

交通安全対策

令和5年3月14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. 委員会の経緯と今回の論点	2
2. 前回委員会(第24回)の振り返り	6
3. 前回委員会意見への対応報告	8
4. 経過観察箇所の評価結果	20
5. 第2次事故ゼロプランの状況報告	22
6. 今後のスケジュール	25

1. 委員会の経緯と今回の論点

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-1 委員会における事故ゼロプランの検討経緯

- 事故ゼロプランは平成22年度にスタートし、平成25年度に事故危険区間の見直しを実施。
- 取組み開始から約10年が経過し道路交通環境や社会情勢が変化したため、**これらを考慮した第2次事故ゼロプラン区間を昨年度選定した。**

事故ゼロプラン
スタート

事故危険区間
見直し

取組み開始から
約10年経過

第2次事故ゼロ
プラン区間選定

開催年度	協議内容	委員会開催時
平成22年度	新たな箇所選定の実施方針の検討	第7回委員会(H22.9.30)
	パブリックコメントの実施	(H22.10.10～10.31)
	事故危険区間の選定(168区間) (第1次事故ゼロプラン)	第8回委員会(H22.12.2)
平成23年度	事故危険区間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(3区間)の確認	第9回委員会(H23.12.21)
平成24年度	新たな事故危険区間(追加箇所)の選定方法の確認 パブリックコメント実施方法の確認	第10回委員会(H24.6.29)
	関係機関ヒアリングの実施 ※通学路点検含む	(H24.7.上旬～11.中旬)
	パブリックコメントの実施	(H24.11.5～11.25)
	新たな事故危険区間(追加箇所)の中間報告	第12回委員会(H24.12.20)
平成25年度	パブリックコメント等を踏まえた新たな事故危険区間(追加箇所)の選定(408区間) A群・B群・C群の結果報告、通学路点検箇所・事故危険箇所	第13回委員会(H25.6.18)
平成26年度 ～ 平成28年度	事故危険区間の追加箇所の確認 (14回委員会:4区間、15回委員会:7区間、16回委員会:42区間) 事故危険区間の事業進捗状況の報告	第14回委員会(H26.8.25) 第15回委員会(H27.9.30) 第16回委員会(H28.7.28)
平成29年度	H29事故危険区間の追加箇所の確認(5区間) 事故危険区間の事業進捗状況の報告 事故危険区間の対策完了の判断基準(案)の審議	第17回委員会(H29.7.27)
平成30年度	H30事故危険区間の追加箇所の確認(3区間) 事故危険区間の対策完了の判断基準に基づいた対策完了箇所の検討	第18回委員会(H30.7.26)
	事故危険区間の事業進捗状況 新規対策検討箇所の事例紹介	第19回委員会(H31.3.15)
令和元年度	事故危険区間の対策効果の確認 事故危険区間の対策完了判断基準の見直し	第20回委員会(R1.8.2)
令和2年度	事故ゼロプランの取組方針の見直し 新たな事故危険区間の選定(319区間)(案)	第21回委員会(R2.8.27) 第22回委員会(R3.3.24)
令和3年度	第2次事故ゼロプラン区間の選定(377区間)	第23回委員会(R4.3.24)

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-1 委員会における事故ゼロプランの検討経緯

- 本年度より、第2次事故ゼロプランを本格的に推進していく。

第2次事故
ゼロプラン
スタート



開催年度	協議内容	委員会開催時
令和3年度	第2次事故ゼロプラン区間の選定(377区間)	第23回委員会(R4.3.24)
令和4年度	R4事故危険区間の追加箇所の確認(6区間) 事故危険区間の対策検討の事例紹介 事故危険区間の効果評価の事例紹介 経過観察箇所の取り扱い方針	第24回委員会(R4.8.24)

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-2 今回の論点

- 今回は大きく3項目の報告事項と1項目の審議事項があり、以下の通り。

2. 前回委員会(第24回)の振り返り

報告1

- ・ 前回委員会の開催概要と主な意見

3. 前回委員会意見への対応報告

報告2

- ・ 矢羽根(路面標示)の役割の情報発信について
- ・ 信号機のない横断歩道での事故について
- ・ 中小河原交差点の対策について
- ・ 山梨県特有の事故について

4. 経過観察箇所の評価結果

審議事項1

- ・ 指標該当箇所の第2次事故ゼロプランへの追加

5. 第2次事故ゼロプランの状況報告

報告3

- ・ 第2次事故ゼロプランの状況を報告

2. 前回委員会(第24回)の振り返り

2. 前回委員会(第24回)の振り返り

2-1 前回委員会の開催概要と主な意見

第24回委員会

<開催日時>

令和4年8月24日(木) 9時半～11時半

<場所>

山梨県立図書館(多目的ホール)

<主な審議事項(交通安全対策)>

- R4事故多発地点の事故ゼロプランへの箇所の追加について
- 経過観察箇所の事故ゼロプランへの追加方針について



第24回委員会の実施状況

■ 主な意見

- ①【ご意見】近年整備されている矢羽根について、理解が進んでないと思われる。車のナビを使って矢羽根の役割を情報発信することは有効ではないか。
⇒P9で報告
- ②【ご意見】信号機のない横断歩道での歩行者事故について、歩行者の存在を感知した場合に点灯する埋め込み式のランプや照明などの検討ができないか。
⇒P10で報告
- ③【ご意見】中小河原交差点は主要渋滞箇所でもあるため、速度抑制による対策で渋滞を悪化させることが無いように、渋滞対策と連携した検討をお願いしたい。
⇒P11～12で報告
- ④【ご意見】経過観察箇所の取扱いにおける選定基準指標③について議論する上で、何をもって山梨県特有の事故と考えるのか認識しておいた方がよいと思うので説明頂きたい。
⇒P14で報告
- ⑤【ご意見】山梨県の特徴として観光客が多いため慣れていない人が多いのではといった話が、以前に挙がったかと思うので検討して欲しい。
⇒P15～17で報告

3. 前回委員会意見への対応報告

3. 前回委員会意見への対応報告

3-1 矢羽根（路面標示）の役割の情報発信について

- 前回委員会で意見を頂いた矢羽根を含め、交通安全対策物の意味を周知する事は重要であることから、対策物の意味と情報発信について、ドライバーを対象としたヒアリング調査を実施した。
- ヒアリングの結果、意味が分からない標示があっても調べない方が大半であること、現地での情報の受け取りを望んでいることが分かった。
- 今回は矢羽根を代表として情報発信の方法を聞き取ったが、他の対策物の知見を得ることも重要であると考えられるため、交通安全対策物の情報発信については今後も検討を進めていく。

概要

調査実施箇所

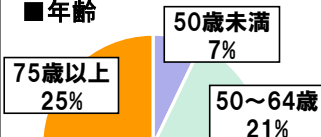
道の駅富士川



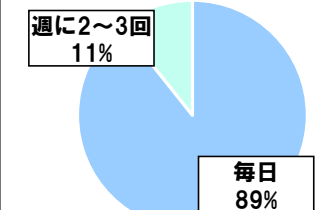
回答者属性

サンプル数:N=28

■年齢



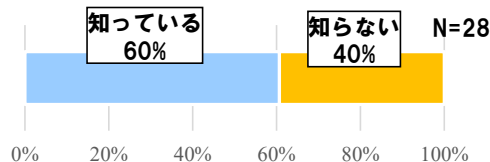
■自動車の運転頻度



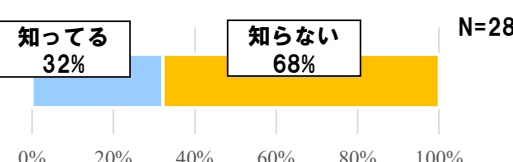
調査結果

Q1 これらの交通安全対策物の意味を知っていますか。 ※おおよその意味を理解できていた場合は「知っている」として集計

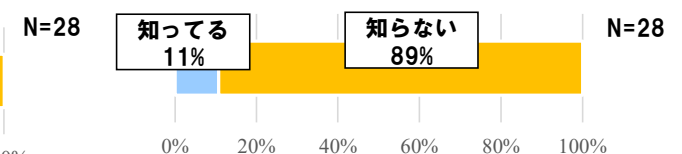
①矢羽根型路面標示



②カラー舗装

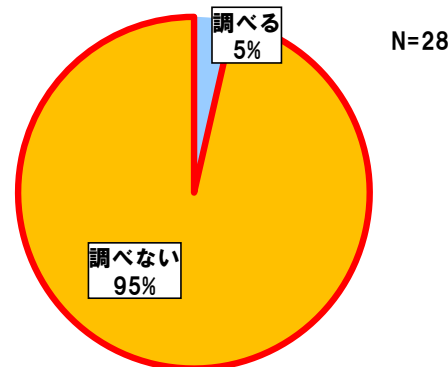


③減速路面標示

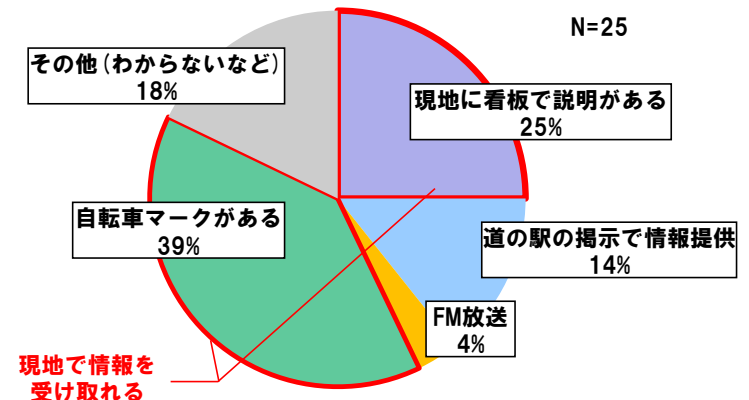


Q2 道路上で意味が分からない標示を見かけた場合、その意味を調べますか。

理由
 ・普段自転車を利用しているとなんとなくわかる
 ・自転車のマークがかかかれているから知っている



Q3 矢羽根の意味を知るためにはどういった情報発信があると受け取りやすいですか。



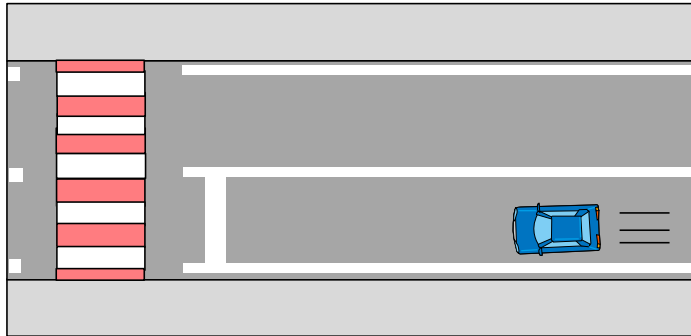
現地で情報を受け取れる

3. 前回委員会意見への対応報告

3-2 信号機のない横断歩道での事故対策について

- 全国を見るとセンサーで反応する交通安全対策物は見られるが、実用している事例が少ない状況。
- 信号機のない横断歩道という観点での事故分析はこれまで詳細な検討をしてきていないため、今後検討を進めていく。

■横断歩道のカラー化による対策のイメージ



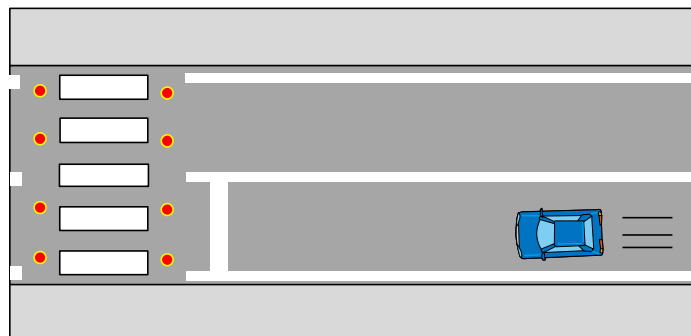
■類似の事例



国道138号(山梨県山中湖村)

国道139号(山梨県鳴沢村)

■自発光式道路標による対策のイメージ



■類似の事例



昼間

夜間

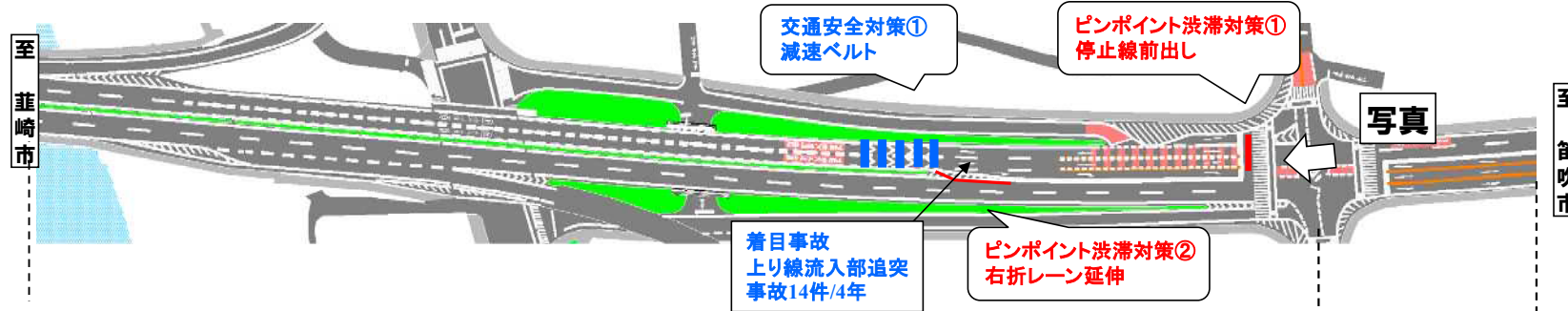
茨城県内事例

3. 前回委員会意見への対応報告

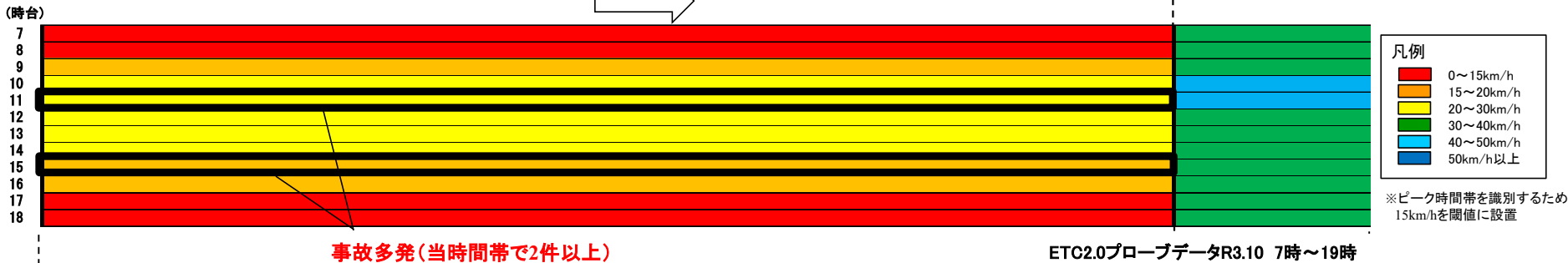
3-3 中小河原交差点の対策について

- 中小河原交差点については、主要渋滞箇所でもあるため、速度抑制対策で渋滞を悪化させることが無いを含め対策案の精査を行った。
- 上り線では事故多発時間帯は平日の11時台、15時台であり、混雑ピーク時ではないことを確認。現地の地形は交差点に向かって下り勾配となっており、スピードが出やすく、追突事故が多発していると考えられる。
- 上り線でのピンポイント渋滞対策は停止線の前出しと右折レーン延伸であるが、事故対策の実施によって渋滞が悪化する事象は考えにくい。

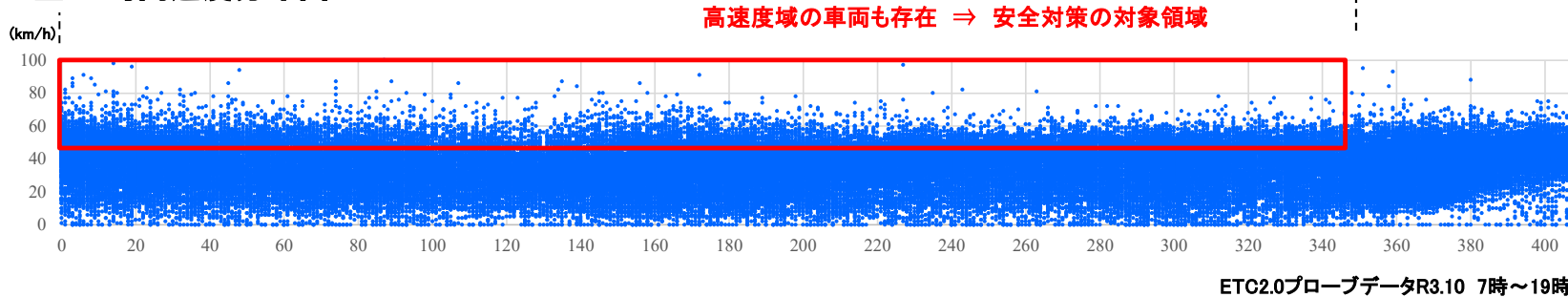
■中小河原交差点(上り線_平日)



■時間帯別平均旅行速度



■12時間速度分布図

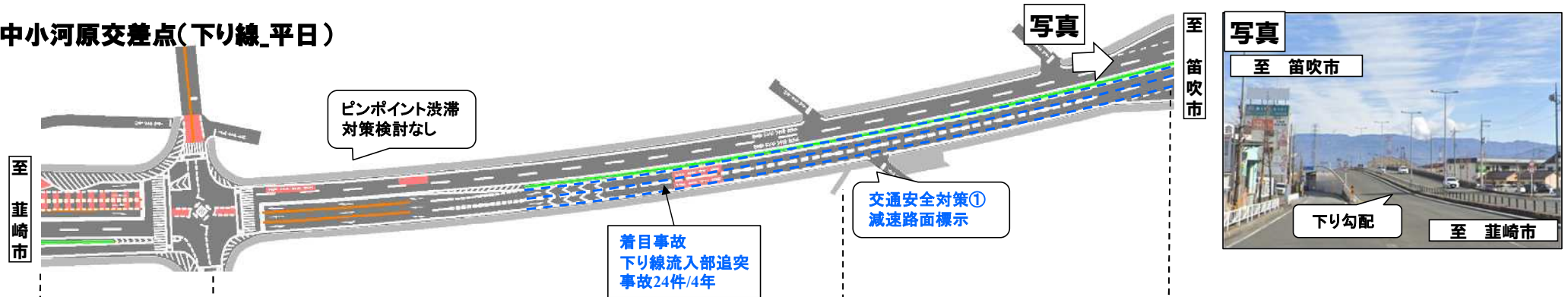


3. 前回委員会意見への対応報告

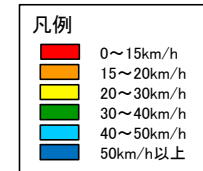
3-3 中小河原交差点の対策について

- 下り線では事故多発時間帯は平日の10時台、11時台、15時台であり、混雑ピーク時ではない時間や混雑ピークへの移行時の時間であることを確認。現地は下り勾配区間でスピードが高くなった車両の流入が多く、追突事故が多発していると考えられる。
- 下り線でのピンポイント渋滞対策は現在未検討であるが、事故対策の実施によって渋滞が悪化する事象は考えにくい。

■中小河原交差点(下り線_平日)

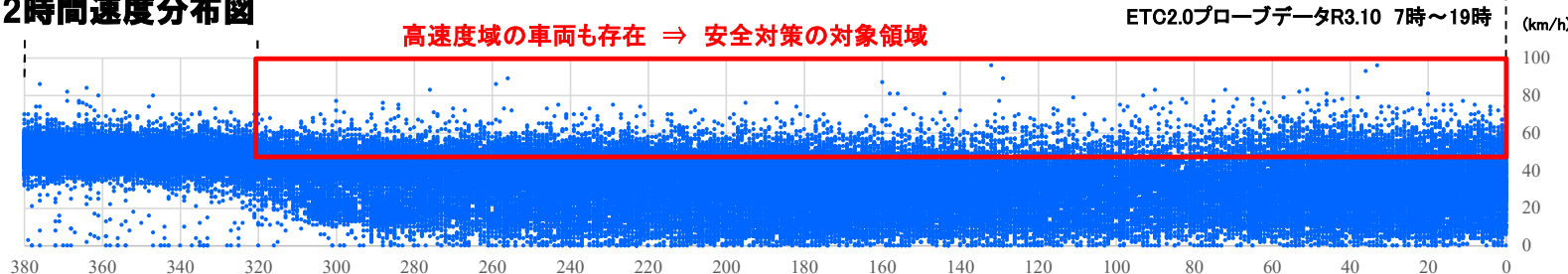


■時間帯別平均旅行速度



※ピーク時間帯を識別するため15km/hを閾値に設置

■12時間速度分布図



高速度域の車両も存在 ⇒ 安全対策の対象領域

ETC2.0プローブデータR3.10 7時~19時

ETC2.0プローブデータR3.10 7時~19時

3. 前回委員会意見への対応報告

3-4 前回委員会でのご意見（山梨県特有の事故について）

- 前回委員会では、山梨県特有の事故を反映している値である指標③について、「どのように山梨県特有の事故を反映しているのか再度認識した方が良い」とのご意見を頂いた。
- また、山梨県の特徴として「観光客が多く慣れていない人が多い、といったことについても検討して欲しい」とのご意見を頂いた。

■ 前回頂いたご意見

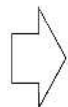
■ 経過観察箇所 (H29以降対策完了)

管理	市区町村	路線番号	対象区間(地先名)	対策完了年度
国管理	上野原市	20	上野原市四方津(上野原西中入口交差点～久保交差点付近)	R1
国管理	甲府市	20	甲府市上阿原(上阿原交差点)	R1
国管理	南アルプス市	52	南アルプス市在家塚(十五所交差点)	H30
国管理	甲府市	52	甲府市丸の内(丸の内郵便局東交差点)	R1
国管理	南都留郡鳴沢村	139	鳴沢村大田和	H29
国管理	富士吉田市	139	上宿西交差点～富士吉田市上吉田4293	H29
国管理	南都留郡西桂町	139	西桂町小沼1607-2～西桂町小沼1430	H29

■ 経過観察箇所 (H28以前対策完了)

管理	市区町村	路線番号	対象区間(地先名)	対策完了年度
県管理	南都留郡道志村	413	南都留郡道志村大渡1107	H28
県管理	甲府市	6	千塚交差点～千松橋	H27
県管理	山梨市	216	山梨市万力1121-11番地先～山梨市上神内川1231-7番	H28

対策後4年分(H29～R2)の事故データが蓄積



指標③を用いて第2次事故ゼロプランへの追加を判定

■ 第2次事故ゼロプランA群の選定基準

■ 指標①

選定項目・指標	選定基準
基準A 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
基準B ETC2.0の走行台キロに対する急制動回数	15.0回/万台km以上

全国一律で実施のため対象外

■ 指標② ※1年分の事故を対象

選定項目・指標	選定基準
人身及び物損事故	6件以上
物損事故	15件以上
各所轄の要望	あり

直近1年の危険箇所の早期抽出を目的とするため対象外

■ 指標③ ※4年分の事故を対象

選定項目・指標	選定基準
死傷事故	16件/4年以上
重大(死亡)事故	1件/4年以上
正面衝突事故	1件/4年以上
車両単独事故	1件/4年以上
歩行者事故	2件/4年以上
自転車事故	4件/4年以上
二輪車事故	3件/4年以上
高齢者事故	6件/4年以上

山梨県特有の事故と最新の事故傾向を反映した指標を用いて判定

■ 頂いたご意見
何をもって山梨県特有の事故と考えるのか認識しておいた方がよいと思うので説明頂きたい

■ 頂いたご意見
山梨県の特徴として観光客が多いため慣れていない人が多いのではといった話が以前に挙がったかと思うが、そういったことについても検討して欲しい

第24回委員会資料p24より再掲

3. 前回委員会意見への対応報告

3-5 第2次事故ゼロプランの指標（山梨県特有の事故について）

- 第21回委員会では、第2次事故ゼロプランの指標を決める上で、山梨県における近年の事故発生特性を分析し、死亡事故や高齢者事故に関する視点を反映して評価指標を整理した。
- しかし、委員会でご意見を頂いた観光客による事故の視点については、指標には反映しきれていない状況。

■山梨県の事故特性

□指標化して評価しているもの

- ①死亡事故に関する視点
- ②高齢者事故に関する視点

第21回委員会資料より

山梨県における近年の事故発生特性

- 死傷事故は減少傾向、ただし依然として3,000件以上発生
- 死亡事故は横ばい傾向、第10次交通安全計画の目標値に未達
- 死亡事故につながりやすい事故形態は以下の5つ
歩行者事故、二輪車事故、高齢者事故、正面衝突事故、車両単独事故

□指標化できていないもの

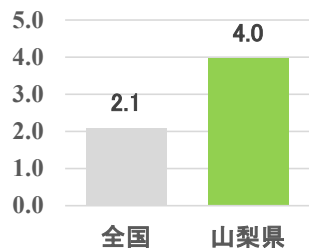
- ③観光客による事故の視点

これまでの委員会でのご意見

- 道に慣れていない観光客による事故が多いのではないか
- 県内の観光地では歩行者と自動車とが混在している箇所があり事故が起きていなくても危険な箇所がある

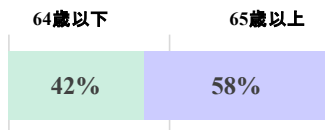
令和3年交通事故統計データ(イタルダ統計)

人口10万人あたり
交通事故死者数



全国ワースト2位

死亡事故における高齢者の割合(1当2当)(全国)



※山梨県の高齢化率

全国	28.8%
山梨県	31.3%

令和3年内閣府データ

反映



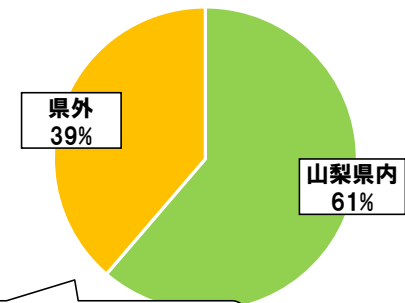
未反映

■指標③ ※4年分の事故を対象

選定項目・指標	選定基準
死傷事故	16件/4年以上
重大(死亡)事故	1件/4年以上
正面衝突事故	1件/4年以上
車両単独事故	1件/4年以上
歩行者事故	2件/4年以上
自転車事故	4件/4年以上
二輪車事故	3件/4年以上
高齢者事故	6件/4年以上

令和3年交通事故統計データ(山梨県警)

死亡事故 第1当事者の居住地



令和3年の死亡事故は約4割が県外の方

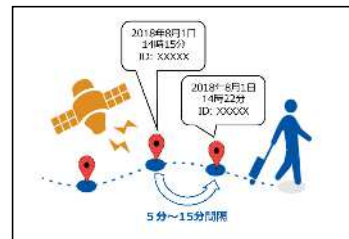
3. 前回委員会意見への対応報告

3-6 歩行者データを活用した分析①（山梨県特有の事故について）

- 観光地において自動車と歩行者が混在するような危険事象が見られるかを検証するため、歩行者データを活用した分析を実施した。
- 本データは、施設内の歩行者データが多く含まれ、道路上での歩行者量をとらえる際にはノイズとなるため、道路上に重なる歩行者のデータのみを抽出することで歩行者の動線をとらえることが可能となる。
- データの整合を現地で確認したところ、歩行者が多くいる状況が確認できた。また、歩道未整備区間で歩行者と自動車が混在している事象も確認できた。

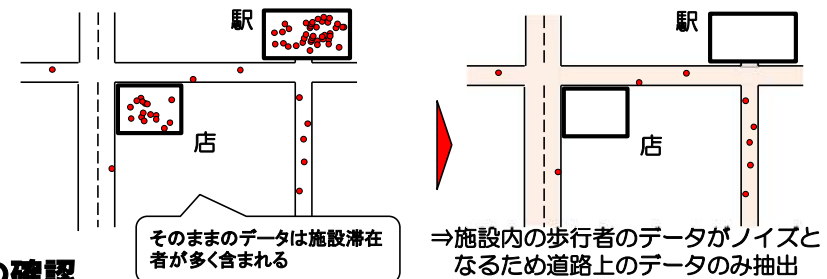
歩行者データの概要

- アプリケーションと提携し、アプリケーション起動時の携帯端末の位置情報を取得可能。
- 取得の頻度は「大幅位置変更時」もしくは「5～15分間隔」。
- データの取得時にGPSにて1秒間計測した「速度情報」によって、移動手段を定義し歩行者と判定。
- GPS取得時の誤差が大きいものについては、除外可能。



データの取得イメージ

道路上を移動する歩行者データの抽出方法



現地の確認

山中湖周辺の結果



凡例
 ● 歩行者データ(道路上のみ抽出)
 想定される歩行者の動線

歩行者の判定：瞬間移動速度6km/h以下(0km/hは除く)
 歩行者データ：集計期間 R4.5(休日)



- ・歩行者が通行している状況を確認
- ・当該区間は歩行者と自動車が分離している



- ・歩行者が通行している状況を確認
- ・歩道のない区間であるため、自動車と混在

3. 前回委員会意見への対応報告

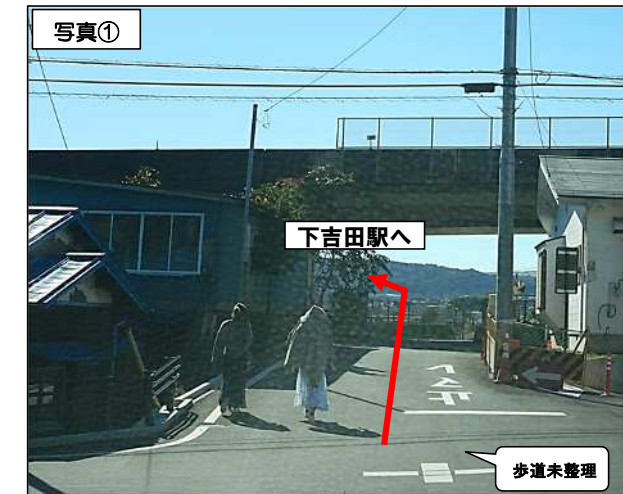
3-6 歩行者データを活用した分析②（山梨県特有の事故について）

- 歩行者と自動車が混在している可能性がある箇所として、委員会にて新倉山周辺地域が危険性が高いとのご意見を頂いたため、歩行者データを活用した分析を行った。
- 分析の結果、歩行者の移動が想定される動線上で急制動が多く発生している箇所が抽出できた。現地では、近年歩道が整備されている状況を確認した他、歩道が未整備となっている区間では歩行者と自動車が混在する危険性があることを確認した。
- 今後、ETC2.0を含めデータの数が増えることによって本データを活用した検討の精度向上を期待する。

■新倉山周辺の結果



■現地の確認



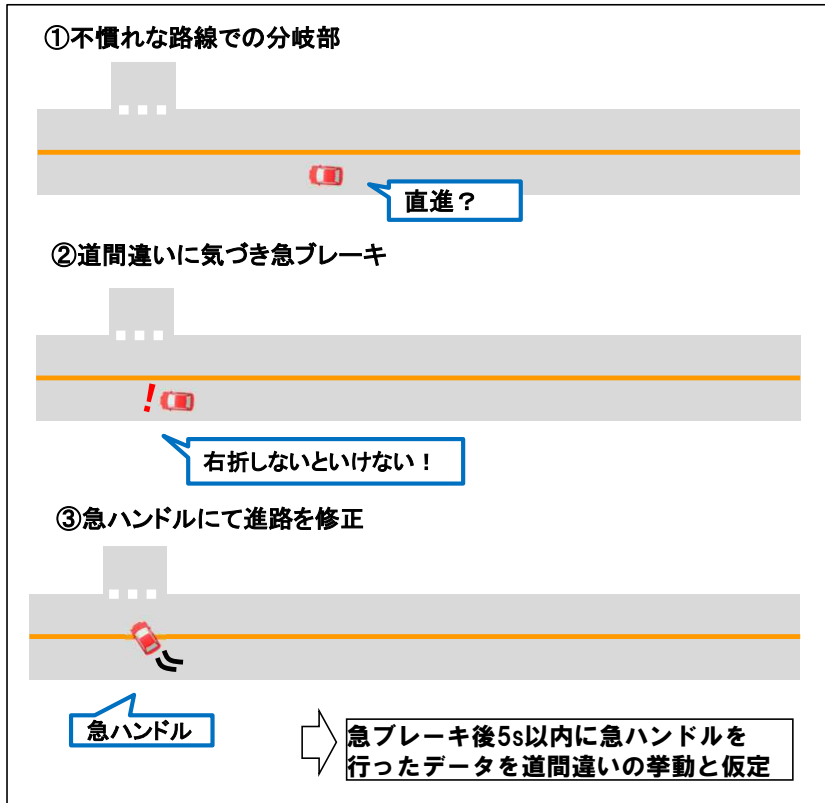
※写真は令和4年10月撮影

3. 前回委員会意見への対応報告

3-7 道間違いの挙動についての分析（山梨県特有の事故について）

- 山梨県特有の事故として、「道に不慣れな観光客による事故」の観点から、道に不慣れな観光客がルートを勘違いして「急な進路変更」をする場合、ETC2.0の急制動データが発生することを想定して試験的な分析を実施。
- 「急ブレーキ発生直後の急ハンドル」の挙動に着目することで、道間違いによる急な進路変更が発生しそうな箇所の抽出が可能か検討した。
- モデルケースとして抽出した箇所では、目的地方面に向かうために車両がUターンと考えられる挙動を行っている事象が確認された。

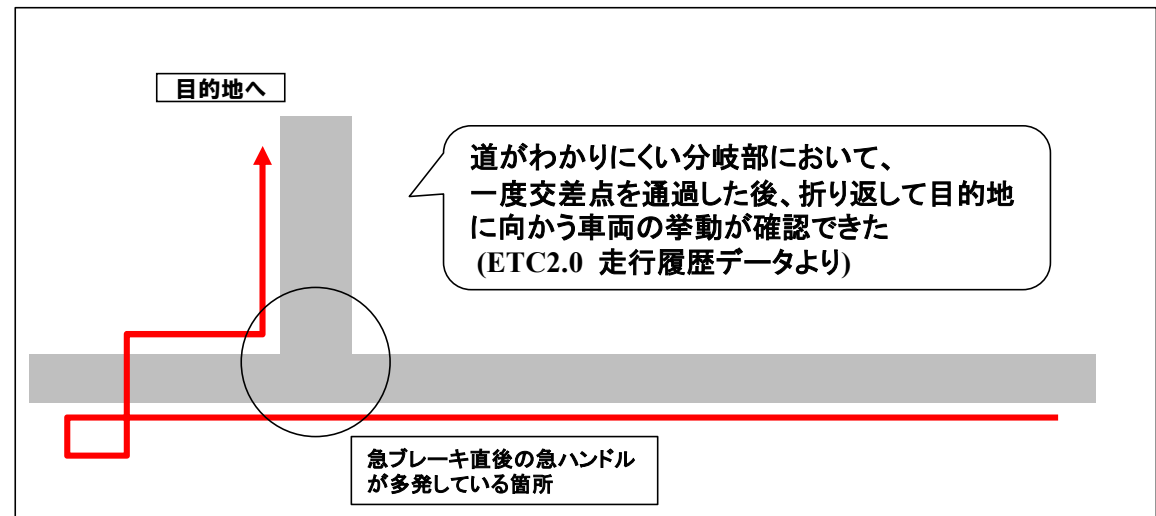
■不慣れな路線での急な進路変更の挙動の想定



■急ブレーキ直後の急ハンドルがプロットされる箇所

- ①交通量の多い交差点部
- ②急カーブ区間
- ③交通量が多くはないが道がわかりにくい分岐部

■モデル箇所でのUターン挙動の検出



3. 前回委員会意見への対応報告

3-8 高齢ドライバーへのヒアリング調査結果（山梨県特有の事故について）

- 山梨県の事故の特徴である高齢者事故への対応として、交通安全対策物が高齢者ドライバーにとって見やすいものになっているか、ヒアリング調査を実施した。
- 調査の結果、色、文字数、ピクトグラムの有無について大多数が同じ感じ方をしている結果となった。
- 高齢者事故が多発する箇所においては、文字数を4文字以下にしたり、ピクトグラムを活用するなどの工夫が必要。

■概要

調査実施箇所

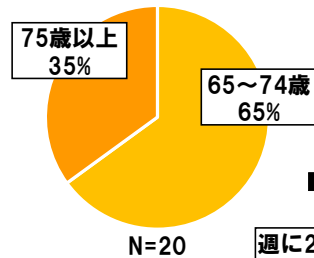
道の駅富士川



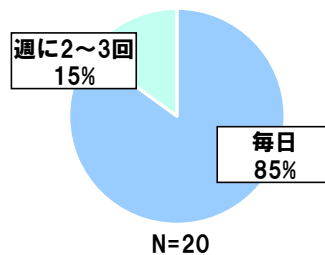
回答者属性

サンプル数：N=20

■年齢

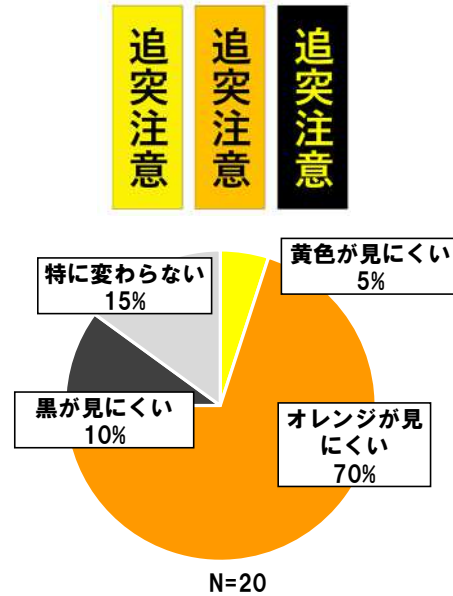


■自動車運転頻度

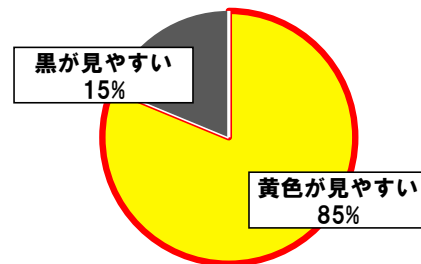


■色について

Q1 どの色が読みにくいですか

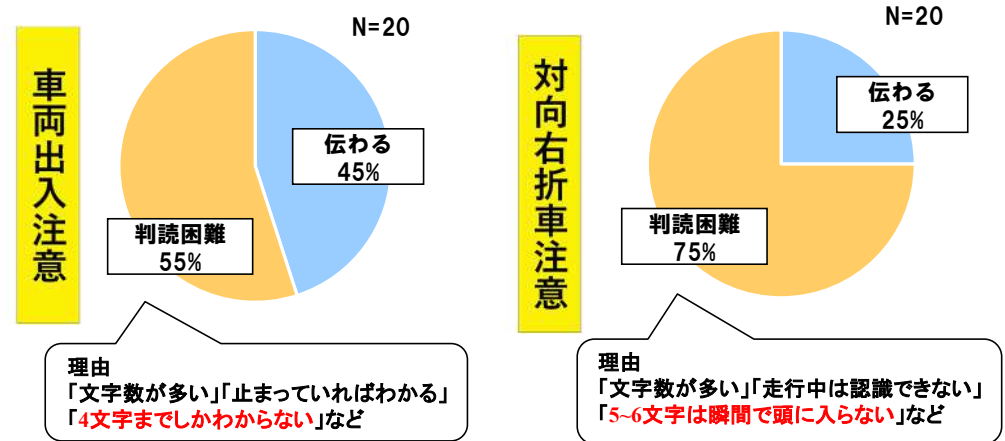


※見やすい色は？（N=16）

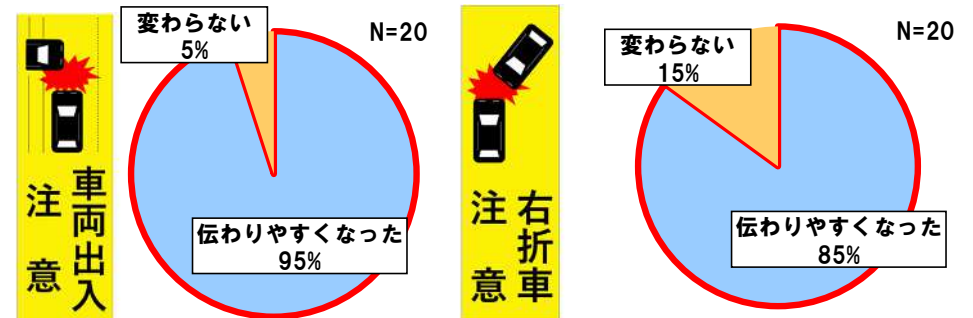


■理解できる文字数・ピクトグラムについて

Q2 走行中に意味が伝わりますか



Q3 ピクトグラムを入れたことで伝わりやすくなりましたか



3. 前回委員会意見への対応報告

3-8 高齢ドライバーへのヒアリング調査結果（山梨県特有の事故について）

- 動画による路面標示の比較では、「縦書きの路面標示がわかりやすい」と「横書きの路面標示がわかりやすい」方で別れる結果となった。
- ただし、縦書きの路面標示が良いとする理由として、「見慣れている」といった回答が主であることを加味すると、混雑区間では横書きの路面標示も有効と考えられる。

■動画によるパターン別の路面標示の比較について

Q4 3本の動画を流します。どの路面標示が見やすいですか。

動画① 縦書きの路面標示



- わかりやすい理由
「慣れている」
「1文字でも見ればわかる」
- わかりにくい理由
「前方車に隠れる」
「路面を長く見ないといけない」

動画② 横書きの路面標示



- わかりやすい理由
「一度に全部が見える」
「一瞬で頭に入る」
- わかりにくい理由
「一瞬ですぎてしまう」

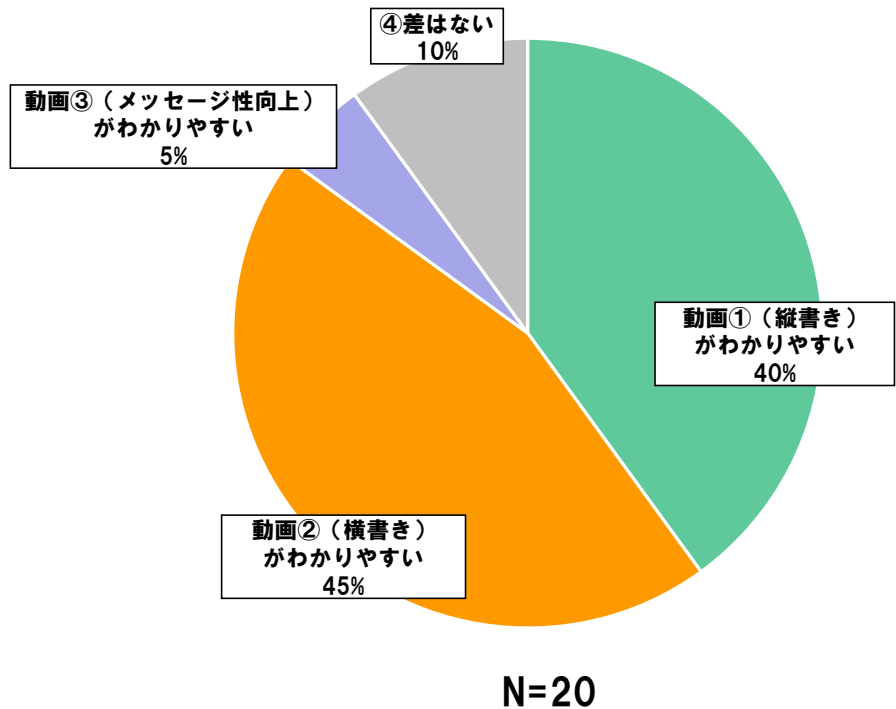
動画③ メッセージ性を向上した路面標示



- わかりやすい理由
「注意が向きやすい」
- わかりにくい理由
「文字が多すぎる」

■動画の条件

- ① 甲府市内の高齢者事故が多発する事故危険区間をモデルとした
- ② 混雑区間であるため、交通状況を再現して30km/h程度の速度で走行した動画を作成



■その他頂いた意見
「この先事故多発」など、事故があるところよりももっと前で知らせた方が良いと思う

4. 経過観察箇所の評価結果

4. 経過観察箇所の評価結果

4-1 対策後4年経過した箇所の評価結果

- 第1次事故ゼロプランのうち経過観察箇所であった下記の箇所について、対策後4年が経過した3箇所について状況の確認を行った。
- 対策後であるが第2次事故ゼロプランの事故データの指標に該当する1箇所については、第2次事故ゼロプランに追加する。

■ 経過観察箇所（今後評価）

管理	市区町村	路線番号	対象区間(地先名)	対策完了年度
国管理	上野原市	20	上野原市四方津(上野原西中入口交差点～久保交差点付近)	R1
国管理	甲府市	20	甲府市上阿原(上阿原交差点)	R1
国管理	南アルプス市	52	南アルプス市在家塚(十五所交差点)	H30
国管理	甲府市	52	甲府市丸の内(丸の内郵便局東交差点)	R1
国管理	南都留郡鳴沢村	139	鳴沢村大田和	H29
国管理	富士吉田市	139	上宿西交差点～富士吉田市上吉田4293	H29
国管理	南都留郡西桂町	139	西桂町小沼1607-2～西桂町小沼1430	H29

■ 指標③の基準値

※4年分の事故を対象

選定項目・指標		選定基準
死傷事故率以上100件/	死傷事故	16件/4年以上
	重大(死亡)事故	1件/4年以上
	正面衝突事故	1件/4年以上
	車両単独事故	1件/4年以上
	歩行者事故	2件/4年以上
	自転車事故	4件/4年以上
	二輪車事故	3件/4年以上
	高齢者事故	6件/4年以上

山梨県特有の事故と最新の事故傾向を反映した指標を用いて判定

■ 経過観察箇所（H28以前対策完了）

 指標に該当

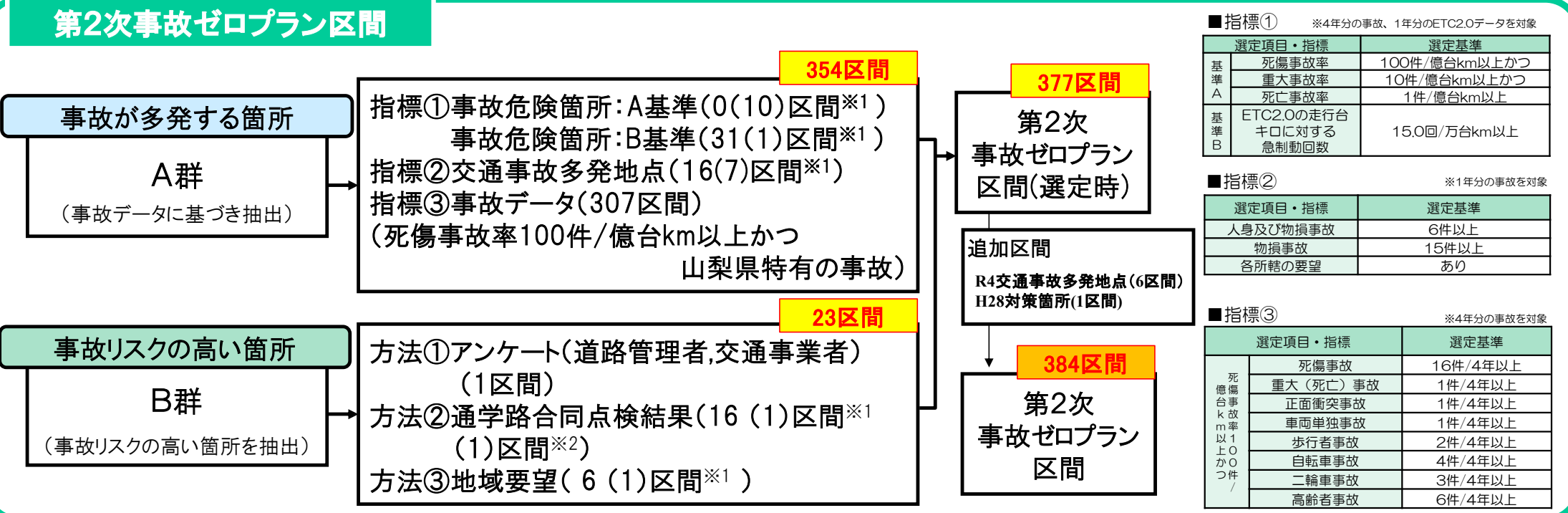
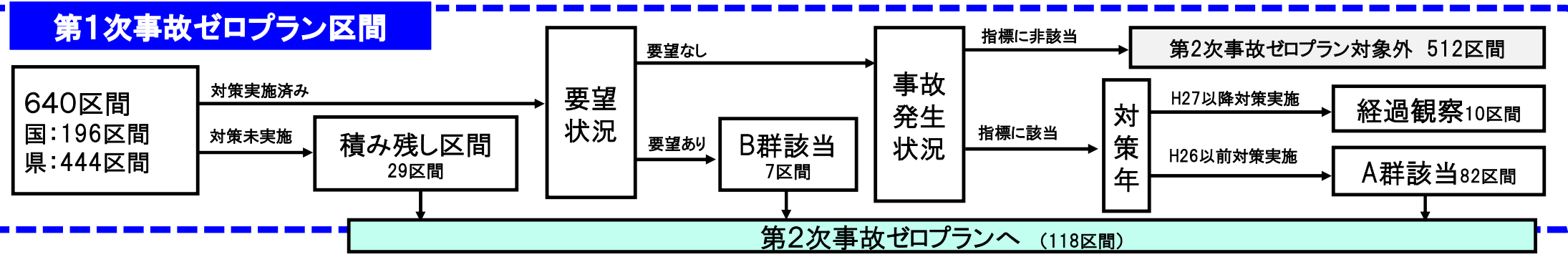
管理	市区町村	路線番号	対象区間(地先名)	対策完了年度	死傷事故率(H29～R2)	事故件数(H29～R2)								第2次事故ゼロプランへの追加	
						死傷事故	重大(死亡)事故	正面衝突事故	車両単独事故	歩行者事故	自転車事故	二輪車事故	高齢者事故		
基準値						100.0	16	1	1	1	2	4	3	6	
県管理	南都留郡道志村	413	南都留郡道志村大渡1107	H28	238.7	4	0	2	0	1	1	2	0	○	
県管理	甲府市	6	千塚交差点～千松橋	H27	323.9	9	0	0	0	0	1	1	4	—	
県管理	山梨市	216	山梨市万力1121-11番地先～山梨市上神内川1231-7番	H28	327.9	9	0	0	0	0	1	1	4	—	

5. 第2次事故ゼロプランの状況報告

5. 第2次事故ゼロプランの状況報告

5-1 第2次事故ゼロプランの追加

- 第23回委員会において、第2次事故ゼロプラン区間として377区間の選定を承認を頂いた。
- 第24回委員会において「令和4年度交通事故多発地点」である6箇所を第2次事故ゼロプランに追加することを承認頂いた。
- 本委員会では、H28に対策し経過観察となった区間から指標に該当した1箇所を追加し、第2次事故ゼロプランは現在384区間となる。



■指標① ※4年分の事故、1年分のETC2.0データを対象

選定項目・指標	選定基準
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
ETC2.0の走行台 キロに対する 急制動回数	15.0回/万台km以上

■指標② ※1年分の事故を対象

選定項目・指標	選定基準
人身及び物損事故	6件以上
物損事故	15件以上
各所轄の要望	あり

■指標③ ※4年分の事故を対象

選定項目・指標	選定基準
死傷事故	16件/4年以上
重大(死亡)事故	1件/4年以上
正面衝突事故	1件/4年以上
車両単独事故	1件/4年以上
歩行者事故	2件/4年以上
自転車事故	4件/4年以上
二輪車事故	3件/4年以上
高齢者事故	6件/4年以上

※1) 括弧内の数字は、A群指標③内の重複区間数 ※2) 括弧内の数字は、A群指標①内の重複区間数

5. 第2次事故ゼロプランの状況報告

5-2 第2次事故ゼロプランの対策優先箇所

- 第2次事故ゼロプランは、選定区間のうち「必要性」・「緊急性」が高い区間から対策の推進を図る。
⇒「必要性」の観点から、**優先対策箇所（117区間）、事故危険箇所 基準B区間（31区間※1）、未然防止箇所（16区間※1※2）**をとして対策優先箇所を選定。
- ⇒「緊急性」については、重大事故発生箇所や道路管理者等の要望に対して、**緊急性のある対策が必要と判断した場合、優先して対策を実施。**
- 第2次事故ゼロプランでは、**優先対策箇所と未然防止箇所について、並行して対策実施**を図っていく。

※1) 優先基準①選定区間を除く
※2) 事故危険箇所 基準B選定区間を除く

■事故ゼロプランの推進イメージ

第2次事故ゼロプラン区間のうち「必要性」・「緊急性」が高い区間から対策の推進を図る。

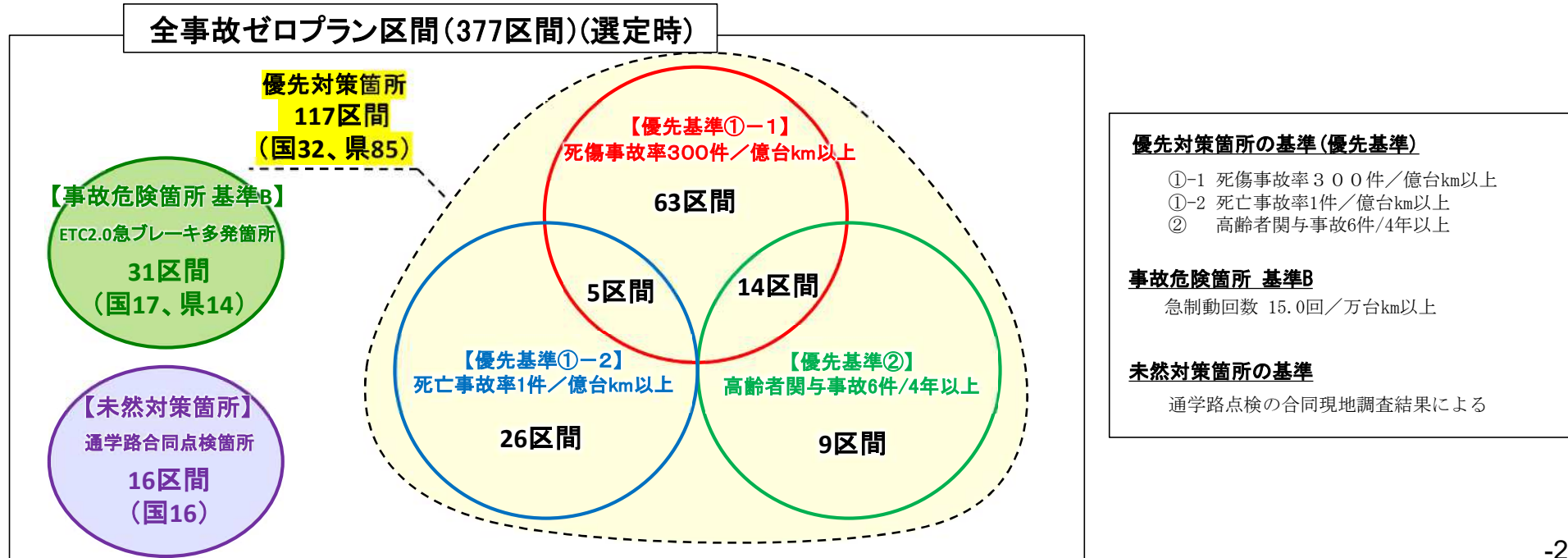
「必要性」の高い区間（117区間+31区間+16区間）

選定区間のうち、優先基準①、②に該当する区間（優先対策箇所）、事故危険箇所 基準B※1、通学路合同点検箇所※1※2に該当する区間（未然防止箇所）を「必要性」の高い区間とする。

※1) 優先基準①選定区間を除く
※2) 事故危険箇所 基準B選定区間を除く

「緊急性」の高い区間（随時追加）

第2次事故ゼロプラン区間のうち、重大事故発生箇所や道路管理者等の要望により、緊急性のある対策が必要と判断された区間を「緊急性」の高い区間とする。



6. 今後のスケジュール

6. 今後のスケジュール

第2次事故ゼロプラン開始

今回
(令和4年度)

委員会の経緯と今回の論点
前回委員会(第24回)の振り返り
前回委員会意見への対応報告
経過観察箇所の評価結果
第2次事故ゼロプランの状況報告

第25回委員会の開催(R5.3.14)

次回

第2次事故ゼロプランの対策検討結果の報告
第2次事故ゼロプランへの追加箇所の検討