

第12回 神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成27年1月23日（金）13:00～15:00

場所：横浜国道事務所大会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

- 1) 事故ゼロプランの現状
- 2) 委員会の経緯
- 3) 事故ゼロプランの進捗状況
- 4) 対策実施箇所のフォローアップ
- 5) 事故危険区間リストの更新
- 6) 事故ゼロプランの今後の展開方法
- 7) 今年度の取組紹介

4. 閉 会

資 料

- 資料-1 第12回 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

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、要対策箇所の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) 要対策箇所の選定方針の立案及び、選定方針の修正並びに要対策箇所の選定
- (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 | 杉崎 光義 |
| 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 | 河村 英知 |
| 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 | 青木 正浩 |
| 神奈川県県土整備局道路部道路管理課長 | 荒井 俊晴 |
| 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 | 濱見 健 |
| 相模原市都市建設局土木部長 | 匂末 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 | 城方 修 |
| 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12回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

日時:平成27年1月23日(金) 13:00~15:00

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
横浜国道事務所長
杉崎 光義

国土交通省 関東地方整備局
相武国道事務所長
河村 英知

国土交通省 関東地方整備局
川崎国道事務所長
足立 賢一
(副所長 片倉 弘美)

神奈川県安全防災局安全防災部
くらし安全交通課長
青木 正浩
(主査 稲毛 孝)

神奈川県県土整備局道路部
道路管理課長
荒井 俊晴
(ケルフリーター 永埜 浩司)

横浜市道路局 道路部長
新倉 芳樹
(施設課担当課長 辻本 昭)

川崎市建設緑政局
道路河川整備部長
濱見 健
(課長 石丸 正行)

相模原市都市建設局
土木部長
匂末 敏男
(参事(道路担当) 長田 勝宏)

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

神奈川県警察本部交通部
交通規制課長
瀬崎 瑠里
(課長補佐 大橋 貴之)

東日本高速道路(株) 関東支社
京浜管理事務所長
城方 修
(管理担当課長 大堀 裕史)

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

神奈川県安全性向上委員会
第12回委員会

平成27年1月23日



資料目次

はじめに (概要)	概要1 事故ゼロプランの現状	1
	概要1-1.神奈川県事故ゼロプランの概要	2
	概要1-2.事故ゼロプランの現状	4
	概要2 委員会の経緯	5
	概要2-1.委員会の経緯	6
	概要2-2.前回委員会の概要	7
	概要2-3.前回委員会までの審議決定事項	8
1.報告事項	報告1 事故ゼロプランの進捗状況	9
	報告1-1.事故危険区間の指定状況	10
	報告1-2.事故ゼロプランの進捗状況	12
	報告2 対策実施箇所のフォローアップ	14
	報告2-1.対策実施箇所の効果検証	15
	報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例	17
	報告2-3.国道1号茅ヶ崎駅前自転車走行空間整備の短期効果	24
2.審議事項	審議1 事故危険区間リストの更新	25
	審議1-1.今年度の更新による追加区間	26
	審議1-2.評価ルールに基づくリスト「卒業」区間	29
	審議2 事故ゼロプランの今後の展開方法	39
	審議2-1.事故ゼロプランの今後の展開	40
	審議2-2.「2巡目」における事故危険区間の選定方法	43
3.紹介記事	今年度の取組紹介	45
	紹介1.減速路面標示の改良検討	46
	紹介2.法定外看板の視認性に関する調査	51
	紹介3.交通事故対策におけるプローブデータの活用	52
	今後の予定	53

概要1

事故ゼロプランの現状

概要1-1.神奈川県事故ゼロプランの概要

概要1-2.事故ゼロプランの現状

概要1-1.神奈川県事故ゼロプランの概要

【概要1】 事故ゼロプランの現状

「事故ゼロプラン」とは

- 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」**の取り組みを開始しました

！ 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、重点的に対策を推進

【市民参加】

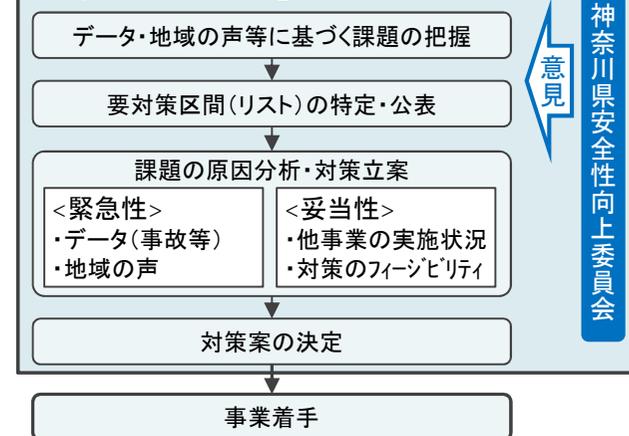
- ・アンケートによる意見反映
- ・市民協働による対策実施

神奈川県事故ゼロプランの目標

平成27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

「事故ゼロプラン」の仕組み



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【当初】

- 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)



概要1-1. 神奈川県事故ゼロプランの概要

【概要1】 事故ゼロプランの現状

神奈川県内の主な事故危険区間 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	過剰の観点			
					死傷事故率	特徴的な事故の内訳	安全性の危惧	ヒヤリハット結果
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	横浜市長谷区瀬谷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	横浜市三善町4丁目	三善町四丁目	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	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2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	厚木市委甲983	委甲宮前	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	相模原市藤野町吉野付近	-	国	●	●		
48	国道20号	相模原市藤野町小淵付近	-	国	●	●		
49	国道20号	相模原市藤野町小淵付近	-	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	●	●		●



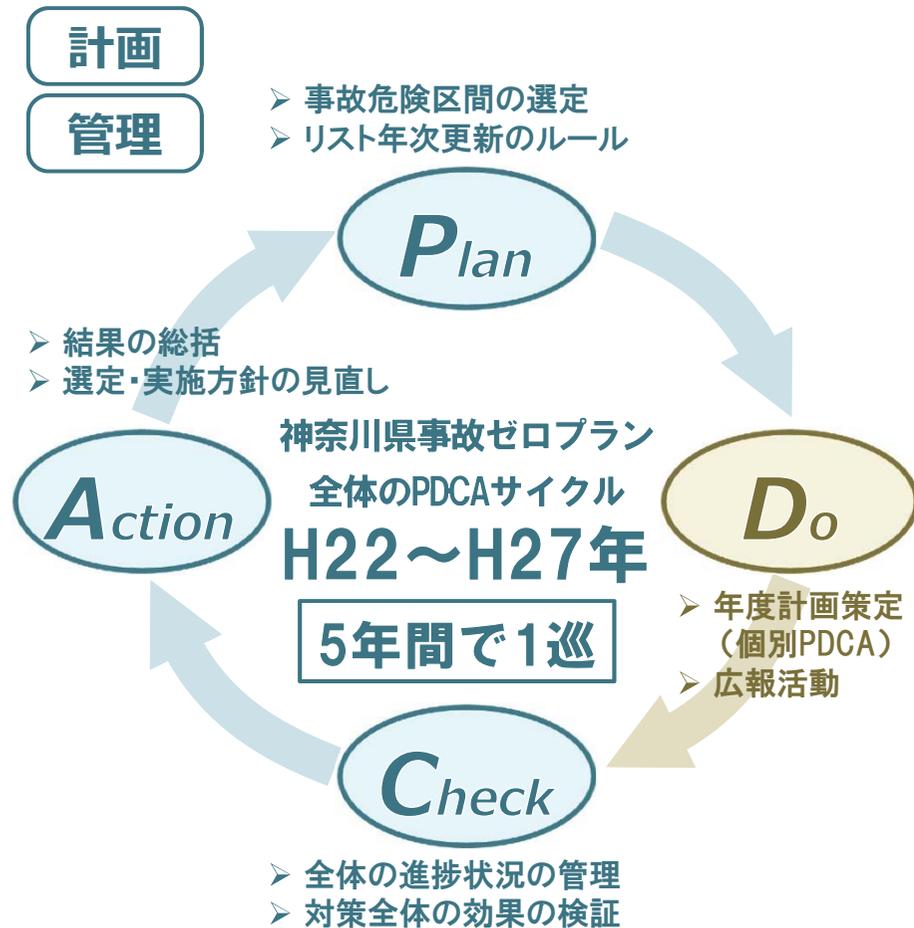
事故危険区間 (636 区間) の抽出の視点

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"> ・ 追突事故 ・ 左折事故 ・ 右折事故 ・ 二輪車が関連する事故 ・ 自転車が関連する事故 ・ 歩行者が関連する事故 ・ 亡くられる方が多い重大な事故 ・ 子供が被害に遭う事故 ・ 高齢者が被害に遭う事故 ・ 通学路として使用されている道路 ・ 歩行者が多い道路（あんしん歩行エリア）
安全性の危惧	地域からの声、事故発生危険の可能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

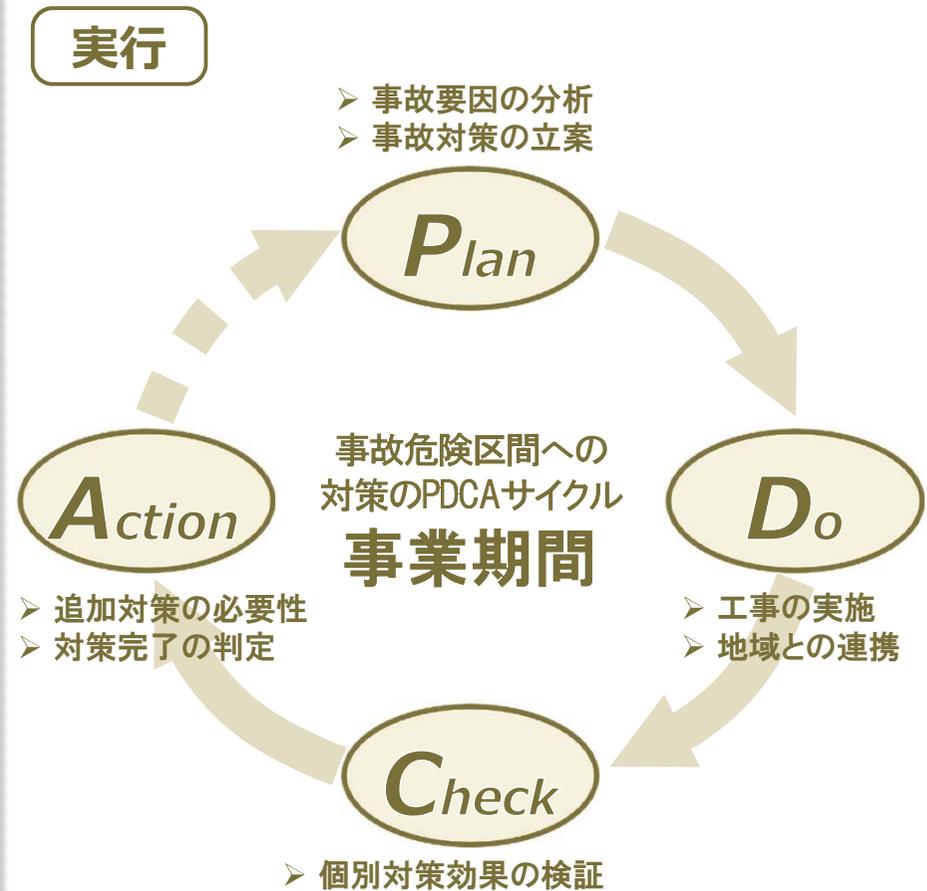
の各事故率上位50箇所を抽出

- 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・効率的な推進を図っています
- 取組み開始から5年目を迎え、PDCAサイクルのうちCheck(進捗の管理・効果の検証)の段階に入ってきており、これまでの成果を踏まえて次のサイクル(2順目)への準備を行います

事故ゼロプラン全体のPDCA



事故対策箇所のPDCA



概要2

委員会の経緯

概要2-1. 委員会の経緯

概要2-2. 前回委員会の概要

概要2-3. 前回委員会までの審議決定事項

概要2-1.委員会の経緯

【概要2】委員会の経緯



概要2-2. 前回委員会の概要

■ 事故危険区間リストの更新

審議①：事故危険区間の年次更新(追加)ルールの改正

事故危険箇所(第三次;H25指定)のリストへの追加

審議②：事故危険区間の対策優先順位設定ルールの新設

事故発生状況や交通環境の変化を考慮し、中間年次で事故データの再評価を行い、抽出要件に該当しなくなった区間は対策実施を保留(優先度を低く設定)する

「対策保留」とは？

(対策を実施せずにリストから外すのか?)

- ◆ 事故危険区間であることに変わりはなく、効率的な対策実施のため着手の優先度を設定するためのルール(進捗に応じて順次着手が原則)
- ◆ 対策保留中も、事故ゼロプランが1巡する間はリストからの削除は行わない

※ H24末時点のリストのうち、「事故データのみにより指定された区間」を対象
 ※ H25時点の最新確定事故データ(直近4年間;H20~H23)に基づき、事故危険区間の抽出要件に該当しなくなった場合は対策実施を保留
 (優先度を低く設定)

■ 事故ゼロプランの今後の展開

審議③：事故ゼロプラン2巡目の進め方

- 1.2巡目に向けてリストは再構築(一定期間はリストを固定)
- 2.1巡目で対策完了(リスト「卒業」)となった箇所は2巡目リスト選定から除外
- 3.1巡目で対策実施後、評価が完了しない間は「経過観察」として2巡目リストに登録
- 4.「審議①」、「審議②」を含めたリスト見直しルールは踏襲

対策効果の評価は、どのように行うのか？

- ◆ 早期に完了判定(リスト「卒業」)を行う場合は対策効果の「内容」も含めて評価を実施する(本資料P.29参照)
- ◆ 対策完了の判定は、事故件数の2割削減を指標として評価を行うことを基本とする
- ◆ 2巡目に向けた見直しの工程及び考え方については了承

■ その他

報告：自転車空間整備の取組みの紹介

- ①神奈川県内の自転車事故の状況
- ②新たな自転車空間整備施策の紹介

近年、自転車は移動手段として注目されており、関連する事故も多いため、継続して対策を推進してほしい

概要2-3. 前回委員会までの審議決定事項

決定項目	内 容	決定時期	備 考									
① 事故データによる事故危険区間の抽出指標	<ul style="list-style-type: none"> 抽出の視点 <table border="1"> <tr> <td>1.死傷事故率</td> <td>県内ワースト 500</td> <td>・H17～H20の4年間データ ・16件/4年以上の箇所</td> </tr> <tr> <td>2.「神奈川県事故特性」を反映した指標【5指標】</td> <td>県内ワースト 50</td> <td>①追突事故／②二輪車関与事故／③ 自転車関与事故／④右・左折時事故 ／⑤高齢者関与事故</td> </tr> <tr> <td>3.「県民、道路利用者が重要視する事故」を反映した指標【5指標】</td> <td>県内ワースト 50</td> <td>①子供が被害に遭う事故／②歩行者 が関連する事故／③重大事故／④通 学路／⑤あんしん歩行エリア</td> </tr> </table>	1.死傷事故率	県内ワースト 500	・H17～H20の4年間データ ・16件/4年以上の箇所	2.「神奈川県事故特性」を反映した指標【5指標】	県内ワースト 50	①追突事故／②二輪車関与事故／③ 自転車関与事故／④右・左折時事故 ／⑤高齢者関与事故	3.「県民、道路利用者が重要視する事故」を反映した指標【5指標】	県内ワースト 50	①子供が被害に遭う事故／②歩行者 が関連する事故／③重大事故／④通 学路／⑤あんしん歩行エリア	第7回委員会 (H22年度)	「県民、道路利用者が重要視する事故」はアンケートにより意見収集した結果から分析
1.死傷事故率	県内ワースト 500	・H17～H20の4年間データ ・16件/4年以上の箇所										
2.「神奈川県事故特性」を反映した指標【5指標】	県内ワースト 50	①追突事故／②二輪車関与事故／③ 自転車関与事故／④右・左折時事故 ／⑤高齢者関与事故										
3.「県民、道路利用者が重要視する事故」を反映した指標【5指標】	県内ワースト 50	①子供が被害に遭う事故／②歩行者 が関連する事故／③重大事故／④通 学路／⑤あんしん歩行エリア										
② 事故危険区間リスト	<ul style="list-style-type: none"> 636区間(代表53区間を公表) 	第7回委員会 (H22年度)										
③ 対策効果の数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 死傷事故件数2割以上削減 	第8回委員会 (H23年度)	「第9次交通安全基本計画」における目標相当									
④ 事故危険区間リストの更新(追加)ルール	<ul style="list-style-type: none"> 事故多発箇所(神奈川県交通安全対策協議会)を毎年追加 新たな地元要望等の区間を毎年追加 	第9回委員会 (H23年度)										
⑤ 事故危険区間リストの更新(早期のリスト「卒業」)ルール	<ul style="list-style-type: none"> 対策後4年間の事故データで評価することを原則とするが、「死傷事故件数」に加え「事故内容のチェック(=対策の狙いどおりの事故削減となっているか)」を行う場合、対策後2年間の事故データで評価可能とする 「死傷事故件数2割以上削減」かつ「対策ターゲットとした事故(類型・当事者)が減少」の場合、リストからの「卒業」審議対象とできる 	第10回委員会 (H24年度)	対策後4年間のデータでは評価までに時間を要するため、早期評価ルールを設定									
⑥ 事故危険区間リストの更新(追加)ルール	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険箇所(社会資本整備重点計画)を指定年に追加 	第11回委員会 (H25年度)										
⑦ 事故発生状況の中間再評価と対策保留措置のルール	<ul style="list-style-type: none"> 「事故データのみ」で抽出された区間を対象として、サイクル中間年次(1巡目;H25年)に最新事故データで事故発生状況を再評価(1巡目;H20～H23年データ) 抽出要件に該当しなくなった区間は対策実施を保留(優先度を低く設定) 	第11回委員会 (H25年度)	1巡目リストにおける「事故データのみ」で抽出された区間=431区間									

報告1

事故ゼロプランの進捗状況

報告1-1.事故危険区間の指定状況

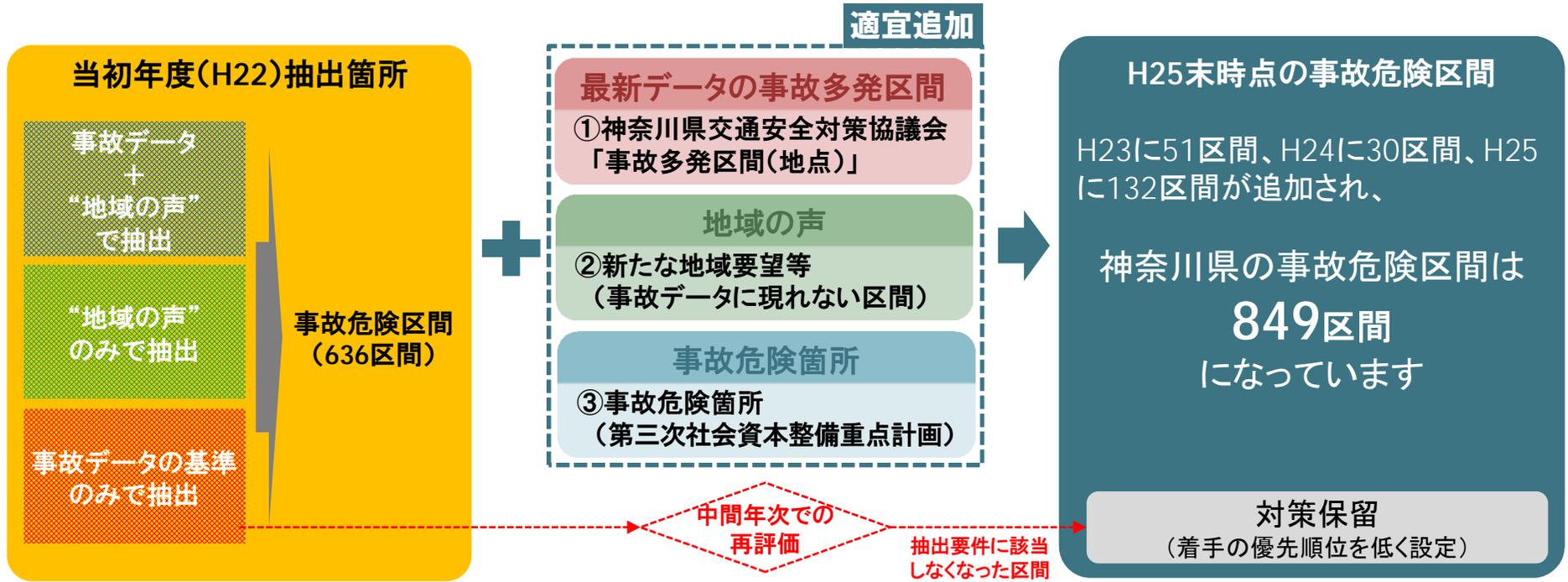
報告1-2.事故ゼロプランの進捗状況

報告1-1.事故危険区間の指定状況

年次更新(追加等)ルールを踏まえた事故危険区間の指定状況

- 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、次の①～③を事故危険区間リストに追加*する(①・②:H23年第9回委員会承認、③:H25年第11回委員会承認)
 - ①事故多発区間(神奈川県交通安全対策協議会)
 - ②新たな地域要望等の区間
 - ③事故危険箇所(第三次社会資本整備重点計画)
- 対策未実施の区間のうち “近年問題がみられない区間”は対策実施を保留し、経過観察とする (H25年第11回委員会承認)
 - ※1 H22に「事故データの基準」のみで抽出された区間を対象とし、最新4年間の事故データを確認
 - ※2 「保留・経過観察」となった箇所は対策優先度を最下位とし、1巡目期間内はリストから除外しない

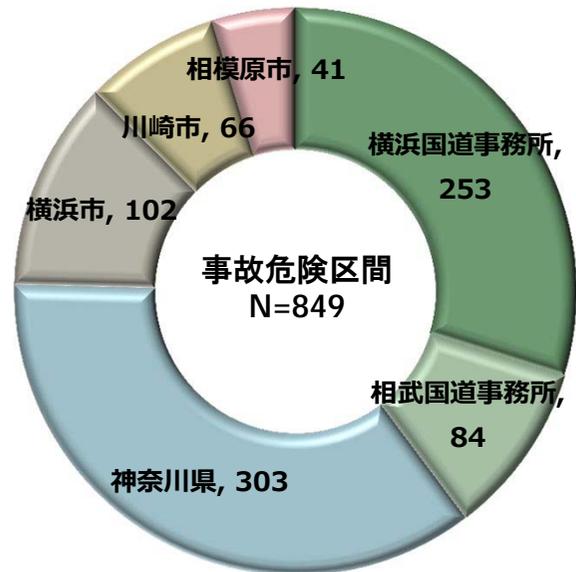
* 事故危険箇所は 原則として指定年に追加



報告1-1.事故危険区間の指定状況

事故危険区間(849区間)の道路管理者別内訳

	H22選定	H23追加	H24追加	H25追加				事故危険区間 合計
				事故多発 地点	地域要望	事故危険 箇所	小計	
横浜国道事務所	209	6	8	5	5	20	30	253
相武国道事務所	72	10	0	2	0	0	2	84
神奈川県	233	11	8	7	0	44	51	303
横浜市	47	20	6	4	0	25	29	102
川崎市	44	1	4	4	0	13	17	66
相模原市	31	3	4	1	0	2	3	41
合計	636	51	30	23	5	104	132	849

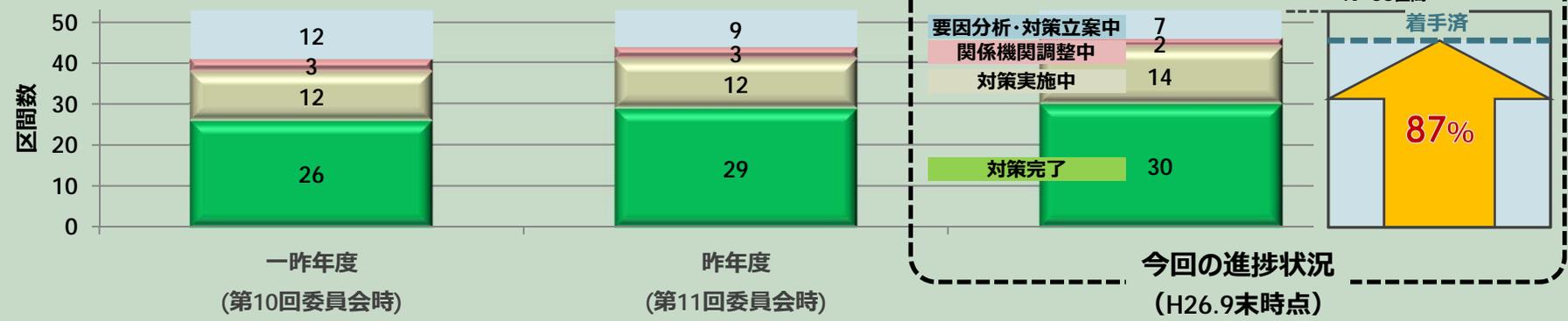


報告1-2.事故ゼロプランの進捗状況

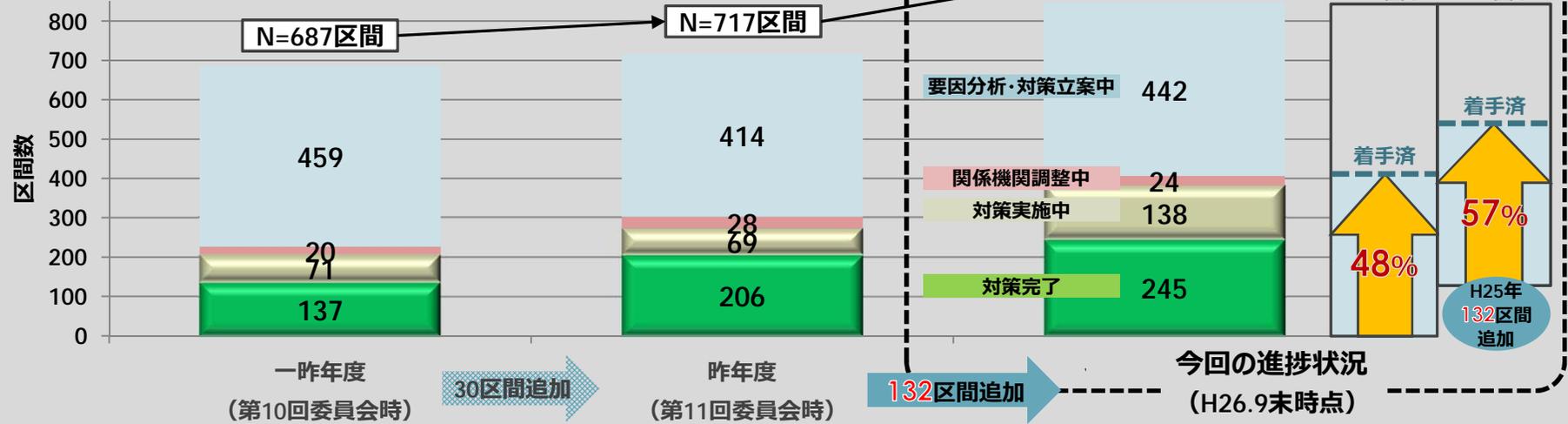
事故危険区間(主な区間53、全体849区間)の進捗状況 H26.9末時点

- 主な事故危険区間(53区間)のうち、**約87%が事業着手済み**となっています
- 事故危険区間(849区間)では、**事業着手済みが約48%**(昨年度までの717区間に対して約57%*)です
*H25年に132区間が追加されているため、進捗率の逆転現象が生じています

主な事故危険区間(53区間)の進捗状況



事故危険区間(全区間)の進捗状況



報告1-2.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	時系列		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	時系列	
					事業中	事業完了						事業中	事業完了
1	久里浜交差点	国)134号					31	飯泉入口交差点	国)255号				
2	小田原市柳新田40-1~堀之内	県)717号					32	水引	国)246号				
3	大船駅東口交通広場前交差点	県)301号					33	上小田中6丁目	主)45号				
4	南藤沢交差点	国)467号					34	警察署前	国)16号				
5	上溝	主)54号					35	泥亀2丁目	国)16号				
6	古館橋交差点	県)304号					36	青砥坂	国)16号				
7	鎌倉市小町	主)21号					37	杉田	国)16号				
8	瀬谷四丁目	県)40号					38	神奈川2丁目	国)15号				
9	変電所前交差点	主)44号					39	大野台郵便局前交差点	国)16号				
10	郵便局前交差点	国)467号					40	愛甲宮前	国)246号				
11	駒岡交番前	県)111号					41	出田町入口	国)15号				
12	上田名	主)48号					42	金港町	国)1号				
13	筑池	国)16号					43	多摩川大橋付近	国)1号				
14	三春町4丁目	国)16号					44	伊勢原市下糟屋付近	国)246号				
15	鶴見署前	国)15号					45	磯子駅付近	国)357号				
16	綱島駅西口交差点	県)106号					46	つくしの交差点付近	国)246号				
17	川井本町	国)16号					47	相模原市緑区吉野(郷土資料館)	国)20号				
18	桜ヶ丘入口交差点	県)208号					48	相模原市緑区小淵(藤野中入口)	国)20号				
19	追浜駅前	国)16号					49	相模原市緑区小淵(吉野棧道橋)	国)20号				
20	江北小学校入口	県)2号					50	相模原市中央区南橋本1丁目	国)16号				
21	飯田岡入口交差点	県)720号					51	手広交差点	主)32号				
22	聖天橋	国)16号					52	屏風ヶ浦	国)16号				
23	入江町	国)1号					53	切通し	国)246号				
24	酒匂県営住宅入口交差点	国)1号											
25	平塚市馬入本町	国)129号											
26	東町郵便局前交差点	主)40号											
27	藤沢橋交差点	国)467号											
28	東川島町西	国)16号											
29	北加瀬3丁目	主)14号											
30	三浦高校前交差点	主)27号											

注:濃い着色は今年度進捗した箇所

報告2

対策実施箇所のフォローアップ

報告2-1.対策実施箇所の効果検証

報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例

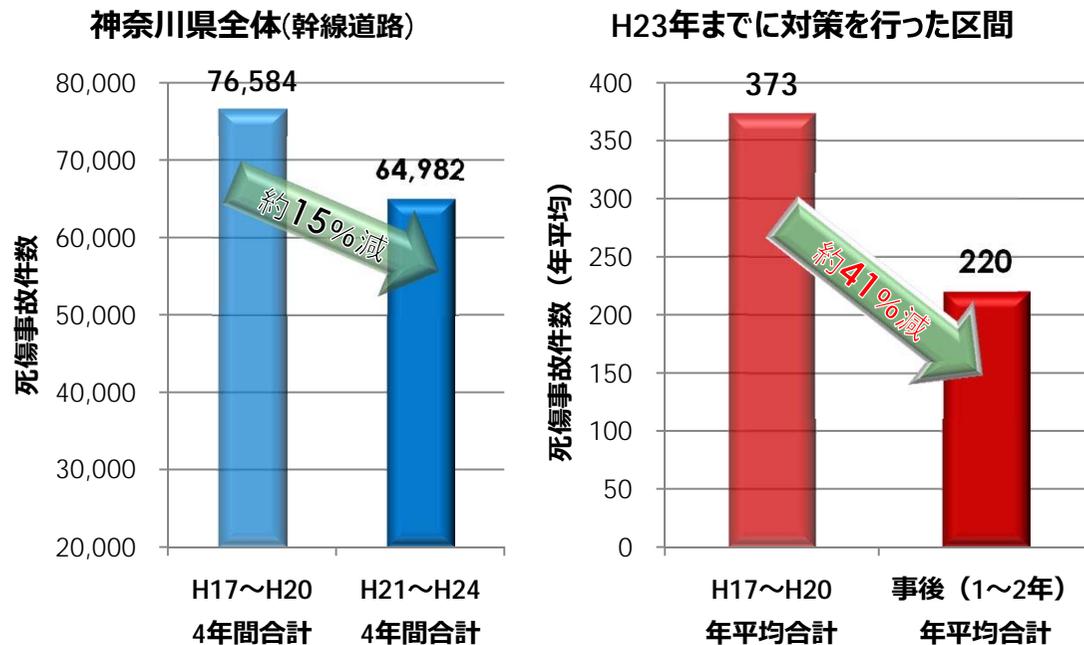
報告2-3.国道1号茅ヶ崎駅前自転車走行空間整備の短期効果

報告2-1.対策実施箇所の効果検証

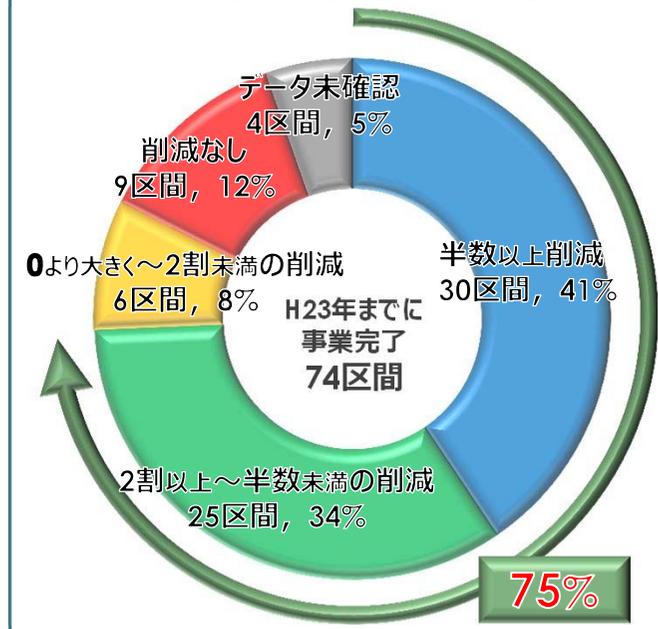
(1) 死傷事故件数の効果発現状況

- 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
- H23年までに対策を実施した事故危険区間76区間については、対策の効果もあり、**死傷事故件数が約41%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
- 内訳をみると、7割以上にあたる**55区間で目標とする「2割以上の死傷事故削減」**効果を発現している状況にあります

死傷事故件数の経年変化



H23年までに対策を実施した区間の事故削減状況



注)H23年までに対策を行った区間の事故データ
 ・H22年完了箇所は事後2年(H23~24)
 ・H23年完了箇所のうち、横浜国道管内は事後2年(H24~25*)、その他は事後1年(H24)
 *H25年データは速報値

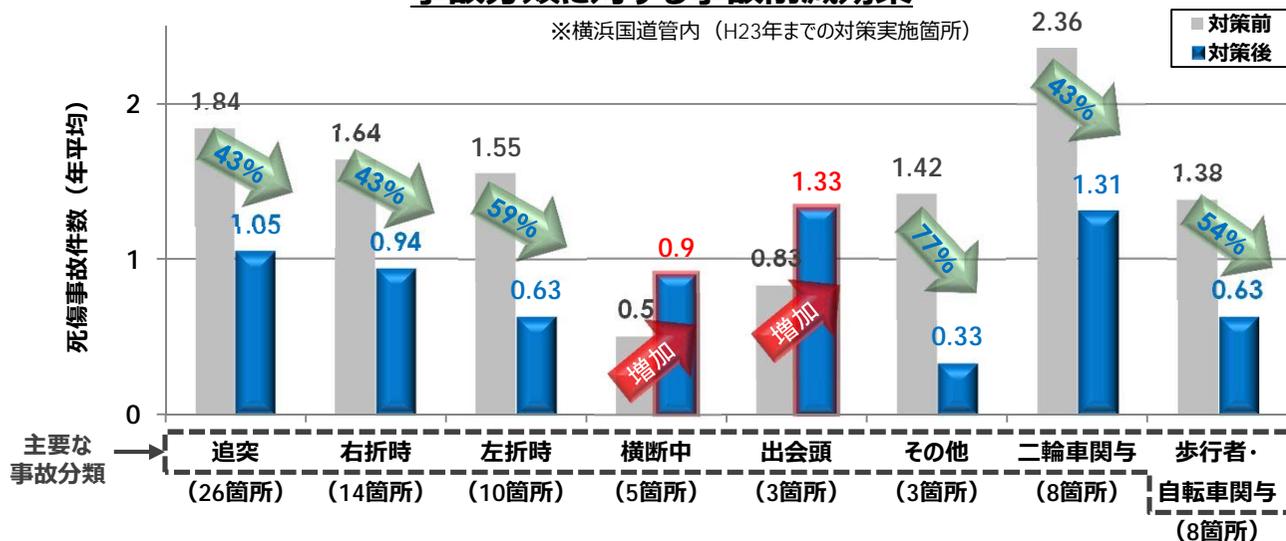
【データ出典】 交通事故総合データベース

(2) 事故内容に着目した効果発現状況

- 主要8種類の事故分類(事故類型・特定当事者)のうち、横浜国道管内の対策実施箇所では**6項目(追突、右折時、左折時、二輪車関与、歩行者・自転車関与、その他)**で事故が減少(H23年までの事業完了箇所)
- 横浜国道管内でH23年度までに実施した全ての**対策工(78項目)**のうち**72%**で事故が減少し、概ね**良好な効果発現状況**
- 事故が減少していない「横断中事故」、「出会頭事故」については、今後要因を分析し、経過をみながら必要な追加対策等を検討する

事故分類に対する事故削減効果

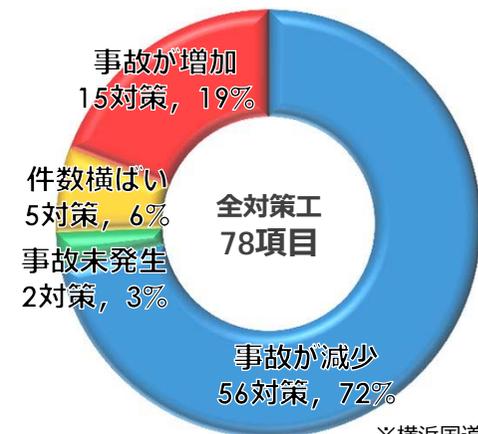
※横浜国道管内 (H23年までの対策実施箇所)



事故分類

- ・事故危険区間において削減すべき事故として対策立案した対象
- ・事故分類には“事故類型(「追突」や「右折時」等)”および“特定当事者(「二輪車」や「歩行者」等)”がある

対策工毎の効果状況



※横浜国道管内 (H23年までの対策実施箇所)

■ 対策後に事故が減少していない事故分類の対策内容

事故分類	対策工の内容
横断中事故	法定外看板「横断者注意」、減速ドットライン、信号機改良 など
出会頭事故	路面標示、交差点内カラー舗装 など

報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例

(1) 対策効果が高い事例 「国道1号 平塚市見附町単路(1/3)」

死傷事故削減率82%

1 国道1号 見つけちょう
平塚市見附町(単路)
嵩善小学校前交差点～立野町東交差点
(64.199～64.425kp)
事故危険区間リスト NO.280 (14-000867T)

(C) Google, (C) 2013 ZENRIN

■ 箇所概要

- 平面線形: ほぼ直線で交差点が連続
- 縦断線形: ほぼ水平
- 車線数: 片側2車線(4車線道路+付加車線)
- 専用車線: 右折専用(各交差点部)
- バスレーン等: なし
- 照明施設: 連続照明設置区間
- 交差点形状: 4枝交差
- 信号現示: 右折専用現示あり
- 規制速度: 50km/h
- 交通量: 約36,864台/日(H22センサス)
- 沿道施設: 住宅、商店等が立ち並ぶ
- 立体横断施設: 横断歩道橋(嵩善小学校前)

■ 着目事故類型/事故要因および対策内容

着目事故類型	事故要因	対策内容
追突事故	長い直線区間に交差点が連続するため、走行速度が高いなかで先行車の急停止等がある	①減速路面標示(ドットライン) ②路面標示「追突注意」 ③法定外看板「追突注意」
二輪車関与事故	交差点部において二輪車のすり抜け交通がある	④法定外看板「すり抜け二輪車注意」

対策①: 減速路面標示

対策②: 路面標示「追突注意」

対策③: 法定外看板「追突」

対策④: 法定外看板「二輪車」

対策前

追突事故	4件/4年 (1.0件/年)
二輪車関与事故	4件/4年 (1.0件/年)

至 箱根町 | 至 茅ヶ崎市

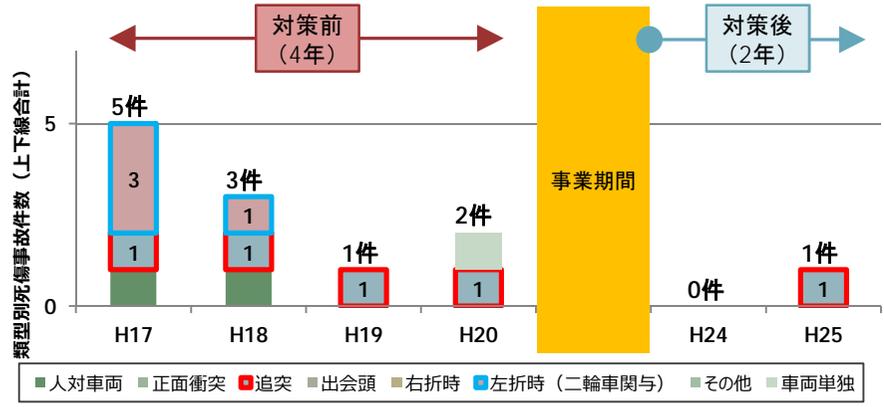
報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例

(1) 対策効果が高い事例 「国道1号 平塚市見附町単路(2/3)」

■ 対策後2年間の事故の状況

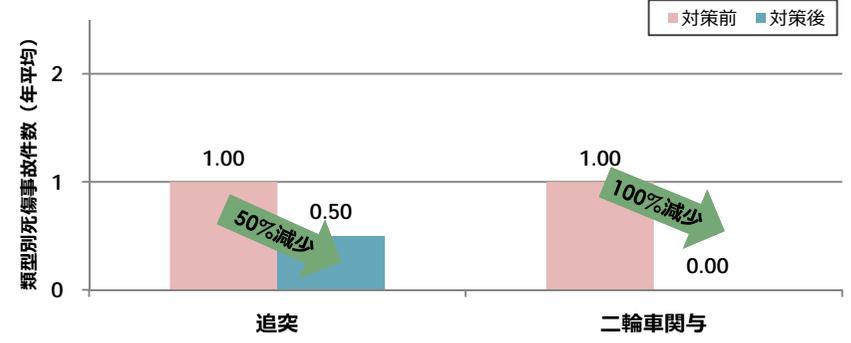
● 死傷事故件数の推移

・全死傷事故 2.75 → 0.50/年 (82%減少)

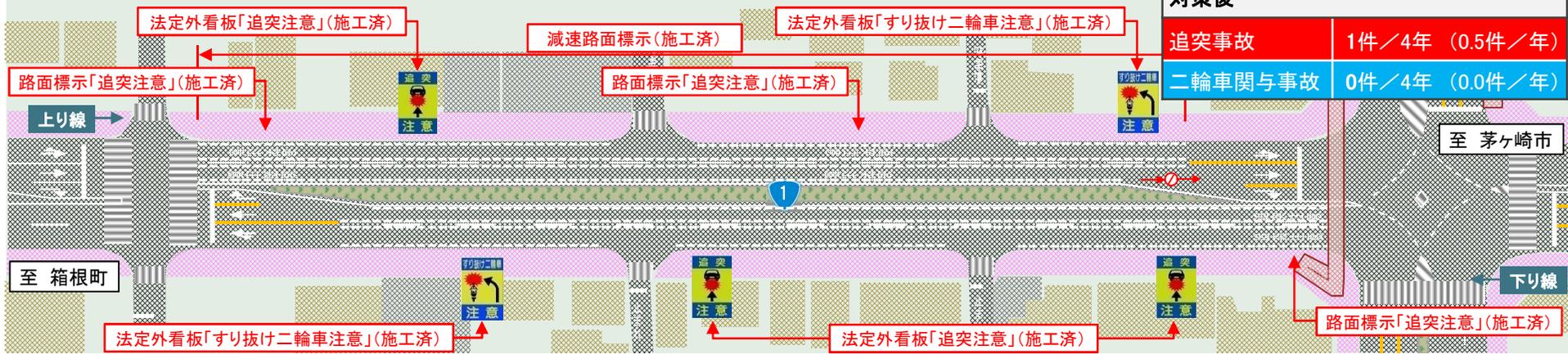


● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・追突事故	1.00	→	0.50/年	(50%減少)
・二輪車関与事故	1.00	→	0.00/年	(100%減少)
合計	2.00	→	0.50/年	(75%減少)



■ 対策後2年間の事故発生箇所



評価 全体死傷事故件数(-82%)、着目事故(合計値;-75%)とも2割を大きく上回って減少しているため、次項「審議1-2.評価ルールに基づくリスト「卒業」区間」の候補とする

(1) 対策効果が高い事例 「国道1号 平塚市見附町単路(3/3)」

■ 対策後事故減少の要因分析

◆ 民間プローブデータを活用した効果発現要因の分析



民間プローブデータに基づく考察

- 対策前・対策後でヒヤリハット(急ブレーキ)の発生頻度が概ね半減
- 急ブレーキが減少していることから、車両の速度低下や車間距離の保持が行われていると推定される
- 特に追突事故に対しては上下線、区間全体にわたって注意が払われているものと推定される

事故が減少した要因の考察

- ① 追突事故 : 区間全体に減速路面標示(減速ドットライン)を設置したことで、減速効果に加え、注意喚起力が向上したと推察される
- ② 二輪車関与事故 : 法定外看板による注意喚起のほか、ドットラインによって車両の挙動(速度、車間距離)が安定し、巻き込み事故が減少したものと推察される



報告2-2.対策実施個所の整備効果の具体事例

(2) 対策効果が低い事例 「国道1号 親木橋交差点(1/4)」

死傷事故が11%増加

1 国道1号
おやきばし
親木橋交差点

小田原市国府津 (78.765kp)
事故危険区間リスト NO.59 (14-109236K)

(C) Google, (C) 2013 ZENRIN

■箇所概要

- 平面線形: 曲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+付加車線)
- 専用車線: 箱根町側 右折専用
茅ヶ崎市側 右折専用・左折専用
- 照明施設: 連続照明設置区間
- 交差点形状: 4枝交差
- 信号現示: 右折専用現示あり
- 規制速度: 50km/h
- 交通量: 約19,700台/日(H22センサス)
- 沿道施設: 住居等が点在
- 立体横断施設: 横断歩道橋

■着目事故類型/事故要因および対策内容

着目事故類型	事故要因	対策内容
歩行者・自転車関与	巻込み部の横断者の視認性が悪い	①ガードレールのガードパイプ化
右折時事故	曲線部のため対向直進車の視認性が悪い	②右折指導線の設置 ③左折導流帯の再設置
追突事故	曲線部のため先行停止車両の視認性が悪い	④減速路面標示(ドットライン、「追突注意」)

対策①: Gr→Gp化

対策②: 右折指導線

対策③: 左折導流帯

対策④: 減速路面標示

対策前	
追突事故	6件/4年 (1.5件/年)
右折事故	4件/4年 (1.0件/年)
歩行者・自転車事故	6件/4年 (1.5件/年)

※歩行者・自転車事故は「右折事故」との重複あり
(事故図の「歩行者・自転車事故」は右折事故を含む)

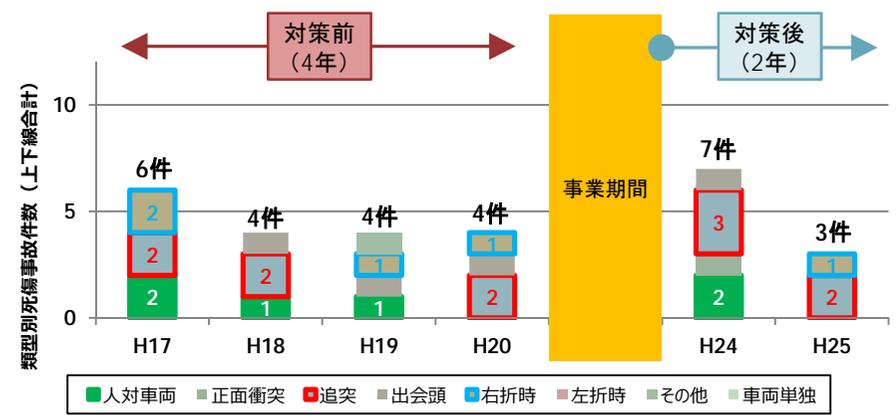
報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例

(2) 対策効果が低い事例 「国道1号 親木橋交差点(2/4)」

■ 対策後2年間の事故の状況

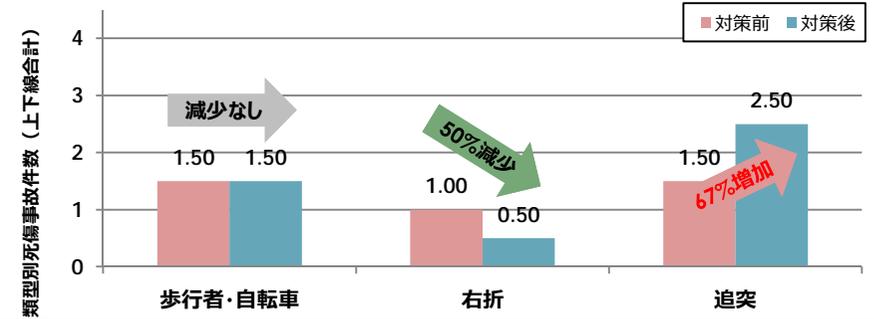
● 死傷事故件数の推移

・全死傷事故 4.50 → 5.00/年 (11%増加)

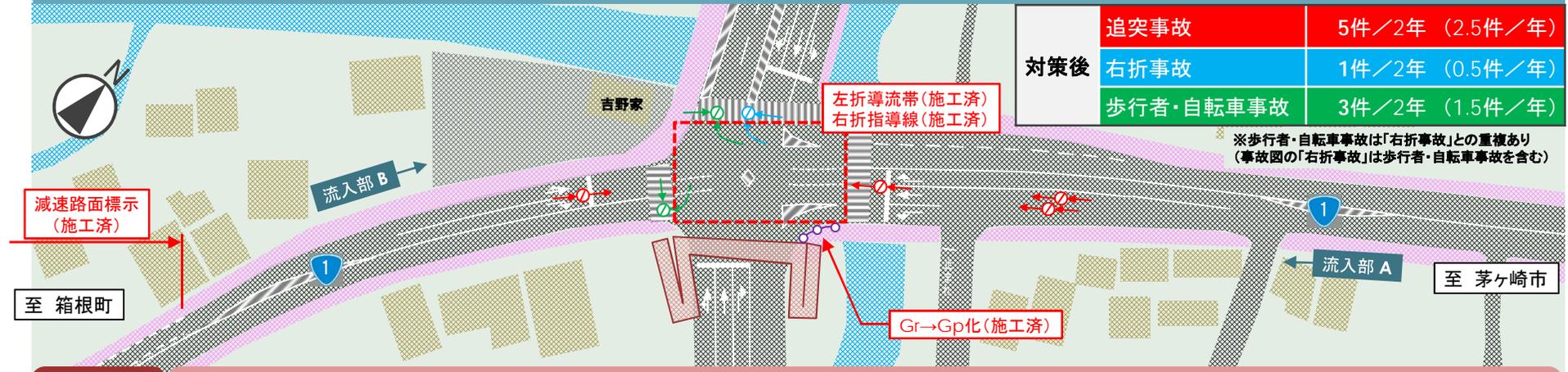


● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・歩行者自転車関与 1.50 → 1.50/年 (減少なし)
 ・右折事故 1.00 → 0.50/年 (50%減少)
 ・追突事故 1.50 → 2.50/年 (67%増加)
 合計 4.00 → 4.50/年 (13%増加)



■ 対策後2年間の事故発生箇所



評価 全体死傷事故件数(+11%)、着目事故(合計値; +13%)とも対策後に事故が増加

報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例

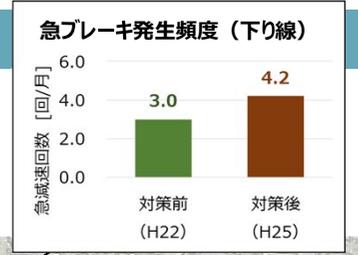
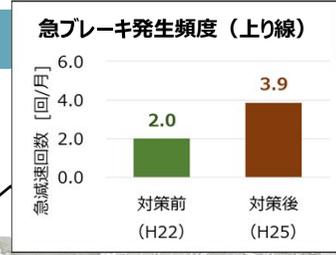
(2) 対策効果が低い事例 「国道1号 親木橋交差点(3/4)」

■ 対策後事故増加(追突事故)の要因分析

民間プローブデータを活用した車両挙動の分析

対策後に増加傾向となった「追突」について、追突事故と関連性の高い“急ブレーキ”の発生状況から、実施した対策(減速ドットライン)が妥当であったかを分析

- 上下線とも、停止線付近において対策後に急ブレーキの発生頻度が増加している
- 対策(減速ドットライン; 上り線)実施箇所では急ブレーキは観測されなかった



※ 使用した民間プローブデータ (対策前: H22.11, 対策後: H25.11)
 ※ 急減速回数は県内における対策前・対策後の民間プローブカー普及率の差を考慮した補正值

● 対策前 急減速発生地点 (H22.11)
 ● 対策後 急減速発生地点 (H25.11)

対策後に追突事故が増加傾向となった要因の考察

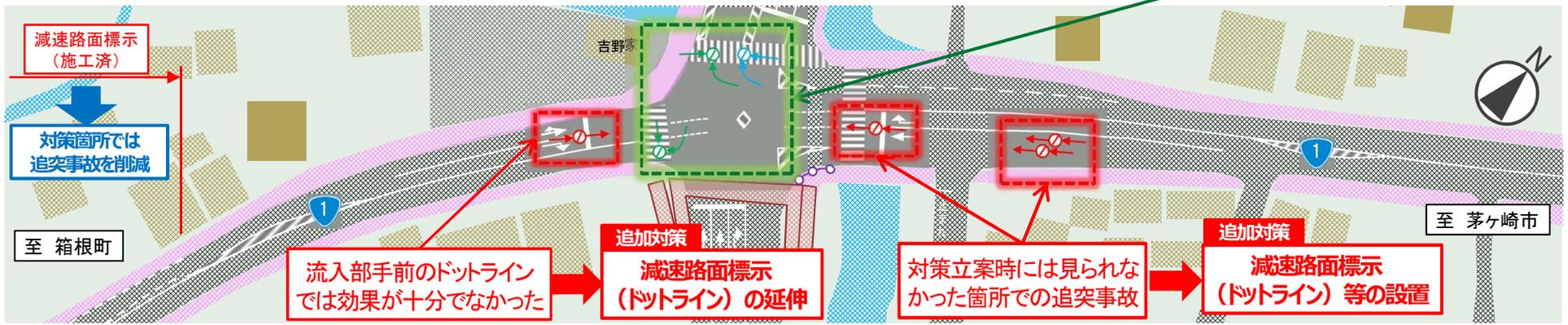
① 減速を促す区間の設定が十分とはいえなかった

・追突事故リスクが高い箇所(急ブレーキ発生箇所)が十分に把握できなかったため、ドットライン設置の区間が適切でなかった

② 交通状況の変化に対して十分な対応が図れていなかった

・事故危険区間として抽出した時点から国道1号の交通量は約15%増加(H22センサス/H17センサス)しており、事故発生確率が高くなっていた

件数が横ばいとなった「歩行者・自転車関連事故」:
 ガードレールのガードパイプ化”と“右折指導線”で対策したが、歩行者・自転車への注意喚起が十分でなかったことが要因と考えられる

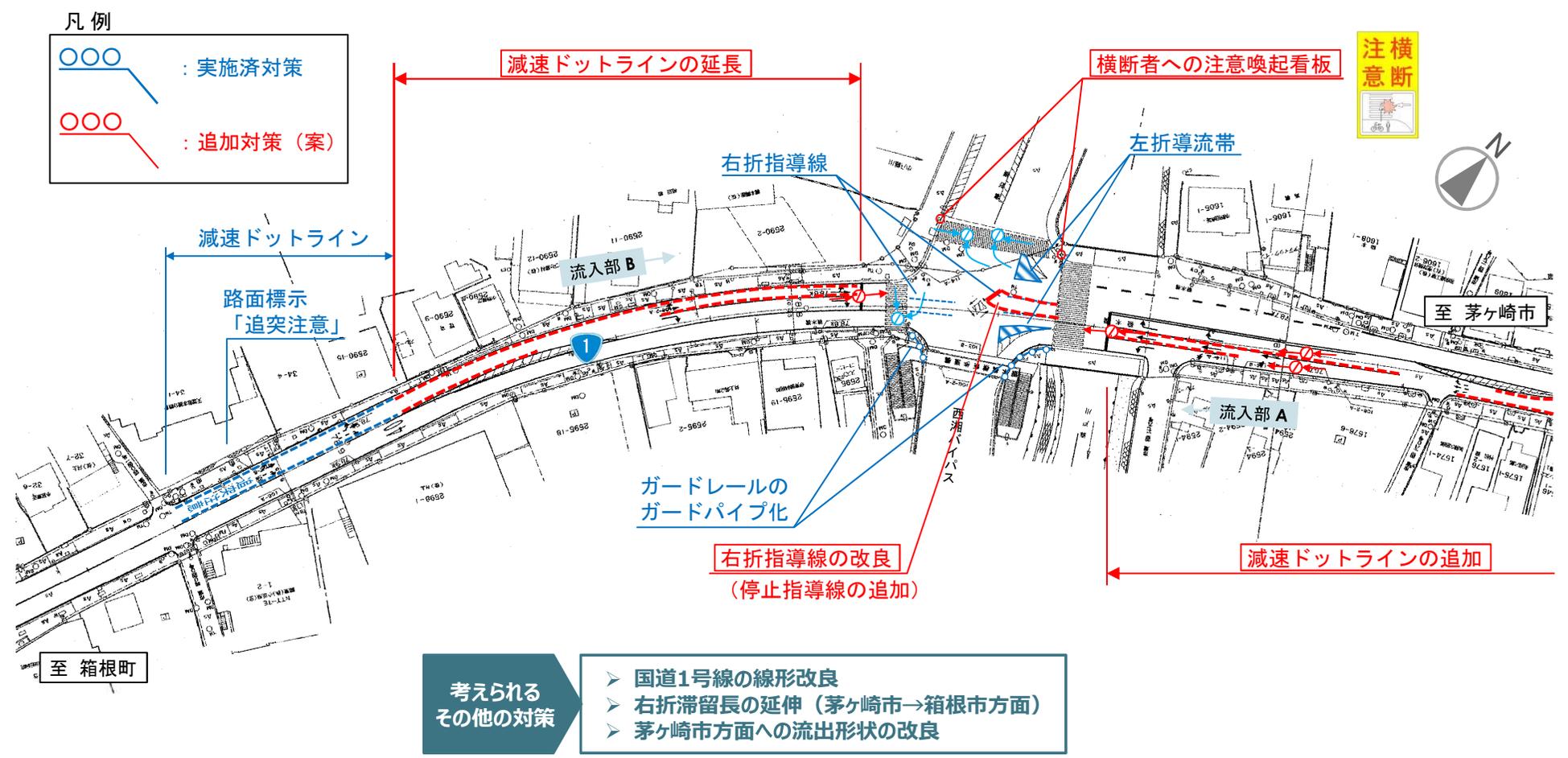


報告2-2.対策実施箇所の整備効果の具体事例

(2) 対策効果が低い事例 「国道1号 親木橋交差点(4/4)」

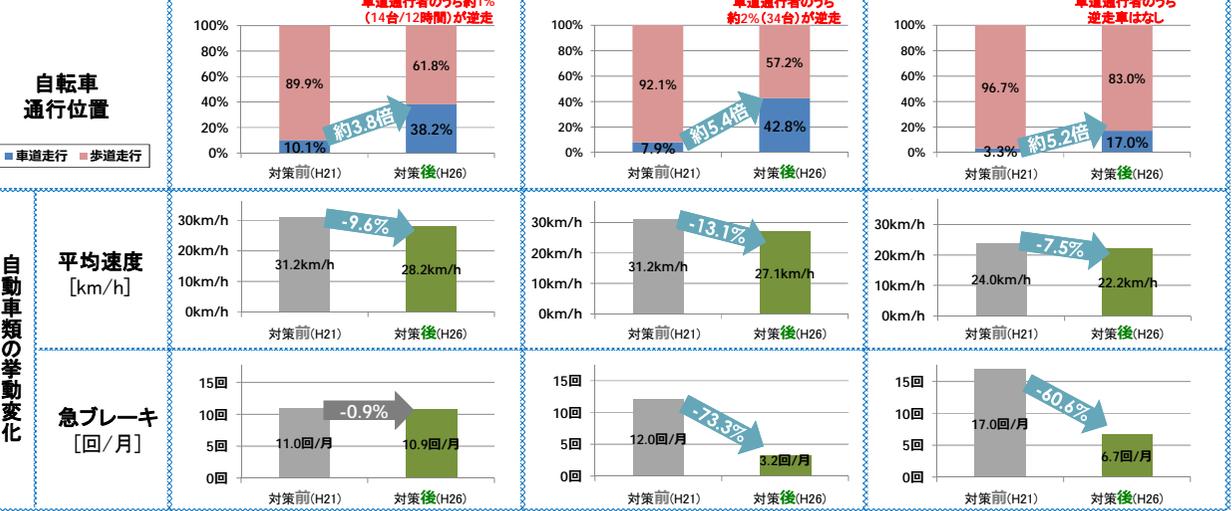
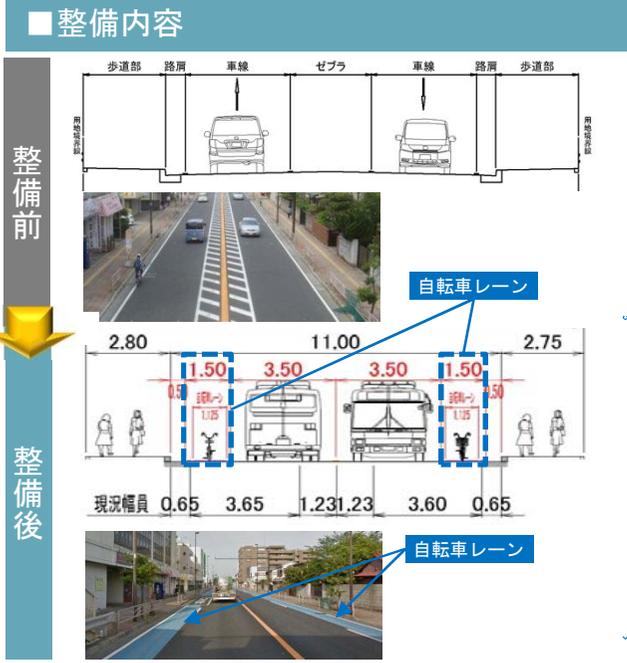
■ 追加対策案

- 追突事故発生位置に対応した「減速ドットライン」の延長・追加
- 右折指導線の改良(停止指導線の追加)および横断者への注意喚起看板の追加



報告2-3.国道1号茅ヶ崎駅前自転車走行空間整備の短期効果

- 前回委員会(第11回 平成25年12月)において紹介した「国道1号茅ヶ崎駅前自転車走行空間整備」は、平成26年3月の供用開始から6ヶ月以上が経過したため、短期の整備効果を報告します
 - 自転車レーンの整備により、車道部(自転車レーン)を通行する自転車が4~5倍に増加
 - 車道幅員の縮小により自動車類の走行速度が低下し、ヒヤリハット(急ブレーキ)の発生も低下
- 今後も安全な利用促進を図るため、案内誘導標識の設置や逆走禁止ルールのお知らせ等を検討します



※自転車通行位置:平成26年11月実測値 自動車類の挙動:民間プローブデータによる分析

審議1

事故危険区間リストの更新

審議1-1.今年度の更新による追加区間

審議1-2.評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

審議1-1.今年度の更新による追加区間

(1)H26事故多発区間(地点)【1/2】

管理者	NO.	路線名	所在地	箇所・交差点名	備考
横浜国道	1	国道 16号	磯子区中原1丁目3	屏風ヶ浦小学校下交差点	
	2	国道246号	緑区長津田町4387	東工大入口交差点	
	3	国道 16号	横須賀市長浦町5-90	安針塚交差点	
	4	国道 1号	平塚市馬入本町13-9	馬入工業団地交差点	
	5	国道 1号	小田原市本町3-6-23～本町1-5-17	本町交差点付近～市民会館前交差点付近	
神奈川県	6	県道134号	横須賀市長坂1-3-2	市民病院前交差点	
	7	県道 44号	伊勢原市下谷1217	下谷交差点	
	8	県道302号	鎌倉市台5-12-10	水堰橋交差点	
	9	県道 44号	寒川町一之宮5-4-8	寒川浄水場前交差点	
	10	県道603号	厚木市船子1169	船子長町交差点	
	11	県道 56号	大和市つきみ野2-8-2	つきみ野2丁目交差点	
	12	県道 40号	綾瀬市小園1023-1	寺尾台交差点	
	13	県道 51号	座間市座間4906	座間キャンプ前交差点～座間バス停前交差点	
	14	国道255号	大井町上大井257	栢山入口交差点	

審議1-1.今年度の更新による追加区間

(1)H26事故多発区間(地点)【2/2】

管理者	NO.	路線名	所在地	箇所・交差点名	備考
横浜市	15	県道 12号	港北区小机町2541	小机駅前交差点	
	16	県道140号	都筑区折本町198	第三京浜入口交差点	
川崎市	17	県道 6号	川崎区昭和2-18-12	日ノ出バス停前交差点	
	18	県道 9号	多摩区生田1-5-8	菅消防出張所前交差点	
	19	県道 19号	麻生区黒川25	黒川交差点	
相模原市	20	県道 64号	緑区鳥屋1709-1	鳥居原交差点	
	21	県道 63号	中央区水郷田名3-1	しろさか歩道橋	
	22	県道507号	南区相武台団地1-4-19	相武台団地北側交差点	

(2)新たな地域要望

管理者	NO.	路線名	所在地	箇所・交差点名	備考
横浜国道	1	国道 246号	座間市東原5丁目1	東原四丁目交差点	

審議1-1.今年度の更新による追加区間

今年度の追加区間(地点) ピンマップ



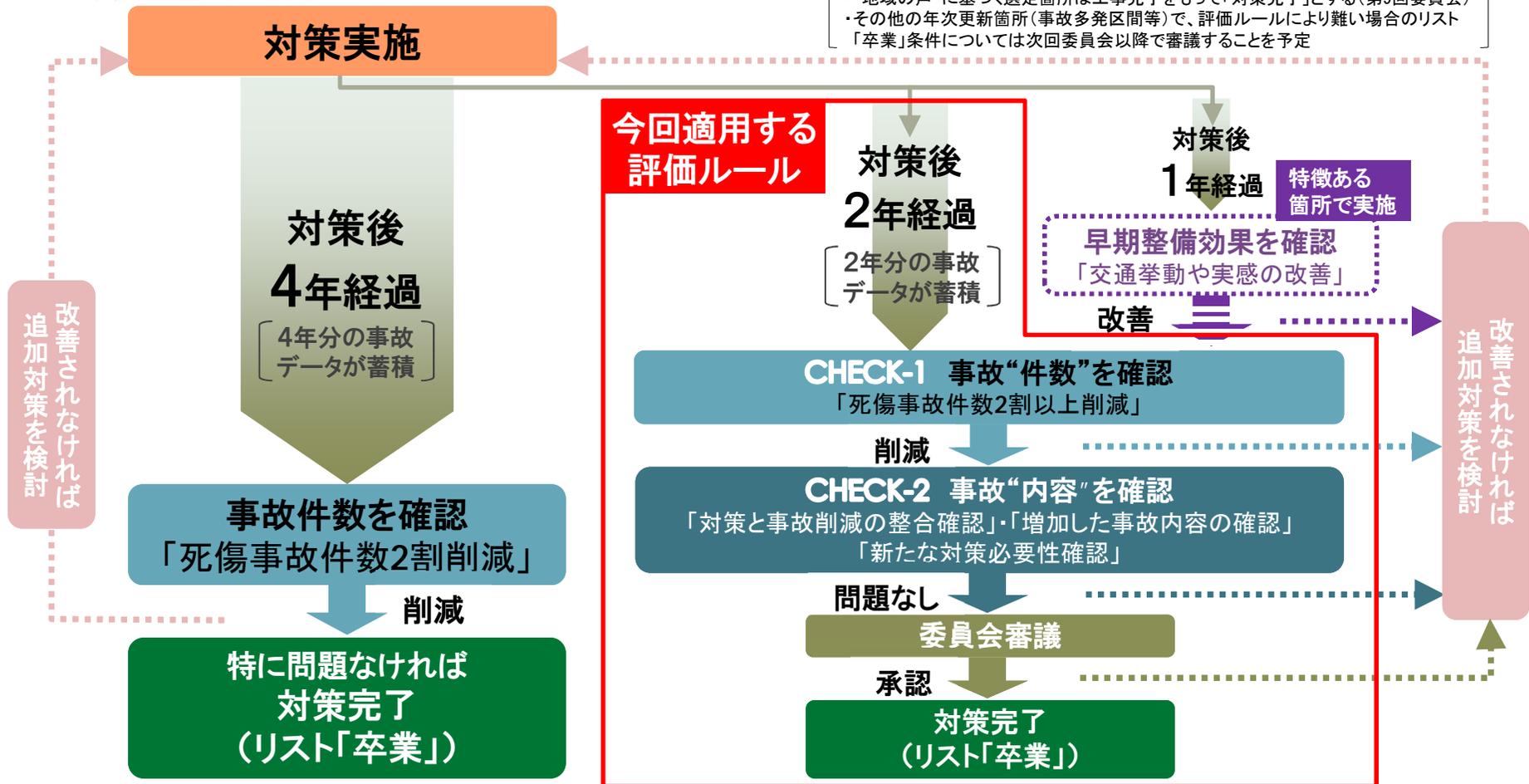
審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

(1) 対策完了箇所の評価(リスト「卒業」判断)手法

- 対策箇所の評価(目標達成箇所はリスト「卒業」)は、対策後4年間データの死傷事故件数を基本^{*注1}とするが、死傷事故件数に加えて「事故内容」の評価(狙い通りの事故削減となっているか 等)を行うことで、早期評価(対策後2年間データ)も可能【第10回委員会(平成24年度)審議決定事項】
- 横浜国道管内30箇所を対象に2年経過の早期評価を実施

■ 対策実施箇所の評価フロー

*注1 「事故データで抽出された区間」または「事故データによる評価が可能な区間」を対象とする
 ・“地域の声”に基づく選定箇所は工事完了をもって「対策完了」とする(第9回委員会)
 ・その他の年次更新箇所(事故多発区間等)で、評価ルールにより難しい場合のリスト「卒業」条件については次回委員会以降で審議することを予定



審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

(2) 早期のリスト「卒業」審議対象箇所

- 早期評価(対策後2年間データ)ルールに基づき、横浜国道管内16箇所をリスト「卒業」区間として審議に諮ります
- 対策効果は次の考え方で実施し、CHECK-1(事故件数) CHECK-2(事故内容) とともに目標達成した箇所を候補区間とした



- 対象箇所が多数となるため、評価結果一覧および代表事例を提示

早期評価ルールに基づくリスト「卒業」候補区間(地点) 評価結果一覧【1/2】

番号	事業完了年度	路線名	管理者	所在地	箇所名・交差点名	事故データの評価期間		Check-1: 事故件数の確認				Check-2: 事故内容の確認				短期評価 (卒業判定)	
						事前期間 (4年間)	事後期間 (2年間)	死傷事故件数 (1年あたり)				対策上の着目事故 (事故類型・当事者)		死傷事故件数 (1年あたり)			評価
								対策前	対策後	削減率	評価	対策前	対策後	発生状況	評価		
1	H22	国道 1号	横浜国道	横浜市神奈川区浦島丘	浦島丘交差点	H17-20	H23-24	4.75	1.00	78.9%	達成	①追突	2.50	1.00	減少	達成	完了
2	H22	国道 1号	横浜国道	横浜市神奈川区大口通	大口通交差点	H17-20	H23-24	3.75	1.00	73.3%	達成	②右折時	1.00	0.00	減少	達成	完了
3	H22	国道 1号	横浜国道	横浜市戸塚区原宿	原宿交差点	H17-20	H23-24	12.50	4.50	64.0%	達成	③左折時	0.25	0.00	減少	達成	完了
4	H22	国道 1号	横浜国道	横浜市神奈川区三ツ沢下町	神奈川区三ツ沢下町 (単路)	H17-20	H23-24	8.50	5.00	41.2%	達成	①追突	1.50	0.00	減少	達成	完了
5	H22	国道 16号	横浜国道	横浜市磯子区磯子2丁目	間坂交差点	H17-20	H23-24	6.25	1.00	84.0%	達成	②人対車両	1.00	0.00	減少	達成	完了
6	H22	国道 16号	横浜国道	横浜市旭区鶴ヶ峰本町	鶴ヶ峰交差点	H17-20	H23-24	7.00	2.00	71.4%	達成	②右折時	1.25	0.00	減少	達成	完了
7	H23	国道 1号	横浜国道	平塚市見附町	立野町 (単路) 高善小学校前交差点~立野町交差点	H17-20	H24-25	2.75	0.50	81.8%	達成	③二輪車関与	3.00	0.50	減少	達成	完了
8	H23	国道 1号	横浜国道	横浜市西区高島1丁目~高島2丁目	高島2丁目 (単路) 青木橋交差点~高島町交差点	H17-20	H24-25	9.00	2.50	72.2%	達成	①追突	5.00	0.00	減少	達成	完了
9	H23	国道 1号	横浜国道	茅ヶ崎市本村1丁目	本村交差点	H17-20	H24-25	5.00	1.50	70.0%	達成	②出会頭	0.25	0.00	減少	達成	完了
												①横断中	0.00	0.00	未発生		
												②右折時	1.50	1.00	減少	達成	
												②左折時	1.25	0.50	減少	達成	

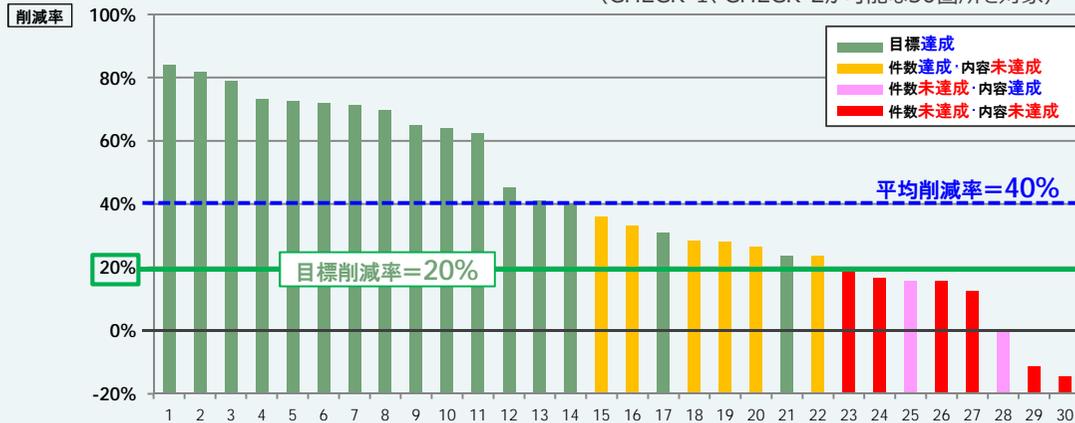
審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

早期評価ルールに基づくリスト「卒業」候補区間(地点) 評価結果一覧【2/2】

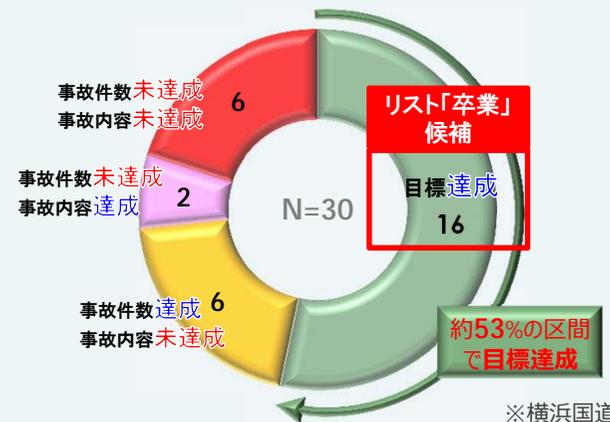
番号	事業完了年度	路線名	管理者	所在地	箇所名・交差点名	事故データの評価期間		Check-1: 事故件数の確認				Check-2: 事故内容の確認				短期評価 (卒業判定)		
						事前期間 (4年間)	事後期間 (2年間)	死傷事故件数 (1年あたり)				対策上の着目事故 (事故類型・当事者)		死傷事故件数 (1年あたり)			発生状況	評価
								対策前	対策後	削減率	評価	対策前	対策後	評価				
10	H23	国道 1号	横浜国道	横浜市神奈川区二ツ谷町	二ツ谷交差点	H17-20	H24-25	10.00	3.50	65.0%	達成	①追突 ②右折時 ③歩行者関与 ④自転車関与	2.50 2.75 1.00 2.00	1.00 1.50 0.00 0.00	減少 減少 減少 減少	達成	完了	
11	H23	国道 1号	横浜国道	横浜市神奈川区青木町	青木通交差点	H17-20	H24-25	8.00	3.00	62.5%	達成	①追突 ②右折時 ③左折時	3.50 1.50 1.50	1.00 0.00 1.00	減少 減少 減少	達成	完了	
12	H23	国道 1号	横浜国道	小田原市板橋	小田原市板橋(単路) 板橋見附～山田クリニック前付近	H17-20	H24-25	5.50	3.00	45.5%	達成	①追突 ②二輪車事故 ③右左折事故	1.50 2.25 2.50	1.00 0.50 1.00	減少 減少 減少	達成	完了	
13	H23	国道 1号	横浜国道	茅ヶ崎市代官町	小和田1丁目(単路) 青砥邸～小和田交差点	H17-20	H24-25	5.25	4.00	23.8%	達成	①右折時 ②二輪車関与	1.75 3.75	0.50 2.00	減少 減少	達成	完了	
14	H23	国道 15号	横浜国道	横浜市鶴見区市場富士見町	市場駅入口交差点	H17-20	H24-25	5.50	1.50	72.7%	達成	①追突 ②自転車関与	2.25 1.50	1.00 0.50	減少 減少	達成	完了	
15	H23	国道 16号	横浜国道	横浜市旭区川井本町	宮の下交差点	H17-20	H24-25	2.50	1.50	40.0%	達成	①追突 ②二輪車関与	0.75 1.75	0.50 1.00	減少 減少	達成	完了	
16	H23	国道 16号	横浜国道	横浜市旭区川井本町	旭区川井本町(単路)	H17-20	H24-25	7.25	5.00	31.0%	達成	①左折時	4.00	2.00	減少	達成	完了	

参考

評価対象箇所の死傷事故件数削減率曲線
(CHECK-1、CHECK-2が可能な30箇所を対象)



評価対象箇所の早期効果内訳
(数値は区間数)



※横浜国道管内

審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

早期評価ルールに基づくリスト「卒業」候補区間(地点) ピンマップ

- 横浜国道事務所
- 相武国道事務所
- 神奈川県
- 横浜市
- 川崎市
- 相模原市



審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

リスト「卒業」審議
代表事例①

対策効果が高い事例① 「国道1号 青木通交差点(1/3)」

死傷事故削減率63%

1 国道1号
あおきどおり
青木通交差点

横浜市神奈川区 (530.524kp)
事故危険区間リスト NO.200(14-108364K)

(C) Google, (C) 2013 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: 流入部A下り勾配(他はほぼ水平)
 - 車線数: 片側3車線(6車線道路+付加車線)
 - 専用車線: 小田原市側 右折専用・左折専用
川崎市側 右折専用・左折専用
 - 照明施設: 連続照明設置区間
- 交差点形状: 3枝交差(交差道路 国道15号)
 - 信号現示: 左折専用現示あり
 - 規制速度: 50km/h
 - 交通量: 約50,700台/日(H22センサス)
 - 沿道施設: オフィスビル等が建ち並ぶ
 - 立体横断施設: 横断歩道橋(横断歩道なし)

■ 着目事故類型/事故要因および対策内容

着目事故類型	事故要因	対策内容
追突事故	進行方向に迷いが生じ、急な減速や車線変更を誘発し、後続車の追突を招く	①減速路面標示(行き先別カラー化) ②案内標示矢印のカラー連携標示 ③薄層カラー舗装
交差点内右左折事故	多車線での右左折であるため、交差点内での走行が不安定になる	④右折指導線の設置



※事故図は代表的な発生箇所について記載

対策前	事故類型	発生数
	追突事故	14件/4年 (3.5件/年)
	右折事故	6件/4年 (1.5件/年)
	左折事故	6件/4年 (1.5件/年)

審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

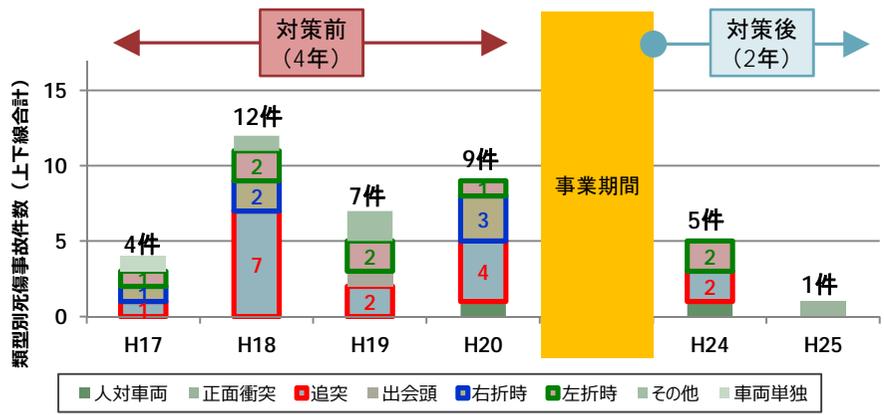
リスト「卒業」審議
代表事例①

対策効果が高い事例① 「国道1号 青木通交差点(2/3)」

■ 対策後2年間の事故の状況

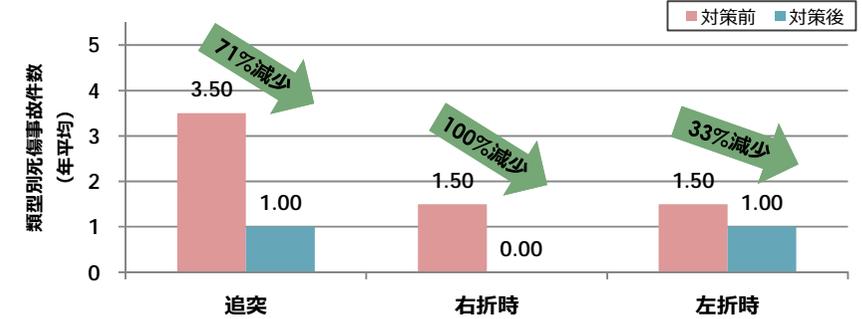
● 死傷事故件数の推移

・全死傷事故 8.00 → 3.00/年 (63%減少)

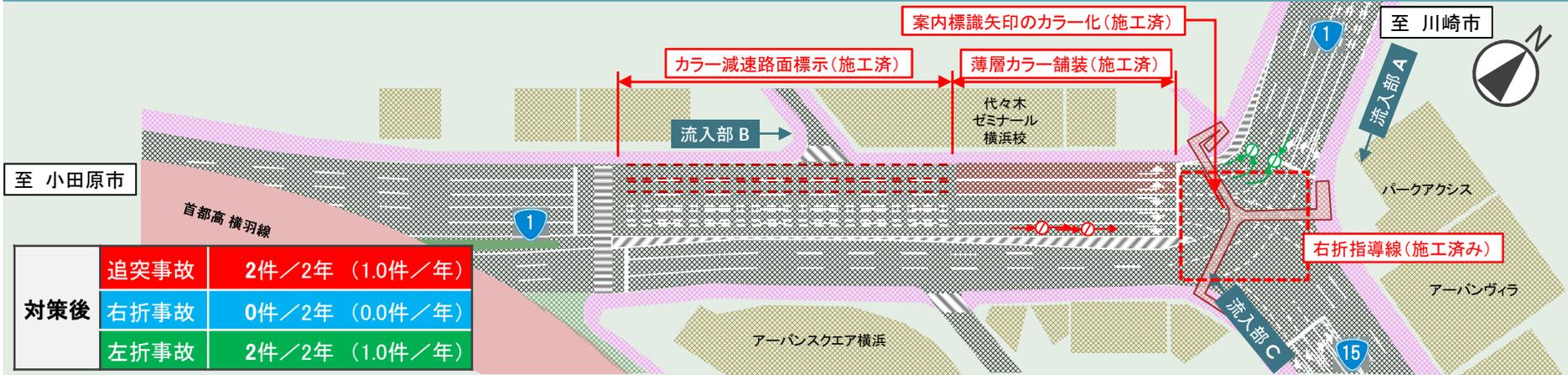


● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・追突事故 3.50 → 1.00/年 (71%減少)
 ・右折事故 1.50 → 0.00/年 (100%減少)
 ・左折事故 1.50 → 1.00/年 (33%減少)
 合計 7.50 → 2.00/年 (73%減少)



■ 対策後2年間の事故発生箇所



評価 全体死傷事故件数(-63%)、着目事故(合計値;-73%)とも2割を大きく上回って減少しているため、リスト「卒業」候補とする

審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

リスト「卒業」審議 代表事例①

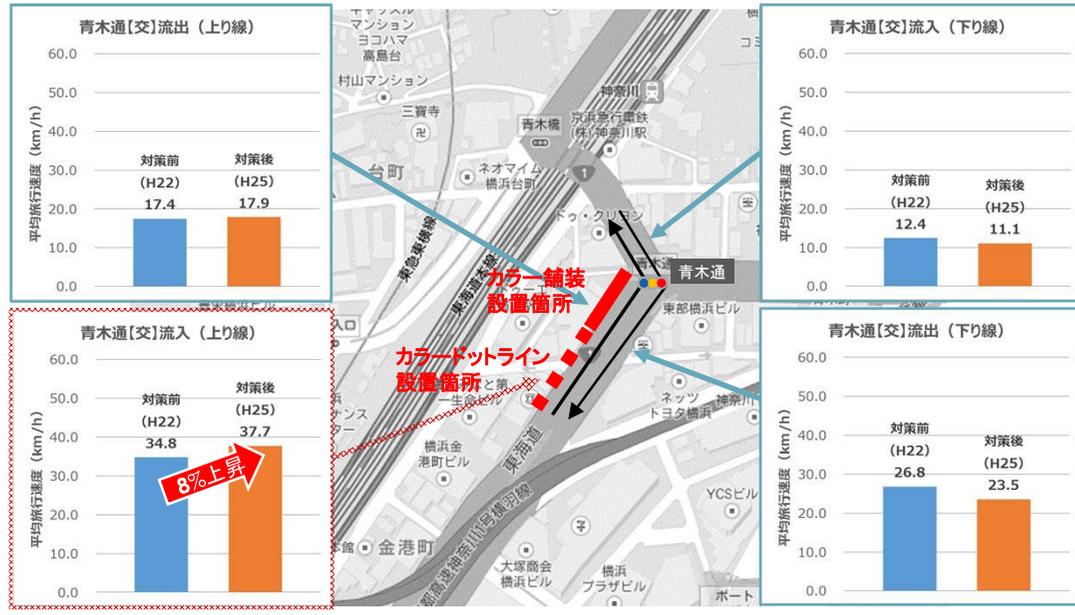
対策効果が高い事例① 「国道1号 青木通交差点(3/3)」

■ 対策後事故減少の要因分析

◆ 民間プローブデータを活用した効果発現要因の分析

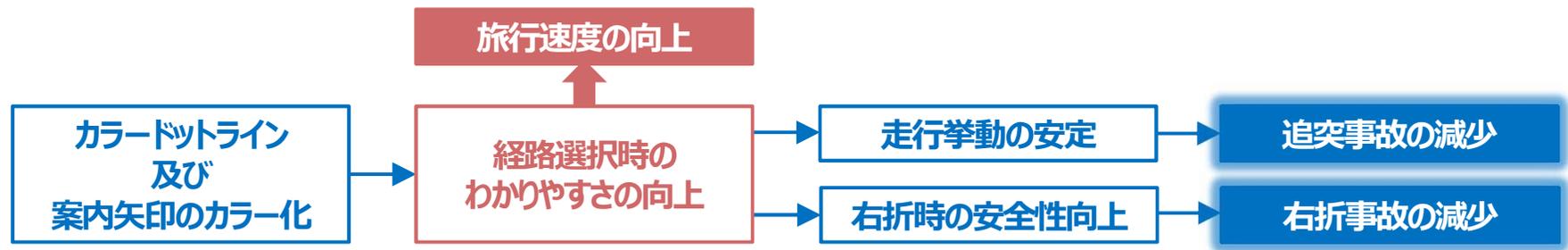
※ 使用した民間プローブデータ 対策前: H22.11月(1ヶ月間データ) 対策後: H25.11月(1ヶ月間データ)

- 対策箇所(上り線流入部)の平均旅行速度は、対策前(H22)に対して対策後(H25)で8%上昇している
- カラードットラインおよび案内標識矢印のカラー化の交通誘導効果により挙動が安定し、旅行速度が上昇したものと考えられる



事故が減少した要因の考察

- ① 追突事故 : 交通誘導効果により交通挙動 (車線選択) が安定したものと推察される
- ② 右折時事故 : 余裕を持った車線選択・交差点通行により、安全確認の余裕が生じたものと推察される



審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

リスト「卒業」審議 代表事例②

対策効果が高い事例② 「国道16号 間坂交差点(1/3)」

死傷事故削減率84%

16 国道16号
まさか
間坂交差点

横浜市磯子区 (526.178kp)
事故危険区間リスト NO.106 (14-101781K)

(C) Google, (C) 2013 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: 横須賀市側 なし
横浜市側 なし
 - 照明施設: 連続照明設置区間
 - 交差点形状: 4枝交差(交差道路 横浜市道)
 - 信号現示: 2現示(専用現示なし、時差式でない)
 - 規制速度: 50km/h
 - 交通量: 約35,500台/日(H22センサス)
 - 沿道施設: 住居、商店等が建ち並ぶ
 - 立体横断施設: なし

■ 着目事故類型/事故要因および対策内容

着目事故類型	事故要因	対策内容
人対車両	交差点(横断歩行者)に対する意識、注意が散漫	①交差点内カラー舗装
右折時事故	右折車線がないため、無理な右折行動が生じている	②みなし右折車線の設置
二輪車関与事故	右折車線がないため、右折行動に余裕がなく、すり抜け二輪車に対する意識、注意がおろそかになる	

対策①: 交差点内カラー舗装

対策②: みなし右折車線

対策前	人対車両事故	4件/4年 (1.00件/年)
	右折事故	5件/4年 (1.25件/年)
	二輪車関与事故	12件/4年 (3.00件/年)
	追突事故*	8件/4年 (2.00件/年)

*追突事故は“着目した事故”以外で件数が多いもの

審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

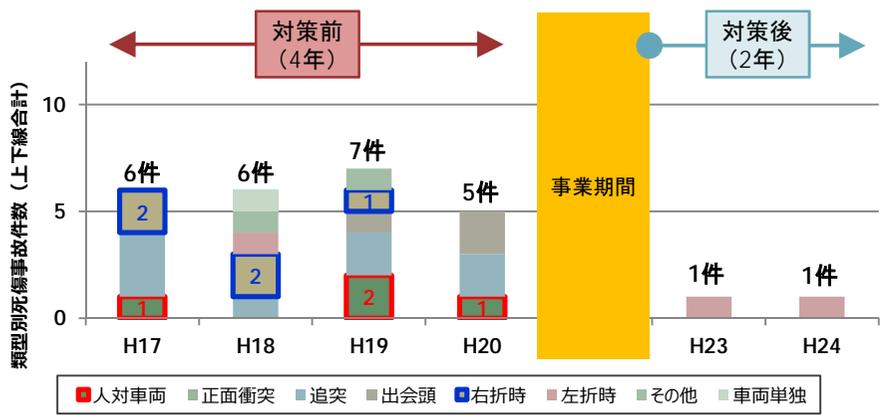
リスト「卒業」審議
代表事例②

対策効果が高い事例② 「国道16号 間坂交差点(2/3)」

■ 対策後2年間の事故の状況

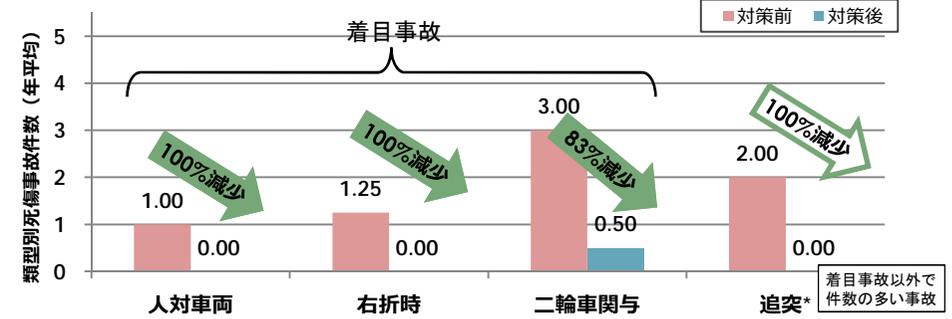
● 死傷事故件数の推移

・全死傷事故 6.00 → 1.00/年 (83%減少)

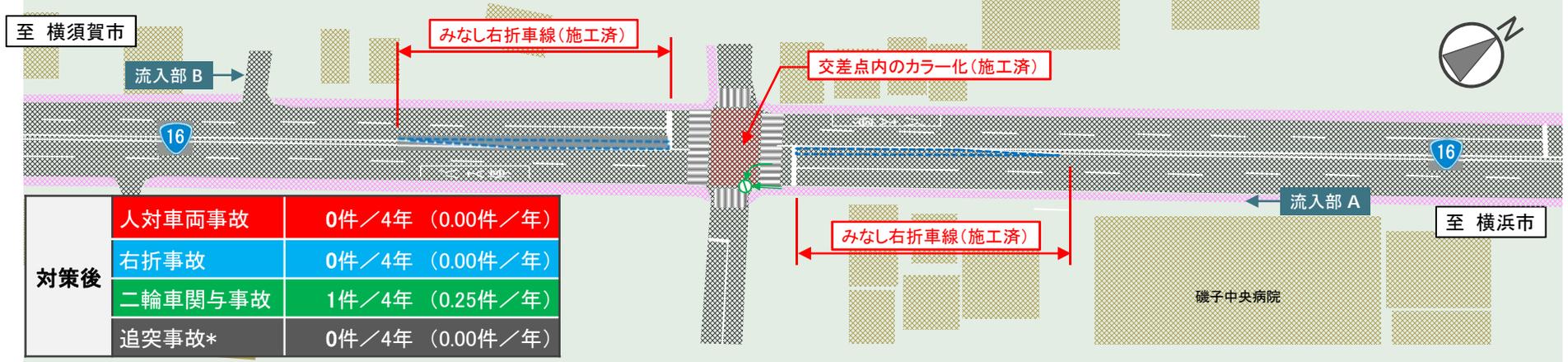


● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・人対車両事故 1.00 → 0.00/年 (100%減少)
 ・右折事故 1.25 → 0.00/年 (100%減少)
 ・二輪車関与事故 3.00 → 0.25/年 (83%減少)
 合計 5.25 → 0.25/年 (95%減少)



■ 対策後2年間の事故発生箇所



評価 全体死傷事故件数(-83%)、着目事故(合計値;-95%)とも2割を大きく上回って減少しているため、リスト「卒業」候補とする

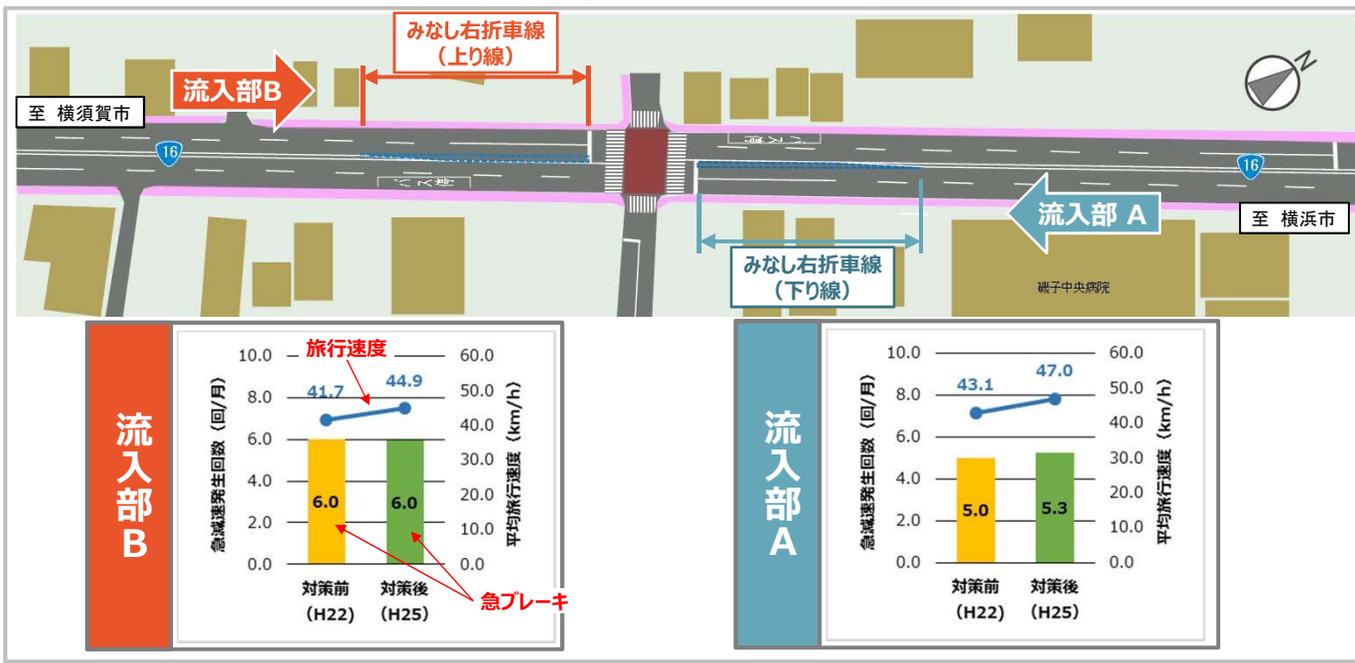
審議1-2. 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

リスト「卒業」審議 代表事例②

対策効果が高い事例② 「国道16号 間坂交差点(3/3)」

■ 対策後事故減少の要因分析

◆ 民間プローブデータを活用した効果発現要因の分析



※ 使用した民間プローブデータ
 対策前: H22.11月 (1ヶ月間データ)
 対策後: H25.11月 (1ヶ月間データ)

民間プローブデータに基づく考察

- 対策前・対策後の急減速の発生回数は概ね横ばいで推移
- 旅行速度が約8%増加しており、みなし右折車線の整備によって右折車両と直進車両が分離され交通挙動が安定したものと推察される
- 交通挙動の安定により、総合的に事故が減少したと考えられる

事故が減少した要因の考察

- ① 人对車両事故・右折時事故 : 右折車線の設置により無理な右折行動が抑制されていると推察される
- ② 二輪車関与事故 : 同上
- ③ 追突事故 : 右折車と直進車が分離され、無理な車線変更等が減少したものと推察される



審議2

事故ゼロプランの今後の展開方法

審議2-1.事故ゼロプランの今後の展開

審議2-2.「2順目」における事故危険区間の選定方法

審議2-1.事故ゼロプランの今後の展開

(1) 事故ゼロプランの総括と“2巡目”への展開 【H25委員会審議結果の再確認】

- 第9次交通安全基本計画(H23～H27)にあわせて事故ゼロプランの総括を実施し、H28以降は「事故ゼロプラン2巡目」としての取り組みを展開

■開始4年の経過を踏まえた事故ゼロプランの問題点・課題

- ・交通状況や沿道環境等とともに事故発生状況も変容し、区間選定時に用いた指標値が変化
- ・一方で、計画的に対策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

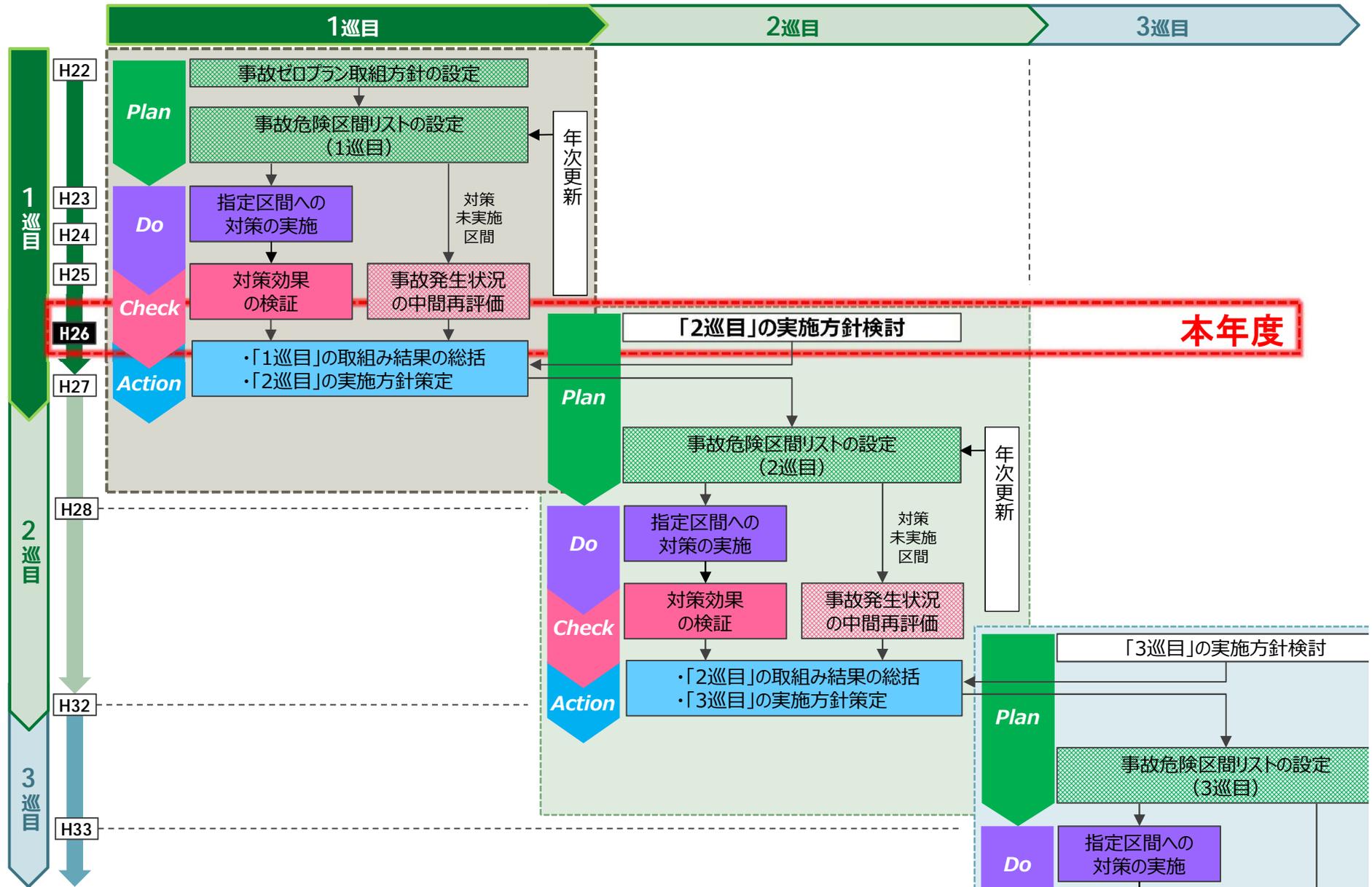
■事故ゼロプラン2巡目の基本方針

- 1 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
- 2 計画的に事業を推進できるよう、一定期間はリストを原則固定
- 3 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場合もあるため現行の事故危険区間リスト見直しルール(年次更新[追加]ルール、対策優先順位設定ルール)は踏襲する
- 4 現行の事故ゼロプラン(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2巡目の事故危険区間リストに位置づけ(経過観察扱い)
⇒最終的な評価で効果が確認された時点で対策完了と判断

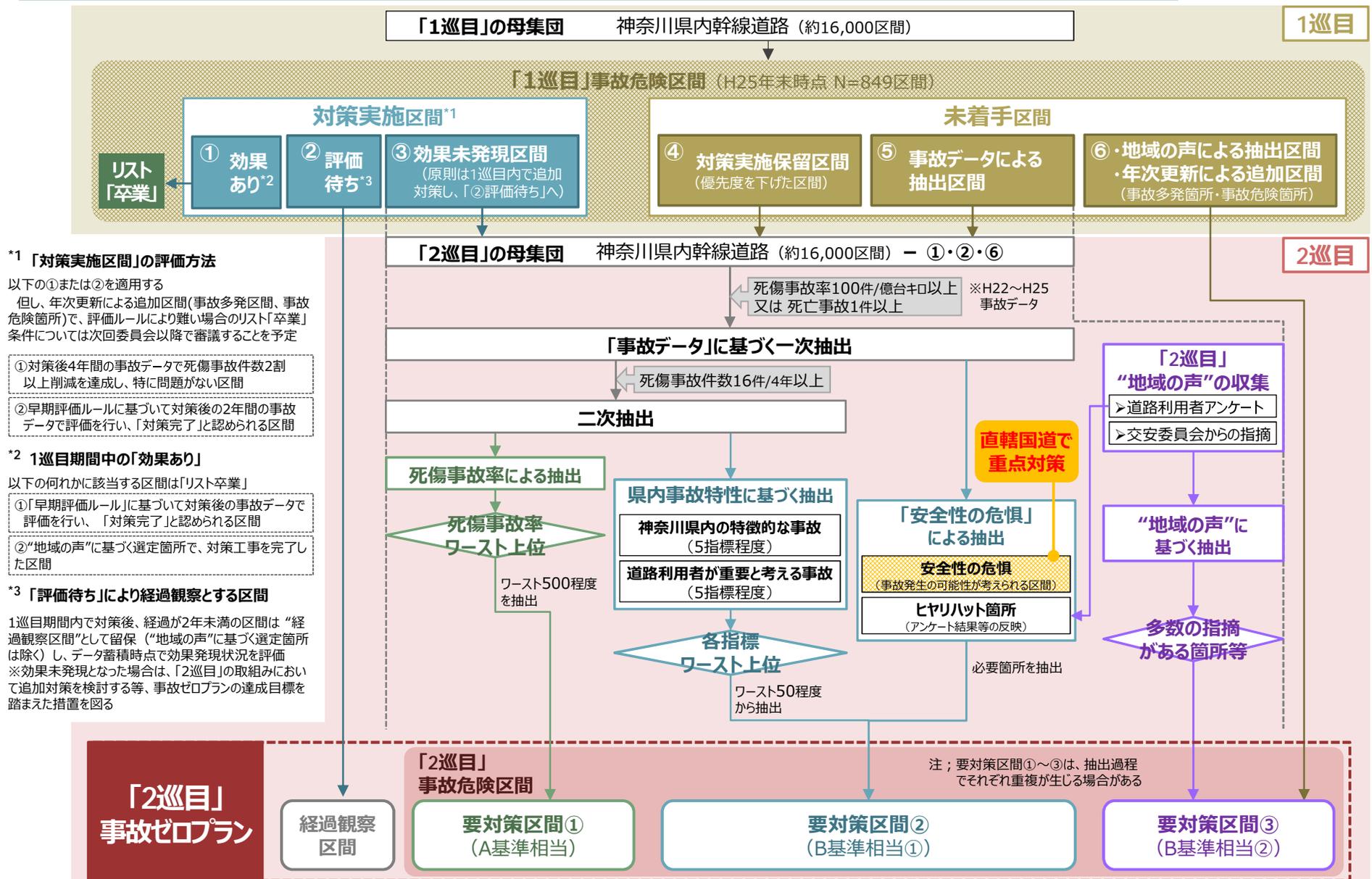
(2) 事故ゼロプランの今後のスケジュール

年度	検討事項等
H 2 5	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故ゼロプラン2巡目の進め方に関する検討・審議
本年度 H 2 6	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
H 2 7	<ul style="list-style-type: none"> ● 「2巡目」における“地域の声”収集方法の検討・審議 ● 事故ゼロプラン1巡目の中間総括 ● 事故ゼロプラン2巡目の事故危険区間の承認
H 2 8	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故ゼロプラン1巡目の最終総括 ● 事故ゼロプラン2巡目の取組み開始

(3) 事故ゼロプランの事業サイクル



(1) 「2巡目」における事故危険区間の選定方法



***1 「対策実施区間」の評価方法**
 以下の①または②を適用する
 但し、年次更新による追加区間(事故多発区間、事故危険箇所)で、評価ルールにより難しい場合のリスト「卒業」条件については次回委員会以降で審議することを予定

①対策後4年間の事故データで死傷事故件数2割以上削減を達成し、特に問題がない区間
 ②早期評価ルールに基づいて対策後の2年間の事故データで評価を行い、「対策完了」と認められる区間

***2 1巡目期間中の「効果あり」**
 以下の何れかに該当する区間は「リスト卒業」
 ①「早期評価ルール」に基づいて対策後の事故データで評価を行い、「対策完了」と認められる区間
 ②“地域の声”に基づく選定箇所、対策工事を完了した区間

***3 「評価待ち」により経過観察とする区間**
 1巡目期間内で対策後、経過が2年未満の区間は“経過観察区間”として留保 (“地域の声”に基づく選定箇所は除く)し、データ蓄積時点で効果発現状況进行评估 ※効果未発現となった場合は、「2巡目」の取組みにおいて追加対策を検討する等、事故ゼロプランの達成目標を踏まえた措置を図る

(2) 直轄国道における重点対策(“安全性の危惧”)の取組み方針

- 事故ゼロプラン「2巡目」を迎えるにあたり、**対策効果の更なる向上を図る必要がある**
- 県内事故特性等に基づいた“安全性の危惧”において、「**重大事故ワースト返上**」と「**事故の総量削減**」に対して**重点的に対策を図るものとし、直轄国道において先進的に取組む方針**

対策の視点	背景となる神奈川県内における交通事故の特性
重大事故ワースト上位の返上 ➢ 全国平均を上回る死者・重傷者 ➢ 特定の事故で高い重大化率	<p>都道府県別・死者数+重傷者数のワースト15位 (平成21年~平成24年事故における年平均)</p> <p>全国ワースト9位 全国平均の1.5倍</p> <p>全国平均 1,168人/年</p> <p>【出典】『交通統計(平成24年版)』(交通事故総合分析センター)</p>
対策の視点① ➢ 重大事故の発生を抑制するため 交通弱者対策を推進 ➢ 人対車両・二輪車関与・自転車関与事故削減 を重点的に展開	<p>平成21年~平成24年に神奈川県内で発生した事故における重大事故の占める割合</p> <p>車両相互事故に比べて高い重大化率</p> <p>重大化率 = (死亡事故件数+重傷事故件数) ÷ 全事故件数</p> <p>【出典】『交通事故集計ツール』(交通事故総合分析センター)</p>
事故件数削減成果の向上 ・対策の進捗に応じて事故削減効果が鈍化傾向	<p>死傷事故件数の推移(全事故)</p> <p>事故削減効果が鈍化</p> <p>【出典】『交通事故データ(平成26年版・神奈川県)』(交通事故総合分析センター)</p>
対策の視点② ➢ 交通事故の総量削減を図り、 事故削減効果を向上 させる ➢ 県内事故の 約40%を占める追突対策 を重点的に展開	<p>事故類型(平成21年~平成24年事故における年平均)</p> <p>「追突事故」が県内事故の約40%を占める</p> <p>【出典】『交通事故データ(平成26年版・神奈川県)』(交通事故総合分析センター)</p>

紹介記事

今年度の取組み紹介

紹介1.減速路面標示の改良検討

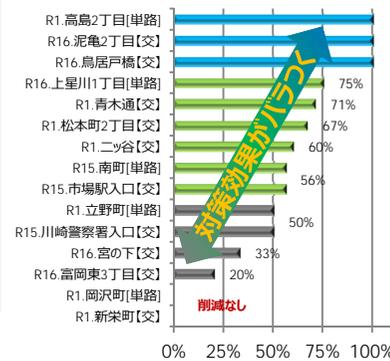
紹介2.法定外看板の視認性に関する調査

紹介3.事故対策におけるプローブデータの活用

(1) 減速路面標示の改良ポイントの整理

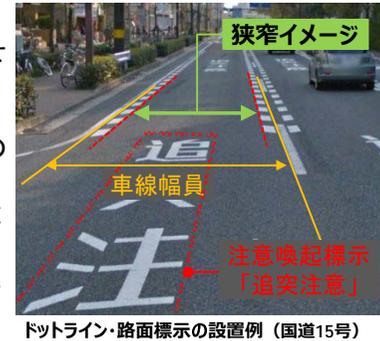
- 横浜国道管内では車線幅員とドットライン幅との関係(狭窄感の与え方)がまちまちで、近年対策完了箇所では**対策効果にもバラつきがある**
- 追突事故策対策は一定の効果を挙げているが、発生件数が最も多く、今後**事故の総量削減のため削減効果の向上と効果の安定化を図る必要がある**

「追突事故」対策の箇所別削減率 (近年対策完了箇所)

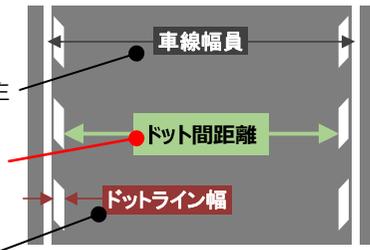


減速ドットライン

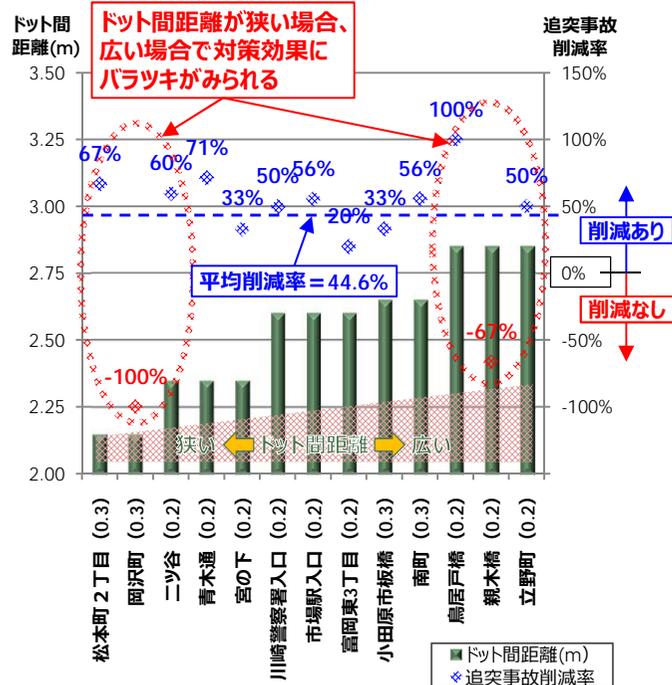
- 車線幅員を狭く感じさせる(狭窄イメージ)ことで減速を促す路面標示
- 外側線や車線境界線の内側に幅20~30cm程度のひし形破線で設置する例が多い
- ドットラインと併せて「追突注意」などの注意喚起文字標示を行うことが多い



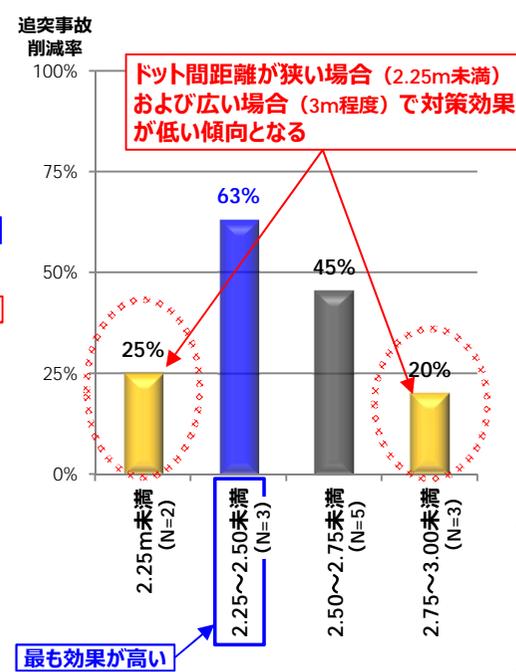
ドットライン・路面標示の設置例(国道15号)



分析① ドット間距離と追突事故削減率の関係 (個別箇所)



分析② ドット間距離と追突事故削減率の関係 (ドット間距離別)



考察

- ドット間幅は**2.25~2.5m**で最も追突事故削減効果が高く、それより狭い(2.25m未満)・広い(2.75m以上)では対策効果が低くなる傾向がみられる
- 全体としては削減効果を発揮しているが、平均削減率は50%未満(44.6%)であり、改善の余地がある

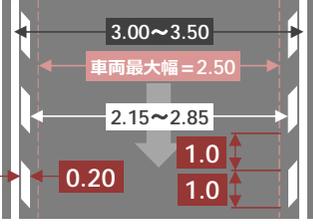
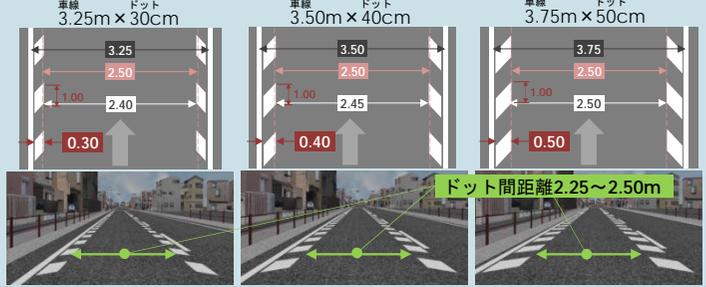
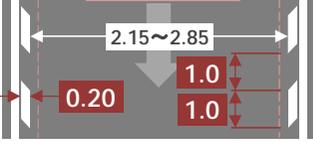
今後、追突事故への重点対策を行うにあたり、更なる効果向上を目的として減速路面標示の改良を検討

(2) 減速路面標示改良検討の概要

- 近年に対策完了した箇所の効果を踏まえ、今後の**追突事故対策の更なる効果向上**(安定・高位な効果発現)を目的として標示方法について検討
- 効果が十分でなくなる要因として想定される3つの内容をもとに、**改良の方向性および検討案のテーマを設定**

減速ドットライン(法定外路面標示)は「法定外表示等の設置指針について(通達)(警視庁丁規発第7号 平成26年1月28日)」に記載される範疇を基本とするが、ここでは効果検討のため、通達に依らないパターンも含めて検討している(通達に依らないパターンを採用する場合は交安委員会との協議を踏まえて決定する)

■改良の方向性と検討パターン

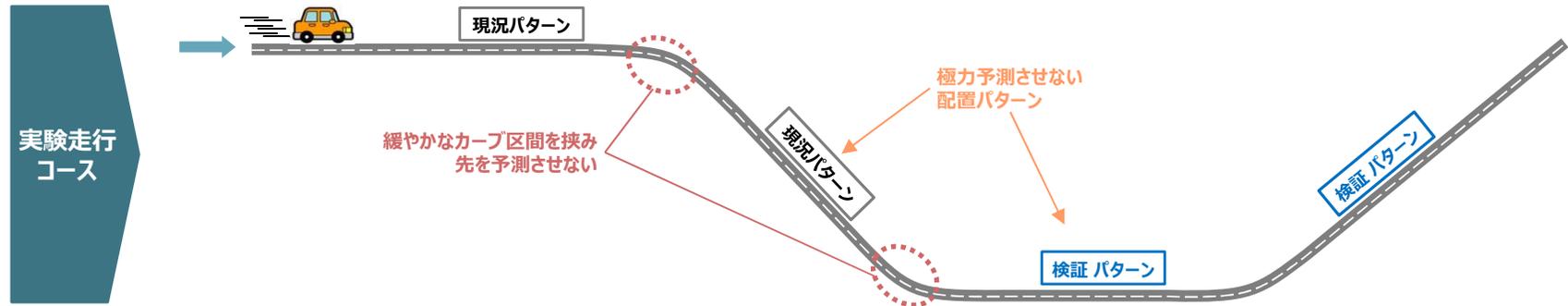
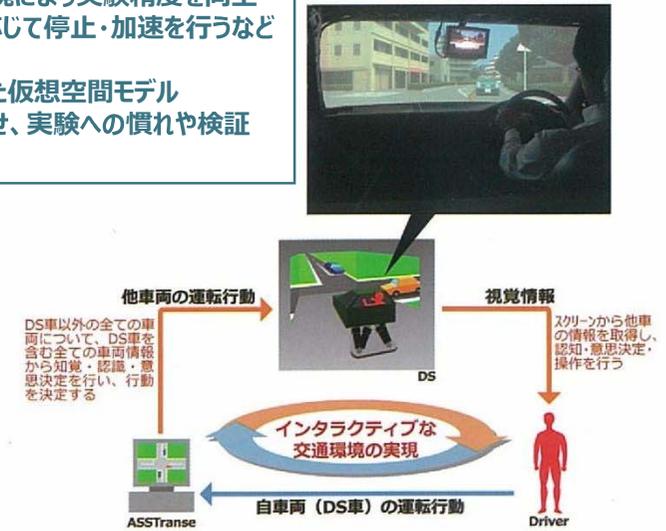
要因の種類	改良の方向性	現況	検討案のテーマ	検討パターン
1. 狭窄感の与え方が不適切	方針1 車線幅員に対する狭窄感の適正化	・車線幅員によらずドットライン幅は20cmが多く、狭窄感もまちまち 	テーマ① 車線幅員に応じたドットライン幅として 狭窄感を最適化	
2. 減速意識への働きかけが弱い	方針2 標示の追加・工夫	 ・白色、ひし形の等間隔配置のみ(一部ではカラーあり)	テーマ② 標示間隔に変化を設けて 加速感を演出	
3. “慣れ”による効果の風化	方針3 標示方法の刷新		テーマ③ 新たなイメージによる 注意喚起の強化	

(3) 改良(高度化)検討手法【ドライビングシミュレーターを活用した検討】

- 減速路面標示は運転者の感覚に働きかけるものであるため、検証パターンを『体感』し、**運転行動(減速行動)への定量的な影響を計測**することが可能な**ドライビングシミュレーター**を活用
- 定量評価:**走行記録データ**に基づき、パターン毎の減速量・減速割合等を比較
- 定性評価:**被験者へのヒアリング**(認識度・減速効果に対する印象等)結果からの考察

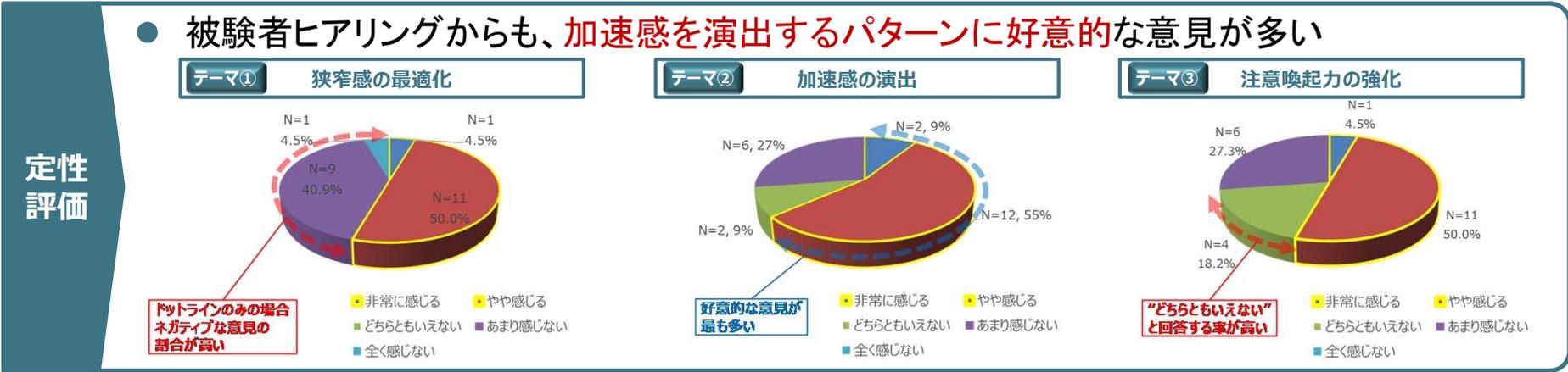
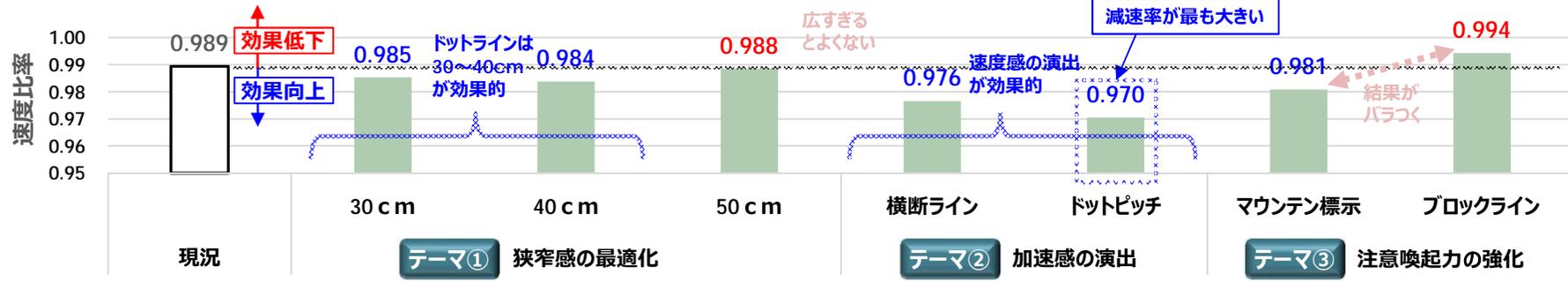
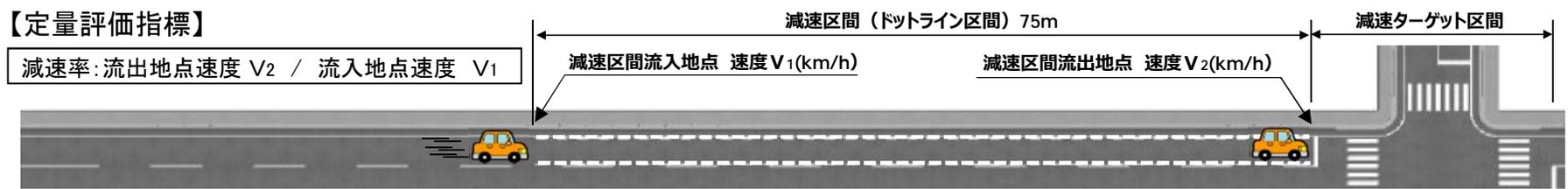
実施時期	平成26年10月		
被験者	22名		
実験パターン数	2車線道路	現況パターン	1
		検証パターン	7
	4車線道路	現況パターン	1
		検証パターン	7
	合計	16	

- 実物大のシミュレータ機を活用し、リアリティの高い操作環境により実験精度を向上
- 周辺交通も発生させ、また他車はシミュレータ車の動きに応じて停止・加速を行うなど交通環境の再現性も確保
- 横浜国道管内の代表的な沿道環境や交通環境を考慮した仮想空間モデル
- 現況パターンと検証パターン(改良案)をランダムに組合せ、実験への慣れや検証内容を予測した行動を起こしにくい実験コースを設定



(4) ドライビングシミュレーター実験結果

- 定量評価**
- ドットラインのピッチを変化させて**速度感を演出するパターン**(前述「テーマ②」)が**最も効果的**
 - **ドットライン幅はW=30~40cm**の効果が**高い**
 - “**新たなイメージ**”は結果に**バラつきがみられる**(見慣れない標示に対する運転者の困惑)



(5) 改良案の今後の展開に向けての留意点

ドライビングシミュレーター実験結果の総括

- 「加速感の演出」(シーケンスパターン)の適用で高い減速効果が期待される
- 減速ドットラインの幅(太さ)は $W=30\sim 40\text{cm}^*$ が最も高い減速効果 *車線幅員に応じて選択が必要

望ましい方向性①

ドットライン幅の最適化 (ドット間距離2.5m程度)

➤ 実施上の留意点

- ① **ドット間距離が2.5m程度**となるようにドットライン幅(30~40cm)を設定する(速度抑制効果への影響は「ドット間距離」が支配的)
- ② ドットライン幅を太くすると、車両がラインを踏む頻度が高くなり、**騒音に影響が生じる場合***

*5dB程度の増加となる場合がある

(サンプル計測結果(平成26年11月)より)

望ましい方向性②

シーケンスパターンを採用した減速ドットライン

➤ 実施上の留意点

- ① 交差点間隔等をふまえ、**一定区間で連続して設置できること**(75m以上を目安とする)
- ② 運転者が**加速感を意識(集中)**できるような走行環境にあること

対策への適用方法

- 今後設置する減速ドットラインは、可能な限り $W=30\sim 40\text{cm}$ とすることが望ましい(車線幅員や沿道環境等を踏まえ、適切でない場合は別途検討する)
- 「法定外表示等の設置 指針について(通達)(警視庁丁規発第7号 平成26年1月28日)」との整合性に留意し、かつ、現地条件が適切な現場(直線的で一定距離以上のドットライン設置が可能)において「シーケンスパターン」を試行し、その効果をみて水平展開を検討する

紹介2.法定外看板の視認性に関する調査

【紹介記事】今年度の取組み

- 近年対策を完了した箇所のうち、横断者への注意喚起を目的として設置した法定外看板で対策効果が低い結果となっている(事故減少1箇所、減少なし2箇所)
- アイマークカメラを用いた走行実験により、法定外看板の視認性を調査した結果、十分な見通しが確保されていても、周辺の視界情報によって運転者の注視度にはバラつきが確認された
- 今後の法定外看板設置においては、設置地点の特性を踏まえて注視度に対する留意が必要

法定外看板

- ・運転者への注意喚起を目的として、警戒標識以外の内容を記載した小型看板
- ・独立基礎または既存の標識、照明柱や横断歩道橋に添架

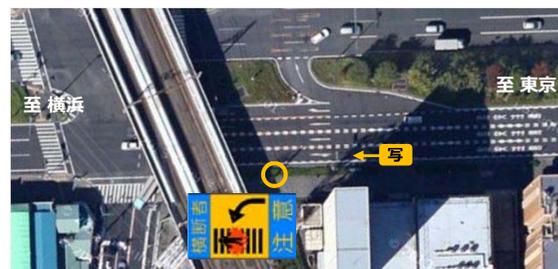


各種標示内容

事故減少箇所
(国道1号 ニツ谷[交])



事故が減少しなかった箇所
(国道15号 川崎警察署入口[交])



	横断中事故	左折時事故	歩行者関与	自転車関与
対策前	1.00	1.25	1.00	2.00
対策後	0.00	0.00	0.00	0.00
削減率	100%	100%	100%	100%

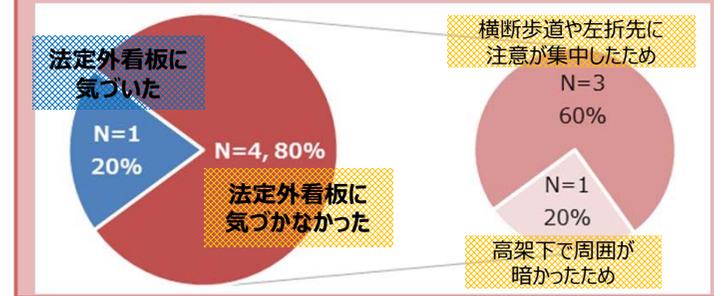
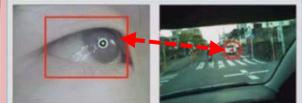
	横断中事故	左折時事故	歩行者関与	自転車関与
対策前	0.50	2.00	0.50	2.00
対策後	0.50	0.50	0.50	1.50
削減率	0%	75%	0%	25%

表中の値は年平均事故件数 (対策前: H17~H20、対策後: H24~H25) データ出典: 交通事故総合データベース

注視度を調査



前方映像と運転者の注視点を関連付けて調査・分析を実施



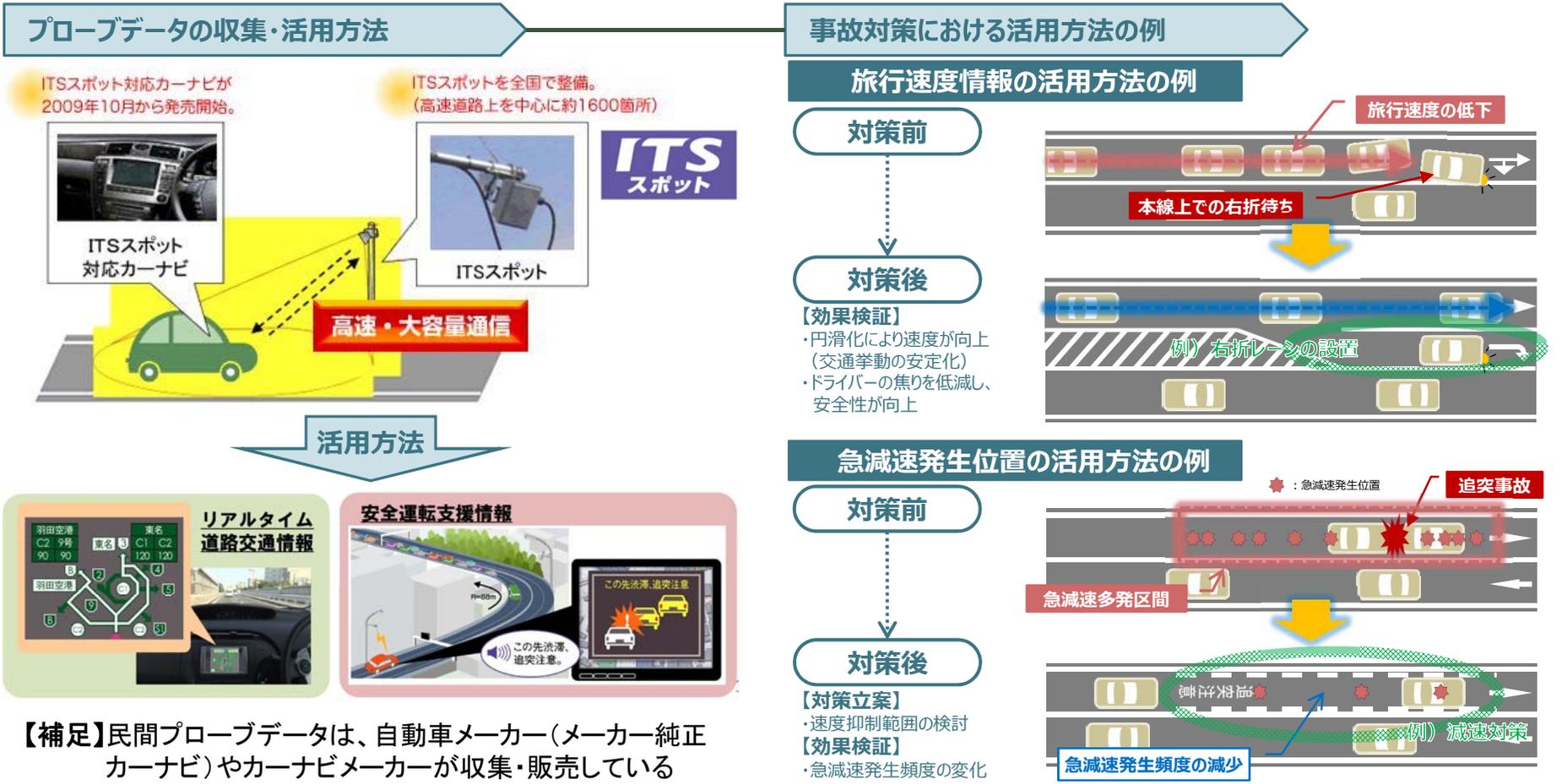
調査結果

- 被験者5人中4人(80%)が注意喚起看板を視認していなかった(横断歩道・左折先・その他の標識に注意が集中したため)
- 視認できた被験者(1名)も、高架下で周囲が暗いことや標識サイズが小さいために内容は判読できず

【法定外看板設置における留意点】

- 看板設置箇所周辺の視界情報に留意し、状況に応じて看板を更に目立たせる(大型化、自発光等)工夫が必要
- 運転者の目に入る情報が多い箇所は、高架桁や歩道橋等の運転者が自然に目を向ける箇所への設置を検討する

- **プローブデータの取得**
 - 道路上に設置されたITSスポット*1から、対応カーナビを使用してプローブ情報*2を把握
 - *1 現時点では高速道路を中心に全国に約1,600箇所（一般国道でも順次設置）
 - *2 走行している自動車から収集される速度・位置・時刻等のデータ
 - 但し、現時点では一般道におけるITSスポットのデータ量が少ないため、経過措置として民間事業者が独自に取得しているデータ（民間プローブデータ）で補完
- **プローブデータによる、位置・時間情報から旅行速度と急減速発生位置（減速度0.3G以上を「急減速」と定義）を解析し、「ヒヤリハット挙動」として交通安全対策に活用**



今後の予定

(1) 次年度委員会の実施時期

- 第13回委員会 平成27年8月頃開催予定
- 第14回委員会 平成28年2月頃 //

(2) 次年度の委員会議題(予定)

第13回 委員会	<ul style="list-style-type: none">● 「2巡目」事故危険区間抽出の検討【報告】● 「2巡目」に向けた“地域の声”(道路利用者等へのアンケート・ヒアリング)実施方針【審議】● 事故データで抽出された区間以外の早期「卒業」ルール【審議】
第14回 委員会	<ul style="list-style-type: none">● 神奈川県事故ゼロプラン1巡目の総括(進捗・対策効果)【報告】● 「2巡目」の実施方針等【報告】● 「1巡目」事故危険区間リストの更新【審議】● 「2巡目」事故危険区間リスト【審議】● 取組みおよびトピックス等の紹介