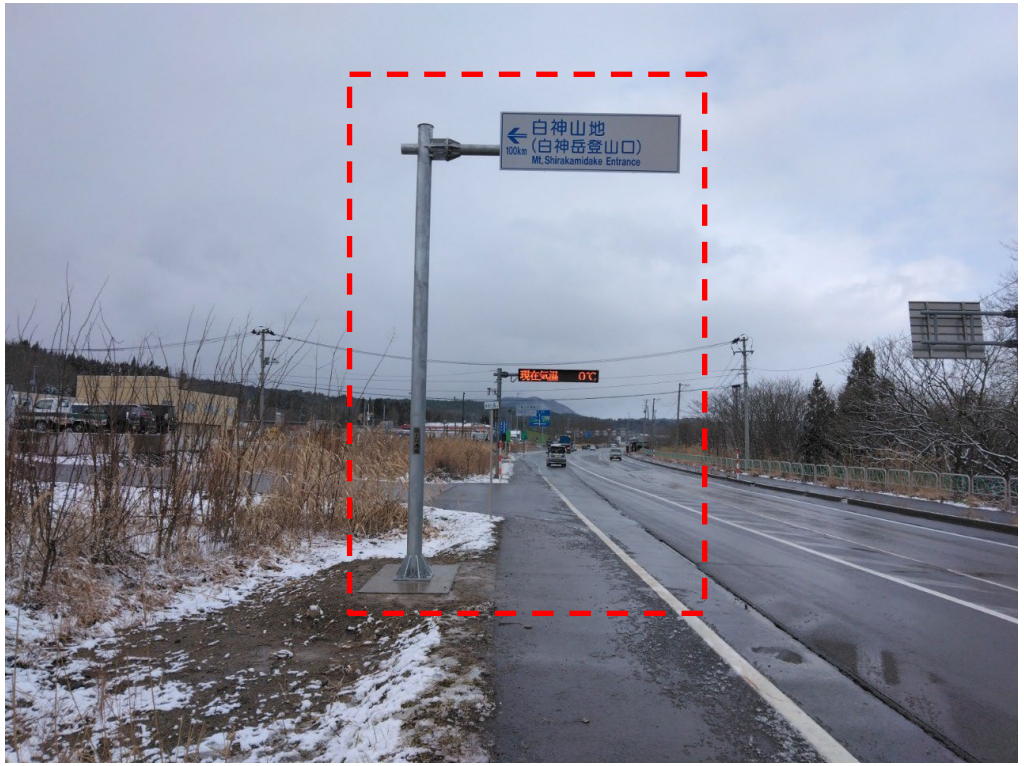


2. 標識改善の取組について

【事例②（弘前市）】：案内標識（白神山地（暗門の滝）、弘前市役所、弘前城・弘前公園）を新設
（国道7号（国道102号交差点付近））

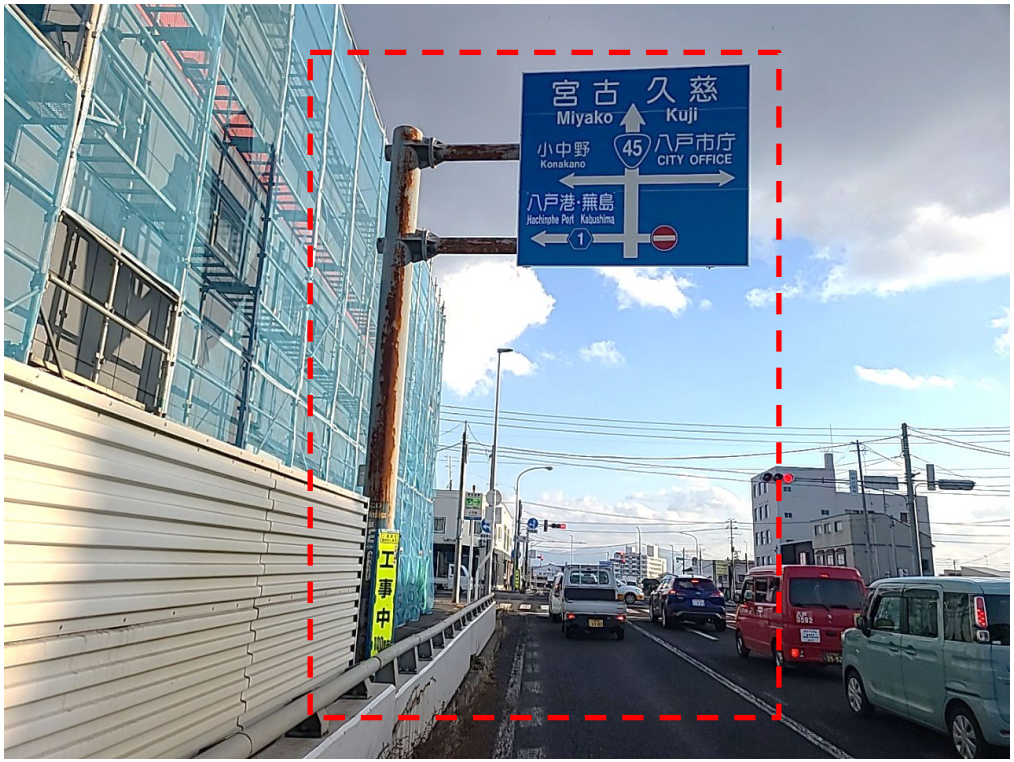


【事例③（青森市）】：案内標識（白神山地（白神岳登山口））を新設
（国道7号（津軽道入口交差点付近））

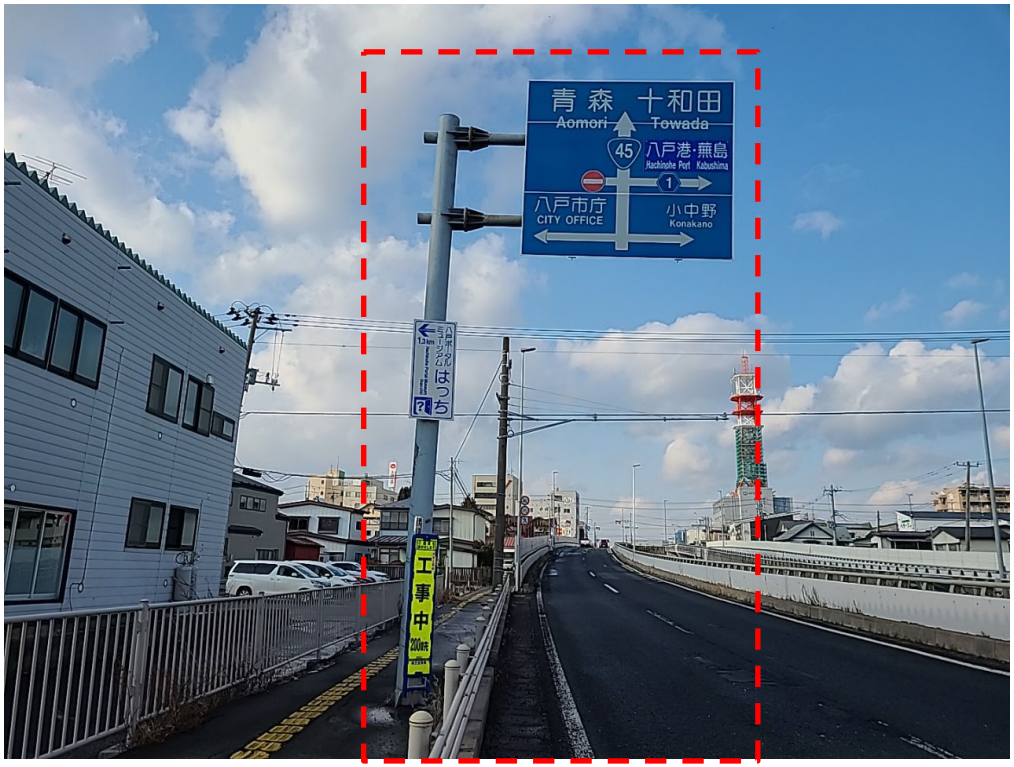


2. 標識改善の取組について

【事例④（八戸市）】：既設の108系標識に目標地（八戸港、蕪島）を追加（国道45号（塩町交差点付近））

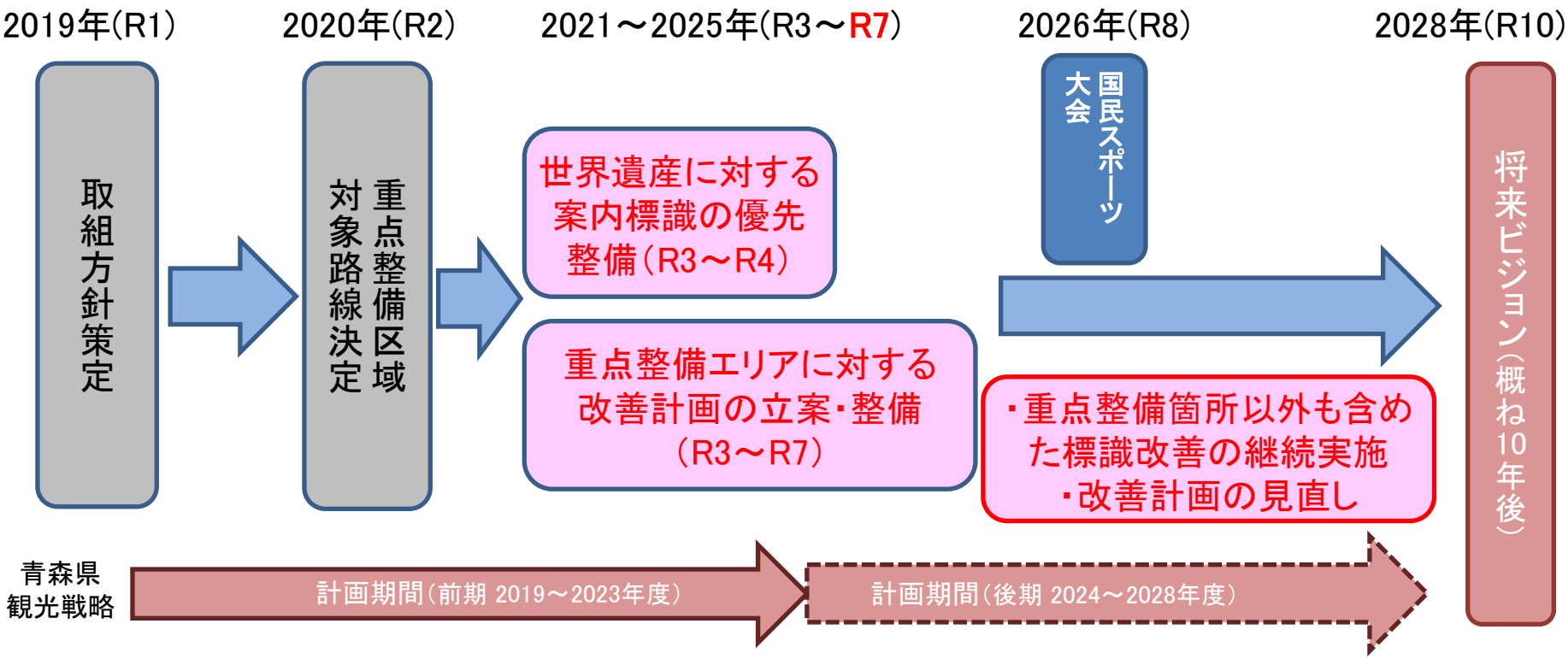


【事例⑤（八戸市）】：既設の108系標識に目標地（八戸港、蕪島）を追加（国道45号（柏崎交差点付近））



3. 標識整備の実施スケジュール

・各道路管理者において、重点整備エリアにおける案内経路を素案を基に確定させた上で、案内経路上における標識の新設、改良の要否を確認の上、標識の改善計画、設計、施工を実施した。
・当初、中期計画として「青森県観光戦略（前期）」の目標年次である2025年度までの5年間を目処に改善の取組を進めることとしていたが、令和3年度より世界遺産登録に伴う標識の整備を追加実施していることを踏まえ、国体（令和8年開催予定）までに整備する方針とした。（概ね今年度中に完了（令和8年4月迄に完了予定））
・重点整備エリア以外における標識の改善についても引き続き進めていく。



資料－６

ワイヤロープ設置区間における
事故対策について

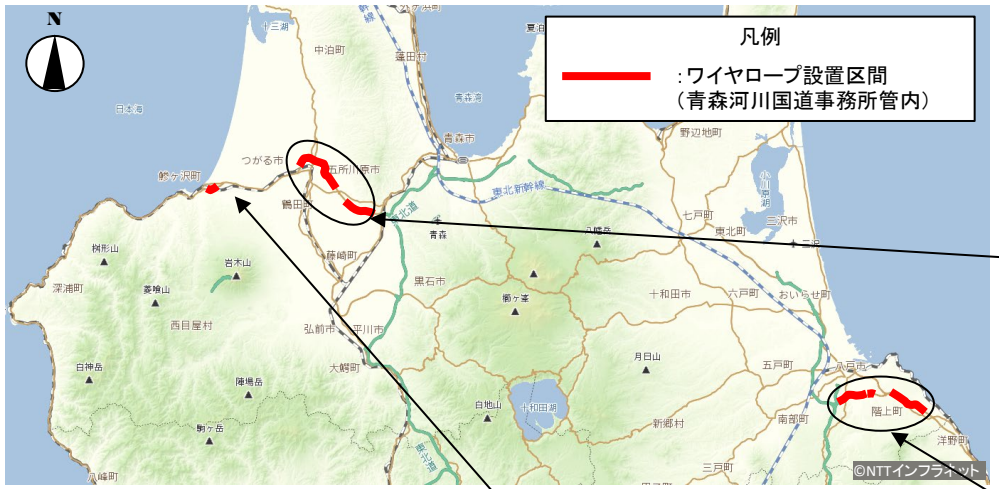
令和８年３月

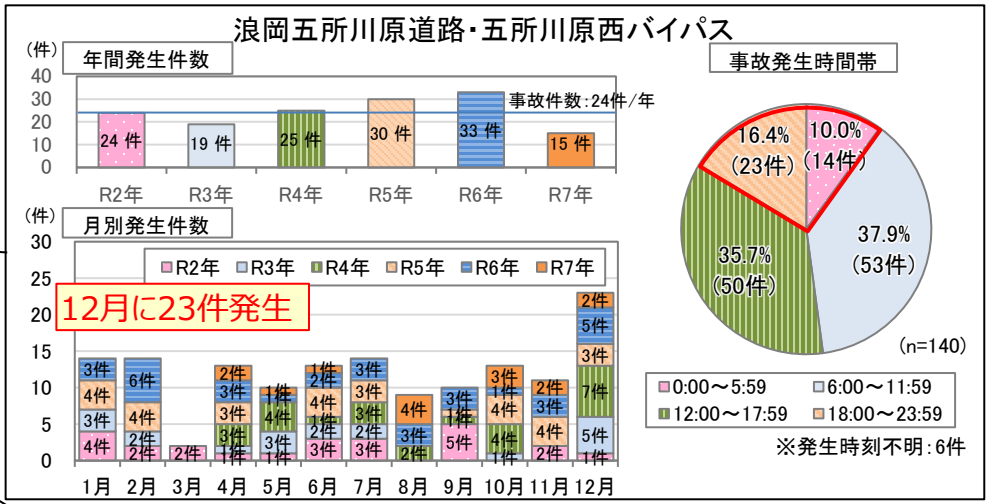
1. ワイヤロープ設置区間における事故発生状況

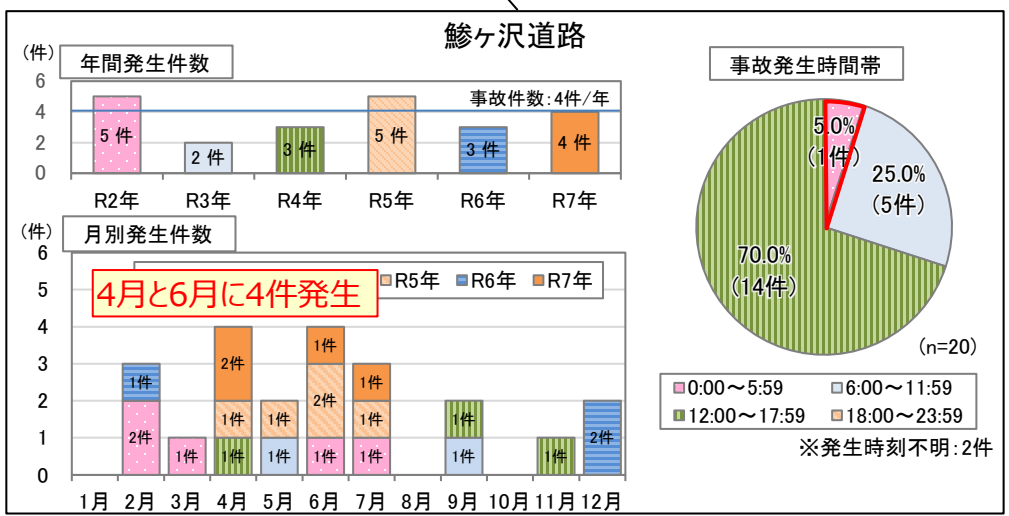
- 青森河川国道事務所管内のワイヤロープ設置区間である「浪岡五所川原道路・五所川原西バイパス」では24件/年、「八戸南環状道路・八戸南道路」では22件/年、「鰺ヶ沢道路」では4件/年の事故が発生している。
- 季節別でみると、浪岡五所川原道路・五所川原西バイパスでは冬期（12月）、八戸南環状道路・八戸南道路では夏期（7月）に多く発生。
- 発生時間帯でみると、路線によってやや傾向は異なるが、約3割の事故は夜間(18:00～翌5:59)に発生している。

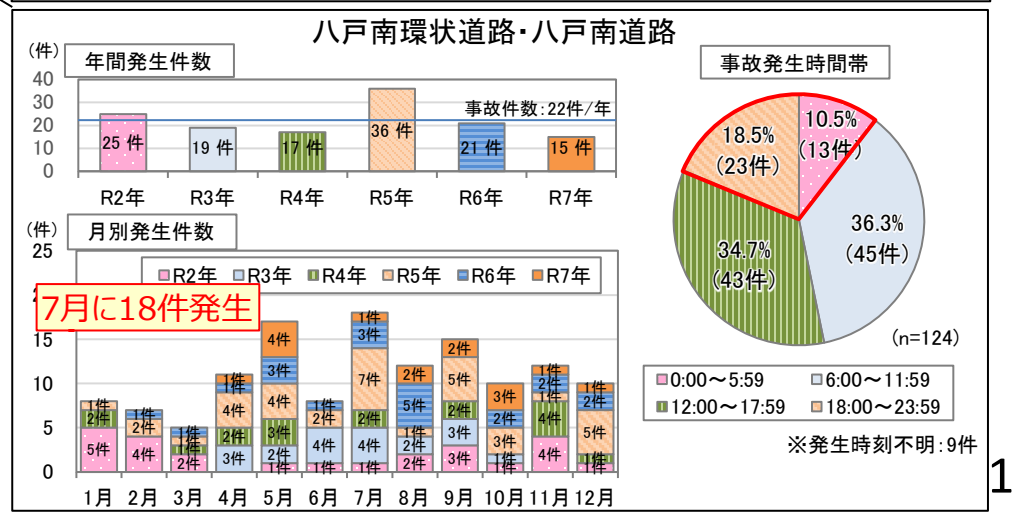
①発生月・発生時刻

（集計期間：R2.1～R7.12）









2. 事故発生要因と対応方針・対策（案）

- ワイヤロープへの接触事故に対する対策メニューには以下が挙げられる。

【推察される事故要因】

・道路線形の変化が緩やかな区間において漫然走行する中、線形の変化に気づかず走行位置が不安定となり、ハンドル操作のミスを誘発

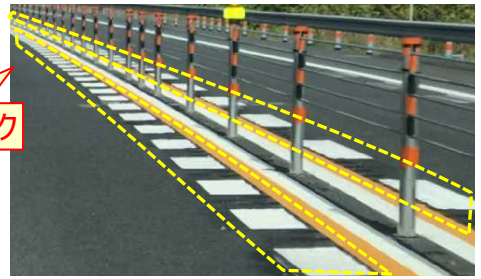
・暫定2車線区間においては、横断勾配が片方向に寄っていることから、走行位置が高い側の車両が中央線に寄る可能性が高い。

【対応方針】

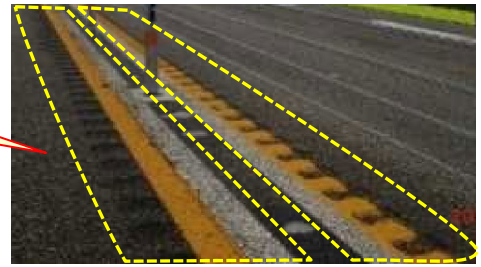
- 走行位置を車線の中央で安定させる
- ワイヤロープへの衝突直前に、振動によりドライバーに警告する
- ワイヤロープの視認性を向上させる

【対策メニュー（案）】

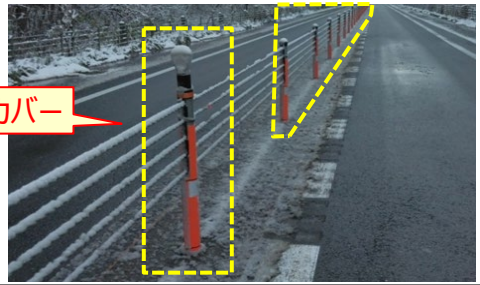
導流レーンマークの設置



ランブルストリップス（凹凸型路面表示）の設置



ワイヤロープ支柱カバーの設置

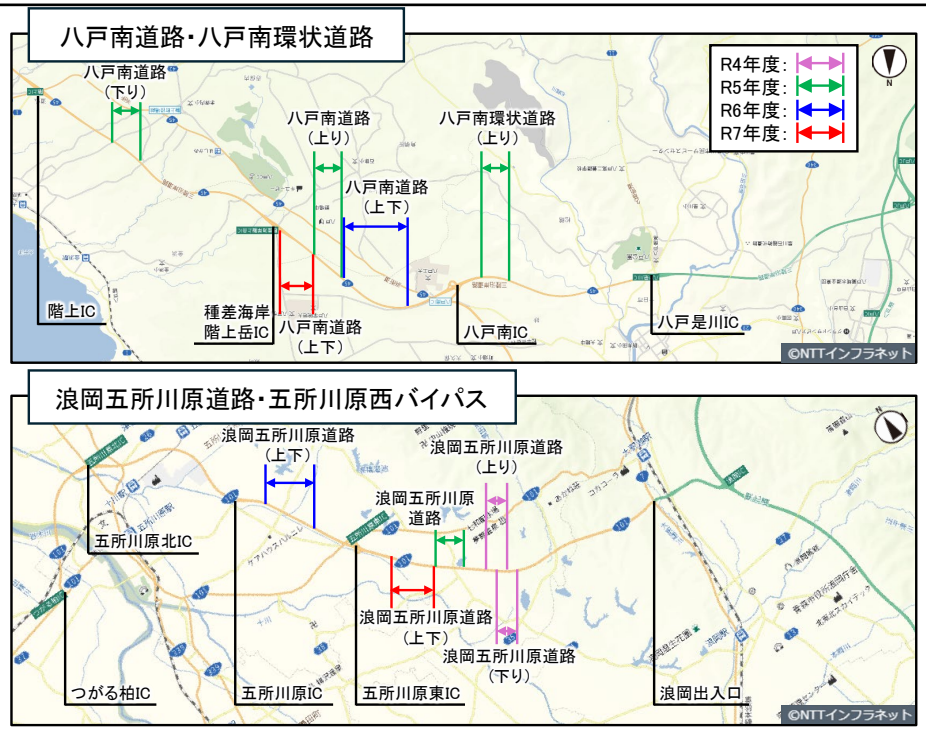


3. 対策の実施状況

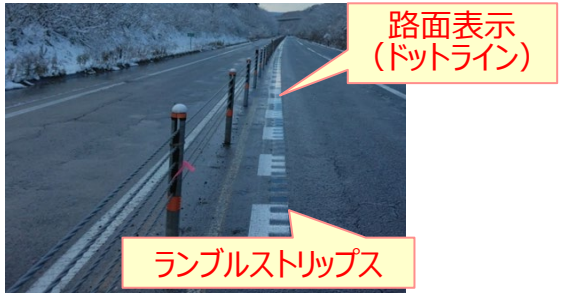
- 令和4年度から令和7年度にかけて、八戸南道路・八戸南環状道路および浪岡五所川原道路において、ワイヤロープへの接触事故を防止する対策を実施。（令和7年度末時点約4km対策実施）
- 令和7年度は八戸南道路（396.000kp～396.750kp）、浪岡五所川原道路（6.100kp～6.945kp）において、ワイヤロープ支柱カバーを設置。

▼ワイヤロープ接触事故対策　各年度実施位置一覧

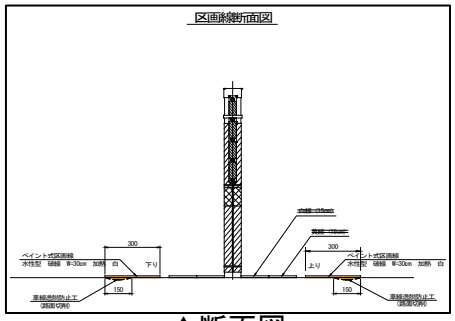
年度	路線	上下線	キロ程（KP）	実施時期	対策内容
R4	浪岡五所川原道路	上り	4.500～4.750	R4.8	・ランブルストリップス
		下り	4.350～4.600		
R5	八戸南道路	下り	392.250～392.950	R5.11	・路面表示（ドットライン） ・ランブルストリップス ・ワイヤロープ支柱カバー（八戸南道路上り線のみ）
		上り	396.750～397.450		
	八戸南環状道路	上り	400.960～401.217		
	浪岡五所川原道路	―	5.589～6.102	R6.1	・ワイヤロープ支柱カバー
R6	八戸南道路	上下	397.450～398.450	R7.1	・ランブルストリップス ・ワイヤロープ支柱カバー
	浪岡五所川原道路	上下	9.060～9.560	R6.12	・ランブルストリップス ・ワイヤロープ支柱カバー
R7	八戸南道路	上下	396.000～396.750	R7.10	・ワイヤロープ支柱カバー
	浪岡五所川原道路	上下	6.100～6.945	R7.10	・ワイヤロープ支柱カバー



▲ワイヤロープ接触事故対策　各年度実施位置図



▲ランブルストリップス・路面表示（ドットライン）
（八戸南道路・八戸南環状道路）



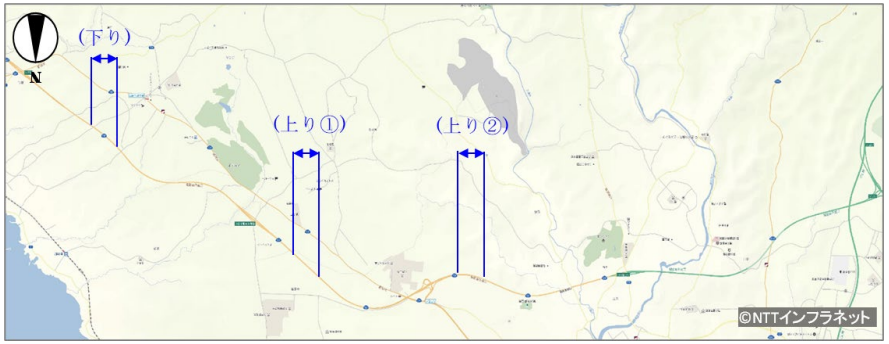
▲断面図
（ランブルストリップス・路面表示（ドットライン））



▲ワイヤロープ支柱カバー
（八戸南道路）

4. 対策効果の検証

- 八戸南道路・八戸南環状道路の追加対策（R5年度）に対して、効果検証を実施。
- 検証の結果、走行位置が路肩側にシフトしたことを確認するなど、追加対策の有効性を確認。

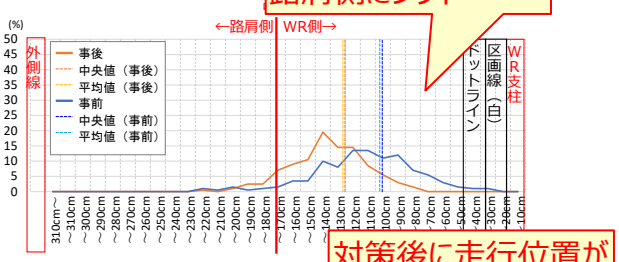


▲対策実施区間

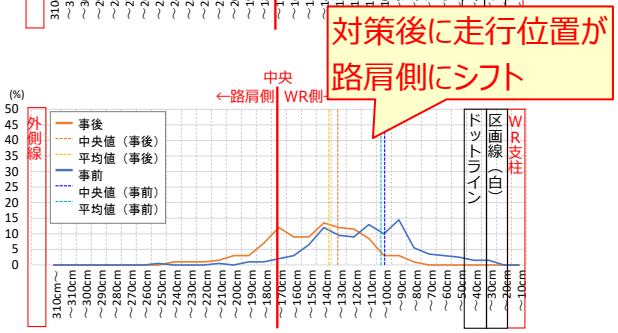


調査実施日【事前】R5.11.9(木)～R5.11.15(水)
【事後】R6.2.21(水)～ R6.2.27(火)

	事前	事後	差分
中央値	106.3	131.1	24.8
平均値	107.6	131.5	23.9



	事前	事後	差分
中央値	106.4	136.2	29.8
平均値	107.2	140.4	33.2



▲対策前後の走行位置の分析結果（下り）
（上：平日、下：休日）

青森県警察へのアンケート調査結果　概要

＜ワイヤロープ接触事故の発生状況＞

・八戸南道路：下りの階上ICから種差海岸階上岳IC間の緩いカーブで事故が多発している」という意見が多かった。

・八戸南環状道路：松館橋から八戸南IC間の上下線の冬期間日陰となる部分でスリップによる事故が多い等の意見が多かった。

＜ワイヤロープ接触事故対策の有効性＞

〇ランブルストリップス

・「大きめの音と振動があることで、右に車が寄っていることに気づける、居眠り運転防止にもつながると思われる」という意見が多かった。また、「ワイヤロープ支柱カバーと組み合わせることで非常に有効だと思う」という意見も多かった。

〇ワイヤロープ支柱カバー

・「支柱やワイヤロープが視認しやすく事故も減少しているので効果的だと思う」という意見が多かった。

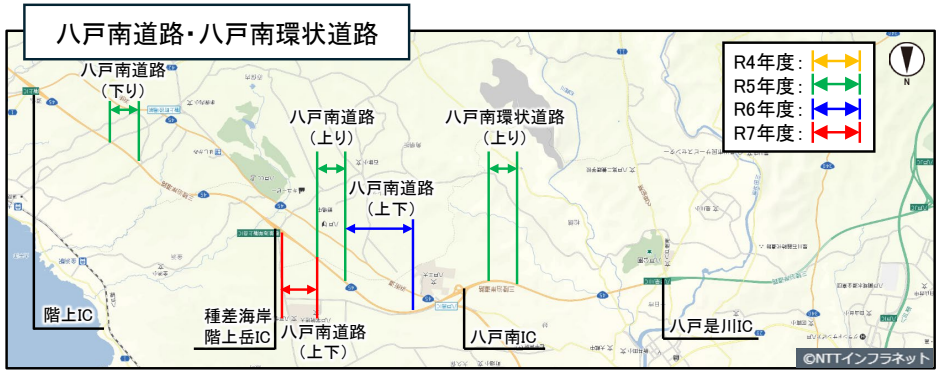
＜その他＞

・「下り階上ICから種差海岸階上岳IC間の緩い左カーブで、ワイヤロープに衝突する事故がとても多い」という意見が多かった。

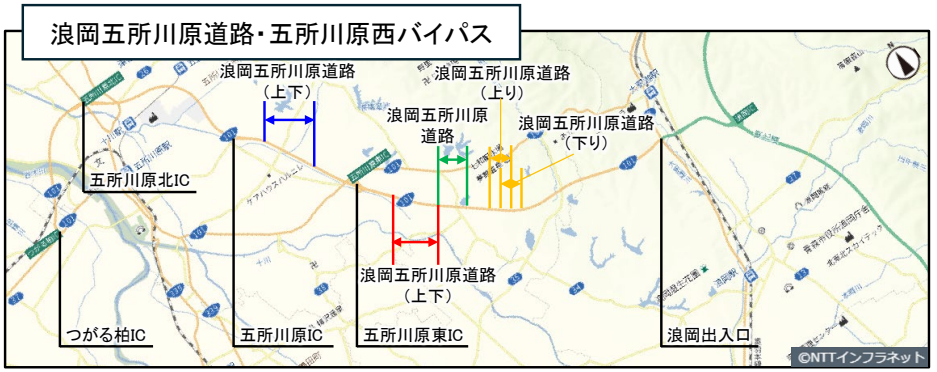
・その他、事故対策の要望として「階上ICから種差海岸階上岳IC間の上下線にランブルストリップス及び支柱カバー対策をお願いしたい」という意見も多かった。

4. 対策効果の検証

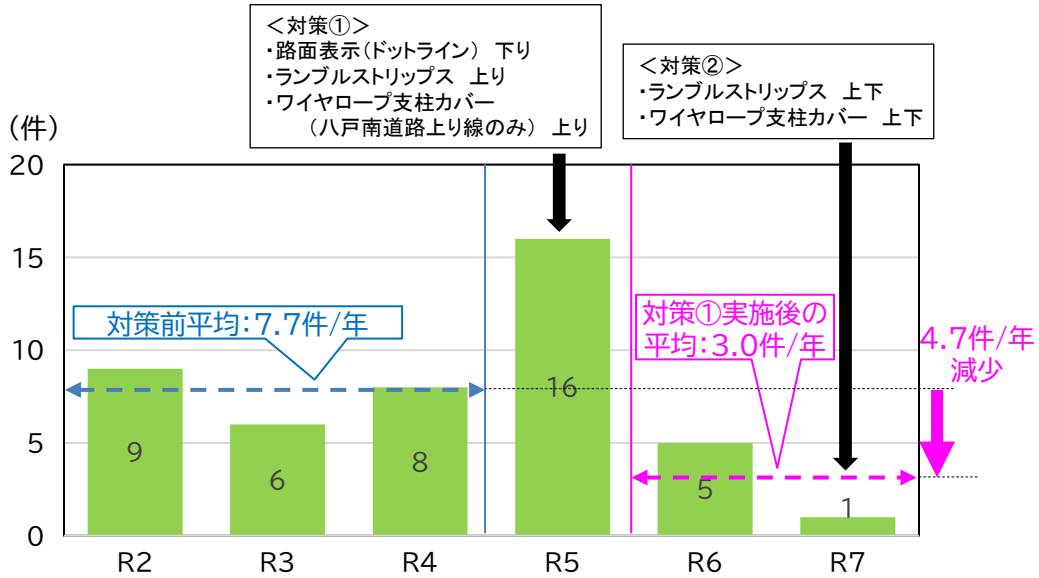
- 八戸南道路・八戸南環状道路および浪岡五所川原道路のこれまでの実施対策（令和4年度～令和7年度）に対して、効果検証を実施。
- 対策設置区間内の事故件数について、八戸南道路・八戸南環状道路では4.7件/年減少、浪岡五所川原道路では、3.5件/年減少を確認。
  ⇒ワイヤロープへの接触事故に対する対策の有効性を確認。



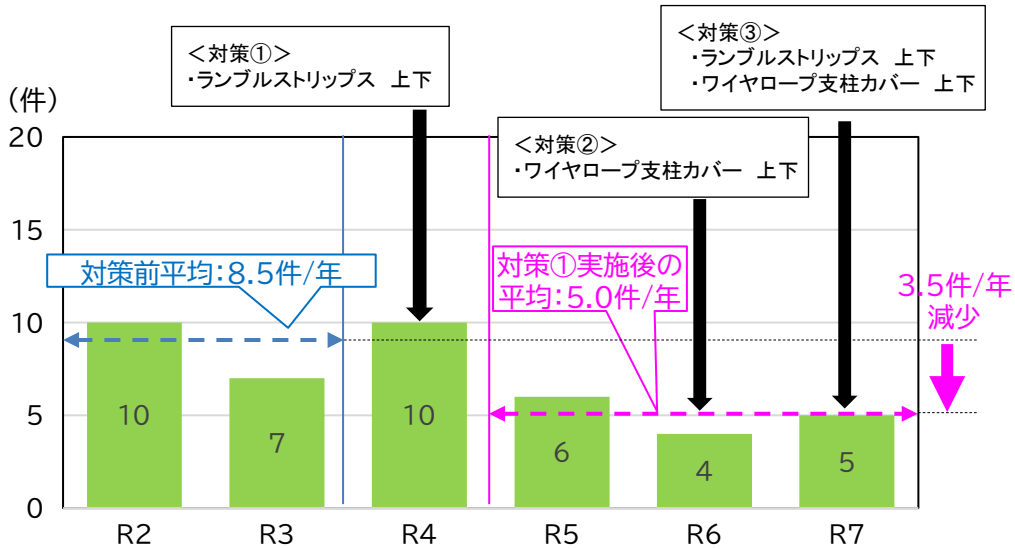
▲対策実施区間（八戸南道路・八戸南環状道路）



▲対策実施区間（浪岡五所川原道路）



▲ 対策実施区間のワイヤロープ接触事故の件数の推移
（八戸南道路・八戸南環状道路）



▲ 対策実施区間のワイヤロープ接触事故の件数の推移
（浪岡五所川原道路）

資料－７

路面標示の効率的・効果的な維持管理について

令和８年３月

2. 路面標示の効率的・効果的な維持管理に向けた取組について

＜連絡調整体制の構築＞
- 今年度、安推連事務局会議を活用して国、県、警察の三者による連絡調整体制（意見交換）を構築。
- 路面表示の効率的・効果的な維持管理に向けて、発注方法、時期、塗り直しのタイミング等に関する実務者レベルでの意見交換を次年度以降も継続して実施。

＜路面標示の効率的・効果的な維持管理に向けた取組＞
- 県独自の取組として県と県警が連携した「路面標示の同時施工（通学路スクラムライン事業）」の試行を開始。（令和7年4月）
- 次年度以降、上記取組を参考に、国と警察でも県内4箇所程度を対象に同時施工の取組を計画。
  ※時期を調整の上、各々で実施

通学路スクラムライン事業：県および県警が連携して実施し、春先の通学路における安全確保のため、道路管理者の区画線と、警察所管の横断歩道等を一体的に修繕するもの。

▼ 「通学路スクラムライン事業」試行箇所一覧（R7年度）

		路線名(地内)	学校名
青森市	1	浪岡藤崎線（青森市浪岡大字下十川）	女鹿沢小学校
	2	鶴ケ坂千刈線（青森市大字新城字平岡）	新城中央小学校
	3	青森浪岡線　（青森市大字荒川字柴田） 荒川青森停車場線	荒川小学校
	4	国道103号（青森市大字野尻字今田）	横内小学校
弘前市	5	弘前岳鰺ケ沢線 石川百田線　（弘前市大字代官町）	和徳小学校
	6	桔梗野富田線（弘前市大字中野一丁目）	文京小学校
	7	関ケ平五代線（弘前市大字悪戸字青柳）	青柳小学校
八戸市	8	八戸階上線（八戸市小中野五丁目）	小中野小学校 江陽小学校
	9	八戸階上線（八戸市大字鮫町字大作平）	大久喜小学校
	10	名川階上線（八戸市南郷大字市野沢）	南郷小学校