

長野県における 交通事故対策について

令和元年 7 月 3 0 日

目次（案）

1.	これまでの検討経緯	P.2
1-1	これまでの検討経緯	
1-2	委員会の進め方について	
2.	長野県内の最新の交通事故状況	P.5
2-1	長野県の交通事故状況	
2-2	長野県の幹線道路における事故特性	
2-3	長野県の生活道路における事故特性	
3.	長野県内の幹線道路交通事故対策	P.9
3-1	平成22年度事故ゼロプラン	
①	概要	
②	対策の進捗状況	
③	評価方法	
④	評価結果	
3-2	事故ゼロプランの見直し	
①	見直しに至る経緯	
②	新たな事故危険区間の抽出指標の考え方	
③	ハラハラ箇所の再選定の考え方	
4.	長野県内の生活道路交通事故対策	P.28
4-1	生活道路交通事故対策取り組み状況	
4-2	生活道路交通事故対策事例	
4-3	生活道路交通事故対策に関する情報提供	

【審議事項】

1. これまでの検討経緯

1-1 これまでの検討経緯

事故対策の方針

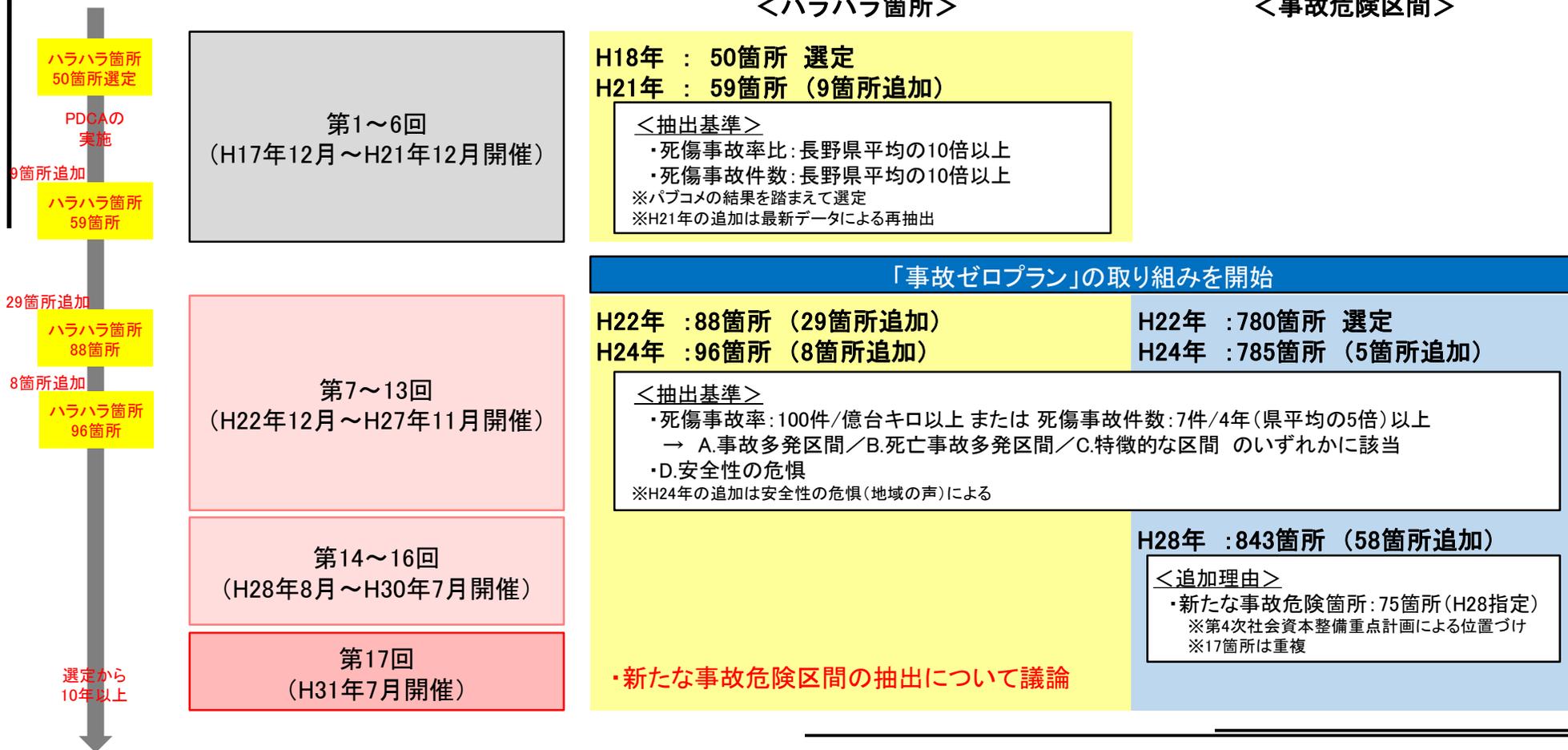
- 課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな事故発生データの分析等により、効果的な事故対策の推進に取り組む。

事故対策検討の経緯

<長野県移動性・安全性向上検討委員会の開催経緯>

<ハラハラ箇所>

<事故危険区間>

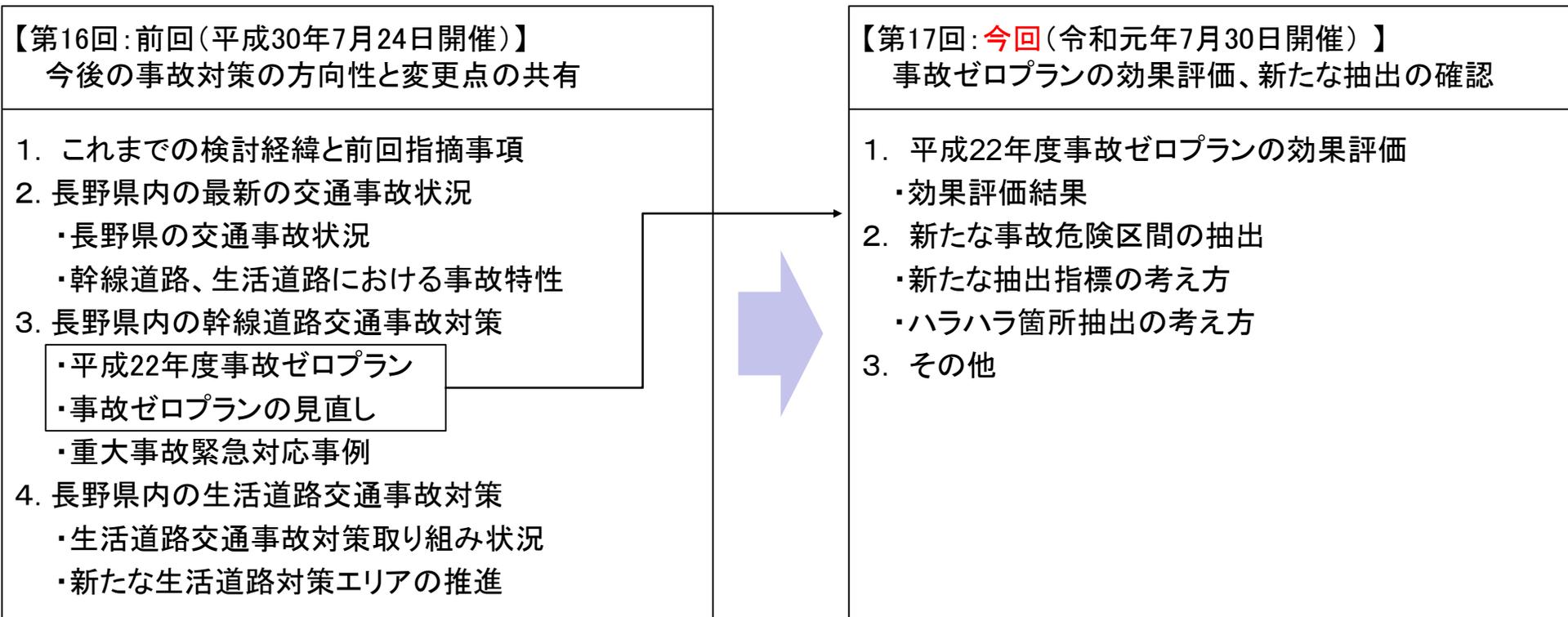


1-2 委員会の進め方について

■ 基本的な考え方

H30年度（第16回）で個々の箇所の効果評価ルール、及び事故ゼロプラン全体の新たな抽出方法（案）についての議論を主に行い、第17回にそれらの結果について提示し議論する。

■ 開催回と会議内容（案）



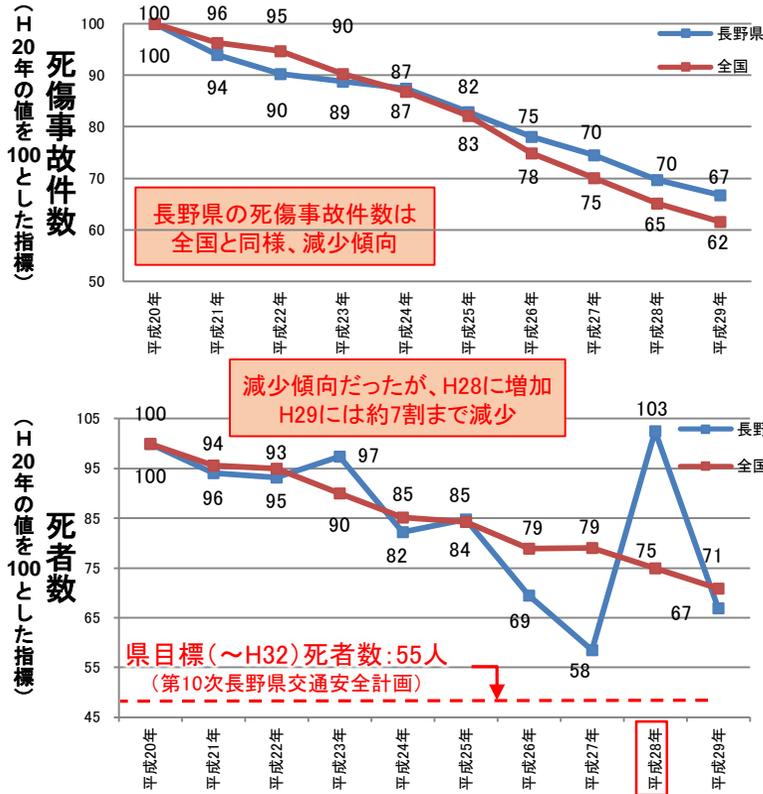
2. 長野県内の最新の交通事故状況

2-1 長野県の交通事故状況

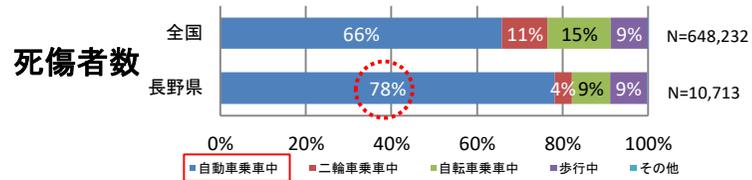
- 長野県の死傷事故件数は全国と同様に減少傾向を示しており、ピーク時(H19)の約7割まで減少。
死者数は多少の増減はあるものの減少傾向にあり、H27に5割台まで減少したが、H28に増加※、H29には約7割まで減少に戻りつつある。ただし、第10次長野県交通安全計画の目標値である55人は未達成。
- 死傷者数を見ると、自動車乗車中の割合が高い。
- 事故類型別の割合を見ると、死傷事故は、単路部で多く発生する追突事故の割合が全国と比べ高い。
- 死亡事故は、郊外や山間部で多く発生する正面衝突と車両単独が占める割合が高い。

※平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故(14人死亡)を含む

死傷事故件数・死者数の推移

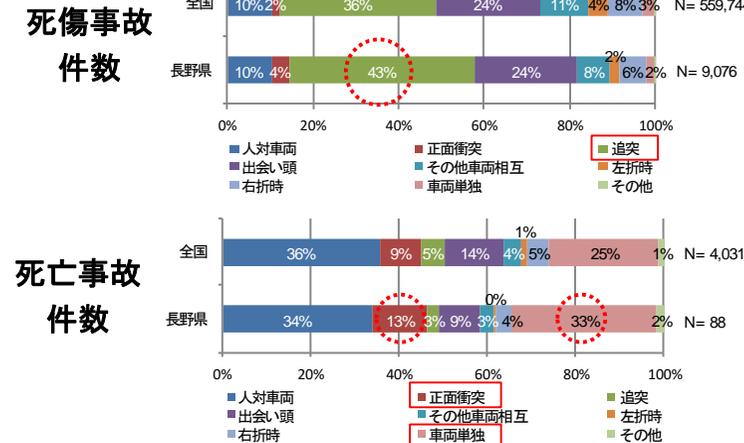


死傷者数の状態別の割合



自動車乗車中の割合が多い。
⇒自動車交通への依存度が高い長野県の交通状況が反映。

死傷事故・死亡事故の事故類型別の割合



死傷事故では追突事故が多く、右左折事故が少ない。
⇒全国と比較すると、単路部での事故が多い。

死亡事故では正面衝突、車両単独を含む車線逸脱事故が多い。
⇒郊外や山間部で発生する種類の事故が多い。

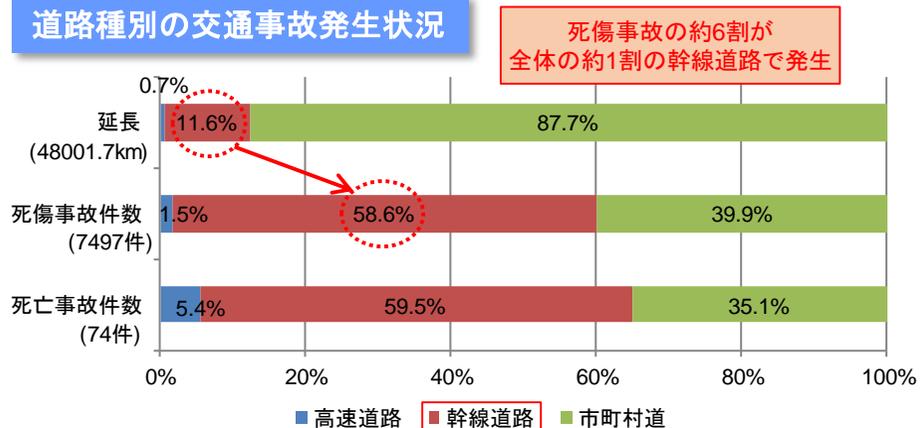
<出典> 交通事故統計年報(H29年版)

平成28年1月 軽井沢スキーバス事故発生14人死亡

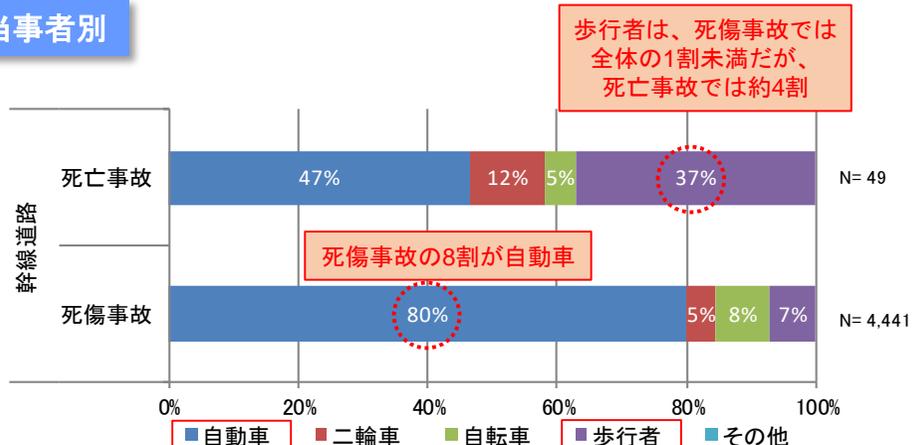
2-2 長野県の幹線道路における事故特性

- 長野県では、死傷事故の約6割が、道路延長の約1割の幹線道路に集中して発生している。
- 事故類型で見ると、追突事故は全体の約5割を占め、最も多い。
- 当事者別で見ると、死傷事故では、自動車が最も多く全体の約8割を占める。死亡事故では、死傷事故と比べて歩行者の割合が高く、全体の約4割を占める。
- 年齢別で見ると、死亡事故の約6割は高齢者（65才以上）が占める。

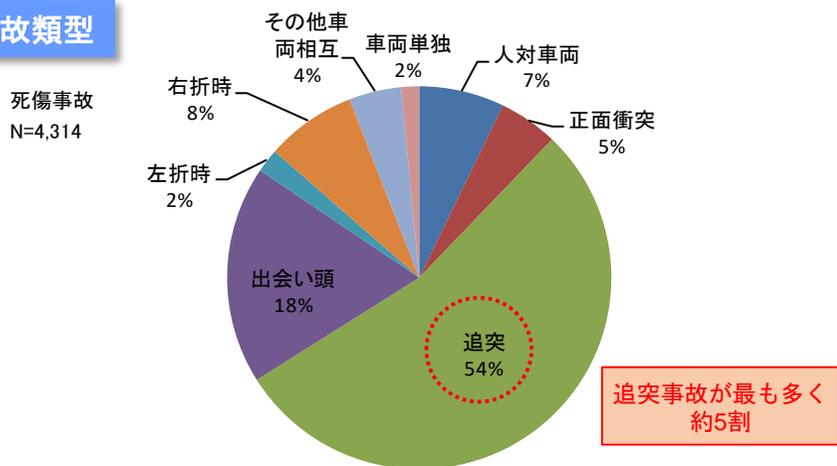
道路種別の交通事故発生状況



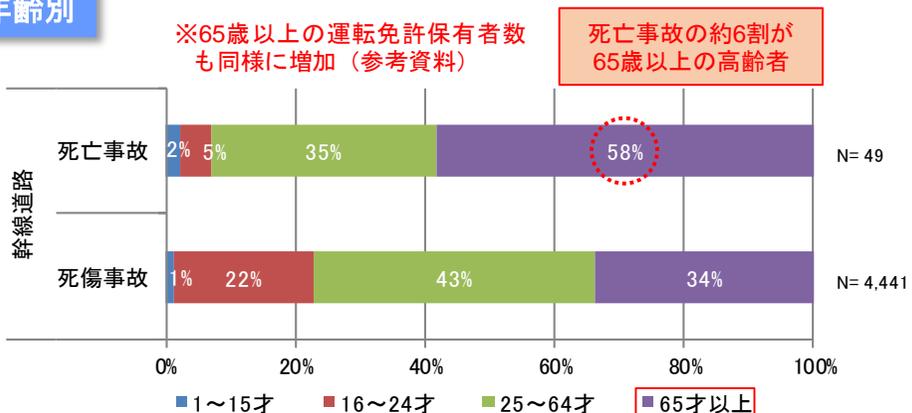
当事者別



事故類型



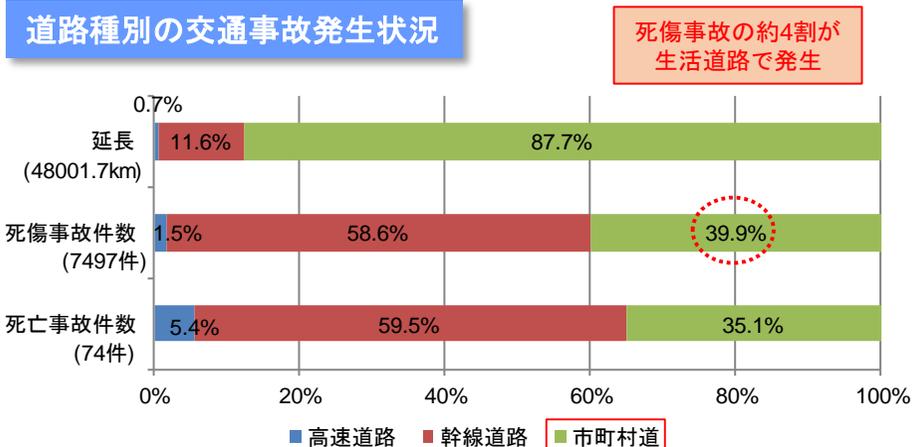
年齢別



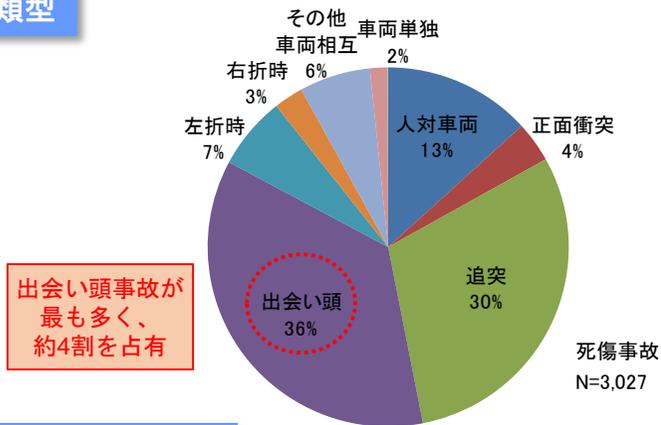
2-3 長野県の生活道路における事故特性

- 長野県では、約4割の死傷事故が生活道路（市町村道）で発生し、道路種別の死傷事故率で見ると、一般国道、主要地方道や県道等より高い。
- 事故類型で見ると、出会い頭事故が最も高く、全体の約4割を占めている。
- 死亡事故のうち約5割が歩行者・自転車、そのうち約4割は自宅から500m以内の身近な場所で発生。
⇒平成27年度より生活道路の事故対策の取り組みを実施。

道路種別の交通事故発生状況



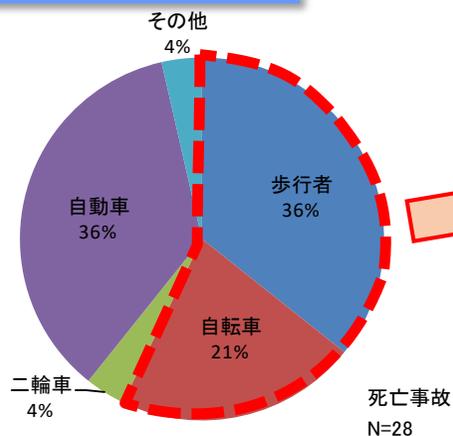
事故類型



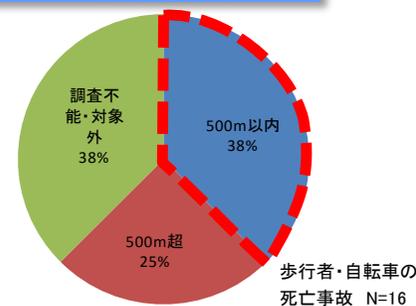
道路種別の死傷事故率



死亡事故の当事者別



自宅からの距離（歩行者、自転車）



歩行者・自転車の死亡事故の約4割は自宅から500m以内で発生

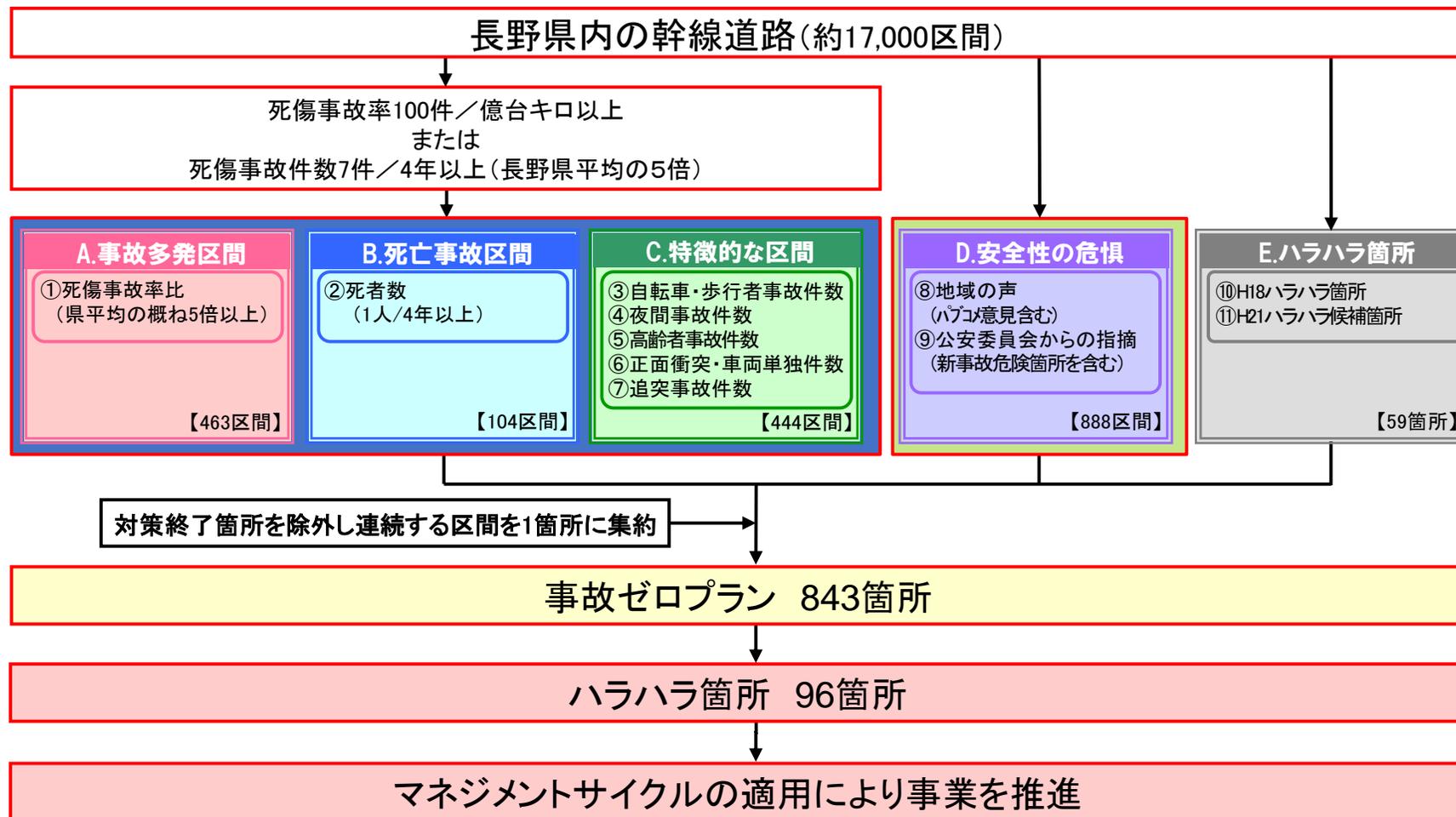
<出典> イタルダデータ(H29), 交通事故統計年報(H29年版)

事故率算出用資料: 交通事故統計年報(H29年版), 交通統計(H29年版), H27道路交通センサス

3.長野県内の幹線道路交通事故対策

3-1 平成22年度事故ゼロプラン ① 概要

- 平成22年12月に「長野県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を策定し、県内の交通事故等の課題を有する区間を抽出。
- 平成28年度に“新たな事故危険箇所（H28指定）”を事故ゼロプランに追加し、843箇所を登録。
- そのうちハラハラ箇所は96箇所。



3-1 平成22年度事故ゼロプラン ② 対策の進捗状況（実施対策）

- 事故危険箇所では、交通事故の発生要因を解消することを目的として対策を実施。
- 上記目的に応じて様々な対策を採用し、交通事故削減を実現。

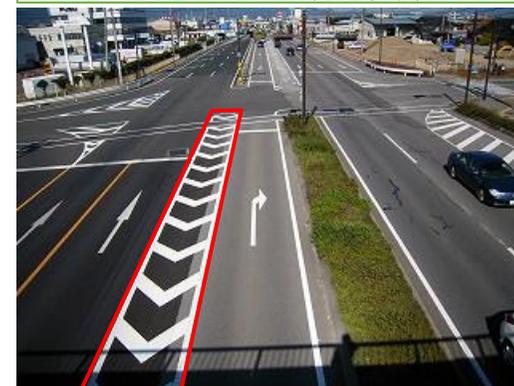
主な実施対策

目的	対策工種	主な対象事故
速度抑制	<ul style="list-style-type: none"> 薄層舗装 減速路面標示 	追突、右折時、車線逸脱
視認性向上	<ul style="list-style-type: none"> 線形改良 	追突、右折時、車線逸脱
	<ul style="list-style-type: none"> 障害物排除 	出会い頭、左折時、右折時
	<ul style="list-style-type: none"> 右直間ゼブラ 	右折時
	<ul style="list-style-type: none"> 道路照明 	夜間
	<ul style="list-style-type: none"> 排水性舗装 	雨天時
軌跡の安定化	<ul style="list-style-type: none"> 指導線 導流帯 	人対車両、左折時、右折時
整流化	<ul style="list-style-type: none"> 右左折レーン 交差点コンパクト化 	人対車両、追突、出会い頭、左折時、右折時
視線誘導・車線逸脱防止	<ul style="list-style-type: none"> 視線誘導標 車線分離標（ラバーポール） リップ式区画線 道路鋌 中央帯 	人対車両、車線逸脱
注意喚起	<ul style="list-style-type: none"> 路面標示 法定外看板 警戒標識 カラー舗装 	全般

【速度抑制対策】
減速路面標示（塩尻市）



【視認性向上対策】
右直間ゼブラ（長野市）



【軌跡安定化対策】
指導線・導流帯（長野市）



【注意喚起対策】
カラー舗装（生坂村）

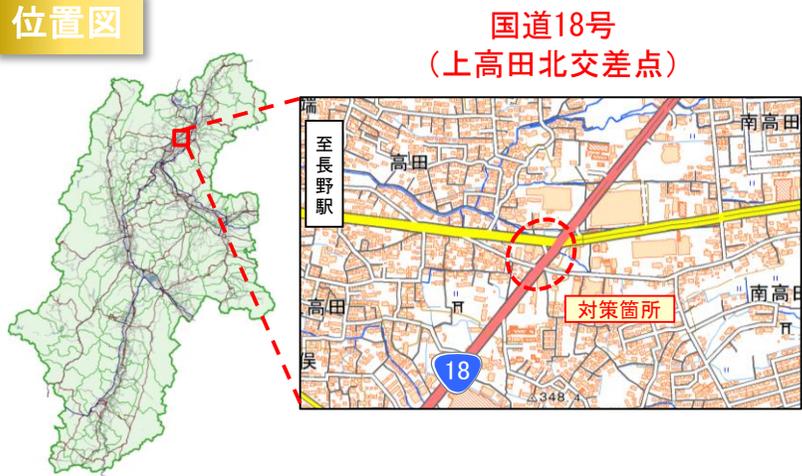


3-1 平成22年度事故ゼロプラン ② 対策の進捗状況（ハラハラ箇所）

事業の概要

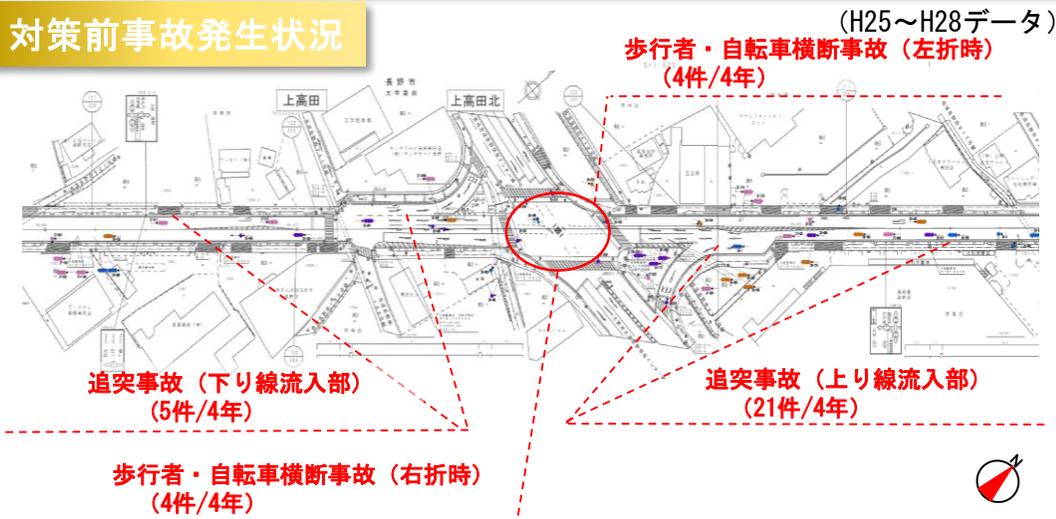
国道18号上高田北交差点は、平成25年～28年の4年間で追突事故が26件発生し、交差点内でも歩行者・自転車横断事故が8件発生。事故ゼロプランの対策として、平成30年度にカラー舗装、注意喚起看板を設置。

位置図

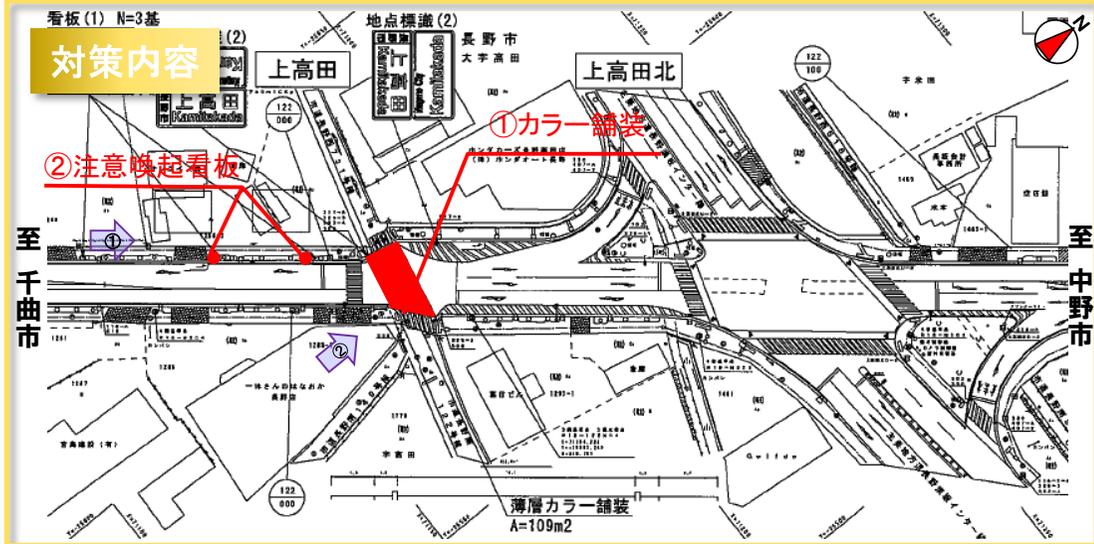


ハラハラ箇所【No. 115】 国道18号 上高田北交差点

対策前事故発生状況



対策内容



改良前及び改良後の状況

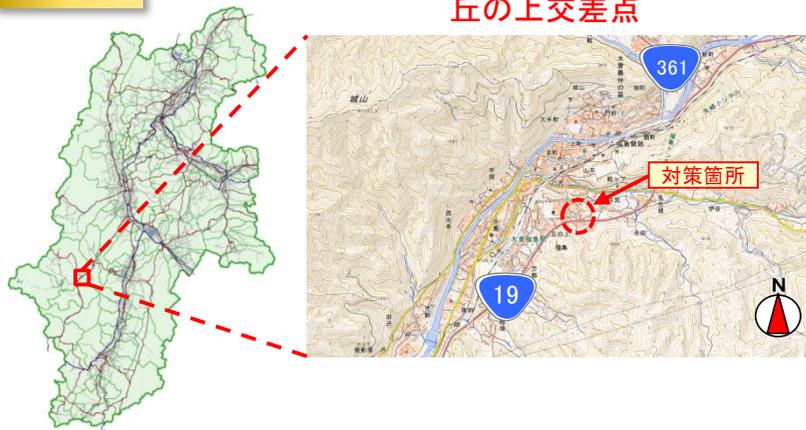


3-1 平成22年度事故ゼロプラン ② 対策の進捗状況 (ハラハラ箇所)

事業の概要

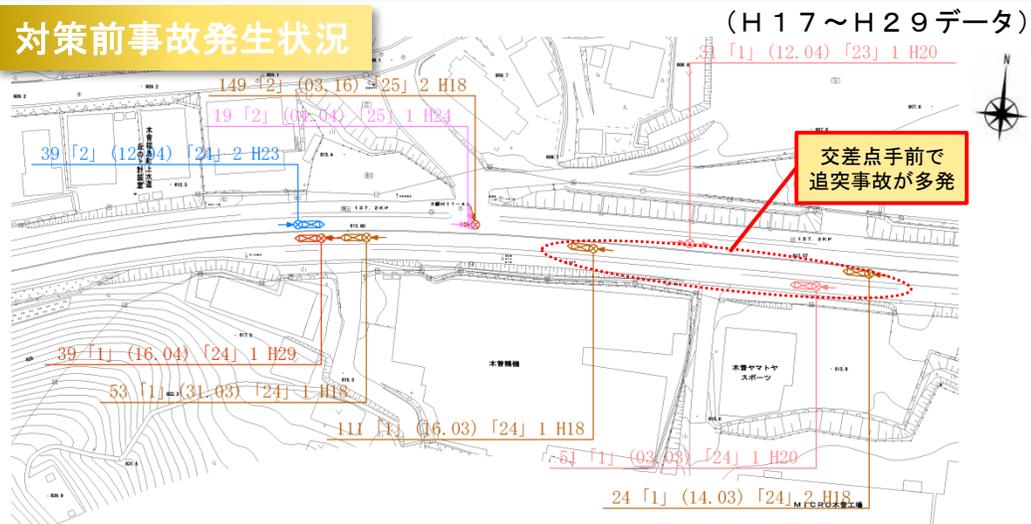
国道19号丘の上交差点は、平成17年～29年の13年間で9件の負傷事故が発生しており、特に交差点手前で追突事故が多発している。事故ゼロプランの対策として、平成29年度から右折レーン設置等の交差点改良をし、平成30年度に完了した。

位置図

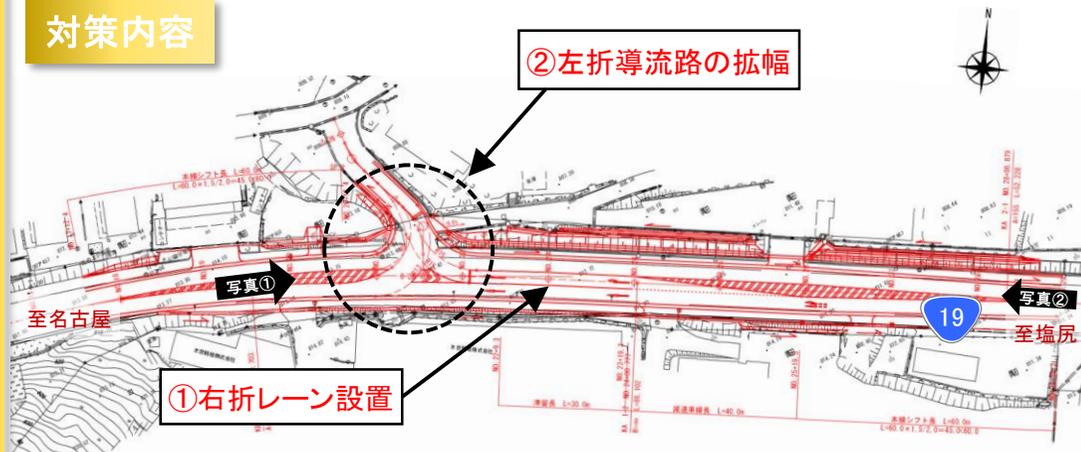


ハラハラ箇所【No. 207】 国道19号 丘の上交差点

対策前事故発生状況



対策内容



改良前及び改良後の状況



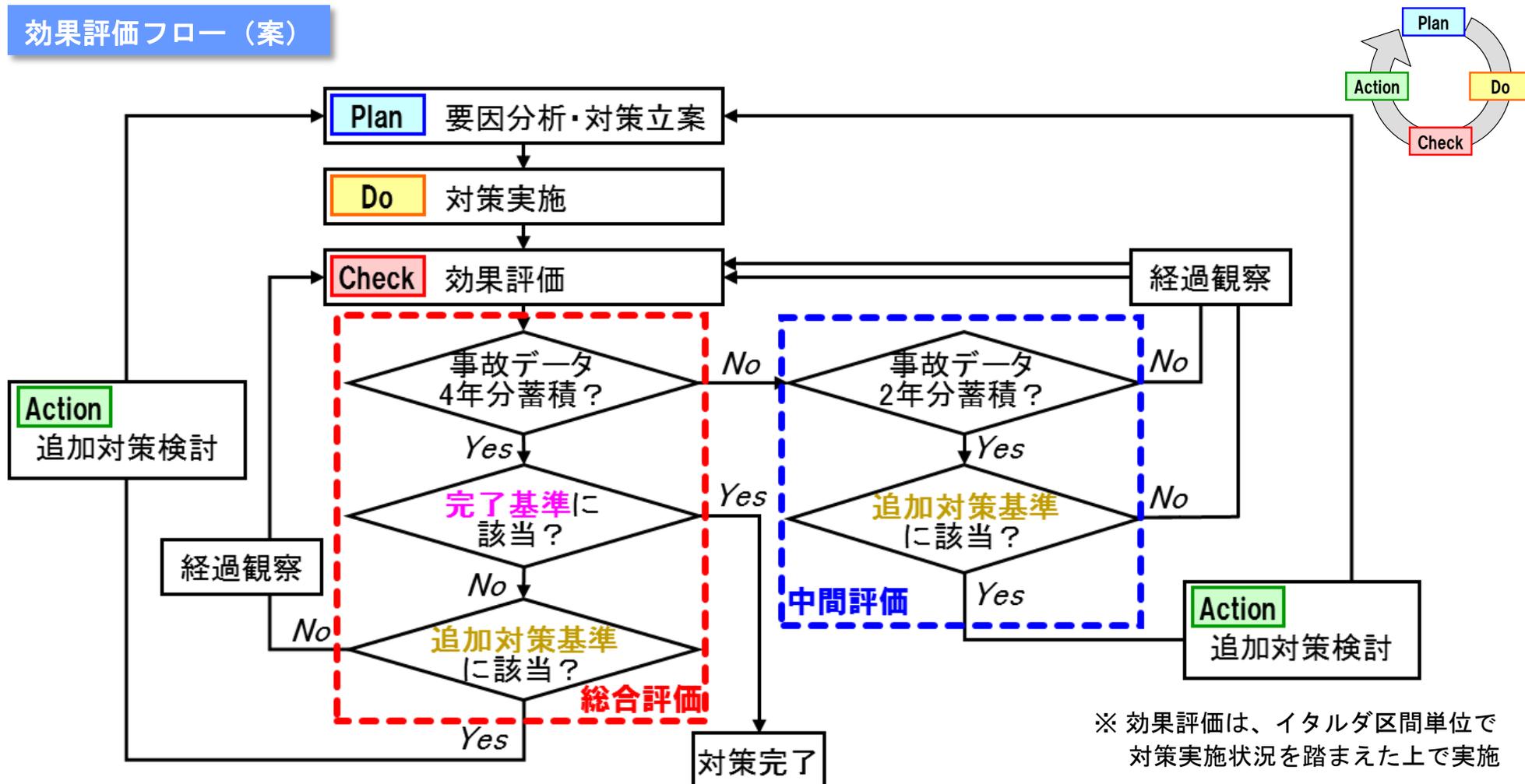
3-1 平成22年度事故ゼロプラン ③ 評価方法

第16回委員会承認済み

個別箇所の効果評価の流れ

- PDCAサイクルに基づき、対策後に「総合評価」・「中間評価」の2段階で評価を行う。

効果評価フロー（案）



3-1 平成22年度事故ゼロプラン ③ 評価方法

評価対象箇所の内訳

- 効果評価の対象箇所の内訳は以下の通り。

(単位:箇所)

	長野国道事務所		飯田国道事務所		長野県		合計	
総合評価	63 (28)	40% (58%)	24 (16)	43% (59%)	74 (8)	12% (38%)	161 (52)	19% (54%)
中間評価	18 (6)	12% (13%)	9 (3)	16% (11%)	24 (1)	4% (5%)	51 (10)	6% (10%)
評価前 (事故データ2年未満)	12 (5)	8% (10%)	13 (3)	23% (11%)	33 (4)	5% (19%)	58 (12)	7% (13%)
検討中 (未実施・実施中)	63 (9)	40% (19%)	10 (5)	18% (19%)	486 (8)	77% (38%)	559 (22)	66% (23%)
対象外※ (イタルダ区間消失)	0	0%	0	0%	14	2%	14	2%
合計	156 (48)	100% (100%)	56 (27)	100% (100%)	631 (21)	100% (100%)	843 (96)	100% (100%)

評価
対象外

※()内の数値: ハラハラ箇所の内数

※対象外: 市町村道以下へ移管された区間、又は旧イタルダ区間番号(H17センサス対応)から新イタルダ区間番号(H22センサス対応)への移行の際に、ノード又はリンクの設定が変更されるなどの要因により、新イタルダ区間から消失した区間。

→事故ゼロプランから除外

3-1 平成22年度事故ゼロプラン ③ 評価方法

完了基準（案）

- 以下の2つの視点から評価し、効果を確認する。
 - ①死傷事故件数が一定割合以上削減（事業目標の達成）
⇒『第10次長野県交通安全計画』の削減目標に準じ、“3割”と設定
 - ②事故危険区間の抽出基準をクリア（対策必要性の解消）
- ただし、「D基準：安全性の危惧で抽出した区間」は、対策前の死傷事故件数が少なく、高い削減効果は実現困難であることから事故危険区間の抽出基準への該当状況で完了を判断する。
- 上記①、②の指標をクリアした区間について地元等の意見を確認したうえで完了を判断する。

第16回委員会承認済み

← **第16回委員会での指摘**

<第10次長野県交通安全計画の目標>

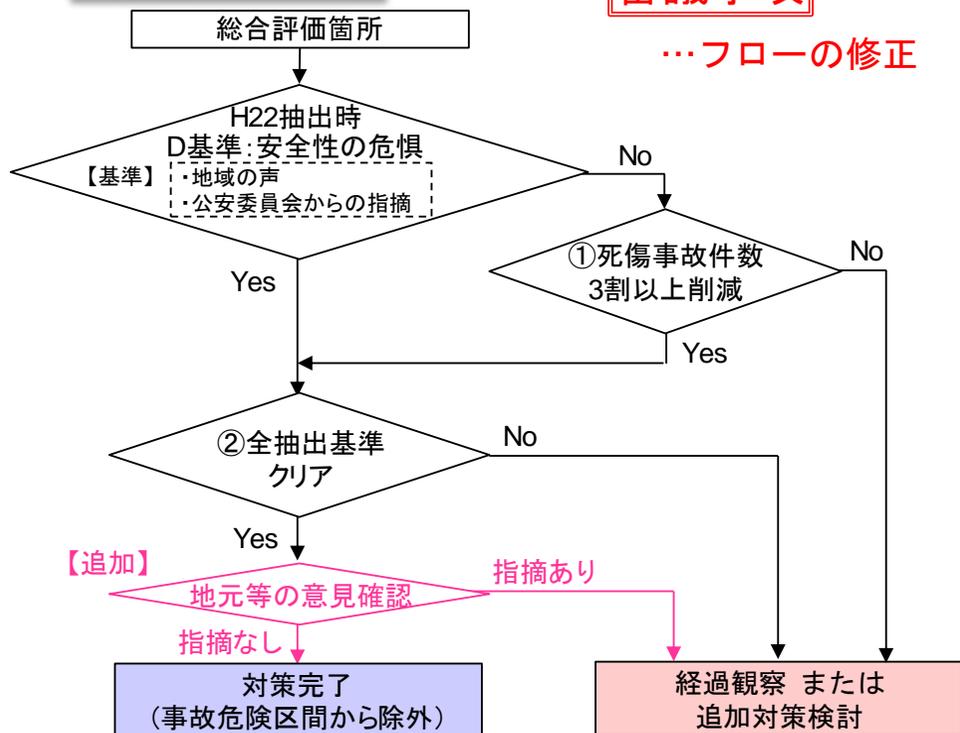
	計画策定時 (H22)	目標 (H27)	目標 (H32)	目標 削減数	目標 削減率
死者数（人）	110	60	55	-55	約5割
死傷者数（人）	13,588	10,000	9,000	-4,588	約3割

<事故危険区間の抽出指標・基準>

**死傷事故率100件/億台キロ以上
死傷事故件数7件/4年**

指標区分	基準
A基準：事故多発区間	①死傷事故率比県平均の5倍以上 ※H22事故危険区間抽出時の基準を使用
B基準：死亡事故区間	②死者数：1人/4年以上
C基準：特徴的な区間	③～⑦のうち3つ以上該当 ③自転車・歩行者事故件数※ ④夜間事故件数※ ⑤高齢者事故件数※ ⑥正面衝突・車両単独事故件数※ ⑦追突事故件数※ ※H22事故危険区間抽出時の基準を使用

完了基準の考え方



3-1 平成22年度事故ゼロプラン ③ 評価方法

地元等の意見確認方法（案）

審議事項

- 日頃から県内の道路交通状況を熟知し、地元要望等により利用者意見が集約される道路管理者※・公安委員会への意見照会を実施することにより、効果的かつ効率的な意見の確認が可能。

※当該区間を管理する各道路管理者（長野国道、飯田国道、長野県）

<地域住民等に意見確認を行う場合の懸念事項>

- 地元の方に対して道路の安全性に関する意見を確認する場合、広域ネットワークを形成する幹線道路（国道及び県道）の隅々まで十分な実感を持っているとは考えづらく、適切な意見を得るのは困難。
- また、全部で843箇所になる事故危険区間について、それぞれの位置を正確に捉えていただくことも困難。

●公安委員会への確認内容案

- 死傷事故の発生は減少したが、その他危険事象の残存などはないか。
- 道路交通施設に対し、交通安全に関する地域要望などはないか。 など

確認を進める

●道路管理者への確認内容案

- 近々に沿道環境が変化する。
- 追加対策の予定がある。 など

3-1 平成22年度事故ゼロプラン

③ 評価方法

第16回委員会承認済み

追加対策必要箇所の抽出基準

- 追加対策が必要な区間は、対策効果が発現していない観点から評価する。
 - ①死傷事故件数が減少していない場合
 - ②重大事故が発生した場合
- 死傷事故件数の増減の評価では、交通事故が偶発性の高い事象であることを勘案し、死傷事故の年変動幅も考慮する。
 - ①中間評価時は2年分のデータで安定性がないことに特に留意
 - ②総合評価時は4年分の安定したデータであると判断

追加対策基準の考え方

	総合評価	中間評価
死傷事故件数が減少していない場合	● 対策前後で死傷事故件数が 1件も減少していない 場合	● 対策前後で死傷事故件数が 1.85倍以上増加 した場合
重大事故が発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が複数件発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が複数件発生した場合



該当した箇所は**追加対策**と判断

3-1 平成22年度事故ゼロプラン

④ 評価結果

総合評価結果

- 総合評価（161箇所）の評価結果は、対策完了が106箇所（66%）、経過観察が16箇所（10%）、追加対策が39箇所（24%）である。

(単位:箇所)

	長野国道		飯田国道		長野県		合計	
完了	33 (10)	52% (36%)	12 (6)	50% (38%)	61 (3)	82% (43%)	106 (19)	66% (37%)
経過観察	10 (6)	16% (21%)	3 (3)	13% (19%)	3 (1)	4% (14%)	16 (10)	10% (20%)
追加対策	20 (12)	32% (43%)	9 (7)	38% (44%)	10 (3)	14% (43%)	39 (22)	24% (43%)
合計	63 (28)	100% (100%)	24 (16)	100% (100%)	74 (7)	100% (100%)	161 (51)	100% (100%)

※()内の数値：ハラハラ箇所の内数

▼総合評価結果の内訳

総合評価	長野国道	飯田国道	長野県	合計	判定
基準ABCで選定 (Dとの重複含む)					
抽出時と比べて3割減					
全基準クリア	21	8	48	77	対策完了
クリアしない					
重大事故2件以上	1	0	0	1	追加対策
重大事故2件未満	6	2	2	10	経過観察
抽出時と比べて 3割未満減 or 変化なし or 増加					
1) 事故が減っていない	12	7	8	27	追加対策
2) 事故が減っていない& 重大事故2件以上	2	1	0	3	
3) 重大事故2件以上	2	0	0	2	
1) ~3) 以外	4	1	1	6	経過観察
基準Dのみで選定					
全基準クリア	12	4	13	29	対策完了
クリアしない					
1) 事故が減っていない	1	0	2	3	追加対策
2) 事故が減っていない& 重大事故2件以上	2	0	0	2	
3) 重大事故2件以上	0	1	0	1	
1) ~3) 以外	0	0	0	0	経過観察
合計	63	24	74	161	

3-1 平成22年度事故ゼロプラン

④ 評価結果

中間評価結果

- 中間評価（51箇所）の評価結果は、経過観察が42箇所（82%）、追加対策が9箇所（18%）である。

（単位：箇所）

	長野国道		飯田国道		長野県		合計	
経過観察	12 (4)	67% (67%)	9 (3)	100% (100%)	21 (1)	88% (100%)	42 (8)	82% (80%)
追加対策	6 (2)	33% (33%)	0 (0)	0% (0%)	3 (0)	12% (0%)	9 (2)	18% (20%)
合計	18 (6)	100% (%)	9 (3)	100% (100%)	24 (1)	100% (100%)	51 (10)	100% (100%)

※（ ）内の数値：ハラハラ箇所の内数

▼ 中間評価結果の内訳

中間評価	長野国道	飯田国道	長野県	合計	判定
事故件数が1.85倍以上増加					
H25完了箇所	3	0	2	5	追加対策
H26完了箇所	3	0	1	4	
事故件数が1.85倍以上増加していない					
重大事故件数 (H25) 2件/3年以上・(H26) 2件/2年以上					
H25完了箇所	0	0	0	0	追加対策
H26完了箇所	0	0	0	0	
重大事故件数 (H25) 2件/3年未満・(H26) 2件/2年未満					
H25完了箇所	3	4	12	19	経過観察
H26完了箇所	9	5	9	23	
合計	18	9	24	51	

3-1 平成22年度事故ゼロプラン

④ 評価結果

ハラハラ箇所評価結果 (1/2)

※NO.1～50 H18選定、NO.101～138 H21・H22追加、NO.201～208 H24追加

No.	路線名	場所	抽出要因	進捗	Plan		Do			Check		Action	
					検討中	計画済	準備中	実施中	完了	調査中	評価済	ハラハラ区間評価	総合結果
1	一般国道18号	上田市住吉	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
2	一般国道18号	長野市浅野	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
3	一般国道18号	飯綱町牟礼駅入口	死傷事故率比	Do								検討中	
4	一般国道19号	長野市下水鉾南	死傷事故率比	Check								総合評価	経過観察
5	一般国道19号	松本市井川城口	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
6	一般国道19号	塩尻市宗賀	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
7	一般国道19号	大桑村長野	死傷事故率比	Check								総合評価	経過観察
8	一般国道20号	富士見町富士見付近	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
9	一般国道20号	富士見町小手沢	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
10	一般国道20号	諏訪市諏訪1丁目付近	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
11	一般国道141号	小諸市赤坂	死傷事故率比	Do								中間評価	経過観察
12	一般国道153号	飯田市東平	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
13	一般国道18号	長野市稲葉付近	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	経過観察
14	一般国道19号	木祖村敷原	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	追加対策
15	一般国道19号	塩尻市宗賀	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	追加対策
16	一般国道19号	松本市渚1丁目	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								中間評価	経過観察
17	一般国道117号	長野市青木島町大塚	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	追加対策
18	一般国道143号	松本市岡田付近	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								評価前	
19	一般国道147号	大町市大町旭町	死傷事故率比/死傷事故件数	Do								検討中	
20	一般国道153号	飯田市中村	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	追加対策
21	一般国道153号	飯田市大瀬木～飯田インター入口	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								評価前	
22	一般国道153号	飯田市鼎名古能	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	経過観察
23	一般国道406号	長野市茂萱付近	死傷事故率比/死傷事故件数	Plan								検討中	
24	一般国道406号	須坂市村山町大割	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								評価前	
25	(主)伊那辰野停車場線	伊那市上牧	死傷事故率比/死傷事故件数	Do								検討中	
26	(主)長野上田線	千曲市上山田町	死傷事故率比/死傷事故件数	Do								検討中	
27	(主)下諏訪辰野線	岡谷市川岸上1丁目～川岸保育園前	死傷事故率比/死傷事故件数	Check								総合評価	経過観察
28	一般国道18号	上田市国分西～中央5丁目	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
29	一般国道18号	長野市南警察西	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
30	一般国道18号	長野市西尾張部	死傷事故率比	Check								中間評価	経過観察
31	一般国道19号	木曾町福島	死傷事故率比	Do								総合評価	追加対策
32	一般国道19号	木曾町日義	死傷事故率比	Check								中間評価	経過観察
33	一般国道19号	木祖村敷原	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
34	一般国道19号	塩尻市賈川	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
35	一般国道19号	塩尻市大門七区	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
36	一般国道19号	松本市芳川村井付近	死傷事故率比	Check								総合評価	経過観察
37	一般国道19号	松本市野溝	死傷事故率比	Check								評価前	
38	一般国道19号	長野市信州新町新町付近	死傷事故率比	Do								検討中	
39	一般国道20号	諏訪市諏訪インター	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
40	一般国道20号	岡谷市今井付近	死傷事故率比	Check								評価前	
41	一般国道20号	塩尻市棧数付近	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
42	一般国道142号	佐久市跡部付近	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
43	一般国道144号	上田市本原付近	死傷事故率比	Do								検討中	
44	一般国道147号	松本市島内	死傷事故率比	Check								評価不可	
45	一般国道151号	飯田市川路田中	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
46	一般国道153号	根羽村下町	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
47	一般国道153号	飯田市上殿岡	死傷事故率比	Check								検討中	
48	一般国道403号	須坂市井上町幸高	死傷事故率比	Do								検討中	

3-1 平成22年度事故ゼロプラン

④ 評価結果

ハラハラ箇所評価結果 (2/2)

※NO.1～50 H18選定、NO.101～138 H21・H22追加、NO.201～208 H24追加

No.	路線名	場所	抽出要因	進捗	Plan					Check		Action	
					検討中	計画済	準備中	Do 実施中	完了	調査中	評価済	ハラハラ区間評価 評価区分	総合結果
49	(主)岡谷茅野線	諏訪市大熊	死傷事故率比	Do								総合評価	追加対策
50	(主)長野真田線	長野市下水飽付近	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
101	一般国道18号	軽井沢町追分～長倉付近	死傷事故率比	Check								評価前	
102	一般国道18号	軽井沢町浅間サンライン入口交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
103	一般国道18号	御代田町馬瀬口付近	死傷事故率比	Do								中間評価	経過観察
104	一般国道18号	小諸市諸付近	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
105	一般国道18号	東御市滋野乙付近	死傷事故率比	Check								検討中	
106	一般国道18号	東御市常田交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	経過観察
107	一般国道18号	上田市大屋付近	死傷事故率比	Check								中間評価	追加対策
108	一般国道18号	上田市大屋交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
109	一般国道18号	上田常盤城～上田市秋和付近	死傷事故率比	Do								総合評価	追加対策
110	一般国道18号	上田市上塩尻東交差点	死傷事故率比	Check								評価前	
111	一般国道18号	千曲市磯部～坂城町坂城付近	死傷事故率比	Check								中間評価	追加対策
112	一般国道18号	千曲市杭瀬下交差点	死傷事故率比	Do								総合評価	追加対策
113	一般国道18号	長野市篠ノ井橋南交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	経過観察
114	一般国道18号	長野市青木島町綱島交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	追加対策
115	一般国道18号	長野市上高田北交差点	死傷事故率比	Check								検討中	
116	一般国道18号	長野市北尾張部～長野市北長池付近	死傷事故率比	Check								検討中	
117	一般国道18号	信濃町古間付近	死傷事故率比	Check								中間評価	経過観察
118	一般国道19号	南木曾町読書付近	地元からの意見	Check								総合評価	対策完了
119	一般国道19号	木曾町原野交差点	死傷事故件数	Check								中間評価	経過観察
120	一般国道19号	塩尻市九里巾交差点	死傷事故率比	Do								検討中	
121	一般国道19号	塩尻市堅石原工業団地入口交差点	死傷事故率比	Do								評価前	
122	一般国道19号	安曇野市田沢交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
123	一般国道19号	長野市安茂里小市付近	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
124	一般国道19号	長野市安茂里付近	死傷事故率比	Do								総合評価	追加対策
125	一般国道19号	長野市バスターミナル前交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
126	一般国道19号	長野市役所前駅交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	経過観察
127	一般国道20号	茅野市金沢木舟付近	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
128	一般国道20号	茅野市宮川交差点	死傷事故率比	Check								評価前	
129	一般国道20号	諏訪市四賀桑原交差点	死傷事故率比	Check								総合評価	対策完了
130	一般国道20号	下諏訪町矢木東付近	死傷事故率比	Do								検討中	
131	一般国道148号	北安曇郡小谷村雨中	地元からの意見	Do								検討中	
132	一般国道153号	平谷村鞠付近	死傷事故件数	Check								中間評価	経過観察
133	一般国道153号	阿智村恩田～智里付近	死傷事故件数	Check								総合評価	追加対策
134	一般国道153号	阿智村春日交差点	死傷事故件数	Check								総合評価	追加対策
135	一般国道153号	飯田市名古熊西交差点	死傷事故件数	Check								総合評価	経過観察
136	(主)塩尻鍋割穂高線	東筑摩郡山形村上竹田	地元からの意見	Do								総合評価	対策完了
137	(一)上飯田線	下伊那郡喬木村馬場	地元からの意見	Check								評価前	
138	(一)長野豊野線	長野市三才	死傷事故率比/死傷事故件数	Do								検討中	
201	一般国道19号	安曇野市明科中川手	地元からの意見	Do								検討中	
202	一般国道19号	長野市信更町安庭	地元からの意見	Do								検討中	
203	一般国道19号	木曾郡南木曾町吾妻(渡島交差点)	地元からの意見	Check								評価前	
204	一般国道19号	木曾郡南木曾町読書(神戸交差点北側)	地元からの意見	Do								検討中	
205	一般国道19号	木曾郡大桑村野尻(のぞきど森林公園入口交差点付近)	地元からの意見	Plan								検討中	
206	一般国道19号	木曾郡上松町上松(JR中央線付近)	地元からの意見	Do								検討中	
207	一般国道19号	木曾郡木曾町福島(福島丘の上)	地元からの意見	Check								評価前	
208	一般国道19号	塩尻市木曾平沢(櫛川診療所交差点付近)	地元からの意見	Do								検討中	

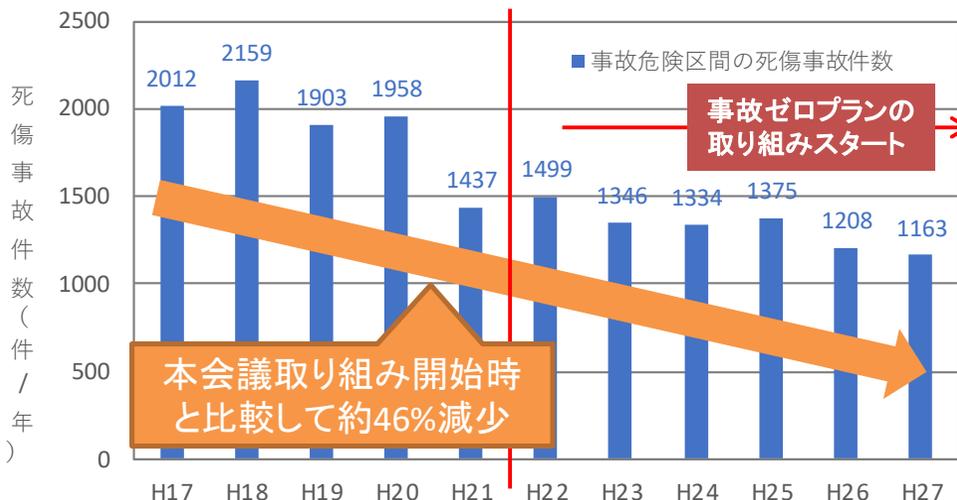
3-2 事故ゼロプランの見直し

① 見直しに至る背景

第16回委員会承認済み

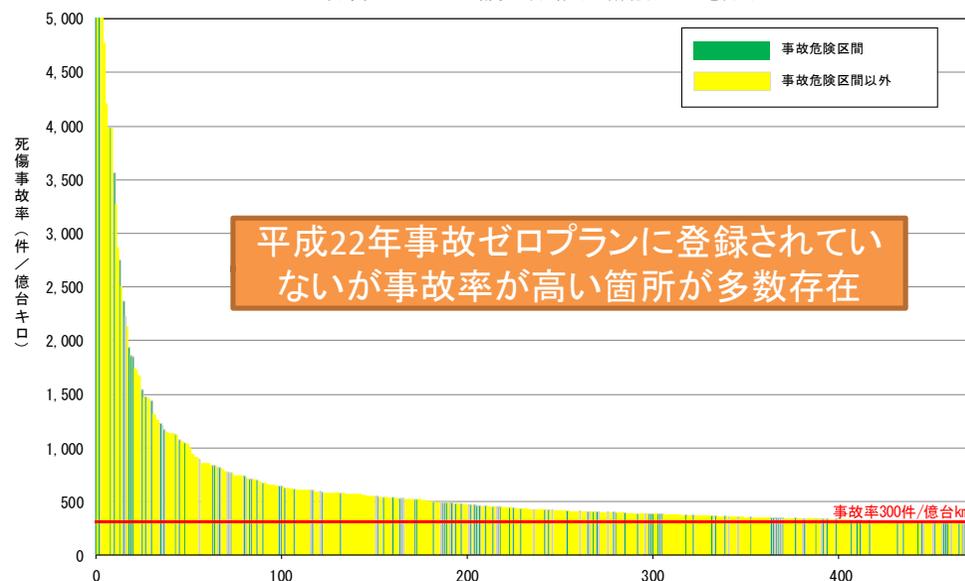
- 事故危険区間の事故発生状況を見ると、ピーク時（H17）と比べて半減近く減少している。
- 一方、平成22年事故ゼロプランに登録されていない箇所対策実施優先度が上昇している箇所が発生している。

現行の事故危険区間の事故件数の推移



<出典>イタルダデータ(H27)

長野県内幹線道路の死傷事故率曲線（300件/億台km以上）



<出典>イタルダデータ(H24-H27) 474区間

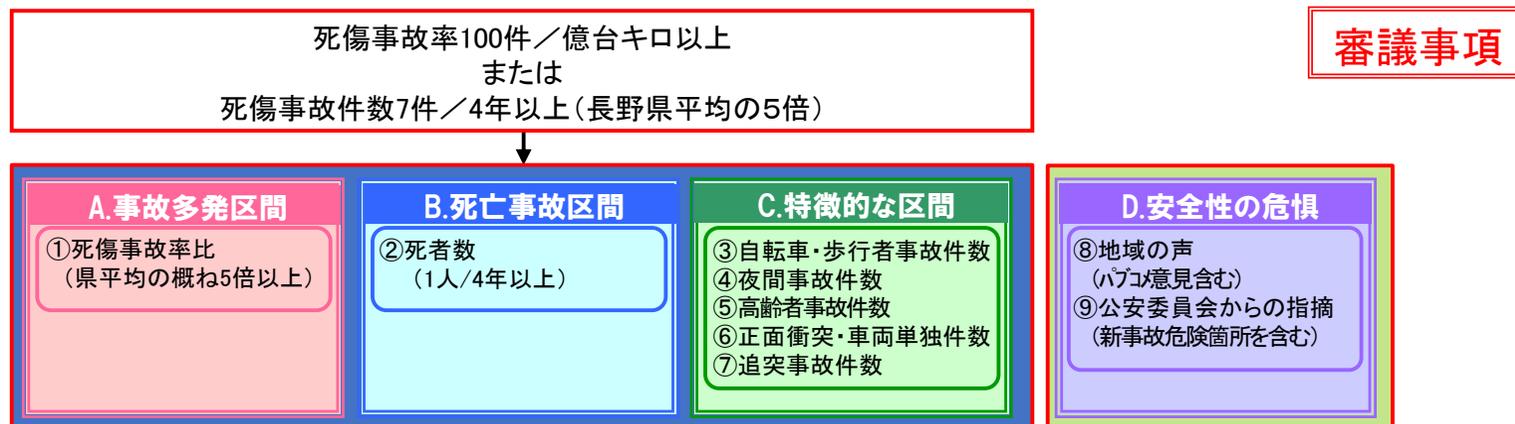
事故危険区間を見直す必要がある

3-2 事故ゼロプランの見直し

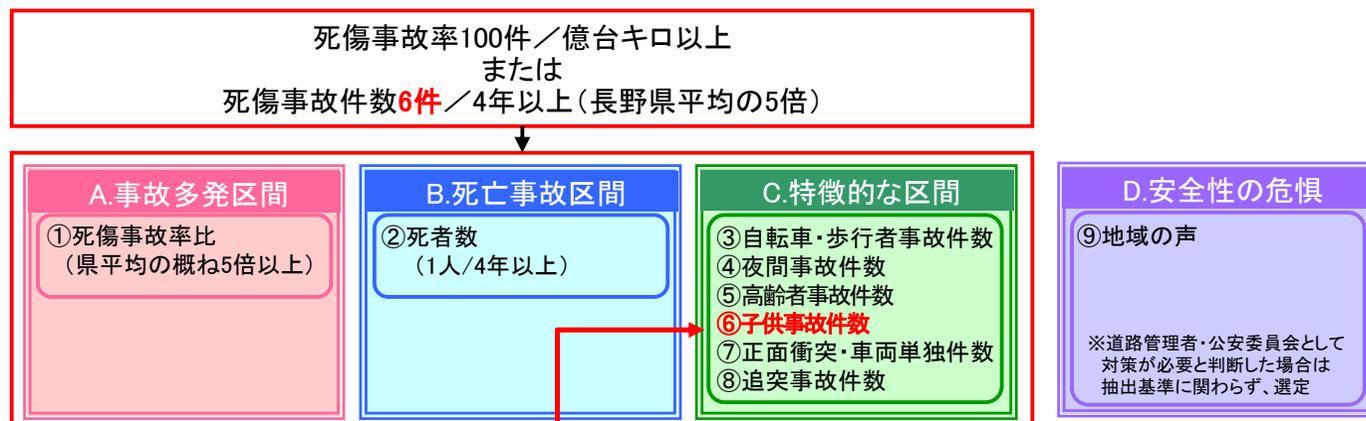
② 新たな事故危険区間の抽出指標の考え方

- 抽出基準はH22年時の考え方を踏襲する。ただし、近年の死傷事故件数の減少傾向により、長野県平均値が減少していることから、閾値を6件/4年に変更。
- 最新の社会情勢（例；信号待ち園児への衝突事故）への対応を適宜迅速に図るため、「D.安全性の危惧」を設定。

■ H22年の抽出基準



■ 新たな事故危険区間の抽出基準

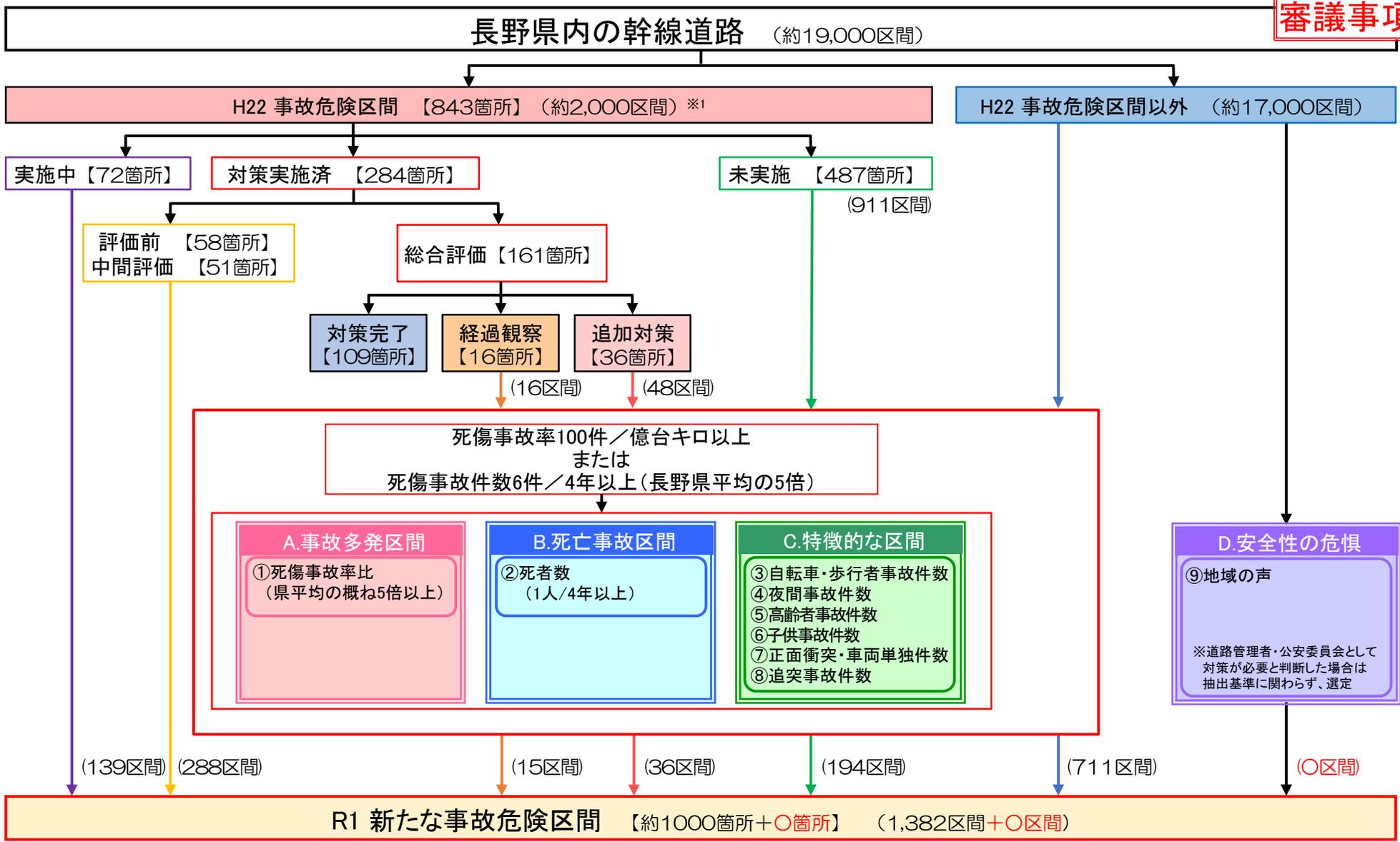


第16回委員会承認済み

3-2 事故ゼロプランの見直し

② 新たな事故危険区間の抽出指標の考え方

審議事項



※1 イタルダ区間消失の14箇所を含む

3-2 事故ゼロプランの見直し

② 新たな事故危険区間の抽出指標の考え方

審議事項

抽出指標案

指標区分	設定理由	抽出指標	基準
A.事故多発区間	<ul style="list-style-type: none"> 未だ高水準で推移する死傷事故の更なる削減を図る 	①死傷事故率比	県平均の5倍以上 (交差点:518.7件/億台km) (単路:146.9件/億台km)
B.死亡事故区間	<ul style="list-style-type: none"> 近年下げ止まり傾向の死亡事故の削減を図る 	②死者数	1人/4年以上
C.特徴的な区間 (③~⑧のうち、 3つ以上該当で抽出)	<ul style="list-style-type: none"> 長野県内で近年問題となっている事故の削減を図る 	③自転車・歩行者事故件数	県平均の5倍以上 (1件/4年以上)
		④夜間事故件数	県平均の5倍以上 (2件/4年以上)
		⑤高齢者事故件数	県平均の5倍以上 (2件/4年以上)
		⑥子供事故件数	県平均の5倍以上 (1件/4年以上)
		⑦正面衝突・車両単独件数	県平均の5倍以上 (1件/4年以上)
		⑧追突事故件数	県平均の5倍以上 (3件/4年以上)

3-2 事故ゼロプランの見直し

③ ハラハラ箇所の再選定の考え方

ハラハラ箇所の再選定の考え方（案）

審議事項

- 前頁の抽出指標に複数該当し、以下の条件を満たす箇所は、課題が大きい箇所と判断し、ハラハラ箇所に追加する。

条件① 安全性課題3つ(A+B+C)に該当

条件② 安全性課題2つに該当

指標		安全性の課題が大きい		
		A.事故多発区間	B.死亡事故区間	C.特徴的な区間
①	A+B+C	●	●	●
②	A+B	●	●	—
	B+C	—	●	●
	A+C	●	—	●



ハラハラ箇所に追加

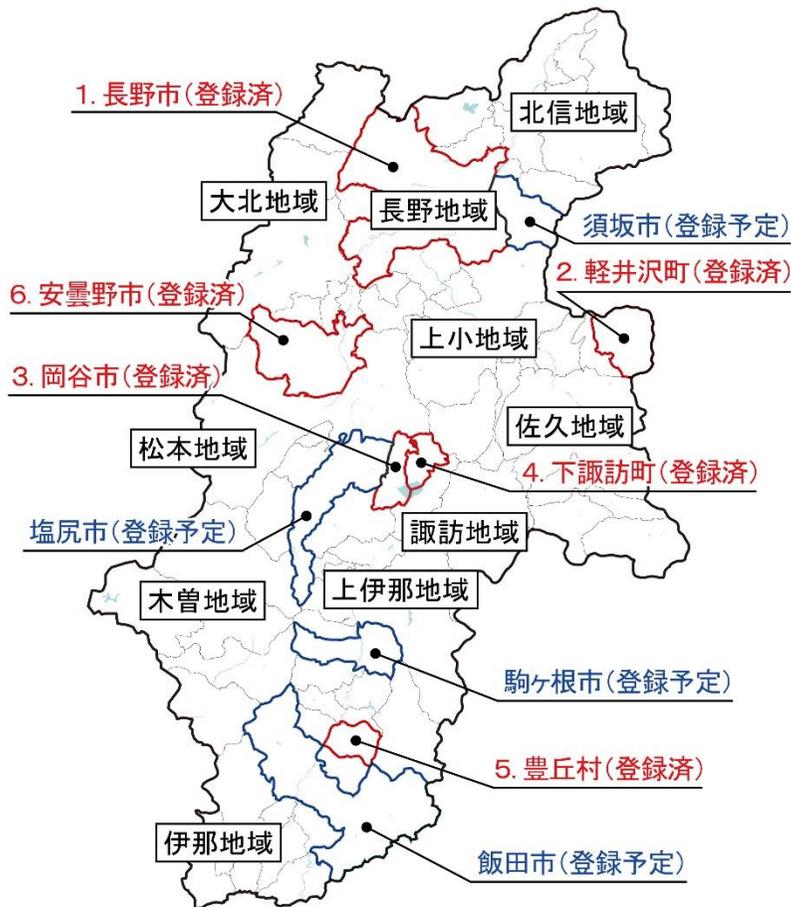
4. 長野県内の生活道路交通事故対策

4-1 生活道路交通事故対策取り組み状況

- 平成27年度から生活道路における取り組みを開始し、令和元年5月時点で6市町村（8地区）が登録済、4市町村で登録に向け調整中。
- 登録については、随時受け付け中。

窓口 国土交通省 長野国道事務所交通対策課024-264-7012
飯田国道事務所管理第二課0265-53-7206

<長野県内77市町村のうち6市町村が登録済>



【長野県内登録一覧】

No.	市町村名	地区名	登録・検討状況
1	長野市	長野市鶴賀権堂地区	H28.2登録
2	軽井沢町	軽井沢長倉地区	H28.2登録
3	岡谷市	銀座地区	H30.8登録
4	下諏訪町	3地区	H30.10登録
5	豊丘村	林里地区	H30.11登録
6	安曇野市	明科地区	H31.3登録
-	塩尻市		調整中
-	駒ヶ根市		調整中
-	飯田市		調整中
-	須坂市		調整中

【生活道路対策エリアの登録推進に向けた取り組み】

- 長野県協力のもと長野国道事務所、飯田国道事務所により長野県内の自治体を集め「生活道路対策の取り組み」について説明会を実施。（平成30年10月3日）
- 長野県内77市町村のうち40市町村が参加。

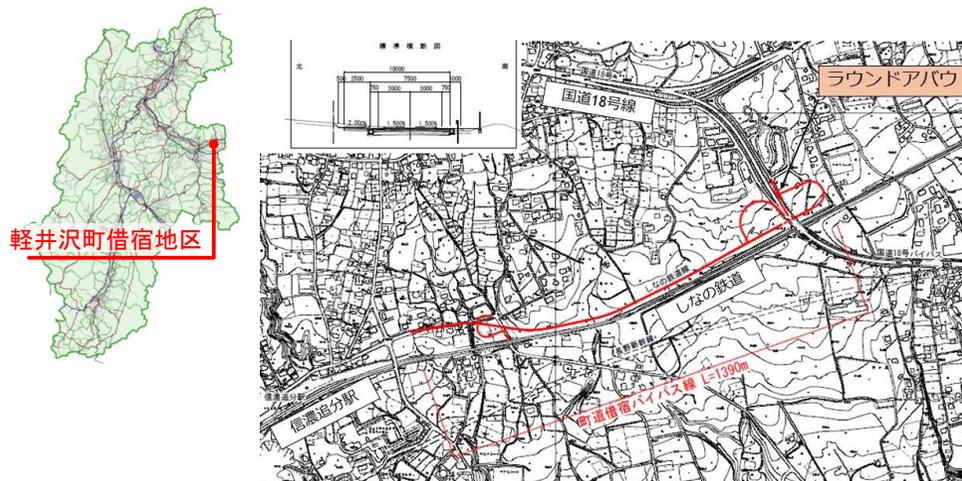


【説明会の状況（場所:長野県安曇野庁舎会議室）】

4-2 生活道路交通事故対策事例

軽井沢町借宿地区

- H30年12月に借宿バイパスが開通。生活道路エリアを通過していた交通の一部が借宿バイパスに転換。



＜出典＞長野県軽井沢町公式ホームページ

▼借宿バイパス①

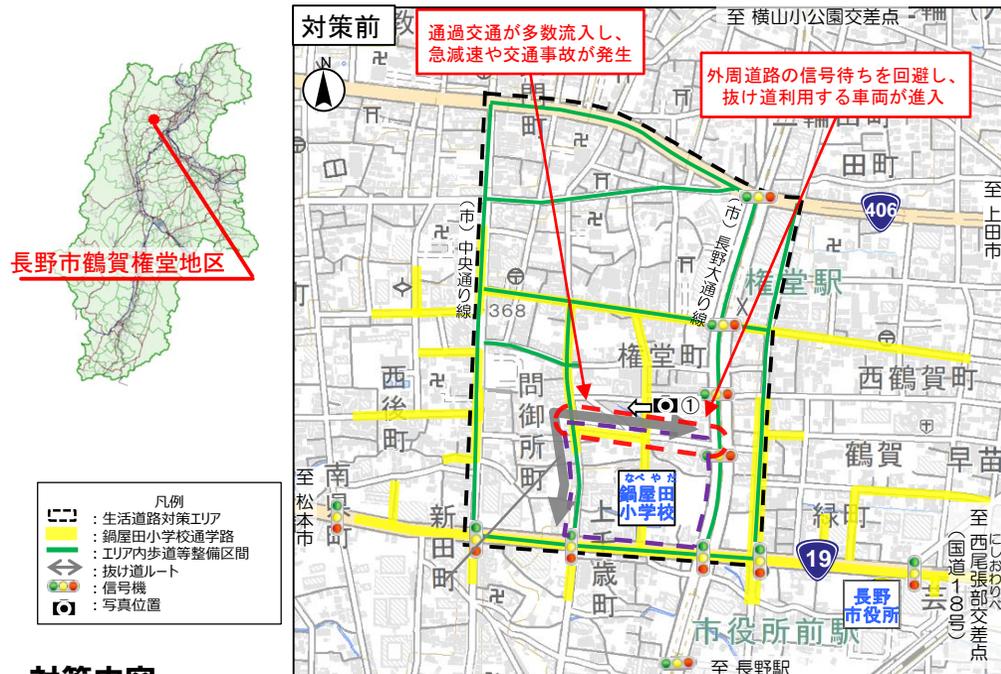


▼借宿バイパス②



長野市鶴賀権堂地区

- 長野市鶴賀権堂地区では、安全な歩行空間の確保を目指し、歩道を整備中。



凡例

- : 生活道路対策エリア
- : 鍋屋田小学校通学路
- : エリア内歩道等整備区間
- : 抜け道ルート
- : 信号機
- 📷 : 写真位置

対策内容



※県庁緑町線沿線地区整備事業【市】として道路新設を予定

▼写真①

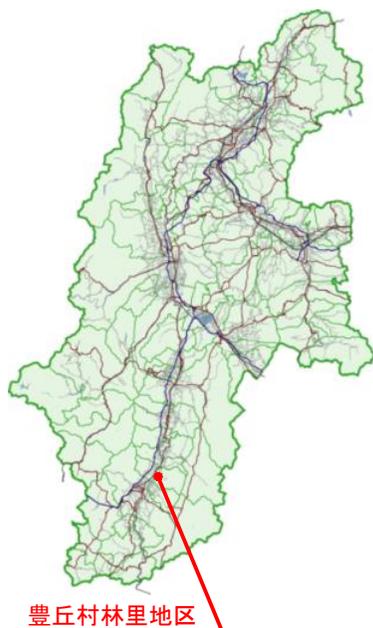


4-2 生活道路交通事故対策事例

豊丘村林里地区

- ・ 豊丘村林里地区は、村役場に近く、保育園、小・中学校の施設があり、エリア内の道路の多くが通学路に指定。
- ・ 道の駅とよおかマルシェの開業により、交通の流れも変化。
- ・ 急挙動やヒヤリ・ハット体験、抜け道調査等から地区の課題を把握。歩道整備や抜け道利用対策を立案予定。

■ 要対策箇所



■ 林里地区の課題



4-3 生活道路交通事故対策に関する情報提供

- ポータルサイトを開設し、国土交通省で進めている主に道路構造面における生活道路交通安全対策に関する情報・資料を掲載。
- 生活道路の交通安全対策に取り組む情報共有の場として平成31年1月にメールマガジンを創刊。これまで第4号まで発刊。

○生活道路の交通安全対策ポータルサイト

国土交通省Webページ内のポータルサイトにて、生活道路の交通安全対策に関する資料を掲載。

国土交通省

道路

生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト

現在、交通事故による死者のおよそ半数が身近な道路で発生しており、生活道路の交通安全対策の推進が強く求められています。このポータルサイトでは、国土交通省で進めている主に道路構造面の生活道路の交通安全対策に関する資料を整理しています。なお、一部、生活道路の交通安全対策の推進に資する研究機関等による資料等についても掲載しています。

基礎データ、概要

- 交通事故関係データ
 - 交通事故の現状
 - ITARDA Webマップ(公財)交通事故総合分析センター
- 生活道路の交通安全対策の概要
 - 生活道路対策エリアの取組(概要)
 - 生活道路対策エリアの取組(具体事例)
 - 生活道路対策エリアの取組(効果検証事例)
 - 生活道路対策エリアにおける技術的支援
 - 対策メニュー例
 - 生活道路対策エリア一覧
 - エリア登録や国からの技術的支援に関する問い合わせ先
 - 生活道路対策エリアの取組(紹介資料一式)
- 通学路の安全確保の取組
 - 通学路における緊急合同点検の取組状況
 - 通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進
 - 文部科学省「学校安全ポータルサイト」
 - 警察庁「ゾーン30」について

関係資料

道路構造面の安全対策に関する情報を掲載

- 基礎データ、概要
- 事例集や技術基・ガイドライン等

○メールマガジン創刊

生活道路の交通安全対策に取り組む皆様の情報共有の場として定期的にメールマガジンを発行。

生活道路の交通安全対策メールマガジン(創刊号)

■はじめに

○創刊の挨拶(国土交通省 道路局 環境安全・防災課長 野田 隆)

皆さんは「生活道路」にどのようなイメージをお持ちですか?子供たちが通学や通園に行く道、ちょっとした買い物に出歩く道、愛犬を連れて散歩する道。たまにまふ出た近所の知り合いとおしゃべりする道など、いろんなイメージがあると思いますが、このような場面で皆さんは本当に安心してご利用頂いているでしょうか?

残念なデータがあります。

交通事故で亡くなる方のうち、約半数が歩行者、自転車乗用中であり、さらにその約半数が自宅から500m以内の身近な道路での事故によるものです。また、人口あたりの歩行者、自転車乗用中の事故による死者数は、G(先進7カ国)で最も多くなっています。

生活道路の多くは、歩行者や自転車と自動車とが交錯し、先を急ぐ車にひやひやしながら用心して歩かなければならないということが多く見られる訳です。

さて、そんな生活道路で死傷事故が起こると、「これは大変だ」ということで様々な対策を講ずることがよくあります。それはそれで大切なことですが、事故の起きそうなところであらかじめ対策ができれば、その方がずっと賢いのは言うまでもありません。よく言われるように、事故は氷山の一角に過ぎません。一件の事故の裏には百件ものヒヤリハットがあるとされています。そのヒヤリハットの多いところであらかじめ対策をする、これが現在国土交通省で推進している「生活道路対策エリア」の取組の肝なのです。

ヒヤリハットの多いところをどうやって把握するのか。ここはビッグデータの出番です。現在、多くの車に「ETC 0」という車両の速度や経路のデータを収集できるタイプのETCが搭載されています。ここから得られるデータを分析すると、速度超過の車が多い区間、急ブレーキの多発箇所など「潜在的な危険箇所」が見えてきます。

とは言え、ビッグデータをどのように分析すればよいのか、危険箇所どんな対策を講ずると効果的なのか、地域の方々の説明はどうすればいいのか、そしてどのような支援メニューがあるのか、疑問は尽きないことでしょう。

そんな疑問にお応えし、少しでも多くの地域で生活道路の交通安全対策に取り組んで頂きたい。そんな思いで今回このメールマガジンを始めることといたしました。これら対策に取り組むもう一つのお望みはもちろん、すでに取り組んでいる皆さんにも役に立つような様々な話、情報、基礎知識をお伝えしていきたいと思っております。

最後になりましたが、各地域における取組の推進により、生活道路における歩行者・自転車中心の空間づくり、世界一安全な道路交通環境の実現に向け努力して参りますので、ご支援、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

■事例紹介

各地で行われている取組について、ご紹介します。

(可搬型ハンブを用いた実証実験:3件、実証実験の効果検証:1件、各地域における取組の紹介:1件)

取り組みや対策事例を掲載

創刊号

反において可搬型ハンブを用いた実証実験を行います。

、スームス横断歩道の試行的設置による社会実験を行います。

におけるビッグデータを活用した安全対策～

sd/road/traffic/sasaku/pdf/jirei/kr001.pdf

す。(平成30年11月20日～12月17日)

て可搬型ハンブを用いた実証実験を行います。

証実験～

に向けて～

sd/road/traffic/sasaku/pdf/jirei/kr002.pdf

す。(平成30年11月15日～12月18日)

ハンブを用いた実証実験を行います。

における安全性向上のため、ハンブ設置による社会実験を行います～

s/sasaku/newstopic/files/20181010/pr18110102.pdf

す。(平成30年11月7日～12月10日)

において実証実験の効果検証を行いました。

、假設ハンブ等の試行的設置による社会実験を行いました。

におけるビッグデータを活用した安全対策～

y/isha/utunonjya_00000272.html

対策」のページを開設しました。

事例所～

一丁の設置事例を紹介いたします。

oomiya/02a/gto/knou/seikaku.htm

り収集したビッグデータを活用して、効果的な交通安全対策を

える市区町村で取組が行われています。(12月実施分:806エリア)

、下記からご覧頂けます。

用による主な利点)

くても、速度超過や急ブレーキ等の潜在的な危険箇所が見える

・ハット)が軽微なデータにより実行できる。