

群馬県域移動性（モビリティ）・安全性向上検討委員会

第7回委員会

1. これまでの取り組み
2. 群馬県内における現在の事故発生状況
3. 交通安全対策の実施事例
4. 今回の取り組み① 新たな安全性向上を図るべき箇所の選定
5. 今回の取り組み② アンケート内容の実施方針
6. 今後の取り組み予定

平成22年10月12日

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所

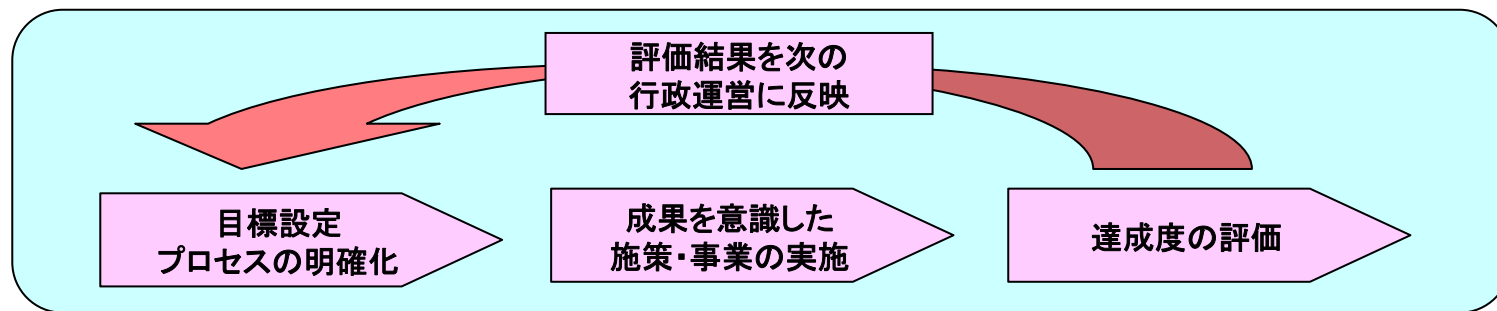
1. これまでの取り組み

1.1 「群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会」設立の背景 (第1回委員会資料より抜粋)

【背景】

我が国は少子高齢化・低成長期を迎え、国民の求める行政・公共事業へ要請も変化し、社会資本整備が真に必要なところに適切に行われているか、国民のニーズと乖離していないか真摯に考え得る必要があると認識。

この現状認識のもと、道路行政においても、データや指標に基づく成果重視の取り組みを実践し、事業量に重点を置いた計画策定から、達成される成果を目指す行政運営に転換を図っている段階。



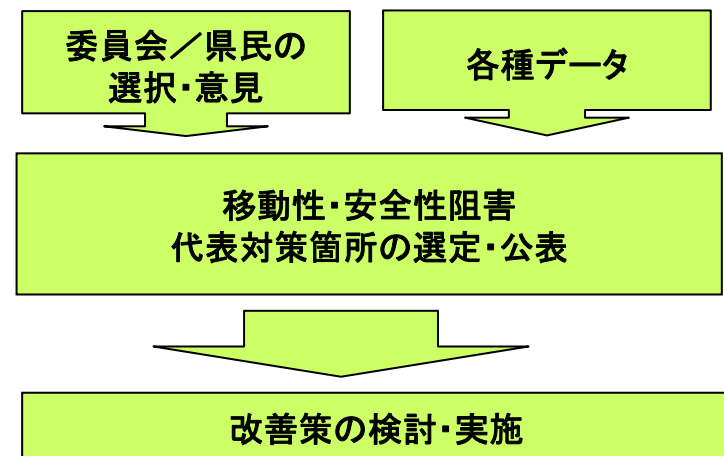
【委員会の目的】

本委員会では、移動性の障害や交通安全上で課題となっている事象を分析し、道路ユーザが生活の中で感じる移動障害箇所や、交通危険箇所をデータや指標によって選定・公表し、その対策を立案して重点的に障害要因や危険要因の改善を図ることを目的として設置。

【委員会のねらい】

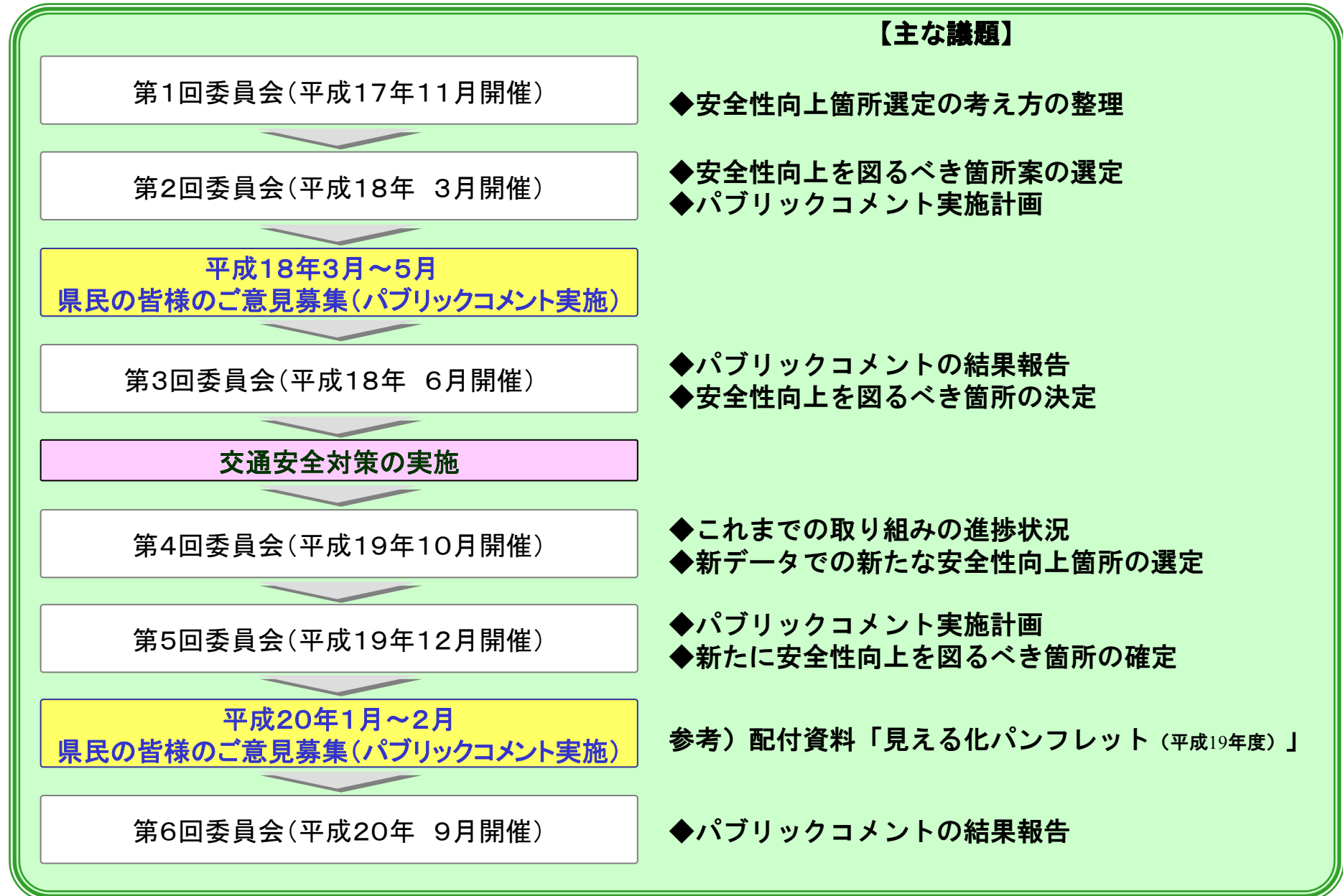
また、「国民に開かれた道路行政」活動を、移動性(モビリティ)や安全性など、個別の具体的プロジェクトとして展開するため、委員会において基本データや問題点のわかりやすい整理、情報共有を図るとともに、委員会で討議した検討案に対して県民(国民)の意見を収集し、施策選択に的確に反映させることをねらいとしている。

施策実施の流れ



1. これまでの取り組み

1.2 これまで実施した委員会の主な議題



1. これまでの取り組み

1.3 今回の取り組み（新たなデータによる箇所を選定）

事業の透明性・効率性を一層高めるため、新たなデータや地域の声に基づき、交通安全対策を優先的に実施すべき箇所を選定する。

今回の議題

1. 危険箇所の選定方法
2. アンケートの実施方針・内容

【事故危険区間（新たな安全性向上を図るべき箇所）の選定】

事故データ

過去4年間の死傷事故率100件/億台km以上※を基本とし、選定指標を設定

地域の声

地元地方公共団体や地域住民へのアンケート調査等により把握した箇所から選定

地方公共団体等
本委員会

事故危険区間リストを公表（代表50箇所程度）

事故原因に即した効果の高い対策を立案

情報発信

優先度の高い箇所から対策を実施

マネジメント
サイクルで改善

事業完了後の効果を分析・評価

情報発信

※ 自動車1台が1億km走行した場合に発生する死傷事故件数(件/億台キロ)のこと。死傷事故率=[死傷事故件数(件/年)÷(日交通量(台)×区間延長(km)×365(日))]×1億
死傷事故率300が、交通戦争と呼ばれた1970年(交通事故死者数のピーク。16,765人が死亡)の状況と同程度である。
死傷事故率100が、現在の全国の国道・都道府県道の平均と同程度である。

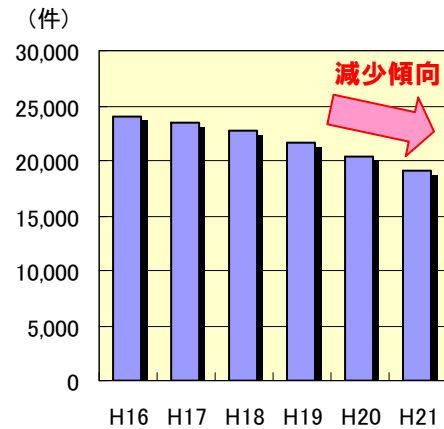
2. 群馬県内における現在の事故発生状況

2.1 死傷事故・死亡事故の推移と全国比較

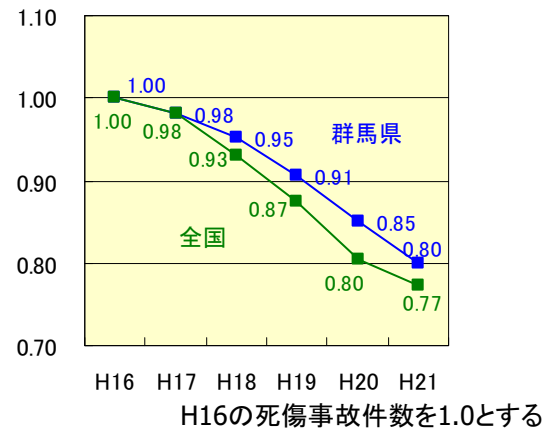
- 死傷事故件数をみると、平成16年以降は減少傾向であるが、全国値と比べて減少率が低い。また、人口10万人あたりでみると、**全国ワースト第3位**である。
- 死者数をみると、H18⇒H19にかけて大きく減少したが、平成19年以降は、**ほぼ横ばい**で減少していない。

出典：交通事故統計年報

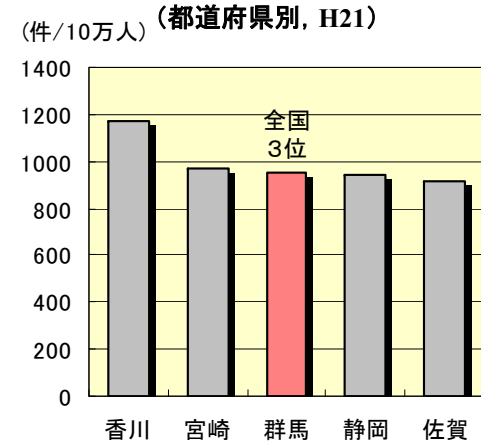
＜死傷事故件数の推移＞



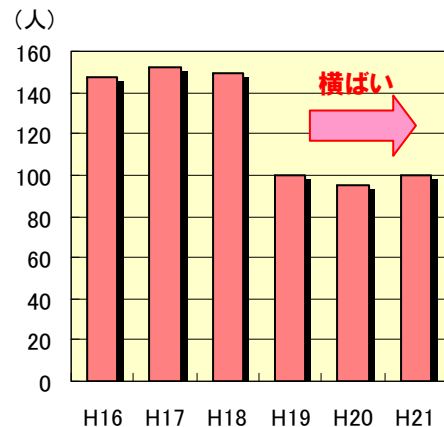
＜死傷事故件数の全国値との比較＞



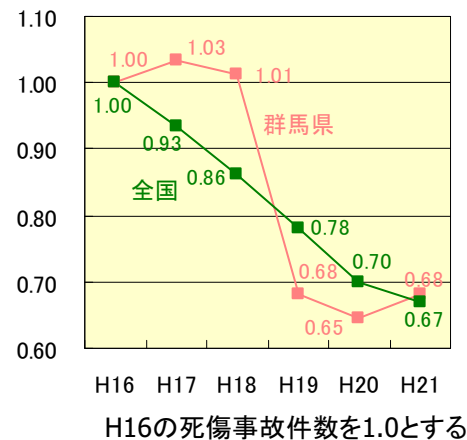
＜人口10万人あたりの死傷事故件数＞



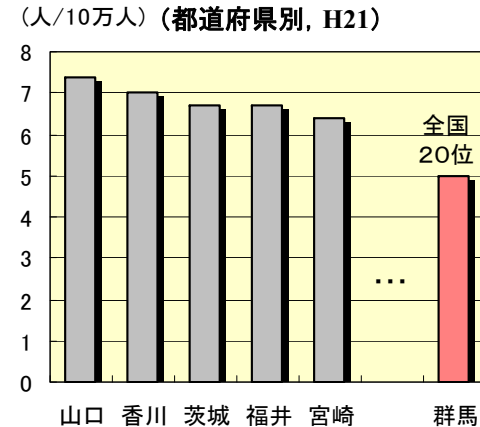
＜死者数の推移＞



＜死者数の全国値との比較＞



＜人口10万人あたりの死者数＞

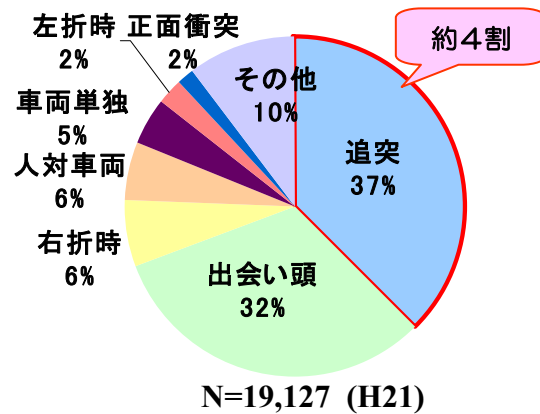


2. 群馬県内における現在の事故発生状況

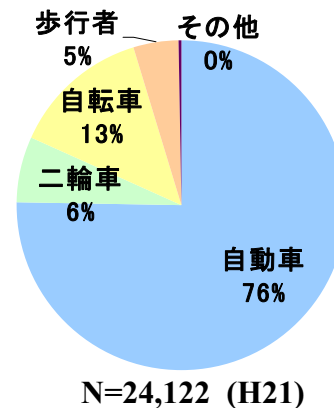
2.2 死傷事故・死亡事故の内訳

- 死傷事故をみると、事故類型別事故件数では**追突が最も多く約4割**を占める。
- 死亡事故をみると
 - ・ 事故類型別死者数では**人対車両が約1/3**、正面衝突・車両単独といった**車線逸脱事故が約3割**を占める。
 - ・ 年齢別死者数では、**65歳以上が約6割**を占める。
 - ・ 当事者種別死者数では、**歩行者・自転車合わせて約5割**を占める。

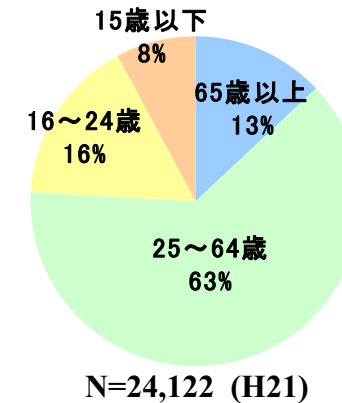
<事故類型別死傷事故件数>



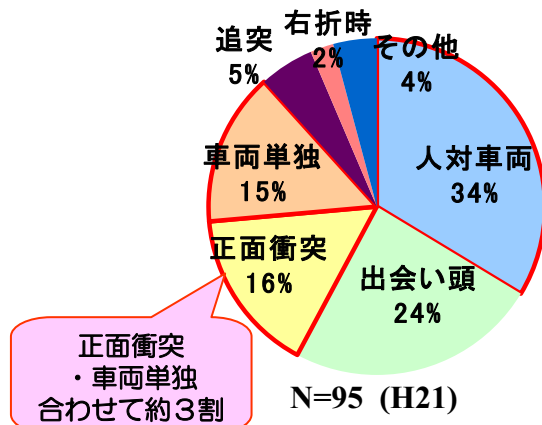
<当事者種別死傷者数>



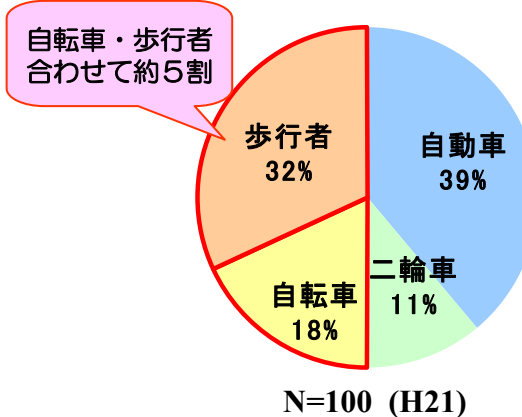
<年齢別死傷者数>



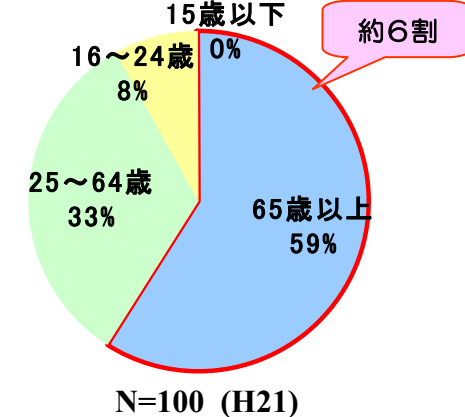
<事故類型別死亡事故件数>



<当事者種別死者数>



<年齢別死者数>



2. 群馬県内における現在の事故発生状況

2.3 課題の整理

群馬県の交通事故の発生状況から、次の課題があると言える。

【死傷事故に関する課題】

- ・死傷事故件数は平成16年以降減少傾向にあるが、全国値と比べて減少率が低い
- ・人口あたり死傷事故件数が全国ワースト3位

----- 死傷事故の内訳 -----

- ・事故類型別では、追突事故が約4割を占める。
- ・当事者種別では、自動車が約8割を占める。
- ・年齢別では、25～64歳が約6割を占める。

【死亡事故に関する課題】

- ・死亡事故件数は平成18年から19年にかけて減少したものの、それ以降は横ばい状態
- ・人口あたり死者数が全国ワースト20位

----- 死亡事故の内訳 -----

- ・事故類型別では、人对車両事故、正面衝突・車両単独事故がともに約3割を占める
- ・当事者種別では、歩行者・自転車が約半数を占める
- ・年齢別では、65歳以上が約6割を占める

- 死傷事故件数は減少傾向にあるものの、人口あたりの件数は全国的に見て多い。特に追突事故が多い。
- 死亡事故件数は横ばい状態が続いている。歩行者・自転車事故、正面衝突・車両単独事故、高齢者事故が多い。

3. 交通安全対策の実施事例

3.1 各交通安全事業の実施状況

【主な幹線道路における交通安全事業：357箇所】

事故危険箇所

(平成15年～)

174箇所

交通安全
見える化プラン

(平成18年～)

34箇所

新交通安全
見える化プラン

(平成19年～)

37箇所

事故危険箇所

(平成20年～)

112箇所

■直轄国道における対策の進捗と効果

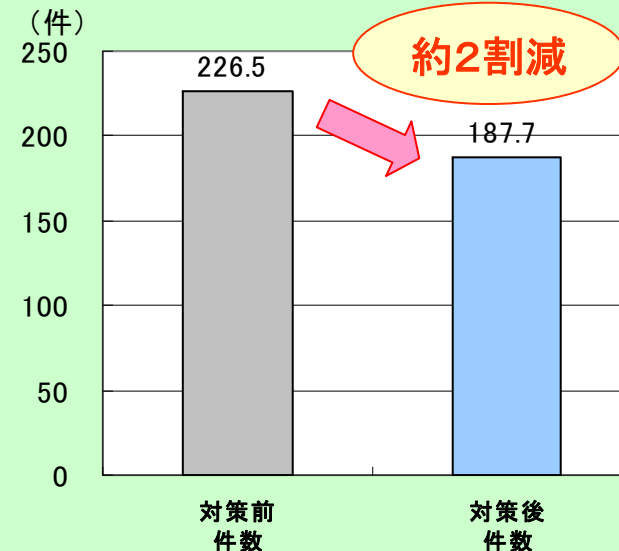
・進捗状況(上記4事業)

92箇所中62箇所
対策実施済み(67%)

・事業効果

対策実施済み62箇所中、
H19までに対策を実施した33箇所
で死傷事故件数**約2割減**

対策実施箇所における死傷事故件数の推移(直轄国道)



- ・ H19までに対策を実施した33箇所について集計。数値は各箇所の年平均値の合計
- ・ 対策前の事故件数は、事故危険箇所はH8～11、見える化はH12～15、新見える化はH14～17を使用
- ・ 対策後の事故件数は、対策実施の翌年からH20までの年平均(最新事故データがH20のため)

3. 交通安全対策の実施事例

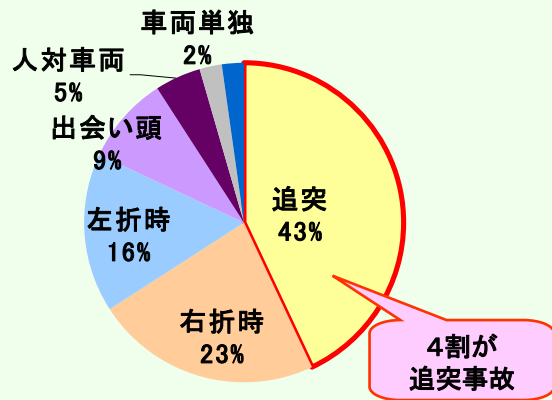
3.2 対策箇所の代表事例

対策実施例①

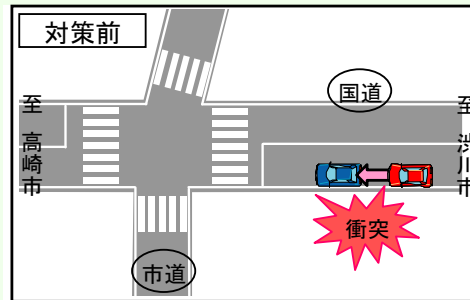
国道17号 前橋市住吉町1丁目（住吉交番前交差点）交通安全見える化プラン

■対策前(箇所選定時)の事故発生状況

総数:44件 平成12~15年の合計

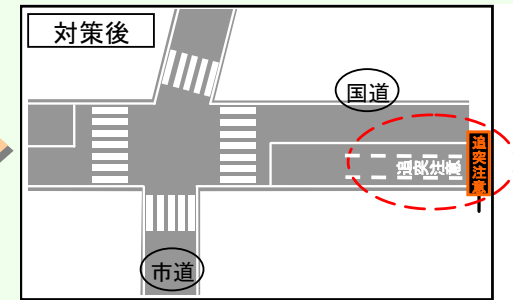


■事故の発生要因と対策のねらい



【事故の要因】

- ・長い直線による速度超過
- ・交差点が大きいため、通過時に速度が出やすい



【対策のねらい】

- ・路面標示(タップライン)による速度抑制
- ・路面標示「追突注意」、LED式看板「追突注意」による注意喚起

■対策後の現地写真

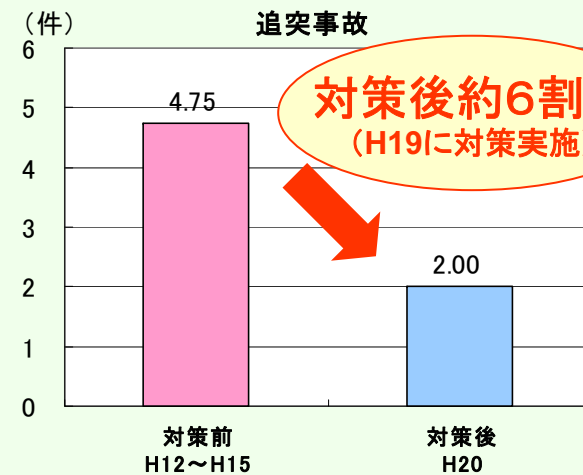


←路面標示「追突注意」とタップライン



LED式看板「追突注意」→

■対策の効果



3. 交通安全対策の実施事例

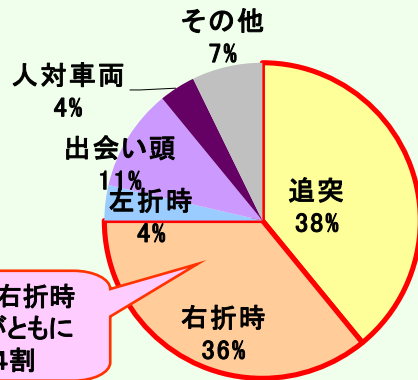
3.2 対策箇所の代表事例

対策実施例②

国道50号 みどり市笠懸町阿佐美（岩宿交差点） H15指定事故危険箇所

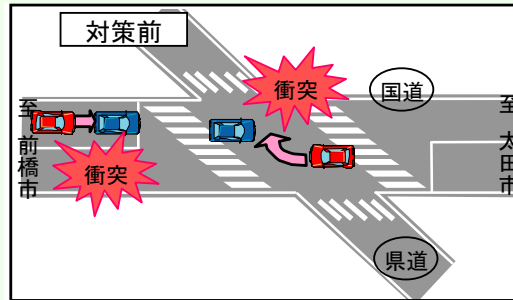
■ 対策前の事故発生状況

総数：28件 平成8～11年の合計



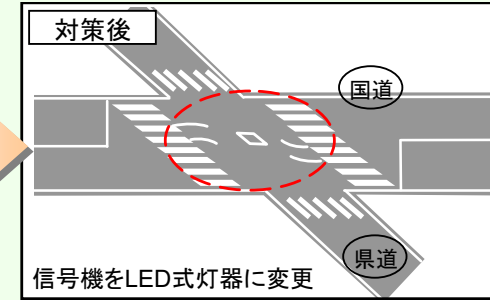
追突、右折時事故がともに約4割

■ 事故の発生要因と対策のねらい



【事故の要因】

右折時事故→右折時の走行距離が長く、軌跡にバラつきが生じる
追突事故→信号機が見えにくい



【対策のねらい】

右折時事故→右折誘導線による右折時走行軌跡の明示
追突事故→信号機のLED化による視認性向上

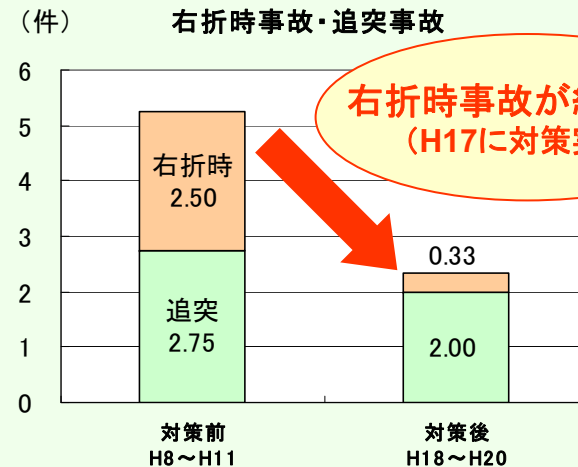
■ 対策後の現地写真



←右折誘導線

LED式信号機→

■ 対策の効果



右折時事故が約9割減 (H17に対策実施)

3. 交通安全対策の実施事例

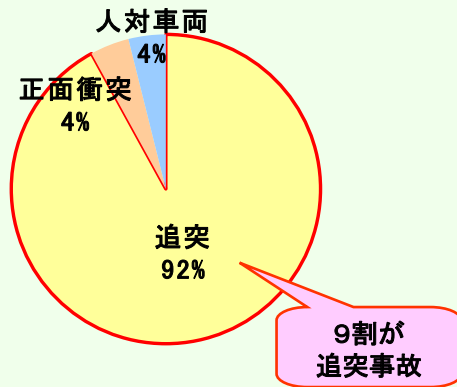
3.2 対策箇所の代表事例

対策実施例③

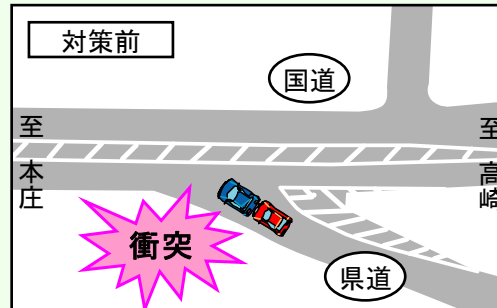
国道17号 高崎市新町6区（県道児玉新町線取付部交差点） H15指定事故危険箇所

■対策前(箇所選定時)の事故発生状況

総数:25件 平成8~11年の合計

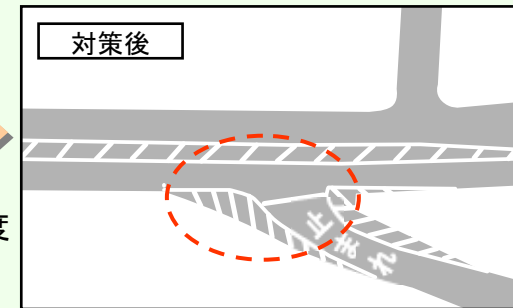


■事故の発生要因と対策のねらい



【事故の要因】

県道から国道に入る際に、スピードを落とさないうまま無理に入る車、入れずに急停止する車があるため、後続の車が衝突する。



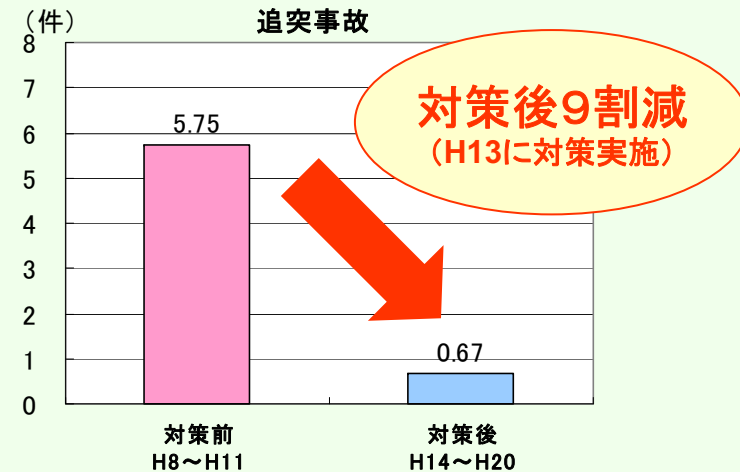
【対策のねらい】

交差角度を変えることで、県道から入る車のスピードを落とさせ、一旦停止させてから本線に入らせる。

■対策後の現地写真



■対策の効果



4. 今回の取り組み① 安全性向上を図るべき箇所の選定

4.1 安全性向上を図るべき箇所の選定の考え方

- 交通事故対策の実施により死傷事故件数は減少傾向にあるが、死亡事故の増加など、まだまだ対策が必要である。
- したがって、群馬県内の事故の発生特性を踏まえ、下記の指標で危険箇所を選定した。

群馬県内の交通安全上の課題	危険箇所選定の目的	選定指標
<ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数は減少傾向だが、全国値と比べて減少率が低い。 ・人口あたり死傷事故件数が全国ワースト3位 	死傷事故の削減	① 死傷事故率 100件/億台km以上
<ul style="list-style-type: none"> ・死亡事故件数は平成19年以降横ばい 	死亡事故の削減	② 死傷事故件数 上位100箇所
<ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故のうち、追突事故が約4割 	追突事故の削減	③ 死者数 1人以上
<ul style="list-style-type: none"> ・死亡事故のうち、 ・事故類型別では、人対車両事故が約3割、車線逸脱事故が約3割 ・年齢別では、高齢者事故が約6割 ・当事者別では、歩行者・自転車事故が約半数 ※車線逸脱事故は、正面衝突事故と車両単独事故の合計	歩行者・自転車事故の削減	④ 追突事故件数 上位10箇所
	高齢者事故の削減	⑤ 歩行者・自転車事故件数 上位10箇所
	車線逸脱事故の削減	⑥ 高齢者事故件数 上位10箇所
<ul style="list-style-type: none"> ・データからは把握できない危険箇所の存在 	死亡事故、歩行者・自転車事故、子供・高齢者事故の削減	⑦ 車線逸脱事故件数 上位10箇所
	地元住民が危険だと感じる箇所における事故の削減	⑧ H20指定事故危険箇所 直轄国道27箇所 群馬県管理道路85箇所
		⑨ 地元要望等 県民アンケートにて把握

※高崎河川国道事務所、群馬県それぞれ管理者別に管内の区間から選定。選定条件は、①～⑦のうち2項目以上に該当、もしくは⑧⑨に該当した箇所とする。数値はH17～H20の事故データを使用。

選定

全14,032箇所中**473箇所**

高崎河川国道事務所：166箇所
群馬県：307箇所

4. 今回の取り組み① 安全性向上を図るべき箇所の選定

4.2 代表的な選定箇所

選定した473所のうち、事故対策実施環境(計画熟度、関連事業など)を踏まえて、優先的に安全性向上を図るべき箇所として75箇所を、代表的な選定箇所として提示する。



優先的に安全性向上を図るべき箇所 (75箇所)

市町村	番号	路線名	住所(交差点名等)	管理者	提出指標				H20指定事故危険箇所
					①死傷事故件数	②死者数	③死傷事故率	④死傷事故率	
みなかみ市	01	国道17号	みなかみ町下津(名越橋西側~三後沢橋東側区間(月夜野バイパス))	国		●			●
	02	国道17号	みなかみ町御座(白根神社入口~新巻歩道橋区間)	国	●				●
	03	国道17号	みなかみ町永井(法郎大橋前後の連続カーブ区間)	国	●				●
	04	国道17号	みなかみ町永井(下橋西側~上橋橋東側区間)	国	●				●
	05	国道17号	沼田市岩本町(岩本駅前側~岩本町交差点北側)	国		●			●
	06	国道17号	渋川市中村(渋川インター南交差点)	国	●	●			●
	07	国道17号	渋川市上井(上井歩道橋前後~JR津久田駅前)	国		●			●
	08	国道17号(バイパス)	渋川市白井(番妻新橋北側区間(鯉沢バイパス))	国	●	●			●
前橋市	09	国道17号	前橋市鳥羽町(中尾町鳥羽交差点)	国	●	●			●
	10	国道17号	前橋市元総社町(新前橋駅西口入口交差点)	国	●	●			●
	11	国道17号	前橋市元総社町一丁目(OHK前交差点)	国	●	●			●
	12	国道17号	前橋市石倉三丁目(石倉上陸線~石倉三丁目交差点間)	国	●	●			●
	13	国道17号	前橋市本町一丁目(紅雲町二丁目交差点~表町一丁目交差点間)	国	●	●			●
	14	国道17号	前橋市宇代町一丁目(宇代町一丁目交差点~宇代町二丁目交差点間)	国	●	●			●
	15	国道17号	前橋市住吉一丁目~宇代町三丁目(住吉一丁目交差点西側区間)	国	●	●			●
	16	国道17号	前橋市国領町一丁目(住吉西交差点南側区間)	国	●	●			●
	17	国道17号	前橋市国領町二丁目(群大病院東交差点)	国	●	●			●
	18	国道17号	前橋市下小出町一丁目(飯沼大橋東(北)交差点)	国	●	●			●
	19	国道17号	前橋市田口町~前橋町(飯沼大橋北側区間)	国	●	●			●
	20	国道17号(上流道路)	前橋市二之宮町(宮川橋交差点)	国	●	●			●
	21	国道50号	前橋市朝日町二丁目(朝日町西交差点~朝日町西交差点東側区間)	国	●	●			●
	22	国道50号	前橋市今井町(今井町西交差点西側区間)	国	●	●			●
	23	国道50号	前橋市二之宮町(今井町西交差点東側~二ノ宮歩道橋間)	国	●	●			●
	24	県道前橋船越線	前橋市文京町一丁目(けやきウォーク前橋北バス停前~天川小学校バス停西側)	県	●	●			●
	25	県道前橋大岡々桐生線	前橋市西片貝町一丁目(西片貝交差点西側~西片貝バス停付近)	県	●	●			●
	26	県道前橋大岡々桐生線	(仮)茂木町西交差点~上毛電線上手線高架下付近)	県	●	●			●
	27	県道前橋赤城線	前橋市富士見町小橋(小橋交差点)	県	●	●			●
	28	県道石倉前橋停車場線	前橋市表町二丁目(前橋駅前交差点西側区間)	県	●	●			●
	29	県道津久田停車場前線	前橋市富士見町原之郷(原之郷交差点南側)	県	●	●			●
30	県道津久田停車場前線	前橋市龍蔵寺町~青柳町(龍蔵寺交差点~龍蔵寺町バス停前交差点)	県	●	●			●	
伊勢崎市	31	国道17号(上流道路)	伊勢崎市三宮町(飯沼流道橋南中分間口交差点)	国	●	●			●
	32	国道17号(上流道路)	伊勢崎市五日市(飯沼流道橋西側交差点)	国	●	●			●
	33	国道50号	伊勢崎市西久保町一丁目(西久保一丁目交差点)	国	●	●			●
	34	国道50号	伊勢崎市西久保二丁目~曲沢町(曲沢町交差点西側~曲沢町交差点)	国	●	●			●
	35	国道482号	伊勢崎市今保町一丁目(伊勢崎警察署前~今保一丁目交差点西側)	県	●	●			●
	36	県道高崎伊勢崎線	玉村町上福島(上福島交差点前後区間)	県	●	●			●
みどり市	37	国道50号	みどり市安藤町(新杉原(西)交差点北側区間)	国	●	●			●
	38	国道50号	みどり市安藤町(新杉原(東)交差点南側交差点)	国	●	●			●
	39	県道前橋大岡々桐生線	みどり市大岡々桐生町(桐生団地バス停前~希望の家前バス停付近)	県	●	●			●
	40	国道50号	桐生市広沢町三丁目(岡の上交差点)	国	●	●			●
桐生市	41	国道50号	桐生市広沢町七丁目(一本木交差点)	国	●	●			●
	42	県道桐生伊勢崎線	桐生市相沢町一丁目(飯沼木町西交差点)	県	●	●			●
	43	国道50号	太田市只上町(只上交差点南側区間)	国	●	●			●
	44	国道407号	太田市東本町(東本町十字交差点)	国	●	●			●
	45	県道足利伊勢崎線	太田市丸山町(丸山交差点)	県	●	●			●
高崎市	46	国道17号	高崎市宮原町(飯沼流道(西)交差点)	国	●	●			●
	47	国道17号	高崎市下之郷町(下之郷町東交差点)	国	●	●			●
	48	国道17号	高崎市新後町(城野大橋交差点)	国	●	●			●
	49	国道17号	高崎市新後町(城野大橋交差点)	国	●	●			●
	50	国道17号	高崎市並堤町(飯沼上並堤町ON/OFF分合流部)	国	●	●			●
	51	国道17号	高崎市飯塚町(飯塚町交差点北側区間)	国	●	●			●
	52	国道17号	高崎市緑町一丁目(下小島町交差点北側~児童公園入口交差点)	国	●	●			●
	53	国道17号	高崎市小八木町(小八木町南交差点)	国	●	●			●
	54	国道17号	高崎市小八木町(小八木町北交差点北側区間)	国	●	●			●
	55	国道17号	高崎市小八木町(小八木町北交差点)	国	●	●			●
	56	国道17号	高崎市中尾町(中尾町南交差点)	国	●	●			●
	57	国道17号	高崎市中尾町(中尾町交差点東側区間)	国	●	●			●
	58	国道18号	高崎市下野町(下野町(東)交差点(下野町橋歩道橋付近))	国	●	●			●
	59	国道18号	高崎市下野町(下野町(東)交差点西側区間)	国	●	●			●
60	国道18号	高崎市下野町(少井出入口交差点)	国	●	●			●	
安中市	61	国道18号	高崎市八幡町(八幡大門交差点)	国	●	●			●
	62	県道前橋長瀬線	高崎市京目町(京目町交差点)	県	●	●			●
	63	県道高崎船越線	高崎市上大瀬町(上大瀬町交差点)	県	●	●			●
	64	県道高崎船越線	高崎市鳥羽町(飯沼西鳥羽東交差点~上芝東交差点)	県	●	●			●
	65	県道高崎船越線	高崎市鳥羽町(飯沼西鳥羽東交差点~上芝東交差点)	県	●	●			●
	66	高崎市田中倉賀野線	高崎市上佐野町(歩道橋東側~上佐野第三公民館前)	県	●	●			●
	67	県道群馬八幡停車場前線	高崎市八幡町(八幡町交差点~群馬八幡駅入口)	県	●	●			●
	68	国道18号	安中市板倉(板倉東交差点)	国	●	●			●
富岡市	69	国道18号	安中市若井(若井交差点)	国	●	●			●
	70	国道18号	安中市安中一丁目(高別西交差点~安中総合学園高校交差点間)	国	●	●			●
	71	国道18号	安中市原町一丁目(安中県立前交差点南側~孫水橋入口交差点間)	国	●	●			●
	72	国道18号(バイパス)	安中市松井田野北野枝(山崎東側の連続カーブ区間(鐘水バイパス))	国	●	●			●
	73	国道254号	富岡市富岡(小沢交差点)	国	●	●			●
藤岡市	74	国道254号	富岡市七日市(生涯学習センター前交差点)	国	●	●			●
	75	国道17号	藤岡市立石(立石交差点)	国	●	●			●

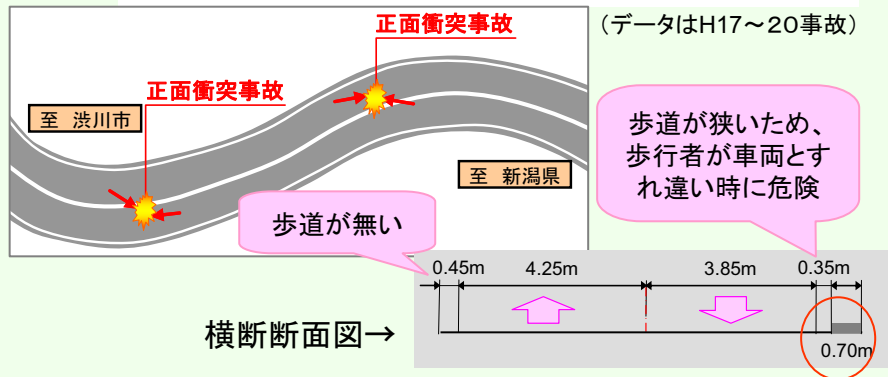
4. 今回の取り組み① 安全性向上を図るべき箇所の選定

4.3 選定箇所事例

No.02 国道17号 みなかみ町羽場（日枝神社入口～新巻歩道橋区間）

該当
指標

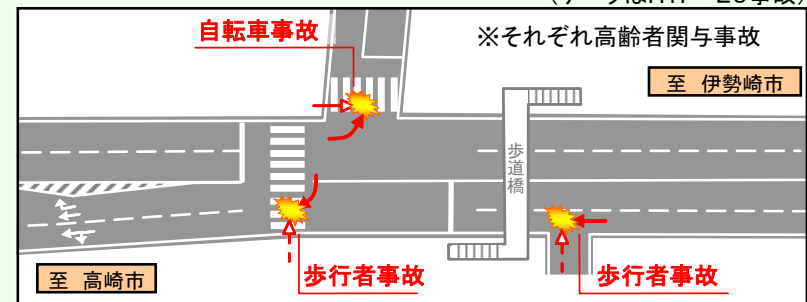
- ・死傷事故率 101.2件/億台km
- ・車線逸脱事故件数 6件(3位)
- ・地元要望



No.21 国道50号 前橋市朝日町二丁目
(朝日町西交差点～朝日町西交差点東側区間)

該当
指標

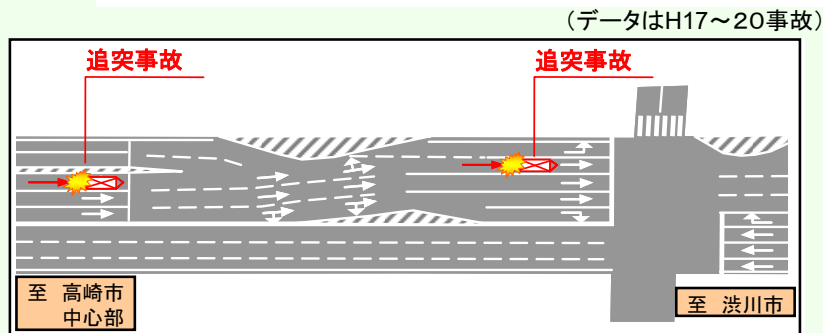
- ・死傷事故率 158.2件/億台km
- ・死傷事故件数 18件(87位)
- ・歩行者・自転車事故件数 7件(9位)
- ・高齢者事故件数 10件(2位)



No.09 国道17号 前橋市鳥羽町（中尾町鳥羽交差点）

該当
指標

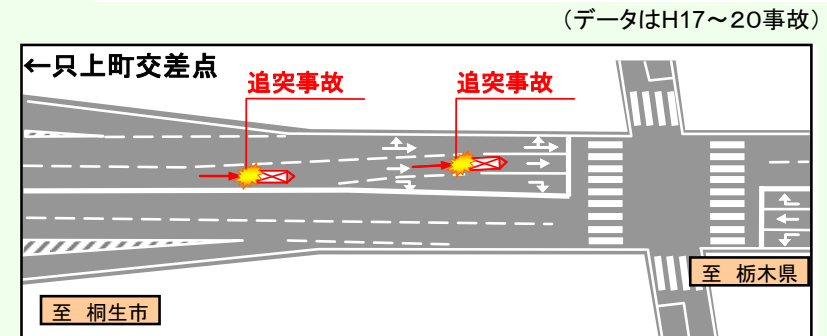
- ・死傷事故率 247.5件/億台km
- ・死傷事故件数 25件(42位)
- ・死者数 1人



No.43 国道50号 太田市只上町（只上交差点南側区間）

該当
指標

- ・死傷事故率 221.1件/億台km
- ・死傷事故件数 26件(35位)
- ・追突事故件数 24件(4位)



5. 今回の取り組み② 県民へのアンケート調査

5.1 アンケート実施目的

事故データだけでなく、「地域の声」を反映させた危険箇所を選定

- ① 関係機関アンケート
⇒データには表れない事故発生の危険が高い箇所の把握

- ② はがき、Webモニターを活用した県民アンケート
⇒選定された危険箇所を県民に提示し、
選定箇所の妥当性および県民の意見を把握

5. 今回の取り組み② 県民へのアンケート調査

5.2 関係機関アンケート

1. 実施目的

事故データからわからない事故が発生する可能性が高い箇所の把握

2. 対象者

群馬県内の36市町村の道路を管理している担当者、および所轄警察署の担当者

3. 調査方法及び内容

各担当者に下記の質問用紙を配布し、回答してもらう。

- ・交通安全課題箇所の位置情報(住所、路線名、交差点名など)
- ・危険と感ずる状況もしくは理由
- ・必要と考えられる対策
- ・地域の住民の方からの苦情や要望

アンケート調査用紙様式		回答団体名	〇〇市役所	〇〇課	または	〇〇協会 会員	担当者 職名
No.	住所	路線名	交差点又は車線	設問1	危険と感ずる理由・状況	設問2	必要な対策
1	〇〇市△△町丁目△△地	国道17号	〇〇交差点 無信号交差点 番号なし など	自動車 が交差点を通過する際に、速度が出やすい	自動車 の速度を落とさせるような 標示等を設置する 歩行者の安全を確保できるよう、歩道の位置を変更する		
2							
3							
4							

該当する交差点位置や
車線の範囲を、赤丸も
しくは赤矢印で示してい
ただ。

交通安全事業に関する地域要望アンケート
ご協力をお願い

平成22年〇月
国土交通省 群馬川国道路事務所

皆様には、日ごろから道路行政にご協力いただき、厚く御礼申し上げます。
このたび、国土交通省 群馬川国道路事務所では、管内路線の交通事故対策を推進する
にあたり、沿線自治体の皆様から貴重なご意見を伺い、今後の交通事故対策に役立
てたいと考え、アンケート調査を実施することいたしました。
お忙しいなか恐縮ですが、アンケートにぜひご協力下さいようお願い申し上げます。

【アンケート概要】
【調査内容】
管内地域の幹線道路（国道、主要地方道、県道）を対象に、交通安全
性が危惧される箇所（危険と感ずる箇所や地域住民から要望、苦情が寄せられている箇
所等）があれば、教えて下さい。
安全性が危惧される箇所であれば、交通事故発生の有無は問いませんが、交通状況、
道路構造等の課題により、主に道路管理者として交通安全対策を講じる必要がある箇
所を教えてください。

【調査項目】
○危険と感ずっている箇所について
・ 箇所情報
住所（交差点名）、路線名、車線幅
・ 危険と感ずる状況
例）交差点のたまり空間がないため、歩行者の安全が損なわれている。
通学路であるにもかかわらず安全な歩行空間が確保されていない。
学童等に対しPTAなどの協力により、安全な通学を支援する必要あり。
右折車が多数通行しているが、右折専用車線が未設。
歩行者、自転車交通量が多く混雑して危険。
複雑な交差点やわかりづらい「案内標識」により迷走する。
・ 対策要望
歩道の設置、拡幅、交差点改良等

【配布資料の例】

5. 今回の取り組み② 県民へのアンケート調査

5.3 はがき、Webモニターを活用した県民アンケート

1. 実施目的

選定された交通安全課題箇所を県民に提示し、選定箇所の妥当性及び県民の意見を把握

2. 対象者

○はがきを活用した県民アンケート

道路をよく利用する関係団体26機関に送付。関係機関の職員や道路を利用する方に配布・記入して頂き、はがきにて回収

(約9,000部配布、300部回収見込み(回収率3.3%))

○Webモニターを活用した県民アンケート

群馬県在住のWebモニタに調査を依頼(1,000件程度を予定)

5. 今回の取り組み② 県民へのアンケート調査

5.3 はがき、Webモニターを活用した県民アンケート

3. ヒヤリング方法

はがき、Webモニターに下記の質問を配布し、回収する。

・群馬県の事故発生状況

・選定の考え方

・選定した具体的な箇所の提示

・アンケートはがき

- ・回答者の属性の相違による把握
居住地による違い、年齢層別、
車両の利用状況
- ・箇所選定の考え方(選定指標)の妥当性
- ・選定箇所の妥当性
- ・その他、危険と感じる箇所の収集

(案) みんなに見える道づくり

皆さまのご意見をもとに、安全性を向上すべき箇所を選びます。
本パンフレットをお読みいただき、アンケートにお答えください。

群馬県域移動性(世)別・安全性向上検討委員会 <http://www.ktr.mlit.go.jp/takasaki/>

群馬県は全国的にみて交通事故件数が多く、いまだに死亡事故も起きています。

<人口10万人あたりの死者数(16-18歳)> (16-18歳) 【死者数の特徴】
●事故類型別では、約4割が追突事故。
●死亡事故の特長
●事故類型別では、約2割が正面衝突、追突車道といった重傷・重傷による事故。
●追突車種別では、約2割が自転車・歩行者事故。
●年齢別では、約2割が65歳以上。

これまでに群馬県では、交通安全上危険な箇所において事故対策を実施し、効果を上げています

【主な幹線道路における交通安全事業:357箇所】

- 事故危険箇所(平成15年~)
- 交通安全見える化プラン(平成18年~)
- 交通安全見える化プラン(平成19年~)
- 事故危険箇所(平成20年~)

【選定指標】

① 死傷事故率
② 死傷事故件数
③ 死者数
④ 追突事故件数
⑤ 歩行者・自転車事故件数
⑥ 高齢者事故件数
⑦ 車線逸脱事故件数
⑧ H20以降に事故危険箇所
⑨ 地元要望等

【選定指標】

- ① 死傷事故率
- ② 死傷事故件数
- ③ 死者数
- ④ 追突事故件数
- ⑤ 歩行者・自転車事故件数
- ⑥ 高齢者事故件数
- ⑦ 車線逸脱事故件数
- ⑧ H20以降に事故危険箇所
- ⑨ 地元要望等

【選定指標】

- ① 死傷事故率
- ② 死傷事故件数
- ③ 死者数
- ④ 追突事故件数
- ⑤ 歩行者・自転車事故件数
- ⑥ 高齢者事故件数
- ⑦ 車線逸脱事故件数
- ⑧ H20以降に事故危険箇所
- ⑨ 地元要望等

【配布パンフレット】

6. 今後の取り組み予定

■今後の取り組みスケジュール

