

# 第9回神奈川県安全性向上委員会

## 議事次第

日時：平成24年2月28日（火）14:00～16:00

場所：横浜国道事務所大会議室

### 1. 開 会

### 2. 挨拶

### 3. 議 事

- 1) 事故危険区間重点解消作戦  
「事故ゼロプラン」の取組み報告
- 2) 地域連携の取組み報告
- 3) 神奈川県の自転車通行環境整備事例の紹介
- 4) 今後の予定

### 4. 閉 会

#### 資 料

- 資料-1 第8回神奈川県安全性向上委員会 議事録（要約版）
- 資料-2 神奈川県 安全性向上委員会説明資料
- 資料-3 事故ゼロプラン リーフレット
- 資料-4 スマートドライバーの取組みについて

#### その他資料

- 委員名簿
- 座席表

## 神奈川県安全性向上委員会 委員名簿

- ◎ 横浜国立大学大学院工学研究院 准教授 岡村 敏之
- (社) 神奈川県安全運転管理者連合会 専務理事 舩甚 英俊
- (財) 横浜市交通安全協会 常務理事 島田 晴規
- (社) 川崎市交通安全協会 専務理事 小田 忠信
- (社) 神奈川県トラック協会 専務理事 大川 充磨
- (社) 神奈川県タクシー協会 専務理事 会田 辰三郎
- (社) 神奈川県バス協会 常務理事 山崎 利通
- 国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長 和泉 晶裕
- 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長 石井 武
- 国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長 田村 央
- 神奈川県警察本部交通部交通規制課長 津村 優介
- 神奈川県安全防災局安全安心部くらし安全交通課長 怒田 伸行
- 神奈川県県土整備局道路部道路管理課長 三浦 雅彦
- 横浜市道路局道路部長 高木 勇一
- 川崎市建設緑政局 担当理事 小塚 勝
- 相模原市都市建設局土木部長 古川 交末
- 東日本高速道路株式会社 関東支社  
京浜管理事務所長 上倉 勉
- 中日本高速道路株式会社 東京支社 保全・サービス事業部  
道路管制センター 交通管制チームリーダー 沢本 直樹
- 首都高速道路株式会社 神奈川管理局  
調査・環境グループ 課長 小川 隆

◎ 委員長

(敬称略)



# 第8回神奈川県安全性向上委員会 議事録（要約版）

【日時】 平成23年10月26日（水）10:00～12:00

【場所】： 横浜国道事務所大会議室

【議事内容】

## 1. 今後の事故危険区間重点解消作戦「事故ゼロプラン」の進め方について

- ・昨年度選定した事故危険区間に対して、効果的・効率的な対策に取り組むため、事故ゼロプランを「PDCAサイクル」でマネジメントしていくことを確認。
- ・当初選定区間を基本とした上で、事故危険区間リストの更新（追加・卒業）ルールを提示。（継続審議）

## 2. 地域連携による交通安全対策の取組みについて

- ・広報活動等を積極的に展開することで地域への情報発信、情報の共有を図り地域連携による交通安全対策を推進することを確認。

## 3. その他

- ・現在の事故危険区間の進捗状況を報告。
- ・対策箇所のフォローアップ報告

### ■委員からの主な意見等

#### 【「事故ゼロプラン」の進め方について】

- ・神奈川県で進めている交通事故多発区間地点は事故ゼロプランに組み込まれている。
- ・事故危険区間リストの更新について、卒業ルールについては、もう少し議論が必要。

#### 【地域連携による交通安全対策の取組みについて】

- ・地域連携には2パターンあり、地域住民の方に事故危険区間を認識して頂く必要な箇所、対策の効果等知って頂く必要がある箇所を実施するのが望ましい。
- ・地域連携のメニューとしては自治会等の回覧板の活用・事業告知看板の設置・対策箇所でのワークショップなどがある。

#### 【その他】

- ・近年、自転車の事故が増えている。自転車事故内容を踏まえて対策を検討して頂きたい。
- ・今回、自転車通行に関する新たな通達が出たので、今後の対策については、道路管理者と公安委員会で連携し進めて行きたい。
- ・次回は、自転車事故対策の事例報告もお願いしたい。

## 第9回 神奈川県 安全性向上委員会

1. 事故危険区間重点解消作戦  
「事故ゼロプラン」の取組み報告
2. 地域連携の取組み報告
3. 神奈川県の自転車通行環境整備事例の紹介
4. 今後の予定

平成24年2月28日

## 本日の委員会における審議項目と論点

### 1 事故危険区間重点解消作戦「事故ゼロプラン」の取組み報告 P3~

- ▶ 前回委員会での指摘事項を中心に、その対応について報告。さらに、事故危険区間リストの更新結果、対策実施状況についても報告。

### 2 地域連携の取組み報告 P17~

- ▶ 地域連携の取組について、実施方針や取組み事例を報告。

### 3 神奈川県自転車道整備事例の紹介 P23~

- ▶ 現在、神奈川県内で取り組まれている自転車通行環境整備事例について紹介。

### 4 今後の予定 P28~

- ▶ 次年度の委員会開催時期と内容の確認

## 1. 事故危険区間重点解消作戦「事故ゼロプラン」の取組み報告

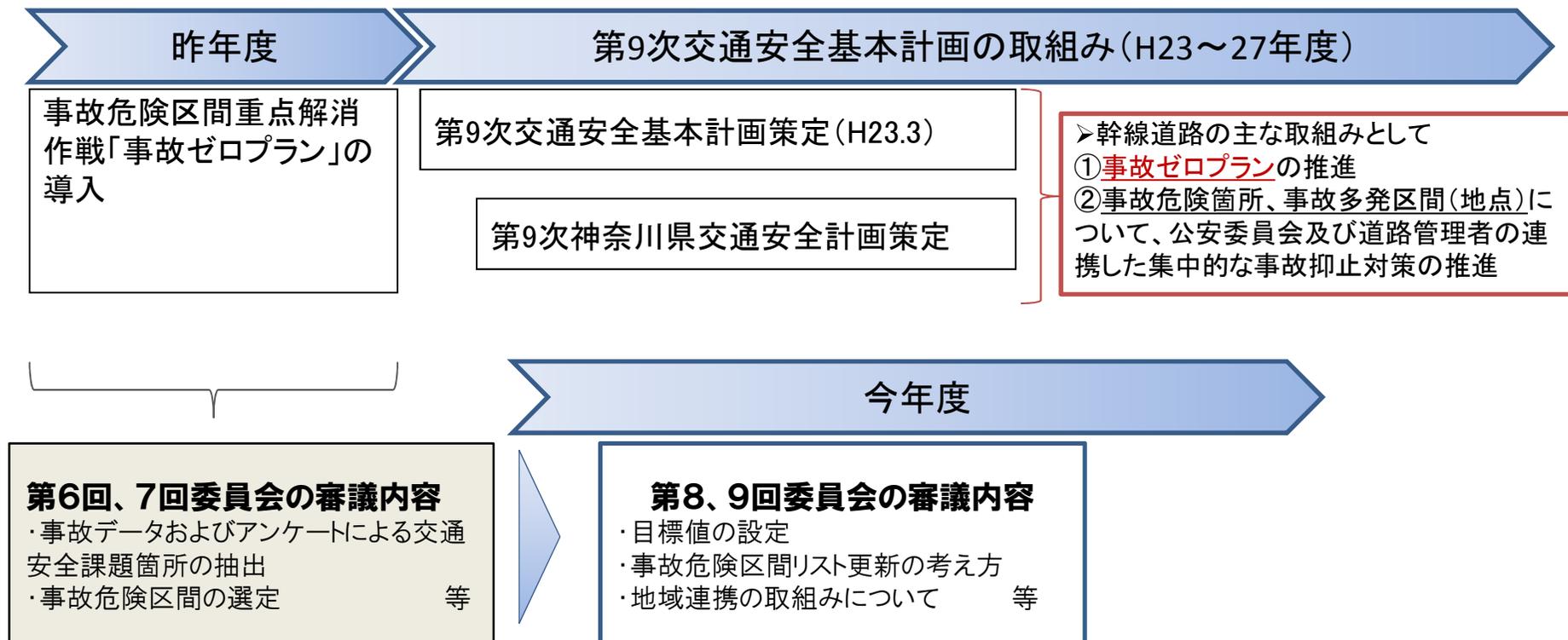
1. 1 事故ゼロプランをめぐる前回委員会までの経緯
1. 2 事故ゼロプランの位置付け
1. 3 事故危険区間リストの更新
1. 4 対策実施区間の対応方針
1. 5 代表区間の対策実施状況の報告

# 1. 1 事故ゼロプランをめぐる前回委員会までの経緯

## ■事故危険区間重点解消作戦「事故ゼロプラン」とは

- ・事故ゼロプランとは、危険な箇所を地域の方といっしょに選定し、地域の方にも危険な箇所との認識を持っていただきながら、集中的・重点的に交通事故を撲滅する取り組み。
- ・限られた予算の中、交通安全対策（交通事故対策・歩道等の整備）への投資効果を最大限に高めるため、「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として推進。

## ■「事故ゼロプラン」をめぐる動きと本委員会の審議内容



# 1. 1 事故ゼロプランをめぐる前回委員会までの経緯

## ■前回委員会での審議内容(主な指摘事項とその対応)

### ①目標値の設定と対策区間の対応方針

・全体の目標値を2割削減とした場合、対策区間はそれ以上の削減が必要なのではないか。

⇒膨大な要対策区間があるなか、限られた予算で効率的に事故を削減していくためには、一定の基準を設定して事業を推進する必要がある。

そのため、これまでの事故削減実績も鑑みて「対策を実施した区間は少なくとも2割を削減する」との基準を設定。

しかしながら、2割減らせば自動的に対策を完了するのではなく、さらなる削減余地の有無などを確認した上で、追加対策の必要性を検討、他の要対策区間との優先順位を勘案しながら対策実施する。

### ②地域連携による交通安全対策の取組み

・地域連携は、インターネットによる意見収集以外に、目的に応じた様々なメニューで実施してはどうか。

⇒前回は、広域的な地域連携の手段としてインターネットによる意見収集を実施した。

今後は、市・区単位などの中域での取組み、個別区間での取組みなど、様々なメニューで対応。

### ③自転車道整備の取組み

・自転車の交通安全が注目されている。県内の取組みはどのような状況か。

⇒神奈川県内で進められている自転車道等の整備の取組みを紹介

(本資料「3. 自転車通行環境整備事例の紹介」)。

## 1. 2 事故ゼロプランの位置付け

- ・「第9次交通安全基本計画」は、道路交通環境の整備や交通安全思想の普及などの8つの柱で交通事故死傷者数2割削減を目標とした施策。
- ・事故ゼロプランは、「第9次交通安全基本計画」における幹線道路の道路交通環境整備の主要取組みに位置づけられている（「第9次神奈川県交通安全計画」も同様）。
- ・神奈川県事故ゼロプランにおいても、他の関連施策とともに「**県内幹線道路の死傷事故件数2割以上削減**」を全体目標として取組みを推進。

### 第9次交通安全基本計画の目標と対策の柱

#### ・ 道路交通の安全における目標

目標（H27年までに）

①24時間死者数	3,000人以下
②死傷者数	70万人以下

現況（H22年）  
から約2割の  
削減目標

#### ・ 目標に向けた対策の柱

8つの柱による交通安全対策の推進

① 道路交通環境の整備

② 交通安全思想の普及徹底

③ 安全運転の確保

④ 車両の安全性の確保

⑤ 道路交通秩序の維持

⑥ 救助・救急活動の充実

⑦ 損被害者支援の推進

⑧ 交通事故調査・分析の充実

- 幹線道路の主な取組み
  - ・ 事故ゼロプラン
  - ・ 事故危険箇所 他
- 生活道路の主な取組み
  - ・ 「あんしん歩行エリア」形成
  - ・ 通学路等の整備 他

### 神奈川県事故ゼロプランの目標

H27年までに、「交通安全思想の普及徹底」「道路交通秩序の維持」「車両の安全性の確保」などの関連対策とともに、

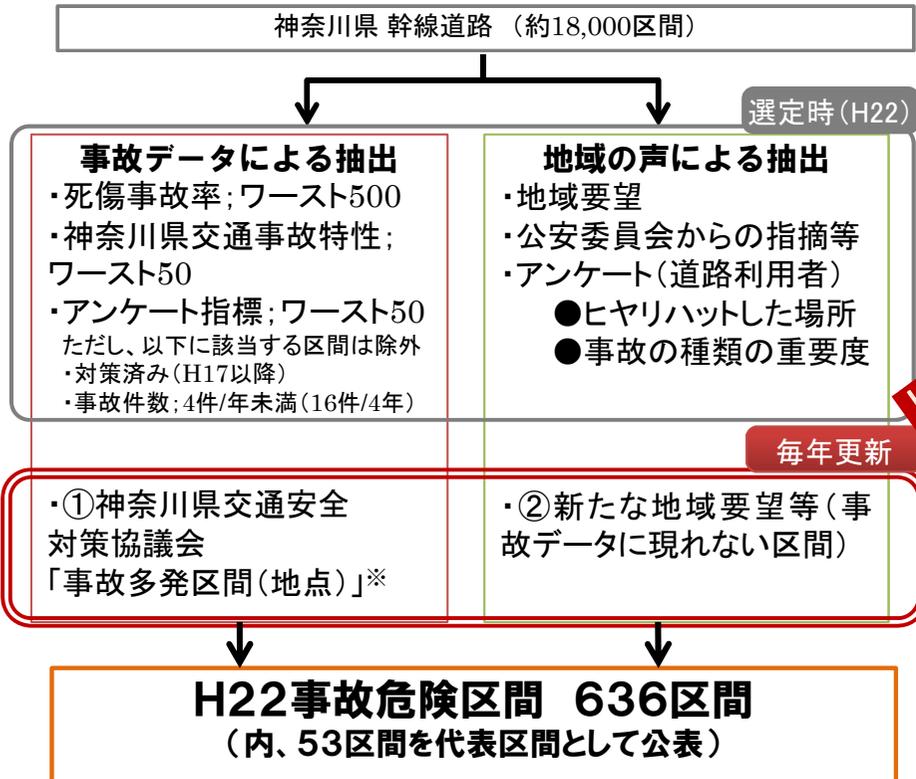
### 神奈川県内幹線道路の 死傷事故件数を2割以上削減

- ※H27年目標に対する毎年の達成状況を、本委員会で報告・確認。
- ※道路管理者は、発生事故件数で管理しているため死傷事故件数で評価。

# 1. 3 事故危険区間リストの更新

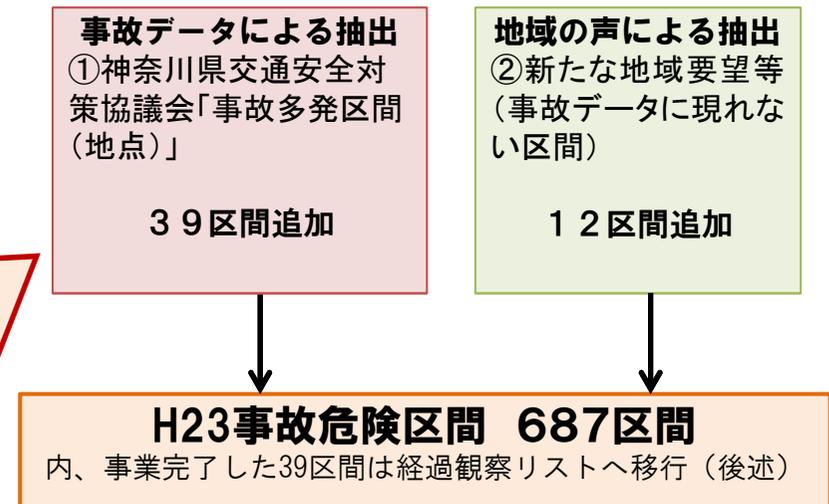
- ・最新の事故発生状況・交通環境を考慮する必要から、①神奈川県交通安全対策協議会「事故多発区間(地点)」選定区間、②新たな地域要望等区間によってリストを更新。
- ・①事故多発区間(地点)選定箇所で39区間、②新たな地域要望で6区間を追加。事故危険区間リストを687区間に更新。

## ■事故危険区間選定の考え方(前回委員会資料参照)



※事故多発区間(地点):前年に事故が急増した区間や重大事故発生区間などを対象に、神奈川県交通安全対策協議会で選定した区間

## ■今年度事故危険区間の追加と更新



# 1. 3 事故危険区間リストの更新

## 事故危険区間の追加リスト

### ①事故多発区間(地点):39区間

管理者	No.	路線	住所	箇所名	死傷事故発生状況 (H18-21)			
					死傷事故率	死傷事故件数	死亡事故件数	
横浜国道事務所	1	国道1号	鶴見区北寺尾	北寺尾交差点	505.8	27	0	
	2	国道1号	鶴見区岸谷	岸谷公園交差点	187.3	10	0	
	3	国道246号	足柄上郡山北町川西	清水橋交差点	329.6	10	0	
相武国道事務所	4	国道20号	相模原市緑区吉野	相模湖IC入口交差点	186.5	5	0	
神奈川県	5	国道129号	厚木市戸田	戸田歩道橋交差点K138-155	33.6	2	0	
	6	国道134号	三浦市南下浦町菊名	S方前	197.8	10	1	
	7	国道134号	鎌倉市坂ノ下	坂ノ下交差点K28-031	226.0	15	0	
	8	国道412号	厚木市中荻野	公所交差点k38-122	208.4	8	0	
	9	(主) 横須賀葉山線	葉山町一色	消防第4分団	113.2	4	0	
	10	(主) 横浜厚木線	大和市中心	大和1号踏切西側交差点	95.5	4	0	
	11	(主) 目黒町田線	大和市下鶴間	大和市下鶴間	592.2	11	0	
	12	(県) 金沢逗子線	逗子市久木	J R久木踏切	115.8	4	0	
	13	(県) 菖蒲沢戸塚線	藤沢市亀井野	ドリームランド入口	102.5	3	0	
	14	(県) 遠藤茅ヶ崎線	藤沢市遠藤	菖蒲沢境	502.1	4	0	
	15	(県) 上粕屋厚木線	厚木市恩名	恩名仲町交差点	469.8	10	0	
	横浜市	16	(市) 舞岡上郷線	港南区日限山	日限地蔵交差点	-	0	0
		17	国道1号	保土ヶ谷区狩場町	狩場町南側交差点	57.1	7	0
		18	国道1号	戸塚区上矢部町	上矢部合流部	180.0	8	0
		19	環状3号線	栄区長沼町	環3長沼	0.0	0	0
20		環状3号線	栄区東小菅ヶ谷	すずかけ橋東側交差点	0.0	0	0	
21		(主) 横浜上麻生線	港北区鳥山町	鳥山三会寺入口K12-149	214.1	11	0	
22		(主) 横浜上麻生線	青葉区市ヶ尾町	東福寺西側交差点150-00117	534.1	8	0	
23		(主) 横浜生田線	保土ヶ谷区峰沢町	峰沢入口バス停前交差点	0.0	0	0	
24		(主) 鶴見溝ノ口線	鶴見区鶴見中央	鶴見中央2丁目交差点K9-245	296.7	16	0	
25		(主) 鶴見溝ノ口線	鶴見区上末吉	末吉小学校西側	9.3	1	0	
26		(市) 中山北山田線	都筑区中川中央	センター北駅広場入口193129	0.0	0	0	
27		環状4号線	泉区和泉町	セブンイレブン前交差点	-	7	0	
28		(主) 横浜鎌倉線	南区別所	向田橋交差点K5-44	394.3	25	0	
29		(主) 横浜伊勢原線	港南区上永谷	柳橋交差点K11-22	139.1	20	0	
30		(主) 丸子中山茅ヶ崎線	都筑区桜並木	大塚原交差点193099	119.2	2	0	
31		(主) 山下本牧磯子線	中区本牧宮原	山手警察署前交差点132022	352.7	12	0	
32		(県) 荏田綱島線	都筑区東山田町	東山田スポーツ会館前193014	288.4	12	0	
33		国道133号	中区本町	本町3丁目交差点131023	431.3	12	0	
34		(県) 弥生台桜木町線	中区野毛	野毛3丁目K6-11	306.2	10	0	
35		(県) 瀬谷柏尾線	瀬谷区阿久和東	阿久和交差点47-008	351.5	6	0	
川崎市	36	国道132号	川崎市川崎区夜光	日石化学前	59.7	3	0	
相模原市	37	国道129号	相模原市中央区田名	田名赤坂	162.6	11	0	
	38	(主) 相模原大蔵町線	相模原市中央区淵野辺	淵野辺歩道橋交差点	258.1	8	0	
	39	(県) 鍛冶谷相模原線	相模原市緑区川尻	新小倉橋東側	160.1	4	0	

※死傷事故率“-”の区間は、交通量未観測地点のため死傷事故率算出負荷の区間

### ②新たな地域要望:12区間

管理者	No.	路線	住所	箇所名
横浜国道事務所	1	国道16号	旭区都岡町	都岡交差点
	2	国道16号	旭区上川井町	上川井交番前交差点
	3	国道246号	厚木市妻田	中津川橋付近
相武国道事務所	4	国道16号	大和市7丁目	つきみ野入口交差点
	5	国道16号	相模原市西橋本	(仮) 橋本駅南入口(交)北側
	6	国道16号	相模原市西橋本	(仮) 橋本陸橋南側道分岐交差点
	7	国道16号	相模原市西橋本	(仮) コジマNEW橋本前
	8	国道16号	相模原市西橋本	(仮) 橋本東急ストア前
	9	国道16号	相模原市西橋本	(仮) 橋本陸橋下踏切
	10	国道16号	相模原市西橋本	(仮) 国道413号交差点
	11	国道16号	相模原市西橋本	(仮) 橋本陸橋下踏切
	12	国道16号	相模原市東大沼1地先	相模原南警察署前交差点

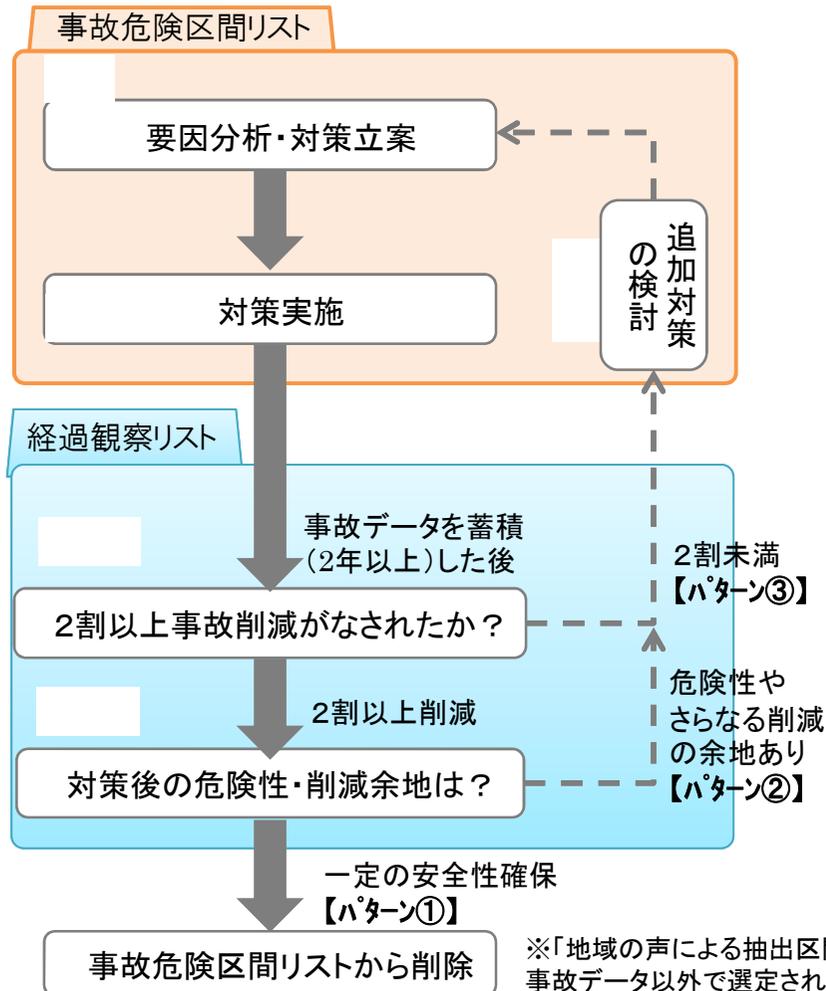
### ■管理者別 追加区間数内訳

管理	①事故多発区間(地点)	②新たな地域要望	追加区間数
横浜国道事務所	3	3	6
相武国道事務所	1	9	10
神奈川県	11		11
横浜市	20		20
川崎市	1		1
相模原市	3		3
総計	39	12	51

# 1. 4 対策実施区間の対応方針

- ・個別の対策実施区間は、PDCAサイクルに基づき、対策後の効果評価を行う。
- ・対策実施区間は、『事故危険区間リスト』から『経過観察リスト』へ移行。
- ・『経過観察リスト』は事故データを蓄積した後、多段階に効果を評価。

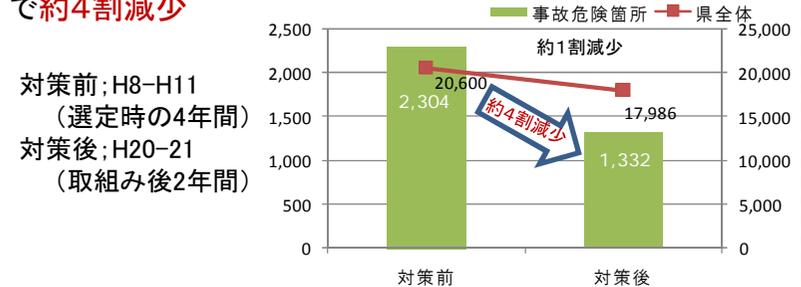
## ■個別区間のPDCAサイクルとリスト移行



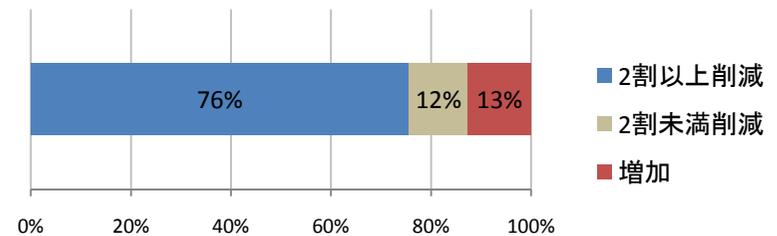
※「地域の声による抽出区間」など、事故データ以外で選定された区間は、対策実施後にリストから削除

### 参考; 既往施策(H15指定事故危険箇所)の削減効果

- ・県内幹線道路全体では、事故件数は約1割減少。
- ・これに対して、H15指定事故危険箇所(県内390箇所においてH15~19年に集中的に対策を実施)は対策前後で約4割減少



- ・県内390箇所のうち、死傷事故件数を2割以上削減できた箇所は約8割。



## 1. 4 対策実施区間の対応方針

### ■効果評価のポイント

#### ■効果評価の視点

- 対策前後で、交通事故発生件数(総量)を比較
  - ・事故総量は、2割以上削減できているか？
- 対策前後で、事故の種類や当事者別の発生件数を比較
  - ・対策で狙った事故は、しっかりと削減できているか？  
例：横断歩道の位置を見直したが歩行者の事故は減少したか？  
道路照明を増設したが夜間の事故は減少したか？
  - ・対策前と比べて、増加してしまった事故はないか？(対策による副作用の発生)
  - ・新たな事故対策メニュー(工法・手法)によって、さらなる削減の余地はないか？
  - ・対策箇所周辺で道路の新設や大規模商業施設の立地等、交通利用状況が大きく変わる要素はないか？(今後、事故発生につながる要素はないか)

#### ■追加対策検討の視点

- 追加対策を検討する場合は、以下の視点で現地診断を行い分析
  - ・沿道に新たな小店舗が立地するなど、沿道状況に変化はないか？
  - ・注意看板の設置位置など、対策は正しく実施されているか？
  - ・事故要因の見落としなど、当初の要因分析は適切か？
  - ・対策の実施によって、新たな事故要因が生じていないか？

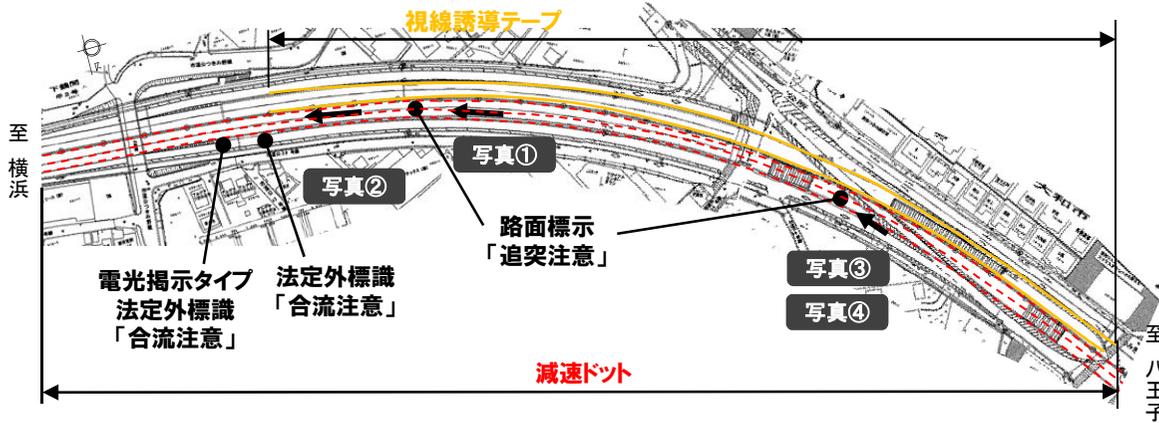
# 1. 4 対策実施区間の対応方針

## 効果評価の事例 【パターン①】一定の安全性を確保

16 国道16号 しもつるま  
**大和市 下鶴間(単路)**  
 (17.775KP~18.217kp)  
 14-010272t , 14-010273t

### 【箇所概要】

掘割構造になっており、横浜方面に向かって左カーブの緩やかな下り勾配となっている。  
 対策後に**総事故件数は約3割削減**。追突事故対策として、減速ドットと路面標示、法定外標識による「合流注意」、視線誘導テープを実施。**追突事故は約3減少**し、特に夜間における視認性の向上効果がみられた。



### ■実施済の対策 (H20)

- 減速ドット
- 路面標示「追突注意」
- 法定外標識「合流注意」
- 電光掲示タイプ法定外標識「合流注意」
- 視線誘導テープ

写真①



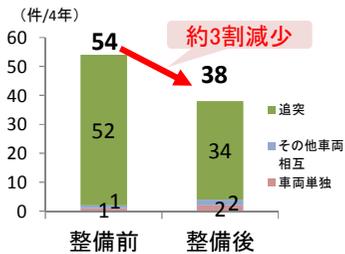
写真②



法定外標識による注意喚起

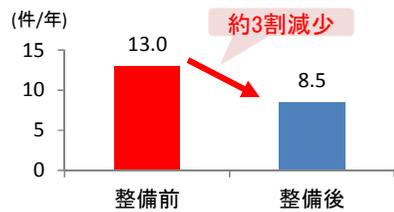
### ■対策前後の事故発生状況

追突事故の減少効果が見られた。特に、夜間事故の減少効果が見られた。

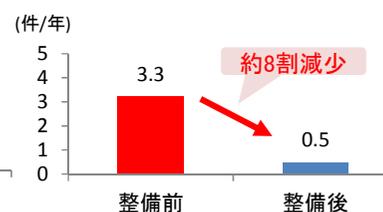


総事故件数の変化

整備前: H16~19年(4か年)4年の事故件数  
 整備後: H21~22年(2か年)を4年に換算した事故件数



追突事故件数の変化



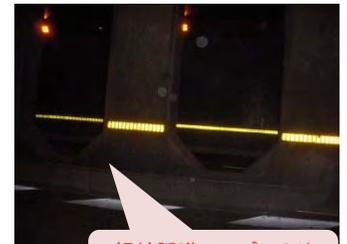
夜間における追突事故件数の変化

整備前: H16~19年(4か年)1年当たりの事故件数  
 整備後: H21~22年(2か年)1年当たりの事故件数

写真③



写真④



視線誘導テープにより夜間の視認性が向上

# 1. 4 対策実施区間の対応方針

## 効果評価の事例 【パターン②】さらなる削減の余地あり

16 国道16号 かわべちよう  
 保土ヶ谷区川辺町1丁目  
 (2.43~2.48kp)  
 事故危険箇所(H15指定) 14533012t

### 【箇所概要】

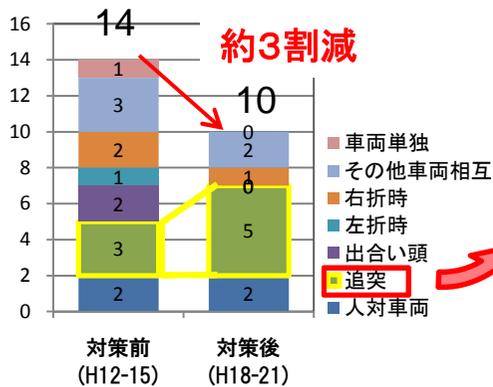
カーブ区間に交差点があるが、上り線は右折専用レーンがなく右折車が本線上に停止していることに起因した追突事故が発生していたため対策を実施。対策後に総事故件数は約3割削減したが、着目事故である追突事故は増加し、上り線で多く発生している。

### ■実施済の対策 (H16~H17)

- 減速路面標示
- 路面標示「追突注意」
- 法定外看板「追突注意」

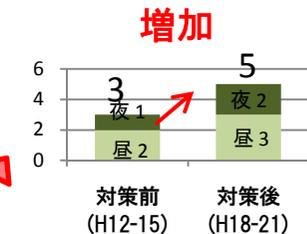


<総事故件数 (4年合計)>



死傷事故率: 622.3 件/億台\* (対策前) / 464.0 件/億台\* (対策後)

<追突事故 (4年合計)>



### 【追加対策(案)】



法定外看板「追突注意」



夜間・薄暮時でも視認性の高いタイプのイラスト入り法定外看板に変更

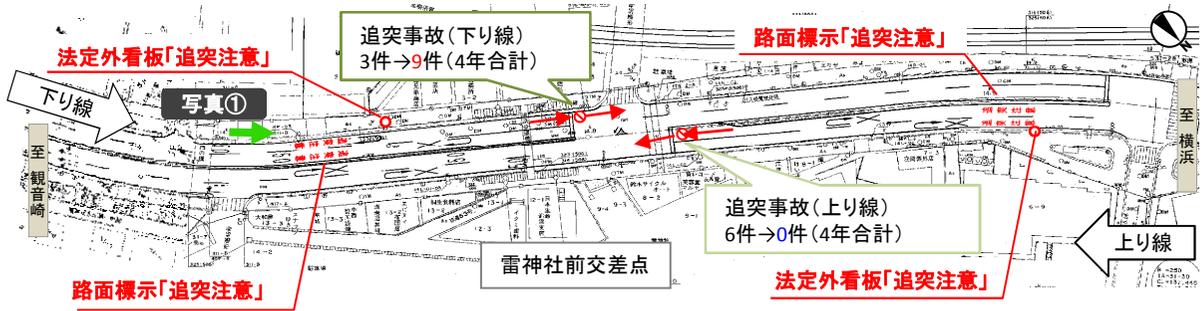
その他、交差点を事前に明示するカラー舗装や自発光式道路標識の設置など、対策工および設置位置を再検討する。

# 1. 4 対策区間の対応

## 効果評価の事例:【パターン③】事故削減2割未満

**16** 国道16号 かみなり じんじや まえ  
**横須賀市 雷神社前交差点**  
 (514.81kp)  
 事故危険箇所(H15指定) 14533270k

**【箇所概要】**  
 追突事故対策として、路面標示と法定外看板による注意喚起対策を実施。**総事故件数は微増し、追突事故件数は対策前と同程度となり、削減効果はみられなかった。**  
 追浜駅周辺の市街地に位置し、交差点に隣接して踏切があるため、左折車・右折車の滞留があるほか、信号現示が複雑となっている。



### 実施済の対策 (H17)



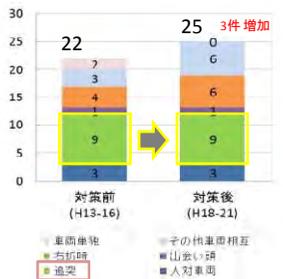
- ▶ 路面標示「追突注意」
- ▶ 法定外看板「追突注意」

### 踏切遮断時の交通状況



### 対策前後の事故発生状況

<総事故件数 (4年合計)>



<追突事故 (4年合計)>



上り線は追突事故が減少したが、下り線では効果がみられなかった。

### 要因と追加対策案

・踏切が隣接しているため、右左折車と直進車が交錯する状況は続いている。

・カラー舗装による注意喚起の強化や、車線運用の変更で車両の交錯状況の緩和を図るなどの追加対策が必要である。

# 1. 4 対策実施区間の対応方針

## ■経過観察リスト

- ・事故危険区間リストの更新により、51区間を新たに追加するとともに、今年度に事業完了した39区間を経過観察リストに移行。
- ・H23事故危険区間リストは648区間、経過観察リストは39区間となった。

## ■事故危険区間リストの更新と経過観察リストへの移行

事故危険区間リストの更新

H22策定した事故危険区間リスト  
636区間

No.	路線名	箇所名
1	国道1号	〇〇交差点
2	...	...
3	...	...
4	...	...
<hr/>		
634	...	...
635	...	...
636	...	...

うち、39区間が  
今年度に対策完了※  
⇒経過観察リストへ  
移行

更新による追加 51区間

No.	路線名	箇所名
1	国道1号	〇〇交差点
2	...	...
<hr/>		
50	...	...
51	...	...

H23事故危険区間リストと経過観察リストの作成

H23事故危険区間リスト  
648区間

No.	路線名	箇所名
1	国道1号	〇〇交差点
2	...	...
3	...	...
4	...	...
<hr/>		
646	...	...
647	...	...
648	...	...

経過観察リスト  
39区間

No.	路線名	箇所名
1	国道1号	〇〇交差点
2	...	...
<hr/>		
39	...	...

# 1. 5 代表区間の対策実施状況の報告

**国道16号**  
**16 本町三丁目交差点**  
 横須賀市 (508.60kp)  
 事故危険箇所(H20指定) 14-105580K



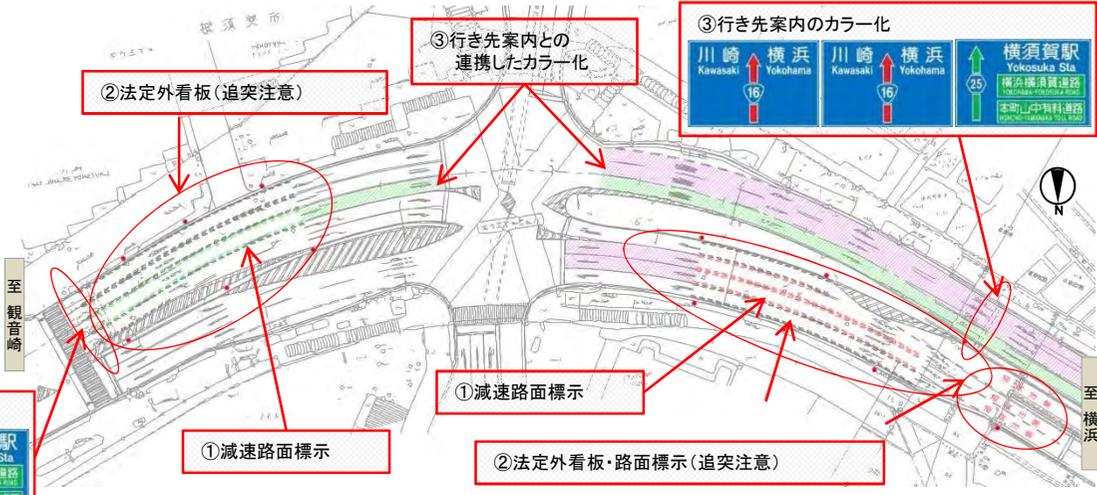
## ■ 事故の発生状況

- ①京急汐入駅や大規模商業施設が多いため、進路変更する車両が多く、右左折レーンが設置されているが、交差点形状が複雑であるため、本線上での急な減速・車線変更を招き、**交差点前後区間で追突事故が多発**している。
- ②また、横浜方面からは陸橋の下り勾配となっており、速度が出やすい。



## ■ 対策実施 (予定※) 概要

- ①本線車両の速度を抑制するために「減速路面標示」を設置。
- ②注意を喚起するために、「路面標示 (追突注意)」「法定外看板 (追突注意)」を設置。
- ③交差点前後で案内標識と路面標示の「行き先案内との連携したカラー化」を行う。



※H24年4月着手予定

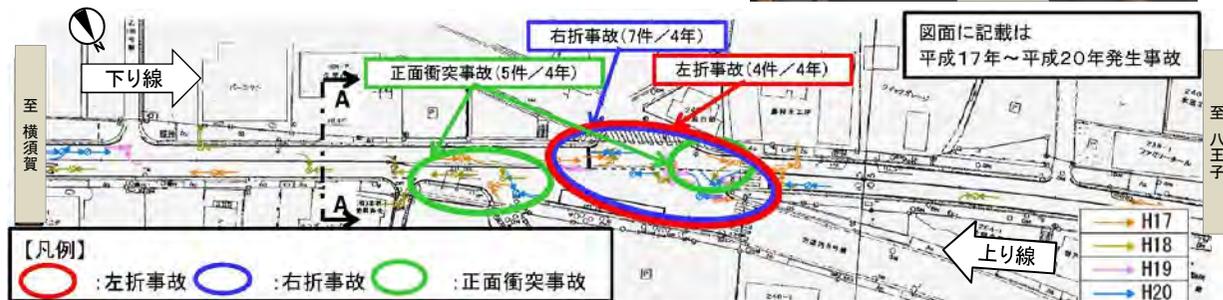
# 1. 5 代表区間の対策実施状況の報告

国道16号  
つくいけ  
筑池交差点  
横浜市旭区 (10.46kp)



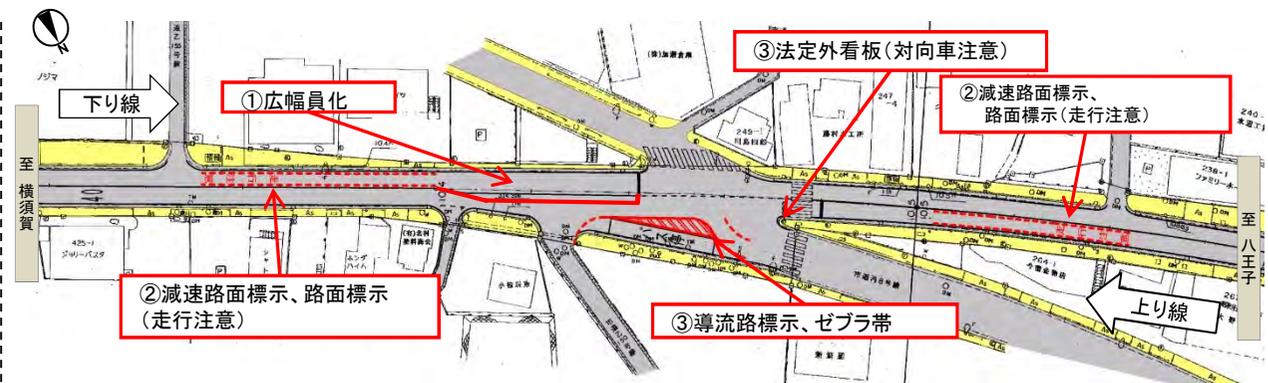
## ■事故の発生状況

当該箇所では、緩やかな曲線区間にある鋭角交差点であり、従道路が食い違いに交差している。このため、交差点周辺での、**右左折事故**や**正面衝突事故**が多発している。



## ■対策実施 (予定※) 概要

- ①右折車両が安全に待機できるように「下り車線の広幅員化」を実施。
- ②走行車両に注意喚起し、速度を抑制するために、「減速路面標示」および「路面標示 (走行注意)」を設置。
- ③食い違い交差となっている交差点内での不安定な走行を安定化させるために「導流標示」「ゼブラ帯」を設置し、走行車両に注意を喚起するために「法定外看板 (対向車注意)」を設置。



※H24年4月着手予定

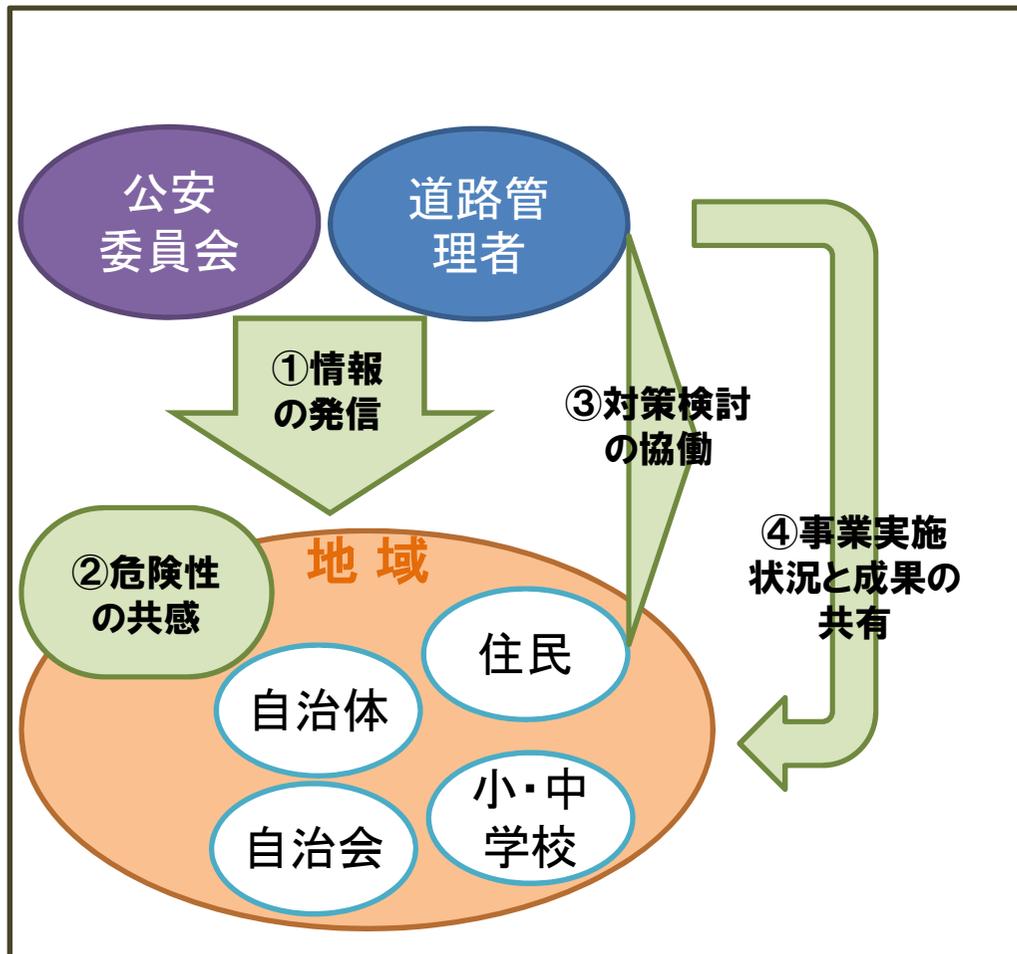
## 2. 地域連携による取組み報告

## 2. 地域連携による取組み報告

### 2.1 地域連携による交通安全対策の取組み

・広報活動を積極的に展開し、①地域へ情報の発信⇒②地域と危険性の共感⇒③地域と対策検討の協働⇒④地域と事業実施状況や成果の共有を図り、地域連携による交通安全対策を推進。

#### ■地域連携による交通安全対策の取組み



#### ①情報の発信

- 事故危険区間の周知  
現地表示(看板設置)や記者発表等の広報活動を展開
- 事故の具体的発生状況資料(道路管理者)や説明(警察)による情報の共有

#### ②危険性の共感

- 広報活動による事故危険区間の認識
- 合同現地地点検等により事故発生区間及びその周辺の危険性を共感

#### ③対策検討の協働

- アンケートや合同現地地点検による協議・意見交換
- 地域の実情、背景を勘案した対策立案

#### ④事業実施状況と成果の共有

- 広報活動により対策実施報告と対策効果を逐次情報発信し、その成果を地域と共有

## 2. 地域連携による取り組み報告

### 2.2 リーフレットによる地域連携（現在、調整中）

- ・「事故ゼロプラン」の取り組みや事故危険区間の情報を共有し、地域連携による交通安全を推進。
- ・別途設置予定の意見収集ホームページやアンケートハガキを通じて、利用者意見を募集。

#### ■市や区を対象とした中域的な取り組み

- ・市や区などの行政単位程度を対象範囲とした事故危険区間マップをリーフレットとして配布。
- ・行政広報誌への差し込み、自治会回覧、公共施設への留め置き等の配布方法で関係機関と調整。

#### ■リーフレットのイメージ

##### ●おもて面

- ・事故ゼロプランの紹介
- ・市内の事故危険区間マップ
- ・事故危険区間の事例紹介

##### ●うら面

- ・域内のトピック的事例の紹介
- ・想定事例を通して、具体的な安全行動を啓発（「失敗学」を参考に、事故に至る経緯を記載）
- ・意見募集用のホームページアドレス等の案内



#### ■個別区間を対象とした取り組み

- ・個別の事故危険区間において、対策実施に先駆けて情報を提供。
- ・周辺の自治会等にご協力いただいで、配布。
- ・アンケートハガキを添付するなどして、当該区間のヒヤリハット体験などの意見も募集。

#### ■リーフレットのイメージ

##### ●おもて面

- ・当該する事故危険区間の事故発生状況、対策の概要などを紹介。
- ・意見募集用のホームページアドレス等の案内

##### ●うら面

- ・事故ゼロプランの紹介
- ・市内の事故危険区間マップ
- ・事故危険区間の事例紹介



## 2. 地域連携による取組み報告

### 2.3 沿道商業施設との連携事例

・商業施設の駐車場入口部における事故対策について、国・警察・店舗の3者で現地立会を行い、対策実施にあたり、店舗側の協力も得られた。

1 国道1号 茅ヶ崎市元町地区  
(57.9km付近)  
イオン茅ヶ崎店 駐車場入口

#### 【概要】

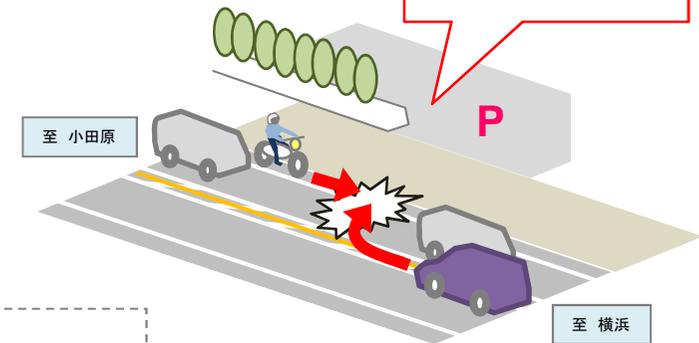
商業施設(イオン)への駐車場入口部において、車と二輪車との右折直進事故が、年間5件発生しており、3者(国・警察・店舗)で共通認識をもって取り組むべく、現地立会を実施した。



現地立会の様子(H23.9月実施)

#### 事故発生状況

すり抜け二輪車との  
右折直進事故  
5件/年

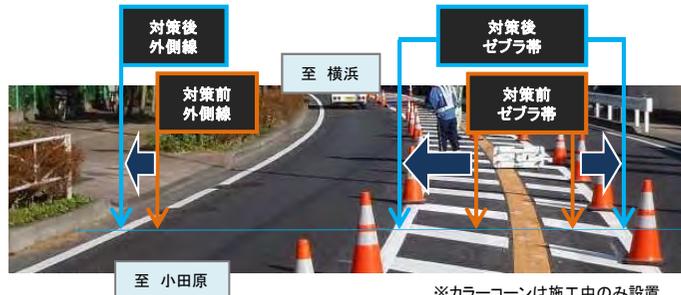


#### 【対策】

国土交通省が実施する対策の他に、店舗側でも注意喚起看板設置の協力も得られた。

#### 国土交通省の対策

- ・外側線を外側へシフト
- ・センターゼブラ帯を拡幅  
(H23.11月実施)



#### 対策前



二輪車がすり抜けし易い

#### 対策後



二輪車がすり抜けしにくい

※カラーコーンは施工中のみ設置

※カラーコーンは施工中のみ設置

#### 店舗側の対策



入庫車に対する注意喚起看板  
(H23.11月実施)

## 2. 地域連携による取り組み報告

### 2.4 住民の方々との連携事例①

246

国道246号  
おんまえだ  
御前田交差点  
横浜市緑区 (30.13kp)

御前田交差点では長津田駅方向の「乱横断」が多く、交通事故につながる恐れや、左折車の進路を妨げることで渋滞が発生していた。

地元の皆様と現地診断・意見交換を行い、ステッカー設置対策を協同で実施。

#### ■現地診断の様子



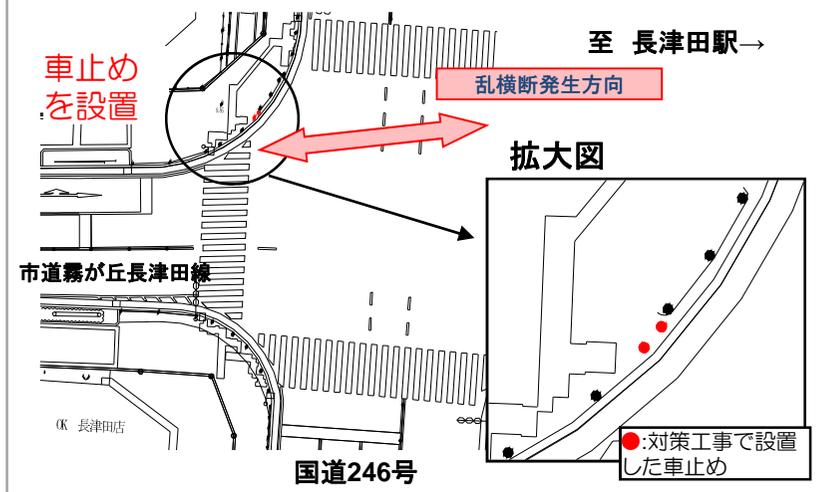
#### ■意見交換の様子



御前田自治会の方々と行政が御前田交差点にて現地で状況を確認し、問題解決に向けた意見交換を行った。

#### ■対策工事

歩行者の安全を守るとともに、乱横断を防止するための車止めを設置



#### ■地元自治会の方々と一緒に

「交通安全標語」ステッカーを設置



平成22年12月11日実施

## 2. 地域連携による取組み報告

### 2.5 住民の方々との連携事例②

**16** 国道16号 横浜市旭区 区間  
かみかわい こうばんまえ かわいほんちよう つおかちよう つくいけ  
 (上川井交番前交差点・川井本町交差点・都岡町交差点・筑池交差点)

- ・横浜市旭区の国道16号における課題のある箇所について、住民代表の方々を始め横浜国道事務所、旭警察署、横浜市が参加し、現地の状況確認、意見交換を実施。
- ・意見を踏まえ、対策検討を行い、対策案について住民説明等の協議を繰り返し、地域と連携して対策を実施中。

#### ■現地診断の様子

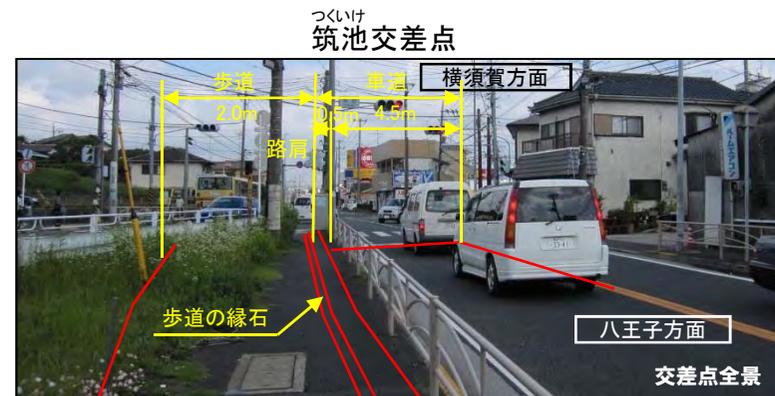
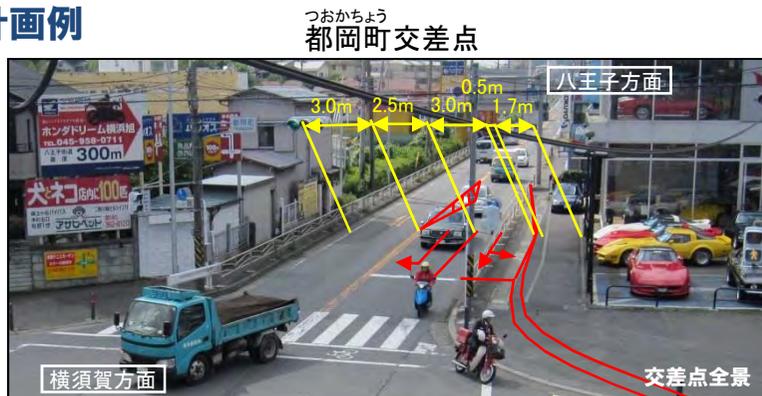
平成21年1月19日実施

#### 主な意見

- ・交差点で直進車がスムーズに流れるように右折車との分離が必要
- ・国道16号に隣接する公共用地等の有効活用



#### ■対策計画例



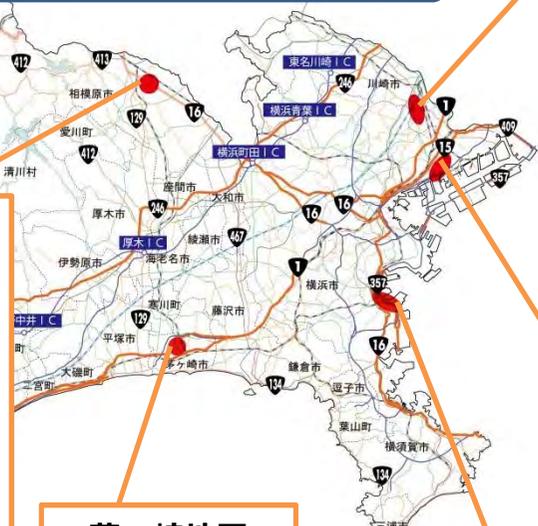
### 3. 神奈川県自転車通行環境整備事例の紹介

# 3. 神奈川県自転車通行環境整備事例の紹介

## 自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を5箇所指定 (H20.1)

### 【選定理由】

駅や公共施設が近く、自転車と歩行者の交錯する状況が見られ、接触事故の危険性が高い箇所



### 相模原駅周辺地区

#### 【整備概要】

住所：相模原市中央区  
 延長：自転車道(両側) 790m  
 自転車専用通行帯(両側) 1220m  
 通行位置の明示(両側) 600m  
 完了年：H22.3

#### 【工夫した点 (自転車道)】

・切り下げや車道との交差部にポールを設置して自転車の減速を促した。

#### 国道16号 (自転車道)



県道相模原停車場 (通行位置の明示)



### 茅ヶ崎地区

#### 【整備概要】

住所：茅ヶ崎市 (茅ヶ崎駅周辺)  
 延長：自転車専用通行帯(両側) 900m  
 (通行位置の明示(両側) 470m)  
 完了年：H22.3

#### 【工夫した点】

・自転車専用通行帯が一方通行であることが明確になるように矢印を路面表示し、走行方向を明示した。

#### 県道丸子中山茅ヶ崎 (自転車専用通行帯)



### 新川崎地区

#### 【整備概要】

住所：川崎市幸区新川崎  
 延長：自転車専用通行帯  
 (両側) 660m  
 自転車歩行者道(両側) 205m  
 (片側) 1265m  
 完了年：H22.3

#### 【駐輪スペースの確保】

・将来、既存駐輪場のリニューアルと併せて収容台数を増加する。

#### 市道北加瀬60号線・市道小倉18号線 (自転車専用通行帯)



### 向井町地区

#### 【整備概要】

住所：横浜市鶴見区向井町  
 1丁目～4丁目  
 延長：自転車道(両側) 500m  
 自転車専用通行帯(両側) 650m  
 通行位置の明示(両側) 2570m  
 完了年：H22.11

#### 【工夫した点】

・路面標示「自転車道」及びラバーポールを設置し、通行の上下分離を図った。

#### 市道平安町栄町公園通 (自転車道)



### 金沢地区

#### 【整備概要】

住所：横浜市金沢区富岡東2丁目  
 延長：自転車道(片側) 1280m  
 完了年：H21.10

#### 【工夫した点】

・既存道路区域内において、歩道拡幅を行い自転車道と歩道を防護柵で分離した。

■自転車道走行遵守率 96%

#### 国道357号 (自転車道)



# 3. 神奈川県自転車通行環境整備事例の紹介

## 金沢地区における自転車道の整備事例

住所：横浜市金沢区富岡東2丁目  
路線：一般国道357号  
モデル地区選定理由：  
駅、商業施設、住宅地を結ぶ当該路線において、歩行者や車両との接触事故の削減を図り、自転車道を中心とした自転車走行空間の構築を目指すため。

### 整備概要



### 整備状況



【整備前】



【整備後】

### 整備における工夫と効果



#### 【工夫した点】

- ・歩道幅を行い自転車道と歩道を**防護柵で分離**する構造とし、自転車道をカラー舗装することで視覚的にも分離した。
- ・**通行ルールの周知徹底を図るための意識啓発チラシ**は、道路利用者だけでなく学校やPTAに協力をお願いし、学生や保護者への配布を行った。

#### 【整備効果】

- ・整備前は殆どの自転車が車道を走行せずに歩道の真ん中を走行していたが、整備後は殆どの自転車が自転車道を走行しているため、沿道側からの出入りが交錯する事故の減少が期待できる。

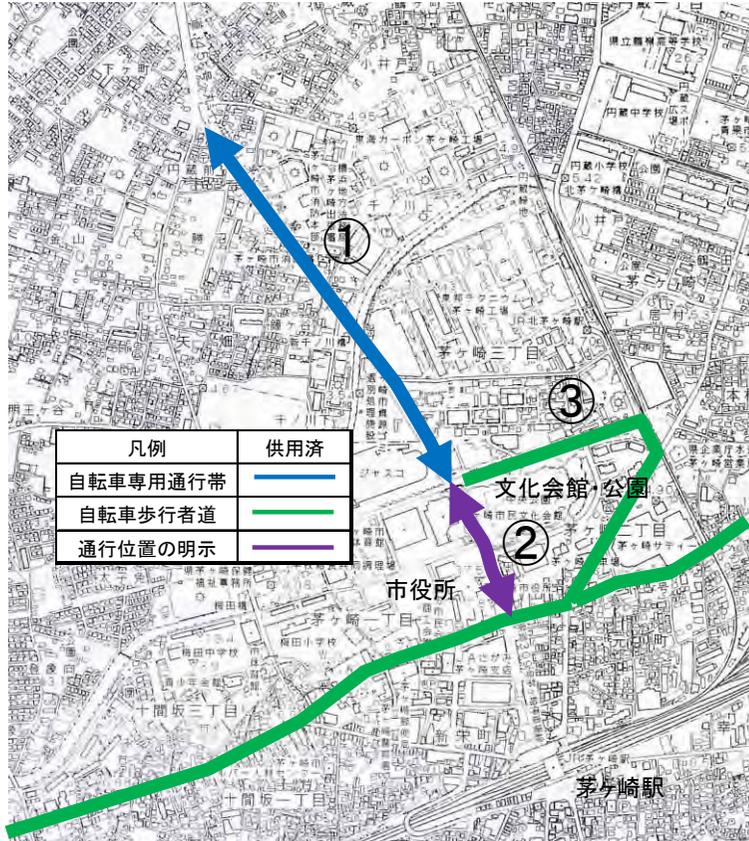
■自転車道走行遵守率 96%

### 3. 神奈川県自転車通行環境整備事例の紹介

#### 茅ヶ崎地区（茅ヶ崎駅付近）における自転車専用通行帯の整備事例

住所：茅ヶ崎市（茅ヶ崎駅周辺）  
路線：主要地方道路 丸子中山茅ヶ崎  
モデル地区選定理由：  
JR茅ヶ崎駅へのメインアクセス道路であり、歩行者と自転車の錯綜による事故が多発しているため

#### 整備概要



【整備前】



【整備後】

#### 【整備概要】

- ・片側1車線の道路において既存の路肩およびセンターゼブラを利用し、自転車専用通行帯を整備した。また、歩道部分の低木を撤去し、有効幅員を広く確保した。
- ・規制速度を時速50kmから40kmに変更した。

#### 整備における工夫と効果



#### 【工夫した点】

- ・自転車専用通行帯が一方通行であることが明確になるように矢印を路面表示し、走行方向を明示した。



- ・自転車専用通行帯から歩道への乗り入れ部は段差ゼロの境界ブロックを設置した。また、歩道へ乗り上げる際の注意喚起として、徐行のピクトを設置した。

#### 【整備効果】

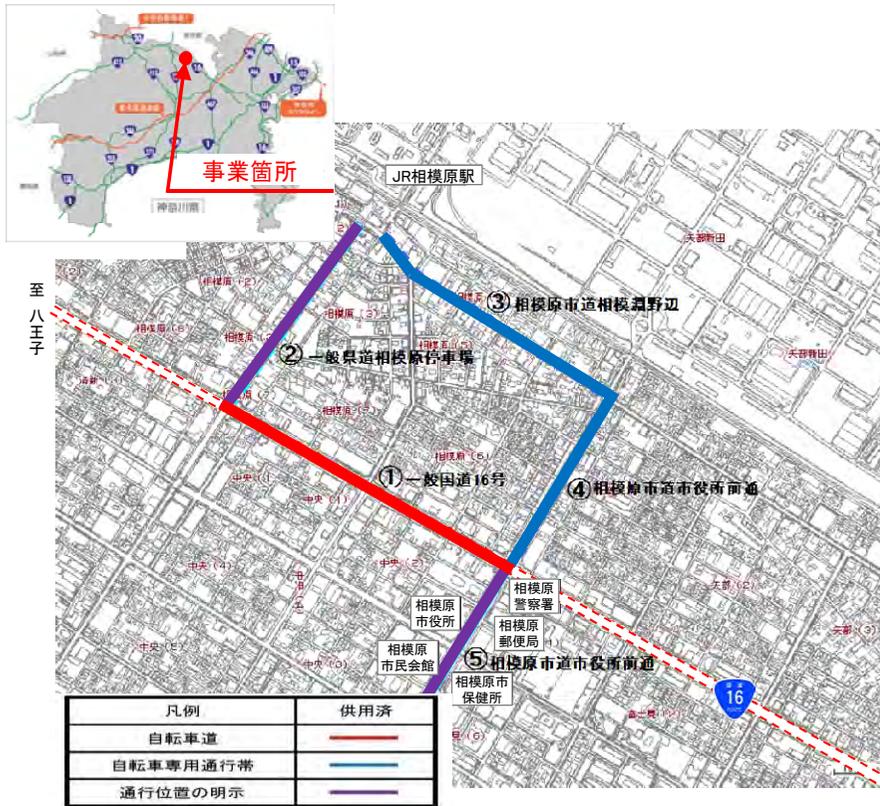
- ・自転車利用者の約20%が自転車専用通行帯を通行するようになった。

# 3. 神奈川県自転車通行環境整備事例の紹介

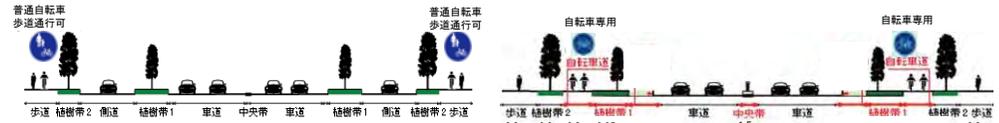
## 相模原駅周辺地区における自転車道の整備事例

住所: 相模原市中央区  
 路線: 国道16号  
 モデル地区選定理由:  
 自転車と歩行者の入り交じりによる接触事故防止のため

### 整備概要



### 整備状況



【整備前】



【整備後】

### 整備における工夫と効果

#### 【工夫した点】

- ・切り下げや、車道との交差点部にポールを設置して自転車の減速を促した。

#### 【整備効果】

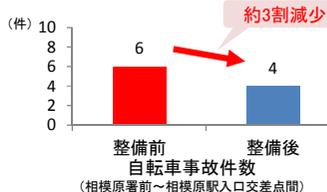
##### ◆利用状況◆

自転車を利用されている方の内、8割以上が自転車道を利用。



自転車の通行位置(3,578台/12h)  
 (出典: 国土交通省相武国道事務所)

##### ◆事故発生状況◆



整備前: H19年4~12月 (H20年1月17日モデル地区指定前9か月間)  
 整備後: H22年4~12月 (H22年3月30日開通後9か月間)

##### ◆利用者意識◆

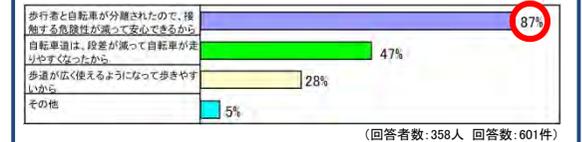
Q: 自転車道の整備後、歩きやすくなりましたか。また自転車で走行しやすくなりましたか。

通行環境が改善したと感じている方(「大いにそう思う」「まあそう思う」)は全体の約8割。



Q: 「大いにそう思う」「まあそう思う」と答えた方は、どういった理由からそのように回答されましたか。(複数回答可)

約9割の方が、接触する危険性が減ったことで通行環境が改善したと感じている。



(出典: 国土交通省相武国道事務所)

## 4. 今後の予定

**第6回委員会(平成22年10月29日)**  
**第7回委員会(平成22年12月 9日)**

- ・神奈川県事故ゼロプランの策定
  - ・事故データおよびアンケートによる交通安全課題箇所の抽出
  - ・事故危険区間の選定
- 等

**第8回委員会(平成23年10月26日)**  
**第9回委員会(本日)**

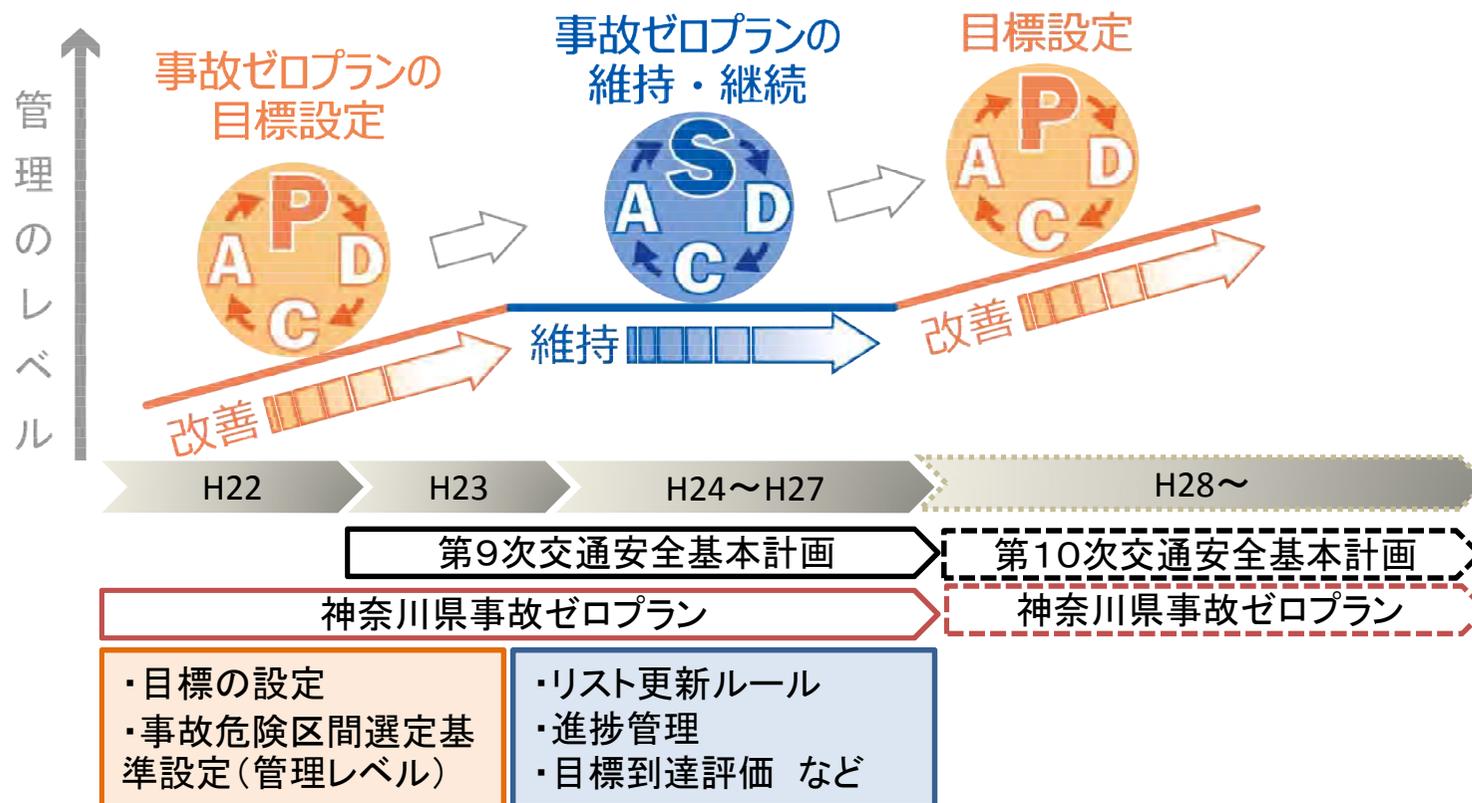
- ・目標値の設定、事故危険区間リスト更新の考え方
  - ・事業進捗の報告
  - ・地域連携の取組みについて
- 等

来年度は、事故ゼロプランの取組み状況の報告を中心に12月～1月頃の開催を予定しています。

## 4. 今後の予定

### 補足: PDCAサイクル⇒SDCAサイクル 「目標設定と改善」⇒「標準化と維持」

・PDCAとSDCAを繰り返すことが重要。しかしながら、PDCA(改善計画の策定)に終始してしまう場合が多く、SDCA(取組みの維持・継続)が忘れ去られる場合が多い。



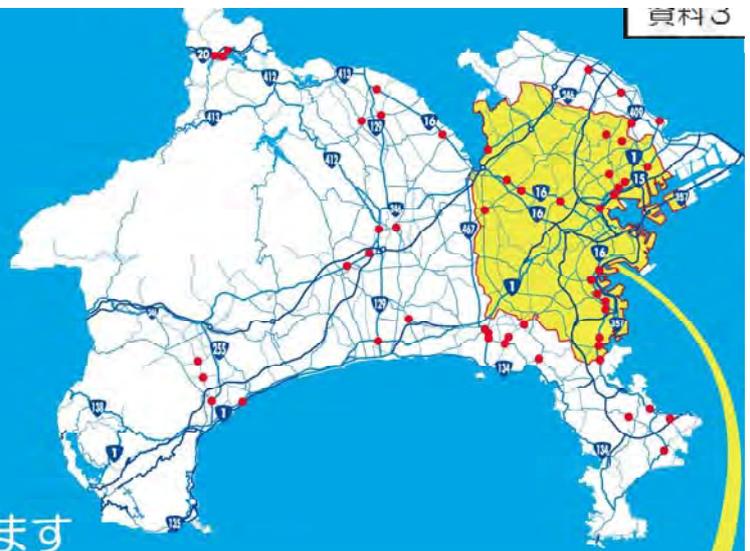
#### ●PDCAサイクル

- ・P(Plan)計画: 第9次交通安全基本計画に基づいた事故ゼロプランを策定(目標値設定、危険区間の選定など)。
- ・D(Do) 実施: 計画に則って実施する。
- ・C(Check) 評価: 事故ゼロプランの実施状況を確認し確認する。
- ・A(Action) 処置: 事故ゼロプランを継続して進めるために新たに必要となる事項等の課題を整理。

#### ●SDCAサイクル

- ・S(Standard) 標準: 事故ゼロプランを継続して実施するために必要な取決め事項(標準)を設定(リストの更新ルール、進捗管理と報告など)。
- ・D(Do) 実施: 標準に則って実行する。
- ・C(Check) 評価: 標準が守られているか確認する。
- ・A(Action) 処置: 標準が守られていない場合、必要な処置を行う。

# 事故ゼロ プラン 進行中！！



集中的・重点的に交通事故の撲滅を進めます

## 事故ゼロプランとは？(事故危険区間重点解消作戦)

危険な箇所を地域の方といっしょに選定し 地域の方にも危険な箇所との認識を持っていただきながら 集中的・重点的に交通事故の撲滅を目指す取り組みです。

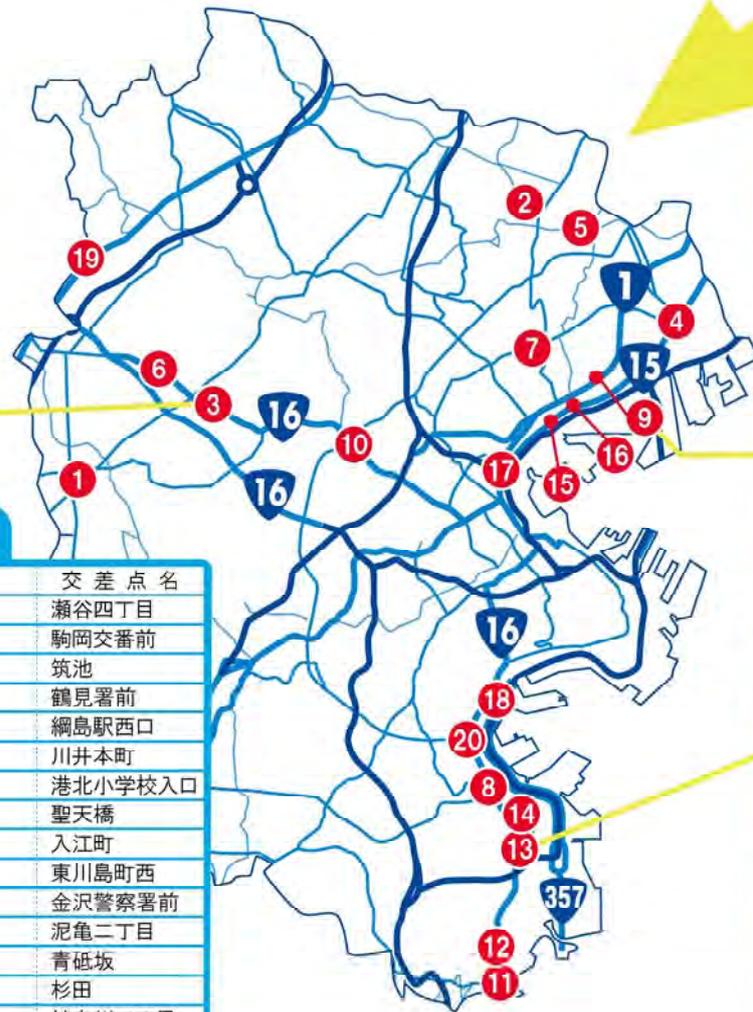


## 横浜市内の事故危険区間 ※マップ

※ 神奈川県安全性向上委員会において平成22年度に交通安全上課題がある区間として選定した区間

### 3 筑池交差点 16

道路が斜めに交わる変形交差点。交差点内の走行が安定しないため、**左右折時事故**が発生。



### 9 入江町交差点 1

交通量が多く渋滞などの影響により、**追突事故**が多発。

### ● 横浜市内の事故危険区間

NO	路線名	対象区間	交差点名
1	県道40号	瀬谷区瀬谷4丁目	瀬谷四丁目
2	県道111号	鶴見区駒岡3丁目	駒岡交番前
3	国道16号	旭区今宿西町	筑池
4	国道15号	鶴見区鶴見中央4丁目	鶴見署前
5	県道106号	港北区綱島西2丁目	綱島駅西口
6	国道16号	旭区川井本町	川井本町
7	県道2号	港北区菊名2丁目	港北小学校入口
8	国道16号	磯子区杉田1丁目	聖天橋
9	国道1号	神奈川区入江1丁目	入江町
10	国道16号	保土ヶ谷区東川島町	東川島町西
11	国道16号	金沢区泥亀1丁目	金沢警察署前
12	国道16号	金沢区泥亀2丁目	泥亀二丁目
13	国道16号	磯子区杉田5丁目	青砥坂
14	国道16号	磯子区杉田5丁目	杉田
15	国道15号	神奈川区神奈川2丁目	神奈川二丁目
16	国道15号	神奈川区新町	出田町入口
17	国道1号	神奈川区金港町	金港町
18	国道357号	磯子区新磯子町磯子駅付近	—
19	国道246号	緑区長津田町 つくしの交差点付近	—
20	国道16号	磯子区森3丁目	屏風ヶ浦

### 13 青砥坂交差点 16

二輪車のすり抜けが多く左折時に**二輪車を巻き込む事故**が多発。

凡例

- 事故危険区間
- 高速・有料道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

車は来て  
いないかな？

先に通して  
くれそうだから  
行ってしまおう！



# あ！自転車だ！

## 沿道施設の駐車場から右折で道路へ出る際、 左方向から歩道を通行してきた自転車と衝突しそうになった

Aさんは、買い物に行こうと自宅マンションの駐車場から車を発進。駐車場の出入り口は、植栽により左右を見通すことができないため減速し、右折して道路へ出ようと右方向をみながら前進した。次の瞬間、ふと気がつく、左方向から自転車が通行してきており、急いで急ブレーキをかけ、なんとか衝突を逃れた。

一方の自転車は、歩道上を自転車で駐車場の出入り口付近を通行しようとしていた。出入り口の直前で、右方向からAさんの運転する車両が接近してくることを確認したが、Aさんが減速したため、停止して先に通してもらえるものと思い、横断を開始した。ところが、Aさんは車の接近してくる方向である右方向ばかりに気をとられていて、左方向を全く確認していなかったため、自転車に気づかず衝突しそうになった。

ヒヤッ！



ハッと！

### Aさんの失敗点

- × Aさんが駐車場から道路へ出る際に一時停止を怠ったこと
- × 右折しようと、車の接近してくる方向である右方向ばかりに気をとられ、左方向の歩道の確認をしなかったこと

### このような事故にならないためには…

- 沿道施設から右折して道路へ出る際は、一旦停止して十分に安全を確認する
- 特に、右方向からくる車にばかり気をとられることなく、左方向の歩道を通行してくる歩行者や自転車にも気をつける

横浜市内自転車事故死傷者数 **3,005人**  
(平成22年中)

うち **21%(631人)** が15歳以下

15歳以下	<b>21%</b>	631人
16~19歳	8%	240人
20~29歳	14%	421人
30~39歳	16%	481人
40~49歳	14%	421人
50~59歳	9%	270人
60~64歳	6%	180人
65歳以上	12%	361人

平成22年中 横浜市内自転車事故年齢別死傷者数内訳  
出典：[横浜交通安全対策協議会平成23年度自転車マナーアップ強化月間横浜実施要綱]

神奈川県内の道路で危険と感じた場所を教えてください！

ご意見募集中

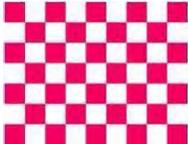
横浜国道事務所ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/000/00>

〈お問い合わせ先〉

神奈川県安全性向上委員会事務局

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 電話 045(311)2981(代表)

思いやりを増やす。交通事故を減らす。

 **TOKYO SMART DRIVER**

東京スマートドライバー事務局

## 首都高上で 1年間に発生する交通事故件数

平成18年度の年間事故件数は**11,944**件。  
それによる渋滞距離は**2万5,500**km。

首都高では大型注意喚起板、カーブ警戒ゼブラ板、  
渋滞末尾情報板、注意喚起カラー舗装など  
さまざまな交通安全対策を行ってます



大型注意喚起板



カーブ警戒ゼブラ板



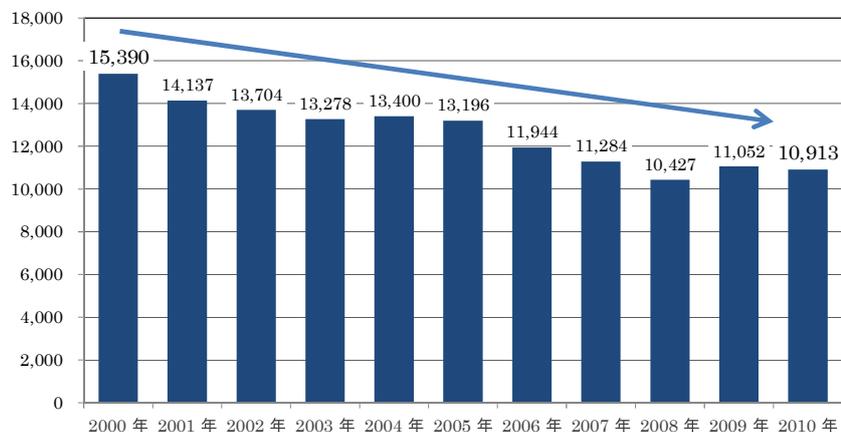
注渋滞末尾情報板



注意喚起カラー舗装

## プロジェクト立ち上げの発想

首都高上における総事故件数の推移



交通安全対策の効果もあり、事故件数は減少傾向。  
しかしながら、なお多くの交通事故が発生しているのが現状。。。。

page 3

## プロジェクト立ち上げの発想

コミュニケーション不足による事故は  
ハード対策だけでは削減できません

“ドライバー1人ひとりが  
少しだけ他人を思いやる運転を心がければ  
首都高の事故は減らせるはず”  
と発想しました。

page 4

プロジェクト立ち上げの発想

そこで  
ドライバーの意識を変えるために  
新しいアプローチが必要・・・

小山薫堂氏を発起人とした  
市民（ドライバー）が主役の  
交通事故削減プロジェクト  
として立ち上げたプロジェクトが…  
**TOKYO SMART DRIVER**

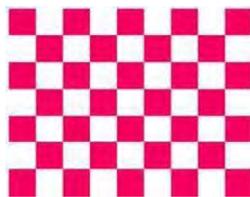


東京スマートドライバー 発起人  
小山薫堂 KOYAMA KUNDO  
(放送作家、脚本家)

page 5

シンボルマークに込めた思い

すべてのドライバーにチェッカーフラッグを



**TOKYO  
SMART  
DRIVER**

Designed by Manabu Mizuno (Good Design Company)

F1などのレースで、ゴールサインに使われるチェッカーフラッグ。  
しかし、私たちのゴールはスピードを競うことではありません。  
私たち、ドライバーにとってのゴールは、**安全に目的地に辿り着くこと。**

そこで、白と黒のチェックではなく、安心と安全を連想させる  
**ピンクのチェッカーフラッグ**を掲げ、この活動に取り組んでいます。

page 6

スマートドライバーの心得 ~いつも心がけていたい3つの気持ち~

## 想いをを持った仲間の輪を広げよう

### ①褒める

良い運転をしている人を見つけたら褒めるという気持ち。



### ②シェアする

ドライバー一人ひとりが持っている知識や情報をみんなで分け合うという気持ち



### ③楽しむ

何事にもポジティブに発想し、東京を楽しく走ろうという気持ち



page 7

賛同企業・市民との連携

## 「東京スマートドライバー」×「賛同企業」



営業車両にステッカー貼付



スマドラ書籍発行



追突事故防止の啓発

## 「東京スマートドライバー」×「賛同市民」



市民参加型ミーティングの実施



市民が自主的にパレードに参加

page 8

高速道路上の横断幕によるメッセージ

交通安全を呼びかける横断幕を  
心に届きやすい優しい言葉に変えてみました



～ メッセージ横断幕 ～



メッセージはラジオ番組やHPなどから、  
広く募集。現在約60箇所に設置。

渋滞のイライラを、「香るうちわ」でクールダウン!

リラックス大作戦



うちわPA設置の様子(大黒PA)



賛同企業での呼びかけの様子  
(住宅メーカー:S×L)



賛同企業での呼びかけの様子  
(イエローハット)

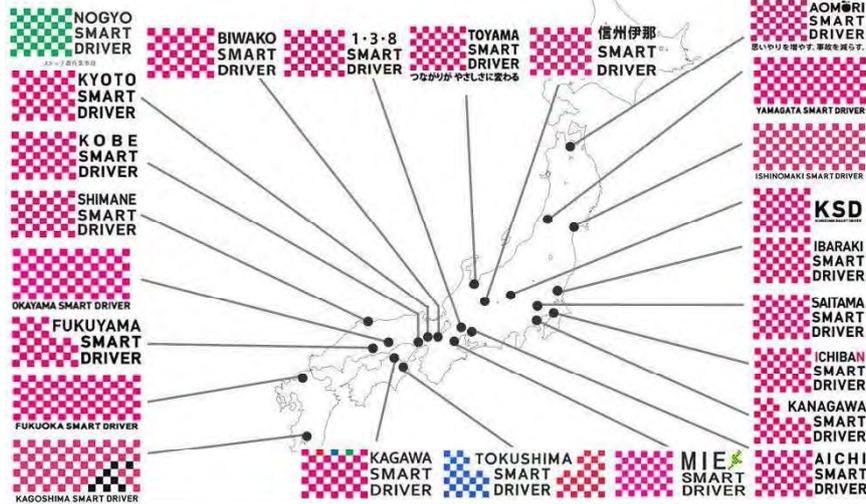


賛同企業での呼びかけの様子  
(中古車販売店:アドバンス)

プロジェクトの広がり

全国規模のプロジェクトに拡大中。

■ご当地スマートドライバー：24団体（平成24年1月時点）



page 11

スマートドライバー全国大会の開催

「思いやりを増やす。事故を減らす。」市民主体型交通安全プロジェクト  
賛同者5万人突破記念—史上初・全国交通安全市民会議

「グッドストリーム・サミット」

一般ドライバー、車メーカー、道路会社の垣根を越えた200人—齊討論  
2011年10月28日(金)14:30～開催



そして、首都高の交通事故件数は・・・

2006年度 年間約12,000件

1,000件減少！

2010年度 年間約11,000件

1,000件の事故削減に貢献。

2012年1月現在 賛同者数 約8万人

スマートドライバー = 事故をなくしたいと願う仲間

神奈川新聞 2011年10月20日 木曜日 14

最優秀広告賞

「神奈川スマートドライバー特集」  
最優秀広告賞を受賞

「互いを思いやる気持ちを持った運転が事故削減につながる」  
をコンセプトにし、今年1月から4回に分けて掲載した「カナスマ」  
特集が神奈川新聞の最優秀広告賞を受賞。

受賞のポイント

「他人を思いやる気持ちを大切に運転できたら、車を降りた後も優しい気持ちでいることができる」  
「物質的な豊かさではなく、心の深い部分で幸福を与える新しいタイプのキャンペーンだと感じた」  
福島治審査委員長（東京工芸大学教授）

神奈川新聞の許可を得て、紙面を掲載しています