

第5回神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成19年3月20日（火）14:00～16:00

場所：パンプシビックホテル横浜 B1F プリンスの間

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

- 1) 第4回議事録概要（案）について
- 2) 委員会の議題について
- 3) 新規要対策箇所の選定について
- 4) 整備効果及び検証のとりまとめと今後の継続調査方針について
- 5) 広報活動の実施状況について
- 6) 今後のスケジュール（案）について

4. 閉 会

資 料

- 資料－1 第4回議事録概要（案）
- 資料－2 委員会の議題について
- 資料－3 新規要対策箇所の選定について
- 資料－4 整備効果及び検証のとりまとめと今後の継続調査方針について
- 資料－5 広報活動の実施状況について
- 資料－6 今後のスケジュール（案）について

参考資料

- 参考－1 崇善小学校前交差点における現地診断記者発表資料
- 参考－2 崇善小学校前交差点における挙動調査の概要
- 参考－3 実施対策（案）の概要

その他資料

- 委員名簿
- 座席表

第４回神奈川県安全性向上委員会

議事録概要(案)

日 時：平成１８年１１月２０日（月）１０：００～１２：００

場 所：パンパシフィックホテル横浜Ｂ１Ｆプリンスの間

【議事録概要】

①委員会規約改定（案）について

- ・委員会規約改正について了承を得た。

②第３回委員会議事要旨（案）について

- ・議事要旨（案）について了承を得た。

③昨年度要対策実施箇所の効果及び検証方法（案）について

- ・アンケート等の実施方法として、地域の方にお配りする方法と道路利用者にヒアリングする方法、或いは観光地等の休日の通過交通に対するアンケートなど、現状案はどのように考えているのか。

⇒ある程度特定のモニターに、継続的に広報を図っていくということも１つの案としてあげられますが、効率的、継続的に効果が図れる方法を今後検討して次回の委員会で報告する。

④新規要対策箇所の抽出方法（案）について

- ・事故率比１．０以上について区分したのは何故か。

⇒昨年度の抽出方法を踏襲し、さらに最新のデータで事故率の高いところから抽出することとしている。

- ・「昼夜別事故に特徴が見られる箇所」とはどんな特徴があるのか、昼夜事故率比がいくら以上とするのか、明確にする必要があるのではないか。

⇒夜間事故比率ワースト１０やいくつかの指標を提示した上で明確にして報告する。

- ・休日交通に着目した抽出をする場合、日交通量が全体的に減っているのに休日交通量の多いところだけを着目するのは如何か。

⇒休日／平日交通量が１．０以上という箇所を１つのファクターとして着目し、交通量以外のその他の要因も加味して総合的に抽出する。

- ・朝の通勤時間帯や、昼から夕方にかけての買い物時間帯での二輪車や自転車事故などに着目した対策をとると効果が上がるのではないか。

⇒今後の課題として検討する。

⑤広報活動（案）について

- ・昨年抽出して今年度以降対策実施する９箇所のリーフレットには、具体的な対策案が示されているが、崇善小学校前交差点のリーフレットには対策案が載っていないのは何故か。

⇒崇善小学校前交差点では、地元の方々との現場検証を予定しており、その結果を反映させた形で具体の対策を実施していく。

- ・走りやすい道路ほど事故が多い傾向があり、「見える化」計画の広報活動も注意喚起を基本としていくのか。

⇒今後の抽出箇所も含めて、箇所毎の事故特性に合わせた効果的な注意喚起を図るような広報活動を進めていく。

- ・「見える化」計画として対策を実施した箇所についても、広報の確認をしてもらいたい。

以上

1. 委員会の議題について

委員会における検討の流れ・スケジュール

平成17年度

第1回委員会（平成17年12月6日）

- ・神奈川県安全性向上プロジェクトの概要について
- ・神奈川県の地域特性・交通事故状況・交通事故特性について
- ・要対策箇所の選定方針について

第2回委員会（平成18年1月31日）

- ・要対策箇所の選定について
- ・パブリックコメントの実施について

第3回委員会（平成18年3月22日）

- ・要対策箇所の事故対策方針について

平成18年度

第4回委員会（平成18年11月20日）

- ・「交通安全見える化」プランの進め方（案）について
- ・要対策箇所の整備効果及び検証（案）について
- ・新規要対策箇所の抽出基準（案）について
- ・広報活動の考え方・進め方（案）について

第5回委員会（平成19年3月20日）

- ・新規要対策箇所の選定について
- ・整備効果及び検証のとりまとめと今後の継続調査方針について
- ・広報活動の実施状況について

平成18年度委員会の主な議題

第4回委員会の主な議題

- 「交通安全見える化」プランの進め方（案）について
 - ・H18年度以降の「見える化」PDCAサイクルの内容
- 要対策箇所の整備効果及び検証（案）について
 - ・要対策箇所の整備効果や検証方法の考え方
- 新規要対策箇所の抽出基準（案）について
 - ・新規要対策箇所の抽出の考え方
- 広報活動の考え方・進め方（案）について
 - ・広報活動の考え方
 - ・広報ツールの選定
 - ・広報活動のスケジュール



第5回委員会の主な議題

- 新規要対策箇所の選定について
 - ・新規要対策箇所の選定
 - ・選定箇所における対策方針の確認
- 整備効果及び検証のとりまとめと今後の継続調査方針について
 - ・今後の継続調査方針
 - ・要対策箇所における整備効果の報告
- 広報活動の実施状況について
 - ・活動報告
 - ・今後の広報について



神奈川県安全性向上プロジェクトの推進

2. 新規要対策箇所の選定について

<要対策箇所の抽出の考え方>

平成 17 年度

平成 18 年度

①基本方針

- 神奈川県内の事故特性等を踏まえ要対策箇所を選定

※ 赤字：平成18年度において追加・更新

②使用データ

- 事故データ：H12～H15
- 道路交通データ：H11 道路交通センサス

- 事故データ：H13～H16
- 道路交通データ：H17 道路交通センサス

③抽出方法

抽出 1 直轄区間・直轄区間外 総合評価

- ◆ 抽出 1-1 死傷事故率比 7.0 以上の箇所 (評価年度 H12-H15)
- ◆ 抽出 1-2 死傷事故率比 7.0 未満の箇所の総合評価
下記項目 3 箇所以上該当箇所より抽出
 - 二輪車・自転車・高齢者事故ワースト 10 の箇所 (評価年度 H12-H15)
 - 事故危険箇所 (評価年度 H8-H11)
 - あんしん歩行エリアの箇所 (評価年度 H11-H13)
 - 県警ワースト 100 の箇所 (評価年度 H16)
- ◆ 抽出 1-3 道路管理者が着目している箇所

抽出 1 直轄区間・直轄区間外 総合評価

- ◆ 抽出 1-1 死傷事故率比 7.0 以上の箇所 (評価年度 H13-H16)
- ◆ 抽出 1-2 死傷事故率比 7.0 未満の箇所の総合評価
下記項目 3 箇所以上該当箇所より抽出
 - 二輪車・自転車・高齢者事故ワースト 10 の箇所 (評価年度 H13-H16)
 - 事故危険箇所 (評価年度 H8-H11)
 - あんしん歩行エリアの箇所 (評価年度 H11-H13)
 - 県警ワースト 100 の箇所 (評価年度 H17)
 - 休日平日交通量比が 1 以上の箇所 (評価年度 H17)
 - 夜間昼間事故率比が 2 以上の箇所 (評価年度 H13-H16)
- ◆ 抽出 1-3 道路管理者が着目している箇所

抽出 2 神奈川県の事故特性(総量・二輪車・自転車・高齢者)のうち2項目に該当した市町村より選定

抽出 2 神奈川県の事故特性(総量・二輪車・自転車・高齢者)のうち2項目に該当した市町村より選定

④除外条件

- 死傷事故が少ない箇所(8件/4年間)
- 対策実施済みや対策後の経過観察箇所
- 抜本的な対策が必要な箇所等(長期対策)

- 死傷事故が少ない箇所(8件/4年間)
- 対策実施済みや対策後の経過観察箇所
- 抜本的な対策が必要な箇所等(長期対策)

⑤要対策箇所候補の選定

- 緊急に対策すべき箇所、かつ短期・中期対策が可能な箇所より選定

- 緊急に対策すべき箇所、かつ短期・中期対策が可能な箇所より選定
- 候補箇所が同一路線で、隣接している場合はパッケージ化

委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

新規要対策箇所の選定

■抽出1 直轄区間・直轄区間外 総合評価 箇所選定

抽出条件1-1（死傷事故率比7.0以上）、抽出条件1-2（死傷事故率比7.0未満総合評価）

直轄区間

番号	道路管理者	路線名	市町村名	交差点名	基礎データ															抽出条件						除外条件	備考						
					死傷事故件数					事故率比					休日平日交通量比					昼別事故率比			二輪車(2当) 死傷事故件数 ワースト10	自転車(2当) 死傷事故件数 ワースト10	65歳以上(2当) 死傷事故件数 ワースト10			事故危険箇所	あんしん 歩行 エリア	県警 ワースト 100	新規指標		
					H12	H13	H14	H15	合計	昼間計	夜間計	事故率	事故率比 (平均134.5)	平日交通量 (台/12H)	休日交通量 (台/12H)	休日/平日	昼間事故率 (件/億台キロ)	夜間事故率 (件/億台キロ)	夜間/昼間	休日/平日	交通量比1.0以上	夜間昼間事故率比 2.0以上											
					H13~H16					H13~H16					H17					H13~H16			H13~H16	H13~H16	H17			H17	H13~H16				
1	横浜国道	一般国道16号	横浜市保土ヶ谷区	宮田3丁目	4	10	5	6	6	27	19	8	921.3	6.9	12,716	11,117	0.87	1,023	745	0.73						○					●	対策済 (H17:法定外看板、路面標示)	
2	横浜国道	一般国道15号	川崎市川崎区	宮前町	13	11	8	6	10	35	23	12	776.6	5.8	19,129	16,579	0.87	824	701	0.85							○				●	対策済 (H17:歩道拡幅、車線変更(環境対策を実施))	
3	横浜国道	一般国道15号	川崎市川崎区	池田町	2	8	15	15	10	48	24	24	776.6	5.8	27,193	21,908	0.81	605	1,086	1.80						○	○				●	対策済 (H13:車道拡幅)	
4	横浜国道	一般国道16号	横浜市中区	中郵便局※	1	9	11	3	2	25	11	14	678.2	5.0	16,411	16,676	1.02	459	1,085	2.36								○	○		●	対策済 (H10:歩車道整備)	
5	横浜国道	一般国道16号	横浜市旭区	白根	8	2	14	11	8	35	21	14	674.2	5.0	22,888	20,352	0.89	828	757	1.21	○						○						新規要対策箇所 (抽出条件1-1による)
6	横浜国道	一般国道16号	横浜市	豊島小入口	13	12	4	10	16	42	21	21	659.3	4.9	28,156	24,332	0.86	511	929	1.82											●	対策済 (H18:路面標示、誘導線)	
7	横浜国道	一般国道1号	横浜市神奈川区	反町※	3	4	12	12	4	32	11	21	651.8	4.8	22,087	17,731	0.80	341	1,247	3.65									○		●	対策済 (H9:電線共同溝施工 H12:照明灯設置)	
8	横浜国道	一般国道16号	横浜市中区	理町1丁目	3	6	4	8	6	24	6	18	651.1	4.8	16,411	16,676	1.02	250	1,395	5.57								○	○		●	対策済 (H16:歩車道整備)	
9	横浜国道	一般国道16号	横浜市旭区	鶴ヶ峰本町	5	10	7	4	3	24	11	13	647.5	4.8	17,175	16,597	0.97	438	1,064	2.47							○		○			新規要対策箇所 (抽出条件1-1による)	
10	横浜国道	一般国道16号	横浜市	三春町3丁目	2	4	2	2	3	11	7	4	645.1	4.8	8,974	9,710	1.08	534	1,012	1.90								○					

※：対策実施後の経過観測期間は概ね終了。対策前後の事故発生状況を分析し今後検討。

直轄区間外

番号	道路管理者	路線名	市町村名	交差点名	基礎データ															抽出条件						除外条件	備考					
					死傷事故件数					事故率比					休日平日交通量比					昼別事故率比			二輪車(2当) 死傷事故件数 ワースト10	自転車(2当) 死傷事故件数 ワースト10	65歳以上(2当) 死傷事故件数 ワースト10			事故危険箇所	あんしん 歩行 エリア	県警 ワースト 100	新規指標	
					H12	H13	H14	H15	合計	昼間計	夜間計	事故率	事故率比 (平均134.5)	平日交通量 (台/12H)	休日交通量 (台/12H)	休日/平日	昼間事故率 (件/億台キロ)	夜間事故率 (件/億台キロ)	夜間/昼間	休日/平日	交通量比1.0以上	夜間昼間事故率比 2.0以上										
					H13~H16					H13~H16					H17					H13~H16			H13~H16	H13~H16	H17			H17	H13~H16			
1	5川崎市	川崎市川崎区	川崎市多摩区	福生橋	2	10	4	7	4	25	10	15	1781.1	13.2	6,243	6,622	1.04	1,097	3,048	2.78						○	○	○	○	○		新規要対策箇所
2	3神奈川県	藤沢市	厚木市	松枝	1	0	6	6	6	18	13	5	969.0	7.2	8,316	9,298	1.12	1,071	777	0.73	○					○						新規要対策箇所
3	4横浜市	瀬谷市	横浜市戸塚区	富士橋	2	3	3	3	3	12	9	3	702.6	5.2	8,598	9,650	1.11	717	663	0.92						○		○				新規要対策箇所 (抽出条件1-1による)

抽出条件1-3（道路管理者着目箇所）

- （直轄）白根交差点：今回抽出した候補箇所の中で、死傷事故率比が一番高い箇所であるため要対策箇所に選定。
- （直轄）鶴ヶ峰本町交差点：隣接する事故危険箇所（今宿東交差点）とパッケージ化し、総合的に対策を実施するため要対策箇所に選定。
- （横浜市）富士橋交差点：今回抽出した横浜市の候補箇所の中で、死傷事故率比が一番高い事故危険箇所であるため要対策箇所に選定。

委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

抽出2 神奈川県内の事故特性(総量・二輪車・自転車・高齢者)のうち2項目に該当した市町村より選定 (出典:交通事故統計年報平成17年版)

抽出1の選定箇所と神奈川県の事故特性との関係

NO	市町村名	総量	二輪車	自転車	高齢者	抽出方法1で選定された箇所 (H17年度に着手済み箇所を含む)
1	平塚市		●	●	●	(崇善小学校前交差点)
2	藤沢市	●	●			該当無し
3	相模原市	●		●		(東林間入口交差点, 淵野辺交差点)
4	厚木市		●	●		松枝交差点 (市立病院前交差点, 妻田伝田交差点)
5	箱根町		●		●	該当無し



神奈川県内の事故特性のうち2項目に該当した市町村 (抽出1の未抽出市町村より選定)

藤沢市, 箱根町

藤沢市

■死傷事故件数(総量)および人口10万人当たりの二輪車事故件数に該当

➔ 抽出した藤沢市内の上位候補箇所は対策済みであり、対策後経過観測中のため、該当箇所なし。

評価年度	道路管理者	路線名	市町村名	交差点名	基礎データ														抽出条件						除外条件	備考												
					死傷事故件数					事故率比		休日平日交通量比			昼夜別事故率比				二輪車(2当) 死傷事故件数 ワースト10	自転車(2当) 死傷事故件数 ワースト10	65歳以上(2当) 死傷事故件数 ワースト10	事故危険箇所	あんしん 歩行 エリア	県警 ワースト 100			新規指標											
					H12	H13	H14	H15	H16	合計	昼間計	夜間計	事故率 (平均134.5)	事故率比 (平均134.5)	平日交通量 (台/12h)	休日交通量 (台/12h)	休日/平日	昼間事故率 (件/億台キロ)									夜間事故率 (件/億台キロ)	夜間/昼間	休日/平日 交通量比1.0以 上	夜間昼間事故率比 2.0以上								
1	横浜国道	一般国道1号	藤沢市	鳥羽出張所前	8	4	8	7	5	24	11	13	582.4	4.33	18,108	17,158	0.95	416	880	2.11															○	●	対策済 (H16:路面表示, 法定外看板)	
2	横浜国道	一般国道1号	藤沢市	城南	8	5	12	14	5	36	22	14	579.9	4.31	27,354	25,145	0.92	551	632	1.15																	●	対策済 (H17:排水性舗装) (H18:車止め)
3	横浜国道	一般国道1号	藤沢市	清掃事務所入口	9	7	4	1	11	23	10	13	370.5	2.75	27,354	25,145	0.92	250	587	2.34																○	●	対策済 (H17:法定外看板, 路面標示, その他区画線)

箱根町

■人口10万人当たりの二輪車および高齢者死傷事故件数に該当

➔ 全ての交差点が除外条件に該当(死傷事故が少ない箇所(8件/4年未満))

H17 要対策箇所的位置(●)

H18 新規要対策箇所候補の位置(●)

H17 要対策箇所のリスト(●)

番号	道路管理者	路線名	市町村名	交差点名
1	横浜国道	国道15号	川崎市川崎区	新川橋交差点
2	横浜国道	国道16号	横浜市金沢区	君ヶ崎
3	横浜国道	国道16号	横浜市南区	吉野町3丁目
4	横浜国道	国道16号	横浜市保土ヶ谷区	保土ヶ谷公園入口
5	相武国道	国道16号	相模原市	淵野辺
6	相武国道	国道16号	相模原市	東林間入口
7	横浜国道	国道1号	大磯町	相模貨物駅前
8	横浜国道	国道246号	厚木市	妻田伝田
9	横浜国道	国道1号	大磯町	花水橋東
10	横浜国道	国道1号	平塚市	崇善小学校前
11	横浜国道	国道1号	川崎市幸区	尻手
12	横浜国道	国道246号	厚木市	市立病院前
13	神奈川県	国道467号	大和市	光ヶ丘
14	川崎市	(主)津久井道	川崎市多摩区	多摩警察署前
15	横浜市	(主)藤棚伊勢佐木線	横浜市中区	初音町

H18 新規要対策箇所候補のリスト(●)

番号	道路管理者	路線名	市町村名	交差点名
1	横浜国道	一般国道16号	横浜市旭区	白根
2	横浜国道	一般国道16号	横浜市旭区	鶴ヶ峰本町
3	神奈川県	藤沢厚木線	厚木市	松枝
4	横浜市	瀬谷柏尾線	横浜市戸塚	富士橋
5	川崎市	川崎府中線	川崎市多摩区	稻生橋



委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

(c)2006 Alps Mapping K.K.

各要対策箇所の行動内容一覧表

【凡例】 ○：実施済み -：実施しない （空白）：実施予定であるが未着手

見える化 選定年度	番号	交差点名 (選定箇所)	事故分析	事故対策 立案	パブコメ	現地診断	対策前 挙動調査	対策実施時期	対策後 挙動調査	早期検証 挙動/アンケート	半年経過	1年経過	2年経過	3年経過	効果検証	備考
17	1	新川橋	○	○	-	-	-	○	H18.3	-	○	○				
	2	淵野辺	○	○	-	-	-	○	H18.2	-	○	○				
	3	東林間入口	○	○	-	-	-	○	H17.8	-	○	○	○			
	4	光ヶ丘	○	○	-	-	-	○	H18.1	-	○	○				
	5	多摩警察署前	○	○	-	-	-	○	H18.3	-	○	○				
	6	初音町	○	○	-	-	-	○	H19.2	-	○					
	7	妻田伝田	○	○	○	-	-	○	H18.12	-	○					
	8	市立病院前	○	○	○	-	-	○	H18.12	-	○					
	9	崇善小学校前	○	○	○	○	○		H19年度予定							
	10	君ヶ崎	○	○	○	-	○		H19年度予定							
	11	吉野町3丁目	○	○	○	-	○		H19年度予定							
	12	保土ヶ谷公園入口	○	○	○	-	○		H19年度予定							
	13	相模貨物駅前	○	○	○	-	○		H19年度予定							
	14	花水橋東	○	○	○	-	○		H19年度予定							
	15	尻手	○	○	○	-	-		H19年度予定							
18 候補	1	白根	○	○					H19年度予定							
	2	鶴ヶ峰本町	○	○					H19年度予定							
	3	稲生橋	○	○					H19年度予定							
	4	松枝交	○	○					H19年度予定							
	5	富士橋	○	○					H19年度予定							

委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

選定箇所における対策方針の確認

(1) 国道16号 白根交差点 (横浜市旭区, 横浜国道事務所)

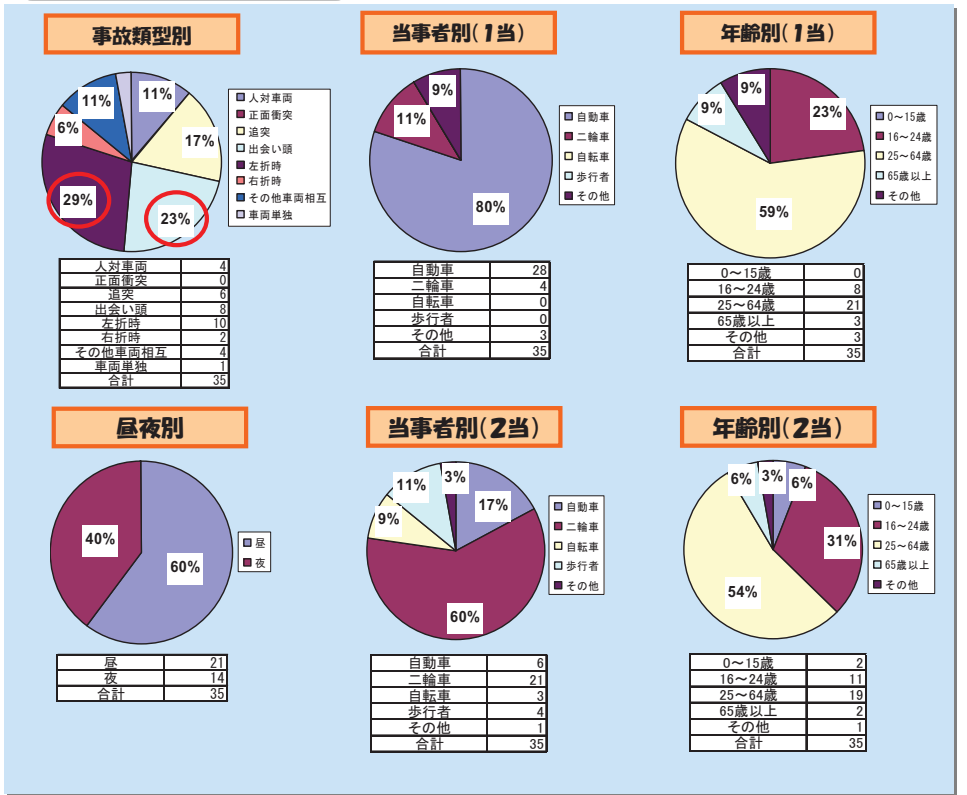
位置図



主な事故状況



交通事故の分析



交通事故の主な特徴

- 【左折車両による二輪車巻き込み事故】
 - やや鋭角交差であり、左折車両の速度が高いこと、二輪車のすり抜け交通が存在することが要因である
- 【自動車と二輪車の出会い頭事故】
 - 鋭角交差であり、市道側から国道側の視認がしづらいこと、国道側の交通量が多く、市道側からは危険な流入行動が発生しがちであることが要因である

対策方針(案)



委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

(2) 国道16号 鶴ヶ峰本町交差点 (横浜市旭区, 横浜国道事務所)

委員会の議題

新規対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

位置図

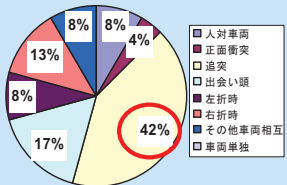


主な事故状況



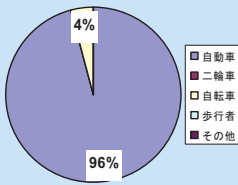
交通事故の分析

事故類型別



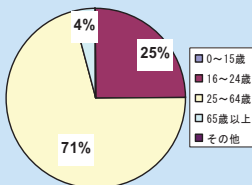
対向車同乗	2
正面衝突	1
追突	10
出会い頭	4
左折時	2
右折時	3
その他車両間相互	2
車両単独	0
合計	24

当事者別(1当)



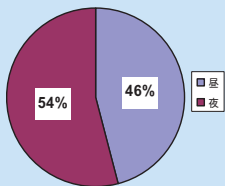
自動車	23
二輪車	0
自転車	1
歩行者	0
その他	0
合計	24

年齢別(1当)



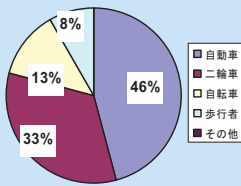
0~15歳	0
16~24歳	6
25~64歳	17
65歳以上	1
その他	0
合計	24

昼夜別



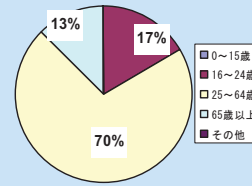
昼	11
夜	13
合計	24

当事者別(2当)



自動車	11
二輪車	8
自転車	3
歩行者	2
その他	0
合計	24

年齢別(2当)



0~15歳	0
16~24歳	4
25~64歳	17
65歳以上	3
その他	0
合計	24

交通事故の主な特徴

【自動車同士の交差点付近追突事故】

- 5枝の変形交差点であり、交差点面積が広大なため、停止行動にバラツキが発生していることが要因である
- 路線バスが運行されている区間であり、バス後続では、バスの停車に伴う滞留や加減速が頻繁に発生していることが要因である

対策方針(案)



(3) 藤沢厚木線 松枝交差点 (厚木市, 神奈川県)

位置図

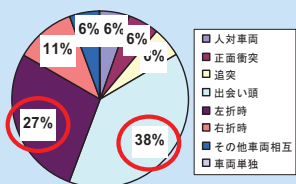


主な事故状況



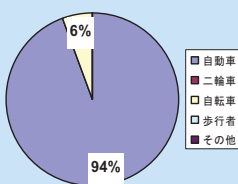
交通事故の分析

事故類型別



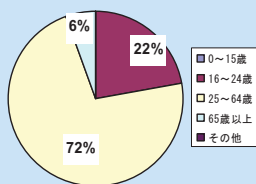
人対車両	11
正面衝突	6
追突	6
出会い頭	27
左折時	38
右折時	0
その他車両相互	0
車両単独	0
合計	18

当事者別(1当)



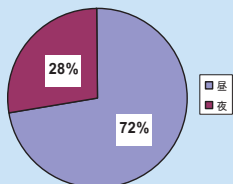
自動車	17
二輪車	0
自転車	1
歩行者	0
その他	0
合計	18

年齢別(1当)



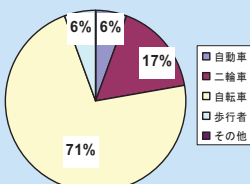
0~15歳	0
16~24歳	4
25~64歳	13
65歳以上	1
その他	0
合計	18

昼夜別



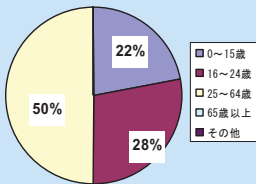
昼	13
夜	5
合計	18

当事者別(2当)



自動車	1
二輪車	3
自転車	13
歩行者	1
その他	0
合計	18

年齢別(2当)



0~15歳	4
16~24歳	5
25~64歳	9
65歳以上	0
その他	0
合計	18

交通事故の主な特徴

【左折車両と横断歩道横断者の事故】

- 交差道路から県道への流入が鋭角交差であり、かつ変形交差点で交差点面積が広く、横断歩道までの距離が長く、左折車両の速度が速いことが要因である

【車両と横断歩道横断者の出会い頭事故】

- 変形交差点で交差点面積が広く、横断歩道までの距離が長い為、交差点進入時から横断歩道通過時まで時間を要し、信号現示が変更してしまうことが要因である

対策方針(案)



(4) 瀬谷柏尾線 富士橋 (横浜市戸塚区, 横浜市)

位置図

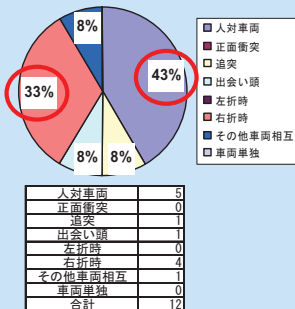


主な事故状況

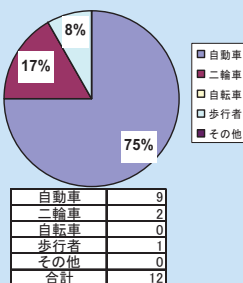


交通事故の分析

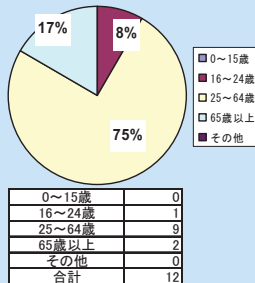
事故類型別



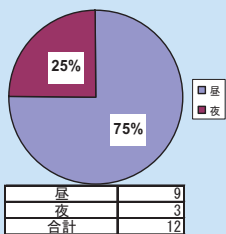
当事者別(1当)



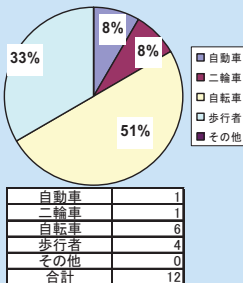
年齢別(1当)



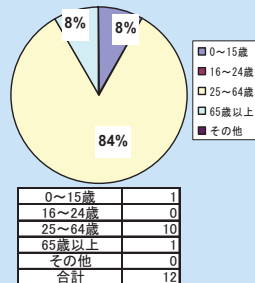
昼夜別



当事者別(2当)



年齢別(2当)



交通事故の主な特徴

【右左折車両と横断歩道横断者の事故】

- 変形交差点であり、交差点面積が広く、横断歩道までの距離が遠いこと、及び右左折車両の速度が速いことが要因である
- 右折は鋭角になるため、横断歩道上の視認性が悪いことが要因である

対策方針(案)



■右折車両からの横断歩道上の視認性向上
対策例:横断歩道の前出し

■左折車両の速度抑制
対策例:交差点のコンパクト化
(隔切り改良)

3. 整備効果及び検証のとりまとめと今後の継続調査方針について

<要対策箇所の整備効果及び検証方法>

整備効果及び検証のフロー

① 対策箇所の検証方法の検討

・H17実施及び施工中箇所
・H18実施箇所

対策効果の把握方法を検討

事故件数の増減が分かり易いが長期間の調査が必要

早期に効果を把握するには？

H17実施箇所: アンケートなど対策後に効果を確認できる方法で検証

H18実施箇所: 対策前に予め挙動調査を実施し対策前後を比較

対策評価の判断指標は場所毎に設置

対策の内容とその目的の整理表

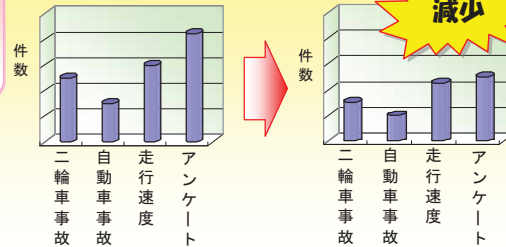
箇所	対策内容	目的	判断指標
〇〇交差点	減速路面表示の設置	スピードの出しすぎが原因による追突事故が頻発していたため、減速路面表示を設置することで速度の抑制と運転者への注意喚起を促す。	走行速度

◆判断指標の例

- ・走行速度
- ・信号無視回数
- ・アンケート等による意見

② 対策後の状況確認

対策後の状況を確認



対策後の状況確認方法の例

- 対策前後の挙動調査(走行速度、信号無視等) **H18対策以降**
- 定期的に事故件数整理・分析(対策前後比較) **H17対策以降**
- アンケート調査の実施(当該箇所の危険意識) **H17対策以降**
- 代表的なドライバーへのヒアリング(危険意識) **H17対策以降**

③ 効果検証

対策効果を検証

●事故の発生状況を継続調査

●アンケート・ヒアリングにより事故件数だけではなく危険意識を検証

●効果的な対策について事故形態と対策の代表例を整理

整備効果の公表

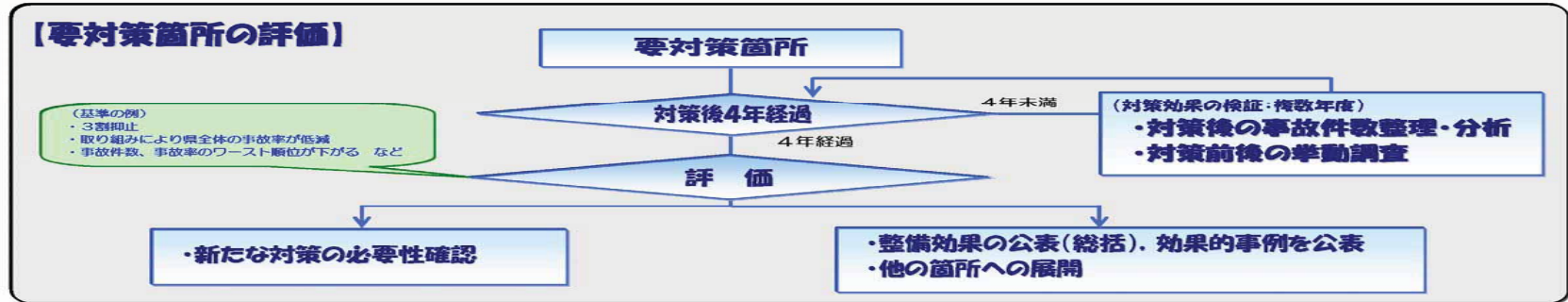
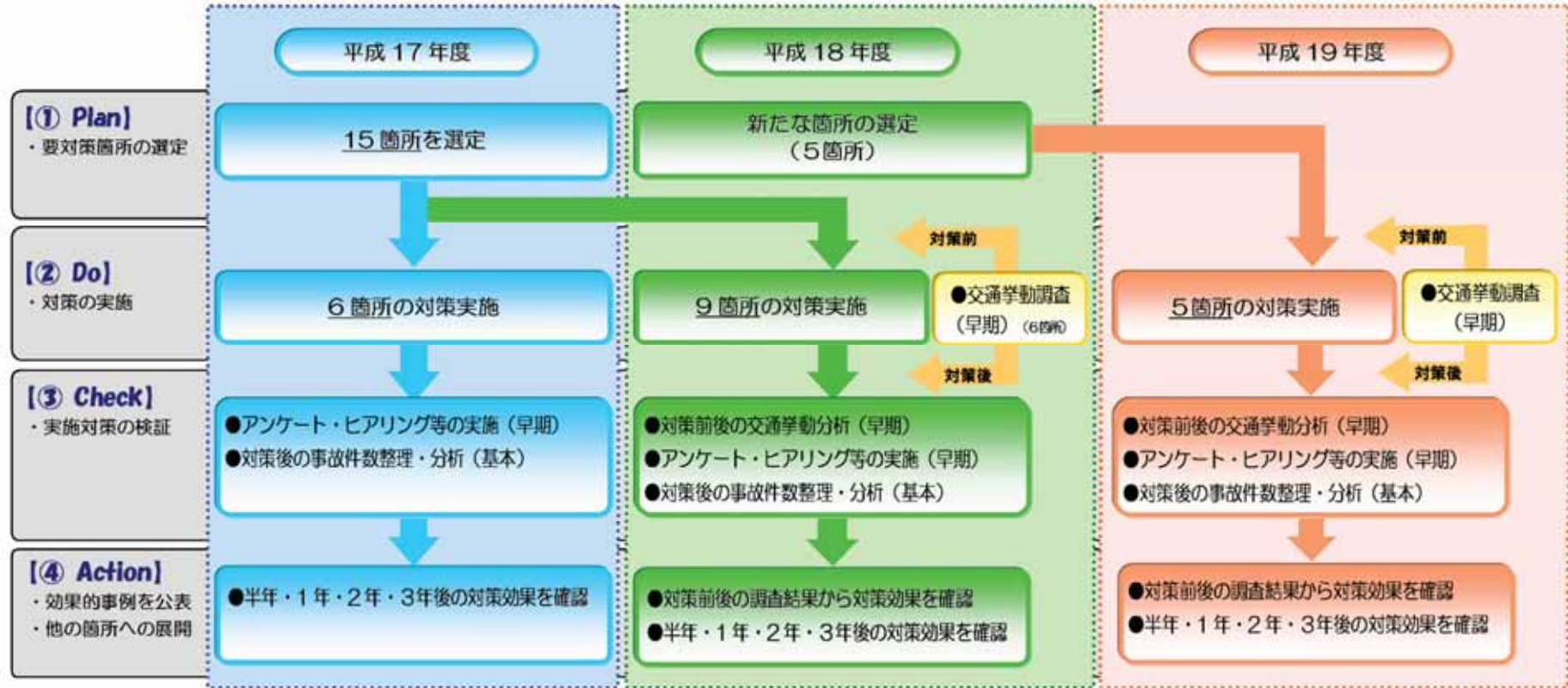
今後の継続調査方針

基本方針 定期的な事故件数整理・分析

- 要対策箇所については、選定時の事故状況との比較を行うため、事故状況が安定するまでの期間（概ね4年間）、事故データによる継続調査を行います。
- 対策後事故状況が安定した時点の効果検証においては、追加対策の必要性を確認します。
- 事故件数による分析は要対策箇所の効果を量的に把握します。

早期検証方針 交通挙動調査

- 交通挙動調査は、対策前・対策後の交通流が安定している時期に実施し、着目した交通挙動の変化を対策前後で比較・分析します。
- 具体的には、対象箇所の交通挙動をビデオ撮影により記録し、ビデオ映像から走行速度や急ブレーキなど様々な交通挙動を計測します。
- 事故件数による評価に比べて、早期の効果検証が可能です。



委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

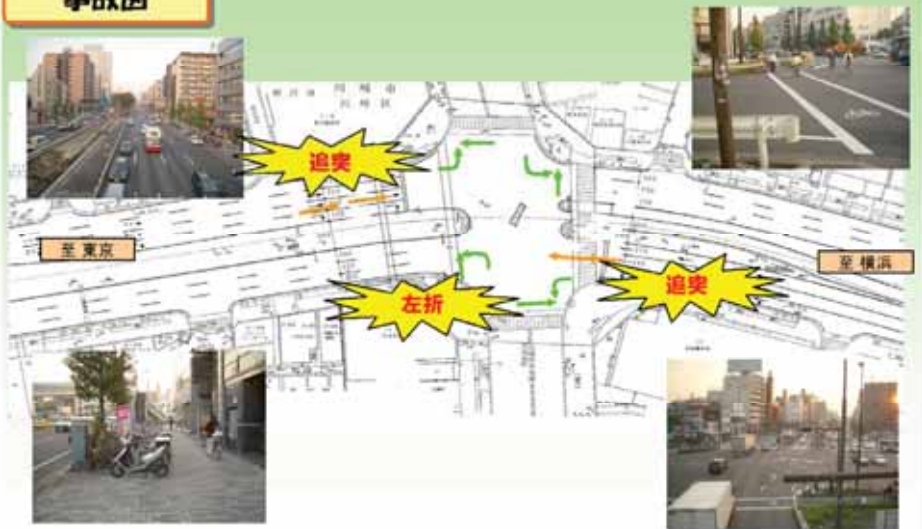
広報活動

今後のスケジュール

整備効果及び検証のとりまとめ 事故件数による整備効果(中間報告)

(1) 国道15号 新川橋交差点 (対策完了: H18.3)

事故図



対策効果の検証

全事故

■対策前の事故件数

H12	H13	H14	H15	H16	合計	平均
20	15	18	13	18	84	16.8

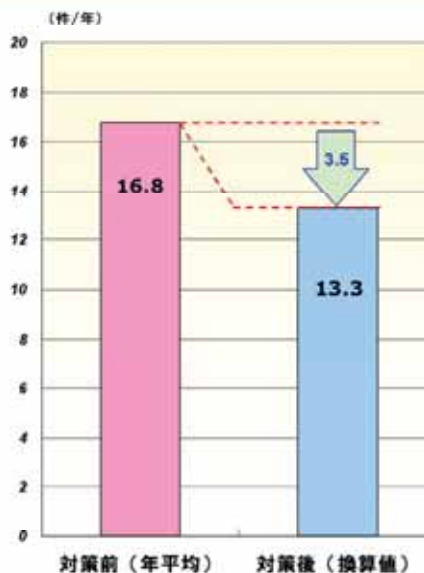
■対策後の事故件数

対策後9ヶ月 (実績値)	対策後12ヶ月 (換算値)
10	13.3

■対策効果

事故減少件数*
3.5

*事故減少件数=抽出時平均-対策後12ヶ月

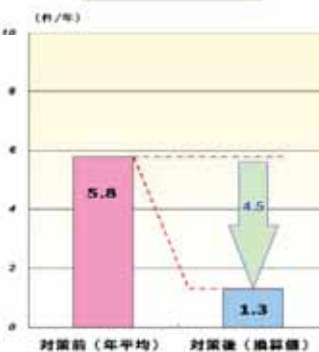


対策前(年平均) 対策後(換算値)

対策内容

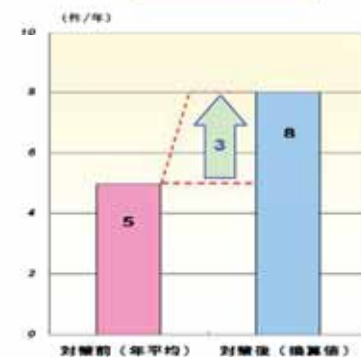


左折時事故



対策前(年平均) 対策後(換算値)

追突事故



対策前(年平均) 対策後(換算値)

■アンケートによるコメント(回答:3件)

・左折時事故、追突事故ともに、対策前に比べて自動車や自転車にヒヤリとする事象は、大幅ではないが減少している。

整備効果及び検証のとりまとめ 事故件数による整備効果(中間報告)

(2) 国道16号 淵野辺交差点 (対策完了: H18.2)

事故図



対策効果の検証

全事故

■対策前の事故件数

H12	H13	H14	H15	H16	合計	平均
8	14	9	13	12	56	11.2

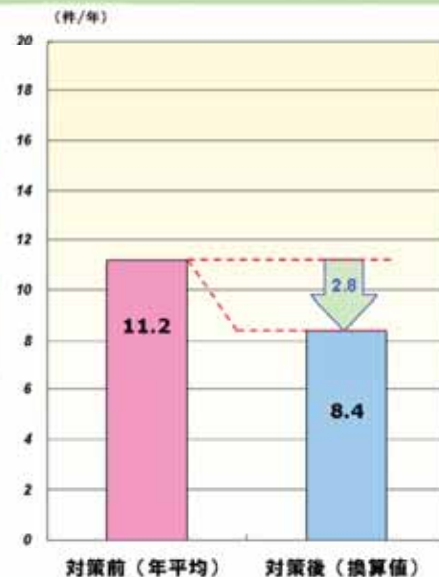
■対策後の事故件数

対策後10ヶ月 (実績値)	対策後12ヶ月 (換算値)
7	8.4

■対策効果

事故減少件数※
2.8

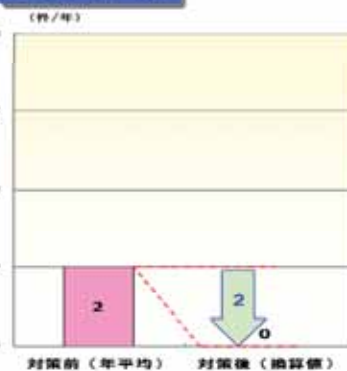
※事故減少件数 = 抽出時平均 - 対策後12ヶ月



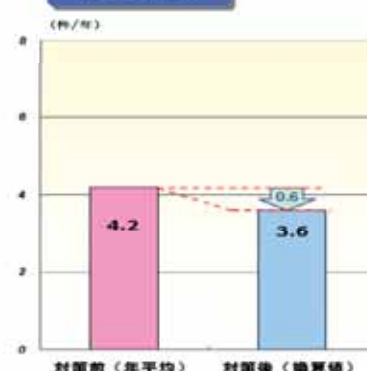
対策内容



右折時事故



追突事故



■アンケートによるコメント(回答:3件)

- ・追突については、対策前に比べてヒヤリとする事象は少しではあるが減少している。
- ・右折時のヒヤリとする事象については、対策前と変わらないとする回答もあるが、大幅ではないが減少している。

整備効果及び検証のとりまとめ 事故件数による整備効果(中間報告)

(3) 国道16号 東林間入口交差点 (対策完了: H17.8)

事故図



対策内容



対策効果の検証

全事故

■対策前の事故件数

H12	H13	H14	H15	H16	合計	平均
9	16	17	13	21	76	15.2

■対策後の事故件数

対策後12ヶ月(実績値)

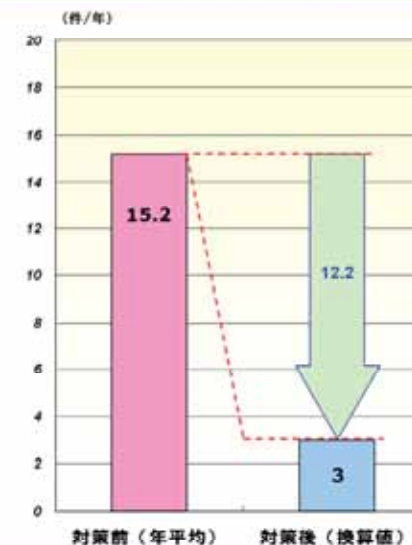
3

■対策効果

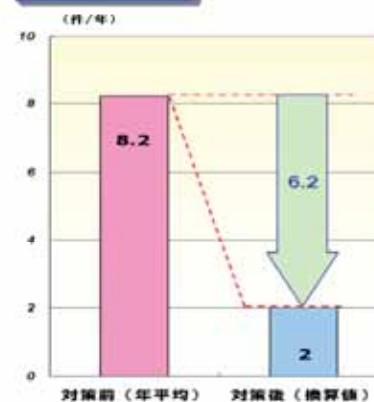
事故減少件数※

12.2

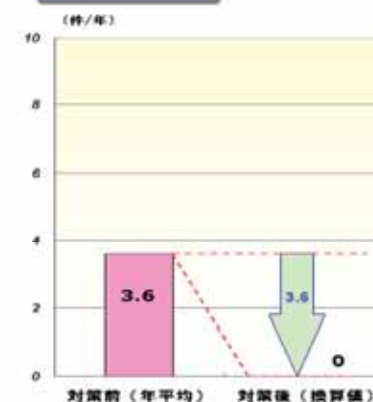
※事故減少件数=抽出時平均-対策後12ヶ月



追突事故



右折時事故



■アンケートによるコメント(回答:2件)

・右折時事故や追突事故にないそうでヒヤリとする事象は減少している。

整備効果及び検証のとりまとめ 事故件数による整備効果(中間報告)

(4) 国道467号 光ヶ丘交差点 (対策完了: H18.1)

事故図



対策内容



対策効果の検証

全事故

■対策前の事故件数

H12	H13	H14	H15	H16	合計	平均
10	7	12	8	8	45	9

■対策後の事故件数

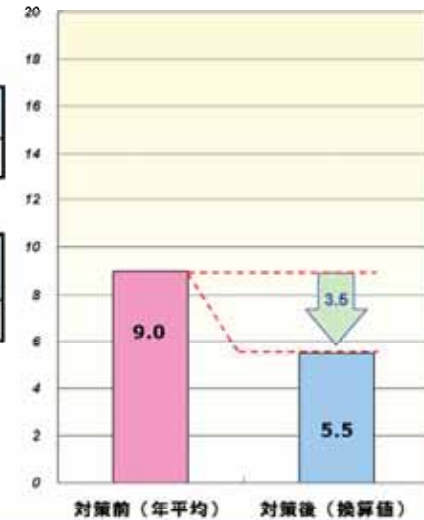
対策後11ヶ月 (実績値)	対策後12ヶ月 (換算値)
5	5.5

■対策効果

事故減少件数※
3.5

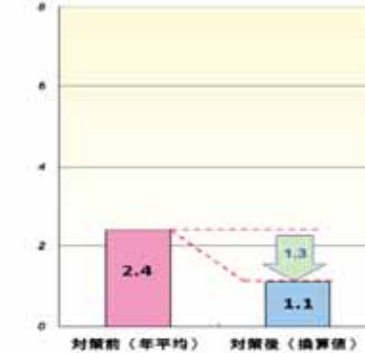
※事故減少件数=抽出時平均-対策後12ヶ月

(件/年)



右折時事故

(件/年)



追突事故(参考)

(件/年)



■アンケートによるコメント(回答:2件)

・右折時に、右折待ちする位置が分かりにくい等、ヒヤリとする事象については、対策前に比べて、大幅ではないが減少している。

整備効果及び検証のとりまとめ 事故件数による整備効果(中間報告)

(5) (主) 津久井道 多摩警察署前交差点 (対策完了: H18.3)

委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

事故図



対策効果の検証

全事故

■対策前の事故件数

H12	H13	H14	H15	H16	合計	平均
7	15	8	8	3	41	8.2

■対策後の事故件数

対策後9ヶ月 (実績値)	対策後12ヶ月 (換算値)
5	6.7

■対策効果

事故減少件数※
1.5

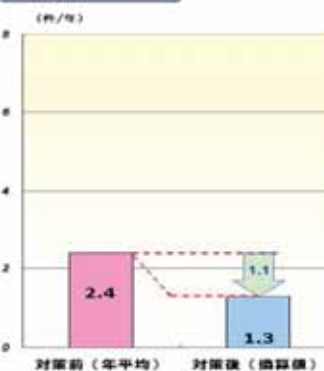
※事故減少件数 = 抽出時平均 - 対策後12ヶ月



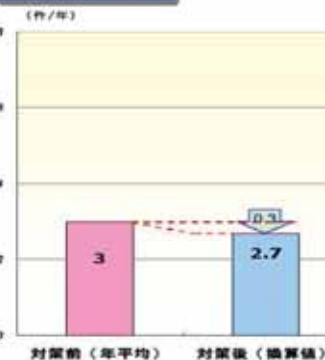
対策内容



右折時事故



追突事故



■アンケートによるコメント(回答:7件)

- ・右折時にヒヤリとする事象については、対策前に比べて減少している(5件)。
- ・追突については、対策前に比べてヒヤリとする事象は少なからず減少している(6件)。

整備効果及び検証のとりまとめ 事故件数による整備効果(中間報告)

(6) (主) 藤棚伊勢佐木線 初音町交差点 (対策完了: H19.2)

委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

事故図



対策効果の検証

全事故

■対策前の事故件数

H12	H13	H14	H15	H16	合計	平均
8	7	0	7	6	27	5.4

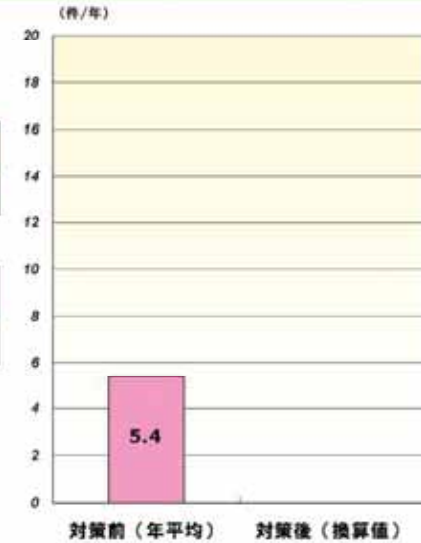
■対策後の事故件数

対策後 (実績値)	対策後 (換算値)

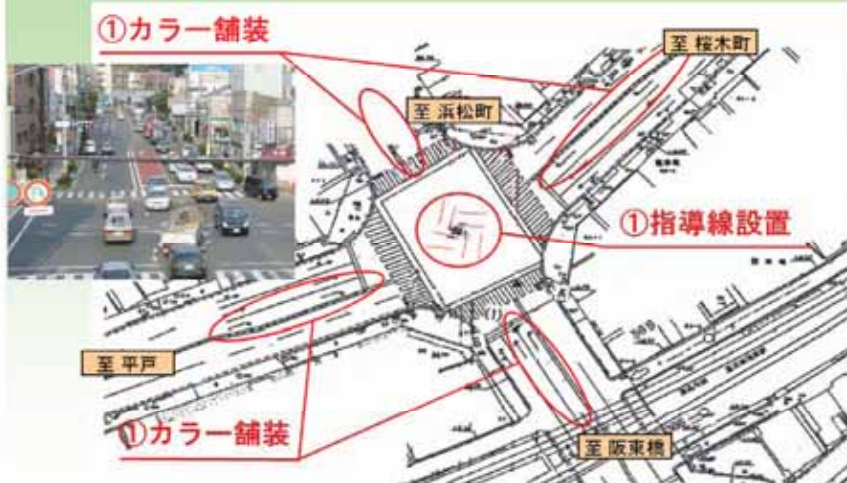
■対策効果

事故減少件数※

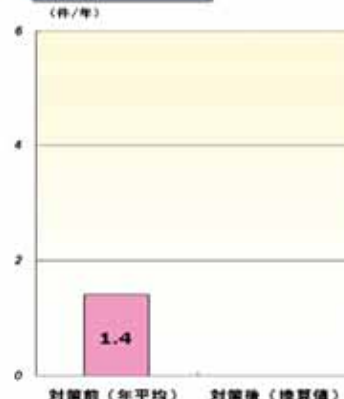
※事故減少件数=抽出時平均-対策後12ヶ月



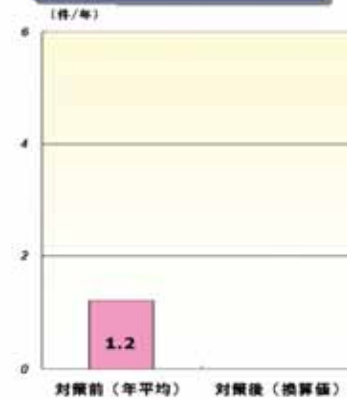
対策内容



右折時事故



出会い頭事故(参考)

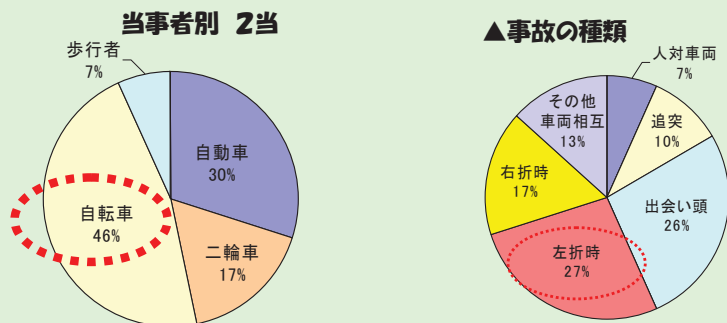


■アンケートによるコメント(回答:2件)

・交差点を右折する際に、右折待ちの位置が分かりにくい等、ヒヤリとする事象は、対策前に比べて若干ではあるが減少している。

整備効果及び検証のとりまとめ 交通挙動調査による整備効果 国道1号 崇善小学校前交差点

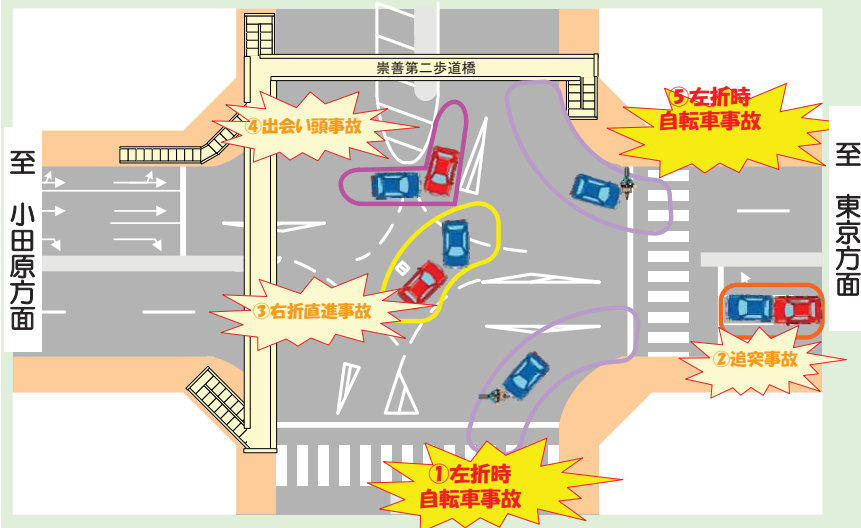
交通事故状況 (H12-H15)



特に着目する事故 → 自転車事故、左折時事故

着目する事故形態

- ① 国道起点側からの左折車両と市道横断自転車による左折時自転車事故
- ⑤ 市道南進左折車両と国道横断自転車による左折時自転車事故 (合同点検結果より追加)



対策内容

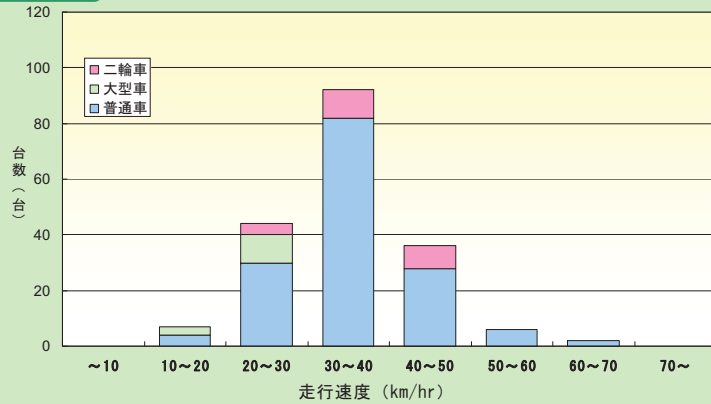


交通挙動の調査項目

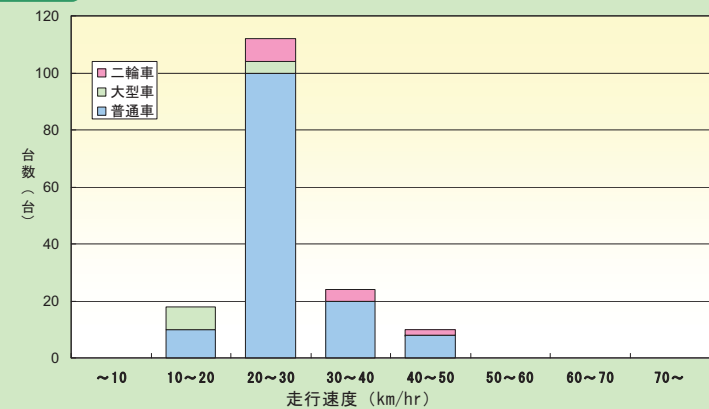
着目事故	問題となる事故形態	取得する交通挙動
・自転車事故 ・左折時事故	① 国道起点側からの左折車両と市道横断自転車による左折時自転車事故	●左折車両の交差点通過速度
	⑤ 市道南進左折車両と国道横断自転車による左折時自転車事故	●横断歩行者・自転車の通行位置と左折車の停止状況 ●横断歩行者・自転車と左折車の危険事象

交通挙動の調査結果（左折車の交差点通過速度） イメージ

対策前



対策後



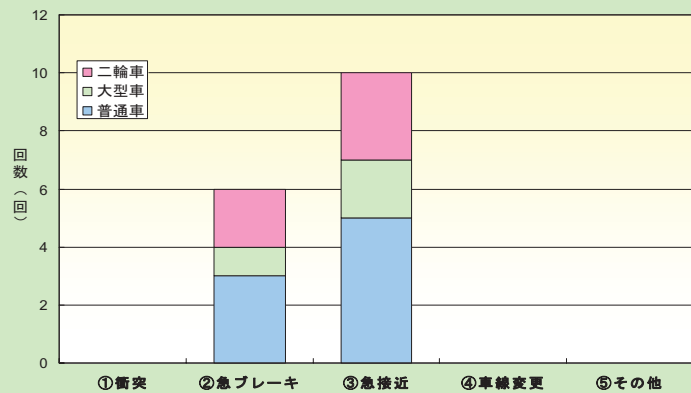
比較

評価

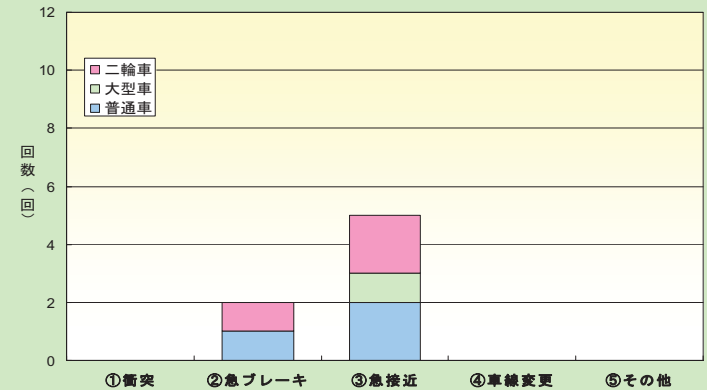
- 対策実施により、ドライバーからの歩行者や自転車の認知が早まり、はやめに減速して交差点に進入するため、通過速度が落ちたと推測される。

交通挙動の調査結果（危険事象の頻度） イメージ

対策前



対策後



比較

評価

- 対策実施により、ドライバーからの歩行者や自転車の認知が早まり、認知遅れによる急ブレーキや急接近が減少したと推測される。

4. 広報活動の実施状況について

活動報告

これまでの取り組み内容

要対策箇所	広報のわらい	適性が高い広報手法	実施
「交通安全見える化」の取り組み箇所	【ターゲット】 ・県民全体、県外からの観光客 【広報内容】 ・取り組み方針、注意喚起	○インターネット	① 委員会開催の記者発表 ② 崇善小学校前交差点の現地診断 (平塚市交通安全総点検と合同)
		○記者発表	① 委員会開催の記者発表 ② 崇善小学校前交差点の現地診断 (平塚市交通安全総点検と合同)

今後の広報について

今後行っていく内容

要対策箇所	交差点名	広報のわらい	適性が高い広報手法
「交通安全見える化」の取り組み箇所		【ターゲット】 ・県民全体、県外からの観光客 【広報内容】 ・委員会として、取り組み状況、中間報告等を公表	○インターネット ○記者発表 ○リーフレット(小学生向けなど)
グループ A 国道16号	横浜市 君ヶ崎交差点	【ターゲット】 ① 道路利用者 ② 周辺住民 【広報内容】 ① 道路利用者：注意喚起 ② 周辺住民：対策内容、注意喚起	○横断幕(君ヶ崎、歩道橋)
	横浜市 吉野町3丁目		○道路情報板(交差点の手前)
	横浜市 保土ヶ谷公園入口		○看板(道路利用者向け)
グループ B 国道1号	大磯町 相模貨物駅前	【ターゲット】 ① 周辺住民 【広報内容】 ① 周辺住民：対策内容、注意喚起	○看板(周辺住民向け)
	大磯町 花水橋東		○横断幕(崇善小、歩道橋)
	平塚市 崇善小学校前		○地元コミュニティFM(大磯町・平塚市)
	川崎市 尻手		

道路利用者への道路情報板、横断幕による広報(交通安全対策実施の案内)

目的・広報手段

- 今後、交通安全対策を実施する要対策箇所においては、工事の目的や内容が分かるように案内を行います。
- 道路利用者への周知手段は、道路上で確認できる道路情報板、横断幕とします。

広報実施期間(案)

- 道路情報板を利用した案内は、交差点の手前(上り・下り)において実施します。
- 実施期間は工事前1週間及び工事中。

広報の表示(案)

表示文字数が17文字及び20文字、30文字の道路情報板の表示(案)

(17文字及び20文字型)

- 案1: ○○キロ先注意!交通安全対策実施中
- 案2: ○○○○交差点 交通安全対策実施中

(30文字型)

- 案3: ○○キロ先注意!○○○○○○交差点 交通安全対策実施中
- 案4: この先注意!○○○○○○交差点 交通安全対策の実施中!
- 案5: この先○○キロ注意!○○○○○○交差点 交通安全対策実施中!

道路情報板の位置



No	路線名	交差点名	方向	k p	工事情報を提供する道路情報板(案)
2	国道16号	横浜市金沢区 君ヶ崎交差点	上り	-	
			下り	7.84	小川町(LED 30文字)
3	国道16号	横浜市南区 吉野町3丁目交差点	上り	-	
			下り	27.06	磯子(電光式 17文字)
7	国道1号	大磯町高麗 相模貨物駅前交差点	上り	67.08	大磯(電光式 17文字)
			下り	52.52	城南(LED 20文字)
9	国道1号	大磯町高麗 花水橋東交差点	上り	67.08	大磯(電光式 17文字)
			下り	52.52	城南(LED 20文字)
10	国道1号	平塚市明石町 崇善小学校前交差点	上り	67.08	大磯(電光式 17文字)
			下り	52.52	城南(LED 20文字)
11	国道1号	川崎市幸区 尻手交差点	上り	27.22	入江(電光式 17文字)
			下り	18.66	小向仲野(電光式 17文字)

歩行者向けPR看板(交通安全対策内容の説明)

目的・広報手段

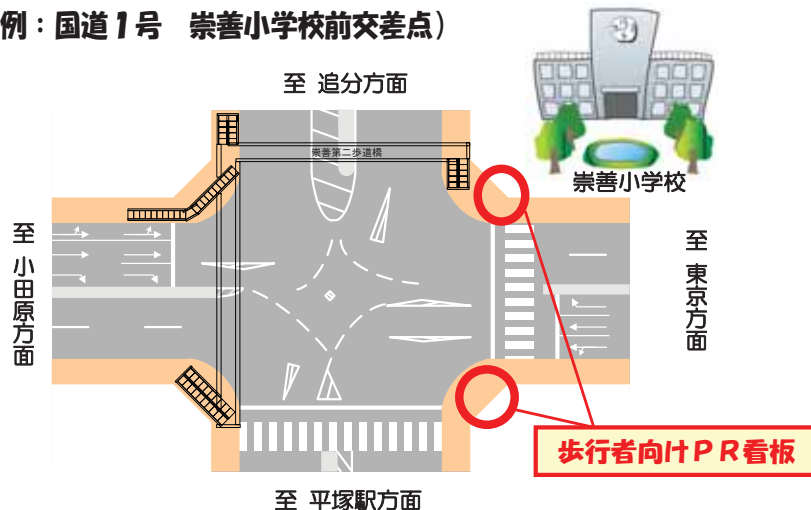
- 今後、交通安全対策工事を行う要対策箇所においては、対策内容や「交通安全見える化」対象箇所であることが分かるように説明します。
- 歩行者用のPR看板による広報

実施期間

- A 歩行者用
工事開始1ヶ月前から工事開始まで掲示

配置の例

(例：国道1号 崇善小学校前交差点)



看板の表示(案)

神奈川県安全性向上委員会 崇善小学校前交差点 安全性向上に取り組んでいます



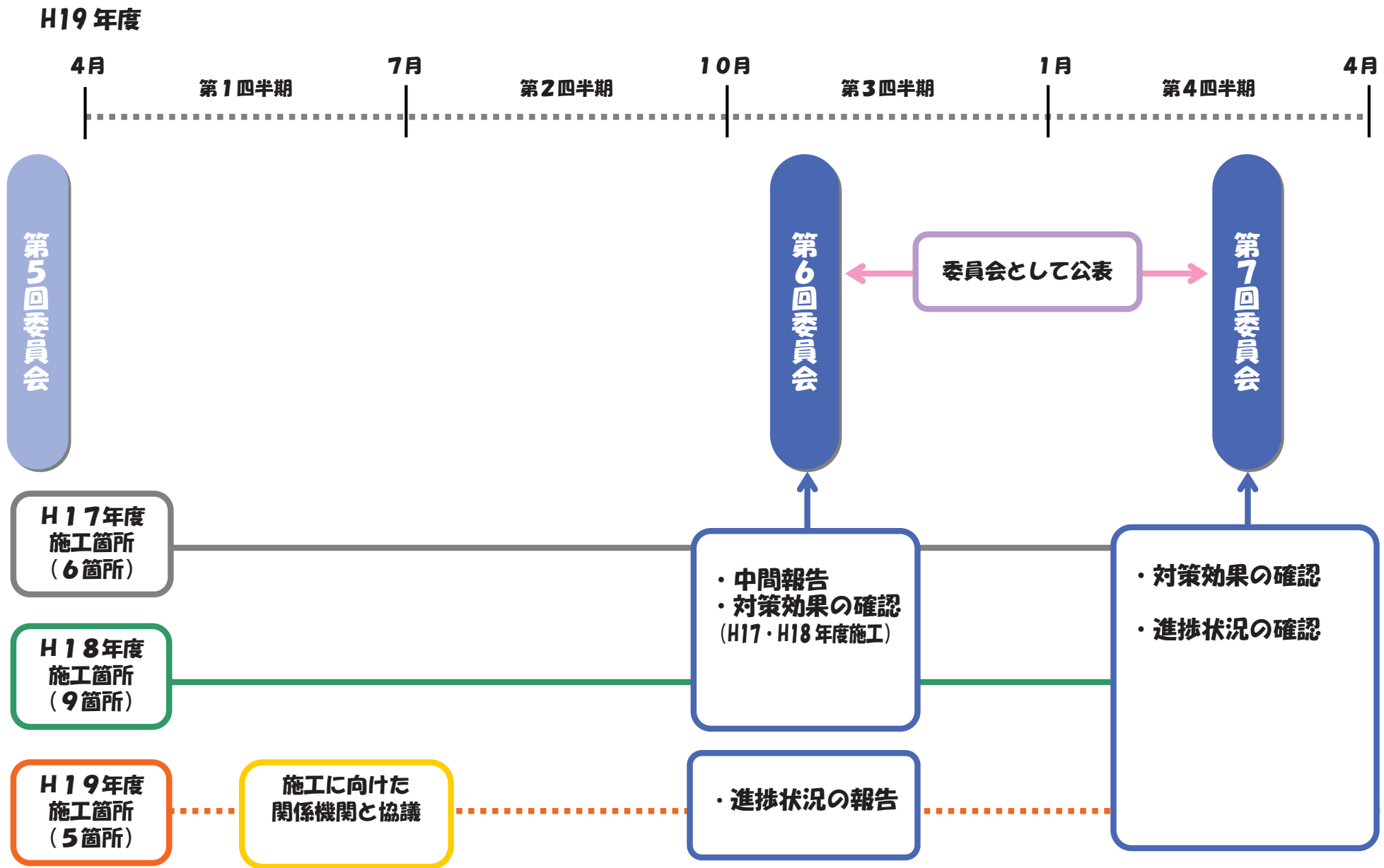
道路見える化計画

<http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/dorogyosei/safety.htm>

問合せ先

国道交通省関東地方整備局
横浜国道事務所交通対策課
電話 000-000-0000

5. 今後のスケジュール（案）について



委員会の議題

新規要対策箇所の選定

整備効果及び検証

広報活動

今後のスケジュール

短期的視点から 具体的対策検討へ

横浜国道

国道1号崇善
小学校前交差点

交通事故対策

国土交通省横浜国道事務所は、「交通安全見える化プラン」の一環として取り組んでいる国道1号崇善小学校前交差点(平塚市明石町)の交通事故対策で、平塚市や地元住民らと実施した200

設置、植栽の整理、ガードレールのガードパイプ化などの対策を固める。同事業は、国交省が進めている「道路見える化計画」の一環。県内で交通事故が多発している15カ所を要対策箇所として05年度末に選定し、これまでに6カ所の対策工事を実施している。

崇善小学校前交差点は、いずれも4車線の国道1号と幹線道路が交差。交差点の西側と北側に歩道橋があるものの、東側と南側は横断歩道となっている。自転車による事故が多発しているほか、自動車の左折時や右折時、出会い頭の追突事故が多い。

現地調査の結果、地元住民からは「交差点の小学校側にある歩道のコーナーの見通しが悪い」植栽や案内板が視界をさえぎっているため見通しが悪いなどの意見が出た。

横浜国道事務所では今後、これらの意見も踏まえ、早期に実現可能な対策を検討する。路面標示や法定外看板の設置、植栽の整理、ガードレールのガードパイプ化などが対策として考えられている。

6年11月の現地診断の結果を踏まえ、今後、具体的な交通事故対策を絞り込む。1月下旬に平塚市役所で総点検の結果について住民らと確認を行い、「短期的な視点」から、路面標示や法定外看板の

さらに、同事務所では、▽国道16号君ヶ崎交差点(横浜市金沢区)▽国道16号吉野町3丁目交差点(横浜市南区)▽国道16号保土ヶ谷公園入口交差点(横浜市保土ヶ谷区)▽国道1号相模貨物駅前交差点(大磯町高麗)▽国道246号妻田伝田交差点(厚木市妻田)▽国道1号花水橋東交差点(大磯町高麗)▽国道1号尻手交差点(川崎市幸区)▽国道246号市立病院前交差点(厚木市松枝)で同様に交通事故対策を検討しており、具体策を今後詰める。

建通新聞

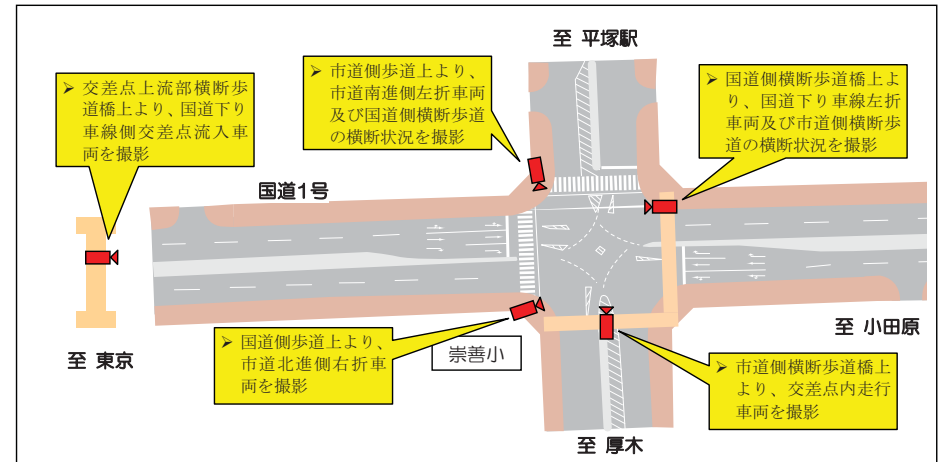
1面 地方面(神奈川県)
平成19年1月24日(水)

崇善小学校前交差点における交通挙動調査の概要

(1) 取得する交通挙動

	国道1号	崇善小学校前交差点 (平塚市明石町)
着目する事故形態		
実施対策		
取得する挙動	着目する事故形態	取得する交通挙動
	① 国道起点側からの左折車両と市道横断自転車による左折時自転車事故	A. 左折車両の交差点通過速度 B. 横断歩行者・自転車・バイクの交通量と通行位置 C. 横断歩行者・自転車・バイクの信号無視頻度 D. 危険事象頻度 (急制動、急ハンドルなど)
	② 市道南進直進車両と市道北進右折車両による右折直進事故	E. 右折車両の交差点通過速度 F. 対向直進車の接近速度 G. 右折待機時の対向直進車の車頭時間 H. 危険事象 (急制動、急ハンドルなど) I. 信号無視頻度
③ 市道南進左折車両と国道横断自転車による左折時自転車事故	J. 左折車両の交差点通過速度 K. 横断歩行者・自転車・バイクの交通量と通行位置 L. 横断歩行者・自転車・バイクの信号無視頻度 M. 危険事象頻度 (急制動、急ハンドルなど)	

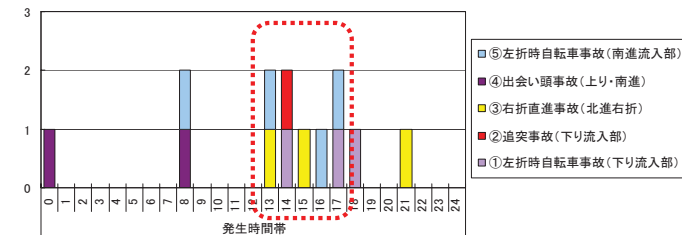
(2) 調査方法 (ビデオ設置位置、撮影内容)



(3) 調査日時

No	路線名	キロ程	交差点名	所在地	調査日	調査時間帯
①	国道1号 (現道)	64.2KP	崇善小学校前交差点	平塚市明石町	3/7 (水)	13:00~18:00

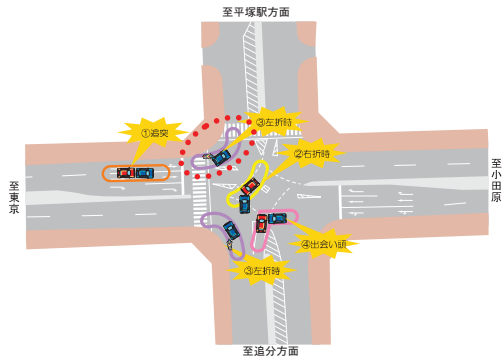
【参考：事故発生時間帯 (H13~H17)】



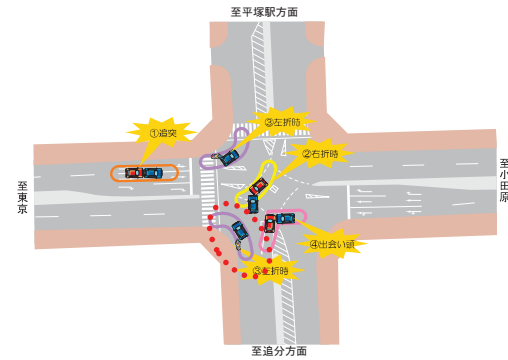
■ 取得する交通挙動調査のうち、左折車両の交差点通過速度結果を速報します。

(4) 調査結果（速報）

1) 東京方面側からの左折車両と市道横断自転車による左折時自転車事故



2) 追分方面からの左折車両と国道横断自転車による左折時自転車事故



③左折時（東京→平塚駅方面）

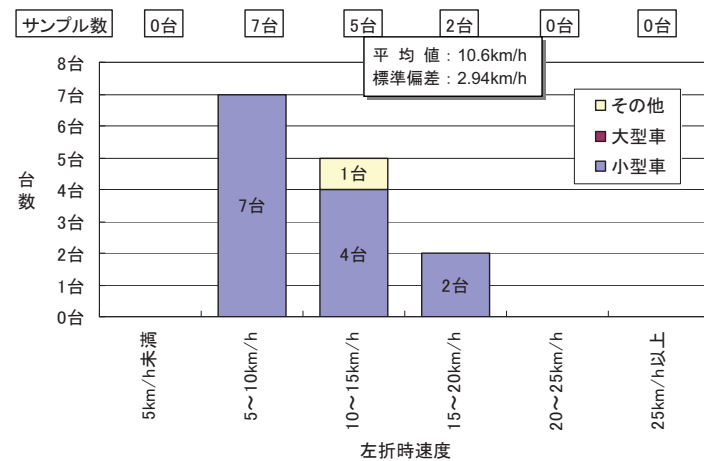
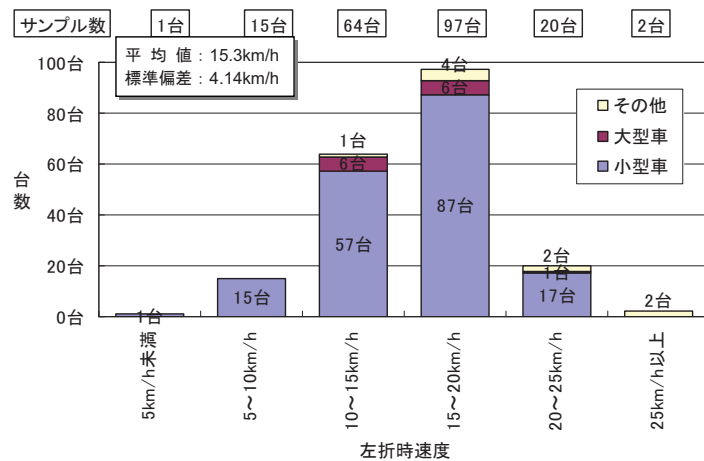
【左折車両の交差点通過速度】

- 16～18時の2時間で199台のサンプルを取得
- 左折時通過速度の平均値は15.3km/h、標準偏差は4.14km/h、最頻速度帯は15～20km/h
- 国道走行車両の走行速度の高さや隅切り形状の良さに起因して、左折速度が速めである
- 約8割の車両が10～20km/hで走行しており、バラツキは小さい
- 対策後は、「法定外看板（歩行者自転車注意）」での注意喚起及び交差点改良等により、どの程度速度低下を促すことができるかについて、確認が必要である

③左折時（追分→東京方面）

【左折車両の交差点通過速度】

- 16～18時の2時間で14台のサンプルを取得
- 左折時通過速度の平均値は10.6km/h、標準偏差は2.94km/h、最頻速度帯は5～10km/h
- 交差点付近に横断歩道橋の階段が取り付き、左折時に歩行者・自転車の安全確認を行う車両が多いため、左折速度が遅めとなっており、左折速度で対策効果を評価することは困難である可能性がある
- 左折需要が少なく左折速度が遅い中、「法定外看板（歩行者自転車注意）」、「ガードレールのガードパイプ化」による効果を、左折速度による分析を行うとともに、「横断者の通行位置」や「左折車両の減速位置・停止位置」等も用いて確認することが必要である。

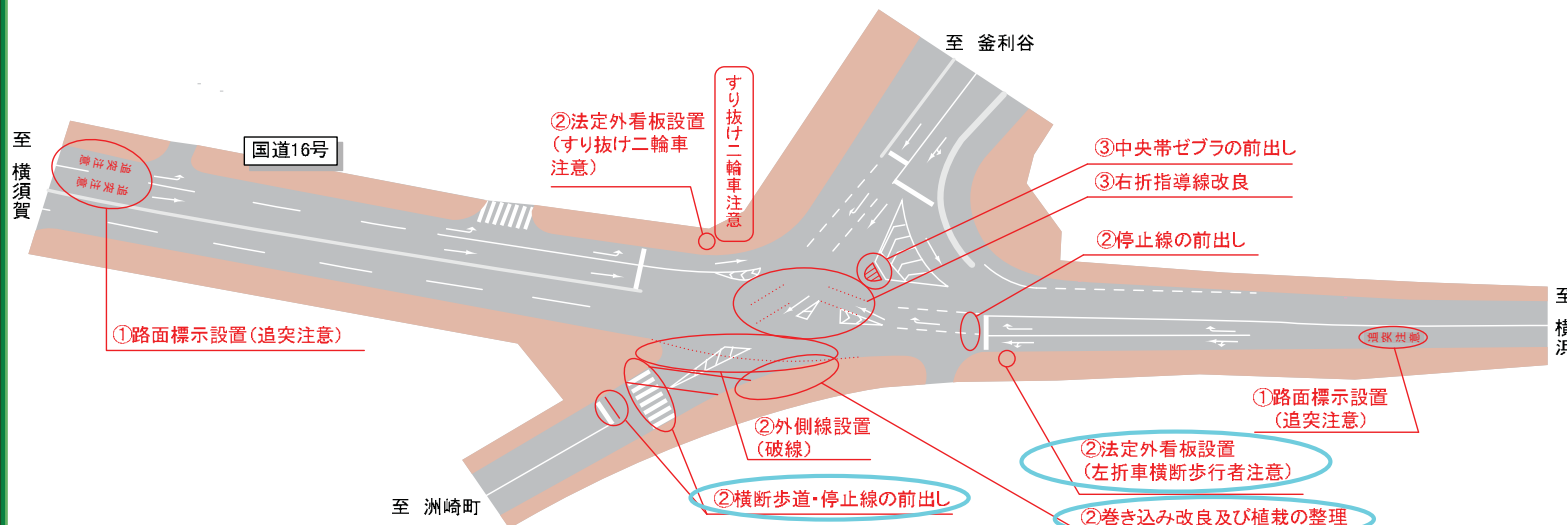




国道16号 君ヶ崎交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容

○ : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突		・路面標示設置(追突注意)	短期
②左折	左折車の速度が速い	・法定外看板設置(すり抜け二輪車注意) ・停止線の前出し ・巻き込み改良及び植栽の整理 ・法定外看板設置(左折車横断歩行者注意) ・横断歩道・停止線の前出し ・外側線設置(破線)	短期 短期 短期 短期 短期
③右折		・中央帯ゼブラの前出し ・右折指導線改良	短期 短期

〈地域の皆様からの主な意見〉

- 横浜方面から交差点に入るとき、車道を横断する自転車・歩行者にヒヤリとした。
- 横断歩道を横断中に、横浜方面から減速せずに左折してくる車にヒヤリとした。

対策の紹介

①路面標示設置(追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

②横断歩道・停止線の前出し



横断歩道を前に出すことにより、左折車両から自転車・歩行者を視認しやすくし、接触事故を防止します。

③中央帯ゼブラの前出し



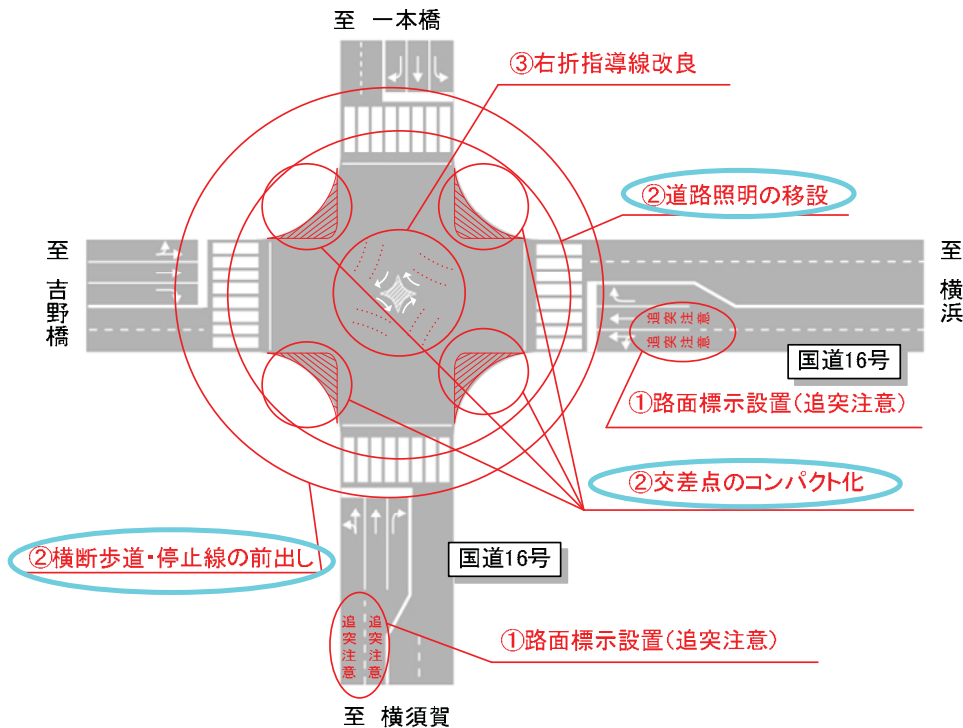
右折車等の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。



国道16号 吉野町3丁目交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容
青い丸 : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突		・路面標示設置(追突注意)	短期
②左折	左折車の速度が速い、横断歩行者が確認しづらい	・交差点のコンパクト化 ・横断歩道・停止線の前出し ・道路照明の移設	短期 短期 短期
③右折		・右折指導線改良	短期

〈地域の皆様からの主な意見〉

- 夜間、横断歩道を横断している歩行者が見えにくい。
- 横断歩道を横断する際、横浜方面・横須賀方面から減速せずに左折してくる車にヒヤリとした。

対策の紹介

①路面標示設置(追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

②横断歩道・停止線の前出し



横断歩道や停止線を前に出すことにより、左折車両から自転車・歩行者を視認しやすくし、接触事故を防止します。

③右折指導線の改良



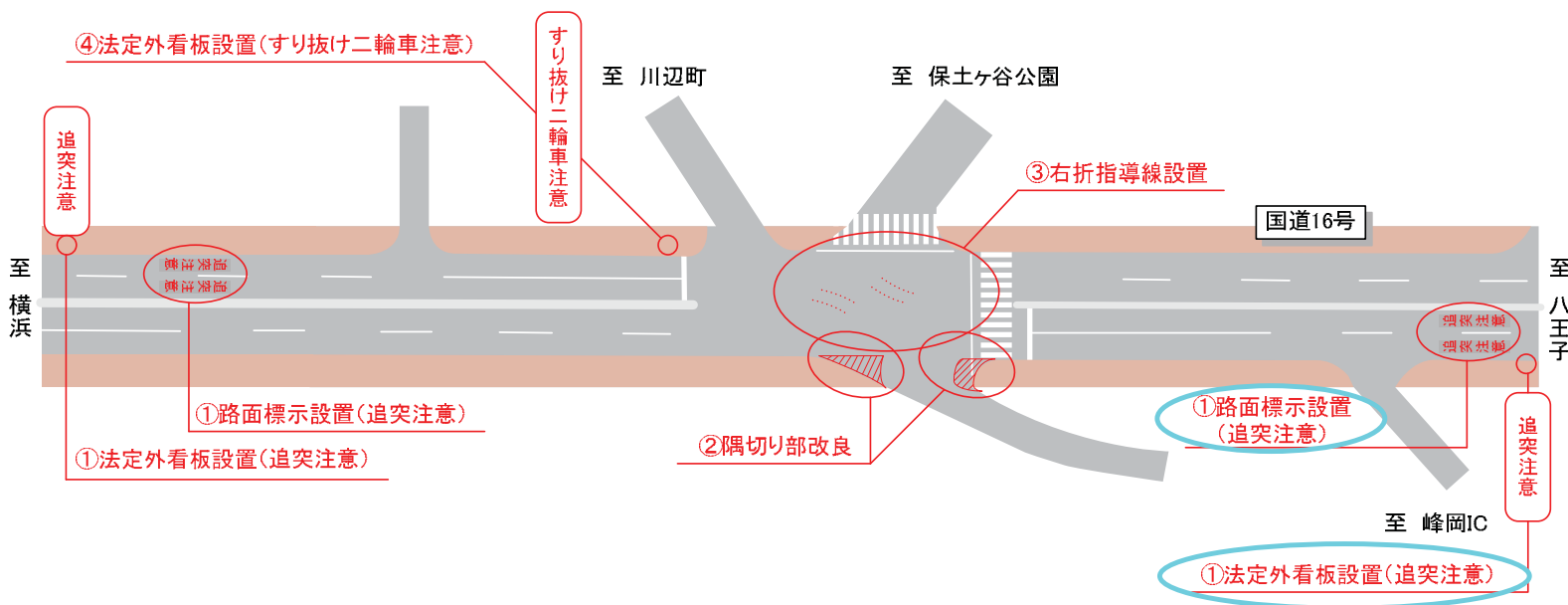
右折車の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。



国道16号 保土ヶ谷公園入口交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



〈地域の皆様からの主な意見〉

- 八王子方面から交差点に入るとき、右折待ちの車が急に車線変更しヒヤリとした。
- 無理に車線変更する車が多く、接触しそうになりヒヤリとした。

赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容

○ : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突	急な車線変更が多い	・路面標示設置(追突注意) ・法定外看板設置(追突注意)	短期 短期
②出会い頭		・隅切り部改良	短期
③右折		・右折指導線設置	短期
④二輪車		・法定外看板設置(すり抜け二輪車注意)	短期

対策の紹介

①路面標示設置 (追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

③右折指導線設置



右折車の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。

④法定外看板設置 (すり抜け二輪車注意)



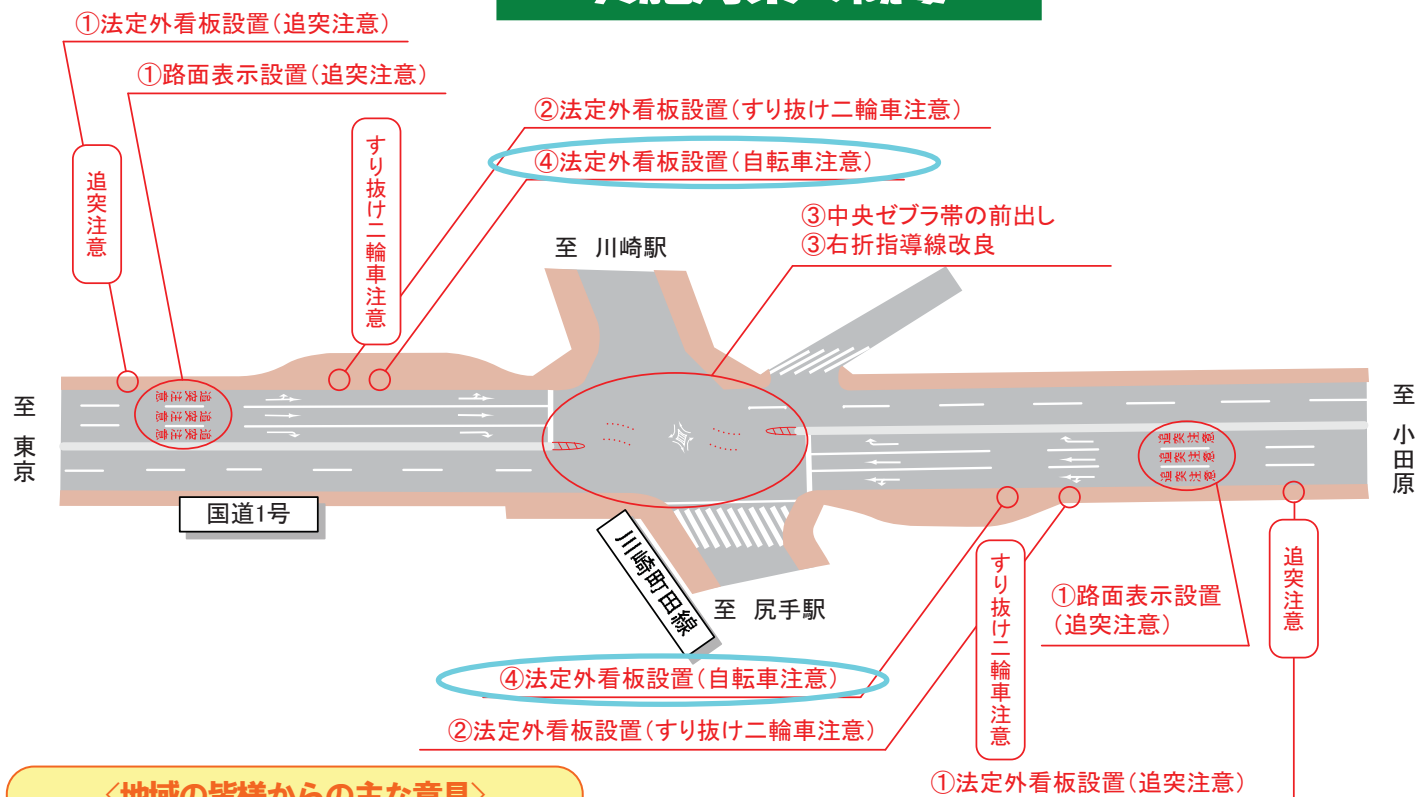
左折車に注意喚起することにより、二輪車の巻き込み事故を防止します。



国道1号 尻手交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



<地域の皆様からの主な意見>

- 川崎方面から右折する際、車道を横断してきた自転車にヒヤリとした。
- 尻手駅方面から左折する際、車道を横断している自転車や歩行者にヒヤリとした。

赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容
 青字の対策内容 : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突		・路面標示設置(追突注意) ・法定外看板設置(追突注意)	短期 短期
②左折		・法定外看板設置(すり抜け二輪車注意)	短期
③右折		・中央ゼブラ帯の前出し ・右折指導線改良	短期 短期
④自転車	自転車が車道を渡っていて危ない	・法定外看板設置(自転車注意)	短期

対策の紹介

①路面表示設置(追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

②法定外看板設置(すり抜け二輪車注意)



左折車に注意喚起することにより、二輪車の巻き込み事故を防止します。

③中央ゼブラ帯の前出し



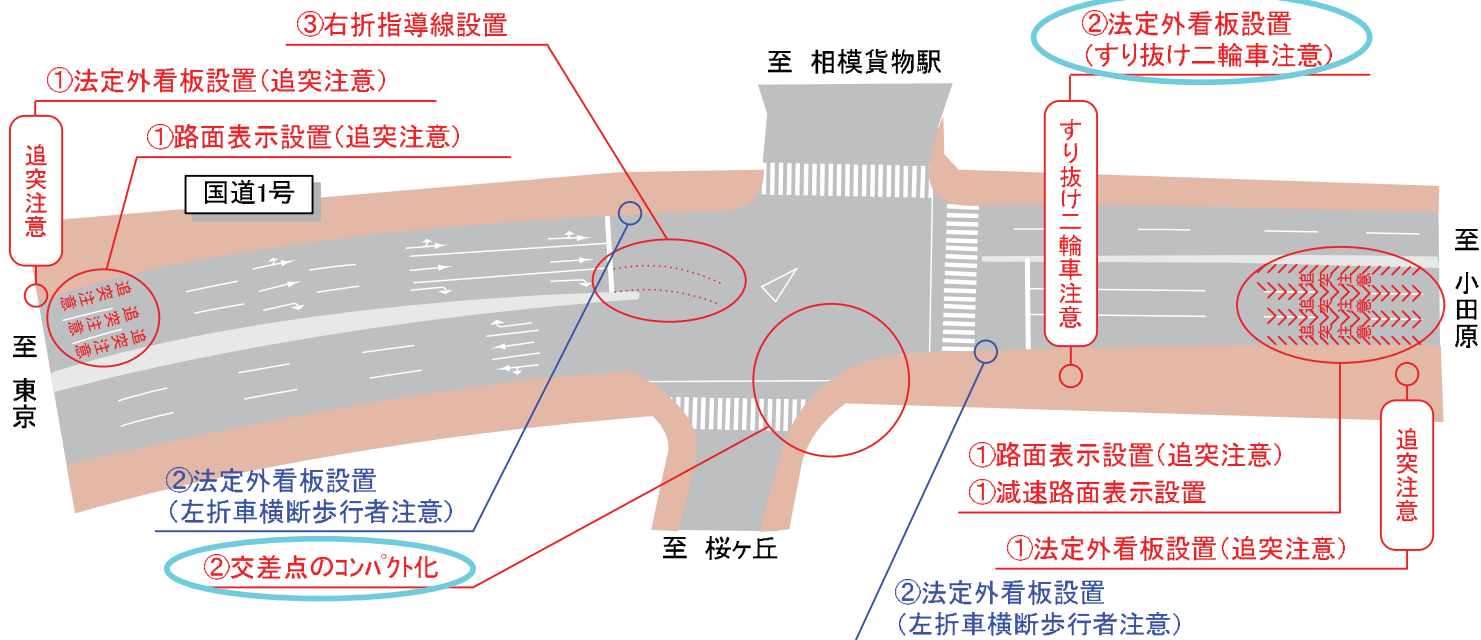
右折車等の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。



国道1号 相模貨物駅前交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



- 赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容
- 青字の対策内容 : 地域の皆様の意見を踏まえた対策内容
- : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突		<ul style="list-style-type: none"> 路面標示設置(追突注意) 法定外看板設置(追突注意) 減速路面標示設置 	短期 短期 短期
②左折	左折車の速度が速い	<ul style="list-style-type: none"> 法定外看板設置(すり抜け二輪車注意) 交差点のコンパクト化 法定外看板設置(左折車横断歩行者注意) 	短期 短期 短期
③右折	右折が困難	<ul style="list-style-type: none"> 右折指導線設置 	短期

〈地域の皆様からの主な意見〉

- 小田原方面から交差点に入る際、二輪車のすり抜けにヒヤリとした。
- 横断歩道を横断中に、東京方面から減速せずに左折してくる車にヒヤリとした。
- 東京方面から桜ヶ丘方面への右折が難しい。

対策の紹介

①法定外看板設置(追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

②交差点のコンパクト化



巻き込みを小さくし、左折車両の徐行を促し、自転車・歩行者との接触事故を防止します。

③右折指導線設置



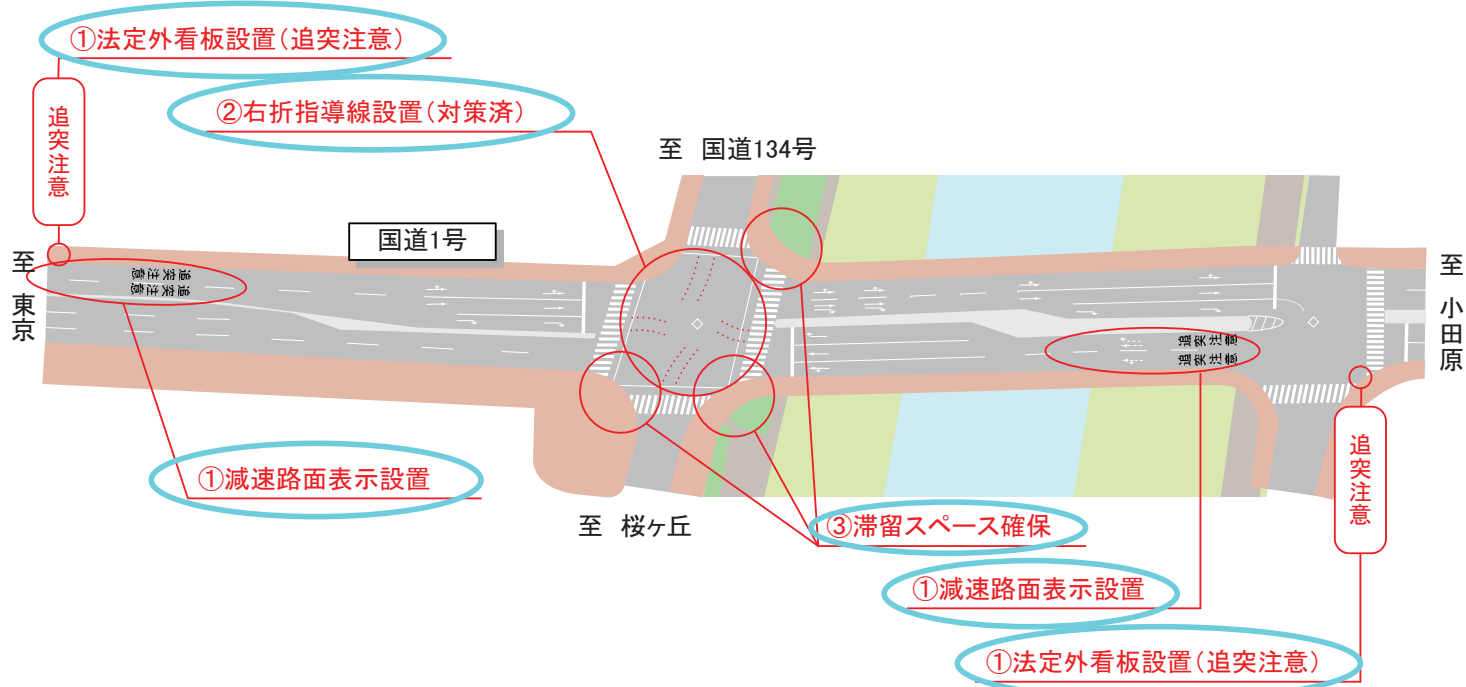
右折車の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。



国道1号 花水橋東交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



対策の紹介

①法定外看板設置 (追突注意)



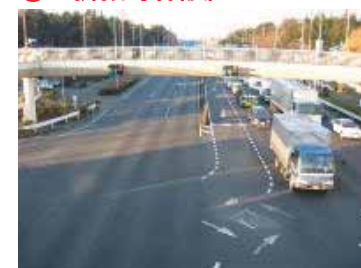
速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

①減速路面表示設置



ドライバーに交差点やカーブ区間の存在を事前に認識させることにより、速度の抑制を図ります。

②右折指導線設置



右折車の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。

〈地域の皆様からの主な意見〉

- 交差点が広いため、通過する際に速度がでやすい。
- 小田原方面から右折する際、東京方面からの減速せずに直進してくる車にヒヤリとした。
- 自転車が無理に横断してきてヒヤリとした。

赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容

○ : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

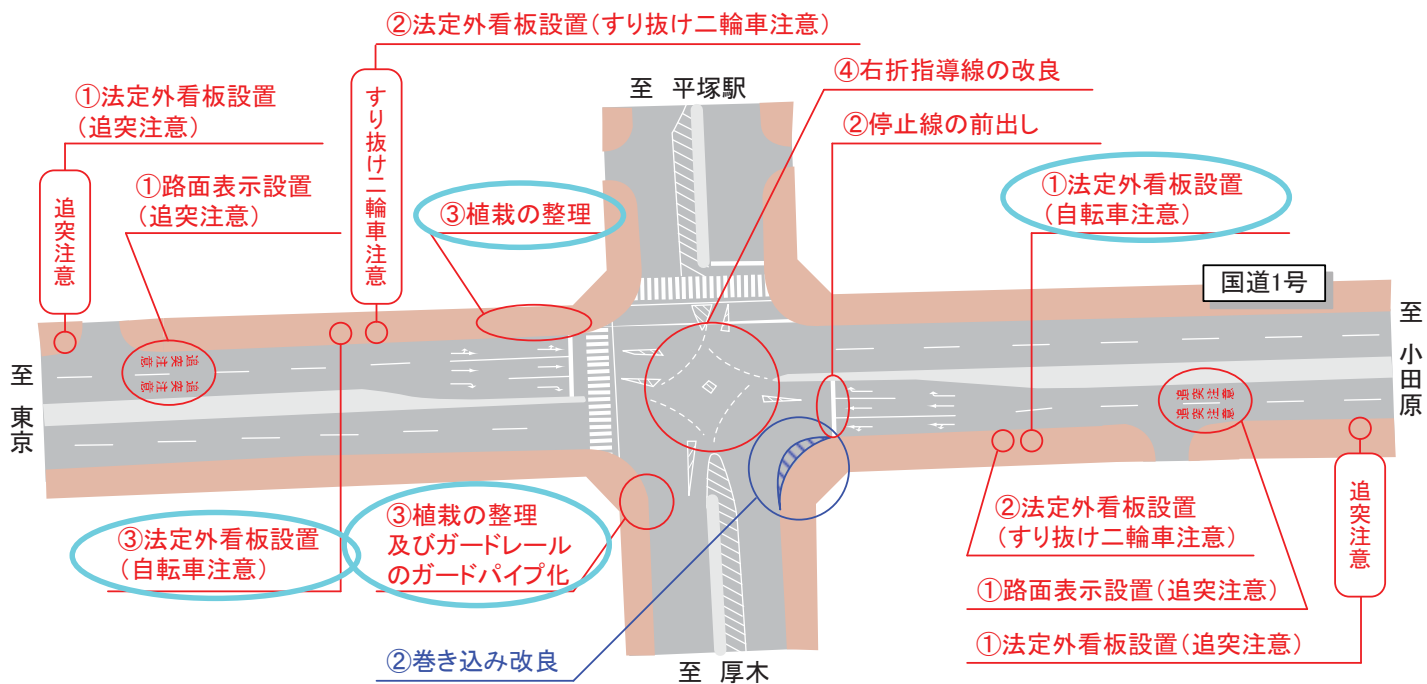
事象	主な意見	対策	対策時期
①追突	直進車の速度が速い	・法定外看板設置(追突注意) ・減速路面標示設置	短期 短期
②右折	右折しづらい	・右折指導線設置(対策済)	対策済
③自転車		・滞留スペース確保	中期



国道1号 崇善小学校前交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容
 青字の対策内容 : 地域の皆様の意見を踏まえた対策内容
 〇 : 事故データに基づく対策と地域の皆様の意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突		・路面標示設置(追突注意) ・法定外看板設置(追突注意)	短期 短期
②左折		・法定外看板設置(すり抜け二輪車注意) ・巻き込み改良 ・停止線の前出し	短期 短期 短期
③自転車	自転車がみだりに横断して危ない	・法定外看板設置(自転車注意) ・植栽の整理及びガードレールのガードパイプ化	短期 短期
④右折		・右折指導線の改良	短期

〈地域の皆様からの主な意見〉

- 小田原方面から左折しようとした際、歩行者・自転車と接触しそうになりヒヤリとした。
- 交差点の横断歩道を渡っている時、急に左折する車が来たのでヒヤリとした。
- 厚木方面から東京方面へ左折する時、横断歩道があると思わなかったので、横断中の歩行者にヒヤリとした。
- 平塚駅方面から東京方面に右折する際、歩行者信号が赤なのに歩行者が横断し、ヒヤリとした。

対策の紹介

①法定外看板設置 (追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

②巻き込み改良



巻き込み半径が小さくなり、左折車の速度が小さくなり、乱横断などに対する安全性が高まります。

④右折指導線の改良



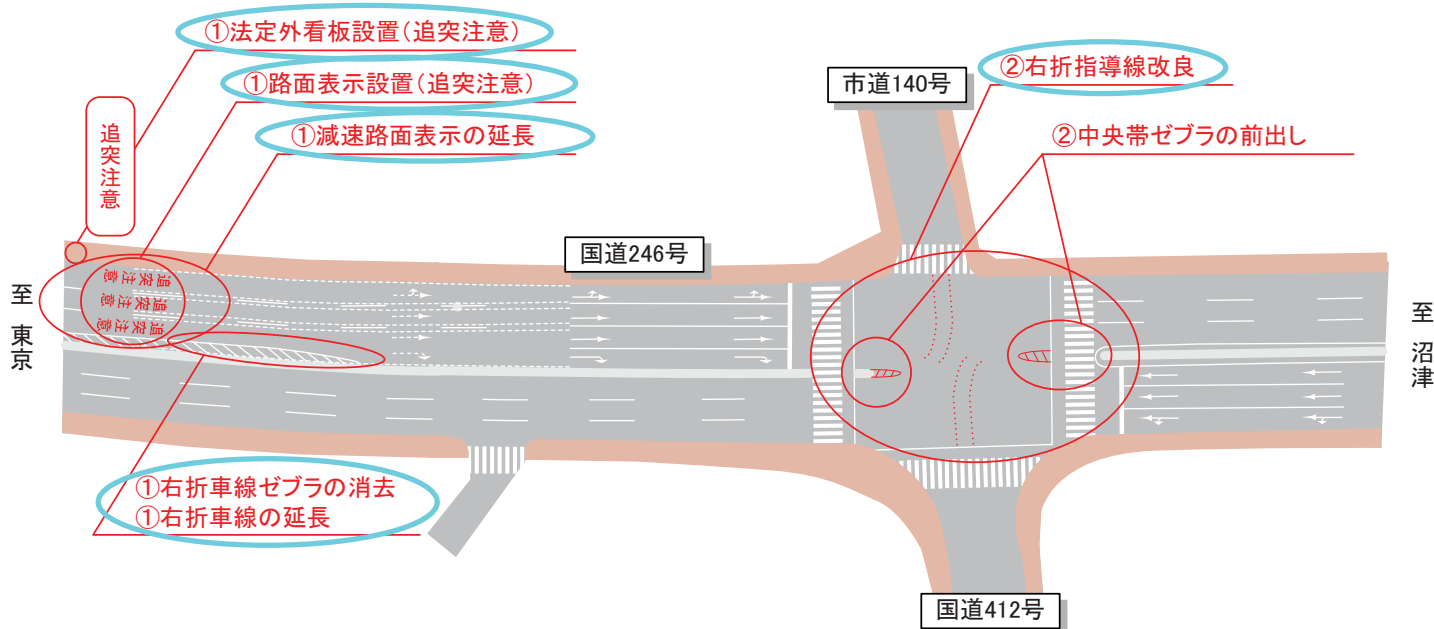
右折車の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。



国道246号 妻田伝田交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容
青い丸の対策内容 : 事故データに基づく対策と地域のみなさまの意見が合致する対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突	右折待ち車両により直進車線がつぶれてしまい、車線変更する車による事故が多い	<ul style="list-style-type: none"> 路面標示設置(追突注意) 法定外看板設置(追突注意) 減速路面標示の延長 右折車線ゼブラの消去 右折車線の延長 	短期 短期 短期 短期 長期
②右折	対向直進車が見づらい	<ul style="list-style-type: none"> 右折指導線改良 中央帯ゼブラの前出し 	短期 短期

対策の紹介

①法定外看板設置(追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

①減速路面標示の延長



ドライバーに交差点やカーブ区間の存在を事前に認識させることにより、速度の抑制を図ります。

②中央帯ゼブラの前出し



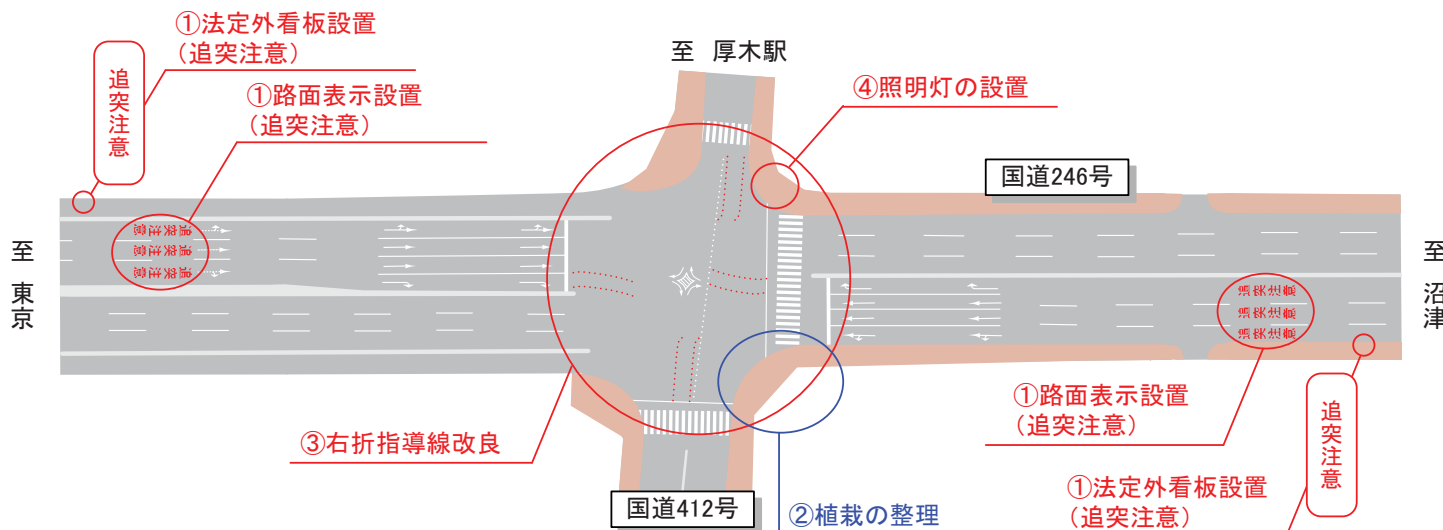
右折車等の走行位置を安定化させ、右折による事故を防止します。



国道246号 市立病院前交差点

みなさまの意見を取り入れた、交通安全対策工事を実施します。

実施対策の概要



赤字の対策内容 : 事故データに基づく対策内容
青字の対策内容 : 地域のみなさまの意見を踏まえた対策内容

事象	主な意見	対策	対策時期
①追突		・路面標示設置(追突注意) ・法定外看板設置(追突注意)	短期 短期
②左折	左折時の見通しが悪い	・植栽の整理	短期
③右折		・右折指導線改良	短期
④夜間		・照明灯の設置	短期

対策の紹介

①路面表示設置 (追突注意)



速度超過車両に対して注意喚起することにより、追突事故を防止します。

②植栽の整理



植栽を整理することにより、視認性が向上し左折事故を防止します。

④照明灯の設置



照明灯を設置し、横断歩道を見えやすくすることにより、夜間時の事故を防止します。

神奈川県安全性向上委員会 委員名簿

- | | |
|---|-------|
| ◎ 横浜国立大学大学院工学研究院 助教授 | 岡村 敏之 |
| (社) 神奈川県安全運転管理者連合会 常務理事 | 加藤 勝行 |
| (財) 横浜市交通安全協会 常務理事 | 川瀬 哲章 |
| (社) 川崎市交通安全協会 専務理事 | 白浜 則之 |
| (社) 神奈川県トラック協会 常務理事 | 渡部 英正 |
| (社) 神奈川県タクシー協会 専務理事 | 牧野 繁 |
| 国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長 | 大寺 伸幸 |
| 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長 | 真田 道夫 |
| 国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長 | 森戸 義貴 |
| 神奈川県警察本部交通部交通規制課長 | 貝沼 諭 |
| 神奈川県安全防災局交通安全対策課長 | 只野 司 |
| 神奈川県県土整備部道路管理課長 | 山崎 仁 |
| 横浜市道路局道路部長 | 関 太一 |
| 川崎市建設局土木建設部長 | 上妻 芳幸 |
| 東日本高速道路株式会社 関東支社
京浜管理事務所長 | 前川 潤 |
| 中日本道路株式会社 横浜支社
保全・サービス事業部 交通チームリーダー | 亀岡 弘之 |
| 首都高速道路株式会社 神奈川管理局
調査・環境グループ 総括マネージャー | 黒原 一郎 |

◎ 委員長

(敬称略)

そうぜん
国道1号 崇善小学校前交差点
地域のみなさんと交通事故対策に取り組めます！

記者発表資料
地域と進める『交通安全見える化』プランの実践

● **神奈川県「交通安全見える化」は、地域との協働で進めます。**

平成17年度に選定した要対策箇所（15箇所）のうち、自転車が関係する交通事故が多発している崇善小学校前交差点を、『地域との協働による事故削減』のモデルケースとして取り組んでいます。

(取り組み 第1弾)

● **崇善小学校前交差点における現地診断の実施！**

- 取り組みの第1弾として、昨年11月21日（火）に開催された平塚市交通安全総点検（主催：平塚市）とともに、崇善小学校前交差点の現地診断を実施しました。



(自転車利用が多い交差点)



(地元の方々と協働による現地診断実施中)

- 地域の皆様から『地域の自転車利用の実情やその背景』など、大変貴重なご意見を頂きました。

・通勤通学時間帯は、国道1号を崇善小学校前交差点で横断する自転車が大変多い（平塚駅方面への流れ、小学校付近の追分方面への流れ）。

・崇善小学校前交差点の小学校側にある歩道のコーナーは見通しが悪い。
・植栽や案内板が視界を遮っているため、見通しが悪い。

- 今後は頂いた意見を参考に対策を実施します。

平成19年1月19日
神奈川県安全性向上委員会

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、平塚記者クラブ、川崎記者クラブ

問合せ先

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 tel 045-316-3541
計画課長 土肥 学
交通対策課長 長沼 泉



知っていましたか？自転車も乗れば車の仲間入り。

自転車の交通ルールとマナーについて！



一時停止

～安全確認に、油断は禁物！～

「一時停止」の標識のある場所では必ず一旦停止し、左右の安全確認を行きましょう。

※一時停止違反：3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金。



歩行者優先

～歩道上では、歩行者の通行が優先です！～

「自転車通行可」の標識のある歩道では、自転車は歩道の車道側を徐行し、歩行者の通行を妨害しないようにしましょう。

※歩行者通行妨害：2万円以下の罰金又は科料。



信号無視

～信号無視は、もっとも危険です！～

信号は絶対に守りましょう。自転車は道路交通法により、軽車両として、車の一種であることが定められています。

※信号無視：3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金。



二人乗り、携帯電話の使用はできません！

自転車は二人乗りできません（専用シートの幼児除く）。無灯火や携帯電話を使用しての運転も禁止されています。

※二人乗り：2万円以下の罰金又は科料

※携帯電話を使用した運転：安全運転義務違反になる場合があります。



道路見える化計画

「道路見える化計画」とは、道路の現状などを示す様々なデータから課題を「見える化」し、最適な方法で重点的に解決してゆく手法です。また、課題や解決策を県民の皆様に「見える化」し、道路行政を進めてゆく取組みを言います。

問合せ先：国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所 交通対策課

TEL：045-316-3541

ホームページ：<http://www.ktr.mit.go.jp/yokohama/>

国道1号 崇善小学校前交差点

～ みんなで取り組む交通事故の対策 ～





知っていましたか？

神奈川県は、全国でも交通事故がたいへん多いところです。

交通事故の多さは、全国3位！

- ① 神奈川県の交通事故は、全国で3番目に多い数です。
- ② 毎日170件の交通事故がおきています。



事故が多い都道府県

都道府県別事故件数ワースト5(平成16年)



事故の多さは全国3位！

出典：交通事故統計年報 平成16年版



知っていましたか？

神奈川県には特徴があります。

交通事故の特徴！

- ① 二輪車、自転車、高齢者(65歳以上)の交通事故がたくさんおきています。
- ② 高齢者(65歳以上)の交通事故が増えています。



二輪車・自転車・高齢者の事故が多発！

高齢者(65歳以上)の事故が増加傾向！



出典：交通事故統計年報 平成16年版



知っていましたか？

崇善小学校前交差点の交通事故にも特徴があります。

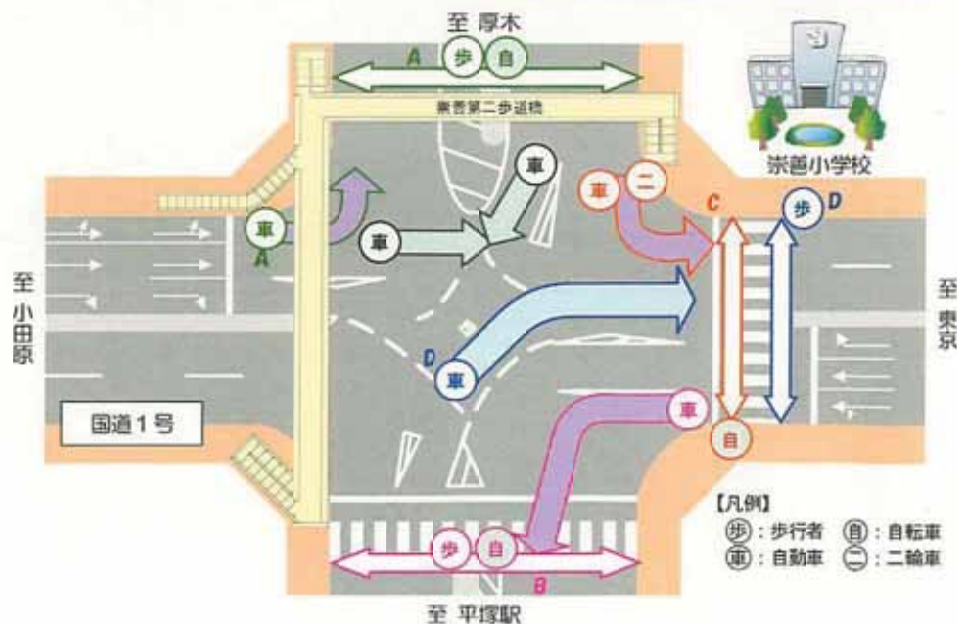
小学校前の交差点事故！

- ① 自転車の事故がたくさんおきています。
- ② 左折時、出会い頭、右折時、追突事故がおきています。



〈地域の皆様からの主な意見〉

- A 小田原方面から左折しようとした際、歩行者・自転車と接触しようとしたヒヤリとした。
- B 交差点の横断歩道を渡っている時、急に左折する車が来たのでヒヤリとした。
- C 厚木方面から東京方面へ左折する時、横断歩道があると思わなかったため、横断中の歩行者にヒヤリとした。
- D 平塚駅方面から東京方面に右折する際に、歩行者信号が赤なのに歩行者が横断し、ヒヤリとした。



第5回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

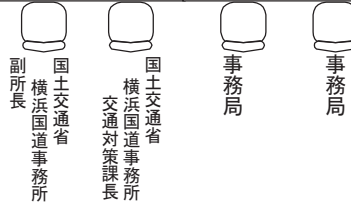
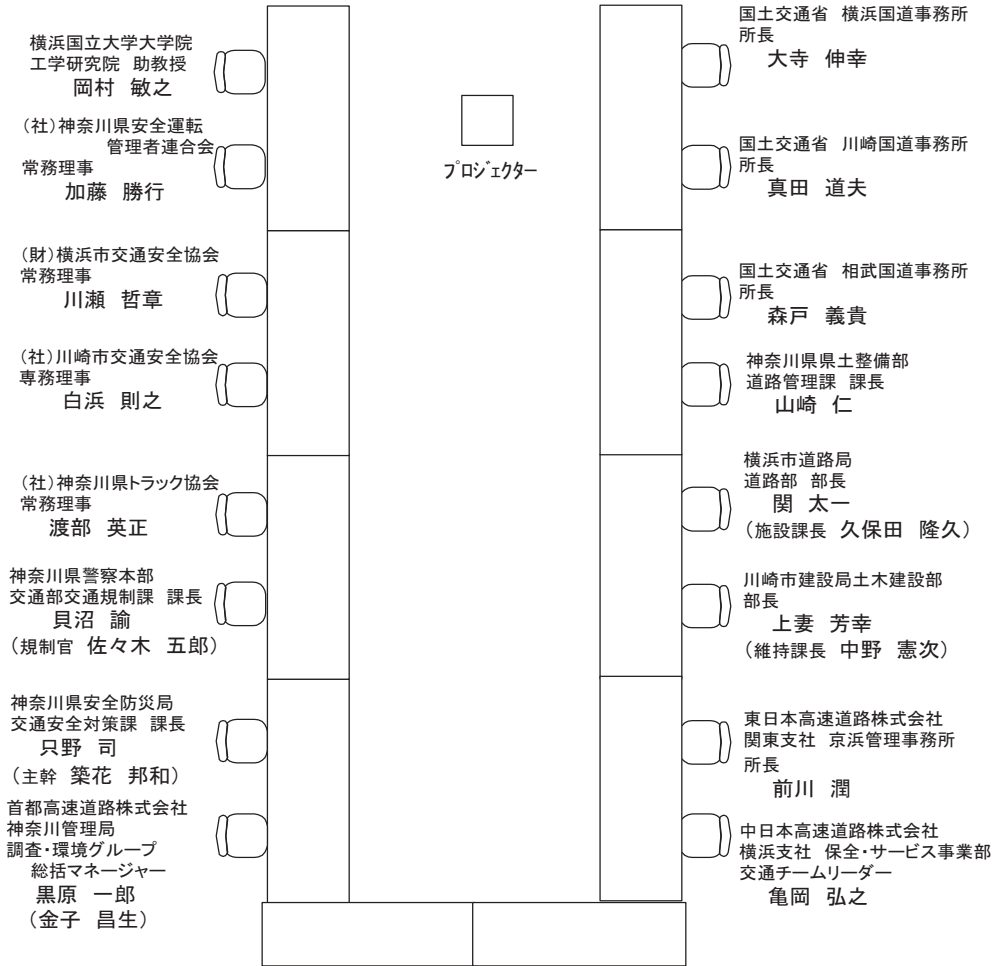
日時：平成19年3月20日（火） 14:00～16:00

場所：パンパシフィックホテル横浜 プリンスの間

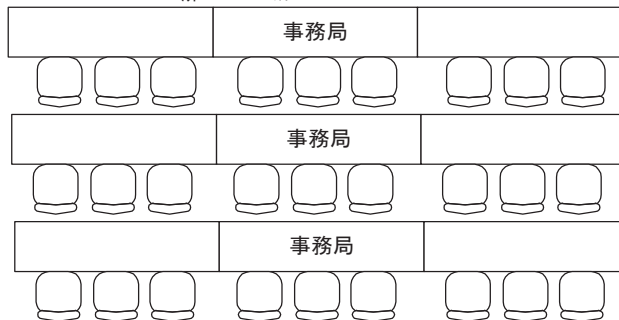
記録者席

演台

スクリーン



入口



()は代理出席者