

第6回神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成22年10月29日（金）16:00～18:00

場所：横浜国道事務所大会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

- 1) 委員会の目的とこれまでの経緯
- 2) 今年度の委員会目的とスケジュール
- 3) 事故対策実施箇所のフォローアップ
- 4) 新たな交通安全課題箇所の抽出方法
- 5) アンケート調査方法と調査票

4. 閉 会

資 料

- 資料－1 神奈川県 安全性向上委員会

参考資料

- 参考－1 設立趣意書
- 参考－2 規約

その他資料

- 委員名簿
- 座席表

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 准教授 岡村 敏之
- (社) 神奈川県安全運転管理者連合会 常務理事 羽太 洋一郎
- (財) 横浜市交通安全協会 常務理事 河野 昭雄
- (社) 川崎市交通安全協会 専務理事 松浦 正寿
- (社) 神奈川県トラック協会 専務理事 大川 充磨
- (社) 神奈川県タクシー協会 専務理事 会田 辰三郎
- (社) 神奈川県バス協会 常務理事 山崎 利通
- 国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長 和泉 晶裕
- 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長 秋山 均
- 国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長 吉田 秀範
- 神奈川県警察本部交通部交通規制課長 柳川 浩介
- 神奈川県安全防災局安全安心部くらし安全交通課長 怒田 伸行
- 神奈川県県土整備局道路部道路管理課長 三浦 雅彦
- 横浜市道路局道路部長 末廣 良和
- 川崎市建設緑政局道路河川整備部担当部長 江澤 一夫
- 相模原市都市建設局土木部長 古川 交末
- 東日本高速道路株式会社 関東支社
京浜管理事務所長 佐藤 隆二
- 中日本高速道路株式会社 東京支社 保全・サービス事業部
道路管制センター 交通管制チームリーダー 沢本 直樹
- 首都高速道路株式会社 神奈川管理局
調査・環境グループ 課長 鈴木 和夫

◎ 委員長

(敬称略)

第6回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

日時：平成22年10月29日（金） 16:00~18:00

場所：横浜国道事務所大会議室

入口

スクリーン

- 国土交通省 関東地方整備局
横浜国道事務所長
和泉 晶裕 ○
- 国土交通省 関東地方整備局
川崎国道事務所長
秋山 均 ○
- 国土交通省 関東地方整備局
相武国道事務所長
吉田 秀範 ○
- 神奈川県安全防災局安全安心部
くらし安全交通課長
怒田 伸行 ○
(主査 久保 透)
- 神奈川県土整備局道路部
道路管理課長
三浦 雅彦 ○
- 川崎市建設緑政局道路河川整備部
担当部長
江澤 一夫 ○
(道路施設課長 濱見 健)
- 相模原市都市建設局土木部長
古川 交末 ○
(幹線道路整備課
担当課長 荻野 洋一)
- 首都高速道路株式会社
神奈川管理局
調査・環境グループ
課長
鈴木 和夫 ○

プロジェクター

- 横浜国立大学大学院
工学研究院 准教授
岡村 敏之 ○
- (社)神奈川県安全運転管理者連合会
常務理事
羽太 洋一郎 ○
(課長補佐 西 正智)
- (財)横浜市交通安全協会
常務理事
河野 昭雄 ○
- (社)川崎市交通安全協会
専務理事
松浦 正寿 ○
- (社)神奈川県トラック協会
専務理事
大川 充磨 ○
- (社)神奈川県タクシー協会
専務理事
会田 辰三郎 ○
(業務課長 久保田 貢)
- (社)神奈川県バス協会
常務理事
山崎 利通 ○
(参与 滝島 均)
- 東日本高速道路株式会社 関東支社
京浜管理事務所長
佐藤 隆二 ○

入口

- 事務局
- 事務局
- 国土交通省
横浜国道事務所
交通対策課長
- 中日本高速道路株式会社 東京支社
保全・メンテナンス事業部 道路管制センター
交通管制チームリーダー
沢本 直樹

() は代理出席者



神奈川県安全性向上委員会

設立趣意書

平成17年12月

道路は生活に欠くことのできない社会基盤であり、この道路上では、人やモノの移動に伴い、移動手段（自動車、自転車、歩行など）、移動手段を運転する人間（ドライバー、歩行者など）、および移動手段をとりまく交通環境（道路構造、交通規制・制御、地形条件、気象・自然条件など）が絡み合うことにより、交通事故が発生し、生活や経済活動に多大なストレスと損害を生じさせている現実がある。このため、道路の安全性の向上を図ることは、道路行政として喫緊の課題である。

このような背景のもと、神奈川県内の安全性向上を図るにあたり、「神奈川県安全性向上委員会」を設立し、交通事故特性の分析、要対策箇所を選定及び要対策箇所の事故対策の立案を行い、これらを公表し、道路利用者の理解・協力ならびに注意喚起を図るものである。

神奈川県安全性向上委員会規約

(名称)

第 1 条 本会議は「神奈川県安全性向上委員会（以下、「委員会」という）」と称する。

(目的)

第 2 条 委員会は、神奈川県内の安全性向上について、公正・中立的な立場から、交通事故特性の分析、要対策箇所を選定及び要対策箇所の事故対策の立案を行い、これらを公表し、道路利用者の理解・協力ならびに注意喚起を図ることを目的とする。

(所掌事項)

第 3 条 委員会は、前条の目的を達成するために、以下の事項について実施するものとする。

- (1) 交通事故特性の分析
- (2) 要対策箇所を選定方針の立案及び、選定方針の修正並びに要対策箇所を選定
- (3) 要対策箇所の事故対策の立案、整備効果の検証
- (4) その他必要な事項

(構成)

第 4 条 委員会は、別紙に掲げる委員で構成する。

- 2 委員の追加・変更は、委員会の承認を要するものとする。

(第三者性)

第 5 条 委員は、委員会の目的に照らし、公正・中立な立場から特定の行政機関及び特定利害関係者等の利害を代表してはならない。

(委員の任期)

第 6 条 委員の任期は、委員会の所掌事項を完了するまでとする。

(委員長)

第 7 条 委員会には委員長をおくものとする。

- 2 委員長が職務を遂行できない場合は、予め委員長から指名する委員がその職務を代理する。
- 3 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(委員会の運営)

第 8 条 委員会は、委員長の発議に基づいて開催する。

- 2 委員会は、委員会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第 9 条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。

(委員会資料の公開)

第 10 条 委員会に提出された資料は、公開の対象とする。

(事務局)

第 11 条 事務局は、国道交通省関東地方整備局横浜国道事務所交通対策課に置くものとする。

(その他)

第 12 条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、本委員会の審議を経て行うことができるものとする。

付則 この規約は、平成 18 年 11 月 20 日から施行する。

神奈川県 安全性向上委員会

1. 委員会の目的とこれまでの経緯
2. 今年度の委員会目的とスケジュール
3. 事故対策実施箇所フォローアップ
4. 新たな交通安全課題箇所の抽出方法
5. アンケート調査方法と調査票

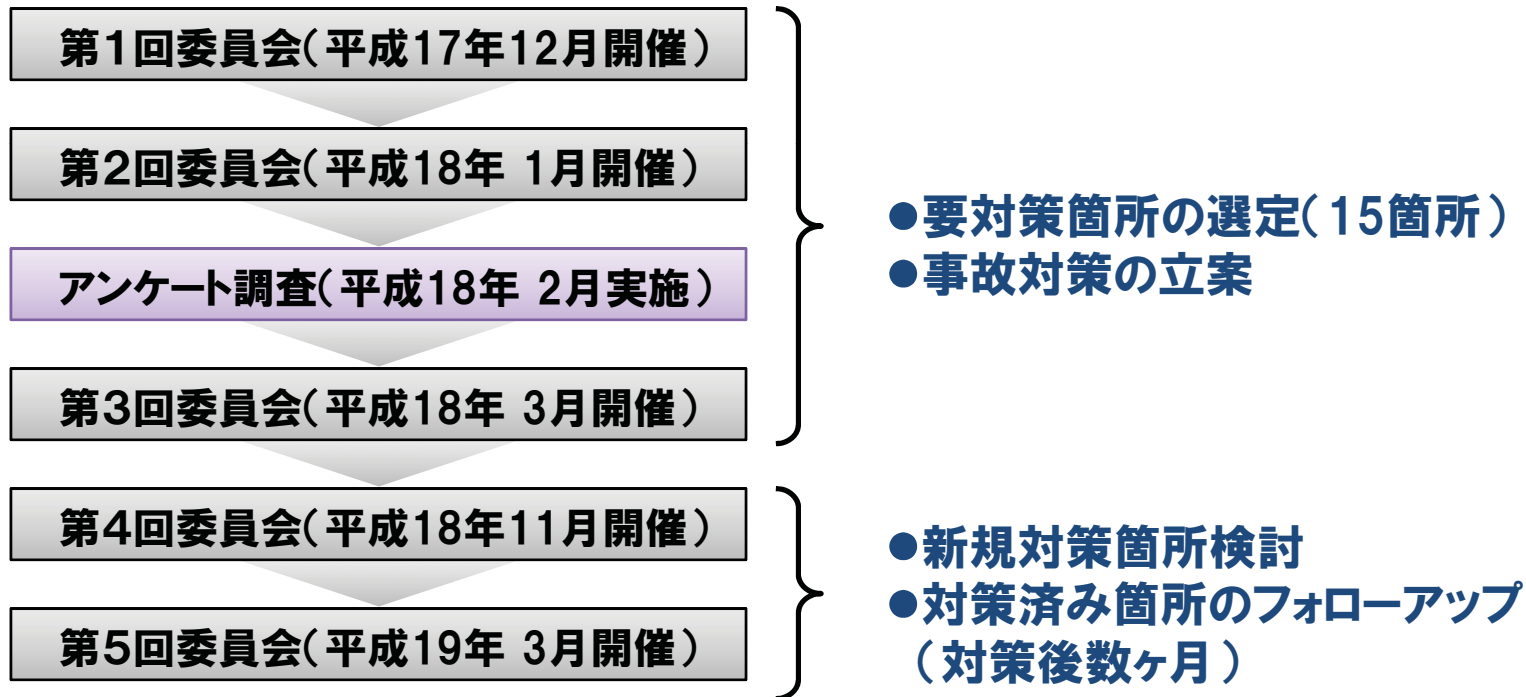
平成22年10月29日

1. これまでの委員会経緯と今年度の委員会の進め方（1）

■ 「神奈川県安全性向上委員会」の目的

- ▶ 『神奈川県安全性向上委員会』は、交通事故対策について、様々な分野の方々からの意見をお伺いし、「要事故対策箇所の選定」「事故対策の立案」「対策結果の確認（フォローアップ）」について検討することを目的としています。

■ これまでの経緯



1. これまでの委員会経緯と今年度の委員会の進め方（2）

■ 道路事業の新たな取り組み

▶ これまでの取り組み

▶ これからは・・・

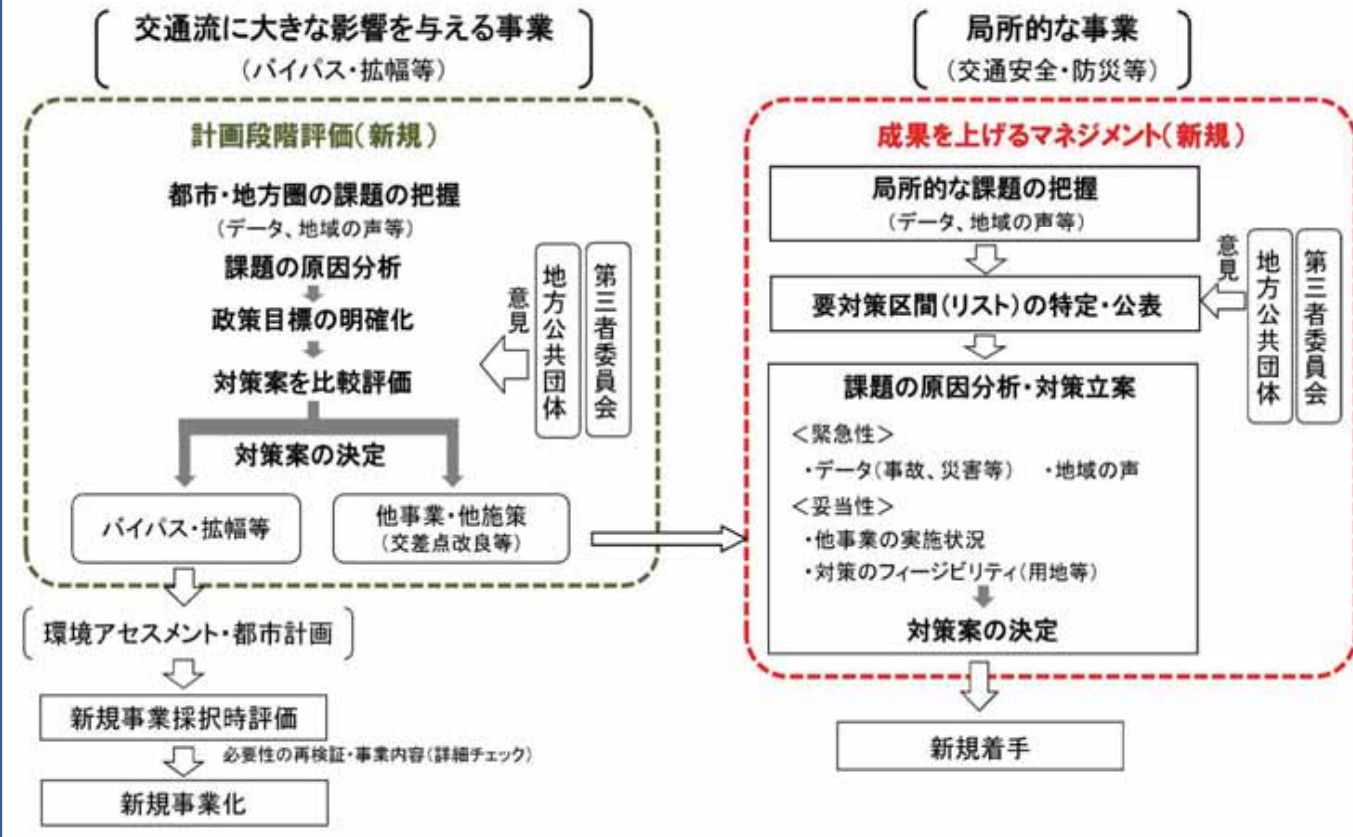
道路見える化計画

- ・道路行政をもっと分かりやすく「見える化」する
- ・解決を急ぐべきところから重点的に対策する

交通安全見える化プラン

政策目標評価型事業評価 H22年8月

道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階での事業評価を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取り組みを導入



2. 今年度の委員会目的とスケジュール

■ 今年度の委員会目的

- ▶ 過去の事故対策実施箇所の確認(フォローアップ)
対策後の事故率の変化および改善案を確認します。
- ▶ 新たな事故対策箇所(交通安全課題箇所)の抽出
→最新事故データを基に、新たに対策必要箇所を抽出します。
→抽出の配慮事項について、一般の方へアンケート調査を行い、その結果を反映させます。

■ 今年度のスケジュール

	10月	11月	12月
委員会テーマ	第6回委員会(10月29日)		第7回委員会(12月上旬)
	<ul style="list-style-type: none"> ・過去の事故対策のフォローアップ ・新たな抽出指標(案)の確認 ・アンケート調査方法の確認 		<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート結果の報告 ・抽出指標の確認 ・交通安全課題箇所(案)の確認
①事故対策実施箇所のフォローアップ	→		
②抽出指標(案)の選定	→		
③道路利用者へのアンケート実施		→	
④道路利用者へのアンケートとりまとめ		→	
⑤交通安全課題箇所(案)の抽出		→	
⑥交通安全課題箇所の確定			→

■ 事故対策実施箇所の確認(フォローアップ)

- ▶ 事故対策実施箇所の、事故率の減少効果について
- ▶ 効果が低い箇所の、事故要因の分析と改善方法について

■ 抽出指標(案)の確認

- ▶ 神奈川県地域特性・交通事故特性に基づく抽出指標(案)について

■ アンケート調査方法・調査票(案)の確認

- ▶ アンケートの目的について
- ▶ アンケート調査方法・アンケート調査票について

3. 事故対策実施箇所フォローアップ(1)

■ 過年度(平成17年度)安全性向上委員会の概要

- ▶ 委員会にて要対策箇所15箇所を選定
- ▶ 選定された15箇所について、周辺住民を中心にアンケートによる確認を実施
- ▶ 事故データ(顕著事故)、アンケート結果(潜在事故)を踏まえて、事故対策方針を決定

■ 平成17年度に選定された15箇所の要対策箇所 ※赤字:横浜・相武国道で事故対策実施

要対策箇所一覧

番号	道路管理者	路線名	地名	箇所名	主な抽出基準	主な事故類型と対策案
1	横浜市	一般国道15号	川崎市川崎区	新川橋交差点	死傷事故率	①左折時(左折レーン見直し)
2	横浜市	一般国道16号	横浜市金沢区	君ヶ崎交差点	死傷事故率	①追突(路面標示) ②右折時(指導線、ゼブラ) ③左折時(巻き込み改良) ④二輪車(法定外看板)
3	横浜市	一般国道16号	横浜市南区	吉野町3丁目交差点	死傷事故率	①追突(路面標示) ②右折時(指導線) ③左折時(コンバクト化)
4	横浜市	一般国道16号	横浜市保土ヶ谷区	保土ヶ谷公園入口交差点	死傷事故率	①追突(路面標示、法定外看板) ②出会い頭(隅切り改良) ③右折時(指導線) ④二輪車(法定外看板)
5	相武国	一般国道16号	相模原市高根	淵野辺交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(カラー舗装) ②右折時(指導線)
6	相武国	一般国道16号	相模原市相模大野	東林間入口交差点	事故件数	①追突(排水性舗装) ②右折時(区画線高障度化)
7	横浜市	一般国道1号	大磯町高麗	相模貨物駅前交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(路面標示、法定外看板) ②右折時(指導線) ③左折時(コンバクト化)
8	横浜市	一般国道246号	厚木市妻田	妻田伝田交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(路面標示、法定外看板) ②右折時(指導線、ゼブラ前出し)
9	横浜市	一般国道1号	大磯町高麗	花水橋東交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(法定外看板) ②右折時(指導線) ③自転車(滞りスペース確保)
10	横浜市	一般国道1号	平塚市明石町	崇善小学校前交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(路面標示、法定外看板) ②二輪車(法定外看板) ③自転車(法定外看板、積載整理) ④右折時(指導線)
11	横浜市	一般国道1号	川崎市幸区	尻手交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(路面標示、法定外看板) ②右折時(指導線、ゼブラ前出し) ③二輪車(法定外看板) ④自転車(法定外看板)
12	横浜市	一般国道246号	厚木市松枝	市立病院前交差点	自転車事故等総合的に選出	①追突(路面標示、法定外看板) ②右折時(指導線) ③夜間(照明灯の設置)
13	神奈川県	国道467号	大和市深見台	光ヶ丘交差点	死傷事故率	①歩行者(横断禁止帯) ②右折時(指導線)
14	川崎市	(主)津久井道	川崎市多摩区	多摩警察署前交差点	黒雲ワースト100等総合的に選出	①追突(カラー舗装)
15	横浜市	(主)藤棚伊勢佐木線	横浜市中区	初音町交差点	自転車事故等総合的に選出	①右折時(指導線)



3. 事故対策実施箇所フォローアップ(2)

■ 横国・相武管内(11箇所)のフォローアップ

- ▶ 死傷事故率および事故件数(総数)は全箇所で減少
- ▶ 狙った事故類型について、減少効果が得られていない箇所がある
→ 要因を分析し、改善方法を確認

No	管理者	路線名	地先名	交差点名	事故集計単位区間(約150あたり) 年間平均事故件数の増減				対策前後の 死傷事故率 対策前/対策後 (件/億台キロ)	狙った事故類型 /事故件数の増減
					対策前 H8-H18	対策後 H19-H20	減少率	評価		
神奈川県全域					2.4	1.8	25%	減	161.6/122.2	
1	横 浜 国 道	R16	横浜市金沢区	君ヶ崎	16.0	6.5	60%	減	1736.3/705.4	追突、左折、右折 /全事故類型減少
2		R16	横浜市南区	吉野町3丁目	12.9	6.5	50%	減	742.3/373.8	追突、左折、右折 /追突事故が増加
3		R16	横浜市保土ヶ谷区	保土ヶ谷公園入口	9.3	2.5	73%	減	808.8/218.1	追突、左折、右折、出会い頭 /全事故類型減少
4		R1	大磯町高麗	相模貨物駅前	10.3	6.5	37%	減	887.5/561.6	追突、左折、右折 /全事故類型減少
5		R246	厚木市妻田	妻田伝田	8.6	8.0	7%	減	314.8/291.6	追突、右折 /右折事故が増加
6		R1	大磯町高麗	花水橋東	6.0	4.5	25%	減	518.4/388.8	追突、右折 /追突事故が増加
7		R1	平塚市明石町	崇善小学校前	7.8	4.5	42%	減	675.5/388.8	追突、左折、右折 /追突、右折事故が増加
8		R1	川崎市幸区	尻手	13.0	6.0	54%	減	673.4/310.8	追突、左折、右折 /全事故類型減少
9		R246	厚木市松枝	市立病院前	12.3	8.0	35%	減	447.4/291.6	追突、左折、右折 /全事故類型減少
10	相 武 国 道	R16	相模原市上鶴間	東林間入口	11.6	6.3	46%	減	604.6/315.2	追突、右折 /全事故類型減少
11		R16	相模原市高根	淵野辺	10.6	9.3	12%	減	644.7/401.1	追突、右折 /右折事故が増加

死傷事故率(件/億台キロ)とは、交通事故の発生割合を定量的に示す成果指標

死傷事故率 = 死傷事故件数(件/年) / (区間延長(km) × 交通量(台/日) × 365(日))

…1万台の車が1万km走行した場合(1億台キロあたり)に、発生する事故件数

※青字: 相武国道管内はH17に対策完了
対策前: H8~H17
対策後: H18~H20
として集計

3. 事故対策実施箇所のフォローアップ (3)

【参考-効果あり】 君ヶ崎交差点 きみがさき

■ 位置図



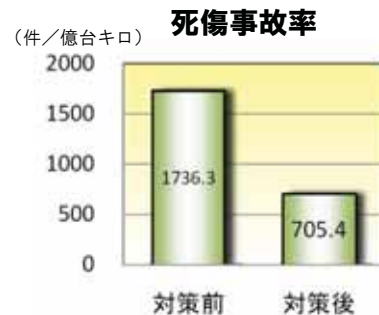
■ 対策工図



■ 狙った事故類型と実施した対策工

狙った事故類型	対策工
追突事故	路面標示設置 (追突注意)
左折事故	巻き込み改良および植栽の整理
	横断歩道・停止線の前出し
	外側線設置 (破線)
	法定外看板設置 (すり抜け二輪車注意)
右折事故	法定外看板設置 (左折車横断歩行者注意)
	中央帯ゼブラの前出し
	右折指導線改良

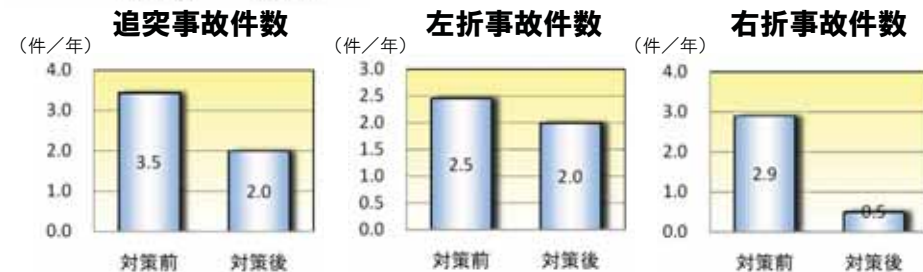
■ 対策前後の事故率の比較



▶ 死傷事故率は、約60%減少
▶ 事故件数の減少を狙った事故類型も全て事故件数が減少

■ 考察と追加対策の必要性

▶ 対策効果ありと判断
▶ 狙った事故類型も事故件数が減少していることから、追加対策は不要



3. 事故対策実施箇所のフォローアップ (3) 【参考-効果あり】相模貨物駅前交差点

■ 位置図



■ 対策工図



■ 狙った事故類型と実施した対策工

狙った事故類型	対策工
追突事故	減速路面標示設置 路面標示設置 (追突注意) 法定外看板設置 (追突注意)
左折事故	交差点のコンパクト化 法定外看板設置 (すり抜け二輪車注意) 法定外看板設置 (左折車横断歩行者注意)
右折事故	右折指導線改良

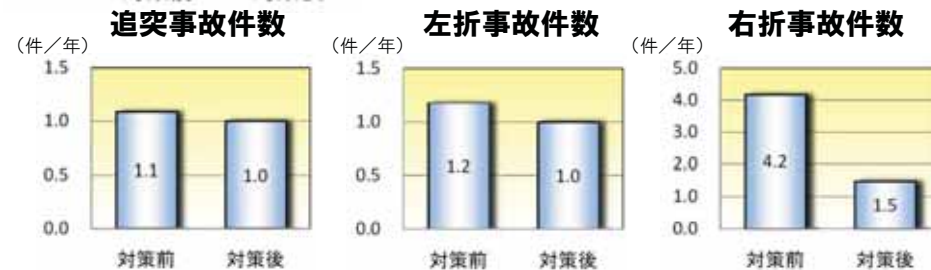
■ 対策前後の事故率の比較



▶ 死傷事故率は、約35%減少
▶ 事故件数の減少を狙った事故類型も全て事故件数が減少

■ 考察と追加対策の必要性

▶ 対策効果ありと判断
▶ 狙った事故類型も事故件数が減少していることから、追加対策は不要



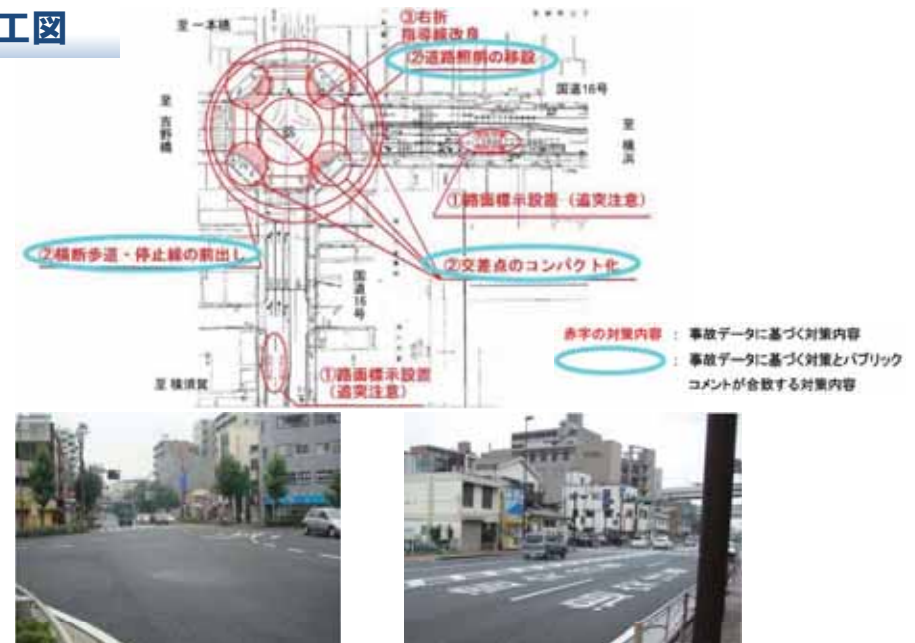
3. 事故対策実施箇所のフォローアップ (3)

【参考-要観察】 よしのちょう3ちょうめ 吉野町3丁目交差点

■ 位置図



■ 対策工図



■ 狙った事故類型と実施した対策工

狙った事故類型	対策工
追突事故	路面標示設置（追突注意）
左折事故	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
右折事故	右折指導線改良

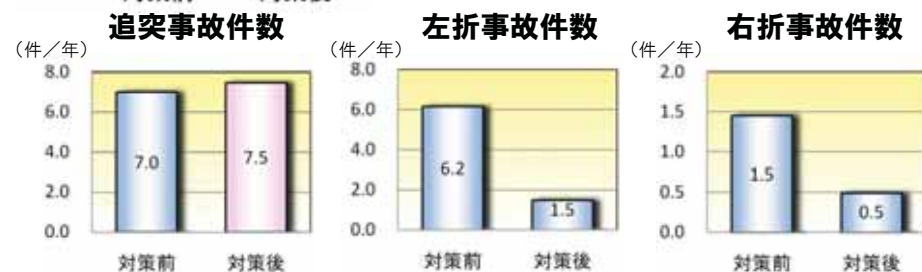
■ 考察と追加対策の必要性

- ▶ 死傷事故率が大幅に減少していることから、**一定の対策効果あり**と判断
- ▶ 追突事故増加の改善策(案)としては、**減速路面標示および法定外看板を追加**することで対応

■ 対策前後の事故率の比較



▶ 死傷事故率は、約50%減少
▶ 事故件数の減少を狙った事故類型のうち、追突事故件数が増加



3. 事故対策実施箇所のフォローアップ (3)

【参考-要観察】 そうぜんしょうがっこうまえ 崇善小学校前交差点

■ 位置図



■ 対策工図



■ 狙った事故類型と実施した対策工

狙った事故類型	対策工
追突事故	路面標示設置 (追突注意) 法定外看板設置 (追突注意)
左折事故	巻き込み改良 停止線の前出し 法定外看板設置 (すり抜け二輪車注意)
右折事故	植栽の整理およびガードレールのガードパイプ化 法定外看板設置 (自転車注意)

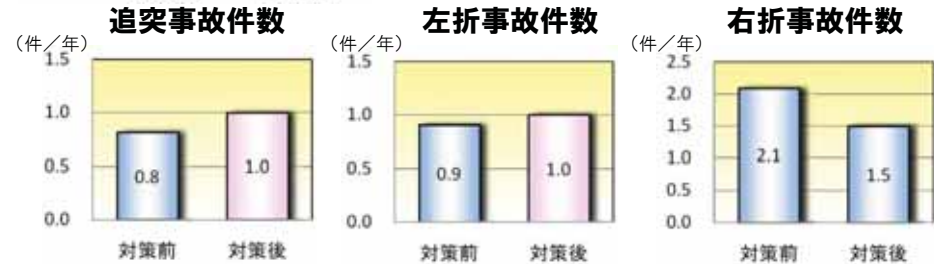
■ 対策前後の事故率の比較



▶ 死傷事故率は、約40%減少
▶ 事故件数の減少を狙った事故類型のうち、追突・左折事故件数が増加

■ 考察と追加対策の必要性

- ▶ 死傷事故率が大幅に減少していることから、**一定の対策効果あり**と判断
- ▶ 追突事故増加の**改善策(案)**としては、**減速路面標示追加**することで対応
- ▶ 左折事故増加の**改善策(案)**としては、**法定外看板(巻き込み注意)**を追加することで対応

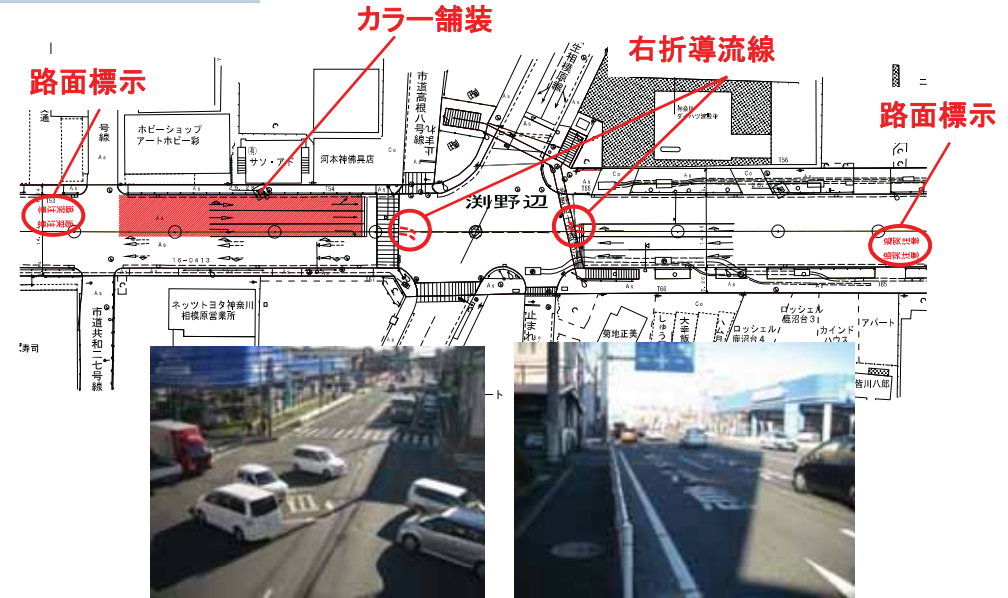


3. 事故対策実施箇所のフォローアップ (3)

■ 位置図



■ 対策工図



■ 狙った事故類型と実施した対策工

狙った事故類型	対策工
追突事故	カラー舗装 路面標示設置 (追突注意)
右折事故	右折指導線改良

■ 対策前後の事故率の比較



▶ 死傷事故率は、約40%減少
▶ 事故件数の減少を狙った事故類型のうち、右折事故が増加

■ 考察と追加対策の必要性

- ▶ 死傷事故率が大幅に減少していることから、**一定の対策効果あり**と判断
- ▶ 右折事故増加の**改善策(案)**としては、**法定外看板を追加**することで対応

4. 新たな交通安全課題箇所の抽出方法（1）

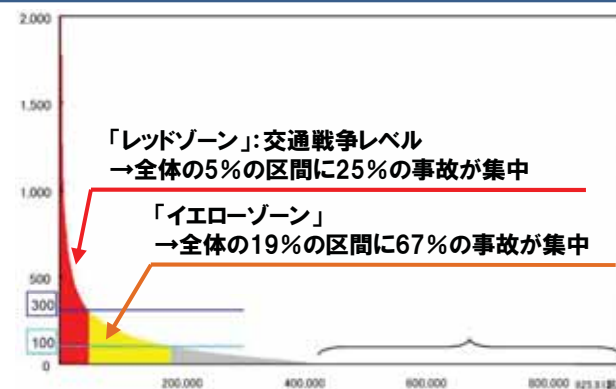
■ 過年度委員会での抽出方法と抽出基準

- ▷ 死傷事故率比:7.0以上
 - ▷ 死傷事故率比:7.0未満(総合評価)
 - 二輪車・自転車・高齢者事故ワースト10
 - 県警ワースト100(総量削減)
 - 事故危険箇所
 - 道路管理者着目箇所
 - あんしん歩行エリア指定箇所
- ※死傷事故率比
死傷事故率を神奈川県での平均値で除した値

■ レッドゾーン戦略 H19年度～

選択と集中により、死傷事故率の高い箇所に予算を集中

- ・死傷事故率300件/億台キロ以上
- ・全体の5%の区間に死傷事故の25%が集中



■ 今年度の交通安全課題箇所の抽出方法

① 選定候補箇所リストの作成(※)

- ・死傷事故率:100件/億台キロ以上(H17~H20の4年間集計)
- ・死亡事故件数: 1件 (H17~H20の4年間集計)
- ・地域の声、公安委員会からの指摘等

※以下は、選定候補箇所から除外
・対策済み箇所(モニタリング中)
・留意箇所
→事故件数2件/年未満
→延長30m未満
→事故率算出不可箇所

② 神奈川県の地域特性・交通事故特性を踏まえ、抽出指標(案)を選定

④ 配慮する指標の“確認”

⑤ 交通安全課題箇所を選定

③ アンケート調査(県民ニーズの把握) →交通安全課題箇所の抽出における配慮すべき指標を確認

4. 新たな交通安全課題箇所抽出方法（2）

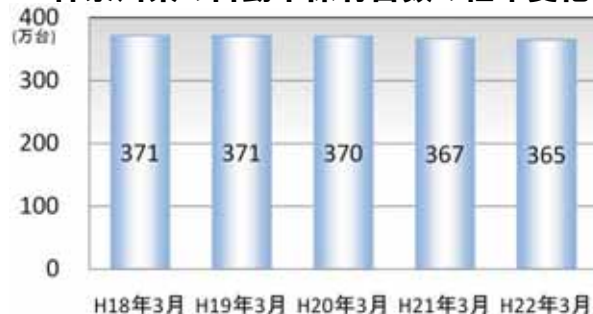
■ 神奈川県地域交通特性

都道府県別自動車保有台数(H22年7月現在)



出典: (財)自動車検査登録協会

神奈川県の自動車保有台数の経年変化



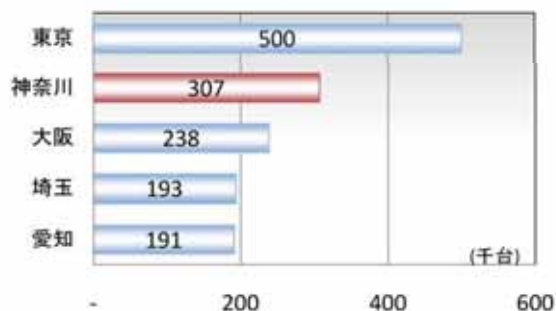
出典: (財)自動車検査登録協会

都道府県別渋滞損失時間(H18年年度)



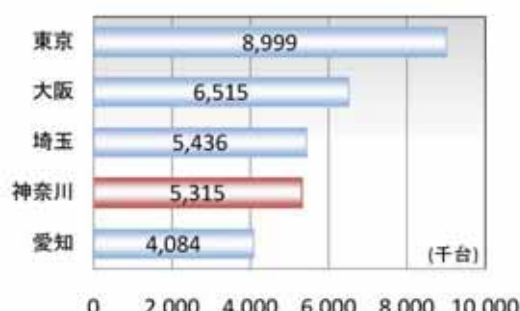
出典: 国土交通省道路局「道路行政の達成度報告書」

都道府県別二輪車保有台数(H22年7月現在)



出典: (財)自動車検査登録協会

都道府県別自転車保有台数(H22年7月現在)



出典: (財)自転車産業振興協会

参考-神奈川県人口の経年変化



出典: 神奈川県人口統計調査

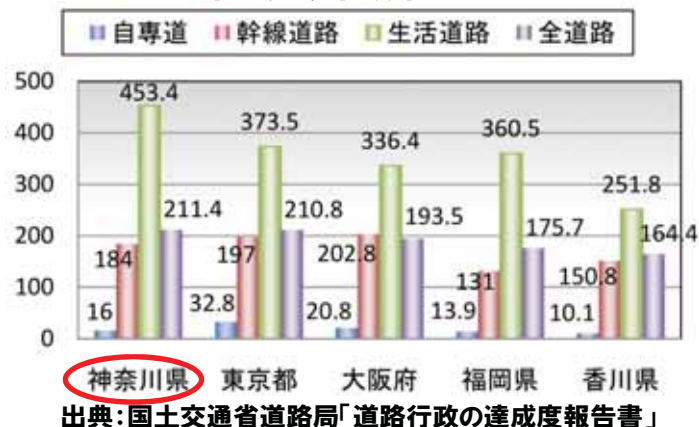
< 神奈川県の特徴 >

- ▶ 自動車保有台数は全国第4位 → 近年、減少傾向
- ▶ 二輪車保有台数は全国第2位
- ▶ 自転車保有台数は全国第4位
- ▶ 渋滞損失時間は全国第5位
- ▶ 県人口は増加傾向 → 15才以下、65才以上が増加

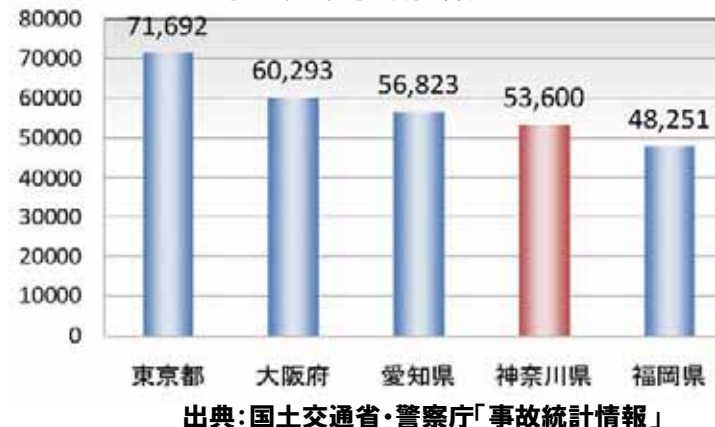
4. 新たな交通安全課題箇所抽出方法 (3)

■ 神奈川県死傷事故率・事故件数

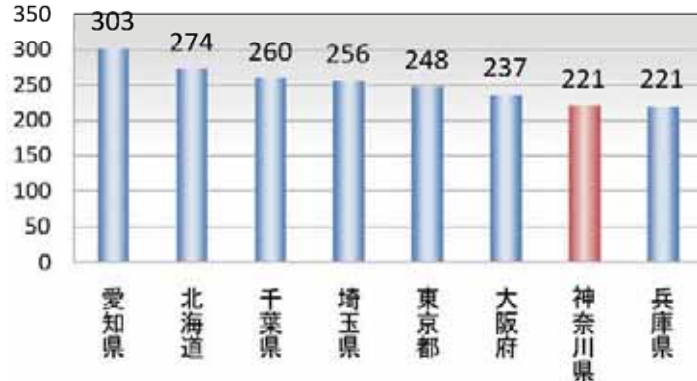
(件/億台キロ) 都道府県別死傷事故率(H18年度)



(件) 都道府県別死傷事故件数(H16~20年度平均)



(件) 都道府県別死亡事故件数(H16~20年度平均)



(件) 都道府県別人対車両事故件数(H16~20年度平均)



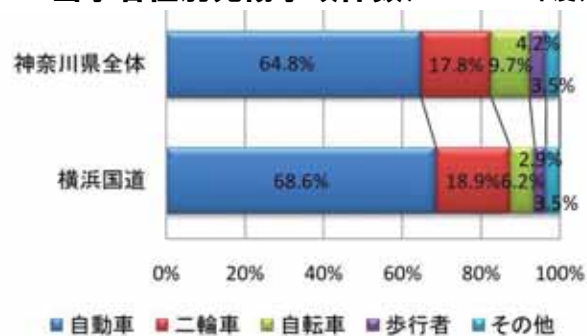
< 神奈川県死傷事故率・事故件数 >

- ▶ 死傷事故率は全国第1位
 - ▶ 死亡事故件数は全国第7位
 - ▶ 死傷事故件数は全国第4位
 - ▶ 人対車両事故件数は全国第2位
- ⇒ 全国的に見て、交通事故発生状況が上位にある。

4. 新たな交通安全課題箇所の抽出方法（4）

■ 神奈川県交通事故特性

当事者種別死傷事故件数(H17～H20年度)



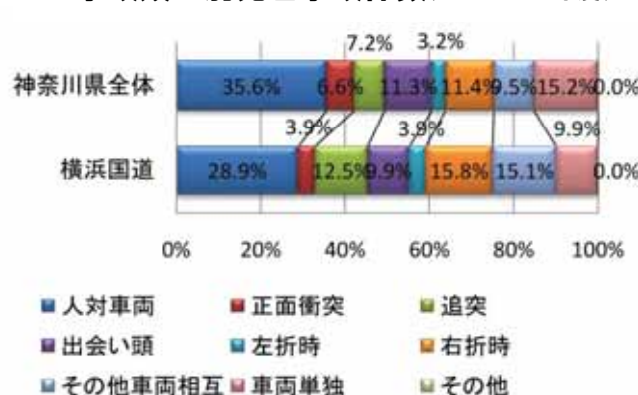
当事者種別死亡事故件数(H17～H20年度)



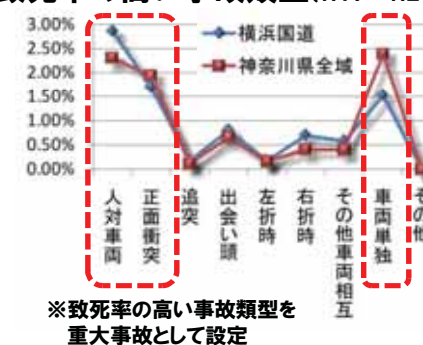
事故類型別死傷事故件数(H17～H20年度)



事故類型別死亡事故件数(H17～H20年度)



死傷事故全数に対して致死率の高い事故類型(H17～H20年度)



※致死率の高い事故類型を重大事故として設定

出典: 交通事故総合分析センター(H17-H20データ)

<神奈川県交通事故特性>

- ▶ 二輪保有率が高く、自動車事故に次いで多いため「**二輪車事故**」に着目
- ▶ 渋滞が多く、発進・停止の繰り返し機会が多いため「**追突事故**」に着目
- ▶ 渋滞が多く、無理な進路変更の機会が多いため「**右・左折事故**」に着目
- ▶ 死亡事故件数が全国的に見て高いため、致死率の高い事故類型「**人対車両・正面衝突・車両単独**」に着目

4. 新たな交通安全課題箇所抽出方法（5）

■ 神奈川県交通安全関連の指定箇所

- ▶ **事故危険箇所指定箇所(対象箇所:約50箇所)**
 - 「国土交通省・警察庁」が、**全国規模**で死傷事故の多い交差点および単路を箇所指定
 - 「死傷事故の減少」が目的
- ▶ **事故多発区間指定箇所(対象箇所:約70箇所)**
 - 「神奈川県交通安全協議会」が、**神奈川県内**で箇所指定
 - 交差点改良や信号機設置など、総合的な事故対策箇所を指定
- ▶ **自転車モデル地区指定箇所(対象箇所:約20箇所)**
 - 「国土交通省・警察庁」が、**全国規模**で地区を箇所指定
 - 自転車と歩行者が接触する事故の減少が目的

4. 新たな交通安全課題箇所抽出方法（6）

■ 交通安全課題箇所の抽出に用いる指標

① 事故の発生率・数に着目

「死傷事故率」

「死傷事故件数」

② 神奈川県に多い“特徴的”な事故類型に着目

（特徴的：課題が顕著であり、効果的な対策ができる）

「追突事故」、「左折時事故」、「右折時事故」、「二輪車事故」の多い箇所

③ 事故の重大性に着目

「死亡者数」「重大事故」の多い箇所

④ 致死率が高い「人对車両事故」に着目

「2当当事者が子供、高齢者である事故」の多い箇所 ※神奈川県の少子高齢化

「歩行者・自転車×車両事故」の多い箇所 ※神奈川県の自転車保有台数は全国4位

⑤ 事故発生場所について、下記の箇所・地域指定箇所に着目

・通学路指定箇所

・バリアフリー法指定箇所

・あんしん歩行エリア指定箇所

・事故危険箇所、事故多発区間指定箇所

・自転車モデル地区指定箇所

※多い箇所とは、例えば平均値＋標準偏差の2倍以上(5%)
または、上位10箇所程度などの突出した傾向を示す箇所

4. 新たな交通安全課題箇所の抽出方法（7）

■ 交通安全課題箇所の抽出(イメージ)

- ▶ 箇所毎の事故データを整理し、抽出指標の該当「●」を設定
- ▶ アンケート調査結果により、指標の追加、重み付けを検討し、対象箇所を抽出
- ▶ 対策“済み”箇所は、モニタリング中であるため、対策後4年を目処にフォローアップ

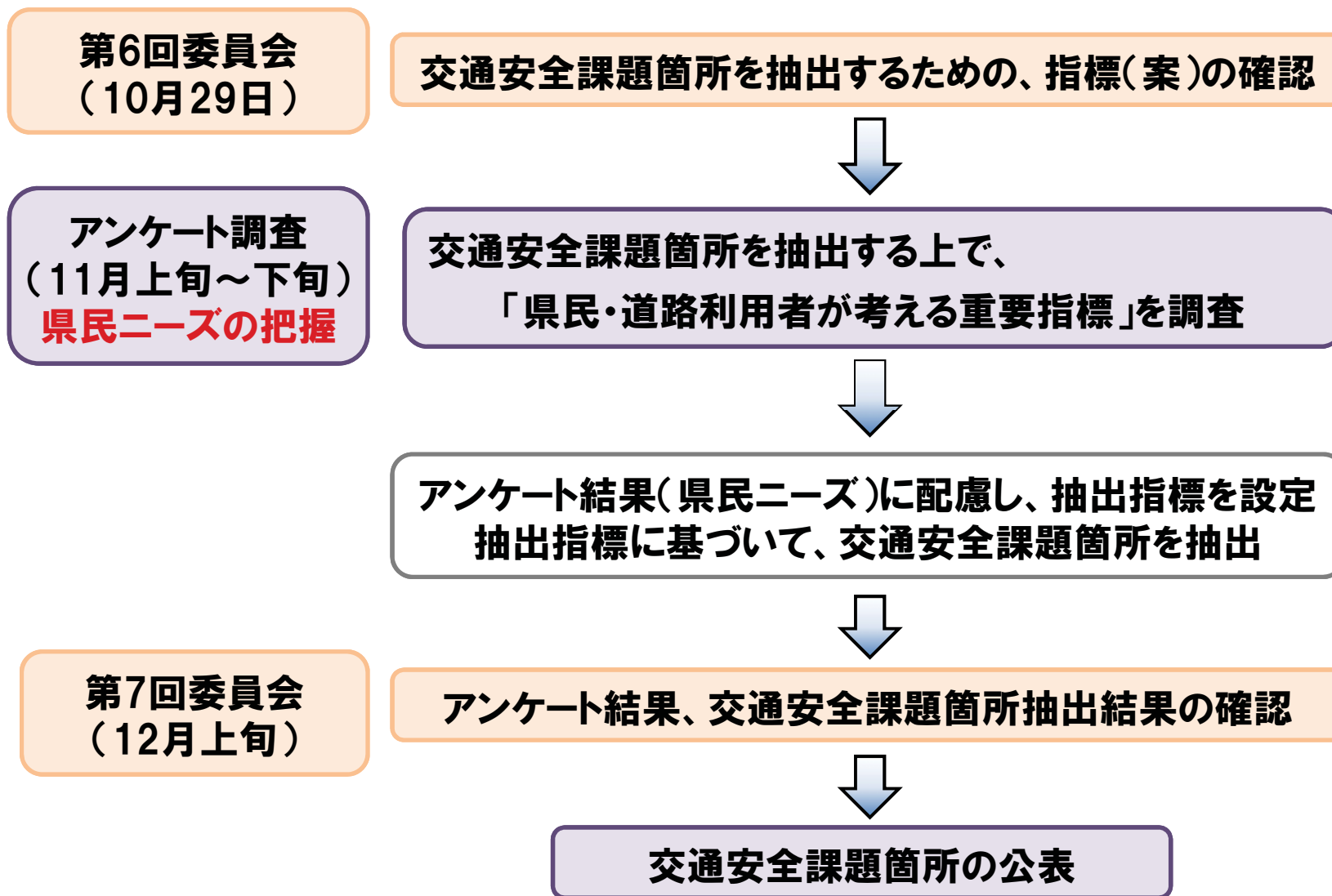
- ・死傷事故率: 100件/億台キロ
- ・死亡事故件数: 1件
- ・地域の声、公安委員会の指摘等の全リスト

アンケート調査結果により、抽出指標に配慮→県民ニーズへの配慮

区間番号	道路 管理者	センサス 区間番号	抽出指標															対策済み	抽出結果					
			総量削減		死亡事故		特徴的な事故			交通弱者			交通安全関連指定箇所							その他				
			死傷事故率	死傷事故件数	死者数	重大事故	追突事故	左折事故	右折事故	二輪車事故	子供事故(2当)	高齢者事故(2当)	歩行者・自転車事故	通学路	バリアフリー	あんしん歩行エリア	事故危険箇所			事故多発区間	自転車モデル地区	●●●●	○○○○	
14-...K	横浜国道	○○○○	●	●	●	●	●		●		●	●		●	●								●	◎
14-...K	横浜国道	○○○○	●	●	●	●	●		●	●		●		●	●								●	
14-...K	川崎国道	○○○○	●				●			●	●		●										●	
14-...K	川崎国道	○○○○	●				●																	
14-...K	相武国道	○○○○	●	●				●		●	●		●	●			●							◎
14-...K	相武国道	○○○○	●			●	●	●		●	●		●	●			●							◎
14-...K	神奈川県	○○○○	●			●																		
14-...K	神奈川県	○○○○	●							●	●				●									
14-...K	横浜市	○○○○	●	●		●	●		●		●	●		●			●				●		●	
14-...K	横浜市	○○○○						●				●	●											
14-...K	川崎市	○○○○	●	●	●	●	●		●	●		●		●	●									◎
14-...K	川崎市	○○○○				●				●				●										
14-...K	相模原市	○○○○	●		●	●	●		●	●		●					●							◎
14-...K	相模原市	○○○○	●			●		●																

5. アンケート調査方法と調査票（1）

■ アンケート調査の位置づけ



5. アンケート調査方法と調査票（2）

■ アンケート調査方針

- ▶ 調査対象は**神奈川県民**および**道路利用者**とする
- ▶ 回答属性(年代、性別、居住地域)の偏りを少なくする
- ▶ 短期間で、回収率を上げ、効率性を高める

■ アンケート調査方法(案)

- ▶ **インターネットモニターアンケート** ※回収率高く、効果的
→ 民間調査機関が運営するインターネットを使ったアンケート
神奈川県在住のインターネットモニターの方を対象に、アンケート調査を実施

下記協会に所属している道路利用者の方を対象としたアンケート

- ▶ **(社)神奈川県トラック協会**
- ▶ **(社)神奈川県タクシー協会**
- ▶ **(社)神奈川県バス協会**
→ アンケート用紙配布・回収につきまして、ご協力をお願い致します。
アンケート用紙につきましては、後日、持参いたします。

5. アンケート調査方法と調査票（3）

■ アンケートの質問

「神奈川県安全性向上委員会」において、今後交通事故を減少させるために重点的に対策を実施する箇所を選定します。県内で発生している交通事故の種類や場所について、特に重要視する項目を、日頃から道路を利用されている皆様から、広く意見を収集し、対策箇所選定における基礎資料とすることを目的に実施するものです。

問1：神奈川県で幹線道路の事故対策を行う場所を選ぶ場合、どのような事故を重要視すべきだと思いますか。それぞれの事故の種類について、該当する番号を○で囲んで下さい。

- ①. 車同士の事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ②. 二輪車に関連する事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ③. 自転車に関連する事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ④. 歩行者に関連する事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ⑤. 子供が被害者になる事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ⑥. 高齢者が被害者となる事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ⑦. 死亡につながる重大な事故
1 2 3 4 5
重要ではない 普通 重要
- ⑧. その他 ()

問2：幹線道路の事故対策を実施する箇所として、どのような場所で発生している事故を選ぶべきだと思いますか。該当する番号1つを○で囲んで下さい。

1. 自動車の交通量が多い道路
2. 歩行者の交通量が多い道路
3. 自転車の交通量が多い道路
4. 通学路として使用されている道路
5. 駅周辺の繁華街付近の道路
6. 住宅街付近の道路
7. その他 ()

問3：その他、ご自由に意見をお寄せ下さい。

【回答される方、ご自身について差し支えない範囲でお答え下さい。】

問4：年齢
1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代
5. 50代 6. 60代 (64才以下)
7. 60代 (65才以上)

問5：性別
1. 男性 2. 女性

問6：住所
市・区・町・村

問7：運転免許の取得状況（最も利用頻度が多い免許）
1. 自動車類 2. 二輪車（原動機付自転車を含む）
3. 未取得

問8：神奈川県内の道路を利用する主な手段
1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪車
4. 自動車 5. バス・タクシー

問9：神奈川県内で車を利用する主な目的
1. 通勤・通学 2. 業務（自家用車：白ナンバー）
3. 業務（事業用車：緑ナンバー）
4. 買い物 5. 私用 6. 観光・レジャー
7. その他 ()

本アンケートでお答え頂いた意見および個人情報は、他の目的で使用したり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません。