

交通安全対策

令和7年9月8日

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所
山梨県 県土整備部

目次

1 . 委員会の経緯と今回の論点	2
2 . 前回委員会(第29回)の振り返り	5
3 . 山梨県における交通事故発生状況	7
4 . 第2次事故ゼロプランについて	9
5 . 経過観察箇所の評価結果	24
6 . 生活道路における交通安全対策の推進について	26
7 . 観光事故に関する事故概況の報告	40
8 . 今後のスケジュール	44

1. 委員会の経緯と今回の論点

1. 委員会の経緯と今回の論点

1-1 委員会における事故ゼロプランの検討経緯

- 交通事故の危険性が高い区間を選定し効率的・効果的な対策を行うため、平成22年度から事故ゼロプランとして取り組みを実施。
- 道路交通環境や社会情勢の変化を考慮し、第2次事故ゼロプラン区間を令和3年度に選定。
- 本年度も継続して、第2次事故ゼロプランを推進していく。

事故ゼロプラン
スタート

事故危険区間
見直し

取り組み開始から
約10年経過

第2次事故ゼロ
プラン区間選定

開催年度	協議内容	委員会開催時
平成22年度	事故危険区間の選定(168区間) (第1次事故ゼロプラン)	第8回委員会(H22.12.2)
平成23年度	新規追加箇所(3区間)の確認	第9回委員会(H23.12.21)
平成25年度	新たな事故危険区間(追加箇所)の選定(408区間)	第13回委員会(H25.6.18)
平成26年度～ 平成28年度	事故危険区間の追加箇所の確認 (14回委員会:4区間、15回委員会:7区間、16回委員会:42区間)	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) 事故危険区間の対策完了の判断基準(案)の審議	第17回委員会(H29.7.27)
平成30年度	H30事故危険区間の追加箇所の確認(3区間)	第18回委員会(H30.7.26)
令和2年度	新たな事故危険区間の選定(319区間)(案)	第22回委員会(R3.3.24)
令和3年度	第2次事故ゼロプラン区間の選定(377区間)	第23回委員会(R4.3.24)
令和4年度	R4事故危険区間の追加箇所の確認 (24回委員会:6区間、25回委員会:1区間)	第24回委員会(R4.8.24) 第25回委員会(R5.3.14)
令和5年度	R5事故危険区間の追加箇所の確認(3区間) 第2次事故ゼロプランの評価フローについて一部見直し	第26回委員会(R5.9.1) 第27回委員会(R6.3.15)
令和6年度	第2次事故ゼロプランを対象とした効果評価を実施 R6事故危険区間の追加箇所の確認(3区間)	第28回委員会(R6.8.22) 第29回委員会(R7.3.19)

1. 委員会の経緯と今回の論点

1-2 今回の論点

- 今回は大きく2項目の報告事項と2項目の審議事項があり、以下の通り。

2. 前回委員会(第29回)の振り返り

- ・ 前回委員会の開催概要

3. 山梨県における交通事故発生状況

- ・ 山梨県における交通事故件数の推移と特徴

4. 第2次事故ゼロプランについて

- ・ 第2次事故ゼロプランの対策実施状況
- ・ 第2次事故ゼロプランのうち今年度の対策効果の評価結果と追加対策の要否および対策完了の確認

報告1

審議事項1

5. 経過観察箇所の評価結果

- ・ 第1次事故ゼロプランのうち対策後4年経過した区間の第2次事故ゼロプランへの追加要否の確認

審議事項2

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

- ・ ゾーン30プラスの山梨県内の取り組み状況・推進に向けた技術支援
- ・ 生活道路における交通安全対策推進に向けたデータ活用
- ・ 生活道路における法定速度の引き下げ

報告2

7. 観光事故に関する事故概況の報告

- ・ 山梨県における外国人観光ドライバーの事故状況と対応

2. 前回委員会(第29回)の振り返り

2. 前回委員会(第29回)の振り返り

2-1 前回委員会の開催概要

第29回委員会

<開催日時>

令和6年3月15日(金) 書面開催

<主な審議事項(交通安全対策)>

- 第2次事故ゼロプランの区間追加について

審議の結果、令和6年度山梨県交通事故多発地点の3区間について、第2次事故ゼロプランへの追加が承認された。

交通安全対策

4. 第2次事故ゼロプランについて

審議事項

4-3 第2次事故ゼロプランの区間追加について

- 第22回委員会にて、事故ゼロプラン箇所との重複がない場合は、事故多発地点を事故ゼロプランとして追加することが承認された。
- 本年度は、「令和6年度山梨県交通事故多発地点」である下記の3箇所(重複除く)を第2次事故ゼロプランとして追加する。

■ 交通事故多発地点(幹線道路)
第2次事故ゼロプラン区間への追加候補箇所
追加の対象外

選定年度	番号	市町村名	管理警察署	道路管理者	路線名	対象区間	交差点・単路	第2次事故ゼロ区間の指定
R6	1	甲府市	南甲府署	国交省 山梨県	国道20号 国道358号	甲府市中小河原一丁目11番1号	交差点	
	2	上野原市	上野原署	国交省 山梨県	国道20号	上野原市上野原3586番地付近交差点	交差点	選定済
	3	甲府市	甲府署	山梨県	国道140号 県道6号	十郎橋西信号交差点	交差点	
	4	甲州市	日下部署	山梨県	国道411号	甲州市塩山上萩原2672番地北西方約100m地点	単路	選定済
	5	富士吉田市	富士吉田署	山梨県 富士吉田市	国道137号	新倉トンネル南端から富士吉田警察署前交差点	単路	

交通事故多発地点
選定方法

下記のいずれかに該当する地点(概ね1km圏内)を交通事故多発地点として選定

①直近1年間で、人身及び物損が6件以上発生している区間

②物損が15件以上発生している区間

③各所轄の要望箇所

↓

交通事故多発地点を事故危険区間に選定することで、

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

【第29回委員会資料より抜粋】

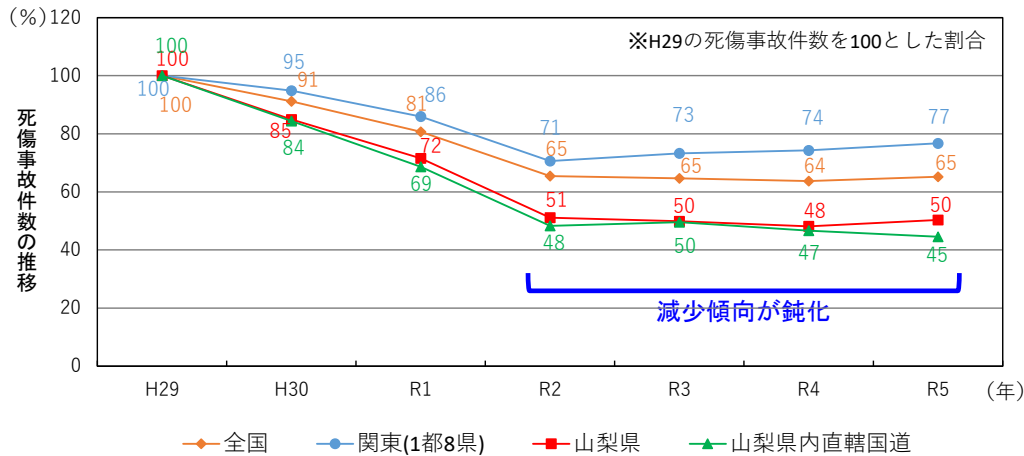
3. 山梨県における交通事故発生状況

3. 山梨県における交通事故発生状況

3-1 山梨県における交通事故件数の推移と特徴

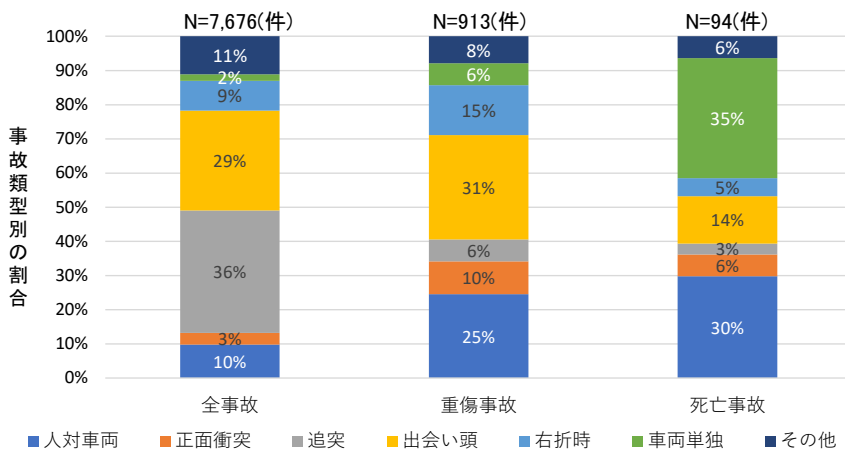
- 山梨県での死傷事故件数は、平成29年から令和2年の間に半数近くまで減少したものの、近年は減少傾向に鈍化がみられる。
- 山梨県での死亡事故件数は、年度によってばらつきがみられるが、平成29年から令和5年にかけて減少傾向がみられる。
- 山梨県での死傷事故について、全事故では追突事故の割合が高く、死亡事故では人対車両事故や車両単独事故の割合が高い。
- 山梨県での第2当事者（被害者等）の交通手段別の死傷事故件数の推移について、各交通手段において顕著な増減傾向の差はみられない。

■死傷事故件数の推移



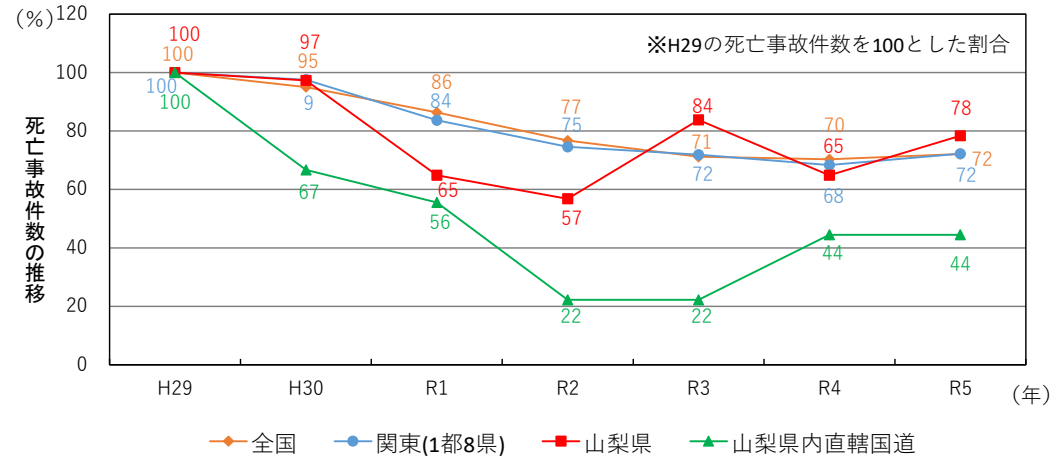
【出典】イタルダ事故データ・交通事故統計年報

■R2～5年に山梨県内で発生した死傷事故の事故内容別の事故類型割合



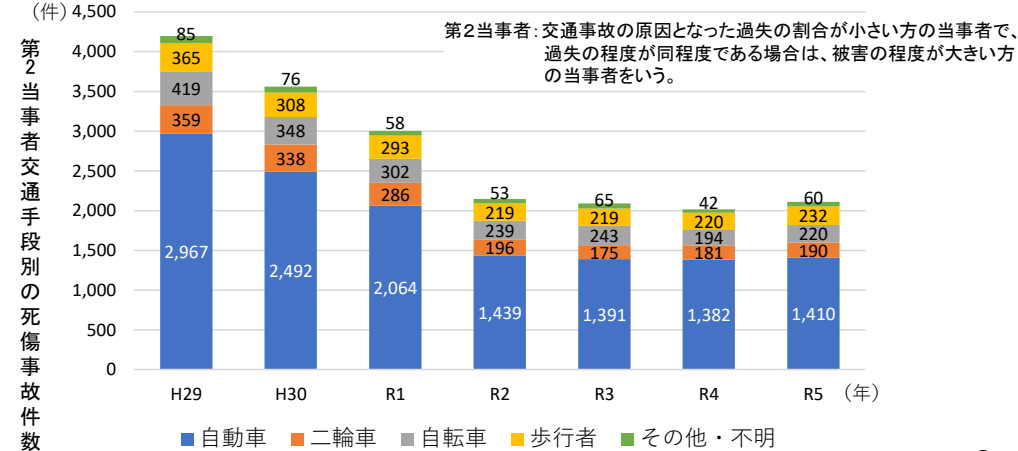
【出典】イタルダ事故データ

■死亡事故件数の推移



【出典】イタルダ事故データ・交通事故統計年報

■山梨県内で発生した死傷事故の第2当事者（被害者等）交通手段別の件数推移



【出典】イタルダ交通事故統計表データ

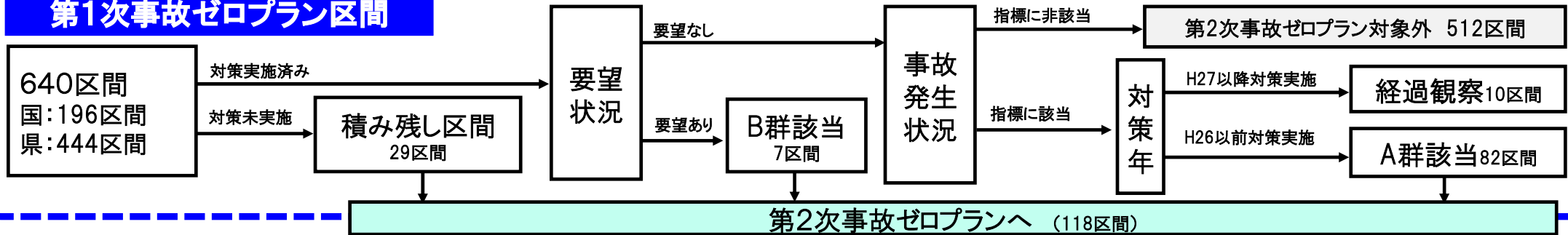
4. 第2次事故ゼロプランについて

4. 第2次事故ゼロプランについて

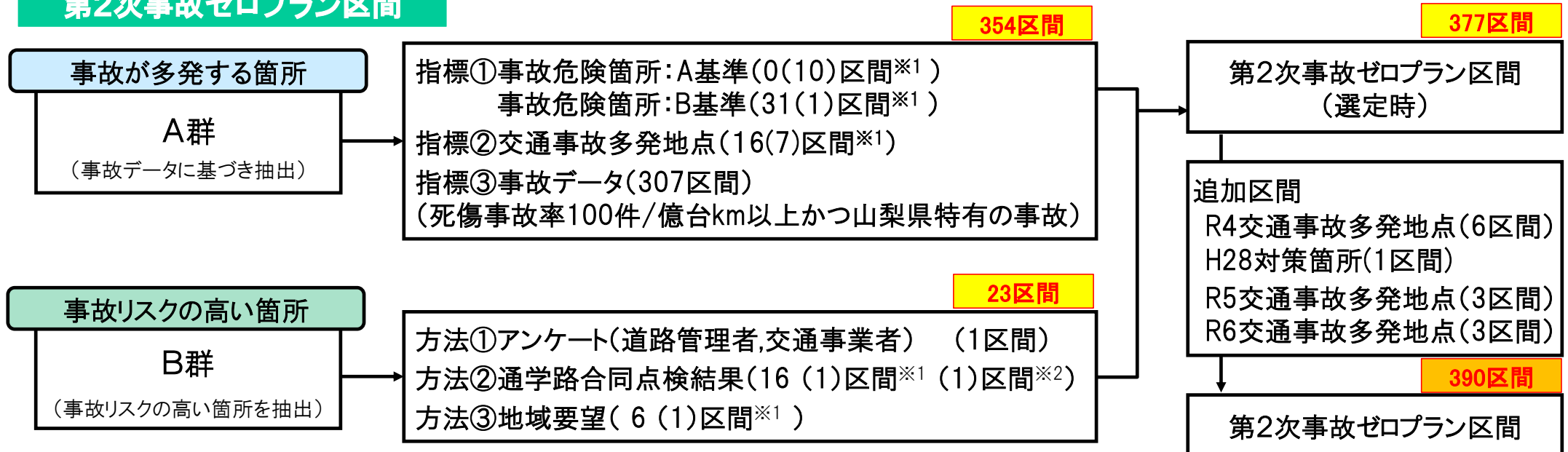
4-1 第2次事故ゼロプランの概要

- 第23回委員会において、第2次事故ゼロプラン区間として377区間の選定を承認頂いた。
- 第24回～第29回委員会において、「交通事故多発地点」である12区間と、対策を実施し経過観察となっていた区間から選定指標に該当した1区間の計13区間を第2次事故ゼロプランに追加することを承認頂き、計390箇所が選定された。

第1次事故ゼロプラン区間



第2次事故ゼロプラン区間



※1) 括弧内の数字は、A群指標③内の重複区間数

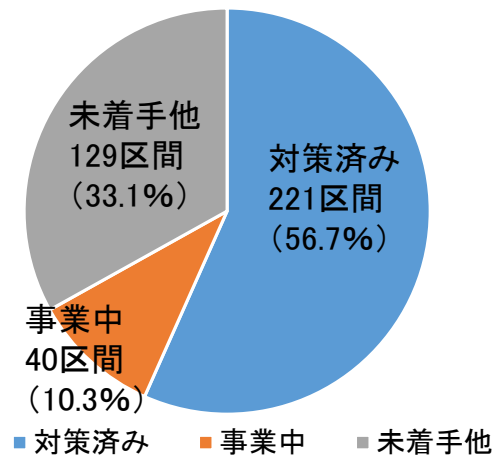
※2) 括弧内の数字は、A群指標①内の重複区間数

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-2 第2次事故ゼロプランの対策実施状況について

- 第30回委員会時点で第2次事故ゼロプラン区間は390区間が選定されており、そのうち**56.7%にあたる、221区間で対策実施済み**。
- 第2次事故ゼロプランにおいては運用を開始したR4年度より概ね5年間の対策完了を目指す。

■第2次事故ゼロプランの対策実施状況



第2次事故ゼロプラン
390区間(第30回委員会時点)のうち
221区間で対策実施済み(56.7%)

■(参考) 第1次事故ゼロプラン区間の対策実施ペース

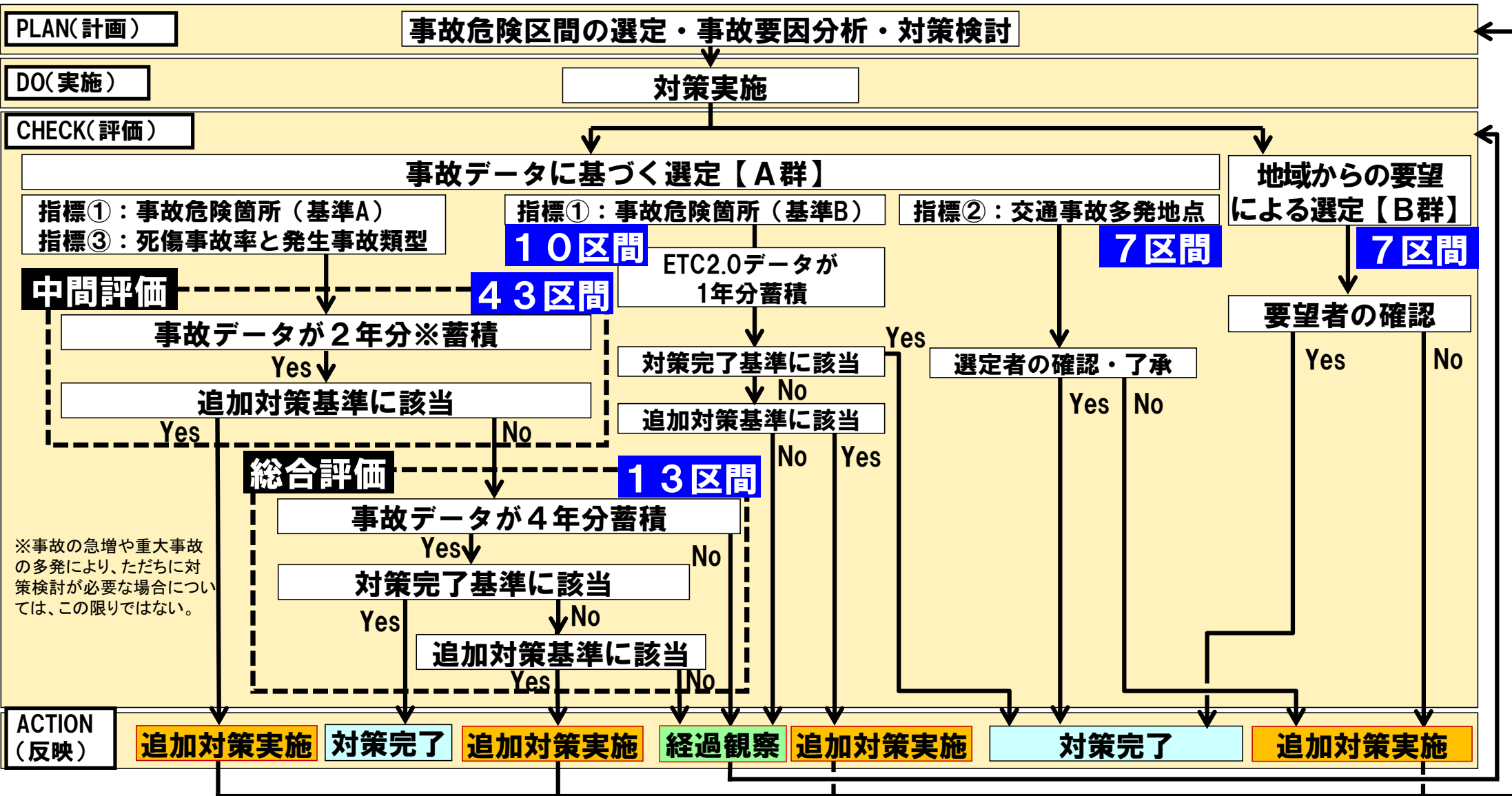


第1次事故ゼロプラン選定から、
最初の5年間(H23-H27)の対策数は328区間
▼
第2次事故ゼロプラン(390区間)においても、
概ね5年間の対策完了を目指す

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-3 第2次事故ゼロプランの対策効果評価について

- 今年度は、対策実施完了年度や事故データの蓄積年数を満たす計80区間に対して、評価フローを適用し対策効果の評価を行う。
- A群（事故データによる選定）では中間評価43区間、総合評価：13区間、ETC2.0による評価：10区間、交通事故多発地点：7区間
B群（要望等による選定）では7区間が対策効果の評価対象となった。



4. 第2次事故ゼロプランについて

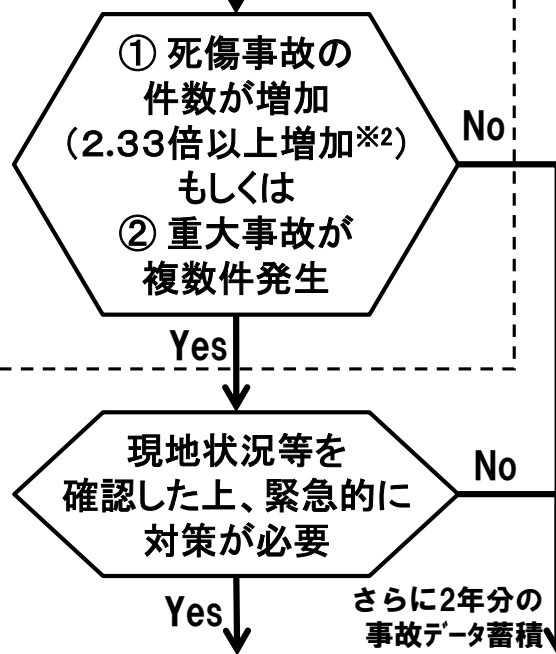
4-4 中間評価について

- A群のうち指標①事故危険箇所（基準A）、指標③死傷事故率・発生事故類型で選定された区間を対象に、対策実施後における追加対策の要否を早い段階で確認するため、「中間評価」を実施する。
- 中間評価では、事故データが2年分蓄積された区間について、追加対策検討が必要となる基準に基づき評価する。

■中間評価手法

事故データが2年分※1あり【A群】
対象: 選定指標①(基準A)
選定指標③

追加対策基準



追加対策実施

総合評価

対象とする選定指標

■指標①：事故危険箇所（基準A）

選定項目・指標	選定基準
基準A 死傷事故率	100件/億台km以上かつ
重大事故率	10件/億台km以上かつ
死亡事故率	1件/億台km以上

■指標③：死傷事故率と発生事故類型

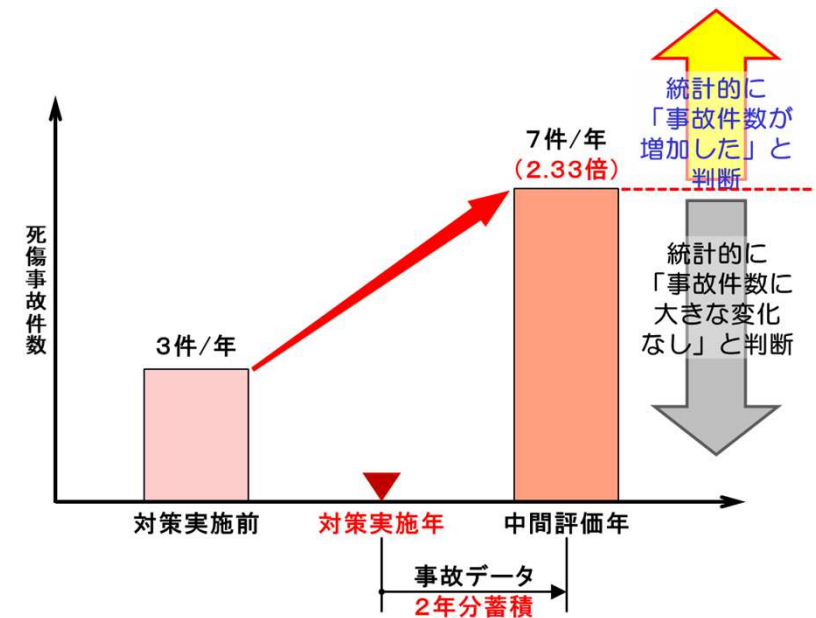
選定項目・指標		選定基準 (案)
死傷 台事故率 100件 以上かつ /	死傷事故	16件/4年以上
	重大(死亡)事故	1件/4年以上
	正面衝突事故	1件/4年以上
	車両単独事故	1件/4年以上
	歩行者事故	2件/4年以上
	自転車事故	4件/4年以上
	二輪車事故	3件/4年以上
	高齢者事故	6件/4年以上

対象外とする選定指標

■指標①：事故危険箇所（基準B）
※1年分のETC2.0データを対象

■指標②：交通事故多発地点
※1年分の事故を対象

■死傷事故件数の増加判断のイメージ



※1) 事故の急増や重大事故の多発により、ただちに対策検討が必要な場合については、この限りではない。

※2) 中間評価における死傷事故件数基準の考え方

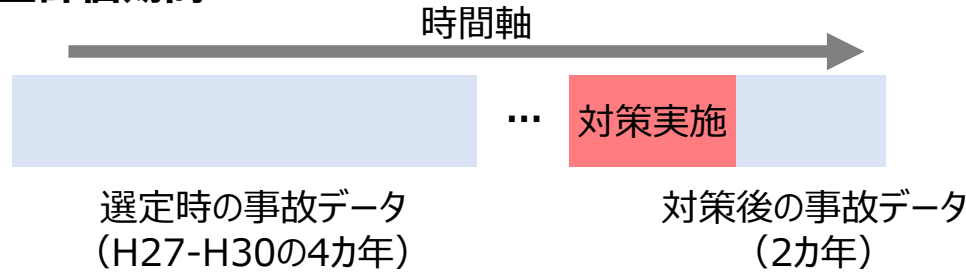
- ・中間評価に使用する事故データは2年分であり、偶発性が高い。
- ・交通事故がポアソン分布に従って発生するものとする、山梨県の事故ゼロプラン区間における平均事故件数(3件/年)において、統計的に事故が増加する(=減少していない)と判定される件数は7件/年以上。
- ・これより、2.33倍(⇒3件から7件)以上事故件数が増加した場合は、「事故が増加した」と判断。

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-4 中間評価について

- 今年度、事故データの蓄積により中間評価を実施可能な43区間を対象に追加対策基準の判定を実施した。
- 評価の結果、**対象区間すべてとなる43区間**は追加対策基準に該当しないことから**総合評価へ移行する**ものとする。

■評価期間



■評価結果

**追加対策の要否の検討
0区間**

**総合評価へ移行
43区間**

■評価結果 詳細（1 / 3）

連番	管理者	箇所名	対策実施年度	選定指標	中間評価					
					①死傷事故件数			②対策後2年間の重大事故件数		追加対策基準 ※①②両方クリアで 総合評価へ移行
					選定時 (H27-30) (件/年)	対策後 2年間 (件/年)	判定	対策後 2年間 (件/2年)	判定	
1	県	甲府市中央東交差点～中央交差点	R3年度	【A群】指標①事故危険箇所(基準A)指数③死傷事故率と発生事故類型	0.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
2	県	甲府市元紺屋町(元紺屋交差点)	R3年度	【A群】指標②交通事故多発地点指標③死傷事故率と発生事故類型	2.75	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
3	県	甲府市塩部三丁目交差点～総合グランド入口交差点	R3年度	【A群】指標③死傷事故率と発生事故類型	3.50	1.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
4	国	甲府市国母(国母交差点)	R3年度	【A群】指標③死傷事故率と発生事故類型	5.5	1.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
5	国	甲府市貢川2丁目交差点～貢川2丁目8-30	R3年度		2.0	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
6	国	上野原市上野原明誠高校入口交差点～本町歩道橋交差点	R2年度		2.5	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
7	県	甲府市下曽根町 笹南中北1交差点	R2年度		3.0	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
8	県	甲府市山梨学院大学前～酒折駅前交差点	R3年度		2.0	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
9	県	甲府市酒折1丁目4-17～善光寺1丁目酒折宮前バス停前	R3年度		2.75	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア
10	県	甲府市善光寺1丁目酒折宮前バス停前～善光寺1丁目6-8	R3年度		2.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-4 中間評価について

■評価結果 詳細（2/3）

連番	管理者	箇所名	対策実施年度	選定指標	中間評価						
					①死傷事故件数			②対策後2年間の重大事故件数		追加対策基準 ※①②両方クリアで 総合評価へ移行	判定
					選定時 (H27-30) (件/年)	対策後 2年間 (件/年)	判定	対策後 2年間 (件/2年)	判定		
11	県	(仮)善光寺入口交差点東T字路	R3年度	【A群】指標③ 死傷事故率と 発生事故類型	2.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
12	県	甲府市城東5丁目3～城東3丁目5-13	R3年度		2.25	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
13	県	甲府市中央二丁目12-18	R3年度		2.75	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
14	県	甲府市中央5丁目2(中央交差点)	R3年度		3.5	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
15	県	甲府市中央2丁目12(NTT甲府支店西交差点)	R3年度		2.0	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
16	県	甲府市富竹貢川小北一交差点～ 貢川本町貢川小正門交差点	R3年度		2.75	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
17	県	甲府市東光寺3丁目11～東光寺3丁目10	R2年度		2.75	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
18	県	宮前交差点	R3年度		2.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
19	県	甲府市東光寺町1955-1 武田交差点	R3年度		4.25	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
20	県	甲府市武田1丁目3-9～朝日通り北交差点	R3年度		2.75	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
21	県	甲府市朝日5丁目12(朝日通り北交差点)	R3年度		3.25	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
22	県	朝日五丁目	R3年度		4.0	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
23	県	甲府市上石田1丁目4番地～下飯田4丁目8番地	R3年度		2.75	2.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
24	県	甲府市塩部二丁目2 (仮)新荒川橋南側Y字路	R3年度		3.0	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
25	県	甲府市飯田1丁目3(パスポートセンター東交差点)	R3年度		1.5	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
26	県	甲府市塩部3丁目(塩部三丁目交差点)	R3年度		1.75	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
27	県	甲府駅北口交差点	R3年度		3.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
28	県	甲府市甲府駅北口交差点～北口1丁目5-17	R3年度		1.0	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
29	県	甲府市北口1丁目((仮)甲府郵政健康センター北交差点)	R3年度		1.5	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
30	県	甲府市武田3丁目(武田三丁目交差点)	R3年度		3.0	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-4 中間評価について

■評価結果 詳細（3/3）

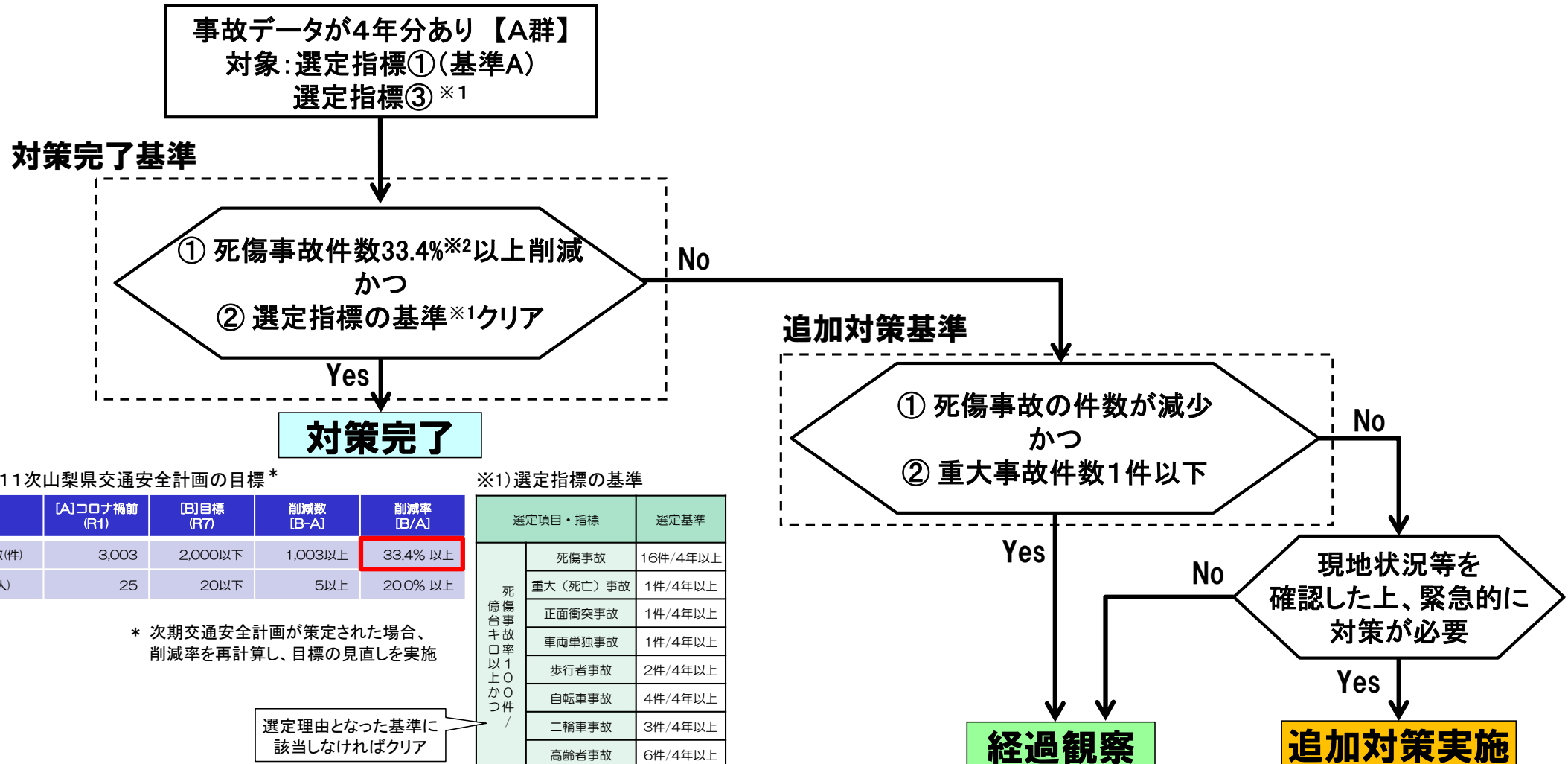
連番	管理者	箇所名	対策実施年度	選定指標	中間評価						
					①死傷事故件数			②対策後2年間の重大事故件数		追加対策基準 ※①②両方クリアで 総合評価へ移行	判定
					選定時 (H27-30) (件/年)	対策後 2年間 (件/年)	判定	対策後 2年間 (件/2年)	判定		
31	県	甲府市大手1丁目1(山梨大学北交差点)	R3年度	【A群】指標③ 死傷事故率と 発生事故類型	1.5	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
32	県	上野原市西原～西原2258-1	R3年度		0.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
33	県	(仮)石和町松本踏切前交差点	R3年度		1.0	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
34	県	笛吹市石和町市部813-1～鶴飼橋北詰交差点	R3年度		2.0	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
35	県	富士吉田市上吉田金鳥居交差点～富士山駅前交差点	R3年度		0.75	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
36	県	富士吉田市新倉(新倉交差点)	R3年度		0.75	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
37	県	富士吉田市下吉田7丁目(桜通り交差点)	R3年度		1.0	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
38	県	富士吉田市上吉田1771-1(東町東交差点)	R3年度		2.0	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
39	県	富士吉田市竹の花交差点～下吉田8丁目10(下り線)	R3年度		0.5	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
40	県	大室指	R3年度		0.5	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
41	県	大室指	R3年度		0.5	1.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
42	県	中央市大鳥居(作興橋南交差点)	R3年度		0.25	0.5	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行
43	県	早川町初鹿島～早川町・身延町境	R3年度		0.25	0.0	件数減少	0	1件以下	①②両方クリア	総合評価へ移行

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-5 総合評価について

- A群のうち指標①事故危険箇所（基準A）、指標③死傷事故率・発生事故類型で選定された区間を対象に、対策完了の可否を確認するため、「総合評価」を実施する。
- 総合評価では事故データが4年分蓄積された区間について、「死傷事故件数」と「選定指標の基準」により評価する。
- 対策完了とならなかった箇所は、追加対策検討の要否を検討し、「追加対策検討」と「経過観察」に区分する。

■総合評価手法



4. 第2次事故ゼロプランについて

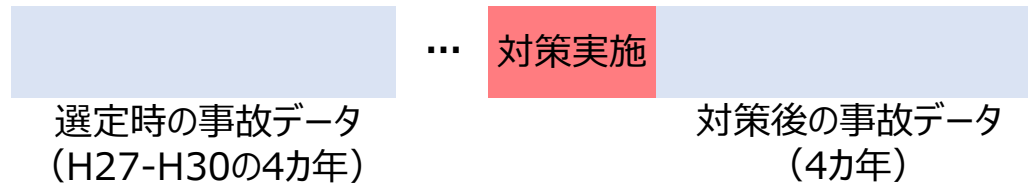
4-5 総合評価について

- 今年度、事故データの蓄積により総合評価を実施できる13区間を対象に、対策完了基準の判定を実施した。
- 対策完了基準での評価の結果、対策完了基準に該当する**12区間で対策完了**、残りの**1区間で追加対策基準の確認が必要**と判断した。

■評価期間

時間軸

■評価結果



**追加対策の要否の検討
1区間**

**対策完了
12区間**

■評価結果 詳細（対策完了基準）

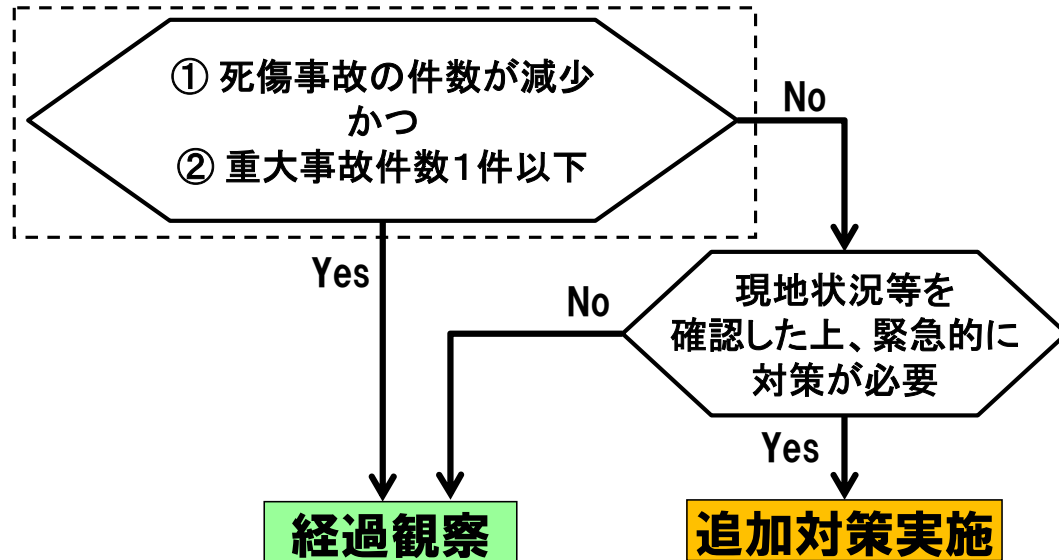
連番	管理者	箇所名	対策 実施 年度	選定指標	総合評価(対策完了基準)							
					①死傷事故件数			②選定指標の基準			対策完了基準 ※①②両方クリア で対策完了	判定
					選定時 (H27-30) (件/4年)	対策後 4年間 (件/4年)	判定	対策後4年間の 死傷事故率 (件/億台キロ)	選定時に該当した 選定指標の事故類型	判定		
1	国	都留市桂町1134～(仮)東桂歩道橋交差点	R1年度	【A群】指標②交通 事故多発地点 指標③死傷事故率 と発生事故類型	10.0	2.0	33.4%以上減少	37.82	正面衝突事故:0件 車両単独事故:0件 歩行者関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
2	県	甲府市国母交差点～国母7丁目10-23	R1年度		15.0	4.0	33.4%以上減少	66.51	二輪車関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
3	県	甲府市飯田2丁目16-3～気象台東交差点	R1年度		7.0	0.0	33.4%以上減少	0.0	歩行者関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
4	県	甲府市宝一丁目交差点～丸の内2丁目13-1	H30年度		4.0	2.0	33.4%以上減少	54.11	歩行者関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
5	県	甲府市善光寺入口交差点～善光寺2丁目13	H30年度		9.0	2.0	33.4%以上減少	48.20	重大(死亡)事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
6	県	上野原市桐原9223～桐原10082	R1年度		4.0	0.0	33.4%以上減少	0.0	正面衝突事故:0件 二輪車関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
7	県	都留市上谷6丁目西願時前～法能交差点	R1年度		3.0	0.0	33.4%以上減少	0.0	重大(死亡)事故:0件 正面衝突事故:0件 車両単独事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
8	県	富士吉田市ときわ台2丁目7～ときわ台2丁目2-14	R1年度		4.0	1.0	33.4%以上減少	51.70	歩行者関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
9	県	富士吉田市ときわ台2丁目((仮)富士急ハイランド駅東交差点)	R1年度		4.0	2.0	33.4%以上減少	311.26	正面衝突事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
10	県	甲斐市穂坂町長久保(市道との交差点)	H30年度		6.0	1.0	33.4%以上減少	294.85	高齢者関与事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
11	県	昭和町西条(西条立体交差点)	R1年度		44.0	22.0	33.4%以上減少	111.68	死傷事故:22件 自転車関与事故:0件 二輪車関与事故:3件 高齢者関与事故:5件	死傷事故率と選定指標が 基準以上	①はクリア ②はアウト	追加対策基準へ
12	県	北杜市高根町下黒澤((仮)下黒沢交差点)	H30年度		1.0	0.0	33.4%以上減少	0.0	正面衝突事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了
13	県	丹波山村所畑～高畑	R1年度		3.0	0.0	33.4%以上減少	0.0	正面衝突事故:0件	死傷事故率と選定指標が 基準未満	①②両方クリア	対策完了

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-5 総合評価について

- 対策完了基準を満たさなかった1区間を対象に追加対策基準の判定を実施した。
- 追加対策基準での評価の結果、死傷事故件数が減少し重大事故件数が4年間で1件以下であることから、**当該区間を経過観察**と判断した。

■追加対策基準



■評価結果

**追加対策実施
0区間**

**経過観察
1区間**

■評価結果 詳細（追加対策基準）

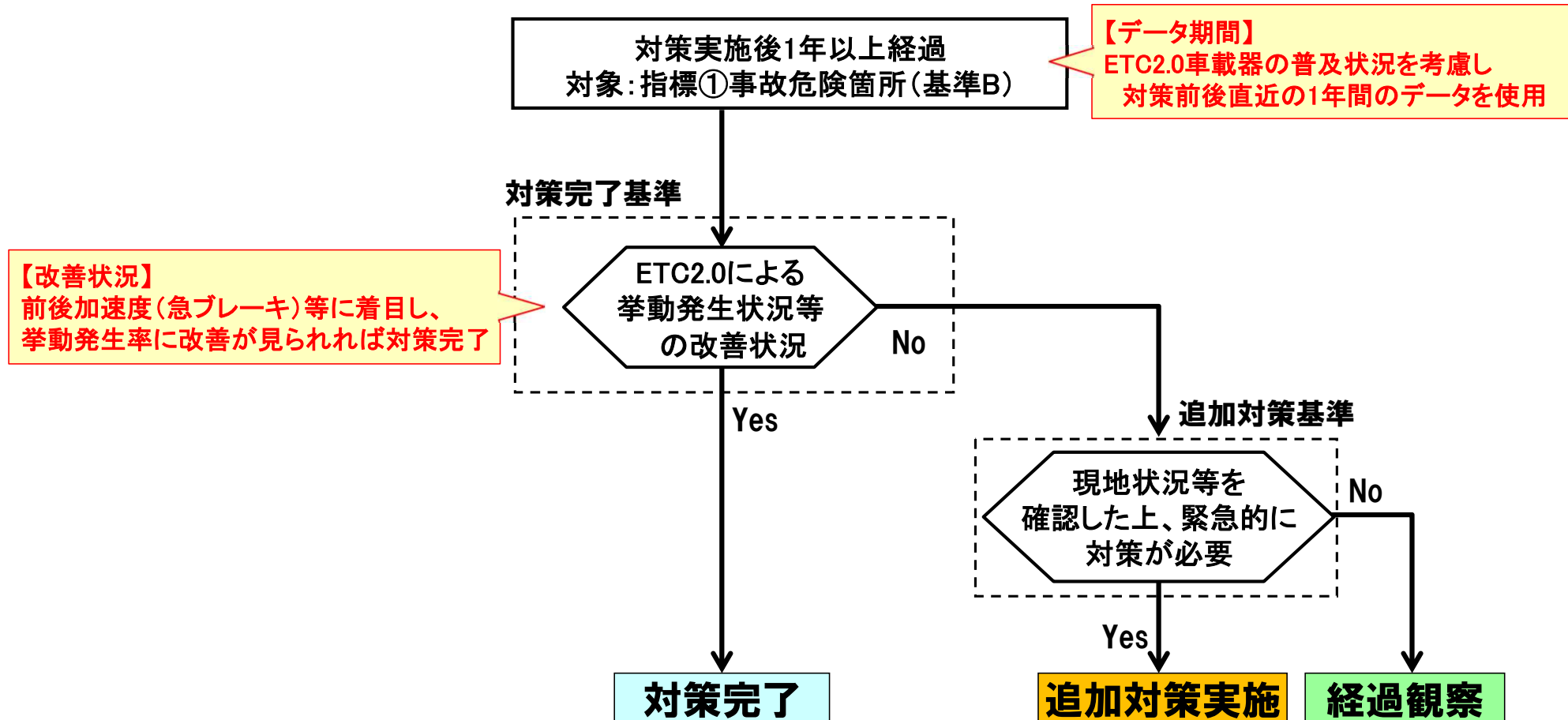
連番	管理者	箇所名	対策 実施 年度	選定指標	総合評価(追加対策基準)						
					①死傷事故件数			②重大事故件数		追加対策基準 ※①②両方クリアで 経過観察へ移行	判定
					選定時 (H27-30) (件/4年)	対策後 4年間 (件/4年)	判定	対策後 4年間 (件/4年)	判定		
1	県	昭和田西条(西条立体交差点)	R1年度	【A群】指標③ 死傷事故率と 発生事故類型	44.0	22.0	件数減少	1.0	1件以下	①②両方クリア	経過観察へ移行

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-6 事故危険箇所（基準B）について

- 指標①：事故危険箇所（基準B）では、対策後の挙動発生状況等をETC2.0データにより分析し、改善が確認できれば対策完了とする。

■指標①事故危険箇所（基準B）の評価手法



4. 第2次事故ゼロプランについて

4-6 事故危険箇所（基準B）について

- 今年度、評価対象となる10区間を対象に、ETC2.0データによる対策完了基準の判定を実施した。
- 判定の結果、**対象区間すべてとなる10区間**は対策後に急挙動の発生状況に改善が確認されたため、**対策完了**と判断した。

■評価結果

追加対策の要否の検討
0区間

対策完了
10区間

連番	管理者	箇所名	対策 実施 年度	選定指標	ETC2.0による挙動発生状況等の評価				
					急挙動発生回数 (回/万台km)※		対策後の 急挙動変動率	対策完了基準 ※挙動発生率に改善が 見られれば対策完了	判定
					対策前	対策後			
1	国	上野原市上野原3907-1 (県道30号交点、鶴川入口歩道橋付近の交差点)	R5年度	【A群】指標① 事故危険箇所 (基準B)	446	311	-30%	急挙動変動率が減少	対策完了
2	国	都留市田原(都留文大入口交差点)	R5年度		115	70	-40%	急挙動変動率が減少	対策完了
3	国	都留市中央1丁目6-9～都留市つる1丁目1-21	R5年度		131	69	-47%	急挙動変動率が減少	対策完了
4	国	都留市井倉570-1(井倉交差点)	R5年度		173	147	-15%	急挙動変動率が減少	対策完了
5	国	大月市大月町(大月駅前交差点)	R5年度		637	436	-32%	急挙動変動率が減少	対策完了
6	国	大月市大月2丁目19-7(上大月駅付近)	R5年度		299	216	-28%	急挙動変動率が減少	対策完了
7	国	大月市大月2丁目20-26(大月橋東詰)	R5年度		369	330	-11%	急挙動変動率が減少	対策完了
8	国	富士川町鯉沢5639(十谷入口交差点)	R5年度		451	248	-45%	急挙動変動率が減少	対策完了
9	県	身延町波高島902 (山梨県道9号交点、富山橋付近の交差点)	R5年度		195	142	-27%	急挙動変動率が減少	対策完了
10	県	富士川町大柵252-1(大柵交差点)	R5年度		129	77	-40%	急挙動変動率が減少	対策完了

※選定時の抽出条件と整合させ、前後加速度-0.5G以下の急挙動（急ブレーキ）を対象に集計

4. 第2次事故ゼロプランについて

4-7 交通事故多発地点について

- A群のうち指標②交通事故多発地点で選定された区間は、選定者の確認・了承をもって対策完了となる。
- 今年度の対象区間すべてとなる7区間は選定者への確認・了承が得られたため、**対策完了**と判断した。

■指標②交通事故多発地点の対策完了基準

選定者の確認・了承をもって完了判断

■評価結果

**対策完了
7区間**

連番	管理者	箇所名	対策 実施 年度	選定指標	判定
1	国	富士河口湖町船津(船津登山道入口交差点)	R4年度	【A群】指標② 交通事故多発地点	選定者の確認・了承 ▶確認済みのため 対策完了
2	国	甲州市勝沼町(柏尾交差点)	R6年度		
3	県	上野原市上野原新町2交差点～上野原1654-1	R4年度		
4	県	都留市つる4-1-16(都留インター前交差点)	R4年度		
5	県	砂田橋南交差点	R5年度		
6	県	十郎橋西信号交差点	R7年度		
7	県	新倉トンネル南端から富士吉田警察署前交差点	R6年度		

4. 第2次事故ゼロプランについて

4－8 地域からの要望による選定【B群】について

- B群（要望等による選定）で選定された区間は、要望者の確認をもって対策完了となる。
- 今年度の対象区間すべてとなる7区間は要望者へ確認済みであるため、対策完了と判断した。

■地域からの要望による選定【B群】の対策完了基準

要望者の確認をもって完了判断

■評価結果

対策完了
7区間

連番	管理者	箇所名	対策 実施 年度	選定指標	判定
1	国	上野原市四方津(四方津巖こども園付近歩道)	R6年度	【B群】 アンケート 通学路合同点検結果 地域要望	要望者の確認をもって完了判断 ▶確認済みのため対策完了
2	国	上野原市四方津(コモアしおつ入口交差点)	R4年度		
3	国	笛吹市石和町(四日市場交差点)	R5年度		
4	国	富士吉田市新西原(中原歩道橋)	R6年度		
5	国	富士河口湖町本栖(本栖交差点～本栖橋前区間)	R5年度		
6	国	大月市駒橋1丁目7～27(高月橋入口交差点)	R6年度		
7	国	富士川町鰍沢5317～富士川町鰍沢4819	R3年度		

5. 経過観察箇所の評価結果

5. 経過観察箇所の評価結果

5-1 対策後4年経過した区間の評価結果

- 第1次事故ゼロプランのうち経過観察箇所であった下記の区間について、対策後4年が経過した3区間の事故発生状況の確認を行った。
- 確認を行った3区間のうち1区間は指標③の基準値をクリアし、残りの2区間は指標③の基準値である死傷事故率100件/億台kmを超過するものの他指標へ該当しないため、**第2次事故ゼロプランへの追加は行わない**こととする。
- 今回の評価をもって、経過観察となっていた全区間の**第2次事故ゼロプランへの追加検討が完了**した。

■指標③の基準値

※4年分の事故を対象

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

■経過観察箇所

指標に該当

管理	市区町村	路線 番号	対象区間(地先名)	対策 完了 年度	死傷 事故率 (R2～R5) 件/億台km	事故件数(R2～R5)								第2次事故 ゼロプラン への追加
						死傷 事故	重大 (死亡) 事故	正面 衝突 事故	車両 単独 事故	歩行者 事故	自転車 事故	二輪車 事故	高齢者 事故	
基準値					100.000	16	1	1	1	2	4	3	6	
国管理	上野原市	20	上野原市四方津 (上野原西中入口交差点～久保交差点付近)	R1	26.923	2	0	0	0	0	1	0	0	—
国管理	甲府市	20	甲府市上阿原(上阿原交差点)	R1	191.565	11	0	0	0	0	2	0	3	—
国管理	甲府市	52	甲府市丸の内(丸の内郵便局東交差点)	R1	154.670	3	0	0	0	0	1	1	2	—

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-1 ゾーン30プラスの概要

- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの組合せにより、交通安全の向上を図ろうとする区域を「**ゾーン30プラス**」として設定。
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備。

<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>



■ ゾーン30プラスの入口（イメージ）



歩行者等の通行が最優先される道路環境であることを周知

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-2 ゾーン30プラスの整備による効果事例

- 京都府舞鶴市桃山地区では、狭さくやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスの整備後、ゾーン30プラスの路面標示や看板の設置による短期対策を実施し、ゾーン30プラスとしての整備を行った。
- 効果検証の結果、ゾーン30プラス整備後に **車両の平均速度の低下** や **30km/h超過割合の減少**、**交通量の減少** がみられた。

■京都府舞鶴市桃山地区での事例

【対策内容】



スムーズ横断歩道



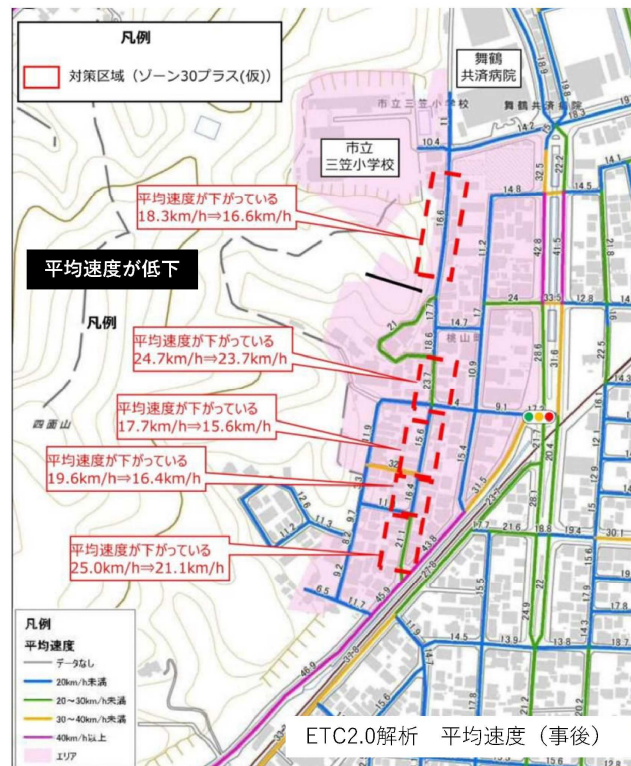
ハンプ

【効果検証結果】

①車両走行速度調査 (ETC2.0データによる)

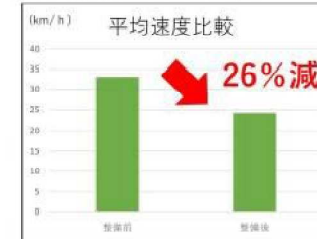
	平均速度	30km/h超過割合
整備前	25.0 km/h	27.4%
整備後	21.1 km/h	13.3%
	3.9 km/h 減	14.1% 減

※ETC2.0解析データの代表値



ETC2.0解析 平均速度 (事後)

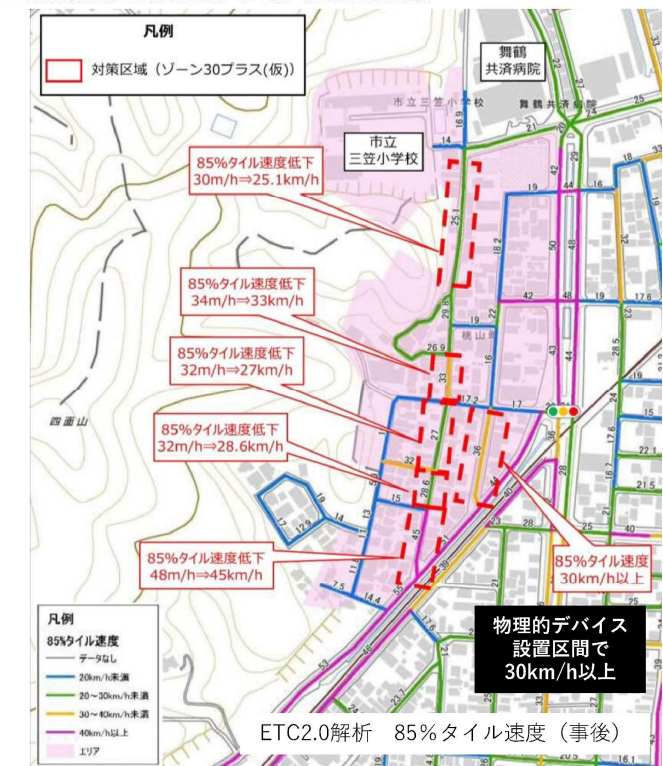
②平均速度 (現地実測)



③交通量 (現地実測)



※整備前後の1時間当たり (7:30~8:30) の実測値



ETC2.0解析 85%タイル速度 (事後)

【出典】「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー
(第3回実践編(事例紹介))掲載資料をもとに一部編集

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-3 山梨県内のゾーン30プラスの取り組み状況（山梨県甲府市北口2丁目 北口地区）

- 甲府市北口2丁目の北口地区は、甲府駅北側に位置し、幹線道路に隣接する、通過交通や路上駐車が多いエリアである。
- エリア内に所在する図書館を利用する学生などに向けた安全対策として、スラロームや規制標識を設置し、交通安全の向上を図っている。

■甲府市北口2丁目 北口地区

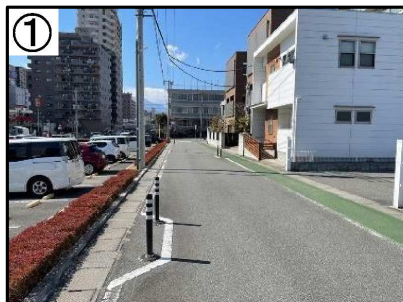
【主な対策内容】

- ・ 最高速度30km/h区域規制
- ・ 駐車禁止
- ・ 大型自動車等通行止めの規制
- ・ ゾーン30プラス路面標示
- ・ スラローム
- ・ ゾーン30プラス看板

【対策の実施状況】



【出典】国土地理院地図



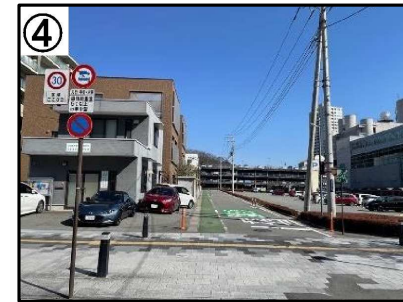
スラローム①



スラローム②



警察規制標識①



警察規制標識②

凡例		ゾーン30プラス 看板・路面標示	
	ゾーン30プラス		対策済
※破線は整備区間に含まれない道路			対策予定
物理的デバイス		その他ハード対策	
	対策済		対策済
	対策予定		対策予定
規制等		ソフト対策	
	対策済		対策済
	対策予定		対策予定

【出典】国土交通省 生活道路の交通安全対策ポータル 掲載資料をもとに一部編集

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-3 山梨県内のゾーン30プラスの取り組み状況（山梨県都留市 上谷地区）

- 都留市上谷地区は、幹線道路に隣接しており、駅や市役所に向かう車両が幹線道路から生活道路に多く流入するエリアである。
- エリア内における歩行者等の安全対策として、交差点部のカラー舗装や車両の速度抑制のためのハンプを設置している。
- また、通学時間帯には横断歩道を横断する際の見守り活動が実施されている。

■都留市 上谷地区

【主な対策内容】

- ・ 最高速度30km/h区域規制
- ・ ハンプ
- ・ カラー舗装化
- ・ ゾーン30プラス看板
- ・ ゾーン30プラス路面表示
- ・ 登下校時の見守り活動



【出典】国土地理院地図



カラー舗装



ゾーン30プラス看板・路面標示



登下校時の見守り活動



ハンプ

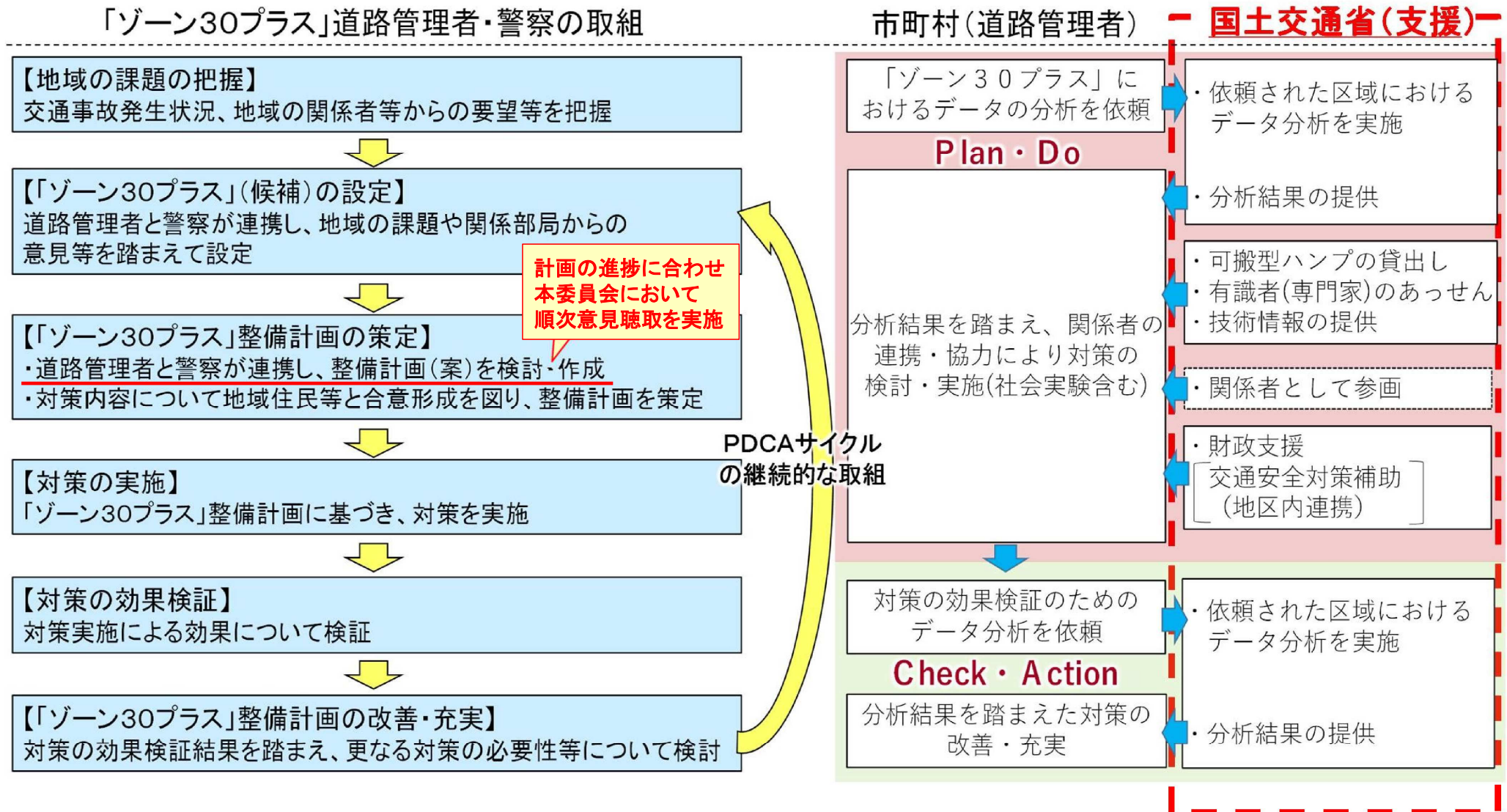
凡例		ゾーン30プラス 看板・路面標示	
	ゾーン30プラス		対策済
	※破線は整備区間に含まれない道路		対策予定
物理的デバイス		その他ハード対策	
	対策済		対策済
	対策予定		対策予定
規制等		ソフト対策	
	対策済		対策済
	対策予定		対策予定

【出典】国土交通省 生活道路の交通安全対策ポータル 掲載資料をもとに一部編集

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-4 ゾーン30プラスの推進に向けた取り組みと技術支援

- 今後、ゾーン30プラスの計画策定にあたり、整備計画（案）について本委員会にて意見聴取を予定。
- 国土交通省（地方整備局等）においては、市町村（道路管理者）へ向けた技術支援としてETC2.0によるビッグデータ分析結果（課題分析・効果評価）の提供や、**可搬型ハンプの貸し出し**を実施している。



6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-4 ゾーン30プラスの推進に向けた取り組みと技術支援

可搬型ハンプの貸し出し

輸送時の荷姿

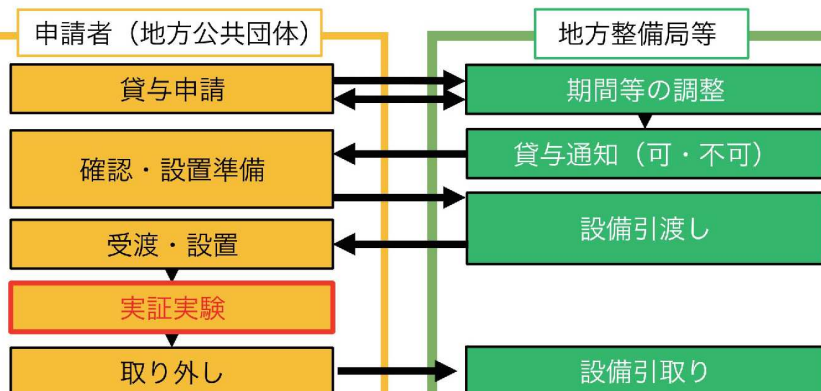


設置例（2セット使用時）



試験的設置が可能

●可搬型ハンプの利用手順



ETC2.0によるビッグデータの分析

ETC2.0により収集される速度や経路、急減速発生地点などの“ビッグデータ”を活用することにより、潜在的な危険箇所を特定し、効果的な交通安全対策を進めることができる。（ゾーン30プラスの検討に加え、局所箇所の対策検討でも提供可能）



○ビッグデータの分析内容

- ・平均速度
- ・30km/h超過割合
- ・急減速発生地点
- ・走行経路（“抜け道”ルート）

潜在的な危険箇所を特定
《“見える化”》

○対策内容

- ・走行速度の抑制
- ・通過交通の進入抑制

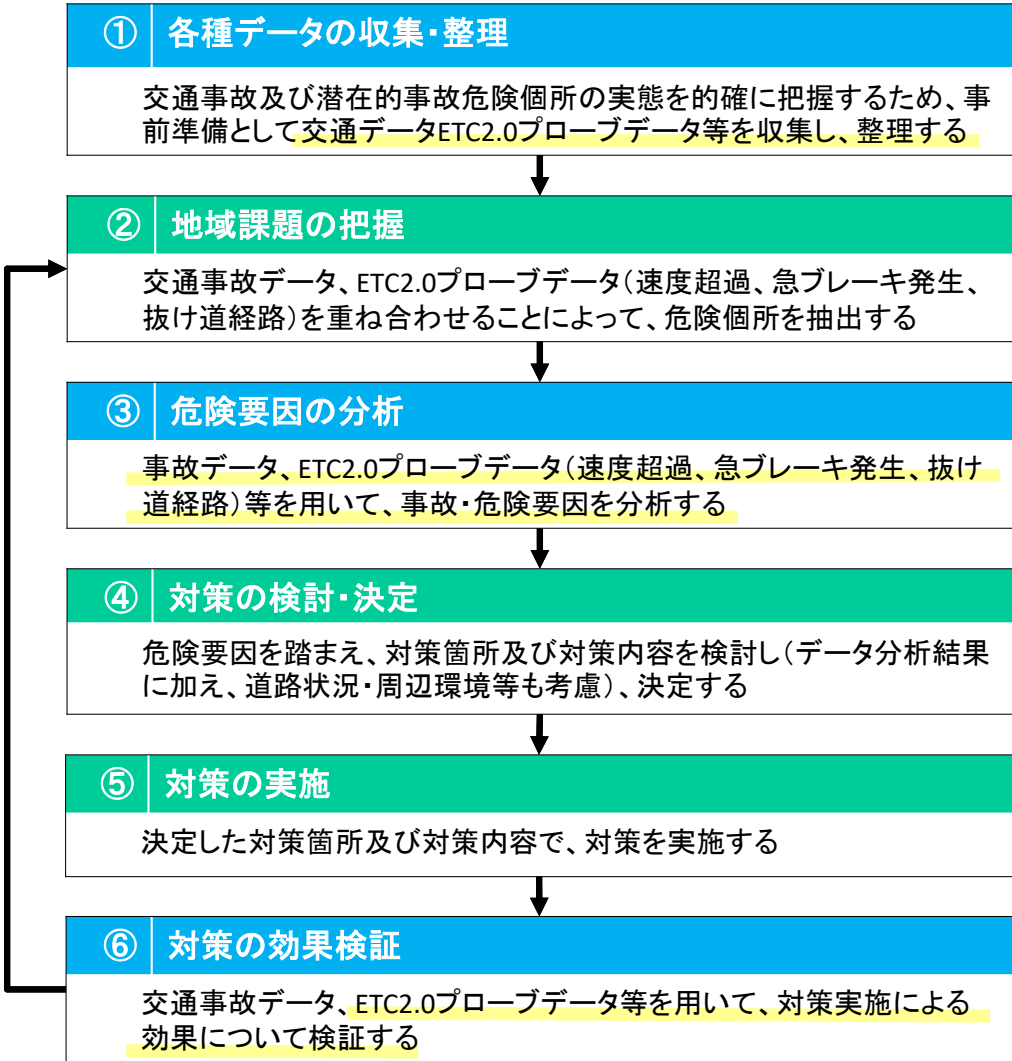
潜在的な危険箇所を含めた
効果的な対策を実現

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-5 生活道路における交通安全対策推進に向けたデータ活用

- 生活道路における交通安全対策を検討する際、下記データの活用が効果的となる。
 - ①交通事故統計情報（オープンデータ）：事故の発生箇所やその内容
 - ②ETC2.0プローブデータ：車両の走行速度や急挙動発生状況について加工情報の提供
- ⇒上記について、各地方公共団体等に対し、**国土交通省・警察庁からの支援**が可能。

■データを活用した交通安全対策の取り組みフロー



～国土交通省・警察庁の支援～

【活用可能なデータ】

- ・オープンデータの活用支援
- ・ETC2.0プローブデータ加工情報の提供※

※ETC2.0データ加工情報の提供はゾーン30プラス等の施策に限らず、生活道路の交通安全対策検討の際に活用が可能

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-5 生活道路における交通安全対策推進に向けたデータ活用（警察庁：交通事故オープンデータ）

● 警察庁ホームページで公開のオープンデータ、ツールを活用することで**事故発生箇所等の分析が可能**。

警察庁HPでのデータダウンロード

交通事故統計情報のオープンデータ

「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」（令和2年7月17日閣議決定）に基づき、交通事故統計情報のオープンデータを公開しています。
データの概要、ファイル定義書、各種コード表、利用規約をご理解の上、ご活用ください。

なお、公表しているデータは公開時最新のものですが、後日新たな事実が判明した場合等にはデータの修正が行われる場合があります。その際、公開データを修正することはありませんので、別途公表している統計表と相違することがあります。

概要・利用規約

- 交通事故統計データの概要
- 利用規約

オープンデータ

- 2019年（平成31年／令和元年）
- 2020年（令和2年）
- 2021年（令和3年）
- 2022年（令和4年）
- 2023年（令和5年）

オープンデータを利用したツール

- 事故多発地点解析ツール
- 事故多発地点解析ツールマニュアル

データの項目例（一部抜粋・CSV形式）

基本情報	道路状況等	当事者	地点
都道府県コード	道路形状	年齢(当事者A)	地点 緯度(北緯)
警察署等コード	一時停止規制	年齢(当事者B)	地点 経度(東経)
事故内容	車道幅員	当事者種別(当事者A)	
死者数	道路線形	当事者種別(当事者B)	
負傷者数	衝突地点		
路線コード	ゾーン規制		
地点コード	中央分離帯施設等		
市区町村コード	歩車道区分		
発生日時	事故類型		

事故分析に必要な基礎情報を網羅

事故多発地点解析ツール（Excel形式 警察庁HPよりダウンロード可能）

交通事故多発地点解析ツール

ver.2024/06/21

1 CSVファイル選択

ファイル選択

Preloading

Preloading解除

Preloadingを行うとそのCSVを読み込むため、実行するたびに再読み込みする時間を短縮できます。ただしCSVファイルの更新が完了しても再度Preloadingするまで反映されません。

2 経緯度グリッド集計

緯度幅	1000	ミリ秒
経度幅	1000	ミリ秒
都道府県	東京	
上位出力件数	50	件

件数集計 出力クリア

3 地図出力

事故多発地点出力 有効 事故多発地点に集まる各地点の事故発生数をプロットします。

集計範囲出力 有効 事故多発地点の集計範囲を出力します。

地図出力

事故多発地点出力のデータはGeoJSONに整形してWebGIS地図に利用したLeafletアプリケーションとして出力します。
出力されたHTMLファイルはインターネット環境に移動して閲覧できます。
WebGIS地図閲覧情報: <https://github.com/gis-typer/leaflet-geojson-with-style-spec>

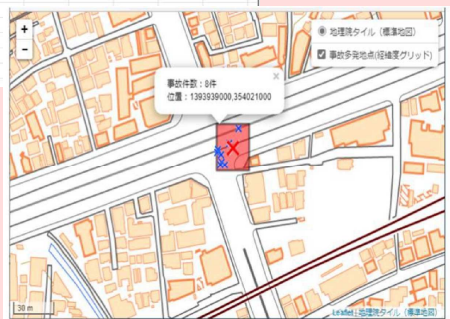
4 距離グループ集計

グループ化半径 30 メートル

都道府県(市町村)と市町村 東京都 東京都

上位出力件数(市町村) 東京都 東京都

件数集計



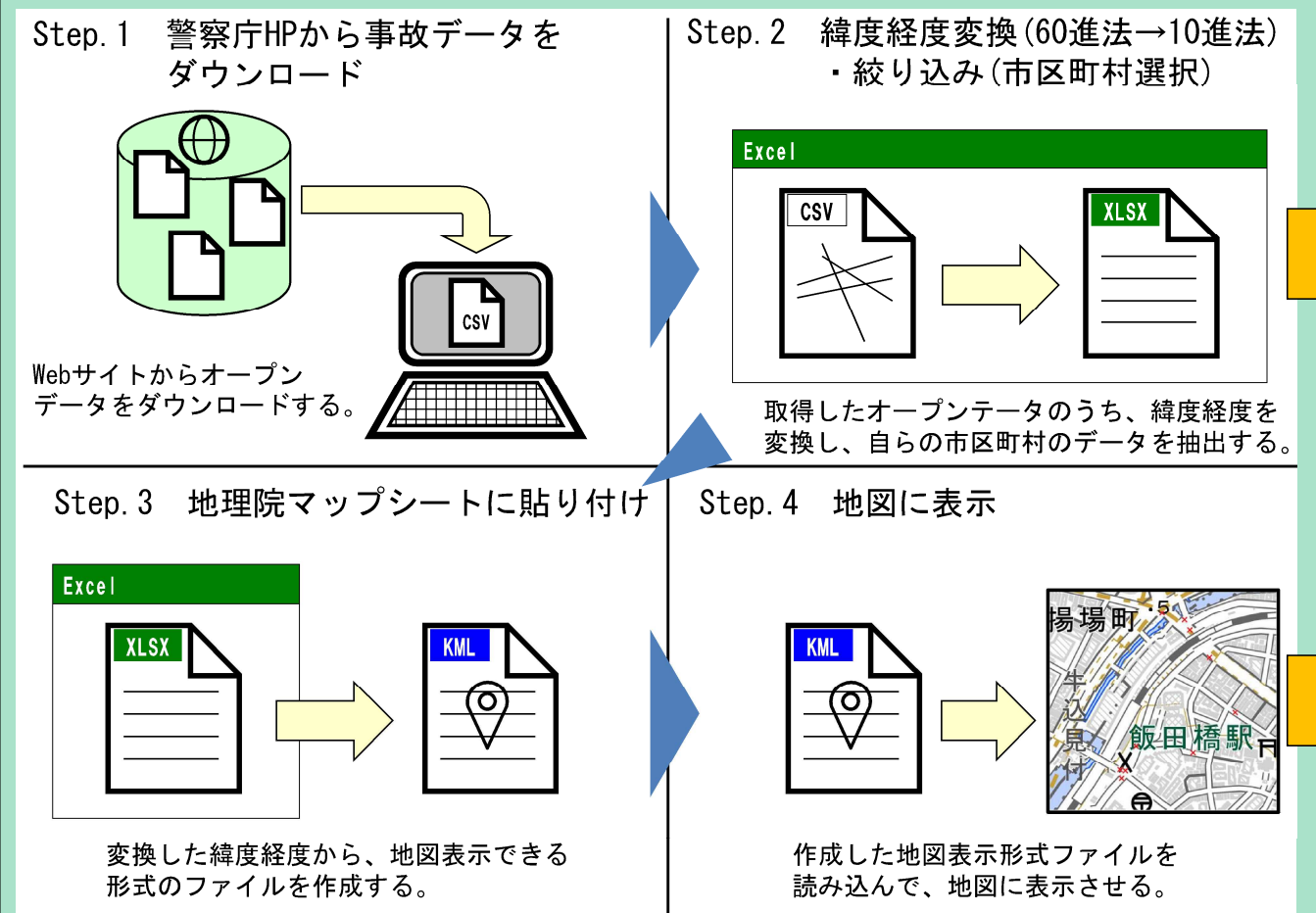
【出典】警察庁HP 交通事故統計情報のオープンデータ
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-5 生活道路における交通安全対策推進に向けたデータ活用（警察庁：交通事故オープンデータ）

- 国土交通省・警察庁にて、**地方公共団体への提供を想定した「交通事故発生箇所の地図化マニュアル」**を作成。
- 当該マニュアルでの交通事故オープンデータの活用支援により、効率的・効果的な交通安全対策を推進。

■マニュアルの全体構成



■マニュアル抜粋 具体操作について、詳細に説明

Step.2 緯度経度変換(60進法→10進法)・絞り込み(市区町村選択) (3)

都道府県コード(B列)と市区町村コード(J列)で、特定の市区町村のデータに絞り込みます。
ここでは、東京都千代田区(都道府県コード:30、市区町村コード:101)の場合で説明します。

①「都道府県コード」の▼ボタンをクリックし、「(すべて選択)」のチェックを外した上で、「30」(東京都)にチェックを入れる。

②「市区町村コード」の▼ボタンをクリックし、「(すべて選択)」のチェックを外した上で、「101」(千代田区)にチェックを入れる。

政令市は区単位で集計されています。

③東京都千代田区のデータが抽出される。

Step.4 地図に表示 (2)

地理院地図に交通事故発生箇所が表示されます。

飯田橋駅前の交差点で、2023年に3件の事故が発生していることがわかる。

2023年の東京都千代田区の交通事故が、赤い×印で表示される。

地図表示はこれで完了です。

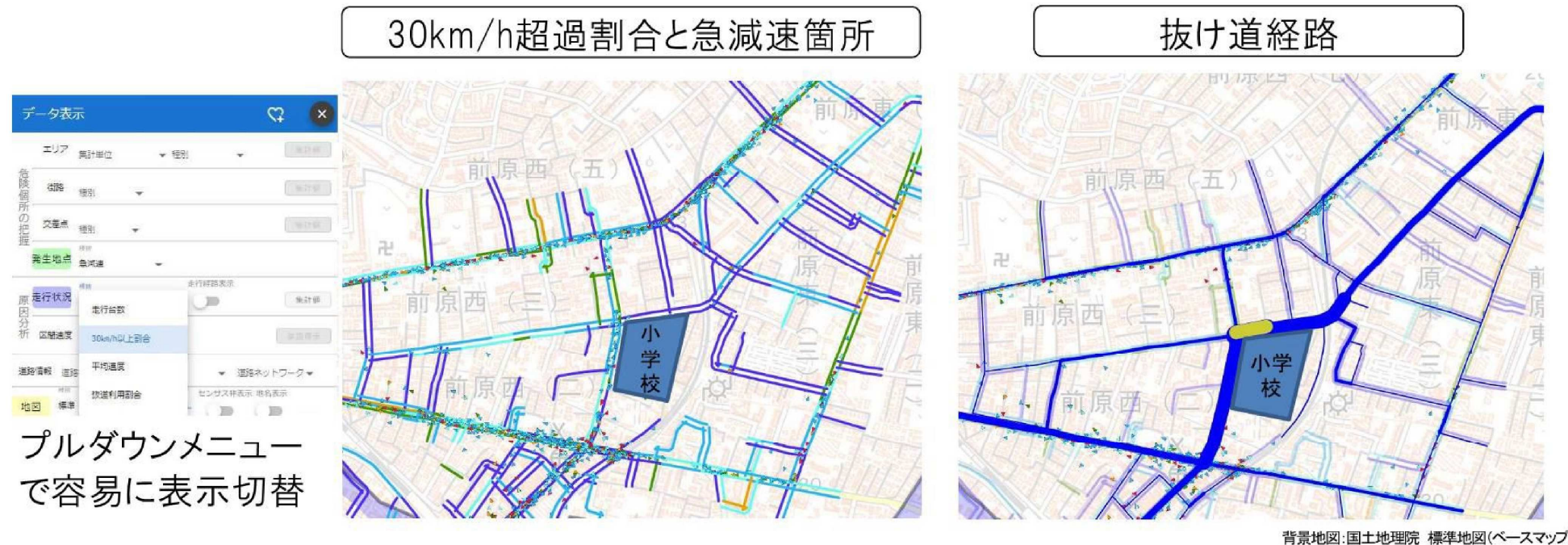
ブラウザを閉じた後、再度地図に表示するには、P.13の③で保存されたKMLファイルを、P.14のとおり地理院地図に再度読み込んでください。

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-5 生活道路における交通安全対策推進に向けたデータ活用（国土交通省：生活道路分析ツール）

- 生活道路分析ツール：簡易かつ直感的な操作によって、**瞬時に地図上に分析結果を表示できるツール**。
- ブラウザ上で操作するWebアプリとなっており、国道事務所等の職員が利用可能。
- 分析結果は、国道事務所等から**地方公共団体へ提供が可能**。

■生活道路分析ツール 活用のイメージ



背景地図:国土地理院 標準地図(ベースマップ)

インタラクティブな（結果を見ながら・地方公共団体職員と対話しながらの）作業が可能

- ➡ 道路管理者による対策箇所/内容の検討が、効果的、効率的に行える
- 地域をよく知る方の実感に合わせて課題を可視化でき、円滑なコミュニケーションが可能

出典:「第5回JSTEシンポジウム 国総研発表資料(2023.11) (<https://www.jste.or.jp/anzen/files/04-01.pdf>)」を基に作成

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-6 国土交通省が主催するセミナーについて（「ゾーン30プラス」実務者向けシリーズセミナー）

- ゾーン30プラスに関する施策の概要や手続きの進め方、技術的・財政的な支援や対策メニュー等の基礎的な内容、データを活用した取り組み事例等、様々なテーマで**実務者向けのセミナーを実施**。（参加無料）
- 令和7年においても、秋頃にセミナー開催を予定。（募集開始は9月上旬頃を予定）

■ゾーン30プラス実務者向けシリーズセミナーについて

<セミナーの開催の概要>

■開催時期

令和7年9月～11月を予定

※地方整備局等を通じて開催・募集を周知

■参加形式・費用

WEB開催（参加費用は無料 ※ネット接続の料金等は除く）

■セミナーの講演内容（R6年度の例）

【基礎編】

警察庁：生活道路における安全確保

・事故の現状、生活道路対策の必要性、「ゾーン30」の現状、政令改正の概要 等

国交省：「ゾーン30プラス」の概要

・対策メニューや事例、技術的・財政的な支援、最近の話題 等

【技術編】

技術基準の解説や、生活道路の事故データ分析ツールの活用を通じた技術支援等

【実践編】

地方公共団体より、計画から地元協議に至るまでに困った点や対策の選定の方法などを紹介

※R6は名取市・舞鶴市・四万十市・熊本市が講演を実施



セミナーの開催状況



詳細はこちら

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6－7 小学校等周辺の面的な交通安全対策を促進するモデル地域について

- 通学路における交通安全の取り組みを推進するため、小学校等周辺において面的な交通安全対策を促進する**モデル地域**を全国で65箇所選定。
- 道路管理者が警察や学校などと連携・協力して、各種データを活用した課題の分析や対策内容の検討、地域との合意形成を進め、ゾーン30プラスの導入などによる通学路の面的な交通安全対策を推進。
- 国土交通省よりETC2.0プローブデータ等を活用したデータ分析などの**技術的支援**や、国庫補助等による**財政的支援**を実施。
- モデル地域での取り組みから得られた知見を活用し、モデル地域以外においても通学路の面的な交通安全対策を推進。

	都道府県	市区町村	地区名
1	北海道	旭川市	新町小学校周辺地区
2	北海道	札幌市	手稲区西宮の沢2条4丁目
3	北海道	北見市	三輪
4	青森県	三沢市	岡三沢三丁目
5	青森県	青森市	浪打一丁目
6	青森県	大間町	大間平
7	青森県	十和田市	西十四番町
8	岩手県	紫波町	中島地区・高水寺地区（ニュータウンエリア）
9	岩手県	一関市	山目地区
10	岩手県	久慈市	長内町地区
11	岩手県	久慈市	栄町地区
12	岩手県	釜石市	中妻地区
13	宮城県	白石市	東小路地区
14	宮城県	栗原市	志波姫
15	宮城県	名取市	閑上
16	山形県	山形市	城北町二丁目・下条町一丁目・肴町
17	山形県	高畠町	高畠
18	福島県	いわき市	小名浜
19	福島県	福島市	飯坂町平野（東エリア）
20	福島県	福島市	飯坂町平野（西エリア）
21	福島県	郡山市	日和田町高倉
22	茨城県	水戸市	千波地区
23	栃木県	壬生町	壬生丁
24	栃木県	壬生町	落合3丁目
25	栃木県	鹿沼市	西茂呂4丁目
26	千葉県	木更津市	八幡台4丁目
27	千葉県	船橋市	宮本
28	千葉県	船橋市	飯山満町南
29	東京都	狛江市	和泉本町1丁目
30	神奈川県	横浜市	港北区日吉本町1丁目
31	長野県	飯田市	上郷地区・南区
32	新潟県	新潟市	北区新崎・つくし野・濁川
33	富山県	立山町	道源寺地内
34	石川県	加賀市	庄町・七日市町・津波倉町

	都道府県	市区町村	地区名
35	岐阜県	関市	旭ヶ丘地区
36	静岡県	静岡市	清水区桜が丘
37	静岡県	浜松市	中央区初生町
38	愛知県	大口町	御供所一丁目
39	三重県	菰野町	朝上
40	福井県	小浜市	和久里・生守
41	滋賀県	近江八幡市	近江八幡駅前北地区
42	大阪府	藤井寺市	恵美坂1丁目
43	兵庫県	朝来市	和田山町竹田
44	兵庫県	朝来市	和田山町枚田岡
45	兵庫県	朝来市	和田山町和田山
46	鳥取県	鳥取市	立川町5丁目
47	島根県	松江市	北田町・南田町
48	岡山県	勝央町	勝間田
49	岡山県	新見市	新見
50	山口県	防府市	上天神
51	山口県	下関市	綾羅木南町（仮称）
52	山口県	宇都市	西小串北部
53	徳島県	吉野川市	鴨島町
54	徳島県	小松島市	小松島町
55	徳島県	鳴門市	撫養町斎田
56	愛媛県	八幡浜市	保内町喜木
57	高知県	いの町	枝川
58	高知県	宿毛市	桜町
59	高知県	高知市	吉田町
60	福岡県	福岡市	三筑・諸岡
61	佐賀県	白石町	白石町
62	熊本県	菊池市	隈府地区
63	熊本県	天草市	浜崎地区
64	宮崎県	日向市	江良町
65	沖縄県	宜野湾市	新城

6. 生活道路における交通安全対策の推進について

6-8 生活道路における法定速度の引き下げについて

- 令和8年9月1日から改正道路交通法施行令の施行により、生活道路における自動車の法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられる。
- 速度規制標識が設置されている場合には当該速度が最高速度となる。

〈60km/hの法定速度が維持される道路の例〉

- ・ 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの
- ・ 自動車専用道路
- ・ 道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路
- ・ 道路の構造上又は柵等により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路

▼60km/hが維持される道路の例



〈法定速度が30km/hに引き下げられる道路の例〉

- ・ 中央線、車両通行帯、中央帯等のいずれもが設けられていない一般道路

▼30km/hに引き下げられる道路の例



▼広報啓発ポスター

生活道路[※]における自動車の法定速度が引き下げられます!!

※このように「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のことです。

令和8年9月1日
改正道路交通法施行令施行

60 km/h → 30 km/h

▼ 以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです ▼

- 道路標識又は道路標示による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路
- 道路の構造上又は柵その他の工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路
- 高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外のもの
- 自動車専用道路

◆道路標識又は道路標示により最高速度が指定されている道路では、その速度が最高速度となります。例えば、道路標識により最高速度が40km/hと指定されている生活道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。

◆決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。

警察庁・都道府県警察

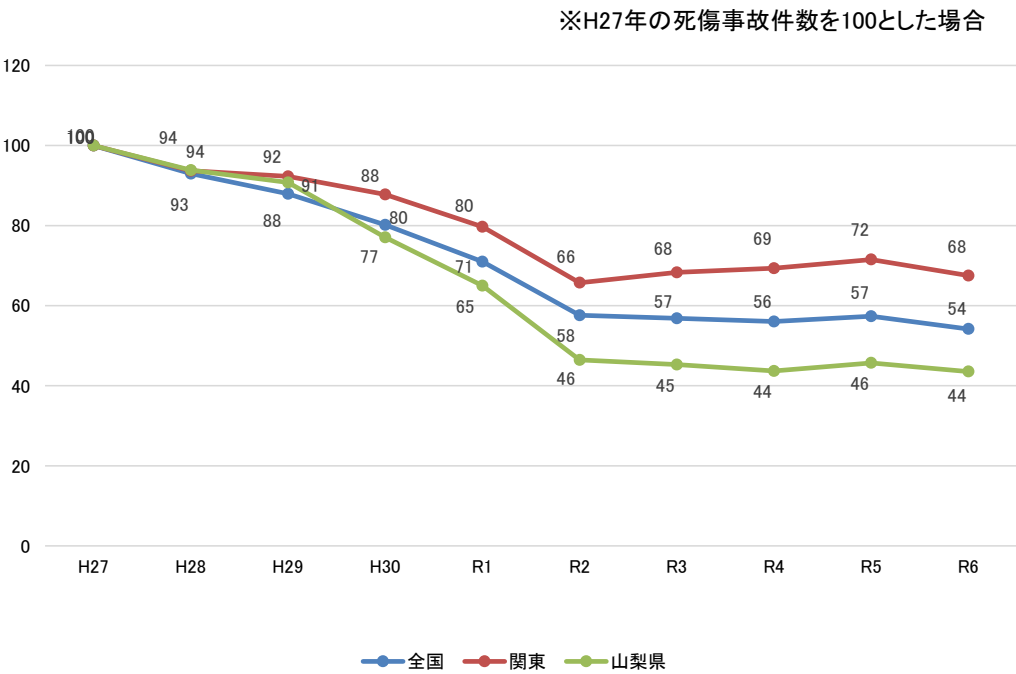
7. 観光事故に関する事故概況の報告

7. 観光事故に関する事故概況の報告

7-1 山梨県における外国人観光ドライバーの事故状況

- 山梨県における死傷事故件数はH27年からR2年にかけて減少傾向の後、R2年からR6年までの直近5年間では横ばい傾向にある。
- 今般のインバウンド需要により訪日外国人数はコロナ禍以前の水準に回復してきている状況である。

■死傷事故件数の推移

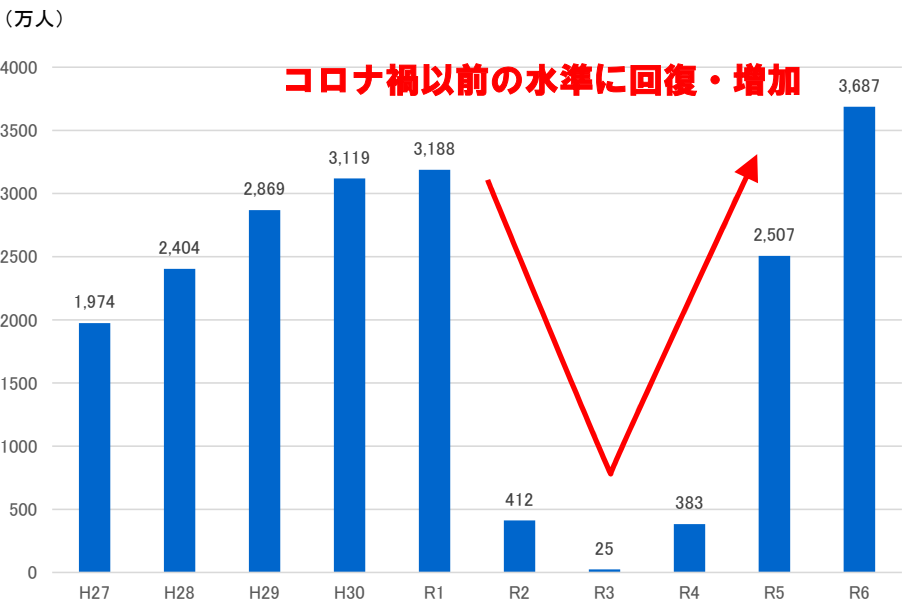


R6年死傷事故件数 全国290,895件、関東100,294件、山梨県2,013件

※関東は東京都、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県の合計

※出典：交通事故統計表データ((公財)交通事故総合分析センター)

■訪日外国人数の推移



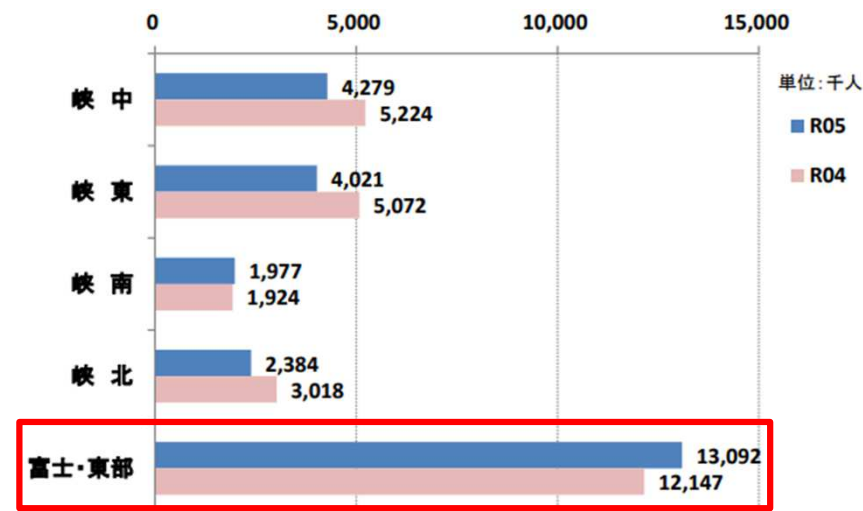
※出典：訪日外客統計(日本政府観光局(JNTO))

7. 観光事故に関する事故概況の報告

7-1 山梨県における外国人観光ドライバーの事故状況

- 山梨県において特に多くの観光客が来訪している富士北麓地域に着目し、外国人の観光ドライバー（通行目的が観光・娯楽かつ第1当事者（過失割合が大きい当事者）の国籍が日本以外）による死傷事故を抽出して集計・分析。
- 外国人の観光ドライバーによる死傷事故は、事故件数が直近5年間では1年あたり5件程度で推移しており、日本人の観光ドライバーによる死傷事故の1割程度と少なく、交通量の多い幹線道路や観光地の周辺など広く分散して発生していることが確認された。
- 外国人の観光ドライバーによる死傷事故にはピンポイントな対策に限らず面的な対策・施策が有効と考えられる。

令和5年 圏域別入込客数

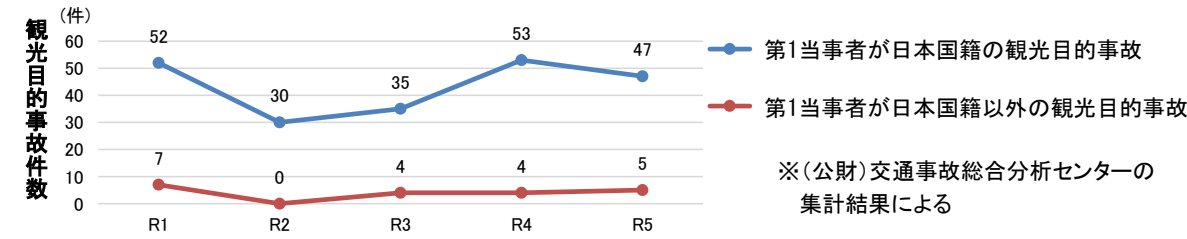


小圏域名	令和05年	令和04年	対前年比
富士山五合目	1,799,879	1,160,001	155.2%
富士吉田・河口湖・三つ峠周辺	6,948,085	6,200,849	112.1%
本栖湖・精進湖・西湖周辺	1,617,626	1,471,748	109.9%
山中湖・忍野周辺	657,243	847,630	77.5%
大月・北都留	539,792	671,111	80.4%
桂川・道志川周辺	1,529,830	1,796,151	85.2%
小計	13,092,454	12,147,490	107.8%

※出典: 令和5年 山梨県観光入込客統計調査報告書(山梨県)

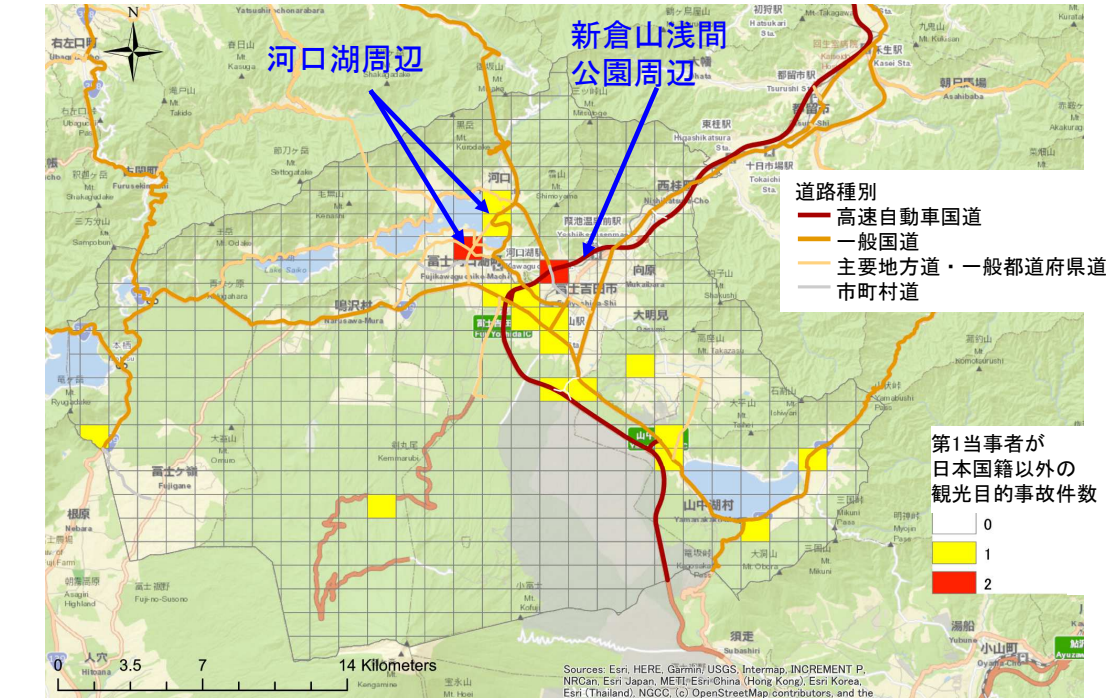
観光客の来訪が多い富士北麓地域に着目

令和元年～5年 観光ドライバー死傷事故 発生状況



※(公財)交通事故総合分析センターの集計結果による

令和元年～5年 外国人観光ドライバー死傷事故 発生箇所



7. 観光事故に関する事故概況の報告

7-2 山梨県における外国人観光ドライバー事故への対応

- 富士吉田警察署へのヒアリングの結果、外国人観光ドライバーによる事故では、主に細道路や駐車場での単独の物損事故が多い。
- 交通ルールを理解していない外国人ドライバーによる事故も発生している。
- 警察では外国人ドライバーに対して、各国の言語や各交通モード（自転車・電動キックボード）に対応した交通ルール周知のビラを作成し配布している。

■富士吉田警察署ヒアリング

- ・外国人が運転するレンタカーによる事故が多い状況である
- ・幹線道路よりも細道路や駐車場における単独の物損事故が多く、民泊施設へのアクセス時に縁石への乗り上げや塀への接触などのケースが多い
- ・事故を起こした外国人ドライバーの中には交通ルールを理解していない者も存在する
- ・外国人ドライバーによる事故への対策として、各国の言語に対応した注意喚起ビラを作成し、レンタカー事業者への配布等を実施している

■山梨県内対策事例

来訪者の国別にローカライズした注意喚起ビラ

The image shows two posters. The left poster is for U.S.A. visitors, titled 'For visitors from the U.S.A. Please follow the traffic rules in Japan.' It includes illustrations of a car, a stop sign, and a pedestrian crossing. The right poster is for Chinese visitors, titled '来自中国的旅客 观光时请遵守日本的交通规则' (Visitors from China, please follow Japanese traffic rules when sightseeing). It includes illustrations of a car, a stop sign, and a pedestrian crossing.

アメリカ対応版 中国対応版

【提供】富士吉田警察署

交通モード別の注意喚起ビラ

The image shows two posters. The left poster is for E-Kickboard riders, titled 'Rules for riding an E-Kickboard'. It lists rules such as 'Keep to the left side of the road', 'Must obey the traffic law', 'Should wear the helmet', 'A person under 16 may not ride E-Kickboard', and 'Make a two-stage right turn'. The right poster is for bicycle riders, titled 'Rules for riding a bicycle'. It lists rules such as 'Ride on the left side of the street', 'Must obey the Japanese traffic law', 'Should wear the helmet', 'Make a two-stage right turn', and 'Do not use cellphone while riding a bicycle'.

キックボード対応版 自転車対応版

【提供】富士吉田警察署

■全国対策事例

外国語版交通ルールガイドブック

The image shows a traffic safety guidebook titled 'Traffic Rules in Japan' and 'Traffic Safety Rules'. It includes illustrations of a car, a stop sign, and a pedestrian crossing. The guidebook is available in English, Chinese, and Japanese.

【出典】警察庁HP

8. 今後のスケジュール

8. 今後のスケジュール

今回
(令和7年度)

委員会の経緯と今回の論点
前回委員会(第29回)の振り返り
山梨県における交通事故発生状況
第2次事故ゼロプランについて
経過観察箇所の評価結果
生活道路における交通安全対策の推進について

第30回委員会の開催(R7.9.8)

次回

事故ゼロプランの追加登録(交通事故多発地点等) ※追加登録があった場合
第2次事故ゼロプランの進捗状況の報告