

---

第25回  
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議  
事故(交通安全)対策関係

---

令和3年3月16日

# ○本日の会議における議事

## ■事故関連

1. これまでの会議の開催経緯
2. 栃木県内の事故発生状況
3. 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)
  - (1) 事故ゼロプランの概要
  - (2) 対策の進捗状況報告
  - (3) 対策実施箇所の効果評価【**審議事項**】
4. 今後の予定

# 1. これまでの会議の開催経緯

●『道路行政マネジメントを实践する栃木県会議』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



---

## 2. 栃木県内の事故発生状況

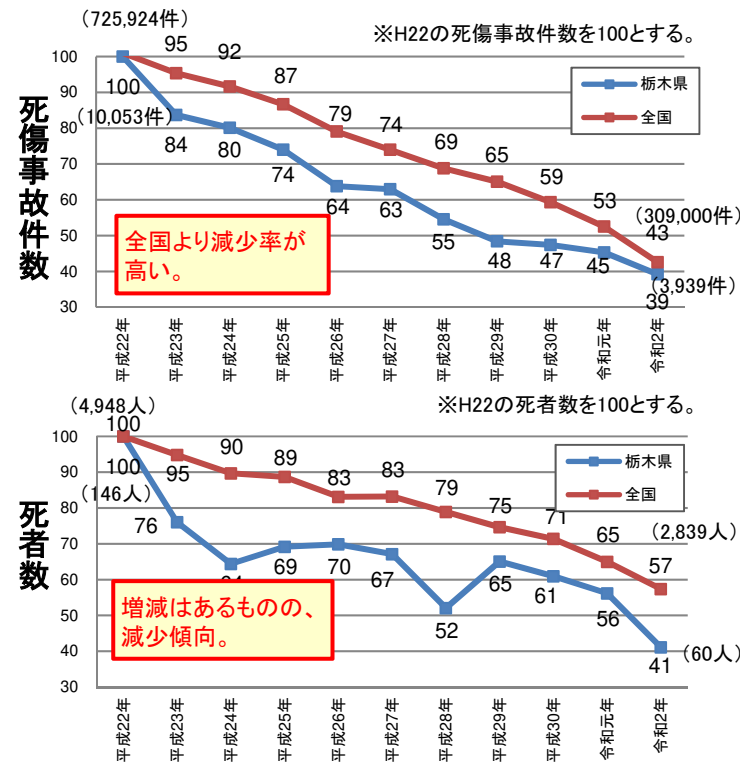
---

## 2. 栃木県内の事故発生状況

### 栃木県内の事故発生状況

- 栃木県の死傷事故件数は減少傾向であり、全国の傾向より減少率が高く、11年間で約4割(H22比)まで減少。死者数は増減はあるものの、全国と同様の減少傾向にあり、11年間で約4割(H22比)まで減少。
- 状態別の割合は、死傷者数を見ると、全国と比較して自動車乗車中の割合が高い。
- 栃木県の人口10万人あたりの死者数は3.10人(R2)で全国ワースト15位。

#### 死傷事故件数・死者数の推移

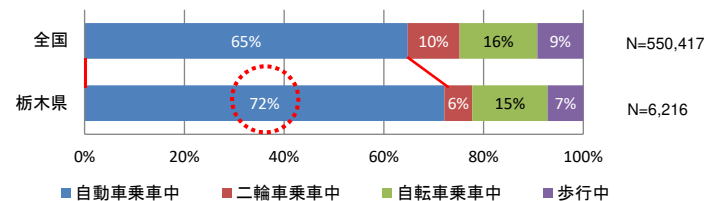


<出典> 交通事故統計年報(H28～R1年版)、警察庁交通事故統計、栃木県警察HP

#### 死傷者数・死者数の状態別の割合

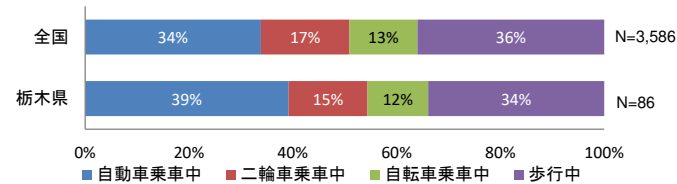
H28～R1(4年間の年平均)

##### 死傷者数



自動車乗車中の割合が多い。  
⇒自動車交通への依存度が高い交通状況が反映。

##### 死者数

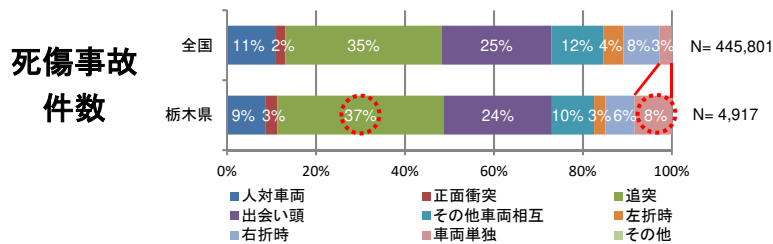


## 2. 栃木県内の事故発生状況

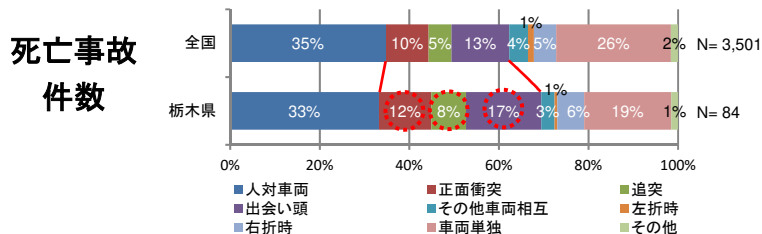
### 栃木県内の事故発生状況

- 事故類型別の割合を見ると、死傷事故は追突事故の割合が高く、全国と比べ**車両単独事故**の割合が高い。
- 死亡事故は人対車両が最も多く、全国と比べ**正面衝突事故、追突事故、出会い頭事故**の割合が高い。
- 全国と比べ、死傷事故のうち死亡事故の占める割合が高い。
- 全国と比べ、死傷事故のうち死亡事故の占める割合が高い事故類型は、**人対車両事故、正面衝突事故、出会い頭事故、右折事故**。

死傷事故・死亡事故の事故類型別の割合 H28～R1(4年間の年平均)

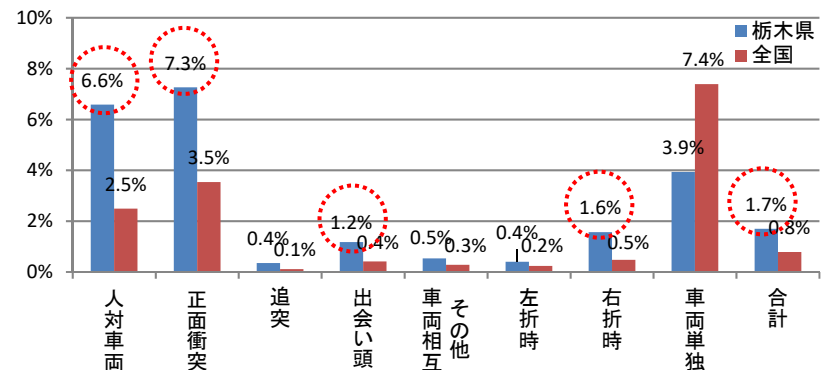


追突事故が最も多く、全国と比べ車両単独事故の割合が高い。



人対車両事故が最も多く、全国と比べて正面衝突事故、追突事故、出会い頭事故の割合が高い。

死傷事故のうち、死亡事故の占める割合



人対車両事故、正面衝突事故、車両単独事故が死亡事故になる可能性が高い。  
 全国と比べ、人対車両や正面衝突事故、出会い頭事故、右折事故が死亡事故になる可能性が高い。  
 全国と比べ、死傷事故のうち死亡事故の占める割合が高い。

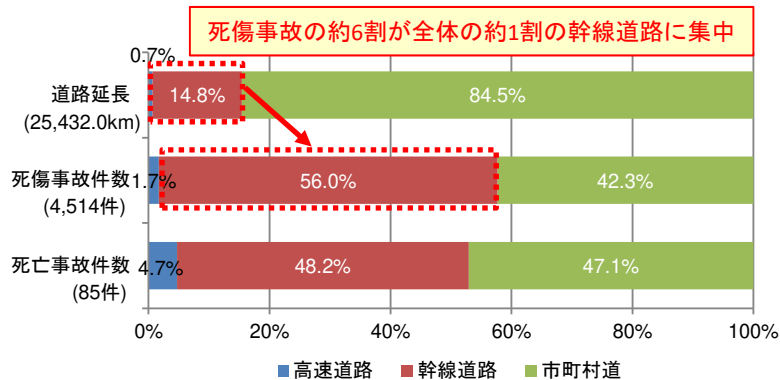
<出典> 交通事故統計年報(H28～R1年版)、警察庁交通事故統計、栃木県警察HP

## 2. 栃木県内の事故発生状況

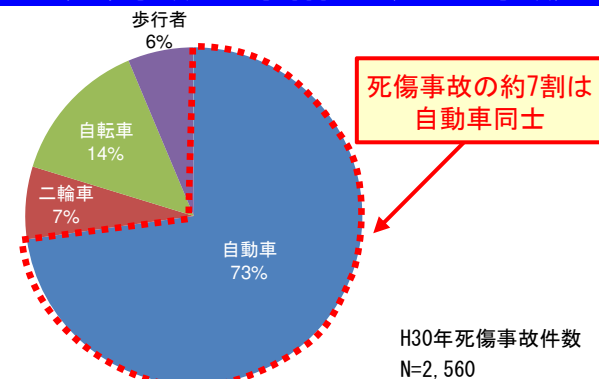
### 栃木県内の幹線道路※における事故発生特性 ※国道および県道

- 栃木県では、死傷事故の約6割が、道路延長の約1割の幹線道路に集中して発生している。
- 事故類型で見ると、**追突事故**が最も多く、全体の約5割を占めている。
- 当事者別で見ると、死傷事故では、**自動車**が最も多く、全体の約7割を占めている。
- 年齢別で見ると、25～64歳が約5割で最も多く、**高齢者**(65歳以上)の事故は約3割となっている。

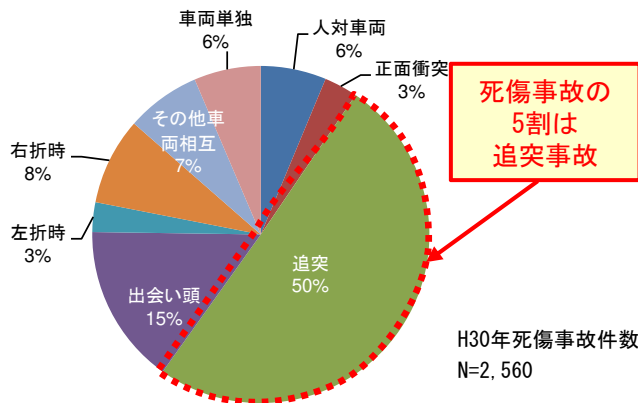
道路種別毎の交通事故発生状況 (H30年事故)



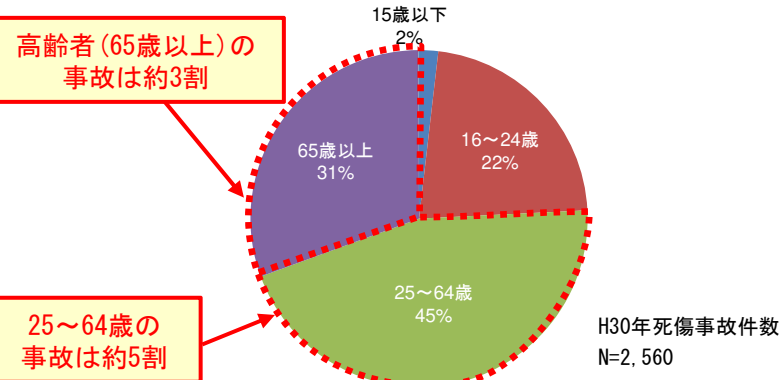
幹線道路における死傷事故の当事者種別 (H30年事故)



幹線道路における死傷事故の類型 (H30年事故)



幹線道路における死傷事故の年齢 (H30年事故)



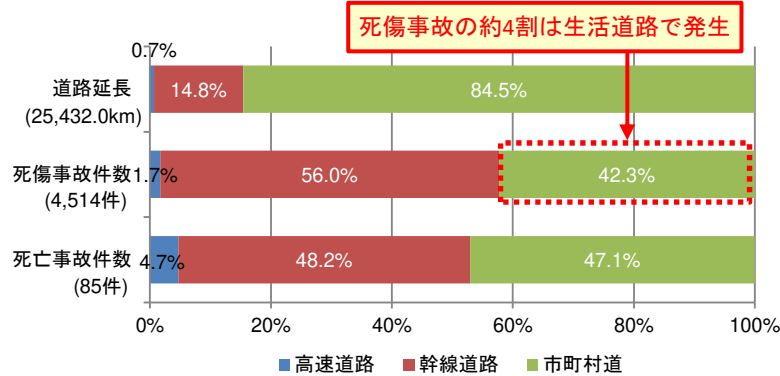
<出典> 交通事故統計年報(H30年版)、道路管理者別・交通事故分析データ(平成30年事故)全国、イタルダデータ(H30)

## 2. 栃木県内の事故発生状況

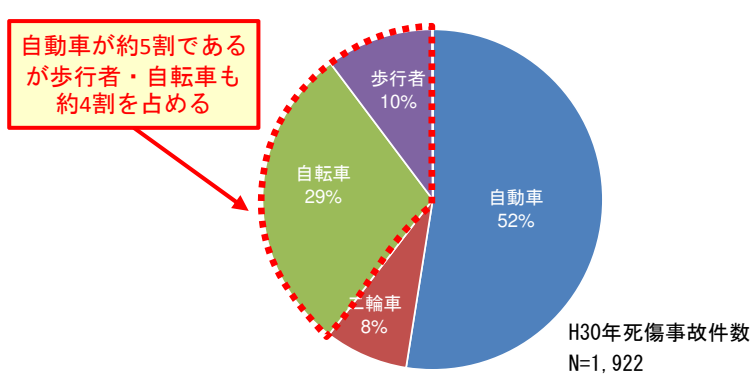
### 栃木県内の生活道路における事故発生特性

- 栃木県では、約4割の死傷事故が生活道路(市町村道)で発生している。
- 事故類型で見ると、**出会い頭事故**が最も高く、全体の約4割を占めている。
- 当事者別で見ると、自動車が約5割を占めているが、**自転車・歩行者**も約4割を占めている。
- 年齢別で見ると、**高齢者(65歳以上)**は約4割を占めており、25～64歳と並んで高くなっている。

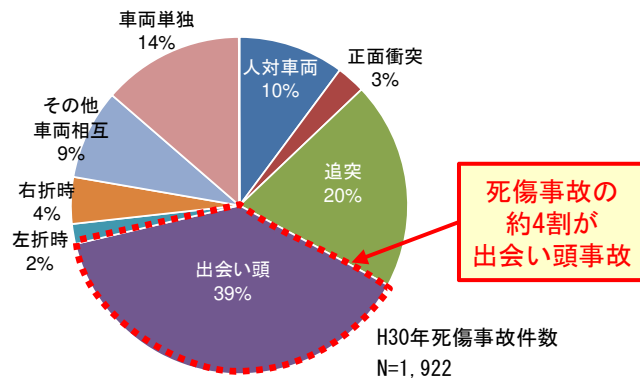
道路種別毎の交通事故発生状況 (H30年事故)



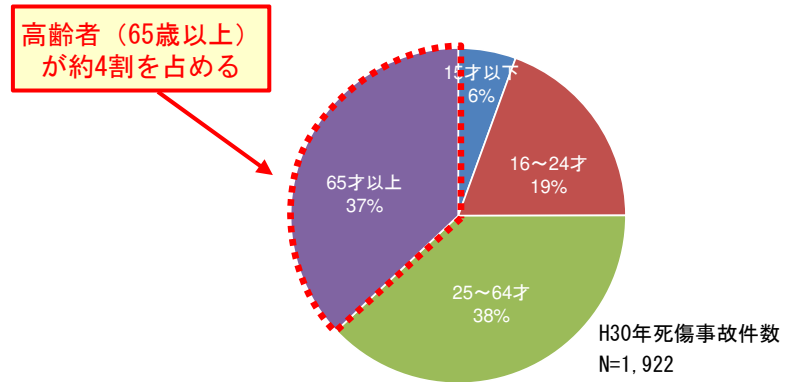
生活道路における死傷事故の当事者種別 (H30年事故)



生活道路における死傷事故の類型 (H30年事故)



生活道路における死傷事故の年齢 (H30年事故)



<出典> 交通事故統計年報 (H30年版)、道路管理者別・交通事故分析データ(平成30年事故)全国、イタルダデータ(H30)

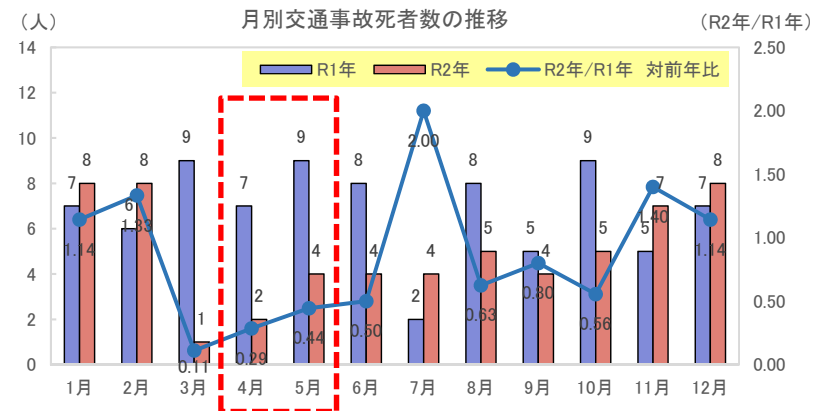
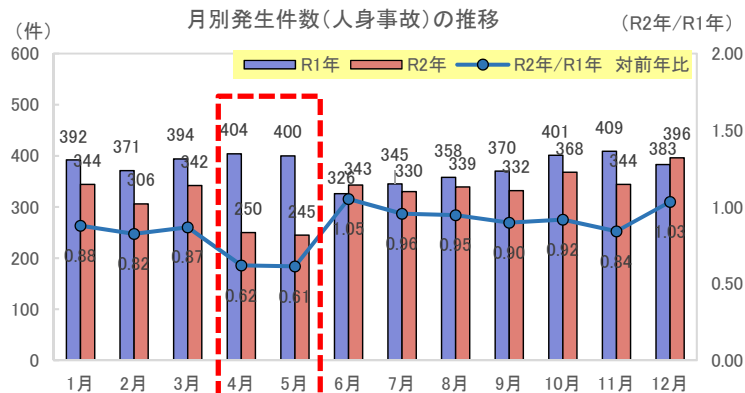


## 2. 栃木県内の事故発生状況

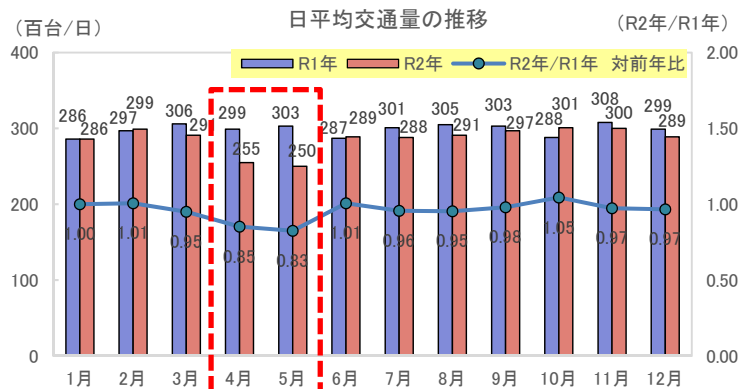
### コロナ禍による事故発生件数の推移

- 令和2年における月別事故発生件数及び死者数は、緊急事態宣言下の4月～5月は大きく減少している。
- 交通量をみると、事故発生状況と同様に緊急事態宣言下の4月～5月は減少している。
- また、6月以降は、交通量の回復とともに事故発生件数及び死者数は平年並みもしくははや減少傾向で推移している。
- 今後も引き続き、事故発生状況の変化に注視する。

#### 栃木県内の月別事故件数・死者数の推移



#### 月別日平均交通量の推移(国道4号 矢板市土屋)



<出典>直轄トラカンデータ。全車計には、車種不明を含む

#### 新型コロナウイルス感染症の経過

2020.1.30	新型コロナウイルス感染症対策本部を設置
2020.4.7	7都府県に緊急事態宣言を発令(東京、埼玉、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡)
2020.4.16	全国に緊急事態宣言を発令
2020.5.14	栃木県を含む39県の緊急事態宣言を解除
2020.5.25	全国の緊急事態宣言を解除
2020.6.19	都道府県境を跨ぐ移動自粛解除
2020.7.22	Go Toトラベル開始(12.28 一時停止)
2020.10.1	Go To Eat 開始(11.24 一時停止)
2021.1.14	栃木県を含む11府県に緊急事態宣言を発令(東京、埼玉、神奈川、千葉は1.8発令)
2021.2.8	栃木県の緊急事態宣言を解除

---

### 3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）

(1) 事故ゼロプランの概要

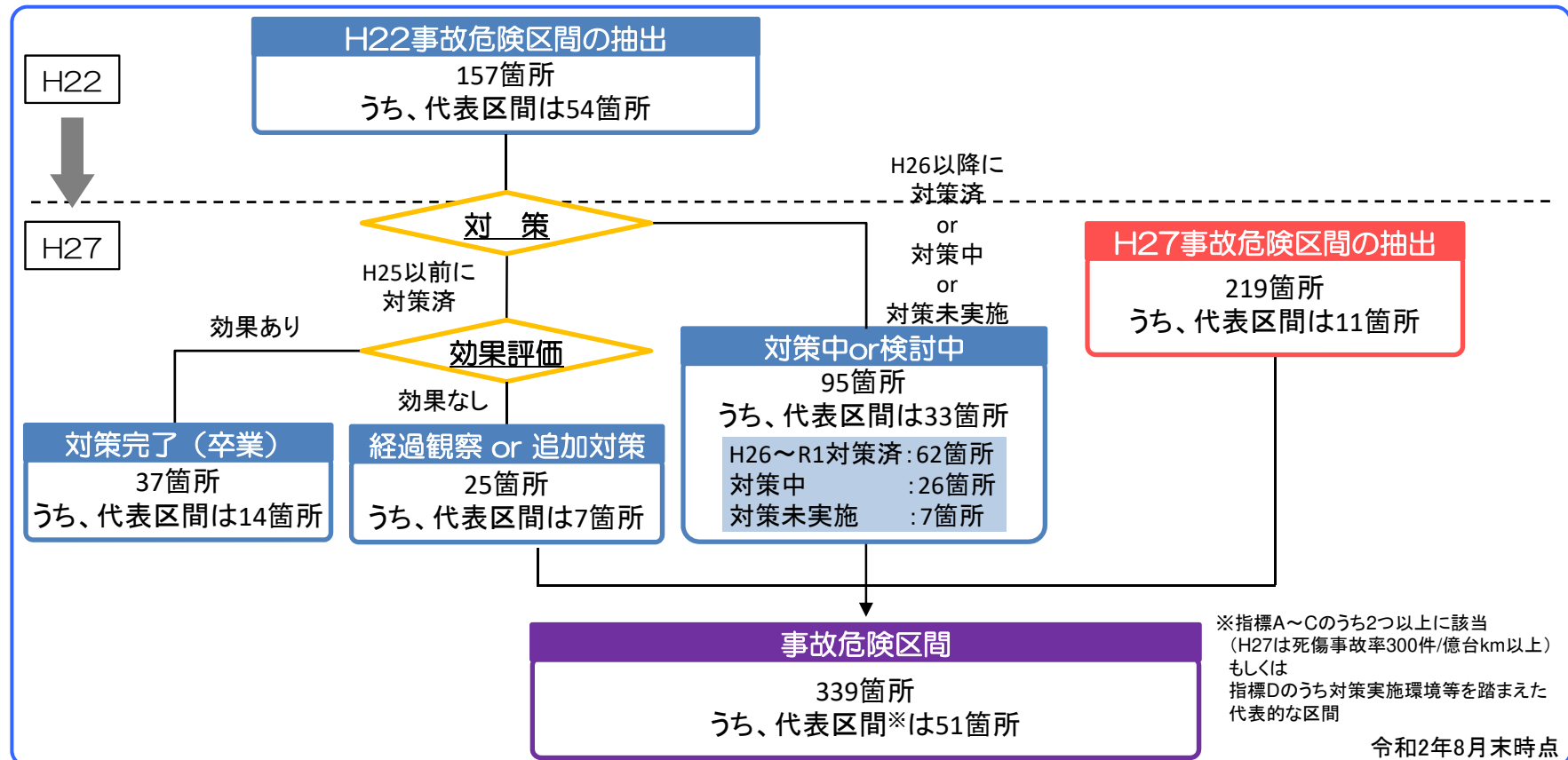
(2) 対策の進捗状況報告

(3) 対策実施箇所の効果評価【**審議事項**】

### 3. (1) 事故ゼロプランの概要

#### これまでの事故ゼロプランの取組みについて

- H22事故危険区間について、対策実施済み箇所の効果評価を行い、これまでに37箇所(うち、代表区間は14箇所)を「対策完了」と判定した。
- H27事故危険区間として、事故データや地域要望から219箇所(うち、代表区間は11箇所)を抽出した。
- 事故危険代表区間は、H22の54箇所とH27の11箇所を合わせて65箇所であるが、このうち、14箇所は「対策完了」と判定し、残る事故危険代表区間は51箇所である。



令和2年8月末時点

### 3. (1) 事故ゼロプランの概要

#### 事故危険区間の抽出基準について

●H27事故危険区間は、事故危険区間抽出時の抽出基準に対して、社会的な背景を考慮した**3つの指標を追加し**、対象箇所を抽出した。

指標区分	H22事故危険区間の基準	H27事故危険区間の基準
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	<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>
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	⑫地域の声(通学路、危険性指摘箇所等) ⑬アンケートによる指摘箇所

【※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: H27年度に新たな事故危険区間を抽出した際に追加・変更した基準

# 3. (2) 対策の進捗状況報告【報告事項】

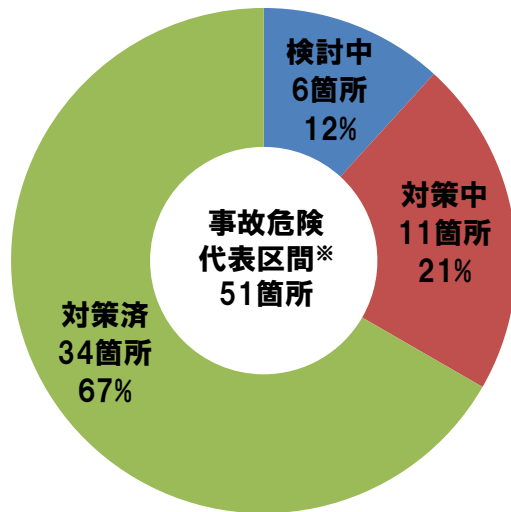
## 事故危険代表区間の対策進捗状況

●事故危険代表区間65箇所(H22選定およびH27選定)のうち、対策完了(卒業)と判定した14箇所を除いた51箇所の事故危険代表区間の対策進捗状況は、**対策済が34箇所(67%)**、**対策中が11箇所(21%)**、**検討中が6箇所(12%)**となっている。

### 対策実施状況

対策実施状況	箇所数
対策済	34箇所
対策中	11箇所
検討中	6箇所
合計	51箇所

令和2年8月末時点



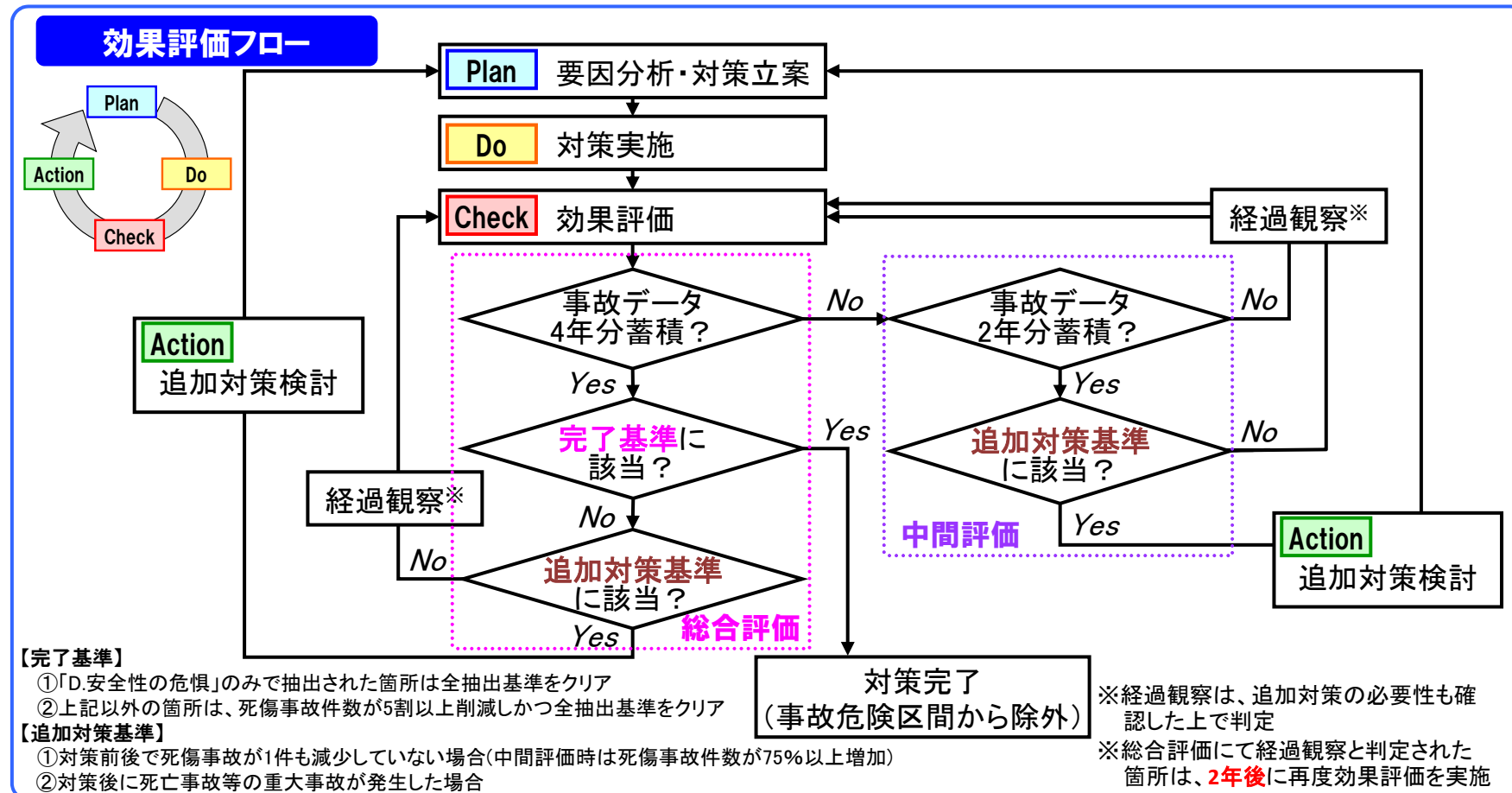
※対策完了と判定した14箇所は除く

番号	路線名 (区間名)	対策実施状況	対策年度	選定理由(指標区分)				管理
				A	B	C	D	
1	国道50号(足利市久保田町交差点)	対策済	H26	●	●			国
2	一般県道中野御府線(足利市小曾根町)	対策済	H27				●	県
3	国道50号(佐野市下羽田町交差点)	対策済	H25		●	●		国
4	国道50号(岩舟町岩舟小学校付近交差点)	対策済	H25		●	●		国
5	国道4号(野木町野木)	対策済	H29				●	国
6	国道4号(小山市間々田)	対策済	H24	●	●	●	●	国
7	国道4号(小山市粟宮)	対策中		●	●	●	●	国
8	新4号国道(小山市田間)	対策済	H25	●				国
9	国道50号(小山市小山交差点)	対策済	H27		●	●		国
10	国道50号(小山市駅南6丁目交差点)	対策済	H26			●	●	国
11	国道50号(小山市横倉新田交差点)	対策済	H27		●	●		国
12	一般県道小山結城線(小山市駅東通り2丁目)	対策済	H25	●	●	●		県
13	国道4号(小山市善沢)	検討中		●	●	●	●	国
14	国道4号(小山市羽川)	対策済	H27	●			●	国
15	新4号国道(小山市出井北交差点)	対策済	H25		●	●		国
16	新4号国道(上三川町五分一交差点付近交差点)	対策済	H27	●	●			国
17	新4号国道(上三川町上蒲生南交差点)	対策済	H25	●		●		国
18	国道4号(宇都宮市安塚街道入口交差点～雀宮駅前交差点)	対策中		●	●	●	●	国
19	国道4号(宇都宮市上横田町)	対策中		●	●	●	●	国
20	国道119号(宇都宮市宇都宮北道路入口)	対策済	H19	●	●	●		県
21	一般県道鹿沼足尾線(鹿沼市樺山町)	対策中		●	●	●	●	県
22	主要地方道宇都宮鹿沼線(鹿沼市千歳)	対策済	H29	●		●	●	県
23	国道123号(益子町七井)	対策済	H27				●	県
24	国道123号(芳賀町西水沼)	対策済	H29		●	●		県
25	一般県道杉山石末線(高根沢町太田)	対策済	H26				●	県
26	一般県道小川大金停車場線(那珂川町小川)	対策済	H26				●	県
27	国道4号(矢板市早川町北交差点)	対策済	H24	●	●	●		国
28	国道4号(那須塩原市三島)	対策済	H24		●	●	●	国
29	国道4号(那須塩原市三島北交差点)	対策済	H24	●	●	●		国
30	国道4号(那須塩原市大原間)	対策中		●	●	●	●	国
31	国道400号(那須塩原市塩原)	対策中			●	●	●	県
32	国道4号(那須町寺子乙)	対策中			●	●	●	国
33	一般県道豊原高久線(那須町寺子丙)	対策済	H27				●	県
34	国道4号(那須町寺子丙ほか)	検討中					●	国
35	国道4号(那須町豊原乙)	検討中					●	国
36	国道50号(足利市瑞穂野町交差点)	対策済	R1				●	国
37	国道50号(小山市神谷東交差点)	対策済	H27				●	国
38	国道50号(小山市小山東交差点)	対策済	H27				●	国
39	国道50号(小山市雨ヶ谷新田地先交差点)	対策済	H27				●	国
40	新4号国道(上三川町磯岡交差点)	対策済	H26				●	国
41	国道121号(宇都宮市南警察署前交差点)	対策中		●		●	●	県
42	主要地方道宇都宮亀和田栃木線(栃木市新栃木駅入口交差点)	対策中		●	●	●	●	県
43	主要地方道佐野行田線(佐野市(仮)橋町交差点)	検討中		●	●	●	●	県
44	主要地方道栃木藤岡線(栃木市岩舟町和泉交差点)	検討中		●	●	●	●	県
45	主要地方道栃木小山線(栃木市(仮)河合町交差点)	対策済	H29	●	●	●		県
46	主要地方道黒磯黒羽線(那須塩原市住吉町交差点)	対策済	H28	●	●	●		県
47	主要地方道足利千代田線(足利市通(仮)通交差点)	対策中		●	●	●		県
48	主要地方道足利千代田線(足利市朝倉町3丁目交差点)	対策済	H27	●	●	●		県
49	主要地方道大田原氏家線(さくら市箱森新田交差点)	対策済	H28	●	●	●		県
50	主要地方道真岡那須烏山線(芳賀郡芳賀町)	対策中		●	●	●		県
51	栃木県道75号栃木佐野線(栃木市泉町)	検討中					●	県

### 3. (3) 対策実施箇所の効果評価

#### 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。

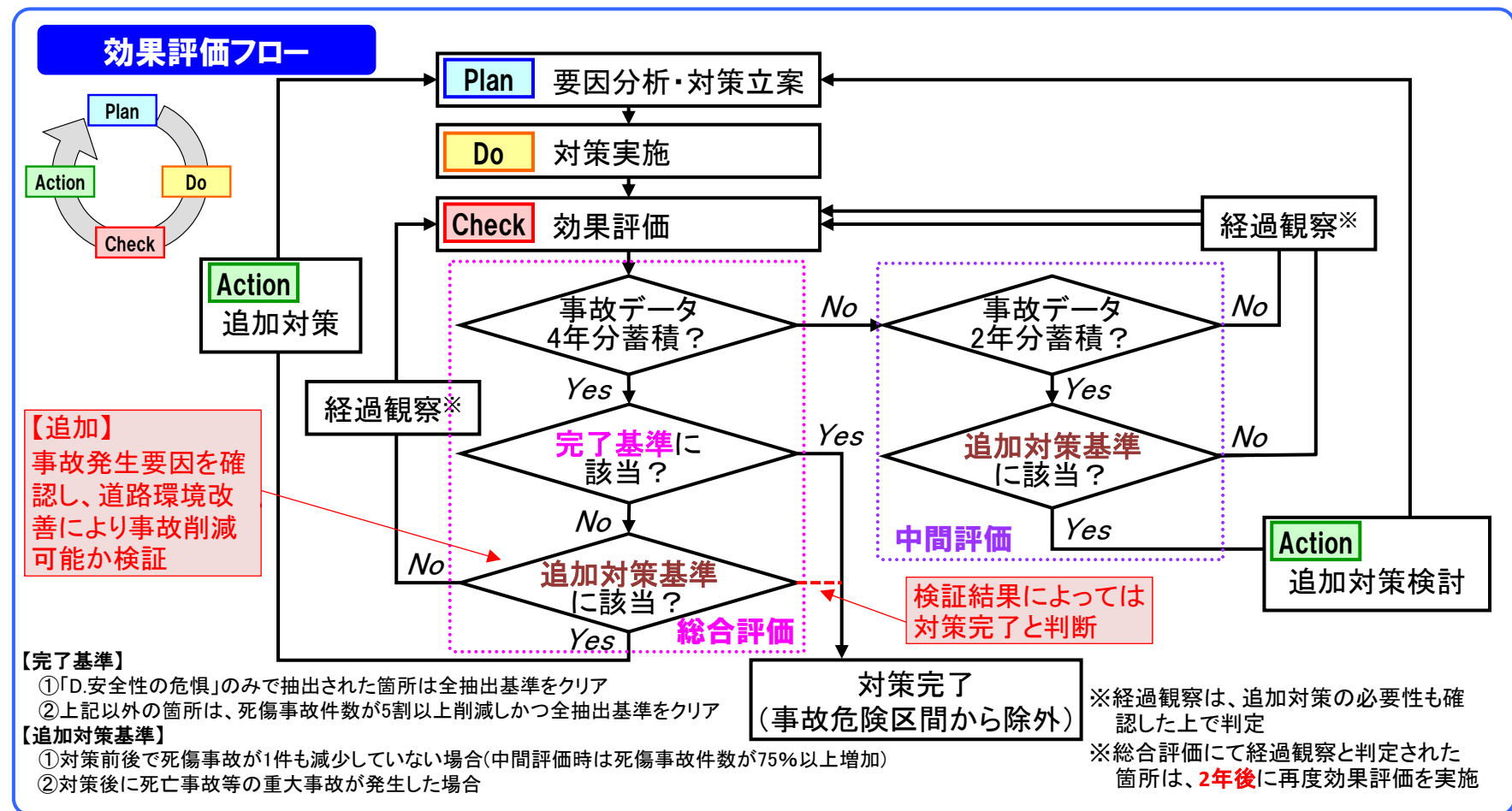


### 3. (3) 対策実施箇所の効果評価【審議事項】

#### 総合評価ルールの見直し(案)

＜委員会での指摘＞事故発生要因が「信号無視」や「飲酒運転」など道路環境改善を行っても減少しない事故が多く発生している箇所は、追加対策を実施する必要はないのではないか。

⇒フローに「事故発生要因の確認」を追加し、道路環境改善により事故削減可能かどうかを検証。



## 4. 今後の予定

### 今回会議のまとめと次回会議に向けての予定

