

交通安全対策

平成31年3月15日

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所
山梨県 県土整備部

目次

1. 本委員会の論点	2
2. 前回委員会（第18回）の振り返り	3
3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗報告	4
4. 新規対策検討箇所的事例紹介	10
5. 今後のスケジュール	13

1. 本委員会の論点

●前回委員会(第18回)の振り返り

- 開催概要
- 生活道路対策の取組み状況
- 誤進入対策の取組み状況

●事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

- 国道139号精進湖入口交差点
- 国道139号一本木交差点

●新規対策検討箇所的事例紹介

- 国道138号浅間神社東交差点

2. 前回委員会(第18回)の振り返り

- 事故危険区間の追加候補箇所として、**3区間**が承認された。
- 事故ゼロプランの対策完了箇所(対策効果が確認できた箇所)として、**16区間**が承認された。(A群:13区間、B・C群:3区間)

第18回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会	
日時:平成30年7月26日(木) 13:00~(1時間30分程度) 場所:KKR甲府ニュー美容(2F広間)	
議事次第	
1 開会	
2 あいさつ	
3 委員の紹介	
4 議事	
(1) 規約改正.....	資料1
(2) 渋滞対策.....	資料2
①委員会の検討経緯と今回の論点	
②渋滞対策の進捗状況確認	
③最新の交通状況による分析	
④渋滞対策箇所の効果確認	
⑤主要渋滞箇所の見直し	
⑥主要渋滞箇所の短期対策及び10年計画の立案	
⑦道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討	
⑧その他	
(3) 交通安全対策.....	資料3
①本委員会の論点	
②前回委員会(第17回)の審議内容	
③事故ゼロプランの進め方	
④追加候補箇所の選定	
⑤事故危険区間の事業捗状況報告	
⑥事故ゼロプランの対策完了箇所の検討	
⑦誤進入対策の事例紹介	
⑧生活道路の対策の取り組み	
⑨今後のスケジュール	
5 その他	
6 閉会	



第18回 委員会開催状況

H30年度 事故危険区間の追加候補区間一覧(3区間)



事故危険区間の追加箇所

市町村	路線番号	対象区間(地先名)	対策年度		主な対策内容
			着手	完了	
上野原市	20	上野原市本町(本町交差点)	H20	H20	法定外標識/路面標示/カラー舗装
身延町	52	身延町下山(上沢交差点)	H21	H21	横断防止柵/区画線改良/路面標示
大月市	20	大月市大月町(大月市立病院交差点)	H24	H24	法定外標識/路面標示/カラー舗装
甲府市	52	甲府市宝~甲府市丸の内	H19	H19	歩道整備/車線拡幅
富士吉田市	139	富士吉田市新西原四丁目~松山1560	H23	H23	法定外標識/路面標示/セパ帯設置
笛吹市	20	笛吹市一宮町(篤堂交差点)	H20	H20	右折レーンシフト/セパ帯設置/ラバーポール設置
甲斐市	52	甲斐市竜王新町(竜王新町交差点)	H23	H23	カラー舗装
富士吉田市	138	富士吉田市上吉田(浅間神社東交差点)	H20	H20	路面標示
大月市	20	大月市大月町(大月駅前交差点)	H18	H18	横断歩道・自転車横断帯改良/隅切り部改良
富士吉田市	139	富士吉田市新西原(昭和大学入口交差点)	H20	H20	段差区画線更新
甲斐市	20	甲斐市富竹新田(竜王東小入口交差点)	H21	H21	法定外標識
甲州市	20	甲州市勝沼町(藤井交差点)	H18	H18	路面標示/歩行者用信号機の設置
身延町	52	身延町相又753~大城入口交差点	H24	H24	路面標示/カラー舗装
甲府市	20	甲府昭和IC入口~徳行立体入口	H18	H18	路面標示/カラー舗装
鳴沢村	139	(仮)道の駅なるさわ東側交差点~道の駅なるさわ交差点	H23	H23	横断歩道の設置
北杜市	20	北杜市 牧原交差点~舞鶴松入口交差点	H24	H24	ラバーポール

事故危険区間の卒業箇所

【ご質問】 海外では、本線から狭あい部に入るところや、横断歩道の手前に、道路を盛り上げてスピードを出せないようにする仕組みがよく聞かれると思うが、県内あるいは国内ではそういった対策はできないのか。
⇒ハンプと呼ばれる対策で、トラフィック機能を重視する幹線道路(国道、県道)では難しいが、アクセス機能を重視する**生活道路であれば実施可能**。
⇒都留市四日市場では**ハンプを設置**した事例もある。
⇒今後、他の自治体へも展開していくため各自治体関係者との**意見交換会を実施**。



ハンプ設置例(都留市四日市場)

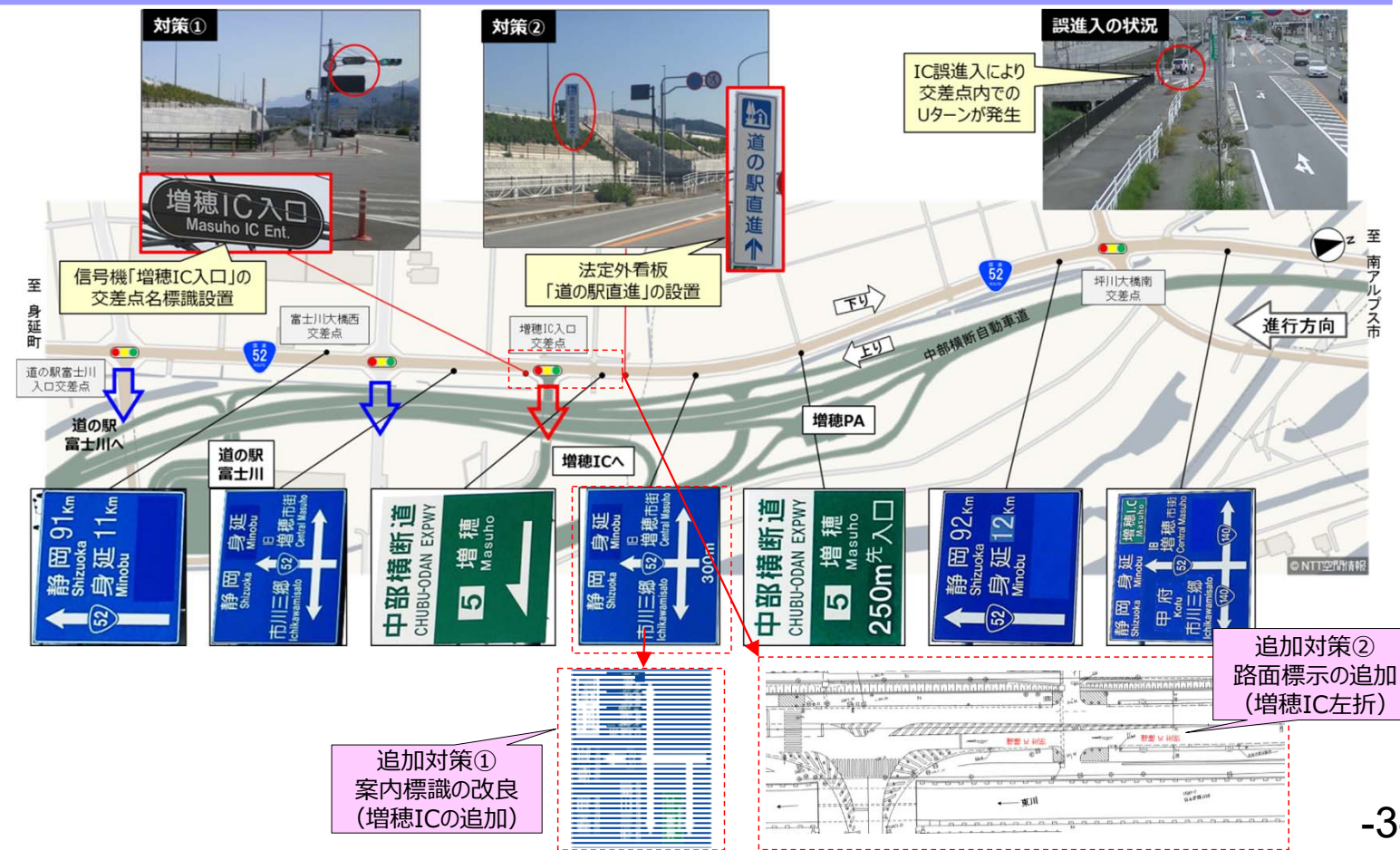


生活道路対策メニュー



意見交換会開催状況

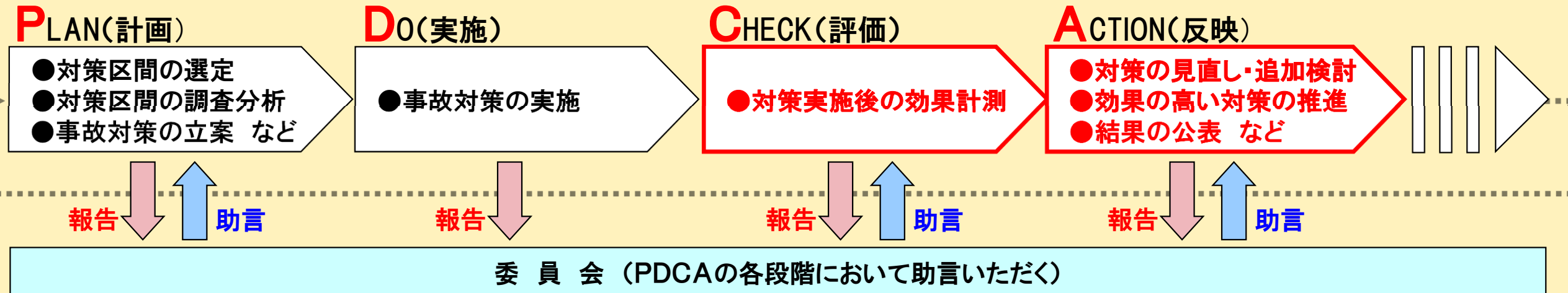
【ご意見】 誤進入対策について、高速道路のほうでも逆走車両の対策を強化して取り組んでいる。逆走が起こる要因として、間違えて進入し、戻るために逆走してしまうという事象が多く、誤進入対策を強化していく方針である。
⇒増穂ICの誤進入対策として、**追加対策**を検討。



3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

- 事故ゼロプランは、以下のPDCAサイクルに従って、**継続的に委員会での助言をいただきながら検討を進める。**
- 今回は、H29までの対策実施状況について報告するとともに、新たな事故危険区間の追加について議論を諮る。

【事故ゼロプランのPDCAサイクル】



●事故危険区間の抽出

全 633区間 国管理:196区間※ 県管理:437区間※

※H28年に国管理から県管理に移管した区間(13区間)は県区間で整理

最新の事故データによる見直し

A群
(事故データに基づく抽出)

- ・事故多発箇所かつ山梨県特有の事故が発生している区間
- ・事故危険箇所

国管理: 110区間¹⁾
県管理: 208区間¹⁾

1)H28年に国管理から県管理に移管した区間(10区間)は県管理で整理

交通事故状況の変化など
新たな地域からの要望

B群
(関係機関から要望のヒアリング)

- ・関係機関(警察、自治体等)から要望があった箇所
- ・通学路点検箇所
- ・交通事故多発地点

国管理: 74区間^{2) 3)}
県管理: 200区間^{2) 3)}

2)A群と重複する区間(国管理:3区間、県管理:2区間)を含まない

3)H28年に国管理から県管理に移管した区間(2区間)は県管理で整理

C群
(道路利用者パブコメによる要望箇所)

- ・パブコメにより道路利用者から意見が得られた箇所

国管理: 12区間^{4) 5) 6)}
県管理: 29区間^{4) 5) 6)}

4)A群と重複する区間(国管理:2区間、県管理:1区間)を含まない

5)B群と重複する区間(国管理:0区間、県管理:3区間)を含まない

6)H28年に国管理から県管理に移管した区間(1区間)は県管理で整理

※幹線道路(国及び県が管理する道路)から事故危険区間を抽出

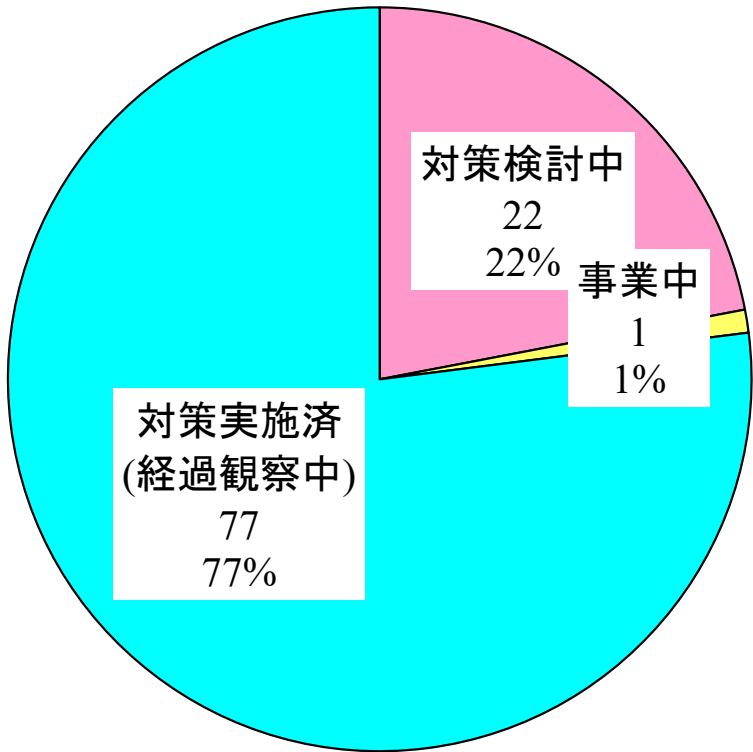
3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

5-1 管内の対策事業進捗状況

- 現在、甲府河川国道事務所および山梨県では、事故危険区間(633区間)のうち、完了目標が明確になっている「第3次事故危険箇所：44区間」、「第4次事故危険箇所：37区間」および「交通事故多発地点：19区間」の対策を最優先で進めている。
- 最優先で対策を進めている事故危険区間：100区間のうち、対策実施済である区間は77区間あり、全体の77%に対策を行った。
- 現在、事故対策を進めている事業中の区間は1区間(1%)あり、対策検討中の区間は22区間(22%)となっている。
- 今後は、他の事故危険区間についても並行的に事業を実施し、交通安全事業を進めていく。

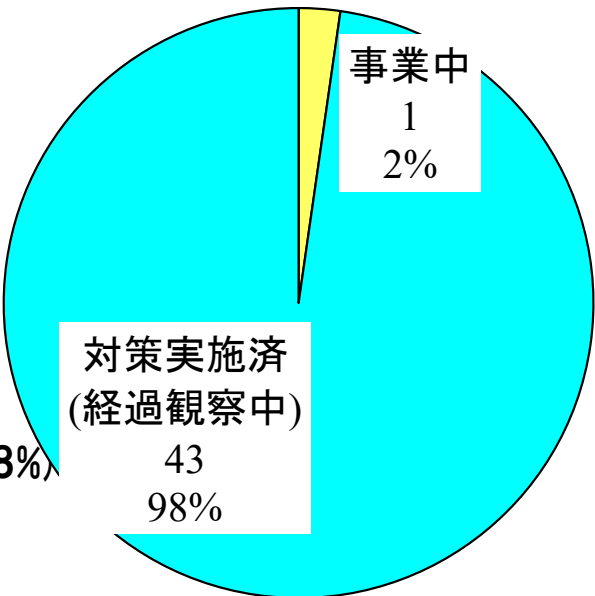
【H30年度までの対策実施状況】

●事故危険区間のうち、最優先箇所：100区間
(第3次、第4次事故危険箇所及び交通事故多発地点)

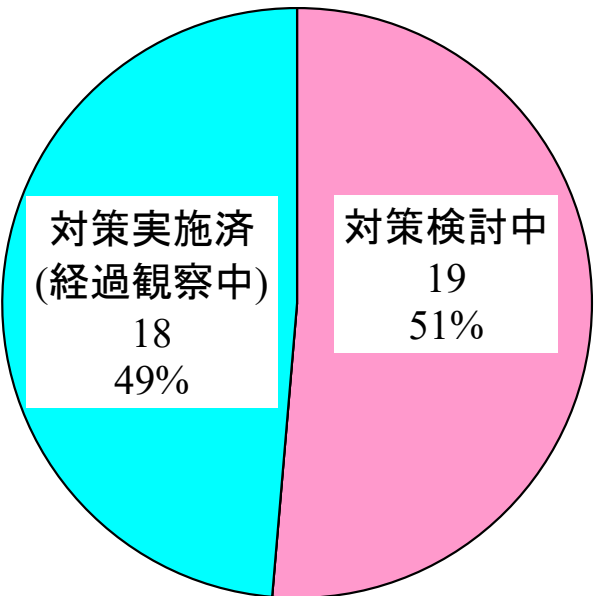


	事故危険箇所						交通事故多発地点										優先整備箇所 合計
	第3次(H25選定)			第4次(H28選定)			国交省				山梨県				合計		
	国交省	山梨県	合計	国交省	山梨県	合計	H26	H27	H28	H29	H26	H27	H28	H29			
対策検討中	0	0	0	13	6	19	0	0	1	0	0	0	0	2	3	22	
事業中	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
対策実施済 (経過観察中)	16	27	43	1	17	18	2	4	0	0	2	2	3	3	16	77	
計	17	27	44	14	23	37	2	4	1	0	2	2	3	5	19	100	

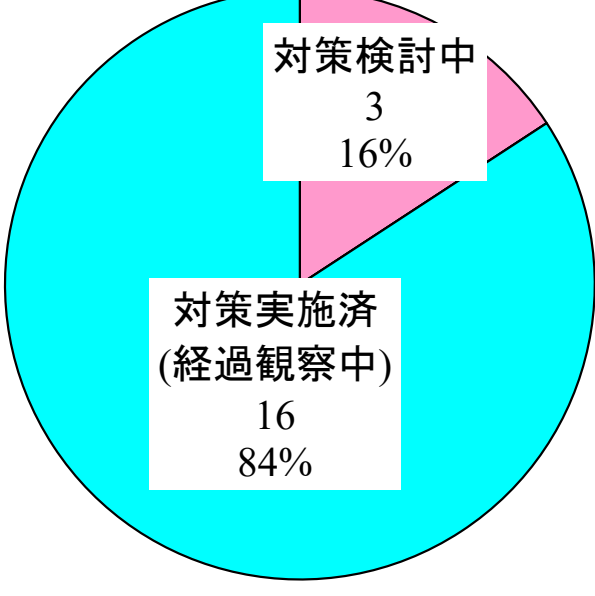
●第3次事故危険箇所：44区間



●第4次事故危険箇所：37区間



●交通事故多発地点：19区間



※平成30年3月時点

<参考> H28年度までの対策実施済：55区間(58%)
H29年度に対策実施：19区間

<参考> H28年度までの対策実施済：42区間(95%) H29年度に対策実施：1区間
<参考> H28年度までの対策実施済：2区間(5%) H29年度に対策実施：16区間
<参考> H28年度までの対策実施済：13区間(79%) H29年度に対策実施：3区間

3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

3-1 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

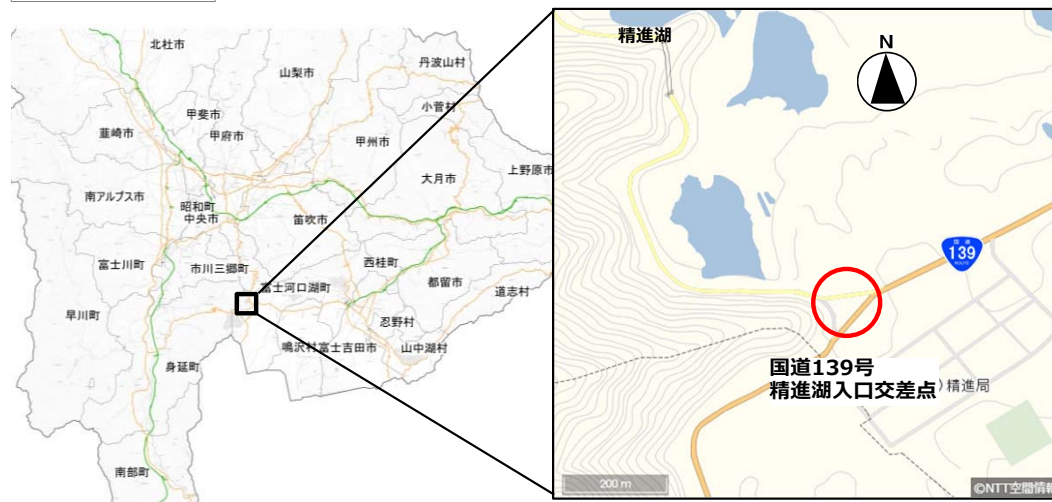
しょうじこ いりぐち こうさてん
【国道139号 精進湖入口交差点改良事業 平成29年度(平成30年3月)完成】

〔事業主体：甲府河川国道事務所〕

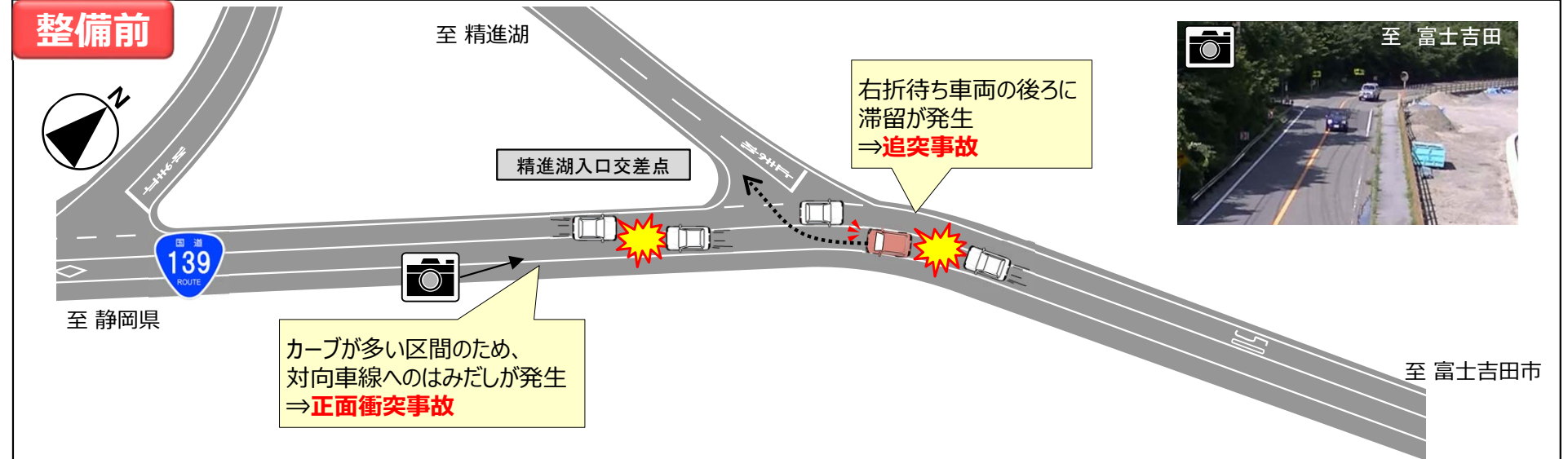
- 本区間は、交差点がS字カーブ区間にあり視認性が悪く、**右折待ち車両の滞留**や**減速に伴う後続直進車の追突事故**が発生。
また、センターラインを越えて走行する車両の正面衝突事故が発生。（※平成18～27年に追突事故が2件、正面衝突事故が1件発生）
- 本事業において、①交差点の直交化、②右折レーンの設置、③線形改良を実施。

●対策概要

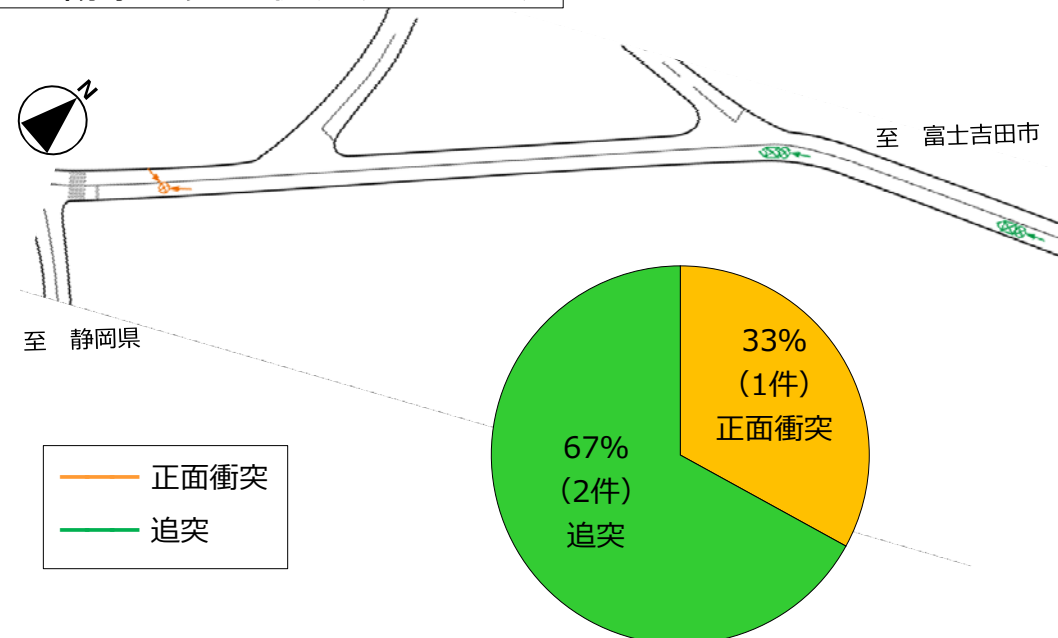
位置図



整備前



死傷事故発生状況(H18～27)



[データ] ITARDA事故データ 平成18年～平成27年

整備後



3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

3-1 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

【国道139号 精進湖入口交差点改良事業 平成29年度(平成30年3月)完成】

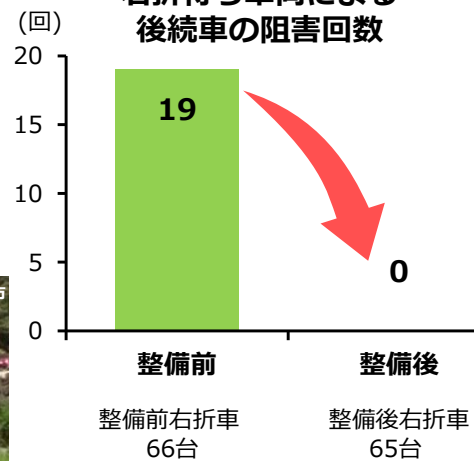
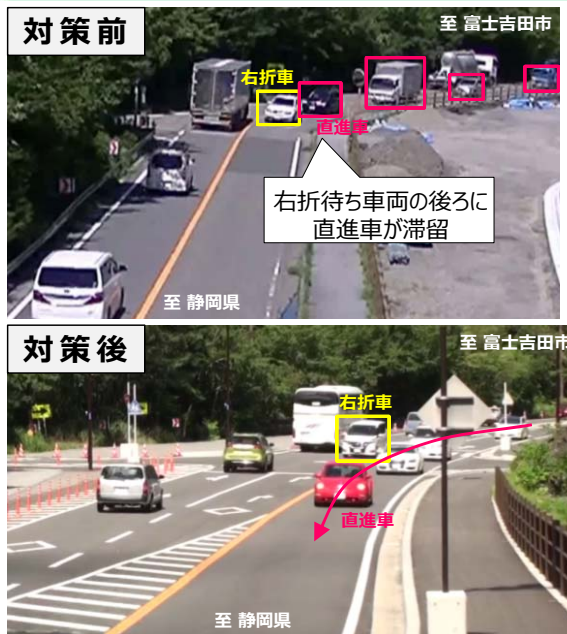
〔事業主体：甲府河川国道事務所〕

- 現地調査から、**右折車による障害の解消**、**センターラインはみ出し回数の減少**が確認された。
- ETC2.0プローブ情報の分析から、当該交差点を通行する車両の**速度の向上**、**急減速の減少**が確認された。
- 道路利用者へのアンケート調査結果から、道路利用者も「**安全・スムーズに通行できるようになった**」と感じていることが確認された。

●整備効果

右折車による障害発生回数

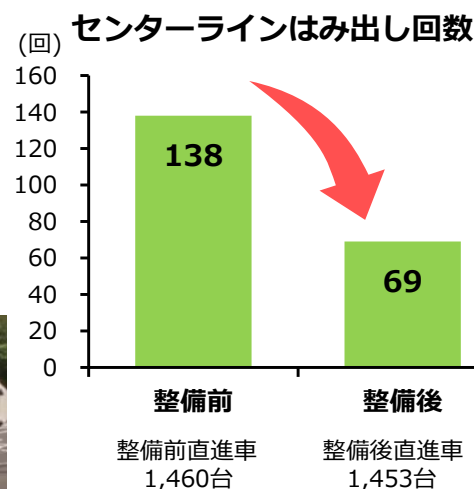
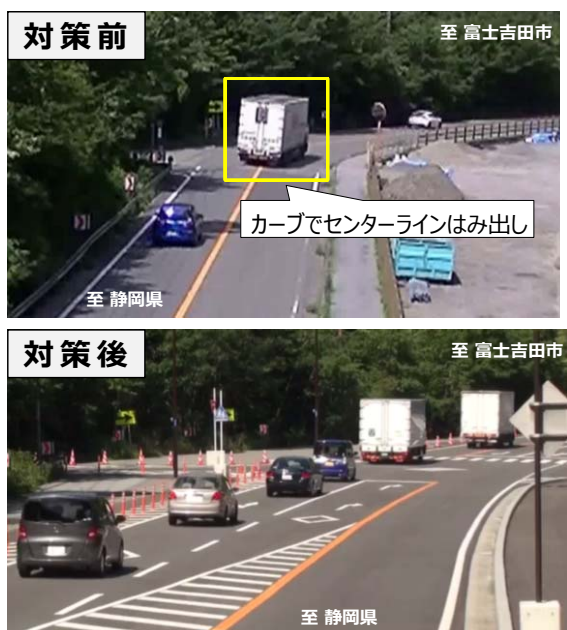
〔ビデオ調査〕



〔調査日〕整備前：平成29年8月9日（水）
整備後：平成30年8月22日（水）
7:00～19:00の右折車が対象

センターラインはみ出し回数

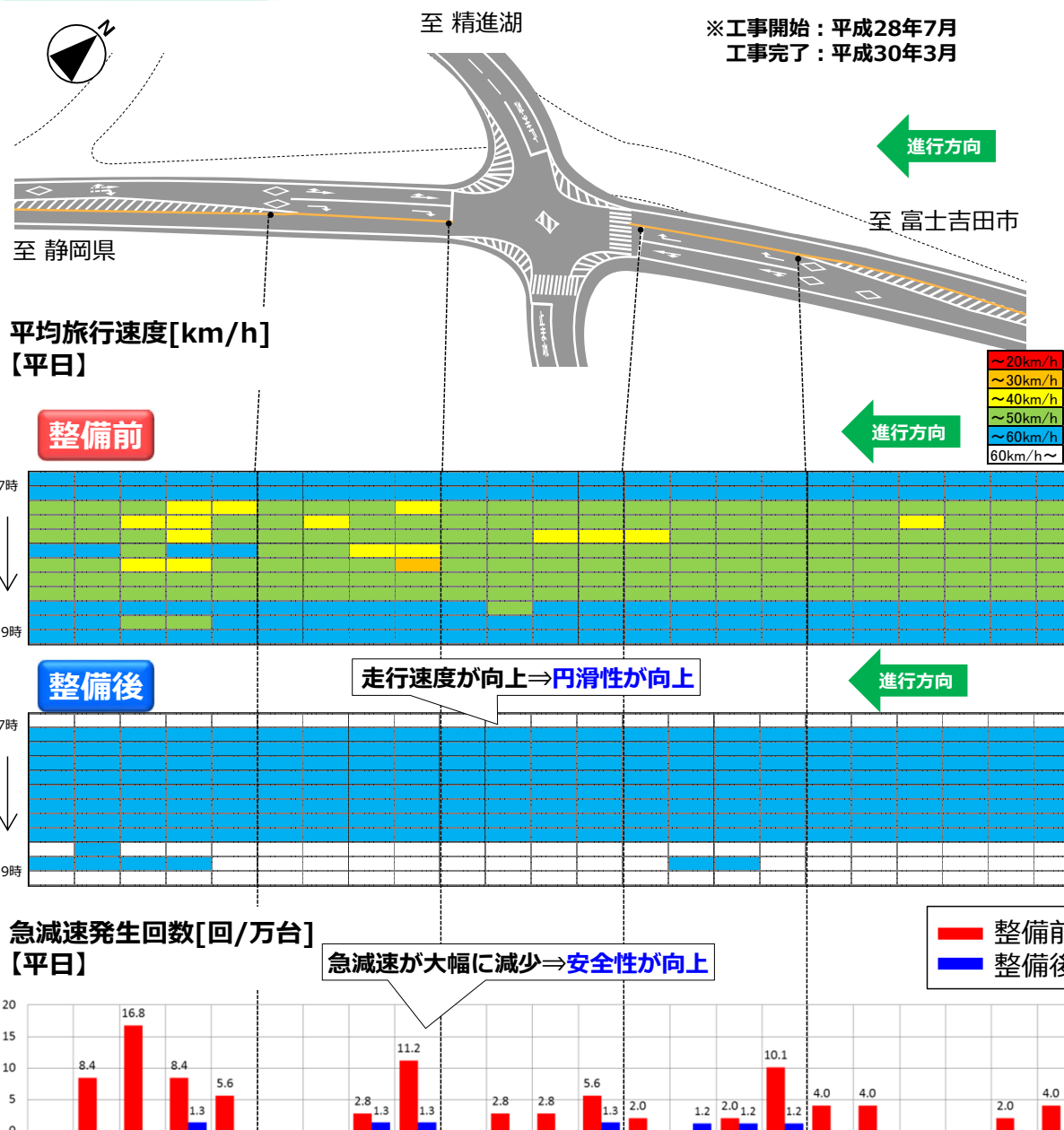
〔ビデオ調査〕



〔調査日〕整備前：平成29年8月9日（水）
整備後：平成30年8月22日（水）
14:00～16:00の直進車が対象

速度・急減速

〔ETC2.0〕



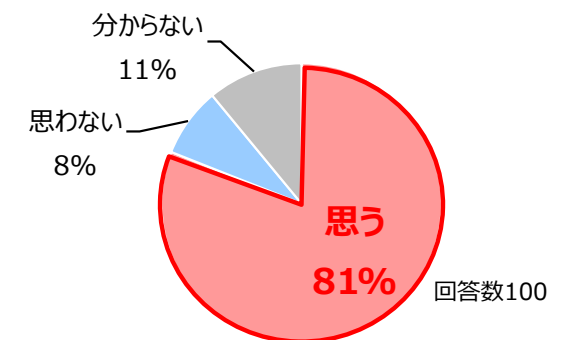
〔データ〕ETC2.0プローブ情報

整備前：平成27年7月～平成28年6月 平日 N=4,964
整備後：平成30年4月～平成30年6月 平日 N=8,226

利用者の声

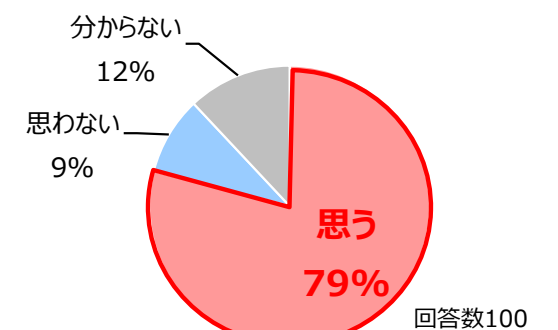
〔Webアンケート〕

Q：国道139号精進湖入口交差点は**安全**に通行できるようになったと思いますか？



以前は怖い思いもしたことがあったが、最近ない

Q：国道139号精進湖入口交差点は**スムーズ**に通行できるようになったと思いますか？



車の流れを妨げられなくなった

〔データ〕一般ドライバーへのwebアンケート
平成30年12月実施

3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

3-2 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

いっぽんぎ こうさてん

【国道139号 一本木交差点改良事業 平成29年度(平成30年3月)完成】

〔事業主体：甲府河川国道事務所〕

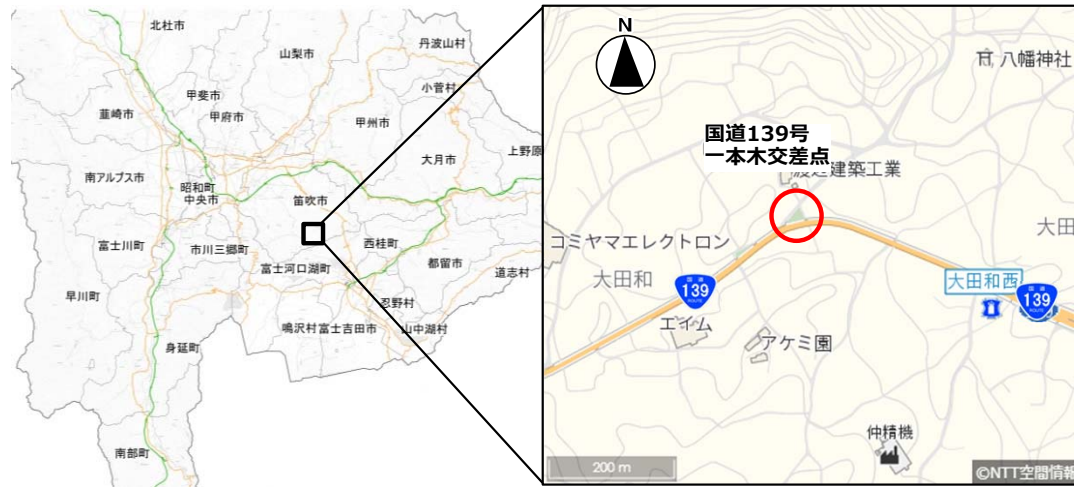
■本区間は、国道139号の曲線部に位置する村道との交差角が鋭角であることに起因し、追突事故や車線逸脱による正面衝突事故が発生。

（※平成18～27年に正面衝突事故が3件、追突事故が2件、その他の事故が3件発生している。

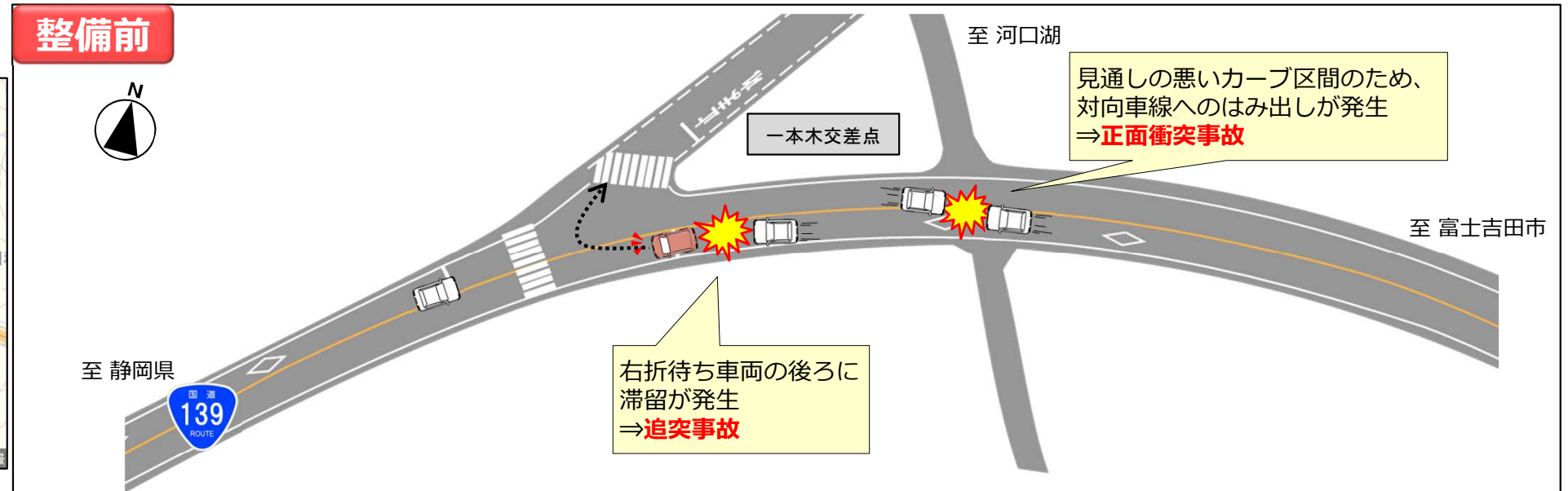
■本事業において、①交差点の直交化、②右折レーンの設置を実施。

●対策概要

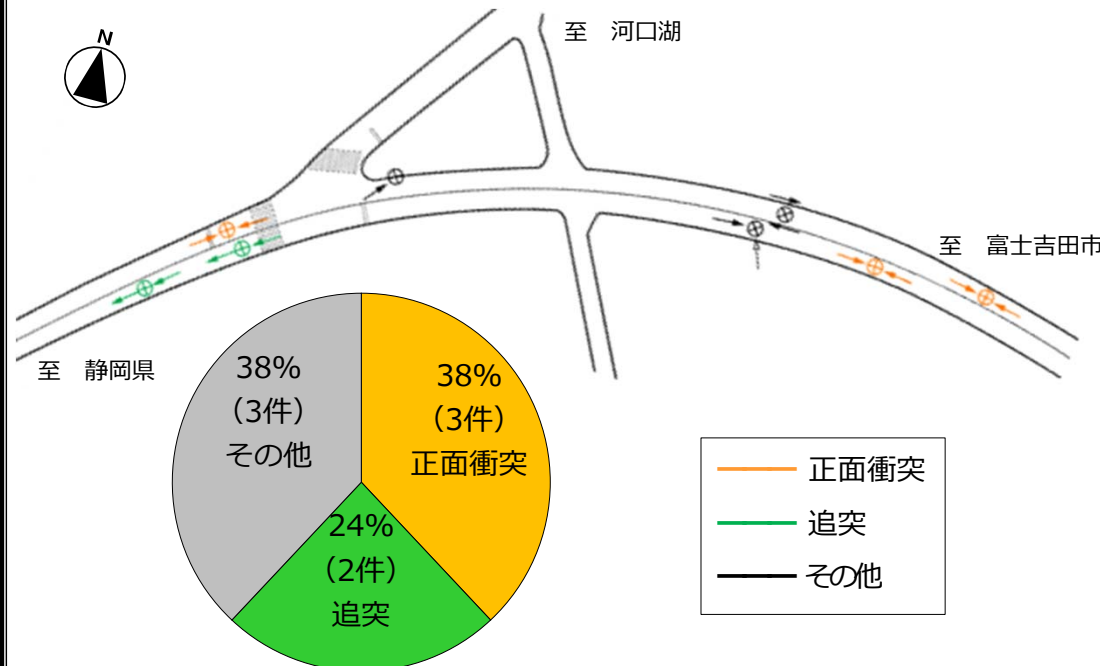
位置図



整備前

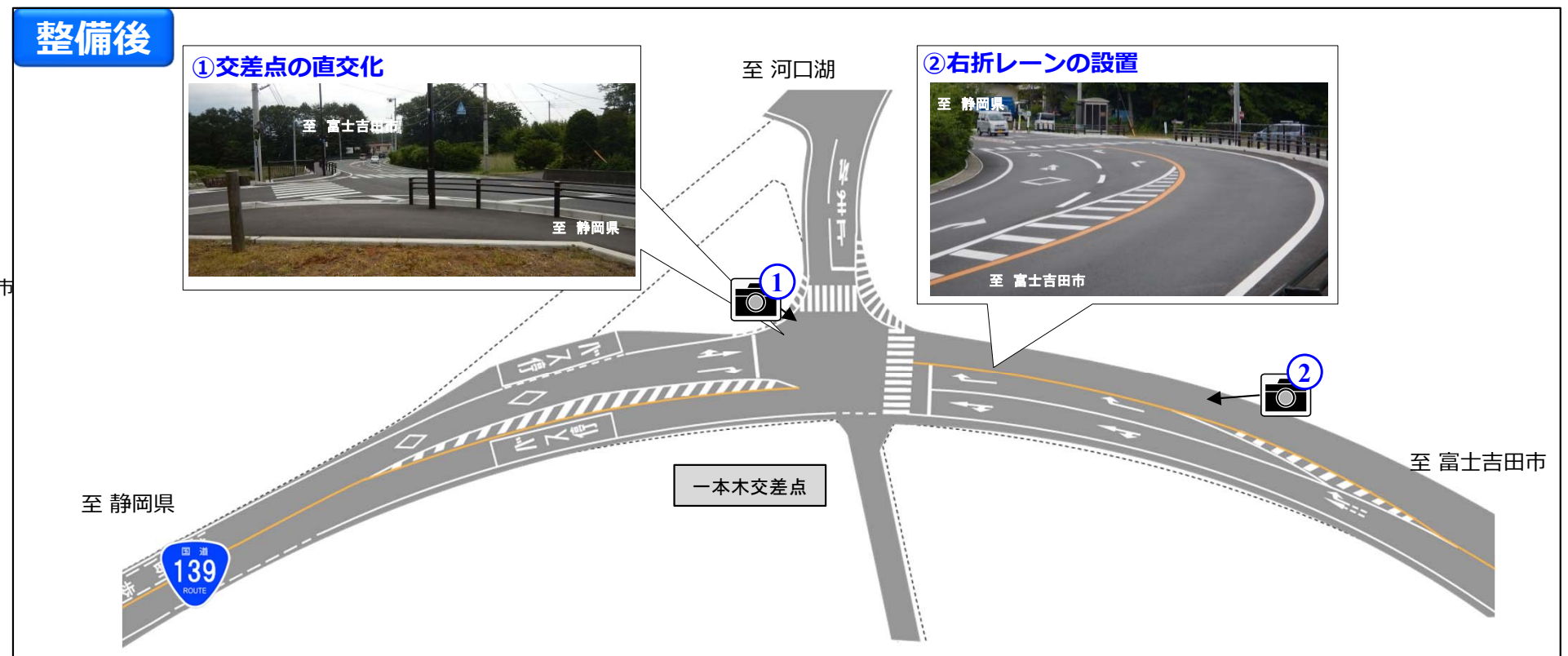


死傷事故発生状況(H18～27)



[データ] ITARDA事故データ 平成18年～平成27年

整備後



3. 事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告

3-1 個別区間の対策事業進捗状況（事故危険区間対策）

【国道139号 一本木交差点改良事業 平成29年度(平成30年3月)完成】

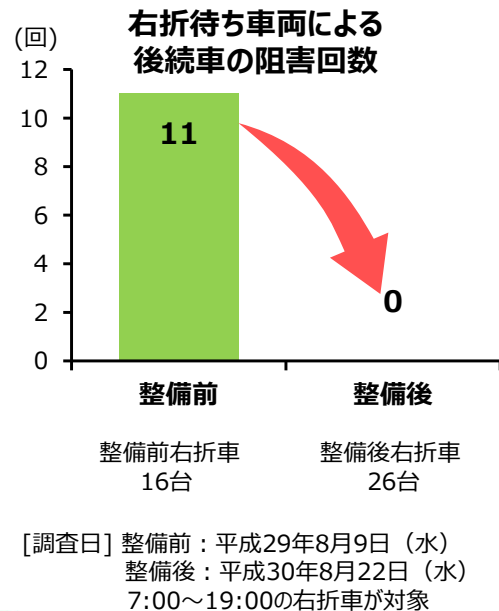
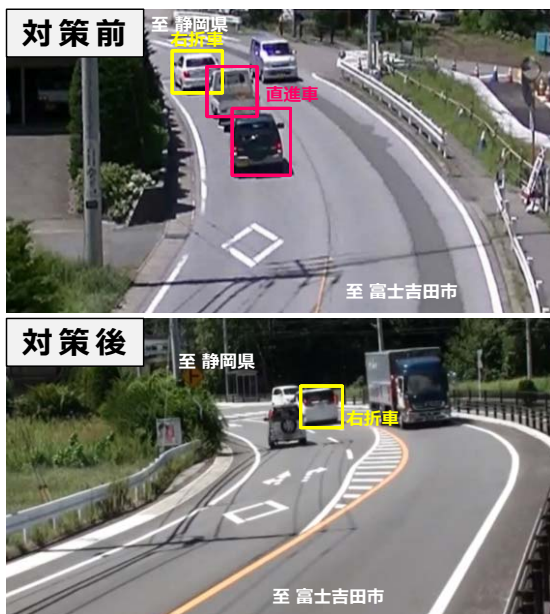
〔事業主体：甲府河川国道事務所〕

- 現地調査から、**右折車による阻害の解消**、**センターラインはみ出し回数の減少**が確認された。
- ETC2.0プローブ情報の分析から、当該交差点を通行する車両の**速度の向上**、**急減速の減少**が確認された。
- 道路利用者へのアンケート調査結果から、道路利用者も「**安全・スムーズに通行できるようになった**」と感じていることが確認された。

●整備効果

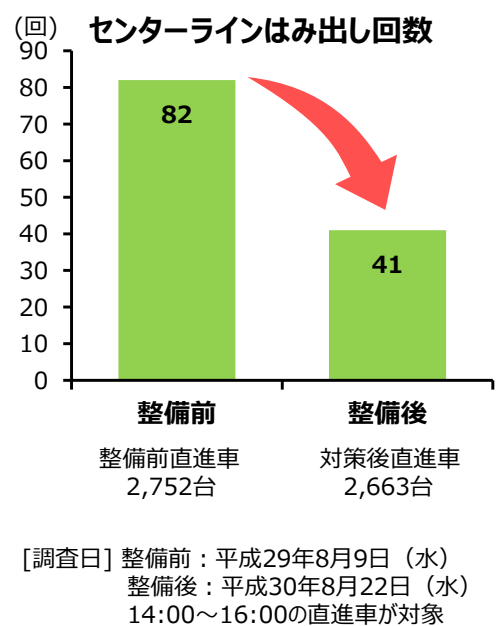
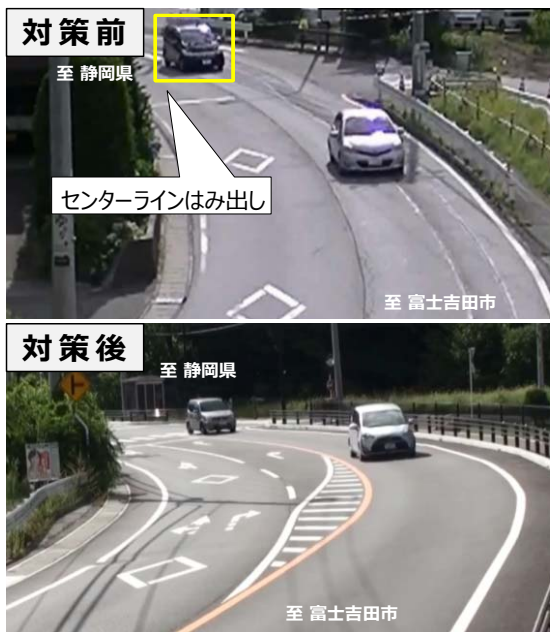
右折車による阻害発生回数

〔ビデオ調査〕



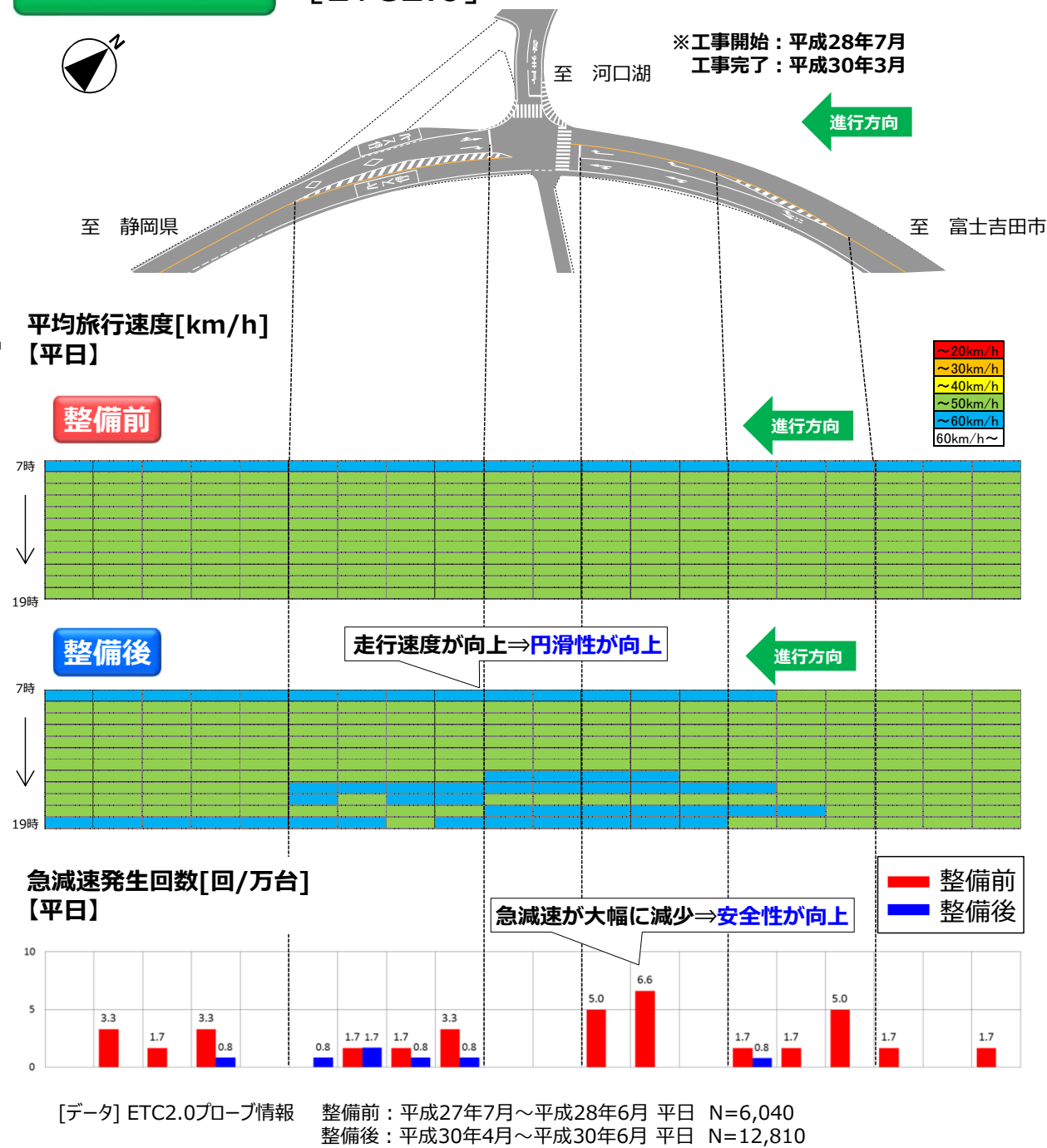
センターラインはみ出し回数

〔ビデオ調査〕



速度・急減速

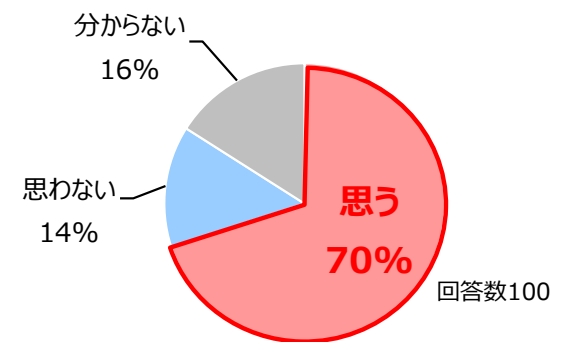
〔ETC2.0〕



利用者の声

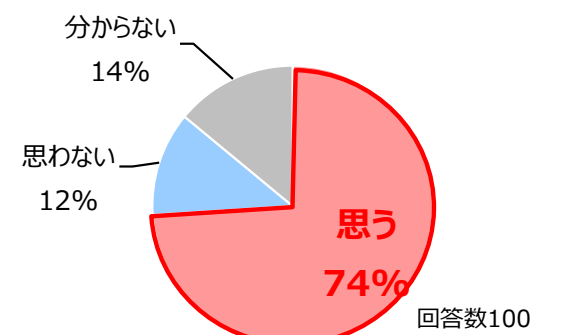
〔Webアンケート〕

Q：国道139号一本木交差点は**安全**に通行できるようになったと思いますか？



右折がしやすくなった

Q：国道139号一本木交差点は**スムーズ**に通行できるようになったと思いますか？



何となく止まる事がなくなった事によって、目的地に着く時間が短くなったように感じる

〔データ〕一般ドライバーへのwebアンケート
平成30年12月実施

4. 新規対策検討箇所事例紹介

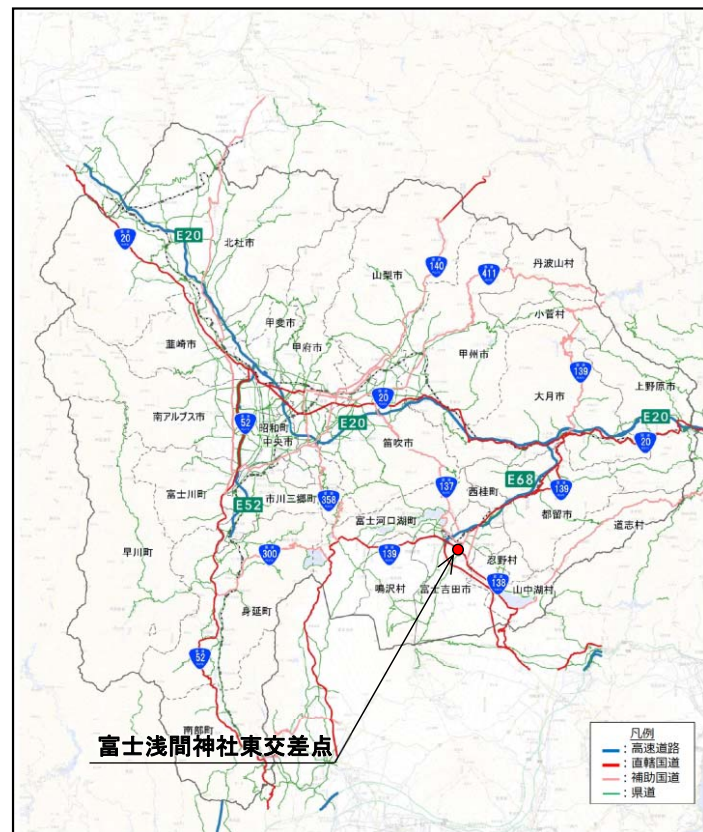
4-1 富士浅間神社東交差点

〔事業主体：甲府河川国道事務所〕

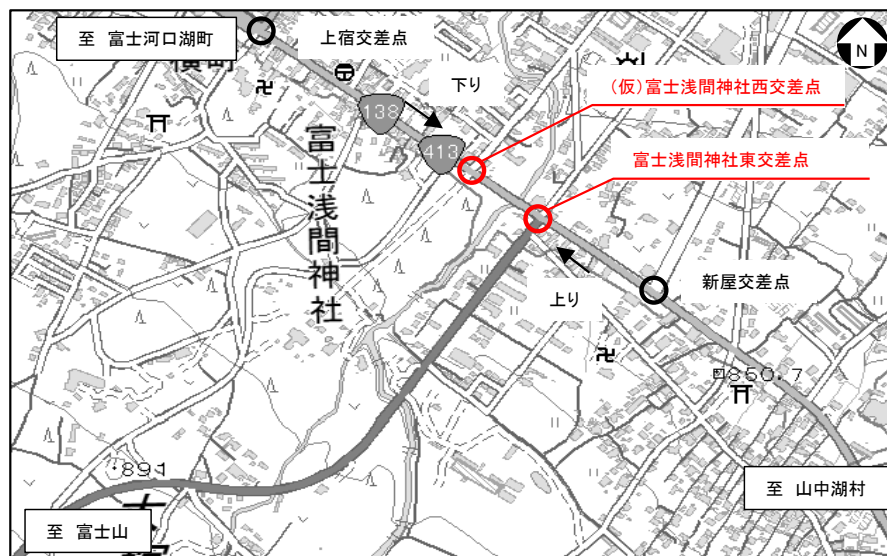
【国道138号 富士浅間神社東交差点改良事業 完成予定時期未定】

- 国道138号「富士浅間神社東交差点」は、事故危険区間に選定されており、対策実施による早期の安全性向上が求められている。また、当該箇所は、主要渋滞区間にも選定されており、円滑面へも配慮した対策が求められる。
- そのため、当該交差点における交通課題を踏まえ、「停止線の前出し」「右折誘導線の設置(下り)」「横断歩道の引き直し」の対策を予定している。

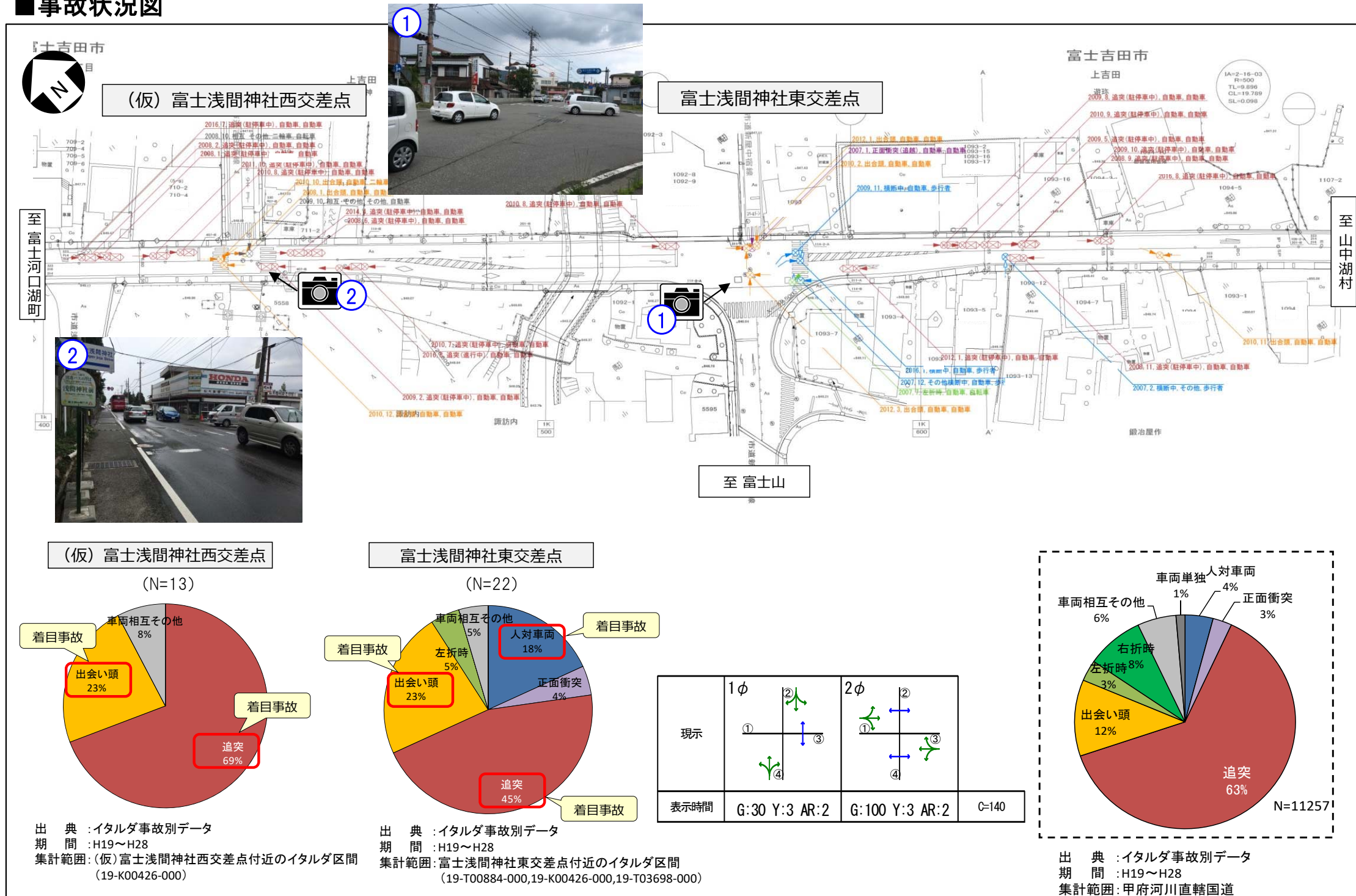
■位置図



■詳細図

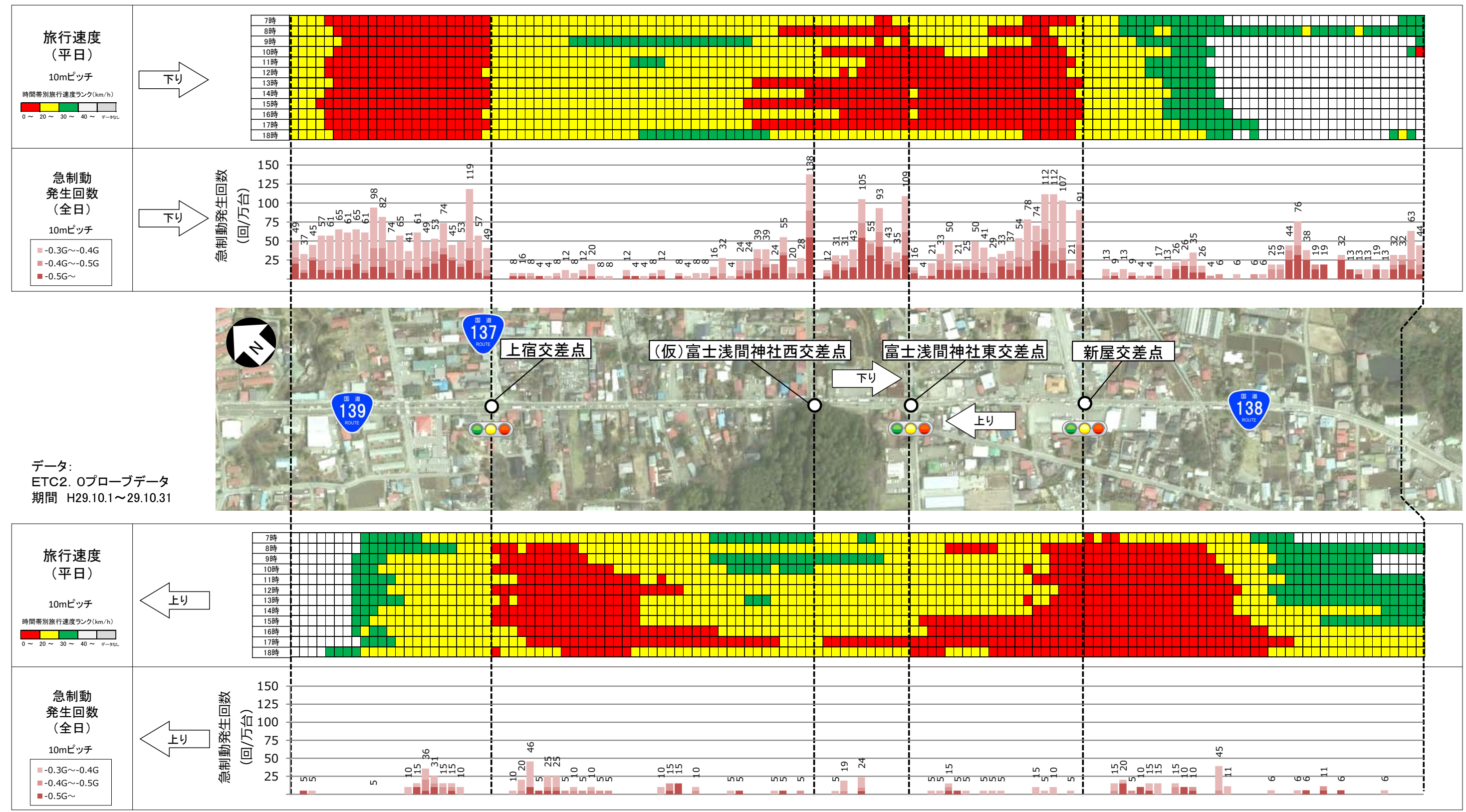


■事故状況図



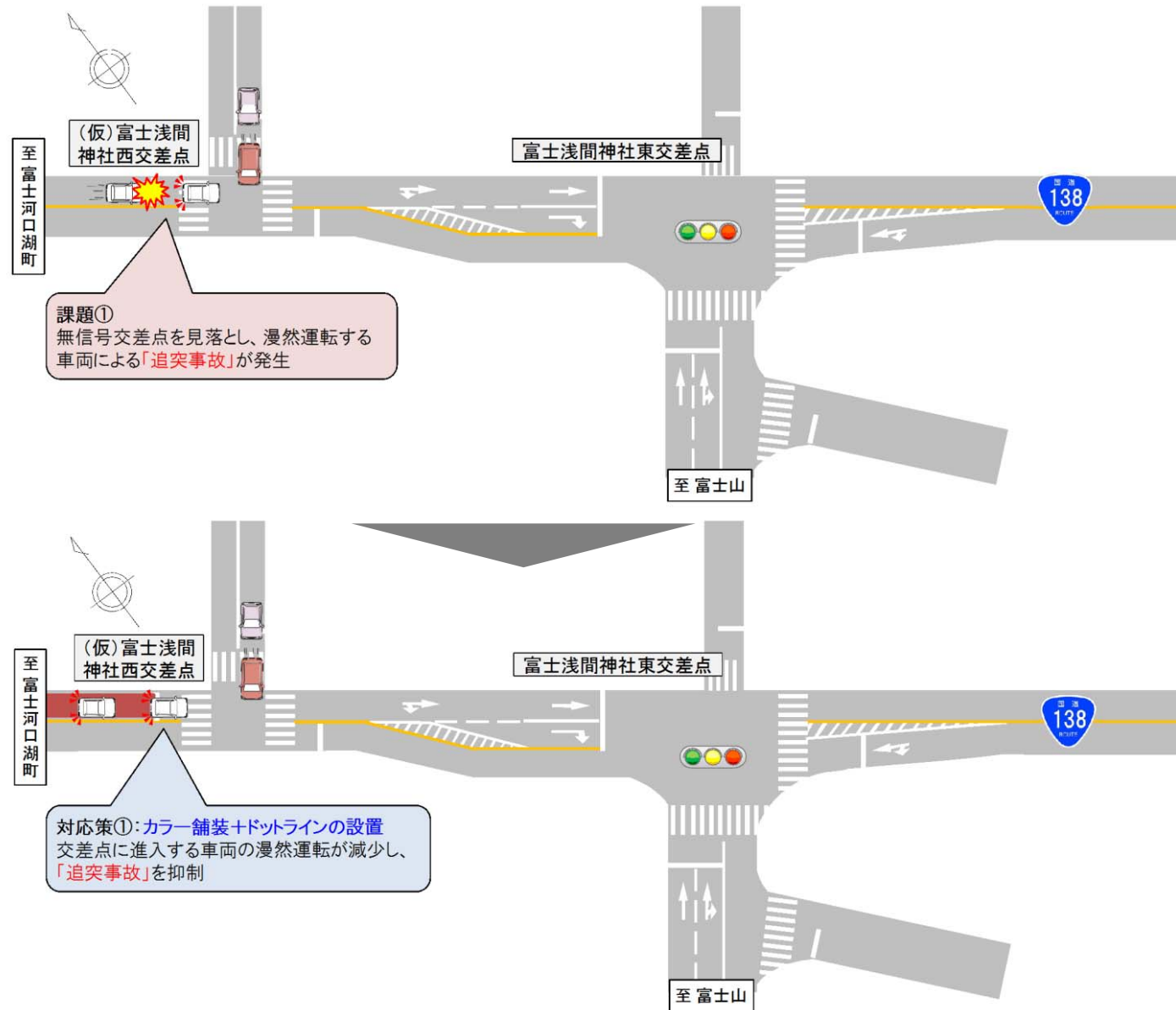
4. 新規対策検討箇所事例紹介

- 富士浅間神社東交差点、新屋交差点で速度低下が発生
- また、下り方面の急減速が特に多い状況

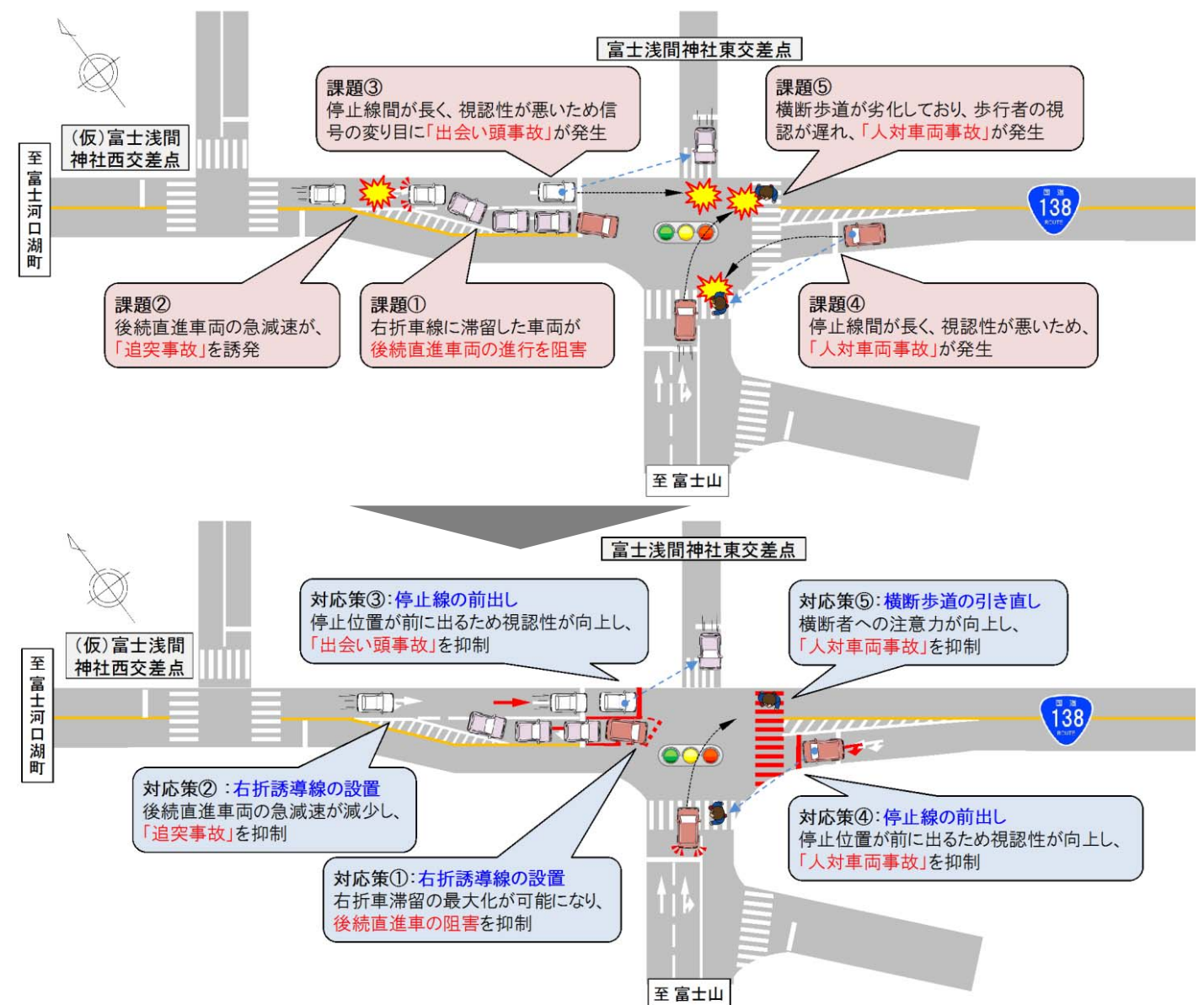


4. 新規対策検討箇所の事例紹介

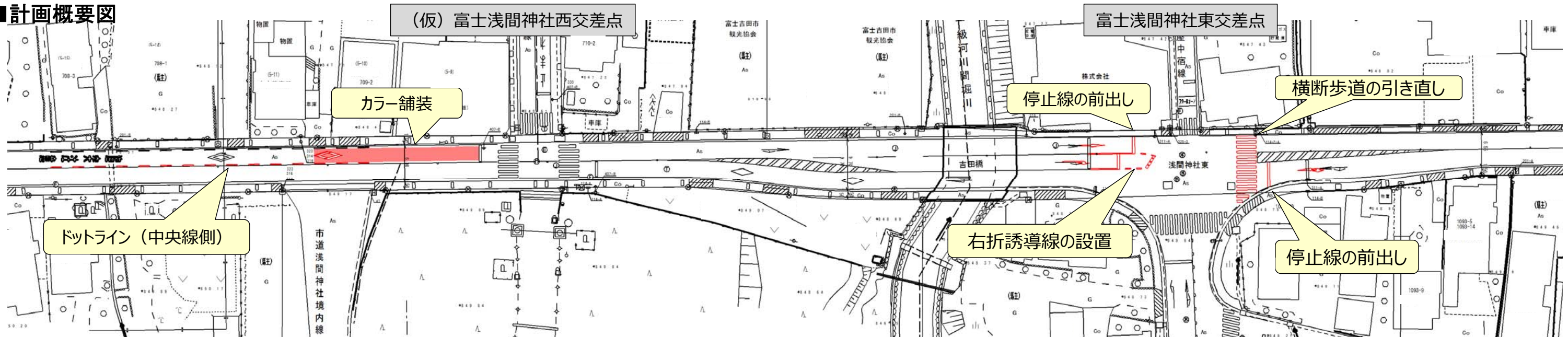
■課題と対応策（(仮)富士浅間神社西交差点）



■課題と対応策（富士浅間神社東交差点）



■計画概要図



5. 今後のスケジュール

