

第15回 神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成28年12月7日（水）10：00～12：00

場所：貸会議室 崎陽軒 本館6F 3号室

1. 開会

2. 挨拶

3. 議事

1) 前回委員会の概要

2) 神奈川県事故・地域特性

3) 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

- ・対策進捗状況

- ・対策事例（横浜国道、相武国道、川崎市、相模原市）

4) 神奈川県事故ゼロプラン2期の進め方

- ・2期の進め方

- ・対象区間の考え方

- ・新規区間（事故多発地点）

- ・事故ゼロプラン（2期）の対象区間

5) 生活道路における交通事故対策

- ・生活道路における交通事故対策

- ・対策エリアの概要

- ・横浜市の取り組み

6) その他

- ・関係機関の取り組み（県警、NEXCO 東日本、首都高速道路、トラック協会）

- ・今後の予定

4. 閉会

資料

- 設立趣意書 ○委員会規約 ○委員会名簿 ○座席表

- 資料-1 第15回 神奈川県安全性向上委員会

- 資料-2 新聞記事

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）、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、国土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 委員名簿

- ◎ 東洋大学 国際地域学部 国際地域学科 教授 岡村 敏之
- (一社) 神奈川県安全運転管理者連合会 専務理事 舩甚 英俊
- (一財) 横浜市交通安全協会 専務理事 木村 和夫
- (一社) 川崎市交通安全協会 専務理事 小田 忠信
- (一社) 神奈川県トラック協会 専務理事 石橋 廣
- (一社) 神奈川県タクシー協会 専務理事 会田 辰三郎
- (一社) 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 淡中 泰雄
- 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長 中須賀 聡
- 国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長 乙守 和人
- 神奈川県警察本部交通部交通規制課長 渋谷 秀悦
- 神奈川県安全防災局安全防災部くらし安全交通課長 押部 修一
- 神奈川県県土整備局道路部道路管理課長 荒井 俊晴
- 横浜市道路局道路部長 新倉 芳樹
- 川崎市建設緑政局道路河川整備部長 濱見 健
- 相模原市都市建設局土木部長 匂末 敏男
- 東日本高速道路株式会社 関東支社
京浜管理事務所長 小林 憲史
- 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 相良 健次
- 首都高速道路株式会社 神奈川管理局
調査・環境課長 三村 啓子

◎ 委員長

(敬称略)

神奈川県安全性向上委員会
第15回委員会

平成28年12月7日



目次

1. 前回委員会の概要	1
2. 神奈川県地域・事故特性	2
3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果	11
・ 対策進捗状況	11
・ 対策事例 （横浜国道,相武国道,川崎市,相模原市）	13
4. 神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方	18
・ 2期の進め方	18
・ 対象区間の考え方	19
・ 新規区間（事故多発地点）	20
・ 事故ゼロプラン（2期）の対象区間	22
5. 生活道路における交通事故対策	23
・ 生活道路における交通事故対策	23
・ 対策エリアの概要	26
・ 横浜市の取り組み	27
6. その他	29
・ 関係機関の取り組み （県警,NEXCO東日本,首都高速道路,トラック協会）	29
・ 今後の予定	42

1. 前回委員会の概要

前回※委員会での指摘事項	対応方針
<p>○事故ゼロプランの1期、2期について</p> <p>事故ゼロプラン（1期）のまとめ方とともに、2期の箇所リストについて確認があった。</p>	<p>○事故ゼロプラン（1期）の報告について</p> <p>事故ゼロプラン（1期）の結果を整理し、代表事例についてその効果を報告する。</p>
<p>○除外ルールの適応方法</p> <p>除外ルール内容についての確認とともに、対象箇所について確認があった。</p>	<p>○除外ルールの適応</p> <p>事故ゼロプラン（1期）の箇所について、除外ルールを適用し、除外区間、2期への繰り越し区間を整理した。</p>

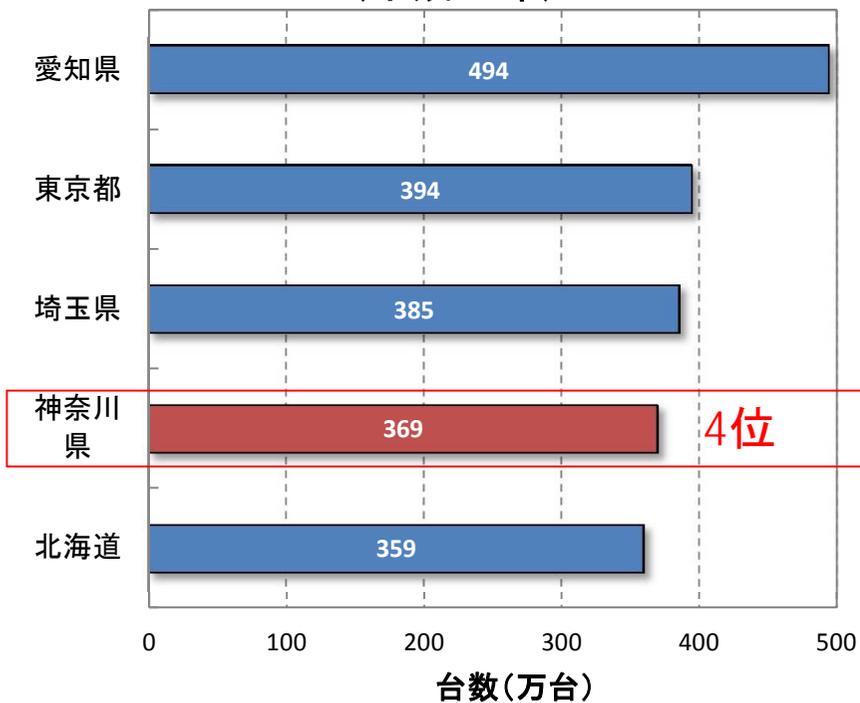
※第14回神奈川県安全性向上委員会（H28.3.2）

2. 神奈川県地域・事故特性

■自動車保有台数

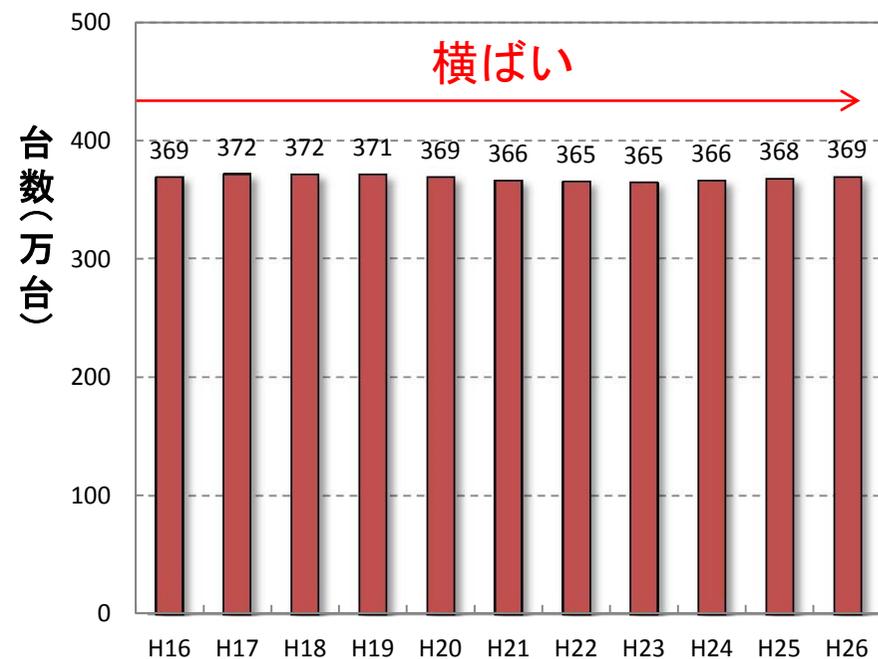
- ・ 神奈川県の自動車保有台数は、全国4位である
- ・ 神奈川県の自動車保有台数は、少し増減はあるものの概ね横ばいである。

自動車保有台数が多い都道府県
(平成26年)



出典:交通事故統計年報 平成16年～平成26年版

神奈川県の自動車保有台数の推移
(平成16年～平成26年)



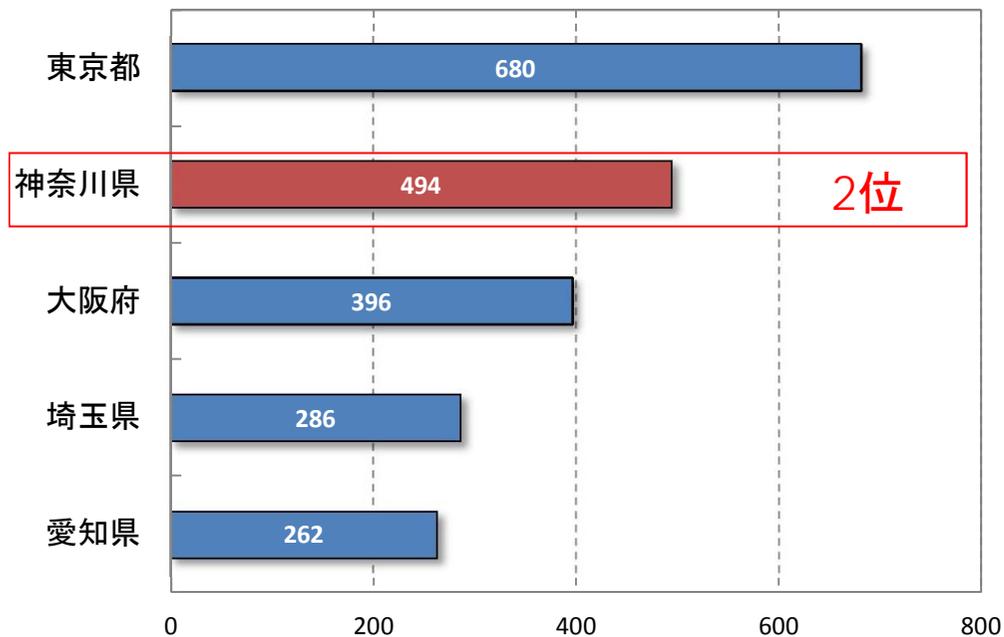
出典:交通事故統計年報 平成16年～平成26年版

2. 神奈川県地域・事故特性

■二輪車保有台数

- ・ 神奈川県二輪車保有台数は、全国2位である
- ・ 神奈川県二輪車保有台数は、年々増加している。

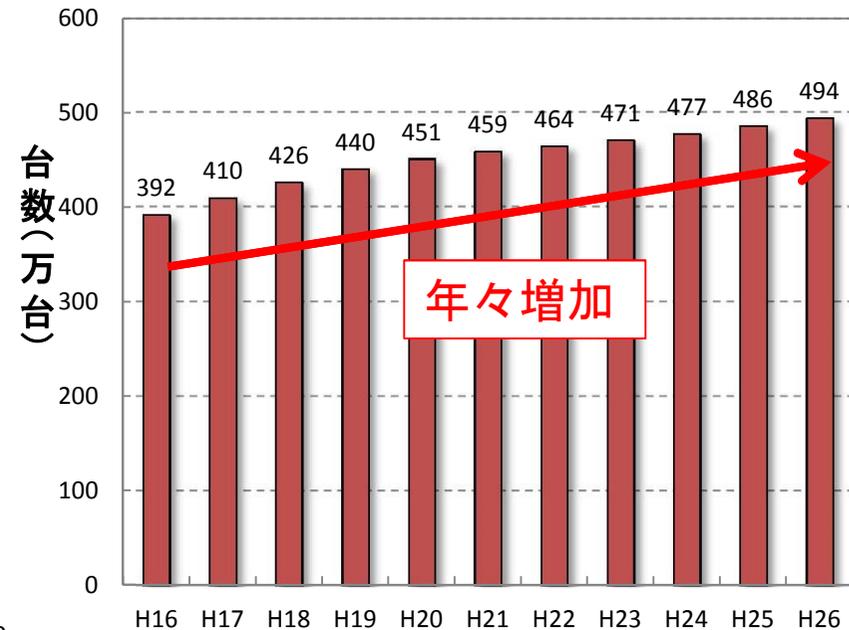
二輪車保有台数が多い都道府県(平成26年)



台数(千台)

出典: 交通事故統計年報 平成26年版

神奈川県二輪車保有台数の推移 (平成16年～平成26年)



年々増加

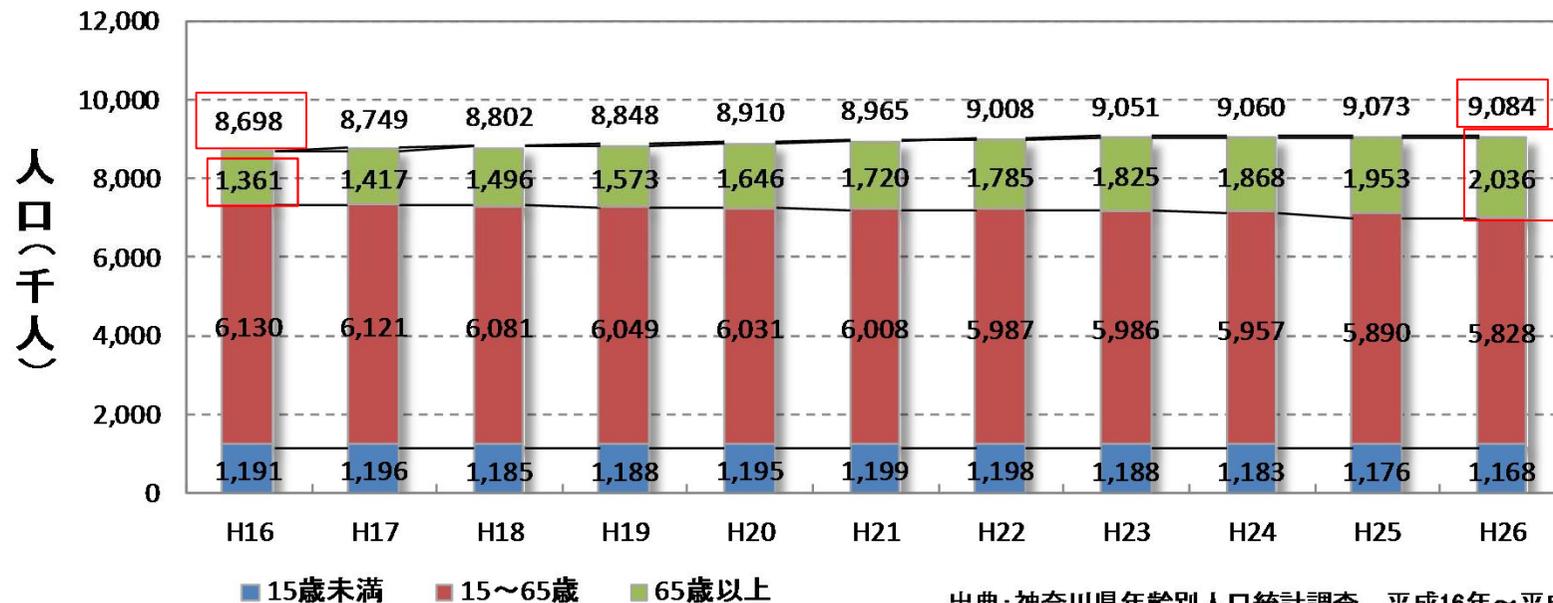
出典: 交通事故統計年報 平成16年～平成26年版

2. 神奈川県地域・事故特性

■人口の推移

- ・ 神奈川県の総人口は、平成16年～平成26年の10年間で約4%増加している。
- ・ 年齢別にみると、65歳以上が1.4倍になっている。

神奈川県における人口の推移(平成16年～平成26年)



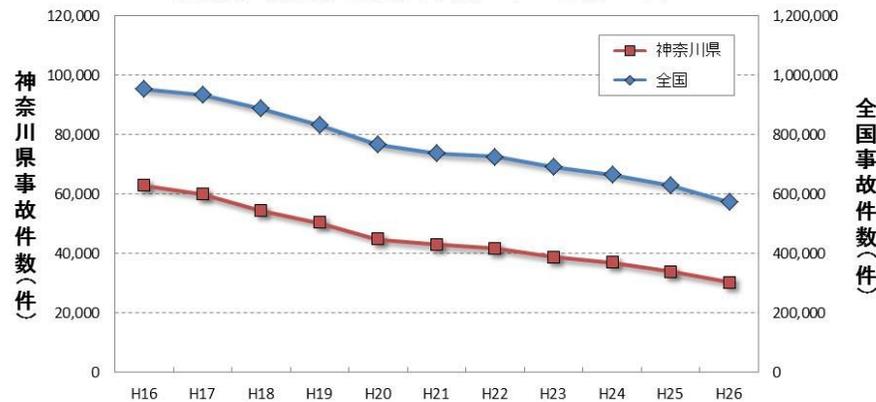
高齢者は
10年で
1.4倍

2. 神奈川県の実地・事故特性

■死傷事故件数

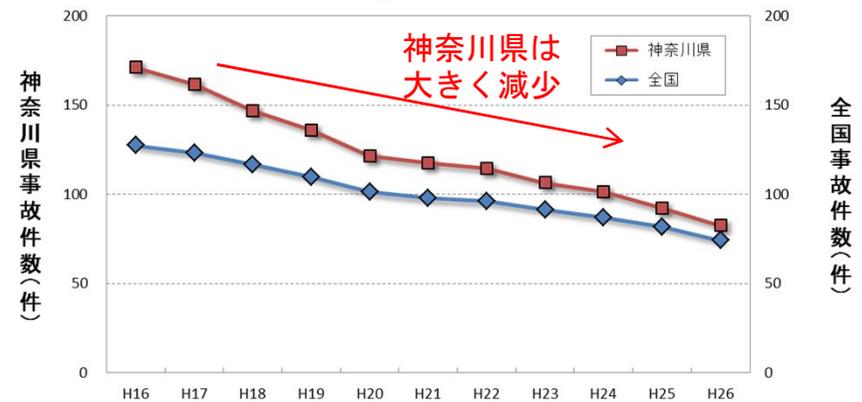
- ・ 神奈川県の死傷事故件数は、全国と同様に減少傾向である。
- ・ 自動車1万台あたりでみると、神奈川県は全国に比べて、減少率が高い。
- ・ 神奈川県の死傷事故件数は、平成16年は全国3位であったが、平成26年は全国7位に低下している。

死傷事故件数の推移(平成16年～平成26年)



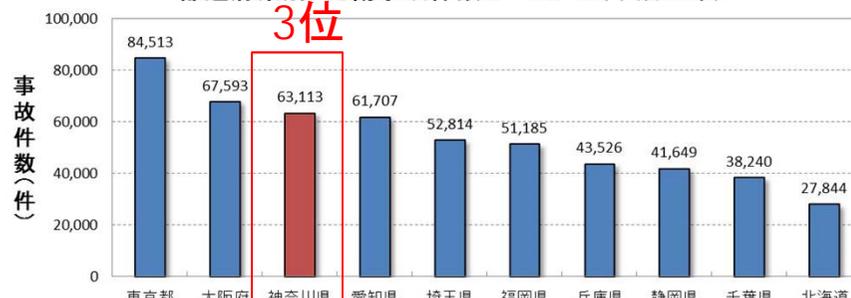
出典: 交通事故統計年報 平成16年～平成26年版

自動車1万台当たりの死傷事故件数(平成16年～平成26年)



出典: 交通事故統計年報 平成16年～平成26年版

都道府県別 死傷事故件数ワースト10(平成16年)



出典: 交通事故統計年報 平成16年版

都道府県別 死傷事故件数ワースト10(平成26年)



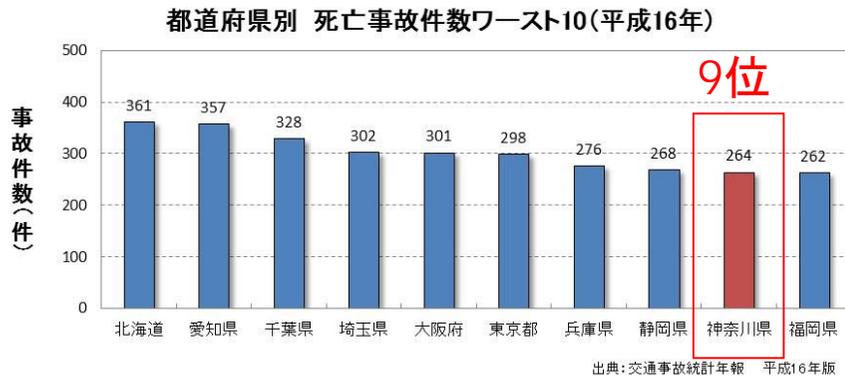
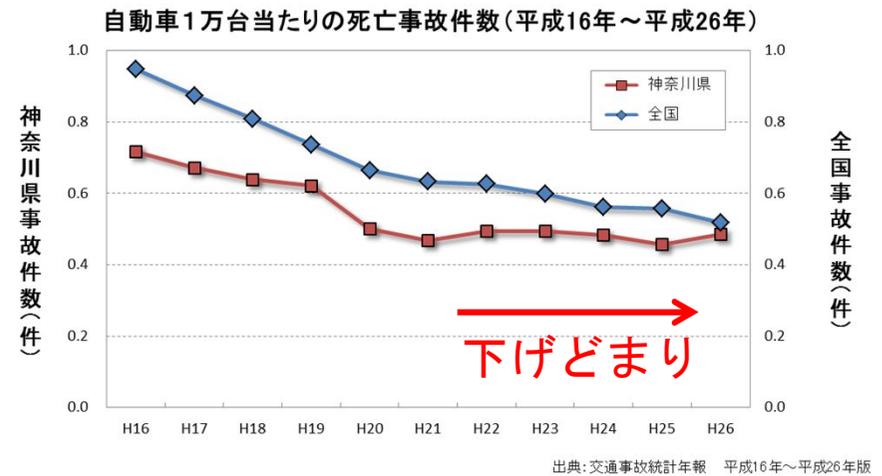
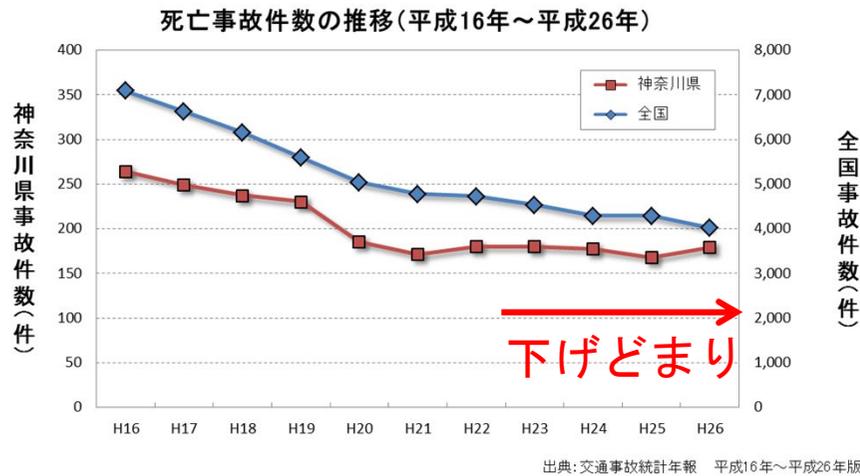
出典: 交通事故統計年報 平成26年版

10年後

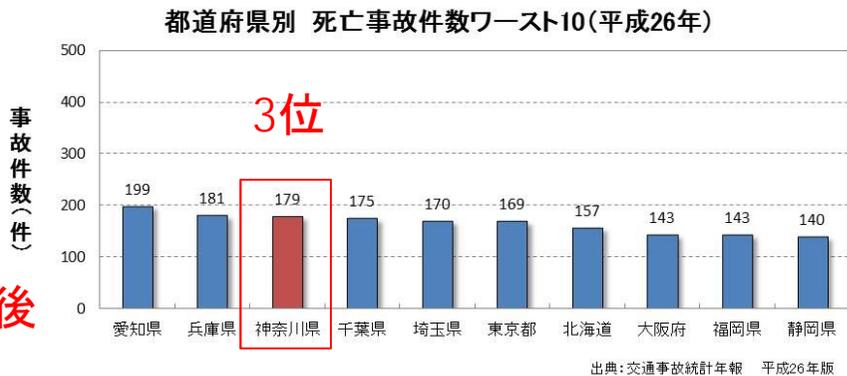
2. 神奈川県地域・事故特性

■死亡事故件数

- ・死亡事故件数の推移をみると、神奈川県は全国に比べて、下げ止まりである。
- ・神奈川県の死亡事故件数は、平成16年は全国9位であったが、平成26年は全国3位に上昇している。



10年後

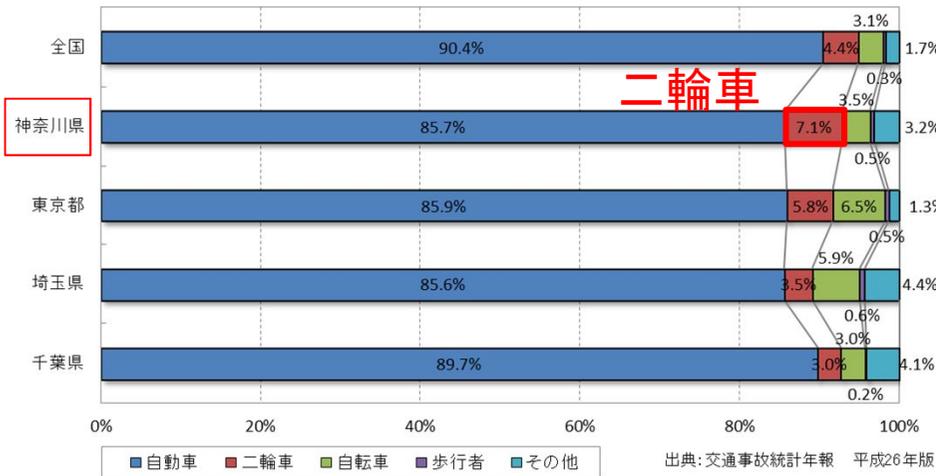


2. 神奈川県の実地・事故特性

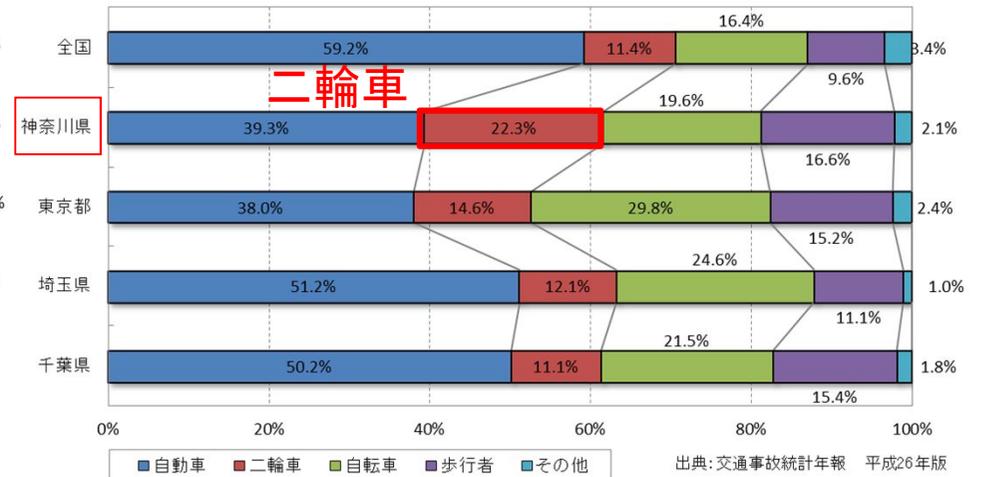
■ 当事者別の事故

- ・ 神奈川県は、第1当事者（加害者）、第2当事者（被害者）ともに、二輪車事故の割合が高い。

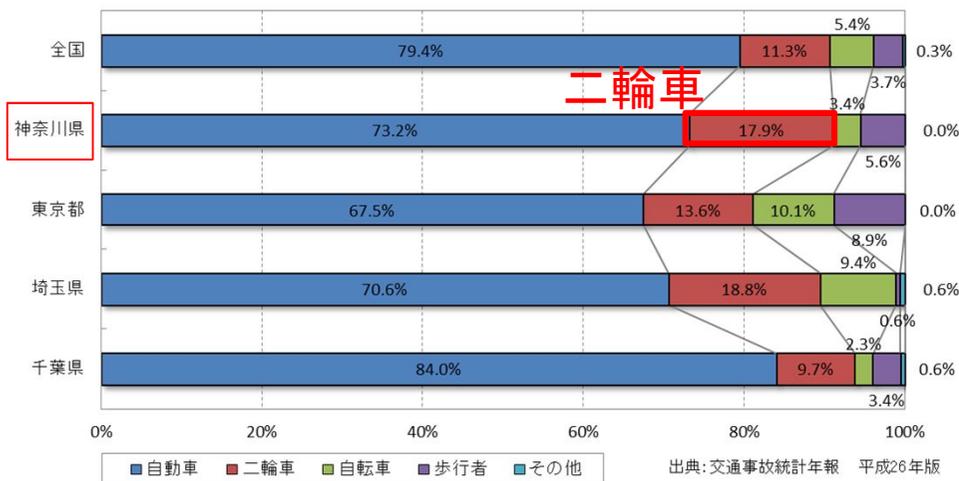
第1当事者の死傷事故件数割合(平成26年)



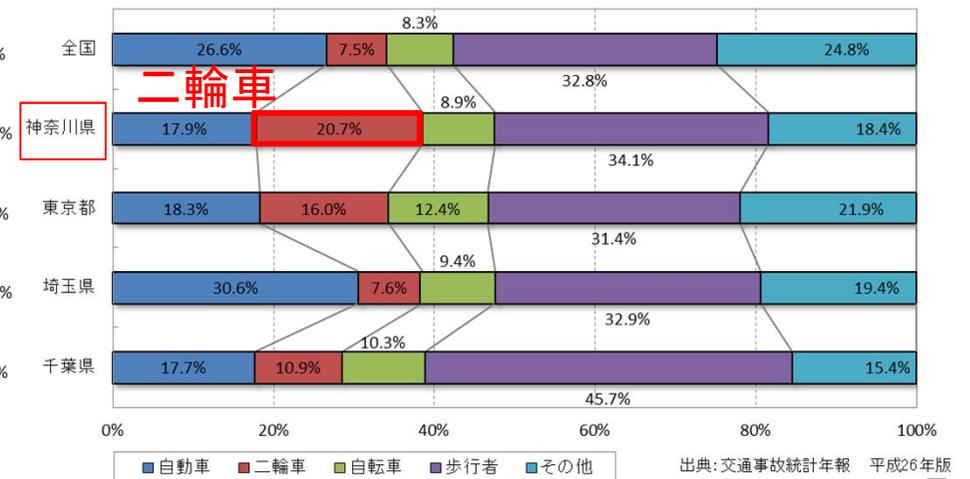
第2当事者の死傷事故件数割合(平成26年)



第1当事者の死亡事故件数割合(平成26年)



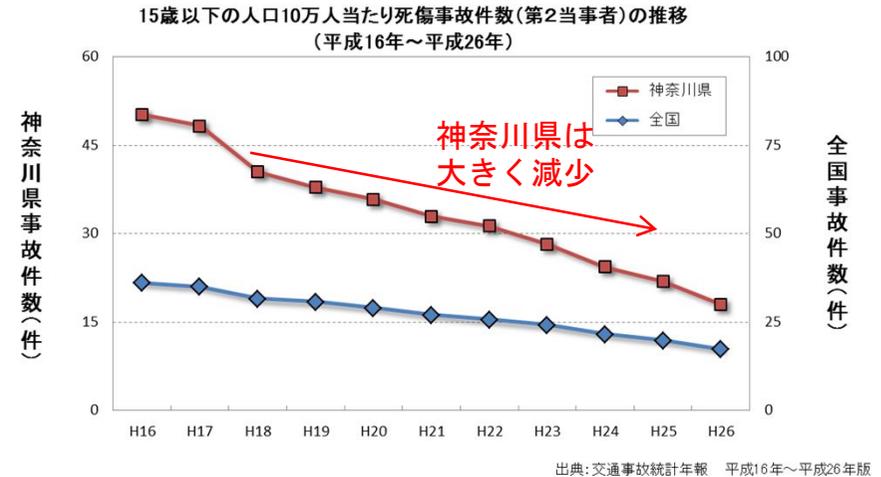
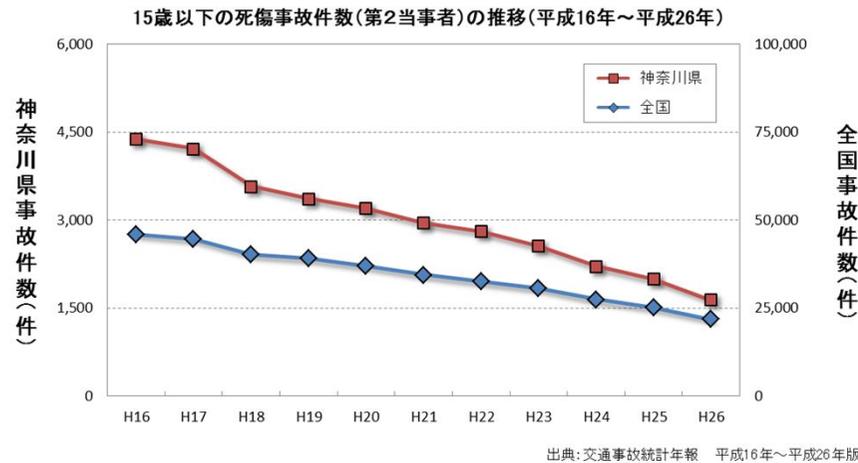
第2当事者の死亡事故件数割合(平成26年)



2. 神奈川県 の地域・事故特性

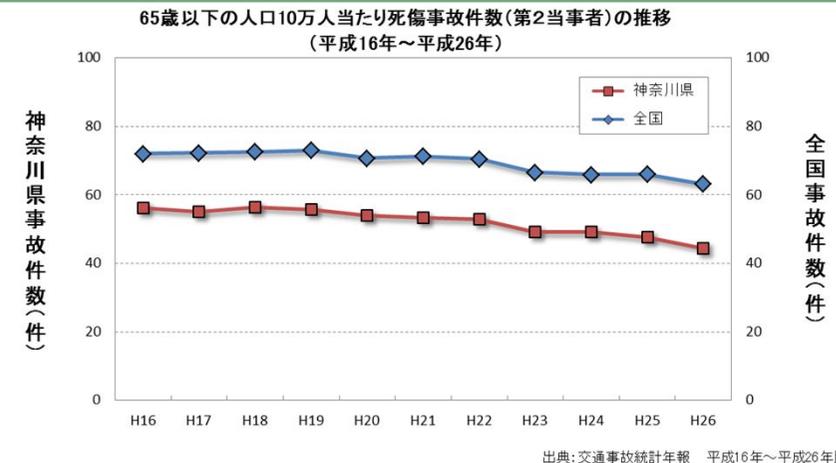
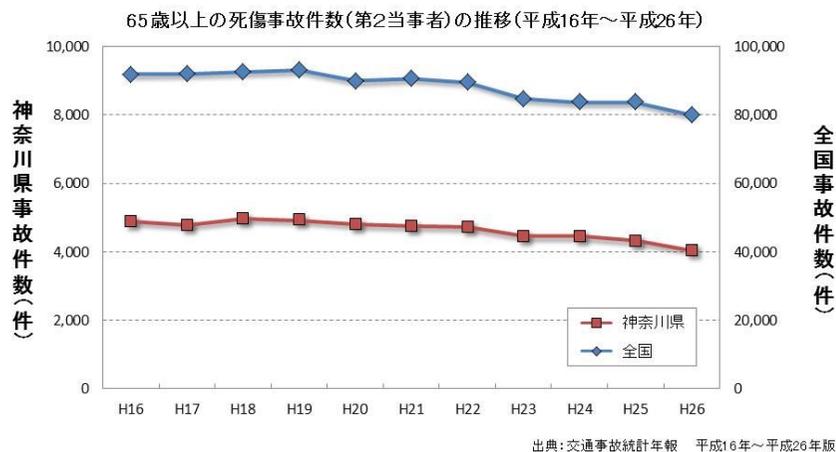
■15歳以下の死傷事故件数

- ・ 15歳以下の死傷事故件数は、神奈川県・全国とも減少傾向である
- ・ 人口10万人あたりで見ると、神奈川県は全国に比べ減少傾向にある。



■65歳以上(第2当事者)の死傷事故件数

- ・ 65歳以上の死傷事故件数は、神奈川県・全国ともゆるやかに減少傾向である。
- ・ 人口10万人あたりで見ると、神奈川県・全国ともゆるやかに減少傾向である。

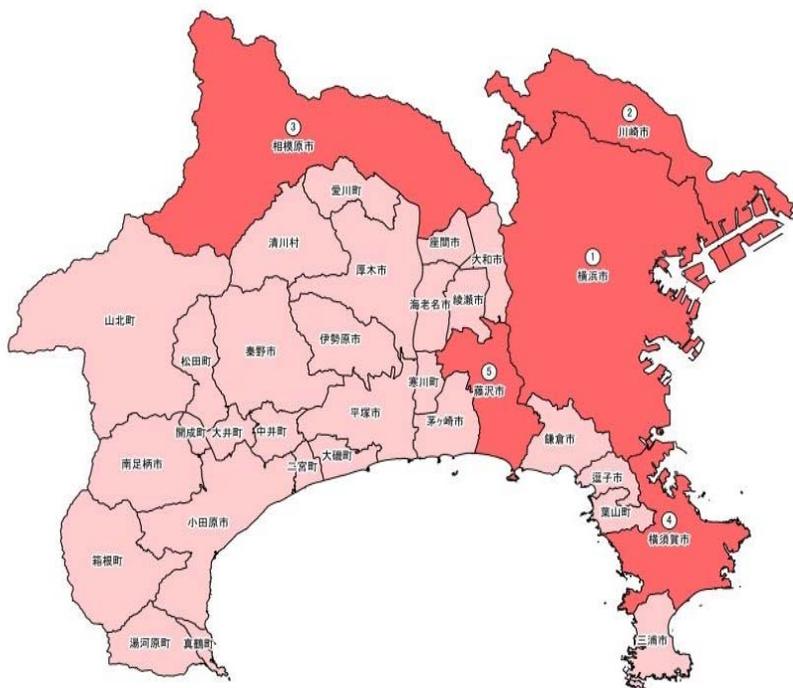


2. 神奈川県 の地域・事故特性

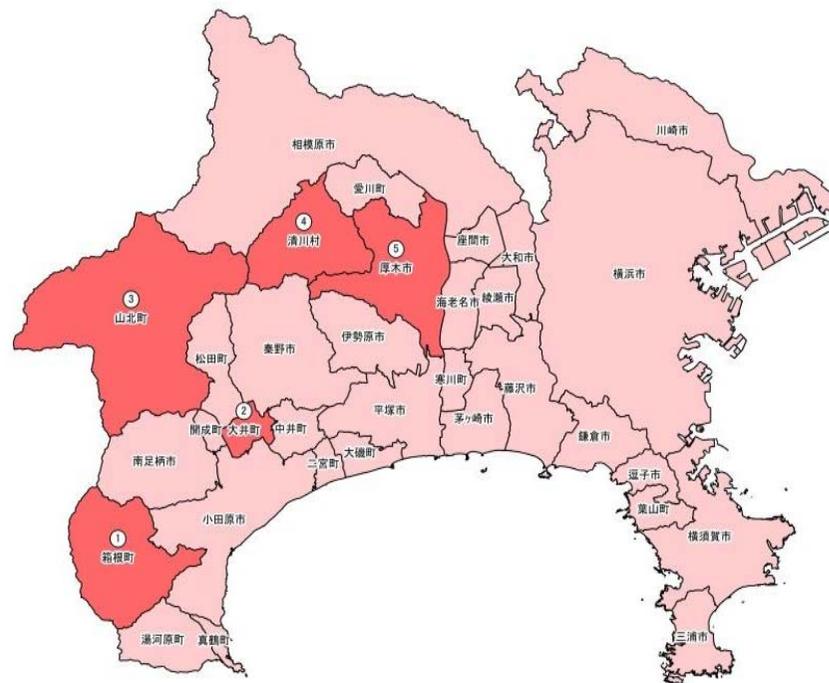
■市町村別 死傷事故件数ワースト5

- ・ワーストは、1位：横浜市、2位：川崎市、3位：相模原市となっている。
- ・人口10万人あたりで見ると、1位：箱根町、2位：大井町、3位：山北町となっている。

市町村別 死傷事故件数ワースト5



市町村別 人口10万人あたり死傷事故件数ワースト5



①～⑤ ワースト5以内の市町村

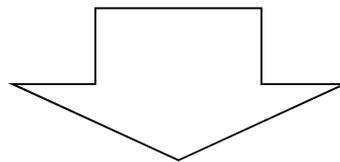
2. 神奈川県地域・事故特性

■ 神奈川県の地域特性

- ・ 自動車保有台数は、概ね横ばいで推移している。
- ・ **二輪車保有台数は年々増加**している。
- ・ 総人口は横ばいであるが、**高齢者人口の割合が顕著に増加**している。

■ 神奈川県の事故特性

- ・ 死傷事故件数が減少傾向にあるが、**依然として件数が多い**。
- ・ 死亡事故は下げ止まりしており、**全国ワースト3位**である。
- ・ 15歳以下の事故件数は、減少傾向にある。
- ・ 65歳以上の事故件数は、ゆるやかに減少傾向になる。
- ・ 第1当事者、第2当事者とともに**二輪車事故の割合が高い**。



■ 今後の対策方針

- ・ **死傷事故件数を減らすとともに、死亡事故を抑止する**。
- ・ 社会的な問題となっている**子供や高齢者事故を減らす**。
- ・ 神奈川県の特徴である**二輪車事故を減らす**。

3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

・対策進捗状況（区間の指定状況）



	H22選定	H23追加	H24追加	H25追加	H26追加【第12回委員会承認】				事故危険区間 合計
					事故多発 区間(地点)	地域 要望	事故危険 箇所	小計	
横浜国道事務所	209	6	8	30	5	1	0	6	259
相武国道事務所	72	10	0	2	0	0	0	0	84
神奈川県	233	11	8	51	9	0	0	9	312
横浜市	47	20	6	29	2	0	0	2	104
川崎市	44	1	4	17	3	0	0	3	69
相模原市	31	3	4	3	3	0	0	3	44
合計	636	51	30	132	22	1	0	23	872

3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

・対策進捗状況（除外区間）

- 「事故危険区間(872区間)」について、各管理者において精査を行い、除外区間は460区間となり、2期の繰り越し区間は412区間となった。

	①除外	②早期除外	③その他の除外	除外区間計	事故危険ゼロプラン 1期	繰り越し区間 2期
横浜国道事務所	8	19	64	91	259	168
相武国道事務所	-	4	11	15	84	69
神奈川県	6	3	205	214	312	98
横浜市	1	16	40	57	104	47
川崎市	-	2	49	51	69	18
相模原市	2	-	30	32	44	12
合計	17	44	399	460	872	412

[除外の考え方]

- ①除外 : 対策後4年経過した区間で、事故件数が2割減少した区間【第8回委員会】
- ②早期除外 : 対策後2年経過した区間で、事故件数が2割減少した区間かつ着目事故が減少した区間【第10回委員会】
- ③その他の除外 : 地域要望等で抽出された区間でかつ対策が完了した区間【第10回委員会】
選定基準を下回った区間や対策優先順位が低い区間【第11回委員会】

3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

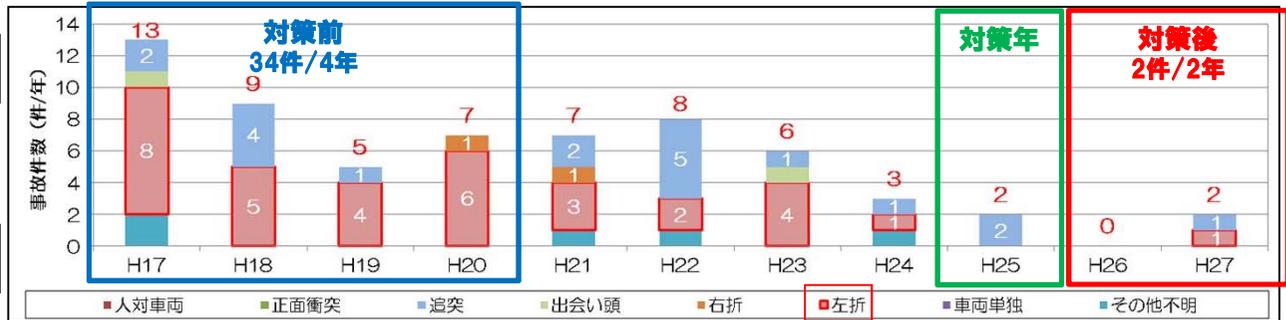
・対策事例～二輪車事故対策～「国道1号 鶴見区諏訪坂付近(単路部)」

横浜国道

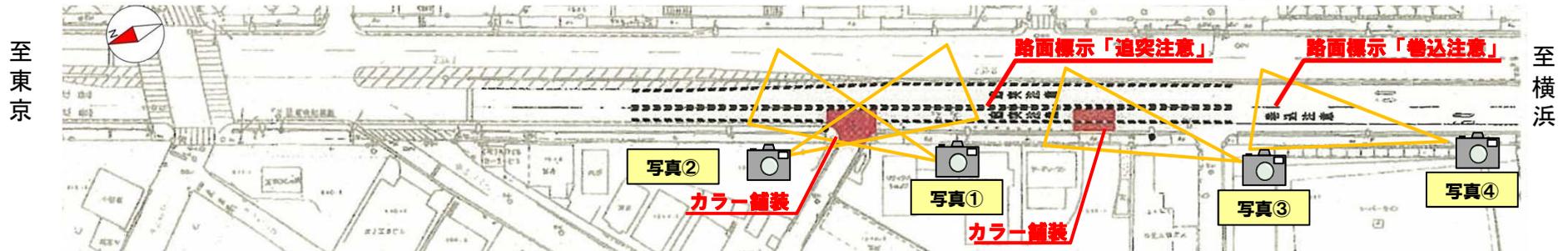
- 左折時の二輪車巻込事故が多発しており、H25.7にカラー舗装、路面標示「巻込注意」等の対策を実施
- 対策実施後、左折事故が5.8件/年から0.5件/年に大幅に減少。
- カラー舗装と路面標示(文字)を組み合わせ、ドライバーに対策の意図を理解してもらい効果発現

対策前
 死傷事故：34件/4年（8.5件/年）
 左折時事故：23件/4年（5.8件/年）

対策後
 死傷事故：2件/2年（1.0件/年）
 左折時事故：1件/2年（0.5件/年）



使用データ：ITARDA事故別データ ※H27警察事故データ



3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

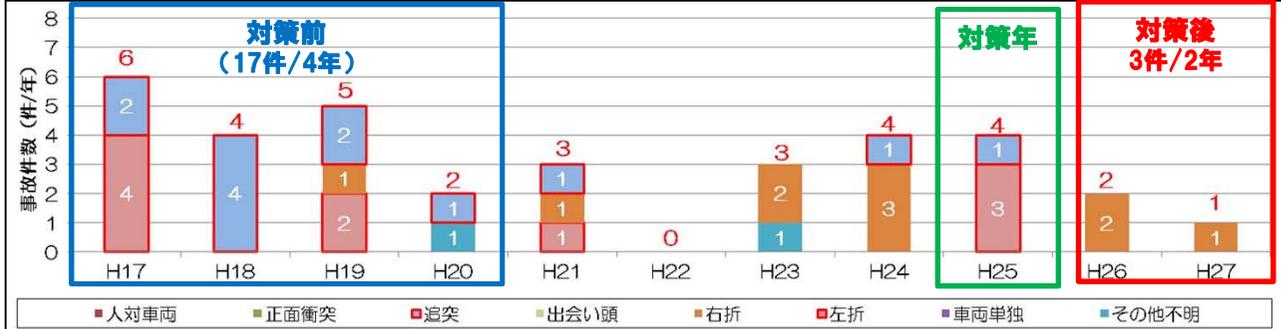
・対策事例～二輪車事故対策～「国道246号 津田山陸橋交差点」

横浜国道

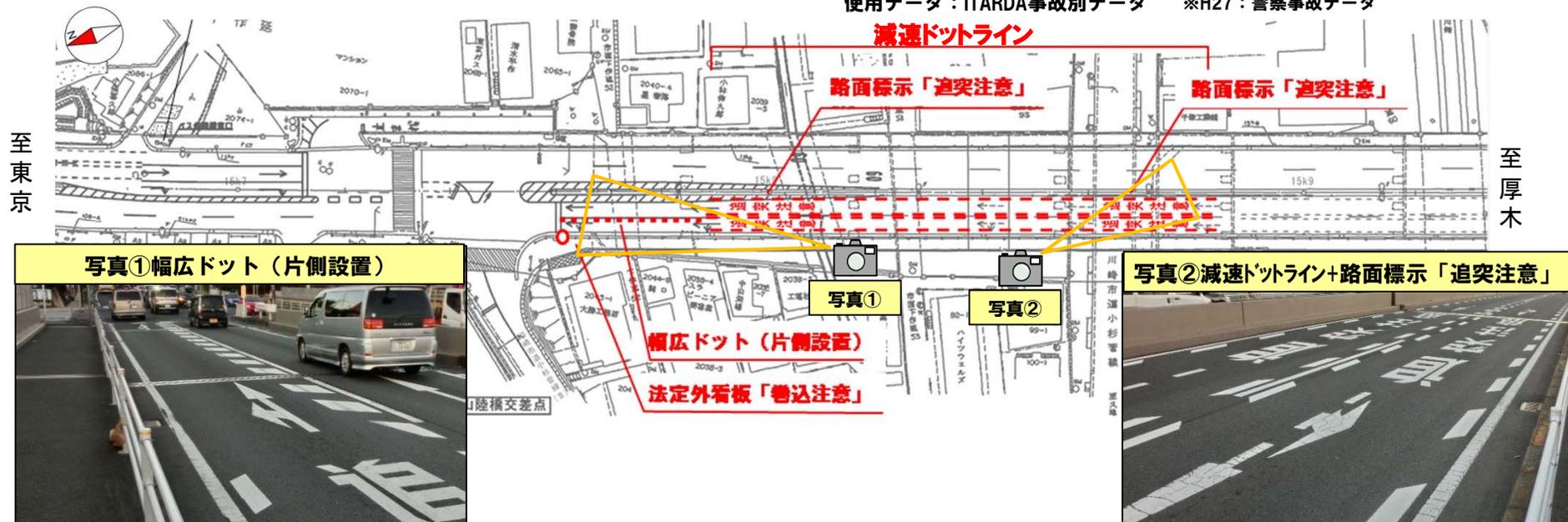
- 左折時の二輪車巻込事故が多発しており、H25.3に幅広ドット等の対策を実施
- 対策実施後、左折時の二輪車巻込事故が1.5件/年から0件/年に大幅に減少。
- 幅広ドットを行うことで、自動車は左寄りの走行となり、二輪車の走行空間が狭ったことで、すり抜けにくくなったことで効果発現（第11回委員会）

対策前
 死傷事故：17件/4年（4.3件/年）
 追突事故：9件/4年（2.3件/年）
 左折時事故：6件/4年（1.5件/年）

対策後
 死傷事故：3件/2年（1.5件/年）
 追突事故：0件/2年（0.0件/年）
 左折時事故：0件/2年（0.0件/年）



使用データ：ITARDA事故別データ ※H27：警察事故データ



3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

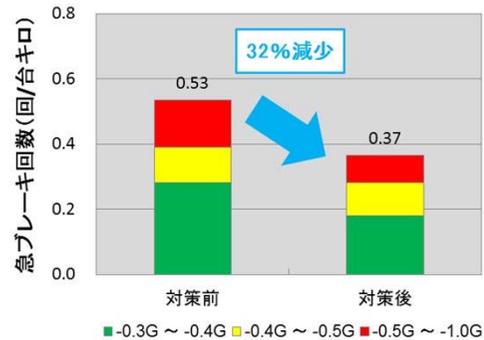
・対策事例～追突事故対策～「国道16号 相模原駅入口交差点」

相武国道

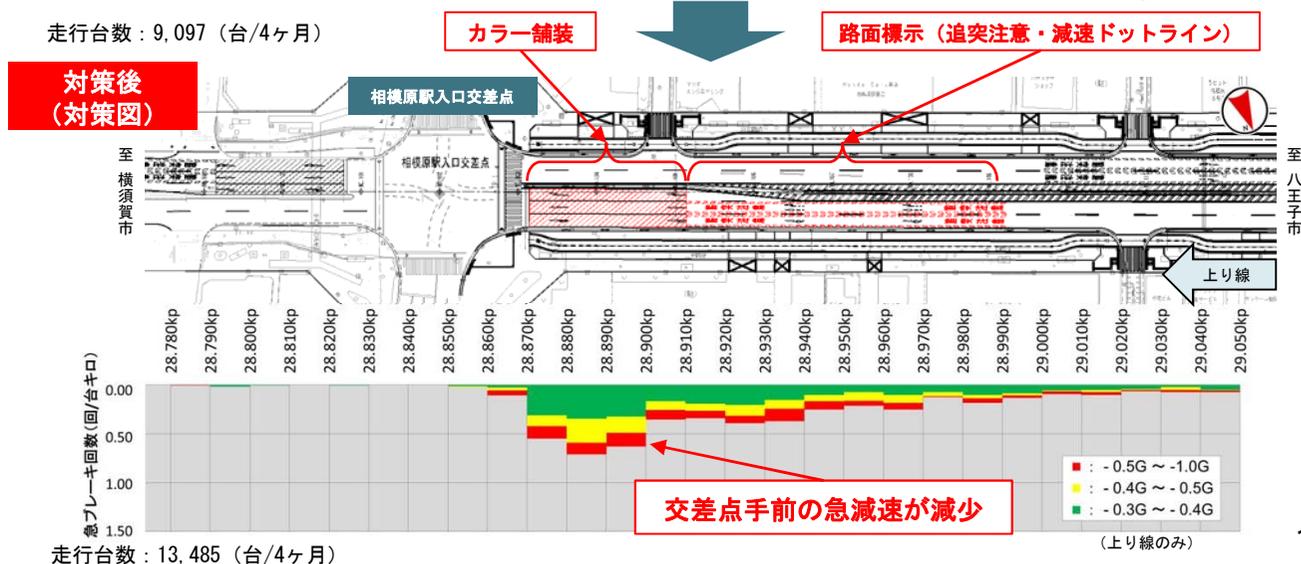
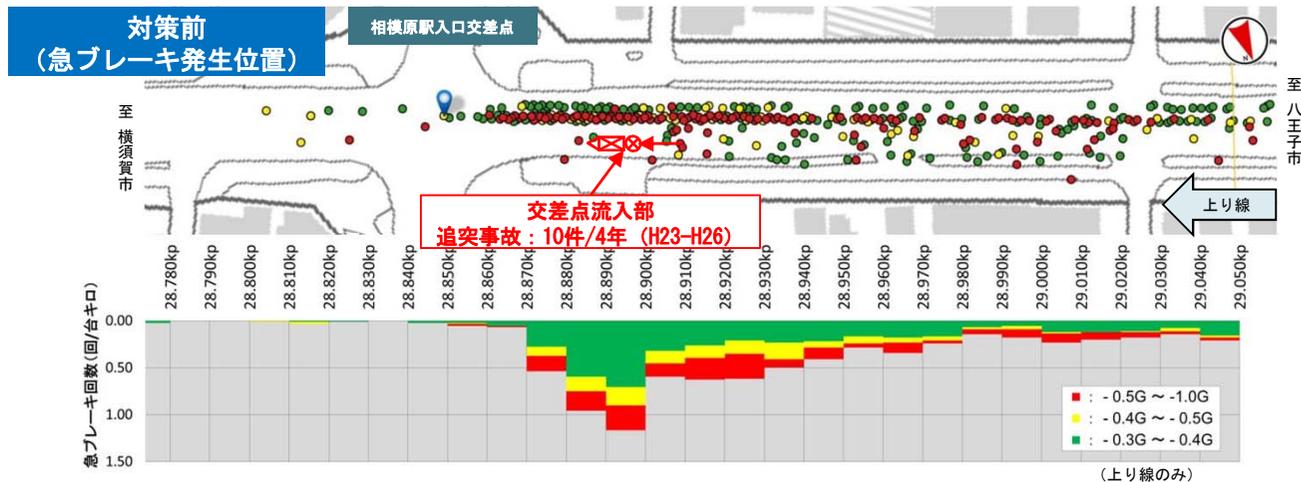
- 追突事故が多発しており、H28.3にカラー舗装、減速ドットライン、路面標示「追突注意」を実施。
- ETC2.0データを分析した結果、対策実施区間の急ブレーキ回数が32%減少。



■ 走行台キロ当たりの急ブレーキ回数
(上り線 流入部 対策実施120m区間)



【使用データ】
 イタルダ事故データ (H23-26)
 ETC2.0 プロブデータ
 ・対策前: H27.11 ~ H28.02 (4ヶ月)
 ・対策後: H28.07 ~ H28.10 (4ヶ月)

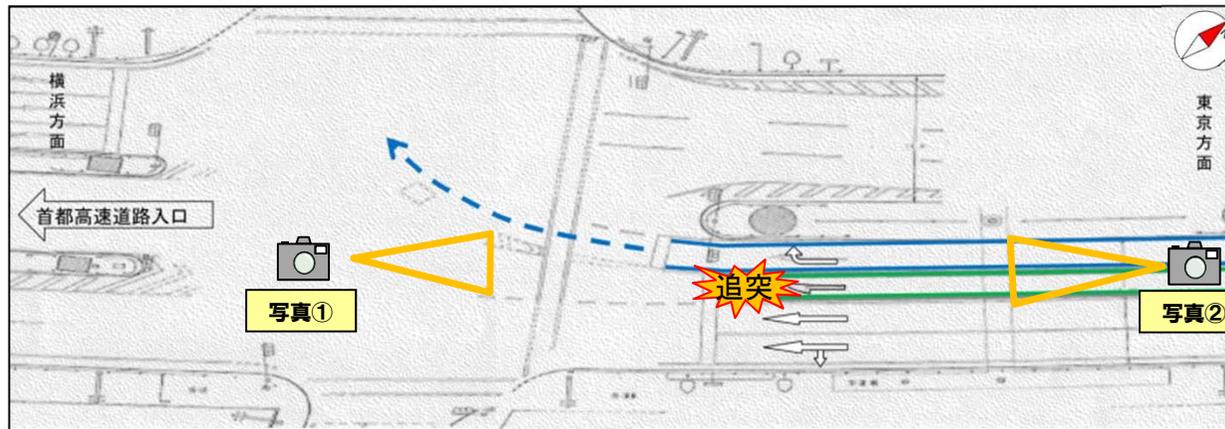


3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

対策事例～追突事故対策～「県道6号(東京大師横浜線) 浅田交差点」

川崎市

- 右折信号時に首都高速道路へ向かう車線内で追突が多かったため、H27.12にカラー舗装と減速路面標示設置を実施。
- 2色のカラー舗装を行うことにより、首都高速入口へ向かう車線と右折車線を明確化した。
- ETC2.0データを分析した結果、対策実施区間の急ブレーキ回数が32%減少。



■ 走行台キロ当たりの急ブレーキ回数
(下り線 流入部 対策実施70m区間)



【使用データ】

- ETC2.0 プローブデータ
- ・対策前：H27.08～H27.11（4ヶ月）
- ・対策後：H28.04～H28.07（4ヶ月）

3. 神奈川県事故ゼロプラン（1期）の結果

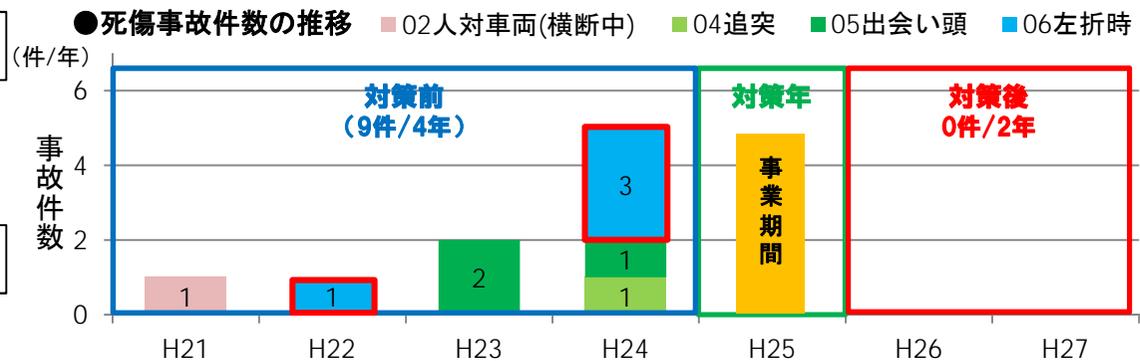
対策事例～二輪車等事故対策～「県道507号 相武台団地北交差点」

相模原市

- 左折時の二輪車等の巻込事故が多発しており、H25にセンターゼブラ設置の対策を実施。
- 対策実施後、左折時の二輪車等巻込事故が1.0件/年から0件/年に減少。
- センターゼブラ設置を行うことで、走行幅員を狭くすることにより、二輪車等が走行中の自動車の左側からすり抜けにくい環境整備を行ったことで巻込事故防止効果が発現。

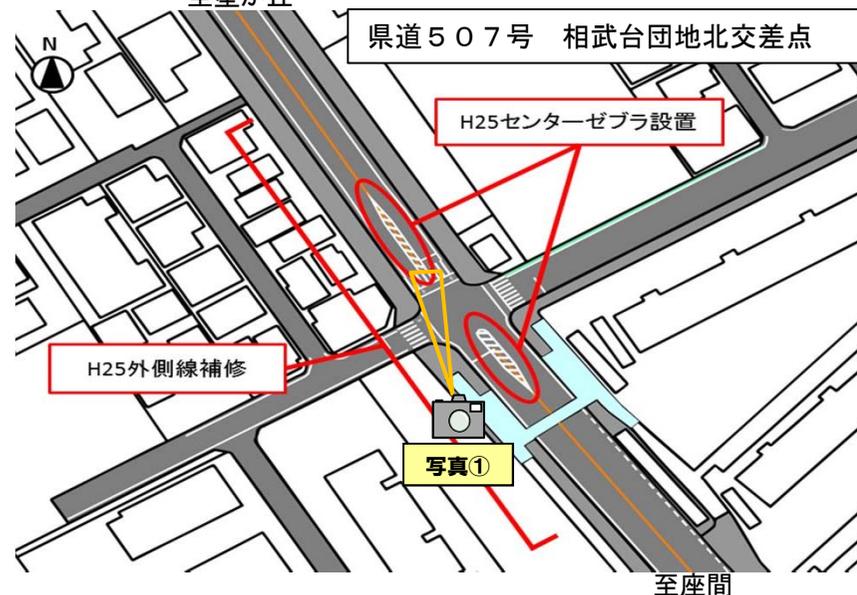
対策前 死傷事故：9件/4年（2.25件/年）
左折時事故：4件/4年（1.0件/年）

対策後 死傷事故：0件/2年（0件/年）
左折時事故：0件/2年（0件/年）



使用データ：県警事故データ（H21～H27）
至星が丘

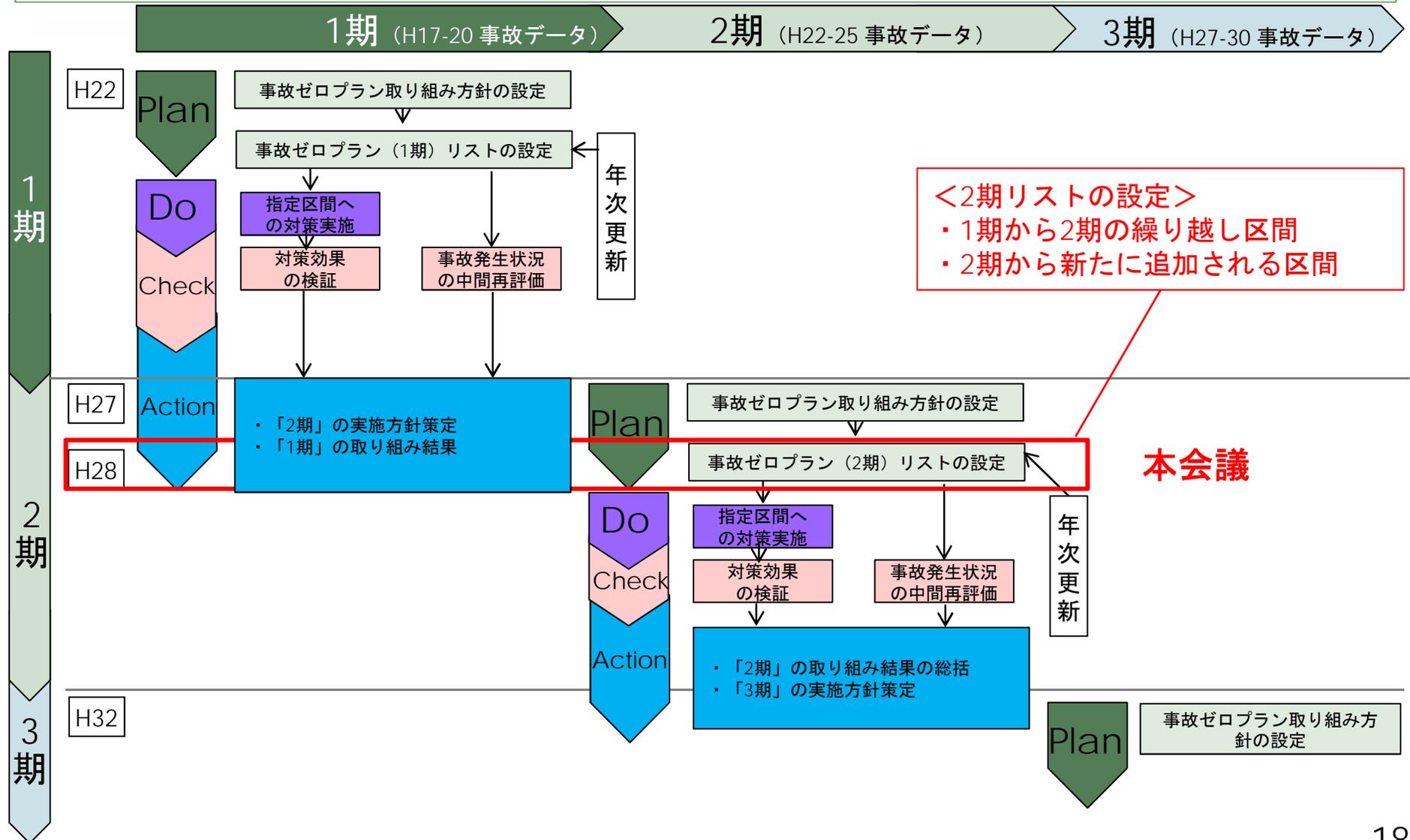
写真①センターゼブラ設置、外側線補修



4. 神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方

・神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方

- ・ H22年～26年まで進めた事故ゼロプラン（1期）を、H28.12より事故ゼロプラン（2期）に移行する。
- ・ 本会議では事故ゼロプラン（2期）の対象区間となるロングリストを示す。



4. 神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方

・対象区間の考え方

- 「2期」の区間の選定基準は、下表に示すとおりである。

選定方法	項目	基準
1)最新の事故データによる抽出	事故率	死傷事故率のワースト500区間
	事故特性 (特徴的な事故・重要な事故)	事故特性10指標の各ワースト50区間
	「事故危険箇所」抽出基準A	死傷事故率が100件/億台キロ以上 and 重大事故率が10件/億台キロ以上 and 死亡事故率が1件/億台キロ以上
2)事故データ以外の理由による抽出	「事故危険箇所」抽出基準B	ETC2.0データによる急減速箇所等
	安全性の危惧に係る重点対策箇所	関連事業等
	事故多発区間(地点)、 その他地元要望	公安委員会からの指摘等(机上診断)
	ヒヤリハット箇所	アンケート結果より重複意見

※上表の他、事故ゼロ「1期」から自動移行される区間（評価待ちなどの区間）のある。

4. 神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方

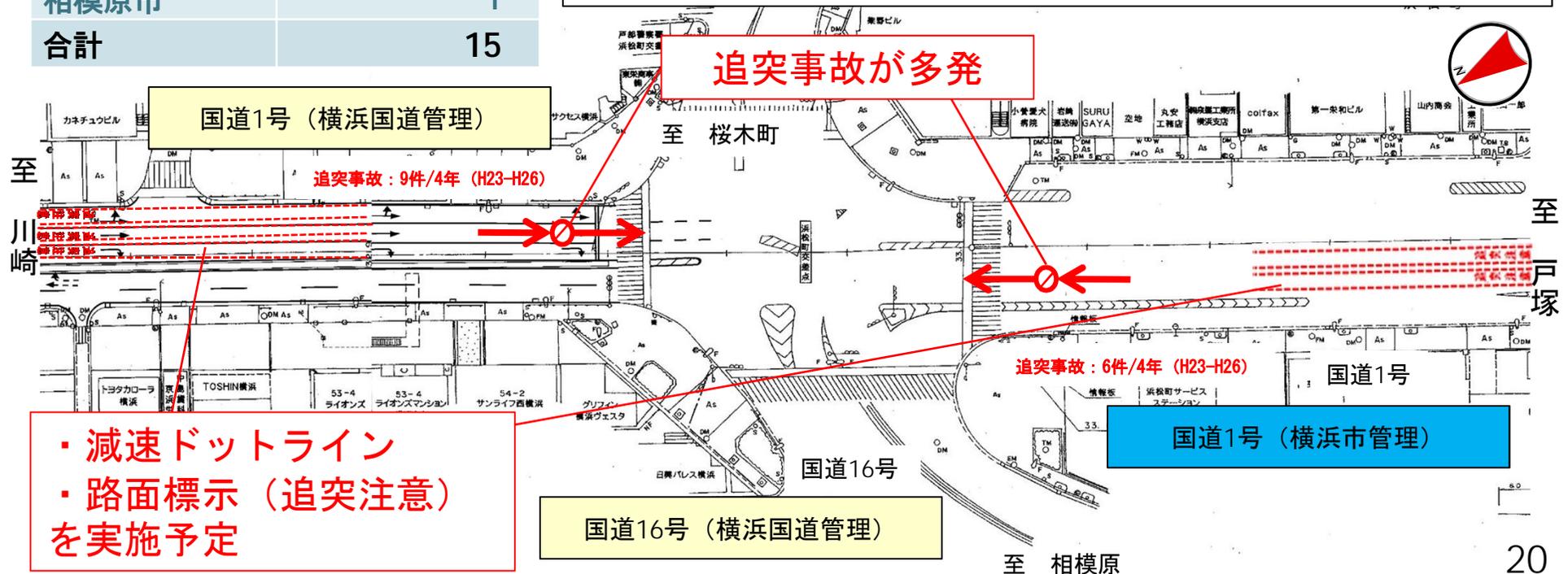
・新規区間（事故多発地点）

- 平成28年度の年次更新区間として、交通管理者（公安委員会）と道路管理者が協議し、「事故多発区間（地点）」に新たに指定された計15箇所も追加する。

管理者	箇所数
横浜国道事務所	5
相武国道事務所	3
神奈川県	2
横浜市	0
川崎市	4
相模原市	1
合計	15

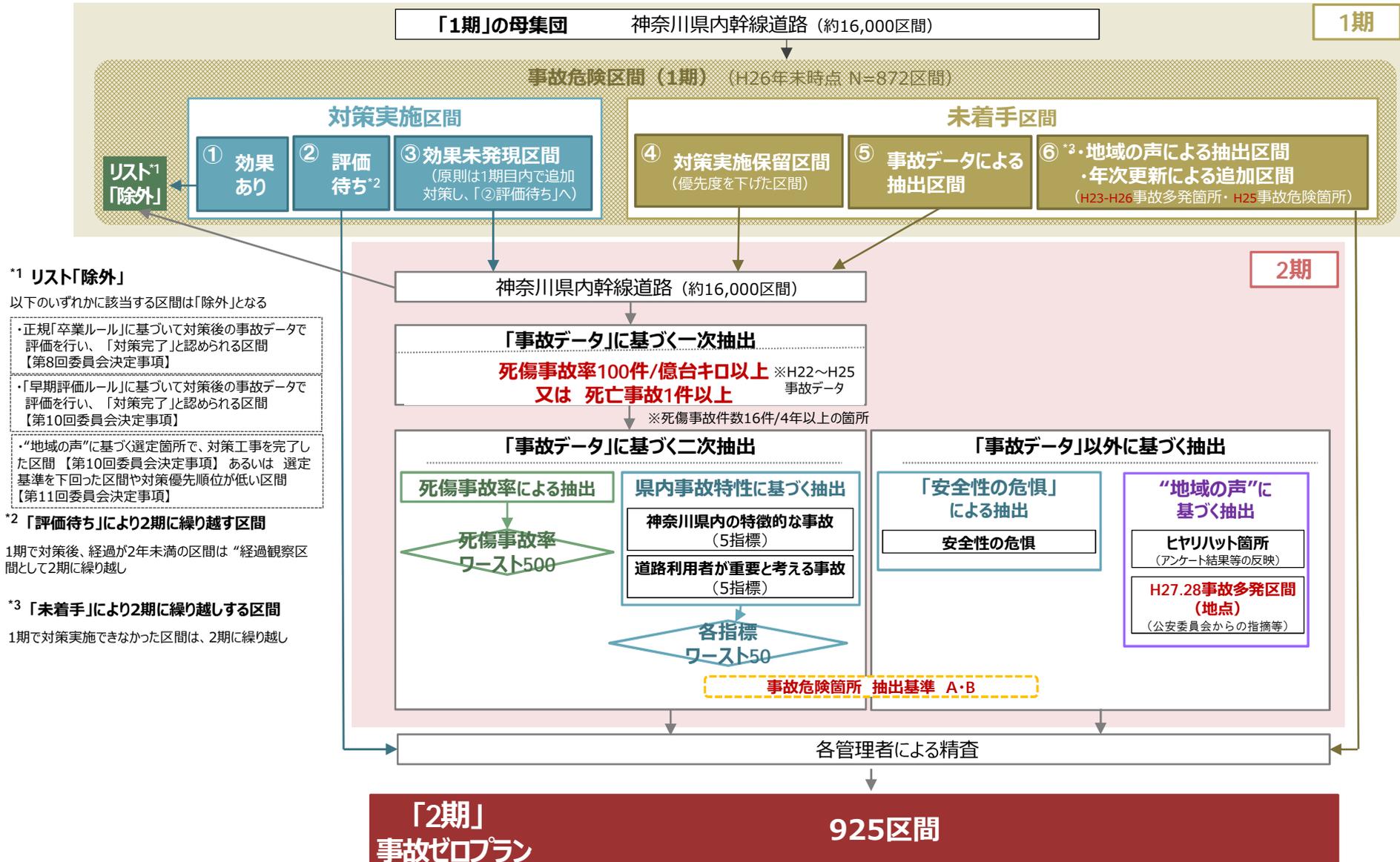
H28事故多発区間（地点）の事例：国道1号浜松町交差点

- ・国道1号線の流入部（交差点手前）では、追突事故が多発。
- ・日本損保協会の事故ワースト1の箇所である（平成26年）
- ・横浜国道と横浜市が管理している交差点であり、両機関が連携し、対策検討を進めている。
- ・対策として減速ドットライン、追突注意の路面標示を実施する予定である。



4. 神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方

・事故ゼロプラン(2期)の対象区間(抽出フロー)



4. 神奈川県事故ゼロプラン（2期）の進め方

・事故ゼロプラン(2期)の対象区間

- 最新事故データや地域要望より、道路管理者の精査を踏まえ、事故ゼロプラン(2期)の対象区間を選定した。
- 対象区間は全管理者で925区間である。

	1期 繰越し 区間	2期							事故危険区間 合計	事故危険区間 合計 (重複区間 を除く※)
		死傷事故 率上位	事故 特性	事故危険 箇所 抽出基準 A	事故危険 箇所 抽出基 準B	安全 性の 危惧	事故多発 地点(その 他地域要 望)	ヒヤリ ハット		
横浜国道	168	118	62	22	35	55	17	4	481	376
相武国道	69	11	1	1	2	0	13	0	97	94
神奈川県	98	42	1	18	0	0	9	0	168	157
横浜市	47	148	82	4	0	0	3	0	284	201
川崎市	18	39	21	3	3	0	5	1	90	63
相模原市	12	16	6	5	0	0	4	0	43	34
合計	412	374	173	53	40	55	51	5	1,163	925

※重複区間とは、選定基準に複数該当している区間である。

5. 生活道路における交通事故対策

上大岡の新聞記事（資料-2）

5. 生活道路における交通事故対策

急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策

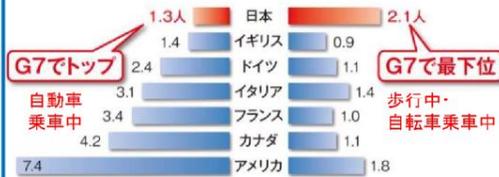
国土交通省生産性革命本部
第1回会合資料(H28.3.7)

ビッグデータにより生活道路の安全を確保 ～対症療法型から科学的防止型に～

【交通事故の状況】

■自動車乗車中はG7で最も安全
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

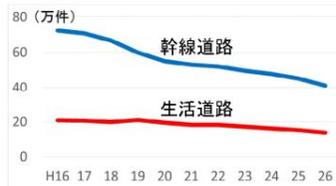
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



出典)OECDITF(2014)Road Safety Annual Report 2014

■生活道路の事故件数は、
幹線道路と比較し減少率が小さい

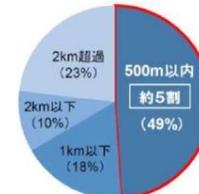
【道路種別の交通事故件数の推移】



出典)交通事故統計年報

■約半数が
自宅から500m以内で発生

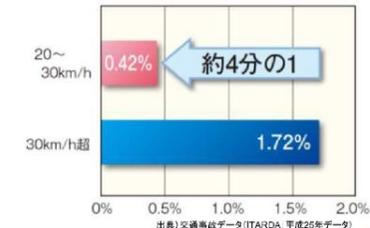
【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】



出典)交通事故データ(ITARDA、平成26年データ)調査不能を除く

■衝突速度が30km/hを超えると
致死率が急激に上昇

【生活道路の速度別の致死率】

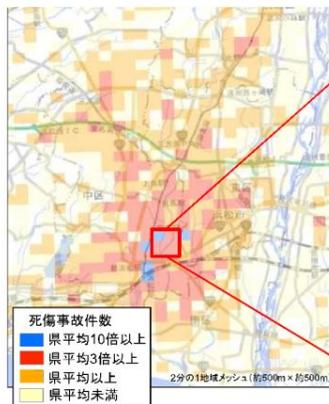


出典)交通事故データ(ITARDA、平成25年データ)

【平成28年度から全国約100エリアを皮切りに対策を実施】

<事故データによる抽出>

■事故データを活用し、
対策候補エリアを抽出



<ビッグデータを活用した生活道路対策>

[これまで]
■事故発生箇所に対する
対症療法型対策



[今後]
■速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の
急所を事前に特定



【効果的な
速度低減策を実施】

[対策例]



ハンプ



狭さく

5. 生活道路における交通事故対策

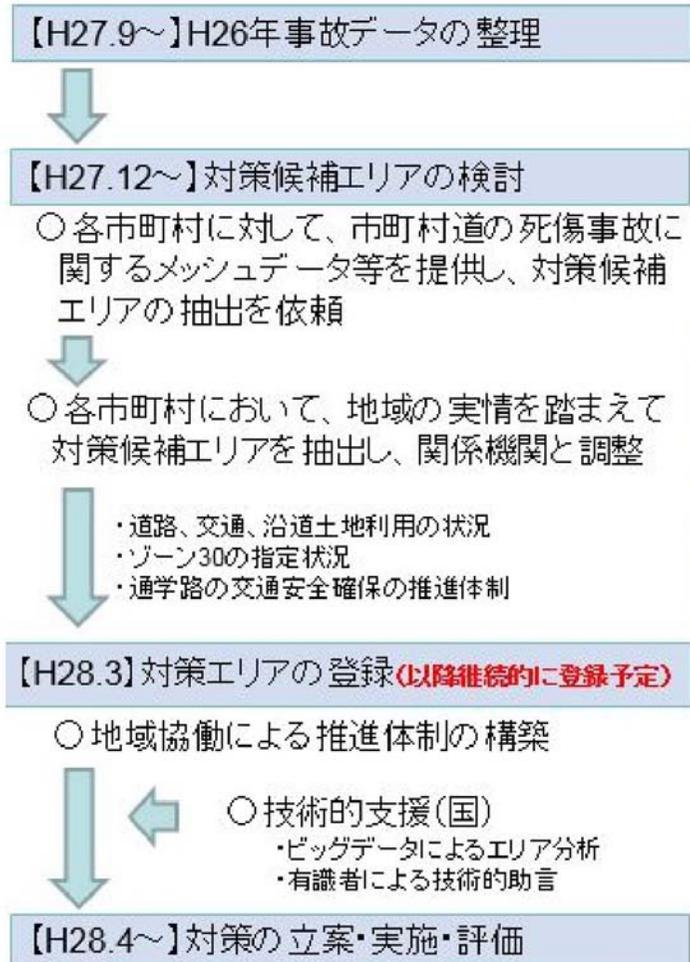
種類	安全対策メニュー			
	() 内は安全対策の目的			
施設整備	<p>ハンプ (速度抑制)</p>  <p><small>出典：国土交通省 生産性革命本部 第1回会合資料</small></p>	<p>狭さく (速度抑制)</p>  <p><small>出典：国土交通省 生産性革命本部 第1回会合資料</small></p>	<p>スムーズ歩道 (速度抑制、流入抑制)</p> 	<p>防護柵 (物理的な分離)</p> 
	<p>カラー舗装 (注意喚起)</p> 	<p>カーブミラー (事故防止)</p> 	<p>グリーンベルト (注意喚起)</p> 	<p>ポストコーン (速度抑制)</p>  <p><small>出典：生活道路のゾーン対策マニュアル</small></p>
交通規制	<p>ゾーン30 (速度抑制)</p> 	<p>最高速度規制 (速度抑制)</p> 	<p>一方通行化 (流入抑制)</p> 	

5. 生活道路における交通事故対策

○対策エリアの概要

生活道路の対策エリア(H28.10月末時点)は、神奈川県では下記の箇所が対策エリアとなっている

エリア選定の流れ



生活道路対策エリア一覧

H28.10月末時点

都道府県	市町村	地区名
神奈川県	横浜市	港北区大倉山3丁目
神奈川県	川崎市	多摩区菅4丁目地区
神奈川県	小田原市	鴨宮383地区
神奈川県	大和市	林間1丁目・鶴間2丁目地区
神奈川県	相模原市	橋本地区

5. 生活道路における交通事故対策

○横浜市の取り組み

第15回神奈川県安全性向上委員会
平成28年12月7日(水)
横浜市

港南区で発生した交通事故について

1 実施した対策

- ① 路面標示の新設および補修を実施 【実施日：平成28年11月8日】
 - ・ 路面標示「歩行者注意」の新規設置 2箇所
 - ・ 路面標示「スクールゾーン」の補修 1箇所
- ② 新たな通学路にあんしんカラーベルト新設 【実施日：平成28年12月2日】
 - ・ あんしんカラーベルトの新設設置 整備延長 約200m



図1 対策実施箇所

5. 生活道路における交通事故対策【上大岡の取組み状況】

整備前



整備後



あんしんカラーベルト新設



路面標示新設



路面標示補修

6. その他（関係機関の取り組み）

警察側から見た交通事故防止対策【神奈川県警察本部】

(1) 関係機関の取り組み

警察側から見た 交通事故防止対策

平成28年12月7日

神奈川県警察本部

交通部交通規制課

道路協議係 大橋

6. その他（関係機関の取り組み）

警察側から見た交通事故防止対策【神奈川県警察本部】

警察側が行う交通事故防止対策

- 交通安全教育
- 交通指導取締
- 交通規制

6. その他（関係機関の取り組み）

警察側から見た交通事故防止対策【神奈川県警察本部】

○最近話題となった事案

Twitterで1万回RTされている横浜市みなとみらいにある自転車レーンである。ご覧になってもらえば分かりますが、自転車レーンの上に仕切りブロック！非常に危険であり、事故の要因になる可能性があります。



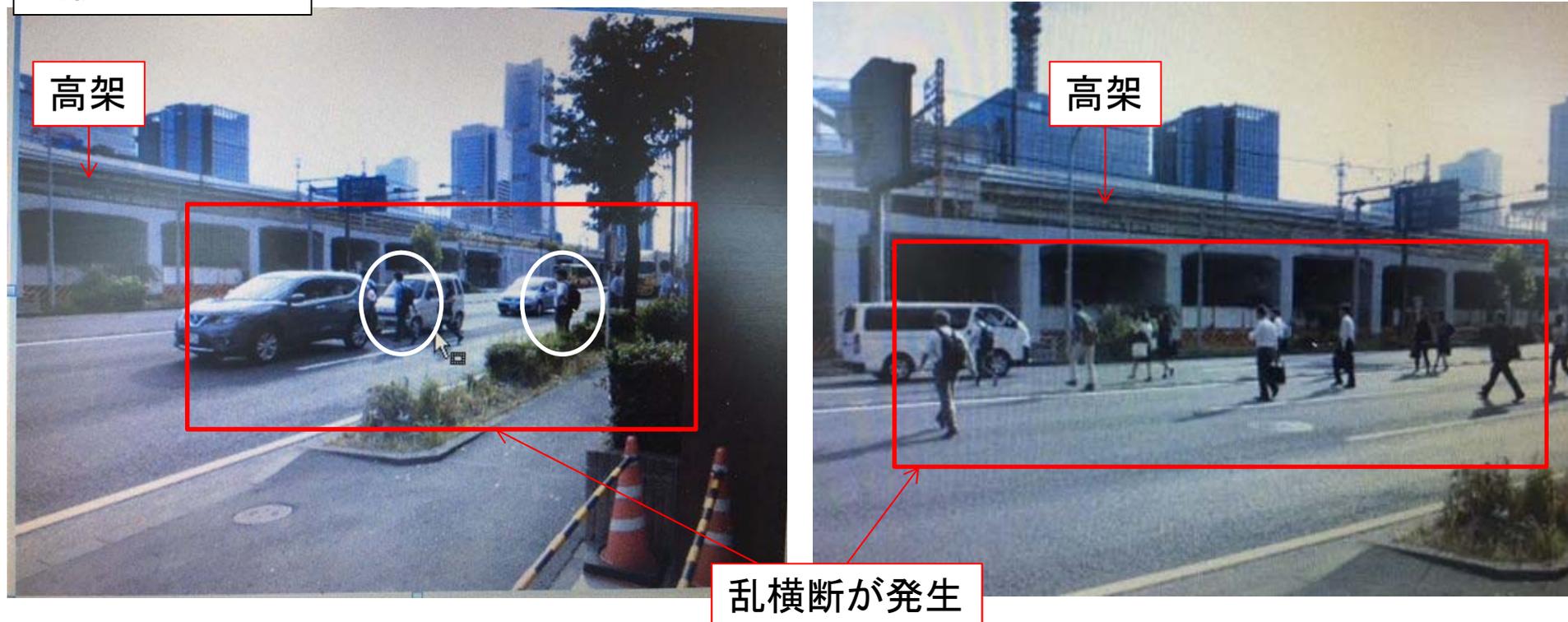
6. その他（関係機関の取り組み）

警察側から見た交通事故防止対策【神奈川県警察本部】

○検討したい事故防止対策

- 道路幅員も問題であるが、乱横断防止対策は、若者～高齢者にわたる検討課題である
- 国道16号 高島町交差点では、乱横断が非常に多い。
- 片側3車線の6車線道路であり、今後もみなとみらい地区の開発が進み、横断需要は増加傾向にある。
- しかし、そこを横断しても、結局、高架の根岸線の部分は、越えることができない

乱横断の状況



6. その他（関係機関の取り組み： 警察側から見た交通事故防止対策【神奈川県警察本部】

○極限の事故防止対策



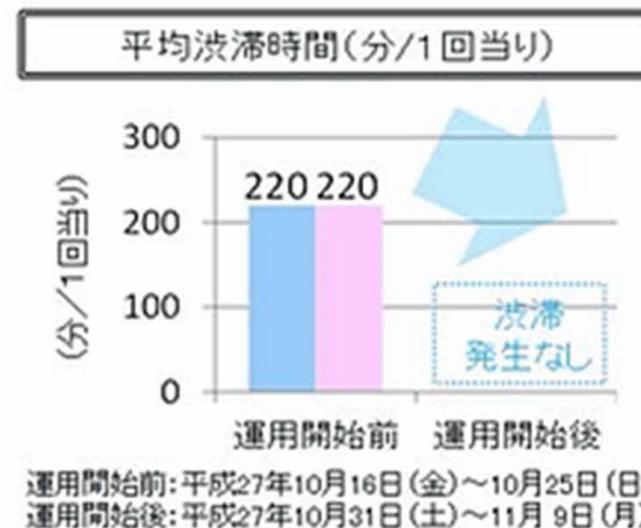
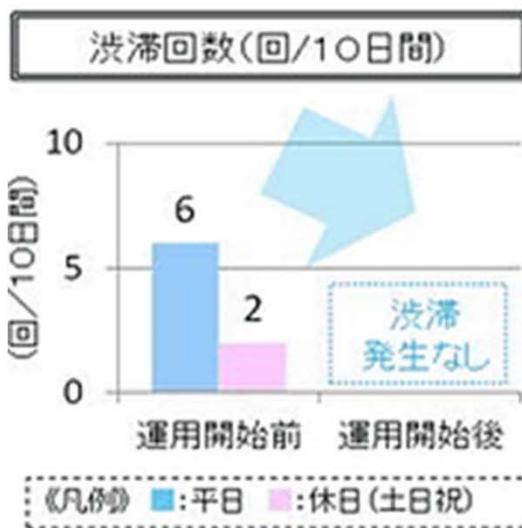
運用開始前



2車線運用



運用開始後



6. その他（関係機関の取り組み）

警察側から見た交通事故防止対策【神奈川県警察本部】

警察側が行う交通事故防止対策

- ・新たな対策として、新設道路や交差点改良など
- ・道路管理者と交通管理者による

「交通協議」

重要性を再認識しています。

6. その他 関係機関の取り組み：交通安全対策 [逆走対策] 【NEXCO東日本】

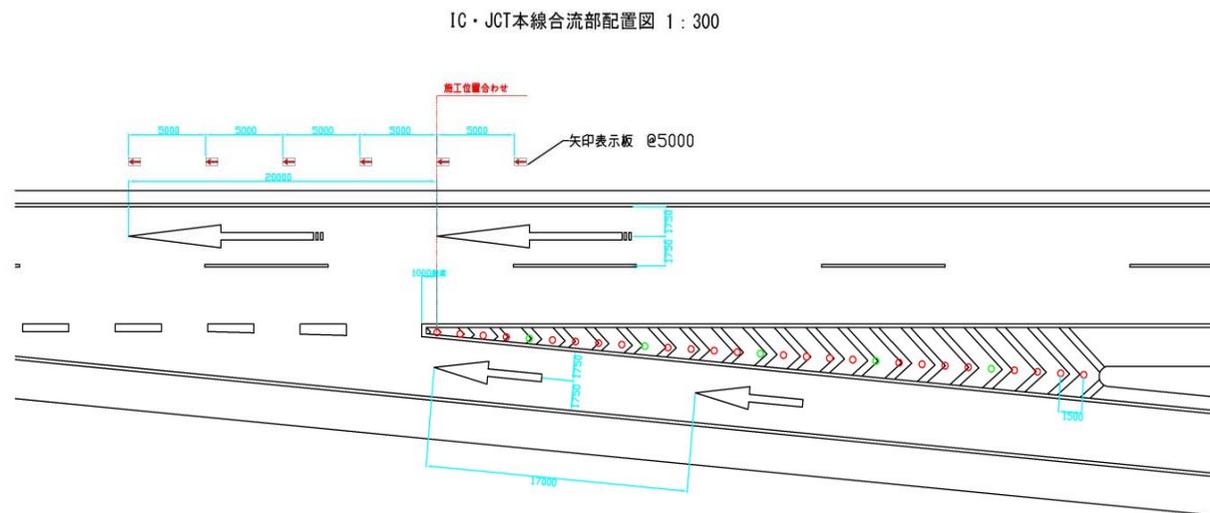
交通安全対策 [逆走対策]

○H27 横浜横須賀道路の本線⇔IC・PAランプ部に逆走対策を実施

H28 第三京浜、横浜新道、横浜横須賀道路の本線⇔IC・PAランプ部残事業分を実施予定

H29～ 第三京浜、横浜新道、横浜横須賀道路のIC内プラ部を実施予定

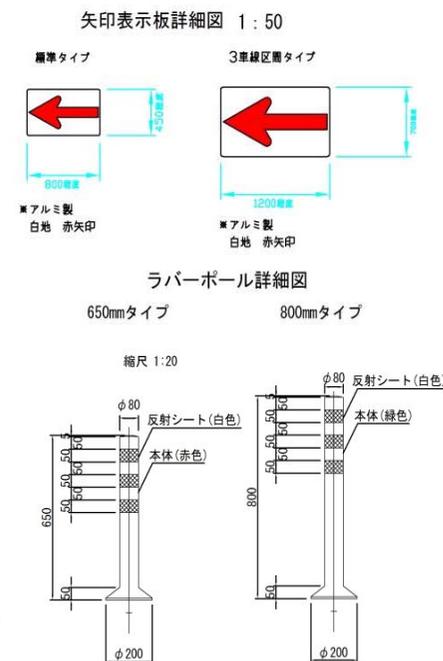
参考図



※ランプ部の矢印路面標示は、原則、車線の中央部に設置するものとする。

なお、通行止め（ランプ閉鎖）を伴わない施工及び管理を実施するため、中央部より本線側に寄せて施工してもよいものとする。

※二車線ランプの場合、矢印路面標示は、車線毎に設置するものとする。

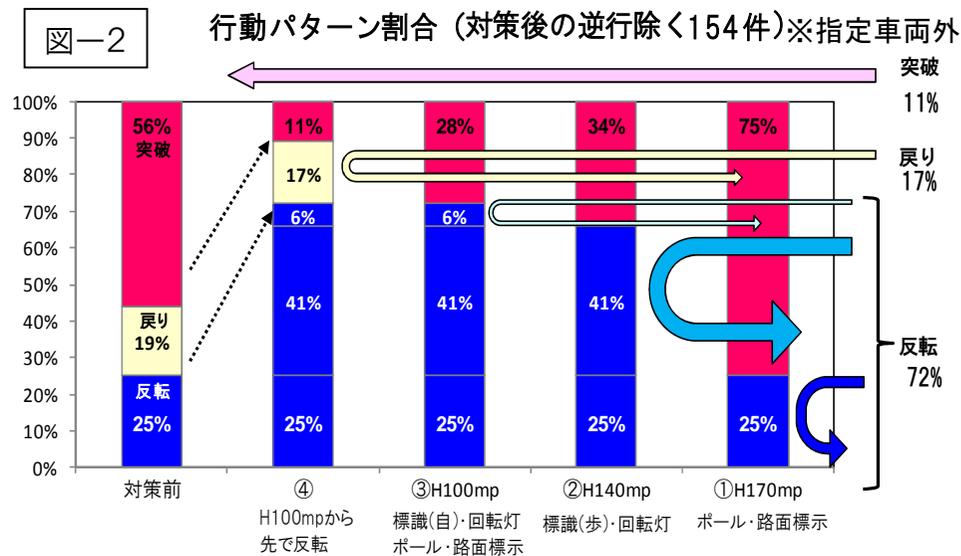
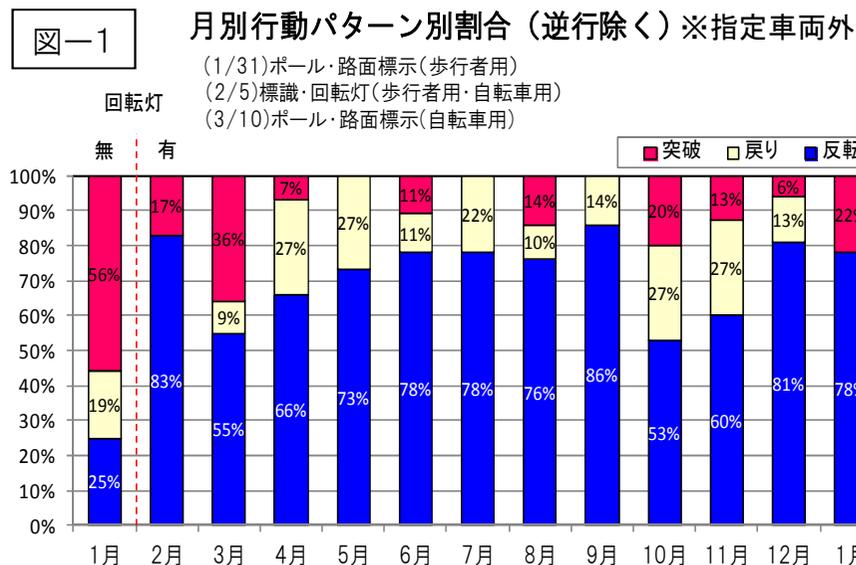


6. その他 関係機関の取り組み：交通安全対策 [立入対策] 【NEXCO東日本】

○玉川IC Hランプにおける立入対策実施状況
 H26年1月～H27年1月末までの立入は171件発生しており、図-1に示すとおり対策工設置以降、突破者は減少している。また、立入者の行動パターンは図-2に示すように、全体の約3割が最初のポール・路面標示で反転し、その先の標識(歩)・回転灯・警告音でさらに4割が反転し全体で約7割が反転しており、標識と回転灯・警告音の効果が発揮されている。



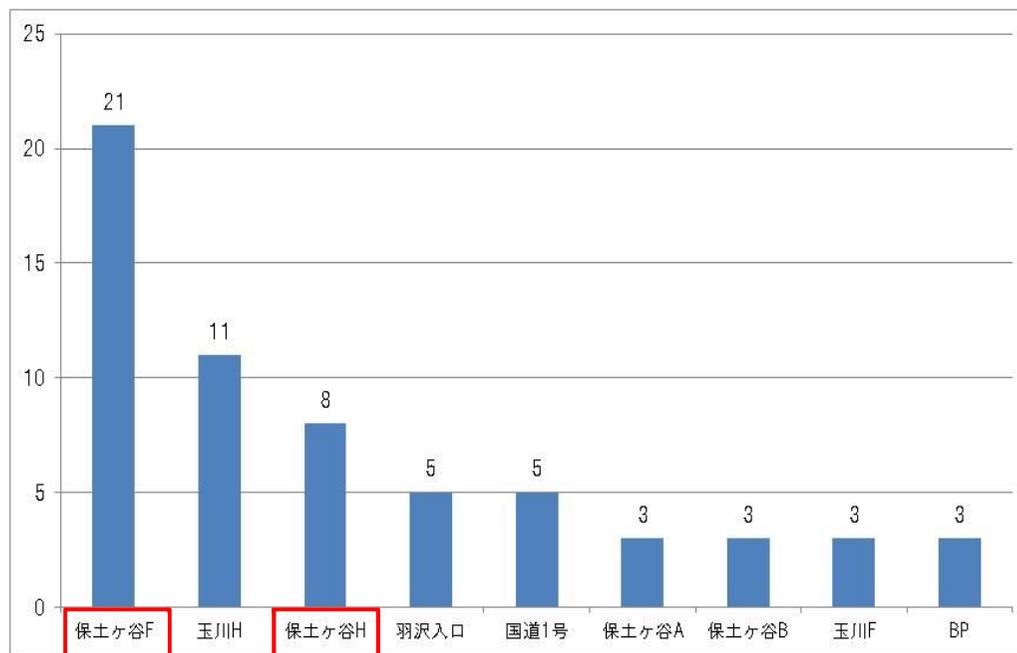
【()内は設置日】



6. その他 関係機関の取り組み：交通安全対策 [立入対策] 【NEXCO東日本】

○京浜管内の立入状況について(H26年1月～12月)
管内のIC立入状況については、保土ヶ谷ICからの立入が多い。特にFランプ(国大入口)からの立入が際立つ状況である。

⇒H28年度において、保土ヶ谷ICの立入の多いランプへの立入防止システムの施行を行う予定



※玉川Hランプは対策実施済での立入



図-1 IC立入状況(年間)

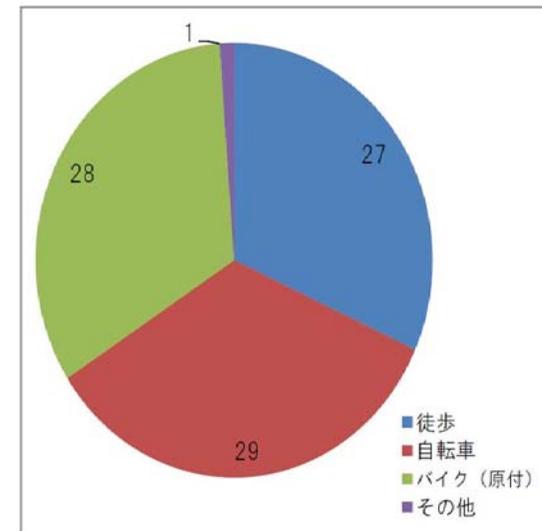


図-2 手段別立入状況

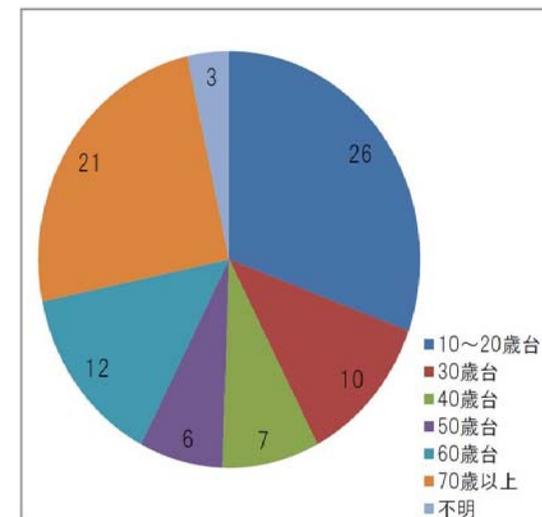
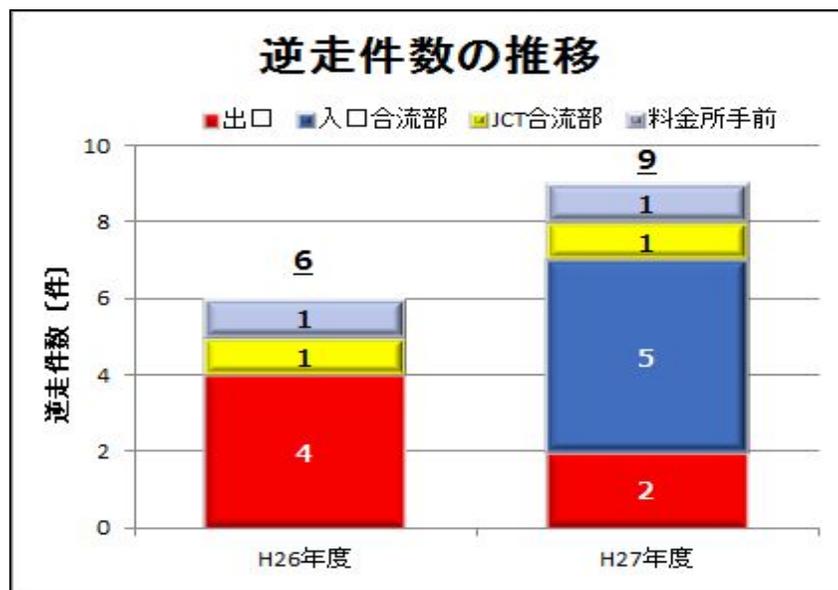


図-3 年代別立入状況

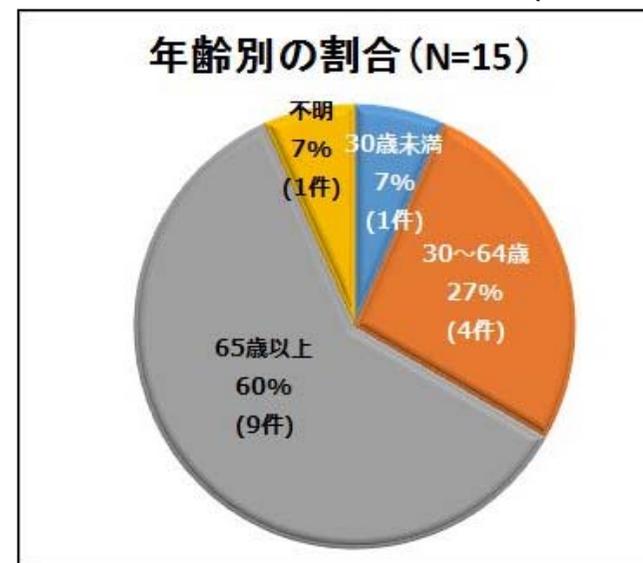
6. その他 関係機関の取り組み：逆走対策【首都高速道路】

最近の逆走対策実施状況及び今後の予定 【逆走件数】

- ・H27年度の首都高速道路における逆走車「保護件数」は 9件(前年度比3件増)。
- ・そのうち、神奈川地区は0件(前年比1件減)。
- ・H28年11月現在、今年度の神奈川地区逆走車「保護件数」は0件。



H26、27年度 逆走件数：保護件数(警察取扱い件数)



6. その他 関係機関の取り組み：逆走対策【首都高速道路】

【高速上の逆走対策(本線合流部等)】

- ・高輝度矢印板やラバーポールの設置等の対策を66箇所すべての合流部において実施予定。
- ・H28年度は大黒JCT、川崎浮島JCT、浅田入口等32箇所を実施予定。



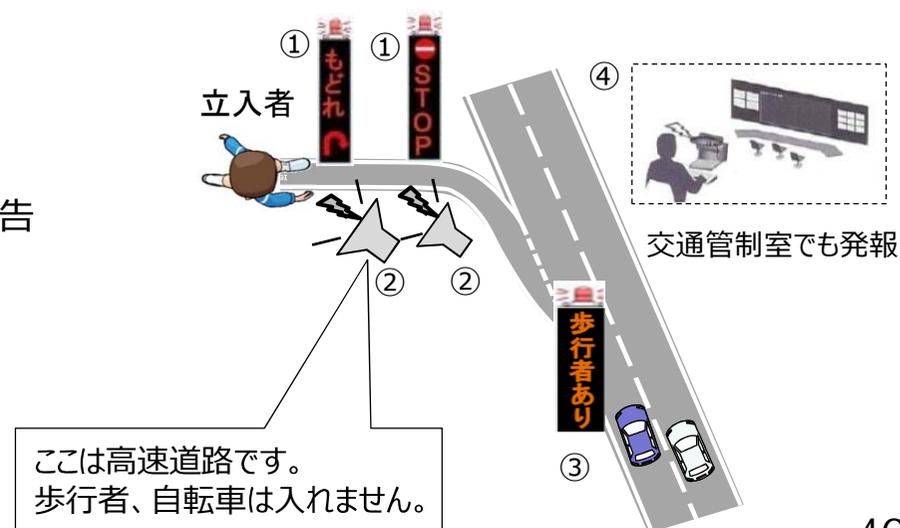
6. その他 関係機関の取り組み：逆走対策【首都高速道路】

【立入、逆走検知・警告システムの導入】

- ・立入等の効果的な防止や発生時の被害低減のため、民間企業との共同研究を実施。
- ・神奈川地区においては、大師出入口で試行運用を実施。
- ・歩行者等の立入実績が多い、料金所の無い出入口を優先に10箇所を選定し、平成28、29年度の2箇年で導入予定。
- ・横浜北線の3出口へは、H29年3月の供用開始と同時に導入予定。

[システム概要]

- 1)立入者等検知
⇒ ①警告表示板・回転灯、
②スピーカーからの音声により警告（2箇所）
⇒ 本線順走車にも③警告表示板・回転灯で警告
- 2)同時に、④交通管制室で発報
- 3)保護のため、交通パトロールカーが現場に出動
- 4)警告表示等に気づかず進入した立入者等を保護



6. その他 関係機関の取り組み：道路環境改善に係る取り組み【トラック協会】

一般社団法人神奈川県トラック協会

◆トラック協会の道路環境改善の取り組み

事故防止対策として、交通事故等に至る要因（道路構造の改善を含む）の分析・調査のため、富士通のネットワーク型デジタコ（約4万台）のデータを基に、神奈川県内の急ブレーキ多発地点の上位3地点を神奈川大学堀野客員教授に依頼して、要因分析と対策立案を行い、報告書に取り纏めた。この報告書を基に基づき道路・交通管理者に道路改善の要望を行い、道路環境の整備が実施された。

例）川崎市川崎区白石町6-1付近…右図

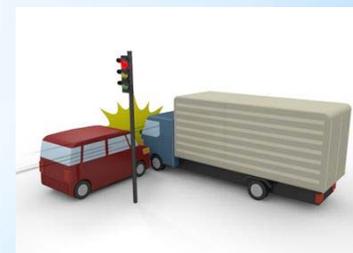


今後の取り組み（案）

『道路環境改善の検討小委員会』（仮称）の設置（トラック協会内）
トラックドライバーからのヒヤリハット等の危険な交差点のアンケート結果等から交通事故の発生要因を検討する。



神奈川県安全性向上委員会



6. その他

(2) 今後の予定

	開催時期	議題(案)
第16回 委員会	平成29年度 (平成29年12月~ 平成30年3月)	<ul style="list-style-type: none">・事故ゼロプラン2期の対策実施状況・事故ゼロプラン2期の区間の年次更新・対策効果の分析結果・生活道路における安全対策の取り組み・関係機関の取り組み(トピック等の紹介)