

# 第10回神奈川県安全性向上委員会

## 議事次第

日時：平成24年12月14日（金）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) 委員会目的と経緯
- 2) 事故ゼロプランの進捗報告と追加確認
- 3) 事故ゼロプランの進め方ルールの再確認
- 4) 早期の事故対策効果確認手法
- 5) 自転車空間整備の取り組み
- 6) 通学路の安全とゾーン30の取り組み

### 4. 閉 会

#### 資 料

- 資料－1 神奈川県 安全性向上委員会
- 資料－2 参考事例集

#### 参考資料

- 参考－1 設立趣意書
- 参考－2 規約

#### その他資料

- 委員名簿
- 座席表

## 神奈川県安全性向上委員会

### 設 立 趣 意 書

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

(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の立案及び、選定方針の修正並びに要対策箇所を選定
- (３) 要対策箇所の事故対策の立案、整備効果の検証
- (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おくものとする。

- ２ 委員長が職務を遂行できない場合は、予め委員長から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。

(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１８年１１月２０日から施行する。

## 神奈川県安全性向上委員会 委員名簿

|                                                     |        |
|-----------------------------------------------------|--------|
| ◎ 東洋大学 国際地域学部 国際地域学科 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                                 | 石橋 廣   |
| (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                              | 森 勝彦   |
| 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                             | 小林 仁   |
| 神奈川県県土整備局道路部道路管理課長                                  | 関矢 博己  |
| 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                                        | 金子 正典  |
| 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<br>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<br>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<br>調査・環境グループ 課長                   | 小川 隆   |

### ◎ 委員長

(敬称略)

第10回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

日時:平成24年12月14日(金)

14:00～16:00

場所:横浜国道事務所大会議室

スクリーン

入口

国土交通省 関東地方整備局  
横浜国道事務所  
森 勝彦

国土交通省 関東地方整備局  
川崎国道事務所  
石井 武  
(副所長 近藤 雅弘)

国土交通省 関東地方整備局  
相武国道事務所  
田村 央

神奈川県安全防災局安全安心部  
くらし安全交通課長  
小林 仁  
(主幹 屋島 俊司)

神奈川県県土整備局道路部  
道路管理課長  
関矢 博己  
(グループリーダー 池田 六大)

横浜市道路局 道路部長  
高木 勇一  
(課長 菊池 弘)

川崎市建設緑政局  
道路河川整備部長  
金子 正典  
(課長 吉濱 匡孝)

相模原市都市建設局  
土木部長  
古川 交末  
(課長 岩本 邦夫)

東洋大学 国際地域学部  
国際地域学科 教授  
岡村 敏之

(社) 神奈川県安全運転者管理者連合会  
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  
石橋 廣  
(課長 会田 修)

(社) 神奈川県タクシー協会  
専務理事  
会田 辰三郎  
(課長 久保田 貢)

神奈川県警本部交通部  
交通規制課長  
津村 優介  
(課長補佐 岡本 文章)

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  
(課長 和氣 照夫)

プロジェクター

事務局

( )は代理出席者

入口

事務局

## 第10回 神奈川県 安全性向上委員会

|                      |      |
|----------------------|------|
| 1. 委員会目的と経緯          | P. 1 |
| 2. 事故ゼロプランの進捗報告と追加箇所 | P. 6 |
| 3. 事故ゼロプランの進め方ルールの確認 | P.18 |
| 4. 早期の事故対策効果確認手法     | P.25 |
| 5. 自転車空間整備の取り組み      | P.29 |
| 6. 通学路の安全とゾーン30の取り組み | P.38 |
| 7. 今後の予定             | P.40 |

平成24年12月14日

## 1. 委員会の目的と経緯

- 1. 1 委員会の目的と事故ゼロプラン
- 1. 2 委員会経緯
- 1. 3 前回の委員会の審議結果
- 1. 4 本日の委員会の審議内容

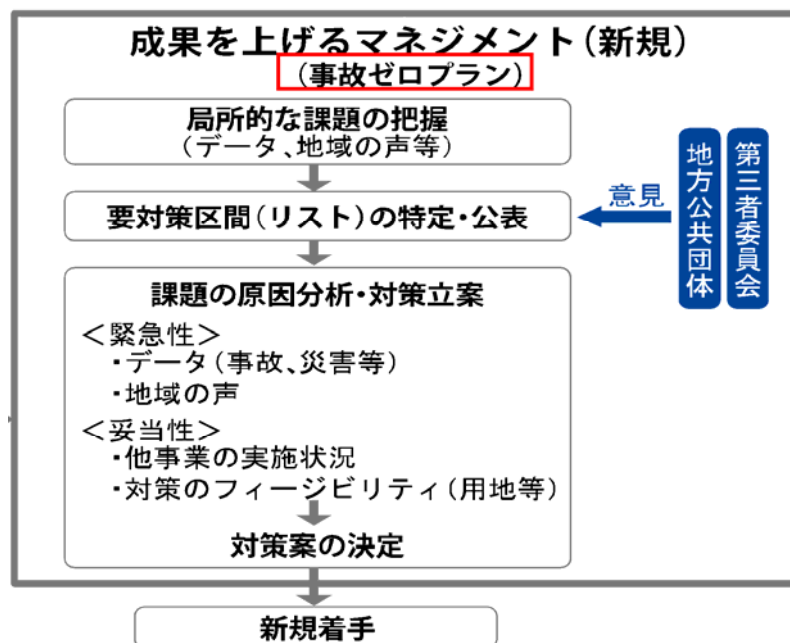
## 1. 1 委員会目的と事故ゼロプラン

### ■「神奈川県安全性向上委員会」の目的

『神奈川県安全性向上委員会』は、交通事故対策について、様々な分野の方々からの意見をお伺いし、「要事故対策箇所を選定」「事故対策の立案」「対策結果の確認（フォローアップ）」について検討することを目的としています。

### ■「事故ゼロプラン」

- ・国土交通省は平成22年8月に「政策目標評価型事業評価」を導入し、「成果を上げるマネジメント」として、『事故ゼロプラン』を開始しました。



### 事故ゼロプランのポイント

#### 【選択と集中】

- ・事故対策区間を選定し、重点的に対策推進

#### 【市民参加】

- ・アンケートによる意見反映
- ・市民協働による対策実施



## 1. 2 委員会経緯

### 「事故ゼロプラン」を議題とした委員会経緯

H22年度

第6回委員会(平成22年10月)

#### 【事故ゼロプラン取組み開始】

- 事故対策箇所抽出方法について
- アンケート調査方法

アンケート調査(平成22年11月)

- 県民が考える交通事故の重要指標  
(子供事故・死亡事故・歩行者事故)

第7回委員会(平成22年12月)

- 事故危険区間の決定

事故ゼロプラン公表(主な事故危険区間)

H23年度

第8回委員会(平成23年10月)

- 今後の事故ゼロプランの進め方
- 地域連携による交通安全対策取組み
- 過去の事故対策フォローアップ

第9回委員会(平成24年2月)

- 事故ゼロプラン進捗状況確認
- PDCAサイクルの方針
- 新たな事故危険区間(追加箇所)報告

H24年度

第10回委員会(平成24年12月14日) 本日の委員会

## 1. 3 前回の委員会の審議結果

### ■事故ゼロプランについて

- 「PDCAサイクル」のC(評価)について、事故危険区間からの卒業判定としての安全性確保は、「具体的に箇所毎に評価」するのが望ましい。
- 事故データの取得に時間がかかるため、「早期の対策実施箇所の効果の確認方法、課題確認方法」を検討する必要がある。
- 事故の要因分析や対策の効果評価を行う場合には、「沿道施設の開業状況などを併せて検討」するのが望ましい。

### ■地域連携事例の紹介、スマートドライバー事例(首都高)紹介

- 地域連携として対策の周知とマナーの向上を併せて行うのが望ましい。

### ■歩行者、自転車安全対策

- 幅員のない箇所での自転車、歩行者、車の安全対策が課題である。
- 自転車通行環境整備する上で、自転車の利用実態を踏まえ通行しやすい環境を整備していくことが重要である。

## 1. 4 本日の委員会の審議内容

### ■「事故ゼロプラン」の進捗報告と追加箇所

- 県内の「事故危険区間」の対策進捗状況を報告します。
- 年次更新(追加)する「事故危険区間」の承認について議論していただきます。

### ■事故ゼロプランの進め方ルールの確認

- P D C Aサイクルに沿った進め方を確認します。
- 対策完了箇所のチェック手法について審議していただきます。

### ■早期の事故対策効果確認手法

- 事故対策効果の早期確認手法と具体事例を紹介します。

### ■自転車空間整備

- 新たな自転車走行空間整備施策について紹介します。

### ■通学路の安全、ゾーン30の取り組み紹介

- 通学路安全に関する取り組みを紹介します。

### ■今後の予定

- 次年度の委員会開催時期と予定をお知らせします。

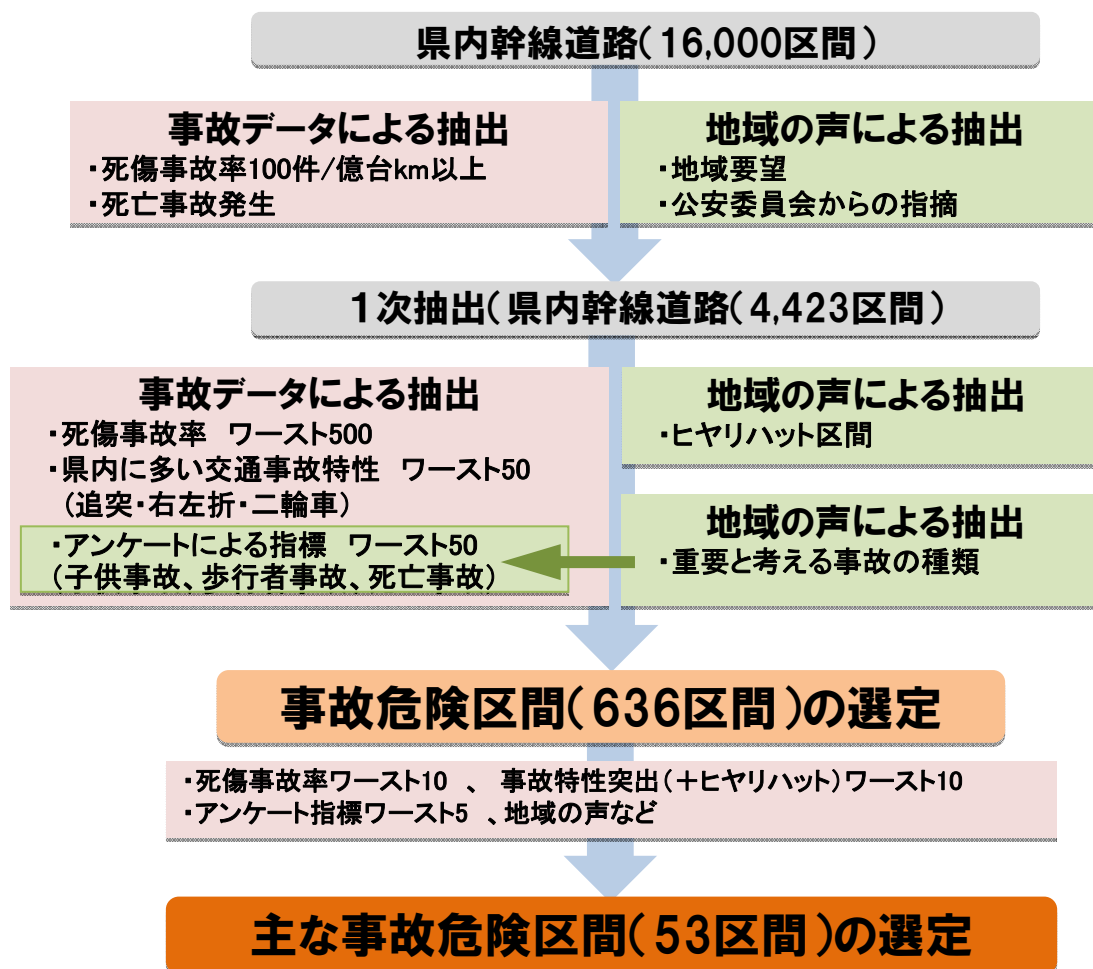
## 2. 事故ゼロプランの進捗報告と追加箇所

- 2. 1 神奈川県事故ゼロプラン
- 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況
- 2. 3 今年度の事故危険区間追加箇所

## 2. 1 神奈川県事故ゼロプラン

### 神奈川県事故ゼロプランにおける事故危険区間の抽出方法（H22年委員会）

- ・ 神奈川県の幹線道路を対象に、「事故データ」および「地域の声（アンケート結果）」より、**事故危険区間(636区間)**を選定。（H22年 第7回委員会）
- ・ 事故危険区間の中から、**主な事故危険区間(53区間)**を公表。（H22年12月）





## 2. 1 神奈川県事故ゼロプラン

### 神奈川県 主な事故危険区間

神奈川県事故ゼロプラン H22年12月公表

| NO. | 路線名      | 対象区間(地名)             | 交差点名       | 管理主体 | 道路の種別 |          |        |          |
|-----|----------|----------------------|------------|------|-------|----------|--------|----------|
|     |          |                      |            |      | 死傷事故率 | 特種車両の事故率 | 安全性の危惧 | ヒヤリハット箇所 |
| 1   | 国道134号   | 横浜市中区久里浜5丁目          | 久里浜        | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 2   | 県道717号   | 小田原市柳新田40-1〜堀之内交差点付近 | —          | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 3   | 県道301号   | 鎌倉市大船1丁目             | 大船駅東口交通広場前 | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 4   | 国道467号   | 藤沢市南藤沢               | 南藤沢        | 神奈川県 | ●     | ●        |        | ●        |
| 5   | 主要地方道54号 | 相模原市上溝5丁目            | 上溝         | 相模原市 | ●     | ●        |        | ●        |
| 6   | 県道304号   | 鎌倉市堀原                | 古館橋        | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 7   | 主要地方道21号 | 鎌倉市小町1丁目             | 鎌倉市小町      | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 8   | 県道40号    | 横浜市瀬谷区瀬谷4丁目          | 瀬谷四丁目      | 横浜市  | ●     | ●        |        |          |
| 9   | 主要地方道44号 | 茅ヶ崎市香川4丁目            | 変電所前       | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 10  | 国道467号   | 藤沢市朝日町               | 郵便局前       | 神奈川県 | ●     | ●        |        | ●        |
| 11  | 県道111号   | 横浜市鶴見区鶴岡3丁目          | 鶴岡交番前      | 横浜市  | ●     | ●        |        |          |
| 12  | 主要地方道48号 | 相模原市中央区田名            | 上田名        | 相模原市 | ●     | ●        |        |          |
| 13  | 国道16号    | 横浜市旭区今宿西町            | 築池         | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 14  | 国道16号    | 横浜市中区三軒4丁目           | 三軒四丁目      | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 15  | 国道15号    | 横浜市鶴見区鶴見中央4丁目        | 鶴見署前       | 国    | ●     | ●        | ●      |          |
| 16  | 県道106号   | 横浜市港北区綱島西2丁目         | 綱島駅西口      | 横浜市  | ●     | ●        |        | ●        |
| 17  | 国道16号    | 横浜市旭区川井本町            | 川井本町       | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 18  | 県道208号   | 横浜市中区桜が丘2丁目          | 桜が丘入口      | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 19  | 国道16号    | 横浜市中区追浜本町1丁目         | 追浜駅前       | 国    | ●     | ●        |        | ●        |
| 20  | 県道2号     | 横浜市港北区菊名2丁目          | 港北小学校入口    | 横浜市  | ●     | ●        |        |          |
| 21  | 県道720号   | 小田原市蓮正寺              | 宝田駅前       | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 22  | 国道16号    | 横浜市磯子区杉田1丁目          | 聖天橋        | 国    | ●     | ●        |        | ●        |
| 23  | 国道1号     | 横浜市神奈川区入江1丁目         | 入江町        | 国    | ●     | ●        |        | ●        |
| 24  | 国道1号     | 小田原市酒匂4丁目            | 酒匂県営住宅入口   | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 25  | 国道129号   | 平塚市馬入本町              | 馬入本町       | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 26  | 主要地方道40号 | 厚木市厚木町               | 東町郵便局前     | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 27  | 国道467号   | 藤沢市本町1丁目             | 藤沢橋        | 神奈川県 | ●     | ●        |        | ●        |
| 28  | 国道16号    | 横浜市保土ヶ谷区東川島町         | 東川島町西      | 国    | ●     | ●        |        | ●        |
| 29  | 主要地方道14号 | 川崎市幸区北加瀬3丁目          | 北加瀬        | 川崎市  | ●     | ●        |        |          |
| 30  | 主要地方道27号 | 横浜市中区衣笠栄3丁目          | 三浦高校前      | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 31  | 国道255号   | 小田原市層町5丁目            | 飯泉入口       | 神奈川県 | ●     | ●        |        |          |
| 32  | 国道246号   | 厚木市水引1丁目             | 水引         | 国    | ●     | ●        |        | ●        |
| 33  | 主要地方道45号 | 川崎市中原区上小田中6丁目        | 上小田中       | 川崎市  | ●     | ●        |        |          |
| 34  | 国道16号    | 横浜市金沢区泥亀1丁目          | 金沢警察署前     | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 35  | 国道16号    | 横浜市金沢区泥亀2丁目          | 泥亀二丁目      | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 36  | 国道16号    | 横浜市磯子区杉田5丁目          | 青砥坂        | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 37  | 国道16号    | 横浜市磯子区杉田5丁目          | 杉田         | 国    | ●     | ●        | ●      |          |
| 38  | 国道15号    | 横浜市神奈川区神奈川2丁目        | 神奈川二丁目     | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 39  | 国道16号    | 相模原市中央区共和3丁目         | 大野台郵便局前    | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 40  | 国道246号   | 厚木市愛甲983             | 愛甲宮前       | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 41  | 国道15号    | 横浜市神奈川区新町            | 出田町入口      | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 42  | 国道1号     | 横浜市神奈川区金港町           | 金港町        | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 43  | 国道1号     | 川崎市幸区東古市場            | 多摩川大橋付近    | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 44  | 国道246号   | 伊勢原市下郷付近             | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 45  | 国道357号   | 横浜市磯子区新磯子町磯子駅付近      | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 46  | 国道246号   | 横浜市緑区長津田町つくしの交差点付近   | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 47  | 国道20号    | 相模原市緑野町吉野付近          | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 48  | 国道20号    | 相模原市緑野町小淵付近          | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 49  | 国道20号    | 相模原市緑野町小淵付近          | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 50  | 国道16号    | 相模原市中央区南橋本1丁目大河原陸橋付近 | —          | 国    | ●     | ●        |        |          |
| 51  | 主要地方道32号 | 鎌倉市手広1丁目             | 手広         | 神奈川県 | ●     | ●        |        | ●        |
| 52  | 国道16号    | 横浜市磯子区森3丁目           | 屏風ヶ浦       | 国    | ●     | ●        |        | ●        |
| 53  | 国道246号   | 川崎市高津区溝口2丁目          | 切通し        | 国    | ●     | ●        |        | ●        |



### 事故危険区間（636 区間）の抽出の視点

| 死傷事故率            | 死傷事故率の県内上位500箇所を抽出                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 神奈川県内の<br>特徴的な事故 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・追突事故</li> <li>・左折事故</li> <li>・右折事故</li> <li>・二輪車が関連する事故</li> <li>・自転車が関連する事故</li> <li>・歩行者が関連する事故</li> <li>・亡くなられる方が多い重大な事故</li> <li>・子供が被害に遭う事故</li> <li>・高齢者が被害に遭う事故</li> <li>・通学路として使用されている道路</li> <li>・歩行者が多い道路（あんしん歩行エリア）</li> </ul> |
| 安全性の危惧           | 地域からの声、事故発生の危険性が考えられる箇所を抽出                                                                                                                                                                                                                                                        |
| アンケート結果<br>の反映   | アンケートにより、ヒヤリハット箇所として、多くの意見が寄せられた箇所を抽出                                                                                                                                                                                                                                             |

## 2. 1 神奈川県事故ゼロプラン

### 事故危険区間の年次更新(追加)ルール

・H22年で事故危険区間を固定すると、最新状況が反映できないことを踏まえ、

①神奈川県交通安全対策協議会「事故多発区間(地点)」

②新たな地域要望等の区間

を**毎年事故危険区間リストに追加**する方針としました。(H23年第9回委員会承認)

※**事故多発区間(地点)**とは、**最新の事故データ**等をもとに、以下観点で選定されたものです。

①死亡事故など社会的反響の大きな交通事故の発生箇所(H23年事故)

②交通事故が発生し、今後も多発する危険性がある箇所

③①②のほか、特に対策を講じる必要がある箇所

#### ■事故危険区間の追加と更新ルール

事故ゼロプラン 当初年度(H22)抽出箇所  
事故危険区間 636区間

毎年追加 +

最新データの事故多発区間  
①神奈川県交通安全対策協議会  
「事故多発区間(地点)」

地域の声  
②新たな地域要望等  
(事故データに現れない区間)

年次更新(追加された) 事故危険区間  
H23年度は51箇所(事故多発区間39箇所、地域の声12箇所)が追加され、**事故危険区間は687箇所**になりました。

## 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況

### 事故件数、事故率の経年変化

- ・神奈川県全体の事故件数は、総合的な事故対策により、年々減少傾向にあります。
- ・「事故危険区間」について、選定に用いた4年間データを年次更新(※)してみると、やはり事故件数は減少しています。

※H22選定時＝H17～H20年の4年合計値 H24現在＝H19～H22年の4年合計値

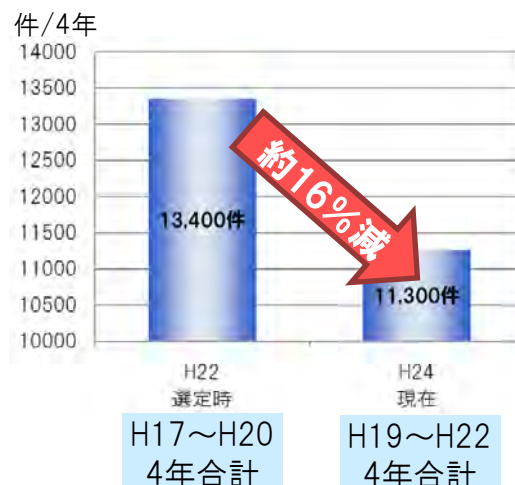
- ・事故危険区間のうち**16区間**は、最新4年データ上、区間選定基準であった**死傷事故率100件/億台キロを下回っています**。

#### 事故件数の経年変化

##### 神奈川県内全体 (幹線道路)

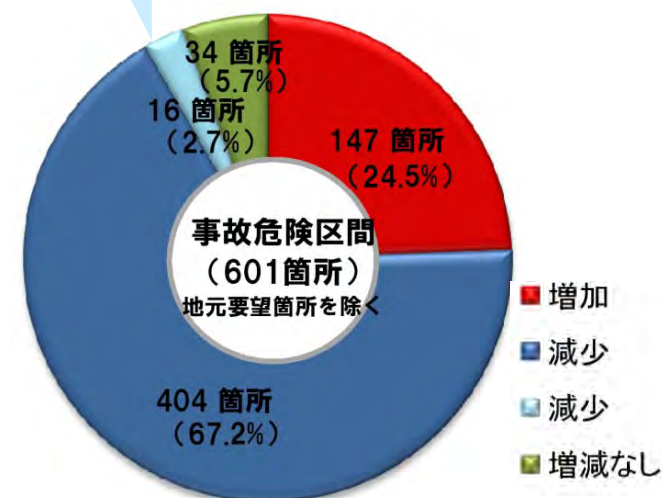


##### 事故危険区間 (H22選定箇所)



#### 事故危険区間の事故率変化内訳

16箇所が事故危険区間の選定基準以下まで減少



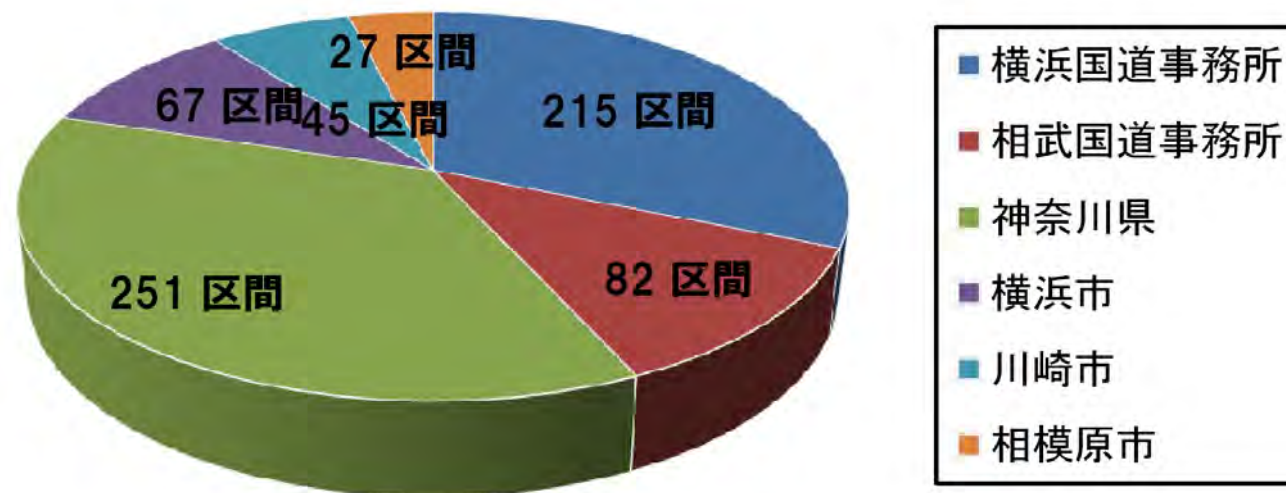
【出典】  
交通事故・道路統合データベース



## 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況

### 事故危険区間(687区間)の道路管理者別内訳

| 管理者     | H22選定 | H23追加  |         | 事故危険区間<br>(第9回委員会) |
|---------|-------|--------|---------|--------------------|
|         |       | 事故多発区間 | 新たな地元要望 |                    |
| 横浜国道事務所 | 209   | 3      | 3       | 215                |
| 相武国道事務所 | 72    | 1      | 9       | 82                 |
| 神奈川県    | 240   | 11     |         | 251                |
| 横浜市     | 47    | 20     |         | 67                 |
| 川崎市     | 44    | 1      |         | 45                 |
| 相模原市    | 24    | 3      |         | 27                 |
| 合計      | 636   | 39     | 12      | 687                |



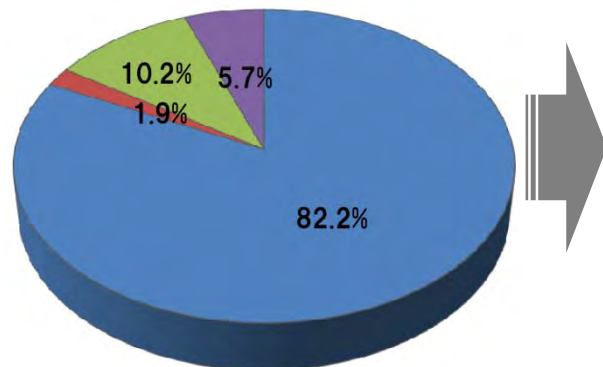
## 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況

### 事故危険区間(事故危険区間687区間、主な事故危険区間53区間)の進捗状況

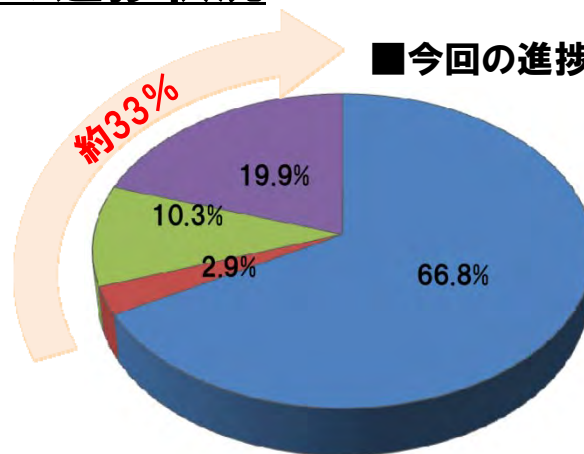
- ・事故危険区間(687区間)では、事業着手済みが約33%。
- ・主な事故危険区間(53区間)のうち、約77%が事業着手済み。

#### 事故危険区間(687区間)の進捗状況

■昨年度(第9回委員会)の進捗状況



■今回の進捗状況

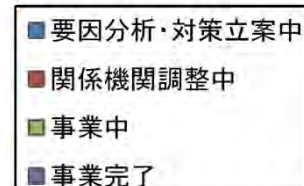


#### 事業完了箇所

- ・全体の約20%(137箇所)
- ・昨年度は約6%(39箇所)

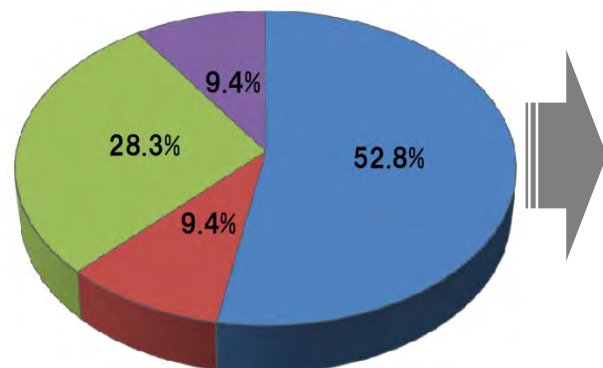
#### 事業着手済み箇所

- ・全体の約33%(228箇所)
- ・昨年度は約18%(112箇所)

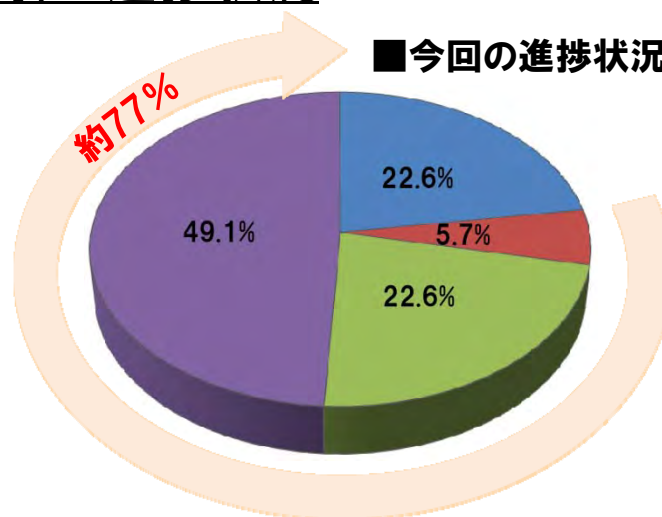


#### 主な事故危険区間(53区間)の進捗状況

■昨年度(第9回委員会)の進捗状況



■今回の進捗状況



#### 事業完了箇所

- ・全体の約49%(26箇所)
- ・昨年度は約9%(5箇所)

#### 事業着手済み箇所

- ・全体の約77%(41箇所)
- ・昨年度は約47%(25箇所)

## 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況

### 事故危険区間(主な事故危険区間:53区間)の進捗状況

#### ・主な事故危険区間(53区間)の箇所別進捗状況

| No | 箇所名                  | 路線     | 要因分析<br>対策立案中 | 関係機関<br>調整中 | 事業中 | 事業完了 |
|----|----------------------|--------|---------------|-------------|-----|------|
| 1  | 久里浜交差点               | 国道134号 |               |             |     |      |
| 2  | 小田原市柳新田40-1～堀之内交差点付近 | 県道717号 |               |             |     |      |
| 3  | 大船駅東口交通広場前交差点        | 県道301号 |               |             |     |      |
| 4  | 南藤沢交差点               | 国道467号 |               |             |     |      |
| 5  | 上溝交差点                | 主)54号  |               |             |     |      |
| 6  | 古館橋交差点               | 県道304号 |               |             |     |      |
| 7  | 鎌倉市小町交差点             | 主)21号  |               |             |     |      |
| 8  | 瀬谷四丁目交差点             | 県道40号  |               |             |     |      |
| 9  | 変電所前交差点              | 主)44号  |               |             |     |      |
| 10 | 郵便局前交差点              | 国道467号 |               |             |     |      |
| 11 | 駒岡交番前交差点             | 県道111号 |               |             |     |      |
| 12 | 上田名交差点               | 主)48号  |               |             |     |      |
| 13 | 築池交差点                | 国道16号  |               |             |     |      |
| 14 | 三春町4丁目交差点            | 国道16号  |               |             |     |      |
| 15 | 鶴見署前交差点              | 国道15号  |               |             |     |      |
| 16 | 網島駅西口交差点             | 県道106号 |               |             |     |      |
| 17 | 川井本町交差点              | 国道16号  |               |             |     |      |
| 18 | 桜ヶ丘入口交差点             | 県道208号 |               |             |     |      |
| 19 | 追浜駅前交差点              | 国道16号  |               |             |     |      |
| 20 | 港北小学校入口交差点           | 県道2号   |               |             |     |      |
| 21 | 蛸田駅前交差点              | 県道720号 |               |             |     |      |
| 22 | 聖天橋交差点               | 国道16号  |               |             |     |      |
| 23 | 入江町交差点               | 国道1号   |               |             |     |      |
| 24 | 酒匂県営住宅入口交差点          | 国道1号   |               |             |     |      |
| 25 | 平塚市馬入本町交差点           | 国道129号 |               |             |     |      |
| 26 | 東町郵便局前交差点            | 主)40号  |               |             |     |      |
| 27 | 藤沢橋交差点               | 国道467号 |               |             |     |      |
| 28 | 東川島町西交差点             | 国道16号  |               |             |     |      |
| 29 | 北加瀬交差点               | 主)14号  |               |             |     |      |
| 30 | 三浦高校前交差点             | 主)27号  |               |             |     |      |

| No | 箇所名                  | 路線     | 要因分析<br>対策立案中 | 関係機関<br>調整中 | 事業中 | 事業完了 |
|----|----------------------|--------|---------------|-------------|-----|------|
| 31 | 飯泉入口交差点              | 国道255号 |               |             |     |      |
| 32 | 水引交差点                | 国道246号 |               |             |     |      |
| 33 | 上小田中交差点              | 主)45号  |               |             |     |      |
| 34 | 金沢警察署前交差点            | 国道16号  |               |             |     |      |
| 35 | 泥亀2丁目交差点             | 国道16号  |               |             |     |      |
| 36 | 青砥坂交差点               | 国道16号  |               |             |     |      |
| 37 | 杉田交差点                | 国道16号  |               |             |     |      |
| 38 | 神奈川2丁目交差点            | 国道15号  |               |             |     |      |
| 39 | 大野台郵便局前交差点           | 国道16号  |               |             |     |      |
| 40 | 愛甲宮前交差点              | 国道246号 |               |             |     |      |
| 41 | 出田町入口交差点             | 国道15号  |               |             |     |      |
| 42 | 金港町交差点               | 国道1号   |               |             |     |      |
| 43 | 多摩川大橋付近交差点           | 国道1号   |               |             |     |      |
| 44 | 伊勢原市下糟屋付近            | 国道246号 |               |             |     |      |
| 45 | 横浜市磯子区新磯子町磯子駅付近      | 国道357号 |               |             |     |      |
| 46 | 横浜市緑区長津田町つくしの交差点付近   | 国道246号 |               |             |     |      |
| 47 | 相模原市緑区吉野付近           | 国道20号  |               |             |     |      |
| 48 | 相模原市緑区小淵付近           | 国道20号  |               |             |     |      |
| 49 | 相模原市緑区小淵付近           | 国道20号  |               |             |     |      |
| 50 | 相模原市中央区南橋本1丁目大河原陸橋付近 | 国道16号  |               |             |     |      |
| 51 | 手広交差点                | 主)32号  |               |             |     |      |
| 52 | 屏風ヶ浦交差点              | 国道16号  |               |             |     |      |
| 53 | 切通し交差点               | 国道246号 |               |             |     |      |



## 2. 3 今年度の事故危険区間追加箇所

【承認事項】

事故危険区間の追加ルールに則り、今年度は30区間をリストに追加します。

- 神奈川県交通安全対策協議会「H24事故多発区間(地点):28区間」
- 地域の声「新たな地元要望:2区間」

### H24事故多発区間(地点)【1／2】

| 管理者  | No | 路線        | 箇所名             | 備考(選定要因)             |
|------|----|-----------|-----------------|----------------------|
| 横浜国道 | 1  | 国道15号     | 元木町交差点          | 事故多発：巻き込み事故（歩行者・自転車） |
|      | 2  | 国道1号      | ドンキホーテ～さいわい緑道付近 | 事故多発：追突事故            |
|      | 3  | 国道246号    | 溝口交差点 他         | 事故多発：追突・巻き込み事故       |
|      | 4  | 国道16号     | 田浦港町交差点 他       | 事故多発：追突・巻き込み事故       |
|      | 5  | 国道246号    | 神奈川日産秦野店付近      | 事故多発：横断中事故（歩行者）      |
|      | 6  | 国道246号    | 沖田交差点           | 事故多発：右直事故（二輪車）       |
| 神奈川県 | 7  | 県）横須賀三崎線  | 三崎警察署前交差点       | 事故多発：右直事故            |
|      | 8  | 国道129号    | 鹿見堂南交差点         | 事故多発：追突事故            |
|      | 9  | 国道134号    | 道祖神社入口交差点       | 信号を見間違える事故が発生        |
|      | 10 | 県）田谷藤沢線   | 清水小路交差点         | 歩行者関連事故が発生           |
|      | 11 | 国道255号    | 第一生命入口交差点       | 事故多発：追突事故            |
|      | 12 | 国道135号    | 幕山公園入口交差点 他     | 事故多発：追突・右直・横断歩行者事故   |
|      | 13 | 県）相模原大磯線  | 一本松交差点          | 事故多発：信号無視による事故       |
|      | 14 | 県）藤沢厚木線   | 厚木第二踏切前交差点      | 事故多発：追突事故            |
| 横浜市  | 15 | 市）環状2号線側道 | 高山橋交差点北側交差点     | 事故多発：出会い頭事故          |
|      | 16 | 県）横浜鎌倉線   | 新吉原橋交差点         | 歩行者関連事故が発生           |

## 2. 3 今年度の事故危険区間追加箇所

【承認事項】

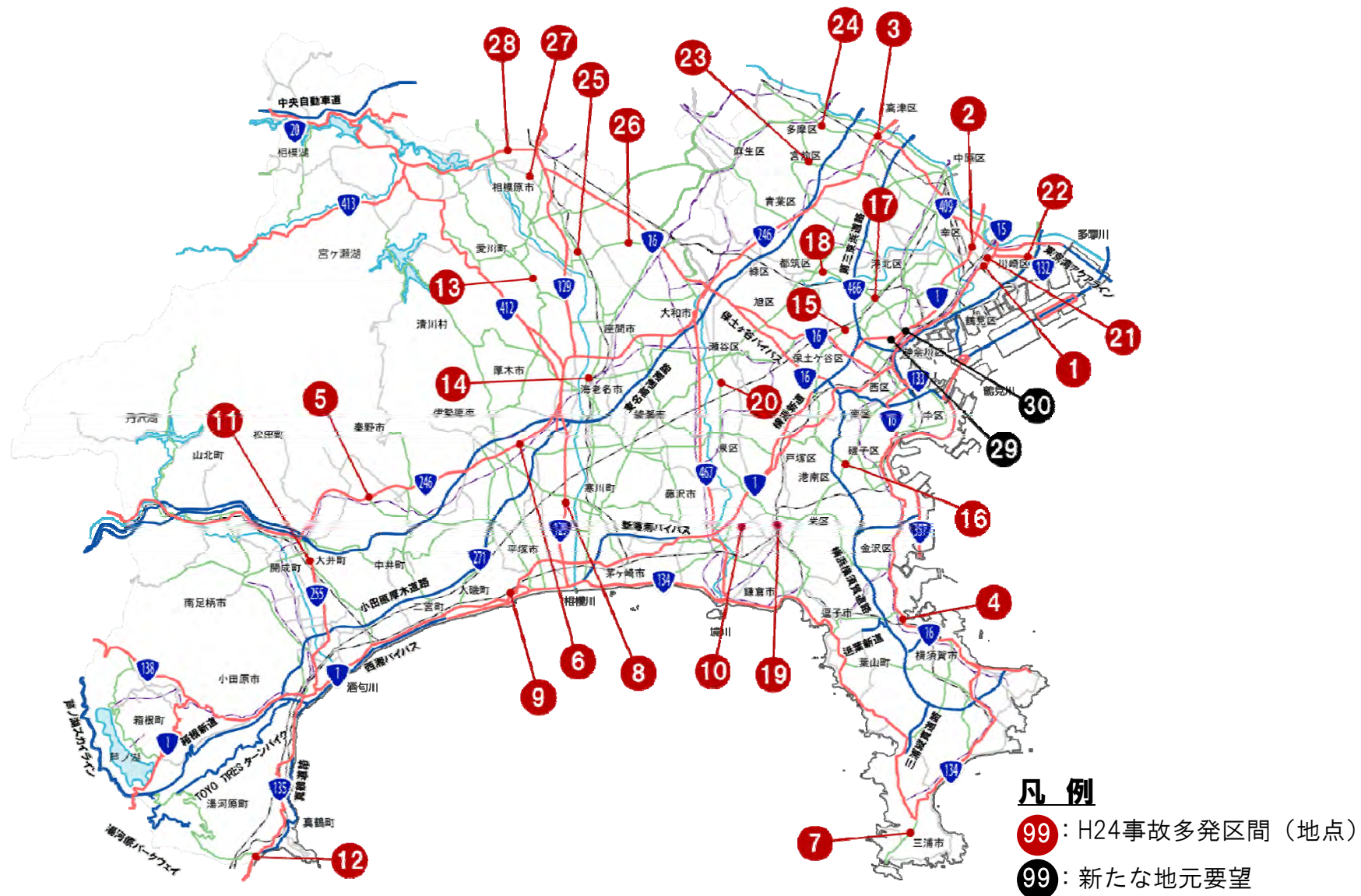
### H24事故多発区間(地点)【2/2】

| 管理者  | No | 路線           | 箇所名                | 備考(選定要因)               |
|------|----|--------------|--------------------|------------------------|
| 横浜市  | 17 | 県) 横浜上麻生線    | フィット・ケア・デポ岸根店西側交差点 | 事故多発：出会い頭事故（歩行者・自転車）   |
|      | 18 | 県) 横浜上麻生線    | 都田中学校入口交差点         | 事故多発：追突・右直事故           |
|      | 19 | 県) 大船停車場矢部線  | 大船駅笠間口～バスターミナル出口   | 事故多発：横断歩行者事故（乱横断）      |
|      | 20 | 市) 環状4号線     | そうてつローゼン前交差点       | 事故多発：右左折・出会い頭事故        |
| 川崎市  | 21 | 県) 扇町川崎停車場線  | 小土呂橋交差点            | 事故多発：右折事故（歩行者・自転車）     |
|      | 22 | 国道132号       | 四谷上町交差点            | 自転車関連事故が発生             |
|      | 23 | 県) 横浜生田野川菅生線 | 清水台交差点             | 事故多発：追突事故              |
|      | 24 | 県) 川崎府中      | 本村橋交差点             | 事故多発：右折事故（自転車）         |
| 相模原市 | 25 | 県) 相模原茅ヶ崎線   | モスバーガー-原当麻店前交差点    | 事故多発：出会い頭事故（歩行者・自転車）   |
|      | 26 | 県) 相模原町田線    | オ-エムジャパン前交差点       | 事故多発：出会い頭事故（自転車）       |
|      | 27 | 県) 厚木城山線     | 六地藏交差点             | 事故多発：追突・右左折事故（歩行者・自転車） |
|      | 28 | 県) 八王子城山線    | 八幡神社鳥居前交差点         | 事故多発：出会い頭事故（歩行者・自転車）   |

### 新たな地元要望

| 管理者  | No | 路線   | 箇所名       | 備考(要望内容)            |
|------|----|------|-----------|---------------------|
| 横浜国道 | 29 | 国道1号 | 反町駅前交差点付近 | 歩道環境改善要望（歩道橋撤去）     |
|      | 30 | 国道1号 | 立町交差点     | 事故抑制・走行性向上要望（交差点改良） |

### H24事故危険区間リスト追加箇所位置図



## 2. 3 今年度の事故危険区間追加箇所

### 事故多発区間(地点)とは・・・

神奈川県交通安全対策協議会が総合的な事故防止対策を推進する事業

- 対策箇所の選定は、各警察署・道路管理者が調整して選定
- 選定基準は、以下の①～③。

①**交通死亡事故**または多数の車両・歩行者が関係するなど、**社会的反響の大きい交通事故が発生**し、同種の事故の発生防止に向けて、対策を講じる必要がある区間(地点)

②交通事故が発生し、**今後也多発する危険性**があるため、対策を講じる必要がある区間(地点)

③上記のほか、交通の安全を確保するため、**特に、対策を講じる必要**がある区間(地点)

### 3. 事故ゼロプランの進め方ルールの再確認

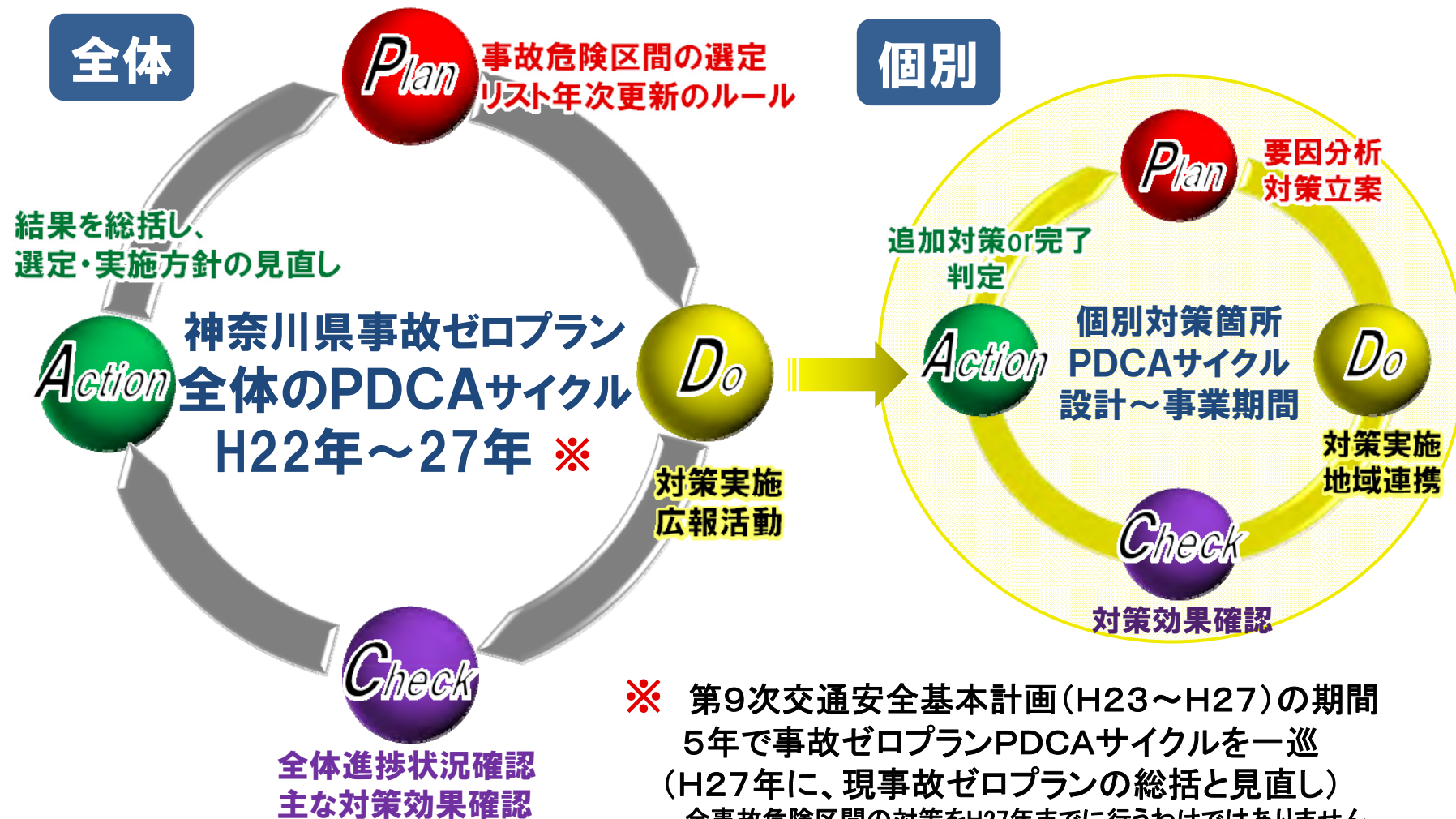
- 3. 1 P D C Aサイクルの基本的な考え方
- 3. 2 対策完了箇所のチェック手法
- 3. 3 今後の実施方針



### 3. 1 PDCAサイクルの基本的な考え方

#### 事故ゼロプランのPDCAサイクル

- ・事故ゼロプランを効果的・効率的に推進するため、以下のPDCAサイクルを適用します。
- ・PDCAサイクルは、『事故ゼロプラン全体』と、『個別対策箇所』のそれぞれに適用します。



### 3. 2 対策完了箇所のチェック手法

#### 【審議事項】

- ・事故ゼロプランにおいては、「整備効果確認」のしくみも重要です。
- ・整備効果確認と卒業判断の方法について、前回委員会から引き続き審議していただきます。

#### ■前回委員会にて提案された、事故対策後の評価・卒業(対策完了判断)ルール

区間の位置づけ 対策完了箇所は「事故危険区間リスト」から「経過観察リスト」に移行

効果確認手法 **Check 1** 対策後2年の事故“件数”を確認 →「事故件数2割削減」

削減された

削減されなければ追加対策

**Check 2** ・対策後2年の事故“内容”を確認  
→ 「対策と事故削減の整合」「増加した事故確認」  
「新たな対策必要性確認」

問題なし

問題があれば追加対策

一定の安全性確保が確認できれば、リストから卒業

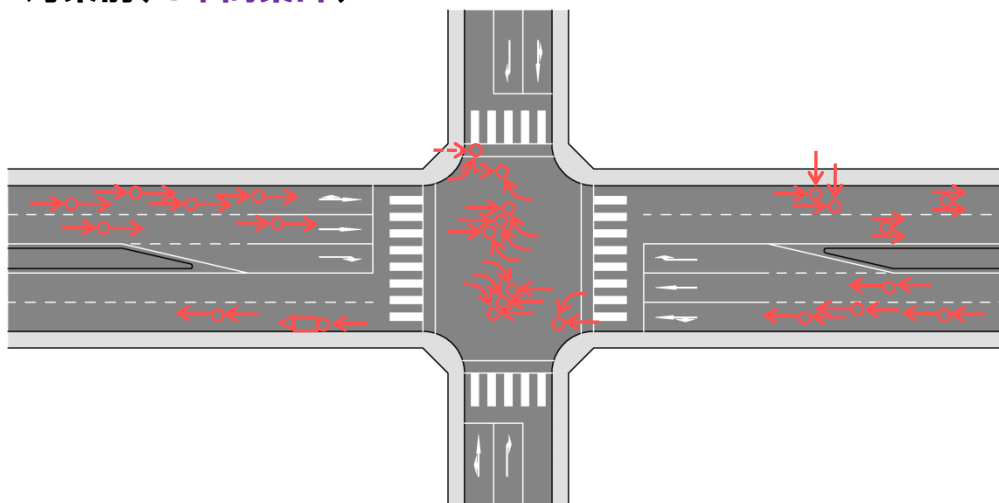
- ・前回委員会の以下意見を踏まえ、「具体的な評価手法」を審議いただきます。  
「2割削減という数値目標について、数値だけでは評価できないものもある」  
「具体的な評価方法、卒業判定について、判定手法の詳細が不明確」

### 3. 2 対策完了箇所のチェック手法（1/3）（仮想のサンプルです）

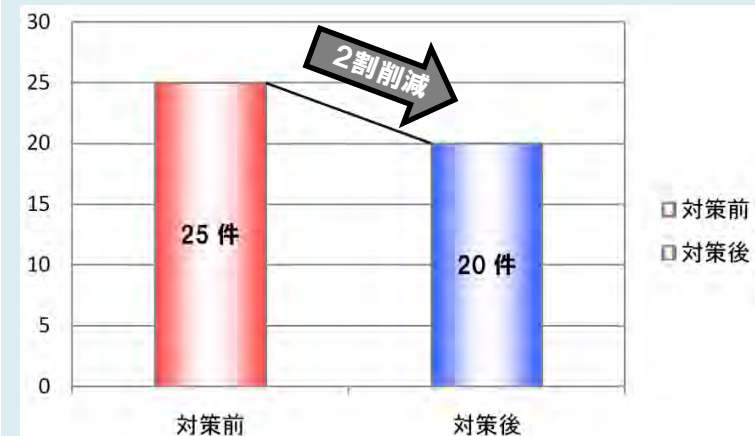
【審議事項】

#### Check1 対策後2年の事故件数の確認

対策前（4年間集計）

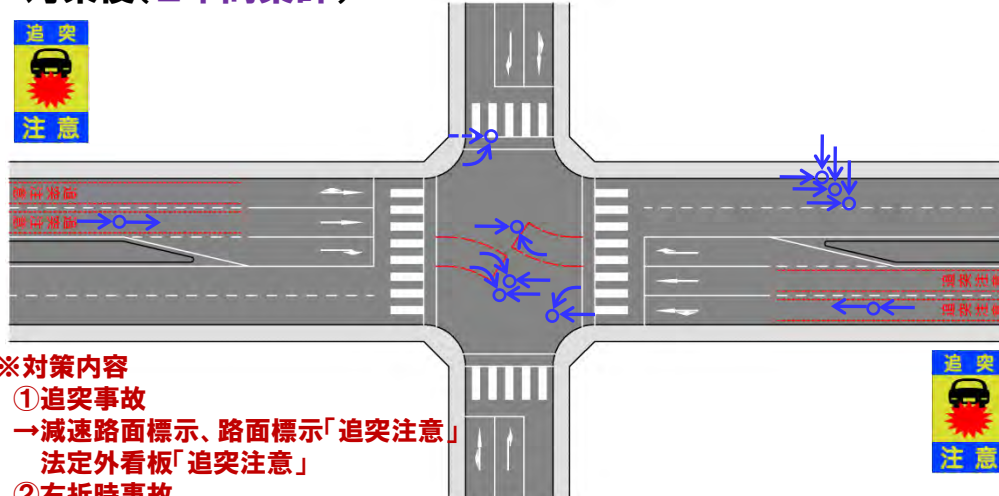


【対策後の事故件数】



※対策後の事故件数は4年に換算

対策後（2年間集計）



※対策内容

- ①追突事故  
→減速路面標示、路面標示「追突注意」  
法定外看板「追突注意」
- ②右折時事故  
→右折指導線の設置

【全事故件数の評価】

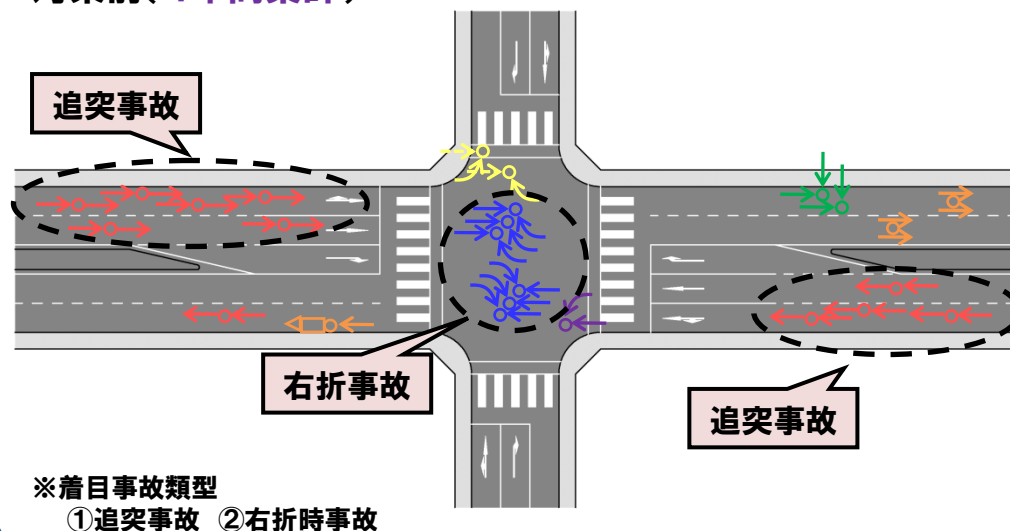
- ・2割以上の事故件数削減  
→ 効果あり

### 3. 2 対策完了箇所のチェック手法 (2/3) (仮想のサンプルです)

【審議事項】

#### Check2 対策後2年の事故内容を確認(1)

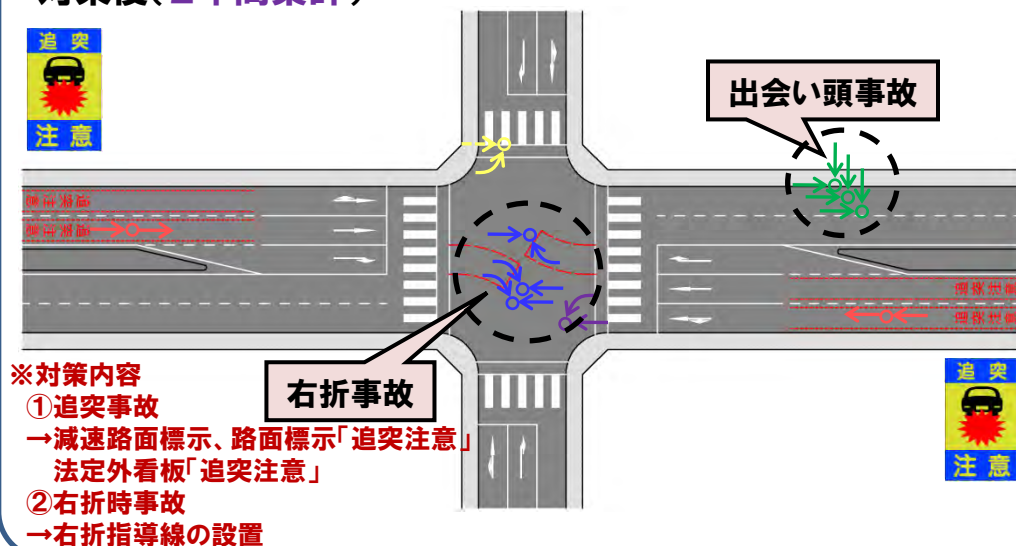
##### 対策前(4年間集計)



##### 【対策後の事故類型の変化】



##### 対策後(2年間集計)



##### 【事故類型の評価】

- **追突事故** (対策あり)  
→6割の削減 →効果あり
- **右折事故** (対策あり)  
→増減なし →結論保留
- **出会い頭事故** (対策なし)  
→大幅増加 →要分析

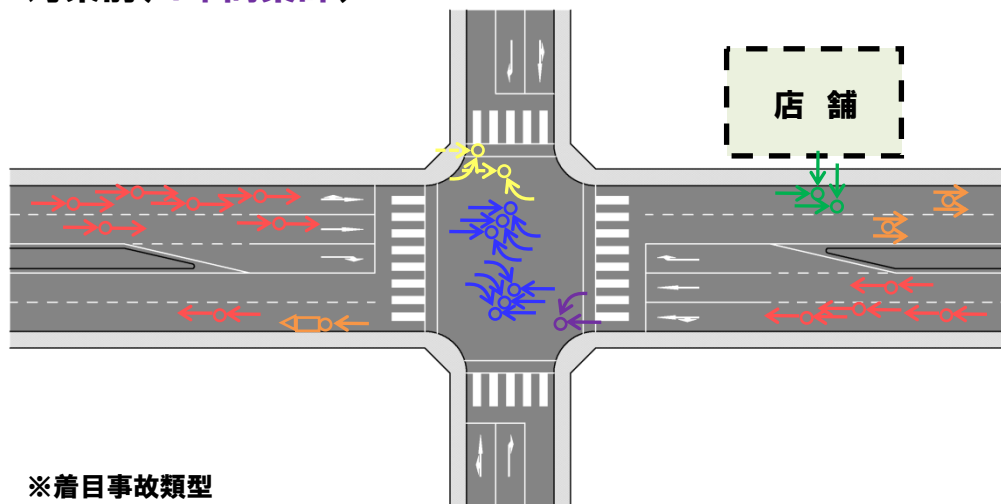


### 3. 2 対策完了箇所のチェック手法 (3/3)

【審議事項】

#### Check2 対策後2年の事故内容を確認(2)

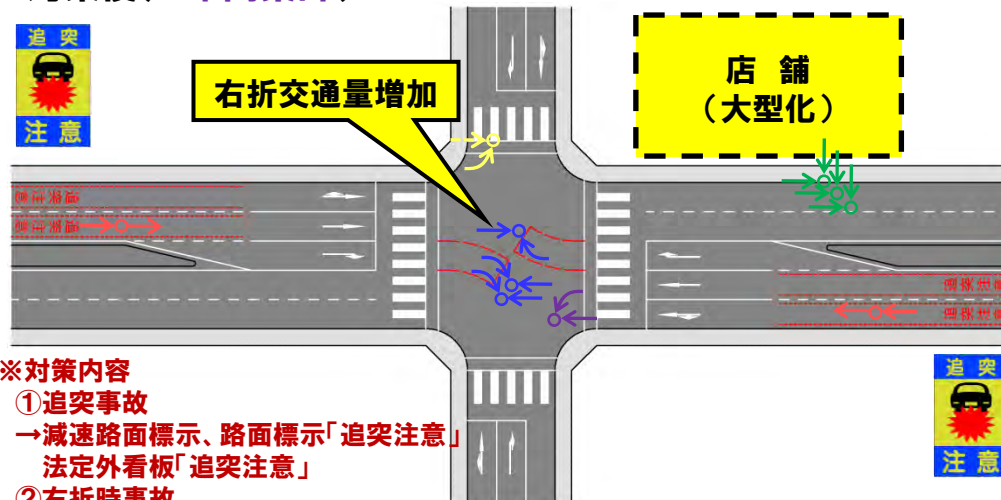
##### 対策前(4年間集計)



※着目事故類型

①追突事故 ②右折時事故

##### 対策後(2年間集計)



※対策内容

①追突事故

→減速路面標示、路面標示「追突注意」  
法定外看板「追突注意」

②右折時事故

→右折指導線の設置

##### 【事故内容、交通・沿道状況】

###### 交通状況

新規道路整備により右折車両が2割増加  
交通渋滞頻度は変わらず

###### 沿道状況

沿道店舗大型化による出入り車両増加

###### 事故内容

昼夜事故、湿潤時事故  
子供・高齢者・自転車等被害者別事故

##### 【総合的な評価】

###### ・右折事故(対策あり)

減少しない理由は、右折車数が増加  
→ 対策効果あり

###### ・出会い頭事故(対策なし)

出会い頭事故増加は店舗出入り車両増加  
→ 追加対策必要

総合判断 追加対策が必要  
対策後に再評価する

#### 対策完了箇所のチェック手法(総括)

- 対策後2年経過した箇所について、2年間の事故データを使ったチェックを行います。
- 事故件数2割削減目標は“目安”とし、内容を総合的に確認します。
- 内容確認は、「対策と事故類型の関係、交通・沿道状況の変化等」を対象とします。
- 全箇所の確認を委員会審議するのは困難であるため、特に確認が必要な箇所(特殊事例,先進事例など)を選んで審議いただきます。
- 整備効果が良好な箇所は、卒業(対策完了)箇所として取扱いますが、毎年、全箇所の事故データ確認は行うことから、事故の増加が確認されれば、委員会にて報告します。



## 4. 早期の事故対策効果確認

4. 1 早期の事故対策効果手法の紹介

4. 2 早期の事故対策効果確認の導入方針

## 4. 1 早期の事故対策効果確認手法の紹介

### 早期整備効果確認の必要性

#### ■ 整備効果確認の課題

- ・対策後の事故データ蓄積を待つと、対策後2、3年経過してから、はじめて整備効果を確認することとなる。

#### ■ 早期整備効果確認の必要性

- ・対策効果が早期確認できれば、今後の対策導入判断に役立つ。
- ・事故対策の内容によっては、「安全性が増す一方で、別な危険性が発生する」場合もあることから、対策後の早期検証が必要な箇所もある。

## 4. 1 早期の事故対策効果確認手法の紹介

| 検証内容                                                                                                                          | データ取得方法                                                                                                                                                                                                              | 長所 短所                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>走行速度の低減</b><br>減速路面標示による速度低減など<br>        | <b>●スピードガン</b><br><br><b>●モバイルトラフィックカウンター</b><br> | スピードガン<br>●計測簡易・安価<br>●多くのサンプル調査に適さない<br><br>モバイルトラフィックカウンター<br>●多くのサンプル調査可能<br>●規模によっては調査費大                                        |
| <b>車両の動きの安定</b><br>右折指導線設置による走行位置の安定化など<br> | <b>●ビデオ撮影</b><br>走行位置、車線変更位置などをビデオ撮影、動線確認<br><br><b>●民間プローブカーデータ(急ブレーキ位置・回数)</b><br>民間会社が取得したサンプリング車両の「急ブレーキデータ」                  | ●長期間のデータが集計できる。<br>●交通量少ない箇所ではサンプル数少ない。<br>●信号待ち含む速度のため詳細が不明<br><br>●車両挙動の確認・記録に適する。<br>●俯瞰できる撮影条件が必要<br>●サンプル数によって解析費用大            |
| <b>利用者の安全性向上実感</b><br><br>車両速度、動きでは確認できない効果や問題点                                                                               | <b>●沿道住民へのアンケート調査</b><br><br><b>●プロドライバー、事業者へのヒアリング調査</b><br><br><b>●Webアンケート調査(インターネットモニター、HP)</b>                                                                                                                  | ●実感を直接把握できる<br>●個人の主観回答なので個人差がある。<br>●規模によっては配布集計費用大<br><br>●経験豊富なドライバー実感を把握できる<br>●規模によっては配布集計費用大<br><br>●広域、多数の調査可能<br>●対象者の限定は困難 |

## 4. 2 早期の事故対策効果確認の導入方針

### ■ 効率的な箇所選定

- ・全ての対策箇所検証は、費用面が課題。 → 効率的な箇所選定が必要。

### ■ 効果的な箇所選定

#### 【早期整備効果確認が不必要な箇所】

- ・特徴の少ない対象箇所で、標準的な事故対策を行っている場合  
→ 効果検証の必要性低い。

#### 【早期整備効果確認が必要な箇所】

- ・特徴のある対象箇所(交差点形状が特殊など)、特徴的な事故課題がある箇所、先進的・事例の少ない対策を実施した箇所。 → 検証の必要性が高い。

### 【早期整備効果確認の導入方針】

- ・上記を踏まえ、道路管理者は、早期整備効果確認の必要性を検討し、必要と判断される場合は、早期対策効果確認を行う。
- ・確認手法(速度・動き・実感)は、対策工種に応じて選定する。

## 5. 自転車空間整備の取り組み

5. 1 神奈川県内の自転車事故の状況

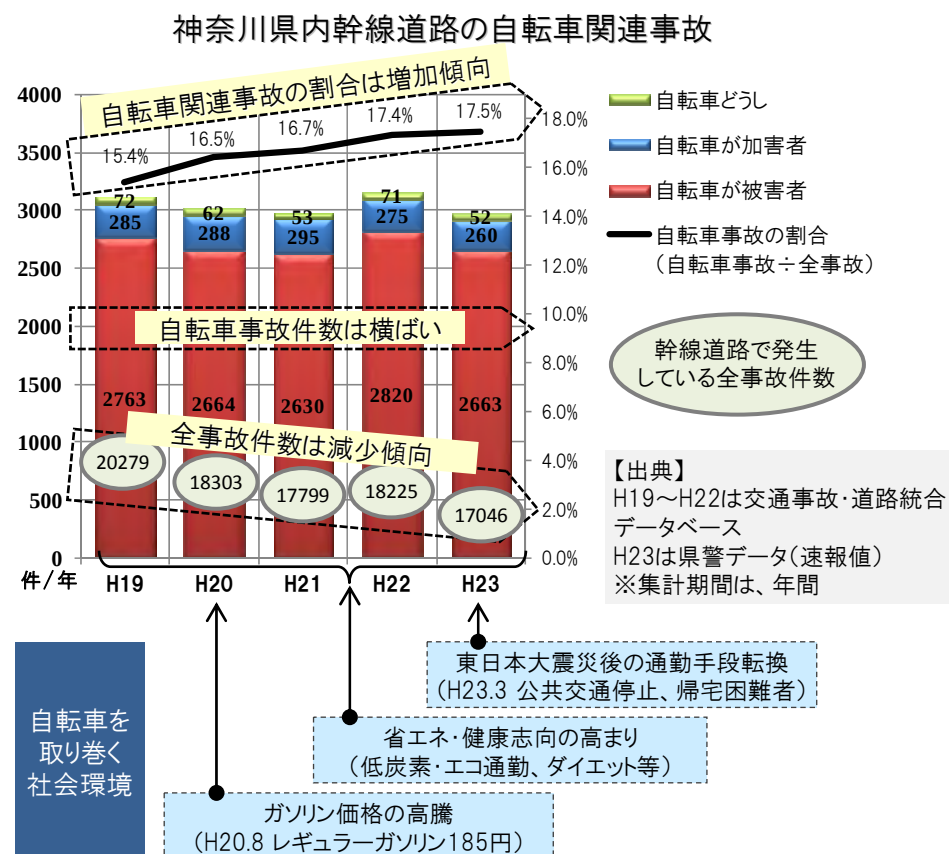
5. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介

## 5. 1 神奈川県内の自転車事故の状況

### 増大する自転車事故

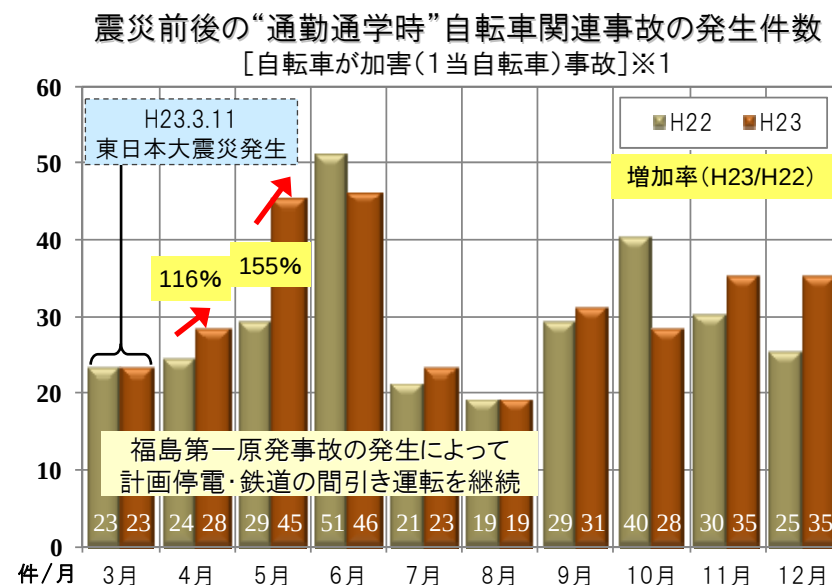
- ・神奈川県内では、自転車関連事故は横ばいで推移するものの、全事故に占める割合は増加傾向
- ・H22に比べH23事故は減少傾向だが、震災後、通勤通学時の自転車の加害事故が増加傾向

#### ○増大する自転車関連事故



全事故に占める**自転車関連事故**が増加傾向

#### ○東日本大震災を契機に増大する通勤時の自転車事故



| 年間件数          | H22  | H23  | 増減率  |
|---------------|------|------|------|
| 神奈川県内の自転車事故   | 9915 | 9432 | 95%  |
| 通勤通学時の自転車事故※2 | 332  | 375  | 113% |

※1) H22・H23県警データを使用／対象路線は一般市道を含む全道路を対象に集計  
※2) 第1当事者(加害者)の通行目的が通勤・通学の自転車関連事故を集計

東日本大震災後の5月には通勤通学中の**自転車事故(自転車の加害事故)**は前年比で**5割増**

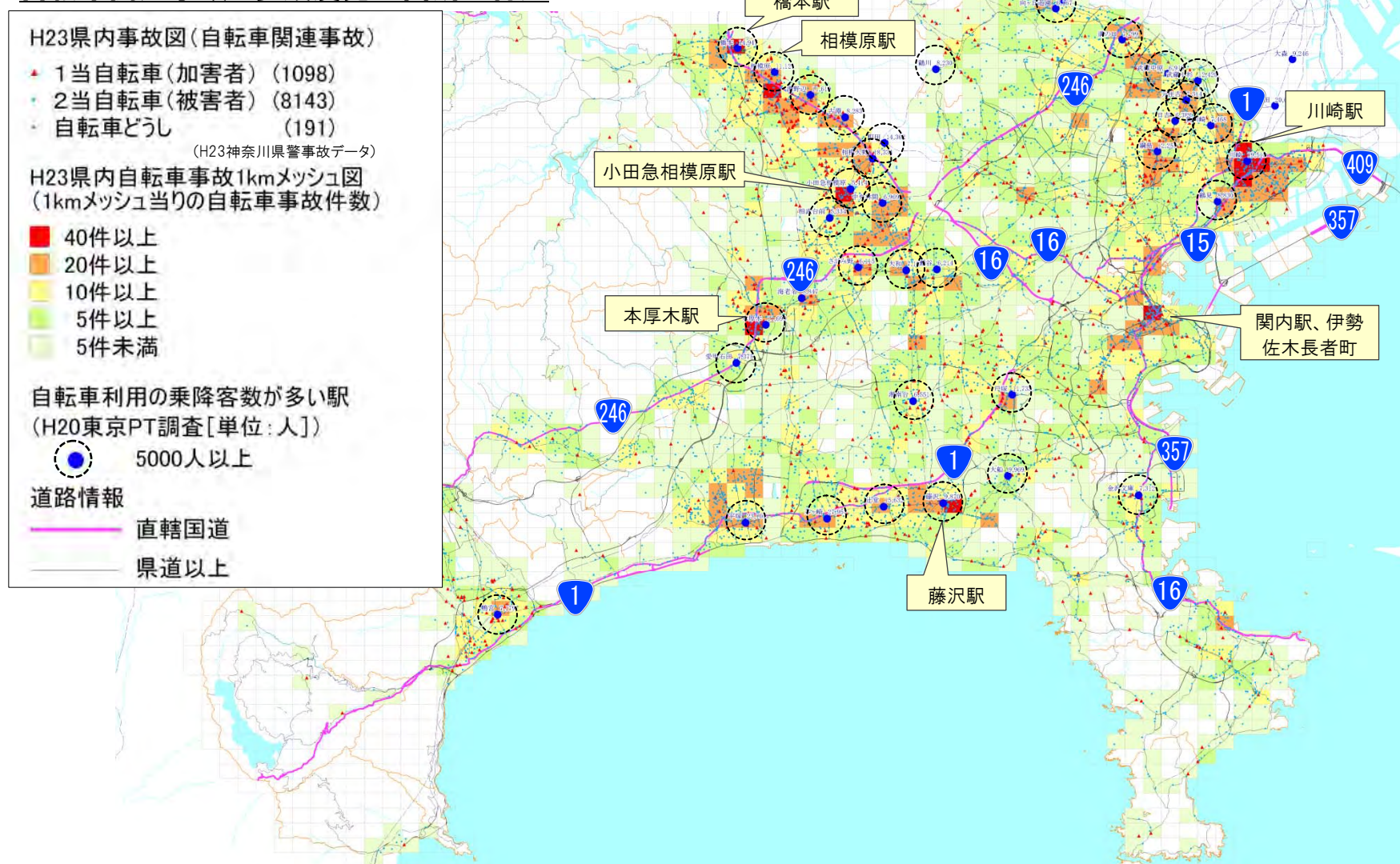


## 5. 1 神奈川県内の自転車事故の状況

### 特定箇所が発生する自転車関連事故①

- ・自転車乗降客数が多い(5,000人以上)川崎駅、藤沢駅、橋本駅、相模原駅、本厚木駅等では多く発生
- ・商業施設、オフィスビルが多く立地する関内駅、伊勢佐木長者町周辺でも多く発生

#### 自転車関連事故と多頻度発生箇所の特定



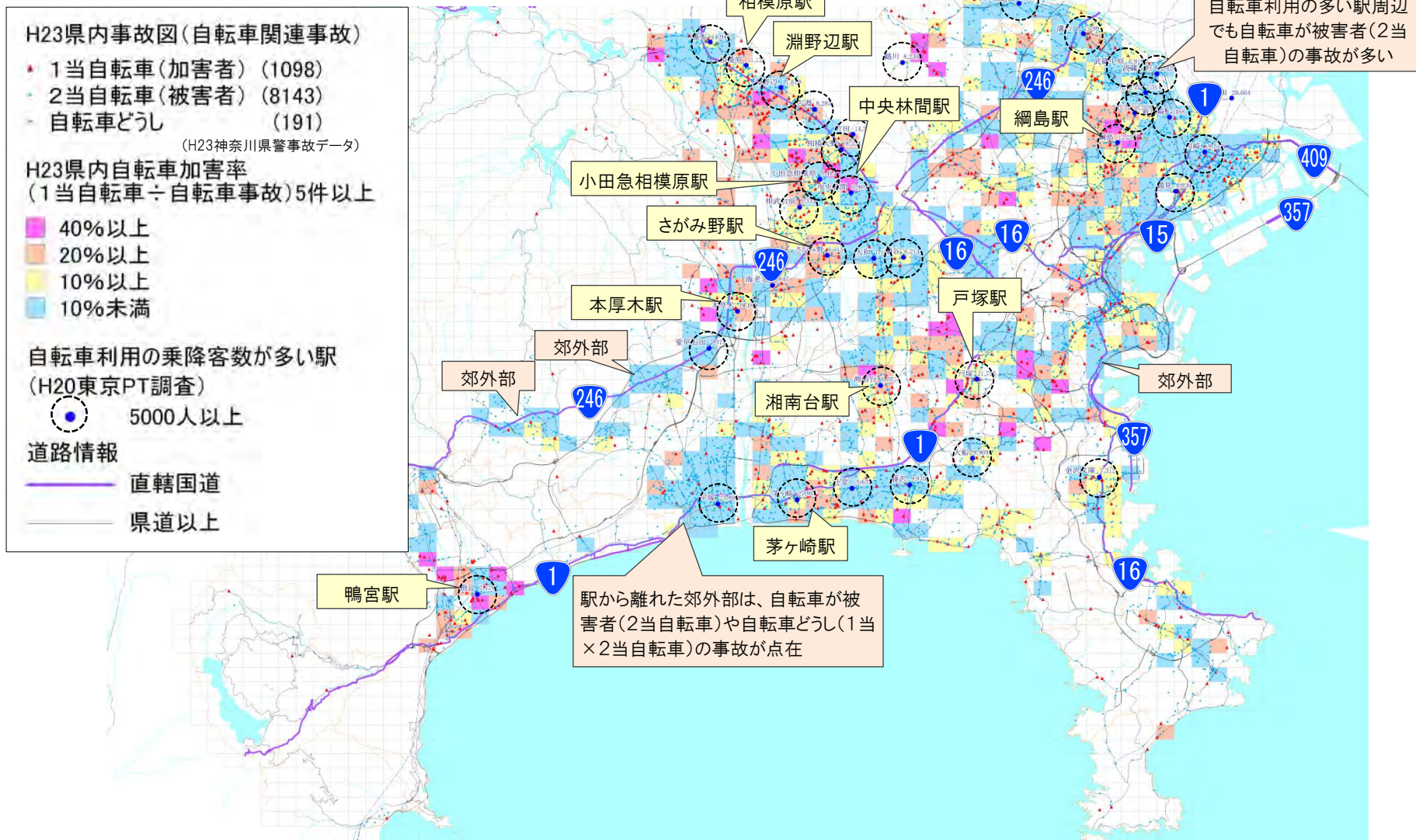


## 5. 1 神奈川県内の自転車事故の状況

## 特定箇所が発生する自転車関連事故②

- ・自転車加害者事故が多いのは、主要駅(自転車利用の乗降客数5000人以上)周辺
- ・自転車被害者事故が多いのは、市街部および郊外部

## 自転車加害者の事故発生箇所



## 5. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介（1/5）

### 施策転換のポイント

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

平成23年10月25日 警察庁交通局長

自転車は「車両」であるということを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全てのものに徹底

「みんなにやさしい自転車環境 ～安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言～」

平成24年4月 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会

### 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月29日発出）

#### 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成をすすめるため、計画作成手順を示し、車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（**自転車道、自転車専用通行帯等の車道通行を基本**）の選定方法を提示
- 整備困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用できる条件、車線内に自転車通行位置を明示し自動車と混在する方法を提示

#### 自転車通行空間の設計

- 直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の具体的な対応案を提示

#### 利用ルールの徹底

- 全ての利用者へのルール周知、ルール遵守のインセンティブ付与、指導取締りの3つの観点から取組を提示

#### 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策、利用促進の観点から取組を提示

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン より

神奈川県においても、今後、「自転車の車道通行を基本とする」方針に準じ、自転車空間整備をすすめる必要があります。

## 5. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介（2/5）

### 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成をすすめるため、計画作成手順を示し、車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（**自転車道、自転車専用通行帯等の車道通行を基本**）の選定方法を提示
- 整備困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用できる条件、車線内に自転車通行位置を明示し自動車と混在する方法を提示

### 自動車と分離する方法

#### 自転車道

緑石線や柵等の工作物によって分離された自転車専用の通行空間



#### 自転車専用通行帯（自転車レーン）

交通規制により、自転車が専用で通行する車両通行帯を指定



### 自動車と混在する方法

#### 車道における自転車通行位置の明示（路肩のカラー化等）

道路の路肩に、自転車通行位置を示す「路面の着色やピクトグラム」を設置



#### 車道左側部の車線内における自転車通行位置の明示（帯状の路面標示等）

車道左側部の車線内に、自転車通行位置を示す「帯状の路面着色やピクトグラム」を設置



※従来の自転車歩行者道の活用できる条件（例外措置）

自転車道が選定され、その整備が困難な場合は、**既に自転車歩行者道が整備されており、かつ自転車交通量が少なく、かつ歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要がない**場合に限り、当面の整備形態として、自転車歩行者道を活用することを検討すること。



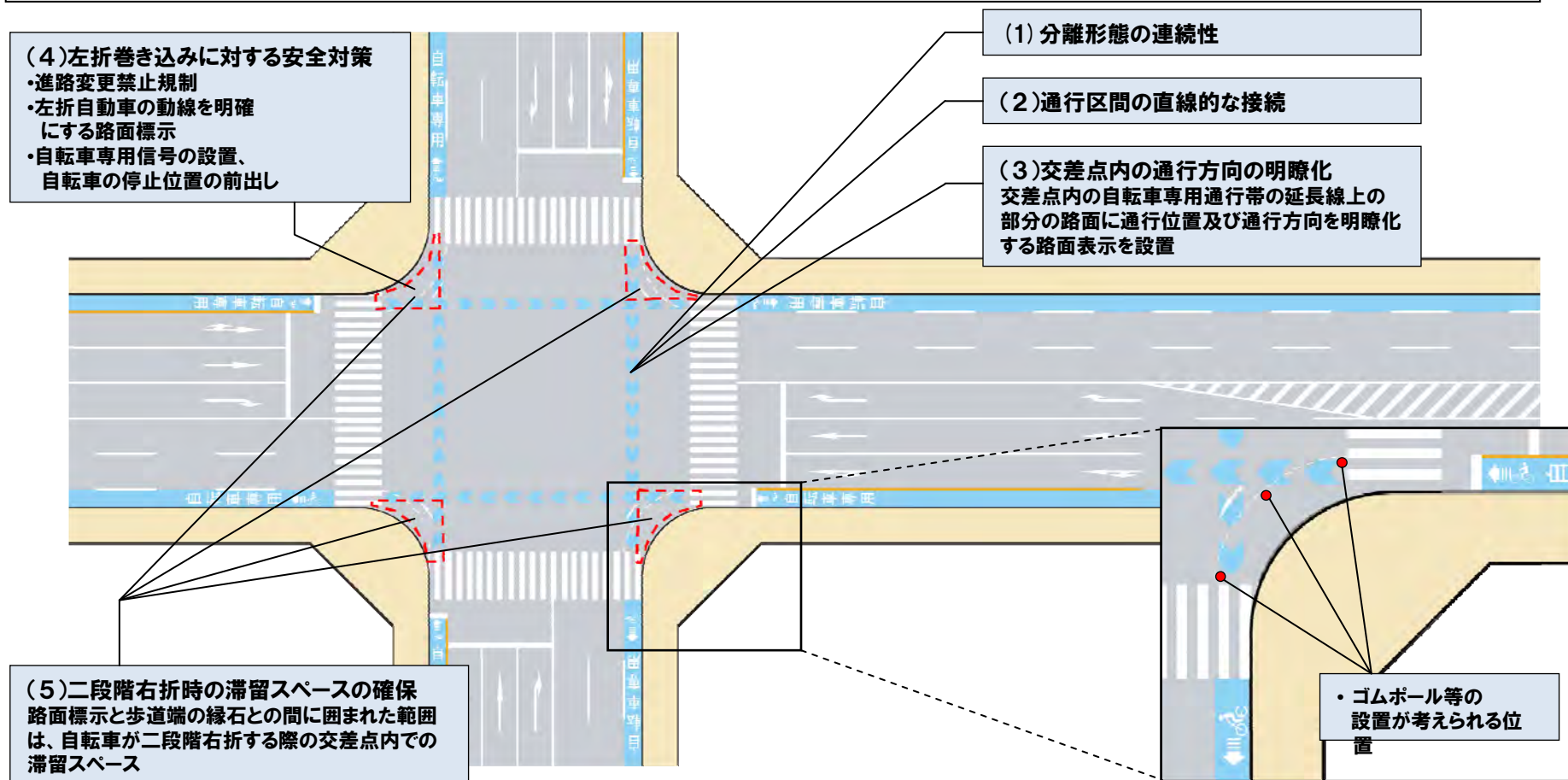
## 5. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介（3/5）

### 自転車通行空間の設計

- 直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の具体的な対応案を提示

### 交差点部の設計例（自転車専用通行帯の場合）

左折巻き込み事故を防止するため、進路変更禁止規制を実施し、左折自動車の動線を明確にする路面標示を設置した上で、自転車専用信号の設置・自転車の停止位置を前出した事例



## 5. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介（4/5）

### 利用ルールの徹底

- 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許更新時等）、ルール遵守のインセンティブ付与（自転車運転免許証等の交付、事故の危険性周知等）、指導取締り（信号無視等の悪質違反の検挙措置等）の3つの観点から取組を提示

### ① 自転車利用に関するルールの周知

#### ■ 自転車に対する街頭指導



【出典：野の市市HP】

#### ■ 交通安全啓発チラシやポスター等による啓発



【出典：大阪府警HP】



【出典：見附市HP】

### ② 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与

#### ■ 小学3年生以上を対象として自転車運転免許証を交付している事例



交通安全教育講習



筆記試験



自転車運転免許証

【出典：町田市HP】

### ③ 交通違反に対する指導取り締まり



## 5. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介 (5/5)

### 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策(自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等)、利用促進(自転車マップ作成、レンタサイクル導入等)の観点から取組を提示

#### ①駐停車・駐輪対策

■自転車道を整備した上で停車帯を設け駐停車・荷捌き車両に対応



■自転車専用通行帯とパーキングメーターを併設



■路上自転車駐車場の整備事例



#### ②自転車利用促進

■自転車マップの作成・配布



【出典:新潟市HP】

■路上に設けられた貸出ステーション



■観光を主目的としたレンタサイクル



【秋の奈良レンタサイクル“古都りん”】  
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン より 37

## 6. 通学路の安全とゾーン30の取り組み

### 6. 1 通学路の安全とゾーン30の取り組み

## 6. 1 通学路の安全とゾーン30の取り組み

### 通学路の交通安全の確保について

- ・平成24年4月亀岡市で発生した登校中児童10人の死傷事故をはじめ相次ぐ通学中事故を受け、「子どもの命を守る」ことを第一に道路交通環境整備が急務です。
- ・通学路は、「歩行者と車両の分離」、「自動車の速度の低減」、「ゾーン対策」が必要です。

#### ○関係機関全体の取り組み

- ✓ H24.4 亀岡市で登校中の児童等の列に車が突っ込み10名もの死傷事故が発生、他所でも相次ぐ通学路事故が発生

- ✓ H24.5 文部科学省、国土交通省、警察庁が相互に連携し、通学路の交通安全の確保の取り組み実施を決定

- 国レベルの連携体制の強化
- 地域レベルの関係機関による連携体制の整備
- 緊急合同点検の実施

- ✓ H24.6～7 通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会※の実施(※教育、交通工学、交通規制等の各分野の有識者)

- 安全な通学路の在り方、学校における交通安全教育の在り方
- 通学路の交通安全を図るための道路交通環境整備、交通規制の在り方
- 対策を効果的に進めるための関係機関等の連携の在り方、地域住民・保護者の役割

通学路の歩行者と車両の分離、自動車の速度低減対策、生活道路の通学路におけるゾーン30などの対策実施

#### ○道路管理者等の取り組み

##### ➤ 第9次交通安全計画(H23年度～H27年度)

:神奈川県、横浜市、川崎市等

- ◆ 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
  - 生活道路における交通安全対策の推進
    - ・「あんしん歩行エリア」等を中心とする歩行者・自転車事故発生割合が大きい生活道路において、公安委員会及び道路管理者が連携して、総合的な事故抑止対策を地域住民の主体的参加の下で実施
  - 通学路等の交通安全施設の整備
    - ・ 通園、通学の安全を確保するため、通学路等の歩道等の整備、立体横断施設、横断歩道等の整備拡充
    - 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備等

##### ➤ 亀岡市の事故を受けた対応 :神奈川県、横浜市、川崎市等

- 県警と県、横浜市、川崎市などは11日、県警本部で「**通学路の交通安全対策連絡会議**」を開き、危険箇所の早期発見や点検の強化などを確認(H24.5.12 毎日新聞)
- 横浜市:『**スクールゾーン対策協議会**』  
(各校区に設置、学校、PTA、自治会町内会、行政機関等で構成)
- 川崎市:『**通学路安全対策会議**』  
(教育委員会と市民・子ども局、建設緑政局、各区役所、小学校町会、警察署等から構成)

通学路の安全確保のため地域ぐるみの取り組み

## 7. 今後の予定

### 【次回の委員会時期】

- H25年12月頃開催予定

### 【次回の委員会議題(予定)】

- 事故ゼロプランの進捗報告と追加箇所
- 対策後2年経過箇所の整備効果確認
- 早期整備効果確認事例の紹介
- 神奈川県内の自転車空間整備方針と状況紹介

## 第10回 神奈川県 安全性向上委員会

### 参考事例集

|                                              |      |
|----------------------------------------------|------|
| 参考資料1. 事故対策箇所のチェック事例<br>対策後1年事故データによるケーススタディ | P.1  |
| 参考資料2. 早期対策効果確認事例等                           | P.18 |
| 参考資料3. 自転車空間整備の取り組み事例                        | P.25 |
| 参考資料4. 通学路・生活道路の交通安全取り組み事例                   | P.29 |

平成24年12月14日



## 参考－１ 事故対策箇所のチェック事例

- ① 国道１号浦島丘交差点
- ② 国道１号青木通り交差点
- ③ 国道１号茅ヶ崎駅前交差点
- ④ 国道16号大野台小交差点

# 参考ー1 ①国道1号／浦島丘交差点

※対策後1年データによるケーススタディ

## 箇所概要と対策立案



### ■箇所概要

- 平面線形：連続する緩曲線区間に位置する
- 縦断線形：藤沢方面に約1%の上り勾配
- 車線数：片側2車線（4車線道路）
- 専用車線：川崎市側：右折車線  
藤沢市側：左折車線
- 照明施設：連続照明設置区間
- 信号現示：時差式信号
- 規制速度：60km/h
- 交通量：約42,000台／日（H22センサス）
- 沿道施設：特になし

### ■着目事故類型と要因分析・対策立案

- 追突事故：見通しの良い連続する緩やかな曲線区間により、走行速度が超過傾向。  
→前方車の確認遅れを招き、追突事故が発生。

【対策方針】車両の速度抑制、注意喚起

【対策内容】減速路面標示、路面標示「追突注意」





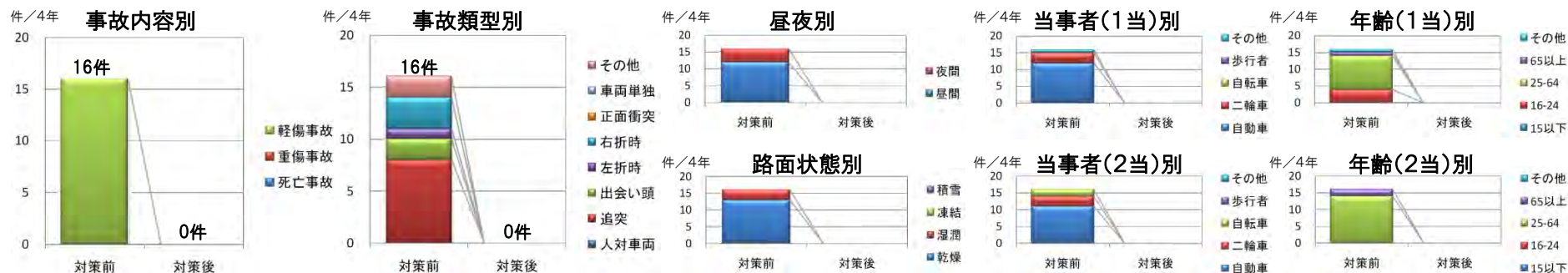
# 参考ー1 ①国道1号／浦島丘交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 対策後1年間の事故発生状況

### ■対策後1年間の事故の状況

対策前：H18～H21 対策後：H23（4年換算）

- 全体事故件数：死傷事故件数・・・16件／4年→0件／4年に減少（100%減）
- 着目事故件数：追突事故件数・・・8件／4年→0件／4年に減少（100%減）



### ■対策後1年間の事故発生状況



■評価：対策後、事故件数は0件。現時点では効果あり。ただし対策後1年の事故データであるため、引き続き経過観察

# 参考一 ①国道1号／浦島丘交差点

※対策後1年データによるケーススタディ

## 現地写真

### ■現況写真



①下り流入方向 上り勾配



②「追突注意」「ドットライン」あり



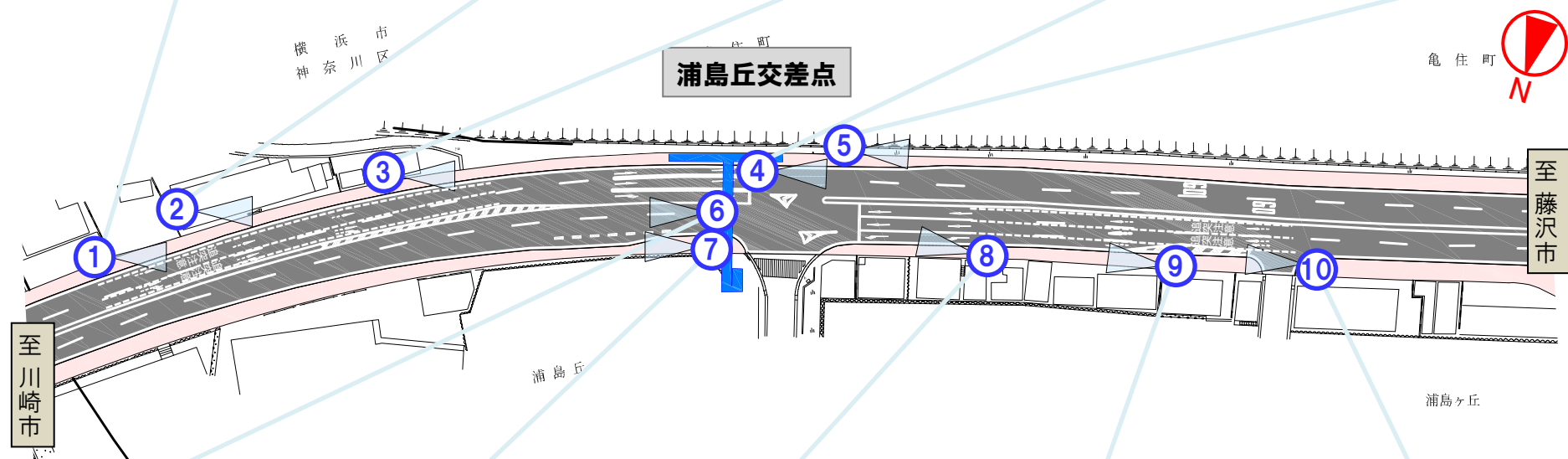
③下り流入(右折レーンあり)



④交差点内(指導線あり)



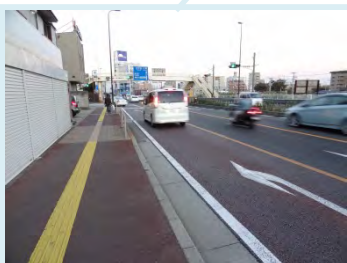
⑤下り流出部(防護柵あり)



⑥上り流出方向 (バス停あり)



⑦上り流入部 歩道



⑧上り流入部 沿道出入口多い



⑨左折レーン、「追突注意」等



⑩上り流入部 ドットライン等



# 参考ー1 ②国道1号／青木通交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 箇所概要と対策立案



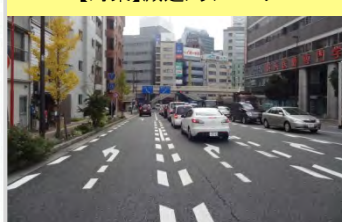
### ■箇所概要

- 平面線形：曲線区間に位置する交差点
- 縦断線形：川崎市方面に約4%の上り勾配 ※横浜駅方面はほぼ水平
- 車線数：片側3車線（6車線道路）
- 専用車線：両側：右折車線、左折車線
- 照明施設：連続照明設置区間
- 信号現示：左折専用現示設置
- 規制速度：60km/h
- 交通量：約50,700台／日（H22センサス）
- 沿道施設：駅、商業施設、学校、飲食店 コンビニ等が建ち並ぶ

### ■着目事故類型と要因分析・対策立案

- 追突事故：屈曲区間の交差点。多車線区間のため交通錯綜、前後が直線で速度超過。  
→本線上での急減速・急な車線変更を招き、追突事故が発生。  
【対策方針】車両の速度抑制、情報提供の改善  
【対策内容】減速ドットマーク、路面カラー化・案内標識カラー化（連携）
- 右左折事故：交差点が大きく、走行車両の動線が不安定。  
→左折車両および対向右折車両との衝突事故が発生。  
【対策方針】走行動線を安定させる 【対策内容】指導線の設置

【対策】減速ドットマーク



青木通交差点

交差点内右左折事故：12件／4年

【対策】指導線



至 横浜駅

追突事故：4件／4年

追突事故：10件／4年

至 川崎市

【対策】減速路面標示  
＋路面カラー化



【対策】標識カラー化



Google earth



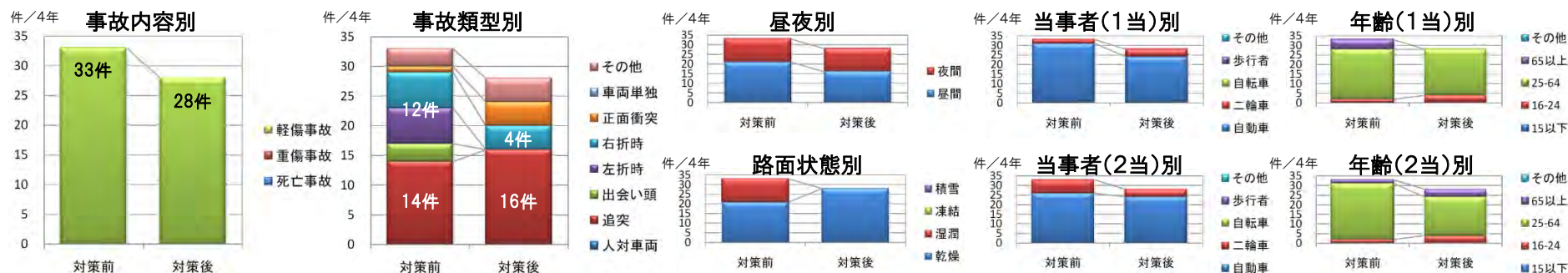
## 参考ー1 ②国道1号／青木通交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

### 対策後1年間の事故発生状況

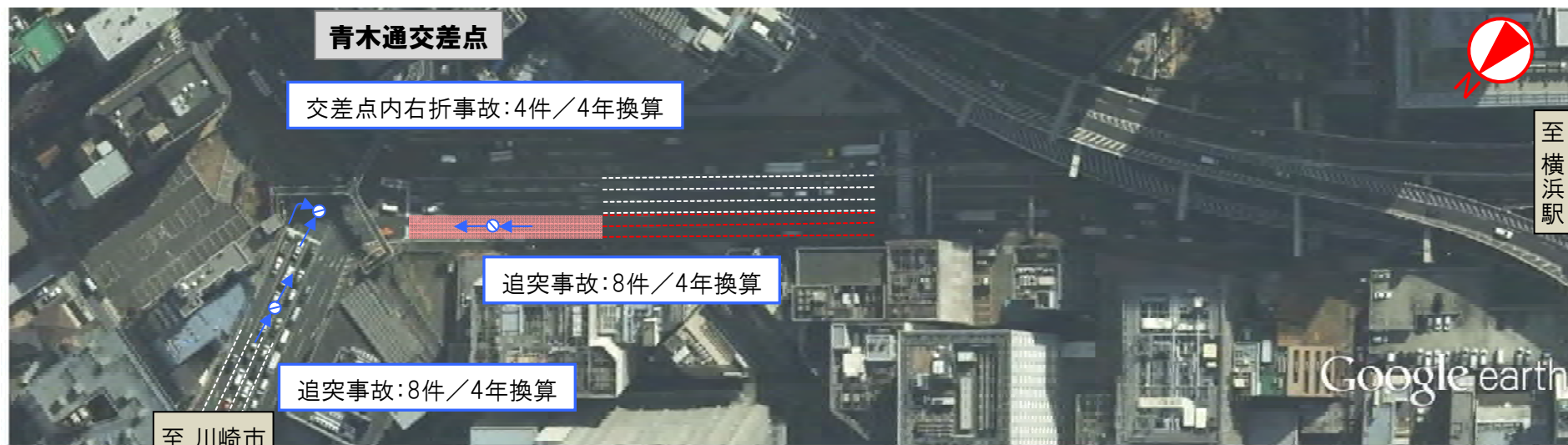
#### ■対策後1年間の事故状況

対策前：H18～H21 対策後：H23（4年換算）

- 全体事故件数：死傷事故⇒33件／4年→28件／4年に減少（約15%減）→2割削減はなされていない。
- 着目事故件数：追突事故⇒14件／4年→16件／4年に増加（約14%増）、交差点内事故⇒12件／4年→4件／4年に減少（約67%減）
- 対策前後の交通状況・沿道状況の変化：特になし



#### ■対策後1年間の事故発生状況



■評価：2割削減はなされず、追突事故が増加傾向などの課題もある。引き続き経過観察し、その後対策検討。

# 参考ー1 ②国道1号／青木通交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 補足資料①(道路構造と交通特性)

### 青木通り交差点

国道1号は2交差点を介したクランク状になっている。かつ、屈曲部がT字交差点となる特殊な交差点。

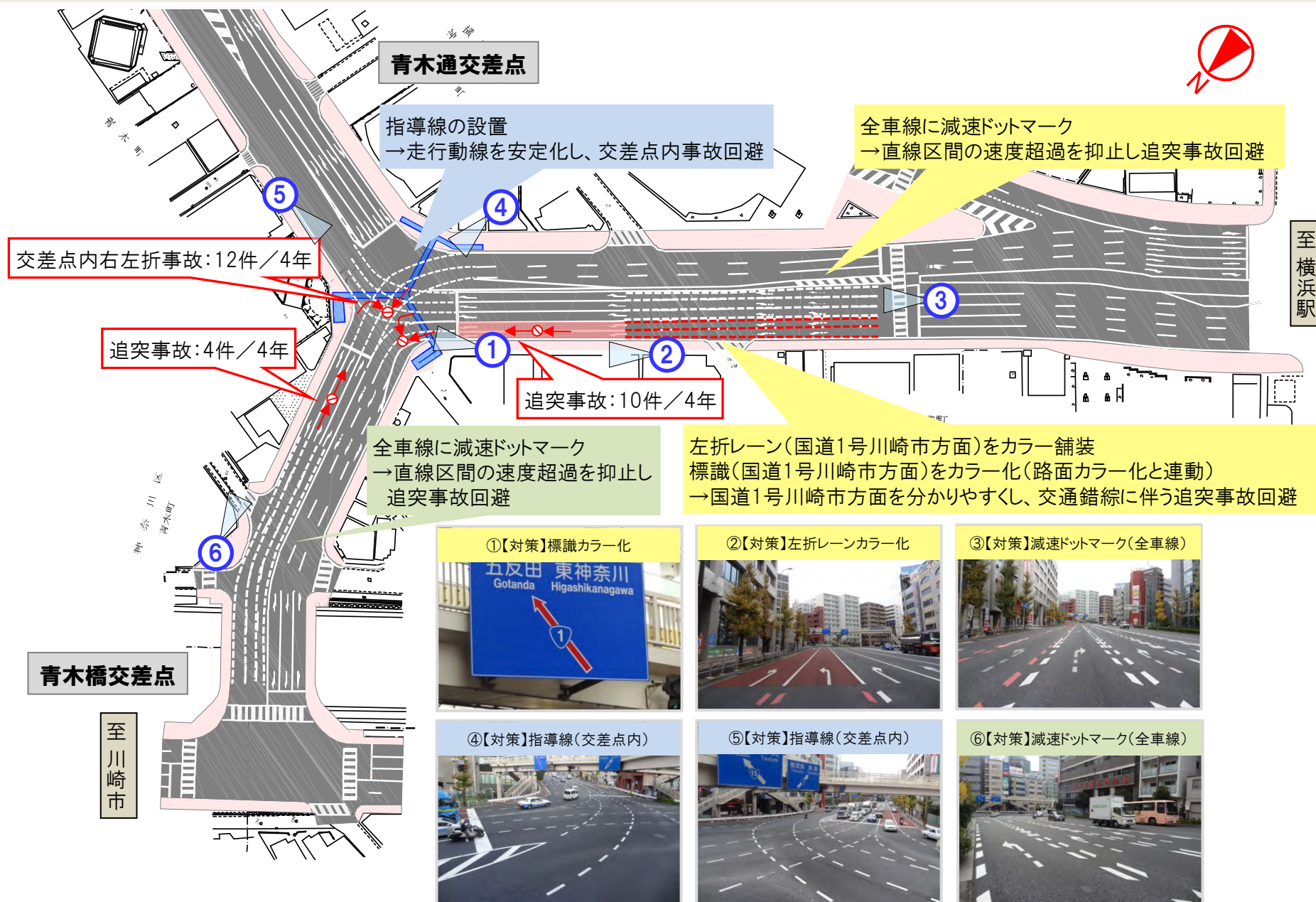




# 参考一 ②国道1号／青木通交差点

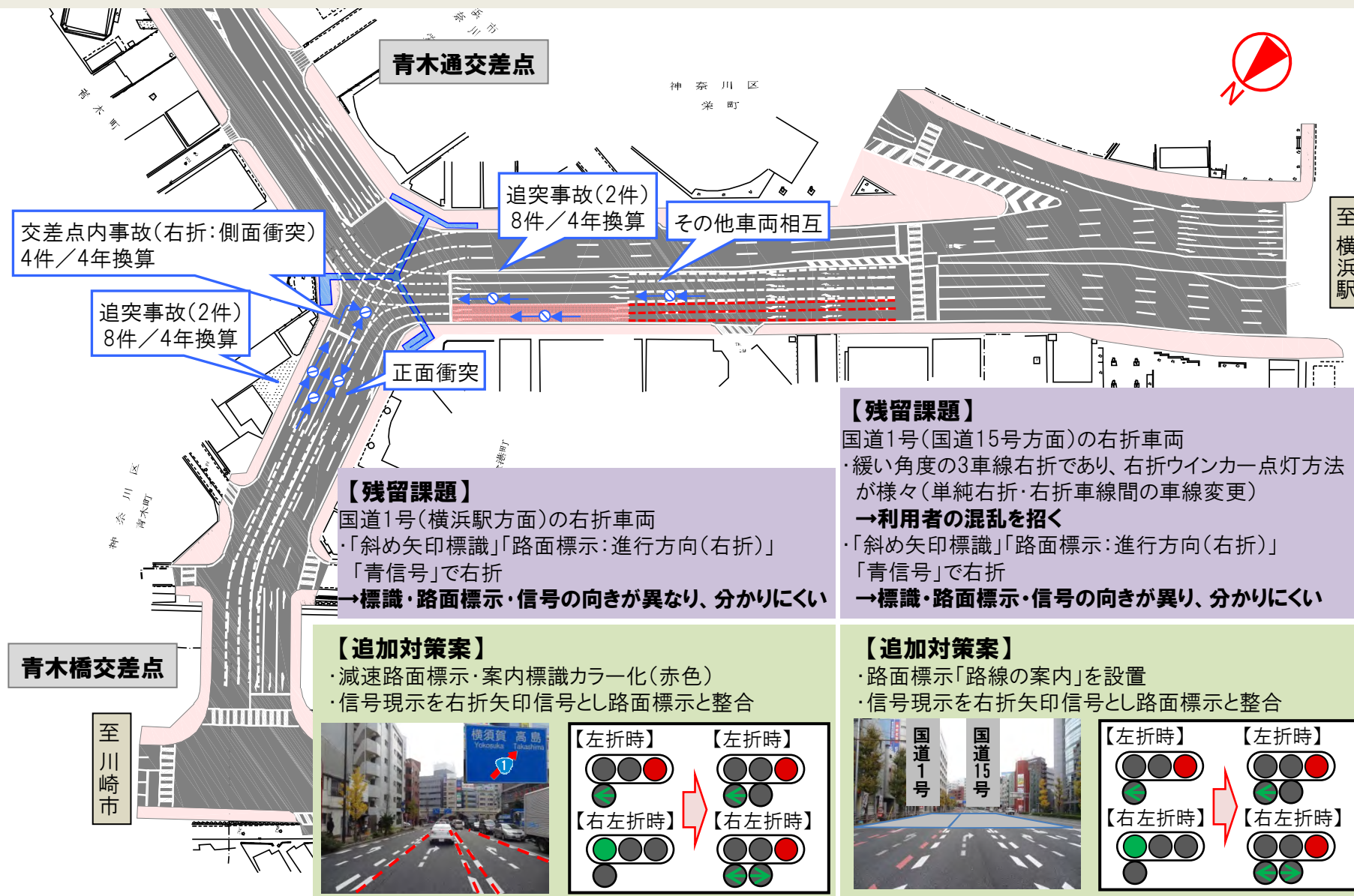
※対策後1年データによるケーススタディ

## 補足資料②(対策前の事故発生状況→対策)



# 参考一 ②国道1号／青木通交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 補足資料③(対策後の事故発生状況と追加対策案)



■方針：まだ1年間事故集計のため、引き続き経過観察、対策検討し、追加対策実施を調整・判断。



# 参考ー1 ③国道1号／茅ヶ崎駅前交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 箇所概要と対策立案

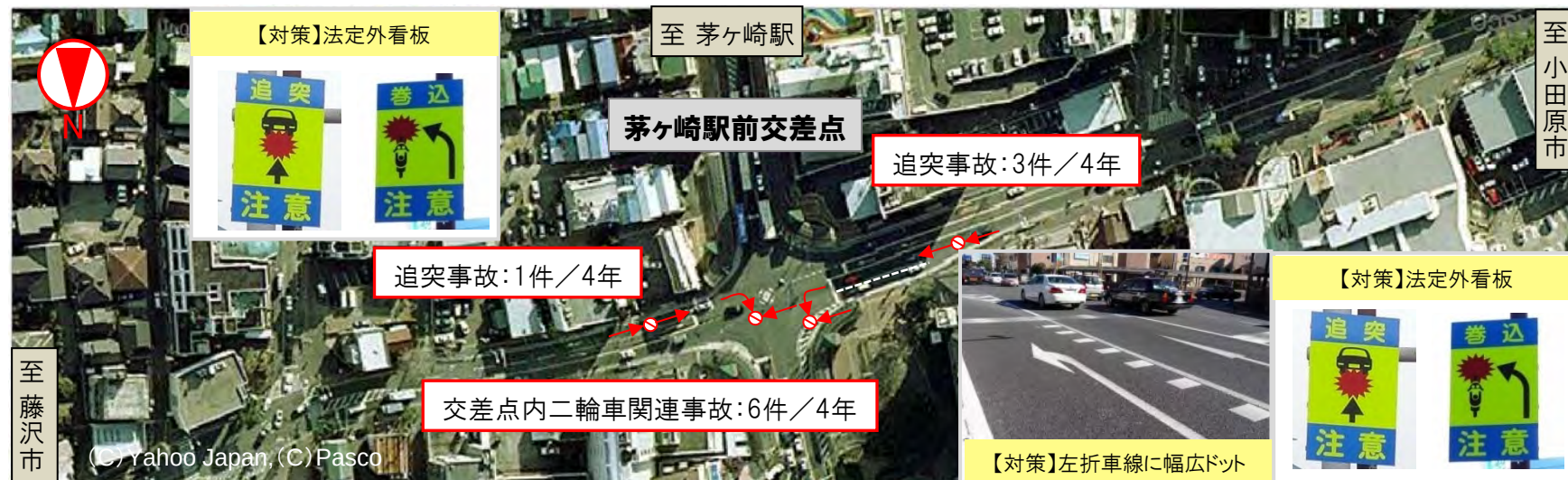


### ■箇所概要

- 平面線形：連続する緩曲線区間に位置する
- 縦断線形：小田原方面に約1%の上り勾配
- 車線数：片側1車線（2車線道路）
- 専用車線：小田原側：右折車線、左折車線  
藤沢市側：右折車線
- 照明施設：連続照明設置区間
- 信号現示：右折専用現示設置
- 規制速度：40km/h
- 交通量：約20,000台／日（H22センサス）
- 沿道施設：電気店、スーパー、飲食店  
洋服店、ホテル、郵便局、  
警察署等が建ち並ぶ

### ■着目事故類型と要因分析・対策立案

- 追突事故：交差点が連続する区間。渋滞頻度の高い区間。  
→前方車への追突事故が発生。  
【対策方針】注意喚起 【対策内容】法定外看板「追突注意」
- 二輪事故：渋滞等により、すり抜け走行および左折車線からの無理な直進通行が発生。  
→左折車両および対向右折車両との衝突事故が発生。  
【対策方針】二輪車の無理な走行を抑止、注意喚起  
【対策内容】左折車線に「幅広ドット」、法定外看板「すり抜け二輪車注意」



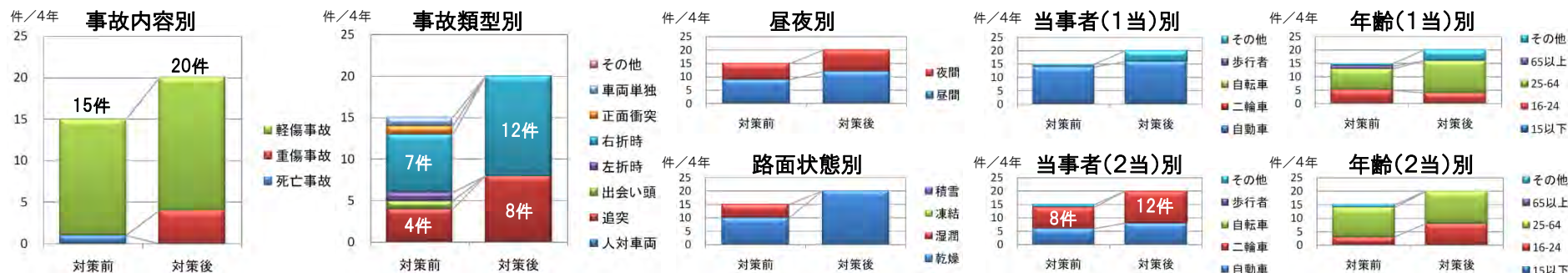


# 参考一 ③国道1号／茅ヶ崎駅前交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 対策後1年間の事故発生状況

### ■対策後1年間の事故状況

- 全体事故件数：死傷事故⇒15件／4年→20件／4年に増加（約33%増）
- 着目事故件数：追突事故⇒4件／4年→8件／4年に増加（100%増）、二輪事故⇒8件／4年→12件／4年に増加（50%増）
- 追加着目視点：右折事故が増加傾向



### ■対策後1年間の事故発生状況



■評価：全事故数も増加し、追突事故、二輪事故、右折事故が増加傾向。引き続き経過観察し、その後対策検討

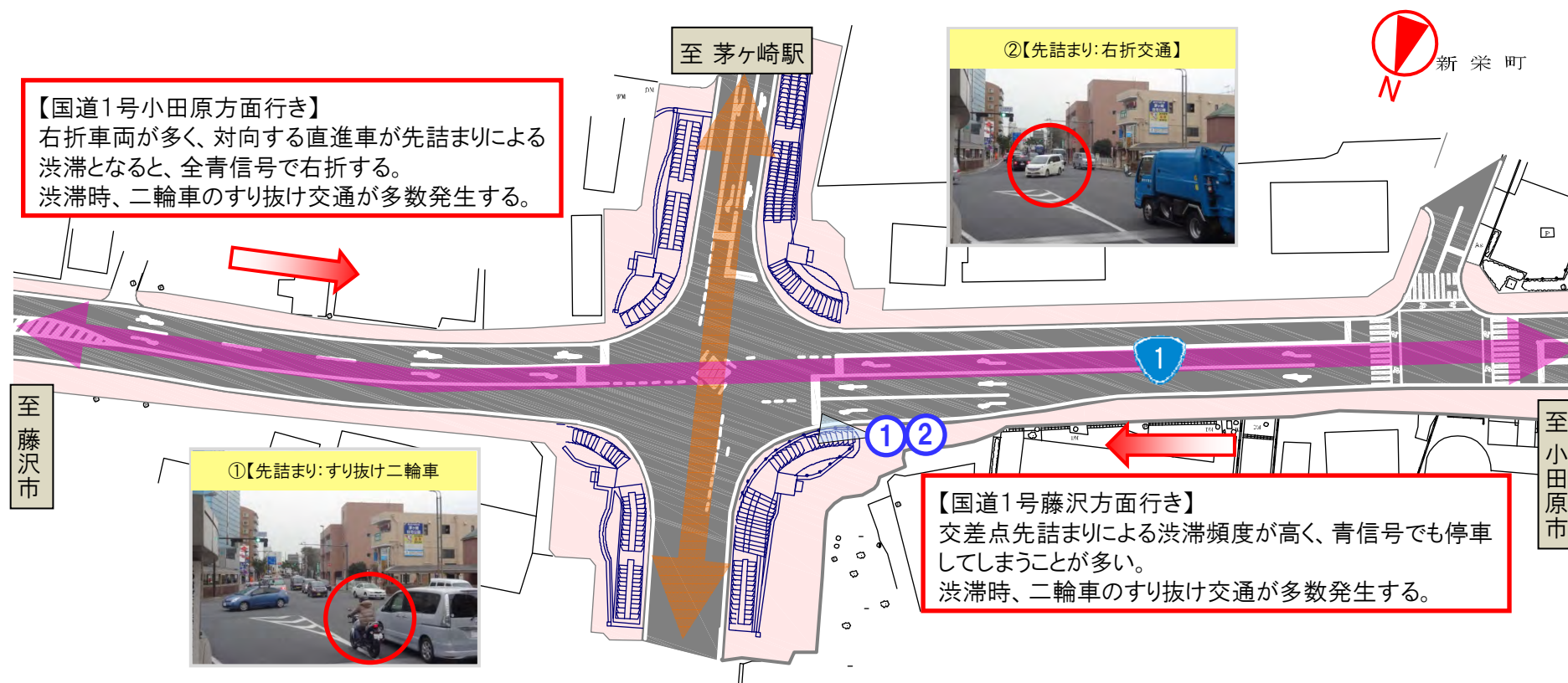
## 参考ー1 ③国道1号／茅ヶ崎駅前交差点

※対策後1年データによるケーススタディ

### 補足資料①(道路構造と交通特性)

#### 茅ヶ崎駅前交差点

一般的な十字交差点で、歩行者自転車は地下道で分離されているため、交通安全上の構造的な課題は少ない。  
しかし隣接交差点を含めた、連続信号交差点のため渋滞頻度が高く、直進車両の先詰まりによる渋滞状態となる。



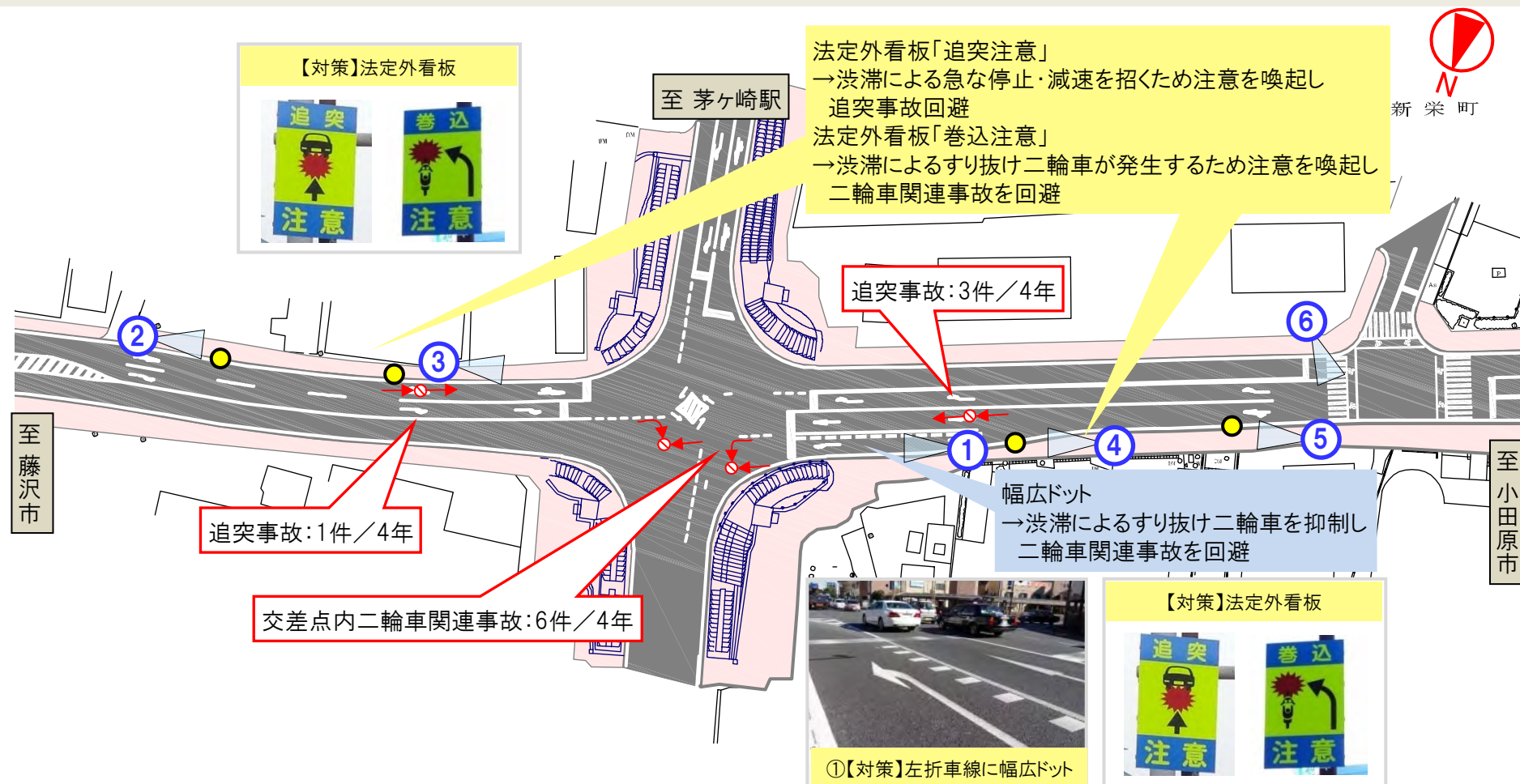
- 平面線形：連続する緩曲線区間に位置する
- 縦断線形：小田原方面に約1%の上り勾配
- 車線数：片側1車線（2車線道路）
- 専用車線：小田原側：右折車線、左折車線 藤沢市側：右折車線
- 歩行者自転車は地下道で横断
- 照明施設：連続照明設置区間

- 信号現示：右折専用現示設置
- 規制速度：40km/h
- 交通量：約20,000台／日（H22センサス）
- 沿道施設：電気店、スーパー、飲食店、洋服店、ホテル、郵便局、警察署等が建ち並ぶ



# 参考一 ③国道1号／茅ヶ崎駅前交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 補足資料②(対策前の事故発生状況→対策)



②【国道1号：小田原方面行き】



③【国道1号：小田原方面行き】



④【国道1号：藤沢方面行き】



⑤【国道1号：藤沢方面行き】

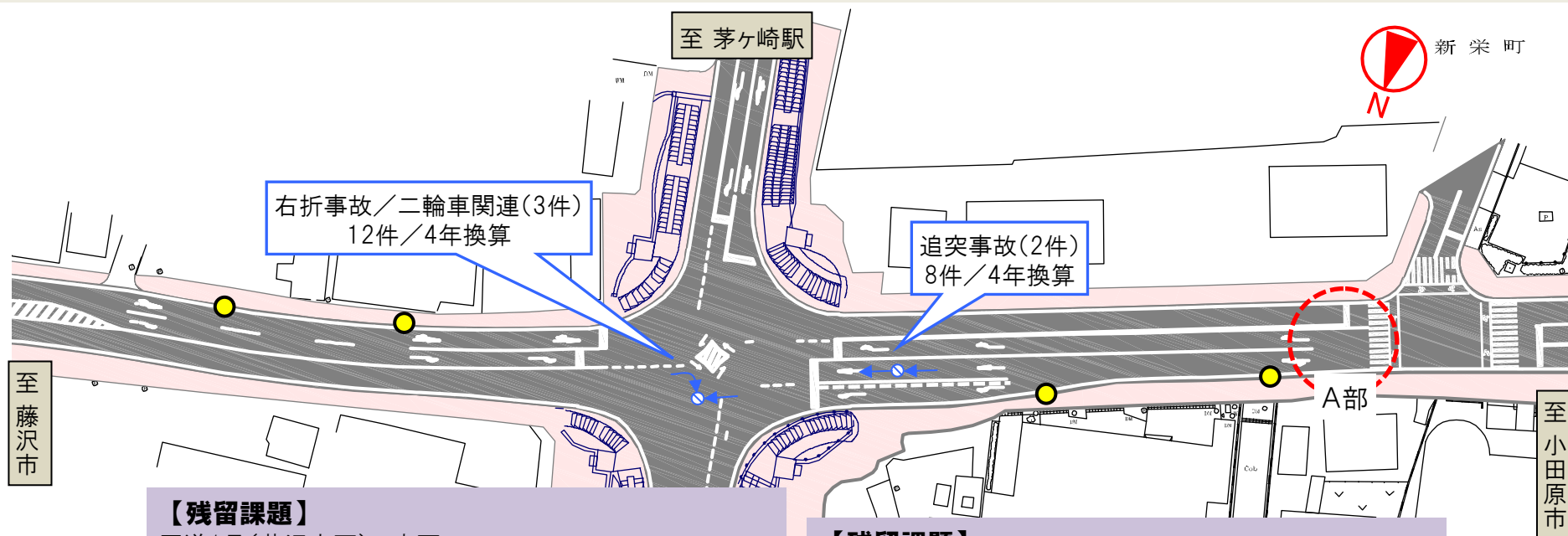


⑥【小田原方面近傍交差点】



# 参考ー1 ③国道1号／茅ヶ崎駅前交差点 ※対策後1年データによるケーススタディ

## 補足資料③(対策後の事故発生状況と追加対策案)

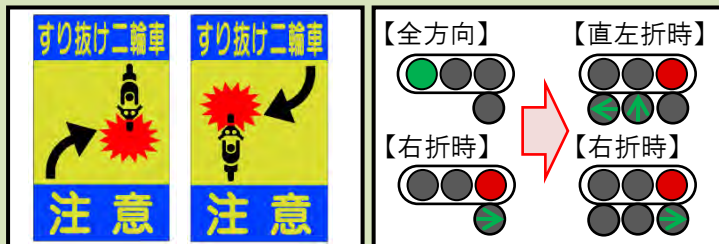


### 【残留課題】

国道1号(藤沢方面)の車両  
 ・渋滞時、二輪車のすり抜け交通が多数発生  
 ・対向(国道1号小田原方面)の右折車が多く、先詰まりにより停止している直進車両間を右折  
 →右折車両・二輪車相互の安全確認が不足する

### 【追加対策案】

- ・法定外看板「すり抜け二輪車注意」
- ・信号現示改良(右折車と直進車を分離する)



### 【残留課題】

国道1号(藤沢方面)の車両  
 ・直前交差点(A部)より右折車線が設置されているため、急な車線変更が発生  
 →利用者の混乱や渋滞中の急な停止・減速を招く

### 【追加対策案】

- ・減速路面標示、右折レーンのカラー化
- ・路面標示追突注意



■方針：まだ1年間事故集計のため、引き続き経過観察、対策検討し、追加対策実施を調整・判断。



# 参考一 ④国道16号／大野台小交差点

※対策後1年データによるケーススタディ

## 箇所概要と対策立案



### 箇所概要

- 平面線形：直線区間に位置する交差点
- 縦断線形：ほぼ水平
- 車線数：片側2車線（4車線道路）
- 専用車線：八王子市側：右折専用・左折専用  
大和市側：右折専用
- 照明施設：連続照明設置区間
- 信号現示：右直分離式
- 規制速度：50km/h
- 交通量：約44,000台／日（H22センサス）
- 沿道施設：駅、商業施設、学校等が  
建ち並ぶ

### 着目事故類型と要因分析・対策立案

- 追突事故：見通しの良い直線区間により、走行速度が超過傾向。  
→前方車の確認遅れ、前方不注意を招き、追突事故が発生。  
【対策方針】車両の速度抑制、注意喚起  
【対策内容】減速路面標示、薄層カラー舗装



# 参考一 ④国道16号／大野台小交差点

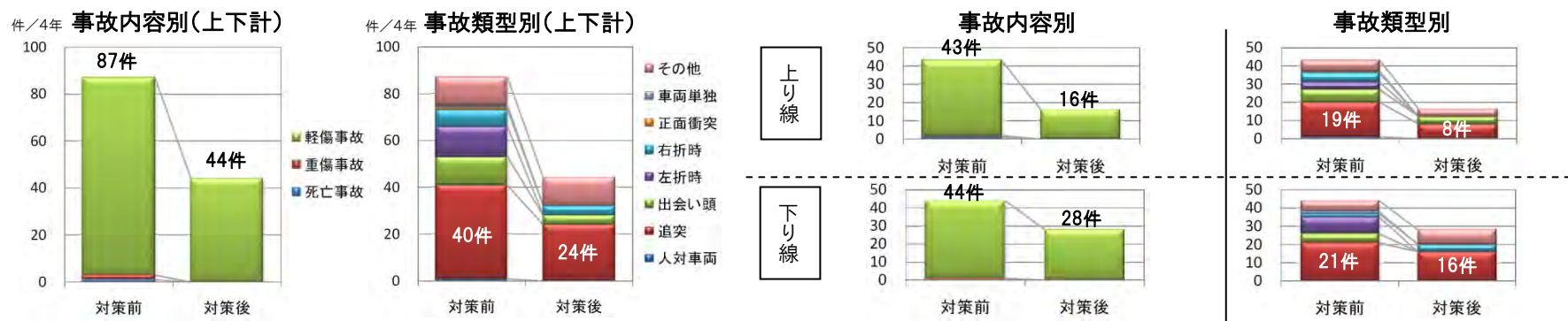
※対策後1年データによるケーススタディ

## 対策後1年間の事故発生状況

### ■対策後1年間の事故の状況

対策前：H18～H21 対策後：H23（4年換算）

- 全体事故件数：死傷事故件数・・・87件／4年→44件／4年に減少（49.4％減）
- 着目事故件数：追突事故件数・・・40件／4年→24件／4年に減少（40.0％減）



### ■対策後1年間の事故発生状況



■方針：まだ1年間事故集計のため、引き続き経過観察、対策検討し、追加対策実施を調整・判断。



# 参考ー1 ④国道16号／大野台小交差点

※対策後1年データによるケーススタディ

## 対策後1年間の事故発生状況

### ○事故発生状況 対策前



### ○事故発生状況 対策後



下り線は減速路面標示、薄層舗装を設置したが、追突事故の減少率は低い(減少率23.8%)  
その理由は、事故は交差点付近だけでなく、沿道施設出入口など広範囲に発生  
追加対策案の検討(→案)・カラー舗装の延伸(沿道施設出入口まで)  
・「追突注意」路面標示

## 参考－２ 早期対策効果確認事例等

- ・ 国道16号 横須賀市本町 3 丁目交差点
- ・ 民間プローブカーデータとは・・・

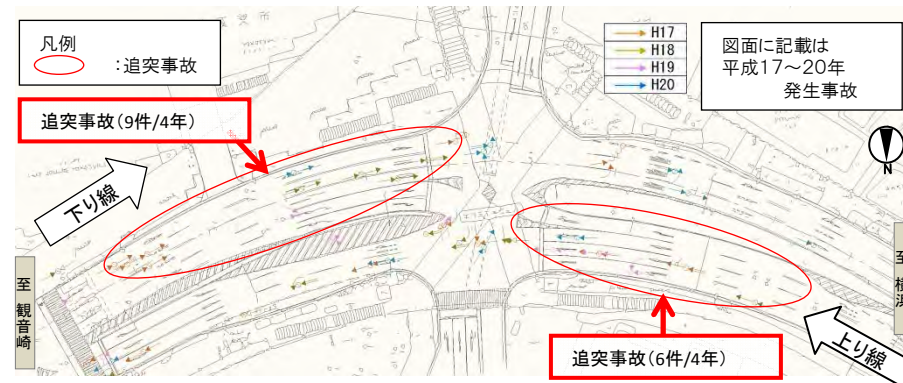


- 国道16号において、今年7月に施工した事故対策の前後で、ビデオ撮影による車線変更位置および民間プローブ調査を活用した対策効果検証を行いました。
- 早期対策効果確認の事例として紹介します。



### ■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。



## 対策実施内容の紹介

### ■対策実施

- 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）」
- ③交差点前後で**交通錯綜を抑制**するために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」

対策前  
(追突事故多発)



対策後



### 交差点付近での接近速度抑制対策



①減速路面標示  
(ドットライン)



②追突注意標示  
(路面標示)

### 交差点付近での急な車両錯綜低減対策



③路面カラー  
(方面別路面標示)



④路面カラーに合わせた  
案内標識(下りのみ)



## 整備効果検証結果の紹介(①車線変更回数の変化)

### ■対策の整備効果(その1)

#### ◆交差点直近での迷い交通削減効果

国道16号、本町山中有料道路(横浜方面)への**迷い交通減少**に効果を発揮  
下り方面の交差点流出部での**車線変更回数**が**減少(3割減)**

効果の  
検証方法

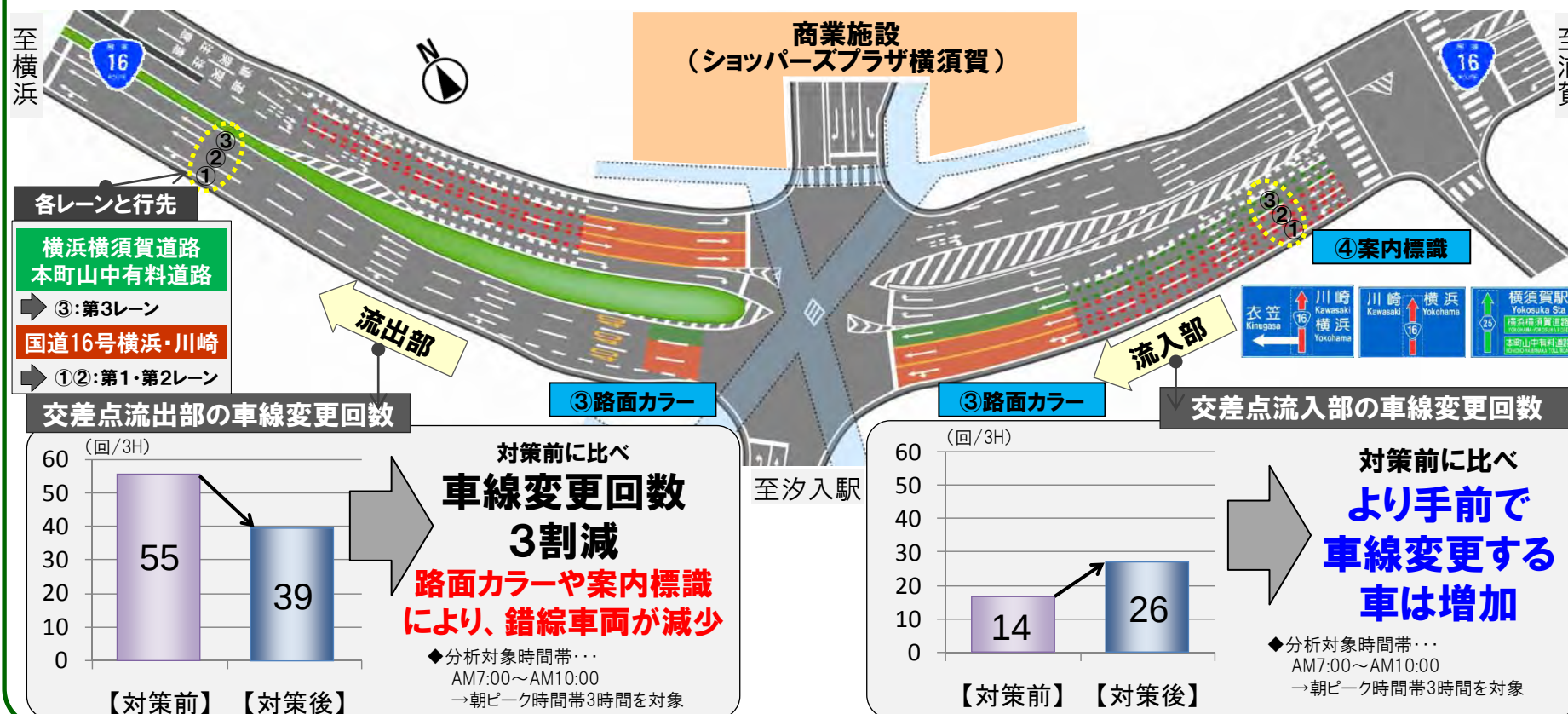
#### 対策前後での交差点付近の**車線変更回数**の比較※

※以下のケースを計測対象とした  
①流入側、流出側ともに第2レーンおよび第3レーン間を移行する車両  
②計測対象車両は、AM7:00～AM10:00間に走行した全車両

【調査実施日】

対策前:H24.5.29(火)

対策後:H24.7.11(水)



## 整備効果検証結果の紹介(②平均速度、速度ランクの変化:前後1ヶ月)

### ■対策の整備効果(その2)

#### ◆交差点付近の速度抑制効果

減速ドットマーク等により、**速度の高い車両の速度抑制**に効果を発揮  
規制速度**40km/hを超過**する車両が**減少**(上り7%減、下り6%減)

効果の  
検証方法

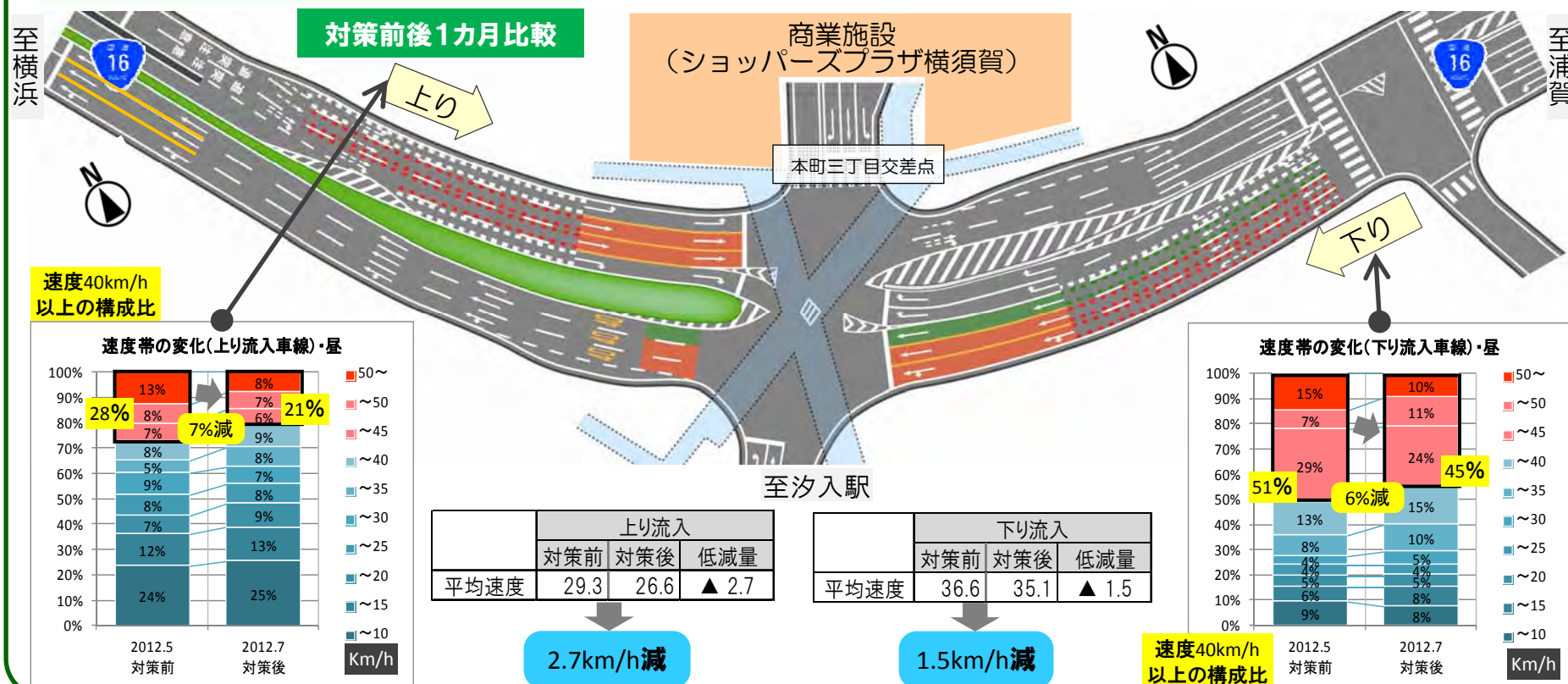
対策前後での交差点付近の**平均速度、速度ランク**を比較※

#### ◆検証データ

対策前(201205)、対策後(201207)の1カ月間の民間プローブ  
走行車両の通過速度をもとに算定

#### ◆検証方法

対策前後の平日(対策前21日間、対策後22日間)、昼間(7～16時)  
時に着目した「対象車の平均速度」、「速度ランクの構成比率」を対比し、  
速度の抑制(低減)効果を確認





## 整備効果検証結果の紹介(③平均速度、速度ランクの変化:前後1年)

### ■対策の整備効果(その3)

#### ◆交差点付近の速度抑制効果

減速ドットマーク等により、**速度の高い車両の速度抑制**に効果を発揮  
規制速度**40km/hを超過**する車両が**減少**(上り2%減、下り10%減)

効果の  
検証方法

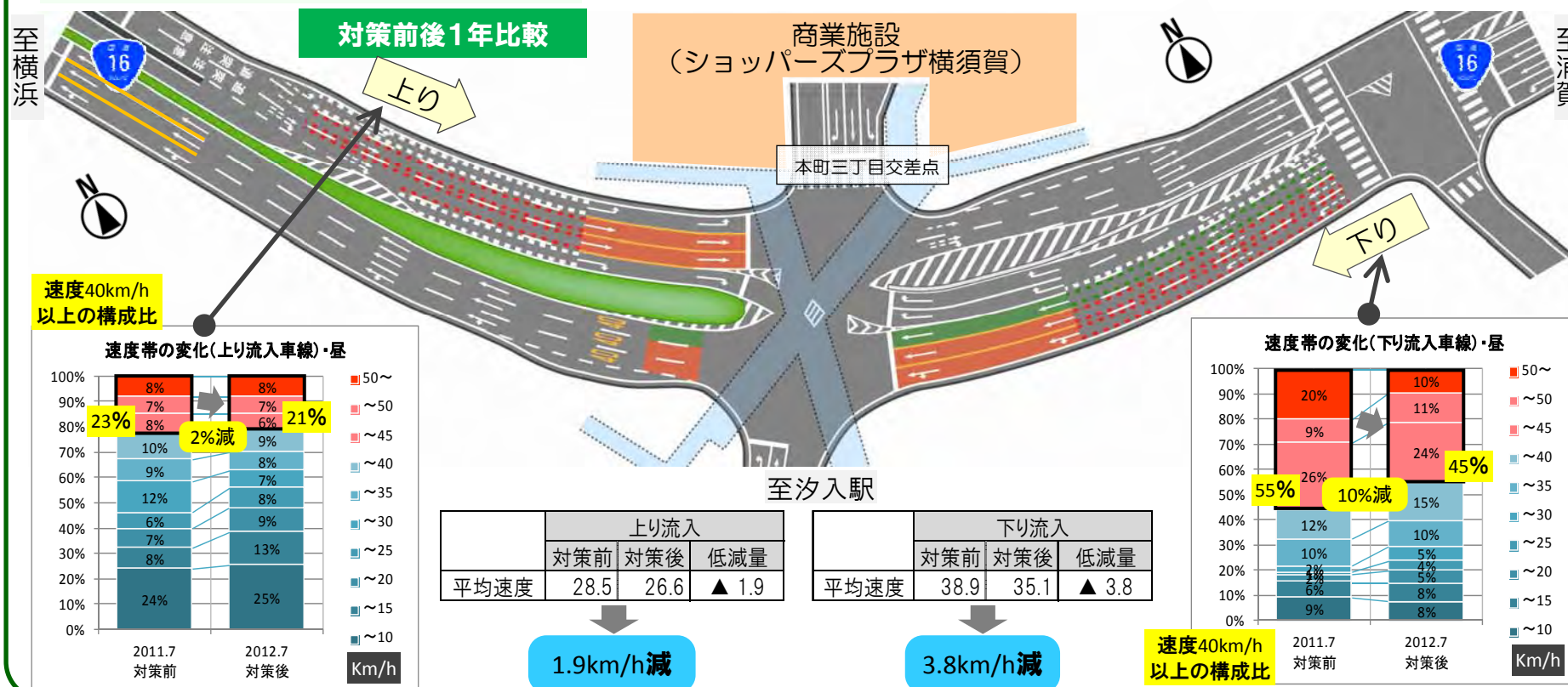
対策前後での交差点付近の**平均速度、速度ランク**を比較※

#### ◆検証データ

対策前(2011.07)、対策後(2012.07)の1カ月間の民間プローブ  
走行車両の通過速度をもとに算定

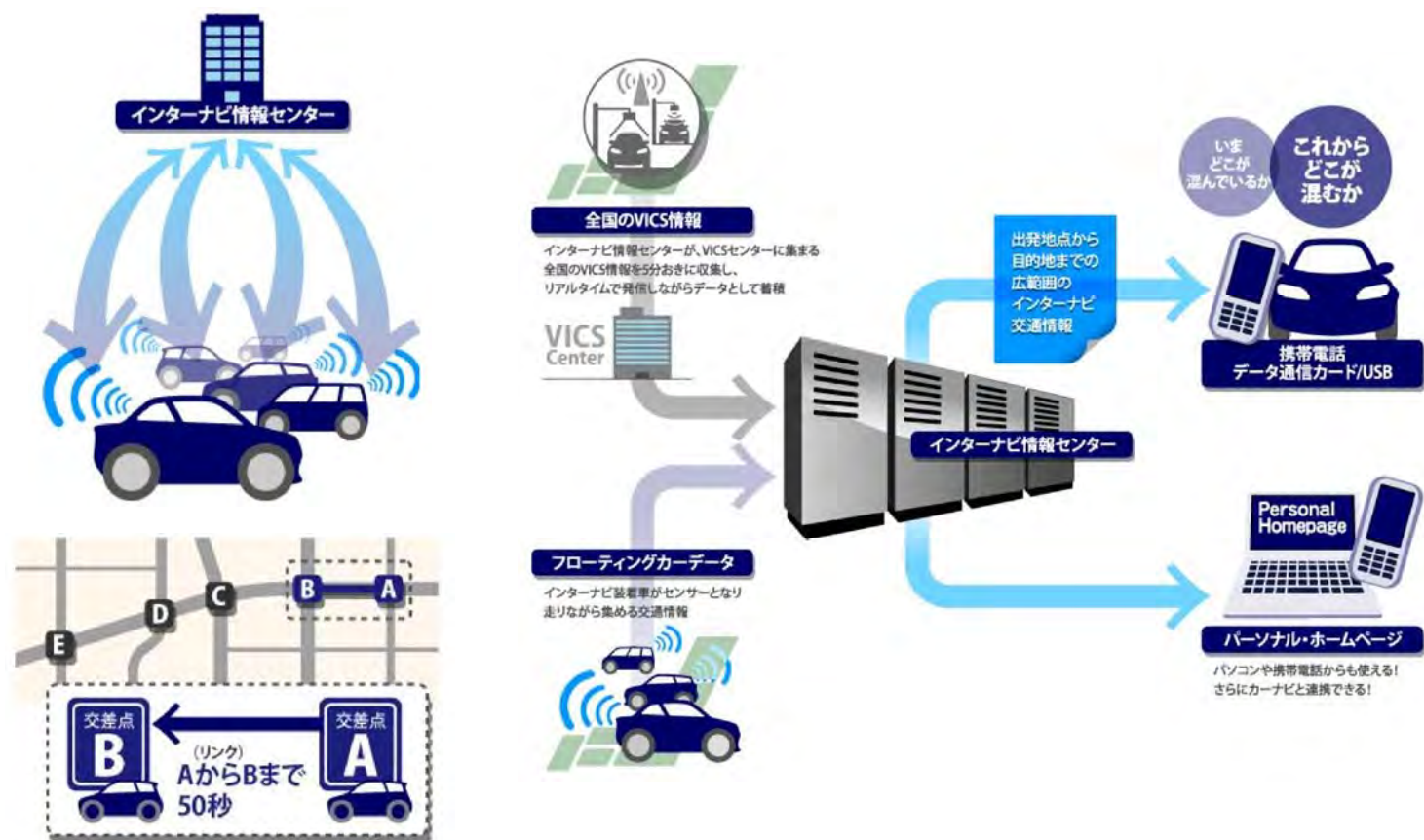
#### ◆検証方法

対策前後の平日(対策前後とも22日間)、昼間(7～16時)時に着目した  
「対象車の平均速度」、「速度ランクの構成比率」を対比し、速度の抑制  
(低減)効果を確認



## 参考ー２ 民間プローブカーデータとは・・・

- ・車両に設置されたカーナビ等から数秒単位の位置情報を取得し、区間(リンク)の通過時間から平均旅行速度を算出します。
- ・調査車両では不可能であった、広範囲かつ常時の旅行速度の取得が可能となりました。
- ・ただし、サンプル調査であるため、必ずしも全ての道路・全ての時間のデータがあるわけではありません。



画像出典： <http://www.honda.co.jp/internavi/about/>

### 参考－３．自転車空間整備の取り組み紹介

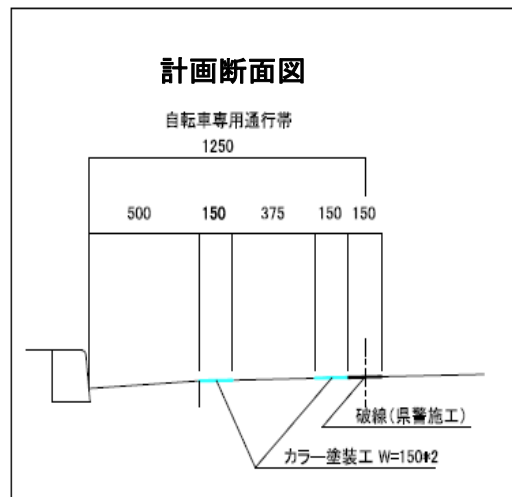
- ①横浜市高島台（みなとみらい）自転車専用通行帯設置事例
- ②京急川崎駅周辺における自転車道社会実験事例

## 参考ー３ ①横浜市高島台（みなとみらい）自転車専用通行帯設置事例

### 横浜市の取り組み事例

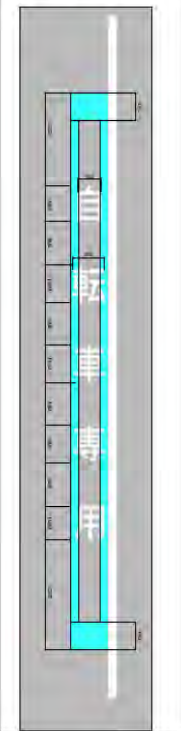
#### 市道高島台295号線自転車専用通行帯設置工事

- 工事箇所: 横浜市西区みなとみらい一丁目1番地先から中区新港二丁目8番地先まで
- 施工延長: 400m×2(上下線)
- 施工時期: 平成24年8月から平成24年10月
- 施工内容: 溶融噴射式路面カラー塗装工205m<sup>2</sup>

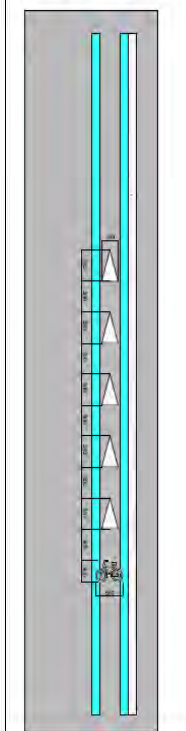


#### 自転車レーン路面標示例

自転車専用通行帯  
路面標示(起終点)  
(文字は長体とします)



自転車マーク・  
進行方向  
路面標示(中間部)



施工前



施工後



#### 効果測定について

当該区間について交通量調査を施工前後に実施しました。その結果は下記のとおりです。

施工前: 自転車の車道利用率 29.6%

施工後: 自転車の自転車レーン利用率 48.4%

自転車の車道(自転車レーン)利用率が**18.8%**上昇しました。



## 参考一 ②京急川崎駅周辺における自転車道社会実験事例

### 川崎市 京急川崎駅周辺における自転車等の安全な通行空間創出の社会実験事例

#### ● 社会実験の概要 実施主体：川崎市・神奈川県警察

#### 実施期間

- 平成24年11月14日(水)～27日(火)終日  
(ただしルール遵守に向けた周知・啓発活動は7時～19時)

#### 《自転車道の整備》 県道川崎府中 JR線高架下周辺

- 4車線から2車線に車線を削減することにより、車道の両側に自転車道を整備した上で、一方通行規制を実施



#### 実験概要

#### 《自転車走行ルールの周知》 京急川崎駅周辺地区

- 自転車の走行ルートを周知するため、誘導員による呼びかけを実施
- 川崎駅東口周辺地区で継続的に行っている『「自転車押歩き」推進キャンペーン』とも連携して取り組み

#### 《押歩きエリアの拡充》 京急川崎駅周辺の歩道

- 自転車の押歩きを推進し、歩行者の安全を確保

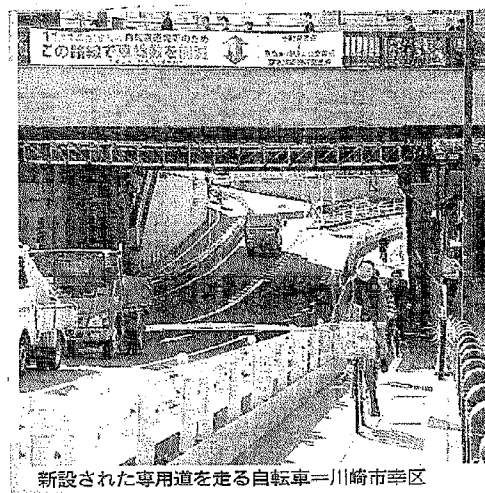


・自転車の押し歩きゾーン

Google Earth

## 参考一 ②京急川崎駅周辺における自転車道社会実験事例

### 自転車の専用道 川崎市で実験開始



新設された専用道を走る自転車＝川崎市幸区

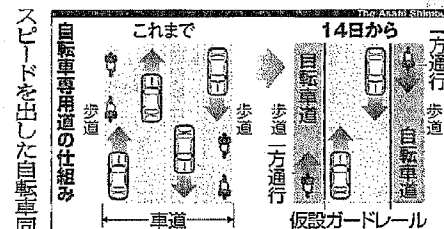
#### 車道を仕切り一方通行

#### 自転車の専用道

#### 川崎で実験開始

川崎市と県警は14日、京急川崎駅近くの県道で、片側2車道のうち両端1車線を一方通行の自転車専用道にする全国初の社会実験を始めた。市は27日までの試行中にアンケートを実施。問題がなければ、来年から本格実施する方針だ。

県道川崎府中線の川崎市



士が正面衝突し、パート女性(45)が死亡する事故が起きていた。

14日朝は、警察官や市職員らが自転車で出勤する人々を呼び止め、専用道を走るよう呼びかけた。

川崎区から自転車通勤している清沢チエ子さん(23)は「いつも車に注意しながら走っていたけど、安心できます」。アルバイト女性(29)は、2歳と6歳の子どもを自転車に乗せる時は自転車から降り、歩道を

押していたという。「車に乗っていても車道を走る自転車は危険で心配していました」と話した。

対象区間を逆走すると、道路交通法違反になる。ただ、県警は当面、再三の警告を無視するなど悪質な場合を除き、口頭での注意にとどめるという。

市は、交通渋滞への影響を調べたり、通行者に聞き取り調査をしたりして、年内に報告書をまとめる。

(鹿野幹男)

朝日新聞(13版)朝刊  
33面 地方面(横浜)  
平成24年11月15日(木)

## 参考－４ 通学路・生活道路の交通安全取り組み事例

- ①横浜市・横須賀市ゾーン３０対策の取り組み事例
- ②横須賀市ゾーン３０対策の取り組み事例



# 参考-4 ①横浜市・横須賀市ゾーン30対策の取り組み事例

## 神奈川県内で実施した対策事例の紹介(①ゾーン30対策)



### 事故対策 身近な道へ

幹線道から通学・生活路 試み広がる



ゾーン30 9月末にガードレールも新設された横須賀市日の出町1丁目

**■横須賀**  
マシソンが立ち並び、約1600世帯が暮らす横須賀市日の出町。幅が狭く、歩道が設置されていない道が数多くあり、隣町の小中学校に通う児童・生徒が通学路として利用している。これらの道に「ゾーン30」の文字が浮かぶ。特定の道路ではなく、区域全体で車両の最高速度を30kmに規制する表示だ。

**区域全体、速度30km規制**  
この区域を車で走ってみると、車内からも表示が目につく。10台ほどの車が行き交ったが、いずれもゆっくり走っていた。信号のない十字路では、ランドセルの少年の飛び出しに余裕を持って気付くことができた。9月1日から、同町の約4割にあたる約9kmをゾーン30の規制区域として横須賀市が指定した。同町によれば、指定前、区域内の道路には速度規制がかかっていなかった。近くの幹線道路の抜け道として、法定速度の60kmで通り抜ける車もあり、10、11年には4件ずつ交通事故が起きていた。

日の出町の須藤貞治会長(75)は「十字路も多く、出会い頭でぶつかる場面を何度もみた」と話す。2年前から町内の安全対策を同町や市と協議してきた。警察庁が昨秋、ゾーン30の導入を各都道府県の警察に呼びかけたことを受け、同町が町会に提案。道市計7カ所も指定する予定という。

交通安全対策の現場が、幹線道路から生活道路や通学路に広がっている。県警や自治体、住民による取り組みの現状を探った。



交互通行

①対策前(県警提供) ②対策後(市提供)  
二つの信号交差点に挟まれた約100mの区間は幅が5.8m。この間を記者は徒歩で3往復した。20

### 交差点間を交互通行

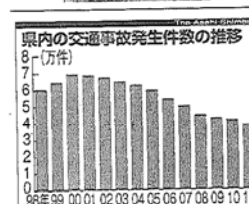
横浜

横浜市港南区大久保2丁目の住宅街を、市道が東西に延びる。近くに市立南高や桜岡小学校があり、通学路としても利用されている。

30台の車とすれ違ったが、交互通行のため、車との距離は1メートルはあり、よける必要はなかった。港南区によると、以前は信号機が東側の1カ所しかなく、車が対面通行していた。2台の車がすれ違うと、歩スペースはほとんどなくなった。バスが通れば対向の車が止まり、渋滞の原因にもなっていた。住民らは2010年から、町内会が中心となって

### 「住民の合意が不可欠」

同町に相談し、歩行者の安全確保や渋滞緩和を求めた。これを受けて同町は市と協議して信号機を増設し、今年4月から交互通行に変更した。この区間では毎年数件の人身事故が起きていたが、変更後は止まったという。地元の主婦(56)は「交互通行までは何度もやっていた。歩いていてドライバーが怖がっていたことも」と振り返る。対策後は「歩くのも車の運転も楽になった」と反応は上々だ。



交通事故が最も多かったのは00年の6万9788件。自動車の保有台数が全国的にピークを迎える時期だ。県警は重大事故の防止に重点を置き、安全対策は幹線道路の拡充や、大規模交差点の信号機の増設・改良が中心だった。

「(近年は)自動車保有台数が減少に転じ、自動車の走り距離も減り始めた。取り締まりの強化や自動車の性能向上もあって、県内の事故件数は減り続け、昨年は3万8800件となった。このため、事故の処理に追われていた県警も、生活道路や通学路のきめ細かな安全対策に手が回るようになった。だが、一方通行の方向をめぐって住民の意見が割れ、対策を断念した事例などもあり、県警は安全対策の様々な選択肢を住民に説明し、アンケートを実施して住民の意見を反映させる取り組みを始めたという。また、横須賀市によると、車の減速帯を設けた住宅街から、減速帯を車が通過する音への苦情が寄せられたこともあるという。市の担当者は「生活道路の安全対策は住民合意が不可欠。早急に結論を出す、住民との意見交換を重視している」と話す。

(松本龍三郎)

朝日新聞  
平成24年10月14日(日)



## 参考ー4 ②横須賀市ゾーン30対策の取り組み事例

### 神奈川県内で実施した対策事例の紹介(②ゾーン30対策)

# 歩行者を守る「ゾーン30」

## 車は時速30kmに制限 一方通行化も

住宅地など特定の区域で、車の最高速度を30kmに抑える取り組みが各地で広がっている。ゾーン30と呼ばれ、欧州で1980年代に始まった。車が走りにくい環境をつくり、車の通行量を減らすのが狙い。警察庁は2016年度末までに全国3千カ所を整備する方針だ。

最高速度が30kmであることを示す道路標識と標識＝埼玉県川口市戸塚2丁目

## 認知度アップ課題

神奈川県横須賀市日の出町の住宅街。路面に白くゾーン30の標識がある。マンションが林立する約9分がゾーン30に指定されたのは今年9月。最高速度が60kmだった一角はすべて30kmに規制され、中学校に向かう通学路には幅2分の1のガードレール付きの歩道が設けられた。もともと6分だった車道は、対面通行か

で、すべての道路の最高速度を30kmに抑える。路側帯を上げて車道を狭くしたり、中央線を廃止して一車線にしたりするなど、速度を出しにくい環境をつくるという。住民合意ができた範囲で規制をかけていくのも利点だ。この取り組みは、警察庁

から各都道府県警への指示で昨年9月から各地で進んでいる。昨年度は11都府県の67カ所を整備。今年度は約660カ所に増える予定だ。同様の取り組みは欧州を中心に80年代に始まり、オランダやドイツ、フランス、デンマークなどに広がっている。

課題は認知度の低さだ。埼玉県川口市のJR東川口駅の南側の住宅街。今年3月、1平方キロメートルの地区がゾーン30に指定された。小学校から300メートルほどの場所では2006年に乗用車が園児らの列に突っ込み、21人が死傷する事故が起き、規制を求める住民からの要望が強かった。指定後、通学路には路側帯も新設された。

だが、小学校の通学路で交通安全ボランティアをしていた主婦(42)は「ゾーン30」を知らなかった。「路側帯と標識だけでは見落としがちで、路面に色をつけて、規制エリアをわかりやすく示した方がいいのでは」。地区の入り口には最高速度30kmの標識があるが、エリア内ではどこも

ここに路面標示があるぐらいだ。

東京都足立区の東加平小学校周辺もゾーン30だが、ここも地区の入り口に標識がある程度。自営業の男性(68)は「商品の配達で車を使うけど、全く気がつかなかった。教えてくれる人もいなかった」と苦笑した。

ゾーン30には生活道路での事故防止への効果が期待されている。市街地の幅5・5メートル未満の道路での交通事故は01年以降、13万5千5百件で推移。11年は約12万5千件と微減だったが、全ての交通事故(約69万2千件)の約18%を占める。東京都府中市で今年4月、通学中の小中学生の列に車が突っ込み10人が死傷した事故も後を絶たない。減少傾向にあるものの、11年に通学時に死傷した小中高生は約2万人に上る。

警察庁の担当者は「幹線道路を走るべき車が住宅地に入り込まないようにするところが、住民の安心感につながる。もっと積極的に広報したい」としている。(熊本県 角拓哉 熊本三郎)

朝日新聞  
平成24年11月1日(木)