

奈良県みんなで作る交通安全対策プラン

平成22年2月

奈良県土木部・奈良県警察本部

目 次

1. 策定の趣旨	1
2. 現状と課題	2
1) 交通事故発生状況	2
2) 交通安全対策の課題	2
3. 対策の基本的な考え方	3
4. 具体的な取り組み（交通安全対策プラン）	4
1) 客観的データによる事故危険箇所の見える化	4
2) 県民とのコミュニケーションによる課題の見える化	5
3) 「選択と集中」による対策の実施（事故対策事業の進め方）	6
4) 効果的・効率的な事故対策の推進	8
5) 技術力向上に向けた取り組みの実施	8
6) フォローアップによるPDCAの実施	9

1. 策定の趣旨

道路は人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会・経済の発展や県民生活の向上に大きく影響するものである。それゆえ、道路の果たすべき役割を十分に踏まえた上で、道路利用者にとって必要な機能を備える必要がある。特に、交通安全対策の強化による安全性の向上は、県民の安全・安心な暮らしの実現に必要不可欠な機能である。

奈良県では、これまでも国の交通安全基本計画に基づき、平成8年度より交通事故が多発していた118箇所を選定し、交通事故対策を実施してきた。これに加えて、シートベルト着用の義務化や飲酒運転の厳罰化等の政策により、交通事故による死者数は減少傾向にある。しかし、平成21年においても7,111件の人身事故が発生し、9,086人が死傷しており、交通事故件数や負傷者数については依然として30年前の2倍近い水準にある。また、県民アンケート（平成20年）においては、県民の交通安全に対するニーズは高いが、満足度は低い結果となっており、より一層、県民意識に合った交通安全対策事業の強化が求められている。

一方、奈良県では、厳しい財政状況の中で、平成21年度からの道路整備にあたって、渋滞・交通事故・道路災害等の残された課題に対応するため、県民のニーズや本県の現状を踏まえて安全で快適な道づくりを効果的に推進することを目的として、「選択と集中」を基本的な考え方とした「奈良の今後5ヵ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略」を策定した。

この「道づくり重点戦略」に基づき、国道や県道で実施する交通事故対策においても、事業を効果的・効率的に進めることとした。このため、県土木部と警察本部が協働し、国土交通省奈良国道事務所とも連携して、客観的な事故データに基づいて対策が必要な箇所を抽出した。加えて、データに現れない潜在的な危険箇所について、県民の意見等を加味するプロセスも導入し、最終的な対策実施箇所を「選択」した。これらの優先して対策が必要な箇所には「集中」して事業を行うこととする。また、計画の策定や事業実施に際しては、対策箇所の絞り込みの考え方や事業の状況を県民の皆様にはわかりやすく「見える化」するため、交通事故対策の進め方を「奈良県みんなで作る交通安全対策プラン」（以下「交通安全対策プラン」という。）として取りまとめることとした。

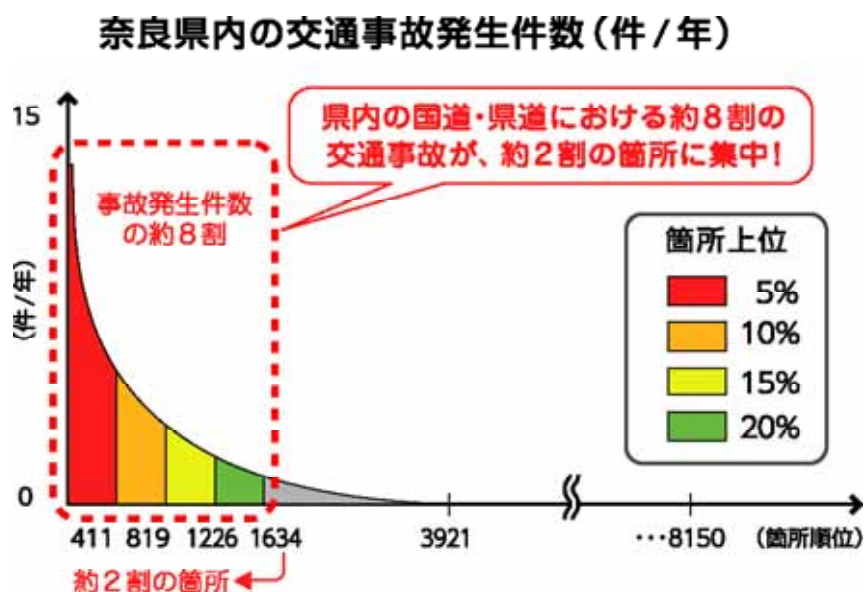
なお、交通事故の発生は人的要因や道路環境等の様々な要因が影響することから、交通事故対策の取り組みは、計画した対策を実施すれば終了ということではなく、継続的にフォローアップを行うことが重要である。そこで、この交通安全対策プランでは、事業を実施した箇所について効果検証を行い、必要に応じて対策の追加を検討するなど、PDCAサイクルによる継続的な改善に努める。

2. 現状と課題

1) 交通事故発生状況

近年、奈良県内における交通事故による死者数は減少してきているが、事故件数や負傷者数については依然として30年前の2倍近い水準にある。平成21年においては、7,111件の人身事故が発生し、52人が死亡、9,034人が重軽傷を負っている。これは、一年間に県民10万人当たり3.7人が死亡し、645人が負傷していることとなる数字である。

また、現状の交通死傷事故はその約6割近くが、高いサービス水準を確保すべき国道及び県道で発生しており、さらにそのうち約8割は限定された約2割の箇所に集中している。



（県内の国道・県道における事故統計データ集計(全8,150箇所)を事故発生件数の多い順番に並べたグラフ）

2)交通安全対策の課題

奈良県では、これまでも県民の安全・安心な暮らしの実現に向け、交通安全対策事業を実施し交通死傷事故の減少に寄与してきた。しかし、平成20年の県民アンケートでは、県民の交通安全に対するニーズは高いが(82項目中12位)、満足度は低い(82項目中78位)結果となっており、より一層、県民ニーズに合った事業の実施が必要である。

一方で、現下の経済情勢による今後の税収動向の不透明さや高齢化の進展による社会保障費の増加など、今後より一層の厳しい財政運営を余儀なくされる中、道路特定財源が一般財源化されたことから、道路整備予算についても安定的な確保が困難になることが危惧されている。

このような交通安全対策事業を取り巻く現状を踏まえ、より効率的・効果的な事業の推進が喫緊の課題となっている。このため、交通事故対策事業の実施においては、交通事故が多発している箇所を合理的な方法で抽出し、事故原因を分析することによって効果的な対策を立案した上で、集中的に対策を実施することが必要である。

3. 対策の基本的な考え方

客観的な事故データからの抽出に加えて、県民の意見も反映させた交通事故対策実施箇所を選定し、道路管理者と警察が連携して対策を推進する。対策案の検討にあたっては学識経験者にも意見を求め、道路区域内で実施が可能な速効対策から早急に対策を実施する。

交通事故対策について、客観的なデータや指標に基づき、まず優先的に対策が必要な課題の大きい箇所を「選択」し、「集中」的に対策を実施する。事業実施にあたっては、県民とのコミュニケーションを通じた課題箇所の共有化を行い、施策をわかりやすい形で「見える化」したうえで実施する。

また、事業を効率的・効果的に進めるため、道路管理者(国・県)と警察が連携して、調査、計画、実施を一体的に推進するとともに、学識経験

者からの助言を得る等の技術的な支援体制を構築する。

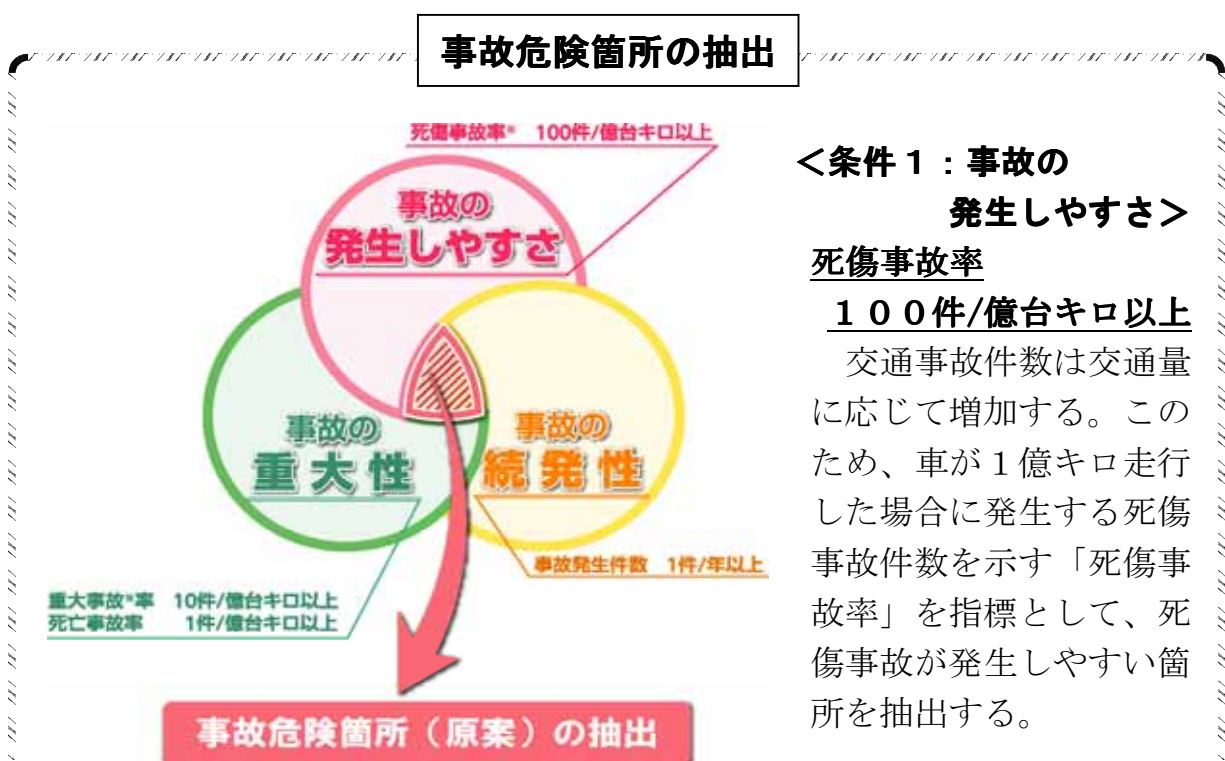
さらに、事業実施後においても定期的に効果検証を行い、結果を公表するとともに必要な場合においては対策案の改良、追加施策の実施を検討する。計画策定（P）、対策実施（D）、効果検証（C）、改善（A）の状況をフォローアップ（「P D C A」サイクルの取り組み）し、継続的にマネジメントを実施する。

なお、用地買収を必要とせず道路区域内で実施が可能な事故対策メニューは、最優先で実施することとする。

4. 具体的な取り組み（交通安全対策プラン）

1)客観的データによる事故危険箇所の見える化

交通安全対策を効率的・効果的に実施するためには、最も緊急性が高い箇所から、集中的に対策に着手する必要がある。そこで、客観的な事故データに基づき、事故の発生しやすさ、事故の重大性、事故の続発性の3つの観点から、まず最優先で対策を実施すべき事故危険箇所（原案）を38箇所抽出した。



<条件2：事故の重大性>

死亡事故率1件/億台キロ以上、重大事故率10件/億台キロ以上

交通事故の中でとりわけ死亡事故や重傷者が発生するような重大事故は社会的影響が大きく、緊急に対策を行う必要がある。このため、死亡事故率、重傷事故率を指標として、重大事故が発生しやすい箇所を抽出する。

<条件3：事故の続発性>

死傷事故件数1件/年以上

交通事故の中には運転者の過失により偶発的に発生する事故があり、これらの箇所に対して箇所ごとに対策事業を実施することは極めて非効率である。このため、年1件以上の事故が続発している箇所を抽出する。

2) 県民とのコミュニケーションによる課題の見える化

「交通安全対策プラン」においては、パブリックコメントの実施や事業推進の過程を分かりやすく公表するなど、県民と十分なコミュニケーションを行うことにより、計画の透明性を向上させ、県民と課題を共有し、県民の意見を反映させる県民参加型の取り組みを行う。

① パブリックコメントの実施

「交通安全対策プラン」においては、今後優先的に対策を実施する箇所（対策実施箇所）の選定にあたり、計画策定の方針を公表するとともに、アンケート調査(平成21年7月から8月に実施)を実施して、県民の意見を反映するプロセスを導入した。

具体的には、事故データにより抽出された事故危険箇所（原案）を公表し、県民やドライバーの意識との乖離がないかの意見収集を行った。また、危険であることを分かっているのに注意するために事故が発生していない潜在的な危険箇所を把握するために、「ヒヤリ！」とした体験や日頃から危険だと感じている箇所（以下「ヒヤリ箇所」という。）についてアンケート調査を行った。

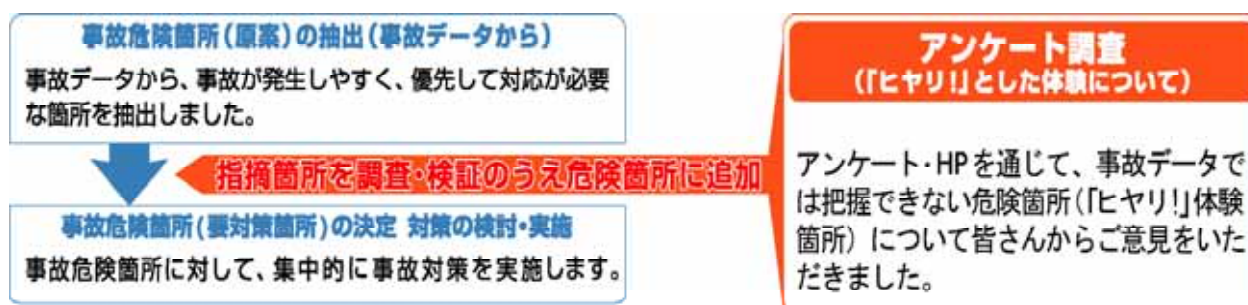
② ヒヤリハット事例の分析及び意見の検証調査の実施

上記のアンケート調査では、約680人から回答があり、約850件のヒヤリハット事例が寄せられた。その中で国道・県道に関しては435箇所の指摘があった。そのうち、多くの方々から指摘をいただいたヒヤリ箇所を対象に、指摘内容について検証調査を実施し、交通状況の確認や周辺住民の皆様への聞き取り調査を実施した。

③ 県民意見の反映

アンケート集計の結果、事故危険箇所（原案）については、38箇所全てについて危険だと共感する回答があり、県民の意識と合っていることが確認されたため、全箇所を「事故対策実施箇所」に位置付けることとした。

また、ヒヤリ箇所についても検証調査の結果より、指摘数が多い12箇所について、優先して対策を行う「事故対策実施箇所」に追加することとした。



④ プロセスの「見える化」

「事故対策実施箇所」は「交通安全対策プラン」として公表し、県民と課題箇所を共有しながら対策立案を進める。また、計画策定後においても事業進捗等について公表し、広く県民の意見を反映しながら事業を推進する。

3)「選択と集中」による対策の実施(事故対策事業の進め方)

事故発生データ等に基づいて「選択」された事故危険箇所（原案）については、早急な対応が必要である。このため、道路区域内で実施が可

主な事故対策メニュー一例

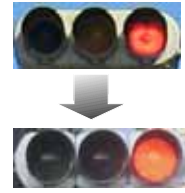
■減速路面標示の設置

走行速度の抑制
追突事故等の防止



■信号灯器のLED化

信号の視認性向上
追突事故等の防止



■交差点マークの設置

交差点の明確化
出会頭事故等の防止



■交差点内導流標示の設置

交通流の円滑化
右折事故等の防止



事故対策実施事例

対策前

信号無視による出会頭事故多発



対策後

信号無視の抑制により安全性が向上



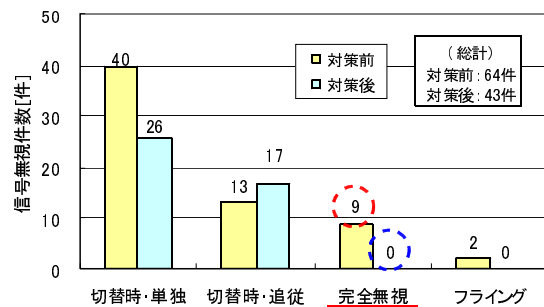
《実施対策について》

- ・「奈良県交通事故対策検討委員会」による技術的助言を受けた上で対策を決定した
- ・道路管理者と警察が共同で対策を実施した

【実施対策内容】

交差点のカラー化
減速路面標示の設置
区画線の高輝度化
横断歩道の設置
信号のLED化 など

《対策前後における信号無視件数》



無謀な信号無視の解消 ⇒ 安全性の向上

※今後、事故発生件数による対策効果評価を実施する予定

能な事故対策メニューについては「交通安全対策プラン」の取りまとめ前でも、対策案がまとまった箇所から「集中」して工事を実施し、早急に完了を目指す。また、道路区域内だけでは実施が不可能な道路拡幅等を伴う対策メニューについても、必要性が高く地元協力も得られた箇所から順次対策工事に着手する。

4) 効率的・効果的な事故対策の推進

① 事故類型に着目した事故対策の立案

対策実施箇所における事故対策案の検討においては、事故データに基づいて、当事者分類（人対車両、自転車対車両、車両相互）、事故類型（出会頭事故、追突事故等）から事故発生状況を把握するとともに、現地調査による交通状況の把握を行い、事故発生要因を分析した上で対策を立案する。

② 道路管理者と警察の連携

道路管理者（国・県）と警察は、「奈良県道路交通環境安全推進連絡会議」を組織し、事故の要因分析や対策の立案を協働して行う。また、事業実施においてもそれぞれの担当分野で連携して、道路を整備するハード対策のみではなく、交通規制や啓発等のソフト対策も併せ効果的に対策を実施する。

③ 「渋滞解消プラン」との連携

「奈良の今後5ヶ年の道づくり重点戦略」において、交通事故対策と同様に重点施策として位置付けられている「奈良県みんなでつくる渋滞解消プラン」において「渋滞箇所」に選定されている箇所が、「事故対策実施箇所」と重複する場合には、両者の課題が同時に解消されるように渋滞対策事業と十分な連携を図り、協調して対策を実施する。

5) 技術力向上に向けた取り組みの実施

① 最新の事故データベースを活用した要因分析

奈良県警においては、最新の事故データ管理システムである「交通事

故情報総合管理システム」が稼働しており、事故状況の抽出や統計処理が容易となったため、このシステムを最大限に活用して事故の要因分析を行う。

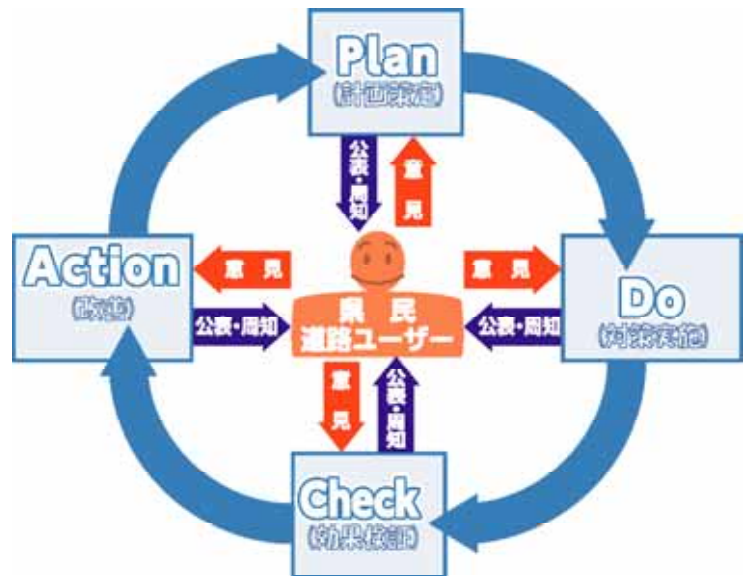
② 学識経験者による安全対策への技術的支援

技術的な支援体制として「奈良県交通事故対策検討委員会」を設置し、学識経験者による検討、提案を求める。

委員会においては、交通事故対策の先進事例やその効果について調査を行うとともに、事故発生箇所で詳細な現地調査を行い、危険事象を定量的に把握する。このことにより、事故の要因分析と具体的な対策案を検討する。さらに立案した対策については、試行と追跡調査を行って効果を検証し、事故対策メニューに反映する。

6) フォローアップによるPDCAの実施

計画策定（P）の後も、対策実施（D）、効果検証（C）、改善（A）の状況を継続的にフォローアップし、「PDCA」サイクルの取り組みにより、継続的にマネジメントを実施する。交通安全対策プランに基づき事業を実施した箇所については、効果検証を行い、必要に応じて対策の追加を検討するなど、継続的な改善に努める。



<添付資料>

○事故危険箇所(要対策箇所)一覧表

○事故危険箇所(要対策箇所)位置図

- ・全体位置図

- ・箇所別位置図

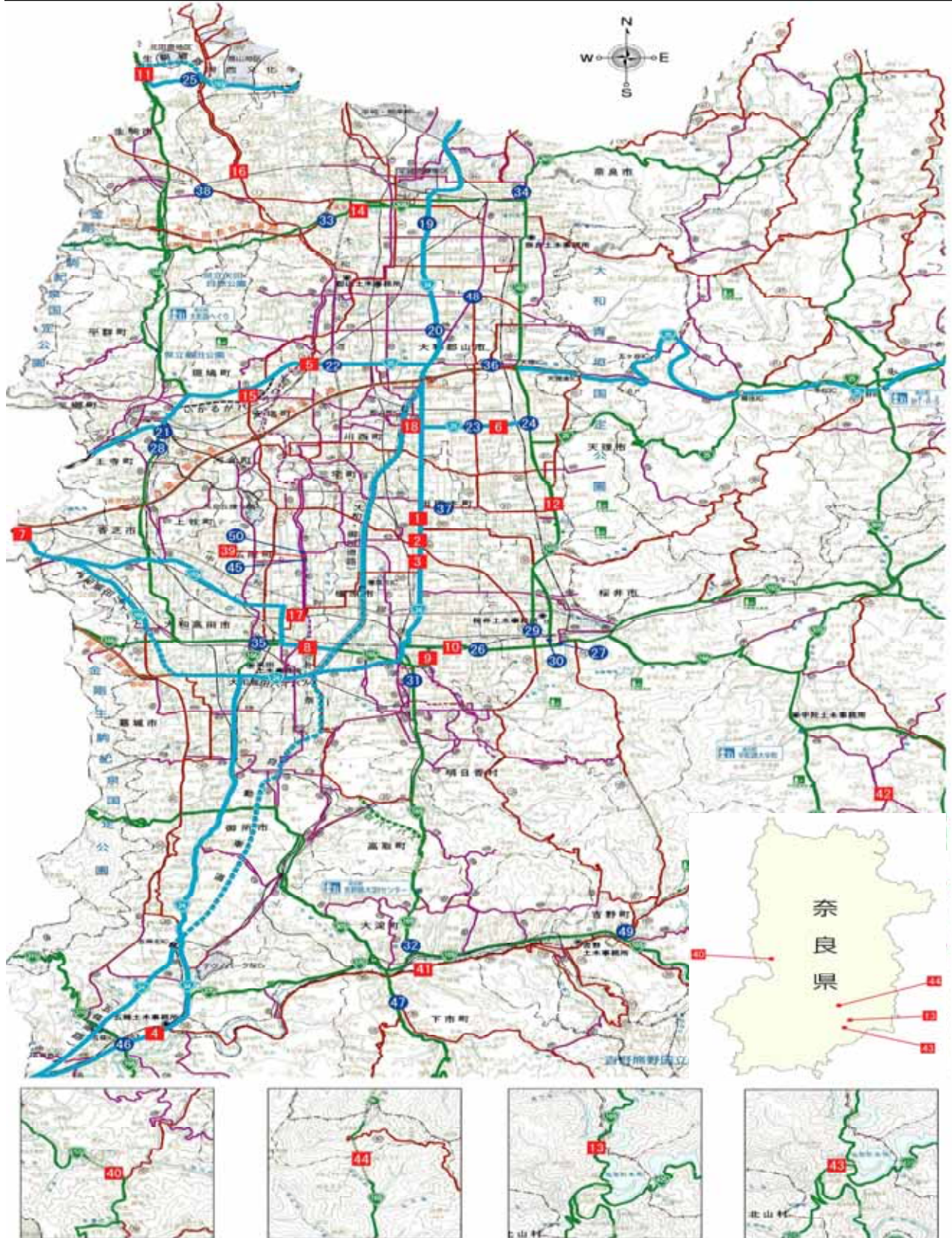
○事故危険箇所（要対策箇所）一覧表

No.	路線名	箇所名	主な事故発生状況 ＜主なヒヤリ指摘内容＞	主な対策分類	主な対策例
単路部(事故データより選定)					
1	国道24号	磯城郡 田原本町 阪手 (阪手北交差点より南側約180m)	長い直線区間での追突事故	交通流の円滑化 速度抑制	中央線の幅広化(セパラ帯設置) 減速路面標示の設置
2	国道24号	磯城郡 田原本町 阪手 (阪手南交差点より北側約180m)	長い直線区間での二輪車関連事故	交通流の円滑化 速度抑制	中央線の幅広化(セパラ帯設置) 減速路面標示の設置
3	国道24号	磯城郡 田原本町 千代	長い直線区間での追突事故 信号なし交差点での右左折事故・出会い事故	交通流の円滑化	高輝度区画線の設置 中央線の幅広化(セパラ帯設置)
4	国道24号	五條市 今井2丁目	信号なし交差点を含む直線区間での追突事故・歩行者事故	横断者の安全の確保 速度抑制	横断防止柵の設置 減速路面標示の設置
5	国道25号	大和郡山市 今国府町 ～ 椎木町	高架道路のすり付き部の交差点での追突事故・右折事故	交通流の円滑化	側道合流部の改良による交差点の整形
6	国道25号	天理市 田井庄町 ～ 富堂町	商業施設の連坦する区間での追突事故・出会い事故・横断関連事故	横断者の安全の確保	横断禁止規制の導入 横断歩道の設置
7	国道165号	香芝市 田尻 ～ 穴虫	下り坂のカーブ区間での追突事故、正面衝突事故	交通流の円滑化 速度抑制	高輝度区画線の設置 減速路面標示の設置
8	国道165号	大和高田市 今里町	信号なし交差点での出会い事故 長い坂の直線区間での追突事故	交差点の明確化	交差点のカラー化 歩道端部の明確化
9	国道165号	橿原市 綱手町 ～ 醍醐町	交差点手前で追突事故、交差点内での右折事故	交通流の円滑化	路面標示の見直し 交差点内導流標示の設置
10	国道165号	橿原市 醍醐町 ～ 法花寺町	混雑区間での追突事故	注意喚起・啓発	減速路面標示の設置 注意喚起看板の設置
11	国道168号	生駒市 北田原町	混雑区間での追突事故、交差点内での右折事故	注意喚起・啓発、 交通流の円滑化	注意喚起看板の設置 路面標示による通行の適正化
12	国道169号	天理市 中山町	下り坂での追突事故	速度抑制	減速路面標示の設置
13	国道169号	吉野郡 下北山村 上池原	急カーブ区間での正面衝突事故	注意喚起・啓発、 速度抑制	注意喚起路面標示の設置 カラー舗装の設置
14	国道308号	奈良市 宝来2丁目 ～ 4丁目	家屋が連坦する道路幅員狭小区間での出会い事故	交差点の明確化	交差点マークの設置
15	(主)大和高田斑鳩線	生駒郡 斑鳩町 興留2丁目 ～ 法隆寺南2丁目	混雑区間での横断関連事故	案内情報の提供・最適化	標識・看板の集約化
16	(主)枚方大和郡山線	奈良市 富雄北1丁目	混雑区間での追突事故、横断歩道外での横断関連事故	注意喚起・啓発	注意喚起の路面標示や看板の設置
17	(主)大和高田桜井線	大和高田市 土庫2丁目	主交通が屈折する交差点での出会い事故	交通流の円滑化	外側線による走行位置の適正化
18	(一)天理斑鳩線	天理市 二階堂南菅田町 ～ 嘉幡町	信号なし交差点での出会い事故	交差点の明確化	外側線による取り付け道路の明示 交差点警戒標識の設置
交差点部(事故データより選定)					
19	国道24号	奈良市 柏木町 (柏木町北交差点)	交通量の多い交差点での右折事故・追突事故	交通流の円滑化 交差点の明確化	交差点内導流標示の見直し 停止線の幅広化
20	国道24号	大和郡山市 大江町 (大江町南交差点)	停止線間の長い交差点での追突事故、右左折事故	交通流の円滑化	交差点の整形(走行位置の適正化)
21	国道25号	王寺町 本町1丁目 (本町1丁目交差点)	変形交差点での二輪車・自転車関連事故	交通流の円滑化	中央線の幅広化(セパラ帯設置) 注意喚起看板の設置
22	国道25号	大和郡山市 今国府町 (今国府町交差点)	停止線間の長い交差点での歩行者・自転車関連事故	交通流の円滑化	交差点の整形(線形改良、横断歩道位置の見直し)
23	国道25号	天理市 富堂町 (富堂町交差点)	夜間に暗い交差点での追突事故、出会い事故	視認性の向上 交差点の明確化	道路照明灯の設置 停止線の幅広化
24	国道25号	天理市 川原城町 (川原城町交差点)	交差点手前で追突事故、交差点内での右折事故	交通流の円滑化	交差点改良
25	国道163号	生駒市 高山町 (高山町西交差点)	急カーブのT字交差点での追突事故	交通流の円滑化 速度抑制	左折車線の設置 舗装面に段差を設置
26	国道165号	橿原市 出合町 (出合交差点)	交差点手前で追突事故、変形交差点での出会い事故	交通流の円滑化	交差点改良
27	国道165号	桜井市 谷 (谷東)	下り坂での追突事故	視認性の向上	信号灯器のLED化
28	国道168号	北葛城郡 王寺町 本町2丁目 (王寺小学校前)	交差点内での出会い事故	交通流の円滑化	交差点改良
29	国道169号	桜井市 戒重 (春日神社前交差点)	交差点手前で追突事故	速度抑制	交差点角度の変更による変速交差点の改良
30	国道169号	桜井市 谷 (紫雲橋南詰)	小さな信号なし交差点での左折事故	交差点の明確化	外側線による走行位置の適正化
31	国道169号	橿原市 四分町 (駒橋北小学校前)	食い違い交差点での出会い事故	交通流の円滑化	外側線による走行位置の適正化 注意喚起看板の設置
32	国道169号	吉野郡 大淀町 榎垣本 (榎垣本交差点)	交差点内での出会い事故	交通流の円滑化	交差点改良
33	国道308号	奈良市 五条畑1丁目 (畑バス停より南西約130mのT字交差点)	小さな信号なしでの出会い事故	交差点の明確化	交差点のカラー化
34	国道369号	奈良市 今小路町 (焼門前交差点)	交差点内での右折事故	横断者の安全の確保	交差点の整形(横断歩道位置の見直し)
35	(主)大和高田斑鳩線	大和高田市 南本町 (南本町交差点)	変形交差点での出会い事故	視認性の向上	信号灯器のLED化 信号灯器の増設
36	(主)天理環状線	天理市 樺本町 (樺本四之坪交差点)	坂で見通しの悪い交差点での出会い事故	視認性の向上	停止線の幅広化 信号灯器のLED化
37	(一)柳本田原本線	磯城郡 田原本町 小阪 (法貴寺西)	直線道路が交差する交差点での出会い事故	速度抑制、視認性の向上	減速路面標示の設置 信号灯器のLED化
38	(一)大阪枚岡奈良線	奈良市 帝塚山7丁目 (帝塚山大学東生駒キャンパス通用門前)	下り坂での追突事故、沿道施設出入り関連の事故	注意喚起・啓発	注意喚起看板の設置 沿道施設への注意喚起活動
単路部(アンケート結果より選定)					
39	(一)田原本広陵線	北葛城郡 広陵町 百済 (広陵東小学校前～奥坪橋東詰)	＜歩道のない区間での自転車の接触＞	横断者の安全の確保	歩行空間の確保
40	国道168号	五條市 西吉野町黒淵 ～ 城戸	＜急な道路幅員縮小部分での正面衝突・すれ違い＞	検討中	検討中
41	(主)五條吉野線	吉野郡 下市町 阿知賀	＜家屋が連坦する道路幅員狭小区間での正面衝突・すれ違い＞	検討中	検討中
42	(一)宇太三茶屋線	宇陀市 大宇陀区白鳥居 ～ 下片岡	＜道路幅員狭小区間での正面衝突・すれ違い＞	検討中	検討中
43	国道169号	吉野郡 下北山村 上池原 (下北山スポーツ公園付近)	＜急カーブ区間での正面衝突・すれ違い＞	検討中	検討中
44	国道169号	吉野郡 川上村 伯母谷～上北山村 西原 (新伯母峯トンネル)	＜道路幅員が狭小なトンネル区間での正面衝突・すれ違い＞	検討中	検討中
交差点部(アンケート結果より選定)					
45	(一)田原本広陵線	北葛城郡 広陵町 百済 (奥坪橋西詰・東詰)	＜複雑な交通運用の信号なし交差点での接触＞	交通流の円滑化	交差点形状の変更による変則交差点の解消
46	国道24号	五條市 須恵1丁目 (本陣交差点)	＜複雑な交通運用の変形多枝交差点内での接触＞	検討中	検討中
47	国道309号	吉野郡 下市町 下市 (下阪)	＜S字カーブ区間で見通しの悪い交差点での 出会い、正面衝突・すれ違い＞	検討中	検討中
48	(主)天理環状線	大和郡山市 上三橋町 (上三橋町交差点)	＜複雑な交通運用の変形多枝交差点内での接触＞	交通流の円滑化	交差点改良
49	(主)吉野室生寺針線	吉野郡 吉野町 河原屋 (菟野橋南詰)	＜急な坂で見通しの悪い信号なし交差点での出会い＞	検討中	検討中
50	(一)田原本広陵線	北葛城郡 広陵町 百済 (奥坪橋の北の押しボタン式信号交差点)	＜歩道のない押しボタン式信号交差点での自転車の接触＞	横断者の安全の確保	歩行空間の確保

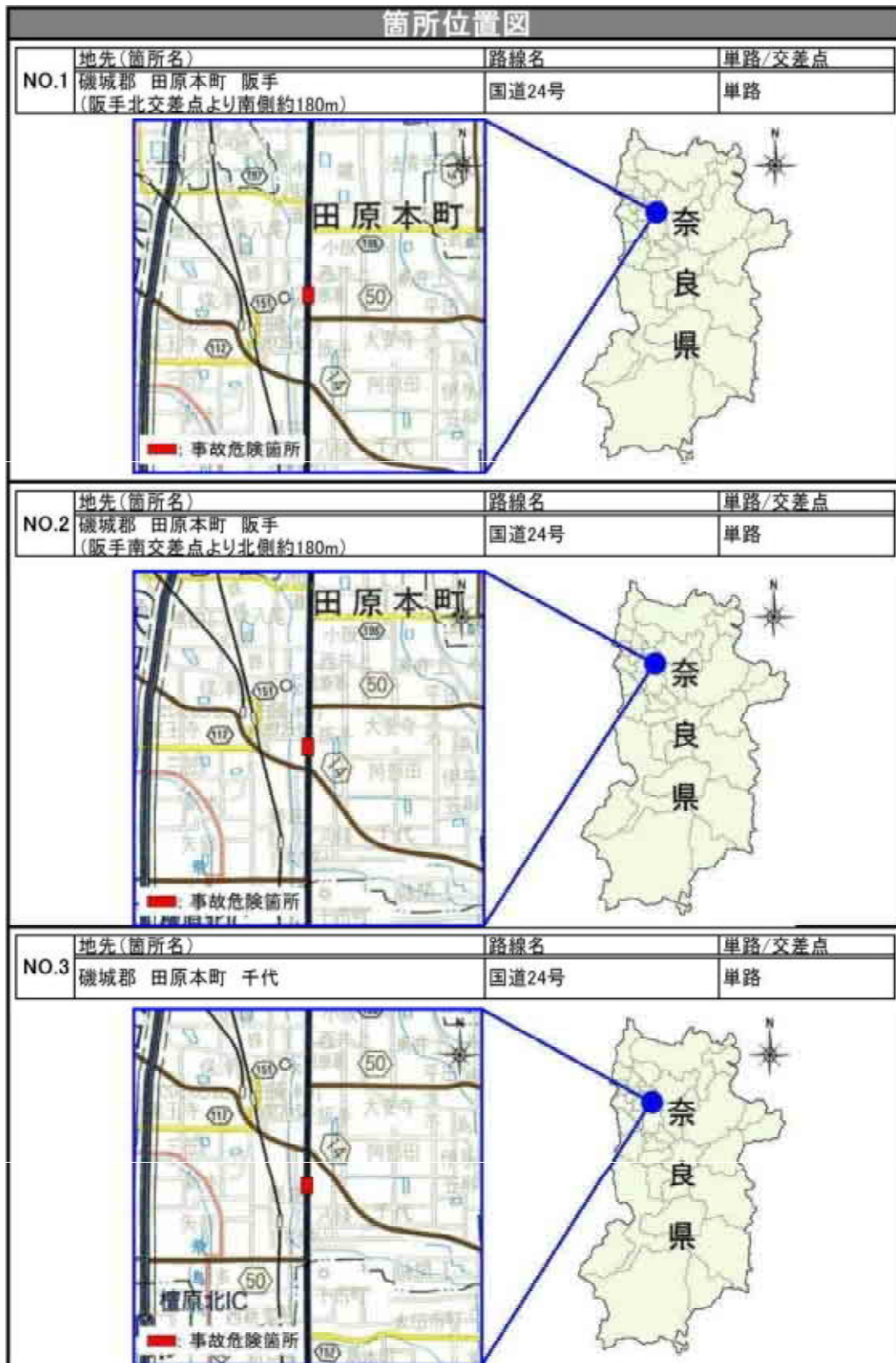
○事故危険箇所位置図

・全体位置図

事故危険箇所（要対策箇所） 50箇所 位置図









・箇所別位置図（事故データより）









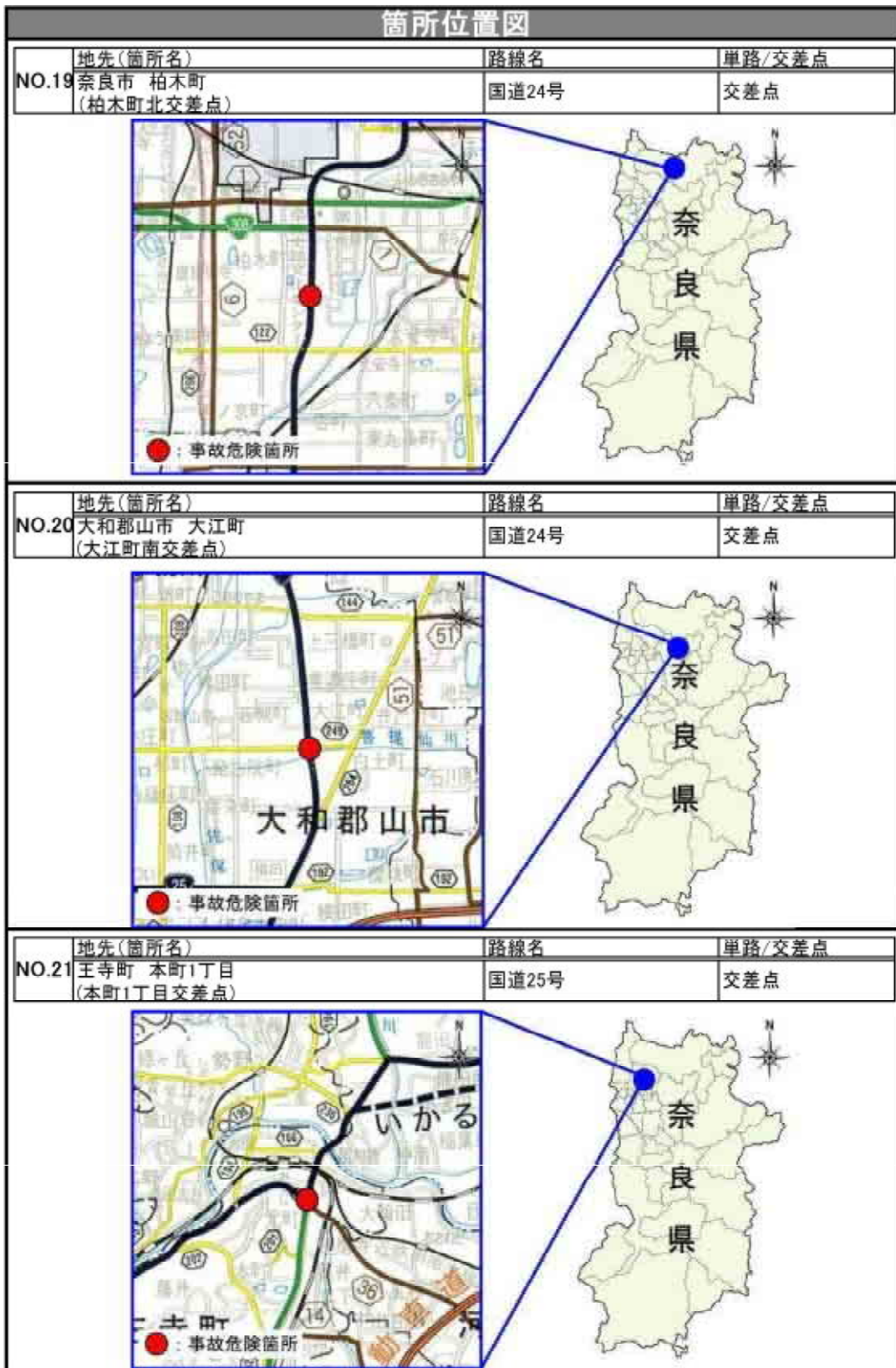
箇所位置図			
NO.	地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.4	五條市 今井2丁目	国道24号	単路
NO.5	大和郡山市 今国府町 ~ 椎木町	国道25号	単路
NO.6	天理市 田井庄町 ~ 富堂町	国道25号	単路

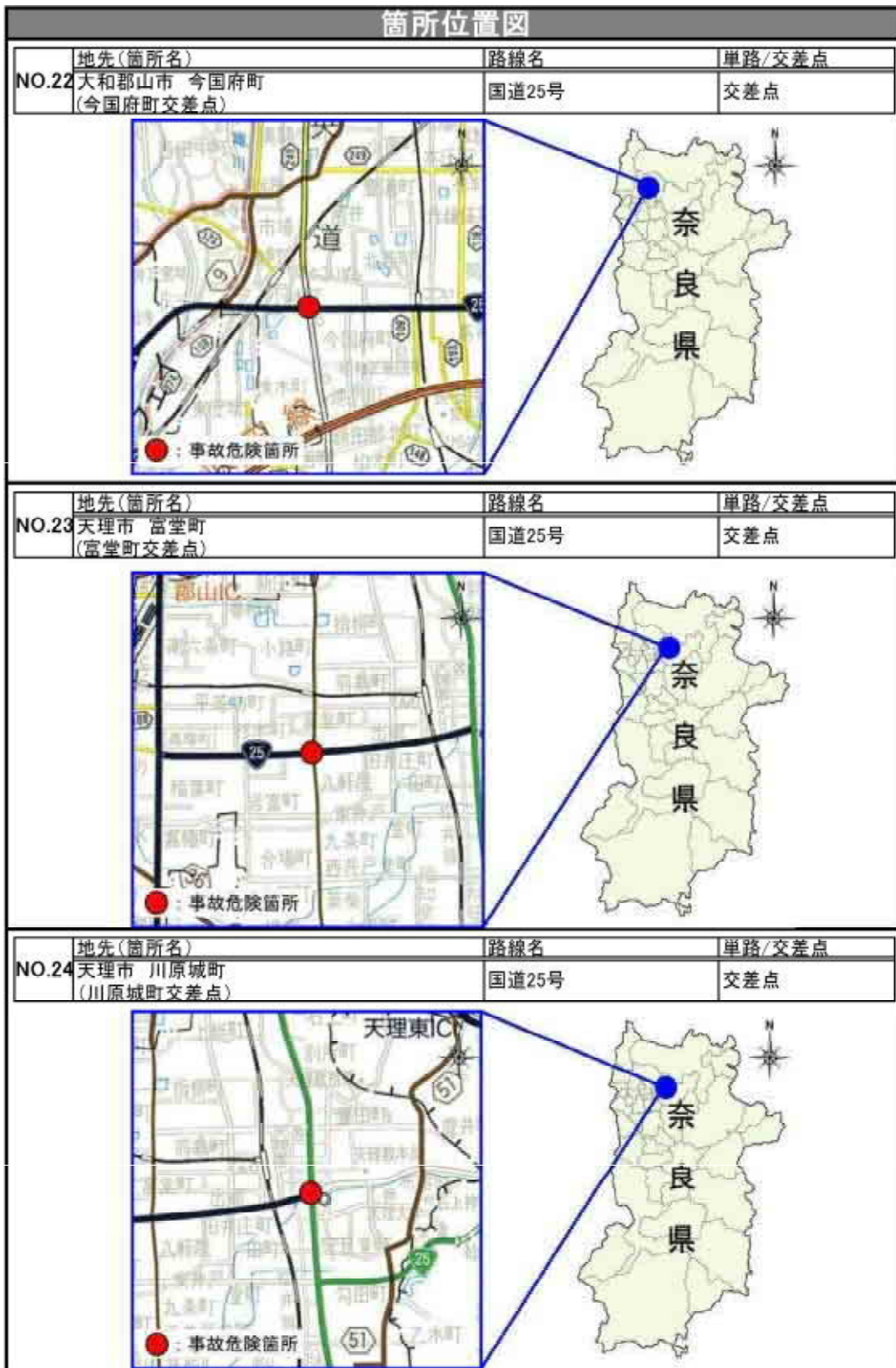
箇所位置図			
NO.	地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.7	香芝市 田尻 ~ 穴虫	国道165号	単路
NO.8	大和高田市 今里町	国道165号	単路
NO.9	橿原市 縄手町 ~ 醍醐町	国道165号	単路

箇所位置図			
NO.10	地先(箇所名) 橿原市 醍醐町 ~ 法花寺町	路線名 国道165号	単路/交差点 単路
<p>桜井土木 ■: 事故危険箇所</p>		<p>奈良県</p>	
NO.11	地先(箇所名) 生駒市 北田原町	路線名 国道168号	単路/交差点 単路
<p>北田原地区 生駒道 清滝 下田原 田原地区 北田原町 ■: 事故危険箇所</p>		<p>奈良県</p>	
NO.12	地先(箇所名) 天理市 中山町	路線名 国道169号	単路/交差点 単路
<p>■: 事故危険箇所</p>		<p>奈良県</p>	

箇所位置図			
NO.	地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.13	吉野郡 下北山村 上池原	国道169号	単路
			
NO.14	奈良市 宝来2丁目 ~ 4丁目	国道308号	単路
			
NO.15	生駒郡 斑鳩町 興留2丁目~法隆寺南2丁目	(主) 大和高田斑鳩線	単路
			

箇所位置図			
NO.	地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.16	奈良市 富雄北1丁目	(主) 枚方大和高田線	単路
			
NO.17	大和高田市 土庫2丁目	(主) 大和高田桜井線	単路
			
NO.18	天理市 二階堂南菅田町 ~ 嘉幡町	(一) 天理斑鳩線	単路
			



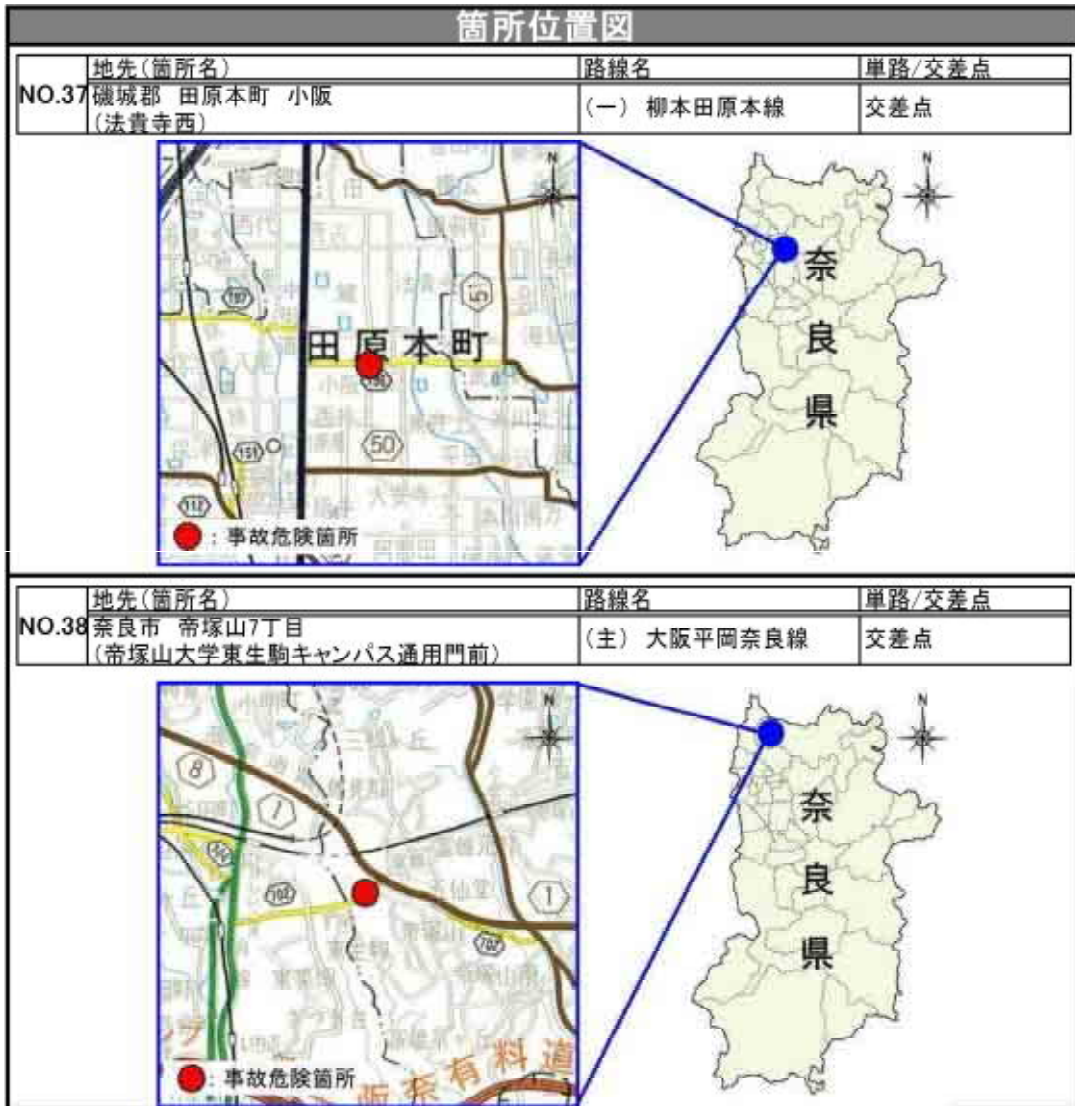


箇所位置図		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.25 生駒市 高山町 (高山町西交差点)	国道163号	交差点
NO.26 橿原市 出合町 (出合交差点)	国道165号	交差点
NO.27 桜井市 谷 (谷東)	国道165号	交差点

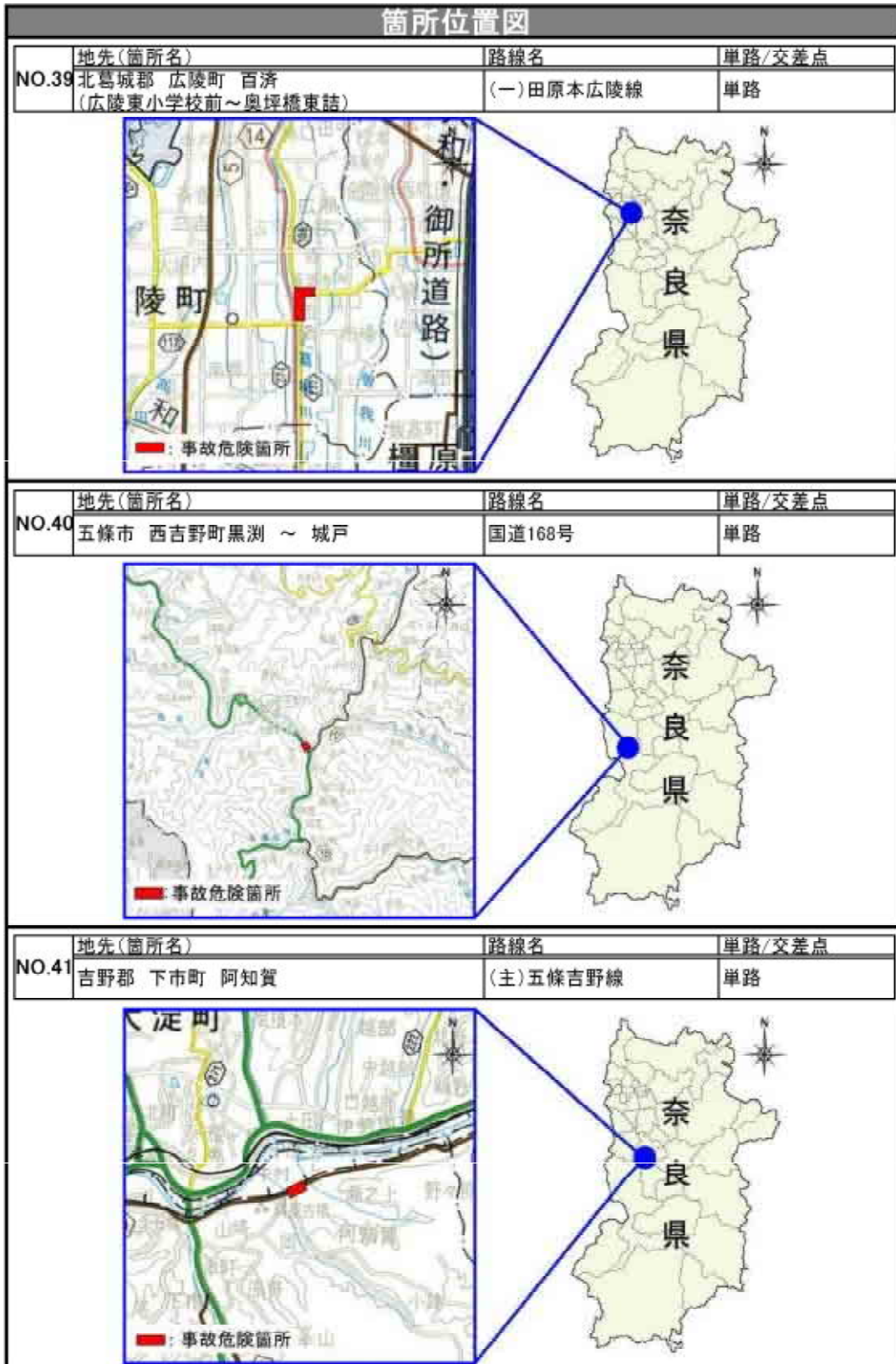
箇所位置図		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.28 北葛城郡 王寺町 本町2丁目 (王寺小学校前)	国道168号	交差点
NO.29 桜井市 戒重 (春日神社前交差点)	国道169号	交差点
NO.30 桜井市 谷 (磐余橋南詰)	国道169号	交差点

箇所位置図		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.31 橿原市 四分町 (畝傍北小学校前)	国道169号	交差点
NO.32 吉野郡 大淀町 榎垣本 (榎垣本交差点)	国道169号	交差点
NO.33 奈良市 五条畑1丁目 (畑バス停より南西約130mのT字交差点)	国道308号	交差点

箇所位置図		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.34 奈良市 今小路町 (焼門前交差点)	国道369号	交差点
<p>● : 事故危険箇所</p>		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.35 大和高田市 南本町 (南本町交差点)	(主) 大和高田斑鳩線	交差点
<p>● : 事故危険箇所</p>		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.36 天理市 樺本町 (樺本四之坪交差点)	(主) 天理環状線	交差点
<p>● : 事故危険箇所</p>		



・箇所別位置図（アンケートより）



箇所位置図			
NO.	地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.42	宇陀市 大字陀区白鳥居 ~ 下片岡	(一)宇陀三茶屋線	単路
NO.43	吉野郡 下北山村 上池原 (下北山スポーツ公園付近)	国道169号	単路
NO.44	吉野郡 川上村 伯母谷~上北山村 西原 (新伯母峯トンネル)	国道169号	単路

箇所位置図		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.45 北葛城郡 広陵町 百済 (奥坪橋西詰・東詰)	(一)田原本広陵線	交差点
NO.46 五條市 須恵1丁目 (本陣交差点)	国道24号	交差点
NO.47 吉野郡 下市町 下市 (下阪)	国道308号	交差点

箇所位置図		
地先(箇所名)	路線名	単路/交差点
NO.48 大和郡山市 上三橋町 (上三橋町交差点)	(主)天理環状線	交差点
<p>● : 事故危険箇所</p>		
NO.49 吉野郡 吉野町 河原屋 (忘冠橋南詰)	(主)桜井明日香吉野線	交差点
<p>● : 事故危険箇所</p>		
NO.50 北葛城郡 広陵町 百濟 (奥坪橋の北の押しボタン式信号交差点)	(一)田原本広陵線	交差点
<p>● : 事故危険箇所</p>		