

神奈川県安全性向上プロジェクトについて

1. 神奈川県安全性向上プロジェクトとは

道路は生活に欠くことのできない社会基盤である。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)、移動手段を運転する人間(ドライバー、歩行者など)、および移動手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のストレスと損害を生じさせている現実がある。

神奈川県における交通事故(死傷事故)の特性として、死傷事故件数が多い、死傷事故率が高い、高齢者事故が増加傾向、二輪車事故の割合が高い、自転車事故の割合が高いなどがあげられる。こうした特性を踏まえながら、交通事故について、公正、中立な立場から意見を頂くため、安全性向上委員会の設置を行うものである。

神奈川県安全性向上委員会では、交通事故(死傷事故)の発生件数の多い箇所、死傷事故率の高い箇所、死亡事故が発生している箇所、交通事故に特徴のみられる箇所などから、要対策箇所を選定し、交通事故の発生要因のひとつである交通環境における道路構造について、交通事故対策の立案、および対策の実施を行い、交通事故を減少させようとするものである。また、要対策箇所を選定、事故対策の立案、フォローアップについて公表を行い、利用者への理解・協力、および危険箇所の認知(注意喚起)の向上を目的とするものである。

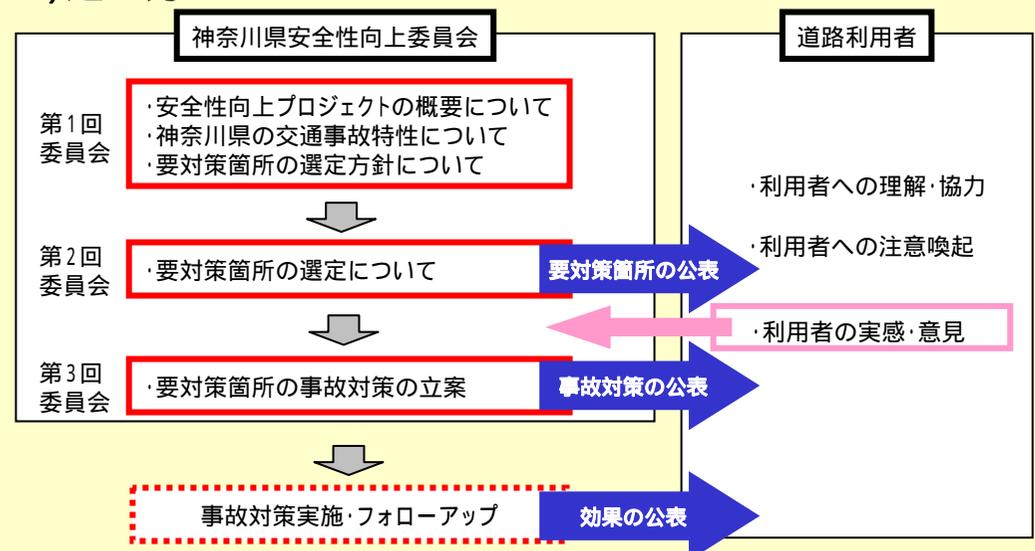
2. プロジェクトの進め方

神奈川県安全性向上プロジェクト

1) 基本理念

- ・広く道路利用者に当プロジェクトを知ってもらうことを基本とする
- ・そのため、公正、中立な立場から意見を頂く「委員会」を設置

2) 進め方



参考

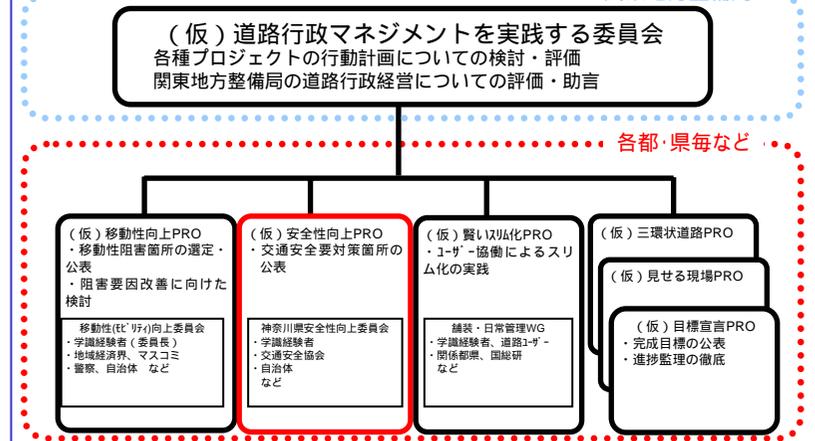
【道路行政スタイルの変換】

関東地方整備局では、道路行政マネジメントへの取り組みを強化・現場レベルにおける実践をするため、成果志向・顧客志向に基づき、事業を重点化すること(Priority) 知ってもらうこと(Open)

参加してもらうこと(Participation)

の3つをキーワードとし、行政経営を評価・助言をいただく委員会〔(仮)道路行政マネジメントを実践する委員会、各プロジェクトごとの委員会〕を設置し、国民と共に成果重視の道路行政を実践する。

関東地方整備局



神奈川県安全性向上委員会

設立趣意書（案）

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）、移動手段を運転する人間（ドライバー、歩行者など）、および移動手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（案）

（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及び選定
- （3）要対策箇所の事故対策の立案
- （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の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置くものとする。

- 2 委員長が職務を遂行できない場合は、予め委員長が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。また、この職務を退いた後も同様とする。

（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、国道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。

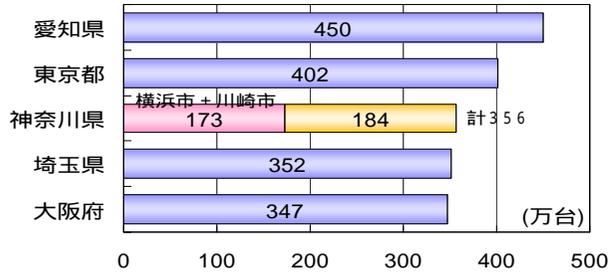
（その他）

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。

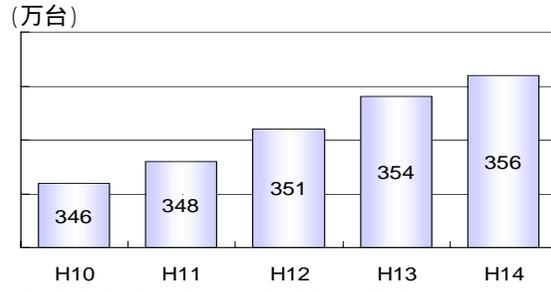
付則 この規約は、平成17年12月6日から施行する。

1. 神奈川県地域特性

神奈川県は自動車保有台数は全国3位、横浜・川崎市で約半分を占める。また、近年、増加傾向。

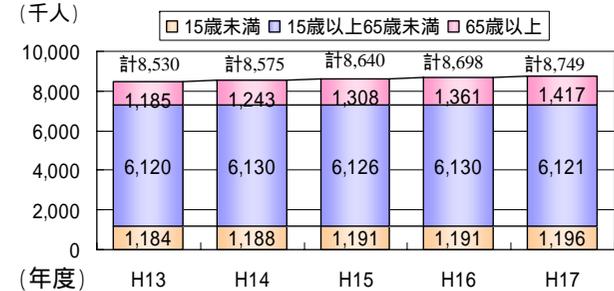


都道府県別自動車保有台数（平成14年度）



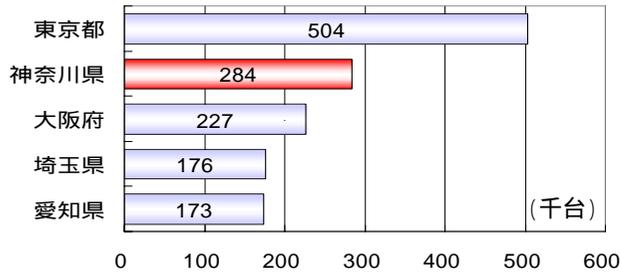
自動車保有台数の経年変化（神奈川県）
出典：(財)自動車検査登録協会

神奈川県は人口が65歳以上15歳以下の年齢層で増加傾向



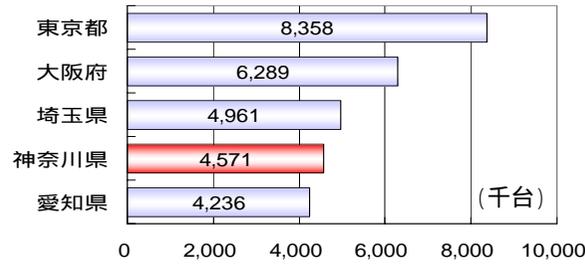
人口の経年変化（神奈川県）1月1日現在
出典：神奈川県企画部統計課

神奈川県は二輪車保有台数は全国2位。



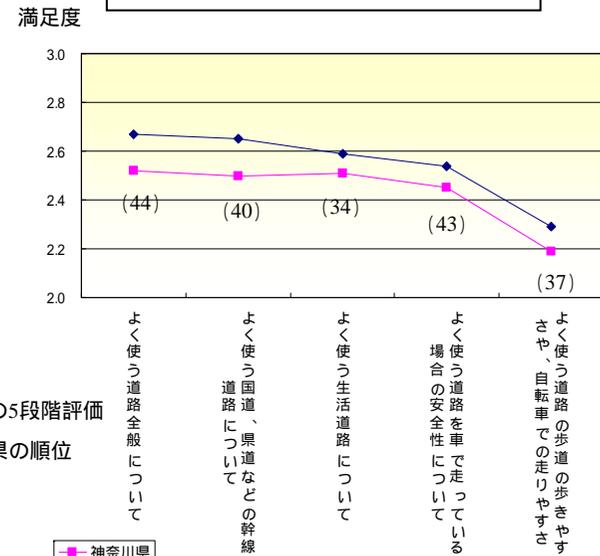
125cc以下の原動機付自転車は除く
都道府県別二輪車保有台数（千台）平成17年8月末現在
出典：(財)自動車検査登録協会ホームページ

神奈川県は自転車保有台数は全国4位。



平成17年8月末現在
出典：自転車産業振興協会「自転車統計要覧」

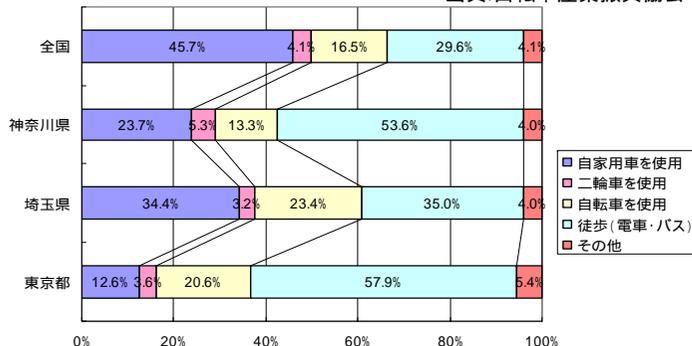
神奈川県は道路利用者満足度は全国平均に比べ低い。



平成16年度 道路利用者満足度調査

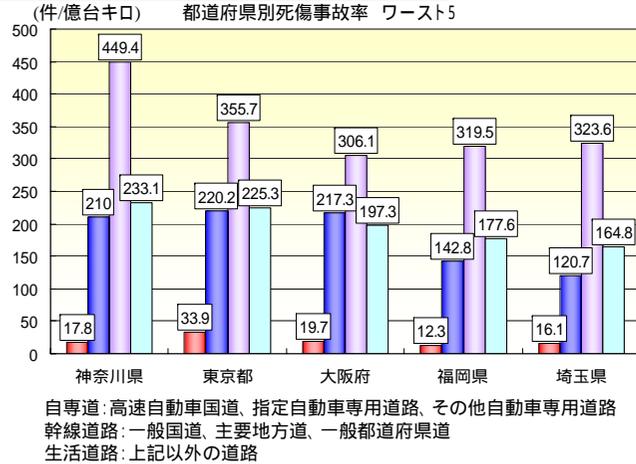
出典：国土交通省ホームページ

神奈川県は通勤通学者の利用交通手段は全国平均に比べ、二輪車、徒歩（徒歩のみ、徒歩+電車orバス）の割合が高い。

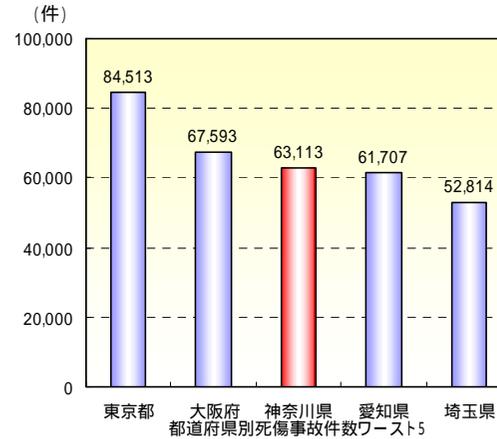


2. 神奈川県发生交通事故状況

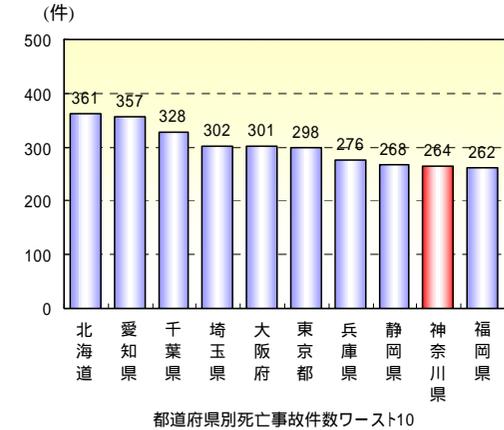
死傷事故率は全国第1位



死傷事故件数は全国第3位



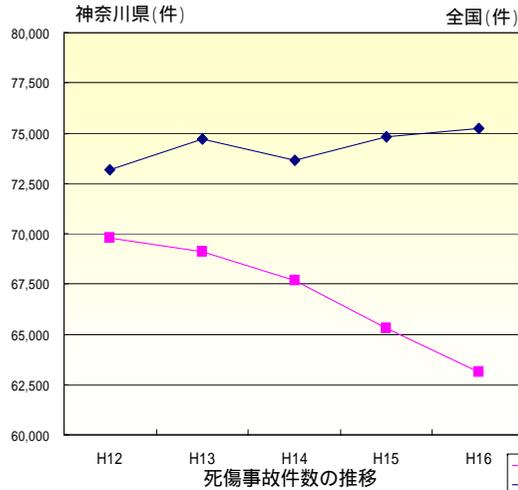
死亡事故件数は全国第9位



出典: 平成16年道路行政の達成度報告書・平成17年度 道路行政の業績計画書

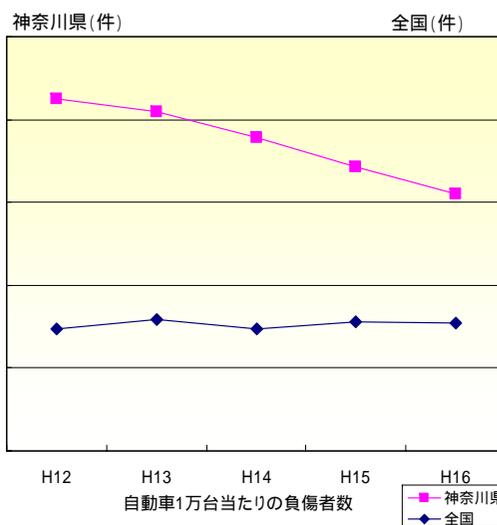
出典: 交通事故統計年報 平成16年版

全国の死傷事故件数は横ばい、神奈川県は減少傾向



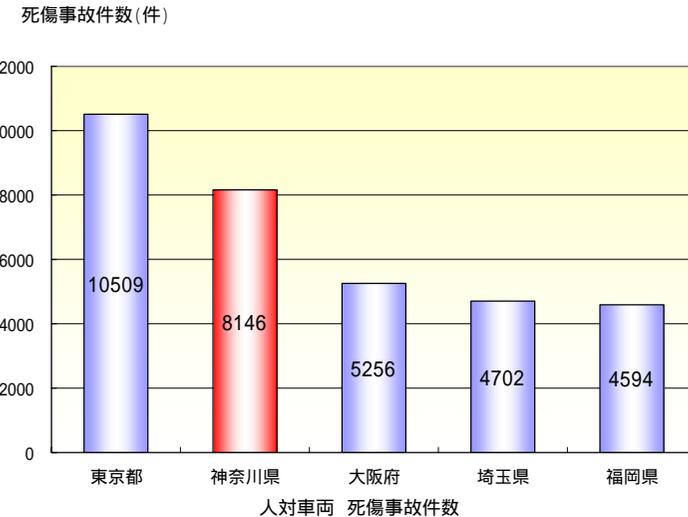
出典: 交通事故統計年報 平成16年版

全国の自動車1万台当たりの負傷者数は横ばい、神奈川県は減少傾向



出典: 交通年鑑 平成16年版

人对車両の死傷事故件数は全国第2位

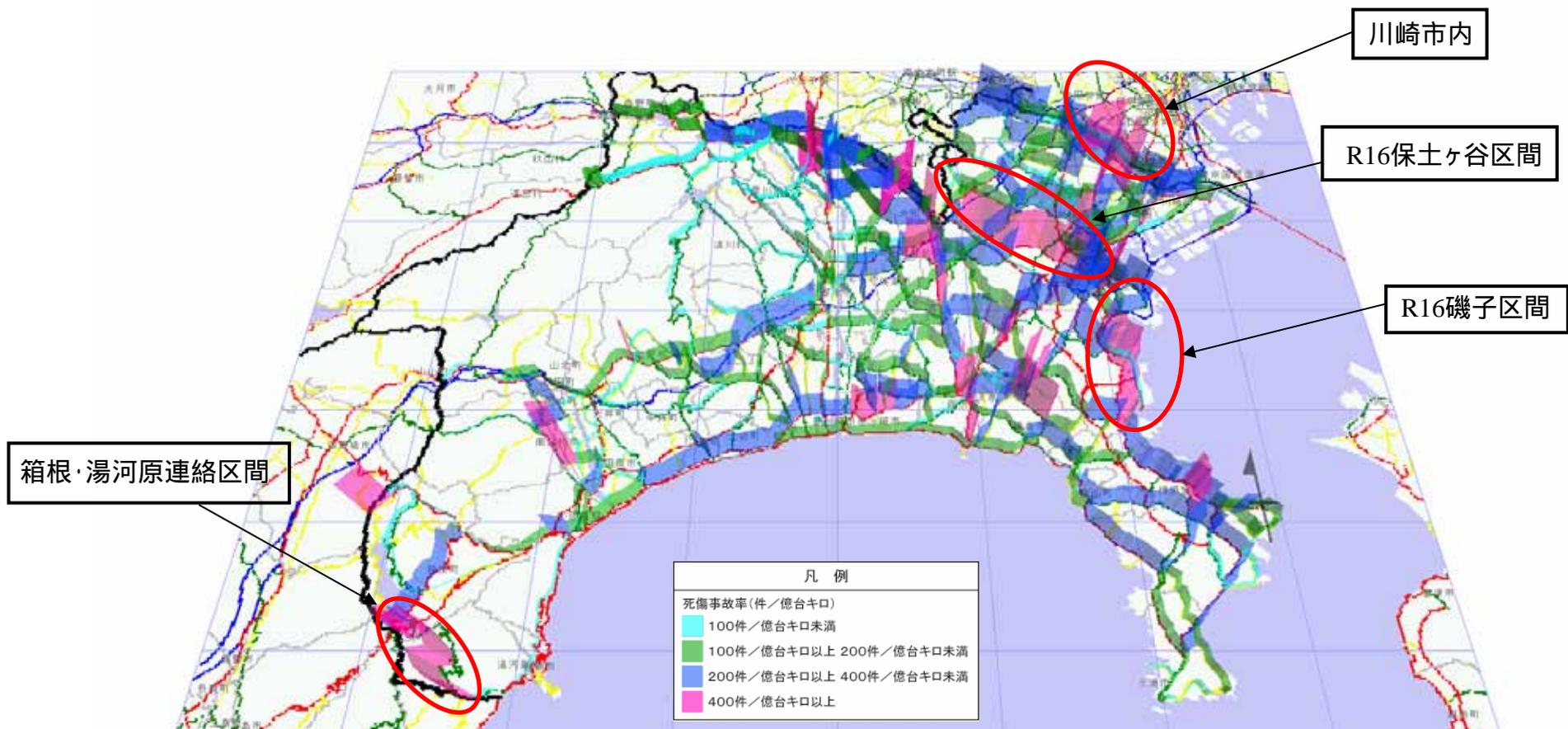


出典: 交通事故統計年報 平成16年版

3. 神奈川県交通事故特性(1)

3.1 神奈川県死傷事故率

死傷事故率(件/億台キロ)とは、1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数



H12～H15の死傷事故件数を基に算出

○ は死傷事故率が高く、その区間長が長い区間

3. 神奈川県内の交通事故特性(2)

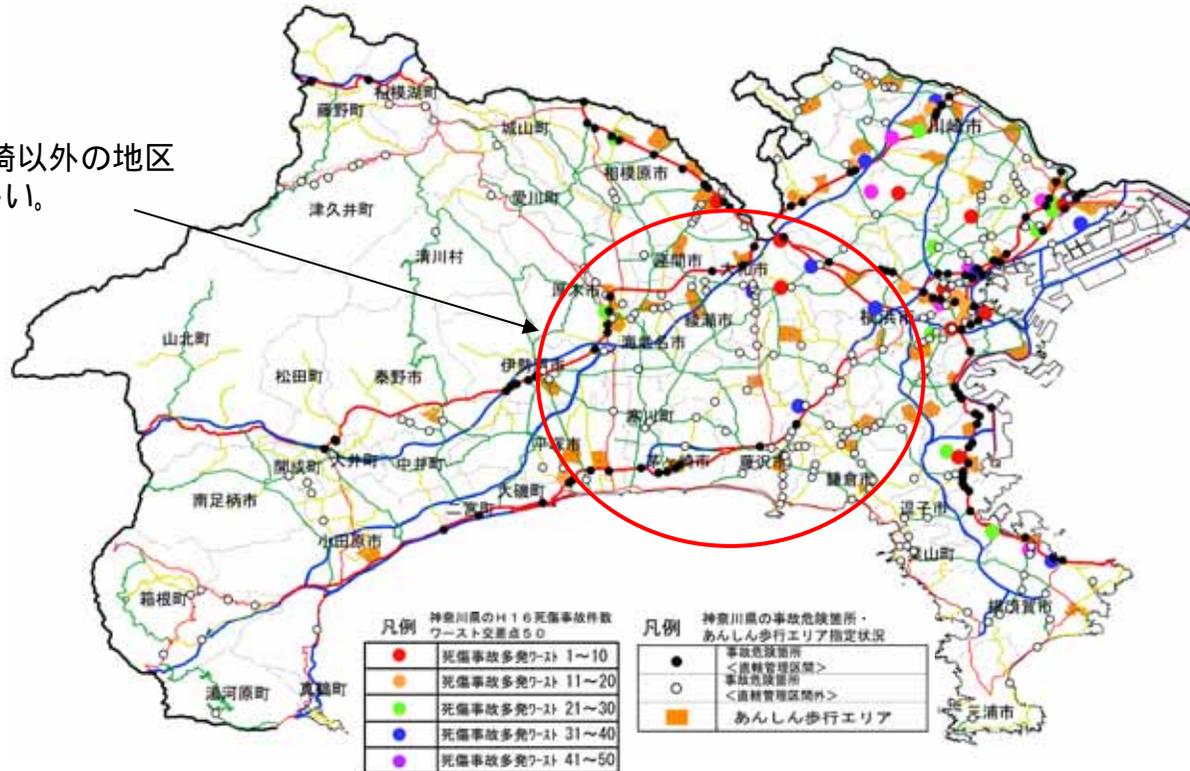
3.2 神奈川県の事故危険箇所・あんしん歩行エリア指定状況(平成15年7月指定)

// H16死傷事故件数ワースト交差点50

神奈川県内の指定状況

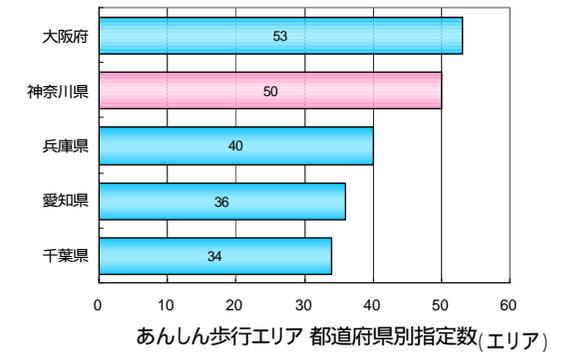
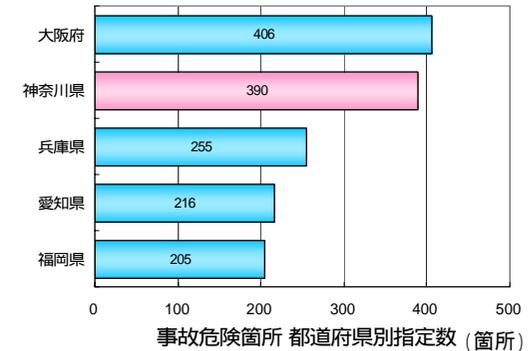
- ・事故危険箇所 390箇所(全国第2位)
- ・あんしん歩行エリア 50箇所(全国第2位)

横浜・川崎以外の地区の指定も多い。



出典:「安全運転情報マップ」神奈川県警察本部交通部

全国の指定数トップ5



出典:国土交通省ホームページ

事故危険箇所とは、10年に一度の死亡事故が再起する可能性がある箇所もしくは、当該箇所の死傷事故率が幹線道路の平均死傷事故率の5倍以上の箇所等(抽出期間H8~H11)

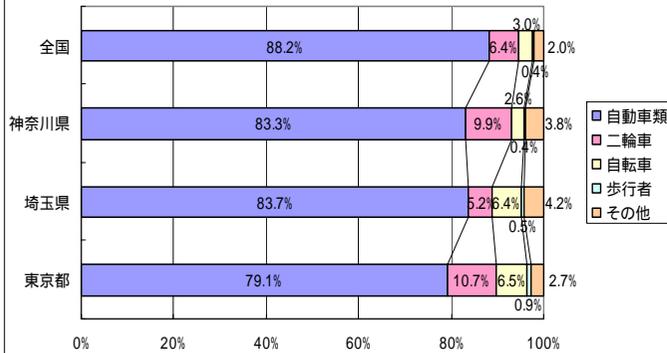
あんしん歩行エリアとは、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区で、全国で796箇所を指定。(抽出期間H11~H13)

3. 神奈川県交通事故特性(3)

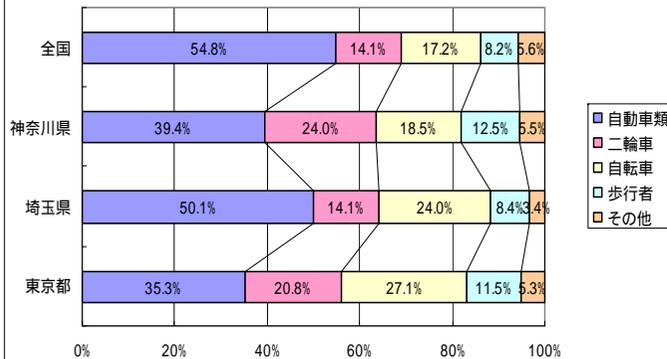
3.3 神奈川県の交通事故状況

神奈川県の当事者別による死傷事故件数の割合は、二輪車、自転車、歩行者で高い。

当事者別死傷事故件数割合(第1当事者)

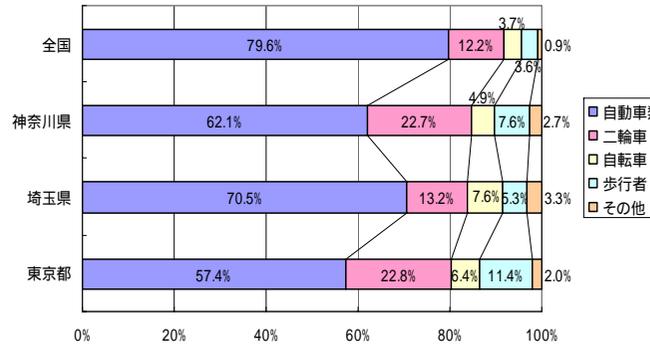


当事者別死傷事故件数割合(第2当事者)

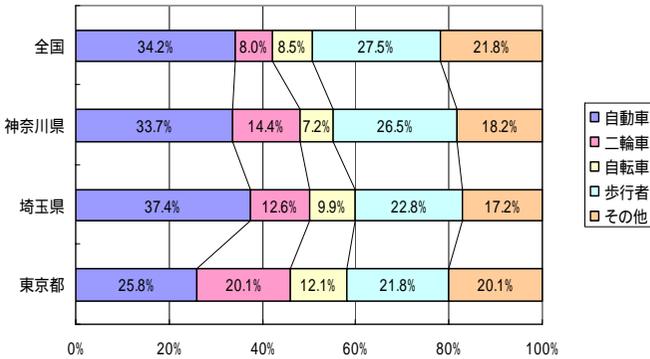


神奈川県の当事者別による死亡事故件数の割合は、二輪車で高い。

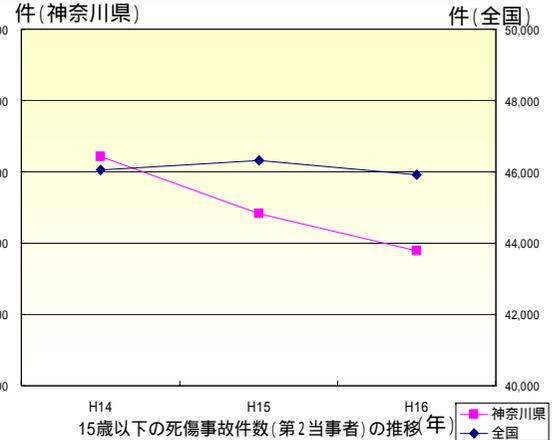
当事者別死亡事故件数割合(第1当事者)



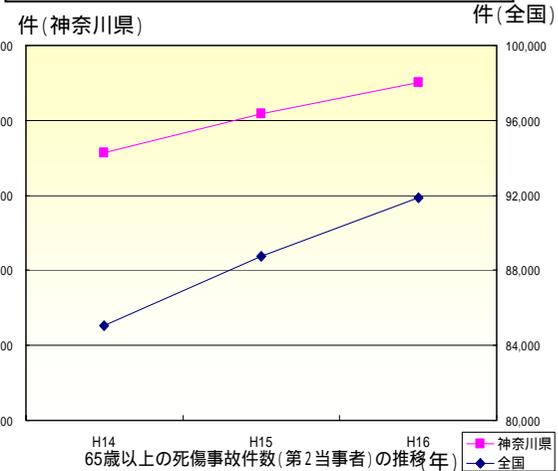
当事者別死亡事故件数割合(第2当事者)



神奈川県の15歳以下の死傷事故件数(第2当事者)は減少傾向。



神奈川県の65歳以上の死傷事故件数(第2当事者)は増加傾向。



第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故の過失が重いものをいい、また過失が同程度の場合には人身事故損傷程度が軽いものをいう。
凡例内の自動車類とは、業務用及び自家用の乗車類と貨物車類および特殊車をいう。

3. 神奈川県内の交通事故特性(4)

3.4 市町村別ワースト5

死傷事故件数



人口10万人当たりの自転車死傷事故件数



人口10万人当たりの二輪車死傷事故件数



人口10万人当たりの年齢別死傷事故件数



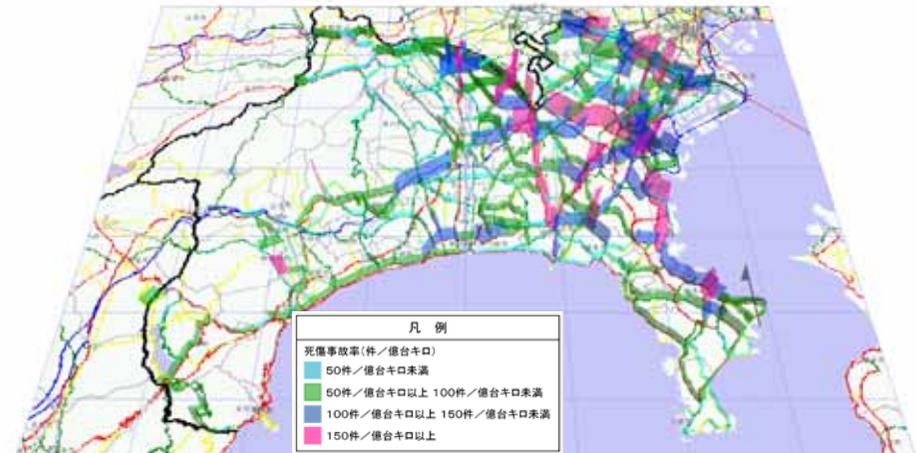
3. 神奈川県交通事故特性(5)

3.5 神奈川県の交通事故特性 - 路線別

自転車・歩行者事故の死傷事故率



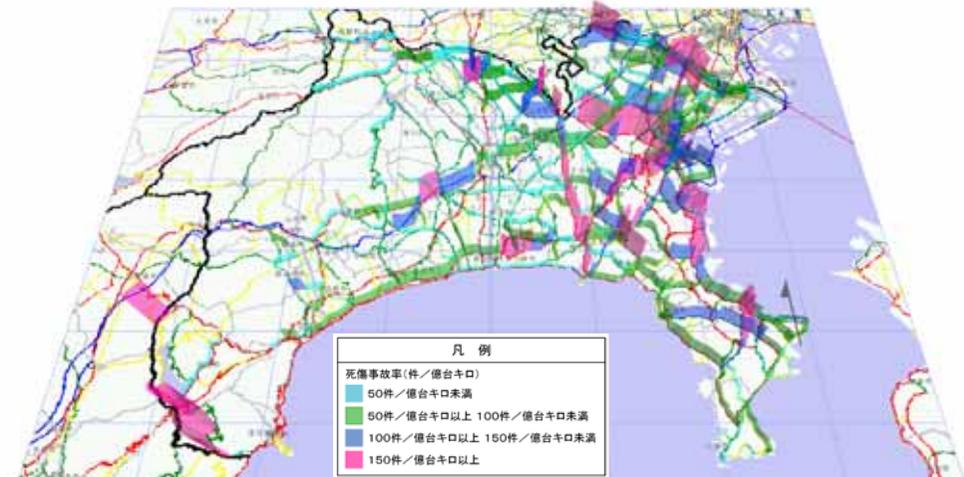
夜間事故の死傷事故率



65歳以上(第2当事者)の事故の死傷事故率



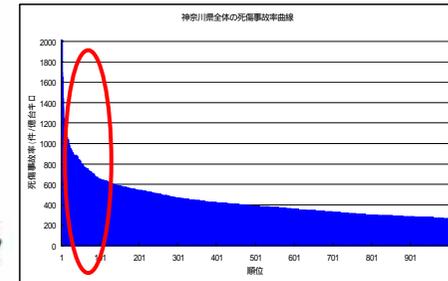
二輪車事故の死傷事故率



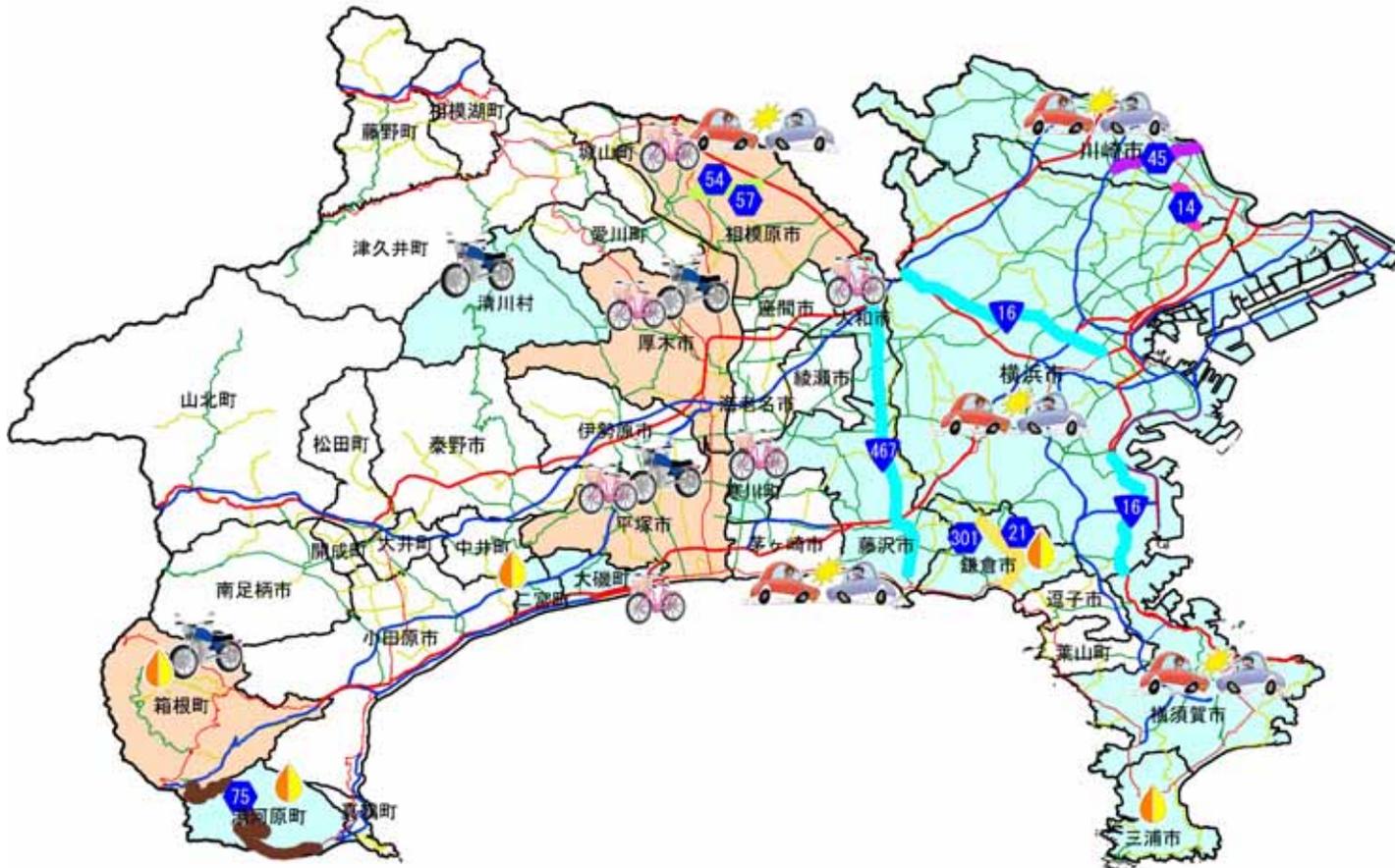
3. 神奈川県交通事故特性(6)

3.6 神奈川県の交通事故特性 まとめ

死傷事故率ワースト100のうち川崎・横浜が52%を占める



神奈川県の死傷事故率曲線



死傷事故件数
10万人当たり高齢者死傷事故ワースト5
10万人当たり二輪車死傷事故ワースト5
10万人当たり自転車死傷事故ワースト5
ワースト2項目該当市町村
ワースト1項目該当市町村
一般国道
主要地方道
一般県道

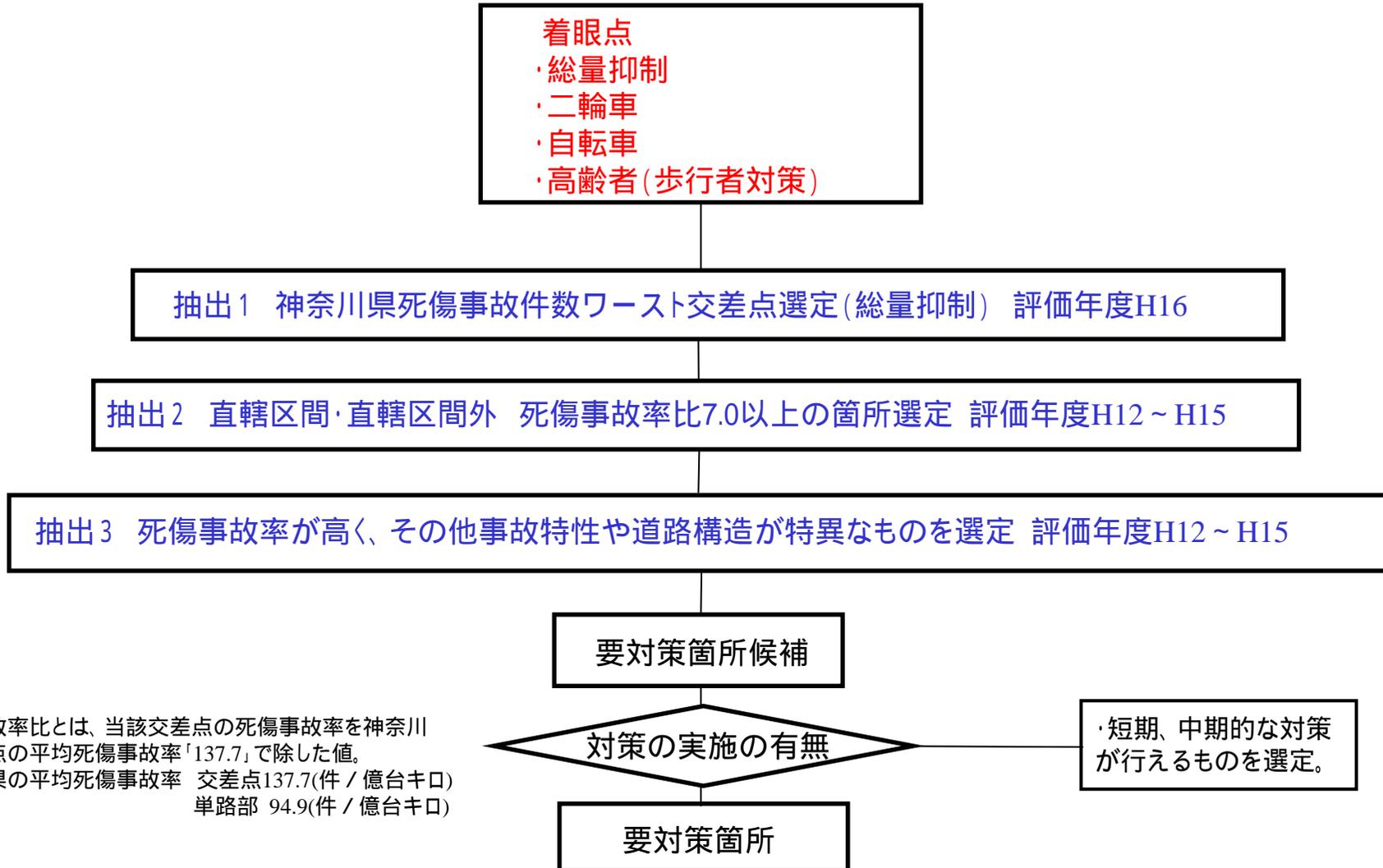
事故特性が顕著な区間

二輪車死傷事故
夜間死傷事故・二輪車死傷事故
自転車・歩行者死傷事故・高齢者死傷事故
二輪車死傷事故・自転車・歩行者死傷事故
夜間死傷事故・二輪車死傷事故・自転車・歩行者死傷事故
夜間死傷事故・二輪車死傷事故・自転車・歩行者死傷事故・高齢者死傷事故

4. 神奈川県の実安全性向上要対策箇所選定方針(案)

4. 選定フロー

要対策箇所の選定は以下のフローにより行う。



死傷事故率比とは、当該交差点の死傷事故率を神奈川県の交差点の平均死傷事故率「137.7」で除した値。
神奈川県の平均死傷事故率 交差点137.7(件/億台キロ)
単路部 94.9(件/億台キロ)