

【これまでの取り組み】

これまで群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会(委員長:前橋工科大学 湯沢昭教授)は、群馬県の交通安全性向上のために、県民の皆さまのご意見を参考に危険な箇所を選び、その情報を発信してきました。

- 第1回委員会(平成17年11月開催)
- 第2回委員会(平成18年 3月開催)
- 県民の皆様のご意見募集平成18年3月~5月
- 第3回委員会(平成18年 6月開催)
- 交通安全対策の実施
- 第4回委員会(平成19年10月開催)
- 第5回委員会(平成19年12月開催)
- 県民の皆様のご意見募集平成20年1月~2月
- 第6回委員会(平成20年 9月開催)

【今年度の取り組み予定】

- 第7回委員会
(平成22年10月12日)
◆安全性を向上すべき箇所の選定方法
◆アンケートの実施方針・内容
- 平成22年10月下旬~11月30日
アンケートの実施
- 第8回委員会
(平成22年12月上旬を予定)
◆アンケート結果報告
◆安全性を向上すべき箇所の決定
◆公表方法の検討
- 安全性を向上すべき箇所の発表
(平成22年12月中旬)
記者発表・ホームページ

郵便はがき
〒370-0841 群馬県高崎市栄町6-41
〒370-0841 群馬県高崎市栄町6-41
TEL (027)345-6043

みなに見える道づくり
ご意見募集係 行

以下の質問にお答えください。
※各項目の重要な意見を送るために、記入漏れがないようお願いします。

問1 あなたの住んでいる市町村名を記入してください。

問2 あなたの年齢を記入してください。
(番号を○で囲んでください。)

問3 あなたは普段、以下の車両を運転していますか?
もっともよく運転している車両の番号を○で囲んでください。

回答方法
左のはがきに記入し、郵送してください

実施主体
群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会

問い合わせ先
国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所 道路管理第二課
〒370-0841 群馬県高崎市栄町6-41
TEL (027)345-6043

県民のみなさまのご意見を募集する期間
平成22年10月下旬
~平成22年11月30日(消印有効)

本アンケートで収集した回答は、本取組みに生かすほか今後の道路行政への貴重な意見として参考とさせていただきます。その他の目的での利用は致しません。

【選定した箇所の代表事例】

本委員会で選定した代表的な箇所を以下に示します。

No.2 国道17号 みなかみ町羽場(日枝社入口~新巻歩道橋区間)

該当指標
・死傷事故数 101.2件/億台km
・車線逸脱事故数 6件(3位)
・地元要望等 歩道が無い(データはH17~20事故)

歩道が狭いため、歩行者が車両とすれ違い時に危険

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
・死傷事故数 158.2件/億台km
・死傷事故数 18件(87位)
・歩行者・自転車事故数 7件(9位)
・高齢者事故数 10件(2位)
(データはH17~20事故)

※それぞれ高齢者間与事故

No.9 国道17号 前橋市鳥羽町(中尾町鳥羽交差点)

該当指標
・死傷事故数 247.5件/億台km
・死傷事故数 25件(42位)
・死者数 1人
(データはH17~20事故)

No.43 国道60号 太田市只上町(只上交差点南側区間)

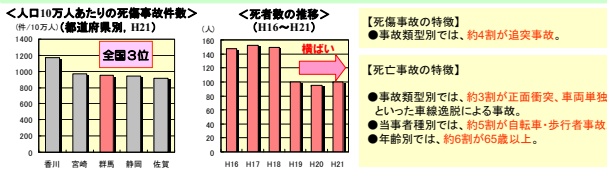
該当指標
・死傷事故数 21.1件/億台km
・死傷事故数 26件(35位)
・追突事故数 24件(4位)
(データはH17~20事故)

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(モビリティ)・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。



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~)
 - ◆新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~)
- ・進捗状況
92箇所中62箇所
対策実施済み(67%)
・事業効果
対策実施済み47箇所中、
H19までに対策を実施した33箇所
で死傷事故数約2割減

事故が多発している状況を踏まえ、以下の視点により安全性を向上すべき箇所を選定しました。

【群馬県の交通安全上の課題】	【箇所選定の目的】	【選定指標】※1
・死傷事故件数は減少傾向だが、全国と比べて減少率が低い。	死傷事故の削減	① 死傷事故数
・人口あたり死傷事故件数が全国ワースト3位	死亡事故の削減	② 死傷事故件数
・死傷事故は平成19年以降横ばい	追突事故の削減	③ 死者数
・死傷事故のうち追突事故が約4割	歩行者・自転車事故の削減	④ 追突事故件数
・事故類型別では、人対車両事故と車線逸脱事故が約3割	高齢者事故の削減	⑤ 歩行者・自転車事故件数
・年齢別では、高齢者事故が約6割	車線逸脱事故の削減	⑥ 高齢者事故件数
・当事者種別では、歩行者・自転車事故が約半数	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
※車線逸脱事故は、正面衝突事故と車両単独事故の合計	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
・データからは把握できない危険箇所の存在		⑨ 地元要望等

※1 H17~H20の事故データを使用
※2 自動車1台が1km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、交通事故と呼ばれた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、現在の全国の標準・経済産業省の安全目標値である。

見開き部分に、選定した箇所のうち優先的に安全性向上を図るべき箇所を示しました。

