

交通安全対策

平成29年7月27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. 本委員会の論点	2
2. 第16回委員会のご指摘事項の報告	3
3. 事故ゼロプランの進め方	4
4. 追加候補箇所を選定について	5
5. 事故危険区間の事業進捗状況報告	8
6. 自転車通行環境整備の取り組み	11
7. 生活道路の対策の取り組み	13
8. 事故ゼロプランの卒業ルール案	15
9. 今後のスケジュールについて	22

1. 本委員会の論点

●第16回委員会のご指摘事項の報告

- 第16回委員会のご指摘事項とその対応に関する報告

●追加候補箇所を選定について

- H29年山梨県交通事故多発地点【5区間】**の事故危険区間への追加について意見をいただく

●事故危険区間の事業進捗状況報告

- 第3次(H25)事故危険箇所(44区間)、第4次(H28)事故危険箇所(37区間)、及び交通事故多発地点(14区間)のH29年3月時点における事業進捗状況の報告
- 平成28年度に実施した、事故危険区間の交通安全対策の事例紹介

●自転車通行環境整備の取り組み

- 平成28年度に実施した、自転車通行環境整備の整備効果紹介

●生活道路の対策の取り組み

- 平成28年度に実施した、生活道路の対策エリア(都留市四日市場・昭和町清水新居)の合同現地立会に関する報告

●事故危険区間の卒業ルール案

- 対策実施済箇所の事故危険区間の卒業ルール(案)**について意見をいただく

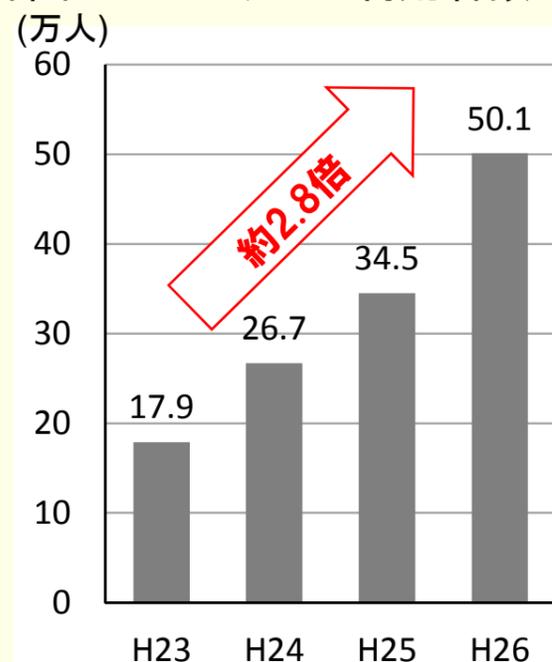
2. 第16回委員会のご指摘事項の報告

●第16回委員会のご指摘事項とその対応

第16回委員会でのご意見	回答
【委員】ポケモンGOの配信が始まったが、交通安全的に何か対策を行っているのか。また、今後検討する予定はあるのか。	ポケモンGO等スマホゲームの一時的なブームが落ち着いたため、経過観察とする。
【委員】外国人が自転車を借りる際に、注意喚起や日本の交通ルールなどを啓発していく計画はあるか。	サイクルネット構想では、上級者、中級者、初級者の3つのモデルルートを設定し、県道路整備課のHPで公開している。また、外国人への交通ルールなどの啓発については、地元の観光協会やレンタサイクルが、外国語のパンフレットを用いて貸し出す際など周知に努めている。
【委員長】自転車を含めて、外国人にも分かり易い交通安全対策を進めていただきたい。山梨県だけでなく、全国的に共通のサインのようなものを導入するのが効果的と思うので、機会があればご検討いただきたい。	訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内の実現を進めるため、各道路管理者において、地点名標識の英語標記の改善や高速道路のナンバリングを進めている。

■外国人の事故発生状況

【外国人のレンタカー利用者数の推移】



出典：国土交通省航空局 国際航空旅客動態調査

【外国人ドライバーに関する事故発生状況】

- ・H28年に外国人の死傷事故が216件発生(事故率は日本人の約5倍)。(主な事故要因は、**交通ルール・運転習慣・ハンドル位置の違い**による。)
- ・H28年9月に北海道で**外国人ドライバーの死亡事故**が発生。

出典：警察庁

【外国人ドライバーの声】

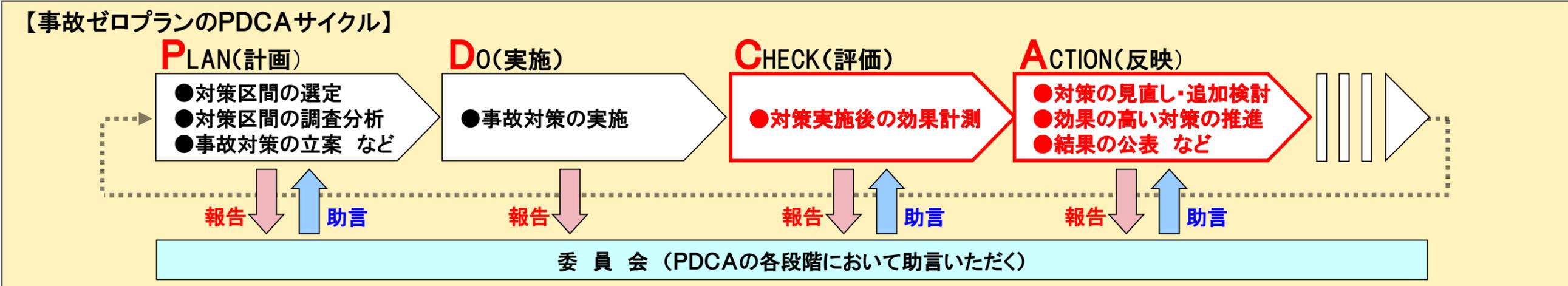
- ・**交通ルールや標識が分かりづらい。**
- ・高速道路のICやJCTの**案内標識について、出口と路線が分かりづらい。**外国語表記を増やしてほしい。
- ・ICの案内標識について、**最寄観光地の絵など看板があれば良いのではないか。**
- ・訪日外国人の約70%は「**観光・レジャー**」が目的。諸外国のように、**観光目的の標識や、IC及びJCTに番号の割り振りがあっても良いのではないか。**
- ・国道(逆三角形)、県道(六角形)の道路標識が分かりづらい。

出典：日本観光政府局 訪日ドライブ旅行の現状と課題(2016)

3. 事故ゼロプランの進め方

おさらい

- 事故ゼロプランは、以下のPDCAサイクルに従って、**継続的に委員会での助言をいただきながら検討を進める。**
- 今回は、H28までの対策実施状況について報告するとともに、新たな事故危険区間の追加について議論を諮る。



● 事故危険区間の抽出



※幹線道路(国及び県が管理する道路)から事故危険区間を抽出 -4-

4. 追加候補箇所の選定について

4-1 事故危険区間の抽出

	A群【事故データに基づく抽出】	B群【関係機関から要望のヒアリング】 (A群との重複区間は含まない)	C群【道路利用者パブコメによる要望箇所】 (A群,B群との重複区間は含まない)
H22年度	事故多発箇所かつ山梨県特有の事故が発生している区間 国管理:27区間 県管理:118区間	自治体から要望があった箇所 国管理:9区間 県管理:5区間	パブコメにより道路利用者から意見が得られた箇所 国管理:1区間 県管理:8区間
H23年度	追加区間なし	自治体から要望があった箇所 国管理:3区間 県管理:0区間	追加区間なし
H24～25年度	事故多発箇所かつ山梨県特有の事故が発生している区間 国管理:59区間 県管理:30区間	警察、自治体、婦人会から要望があった箇所 国管理:22区間 県管理:15区間	パブコメにより道路利用者から意見が得られた箇所 国管理:11区間 県管理:20区間
	第3次事故危険箇所 国管理:17区間 県管理:27区間	通学路点検箇所 国管理:36区間 県管理:171区間	
H26年度	追加区間なし	交通事故多発地点 国管理:2区間 県管理:2区間	追加区間なし
H27年度	追加区間なし	交通事故多発地点 国管理:4区間 県管理:2区間	追加区間なし
		自治体から要望があった箇所 国管理:1区間 県管理:0区間	
H28年度	国道52号旧道部を国管理から県管理に移管 国管理:-10区間 県管理:+10区間	国道52号旧道部を国管理から県管理に移管 国管理:-2区間 県管理:+2区間	国道52号旧道部を国管理から県管理に移管 国管理:-1区間 県管理:+1区間
	第4次事故危険箇所 国管理:14区間 県管理:23区間	交通事故多発地点 国管理:1区間 県管理:3区間	追加区間なし
H29年度 (予定)	追加区間の予定なし	自治体から要望があった箇所 (歩道整備箇所) 国管理:1区間 県管理:0区間	追加区間の予定なし
		交通事故多発地点 国管理:0区間 県管理:5区間	

※幹線道路(国及び県が管理する道路)から事故危険区間を抽出

4. 追加候補箇所を選定について

4-2 交通事故多発地点の事故危険区間への追加

- 山梨県では、毎年、山梨県および山梨県警察が主導のもと、「交通事故多発地点(区間)」を抽出し、交通事故の原因を究明するとともに、総合的な交通安全対策を講じるため、山梨県警察や道路管理者(国土交通省、山梨県、市町村、NEXCO、道路公社)が合同現地調査および検討会を実施している。
- 今年度は、9箇所(うち県管理5箇所、市町村管理4箇所)が選定されており、このうち県管理の5箇所については、事故危険区間に選定されていない区間になっている。
- 以上より、平成29年度交通事故多発地点(案)の5箇所を、事故危険区間の追加箇所(B群)として選定し、交通安全対策を実施していくことを提案する。

■平成29年度 交通事故多発地点

番号	市町村名	管理警察署	道路管理者	路線名	対象区間	交差点・単路	事故危険区間の指定
1	甲府市	甲府	甲府市	朝日荒川線(市道)	甲府駅北口交差点～朝日三交差点	単路	市道のため対象外
2	甲府市	南甲府	甲府市	住吉区画整理9号線(市道)	甲府市住吉四丁目2番15号先	交差点	市道のため対象外
3	甲府市	南甲府	甲府市	荒川西通り線(市道)	甲府市国母二丁目8番先新平和橋西詰交差点	交差点	市道のため対象外
4	南アルプス市	南アルプス	南アルプス市	櫛形7号線外(市道)	桃園一交差点	交差点	市道のため対象外
5	南アルプス市	南アルプス	山梨県	(主) 葦崎南アルプス富士川線	桃園二交差点	交差点	
6	南部町	南部	山梨県	(主) 富士川身延線	寄畑駅前信号交差点～南部橋東詰交差点	単路	
7	笛吹市	笛吹	山梨県	国道411号	石和温泉郷東入口交差点	交差点	
8	山梨市	日下部	山梨県	国道411号	日川高校前交差点～日川橋北詰交差点	単路	
9	富士河口湖町	富士吉田	山梨県	(一) 鳴沢富士河口湖線	三本杉東側交差点	交差点	

□ 事故危険区間への追加候補箇所

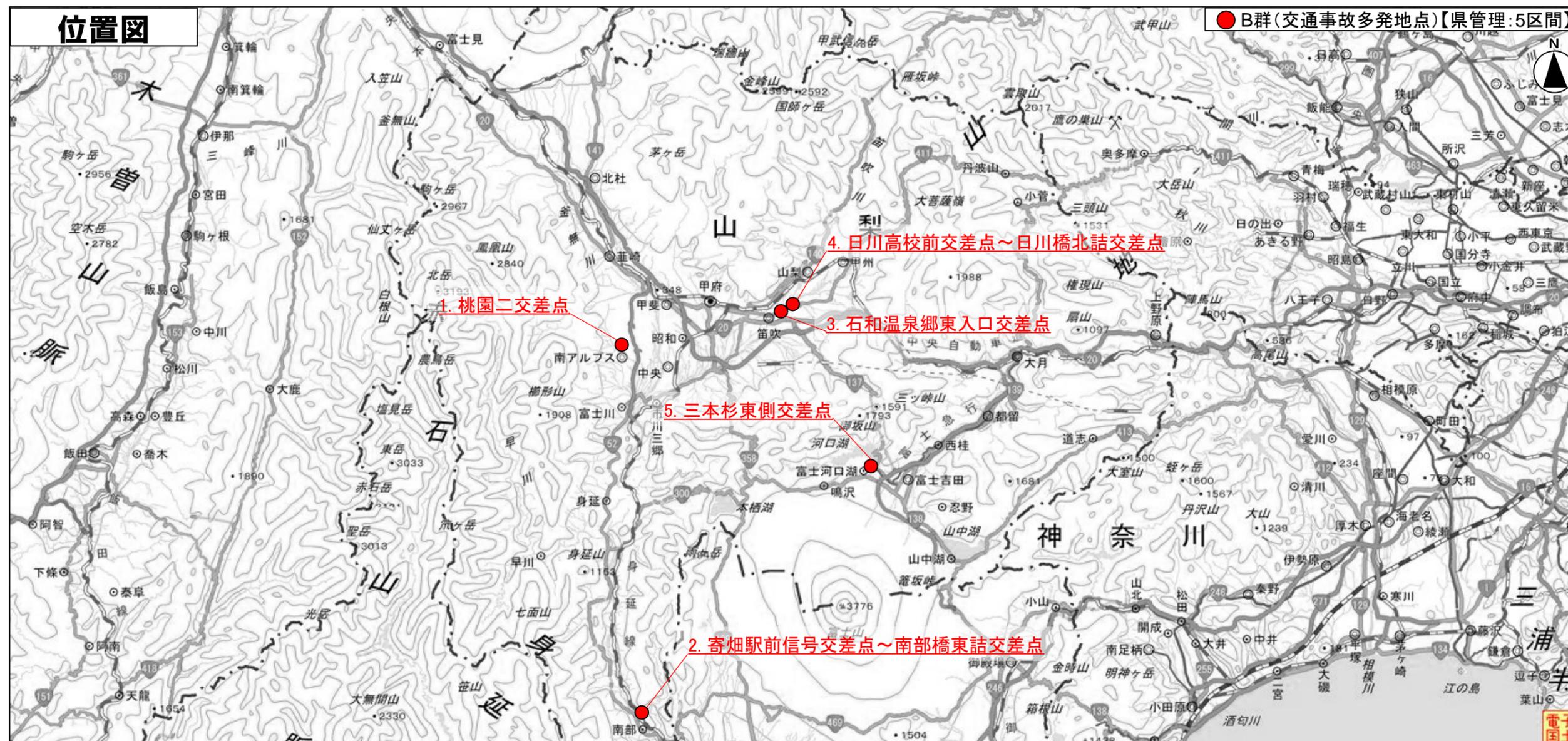
■ 事故危険区間追加の対象外

4. 追加候補箇所を選定について

4-3 事故危険区間の追加

H29年度 事故危険区間の追加候補区間一覧(5区間)

No	市区町村名	路線名	管理者	単路/ 交差点	区間名/交差点名	選定指標
						B群(交通事故 多発地点)
1	南アルプス市	県道葦崎南アルプス富士川線	山梨県	交差点	桃園二交差点	○
2	南部町	県道富士川身延線	山梨県	単路	寄畑駅前信号交差点～南部橋東詰交差点	○
3	笛吹市	国道411号	山梨県	交差点	石和温泉郷東入口交差点	○
4	山梨市	国道411号	山梨県	単路	日川高校前交差点～日川橋北詰交差点	○
5	富士河口湖町	県道鳴沢富士河口湖線	山梨県	交差点	三本杉東側交差点	○



5. 事故危険区間の事業進捗状況報告

5-1 管内の対策事業進捗状況

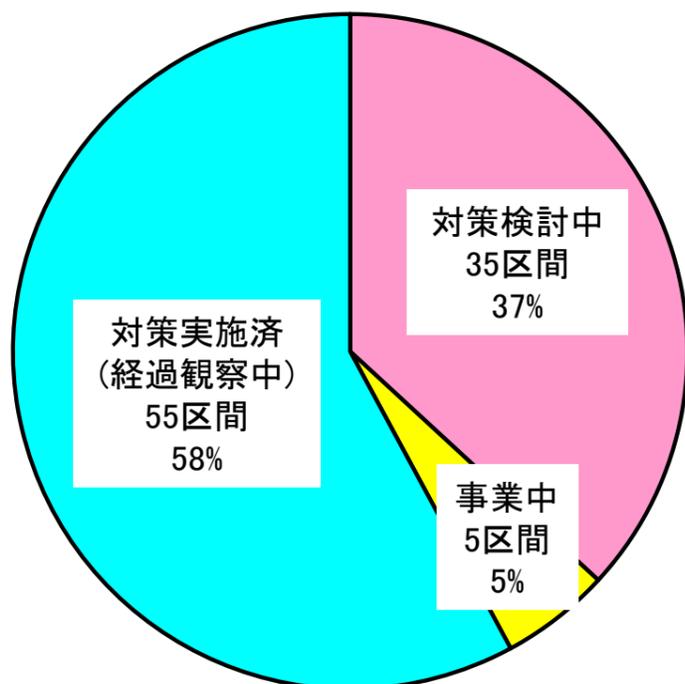
- 現在、甲府河川国道事務所および山梨県では、事故危険区間(632区間)のうち、完了目標が明確になっている「第3次事故危険箇所:44区間」、「第4次事故危険箇所:37区間」および「交通事故多発地点:14区間(うちH26年度:4区間、H27年度:6区間、H28年度:4区間)」の対策を最優先で進めている。
- 最優先で対策を進めている事故危険区間:95区間のうち、対策実施済である区間は55区間あり、全体の58%を占めている。
- 現在、事故対策を進めている事業中の区間は5区間(5%)あり、対策検討中の区間は35区間(37%)となっている。
- 今後は、他の事故危険区間についても並行的に事業を実施し、交通安全事業を進めていく。

【H28年度までの対策実施状況】

- 事故危険区間
(第3次、第4次事故危険箇所及び交通事故多発地点:95区間)

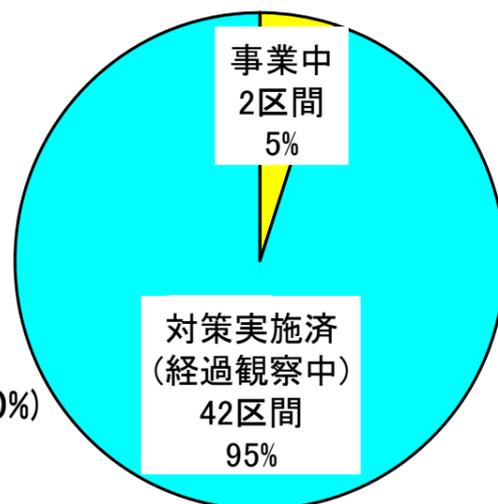
	甲府河川国道					山梨県					計
	事故危険箇所		交通事故多発地点			事故危険箇所		交通事故多発地点			
	第3次 (H25選定)	第4次 (H28選定)	H26	H27	H28	第3次 (H25選定)	第4次 (H28選定)	H26	H27	H28	
対策検討中	0区間	13区間	0区間	0区間	0区間	0区間	22区間	0区間	0区間	0区間	35区間
事業中	1区間	0区間	0区間	0区間	1区間	1区間	0区間	0区間	1区間	1区間	5区間
対策実施済 (経過観察中)	16区間	1区間	2区間	4区間	0区間	26区間	1区間	2区間	1区間	2区間	55区間
計	17区間	14区間	2区間	4区間	1区間	27区間	23区間	2区間	2区間	3区間	95区間

※平成29年3月時点



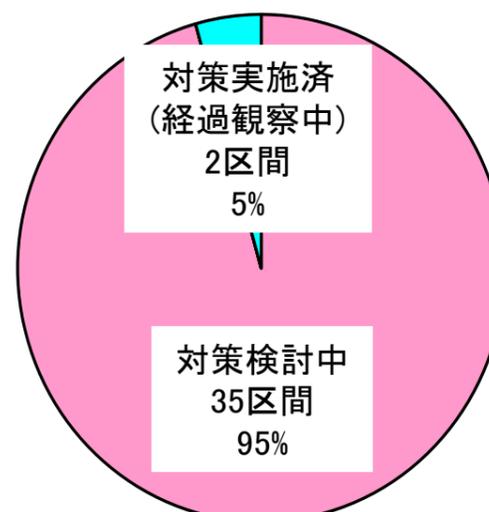
<参考>H27年度までの対策実施済:38区間(40%)
H28年度に対策実施:17区間

●第3次事故危険箇所:44区間



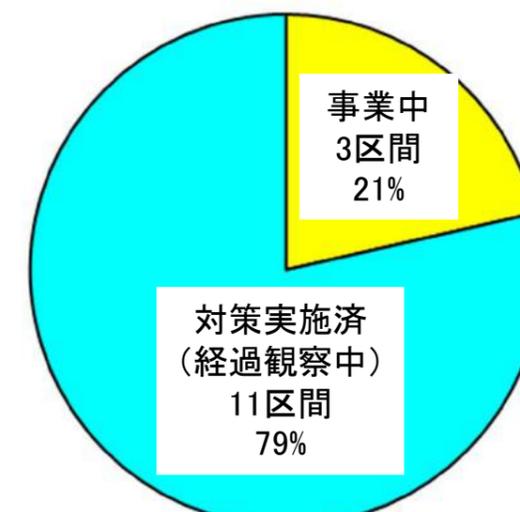
<参考>H27年度までの対策実施済:29区間(70%)
H28年度に対策実施:13区間

●第4次事故危険箇所:37区間



<参考>H28年度に対策実施:2区間

●事故多発地点:14区間



<参考>H27年度までの対策実施済:9区間(64%)
H28年度に対策実施:2区間

5. 事故危険区間の事業進捗状況報告

5-2 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

【国道20号 北杜市白州町白須1079～北杜市白州町白須3402-3改良事業 平成28年度完成】〔事業主体:甲府河川国道事務所〕

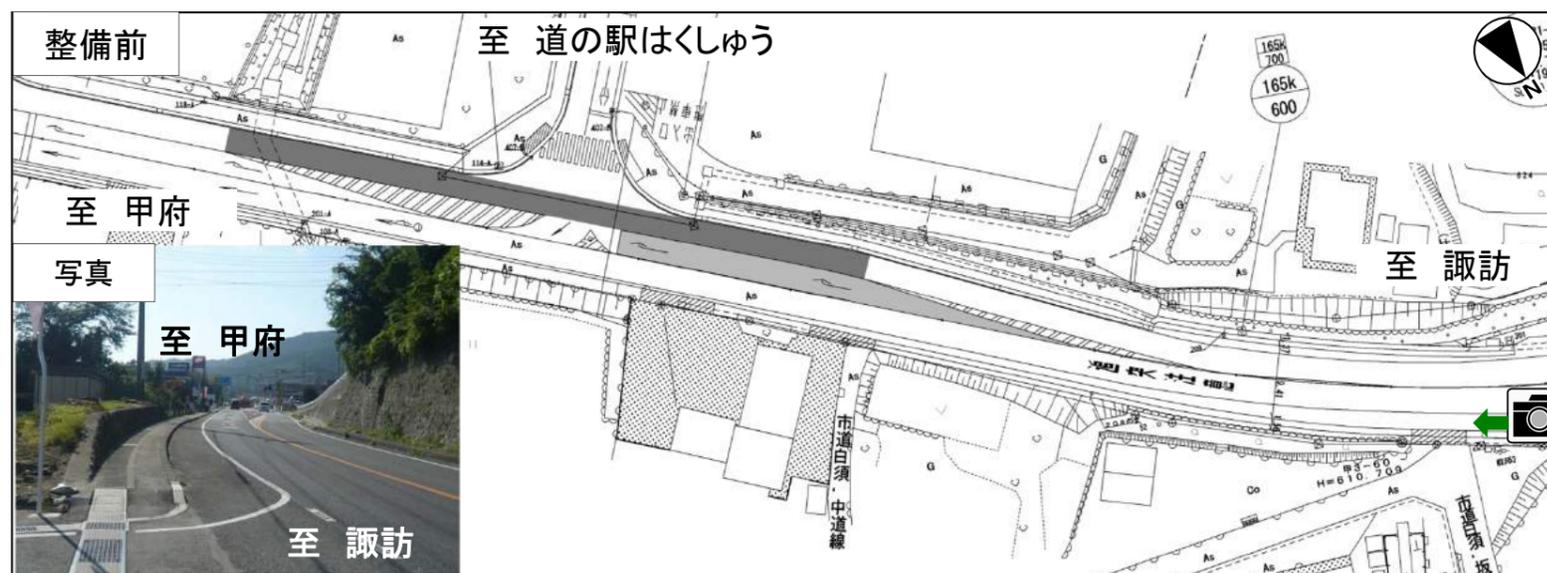
■本区間は、道の駅はくしゅうへの出入り車両が多く、無理な出入りによる錯綜により、右折事故や出会い頭事故が発生。

（※平成18～27年に出会い頭事故が4件(うち死亡事故1件)、右折事故が3件発生）

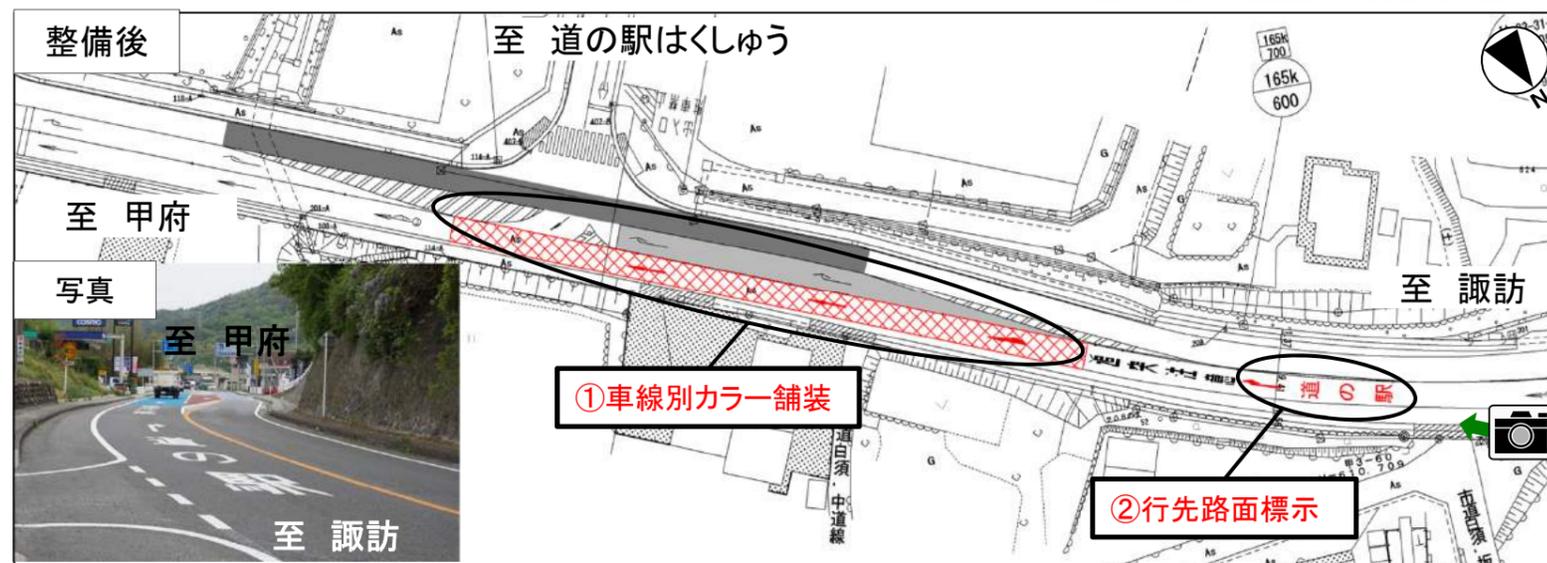
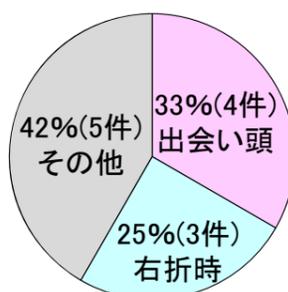
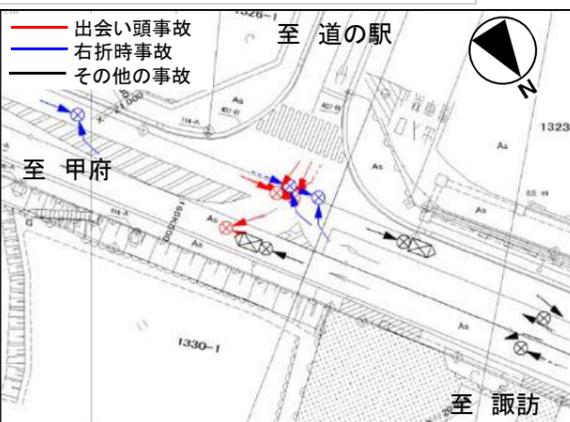
■本事業において、①車線別カラー舗装、②行先路面標示を実施。

■本区間の改良により、交通事故の低減が期待される。

●対策概要



死傷事故発生状況(H18～27)



5. 事故危険区間の事業進捗状況報告

5-2 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

【国道141号 絵見堂交差点改良事業 平成28年度完成】

〔事業主体：山梨県〕

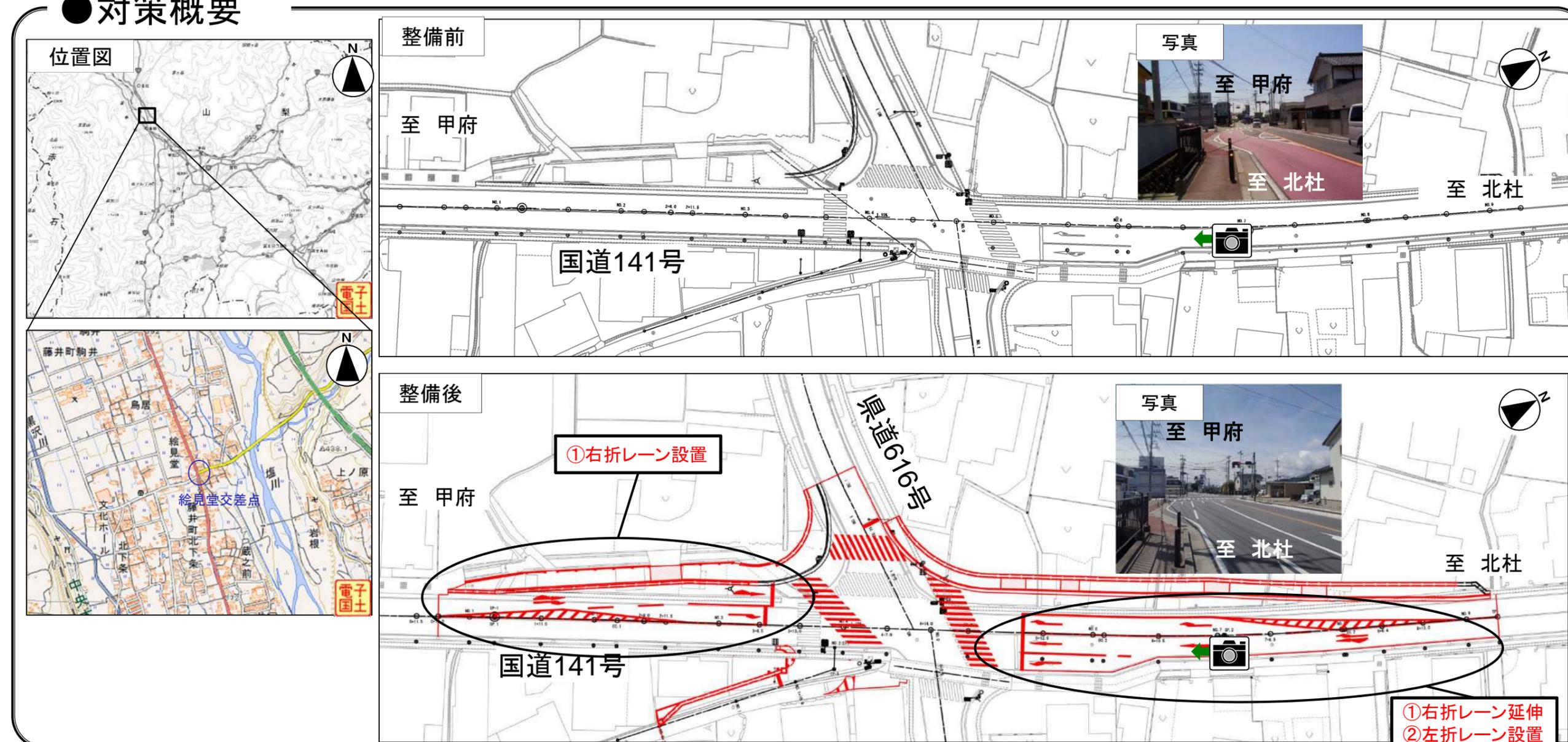
■本交差点は、国道141号と県道616号が交わる四枝路線であり、国道側に左折レーンが無い。

（※平成24年～27年における国道の右折事故は2件発生）

■本事業において、①右折レーン設置及び延伸②左折レーン設置に伴う交差点改良を実施。

■本交差点改良により、右折事故の低減が期待される。

●対策概要



6. 自転車通行環境整備の取り組み

6-1 国道52号甲府市寿町地区整備概要

■狭い歩道上での歩行者と自転車の交錯や自転車の車道逆走を防止するため、平成28年4月に車道部に矢羽根型路面表示を設置。

整備前の課題

車線数	4車線
規制速度	40km/h
平日昼間 自動車	16,321台/12h※1
12時間 自転車	522台/12h※1
交通量 歩行者	451人/12h※1
自転車事故件数	3.6件/年(H17.1.1~H26.12.31)※2



① 車道を逆走する自転車が見られる

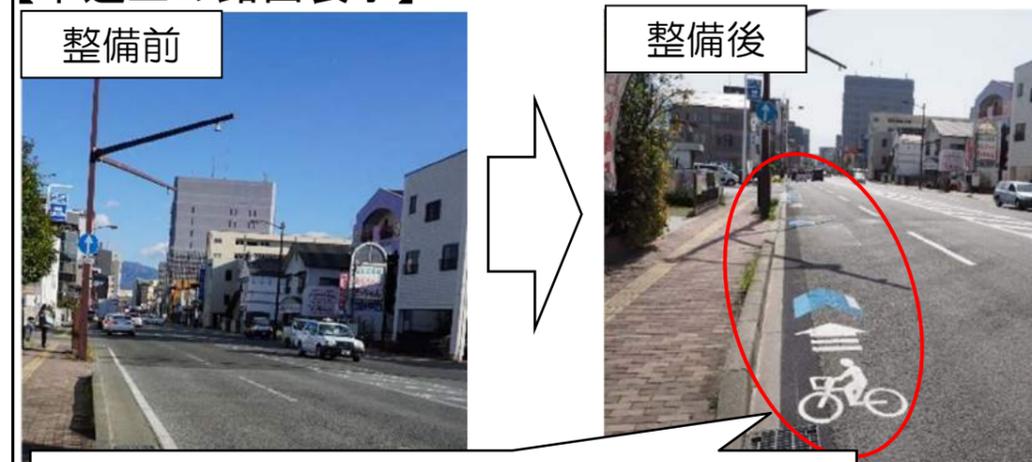


② 歩道が狭いため、自転車の歩道通行が困難

※1)交通量調査結果より(H28.2.16)
 ※2)公共財団法人 交通事故総合分析センターより

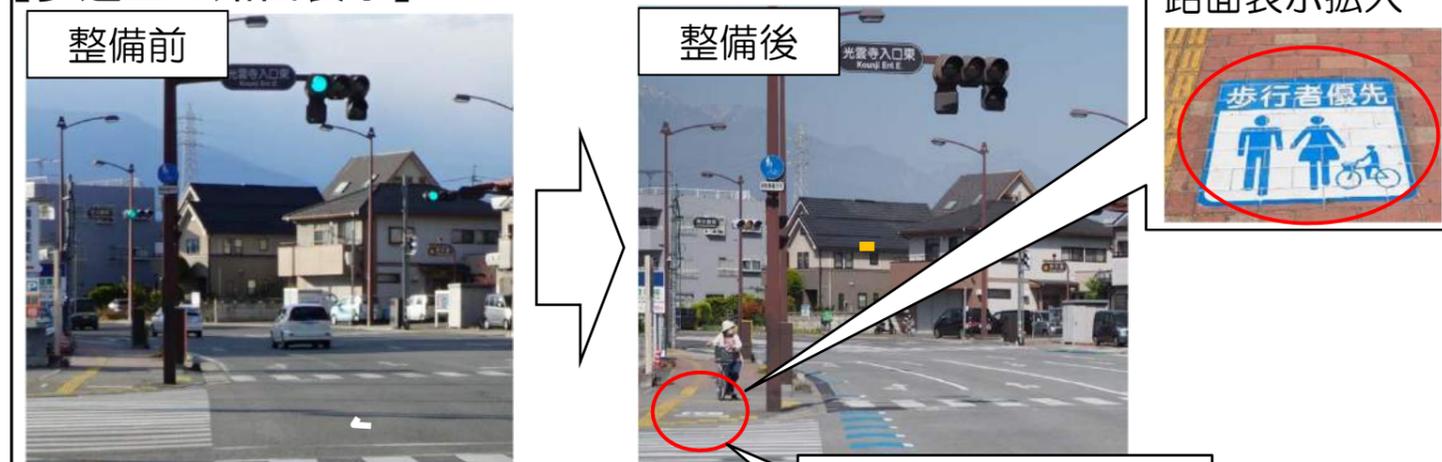
整備内容

【車道上の路面表示】



自転車の通行位置・方向を示す路面表示 (矢羽根型路面表示・ピクトグラム) を設置

【歩道上の路面表示】



歩行者優先であることを示す路面表示を設置

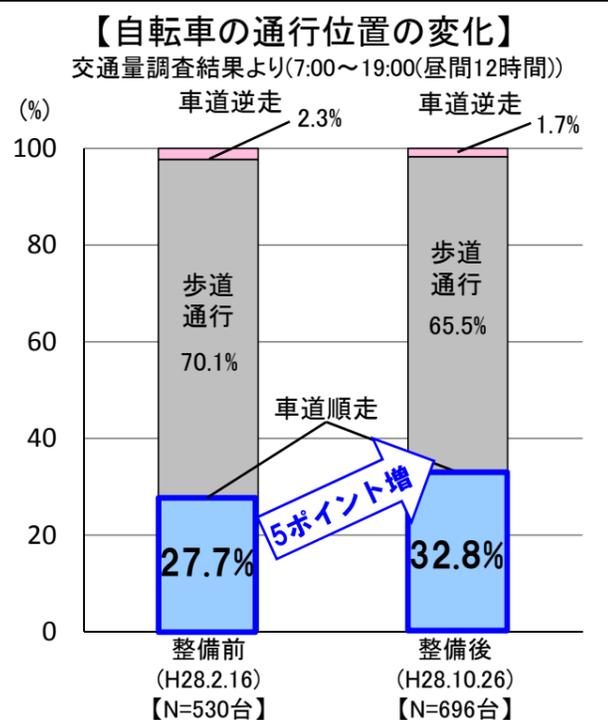
6. 自転車通行環境整備の取り組み

6-2 国道52号甲府市寿町地区整備効果

- 車道を左側通行する自転車の割合が約33%(5ポイント増加)。
- 約3割の歩行者が危険を感じる事が減った、約4割のドライバーが整備後走りやすくなったと回答。
- 矢羽根型路面表示を確認して通行する自動車の割合が約79%(32ポイント増加)。

■自転車の通行位置・方向の変化

【自転車の通行位置・方向※】

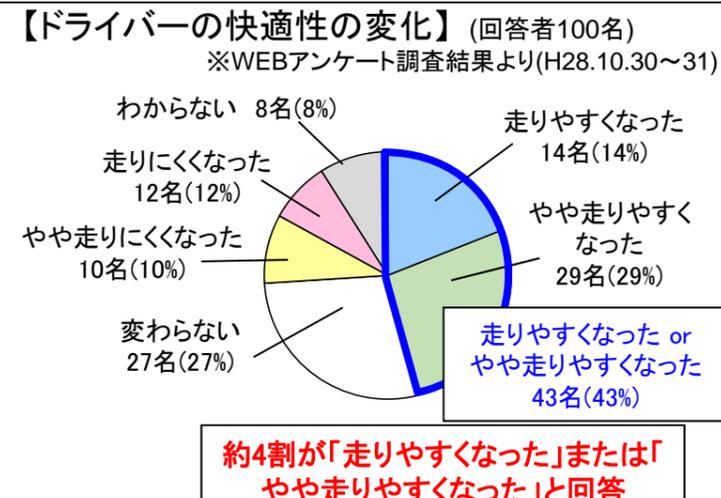
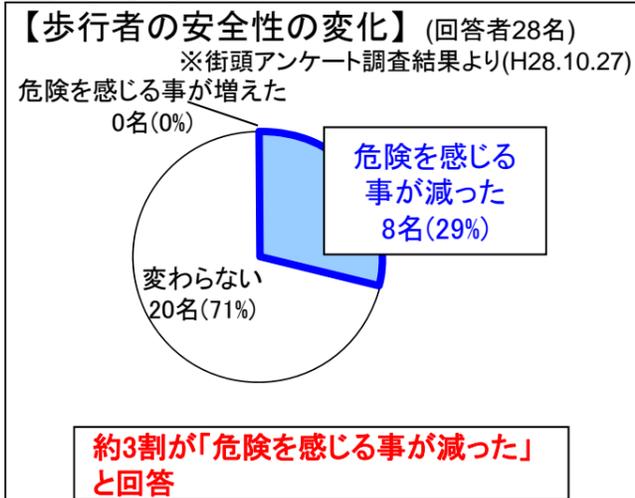


■通学路見守り隊ヒアリング結果

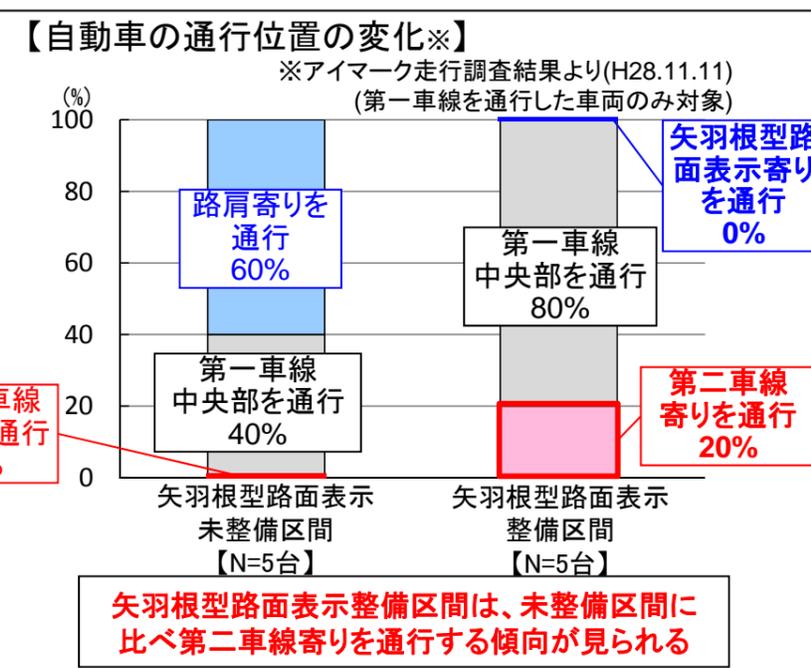
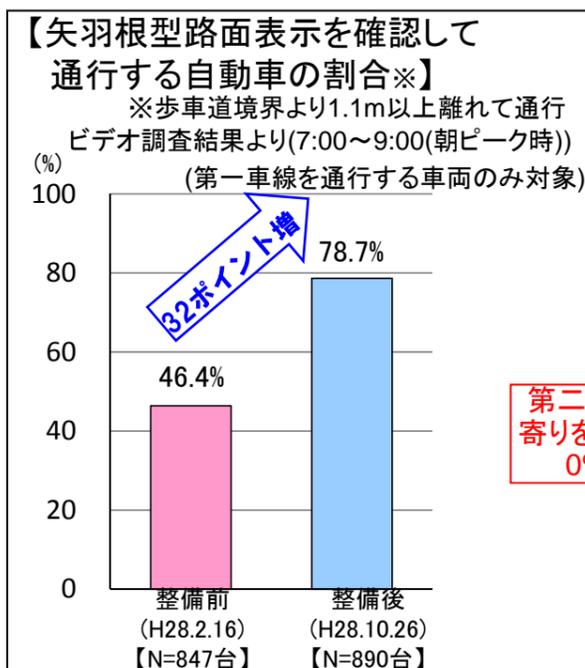
- ・朝は車道を左側通行する自転車が
増えているように感じる。自転車が
後ろから児童に近づくことは整備前
と比べて少なくなったと思う。
(40代女性)
- ・整備後は、児童が登校中に歩道を
通行する自転車と近づいている状態を
確認していない。
(60代男性)

※街頭ヒアリング調査結果より(H28.10.27)

■利用者の声



■ドライバーの通行位置の変化

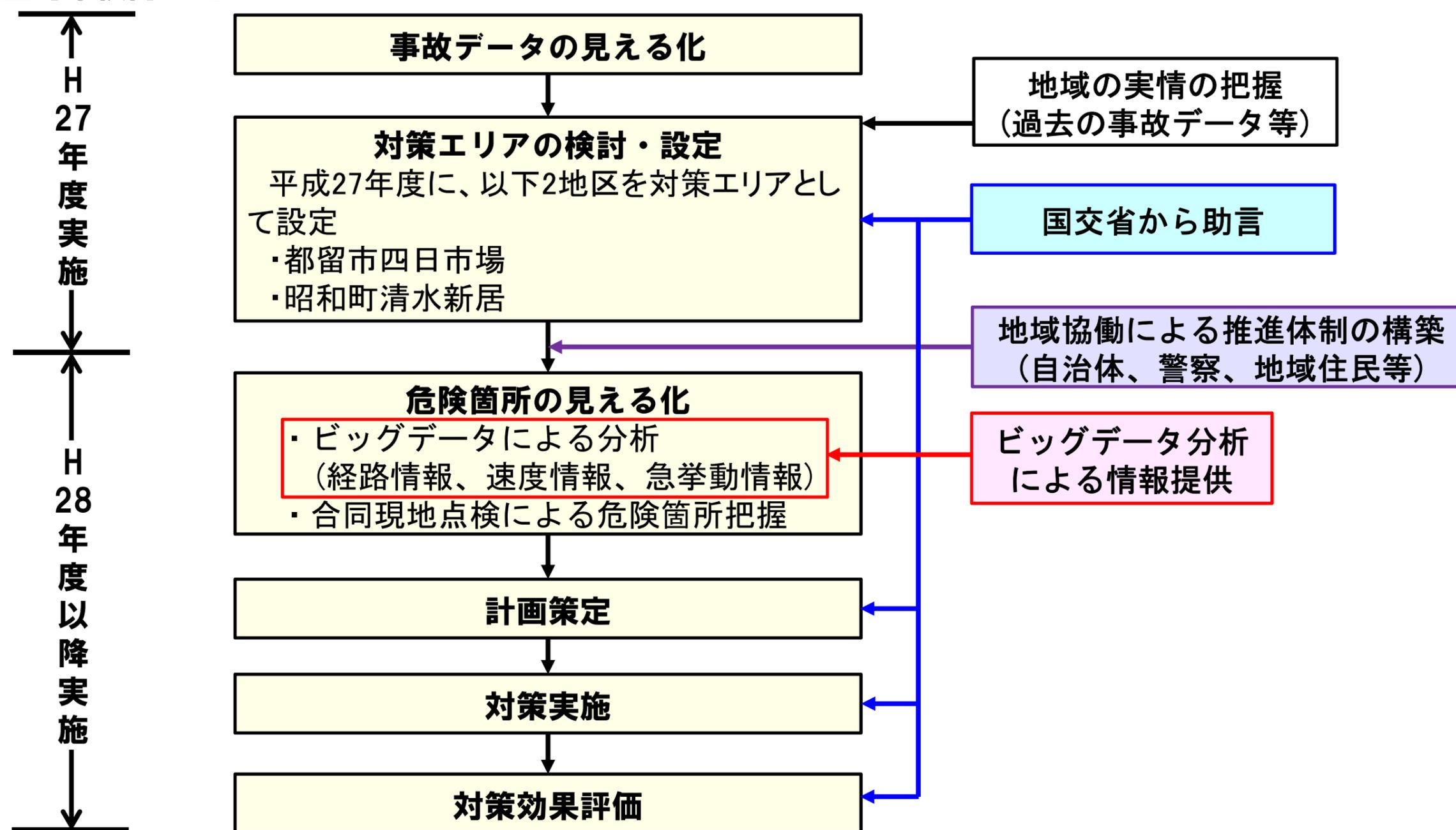


7. 生活道路の対策の取り組み

7-1 生活道路の対策の進め方

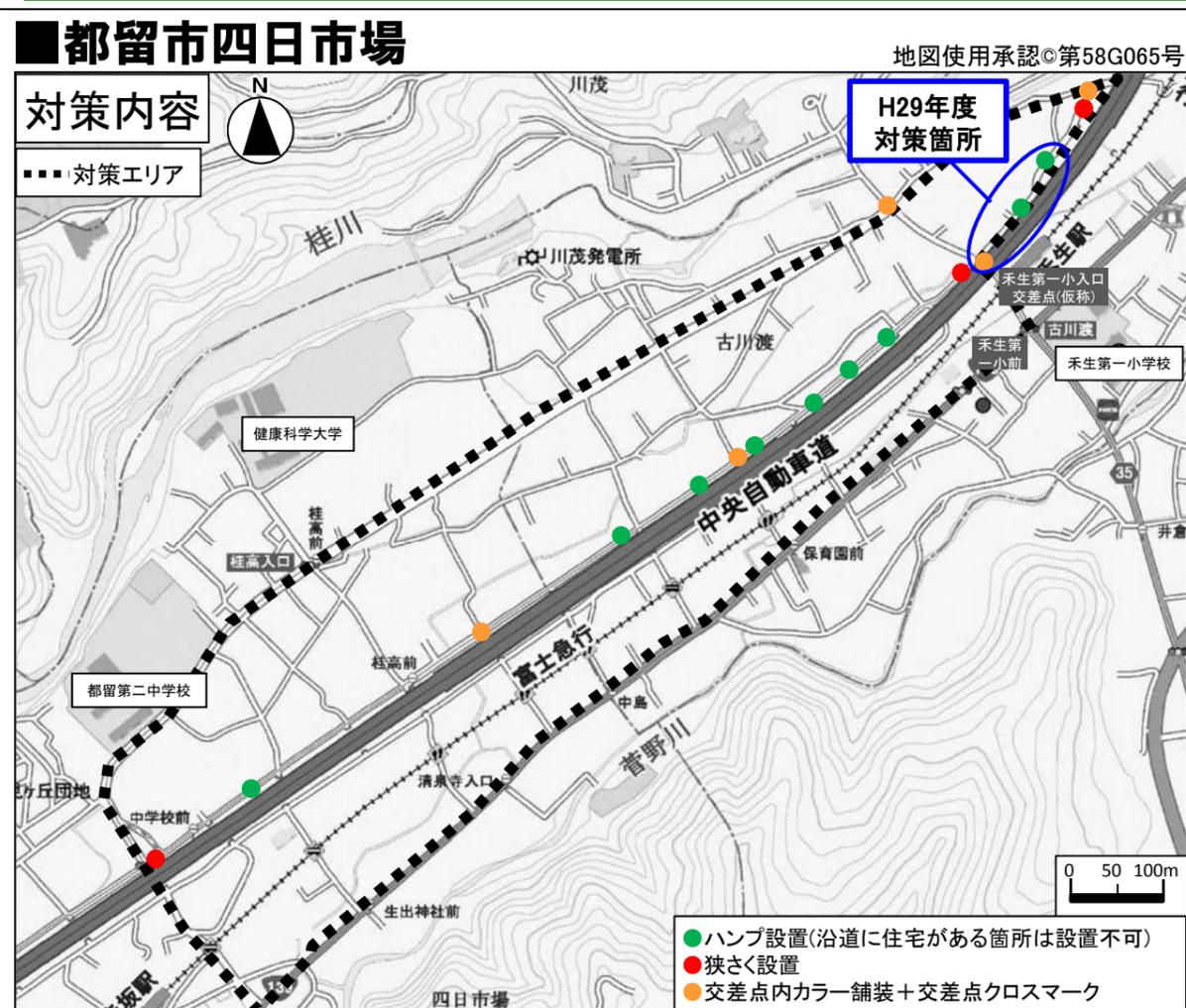
- 平成27年度に、山梨県内において対策エリアを2箇所設定。
- ビッグデータによる分析を実施し、事故の多発する可能性の高い危険箇所を特定。
- 地域住民・関係機関(自治体、警察等)との合同現地地点検により危険箇所を把握し、計画を策定。

■対策検討の流れ



7. 生活道路の対策の取り組み

7-2 都留市四日市場・昭和町清水新居 合同現地地点検結果報告



合同現地地点検(H28.9.2)実施

【地元代表者】

- ・ハンプ、狭さくの必要性は理解した。
- ・狭さくは、エリアの出入り口部と禾生第一小入口交差点(仮称)の3箇所とも必要と感じる。



今後の進め方(H29.6.8確認)

【禾生第一小入口交差点(仮称)より東側】

- ・H29年度に、禾生第一小入口交差点(仮称)より東側にて、ハンプ(2箇所)・交差点内カラー舗装を設置予定。
- ・ハンプ設置・交差点内カラー舗装設置にあわせ、交通安全対策の実施を検討。

【その他の対策箇所】

- ・H29年度設置箇所の効果評価を確認しつつ、整備を進める。



合同現地地点検(H29.1.27)実施

- ・対策箇所及び対策内容について、概ね了解を得られた。



今後の進め方

(H29.1.27確認)

- ・H29年2月より対策着手。
- ・今後、段階的に整備を進める。

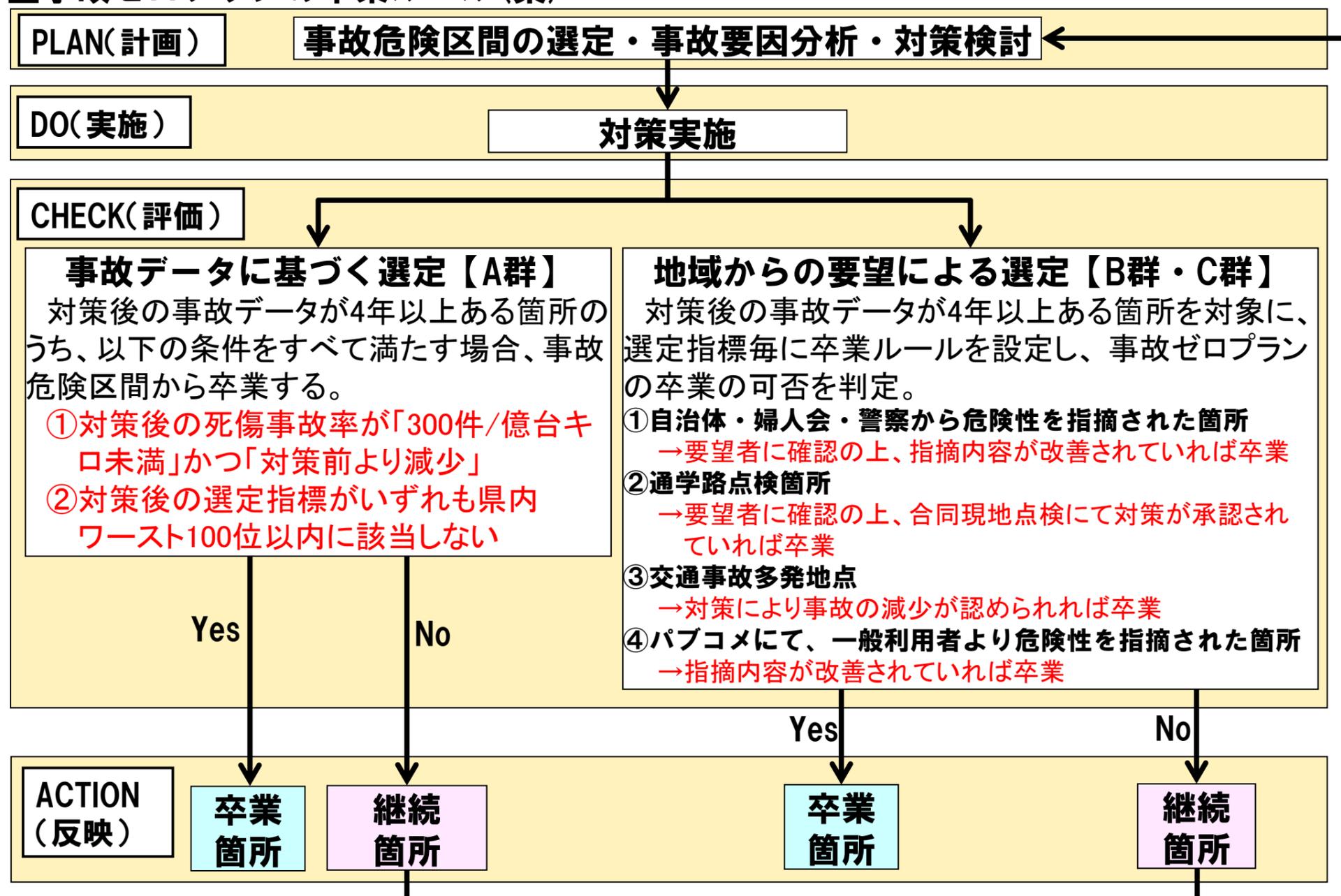
8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

8-1 事故ゼロプランの卒業ルール(案)の設定

■事故データに基づく選定箇所【A群】については、対策後の事故データが4年以上取得可能である区間を対象に、事故件数増減による効果評価を実施し、事故ゼロプランの卒業の可否を判定。

■地域からの要望による選定箇所【B群・C群】については、選定指標毎に卒業ルールを設定し、事故ゼロプランの卒業の可否を判定。

事故ゼロプランの卒業ルール(案)



選定時の指標(A群)

- (1)事故多発箇所かつ山梨県特有の事故が発生している区間
(死傷事故率100件/億台キロ以上かつ、下記の指標のいずれかに該当)
- ・死傷事故密度県内ワースト20
 - ・死亡者事故密度県内ワースト20
 - ・歩行者事故密度県内ワースト20
 - ・高齢者ドライバー事故密度県内ワースト20
 - ・大型車事故密度県内ワースト20
 - ・自転車事故密度県内ワースト20
 - ・子供または高齢者事故密度県内ワースト20
 - ・休日事故密度県内ワースト20
 - ・DID地区出会い頭事故密度県内ワースト20
 - ・山地(単路部)正面衝突事故密度県内ワースト20
- (2)事故危険箇所(下記指標に全て該当)
- ・死傷事故率100件/億台キロ以上
 - ・重大事故率10件/億台キロ以上
 - ・死亡事故率1件/億台キロ以上

選定時の指標(地域からの要望)

- (1)B群【いずれかに該当】
- 1)自治体・婦人会・警察から危険性を指摘された箇所
(自治体・婦人会・警察からのヒアリング・アンケートにおいて、危険性を指摘された箇所)
 - 2)通学路点検箇所
(H24年度に実施された通学路点検において、危険性を指摘された箇所)
 - 3)交通事故多発地点
(山梨県・山梨県警により、交通事故(死傷事故・物損事故)が多発しているため、対策の必要性を指摘された箇所)
- (2)C群
- 1)パブコメにて、一般利用者より危険性を指摘された箇所

8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

8-2 対策実施箇所の効果検証結果【A群】

ケーススタディ

- 国管理区間の195箇所を対象に、事故ゼロプランの卒業ルール(案)に沿って対策実施済箇所の卒業の可否を判定。
- A群のうち、平成23年迄に対策を実施した22区間(対策後事故データ4年以上取得可能)について、効果評価を実施。
- 対策後の死傷事故率が300件/億台キロ未満かつ対策前より減少しており、また対策後の選定指標がいずれも県内ワースト100位以内に該当しない10区間を卒業候補箇所とし、残りの12箇所は継続箇所とする。

■事故削減率の算出方法(案)

対策前→対策着手直前4年分の事故データが対象
 対策後→直近4年間(H24~27)の事故データが対象

■対策実施箇所【A群(国管理22区間)】の事故削減効果

□ 卒業候補 □ 継続箇所

市区町村名	路線名	区間名/交差点名	選定理由	対策着手年度	対策完了年度	死傷事故率(件/億台キロ)		山梨県特有の事故(県内ワースト順位(事故件数))		
						対策前	対策後 ※1	選定指標	対策前	対策後 ※2
笛吹市	国道20号	笛吹市石和町(四日市場交差点)	事故多発箇所かつ山梨県特有の事故が発生している区間	H18	H18	470	254	全死傷事故	6位(27件)	157位(12件)
甲府市	国道52号	甲府市丸の内(丸の内郵便局東交差点)		H19	H19	524	728		12位(17件)	68位(15件)
笛吹市	国道20号	広瀬交差点~疾風橋		H18	H18	195	106		18位(14件)	251位(9件)
上野原市	国道20号	上野原市本町(本町西交差点)		H20	H20	1,075	81	歩行者事故	8位(4件)	事故なし
身延町	国道52号	身延町下山(上沢交差点)		H21	H21	448	162		8位(4件)	事故なし
大月市	国道20号	大月市大月町(大月駅前交差点)		H18	H18	452	152	8位(4件)	101位(1件)	
富士吉田市	国道139号	富士吉田市新西原(昭和大学入口交差点)		H20	H20	325	318	高齢者ドライバー事故	9位(7件)	146位(2件)
甲府市	国道52号	甲府市宝~甲府市丸の内		H19	H19	321	213		11位(6件)	146位(2件)
甲州市	国道20号	甲州市勝沼町(柏尾交差点)		H18	H18	799	756		11位(6件)	20位(4件)
甲州市	国道20号	甲州市勝沼町(藤井交差点)		H18	H18	376	252		20位(5件)	146位(2件)
南アルプス市	国道52号	南アルプス市飯野(白根IC西交差点)		H22	H22	815	588		20位(5件)	146位(2件)
身延町	国道52号	南アルプス市飯野(大城寺西交差点)		H20	H20	889	481	20位(5件)	53位(3件)	
甲斐市	国道20号	甲斐市富竹新田(竜王東小入口交差点)		H21	H21	257	111	大型車事故	5位(7件)	事故なし
甲斐市	国道20号	甲斐市富竹新田(富竹新田交差点)		H22	H22	212	594		10位(6件)	219位(2件)
大月市	国道20号	大月市大月町(大月IC入口交差点)		H17	H17	627	329		17位(5件)	事故なし
笛吹市	国道20号	笛吹市一宮町(鷺堂交差点)		H20	H20	814	505		17位(5件)	219位(2件)
韮崎市	国道20号	韮崎市水神(一ツ谷交差点)		H16	H23	546	284		17位(5件)	219位(2件)
甲斐市	国道52号	甲斐市竜王新町(竜王新町交差点)		H23	H23	412	341	交通弱者事故	13位(8件)	事故なし
甲府市	国道52号	甲府市丸の内3丁目(丸の内3丁目交差点)		H19	H19	396	631	休日事故	2位(10件)	381位(2件)
富士吉田市	国道138号	富士吉田市上吉田(浅間神社東交差点)		H20	H20	536	217		13位(4件)	790位(1件)
富士吉田市	国道139号	富士吉田市新西原四丁目~松山1560		H23	H23	403	315		13位(4件)	19位(7件)
笛吹市	国道20号	笛吹市一宮町末木(両ノ木神社北交差点)		H22	H22	235	252		13位(4件)	事故なし

卒業候補
10区間

継続箇所
12区間

公共財団法人 交通事故総合分析センターより

※1)対策後の死傷事故率が300件/億台キロ以上または対策前より増加した箇所は赤字

※2)対策後の選定指標が県内ワースト100位以内に該当する箇所は赤字

8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

8-3 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所

ケーススタディ

- B群・C群(国管理56区間)のうち、平成23年迄に対策を実施した3区間(うちB群:2区間、C群:1区間)について、卒業の可否を判定。
- B群のうち、対策後事故が減少した1区間(うち自治体・婦人会・警察からの要望:1区間)について、卒業候補箇所とする。
- C群のうち、対策後事故が減少した1区間について、卒業候補箇所とする。

■対策実施済箇所【B群・C群(国管理56区間) 1/2】

卒業候補
 継続箇所
 評価対象外
 ※H23年迄に対策を実施した区間(3区間)のみ集計

市区町村名	路線名	区間名/交差点名	対策着手年度	対策完了年度	B群			C群	指摘内容	対策内容	死傷事故件数(件/4年)※	
					自治体・婦人会・警察からの要望	通学路点検箇所	交通事故多発地点				対策前	対策後
鳴沢村	国道139号	(仮)道の駅なるさわ東側交差点～道の駅なるさわ交差点	H23	H23	●				歩行者が乱横断する	横断歩道設置	8	4
大月市	国道20号	大月市大月町花咲1497～大月町花咲1698	H23	H23	●				下り坂で速度が出やすい	減速路面標示	5	7
南部町	国道52号	南部町福士(富栄橋西交差点)	H24	H24	●				右折位置がわかりにくい	右折レーンカラー化、ゼブラ帯改良	—	—
上野原市	国道20号	上野原市(仮)本町西交差点～(仮)鶴川入口歩道橋交差点	H23	H26	●				歩道が無く危険	歩道整備	—	—
鳴沢村	国道139号	鳴沢村鳴沢(大田和交差点)	H25	H26	●				上り終点側は1車線になる	法定外看板「合流注意」	—	—
上野原市	国道20号	上野原市四方津1644(コモアしおつ入口交差点)	H26	H26	●				市道側の右折位置がわからない	市道側のゼブラ帯改良	—	—
身延町	国道52号	身延町切石185(切石駐在所入口交差点)	H26	H26	●				右折レーンが無いため渋滞が発生している。	法定外看板「右折時注意」	—	—
甲府市	国道20号	甲府市向町(向町二丁目交差点)	H26	H26	●				沿道出入り車両が多い	減速路面標示、路面標示「追突注意」	—	—
昭和町	国道20号	昭和町西条(甲府昭和高校入口交差点)	H26	H26	●				右折車両が多い	右折レーンカラー化	—	—
南アルプス市	国道52号	南アルプス市小笠原1159((仮)小笠原1159交差点)	H27	H27	●				本線がクランク状となっている	カラー舗装	—	—
上野原市	国道20号	上野原市松留422-1(上野原高校入口交差点)	H26	H26		●			歩道が狭い。ガードレールがない箇所が多い。	縁石鉸等設置、ガードレール設置、歩道整備	—	—
大月市	国道20号	大月市梁川町 旧梁川小入口～梁川駅入口(下り線)	H26	H26		●			自動車との接触、衝突の危険がある。	縁石鉸等設置、ガードレール設置、歩道整備	—	—
大月市	国道20号	大月市梁川町 やすらぎの里入口～ドライブイン富士(下り線)	H26	H26		●			自動車との接触、衝突の危険がある。	縁石鉸等設置、ガードレール設置、歩道整備	—	—
大月市	国道20号	大月市富浜町 三栄工業入り口～鳥沢橋東	H26	H26		●			自動車との接触、衝突の危険がある。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
大月市	国道20号	大月市富浜町 袴着入口交差点～横吹団地入口(上り線)	H26	H26		●			自動車との接触、衝突の危険がある。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
大月市	国道20号	大月市猿橋町猿橋 JA前～仁井部商店(上り線)	H26	H26		●			歩道狭く、段差もなく危険	縁石鉸等設置	—	—
大月市	国道20号	大月市猿橋町殿上253～駒橋3丁目1-13	H26	H27		●			スピードを落とすことなく通過していく車が多い。	減速路面標示	—	—
大月市	国道20号	大月市大月町花咲1698～大月町真木40	H26	H26		●			歩道が狭くガードレールもない。スピードを出す車が多い。	ガードレール設置	—	—
大月市	国道20号	大月市初狩町下初狩870-1～下初狩481-1	H26	H26		●			東側に歩道はあるがガードレールがない。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
大月市	国道20号	大月市初狩町下初狩481-1～初狩駅前交差点	H24	H24		●			笹子方面から来る車が、対向車に気を取られながら右折するので、歩行者への注意が遅れがちである。	法定外看板設置	—	—
大月市	国道20号	大月市初狩町中初狩212(初狩小学校東交差点)	H24	H24		●			笹子方面から来る車が、対向車に気を取られながら右折するので、歩行者への注意が遅れがちである。	法定外看板設置	—	—
大月市	国道20号	初狩小学校東交差点～大月市初狩町中初狩1085	H26	H26		●			注意喚起看板を多くしてほしい	法定外看板設置	—	—
大月市	国道20号	大月市初狩町中初狩1085～中初狩2291	H26	H26		●			国道はカーブしており道幅も狭い。歩行者が確認しづらく危険。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
大月市	国道20号	大月市笹子町白野962～吉久保636	H26	H26		●			国道にガードレールが無く、大型車が通ると危険である。	ラバーポール設置	—	—
大月市	国道20号	大月市笹子町吉久保636～吉久保59	H26	H26		●			下り坂からカーブにさしかかった道のため、スピードが出やすい。	路面標示、看板等設置	—	—
大月市	国道20号	大月市笹子町黒野田1228～黒野田825-2	H26	H26		●			カーブの先の狭い歩道上のバス停であり、バスを待つ間危険である。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
甲州市	国道20号	甲州市大和町初鹿野2179～景德院入口入口交差点	H26	H26		●			歩道が狭くフェンスもないため、雨の日など傘をさすと、大型車の風圧を受けて危険を感じる。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—

8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

8-3 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所

ケーススタディ

■対策実施箇所【B群・C群(国管理56区間) 2/2】

卒業候補 継続箇所 評価対象外

※H23年迄に対策を実施した区間(3区間)のみ集計

市区町村名	路線名	区間名/交差点名	対策着手年度	対策完了年度	B群			C群	指摘内容	対策内容	死傷事故件数(件/4年)※	
					自治体・婦人会・警察からの要望	通学路点検箇所	交通事故多発地点				対策前	対策後
甲州市	国道20号	甲州市大和町初鹿野1714～大和町鶴瀬	H26	H26		●			下りはカーブの後の直線になり、スピードを出している車が多い。	ラバーポール(自発光ベース)設置	—	—
甲州市	国道20号	甲州市大和町鶴瀬～大和橋西詰交差点	H26	H26		●			歩道橋が古く、さびも目立つ。メンテナンスが必要。	歩道橋補修	—	—
甲州市	国道20号	甲州市大和町鶴瀬540～大和町鶴瀬1002	H26	H26		●			人通りが少なく、暗い。	照明灯点灯時間の調整	—	—
北杜市	国道20号	北杜市武川町牧原1712((仮)牧原東側交差点)	H26	H26		●			歩道橋の下に狭い歩道があるだけで、危険	ポストコーン設置	—	—
北杜市	国道20号	北杜市 牧原交差点～舞鶴松入口交差点	H24	H24		●			葦崎方面から来る車が曲がる時、歩道との区別が無いので接触の恐れがある	ポストコーン設置	—	—
南部町	国道52号	南部町中野(中野交差点)	H26	H26		●			交通量が多く、速度も速い車が多い。	横断防止柵設置	—	—
身延町	国道52号	身延町下山5277～身延町下山9028	H26	H26		●			歩道が狭く車が通ると巻き込まれそう。	ポストコーン設置	—	—
身延町	国道52号	身延町西嶋1771～西島バイパス南交差点	H26	H26		●			交通量も多いにもかかわらず、歩行者を守るガードレールがない。	ポストコーン設置	—	—
鰍沢町	国道52号	十谷入口交差点～富士川町鰍沢5421	H25	H25		●			歩道が狭く、ガードレールが部分的である。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
鰍沢町	国道52号	富士川町鰍沢4819～富士川町鰍沢4619	H25	H25		●			歩道が狭く、ガードレールがない。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
鳴沢村	国道139号	鳴沢村役場前～(仮)道の駅なるさわ東側交差点	H26	H26		●			押しボタン信号機の児童待機場所が狭い・付近に草が多い	看板等設置、待機場所の確保	—	—
鳴沢村	国道139号	鳴沢村大田和～鳴沢村役場前	H26	H26		●			交差点内にスピードを出してくる車がある 横断歩道がない	キラキラ舗装設置(車道)	—	—
富士河口湖町	国道139号	富士河口湖町船津3062～船津登山道入口交差点	H21	H26		●			交通量が多く、スピードを出してくる車が多い。歩行者用信号が短い。	歩道橋設置	—	—
西桂町	国道139号	西桂町小沼1031-15～倉見入口交差点	H26	H26		●			歩道の幅員が狭く、防護柵がない。	ポストコーン設置、ガードレール設置	—	—
都留市	国道139号	都留市桂町～西桂町小沼134	H26	H26		●			歩道が狭いところがあり、道路からの距離が近い。	縁石鉸等設置	—	—
都留市	国道139号	都留市桂町(鹿留入口交差点)	H26	H26		●			幅員が狭くなっているところがあり、大型車や右左折車が多く危険。	ポストコーン設置	—	—
都留市	国道139号	都留市夏狩1673-1～夏狩3887	H26	H26		●			ガードレールがなく、危険である。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
都留市	国道139号	都留市十日市場917～夏狩1719	H26	H26		●			団地方面からの勢いのよい車が多くて危険である。	縁石鉸等設置、ガードレール設置	—	—
都留市	国道139号	都留市十日市場1374～都留市十日市場1356	H26	H26		●			児童の下校時に店の出入り車両があり危険。	縁石鉸等設置、ポストコーン設置	—	—
甲府市	国道20号	甲府市上町2183～上町交差点(上り線)	H26	H26			●		前方不注視のため、後続車が追突	カラー舗装、路面標示「追突注意」	—	—
甲斐市	国道20号	甲斐市竜王92-1～60-3	H26	H26			●		出会い頭事故が多い(死傷事故2件/4年)	路面標示更新	—	—
甲府市	国道20号	甲府市西高橋町166-1(西高橋交差点)	H27	H27			●		前方不注視のため、後続車が追突	カラー舗装、減速路面標示、路面標示「追突注意」	—	—
南アルプス市	国道52号	南アルプス市清水165(甲西中学校東交差点)	H27	H27			●		右折矢印が出ているものと勘違いして右折したため、対向車と接触	右折導流線カラー化、ポストコーン設置	—	—
富士吉田市	国道138号	富士吉田市上吉田1412-7～富士吉田市上吉田2310-6	H27	H27			●		脇見運転による前方不注視のため、後続車が追突	視線誘導標、減速路面標示	—	—
大月市	国道20号	大月市猿橋町殿上51～大月市猿橋町殿上38	H27	H27			●		前方不注視のため、後続車が追突	法定外看板「右折時歩行者に注意」	—	—
甲府市	国道20号	甲府昭和IC入口～徳行立体入口	H18	H18			●		合流部で錯綜しそうで危険	路面標示「合流注意」、合流車線カラー舗装	15	10
甲府市	国道52号	甲府市上石田(貢川橋西詰交差点)	H8	H26			●		車道が狭い	車道拡幅	—	—
南アルプス市	国道52号	南アルプス市古市場491(古市場交差点)	H27	H27			●		カーブがきつい。歩道がなく狭く危険	カーブ区間のカラー舗装	—	—
上野原市	国道20号	上野原市松留470-1	H26	H26			●		カーブ区間の線形が悪い	視線誘導標、減速路面標示、カラー一段差舗装	—	—
合計					10	36	6	4				
うち卒業候補(対策後死傷事故が減少した箇所)					1	0	0	1				

8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

8-4 事故データに基づく選定【A群】の対策箇所(代表事例)

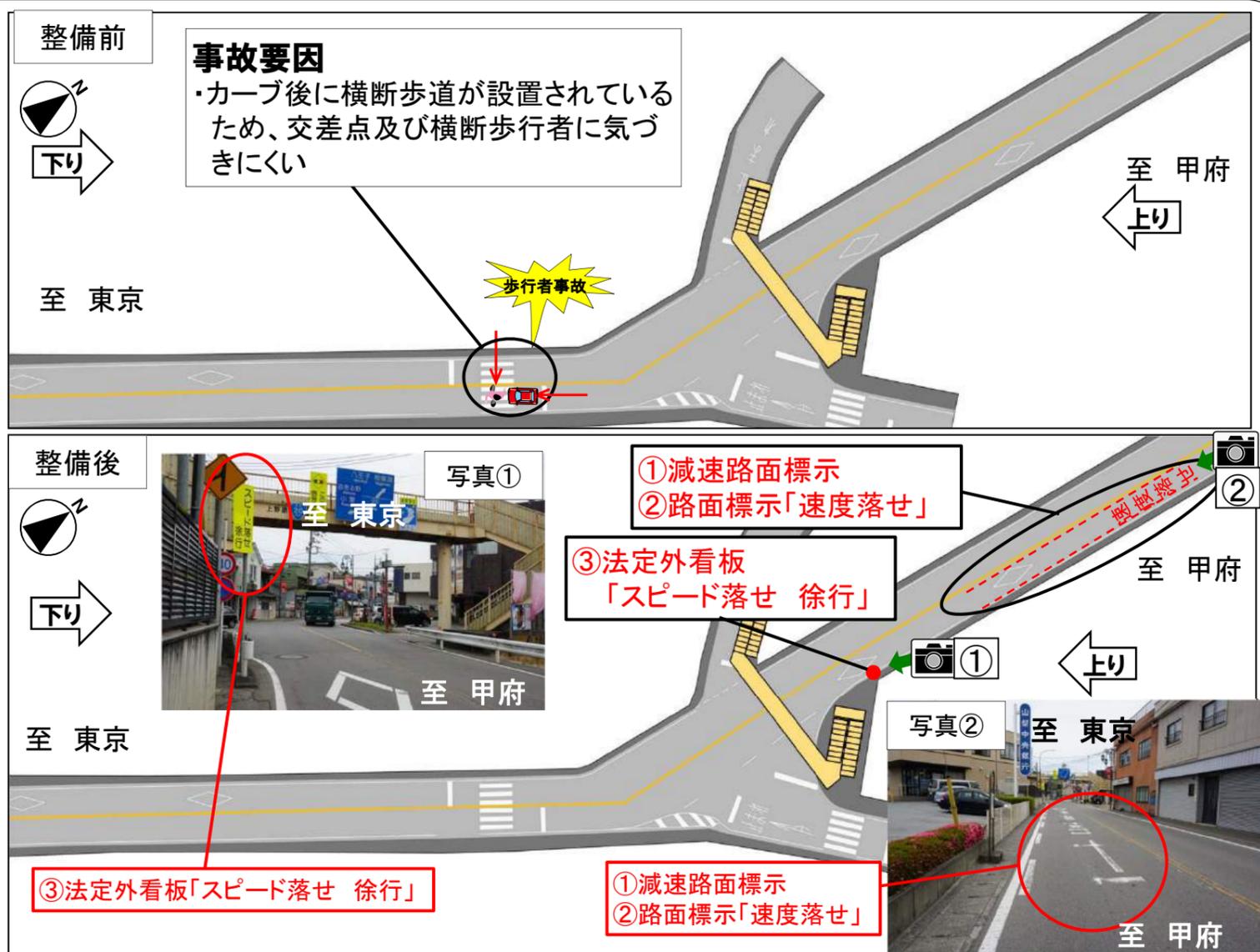
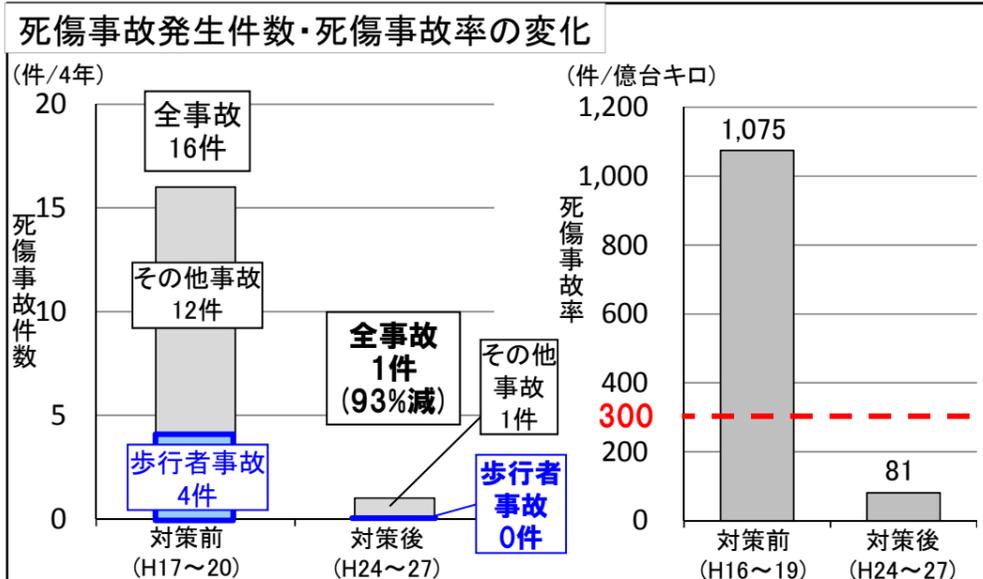
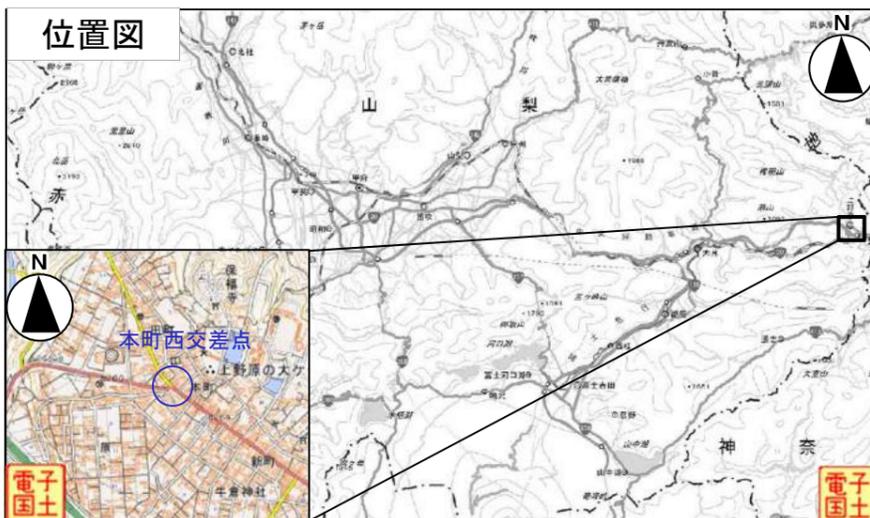
ケーススタディ

【国道20号 本町西交差点 平成20年度完成】

[A群]

- 本交差点は、カーブ後に横断歩道が設置されているため、交差点及び横断歩行者に気づきにくく、歩行者事故が発生。
(※平成16~19年に全事故が16件(うち歩行者事故4件)発生)
- 歩行者事故対策として、車両の速度抑制を目的に①減速路面標示②路面標示「速度落せ」、注意喚起を目的に③法定外看板「スピード落せ 徐行」を設置。
- 対策後、直近4年間で歩行者事故は発生していない(全事故は1件に減少)。また、死傷事故率は81件/億台キロ(300件/億台キロ未満)である。
- 上記により、卒業ルールに該当しているため、卒業候補箇所とする。

●対策概要



8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

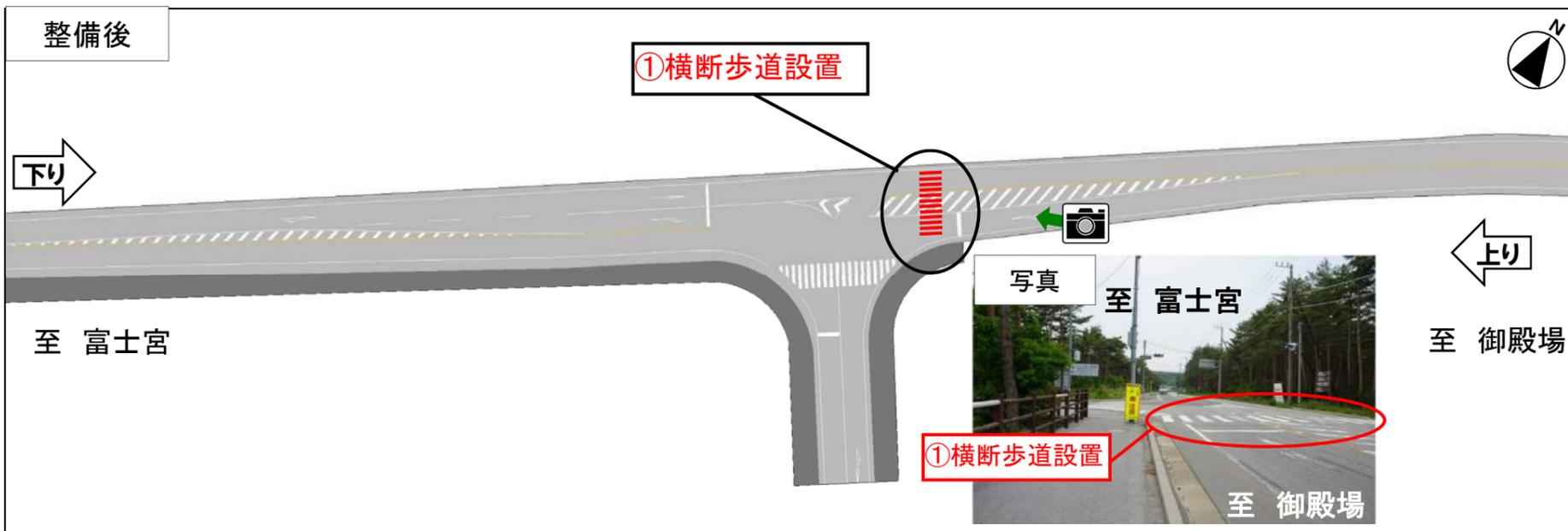
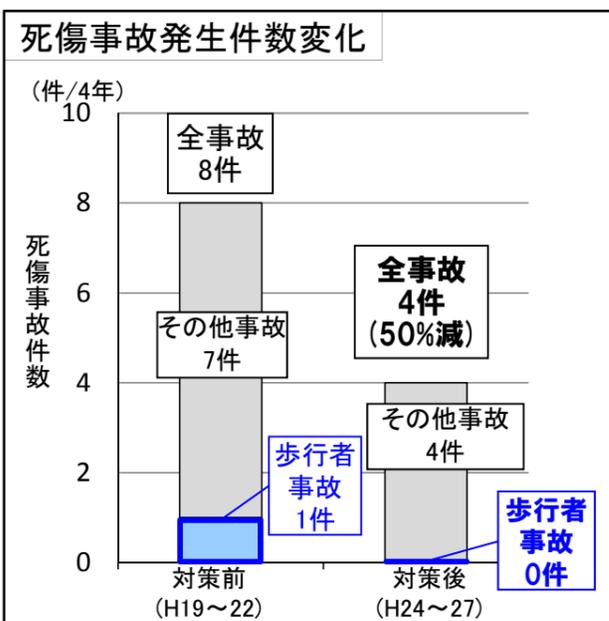
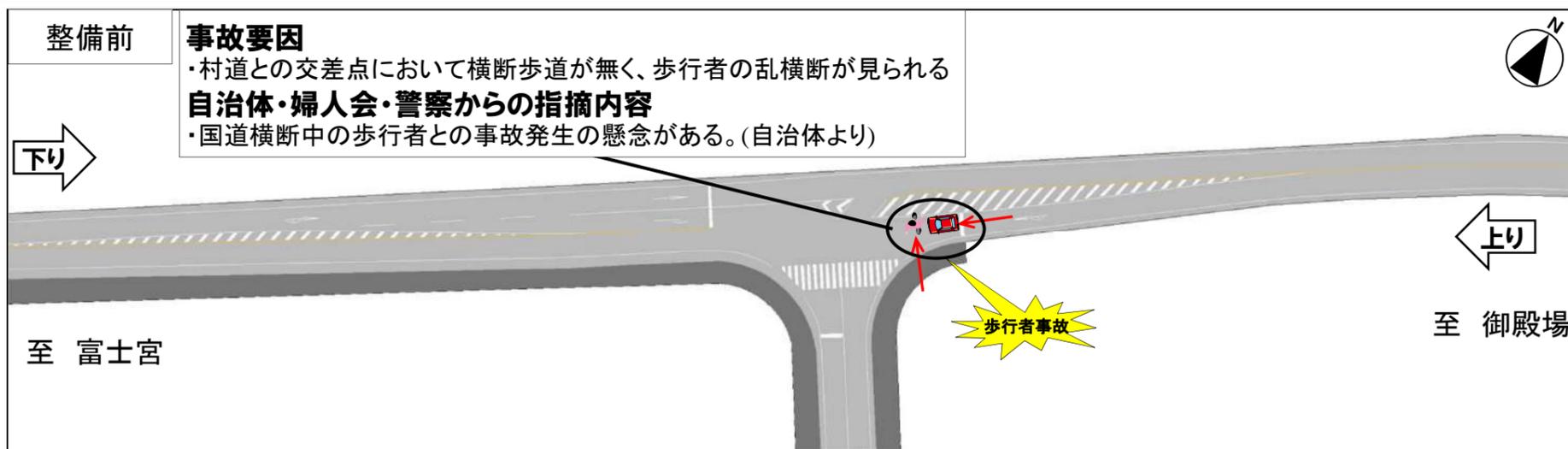
8-5 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所(代表事例)

ケーススタディ

【国道139号 (仮)道の駅なるさわ東側交差点～道の駅なるさわ交差点 平成23年度完成】 〔B群〕

- 本区間は村道との交差点において横断歩道が無く、歩行者の乱横断による事故が発生。
- 国道横断中の歩行者との事故発生の懸念があるため、横断歩道を設置してほしいと自治体からの指摘があった。
- 追突事故対策として、乱横断防止を目的に横断歩道を設置。
- 本区間改良において、対策により追突事故の減少が見られたため、卒業候補箇所とする。

●対策概要



8. 事故ゼロプランの卒業ルール案

8-5 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所(代表事例)

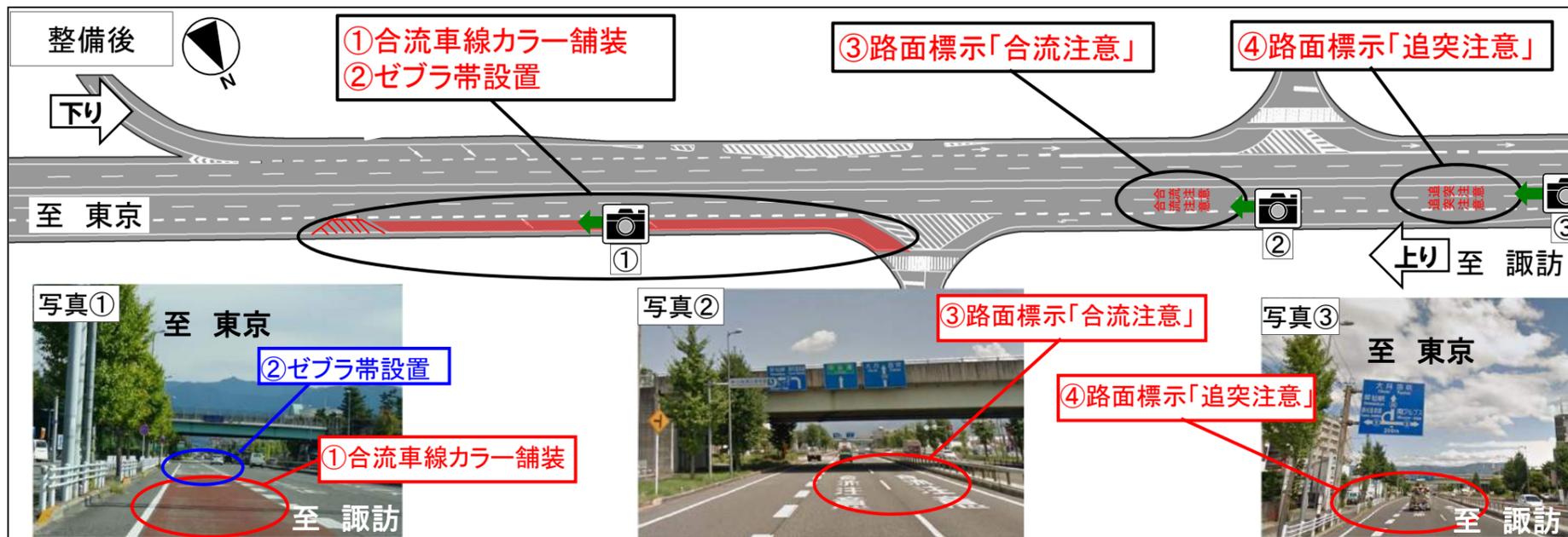
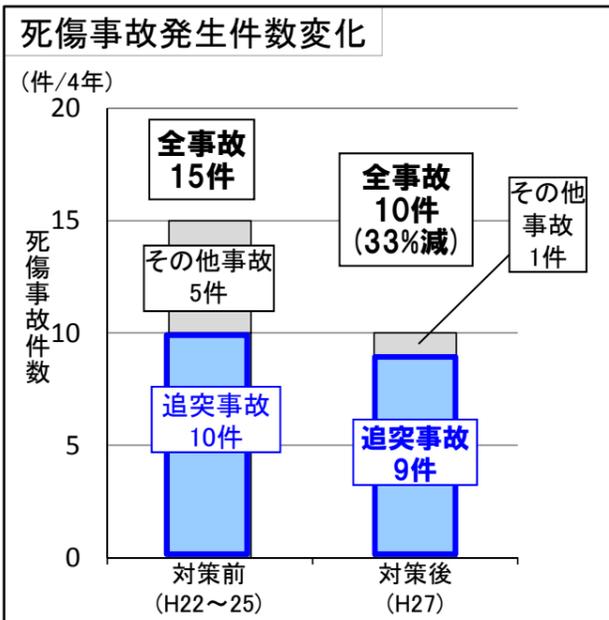
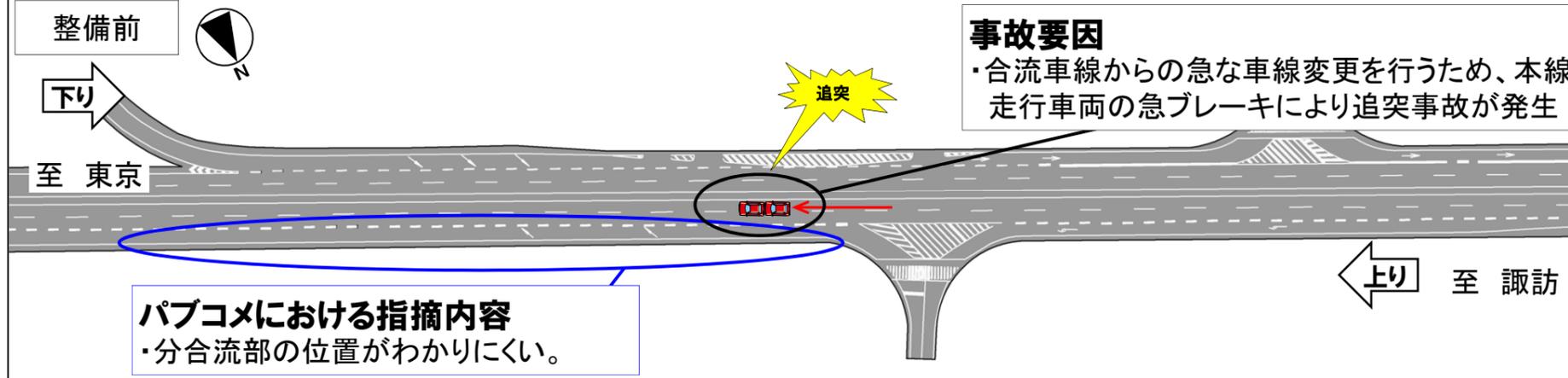
ケーススタディ

【国道20号 甲府昭和IC入口～徳行立体入口】平成18年度完成

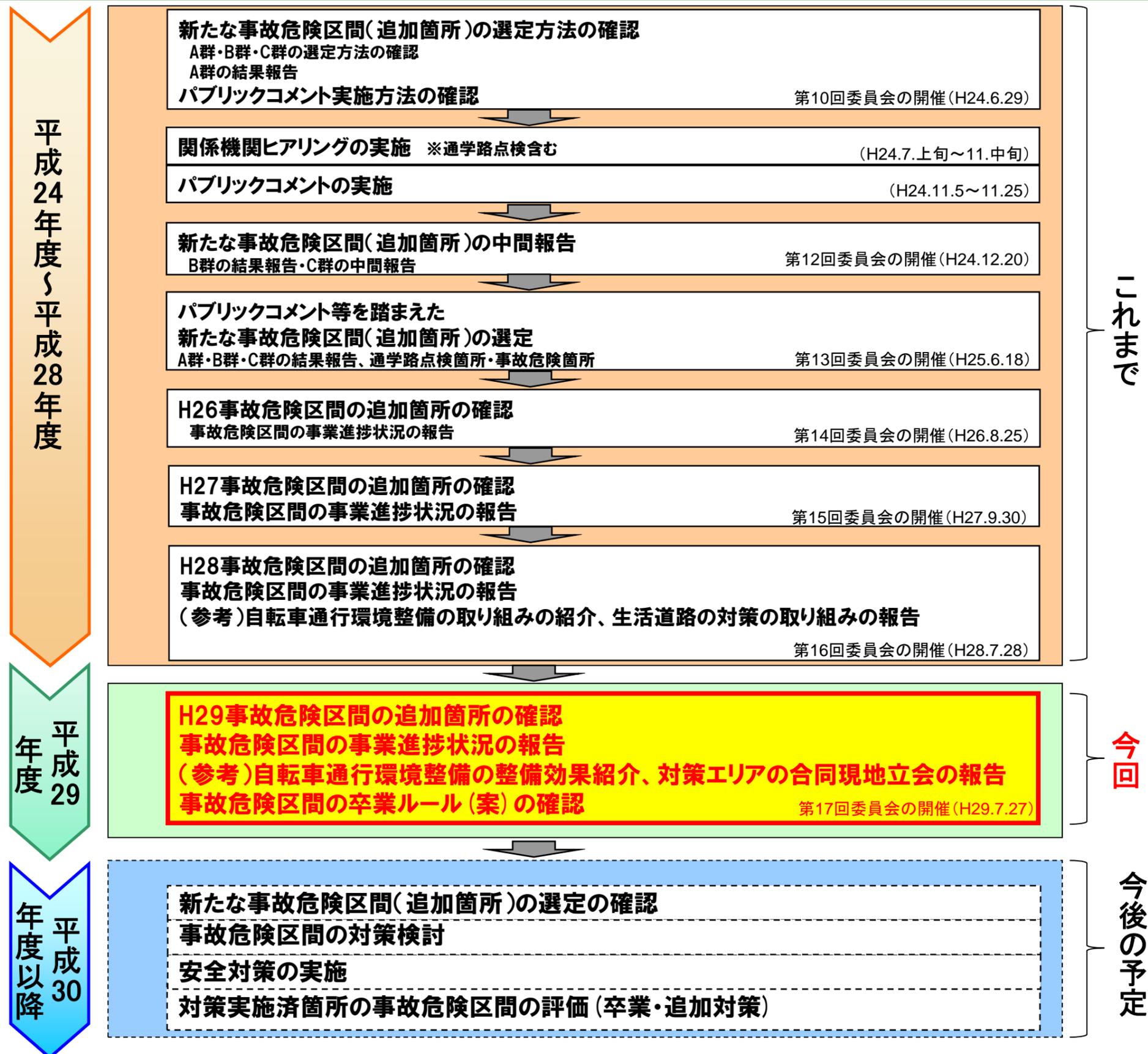
【C群】

- 上り線は合流車線からの急な車線変更を行うため、本線走行車両の急ブレーキにより追突事故が発生。
- 本区間は、分合流部の位置がわかりにくいと、パブコメにおける一般利用者からの指摘があった。
- 追突事故対策として、分合流位置の明確化を目的に、①合流車線カラー舗装②ゼブラ帯設置、注意喚起を目的に③路面標示「合流注意」④路面標示「合流注意」を設置。
- 本区間改良において、対策により追突事故の減少が見られたため、卒業候補箇所とする。

●対策概要



9. 今後のスケジュールについて



※今後の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、実施内容やスケジュールに修正が生じることも考えられる。