
第13回
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議
資料

平成25年4月22日

これまでの会議の開催経緯

●『道路行政マネジメントを実践する栃木県会議』は、交通渋滞や交通事故対策について、地域の皆さまや、様々な分野の方々からのご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的に、平成17年11月に設置



○本日の会議における論点

本日の会議では、以下の点について説明させていただきたい。

1. 事故危険箇所の選定

- ①事故危険箇所の概要
- ②事故危険箇所の選定

2. その他

- ①事故ゼロプランの取り組みについて
- ②自転車利用環境整備に関する取り組みについて
- ③新4号国道、国道4号の供用について

1. 事故危険箇所の選定

①事故危険箇所の概要

②事故危険箇所の選定

①事故危険箇所の概要

交通事故の発生状況

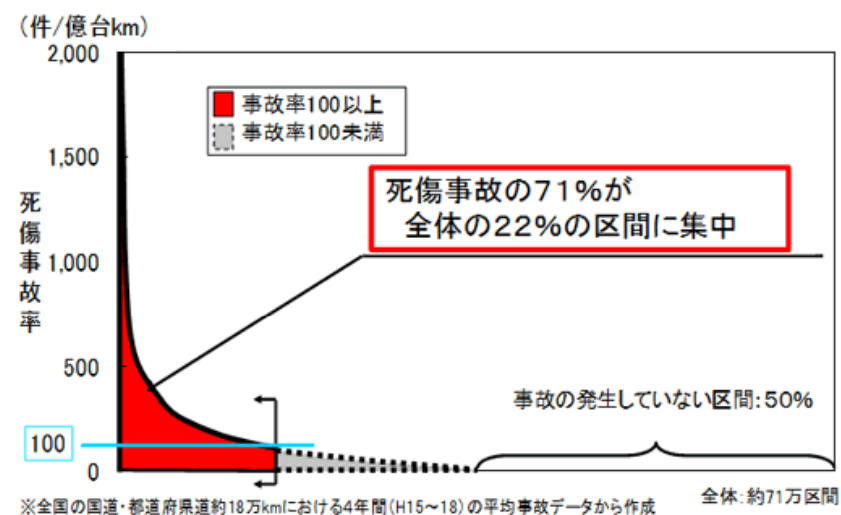
- 死者数は平成4年をピークに減少に転じたが、死傷事故は変わらず増加傾向を示しており、交通事故の抑止が当時の最重要課題
- 死傷事故の約7割が全体の約2割の区間に集中して発生しており、これらの箇所で集中的に交通安全対策を実施することが効果的

⇒平成14年から「事故危険箇所」の取組を開始



死者数・死傷事故件数の推移

出典：交通統計、警察庁資料



交通事故の集中発生傾向

出典：国土交通省ホームページ

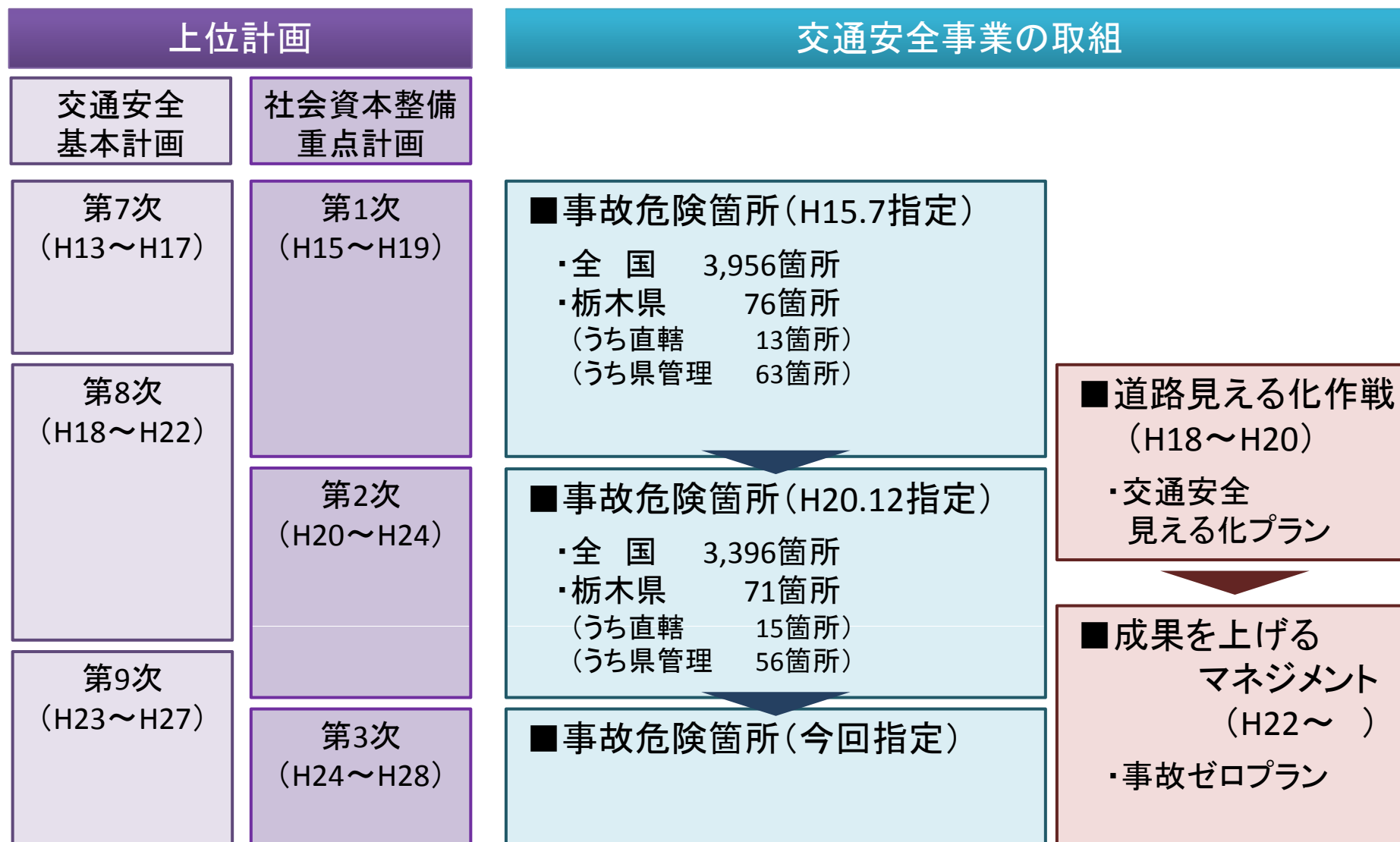
①事故危険箇所の概要

■ 事故危険箇所とは、

- 「交通安全基本計画」及び「社会資本整備重点計画」に位置づけられた施策
- 幹線道路において集中的な交通事故対策を実施することが目的
- 警察庁と国土交通省が合同で、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路部を「事故危険箇所」として指定
- 都道府県公安委員会と道路管理者が連携して対策を実施
- これまでに、第1次社会資本整備重点計画（H15～H19）及び第2次社会資本整備重点計画（H20～H24）の2度、箇所指定を行い、対策実施

①事故危険箇所の概要

事故危険箇所の取組経緯



②事故危険箇所の選定

選定方針及びアウトカム目標

- 幹線道路において、道路整備や交通安全施設等の整備による交通事故削減効果が見込まれ、平成28年度までに事業が完了する見込みがある箇所を事故危険箇所として選定
- 箇所の選定は、最新の事故データによる基準(抽出基準A)と、地域の課題や特徴による基準(抽出基準B)の2つの基準で評価
- 事故危険箇所では、交通事故対策が実施された箇所において、死傷事故を約3割抑止することが目標

■抽出基準

【抽出基準A】

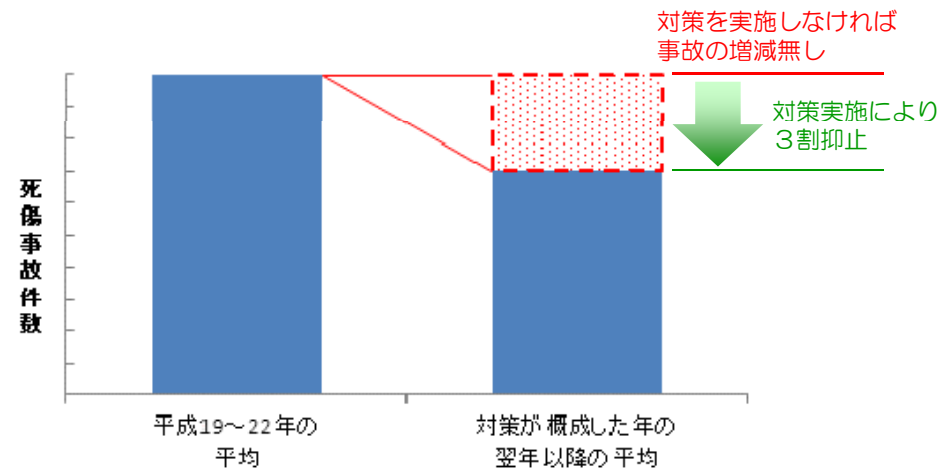
- ・死傷事故率100件/億台キロ以上 かつ
- ・重大事故率10件/億台キロ以上 かつ
- ・死亡事故率1件/億台キロ以上

【抽出基準B】

- ・抽出基準Aに該当しない箇所のうち、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

■アウトカム目標値

- ・対策実施箇所において、対策前後で死傷事故を約3割抑止



アウトカム目標値の考え方

②事故危険箇所の選定

選定の流れ

【抽出基準A】

- 基準に該当した118区間の中から、対策の必要性・緊急性が低い箇所を除外した区間を選定

【抽出基準B】

- 抽出基準Aの3条件のうち2条件に該当する区間の中から、通学路緊急点検箇所等に該当する区間を選定

※H19～H22の事故データを基に抽出

【抽出基準A】

栃木県内イタルダ区間
<14,701区間>
(国:1,859区間、県:12,842区間)

抽出基準A該当区間
<118区間>
(国:17区間、県:101区間)

H19～H24に対策実施済みの
区間を除外

短期間で効果の発現が
期待される区間を選定

<抽出基準A:○区間>
(国:5区間、県:○区間)

【抽出基準B】

抽出基準Aの2条件に該当する区間

上記のうち、
通学路緊急点検箇所

上記のうち、
交通量の増加が
見込まれる区間

<抽出基準B:7区間>
(国:1区間、県:6区間)

今回指定 事故危険箇所
<○区間>
(国:6区間、県:○区間)

②事故危険箇所の選定

箇所の選定(例)

	イタルダ 区間番号	H19-H22事故率 (件/億台km/年)			H19-H22 死傷事故件数 (件/4年)	事故危険箇所		事故ゼロ プラン 事故危険 区間	対策実施状況	判定
		死亡	重大	死傷		H15 指定	H20 指定			
①	09-104833K	14.2	28.3	198.2	14		●	●	H24実施済み	×
②	09-006638T	30.9	30.9	123.5	4					×
③	09-104819K	28.3	28.3	184.0	13			●	H25に実施予定	○

箇所①：
H24に対策を
実施済みの
ため、除外

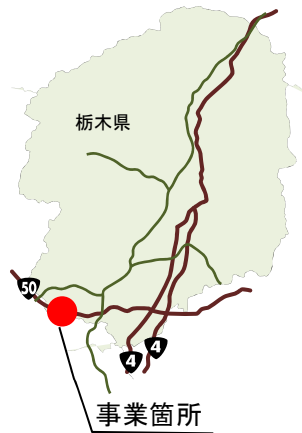
箇所②：
対策は未実施
だが、死傷事
故件数が少な
く、大きな効
果が見込めな
いため、除外

箇所③：
事故危険区間に位置づけ
られているが、現時点で対
策未実施のため、選定

②事故危険箇所の選定

国道50号 下渋垂町交差点

箇所概要



【路線】 国道50号
 【住所】 足利市下渋垂町
 【交通量】 48,381台/日
 ※H22道路交通センサス

抽出基準A

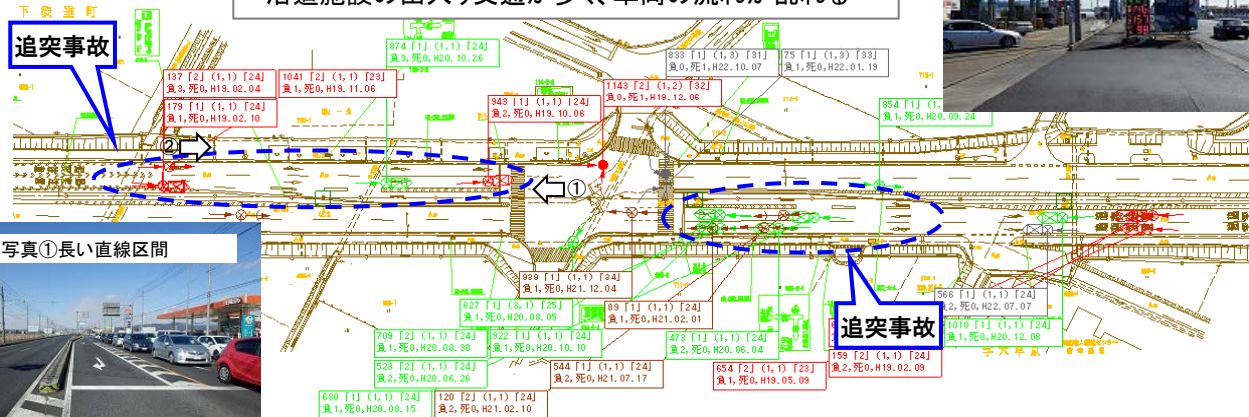
死傷事故率: 184 件/億台キロ
 重大事故率: 28 件/億台キロ
 死亡事故率: 28 件/億台キロ

事故発生状況

事故発生状況 追突事故が発生

事故発生要因

- ・長い直線区間で速度超過しやすい
- ・沿道施設の出入り交通が多く、車両の流れが乱れる



写真②沿道施設の状況



対策概要

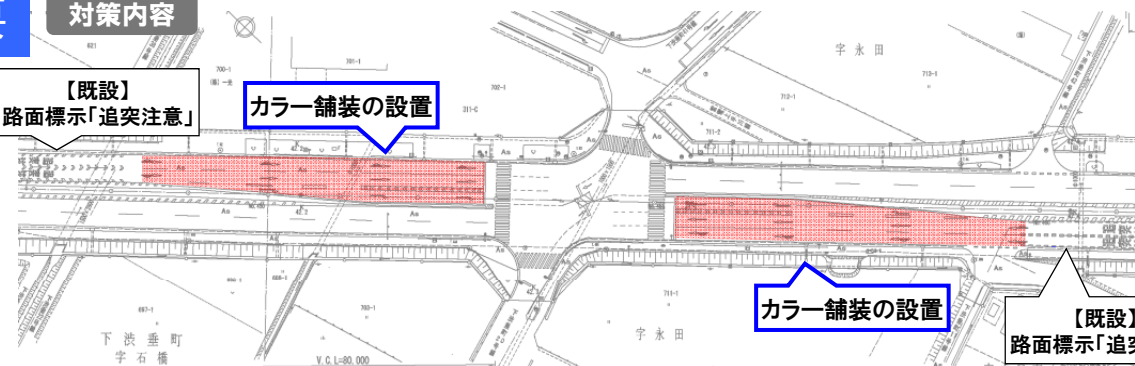
対策内容

方針

- ・注意喚起

【既設】
路面標示「追突注意」

カラー舗装の設置



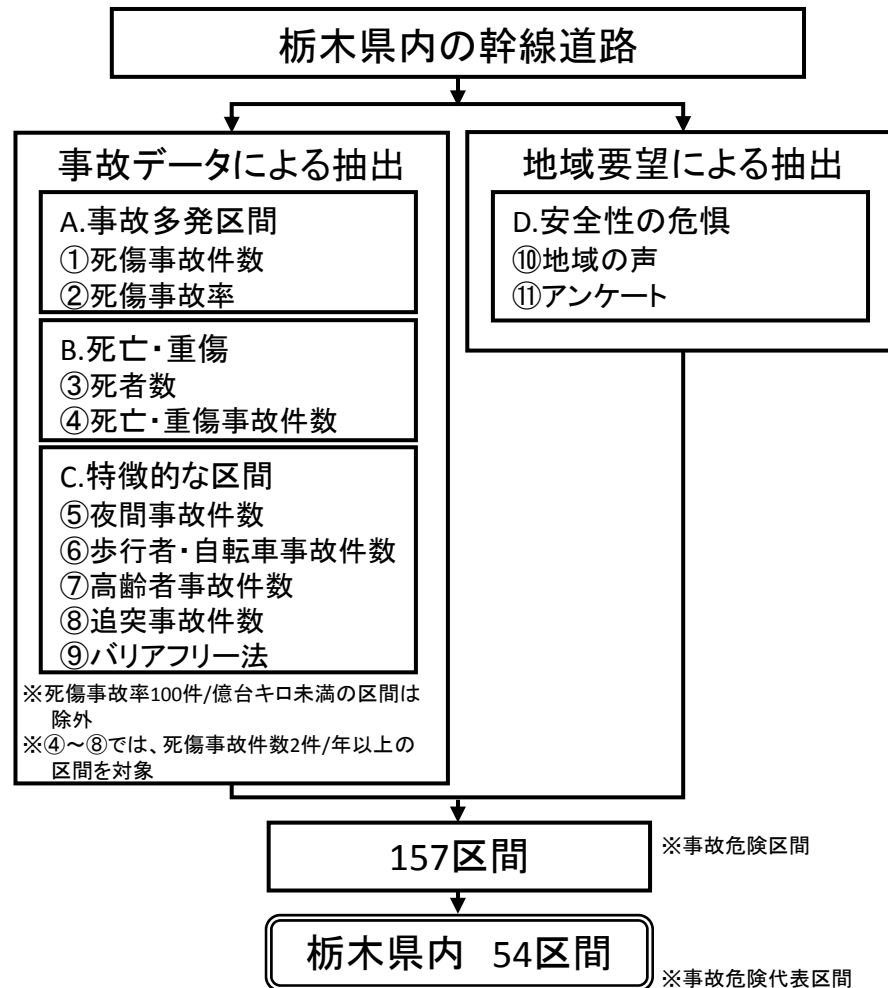
2. その他

- ①事故ゼロプランの取り組みについて
 - ②自転車利用環境整備に関する取り組みについて
 - ③新4号国道、国道4号の供用について
-

①事故ゼロプランの取り組みについて

事故危険区間の選定の流れ

● 栃木県内の国、県が管理する幹線道路を対象に、「事故データ」及び「地域要望」により、交通安全上課題がある箇所を抽出するため、11の抽出指標及び基準を決定し、事故危険代表区間としてリスト化



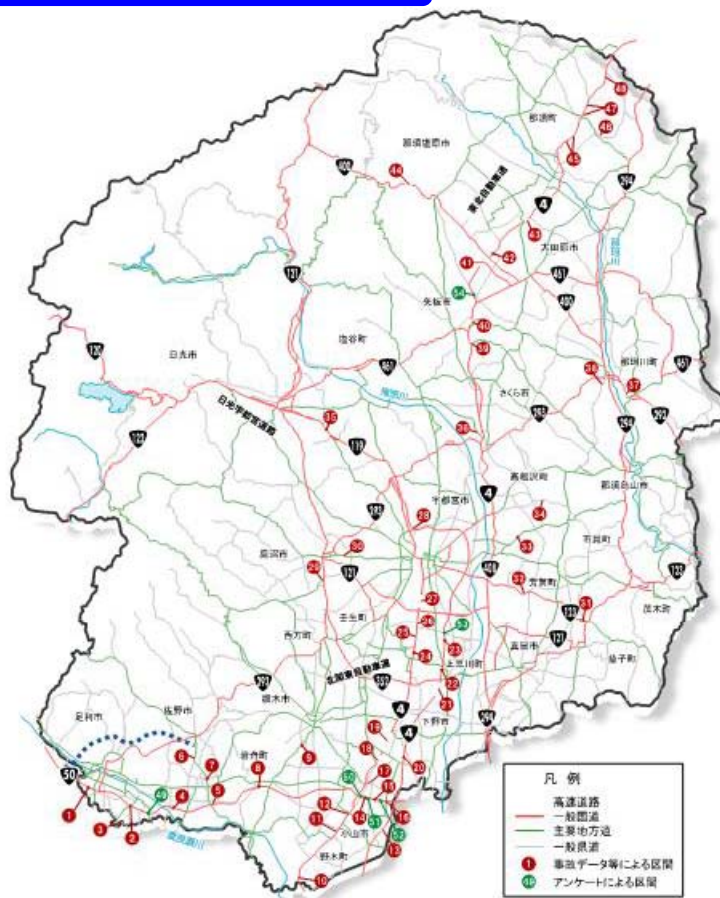
指標区分	選定基準
A. 事故多発区間	下記のいずれかに該当 ① 死傷事故件数5件/年以上 ② 死傷事故率300件/億台km以上 (ただし、死傷事故件数2件/年以上の区間が対象)
B. 死亡・重傷事故多発区間	下記のいずれかに該当 ③ 死者数1人/2年以上 ④ 死亡・重傷事故件数1件/2年以上 (ただし、死傷事故件数2件/年以上の区間が対象)
C. 特徴的な区間	下記のうち、3項目以上に該当 ⑤ 夜間事故件数3件/4年以上 ⑥ 歩行者・自転車事故件数2件/4年以上 ⑦ 高齢者事故件数2件/4年以上 ⑧ 追突事故件数5件/4年以上 ⑨ バリアフリー法の特定道路に該当 (ただし、⑤～⑧は死傷事故件数2件/年以上の区間が対象)
D. 安全性の危惧	下記のいずれかに該当 ⑩ 地域の声(通学路、危険性指摘箇所等) ⑪ アンケートによる指摘箇所

①事故ゼロプランの取り組みについて

事故危険代表区間の進捗状況

●平成22年12月20日に選定、平成24年12月に更新された『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』では、栃木県内で事故危険区間157箇所、そのうち事故危険代表区間54箇所が選定されている

『事故危険代表区間』位置図



番号	路線名 (区間名)	選定理由 (区間選定の観点)				通学路
		A	B	C	D	
1	国道90号(足利市西新井町交差点)	●	●	●	●	●
2	国道90号(足利市久保田町交差点)	●	●	●	●	●
3	一般県道中野御麻線(足利市小菅根町)	●	●	●	●	●
4	国道50号(佐野市下羽田町交差点)	●	●	●	●	●
5	国道50号(佐野市高萩町)	●	●	●	●	●
6	主要地方道佐野田沼線(佐野市吉水町)	●	●	●	●	●
7	主要地方道佐野田沼線(佐野市堀米町交差点)	●	●	●	●	●
8	国道50号(岩舟町岩舟小学校付近交差点)	●	●	●	●	●
9	主要地方道栃木陽岡線(栃木市川道)	●	●	●	●	●
10	国道4号(野木町野木)	●	●	●	●	●
11	国道4号(小山市間々田)	●	●	●	●	●
12	国道4号(小山市栗宮)	●	●	●	●	●
13	新4号国道(小山市田間)	●	●	●	●	●
14	国道90号(小山市小山交差点)	●	●	●	●	●
15	国道90号(小山市駅南8丁目交差点)	●	●	●	●	●
16	国道90号(小山市横倉新田交差点)	●	●	●	●	●
17	一般県道小山総城線(小山市駅東通り2丁目)	●	●	●	●	●
18	国道4号(小山市喜沢)	●	●	●	●	●
19	国道4号(小山市羽川)	●	●	●	●	●
20	新4号国道(小山市出井北交差点)	●	●	●	●	●
21	新4号国道(上三川町五分一交差点付近交差点)	●	●	●	●	●
22	新4号国道(上三川町上落生南交差点)	●	●	●	●	●
23	新4号国道(上三川町磯岡交差点付近交差点)	●	●	●	●	●
24	国道4号(下野市鶴堂公民館付近交差点)	●	●	●	●	●
25	国道4号(宇都宮市茂原1丁目)	●	●	●	●	●
26	国道4号(宇都宮市安塚街道入口交差点～雀宮駅前交差点)	●	●	●	●	●
27	国道4号(宇都宮市上横田町)	●	●	●	●	●
28	国道119号(宇都宮市宇都宮北道路入口)	●	●	●	●	●
29	一般県道鹿沼足尾線(鹿沼市松山町)	●	●	●	●	●
30	主要地方道宇都宮鹿沼線(鹿沼市千渡)	●	●	●	●	●
31	国道123号(益子町七井)	●	●	●	●	●
32	国道123号(芳賀町西水沼)	●	●	●	●	●
33	主要地方道宇都宮向田線(高根沢町上高根沢)	●	●	●	●	●
34	一般県道杉山石末線(高根沢町太田)	●	●	●	●	●
35	国道119号(日光市大室入口交差点)	●	●	●	●	●
36	主要地方道今市氏家線(さくら市馬場)	●	●	●	●	●
37	国道293号(那珂川町馬頭)	●	●	●	●	●
38	一般県道小川大金停車場線(那珂川町小川)	●	●	●	●	●
39	国道4号(矢板市早川町北交差点)	●	●	●	●	●
40	国道4号(矢板市中)	●	●	●	●	●
41	国道4号(那須塩原市三島)	●	●	●	●	●
42	国道4号(那須塩原市三島北交差点)	●	●	●	●	●
43	国道4号(那須塩原市大原間)	●	●	●	●	●
44	国道400号(那須塩原市塩原)	●	●	●	●	●
45	国道4号(那須町寺子乙)	●	●	●	●	●
46	一般県道豊原高久線(那須町寺子丙)	●	●	●	●	●
47	国道4号(那須町寺子丙ほか)	●	●	●	●	●
48	国道4号(那須町豊原乙)	●	●	●	●	●
49	国道50号(足利市瑞穂野町交差点)	●	●	●	●	●
50	国道50号(小山市神鳥谷東交差点)	●	●	●	●	●
51	国道50号(小山市小山東交差点)	●	●	●	●	●
52	国道50号(小山市間々谷新田地先交差点)	●	●	●	●	●
53	新4号国道(上三川町磯岡交差点)	●	●	●	●	●
54	国道4号(大田原市下石上交差点)	●	●	●	●	●

①事故ゼロプランの取り組みについて

対策実施予定事例 国道50号 小山地区

事故発生状況

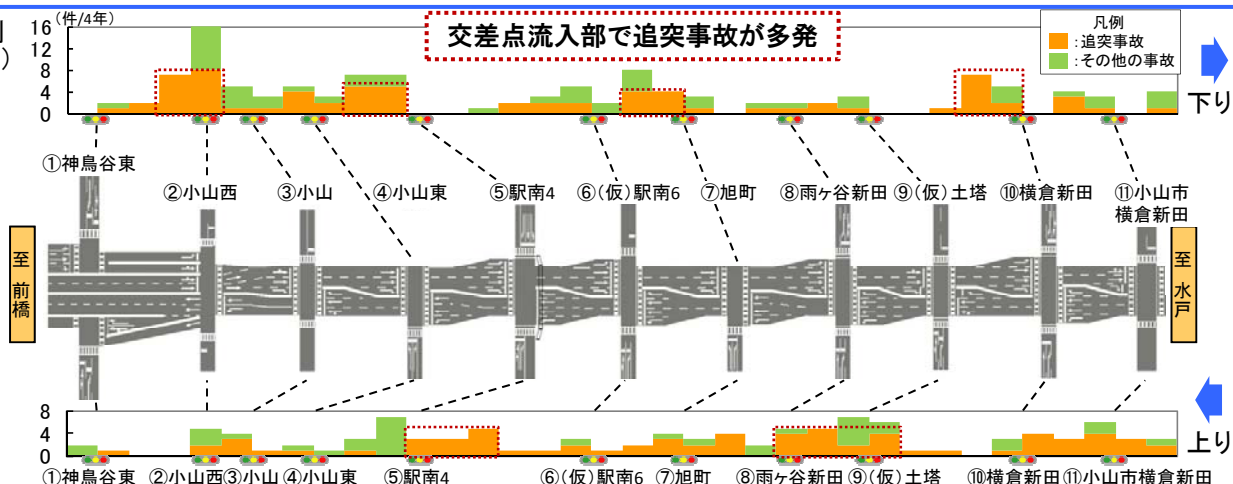
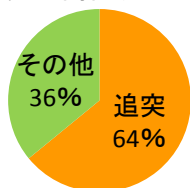
事故発生状況

追突事故が多発

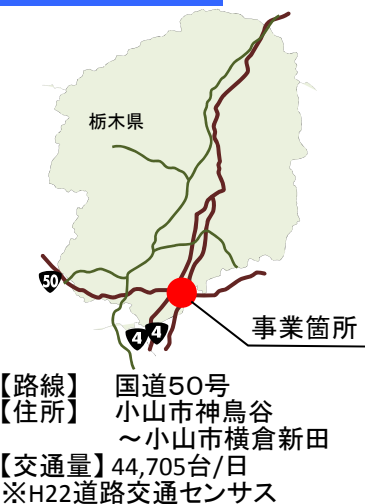
事故発生要因

- (1) 大型車と乗用車が混在
- (2) 市街地で沿道施設が連担する区間
- (3) 信号交差点密度が高く、走行性が低下しており、信号による加減速が頻発
- (4) 右折滞留車両が右折車線からはみ出て滞留

小山地区の事故類型別
事故発生割合 (H19-H22)



箇所概要



対策概要

方針

- ・小山地区流入部及び小山地区の11交差点で対策実施

追突事故

小山地区全体で実施するエリア対策(1)～(4)

その他の事故

個別箇所での対策

を組み合わせた対策を実施

対策内容① 小山地区流入部

- (1) エリア流入部での走行車線誘導標識(法定外標識)
 ・路面標示設置
 (大型車を第2走行車線に誘導)

対策内容②交差点

(例) 雨ヶ谷新田交差点

(3) 路面標示
「追突注意」設置

(2) カラー舗装設置

(4) 右折車線延伸

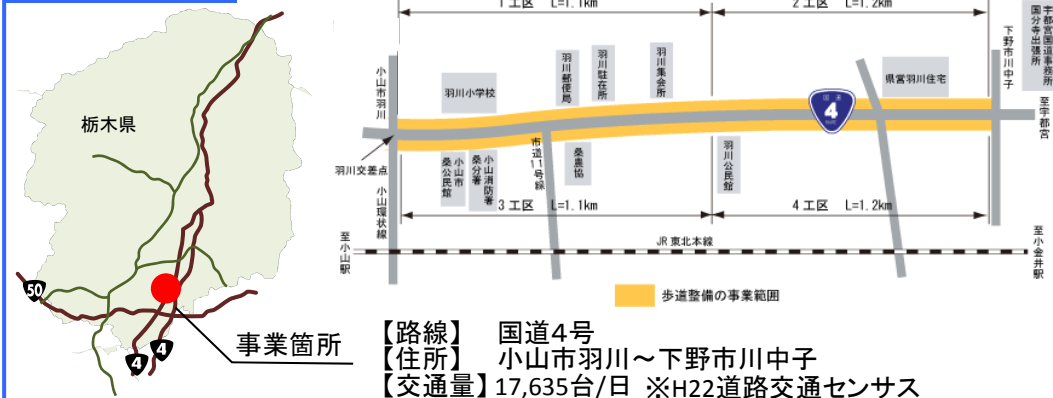
導流ゼブラ帯設置
右折指導線改良
信号現示の改良

交差点コンパクト化

①事故ゼロプランの取り組みについて

対策実施事例 国道4号 羽川地区

箇所概要



危険な状況

歩道部が狭く歩きににくく、交通事故発生の危険性がある



歩道が狭い状況



児童の通学状況

対策概要

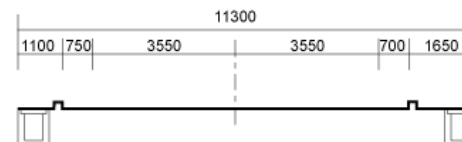
方針

- ・安心・安全な幅の広い通学路を整備
- ・高齢者にとっても歩きやすい段差のない歩道整備
- ・電線のない景観のよい町並みを整備

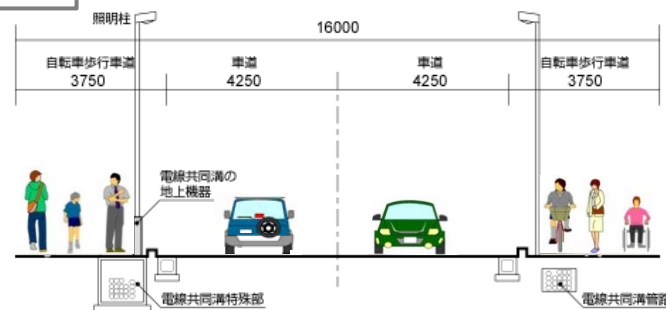
対策内容

- ①歩道拡幅
- ②歩道部と自転車通行部の分離カラー舗装
- ③無電柱化

対策前



対策後



対策前



対策後



②自転車利用環境整備に関する取り組みについて

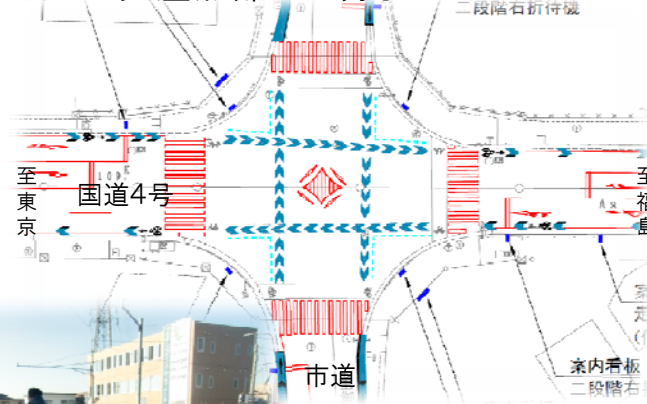
1. 自転車走行空間に関する試験的実施の概要

- (1) 実施目的：自転車走行位置の明示による効果、影響、明示方法の妥当性等を検証する。
- (2) 検証項目：利用状況、走行性、快適性、安全性、意識変化等
- (3) 実施期間：平成25年2月12日～3月12日
- (4) 実施場所：宇都宮市泉が丘地区周辺の国道4号と宇都宮市道
- (5) 実施内容：自転車の走行位置を青い矢印等で明示し、アンケート調査やビデオ観測等により効果を検証する。

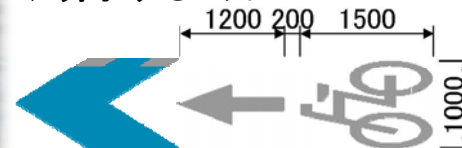
◆実施場所



◆交差点部での明示



◆明示するピクト



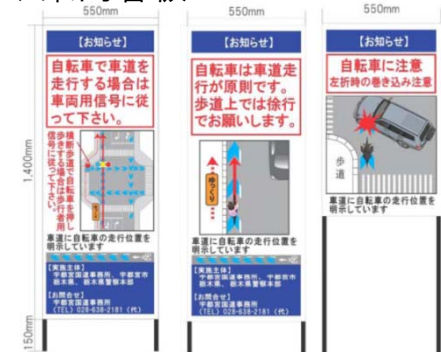
◆交差点部の状況



◆案内チラシ



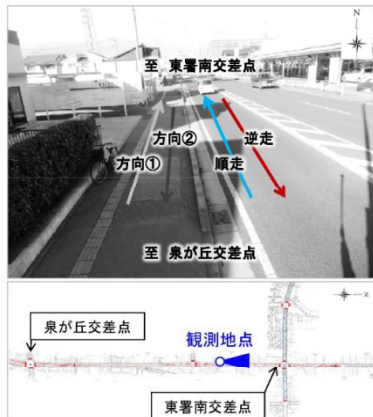
◆案内看板



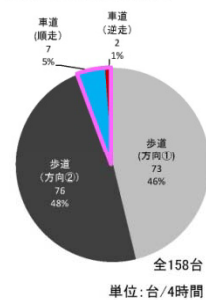
②自転車利用環境整備に関する取り組みについて

2. 試験的実施の効果検証（抜粋）

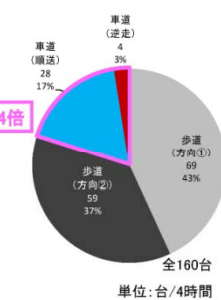
■車道への走行位置明示により、車道走行の比率は増加。しかし、逆走の比率も増加。



◆事前調査結果



◆事中調査結果



分析対象：【事前】1/29（火）、【事中】2/22（金）
朝タビーク時（7～9時、15～17時）

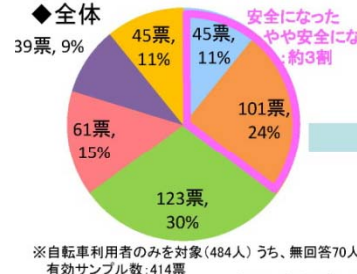
約4倍

■意識改革にも一定の効果（自転車は車両、逆走不可）。

■車道走行経験者の多くは、安全性や走りやすさを実感。一方、「危険を感じる声」も根強い（特に車道走行未経験者）

質問：自転車走行位置の明示により、自転車の車道走行は、安全になりましたか？

◆全体



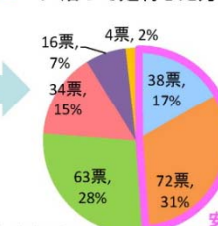
※自転車利用者のみを対象（484人）うち、無回答70人

有効サンプル数：414票

- 「d. やや危険になった」「e. 危険になった」と回答した方の理由（抜粋）
- a. 安全になった
 - b. やや安全になった
 - c. 変わらない
 - d. やや危険になった
 - e. 危険になった
 - f. 車道を行きたくないから分らない

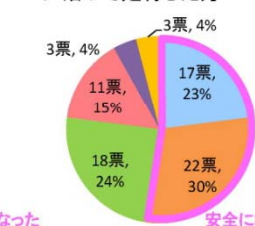
・車の側に認識がまだ薄い為。
・自転車自動車が並走するのは恐怖感がある
・車にあおられる。
・その区間なので少々戸惑う。等

◆単路部で矢羽根に沿って走行した方



※単路部で矢羽根に沿って走行した方（244人）うち、無回答17人
有効サンプル数：227票

◆交差点で矢羽根に沿って走行した方

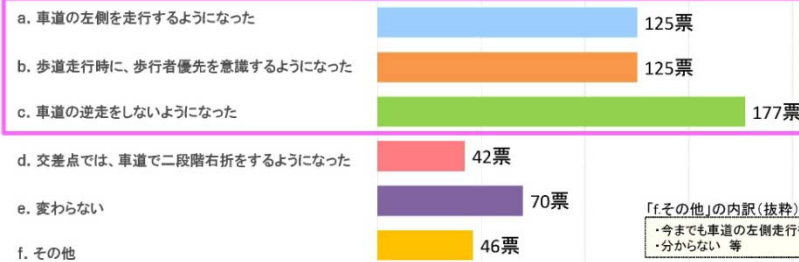


※交差点で矢羽根に沿って走行した方（85人）うち、無回答11人
有効サンプル数：74票

■歩行者の実感としては、安全性に「変化なし」が半数。

■「危険を感じるようになった」という意見も見られた。

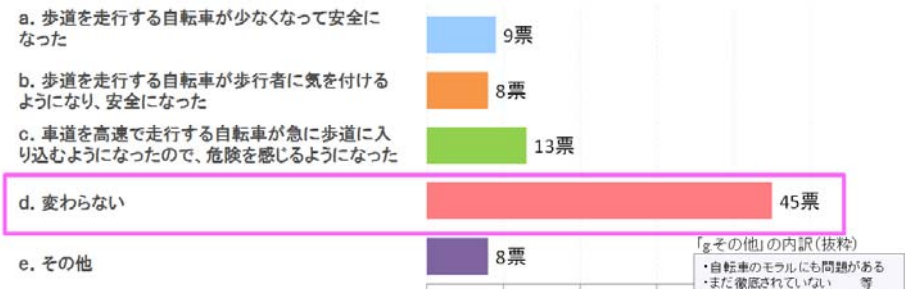
質問：自転車走行位置の明示により、自転車の走行方法はどう変わりましたか？
【複数回答可】



※自転車利用者のみを対象（484人）うち、無回答112人
有効サンプル数：585票

「f. その他」の内訳（抜粋）
・今までも車道の左側走行をしていた
・分からない 等

質問：自転車走行位置の明示により、歩行は安全になりましたか？【複数回答可】



※歩行者のみを対象（110人）うち、無回答31人
有効サンプル数：83票

「g. その他」の内訳（抜粋）
・自転車のモラルにも問題がある
・まだ徹底されていない 等

■今後、「改善の余地あり」も含め、他の地域への展開を望む声が多数。

③新4号国道、国道4号の供用について

