

交 通 安 全 対 策

令和2年8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20回委員会の振り返り	4
3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について	6
3-1 委員会における事故ゼロプランの検討経緯	
3-2 現行事故ゼロプランの進め方	
3-3 現行事故ゼロプランの総括（進捗状況）	
3-4 現行事故ゼロプランの総括（成果・課題）	
3-5 第2次事故ゼロプラン	
4. 近年の交通事故課題	21
4-1 山梨県内の事故発生状況	
4-2 高齢者による交通事故	
4-3 未就学児移動経路への交通安全対策	
4-4 潜在的な事故危険区間への取組み	
5. 今後のスケジュール	31

1. 本委員会の論点

1. 本委員会の論点

●前回委員会の指摘事項とその対応 (P.5)

- 前回委員会(第20回(R1.8.2開催))における指摘事項と対応を報告する

●現行事故ゼロプランの総括(P.7～P.12)

- 現行事故ゼロプランに選定された事故危険区間の対策進捗状況と対策事例を報告する
- スタートから約10年経過した事故ゼロプランの取り組み成果と課題について確認いただく

●第2次事故ゼロプランの取り組み方針 (P.13～P.20)

- 次年度以降、第2次事故ゼロプランの取り組みに着手するにあたり、事故危険区間の見直し方針について意見をいただく
- 第20回委員会における審議を踏まえて検討した対策完了判断基準について確認いただく

●近年の交通事故課題 (P.22～P.30)

- 山梨県における近年の交通事故課題である、高齢者による交通事故の状況、未就学児移動経路の安全点検の取り組み、潜在的な事故危険区間への取り組みの3点について報告する

2. 第20回委員会の振り返り

2. 前回委員会の振り返り

2-1 前回委員会の開催概要

第20回委員会

<開催日時>

令和元年8月2日(金) 15時～17時

<場所>

KKR甲府ニュー芙蓉

<主な審議事項（交通安全対策）>

- 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について
- 近年の交通事故課題



第20回委員会の実施状況

■ 主な意見

<事故ゼロプランの進め方>

- ①【ご意見】事故ゼロプランの取組みを開始してから10年経過し、事故発生パターンも変化している。これを踏まえると、新しい取組みを行う必要があると思われる。

⇒今回の委員会にて、新たな事故ゼロプランの取組みについて審議

- ②【ご意見】ワースト順位での相対評価では、効果が発現しても対策完了と判定されないケースが発生する恐れがある。評価手法の工夫が必要である。

⇒今回の委員会にて、評価手法の改善検討結果について審議

- ③【ご質問】評価の際に効果検証を行う「選定指標・基準」は、何に基づいて設定しているのか。

【回答】箇所選定時に設定した、死傷事故率や山梨県特有の交通事故である。

<近年の交通事故課題>

- ④【ご意見】高齢者の事故に対しては、関係機関と連携して取り組むことで、より対策効果が高まるのではないかと。

⇒今回の委員会にて、高齢者事故の分析結果と取組み方針を報告

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-1 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する一方、**これらを考慮した事故ゼロプランの見直しは未実施。**

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

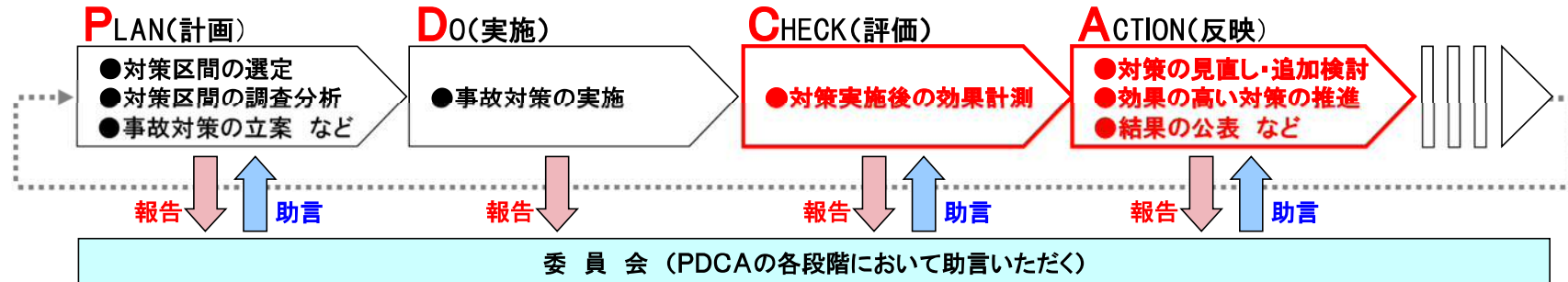
平成22年度	新たな箇所選定の実施方針の検討	第7回委員会(H22.9.30)
	パブリックコメントの実施	(H22.10.10~10.31)
	事故危険区間の選定(168区間)	第8回委員会(H22.12.2)
平成23年度	事故危険区間の対策実施状況の報告	第9回委員会(H23.12.21)
	事故危険区間の見直し方法及び新規追加箇所(3区間)の確認	
平成24年度	新たな事故危険区間(追加箇所)の選定方法の確認	第10回委員会(H24.6.29)
	パブリックコメント実施方法の確認	(H24.7.上旬~11.中旬)
	関係機関ヒアリングの実施 ※通学路点検含む	
	パブリックコメントの実施	(H24.11.5~11.25)
平成25年度	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)
	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26~28年度	事故危険区間の追加箇所の確認	第14回委員会(H26.8.25)
	(14回委員会:4区間、15回委員会:7区間、16回委員会:42区間)	第15回委員会(H27.9.30)
	事故危険区間の事業進捗状況の報告	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)	第17回委員会(H29.7.27)
	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	
平成30年度	H30事故危険区間の追加箇所の確認(3区間)	第18回委員会(H30.7.26)
	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	
	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)

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-2 現行事故ゼロプランの進め方

- 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推進。
- 昨年度時点で事故危険区間として県内の幹線道路を対象に640区間指定し、事故対策を実施。

■事故ゼロプランのPDCAサイクル



■県内の事故危険区間

	国管理	県管理
合計※1	196区間	444区間
A群	107区間	208区間
B群※2	78区間	207区間
C群※3	11区間	29区間

※1) H28年に国管理から県管理に移管した区間(13区間)は県区間で整理

※2) A群と重複するを含まない

※3) A群・B群と重複する区間 を含まない

■事故危険区間の抽出の考え方



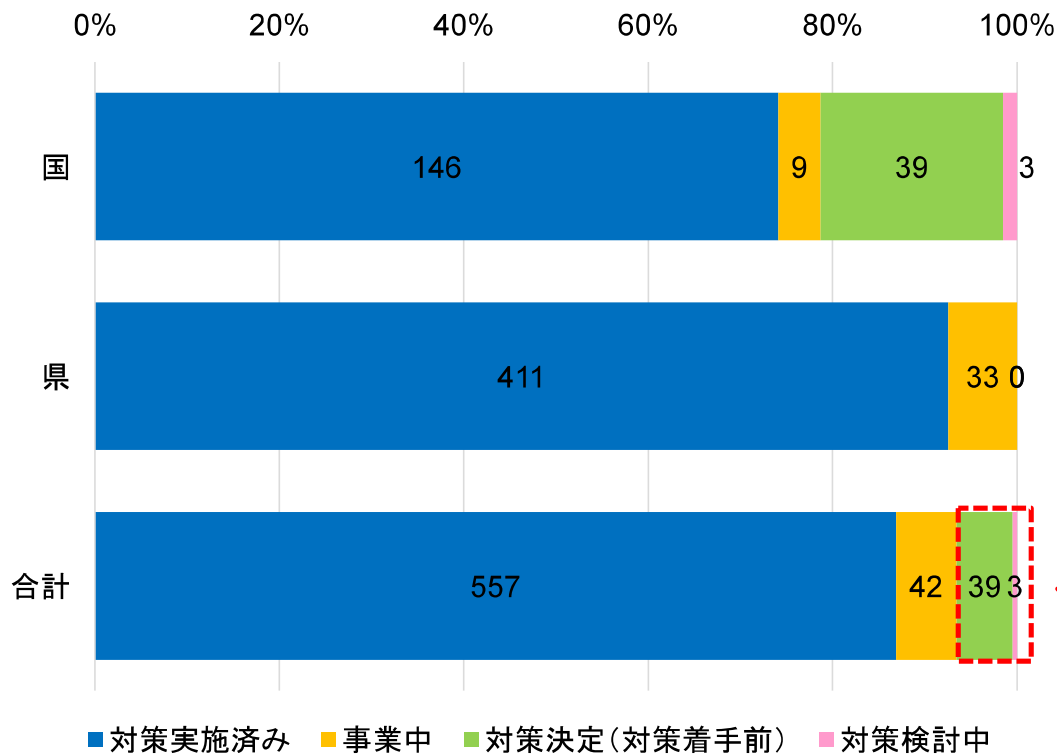
※幹線道路(国及び県が管理する道路)を対象として抽出 -8-

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-3 現行事故ゼロプランの総括(進捗状況)

- 県内の事故危険区間(640区間)のうち、**9割弱に当たる557区間**(国管理:146区間、県管理:411区間)にて**対策実施済**。
- 現在、42区間(国管理:9区間、県管理:33区間)にて事業中。残りの42区間(すべて国管理区間)では事業に向け準備中。

■県内の事故危険区間における対策進捗状況



＜対策未実施箇所の選定基準の内訳＞

	A群	B群	C群	計
対策検討中	0	2	1	3
対策決定 (対策着手前)	28 [※]	10	2 [※]	39

※重複を含む

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

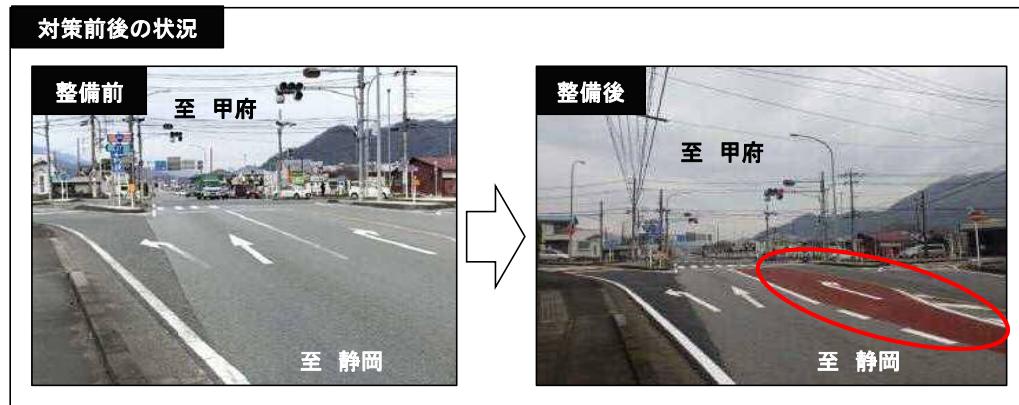
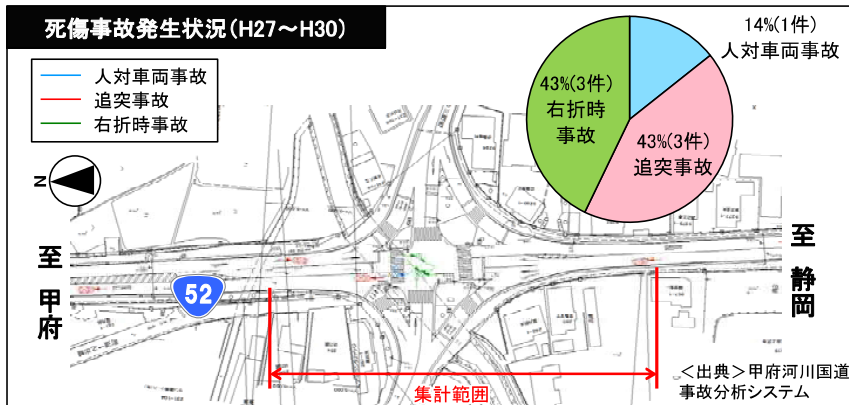
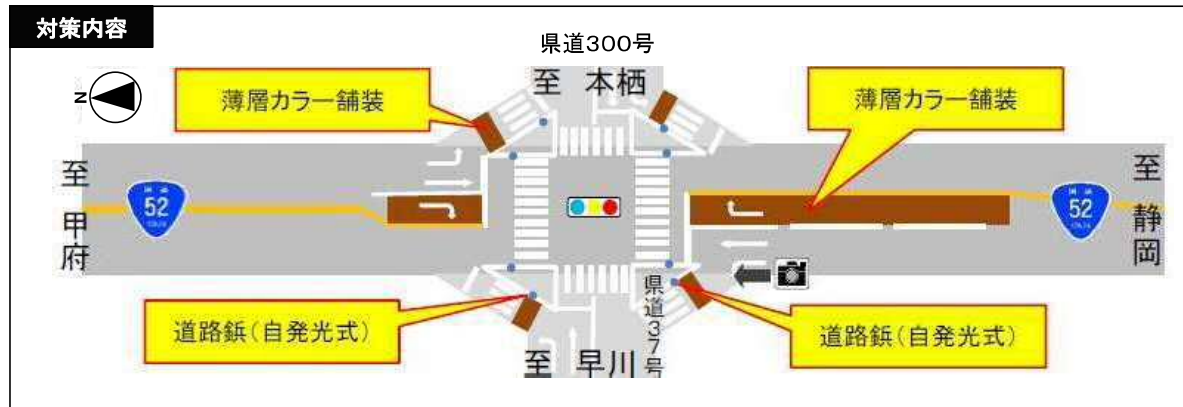
3-3 現行事故ゼロプランの総括(進捗状況) 「対策事例①(甲府河川国道事務所管理箇所)」

【国道52号 上沢交差点 令和元年度完成】

〔事業主体:国〕

- 本区間は、右折車線が緩やかにカーブする交差点のため、交差点内の衝突事故が多発するほか、左折導流路を横断する歩行者への安全対策が実施されていない。(※令和元年度事故多発地点に位置づけ 平成27～30年に7件(人対車両事故1件、追突事故3件、右折時事故3件発生))
- 本事業において、①交差点内の薄層カラー舗装、道路鋲(自発光式)の設置を実施した。
- 交差点流入部区間の改良により、車両の走行速度に対しての注意喚起を行い、交差点内の事故低減が期待される。

●対策概要



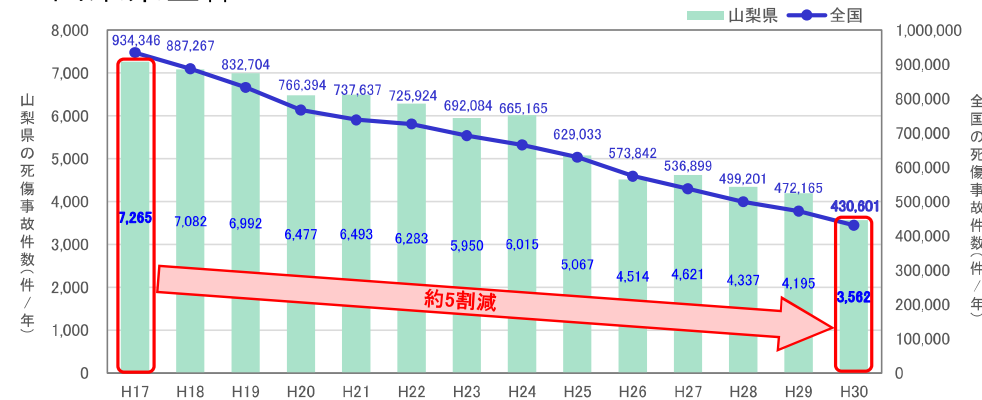
3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-4 現行事故ゼロプランの総括(成果・課題)

- 山梨県事故危険区間(対策実施済区間)では、取組み着手時から死傷事故件数が**約6割削減**。山梨県全体の事故削減傾向(約5割)よりも大きな削減量であり、事故ゼロプランの取組み効果が発現。
- 一方で、事故危険区間以外でも、死傷事故率が高い区間が存在しており、**事故危険区間の見直しが必要**。

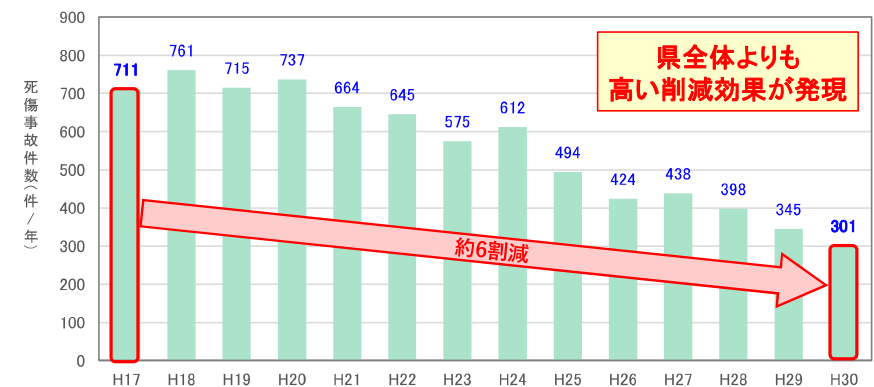
■山梨県における死傷事故件数の推移

<山梨県全体>



<出典>警察庁(H17-H30)

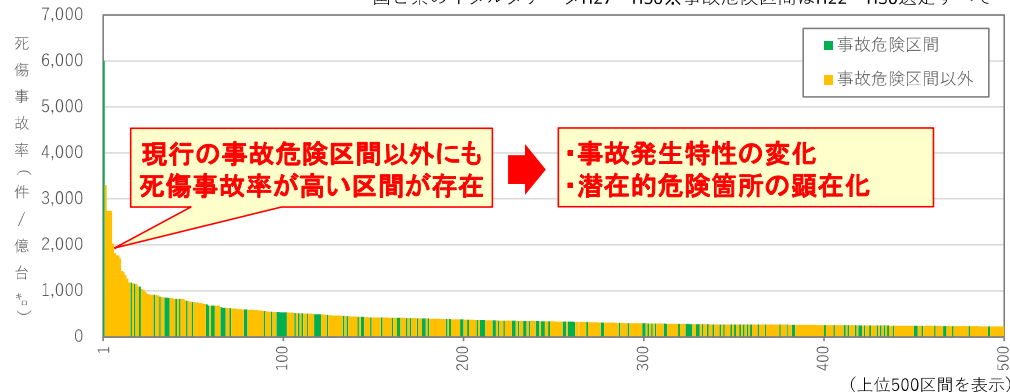
<事故危険区間(対策実施済区間)>



<出典>交通事故分析センター(ITARDA)データ(H17-H30)

■山梨県内の死傷事故率曲線

国と県のイタルダデータH27~H30※事故危険区間はH22~H30選定すべて



<出典>交通事故分析センター(ITARDA)データ(H27-H30)

新たな区間を選定し、
「第2次事故ゼロプラン」に
着手する必要あり

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

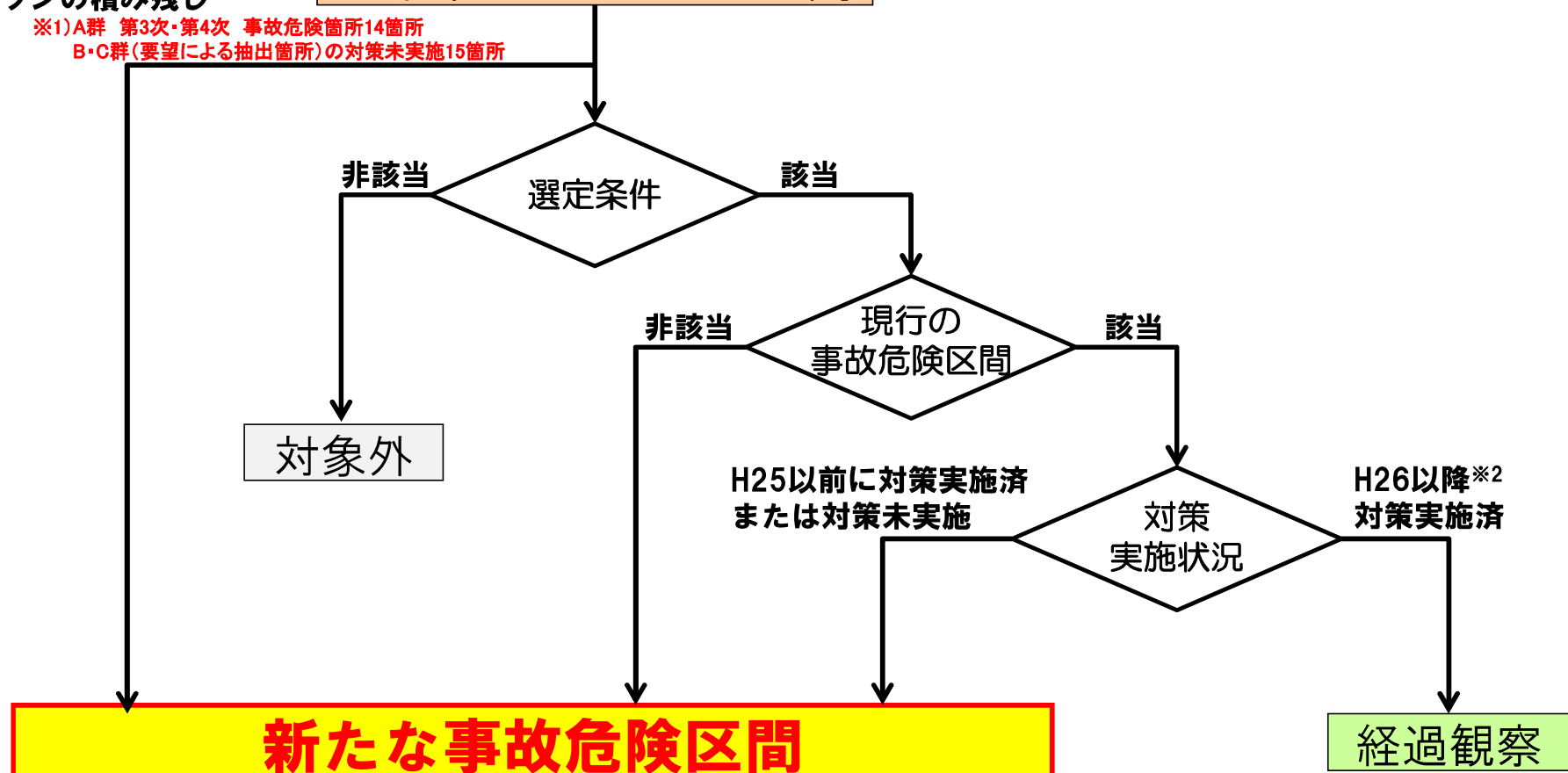
3-5 第2次事故ゼロプラン (1) 新たな事故危険区間の抽出

- 山梨県内の全イタルダ区間を対象に、**選定条件（次項参照）**に該当する箇所を**新たな事故危険区間**として抽出。
- ただし、現行の事故危険区間に指定されている箇所が抽出された場合は、対策実施状況を勘案。
- また、現在の事故危険区間の中でも、A群事故危険箇所14箇所、B・C群（要望による抽出箇所）の対策未実施の15箇所については、現在の事故ゼロプランの積み残しとして、引き続き、新たな事故危険区間に継続。

現在の事故ゼロ
プランの積み残し※1

※1) A群 第3次・第4次 事故危険箇所14箇所
B・C群(要望による抽出箇所)の対策未実施15箇所

山梨県内全イタルダ区間



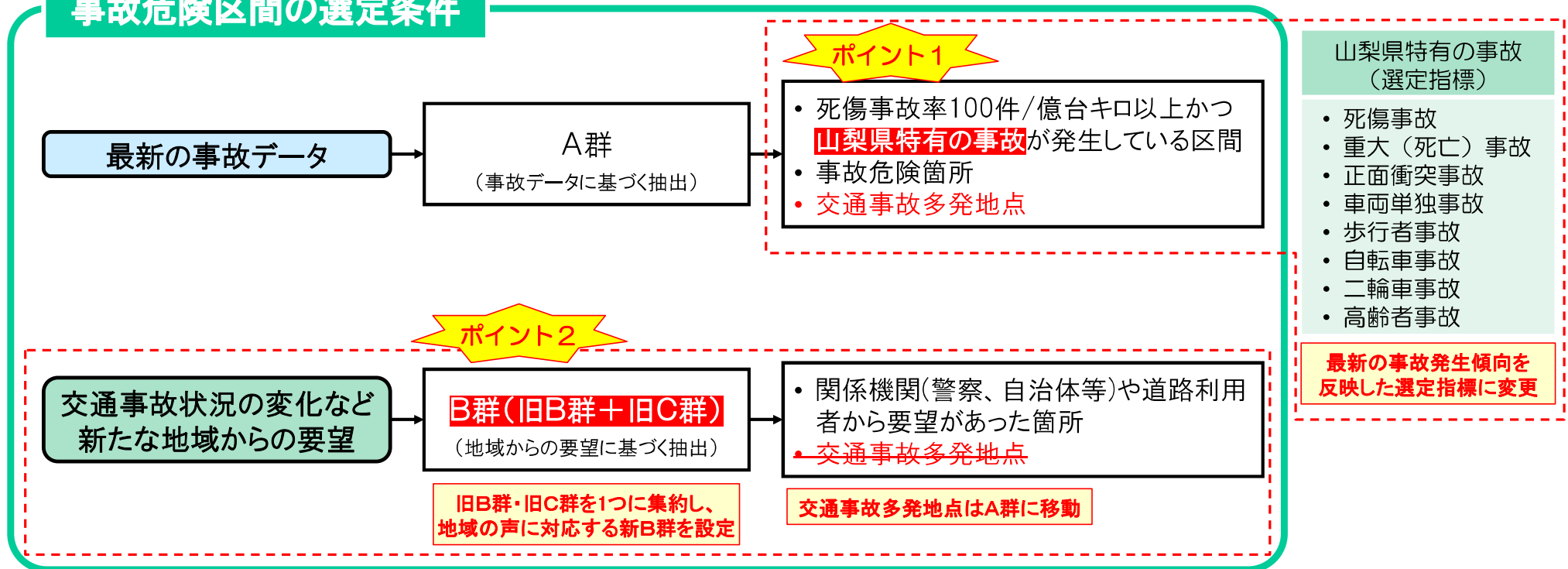
※2) 対策効果を把握するための、対策実施後4年分の事故データが存在しないため

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-5 第2次事故ゼロプラン (1) 新たな事故危険区間の抽出

- ポイント1：A群の山梨県特有の事故については、最新の事故発生傾向を反映した選定指標に変更。
- ポイント2：ともに地域からの要望に関する群であった旧B群と旧C群を1つに集約。

第2次事故ゼロプラン 事故危険区間の選定条件



3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-5 第2次事故ゼロプラン (1) 新たな事故危険区間の抽出

- A群の新たな抽出要件は、「①近年の事故発生特性」や「②最新の社会情勢」を踏まえて8項目設定。
- 抽出基準は、相対的な指標である「ワースト順位」ではなく、「事故件数」を採用。

①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

②最新の社会情勢

- 『第10次交通安全計画』では、死傷事故件数・死者数の削減目標を設定
また、高齢者事故と二輪車事故を重視
- 山梨県は2020東京オリンピックの自転車ロードレース会場に指定されるなど、
自転車への取組みを重点実施

■ A群の新抽出要件

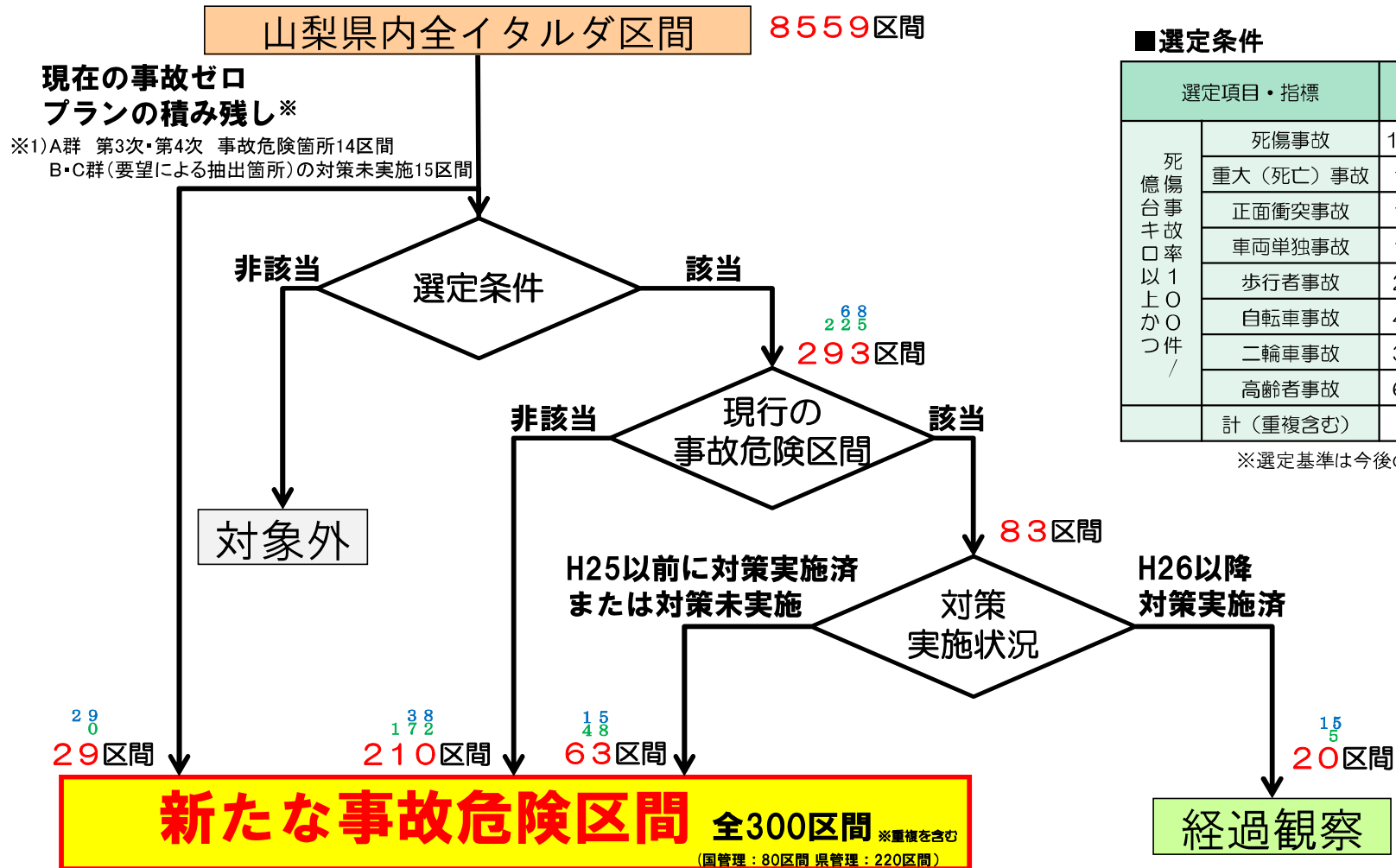
現行事故危険区間の抽出項目	①近年の事故発生特性	②最新の社会情勢	判定	新たな事故危険区間の選定項目・指標	選定基準(案)※
死傷事故	死傷事故	死傷事故		→ 死傷事故件数	16件/4年以上
重大(死亡)事故	重大(死亡)事故	重大(死亡)事故		→ 重大(死亡)事故件数	1件/4年以上
山地における正面衝突事故	正面衝突事故		山地に限定すると、箇所別の件数が微小になるため、指標変更	→ 正面衝突事故件数	1件/4年以上
	車両単独事故		死亡事故につながりやすいため、追加	→ 車両単独事故件数	1件/4年以上
歩行者事故	歩行者事故			→ 歩行者事故件数	2件/4年以上
自転車事故		自転車事故		→ 自転車事故件数	4件/4年以上
	二輪車事故	二輪車事故	死亡事故につながりやすいため、追加	→ 二輪車事故件数	3件/4年以上
大型車事故			事故データからの把握が困難なため、除外		
交通弱者事故			高齢者と重複するため、除外		
高齢者事故	高齢者事故	高齢者事故		→ 高齢者事故件数	6件/4年以上
市街地(DID)における出会い頭事故			近年の課題に現れないため、除外		
休日事故			近年の課題に現れないため、除外		

※ H27-H30(4年)を対象に、死傷事故率100件/億台キロ以上の事故件数を高い順に並べた時の上位20位相当の事故件数。なお、今後の抽出作業を踏まえて変更となる場合あり。

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-5 第2次事故ゼロプラン (1) 新たな事故危険区間の抽出

- 山梨県内の全イタルダ区間を対象に、**事故危険区間を抽出**。
- A群基準で選定される新たな事故危険区間は、国管理は53区間、県管理は220区間、合計273区間。
- 現在の事故ゼロプランの積み残しによる事故危険区間は、国管理は29区間、県管理は該当なし、合計29区間。

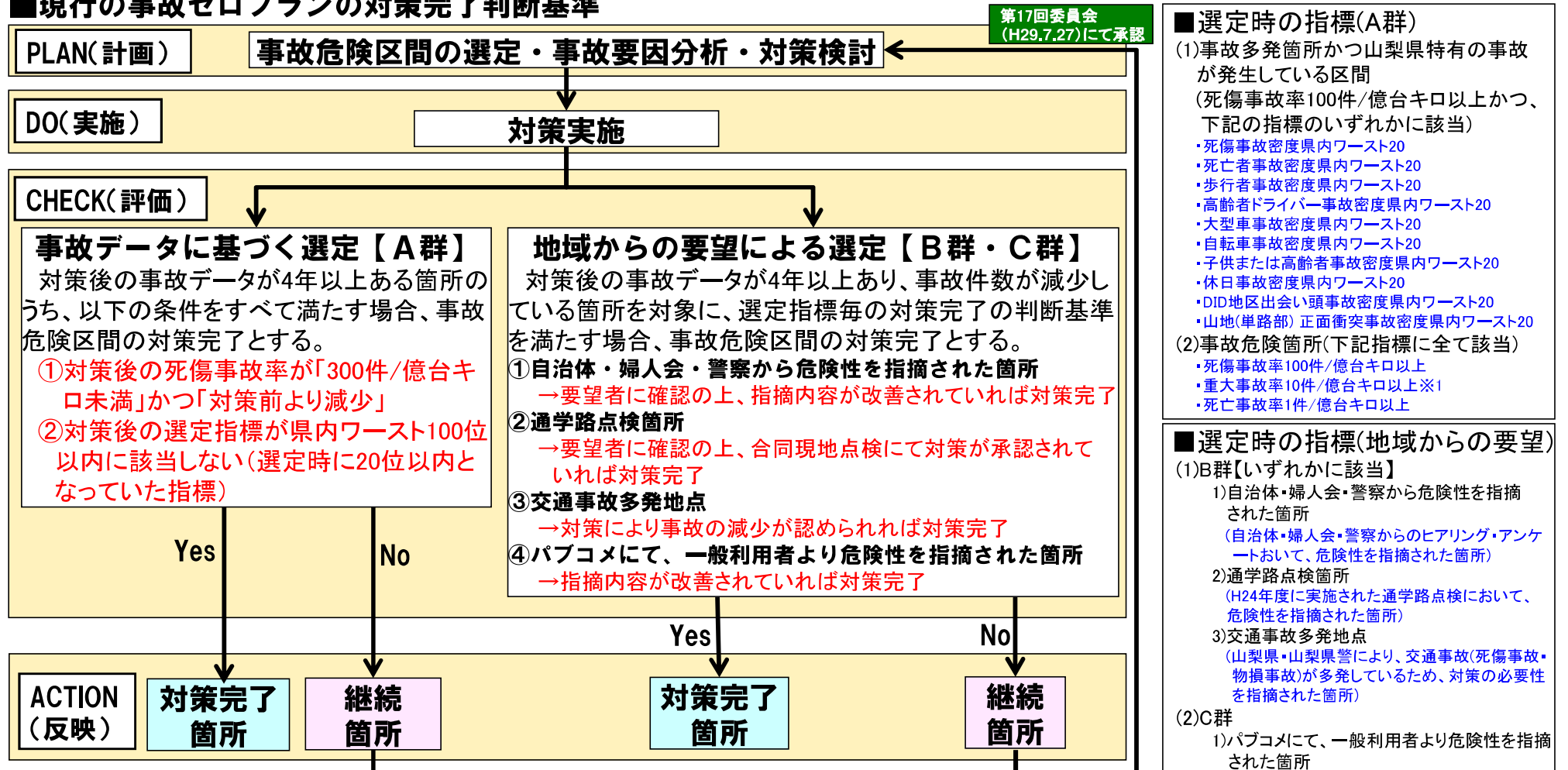


3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-5 第2次事故ゼロプラン (2) 対策完了判断基準の見直し

- 事故データに基づく選定箇所【A群】：対策後の事故データが4年以上ある区間を対象に、**事故件数（事故率、事故密度）による増減効果を評価**、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】：**事故件数が減少**している区間を対象に、**要望者の確認**により、対策完了の可否を判定。

■ 現行の事故ゼロプランの対策完了判断基準

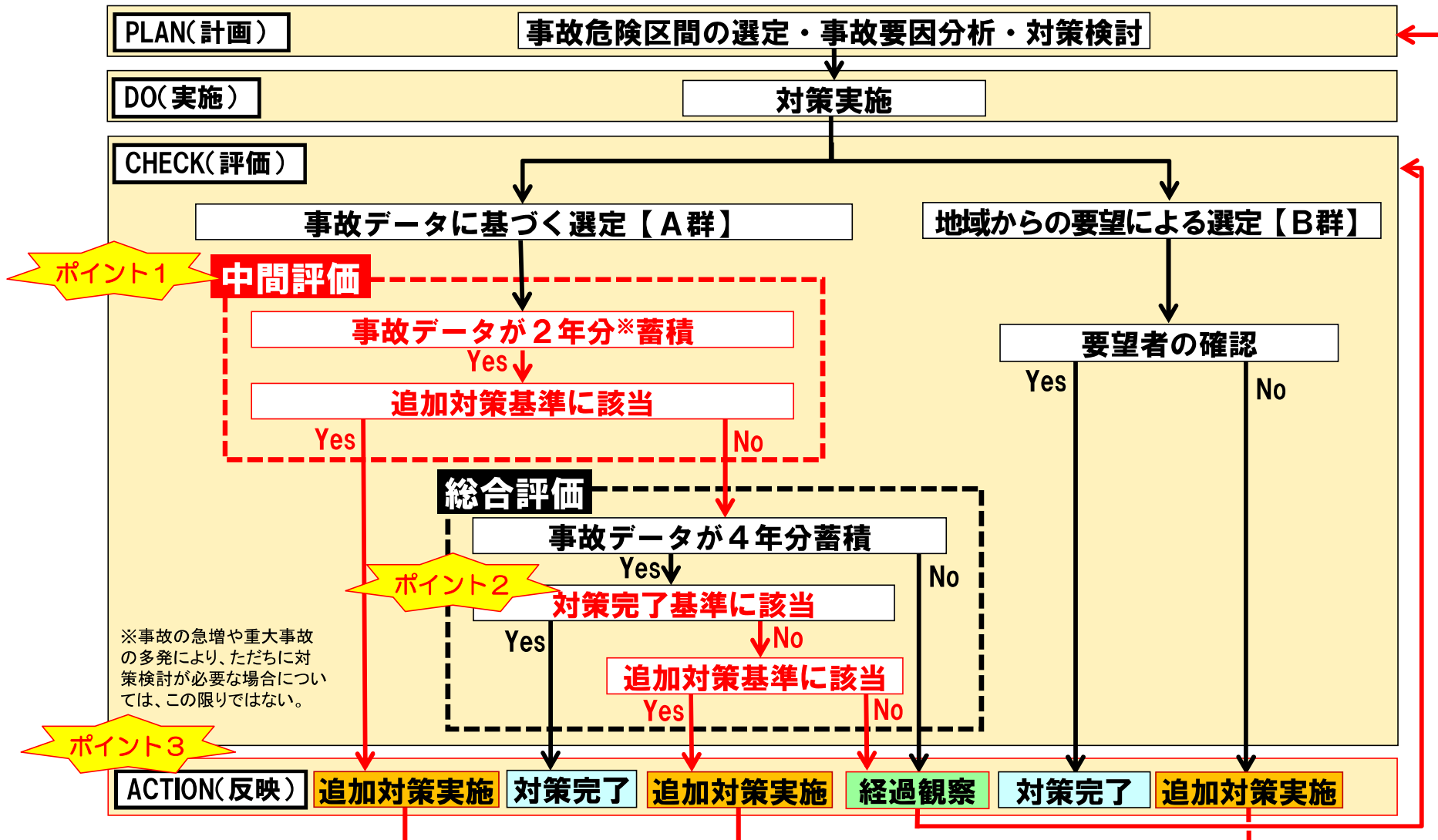


※1)軽傷事故を除いた死亡事故と重傷事故

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-5 第2次事故ゼロプラン (2) 対策完了判断基準の見直し

- ポイント1：A群では、対策後の事故データが2年分蓄積できた時点で実施する「**中間評価**」を導入。
- ポイント2：A群の総合評価時の判断に用いる指標・基準を見直し、「**死傷事故件数の増減**」や「**選定指標・基準への該当状況**」を採用。
- ポイント3：判断結果を「**対策完了・追加対策検討・経過観察**」の3段階に分類。



3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

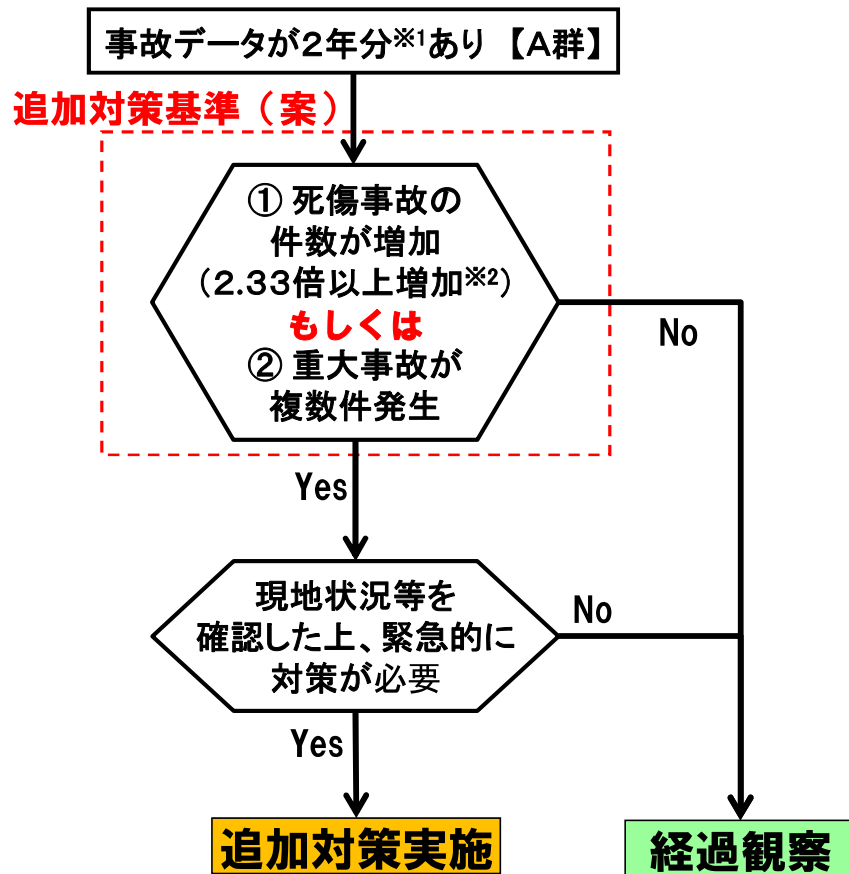
3-5 第2次事故ゼロプラン (2) 対策完了判断基準の見直し

- A群では、対策実施後において、**追加対策の要否を早い段階で確認**するため、「**中間評価**」を導入。
- 中間評価は、事故データが2年分のある箇所について、追加対策検討が必要となる基準を設定し評価。

<追加対策検討が必要となるの基準：効果が発現していない観点から評価>

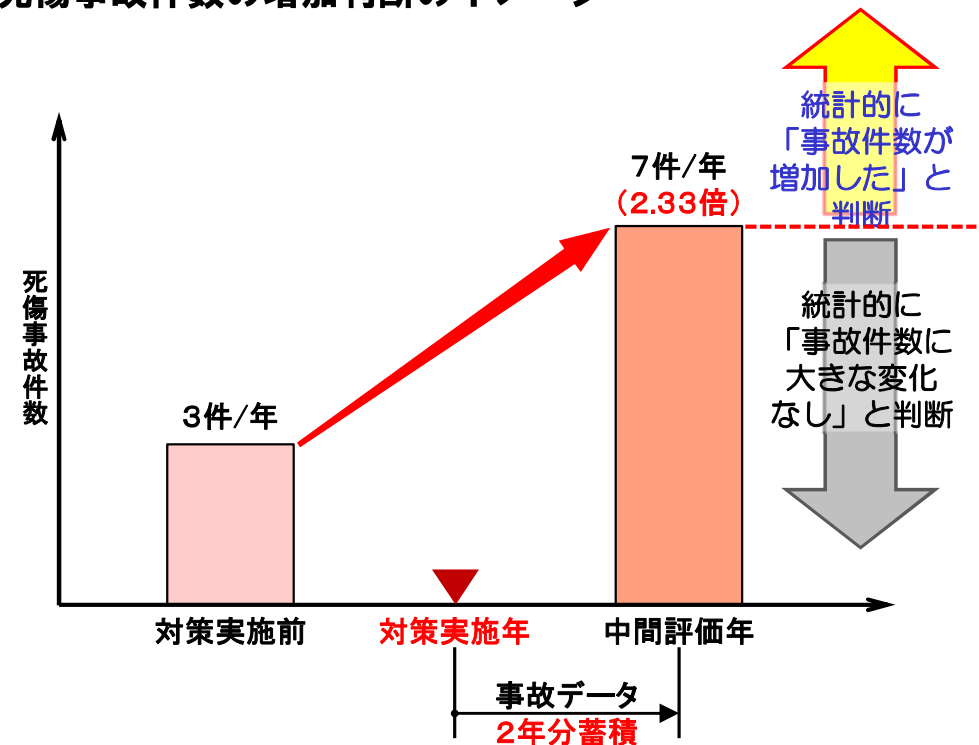
- ア) 死傷事故件数が増加している場合(2.33倍以上の増加※2)
- イ) 重大事故(死亡・重傷事故等)が複数件発生している場合

■中間評価手法(案)



※1) 事故の急増や重大事故の多発により、ただちに対策検討が必要な場合については、この限りではない。

■死傷事故件数の増加判断のイメージ



※2) 中間評価における死傷事故件数基準の考え方

- ・中間評価に使用する事故データは2年分であり、偶発性が高い。
- ・交通事故がポアソン分布に従って発生するものとする、山梨県の事故ゼロプラン区間における平均事故件数(3件/年)において、統計的に事故が増加する(=減少していない)と判定される件数は7件/年以上。
- ・これより、2.33倍(⇒3件から7件)以上事故件数が増加した場合は、「事故が増加した」と判断。

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

3-5 第2次事故ゼロプラン (2) 対策完了判断基準の見直し

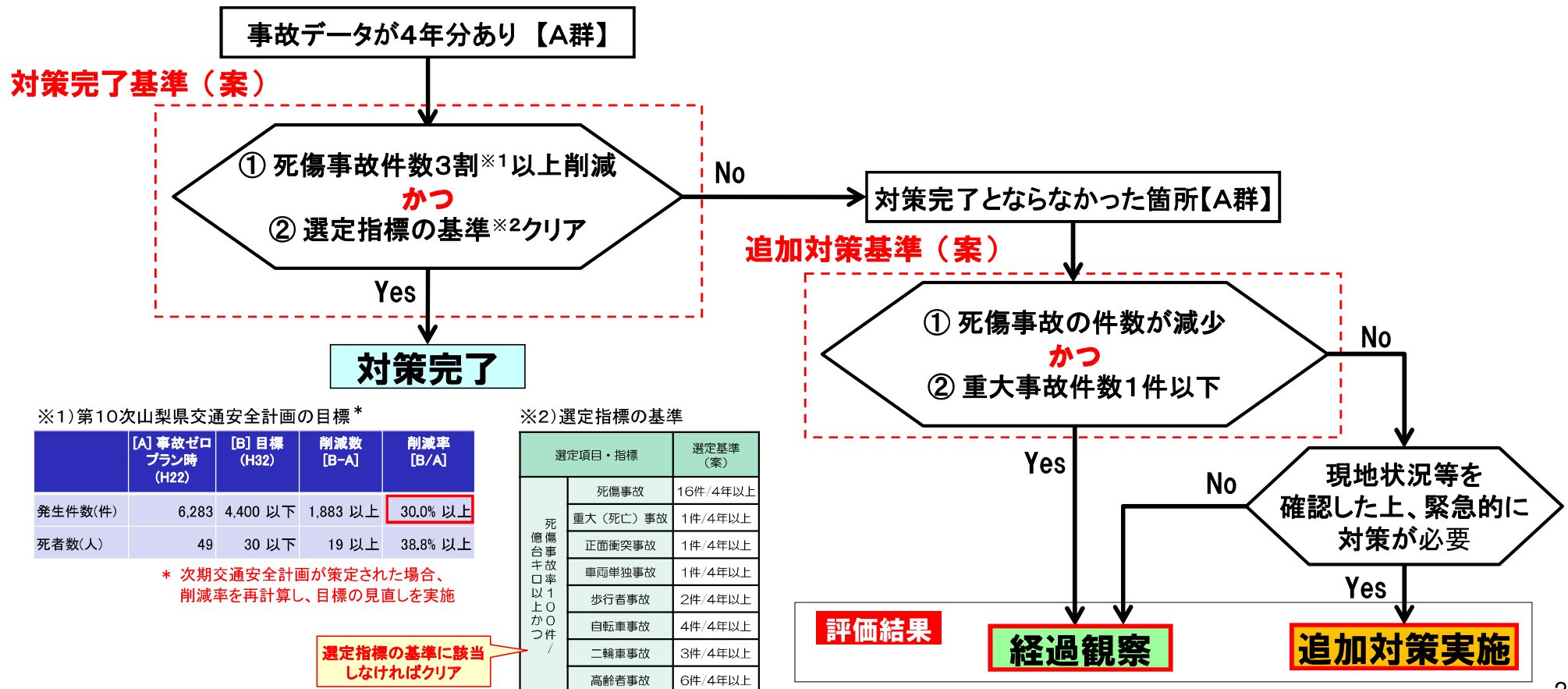
- A群の総合評価では、上位計画の目標である「事故件数」で評価できるよう、評価指標を「死傷事故率」から「**死傷事故件数**」に変更。
- また、同時に、対策の必要性の判断基準である「**選定指標の基準**」をクリアしているかどうかを確認。
- 対策完了とならなかった箇所は、対応内容を明確化するため、追加対策検討の要否を評価し、「**追加対策検討**」と「**経過観察**」とに区分。

< **追加対策検討が必要となるの基準**：効果が発現していない観点から評価>

ア) 死傷事故件数が減少していない場合

イ) 重大事故(死亡・重傷事故等)が複数件発生している場合

■総合評価手法(案)



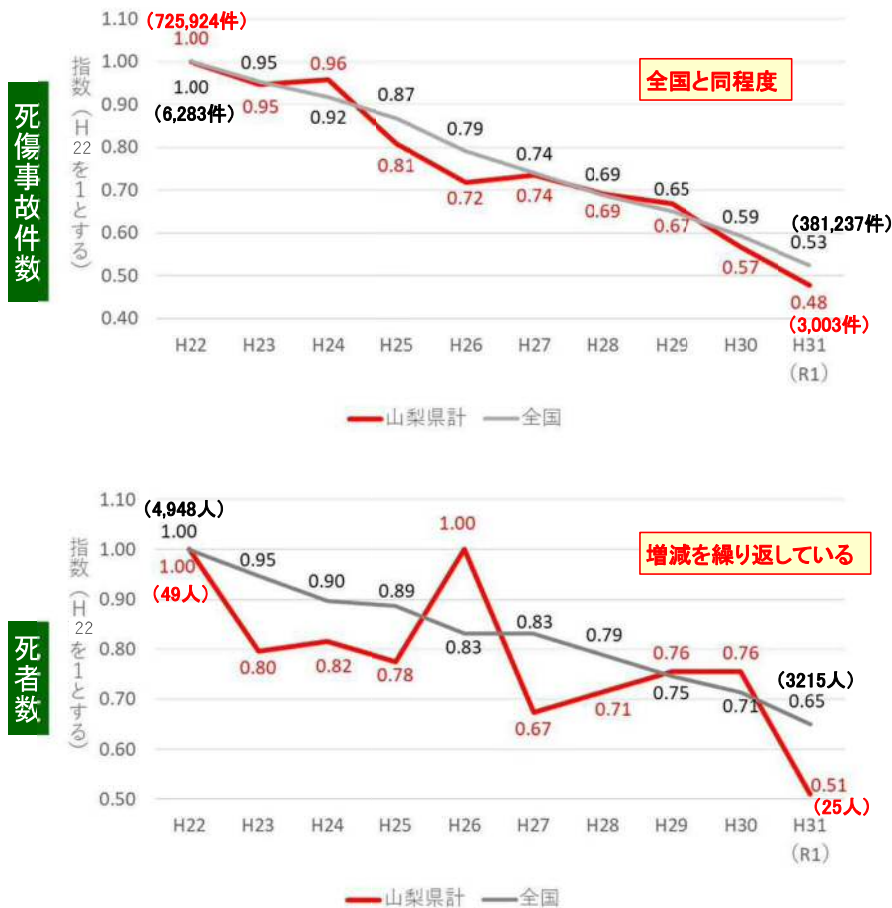
4. 近年の交通事故課題

4. 近年の交通事故課題

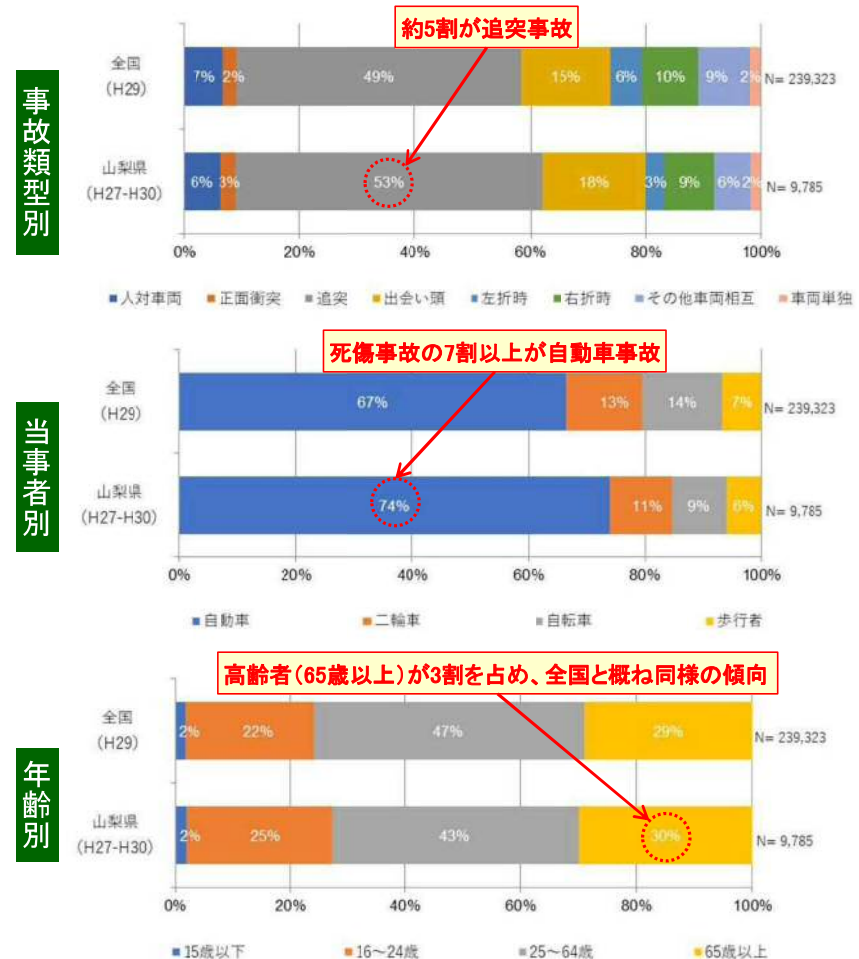
4-1 山梨県内の事故発生状況

- 山梨県全体の近年の死傷事故件数の推移は、全国と同様減少傾向にあり、**10年間で約5割(H22比)**まで減少。
- 山梨県全体の近年の死者数の推移は、全国より減少率高く、**10年間で約5割(H22)**まで減少しているが、増減を繰り返している。
- 事故ゼロプランの対象である幹線道路における事故は、**自動車事故の割合が全国の幹線道路より高く、7割以上**を占有している。

■死傷事故件数・死者数の推移



■幹線道路における事故発生特性

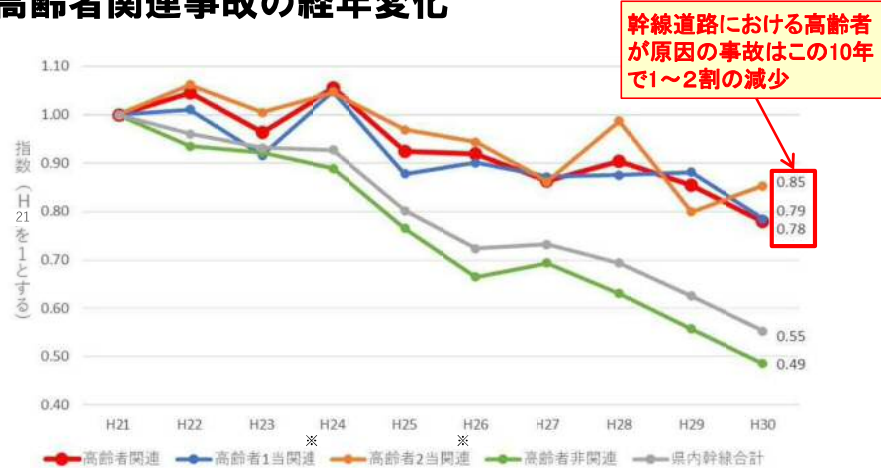


4. 近年の交通事故課題

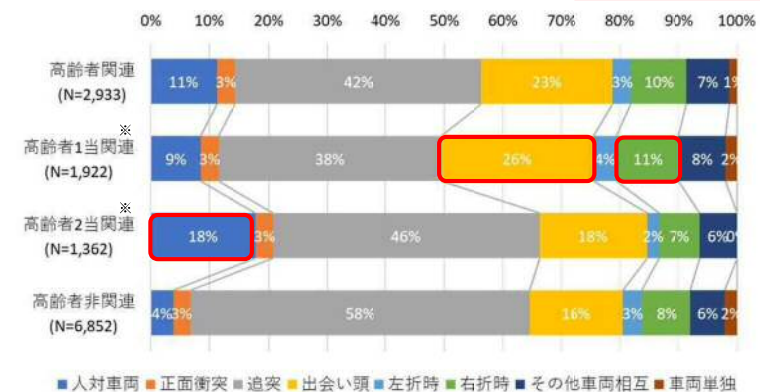
4-2 高齢者による交通事故

- 県内の幹線道路において、高齢者が原因や被害者となる事故は、県内幹線事故と比較し**減少率が小さく、10年間で1～2割減(H21比)**。
- 高齢者が被害者となる事故は**重大事故につながりやすい**。
- 高齢ドライバーが原因となる場合は**出会い頭や右折時の事故の割合が高く**、高齢者が被害者となる場合は、**歩行時の事故の割合が高い**。

■ 高齢者関連事故の経年変化

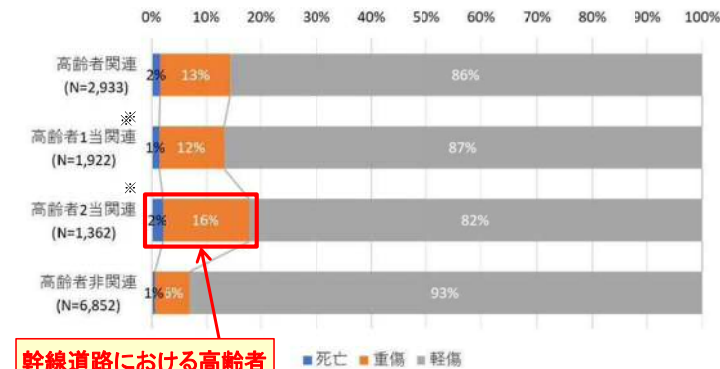


■ 高齢者関連事故の事故類型



＜出典＞交通事故総合分析センター(ITARDA)データ(H27-30)
 (山梨県内の幹線道路における事故を対象)
 ※第1当事者、第2当事者のこと。当事者の過失の順位を表す。
 (1当:加害者、2当:被害者)

■ 高齢者関連事故の事故重量度^{※1}



＜出典＞交通事故総合分析センター(ITARDA)データ(H27-30)
 (山梨県内の幹線道路における事故を対象)
 ※第1当事者、第2当事者のこと。当事者の過失の順位を表す。
 (1当:加害者、2当:被害者)

⇒ 高齢ドライバーは出会い頭事故や右折時事故の割合が高い
 ⇒ 高齢歩行者が被害者となる事故(人対車両事故)の割合が高い

⇒ 特徴的な傾向が見られた以下の2形態に着目

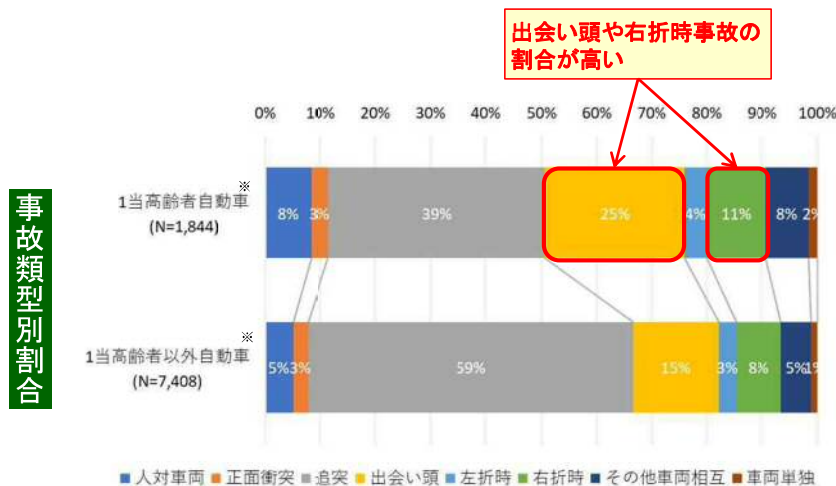
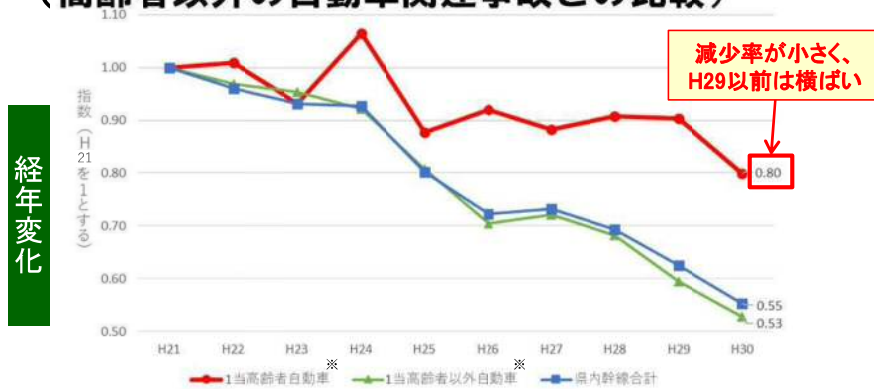
- ① 高齢ドライバーによる事故
- ② 高齢歩行者が被害に遭う事故

4. 近年の交通事故課題

4-2 高齢者による交通事故（事故の特徴）

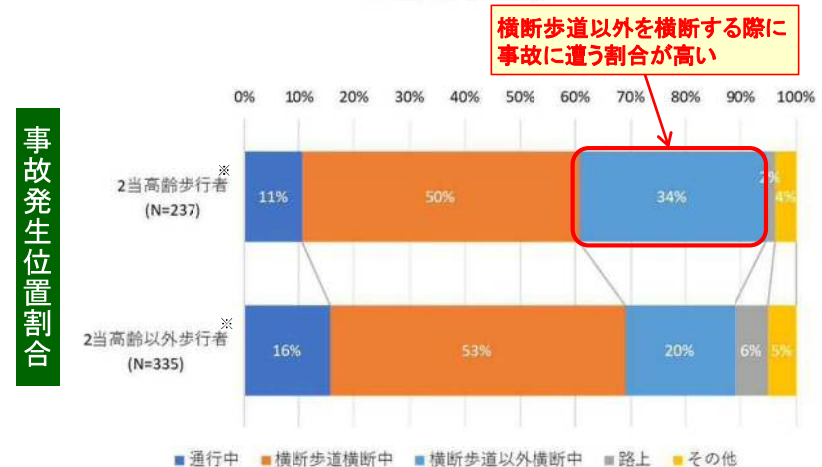
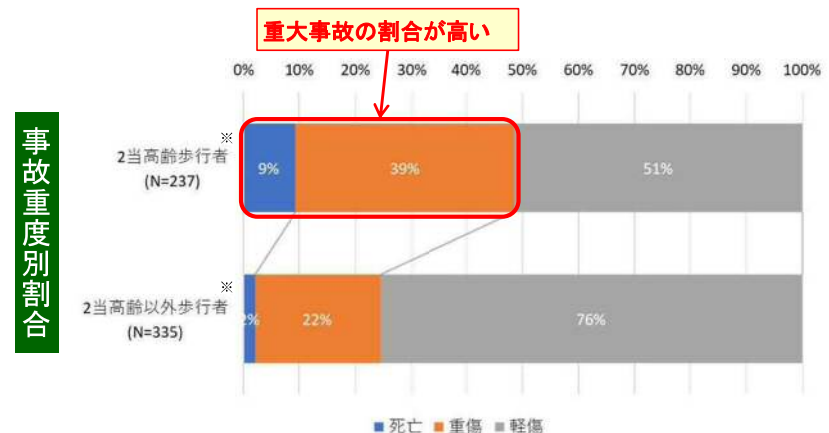
- 高齢ドライバーによる事故は、高齢者以外の事故と比べ、**減少率が小さく、出会い頭事故や右折時事故の割合が高い。**
- 高齢歩行者による事故は、高齢者以外の歩行者事故と比べ、**重大事故となりやすく、横断歩道以外を横断する際に事故に遭う割合が高い。**

■高齢ドライバー事故の特徴 （高齢者以外の自動車関連事故との比較）



＜出典＞交通事故総合分析センター(ITARDA)データ(H27-30)（山梨県内の幹線道路における事故を対象）
 ※第1当事者、第2当事者のこと。当事者の過失の順位を表す。(1当:加害者、2当:被害者)

■高齢歩行者事故の特徴 （高齢者以外の歩行者事故との比較）



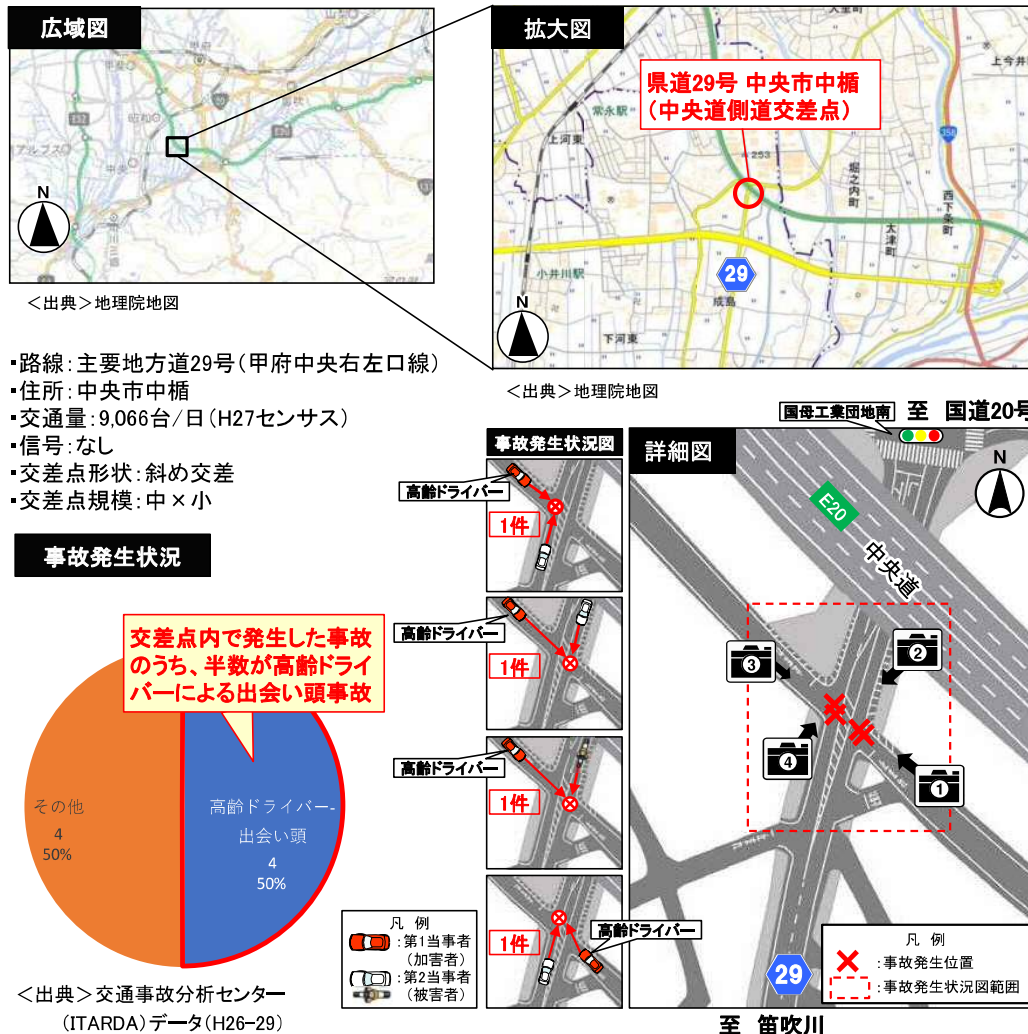
＜出典＞交通事故総合分析センター(ITARDA)データ(H27-30)（山梨県内の幹線道路における事故を対象）
 ※第1当事者、第2当事者のこと。当事者の過失の順位を表す。(1当:加害者、2当:被害者)

4. 近年の交通事故課題

4-2 高齢者による交通事故（高齢ドライバー事故が多発する箇所の特徴）

- 高齢ドライバーの事故が多発する箇所は、**視認性が低く、交差点形状が複雑、注視すべき点が多い箇所**で発生。
- 車両の動きがしっかりと確認できないまま、交差点に流入してしまうことで事故につながっていると想定。

■県内で高齢ドライバーの事故が多発する箇所



- ・高速道路の高架により本線を走行してくる車両が見えにくい
- ・交差点形状が複雑で、注視すべき点が多い



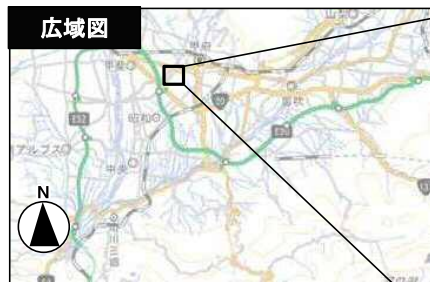
車両の動きがしっかりと確認できないまま、交差点に流入してしまうことで事故につながっていると想定される。

4. 近年の交通事故課題

4-2 高齢者による交通事故（高齢歩行者事故が多発する箇所の特徴）

- 県内で高齢歩行者の事故が多発する箇所は、**信号間距離が長く、沿道に店舗が多数立地している箇所**で発生。
- 車両の合間を縫って、信号のない位置で横断することが事故につながっていると想定。

■県内で高齢歩行者の事故が多発する箇所



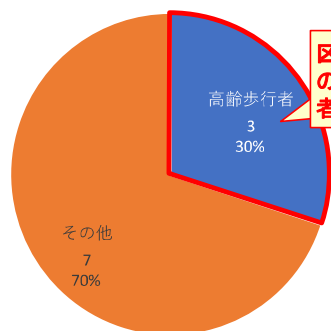
<出典> 国土地理院地図



<出典> 国土地理院地図

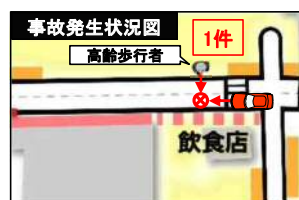
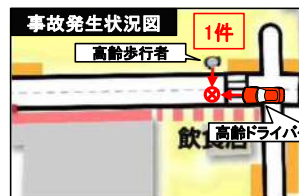
- ・路線: 主要地方道5号(甲府南アルプス線)
- ・住所: 甲府市富竹
- ・交通量: 10,952台/日(H27センサス)
- ・信号: 端部のみ(信号間約450m)
- ・歩道: なし(一部片側あり)
- ・車線数: 2車線

事故発生状況

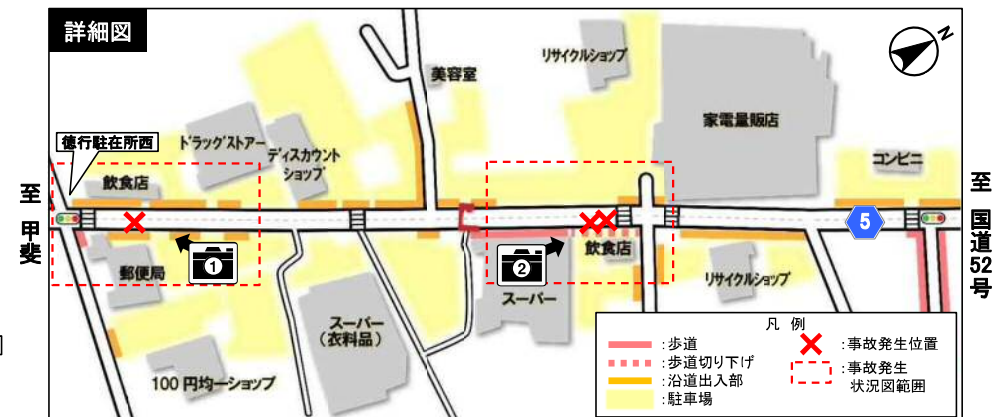


<出典> 交通事故分析センター
(ITARDA) データ(H26-29)

区間で発生した事故のうち、3割が高齢歩行者が事故に遭遇



凡 例
 : 第1当事者(加害者)
 : 第2当事者(被害者)



・信号間距離が長く、沿道に店舗が多数立地

車両の合間を縫って、信号のない位置で横断することが事故につながっていると想定される

4. 近年の交通事故課題

4-2 高齢者による交通事故（対策方針）

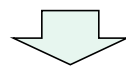
- 高齢者事故は道路要因だけでなく、加齢による運動能力等の変化など、様々な要因により発生する事故であり、社会的にも問題視されていることから、各種分析が進み、様々な知見が蓄積されている。
- そこで、委員会に出席されている関係団体等（警察、JAF、交通安全協会、交通安全母の会等）と共同し、山梨県としての高齢者対策を検討する枠組みを設置することを提案。

高齢ドライバーに対する対策（案）

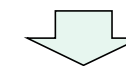
ハード対策	対策検討関係関係者	道路管理者	警察
 右折導流表示の設置※1	 ランドルストリップスの設置※2		
ソフト対策	対策検討関係関係者	その他関係団体	警察
 運転免許の自主返納の促進※3	 ドライバーへの注意喚起の実施※4		

高齢歩行者に対する対策（案）

ハード対策	対策検討関係関係者	道路管理者	警察
 二段階横断施設の設置※5	 青延長用押ボタン付き信号機※6	 ゾーン30の整備※3	
ソフト対策	対策検討関係関係者	その他関係団体	警察
 交通安全学習の実施※3	 安全歩行のための啓発活動の実施※7		



関係団体が協力し、道路環境の更なる改善を図る



※1:交通安全対策の取組 国土交通省 ※2:ランドルストリップス 独立行政法人 土木研究所 寒地土木研究所 ※3:高齢者に係る交通事故防止に向けた取組 交通安全白書 ※4:わかる身につく交通教本 (財)全日本交通安全協会 ※5:通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例 国土交通省道路局 ※6:信号機のバリアフリー化について 警視庁 ※7:交通安全対策 内閣府

4. 近年の交通事故課題

4-3 未就学児移動経路への交通安全対策「対策事例①（甲府河川国道事務所管理箇所）」

- 国道本線から分岐した側道は、未就学児散歩コースになっているが、歩道が設置されていないため危険。
- 国道から流出する方向は一方通行だが、GOLF5出入口東側区間が対面通行可能。

■アソビスイッチ石和保育園 散歩コース安全対策

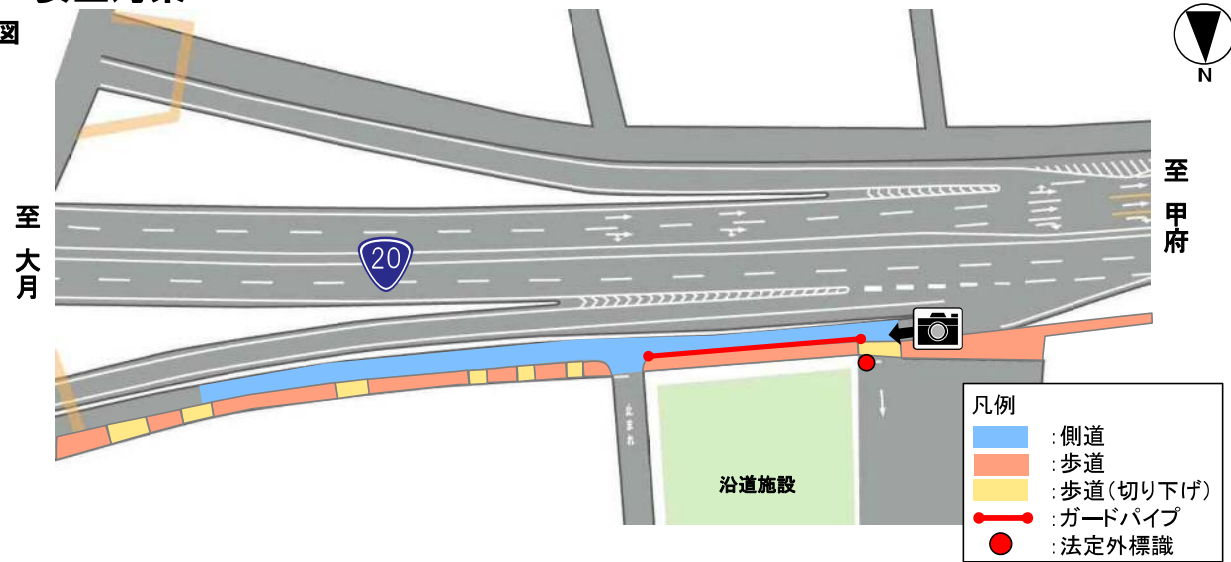
○対策実施箇所



○対策内容

対策方針	対策内容
歩行者の安全確保	歩道の設置 ガードパイプ設置
車両に対する注意喚起	法定外標識「歩行者注意」

○対策図



○対策前



○対策後



4. 近年の交通事故課題

4-3 未就学児移動経路への交通安全対策「対策事例②（山梨県管理箇所）」

- 当該交差点は、未就学児散歩コースになっているが、隅切り部の車両と歩行者との空間が分離されていないため危険。
- 車止め（ボラード）を設置することにより、車両が歩道部へ進入するのを抑止。

■富士桜学院 散歩コース安全対策

○対策実施箇所



至 中央

<出典>地理院地図

○対策内容

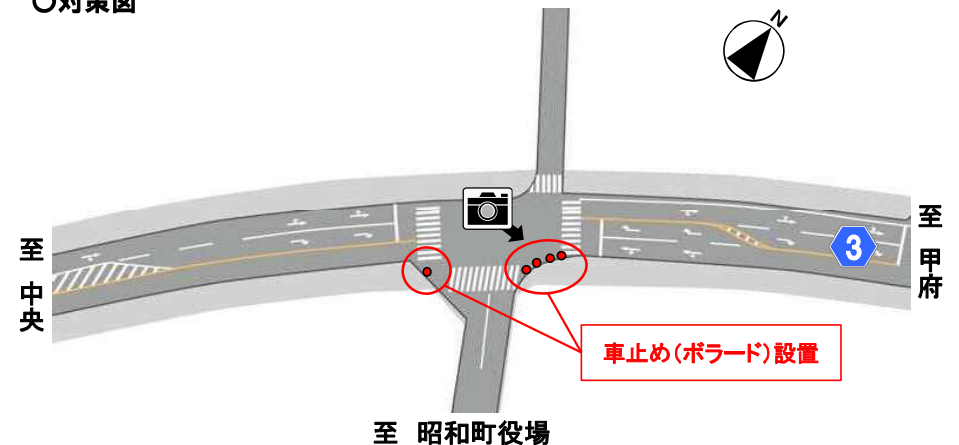
対策方針	対策内容
車両の歩行空間への進入抑止	車止め（ボラード）設置

○未就学児緊急点検状況



写真は青柳五丁目交差点（富士川町）の様子

○対策図



○対策前



○対策後

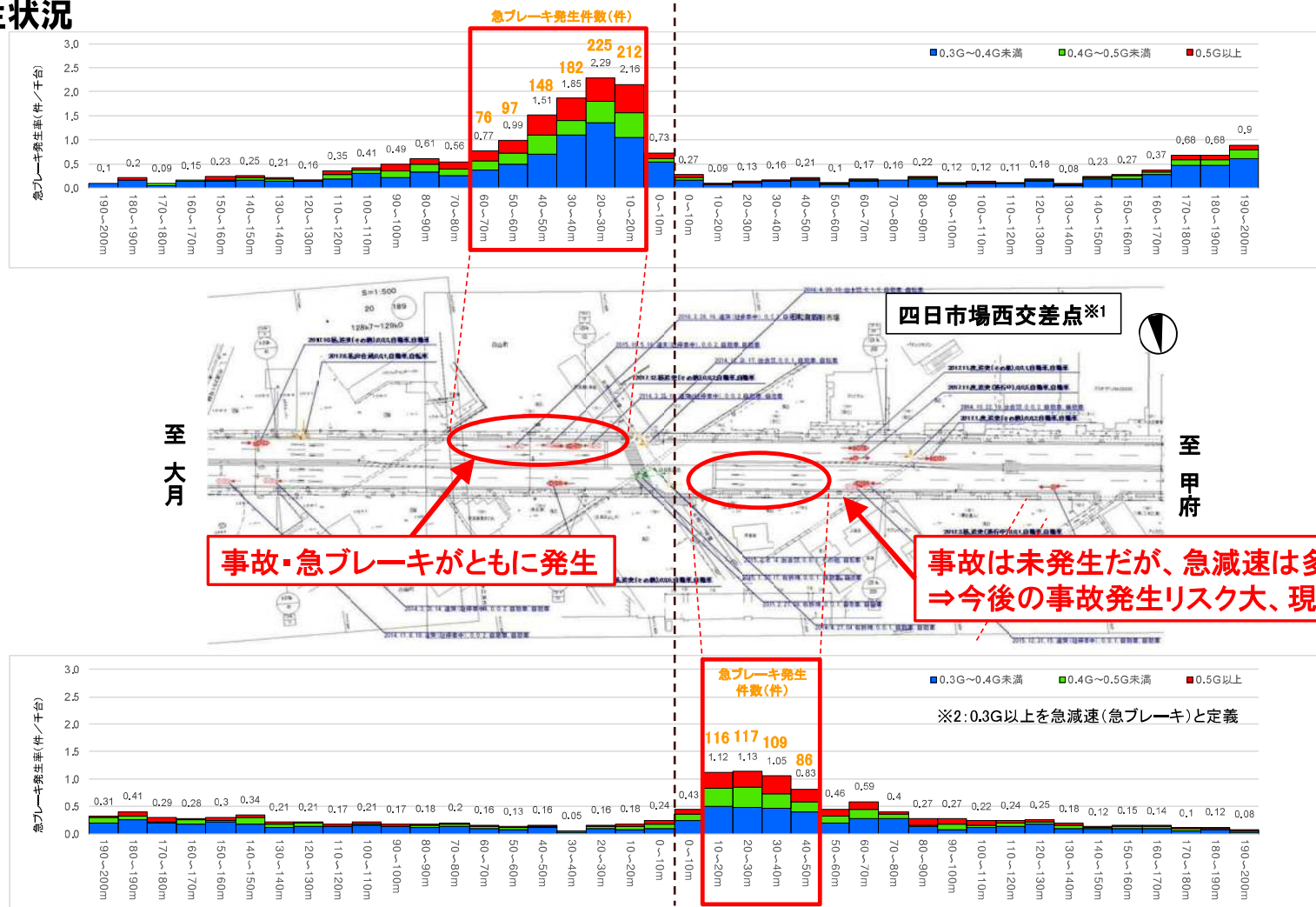


4. 近年の交通事故課題

4-4 潜在的な事故危険区間への取組み

- 現行の事故ゼロプランは、主に事故が発生した箇所に対して対策を実施しているため、未然に事故を防ぐ予防的対策がされていない。
- ETC2.0より急減速が多発している箇所を特定し、**事故データからは現れない潜在的な事故危険区間への取組み**を行うことを検討。

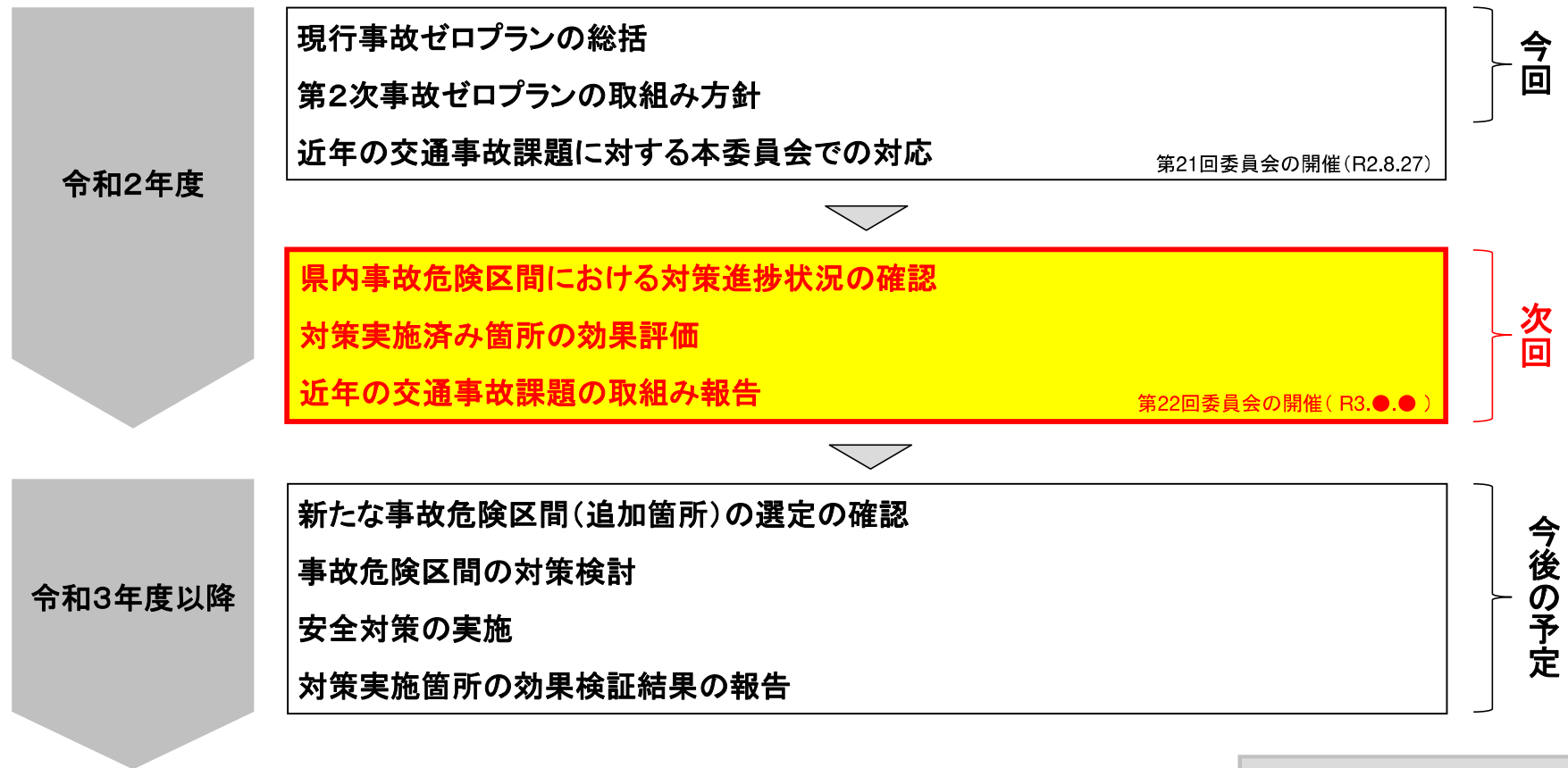
急減速発生状況



※1: H30.3～H30.12 区間内走行ETC2.0プローブ車両 下り: 98,251台/10ヵ月 (321台/日) 上り: 103,968台/10ヵ月 (340台/日) ※2: 歩行者の命を守る緊急戦略 平成28年6月 道路局

5. 今後のスケジュール

5. 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ます

来年度以降、新たな事故危険区間を対象に
対策検討及び、対策実施済み箇所の効果評価を順次実施予定。