



## 第2回埼玉県道路交通環境安全推進アドバイザー会議

### 【参考資料】

事故ゼロプランの見直し(「重点対策区間」の選定)

# 目次

1. プランの見直し.....	2
2. 新たな事故ゼロプラン.....	5
3. 「地域の声」の収集.....	7
4. 「重点対策区間」の選定.....	10

# 1. プランの見直し

・「事故ゼロプラン」は「政策目標評価型事業評価」の一環として、平成22年度に事故危険区間を選定し、平成23年度から平成27年度までの5年間で対策を推進した。対策が概ね完了することから事故危険区間の見直しが必要。

	事故ゼロプラン(現行)	事故ゼロプラン(見直し)
事業期間	平成22-27年度	平成28-32年度
対象箇所選定年	平成22年(対象事故データ:平成17~20年)	平成28年(対象事故データ:平成22~25年)
対象路線	直轄国道、補助国道	直轄国道、補助国道、主要地方道、一般県道
対象箇所の選定の考え方	<p>【データに基づく選定】</p> <p>◆死傷事故率100件/億台キロ以上で、下記のいずれか(or条件)に該当する区間 (死亡事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死者数1人/4年以上かつ死傷事故率300件/億台キロ以上</li> <li>・死者数1人/4年以上かつ死傷事故件数8件/4年以上</li> <li>・死者数2人/4年以上</li> </ul> <p>・バリアフリー法(特定道路)に該当 (特性事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県内の特定事故ワースト上位5% <ul style="list-style-type: none"> <li>子ども : 4件/4年 高齢者: 8件/4年</li> <li>夜間 : 15件/4年 歩行者: 5件/4年</li> <li>自転車: 13件/4年 追突 : 16件/4年</li> <li>出合頭: 12件/4年 右折時 : 14件/4年</li> <li>左折時: 8件/4年</li> </ul> </li> </ul> <p>(事故集中地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率300件/億台キロ以上に該当する区間が連続</li> </ul> <p>◆H17-22年までに対策実施済みまたは実施中の箇所</p> <p>【地域の声に基づく選定】</p> <p>◆地域の声による選定(公安委員会からの指摘(事故危険箇所など)、自治体からの要望)、道路利用者アンケート)</p>	<p>【データに基づく選定】</p> <p>◆死傷事故率100件/億台キロ以上で、下記のいずれか(or条件)に該当する区間 (死亡事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死者数1人/4年以上かつ死傷事故率300件/億台キロ以上</li> <li>・死者数1人/4年以上かつ死傷事故件数8件/4年以上</li> <li>・死者数2人/4年以上</li> </ul> <p>・バリアフリー法(特定道路)に該当 (特性事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・埼玉県内の特定事故ワースト上位5% <ul style="list-style-type: none"> <li>子ども : 3件/4年 高齢者1当: 5件/4年</li> <li>高齢者2当: 4件/4年 夜間 : 8件/4年</li> <li>歩行者 : 4件/4年 自転車 : 8件/4年</li> <li>追突 : 9件/4年 出合頭 : 7件/4年</li> <li>左折時 : 8件/4年 正面衝突 : 3件/4年</li> <li>工作物衝突: 2件/4年</li> </ul> </li> </ul> <p>(事故集中地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率300件/億台キロ以上に該当する区間が連続</li> </ul> <p>◆H27年までに対策実施済みの箇所(=モニタリング箇所)</p> <p>◆事故危険箇所に該当する区間(H28選定)</p> <p>【地域の声に基づく選定】</p> <p>◆地域の声による選定(公安委員会からの指摘(事故危険箇所など)、自治体からの要望)、道路利用者アンケート)</p>
抑制目標	約3割抑止 (※平成22年度埼玉県道路交通環境安全推進アドバイザー会議で決定)	約3割抑止 (平成28年度第1回埼玉県道路交通環境安全推進アドバイザー会議で決定)

# 1. プランの見直し

## ■事故危険区間の選定方針

①対象路線の見直し（対象路線の拡大）

②事故データからの新たな選定方法

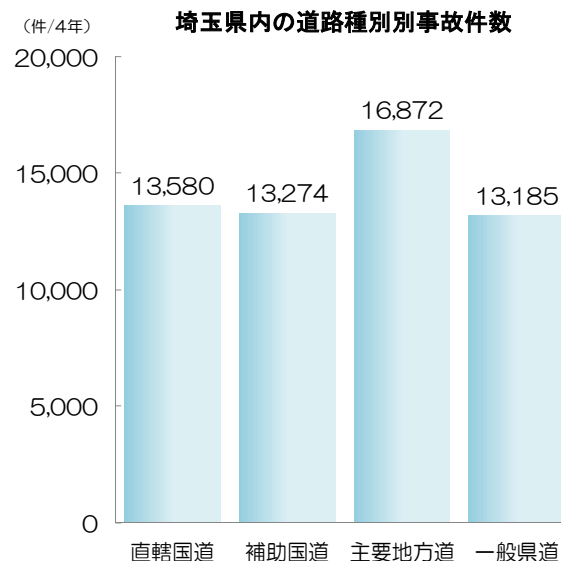
## ■対象路線の見直し

- ・現行の事故ゼロプランの対象路線は、国道(直轄、補助国道)としている。  
⇒国道は主要地方道・一般県道に比べ死傷事故が多く、県内の死傷事故の約半数を占める。
- ・事故ゼロプラン(プランの見直し)では、幹線道路対策の推進を行うべく、対象路線を一般国道、主要地方道、一般県道に拡大。  
⇒交通事故発生状況を見ると、事故件数や事故率は国道と差が無いことから、主要地方道、一般県道も対象路線とすることが妥当と判断。

### ■埼玉県内の交通事故発生状況(道路種別別)

項目	単位		直轄国道	補助国道	主要地方道	一般県道	
センサス※	総延長	km	289	565	1,269	1,210	
	平均交通量	台/日	36,916	19,599	11,770	8,575	
	イタルダ区間数	区間	4,060	5,026	7,138	6,510	
イタルダデータ	事故件数	件(4年)	13,580	13,274	<b>16,872</b>	<b>13,185</b>	
	死亡事故件数	件(4年)	89	111	<b>121</b>	<b>105</b>	
	事故率	件/億台キロ	63.3	55.0	<b>62.6</b>	<b>61.0</b>	
	事故密度	件/km(4年)	23.9	15.1	11.4	8.8	
	追突	密度	件/km(4年)	13.0	7.7	4.5	2.7
	出会頭	密度	件/km(4年)	3.4	2.3	<b>2.6</b>	<b>2.4</b>
	歩行者	密度	件/km(4年)	0.9	0.7	<b>0.9</b>	<b>0.9</b>
	自転車	密度	件/km(4年)	4.5	2.5	<b>2.6</b>	<b>2.5</b>
	高齢者(1当)	密度	件/km(4年)	2.6	2.0	1.7	1.4
	高齢者(2当)	密度	件/km(4年)	2.2	1.6	1.3	1.1
	昼間事故	密度	件/km(4年)	15.6	10.1	7.8	6.2
夜間事故	密度	件/km(4年)	8.3	5.1	3.6	2.7	

※H22道路交通センサスより集計(国道はNEXCO管理区間を除く)



# 1. プランの見直し

## ■事故データからの「新たな選定の考え方」と「箇所管理」

### 【選定の考え方】

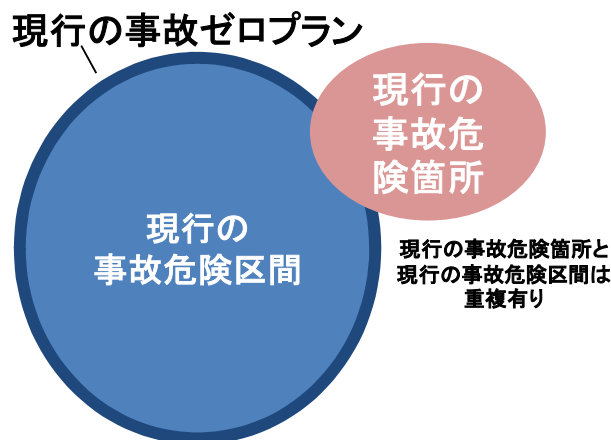
- ・事故危険区間の検討における“事故データからの選定”は、H22-H27事故危険区間と同様 ①死亡事故、②特性事故、③事故集中地区から選定を行うものとする。
- ・②特性事故は、前回の事故危険区間選定時から、埼玉県の事故発生状況が変化しているため、選定指標について再選定を行う。
- ・現行の事故ゼロプランの「対策完了(卒業区間)」は、見直し後のプランでは再選定しないものとする。

### 【箇所管理】

- ・見直し後の事故ゼロプランでは、従来個別に箇所管理されていた「事故危険箇所」は、事故危険箇所として位置づけて箇所管理(進捗管理・対策効果評価等)を行うこととし、また、現行の事故ゼロプランの「モニタリング箇所」は、個別に管理を行うことによって、重複の無い効率的な管理・対策を実施することとした。

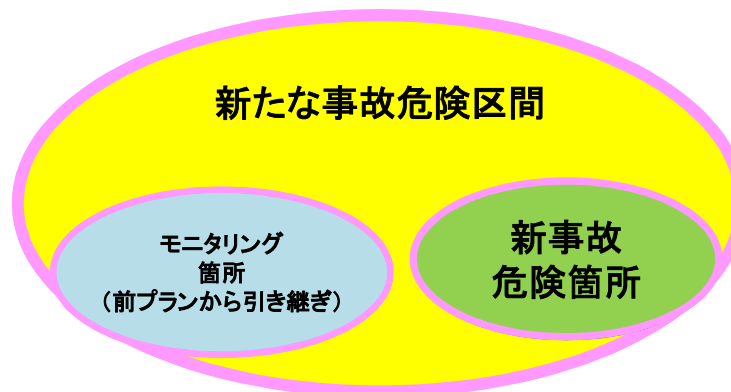
### <箇所管理イメージ>

(～H27年度)



(H28～H32年度)

見直し後の事故ゼロプラン



## 2. 新たな事故ゼロプラン

### ■事故危険区間の選定

- ・新たな事故危険区間の選定の流れは以下のとおり。

#### <事故危険区間の選定の流れ>

埼玉県の幹線道路(約3,334km)

#### 事故データによる抽出

・死傷事故率100件/億台km以上で  
下記に該当する区間

#### ① 死亡事故

#### ② 特性事故

- ・子ども
- ・高齢者(1当, 2当)
- ・夜間
- ・自転車
- ・出合頭
- ・左折時
- ・歩行者
- ・追突
- ・正面衝突
- ・工作物衝突

#### ③ 事故集中地区

H28事故危険区間  
(約730区間)の選定  
(④⑤を含まない)

一次抽出

事故データによる抽出から除外する区間

#### ④ モニタリング箇所

#### ⑤ 事故危険箇所

#### <事故データによる抽出>

指標	選定基準
①死亡事故	下記のいずれかに該当 ・死者数1人/4年かつ死傷事故率300件/億台* <sub>0</sub> 以上 ・死者数1人/4年かつ死傷事故件数8件/4年以上 ・死者数2人/4年以上 ・バリアフリー法(特定道路)に該当
②特性事故	・埼玉県内の特性事故(10指標:子供、高齢者(1当・2当)、歩行者、自転車、夜間、追突、出合い頭、正面衝突、左折時、工作物衝突)のワースト上位5%に該当する箇所
③事故集中地区	・死傷事故率(300件/億台km以上)に該当する区間が連続する箇所を選定

※①～③は死傷事故率100件/億台km以上の区間

#### ■バリアフリー法

高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、道路等に対して、バリアフリー化基準(移動等円滑化基準)への適合を求めるとともに、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めている。

約1,200箇所

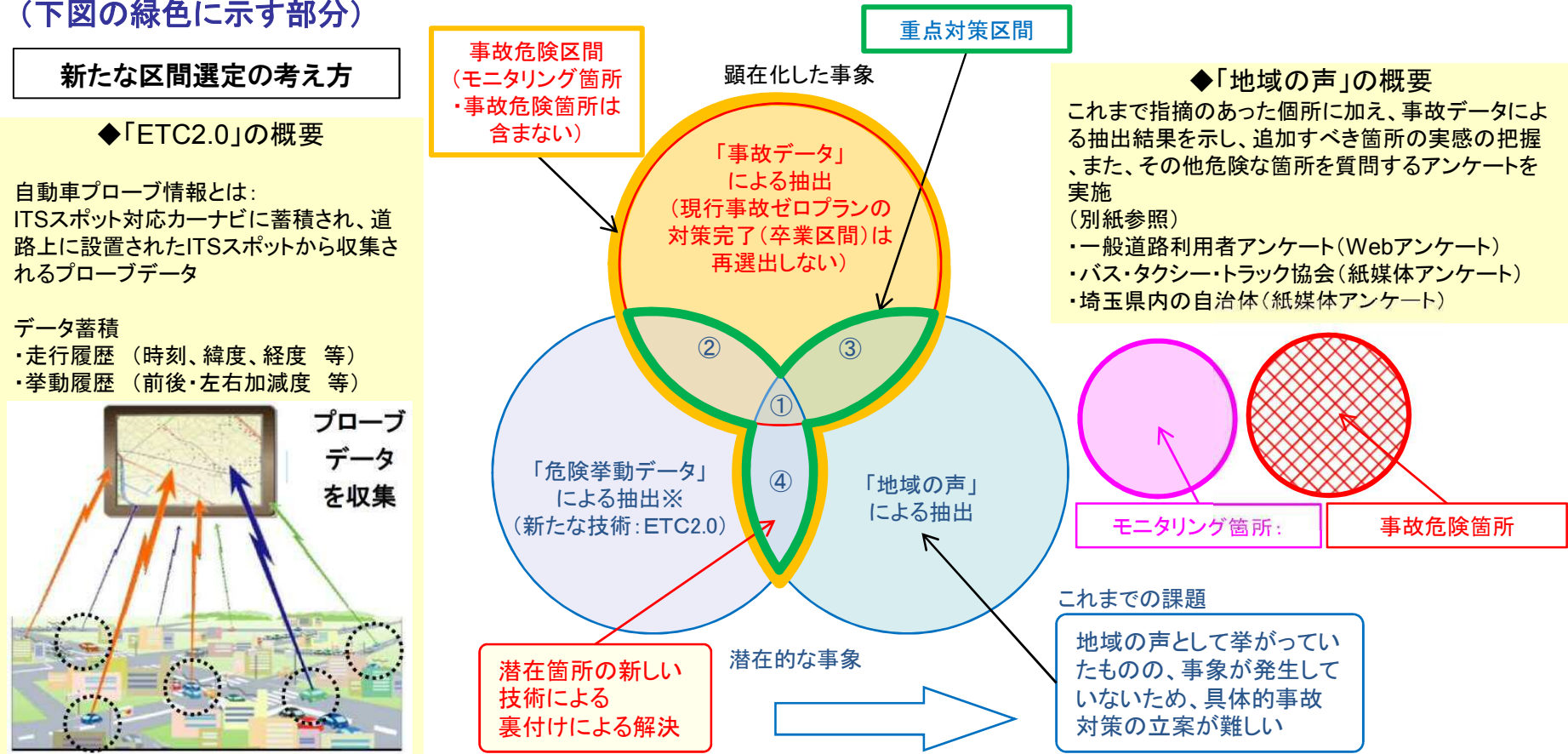
#### <事故データによる抽出から除外する区間>

区間	内容
④モニタリング箇所	・現行の事故ゼロプランのモニタリング箇所
⑤事故危険箇所	・新事故危険箇所に該当する区間

## 2. 新たな事故ゼロプラン

### ■ 区間選定の考え方

- ・事故危険区間は、「事故データ」に、「危険挙動データ」と「地域の声」の重なる部分(④)を加えたものとする。  
(下図のオレンジ色に示す部分)
- ・「事故データ」、「危険挙動データ」及び「地域の声」の重なる部分を重点対策区間として選定する。  
(下図の緑色に示す部分)



重点対策区間を、第1～第4の優先順位に分け、5カ年の対策計画を立案することを基本とする。

- 【①】第1優先順位：最重要対策区間
- 【②】第2優先順位：事故データの円とETC2.0の交わる領域から「重点対策区間」を引いたエリア
- 【③】第3優先順位：事故データと地域の声の交わる領域から「重点対策区間」を引いたエリア
- 【④】第4優先順位：ETC2.0と地域の声の交わる領域から「重点対策区間」を引いたエリア

※「危険挙動データ」による抽出について  
ヒヤリハットデータは、4種類の指標が考えられるが、それぞれにメリット・デメリットがあり、1つ指標からの選定では偏りが生じる可能性があることから、2つ以上の指標に該当する箇所を選定した。



### 3. 「地域の声」の収集

「事故ゼロプラン」を推進するにあたって、重点対策区間やその他危険と感じている区間に関する意見を、道路管理者・道路利用者（一般利用者・道路を利用する企業）から幅広く収集した（地域の声の拡充）。

#### アンケート調査実施目的

- ①仮の重点対策区間に選定された箇所の実感の把握
- ②仮の重点対策区間に選定されない箇所、危険箇所と思われる箇所の把握

※平成22年度に収集した「地域の声」のデータを用いて「仮の重点対策区間」を選定してアンケートを実施。

#### アンケート調査結果（サンプル数）

種類		対象者	意見収集方法	被験者数	回収結果
道路管理者	自治体	県内の事故危険区間が位置している自治体	アンケート	22市町	22市町
道路利用者	一般利用者	埼玉県内在住のWebモニター	Webアンケート	620サンプル	620サンプル
	道路を利用する企業	各協会所属の企業 ・バス協会 ・タクシー協会 ・トラック協会	アンケート	-	・バス協会 13社 ・タクシー協会 63社 ・トラック協会 17社



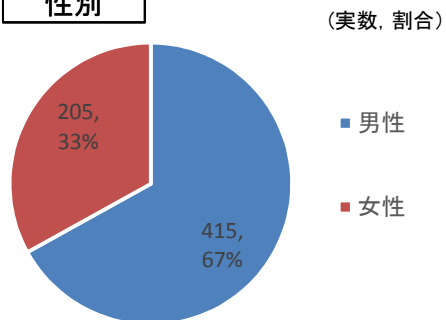
### 3. 「地域の声」の収集

#### ① 仮の重点対策区間に選定された箇所の実感の把握

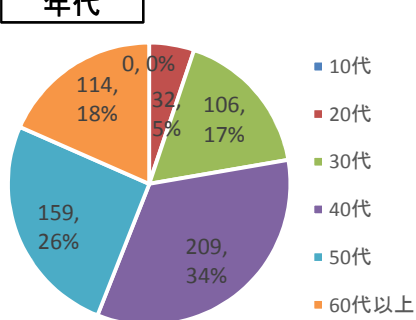
- 「仮の重点対策区間」に対し、交通安全上危険な箇所として実感と合っているかを確認した結果、8割以上が「実感とあっている」、「やや実感とあっている」と回答。⇒よって、重点対策区間の候補といえる

#### アンケート調査結果概要

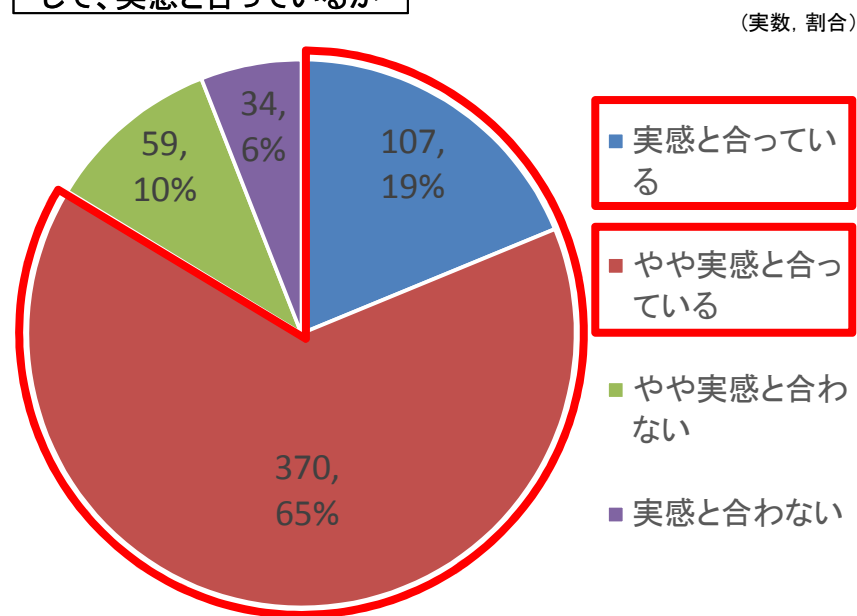
##### 性別



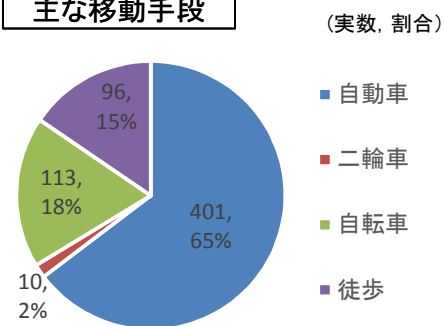
##### 年代



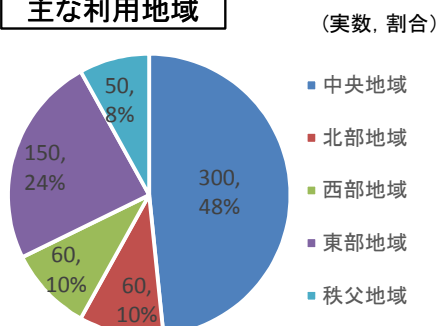
##### 交通安全上危険な箇所として、実感と合っているか



##### 主な移動手段



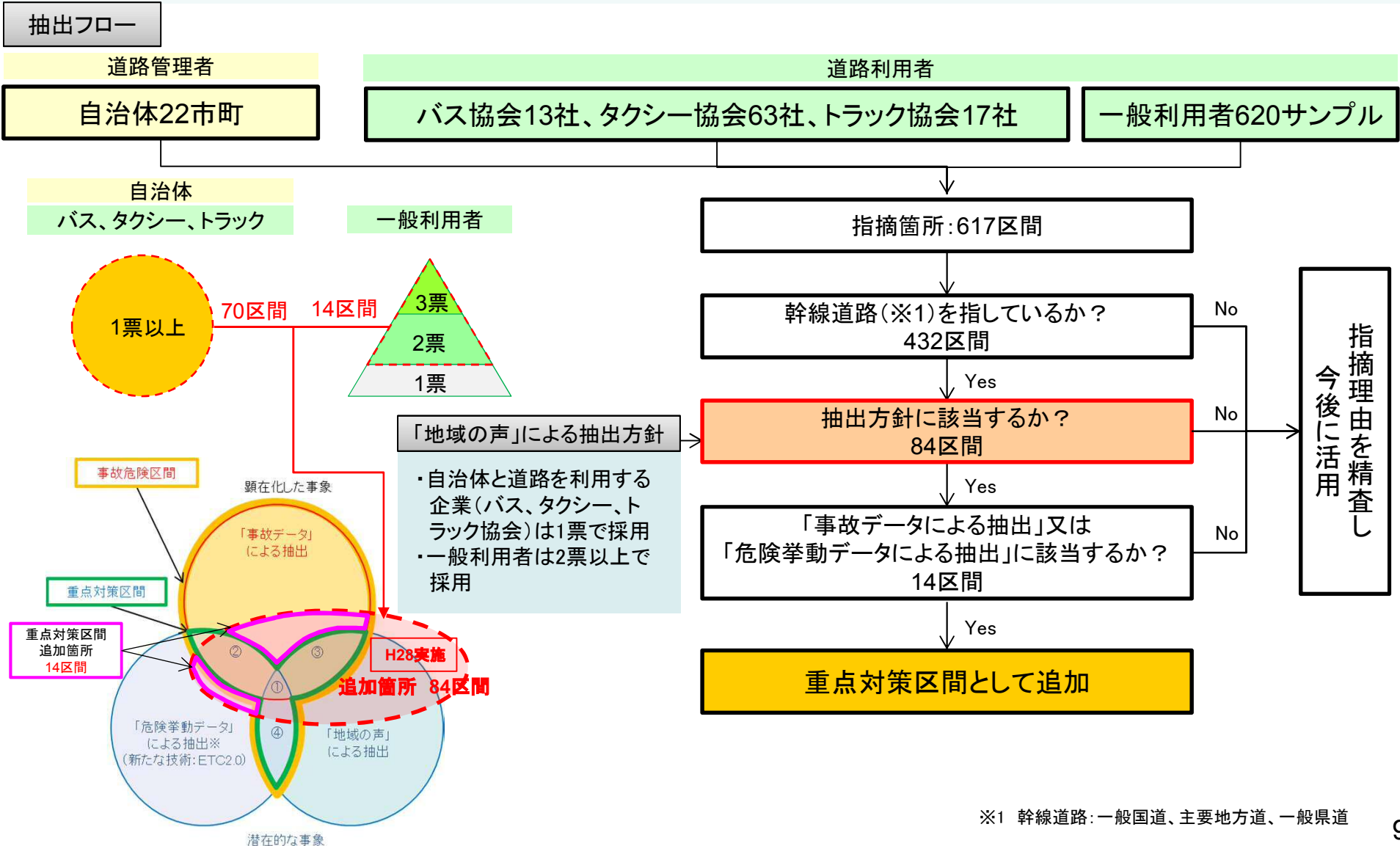
##### 主な利用地域



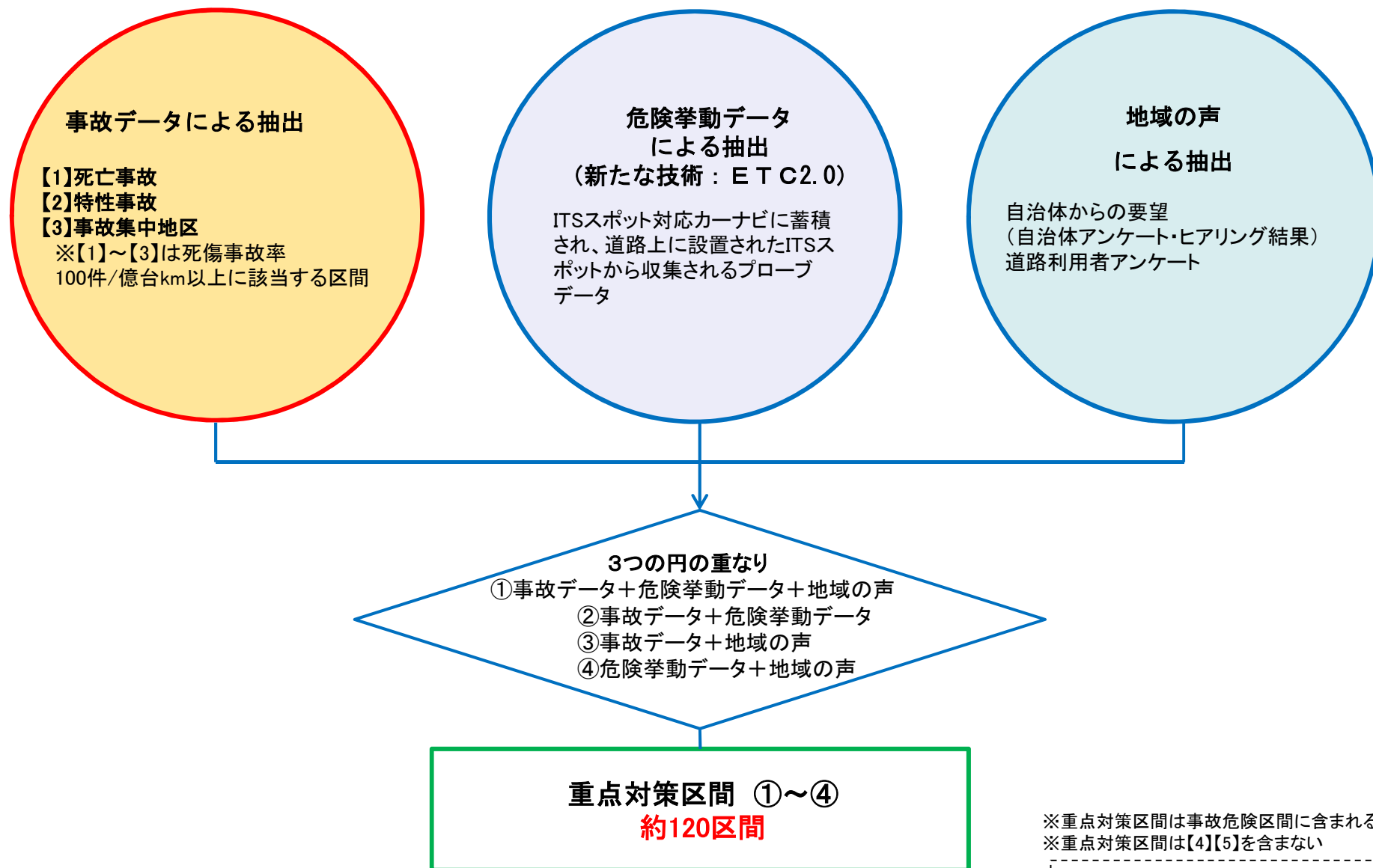
### 3. 「地域の声」の収集

#### ②仮の重点対策区間に選定されない箇所、危険箇所と思われる箇所の把握

- ・アンケートにて危険な箇所として指摘を受けた箇所について、以下のフローに基づき重点対策区間への追加選定を行った。



## 4. 「重点対策区間」の選定



※重点対策区間は事故危険区間に含まれる  
※重点対策区間は【4】【5】を含まない

除外する区間  
【4】 モニタリング箇所  
【5】 事故危険箇所