交 通 安 全 対 策

令和元年8月2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. 前回委員会の振り返り ・・・・・・・・・・・・・・・・4

(1).前回委員会の開催概要

(2).前回委員会の指摘事項への対応

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について ・・・・・9

(1).事故ゼロプランの委員会における開催経緯

(2).事故ゼロプランの進め方

(3).現行の対策完了判断の結果

(4).現行の対策完了判断基準の検証

4. 近年の交通事故課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

(1).山梨県内の事故発生状況

(2).高齢者運転者による交通事故

(3).未就学児移動経路の安全点検

5. 今後のスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

1. 本委員会の論点

1. 本委員会の論点

●前回委員会の指摘事項への対応　（P.6）

■前回委員会（第19回（H31.3.15））における**指摘事項への対応を報告**する

●現行の対策完了判断の結果　（P.12）

■第17回委員会にて決定した**対策完了判断基準に基づいた判断結果について確認**をいただく

●現行の対策完了判断基準の検証　（P.18）

■上記の対策完了判断基準の検証を整理した上で、今後の対策完了判断基準の**見直しの方向性について意見**をいただく

●近年の交通事故課題　（P.21）

■山梨県における**交通事故発生状況について報告**するとともに、社会的要請が高まっている**高齢運転者による交通事故の状況**や**未就学児移動経路の安全点検の取組み**を報告する

2. 前回委員会の振り返り

2. 前回委員会の振り返り

2－1　前回委員会の開催概要

＜開催日時＞

■平成31年3月15日（金）

＜場所＞

■KKR甲府ニュー芙蓉

＜主な審議事項（交通安全対策）＞

■事故危険区間の交通安全対策事業の進捗状況報告
■新規対策検討箇所の事例紹介

昨年度の委員会の実施状況

■主な意見

①【ご質問】一本木（いっぽんぎ）交差点の交差点改良について、対策後にバス停が新設されており、静岡側にはバスベイがない状態である。急減速データを見ると、右折阻害がなくなったにも関わらず整備後も交差点の先に急減速が発生しているが、バスが原因なのか。

②【ご意見】増穂（ますほ）ICの誤進入対策について、今後対策を打っていただくということで、引き続き情報共有をお願いしたい。

③【ご意見】今年の4月から駿台甲府中学校が、甲府工業高校及び駿台甲府高校の場所に移転することから、学校の南側にあるJR中央線の高架下の道路が混乱する可能性がある。
　ぜひ、行政やこういった安全委員会で主導権をとり、対策の提案をしていただければと思う。

2. 前回委員会の振り返り

2－2　前回委員会の指摘事項への対応①

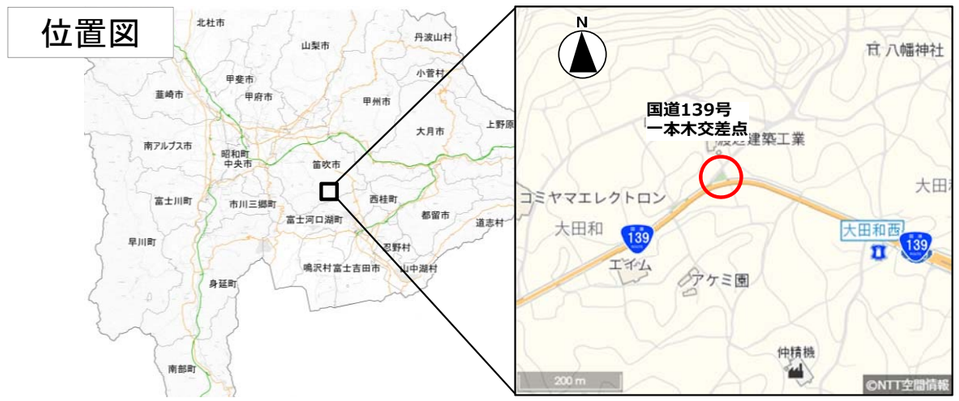
①【ご質問】一本木（いっぽんぎ）交差点の交差点改良について、対策後にバス停が新設されており、静岡側にはバスベイがない状態である。急減速データを見ると、右折阻害がなくなったにも関わらず整備後も交差点の先に急減速が発生しているが、バスが原因なのか。

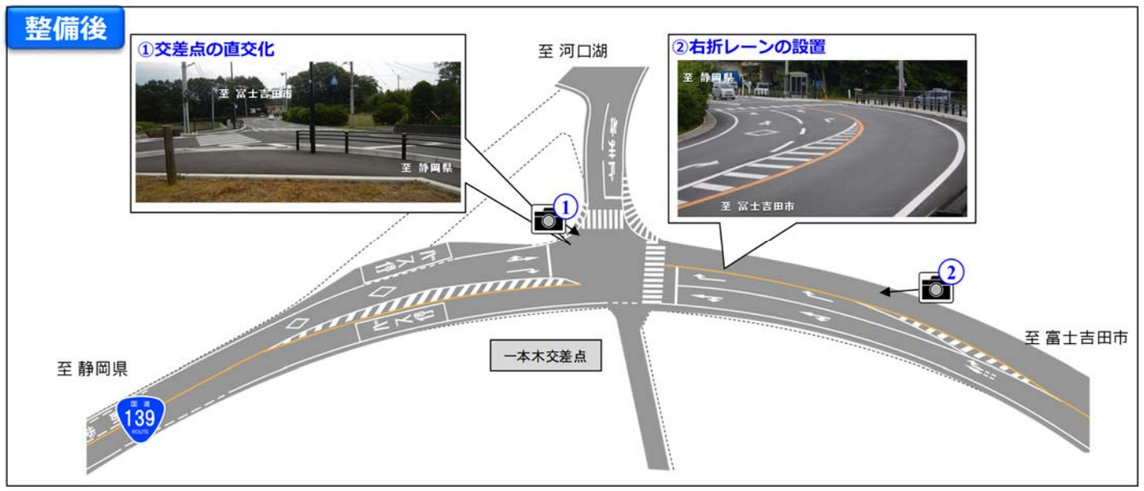
＜検証結果＞

・バスの到着時刻と急減速の発生時間の関係性を検証した結果、関係性は見られない。

・前後区間と比較しても突出しているわけではないため、急減速の発生がバスが要因である可能性は低いと想定。

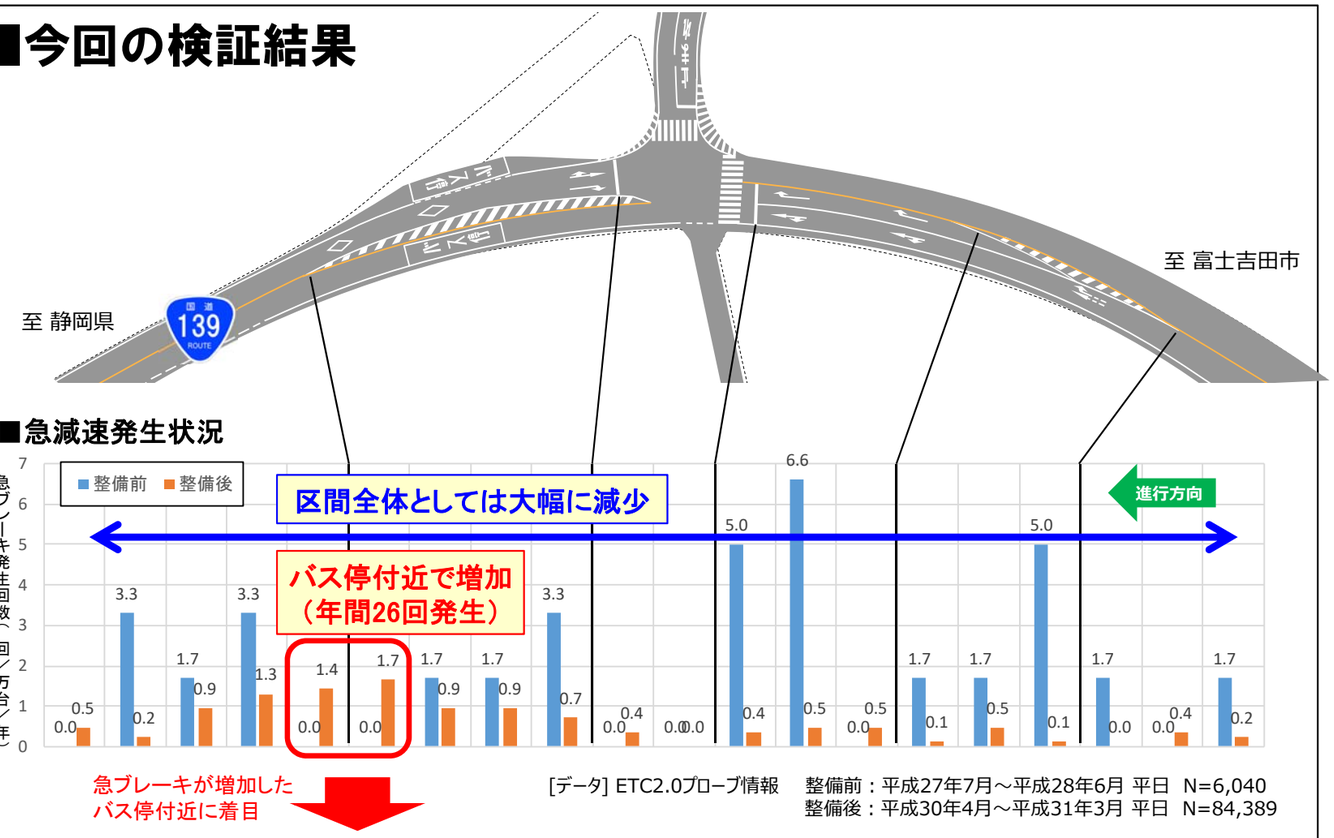
■前回の報告内容



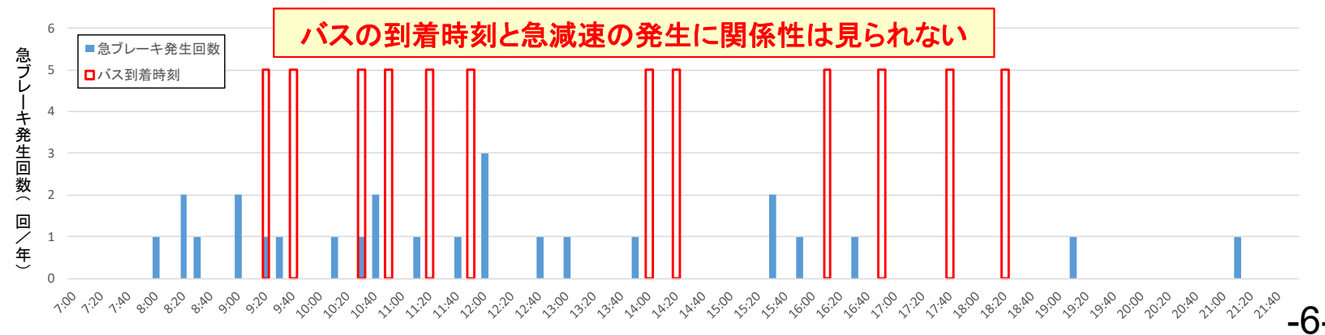


⇒ビデオ調査結果や、ETC2.0プローブ情報の分析結果、道路利用者アンケート調査結果により、安全性の向上が確認された。

■今回の検証結果



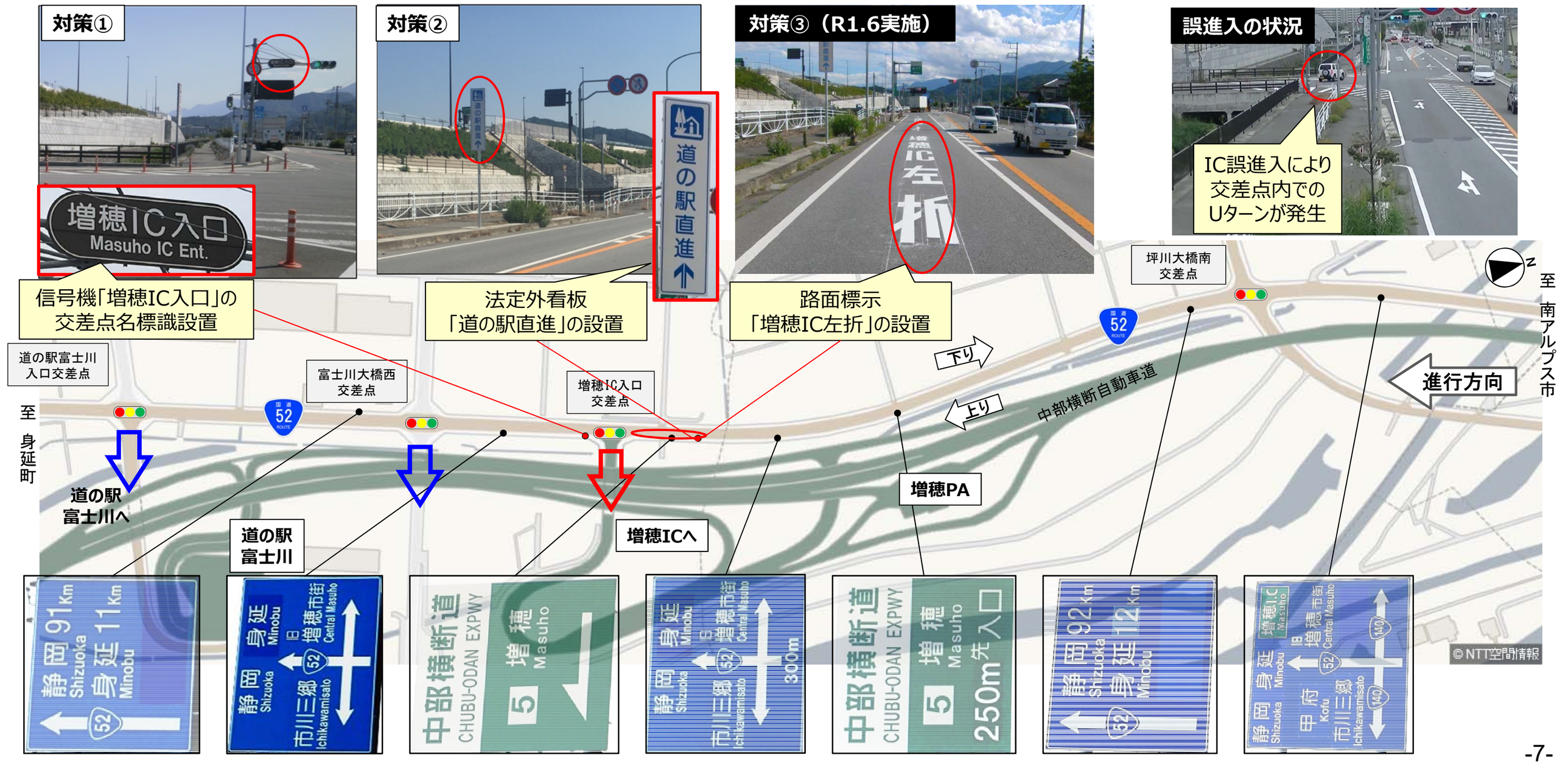
■バスの到着時刻と急減速発生時間帯（整備後）



2. 前回委員会の振り返り

２－２　前回委員会の指摘事項への対応②

②【ご意見】増穂（ますほ）ＩＣの誤進入対策について、今後対策を打っていただくということで、引き続き情報共有をお願いしたい。
＜委員会後の対応＞
・昨年度、①信号機「増穂ＩＣ入口」交差点名標識設置、②法定外看板「道の駅直進」（上り線のみ）を実施。（第18回で報告済）
・今年６月に、更なる追加対策③（路面標示「増穂ＩＣ左折」）を実施したため、今後効果検証を実施する方針。



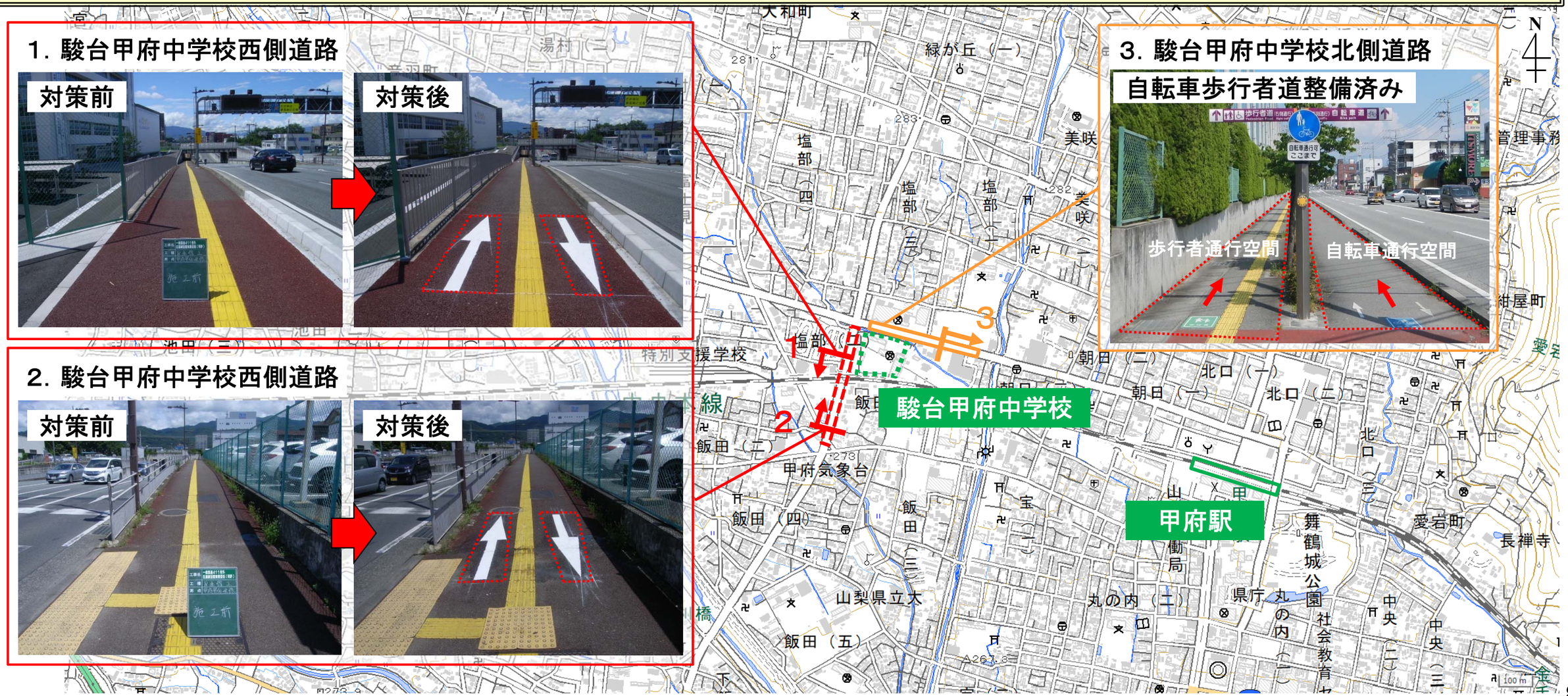
2. 前回委員会の振り返り

2－2　前回委員会の指摘事項への対応③

③【ご意見】今年の4月から駿台甲府中学校が、甲府工業高校及び駿台甲府高校の場所に移転することから、学校の南側にあるJR中央線の高架下の道路が混乱する可能性がある。
　ぜひ、行政やこういった安全委員会で主導権をとり、対策の提案をしていただければと思う。

＜委員会後の対応＞

- 中学校、所轄警察署、道路管理者立会いの下、駿台甲府中学校周辺の安全対策を提案。
- 駿台甲府中学校西側道路では、歩行者・自転車利用者の安全確保のため進行方向を誘導する路面標示を設置。（写真１、写真２）
- 駿台甲府中学校北側道路では、既設の整備済み空間を通行するように指導。（写真３）
- 路面標示の効果を検証するため、今後モニタリングを実施する方針。



３．幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

3－1　事故ゼロプランの委員会における開催経緯

○事故ゼロプランは平成22年度にスタートし、一度見直しを行いながら（平成25年度）、箇所抽出や対策進捗を報告。
○また、平成29年度には対策を実施した箇所の完了判定基準を決定し、昨年度より運用を開始。

事故ゼロプランスタート

平成22年度

- 新たな箇所選定の実施方針の検討　第7回委員会（H22.9.30）
- パブリックコメントの実施　（H22.10.10～10.31）
- 事故危険区間の選定（168区間）　第8回委員会（H22.12.2）

平成23年度

- 事故危険区間の対策実施状況の報告
  事故危険区間の見直し方法及び新規追加箇所（3区間）の確認　第9回委員会（H23.12.21）

平成24年度

- 新たな事故危険区間（追加箇所）の選定方法の確認
  パブリックコメント実施方法の確認　第10回委員会（H24.6.29）
- 関係機関ヒアリングの実施　※通学路点検含む　（H24.7.上旬～11.中旬）
- パブリックコメントの実施　（H24.11.5～11.25）
- 新たな事故危険区間（追加箇所）の中間報告　第12回委員会（H24.12.20）

事故ゼロプラン見直し

平成25年度

- パブリックコメント等を踏まえた新たな事故危険区間（追加箇所）の選定（408区間）
  A群・B群・C群の結果報告、通学路点検箇所・事故危険箇所　第13回委員会（H25.6.18）

平成26～28年度

- 事故危険区間の追加箇所の確認
  （14回委員会：4区間、15回委員会：7区間、16回委員会：42区間）
  事故危険区間の事業進捗状況の報告
  第14回委員会（H26.8.25）
  第15回委員会（H27.9.30）
  第16回委員会（H28.7.28）

平成29年度

- H29事故危険区間の追加箇所の確認（5区間）
  事故危険区間の事業進捗状況の報告
  事故危険区間の対策完了の判断基準(案)の確認　第17回委員会（H29.7.27）

平成30年度

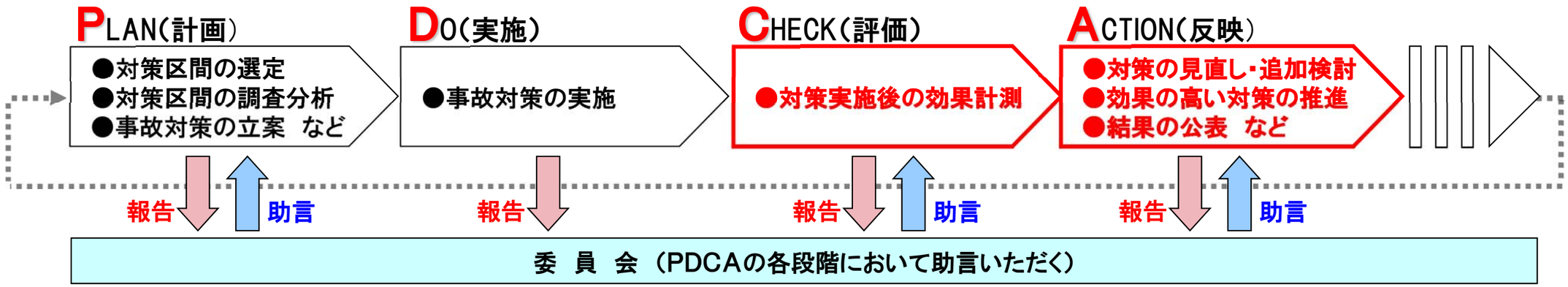
- H30事故危険区間の追加箇所の確認（3区間）
  事故危険区間の対策完了の判断基準に基づいた対策完了箇所の検討　第18回委員会（H30.7.26）
- 事故危険区間の事業進捗状況
  新規対策検討箇所の事例紹介　第19回委員会（H31.3.15）

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－２　事故ゼロプランの進め方

○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推進。
○昨年度時点で事故危険区間として県内の幹線道路を対象に640区間指定し、事故対策を実施。

■事故ゼロプランのＰＤＣＡサイクル



■県内の事故危険区間

	国管理	県管理
合計※1	196区間	444区間
A群※2	107区間	208区間
B群※2	78区間	207区間
C群※3	11区間	29区間

※1）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
※2)A群と重複するを含まない
※3)A群・B群と重複する区間 を含まない

■事故危険区間の抽出の考え方

※幹線道路（国及び県が管理する道路）を対象として抽出

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

3－3　現行の対策完了判断の結果

■現行の事故ゼロプランの対策完了の判断基準（おさらい）

○事故データに基づく選定箇所【A群】：対策後の事故データが４年分以上ある区間を対象に、事故件数（事故率、事故密度）による増減効果を評価、事故ゼロプランの対策完了の可否を判定。
○地域からの要望による選定箇所【B群・C群】：事故件数が減少している区間を対象に、要望者の確認により、対策完了の可否を判定。

第17回委員会（H29.7.27）にて承認

PLAN（計画）　事故危険区間の選定・事故要因分析・対策検討

DO（実施）　対策実施

CHECK（評価）

事故データに基づく選定【A群】
対策後の事故データが4年以上ある箇所のうち、以下の条件をすべて満たす場合、事故危険区間の対策完了とする。
①対策後の死傷事故率が「300件/億台キロ未満」かつ「対策前より減少」
②対策後の選定指標が県内ワースト100位以内に該当しない（選定時に20位以内となっていた指標）

地域からの要望による選定【B群・C群】
対策後の事故データが4年以上あり、事故件数が減少している箇所を対象に、選定指標毎の対策完了の判断基準を満たす場合、事故危険区間の対策完了とする。
①自治体・婦人会・警察から危険性を指摘された箇所
→要望者に確認の上、指摘内容が改善されていれば対策完了
②通学路点検箇所
→要望者に確認の上、合同現地点検にて対策が承認されていれば対策完了
③交通事故多発地点
→対策により事故の減少が認められれば対策完了
④パブコメにて、一般利用者より危険性を指摘された箇所
→指摘内容が改善されていれば対策完了

Yes → 対策完了箇所
No → 継続箇所
Yes → 対策完了箇所
No → 継続箇所

ACTION（反映）

■選定時の指標(A群)

(1)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
（死傷事故率100件/億台キロ以上かつ、下記の指標のいずれかに該当）
- 死傷事故密度県内ワースト20
- 死亡者事故密度県内ワースト20
- 歩行者事故密度県内ワースト20
- 高齢者ドライバー事故密度県内ワースト20
- 大型車事故密度県内ワースト20
- 自転車事故密度県内ワースト20
- 子供または高齢者事故密度県内ワースト20
- 休日事故密度県内ワースト20
- DID地区出会い頭事故密度県内ワースト20
- 山地(単路部) 正面衝突事故密度県内ワースト20

(2)事故危険箇所(下記指標に全て該当)
- 死傷事故率100件/億台キロ以上
- 重大事故率10件/億台キロ以上
- 死亡事故率1件/億台キロ以上

■選定時の指標(地域からの要望)

(1)B群【いずれかに該当】
1)自治体・婦人会・警察から危険性を指摘された箇所
（自治体・婦人会・警察からのヒアリング・アンケートおいて、危険性を指摘された箇所）
2)通学路点検箇所
（H24年度に実施された通学路点検において、危険性を指摘された箇所）
3)交通事故多発地点
（山梨県・山梨県警により、交通事故(死傷事故・物損事故)が多発しているため、対策の必要性を指摘された箇所）

(2)C群
1)パブコメにて、一般利用者より危険性を指摘された箇所

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－３　現行の対策完了判断の結果

○今年度、新たに評価を実施できる８区間を対象に対策完了判断を実施。
○A群のうち、対策完了箇所：5区間、継続箇所：3区間と判定。
○船山橋北詰交差点：対策後の死傷事故率が300件/億台キロ未満かつ、対策後選定指標がワースト100位以内に該当するため継続と判定。
○双田交差点：死傷事故率が300件/億台キロ未満かつ、死傷事故率が対策前より増加、対策後選定指標がワースト100位以内に該当するため継続と判定。
○竜王立体交差点：対策後選定指標がワースト100位以内に該当するため継続と判定。

対策前→対策着手直前4年分の事故データが対象
対策後→直近4年間(H26～H29)の事故データが対象

■対策実施箇所評価結果（A群）

死傷事故率が300件/億台キロ以上

選定指標がワースト100位以内

市区町村	路線番号	対象区間（地先名）	対策年度		A群			対策内容	卒業判定					
						事故危険箇所			死傷事故率	①			②	A群判定（候補）
			着手	完了	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	第3次	第4次		対策後	Ⅰ 対策後死傷事故率 300件/億台キロ未満	Ⅱ 死傷事故率 対策前＞対策後	ⅠかつⅡ	対策後選定指標ワースト100位外	
1.韮崎市	20	韮崎市本町（船山橋北詰交差点）	H23	H25	●			右折レーン延伸、立体横断施設の階段部の付け替え	386	×	○	×	×	継続
2.北杜市	20	北杜市白州町（台ヶ原下交差点交差点）	H25	H25	●			減速路面標示（アロータイプ）、路面標示「追突注意」、減速路面標示（ドットライン）	94	○	○	○	○	対策完了
3.甲斐市	52	甲斐市名取（名取交差点）	H20	H25	●			隅切り部の改良 ラバーポール設置、右折ポケットの設置	294	○	○	○	○	対策完了
4.山中湖村	138	山中湖村山中梨ヶ原1212－2（（仮）山中梨ヶ原交差点）	H25	H25	●	●		交差点内カラー舗装	74	○	○	○	○	対策完了
5.山中湖村	138	山中湖村山中（山中湖西交差点）	H25	H25	●			ゼブラ帯設置（右折の導流化）、隅切り部の改良 ラバーポール設置	149	○	○	○	○	対策完了
6.甲斐市	20	甲斐市志田（双田交差点）	H25	H25	●			減速路面標示（ドットライン）、薄層高輝度カラー舗装、路面標示「追突注意」	360	×	×	×	×	継続
7.甲斐市	20	甲斐市竜王41～南原交差点	H8	H25	●			法定外標識「追突事故多し」、中央分離帯の整備、縦断線形の改良、信号現示改良	125	○	○	○	○	対策完了
8.甲斐市	52	甲斐市竜王新町（竜王立体交差点）	H25	H25	●			交差点内の右折導流の変更　＊右折の内回り化、右折レーンカラー舗装、ラバーポール設置	44	○	○	○	×	継続

死傷事故率が対策前より増加

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－３　現行の対策完了判断の結果（参考）

■対策実施箇所評価結果（第18回委員会にて提示）

対策前→対策着手直前4年分の事故データが対象
対策後→直近4年間(H25～H28)の事故データが対象

市区町村	路線番号	対象区間（地先名）	対策年度		A群			主な対策内容	対策完了判定						
						事故危険箇所			死傷事故率		①			②	A群判定（候補）
			着手	完了	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	第3次	第4次		対策前（件/億台キロ）	対策後（件/億台キロ）※1	Ⅰ 対策後死傷事故率 300件/億台キロ未満	Ⅱ 死傷事故率 対策前＞対策後	Ⅰかつ Ⅱ ※2	対策後 選定指標 ワースト 100位外 ※3	
南アルプス市	52	南アルプス市飯野（消防白根分所交差点）	H22	H22	●			路面表示	1260	2249	×	×	×	○	継続
甲府市	52	甲府市相生（相生歩道橋交差点）	H24	H24	●			カラー舗装	1024	561	×	○	×	×	継続
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	1112	67	○	○	○	○	対策完了
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	648	168	○	○	○	○	対策完了
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	448	112	○	○	○	○	対策完了
大月市	20	大月市大月町（大月IC入口交差点）	H17	H17	●			右折レーン設置	465	280	○	○	○	×	継続
甲府市	52	甲府市宝～甲府市丸の内	H19	H19	●			歩道整備/車線拡幅	303	192	○	○	○	○	対策完了
甲府市	20	甲府市国母（国母交差点）	H18	H24	●			路面標示／カラー舗装／交差点内ゼブラ帯／停止線前出し	810	298	○	○	○	×	継続
甲州市	20	甲州市勝沼町（柏尾交差点）	H18	H18	●			法定外標識／右直分離信号制御の導入	559	799	×	×	×	×	継続
甲斐市	20	甲斐市竜王（竜王駅入口交差点）	H24	H24	●			法定外標識／カラー舗装／隅切り部のゼブラ	353	177	○	○	○	×	継続
韮崎市	20	韮崎市水神（一ッ谷交差点）	H16	H23	●			左折導流路／路面標示／交通島増設	339	153	○	○	○	×	継続
甲府市	20	甲府市中小河原（中小河原交差点）	H24	H24	●			路面標示／カラー舗装／自転車横断帯のカラー舗装	572	372	×	○	×	×	継続
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／ゼブラ帯設置	365	260	○	○	○	○	対策完了
笛吹市	20	笛吹市石和町（四日市場交差点）	H18	H18	●			法定外標識	354	173	○	○	○	×	継続
甲府市	20	甲府市中小河原町1341-6～中小河原町1丁目17-5	H24	H24	●			路面標示／カラー舗装	500	378	×	○	×	×	継続
笛吹市	20	笛吹市一宮町（鶯堂交差点）	H20	H20	●			右折レーンシフト／ゼブラ設置／ラバーポール設置	341	188	○	○	○	○	対策完了
甲府市	52	甲府市丸の内（丸の内郵便局東交差点）	H19	H19	●			車止め設置	531	396	×	○	×	×	継続
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	306	196	○	○	○	○	対策完了
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	390	223	○	○	○	○	対策完了
甲府市	20	甲府市国母6丁目2-23～国母立体交差点	H18	H24	●			法定外標識	122	165	○	×	×	×	継続
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	354	145	○	○	○	○	対策完了
甲府市	52	甲府市丸の内３丁目（丸の内３丁目交差点）	H19	H19	●			路面標示／右折指導線設置	375	363	×	○	×	○	継続
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	353	260	○	○	○	○	対策完了
甲府市	20	国母立体交差点～甲府市国母7丁目1-26	H18	H24	●			法定外標識	189	200	○	×	×	○	継続
甲斐市	20	甲斐市富竹新田（富竹新田交差点）	H22	H22	●			法定外標識	214	353	×	×	×	×	継続
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	229	29	○	○	○	○	対策完了
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	210	188	○	○	○	○	対策完了
笛吹市	20	広瀬交差点～疾風橋	H18	H18	●			法定外標識／路面標示	96	170	○	×	×	○	継続
笛吹市	20	笛吹市一宮町末木（両ノ木神社北交差点）	H22	H22	●			法定外標識／路面標示	105	188	○	×	×	○	継続
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	186	0	○	○	○	○	対策完了

対策完了候補 13区間

継続箇所 17区間

※1　対策後の死傷事故率が300件/億台キロ以上または対策前より増加した箇所は**赤字**
※2　ⅠまたはⅡどちらかが×の箇所は**赤字**
※3　対策後の選定指標がワースト100位内の箇所は**赤字**

■対策実施済箇所【B群・C群（国管理８区間）】

市区町村	路線名	単路/交差点	対象区間（地先名）	対策年度		B群			C群	対策内容	対策完了の検討			
				着手	完了	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	パブコメにより道路利用者から意見が得られた箇所		対策前事故件数（件/４年）	対策後事故件数（件/４年）※1	対策後事故件数が減少	B･C群判定（候補）
甲府市	20	単路	甲府昭和IC入口～徳行立体入口	H18	H18				●	路面標示/カラー舗装	10	6	○	対策完了
南アルプス市	52	交差点	南アルプス市在家塚（大城寺西交差点）	H20	H20				●	カラー舗装	8	8	×	継続
大月市	20	単路	大月市大月町花咲1497～大月町花咲1698	H23	H23	●				みなし右折レーン/交差点改良	5	8	×	継続
鳴沢村	139	単路	(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	8	3	○	対策完了
南部町	52	交差点	南部町福士（富栄橋西交差点）	H24	H24	●				右折導流線等の改良/中央分離帯の前出し	1	2	×	継続
大月市	20	単路	大月市初狩町下初狩481-1～初狩駅前交差点	H24	H24		●			歩道整備	2	2	×	継続
大月市	20	交差点	大月市初狩町中初狩212（初狩小学校東交差点）	H24	H24		●			法定外看板	1	1	×	継続
北杜市	20	単路	北杜市　牧原交差点～舞鶴松入口交差点	H24	H24		●			ラバーポール	5	4	○	対策完了

対策完了候補 3区間

継続箇所 5区間

※1　対策後の死傷事故率が対策前より増加または変化のない箇所は**赤字**

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

3－3　現行の対策完了判断の結果　（継続箇所事例①）

国道20号　韮崎市本町（にらさきしほんちょう）　船山橋北詰交差点（ふなやまばしきたづめ）交差点

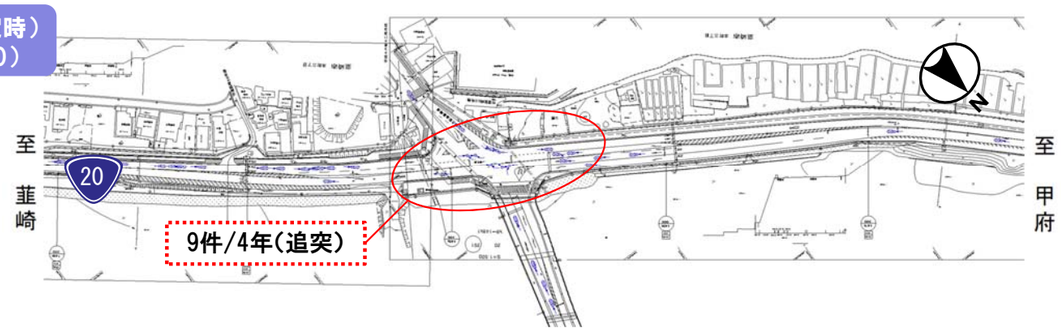
箇所概要

【路線】　国道20号
【住所】　韮崎市本町
【交通量※】26,632台/日

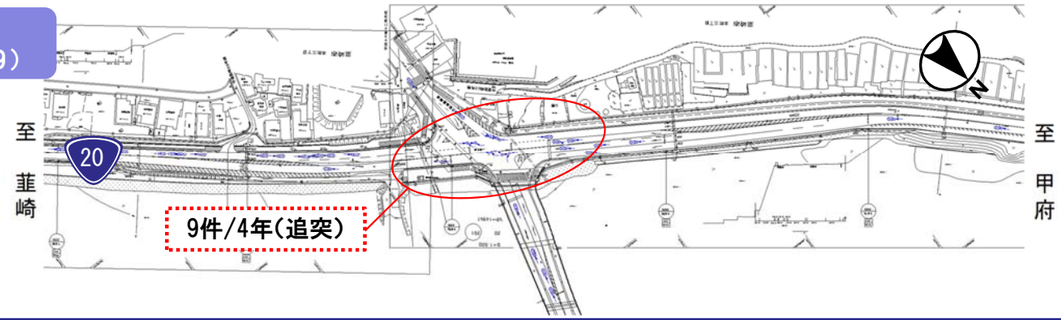
※H22道路交通センサス

主な事故発生状況

対策前（選定時）（H17-H20）



対策後（H26-H29）



対策概要

事故発生状況
・交差点南側流入部で追突事故が発生

事故発生要因
・右折レーンがからはみ出した右折滞留車両に後続車両が追突
・南側から左折しようとする車両から自転車横断者への視認性が、横断歩道橋により阻害され、急減速を強いられるため、後続車両が追突

対策方針
・右折滞留のはみ出しの解消
・左折時の見通し改善

対策内容
・右折レーンの延伸
・横断歩道橋の階段の付け替え

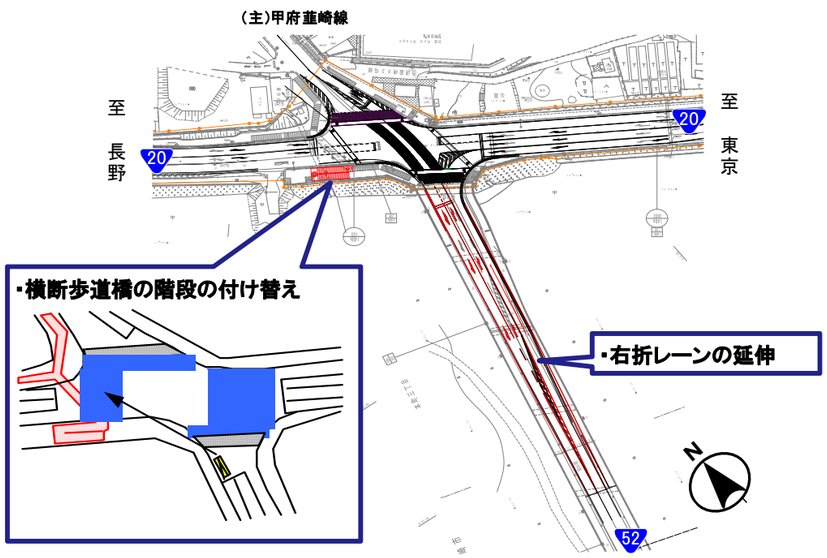
抽出指標

A.事故データに基づく抽出	
死傷事故率	●
死傷事故	
死亡事故	
歩行者事故	
高齢者ドライバー事故	●
大型車事故	●
自転車事故	
子供または高齢者事故	
休日事故	
DID地区出会い頭事故	
山地（単路部）正面衝突事故	

B.関係機関ヒアリング

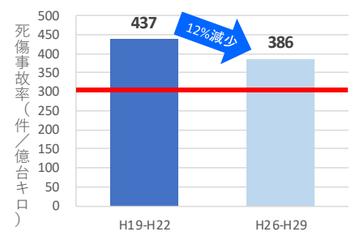
C.道路利用者パブコメによる要望箇所

対策内容　H23-25対策



効果評価結果

事故の削減状況 判定①



⇒事故が対策前から1割以上減少

⇒死傷事故率が300件/億台キロ以上

指標該当状況 判定②

	選定時抽出指標順位	選定時ワースト20位以内	対策後抽出指標順位	選定指標ワースト100位以内
死傷事故	21		19	
死亡者事故			94	
歩行者事故			481	
高齢者ドライバー事故	20	○	87	○
大型車事故	5	○	217	
自転車事故	184		142	
子供または高齢者事故			38	
休日事故密度順位			77	
DID地区出会い頭事故			148	
山地(単路部)正面衝突事故			123	

⇒選定指標が県内ワースト100以内に該当

継続箇所

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

3－3　現行の対策完了判断の結果　（継続箇所事例②）

国道20号　甲斐市志田（かいしした）　双田（そうだ）交差点

箇所概要

【路線】　国道20号
【住所】　甲斐市志田
【交通量※】41,202台/日

※H22道路交通センサス

主な事故発生状況

対策前（選定時）（H17-H20）

対策後（H26-H29）

対策概要

事故発生状況
・交差点流入部（上下線）で追突事故が発生

事故発生要因
・長い直線で速度超過しやすく、沿道施設が多く車両出入りが激しいため、急な減速・停止が発生する

対策方針
・本線へ走行する車両への注意喚起、速度抑制

対策内容
・減速路面標示（ドットライン）、路面標示【追突注意】、カラー舗装

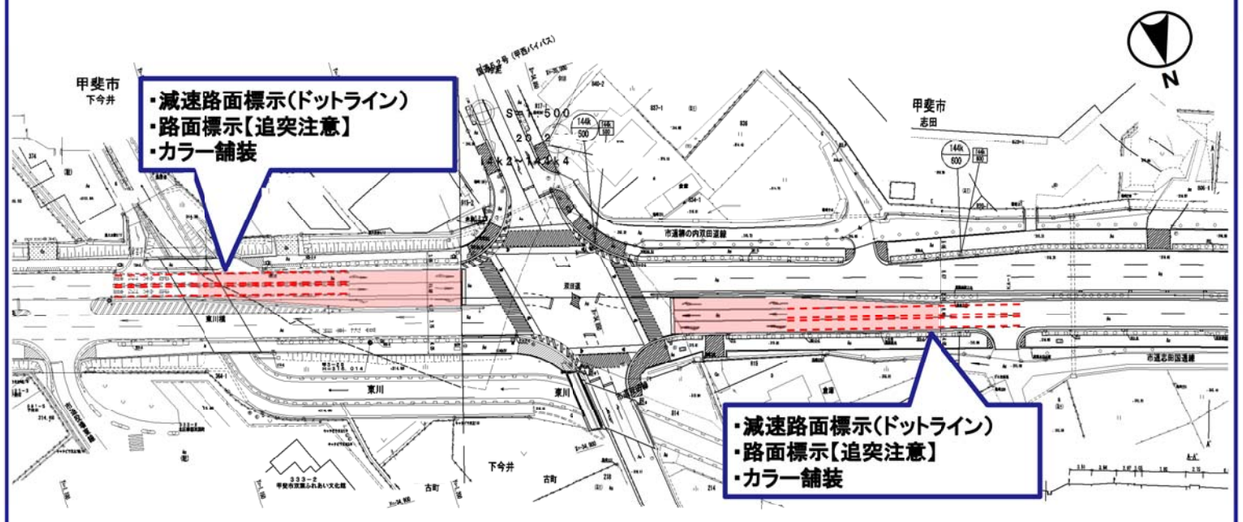
抽出指標

A.事故データに基づく抽出	
死傷事故率	●
死傷事故	
死亡事故	
歩行者事故	
高齢者ドライバー事故	
大型車事故	●
自転車事故	
子供または高齢者事故	
休日事故	
DID地区出会い頭事故	
山地（単路部）正面衝突事故	

B.関係機関ヒアリング

C.道路利用者パブコメによる要望箇所

対策内容　H25対策



効果評価結果

事故の削減状況 判定①

⇒事故が対策前から1割以上増加

⇒死傷事故率が300件/億台キロ以上

指標該当状況 判定②

	選定時抽出指標順位	選定時ワースト20位以内	対策後抽出指標順位	選定指標ワースト100位以内
死傷事故	60		27	
死亡者事故			94	
歩行者事故			481	
高齢者ドライバー事故	435		33	
大型車事故	10	○	4	○
自転車事故	70		142	
子供または高齢者事故	106		38	
休日事故密度順位	235		5	
DID地区出会い頭事故			148	
山地(単路部)正面衝突事故			123	

⇒選定指標が県内ワースト100以内に該当

継続箇所

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－３　現行の対策完了判断の結果　（継続箇所事例③）

国道52号　甲斐市竜王新町（かいしりゅうおうしんまち）　竜王立体交差点（りゅうおうりったい）

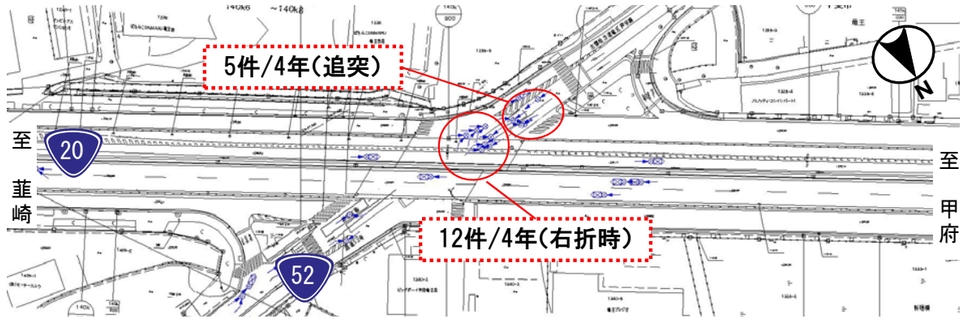
箇所概要

【路線】　国道52号
【住所】　甲斐市竜王新町
【交通量※】46,565台/日

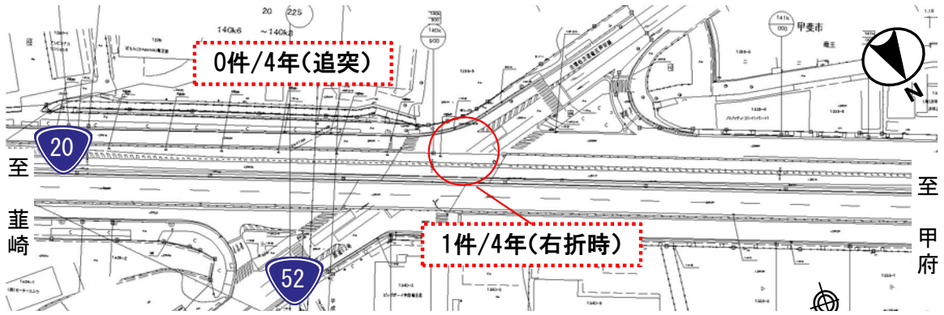
※H22道路交通センサス

主な事故発生状況

対策前（選定時）（H17-H20）



対策後（H26-H29）



対策概要

事故発生状況
- 交差点内で右折時事故が発生
- 流入部で追突事故が発生

事故発生要因
- 交差点が大きい上に、右折車の動線が交錯する交差点形状（外回り）なので、無理な右折が発生する
- それにより、右折レーン内での車両の速度も不安定になる

対策方針
- 複雑な交差点形状の解消
- 走行車両への注意喚起

対策内容
- 交差点内の右折導流の変更（右折の内回り化）
- 右折レーンカラー舗装、ラバーポール設置

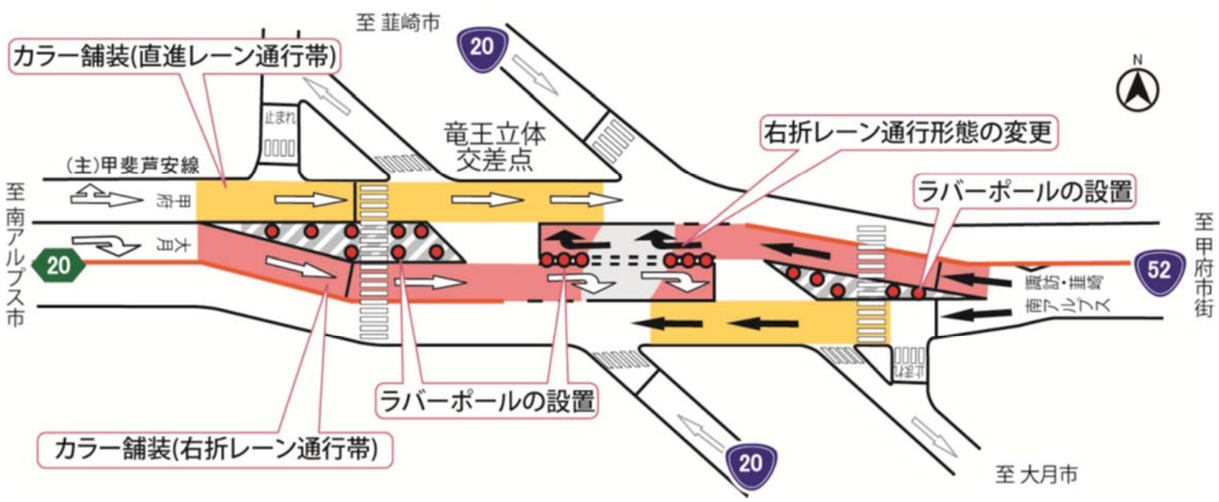
抽出指標

A.事故データに基づく抽出	
死傷事故率	●
死傷事故	
死亡事故	
歩行者事故	
高齢者ドライバー事故	●
大型車事故	
自転車事故	
子供または高齢者事故	
休日事故	
DID地区出会い頭事故	
山地（単路部）正面衝突事故	

B.関係機関ヒアリング

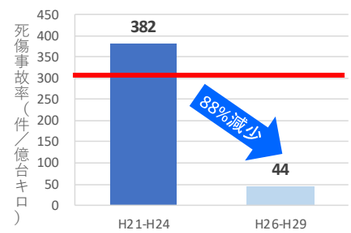
C.道路利用者パブコメによる要望箇所

対策内容　H25対策



効果評価結果

事故の削減状況 判定①



⇒事故が対策前から8割以上減少

⇒死傷事故率が300件/億台キロ未満

指標該当状況 判定②

	選定時抽出指標順位	選定時ワースト20位以内	対策後抽出指標順位	選定指標ワースト100位以内
死傷事故	21		623	
死亡者事故			94	
歩行者事故			481	
高齢者ドライバー事故	11	○	87	○
大型車事故			217	
自転車事故			142	
子供または高齢者事故			210	
休日事故密度順位			155	
DID地区出会い頭事故			148	
山地(単路部)正面衝突事故			123	

⇒選定指標が県内ワースト100以内に該当

継続箇所

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－４　現行の対策完了判断基準の検証

○「甲斐市竜王新町（竜王立体交差点）」では、死傷事故件数が26件から3件に、23件削減（削減率88%）したにも関わらず継続箇所と判定。
⇒選定時に該当していた「高齢者ドライバー事故密度（選定時11位）」がワースト100をクリアできなかった（87位）ことが理由
⇒ただし、高齢者ドライバー事故の発生件数は2件/４年のみ

■対策実施箇所【A群（国管理8区間）】の事故削減効果

対策前→対策着手直前4年分の事故データが対象
対策後→直近4年間(H26～29)の事故データが対象

市区町村	路線番号	対象区間（地先名）	対策年度		A群			対策内容	卒業判定					
						事故危険箇所			死傷事故率	①			②	
			着手	完了	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	第3次	第4次		対策後	Ⅰ 対策後死傷事故率 300件/億台キロ未満	Ⅱ 死傷事故率 対策前＞対策後	Ⅰかつ Ⅱ	対策後 選定指標 ワースト100位外	A群判定（候補）
1.韮崎市	20	韮崎市本町（船山橋北詰交差点）	H23	H25	●			右折レーン延伸、立体横断施設の階段部の付け替え	386	×	○	×	×	継続
2.北杜市	20	北杜市白州町（台ヶ原下交差点交差点）	H25	H25	●			減速路面標示（アロータイプ）、路面標示「追突注意」、減速路面標示（ドットライン）	94	○	○	○	○	対策完了
3.甲斐市	52	甲斐市名取（名取交差点）	H20	H25	●			隅切り部の改良 ラバーポール設置、右折ポケットの設置	294	○	○	○	○	対策完了
4.山中湖村	138	山中湖村山中梨ヶ原1212－2（（仮）山中梨ヶ原交差点）	H25	H25	●	●		交差点内カラー舗装	74	○	○	○	○	対策完了
5.山中湖村	138	山中湖村山中（山中湖西交差点）	H25	H25	●			ゼブラ帯設置（右折の導流化）、隅切り部の改良 ラバーポール設置	149	○	○	○	○	対策完了
6.甲斐市	20	甲斐市志田（双田交差点）	H25	H25	●			減速路面標示（ドットライン）、薄層高輝度カラー舗装、路面標示「追突注意」	360	×	×	×	×	継続
7.甲斐市	20	甲斐市竜王41～南原交差点	H8	H25	●			法定外標識「追突事故多し」、中央分離帯の整備、縦断線形の改良、信号現示改良	125	○	○	○	○	対策完了
8.甲斐市	52	甲斐市竜王新町（竜王立体交差点）	H25	H25	●			交差点内の右折導流の変更　＊右折の内回り化、右折レーンカラー舗装、ラバーポール設置	44	○	○	○	×	継続

【甲斐市竜王新町（竜王立体交差点）】

	対策前 H21~H24	対策後 H26~H29
事故件数（件／４年）	26	3
死傷事故率（件／億台キロ）	382	44

選定時指標	選定指標別順位（位） 抽出時 H17~H20	対策後※1 H26~H29
死傷事故密度	21（19）	623（3）
死亡者事故密度	-	-
歩行者事故密度	-	-
高齢者ドライバー事故密度	11（5）	87（2）
大型車事故密度	-	-
自転車事故密度	-	142（1）
子供または高齢者事故密度	-	210（2）
休日事故密度	-	155（2）
DID地区出会い頭事故密度	-	-
山地(単路部)正面衝突事故密度	-	-

※1:（　）内の数値は、事故件数（件／4年）を示す

- 死傷事故件数：
  対策前後で23件/4年削減（削減率88%）
- 死傷事故率：
  対策前後で338件/億台キロ削減（削減率88%）

- 高齢ドライバー事故密度：
  対策後87位（ワースト100位以内）

対策前よりも全ての指標値が
大幅に改善しているにも関わらず、
「継続箇所」という判定結果

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－４　現行の対策完了判断基準の検証

○「韮崎市本町（船山橋北詰交差点）」では、死傷事故件数が17件から15件に、2件削減。
○「甲斐市志田（双田交差点）」では、死傷事故件数が12件から14件に、2件増加。
　⇒判定結果としては、２箇所ともに【継続】判定
○現行の対策完了判断基準にしたがって判定したところ、上記のような場所が発生したため、手法の検証が必要。

■対策実施箇所【A群（国管理8区間）】の事故削減効果

対策前→対策着手直前4年分の事故データが対象
対策後→直近4年間(H26～29)の事故データが対象

市区町村	路線番号	対象区間（地先名）	対策年度		A群			対策内容	卒業判定					
						事故危険箇所			死傷事故率	①			②	
			着手	完了	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	第3次	第4次		対策後	Ⅰ 対策後死傷事故率 300件/億台キロ未満	Ⅱ 死傷事故率 対策前＞対策後	Ⅰかつ Ⅱ	対策後 選定指標 ワースト 100位外	A群判定（候補）
1.韮崎市	20	韮崎市本町（船山橋北詰交差点）	H23	H25	●			右折レーン延伸、立体横断施設の階段部の付け替え	386	×	○	×	×	継続
2.北杜市	20	北杜市白州町（台ヶ原下交差点交差点）	H25	H25	●			減速路面標示（アロータイプ）、路面標示「追突注意」、減速路面標示（ドットライン）	94	○	○	○	○	対策完了
3.甲斐市	52	甲斐市名取（名取交差点）	H20	H25	●			隅切り部の改良 ラバーポール設置、右折ポケットの設置	294	○	○	○	○	対策完了
4.山中湖村	138	山中湖村山中梨ヶ原1212－2（（仮）山中梨ヶ原交差点）	H25	H25	●	●		交差点内カラー舗装	74	○	○	○	○	対策完了
5.山中湖村	138	山中湖村山中（山中湖西交差点）	H25	H25	●			ゼブラ帯設置（右折の導流化）、隅切り部の改良 ラバーポール設置	149	○	○	○	○	対策完了
6.甲斐市	20	甲斐市志田（双田交差点）	H25	H25	●			減速路面標示（ドットライン）、薄層高輝度カラー舗装、路面標示「追突注意」	360	×	×	×	×	継続
7.甲斐市	20	甲斐市竜王41～南原交差点	H8	H25	●			法定外標識「追突事故多し」、中央分離帯の整備、縦断線形の改良、信号現示改良	125	○	○	○	○	対策完了
8.甲斐市	52	甲斐市竜王新町（竜王立体交差点）	H25	H25	●			交差点内の右折導流の変更　＊右折の内回り化、右折レーンカラー舗装、ラバーポール設置	44	○	○	○	×	継続

【韮崎市本町（船山橋北詰交差点）】

	対策前	対策後
事故件数（件／４年）	17	15
死傷事故率（件／億台キロ）	437	386

⇒ ● 死傷事故件数：
　対策前後で2件/4年削減

【甲斐市志田（双田交差点）】

	対策前	対策後
事故件数（件／４年）	12	14
死傷事故率（件／億台キロ）	309	360

⇒ ● 死傷事故件数：
　対策前後で2件/4年増加

一方は増加、一方は減少しているにも関わらず、同様の判定結果

↓

事業効率性の観点から判定結果に差をつけてもよいのではないか

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）について

３－４　現行の対策完了判断基準の検証（他地域の事例）

＜ 関東他県（茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、神奈川県及び長野県）における事故ゼロプランの対策完了の判断基準等を整理 ＞
① 対策評価の時期：茨城県・栃木県等の４県では、対策実施４年後の「総合評価」に加え、「中間評価」も実施。
② 対策完了の判断基準：埼玉県・長野県等の４県では、削減目標を設定し、交通事故の増減を「死傷事故件数の削減状況」で評価。
：関東他県の全てで、「選定時の指標への該当状況」による評価を実施。評価基準は選定時と同様。
③ 対策完了の判断結果の区分：栃木県・埼玉県・長野県では、判断結果を3分類に区分。

■山梨県と関東他県における評価方法の比較

項　目		山梨県	関東他県	見直しの方向性（案）
① 対策評価の時期		● 「総合評価」（対策実施4年後）のみ →対策実施後の迅速な対処不可	● 「総合評価」に加え、「中間評価」も実施 ＜茨城県、栃木県、埼玉県、長野県＞	■ 対策実施後、追加対策の必要性等を迅速に検証するため、「中間評価」を導入してはどうか。
② 対策完了の判断基準	交通事故の増減	● 「死傷事故率」の変化で評価 →事故件数の増減が不明確	● 「死傷事故件数」の削減状況で評価 （交通安全基本計画に基づいて、削減目標を設定） ＜栃木県、埼玉県、神奈川県、長野県＞	■ 上位計画と合わせ、「死傷事故件数」等の判断指標、基準も必要ではないか。
	選定時の指標に対する評価	● 「選定時の指標への該当状況」で評価 ● ただし、選定時はワースト20だが、完了判定時はワースト100で評価 →事故が減少しても、対策完了にならない箇所が存在	● 「選定時の指標への該当状況」で評価 ● 評価基準は、選定時と同様 ＜茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、神奈川県、長野県＞	■ 対策の必要性の判断基準となる「選定指標の基準」としてはどうか。
③ 対策完了の判断結果の区分		● 「対策完了」と「継続」の2分類 →「継続」の判断結果が不明確	● 「対策完了」、「経過観察（継続モニタリング）」、「追加対策検討」の3分類 ＜栃木県、埼玉県、長野県＞	■ すぐに追加対策が必要な箇所と、一旦経過観察する箇所を分けてはどうか。

関東各県の手法も参考に、今後山梨県の対策完了判断基準の検証を実施

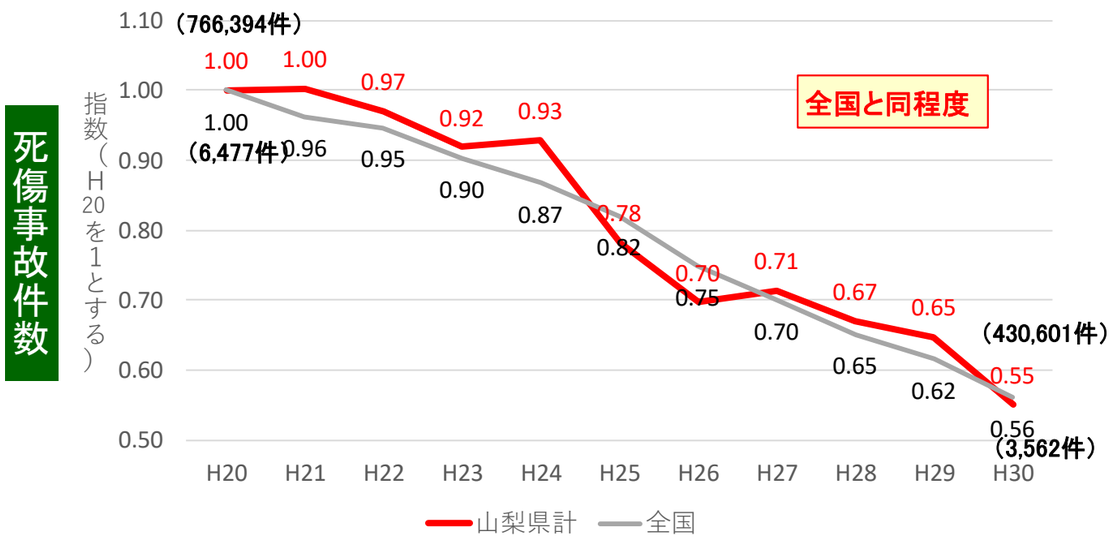
4. 近年の交通事故課題

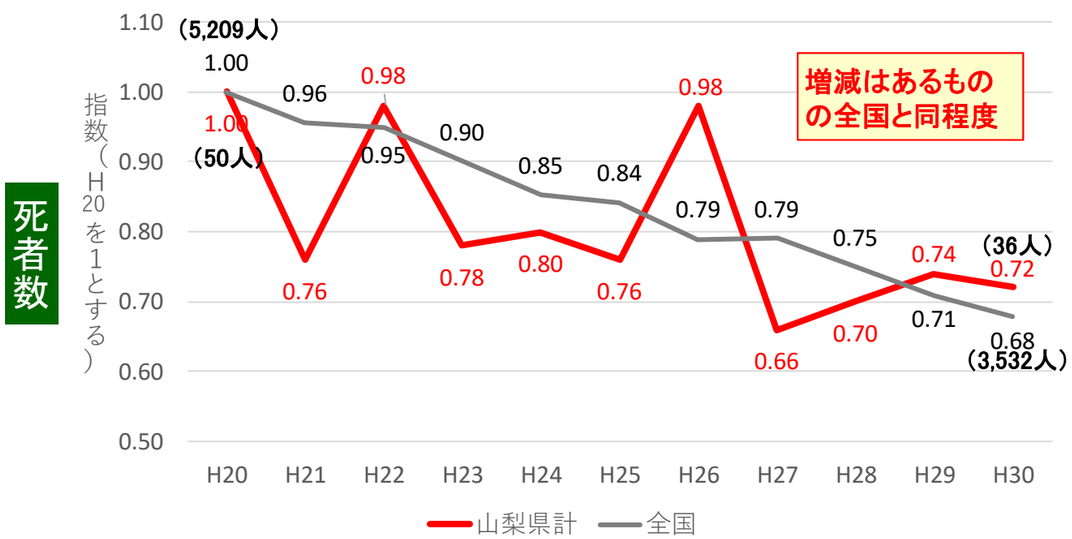
4. 近年の交通事故課題

4－1　山梨県内の事故発生状況

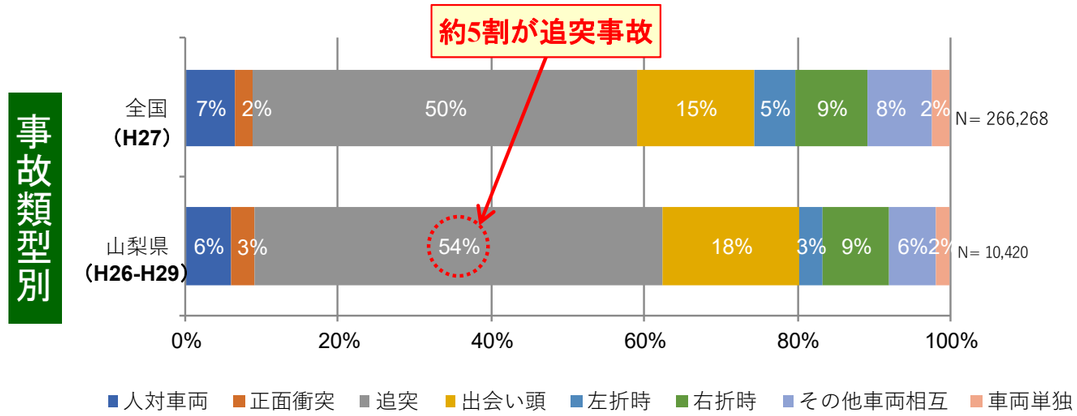
〇山梨県全体の近年の死傷事故件数・死者数の推移は、全国と同様減少傾向にあり、10年間で約6割(H20比）まで減少。
〇事故ゼロプランの対象である幹線道路における事故は、自動車事故の割合が全国の幹線道路より高く、7割以上を占有。

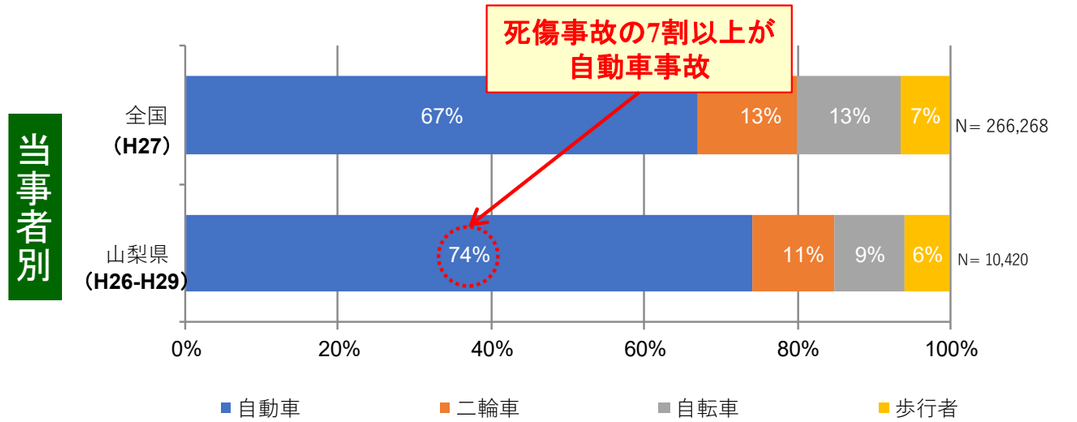
■死傷事故件数・死者数の推移

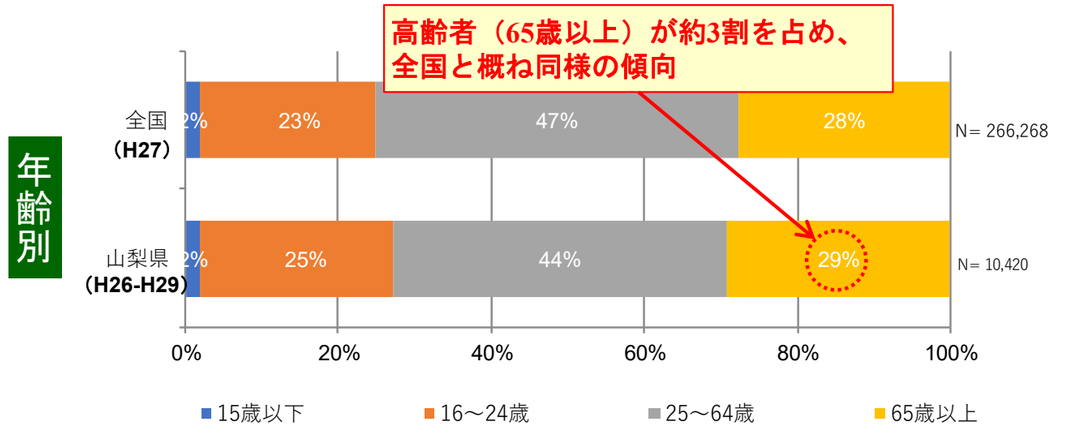




■幹線道路における事故発生特性







＜出典＞警察庁データ、交通事故分析センターデータ、交通事故統合データベース

4. 近年の交通事故課題

4－2　高齢運転者による交通事故

○近年、高齢運転者による重大な事故が発生。
○県内の幹線道路においても、高齢運転者が原因の事故は減少せず、横ばい傾向。
○高齢運転者が原因の事故は、出会い頭や右折時事故の割合が高い。
○今後の事故ゼロプランを進める上で、高齢運転者の事故特性や運転特性の知見を踏まえ、箇所抽出や対策検討を実施。

■近年の高齢運転者による重大事故

年月	発生場所	被害	運転者の年齢・性別
2018.5	神奈川・茅ヶ崎市	1人死亡・3人負傷	90代女性
2019.4	東京・豊島区	2人死亡・9人負傷	80代男性
2019.6	福岡・早良区	2人死亡・6人負傷	80代男性
2019.6	兵庫・小野市	1人死亡	80代男性

○県内における高齢運転者による事故

トラック衝突 1歳児死亡

甲州・国道20号 対向の軽 母も重傷

1日午前9時45分ごろ、甲州市大和町日影の国道20号で、大型トラックが同所、パート[redacted]が運転する軽乗用車に衝突した。軽乗用車に同乗していた久保田さんの息子[redacted]が胸などを強く打ち、甲府市内の病院で死亡が確認された。[redacted]も右肩の骨を折るなどの重傷を負った。

日下部署は自動車運転処罰法違反（過失運転致傷）の疑いで、大型トラックを運転していた[redacted]65を現行犯逮捕した。容疑を過失運転致死傷に切り替えて調べる。

現場は片側1車線の緩やかな下り坂のカーブ。同署によると、午前市方面から甲府市方面に走行していた中村容疑者が、対向の[redacted]に正面衝突した。[redacted]容疑者はセンターラインを越えて民家の敷地に突っ込み、電柱などにぶつかって止まった。同署が事故の詳しい状況と原因を調べている。

前方がつぶれた軽乗用車と、事故を起こし民家の敷地に突っ込んだ大型トラック（奥）＝甲州市大和町日影

事故現場
JR中央線 甲斐大和駅
大和小
大和横西踏
国20
日影橋
甲州市
N

現場近くに住む男性は「家でドーンという大きな音を聞いて外に出たら、道路から外れたトラックと、前がつぶれた軽乗用車が目に入り驚いた。この辺りは下り坂で、昔から事故が多い印象」と話した。

現場付近は事故後、約1時間にわたって全面通行止めとなり、署員が車をUターンさせて中央自動車道に迂回させるなどした。

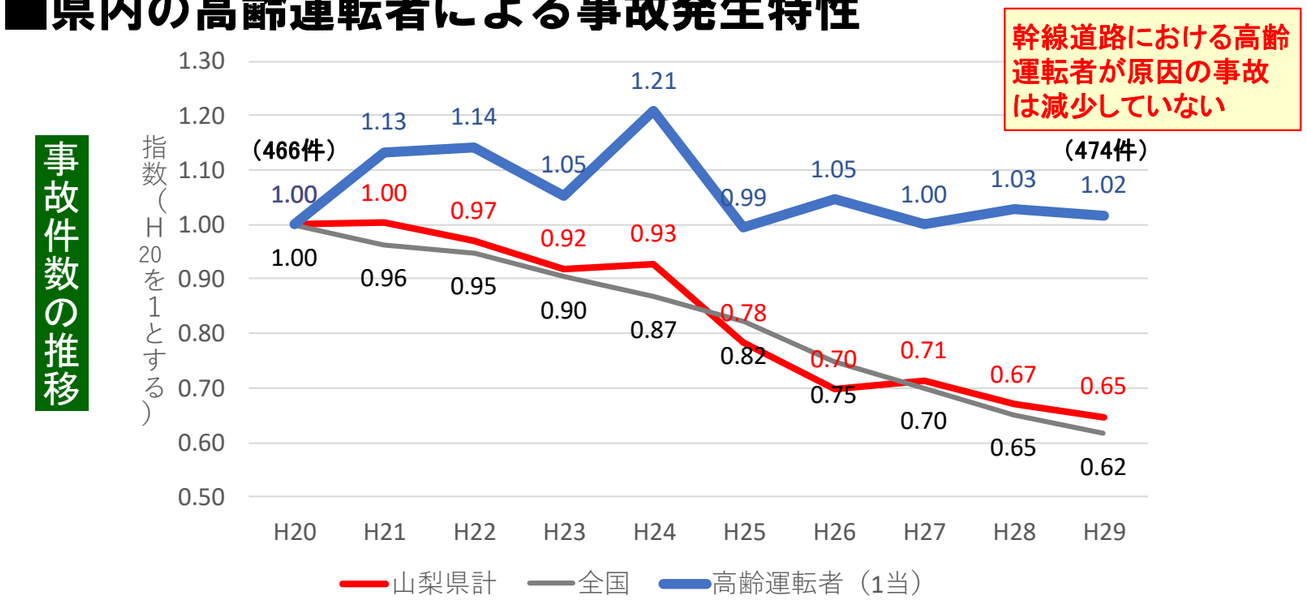
午前1時ごろからは約6時間にわたって片側通行となった。

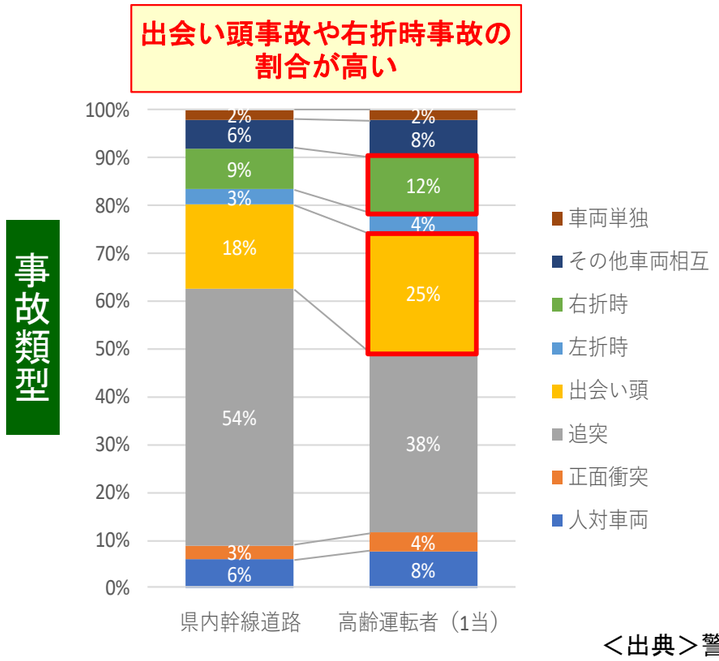
（宇賀神将樹）

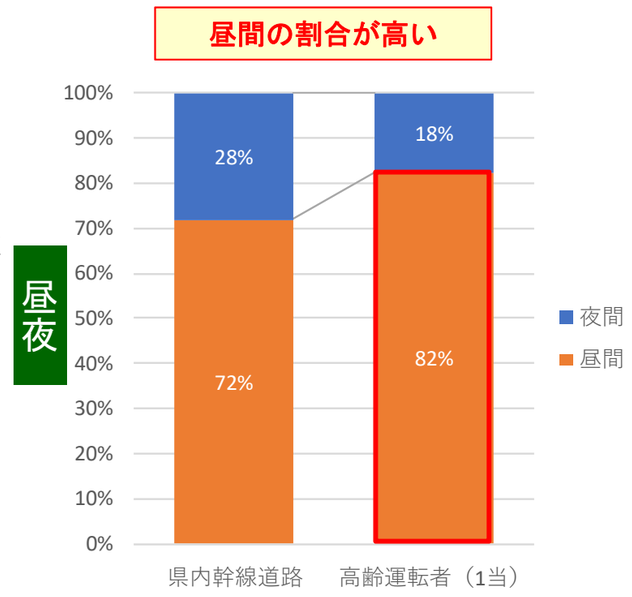
⇒65歳のドライバーによる死亡事故が発生

＜出典＞山梨日日新聞
（令和元年7月2日朝刊）

■県内の高齢運転者による事故発生特性







＜出典＞警察庁データ、交通事故統合データベース

4. 近年の交通事故課題

4－2　高齢運転者による交通事故

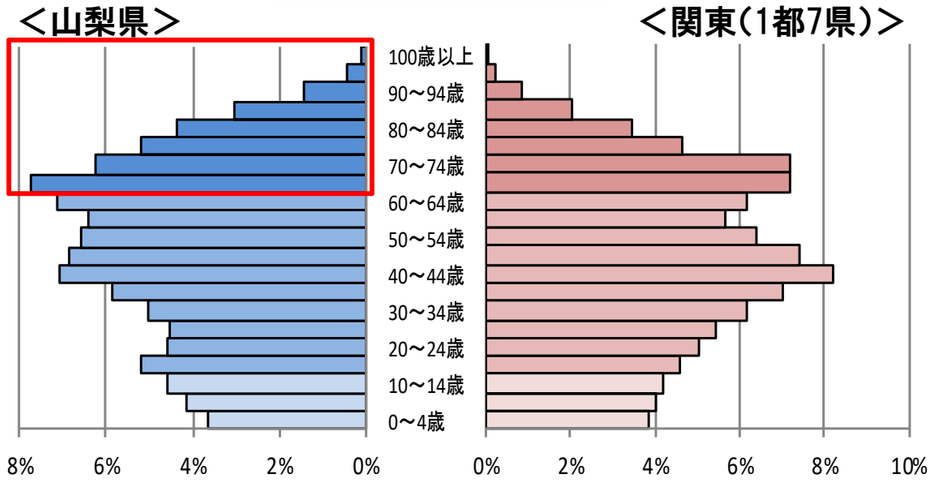
○県内では高齢者人口の割合が高く、増加傾向。
○高齢者の運転免許保有者数は人口以上に増加傾向が強く、高齢者の運転免許保有率が上昇中。
○高齢運転者の死亡事故における人的要因は、非高齢者に比べて操作不適の割合が高い。

■県内の高齢者人口

関東に比べ、山梨県は高齢者人口の割合が高い

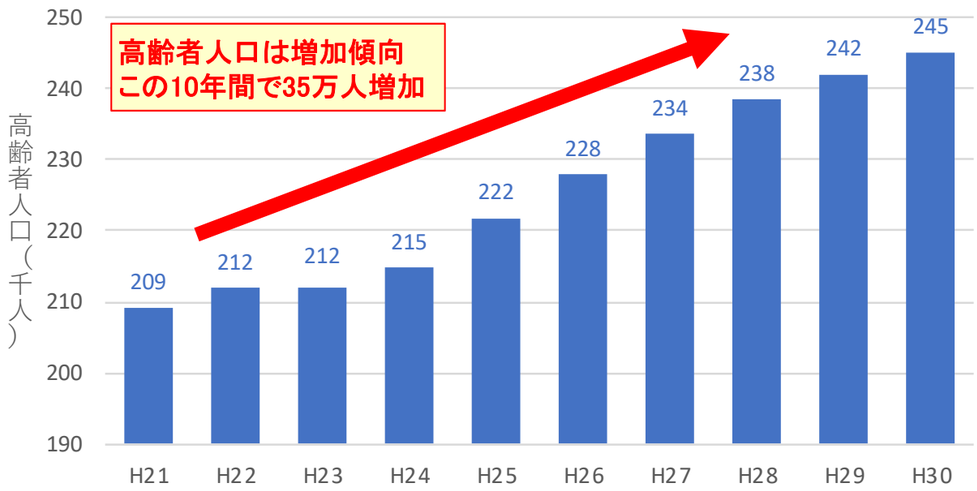
山梨県老齢人口　28.4%

年齢層人口構成



＜出典＞平成27年国勢調査(総務省)

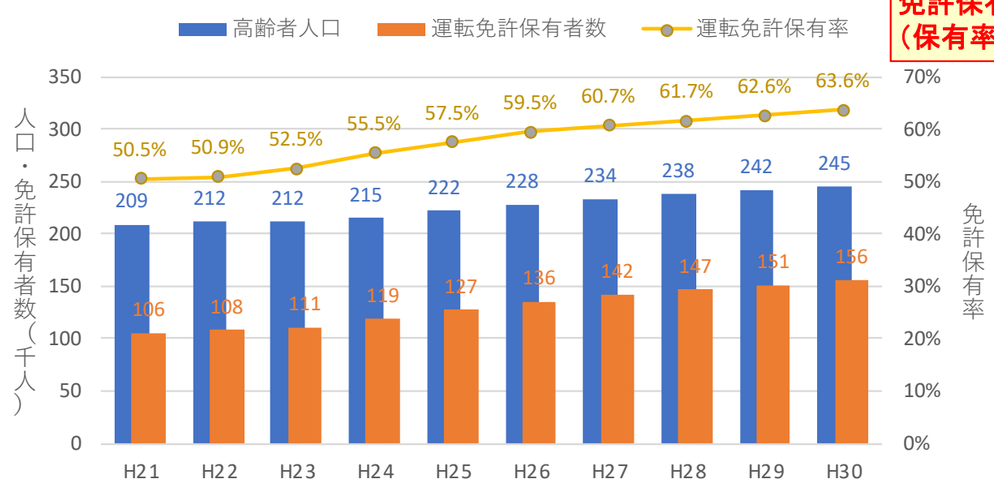
高齢者人口の推移



＜出典＞県高齢者福祉基礎調査

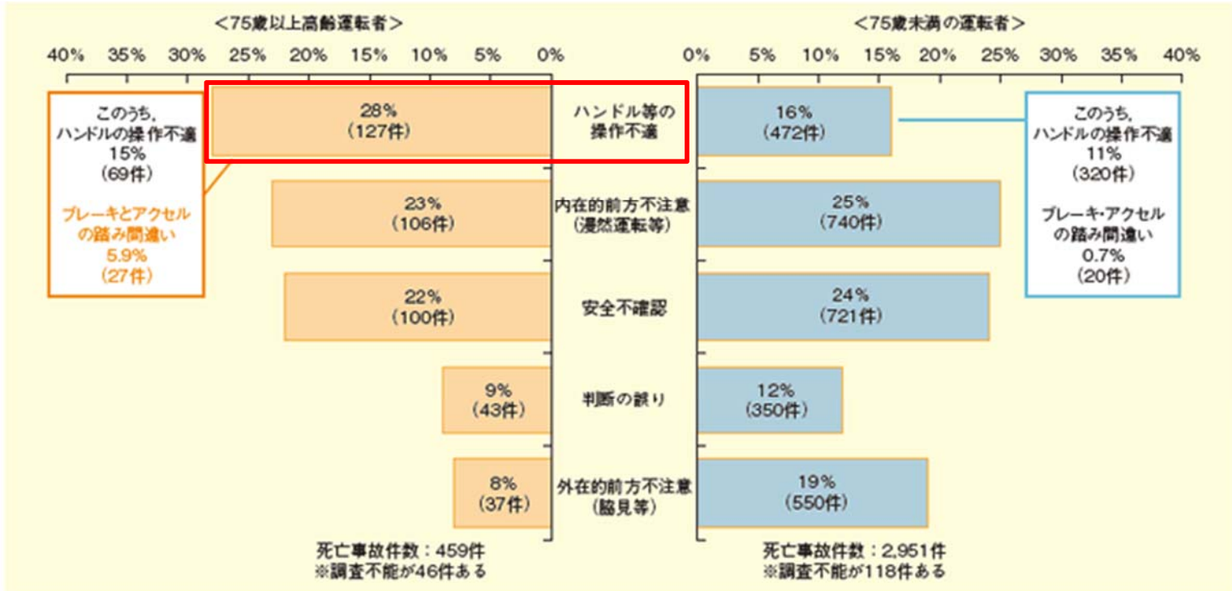
■県内の高齢者の運転免許保有状況

高齢者人口以上に免許保有者数が増加(保有率が上昇傾向)



＜出典＞人口:県高齢者福祉基礎調査
免許保有者数:警察庁運転免許統計

■高齢運転者事故の人的要因



＜出典＞平成29年交通安全白書

4. 近年の交通事故課題

4－3　未就学児移動経路の安全点検

○今年5月に発生した、滋賀県大津市における保育園児ら16名が死傷した交通事故を受け、全国で未就学児が日常的に利用する経路の安全確保に向けた取り組みを開始。
○山梨県内でも、警察や自治体、道路管理者、園の関係者等が連携して安全点検を実施。車止め（ボラード）の設置や横断歩道の着色などの対策実施に向けて検討中。

■国の取組み

1．未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

(1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施
幼稚園・保育所・認定こども園等未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等について、当該園等、地方公共団体、道路管理者、警察等の連携・協力により、緊急安全点検を実施（本年９月末までに実施、10月中に結果の概要を集約）【文科・厚労・内閣】

(2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進
点検結果を踏まえ、ゾーン30の整備等面的対策を含めた交通安全施設整備の強化とともに、歩道の設置・拡充、自動車・自転車の利用空間の分離、防護柵の設置、無電柱化、踏切対策、交差点改良等により安全・安心な歩行空間を整備、通過交通を幹線道路に転換（10月中に対策が必要な箇所数等のとりまとめ、本年度内に本格対策着手）【警察・国交】

(3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等
○　スクールゾーンの設定促進（本年６月中に都道府県教育委員会等に依頼）、保育所等の周辺でのキッズゾーン（仮称）の創設の検討（今秋を目途）【文科・厚労】
○　園外活動時に子ども達を見守るキッズガード（仮称）のモデル事業の実施（本年度中）及び制度化の検討【厚労】
○　幼児の通園路や園外活動中における見守り活動の充実【文科】
○　子供の通行が多い生活道路等における可搬式速度違反自動取締装置等を活用した適切な取締り【警察】

(4) 小学校の通学路の合同点検
文部科学省、警察庁、国土交通省の連携の下実施した小学校の通学路の合同点検及びその対策として行った道路交通安全環境整備等の継続実施（本年度以降も同様の取組を継続）【文科・警察・国交】

＜出典＞内閣府HP（https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/20190618/taisaku.pdf）

■安全点検の様子

2019.6.19 安全点検の様子（国道52号）

■実施する対策内容

5. 今後のスケジュール

5. 今後のスケジュール

令和元年度

今回

- 現行の対策完了判断基準の検証
- 近年の交通事故課題

第20回委員会の開催（R1.8.2）

次回

- 課題を踏まえた完了判定ルールの見直し
- 事故危険区間の進捗報告
- 近年の交通事故課題に対する本委員会での対応

第21回委員会の開催（R2.2頃予定）

令和2年度以降

今後の予定

- 現行の事故ゼロプランの総括
- 新たな事故危険区間の選定方針の確認
- 新たな事故危険区間（追加箇所）の選定
- 対策実施済箇所の事故危険区間の評価(対策完了・追加対策)

※今後の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、実施内容やスケジュールに修正が生じることも考えられます

来年度以降、上位計画である第10次交通安全基本計画（H28-R2）に合わせ、現行の事故ゼロプランの総括を行い、見直しを図る予定。