

交通安全対策

平成23年12月21日

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所
山梨県 県土整備部

目次

1. 昨年度までの委員会の取組み2
 2. 今年度の対策実施箇所取組み状況4
 3. 新たな追加箇所について5
 4. 来年度委員会における内容の確認7
- 参考. 対策方法の決定プロセスについての事例紹介
.....8

昨年度までの委員会の取組み

●第1回～第6回委員会(平成17年度～19年度) ＜事故対策優先箇所を選定と対策推進＞

第1回: データによる抽出指標の考え方に関する検討

第2回: データによる対策優先度箇所(案)の確認
パブリックコメントの実施方法の検討

パブリックコメントの実施

第3回: パブリックコメントの結果報告

事故対策優先箇所の選定(47箇所)

第4回: 事故対策立案方針、対策検討結果の確認

第5回: 対策進捗状況及び対策実施効果の検証(平成18年度時点)

第6回: 対策進捗状況及び対策実施効果の検証(平成19年度時点)

●第7回～第8回委員会(平成22年度) ←事故ゼロプランスタート ＜事故ゼロプランに基づく事故危険区間の抽出＞

第7回: 事故対策優先箇所の対策進捗状況及び対策実施効果の検証
新たな箇所選定の実施方針の検討
パブリックコメントの実施方針の検討

パブリックコメントの実施

第8回: 「事故データによる課題箇所」および「事故データに現れない課題箇所(パブコメ等)」の抽出
事故危険区間の選定(168区間、うち対策優先箇所62区間)

・交通安全における新たな課題の整理(第7回委員会)

- ①対策必要箇所の全体把握
- ②レッドゾーン戦略の反映
- ③対策効果が高い事故(事故類型)への着目
- ④山梨県の事故状況の反映
- ⑤データには現れない(事故の危険性が危惧される)課題箇所の拡充

・新たな課題箇所の抽出(第7,8回委員会)

山梨県内全幹線道路【6,726区間】

事故率100件/億台キロ以上

事故データに基づく課題箇所
各抽出指標ワースト20位

総合的な抽出指標

- ①死傷事故 ④死者数

地域特性に基づく抽出指標

- ②歩行者事故 ③高齢者ドライバー事故
⑤大型車事故 ⑥自転車事故
⑦交通弱者事故 ⑧休日事故
⑨市街地における出会い頭事故
⑩山地における正面衝突事故

事故データには現れない
課題箇所

自治体・住民からの意見収集

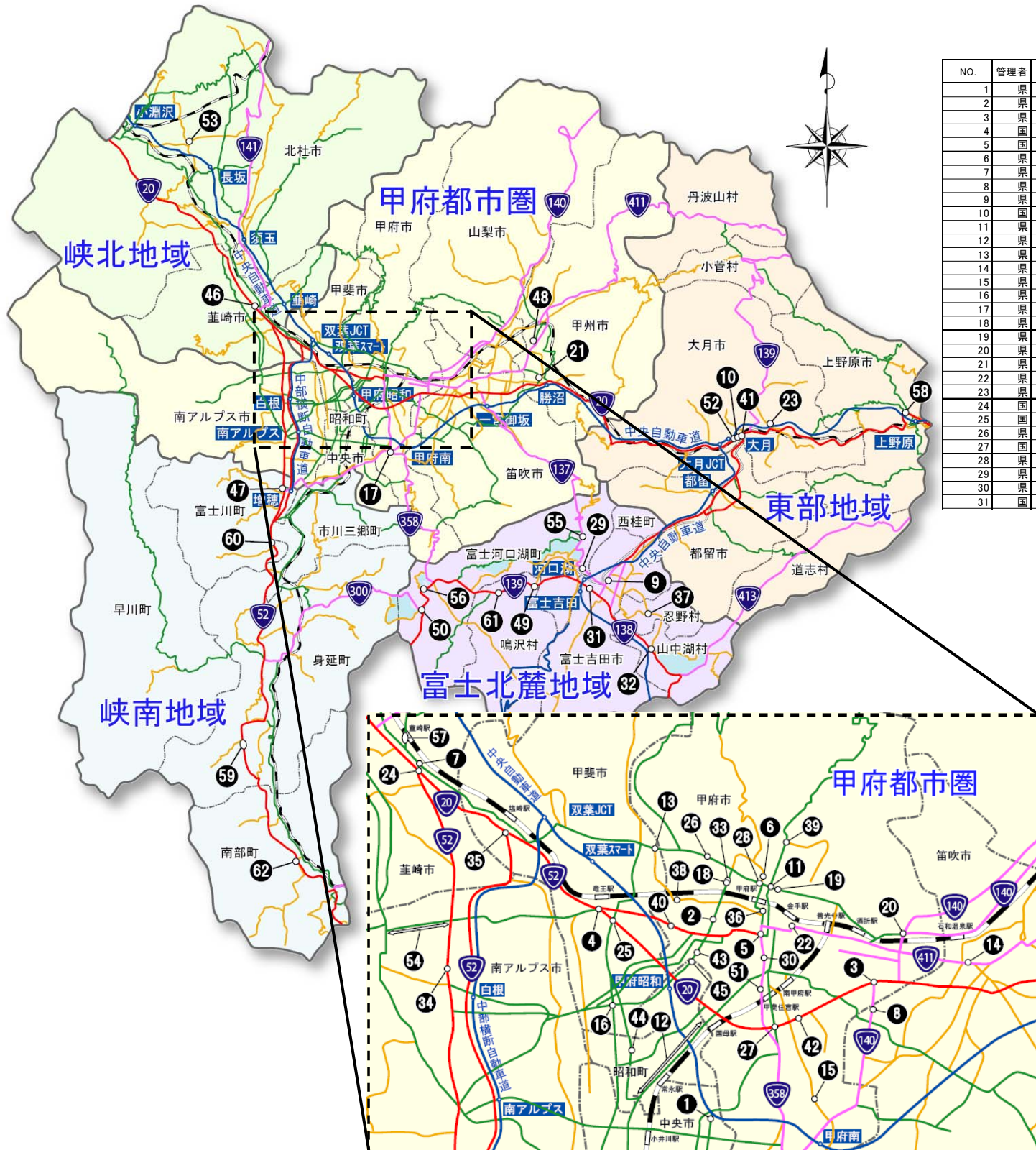
- ①自治体からの意見収集箇所
②パブコメからの意見箇所

事故危険区間【168区間】

対策優先箇所【62区間】

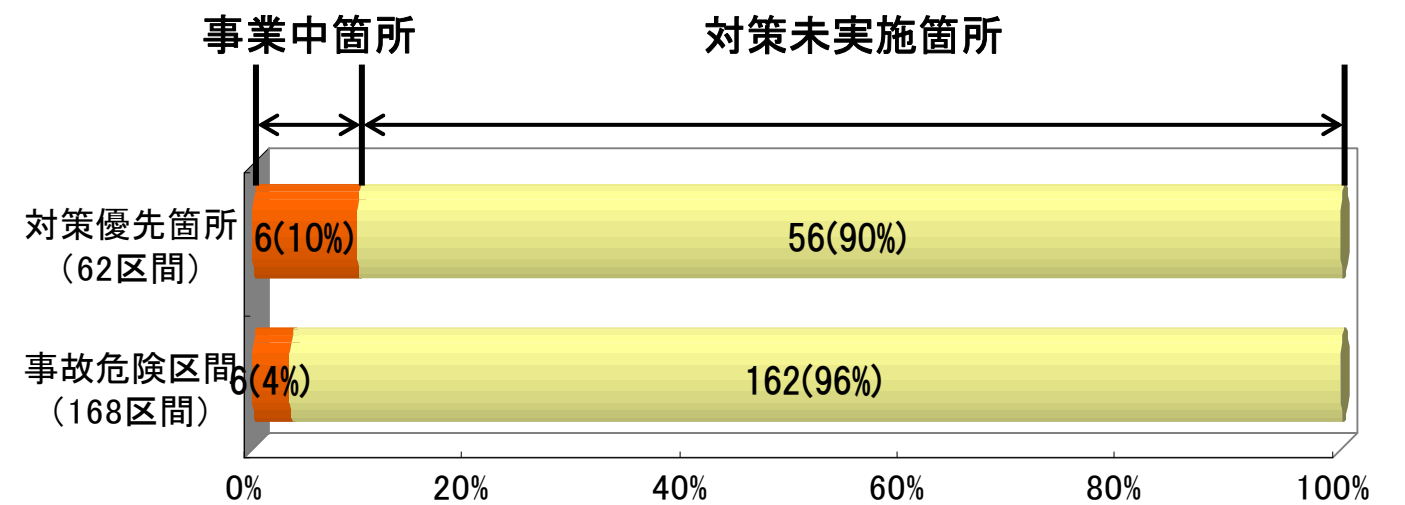
対策優先箇所位置図および対策進捗状況

対策優先箇所（62区間）



NO.	管理者	路線名	市町村名	箇所名	NO.	管理者	路線名	市町村名	箇所名
1	県	甲府中央右左口線	中央市	(仮)諏訪神社南交差点	32	国	国道139号	山中湖村	山中湖西交差点
2	県	甲府昇仙峡線	甲府市	(仮)新荒川橋南側Y字路	33	県	甲府昇仙峡線	甲府市	甲府工業高西交差点北側単路
3	県	国道140号	甲府市	(仮)上阿原南交差点	34	国	国道52号	南アルプス市	飯野新町交差点
4	国	国道20号	甲斐市	竜王立体交差点	35	国	国道20号	甲斐市	双田道交差点
5	国	国道52号	甲府市	相生歩道橋交差点	36	県	甲府市	甲府市	甲府駅前～県庁前交差点間
6	県	天神平甲府線	甲府市	国立病院前交差点	37	県	山中湖忍野富士吉田線	忍野村	(仮)セルバ前交差点
7	県	甲府市	市街交差点	38	県	中下条甲府線	甲府市	(仮)長松寺町4-1交差点	
8	県	国道140号	笛吹市	(仮)梅之木橋南交差点	39	県	甲府山梨線	甲府市	護国神社入口交差点
9	県	国道139号	富士吉田市	(仮)吉田高入口交差点	40	国	国道52号	甲府市	竜王・真川地区
10	国	国道20号	大月市	大月市立病院交差点	41	国	国道20号	大月市	大月橋東詰交差点
11	県	甲府市	武田交差点	42	国	国道20号	甲府市	上町交差点西側単路	
12	県	甲府市川三郷線	昭和町	(仮)西条200～河西506区間	43	県	甲府南アルプス線	甲府市	貫川小南交差点
13	県	甲府市	東町交差点	44	県	甲斐中央線	昭和町	玉川団地入口～(仮)百一紙業前交差点間	
14	県	国道411号	笛吹市	小林公園前交差点東側単路	45	県	甲府南アルプス線	甲府市	(仮)ABC前交差点
15	県	甲府市	(仮)第一蛭沢橋東詰交差点	46	国	国道20号	甲府市	JA梨北前単路	
16	県	甲府南アルプス線	甲斐市	竜王西小北交差点	47	国	国道52号	富士川町	湯分～長沢公民館北交差点間
17	県	国道140号	甲府市	笛吹中北1交差点	48	県	白井甲州線	甲府市	西広門交差点
18	県	甲府昇仙峡線	甲府市	甲府工業高校西交差点	49	国	国道139号	鳴沢村	大田和交差点
19	県	甲府市	西前交差点	50	国	国道139号	富士河口湖町	本橋交差点～本橋橋前区間	
20	県	国道140号	甲府市	十郎橋西交差点	51	県	国道358号	甲府市	橋東交差点
21	県	白井甲州線	甲府市	上町交差点	52	国	国道20号	大月市	花咲庁舎入口交差点
22	県	国道411号	甲府市	(仮)甲斐神社社付近T字路	53	県	長沢小淵沢線	北杜市	JA梨北小泉支所前交差点
23	県	小和田猿橋線	大月市	(仮)下和田367交差点	54	県	甲斐芦安線	南アルプス市	六科～源交差点間
24	国	国道20号	甲府市	船山橋北詰交差点	55	県	国道137号	富士河口湖町	山の神川南側単路
25	国	国道20号	甲斐市	竜王駅入口交差点	56	国	国道139号	富士河口湖町	精進湖入口～民宿村入口交差点間
26	県	甲府市	北都市民センター前交差点	57	県	甲府昇仙峡線	甲府市	(仮)甲府駅前西交差点	
27	国	国道20号	甲府市	中小河原交差点	58	国	国道20号	上野原市	上野原市役所前交差点～鶴川入口歩道橋間
28	県	甲府市	朝日5交差点	59	国	国道52号	身延町	大城川橋区間	
29	県	国道137号	富士河口湖町	上の段交差点	60	国	国道52号	富士川町	小柳川橋～十谷入口交差点間(P54)
30	県	国道358号	甲府市	光澤寺西交差点	61	国	国道139号	鳴沢村	道の駅なるさわ
31	国	国道139号	富士吉田市	新宮川橋交差点	62	国	国道52号	南部町	富栄橋西交差点

事故危険区間（対策優先箇所）の対策進捗状況



今年度の対策実施箇所取り組み状況

<事業実施中箇所概要(6箇所)>

NO.	路線名	市町村名	箇所名	主な事故発生状況	対策内容
24	国道20号	韮崎市	船山橋北詰交差点 ※詳細は参考資料参照	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点流入部の追突事故 ・立体横断施設による自転車の見落としの危険性 	<ul style="list-style-type: none"> ・右折車線の延伸 ・立体横断施設の階段付け替え
31	国道139号	富士吉田市	新宮川橋交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点西側流入部の追突事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点流入部の高輝度舗装化
46	国道20号	韮崎市	JA梨北前単路	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点東側流出入部の追突事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点流入部の減速路面標示
52	国道20号	大月市	花咲庁舎入口交差点 ※詳細は参考資料参照	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点流入部の追突事故 ・交差点内の追突・出会い頭事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点のコンパクト化 ・市道へ流出入する車両への注意喚起看板
58	国道20号	上野原市	上野原市役所前交差点～鶴川入口歩道橋	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道未整備による車両と歩行者の接触事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の設置
61	国道139号	鳴沢村	道の駅なるさわ	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の乱横断時における車両との接触事故の危険性 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道・横断歩道の設置

地域連携による交通安全の取り組み

<住民との合同点検実施箇所概要(1箇所)>

NO.	路線名	市町村名	箇所名	主な事故発生状況	対策内容
56	国道139号	富士河口湖町	精進湖入口～民宿村入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・見通しの悪さによる追突事故 ・カーブ区間における車線逸脱事故 	<ul style="list-style-type: none"> ※合同点検実施時の意見を踏まえ、検討中

新たな追加箇所について①

事故危険区間の追加について

交通安全事業
の課題

交通事故は、道路環境や沿道状況の変化により、発生状況の変化が起こりやすく、迅速な対応が必要

交通事故が多く発生していない箇所でも、地域の方が新たに危険を感じるようになった箇所に対して、対応が必要

課題に対する
対応

上記課題に対応するため、毎年最新の事故データにより事故の発生状況に大きな変化が無いかをチェックし、また、新たに地域から要望があった箇所に対しても、事故の危険性や緊急性を考慮し、対策の必要性があると判断した箇所については、本委員会において事故危険区間として追加したい

最新データのチェック

- 最新の事故データ(H18-H21)によるデータチェックを行った結果、事故が急増した箇所など、新たに対策が必要であると判断された箇所が無かったため、今年度最新のデータからの追加は行わない。

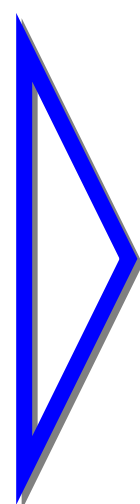
新たな地域からの要望

- 昨年度の委員会以降、交通安全上問題がある箇所として新たに地域から要望があった箇所は、全9箇所あった。
- その中から、昨年度の抽出基準に基づき選定すると、3箇所について該当するため、事故危険区間として追加したい。

<今年度追加する地域からの要望箇所>

<要望内容の内訳>

要望内容	該当箇所数
交差点改良関連	2箇所
線形改良関連	2箇所
右折レーン設置関連	3箇所
歩道設置関連	2箇所
合計	9箇所



要望箇所9箇所から、
昨年度の抽出基準に基づき
箇所を選定

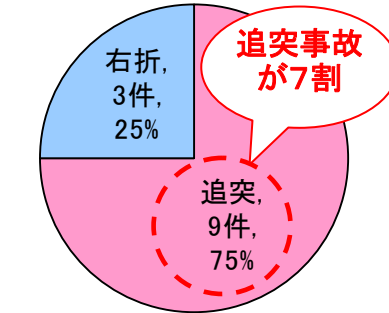
路線名	市町村	箇所名	要望内容	死傷事故率 (H18-21)	要望団体
国道139号	都留市	都留文大入口 交差点	交差点改良	275.6件/億台km	都留市
国道139号	鳴沢村	一本木交差点	交差点改良	176.5件/億台km	鳴沢村
国道138号	山中湖村	明神前交差点～ 山中湖村役場前	歩道設置	122.5件/億台km (区間最大値)	山中湖村

新たな追加箇所について②



都留文大入口交差点

国道139号と都留バイパス(市道扱い)とが交差する三叉路交差点。交通量が多く、渋滞および追突事故が発生している。平成23年3月の都留バイパス延伸に伴い、今後、事故の増加が危惧される。
 ※死傷事故率=275.6(件/億台km)

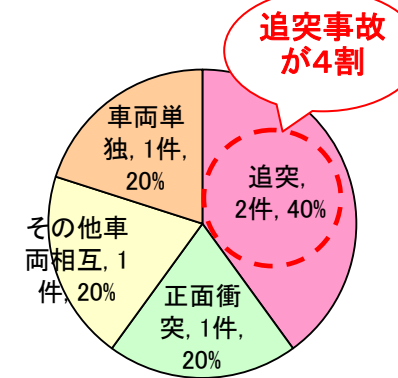


死傷事故件数の内訳 (H18～21)



一本木交差点

国道139号と村道とが交差する、信号のない三叉路交差点。カーブと鋭角交差により見通しが悪く、追突事故や車線逸脱による事故が発生している。村道は現在拡幅工事のため、今後、交通需要の増加に伴う事故の増加が危惧される。
 ※死傷事故率=176.5(件/億台km)



死傷事故件数の内訳 (H18～21)



明神前交差点～山中湖村役場前

国道138号の山中湖畔に位置し、観光シーズンには多くの観光客が訪れる。当該箇所(約2km)はサイクリングロードが整備されておらず、自転車利用者が自動車と一般国道を併走するため、危険を伴い、利用者から整備が望まれている。過去には、歩行者と自動車との重大事故も発生している。



来年度委員会における内容の確認

平成23年度

○本日の委員会

【主な内容】

- ・ 事故危険区間の今年度の対策実施状況の報告
- ・ 事故危険区間の見直し方法及び新規追加箇所の確認



平成24年度

○来年度委員会

【主な内容(予定)】

- ・ 事故危険区間の平成24年度実施方針について
- ・ パブリックコメントの実施内容について

6月実施予定

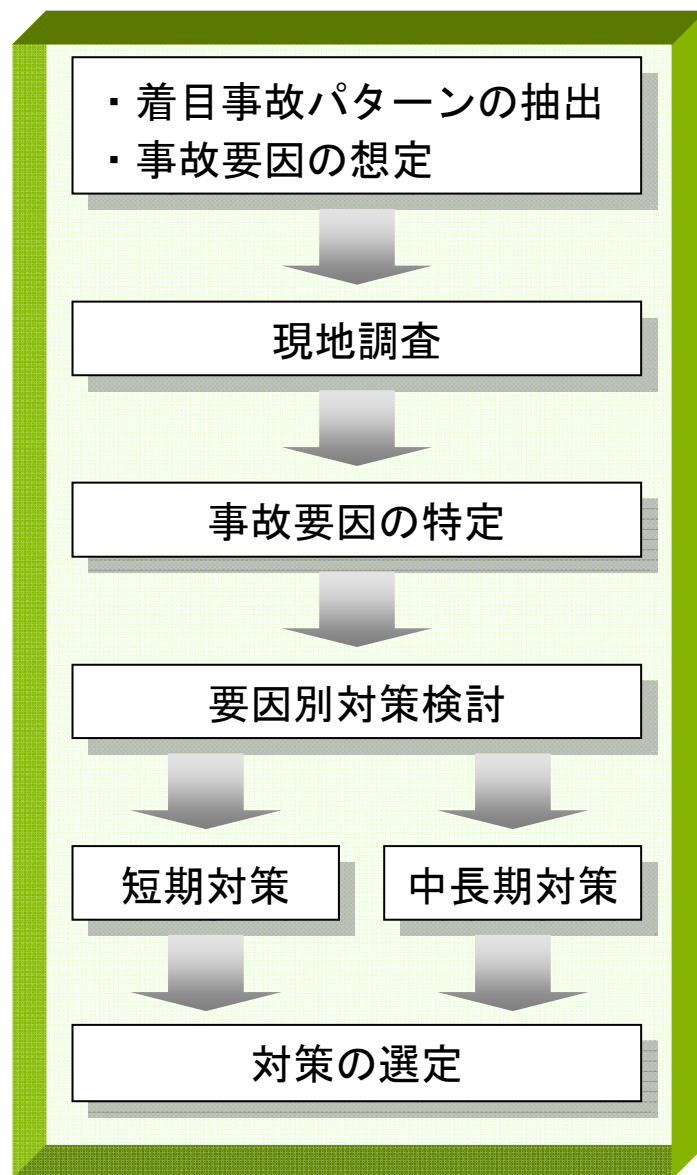
※来年度、新たに事故の危険性を感じる箇所について住民の皆さまの意見を収集するため、パブリックコメントの実施を予定しています

- ・ 事故危険区間の対策進捗状況の報告
- ・ パブリックコメントの結果報告
- ・ 新規事故危険区間の追加箇所確認

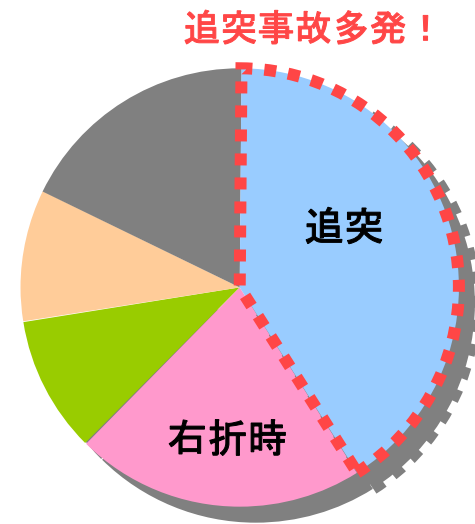
12月実施予定

【参考】対策方法の決定プロセスについての事例紹介

対策方法の決定プロセス



○事故データに基づく分析



○現地調査による事故要因の把握



○住民との意見交換



地域住民との合同現地点検の様子

○要因に対応した対策方針の立案

- ・道路構造上の課題
- ・ドライバーや交通弱者への注意喚起
- ・その他の課題の改善

○対策効果分析に基づく対策検討

- ・過去に実施した対策を分析し、特性(要因・道路状況など)に近い箇所
- ・で効果が高い対策を抽出

○地域と連携した対策検討の実施

- ・住民と現地点検を実施した結果、挙がってきた意見を考慮し、地域の実情、背景に即した対策を立案

○対策方針に基づく対策選定

	短期対策	中長期対策
特徴	即時的に効果が期待される対策	抜本的な課題解決が期待される対策
対策例	<ul style="list-style-type: none"> ・注意喚起看板 ・路面標示 ・道路照明設置 など	<ul style="list-style-type: none"> ・右折レーン設置 ・交差点改良 ・バイパスの整備 など

費用・期間・副作用などの検討

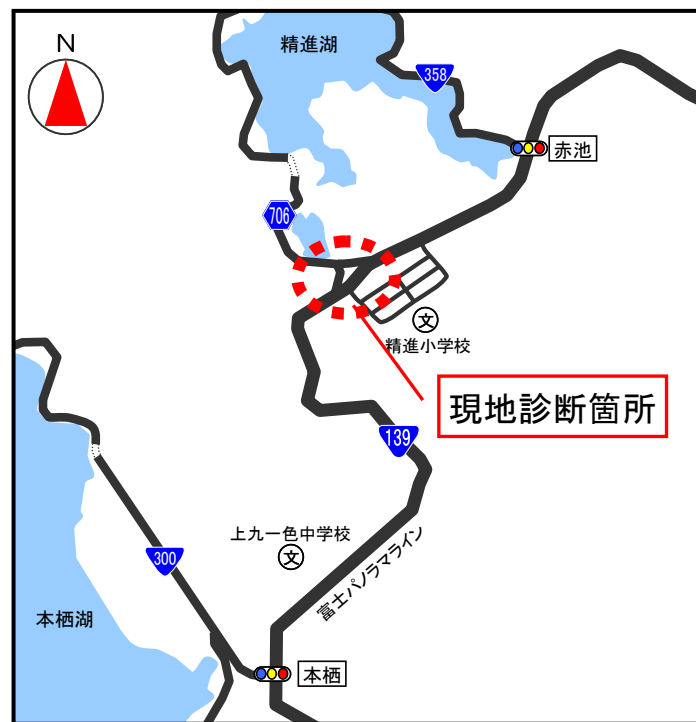


対策の選定

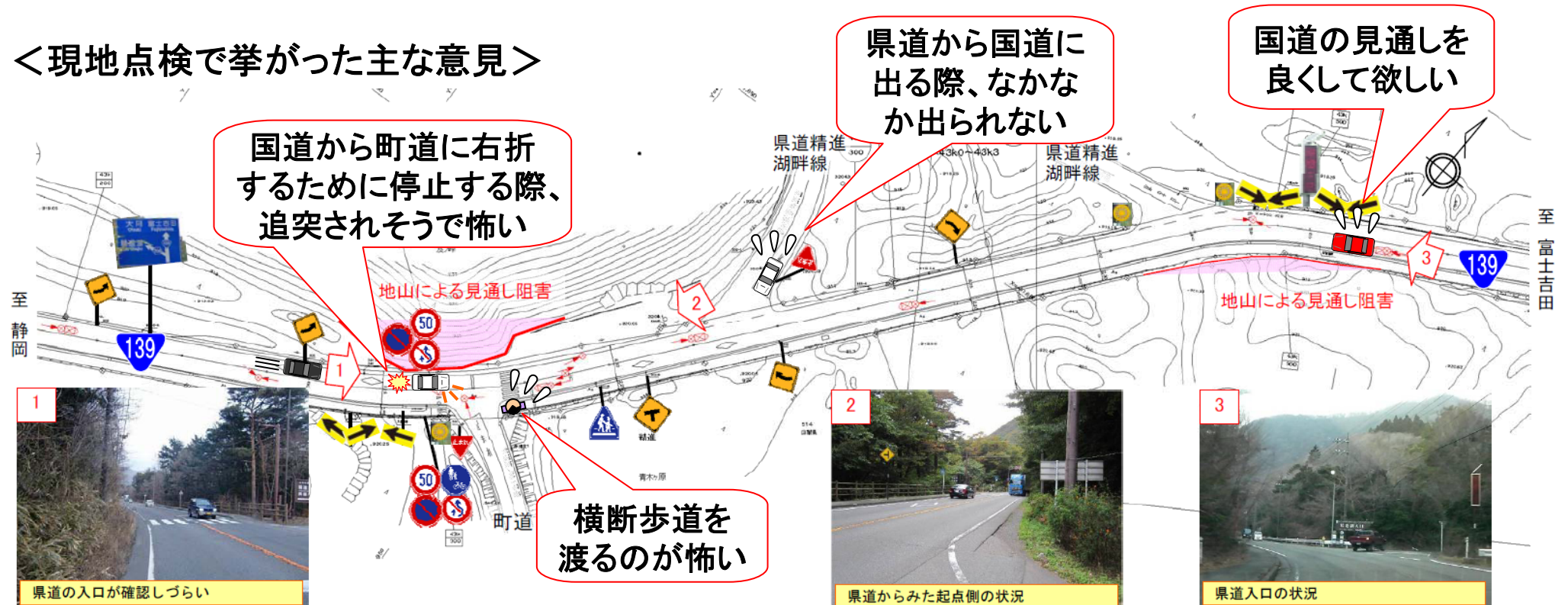
【参考】合同現地地点検の実施(国道139号 精進湖入口交差点付近)

合同現地地点検の実施

- ・実施箇所: 国道139号 富士河口湖町 精進地区 精進湖入口～民宿村入口交差点間
- ・実施日: 平成23年11月29日(火) 14時～15時30分
- ・参加者: 甲府河川国道事務所、山梨県、富士河口湖町、富士吉田署、地域住民の代表者等



<現地地点検で挙げた主な意見>



合同現地地点検の様子



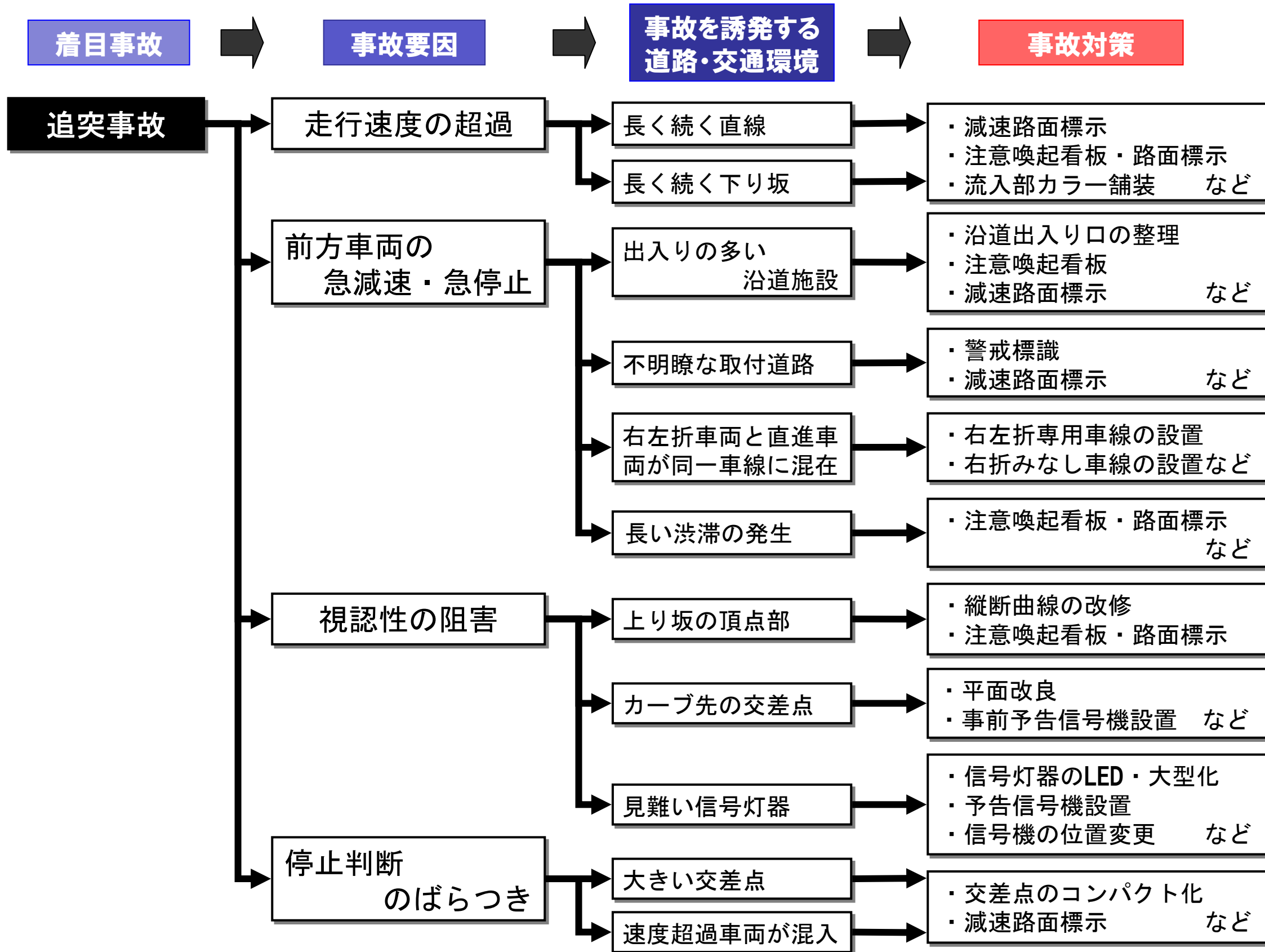
点検後の意見交換の様子

<今後の展開>

今後、事故ゼロプランの看板を設置することで、事故危険区間であることを周知し、対策の必要性がある箇所であることを示す。
その後、現地地点検の際に出た意見を踏まえ、効果的な対策を立案し、実施していく。

【参考】代表的な事故に対する対策立案①

代表的な事故の発生要因と主な対策（追突事故）

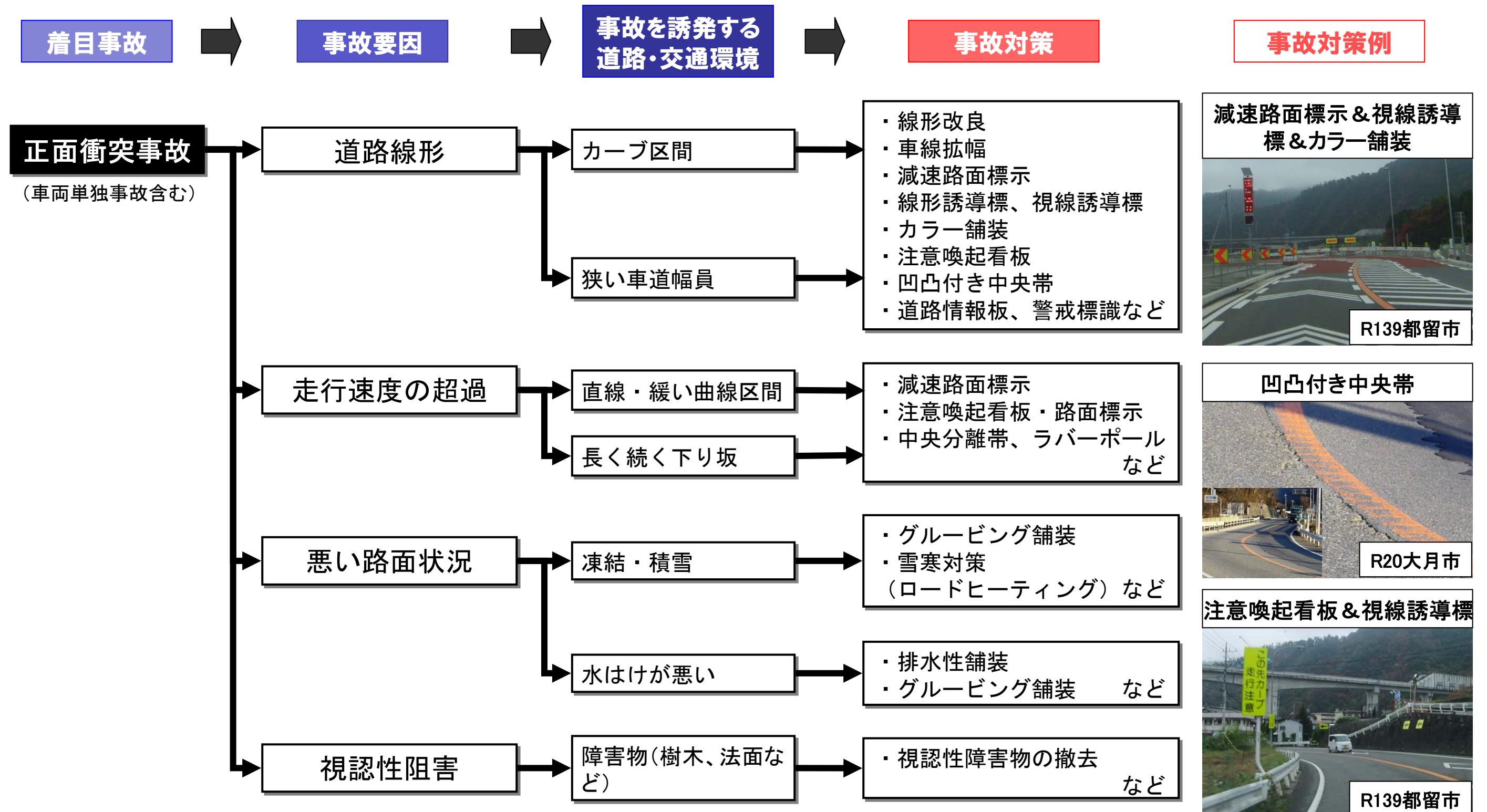


事故対策例



【参考】代表的な事故に対する対策立案②

代表的な事故の発生要因と主な対策（正面衝突事故）



【参考】事故発生要因分析及び対策例①

箇所概要

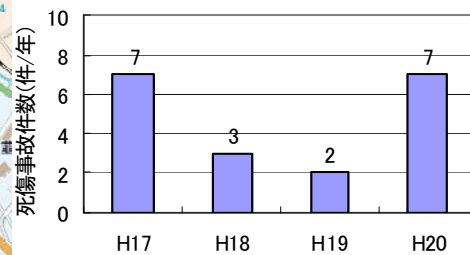
○船山橋北詰交差点

<位置図>



路線: 国道20号
住所: 韮崎市本町

<事故発生の推移>

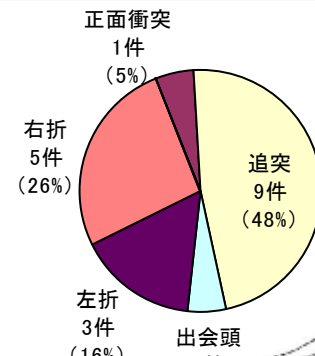
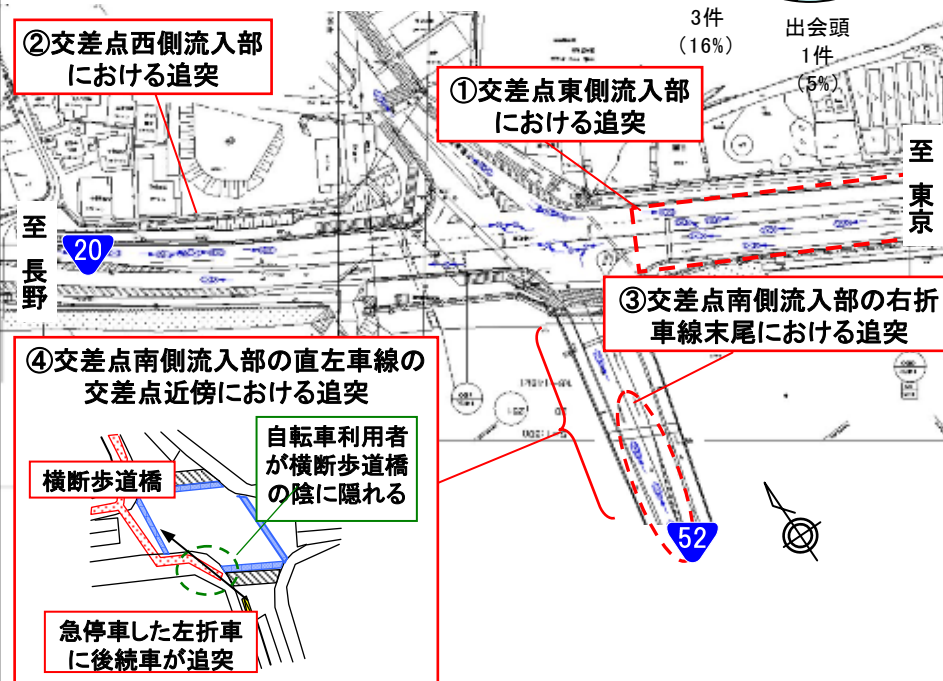


事故発生状況

死傷事故率: 444件/億台キロ
地域からの要望: 有り

<事故図(H17-20)>

(主)甲府韮崎線



事故発生要因分析

着目事故

- ①交差点東側流入部における追突事故
- ②交差点西側流入部における追突事故
- ③交差点南側流入部の右折車線末尾における追突事故
- ④交差点南側流入部の直左車線の交差点近傍における追突事故

事故要因

右折専用車線から直線車線に右折車両がはみ出し、渋滞が発生。車両が停止していることに気付かないことにより発生

交差点南側からの左折の際、立体横断施設の影に隠れて横断する自転車の発見が遅れ、急停車したことにより発生

事故を誘発する道路・交通環境

右折車線が短く、渋滞が発生

立体横断施設の設置位置が横断歩道を渡る自転車に対する視認性を阻害



事故対策

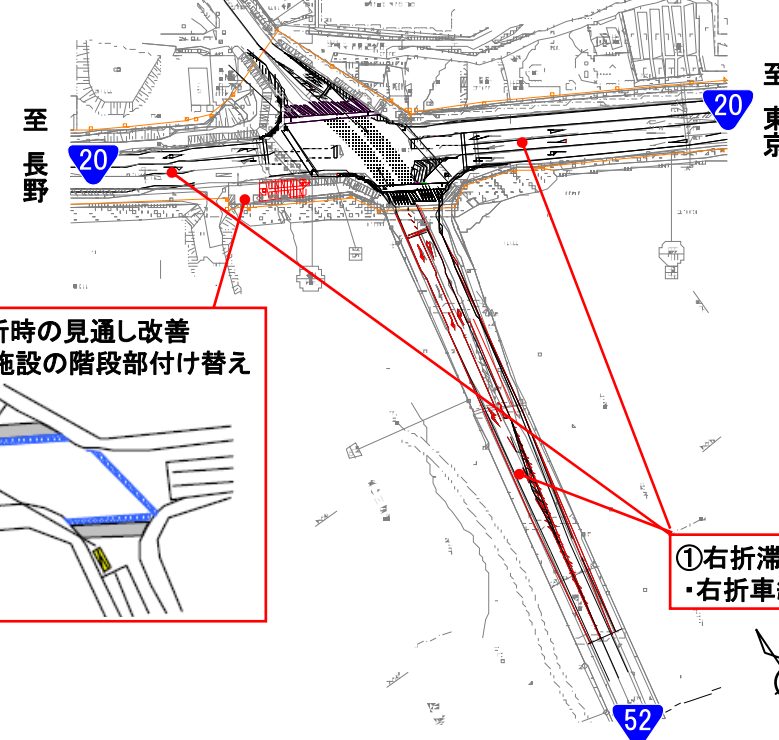
- ①右折滞留の解消
・右折車線の延長
- ②左折時の見通し改善
・立体横断施設の階段部付け替え



事故対策案

<対策後のイメージ>

(主)甲府韮崎線



【参考】事故発生要因分析及び対策例②

箇所概要

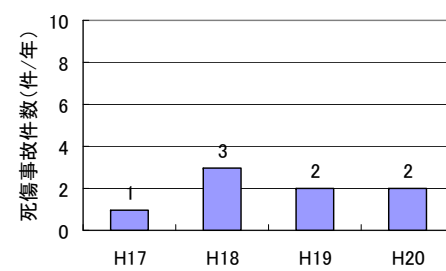
○花咲庁舎入口交差点

<位置図>



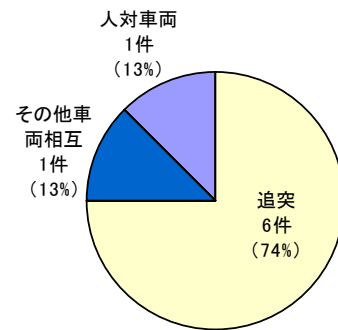
路線: 国道20号
住所: 大月市大月町花咲

<事故発生の推移>

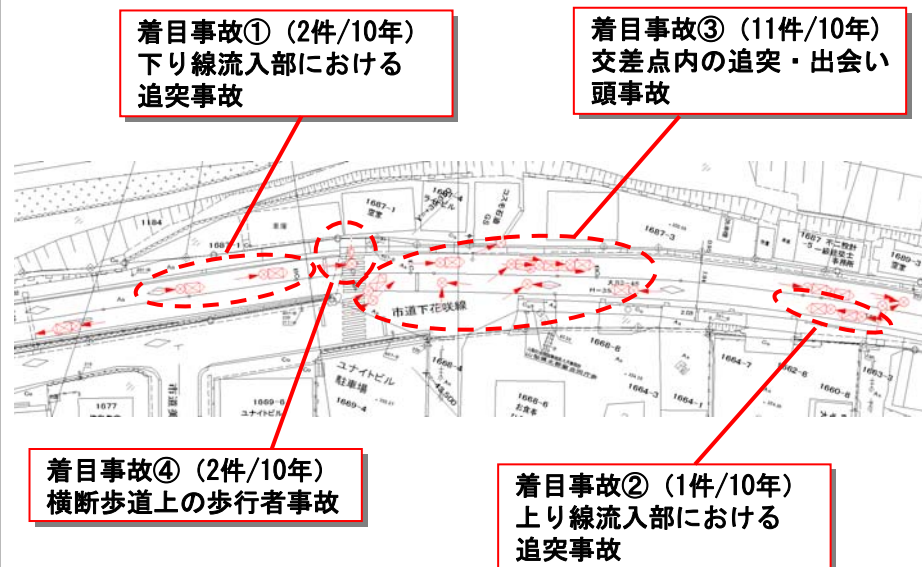


事故発生状況

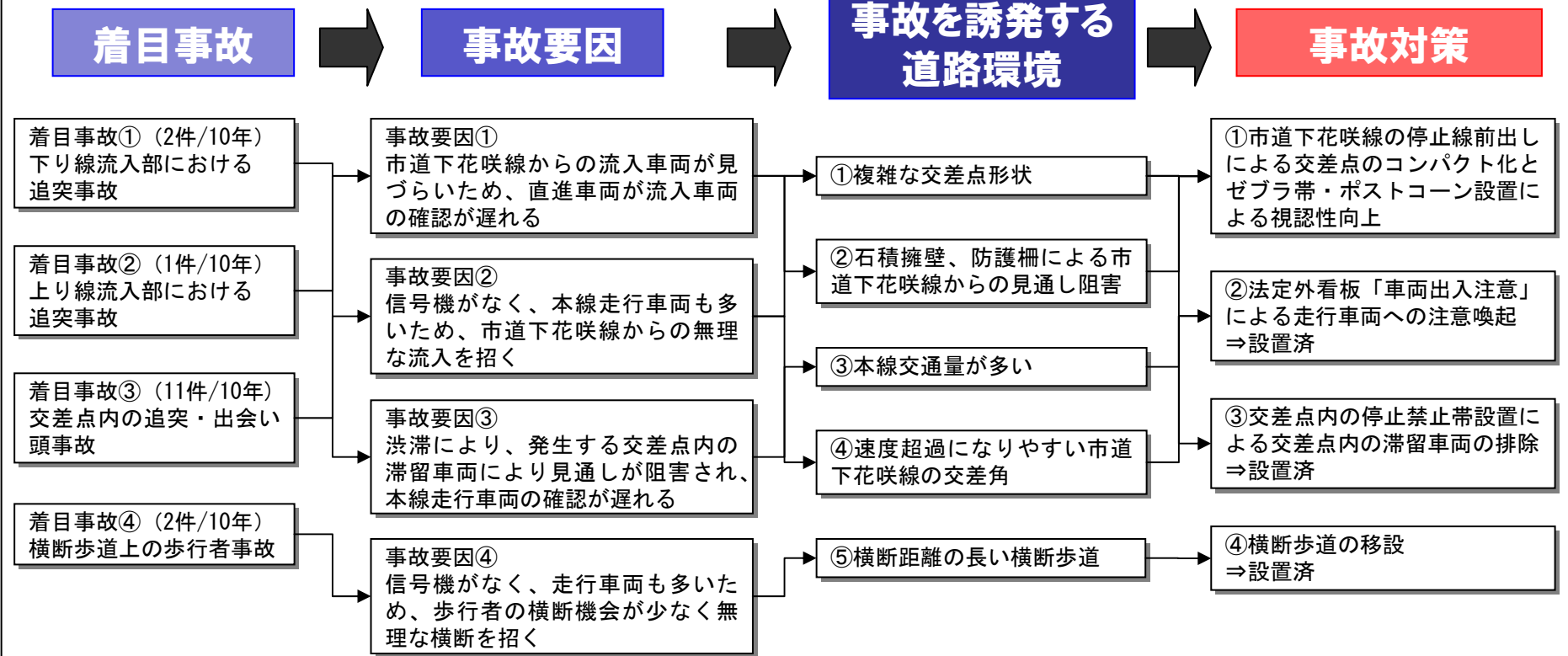
死傷事故率: 173件/億台キロ
地域からの要望: 有り



<事故図(H12-21)>

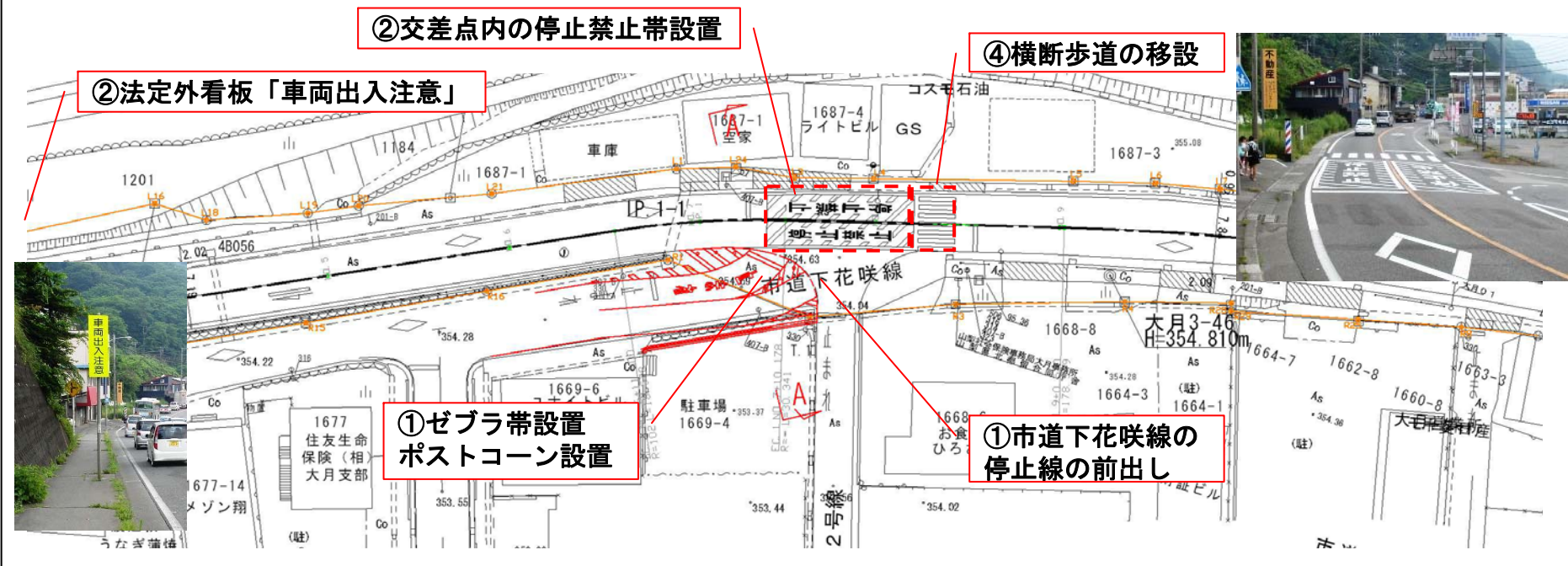


事故発生要因分析



事故対策案

<対策後のイメージ>



【参考】情報発信による交通安全の取組み

看板の設置

- 事故危険区間に看板を設置し、一般の道路利用者に事故が多く発生している危険な箇所であることを広く周知することにより、交通安全の意識を向上させ、事故を抑止する。



事故ゼロプラン看板例



相生歩道橋交差点付近における看板設置状況

＜全国における設置例＞

- 事故ゼロプランの看板設置は全国で展開中



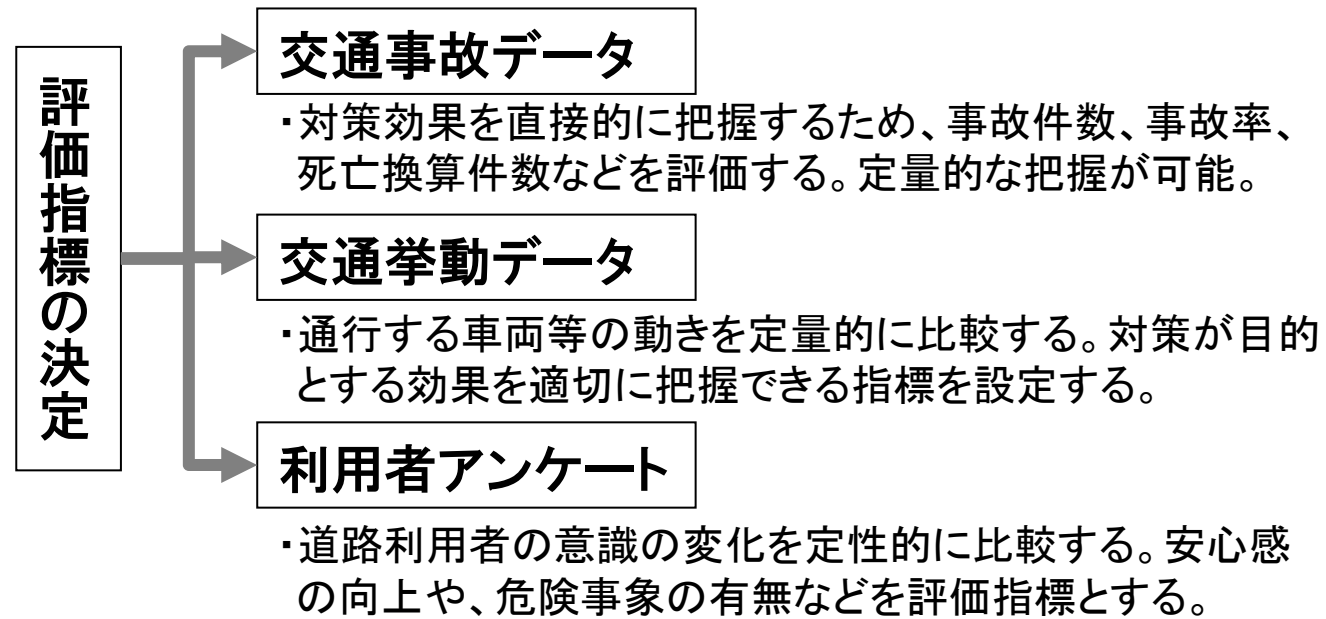
記者発表の配信

- 記者発表を行うことにより、対策内容および事故ゼロプランの取り組みについて広く周知し、交通安全の意識向上を図る。

一ツ交差点改良実施時における記者発表

【参考】対策箇所の評価方法と評価結果の反映

評価のための事前調査



<データの蓄積>

■蓄積すべきデータ例

- ・着目事故
- ・交通事故要因分析結果
- ・対策前の事故発生状況
- ・実施した対策
- ・対策後の事故発生状況など

<効果評価カルテ例>

交通安全対策実施箇所シート(例)

1. 基本情報

実施区間	実施区間	実施区間	実施区間
実施区間	実施区間	実施区間	実施区間

2. 交通安全対策実施箇所と対策内容(職員記録)

3. 実施区間の事故発生状況と対策内容(職員記録)

実施区間	事故発生状況	対策内容	実施日時	実施者
区間A	事故発生状況	対策内容	実施日時	実施者
区間B	事故発生状況	対策内容	実施日時	実施者

4. 対策実施後の事故発生状況と対策内容(職員記録)

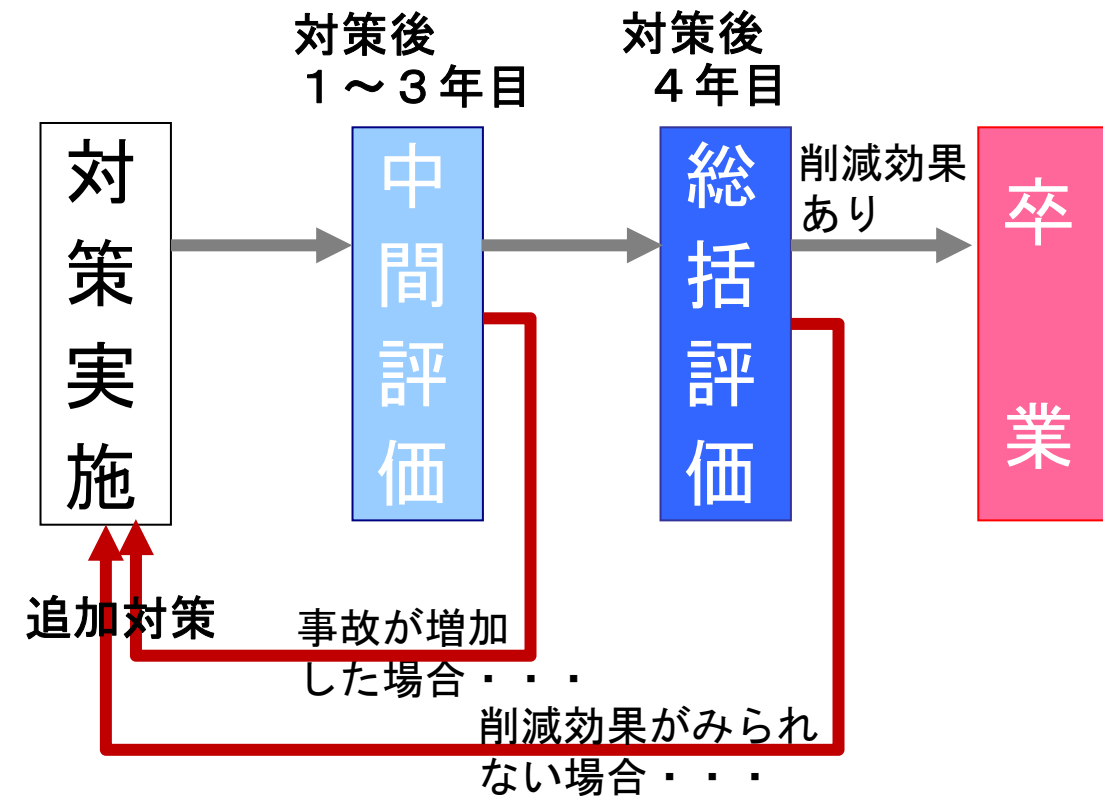
実施区間	事故発生状況	対策内容	実施日時	実施者
区間A	事故発生状況	対策内容	実施日時	実施者
区間B	事故発生状況	対策内容	実施日時	実施者

5. 対策実施後の効果(写真)

6. 対策実施後の効果(写真)

蓄積したデータを分析し、対策評価検討に反映

対策箇所の評価フロー(卒業判定)



卒業・削除条件

- ①対策完了後、経過観察区間に位置付け。対策後4年間の事故データを蓄積し、事故削減効果が認められた区間をリスト卒業。
- ②地域の声に基づく抽出区間では、対策完了により卒業。
- ③対策未実施区間も、2年間以上連続してデータによる選定条件に該当せず、現地確認等による事故要因の解消(商業施設撤退などの交通環境変化)が見られた区間はリストから削除。

【参考】第9次交通安全基本計画と事故ゼロプラン

第9次交通安全基本計画の取組み

昨年度

第9次交通安全基本計画の取組み(H23.3策定)

本委員会の審議を経て
「事故ゼロプラン」の事故
危険区間を選定・公表
(H22.12)

第9次交通安全基本計画策定(H23.3)

目標値: 世界一安全な道路交通を実現

- ① H27年度までに、死者数を3,000人以下
(H22年死者数4,863人の38%減)
- ② H27年度までに、死傷者数を70万人以下
(H22年死傷者数90万1,071人の22%減)

幹線道路における主な交通安全施策

- ア. **事故ゼロプランの推進**・・・など全10項目
- ・効率的・効果的に最大の効果を獲得するための手順
 - (ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等を、第三者の意見を参考に選定
 - (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施
 - (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、新たな検討を実施

第9次山梨県交通安全計画策定(H23.4)

計画最終年(H27年)における目標

- ① 年間の交通事故死者数を35人未満
(H22年死者数49人の約30%減)
- ② 年間の交通事故件数を5,300件以下
(H22年交通事故6,283件の約16%減)