

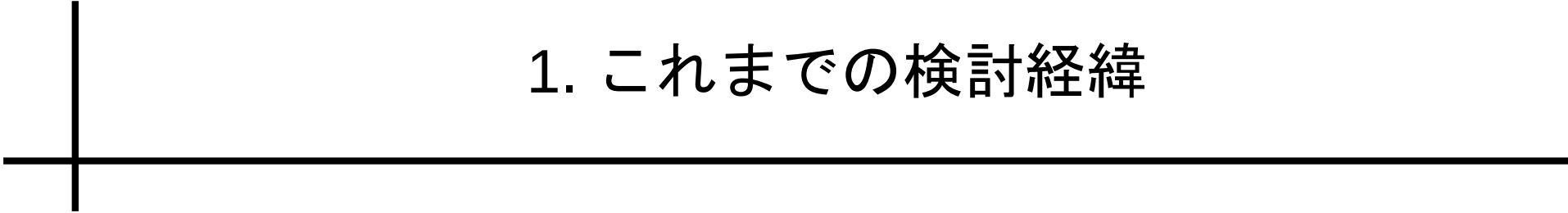
長野県における 交通事故対策について

令和2年9月3日

目次

1. これまでの検討経緯	P.2
1-1 委員会の目的と検討経緯	
1-2 ハラハラ箇所	
1-3 交通事故対策の進捗状況	
1-4 交通事故対策の効果	
1-5 事故ゼロプランの見直し	
1-6 本日の議題	
2. 長野県内の最新の交通事故状況	P.11
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.15
3-1 過年度交通事故対策	
3-1-1 交通事故対策の進め方	
3-1-2 交通事故対策の実施事例	
3-1-3 重大事故緊急対応事例	
3-2 新たな事故ゼロプラン	
3-2-1 新たな事故ゼロプランの進め方	
3-2-2 新たな事故危険区間の抽出	
3-2-3 対策優先度の設定	
3-2-4 ハラハラ箇所の選定	
4. その他交通事故対策	P.35
4-1 生活道路交通事故対策取り組み状況	
4-2 未就学児のお散歩コースへの安全対策	

【審議対象】



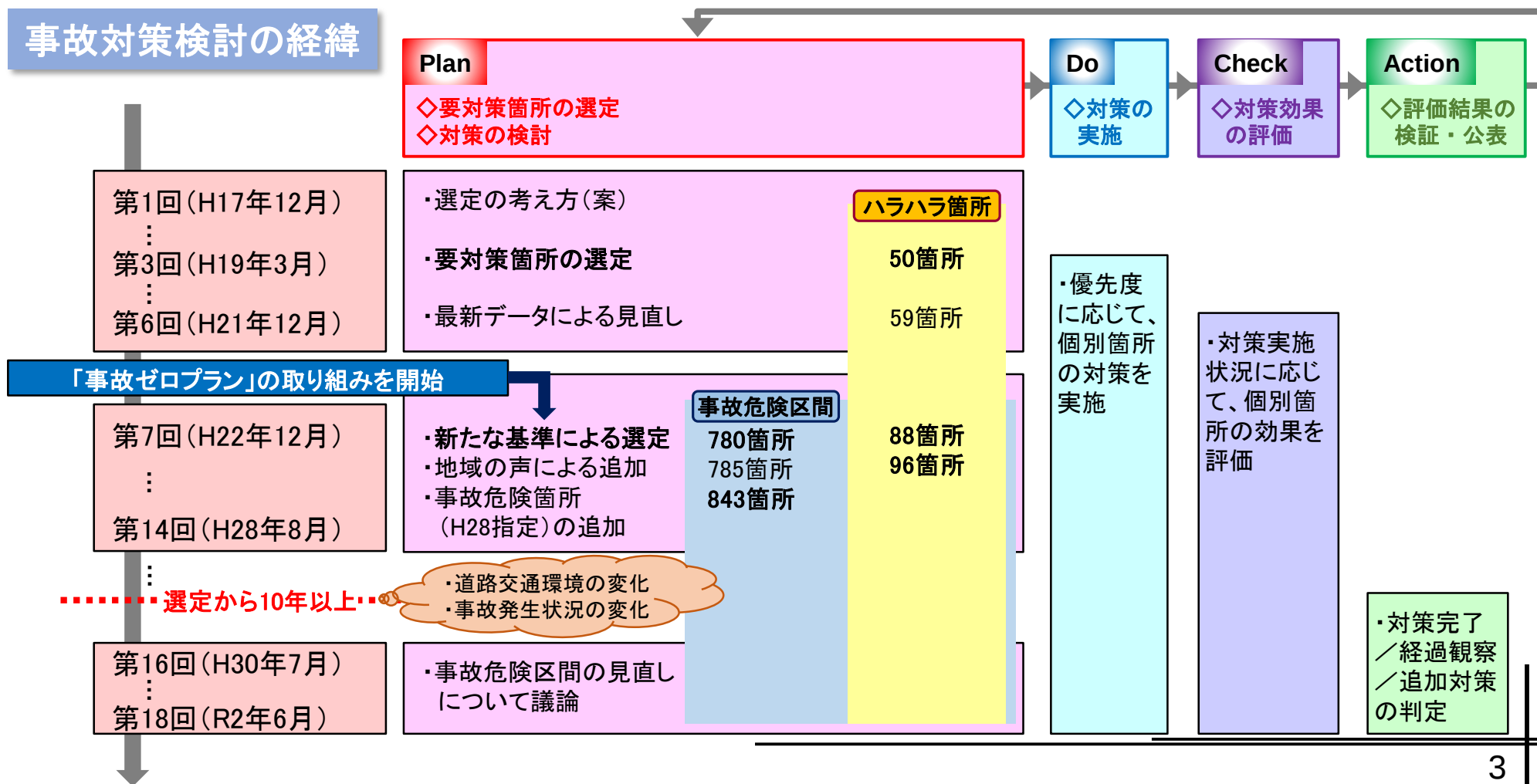
1. これまでの検討経緯

1-1 委員会の目的と検討経緯

委員会の目的

- 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。

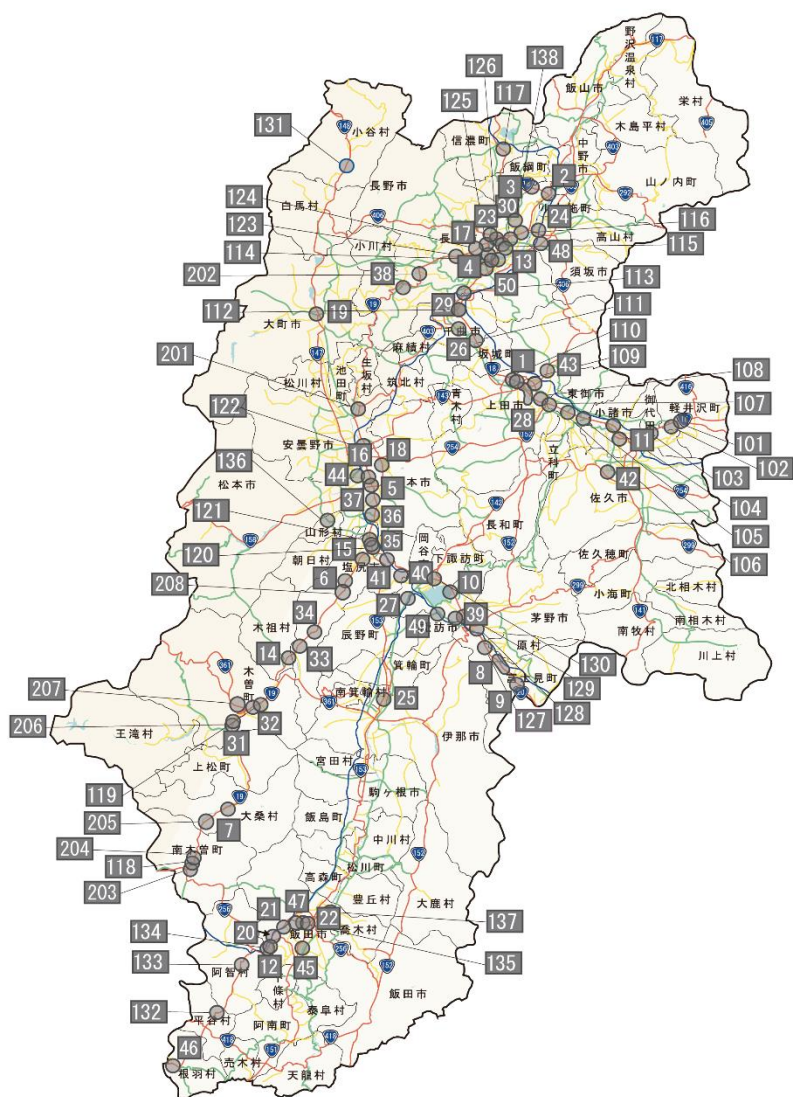
事故対策検討の経緯



1-2 ハラハラ箇所

- 平成18年度に抽出した50箇所、平成22年度に追加した38箇所、平成24年度に追加した8箇所の計96箇所。

※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
1	一般国道18号	上田市住吉
2	一般国道18号	長野市浅野
3	一般国道18号	飯綱町牟礼駅入口
4	一般国道19号	長野市下水飽南
5	一般国道19号	松本市井川城口
6	一般国道19号	塩尻市宗賀
7	一般国道19号	大桑村長野
8	一般国道20号	富士見町富士見付近
9	一般国道20号	富士見町小手沢
10	一般国道20号	諏訪市諏訪1丁目付近
11	一般国道141号	小諸市赤坂
12	一般国道153号	飯田市東平
13	一般国道18号	長野市稲葉付近
14	一般国道19号	木祖村藪原
15	一般国道19号	塩尻市宗賀
16	一般国道19号	松本市渚1丁目
17	一般国道117号	長野市青木島町大塚
18	一般国道143号	松本市岡田付近
19	一般国道147号	大町市大町旭田
20	一般国道153号	飯田市中村
21	一般国道153号	飯田市大瀬木～飯田インター入口
22	一般国道153号	飯田市黒名古能
23	一般国道406号	長野市茂菅付近
24	一般国道406号	須坂市村山町大割
25	(主)伊那辰野停車場線	伊那市上牧
26	(主)長野上田線	千曲市上山田町
27	(主)下諏訪辰野線	岡谷市川岸上1丁目～川岸保育園前
28	一般国道18号	上田市国分西～中央5丁目
29	一般国道18号	長野市南警署西
30	一般国道18号	長野市西尾張部
31	一般国道19号	木曽町福島
32	一般国道19号	木曽町日義
33	一般国道19号	木祖村藪原
34	一般国道19号	塩尻市豊川
35	一般国道19号	塩尻市大門七区
36	一般国道19号	松本市芳川井付近
37	一般国道19号	松本市野溝
38	一般国道19号	長野市信州新町新町付近
39	一般国道20号	諏訪市諏訪インター
40	一般国道20号	岡谷市今井付近
41	一般国道20号	塩尻市浅敷付近
42	一般国道142号	佐久市跡田付近
43	一般国道144号	上田市本原付近
44	一般国道147号	松本市島内
45	一般国道151号	飯田市川路田中
46	一般国道153号	根羽村下町
47	一般国道153号	飯田市上殿岡
48	一般国道403号	須坂市井上町幸高

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

1-3 交通事故対策の進捗状況

① 実施対策

第17回委員会資料 再掲

- 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	・薄層舗装 ・減速路面標示	追突、右折時、車線逸脱
視認性向上	・線形改良	追突、右折時、車線逸脱
	・障害物排除	出会い頭、左折時、右折時
	・右直間ゼブラ	右折時
	・道路照明	夜間
	・排水性舗装	雨天時
軌跡の安定化	・指導線 ・導流帯	人対車両、左折時、右折時
整流化	・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	・視線誘導標 ・車線分離標（ラバーポール） ・リブ式区画線 ・道路鋸 ・中央帯	人対車両、車線逸脱
注意喚起	・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】

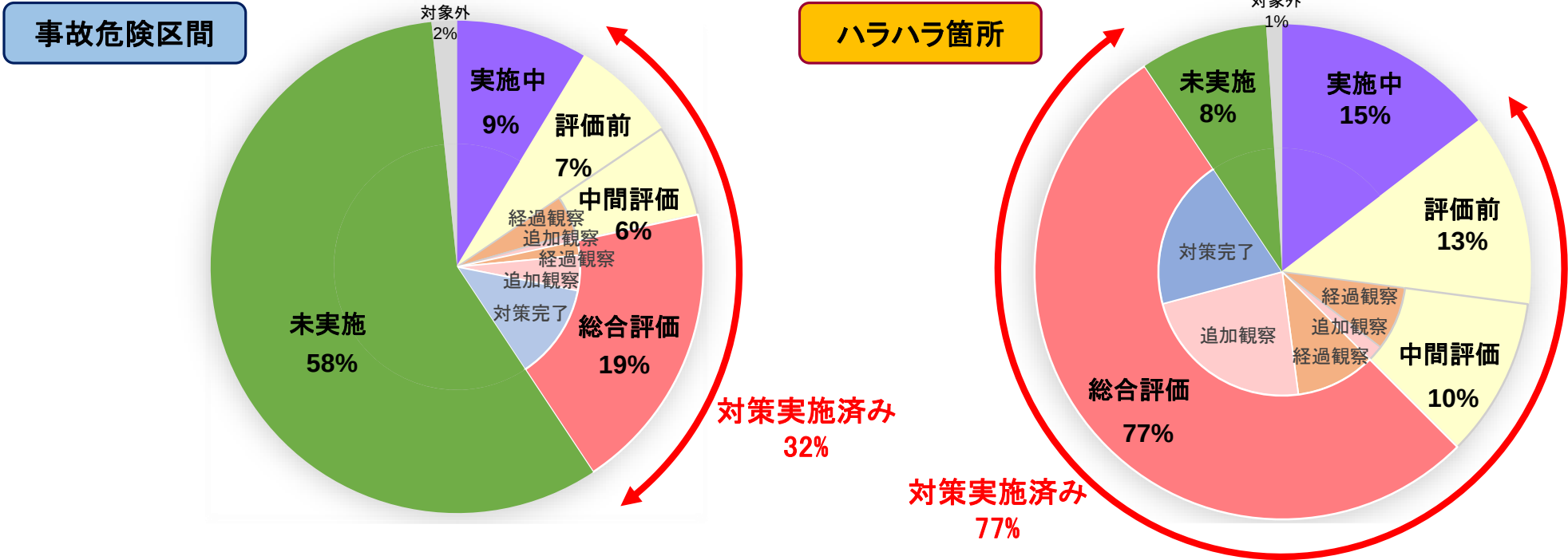
カラー舗装（生坂村）



1-3 交通事故対策の進捗状況

② 全体概要

● 事故危険区間は約3割、ハラハラ箇所は約8割の箇所で対策を実施済み。



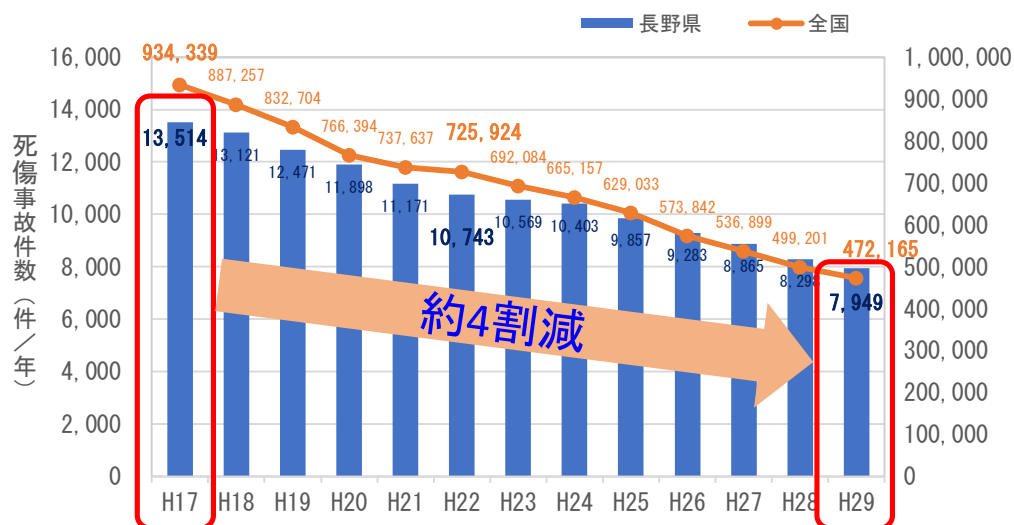
			事故危険区間				ハラハラ箇所				
H 22 事 故 危 険 区 間	実施中			73(9%)				14(15%)			
	対 策 実 施 済 み	評価前		58		270 (32%)	12		73 (77%)		
		中間評価	経過観察	42	51		8	10			
			追加対策	9			2				
		総合評価	経過観察	16	161		10	51			
			追加対策	39			22				
			対策完了	106			19				
		未実施			486(58%)					8(8%)	
	対象外(イタルダ区間消失)			14				1			
計			843				96				

1-4 交通事故対策の効果（事故発生状況）

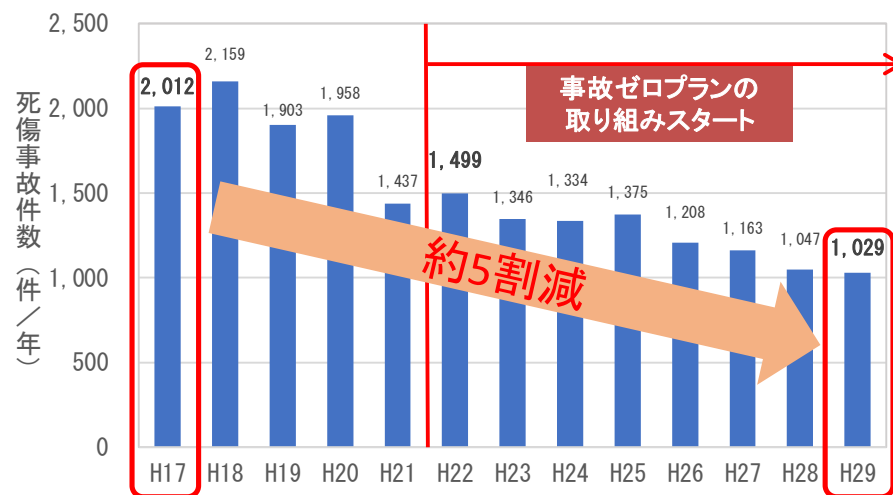
死傷事故件数の推移

- 長野県の死傷事故件数は全国と同様に減少傾向。
- 事故危険区間全体（対策未実施区間も含む）の死傷事故件数は、長野県全体に比べて減少率が大きく、**本取り組みにより一定の効果**が得られている。

■長野県（参考:全国）



■H22事故危険区間



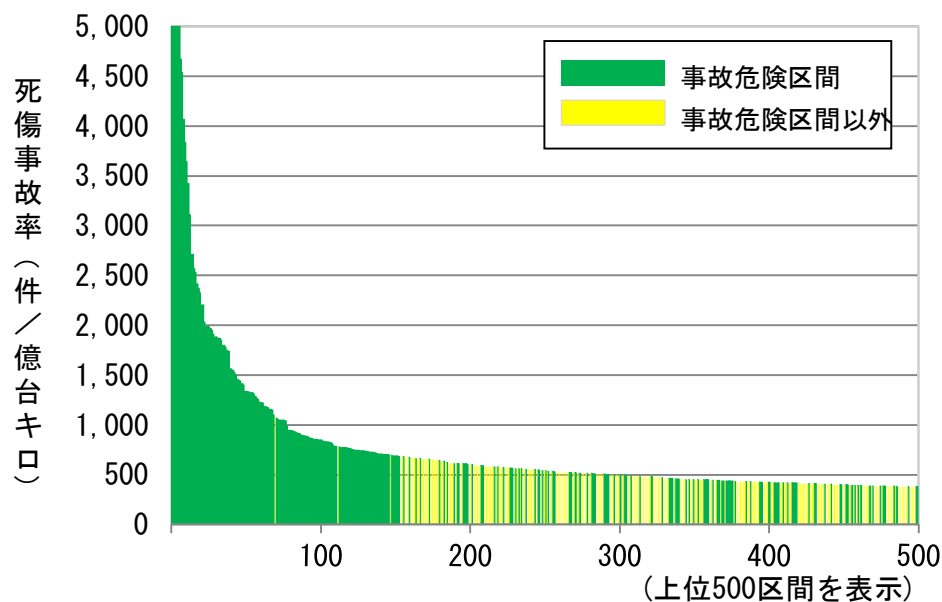
＜出典＞イタルダデータ（H17-29年）

1-5 事故ゼロプランの見直し

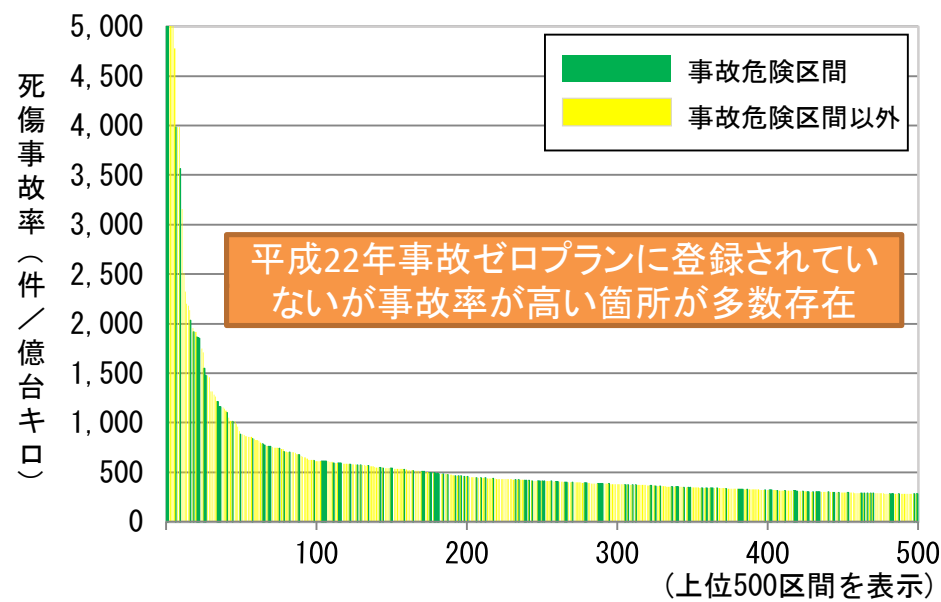
長野県内幹線道路の死傷事故率曲線

- 平成22年事故ゼロプランに登録されていない箇所において、対策実施優先度が上昇している箇所が発生している。

【事故ゼロプラン開始当初(H17~H20年)】



【現在(H25~H28年)】



<交通事故発生状況が変化>

- 社会情勢や道路交通インフラの変化
- 自動車の安全技術の向上 等

事故危険区間の
見直しが必要

1-6 本日の議題

■ 基本的な考え方

令和元年7月（第17回）では、主にH22事故ゼロプランの評価結果の提示および事故ゼロプランの見直しの考え方について議論を行い、今回（第18回）は事故ゼロプランの見直し期間、新たな事故ゼロプランの対象箇所数の提示と対策優先度設定の考え方について議論する。

■ 開催回と会議内容（案）

【第17回：前回（令和元年7月30日開催）】

事故ゼロプランの効果評価、新たな抽出の確認

1. これまでの検討経緯
2. 長野県内の最新の交通事故状況
 - ・長野県の交通事故状況
 - ・幹線道路、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
 - ・平成22年度事故ゼロプラン
 - ・事故ゼロプランの見直し
4. 長野県内の生活道路交通事故対策
 - ・生活道路交通事故対策取り組み状況
 - ・生活道路交通事故対策事例
 - ・生活道路交通事故対策に関する情報提供

【第18回：今回（令和2年9月3日開催）】

新たな事故危険区間抽出結果とハラハラ箇所選定方法の確認

- ① **新たな事故ゼロプラン**
 - ・見直しに至る背景
 - ・**新たな事故ゼロプランの進め方（見直し期間）**
 - ・新たな事故危険区間の選定フロー
- ② **新たな事故危険区間の抽出**
 - ・抽出基準
 - ・抽出結果
- ③ **対策優先度の設定**
 - ・優先度設定の対象
 - ・優先度の設定とハラハラ箇所の選定（案）

赤：審議事項

1-6 本日の議題 審議事項とスケジュール

ご確認いただきたい事項

- ①事故ゼロプランの見直し期間
- ②新たな事故ゼロプランのR2事故危険区間 ※別添事故危険区間リストを参照
- ③R2ハラハラ箇所の選定手順

委員会のスケジュール





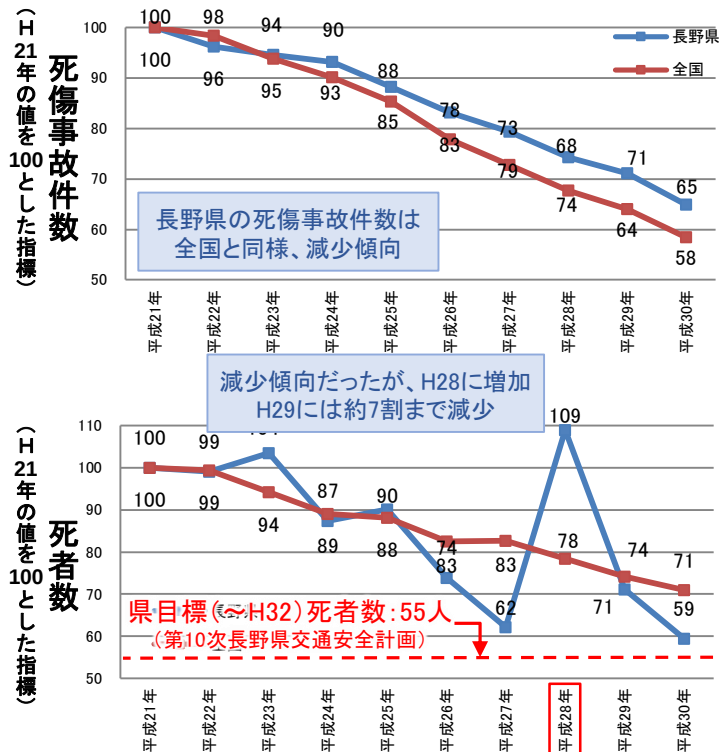
2. 長野県内の最新の交通事故状況

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(H21)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6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

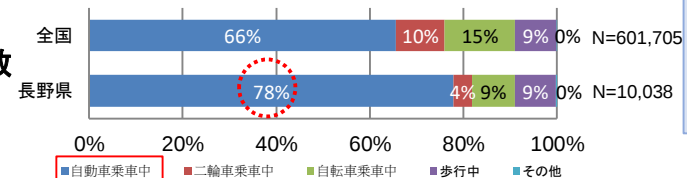


平成28年1月 軽井沢スキーバス
事故発生14人死亡

死傷者数の状態別の割合

H27~H30 (4年間の年平均)

死傷者数

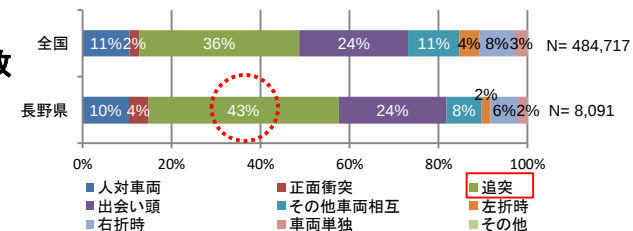


自動車乗車中の割合が多い。
⇒自動車交通への依存度が
高い長野県の交通状況を
反映。

死傷事故・死亡事故の事故類型別の割合

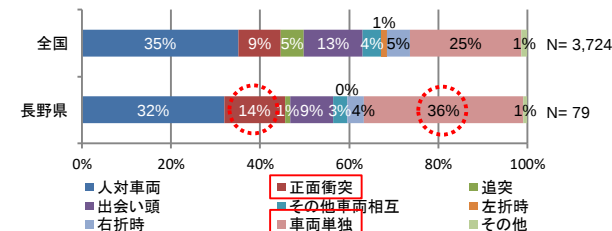
H27~H30 (4年間の年平均)

死傷事故
件数



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
件数

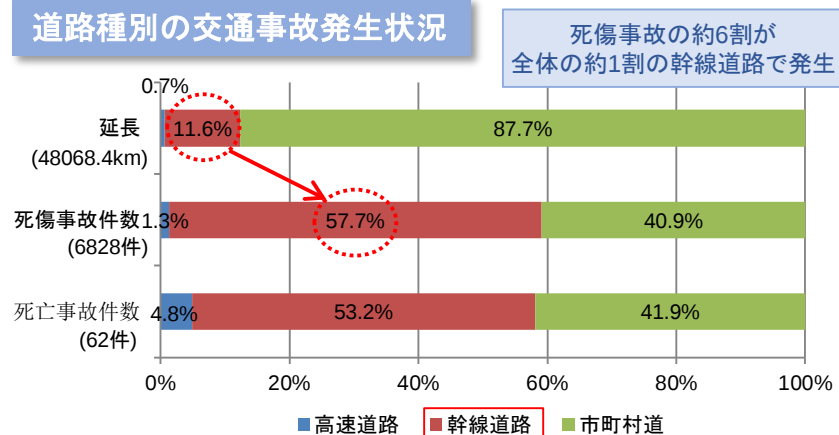


死亡事故では正面衝突、車
両単独を含む車線逸脱事故
が多い。
⇒郊外や山間部で発生する
種類の事故が多い。

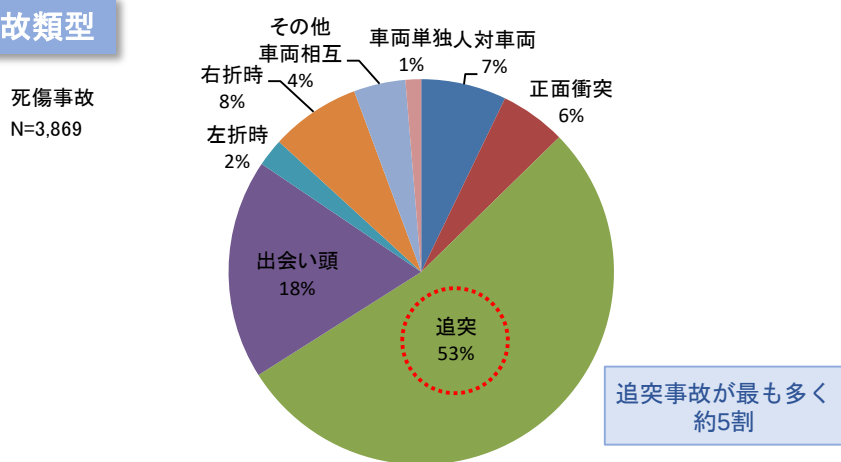
2-2 長野県の幹線道路における事故特性

- 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3割を占める。
- 年齢別で見ると、死亡事故の約5割は高齢者（65才以上）が占める。

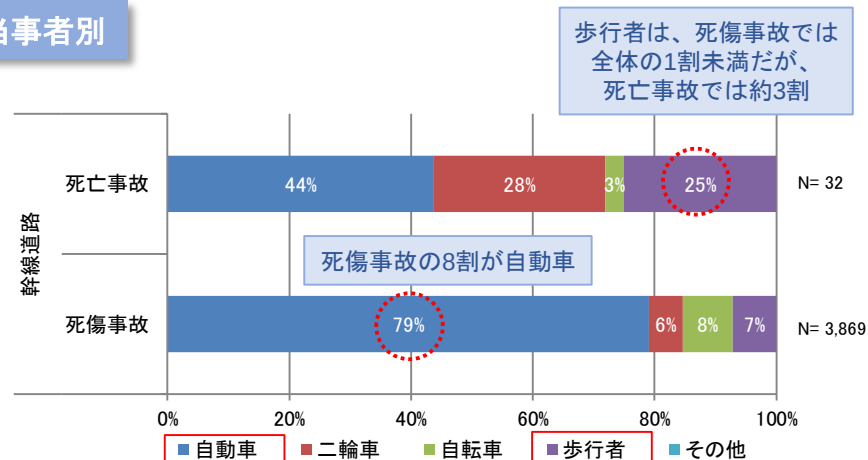
道路種別の交通事故発生状況



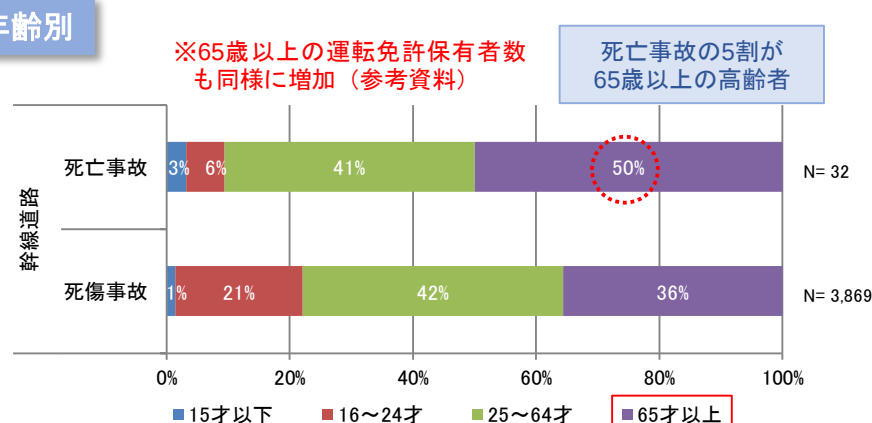
事故類型



当事者別



年齢別

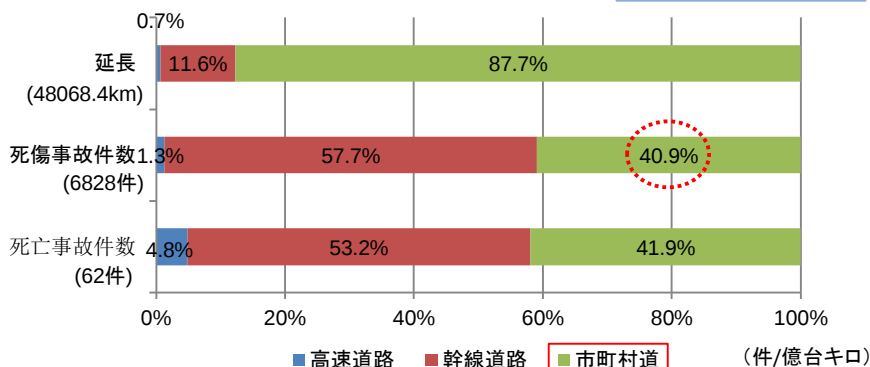


2-3 長野県の生活道路における事故特性

- 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、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。

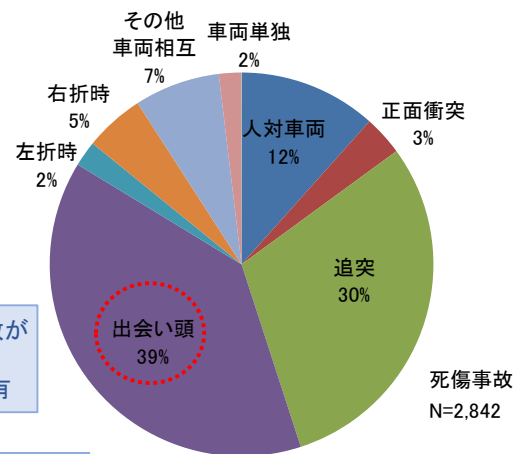
道路種別の交通事故発生状況

死傷事故の約4割が
生活道路で発生

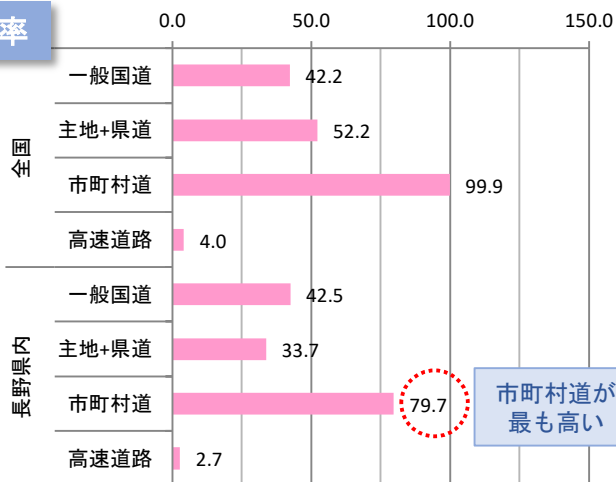


事故類型

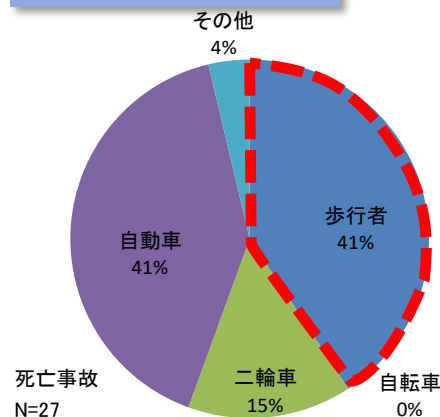
出会い頭事故が
最も多く、
約4割を占有



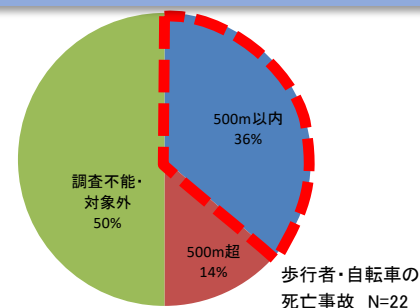
道路種別の死傷事故率



死亡事故の当事者別



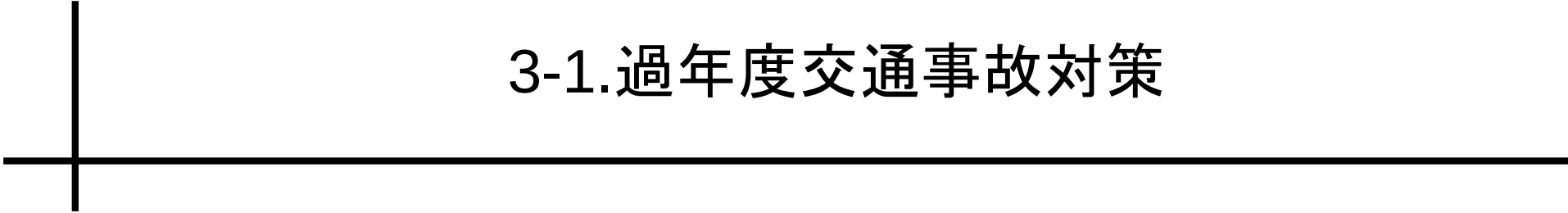
自宅からの距離（歩行者、自転車）



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



3.長野県内の幹線道路交通事故対策



3-1.過年度交通事故対策

3-1-1 交通事故対策検討の進め方 ①

委員会設立当初（第1回（H17年12月）～第6回（H21年12月））

- 交通事故データ等を分析し、地域住民や道路ユーザーの意見・要望等を踏まえ、長野県における**要対策箇所を選定・公表し、効率的・効果的な事業を実践。**
- H19年にハラハラ箇所として50箇所を選定し、対策・評価・反映（PDCA）を推進。
- 交通事故は発生頻度が低く、また偶発性を有する事象であるため、「箇所の選定」および「対策効果の評価」には、**4年間の事故データを活用。**

Plan：箇所の選定

■ 抽出基準

<死傷事故に関するデータ>

死傷事故率比が長野県平均の10倍以上
または
死傷事故件数が長野県平均の10倍以上

<パブリックコメント>

指摘箇所
(⇒データによる確認も実施)

■ 抽出結果

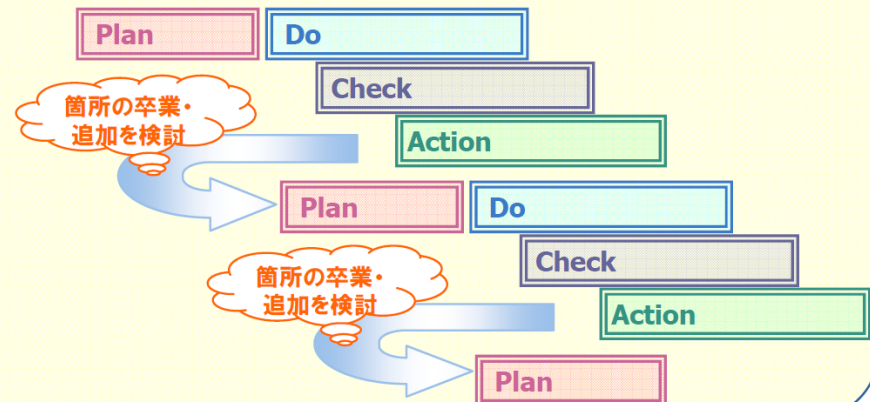
【ハラハラ箇所】

- ・H19年 50箇所選定
- ・H21年 59箇所(9箇所追加)

PDCAサイクル

<PDCAサイクルのイメージ>

現在選定している102箇所（イライラ：52箇所／ハラハラ：50箇所）の対策・評価・反映を進めていくとともに、箇所の『卒業』『追加』を検討し、新たなPDCAサイクルを進めていきます

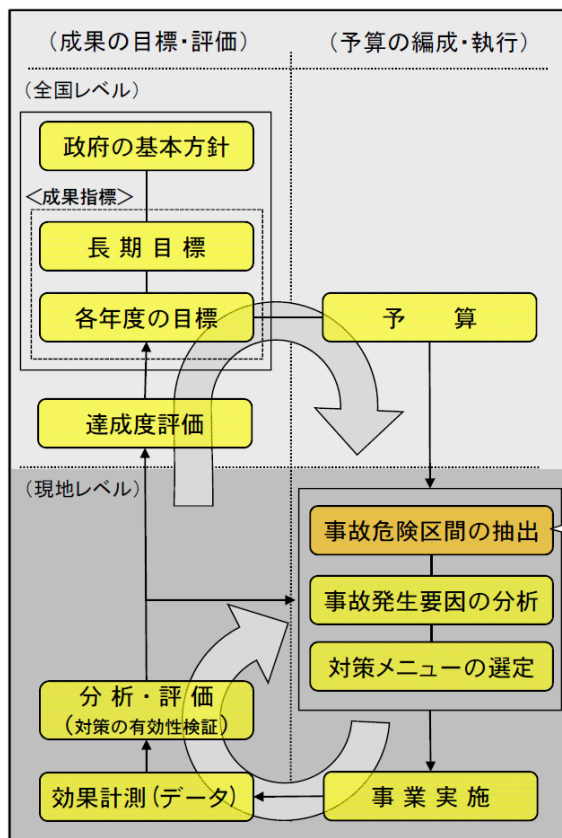


<出典> 第4回長野県安全性向上検討委員会資料

3-1-1 交通事故対策検討の進め方 ②

事故ゼロプラン（第7回（H22年12月）～）

- 国土交通省では、平成22年度より、限られた予算を効率的・効果的に執行し成果を上げていくため、データ等に基づく「**成果を上げるマネジメント**」の取組みを導入。



- 交通安全分野における「成果を上げるマネジメント」を『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』として展開
- 「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」により重点的、集中的に対策を講じることにより効果的、効率的に推進

1. 事故の危険性が高い区間を明確化

- ①事故データに基づく区間
死傷事故率、重大事故等の発生件数等
- ②潜在的な危険区間
地域住民、利用者、市町村等からの指摘等

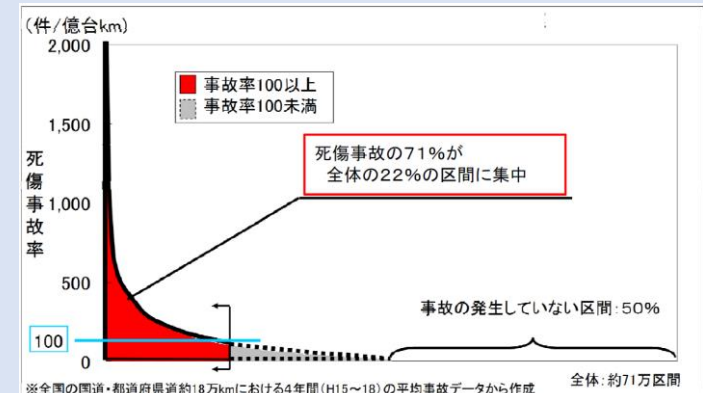
⇒ 全国で14,303区間を選定

(学識者、関係者等からなる委員会から意見を聴取)

2. 情報の共有化(利用者に危険箇所を認識してもらうことで事故削減にも期待)

- ①代表的な事故危険区間の公表
- ②注意喚起看板の設置
- ③地域住民・関係機関等との合同現地点検

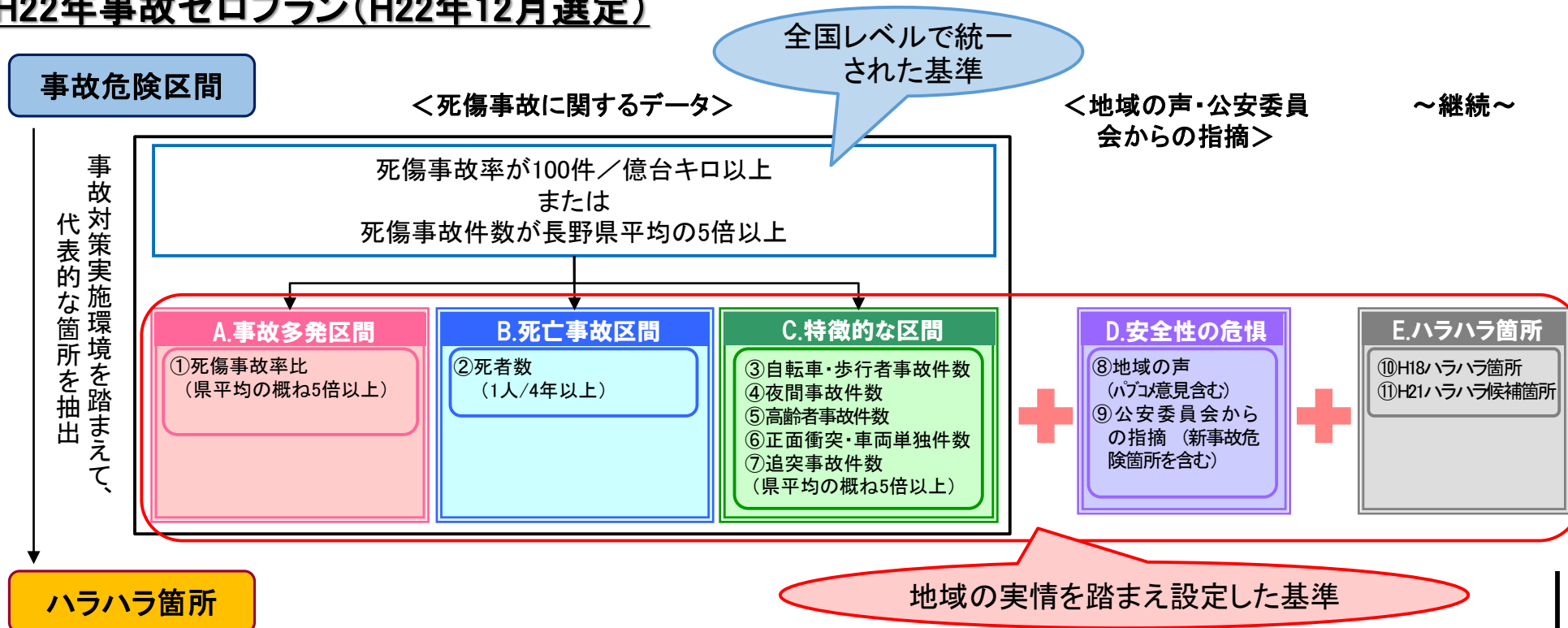
- 「全国レベル」での統一された考え方に基づき、「現地レベル」で区間抽出、事業実施、分析・評価等のPDCAサイクルを実践
- 地域の実情を踏まえ、事故データに基づき事故危険区間を抽出



3-1-1 交通事故対策検討の進め方 ③

- 基本的な考え方は、過去の委員会で議論してきた内容と同様。
- 全国レベルで統一された基準をもとに、県内の事故特性を踏まえて設定した基準を加味して、事故危険区間を抽出。
- 事故危険区間の中から、事故対策実施環境を踏まえて、代表的な箇所としてハラハラ箇所を抽出。

■H22年事故ゼロプラン(H22年12月選定)

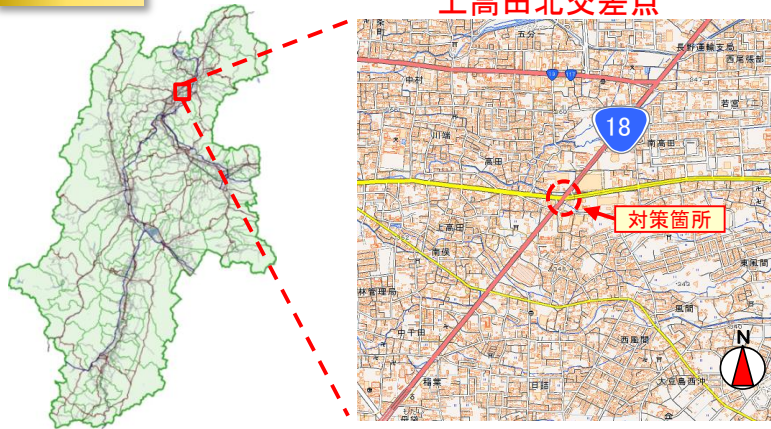


3-1-2 交通事故対策の実施事例 長野国道事務所

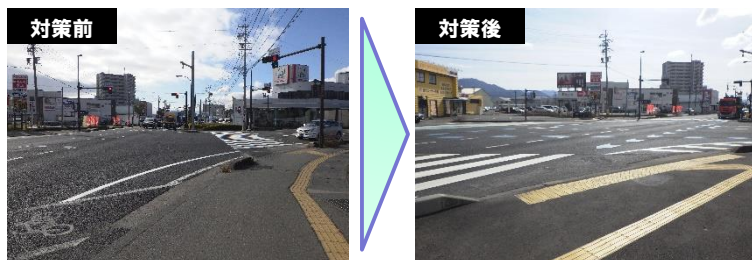
事業の概要 (対策実施事例：長野国道事務所)

国道18号上高田北交差点では、追突事故や歩行者・自転車横断事故が多発。これらに対し令和元年度、流入部へ路面標示、法定外看板を設置し、交差点内では右折指導線、矢羽根の設置を行い、また、自転車横断帯の撤去、横断歩道・停止線の前出しを実施。

位置図

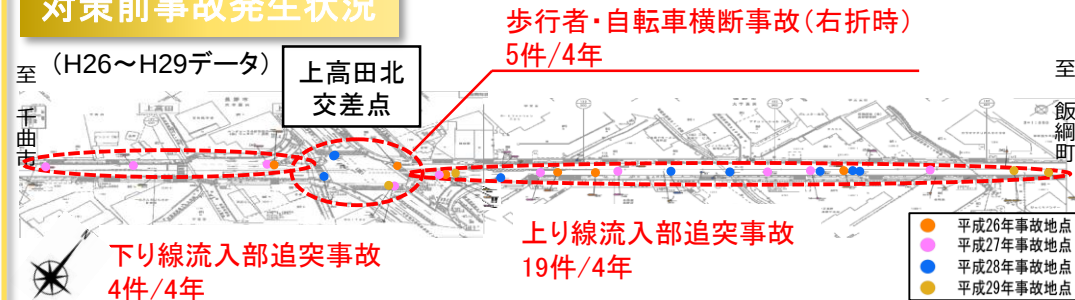


改良前後の状況

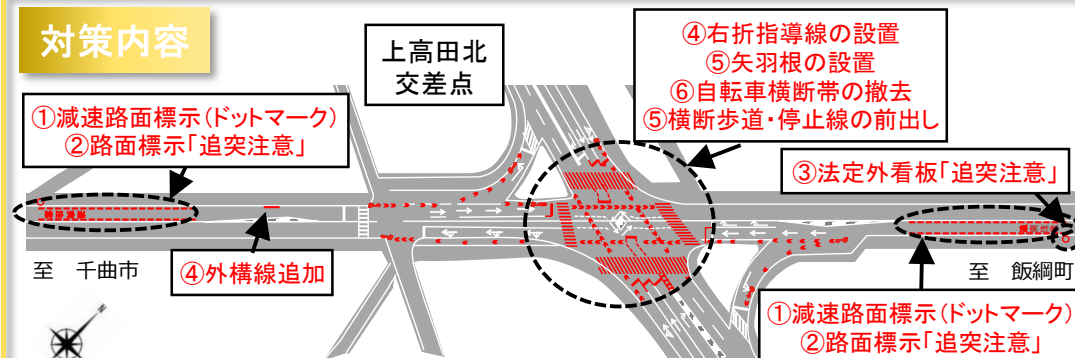


ハラハラ箇所【No. 115】国道18号 上高田北交差点

対策前事故発生状況

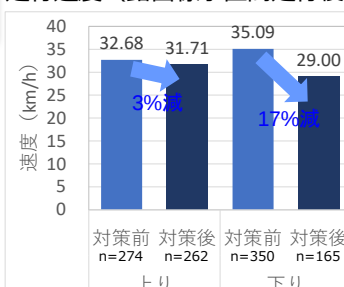


対策内容



対策効果

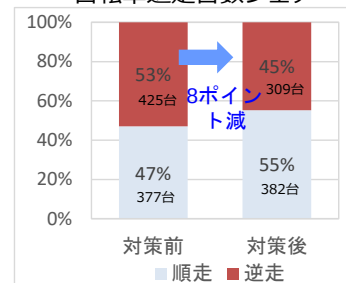
走行速度(路面標示区間走行後)



上下流入部に路面標示、法定外看板を設置後、速度が減少。

矢羽根を設置後、自転車逆走が交差点内で減少。

自転車逆走台数シェア



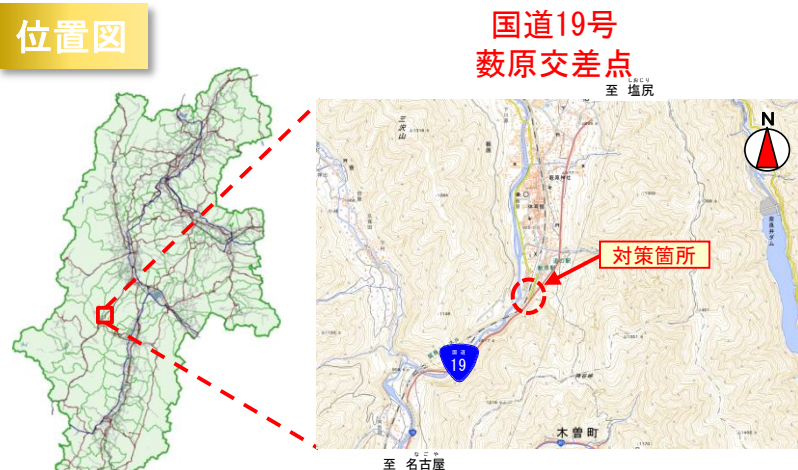
※ビデオ調査結果 対策前：R1.12.6、対策後R2.2.21 走行速度：13:30～14:30、自転車：7:00～8:00、15:30～16:30

3-1-2 交通事故対策の実施事例 飯田国道事務所

事業の概要

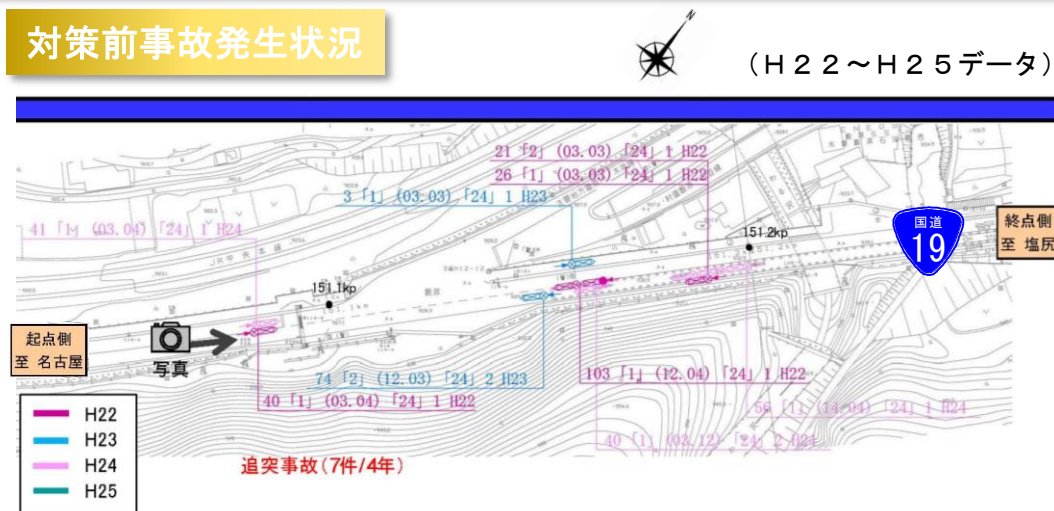
国道19号藪原交差点は、平成22年～25年の4年間で7件の負傷事故が発生しており、特に交差点手前で追突事故が多発している。事故ゼロプランの対策として、平成28年度から右折レーン設置等の交差点改良をし、令和元年度に完了した。

位置図

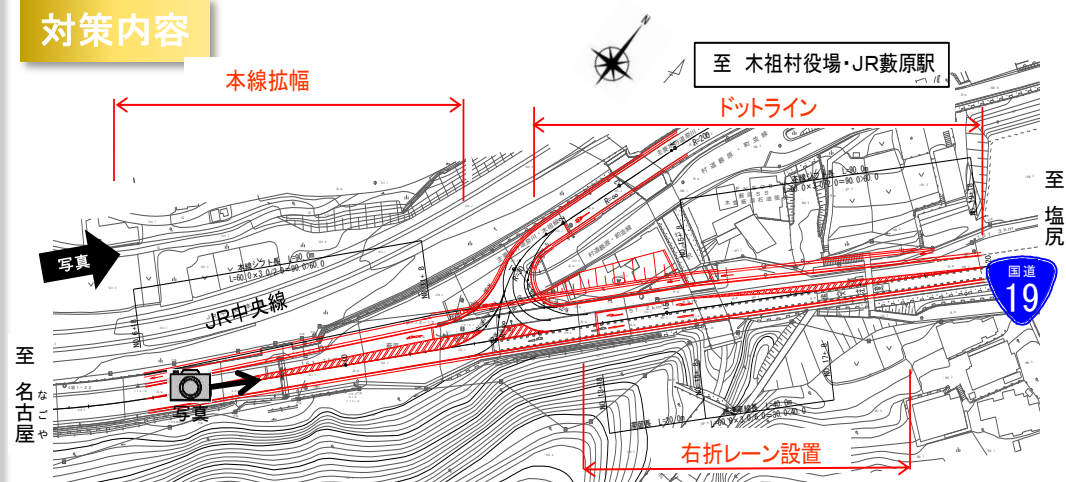


ハラハラ箇所【飯C16】 国道19号 藪原交差点

対策前事故発生状況



対策内容



改良前及び改良後の状況



3-1-2 交通事故対策の実施事例 長野県

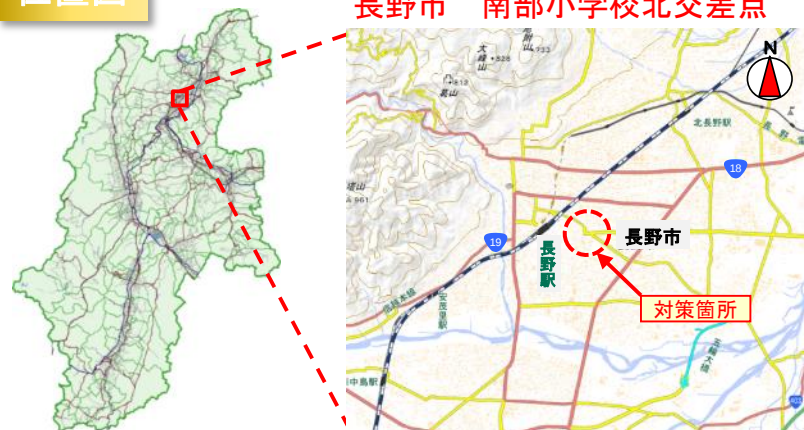
事業の概要

本路線は、長野市街地と須坂市を結ぶ幹線道路であり、市道東通り線と(主)長野菅平線の結末点である。また現在、長野市により長野駅東口区画整理事業を実施しており、交差点西側は幅員32mで整備を進めている。

一方、交差点東側の(主)長野菅平線は幅員23mであり、交差点の東西で大きな食い違いが生じ、車両の安全な通行を妨げる恐れがある。そのため、本事業により、交差点改良を実施し安全で円滑な交通を確保する。

位置図

(主) 長野菅平線
長野市 南部小学校北交差点



改良前後の状況

対策前(写真①)



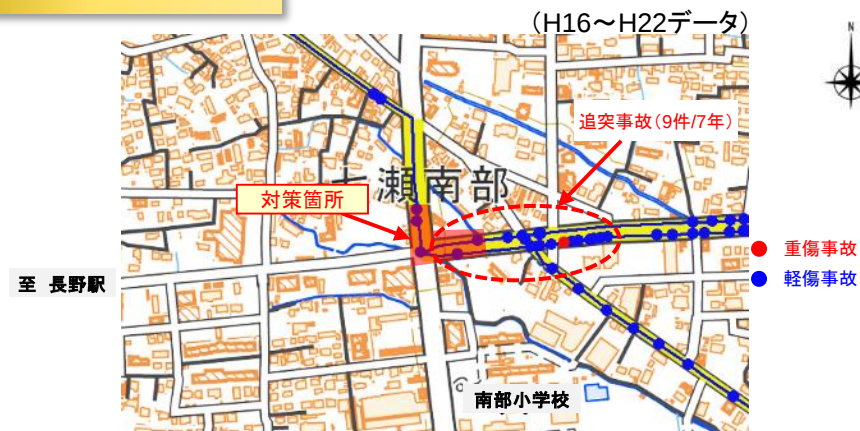
対策後(写真②)



事故危険箇所【県C1014】

(主) 長野菅平線 長野市 南部小学校北交差点

対策前事故発生状況

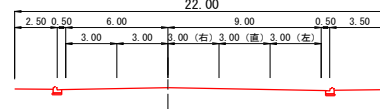


対策内容



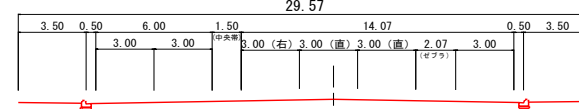
1-1'

対策内容: 左折レーンの増設



2-2'

対策内容: 右折レーン、中央帯、ゼブラゾーンの増設



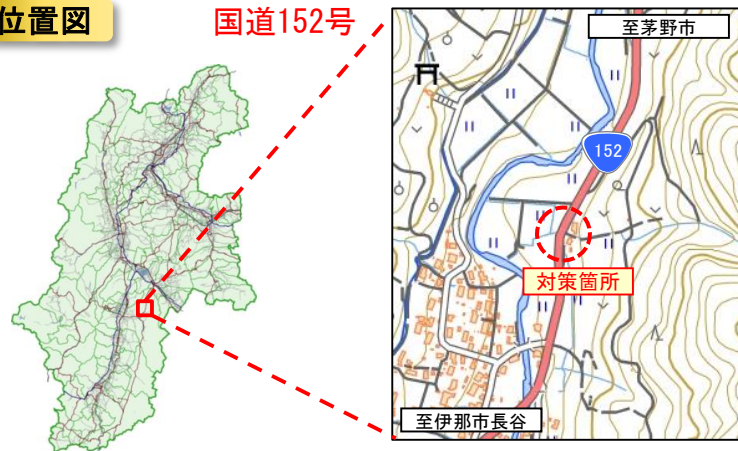
3-1-3 重大事故緊急対応事例

長野県

死亡事故の発生

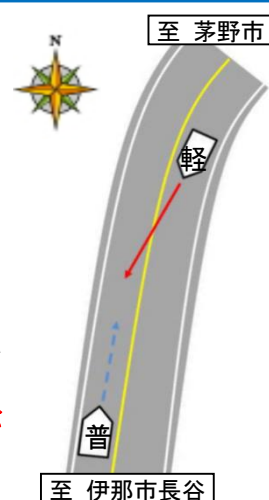
位置図

国道152号



事故発生状況

- ◆ 日時
 - ・ 令和元年6月22日（土）
 - 午後7時45分頃
- ◆ 場所
 - ・ 伊那市高遠町東高遠 国道152号
- ◆ 概要
 - ・ 軽乗用車が下り坂の左カーブを曲がり切れず、対向する普通乗用車と衝突し、**軽乗用車の運転者が死亡**した。



緊急点検の実施

- ◆ 現地診断
- ↓
- ◆ 意見交換



重大事故の再発防止策

対策内容

- ◆ **破線(ドットライン)**を設置
- ⇒ 速度抑制、注意喚起

対策状況



3-2.新しい事故ゼロプラン

3-2-1 新たな事故ゼロプランの進め方

事故ゼロプランの見直しに至る背景

H22事故ゼロプランの推進

- 事故危険区間の約3割で対策実施済み（約1割で実施中）

事故削減効果を確認

- 長野県全体に比べて事故危険区間の死傷事故減少率は大

道路交通環境の変化

- 社会情勢や道路交通インフラの変化
- 自動車の安全技術の向上 等

交通事故発生状況が変化

- H22事故ゼロプラン箇所以外に事故率の高い箇所が多数発生

**定期的なプラン
見直しが必要**

**取り組みの継続
が必要**

**事故危険区間の
見直しが必要**

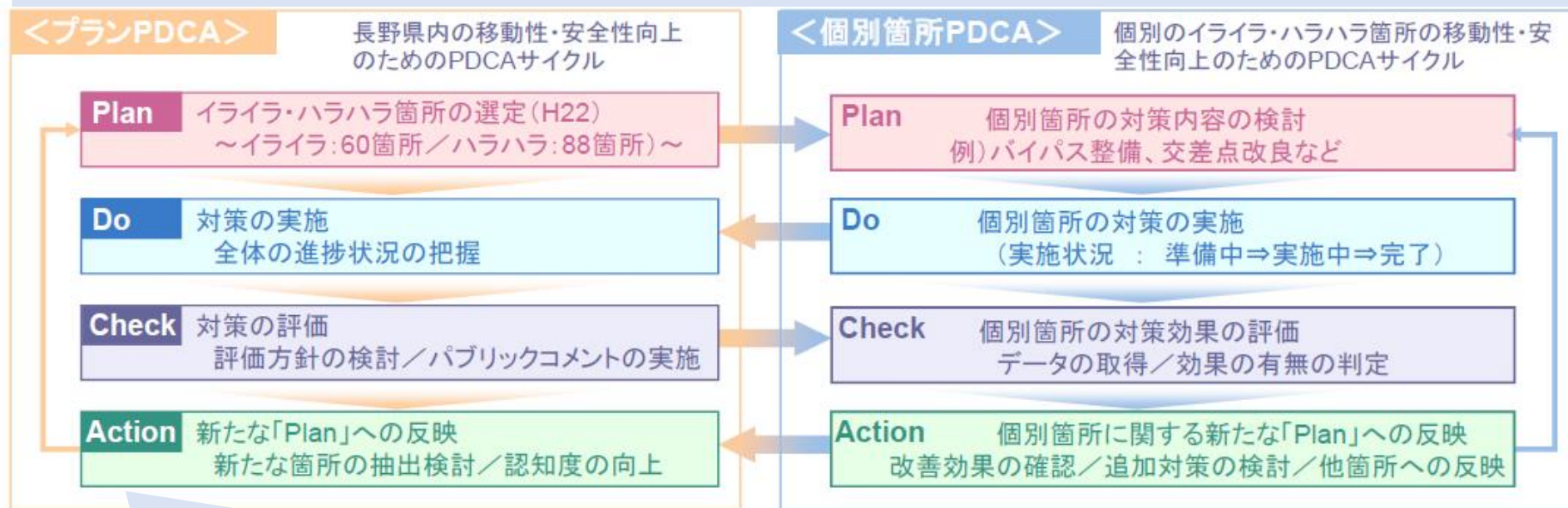
見直しにあたっての考え方

- 事故削減効果、交通事故発生状況変化を鑑み、**今後は定期的に事故ゼロプランを見直す。**
- これまでの取組で効果が確認できているため、**抽出指標はH22事故危険区間選定時の考え方を踏襲し、事故発生状況が変化していることを考慮して最新の事故データをもとに区間を再選定する。**
- 区間選定にあたっては、要対策箇所を限定しすぎることなく**幅広く抽出**した上で、**対策優先度を設定**して緊急性の高い箇所から優先的に対策を実施していく。
- 年々変化する事故発生状況や最新の社会情勢等を適宜迅速に取り入れ、**対策箇所の追加や優先度設定には柔軟に対応**する。

3-2-1 新たな事故ゼロプランの進め方

- ・長野県事故ゼロプランは「プラン」と「個別箇所」の2つのPDCAサイクルを回すこと。
- ・個別箇所の事故削減効果、交通事故発生状況は短期的に減少、変化する傾向。
- ・5年おきに策定されている交通安全基本計画に合わせてプランを見直す。

「長野県事故ゼロプラン」



**交通安全基本計画に合わせて
5年周期でプランの見直しを行う
※次回はR7に見直しR8より新計画**

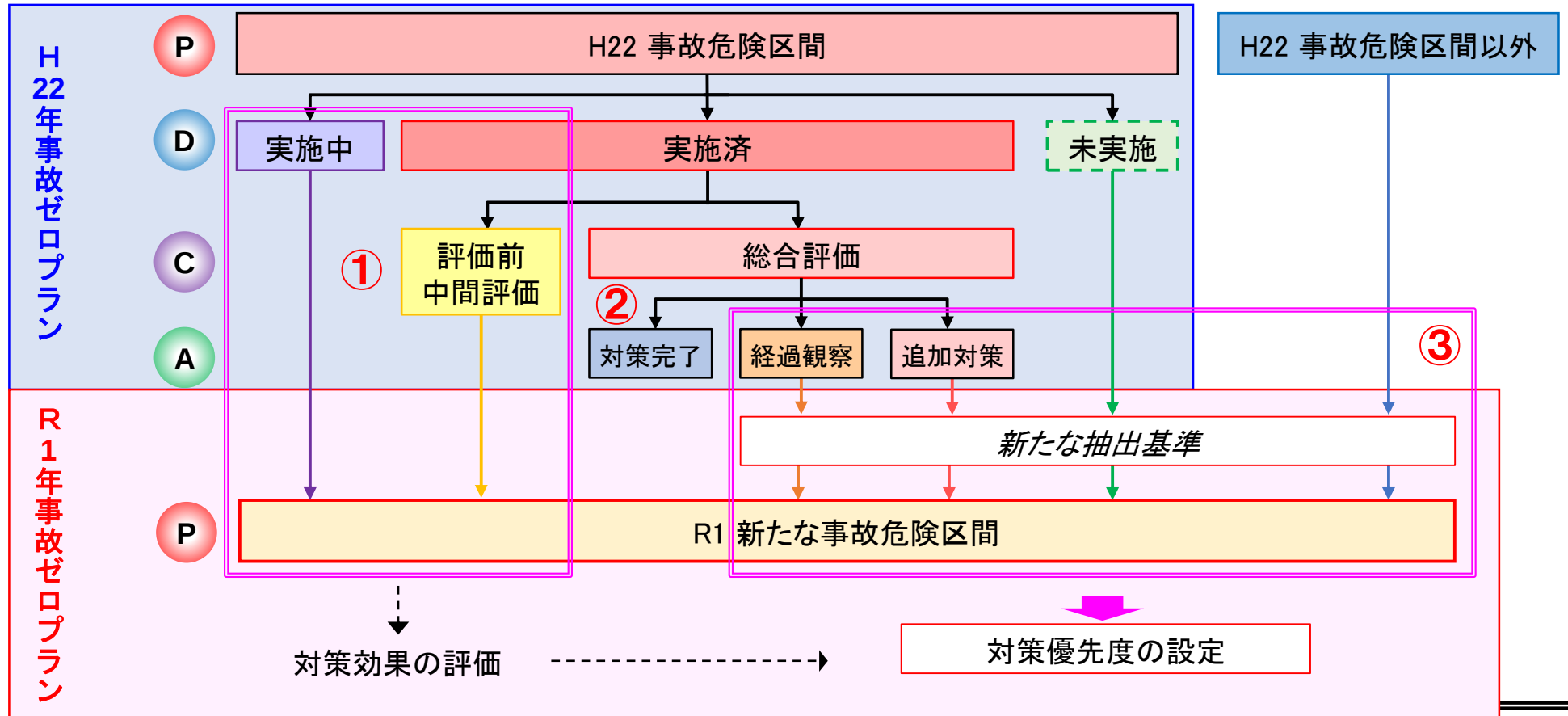
第11次交通安全基本計画 (R3~R7)

交通安全対策基本法に基づき、令和3年度から令和7年度 (2025年度) までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたもの

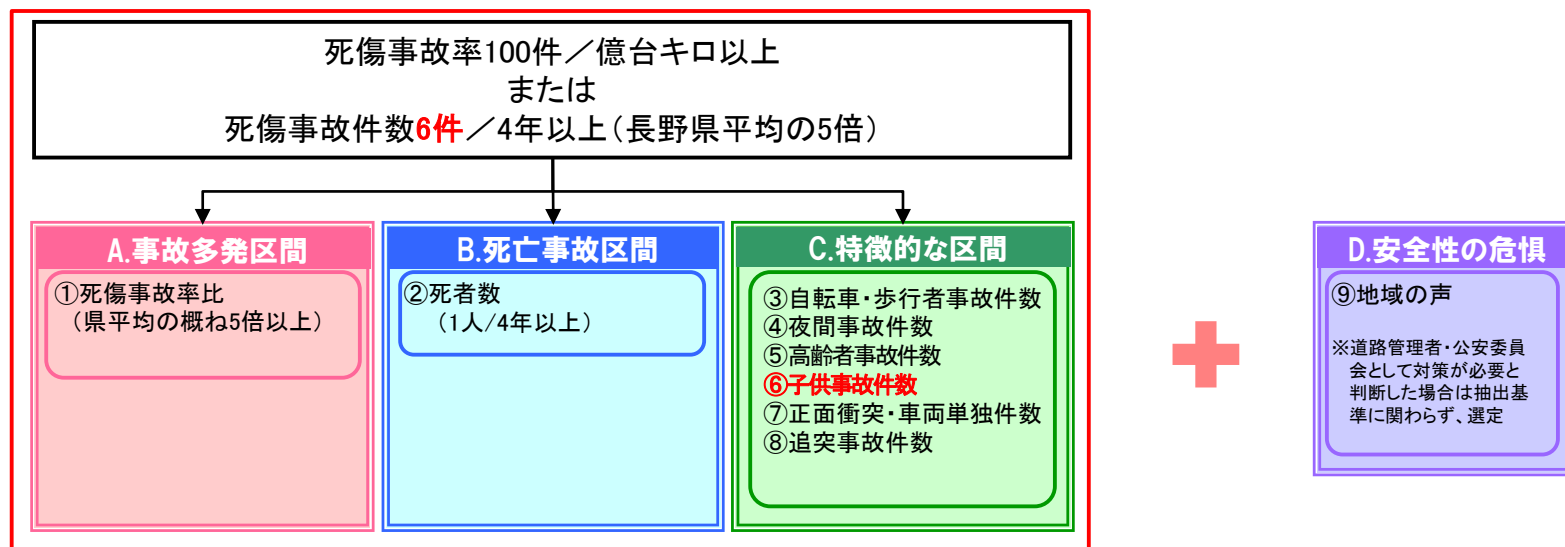
3-2-1 新たな事故ゼロプランの進め方

新たな事故危険区間の選定フロー

- ① H22事故ゼロプランで「Do」 / 「Check」 段階の箇所は、R1事故ゼロプランに引き継ぎ
- ② H22事故ゼロプランで「対策完了」の箇所は除外（卒業）
- ③ 残る県内の幹線道路を対象に新たな抽出基準により再選定

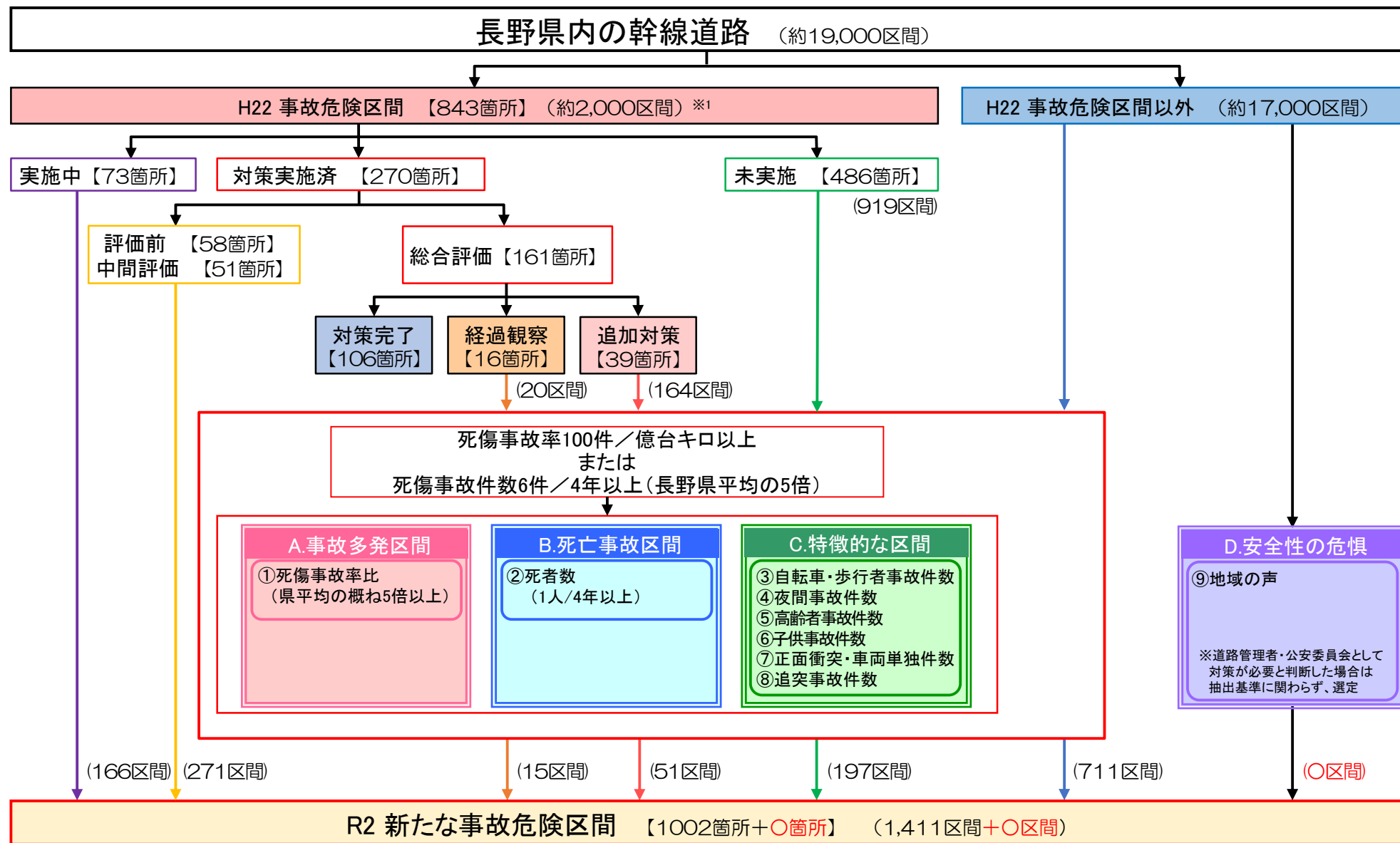


3-2-2 新たな事故危険区間の抽出 ① 抽出基準



指標区分	設定理由	抽出指標	基準
A. 事故多発区間	➤ 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	➤ 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）	➤ 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）

3-2-2 新たな事故危険区間の抽出 ②抽出結果



※1 イタルダ区間消失の14箇所を含む

3-2-3 対策優先度の設定

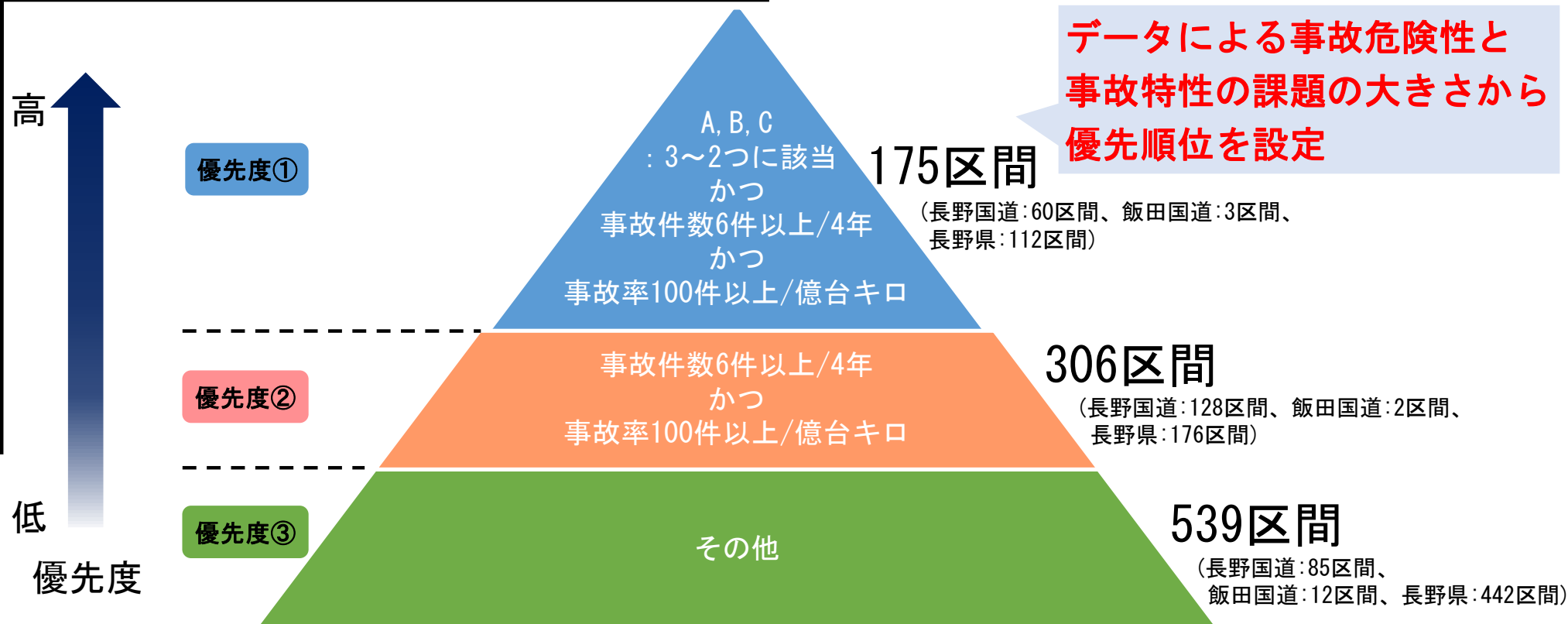
① 優先度設定の対象

- H22事故危険区間のうち中間評価で「追加対策」と判定された区間および新たな抽出基準を満たした区間（総合評価を終えた区間、未実施、H22事故危険区間外の区間）を対象に、優先度を決定する。
- 実施中、評価前、中間評価の区間は、効果評価が終了した段階で、優先度を決定する。

道路管理者 評価				長野国道		飯田国道		長野県		計		今後の方向性
				箇所数	区間数	箇所数	区間数	箇所数	区間数	箇所数	区間数	
H22事故危険区間	実施中			6	31	4	8	63	127	73	166	⇒対策実施中または実施済みのため、当面は対策検討の対象外 (Do/Checkのフェーズ)
	対策実施済み	評価前		12	28	13	35	33	92	58	155	
		中間評価	経過観察	12	20	9	20	21	30	42	70	
			追加対策	6	30	0	0	3	16	9	46	
		総合評価	経過観察	10	10	2	2	3	3	15	15	
			追加対策	18	34	4	6	10	11	32	51	
	未実施			31	39	2	2	133	156	166	197	
H22事故危険区間外			113	160	7	7	487	544	607	711		
計				208	352	41	80	753	979	1,002	1,411	

3-2-3 対策優先度の設定

② 優先度の設定基準



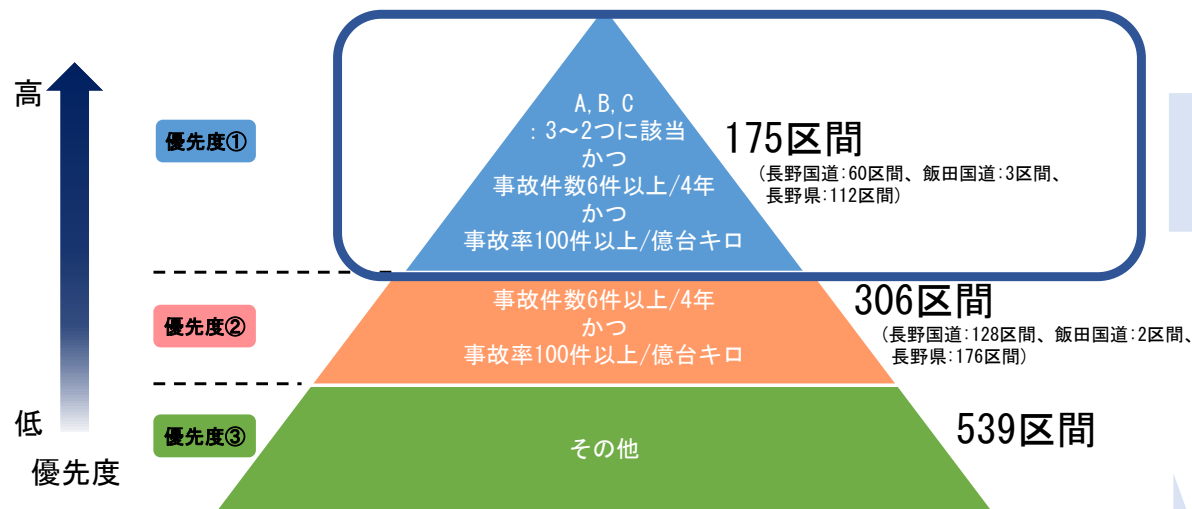
■内訳

優先度 指標	長野国道	飯田国道	長野県	合計
優先度① A, B, C : 3~2つに該当 かつ 事故件数6件以上/4年 かつ 事故率100件以上/億台和	60	3	112	175区間
優先度② 事故件数6件以上/4年 かつ 事故率100件/億台和	128	2	176	306区間
優先度③ その他	85	12	442	539区間
合計	273	17	730	1020区間

優先度に基づき
対策検討実施

ハラハラ箇所

＝ 長野県内事故対策重点箇所



■内訳

優先度 指標	長野国道	飯田国道	長野県	合計
優先度① A, B, C : 3~2つに該当 かつ 事故件数6件以上/4年 かつ 事故率100件以上/億台和	60	3	112	175区間
優先度② 事故件数6件以上/4年 かつ 事故率100件/億台和	128	2	176	306区間
優先度③ その他	85	12	442	539区間
合計	273	17	730	1020区間

ハラハラ箇所
＝175区間

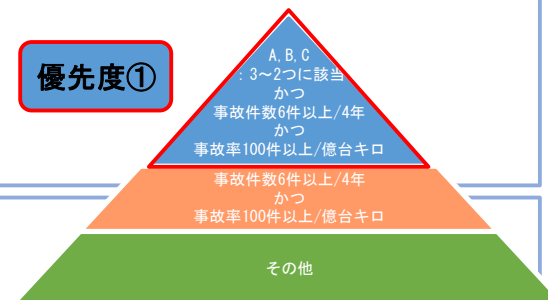
箇所追加や今後の対策のため優先度1～3について関係機関に要対策、危険性が高い箇所について確認

事故危険区間のうち優先度1の区間をハラハラ箇所を選定
優先度1～3について関係機関に要対策、危険と考えられる箇所を確認

候補箇所の提示

- 最新の事故4年データから優先度①～③の箇所を抽出・整理
- 優先度①の区間を候補箇所として提示
- 候補箇所リスト、位置図を配布

優先度①

関係機関への
意見照会

優先度①～③について主に以下について意見照会

- 対策を講じるべき箇所
- 危険性が高い区間

※次ページで詳細説明

結果とりまとめ

- 事務局にて結果を集約整理
- ハラハラ箇所(案)と意見照会結果のとりまとめ表を作成
- ハラハラ箇所(案)の全体図作成

委員会での審議

- 委員会で審議を行い、ハラハラ箇所を確認
- 選定結果を踏まえ、ハラハラ箇所を公表

3-2-4 ハラハラ箇所の選定

③関係機関への意見照会内容

審議事項

- ハラハラ箇所選定にあたり、関係各所へご確認いただきたい事項は以下の通り。

➤ ハラハラ箇所の確認

対象：優先度 1 ～ 3 の箇所

確認事項：対策を講じるべき箇所（要対策箇所）

危険性が高い箇所

委員	主なご意見をいただきたい内容
商工会 観光協会 NPO バス協会 トラック協会	✓ 買い物や業務の際に危険と感じる箇所、要対策箇所 ✓ 観光客が危険と感じる箇所、観光地にとっての要対策箇所 ✓ ドライバーが危険と感じる箇所、バス、トラック走行における要対策箇所
交通管理者 交通安全協会 道路管理者	✓ 道路利用者が危険と感じる箇所 ✓ 普段の交通事故実態を踏まえた要対策箇所
報道機関	✓ 日頃、県民から寄せられる意見による危険性が高い箇所 ✓ 普段の交通事故実態を踏まえた要対策箇所

事務局より候補箇所リストを配布し、10月中旬までに意見収集予定



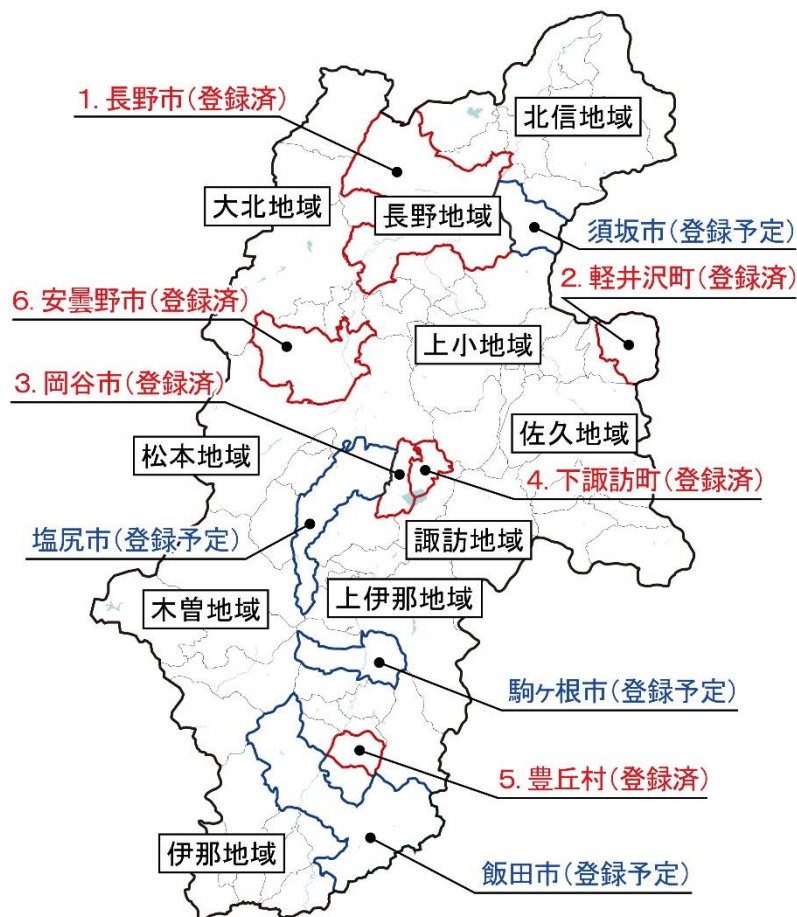
4. その他交通事故対策

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12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】

令和元年12月末時点

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	弥生町・栄町地区 諏訪大社周辺地区 下諏訪北小学校周辺地区	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 未就学児のお散歩コースへの安全対策

- 令和元年5月8日に発生した園児の交通死亡事故を受け、交通安全対策に関する関係閣僚会議が開催され、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が取りまとめられた。
- この緊急対策のうち、「未就学児を中心に子どもが集団で移動する経路の安全確保」に基づき、緊急安全点検の実施、対策立案を行い、昨年度から順次対策を進めている。

	対策箇所	完了箇所	実施中 ※R2～3予定含む
長野国道事務所	24	0	24
飯田国道事務所	1	1	0
長野県	192	16	186

車止めポストや縁石、
ガードレール等の
安全対策を実施

【長野県】園児の交通事故を受けた緊急交通安全対策事業

国道418号売木村小学校前



国道148号白馬村役場前交差点



- ✓ 滋賀県大津市の園児の交通事故被害を踏まえ緊急合同点検を実施。
- ✓ 園児等の交通安全の確保のため、県管理道路の192箇所について、令和3年度までに必要な対策を行う。