交通安全見える化プラン 1 石和橋西交差点

渋滞見える化プラン 1

基礎情報

所在地：笛吹市　道路名：一般国道 20 号　交差道路名：笛吹市道　あんしん歩行エリア（石和）

対策優先箇所抽出項目

事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
57.5（第 16 位）							13（第 12 位）

位置図

道路・沿道状況

- 交差点状況は、信号あり・変則４差路（十字型）・4車線（20号）×2車線以下（従道路）
- 20 号上下線とも、本線に平行した側道が、石和橋西交差点に接続しており、変則 6 差路ともいえる交差点構造となっている。

道路交通状況

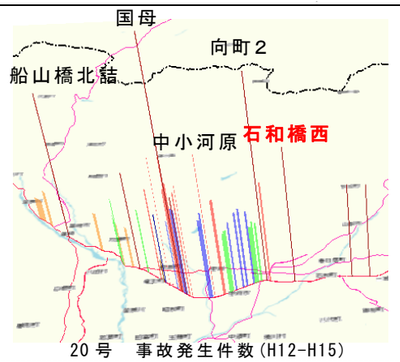
H17 センサス

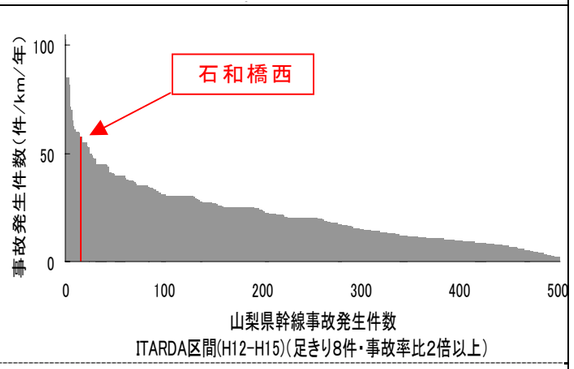
センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
1005	27,709	0.63	21.0	31.2

交通規制状況

規制速度	進行方向規制	バスレーン
50km/h	Uターン禁止	無し

事故状況





- 20 号では、国母・向町２交差点等についで5番目に事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（16 位）に位置している。

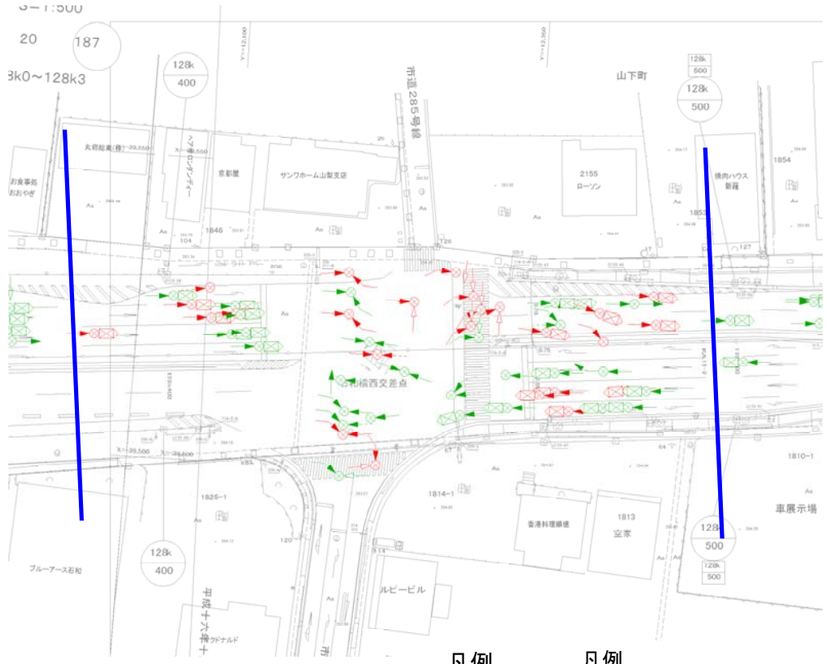
パブリックコメント結果

- 笛吹市石和橋西交差点を、国道20号から石和温泉駅方面へ向かう時、マクドナルドへ入ろうとした車がいたため、ブレーキをかけたら後ろから追突された。（40 代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		19 (10)	9 (5)	2 (2)	5 (3)	7 (2)	3 (1)	4 (1)	49 (24)
うち自転車関与		0 (0)	3 (3)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	6 (5)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	9 (6)	5 (2)	1 (1)	3 (2)	5 (1)	2 (1)	2 (0)	27 (13)
	右折時	6 (2)	3 (3)	0 (0)	2 (1)	1 (1)	1 (0)	1 (0)	14 (7)
	出会い頭	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	3 (1)
	左折時	0 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢

凡例

追突	→⊗
右折時	→⊗↱
左折時	↰⊗←

緑（昼間事故） 赤（夜間事故）

- 上下線とも追突・右折時事故が多発している。
- 横断中自転車と右折車両との衝突事故も発生している。

事故発生要因

① 本交差点では、本線に平行する側道が接続しているため、直進車両、側道への分流車両及び左折車両と対向右折車両との錯綜が発生している。

② 面積の大きな交差点（片側２車線＋右折レーン＋側道）のため、歩行者・自転車の横断に時間がかかる。

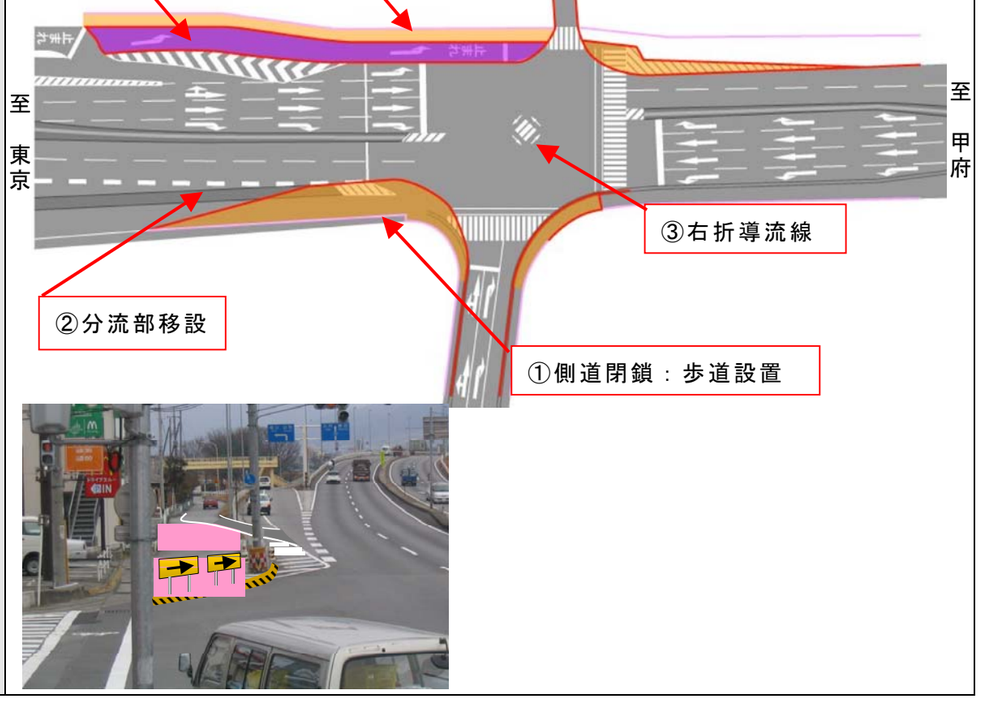
交通安全見える化プラン 1 石和橋西交差点

渋滞見える化プラン 1

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施		① カラー舗装・歩道設置(H19.3) ② 側道分流部の移設(H19.3) ③ 右折導流線(H19.3)
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	・側道への分合流車両の排除により、交差点での錯綜の軽減	①側道閉鎖・歩道設置 ②側道分流移設	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
右左折時	・側道への分合流車両の排除により、交差点での錯綜の軽減 ・右折車両の停止位置の明確化	①側道閉鎖・歩道設置 ②側道分流移設 ③右折導流線	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン 2 向町2交差点

渋滞見える化プラン 2

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 20 号 交差道路名：一般国道 140 号	―

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率(%)	アンケート（人）
	85．0（第 4 位）							17（第 3 位）

位置図

道路・沿道状況

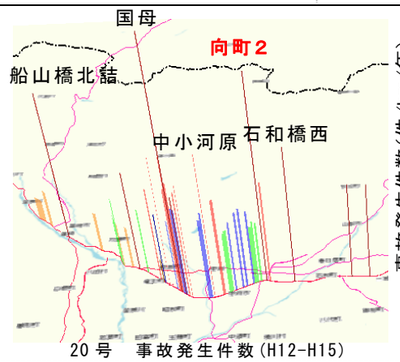
- 交差点状況は、信号あり・3差路（直交）・4車線（20号）×2車線（140号）
- 20号・140号とも交通量が多く、特に140号から、20号への右折車が多い。
-

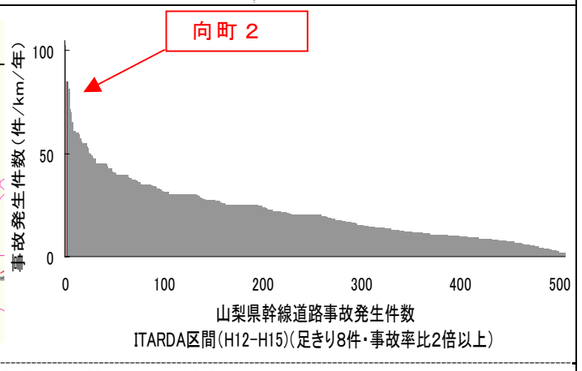
道路交通状況

H17センサス	センサスNO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1006	56,166	1.41	11.2	22.4

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h	Uターン禁止	無し

事故状況





- 20 号では、国母交差点について2番目に事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（4位）に位置している。

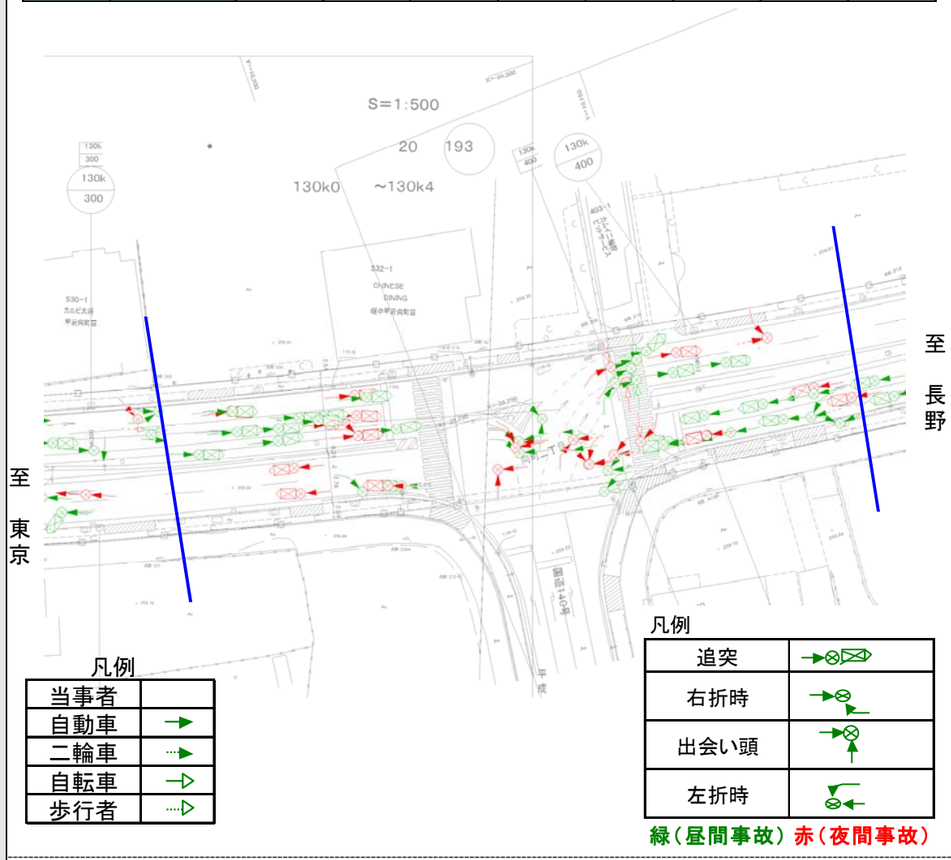
パブリックコメント結果

-

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		23 (10)	8 (4)	4 (1)	8 (5)	14 (5)	3 (1)	7 (4)	67 (30)
うち自転車関与		4 (2)	1 (1)	0 (0)	2 (1)	3 (0)	0 (0)	2 (1)	12 (5)
うち歩行者関与		1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
主な事故類型	追突	16 (7)	5 (2)	1 (1)	2 (2)	9 (4)	2 (0)	2 (1)	37 (17)
	右折時	3 (2)	2 (2)	1 (0)	3 (1)	2 (1)	1 (1)	4 (2)	16 (9)
	出会い頭	2 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (0)
	左折時	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (2)



- 追突・右折時事故が多発している。
- 横断中自転車と右折車両との衝突事故も発生している。

事故発生要因

① 本交差点付近には、飲食店が多く、沿道出入り車両との錯綜による、追突事故が発生している。夜間に半数近く発生している。

② 本交差点にて、上り車線から下り車線へUターンする車両が多く、上り車線直進車との錯綜が生じている。

③ 交差点面積が大きいため、140号から20号への右折車量のスピードが高く、横断中自転車との事故が発生している。

交通安全見える化プラン 2 向町2交差点

渋滞見える化プラン 2

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		①右折レーンの延伸(H17.12)
H18 実施	②道路照明(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図

対策の効果・検証

対策効果

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数(件／年)	対策後 事故件数(件／年)	削減効果
右折時	無理な右左折を防止するため、右左折車を後続の直進車両と分離する	①右折レーン(延長)	H17.12	(H13-H16) 1．75	H18事故にて評価予定	
追突	交差点をドライバーに意識させる	②道路照明(増設)	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	

関連事項

交通安全見える化プラン 3 中小河原1

渋滞見える化プラン 3

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 20 号 中小河原1丁目 17 番	―

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
	６０．８ （第 11 位）							15 （第 6 位）

位置図

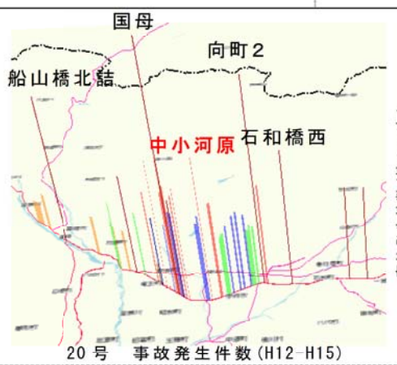
道路・沿道状況

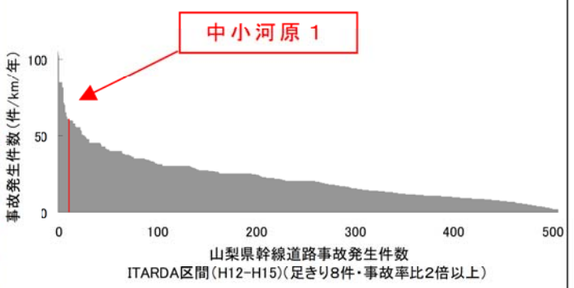
- 上り車線に、飲食店があり、沿道出入りが多い
- 4車線区間だが、中央分離帯開口部があり、街路から開口部を利用して右折や反対側へ通過する車両がある。

道路交通状況		センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度 (km/h)
	H17 センサス	1006	56,166	1.41	11.2	22.4

	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
		６０km/h	Ｕターン禁止	無し

事故状況





- 20 号では、国母、向町２、船山橋北詰交差点についで4番目に事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（11位）に位置している。

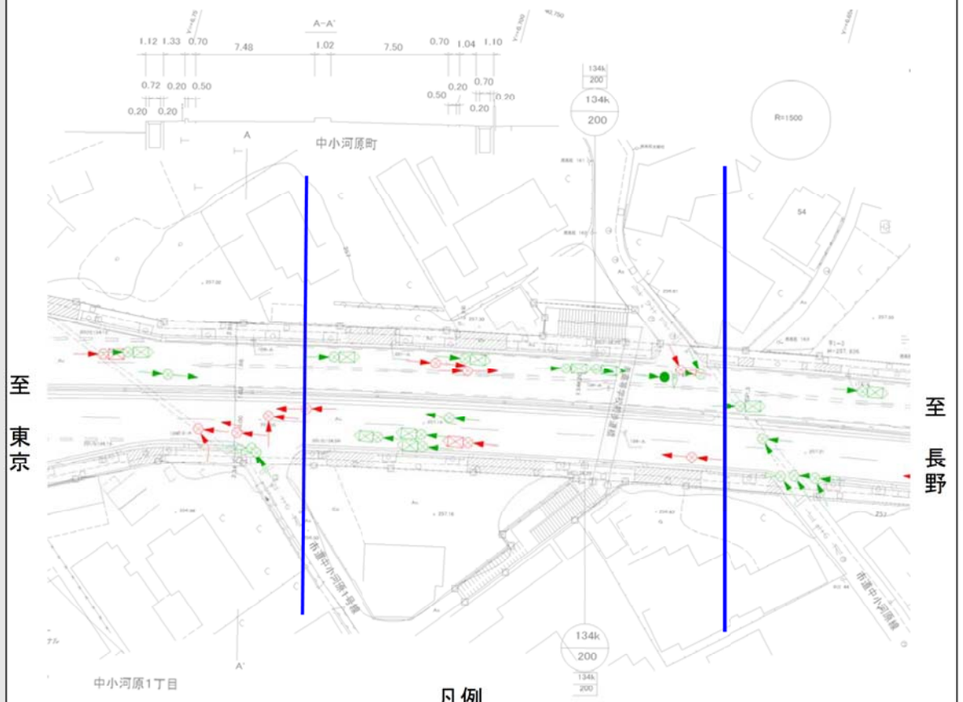
パブリックコメント結果

-

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		2 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (1)	6 (3)	2 (0)	2 (1)	15 (5)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	2 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (2)	2 (0)	2 (1)	11 (3)
	出会い頭	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	→⊗
出会い頭	→⊗↑

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 追突事故が多発している。

事故発生要因

① 対象区間の長野側に中央帯開口部があり、街路（市道等）からの沿道出入り車両により、20号直進車両の錯綜が生じ追突や出会い頭事故が発生している。

② 長野側の信号交差点（中小河原交差点）から緩やかなカーブ区間になっており、沿道出入り車両の視認性が阻害されている。

③ 東京側には、精進湖立体があり、下り車線では、速度超過になりやすい。

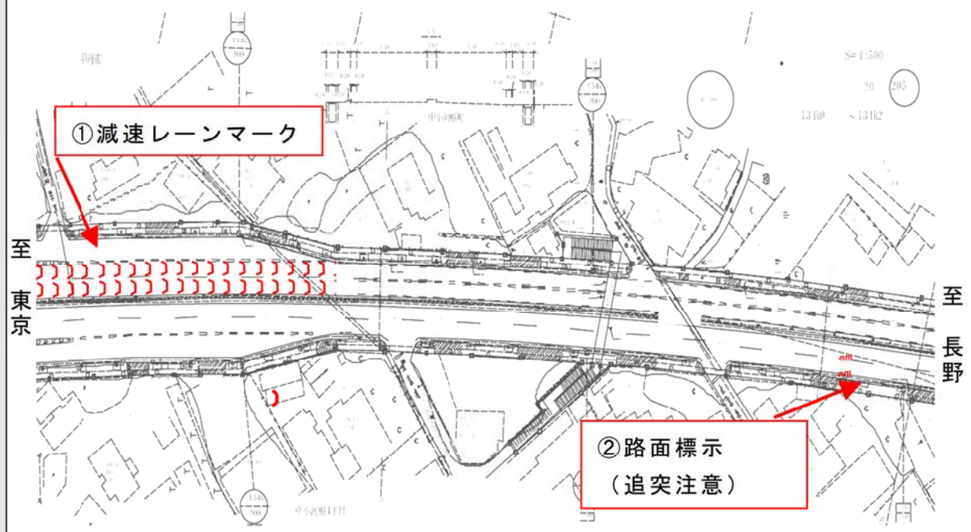
交通安全見える化プラン 3　中小河原1

渋滞見える化プラン 3

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 減速レーンマーク(H19. 3) ② 路面標示（追突注意）(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	速度抑止	①下り車線 減速レーンマーク	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
追突	速度抑止	②上り車線 路面標示「追突注意」	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン 4 国母立体交差点

渋滞見える化プラン 4

基礎情報

所在地：甲府市

道路名：一般国道 20 号
交差道路名：主要地方道 甲府市川三郷線

あんしん歩行エリア（国母）

対策優先箇所抽出項目

事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）候補外
４２．５（第 28 位）							５（第 2 位）

位置図

道路・沿道状況

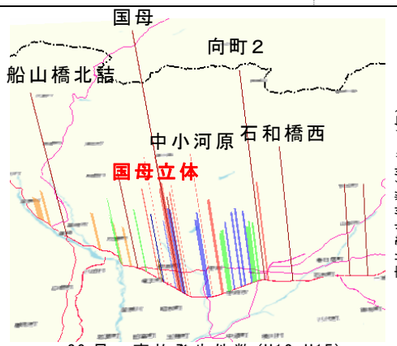
➢ 交差点状況は、信号あり（20 号側道は、時間差信号）・2車線（20号）×2車線（主地）20号（側道）・主地（甲府市川大門線）とも交通量が多い。

道路交通状況

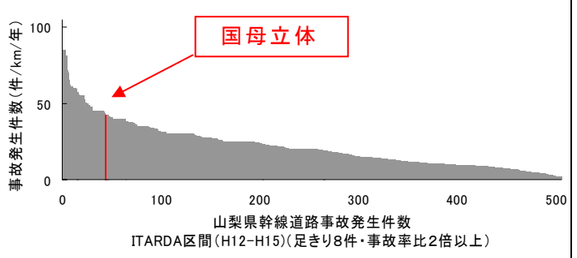
H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率（%）	混雑時旅行速度（km/h）
	1007	69,730	1.69	14.6	14.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	５０km/h	無し	無し

事故状況



20 号 事故発生件数（H12-H15）



➢ 20 号では、国母交差点等について、8 番目に事故発生件数が多い。
➢ 県内では、上位（28位）に位置している。
➢ パブリックコメント結果による選定箇所

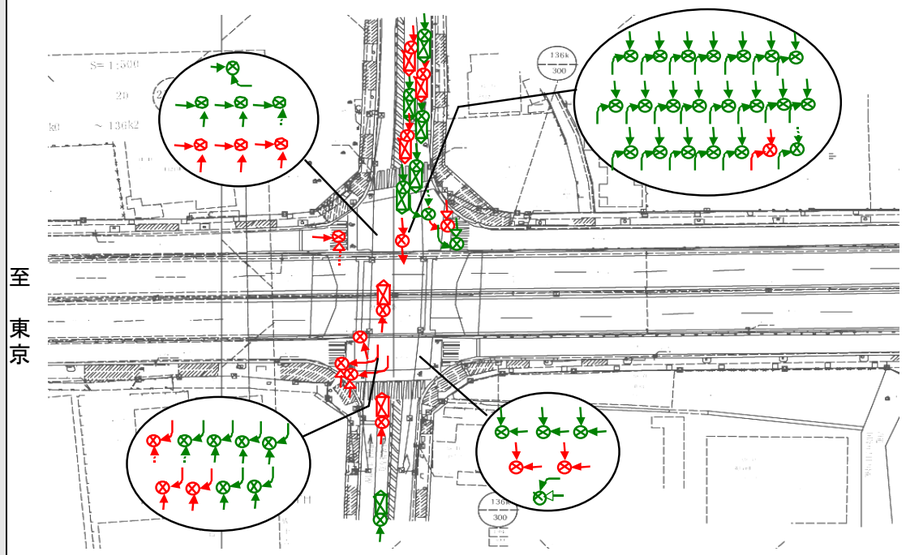
パブリックコメント結果

➢ 国母立体は構造的に見通しが悪く、右・左折、直進車両がが突っ込んで来る為、事故が絶えない。車庫より出たとき、前の車が急停車しバンパーをかすってしまった。（40代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		21 (7)	12 (3)	14 (4)	9 (4)	5 (2)	0 (0)	2 (0)	63 (20)
うち自転車関与		2 (1)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	5 (3)
うち歩行者関与		1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
主な事故類型	右折時	9 (2)	5 (0)	11 (2)	6 (2)	2 (0)	0 (0)	1 (0)	34 (6)
	追突	5 (3)	3 (1)	0 (0)	2 (1)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	12 (6)
	出会い頭	4 (0)	3 (2)	3 (2)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	11 (5)
	左折時	1 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	4 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	
右折時	
出会い頭	
左折時	

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

➢ 従道路直進車両と本線側道への右折車両との右直事故が多く発生している。
➢ 本線側道より右折した車両と対向車線側道より右折または直進車両との出会い頭事故が発生している。

事故発生要因

➢ 従道路から 20 号への無理な右折により直進車両との右直事故が発生。
特に、対向車線の右折待ち車両が多い場合、右折待ち車両の間を通り抜けて右折するため、直進車の確認がしづらく右折時事故が発生している。
➢ 4車線の20号立体により従道路（主地）の、交差点間が長く（面積が大きく）なるため、信号の変わり目での右折車と直進車の右直事故が多く発生してる。
➢ 上下側道の信号現示が、時間差信号となっているため、信号の変わり目に、無理に右折した車両と対向車線側道の車両との出会い頭事故が発生している。

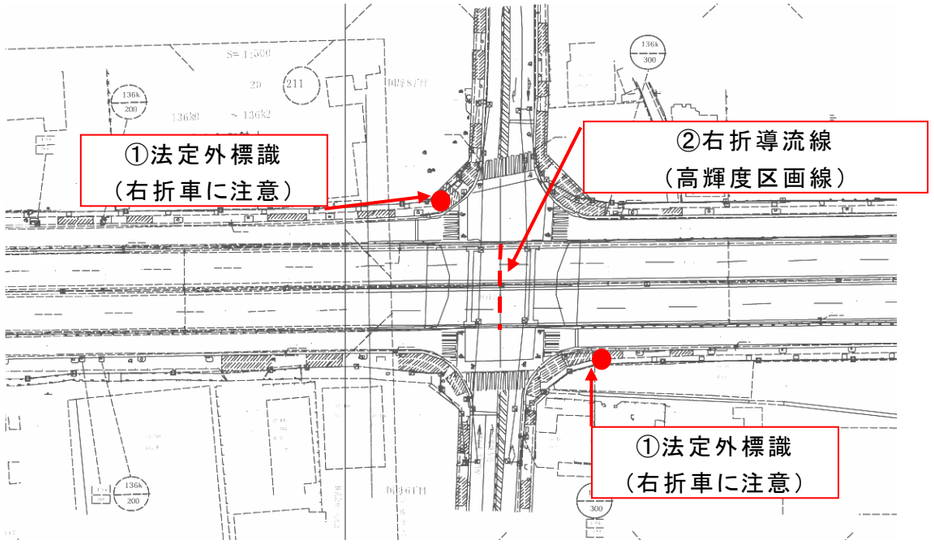
交通安全見える化プラン 4　国母立体交差点

渋滞見える化プラン 4

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 法定外標識（右折車に注意）(H19.3) ② 高輝度区画線(H19.3) ③ 停止線幅広化（高輝度区画線）(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
出会い頭追突	注意喚起	①法定外標識（右折車両に注意）	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
右折時追突	右折レーン増設は、不可能なため、中央線の確保	②右折導流線（高輝度区画線）	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン 5 国母交差点

渋滞見える化プラン 4

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 20 号 交差道路名： 下り:(主地)甲府市川三郷線　上り:市道	あんしん歩行エリア（国母）

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率(%)	アンケート（人）
	102．5（第１位）							43（第１位）

位置図

道路・沿道状況

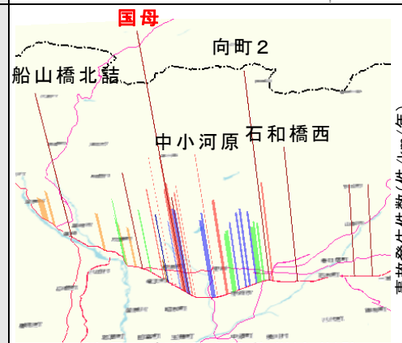
- 交差点状況は、信号あり・4車線（20号）×2車線（主地）および2車線（市道）
- 20号・主地・市道とも交通量が多い。

道路交通状況

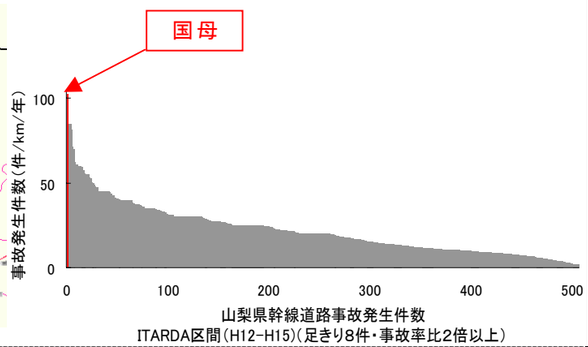
H17センサス	センサスNO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率（%）	混雑時旅行速度（km/h）
	1008	62,211	2.19	15.7	21.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h	Uターン禁止	無し

事故状況



20号　事故発生件数（H12-H15）



- 県内で、事故発生件数が第１位。

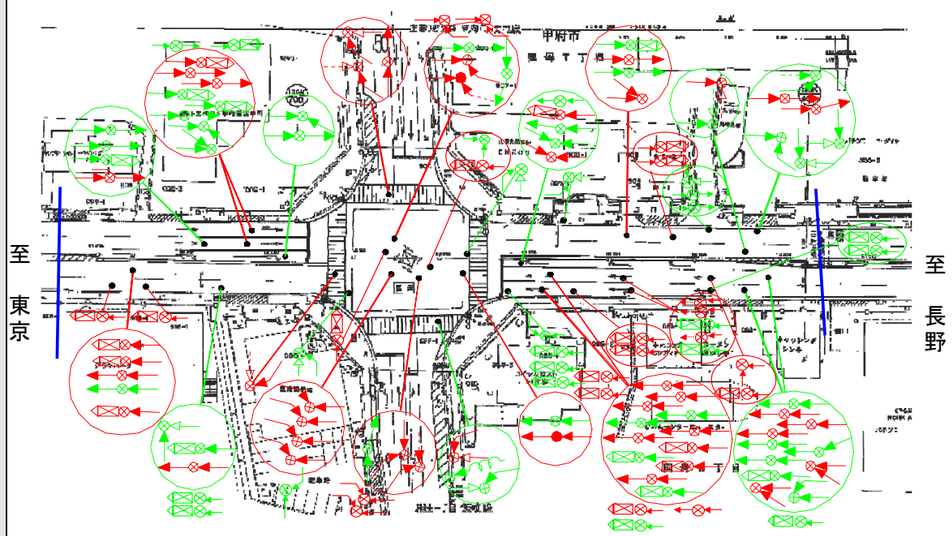
パブリックコメント結果

- 国道20号を国母交差点石和方面に向かって、グランパークの入口に入る車がいた為、ブレーキをかけたが後の車に追突された。（50代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		41 (21)	16 (12)	13 (7)	11 (3)	22 (12)	20 (10)	10 (6)	133 (71)
うち自転車関与		0 (0)	2 (2)	2 (1)	1 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	7 (4)
うち歩行者関与		4 (3)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	2 (2)	0 (0)	7 (6)
主な事故類型	追突	27 (15)	9 (7)	9 (4)	7 (1)	14 (7)	15 (6)	6 (2)	87 (42)
	出会い頭	1 (0)	1 (0)	2 (1)	0 (0)	2 (0)	1 (0)	0 (0)	7 (1)
	右折時	0 (0)	3 (3)	2 (2)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	4 (4)	11 (11)
	左折時	1 (0)	1 (1)	0 (0)	2 (1)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	6 (3)
	正面衝突	3 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	5 (3)
	横断歩道横断中	2 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	4 (4)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

追突	⊗⊳
出会い頭	↓⊗
右折時	→⊗↱
左折時	↳⊗←
正面衝突	→⊗←

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 20号上下線とも交差点付近での追突が、多発している。
- 20号・交差道路とも、右左折時の衝突事故も多発している。

事故発生要因

- 渋滞ポイントならびに沿道出入りが多いため、前方車両の急停車等に間に合わず、追突事故が発生している。
- 20号・交差道路とも右折車両が多く、一回の信号サイクルで右折できないため、無理な右折車両と直進車両との右直事故が発生している。

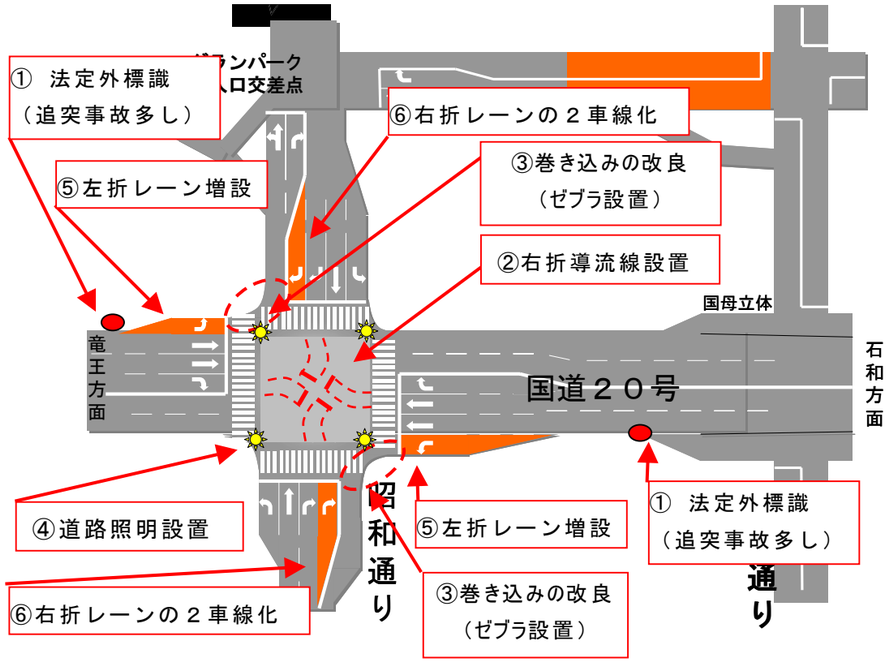
交通安全見える化プラン　5　国母交差点

渋滞見える化プラン　4

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 法定外標識（追突事故多し)(H18.3) ② 右折導流線設置(H18.3) ③ 巻き込みの改良（ゼブラ設置）(H18.3) ④ 道路照明設置(H17.3)	
H18 実施		
H19 以降		⑤ 左折レーン増設(H20) ⑥ 右折レーンの２車線化（従道路側）（予定）

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	注意を換気する	①法定外標識（追突事故多し）	H18.3	(H14-H17) 10．5	H19事故にて評価予定	
右折時	不明瞭な表示内容の見直し	②右折導流線の設置（交差道路側も）	H18.3	(H14-H17) 1．5	〃	
横断中	交差点をコンパクト化し走行車両の速度を抑制する。	③巻込み改良（ゼブラ設置）	H18.3	(H14-H17) 0．5	〃	
追突	交差点を認識させる（夜間）	④道路照明設置	H17.3	(H13-H16) 11．25	H18事故にて評価予定	
左折時	左折待ち車両を本線から除く	⑤左折レーン増設	H20	(H16-H19)	H21事故にて評価予定	
右折時	本線場の右折滞留車を排除する	⑥右折レーンの２車線化	H20以降			

関連事項

交通安全見える化プラン 6 甲府市国母5

渋滞見える化プラン 4

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 20 号 国母5丁目	あんしん歩行エリア（国母）

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
	57．4（第 17 位）							15（第 6 位）

位置図

道路・沿道状況

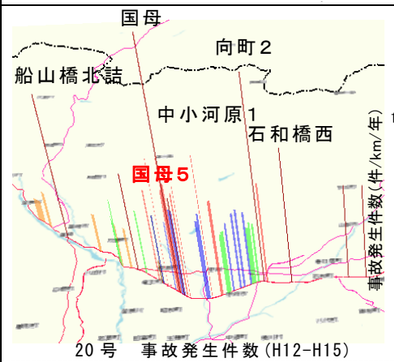
➢ 国母交差点に隣接する区間であり、沿道の店舗からの出入りならびに街路からの出入りも多い。

道路交通状況

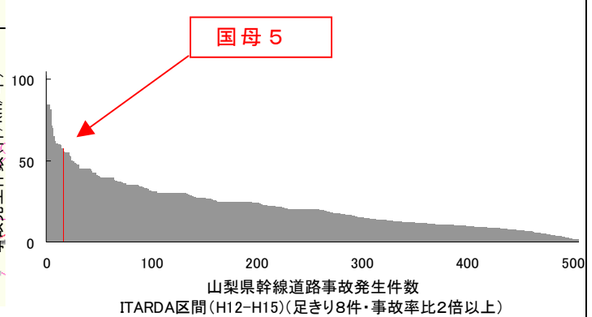
H17センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1008	38,641	2.19	15.7	21.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h		無し

事故状況



20 号 事故発生件数（H12-H15）



➢ 20 号では、国母・向町２交差点等についで6番目に事故発生件数が多い。

➢ 県内でも、上位（17 位）に位置している。

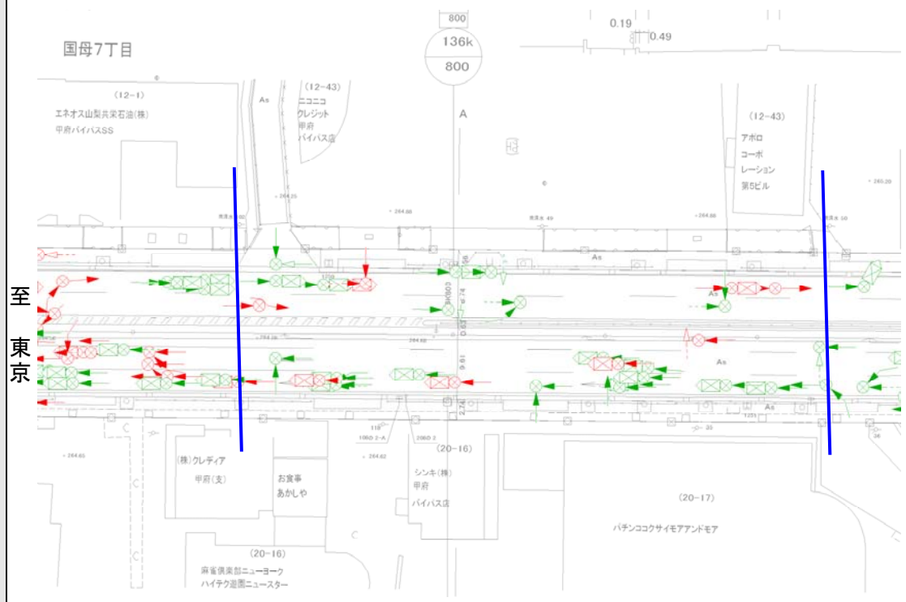
パブリックコメント結果

➢ コンビニエンスストア及びドラックストアが有り、出入りの時に、ぶつかりそうになった事がある。（30代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		19 (8)	4 (1)	10 (3)	2 (0)	1 (0)	3 (0)	3 (1)	42 (13)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
うち歩行者関与		4 (3)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (3)
主な事故類型	追突	12 (4)	4 (1)	7 (2)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (1)	26 (8)
	その他横断中	4 (3)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (3)
	出会い頭	0 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)
	左折時	3 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	4 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	→⊗▷
横断中	⇢⊗
出会い頭	⊗←
左折時	⊗↙

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

➢ 上り車線では、追突が多く発生している。

➢ 下り車線では、沿道出入り車両と２０号直進車との出会い頭や左折時事故が多発している。

事故発生要因

① 上り車線では、東京側に隣接する国母交差点からの渋滞末尾車両への追突事故が発生。

② 下り車線では、沿道店舗からの出入り車両による錯綜が発生し、追突・出会い頭事故が発生している。

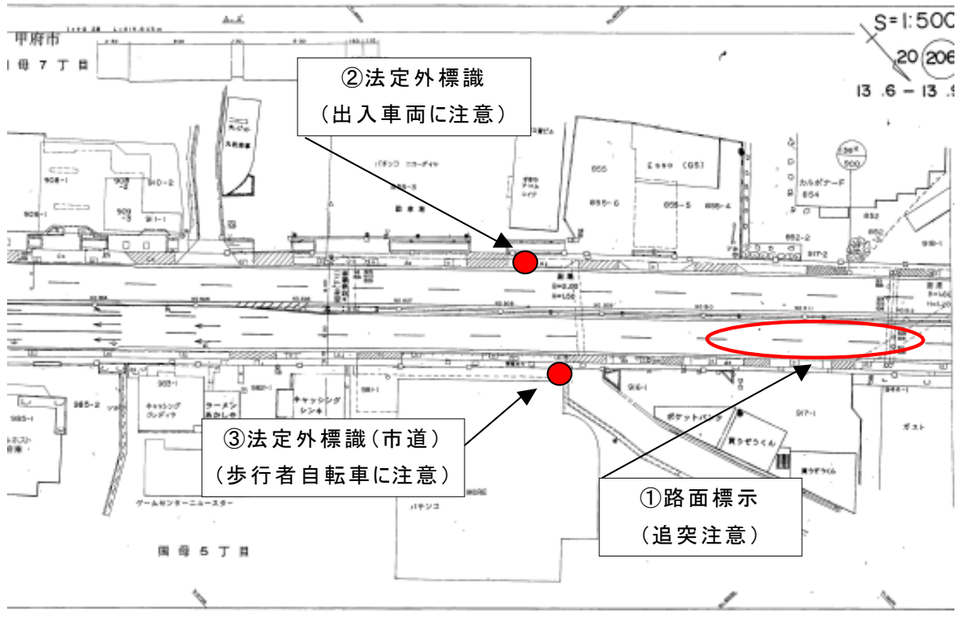
交通安全見える化プラン 6 甲府市国母5丁目

渋滞見える化プラン 4

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 路面標示（追突注意）(H19.3) ② 法定外標識(出入り車両に注意)(H19.3) ③ 法定外標識(歩行者自転に車注意)(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

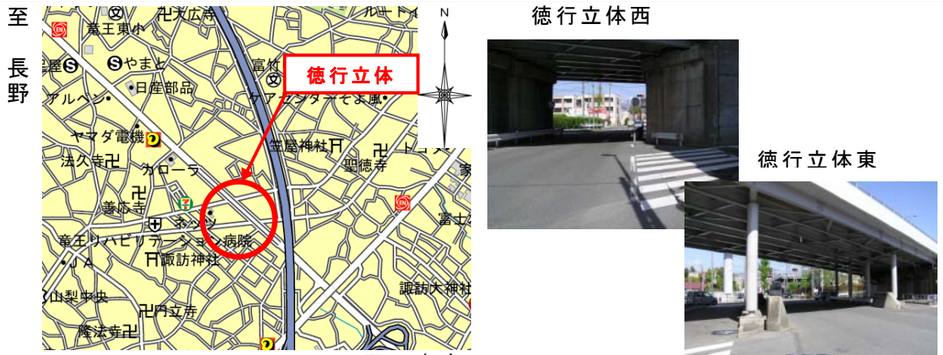
着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	・渋滞末尾や沿道出入りによる急停車車両への注意喚起	①路面標示（追突注意）	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
追突	・沿道出入りに伴う急停車車両への注意喚起	②法定外標識（出入車両に注意）	H19.3	(H15-H18)	〃	
出会い頭	・街路から本線へ流入する車両へ一時停止を促す注意喚起	③法定外標識（歩行者自転車に注意）	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン　7　徳行立体交差点

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 20 号 交差道路名：主要地方道甲府南アルプス線				―		
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）候補外
	40．0（第 48 位）							4（第 6 位）

位置図



徳行立体西

徳行立体東

道路・沿道状況

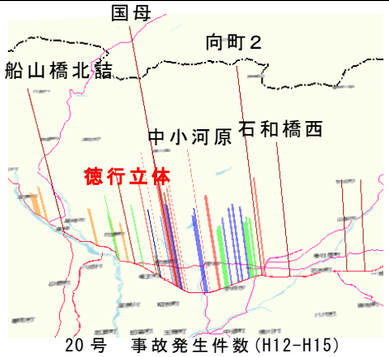
- 交差点状況は、信号あり（20 号側道は、時間差信号）・2車線（20号）×2車線（主地）
- 20号（側道）・主地（甲府南アルプス線）とも交通量が多い。

道路交通状況

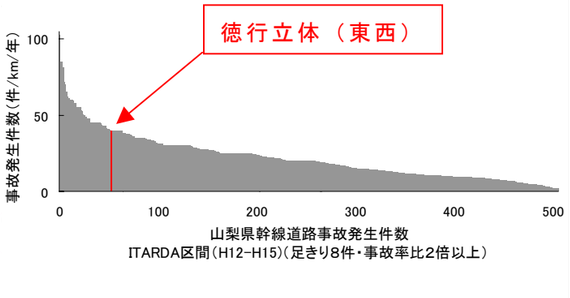
H17 センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1008	62,210	2.19	15.7	21.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	無し	無し

事故状況



20 号　事故発生件数（H12-H15）



- 20 号では、国母・向町２交差点等について　17 番目に事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（48 位）に位置している。
- パブリックコメント結果による選定箇所

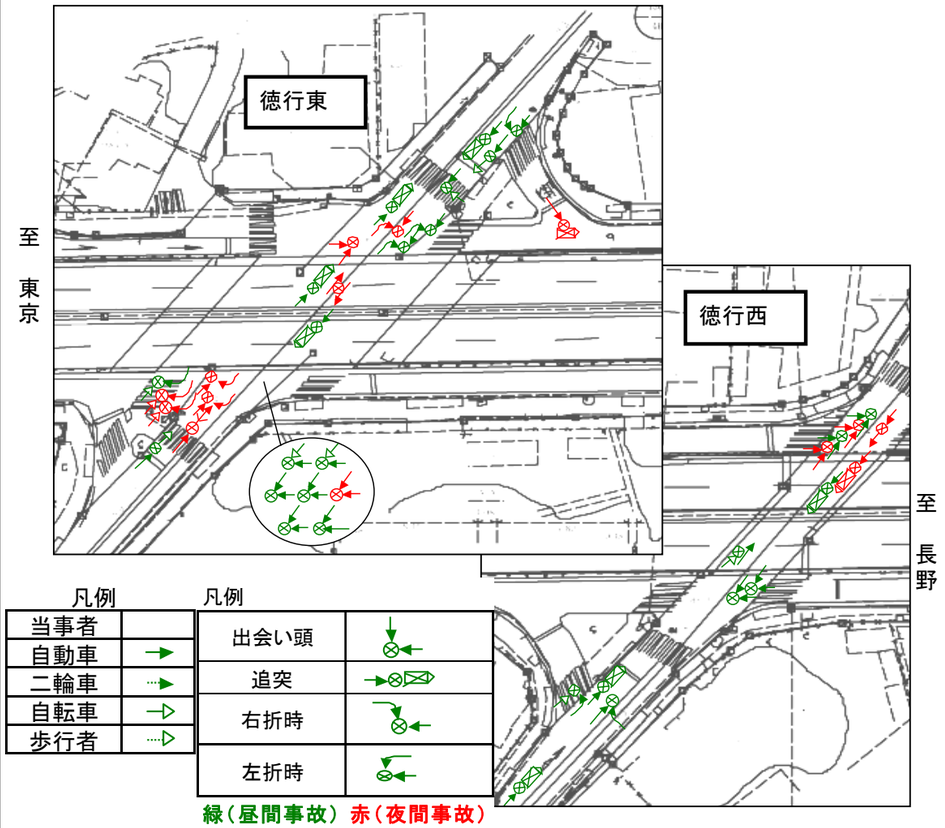
パブリックコメント結果

- 慣れない人には信号の進み方が分からない。右折青なのに立体の下で止まる人、赤なのに強引に進まざるをえないこと等多いです。（30 代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
（ ）内は夜間									
死傷事故件数計		11 (6)	8 (2)	8 (1)	6 (3)	6 (2)	0 (0)	2 (0)	41 (14)
うち自転車関与		3 (1)	3 (0)	2 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	9 (2)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
主な事故類型	出会い頭	1 (0)	4 (1)	2 (0)	2 (1)	4 (2)	0 (0)	1 (0)	14 (4)
	追突	4 (2)	3 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	11 (2)
	右折時	3 (3)	0 (0)	3 (0)	2 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	8 (5)
	左折時	0 (0)	0 (0)	2 (1)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)



- 徳行東では、20号側道から右左折車両と主地の直進車との出会い頭事故が多発している。
- 徳行東では、立体高架下にて、追突が多発している。
- 徳行西では、20 号側道から左折車両と主地の直進車との出会い頭事故が発生している。

事故発生要因

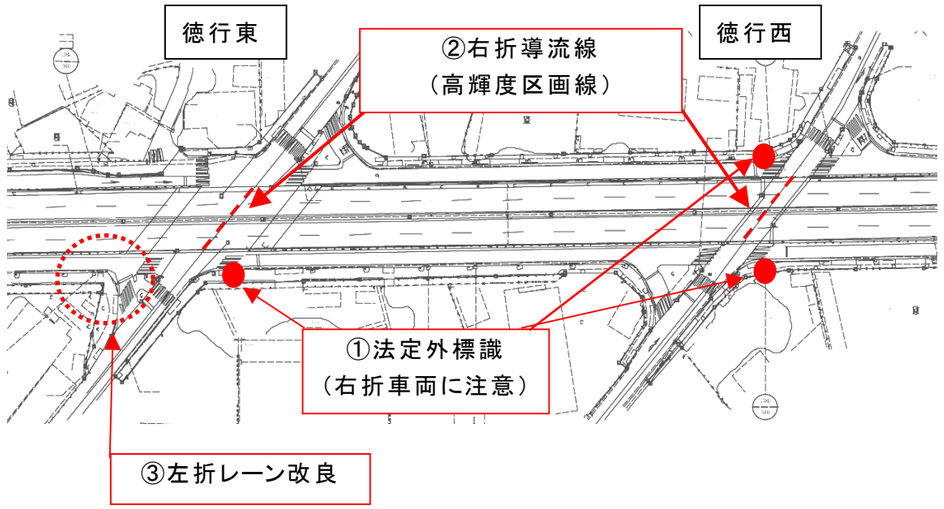
- 上下側道の信号現示が、時間差信号となっているため、信号の変わり目に、無理に右折した車両と対向車線側道の車両との出会い頭事故が発生している。
- ４車線の２０号立体により従道路（主地）の、交差点間が長く（面積が大きく）なるため、信号の変わり目での追突事故が発生してる。

交通安全見える化プラン　7　徳行立体交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 法定外標識（右折車両に注意）(H19.3) ② 右折導流線（高輝度区画線）(H19.3) ③ 左折レーン改良(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
出会い頭追突	注意喚起	【徳行東・西】 法定外標識（右折車両に注意）	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
右折時追突	右折レーン増設は、不可能なため、中央線の確保	【徳行東・西】 右折導流線を高輝度区画線化	H19.3	(H15-H18)	〃	
追突	左折車両の整流化	【徳行東】左折レーンの線形改良	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン　8　甲府市徳行4

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 20 号 甲府市徳行4丁目						
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
	55．6 （第 18 位）							5 （第 28 位）

位置図

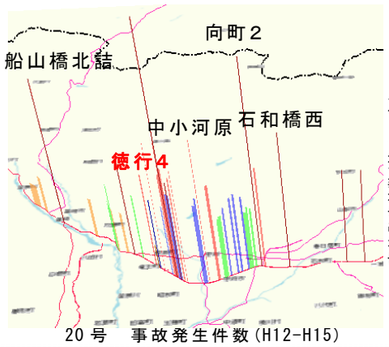
道路・沿道状況	➢ 道路状況は、上下とも2車線の計4車線（20号） ➢ 主地の南アルプス線は、ランプ形式で本線に分合流している。

道路交通状況

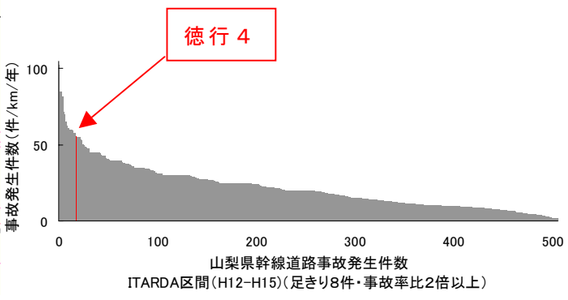
H17センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1008	62,210	2.19	15.7	21.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h	無し	無し

事故状況



20 号　事故発生件数（H12-H15）



➢ 20 号では、国母・向町２交差点等についで7番目に事故発生件数が多い。
➢ 県内でも、上位（18 位）に位置している。

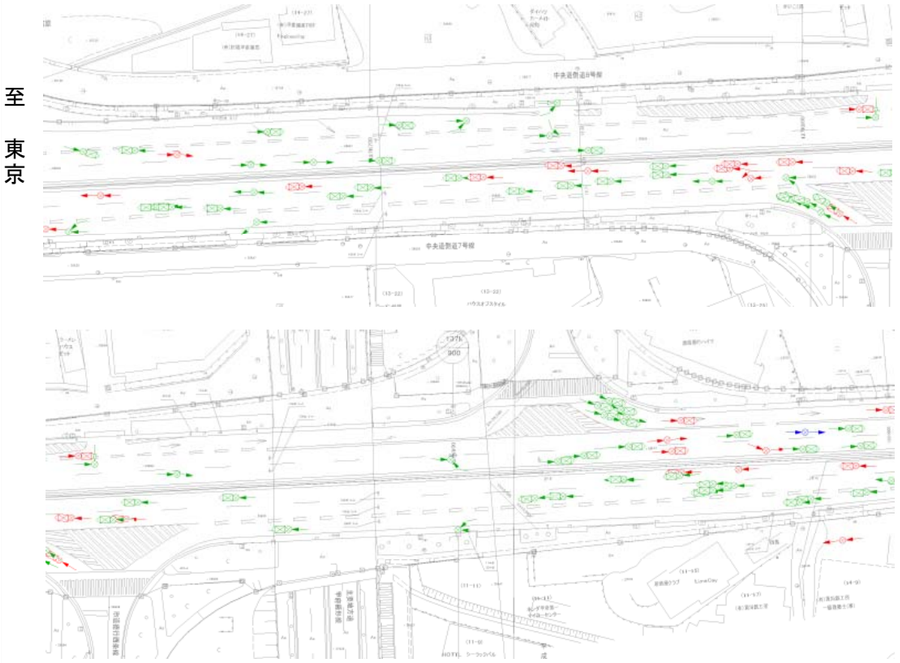
パブリックコメント結果

➢ アルプス通りから国道20号の上り線に入ろうとしたとき国道20号からゼブラゾーンを通過して側道に入ろうとしてきた車とぶつかってしまった。（40 代 男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		4 (1)	0 (0)	0 (0)	7 (0)	3 (0)	2 (1)	1 (0)	17 (2)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	4 (1)	0 (0)	0 (0)	7 (0)	3 (0)	2 (1)	1 (0)	17 (2)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	→▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	→⊗✉

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

➢ 上下線とも、追突事故が多発している。

事故発生要因

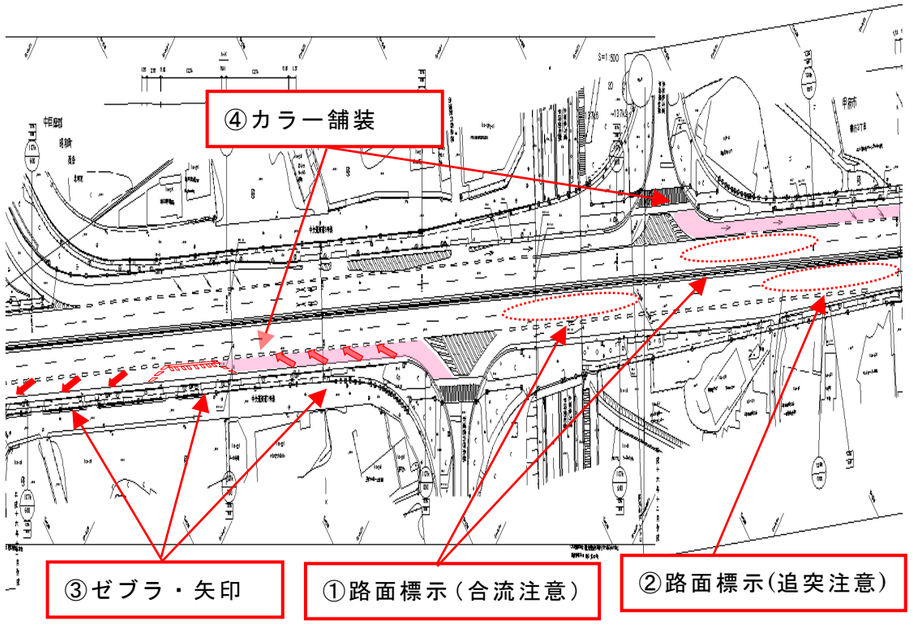
① 下り車線では、甲府南アルプス線からの合流車両と本線車両との錯綜により追突が発生している。
② 上り車線では、高速入口と間違えた車両と本線直進車両との錯綜による追突は発生。
③ また、高速へ入る車両と南アルプス線から本線へ合流する車両との錯綜により、追突が発生している。

交通安全見える化プラン　8　甲府市徳行4

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 路面標示（合流注意）（H19.3） ② 路面標示（追突注意）（H19.3） ③ ゼブラ・矢印(H19.3) ④ カラー舗装（H19.3）	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	本線車両への注意喚起	路面標示（追突注意）	H19.3	（H15-H18）	H20事故にて評価予定	
追突	本線車両への注意喚起	路面標示（合流注意）	H19.3	（H15-H18）	〃	
追突	主地からの合流と中央道への分流位置を分離	ゼブラ及び矢印	H19.3	（H15-H18）	〃	
追突	注意喚起	従道路から本線合流部のカラー舗装	H19.3	（H15-H18）	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン 9 竜王立体交差点

渋滞見える化プラン 5

基礎情報	所在地：甲斐市	道路名：一般国道 20 号 交差道路名：国道 52 号、主地（甲斐芦安線）					
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）候補外
	42．5（第 30 位）							5（第 2 位）

位置図

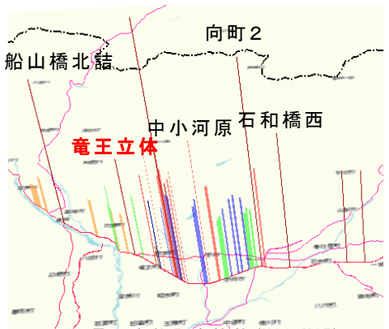
道路・沿道状況	➢ 交差点状況は、信号あり・2車線（20号側道）×2車線(従道路) ➢ 20 号側道上下線とも、右左折車両が多い。従道路は、52 号および主要地方道のため、20 号側道より交通量が、かなり多い（約 17000 台）。

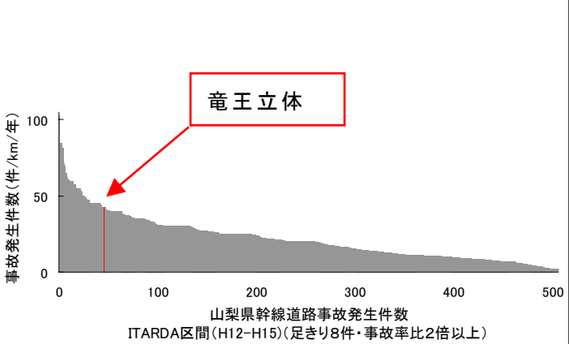
道路交通状況

	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17 センサス	1008	62,210	2.19	15.7	21.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	側道の一方通行規制	無し

事故状況





- 20 号では、国母・向町２交差点等についで 10 番目に事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（30 位）に位置している。
- パブリックコメント結果による選定箇所

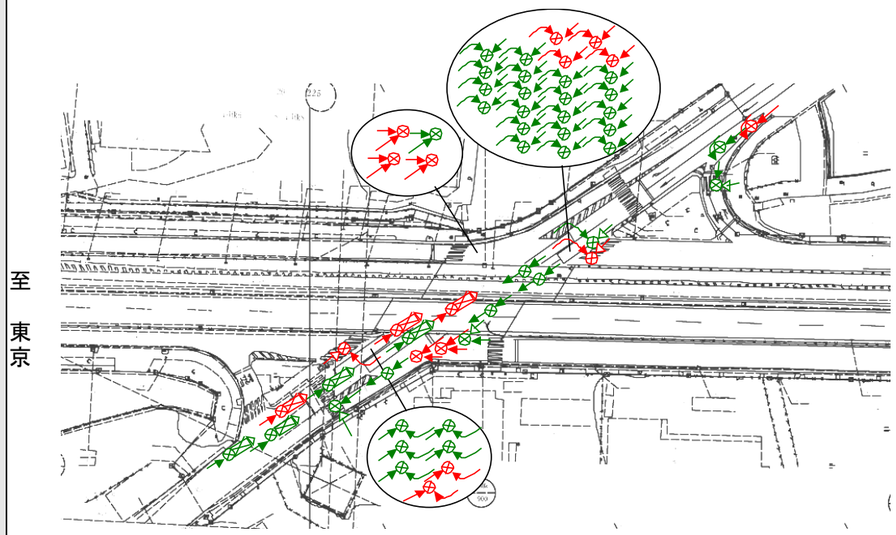
パブリックコメント結果

- 慣れない人には信号の進み方が分からない。右折青なのに立体の下で止まる人、赤なのに強引に進まざるをえないこと等多いです。（30 代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		18 (7)	12 (3)	5 (1)	5 (3)	2 (0)	8 (3)	6 (0)	56 (17)
うち自転車関与		0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	4 (1)
うち歩行者関与		1 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)
主な事故類型	右折時	10 (3)	7 (1)	3 (0)	3 (2)	2 (0)	4 (1)	4 (0)	33 (7)
	追突	5 (2)	2 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (0)	11 (3)
	出会い頭	1 (1)	1 (1)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	3 (2)	0 (0)	7 (5)
	左折時	1 (1)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	⊗→⊗
出会い頭	→⊗
右折時	→⊗↘
左折時	↓⊗←

緑（昼間事故） 赤（夜間事故）

- 従道路上下線とも右折時事故が多発している。
- 横断中自転車と右折車両との衝突事故も発生している。

事故発生要因

① 従道路から 20 号への無理な右折により直進車両との右直事故が発生。
特に、対向車線の右折待ち車両が多い場合、右折待ち車両の間を通り抜けて右折するため、直進車の確認がしづらく右折時事故が発生している。

② 従道路の停止線が交差点より離れている（斜め交差のため） および 本線が側道と合わせて 6 車線にもなり、交差点の横断距離がかなり長くなっている。そのため、交差点通過に時間がかかるため、信号の変わり目での錯綜が発生しやすく、追突・出会い頭事故が発生。

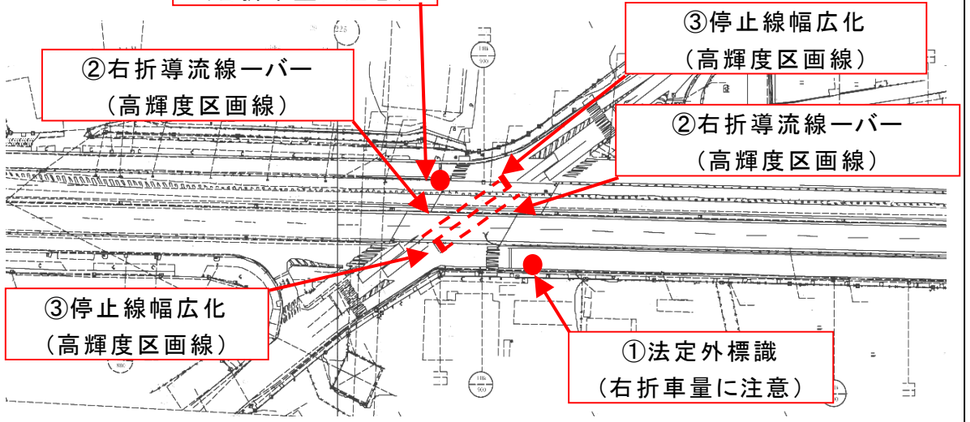
交通安全見える化プラン 9 竜王立体交差点

渋滞見える化プラン 5

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 法定外標識（右折車両に注意）(H19.3) ② 右折導流線（高輝度区画線）(H19.3) ③ 停止線幅広化(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
出会い頭追突	注意喚起	①法定外標識（右折車両に注意）	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
右折時追突	右折レーン増設は、不可能なため、中央線の確保	②右折導流線（高輝度区画線）	H19.3	(H15-H18)	〃	
右折時追突	右折車両の停止位置の明確化	③右折レーン停止線幅広化（高輝度区画線）	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン 10 甲府署前交差点

渋滞見える化プラン 11

基礎情報	所在地：甲府市	道路名：一般国道 52 号 交差道路名：一般国道 411 号 ・主要地方道甲府韮崎線				事故危険箇所 19533030k		
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
	85．0（第 2 位）							22（第 2 位）

位置図

道路・沿道状況	➢ 交差点状況：信号あり・4差路・6車線（52号）×2車線(従道路) ➢ 52 号・従道路とも交通量が多く、沿道出入りも多い。

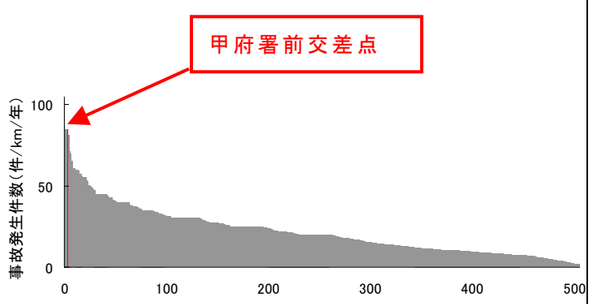
道路交通状況

	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17 センサス	1022	25,625	2.01	4.9	14.7

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	無し	無し

事故状況

52 号　事故発生件数（H12-H15）



- 52 号では、最も事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（2 位）に位置している。

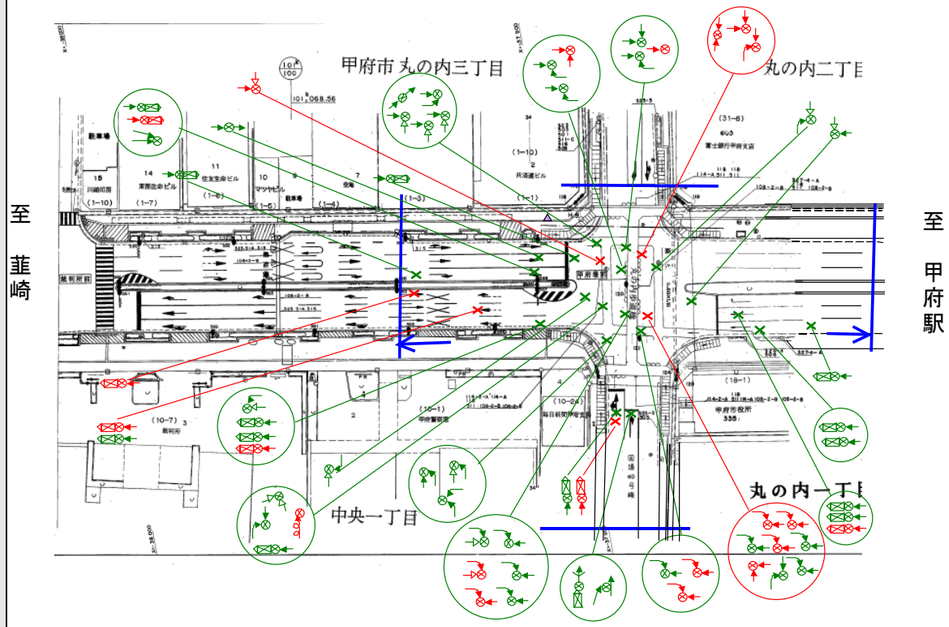
パブリックコメント結果

- 3車線のうち(下り)の左側を走行中　渋滞しており真中の車が止まったので、右折する車が急に曲がったため直進している私の車とぶつかってしまった。（50代　男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		28 (3)	7 (3)	10 (4)	6 (2)	11 (7)	2 (0)	1 (1)	65 (20)
うち自転車関与		8 (0)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	11 (2)
うち歩行者関与		1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
主な事故類型	右折時	6 (1)	5 (2)	3 (1)	2 (0)	6 (3)	0 (0)	0 (0)	22 (7)
	追突	7 (1)	1 (0)	4 (1)	3 (1)	3 (2)	1 (0)	0 (0)	19 (5)
	出会い頭	5 (0)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	10 (4)
	左折時	3 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (0)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	→⊗←
出会い頭	→⊗↓
右折時	→⊗↱
左折時	↓⊗←

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 52 号から 411 号への右折時事故が多発している。
- 上下線とも追突事故が多発している。
- 横断中自転車と右折車両との衝突事故も発生している。

事故発生要因

① 甲府駅や県庁などが付近にあり、本線・従道路とも交通量が多い。また、交差点が連続する区間でもあり、車線変更や急停車に伴う追突事故が発生している。
② 渋滞箇所のため無理な右折車両と直進車との右直事故が発生している。
③ 面積の大きな交差点（片側2車線＋右折レーン）のため、自転車の横断に時間がかかり、右左折車両との事故が発生している。

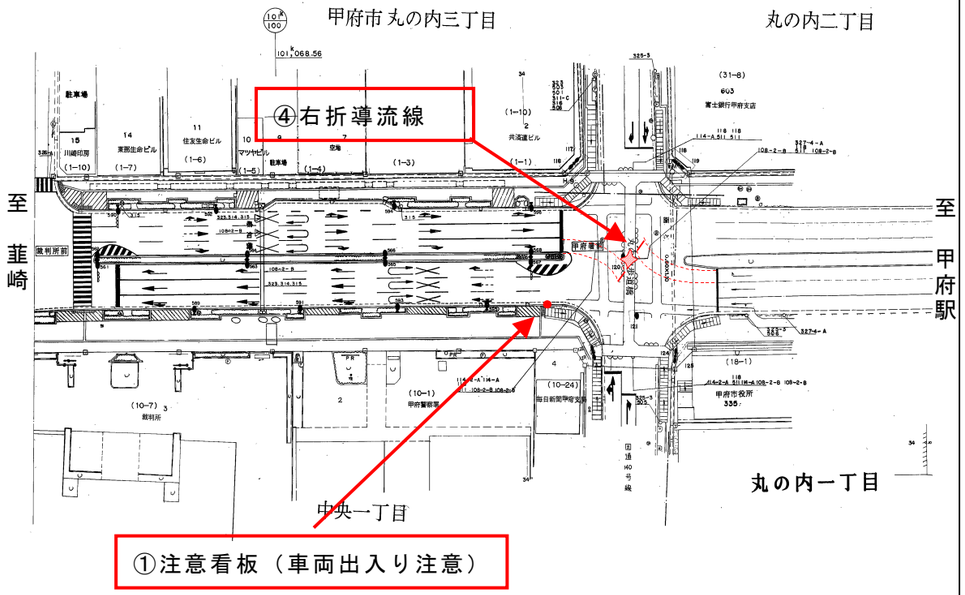
交通安全見える化プラン 10 甲府署前交差点

渋滞見える化プラン 11

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 法定外標識（車両出入注意）(H18.2)	
H18 実施	② 右折導流線標示(H19.3)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	注意を喚起する	①法定外標識（「車両出入り注意」）	H18.2	(H14-H17) 1.75	H19事故にて評価予定	
右折時	交差点内での不安定な走行導線を安定化させる	②右折導流線	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	

関連事項

交通安全見える化プラン 11 甲府市桜井町

渋滞見える化プラン 8

基礎情報	所在地：甲府市桜井町			道路名：一般国道 140 号 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者・弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	71.4（第 6 位）	16.4（第 5 位）						

位置図

道路・沿道状況

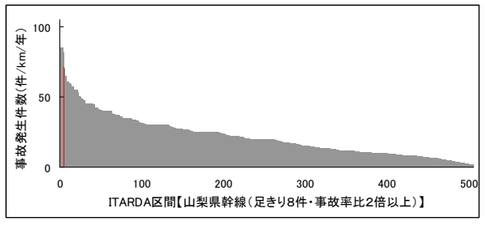
- 交通量が多く、渋滞が多発している。
- 比較的道幅の広い、片側 1 車線道路。

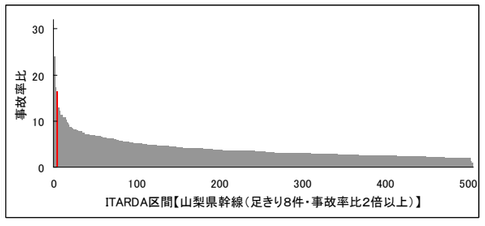
道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1047	19,545	1.76	8.8	20.7

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況





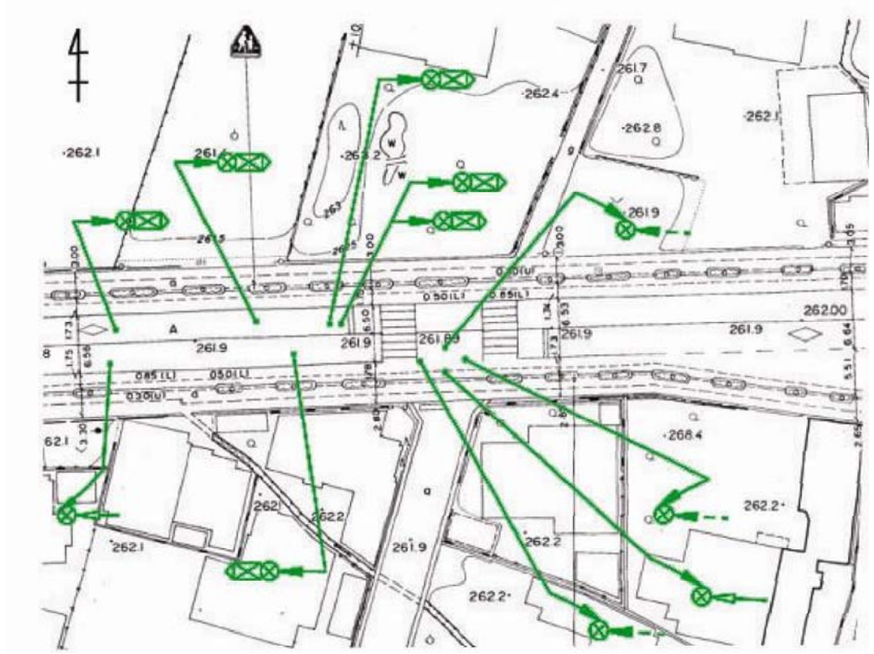
- 事故発生件数・事故率比ともに、多くなっている。
-

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		0 (0)	0 (0)	5 (0)	2 (0)	3 (0)	1 (0)	11 (0)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	右折時	0 (0)	0 (0)	3 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)
	追突	0 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (0)	3 (0)	0 (0)	6 (0)



- 上り線での追突事故が多発している。
- 交差点内の右折事故も多い。

事故発生要因

① 本線が渋滞しているため、急停止・減速を招く。
② 右折時、渋滞車両の脇をすり抜ける二輪車等を見落とす。

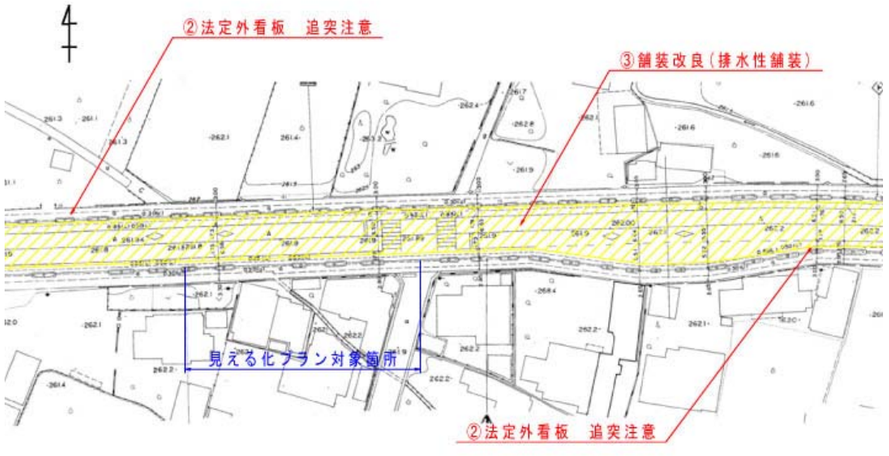
交通安全見える化プラン 11　甲府市桜井町

渋滞見える化プラン 8

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		① 西関東連絡道路(鎮目工区)の整備
H18 実施	② 法定外看板	③ 西関東連絡道路(落合工区)の整備
H19 以降	④ 舗装改良(排水性舗装)	

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
右折時	・本線の渋滞を緩和させる ・車両が制御不能となる要素を除去する	①③西関東連絡道路バイパスの整備 ④舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	
追突	・本線の渋滞緩和及びドライバーへの注意喚起をする ・車両が制御不能となる要素を除去する	①③西関東連絡道路バイパスの整備 ②法定外看板 ④舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 1.5+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

交通安全見える化プラン 12 笛吹市石和町河内

渋滞見える化プラン 8

基礎情報	所在地：笛吹市石和町河内			道路名：一般国道 140 号 交差道路名：			事故危険箇所 （19193047K）	
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
			30.4 （第 3 位）					

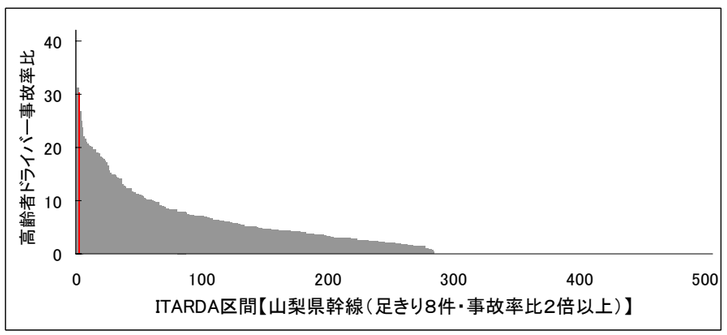
位置図

道路・沿道状況	➢ 直線ではあるが、道幅が狭く、歩道のない、交通量の多い国道。 ➢ 沿道には、店舗等への出入り口がある。

道路交通状況	H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		1050	10,877	1.19	20.0	24.7

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況



➢ 高齢者ドライバー事故率比が高く、第 3 位となっている。
➢

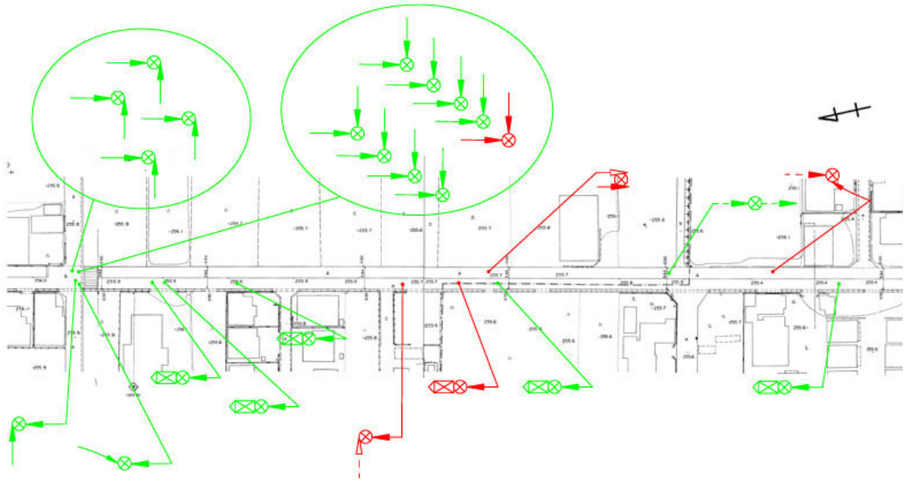
パブリックコメント結果

➢ 八代方面より、石和方面へ向けて右折しようとしていると、いつも黄になっている。相手側が止まらずあわてて八代方面へ向かって来てぶつかりそうになる。（30 歳代女性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		2 (1)	5 (3)	5 (0)	1 (1)	5 (0)	7 (0)	25 (5)
うち自転車関与		0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
うち歩行者関与		0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
主な事故類型	出会い頭	0 (0)	3 (1)	4 (0)	0 (0)	3 (0)	3 (0)	13 (1)
	追突	2 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	3 (0)	7 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	
二輪車	--▶		
自転車	—▷	追突	
歩行者	--▷		

緑（昼間事故） 赤（夜間事故）

➢ 区間始まりの交差点内の事故が多発している。
➢ 上り線での追突事故も多発している。

事故発生要因

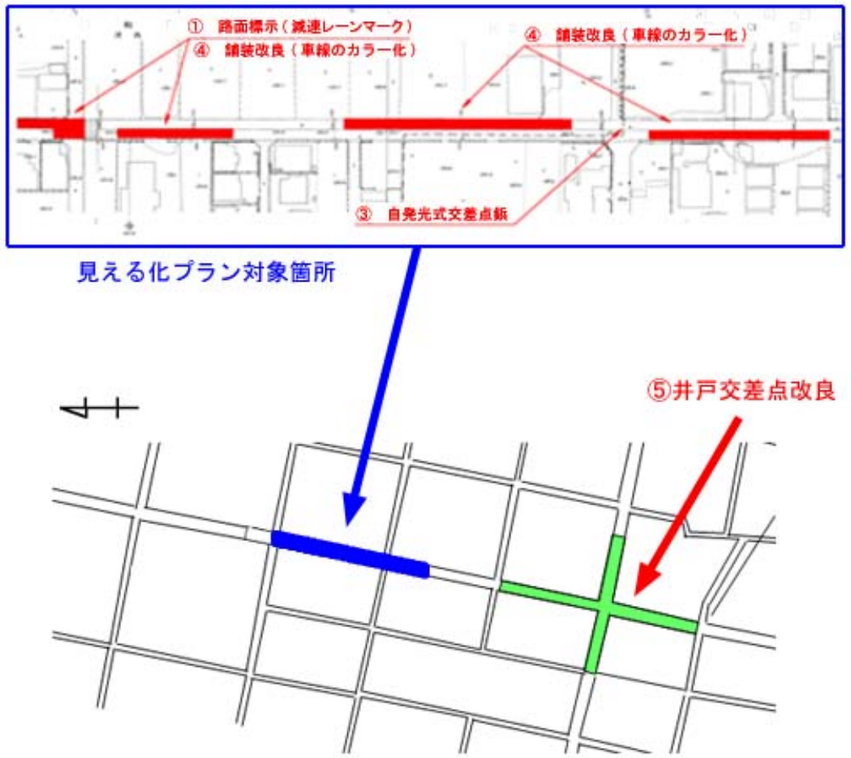
➢ 交差点自体が比較的小さい上に、信号機が見づらく、交差点を意識しにくい。
➢ 長い直線道路で、細街路が多く取り付く上に、不明瞭である。

交通安全見える化プラン 12　笛吹市石和町河内　渋滞見える化プラン 8

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	①　路面標示(減速レーンマーク) ②　舗装改良(車線のカラー化)	
H18 実施	③　自発光式交差点鋲	
H19 以降	④　舗装改良(車線のカラー化)	⑤　井戸交差点改良

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・近接交差点の改良を行うことで、交通渋滞を緩和させる	②舗装改良(車線のカラー化) ③自発光式交差点鋲 ④舗装改良(車線のカラー化) ⑤井戸交差点改良	H16 H18 H19以降 H19以降	(H13～H17) 2.5+α	対策整備後に評価予定	
追突	・交差点をドライバーに意識させる ・近接交差点の改良を行うことで、交通渋滞を緩和させる	①路面標示(減速レーンマーク) ②舗装改良(車線のカラー化) ③自発光式交差点鋲 ④舗装改良(車線のカラー化) ⑤井戸交差点改良	H16 H18 H19以降 H19以降	(H13～H17) 1.3+α	対策整備後に評価予定	

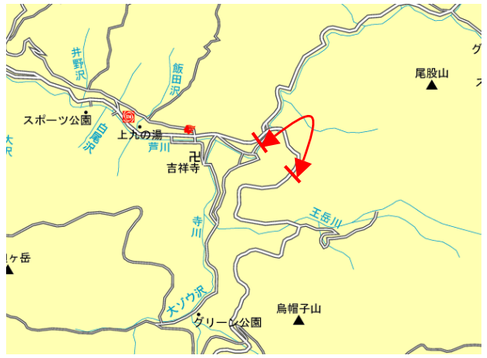
（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　13　甲府市古関町

基礎情報	所在地：甲府市古関町			道路名：一般国道 358 号 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
						0.94 （第 3 位）		

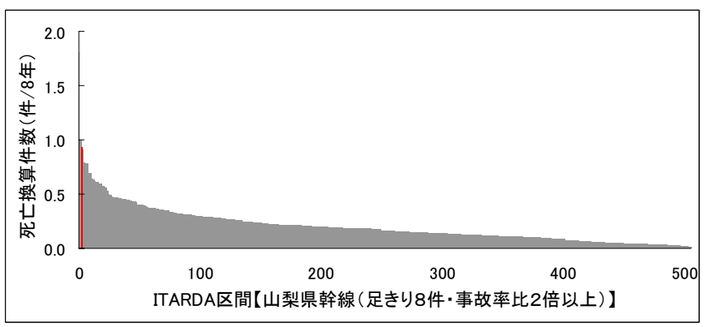
位置図



道路・沿道状況
➢ 山間部で、急勾配な上に、急カーブが連続する。 ➢ 大型車の交通量が比較的多いが、登板車線はない。

道路交通状況						
H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	41013	6,466	0.76	27.4	46.8
交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況



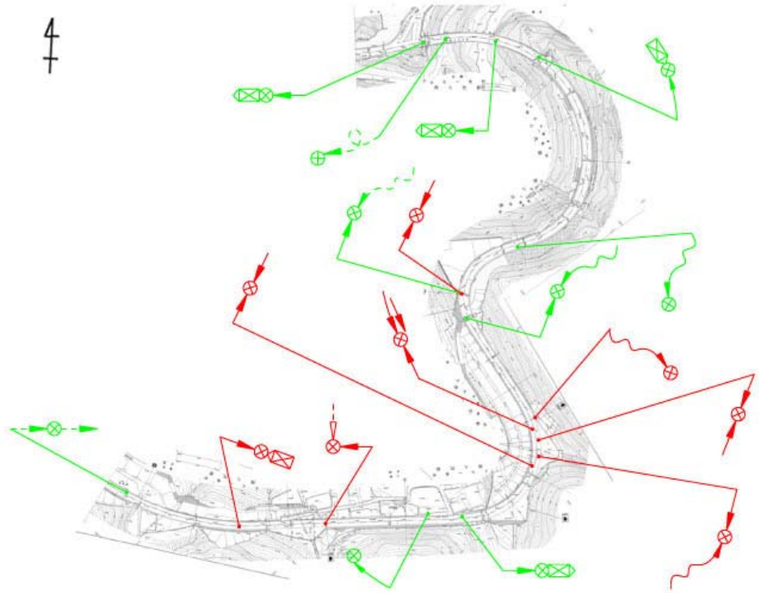
➢ 死亡換算件数が高く、第 3 位となっている。

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		6 (3)	1 (1)	6 (3)	2 (0)	1 (0)	2 (1)	18 (8)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
主な事故類型	正面衝突	3 (2)	1 (1)	3 (2)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	9 (6)
	追突	2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	4 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	正面衝突	→⊗←
二輪車	--→	追突	→⊗⌧
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ カーブ付近での正面衝突事故が多発している。 ➢ 下り線での追突事故も多発している。

事故発生要因

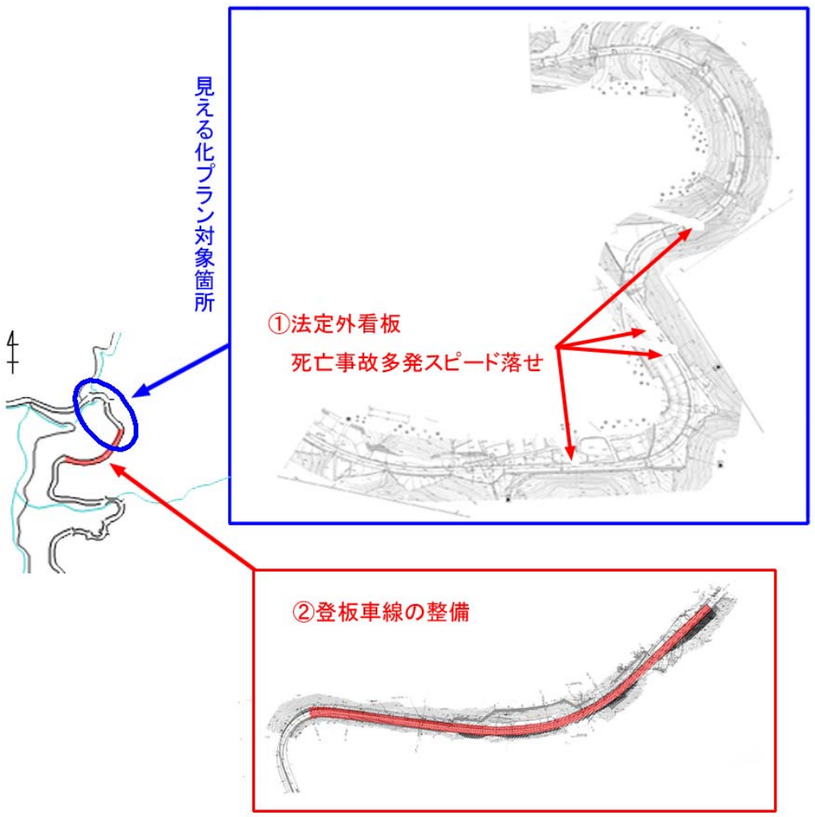
① 下り線は急な下り坂のため、スピードが出易い上に、急カーブが続くため、車両をコントロールできない。また、交差点手前の停止車両の発見が遅れる。

交通安全見える化プラン 13 甲府市古関町

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 法定外看板	
H19 以降		② 登坂車線の整備

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
正面衝突	・ドライバーへの注意喚起をする ・低速車両専用線を確保する	①法定外看板 ②登板車線の整備	H18 H19以降	(H13～H17) 1.3+α	対策整備後に評価予定	
追突	・ドライバーへの注意喚起をする ・低速車両専用線を確保する	①法定外看板 ②登板車線の整備	H18 H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　14　甲府市相生 1･2 丁目

基礎情報	所在地：甲府市相生 1･2 丁目			道路名：一般国道 358 号 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
				68.0 （第 4 位）				

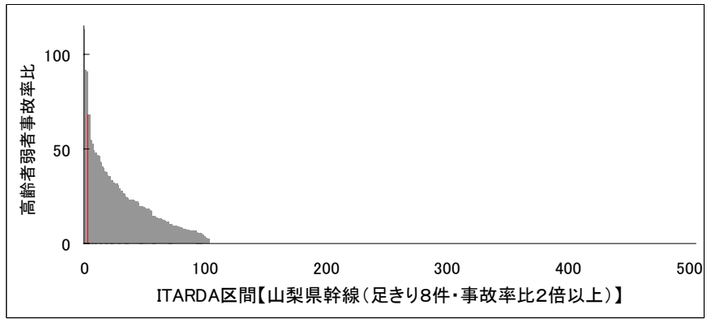
位置図

道路・沿道状況	➢ 市街地の 2 車線道路で、交通量は非常に多い。 ➢ 沿道施設等への出入り口がある。

道路交通状況	H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		1067	30,289	1.34	4.7	15.1

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	なし	なし

事故状況



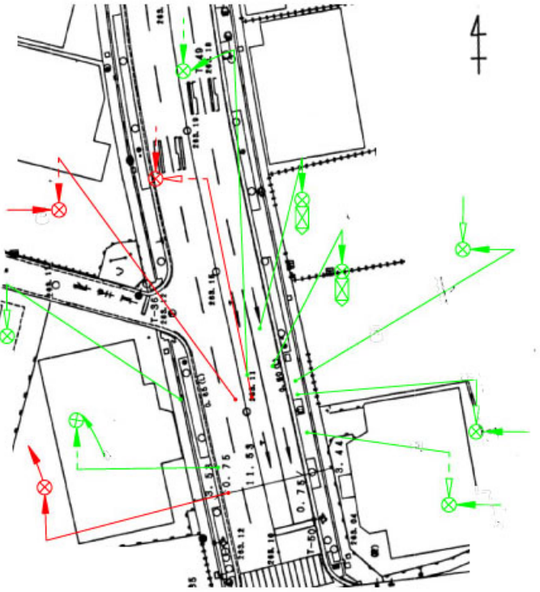
➢ 高齢者弱者事故率比が高く、第 4 位となっている。
➢

パブリックコメント結果	

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		2 (1)	3 (1)	2 (0)	0 (0)	2 (0)	2 (1)	11 (3)
うち自転車関与		0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (0)
うち歩行者関与		1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (1)
主な事故類型	出会い頭	0 (0)	3 (1)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (1)
	追突	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	3 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	↓⊗←
二輪車	--▶		
自転車	—▷	追突	→⊗⊲⊲
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 沿道施設等への出入りに伴う事故が多発している。

事故発生要因

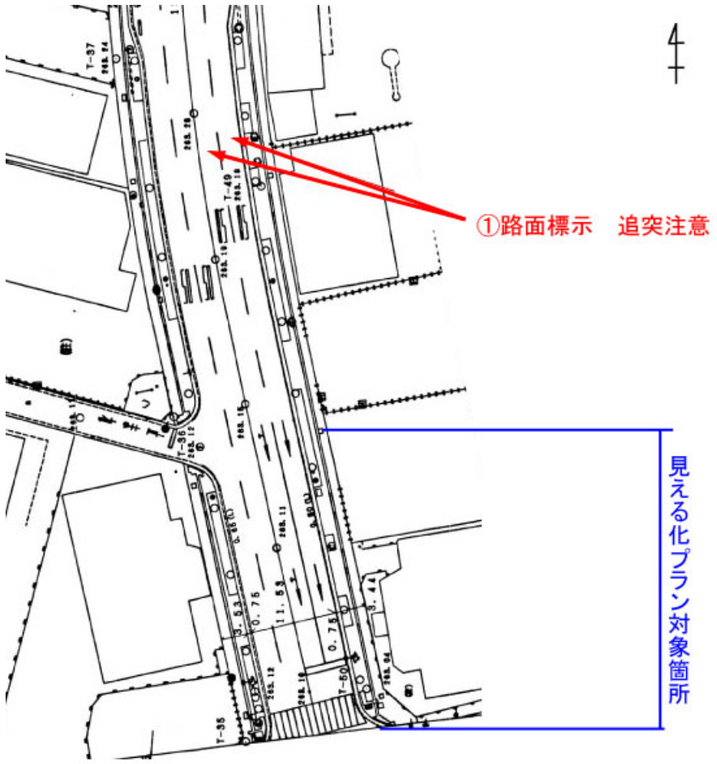
① 片側 2 車線の広い道路で、比較的スピードが出易い上に、沿道施設出入口があり、車両が急停止･減速する。
② 街路樹があるため、本線･沿道施設からの出入り口、双方の見通しが悪い。

交通安全見える化プラン　14　甲府市相生 1・2 丁目

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
追突	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数は H17 事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(平和通り)
舗装改良(排水性舗装)
道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　15　山梨市一町田中

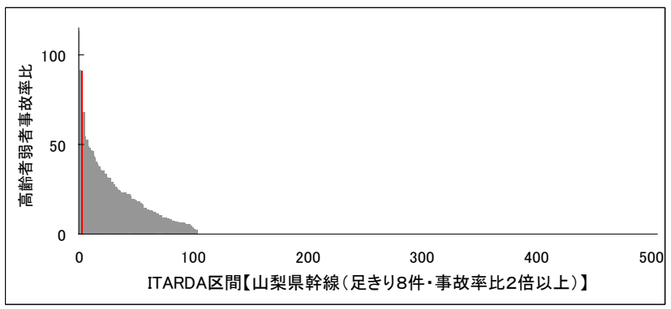
基礎情報	所在地：山梨市一町田中			道路名：一般国道 411 号 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
				90.9 （第 3 位）				

位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量は多いが、道幅はあまり広くなく、橋梁区間がある。 ➢ カーブ→坂→橋梁→坂→カーブと、線形の変化が著しい。

道路交通状況	H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		1072	7,545	0.62	10.2	34.2
	交通規制状況	規制速度		進行方向規制		バスレーン
		40km/h		なし		なし

事故状況



➢ 高齢者弱者事故率比が高く、第 3 位となっている。
➢

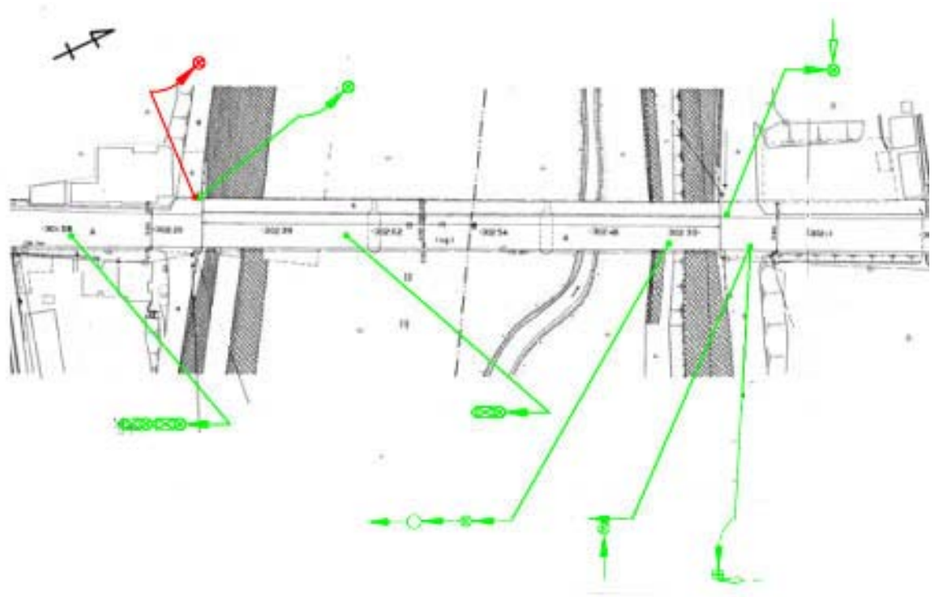
パブリックコメント結果

➢ 日川橋～セブンのカーブの坂。雪の為スリップして追突。橋の坂道がカーブの為普通でも危険です。この道を放っておくことが信じられないと皆言っております。(40 歳代女性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		0 (0)	2 (1)	2 (0)	1 (0)	4 (0)	0 (0)	9 (1)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
主な事故類型	追突	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (0)
	出会い頭	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (0)
	工作物衝突	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⌧▷
二輪車	--▶	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷		
歩行者	--▷	工作物衝突	→⊗

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 交差点部の出会い頭事故が多発している。
➢ 橋梁部での追突事故も発生している。

事故発生要因

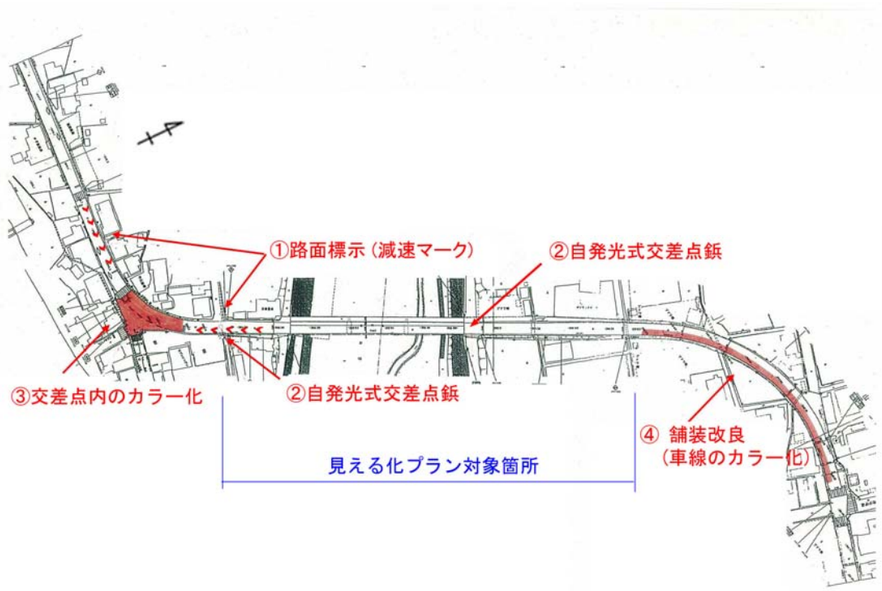
① 橋梁部は直線だが、橋梁高欄があるため、取り付け道路の見通しが悪い。
② カーブ→坂→橋梁→坂→カーブと、道路線形が複雑で把握しにくい。

交通安全見える化プラン　15　山梨市一町田中

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示(減速マーク) ②　自発光式交差点鋲	
H19 以降	③　交差点内のカラー化 ④　舗装改良(車線のカラー化)	

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・交差点をドライバーに意識させる	①路面標示(減速マーク) ②自発光式交差点鋲 ③交差点内のカラー化 ④舗装改良(車線のカラー化)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる	①路面標示(減速マーク) ②自発光式交差点鋲 ③交差点内のカラー化 ④舗装改良(車線のカラー化)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
工作物衝突	・交差点をドライバーに意識させる	①路面標示(減速マーク) ②自発光式交差点鋲 ③交差点内のカラー化 ④舗装改良(車線のカラー化)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　16　甲府市酒折１丁目

基礎情報	所在地：甲府市酒折１丁目			道路名：一般国道 411 号 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
			25.0 （第 5 位）					

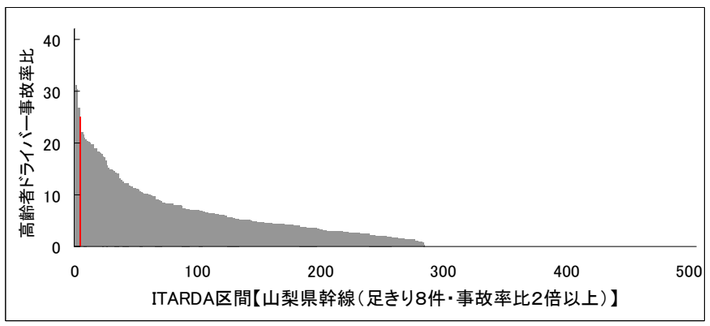
位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量が多い、歩道のある片側１車線道路。 ➢ 沿道施設等の出入り口がある。 ➢ 付近には、学校等が点在しており、自転車・歩行者が多い。

道路交通状況	H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		1074	21,017	1.54	5.9	20.9

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況



➢ 高齢者ドライバーによる事故が多く、第 5 位となっている。

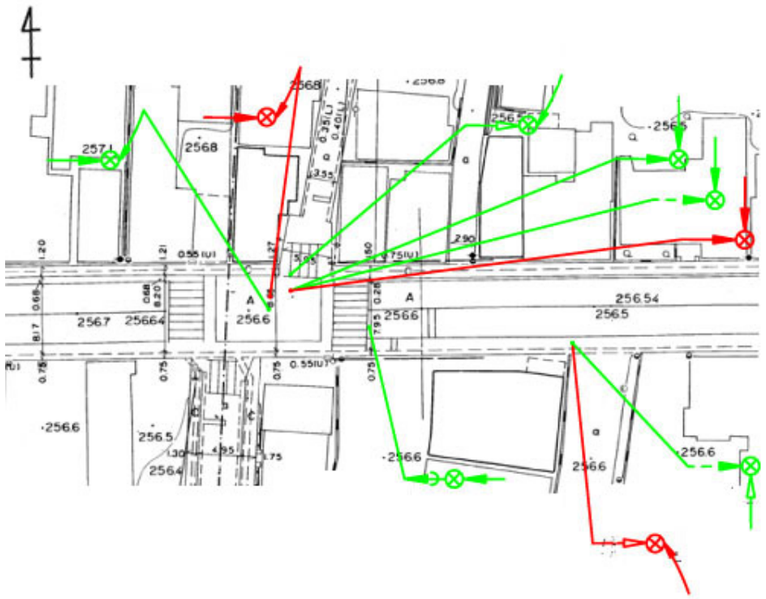
パブリックコメント結果

➢ 甲府の中心に向かう途中信号待ちで停止したら後続車にぶつけられた。(40 歳代男性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		0 (0)	2 (1)	2 (0)	2 (1)	2 (1)	1 (0)	9 (3)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (0)	3 (1)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	出会い頭	0 (0)	2 (1)	2 (0)	1 (1)	2 (1)	1 (0)	8 (3)



➢ 交差点部での出会い頭事故が多発している。特に、自転車関与が多い。

事故発生要因

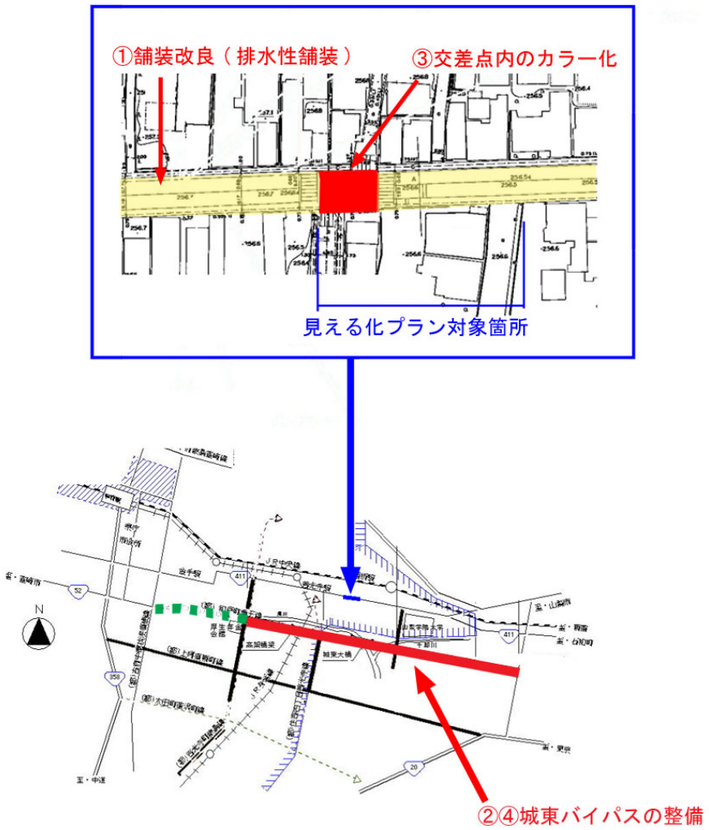
① 交差点が変則 4 差路なっている上に、道路際に遮蔽物があるため、見通しが悪い。
② 付近に学校施設があるため、自転車・歩行者が多い。

交通安全見える化プラン　16　甲府市酒折１丁目

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	①　舗装改良(排水性舗装)	②　城東バイパスⅠ期の整備
H18 実施	③　交差点内のカラー化	
H19 以降		④　城東バイパスⅡ期の整備

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
出会い頭	・車両が制御不能となる要素を除去する ・交差点をドライバーに意識させる ・本線の渋滞を緩和させる	①舗装改良(排水性舗装) ③交差点内のカラー化 ②④城東バイパスの整備	H16 H18 H19以降	(H13～H17) 1.5+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　17　甲府市善光寺1丁目

基礎情報	所在地：甲府市善光寺1丁目			道路名：一般国道 411 号 交差道路名：			事故危険箇所 （19193014t）	
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
				67.7 （第 5 位）				

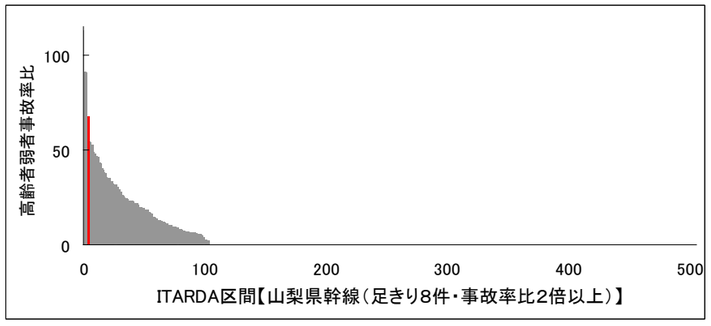
位置図

道路交通状況					
	H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		1074	21,017	1.54	5.9	20.9
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
		40km/h	なし	なし

道路・沿道状況

- 交通量が多い、歩道のある片側 1 車線道路で、近接交差点には右折レーンがない。
- 沿道施設等の出入り口、バス停等もある。
- 付近には、学校等が点在しており、自転車・歩行者が多い。

事故状況



- 高齢者弱者事故率比が高く、第 5 位となっている。

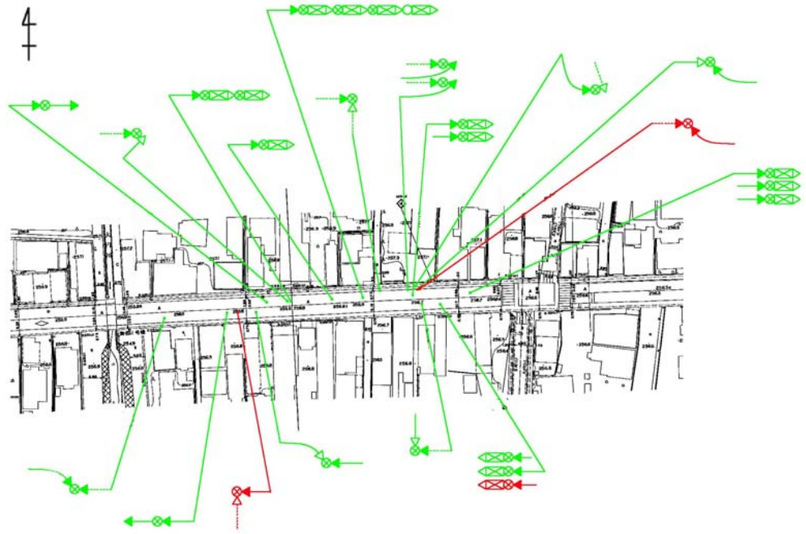
パブリックコメント結果

- 夜間大円川橋附近東進中、南側市道より北進一時不停止の車輌に衝突を受けた。(60 代男性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		14 (2)	5 (1)	0 (0)	4 (0)	0 (0)	1 (0)	24 (3)
うち自転車関与		3 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (0)
うち歩行者関与		2 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)
主な事故類型	追突	6 (0)	3 (1)	0 (0)	3 (0)	0 (0)	1 (0)	13 (1)
	その他横断中	2 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)
	出会い頭	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	左折時	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	右折時	2 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⌧◁
二輪車	- -▶	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷	左折時	←⊗
歩行者	- -▷	右折時	⊗←

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 上り線で、追突事故が多発している。
- 沿道の店舗等への出入りに伴う事故も多発している。
- 自転車・歩行者関与の事故も多い。

事故発生要因

① 近接交差点で右折レーンがないために、右折車両が停止していること、また、沿道施設等への出入りが多いこと、更にバス停でのバス待ち等による渋滞により、急停車・減速を招く。

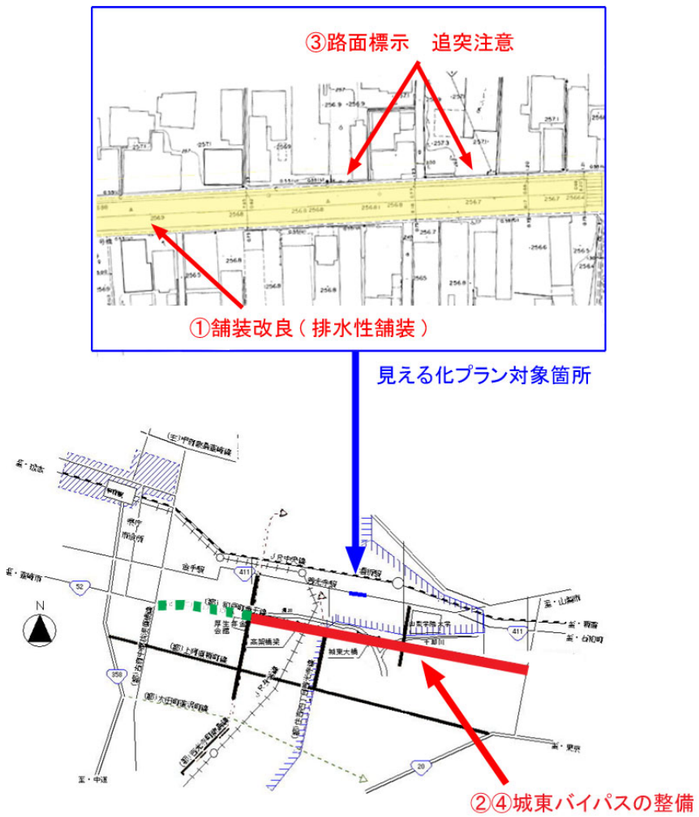
② 渋滞車両の脇をすり抜ける二輪車・自転車等の確認ができずに右左折する。

交通安全見える化プラン　17　甲府市善光寺1丁目

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	①　舗装改良(排水性舗装)	②　城東バイパスⅠ期の整備
H18 実施	③　路面標示	
H19 以降		④　城東バイパスⅡ期の整備

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・車両が制御不能となる要素を除去する ・ドライバーへの注意喚起をする ・本線の渋滞を緩和させる	①舗装改良(排水性舗装) ③路面標示 ②④城東バイパスの整備	H16 H18 H19以降	(H13～H17) 1+α	対策整備後に評価予定	
その他横断中	・車両が制御不能となる要素を除去する ・ドライバーへの注意喚起をする ・本線の渋滞を緩和させる	①舗装改良(排水性舗装) ③路面標示 ②④城東バイパスの整備	H16 H18 H19以降	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・車両が制御不能となる要素を除去する ・ドライバーへの注意喚起をする ・本線の渋滞を緩和させる	①舗装改良(排水性舗装) ③路面標示 ②④城東バイパスの整備	H16 H18 H19以降	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	
左折時	・車両が制御不能となる要素を除去する ・ドライバーへの注意喚起をする ・本線の渋滞を緩和させる	①舗装改良(排水性舗装) ③路面標示 ②④城東バイパスの整備	H16 H18 H19以降	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・車両が制御不能となる要素を除去する ・ドライバーへの注意喚起をする ・本線の渋滞を緩和させる	①舗装改良(排水性舗装) ③路面標示 ②④城東バイパスの整備	H16 H18 H19以降	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　18　甲府市伊勢1-8

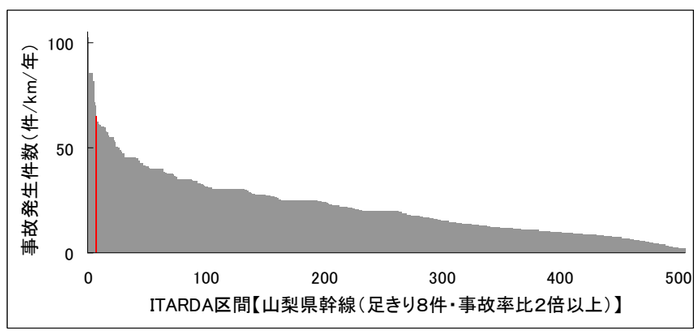
基礎情報	所在地：甲府市伊勢			道路名：主要地方道甲府市川三郷線 交差道路名：市道			事故危険箇所 （19194042K）	
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	65.0 （第 8 位）							

位置図

道路・沿道状況	➢ 交差点がクレストの上、交差している市道が土手道路であり、比較的高速で交差点に侵入する。市道には右折レーンはなく、橋の高欄等により左右の見通しが悪い。 ➢ 交差点付近に沿道商店への出入口がある上に、交差点が近接している。

道路交通状況	H17センサス	センサスNO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		4002	15,420	1.30	3.8	10.2
	交通規制状況	規制速度		進行方向規制		バスレーン
		40km/h		なし		なし

事故状況



➢ 事故発生件数が多く、第 8 位となっている。

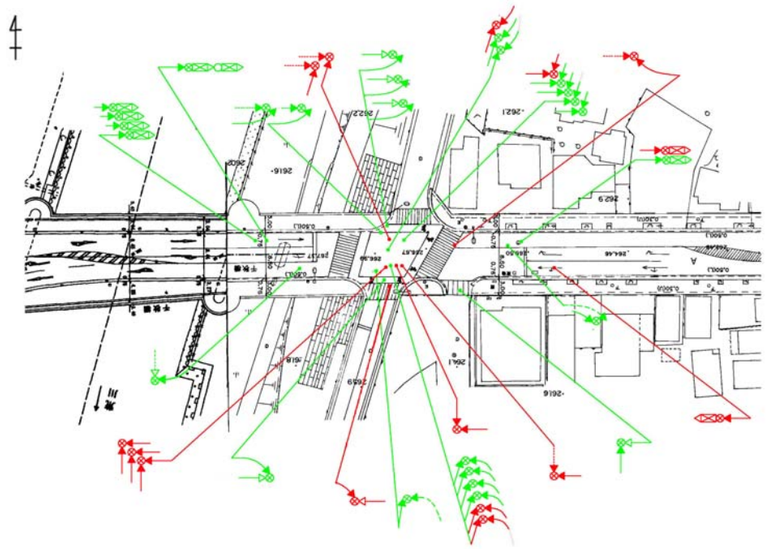
パブリックコメント結果

➢ 伊勢1丁目の信号のある交差点で直進中に車の影からお年寄りの女性が車の影から飛び出して来てぶつかってしまった。（60 代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		13 (5)	9 (1)	3 (3)	4 (2)	4 (1)	8 (3)	41 (15)
うち自転車関与		1 (0)	2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (1)	6 (1)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)
主な事故類型	出会い頭	5 (2)	2 (0)	3 (3)	1 (1)	2 (1)	4 (1)	17 (8)
	追突	4 (2)	3 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	8 (2)
	左折時	2 (0)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)	6 (1)
	右折時	2 (1)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (2)	7 (3)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	↓←
二輪車	--▶		
自転車	—▷	追突	→⊗
歩行者	--▷	左折時	↱⊗
		右折時	↰⊗

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 交差点内での、出会い頭事故が多発している。左折時の二輪車、自転車関与事故も多い。
➢ 交差点手前の直線部における、追突事故も多発している。

事故発生要因

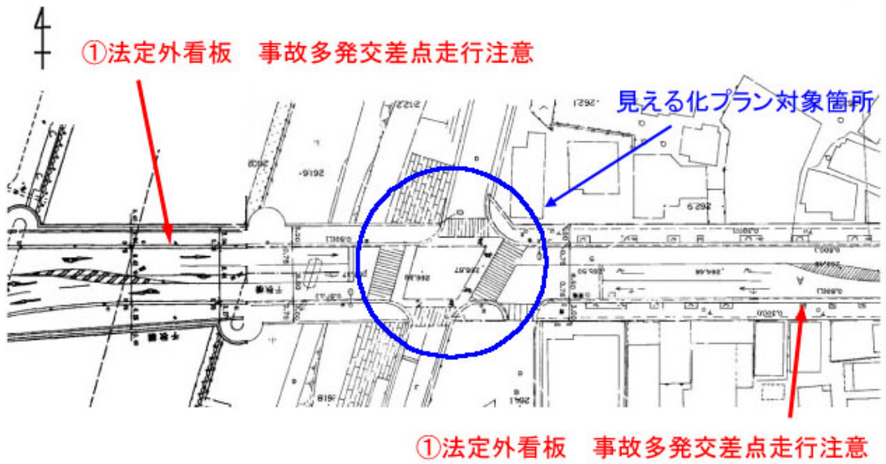
① 交差点付近に沿道施設等の出入口がある上に、交差点が隣接しているため、本線が渋滞する。
② 市道に右折レーンがないために、信号の変わり目に無理やり交差点に進入する。

交通安全見える化プラン　18　甲府市伊勢1-8

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　法定外看板	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H18	(H13～H17) 2.5+α	対策整備後に評価予定	
追突	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H18	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
左折時	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H18	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H18	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(国母通り)
道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　19　国母駅入口交差点

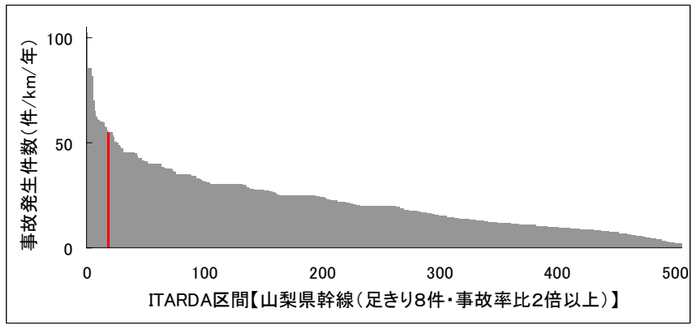
基礎情報	所在地：昭和町西条			道路名：主要地方道甲府市川三郷線 交差道路名：町道			事故危険箇所 （19194044K）	
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	55.0 （第 19 位）							

位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量は多いが、右折レーンがなく、5 差路の複雑な交差点。右折車待ちによる渋滞が発生しやすい。 ➢ 民家が交差点に隣接しており、左右の見通しが悪い。

道路交通状況	H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		4003	17,258	1.21	7.9	30.0
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン		
		40km/h	なし	なし		

事故状況



➢ 事故発生件数が第 19 位と高い。

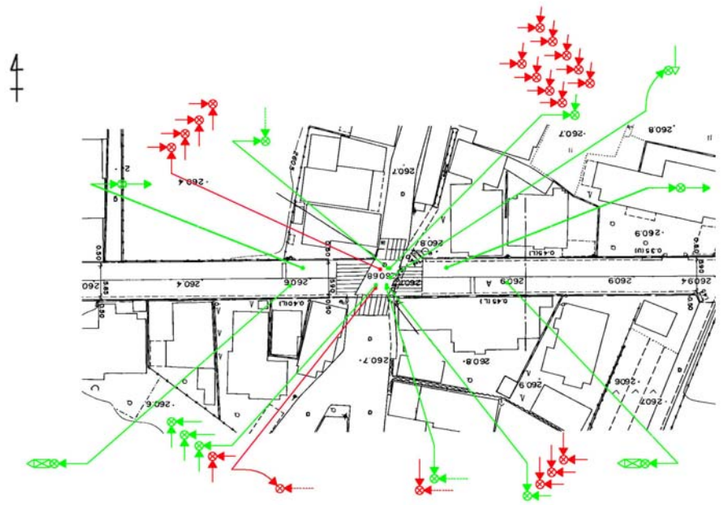
パブリックコメント結果

➢

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		14 (11)	3 (2)	8 (5)	3 (0)	0 (0)	3 (1)	31 (19)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	出会い頭	13 (11)	3 (2)	7 (4)	1 (0)	0 (0)	1 (1)	25 (18)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	
二輪車	--▶		
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 出会い頭事故が多発しており、そのなかでも、夜間の割合が高い。

事故発生要因

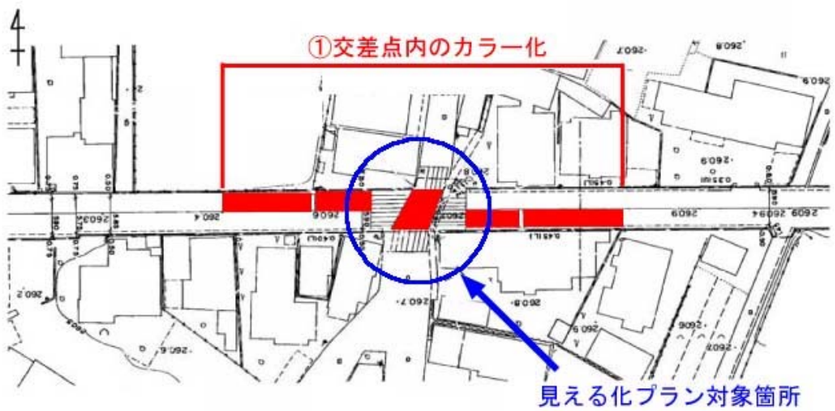
① 交差点形状が複雑な上に、本線上に右折レーンがないため、右折車両待ちの渋滞が発生しやすく、信号の変わり目で無理やり交差点に進入する。

交通安全見える化プラン　19　国母駅入口交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　交差点内のカラー化	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる	①交差点内のカラー化	H18	(H13～H17) 2.3+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　20　昭和町西条

基礎情報	所在地：昭和町西条			道路名：主要地方道甲府市川三郷線 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	81.4 （第 5 位）	17.4 （第 4 位）						

位置図

至　甲府

至　中央

道路・沿道状況

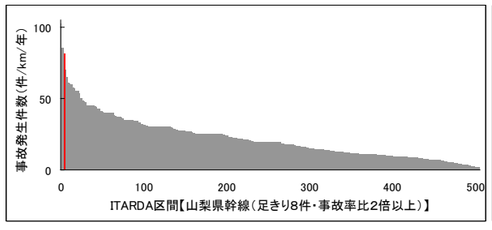
- 歩道のある、比較的道幅の広い片側 1 車線の直線道路。
- 交通量が多く、朝晩・休日等、渋滞している。
- 沿道に店舗等の出入り口がある。

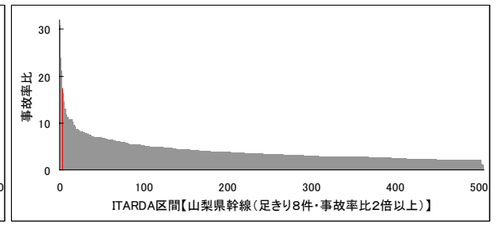
道路交通状況

	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17 センサス	14003	21,046	1.39	10.3	18.1

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	なし	なし

事故状況





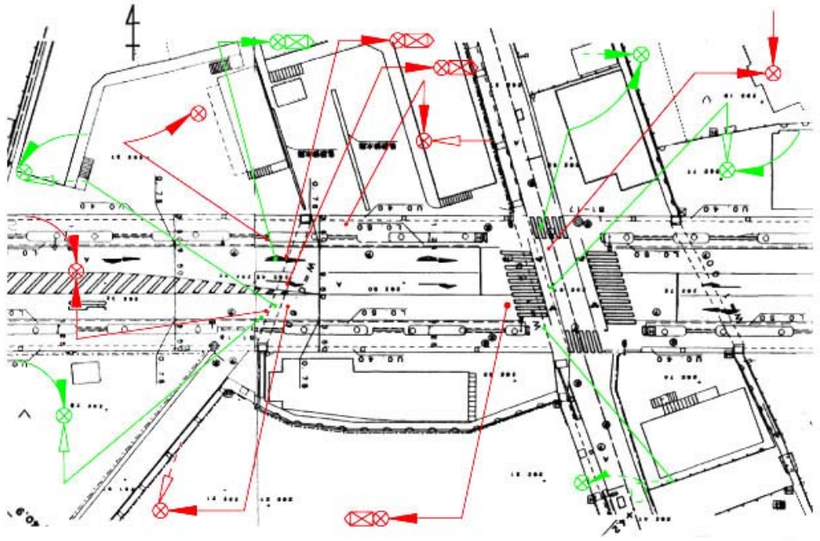
- 事故発生件数（第 5 位）及び事故率比（第 4 位）も高くなっている。

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		3 (2)	3 (2)	4 (2)	2 (1)	1 (1)	1 (0)	14 (8)
うち自転車関与		0 (0)	1 (0)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)
うち歩行者関与		1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	2 (1)
主な事故類型	追突	2 (2)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (3)
	出会い頭	0 (0)	1 (1)	1 (1)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	4 (3)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⊲⊳
二輪車	--→	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 上り線での追突事故が多発している。
- 交差点付近では、出会い頭事故が多発している。

事故発生要因

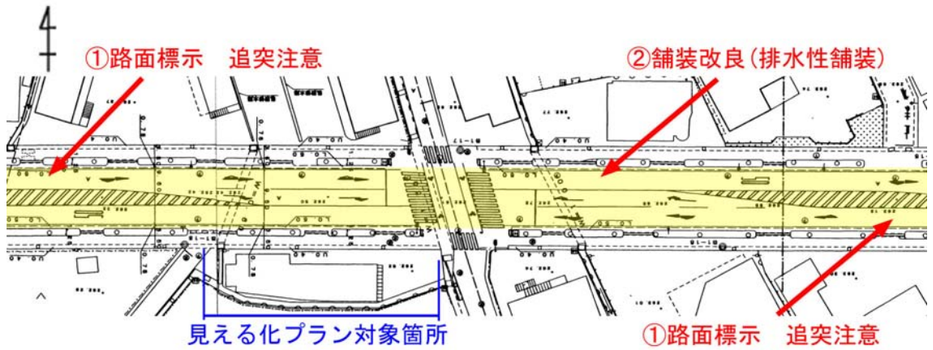
① 本線が渋滞している上に、沿道施設等への出入りも多く、本線上で急な停止・減速を招く。
② 街路樹があるため、本線・細街路、双方の見通しが悪い。

交通安全見える化プラン　20　昭和町西条

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示	
H19 以降	②　舗装改良(排水性舗装)	

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・ドライバーへの注意喚起をする ・車両が制御不能となる要素を除去する	①路面標示 ②舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする ・車両が制御不能となる要素を除去する	①路面標示 ②舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(昭和通り)

交通安全見える化プラン　21　昭和町飯喰

基礎情報	所在地：昭和町飯喰			道路名：主要地方道甲府市川三郷線 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	61.0 （第 10 位）							

位置図

道路・沿道状況

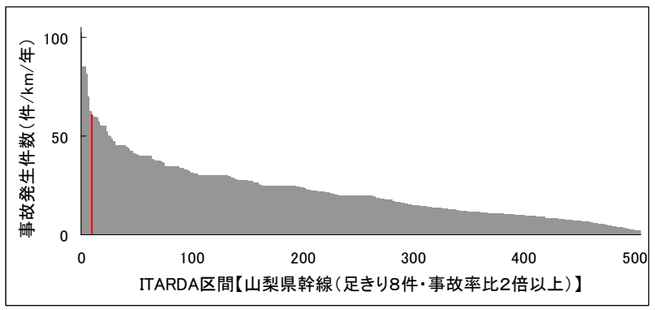
- 歩道のある、比較的道幅の広い、片側 1 車線の直線道路。
- 交通量は多く、沿道施設等の出入り口がある。

道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	14003	21,046	1.39	10.3	18.1

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	なし	なし

事故状況



- 事故発生件数は多く、第 10 位となっている。

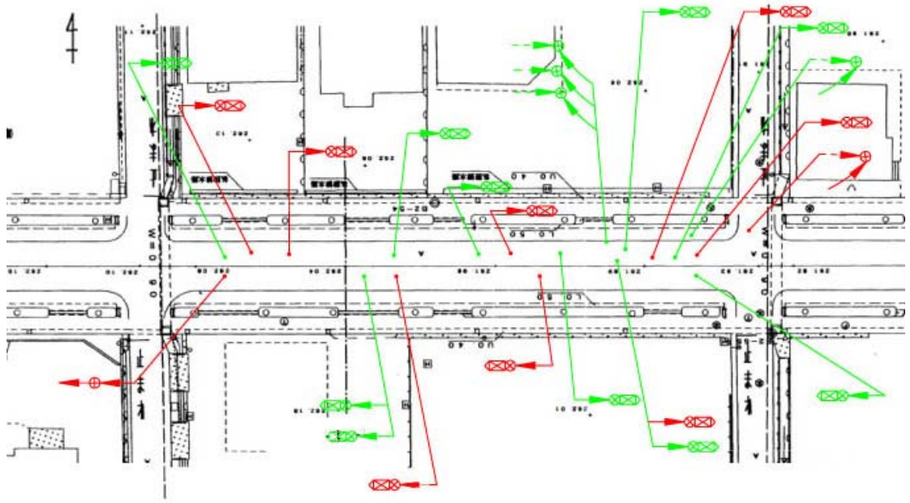
パブリックコメント結果

- 店舗の駐車場から国母方面へ(反対側の車線)出ようとした時、車が止まってくれたので、出たらその車を追い越してきた車にセンターライン付近でぶつかってしまった。1 車線の道路だが道が中途半端に広く追い越しを掛けたとのこと。(30 歳代女性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		9 (3)	3 (1)	7 (3)	3 (2)	1 (1)	1 (0)	24 (10)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	6 (3)	3 (1)	5 (2)	3 (2)	1 (1)	1 (0)	19 (9)
	右折時	2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)
	左折時	1 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗◁
二輪車	--▶	右折時	⊗←
自転車	—▷	左折時	⊗←
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 上下線とも、追突事故が多発している。
- 沿道の店舗等への出入りに伴う、右左折時の事故も多発している。

事故発生要因

① 沿道施設等への出入りも多く、本線上で急な停止・減速を招く。
② 渋滞車両の脇をすり抜ける二輪車等を確認できないまま、右左折する。

交通安全見える化プラン　21　昭和町飯喰

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示	
H19 以降	②　舗装改良(排水性舗装)	

対策事業概要図

対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・ドライバーへの注意喚起をする ・車両が制御不能となる要素を除去する	①路面標示 ②舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 2.5+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・ドライバーへの注意喚起をする ・車両が制御不能となる要素を除去する	①路面標示 ②舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
左折時	・ドライバーへの注意喚起をする ・車両が制御不能となる要素を除去する	①路面標示 ②舗装改良(排水性舗装)	H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(昭和通り)

交通安全見える化プラン　22　小井川駅入口交差点　渋滞見える化プラン 23

基礎情報	所在地：中央市布施			道路名：主要地方道甲府市川三郷線 交差道路名：市道				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	55.0 （第 20 位）							

位置図

道路・沿道状況

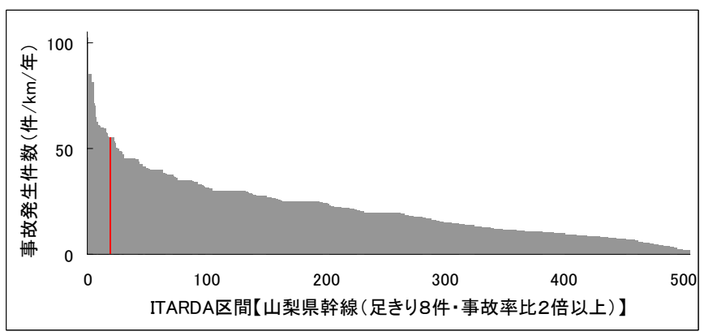
- 交通量が比較的多いが、右折レーンがない交差点。
- 沿道には、民家等が立ち並ぶ。

道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	4003	17,258	1.21	7.9	30.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況



- 国母駅入口交差点と同様に、事故発生件数が高い。

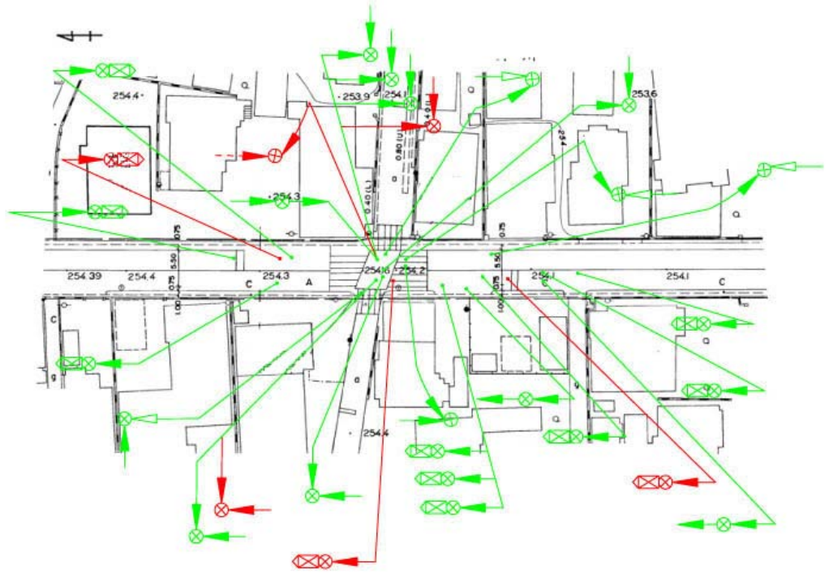
パブリックコメント結果

- 右折専用の信号がない為、右折車が強引にでてきてぶつかりそうになった。(30 歳代男性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		8 (1)	7 (2)	4 (1)	2 (0)	2 (0)	6 (2)	29 (6)
うち自転車関与		0 (0)	1 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	4 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	出会い頭	5 (0)	3 (2)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	11 (3)
	追突	3 (1)	3 (0)	1 (1)	2 (0)	2 (0)	4 (1)	15 (3)
	左折時	0 (0)	1 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	
二輪車	--▶		
自転車	—▷	追突	
歩行者	--▷	左折時	

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 交差点内の出会い頭事故、交差点手前での追突事故が多発している。

事故発生要因

① 本線上に右折レーンがないため、右折車両が本線上に停車し、渋滞が発生する。また、これにより、信号の変わり目で無理やり交差点に進入する車両が多い。

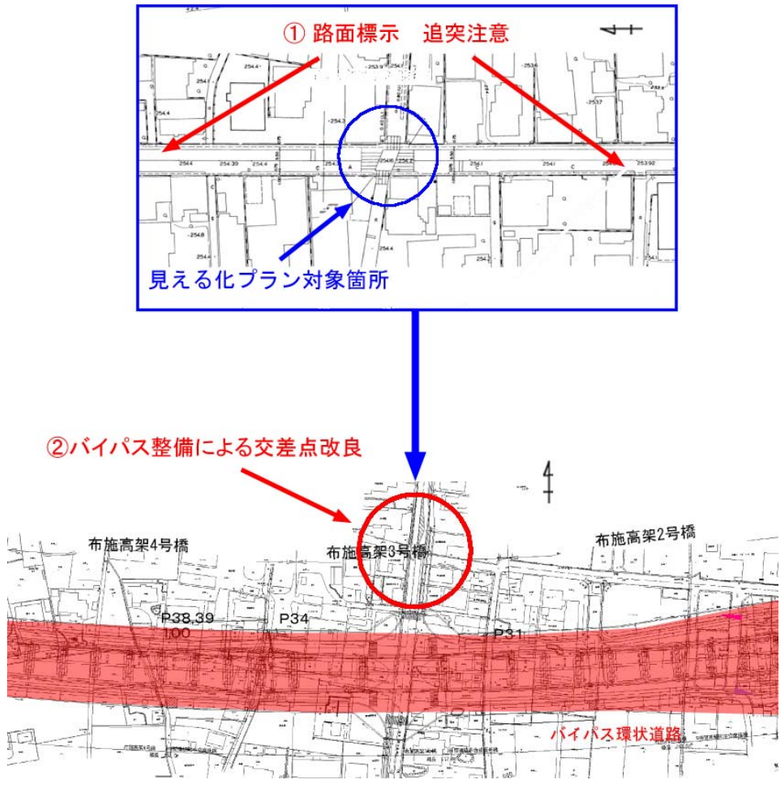
② 本線が比較的長い直線道路で、交差点が小さいために、交差点を意識しにくい。

交通安全見える化プラン　22　小井川駅入口交差点　渋滞見える化プラン 23

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示	
H19 以降		②　バイパス環状道路の整備に伴う交差点改良

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする ・バイパス整備による交差点改良を行う	①路面標示 ②バイパス環状道路の整備に伴う交差点改良	H18 H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	
追突	・ドライバーへの注意喚起をする ・バイパス整備による交差点改良を行う	①路面標示 ②バイパス環状道路の整備に伴う交差点改良	H18 H19以降	(H13～H17) 2.3+α	対策整備後に評価予定	
左折時	・ドライバーへの注意喚起をする ・バイパス整備による交差点改良を行う	①路面標示 ②バイパス環状道路の整備に伴う交差点改良	H18 H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　23　甲斐市万才

基礎情報	所在地：甲斐市万才			道路名：主要地方道甲府南アルプス線 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	59.5（第 15 位）	21.2（第 3 位）						

位置図

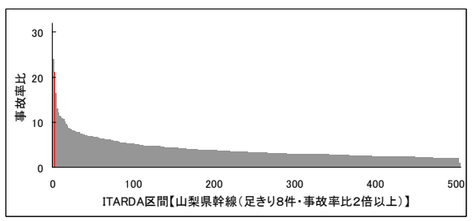
道路・沿道状況	➢ 交通量が比較的多いが、右折レーンがない交差点。 ➢ 沿道施設等の出入り口がある。

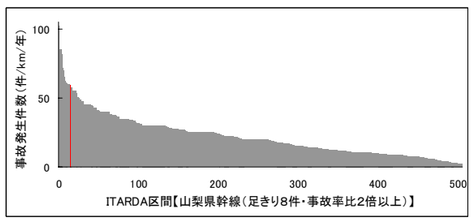
道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	4008	12,590	1.18	3.4	26.2

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況





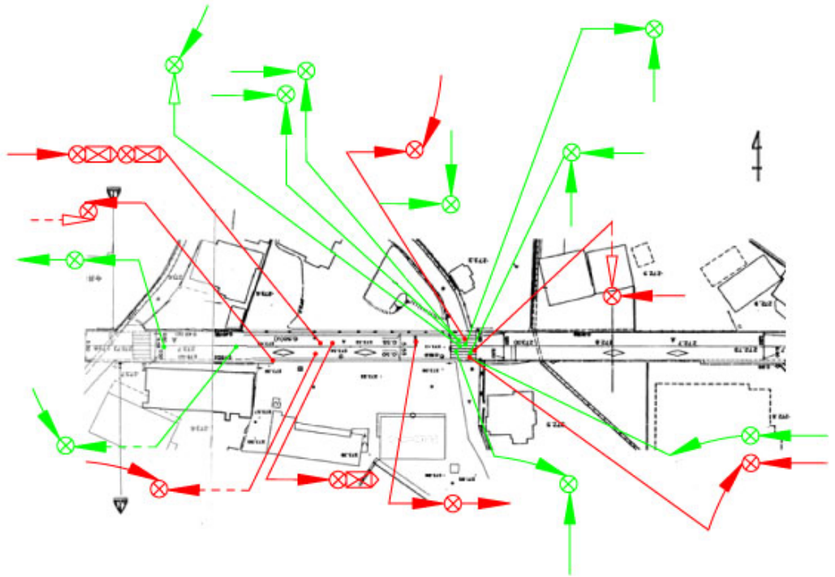
➢ 事故発生件数は第 15 位だが、事故率比は第 3 位と非常に高くなっている。

パブリックコメント結果	

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		2 (1)	5 (1)	5 (1)	1 (1)	0 (0)	1 (1)	4 (3)	18 (8)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	2 (2)
主な事故類型	出会い頭	1 (0)	2 (0)	3 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	9 (2)
	追突	1 (1)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	5 (3)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	
二輪車	--→		
自転車	—▷	追突	
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 交差点での出会い頭事故が多発している。
➢ 上り線で、追突事故が多発している。

事故発生要因

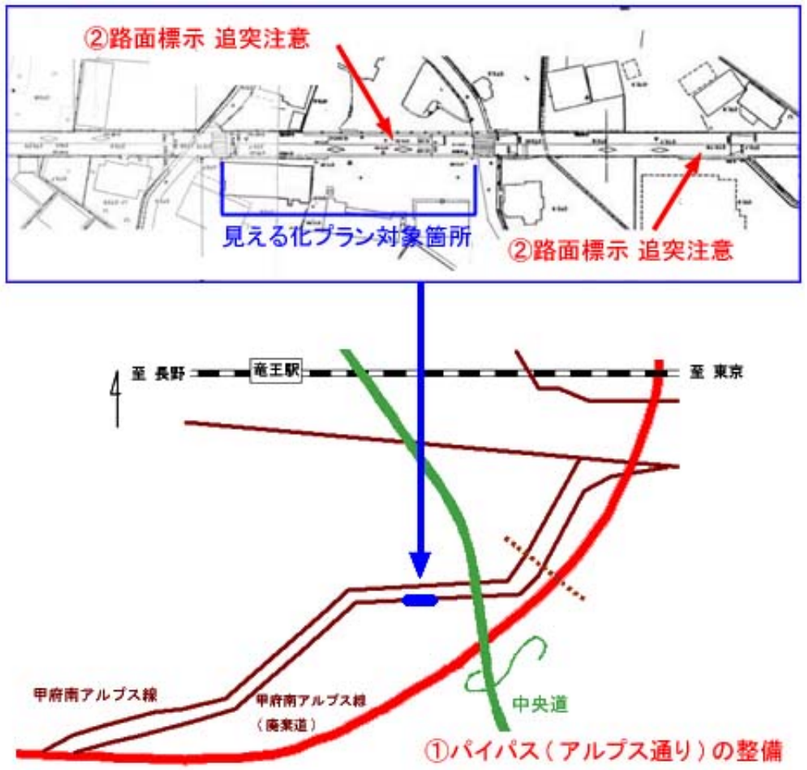
① 本線上に右折レーンがないため、右折車両が本線上に停車し、信号の変わり目で無理やり交差点に進入する車両が多い。
② 交差点が比較的小さいために、交差点を意識しにくい。
③ 沿道施設等への出入りも多く、本線上で急な停止・減速を招く。

交通安全見える化プラン　23　甲斐市万才

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		①　バイパス(アルプス通り)の整備
H18 実施	②　路面標示	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・本線の渋滞を緩和させる	①バイパス(アルプス通り)の整備	H15	(H12～H15) 1.5	(H16～H17) 1.0	67%
追突	・本線の渋滞を緩和させる	①バイパス(アルプス通り)の整備	H15	(H12～H15) 0.8	(H16～H17) 0.5	63%

➢　効果評価結果

出会い頭及び追突事故対策として、H15 年に実施した、
「バイパス(アルプス通り)の整備」
の効果評価を対策実施前後の事故件数(件/年)で行った。
上記表に示すように、出会い頭及び追突事故とも、削減効果が 60～70%となっており、事故が減少する効果が得られた。
しかしながら、対策後の評価期間が 2 年間と短期のため、今後も経過観察による対策効果の検証を行う必要がある。

関連事項

交通安全見える化プラン　24　上今諏訪 457 交差点

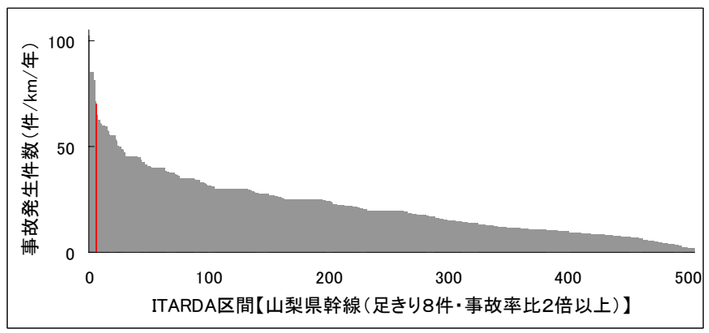
基礎情報	所在地：南アルプス市上今諏訪			道路名：主要地方道甲府南アルプス線 交差道路名：　市道				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	70.0 （第 7 位）							

位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量は非常に多いが、信号のない交差点。 ➢ 交差点前後は直線で、スピードが出易い。 ➢ 交差点脇にコンビニがある。

道路交通状況	H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		4009	37,198	0.95	10.1	10.8
	交通規制状況	規制速度		進行方向規制		バスレーン
		40km/h		なし		なし

事故状況



➢ 事故発生件数が多く、第 7 位となっている。

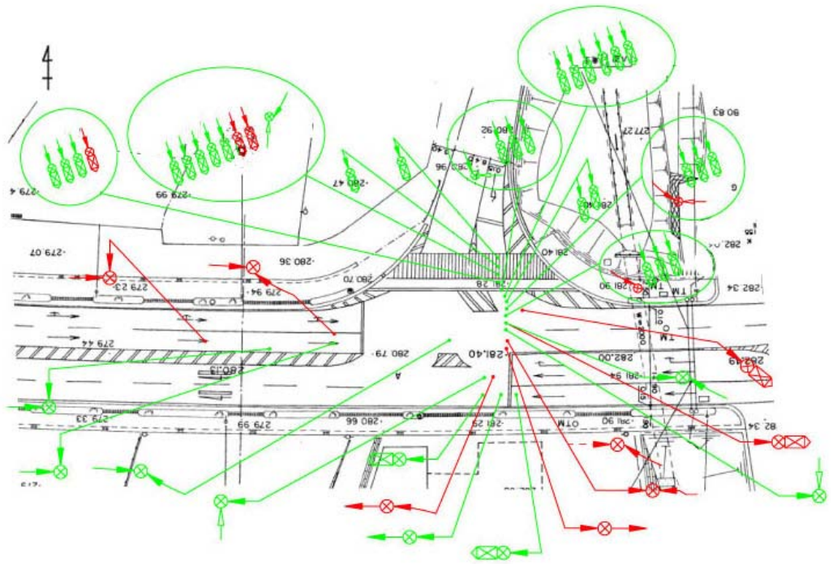
パブリックコメント結果

➢ 甲府方面アルプス通り右折が大変ですね。開国幡西信号との間は右折は出来にくいですね。（65 歳以上女性

➢ 開国橋を渡ってすぐ右折する際の対向車が見難い。（20 歳代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理								
（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		18 (9)	6 (0)	8 (0)	2 (1)	11 (3)	6 (0)	51 (13)
うち自転車関与		3 (1)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	5 (1)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	9 (3)	4 (0)	7 (0)	2 (1)	11 (3)	4 (0)	37 (7)
	出会い頭	4 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	6 (1)
	右折時	2 (2)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	4 (2)
	正面衝突	1 (1)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗◁
二輪車	--→	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷	右折時	↘⊗←
歩行者	--▷	正面衝突	→⊗←

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 市道から本線へ出る際の、追突事故が多発している。

➢ 出会い頭事故・右折時事故の発生も多い。

事故発生要因

① 本線の交通量が多い信号のない交差点なので、市道からの左折するのに時間がかかり、ドライバーの焦りを誘う。

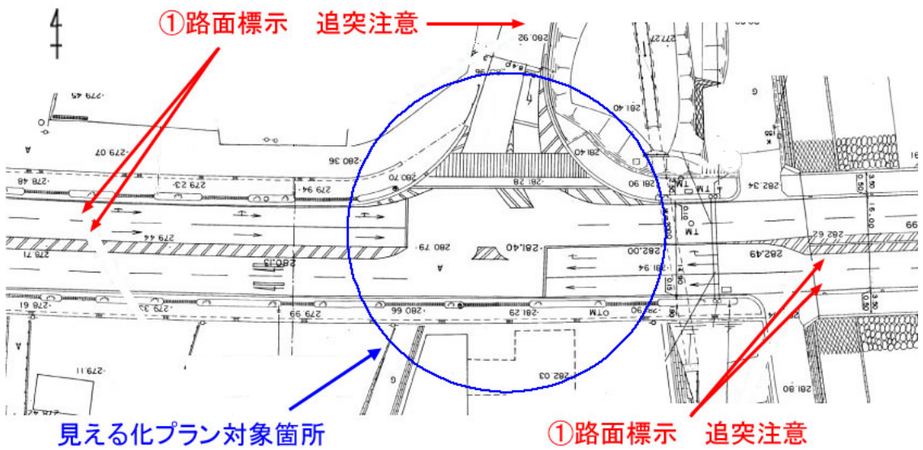
② 片側 2 車線の広い道路なので、直進車両のスピードが出易い上に、交差点を通過するのに時間がかかる。

交通安全見える化プラン　24　上今諏訪 457 交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 6+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
正面衝突	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数は H17 事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(アルプス通り)
道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　25　開国橋西交差点

基礎情報	所在地：南アルプス市上今諏訪			道路名：主要地方道甲府南アルプス線 交差道路名：　県道南アルプス甲斐線				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	85.0 （第 3 位）							

位置図

道路・沿道状況

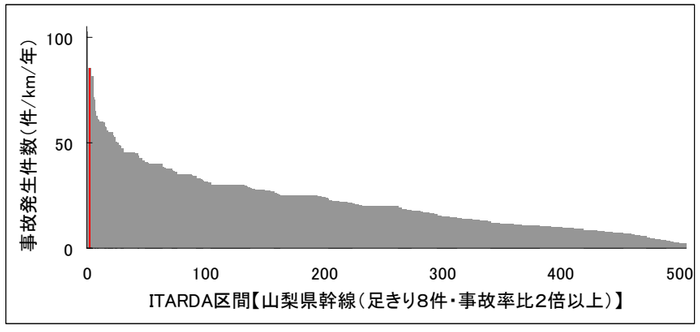
- 5 差路の交差点で、形状が複雑（1 方通行、左折専用道路あり）。
- 交通量は非常に多く、下り勾配のためスピードが出易い。

道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	4009	37,198	0.95	10.1	10.8

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/m	なし	なし

事故状況



- 事故発生件数が非常に多く、第 3 位となっている。

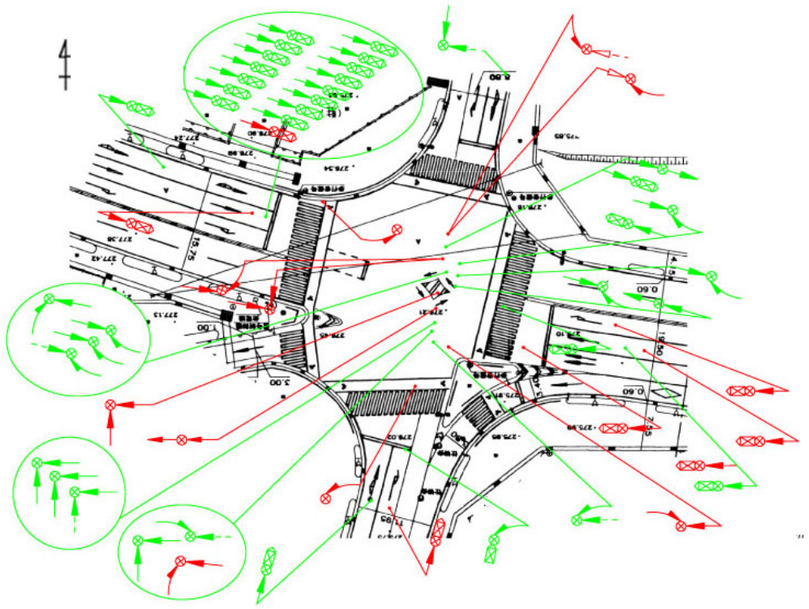
パブリックコメント結果

- 走行中、一時停止の方向からの車が一時停止せずに出て来て、ぶつかりそうになった。（20 歳代女性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		24 (5)	10 (3)	7 (6)	3 (1)	4 (0)	7 (2)	55 (17)
うち自転車関与		0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
うち歩行者関与		0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
主な事故類型	追突	14 (1)	5 (1)	5 (4)	1 (1)	2 (0)	1 (0)	28 (7)
	出会い頭	6 (3)	2 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	9 (4)
	右折時	3 (0)	1 (1)	0 (0)	2 (0)	2 (0)	2 (1)	10 (2)



- 交差点内の追突事故・出会い頭事故・右折時事故が多発している。
- 追突事故は、交差点手前でも発生している。

事故発生要因

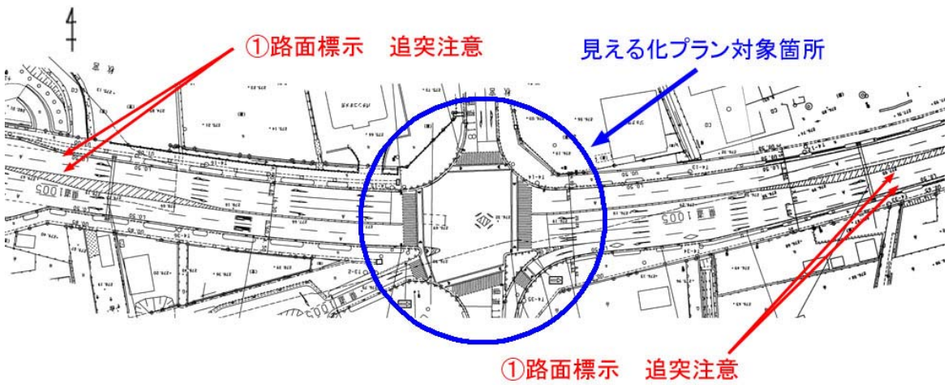
① 交差点が複雑で非常に大きい上に、交差点手前は直線で下り勾配となっているため、高スピードで交差点に進入する。

交通安全見える化プラン　25　開国橋西交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　路面標示	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 2.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・ドライバーへの注意喚起をする	①路面標示	H18	(H13～H17) 1.5+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(アルプス通り)
道路照明設置済み

交通安全見える化プラン 26 甲府市丸の内1・2

渋滞見える化プラン 14

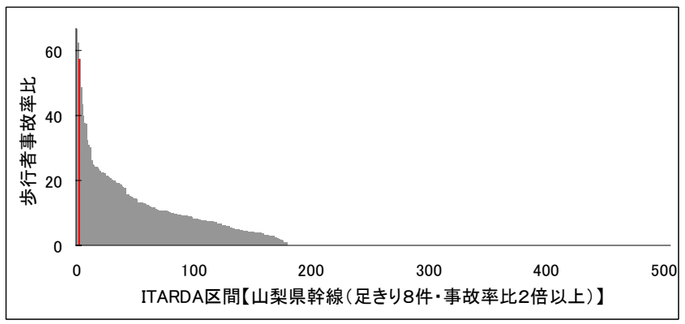
基礎情報	所在地：甲府市丸の内 1・2 丁目			道路名：主要地方道甲府韮崎線 交差道路名：			
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者・弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
					57.4 （第 3 位）			

位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量が多い 3 車線道路で、歩道部や中央分離帯に街路樹がある。 ➢ 沿道施設等が多く、違法駐車車両が多い。 ➢ 駅前のため、自転車・歩行者が多い。

道路交通状況	H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		14013	17,073	0.89	10.8	15.6
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン		
		40km/h	なし	なし		

事故状況



➢ 駅前で歩行者が多いため、歩行者事故率比が第 3 位となっている。

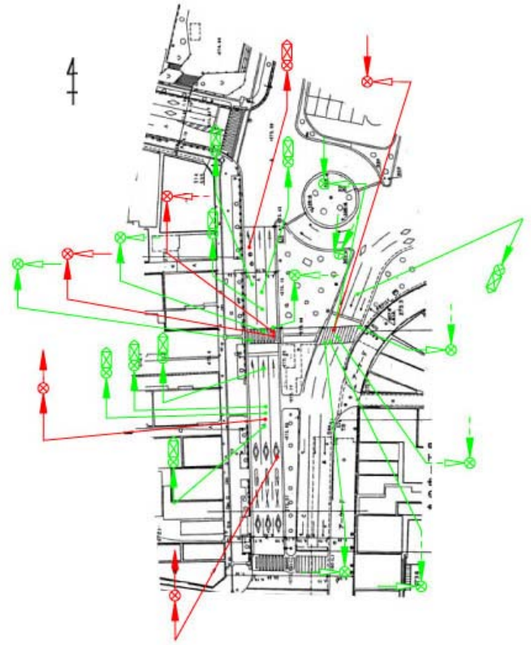
パブリックコメント結果

➢ 交差点を県庁の方に向かって右折する時、甲府方面に向かう車が赤信号で入ってきた。（40 歳代男性）
➢ 甲府駅南口を右に曲がる時。（65 歳以上男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		4 (1)	3 (1)	7 (2)	1 (0)	4 (1)	4 (1)	23 (6)
うち自転車関与		1 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (0)	2 (1)	1 (0)	6 (2)
うち歩行者関与		1 (0)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (1)
主な事故類型	追突	1 (1)	0 (0)	6 (1)	0 (0)	1 (0)	3 (1)	11 (3)
	横断歩道横断中	1 (0)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (1)
	出会い頭	1 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	4 (2)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⌧◁
二輪車	--→	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故） 赤（夜間事故）

➢ 自転車・歩行者関与の事故が多発している。
➢ 追突事故も多発している。

事故発生要因

① 片側 3 車線の広い道路であるが、路面バス・違法駐車等で車線が減少し、ドライバーの注意が散漫となる。
② 路面バスや歩道・中央分離帯にある街路樹等で、自転車・歩行者を見落とす。

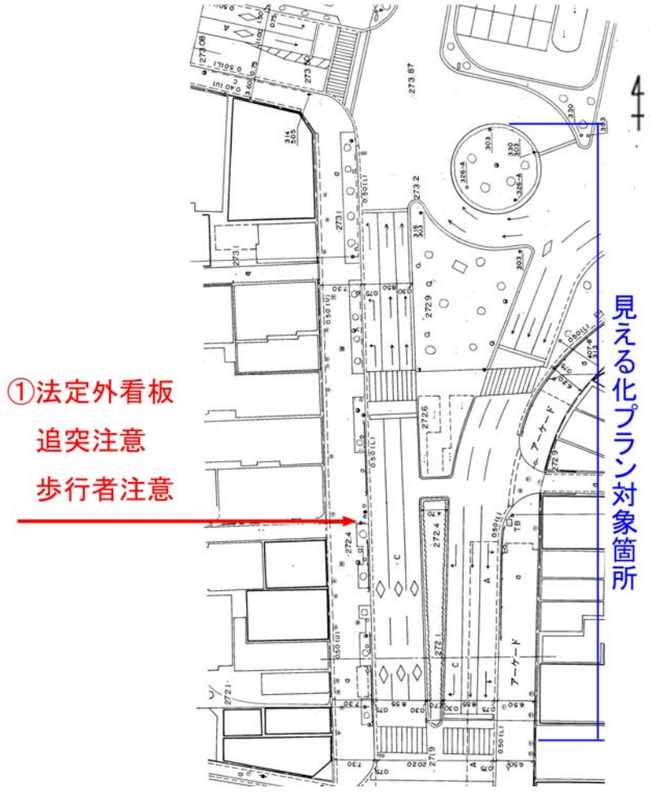
交通安全見える化プラン 26 甲府市丸の内1・2

渋滞見える化プラン 14

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 法定外看板 ② 路上駐車取締り(最重点路線)	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・ドライバーへの注意喚起をする ・本線内で停車する車両を排除する	①法定外看板 ②路上駐車取締り(最重点路線)	H18	(H13～H17) 2.5+α	対策整備後に評価予定	
横断歩道横断中	・ドライバーへの注意喚起をする ・本線内で停車する車両を排除する	①法定外看板 ②路上駐車取締り(最重点路線)	H18	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする ・本線内で停車する車両を排除する	①法定外看板 ②路上駐車取締り(最重点路線)	H18	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(平和通り)
舗装改良(排水性舗装)・道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　27　甲府市丸の内1・2

基礎情報	所在地：甲府市丸の内 1・2 丁目			道路名：主要地方道甲府韮崎線 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
				113.3 （第 1 位）				

位置図

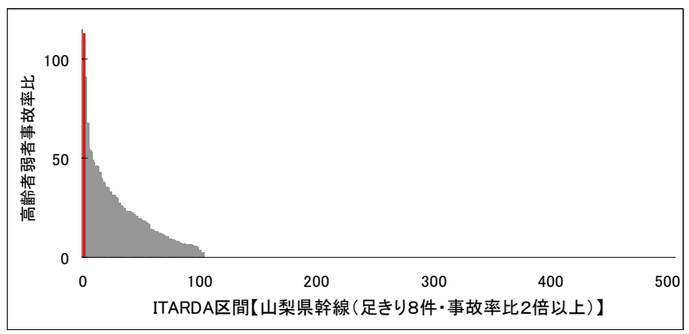
道路・沿道状況	➢ 駅へのアクセス道路で、沿道施設等が多く、違法駐車車両が多い。 ➢ 駅前のため、自転車・歩行者が多い。

道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	14013	17,073	0.89	10.8	15.6

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況



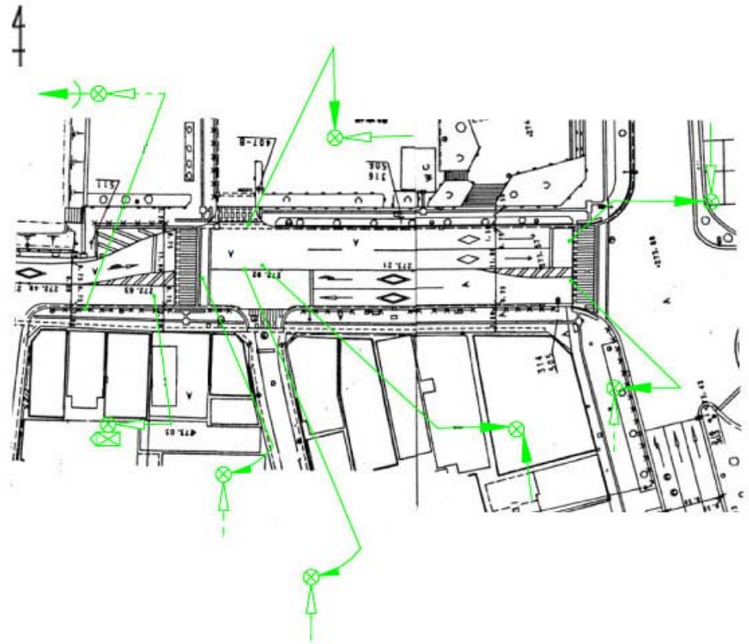
➢ 駅前で、自転車・歩行者等が多く、高齢者弱者事故比率が第 1 位と非常に高くなっている。

パブリックコメント結果	➢

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		3 (0)	1 (0)	3 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	8 (0)
うち自転車関与		1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (0)
うち歩行者関与		2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)
主な事故類型	横断歩道横断中	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	出会い頭	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	
二輪車	--▶		
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 自転車・歩行者関与の事故が多発している。

事故発生要因

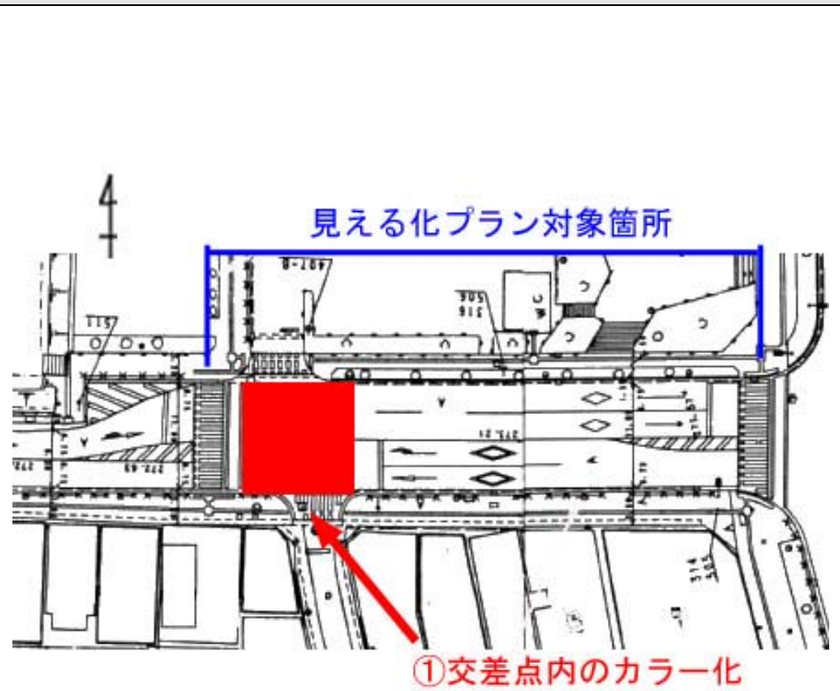
➢ 違法駐車等の車両で、自転車・歩行者を見落とす。
➢ 沿道には駐車場が点在しており、ドライバーの注意が散漫となる。

交通安全見える化プラン　27　甲府市丸の内1・2

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　交差点内のカラー化 ②　路上駐車取締り（重点区域）	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
横断歩道横断中	・交差点をドライバーに意識させる ・本線内で停車する車両を排除する	①交差点内のカラー化 ②路上駐車取締り(重点区域)	H18	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・本線内で停車する車両を排除する	①交差点内のカラー化 ②路上駐車取締り(重点区域)	H18	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み・道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　28　武田交差点

渋滞見える化プラン　15

基礎情報	所在地：甲府市武田			道路名：主要地方道甲府韮崎線 交差道路名：県道甲府山梨線				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者・弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	60.0 （第 12 位）							

位置図

道路・沿道状況

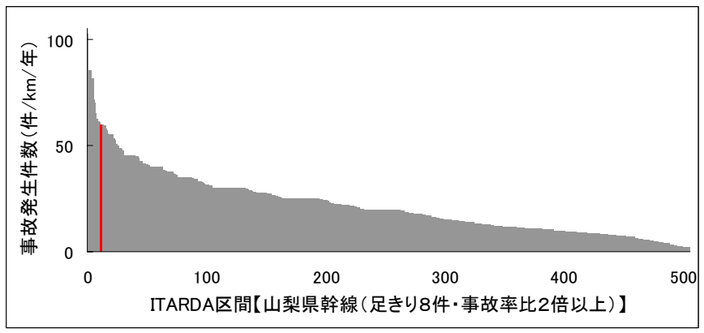
- 交通量が多い交差点。
- 右折レーン確保のため、直進車線が 2 車線から 1 車線へ減少する。
- 付近に観光地があるため、県外車両も多い。

道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	4013	22,461	1.94	6.1	14.1

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	なし

事故状況



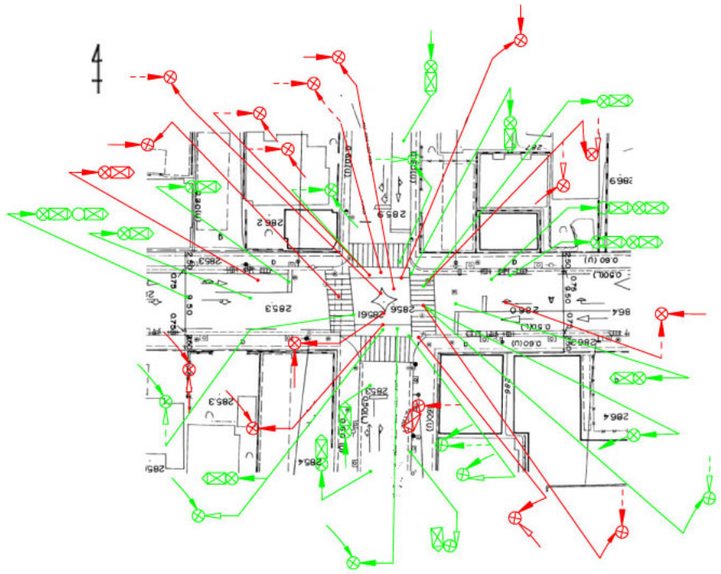
- 事故発生件数が多く、第 12 位となっている。

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		10 (4)	8 (4)	4 (1)	8 (3)	2 (1)	7 (4)	39 (17)
うち自転車関与		1 (0)	1 (1)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	5 (2)
うち歩行者関与		2 (1)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (2)
主な事故類型	追突	3 (0)	3 (0)	3 (0)	2 (0)	1 (1)	2 (1)	14 (2)
	横断歩道横断中	2 (1)	2 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (2)
	出会い頭	2 (2)	2 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	5 (5)
	右折時	1 (1)	1 (1)	0 (0)	5 (3)	0 (0)	3 (2)	10 (7)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⊲
二輪車	--→	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷	右折時	→⊗←
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 交差点手前での追突事故が多発している。
- 出会い頭事故・右折時事故は夜間に多発している。

事故発生要因

① 車線数が交差点手前で減少するため、ドライバーの意識が散漫となる。
② 交差点が比較的渋滞しやすい上に、街路樹等があり、二輪車等の確認ができないまま、右左折する。

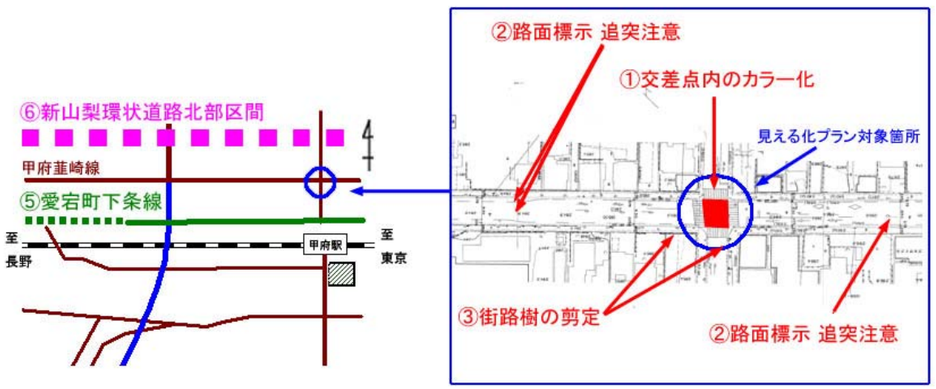
交通安全見える化プラン 28 武田交差点

渋滞見える化プラン 15

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 交差点内のカラー化 ② 路面標示 ③ 街路樹の剪定	④ 公共車両優先システム
H19 以降		⑤ 愛宕町下条線の整備 ⑥ 新山梨環状道路北部区間の整備

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする ・本線の渋滞を緩和させる	①交差点内のカラー化 ②路面標示 ④公共車両優先システム ⑤愛宕町下条線の整備 ⑥新山梨環状道路北部区間の整備	H18 H19以降	(H13～H17) 2+α	対策整備後に評価予定	
横断歩道横断中	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする ・ドライバーの視認性を低下させるものを除去する ・本線の渋滞を緩和させる	①交差点内のカラー化 ②路面標示 ③街路樹の剪定 ④公共車両優先システム ⑤愛宕町下条線の整備 ⑥新山梨環状道路北部区間の整備	H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする ・ドライバーの視認性を低下させるものを除去する ・本線の渋滞を緩和させる	①交差点内のカラー化 ②路面標示 ③街路樹の剪定 ④公共車両優先システム ⑤愛宕町下条線の整備 ⑥新山梨環状道路北部区間の整備	H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする ・ドライバーの視認性を低下させるものを除去する ・本線の渋滞を緩和させる	①交差点内のカラー化 ②路面標示 ③街路樹の剪定 ④公共車両優先システム ⑤愛宕町下条線の整備 ⑥新山梨環状道路北部区間の整備	H18 H19以降	(H13～H17) 2+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数は H17 事故件数が未集計のため、+α と標記

関連事項

道路改良済み(山の手通り)
舗装改良(排水性舗装)・道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　29　富士見通り北交差点

基礎情報	所在地：甲府市塩部			道路名：主要地方道甲府韮崎線 交差道路名：市道			事故危険箇所 （19194048K）	
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	60.0 （第 13 位）							

位置図

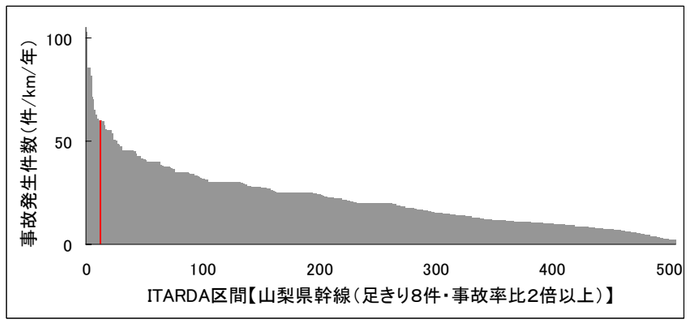
道路・沿道状況	➢ 交通量が多く、市道が変則に取り付く、複雑な 4 差路交差点。 ➢ 右折レーン確保のため、直進車線が 2 車線から 1 車線へ減少する。 ➢ 沿道施設の出入り口がある。

道路交通状況

H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	4015	24,701	1.04	6.6	19.9

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	なし	優先あり

事故状況



➢ 事故発生件数が多く、第 13 位となっている。

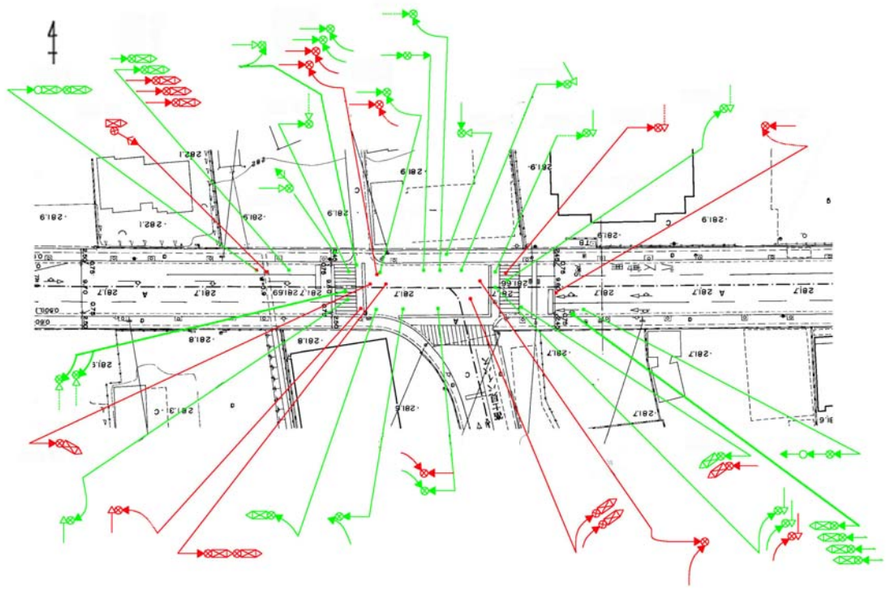
パブリックコメント結果

➢ 交通事故に直接会ったり見たことはないのですが、富士見通り北は車線変更するときに注意が必要であると言われています。直線で見通しがよいことが運転するものに隙を与えるのだと思います。そう言う道は避けて道を選んで目的地に行くようにしています。（40 歳代女性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		23 (13)	6 (2)	3 (1)	3 (0)	8 (1)	4 (1)	47 (18)
うち自転車関与		4 (1)	3 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	10 (2)
うち歩行者関与		2 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	5 (1)
主な事故類型	追突	8 (4)	2 (2)	1 (1)	1 (0)	5 (1)	2 (0)	19 (8)
	右折時	7 (4)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	11 (5)
	出会い頭	2 (1)	2 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	6 (1)
	横断歩道横断中	2 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	5 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⌧
二輪車	--→	右折時	--→⊗←
自転車	→▷	出会い頭	↓⊗←
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 上下線とも、交差点手前での追突事故が多発している。
➢ 変形四差路のため、右折時の事故も多発している。

事故発生要因

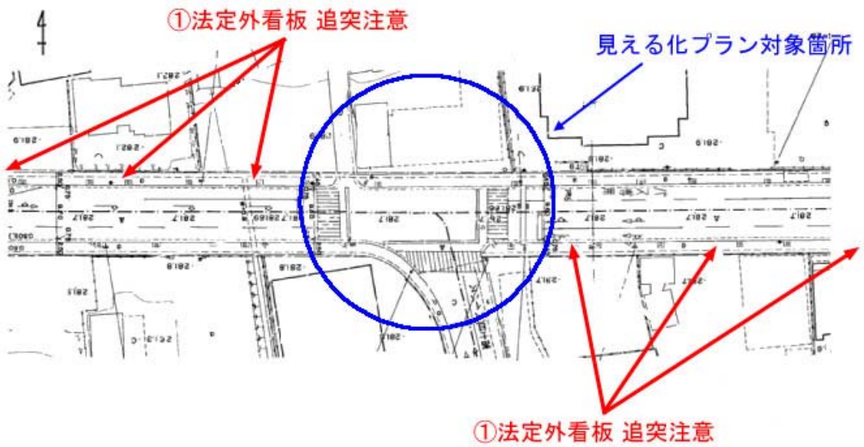
① 車線数の減少により、車線変更をするため、ドライバーの意識が散漫になる。
② 交差点内の沿道施設への出入車両及び、市道への車両が無理やりに右折する。

交通安全見える化プラン　29　富士見通り北交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　法定外看板	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H18	(H13～H17) 2.3+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H19	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H20	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
横断歩道横断中	・ドライバーへの注意喚起をする	①法定外看板	H21	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(山の手通り)
舗装改良(排水性舗装)・道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　30　北部市民センター前交差点

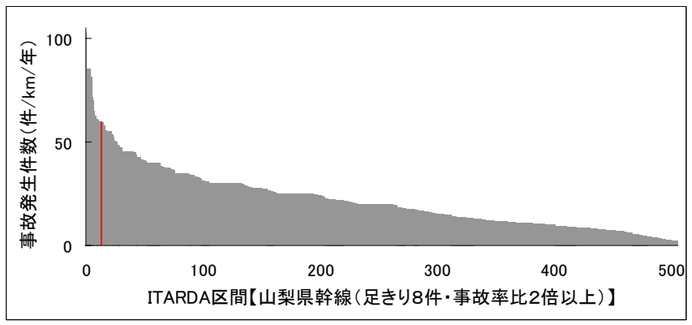
基礎情報	所在地：甲府市湯村			道路名：主要地方道甲府韮崎線 交差道路名：市道				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
	60.0 （第 14 位）							

位置図

道路・沿道状況	➢ 2 車線道路で、交通量が多い交差点。 ➢ 交差点が近接している。

道路交通状況	H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		4015	24,701	1.04	6.6	19.9
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン		
		40km/h	なし	優先あり		

事故状況



➢ 富士見通り北交差点と同様に、事故発生件数が多く、第 14 位となっている。

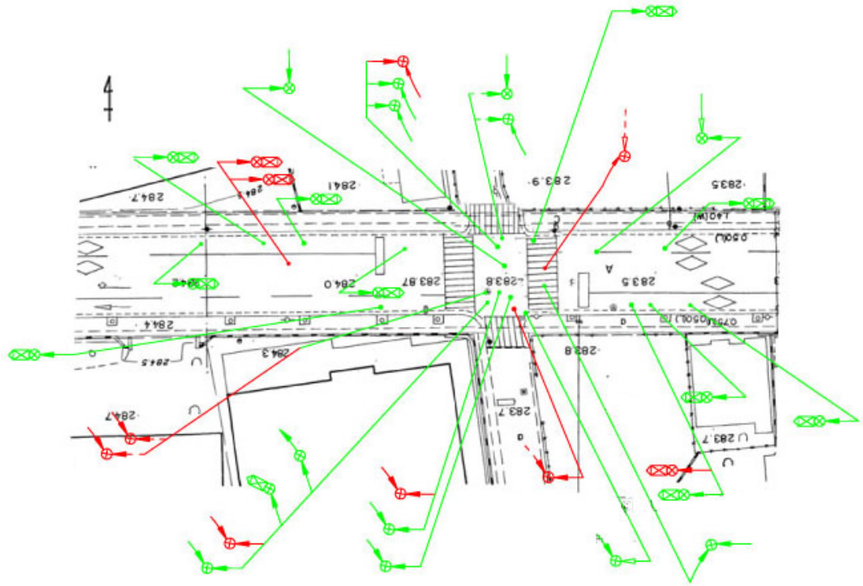
パブリックコメント結果

➢ 夕方信号があるにもかかわらず、信号を無視して高齢者が運転する車輌が交差点内に進入した。(50 歳代男性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		12 (3)	8 (3)	4 (2)	7 (2)	0 (0)	3 (1)	34 (11)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
主な事故類型	追突	8 (3)	2 (0)	0 (0)	3 (0)	0 (0)	3 (1)	16 (4)
	右折時	1 (0)	6 (3)	2 (1)	4 (2)	0 (0)	0 (0)	13 (6)
	出会い頭	3 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⊠▷
二輪車	--▶	右折時	⊗←
自転車	—▷	出会い頭	↓⊗←
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 追突事故・右折時事故が多発している。

事故発生要因

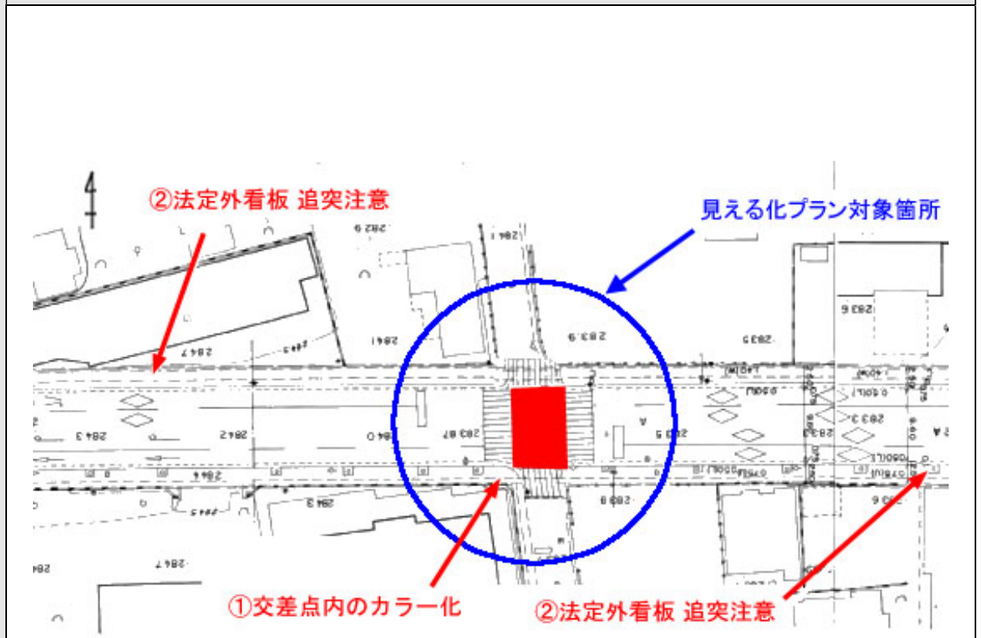
① 右折専用レーンがなく、直進車と右折者が混在するため、ドライバーの意識が散漫となる。
② 交差点が近接しているため、本線が渋滞し、その渋滞車両の脇をすり抜ける二輪車等を確認できないまま、右折する。

交通安全見える化プラン　30　北部市民センター前交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　交差点内のカラー化 ②　法定外看板	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする	①交差点内のカラー化 ②法定外看板	H18	(H13～H17) 1.5+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする	①交差点内のカラー化 ②法定外看板	H18	(H13～H17) 1.5+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・ドライバーへの注意喚起をする	①交差点内のカラー化 ②法定外看板	H18	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

道路改良済み(山の手通り)
舗装改良(排水性舗装)・道路照明設置済み

交通安全見える化プラン　31　甲府市北口

基礎情報	所在地：甲府市北口			道路名：県道甲府山梨線 交差道路名：			
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
					57.3 （第 4 位）			

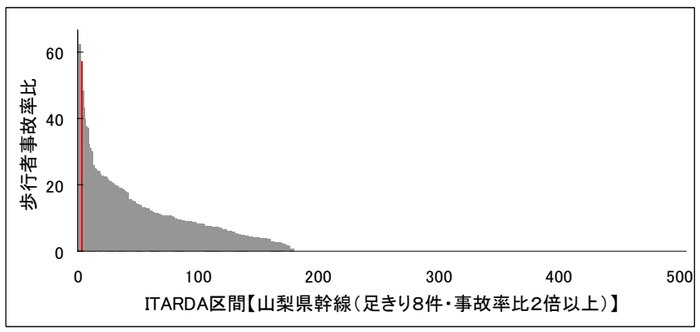
位置図

道路交通状況		センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	H17 ｾﾝｻｽ	4066	15,271	1.43	4.8	21.0
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン		
		40km/h	なし	なし		

道路・沿道状況

- 駅へのアクセス道路で、駅ロータリーへの出入り口がある。
- 交差点が近接している上に、付近にバス停留所がある。
- 駅前のため、自転車・歩行者が多い。

事故状況



- 駅前のため、自転車・歩行者が多く、歩行者事故率比が第 4 位となっている。

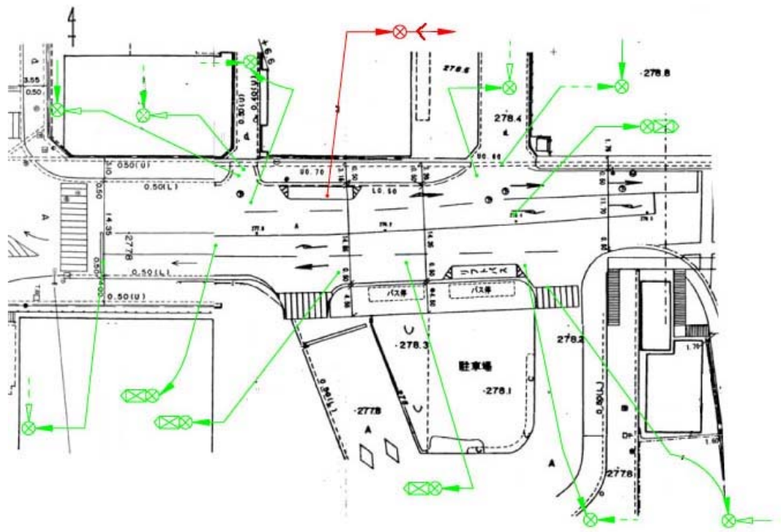
パブリックコメント結果

-

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		0 (0)	4 (0)	1 (0)	3 (0)	3 (1)	2 (0)	13 (1)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
主な事故類型	その他横断中	0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	追突	0 (0)	2 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	4 (0)
	出会い頭	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	3 (0)
	右折時	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⊲
二輪車	--→	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷		
歩行者	--▷	右折時	↘⊗←

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 自転車・歩行者関与の事故が多発している。
- 下り線では追突事故が、上り線では出会い頭の事故が多い。

事故発生要因

① 単路だが、駅のロータリーへの出入り口及びバス停等があり、ドライバーの意識が散漫となる。

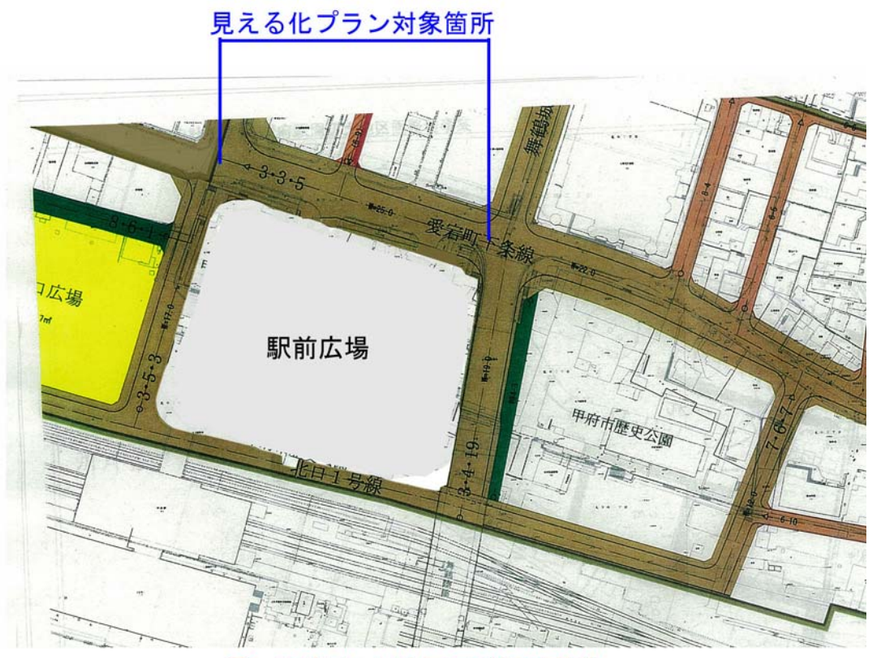
② 交差点が隣接しているため、本線上が渋滞し、その渋滞車両等で自転車・歩行者を見落とす。また、細街路からの見通しも悪い。

交通安全見える化プラン　31　甲府市北口

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施		
H19 以降		①　甲府市土地区画整理事業

対策事業概要図



① 甲府市土地区画整理事業

対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
その他機断中	・区画整理事業により、取り付け道路を減少させる	①甲府市土地区画整理事業	H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
追突	・区画整理事業により、取り付け道路を減少させる	①甲府市土地区画整理事業	H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・区画整理事業により、取り付け道路を減少させる	①甲府市土地区画整理事業	H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・区画整理事業により、取り付け道路を減少させる	①甲府市土地区画整理事業	H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　32　飯野一区交差点

基礎情報	所在地：南アルプス市飯野			道路名：県道飯野新田白根線 交差道路名：広域農道				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
			26.6 （第 4 位）					

位置図

道路・沿道状況

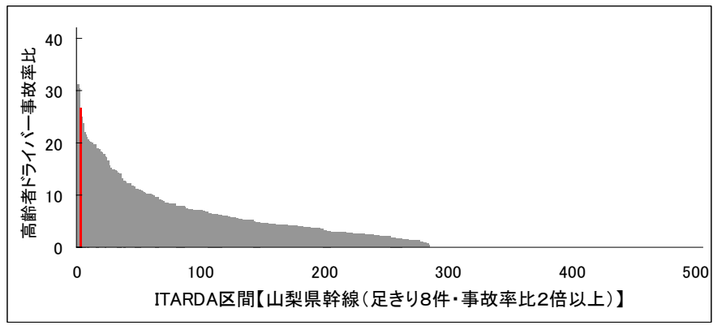
- 広域農道との交差点で、付近に工場がある。
- 交通量はあまり多くないが、交差点がゆるいカーブ内にある。

道路交通状況

	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17センサス	46003	3,313	0.78	34.4	36.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h	なし	なし

事故状況



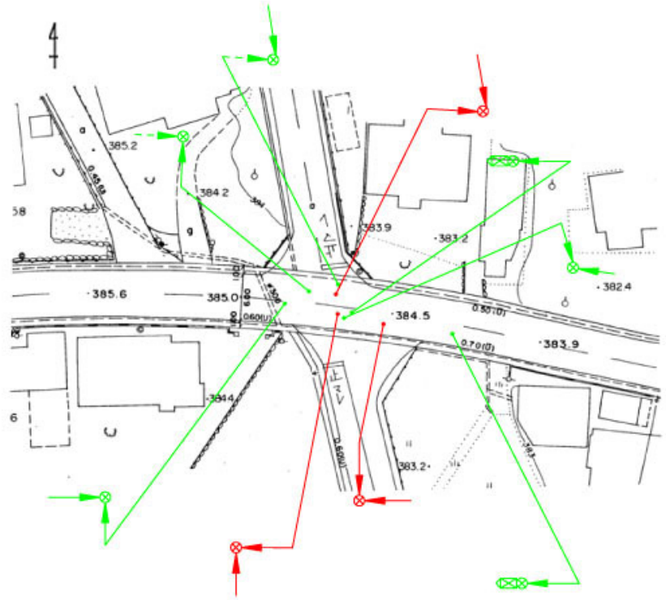
- 高齢者ドライバー事故率比が高く、第 4 位となっている。

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		3 (0)	1 (1)	4 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	9 (3)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	出会い頭	2 (0)	1 (1)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	7 (3)
	追突	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	↓←
二輪車	--→		
自転車	—▷	追突	→⊗
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 出会い頭事故が多発している。

事故発生要因

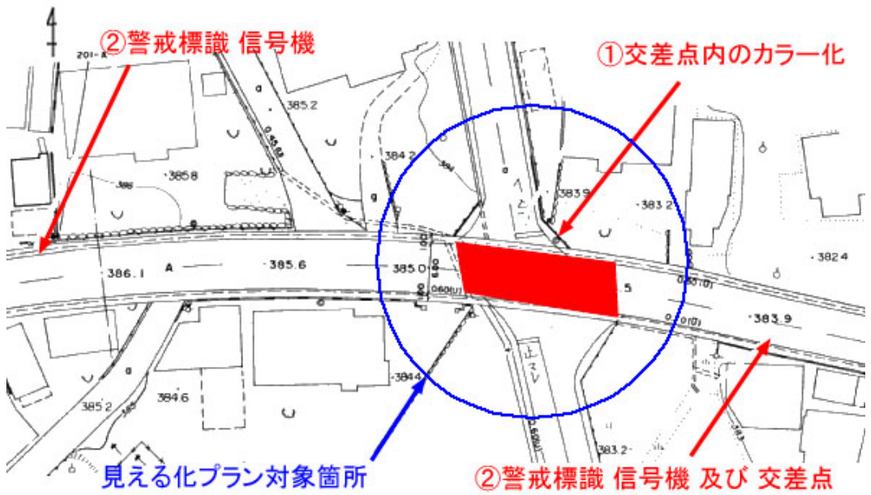
① 交差点がゆるいカーブ内に位置しており、交差点を意識しにくい。
② 交差点に民家が隣接しており、見通しが悪い。

交通安全見える化プラン　32　飯野一区交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　交差点内のカラー化 ②　警戒標識	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる	①交差点内のカラー化 ②警戒標識	H18	(H13～H17) 1+α	対策整備後に評価予定	
追突	・交差点をドライバーに意識させる	①交差点内のカラー化 ②警戒標識	H18	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　33　中牧神社北交差点

基礎情報	所在地：山梨市牧丘町千野々宮			道路名：県道柚口塩山線 交差道路名：市道				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者・弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
		30.8（第 1 位）	31.2（第 2 位）					

位置図

道路・沿道状況

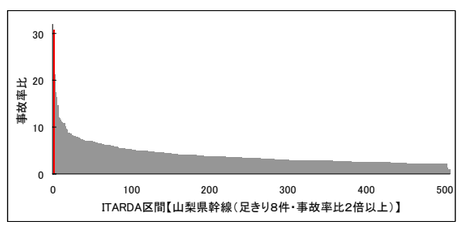
- 交通量は多くないが、下り坂のため、スピードが出易い。
- 道幅は広くはない、片側 1 車線道路。

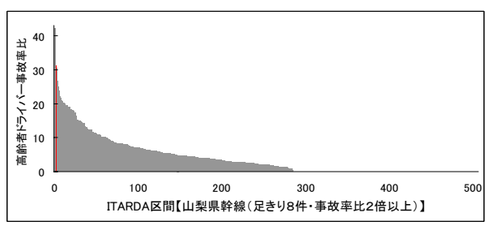
道路交通状況

	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17 センサス	6020	1,413	0.73	3.4	46.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	30km/h	なし	なし

事故状況





- 事故率比が非常に高く、第 1 位となっている。
- 高齢者ドライバー事故率比も非常に高く、第 2 位となっている。

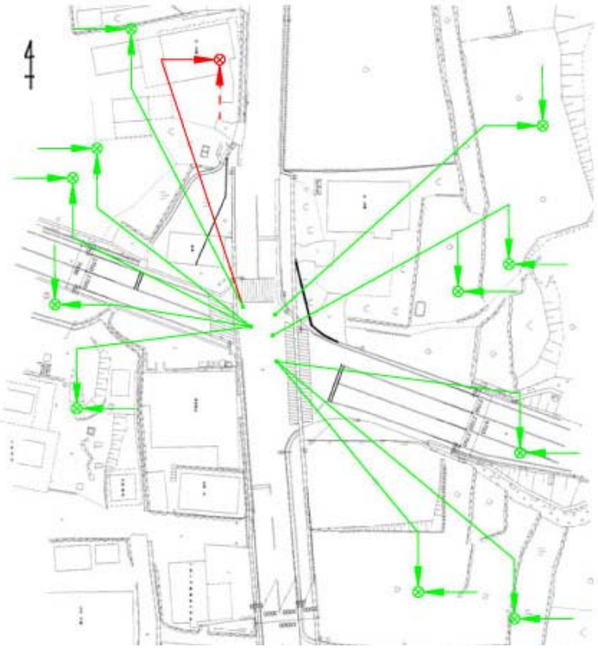
パブリックコメント結果

- 夕方信号があるにもかかわらず、信号を無視して高齢者が運転する車輌が交差店内に進入した。(50 歳代男性)

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		6 (0)	4 (1)	2 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	14 (1)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	出会い頭	6 (0)	4 (1)	2 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	14 (1)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	出会い頭	↓⊗←
二輪車	--▶		
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 発生事故はすべて、出会い頭となっている。

事故発生要因

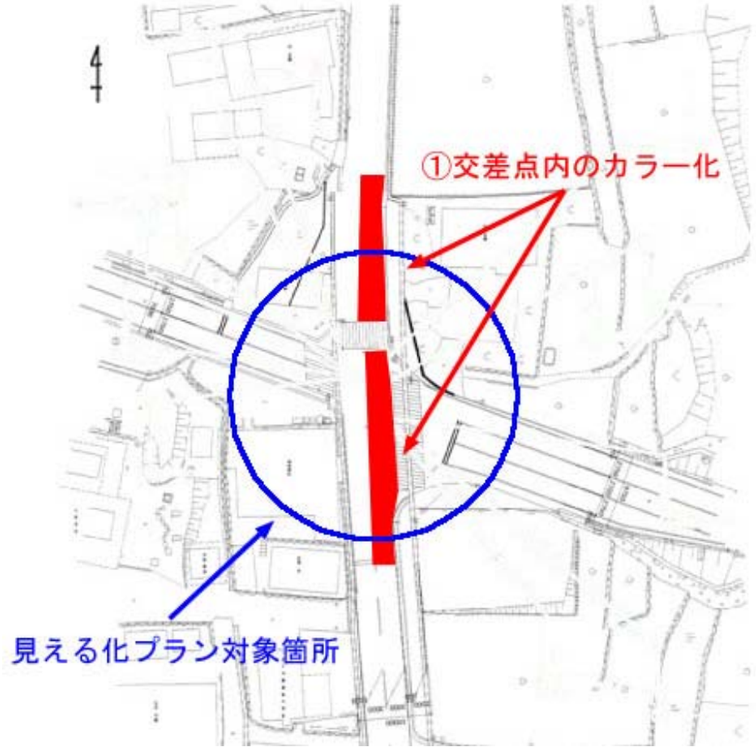
① 交差点が、長い下り坂途中にあり、交差点を意識しにくい。
② 道路際に遮蔽物があり、交差点の見通しが悪い。

交通安全見える化プラン　33　中牧神社北交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	①　交差点内のカラー化	
H18 実施		
H19 以降		②　道路改良・歩道設置

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・道路改良及び歩道を設置する	①交差点内のカラー化 ②道路改良及び歩道設置	H16 H19以降	(H13～H17) 1+α	対策整備後に評価予定	

➢　対策の効果・検証

平成 13 年度に信号機を設置した結果、それまで多発していた、出会い頭事故が年 0～1 件となり、事故が減少傾向にある。これにより、対策効果が得られたと思われる。しかしながら、現在も、出会い頭事故は発生しているため、今後の対策を行うことで、さらなる効果を期待したい。

関連事項

交通安全見える化プラン　34　笛吹市石和町小石和

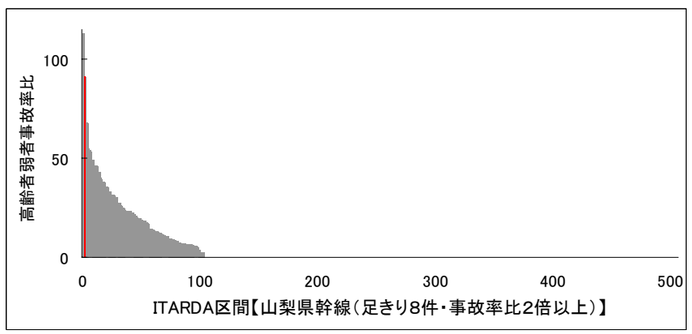
基礎情報	所在地：笛吹市石和町小石和			道路名：県道臼井河原八田線 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
				91.2 （第 2 位）				

位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量はやや多い直線道路で、道幅は狭く、細街路が多く取り付く。 ➢ 付近には学校・保育園があり、歩行者が多いが歩道はない。

道路交通状況	H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		6024	6,076	0.67	8.1	30.4
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン		
		40km/h	なし	なし		

事故状況



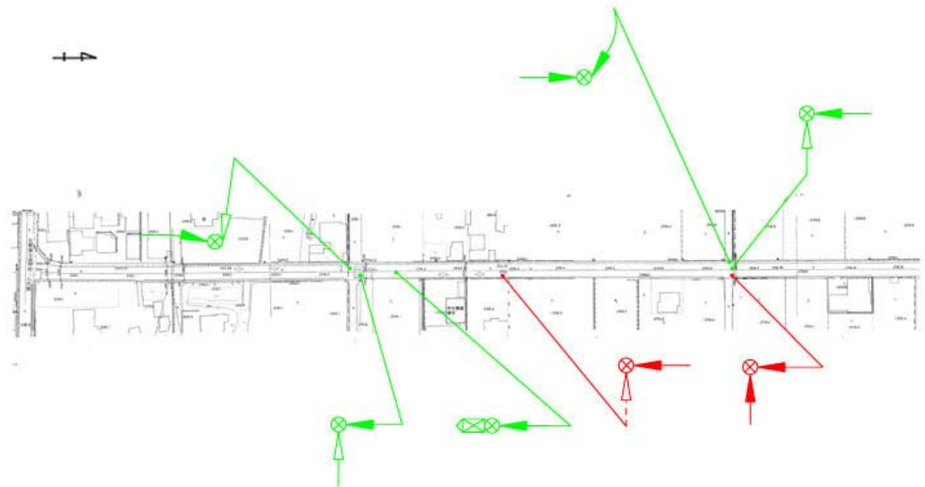
➢ 高齢者弱者事故率比が第 2 位と非常に高くなっている。

パブリックコメント結果	

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		1 (1)	2 (0)	2 (1)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	7 (2)
うち自転車関与		0 (0)	2 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)
うち歩行者関与		1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
主な事故類型	出会い頭	0 (0)	2 (0)	2 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (1)



➢ 出会い頭事故が多発している。
➢ 自転車・歩行者関与の事故が多発している。

事故発生要因

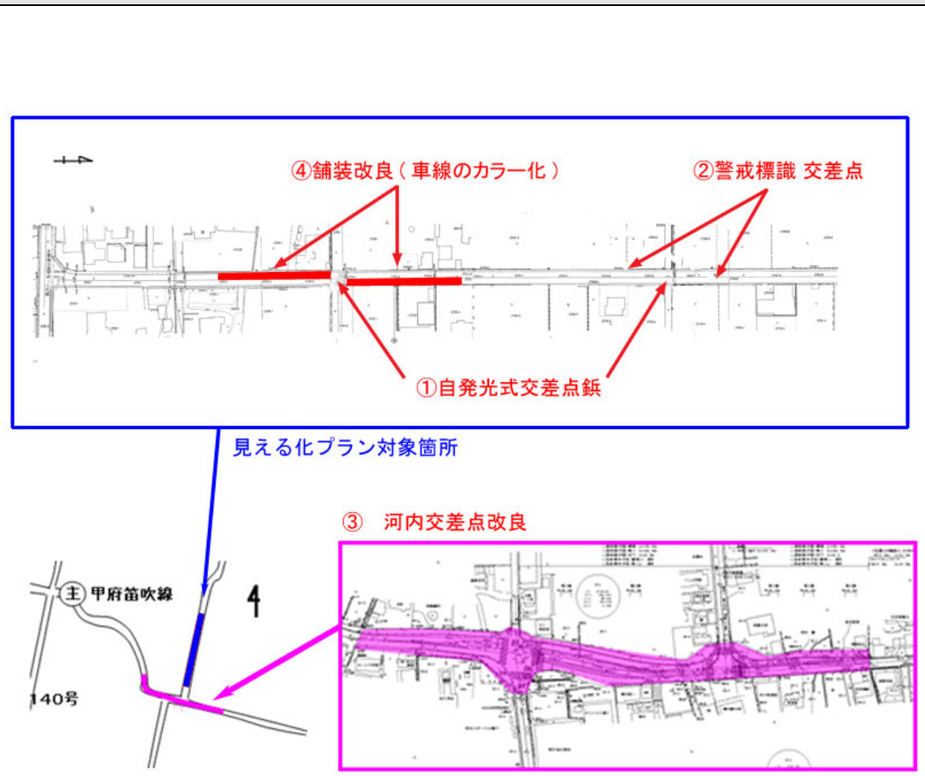
① 細街路が取り付くが、その位置が不明瞭である。

交通安全見える化プラン　34　笛吹市石和町小石和

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　自発光式交差点鋲 ②　警戒標識	③　河内交差点改良
H19 以降	④　舗装改良(車線のカラー化)	

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・近接交差点の改良を行う	①自発光式交差点鋲 ②警戒標識 ④舗装改良(車線のカラー化) ③河内交差点改良	H18 H19以降 H18	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	

(注)対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

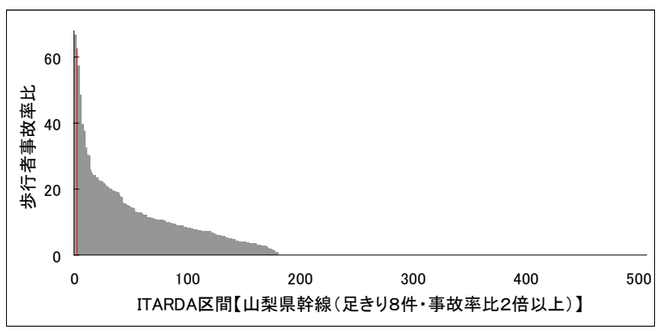
交通安全見える化プラン　35　増穂町青柳町

基礎情報	所在地：増穂町青柳			道路名：県道平林青柳線 交差道路名：			
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
					62.5 （第 2 位）			

位置図

道路交通状況	H17センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		6038	5,203	0.44	4.4	30.5
	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン		
		40km/h	なし	なし		

事故状況



- 歩行者事故率比が第 2 位と非常に高くなっている。

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		3 (2)	3 (0)	1 (1)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	9 (3)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
主な事故類型	追突	2 (1)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	4 (2)
	その他横断中	0 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)

凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⌧▷
二輪車	--▶		
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 追突事故が多発している。

事故発生要因

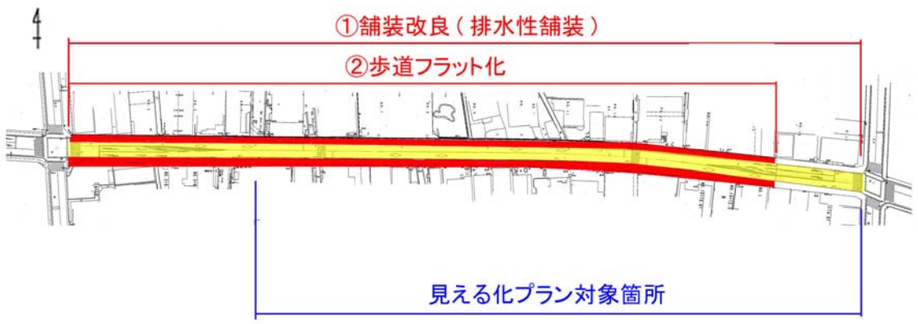
- 沿道が商店街となっており、車両の出入り口が多いため、急停止・減速する。

交通安全見える化プラン　35　増穂町青柳町

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施		
H19 以降	①　舗装改良（排水性舗装）	②　歩道拡幅フラット化

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・車両が制御不能となる要素を除去する ・歩道を整備する	①舗装改良(排水性舗装) ②歩道フラット化	H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
その他(調査中)	・車両が制御不能となる要素を除去する ・歩道を整備する	①舗装改良(排水性舗装) ②歩道フラット化	H19以降	(H13～H17) 0+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　36　甲斐市竜地

基礎情報	所在地：甲斐市竜地			道路名：県道島上条宮久保絵見堂線 交差道路名：			
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
					66.8 （第１位）			

位置図

道路・沿道状況

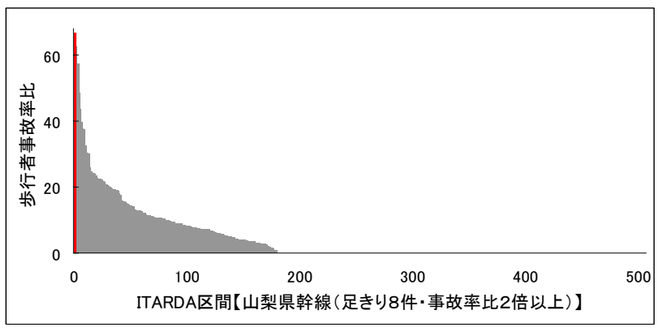
- 住宅街へのアクセス道路で、交通量はやや多いが、道幅は狭い。
- 付近には学校等があり、歩行者が多いが、歩道はない。

道路交通状況

	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17センサス	6058	4,823	2.7	4.1	40.3

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	30km/h	なし	なし

事故状況



- 歩行者事故率比が非常に高く、第１位となっている。

パブリックコメント結果

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（　）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		1 (0)	0 (0)	4 (0)	2 (0)	0 (0)	2 (0)	9 (0)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	3 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (0)
主な事故類型	追突	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	出会い頭	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (0)	3 (0)
	その他横断中	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)

凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⊠◁
二輪車	--▶	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 自転車・歩行者関与の事故が多発している。

事故発生要因

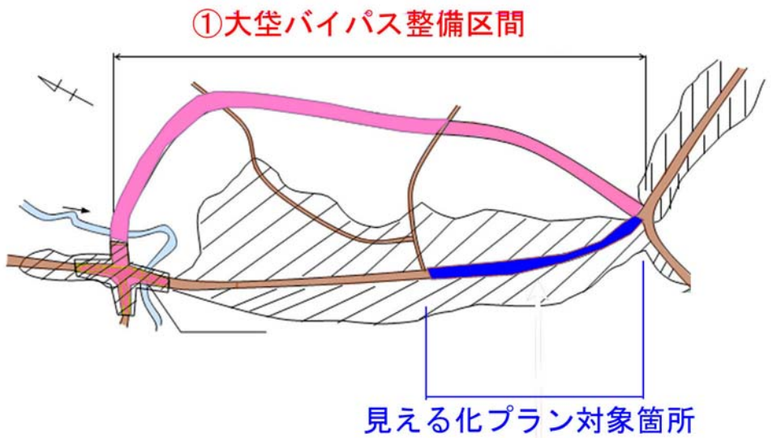
① 住宅街のため、細街路が多く取り付が不明瞭で、見通しが悪い。
② 自転車・歩行者が多いが、路側は狭く、歩道もない。

交通安全見える化プラン　36　甲斐市竜地

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施		
H19 以降		①　大垈バイパスの整備

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・本線の交通量を減少させる	①大垈バイパスの整備	H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・本線の交通量を減少させる	①大垈バイパスの整備	H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	
その他/判断中	・本線の交通量を減少させる	①大垈バイパスの整備	H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン 37 船山橋北詰交差点

渋滞見える化プラン 27

基礎情報	所在地：韮崎市	道路名：一般国道 20 号 交差道路名：一般国道 52 号 ・主要地方道甲府韮崎線				―		
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
	62.5（第 9 位）							17（第 3 位）

位置図

道路・沿道状況

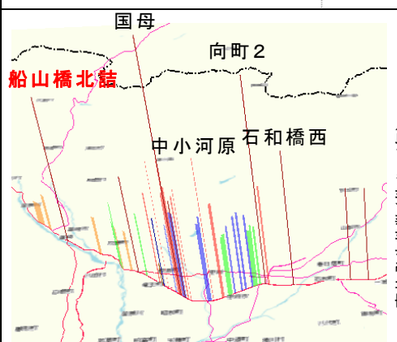
- 交差点状況は、信号あり・4差路（斜め交差）・2車線（20号）×2車線(従道路)
- 20 号・従道路（52 号、主地）とも交通量が多い。

道路交通状況

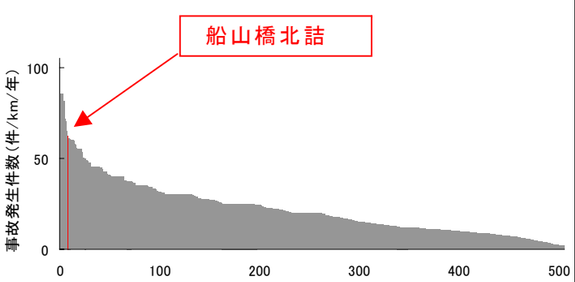
H17 センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1010	30,711	1.72	20.1	46.4

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h	無し	無し

事故状況



20 号 事故発生件数（H12-H15）



- 20 号では、国母・向町２交差点について 3 番目に事故発生件数が多い。
- 県内でも、上位（9 位）に位置している。

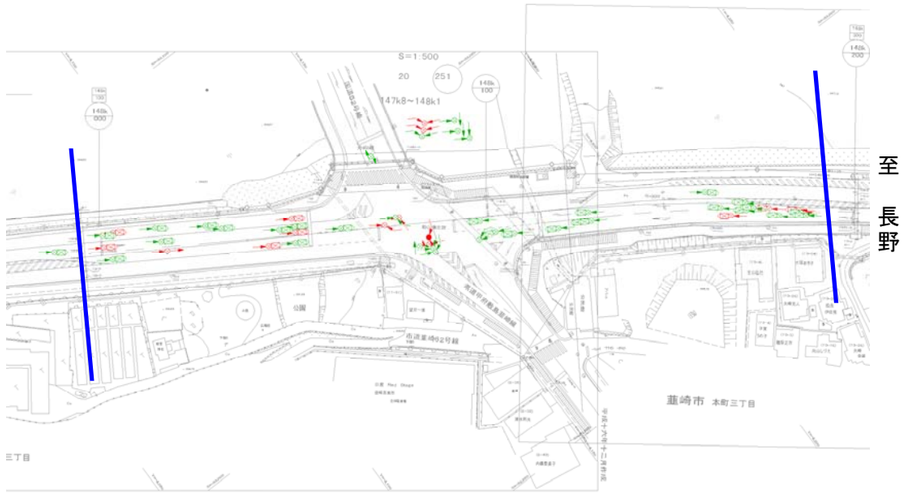
パブリックコメント結果

- 右折しようとして対向車が見えず、ぶつかりそうになった。（40 代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		17 (6)	4 (1)	10 (3)	3 (1)	8 (1)	3 (1)	7 (0)	52 (13)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
主な事故類型	追突	11 (3)	4 (1)	6 (2)	1 (0)	4 (0)	3 (1)	3 (0)	32 (7)
	出会い頭	4 (1)	0 (0)	2 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	8 (2)
	右折時	2 (2)	0 (0)	1 (0)	1 (1)	2 (1)	0 (0)	2 (0)	8 (4)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	→⊗
出会い頭	→⊗
右折時	→⊗

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 20 号上下線とも、交差点付近での追突時事故が多発している。
- 出会い頭ならびに右折時事故も年 1 件ペースで発生している。

事故発生要因

① 本交差点では、非市街地のため隣接信号もなく速度超過傾向にある。また交通量も多いため、交差点付近での急停車や車線変更にともなう錯綜により追突事故が多発している。

② 従道路（主要地方道）の停止線の位置が交差点から離れているため、信号変わり目での出会い頭や右折時事故が発生している。

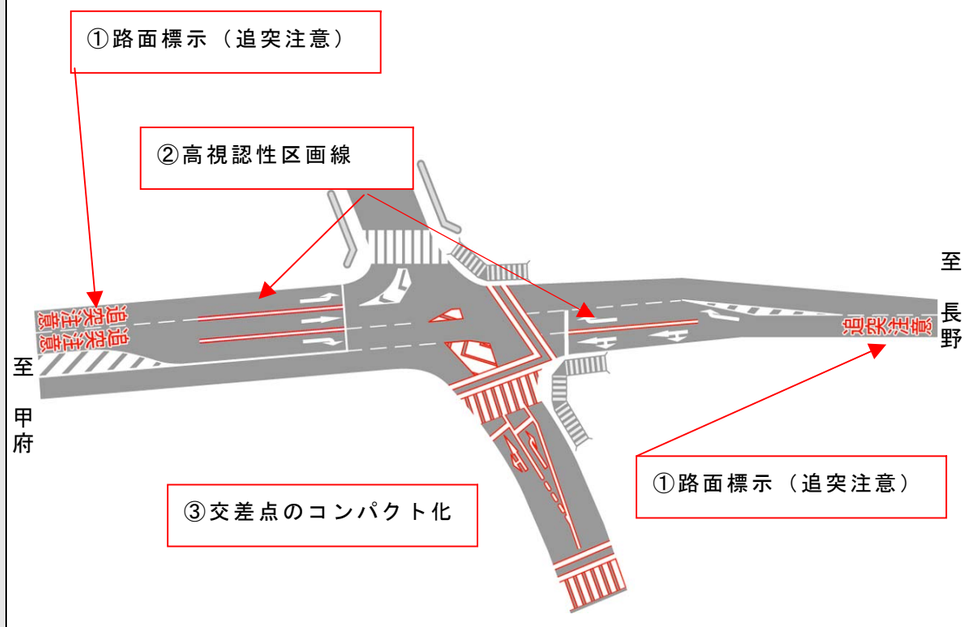
交通安全見える化プラン　37　船山橋北詰交差点

渋滞見える化プラン　27

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	① 路面標示（追突注意）(H19.3) ② 高視認性区画線(H19.3)	③ 交差点のコンパクト化(H19.3)
H19 以降		

対策事業概要図



■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	走行車両の速度を抑制する	①路面標示（追突注意）	H19.3	(H15-H18)	H２０事故にて評価予定	
追突	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	②高視認性区画線（大型化・高輝度化）	H19.3	(H15-H18)	〃	
出会い頭	主地の停止線前出しにより、交差点形状を簡素化する	③交差点のコンパクト化	H19.3	(H15-H18)	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン 38 牧原交差点

渋滞見える化プラン 27

基礎情報	所在地：北杜市	道路名：一般国道 20 号 交差道路名：県道横手日野春停車場線	事故危険箇所 19533029k

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
							53．6（第1位）	15（第 6 位）

位置図

道路・沿道状況

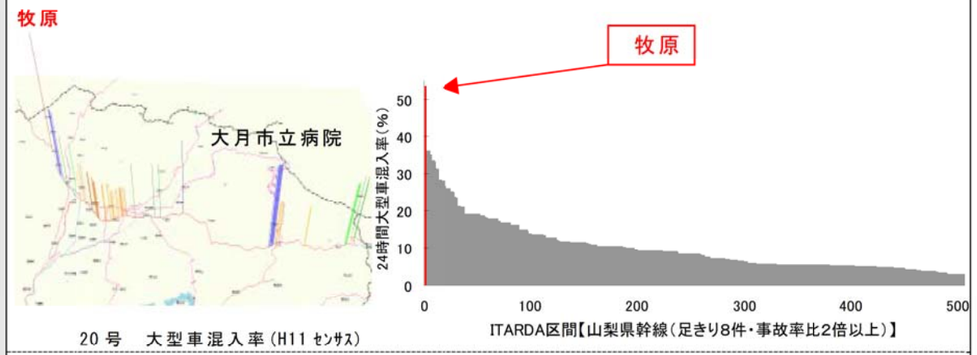
- 交差点状況は、信号あり・4差路（十字型）・2車線（20号）×2車線以下（従道路）
- 近隣に橋梁があり、橋梁部から牧原交差点間は坂道。

道路交通状況

H17センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1012	9,511	0.69	43.7	54.5

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	無し	無し

事故状況



20 号　大型車混入率（H11 ｾﾝｻｽ）

- 事故発生件数が多い（足きり 8 件・事故率比 2 倍以上）箇所のなかで、大型車混入率が、県内で、上位（1 位）に位置している。

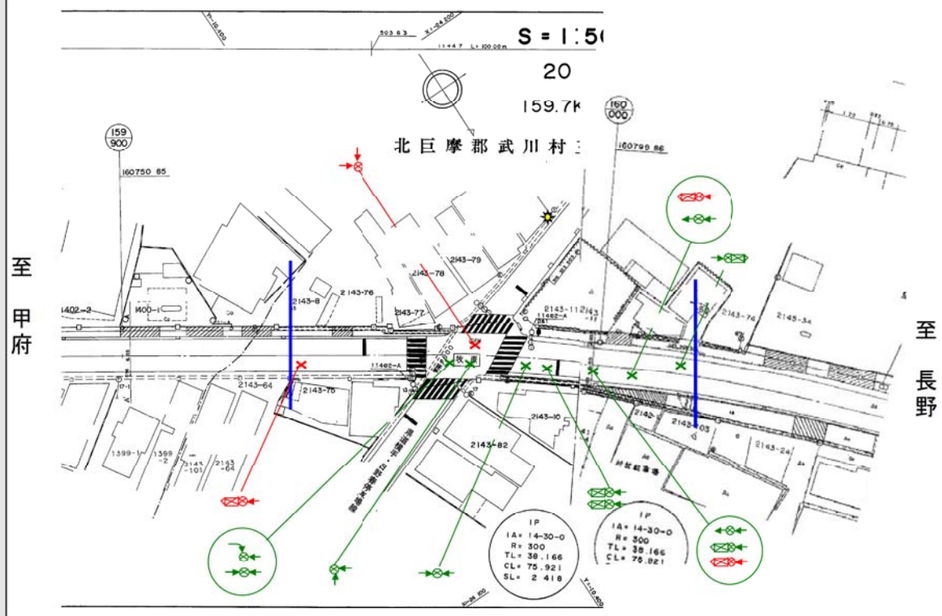
パブリックコメント結果

-

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		3 (0)	4 (1)	3 (1)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	2 (0)	14 (3)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	1 (0)	3 (1)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)	9 (2)
	正面衝突	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	出会い頭	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢

凡例

追突	
出会い頭	

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 上り線にて追突事故が多発している。
- 重大事故（正面衝突）も発生している。

事故発生要因

① 本交差点では、上り車線が大武川橋から下り坂になっており、速度超過になりやすく、交差点付近での信号の変わり目時の急停車車両への追突事故が発生している。

② 大武川橋から緩やかなカーブ区間でもあり速度超過にともなう対向車線へのはみ出しによる正面衝突が発生している。

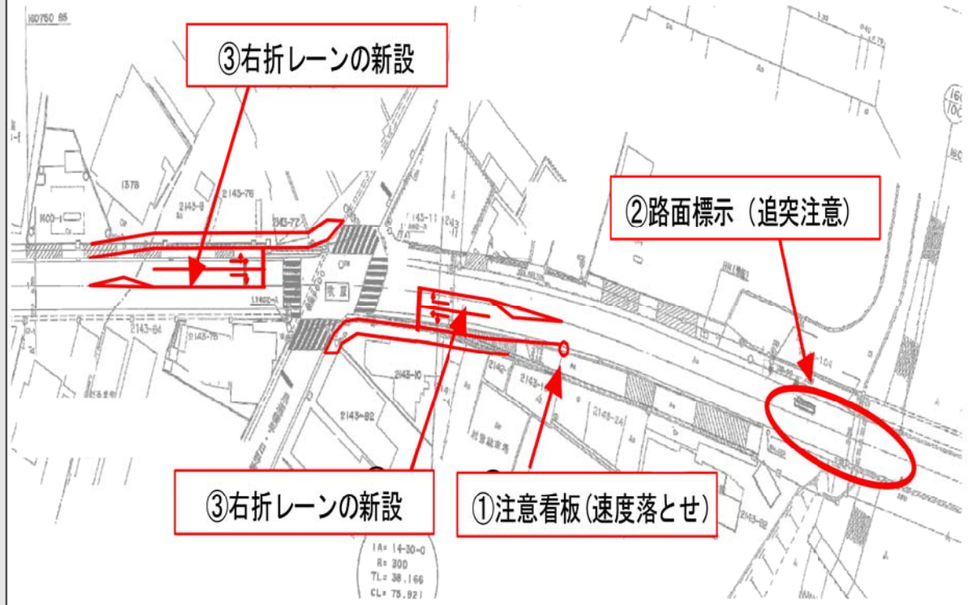
交通安全見える化プラン 38 牧原交差点

渋滞見える化プラン 27

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17まで	① 法定外標識（速度落とせ）(H18.2) ② 路面標示（追突注意）(H18.2)	
H18 実施		
H19 以降		③右折レーン（新設）（～H21）

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	走行車両の速度を抑制する	①法定外標識「速度落とせ」	H18.2	(H14-H17) 0.5	H19事故にて評価予定	
追突	注意を喚起する	②路面標示「追突注意」	H18.2	(H14-H17) 0.5	〃	
右折時	右左折車を直進車両と分離する	③右折レーン（新設）	～H21			

関連事項

交通安全見える化プラン　39　富士河口湖河口

基礎情報	所在地：富士河口湖町河口			道路名：一般国道 137 号 交差道路名：			事故危険箇所 （19193010t）	
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
						1.00 （第 2 位）		

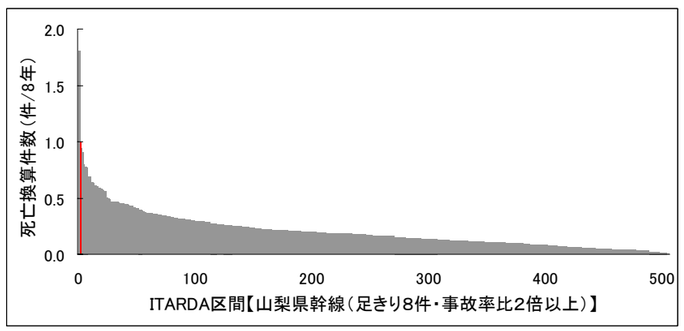
位置図

道路・沿道状況	➢ 道路線形的には、車幅が狭く、カーブが多い。 ➢ 沿道には、民家出入口が多い。 ➢ 交通量は、観光地であるため、県外車両も多い。

道路交通状況	H17センサス	センサスNO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		1025	14,019	1.11	14.8	42.8

道路交通状況	交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
		40km/h	なし	なし

事故状況



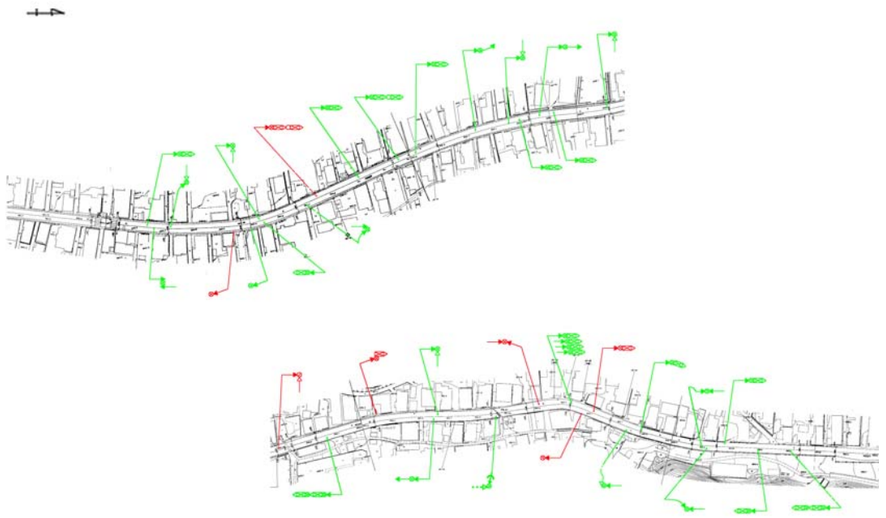
➢ 死亡換算係数が第 1 位となっている。
➢

パブリックコメント結果
➢

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		14 (3)	6 (3)	6 (1)	4 (0)	5 (0)	3 (0)	38 (7)
うち自転車関与		1 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)
うち歩行者関与		3 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	6 (0)
主な事故類型	追突	8 (1)	3 (1)	5 (0)	1 (0)	3 (0)	1 (0)	21 (2)
	その他横断中	3 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	5 (0)
	工作物衝突	1 (1)	1 (1)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (2)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⊠▷
二輪車	--▶	工作物衝突	→⊗
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 下り線における追突事故が多発している。
➢ 急カーブ部における追突事故も多発している。

事故発生要因

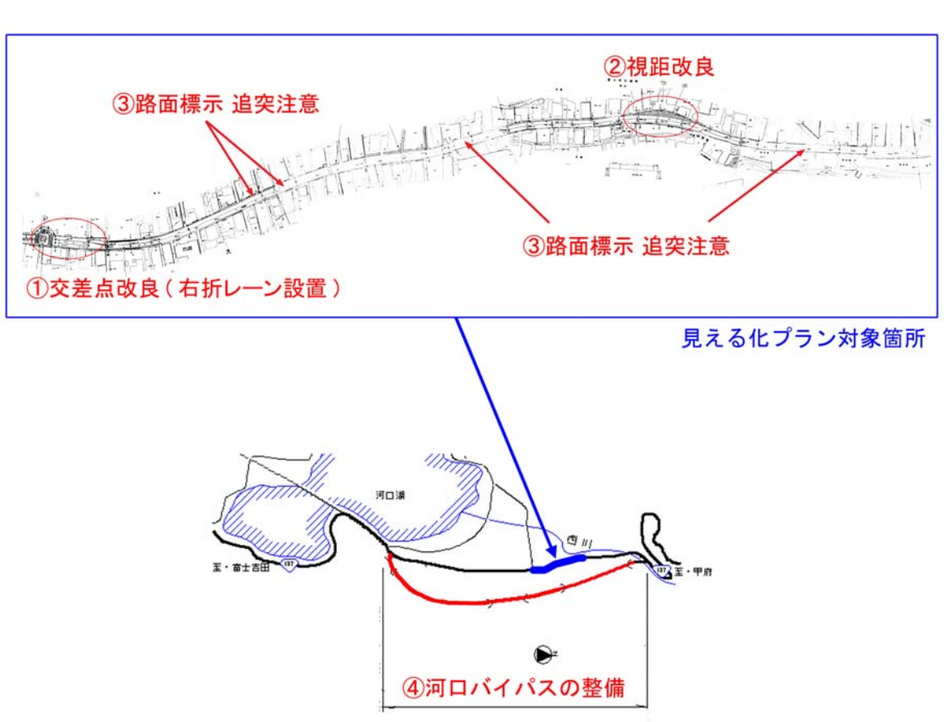
① 本線では、道幅狭小・カーブ多数・(主)河口湖精進線[旧：河口湖上九一色線]へ右折する車両の停車等により渋滞が発生し、それが、ドライバーへの脇見・漫然運転を引き起こす要因となっている。また、渋滞中に歩行者等が車間から無理な横断等をする要因にもなっている。
② 急カーブ部における進行方向の視界が悪いため、前方の状況をよく把握できない。

交通安全見える化プラン　39　富士河口湖河口

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		①　交差点改良 ②　視距改良
H18 実施	③　路面標示	
H19 以降		④　河口Ⅱ期バイパスの整備

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・近接交差点改良及びバイパス整備により、本線の渋滞を緩和させる ・道路線形を改良し、走行性及び視認性を高める ・ドライバーへの注意喚起をする	①交差点改良 ②視距改良 ③路面標示 ④河口バイパスの整備	H17 H18 H19以降	(H13～H17) 2.5+α	対策整備後に評価予定	
その他横断中	・近接交差点改良及びバイパス整備により、本線の渋滞を緩和させる ・走行性及び視認性を高める ・ドライバーへの注意喚起をする	①交差点改良 ②視距改良 ③路面標示 ④河口バイパスの整備	H17 H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	
工作物衝突	・近接交差点改良及びバイパス整備により、本線の渋滞を緩和させる ・走行性及び視認性を高める ・ドライバーへの注意喚起をする	①交差点改良 ②視距改良 ③路面標示 ④河口バイパスの整備	H17 H18 H19以降	(H13～H17) 0.3+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　40　山中湖村山中

渋滞見える化プラン 29

基礎情報

所在地：南都留郡　道路名：一般国道 138 号 山中湖村山中 2288　事故危険箇所 19533006t

対策優先箇所抽出項目

事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
					1．8（第 1 位）		2（第 37 位）

位置図

道路・沿道状況

- 道路状況：2 車線（両側歩道あり）・縦断線形４%

道路交通状況

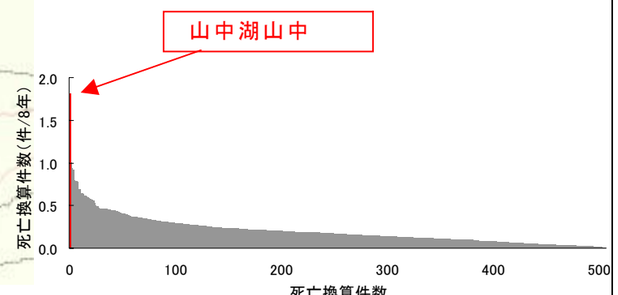
H17 センサス

センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
1032	16,446	1.18	15.1	17.5

交通規制状況

規制速度	進行方向規制	バスレーン
50km/h	無し	無し

事故状況



138・139 号　死亡換算件数

ITARDA区間【山梨県幹線（足きり8件・事故率比2倍以上）】

- 138 号では、死亡換算件数が第 1 位。
- 県内でも、上位（1 位）に位置している。

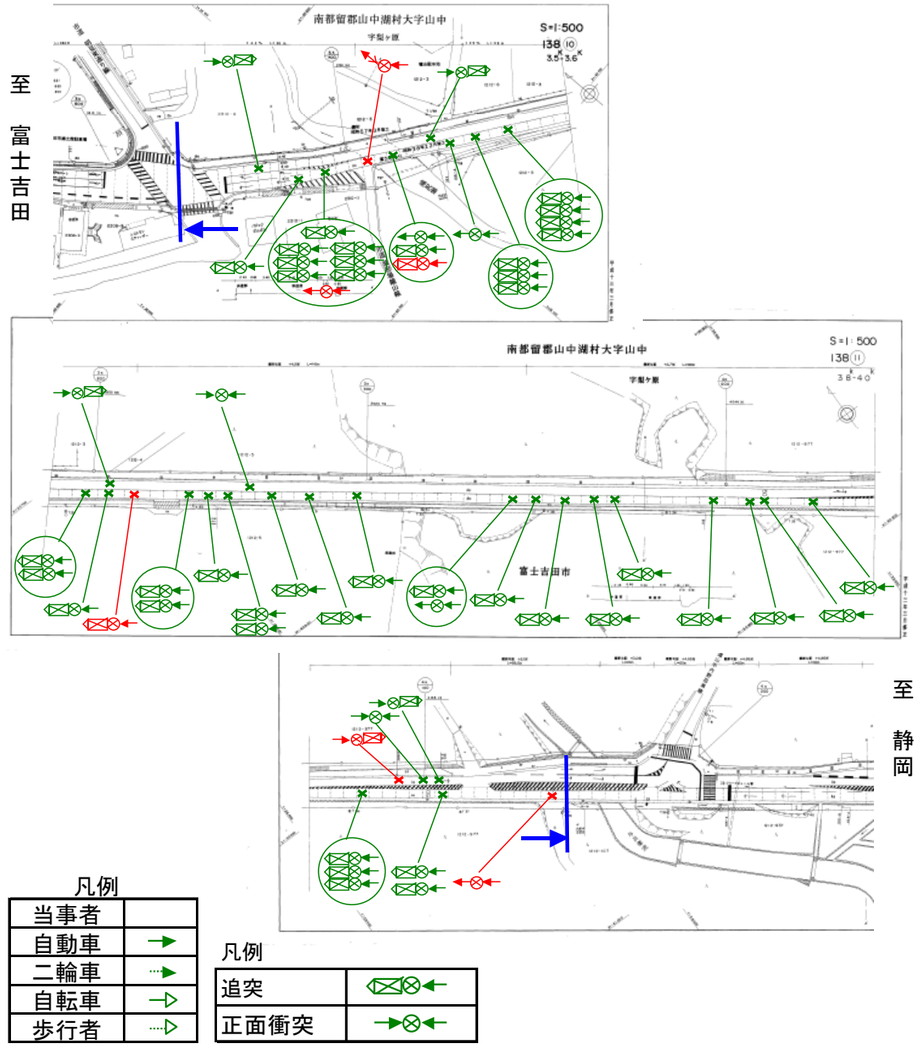
パブリックコメント結果

- 直線で信号のない138号を河口湖方面に走っていると忍野方面へ向う右折車が停止している。後続車が急停止や衝突事故を起こす。（40 歳代　男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		26 (2)	9 (2)	6 (0)	2 (0)	7 (1)	2 (1)	4 (0)	56 (6)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	24 (1)	9 (2)	6 (0)	2 (0)	7 (1)	1 (0)	4 (0)	53 (4)
	正面衝突	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	2 (1)



- 下り車線にて、追突事故が多発している。
- 2 件/9年ではあるが、重大事故（正面衝突）も発生している。

事故発生要因

① 下り車線は、ゆるやかな下り坂であることと、信号や沿道出入りの無い区間のため、速度超過になりやすく、前方車両の急停車に間に合わず追突事故が発生している。

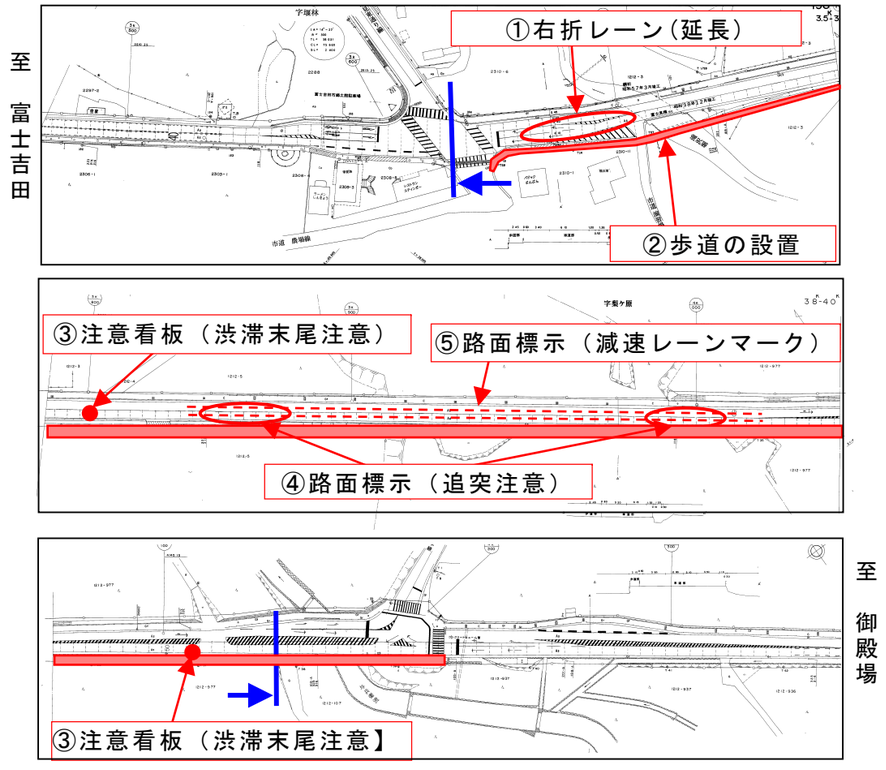
交通安全見える化プラン　40　山中湖村山中

渋滞見える化プラン　29

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 右折レーン(延長)(H16.3) ② 歩道設置(H16.3) ③ 注意看板(渋滞末尾注意)(H18.3) ④ 路面標示(追突注意)(H18.3) ⑤ 路面標示(減速レーンマーク)(H18.3)	
H18 実施		
H19 以降		⑥新屋拡幅(H20～)

対策事業概要図



対策の効果・検証

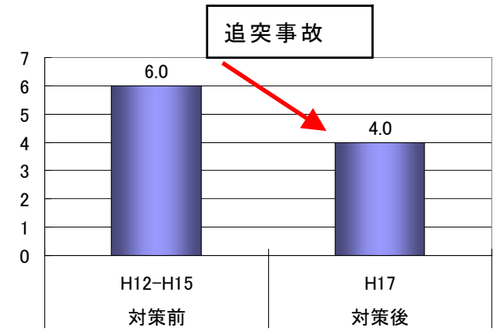
効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数(件／年)	対策後 事故件数(件／年)	削減効果
追突	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	③注意看板(「渋滞末尾注意」)	H18.3	(H14-H17) 3.5	H19事故にて評価予定	
追突	注意を喚起する	④路面標示(「追突注意」)	H18.3	(H14-H17) 3.5	〃	
追突	走行車両の速度を抑制する	⑤路面標示(減速レーンマーク)	H18.3	(H14-H17) 3.5	〃	
追突	右左折車を直進車両と分離する	①右折レーン(延長)	H16.3	(H12-H15) 6．0	(H17) 4．0	33%
追突	歩行者と自動車を物理的に分離する	②歩道の設置	H16.3	(H12-H15) 6．0	〃	33%
追突	渋滞解消	⑥新屋拡幅	H20～			

■「追突事故」の効果評価

突事故対策として実施した
右折レーン設置（H16）
歩道の設置(H16)
の効果評価を対策実施前後の追突事故件数（件／年）で行った。
タイｓ買う全が６（件／年）に対し、対策後は４（件／年）と３３％削減された。
しかし、対策後評価期間が１年と短期間のため、今後も観察が必要。



関連事項

交通安全見える化プラン　41　山中湖村山中

渋滞見える化プラン　32

基礎情報

所在地：南都留郡　道路名：一般国道138号 南都留郡山中湖村山中989　事故危険箇所 19533007t

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
						0.9（第4位）		4（第30位）

位置図

道路・沿道状況

➢ 道路状況：2車線・直線区間・縦断線形 0.5%

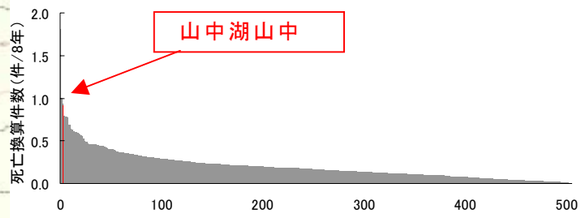
道路交通状況

H17センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1005	27,709	0.63	21.0	31.2

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	無し	無し

事故状況

138/139 号　死亡換算件数



➢ 138号では、山中湖山中について、2番目に死亡換算件数が多い。
➢ 県内でも、上位（4位）に位置している。

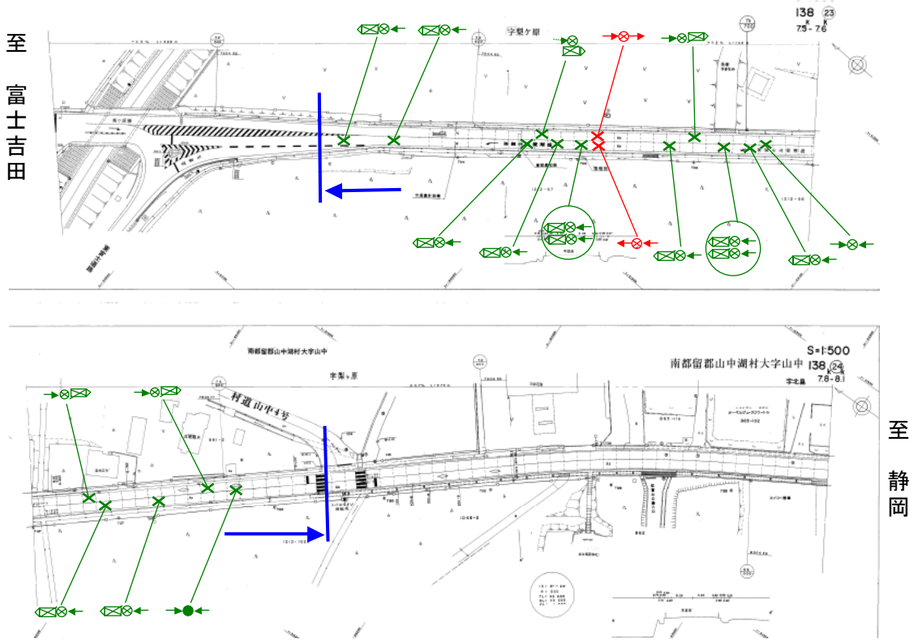
パブリックコメント結果

➢ 直線で信号のない138号を河口湖方面に走っていると忍野方面へ向う右折車が停止している。後続車が急停止や衝突事故を起こす。（40代男性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		10 (1)	3 (0)	1 (0)	3 (1)	3 (0)	0 (0)	0 (0)	20 (2)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	8 (1)	3 (0)	1 (0)	3 (1)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	17 (2)
	正面衝突	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	
正面衝突	

➢ 上下線とも追突事故が多発している。

事故発生要因

① 沿道出入りが少なく、信号も少ない区間のため速度超過になりやすく、交差点からの信号待ち車両末尾への追突事故が多発している。

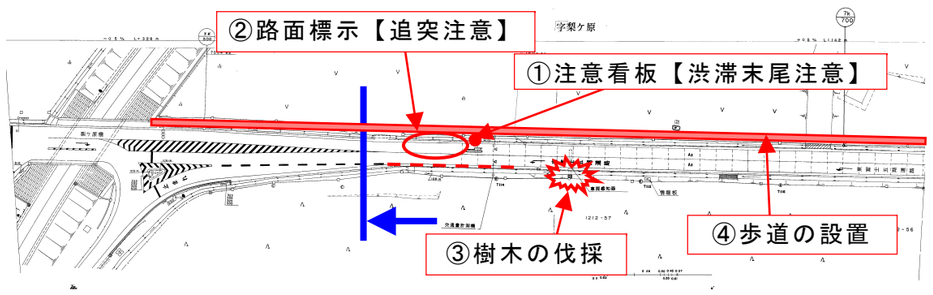
交通安全見える化プラン　41　山中湖村山中

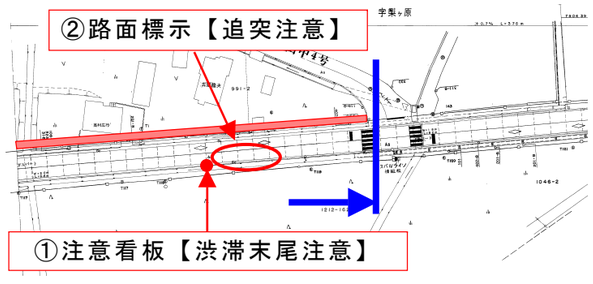
渋滞見える化プラン 32

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 注意看板（渋滞末尾注意）(H18.3) ② 路面標示（追突注意）(H18.3) ③ 樹木の伐採(H18.3) ④ 歩道設置(H18.3)	
H18 実施		
H19 以降		

対策事業概要図





対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	注意を喚起する	①注意看板(「渋滞末尾注意」)	H18.3	(H14-H17) 1.25	H19事故にて評価予定	
追突	注意を喚起する	②路面標示(「追突注意」)	H18.3	(H14-H17) 1.25	〃	
追突	道路情報板を見えにくくしている要素を除去する	③道路情報板を見えにくくしている樹木の伐採	H18.3	(H14-H17) 1.25	〃	
追突	歩行者と自動車を物理的に分離する	④歩道設置	H18.3	(H14-H17) 1.25	〃	

関連事項

交通安全見える化プラン　42　鳴沢村鳴沢

基礎情報	所在地：南都留郡	道路名：一般国道 139 号 鳴沢村鳴沢 7619	事故危険箇所 19533009t

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
							33．6 （第 5 位）	3 （第 34 位）

位置図

道路・沿道状況

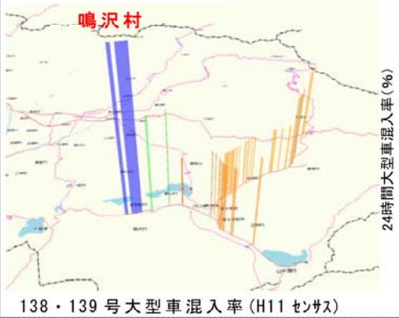
- 道路状況：2車線・直線区間・水平
- 交通量は多くないが、夏の観光シーズンには渋滞が発生する。

道路交通状況

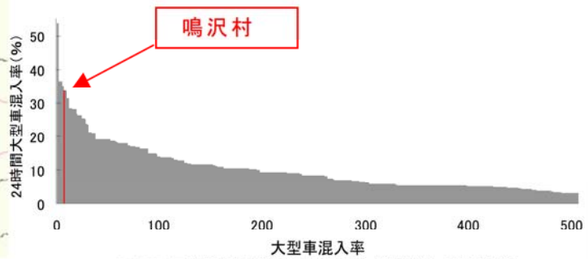
H17 センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1035	8.109	0.71	28.7	45.1

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	無し	無し

事故状況



138・139 号大型車混入率（H11 ｾﾝｻｽ）



ITARDA区間【山梨県幹線（足きり8件・事故率比2倍以上）】

- 139 号および 138 号で、8 件以上の事故が発生している箇所の中で、1番目に大型車混入率が高い。
- 県内でも、上位（5 位）に位置している。

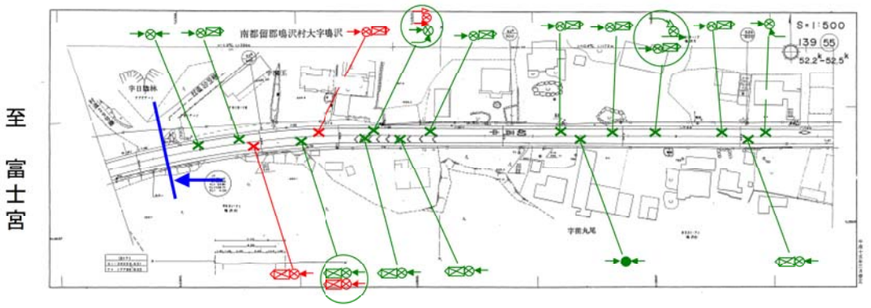
パブリックコメント結果

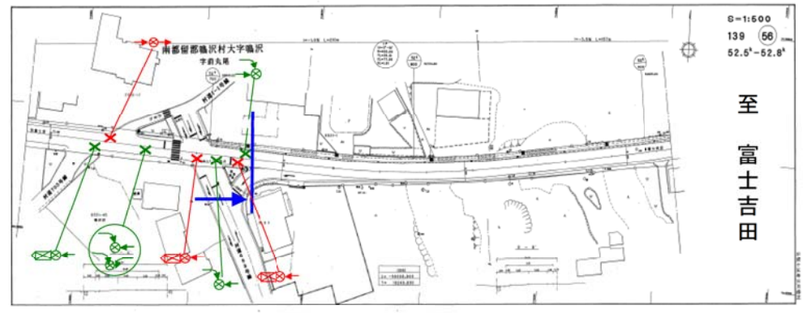
-

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		10 (1)	3 (0)	2 (0)	1 (0)	2 (0)	6 (0)	2 (0)	26 (1)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	2 (0)
主な事故類型	追突	5 (1)	3 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (0)	5 (0)	2 (0)	18 (1)
	正面衝突	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	左折時	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)
	右折時	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)

事故発生状況





凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	
右折時	
左折時	
正面衝突	

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 上下線とも追突事故が多発している。
- 正面衝突・右左折時事故は、近年発生していない。

事故発生要因

① 下り車線の富士吉田側交差点（天神山入口交差点）に右折レーンが無く、右折待ち車両による渋滞が発生。渋滞末尾への追突事故が発生している。

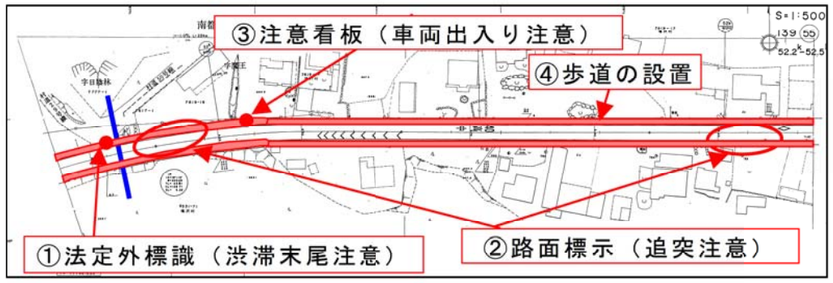
② 上り車線では、信号も無く長い直線区間が続くため、速度超過になりやすく、前方車両の急停車に伴う追突事故が発生している。

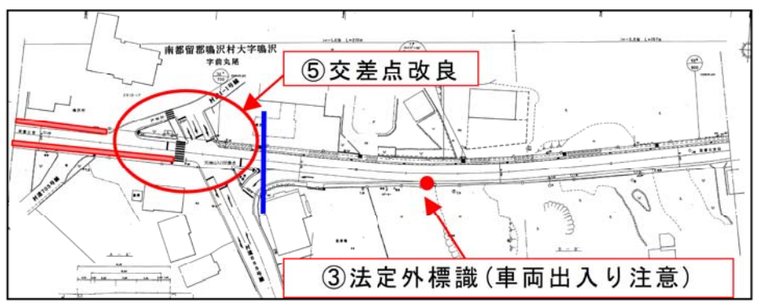
交通安全見える化プラン　42　鳴沢村鳴沢

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 注意看板（渋滞末尾注意）(H18.3) ② 路面標示（追突注意）(H18.3) ③ 注意看板（車両出入り注意）(H18.3)	
H18 実施		
H19 以降		④ 歩道設置 ⑤ 交差点改良

対策事業概要図





対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	注意を喚起する	①注意看板（渋滞末尾注意）	H18.3	(H14-H17) 2.5	H19事故にて評価予定	
追突	注意を喚起する	②路面標示（追突注意）	H18.3	(H14-H17) 2.5	〃	
追突	注意を喚起する	③注意看板（車両出入り注意）	H18.3	(H14-H17) 2.5	〃	
追突	歩行者と自動車を物理的に分離する	④歩道整備				
追突	本線内での停車車両を排除する	⑤交差点改良				

関連事項

交通安全見える化プラン 43　船津登山道入口交差点

渋滞見える化プラン 33

基礎情報	所在地：富士河口湖町	道路名：一般国道 139 号 交差道路名：町道旧富士登山線	事故危険箇所 （19533033k）

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
						0.1 （第 5 位）		6 （第 25 位）

位置図

道路・沿道状況

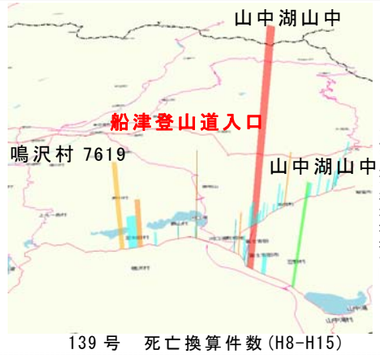
- 交差点状況は、信号あり・4車線（139号）×2車線(町道)
- 139号・町道とも緩やかな坂道

道路交通状況

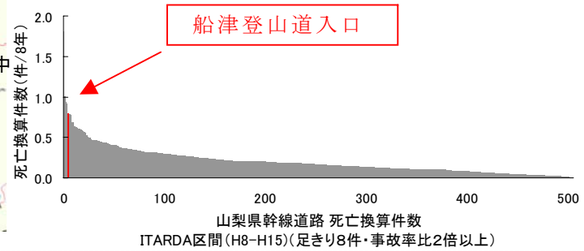
	センサス No.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率（%）	混雑時旅行速度（km/h）
H17 センサス	1037	28,394	0.68	11.7	29.3

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	無し	無し

事故状況



139 号　死亡換算件数（H8-H15）



- 139 号において、死亡換算件数が、第 1 位。
- 県内でも、138 号の山中湖山中等について、第 5 位。

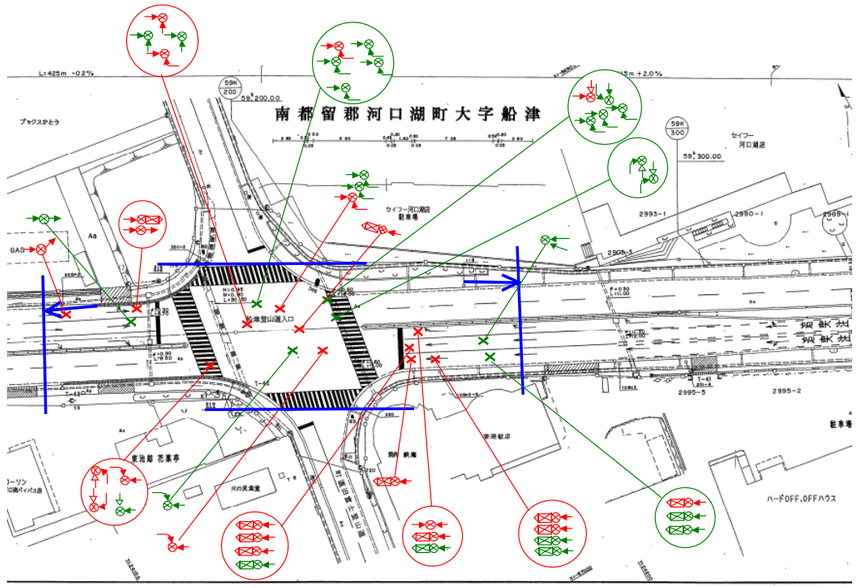
パブリックコメント結果

-

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		18 (9)	6 (2)	3 (1)	3 (1)	7 (4)	6 (1)	3 (1)	46 (19)
うち自転車関与		2 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (2)
うち歩行者関与		0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	4 (1)
主な事故類型	追突	8 (4)	1 (1)	2 (1)	0 (0)	3 (2)	5 (1)	1 (1)	20 (10)
	右折時	3 (2)	3 (1)	0 (0)	2 (1)	3 (1)	0 (0)	2 (0)	13 (5)
	横断歩道横断中	0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	4 (1)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	→⊗⊠
右折時	→⊗└

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 139号上り車線での追突が、多発している。
- 139号から交差道路への、右折時事故も多発している。

事故発生要因

- 139 号上り車線は、緩やかな下り坂のため、速度超過となりやすく、追突事故が発生している。
- 139 号・従道路ともに右折車両が多く、右折待ち時間が長くなり、無理な右折車と直進車の衝突が発生。

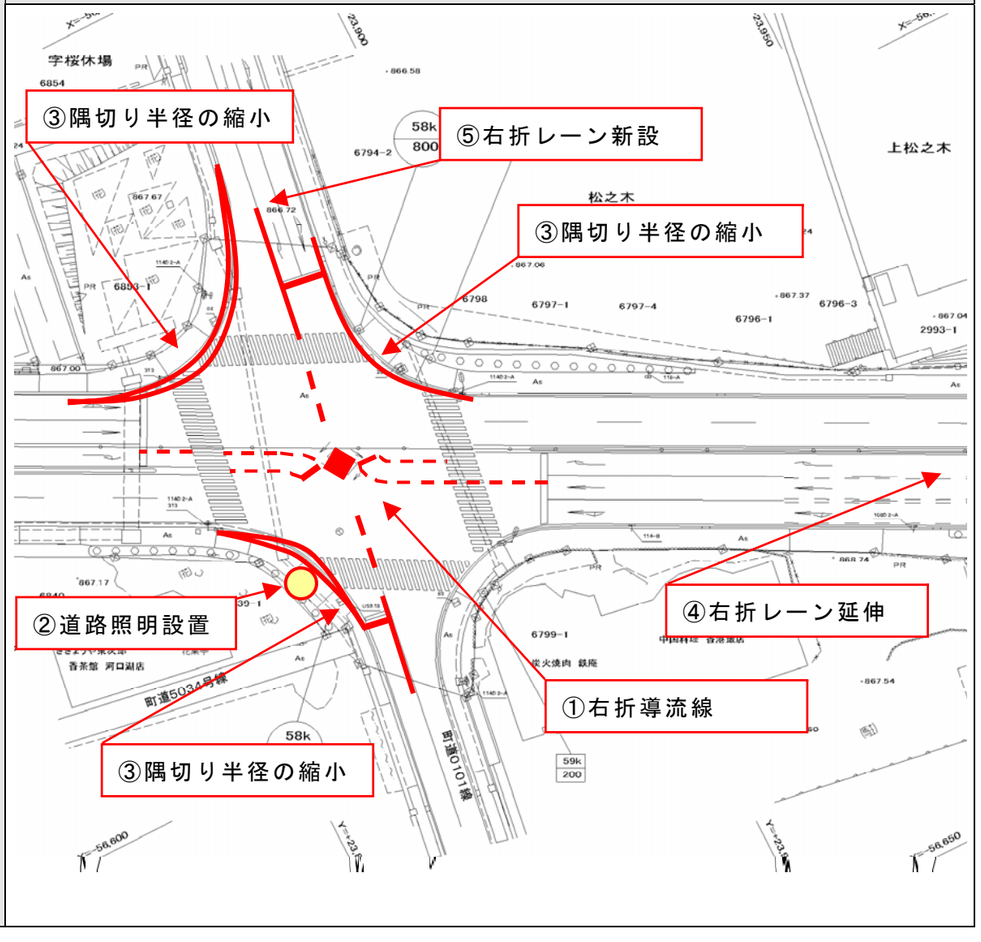
交通安全見える化プラン　43　船津登山道入口交差点

渋滞見える化プラン　33

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 右折導流線(H15) ② 道路照明設置(H15) ③ 隅切り半径の縮小(H15)	④ 右折レーン延伸（139号）(H15) ⑤ 右折レーン新設（町道）(H15)
H18 実施		
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
追突	・直進車両と右折車両の分離により、交差点での錯綜軽減	④右折レーンの延伸 ⑤右折レーン新設	H15.12	(H11-H14) 1．25	(H16-H17) 3	
右折時	・右折車両の停止位置の明確化 ・直進車両と右折車両の分離による、交差点での錯綜軽減	①右折導流線 ④右折レーンの延伸 ⑤右折レーン新設	H15.12	(H11-H14) 1．5	(H16-H17) 1	33%
横断中	・右折車両の停止位置の明確化 ・右左折時速度の抑止 ・歩行者自転車の横断距離の短縮	①右折導流線 ③隅切り半径の縮小	H15.12	(H11-H14) 0．75	(H16-H17) 0	100%

■「右折時事故」の効果評価結果

右折時事故対策として実施（H15）した、

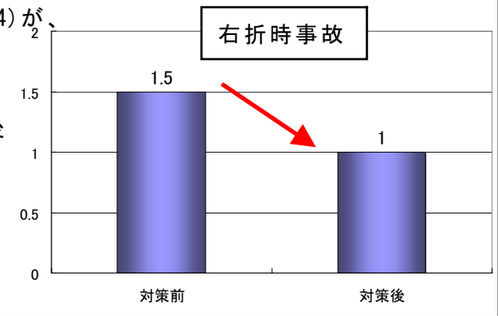
右折レーンの延伸（139 号）

右折レーンの新設（町道）

右折導流線

の効果評価を対策実施前後の事故件数(件／年)で行った。

上記表に示すように、対策前(H11-H14)が、1.5 件/年に対し、対策後(H16-H17)は、1 件/年と、33%の削減効果が得られた。しかし、評価期間が 2 年間のため、今後も継続的に観察する必要がある。



関連事項

交通安全見える化プラン　44　山中湖村平野

基礎情報	所在地：山中湖村平野 506			道路名：一般国道 413 号 交差道路名：			
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
					48.6 （第 5 位）			

位置図

道路・沿道状況

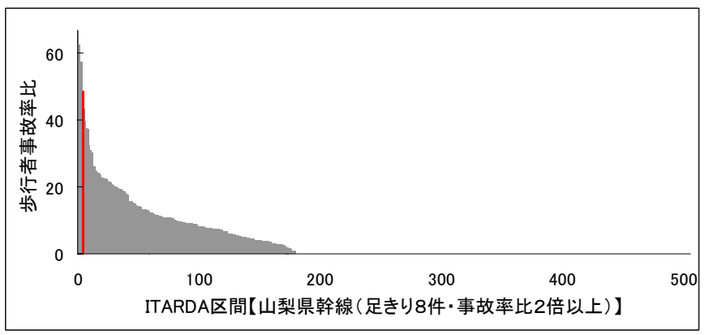
- 山中湖の外周道路で、交通量が多い。
- 観光地のため、県外車両も多い。

道路交通状況

H17 センサス	センサス NO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1076	4,364	0.43	10.9	53.0

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	なし	なし

事故状況



- 歩行者事故率比が第 5 位となっている。
-

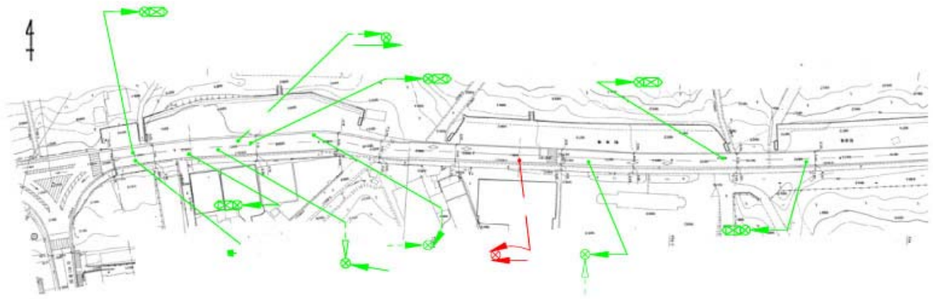
パブリックコメント結果

-

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		5 (1)	3 (0)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	12 (1)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		1 (0)	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)
主な事故類型	追突	2 (0)	2 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	6 (0)
	その他横断中	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (0)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊠⊲
二輪車	--→		
自転車	—▷		
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

- 上下線問わず、追突事故が多発している。
- 歩行者関与の事故も発生している。

事故発生要因

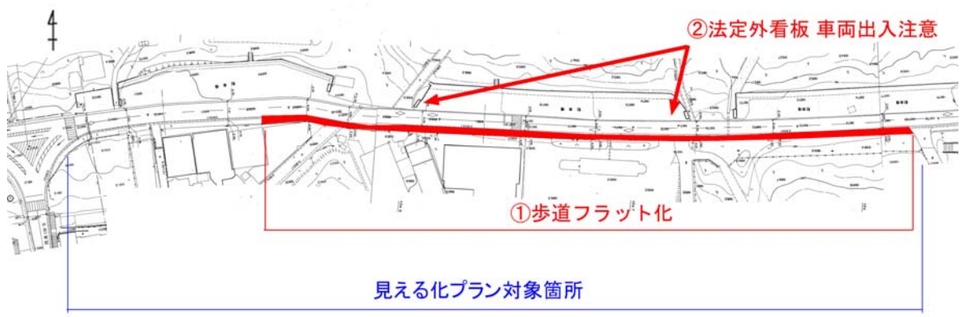
① 観光地・別荘地であるため、渋滞が発生しやすい上に、県外からの車両も多く、ドライバーの意識が散漫になりやすくなる。

交通安全見える化プラン　44　山中湖村平野

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		①歩道フラット化
H18 実施	② 法定外看板	
H19 以降		

対策事業概要図



対策の効果・検証

<事故類型別効果評価>

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・歩道整備を行い、車両と歩行者を分離する ・ドライバーへの注意喚起をする	①歩道フラット化 ②法定外看板	H16 H18	(H13～H16) 0.5	(H17) 0.0	100%
その他横断中	・歩道整備を行い、車両と歩行者を分離する ・ドライバーへの注意喚起をする	①歩道フラット化 ②法定外看板	H16 H18	(H13～H16) 0.3	(H17) 0.0	100%

➢ 効果評価結果

追突及びその他横断中事故対策として、H16 年に実施した、
「歩道フラット化」
の効果評価を対策実施前後の事故件数(件/年)で行った。
上記表に示すように、追突及びその他横断中事故とも、削減効果が 100%となっており、事故が減少する効果が得られた。
しかしながら、対策後の評価年数が 1 年間と短期のため、今後も経過観察による対策効果の検証を行う必要がある。

関連事項

交通安全見える化プラン　45　富士河口湖町船津

基礎情報	所在地：富士河口湖町船津			道路名：県道富士河口湖富士線 交差道路名：				
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数	大型車混入率（%）	アンケート
		24.1 （第 2 位）						

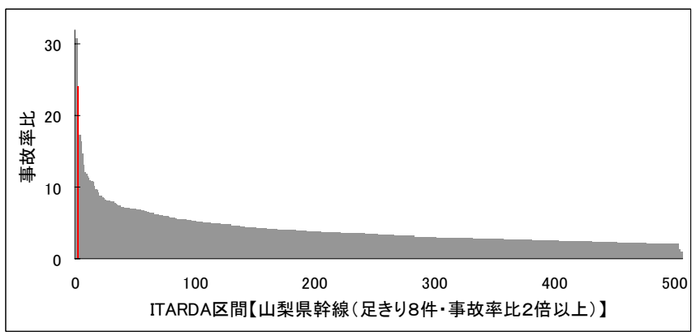
位置図

道路・沿道状況	➢ 交通量はあまり多くないが、河口湖及び富士山へのアクセス道路。 ➢ 観光地のため、県外車両も多い。

道路交通状況	H17センサス	センサスNO.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
		66065	3,969	0.53	14.5	42.8

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	50km/h	なし	なし

事故状況



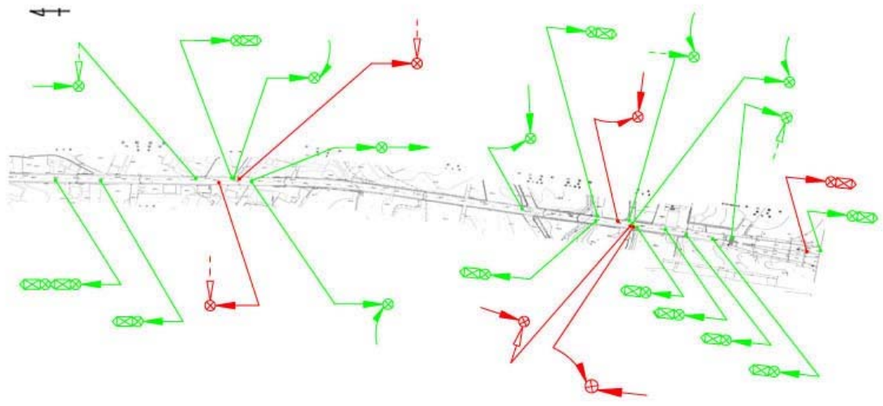
➢ 事故率比が第 2 位と非常に高くなっている。

パブリックコメント結果	

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
死傷事故件数計		4 (1)	3 (1)	6 (1)	5 (1)	3 (1)	5 (1)	26 (6)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
うち歩行者関与		1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)	4 (2)
主な事故類型	追突	3 (0)	1 (0)	2 (1)	4 (0)	1 (0)	2 (0)	13 (1)
	出会い頭	0 (0)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (1)
	右折時	0 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	3 (1)
	その他横断中	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	3 (2)



凡例

当事者		事故類型	
自動車	→	追突	→⊗⌧▷
二輪車	--▶	出会い頭	↓⊗←
自転車	—▷	右折時	↘⊗←
歩行者	--▷		

緑（昼間事故）　赤（夜間事故）

➢ 追突事故が多発している。
➢ 歩行者関与の事故も多い。

事故発生要因

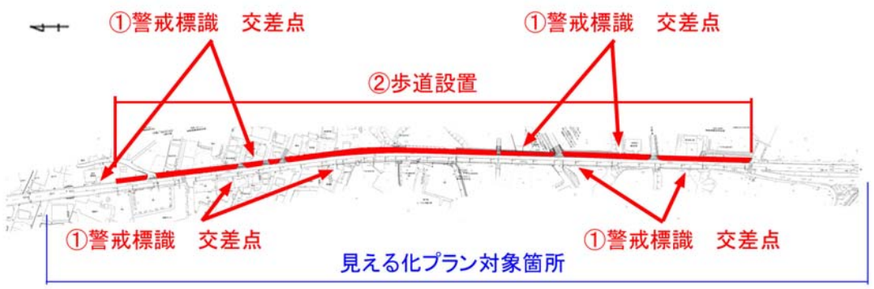
① 区間後半部は、勾配があり、スピードが出易く、本線に取り付く細街路が不明瞭のため、本線上で急停止・減速する車両の発見が遅れる。
② 細街路が多く取り付くが、見通しが悪い。

交通安全見える化プラン　45　富士河口湖町船津

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで		
H18 実施	①　警戒標識	
H19 以降		②　歩道設置

対策事業概要図



対策の効果・検証

〈事故類型別効果評価〉

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件/年）	対策後事故件数（件/年）	削減効果
追突	・交差点をドライバーに意識させる ・歩道整備を行い、車両と歩行者を分離する	①警戒標識 ②歩道設置	H18 H19以降	(H13～H17) 2.3+α	対策整備後に評価予定	
出会い頭	・交差点をドライバーに意識させる ・歩道整備を行い、車両と歩行者を分離する	①警戒標識 ②歩道設置	H18 H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	
右折時	・交差点をドライバーに意識させる ・歩道整備を行い、車両と歩行者を分離する	①警戒標識 ②歩道設置	H18 H19以降	(H13～H17) 0.8+α	対策整備後に評価予定	
その他横断中	・交差点をドライバーに意識させる ・歩道整備を行い、車両と歩行者を分離する	①警戒標識 ②歩道設置	H18 H19以降	(H13～H17) 0.5+α	対策整備後に評価予定	

（注）対策前事故件数はH17事故件数が未集計のため、+αと標記

関連事項

交通安全見える化プラン　46　大月市立病院交差点

渋滞見える化プラン　36

基礎情報

所在地：大月市
道路名：一般国道 20 号
交差道路名：市道花咲線

対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ドライバー事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
							36．3（第 2 位）	13（第 11 位）

位置図

道路・沿道状況

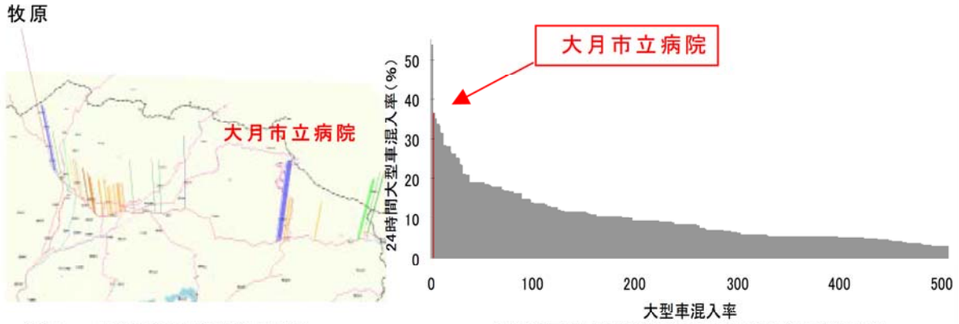
- 交差点状況：信号あり・変則3差路・2車線（20号）×2車線（従道路）
- 20 号東京側および従道路は、跨線橋がそのまま斜めに接続している。

道路交通状況

H17 センサス	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
	1003	11.750	1.10	30.5	33.6

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	40km/h	無し	無し

事故状況



20 号　大型車混入率（H11 ｾﾝｻｽ）　　ITARDA区間【山梨県幹線（足きり8件・事故率比2倍以上）】

- 20 号で 8 件以上事故が起きている箇所の中で、牧原についで 2 番目に、大型車混入率が高い。
- 県内でも、上位（2 位）に位置している。

パブリックコメント結果

- 信号をすぎて図書館に上る道路からの車があぶないと思う、東京方面に進行中に、上からの車が突然道路に出てくることがある。織協前の歩行者も夜は見えにくいため左折、右折ともとてもあぶない。（40 代女性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

( )内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		7 (3)	1 (1)	5 (1)	0 (0)	6 (1)	4 (0)	2 (1)	25 (7)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		3 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	6 (0)
主な事故類型	追突	2 (1)	1 (1)	1 (0)	0 (0)	5 (1)	2 (0)	0 (0)	11 (3)
	横断歩道横断中	3 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	1 (0)	6 (0)
	右折時	2 (2)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	4 (2)

凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢

凡例

追突	
横断中	
右折時	

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 上下線とも追突事故が多発している。
- 横断歩道尾横断中歩行者・自転車事故も多発している。

事故発生要因

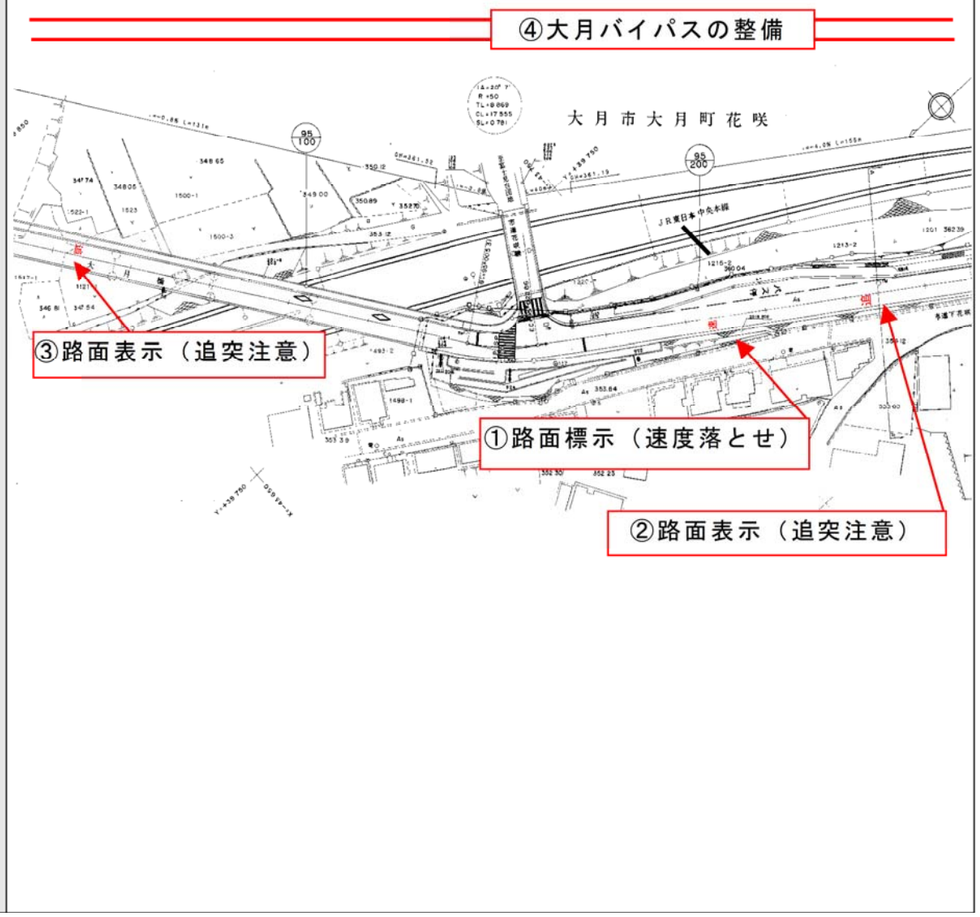
① 20 号は、本交差点にて屈折しているため、対向車線や従道路からの車両への視認性が悪く、追突事故が発生している。
② 横断歩道に対して、上り車線は上り坂のため・下り車線は屈折しているため視認性が悪く、横断中の歩行者や自転車との事故が発生している。

交通安全見える化プラン　46　大月市立病院交差点　渋滞見える化プラン　36

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	① 路面標示（追突注意）(H18.3)(上り車線)	
H18 実施	② 路面標示（速度おとせ）(H19.3) ③ 路面標示（追突注意）(H19.3)(下り車線)	
H19 以降		④大月バイパス(H23)

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数（件／年）	対策後事故件数（件／年）	削減効果
追突	走行車両の速度を抑制する	①上り車線：路面標示（追突注意）	H18.3	(H14-H17) 1.75	H19事故にて評価予定	
追突横断中	前方に交差点があることを注意喚起・情報提供する	②路面標示（速度落とせ）	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
追突	走行車両の速度を抑制する	③下り車線：路面標示（追突注意）	H19.3	(H15-H18)	H20事故にて評価予定	
追突	渋滞解消	④大月バイパス	H23			

関連事項

交通安全見える化プラン　47　大月インター入口交差点

基礎情報	所在地：大月市	道路名：一般国道 20 号 大月町花咲					
対策優先箇所抽出項目	事故発生件数（件/km/年）	事故率比	高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比	高齢者弱者事故率比	歩行者事故率比	死亡換算件数（件/年）	大型車混入率（%）	アンケート（人）
			42．0 （第 1 位）				36．3 （第 3 位）	7 （第 23 位）

位置図

道路・沿道状況

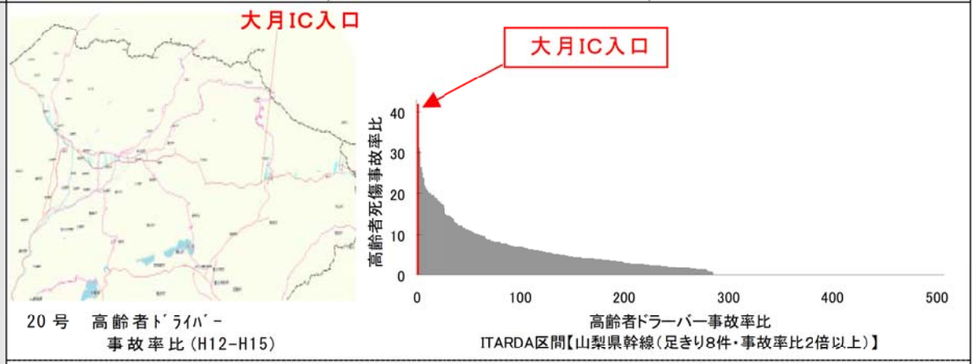
- 道路状況：2車線（20号）・中央分離帯あり・広い路肩あり（上り車線）
- 中央道大月IC入口交差点に隣接している。沿道に飲食店あり。

道路交通状況

	センサスNo.	交通量（台/日）	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
H17 センサス	1003	11,750	1.10	30.5	33.6

交通規制状況	規制速度	進行方向規制	バスレーン
	60km/h	無し	無し

事故状況



20 号　高齢者ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ事故率比（H12-H15）

ITARDA区間【山梨県幹線（足きり8件・事故率比2倍以上）】

- 20 号では、最も高齢者ドライバー事故率比が高い。
- 県内でも、上位（1位）に位置している。

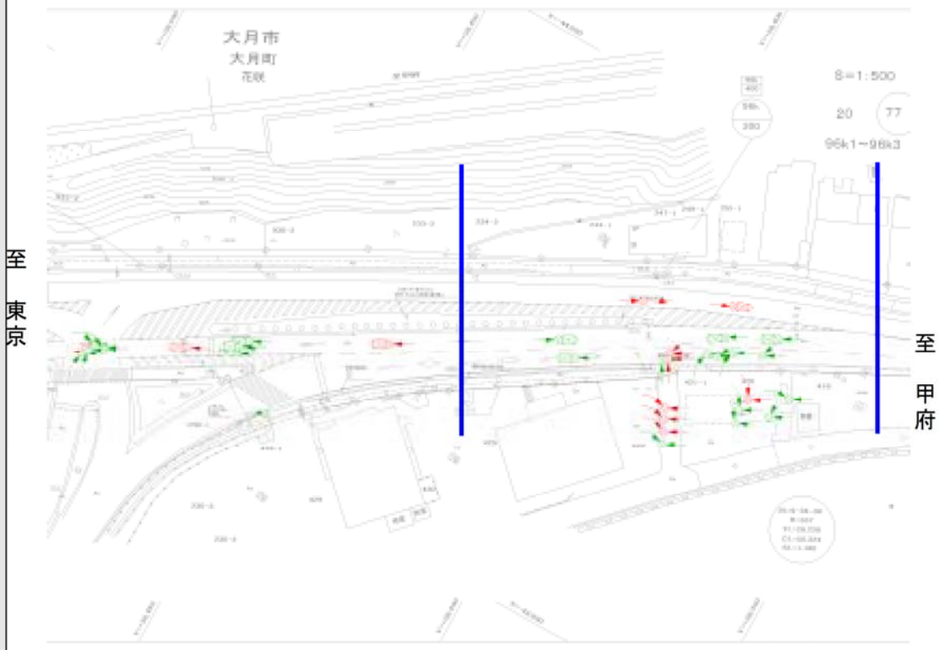
パブリックコメント結果

信号が黄色になったのでブレーキをかけて止まったら後方の車に追突された。（60代女性）

事故発生状況

●事故発生状況の整理

（ ）内は夜間		H8～H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
死傷事故件数計		5 (4)	3 (2)	3 (0)	4 (1)	5 (4)	2 (1)	4 (1)	26 (13)
うち自転車関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
うち歩行者関与		0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
主な事故類型	追突	2 (2)	1 (1)	0 (0)	1 (0)	2 (2)	0 (0)	0 (0)	6 (5)
	右折時	1 (0)	1 (0)	2 (0)	2 (1)	3 (2)	0 (0)	1 (0)	10 (3)



凡例

当事者	
自動車	→
二輪車	⇢
自転車	▷
歩行者	⇢▷

凡例

追突	
右折時	
左折時	

緑（昼間事故）赤（夜間事故）

- 上下線とも追突事故が多発している。
- 上り車線から右折する車両と下り車線直進車との右直事故が多発している。

事故発生要因

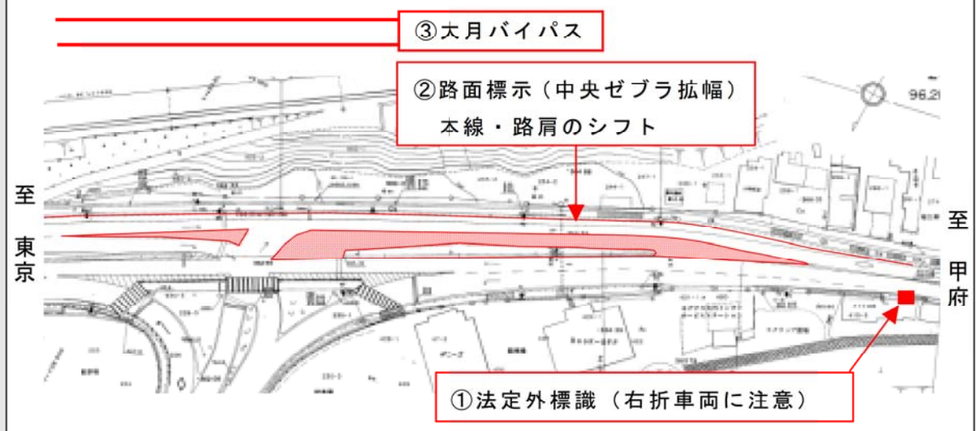
① 沿道の飲食店へ右折（下り車線から）で入ろうとする車両が多く、無理な右折が発生している。また下り車線がゆるやかなカーブ区間のため右折車両への視認性が悪く確認しづらい状況にある。

交通安全見える化プラン　47　大月インター入口交差点

対策立案

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17まで	① 法定外標識（右折車両に注意）（H15.12） ② 路面標示（中央ゼブラの拡幅）（H17.12）	
H18 実施		
H19 以降		③大月バイパスの整備（H23）

対策事業概要図



対策の効果・検証

効果評価

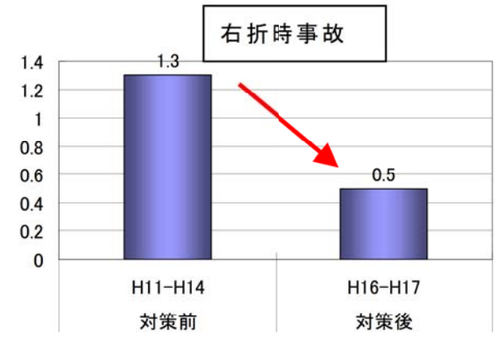
■事故類型別効果評価

着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前 事故件数（件／年）	対策後 事故件数（件／年）	削減効果
右折時	下り車線の車両に右折待ち車両への情報（標識、看板）を早めに提供する	①法定外標識（右折車両 に注意）	H15	（H11-H14）1．3	（H16-H17）0．5	62%
右折時	本線で急な停止、減速、車線変更を行う要素を取り除く	②路面標示（中央ゼブラの拡幅）	H17	（H13-H16）1．75	H18事故にて評価予定	
追突・右折時	新規路線への交通転換	③大月バイパス	H23			

■「右折時事故」の効果評価結果

右折時事故対策として実施（H15）した、
法定外標識「右折車両に注意」
の効果評価を対策実施前後の事故件数(件／年)で行った。

上記表に示すように、
対策前(H11-H14)が、1.3件/年に対し、
対策後(H16-H17)は、0.5件/年と、
６２%の削減効果が得られた。
しかし、評価期間が２年間のため、
今後も継続的に観察する必要がある。



関連事項