

交通安全対策

平成30年7月26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. 前回委員会（第17回）の審議内容	3
3. 事故ゼロプランの進め方	4
4. 追加候補箇所の選定	5
5. 事故危険区間の事業進捗状況報告	8
6. 事故ゼロプランの対策完了箇所の検討	12
7. 誤進入対策の事例紹介	18
8. 生活道路の対策の取り組み	19
9. 今後のスケジュール	22

1. 本委員会の論点

●前回委員会(第17回)の審議内容 (P3)

●追加候補箇所を選定 (P5)

■H30年山梨県交通事故多発地点【3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H30年3月時点における事業進捗状況の報告 (P8)

■平成29年度に実施した、事故危険区間の対策事業の事例紹介 (P9)

●事故ゼロプランの対策完了箇所の検討

■昨年度承認された事故ゼロプランの対策完了の判断基準に従い、最新の事故データ(H25～28)を用いた対策完了箇所についての報告 (P12)

●誤進入対策の取組み (P18)

■平成29年度に実施した、増穂IC入口交差点の誤進入対策に関する報告

●生活道路の対策の取り組み

■平成29年度に実施した、生活道路の対策エリア(都留市四日市場地区)の対策効果に関する紹介 (P20)

■新たに設定された、生活道路の対策エリア(山梨市日下部地区)の概況に関する紹介 (P21)

2. 第17回委員会の振り返り

おさらい

- 事故危険区間への追加候補箇所(下記)について、承認された。
- 事故危険区間の対策完了の判断基準について、承認された。

■事故危険区間への追加箇所

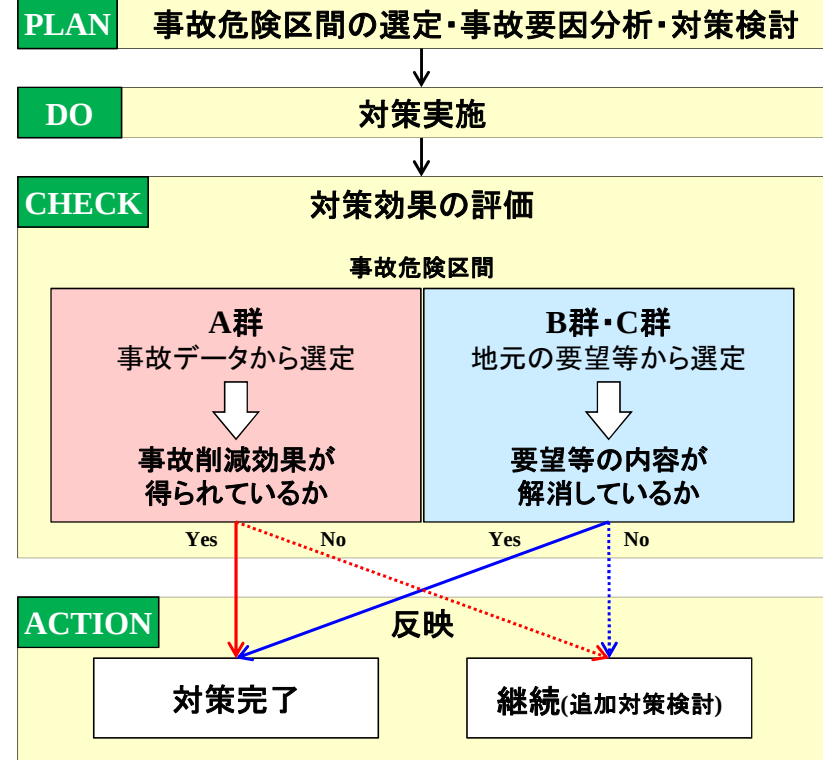
- H29年度事故多発地点として、県内の9箇所が選定された。
- このうち以下の5箇所については、事故危険区間へ未選出の箇所であったため、**事故危険区間の追加箇所(B群)**として選定した。

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	県道並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	○



■事故危険区間の対策完了の判断基準

- H22年の事故危険区間の選定から7年が経過し、対策実施済みの箇所が増加してきた。
- より効率的に事故対策を進めるためには、対策効果の発現状況を把握し、**対策効果が発現している箇所は事故危険区間の「対策完了」とし**、課題の残る箇所には再対策の実施を検討する必要がある。
- 昨年度委員会では、「**対策完了**」のルール設定を行った。

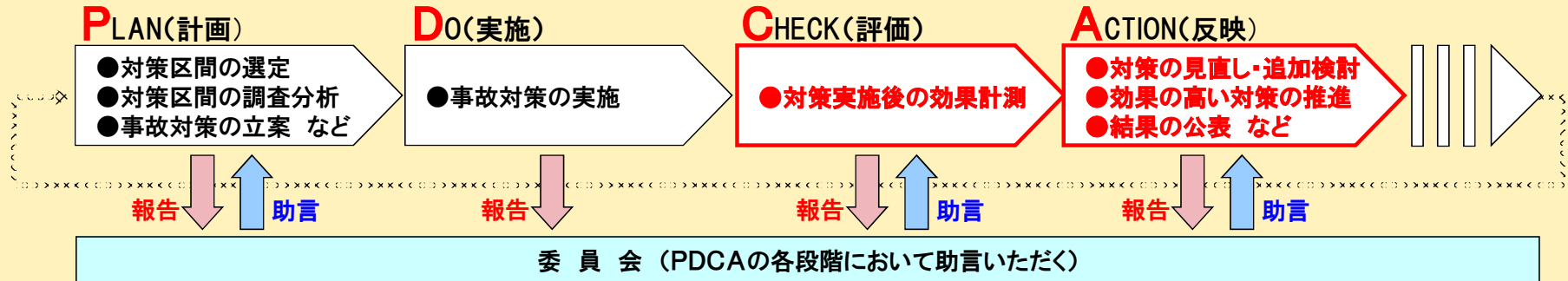


3. 事故ゼロプランの進め方

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、H29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。

【事故ゼロプランのPDCAサイクル】



●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. 追加候補箇所を選定

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:6区間 県管理:3区間	パブコメにより道路管理者から意見が得られた箇所 国管理:4区間 県管理:10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融の事故が発生している区間 国管理:25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:24区間 県管理:15区間	パブコメにより道路管理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:39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
		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	
H29年度	追加区間なし	交通事故多発地点 国管理:0区間 県管理:5区間	追加区間なし
H30年度 (予定)	追加区間なし 国管理:0区間 県管理:0区間	交通事故多発地点 国管理:1区間 県管理:2区間	追加区間なし 国管理:0区間 県管理:0区間

4. 追加候補箇所を選定

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、8箇所(うち国管理4区間、県管理3箇所、市町村管理1箇所)が交通事故多発地点として選定されており、このうち**国管理の1箇所、県管理の2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30年度交通事故多発地点(案)の**3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30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	事故の発生状況(H25～28)	
1	南アルプス市	南アルプス署	国交省	国道52号	じゅうごしよ 十五所交差点	交差点	H22年度指定済	24件	自転車事故(3件)、右折事故(9件)が多い。
2	甲斐市	韭崎署	国交省	国道20号	とみたけしんでんだいいち 富竹新田第一交差点	交差点	H22年度指定済	24件	追突事故(16件)が多い。歩行者事故(1件)、自転車事故(1件)が発生。
3	甲斐市	韭崎署	甲斐市	市道	やなぎだ 柳田交差点	交差点	市道のため対象外		
4	富士川町	鰍沢署	国交省	国道52号	つばかわおおはしみなみ 坪川大橋南交差点	交差点	H25年度指定済	4件	歩行者事故(1件)、自転車事故(2件)が発生。
5	山梨市	日下部署	山梨県	国道140号	やまなししょうがつこうまえ 山梨小学校前交差点	交差点		7件	追突事故(5件)が多い。
6	道志村	大月署	山梨県	国道413号	どうしむら 道志村9650道の駅どうし～どうしむら 9637番地1	単路	H25年度指定済	6件	歩行者事故(1件)が発生。正面衝突(1件)が発生。
7	道志村	大月署	山梨県	国道413号	どうしむら 道志村1359～どうしむら 1107	単路		3件	正面衝突(1件)が発生。
8	上野原市	上野原署	国交省	国道20号	うえのはらにしちゅういりぐち 上野原西中入口交差点～くぼ 久保交差点付近	単路		8件	正面衝突(2件)が発生。

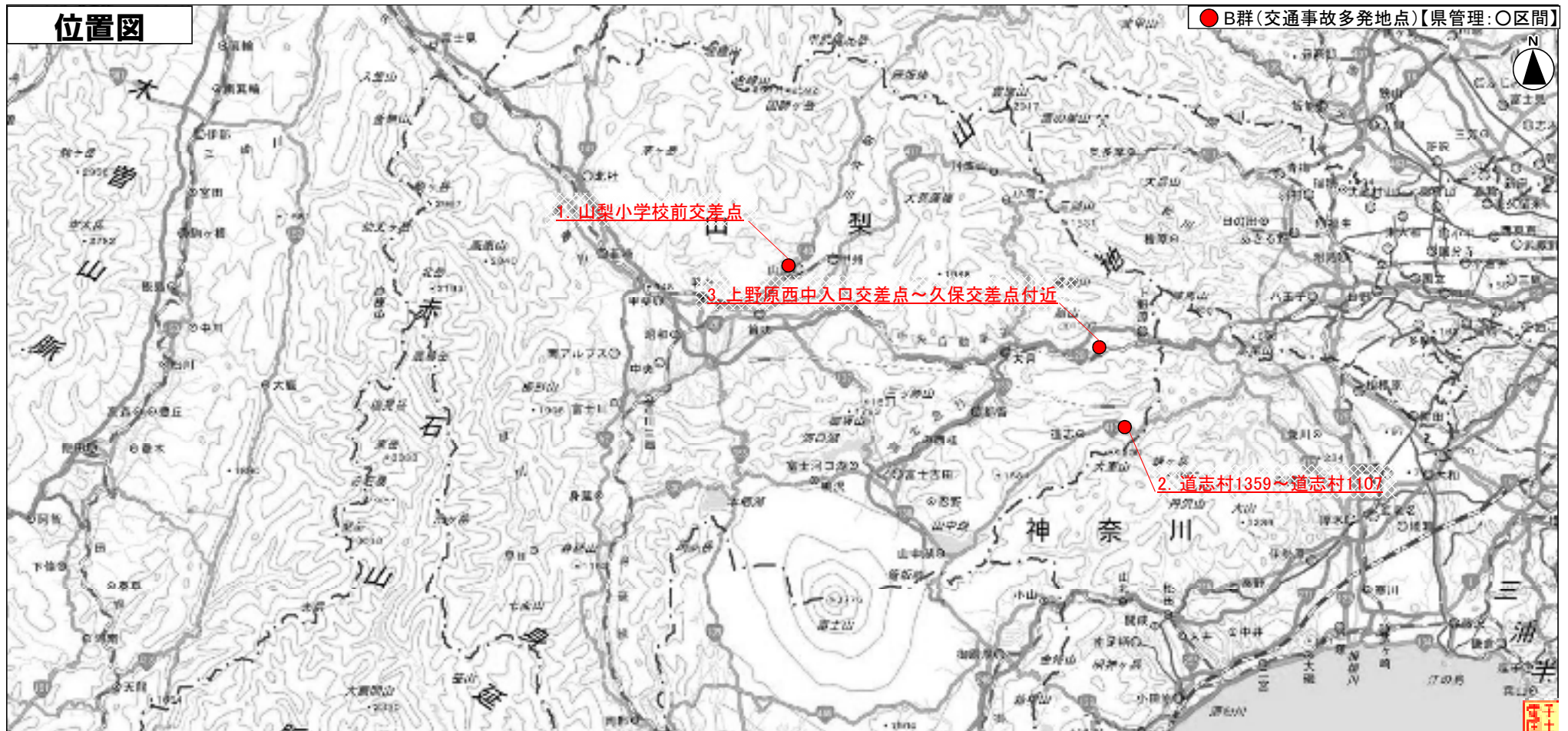
☐ 事故危険区間への追加候補箇所
☐ 事故危険区間追加の対象外

4. 追加候補箇所を選定

4-3 事故危険区間の追加

H30年度 事故危険区間の追加候補区間一覧(3区間)

No	市町村名	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	山梨市	国道140号	山梨県	交差点	山梨小学校前交差点	○
2	道志村	国道413号	山梨県	単路	道志村1359～道志村1107	○
3	上野原市	国道20号	国交省	単路	上野原西中入口交差点～久保交差点付近	○



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

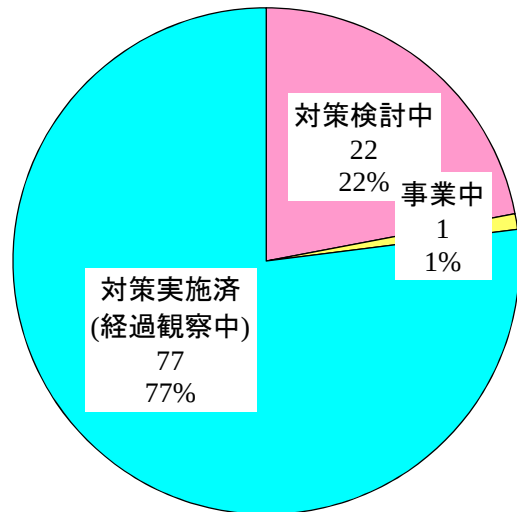
- 現在、甲府河川国道事務所および山梨県では、事故危険区間(634区間)のうち、完了目標が明確になっている「第3次事故危険箇所：44区間」、「第4次事故危険箇所：37区間」および「交通事故多発地点：19区間」の対策を最優先で進めている。
- 最優先で対策を進めている事故危険区間：100区間のうち、対策実施済である区間は77区間あり、全体の77%を占めている。
- 現在、事故対策を進めている事業中の区間は1区間(1%)あり、対策検討中の区間は22区間(22%)となっている。
- 今後は、他の事故危険区間についても並行的に事業を実施し、交通安全事業を進めていく。

【H30年度までの対策実施状況】

- 事故危険区間のうち、最優先箇所：100区間
(第3次、第4次事故危険箇所及び交通事故多発地点)

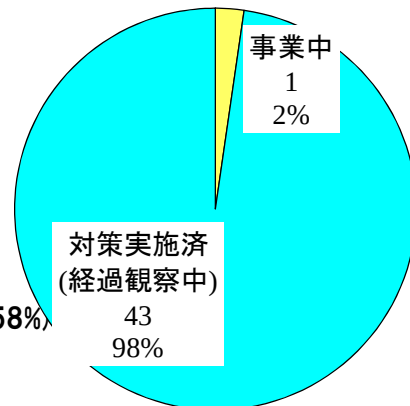
	事故危険箇所						交通事故多発地点										優先整備箇所
	第3次(H25選定)			第4次(H28選定)			国交省				山梨県				合計	合計	
	国交省	山梨県	合計	国交省	山梨県	合計	H26	H27	H28	H29	H26	H27	H28	H29			
対策検討中	0	0	0	13	6	19	0	0	1	0	0	0	0	2	3	22	
事業中	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
対策実施済 (経過観察中)	16	27	43	1	17	18	2	4	0	0	2	2	3	3	16	77	
計	17	27	44	14	23	37	2	4	1	0	2	2	3	5	19	100	

※平成30年3月時点



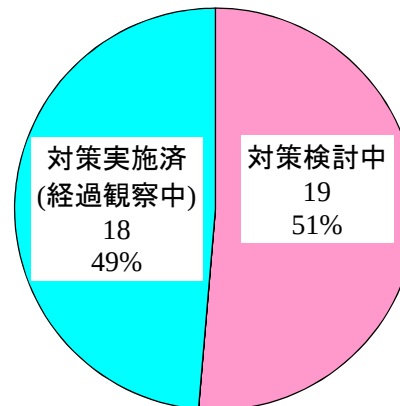
<参考> H28年度までの対策実施済：55区間(58%)
H29年度に対策実施：19区間

●第3次事故危険箇所：44区間



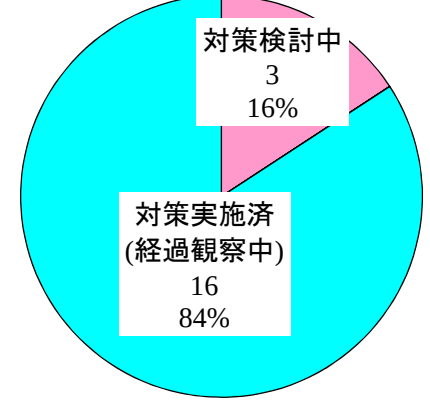
<参考> H28年度までの対策実施済：42区間(95%)
H29年度に対策実施：1区間

●第4次事故危険箇所：37区間



<参考> H28年度までの対策実施済：2区間(5%)
H29年度に対策実施：16区間

●交通事故多発地点：19区間



<参考> H28年度までの対策実施済：13区間(79%)
H29年度に対策実施：3区間

5. 事故危険区間の事業進捗状況報告

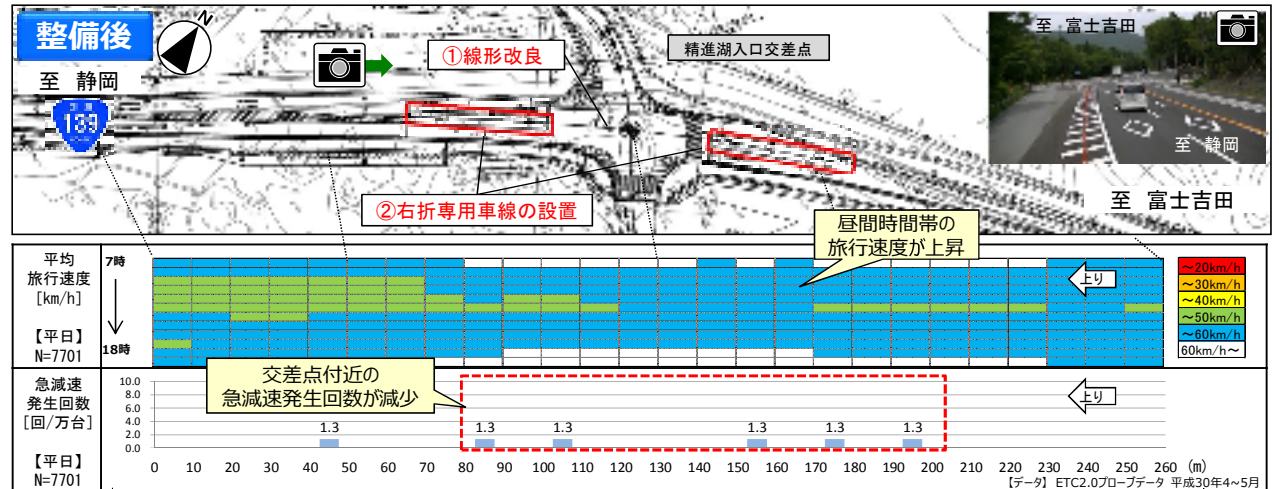
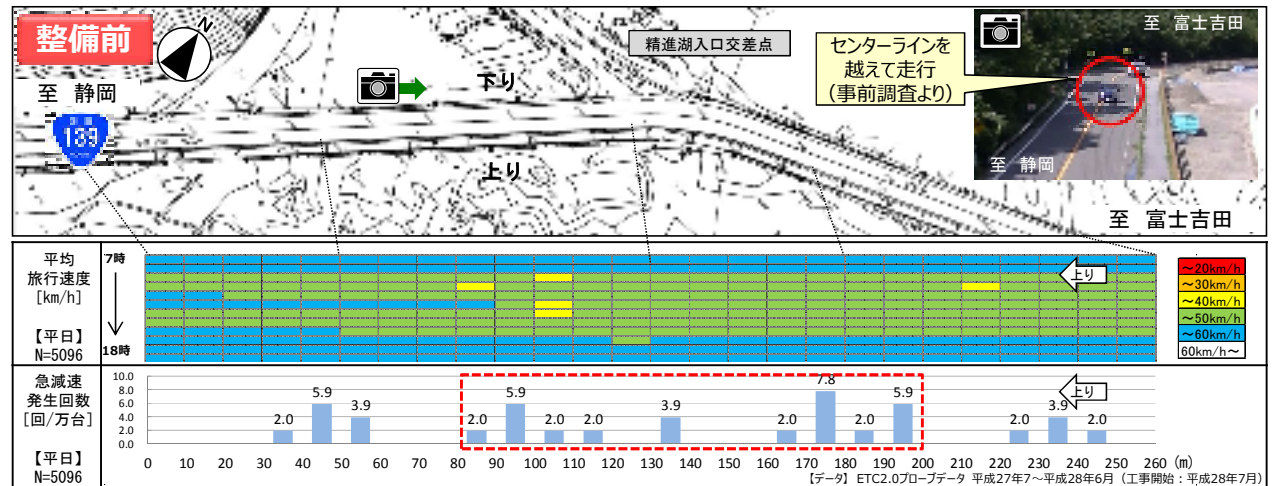
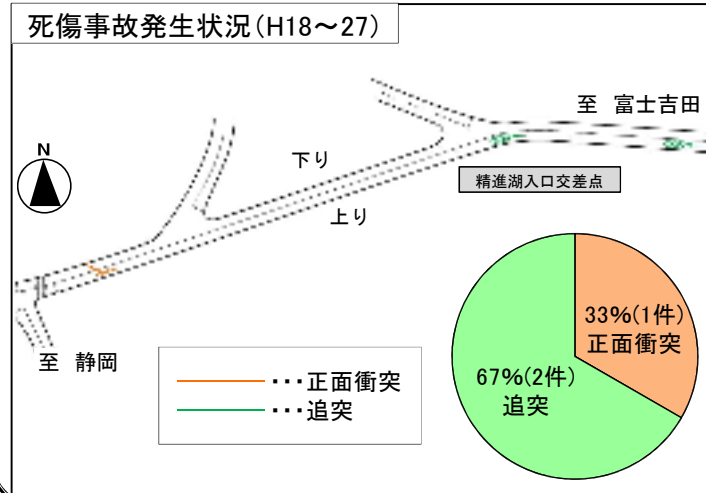
5-2 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

【国道139号 精進湖入口交差点改良事業 平成29年度完成(平成30年3月)】

【事業主体:甲府河川国道事務所】

- 本区間は、交差点がS字カーブ区間にあり視認性が悪く、**右折待ち車両の滞留**や**減速に伴う後続直進車の追突事故**が発生。
また、センターラインを越えて走行する車両の正面衝突事故が発生。(※平成18～27年に追突事故が2件、正面衝突事故が1件発生)
- 本事業において、①線形改良、②右折専用車線の設置を実施。
- 本区間の改良により、追突事故、正面衝突事故の低減が期待される。

●対策概要



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139号 一本木交差点改良事業 平成29年度完成(平成30年3月)】

【事業主体:甲府河川国道事務所】

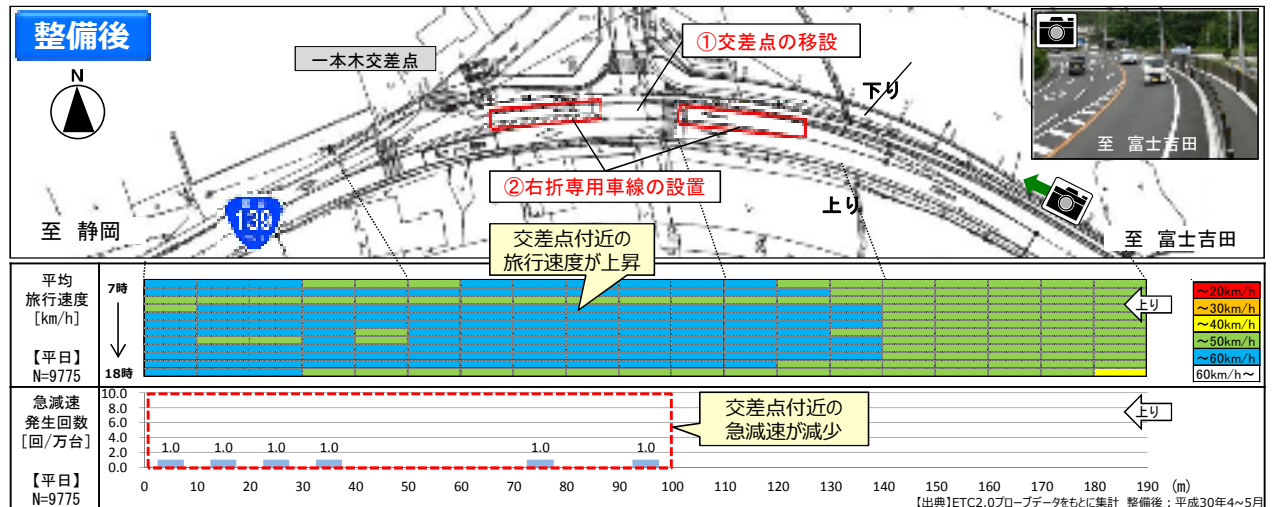
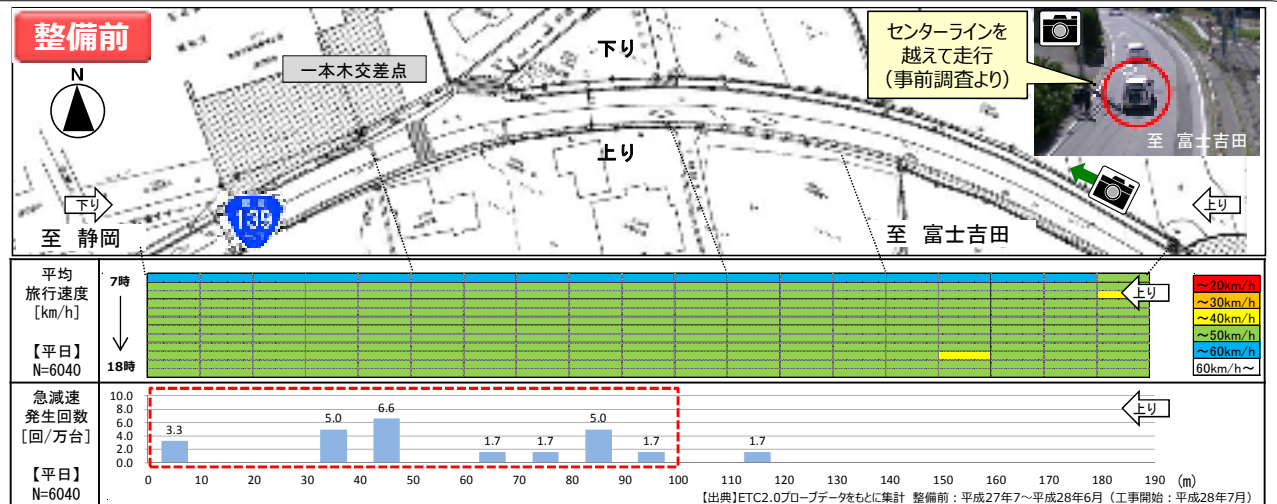
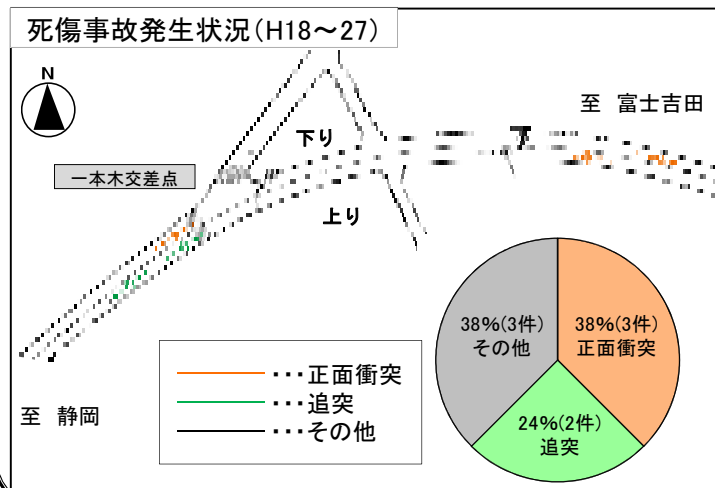
■本区間は、国道139号の曲線部に位置する村道との交差角が鋭角であることに起因し、追突事故や車線逸脱による正面衝突事故が発生。

(※平成18～27年に正面衝突事故が3件、追突事故が2件、その他の事故が3件発生している。)

■本事業において、①交差点の移設、②右折専用車線の設置を実施。

■本区間の改良により、追突事故、正面衝突の低減が期待される。

●対策概要



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358号 甲府市相生3丁目4番地(千松院前交差点)～相生3丁目5番地 平成29年度完成】

〔事業主体：山梨県〕

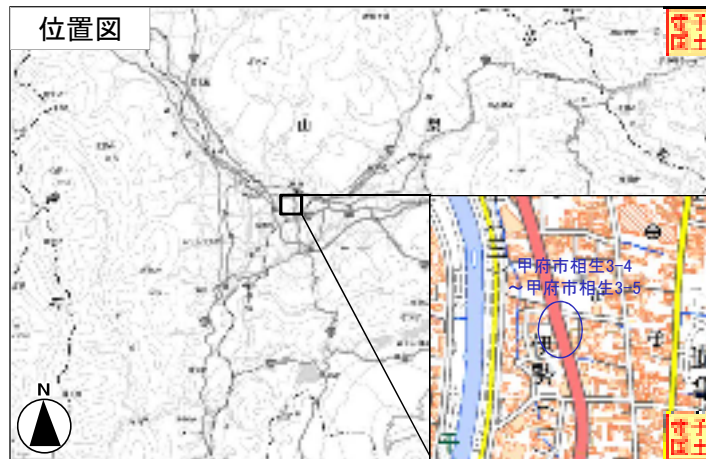
■本区間は、交差する市道側からの飛出しによる、車両および歩行者への接触事故の危険性があった。

（※平成25～28年に人対車両事故が1件、出会い頭事故が1件発生）

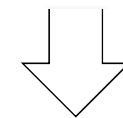
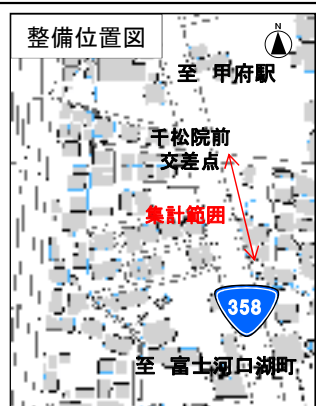
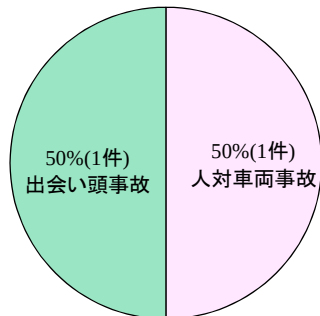
■本事業において、①薄層カラー舗装(市道側からの合流箇所)、②市道側の停止指導線の設置を実施。

■本区間の改良により、本線や歩道との境界が視覚的に明確化され、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(H25～28)



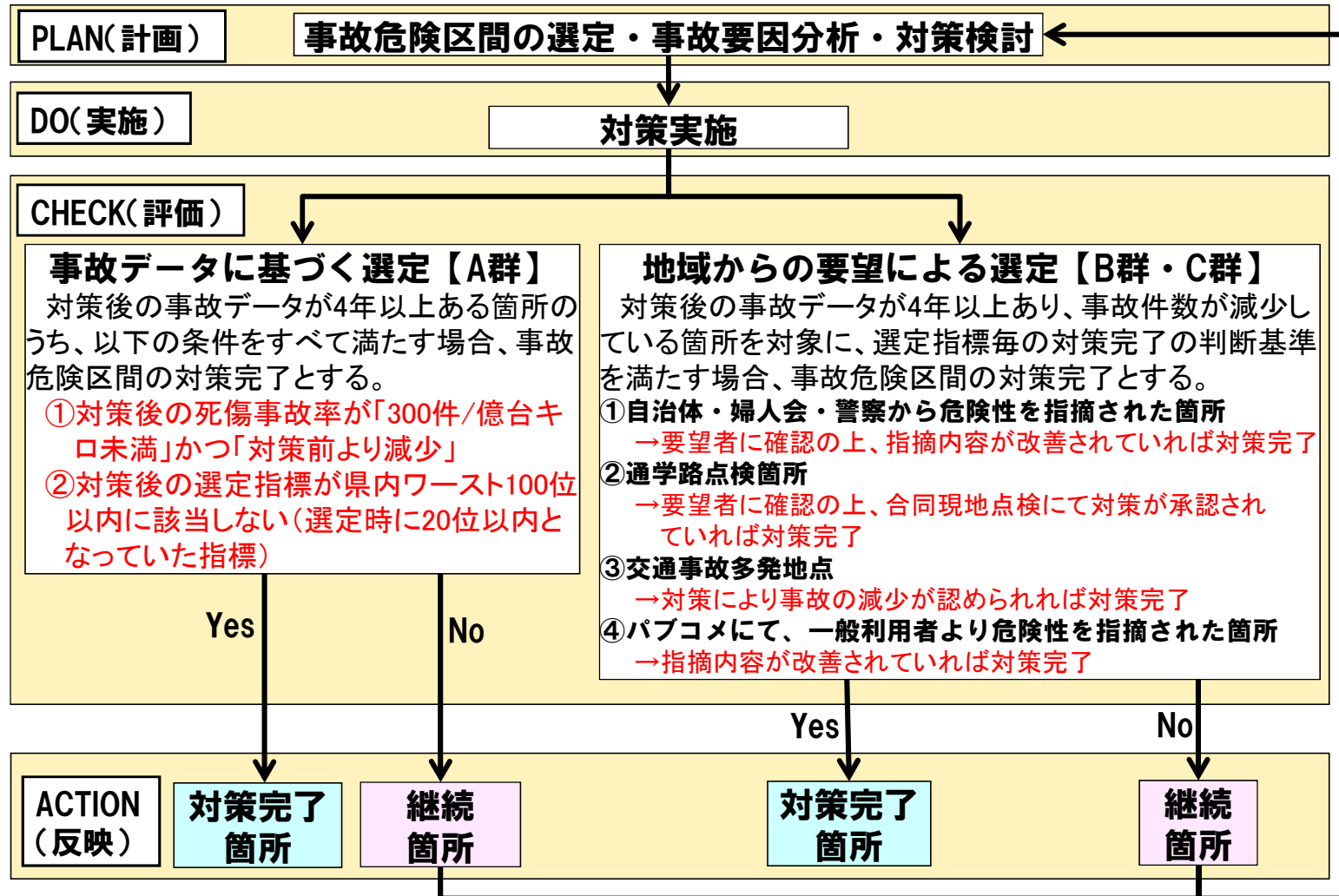
6. 事故ゼロプランの対策完了の判断基準に基づいた対策完了候補箇所の検討

6-1 事故ゼロプランの対策完了の判断基準

■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年分以上蓄積された区間を対象に、事故件数増減による効果評価を実施し、事故ゼロプランの対策完了の可否を判定。

■地域からの要望による選定箇所【B群・C群】については、選定指標毎の対策完了の判断基準に基づき、事故ゼロプランの対策完了の可否を判定。

■事故ゼロプランの対策完了の判断基準（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

6. 事故ゼロプランの対策完了の判断基準に基づいた対策完了候補箇所の検討

6-2 対策実施箇所の効果検証結果【A群】

- 国管理区間の197箇所を対象に、事故ゼロプランの対策完了の判断基準に沿って対策実施済箇所の対策完了の可否を判定。
- A群のうち、平成25年迄に対策を実施した30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13区間を対策完了候補箇所とし、残りの17箇所は継続箇所とする。

■対策実施箇所【A群(国管理30区間)】の事故削減効果

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(H25～28)の事故データが対象

市区町村	路線 番号	対象区間 (地先名)	対策年度		A群 事故危険箇所 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	第3次	第4次	主な対策内容	対策完了判定						
			着手	完了					死傷事故率		①		②	対策後 選定指標 ワースト 100位外 ※3	A群判定 (候補)
									対策前 (件/億台キロ)	対策後 (件/億台キロ) ※1	I 対策後死傷 事故率 300件/億台 キロ未満	II 死傷事故率 対策前 >対策後	I かつ II ※2		
南アルプス市	52	南アルプス市飯野(消防白根分所交差点)	H22	H22	●			路面表示	1260	2249	×	×	×	○	継続
甲府市	52	甲府市相生(相生歩道橋交差点)	H24	H24	●			カラー舗装	1024	561	×	○	×	×	継続
上野原市	20	上野原市本町(本町交差点)	H20	H20	●			法定外標識/路面標示/カラー舗装	1112	67	○	○	○	○	対策完了
身延町	52	身延町下山(上沢交差点)	H21	H21	●			横断防止柵/区画線改良/路面標示	648	168	○	○	○	○	対策完了
大月市	20	大月市大月町(大月市立病院交差点)	H24	H24	●			法定外標識/路面標示/カラー舗装	448	112	○	○	○	○	対策完了
大月市	20	大月市大月町(大月IC入口交差点)	H17	H17	●			右折レーン設置	465	280	○	○	○	×	継続
甲府市	52	甲府市宝～甲府市丸の内	H19	H19	●			歩道整備/車線拡幅	303	192	○	○	○	○	対策完了
甲府市	20	甲府市国母(国母交差点)	H18	H24	●			路面標示/カラー舗装/交差点内ゼブラ帯/停止線前出し	810	298	○	○	○	×	継続
甲州市	20	甲州市勝沼町(柏尾交差点)	H18	H18	●			法定外標識/右直分離信号制御の導入	559	799	×	×	×	×	継続
甲斐市	20	甲斐市竜王(竜王駅入口交差点)	H24	H24	●			法定外標識/カラー舗装/隅切り部のゼブラ	353	177	○	○	○	×	継続
韮崎市	20	韮崎市水神(一ツ谷交差点)	H16	H23	●			左折導流路/路面標示/交通島増設	339	153	○	○	○	×	継続
甲府市	20	甲府市中小河原(中小河原交差点)	H24	H24	●			路面標示/カラー舗装/自転車横断帯のカラー舗装	572	372	×	○	×	×	継続
富士吉田市	139	富士吉田市新西原四丁目～松山1560	H23	H23	●			法定外標識/路面標示/ゼブラ帯設置	365	260	○	○	○	○	対策完了
笛吹市	20	笛吹市石和町(四日市場交差点)	H18	H18	●			法定外標識	354	173	○	○	○	×	継続
甲府市	20	甲府市中小河原町1341-6～中小河原町1丁目17-5	H24	H24	●			路面標示/カラー舗装	500	378	×	○	×	×	継続
笛吹市	20	笛吹市一宮町(鷺堂交差点)	H20	H20	●			右折レーンフト/ゼブラ設置/ラバーポール設置	341	188	○	○	○	○	対策完了
甲府市	52	甲府市丸の内(丸の内郵便局東交差点)	H19	H19	●			車止め設置	531	396	×	○	×	×	継続
甲斐市	52	甲斐市竜王新町(竜王新町交差点)	H23	H23	●			カラー舗装	306	196	○	○	○	○	対策完了
富士吉田市	138	富士吉田市上吉田(浅間神社東交差点)	H20	H20	●			路面標示	390	223	○	○	○	○	対策完了
甲府市	20	甲府市国母6丁目2-23～国母立体交差点	H18	H24	●			法定外標識	122	165	○	×	×	×	継続
大月市	20	大月市大月町(大月駅前交差点)	H18	H18	●			横断歩道・自転車横断帯改良/隅切り部改良	354	145	○	○	○	○	対策完了
甲府市	52	甲府市丸の内3丁目(丸の内3丁目交差点)	H19	H19	●			路面標示/右折指導線設置	375	363	×	○	×	○	継続
富士吉田市	139	富士吉田市新西原(昭和大学入口交差点)	H20	H20	●			段差区画線更新	353	260	○	○	○	○	対策完了
甲府市	20	国母立体交差点～甲府市国母7丁目1-26	H18	H24	●			法定外標識	189	200	○	×	×	○	継続
甲斐市	20	甲斐市富竹新田(富竹新田交差点)	H22	H22	●			法定外標識	214	353	×	×	×	×	継続
甲斐市	20	甲斐市富竹新田(竜王東小入口交差点)	H21	H21	●			法定外標識	229	29	○	○	○	○	対策完了
甲州市	20	甲州市勝沼町(藤井交差点)	H18	H18	●			路面標示/歩行者用信号機の設置	210	188	○	○	○	○	対策完了
笛吹市	20	広瀬交差点～疾風橋	H18	H18	●			法定外標識/路面標示	96	170	○	×	×	○	継続
笛吹市	20	笛吹市一宮町末木(両ノ木神社北交差点)	H22	H22	●			法定外標識/路面標示	105	188	○	×	×	○	継続
身延町	52	身延町相又753～大城入口交差点	H24	H24	●			路面標示/カラー舗装	186	0	○	○	○	○	対策完了

※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 I または II どちらかが×の箇所は赤字

※3 対策後の選定指標がワースト100位内の箇所は赤字

対策完了候補
13区間

継続箇所
17区間

6. 事故ゼロプランの対策完了の判断基準に基づいた対策完了候補箇所の検討

6-3 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所

- B群・C群(国管理89区間)のうち、平成25年迄に対策を実施した8区間(うちB群:6区間、C群:2区間)について、対策完了の可否を判定。
- B群のうち、対策後事故が減少した2区間について、対策完了候補箇所とする。
- C群のうち、対策後事故が減少した1区間について、対策完了候補箇所とする。

■対策実施済箇所【B群・C群(国管理8区間)】

市区町村	路線名	単路/ 交差点	対象区間 (地先名)	対策年度		B群			C群	対策内容	対策完了の検討			
				着手	完了	関係機関(警察、 自治体等)から要 望があった箇所	通学路 点検箇所	交通事故 多発地点	パブコメにより道路 利用者から意見が 得られた箇所		対策前 事故件数 (件/年)	対策後 事故件数 (件/年) ※1	対策後 事故件数が 減少	B・C群判定 (候補)
甲府市	20	単路	甲府昭和IC入口～徳行立体入口	H18	H18				●	路面標示/カラー舗装	2.5	1.5	○	対策完了
南アルプス市	52	交差点	南アルプス市在家塚(大城寺西交差点)	H20	H20				●	カラー舗装	2	2	×	継続
大月市	20	単路	大月市大月町花咲1497～大月町花咲1698	H23	H23	●				みなし右折レーン/交差点改良	1.25	2	×	継続
鳴沢村	139	単路	(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	●				横断歩道の設置	2	0.75	○	対策完了
南部町	52	交差点	南部町福士(富栄橋西交差点)	H24	H24	●				右折導流線等の改良/中央分離帯の前出し	0.25	0.5	×	継続
大月市	20	単路	大月市初狩町下初狩481-1～初狩駅前交差点	H24	H24		●			歩道整備	0.5	0.5	×	継続
大月市	20	交差点	大月市初狩町中初狩212(初狩小学校東交差点)	H24	H24		●			法定外看板	0.25	0.25	×	継続
北杜市	20	単路	北杜市 牧原交差点～舞鶴松入口交差点	H24	H24		●			ラバーボール	1.25	1	○	対策完了

**対策完了候補
3区間**

**継続箇所
5区間**

※1 対策後の死傷事故率が対策前より増加または変化のない箇所は赤字

6. 事故ゼロプランの対策完了の判断基準に基づいた対策完了候補箇所の検討

6-4 事故データに基づく選定【A群】の対策箇所(代表事例)

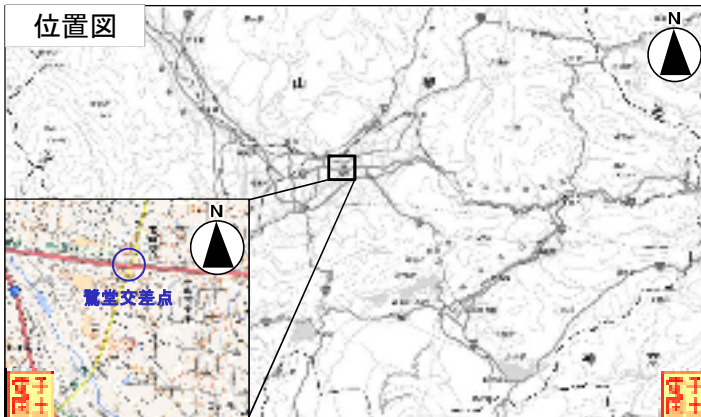
【国道20号 笛吹市一宮町 鷺堂交差点 平成21年度完成】

〔A群〕

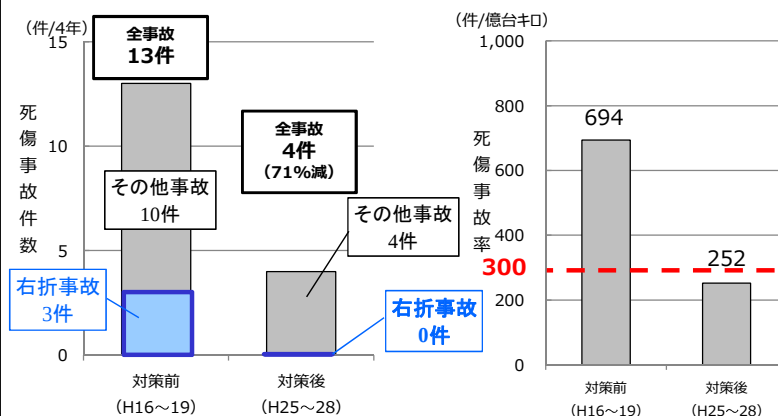
- 本交差点は、上下線ともに交差点手前に長い直線区間が続き、走行速度が速い。また、対向車の視認性が悪いため、右折事故が発生していた。
(平成16～19年に全事故が13件(うち右折事故3件)発生)
- 右折事故対策として、対向車の視認性向上を目的に、①右折レーンシフト、整流化を目的に②右直間ゼブラ設置、③上下線間ポストコーン設置を実施。
- 対策後直近4年間(平成25～28年)で右折事故は発生していない。また、死傷事故率は252件/億台キロ(300件/億台キロ未満)である。
- 上記により、対策完了の判断基準に該当しているため、対策完了候補箇所とする。

●対策概要

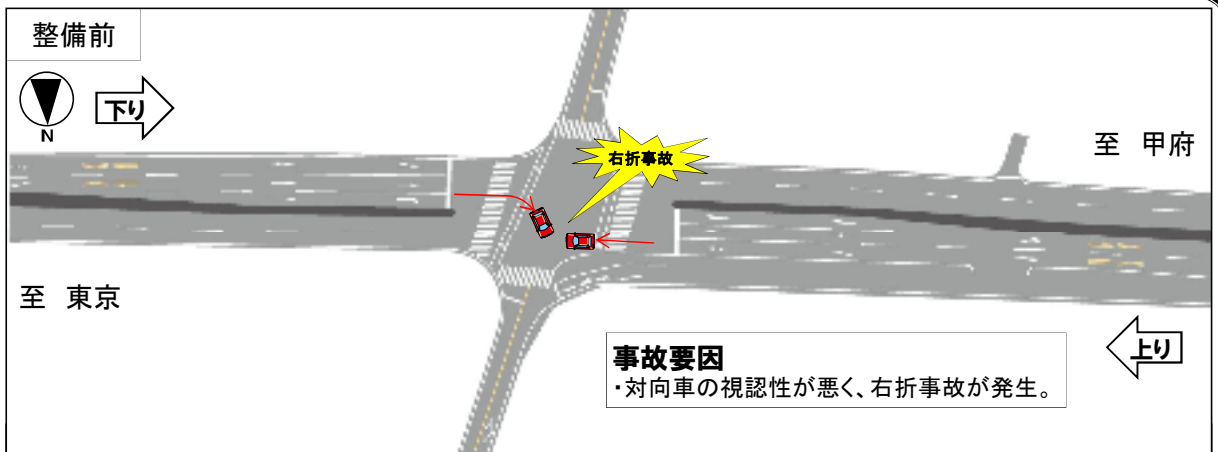
位置図



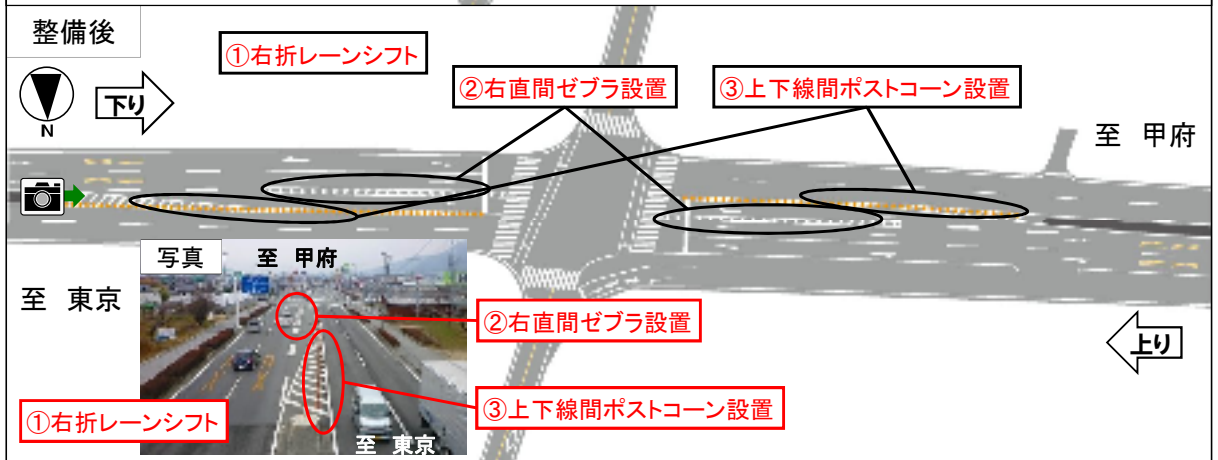
死傷事故発生件数・死傷事故率の変化



整備前



整備後



6. 事故ゼロプランの対策完了の判断基準に基づいた対策完了候補箇所の検討

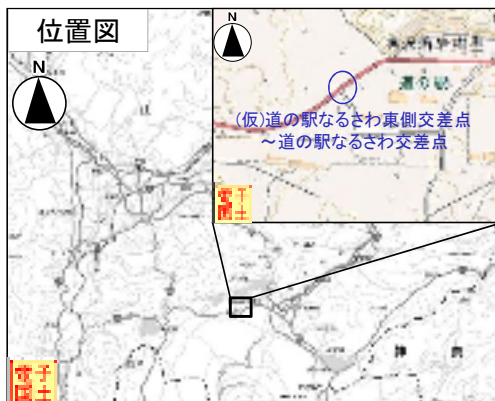
6-5 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所(代表事例)

【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】

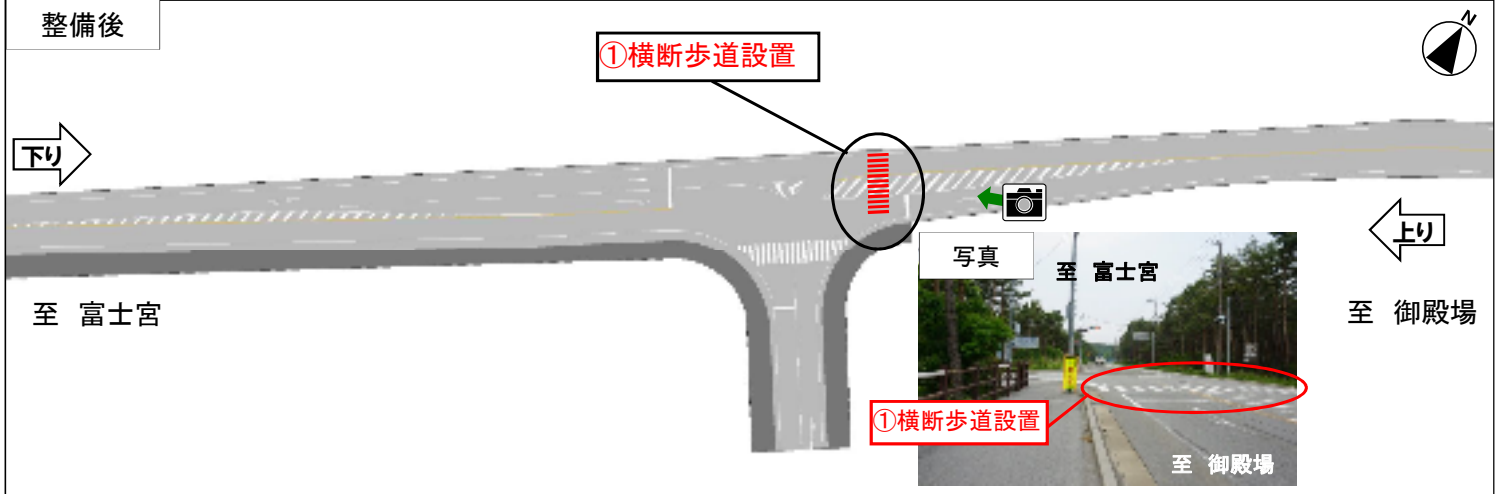
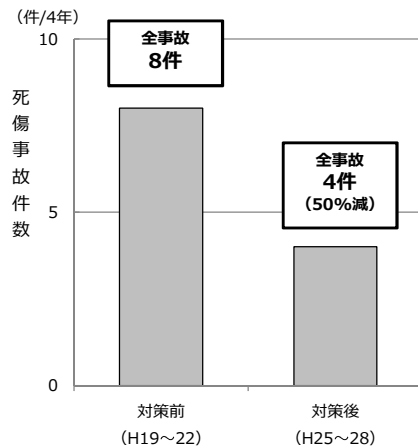
【B群】

- 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（平成16年に1件）。
- 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。
- 歩行者事故対策として、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、対策後に歩行者事故は発生しておらず、全事故件数も減少しているため、対策完了候補箇所とする。

●対策概要



死傷事故発生件数変化



6. 事故ゼロプランの対策完了の判断基準に基づいた対策完了候補箇所の検討

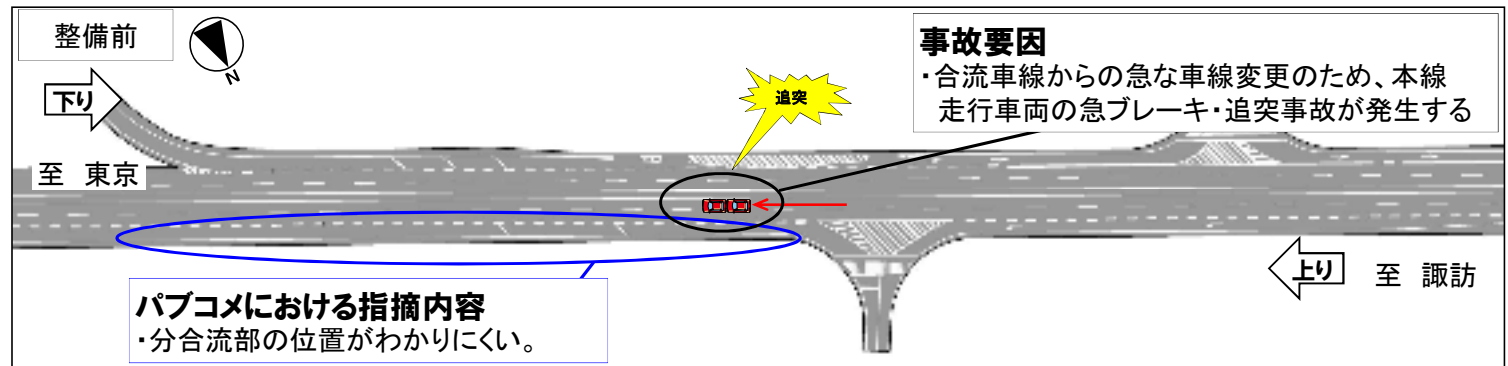
6-5 地域からの要望による選定【B群・C群】の対策箇所(代表事例)

【国道20号 甲府昭和IC入口～徳行立体入口 平成18年度完成】

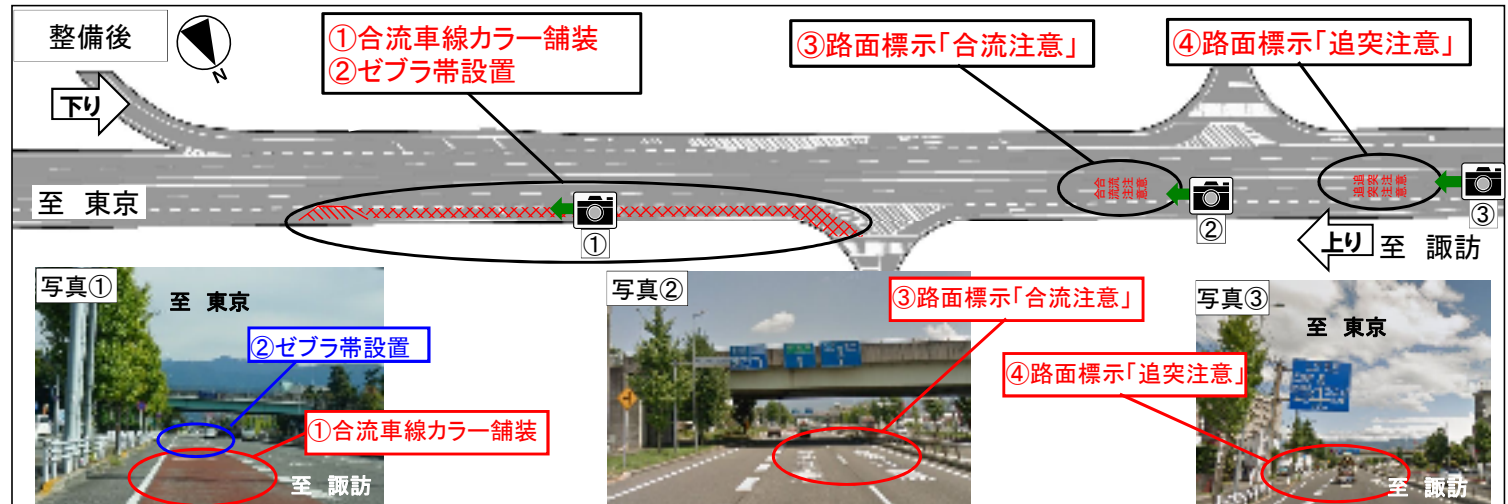
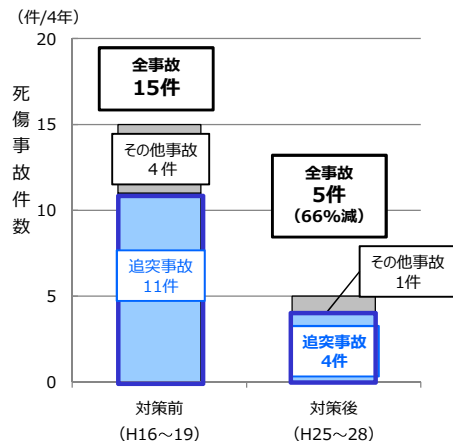
【C群】

- 上り線は合流車線からの急な車線変更のため、本線走行車両の急ブレーキ・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「追突注意」 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、対策完了候補箇所とする。

●対策概要



死傷事故発生件数変化



7. 誤進入対策の取り組み

7-1 国道52号増穂IC入口交差点整備概要

- 国道52号増穂IC入口交差点では、中部横断自動車道増穂ICへの誤進入が多く発生。
- 近接する「富士川大橋西交差点」「道の駅富士川」へ向かう車両と想定。
- 本事業において、①信号機「増穂IC入口」交差点名標識設置、②法定外看板「道の駅直進」(上り線のみ)を実施した。
- 現在、効果検証中。必要に応じて、更なる追加対策も検討する予定。

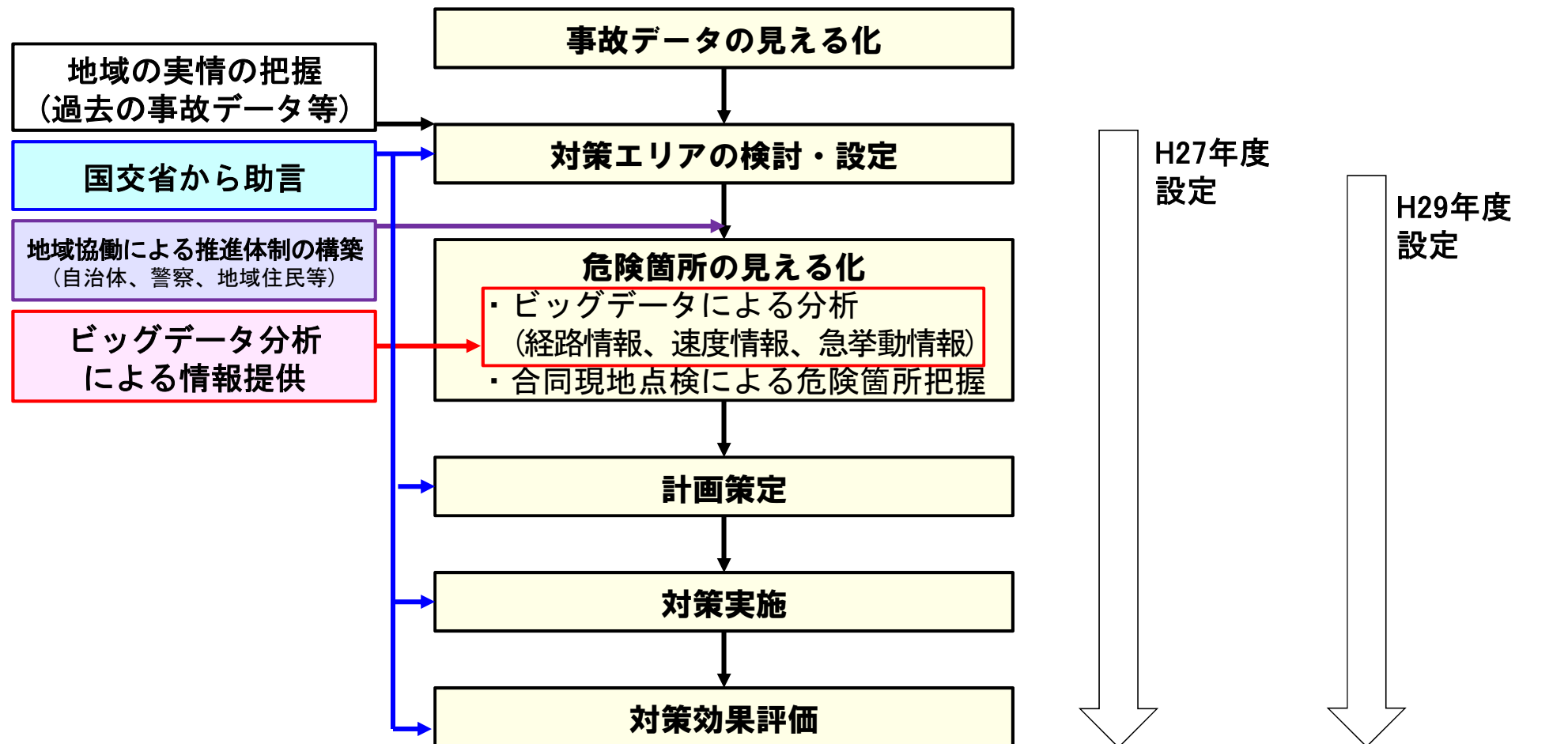


8. 生活道路の対策の取り組み

8-1 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。**平成29年度**に新たに1箇所追加。
- 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。

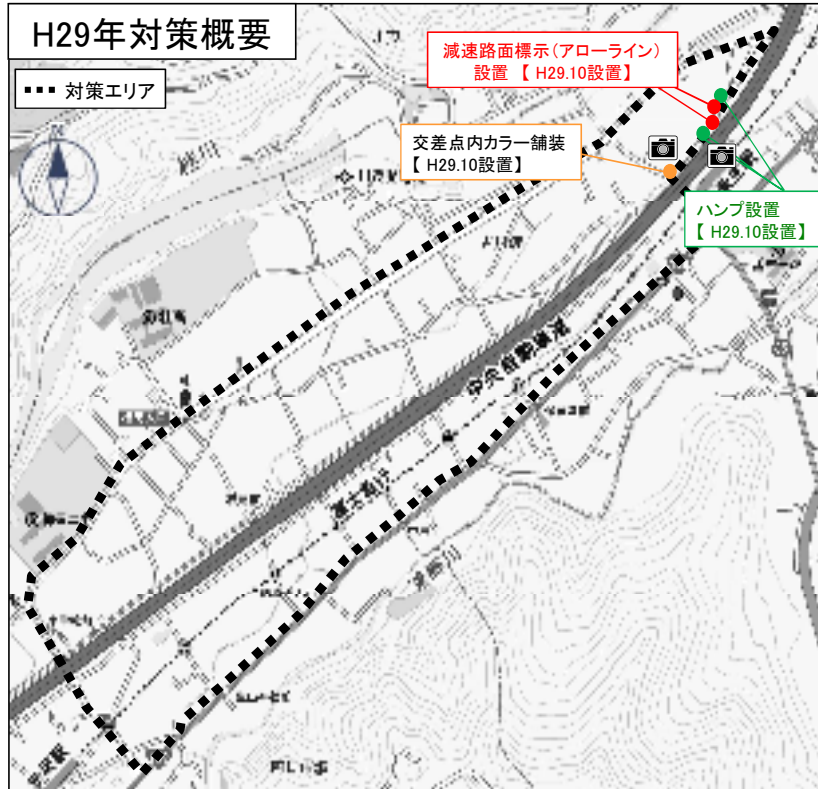
■対策検討の流れ



8. 生活道路の対策の取り組み

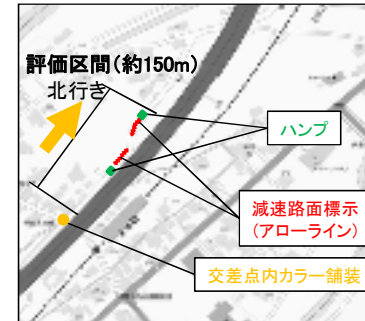
8-2 都留市四日市場 対策実施報告

■対策概要

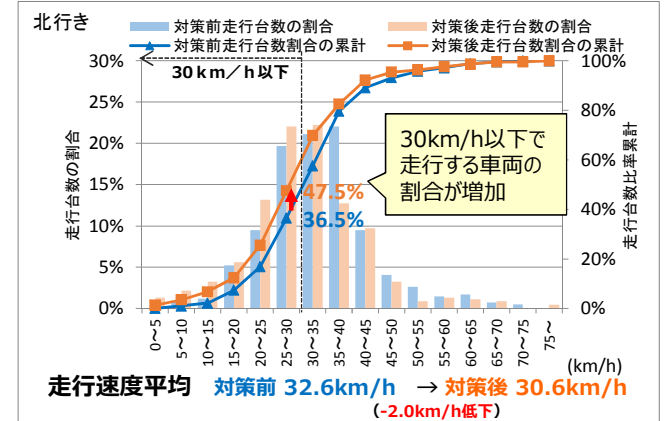


■対策効果

方向別の走行速度の分布割合（ハンプ・減速路面標示設置箇所）

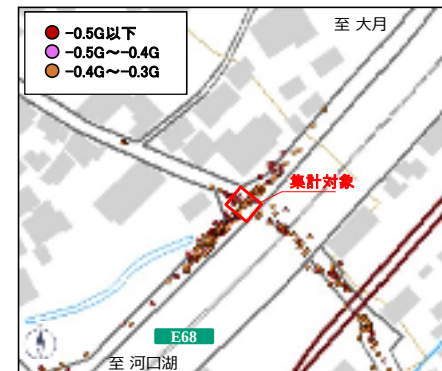


・データ:ETC2.0プローブデータ
 ・期間:対策前 H29.5~9 対策後 H29.11~H30.3
 ・データ数:対策前 422件 対策後 463件



交差点内の急減速発生割合（交差点内カラー舗装箇所）

対策前

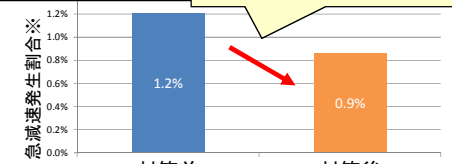


・データ:ETC2.0プローブデータ
 ・期間:対策前 H29.5~9 対策後 H29.11~3
 ・データ数:対策前 2817台 対策後 2661台
 ※交差点付近・交差点内における-0.3G以下の急減速発生件数(交差点を進入する車両台数)

対策後



-0.3G以下の急減速発生割合が1.2%から0.9%に減少



※集計対象範囲内の急減速発生回数を交差点進入台数で除したもの

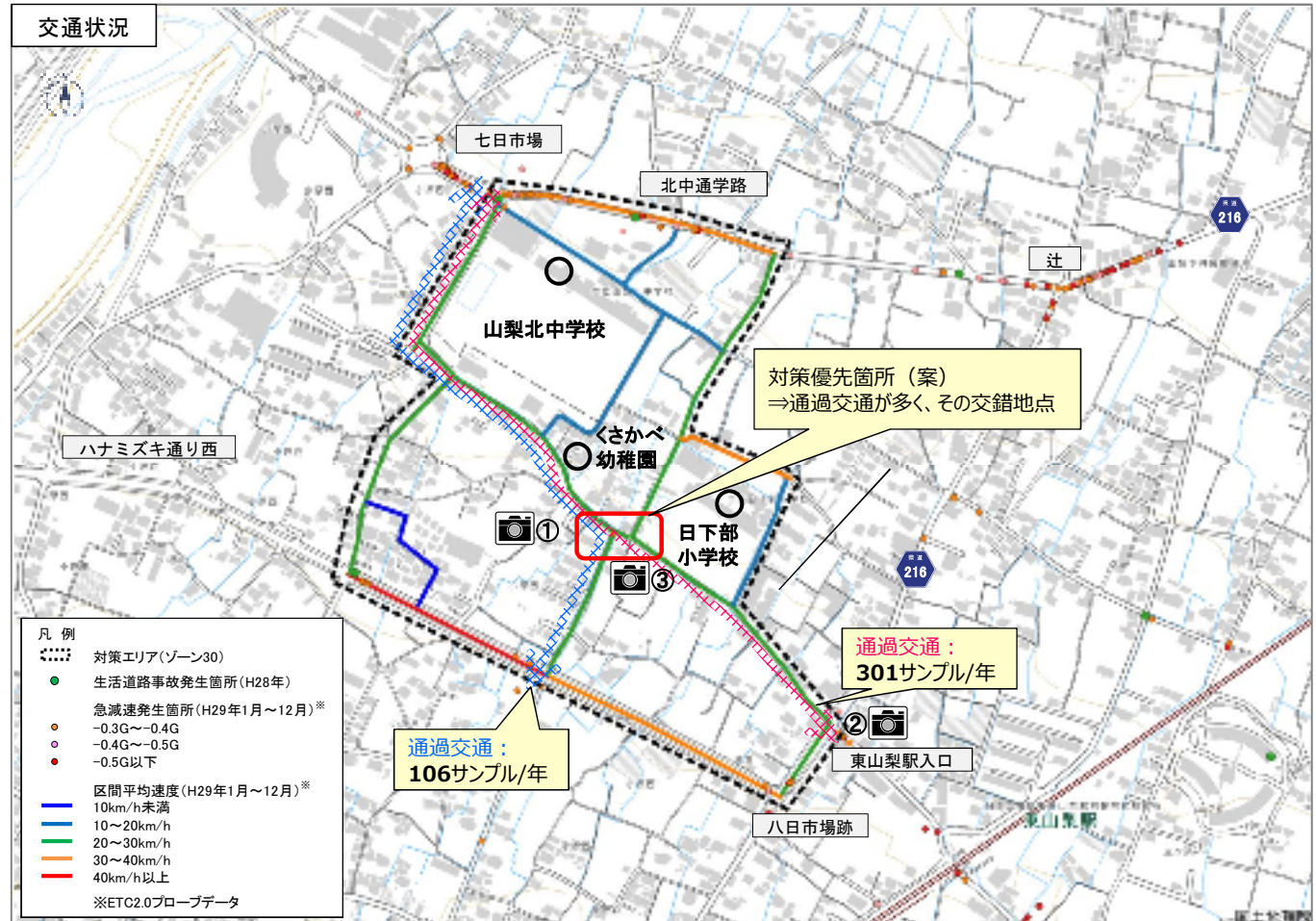
■今後の進め方

- ・都留市四日市場ではH29年10月より対策に着手。
- ・設置箇所の効果評価を確認しつつ、継続して整備をすすめる。



8. 生活道路の対策の取り組み

8-3 新規対策検討箇所(くさかべ)の状況 山梨市日下部地区



■今後の進め方(案)

- ・対策箇所の抽出
事故発生箇所、急減速発生箇所、平均速度、
通過交通量等から抽出
- ・今後の予定
関係部署と今後の対策内容を調整



9. 今後のスケジュール



※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。