

第13回 神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成27年9月1日（火）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) 前回委員会の概要
- 2) 「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針
(道路利用者へのアンケート)
- 3) “地域の声”により抽出された区間の『卒業』の考え方
- 4) 幹線道路における事故率以外による新たな取組
- 5) 「暮らしの道再生戦略」へ向けた取組
(生活道路の交通安全対策)

4. 閉 会

資 料

- 資料-1 第13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
- ETC2.0 広がる運転支援サービス

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 杉崎 光義
- 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長 中須賀 聡
- 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 鈴木 達巳

◎ 委員長

(敬称略)

第13回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

日時:平成27年9月1日(火)

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
(副所長 菱川 龍)

国土交通省 関東地方整備局
川崎国道事務所長
中須賀 聡

国土交通省 関東地方整備局
相武国道事務所長
河村 英和

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
(主幹 中山 雅幸)

神奈川県県土整備局道路部
道路管理課長
荒井 俊晴
(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
濱見 健
(課長 石丸 正行)

相模原市都市建設局
土木部長
包末 敏男
(参事(道路担当) 長田 勝弘)

首都高速道路(株)神奈川管理局
調査・環境課長
鈴木 達巳

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
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

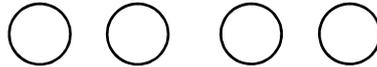
(一社)神奈川県タクシー協会
専務理事
会田 辰三郎
(課長 久保田 貢)

(一社)神奈川県バス協会
常務理事
山崎 利通

神奈川県警本部交通部
交通規制課長
瀬崎 瑠里
(神垣 友行)

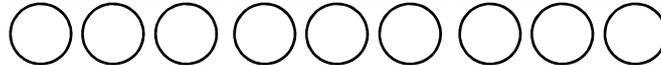
東日本高速道路(株) 関東支社
京浜管理事務所長
城方 修
(課長 大堀 裕史)

入口



事務局 事務局 事務局 事務局

()は代理出席者



事務局

神奈川県安全性向上委員会
第13回委員会

平成27年9月1日

資料目次

はじめに (概要)	概要1. 前回委員会の概要	1
1. 審議事項	審議1. 「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針 (道路利用者へのアンケート)	3
	審議2. “地域の声”により抽出された区間の『卒業』の考え方	16
2. 報告事項	報告1. 幹線道路における事故率以外による新たな取組	18
3. 紹介	紹介1. 「暮らしの道再生戦略」へ向けた取組 (生活道路の交通安全対策)	22
	今後の予定	25

概要1

前回委員会の概要

概要1. 前回委員会の概要

■ 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

- ・H26事故多発区間(地点)の追加: 22区間
- ・新たな地域要望箇所の追加: 1区間

審議1-2: 評価ルールに基づくリスト「卒業」区間

対策後2年が経過した区間について、早期「卒業」ルールにより30箇所の早期評価を実施した結果、16区間が卒業

■ 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

- ・H28以降は「2巡目」としての取組を展開する

審議2-2: 「2巡目」における事故危険区間の選定方法

- ・選定基準については「1巡目」を踏襲する
- ・対策後評価待ちの区間は「経過観察区間」と位置づけ
- ・“安全性の危惧”として、直轄国道において試行的に、事故率で選定されない区間の中から神奈川県内の事故特性に注目した追加の選定を検討する

■ 紹介記事

取組紹介

- 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: 交通事故対策におけるプローブデータの活用

【委員の主な意見と事務局回答】

対策前の事故発生件数が少ない区間を評価する場合、着目した事故が減少しないと「卒業」とならないのは、判定基準が厳しすぎるのではないかと？

この場合、個別の事故が減少していなくても、増加に転じていることがなければ「卒業」としてもよいのではないかと？

- ◆「死傷事故件数の2割以上削減」かつ「対策ターゲットとした事故が減少」という決定条件に基づいた評価を実施している
- ◆「死傷事故件数は2割以上削減しているものの対策ターゲットとした事故が減少していない」区間の数を確認し、該当する区間があまりにも多い場合には判断基準の緩和を検討する

“地域の声”に基づいて選定した区間の「対策完了」について、事故発生状況の観点から問題になることは無いという解釈でよいかと？

- ◆多くの事故が発生していた場合については、別の抽出基準の中で対策が必要な事故危険区間として選定される
- ◆“地域の声”に基づいて選定した区間に対する「卒業」の判定ルールについては、考え方を提示して改めて審議いただく

審議1

「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の 実施方針

(道路利用者へのアンケート)

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

(1) “道路利用者の声”収集の考え方

- 事故ゼロプランにおける“道路利用者の声”は、「市民参加」として住民意見を取り入れる仕組みにおいて重要な位置づけであり、事故削減に向けて利用者意識に基づいた対策を講じていくことは喫緊の課題。
- 「2巡目」における事故危険区間の選定方法【第12回委員会審議事項】に基づき、「2巡目」事故危険区間リストを設定するために必要な“道路利用者の声”を収集する。

調査目的の柱

- 道路利用者の感じているヒヤリハット箇所を収集し、「2巡目」の区間選定に反映する。
- 事故ゼロプラン「1巡目」における対策についての評価を確認し、今後実施する総括に活用する。
- 前回委員会で審議された「安全性の危惧」に係る重点対策(直轄国道)について、取組の方針に対する意識を確認する。

調査ターゲット

- 神奈川県内の道路を利用している方々を対象とする。
- 道路利用の形態により、①職業ドライバー、②一般ドライバー、③その他道路利用者(歩行者や自転車利用者等)、をターゲットとして設定する。

調査手法

- 上記ターゲットを網羅できるように、①神奈川県内で活動する「職業ドライバー」を対象とした調査用紙による調査、②不特定(ドライバーも歩行者等も含む一般の道路利用者)を対象としたホームページによる調査、③神奈川県民(ドライバーも歩行者等も含む一般の道路利用者)を対象としたwebモニタによる標本抽出調査を実施する。

主な利用方法

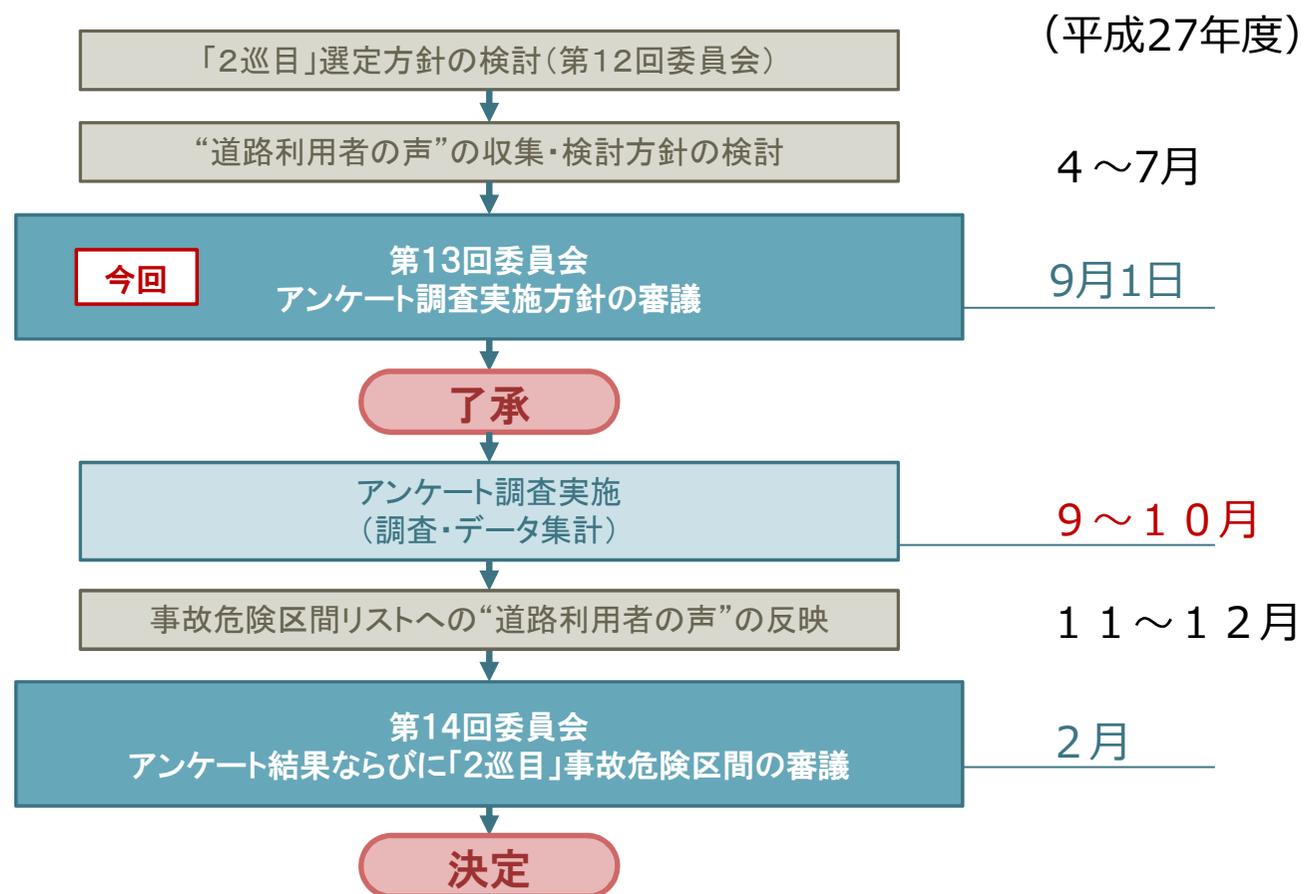
- 道路利用者の感じているヒヤリハット箇所を先入観無く具体的に回答いただき、「2巡目」事故危険区間を選定するために多数の意見が寄せられる箇所や重大な問題のある箇所を抽出する。
- 事故ゼロプラン「1巡目」の評価は直接の実績について問い、集計して総括(まとめ)に活用する。
- 上記に加え、写真を提示して対策内容についての効果認識を問い、ターゲット別に把握する。

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ 実施工程(案)

- 今回委員会です承された場合、9月の調査実施に向けて作業を進める。
- 次回第14回委員会において、アンケート結果を反映して選定する事故ゼロプラン「2巡目」の事故危険区間リストについて審議していただく予定。

実施工程(案)



審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

(2) アンケート調査の実施方針

- 調査のターゲットを神奈川県内の道路を利用する方々と設定する。
→①職業ドライバー、②一般ドライバー、③その他道路利用者（歩行者や自転車利用者等）を想定



- 上記ターゲットを網羅するよう、3種類の調査方法を設定する。
→紙（調査用紙）による調査：①
横浜国道事務所ホームページによる調査および
webモニタ調査（属性を指定した神奈川県民のサンプリング調査）：②③

NO.	調査方法	摘要	調査ターゲット		
			①職業ドライバー	②一般ドライバー	③その他道路利用者 (歩行者や自転車利用者等)
1	紙(調査用紙)	3協会に協力を要請 会員に配布回収	●	—	—
2	ホームページ	横浜国道事務所内 HP閲覧者	●	●	●
3	webモニタ	専門機関の活用 標本抽出 (サンプリング)		●	●

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ 調査内容と結果の活用方法

- 調査内容は、調査の方法(紙(調査用紙)、ホームページ、webモニタ)に関わらず共通とする。
- 設定した3つの調査テーマである「ヒヤリハット箇所抽出」、「安全性の危惧」重点対策、「1巡目」サイクルの評価」各々について、下のとおり設定する。

1)ヒヤリハット箇所抽出

- 具体箇所の情報を収集
- 職業ドライバー、一般ドライバー、自転車利用者、歩行者といった道路利用形態の区分で整理
- 道路種別により整理
- 車道部、歩道部の区分で整理

2)「安全性の危惧」重点対策

- 直轄国道における取組みの実施方針について意見を収集
- ドライバー、自転車利用者、歩行者といった道路利用形態の区分で整理
※全体集計を基本

3)「1巡目」サイクルの評価

- 「1巡目」サイクル5箇年の取組み(実績)について意見を収集
- ドライバー、自転車利用者、歩行者、といった道路利用形態の区分で整理
※全体集計を基本

「2巡目」の事故危険区間の選定に活用

- 意見をビッグデータと比較して「潜在的危険箇所」としての選定を検討

- 集計結果を参考にして、対策項目を検討

「1巡目」の総括(まとめ)に活用

- 評価を集計
→直接的な道路利用者の評価とする
- 具体の改善点が浮かび上がれば「2巡目」に反映する

- 「ヒヤリハット箇所」については、幹線道路(一般県道以上)のみではなく、生活道路(市町村道、街路)における情報もあわせて収集する方針とする。

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ 前段説明のイメージ(案) 1/2

依頼文

神奈川県安全性向上委員会
事故ゼロプラン 交通事故対策に関するアンケート調査を実施中

＜実施期間：平成 27 年 9 月●日～●日＞

【調査目的】 調査目的について説明する部分

この調査は、神奈川県内の交通事故削減に取り組んでいる

「神奈川県安全性向上委員会」が、神奈川県内の道路を業務目的で普段よく利用されている皆様方（職業ドライバー）のご意見を収集することを目的として、関係協会*のご協力のもと実施するものです。
（※関係協会：神奈川県トラック協会、神奈川県タクシー協会、神奈川県バス協会）

この調査は、下記についてのご意見を伺うことで、今後交通事故対策を実施する箇所の決定やその内容に反映するものです。

- ①道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所*
- ②これまで進めてきた「事故ゼロプラン」の評価や具体的な対策についての効果
- ③「安全性の危惧」に関係する直轄国道の重点対策

（※ヒヤリハット箇所：3 ページでご説明します）

ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが何卒ご協力をお願い申し上げます。

調査実施主体：神奈川県安全性向上委員会

問合せ先：国土交通省 横浜国道事務所 交通対策課（事務局）

電話：045-316-XXXX FAX：045-316-XXXX

概要説明

委員会と事故ゼロプランについて説明する部分

【神奈川県安全性向上委員会の取り組み】

「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ご意見をいただき、「要対策区間の選定」、「事故対策の立案」および「対策結果の確認」について検討することを目的として、平成 17 年 12 月に設置されました。

委員会では、神奈川県内の交通事故削減を目標として、平成 22 年より「事故ゼロプラン」に取り組んでいます。現在この「事故ゼロプラン」開始から 5 年が経過したことを受けて、計画の更新を検討しています。

【神奈川県における交通事故発生状況】 県内における事故発生の傾向について説明する部分

（データの出所：警察庁）

■ 事故発生件数 (H26)：全国ワースト7位

上位 8 都府県で全国の半数を占めている

■ 事故死者数 (H26)

危険な事故による犠牲が非常に多い

（データの出所：ITARDA）

■ 死傷事故当事者（弱者側）比率 (H22-25)

自動車 4 割に次ぎ二輪車が 3 割を占めている

■ 死傷事故の事故類型比率 (H22-25)

追突が県内事故の約 4 割を占めている

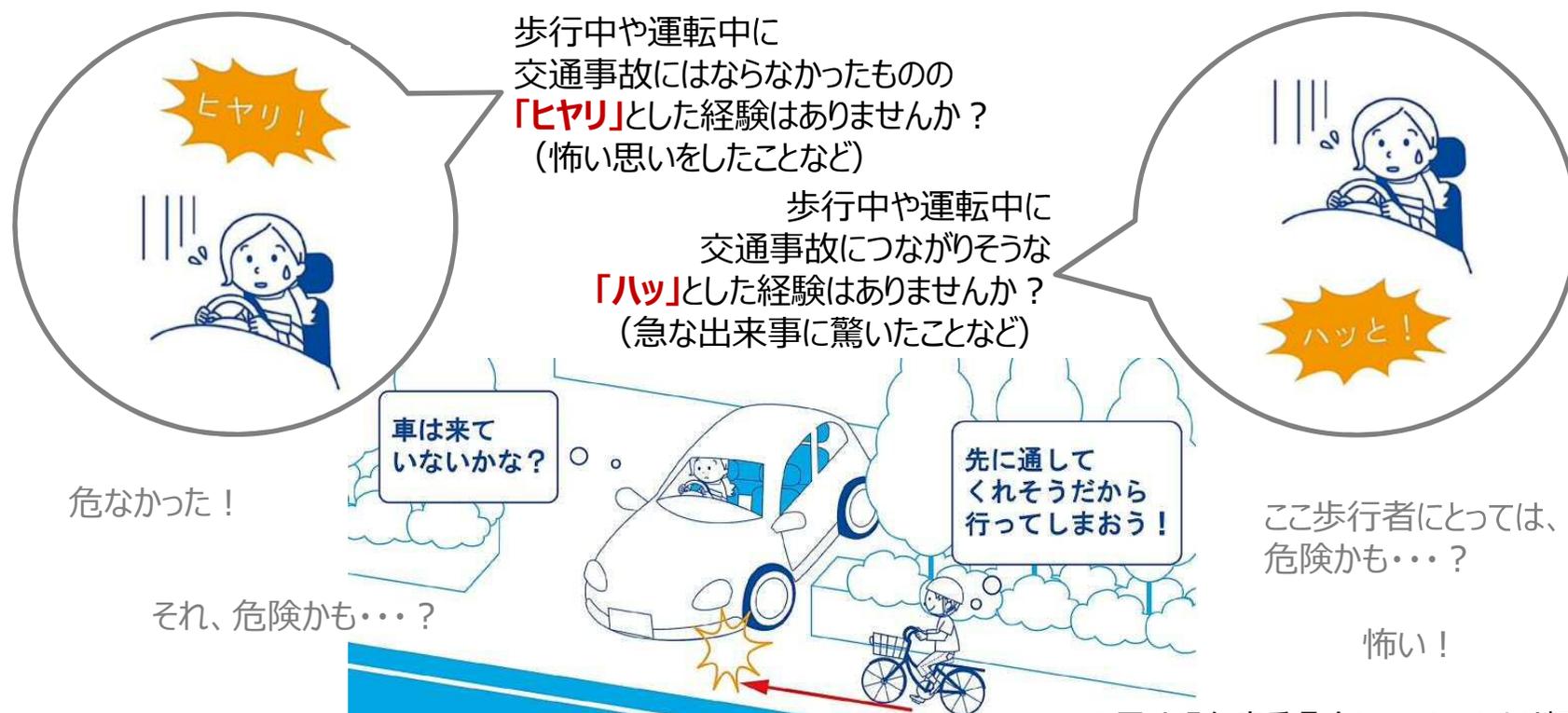
審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ 前段説明のイメージ(案) 2/2

「ヒヤリハット箇所」とは・・・？

文言説明

- 道路利用者の皆様が潜在的に危険と感じる箇所、すなわち交通事故につながりかねない経験をしたような箇所を、「ヒヤリ」とした経験や「ハッ」とした経験があるという意味合いを込めて「**ヒヤリハット箇所**」と呼んでいます。私たちは利用者意識に基づいた危険箇所の対策によって交通事故の撲滅につなげたいと考えています。
- 歩行中や運転中といった立場(利用の形態)によって、体験の内容や感じ方は異なるものと考えられます。



審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ アンケートの設問イメージ(案) 1/4

「神奈川県安全性向上委員会」において、交通事故を減少させるための対策を実施する箇所を選定します。
このアンケートは、日頃から道路を利用されている皆様から広く意見を収集し、今後の対策箇所選定ならびに対策検討の基礎資料とすることを目的に実施するものです。ご協力をお願いします。(冒頭に概要資料を提示)

具体の設問イメージ ※赤字は目的等解説

1)道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について伺う質問【幹線道路編】

【「ヒヤリハット箇所*について」は、体験(場所・状態・内容)を具体的に問う設問です】 *別途説明

問1-1 あなたが神奈川県内の幹線道路(国道や県道の主要な道路をご想像ください)を利用している時のことをお尋ねします。

交通事故につながりそうで「危ないと感じた」ことがありますか。 ※そのような場所を「ヒヤリハット箇所」といいます
はい(経験がある) / いいえ(経験がない)

◆択一による回答

問1-2(更問) そのような体験をした具体の場所を教えてください。

◆記述もしくは地図による回答(「経験がある」方のみ)

問1-3(更問) その時のあなたの状態を教えてください。

歩いていた / 自転車に乗っていた / 二輪車に乗っていた / 自動車に乗っていた / その他

◆択一による回答(「経験がある」方のみ)

問1-4(更問) 上記場所で「危ないと感じた」体験の内容を教えてください。

◆記述による回答(「経験がある」方のみ)

結果の 活用方法

- 具体的に挙げた箇所については、意見重複を判断材料として「2巡目」の区間選定において、ビッグデータによる分析結果と比較することにより「潜在的危険箇所」としての選定を検討する。(事故データにより別途抽出された箇所以外の区間抽出を目的とする)
- クロス集計によって、「状態(利用形態)」と「内容」を分析する。

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

前ページに示した「幹線道路(一般県道以上)」の設問とは別に、市町村道や街路等の身近な「生活道路」について同様に尋ねる。

前のページの内容と比較して
対象とする道路の種類を説明する
部分のみが変わります

1)道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について伺う質問 【生活道路編】

【「ヒヤリハット箇所*について」は、体験(場所・状態・内容)を具体的に問う設問です】 *別途説明

問1-1 あなたが神奈川県内の生活道路(市町村道など1~2車線の身近な道路をご想像ください)を利用している時のことをお尋ねします。

交通事故につながりそうで「危ないと感じた」ことがありますか。 ※そのような場所を「ヒヤリハット箇所」といいます
はい(経験がある) / いいえ(経験がない)

◆択一による回答

問1-2(更問) そのような体験をした具体の場所を教えてください。

◆記述もしくは地図による回答(「経験がある」方のみ)

問1-3(更問) その時のあなたの状態を教えてください。

歩いていた / 自転車に乗っていた / 二輪車に乗っていた / 自動車に乗っていた / その他

◆択一による回答(「経験がある」方のみ)

問1-4(更問) 上記場所で「危ないと感じた」体験の内容を教えてください。

◆記述による回答(「経験がある」方のみ)

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ アンケートの設問イメージ(案) 2/4

※)数値は精査中です。

2)これまで推進してきた「事故ゼロプラン」について伺う質問

【「事故ゼロプランについて」は、その周知度および評価を問う設問です】

＜情報提供＞神奈川県内の幹線道路（一般県道以上の道路）における死傷事故件数は年々減少しており、「事故ゼロプラン」の取組みを開始した平成22年と比較して、平成25年までに約17%削減されています。
神奈川県の「事故ゼロプラン」では、これまでに872区間を対象として検討を進めてきました。そのうち175区間での対策を完了し、効果を得ています。（H26年度末時点）

問2-1 神奈川県内の道路における、これまでの交通事故の削減状況について評価ができるかを教えてください。
十分評価できる / 一定の評価ができる / 十分ではない / 評価できない

◆択一による回答、否定的評価については理由を記述

問2-2 神奈川県内の道路における、「事故ゼロプラン」のこれまでの取組みについて評価ができるかを教えてください。
十分評価できる / 一定の評価ができる / 十分ではない / 評価できない

◆択一による回答、否定的評価については理由を記述

＜情報提供＞改良写真【箇所毎】

問2-3 神奈川県内でこのような対策がなされた場所をご存知ですか。
対策された場所を知っている / 対策された場所を知らない

◆択一による回答

問2-4（更問）このような対策によって、効果を実感できた経験（ヒヤリとすることが減ったなど）がありますか。
効果が実感できた / 効果が実感できていない

◆択一による回答（「対策された場所を知っている」方のみ）、否定的評価については理由を記述

結果の 活用方法

- 「1巡目」の総括(まとめ)において、道路利用者からの評価として集計する。
- 改良実施箇所についての意見を伺い、立場(職業・一般ドライバー、その他)による違いを確認する。
- 「評価できない」という意見(具体記述)について修正できる部分は、委員会における議論を経て、次期「2巡目」の取組に反映する。

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ アンケートの設問イメージ(案) 3/4

3)「安全性の危惧」に関する直轄国道の重点対策について伺う質問

【「直轄国道の重点対策について」は、取組に対する方針確認を問う設問です】

<情報提供> 「事故ゼロプラン」により、神奈川県内の幹線道路（一般県道以上の道路）で発生する交通事故は近年減少の傾向にあります。しかし、神奈川県の事故発生状況ははまだ全国平均を上回っており、また、特定の事故で「重大な事故」となることが多い傾向があります。

そこで、委員会では「事故ゼロプラン」の一環として、今後神奈川県内の直轄国道（1号、15号、16号、246号、357号、409号）において、特徴的な①人対車両・二輪車関与・自転車関与事故、②追突事故、について重点的な対策を実施していきます。

問3-1 神奈川県内の道路における重大な交通事故の発生状況を踏まえて委員会が設定した上記「重点対策の方針」について、あなたの考えている問題意識と合致しているかを教えてください。

共感できる / どちらかという共感できる / どちらかという共感できない / 共感できない

◆ 択一による回答、否定的評価については理由を記述



結果の 活用方法

- 提示した方針について共感が得られた場合には、重点対策の方向性について賛同が得られたものと判断する。一方、否定的な意見(理由つき)のうち重要と考えられる点については、委員会における議論を経て、次期「2巡目」の取組に反映する。

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

■ アンケートの設問イメージ(案) 4/4

回答者自身について伺う質問(回答者属性)

問4 あなたご自身について教えてください。

a) 年齢

1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 (64才以下) 7. 60代 (65才以上)

b) 性別

1. 男性 2. 女性

c) 住所

(記述) 市・区・町・村

d) 運転免許の取得状況 (最も利用頻度が多い免許)

1. 自動車類 2. 二輪車 (原動機付自転車を含む) 3. 未取得

e) 神奈川県内の道路を利用する主な手段

1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪車 4. 自動車 5. バス・タクシー

f) 神奈川県内で車を利用する主な目的

1. 通勤・通学 2. 業務 (自家用車: 白ナンバー) 3. 業務 (事業用車: 緑ナンバー) 4. 買い物 5. 私用
6. 観光・レジャー 7. その他 (記述)

本アンケートでお答え頂いた意見および個人情報、他の目的で使用したり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません。ご協力ありがとうございました。

審議1.「2巡目」に向けた“道路利用者の声”収集の実施方針

【参考】「1巡目」における“道路利用者の声”の収集方法(H22)

同封資料

※職業ドライバーへは各種協会を通じて回答を依頼

主旨説明

神奈川県内の交通事故対策に関するアンケート

【アンケート調査の目的】

神奈川県内の交通事故を減少させるため、日頃、道路を利用されている皆さまの“事故に対する考え”を把握することを目的に実施するものです。

【アンケート調査の概要】

- 「神奈川県安全性向上委員会（委員長：横浜国立大学 岡村 聡之 准教授）」では、神奈川県内の交通事故を減少させるため、優先的に対策を実施する場所を選定する予定です。
- 実施する場所は、“事故件数”“地域の声”を踏まえて選定する予定です。
- 日頃、道路を利用されている皆さまが感じている、優先的に減らしてほしい“事故の種類”“事故の場所”について、広くご意見をいただき、対策を実施する場所の選定における参考資料として活用させていただきます。
- なお、対策を実施する場所は、自動車交通量が多い国道や主要な県道などから選定する予定です。

実施主体：神奈川県安全性向上委員会

事務局（お問い合わせ先）：国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 交通対策課
TEL：045-316-3541

取組の概要

神奈川県安全性向上委員会の取組み

【これまでの取組み】
●「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意見を求め、「要対策箇所選定」「事故対策の立案」「対策結果の検証」について、検討することを目的に平成17年度より設置されました。これまでに定期開催され、対策箇所として15箇所を選定し、事故対策の立案と対策結果の検証を行いました。

【これからの取組み】
●「神奈川県安全性向上委員会」では、新たに優先的に対策を実施する場所（交通安全課題箇所）を選定し、平成22年12月を期に公表する予定です。



交通安全課題箇所の選定

●「神奈川県安全性向上委員会」では、以下の地域特性、交通事故特性に配慮し、対策を実施する場所を検討しています。



県内事故の特徴を紹介

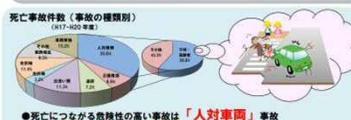
神奈川県の交通事故特性



●死亡事故率 全国第1位
●死傷事故数 全国第4位



●自動車事故に次いで、「二輪車」「自転車」が関連する事故が多い



●死亡につながる危険性の高い事故は「人対人」事故
●「歩行者・子供・高齢者が被害に遭う」事故

一般の方

調査方法	インターネット モニターアンケート	国道事務所 HPアンケート	合計
実施期間	平成22年 11月15日～11月22日	平成22年 11月15日～11月30日	平成22年 11月15日～11月30日
対象	神奈川県民のみなさま 15歳以上	神奈川県民、道路利用者 横浜・相武・川崎国道事務所 HP閲覧者	—
内容	問1. 事故の種類(の重要度) ①車同士の事故、②二輪車が関連する事故、③自転車が関連する事故、④歩行者が関連する事故、⑤子供が被害に遭う事故、⑥高齢者が被害に遭う事故、⑦亡くなる方が多い重大な事故、⑧その他 問2. 特に減らしてほしい事故の種類(上記1より、特に減らしてほしい種類一つを選定) 問3. 事故の場所の重要度 ①自動車交通量が多い道路、②歩行者交通量が多い道路、③自転車交通量が多い道路、④通学路として利用されている道路、⑤駅付近の道路、⑥住宅地付近の道路、⑦その他 問4. 特に減らしてほしい事故の場所(上記3より、特に減らしてほしい場所一つを選定) 問5. ヒヤリハットした場所		
回収	1,100票	90票	1,190票

職業ドライバーの方(各種協会)

調査方法	神奈川県トラック協会 アンケート	神奈川県タクシー協会 アンケート	神奈川県バス協会 アンケート	合計
実施期間	平成22年 11月17日～11月30日			平成22年 11月17日～11月30日
対象	主に業務として道路を利用している方			—
内容	問1. 死傷事故率上位100箇所についてどのようなようになっていますか 問2. 1以外に追加すべき箇所がありますか 問3. ヒヤリハットした場所			
回収	22票	148票	18票	188票

神奈川県道路利用者アンケート票

本アンケートは、日頃道路を利用されている皆さまが感じている、優先的に減らしてほしい“事故の種類”“事故の場所”について、広くご意見をいただき、“優先的に対策が必要な場所”を選ぶための参考資料とするために実施するものです。

問1: どのような“事故の種類”を減らして欲しいと思いますか。

それぞれの種類について、該当する番号(1～4:重要度)を○で囲んで下さい。

1. 乗り物の種類

①車同士の事故

②二輪車が関連する事故

③自転車が関連する事故

④歩行者が関連する事故

2. 被害に遭う方の種類

⑤子供が被害に遭う事故

⑥高齢者が被害に遭う事故

3. 事故の重大性

⑦亡くなる方が多い重大な事故

4. その他

⑧その他()

問2: 問1について、特に減らしてほしいと思う“事故の種類”を1つ○で囲んで下さい。

1. ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧

問3: どのような“場所”で起きる事故”を減らして欲しいと思いますか。

それぞれの場所について、該当する番号(1～4:重要度)を○で囲んで下さい。

①自動車の交通量の多い道路

②歩行者の交通量の多い道路

③自転車の交通量の多い道路

④通学路として利用されている道路

⑤駅付近の道路

⑥住宅地付近の道路

⑦その他()

問4: 問3について、特に減らしてほしいと思う“場所”で起きる事故”を1つ○で囲んで下さい。

1. ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦

問5: ヒヤリハットした(交通事故になりそうになった)体験がございましたら、具体的な場所(路線名・交差点名・住所など)やヒヤリハットした内容(危ないと思った内容)について、ご意見をお寄せ下さい。

【 路線名 _____ 住所 _____ 】
【 交差点名 _____ ヒヤリハットした内容 _____ 】

【回答される方、ご自身についてお答え下さい。】

問6: 年齢 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代(64才以下) 7. 65才以上

問7: 性別 1. 男性 2. 女性

問8: 住所 市区・町・村

問9: 運転免許の取得状況(最も利用頻度が高い免許) 1. 自動車類 2. 二輪車(原動機付自転車を含む) 3. 未取得

問10: 神奈川県内の道路を利用する主な手段 1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪車 4. 自動車 5. バス・タクシー

問11: 神奈川県内の道路を利用する主な目的

1. 通勤・通学 2. 業務(自家用車:白ナンバー) 3. 業務(事業用車:緑ナンバー)

4. 買い物 5. 私用 6. 観光・レジャー7. その他()

本アンケートでお答え頂いた意見および個人情報(他の目的で使用したり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません。)

審議2

“地域の声”により抽出された区間の
『卒業』の考え方

審議2.“地域の声”により抽出された区間の『卒業』の考え方

「卒業」を判断するためのルール設定方針

事故ゼロプランにおける「卒業」ルール（原則）

- 事故データによる判定は、基本的に最新4箇年の事故件数データを用いて削減を確認する。
- 対策完了後の事故データが整うまでは、「評価待ち」扱い（経過観察リストに移行）とする。
- 「1巡目」で「卒業」した箇所については、次期5箇年の「2巡目」の選定には含めない。

① 事故データによる 選定箇所の早期「卒業」ルール

【過去の委員会で承認済】

対策完了後2箇年の事故データにより、「事故件数（事故件数2割削減）」ならびに「事故内容（対策と事故削減との整合、事故の増加、追加対策の必要性）」を検証したうえで「卒業」を判定する。

⇒対策完了後3年後以降に早期評価が可能

② 事故データ以外（“地域の声”など）による 選定箇所の「卒業」ルール 審議対象

【過去の委員会で提示されたが未審議】

事業完了時点で「卒業」とする。

↓

【前回委員会における委員質問】

事故発生状況の観点から問題は無いと解釈して良いか？

今回の審議内容

事故データ以外による選定箇所の卒業ルール

- **対策の実施完了**をもって卒業と判断する。
例) 歩行者対策「歩道橋架替」については、歩道橋架替完了をもって「卒業」と判断する
- 対策完了後2年間の事故状況、ビッグデータ(急ブレーキ・急ハンドル多発箇所)の状況により、事故危険区間抽出の考え方を踏まえて追加対策の必要性を判断する。

報告1

幹線道路における 事故率以外のデータによる新たな取組

報告1.幹線道路における事故率以外のデータによる新たな取組

(1)「ヒヤリハット」データの分析

- 今後幹線道路において、**ビッグデータ**を活用した交通安全分析を実施する
 - ビッグデータ(big-data)とは、巨大で複雑なデータの集合体
 - (公財)交通事故総合分析センターにおいて蓄積している交通事故データベース並びに交通量等の情報と統合された統合事故データベースに追加して、自動車の挙動等のデータを用いる
 - 具体には、ETC 2.0データや民間プローブデータにおける「加速度データ」を使用

道路管理者による交通事故分析（これまで）

- 道路交通センサスデータ、都道府県警察、交通事故総合分析センター等から得られる交通事故データ等を用いて事故危険箇所を選定し、集中的な対策を実施。



道路管理者による交通事故分析（新たな取組）

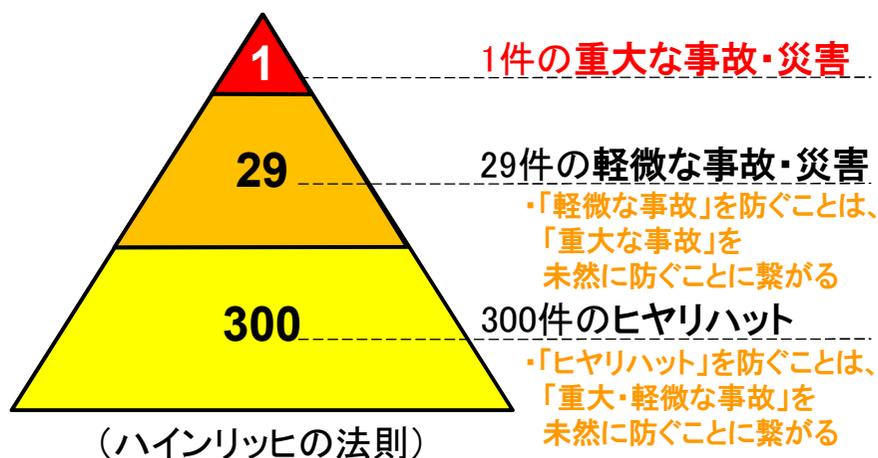
- 自動車の加速度データ等から得られるヒヤリハットデータを用いた分析を実施。
- これは、事故データや技術者の技術力、経験等では把握が困難な「潜在的危険箇所」(すなわち、事故発生件数が無い又は少ないが、潜在的に事故発生の可能性が高い箇所)を科学的な手法で抽出するもの。
- 「潜在的危険箇所」に対策を実施することで、交通事故の発生を未然に防ぐねらい。

報告1.幹線道路における事故率以外のデータによる新たな取組

【参考】ハインリッヒの法則

- ハインリッヒの法則は、潜在的危険箇所において、現在事故が発生していなくても将来発生する危険性があることを示す。

重大事故1件の背景には、軽微な事故が29件、ヒヤリハットが300件存在することが知られている



各業界では、ヒヤリハット情報をもとにした取組を実施

- ・製造業や建設業、航空業界、医療界など多くの業界では、従前よりヒヤリハット調査とそれに伴う取組を実施
- ・国土交通省では「事故、ヒヤリハット情報の収集・活用の進め方(自動車モード編)」を作成し、運輸事業者が事故やヒヤリハット情報を収集・活用するリスク管理の取組を進めて事故防止に努めることを期待

事故の背景にある事象(ヒヤリハット)を把握することは、潜在的な危険の存在を把握すること

報告1.幹線道路における事故率以外のデータによる新たな取組

(2)「潜在的危険箇所」の抽出

- 「ヒヤリハット」多発箇所について「潜在的危険箇所」として抽出する
 - 「事故危険箇所」選定の幹線道路の区間割と同様に抽出
 - ヒヤリハット発生回数を集計(走行台キロあたり等)
 - ヒヤリハット多発箇所のうち、「事故危険箇所」、「事故危険区間」として既に指定されている箇所を除外して、「潜在的危険箇所」を選定

潜在的危険箇所の定義

死傷事故率等 ヒヤリハット確率	事故危険箇所等の指定あり	それ以外
ヒヤリハット多発箇所	事故危険箇所	潜在的危険箇所
それ以外		その他

紹介1

暮らしの道再生戦略へ向けた取組

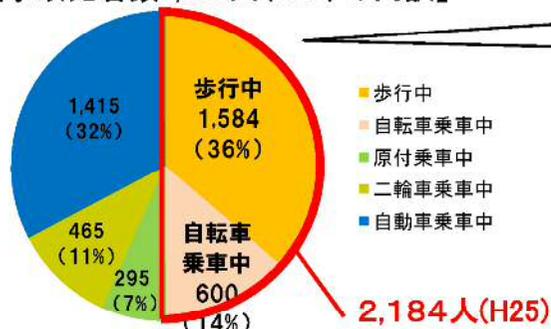
(生活道路の交通安全対策)

紹介1.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

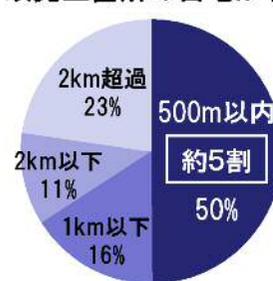
- 「暮らしの道再生戦略」として、生活道路の道路管理者に対して国が支援して、交通管理者と協力して生活道路の交通安全対策に取り組む。
- 当面は生活道路における交通事故データを収集・解析し、生活道路を管理する市町村へ提供。対策の優先順位検討に役立てていただくとともに対策メニューについても標準化を行うことで、生活道路における交通事故対策を効果的に行うこととなった。

- 交通事故死者数は、昭和45年のピーク時の1万6千人より4分の1の4,373人まで減少
- 人口あたり自動車乗車中死者数は先進国で最小。歩行中・自転車乗車中は先進国で最下位
- 交通事故死者数のうち約半数の2,184人が、歩行中・自転車乗車中に発生
そのうち約半数が、自宅から500m以内の身近な場所で発生

【交通事故死者数4,373人(H25)の内訳】



【事故発生箇所の自宅からの距離】

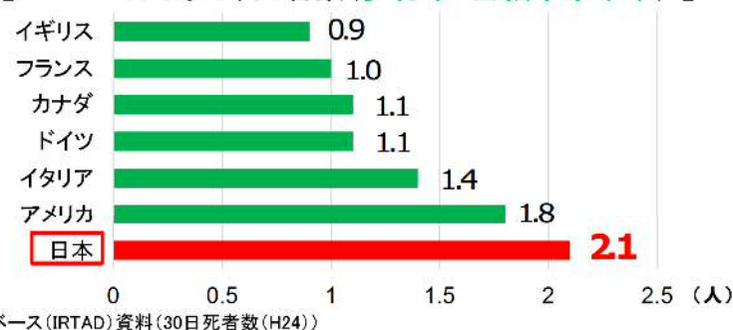


出典)交通事故データ(ITARDA)(平成25年データ)

【人口10万人あたり死者数(自動車乗車中)】



【人口10万人あたり死者数(歩行中・自転車乗車中)】



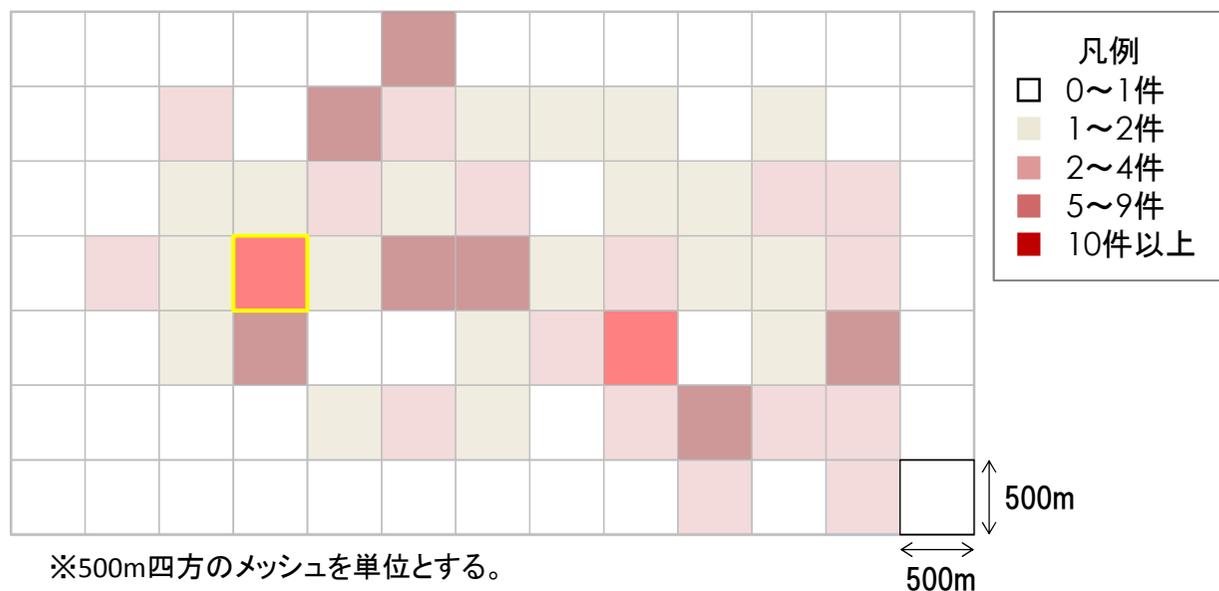
紹介1.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

- 新たにメッシュデータベースによる分析結果から「重点対策エリア」として問題箇所を抽出する
 - ①メッシュ単位で事故発生状況を整理
 - ②危険度の高い地区(メッシュ単位)を抽出し、「重点対策エリア」とする
 - ③「重点対策エリア」の中から、問題のある箇所を抽出なお、適用する対策については、標準化した「対策メニュー」のパターンから選択の方針
- 今後は別途「神奈川県道路交通環境安全推進連絡会議」にて議論

○評価対象道路

- ・ケース1:市町村道(全幅員)
- ・ケース2:市町村道のうち、5.5m未満の道路
- ・ケース3:市町村道のうち、13.0m未満の道路

【対象地域のメッシュデータを分析】



「メッシュあたりの歩行者・自転車事故件数」での評価単位イメージ

今後の予定

(1) 次回委員会の実施時期

- 第14回委員会 平成28年2月頃開催予定

(2) 次回の委員会議題(予定)

第14回 委員会	<ul style="list-style-type: none">● 「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】
	<ul style="list-style-type: none">● 神奈川県事故ゼロプラン「1巡目」の中間総括(進捗・対策効果)【報告】● 「2巡目」の実施方針等【報告】
	<ul style="list-style-type: none">● 取組およびトピックス等の紹介