
第30回
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議資料
事故対策関連

令和7年8月28日

○議事

1. 事故ゼロプランの取組方針・取組状況 【報告】

- 1) 事故ゼロプランの取組方針, および本会議の位置づけ
- 2) 前回の審議結果への対応(主な意見と対応)
- 3) 現在の事故危険区間の運用と現状
- 4) 近年の事故対策実施箇所の紹介(国道50号上渋垂町交差点)

2. 事故危険区間の対策案について 【審議事項】

- 1) 国道4号築瀬3丁目交差点の概要
- 2) 第29回マネジメント会議で頂いた意見
- 3) 栃木県警との協議結果
- 4) 各機関から頂いた意見を踏まえた対策案

3. 重大事故対策について 【審議事項】および【報告】

- 1) 逆走対策について
- 2) 中央分離帯乗り越え対策について

4. 生活道路事故対策の取組について 【報告】

- 1) 通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組
- 2) ゾーン30プラスの概要・取組の推進に向けた国の支援
- 3) ETC2.0データを活用した生活道路の交通安全対策支援
- 4) 栃木県内のゾーン30プラス登録状況
- 5) 生活道路事故対策の整備効果
- 6) 生活道路の法定速度の見直し

5. その他 【提案】

- 1) ポスターによる交通安全に関する取組の発信
- 2) 自転車の通行ルールに関する啓発

1. 事故ゼロプランの取組方針・取組状況【報告】

1) 事故ゼロプランの取組方針, および本会議の位置づけ

事故ゼロプラン

交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、データや地域の声に基づき事故の危険性が高い区間を明確化し、重点的、集中的に対策を講じていく取組。

理解促進、認知向上のための統一的な名称として、
「**事故ゼロプラン(事故危険区間解消作戦)**」と呼ばれている。

事故ゼロプランの取組方針

①対策実施区間の選定

②事故発生要因の分析

③事故対策メニューの選定

④対策実施後の分析・評価

表 事故ゼロプランで取り扱う対策メニュー(一例)

対策の分類	対策メニュー
交差点全体構造	交差点のコンパクト化、隅切り改良
交差点内交通運用	車線構成の見直し、導流表示、他
信号制御機器・運用	信号灯器の増設、右折専用現示設置
交通安全施設	区画線改良、路面標示設置、他
車両速度対策	速度抑制、流入速度抑制

注) 取締り、教育等のソフト的対策は対象外

本会議の位置づけ

事故危険区間として**選定した個別箇所**に対し、**要因分析や事故対策メニュー等の交通安全対策**についてご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的としている。

2) 前回の審議結果への対応(主な意見と対応―①)

頂いた
ご意見

やな ぜ 【築瀬3丁目交差点】

- ① 自転車の走行位置や2段階右折について検討が必要。
- ② 自転車横断帯を消す場合、矢羽根を入れておいたほうが良く、道交法で**自転車**がどこを走るべきかを含め、関係者間で調整が必要である。
- ③ 交差点の規模により、歩車道分離にするのかということも含めて検討の幅は非常に広いと思われ、**地域の実情や交差点の大小によって最良のものを作っていくことが望ましい**。
- ④ 停止線の前出しによる**交差点コンパクト化が右折時の速度抑制にもつながる**。

対応

- ①②③ 自転車横断帯を消す方針で検討していましたが、当該交差点の形状や自転車通行空間のネットワーク整備が未定であることを踏まえると、自転車横断帯を残し、対策を進めることが望ましいと考えています(P16にて審議)。
- ④ 停止線の前出しにより極力コンパクト化を図る計画としました(P16にて審議)。

2) 前回の審議結果への対応(主な意見と対応ー②)

頂いた
ご意見

【事故危険区間の運用】

- ①4年間事故ゼロでも5年目に事故が起きる可能性はあり、**量的ではなく質的に社会全体で交通事故を減らしていくような仕組み**や、身近なものにも目を向けて寄り添っていくことが交通安全対策の次のステップである。
- ②本日の動画(前回の会議)は非常に分かりやすいものであり、市民や子供達含めて皆様に見えるようにホームページにアップするなど、**積極的な情報発信をして頂くと良い**。

やな ぜ【築瀬3丁目交差点】

- ③小中学生へ自転車で車道を走行することについて、**きちんとしたルールの指導が必要**であり、パンフレット作成や教育を十分に行う必要がある。

対応

- ①②交通管理者はこれまでも交通安全運動週間等により周知等を行っており、道路管理者側でも、交通安全の取組について周知を図っていくことを提案します(P41)。
- ③自転車通行方法のルールについては、交通管理者が作成しているパンフレット等を参考とし、自転車の通行ルールを小中学生に周知していきます(P42)。

3)現在の事故危険区間の運用と現状【①区間の選定基準】

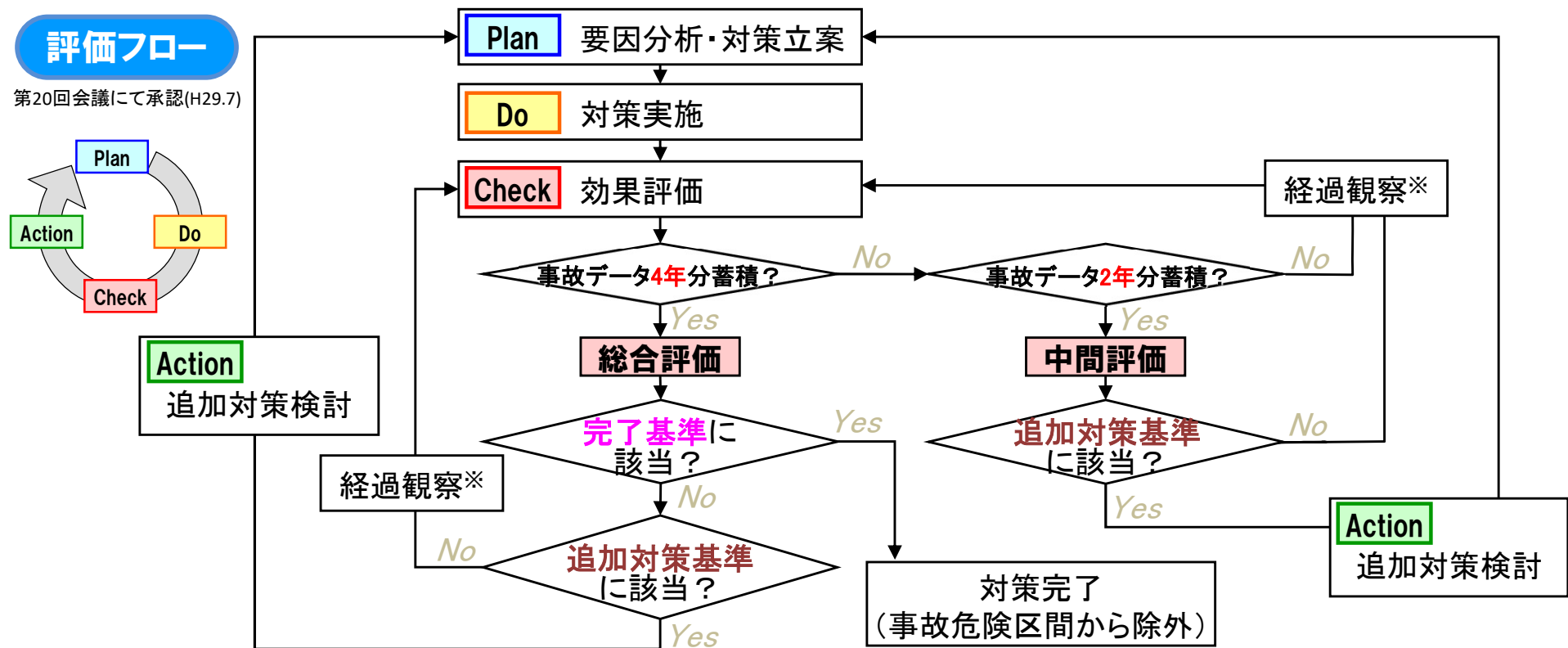
- 事故危険区間は、事故データに基づく事故多発区間(事故多発、死亡・重傷事故多発、特徴的な事故多発)や、地域の声等に基づき安全性が危惧される区間から選定している。
- これまでH22年、H27年、およびR5年に事故危険区間の見直し・追加を実施。

指標区分	指標	H22基準	H27基準値	R5基準
A.事故多発区間 いずれかの指標（基準値）に該当	死傷事故件数	20件/4年	20件/4年	5件/4年
	死傷事故率	300件/億台キロ かつ 死傷事故件数8件/4年	300件/億台キロ かつ 死傷事故件数8件/4年	230件/億台キロ かつ 死傷事故件数4件/4年
	事故危険箇所	-	指定箇所すべて	指定箇所すべて
B.死亡・重傷事故多発区間 いずれかの指標（基準値）に該当	死者数	2人/4年	2人/4年	2人/4年
	重大事故件数 (死亡・重症事故件数)	2件/4年、かつ 死傷事故件数 8件/4年	2件/4年、かつ 死傷事故件数 4件/4年	2件/4年、かつ 死傷事故件数 4件/4年
C.特徴的な区間 ※H22基準：3指標以上の基準値に該当、 かつ死傷事故件数8件/4年以上の区間に該当 ※H27基準：2指標の基準値に該当する箇所 を抽出、または逆走発生箇所に該当 ※R5基準：いずれかの指標（基準値）に該当	夜間事故件数	3件/4年	3件/4年	4件/4年
	歩行者・自転車事故	2件/4年	2件/4年	4件/4年
	高齢者事故	2件/4年	2件/4年	3件/4年
	子供事故	-	1件/4年	2件/4年
	追突事故	5件/4年	5件/4年	5件/4年 かつ ETC急ブレーキ多発区間 注1)
	バリアフリー法の特定期道路	該当	-	-
	逆走発生箇所	-	立体交差点	立体交差点
D.安全性の危惧	地域の声 アンケートによる指摘箇所	指摘箇所	指摘箇所	指摘箇所

注1) 1km当たりの急ブレーキ(0.3G以上)発生件数をセンサス区間単位で集計。年間2.8万件/km以上の区間

3) 現在の事故危険区間の運用と現状 【②PDCAサイクル】

- 事故危険区間に選定された箇所は、PDCAサイクルに基づき運用。
- 対策を実施した箇所については、その効果について評価を実施。対策実施後短期間(2年)で追加対策の必要性を判断する中間評価と、対策実施後十分な期間(4年)が経過した段階で対策完了の判断をする総合評価がある。
- 総合評価では、対策前後の死傷事故発生件数の変化や、事故危険区間選定当時の基準(指標)の該当状況により、対策完了、経過観察、追加対策を判定。



【完了基準】

- ①「D.安全性の危惧」のみで抽出された箇所は全抽出基準をクリア
- ②上記以外の箇所は、死傷事故件数が5割以上削減しかつ全抽出基準をクリア

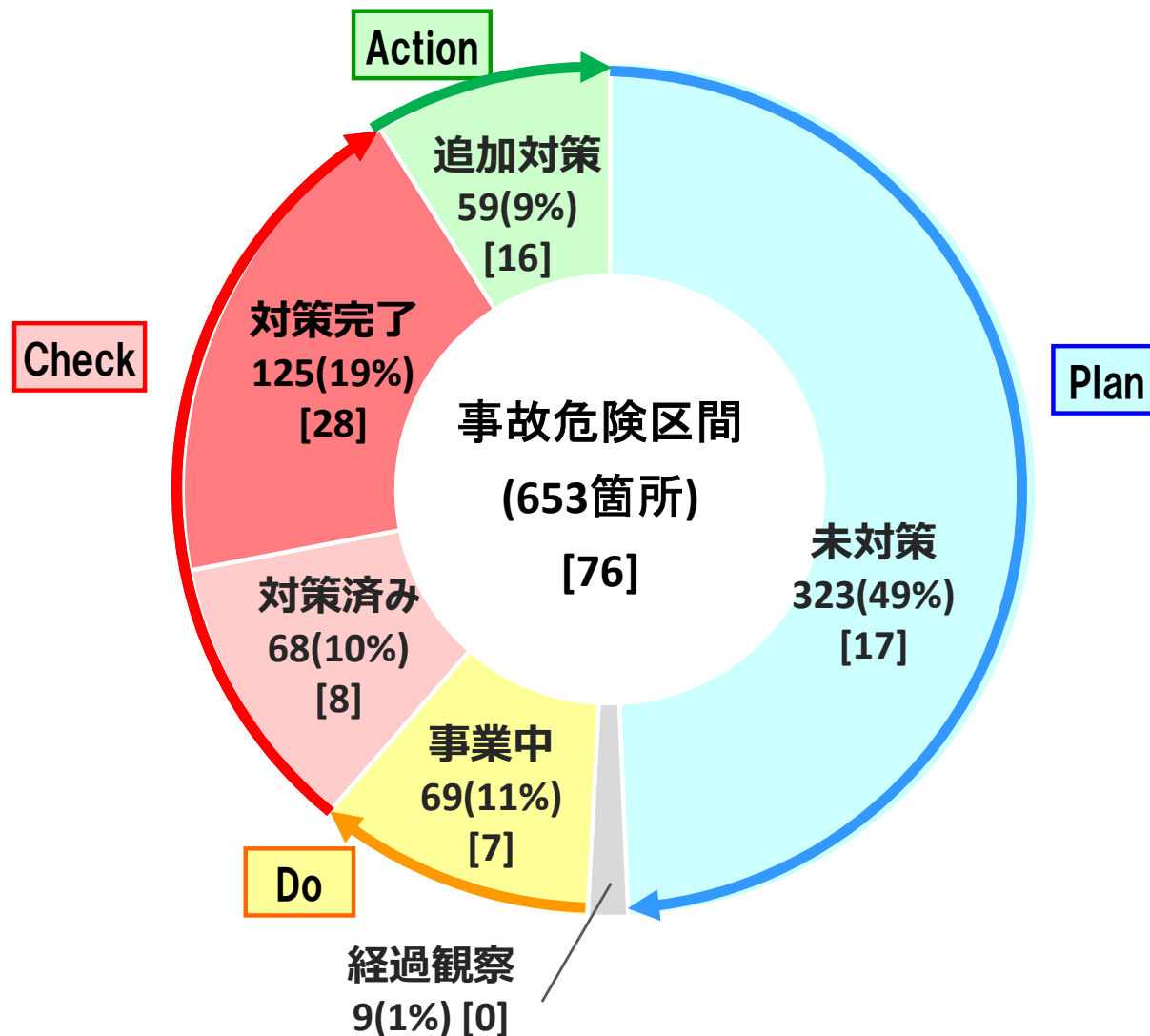
【追加対策基準】

- ①対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合(中間評価時は死傷事故件数が75%以上増加)
- ②対策後に死亡事故等の重大事故が発生した場合

※【経過観察】 完了基準、追加対策基準に該当しない場合。総合評価にて経過観察と判定された箇所は、**2年後**に再度効果評価を実施

3)現在の事故危険区間の運用と現状【③進捗状況】

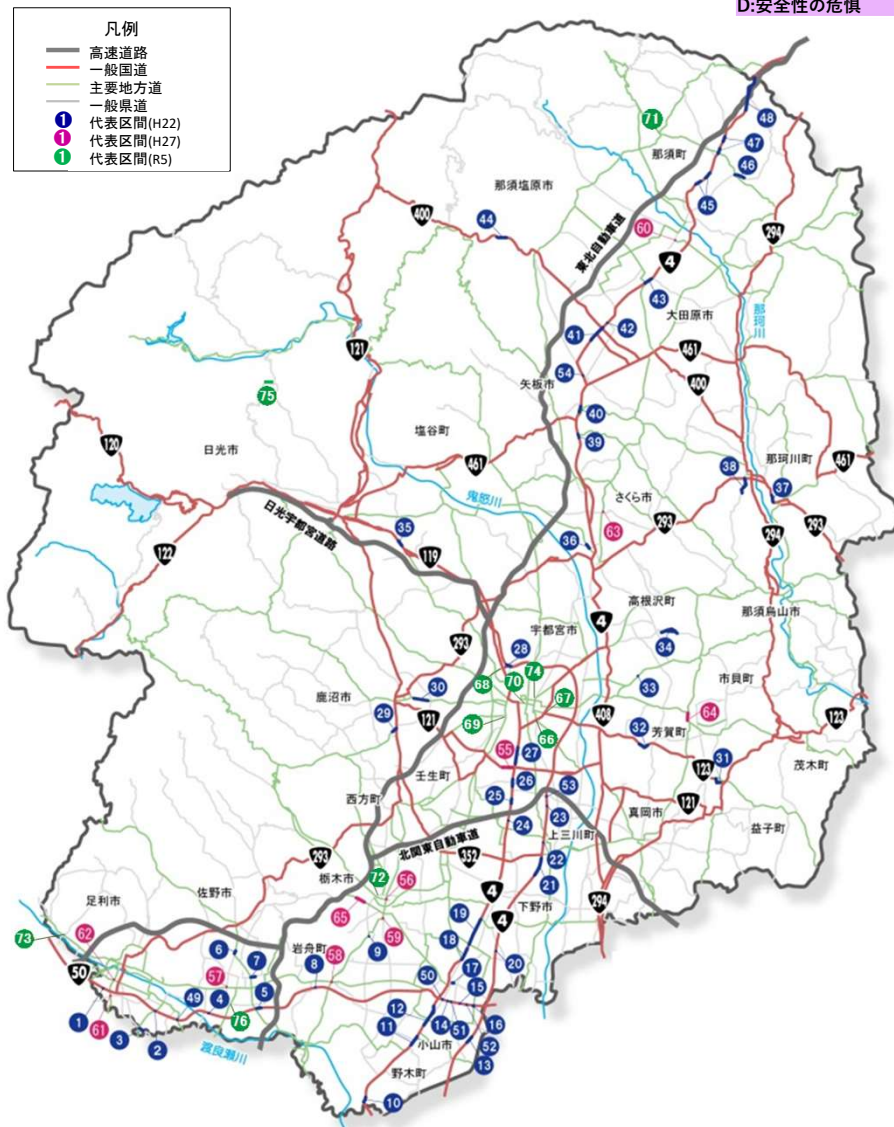
- H22、H27、およびR5に選定された事故危険区間653箇所(代表区間76箇所)は、R7.3時点で、対策完了が125箇所(代表区間28箇所)となった。



※[]は代表区間 代表区間は、選定当時の事故データによる選定指標区分A、B、Cのうち2つに該当し、死傷事故率300件/億台km以上である区間、もしくは地域要望に該当している区間

3)現在の事故危険区間の運用と現状【④代表区間】

▼事故危険代表区間 位置図



※代表区間とは、選定時の事故データによる抽出指標区分A、B、Cのうち2つに該当し、死傷事故率300件/億台km以上の区間、もしくは地域要望に該当している区間

- 選定理由
A:事故多発箇所
B:死亡・重傷事故多発箇所
C:特徴的な箇所
D:安全性の危惧

番号	管理主体	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	選定理由	対策完了箇所
					A B C D	
1	国	国道50号	足利市西新井町	西新井町交差点	● ● ● ●	●
2	国	国道50号	足利市下洪垂町	久保田町交差点	● ● ● ●	●
3	県	一般県道中野御厨線	足利市小曾根町		● ● ● ●	●
4	国	国道50号	佐野市下羽田町	下羽田町交差点	● ● ● ●	●
5	国	国道50号	佐野市高萩町		● ● ● ●	●
6	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市吉水町		● ● ● ●	●
7	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市堀米町	堀米町交差点	● ● ● ●	●
8	国	国道50号	岩舟町	岩舟小学校付近交差点	● ● ● ●	●
9	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市川連		● ● ● ●	●
10	国	国道4号	野木町野木		● ● ● ●	●
11	国	国道4号	小山市間々田		● ● ● ●	●
12	国	国道4号	小山市栗宮		● ● ● ●	●
13	国	新4号国道	小山市田間		● ● ● ●	●
14	国	国道50号	小山市	小山交差点	● ● ● ●	●
15	国	国道50号	小山市	駅前南6丁目交差点	● ● ● ●	●
16	国	国道50号	小山市	横倉新田交差点	● ● ● ●	●
17	県	一般県道小山結城線	小山市駅東通り2丁目		● ● ● ●	●
18	国	国道4号	小山市喜沢		● ● ● ●	●
19	国	国道4号	小山市羽川		● ● ● ●	●
20	国	新4号国道	小山市	出井北交差点	● ● ● ●	●
21	国	新4号国道	上三川町	五分一交差点付近交差点	● ● ● ●	●
22	国	新4号国道	上三川町	上蒲生南交差点	● ● ● ●	●
23	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点付近交差点	● ● ● ●	●
24	国	国道4号	下野市	鞘堂公民館付近交差点	● ● ● ●	●
25	県	宇都宮市茂原1丁目			● ● ● ●	●
26	国	国道4号	宇都宮市	安塚街道入口交差点～雀宮駅前交差点	● ● ● ●	●
27	国	国道4号	宇都宮市上横田町		● ● ● ●	●
28	県	国道119号	宇都宮市宇都宮北道路入口		● ● ● ●	●
29	県	一般県道鹿沼足尾線	鹿沼市横山町		● ● ● ●	●
30	県	主要地方道宇都宮鹿沼線	鹿沼市千渡		● ● ● ●	●
31	県	国道123号	益子町七井		● ● ● ●	●
32	県	国道123号	芳賀町西水沼		● ● ● ●	●
33	県	主要地方道宇都宮向田線	高根沢町上高根沢		● ● ● ●	●
34	県	一般県道杉山石末線	高根沢町太田		● ● ● ●	●
35	県	国道119号	日光市	大室入口交差点	● ● ● ●	●
36	県	主要地方道今市氏家線	さくら市馬場		● ● ● ●	●
37	県	国道293号	那珂川町馬頭		● ● ● ●	●
38	県	一般県道小川大金停車場線	那珂川町小川		● ● ● ●	●
39	国	国道4号	矢板市	早川町北交差点	● ● ● ●	●
40	国	国道4号	矢板市中		● ● ● ●	●
41	国	国道4号	那須塩原市三島		● ● ● ●	●
42	国	国道4号	那須塩原市	三島北交差点	● ● ● ●	●
43	国	国道4号	那須塩原市大原間		● ● ● ●	●
44	県	国道400号	那須塩原市塩原		● ● ● ●	●
45	国	国道4号	那須町寺子乙		● ● ● ●	●
46	県	一般県道豊原高久線	那須町寺子丙		● ● ● ●	●
47	国	国道4号	那須町寺子丙ほか		● ● ● ●	●
48	国	国道4号	須賀原乙		● ● ● ●	●
49	国	国道50号	足利市	瑞穂野町交差点	● ● ● ●	●
50	国	国道50号	小山市神鳥谷	神鳥谷東交差点	● ● ● ●	●
51	国	国道50号	小山市	小山東交差点	● ● ● ●	●
52	国	国道50号	小山市	雨ヶ谷新田地先交差点	● ● ● ●	●
53	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点	● ● ● ●	●
54	国	国道4号	大田原市	下石上交差点	● ● ● ●	●
55	県	国道121号	宇都宮市北若松原		● ● ● ●	●
56	県	主要地方道宇都宮亀和田栃木線	栃木市昭和町	新栃木駅入口交差点	● ● ● ●	●
57	県	主要地方道佐野行田線	佐野市大橋町	(仮)橋町交差点	● ● ● ●	●
58	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市岩舟町和泉	和泉交差点	● ● ● ●	●
59	県	主要地方道栃木小山線	栃木市河合町	(仮)河合町交差点	● ● ● ●	●
60	県	主要地方道黒磯黒羽線	那須塩原市住吉町	住吉町交差点	● ● ● ●	●
61	県	主要地方道足利千代田線	足利市道	(仮)通交差点	● ● ● ●	●
62	県	主要地方道足利千代田線	足利市朝倉町	朝倉町3丁目交差点	● ● ● ●	●
63	県	主要地方道大田原氏家線	さくら市箱森新田	箱森新田交差点	● ● ● ●	●
64	県	主要地方道真岡那須烏山線	芳賀郡芳賀町		● ● ● ●	●
65	県	栃木県道75号栃木佐野線	栃木市泉町		● ● ● ●	●
66	国	国道4号	宇都宮市栗瀬3丁目	栗瀬3丁目交差点	● ● ● ●	●
67	国	国道4号	宇都宮市平松町	平松町交差点	● ● ● ●	●
68	県	真岡岩瀬線	宇都宮市	宮環上戸祭町	● ● ● ●	●
69	県	宇都宮栃木線	宇都宮市滝谷町	滝谷町交差点	● ● ● ●	●
70	県	宇都宮那須烏山線	宇都宮市	本町交差点	● ● ● ●	●
71	県	湯本小島線	那須町		● ● ● ●	●
72	県	栃木粕尾線	栃木市	箱森交差点	● ● ● ●	●
73	県	桐生岩舟線	足利市	栗鹿跨線橋南交差点	● ● ● ●	●
74	県	氏家宇都宮線	宇都宮市		● ● ● ●	●
75	県	栗山日光線	日光市		● ● ● ●	●
76	県	佐野環状線	佐野市田島町		● ● ● ●	●

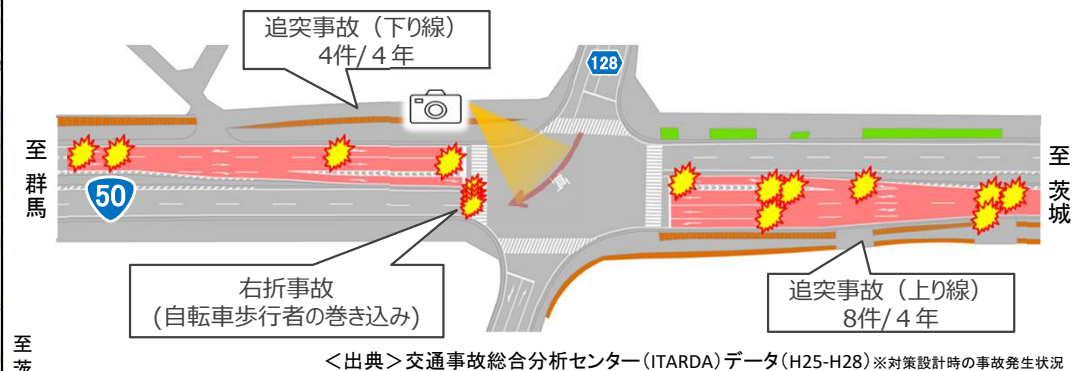
4) 近年の事故対策実施箇所の紹介(国道50号上渋垂町交差点)

- 国道50号の上渋垂町交差点では、交差点流入部付近での追突事故及び従道路側からの右折事故が発生。
- 停止線間距離が長いことにより通過判断の誤りが生じやすいことや右折車両の停止位置が明示されていないこと等が事故発生の要因として考えられる。
- 対策として、停止線の前出し(コンパクト化)と右折指導線※の路面標示の追加を実施。

【位置図】



【事故発生状況(対策前)】



【対策前後の現地状況】



※指導線とは・・・交差点内での走行位置や停止位置を明確化するために設置する白色破線の路面標示。



4) 上渋垂町交差点における対策効果検証: 停止線の前出し

- 追突事故対策である「停止線の前出し(交差点のコンパクト化)」の効果について、信号切り替り時(黄⇒赤)に交差点を渡った末尾車両の位置をもとに確認した。
- 末尾車両の位置は対策前後で短くなっており、遠い位置からの無理な横断が減少した。

【対策前後の直進車両の黄色信号時点の位置】

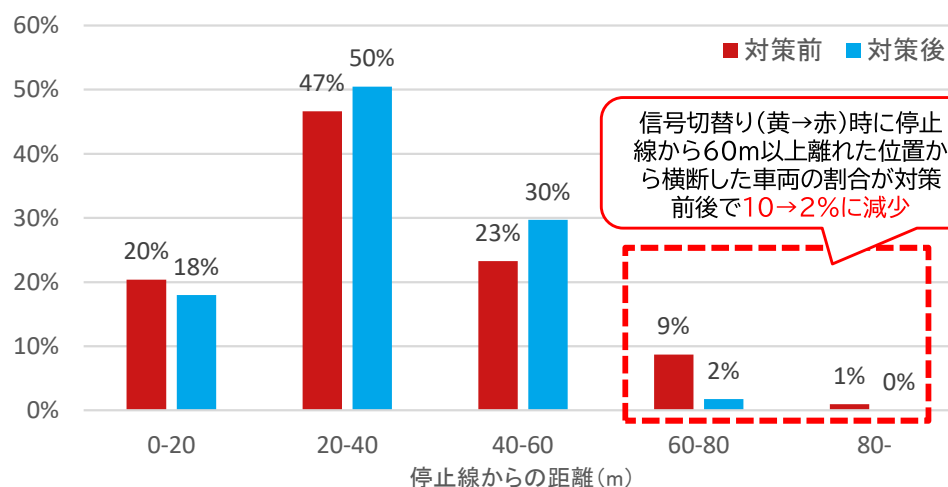


※車両位置が対策前後で重ならないように位置をずらして描画

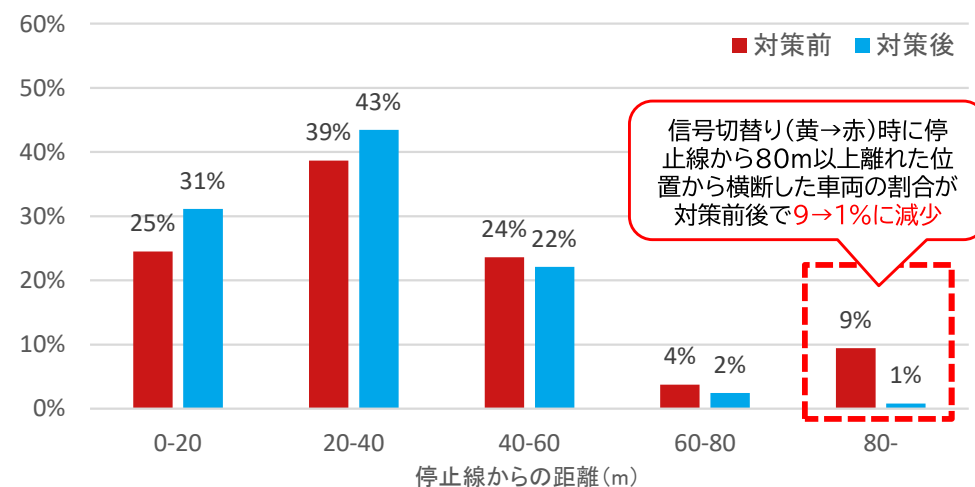
【集計対象車両】



下り線(茨城方面)における通過車両の分布



上り線(群馬方面)における通過車両の分布



4) 上渋垂町交差点における対策効果検証; 右折指導線の追加

- 右折事故(自転車歩行者の巻き込み)対策である「右折指導線(路面標示)」の効果について、従道路側からの右折車両の挙動(停止位置)をもとに確認した。
- 対策前は停止位置にばらつきがあったが、対策後は指導線の位置で車両が停止するようになり、右折が安全に行われるようになった。

【対策前の右折車両の停止位置】



【対策後の右折車両の停止位置】



※7,8,16,17時台における右折車両を対象



2. 事故危険区間の対策案について【審議事項】

1) 国道4号築瀬3丁目交差点の概要

- 国道4号築瀬3丁目交差点では近年4年間に8件の事故が発生。そのうち右折事故が5件。
- 国道4号下り方面からの右折車が、対向直進の間隙を縫って右折する際、右折待機位置から横断歩道位置が遠いことで横断歩道を認識しにくく、同一方向後方からの自転車を見落とす巻き込む事故が特徴的であり、この右折事故に着目し、対策案を検討した。

【位置図】



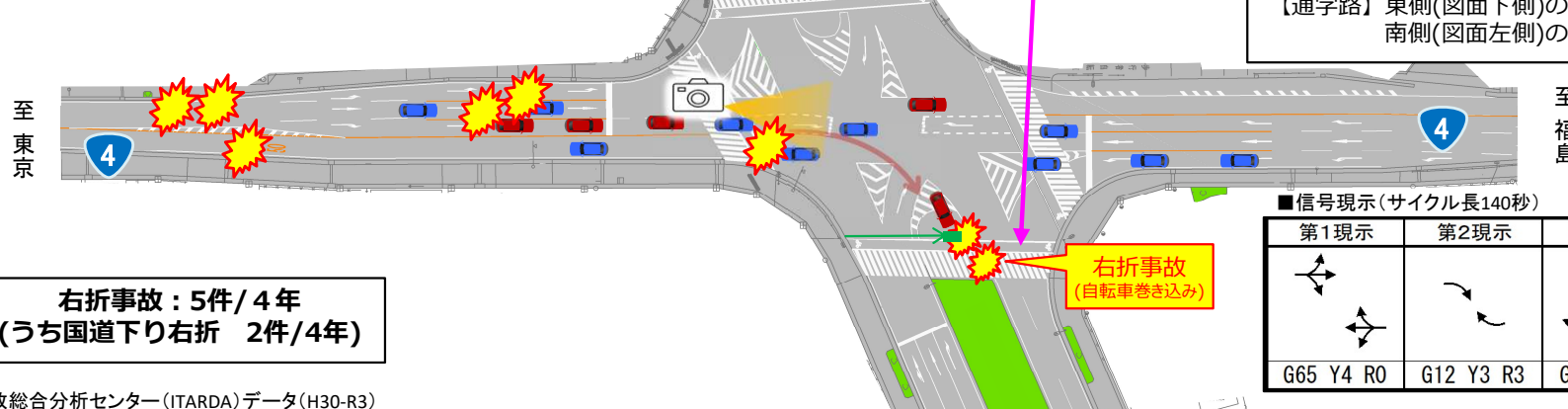
▲対策前の状況

--- 道路交通関係情報 ---

【交通量】 国道4号 約12,700台/日
(大型車混入率 約7%)
宇都宮真岡線 約24,800台/日
(大型車混入率 約6%)

【通学路】 東側(図面下側)の横断歩道 … 中学校
南側(図面左側)の横断歩道 … 小学校

現状



右折事故：5件/4年
(うち国道下り右折 2件/4年)

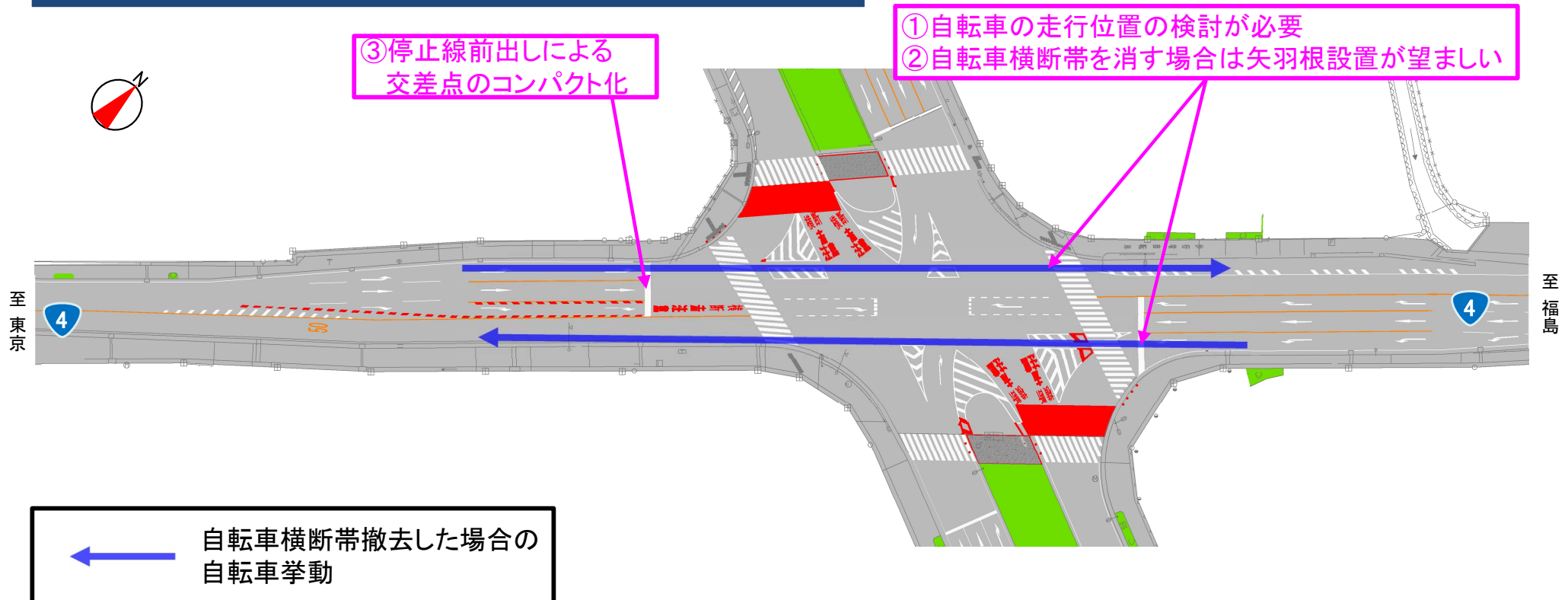
■信号現示(サイクル長140秒)

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示
G65 Y4 R0	G12 Y3 R3	G37 Y4 R0	G6 Y3 R3

2) 第29回マネジメント会議で頂いた意見

- 第29回マネジメント会議では、提示した対策案について、下記意見を頂いた。
- ① **自転車の走行位置**や2段階右折について検討が必要。
- ② 自転車横断帯を消す場合、矢羽根設置が望ましく、道交法で**自転車がどこを走るべきかを含め、関係者間で調整が必要**
- ③ 停止線を前出しによる**交差点コンパクト化**が右折時の速度抑制にもつながる

前回の対策案に対する第29回マネジメント会議での意見

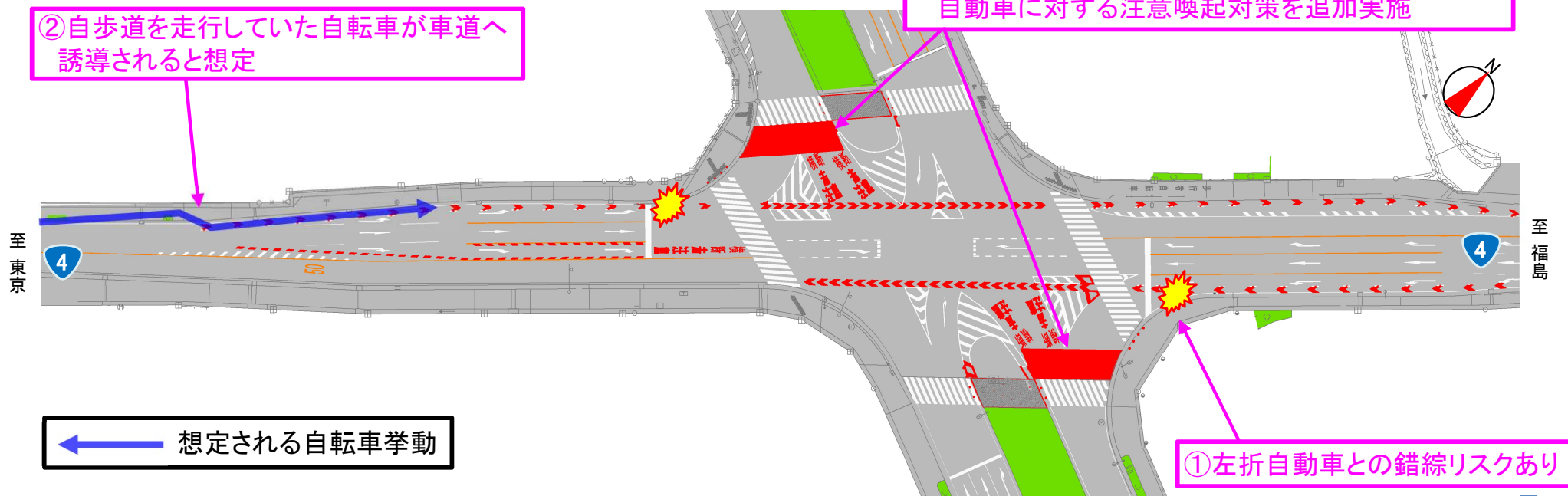


3) 栃木県警との協議結果【審議事項】

- 第29回マネジメント会議での意見を踏まえ、左折車線左端に矢羽根※を設置した案を立案し、栃木県警と協議した結果は以下の通り。
 - ①左折専用レーンがあることで**自転車と左折自動車との錯綜リスクがある**
 - ②矢羽根設置により、**自歩道を走行していた自転車が大型車が多く路肩が狭い車道へ誘導されると想定**
- ⇒上記①②より、築瀬3丁目交差点に**矢羽根を設置することは望ましくない**
- ③自転車走行位置を明確にするため、現況自転車横断帯を存置するとともに、**自転車に対し自転車横断帯に誘導する対策と自動車に対し自転車走行の注意喚起対策を追加実施することが望ましい**

矢羽根を設置した対策案に対する栃木県警の意見

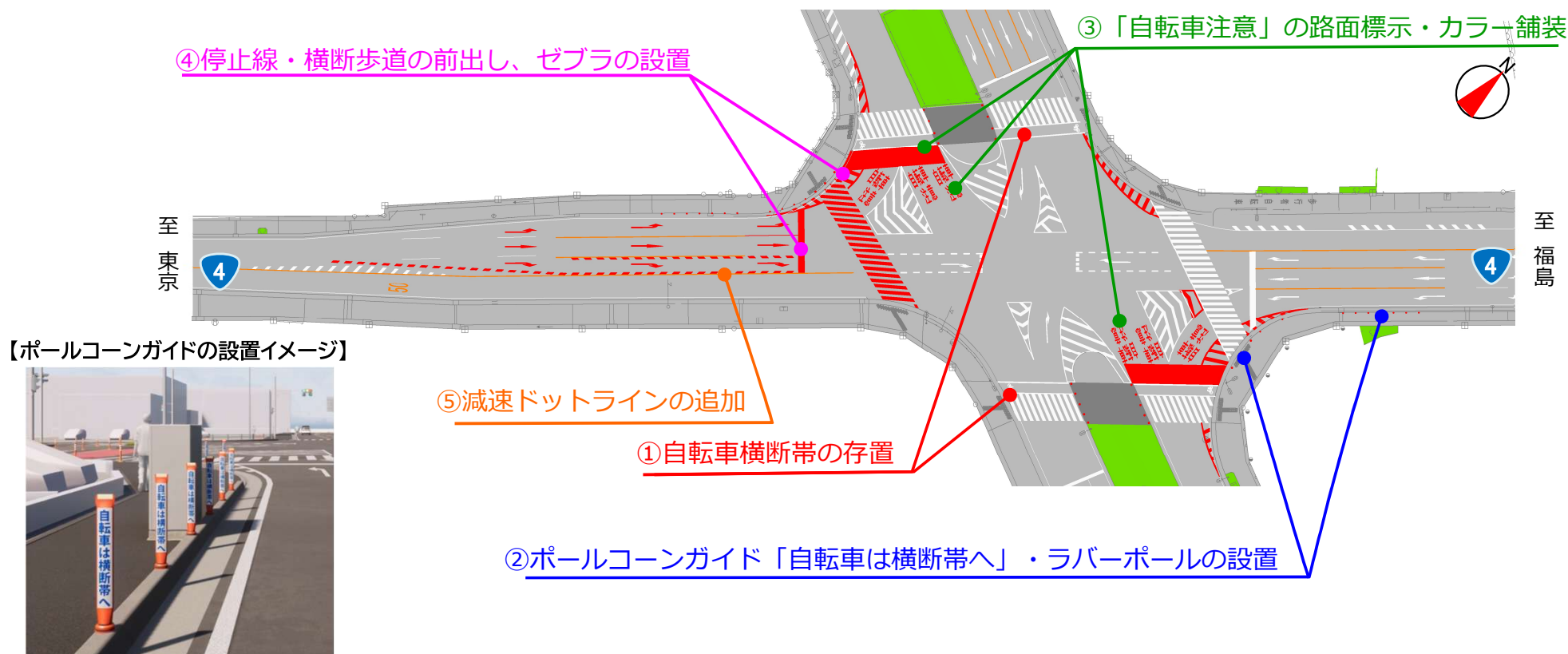
※ >>> 矢羽根とは・・・自転車や自動車の走行位置を明確化するために設置する矢印型の路面標示。



4) 各機関から頂いた意見を踏まえた対策案【審議事項】

- 各機関から頂いた意見・協議結果を踏まえ、対策案の見直しを実施した。
- ①自転車走行位置を明確にするため、**現況の自転車横断帯を存置**
- ②自転車に対し自転車横断帯に誘導する対策 ⇒ **ポールコーンガイド・ラバーポールの設置**
- ③自動車に対し自転車走行の注意喚起対策 ⇒ **「自転車注意」の路面標示・カラー舗装**
- ④交差点のコンパクト化のため、**停止線・横断歩道の前出し、ゼブラの設置**
- ⑤右折車速度の減速のため、**減速ドットラインの追加**

各機関から頂いた意見を踏まえた対策案



3. 重大事故対策について 【審議事項】および【報告】

1) 逆走対策について

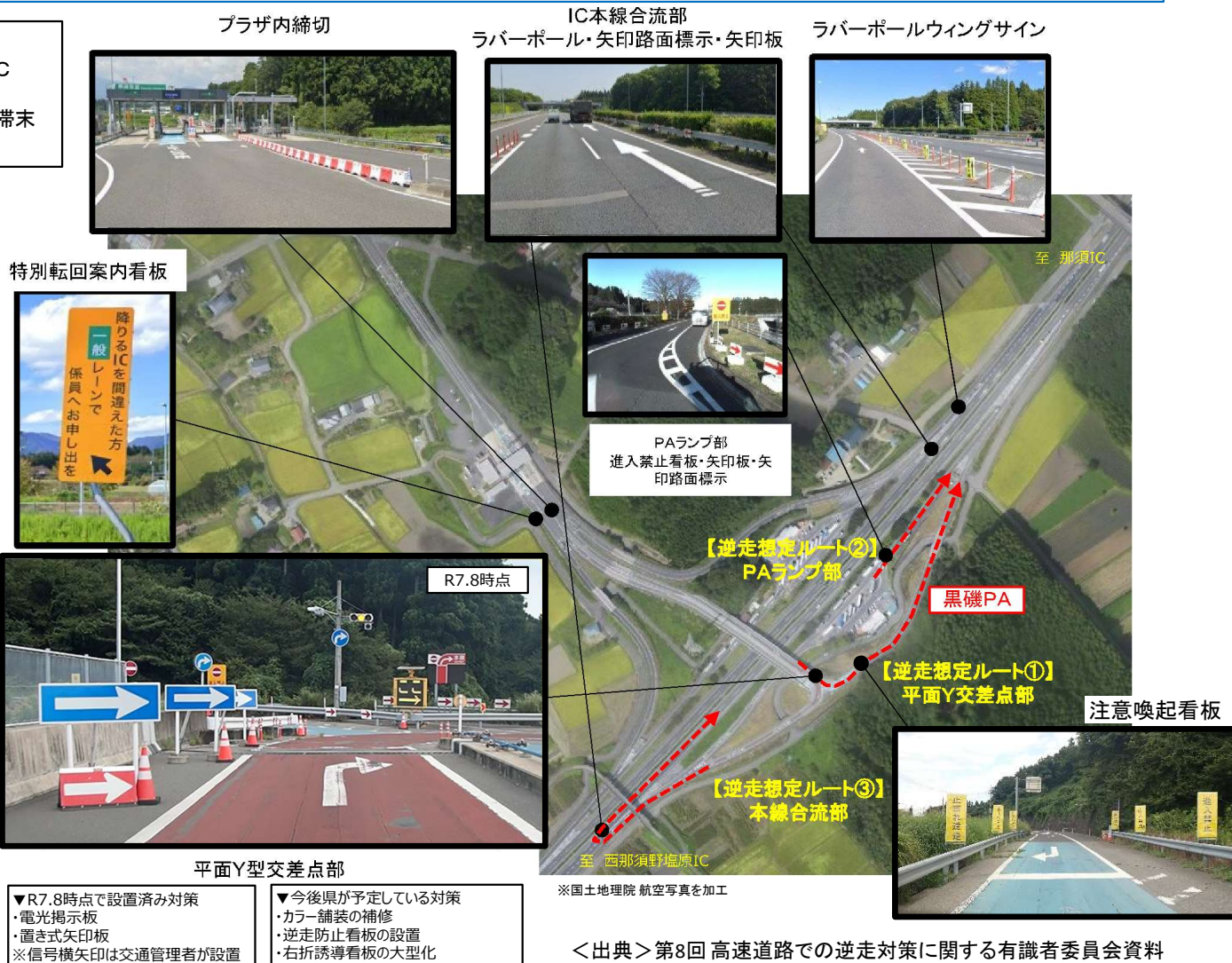
- R7.4黒磯PA付近で発生した事故等、近年逆走事故に関する話題が注目されている。
- 重大事故につながる可能性が高い「高速道路での逆走」に対して、国土交通省では委員会を設置し、幅広い見地から効果的な逆走対策を検討している。

【発生日時】2025年4月26日(土)22時05分頃
 【事故発生地点】E4東北自動車道 上り線那須IC～黒磯板室IC
 【関係車両】逆走車両：乗用車1台、事故関係車両10台
 【死傷者】死亡3名(逆走車運転手1名、順走車運転手1名、渋滞末尾に追突された車両の乗員1名)



至 東京方面

-----> : 逆走経路(想定)

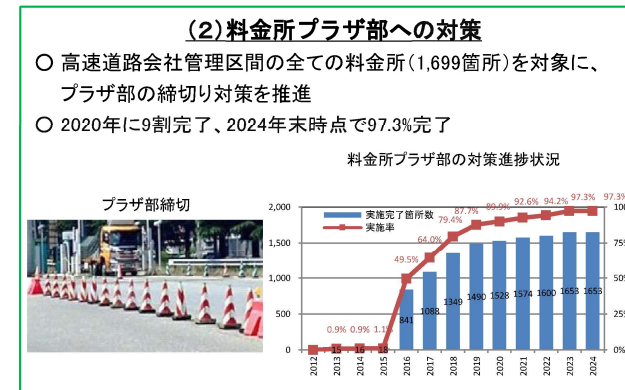
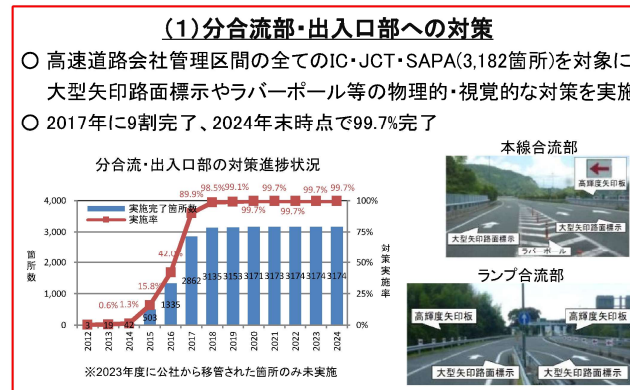


<出典> 第8回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会資料
 ※交差点部写真は最新写真を貼付

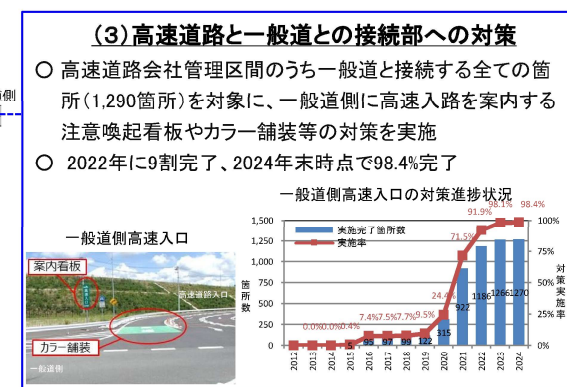
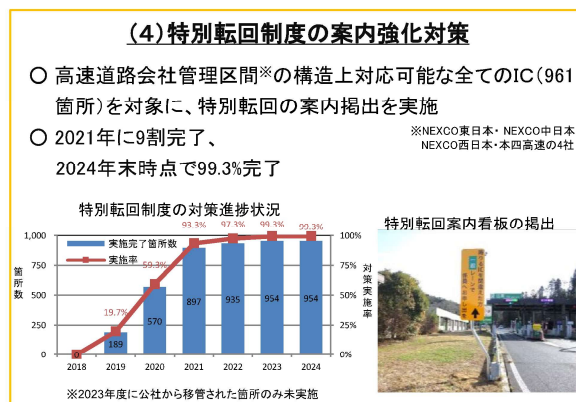
①逆走対策の動向(高速道路)

- 高速道路においては、全国統一的な基本的対策が概ね完了しているが、依然として発生する逆走案件に対応するため、重点対策箇所※について、現地条件等を踏まえた対策を実施予定。

▼全国統一的な基本的対策(矢印路面標示等)の実施状況



※重点対策箇所…全国統一的な基本的対策(矢印路面標示等)をしても、なお発生している複数回の逆走事案や死亡事故等を踏まえ、個別に対策を強化する必要がある箇所



▼重点対策箇所の対策実施方針

<出典>第8回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会資料

重点対策箇所に対しては、逆走事案個々の分析及び現地条件等を踏まえ、下記の対策内容を検討し、効果的な対策となるよう展開

【対策①】 全国統一的な基本的対策(矢印型路面標示・注意喚起看板・矢印板・ラバーポール・カラー舗装等)の追加

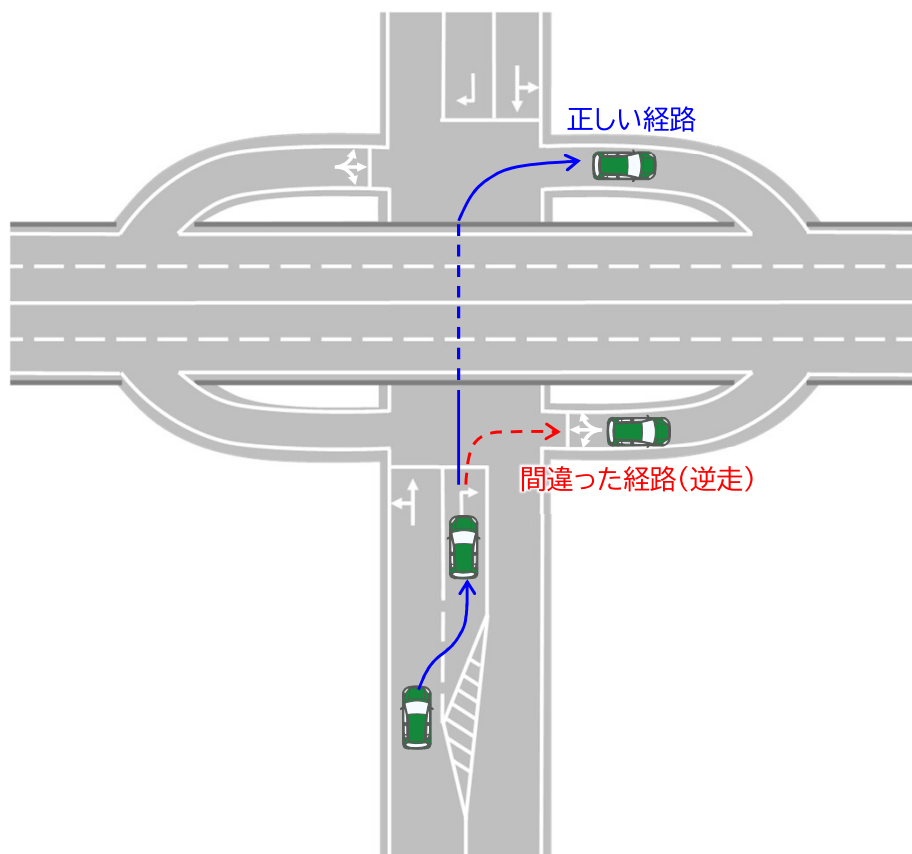
【対策②】 カタログ化した「道路側注意喚起技術」10技術の活用(視覚的・物理的な注意喚起)

②逆走対策の動向(県内一般道)

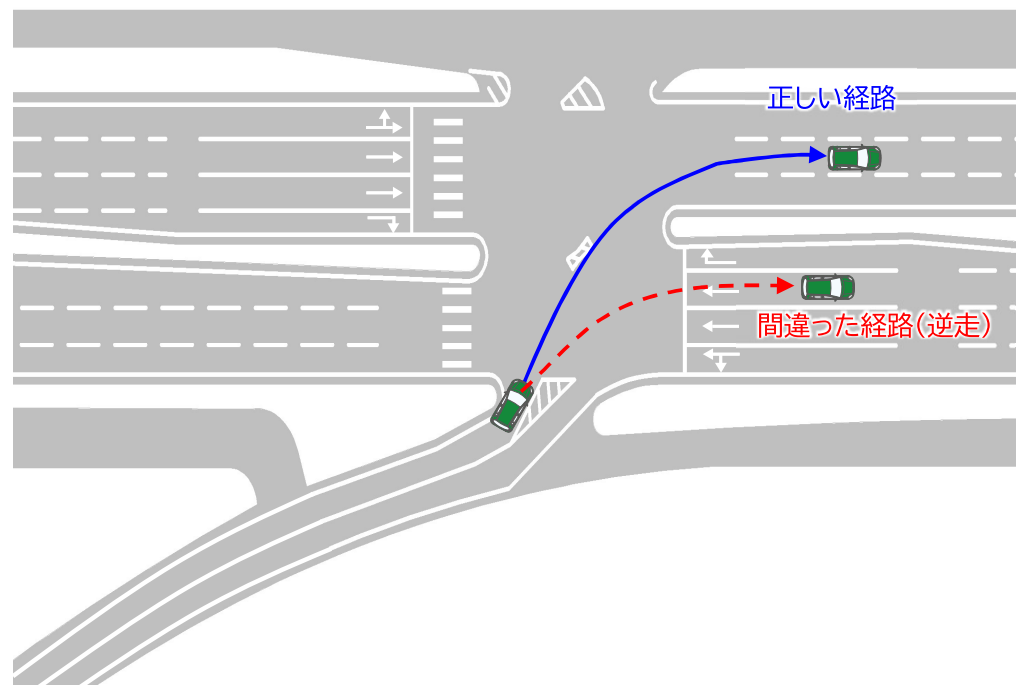
- 一般道において、逆走事故が懸念される箇所として「立体交差下の平面交差点」や「多車線の平面交差点」が挙げられる。
- 近年逆走対策への意識が高まっていることも踏まえ、県内の一般道の逆走対策を推進していきたい。

一般道で逆走が懸念される箇所

立体交差下の平面交差点



多車線の平面交差点



③逆走に関する事故危険区間(一般道)の対策検討方針

- 対策の検討にあたっては、走行に関する規制(ルール)の明示を最優先とし、続いて逆走を未然に防ぐための周知、注意喚起や走行誘導対策、最後に逆走してしまった場合に逆走を気づかせる対策を打つことを基本とし、現地の走行位置の状況に応じて個別に対策を立案する。

対策の優先度と対策メニュー

対策方針の優先度

【①規制・抑制】

通行ルールを
明示する

【②周知・注意喚起・走行誘導】

逆走を未然に
防ぐ

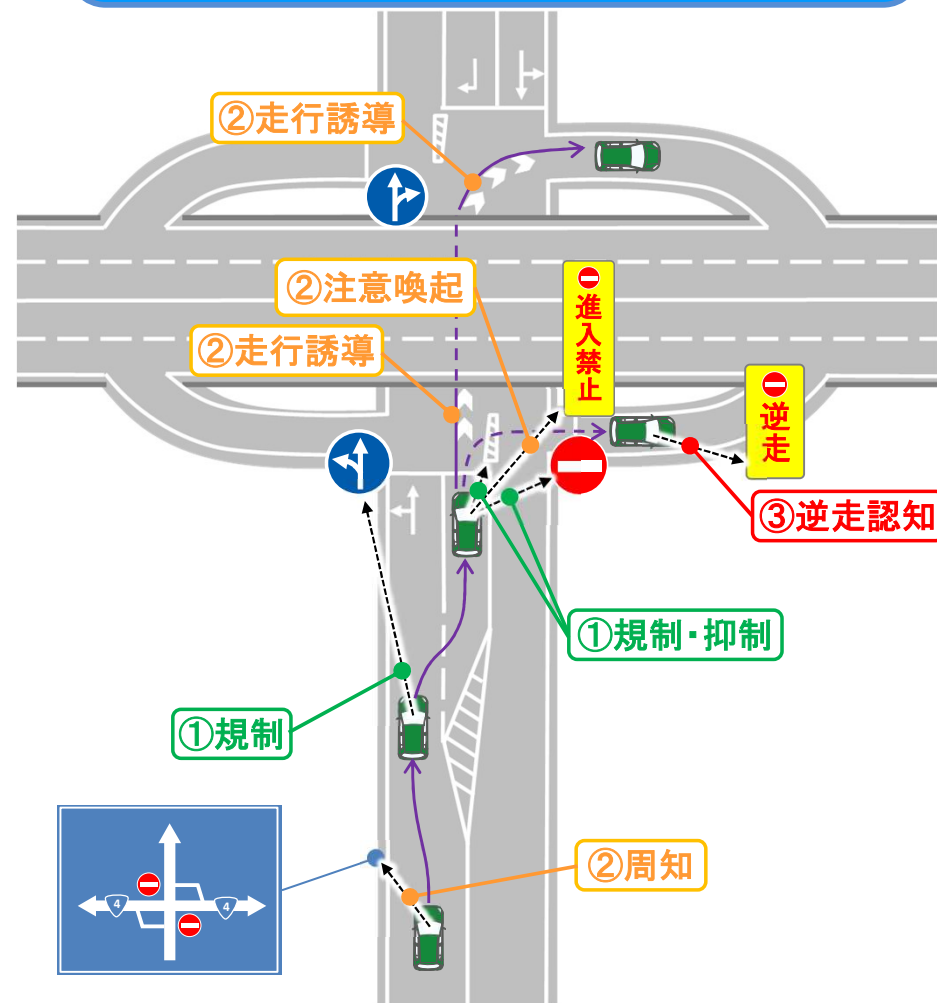
【③逆走認知】

逆走を気づかせ、
重大事故を予防
する

対策メニュー (例)

- ・ 規制標識の設置、見直し
- ・ 路面標示の塗り直し
- ・ 右折走行位置の明確化
(ドットライン、矢羽根等)
- ・ 案内標識の工夫
- ・ 注意喚起看板
(逆走車線に進入しようとしている
ことを注意喚起)
- ・ ウェッジハンプ
- ・ 路面埋込型ブレード
- ・ 錯視効果を応用した路面標示
- ・ プレッシャーウォール
- ・ 電光掲示板による逆走警告

走行位置に応じた対策方針



④逆走対策の事例 【①規制・抑制】

規制標識(車両進入禁止)



規制標識(指定方向外進行禁止)



④逆走対策の事例 【②周知・注意喚起・走行誘導】

案内標識の工夫(車両進入禁止)



路面標示による走行位置の明確化



注意喚起看板による進入抑止



矢羽根による走行位置の誘導



④逆走対策の事例 【③逆走認知】

プレッシャーウォール

A



ウェッジハンプ

C



路面埋込型ブレード

D



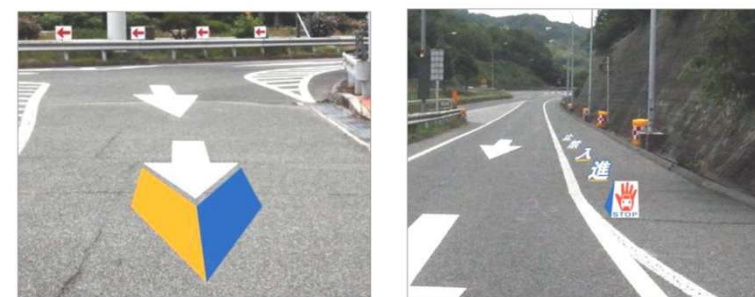
電光掲示板による逆走警告

B



錯視効果を応用した路面標示

E



A,B,C,D <出典1>逆走対策技術カタログ: https://www.e-nexco.co.jp/activity/reverse/policy_catalog.html

E <出典2>第5回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会 資料2-2:公募技術の現地展開状況、https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/reverse_run/doc05.html

⑤逆走対策の事例：管内の設置事例

- 一般道における管内の逆走対策設置事例を下記に示す。

【②周知・注意喚起・走行誘導】対策事例

矢羽根による走行位置の誘導

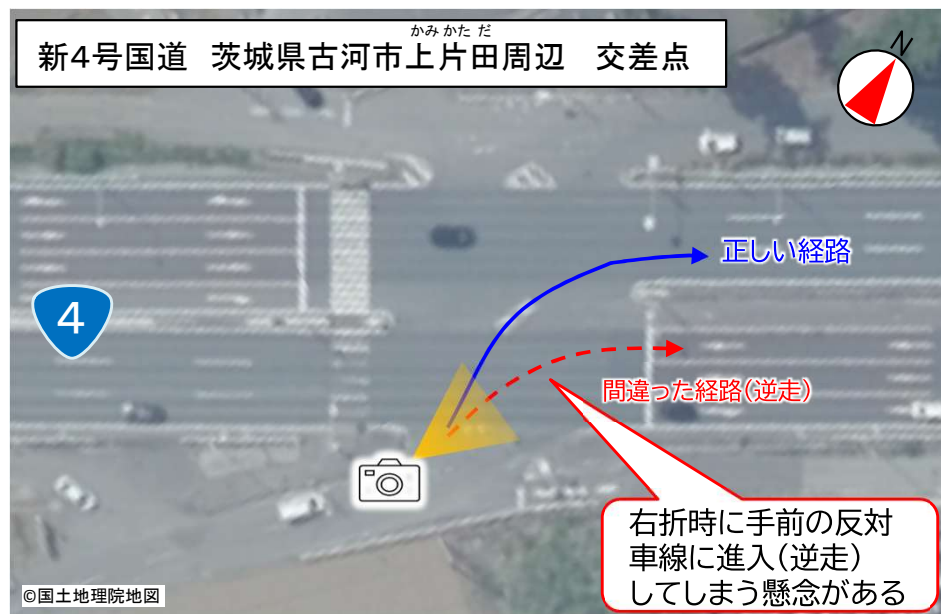
立体交差下の平面交差点



【②周知・注意喚起・走行誘導】対策事例

規制標識・縁石シートによる進入抑止

多車線の平面交差点



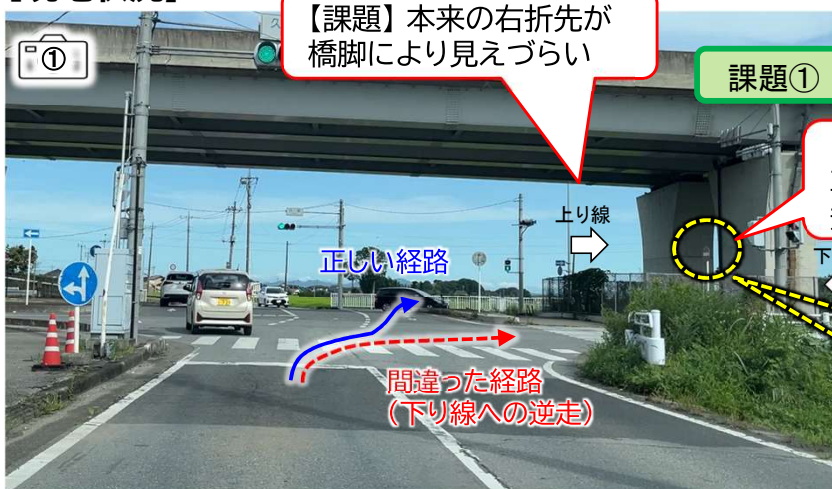
⑤新4号国道の逆走対策：久部交差点の対策案【審議事項】

- 久部交差点は、宇都宮市内に位置し、久部街道と交差する新4号国道の交差点である。
- 規制標識(車両進入禁止)が車両から見えづらい向きで設置されていることや、本来の右折先が橋脚で見えづらいことも、右折先の誤認を促す恐れがある。
- また、右折車線への指導線が薄れており、走行位置が分かりにくいといった現状課題がある。

【位置図(広域)】



【現地状況】



課題① 規制標識があるが見えづらい

【課題】従道路側から来た車両から見えづらい向きの規制標識(車両進入禁止)

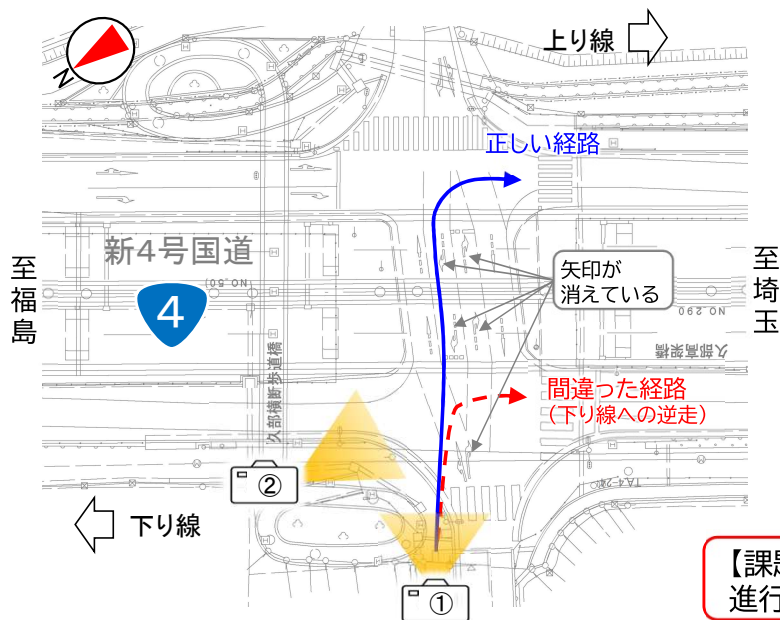
拡大

課題② 路面標示(指導線)が繋がっていない。矢印が薄れている



【課題】矢印が消えており、進行方向がわかりにくい

【課題】指導線が繋がっていないため走行位置がわかりにくい



⑤新4号国道の逆走対策：久部交差点の対策案【審議事項】

- ・ 逆走を“未然に防ぐ”観点から、【②周知・注意喚起・走行誘導】の対策メニューとして、案内標識の工夫、指導線の追加、注意喚起看板・矢羽根の設置を検討する。
- ・ 現時点で逆走事故は発生していないが、逆走は重大事故に繋がるため、【③逆走認知】の対策メニューとして警告看板の設置を検討する。

【対策案】



上り線

【②走行誘導】対策メニュー
矢羽根の設置

【②注意喚起】対策メニュー
注意喚起看板を設置
規制標識の改善

対策
イメージ

既設の案内標識（北側）の追加イメージ



対策案



案内標識の工夫
(車両進入禁止の規制
標識マークの追記)

矢羽根の設置・路面標示の追加イメージ



至
福島

至
埼玉

新4号国道

4

下り線

【③逆走認知】対策メニュー
警告看板の設置

【②走行誘導】対策メニュー
指導線の追加

【②周知】対策メニュー
案内標識の工夫

凡例
赤線：対策案

2) 中央分離帯乗り越え対策について 【報告】

- ・ 宇都宮国道事務所が管理する国道の多車線区間では、中央分離帯を乗り越える事故が年間複数件発生している状況。
- ・ 対向車線にはみ出した場合、逆走と同様に重大事故に繋がる可能性が高いため、中央分離帯の乗り越え対策を検討。

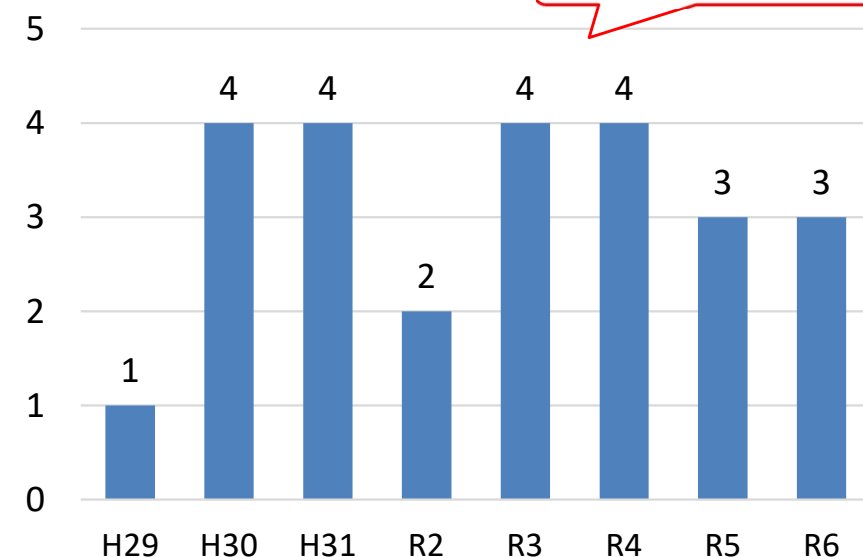
宇都宮国道管理路線における 中央分離帯を乗り越えた事故



(写真 / 宇都宮国道)

宇都宮国道管理路線における 中央分離帯の乗り越えに関連した事故※の推移

(件/年)



毎年複数件の事故が確認

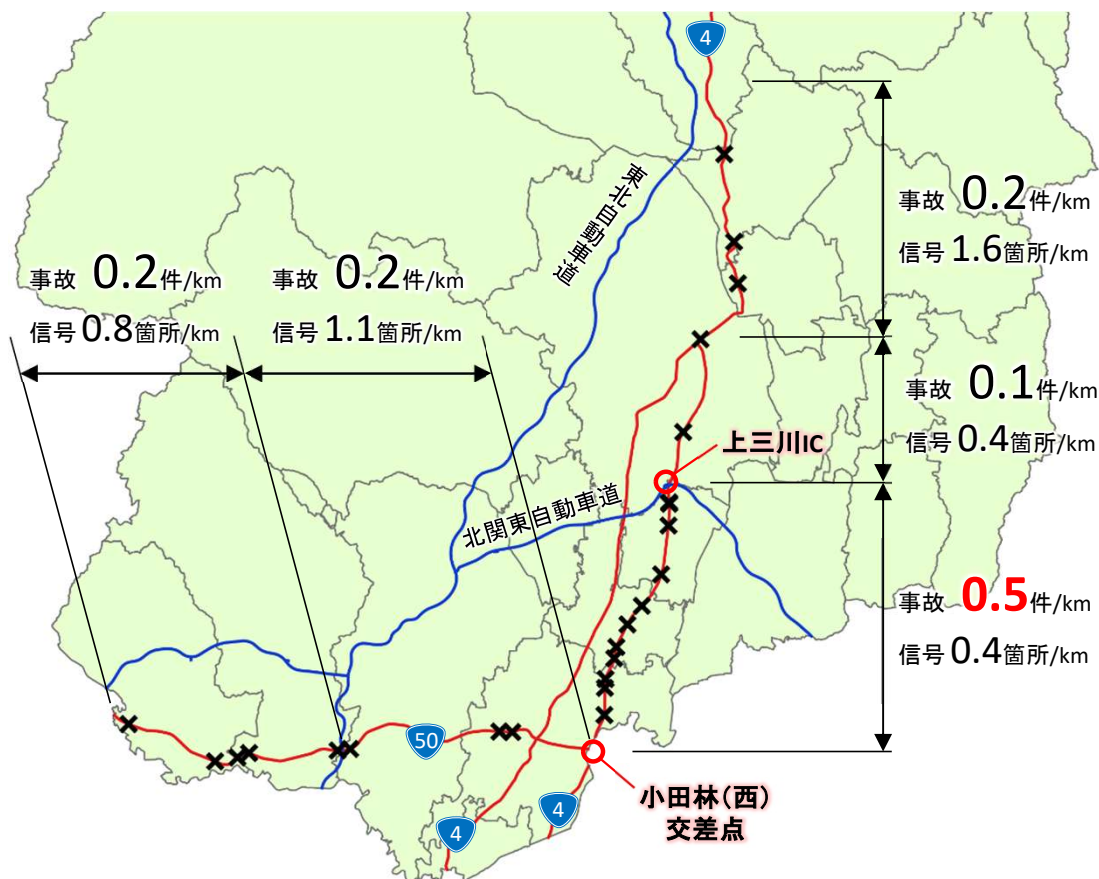
※対象となる事故は、以下の2つを集計したもの

- ① H29～R4の事故発生状況図（宇都宮国道事務所整理）より、対向車線上で発生した事故、中央分離帯に衝突した事故を抽出
- ② R5～R6の宇都宮国道事務所の管理記録で対向車線上で発生した事故情報等を抽出

①中央分離帯の乗り越え関連事故の発生傾向

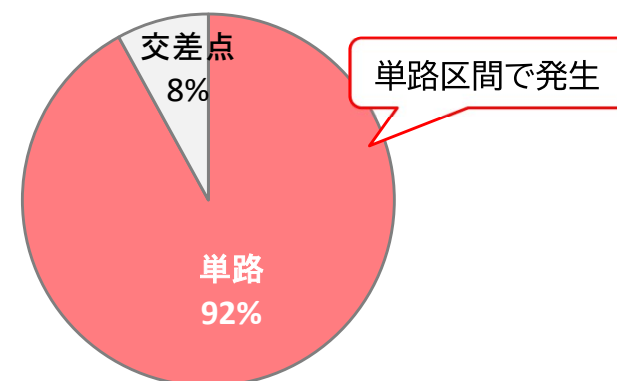
- 対象とした事故は様々な箇所にて発生している状況であるが、新4号国道の信号交差点が少ない、小田林(西)交差点～上三川IC間が比較的多い傾向。
- 事故の発生箇所としては、信号ではない単路区間で発生している。平面曲線、縦断勾配などの幾何構造が厳しい箇所などとの関係性は低い状況。

対象事故の発生箇所と信号交差点密度

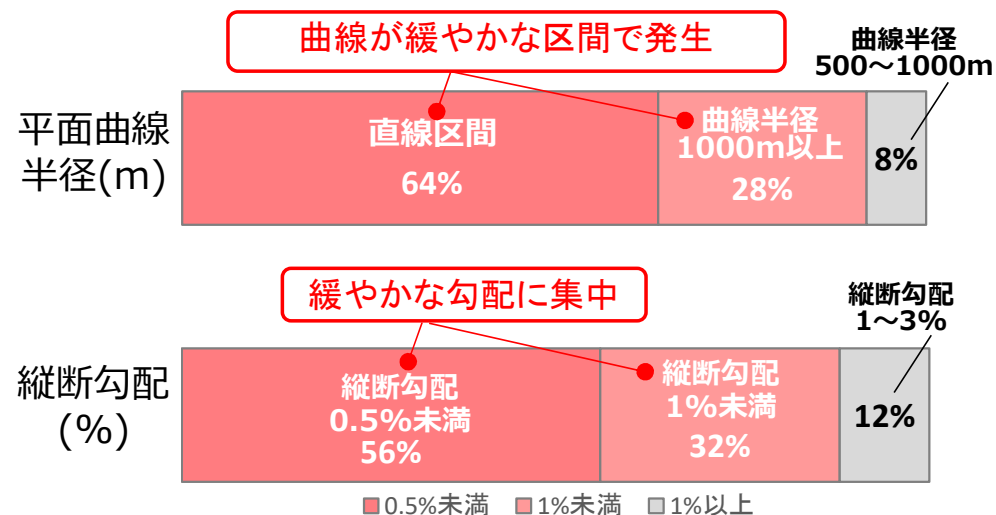


x : 対向車線等逸脱関連事故 (H29～R6)

対象事故と交差点・単路の関係



対象事故と平面曲線・縦断勾配の関係

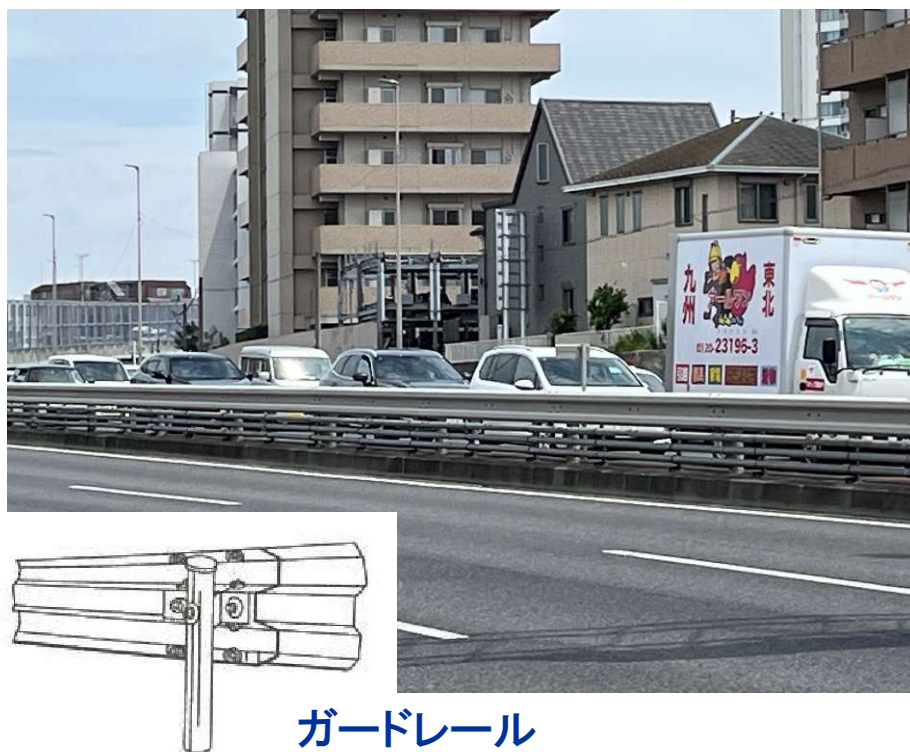


②中央分離帯乗り越え対策の方針

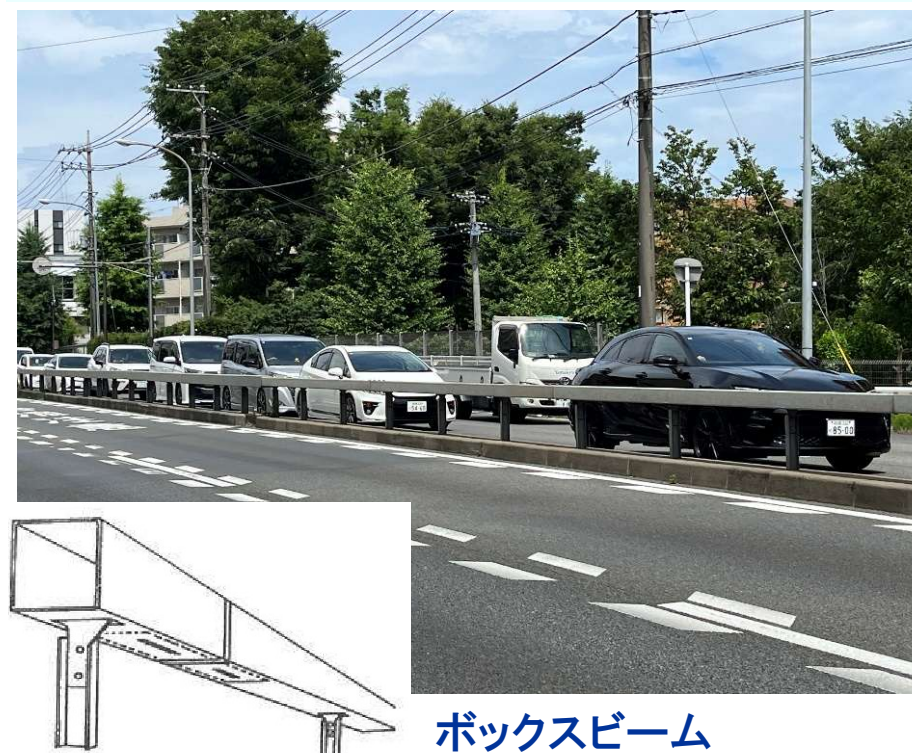
【対応方針】

- ・ 一般道の速度に応じた逸脱性能を有する防護柵を設置する。
- ・ 中央分離帯の幅員に応じて設置する防護柵を設置する。
- ・ 現状で比較的事故が集中している区間(新4号国道小田林(西)交差点～上三川IC間)を優先的に整備する。

中央分離帯が広い場合(W=1.25m以上)



中央分離帯が狭い場合(W=1.25m未満※)



※交差点部など右折車線のために中央分離帯の幅員が縮小されている区間は、事故発生傾向等も踏まえ設置しない。

4. 生活道路事故対策の取組について【報告】

1) 通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組

・R3通学路合同点検の本対策について、R8年度まで※に対策が完了するよう取組を推進。

※直轄・都県政令市

・通学路交通安全プログラム等の推進体制を構築・活用し、すべての対策が完了した箇所も含め、PDCAサイクルに基づく継続的な取組を推進。

通学路における交通安全の確保に向けた取組状況について

令和3年6月に千葉県八街市で、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する交通事故が発生したことを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して、全国の市町村立小学校の通学路について、教育委員会・学校、PTA、道路管理者、警察等による合同点検を実施し、関係機関が対策を進め、暫定的な安全対策を含め、令和5年度末までに全ての対策必要箇所において、安全対策が講じられているところです。

暫定的な安全対策は講じられたものの、当初想定されていた対策が完了していない対策必要箇所について関係機関が対策を進めているところ、今般、取組の状況を調査し、令和7年3月末時点の全体の取組状況を以下のとおり取りまとめました。

○通学路における交通安全の確保に向けた取組状況(令和7年3月末時点)

対策必要箇所(全体数)	箇所数	割合	
		対策済	割合
		暫定的な安全対策を含む	割合
教育委員会・学校による対策箇所	4万1,770か所	4万1,749か所	99.9%
道路管理者による対策箇所	3万9,016か所	3万6,309か所	93.1%
警察による対策箇所	1万6,997か所	1万6,992か所	100.0%

- ※1 都道府県別の対策必要箇所数、対策済箇所は、別表のとおりである。
- ※2 1か所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策必要箇所数の合計は対策必要箇所(全体数)と一致しない。
- ※3 令和7年6月27日時点の確定値である。
- ※4 割合は小数点以下第2位を四捨五入している。
- ※5 対策必要箇所(全体数)、対策済には、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の実施機関が対策を実施する箇所1,537か所(うち対策済1,480か所)を含む。
- ※6 主な対策の例として、教育委員会・学校が実施する対策として安全教育の徹底やボランティア等による見守り活動、通学路の変更等、道路管理者が実施する対策として歩道の設置・拡充や防護柵等の整備、警察が実施する対策として信号機の設置や速度規制の実施等がある。
- ※7 「暫定的な安全対策」とは、当初想定された対策の完了までに一定の期間を要する箇所について、暫定的に講ずる対策のことをいう。

通学路における交通安全の確保に向けた取組状況(都道府県別内訳)

都道府県名	対策必要箇所(全体数)			対策必要箇所数(実施機関別)					
	対策済	暫定的な安全対策を含む	対策済(暫定的な安全対策を含む)	教育委員会・学校		道路管理者		警察	
				対策済	対策済(暫定的な安全対策を含む)	対策済	対策済(暫定的な安全対策を含む)	対策済	対策済(暫定的な安全対策を含む)
北海道	1,845	1,795	1,845	1,634	1,633	489	440	299	299
青森県	691	658	691	533	533	267	234	129	129
岩手県	908	852	908	528	528	388	336	171	171
宮城県	1,600	1,555	1,600	1,316	1,316	536	508	357	357
秋田県	347	311	347	239	239	154	118	96	96
山形県	704	667	704	487	487	394	357	204	204
福島県	1,289	1,216	1,289	703	703	780	711	380	380
茨城県	1,860	1,809	1,860	743	743	785	742	523	523
栃木県	1,321	1,263	1,321	567	566	586	533	195	195
群馬県	1,039	1,033	1,039	424	424	595	589	418	418
埼玉県	4,581	4,456	4,581	2,216	2,216	2,968	2,843	855	855
千葉県	4,044	3,957	4,044	2,076	2,076	2,849	2,762	644	644
東京都	4,497	4,494	4,497	2,017	2,017	1,971	1,968	1,092	1,092
神奈川県									
新潟県									
富山県									
石川県									
福井県									
山梨県									
長野県									
岐阜県									
静岡県									
愛知県									
三重県									
滋賀県									
京都府									
大阪府									
兵庫県									
奈良県	1,334	1,311	1,334	678	675	849	829	308	308
和歌山県	787	742	787	578	578	396	351	145	145
鳥取県	456	392	456	116	116	267	203	114	114
島根県	1,156	1,059	1,156	420	420	735	638	167	167
岡山県	1,423	1,352	1,423	866	866	644	573	398	398
広島県	1,535	1,399	1,535	769	769	875	739	268	268
山口県	975	896	975	972	972	575	496	258	258
徳島県	701	676	701	441	441	304	279	215	215
香川県	1,475	1,396	1,475	1,019	1,019	642	563	355	355
愛媛県	911	870	911	378	378	427	390	304	304
高知県	554	491	554	263	259	379	320	115	115
福岡県	2,365	2,237	2,365	1,094	1,094	1,362	1,235	470	470
佐賀県	814	729	814	187	186	676	591	65	65
長崎県	868	782	868	661	660	567	483	106	106
熊本県	1,742	1,679	1,742	1,298	1,298	675	612	467	467
大分県	923	837	923	889	889	525	439	142	142
宮崎県	1,016	933	1,016	347	347	561	478	195	195
鹿児島県	1,397	1,294	1,397	919	919	836	733	158	158
沖縄県	1,212	1,161	1,212	723	723	504	466	231	230
合計	76,404	73,621	76,404	41,770	41,749	39,016	36,309	16,997	16,992

出典：国土交通省ホームページ

1) 通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組

- 教育委員会・学校・警察・道路管理者(国、都道府県、市町村)等の関係者で推進体制を構築。
- 各地域の実情を踏まえた合同点検や対策の改善・充実等の取組を着実かつ効果的に実施するため、以下の実施方針を策定する。

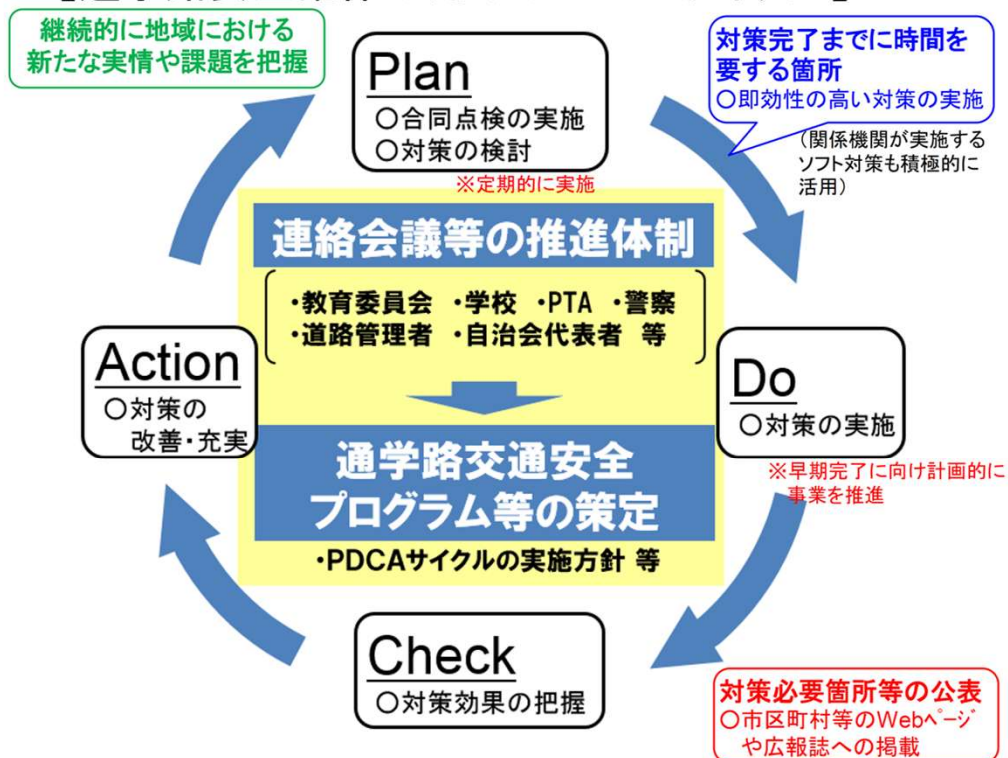
●合同点検の実施方針

- ・合同点検の実施時期、合同点検の体制、合同点検の実施方法等

●通学路安全確保のためのPDCAサイクルの実施方針

- ・更なる安全向上を図るため、定期的な合同点検、対策の検討・実施・効果把握、一連のサイクルにより改善・拡充する取組(※期限はない継続的な取組)

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



【静岡県浜松市の取組例】

PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中



出典：国土交通省提供資料

2) ゾーン30プラスの概要・取組の推進に向けた国の支援

- ・最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの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推進。
- ・国土交通省は、道路管理者及び警察の取組に対し、ETC2.0データを用いた分析結果の提供等により取組全般を支援。

●「ゾーン30プラス」の概要



●「ゾーン30プラス」の取組フロー

<道路管理者及び警察が取り組む内容>

【地域の課題の把握】

交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望等を把握

【「ゾーン30プラス」(候補)の設定】

道路管理者と警察が連携し、地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえて設定

【「ゾーン30プラス」整備計画の策定】

・道路管理者と警察が連携し、整備計画(案)を検討・作成
・対策内容について地域住民等と合意形成を図り、整備計画を策定

【対策の実施】

「ゾーン30プラス」整備計画に基づき、対策を実施

【対策の効果検証】

対策実施による効果について検証

【「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実】

対策の効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性等について検討

市町村（道路管理者） 国土交通省（支援）

「ゾーン30プラス」におけるデータの分析を依頼

Plan・Do

分析結果を踏まえ、関係者の連携・協力により対策の検討・実施（社会実験含む）

対策の効果検証のためのデータ分析を依頼

Check・Action

分析結果を踏まえた対策の改善・充実

・依頼された区域におけるデータ分析を実施

・分析結果の提供

・可搬型ハンプの貸出し
・有識者(専門家)のあつせん
・技術情報の提供

・関係者として参画

・財政支援
・交通安全対策補助（地区内連携）

・依頼された区域におけるデータ分析を実施

・分析結果の提供

P D C A サイクルの継続的な取組

3) ETC2.0データを活用した生活道路の交通安全対策支援

- ・課題把握の段階では、ETC2.0データの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制等の対策立案・実施が可能。
- ・効果検証の段階では、対策前後における走行速度等の比較から効果を把握し、検証結果を踏まえたPDCAサイクルの推進により対策の改善等の検討が可能。

●生活道路における交通安全対策の進め方

Plan

事故の発生状況やビッグデータの分析等から、(潜在的なものも含めた)事故の発生要因を把握

Do

発生要因となる危険性を除去・軽減するための対策を実施

Check

対策効果の確認・検証

Action

対策の改善・充実

●ETC2.0データを活用した取組の進め方

Plan（課題把握）

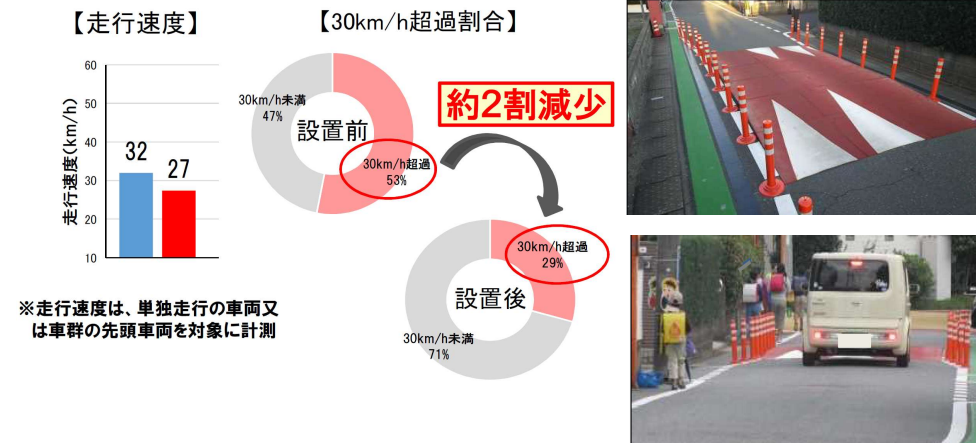
- ・速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の潜在的な危険箇所を特定
⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



▲急ブレーキ発生箇所及び30km/h超過区間の分析事例

Check（効果検証）

- ・対策前後の走行速度、30km/h超過割合等から対策効果を把握
⇒効果検証結果を踏まえた対策の改善等の検討が可能

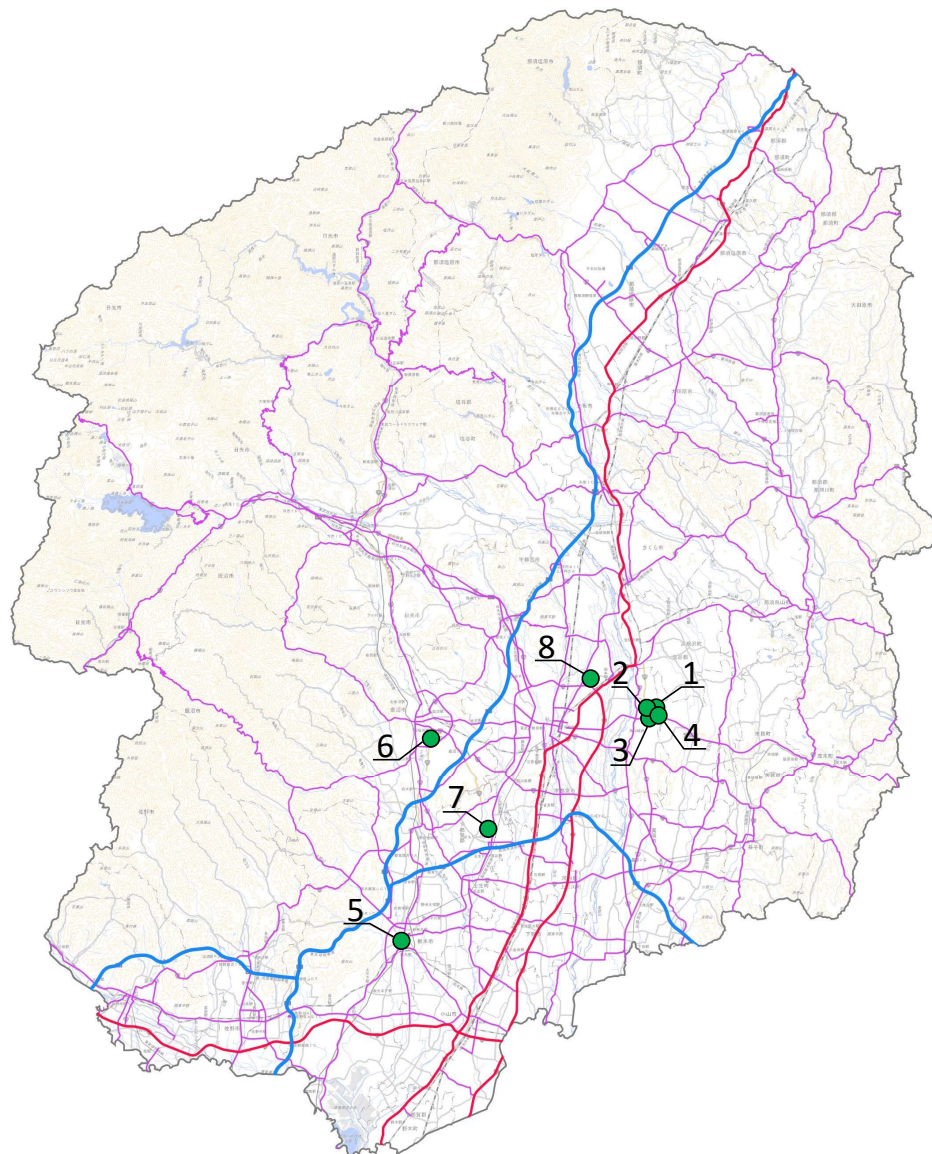


▲可搬型ハンプ設置区間の効果検証事例

出典：国土交通省資料（第3回「ゾーン30プラス」実務者向けセミナー資料（2023年10月））を加工して作成

4) 栃木県内のゾーン30プラス登録状況

・栃木県内では、8地区において「ゾーン30プラス」の整備計画が策定。対策実施済み地区の整備効果の検証や、対策未実施地区の対策を推進。



●「ゾーン30プラス」整備計画策定地区

No.	市町村	地区名	整備計画の策定	ゾーン30プラスの整備完了
1	宇都宮市	ゆいの杜7丁目	R5.11.17	R6.3.14
2	宇都宮市	ゆいの杜3丁目	R5.11.17	R6.3.14
3	宇都宮市	ゆいの杜4丁目	R5.11.17	R6.3.14
4	宇都宮市	ゆいの杜6丁目	R5.11.17	R6.3.14
5	栃木市	入舟町地区	R5.3.27	R6.3
6	鹿沼市	西茂呂4丁目地区	R7.1.28	R8.3（予定）
7	壬生町	北小林地区	R5.2.15	R5.3.24
8	宇都宮市	奈坪台地区	R7.1.17	R7.2.4

➡ 栃木市入舟町地区での整備効果検証事例を次頁で紹介

5) 生活道路事故対策の整備効果

「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果(栃木県 栃木市 入舟町地区) いりふねちょう

- 栃木市入舟町地区では、R6年3月にゾーン30プラスを導入し、スムーズ横断歩道の設置を完了。
- 効果検証を行った結果、スムーズ横断歩道の設置箇所付近において、急ブレーキや抜け道利用が減少。

位置図



推進体制

推進体制・構成メンバー

- ・ 栃木警察署
- ・ 栃木市
- ・ 栃木市教育委員会 等

取組経緯

入舟町地区では、「ゾーン30プラス」を導入し、スムーズ横断歩道を設置している。

R3. 9: スムーズ横断歩道(仮設)設置

R6. 3: 「ゾーン30プラス」導入、スムーズ横断歩道設置完了

凡例

- : ゾーン30プラス
- △ : ゾーン30プラス看板・路面標示
- : 道路管理者による対策

対策の実施状況



スムーズ横断歩道



ゾーン30プラス表示

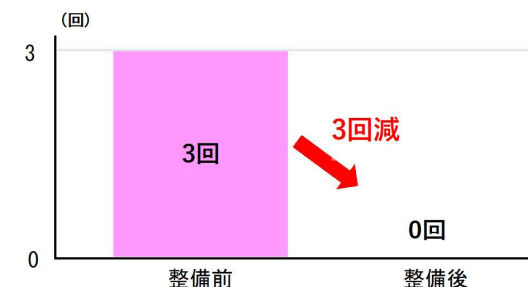


路肩カラー舗装

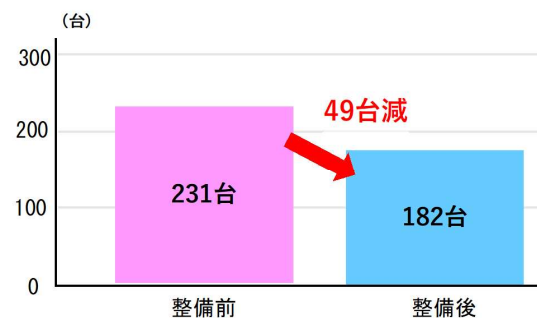


効果検証結果

1. 急挙動発生状況 (ETC2.0データによる)



2. 抜け道利用※ (ETC2.0データによる)



※抜け道利用台数は、効果検証範囲におけるスムーズ横断歩道への流入交通を集計

出典) ETC2.0プローブデータ

整備前: R5.5

整備後: R6.5 (国総研全道路プローブデータサーバー不具合により5/27~31は欠損)

6) 生活道路の法定速度の見直し

改正事項 生活道路の法定速度の見直し

(1) 背景

- 道路交通法施行令により、高速自動車国道以外の道路を通行する場合の自動車の最高速度は原則60km/h（速度規制標識が設置されている場合には規制速度が最高速度）
- 全国の生活道路全てに30km/hの速度規制を実施し、速度規制標識を設置するよりも、生活道路の法定速度の見直しが適切

✓ 交通実態に合わせ、より安全な道路交通環境を確保するため、生活道路の法定速度を30km/hとする。



最高速度が現状60km/hの生活道路（例）

(2) 改正内容（道交法施行令・施行規則）

- 中央線、中央分離帯、中央を分離する工作物（※）等が設置されていない道路や複数車線が設置されていない道路の法定速度を30km/hとする。
※ 施行規則で中央を分離する工作物について規定
- それ以外の道路の法定速度は60km/hに維持（※1）
- 従前どおり、速度規制標識が設置されている場合（※2）には当該速度が最高速度となる。



※1）60km/hの法定速度が維持される道路（イメージ）



※2）速度規制標識（イメージ）

5. その他【提案】

1) ポスターによる交通安全に関する取組の発信【提案】

- 事故ゼロプランの取組を紹介するポスターや、個別事業の交通安全対策を示すポスターを作成。
- 内容や掲示先に関してご意見を頂きたい。(道の駅、役所、警察署・免許センター 等)

▼事故ゼロプランの紹介

栃木県内における交通安全対策の取り組み

事故ゼロプランとは？

『事故ゼロプラン(事故危険区間重点消滅作戦)』とは、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅に取り組むものです。

事故データや地方公共団体・地域住民の皆さまからの意見等に基づき、交通事故の危険性の高い区間(事故危険区間)を選定し、事故対策を推進しています。

効果的な対策とは？

交差点対策

- ▼右左折専用レーン
…右左折車と直進車を分けることにより事故の削減を図ります。

国道4号 平出工務店入口交差点(宇都宮市)
- ▼右折分離ゼブラ帯
…直進車線と右折車線の間にゼブラ帯を設置し、右折時に対向直進車を見やすくします。

国道50号 上流垂町交差点(足利市)
- ▼カラー舗装
…直進車線と右折車線の間にゼブラ帯を設置し、右折時に対向直進車を見やすくします。

新4号国道 上流垂町交差点(上三川町)

単路対策

- ▼ドットライン
…車線内側に点線を設置して車線を狭く見せることにより速度の抑制を図ります。

新4号国道 上三川町
- ▼段差舗装
…路面上に薄い層をつけ、車両に振動を与えることで速度の抑制を図ります。

新4号国道 上三川町
- ▼減速マーク
…路面上に連続して設置し、視覚的に注意を促し、速度の抑制を図ります。

国道4号 天栄市

道路マネ会議について

『道路行政マネジメントを実践する栃木県会議(道路マネ会議)』とは、栃木県内の交通事故や交通渋滞対策を含めた道路行政マネジメントについて、地域のみならず様々な分野の方からご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的としています。



第2回道路行政マネジメント会議の様子(令和6年8月26日)

国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所 ・ 道路行政マネジメントを実践する栃木県会議

▼個別事業のポスター

50 国道50号上流垂町交差点は、走行しやすい路面標示に変更し安全になりました!

かみ しぶ たれ ちょう

事業箇所 栃木県足利市 栃木県

凡例:今回実施した交通安全対策

Before 上流垂町交差点

After 上流垂町交差点

カラー舗装

横断歩道・停止線の前出し

カラー舗装

右折車が走行しやすくなって、横断歩道を渡る自転車や歩行者の安全性が向上しました!

曲がるときに対向車・歩行者・自転車を気にしないといけなくて緊張する...

Before

①ゆっくり動きながら曲がれるタイミングを待つ

②対向車に気を取られて横断歩道の歩行者・自転車と衝突

After

①停止指導線で止まる

②止まった状態で対向車・歩行者・自転車を確認

③安全に交差点内を通過

※横断歩道上での右折事故(自転車歩行者巻き込み)あり ITARDAデータ(H25~28)より

国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所 道路行政マネジメントを実践する栃木県会議

2) 自転車の通行ルールに関する啓発【提案】

- 栃木県が自転車事故の多い高校生向けに、自転車の事故や通行ルール等を周知するリーフレットを作成し県内高校に配布する取組を実施している。
- このような取組に倣い、今後は小中学生に対しても自転車の一般的な通行ルール等の周知を進めていきたい。

▼ 栃木県が県内の高校生と作成した高校生向け自転車安全利用ルールブック

