交通安全対策

令和4年3月24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. 第2次事故ゼロプランに関する進め方・・・	2
-------------------------	---

2. その他 18

1. 第2次事故ゼロプランに関する進め方

第22回委員会(R3.3.24) -3-

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

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。

新たな事故危険区間の選定(319区間)

● 取組み開始から約	10年が経過し	ノ、道路交通環境や社会情勢が変化するため、これらを考慮した第2次事故ゼロプラン	を選定中。
事故ゼロプラン	開催年度	協議内容	委員会開催時
スタート	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 事故危険区間の見直し方法及び <mark>新規追加箇所(3区間)</mark> の確認	第9回委員会(H23.12.21)
	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 パブリックコメント実施方法の確認	第10回委員会(H24.6.29)
		関係機関ヒアリングの実施 ※通学路点検含む	(H24.7.上旬~11.中旬)
		パブリックコメントの実施	(H24.11.5~11.25)
★おおおおお		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)
事故危険区間 見直し	平成25年度	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年度 ~ 平成28年度	事故危険区間の追加箇所の確認 (14回委員会:4区間、15回委員会:7区間、16回委員会:42区間) 事故危険区間の事業進捗状況の報告	第14回委員会(H26.8.25) 第15回委員会(H27.9.30) 第16回委員会(H28.7.28)
	平成29年度	H29事故危険区間の <mark>追加箇所の確認(5区間)</mark> 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	第17回委員会(H29.7.27)
		H30事故危険区間の <mark>追加箇所の確認(3区間)</mark> 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	第18回委員会(H30.7.26)
		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)
取組み開始から	令和2年度	事故ゼロプランの取組方針の見直し	第21回委員会(R2.8.27)

取組み開始から 約10年経過

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-2 今回の論点

● 今回の論点は、大きく4項目

2. 第22回委員会意見への対応

論点1

・第22回委員会で頂戴した意見への対応方針の報告 【報告事項】

3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について

論点2

- ・第2次事故ゼロプラン区間の区間選定の追加 【審議事項】
- ⇒R2年度は指標②、指標③について設定。今回委員会では、指標①の新規追加と指標②の更新とが論点
- ⇒R2年度は未設定であったB群の抽出方法を設定。今回委員会では、抽出方法・追加箇所の確認が論点

【A群】事故データに基づく抽出【319箇所⇒354箇所】

	R2年度(前回委員会)	R3年度(今回委員会)
指標①:事故危険箇所【全国統一基準:A基準】 【山梨県独自基準:B基準】	ı	A基準(H27~H30イタルダデータ)【10箇所*】 B基準(H31.1~R1.12ETC2.0データ)【32箇所*】
指標②:交通事故多発地点	R1,R2 の指定地点 【13箇所*】	左記に <u>R3指定地点を追加</u> 【13箇所*+ <u>7箇所*</u> 】
指標③:死傷事故率100件/億台km以上かつ 事故類型別基準値以上 【山梨県独自基準】	イタルダデータ(H27~H30) 【307箇所】	同左 【307箇所】
合計(重複除く)	【319箇所】	【319箇所+ <u>箇所=354箇所</u> 】

【B群】事故リスクの高い箇所を抽出【0箇所⇒23箇所】

<u>方法①アンケート【1箇所】</u> 方法②通学路合同点検結果【18箇所※<u>】</u> 方法③地域要望【7箇所※<u>】</u>

※ 重複区間あり

・第2次事故ゼロプランの対策優先箇所の選定及び進捗状況の確認 【審議事項】

論点3

4. 近年の交通事故対策の取組み

- 生活道路の事故対策の取組状況を報告 【報告事項】

論点4

2. 第22回委員会意見への対応

前回委員会の開催概要

第22回委員会

<開催日時>

令和3年3月24日(木) 15時~17時

く場所>

山梨県立図書館

<主な審議事項(交通安全対策)>

- 現行事故ゼロプランの総括
- 第2次事故ゼロプランの取組方針
- 近年の交通事故課題

■主な意見



第22回委員会の実施状況

<幹線道路の事故対策>

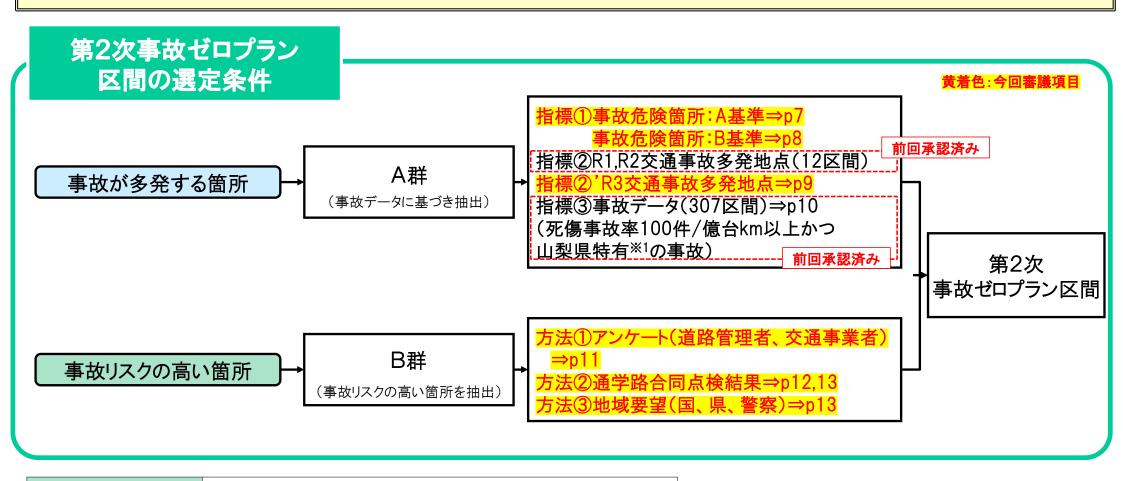
- ①【ご意見】死者数について30日死者数についても着目すべき
 - ⇒第1次事故ゼロプランから、重傷事故(30日以上の治療を要する事故)については考慮しており、30日死者数は統計上、 - 重傷事故に含まれている。新たな事故危険区間においても、A群の選定時に30日死者数を考慮(P10)

く近年の交通事故課題>

- ①【ご意見】地域によって、運転者(観光客、住民)の特性が異なることが考えられる。データを深堀することで、その傾向の違 いが把握できるのではないか。
 - ⇒ 急ブレーキ発生状況がわかるETC2.0プローブデータでは、利用者特性を把握することができないため、平日・休日など、 運転者(観光客、住民)の特性の変化がみられる時点での交通状況の分析を行い、対策検討に反映していく。(R4年度)
- ②【ご意見】コロナ禍の環境の変化をモニタリングしながら第2次事故ゼロプランを進めること。
 - ⇒山梨県では自動車関与の死亡事故増加と自転車関与事故の増加が確認された。引き続き、事故発生状況の分析をして いき、対策が必要な筒所には、緊急対策を推進していく。

第2次事故ゼロプランの区間選定

- 第22回委員会でA群の「指標③事故データ(死傷事故率100件/億台キロ以上かつ山梨県特有の事故)、指標②R1,R2交通事故多発地点 (319区間)」ついて承認いただいた。
- A群の「指標②'R3交通事故多発地点」と「指標①事故危険箇所:A基準、B基準」の抽出結果の追加登録について確認いただく。
- B群の「方法①アンケート(道路管理者、交通事業者)」の抽出結果の追加登録について確認いただく。
- B群をより充実させるため、「方法②通学路点検結果」と「方法③地域要望」を加えることについ確認いただく。



※1) 山梨県特有の事故 (選定指標)

- 死傷事故 • 歩行者事故 • 白転車事故
- 重大(死亡)事故正面衝突事故
- - 二輪車事故
- 高齢者事故

• 車両単独事故

審議事項

3-2 第2次事故ゼロプランの区間選定 A群:指標①事故危険箇所: A基準(H27-H30)

- 「第5次社会資本整備重点計画」の一環として、全国一律に事故危険箇所(A基準、B基準)を抽出した。
- 県内の「A基準」では、国管理6箇所、県管理4箇所の計10箇所を抽出した。
- 「基準A」では、**重大事故**について考慮しており、死亡事故又は30日以上の治療を要する事故の発生箇所が抽出可能。【前回意見あり】
- 今回抽出した箇所は、前回委員会で選定された第2次事故ゼロプラン区間(A群:319区間)にすべて含まれるため、件数の新規登録はない。

■A基準抽出条件

過去4年間(H27~H30)における平均的な交通事故発生状況について 以下の条件を全て満たす箇所。

- •死傷事故率が100件/億台km以上
- 死亡事故又は30日以上の治療 を要する事故を考慮
- •重大事故率が10件/億台km以上
- •死亡事故率が1件/億台km以上

■A基準抽出件数

選只	選定項目•指標 選定基準		玉	県	合計
	死傷事故率	100件/億台km以上かつ			
基準	重大事故率	10件/億台km以上かつ	6	4	10
, (死亡事故率	1件/億台km以上			

国道52号 貢川交番前交差点(甲府市)



事故状況(H27~H30) 死傷事故件数:

533件/億台km

事故類型(主な事故):

追突事故

対策状況:R2対策検討

県道303号 相興交差点 (笛吹市)



事故状況(H27~H30) 死傷事故件数:

285件/億台km

事故類型(主な事故): 人対車両事故

対策状況:未検討

審議事項

3-2 第2次事故ゼロプランの区間選定 A群: 指標① 事故危険箇所: B基準(H31.1-R1.12)

- 県内の「B基準」では、国管理17箇所、県管理15箇所の計32箇所を抽出した。
- 「B基準」では、ETC2.0の急減速データを指標とすることで、これまで事故率で現れなかった潜在的な危険箇所の抽出を可能としている。
- 前回委員会で選定された第2次事故ゼロプラン区間(A群:319区間)のうち1区間が重複するため、新規登録区間は31区間となる。

■B基準抽出条件

潜在的な危険箇所を抽出

直近1年間(H31.1~R1.12)におけるETC2.0による急減速多頻度箇所(走行台kmに対する急減速回数が多い箇所)

※走行台キロに対する急減速回数が多い箇所: 15.0回/万台km以上の箇所を抽出

■事故危険箇所B基準抽出件数

選定項目•指標		選定項目•指標 選定基準		県	合計
基 準 B		る急減速多頻度箇所 こ対する急減速回数が 曲出	17	15	32

国道52号(仮)鰍沢栄町交差点(富士川町)



<u>事故状況(H27~H30)</u> 死傷事故率:

75.8件/億台km 対策状況:

R3年対策検討

県内急減速発生回数 ワースト4位 (63回/万台km)

国道300号 常葉バイパス南交差点 (身延町)



事故状況(H27~H30) 死傷事故率:

0件/億台km 対策状況:未検討

県内急減速発生回数 ワースト1位 (80回/万台km)

審議事項

第2次事故ゼロプランの区間選定 A群:指標② 交通事故多発地点(R1~R3)

- 第22回委員会で、第2次事故ゼロプランA群として、 R1,R2年度の「指標②交通事故多発地点」を追加した。 (重複除き12区間)
- これにより、前項の「指標①事故データ」と合わせ、計319区間の選定が承認された。
- 今年度は、「令和3年度交通事故多発地点」である下記の4箇所(重複除く)を第2次事故ゼロプランの区間として追加する。

■令和1年~3年度 交通事故多発地点(幹線道路)

第2次事故ゼロプラン区間への追加候補箇所

追加の対象外

選定 年度	番号	市町村名	管理 普莱署	道路 管理者	路線名	対象区間	点蓋交 選単・	第2次事故ゼロ 区間の指定
	1	身延町	南部署	国交省	国道52号	│ かみざわ │ 上沢交差点	交差点	第22回追加
	2	富士吉田市	富士吉田署	国交省	国道138号	富士浅間神社東交差点	交差点	①事故データ重複
R1	3	都留市	大月署	国交省	国道139号	ひがしかつらしょうがっこうまえ そうりゅうきょうだんち いりぐち 東桂小学校前交差点~蒼竜峡団地入口交差点	単路	第22回追加
承認	4	甲斐市	韮崎署	山梨県	県道甲府韮崎線	しもいまいさんさる ひがしがわていじる 下今井三差路 東側丁字路交差点	交差点	第22回追加
済み	5	市川三郷町	鰍沢署	山梨県	国道140号	世いしゅうばしひがしづめ 青洲橋東詰交差点	交差点	第22回追加
	6	笛吹市	笛吹署	山梨県	県道甲府笛吹線	はたるみばしにしづめ こうちひがし 蛍見橋西詰交差点~河内東交差点	単路	第22回追加
	7	山梨市	日下部署	山梨県	山梨市停車場線	まもかわばしきた 重川橋北交差点	交差点	第22回追加
	8	南アルプス市	南アルプス署	国交省	国道52号	ata にし 南アルプスIC西交差点	交差点	第22回追加
R2	9	身延町	南部署	国交省	国道52号	きりいしちゅうざいしょ いりぐち みのぶちょうてらさわ 切石駐在所入口交差点~身延町寺沢34-3先	単路	第22回追加
	10	甲府市	甲府署	山梨県	主要地方道 甲府韮崎線	あたご もとこんや がわでくち もとこんや 愛宕トンネル元紺屋側出口付近~元紺屋交差点	単路	第22回追加
承認済み	11	甲斐市	韮崎署	山梨県	県道甲府韮崎線	しもいまい さんさう りがしがわていじろ 下今井三差路交差点東側丁字路交差点	交差点	第22回追加
"	12	笛吹市	笛吹署	山梨県	国道140号	ルビ 井戸交差点	交差点	第22回追加
	13	都留市	大月署	山梨県	主要地方道都留インター線	つる まえ つるし 都留インター前交差点 (都留市つる4-1-16)	交差点	第22回追加
	-	甲府市	甲府署	県管理	主要地方道甲府昇仙	しおべさんちょうめ そうごう いりぐち 塩部三丁目交差点~総合グランド入口交差点	単路	①事故データ重複
	1	甲斐市	甲斐署	県管理	主要地方道甲府南 アルプス線	かいこくばしひがしづめ ひがしがわおうだんぶ 開国橋東詰交差点東側横断部	交差点	
	2	富士川町	鰍沢署	国管理	国道52号	るじかわおおはし にし 富士川大橋西交差点	交差点	
R3	3	笛吹市	笛吹署	県管理	国道140号	うめのきばし みなみ (仮)梅之木橋南交差点	交差点	
	-	富士吉田市	富士吉田署	県管理	国道139号	お茶屋町東交差点	交差点	①事故データ重複
	-	━ 上野原市 ━		国管理	国道20号	しんまち 新町2交差点※	交差点	①事故データ重複
	4	一 工野原巾	工 工	県管理	主要地方道四日市場 上野原線	^{jangle} jangle 新町2交差点~上野原 1654-1≋	単路	

交通事故多発地点 選定方法

直近1年間で、人身及び物損が6件 以上発生している区間 or 物損が 15件以上発生している区間(概ね 1km圏内) or 各所轄の要望箇所 を交通事故多発地点として選定



交通事故多発地点を事故危険区間に 選定することで、

- 直近1年間のデータを用いること で、危険な区間を早急に発見・対 **応することが可能**
- 物損事故発生区間においても対策 を実施することにより、事故につ ながる危険性を軽減

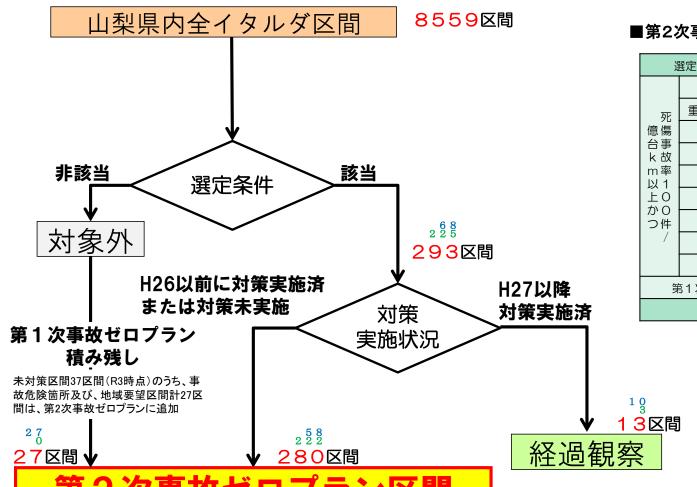
第2次事故ゼロプラン 区間への新しい追加

※新町2交差点(国管理)と新町2交差点 ~上野原1654-1(県管理)の連続区間

前回委員会 承認済み

3-2 第2次事故ゼロプランの区間選定 A群:指標③ 事故データ(H27-H30)

- 第22回委員会において、下記に示す**選定フロー、抽出結果である307区間の選定が承認された**。
- A群基準で選定される第2次事故ゼロプランの区間は280区間。(国管理:58区間、県管理:222区間)
- 第1次事故ゼロプランの積み残しによる第2次事故ゼロプランの区間は29区間。(国管理:29区間、県管理:なし)



A群:指標③事故データ(307区間)

■第2次事故ゼロプランの区間数(A群:指標③事故データ)

j	選定項目・指標	選定基準	玉	県	合計
	死傷事故	16件/4年以上	8	15	23
死	重大(死亡)事故	1件/4年以上	8	19	27
億傷	正面衝突事故	1件/4年以上	11	67	78
台事 k故	車両単独事故	1件/4年以上	11	57	68
m率 以1	歩行者事故	2件/4年以上	18	55	73
上〇	自転車事故	4件/4年以上	5	25	30
かO つ件	二輪車事故	3件/4年以上	4	38	42
/	高齢者事故	6件/4年以上	7	16	23
	計 ※ ·	1	58	222	280
第	1 次事故ゼロプラン	の積み残し	27	0	27
	合 計※2		85	222	307

※1) 複数区間が該当するため合計区間数は合致しない

事故ゼロプランの区間数

青字:国管理 緑字:県管理

赤字:国と県の合計

審議事項

3-3 第2次事故ゼロプランの区間選定 B群:方法①アンケート(道路管理者、交通事業者)

- 第2次事故ゼロプランの区間として、「B群(関係機関(警察、自治体等)や道路利用者から要望があった箇所)」に関する意見収集を実施。 調査結果としては、南アルプス市の1区間の要望が挙がった。
- その他調査対象者からは、現在選定済みである第2次事故ゼロプラン区間(A群)で危険な箇所が概ね網羅されていると回答が挙がった。
- ご意見いただいた1区間については、現地にて危険性が確認できたため、第2次事故ゼロプラン区間に新たに追加する。

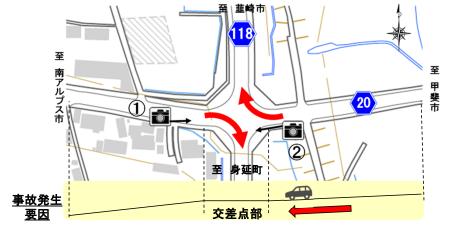
■調査結果

No.	対象	追加要望
1	山梨県タクシー協会	なし
2	山梨県バス協会	なし
3	山梨県トラック協会	なし
4	山梨県交通安全協会	なし
5	日本自動車連盟山梨支部	信玄橋西詰交差点
6	山梨経済同友会	なし
7	甲府商工会議所卸売商業部会	なし
8	中日本高速道路(株)八王子支社	なし
9	山梨県観光文化部	なし
10	山梨県県土整備部	_
11	山梨県警察	なし
12	国土交通省関東運輸局	なし
13	国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所	_

信玄橋西詰交差点(南アルプス市上高砂)の状況

【意見】

- 〇県道20号から県道118号に向かう右折車両による車両衝突事故が発生
- ○県道20号が混雑しており、かつ交差点の東西方向の右折信号未設置であるため、危険な交差点として挙げられる。







県道20号の交差点前後区間で勾配があり、右折車両が 侵入してくる直進車両の速度を見誤りやすい。

審議事項

3-3 第2次事故ゼロプランの区間選定 B群:方法②通学路合同点検結果

- 千葉県八街市での事故を受けて、通学路における交通安全を一層確保する取組みとして合同点検の実施要領が示された。
- 今年度、山梨県でも実施要領に従い合同点検を実施し、県内の対策必要箇所794箇所が選定された。
- この取組みについては、山梨県内の事故ゼロプランとの連携を図る必要があると考えおり、第2次事故ゼロプランへの枠組みへ追加したい。

■合同点検のポイント

- 見通しのよい道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所、大型車の進入が多い箇所
- 過去に事故に至らなくてもヒヤリハット事例があった箇所
- 保護者、見守り活動者、地域住民等から市町村へ改善要請があった箇所

■対策の流れ

学校による危険箇所の リストアップ 合同現地点検・対策必要箇 所の抽出 学校、PTA、道路管理者及び 地元警察署による合同点検の 実施し、対策必要箇所を抽出。

対策案の検討・作成 対策必要箇所について対策案 の検討・作成

<u>対策実施</u>

審議事項

| 3-3 第2次事故ゼロプランの区間選定 B群:方法② 通学路点検結果、方法③ 地域要望

- 通学路合同点検結果に加え、国・県・県警に挙げられる「地域要望」を第2次事故ゼロプラン区間のB群に追加する。
- 第2次事故ゼロプラン区間として、「通学路合同点検結果」より国管理区間16区間(重複除く)、「地域要望」より国管理区間6区間(重複除く)の新たな追加。
- なお、「通学路合同点検結果」の県管理区間は箇所数が多いため、次回以降の委員会で事故ゼロプラン区間に適切な箇所を検討する。

通学路における合同点検結果

通学路点検の取組として、**県内小学校より、通学における危 険な箇所**を抽出してもらい、合同現地調査の後、国管理の対策 必要箇所を18箇所の抽出した。

既に第2次事故ゼロプランに選定されている区間を除き、国管理区間16区間を追加。県管理区間については、今後、事故ゼロプラン区間への追加区間を検討。

■対策必要箇所の抽出の流れ

学校による 危険箇所のリストアップ

合同現地点検・対策必要箇所の抽出 学校、PTA、道路管理者及び地元 警察署による合同点検の実施

対策必要箇所抽出

地域要望

地域要望は、**国・県・県警に改善が要望があった箇所**について、 **合同現地調査の後、対策必要性を決定**。

第2次事故ゼロプランB群においては、地域要望が届き次第、対策必要性の検証を行い、本委員会での協議を経て追加を随時行う。 国管理区間として7箇所要望があり、既に第2次事故ゼロプランに選定されている区間を除き、6区間を抽出した。

■対策必要性の決定の流れ

地域住民の代表者による 危険箇所の改善要望

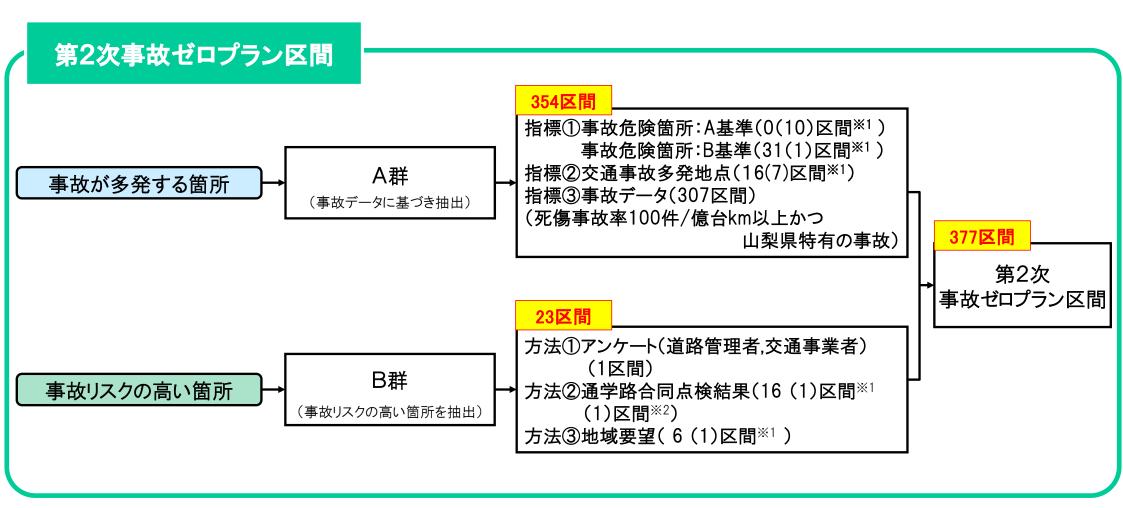
<u>合同現地点検・対策必要性の検証</u> 道路管理者及び地元警察署による 合同点検の実施__

対策必要性決定

審議事項

3-3 第2次事故ゼロプランの区間選定 第2次事故ゼロプランの区間選定の追加のまとめ

- 第2次事故ゼロプランの区間として、前回委員会選定済み319区間に対して、区間の追加を行い、A群・B群併せて、377区間を選定した。
- 今回選定した新たな区間について審議をいただき、来年度より第2次事故ゼロプランの開始する。



※1) 括弧内の数字は、A群指標③内の重複区間数

※2) 括弧内の数字は、A群指標①内の重複区間数

審議事項

3 - 4第2次事故ゼロプランの対策優先箇所の選定

- 第2次事故ゼロプランの推進を図るため、選定区間のうち「必要性」・「緊急性」が高い区間から対策の推進を図る。
- ⇒「必要性」の観点から、優先基準①、②に基づき選定した「事故発生が多い区間」と「山梨県特有事故が多い区間」を優先対策箇所(117区 間)、社会資本整備重点計画に位置づけられる事故危険箇所基準B区間(31区間※1)、B群のうち通学路合同点検の対策必要箇所(16区間 *1*2) を未然防止箇所として対策優先箇所に選定。
- ⇒「緊急性」については、重大事故発生箇所や道路管理者等の要望に対して、**緊急性のある対策が必要と判断した場合、優先して対策を実施**。
- 第2次事故ゼロプランでは、**優先対策箇所と未然防止箇所について、並行して対策実施**を図っていく。
- ※1)優先基準①選定区間を除く
- ※2) 事故危険箇所 基準B選定区間を除く

■事故ゼロプランの推進イメージ

第2次事故ゼロプラン区間のうち「必要性」・「緊急性」が高い区間から対策の推進を図る。

「必要性」の高い区間(117区間+31区間+16区間)

選定区間のうち、優先基準①。②に該当する区間(優先対策筒所)、事故危険筒所 基準B※1、通学路合同点検筒所※1※2に該当する区間(未然防止 筒所)を「必要性」の高い区間とする。

※1)優先基準①選定区間を除く

※2)事故危険箇所 基準B選定区間を除く

「緊急性」の高い区間(随時追加)

第2次事故ゼロプラン区間のうち、重大事故発生箇所や道路管理者等の要望により、緊急性のある対策が必要と判断された区間を「緊急性」の高い 区間とする。

> 全事故ゼロプラン区間(377区間) 優先対策箇所 117区間 【優先基準①-1】 (国32、県85) E傷事故率300件/億台km以上 【事故危険箇所 基準B】 63区間 ETC2.0急ブレーキ多発筒所 31区間 14区間 5区間 (国17、県14) 【優先基準①-2】 【優先基準②】 死亡事故率1件/億台km以上 高齢者関与事故6件/4年以上 【未然対策簡所】 26区間 9区間 诵学路合同点検簡所 16区間 (国16)

3-5 効率的な事故対策の検討方針(進捗目標)

- 第1次事故ゼロプランでは、10年で**対象区間640区間のうち584区間(約88%)**の対策を実施。うち、最初の5年間で328区間を実施。
- 第2次事故ゼロプラン377区間(R3.2時点)においては、第1次事故ゼロプランの進捗と同様に、概ね5年間での対策完了を目指す。

■第1次事故ゼロプラン区間の対策実施ペース



第1次事故ゼロプラン選定から 最初5年間(H23-H27)の対策数は328区間

第2次事故ゼロプラン(377区間)においても、 概ね5年間での対策完了を目指す

<出典>交通事故分析センター(ITARDA)データ(H21-R1)

■第1次事故ゼロプランの対策状況

国道20号 国母交差点 (甲府市)

対策内容: 右折導流線、右折導流線カラードット(R2実施)



国道139号 精進湖入口交差点 (富士河口湖町) 対策内容: 交差点改良(直交化)(H29年実施)



国道140号 山梨小学校前交差点 (山梨市) 対策内容:交差点内カラー舗装(H31実施)



2. その他

生活道路の事故 県内の生活道路対策エリアの推移

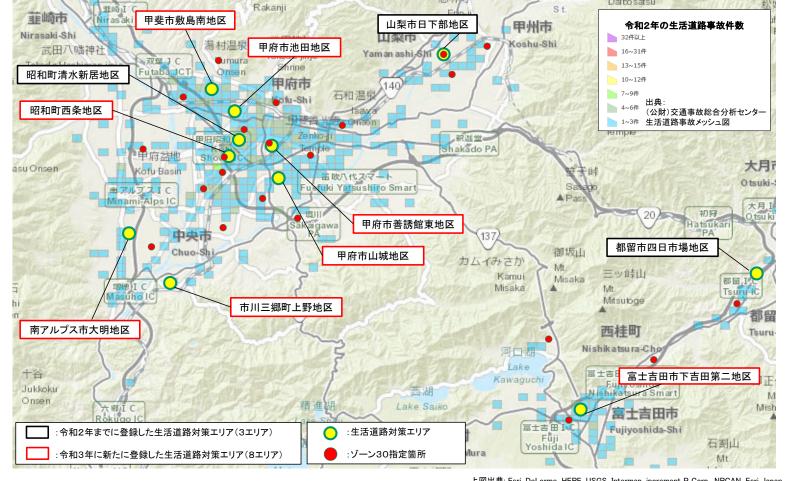
- これまで山梨県では、国と自治体が連携した生活道路対策の取組が他県と比べ少ない状況であった。
- 令和2年は、県内の生活道路事故が集中している筒所を対象に、ETC2.0を用いた課題分析等を行い、課題となるエリアを抽出した。
- 令和3年は、課題となるエリアを生活道路対策エリアとして登録し、生活道路安全対策を推進した。

(生活道路対策エリア登録数※が最少) (3エリア⇒11エリア)

※認定すると国と自治体の連携した対策が可能

■県内の生活道路対策エリア登録状況

令和3年に新たに8エリアの生活道路対策エリアを登録。



上図出典: Esri, DeLorme, HERE, USGS, Intermap, increment P Corp., NRCAN, Esri Japan

■生活道路の課題分析事例

県内の生活道路事故が集中している筒所を対象 に、ETC2.0を用いた課題分析を実施。

分析項目

- 交通事故発生状況
- 走行台数
- 急ブレーキ発生頻度
- 平均旅行速度
- 诵過交诵

富士吉田市下吉田第二地区 平均旅行速度(30km/h超過割合)の分析事例



生活道路の事故 仮設スムーズ横断歩道の試行設置~昭和町西条地内~

- 『生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備』を目指し、国土交通省甲府河川国道事務所、山梨県警察、山梨県と市町村が連 携を図り、生活道路の安全対策を推進。 しょうわちょう さいじょう
- 令和3年秋の全国交通安全運動期間(9月21日~30日)に合わせ、「昭和町西条地内」において、仮設スムーズ横断歩道を試行設置した (9月21日(火)~10月9日(土)までの19日間)。

■試行設置の概要



E20

西条

小学校

現地位置図

西条新田

関係機関(昭和町(教育関係含む)、 国土交通省、山梨県警察、山梨県)で 地域の課題や対策方針を考える検討 会、合同現地踏査を実施し、今回の スムーズ横断歩道の試行設置の実 施を決定した。

昭和町

〈凡例〉

実施箇所

ゾーン30

取り組みの経緯

ステップ1 地域の課題を知り、対策を検討

R3.6.8 対策検討会

対象エリアの課題について意見交換を行い、どのような対策を 行うべきかを議論した。

スムーズ横断歩道の試行設置の実施説明 ステップ2

R3.7.15 合同現地踏査

• 関係機関への説明として、スムーズ横断歩道の試行設置につ いて説明した。

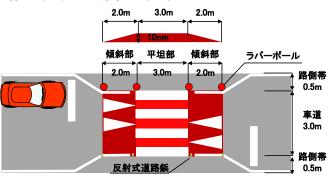
ステップ3-1

スムーズ横断歩道の試行設置の実施

R3.9.21~10.9 スムーズ横断歩道の試行設置

スムーズ横断歩道の概要

・スムーズ横断歩道は、横断歩道部に設置するハンプ (道路上に設けた台形状の凸部)のことで、自動車の 速度抑制効果や歩行者の視認性向上・横断歩道の 停止率向上の効果がある。







広報状況

・実証実験中、地元のテレビ放送局等に 取り上げられている※。



※UTYテレビ山梨にてR3.9.21にて放送された -19-



4-1 生活道路の事故 仮設スムーズ横断歩道の試行設置~昭和町西条地内~

● 仮設スムーズ横断歩道の設置前後の**「横断歩道の利用状況」「走行速度」**等の<mark>交通状況の変化や、地域住民の認識</mark>を把握した。

■効果計測の概要

調査項目

・効果計測は、通常時と設置時の各3日間実施した。また、周辺にお住まいの方 や昭和こども園を利用される方などにアンケート調査を実施した。

ビデオ調査	交通量、速度、横断歩行者優先の遵守率
騒音・振動調査	仮設スムーズ横断歩道の静穏性(騒音、振動)
アンケート調査	沿線住民、こども園送迎の保護者等の利用者の認識

調査状況





ビデオカメラ設置箇所

騒音:振動計設置箇所



<ビデオ調査及び騒音・振動調査機材設置箇所>



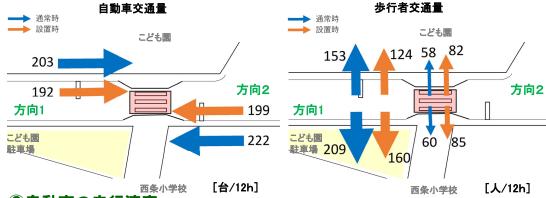
<アンケート配布箇所>



■効果計測結果

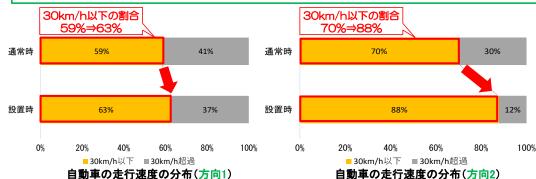
①交通量

- ▶ 自動車は、設置時には横断歩道を<u>通過する台数が約1割減少した。</u>
- ▶ 歩行者は、こども園⇔こども園駐車場間の路上横断が多いが、設置時には<u>横断歩道利用者数が120人/12hから170人/12hに増加した。</u>



②自動車の走行速度

- ▶ 通常時よりも設置時の方が30km/h以下の割合が増加した。
- ▶ 特に、見通しの悪い<u>方向2では、30km/h以下の割合が約9割に増加</u>した。



③遵守率(参考)

▶ 遵守率※は通常時の約50%から設置時は 約70%に向上する傾向であった。

※横断歩道手前で歩行者が待っている状況で自動車が 通行しようとした総数に対する一時停車した割合 (サンプル数が、通常時4件、設置時7件と少ないため参考値)

4騒音・振動

騒音・振動とも通常時、設置時は環境基準を 下回った。(設置時測定結果: 昼間最大63db、夜間最大53db)

※環境基準:騒音要請限度(昼間:65db、夜間:55db)

-20-

4-1 生活道路の事故 仮設スムーズ横断歩道の試行設置~昭和町西条地内~

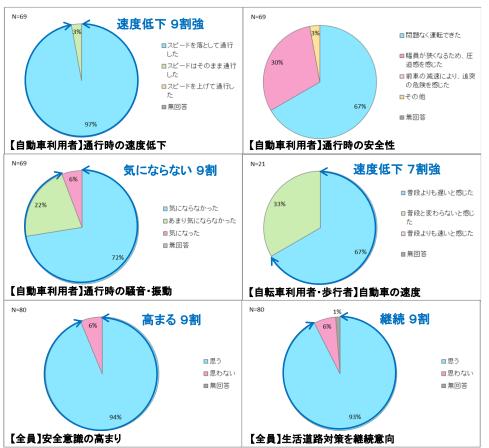
- 仮設スムーズ横断歩道の効果計測結果を踏まえて、今後の対策方針について検討を行う。
- アンケート調査では、西条地内における具体的な危険箇所が多数挙げられており、他の箇所においても対策の検討を行う。

⑤地域の方々へのアンケート調査

- ▶ 調査票は、213部配布のうち、80部回収した。
- ▶ 自動車利用者の約9割がスピードを落として通行したと回答。
- ▶ 歩行者・自転車利用者についても、約7割が走行速度が普段より遅く感じたと回答。
- ▶ 自動車通行時の騒音・振動はほとんど気になっていないと回答。
- ▶ 試行設置による安全意識の高まり、また、継続意向の回答が多かった。

アンケート調査の配布・回収状況(10/5配布、10/21締切)

配布方法(対象)	配布数	回収数	回収率
合計	213 部	80 部	38%



■今後の進め方

- ▶ 効果計測では、スムーズ横断歩道設置による速度低下の効果が確認され、アンケート調査では、継続意向の回答が多かった。
- ➤ アンケート調査では、西条地内における具体的な危険箇所が多数挙げられており、優先的に対策が必要な箇所、組合せにより対応すべき箇所等との検討も必要と考えられる。
- > 今後は、生活道路の交通安全対策について、その他の箇所も含めて、関係機関等と協議を行い、対策方針について検討を行う。

ステップ1 地域の課題を確認し、対策を検討 ステップ2 スムーズ横断歩道の試行設置の実施を学校関係者等へ説明 ステップ3-1 スムーズ横断歩道の試行設置の実施

【現 在】

ステップ3-2 スムーズ横断歩道の試行設置の効果把握

スムーズ横断歩道設置に関する効果把握のため、交通実態調査、道路利用者等を対象にアンケート調査を実施した。

【今後】

ステップ3-3 地域の意向確認

ETC2.0データを活用した交通分析やアンケート結果を用いて、地元自治体にて地域の意向を確認する。

ステップ4 今後の対策方針の検討

生活道路の交通安全対策について、その他の箇所も含めて、関係機関等と協議を行い、今後の対策方針について検討を行う。

〈参考〉コロナ禍の交通事故状況

■コロナ禍における交通事故状況

山梨県の死傷事故件数(幹線道路)

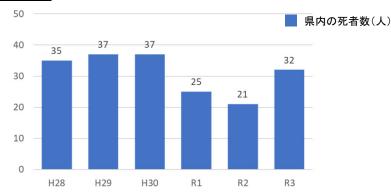


山梨県の10万人当たりの死亡事故(山梨日日新聞)

〈コメント抜粋〉

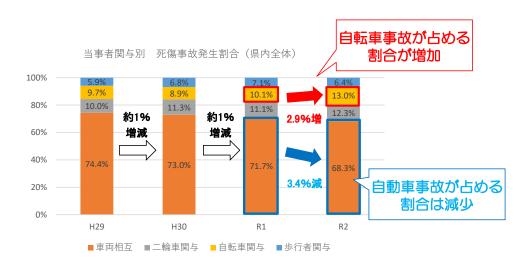
令和3年の10万人当たりの交通事故死者数は、山梨県が徳島県に 次いで全国ワースト2位となった。

山梨県内の死者数

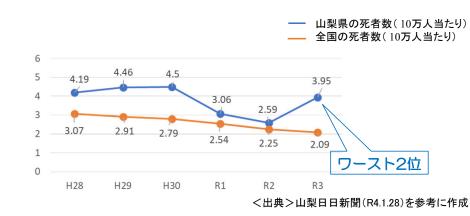


く出典>山梨日日新聞(R4.1.28)を参考に作成

山梨県の死傷事故件数の割合(幹線道路)



全国と山梨県の10万人当たりの死者数



〈参考〉効率的な事故対策 ETC2.0プローブデータの活用

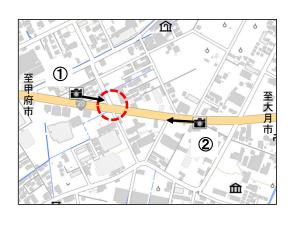
- 第2次事故ゼロプランでは、対策検討時に、ETC2.Oプローブデータの危険挙動より、事故リスクの高い箇所についても事故対策を立案。
- 四日市場西交差点付近では、急ブレーキ発生率により、

 沿道出入りが多く出会い頭事故発生の危険がある箇所を特定し、対策検討が可能に。
- 甲州市の山間部においては、カーブ区間における急ブレーキの発生が多い危険箇所を特定し、対策検討が可能に。

■沿道環境に起因する急挙動への対策

区間名:国道20号四日市場西交差点付近(笛吹市)

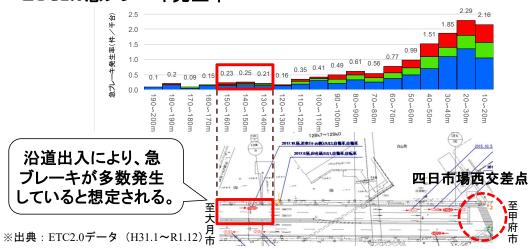
死傷事故件数:184.8件/億台km







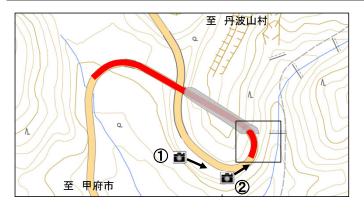
ETC2.0急ブレーキ発生率

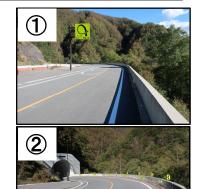


■交通事故の発生していない区間への対策

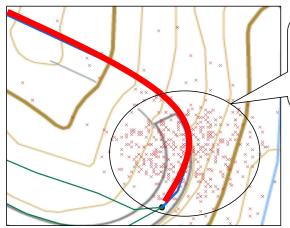
区間名:国道411号甲州市塩山荻原単路

死傷事故件数:0件/億台km





・ETC2.0急ブレーキ発生箇所



↑山間部のGPS測位のずれによって、道路外にも箇所が落ちている。

区間の端部である カーブ箇所において、 急ブレーキが多数 確認される。

> 事故の発生に関わらす、 リスクの高い箇所での 対策検討が可能に!

5. 今後のスケジュール

5. 今後のスケジュール

令和3年度

第2次事故ゼロプラン区間選定(377区間)

第2次事故ゼロプランの対策検討方針の報告(優先対策、未然防止)

第2次事故ゼロプランの対策完了目標の報告

近年の交通事故対策方針報告(高齢者、生活道路)

第23回委員会の開催(R4.3.24)

第2次事故ゼロプラン開始



開始した第2次事故ゼロプランの進捗状況の報告 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討結果の報告

近年の交通事故対策効果評価報告