

# 第11回神奈川県安全性向上委員会

## 議事次第

日時：平成25年12月18日（水）10:00～12:00

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状況
- 3) 対策完了箇所のフォローアップ
- 4) 事故危険区間リストの更新
- 5) 事故ゼロプランの今後の展開
- 6) 自転車空間整備の取組み

### 4. 閉 会

#### 資 料

- 資料－1 神奈川県 安全性向上委員会

#### 参考資料

- 参考－1 設立趣意書
- 参考－2 規約
- 参考－3 事故危険箇所リスト

#### 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
- (一社) 神奈川県安全運転管理者会連合会 専務理事 舩甚 英俊
- (一財) 横浜市交通安全協会 専務理事 島田 晴規
- (一社) 川崎市交通安全協会 専務理事 小田 忠信
- (一社) 神奈川県トラック協会 専務理事 石橋 廣
- (一社) 神奈川県タクシー協会 専務理事 会田 辰三郎
- (一社) 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 足立 賢一
- 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 瀬崎 瑠里
- 神奈川県安全防災局安全防災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 新倉 芳樹
- 川崎市建設緑政局道路河川整備部長 金子 正典
- 相模原市都市建設局土木部長 包末 敏男
- 東日本高速道路株式会社 関東支社  
京浜管理事務所長 小村 雄大
- 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 笠原 茂人
- 首都高速道路株式会社 神奈川管理局  
調査・環境課長 松村 成和

### ◎ 委員長

(敬称略)

第11回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

日時:平成25年12月18日(水)

10:00~12:00

場所:横浜国道事務所大会議室

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  
足立 賢一  
(副所長 片倉 弘美)
- 国土交通省 関東地方整備局  
相模国道事務所  
田村 央  
(副所長 村刺 徹雄)
- 神奈川県安全防災局安全防災部  
くらし安全交通課長  
小林 仁  
(主幹 中村 宏)
- 神奈川県国土整備局道路部  
道路管理課長  
関矢 博己  
(グループリーダー 永埜 浩司)
- 横浜市道路局 道路部長  
新倉 芳樹  
(課長 辻本 昭)
- 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  
包末 敏男  
(参事(兼)中央土木事務所長 岩本 邦夫)
- 首都高速道路(株)神奈川管理局  
調査・環境課長  
松村 成和

スクリーン

プロジェクター

- 東洋大学 国際地域学部  
国際地域学科 教授  
岡村 敏之
- (一社)神奈川県安全運転管理者連合会  
専務理事  
舛甚 英俊
- (一財)横浜市交通安全協会  
専務理事  
島田 晴規
- (一社)川崎市交通安全協会  
専務理事  
小田 忠信
- (一社)神奈川県トラック協会  
専務理事  
石橋 廣
- (一社)神奈川県バス協会  
常務理事  
山崎 利通  
(参与 滝島 均)
- 神奈川県警本部交通部  
交通規制課長  
瀬崎 瑠里  
(課長補佐 馬場 広人)
- 東日本高速道路(株) 関東支社  
京浜管理事務所長  
小村 雄大  
(課長 和氣 照夫)
- 中日本高速道路(株)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  
笠原 茂人

入口

( )は代理出席者

事務局 事務局 事務局 事務局

事務局

# 第11回 神奈川県 安全性向上委員会

1. 委員会の目的と経緯	P.1
2. 事故ゼロプランの進捗状況	P.7
3. 対策完了箇所のフォローアップ	P.14
4. 事故危険区間リストの更新	P.27
5. 事故ゼロプランの今後の展開	P.47
6. 自転車空間整備の取組み	P.52
7. 今後の予定	P.57

平成25年12月18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 事故ゼロプランの現状
- 1. 5 本日の委員会の審議内容

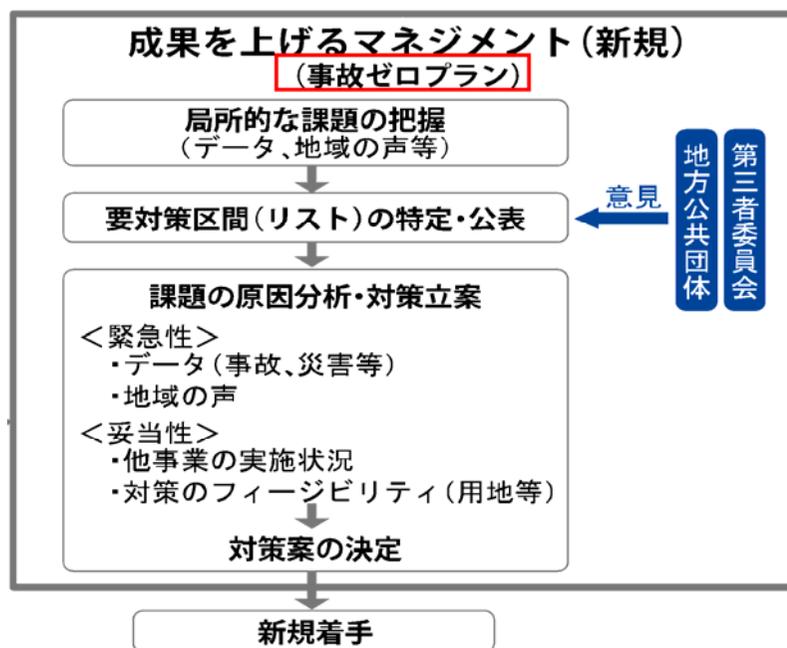
## 1. 1 委員会の目的と事故ゼロプラン

### ■「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)

- 事故ゼロプラン進捗状況確認
- 新たな事故危険区間(追加箇所)報告
- 早期対策効果評価確認手法確認

H25年度

第11回委員会(平成25年12月18日) 本日

### ■ 事故ゼロプランの進め方のルールの再確認

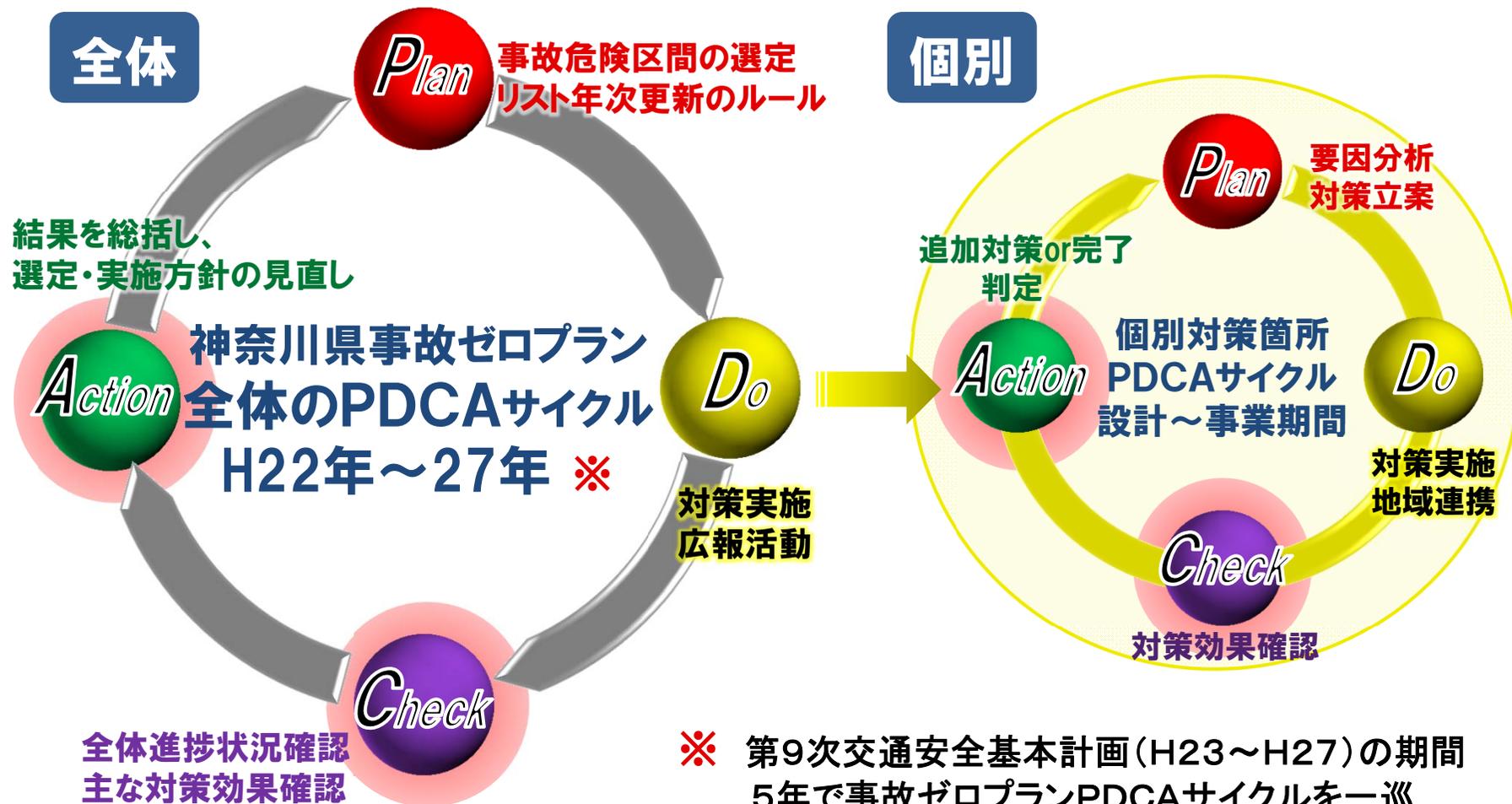
- PDCAサイクルが一巡する間に、事故危険区間はどの程度対策されるのか？
  - 事故状況、予算配分、事業環境を踏まえ優先箇所を検討して対策を行う。  
27年以降も事故対策施策は継続される。
- 神奈川県内の事故削減目標が2割であれば、対策箇所ではより多くの削減が必要ではないか？
  - 2割は目安として扱い、個別対策箇所ではより大きい削減を目指す。
  - また、幹線道路の事故は近年減少傾向にあり、減少した状況下での削減という意味では、2割削減も容易ではない。

### ■ 自転車空間整備の取組み報告

- 自転車、歩行者のマナーの悪さや法令違反によっても、事故が起きているケースが見受けられ、ルールの周知などソフト対策も必要である。
- 自転車ガイドラインにより自転車の車道利用原則が打ち出されているが、子どもへの自転車教育を行う際に、車道利用をどこまで推奨するか課題である。
  - 子ども・高齢者などは自転車の歩道通行可能ルールは残っているので、そのことも踏まえた自転車教育が必要である。

# 1. 4 事故ゼロプランの現状

- ・ 事故ゼロプランでは、『事故ゼロプラン全体』と『個別対策箇所』のそれぞれにPDCAサイクルを適用し、効果的・効率的に推進しています。
- ・ 事故ゼロプラン開始から4年目を迎え、PDCAサイクルのうち、着実にDo(対策実施)を進めつつ、Check(進捗・対策効果確認)の段階に入ってきています。
- ・ また、今度の展開を見据えると、Action(総括・見直し)に関する審議も必要です。



## 1. 5 本日の委員会の審議内容

### ■ 事故ゼロプランの進捗状況

- 神奈川県事故ゼロプランのこれまでの取組みを確認して頂きます。
- 「事故危険区間」の対策進捗状況を**報告**します。

### ■ 対策完了箇所のフォローアップ

- 事故ゼロプラン全体の効果評価結果を**報告**します。
- 対策完了箇所における事故対策効果の具体事例を**報告**します。

### ■ 事故危険区間リストの更新

- 第三次事故危険箇所事業への取組開始を踏まえ、「事故危険区間」の年次更新（追加）ルールの改正について**審議**していただきます。
- 事故危険区間リストへの追加について**審議**していただきます。

### ■ 事故ゼロプランの今後の展開

- 平成28年度からの事故ゼロプラン2巡目に向け、今後の展開の仕方等について**審議**していただきます。

### ■ 自転車空間整備の取組み

- 新たな自転車走行空間整備施策及び取組み事例について**報告**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状況

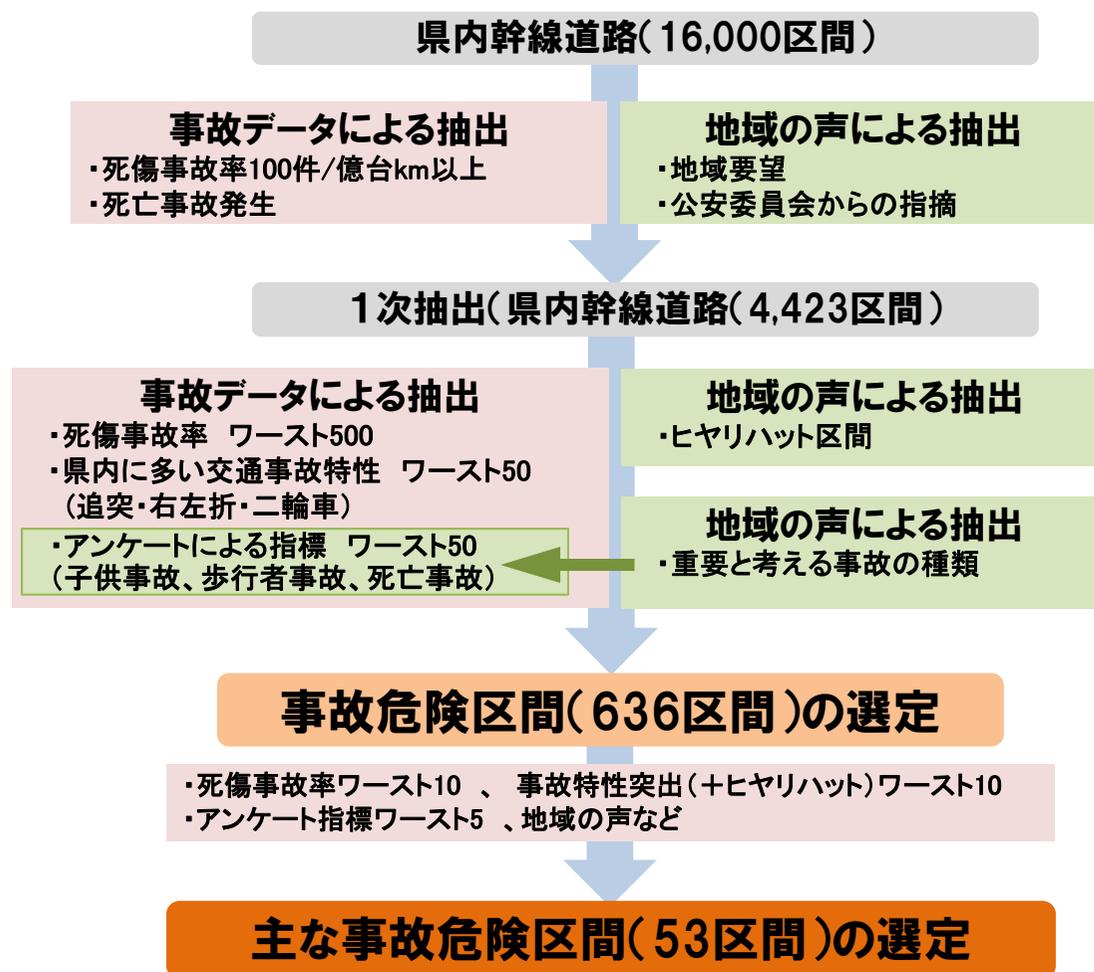
2.1 神奈川県事故ゼロプラン

2.2 事故ゼロプランの進捗状況

## 2. 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）

- ・神奈川県内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(地先名)	交差点名	管理主体	選定の視点			
					死傷事故率	特徴的川内事故の内訳	安全性の危惧	ヒヤリハット結果集約の
1	国道134号	横須賀市久里浜5丁目	久里浜	神奈川県	●	●		
2	県道717号	小田原市柳田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	鎌倉市梶原	古藤橋	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	横浜市鶴見区駒岡3丁目	駒岡交番前	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	横須賀市三春町4丁目	三春町四丁目	国	●	●		
15	国道15号	横浜市鶴見区鶴見中央4丁目	鶴見駅前	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	横須賀市桜ヶ丘2丁目	桜ヶ丘入口	神奈川県	●	●		
19	国道16号	横須賀市追浜本町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	堂田駅前	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	横須賀市衣笠栄町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	鯨泉入口	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	伊勢原市下糟屋付近	-	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丁目大原原陸橋付近	-	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)」

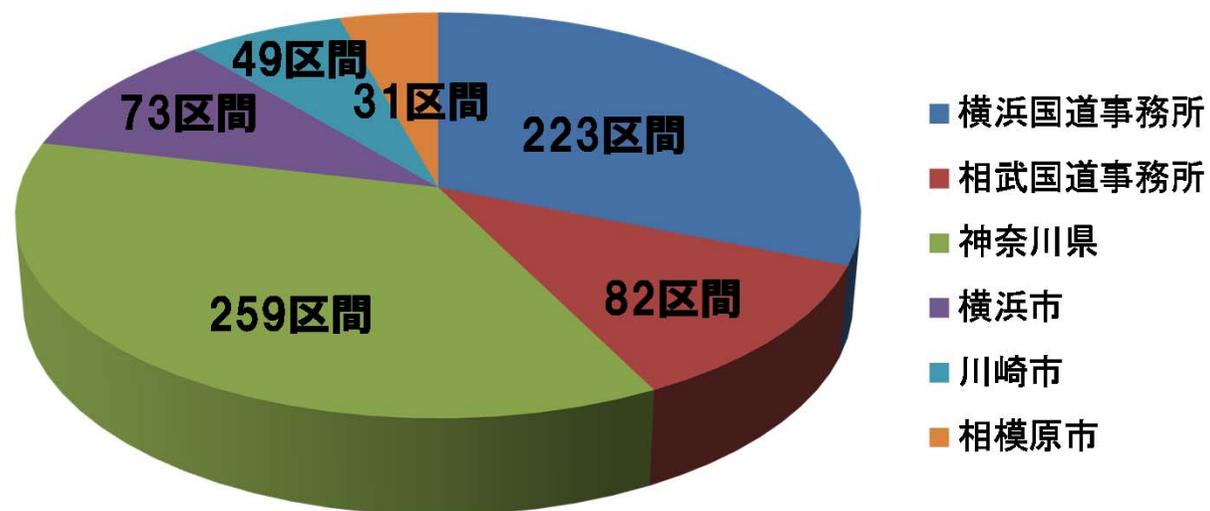
地域の声  
②新たな地域要望等  
(事故データに現れない区間)

年次更新(追加された) 事故危険区間  
H23年度は51区間、H24年度は30区間が追加され、神奈川県  
の事故危険区間は**717区間**になりました。

## 2. 1 神奈川県事故ゼロプラン

### 事故危険区間(717区間)の道路管理者別内訳

	H22選定	H23追加	H24追加		事故危険区間
			事故多発区間(地点)	地元要望	
横浜国道事務所	209	6	6	2	223
相武国道事務所	72	10	0		82
神奈川県	240	11	8		259
横浜市	47	20	6		73
川崎市	44	1	4		49
相模原市	24	3	4		31
合計	636	51		30	717



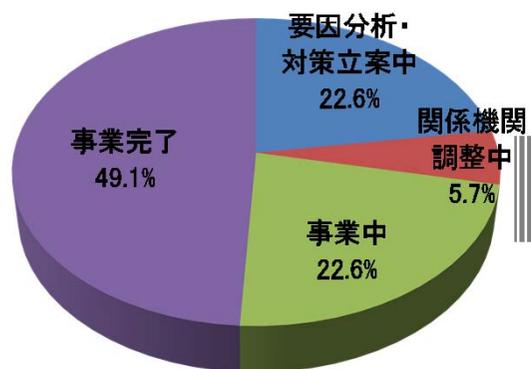
## 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況

### 事故危険区間(主な事故危険区間53区間、事故危険区間717区間)の進捗状況

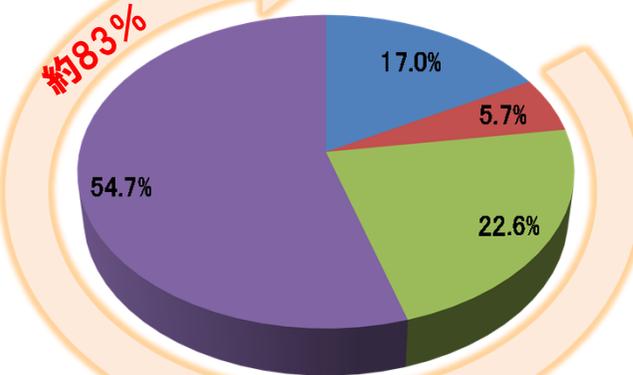
- ・主な事故危険区間(53区間)のうち、約83%が事業着手済みとなっています。
- ・なお、事故危険区間(717区間)では、事業着手済みが約42%です。

### 主な事故危険区間(53区間)の進捗状況

■昨年度(第10回委員会)の進捗状況



■今回の進捗状況(H25.9末時点)

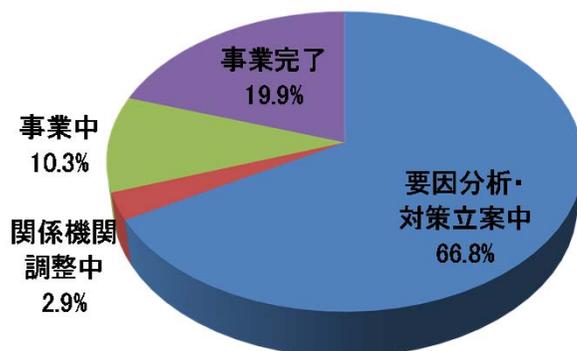


#### 事業完了箇所

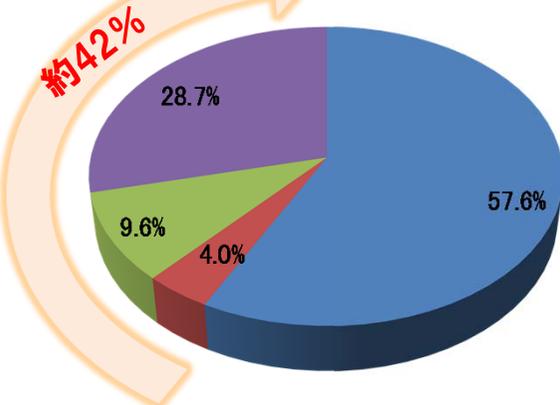
- ・全体の約55%(29箇所)
  - ・昨年度は約49%(26箇所)
- #### 事業着手済み箇所
- ・全体の約83%(44箇所)
  - ・昨年度は約77%(41箇所)

### <参考> 事故危険区間(717区間)の進捗状況

■昨年度(第10回委員会)の進捗状況



■今回の進捗状況(H25.9末時点)



#### 事業完了箇所

- ・全体の約29%(206箇所)
  - ・昨年度は約20%(137箇所)
- #### 事業着手済み箇所
- ・全体の約42%(304箇所)
  - ・昨年度は約33%(228箇所)

## 2. 2 事故ゼロプランの進捗状況

### 主な事故危険区間(53区間)の区間別進捗状況

No.	箇所名(交差点名)	路線	要因分析 対策立案中	関係機関 調整中	事業中	事業完了	No.	箇所名(交差点名)	路線	要因分析 対策立案中	関係機関 調整中	事業中	事業完了
1	久里浜交差点	国道134号					31	飯泉入口交差点	国道255号				
2	小田原市柳新田40-1～堀之内	県道717号					32	水引	国道246号				
3	大船駅東口交通広場前交差点	県道301号					33	上小田中6丁目	主)45号				
4	南藤沢交差点	国道467号					34	警察署前	国道16号				
5	上溝	主)54号					35	泥亀2丁目	国道16号				
6	古館橋交差点	県道304号					36	青砥坂	国道16号				
7	鎌倉市小町	主)21号					37	杉田	国道16号				
8	瀬谷四丁目	県道40号					38	神奈川2丁目	国道15号				
9	変電所前交差点	主)44号					39	大野台郵便局前(交)	国道16号				
10	郵便局前交差点	国道467号					40	愛甲宮前	国道246号				
11	駒岡交番前	県道111号					41	出田町入口	国道15号				
12	上田名	主)48号					42	金港町	国道1号				
13	築池	国道16号					43	多摩川大橋付近	国道1号				
14	三春町4丁目	国道16号					44	伊勢原市下糟屋付近	国道246号				
15	鶴見署前	国道15号					45	磯子駅付近	国道357号				
16	網島駅西口交差点	県道106号					46	つくしの交差点付近	国道246号				
17	川井本町	国道16号					47	相模原市緑区吉野(単)(郷土資料館)	国道20号				
18	桜ヶ丘入口交差点	県道208号					48	相模原市緑区小淵(単)(藤野中入口)	国道20号				
19	追浜駅前	国道16号					49	相模原市緑区小淵(単)(吉野棧道橋)	国道20号				
20	港北小学校入口	県道2号					50	相模原市中央区南橋本1丁目大河南陸橋付近	国道16号				
21	飯田岡入口交差点	県道720号					51	手広交差点	主)32号				
22	聖天橋	国道16号					52	屏風ヶ浦	国道16号				
23	入江町	国道1号					53	切通し	国道246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	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	国道16号											
29	北加瀬3丁目	主)14号											
30	三浦高校前交差点	主)27号											

※濃い色:今年度進捗した箇所

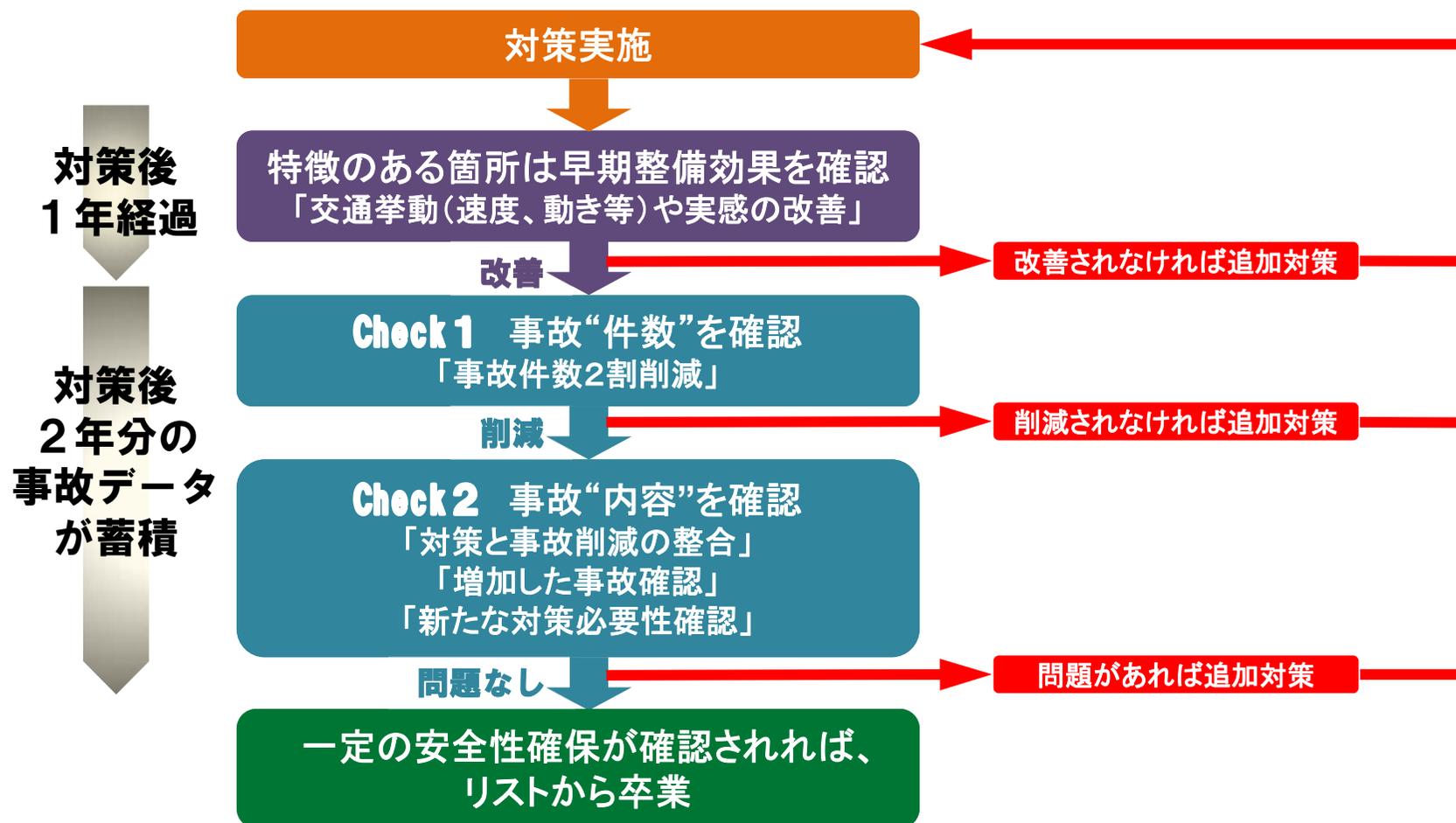
### 3. 対策完了箇所のフォローアップ

- 3. 1 対策完了箇所のチェック手法
- 3. 2 事故危険区間全体の事故データによる事故対策効果評価
- 3. 3 早期事故対策効果手法による効果評価事例
- 3. 4 事故データによる事故対策効果評価

### 3. 1 対策完了箇所のチェック手法

- ・前回委員会にて、対策後2年分の事故データが蓄積した箇所における評価・卒業(対策完了判断)ルールに加え、事故や対策に特徴のある箇所について対策後1年経過箇所における「早期整備効果確認」の必要性を確認しました。
- ・前回委員会の審議結果を踏まえ、今後は下記フローにて対策効果の評価を行います。

#### 対策実施済み箇所の効果評価フロー



## 3. 2 事故危険区間全体の事故データによる事故対策効果評価

### 事故件数、事故率の経年変化

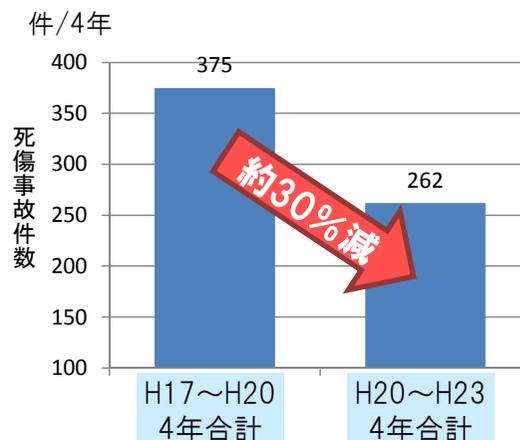
- ・神奈川県全体の事故件数は、総合的な事故対策により、年々減少傾向にあります。
- ・H22に事業が完了した事故危険区間15区間については、対策の効果もあり、事故件数は**約30%減少**しており、神奈川県全体よりも減少率が大きくなっています。
- ・事業が完了した事故危険区間15区間の内訳をみると、73%にあたる**11区間で2割以上の事故削減効果が発現**しています。

#### 事故件数の経年変化

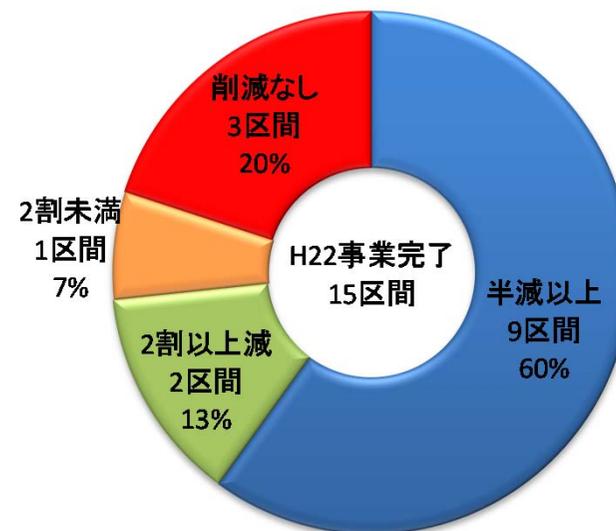
神奈川県内全体  
(幹線道路(約16,900区間))



事業が完了した事故危険区間  
(15区間)



#### 事業が完了した事故危険区間の事故削減状況



【出典】  
交通事故統合データベース

### 3. 3 早期事故対策効果手法の効果評価事例

#### 早期事故対策効果手法の具体事例①

- 今年2月に施工した事故対策の前後で、車両および二輪車の走行位置の動線を確認するため、ビデオ撮影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。

国道246号

246

津田山陸橋交差点

川崎市高津区下作延1丁目 (15.7kp)

#### ■ 事故の発生状況

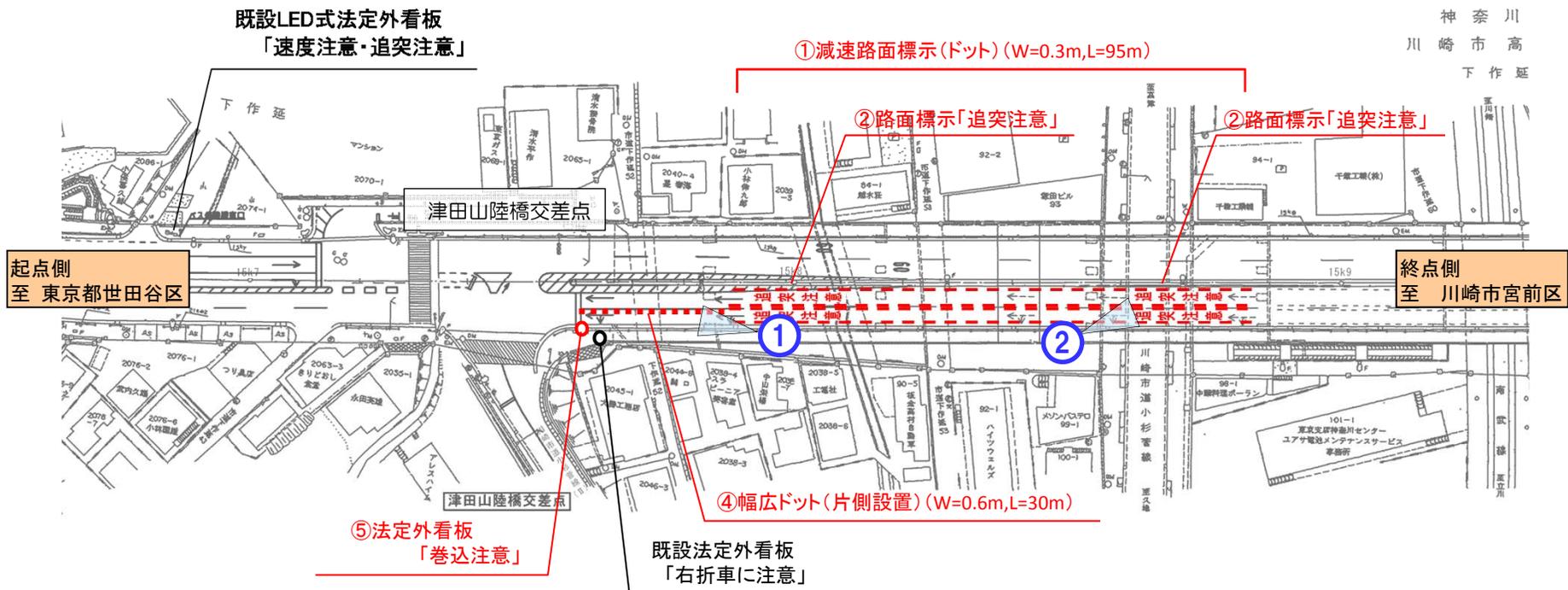
- ・上り線側から走行してきた自動車が進路を左折する際に、車道の路肩をすり抜けてきた二輪車を巻き込む事故が発生(3件/4年)
- ・上り線側の交差点流入部において追突事故が発生(8件/4年)



### 3. 3 早期事故対策効果手法の効果評価事例

#### 早期事故対策効果手法の具体事例①

##### ■対策内容



写真①幅広ドット(片側設置)



対策後

写真②減速路面標示+路面標示「追突注意」

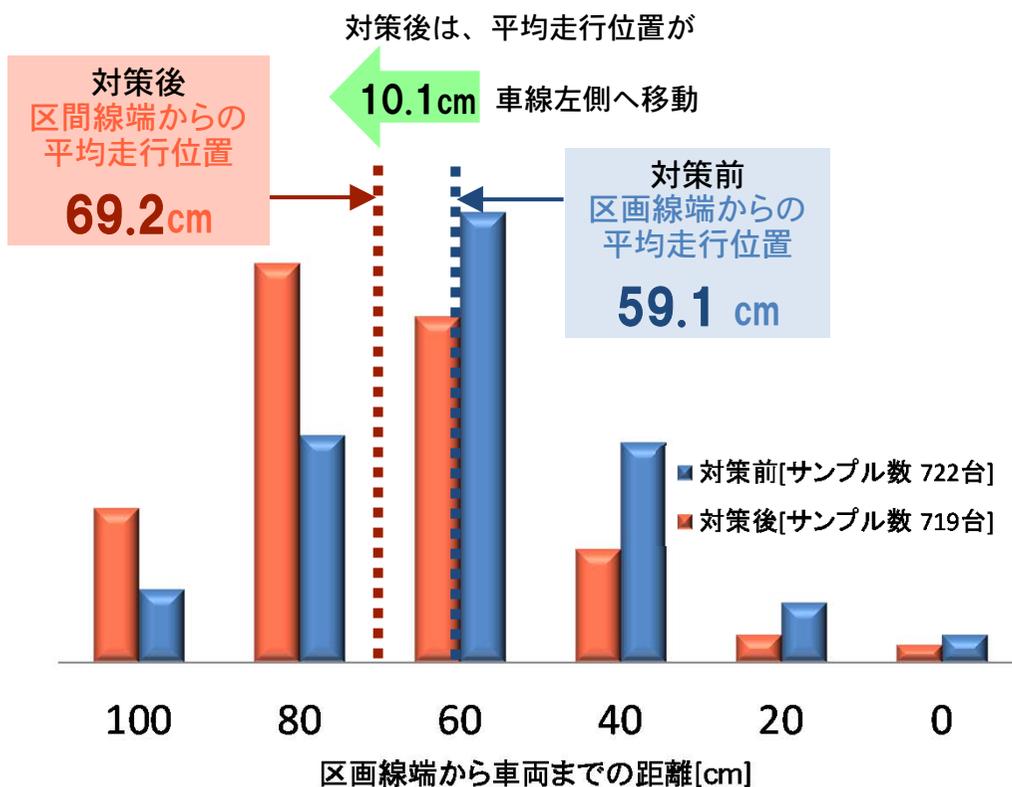
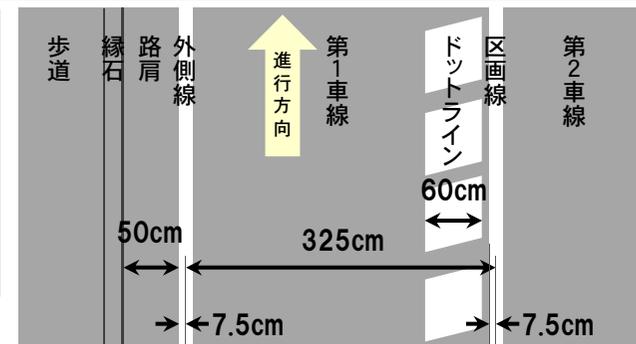


対策後

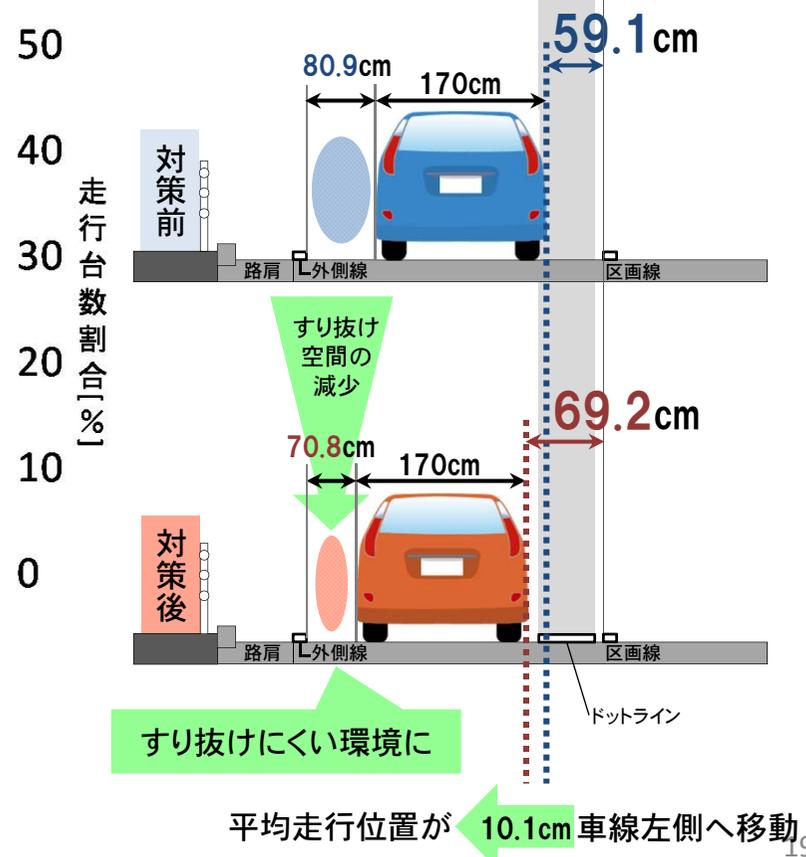
### 3. 3 早期事故対策効果手法の効果評価事例

#### 早期事故対策効果手法の具体事例①

- 幅広ドットライン設置区間における車両の平均走行位置が車線左側へ移動
- 二輪車走行空間が狭くなり、すり抜けにくい環境に



調査箇所 : 津田山陸橋交差点付近  
 対策前調査 : 平成25年 2月 13日 [水] 13:00~14:00  
 対策後調査 : 平成25年 3月 7日 [木] 13:00~14:00



### 3. 3 早期事故対策効果手法の効果評価事例

#### 早期事故対策効果手法の具体事例②

- 国道16号において、今年6月に施工した事故対策の前後で、民間プローブ速度データ※を活用した対策効果検証を行いました。

※民間会社がカーナビなどから取得したサンプリング車両の区間毎の走行速度データ

#### 16 国道16号 合同庁舎前交差点 横須賀市 日の出町 (6.9kp)

#### ■ 事故の発生状況

- ① 交差点内でカーブしており、交差点流入部での急な減速が原因となる**追突事故**や、十分に速度を落とさずに交差点に進入した車両が反対車線に飛び出す**正面衝突事故**などが発生している。
- ② また、平成24年には、上り線側を走行する車両が交差点を曲がりきれずに、ガードレールに衝突し、死亡する事故が発生している。





### 3. 3 早期事故対策効果手法の効果評価事例

#### 早期事故対策効果手法の具体事例②

##### ■対策の整備効果

##### ◆交差点付近の速度抑制効果

減速ベルト、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50km/hを**超過**する車両が**9%減少(13%→4%)**

##### 効果の検証方法

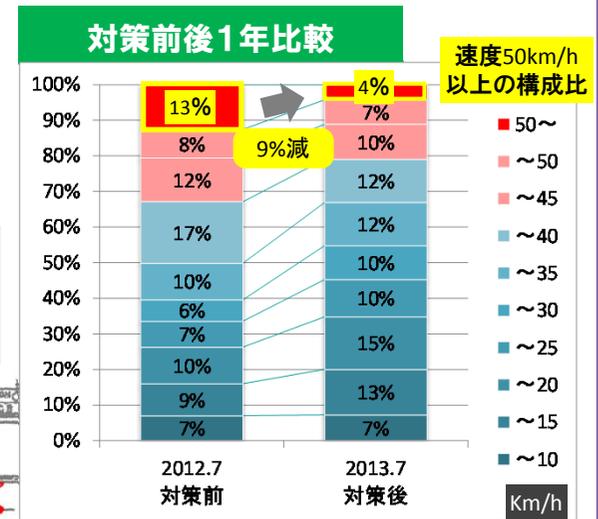
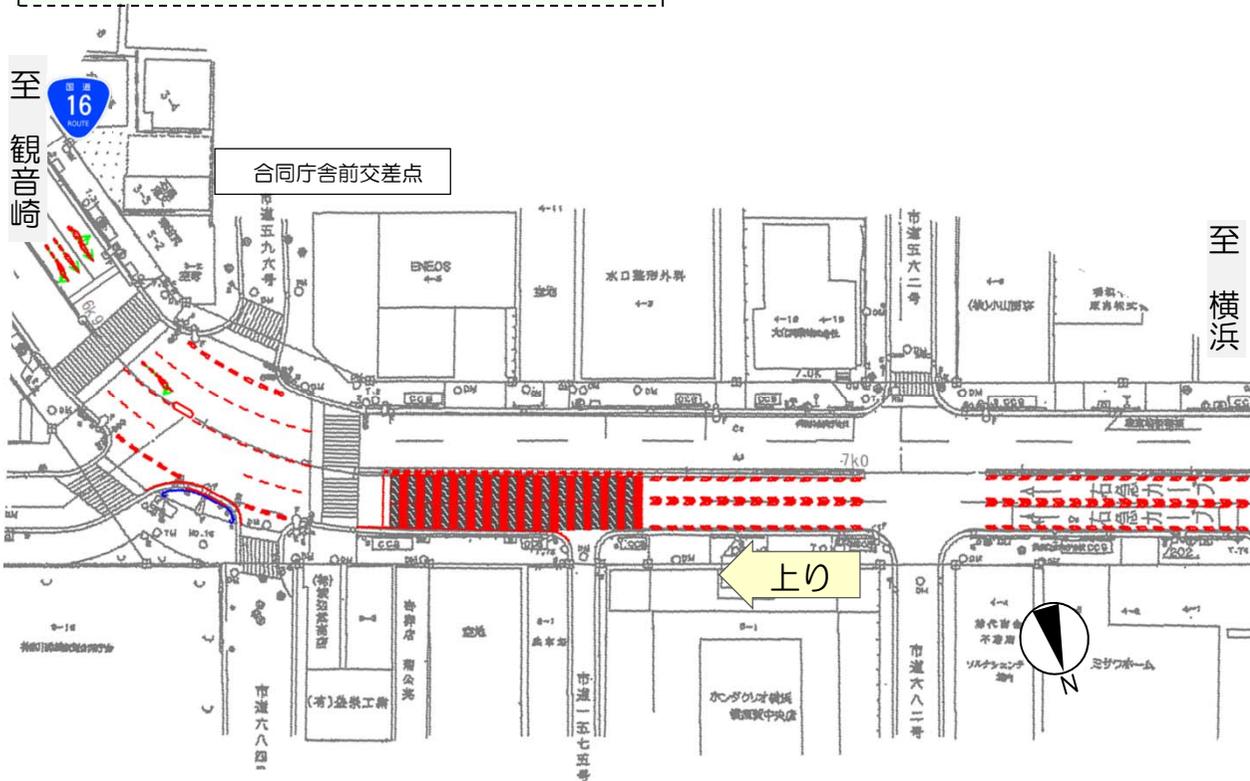
対策前後での交差点付近の**平均速度、速度ランク**を比較※

##### ◆検証データ

対策前(201207)、対策後(201307)の1カ月間の民間プローブデータ  
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



	上り流入部		低減量
	対策前	対策後	
平均速度	27.9km/h	23.5km/h	4.4km/h

4.4km/h減

# 3. 4 事故データによる効果評価事例（対策効果が高い事例①）

## 箇所概要と対策立案

**国道16号**  
おおのだいしょう  
**大野台小交差点**  
 相模原市 (23.611kp)  
 事故危険区間リスト 83140013(14-106196K)



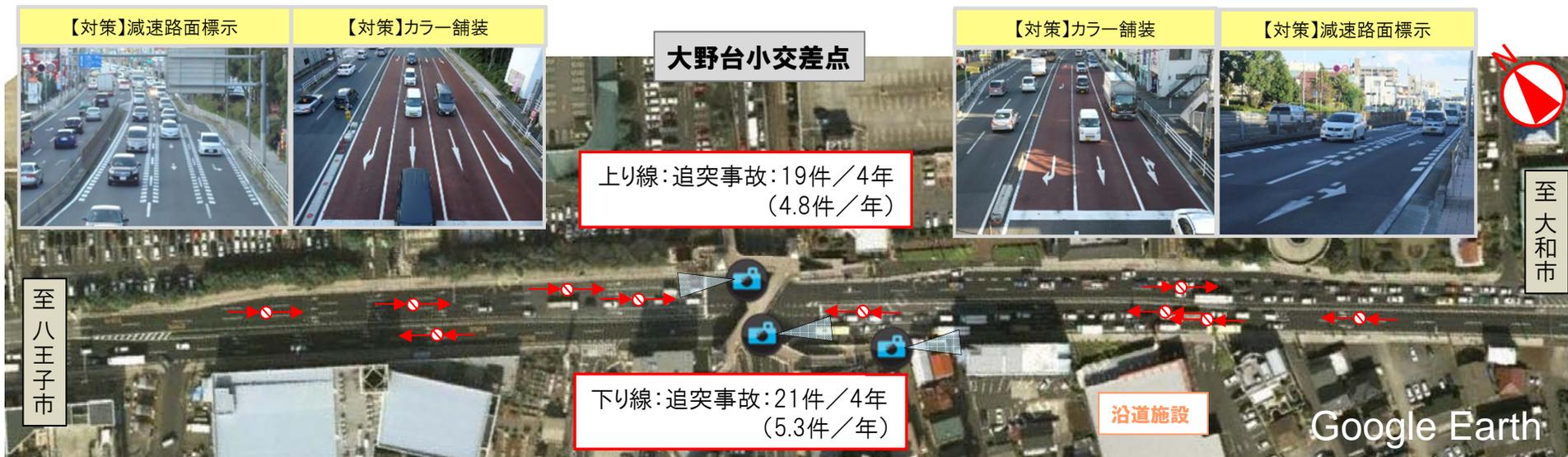
(C) Google, (C) 2012 ZENRIN

### ■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、要因分析と対策立案

- 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



**大野台小交差点**

**【対策】減速路面標示**      **【対策】カラー舗装**

上り線：追突事故：19件／4年  
 （4.8件／年）

下り線：追突事故：21件／4年  
 （5.3件／年）

**【対策】カラー舗装**      **【対策】減速路面標示**

沿道施設

Google Earth

# 国道16号／大野台小交差点

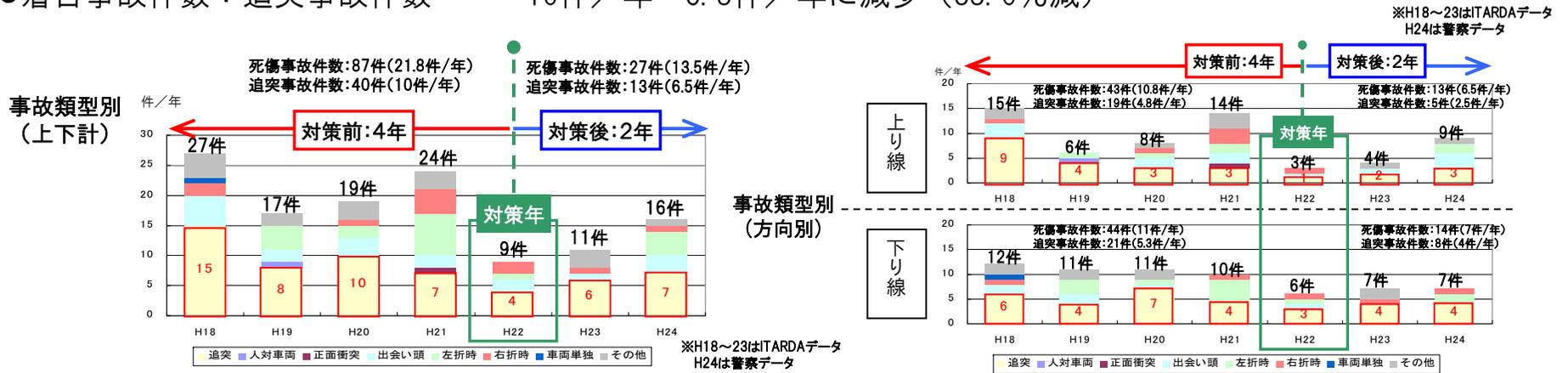
※対策後2年データによるケーススタディ

## 対策後2年間の事故発生状況

### ■対策後2年間の事故の状況

対策前：H18～H21 対策後：H23～H24

- 全体事故件数：死傷事故件数・・・21.8件／年→13.5件／年に減少（38.1%減）
- 着目事故件数：追突事故件数・・・10件／年→6.5件／年に減少（35.0%減）



### ■対策後2年間の事故発生状況



■評価：全体事故件数・着目事故件数ともに2割以上減少。

# 3. 4 事故データによる効果評価事例（対策効果が高い事例②）

## 箇所概要と対策立案

県道717号(14-100492K)

ほりのうち

### 堀之内交差点

小田原市堀之内



### 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1車線（2車線道路）
- 専用車線：従道路：右折専用
- 信号現示：非分離式
- 規制速度：40km/h
- 交通量：約6,400台/日（主道路）  
約17,500台/日（従道路）（H22センサス）

### 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（ドットライン）、路面表示「追突注意」



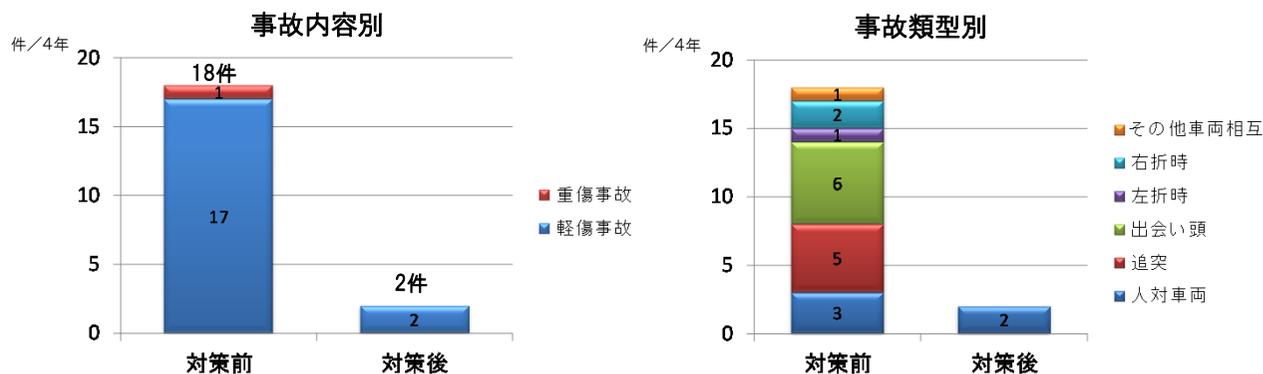
### 3. 4 事故データによる効果評価事例（対策効果が高い事例②）

#### 対策後2年間の事故発生状況

##### ■対策後2年間の事故の状況

対策前：H17～H20 対策後：H23～H24（4年換算）

- 全体事故件数：死傷事故件数・・・18件／4年→2件／4年に減少（89%減）
- 着目事故件数：追突事故件数・・・5件／4年→0件／4年に減少（100%減）



##### ■対策後2年間の事故発生状況



■評価：全体事故件数・着目事故件数ともに2割以上減少。

## 4. 事故危険区間リストの更新

- 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化
- 4. 2 事故危険区間リストの更新に関する新ルールの特案
- 4. 3 事故危険区間の年次更新（追加）ルールの改正
- 4. 4 事故危険区間の対策優先順位設定ルールの新設

## 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

### 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

・H22年度から事故ゼロプランを開始し、4年目を迎える中で、取組み背景に関して下記2点の状況が変化しています。

#### 【取組み背景の変化①】

神奈川県交通事故を削減する施策として、第3次社会資本整備重点計画に位置づけられた『事故危険箇所(H25指定)』の取組みを開始

#### 【取組み背景の変化②】

事故危険区間リストを作成してから3年以上が経過し、事故危険区間リスト作成時と現時点で交通事故発生状況に変化が発生  
(事故危険区間であっても近年交通事故の集中が見られない区間が存在)

## 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

### 【取組み背景の変化① 事故危険箇所の取組み開始】

#### (1) 事故危険箇所の取組みの背景

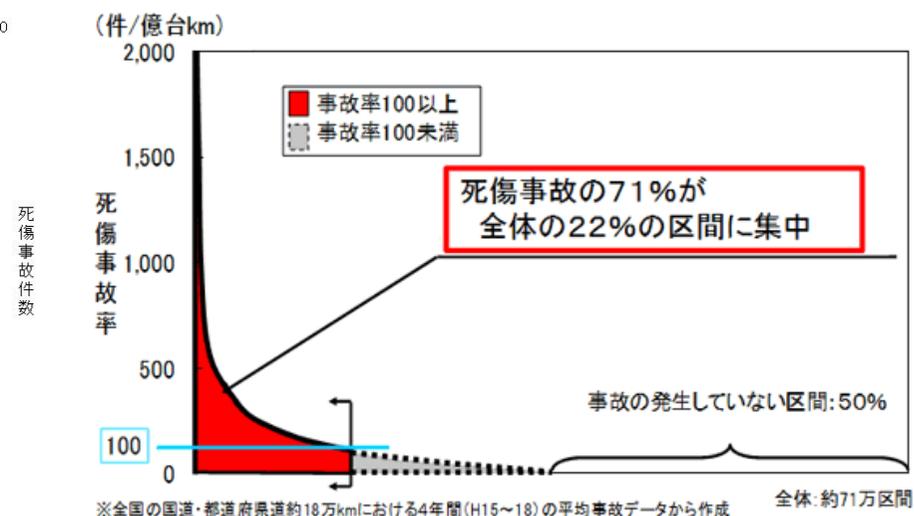
- 死者数は平成4年をピークに減少に転じたが、死傷事故は変わらず増加傾向を示しており、交通事故の抑止が当時の最重要課題
- 死傷事故の約7割が全体の約2割の区間に集中して発生しており、これらの箇所で集中的に交通安全対策を実施することが効果的

⇒平成14年から「事故危険箇所」の取組みを開始



死者数・死傷事故件数の推移

【出典】交通統計、警察庁資料



交通事故の集中発生傾向

【出典】国土交通省ホームページ

## 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

### 【取組み背景の変化① 事故危険箇所の取組み開始】

#### (2)事故危険箇所とは

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

⇒事故ゼロプランと同一の方向性

#### ■抽出基準(H25指定)

##### 【抽出基準A】

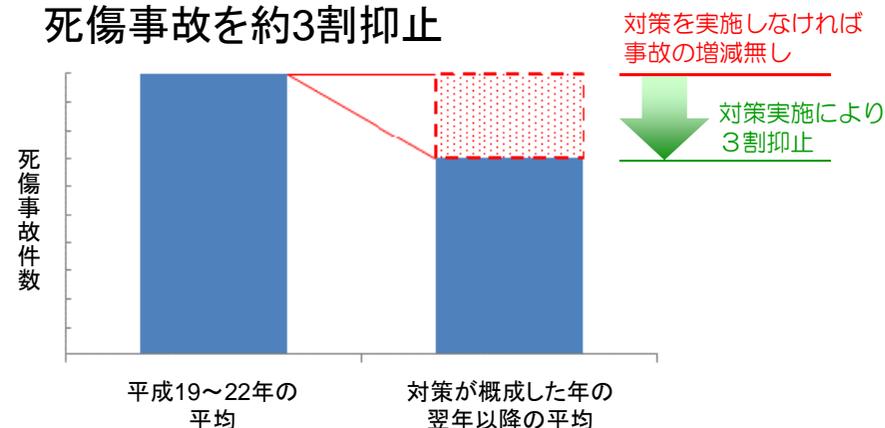
- ・死傷事故率100件/億台キロ以上 かつ
- ・重大事故率10件/億台キロ以上 かつ
- ・死亡事故率1件/億台キロ以上

##### 【抽出基準B】

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

#### ■アウトカム目標値(H25指定)

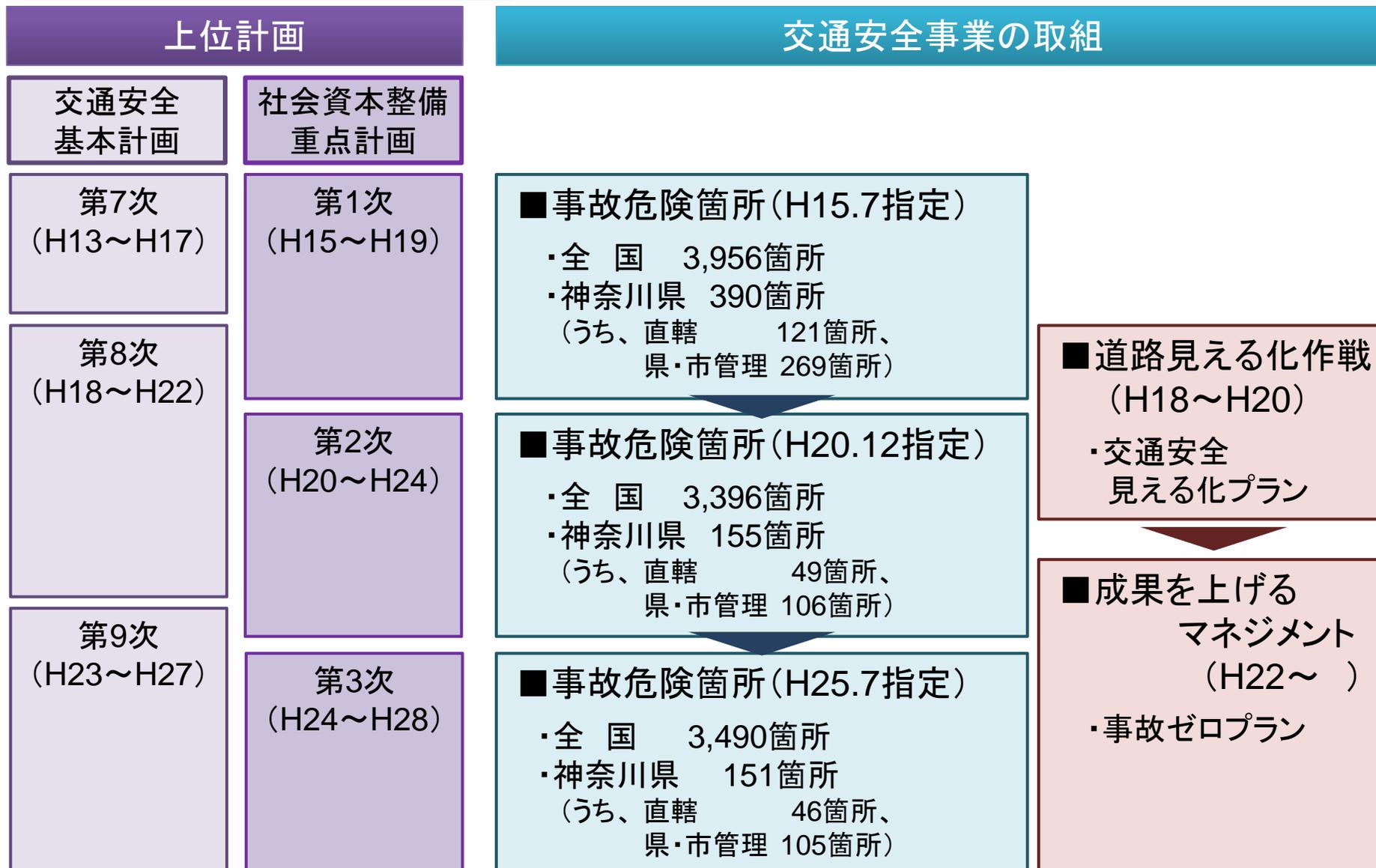
- ・対策実施箇所において、対策前後で死傷事故を約3割抑止



## 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

### 【取組み背景の変化① 事故危険箇所の取組み開始】

#### (3)事故危険箇所の取組み経緯

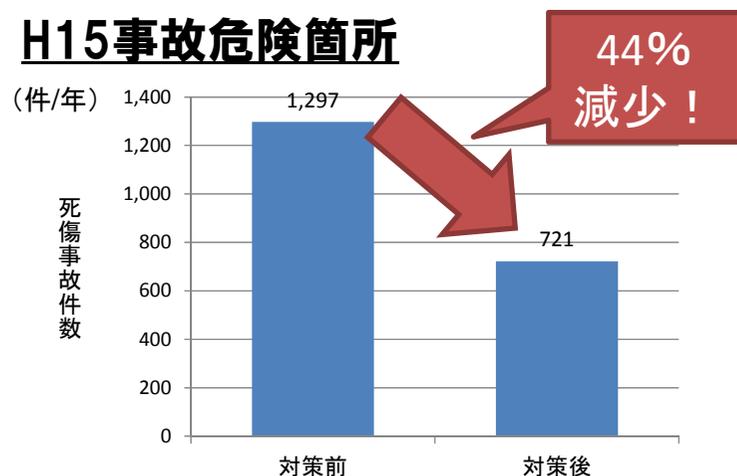


## 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

### 【取組み背景の変化① 事故危険箇所の取組み開始】

#### (4) 神奈川県における取組み実績

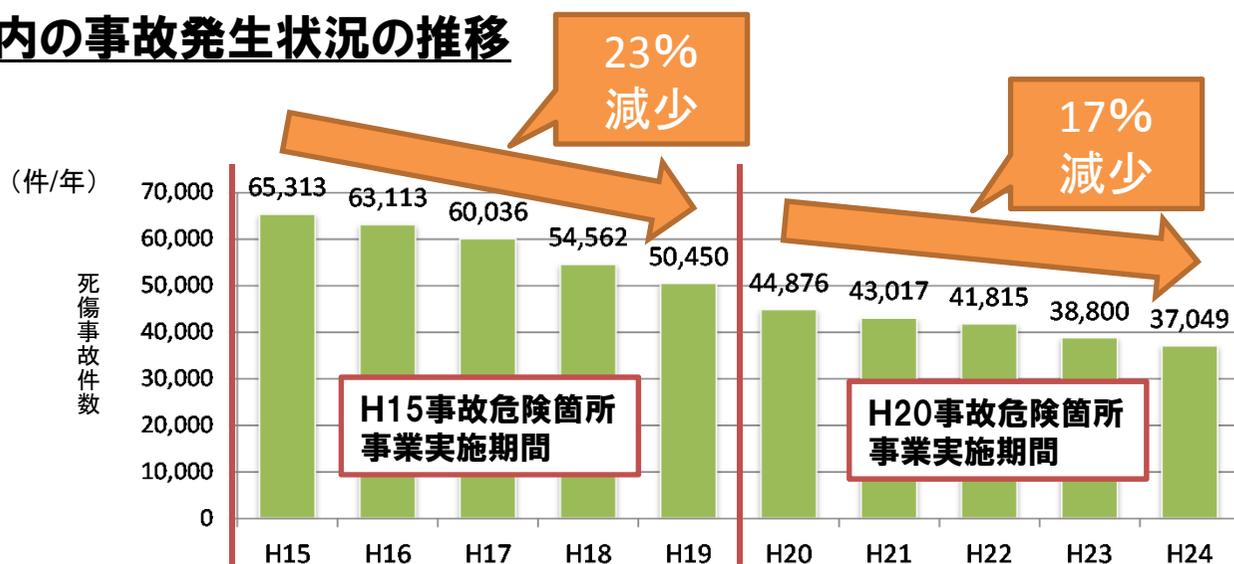
##### H15事故危険箇所



⇒ 対策を実施したH15事故危険箇所については、高い効果を挙げています  
⇒ H20事故危険箇所については、対策後の事故データがまだ十分に揃ってないため、今後もモニタリングを続けていきます

【出典】事故対策データベース(国総研)

##### 神奈川県内の事故発生状況の推移



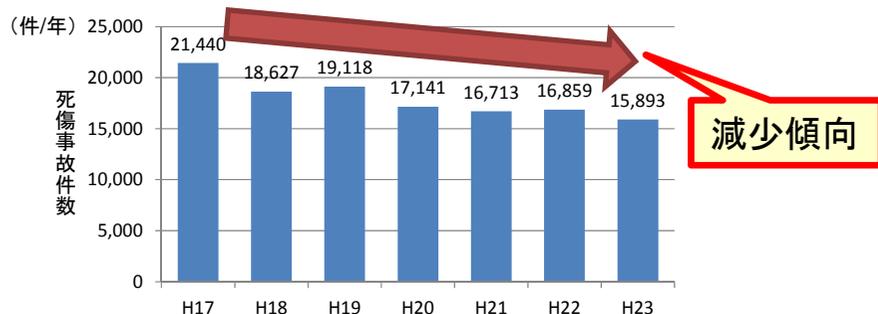
# 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

## 【取組み背景の変化② 事故発生状況が変化】

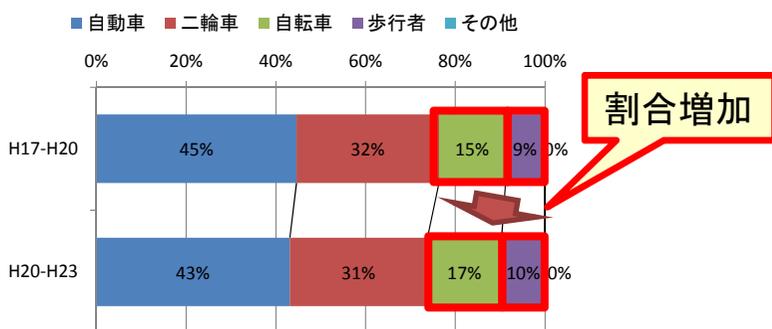
### (1) 事故発生状況の変化状況

- 近年、神奈川県(幹線道路)の交通事故は**減少傾向**にあります。さらに、自動車事故・二輪車事故の割合が減少する一方、**自転車事故・歩行者事故の割合が増加**するなど、発生特性も変化しています。
- 事故危険区間リストのうち、事故データにて抽出された区間についても、**近年交通事故の発生状況が変化し、死傷事故率が低下した区間が存在**します。

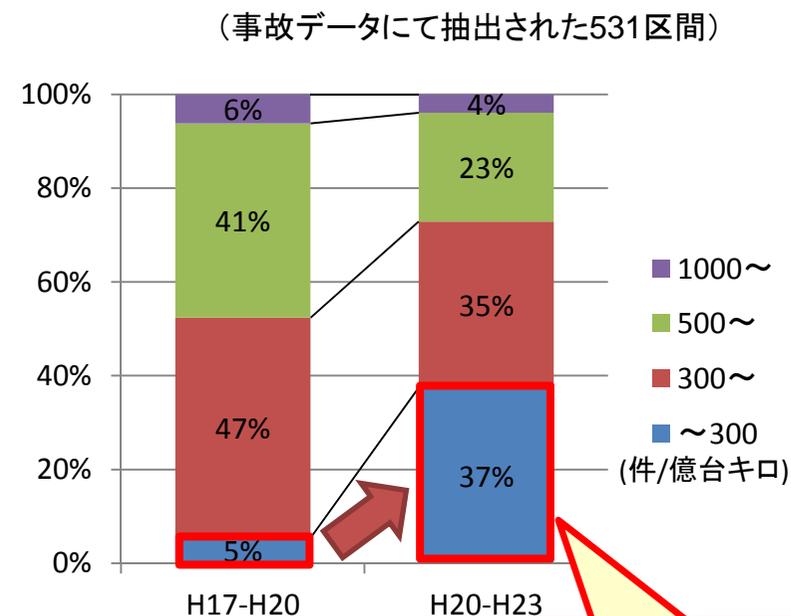
■ 神奈川県の交通事故の経年変化(幹線道路)



■ 神奈川県の当事者種類別交通事故発生割合の変化(幹線道路)



■ 事故危険区間における死傷事故率の変化



## 4. 1 事故ゼロプラン推進における取組み背景の変化

### 【取組み背景の変化② 事故発生状況が変化】

#### (2)変化が生じた箇所の事例

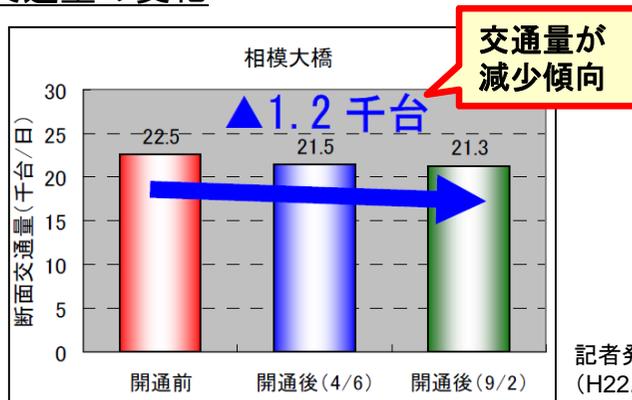
##### 県道40号横浜厚木線 中町交差点

- 圏央道(海老名JCT～海老名IC)の開通により、県道40号の交通量が減少しています。
- それに伴い、当該交差点の交通事故が減少しています。

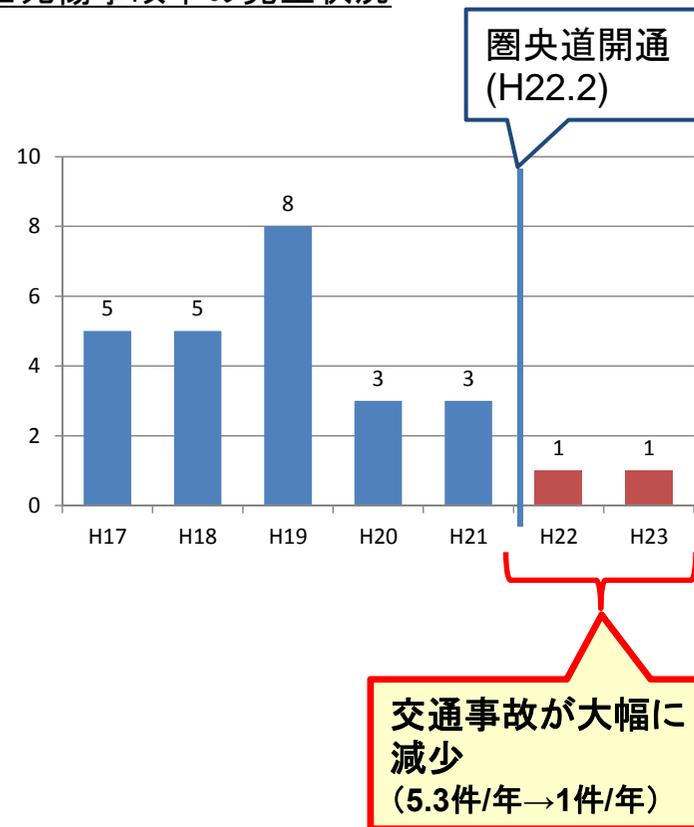
#### ■箇所概要



#### ■交通量の変化



#### ■死傷事故率の発生状況



- ・事故危険箇所(H25指定)については事故ゼロプランと方向性を同じくした取組みであり、神奈川県交通事故を効果的・効率的に削減するためには、両者を一元でマネジメント(対策優先順位検討・進捗管理・効果確認など)を行うことが肝要です。
- ・また、事故危険区間リスト作成時と現時点で事故発生状況に変化が生じていることを勘案すると、最新の事故発生状況に基づいて対策実施の優先順位を設定し、事業を推進することが必要です。

上記を踏まえ、事故危険区間に関して  
下記2つのルールを設定することを提案します。

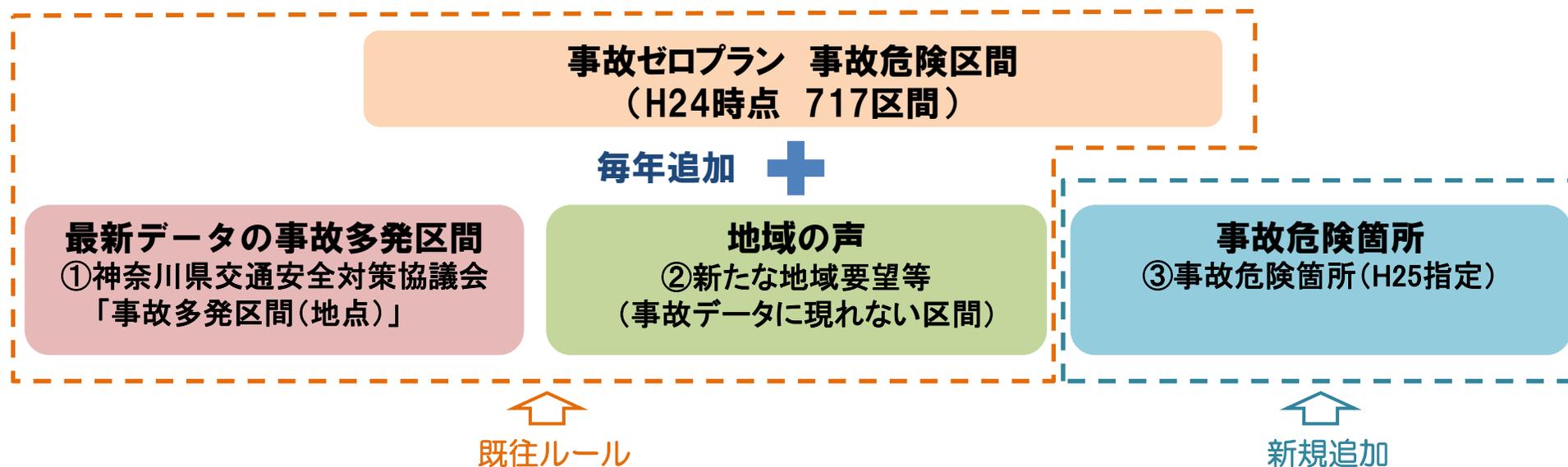
提案①：事故危険区間の年次更新（追加）ルールの改正

提案②：事故危険区間の対策優先順位設定ルールの新設

### 年次更新(追加)ルールの改正(案)

- ・H23年第9回委員会にて、事故危険区間に最新状況を反映することを勘案し、
  - 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リストに追加する「年次更新(追加)ルール」が承認されています。
- ・H25年から、第三次の事故危険箇所への取組が開始されたことを踏まえ、
  - ③事故危険箇所(H25指定)を事故危険区間リストに追加するルールに改正することを審議していただきます。

### ■事故危険区間の年次更新(追加)ルールの改正(案)



## 4. 3 事故危険区間の年次更新（追加）ルールの改正 【審議・承認事項】

### 改正された年次更新(追加)ルールに基づく追加

前ページに記載した事故危険区間の追加ルールに則ると、今年度は**132区間**をリストに追加することとなります。

- 神奈川県交通安全対策協議会「H25事故多発区間(地点):23区間」
- 地域の声「新たな地元要望:5区間」
- 「事故危険箇所(H25指定):104区間」(既往リストとの重複区間を除外)

事故ゼロプラン 事故危険区間  
(H24時点 717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)」  
【23区間】

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)  
【5区間】

事故危険箇所  
③事故危険箇所(H25指定)  
【104区間】  
※ 事故危険箇所151区間のうち、  
47区間は既往リストと重複



年次更新(追加)された事故危険区間  
計132区間が追加され、  
神奈川県の事故危険区間は**849区間**になります。

## 4. 3 事故危険区間の年次更新（追加）ルールの改正

【承認事項】

### 今年度の追加箇所(1)

### H25事故多発区間(地点)【1/2】

管理者	No	路線	住所	箇所名
横浜国道	1	国道 357号	横浜市磯子区新杉田町8	聖天川西側交差点
	2	国道 16号	横浜市金沢区六浦1-1-17	六浦交差点
	3	国道 16号	横浜市保土ヶ谷区峰岡1-14-1	峯小学校入口交差点
	4	国道 16号	横須賀市追浜本町1-1	横浜銀行前
	5	国道 1号 (西湘バイパス)	中郡大磯町大磯1314	大磯港ICから基点まで
相武国道	6	国道 20号	相模原市緑区与瀬1581-5~ 2009	住宅前バス停から奥の沢橋まで
	7	国道 20号	相模原市緑区与瀬679	守屋自動車
神奈川県	8	県道 横須賀三崎	横須賀市上町1-12から同市若 松町2-30までの間	上町1丁目交番前~市立児童図書館前まで
	9	国道 134号	三浦市初声町和田2645-7	三友自動車前
	10	国道 134号	三浦市南下浦町上宮田3434	マホロバマインズ前
	11	県道 鎌倉葉山	逗子市久木4-13-12	小坪入口
	12	県道 下糟屋平塚	伊勢原市上谷257	西川橋交差点
	13	県道 相模原大磯	愛川町角田844	八木方前交差点
	14	県道 座間大和	大和市下鶴間1785-10	中央林間東側交差点

## 4. 3 事故危険区間の年次更新（追加）ルールの改正

【承認事項】

### 今年度の追加箇所(2)

#### H25事故多発区間(地点)【2/2】

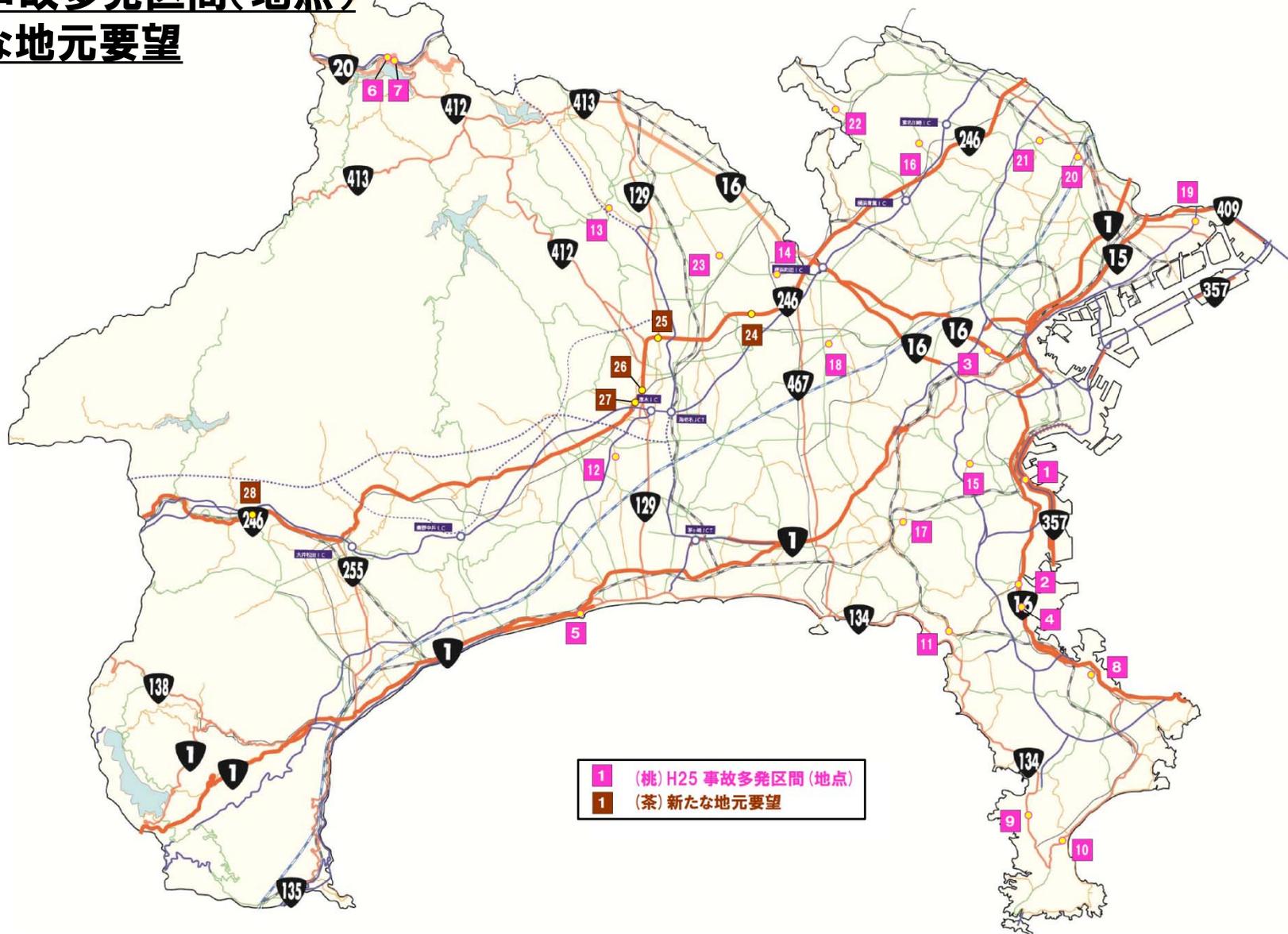
管理者	No	路線	住所	箇所名
横浜市	15	県道 横浜鎌倉	横浜市港南区日野1~5	日野立体交差点~日野公園墓地入口交差点
	16	県道 横浜生田	横浜市青葉区あざみ野4-36-1	新橋交差点
	17	県道 大船停車場矢部	横浜市栄区笠間3-14-39	農林水産省戸塚寮北西側交差点
	18	県道 丸子中山茅ヶ崎	横浜市瀬谷区下瀬谷2-25-17	下瀬谷入口交差点
川崎市	19	県道 東京大師横浜	川崎市川崎区出来野11-16	出来野交差点
	20	国道 409号	川崎市中原区市ノ坪131	市ノ坪交差点
	21	県道 丸子中山茅ヶ崎線	川崎市高津区千年605先交差点	岩川バス停交差点
	22	県道 上麻生連光寺	川崎市麻生区片平4-3	仲町橋
相模原市	23	県道 相武台相模原	相模原市南区相模台5-8-20	相武台団地北側交差点

#### 新たな地元要望

管理者	No	路線	住所	箇所名
横浜国道	24	国道246号	大和市上草柳	大和市上草柳
	25	国道246号	厚木市金田	金田交差点
	26	国道246号	厚木市温水	温水沖田交差点
	27	国道246号	厚木市愛甲	坊中交差点
	28	国道246号	山北町宮地	宮地交差点

### 今年度の追加箇所(3)

#### H25事故多発区間(地点) 新たな地元要望

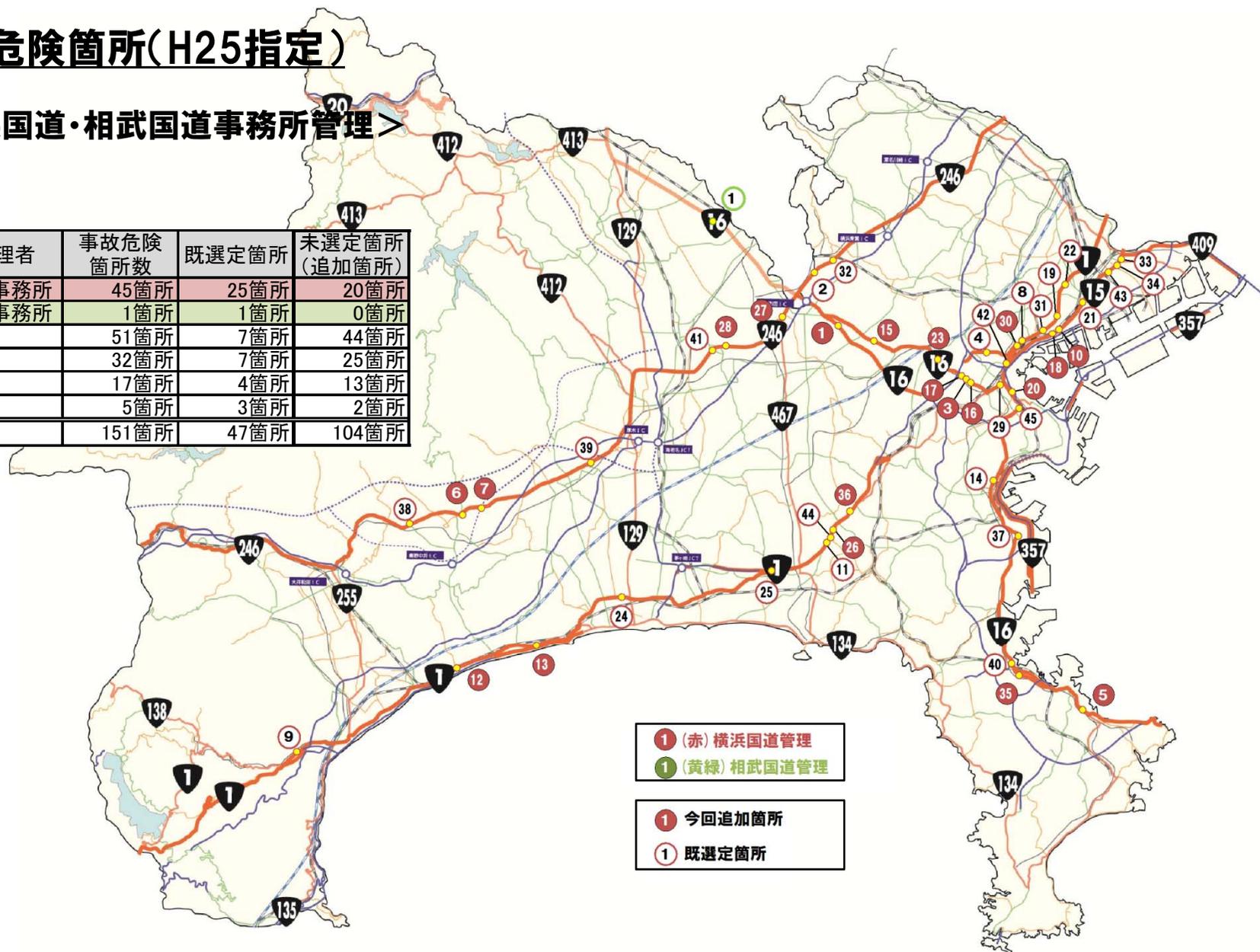


### 今年度の追加箇所(4)

#### 事故危険箇所(H25指定)

＜横浜国道・相武国道事務所管理＞

道路管理者	事故危険箇所数	既選定箇所	未選定箇所 (追加箇所)
横浜国道事務所	45箇所	25箇所	20箇所
相武国道事務所	1箇所	1箇所	0箇所
神奈川県	51箇所	7箇所	44箇所
横浜市	32箇所	7箇所	25箇所
川崎市	17箇所	4箇所	13箇所
相模原市	5箇所	3箇所	2箇所
合計	151箇所	47箇所	104箇所



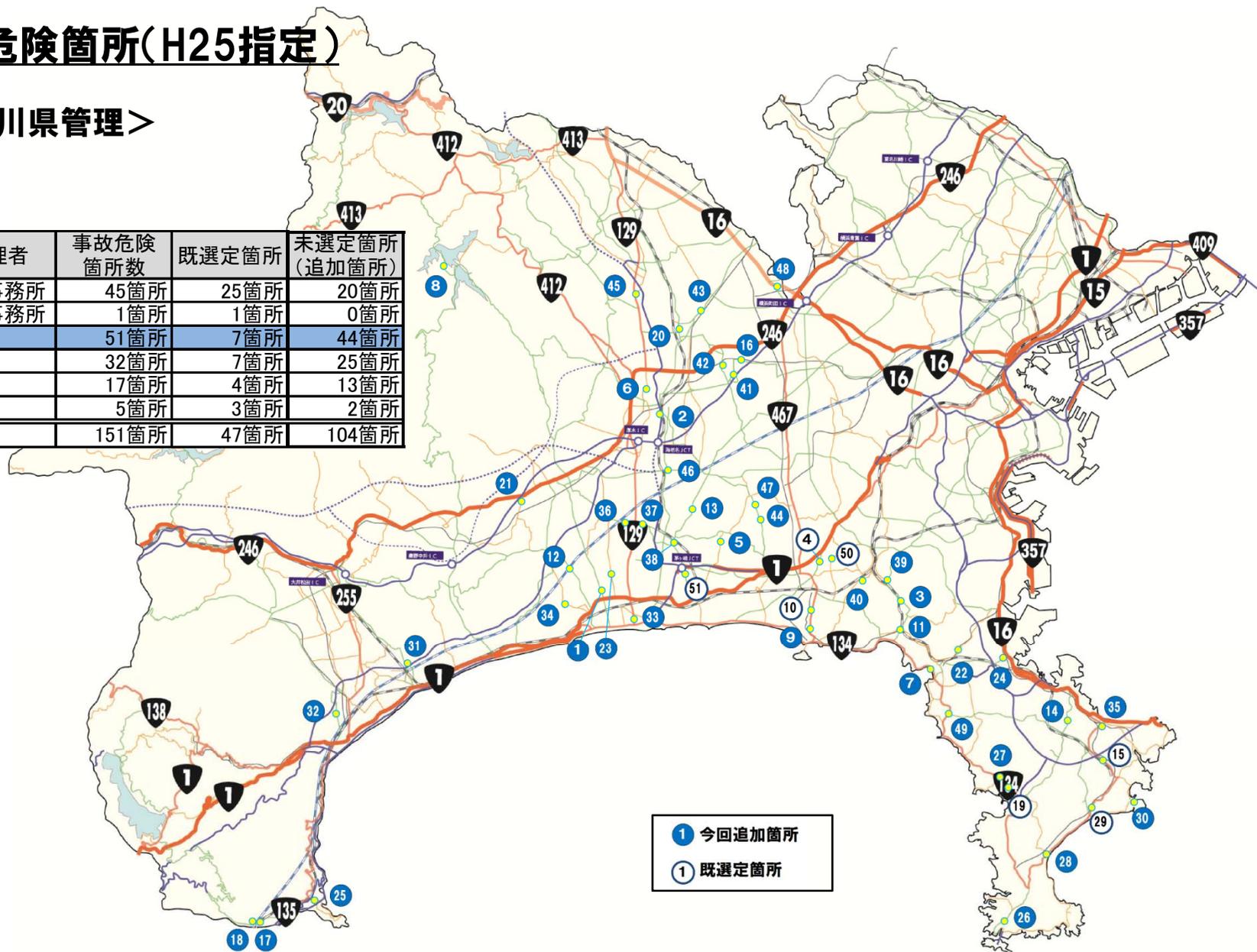
- ① (赤) 横浜国道管理
- ① (黄緑) 相武国道管理
- ① 今回追加箇所
- ① 既選定箇所

## 今年度の追加箇所(5)

### 事故危険箇所(H25指定)

<神奈川県管理>

道路管理者	事故危険箇所数	既選定箇所	未選定箇所 (追加箇所)
横浜国道事務所	45箇所	25箇所	20箇所
相武国道事務所	1箇所	1箇所	0箇所
神奈川県	51箇所	7箇所	44箇所
横浜市	32箇所	7箇所	25箇所
川崎市	17箇所	4箇所	13箇所
相模原市	5箇所	3箇所	2箇所
合計	151箇所	47箇所	104箇所

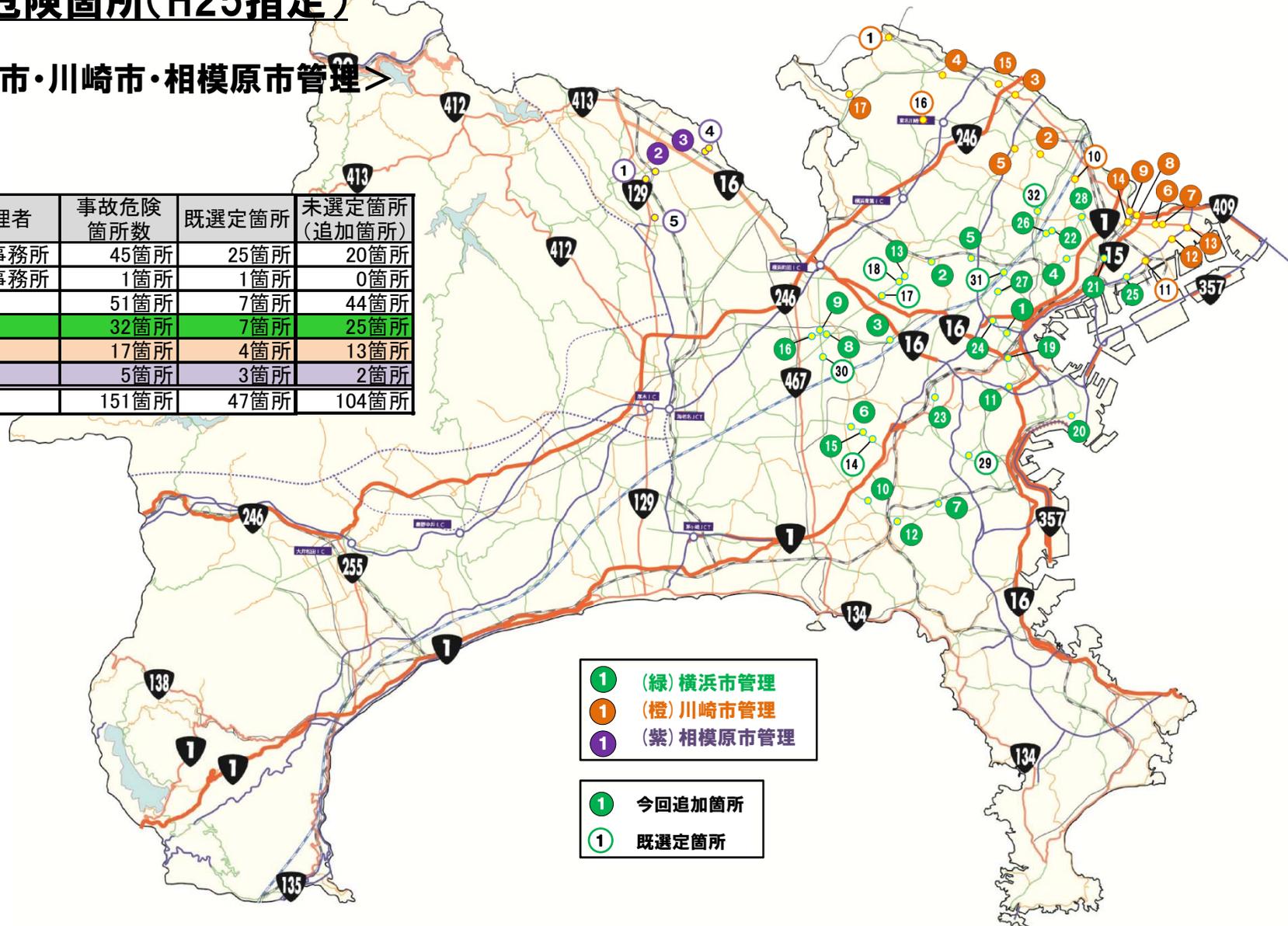


## 今年度の追加箇所(6)

### 事故危険箇所(H25指定)

＜横浜市・川崎市・相模原市管理＞

道路管理者	事故危険箇所数	既選定箇所	未選定箇所 (追加箇所)
横浜国道事務所	45箇所	25箇所	20箇所
相武国道事務所	1箇所	1箇所	0箇所
神奈川県	51箇所	7箇所	44箇所
横浜市	32箇所	7箇所	25箇所
川崎市	17箇所	4箇所	13箇所
相模原市	5箇所	3箇所	2箇所
合計	151箇所	47箇所	104箇所



- (緑) 横浜市管理
- (橙) 川崎市管理
- (紫) 相模原市管理

- 1 今回追加箇所
- 1 既選定箇所

### 新設する対策優先順位設定ルール(案)

- ・事故危険区間リスト作成時と現時点で事故発生状況に変化が生じており、近年交通事故があまり発生していない事故危険区間が存在することを勘案し、  
「近年問題が見られない区間は対策実施を保留し、経過観察扱いとするルール」  
を新設することを審議していただきます。

### 対策優先順位設定ルールの考え方

#### ■対象区間■

- ・事故危険区間抽出時に、事故データの基準のみで抽出された区間  
（“地域の声”で抽出された区間、年次更新ルールで追加された区間は対象外）  
かつ
- ・対策が未着手で、実施の見込みが立っていない区間

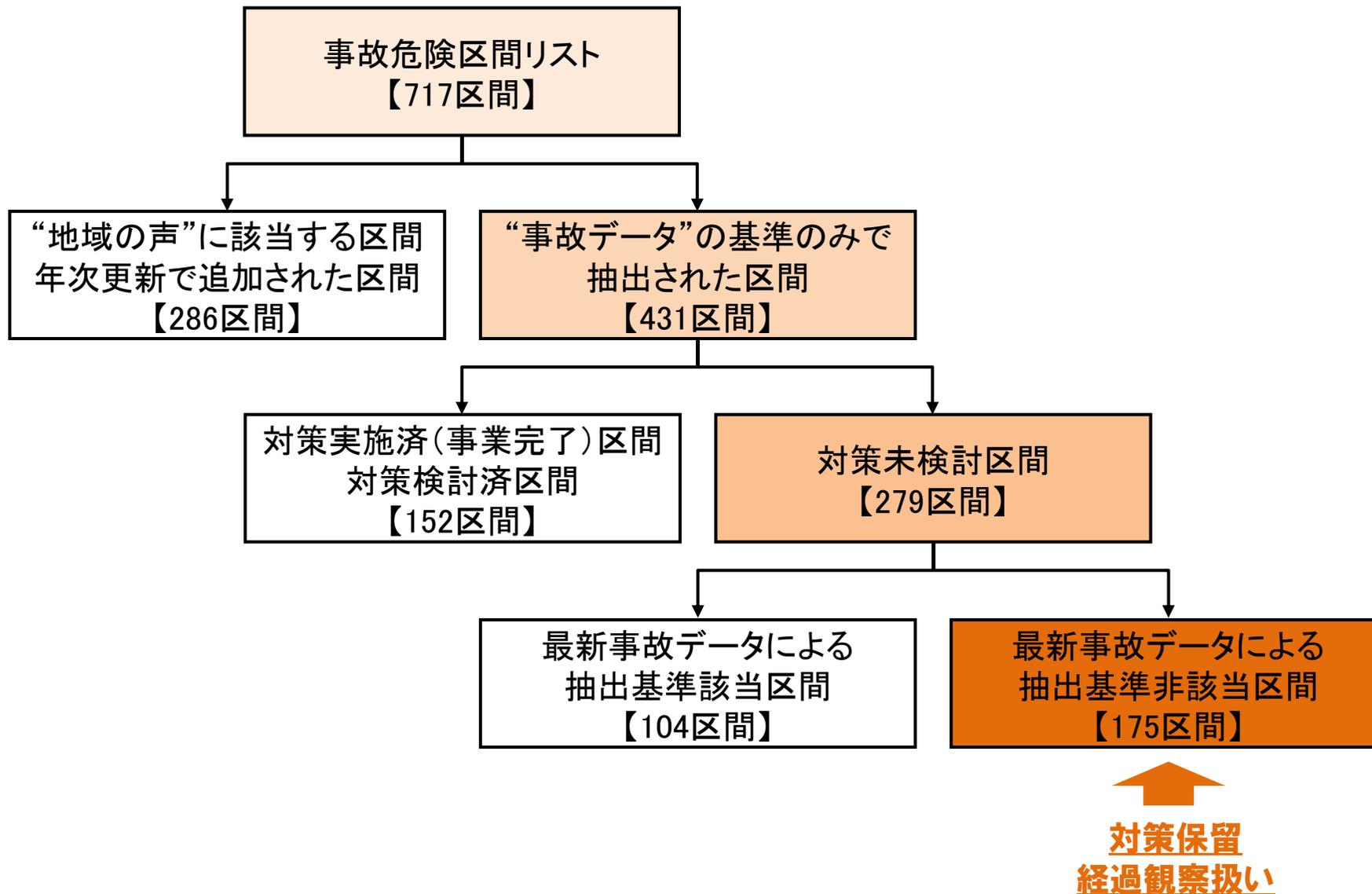
#### ■評価方法■

- ・最新4年間の事故データにより、事故危険区間抽出基準への該当状況を再チェック
- ・チェックの結果、抽出基準に該当しなくなった区間を「対策保留、経過観察扱い」と設定  
⇒事故危険区間リストの中で、対策実施の優先順位を最下位に位置付け

#### ■留意事項■

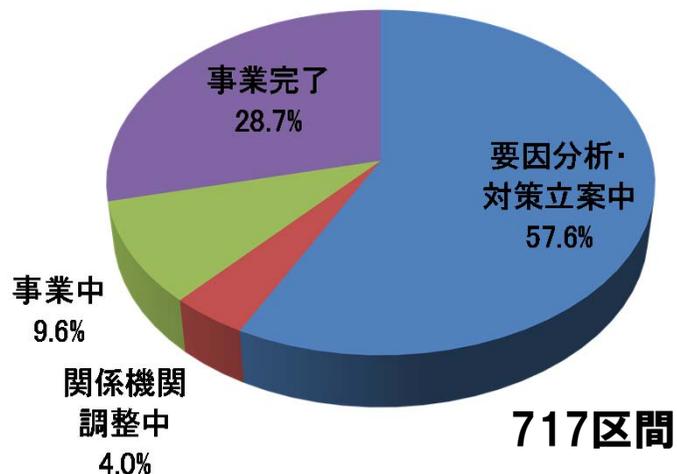
- ・事故危険区間リストの見直しは一定期間経過後に実施することとし、現時点ではリストからは削除しない  
⇒“計画的な事業進捗”に配慮（「5. 事故ゼロプランの今後の展開」で詳述）

新設する対策優先順位設定ルール(案)

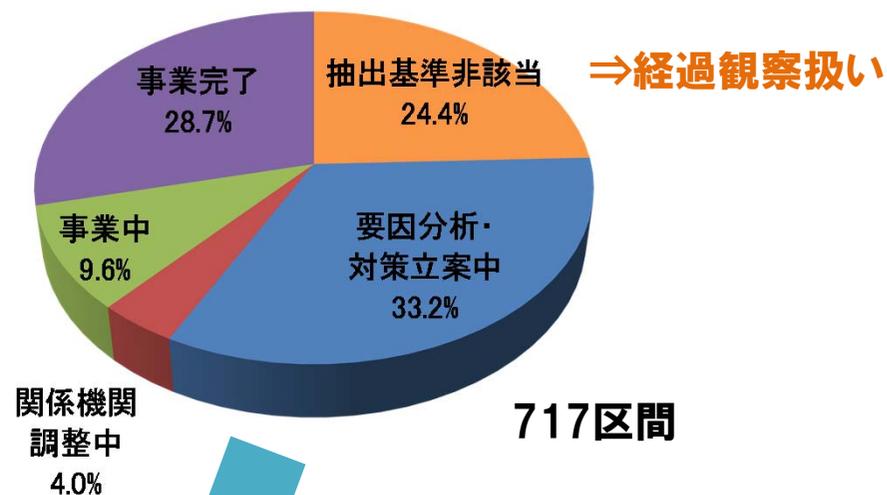


対策優先順位設定後の進捗状況

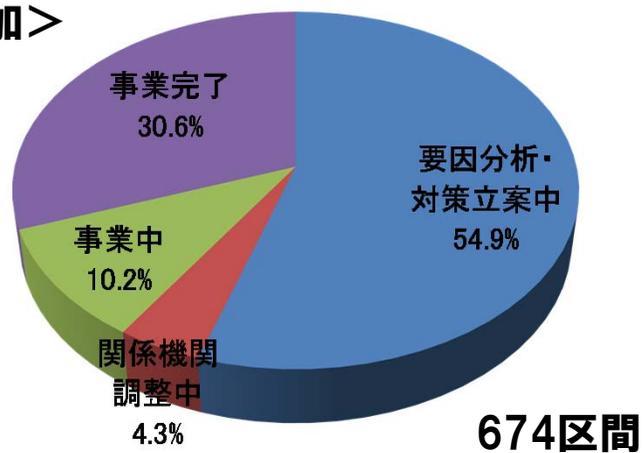
<現在の進捗状況>



<抽出基準に該当しない箇所の内訳を追加>



<経過観察区間(175区間)を除き、今年度追加区間(132区間)を追加>



## 5. 事故ゼロプランの今後の展開

5. 1 事故ゼロプランの今後の展開

5. 2 事故ゼロプランの2巡目の取組みについて

5. 3 事故ゼロプランの今後のスケジュールについて

- ・第9次交通安全基本計画の期間(H23～H27)に併せて、**事故ゼロプランの総括**を実施すると同時に、**事故ゼロプランの2巡目の進め方**を審議していただきます。

### 事故ゼロプランの総括

- ・事故ゼロプラン5年間の中で行った取組みを総括し、事故危険区間全体の対策効果を確認します。
- ・個別箇所についても、対策効果を確認します。

### 事故ゼロプランの2巡目の進め方

- ・神奈川県内の事故を効率的・効果的に減らすために、新たな事故ゼロプランの進め方を審議して頂きます。
- ・事故危険区間については、事故発生状況が変化していることが考えられるため、最新の事故データから事故発生特性を確認した上で、特徴のある事故から新たな抽出指標を設定し、真に対策を実施すべき箇所を抽出し直します。

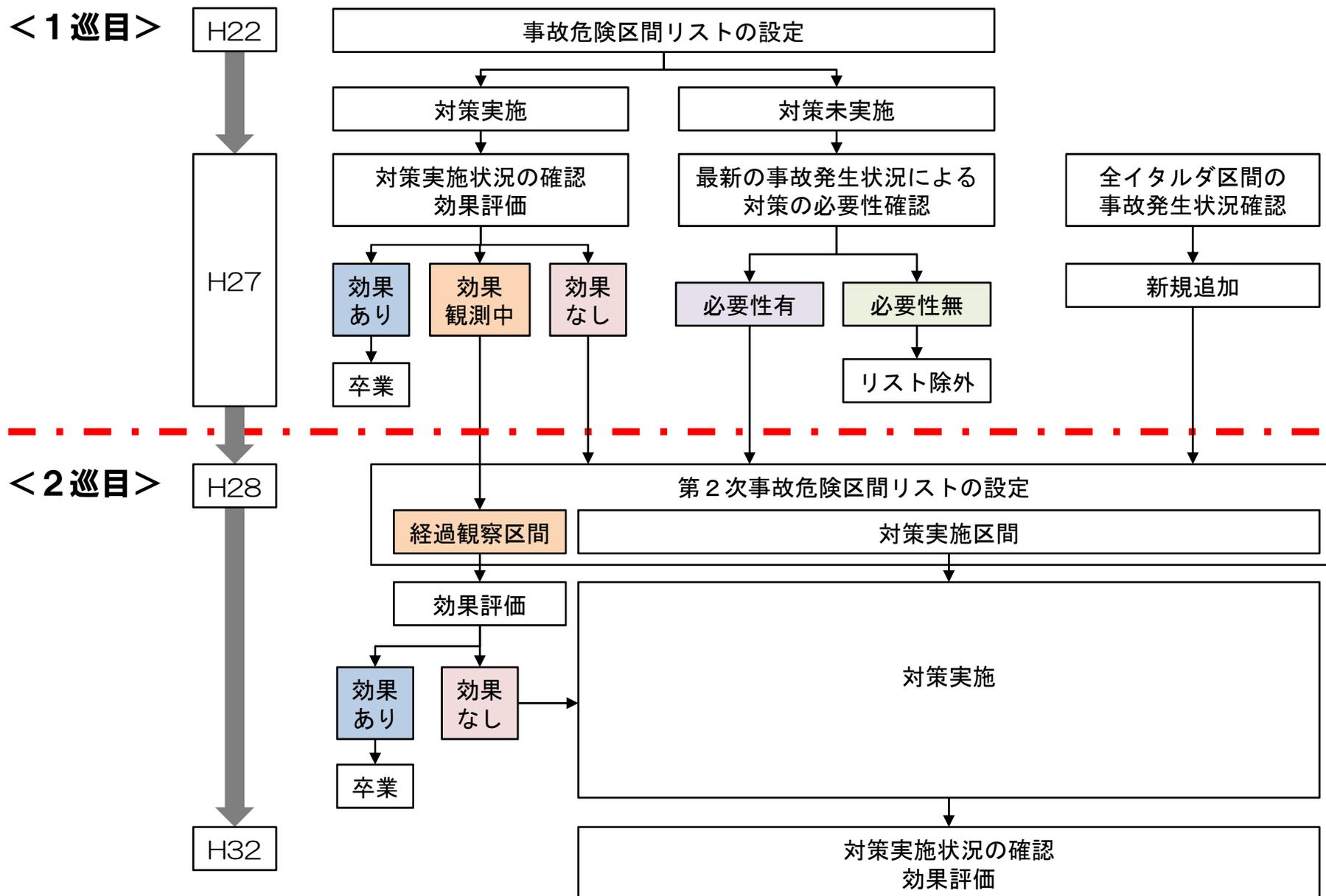
### 事故ゼロプランの問題点・留意点

- 道路網や沿道環境等の変化に伴い事故発生状況にも変化が発生しており、事故危険区間リストとの不整合が発生  
(事故危険区間であっても、近年交通事故があまり発生していない区間が存在)
- 一方で、計画的に事業を実施するためには、リストを一定期間固定することが必要

### 事故ゼロプラン2巡目の進め方(案)

- 最新の事故データや地域の声に基づき、事故危険区間リストの見直しを実施
- 計画的に事業を進捗できるよう、一定期間は現状のリストをベースとして事業推進  
(神奈川県交通安全基本計画に合わせ、5年周期でリスト見直し)
- ただし、1回の事業サイクル(5年間)内であっても事故発生状況が変化することが想定されるため、既往の事故危険区間リストの見直しルール(年次更新(追加)ルール、対策優先順位設定ルール)は踏襲
- 事故ゼロプラン1巡目で対策を実施し、評価待ちの区間(対策後2年間の事故データが蓄積されていない区間)については、継続的なフォローアップが必要となるため、最新の事故発生状況に関わらず事故危険区間リストに位置づけ(経過観察扱い)  
⇒最終的な効果評価で効果が確認された時点でリストから削除

事故ゼロプラン2巡目の進め方(案)



### 5. 3 事故ゼロプランの今後のスケジュールについて

年度	検討事項
H25	● 事故ゼロプラン2巡目の進め方に関する検討・審議
H26	● 事故ゼロプラン2巡目の事故危険区間を選定するための具体的な手法の検討・審議
H27	● 事故ゼロプラン1巡目の総括 ● 事故ゼロプラン2巡目の事故危険区間の承認
H28	● 事故ゼロプラン2巡目の取組み開始

## 6. 自転車空間整備の取組み

6. 1 神奈川県内の自転車事故の状況

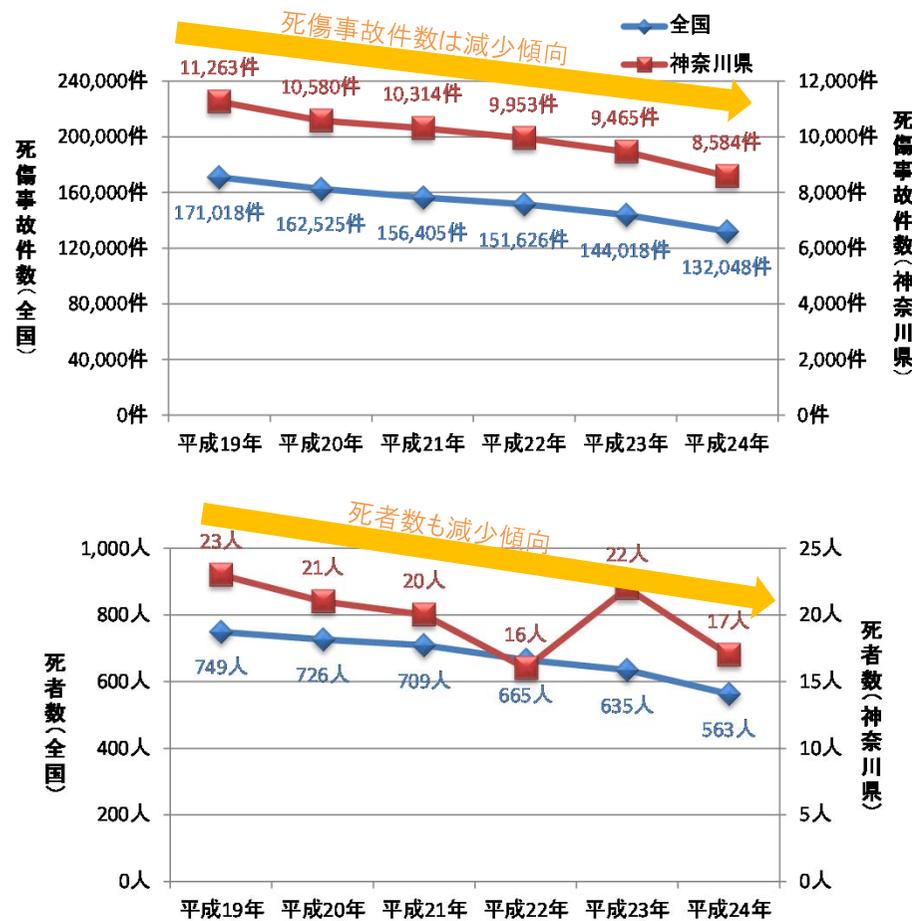
6. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介

# 6. 1 神奈川県内の自転車事故の状況

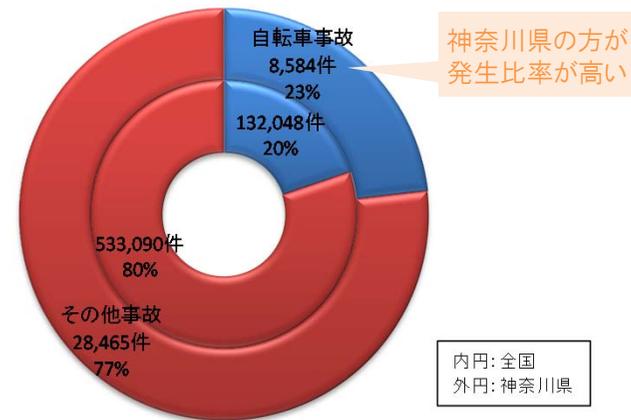
## 神奈川県における自転車事故の発生特性

- ・自転車の死傷事故・死者は全国・神奈川県内ともに、近年一貫して減少傾向
- ・神奈川県では全国よりも自転車事故の割合がやや高く、事故類型別の構成が大きく異なる

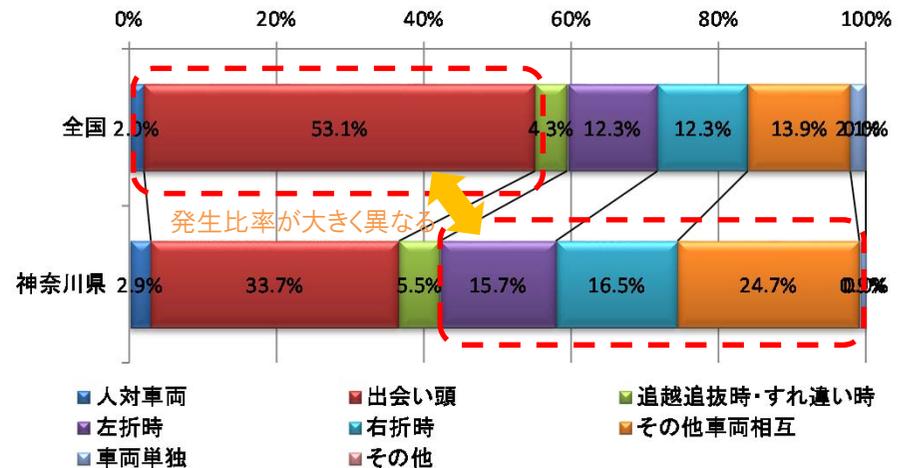
○全国及び神奈川県内の自転車関連事故の推移  
(上:死傷事故件数、下:死者数)



○全国と神奈川県の自転車事故発生比率



○全国と神奈川県の事故類型別自転車事故発生割合



【出典】  
交通事故統計年報 平成24年版

## 6. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介

### 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、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。

# 6. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介

## 取り組み事例

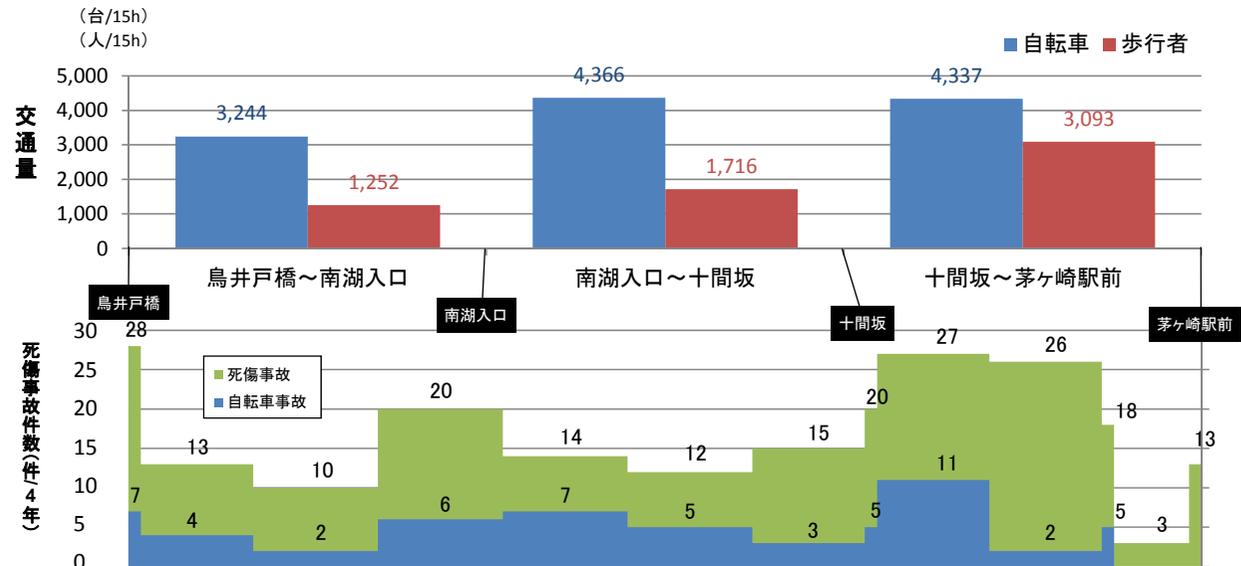
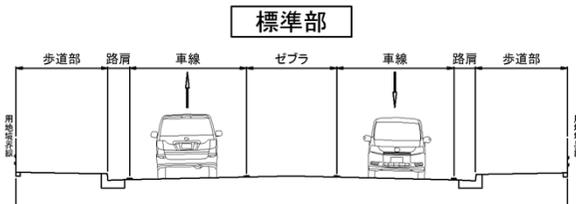
### 国道1号茅ヶ崎駅前自転車走行空間整備



### ■自転車交通量・自転車事故発生状況



### ■現況の横断構成



【出典】交通量: H21.9.29調査結果、交通事故: 交通事故総合データベース 55

# 6. 2 新たな自転車空間整備施策の紹介

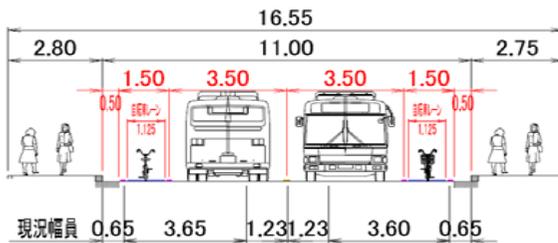
## 取組み事例

### 国道1号茅ヶ崎駅前自転車走行空間整備

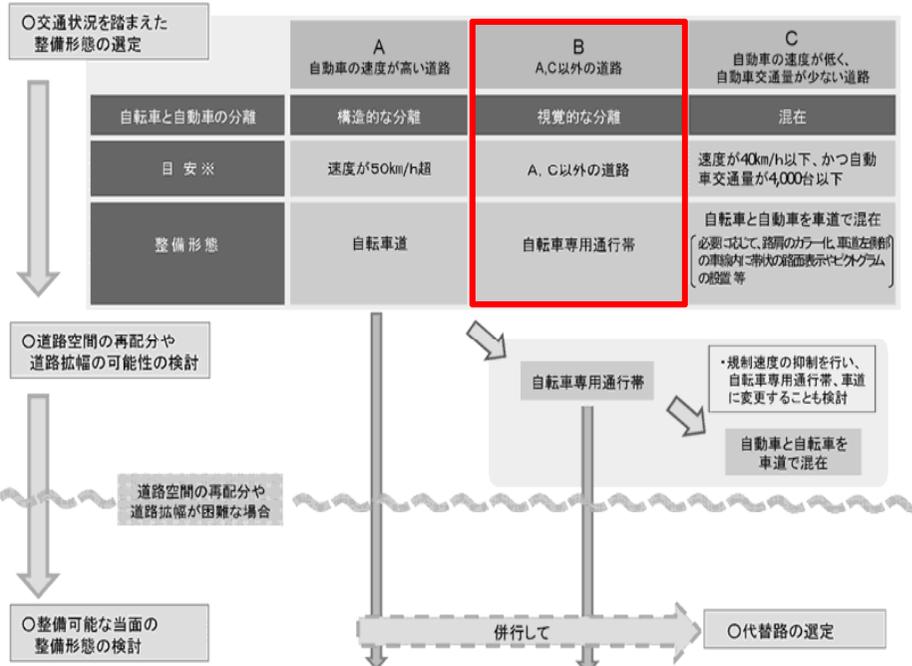
#### ■ 整備概要

- 「自転車は車道走行」の基本ルールに則り、「自転車レーンの整備」および「路面表示による自転車走行位置の明示(車道混在)」を行います。

■ 横断図例 (黒: 現況, 赤: 自転車レーン整備後)

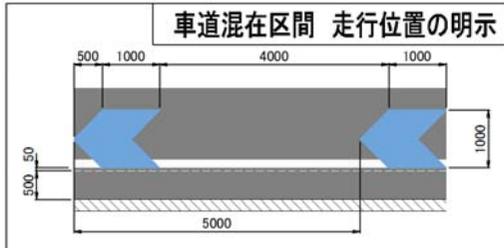
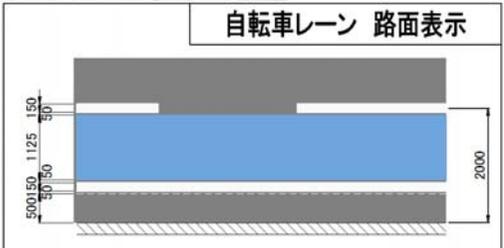


■ 自転車レーン整備イメージ



当面の整備形態	併行して
計画的に本来の整備形態で再整備	自転車と自動車を車道で混在させる 路肩のカラー化、車道左側部の車線外帯状の路面表示やピクトグラムの設置等

※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。



### 【次回の委員会時期】

- H26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
- 事故危険区間リストの更新
- 対策完了箇所フォローアップ
- 事故ゼロプラン2巡目における事故危険区間リストの見直し方法
- その他の交通安全施策の取組み紹介