

## 第18回

# 群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会

## 【安全性向上】

平成30年8月2日

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所  
群馬県 県土整備部

# 目 次

<b>1.事故ゼロプランの経緯</b>	<b>2</b>
<b>2.群馬県の事故状況</b>	<b>7</b>
<b>3.事故ゼロプラン整備効果</b>	<b>10</b>
<b>4.次回委員会について</b>	<b>23</b>

# 1. 事故ゼロプランの経緯 これまでの取り組み

## ■ 本委員会の経緯

【主な議題】

- 第1回委員会(平成17年11月) ◆安全性向上区間選定の考え方整理
- 第2回委員会(平成18年 3月) ◆安全性向上を図るべき区間案の選定  
◆パブリックコメント実施計画
- 第3回委員会(平成18年 6月) ◆パブリックコメントの結果報告  
◆安全性向上を図るべき区間決定(交通安全みえる化プラン)
- 第4回委員会(平成19年10月) ◆これまでの取り組みの進捗状況  
◆新データでの新たな安全性向上区間の選定
- 第5回委員会(平成19年12月) ◆パブリックコメント実施計画  
◆新たに安全性向上を図るべき区間決定(新・交通安全みえる化プラン)
- 第6回委員会(平成20年 9月) ◆パブリックコメントの結果報告  
◆ H20事故危険箇所選定

### 『群馬県事故ゼロプラン 1巡目』

- 第7回委員会(平成22年10月) ◆「事故危険区間」の選定方針
- 第8回委員会(平成22年12月) ◆県民アンケートの結果報告  
◆「主な事故危険区間」の確定(83区間)
- 事故ゼロプラン 主な事故危険区間公表(平成22年12月)  
※第9～12回：「移動性向上」だけの議題で開催
- 第13回委員会(平成26年9月) ◆事故ゼロプランの進捗状況  
◆事故危険区間の追加区間(計68箇所)
- 第14回委員会(平成27年10月) ◆事故ゼロプランの進捗状況  
◆事故ゼロプラン(1巡目)のまとめ

### 『群馬県事故ゼロプラン 2巡目』

- 第15回委員会(平成28年8月) ◆事故ゼロプラン(2巡目)のすすめ方  
◆事故データを用いた抽出方法、民意の反映方法
- 第16回委員会(平成29年1月) ◆事故ゼロプラン(2巡目)の事故危険区間の抽出結果  
◆1巡目対策箇所の整備効果
- 第17回委員会(平成29年7月) ◆事故ゼロプラン(2巡目)の公表結果  
◆1巡目対策箇所の整備効果
- 第18回委員会(平成30年8月) ◆1巡目の整備後4年経過区間の整備効果  
◆2巡目の対策直後区間の短期的な整備効果

### 社会資本整備重点計画 (事故危険箇所の指定と対策)

平成15～19年度  
第1次社会資本整備重点計画  
(群馬県：174箇所指定 H15.7)

平成20～24年度  
第2次社会資本整備重点計画  
(群馬県：112箇所指定 H21.3)

平成24～28年度  
第3次社会資本整備重点計画  
(群馬県：109箇所指定 H25.7)

平成27～32年度  
第4次社会資本整備重点計画  
(群馬県：109箇所指定 H29.1)

## 群馬県事故ゼロプラン

群馬県事故ゼロプランは、過去の事故データや道路利用者の声を基に、交通安全対策が必要な区間を『事故危険区間』として選定し、優先的に対策を行っていく取り組み。この取り組みは平成22年に始まった。

### 事故ゼロプラン（1巡目）

平成22年に主な事故危険区間83区間を公表

平成28年までに79区間の対策を完了（4区間事業中）

### 事故ゼロプラン（2巡目）

平成29年に事故危険区間194区間公表

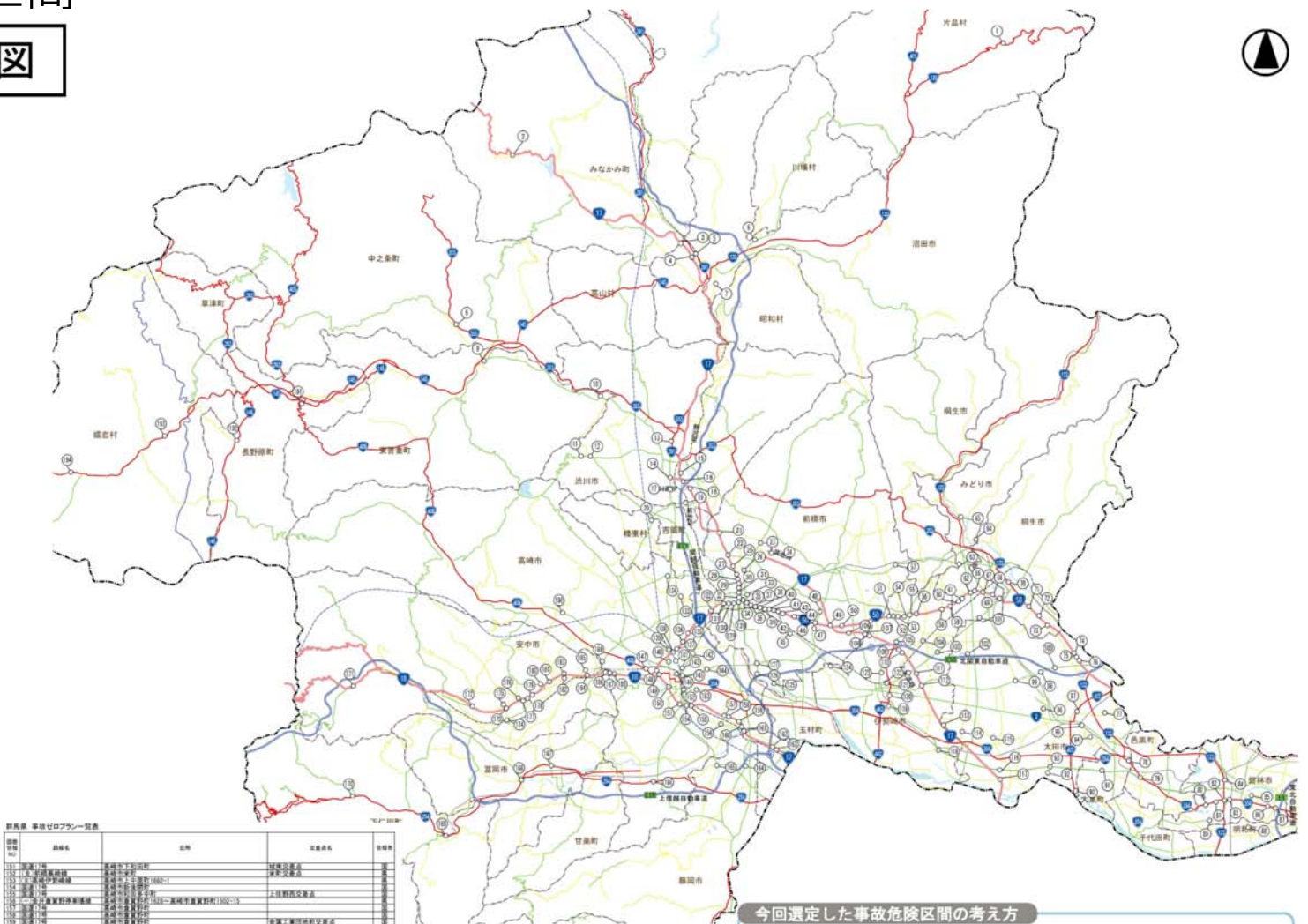
平成32年度までに設計～対策工整備を行う

# 1. 事故ゼロプランの経緯 事故ゼロプラン2巡目区間

## ■ 事故ゼロプラン2巡目区間

事故危険区間位置図

区間番号	路線名	区間	主要事故	特徴
101	群馬県道1号	中之条町-高崎市	追突事故	急勾配区間
102	群馬県道2号	高崎市-安中市	追突事故	急勾配区間
103	群馬県道3号	安中市-高崎市	追突事故	急勾配区間
104	群馬県道4号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
105	群馬県道5号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
106	群馬県道6号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
107	群馬県道7号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
108	群馬県道8号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
109	群馬県道9号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
110	群馬県道10号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
111	群馬県道11号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
112	群馬県道12号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
113	群馬県道13号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
114	群馬県道14号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
115	群馬県道15号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
116	群馬県道16号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
117	群馬県道17号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
118	群馬県道18号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
119	群馬県道19号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
120	群馬県道20号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間



区間番号	路線名	区間	主要事故	特徴
121	群馬県道21号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
122	群馬県道22号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
123	群馬県道23号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
124	群馬県道24号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
125	群馬県道25号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
126	群馬県道26号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
127	群馬県道27号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
128	群馬県道28号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
129	群馬県道29号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間
130	群馬県道30号	高崎市-高崎市	追突事故	急勾配区間

**今回選定した事故危険区間の考え方**

- 事故データ：平成23年～平成26年における事故データから下記に該当する区間
  - 死傷事故率：100件/100台km以上
  - 追突事故件数：上位区間
  - 歩行者・自転車事故件数：上位区間
  - 車線逸脱事故件数：上位区間
- アンケート：群馬県内の職業ドライバー（群馬県トラック協会、バス協会、タクシー協会）へのアンケートにおいて複数意見のあった区間
- 「第4次社会資本整備重点計画」における「事故危険箇所」
  - 死傷事故率：100件/100台km以上、重大事故率：10件/100台km以上、死傷事故率：1件/100台km以上の全ての条件を満たす箇所
  - ETC2.0を活用した急挙動箇所
  - OH27事故多発地点

※既に事故対策がなされている等、当面、継続して経過措置を行う区間は選定から除く

# 1. 事故ゼロプランの経緯 審議事項

## 事故ゼロプラン(2巡目)の委員会審議経過

第15回委員会 (H28年8月)

事故危険区間 抽出“**方法**”確認 事故データ指標、地域の声(職業ドライバーアンケート)による抽出

第16回委員会 (H29年1月)

事故危険区間 抽出“**結果**”確認 事故データ指標、地域の声(職業ドライバーアンケート)による抽出

事故危険区間公表(H29年3月) **194区間**

第17回委員会 (H29年7月)

事故危険区間 整備“**効果**”確認 事故ゼロプラン(2巡目)の公表結果、1巡目対策箇所の実施効果

## 本日の委員会の確認・審議事項

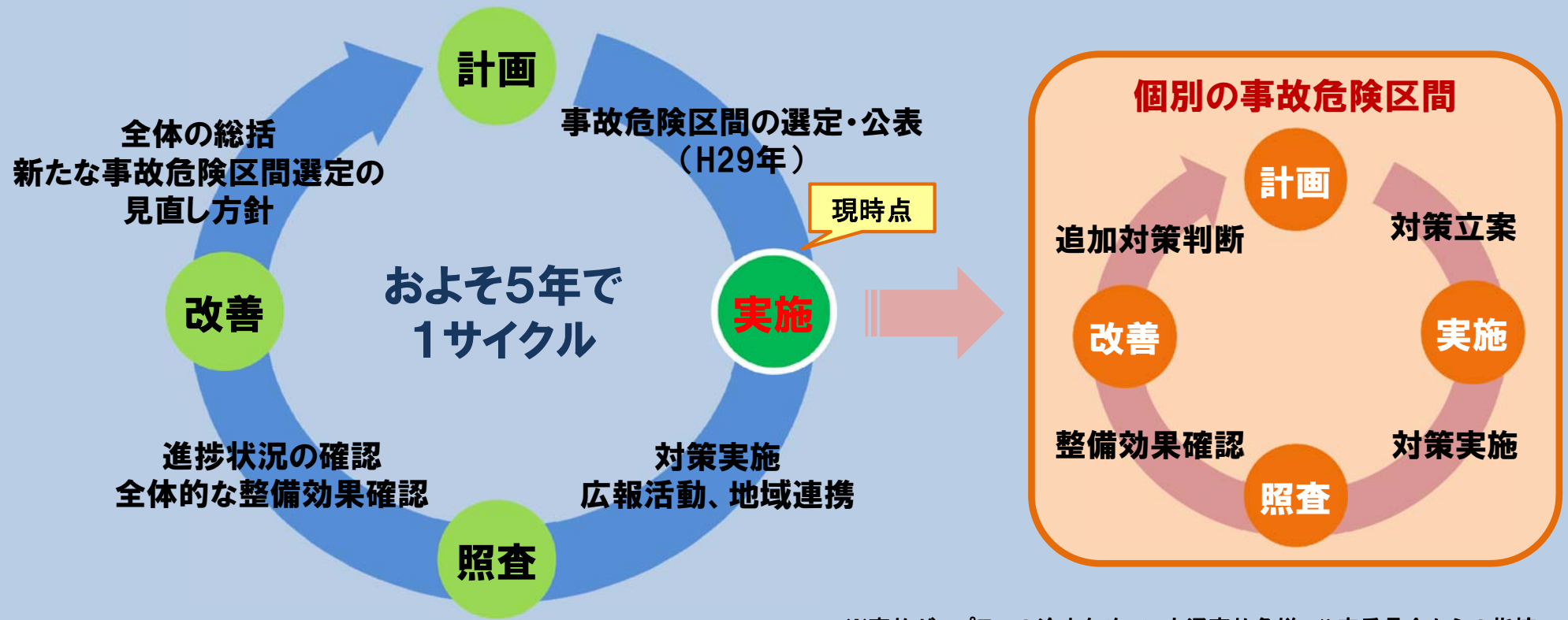
- ◆事故ゼロプラン(1巡目)の整備後4年経過区間の効果確認
- ◆事故ゼロプラン(2巡目)の対策直後区間の短期的な効果確認

# 1. 事故ゼロプランの経緯 事故ゼロプラン(2巡目)の実施状況

## 事故ゼロプラン(2巡目)

平成32年度までに、以下のPDCAサイクルに則り、設計～対策を実施予定。

【群馬県事故ゼロプランのすすめ方】



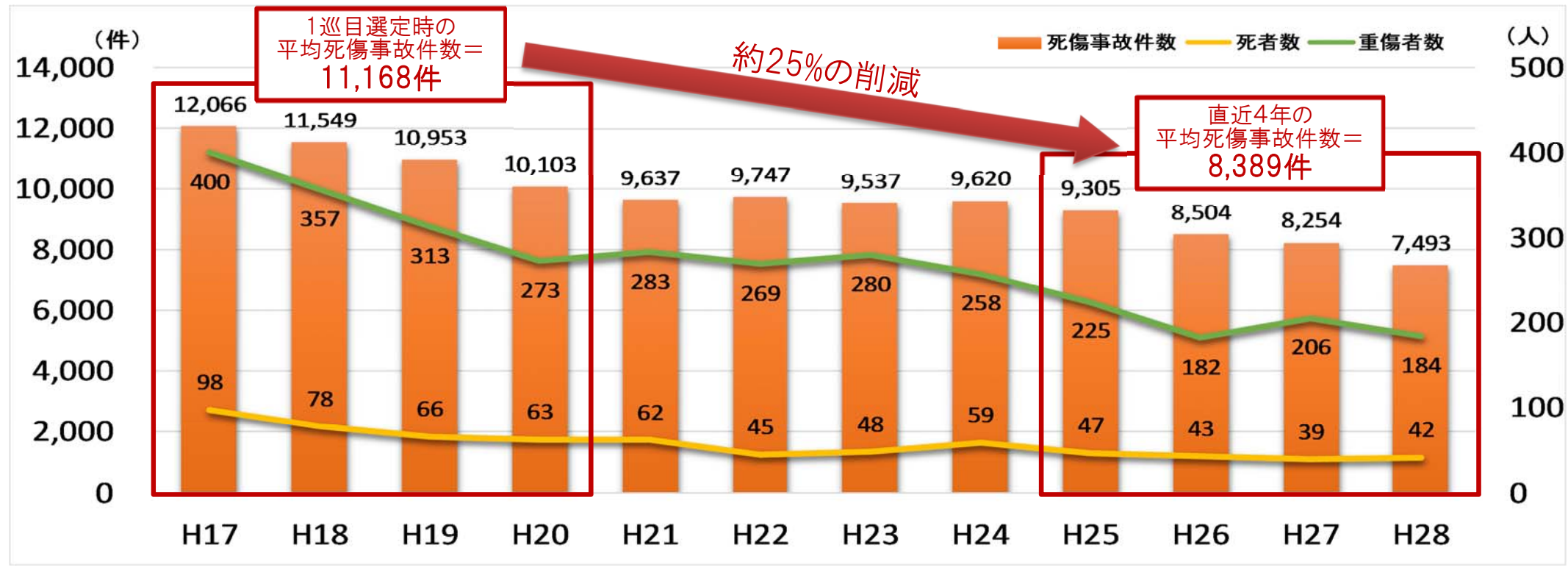
※事故ゼロプランの途中年次で、交通事故急増、公安委員会からの指摘地域の要望などから、区間追加を検討する場合もある。

## 2. 群馬県の事故状況 ゼロプラン開始時から現在の動向

### ■ 事故ゼロプランの着実な効果が発現 ～群馬県内で発生している死傷事故件数等の推移～

- 幹線道路の死傷事故件数(イタルダデータ)の経年変化を整理した。
- 死傷事故件数は減少傾向にあり、1巡目選定時(H17～H20)に比べて直近4年(H25～H28)では**約2割以上の低減**である。
- 死者数、重傷者数は、本委員会を開始した平成17年から減少傾向にあり、死者数は、平成28年で**約6割減少**しており、事故ゼロプランの効果が着実に発現されている。

【死傷事故件数・死者数・重傷者数の変化(群馬県内全体)】



資料:イタルダ交通事故データ(幹線道路(国道・県道など)の死傷事故件数、死者数)

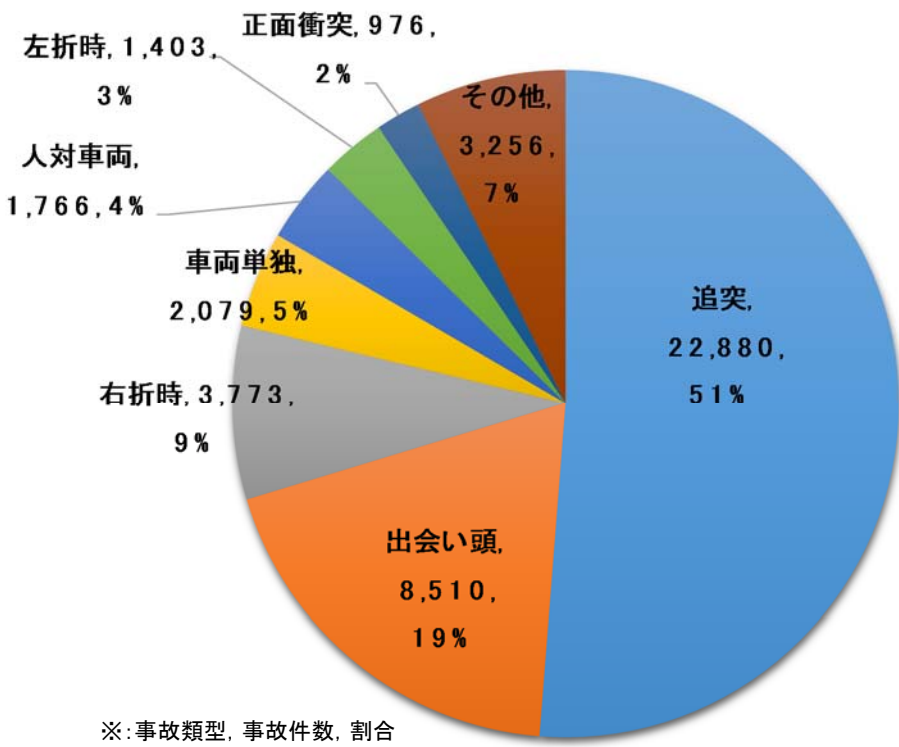


# 2. 群馬県の事故状況 事故類型の推移

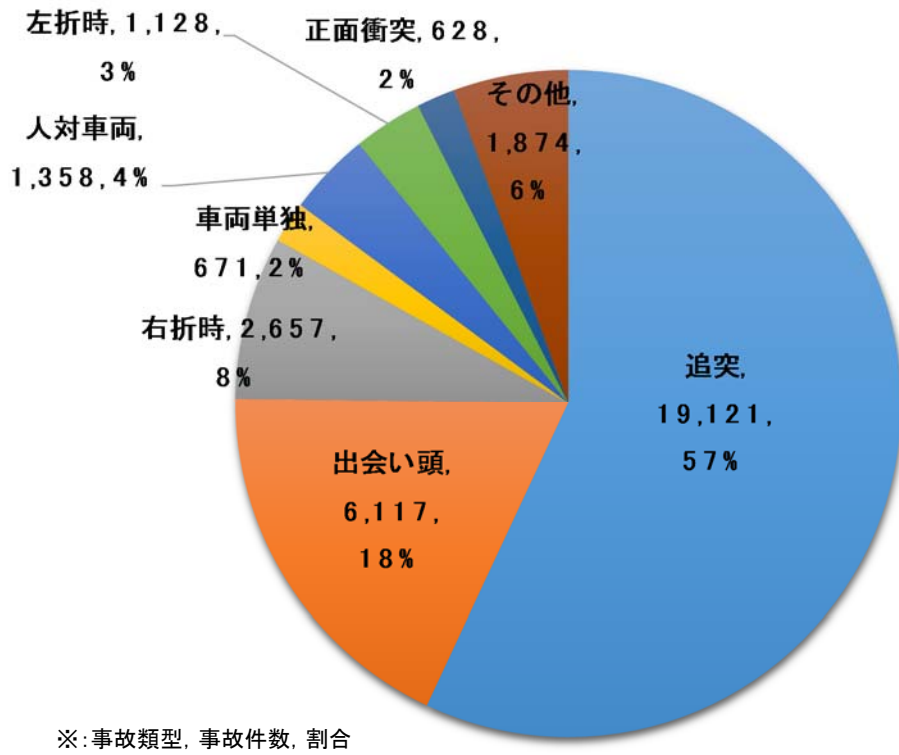
## ■ 追突事故が半数以上 ～群馬県内で発生している交通事故の類型～

- 幹線道路の事故類型を整理。
- 事故類型の傾向に変化はなく、依然「追突事故」が半数以上を占めている。

### 【事故類型の集計(群馬県内全体)】



H17～H20(群馬県) n=44,643  
(一巡目選定時)



H25～H28(群馬県) n=33,554  
(直近4年)

資料: イタルダ交通事故データ(幹線道路(国道・県道など)の事故類型 ※: 列車、不明は除く)

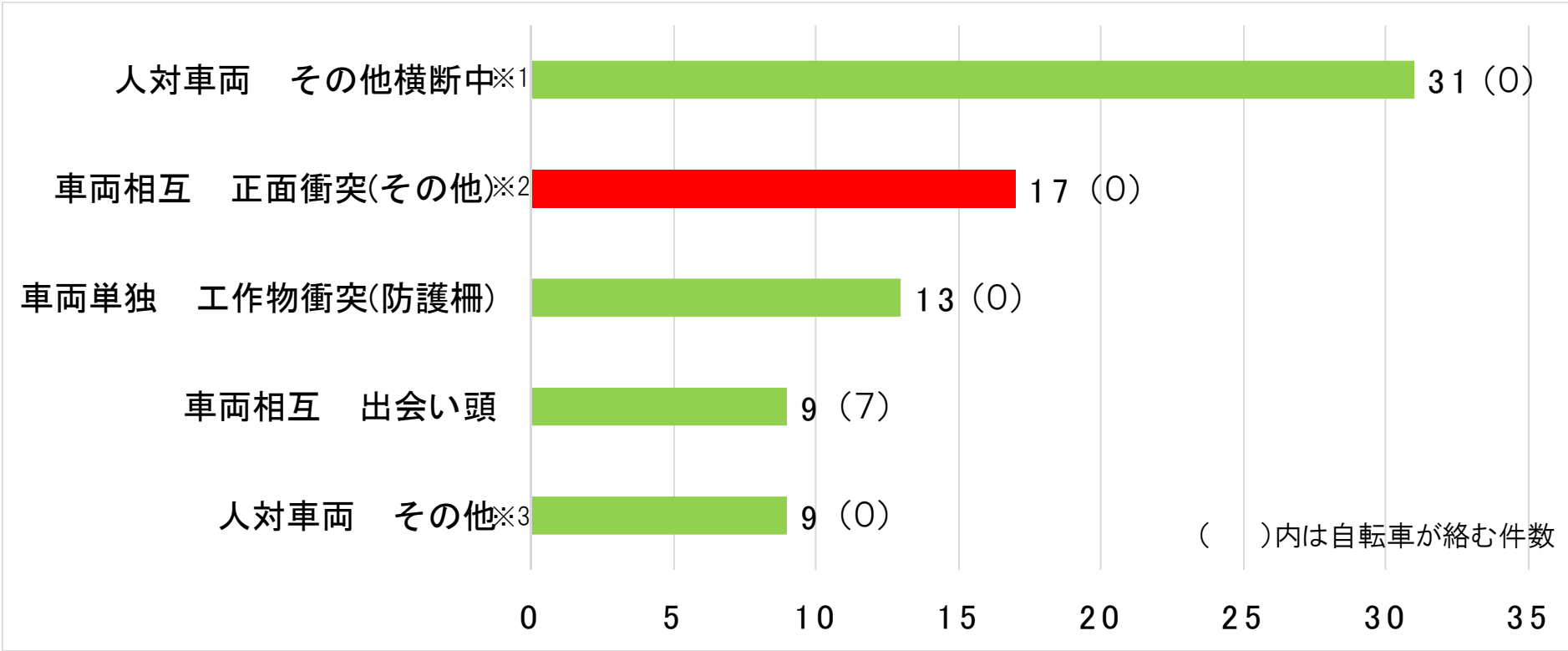
# 2. 群馬県の事故状況 死亡事故の特徴

## 死亡事故は、歩行者の横断中と車両相互の正面衝突がワースト上位

- 単路部では、横断中の人对車両における死亡事故が最も多い。
- 次いで、車両相互の「**正面衝突(その他)**」が多い。

【H25～H28年の死亡事故(単路部)の事故類型ワースト5】

単位：件／4年間(H25～H28)



資料：イタルダ交通事故データH25～H28(幹線道路(国道・県道など)の単路部における死亡事故の事故類型)

※1：横断歩道、横断歩道付近、横断歩道橋付近以外の道路の部分で歩行者が横断していた時に事故が発生した類型

※2：前車追越し又は追い抜き中に衝突したもの以外の類型

※3：駐車場など一般交通の用に供する道路で発生した事故、車両が道路外から道路へ進行する際に発生した事故等、人对車両のその他のいずれの類型にも該当しない類型

# 3. 事故ゼロプラン整備効果

## 対策箇所個別に見る整備効果

### 効果確認箇所の抽出根拠・整備効果の視点

- 対策後4年以上経過している箇所は、対策後のイタルダデータにて効果を確認
- 近年対策を実施した箇所は、対策後の事故データ取得に時間を要するため、ETC2.0データにて効果を確認

#### 視点① 1巡目の対策箇所で効果確認

**平成22年～ 事故ゼロプラン(1巡目)**

- ・平成22年に主な事故危険区間**83区間(国54県29)**を公表
- ・平成28年までに**79区間(国51県28)**の対策を完了
- ・**4区間事業中**(国/国道17号羽場地区、上白井地区、新柳瀬北交差点改良、県/主要地方道前橋赤城線(小暮交差点)の交差点改良)

抽出の視点  
事故危険区間抽出は「過去4年間に起こった事故状況」を分析して抽出していることを踏まえ、対策後4年以上経過した区間について事故削減効果を検証

**イタルダデータ**を用いた  
**死傷事故件数**の変化で整備効果を確認

- ・平成24年までに対策を完了した**31区間(国17県14)**

#### 視点② 2巡目の対策箇所で効果確認

**平成28年～ 事故ゼロプラン(2巡目)**

- ・平成29年に事故危険区間**194区間**を公表
- ・平成32年までに**設計～対策工整備**を行う

現時点(平成30年)で  
対策が完了している箇所






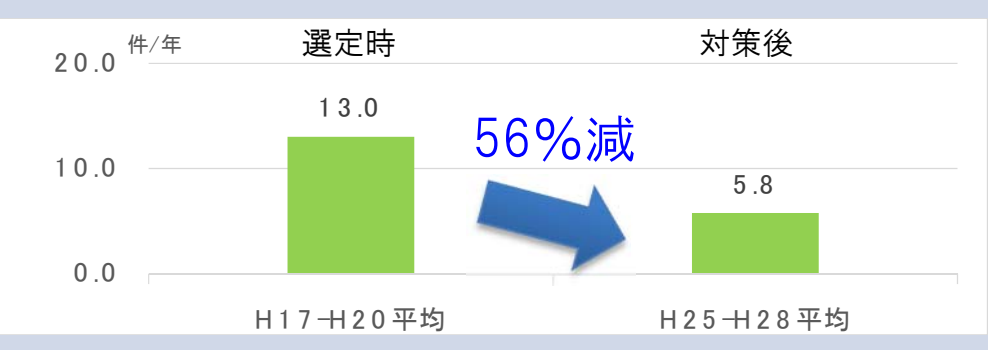
抽出の視点  
**追突事故、正面衝突事故に着目**

**ETC2.0データ**を用いた**交通挙動**の  
変化で整備効果を確認

- ・**追突事故** : 国道17号 小八木町、千代田町1丁目
- ・**正面衝突事故**: 国道17号 みなかみ町永井

# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点① 1巡目の対策箇所では効果確認~ 国管理道路

## 国管理道路における「事故類型別」の対策実施整備効果(対策後4年経過した箇所)


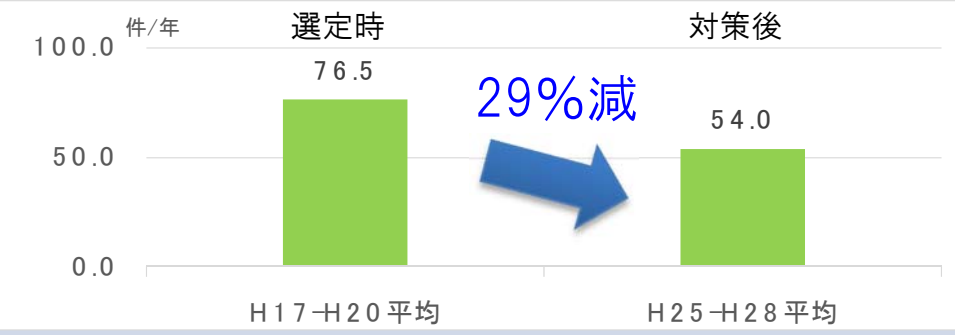

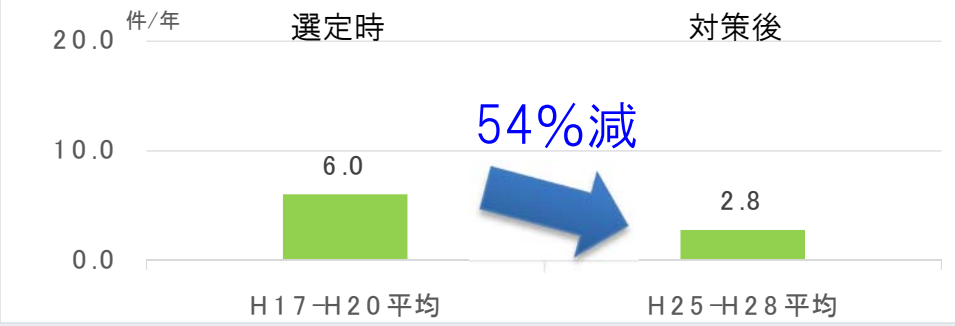

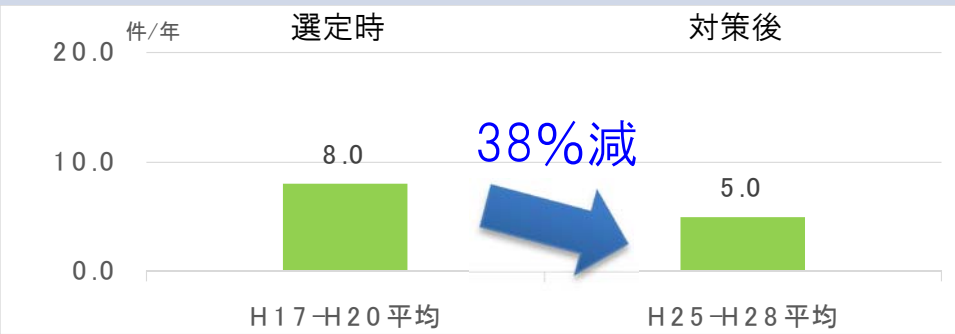
事故類型	対策内容	1巡目選定時と対策後の事故件数の推移※						
追突	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LED法定外看板「追突注意」</li> <li>・減速路面標示、路面標示「追突注意」</li> </ul> 	 <p>件/年</p> <table border="1"> <tr> <th>選定時</th> <th>対策後</th> </tr> <tr> <td>41.0</td> <td>30.5</td> </tr> <tr> <td>H17-H20 平均</td> <td>H25-H28 平均</td> </tr> </table> <p>26%減</p>	選定時	対策後	41.0	30.5	H17-H20 平均	H25-H28 平均
選定時	対策後							
41.0	30.5							
H17-H20 平均	H25-H28 平均							
出会い頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法定外看板「出入り車両注意」</li> </ul> 	 <p>件/年</p> <table border="1"> <tr> <th>選定時</th> <th>対策後</th> </tr> <tr> <td>11.3</td> <td>6.5</td> </tr> <tr> <td>H17-H20 平均</td> <td>H25-H28 平均</td> </tr> </table> <p>42%減</p>	選定時	対策後	11.3	6.5	H17-H20 平均	H25-H28 平均
選定時	対策後							
11.3	6.5							
H17-H20 平均	H25-H28 平均							
右折時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法定外看板「対向車注意」</li> <li>・右折指導線の設置</li> <li>・導流帯の設置</li> </ul> 	 <p>件/年</p> <table border="1"> <tr> <th>選定時</th> <th>対策後</th> </tr> <tr> <td>13.0</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>H17-H20 平均</td> <td>H25-H28 平均</td> </tr> </table> <p>56%減</p>	選定時	対策後	13.0	5.8	H17-H20 平均	H25-H28 平均
選定時	対策後							
13.0	5.8							
H17-H20 平均	H25-H28 平均							

※:ITARDA交通事故データ(平成17年~平成28年、幹線道路(国道))を集計。

選定時:平成17年~20年の年平均、対策後:平成25年~平成28年の年平均(平成24年までに対策が完了した箇所) 集計は、事故類型別(追突・出会い頭・右折時)に実施。

# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点① 1巡目の対策箇所では効果確認~ 県管理道路

## 県管理道路における「事故類型別」の対策実施整備効果(対策後4年経過した箇所)

事故類型	対策内容	1巡目選定時と対策後の事故件数の推移※
追突	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法定外看板「追突注意」</li> <li>・減速路面標示、路面標示「追突注意」</li> <li>・カラー舗装</li> </ul> 	 <p>件/年</p> <p>選定時: 76.5 (H17-H20平均)</p> <p>対策後: 54.0 (H25-H28平均)</p> <p>29%減</p>
出会い頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点内誘導線の引き直し</li> <li>・中央分離帯端部に点滅灯設置</li> </ul> 	 <p>件/年</p> <p>選定時: 6.0 (H17-H20平均)</p> <p>対策後: 2.8 (H25-H28平均)</p> <p>54%減</p>
右折時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点内誘導線の引き直し</li> </ul> 	 <p>件/年</p> <p>選定時: 8.0 (H17-H20平均)</p> <p>対策後: 5.0 (H25-H28平均)</p> <p>38%減</p>

※:ITARDA交通事故データ(平成17年~平成28年)を集計。  
 選定時:平成17年~20年の年平均、対策後:平成25年~平成28年の年平均(平成24年までに対策が完了した箇所) 集計は、対策箇所ごとの主な事故形態による分類について実施。

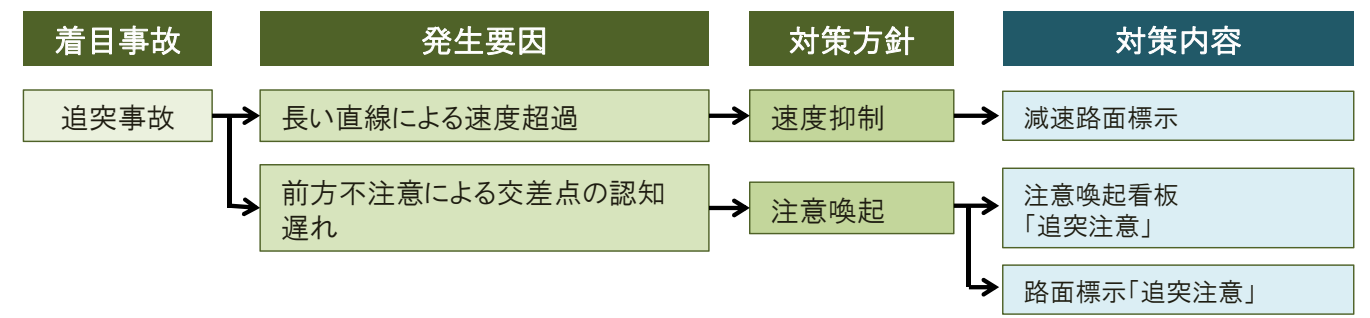
# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

## ① 箇所概要と対策立案

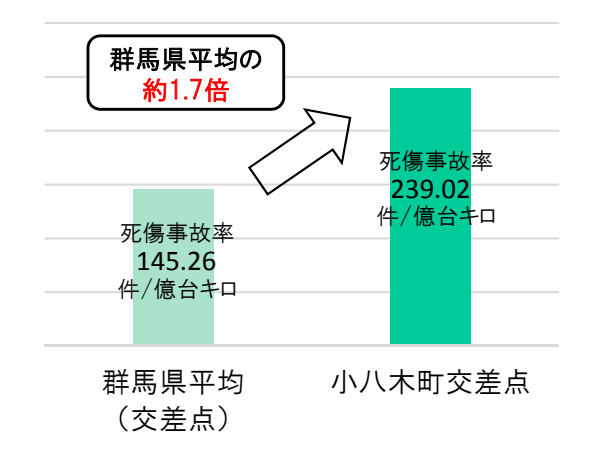
### 国道17号 小八木町交差点(下り)



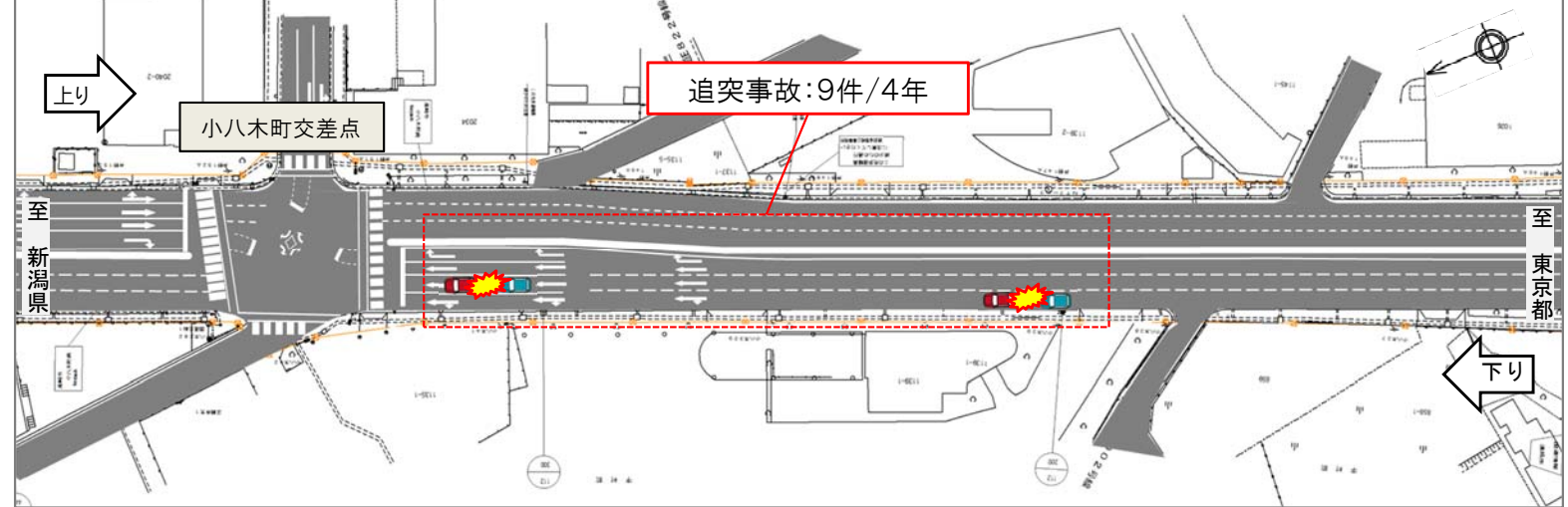
### ■ 着目事故類型と要因分析・対策立案



### ■ 小八木町交差点の事故



### ■ 対策前の事故発生状況



資料:ITARDA交通事故データ(平成23年~平成26年)

集計:平成23年~平成26年

# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

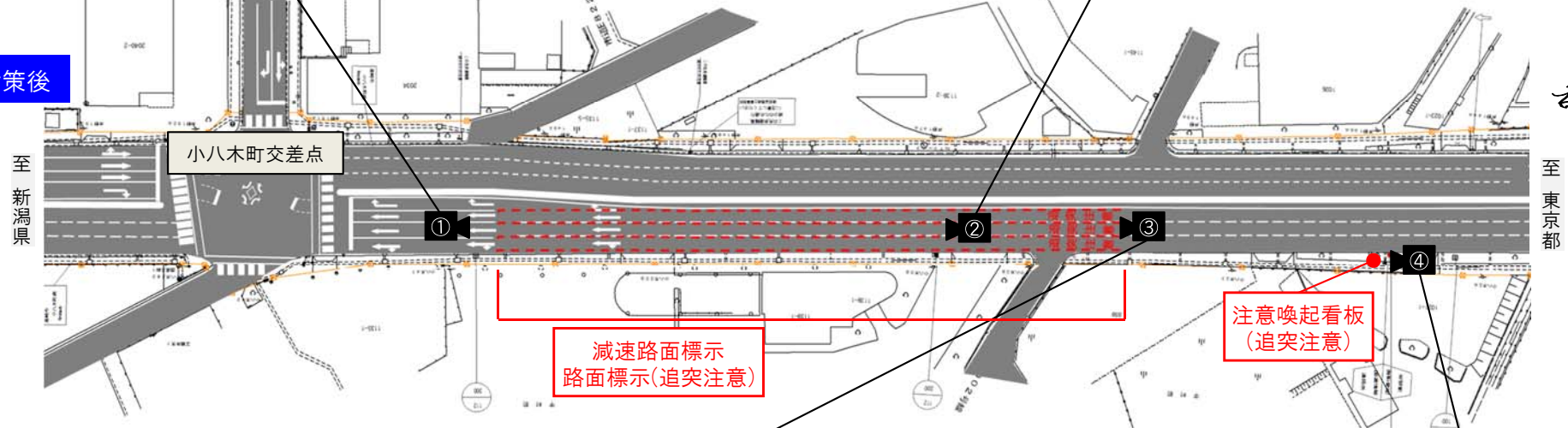
## ②安全対策の実施状況

- ・減速ドットマークの設置による**車両速度の抑制**
- ・注意喚起看板「追突注意」や路面標示「追突注意」の設置による**追突事故発生の抑制**

国道17号 小八木町交差点(下り)



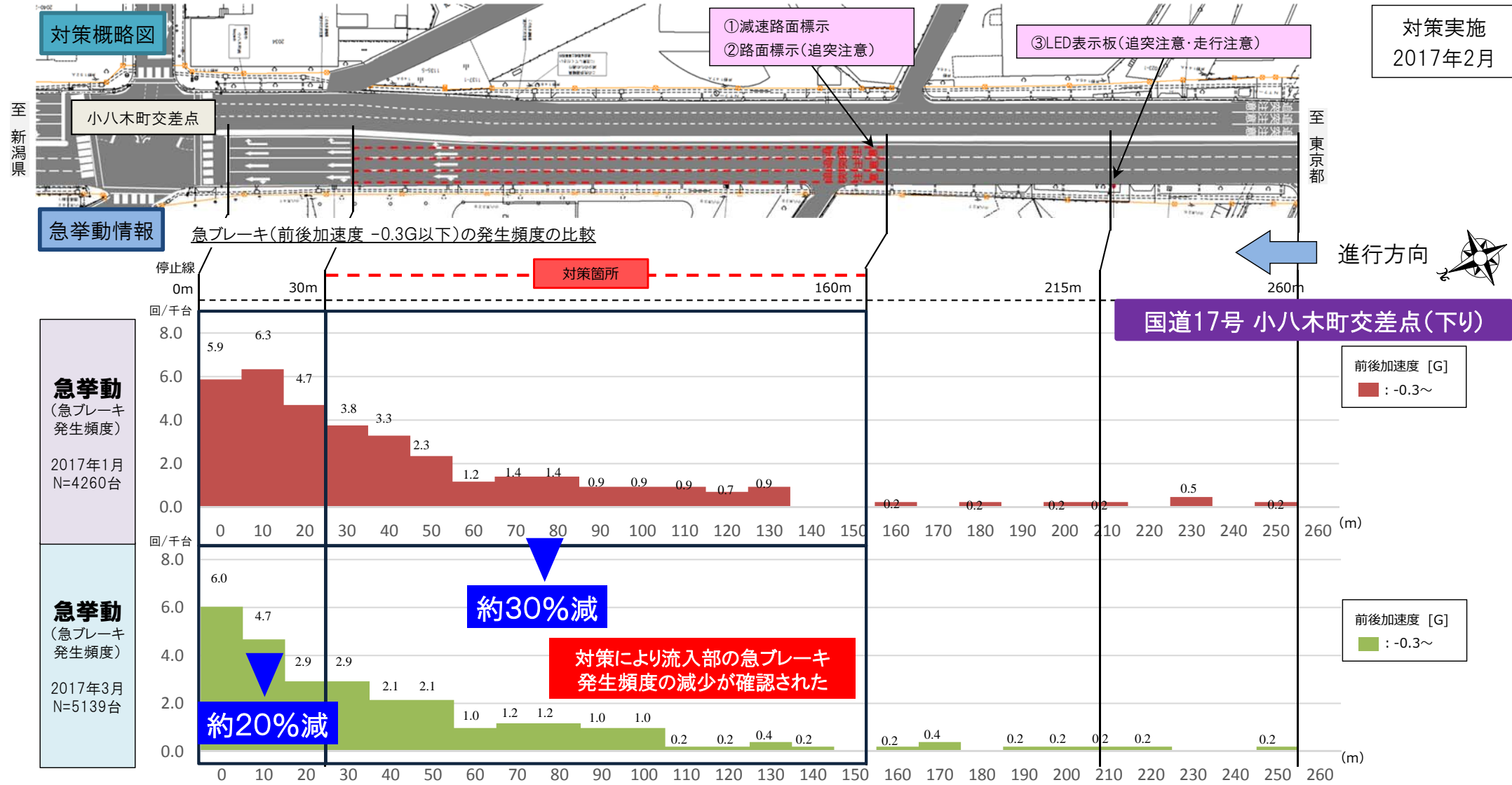
対策後



# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

## ③安全対策の整備効果検証

- ・減速ドットマークの設置、注意喚起看板・路面標示の設置により、追突事故発生を抑制
- ・急ブレーキ頻度が20~30%減少し、道路の安全性が向上



資料:ETC2.0プローブデータ 様式1-4 挙動履歴情報、様式2-4 DRM区間単位月平均情報件数 2017年1月・2017年3月



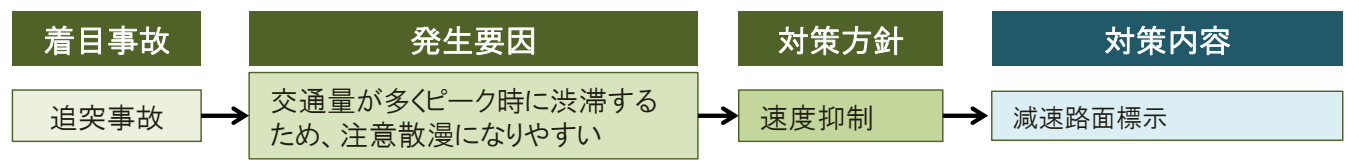
# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所では効果確認~

## ① 箇所概要と対策立案

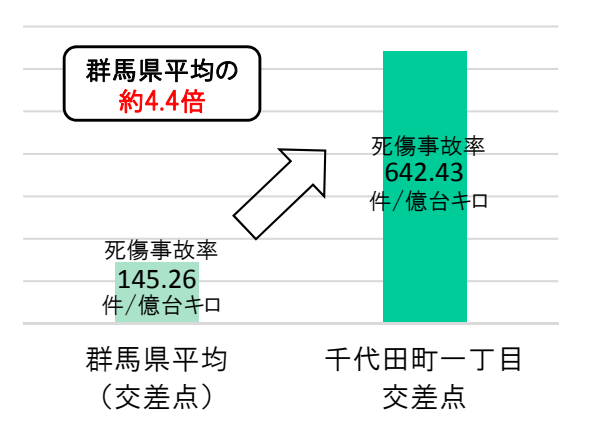
### 国道17号 千代田町一丁目交差点(上り)



### ■ 着目事故類型と要因分析・対策立案

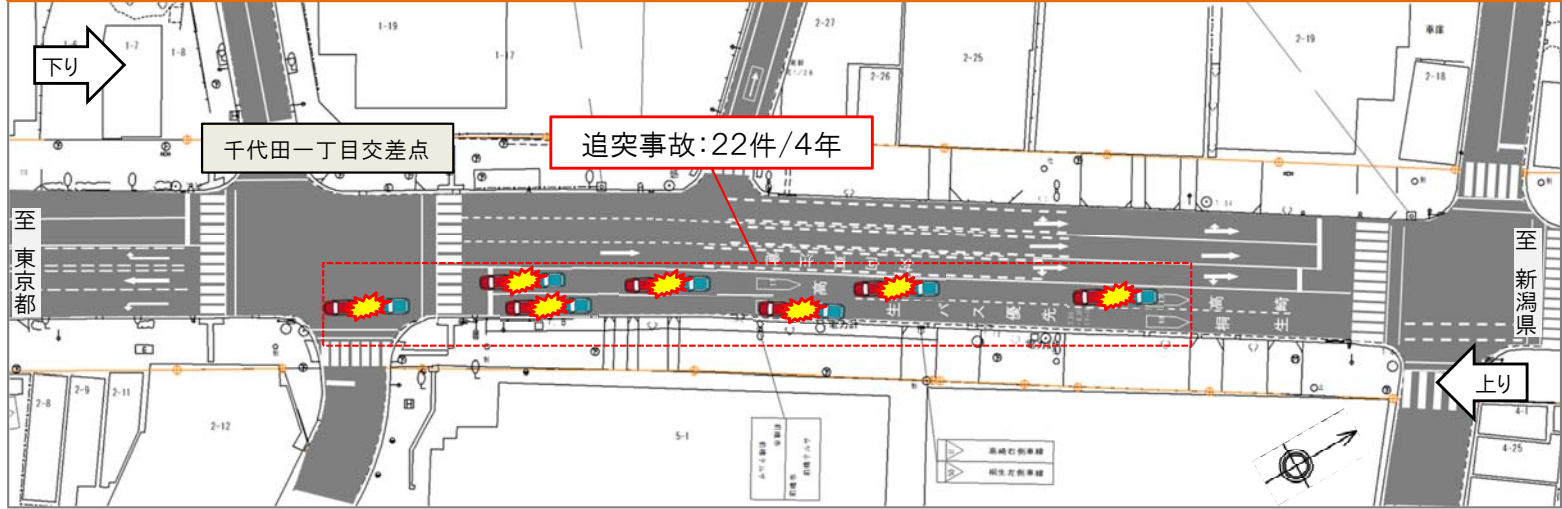


### ■ 千代田町一丁目交差点の事故



資料:ITARDA交通事故データ(平成23年~平成26年)

### ■ 対策前の事故発生状況



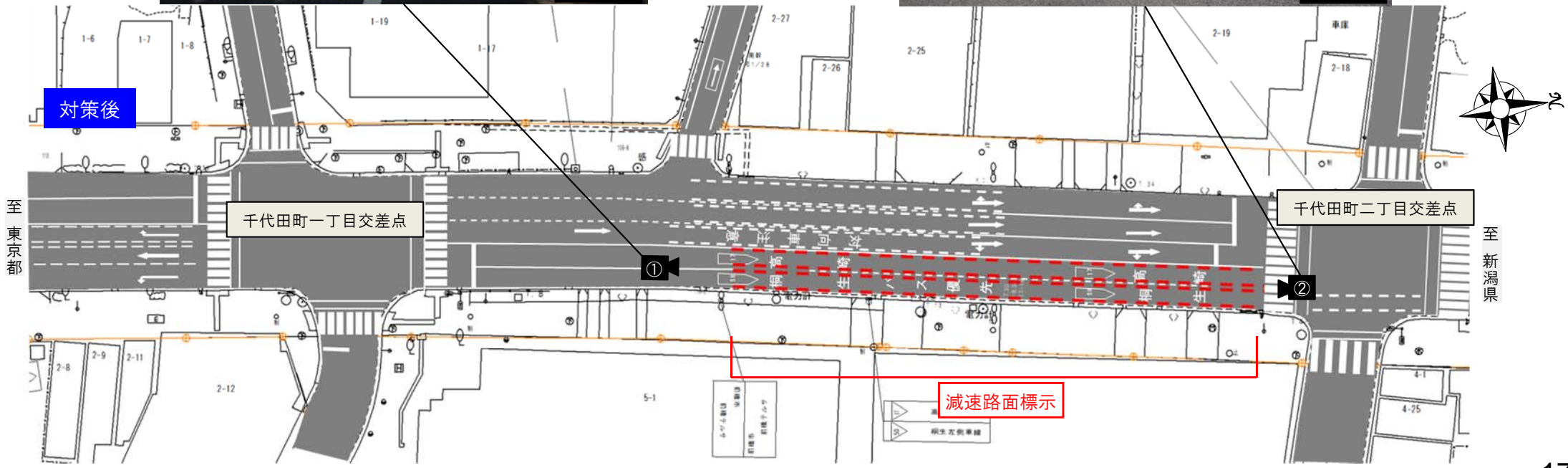
集計:平成23年~平成26年

# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ～視点② 2巡目の対策箇所で効果確認～

## ②安全対策の実施状況

・減速ドットマークの設置による**車両速度の抑制、追突事故発生の抑制**

国道17号 千代田町一丁目交差点(上り)

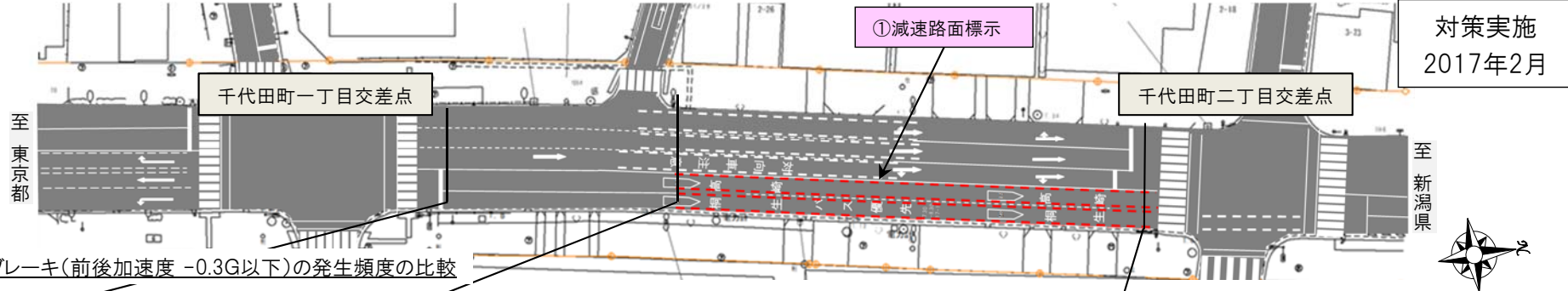


# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

## ③安全対策の整備効果検証

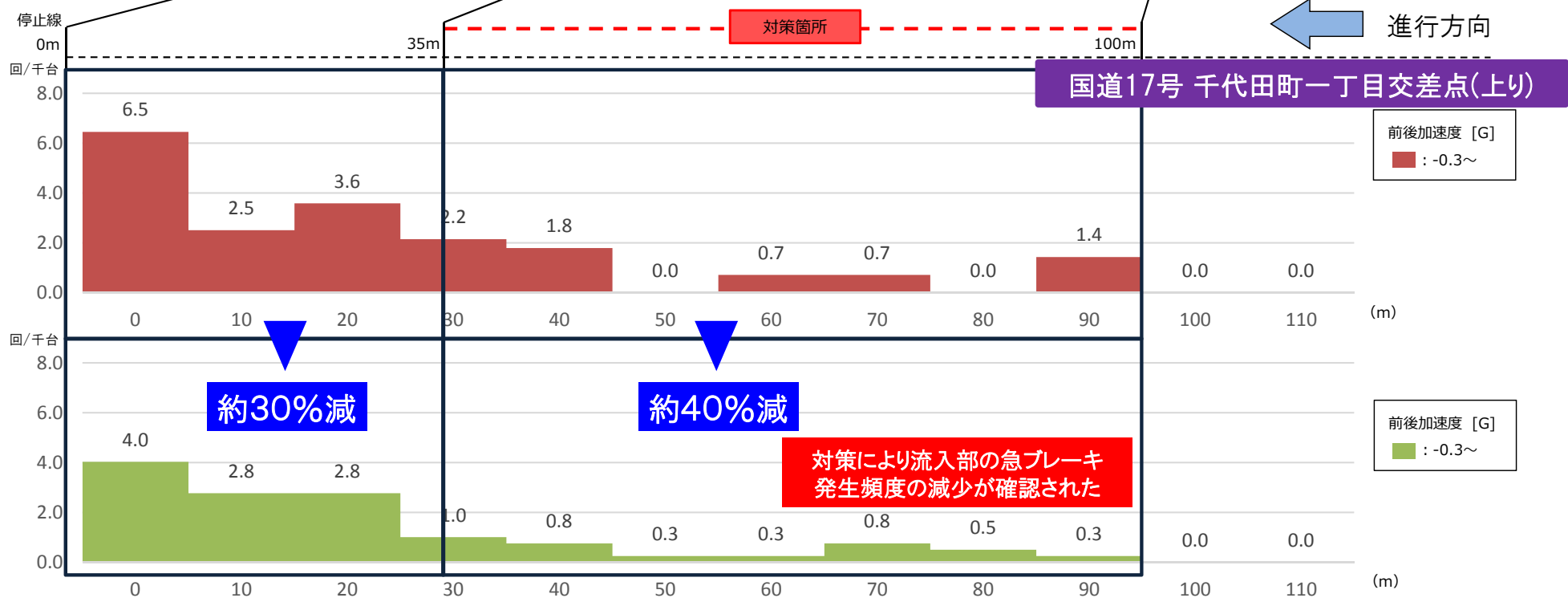
- ・減速ドットマークの設置により、追突事故発生を抑制
- ・急ブレーキ頻度が30~40%減少し、道路の安全性が向上

対策概略図



急挙動情報

急ブレーキ(前後加速度  $-0.3G$ 以下)の発生頻度の比較



資料:ETC2.0プローブデータ 様式1-4 挙動履歴情報、様式2-4 DRM区間単位月平均情報件数 2017年1月・2017年3月

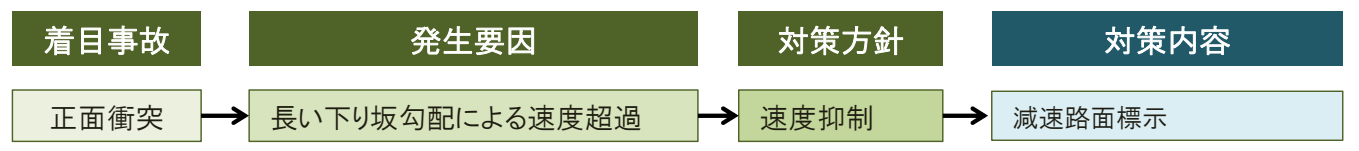
# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

## ① 箇所概要と対策立案

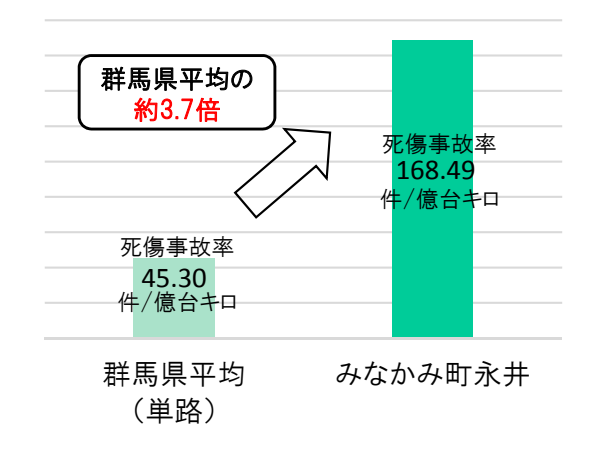
### 国道17号 みなかみ町永井(上り)



### ■着目事故類型と要因分析・対策立案

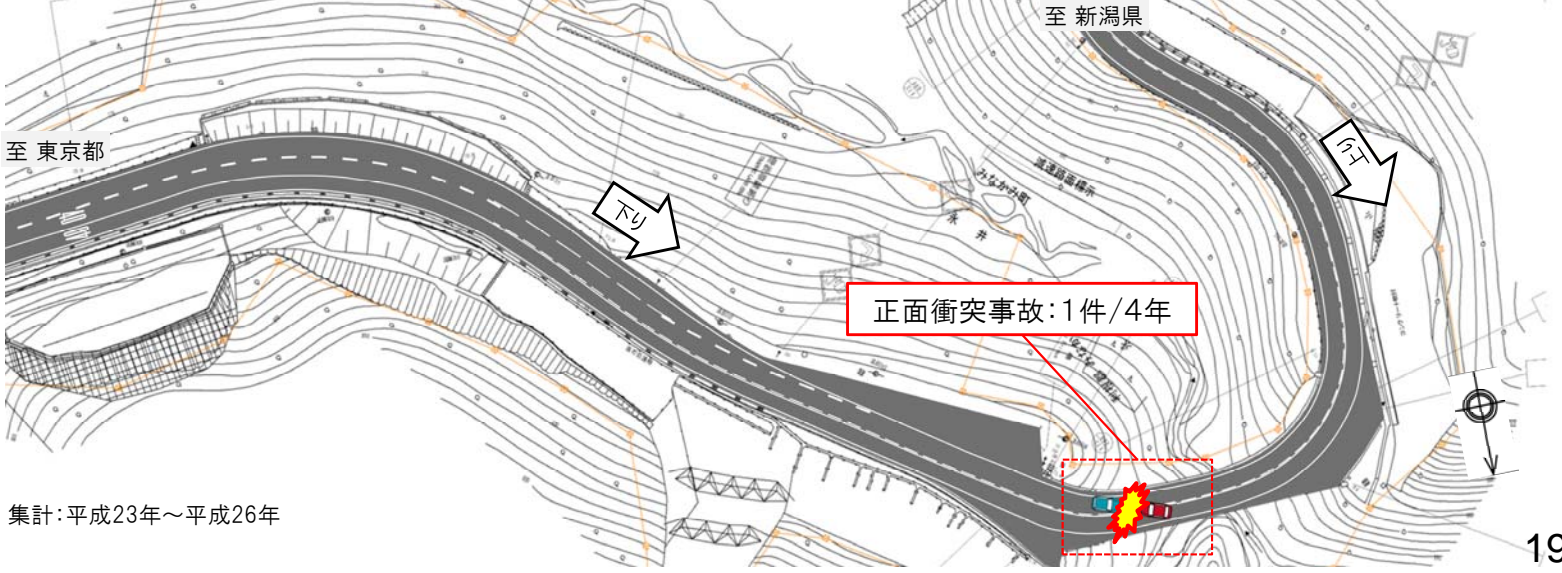


### ■みなかみ町永井単路の事故



資料:ITARDA交通事故データ(平成23年~平成26年)

### ■対策前の事故発生状況



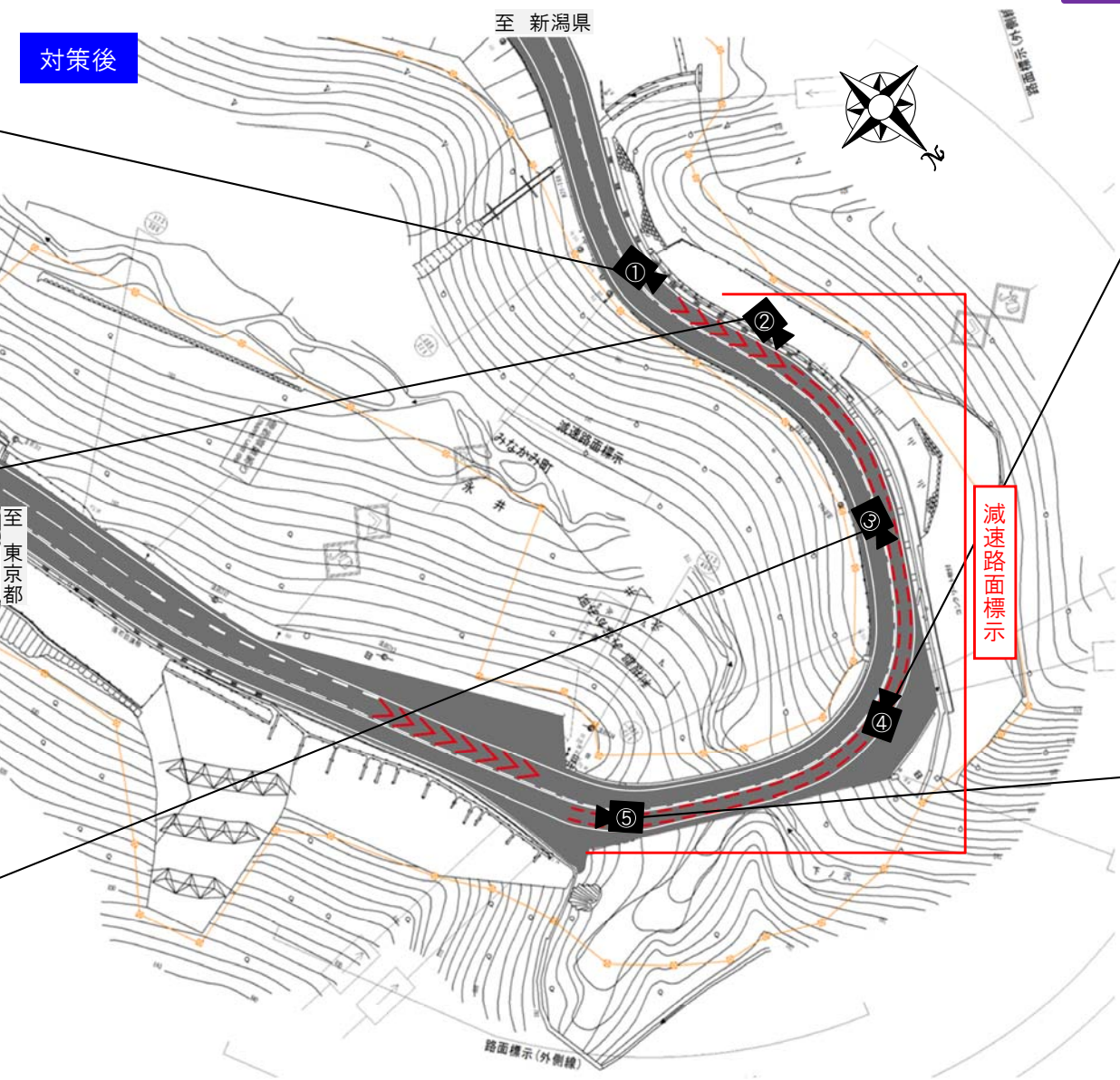
集計:平成23年~平成26年

# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

## ②安全対策の実施状況

・減速ドットマークの設置による車両速度の抑制、正面衝突事故発生の抑制

国道17号 みなかみ町永井(上り)

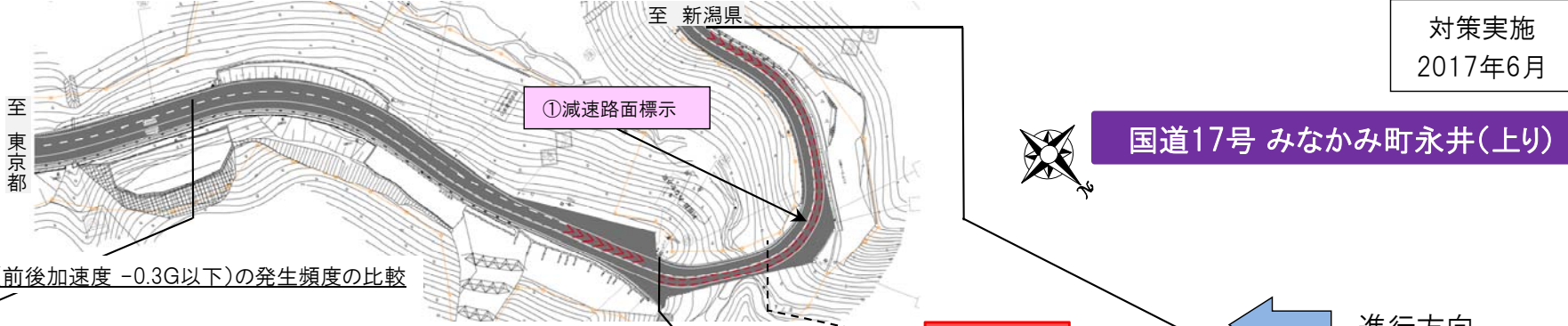


# 3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目の対策箇所で効果確認~

## ③安全対策の整備効果検証

- ・減速路面標示の設置により、追突事故発生を抑制
- ・急ブレーキ頻度が約55%減少し、道路の安全性が向上

対策概略図

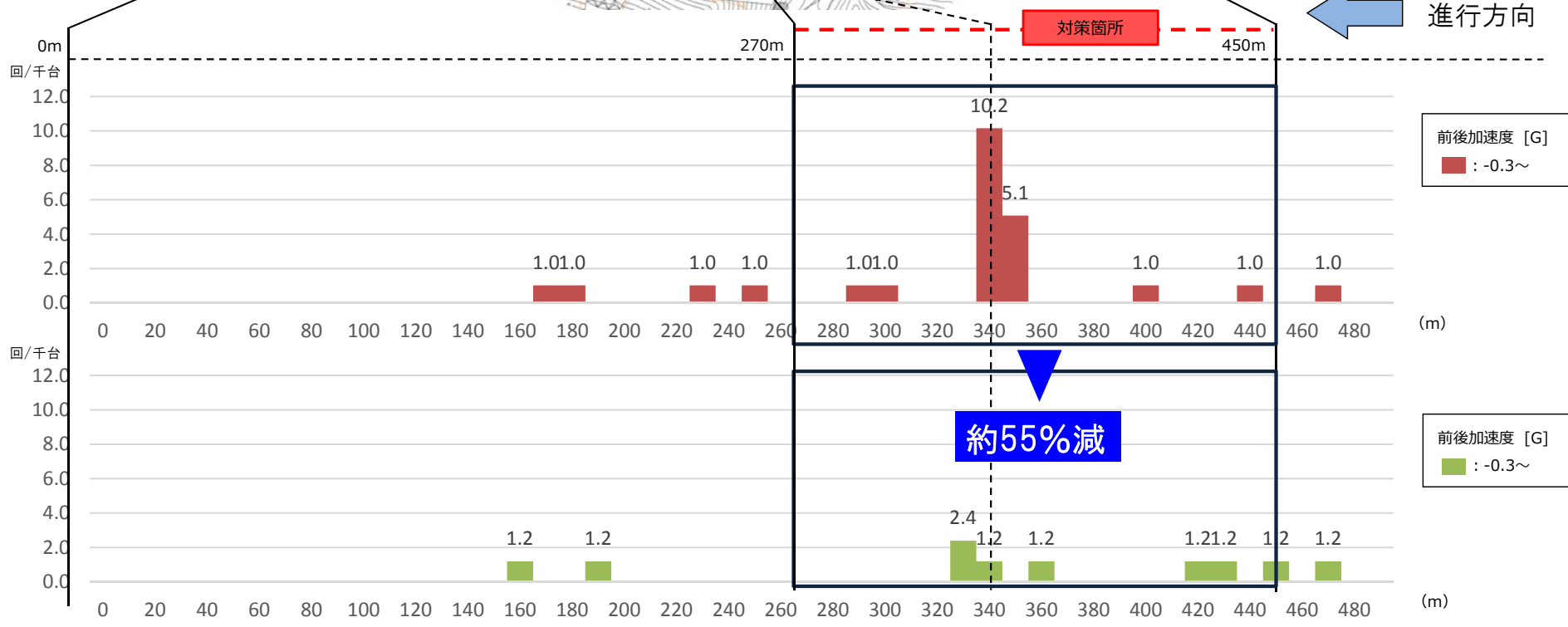


急挙動情報

急ブレーキ(前後加速度 -0.3G以下)の発生頻度の比較

**急挙動**  
(急ブレーキ発生頻度)  
2017年5月  
N=984台

**急挙動**  
(急ブレーキ発生頻度)  
2017年7月  
N=838台



資料:ETC2.0プローブデータ 様式1-4 挙動履歴情報、様式2-4 DRM区間単位月平均情報件数 2017年5月・2017年7月

# 3. 事故ゼロプラン整備効果

## 主な成果

### 【着実な効果発現】

○事故類型上位3位「追突」「出会い頭」「右折時」の対策※実施により、**事故件数は着実に減少**

※：追突は、減速路面標示、路面標示「追突注意」、LED法定外看板「追突注意」、カラー舗装  
出会い頭は、法定外看板「出入り車両注意」、交差点内誘導線の設置、中央分離帯端部に点滅灯設置  
右折時は、法定外看板「対向右折車注意」、右折指導線の設置、導流帯の設置



### 【定量的な対策効果を確認】

○事故類型1位の「追突」、単路部での重大事故(正面衝突での死亡事故)に着目したETC2.0による交通挙動の変化を整理し、対策後の**急挙動回数が減少**していることを確認



## 今後の対応

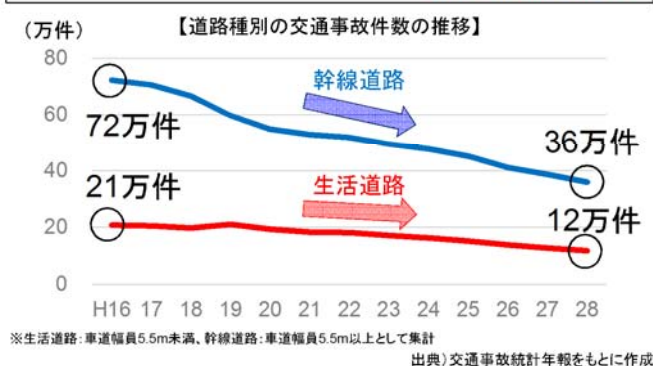
### 【継続的な対策実施】

○事故発生箇所では、減速対策(減速路面標示、路面標示「追突注意」、LED法定外看板「追突注意」等)が効果を発揮していることから**継続的に実施することが有効**

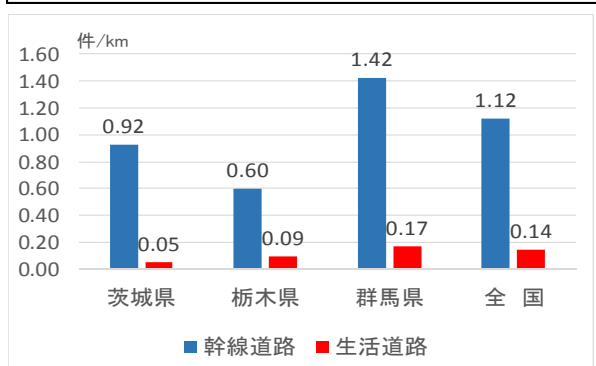
# 4. 次回委員会について

- これまで、委員会では、幹線道路での**自動車事故に着目し**、事故ゼロプランによる対策箇所の抽出、対策の実施、対策後の整備効果の報告を行ってきた。
- 一方、交通事故の現状を見ると、幹線道路での事故は減少しているが、**生活道路での事故が減少しておらず、歩行中・自転車乗車中の死者数が多い状況にある。**

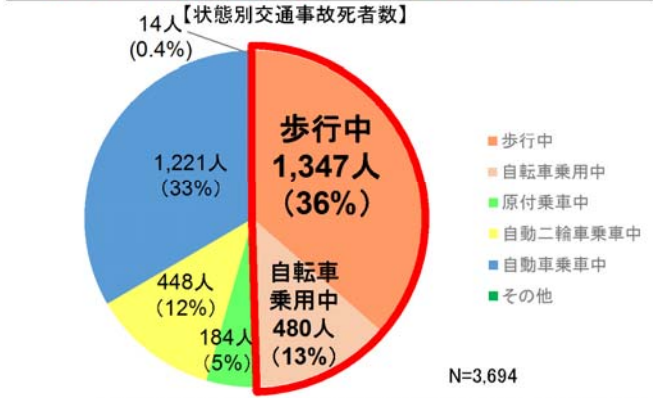
■ 幹線道路に比べて**生活道路の死傷事故件数の減少割合は小さい**



■ 1km当たりの事故件数は、全国より多く、**北関東3県の中で最も多い**



■ **歩行中・自転車乗車中が死者数全体の約半数**



資料: 生活道路対策について～生活道路の交通安全の確保に向けた取組～ 国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室

## ○群馬県内では近年、**自転車に関連した痛ましい事故**が起きている。

### ■ 近年、群馬県内で起きた自転車重大事故(2018年1月)

辺りに散らばったドアガラスの破片、大きくへこんだバンパー、ひしゃげた自転車のタイヤ。  
始業式の朝に悲惨な事故は起きた。1月9日午前8時25分ごろ、**自転車で登校していた市立前橋高の女子生徒2人が高齢者の車にはねられて重体となり、1人は同月末に亡くなった。**県警は、運転していた80代の男を逮捕。男は昨秋の免許更新時の検査で、認知機能の低下の恐れがあるとされていた。

資料: 記事は<https://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20180408-00010001-jomo-l10>

### ■ 中高生の自転車事故、2年連続ワースト(2016年)

群馬県の中高生は、**自転車事故に遭う確率が全国ワースト1位**。群馬での自転車事故が多い要因は主に二つ考えられるという。群馬は人口1,000人あたりの自家用車の保有台数が671台(2015年)と全国トップ。  
さらに、自転車通学の生徒が多いことも関係しているとみる。「通学距離が長いので自転車通学が盛んになっているのではないかと推測している。

資料: 記事は<https://mainichi.jp/articles/20170601/k00/00m/040/041000c>、表は<https://www.jomo-news.co.jp/news/gunma/society/44472>

順位	1万人あたりの事故件数	
	都道府県	通学時の1万人あたりの事故件数
中学生	1(1):群馬	27.60
	2(2):香川	22.43
	3(3):佐賀	15.84
	4(6):宮崎	14.63
	5(11):滋賀	12.36
高校生	1(1):群馬	91.96
	2(2):静岡	71.45
	3(6):宮崎	45.59
	4(4):香川	41.96
	5(3):山形	41.92

※2016年。単位は件。( )は前年順位



# 4. 次回委員会について

○今後は、生活道路の事故対策について考えていく必要がある。



## 【次回委員会の予定(案)】

・群馬県における生活道路の事故対策の取組状況について

＜群馬県における生活道路の事故対策に関連した取組(例)＞

- 国土交通省
  - ・生活道路対策について ～生活道路の交通安全の確保に向けた取組～
- 群馬県
  - ・「ストップ！自転車事故(高校生自転車事故防止のための指導資料)」
- 群馬県・国土交通省・群馬県警など
  - ・自転車のマナーアップ運動実施中  
(毎月15日は自転車マナーアップデー、5月は運動強調月間)
  - ・平成30年度 群馬県交通安全実施計画  
(重点施策2 生活道路・通学路の交通安全対策／交通安全対策、道路交通環境の整備、交通安全教育の推進、交通指導・取締りの強化)
- 群馬県警
  - ・交通安全教育隊  
(交通安全意識の高揚を図るため、参加・体験・実践型の交通安全教室を実施)

「ストップ！自転車事故(高校生自転車事故防止のための指導資料)」(抜粋)

**群馬の高校生へ ストップ！群馬の自転車事故**

群馬県警本部によると、平成29年(1月～12月)本県では、19台1件の自転車事故の発生があり、そのうち639件(32.3%)が高校生の関与したものとされています。全国的に見ても本県は、自転車事故総数に占める高校生の割合が非常に高く、大きな課題となっています。

学年別(全日)自転車に関係する事故発生件数 (H29.4～12月)

学年	男子	女子	合計
1年生	355	146	501
2年生	228	96	324
3年生	156	63	219
計	739	305	1044

1年生の事故率が最も高いよ！

自転車に要する月別事故発生件数 (H29.4～12月)

月	発生件数
1月	94
2月	130
3月	108
4月	65
5月	46
6月	74
7月	82
8月	76

多く発生している月の原因は何だろう？

群馬県の高校生として、あなたはこの状況をどう受け止めますか。

**自転車マナーアップ** しなすべし！

自転車は車です。自転車の交通ルールを守り、安全に利用しましょう！  
危険なルール違反を繰り返した場合は、『自転車運転者講習』(3時間・5,700円)を受けなければなりません。  
※5月は、自転車マナーアップ強調月間。毎月15日は、自転車マナーアップデー。

危険をマナーしよう！ 一時停止をしなすべし！ 危険はフロントを止まらさず！

歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！  
歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！  
歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！

歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！  
歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！  
歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！ 歩道は歩行者優先！

**自転車通学安全チェックシート**

あなたは、日常生活で自転車の運転ができていますか？  
『昨日の夕べ』と『今朝の朝』について振り返ってみよう！

基本項目 (各5点)

- ① 車道または、自転車通行可の歩道を走ることができた
- ② 歩道を走行する際は、左側を通行することができた
- ③ 歩道を走行する際は、歩行者に配慮し、車道寄りを行くことができた
- ④ 二人乗り・並走走行をしなかった
- ⑤ 歩道でライトを点灯した(夜間走行しなかった場合もチェック)
- ⑥ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認をおこなった
- ⑦ 車道の不慮はなかった(ハンドル・ブレーキ・ベル・ライト・反射材・鍵等)
- ⑧ イヤホンで音楽等を聴きながらの運転をしなかった
- ⑨ 携帯電話・スマートフォンを使用しながらの運転をしなかった
- ⑩ 雨合羽を使用した(履行した)

「自転車安全利用5則」の内容

基本項目 (各5点)

- ① 車道または、自転車通行可の歩道を走ることができた
- ② 歩道を走行する際は、左側を通行することができた
- ③ 歩道を走行する際は、歩行者に配慮し、車道寄りを行くことができた
- ④ 二人乗り・並走走行をしなかった
- ⑤ 歩道でライトを点灯した(晴い中で走行しなかった場合もチェック)
- ⑥ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認をおこなった
- ⑦ 車道の不慮はなかった(ハンドル・ブレーキ・ベル・ライト・反射材・鍵等)
- ⑧ イヤホンで音楽等を聴きながらの運転をしなかった
- ⑨ 携帯電話・スマートフォンを使用しながらの運転をしなかった
- ⑩ 雨合羽を使用した(履行した)

ボーナスポイント (各5点)

- ① 早急に車を止めるなど、危険に気付いたらすぐに降りることができた
- ② 指定された駐輪場に駐輪し、保管することができた
- ③ 交通安全に関する知識があった
- ④ ヒヤヒヤ感がなかった
- ⑤ 「群馬県の安全な交通社会の形成」を目標に交通安全に努めた

ボーナスポイント 100点

110点満点

振り返りコメント (100字以内のメッセージ)

資料: <http://www.pref.gunma.jp/03/x5000004.html>