

交通安全対策

令和4年8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. 委員会の経緯と今回の論点	2
2. 前回委員会(第23回)の振り返り	6
3. 第2次事故ゼロプランについて	8
4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について	12
5. 近年の交通事故対策効果評価報告	18
6. 経過観察箇所取り扱いについて	23
7. 今後のスケジュール	25

1. 委員会の経緯と今回の論点

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1－1 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したため、**これらを考慮した第2次事故ゼロプラン区間を昨年度選定した。**

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

第2次事故ゼロ
プラン区間選定

開催年度	協議内容	委員会開催時
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1次事故ゼロプラン)	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新規追加箇所(3区間)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)
	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)
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事故危険区間の追加箇所の確認(5区間) 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)
平成30年度	H30事故危険区間の追加箇所の確認(3区間) 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)
令和2年度	事故ゼロプランの取組方針の見直し 新たな事故危険区間の選定(319区間) (案)	第21回委員会 (R2.8.27) 第22回委員会 (R3.3.24)
令和3年度	第2次事故ゼロプラン区間の選定(377区間)	第23回委員会 (R4.3.24)

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1－1 委員会における事故ゼロプランの検討経緯

- 本年度より、第2次事故ゼロプランを本格的に推進していく。

第2次事故
ゼロプラン
スタート



開催年度	協議内容	委員会開催時
令和3年度	第2次事故ゼロプラン区間の選定(377区間)	第23回委員会(R4.3.24)

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-2 今回の論点

- 今回は大きく3項目の報告事項と2項目の審議事項があり、以下の通り。

2. 第23回委員会意見への対応

報告1

- ・ 第23回委員会で頂戴した意見への対応方針の報告

3. 第2次事故ゼロプランについて

審議事項1

- ・ 第2次事故ゼロプランの区間追加について

4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

報告2

- ・ 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討結果の報告

5. 近年の交通事故対策効果評価報告

報告3

- ・ 近年の交通事故対策効果評価について報告

6. 経過観察箇所への取り扱いについて

審議事項2

- ・ 対策後4年経過した箇所の第2次事故ゼロプランへの追加方針

2. 前回委員会(第23回)の振り返り

2. 前回委員会(第23回)の振り返り

2-1 前回委員会の開催概要

第23回委員会

<開催日時>

令和4年3月24日(木) 9時半～11時半

<場所>

やまなし地域づくり交流センター

<主な審議事項(交通安全対策)>

- 第2次事故ゼロプランの選定について
- 近年の交通事故対策の取組み



第23回委員会の実施状況

■ 主な意見

①【ご意見】県内の観光地には、道幅が狭く、自動車と歩行者が混在し、事故は起きていないが危険な箇所がいくつか存在する。そのような場所についても、優先して対策を実施していただきたい。また、県警等と協力して、効果的な対策を実施してもらいたい。

【回答】次年度より、ETC2.0の急制動履歴の分析を行い、観光地における危険箇所を特定し、交通状況や道路状況を踏まえ対策が必要か検討を進めていく。

⇒ETC2.0の急制動履歴や歩行者のビックデータ等も活用し、引き続き検討を進めて行く。

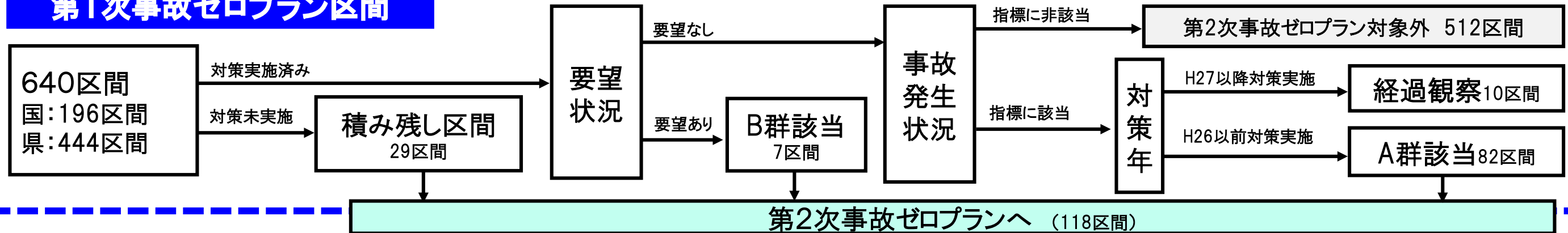
3. 第2次事故ゼロプランについて

3. 第2次事故ゼロプランについて

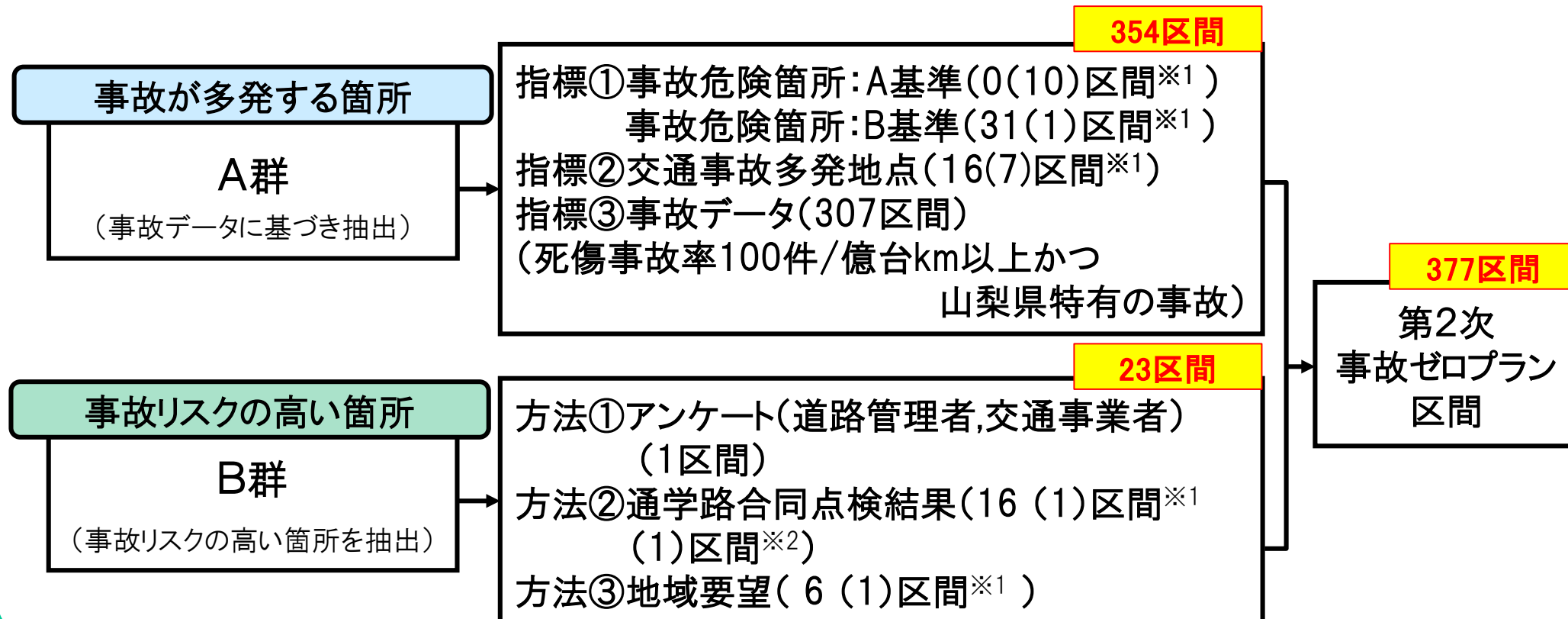
3-1 第2次事故ゼロプランの概要

- 前回委員会において、これまで推進してきた第1次事故ゼロプランを総括した上で、近年の道路交通環境や社会情勢が変化に対応した事故ゼロプランの見直しを実施し、**第2次事故ゼロプラン区間として377区間の選定を承認を頂いた。**
- 第2次事故ゼロプランは、本年度より運用を開始し、概ね5年での対策完了を目指す。

第1次事故ゼロプラン区間



第2次事故ゼロプラン区間



■指標① ※4年分の事故、1年分のETC2.0データを対象

選定項目・指標		選定基準
基準 A	死傷事故率	100件/億台km以上かつ
	重大事故率	10件/億台km以上かつ
	死亡事故率	1件/億台km以上
基準 B	ETC2.0の走行台キロに対する急制動回数	15.0回/万台km以上

■指標② ※1年分の事故を対象

選定項目・指標		選定基準
人身及び物損事故		6件以上
物損事故		15件以上
各所轄の要望		あり

■指標③ ※4年分の事故を対象

選定項目・指標		選定基準
死傷事故率100以上かつ件/億台km	死傷事故	16件/4年以上
	重大(死亡)事故	1件/4年以上
	正面衝突事故	1件/4年以上
	車両単独事故	1件/4年以上
	歩行者事故	2件/4年以上
	自転車事故	4件/4年以上
	二輪車事故	3件/4年以上
高齢者事故		6件/4年以上

※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

3. 第2次事故ゼロプランについて

3-2 第2次事故ゼロプランの対策優先箇所

- 第2次事故ゼロプランは、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、**優先対策箇所（117区間）**、**事故危険箇所 基準B区間（31区間※1）**、**未然防止箇所（16区間※1※2）**をとして対策優先箇所を選定。
- ⇒「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。

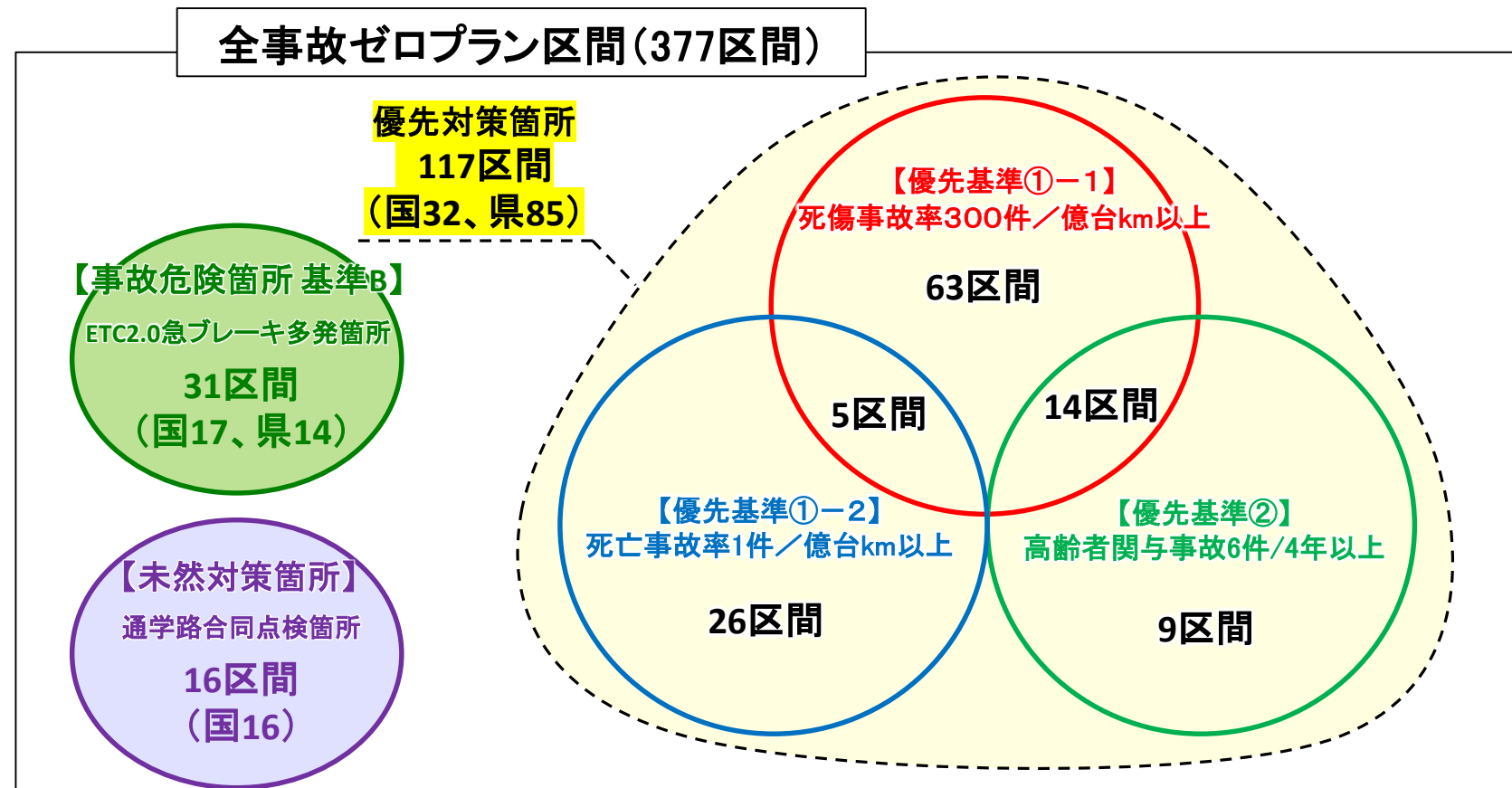
「必要性」の高い区間（117区間+31区間+16区間）

選定区間のうち、優先基準①、②に該当する区間（優先対策箇所）、事故危険箇所 基準B※1、通学路合同点検箇所※1※2に該当する区間（未然防止箇所）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。



優先対策箇所の基準(優先基準)

- ①-1 死傷事故率 300件／億台km以上
- ①-2 死亡事故率1件／億台km以上
- ② 高齢者関与事故6件／4年以上

事故危険箇所 基準B

急制動回数 15.0回／万台km以上

未然対策箇所の基準

通学路点検の合同現地調査結果による

3. 第2次事故ゼロプランについて

審議事項

3－3 第2次事故ゼロプランの区間追加について

- 第22回委員会にて、事故ゼロプラン箇所との重複がない場合は事故多発地点を事故ゼロプランとして追加することが承認された。
- 本年度は、「令和4年度交通事故多発地点」である下記の6箇所（重複除く）を第2次事故ゼロプランとして追加する。

■ 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	管理警察署	道路管理者	路線名	対象区間	交差点・単路	第2次事故ゼロ区間の指定
R4	1	甲府市	甲府署	山梨県	主要地方道 甲府南アルプス線	貢川小南交差点	交差点	
	2	甲斐市	甲斐署	山梨県	主要地方道 甲府南アルプス線	竜王西小学校北交差点	交差点	①事故データ重複
	3	甲州市	日下部署	山梨県	国道411号	甲州市塩山上萩原4783-533	単路	
	4	富士河口湖町	富士吉田署	国交省	国道139号	船津登山道入口交差点	交差点	
	5	富士河口湖町	富士吉田署	山梨県	国道137号	南都留郡富士河口湖町川口地内国道137号谷抜トンネル付近	単路	
	6	都留市	大月署	国交省	国道139号	都留市田野倉466ノジマ都留店前～144三崎神社前	単路	
	7	上野原市	上野原署	山梨県	主要地方道 四日市場上野原線	上野原駅入口交差点	交差点	

交通事故多発地点
選定方法

下記のいずれかに該当する地点（概ね1km圏内）を交通事故多発地点として選定

- ①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
- ②物損が15件以上発生している区間
- ③各所轄の要望箇所

↓

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

4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

4-1 対象事故と主な対策メニュー

● 事故対策検討においては、事故発生状況、現場状況に着目し事故削減につながる効果的な対策メニューを検討する。

■主な実施対策メニュー

 : 事例写真掲載と写真番号

目的	対策工種	主な対象事故									
		事故全般	人対車両	追突	出会い頭	左折時	右折時	車線逸脱	自転車	夜間	雨天時
速度抑制	・薄層舗装 減速路面標示 ⇒①			●			●	●			
視認性向上	・線形改良			●			●	●			
	・右直間ゼブラ						●				
	・道路照明									●	
	・排水性舗装										●
軌跡の安定化	指導線 ⇒② ・導流帯		●			●	●				
整流化	・右左折レーン			●		●	●				
	・交差点コンパクト化		●	●	●	●	●				
	矢羽根整備 ⇒③								●		
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		●					●			
注意喚起	・路面標示 ・法定外標識 ・警戒標識 カラー舗装 ⇒④	●									
対策物劣化対応	・塗りなおし	●									

事例写真①	【速度抑制対策】 ・減速路面標示	
事例写真②	【軌跡の安定化】 ・指導線	
事例写真③	【整流化】 ・矢羽根整備	
事例写真④	【注意喚起対策】 ・カラー舗装	

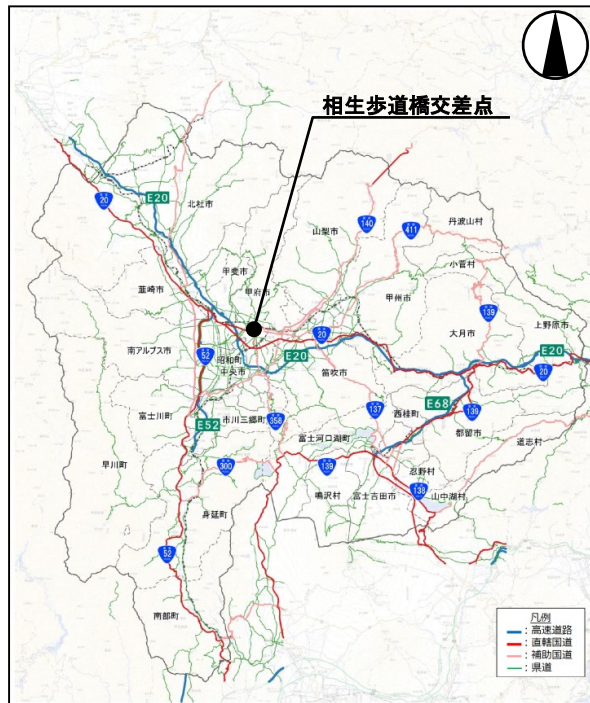
4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

4-2 相生歩道橋交差点

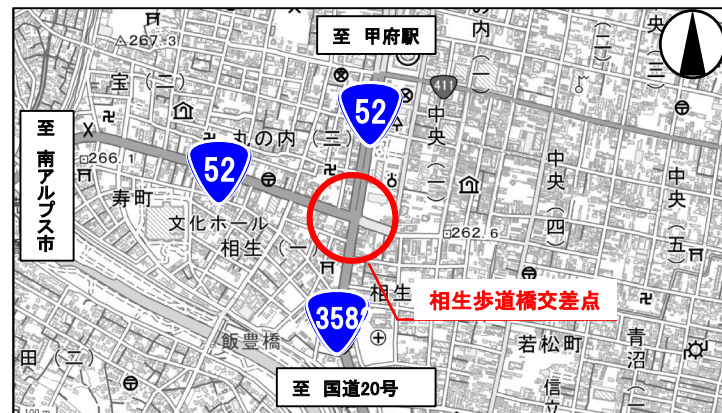
【国道52号 甲府市相生（相生歩道橋交差点）】

- 第1次事故危険区間に該当しており、事故データに基づいてA群として引き続き、第2次事故危険区間に選定。
- 本交差点は、車や歩道橋の橋脚の影に自転車が見えやすく、自転車関連の事故が多発している。（H28～R1では15件中7件が自転車事故）

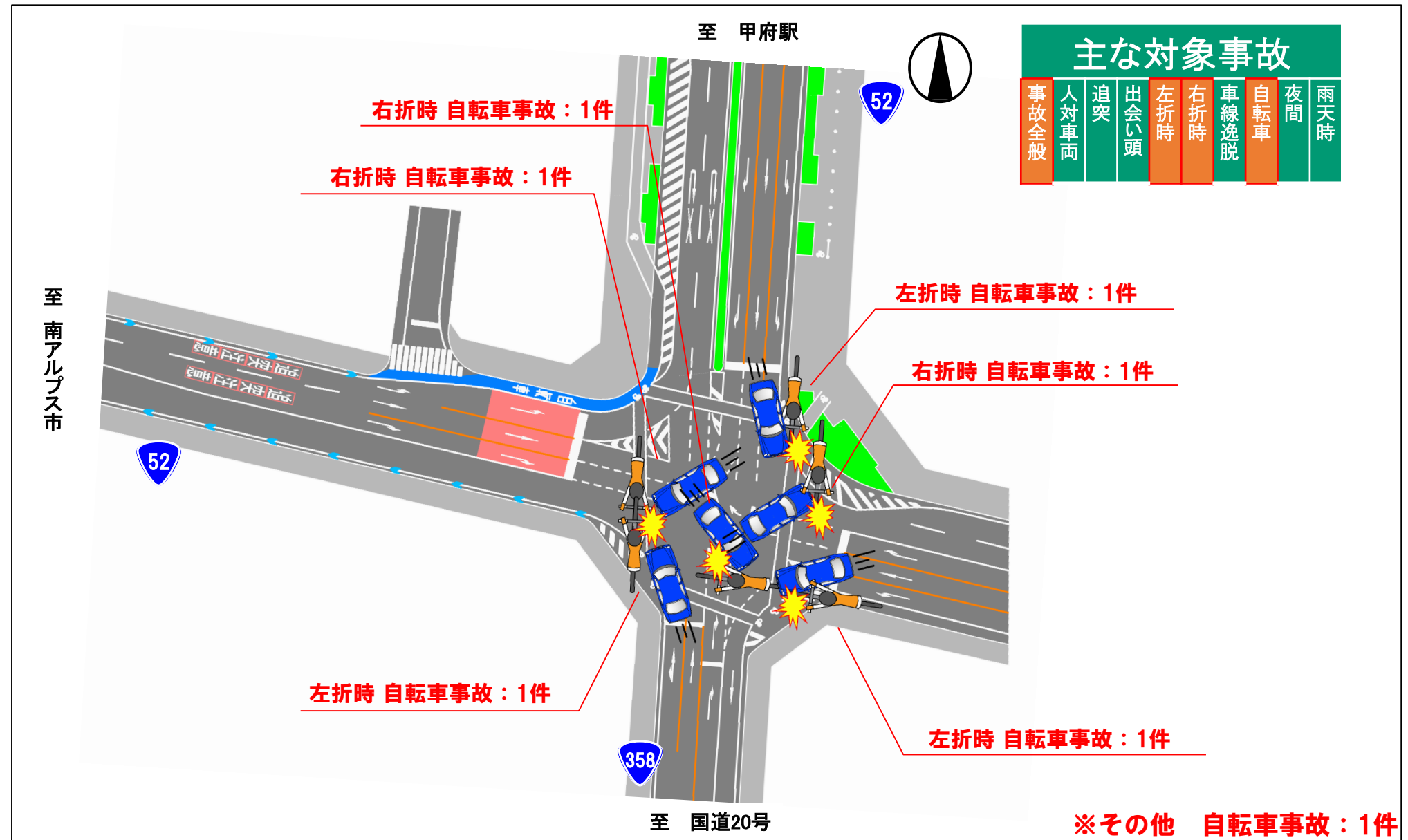
位置図



詳細図



事故状況図(H28～R1_着目事故)

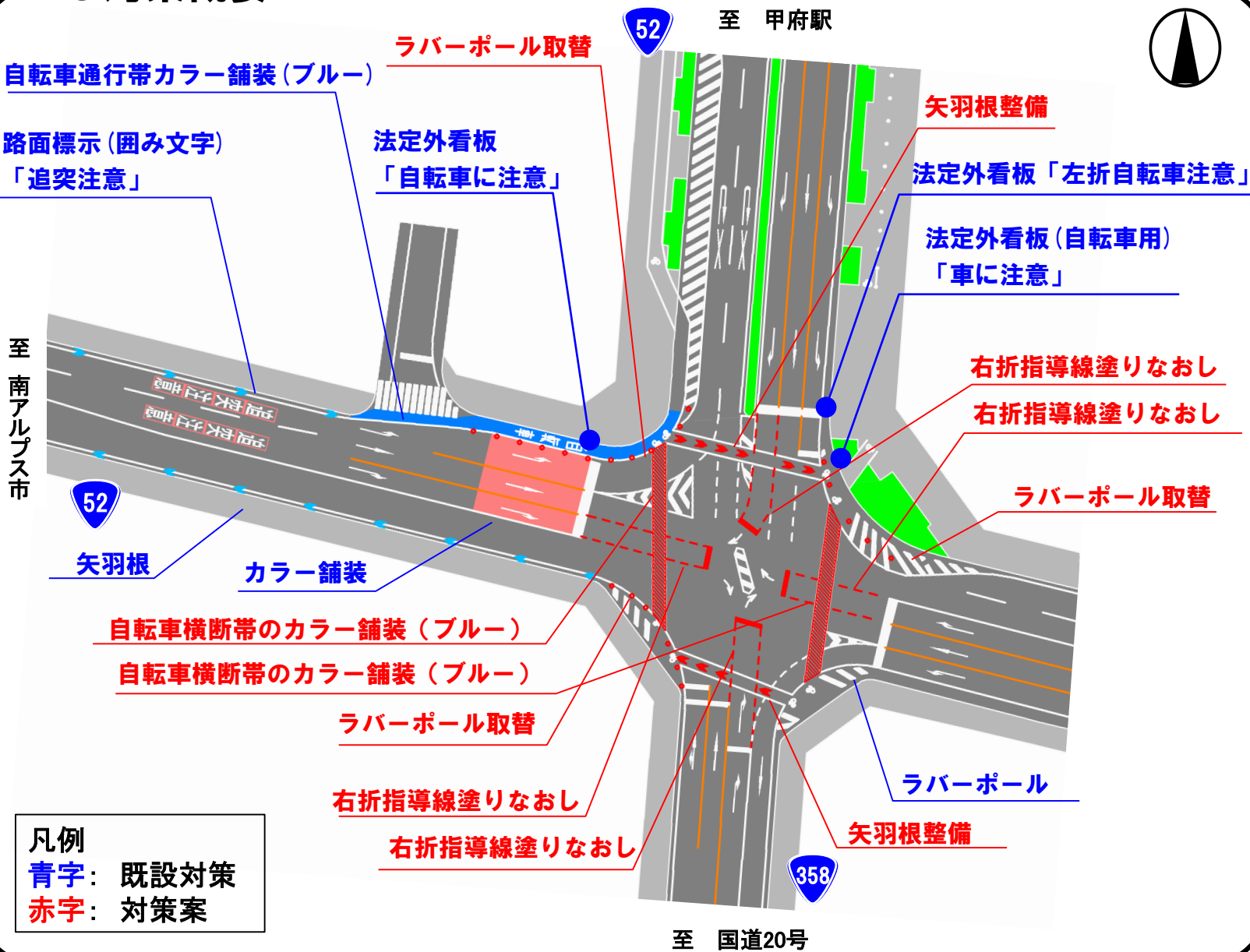


4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

4-2 相生歩道橋交差点

- 右折指導線、ラバーポールに劣化が見られるため、右折指導線引き直し、ラバーポール取り替えを実施予定。
- また、自転車事故が多発していることから、矢羽根型路面標示、自転車横断帯のカラー舗装を実施予定。

●対策概要



■主な実施対策メニュー

目的	対策工種	主な対象事故								
		事故全般	人対車両	追突	出会い頭	左折時	右折時	車線逸脱	自転車	夜間
速度抑制	・薄層舗装 ・減速路面標示			●			●	●		
視認性向上	・線形改良			●			●	●		
	・右直間ゼブラ						●			
	・道路照明									●
	・排水性舗装									●
軌跡の安定化	・指導線					●	●			
	・導流帯		●			●	●			
整流化	・右左折レーン			●		●	●			
	・交差点コンパクト化		●	●	●	●	●			
	・矢羽根整備								●	
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		●							
	・道路鋲									
	・中央帯									
注意喚起	・路面標示									
	・法定外標識									
	・警戒標識	●								
対策物劣化対応	・カラー舗装									
	・塗りなおし	●								

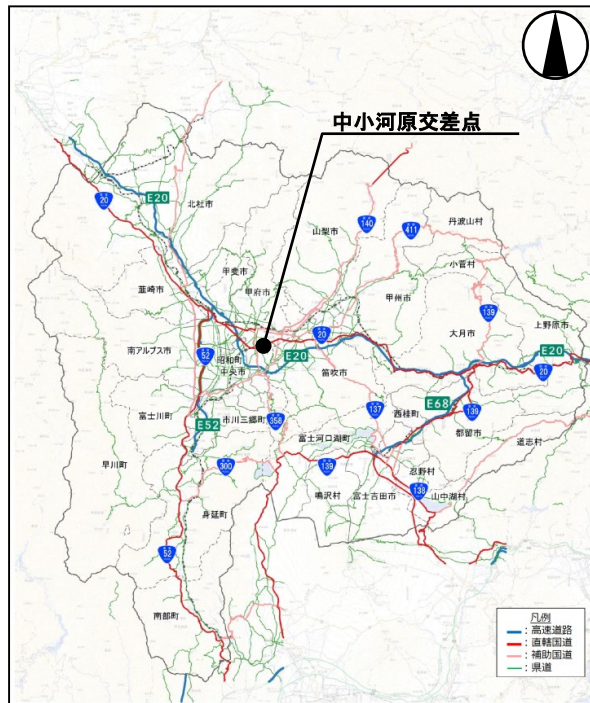
4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

4-3 中小河原交差点および甲府市中小河原町78-1～中小河原町12-2

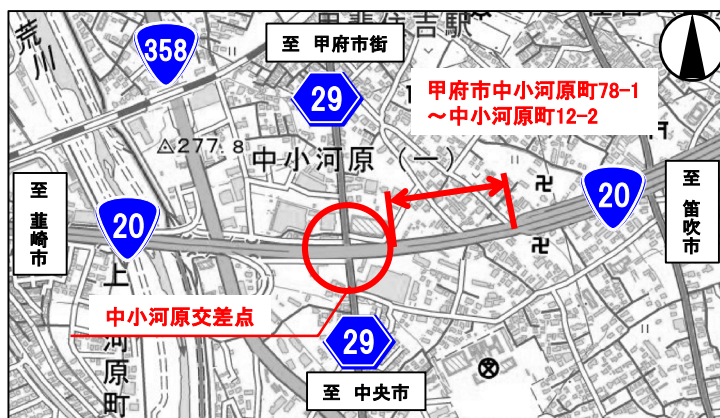
【国道20号 甲府市中小河原（中小河原交差点） 甲府市中小河原町78-1～中小河原町12-2（下り側）】

- 両箇所ともに、第1次事故危険区間に該当しており、事故データに基づきA群として引き続き、第2次事故危険区間に選定。
- 本箇所は交差点に向かって下り勾配となっているためスピードが出やすく、追突事故が多発。（H28～R1では下り24件、上り14件発生）
- 交差点内では右折時に対向直進車で見えづらくなった歩行者や直進車両に気づくのが遅れ、右折事故や歩行者事故が発生。

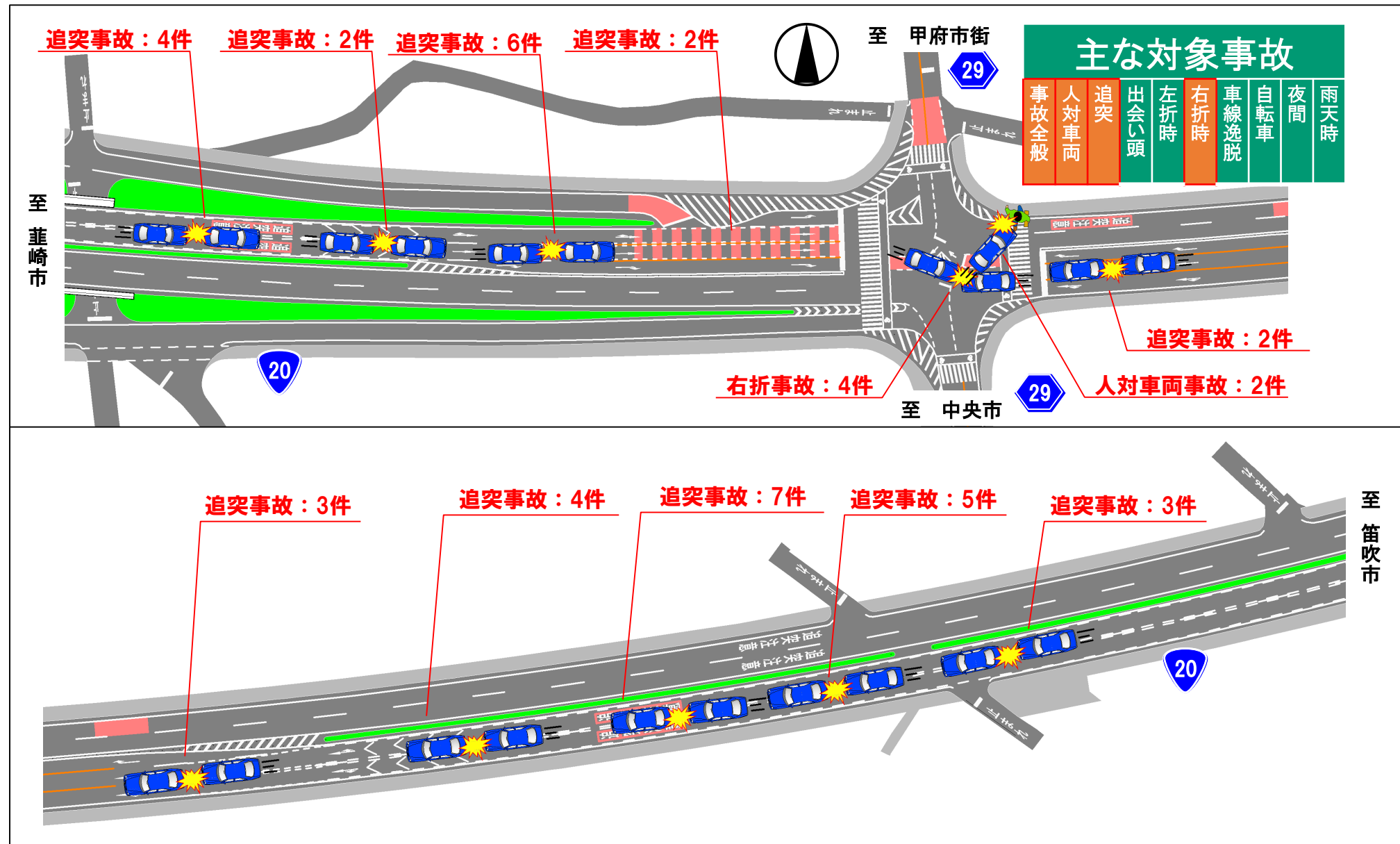
■位置図



■詳細図



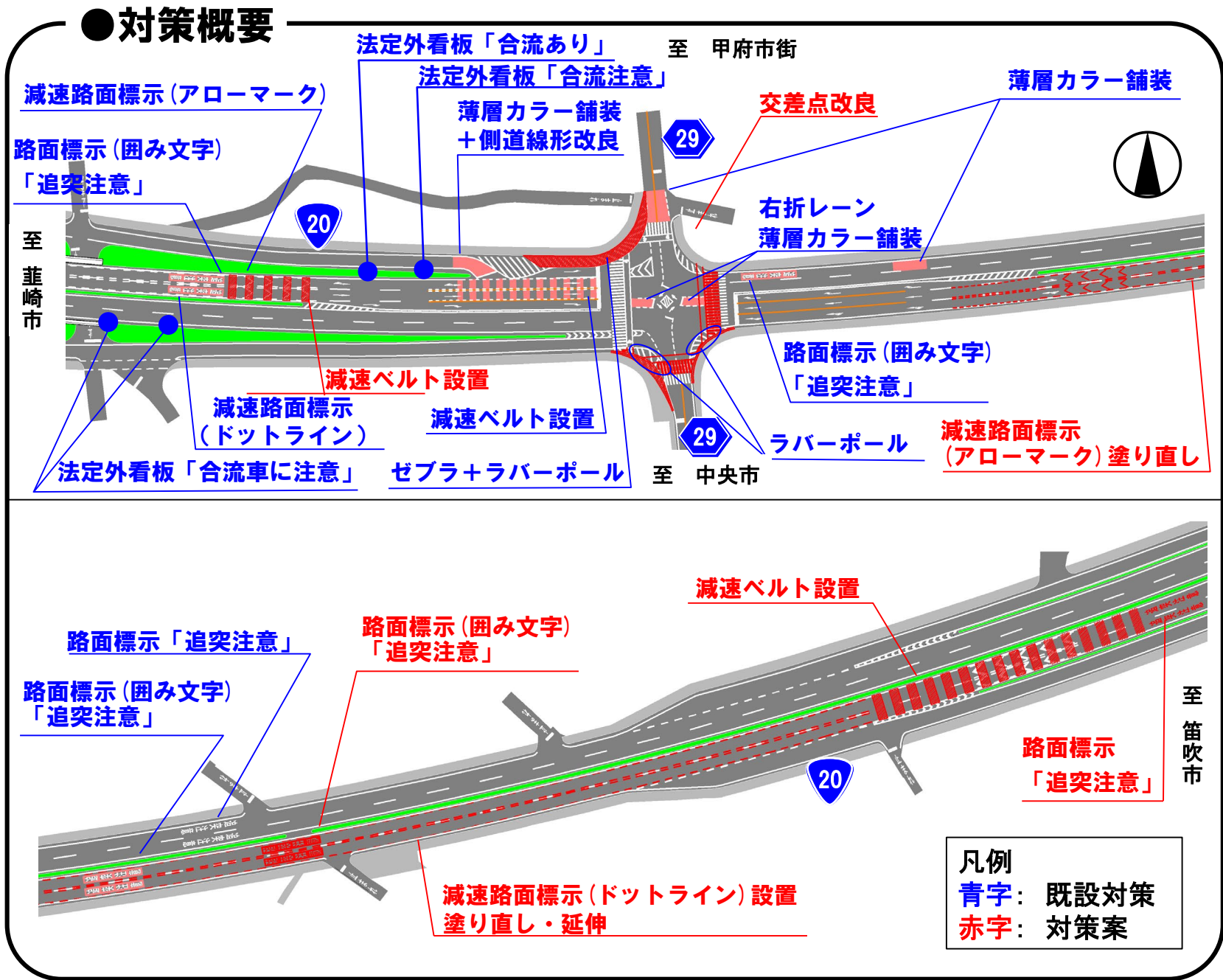
■事故状況図(H28～R1_着目事故)



4. 第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について

4-3 中小河原交差点および甲府市中小河原町78-1～中小河原町12-2

- 減速路面標示に劣化が見られるため、ドットライン及びアローマークの塗り直しの他、減速ベルト、路面標示「追突注意」を新設予定。
- 交差点内は、コンパクト化を実施予定。



■主な実施対策メニュー

目的	対策工種	主な対象事故								
		事故全般	人対車両	追突	出会い頭	左折時	右折時	車線逸脱	自転車	夜間
速度抑制	・薄層舗装 ・減速路面標示			●			●	●		
視認性向上	・線形改良 ・右直間ゼブラ ・道路照明 ・排水性舗装			●			●	●		●
軌跡の安定化	・指導線 ・導流帯		●			●	●			
整流化	・右左折レーン ・交差点コンパクト化 ・矢羽根整備		●	●	●	●	●		●	
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 ・道路鉾 ・中央帯		●					●		
注意喚起	・路面標示 ・法定外標識 ・警戒標識 ・カラー舗装	●								
対策物劣化対応	・塗りなおし	●								

5. 近年の交通事故対策効果評価報告

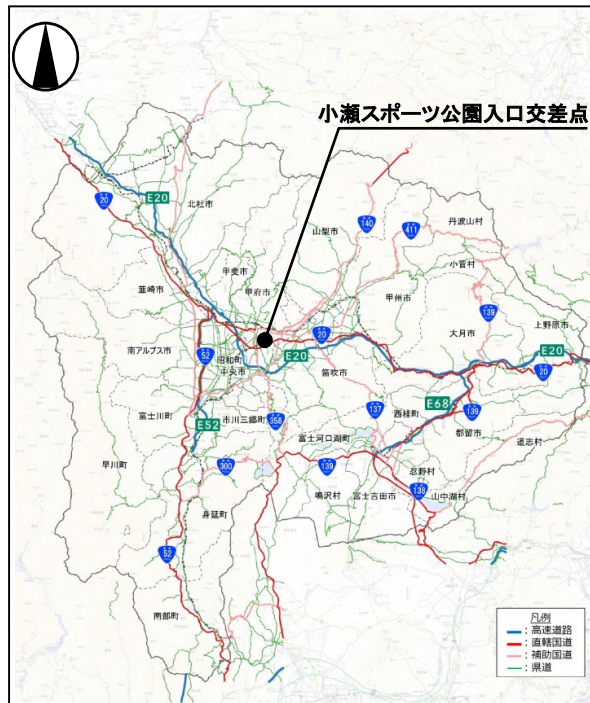
5. 近年の交通事故対策効果評価報告

5-1 小瀬スポーツ公園入口交差点（第1次事故ゼロプラン区間）

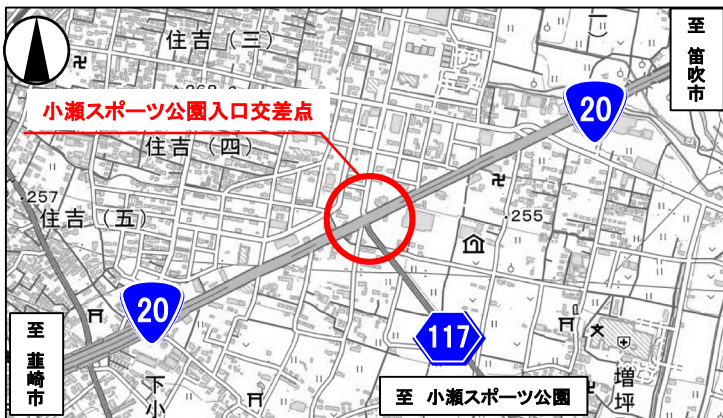
【国道20号 甲府市住吉4丁目24-7（小瀬スポーツ公園入口交差点）】

■本交差点は、長い直線区間にある5差路交差点であり、交差点流入部直近での追突事故が多発していた。
（対策前H24～H27：事故率257.6件/億台km 総事故件数18件/4年 うち 追突事故件数10件/4年）

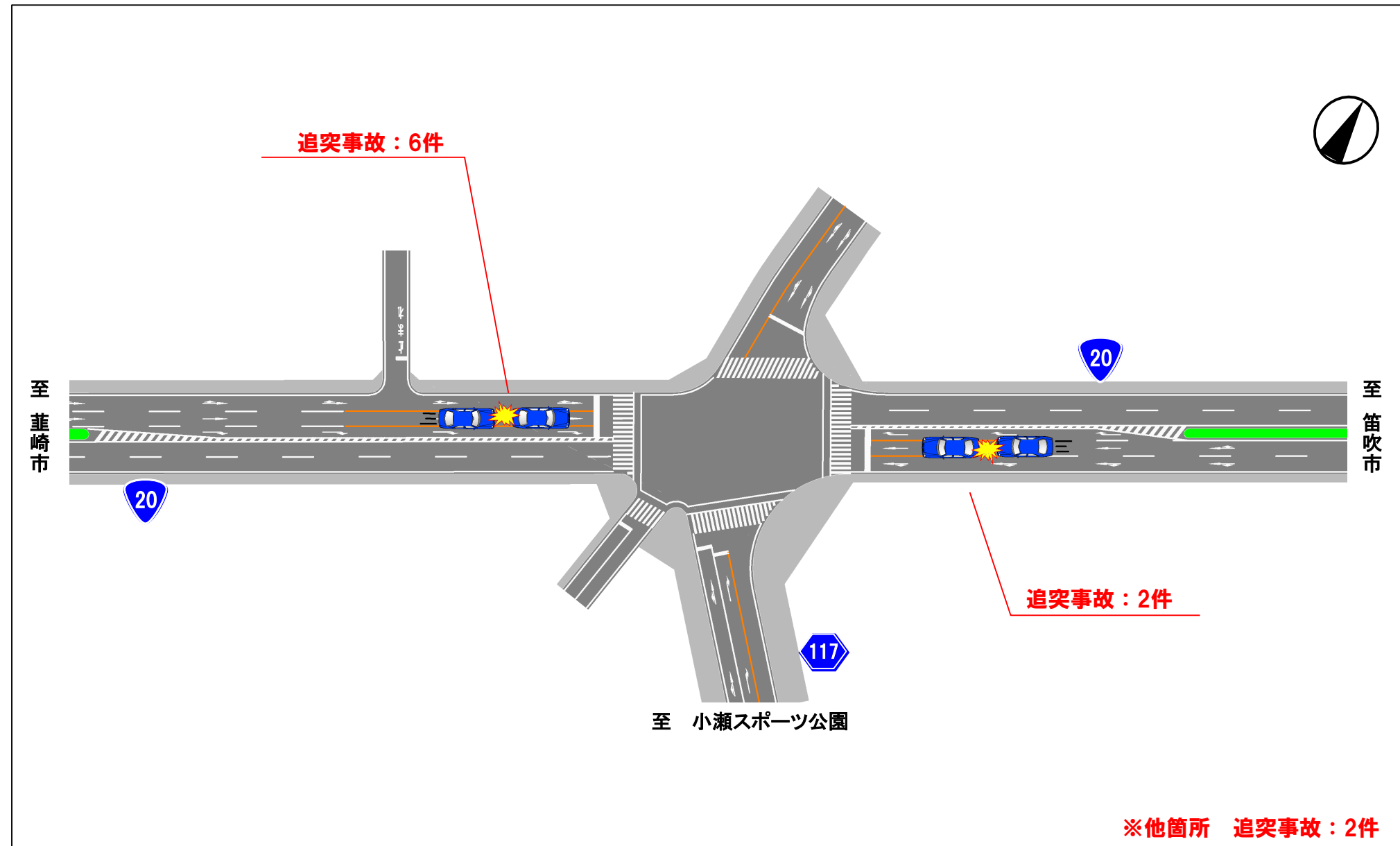
■位置図



■詳細図



■事故状況図(H24～27_着目事故)



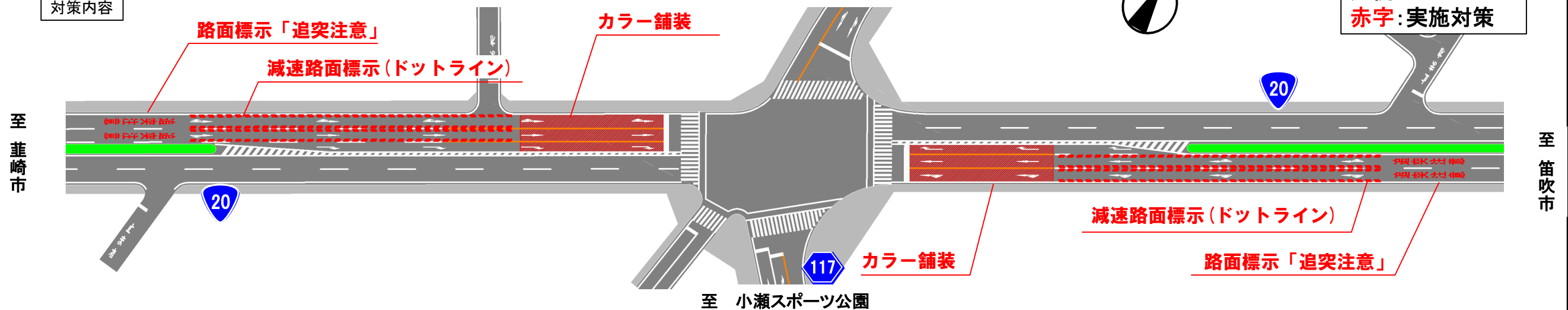
5. 近年の交通事故対策効果評価報告

5-1 小瀬スポーツ公園入口交差点（第1次事故ゼロプラン区間）

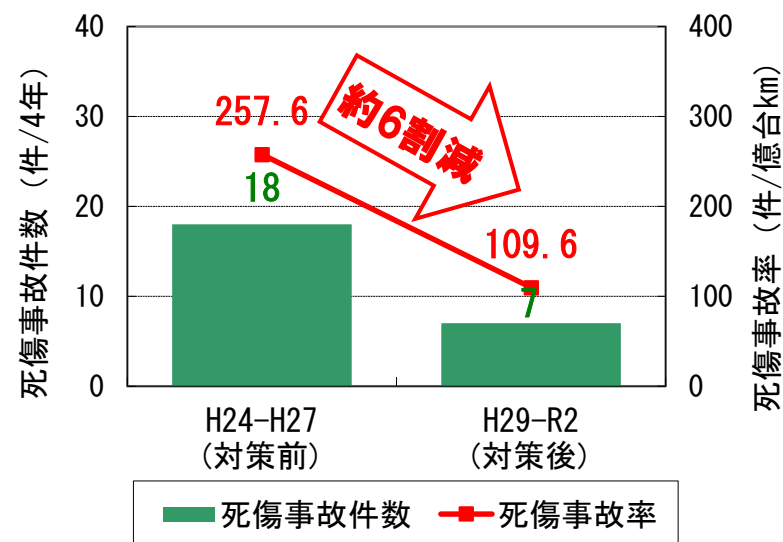
- 本交差点では、追突事故が多発していたことから、路面標示「追突注意」、減速路面標示(ドットライン)、カラー舗装の対策を実施した。
- 対策前の総事故件数は18件/4年、事故率は257.6件/億台kmであったが、対策後は7件/4年、事故率は109.6件/億台キロに減少した。
- 対策後、着目事故である追突事故件数が7件減少した。
- 事故が減少したことにより本交差点は、第2次事故ゼロプランには選定されていない。

●対策概要

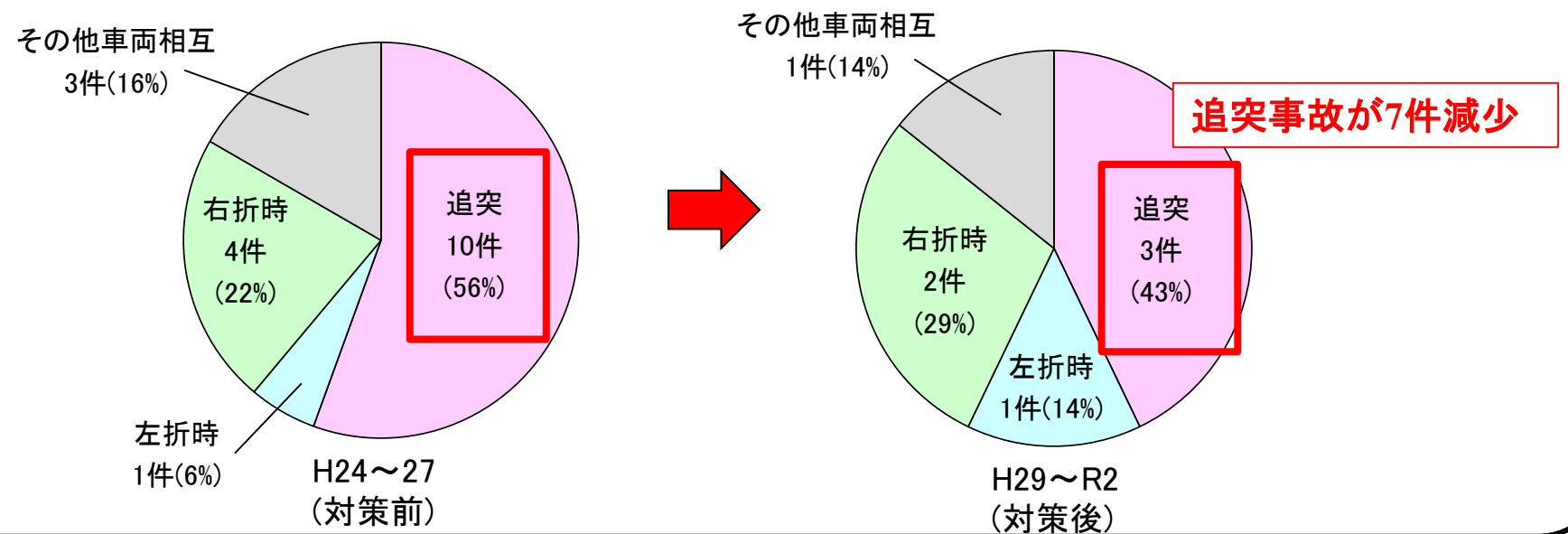
対策内容



死傷事故件数・死傷事故率の変化



事故の内訳の変化



5. 近年の交通事故対策効果評価報告

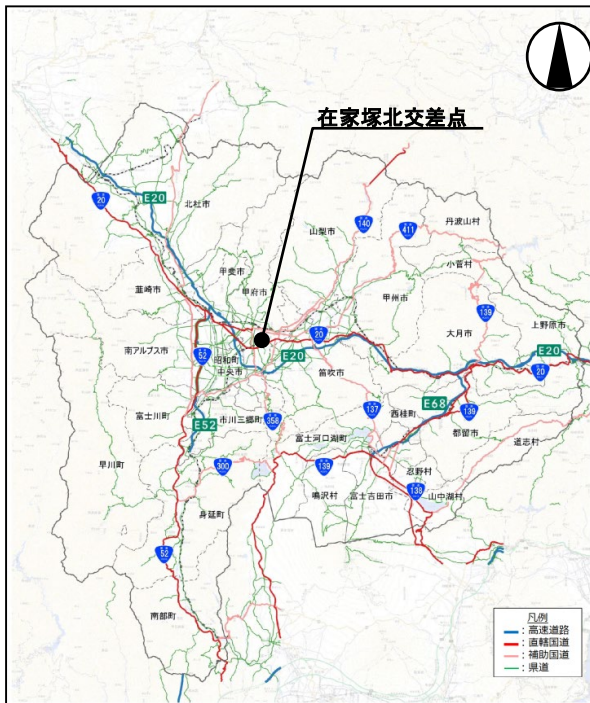
5-2 在家塚北交差点（第1次事故ゼロプラン区間）

【国道52号 南アルプス市在家塚1423-12（在家塚北交差点）】

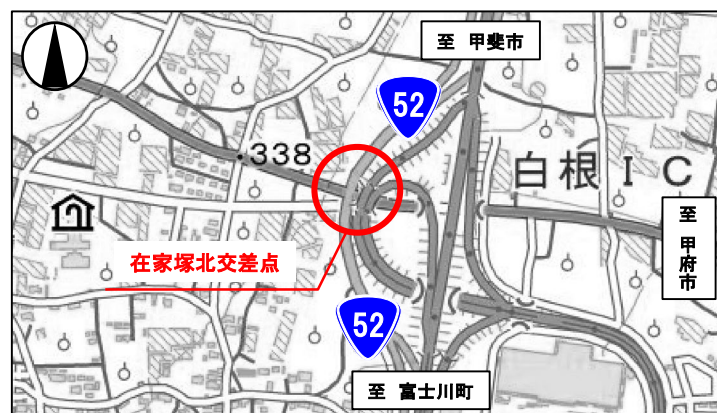
■本交差点は、内カーブのため交差点の確認が遅れてしまい、追突等の事故が発生していた。

（対策前H24～H27：事故率199.3件/億台km 総事故件数4件/4年 うち 北側流入部での事故2件/4年）

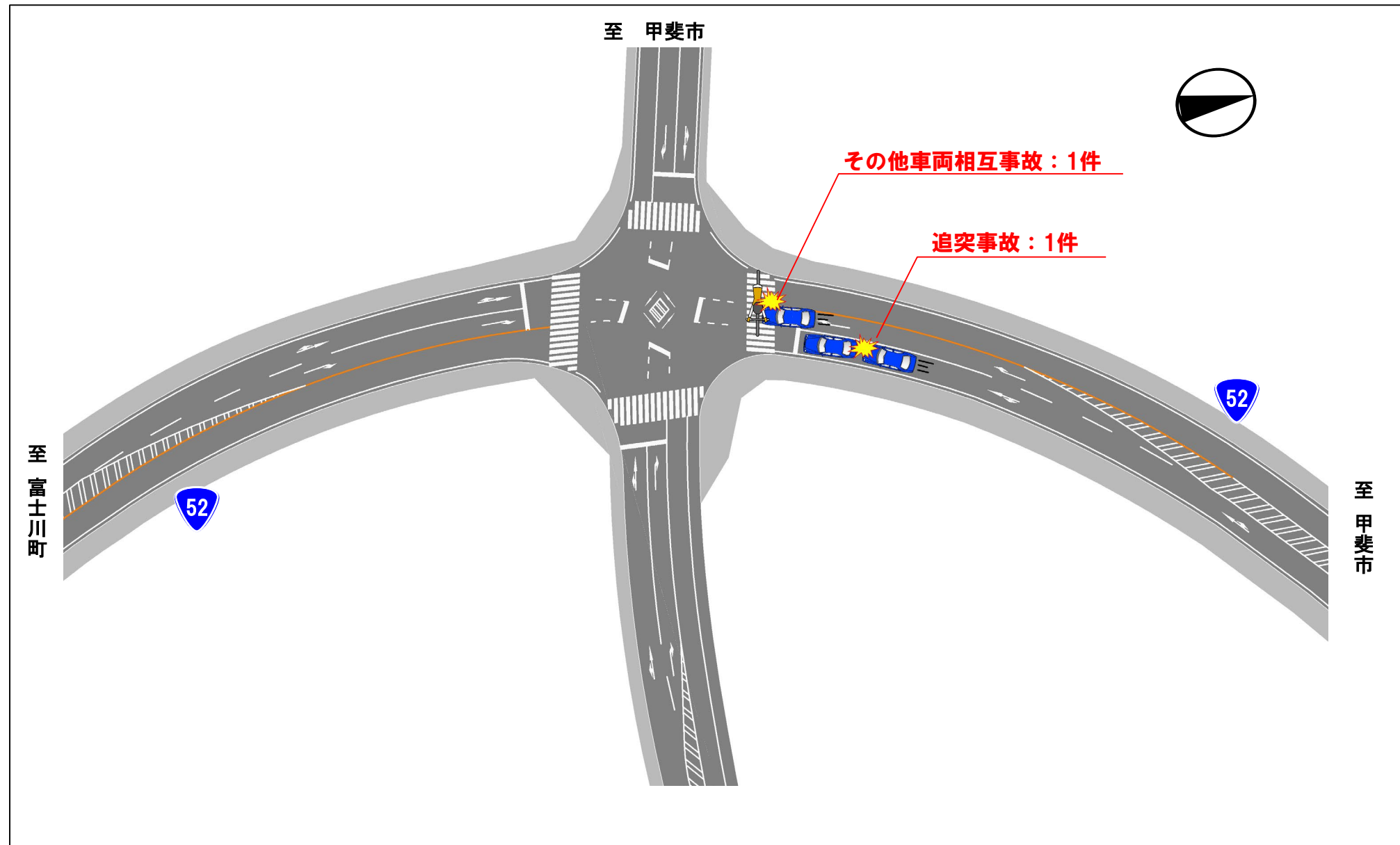
■位置図



■詳細図



■事故状況図(H24～27_着目事故)



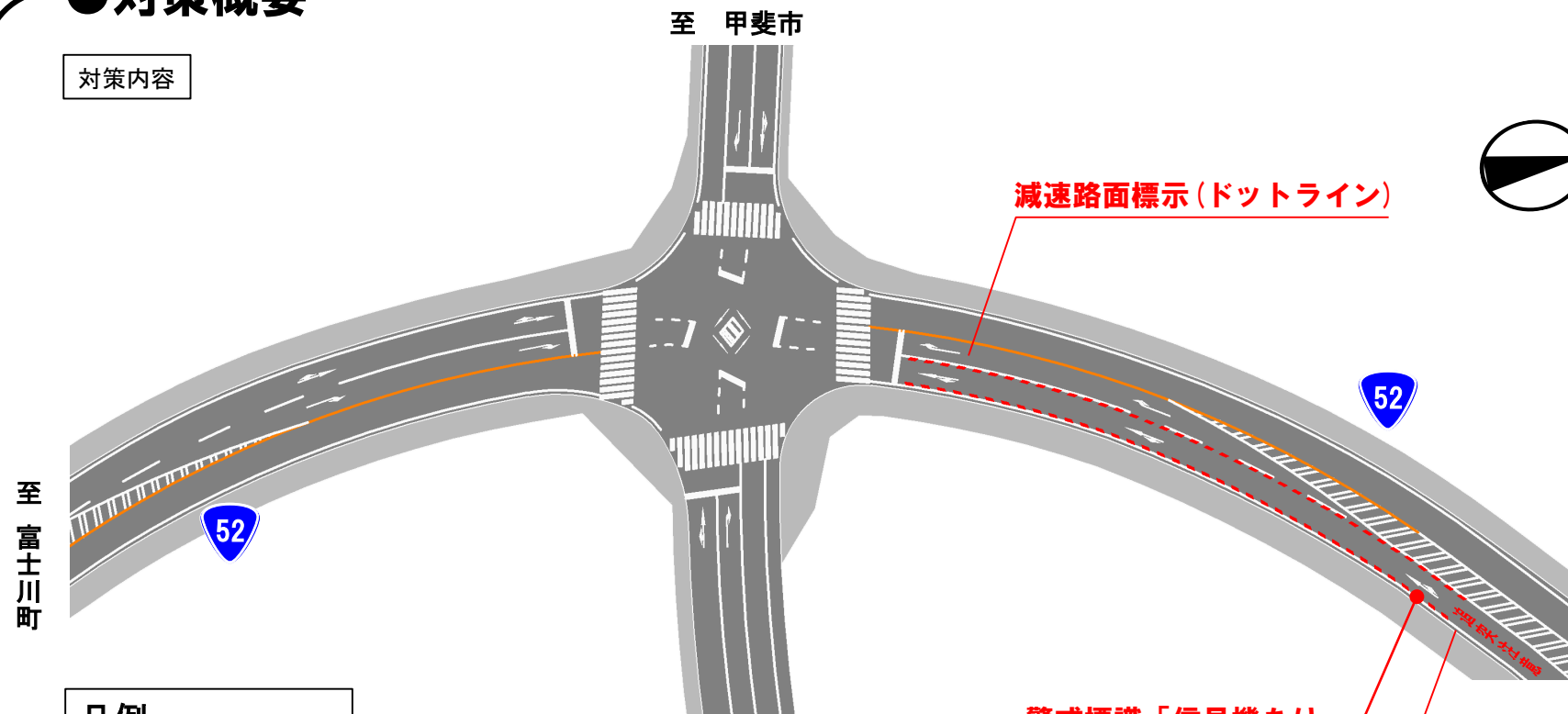
5. 近年の交通事故対策効果評価報告

5-2 在家塚北交差点（第1次事故ゼロプラン区間）

- 本交差点では、北側流入部にて事故が発生していたことから、路面標示「追突注意」、減速路面標示(ドットライン)、警戒標識「信号あり」の対策を実施した。
- 対策前の総事故件数は4件/4年、事故率は199.3件/億台kmであったが、対策後は事故は発生していない。
- 対策後、対策方向の事故は2件減少した。
- また対策後、事故が発生していないことにより本交差点は、第2次事故ゼロプランには選定されていない。

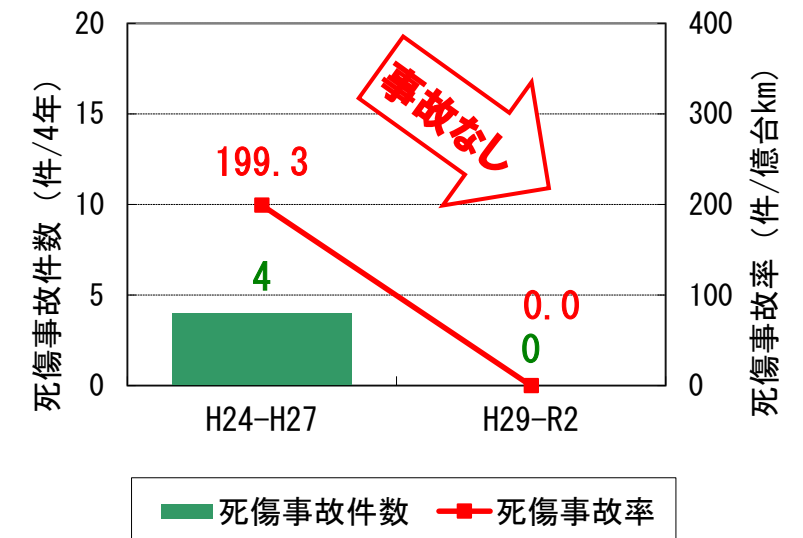
●対策概要

対策内容

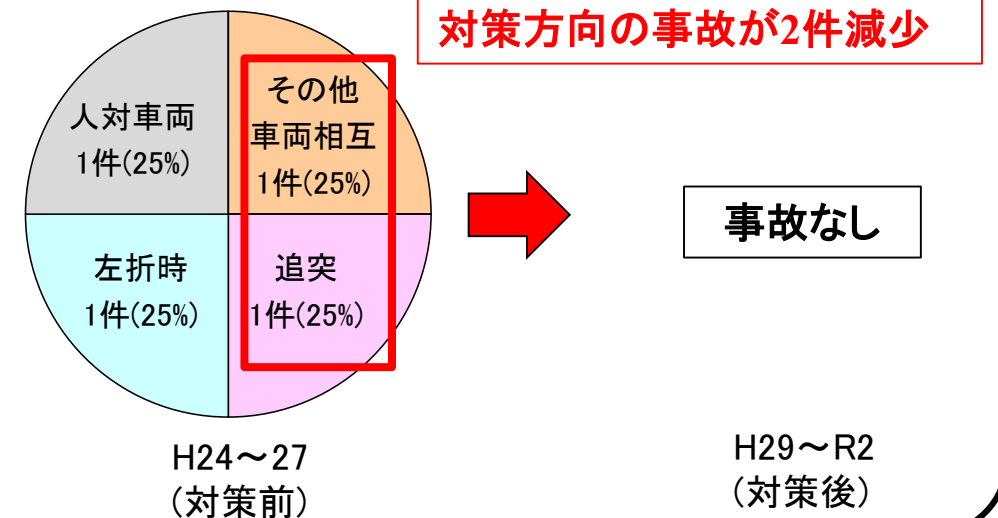


凡例
赤字: 実施対策

死傷事故件数・死傷事故率の変化



事故の内訳の変化



6. 経過観察箇所取り扱いについて

審議事項

6. 経過観察箇所への取り扱いについて

6-1 対策後4年経過した箇所の取り扱い方針

- 第1次事故ゼロプランのうち経過観察箇所であった10箇所のうち、H28以前に対策が完了した3箇所については、対策後4年分の事故データが蓄積し、効果評価が可能となった。
- 「対策後であるが第2次事故ゼロプランの指標に該当する箇所」については、第2次事故ゼロプランA群の選定と同様に指標③の事故データの選定基準を用いて第2次事故ゼロプランへの追加を判定する。

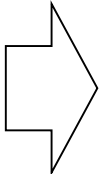
■ 経過観察箇所(H29以降対策完了)

管理	市区町村	路線 番号	対象区間(地先名)	対策完了 年度
国管理	上野原市	20	上野原市四方津(上野原西中入口交差点～久保交差点付近)	R1
国管理	甲府市	20	甲府市上阿原(上阿原交差点)	R1
国管理	南アルプス市	52	南アルプス市在家塚(十五所交差点)	H30
国管理	甲府市	52	甲府市丸の内(丸の内郵便局東交差点)	R1
国管理	南都留郡鳴沢村	139	鳴沢村大田和	H29
国管理	富士吉田市	139	上宿西交差点～富士吉田市上吉田4293	H29
国管理	南都留郡西桂町	139	西桂町小沼1607-2～西桂町小沼1430	H29

■ 経過観察箇所(H28以前対策完了)

管理	市区町村	路線 番号	対象区間(地先名)	対策完了 年度
県管理	南都留郡道志村	413	南都留郡道志村大渡1107	H28
県管理	甲府市	6	千塚交差点～千松橋	H27
県管理	山梨市	216	山梨市万力1121-11番地先～山梨市上神内川1231-7番	H28

対策後4年分(H29～R2)
の事故データが蓄積



指標③を用いて第2次事故
ゼロプランへの追加を判定

■ 第2次事故ゼロプランA群の選定基準

選定項目・指標		選定基準
基準 A	死傷事故率	100件/億台km以上かつ
	重大事故率	10件/億台km以上かつ
	死亡事故率	1件/億台km以上
基準 B	ETC2.0の走行台 キロに対する 急制動回数	15.0回/万台km以上

全国一律で実施
のため対象外

選定項目・指標		選定基準
人身及び物損事故		6件以上
物損事故		15件以上
各所轄の要望		あり

直近1年の危険
箇所の早期抽出
を目的とするため
対象外

選定項目・指標		選定基準
死 傷 事 故 率 1 0 0 件 / 億 台 k m	死傷事故	16件/4年以上
	重大(死亡)事故	1件/4年以上
	正面衝突事故	1件/4年以上
	車両単独事故	1件/4年以上
	歩行者事故	2件/4年以上
	自転車事故	4件/4年以上
	二輪車事故	3件/4年以上
	高齢者事故	6件/4年以上

山梨県特有の事故
と最新の事故傾向
を反映した指標を
用いて判定

7. 今後のスケジュール

6. 今後のスケジュール

第2次事故ゼロプラン開始

今回
(令和4年度)

委員会の経緯と今回の論点
前回委員会(第23回)の振り返り
第2次事故ゼロプランについて
第2次事故ゼロプラン区間の対策検討について
近年の交通事故対策効果評価報告
経過観察箇所の取り扱いについて

第24回委員会の開催(R4.8.24)

次回

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
経過観察箇所の効果評価結果