

---

第18回  
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議

資料

---

平成28年3月14日

# これまでの会議の開催経緯

●『道路行政マネジメントを実践する栃木県会議』は、交通渋滞と交通事故対策について、地域の皆さまや、様々な分野の方々からのご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的に、平成17年11月に設置

交通安全見える化プラン

第1～3回会議(平成17年11月、12月、平成18年3月開催)

アンケート調査(平成18年2月実施)

現地診断(平成18年7月、8月)

第4回会議(平成18年8月開催)

第5回会議(平成19年3月開催)

第6回会議(平成19年10月開催)

第7回会議(平成22年10月開催)

アンケート調査(平成22年10月～11月実施)

第8回会議(平成22年12月開催)

第9回会議(平成23年3月開催)

第10回会議(平成23年12月開催)

第11回会議(平成24年8月開催)

アンケート調査(平成24年11月実施)

第12回会議(平成24年12月開催)

第13回会議(平成25年4月開催)

第14回会議(平成25年6月開催)

第15回会議(平成26年8月開催)

第16回会議(平成27年3月開催)

第17回会議(平成27年10月開催)

- ・ 要対策箇所の選定及び確定

- ・ 要対策箇所の対策実施
- ・ 要対策箇所のフォローアップ

- ・ 新たな要対策箇所の選定

- ・ 要対策箇所のフォローアップ
- ・ 『新たな事故危険区間(案)』の選定

- ・ 『新たな事故危険区間』の選定

- ・ 渋滞対策候補箇所の選定
- ・ 事故ゼロプランの進捗確認

- ・ 主要渋滞箇所の選定
- ・ 事故ゼロプランの進捗確認
- ・ 事故危険区間の追加

- ・ 事故危険箇所について

- ・ 渋滞対応方針の検討

- ・ 渋滞対策優先箇所の選定方針

- ・ 事故ゼロプランの今後の展開

- ・ 新たな事故危険区間の選定方針

事故ゼロプラン

# 目次

1. 事故ゼロプランの概要
2. 対策実施箇所の効果評価
3. 新たな事故危険区間の抽出
4. 生活道路の事故対策

---

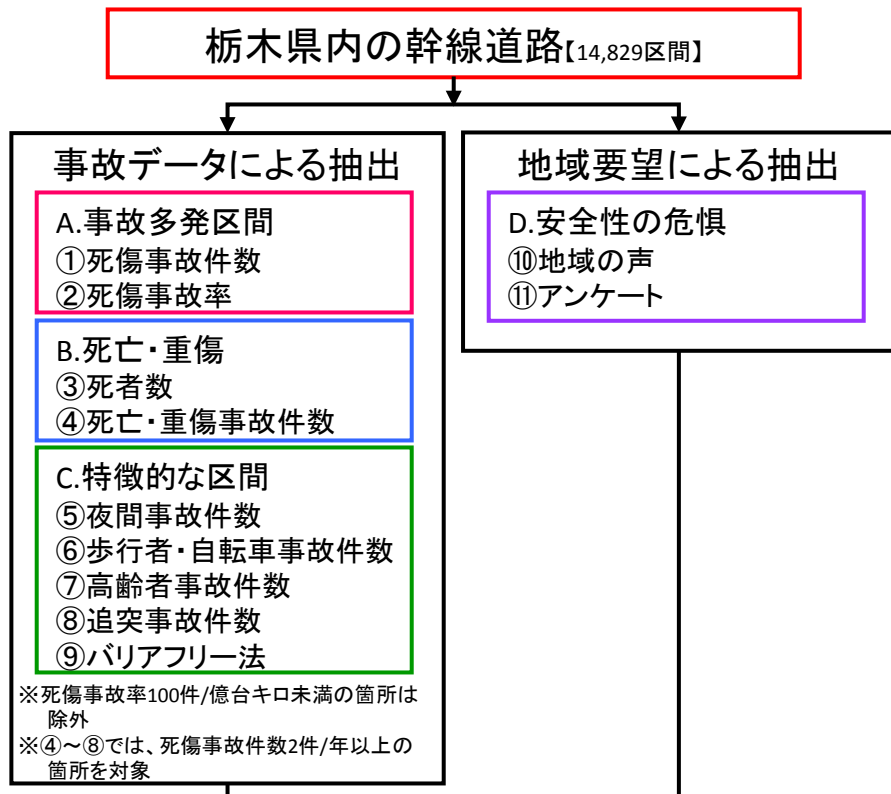
# 1. 事故ゼロプランの概要

- ・事故危険区間の選定
  - ・事故危険代表区間の確認
-

# 1. 事故ゼロプランの概要

## 事故危険区間の選定(第8回委員会にて提示)

- 栃木県内の国、県が管理する幹線道路を対象に、「事故データ」及び「地域要望」により、交通安全上課題がある箇所を抽出するため、11の抽出指標及び基準を決定し、事故危険区間としてリスト化した。



指標区分	基準
A.事故多発区間	下記のいずれかに該当 ①死傷事故件数5件/年以上 ②死傷事故率300件/億台km以上 (ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象)
B.死亡・重傷事故多発区間	下記のいずれかに該当 ③死者数1人/2年以上 ④死亡・重傷事故件数1件/2年以上 (ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象)
C.特徴的な区間	下記のうち、3項目以上に該当 ⑤夜間事故件数3件/4年以上 ⑥歩行者・自転車事故件数2件/4年以上 ⑦高齢者事故件数2件/4年以上 ⑧追突事故件数5件/4年以上 ⑨バリアフリー法の特定道路に該当 (ただし、⑤～⑧は死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象)
D.安全性の危惧	下記のいずれかに該当 ⑩地域の声(通学路、危険性指摘箇所等) ⑪アンケートによる指摘箇所

157箇所

※事故危険区間

栃木県内 54箇所

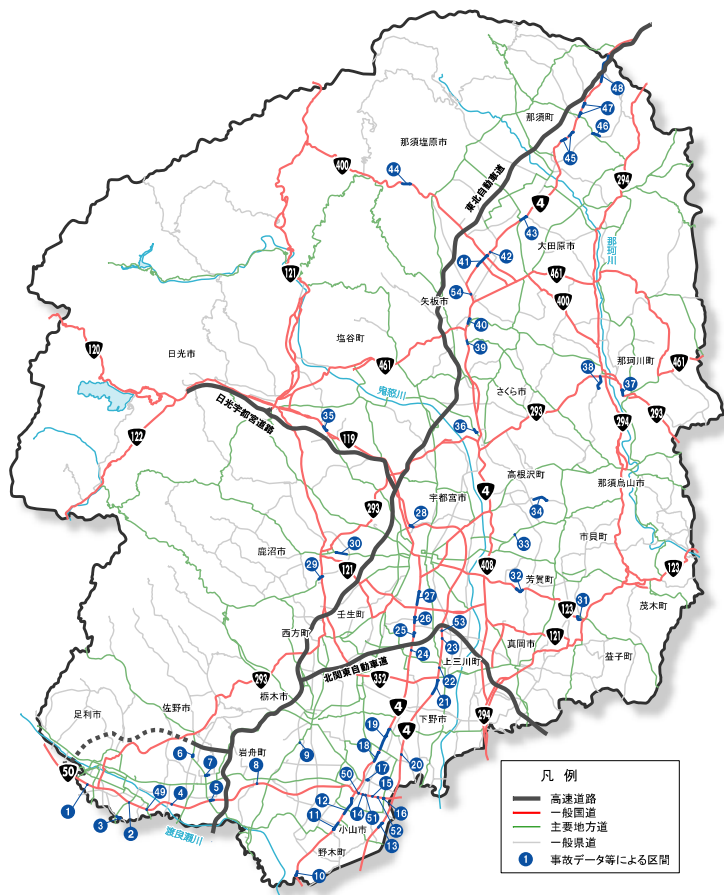
※事故危険代表区間

# 1. 事故ゼロプランの概要

## 事故危険代表区間の確認

●平成22年12月20日に選定、平成24年12月に更新された『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』では、栃木県内で**事故危険区間157箇所**、そのうち**事故危険代表区間54箇所**が選定されている。

### 『事故危険代表区間』位置図



番号	管理主体	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	選定理由 (区間選定の視点)				通学路
					A 事故多発箇所	B 死亡・重傷	C 特徴的な箇所	D 安全性の危惧	
1	国	国道50号	足利市西新井町	西新井町交差点	●	●	●	●	
2	国	国道50号	足利市下洗重町	久保田町交差点	●	●	●	●	
3	県	一般県道中野御府線	足利市小管根町		●	●	●	●	
4	国	国道50号	佐野市下羽田町	下羽田町交差点	●	●	●	●	
5	国	国道50号	佐野市高萩町		●	●	●	●	
6	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市吉水町		●	●	●	●	
7	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市堀米町	堀米町交差点	●	●	●	●	
8	国	国道50号	岩舟町静		●	●	●	●	
9	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市大平町川連		●	●	●	●	
10	国	国道4号	野木町野木		●	●	●	●	
11	国	国道4号	小山市間々田		●	●	●	●	
12	国	国道4号	小山市栗宮		●	●	●	●	
13	国	新4号国道	小山市田間		●	●	●	●	
14	国	国道50号	小山市神山2丁目	小山交差点	●	●	●	●	
15	国	国道50号	小山市駅前6丁目		●	●	●	●	
16	国	国道50号	小山市横倉新田		●	●	●	●	
17	県	一般県道小山館城線	小山市駅裏通2丁目		●	●	●	●	
18	国	国道4号	小山市妻沢		●	●	●	●	
19	国	国道4号	小山市羽川		●	●	●	●	
20	国	新4号国道	小山市出井	出井北交差点	●	●	●	●	
21	国	新4号国道	上三川町上三川		●	●	●	●	
22	国	新4号国道	上三川町上生	上生南交差点	●	●	●	●	
23	国	新4号国道	上三川町磯堂		●	●	●	●	
24	国	国道4号	下野市鞆堂		●	●	●	●	
25	国	国道4号	宇都宮市茂原1丁目		●	●	●	●	
26	国	国道4号	宇都宮市省の宮4丁目		●	●	●	●	
27	国	国道4号	宇都宮市上横田町		●	●	●	●	
28	国	国道119号	宇都宮市上戸祭町~関堀町		●	●	●	●	
29	県	一般県道能沼足尾線	鹿沼市梶山町		●	●	●	●	
30	県	主要地方道宇都宮鹿沼線	鹿沼市千波		●	●	●	●	
31	県	国道123号	益子町七井		●	●	●	●	
32	県	国道123号	芳賀町西水沼		●	●	●	●	
33	県	主要地方道宇都宮向田線	高根沢町上高根沢		●	●	●	●	
34	県	一般県道杉山石末線	高根沢町太田		●	●	●	●	
35	国	国道119号	日光市大沢町	大室入口交差点	●	●	●	●	
36	県	主要地方道今市氏家線	さくら市馬場		●	●	●	●	
37	県	国道293号	那珂川町馬頭		●	●	●	●	
38	県	一般県道小川大倉停車場線	那珂川町小川		●	●	●	●	
39	国	国道4号	矢板市中		●	●	●	●	
40	国	国道4号	矢板市中~那須塩原市西三島		●	●	●	●	
41	国	国道4号	那須塩原市三島		●	●	●	●	
42	国	国道4号	那須塩原市三島	三島北交差点	●	●	●	●	
43	国	国道4号	那須塩原市大原間		●	●	●	●	
44	県	国道400号	那須塩原市塩原		●	●	●	●	
45	国	国道4号	那須町寺子乙		●	●	●	●	
46	県	一般県道豊原高久線	那須町寺子丙		●	●	●	●	
47	国	国道4号	那須町寺子丙~豊原乙		●	●	●	●	
48	国	国道4号	那須町豊原乙		●	●	●	●	
49	国	国道50号	足利市堀野町	堀野町交差点	●	●	●	●	
50	国	国道50号	小山市神鳥谷	神鳥谷東交差点	●	●	●	●	
51	国	国道50号	小山市駅前2丁目	小山東交差点	●	●	●	●	
52	国	国道50号	小山市南ヶ谷新田		●	●	●	●	
53	国	新4号国道	上三川町磯堂	磯堂交差点	●	●	●	●	
54	国	国道4号	大田原市下石上	下石上交差点	●	●	●	●	

---

## 2. 対策実施箇所の効果評価

- ・効果評価ルール
  - ・効果評価結果
  - ・対策完了箇所の概要
-

## 2. 対策実施箇所の効果評価

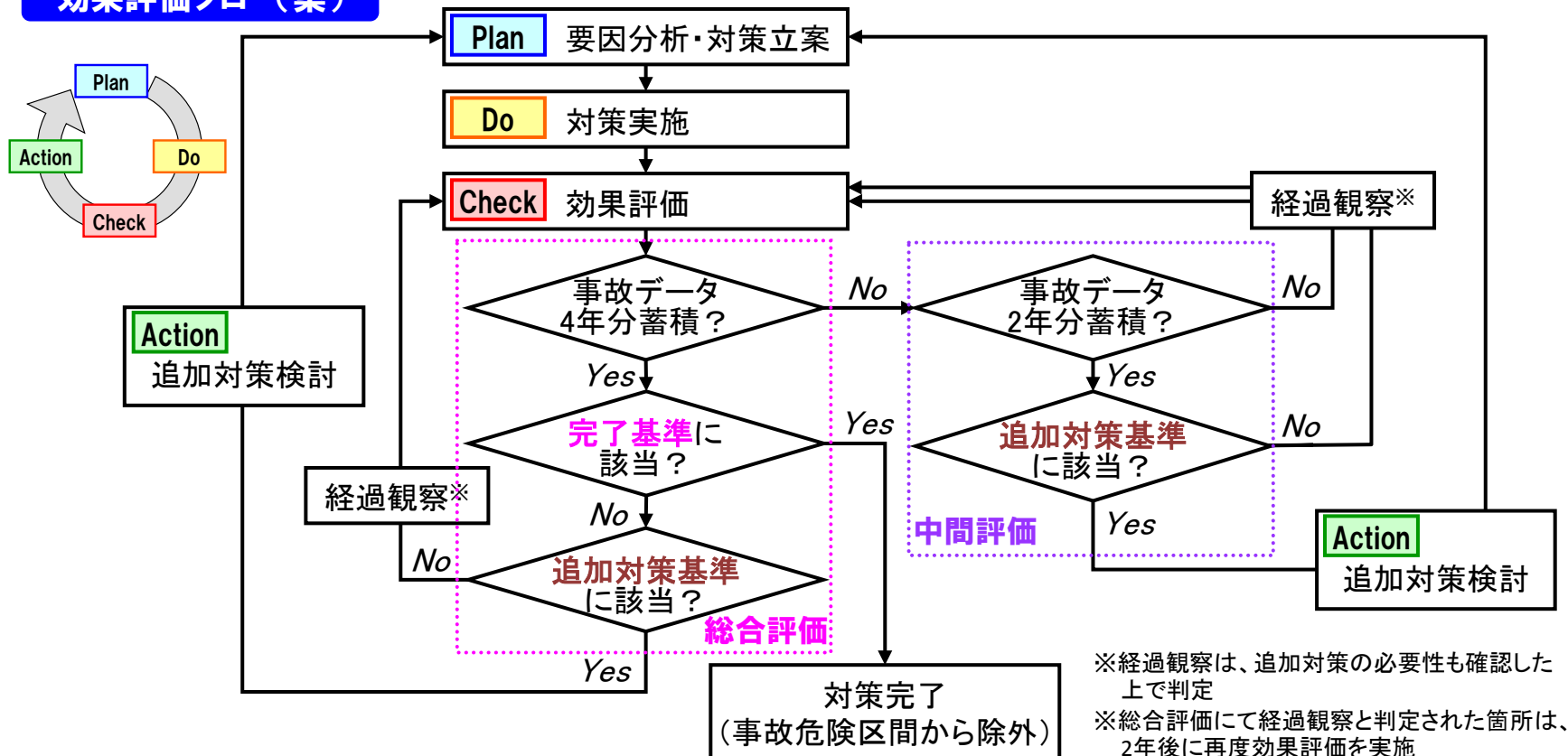
### 効果評価ルール(1) 個別箇所の効果評価フロー

●個別の対策実施区間については、PDCAサイクルに基づき、対策後に2段階で効果評価を行う。

「総合評価」 対策実施後十分な期間(4年間)が経過した箇所について、対策完了の評価を実施

「中間評価」 総合評価を行うには時間を要するが、重大な事故が発生した場合などに早期に追加対策を講じる必要があることから、短期間(2年間)の事故データをもとに評価を実施。

#### 効果評価フロー(案)



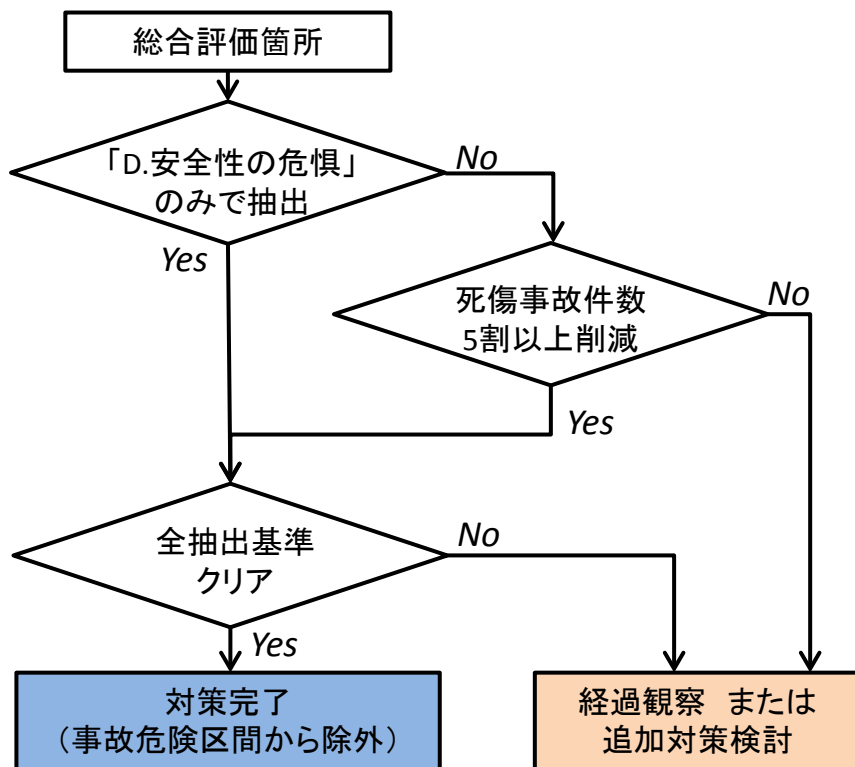


## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 効果評価ルール(2) 完了基準

- 「D.安全性の危惧」のみに該当して抽出された箇所は、抽出基準への該当状況で完了を判断する。
- 事故データで抽出された箇所は、死傷事故件数の削減状況と抽出基準への該当状況で完了を判断する。
- 近年の事故減少傾向や第9次栃木県交通安全計画の目標を踏まえ、死傷事故件数が5割以上削減していない場合は対策完了とは判断しない。
- 上記に加え、全ての抽出指標・基準をクリアした場合に完了と判断する。

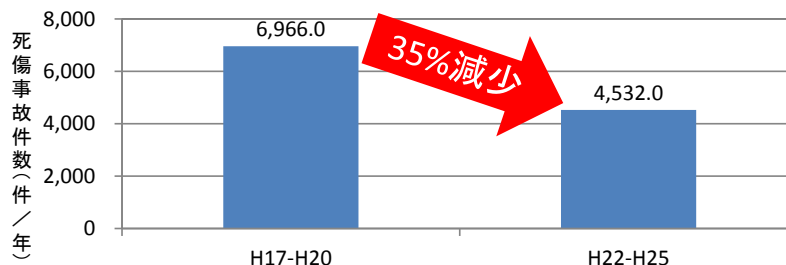
#### 完了基準の考え方



#### 【第9次栃木県交通安全計画の目標】

	策定時(H22)	目標(H27)	削減数	削減率
死者数	146	75	71	48.6%
死傷事故件数	10,053	8,500	1,553	15.4%

#### 【栃木県幹線道路の事故発生状況の変化】



#### 【事故危険区間の抽出指標・基準】

指標区分	基準
A.事故多発区間	①死傷事故件数5件/年以上 ②死傷事故率300件/億台km以上
B.死亡・重傷事故多発区間	③死者数1人/2年以上 ④死亡・重傷事故件数1件/2年以上
C.特徴的な区間	⑤夜間事故件数3件/4年以上 ⑥歩行者・自転車事故件数2件/4年以上 ⑦高齢者事故件数2件/4年以上 ⑧追突事故件数5件/4年以上 ⑨バリアフリー法の特定道路に該当
D.安全性の危惧	⑩地域の声(通学路、危険性指摘箇所等) ⑪アンケートによる指摘箇所

## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 効果評価ルール(3) 追加対策基準

- 対策実施済にも関わらず、「死傷事故件数が減少していない場合」または「重大事故が発生した場合」に、追加対策が必要と判断する。
- ただし、事故データが2年分しか蓄積できていない中間評価では、交通事故の偶発的な増減の可能性を想定し、75%以上増加した場合を「死傷事故件数が減少していない」と判断する。

#### 追加対策基準の考え方

	総合評価	中間評価
死傷事故件数が減少していない場合	● 対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合※1	● 対策前後で死傷事故件数が75%以上増加した場合※1
重大事故※2が発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が発生した場合

※1 死傷事故件数の増加が認められない場合は経過観察となるが、追加対策の必要性も確認した上で判定

※2 重大事故:複数人の死者が発生するような事故や通学中児童の事故など、社会的影響の大きな事故

#### 【中間評価における事故の偶発性の考え方】

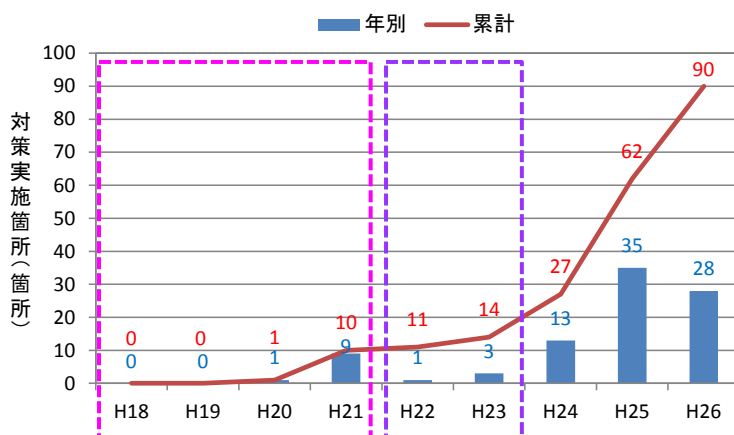
- 交通事故は偶発性が高い事象であり、ポアソン分布に従って発生する。
- 4年分のデータがあれば、偶発性を抑えた事故件数の把握が可能になるが、中間評価では2年分のデータしか把握できないため、偶発性を含んだ評価となる。
- 個々の事故危険区間の平均死傷事故件数は8件であり、統計的には、95%の確率で3~13件になる可能性がある(偶発性による誤差の範囲)。
- 従って、これが14件(約75%増加)以上になった場合、95%以上の確率で交通事故が増加したと判断できる。
- 追加対策が必要な箇所を過剰に抽出することをなくすため、「対策後に75%以上死傷事故件数が増加した場合」を事故が減少していないと判断する。

## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 効果評価結果(1) 評価対象箇所数

- 栃木県内の事故危険区間157箇所のうち、90箇所までに対策が完了している。
- 総合評価の対象箇所は、平成21年度までに対策が完了した10箇所である。
- 中間評価の対象箇所は、平成22年度及び平成23年度に対策が完了した4箇所である。

#### 事故危険区間における対策実施状況



総合評価対象箇所  
10箇所

中間評価対象箇所  
4箇所

#### 評価対象箇所

##### ■総合評価

No	路線名	管理主体	箇所名 (交差点名)
1	国道50号	国	足利市問屋町
2	国道50号	国	佐野市高萩町字五本松(佐野新都市交差点)
3	国道4号	国	小山市若木町1丁目
4	国道4号	国	宇都宮市東町2((仮)東町2交差点)
5	国道4号	国	さくら市氏家(川岸南交差点)
6	国道4号	国	さくら市氏家
7	新4号国道	国	宇都宮市石井町(問屋町交差点)
8	国道50号	国	佐野市高萩町
9	国道119号	県	日光市森友(森友交差点)
10	主要地方道桐生岩舟線	県	足利市鹿島町(仮)鶴淵カメラ付近交差点)

##### ■中間評価

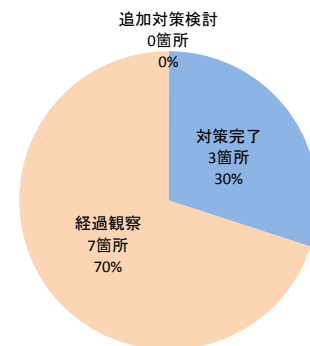
No	路線名	管理主体	箇所名 (交差点名)
1	主要地方道栃木小山線	県	小山市小山
2	主要地方道宇都宮向田線	県	宇都宮市下平出町(下平出交差点)
3	主要地方道宇都宮向田線	県	宇都宮市高根沢町((仮)高根沢交差点)
4	主要地方道今市氏家線	県	さくら市馬場

## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 効果評価結果(2) 総合評価結果

- 平成21年度までに対策が完了した10箇所(国管理:8箇所、県管理:2箇所)が総合評価の対象箇所である。
- 10箇所中3箇所に対策効果が認められるため、**対策完了**と判定される。
- 追加対策**が必要と判定された箇所は**0箇所**である。

#### 総合評価結果割合



#### 総合評価対象箇所一覧

No	路線名	管理主体	箇所名 (交差点名)	対策完了 年度	抽出指標				死傷事故件数			抽出基準 クリア	判定結果	備考	
					A	B	C	D	対策前	対策後	増減率				
1	国道50号	国	足利市問屋町	H20		●	●			1.25	1	-20.0%	○	経過観察	死傷事故の減少率が小さいため、経過観察
2	国道50号	国	佐野市高萩町字五本松 (佐野新都市交差点)	H21	●	●	●			8.5	6.25	-26.5%	×	経過観察	死傷事故の減少率が小さく、かつ抽出基準に該当するため、経過観察
3	国道4号	国	小山市若木町1丁目	H21			●			2.25	1.5	-33.3%	×	経過観察	死傷事故の減少率が小さく、かつ抽出基準に該当するため、経過観察
4	国道4号	国	宇都宮市東町2 (((仮)東町2交差点)	H21			●			2	1.25	-37.5%	×	経過観察	死傷事故の減少率が小さく、かつ抽出基準に該当するため、経過観察
5	国道4号	国	さくら市氏家 (川岸南交差点)	H21			●			3.25	1.5	-53.8%	○	対策完了	
6	国道4号	国	さくら市氏家	H21		●				1.25	0.75	-40.0%	○	経過観察	死傷事故の減少率が小さいため、経過観察
7	新4号国道	国	宇都宮市石井町 (問屋町交差点)	H21	●		●			6	0	-100.0%	○	対策完了	
8	国道50号	国	佐野市高萩町	H21		●	●			1.75	0.5	-71.4%	○	対策完了	
9	国道119号	県	日光市森友 (森友交差点)	H21				●		1.25	1.5	20.0%	×	経過観察	抽出基準に該当するため、経過観察
10	主要地方道 桐生岩舟線	県	足利市鹿島町 (仮)鶴刈カメラ付近交差点)	H21	●					3	2.75	-8.3%	×	経過観察	死傷事故の減少率が小さく、かつ抽出基準に該当するため、経過観察

※死傷事故件数:対策完了年の前後4年間の死傷事故件数の平均値  
例) 対策完了年度がH21の場合 ⇒ 対策前:H17~H20の平均値 対策後:H22~H25の平均値

## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 効果評価結果(3) 中間評価結果

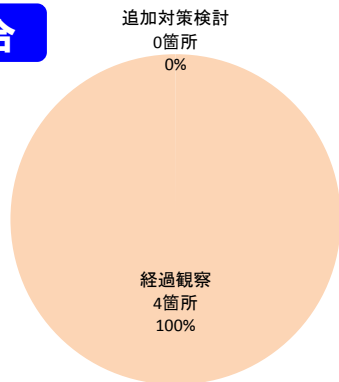
- 平成22年度及び平成23年度に対策が完了した4箇所(すべて県管理箇所)が**中間評価の対象箇所**である。
- 4箇所**すべて**で対策後の事故増加は認められず、**経過観察**と判定される。

#### 中間評価対象箇所一覧

No	路線名	管理主体	箇所名 (交差点名)	対策完了 年度	抽出指標				死傷事故件数			抽出基準 クリア	判定結果	備考
					A	B	C	D	対策前	対策後	増減率			
1	主要地方道 栃木小山線	県	小山市小山	H22				●	0	0	-	-	経過観察	「D.安全性の危惧」のみで抽出されており、対策実施済のため、経過観察
2	主要地方道 宇都宮向田線	県	宇都宮市下平出町 (下平出交差点)	H23				●	2.25	1	-55.6%	-	経過観察	「D.安全性の危惧」のみで抽出されており、対策実施済のため、経過観察
3	主要地方道 宇都宮向田線	県	宇都宮市高根沢町 (((仮)高根沢交差点)	H23				●	0.75	1	33.3%	-	経過観察	「D.安全性の危惧」のみで抽出されており、対策実施済のため、経過観察
4	主要地方道 今市氏家線	県	さくら市馬場	H23				●	0.5	0	-100.0%	-	経過観察	「D.安全性の危惧」のみで抽出されており、対策実施済のため、経過観察

※死傷事故件数: 対策前: 対策完了年の前4年間の平均値  
 対策後: 対策完了年の翌年からH25(最新の事故データ)までの平均値  
 例) 対策完了年度がH23の場合 ⇒ 対策前: H19~H22の平均値 対策後: H24~H25の平均値

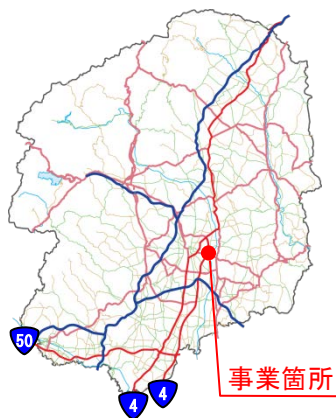
#### 中間評価結果割合



## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 対策完了箇所の概要(1) (新4号国道 宇都宮市石井町(問屋町交差点))

#### 箇所概要



事業箇所

【路線】 新4号国道  
【住所】 宇都宮市石井町  
【交通量】 一台/日

※H22道路交通センサス

#### 抽出指標

##### A. 事故多発区間

① 死傷事故件数(24件)

##### C. 特徴的な区間

- ⑤ 夜間事故件数(9件)
- ⑥ 歩行者・自転車事故件数(2件)
- ⑦ 高齢者事故件数(4件)
- ⑧ 追突事故件数(18件)

※事故件数: H17-H20の合計値

#### 対策概要

##### 事故発生状況

・交差点流入部で追突事故が多発

##### 事故発生要因

・直線区間での速度超過や前方不注意によりブレーキが遅れ、衝突する

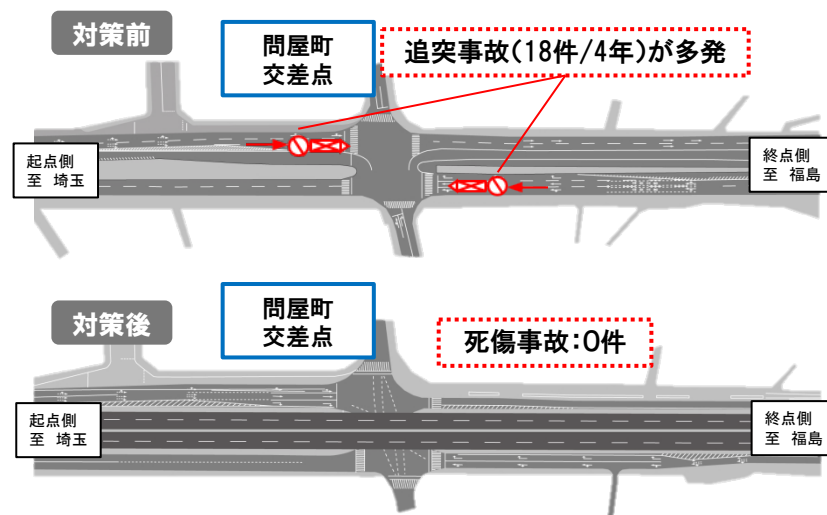
##### 対策方針

・交差点の立体化

##### 対策内容

・交差点の立体化

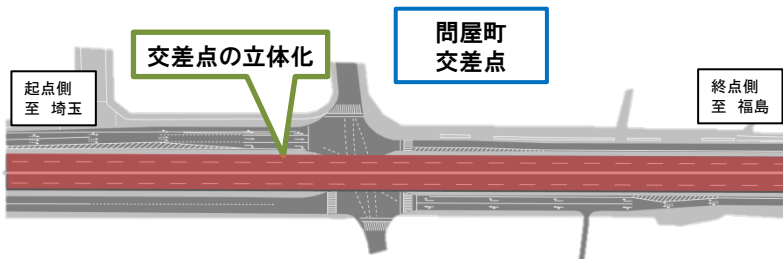
#### 事故発生状況



#### 対策内容

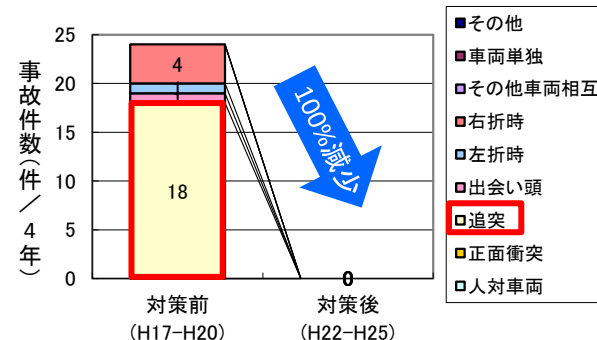
・交差点の立体化

対策年度: H21



#### 効果評価結果

総合評価: 対策完了

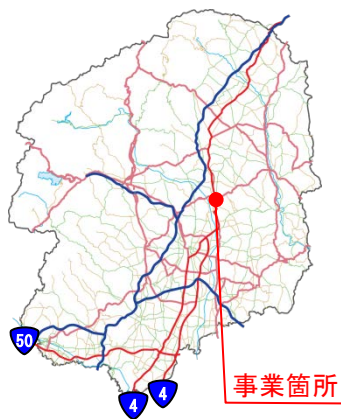


対策効果が発現し、死傷事故件数が0件

## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 対策完了箇所の概要(2) (国道4号 さくら市氏家(川岸南交差点))

#### 箇所概要



【路線】 国道4号  
 【住所】 さくら市氏家町  
 【交通量】 32,114台/日  
 ※H22道路交通センサス

#### 抽出指標

##### A. 事故多発区間

① 死傷事故件数(12件)

##### C. 特徴的な区間

- ⑤ 夜間事故件数(3件)
- ⑦ 高齢者事故件数(3件)
- ⑧ 追突事故件数(10件)

※事故件数: H17-H20の合計値

#### 対策概要

##### 事故発生状況

・交差点流入部で追突事故が多発

##### 事故発生要因

・前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突する

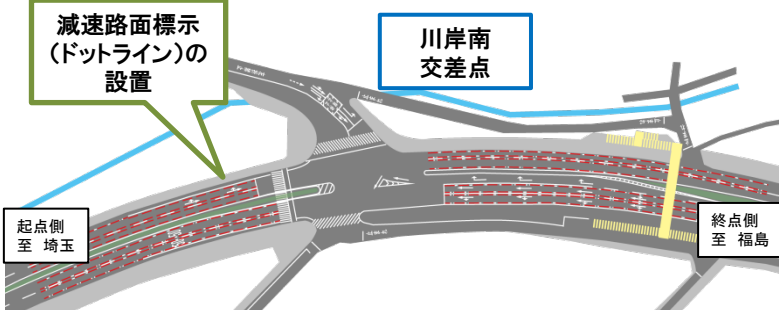
##### 対策方針

・走行速度の抑制

##### 対策内容

・減速路面標示(ドットライン)の設置

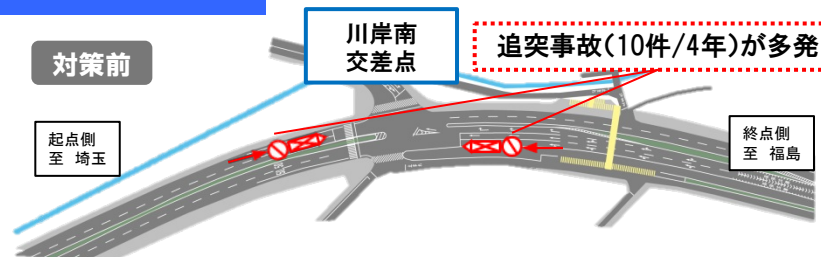
#### 対策内容



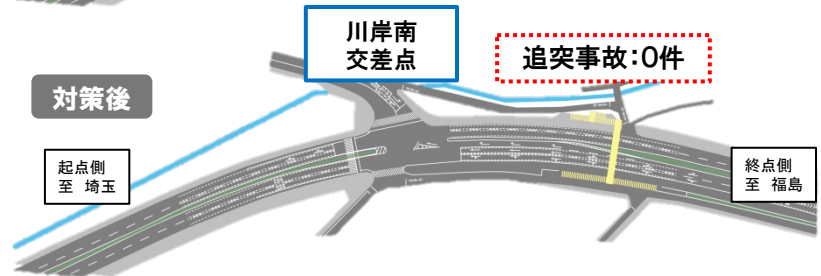
対策年度: H21

#### 事故発生状況

##### 対策前

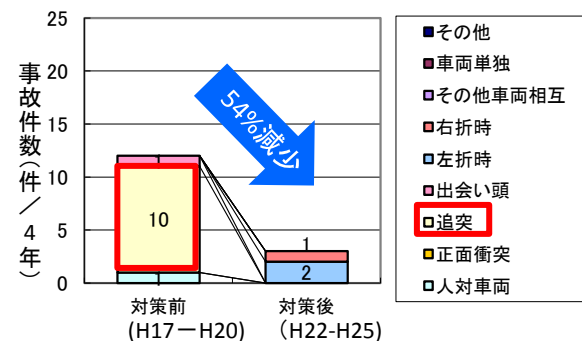


##### 対策後



#### 効果評価結果

総合評価: 対策完了

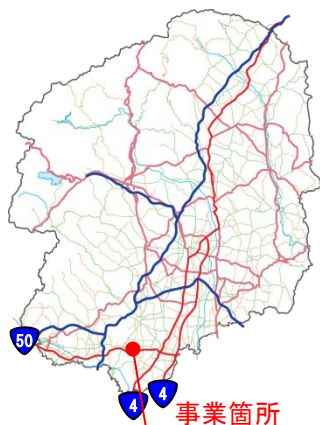


対策効果が発現し、死傷事故件数が54%減少

## 2. 対策実施箇所の効果評価

### 対策完了箇所の概要(3) (国道50号 佐野市高萩町)

#### 箇所概要



【路線】 国道50号  
 【住所】 佐野市高萩町  
 【交通量】 一台/日  
 ※H22道路交通センサス

#### 抽出指標

##### B. 事故多発区間

- ③ 死者数2名以上 (2件)
- ④ 死亡・重傷事故件数 (2件)

##### C. 特徴的な区間

- ⑤ 夜間事故件数 (6件)
- ⑥ 歩行者・自転車事故件数 (2件)
- ⑦ 高齢者事故件数 (2件)
- ⑧ 追突事故件数 (9件)

※事故件数: H17-H20の合計値

#### 対策概要

##### 事故発生状況

- ・交差点流入部で追突事故が多発

##### 事故発生要因

- ・前後が長い直線区間で速度超過しやすい上、交通量が多いため、交差点から長い滞留発生し、後続車両のブレーキが間に合わず衝突

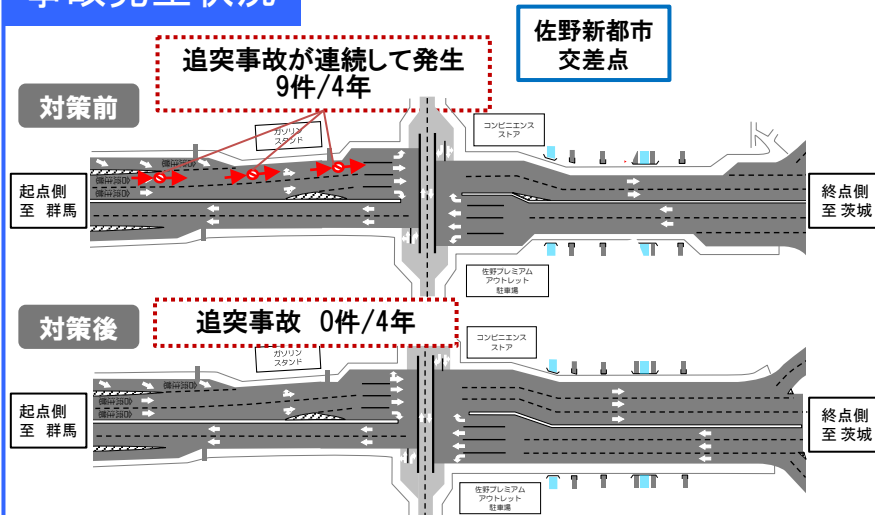
##### 対策方針

- ・交通の流れを整流化

##### 対策内容

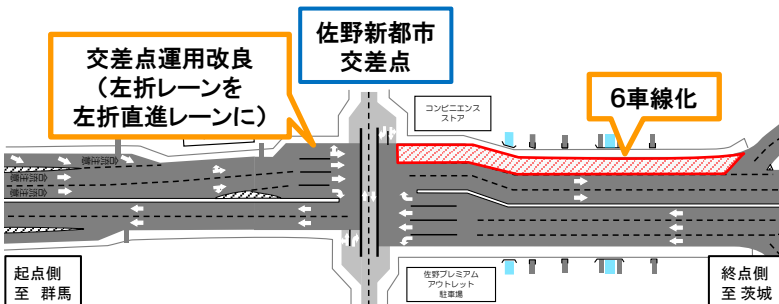
- ・6車線化及び交差点運用改良

#### 事故発生状況



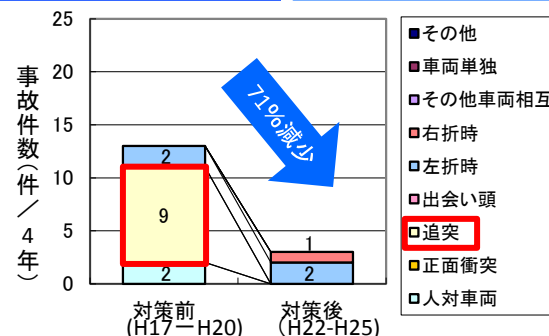
#### 対策内容

対策年度: H21



#### 効果評価結果

総合評価: 対策完了



対策効果が発現し、死傷事故件数が71%減少



---

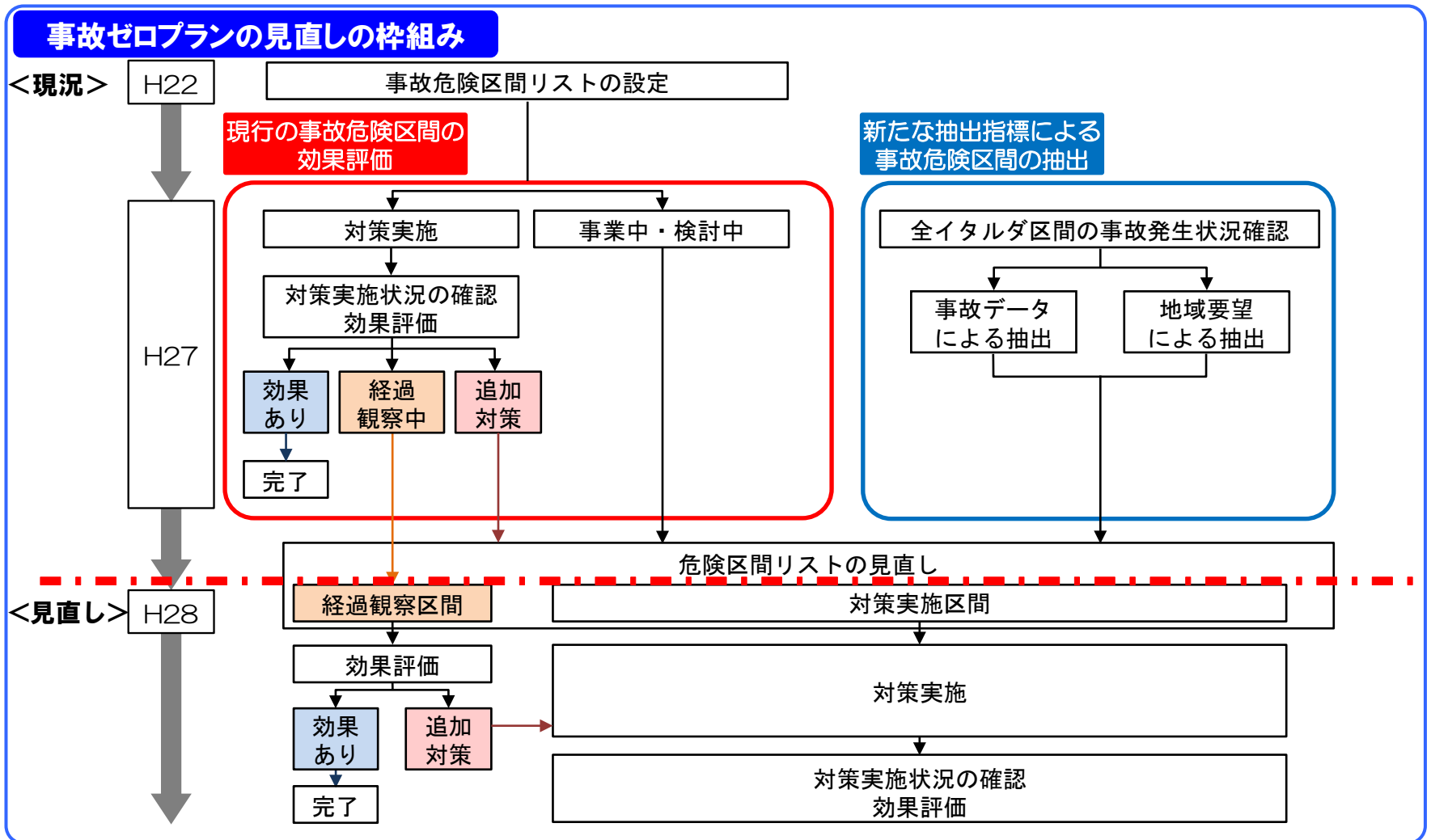
### 3. 新たな事故危険区間の抽出

- ・事故ゼロプランの見直しの枠組み
  - ・新たな事故危険区間の抽出方針
  - ・新たな事故危険区間の抽出
-

# 3. 新たな事故危険区間の抽出

## 事故ゼロプランの見直しの枠組み

●以下のフローに基づいて事故ゼロプランの見直しを実施する。

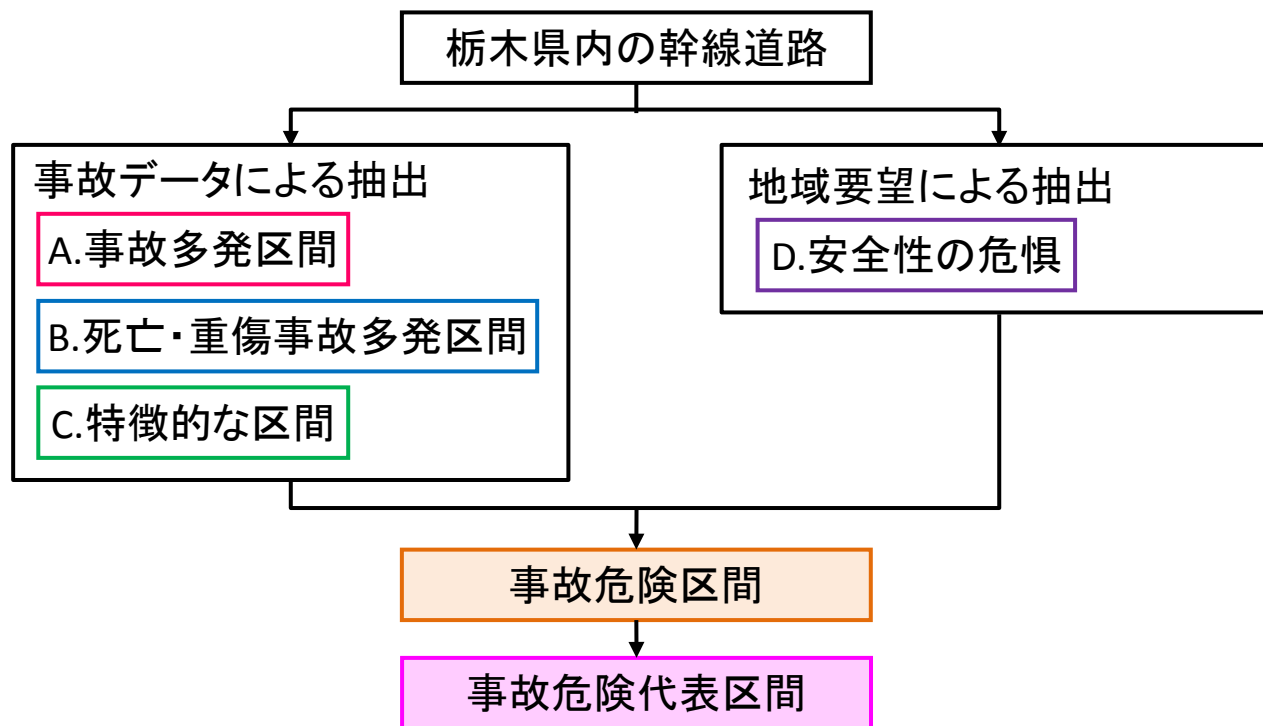


### 3. 新たな事故危険区間の抽出

#### 新たな事故危険区間の抽出方針(1) 抽出フロー

- 現行の事故危険区間と同様に、「事故データによる抽出」と「地域要望による抽出」の2つの視点で事故危険区間を抽出する。
- 使用する事故データは、**イタルダ区間単位**で集計されたデータを基本とする。  
(最新では、平成25年までの事故発生状況が整理されている)
- 対象路線は**栃木県内の幹線道路**(国道、主要地方道、一般県道)とする。

#### 新たな事故危険区間の抽出フロー



### 3. 新たな事故危険区間の抽出

#### 新たな事故危険区間の抽出方針(2) アンケートによる意見収集の概要

●「事故ゼロプラン」を推進するにあたって、事故危険区間や新たな抽出指標等に関する意見を、**県民・道路利用者・自治体から幅広く収集**する。

##### 県民等からの意見収集目的

- ①これまでの「事故ゼロプラン」の取組みに関する意見を収集
- ②新たな事故ゼロプランの抽出指標に関する意見を収集
- ③普段危険と感じていて、危険区間に追加すべき箇所を収集

##### 意見収集した新たな抽出指標

指標区分	新たな抽出指標
A.事故多発区間	①死傷事故件数
	②死傷事故率
	③事故危険箇所
B.死亡・重傷事故多発区間	④死者数
	⑤死亡・重傷事故件数
	⑥夜間事故件数
C.特徴的な区間	⑦歩行者・自転車事故件数
	⑧高齢者事故件数
	⑨子供事故件数
	⑩追突事故件数
	⑪逆走発生箇所
D.安全性の危惧	⑫地域の声
	⑬アンケートによる指摘

##### 調査対象者・意見収集方法・回収結果

種類	対象	意見収集方法	目的	被験者数	回収結果
県民アンケート	栃木県内Webモニター※ ※webサイト「Yahoo!リサーチ」のモニター登録者	webモニターアンケート	②③	400人	400人 (100%)
道路利用者アンケート	下記協会の参画企業 (一社)栃木県バス協会 (一社)栃木県タクシー協会※ 栃木県個人タクシー協会※ (一社)栃木県トラック協会	アンケート	①②③	1,003社	446社 (45%)
自治体アンケート	県内全自治体の交通安全担当者	アンケート及びヒアリング	①②③	25市町	22市町 (88%)

※道路利用者アンケートのうち、(一社)栃木県タクシー協会及び栃木県個人タクシー協会への調査に関しては、「栃木県事業用自動車安全推進会議」(事務局:国土交通省関東運輸局栃木運輸支局)と連携して実施

# 3. 新たな事故危険区間の抽出

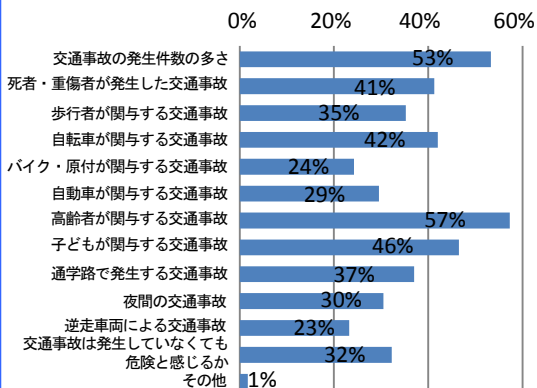
## 新たな事故危険区間の抽出方針(3) アンケートによる意見収集結果

- 「事故ゼロプラン」の取組みについては、9割以上が評価している。
- 新たな抽出指標については、8割以上が提案に賛成している。

### 県民等からの意見収集結果

#### 県民アンケート

Q.交通安全事業では、何を重視するべきだと思いますか

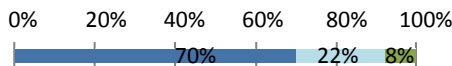


Q.安全対策を実施してほしい箇所はありますか

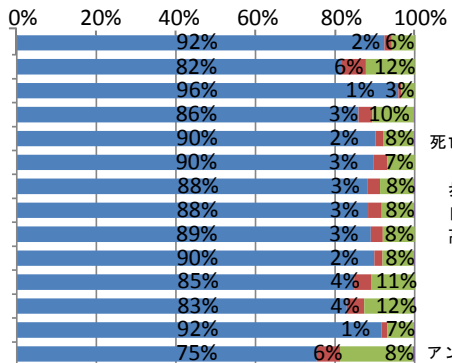
249指摘

#### 道路利用者アンケート

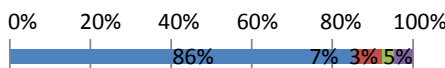
Q.「事故ゼロプラン」の取組みについてどう思いますか



Q.新たな抽出指標についてどう思いますか



Q.抽出基準について、現在の基準を踏襲することによいと思いますか

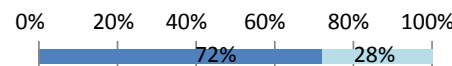


Q.安全対策を実施してほしい箇所はありますか

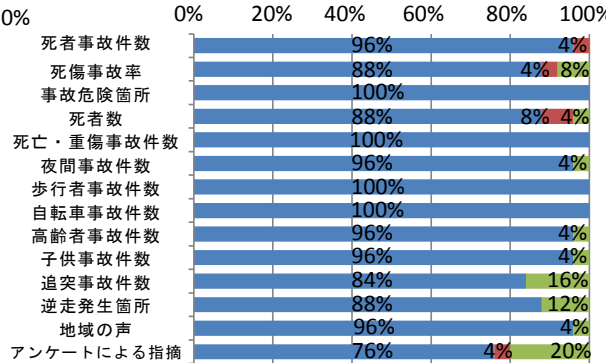
297指摘

#### 自治体アンケート

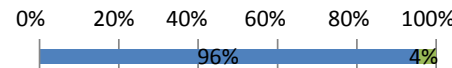
Q.「事故ゼロプラン」の取組みについてどう思いますか



Q.新たな抽出指標についてどう思いますか



Q.抽出基準について、現在の基準を踏襲することによいと思いますか



Q.安全対策を実施してほしい箇所はありますか

31指摘

# 3. 新たな事故危険区間の抽出

## 新たな事故危険区間の抽出(1) 事故データによる抽出

- 現行の抽出基準に、新たに3つの指標を追加し、事故データより対象箇所を抽出する。
- 抽出の結果、事故データからは201箇所(国管理83箇所、県管理118箇所)が抽出される。

### 新たな事故危険区間の抽出指標

指標区分	現行の基準	新たな基準
A.事故多発区間	下記のいずれかに該当 ①死傷事故件数(5件/年以上) ②死傷事故率(300件/億台km以上) ※ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象	下記のいずれかに該当 ①死傷事故件数(5件/年以上) ②死傷事故率(300件/億台km以上) ③ <b>事故危険箇所※1(指定箇所すべて)</b> ※ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象
B.死亡・重傷事故多発区間	下記のいずれかに該当 ③死者数(1人/2年以上) ④死亡・重傷事故件数(1件/2年以上) ※ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象	下記のいずれかに該当 ④死者数(1人/2年以上) ⑤死亡・重傷事故件数(1件/2年以上) ※ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象
C.特徴的な区間	下記のうち、3項目以上に該当 ⑤夜間事故件数(3件/4年以上) ⑥歩行者・自転車事故件数(2件/4年以上) ⑦高齢者事故件数(2件/4年以上) ⑧追突事故件数(5件/4年以上) ⑨パリアフリー法の特定道路に該当 ※ただし、⑤～⑧は死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象	<b>下記、⑥～⑩のうち、2指標に該当または⑪に該当</b> ⑥夜間事故件数(3件/4年以上) ⑦歩行者・自転車事故件数(2件/4年以上) ⑧高齢者事故件数(2件/4年以上) ⑨ <b>子供事故件数(1件/4年)</b> ⑩追突事故件数(5件/4年以上) ⑪ <b>逆走発生箇所(立体交差点)</b>

### 抽出結果

管理主体	抽出箇所数
国	83箇所
県	118箇所
合計	201箇所

【※1 事故危険箇所】  
都道府県公安委員会と道路管理者が以下の要件すべてに該当する箇所から選定  
・死傷事故率:100件/億台km以上  
・重大事故率:10件/億台km以上  
・死亡事故率:1件/億台km以上

※赤文字:現行の基準から追加・変更したもの

### 3. 新たな事故危険区間の抽出

#### 新たな事故危険区間の抽出(2) 地域要望による抽出

- アンケートにて指摘を受けた箇所について、下記に示す2つの方針に基づいて抽出する。
- 抽出の結果、アンケートからは48箇所(国管理31箇所、県管理17箇所)が抽出される。

#### 地域要望による抽出方針(案)

- 【方針1】道路管理者である自治体からの意見は、1指摘でもあれば抽出
- 【方針2】道路利用者・県民の意見は、複数者から指摘がある場合に抽出

#### 抽出結果

道路利用者アンケート : 249箇所

県民アンケート : 297箇所

自治体アンケート : 31箇所

アンケートによる全指摘箇所数 : 362箇所

抽出方針に該当 : 116箇所

現行の事故危険区間等を除外 : 48箇所

事故データによる抽出箇所と重複 : 4箇所

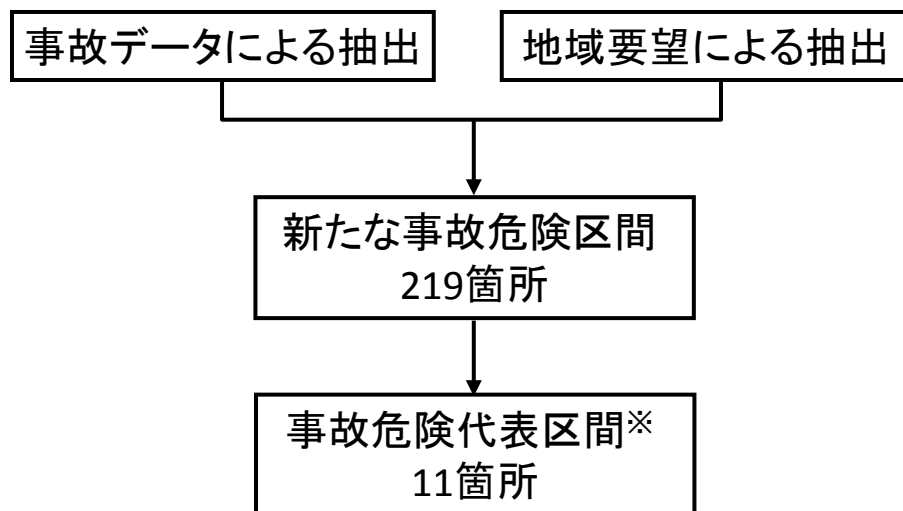
アンケートのみによる抽出箇所 : 44箇所

### 3. 新たな事故危険区間の抽出

#### 新たな事故危険区間の抽出(3) 事故危険区間の抽出

- 事故データと地域要望のいずれかで抽出された**219箇所**(国管理88箇所、県管理131箇所)を**新たな事故危険区間**として抽出する。
- 新たな事故危険区間の中で、指標区分A、B、Cのうち2つに該当(死傷事故率300件/億台km以上)もしくはDのアンケートによる方針1、方針2に該当する**11箇所**(国管理0箇所、県管理11箇所)を**事故危険代表区間**として抽出する。

#### 抽出フロー



※A,B,Cのうち2つに該当(死傷事故率300件/億台km以上)もしくはDのアンケートによる方針1、方針2に該当する区間  
事故対策実施環境(計画熟度、関連事業など)を踏まえて、代表的な区間を抽出

#### 抽出基準

	指標区分
事故データによる抽出	A.事故多発区間
	B.死亡・重傷事故多発区間
	C.特徴的な区間
地域要望による抽出	D.安全性の危惧

#### 抽出結果

管理主体	新たな事故危険区間	新たな事故危険代表区間
国	88箇所	0箇所
県	131箇所	11箇所
合計	219箇所	11箇所

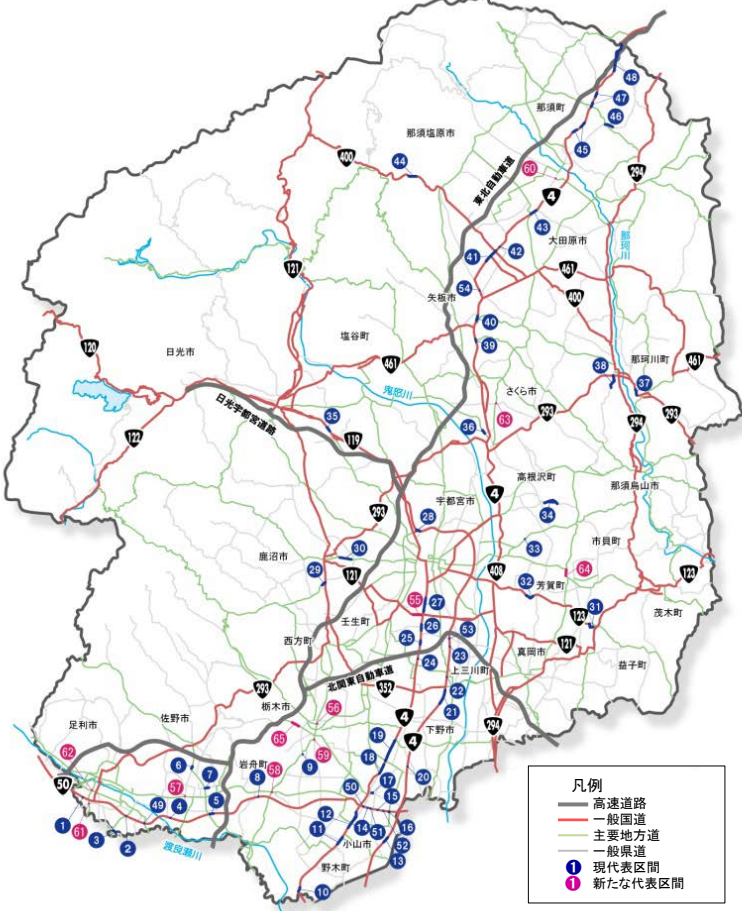


# 3. 新たな事故危険区間の抽出

## 新たな事故危険区間の抽出(4) 事故危険代表区間(案)

●事故危険区間のうち、代表区間65箇所(現行の代表区間:54箇所、新たな代表区間:11箇所)の配置状況は下図の通りである。

『新たな事故危険代表区間』位置図



番号	管理主体	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	選定理由(区間選定の視点)				選定理由
					A	B	C	D	
1	国	国道50号	足利市西新井町	西新井町交差点	●	●	●	●	A:事故多発箇所
2	国	国道50号	足利市下洗垂町	久保田町交差点	●	●	●	●	B:死亡・重傷事故多発箇所
3	県	一般県道中野御厨線	足利市小曾町		●	●	●	●	C:特徴的な箇所
4	国	国道50号	佐野市下羽田町	下羽田町交差点	●	●	●	●	D:安全性の危機
5	国	国道50号	佐野市高萩町		●	●	●	●	
6	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市吉水町		●	●	●	●	
7	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市堀米町	堀米町交差点	●	●	●	●	
8	国	国道50号	岩舟町	岩舟小学校付近交差点	●	●	●	●	
9	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市川連		●	●	●	●	
10	国	国道4号	野木町野木		●	●	●	●	
11	国	国道4号	小山市野木田		●	●	●	●	
12	国	国道4号	小山市栗宮		●	●	●	●	
13	国	新4号国道	小山市田間		●	●	●	●	
14	国	国道50号	小山市	小山交差点	●	●	●	●	
15	国	国道50号	小山市	駅前南6丁目交差点	●	●	●	●	
16	国	国道50号	小山市	横倉新田交差点	●	●	●	●	
17	県	一般県道小山麓城線	小山市駅東通り2丁目		●	●	●	●	
18	国	国道4号	小山市善沢		●	●	●	●	
19	国	国道4号	小山市羽川		●	●	●	●	
20	国	新4号国道	小山市	出井北交差点	●	●	●	●	
21	国	新4号国道	上三川町	五分一交差点付近交差点	●	●	●	●	
22	国	新4号国道	上三川町	上落生南交差点	●	●	●	●	
23	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点付近交差点	●	●	●	●	
24	国	国道4号	下野市	鞆堂公民館付近交差点	●	●	●	●	
25	国	国道4号	宇都宮市茂原1丁目		●	●	●	●	
26	国	国道4号	宇都宮市	安塚街道入口交差点~雀宮駅前交差点	●	●	●	●	
27	国	国道4号	宇都宮市上横田町		●	●	●	●	
28	県	国道119号	宇都宮市宇都宮北道路入口		●	●	●	●	
29	県	一般県道鹿沼足尾線	鹿沼市松山町		●	●	●	●	
30	県	主要地方道宇都宮鹿沼線	鹿沼市千歳		●	●	●	●	
31	県	国道123号	榛子町七井		●	●	●	●	
32	県	国道123号	芳賀町西水沼		●	●	●	●	
33	県	主要地方道宇都宮向田線	高根沢町上高根沢		●	●	●	●	
34	県	一般県道杉山石末線	高根沢町太田		●	●	●	●	
35	県	国道119号	日光市	大室入口交差点	●	●	●	●	
36	県	主要地方道今市氏家線	さくら市馬場		●	●	●	●	
37	県	国道293号	那珂川町馬頭		●	●	●	●	
38	県	一般県道小川大金停車場線	那珂川町小川		●	●	●	●	
39	国	国道4号	矢板市		●	●	●	●	
40	国	国道4号	矢板市中		●	●	●	●	
41	国	国道4号	那須塩原市三島		●	●	●	●	
42	国	国道4号	那須塩原市	三島北交差点	●	●	●	●	
43	国	国道4号	那須塩原市大原間		●	●	●	●	
44	県	国道400号	那須塩原市塩原		●	●	●	●	
45	国	国道4号	那須町寺子乙		●	●	●	●	
46	県	一般県道豊原高久線	那須町寺子丙		●	●	●	●	
47	国	国道4号	那須町寺子丙ほか		●	●	●	●	
48	国	国道4号	那須町豊原乙		●	●	●	●	
49	国	国道50号	足利市	瑞穂野町交差点	●	●	●	●	
50	国	国道50号	小山市神鳥谷	神鳥谷東交差点	●	●	●	●	
51	国	国道50号	小山市	小山東交差点	●	●	●	●	
52	国	国道50号	小山市	雨ヶ谷新田地先交差点	●	●	●	●	
53	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点	●	●	●	●	
54	国	国道4号	大田原市	下石上交差点	●	●	●	●	
55	県	国道121号	宇都宮市北若松原	南警察署前交差点	●	●	●	●	
56	県	主要地方道宇都宮亀和田栃木線	栃木市昭和町	新栃木駅入口交差点	●	●	●	●	
57	県	主要地方道佐野行田線	佐野市大横町	(仮)横町交差点	●	●	●	●	
58	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市岩舟町和泉	和泉交差点	●	●	●	●	
59	県	主要地方道栃木小山線	栃木市河合町	(仮)河合町交差点	●	●	●	●	
60	県	主要地方道黒磯黒羽線	那須塩原市住吉町	住吉町交差点	●	●	●	●	
61	県	主要地方道足利千代田線	足利市	(仮)通交差点	●	●	●	●	
62	県	主要地方道足利千代田線	足利市朝倉町	朝倉町3丁目交差点	●	●	●	●	
63	県	主要地方道大田原氏家線	さくら市箱崎新田	箱崎新田交差点	●	●	●	●	
64	県	主要地方道真岡那須烏山線	芳賀郡芳賀町		●	●	●	●	
65	県	栃木県道75号栃木佐野線	栃木市泉町		●	●	●	●	

---

## 4. 生活道路の事故対策の取組み

- ・取組み概要
  - ・今後の進め方
-

## 4. 生活道路の事故対策の取組み

### 取組み概要(1)

- 歩行中・自転車乗車中の死者は、全死者数の半分を占め、人口あたり死者数は先進国で最下位である。
- 幹線道路と生活道路の機能分化を推進し、「安全な暮らしの道」の再生を目指す。
- 「社会資本整備審議会 道路分科会 第47回基本政策部会」(平成27年4月8日)にて、国等と市町村の連携により上記取組みを推進することが提示された。

#### 生活道路の事故対策の取組み概要

##### 【取組み背景】

- 歩行中・自転車乗車中の死者は、全死者数の半分を占有
- そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生
- 人口あたり死者数は主要な先進国で最下位

##### 【取組み目標】

- 幹線道路と生活道路の機能分化を推進し、「安全な暮らしの道」を再生
- 対策エリアにおける歩行中・自転車乗車中の死者数半減が目標

##### 【取組み内容】

- 歩行者・自転車の安全を優先するエリアを設定し、進入抑制策や速度抑制策、歩行者・自転車の幅員優先確保等の対策を実施
- ビッグデータを活用し、抜け道や高速走行区間を科学的に把握し、対策を立案・実施
- 国等が市町村と連携して計画立案等を実施できる仕組みにて取組を推進

## 4. 生活道路の事故対策の取組み

### 取組み概要(2)

- わが国は自動車乗車中死者が先進国最小。一方、歩行中・自転車乗車中死者は最多
- 幹線道路等の整備が進展した今まさに、生活道路を歩行者中心にすることが可能に

#### 機能分化

自動車交通を担う幹線道路等



歩行者中心の暮らしの道(生活道路)

- ①幹線道路等の整備の進展により、自動車を安全性の高い道路へ転換
- ②ビッグデータを活用し、個々の道路の潜在的な危険箇所を解消
- ③暮らしの道を自動車と歩行者の混在空間から歩行者の空間へ



世界一安全な道路交通を実現するため、平成28年度からの5年間で、対策実施エリアでの歩行中・自転車乗車中死者の半減<sup>※1</sup>を目指す

H26死者数 4,113人 (うち歩行中・自転車乗車中死者数 2,038人)<sup>※2</sup>

※1 国土交通省試算値

※2 交通事故データ(ITARDA)(平成26年データ)

## 4. 生活道路の事故対策の取組み

### 今後の進め方

- 生活道路の事故対策の取組み(データ分析、エリア登録、対策検討)は**毎年繰り返し実施**していく。
- 取組み内容については、**本会議にて随時報告**し、必要に応じて対策検討等に関する**助言**をいただく。

#### 【生活道路の事故対策の今後の進め方】

- 生活道路の事故対策においては、「データ分析」、「エリア登録」、「対策検討」の取組みを毎年繰り返し実施
  - 国道事務所から県内全25市町にメッシュデータを提供
  - 関係機関との調整の上、対策エリアを登録
  - 登録した対策エリアについて、対策計画を策定し、実施
  - 対策実施エリアについて、効果を評価