

第 14 回 神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成 28 年 3 月 2 日（水）15:00～17:00

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) 県内幹線道路における交通事故対策施策の再整理
- 3) 事故ゼロプラン「1 巡目」の進捗状況＜中間総括＞
- 4) アンケート調査の実施結果
- 5) 事故ゼロプラン「1 巡目」事故危険区間の卒業判定結果
（事業完了箇所 of 卒業判定・早期卒業判定）
- 6) 第 4 次社会資本整備重点計画に係る H28 事故危険箇所（案）の選定
- 7) 事故ゼロプラン「2 巡目」事故危険区間の選定結果
（選定基準の再確認と選定結果）
- 8) 対策内容と評価に関するトピック
- 9) 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 続報）

4. 閉 会

資 料

- 資料-1 第 14 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 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14回 神奈川県安全性向上委員会 座席表

日時:平成28年3月2日(水)

15:00~17:00

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
(副所長 阿久津 保則)
国土交通省 関東地方整備局
相模国道事務所長
河村 英知
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)
神奈川県警本部交通部
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
(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

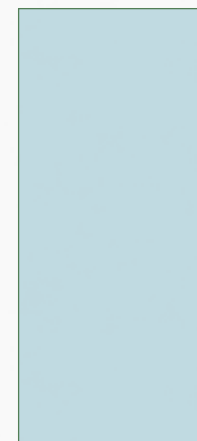
()は代理出席者

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14回委員会

平成28年3月2日



資料目次

前回委員会の概要	概要1.前回委員会の概要	1
	概要2.県内幹線道路における交通事故対策施策の再整理	3
1.報告事項	報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞	5
	報告2.アンケート調査の実施結果	26
2.審議事項	審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果 (事業完了箇所(の卒業判定・早期卒業判定))	36
	審議2.第4次社会資本整備重点計画に係る H28事故危険箇所(案)の選定	44
	審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果 (選定基準の再確認と選定結果)	48
3.紹介	紹介1.対策内容と評価に関するトピック	63
	紹介2.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:続報)	68
今後の予定		75

概要1

前回委員会の概要

概要1.前回委員会の概要

【決定事項】

■ 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)

- ・ アンケート調査を紙（調査用紙）、ホームページ、webモニタにより実施する
- ・ 提示された内容骨子によりアンケート調査を実施することを了承する
- ・ 所掌外である生活道路の「ヒヤリハット箇所」に係る調査については再考のうえ判断する

ご意見を踏まえた検討結果を後日委員に提示して
生活道路に関する調査は
実施しないことを承認いただきました

■ 審議 2 : “地域の声” により抽出された区間の『卒業』の考え方

(継続審議事項：事故データ以外により選定された区間の「卒業」ルール)

- ・ 対策の実施完了をもって卒業と判断する

【委員の主な意見と事務局回答】

- ・ 生活道路について「ヒヤリハット箇所」を問う設問は、委員会の範疇外ではないか？
- ・ 生活道路を対象として調査した場合、地方自治体として全ての対応をすることはできないため、收拾がつかなくなる恐れがある。

- ◆ 別途生活道路の交通事故対策について今後国として対応していくという施策が打ち出されているため、幹線道路の調査と併せて実施したいという考えであった
- ◆ 実施方法について改良を検討し、提示する

・ 事故ゼロプランのPRも必要である

- ◆ 特に大きな広報ということはこれまで実施していないので、今後については検討する

・ 一律卒業でなく、仮に対策実施後に事故が発生してしまった箇所については、切り離して考えたほうが良いのではないか？

- ◆ 事故データによる選定では抽出されなかった区間で要望等当初の目的は達しているという判断から「卒業」とするものであり、その後新たに事故が発生した場合については新規箇所として捉える事が出来る

概要2

県内幹線道路における 交通事故対策施策の再整理

概要2.県内幹線道路における交通事故対策施策の再整理

	事故危険区間	交通事故多発区間(地点)	事故危険箇所(案)
1) 状況	・今年度、本委員会において、次期「2巡目(H28～H32)」の対象区間を選定 ・各管理者において、現在「1巡目(H23～H27)」の事業を実施中	・毎年、道路管理者と交通管理者(公安委員会)の調整を経て、箇所を選定 ・道路管理者、公安委員会が3年以内の実施を目指す	・今年度、箇所(案)を指定 ※来年度決定予定 <参考> 前回H24に同様作業により指定(第3次、H25決定)
2) 根拠	事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)(H22～)		第4次社会資本整備重点計画(H27～H32)
3) 所掌委員会等	神奈川県安全性向上委員会	神奈川県交通安全対策協議会 交通施設部会	—
4) 対象箇所の選定基準	【要対策区間①】交通事故発生状況(H22-H25事故データ)により、 ・「死傷事故率100件/億台キロ以上」又は「死亡事故1件以上」の上位500区間 ・県内の事故特性を反映した10指標による上位50区間 【要対策区間②】「安全性の危惧」に係る重点対策箇所(直轄)などの抽出 【要対策区間③】その他、交通管理者からの指摘等の地域要望に基づく抽出	・前年の交通事故発生件数により選定	【抽出基準A】交通事故発生状況(H22-H25事故データ)により、 ・「死傷事故率:100件/億台km以上」かつ「重傷事故率:10件/億台km以上」かつ「死亡事故率:1件/億台km以上」の箇所 【抽出基準B】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
5) 対策実施後の評価方法	・事故データにより選定された区間について、「卒業判定」、「早期卒業判定」を実施 ※ともに、死傷事故件数により検証 ・事故データ以外の理由により選定された区間については対策実施により卒業	・対策実施前後6ヶ月間の交通事故発生データの把握等を実施	・毎年のフォローアップ ・対策実施前後各4箇年の事故データ(死傷事故件数)により検証
6) 摘要 ※事故ゼロとの関係	—	・必要と判断できる区間(地点)を「事故ゼロプラン」に含む ※重複外は③扱い、事業期間中では年次追加	・全指定箇所を「事故ゼロプラン」に含む ※重複外は③扱い

報告1

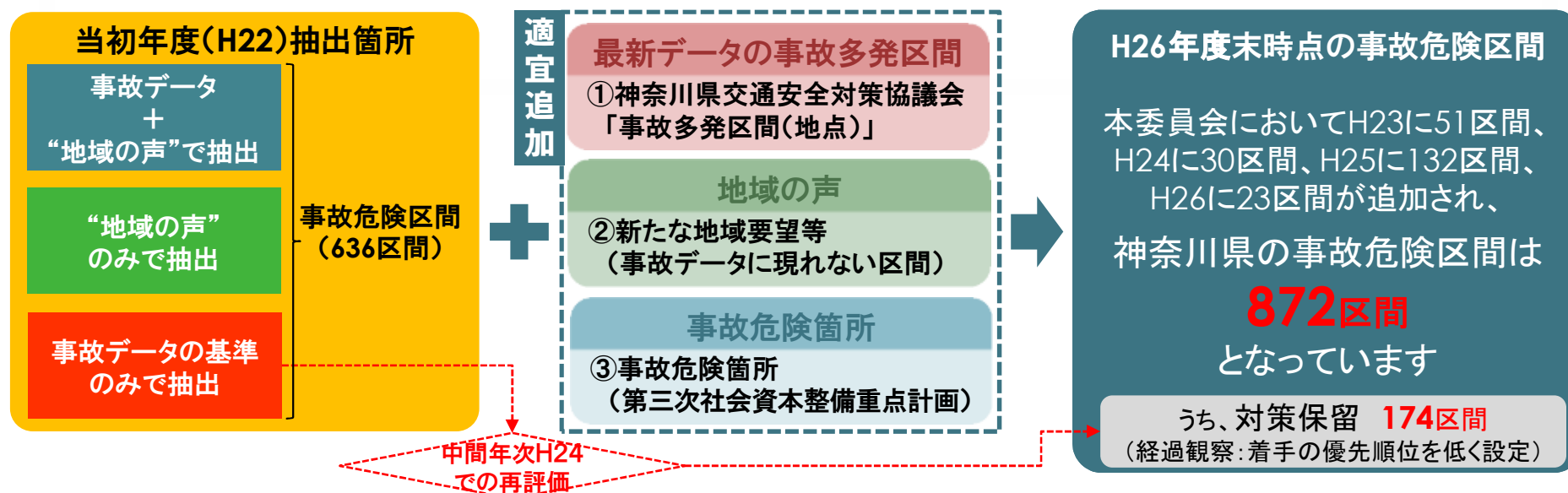
事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況

<中間総括>

- (1) 事故危険区間の指定状況【H26年度末まで】
- (2) 事故ゼロプランの事業進捗状況
- (3) 神奈川県における交通事故発生状況の変化
- (4) 事故危険区間(872区間)の卒業判定の状況
- (5) 整備効果の具体事例

報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(1)事故危険区間の指定状況【H26年度末まで】



	H22選定	H23追加	H24追加	H25追加	H26追加【第12回委員会承認】				事故危険区間 合計
					事故多発 区間(地点)	地域 要望	事故危険 箇所	小計	
横浜国道事務所	209	6	8	30	5	1	0	6	259
相武国道事務所	72	10	0	2	0	0	0	0	84
神奈川県	233	11	8	51	9	0	0	9	312
横浜市	47	20	6	29	2	0	0	2	104
川崎市	44	1	4	17	3	0	0	3	69
相模原市	31	3	4	3	3	0	0	3	44
合計	636	51	30	132	22	1	0	23	872

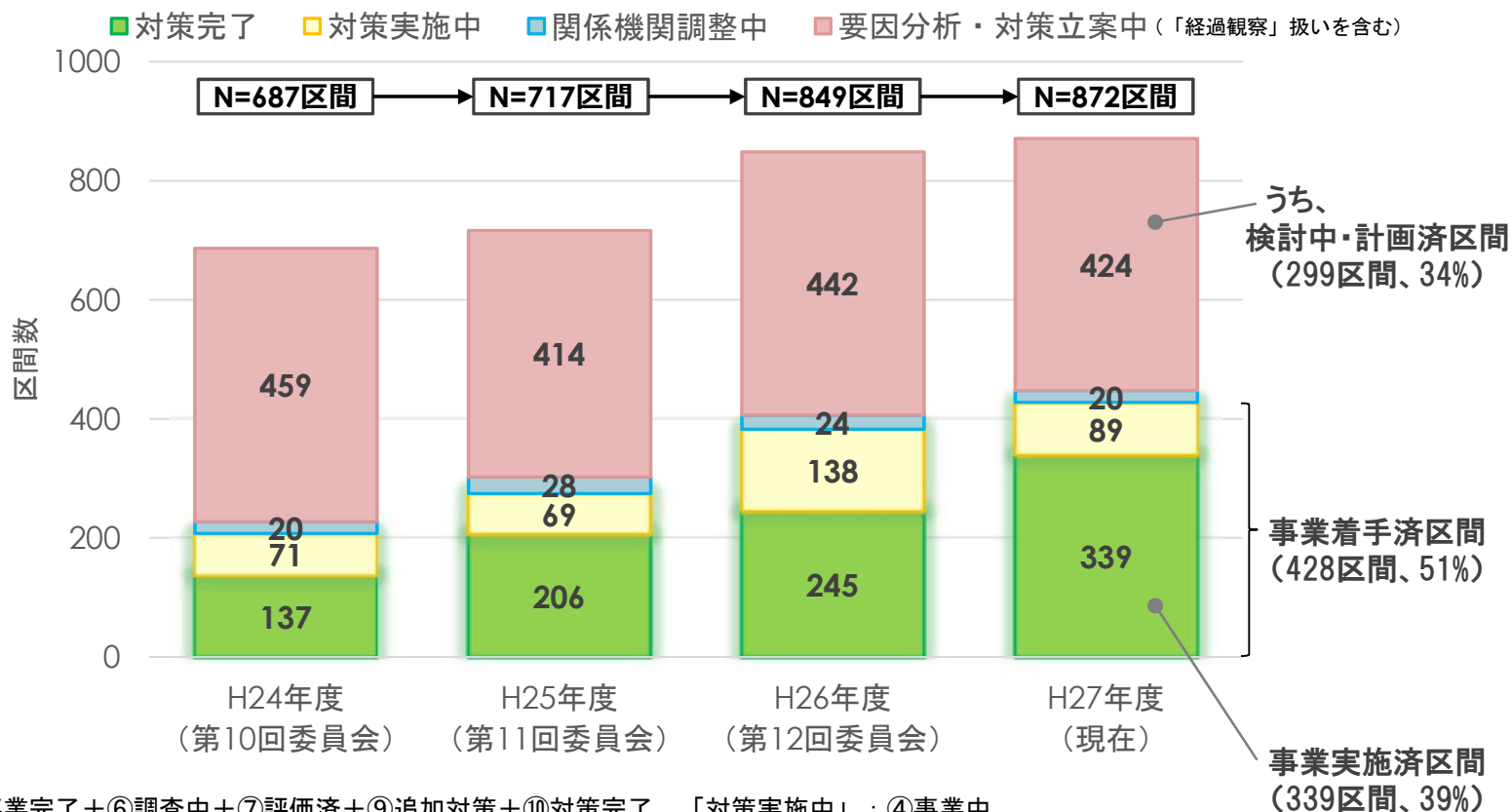
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(2) 事故ゼロプランの事業進捗状況

H28.3末時点（見込を含む）

- 872区間の事故危険区間のうち「1巡目」期間内に事業着手済が約51%、同実施済が約39%
→ 事後の事故データ揃う区間については卒業判定を実施、
あるいは、事後の事故データ不揃のため「評価待ち」扱いで「2巡目」に移行（工事の完了待ちも含む）
- 事故データ以外の理由により選定された区間のうち、事業未実施のまま終了したのが141区間
→ 「2巡目」に移行

事故危険区間
(H26指定まで)
N=872



※ 「対策完了」：⑤事業完了＋⑥調査中＋⑦評価済＋⑨追加対策＋⑩対策完了、「対策実施中」：④事業中、「関係機関調整中」：③調整中、「要因分析・対策立案中」：①検討中＋②計画済＋⑧経過観察
ここでは「対策完了」を「事業実施済」という意味で使用しており、本資料中の別箇所とは定義が異なる場合がある。

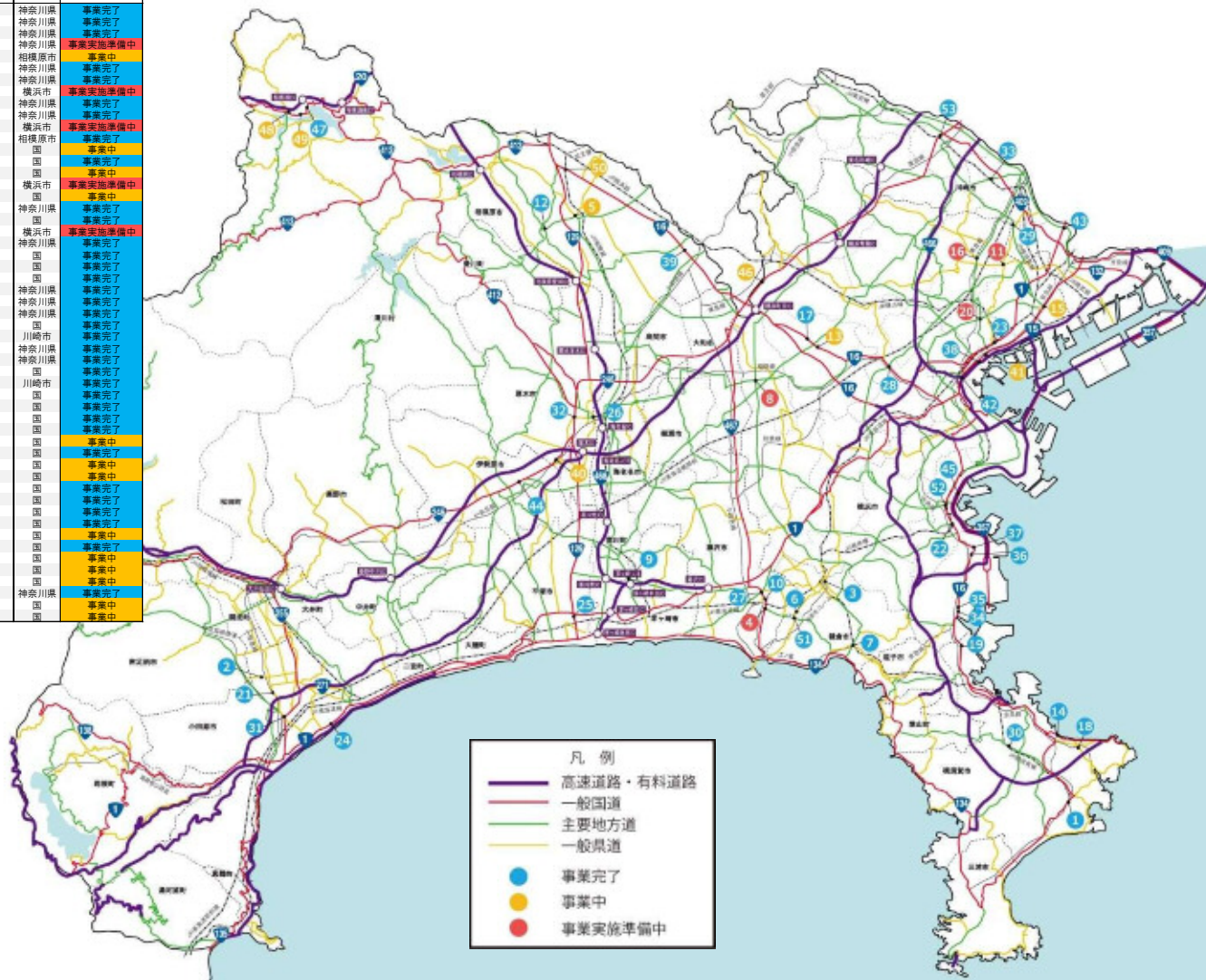
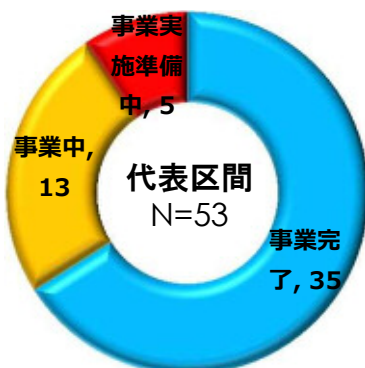
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(2)事故ゼロプランの事業進捗状況【代表区間(53区間)の進捗状況図】

・H22公表「代表区間」53箇所

(H27.8時点各管理者確認)

No.	路線名	対象区間 (地先名)	交差点名	管理主体	進捗状況
1	国道134号	横浜青木久里浜5丁目	久里浜	神奈川県	事業完了
2	県道717号	小田原市柳新田40-1～堀之内交差点付近	大船	神奈川県	事業完了
3	県道301号	鎌倉市大船1丁目	大船駅前交通広場前	神奈川県	事業完了
4	国道467号	鎌倉市南沢	南沢	神奈川県	事業実施準備中
5	主要地方道54号	相模原市上溝5丁目	上溝	相模原市	事業中
6	県道304号	鎌倉市梶原	古館橋	神奈川県	事業完了
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	事業完了
8	県道40号	横浜市緑区緑谷4丁目	緑谷4丁目	横浜市	事業実施準備中
9	主要地方道44号	茅ヶ崎市香川4丁目	茅ヶ崎駅前	神奈川県	事業完了
10	国道467号	藤沢市朝日町	朝日町	神奈川県	事業完了
11	県道111号	横浜市鶴見区鶴見中央3丁目	鶴見区鶴見中央3丁目	横浜市	事業実施準備中
12	主要地方道48号	相模原市中央区田名	上田名	相模原市	事業完了
13	国道16号	横浜市旭区今宿西町	今宿西町	横浜市	事業中
14	国道16号	横浜市旭区今宿西町	三軒町4丁目	横浜市	事業完了
15	国道15号	横浜市鶴見区鶴見中央4丁目	鶴見区鶴見中央4丁目	横浜市	事業中
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	事業実施準備中
17	国道16号	横浜市旭区川井本町	川井本町	横浜市	事業中
18	県道208号	横浜青木板が丘2丁目	板が丘入口	神奈川県	事業完了
19	国道16号	横浜青木道浜本町1丁目	道浜駅前	神奈川県	事業完了
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	事業実施準備中
21	県道720号	小田原市蓮正寺	蓮正寺	神奈川県	事業完了
22	国道16号	横浜市磯子区杉田1丁目	整地橋	国	事業完了
23	国道1号	横浜市神奈川区入江1丁目	入江町	国	事業完了
24	国道1号	小田原市湯川4丁目	湯川宮宿住宅入口	国	事業完了
25	国道129号	平塚市橋本町	橋本町	神奈川県	事業完了
26	主要地方道40号	厚木市厚木町	厚木駅前	神奈川県	事業完了
27	国道467号	藤沢市本町1丁目	藤沢橋	神奈川県	事業完了
28	国道16号	横浜市保土ヶ谷区東川島町	東川島町西	国	事業完了
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	事業完了
30	主要地方道27号	横浜青木衣笠町3丁目	三浦英村前	神奈川県	事業完了
31	国道259号	小田原市藤原5丁目	藤原入口	神奈川県	事業完了
32	国道246号	厚木市水引1丁目	水引	国	事業完了
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	事業完了
34	国道16号	横浜市金沢区肥後1丁目	金沢警察署前	国	事業完了
35	国道16号	横浜市金沢区肥後2丁目	肥後1丁目	国	事業完了
36	国道16号	横浜市磯子区杉田5丁目	青砥坂	国	事業完了
37	国道16号	横浜市磯子区杉田5丁目	杉田	国	事業完了
38	国道15号	横浜市神奈川区神奈川2丁目	神奈川二丁目	神奈川県	事業中
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	事業完了
40	国道246号	厚木市栗原985	栗原宮前	国	事業中
41	国道15号	横浜市神奈川区新町	出町入口	国	事業中
42	国道1号	横浜市神奈川区金港町	金港町	国	事業完了
43	国道1号	川崎市幸区東古市場	多摩川大橋付近	国	事業完了
44	国道246号	伊勢原市下糟屋付近	下糟屋	国	事業完了
45	国道357号	横浜市磯子区新磯子町磯子駅前	磯子駅前	国	事業完了
46	国道246号	横浜市磯子区長津田町2丁目の交差点付近	長津田町2丁目	国	事業中
47	国道20号	相模原市磯子区磯子町	磯子町	国	事業完了
48	国道20号	相模原市磯子区磯子町	磯子町	国	事業中
49	国道20号	相模原市磯子区磯子町	磯子町	国	事業中
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	南橋本1丁目	国	事業中
51	主要地方道32号	鎌倉市手広1丁目	手広	神奈川県	事業完了
52	国道16号	横浜市磯子区磯子3丁目	磯子3丁目	国	事業中
53	国道246号	川崎市高津区溝口2丁目	溝口	国	事業中



報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(3) 神奈川県における交通事故発生状況の変化

- 事故ゼロプランの目標としてH22に掲げた「H27までに、神奈川県内の幹線道路における死傷事故件数を2割以上削減」について、H22～25の4箇年の取組で17.3%まで削減した状況にある
- なお、H16当時と比較すると、この10年で神奈川県全体の死傷事故件数の実に39.2%を削減できていることになる

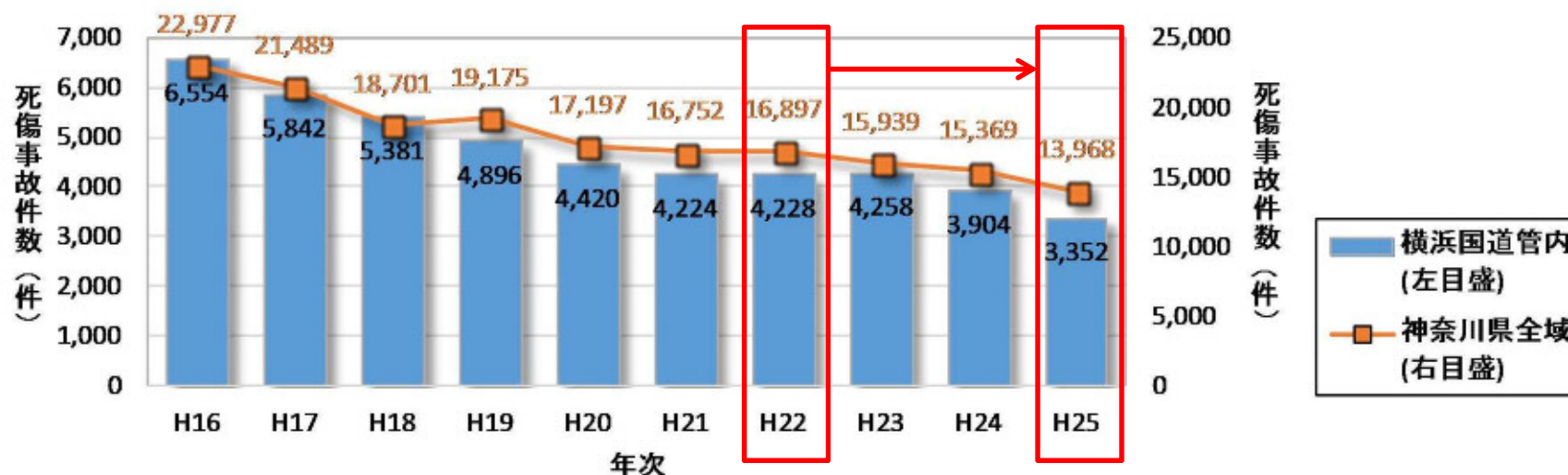
神奈川県事故ゼロプランの目標

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

H22:16,897件 ⇒ H25:13,968件
(17.3%削減)
達成率86.5%

死傷事故件数の推移



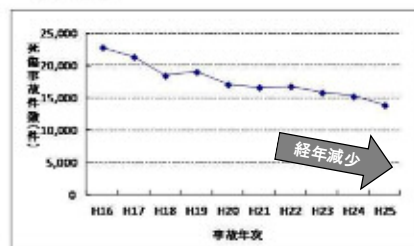
※ [データ出典] 公益財団法人交通事故総合分析センター (ITARDA) : 交通事故統合データベース (神奈川県)

報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

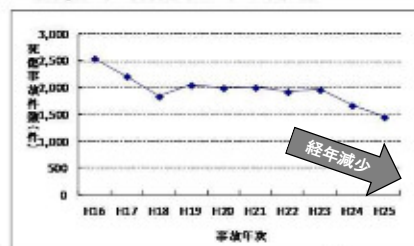
(3) 神奈川県における交通事故発生状況の変化

死傷事故件数 (H16～H25)

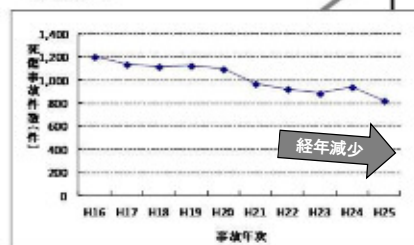
◆全県



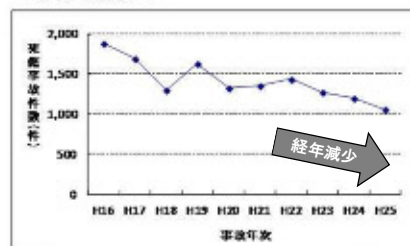
⑤県央 (相模原市を除く)



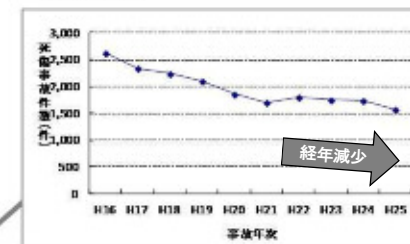
⑦県西



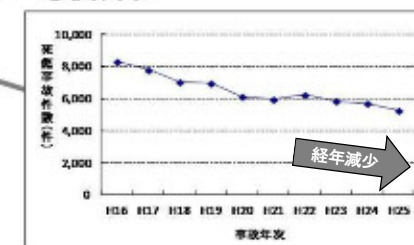
④相模原市



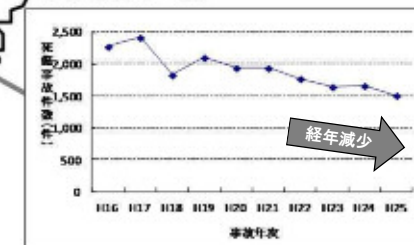
②川崎市



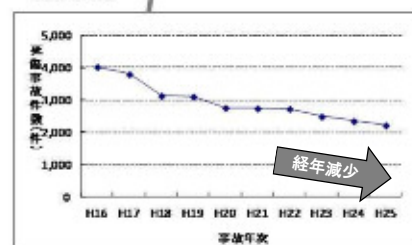
①横浜市



③横須賀三浦



⑥湘南



〔データ出典〕 公益財団法人交通事故総合分析センター (ITARDA) : 交通事故統合データベース (神奈川県)

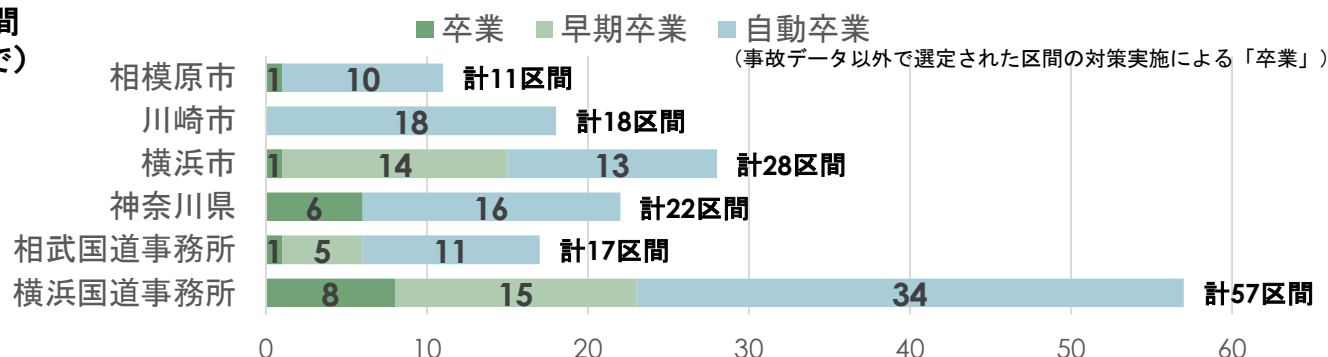
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(4) 事故危険区間(872区間)の卒業判定の状況

- 各管理者が対策を実施した「事故危険区間」については、卒業ルールに則り評価を実施することとされており、H28.3時点での卒業判定区間は全体で18区間、うち卒業候補は17区間となる
- 事故データによる卒業判定は今後最大4年後まで継続される ※H27対策実施→H28-H31の4箇年分データ

	卒業 判定結果	早期卒業 判定結果	データ外選定 卒業区間	卒業 区間計	事故危険区間 合計
横浜国道事務所	8/9	15/38	34/34	57(22%)	259
相武国道事務所	1/1	5/7	11/11	17(20%)	84
神奈川県 ※一部評価待ち	6/6	-	16/16	22(7%)	312
横浜市	1/1	14/14	13/13	28(27%)	104
川崎市 ※一部評価待ち	-	-	18/18	18(26%)	69
相模原市	1/1	0/0	10/10	11(25%)	44
合計	17	34	102	153 (18%)	872

事故危険区間
(H26指定まで)
N=872



報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5) 整備効果の具体事例

- 対策が実施された「事故危険区間」について、整備効果分析の結果として、「対策効果が高い事例」と「対策効果が低い事例」について示す

1)対策効果が高い事例	国道1号	大口通交差点
	国道16号	大野台郵便局前交差点
2)対策効果が低い事例	国道16号	旭区今宿東町(単路)
	国道16号	香福寺前交差点
3)その他の事例	県道4号	浅田交差点

報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-1 対策効果が高い事例 ①「国道1号 大口通交差点(1/3)」 卒業

死傷事故削減率75%



■箇所概要

- 平面線形: 緩やかなカーブ区間にある交差点
- 縦断線形: ほぼ水平
- 車線数: 片側2車線(4車線道路+中央分離帯)
- 専用車線: なし
- 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: 専用現示なし
- 規制速度: 60km/h
- 交通量: 41,981台/日 (H22センサス観測値)
- 沿道施設: 施設が点在し、出入り多
- 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
追突事故	緩やかなカーブ区間にある交差点	①減速路面標示(ドットライン) ②路面標示「追突注意」
人対車両事故 (横断者×車両)	交差点内の走行動線が安定していない	③規制標示(右左折の方法)

■対策前4年間の事故発生箇所／対策写真

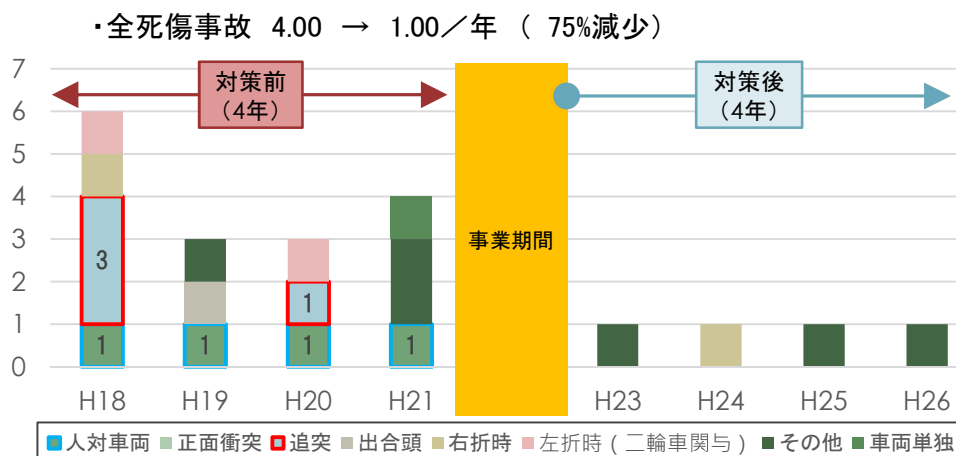


報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-1 対策効果が高い事例 ①「国道1号 大口通交差点(2/3)」 卒業

■ 対策後4年間の事故の状況

● 死傷事故件数の推移

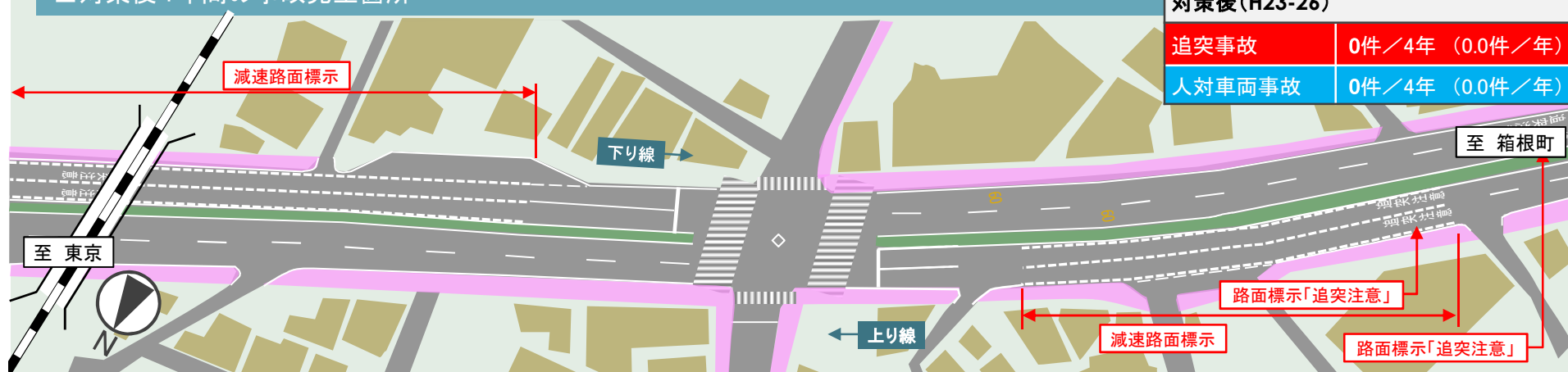


● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・追突事故	1.00 → 0.00/年 (100%減少)
・人対車両事故	1.00 → 0.00/年 (100%減少)
合計	2.00 → 0.00/年 (100%減少)



■ 対策後4年間の事故発生箇所



評価

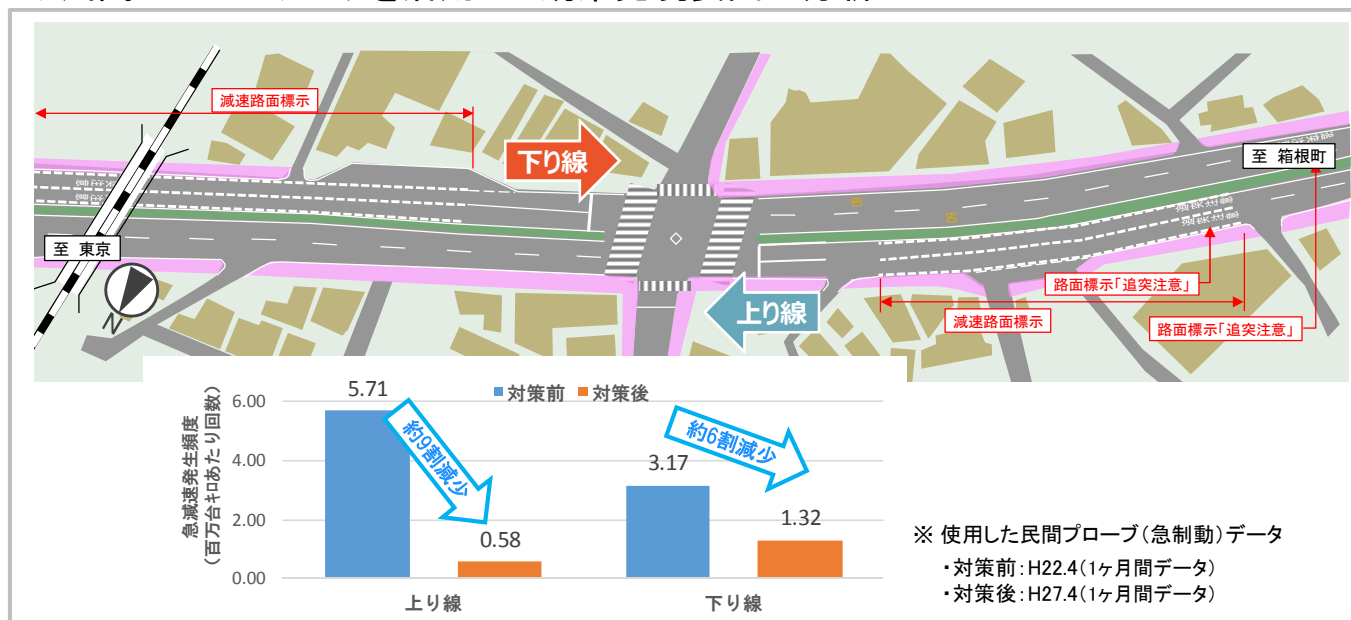
全体死傷事故件数(ー75%)、着目事故(合計値;ー100%)とも2割を大きく上回って減少しているため、評価ルールに基づくリスト「卒業」区間(候補)と位置づける

報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-1 対策効果が高い事例 ①「国道1号 大口通交差点(3/3)」 卒業

■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

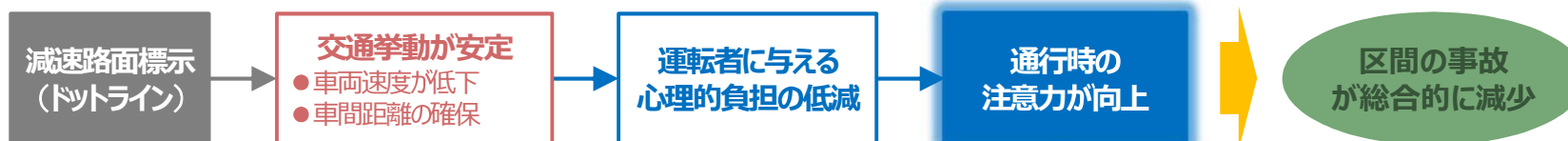


民間プローブデータに基づく考察

- 上り線・下り線ともに、対策前・対策後の比較で「急ブレーキ」の発生頻度が大幅に減少
- 急ブレーキが減少していることから、交差点流入部手前の「減速路面標示」対策範囲において、車両の速度低下や車間距離の保持が十分行われていると推定される

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人対車両事故 : 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、副次的に交差点内における事故も減少したものと推察される



報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-1 対策効果が高い事例 ②「国道16号 大野台郵便局前交差点(1/3)」 卒業

死傷事故削減率**58%**

国道16号
大野台郵便局前交差点
相模原市南区大野台一丁目 (25.127kp)
事故危険区間リスト NO.7(14-103099K)



■箇所概要

- 平面線形:直線部
- 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:43,848台/日(H22センサス)
- 沿道施設:商店等が立ち並ぶ
- 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
追突事故	直前の長い直線によってやや速度超過の傾向にあり、前方車両の急な減速・停止対し、よそ見や漫然運転の後続車両が回避できない	①カラー舗装 ②減速路面標示(ドットライン) ③路面標示「追突注意」
右折事故	交差点面積が広い交差点であり、交差点を右折する際の車両軌跡が不安定になり、対向車線に対する注意が散漫になっている	④車道中央線延伸

対策①:カラー舗装



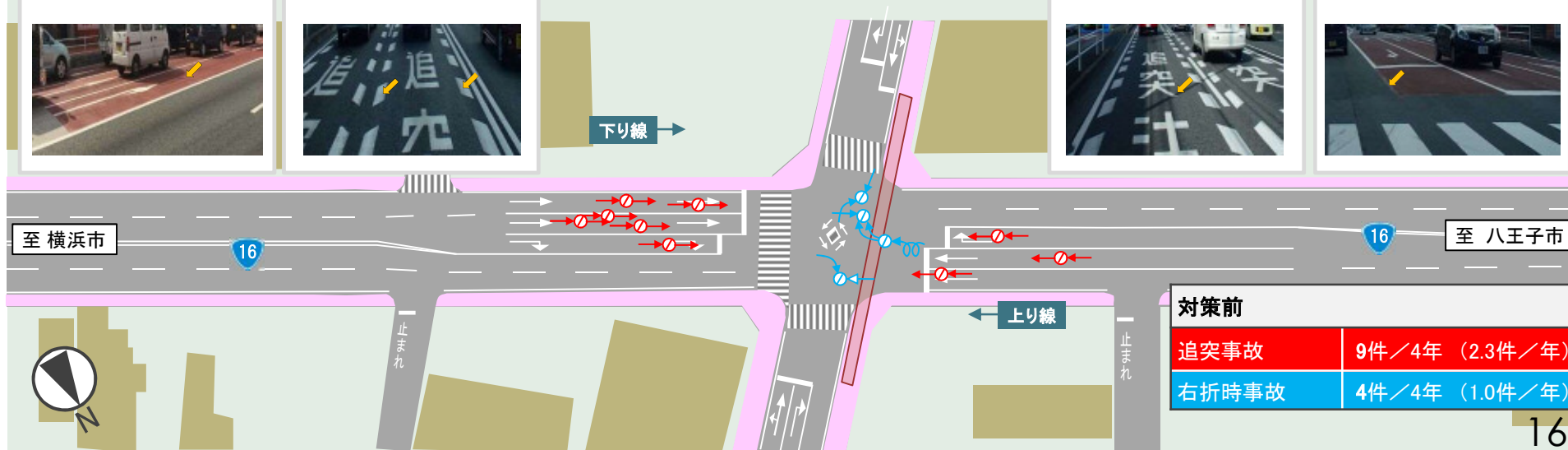
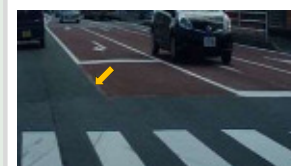
対策②:減速路面標示



対策③:路面標示「追突注意」



対策④:車道中央線延伸



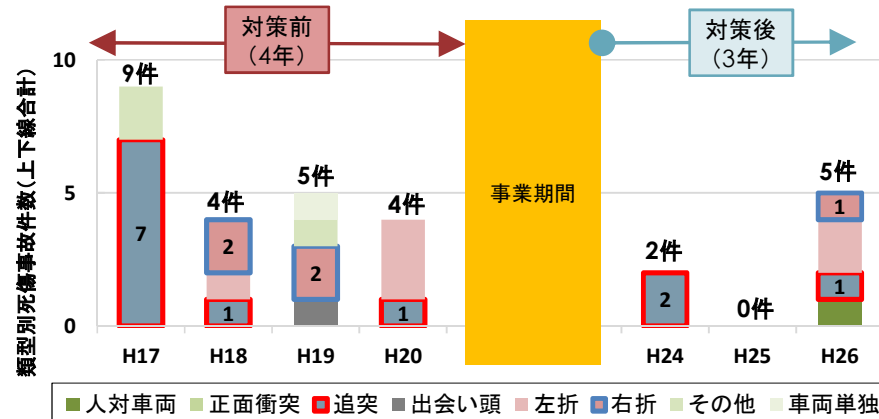
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-1 対策効果が高い事例 ②「国道16号 大野台郵便局前交差点(2/3)」 卒業

■ 対策後3年間の事故の状況

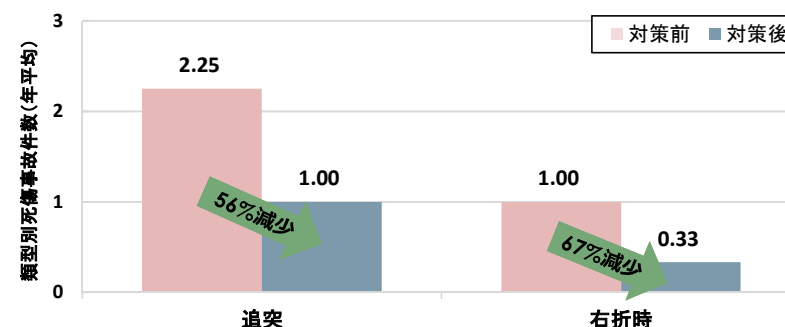
● 死傷事故件数の推移

・全死傷事故 5.50 → 2.33/年 (58%減少)

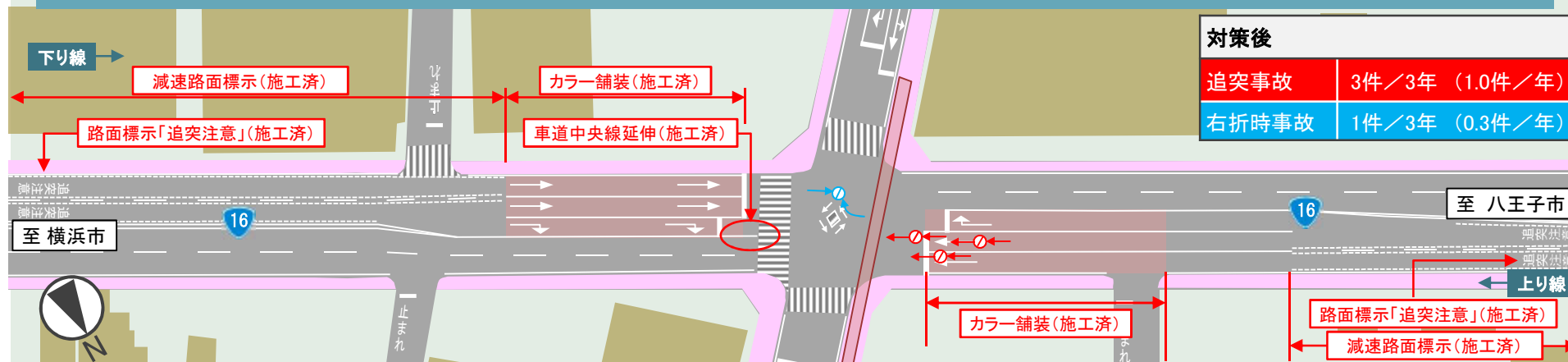


● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・追突事故 2.25 → 1.00/年 (56%減少)
 ・右折時事故 1.00 → 0.33/年 (67%減少)
 合計 3.25 → 1.33/年 (59%減少)



■ 対策後3年間の事故発生箇所



評価

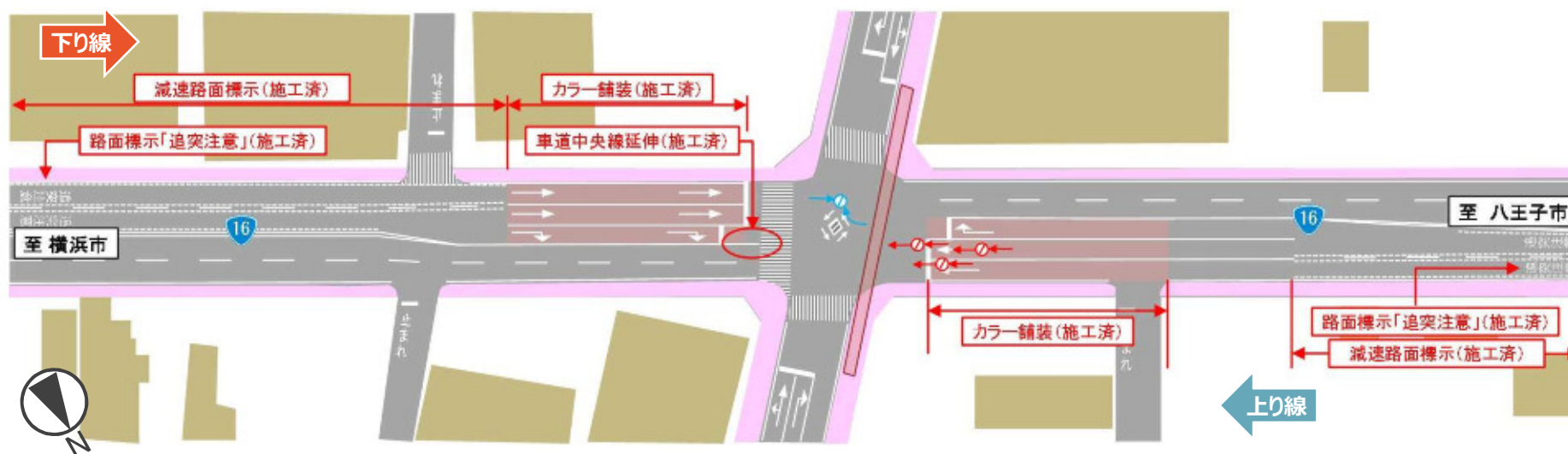
全体死傷事故件数(−58%)、着目事故(合計値; −59%)とも2割を大きく上回って減少しているため、評価ルールに基づくリスト「卒業」区間(候補)と位置づける

報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-1 対策効果が高い事例 ②「国道16号 大野台郵便局前交差点(3/3)」 卒業

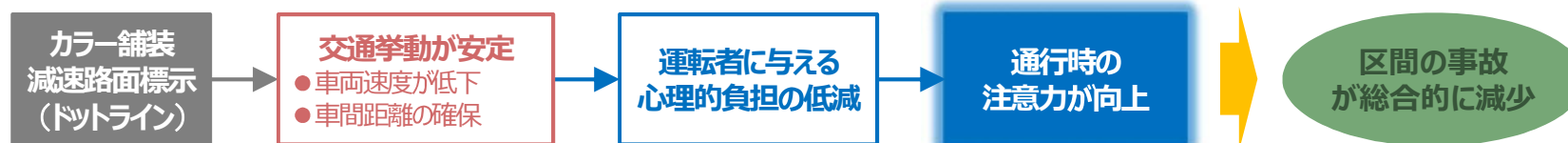
■対策後事故減少の要因分析

◆効果発現要因の分析



事故が減少した要因の考察

- ①追突事故 : 交差点流入部でのカラー舗装に加え、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右折時事故 : 車道中央線の延伸によって車両の挙動(速度、車間距離)が安定したことに加え、カラー舗装の設置により、注意喚起力が向上し、巻き込み事故が減少したものと推察される



報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-2 対策効果が低い事例 ①「国道16号 旭区今宿東町(単路)(1/3)」 卒業できず

死傷事故削減率-7%

1 国道16号 旭区今宿東町(単路)

相模輪業社前付近～オリンピック前
(9.564～9.756kp)
事故危険区間リスト NO.49 (14-007514T)



■箇所概要

- 平面線形:直線の単路区間
- 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:なし
- バスレーン等:下り線側にバスベイあり
- 照明施設:連続照明設置区間
- 交差点形状:単路
- 信号現示:押しボタン式あり
- 規制速度:40km/h
- 交通量:15,863台/日(H22センサス推計値)
- 沿道施設:商業施設が多く点在し、出入り多
- 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 ※抜粋

着目事故類型	事故要因	対策内容
左折時事故	直線道路から鈍角交差する従道路のため速度超過になりやすい また、沿道施設と街路が連続する直線区間	①減速路面標示(ドットライン) ②法定外看板「二輪車注意」 ③法定外看板「巻込注意」
右直事故	直線道路のため速度超過になりやすい また、沿道施設が隣接するため周囲への注意が散漫になる	④法定外看板「出入車両注意」 ⑤法定外看板「二輪車注意」

■対策前4年間の事故発生箇所／対策写真

対策①:減速路面標示

対策②:法定外看板「二輪車注意」

対策③:法定外看板「巻込注意」

対策④:法定外看板「出入車両注意」

対策⑤:法定外看板「二輪車注意」

至 横須賀市

至 八王子市

対策前(H19-22)

追突事故	2件/4年 (0.5件/年)
左折時事故	4件/4年 (1.0件/年)
出会い頭事故	0件/4年 (0.0件/年)
右直事故	3件/4年 (0.8件/年)

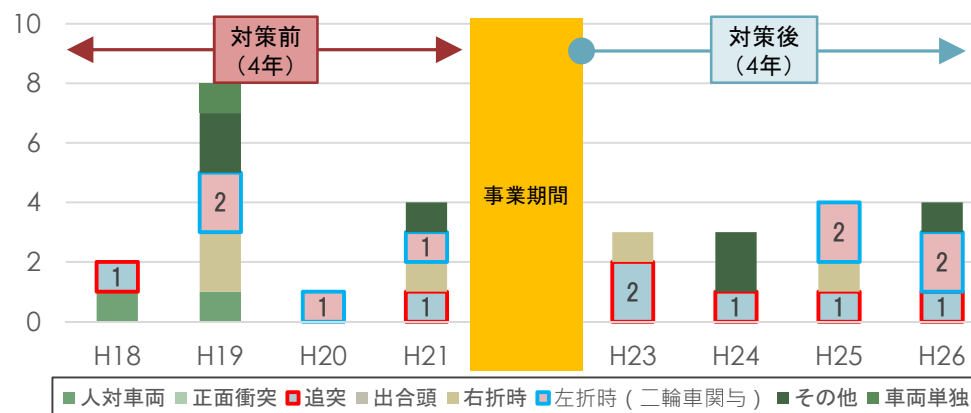
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-2 対策効果が低い事例 ①「国道16号 旭区今宿東町(単路)(2/3)」 卒業できず

■ 対策後4年間の事故の状況

● 死傷事故件数の推移

・全死傷事故 3.75 → 4.00/年 (7%増加)



● 着目事故(対策ターゲット)の比較

・追突事故	0.50 → 1.30/年 (150%増加)
・左折時事故	1.00 → 1.00/年 (0%減少)
・出会い頭事故	0.00 → 0.00/年 (0%減少)
・右直事故	0.80 → 0.50/年 (50%減少)
合計	2.25 → 2.75/年 (22%増加)



■ 対策後4年間の事故発生箇所



評価

全体死傷事故件数が増加(+7%)という結果となっていることから、評価ルールに基づくリスト「卒業」とは判定できず、追加対策を講じる必要がある

報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-2 対策効果が低い事例 ①「国道16号 旭区今宿東町(単路)(3/3)」 卒業できず

■ 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

対策後に大幅増加となった「追突事故」について、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した

- 上下線とも、対策後に急ブレーキの発生頻度が増加している
- 対策位置のみでなく、未実施の範囲においても急ブレーキが観測されている

※ 使用した民間プローブ(急制動)データ

- ・対策前: H22.4(1ヶ月間データ)
- ・対策後: H27.4(1ヶ月間データ)



対策後に追突事故が増加傾向となった要因の考察

- ① 交差点間隔が短く、追突事故が発生しやすい区間である。
- ② 減速路面標示は区間を伴う対策であるため、問題箇所が手前に移動している可能性がある。【要検証】
- ③ また、設置延長が短いため“緩やかな”速度抑止効果が発現しにくいと推察できる。
- ④ 押しボタン式信号のある今宿小学校入口交差点の前後区間に着目して対策を施しているが、追突事故リスクが高い「急ブレーキ発生箇所」の一部では実施しておらず、既対策の範囲が十分であったとは言い切れない。



報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-2 対策効果が低い事例 ②「国道16号 香福寺前交差点(1/3)」 早期卒業できず

死傷事故が**39%減少**

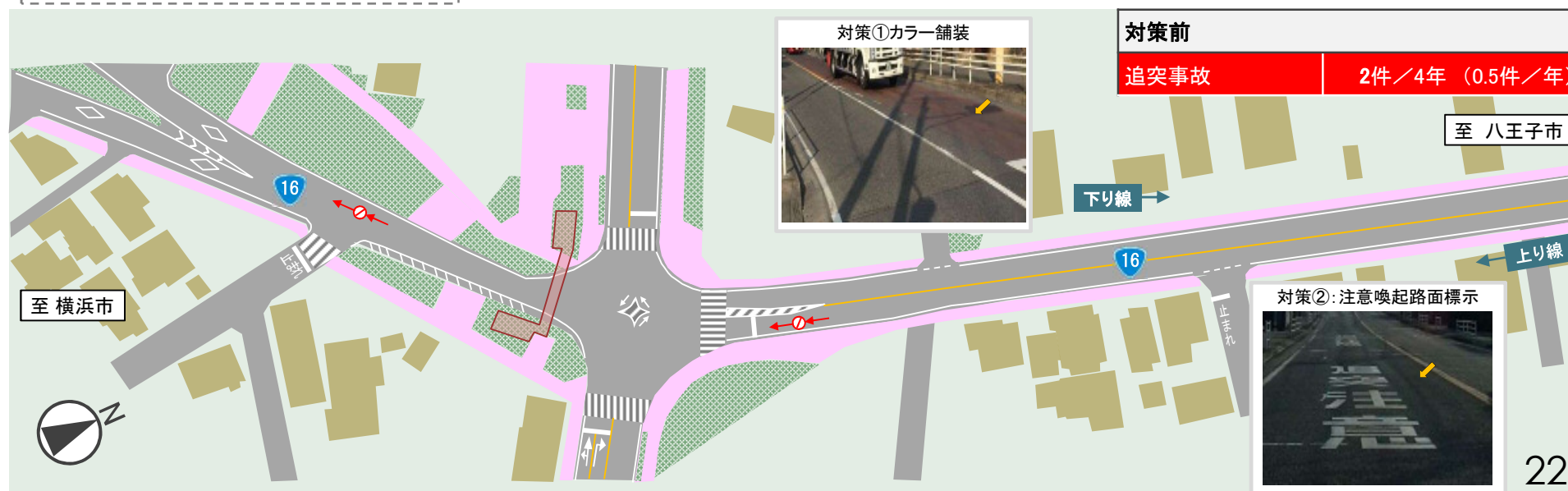


■箇所概要

- 平面線形:カーブ部
- 縦断線形:ほぼ水平
- 車線数:起点側1車線、終点側2車線
- 専用車線: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:2現示(専用現示なし)
- 規制速度:40km/h
- 交通量:9,471台/日(H22センサス)
- 沿道施設:住宅が点在、交差点隅にコンビニ
- 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
追突	交差点手前の直前の長い直線によってやや速度超過の傾向にあり、前方車両の急な減速・停止に対し、よそ見や漫然運転の後続車両が回避できない。	①カラー舗装 ②注意喚起路面標示(追突注意)



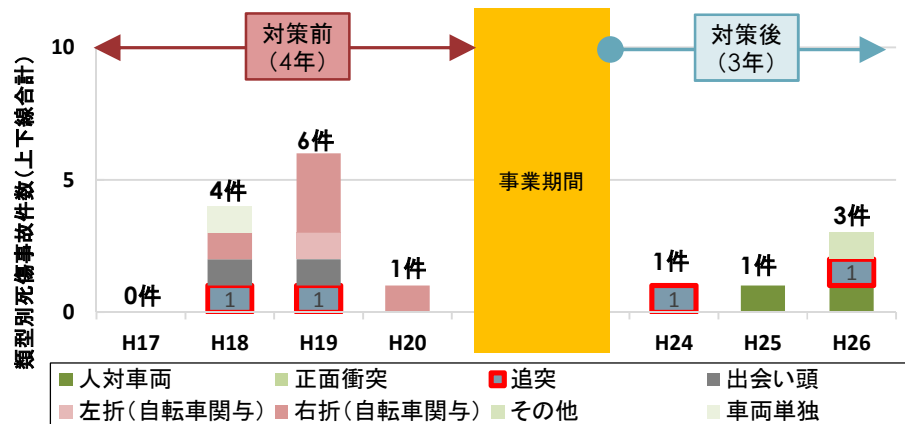
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-2 対策効果が低い事例 ②「国道16号 香福寺前交差点(2/3)」 早期卒業できず

■対策後3年間の事故の状況

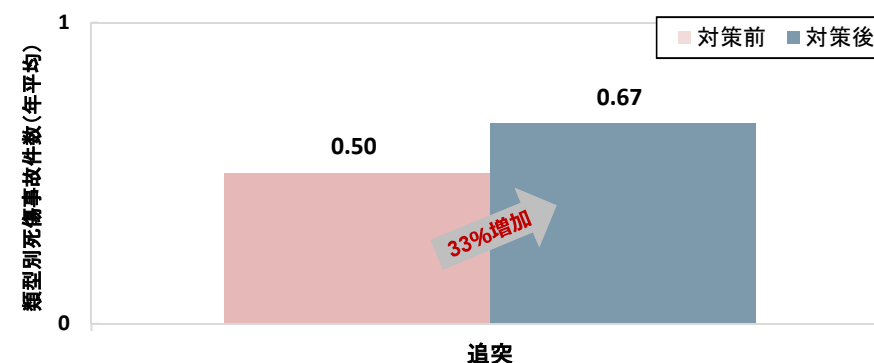
●死傷事故件数の推移

・全死傷事故 2.75 → 1.67／年（39%減少）

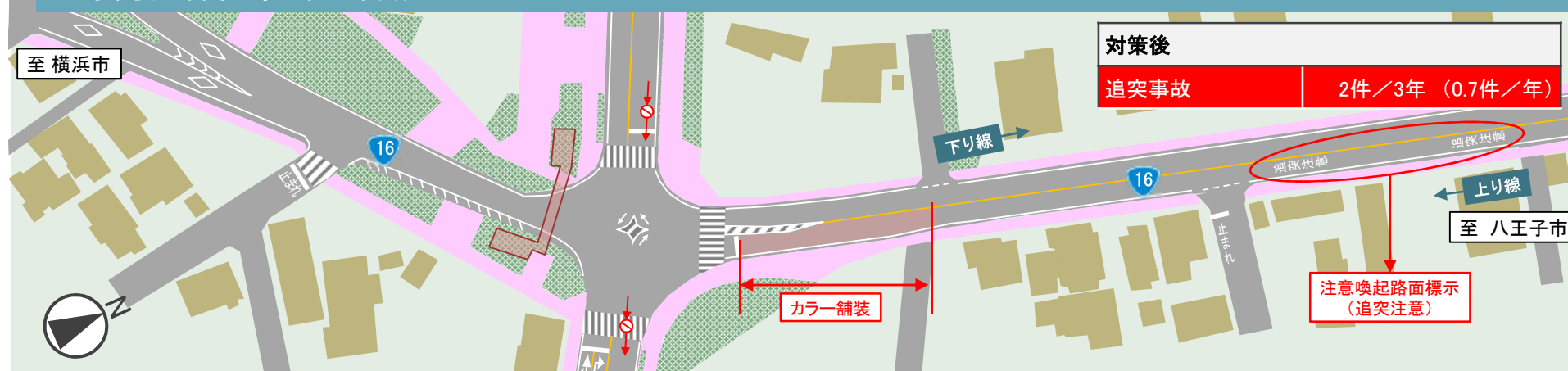


●着目事故(対策ターゲット)の比較

・追突 0.50 → 0.67／年（33%増加）



■対策後3年間の事故発生箇所



評価

全体死傷事故件数(−39%)は2割を上回っているものの、着目事故となる追突事故(+33%)は増加。

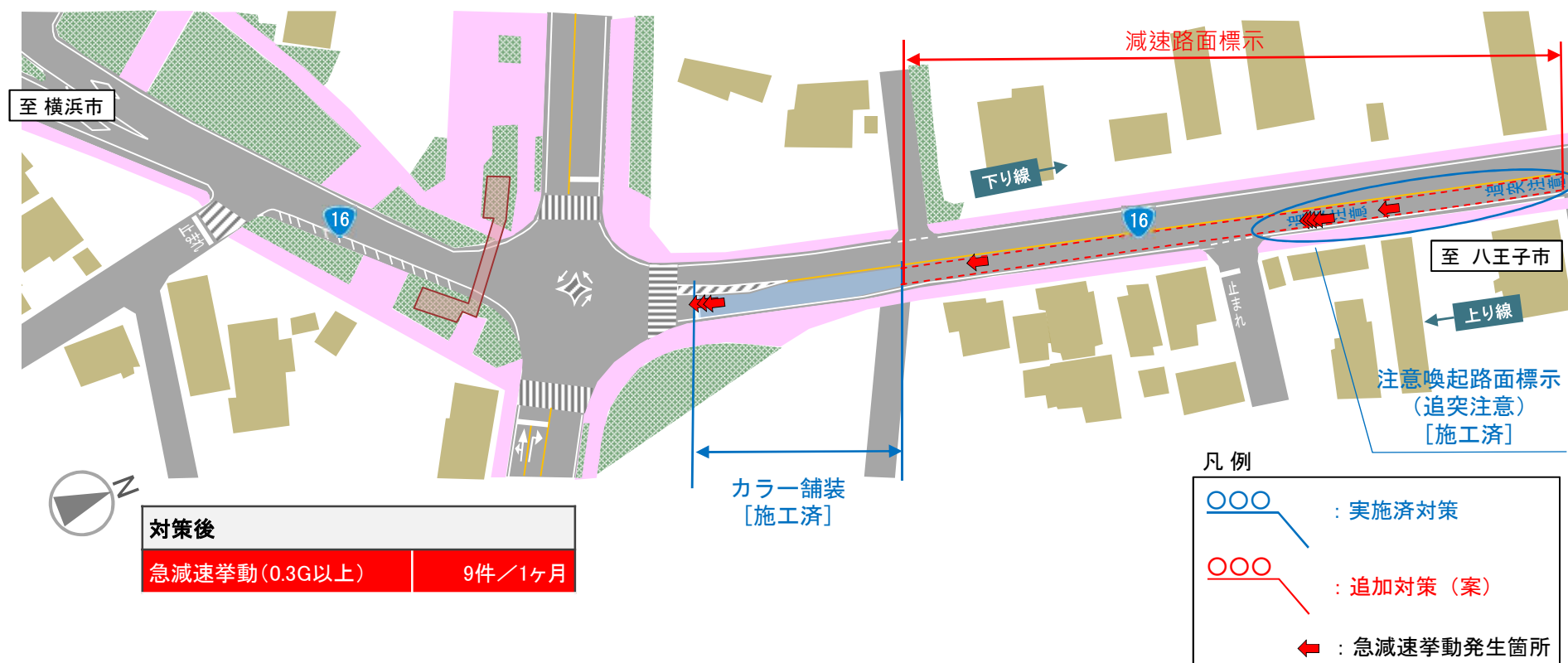
報告1.事故ゼロプラン「1巡目」の進捗状況＜中間総括＞

(5)-2 対策効果が低い事例 ②「国道16号 香福寺前交差点(3/3)」 早期卒業できず

■ 追加対策案

- 対策実施後も交差点流入部で急減速挙動が発生。
- カラー舗装設置区間と注意喚起路面標示(追突注意)設置箇所の上に減速路面標示(ドットライン)を追加設置することで、ドライバーの注意力向上と速度抑制を図る。

◆ 対策後における急減速挙動の発生状況と追加対策



※急減速挙動(0.3G以上)はETC2.0データよりプロット(平成27年11月分)

(5)-3 その他の実施事例 「主要地方道6号 浅田交差点」

対策実施箇所の具体事例

県道6号(東京大師横浜線) 浅田交差点

対策内容

カラー舗装

減速路面標示(減速ドットライン)



対策前



対策後

※川崎市に対して扱いを確認中である

報告2

アンケート調査の実施結果

- (1) 調査の実施概要
- (2) 回答者属性
- (3) 道路利用者が体験したヒヤリハット箇所
- (4) 事故ゼロプランに対する道路利用者等による評価
- (5) 県内の事故発生状況に着目した重点対策方針

報告2.アンケート調査の実施結果

(1)調査の実施概要

- H27.12-H28. 1の期間で道路利用者に対するアンケート調査を実施
- 前回委員会で審議いただいた下の3種類のアンケートにより、総計2,531サンプルの回答を収集
 - ①紙（調査用紙）による調査
 - ②横浜国道事務所ホームページによる調査
 - ③ 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）
- 紙（調査票）による調査については、前回（H22の事故ゼロ「1巡目」事故危険区間選定時）と同様、関係協会の協力を得て実施
- ホームページを活用した調査については、横浜国道事務所のホームページにて公開した特設URLにおいて実施

NO.	調査方法	調査ターゲット	摘要	配布回収状況	
				配布数	回収数 (回収率)
1	紙(調査用紙)	・職業ドライバー	3協会に協力を要請 会員に配布回収	230票	120票 (52%)
2	ホームページ	・職業ドライバー ・一般ドライバー ・その他道路利用者	横浜国道事務所内 HP閲覧者	—	22票 (—%)
3	webモニタ	・一般ドライバー ・その他道路利用者	専門機関の活用による 標本抽出（サンプリング）	—	2,389票 (—%)
※その他道路利用者：歩行者や自転車利用者等					計2,531票

報告2.アンケート調査の実施結果

(1)調査の実施概要

●紙によるアンケート調査票(イメージ抜粋)

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

＜実施期間：平成 27 年 12 月 11 日～12 月 28 日＞

【調査目的】

この調査は、神奈川県内の幹線道路における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、神奈川県内の幹線道路を仕事目的で善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やその内容の検討に反映するものです。

【設問の内容(全 16 問)】

設問① 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」
設問② これまで進めてきた「事故ゼロプラン」・具体対策の効果
設問③ 「安全性の危機」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。
(参考：回答所要時間 7 分程度かかります)

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：045-316-3541 FAX：045-316-3556

●地図を活用した「ヒヤリハット箇所」の設問

設問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(2/5)

地図 1) 神奈川県北部

地図 2) 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

凡 例
高速道路・有料道路
一般国道
主要地方道
一般県道

写真を活用した
具体の対策実施
区間についての
評価

設問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(2/5)

設問② これまで進めてきた「事故ゼロプラン」・具体対策の効果について(2/5)

設問③ 「安全性の危機」に関係する直轄国道の重点対策について(2/5)

設問④ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑤ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑥ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑦ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑧ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑨ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑩ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑪ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑫ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑬ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑭ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑮ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑯ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑰ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑱ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑲ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問⑳ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉑ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉒ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉓ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉔ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉕ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉖ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉗ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉘ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉙ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉚ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉛ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉜ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉝ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉞ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㉟ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊱ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊲ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊳ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊴ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊵ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊶ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊷ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊸ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊹ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊺ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊻ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊼ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊽ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

設問㊾ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

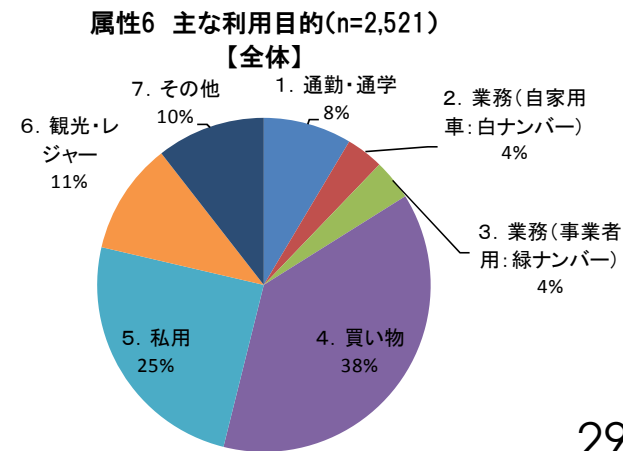
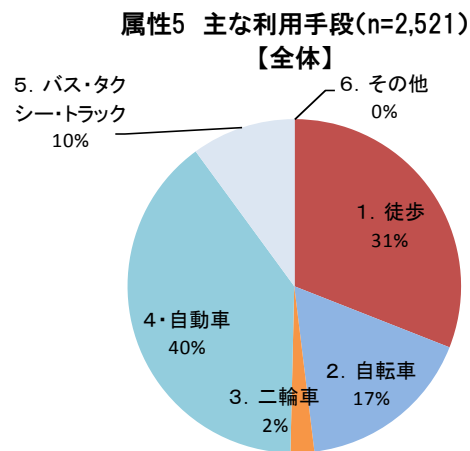
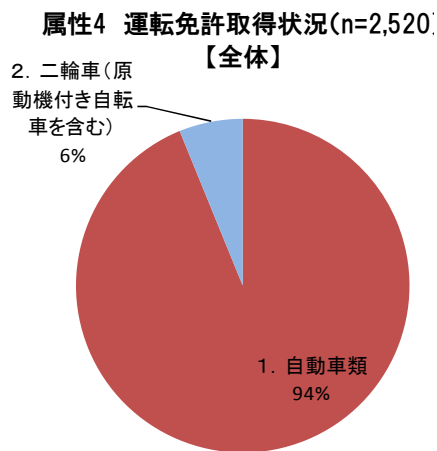
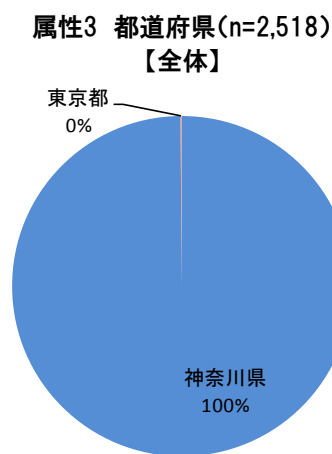
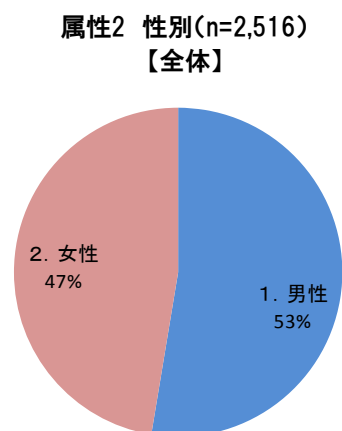
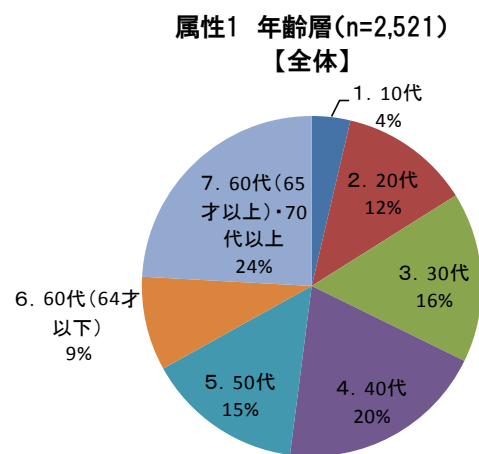
設問㊿ 道路利用者が危険を感じる「ヒヤリハット箇所」について(2/5)

※紙以外の手法による調査についても内容は同様である

報告2.アンケート調査の実施結果

(2) 回答者属性

- 県内の道路利用者についてバランスよく回答を得ることができている
- なお、「主な利用手段」については、歩行者等（徒歩、自転車）と自動車類利用者（二輪車、自動車、バス・タクシー・トラック）とがバランスよく取得できるよう配慮したサンプリング（抽出）を実施した
- 「主な利用目的」が「業務」である回答は全体の約1割程度を占めている



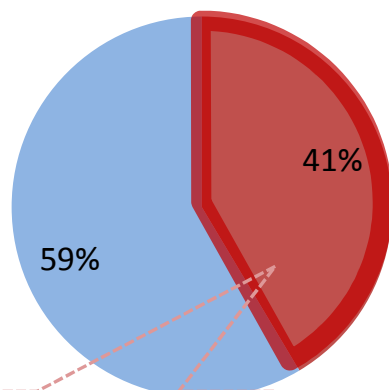
報告2.アンケート調査の実施結果

(3) 道路利用者が体験したヒヤリハット箇所 【設問①】

- 道路利用者に対するアンケート調査において、事故ゼロプラン「ヒヤリハット」の経験について尋ねたところ、約半数の方が「経験がある」と回答
- なお、「ヒヤリハット」の経験については、主たる利用形態が歩行者や自転車利用者の方と比べて自動車・二輪車の利用者の方がより多く経験しているという結果となった

問2 ヒヤリハットの経験(n=1,212)
【歩行者・自転車】

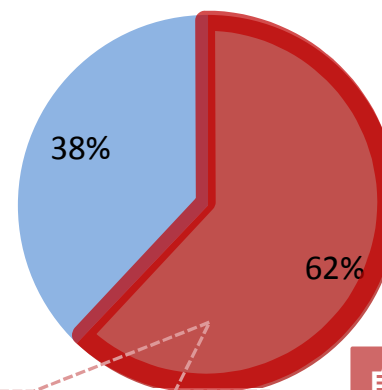
■ 1. はい(経験がある) ■ 2. いいえ(経験がない)



歩行者や自転車利用者の
4割以上が
「ヒヤリハット」の経験を持つ

問2 ヒヤリハットの経験(n=1,307)
【自動車・二輪車】

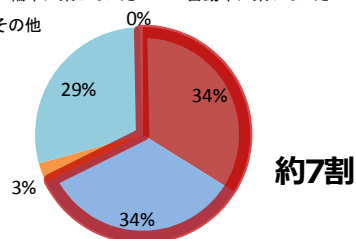
■ 1. はい(経験がある) ■ 2. いいえ(経験がない)



自動車・二輪車利用者の
6割以上が
「ヒヤリハット」の経験を持つ

問3 ヒヤリハットを経験した時の状態(n=502)
【歩行者・自転車】

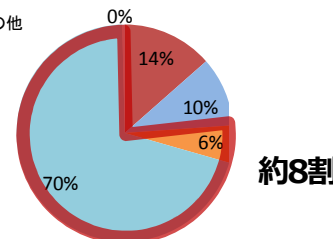
■ 1. 歩いていた ■ 2. 自転車に乗っていた
■ 3. 二輪車に乗っていた ■ 4. 自動車に乗っていた
■ 5. その他



約7割

問3 ヒヤリハットを経験した時の状態(n=809)
【自動車・二輪車】

■ 1. 歩いていた ■ 2. 自転車に乗っていた
■ 3. 二輪車に乗っていた ■ 4. 自動車に乗っていた
■ 5. その他



約8割

報告2.アンケート調査の実施結果

(3) 道路利用者が体験したヒヤリハット箇所【設問①】

- 回答のあった具体の「ヒヤリハット箇所」についてその内容と発生位置に着目して重複する箇所を抽出 →事故危険区間の選定に反映

●整理（例）



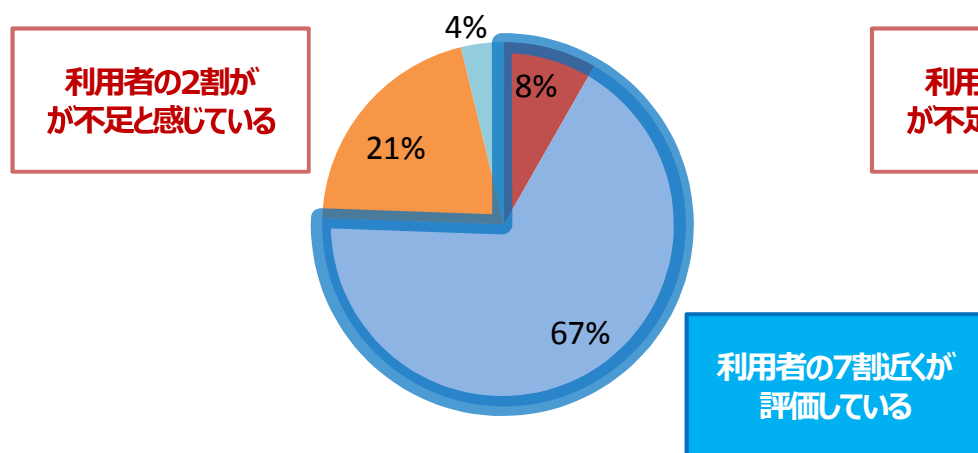
報告2.アンケート調査の実施結果

(4) 事故ゼロプランに対する道路利用者等による評価 【設問②】

- H27.12-H28. 1の期間で実施した道路利用者に対するアンケート調査において、事故ゼロプラン「1巡目」の実績について評価していただいたところ、約1割の方が「十分評価できる」と回答
- 道路利用者利用者の7割近くが事故ゼロプランに対して一定の評価をしていただいております
- 一方で、道路利用者の2割が「十分ではない」とも感じており、更なる対策の推進が必要
- この評価結果について主たる利用形態による差異は認められない

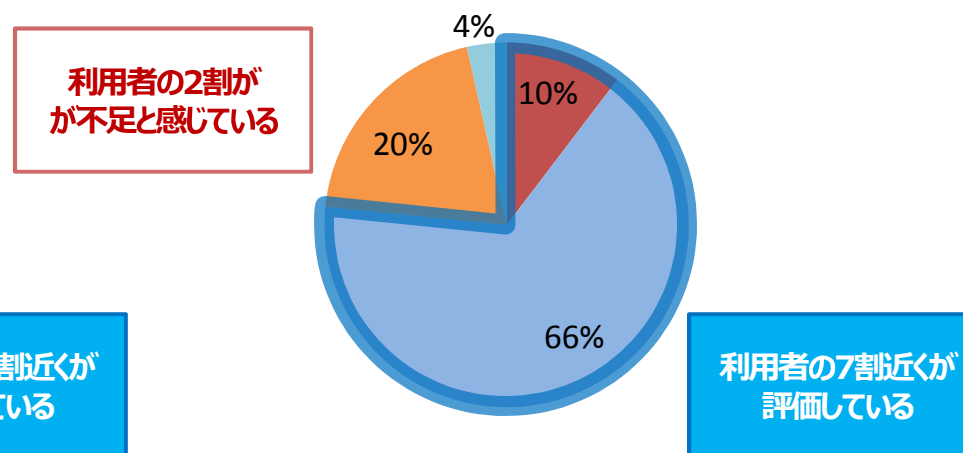
問6 事故ゼロプランの評価 (n=1,210)
【歩行者・自転車】

- 1. 十分評価できる ■ 2. 一定の評価ができる
■ 3. 十分ではない ■ 4. 評価できない



問6 事故ゼロプランの評価 (n=1,281)
【自動車・二輪車】

- 1. 十分評価できる ■ 2. 一定の評価ができる
■ 3. 十分ではない ■ 4. 評価できない



- また、個別の対策実施事例について尋ねた質問については、対象とした場所を認知している回答者の5～8割という多数の方が「効果が実感できた」と回答している ※次ページ
- 対策内容に着目すると、法定外看板を単独実施した箇所Eの実感度が他よりも幾分低い特徴

報告2.アンケート調査の実施結果

(4) 事故ゼロプランに対する道路利用者等による評価 【設問②】

■ 提示箇所A

<箇所概要>

- 横浜市神奈川区 国道1号 青木通交差点
- 追突事故件数: 3.50→1.00 件/年
- 事故件数: 8.00→3.00 件/年

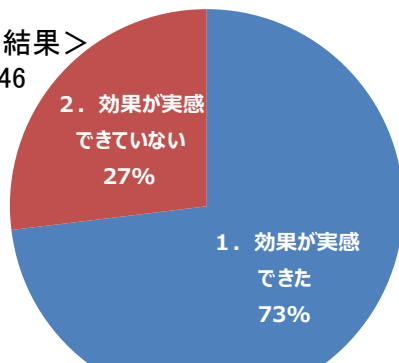
(対策前写真)



(対策後写真)



<評価結果> n=546



利用者の7割以上が実感

■ 提示箇所B

<箇所概要>

- 平塚市 国道1号 立野町[単路]
- 二輪車関与事故件数: 1.00→0.50 件/年
- 事故件数: 2.75→0.50 件/年

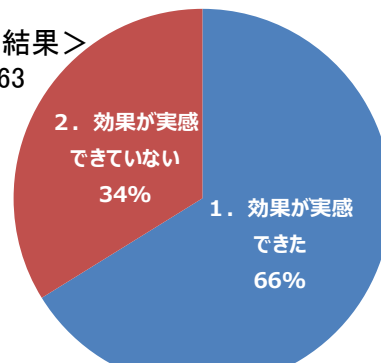
(対策前写真)



(対策後写真)



<評価結果> n=263



利用者の6割以上が実感

■ 提示箇所C

<箇所概要>

- 小田原市 国道1号 板橋[単路]
- 右左折事故件数: 2.50→1.00 件/年
- 事故件数: 5.50→3.00 件/年

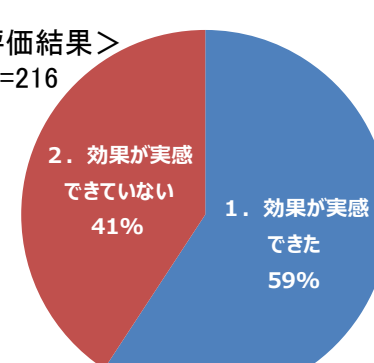
(対策前写真)



(対策後写真)



<評価結果> n=216



利用者の6割近くが実感

報告2.アンケート調査の実施結果

(4) 事故ゼロプランに対する道路利用者等による評価【設問②】

■ 提示箇所D

<箇所概要>

- 横浜市鶴見区 国道15号 市場駅入口交差点
- 追突事故件数: 2.25→1.00 件/年
- 事故件数: 5.50→1.50 件/年

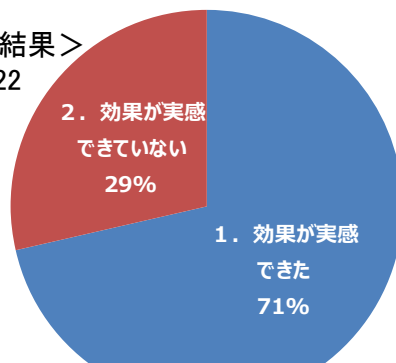
(対策前写真)



(対策後写真)



<評価結果> n=322



利用者の7割以上が実感

■ 提示箇所E

<箇所概要>

- 横浜市旭区 国道16号 川合本町[単路]
- 左折事故件数: 4.00→2.00 件/年
- 事故件数: 7.25→5.00 件/年

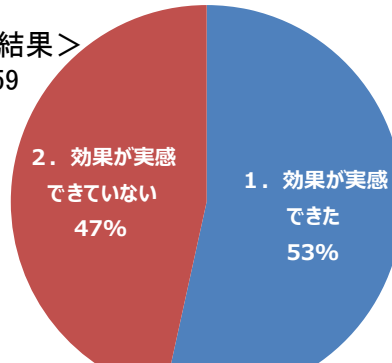
(対策前写真)



(対策後写真)



<評価結果> n=159



利用者の6割以上が実感

■ 提示箇所F

<箇所概要>

- 横浜市旭区 国道16号 宮の下交差点
- 追突事故件数: 1.75→1.00 件/年
- 事故件数: 2.50→1.50 件/年

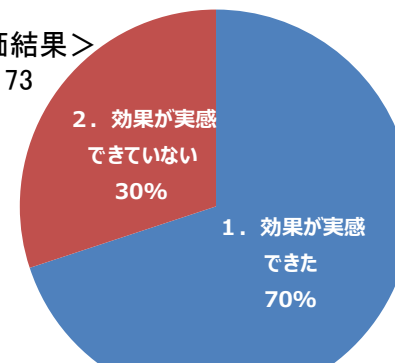
(対策前写真)



(対策後写真)



<評価結果> n=173



利用者の7割が実感

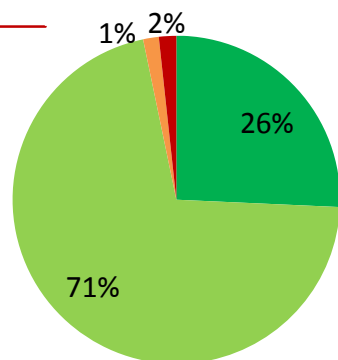
報告2.アンケート調査の実施結果

(5) 県内の事故発生状況に着目した重点対策方針【設問③】

- 前々回の第12回委員会で承認された“安全性の危惧”に係る重点対策について尋ねた
- 約4分の1の方が「共感できる」と回答、「どちらかという共感できる」を含めると大多数の方が、神奈川県内で発生している交通事故の問題意識を共感していただいていることが確認できた

問8 重点対策の方針(n=2,513)
【全体】

- 1. 共感できる ■ 2. どちらかという共感できる
■ 3. どちらかという共感できない ■ 4. 共感できない



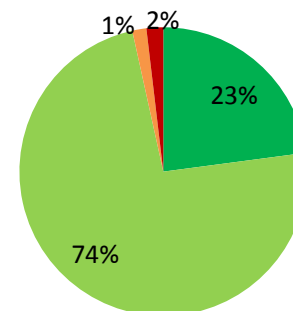
「共感できない理由として具体的に挙げられた内容（一例）」

- ・標識の設置程度のことでは事故が減少するとは思われない。
- ・個々の運転技術が低い事が理由でもある。
- ・歩行者の安全意識が低すぎる。
- ・道路を改良しても、認知症などの高齢者の事故は防げないから。
- ・どうして車両相互の重大事故が重点対策の対象から外されるのか理解できない。
- ・神奈川の道路は線形が悪く幅が狭い。そもそも運転しづらい。そここゝうした施策をおこなっても焼け石に水。

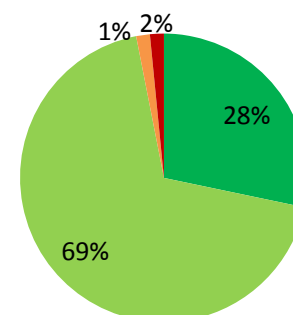
道路利用者の95%以上の方々に
問題意識を共感していただいている

道路利用形態による傾向の差異もほとんどみられない

【歩行者・自転車】



【自動車・二輪車】



審議1
事故ゼロプラン「1巡目」
事故危険区間の卒業判定結果
(卒業判定及び早期卒業判定)

- (1) 事故危険区間の「卒業」と判断できる要件(再整理)**
- (2) リスト「卒業」の審議対象箇所【卒業判定】**
- (3) リスト「卒業」の審議対象箇所【早期卒業判定】**

審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

(1)事故危険区間の「卒業」と判断できる要件(再整理)

- 対策を実施した「事故危険区間」では、これまでの委員会で定めたルールに従い卒業判断を実施

事故危険区間の選定条件	卒業判断の要件
①事故データにより選定 ※事故データ以外の条件との重複は含まれる	<卒業> ・ 施工完了年度の翌年から4箇年の事故データが収集できた時点で「卒業判定」を実施する ・ 「卒業判定」では、事故件数の削減状況（2割以上減少）により「卒業」と判断する【第8回委員会承認事項】
②事故データにより選定 ※事故データ以外の条件との重複は含まれる	<早期卒業> ・ 施工完了年度の翌年から2箇年の事故データが収集できた時点で「早期卒業判定」を実施する ・ 「早期卒業判定」では、事故件数の削減状況（2割以上減少）並びにターゲットとした事故件数の削減状況（減少）により「卒業」と判断する【第10回委員会承認事項】
③事故データ以外の条件のみにより選定	<早期卒業> ・ 施工完了年度の翌年から2箇年の事故データが収集できた時点で「早期卒業判定」を実施する ・ 「早期卒業判定」では、事故件数の削減状況（2割以上減少）並びにターゲットとした事故件数の削減状況（減少）により「卒業」と判断する【第10回委員会承認事項】

審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

(2)リスト「卒業」の審議対象箇所【卒業判定】

- 施工完了後4箇年分(H23-H26)の事故データが揃った箇所については、今年度初めて「卒業」を判定することができる(=H22に施工が完了した箇所)こととなった
- 横浜国道管内9区間のうち8区間をリスト「卒業」候補として審議に諮る
- 判定は、CHECK-1(事故件数)で目標を達成したか否かによる

CHECK-1
事故件数

目標:
全死傷事故件数
「2割以上減少」

CHECK-1
を達成

対策完了
(リスト「卒業」候補)

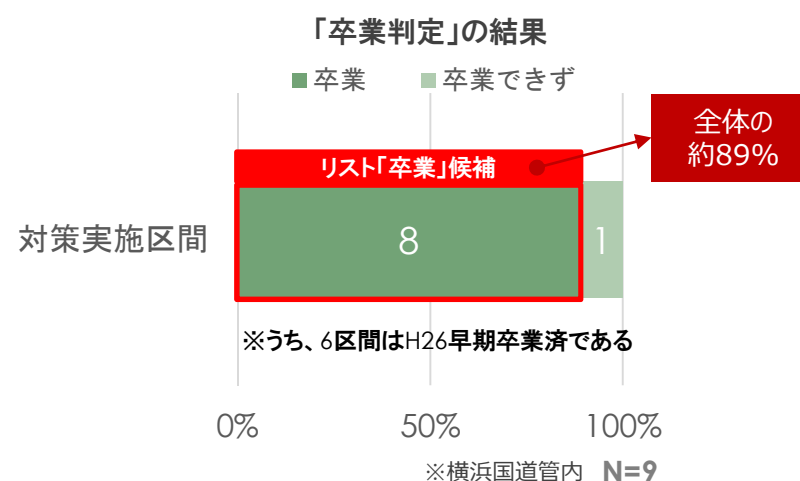
- 対象箇所が多数となるため、評価結果一覧(横浜国道管内分)を提示

■ 卒業判定の結果総括

判定の対象: 全9区間
(事故データ4箇年分が整理された区間)

うち、「卒業」候補: 8区間
「未卒業」: 1区間

※「未卒業」の区間については、今後引き続き追加対策の検討を実施することになります。



審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

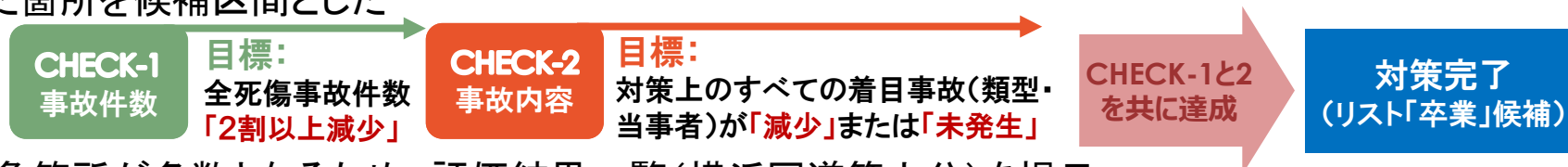
■卒業判定の結果一覧【1/1】

No.	道路 管理者	路線 番号	イタルダ 区間番号	箇所名 (交差点名)	事業年度		評価期間		備考	死傷事故件数（件／年）			卒業判定
					対 策 開 始	対 策 完 了	対 策 前	対 策 後		対 策 前	対 策 後	増減率	
20	横浜国道	1	14-100713K	茅ヶ崎駅前	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26		3.75	2.00	-47%	卒業
101	横浜国道	1	14-101760K	原宿	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26	H26早期卒業	9.25	5.75	-38%	卒業
102	横浜国道	1	14-106126K	浦島丘	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26	H26早期卒業	4.00	1.75	-56%	卒業
103	横浜国道	1	14-004748T	横浜市神奈川区三ツ沢下町1－4～8－8	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26	H26早期卒業	7.75	5.50	-29%	卒業
104	横浜国道	1	14-106145K	大口通	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26	H26早期卒業	4.00	1.00	-75%	卒業
105	横浜国道	16	14-102249K	鶴ヶ峰	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26	H26早期卒業	4.00	2.25	-44%	卒業
106	横浜国道	16	14-101781K	間坂	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26	H26早期卒業	6.75	1.00	-85%	卒業
49	横浜国道	16	14-007514T	旭区今宿東町 相模輪業社前付近～オリンピック前	22	22	18 ～ 21	23 ～ 26		3.75	4.00	7%	未達成
57	横浜国道	16	14-100824K	内川橋	12	21	17 ～ 20	22 ～ 25		5.25	2.00	-62%	卒業

審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

(3)リスト「卒業」の審議対象箇所【早期卒業判定】

- 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38箇所をリスト「卒業」区間として審議に諮る
- 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



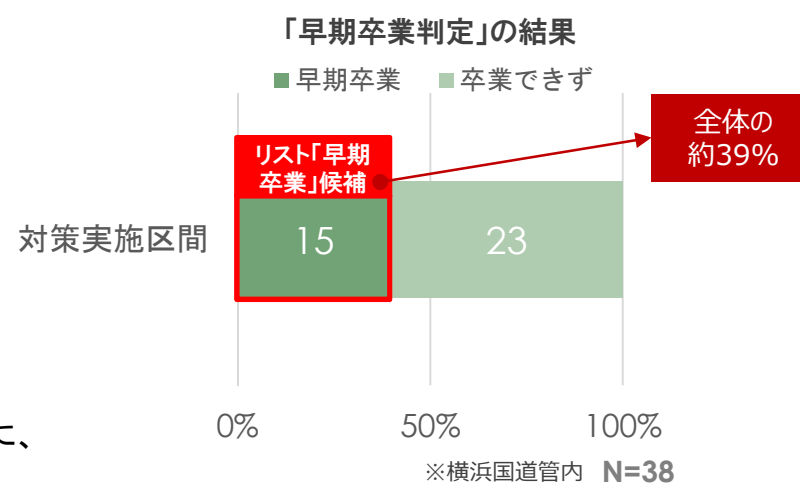
- 対象箇所が多数となるため、評価結果一覧(横浜国道管内分)を提示

■ 早期卒業判定の結果総括

判定の対象: 全38区間
(事故データ2箇年分が整理された区間)

うち、「卒業」候補: 15区間
「未卒業」: 23区間

※「未卒業」の区間については、後年「卒業判定」を実施するとともに、今後引き続き追加対策の検討も実施することになります。



審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

■早期卒業判定の結果一覧【1/3】

No.	道路 管理者	路線 番号	イタルダ 区間番号	箇所名（交差点名）	事業年度		評価期間				Check-1：死傷事故件数（年平均）				Check-2：事故内容						短期評価 （卒業判定）		
					対策 開始	対策 完了	対策前		対策後		対策前	対策後	増減率	評価	着目事故類型 ・当事者	対策前	対策後	増減率	発生状況	評価			
1	横浜国道	1	14-103746K	川崎市幸区遠藤町 2	23	24	19	～	22	25	～	26	3.00	2.00	-33%	達成	追突 二輪車 自転車 歩行者	1.25 0.25 1.00 0.25	1.00 1.00 0.50 0.00	-20% 300% -50% -100%	減少 増加 減少 減少	未達成	未達成
2	横浜国道	1	14-103694K	尻手 2 丁目	22	23	18	～	21	24	～	26	4.75	3.00	-37%	達成	追突 右折時	2.75 0.00	2.00 0.67	-27% ∞	減少 増加	未達成	未達成
3	横浜国道	1	14-103686K	下末吉	24	24	20	～	23	25	～	26	2.50	3.50	40%	未達成	追突 左折時 二輪車	0.75 0.50 1.25	2.50 0.50 1.00	233% 0% -20%	増加 横ばい 減少	未達成	未達成
4	横浜国道	1	14-103680K	旭台	24	24	20	～	23	25	～	26	5.25	0.50	-90%	達成	追突 出合頭 右折時 二輪車	2.25 0.25 1.00 2.00	0.50 0.00 0.00 0.00	-78% -100% -100% -100%	減少 減少 減少 減少	達成	卒業
5	横浜国道	1	14-102512K	荒立	24	24	20	～	23	25	～	26	4.25	3.00	-29%	達成	横断中 追突 右折時 左折時 自転車 歩行者	0.50 1.75 1.00 0.75 0.50 0.50	0.50 0.50 1.00 1.00 0.00 0.00	0% -71% 0% 33% -100% 0%	横ばい 減少 横ばい 増加 減少 横ばい	未達成	未達成
6	横浜国道	1	14-106147K	入江町	24	24	20	～	23	25	～	26	8.75	5.50	-37%	達成	横断中 追突 右折時 左折時 自転車 歩行者	2.00 2.50 1.50 1.25 1.50 2.00	0.50 2.50 1.00 1.00 0.50 0.50	-75% 0% -33% -20% -67% -75%	減少 横ばい 減少 減少 減少 減少	未達成	未達成
7	横浜国道	1	14-102665K	松本町 2 丁目交差点 泉町西側隣接交差点	23	23	19	～	22	24	～	26	5.00	4.33	-13%	未達成	追突 出合頭 追突	1.50 1.75 0.75	1.00 2.33 1.00	-33% 33% 33%	減少 増加 増加	未達成	未達成
8	横浜国道	1	14-102417K	三ツ沢中町	24	24	20	～	23	25	～	26	3.50	1.00	-71%	達成	追突 右折時 二輪車	0.75 1.75 2.25	1.00 0.00 0.00	33% -100% -100%	増加 減少 減少	未達成	未達成
9	横浜国道	1	14-106033K	三ツ沢上町	24	24	20	～	23	25	～	26	5.75	2.50	-57%	達成	追突 右折時 二輪車	1.00 2.75 3.50	0.50 1.00 0.50	-50% -64% -86%	減少 減少 減少	達成	卒業
10	横浜国道	1	14-009324T	茅ヶ崎市新栄町 新栄町交差点～茅ヶ崎警察署前交差点	23	24	19	～	22	25	～	26	6.00	4.50	-25%	達成	追突 右折時 二輪車 横断中	2.00 2.75 3.00 0.75	1.50 1.00 1.50 0.00	-25% -64% -50% -100%	減少 減少 減少 減少	達成	卒業
11	横浜国道	1	14-105534K	松原小学校入口	23	24	19	～	22	25	～	26	5.00	2.50	-50%	達成	横断中 右折時 左折時 歩行者	1.50 1.75 0.75 0.75	1.00 0.50 0.00 0.00	-33% -71% -100% -100%	減少 減少 減少 減少	達成	卒業
12	横浜国道	1	14-100456K	酒匂県営住宅入口交差点	24	24	20	～	23	25	～	26	5.00	1.50	-70%	達成	追突 左折時 自転車 歩行者 横断中	1.50 1.25 0.75 1.25 0.25	0.50 0.00 0.50 0.50 0.00	-67% -100% -33% -60% -100%	減少 減少 減少 減少 減少	達成	卒業
13	横浜国道	1	14-108280K	早川口	24	24	20	～	23	25	～	26	5.25	2.00	-62%	達成	横断中 右折時 自転車 歩行者	0.25 2.75 1.75 0.50	0.00 1.00 1.00 0.00	-100% -64% -43% -100%	減少 減少 減少 減少	達成	卒業

審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

■早期卒業判定の結果一覧【2/3】

No.	道路 管理者	路線 番号	イタルダ 区間番号	箇所名（交差点名）	事業年度		評価期間				Check-1：死傷事故件数（年平均）				Check-2：事故内容						短期評価 （卒業判定）		
					対策 開始	対策 完了	対策前		対策後		対策前	対策後	増減率	評価	着目事故類型 ・当事者	対策前	対策後	増減率	発生状況	評価			
14	横浜国道	1	14-102495K	桐畑	24	24	20	～	23	25	～	26	1.50	3.50	133%	未達成	追突	1.00	0.50	-50%	減少	未達成	未達成
																左折時	0.00	1.50	∞	増加			
																二輪車	0.25	0.00	-100%	減少			
																自転車	0.00	2.00	∞	増加			
15	横浜国道	1	14-102663K	青木橋	24	24	20	～	23	25	～	26	4.00	4.50	13%	未達成	歩行者	0.25	0.50	100%	増加	未達成	未達成
																正面衝突	0.25	0.00	-100%	減少			
																追突	1.25	2.50	100%	増加			
																右折時	1.25	0.50	-60%	減少			
16	横浜国道	15	14-106621K	川崎警察署入口交差点 池田町	22	23	18	～	21	24	～	26	7.50	3.33	-56%	達成	横断中	0.75	0.00	-100%	減少	達成	卒業
																追突	1.00	0.67	-33%	減少			
																右折時	1.75	1.33	-24%	減少			
																左折時	2.25	1.00	-56%	減少			
17	横浜国道	15	14-103636K	鶴見会館前	24	24	20	～	23	25	～	26	4.00	1.50	-63%	達成	二輪車	2.25	1.33	-41%	減少	未達成	未達成
																自転車	2.75	1.33	-52%	減少			
																歩行者	0.75	0.00	-100%	減少			
																追突	1.25	0.50	-60%	減少			
18	横浜国道	16	14-005525T	上星川1丁目単路 保土ヶ谷区上星川町 上星川駅前～上星川商店街入口交差点	22	23	18	～	21	24	～	26	5.75	5.33	-7%	未達成	右折時	1.00	1.00	0%	横ばい	未達成	未達成
																二輪車	1.50	0.50	-67%	減少			
																横断中	1.50	1.00	-33%	減少			
																追突	1.25	1.33	7%	増加			
19	横浜国道	16	14-003931T	西谷町単路 保土ヶ谷区西谷町 新幹線高架下付近～セブンイレブン付近 T 字交差点	22	23	18	～	21	24	～	26	2.75	2.67	-3%	未達成	歩行者	1.75	1.00	-43%	減少	未達成	未達成
																横断中	0.25	0.33	33%	増加			
																追突	0.75	1.67	122%	増加			
																歩行者	0.25	0.33	33%	増加			
20	横浜国道	16	14-102427K	下白根西側隣接交差点	23	24	19	～	22	25	～	26	8.25	5.50	-33%	達成	追突	2.50	0.50	-80%	減少	未達成	未達成
																右折時	2.50	2.50	0%	横ばい			
																二輪車	4.25	3.00	-29%	減少			
																左折時	0.75	0.50	-33%	減少			
21	横浜国道	16	14-007928T	旭区白根 白根不動交差点～タイヤガーデン前付近	24	24	20	～	23	25	～	26	5.25	4.50	-14%	未達成	二輪車	2.50	0.00	-100%	減少	達成	未達成
																横断中	0.75	0.00	-100%	減少			
																追突	0.25	0.50	100%	増加			
																右折時	1.25	0.50	-60%	減少			
22	横浜国道	16	14-007517T	旭区今宿西町 デニース今宿西店前～ジョリーバスタ今宿店前付近	23	24	19	～	22	25	～	26	3.00	2.00	-33%	達成	二輪車	1.75	0.00	-100%	減少	未達成	未達成
																自転車	0.25	1.00	300%	増加			
																歩行者	0.75	0.50	-33%	減少			
																横断中	0.75	0.00	-100%	減少			
23	横浜国道	16	14-105585K	三春町4丁目	23	24	19	～	22	25	～	26	3.25	1.50	-54%	達成	追突	1.50	0.50	-67%	減少	達成	卒業
																歩行者	0.75	0.00	-100%	減少			
																追突	1.75	0.50	-71%	減少			
																右折時	0.50	0.00	-100%	減少			
24	横浜国道	16	14-105580K	本町3丁目	23	24	19	～	22	25	～	26	4.00	1.00	-75%	達成	追突	0.75	0.50	-33%	減少	達成	卒業
																右折時	1.75	0.50	-71%	減少			
																追突	0.50	0.00	-100%	減少			
																右折時	0.75	0.50	-33%	減少			
25	横浜国道	16	14-105584K	姫ノ島公園前	23	24	19	～	22	25	～	26	5.75	2.50	-57%	達成	自転車	2.25	1.50	-33%	減少	達成	卒業
																追突	2.25	1.00	-78%	減少			
																右折時	1.25	1.00	-20%	減少			
																二輪車	2.00	1.00	-50%	減少			
26	横浜国道	16	14-105837K	警察署前	23	24	19	～	22	25	～	26	4.50	3.50	-22%	達成	自転車	0.25	0.50	100%	増加	未達成	未達成
																追突	2.25	0.50	-78%	減少			
																右折時	1.25	1.00	-20%	減少			
																二輪車	2.00	1.00	-50%	減少			

審議1.事故ゼロプラン「1巡目」事故危険区間の卒業判定結果

■早期卒業判定の結果一覧【3/3】

No.	道路 管理者	路線 番号	イタルダ 区間番号	箇所名（交差点名）	事業年度		評価期間				Check-1：死傷事故件数（年平均）				着目事故類型 ・当事者	Check-2：事故内容				短期評価 （卒業判定）			
					対策 開始	対策 完了	対策前		対策後		対策前	対策後	増減率	評価		対策前	対策後	増減率	発生状況		評価		
27	横浜国道	16	14-105841K	泥亀2丁目	23	24	19	～	22	25	～	26	4.75	2.50	-47%	達成	横断中	0.00	1.00	∞	増加	未達成	未達成
																追突	1.75	1.00	-43%	減少			
																右折時	1.00	0.00	-100%	減少			
																二輪車	2.50	0.50	-80%	減少			
																自転車	0.75	0.50	-33%	減少			
																歩行者	0.25	1.00	300%	増加	達成	卒業	
28	横浜国道	16	14-101851K	金沢文庫駅前	23	24	19	～	22	25	～	26	5.25	0.50	-90%	達成	横断中	0.75	0.00	-100%			減少
																追突	1.00	0.00	-100%	減少			
																右折時	1.75	0.00	-100%	減少			
																二輪車	2.25	0.00	-100%	減少			
																歩行者	1.00	0.00	-100%	減少	未達成	未達成	
29	横浜国道	16	14-101863K	東富岡	23	24	19	～	22	25	～	26	5.25	2.50	-52%	達成	横断中	0.50	0.50	0%			横ばい
																左折時	2.25	0.50	-78%	減少			
																二輪車	3.50	0.50	-86%	減少			
																自転車	1.00	0.00	-100%	減少			
30	横浜国道	16	14-009754T	金沢区富岡東5丁目 武富士前付近交差点～	23	23	19	～	22	24	～	26	5.75	2.67	-54%	達成	歩行者	0.50	0.50	0%	横ばい	達成	卒業
																追突	1.25	0.33	-73%	減少	未達成	未達成	
31	横浜国道	16	14-102597K	吉田中学校前	23	24	19	～	22	25	～	26	5.75	3.00	-48%	達成	横断中	0.50	0.50	0%			横ばい
																追突	3.00	1.00	-67%	減少			
																二輪車	1.50	0.50	-67%	減少			
																自転車	0.25	1.00	300%	増加			
32	横浜国道	16	14-102604K	羽衣町3丁目	23	24	19	～	22	25	～	26	4.00	5.50	38%	未達成	歩行者	0.75	0.50	-33%	減少	未達成	未達成
																追突	1.75	1.00	-43%	減少	未達成	未達成	
33	横浜国道	16	14-102612K	羽衣町1丁目	23	24	19	～	22	25	～	26	4.25	1.50	-65%	達成	横断中	0.75	0.00	-100%			減少
																二輪車	2.00	0.00	-100%	減少			
																自転車	0.25	1.00	300%	増加			
																歩行者	0.75	0.50	-33%	減少			
34	横浜国道	246	14-106969K	津田山陸橋交差点	24	24	20	～	23	25	～	26	2.25	5.50	144%	未達成	追突	0.50	1.00	100%	増加	未達成	未達成
																左折時	0.25	2.00	700%	増加	達成	卒業	
																二輪車	1.00	1.50	50%	増加			
35	横浜国道	246	14-106255K	しらとり台	23	24	19	～	22	25	～	26	6.00	3.50	-42%	達成	追突	4.00	3.00	-25%			減少
36	横浜国道	246	14-106243K	下長津田交差点	24	24	20	～	23	25	～	26	4.00	1.50	-63%	達成	追突	2.50	0.50	-80%			減少
37	横浜国道	246	14-105875K	水引	23	24	19	～	22	25	～	26	4.25	6.00	41%	未達成	追突	1.50	3.00	100%			増加
																自転車	1.25	2.50	100%	増加	達成	卒業	
38	横浜国道	246	14-003560T	若松町交差点～堀西入口交差点	24	24	20	～	23	25	～	26	6.25	2.00	-68%	達成	追突	3.25	1.00	-69%			減少
																左折時	1.25	0.50	-60%	減少			
																二輪車	1.25	0.50	-60%	減少			
																自転車	1.00	0.00	-100%	減少			

審議2

第4次社会資本整備重点計画に係る H28事故危険箇所(案)の選定

- (1)「事故危険箇所」の位置づけと
事故ゼロプランとの関係
- (2)「H28事故危険箇所(案)」の選定基準

審議2.H28事故危険箇所（案）の選定

(1)「事故危険箇所」の位置づけと事故ゼロプランとの関係

- 第4次社会資本整備計画にあわせ、各管理者で登録箇所を選定
- 事故危険箇所(案)として選定された箇所は、事故プラン「2巡目」リストには全てを登録する

<位置づけ>

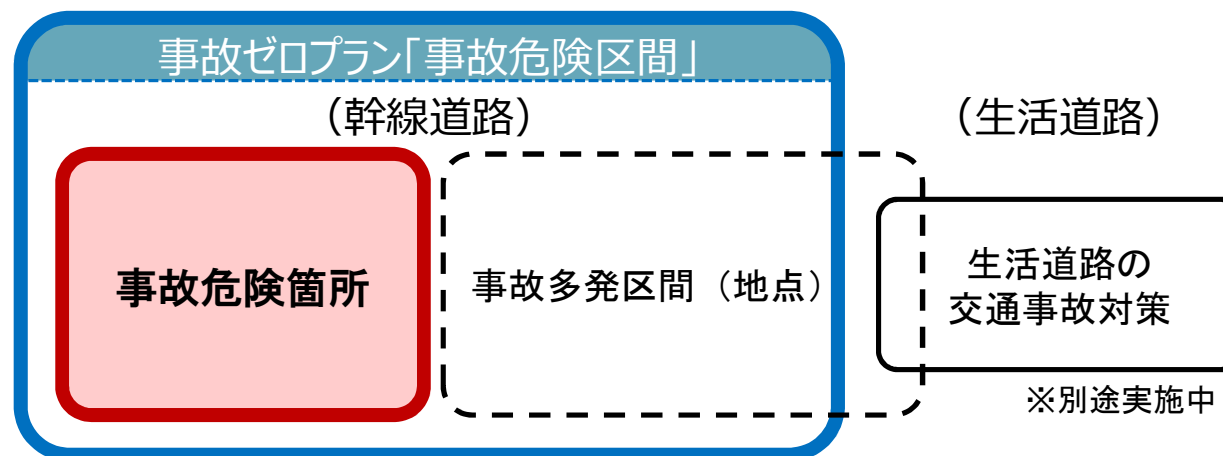
- ・ 第4次社会資本整備重点計画（H27～H32）
- ・ 重点目標「交通安全の確保」において、「道路交通における死傷事故の抑止」が具体業績評価指標（KPI）とともに示されている
- ・ 都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、道路改良、交通安全施設の設置、信号機の設置・改良等の集中的な交通事故対策を講じていく



<抽出基準>

- 1) 抽出基準A（全国統一）：
平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所
①死傷事故率：100件/億台km以上 かつ
②重傷事故率：10件/億台km以上 かつ
③死亡事故率：1件/億台km以上
- 2) 抽出基準B（神奈川県内統一）：
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

交通事故対策施策における「事故危険箇所」と「事故ゼロプラン」の位置づけ



審議2.H28事故危険箇所（案）の選定

(2)「H28事故危険箇所(案)」の選定基準

●抽出基準Aについて【確認事項】

- 抽出基準Aについては、全国統一の基準である
- H22-25単路・交差点区間別事故データにより抽出
- 「死傷事故率100件/億台km以上」かつ「重傷事故率10件/億台km以上」かつ「死亡事故率1件/億台km以上」に該当する箇所を抽出し、選定

<考慮事項>

- 抽出基準Aに該当する「事故危険箇所候補箇所リスト」からの抽出
- 以下に配慮し、各道路管理者の判断に基づき抽出
 - ・交通事故削減効果が見込まれるか(目標:死傷事故件数3割削減)
 - ・平成32年度までに事業が完了見込か
 - ・既往対策の有無、改築事業、電線共同溝等の他事業の有無
 - ・沿道開発計画の有無
 - ・地域の課題箇所の抜けがないか
 - ・近年供用開始路線等で事故が多発している箇所の検討

審議2.H28事故危険箇所（案）の選定

(2)「H28事故危険箇所(案)」の選定基準

● 抽出基準Bについて【審議事項】

- 抽出基準Bについては、**顕在的な事故危険箇所(抽出基準Aに準ずる箇所等)**のほか、**潜在的な事故危険箇所(ヒヤリ・総点検箇所等)**など、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を選定
- この他、直轄国道については、**ETC2.0プローブ情報**を活用して抽出した**急減速挙動の発生割合が一定以上(上位10%)の「潜在的な危険箇所」**を抽出し、神奈川県の事故危険区間(事故ゼロ)の選定方針である「死傷事故率100件/億台km以上」又は「死傷事故件数4件/年以上」の箇所であり、かつETC2.0走行台数8台/4ヶ月未満の区間を除外した区間から、道路構造および死傷事故発生状況等を確認のうえで、死傷事故削減効果が見込める箇所を選定

＜考慮事項＞ ● 抽出基準Aに該当しない全箇所が対象

＜顕在的な危険箇所＞

- ①交通事故多発地点 ⇒民間企業などが公表している交通事故が多発する地点（一般社団法人日本損害 保険協会等）
- ②抽出基準Aに準じた箇所 ⇒抽出基準Aに準じる箇所のうち、交通事故が多発するおそれが多いと認められ、緊急的、集中的な対策が必要な箇所（抽出基準Aの3つの条件のうち2つは満たしていてかつ高い値を示している等）
- ③統合区間 ⇒複数の区間にまたがり一体的に対策を実施すべき箇所（複数区間の事故が抽出基準Aを満たす箇所）
- ④自転車・歩行者 ⇒歩行者自転車事故率や高齢者事故率など、地域の事故の特性に応じた指標に基づく箇所

＜潜在的な危険箇所＞

- ①ETC2.0プローブ情報の急挙動データ等 ⇒ETC2.0プローブ情報の急挙動データ（ヒヤリハット）が多く発生しており、かつ現地の道路交通状況等からも交通事故発生の危険性が高いと考えられる箇所
- ②ヒヤリ・総点検 ⇒ヒヤリハットアンケート、交通安全総点検もしくは道路利用者アンケート等において、危険性が指摘されている箇所
- ③道路構造上問題有り ⇒急カーブや急な縦断勾配、狭隘な幅員・路肩等、道路構造上危険性が高い箇所
- ④交通量増加 ⇒前後区間で実施される道路の新設や改築等により、交通量の増加が見込まれる箇所
- ⑤通学路対策必要箇所 ⇒通学路の合同点検における対策必要箇所に該当する箇所

審議3

事故ゼロプラン「2巡目」

事故危険区間の選定結果

(選定基準の再確認と選定結果)

- (1) 事故危険区間の選定基準(再整理)
- (2) 事故データに因る抽出結果
- (3) 事故データ以外に因る抽出結果
- (4) 「2巡目」検討フローに応じた抽出箇所数

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

(1) 事故危険区間の選定基準(再整理)

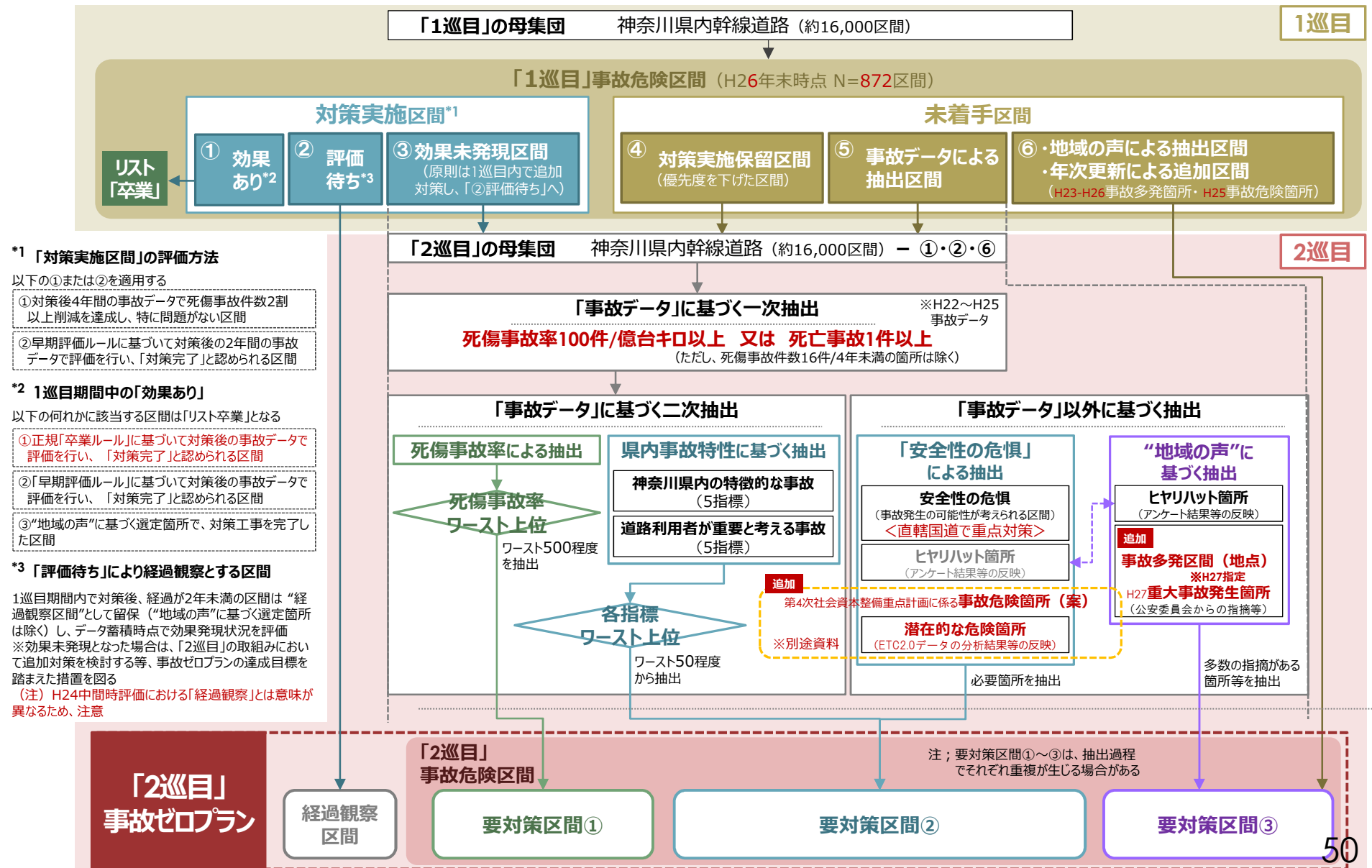
- 「2巡目」の区間選定理由については下表に示すとおり
- また、第4次社会資本整備重点計画に基づく「H28事故危険箇所(案)」の登録箇所については、もれなく今回の事故ゼロ選定区間として追加する方針

要対策区間の選定方法	事故危険区間			
	項目	位置づけ	基準	1巡目と同様
1)最新の事故データによる抽出・選定	要対策区間①	事故発生率による抽出	「死傷事故率」上位500	当初
	要対策区間②	事故特性による抽出 (特徴的な事故・重要事故)	10指標各上位50 (重複あり)	当初
	同上	「事故危険箇所(案)」 抽出基準A	※別途	時点追加
2)事故データ以外の理由による抽出・選定	同上	“安全性の危惧”に係る 重点対策箇所としての抽出	関連事業等	—
	同上	「事故危険箇所(案)」 抽出基準B	※別途	時点追加
	要対策区間③	地域要望等	事故多発区間(地点) 指定、その他地元要望	時点追加
	同上	ヒヤリハット箇所による抽出	アンケート結果より重複意見	時点追加

※上記表の他、事故ゼロ「1巡目」から自動移行される分(評価待ちなど)が事故ゼロ「2巡目」の事故危険区間に位置づけられる

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

■ 「2巡目」検討フロー（修正案）



審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

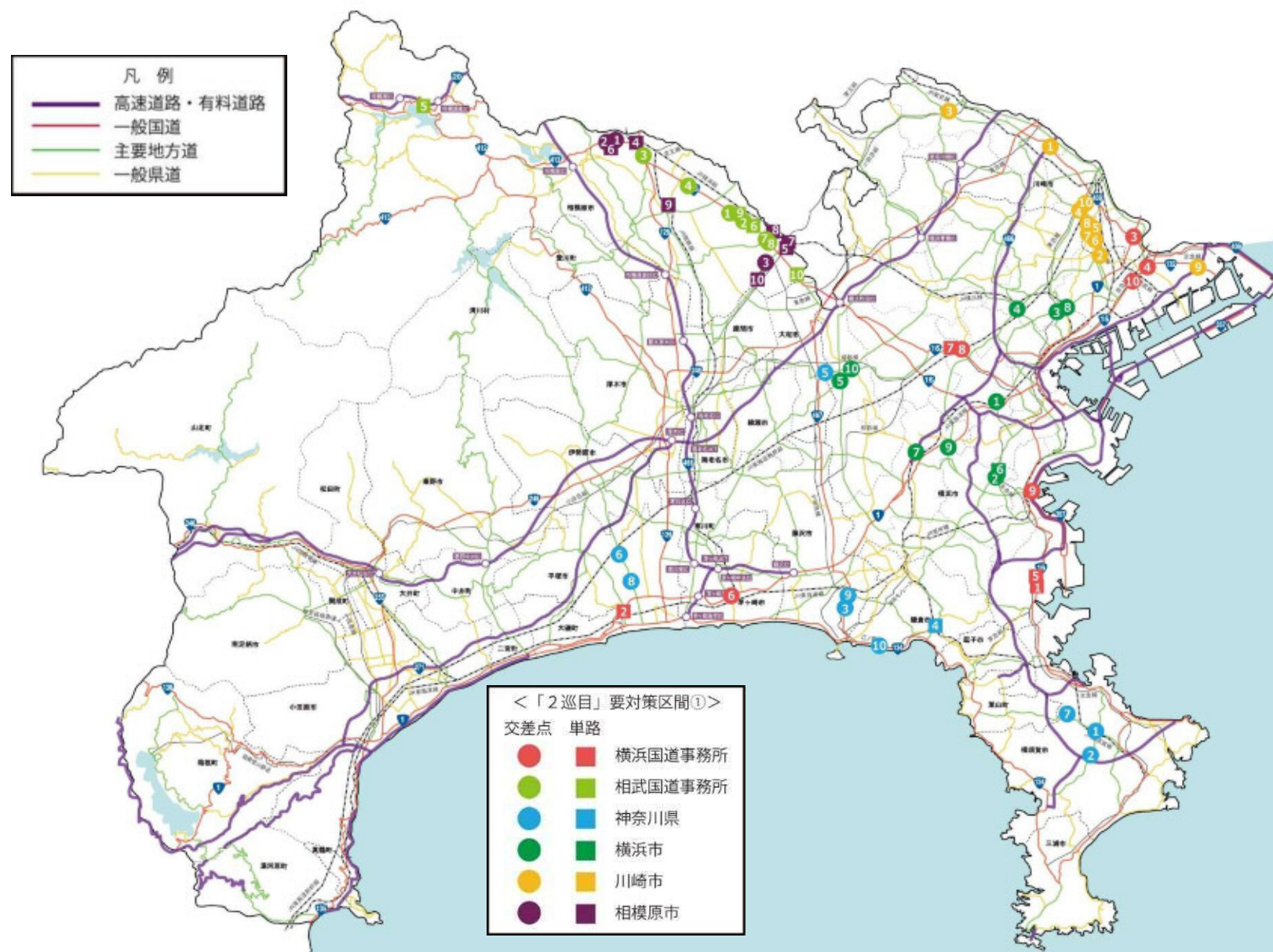
(2)-1 事故データに因る抽出結果 ～要対策区間①～

- 「2巡目」の事故危険区間選定に向け、平成22年～25年の4箇年の事故データを集計
- 前回と同様の方法により、神奈川県内の「死傷事故率」上位500箇所を抽出

	要対策区間①	事故危険区間 合計
	「死傷事故率」上位500	
横浜国道事務所	118	357
相武国道事務所	11	81
神奈川県	160	270
横浜市	156	201
川崎市	39	58
相模原市	16	34
合計	500	1,001

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

■要対策区間①(死傷事故率ワースト500)道路管理者別上位10箇所ピンマップ



審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

(2)-2 事故データに因る抽出結果 ～要対策区間②-1（県内事故特性）～

- 「2巡目」の事故危険区間選定に向け、平成22年～25年の4箇年の事故データを集計
- 前回と同様の方法により、神奈川県发生交通事故発生に係る特徴指標の上位各50箇所を抽出
- ただし前出の「要対策区間①」で抽出された区間とは重複する

	要対策区間② その1											事故危険区間 合計
	県特徴 ①	県特徴 ②	県特徴 ③	県特徴 ④	県特徴 ⑤	利用者 ①	利用者 ②	利用者 ③	利用者 ④	利用者 ⑤	小計	
	追 突 事 故 率 上 位 5 0	二 輪 車 事 故 率 上 位 5 0	自 転 車 事 故 率 上 位 5 0	右 左 折 事 故 率 上 位 5 0	高 齢 者 事 故 率 上 位 5 0	重 大 事 故 率 上 位 5 0	子 供 事 故 率 上 位 5 0	歩 行 者 事 故 率 上 位 5 0	通 学 路 事 故 率 上 位 5 0	歩 行 者 事 故 率 上 位 5 0		
横浜国道事務所	9	7	4	7	7	12	4	8	49	8	62	357
相武国道事務所	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	81
神奈川県	16	15	14	18	16	16	14	15	0	12	65	270
横浜市	20	21	18	13	19	17	23	23	1	25	82	201
川崎市	5	7	8	12	6	4	7	2	0	5	21	58
相模原市	0	0	5	1	2	1	2	2	0	0	6	34
合計	50	50	50	51	50	50	50	50	50	50	237	1,001

※対象とした指標項目は前回「1巡目」選定の際に決定したものと同様である

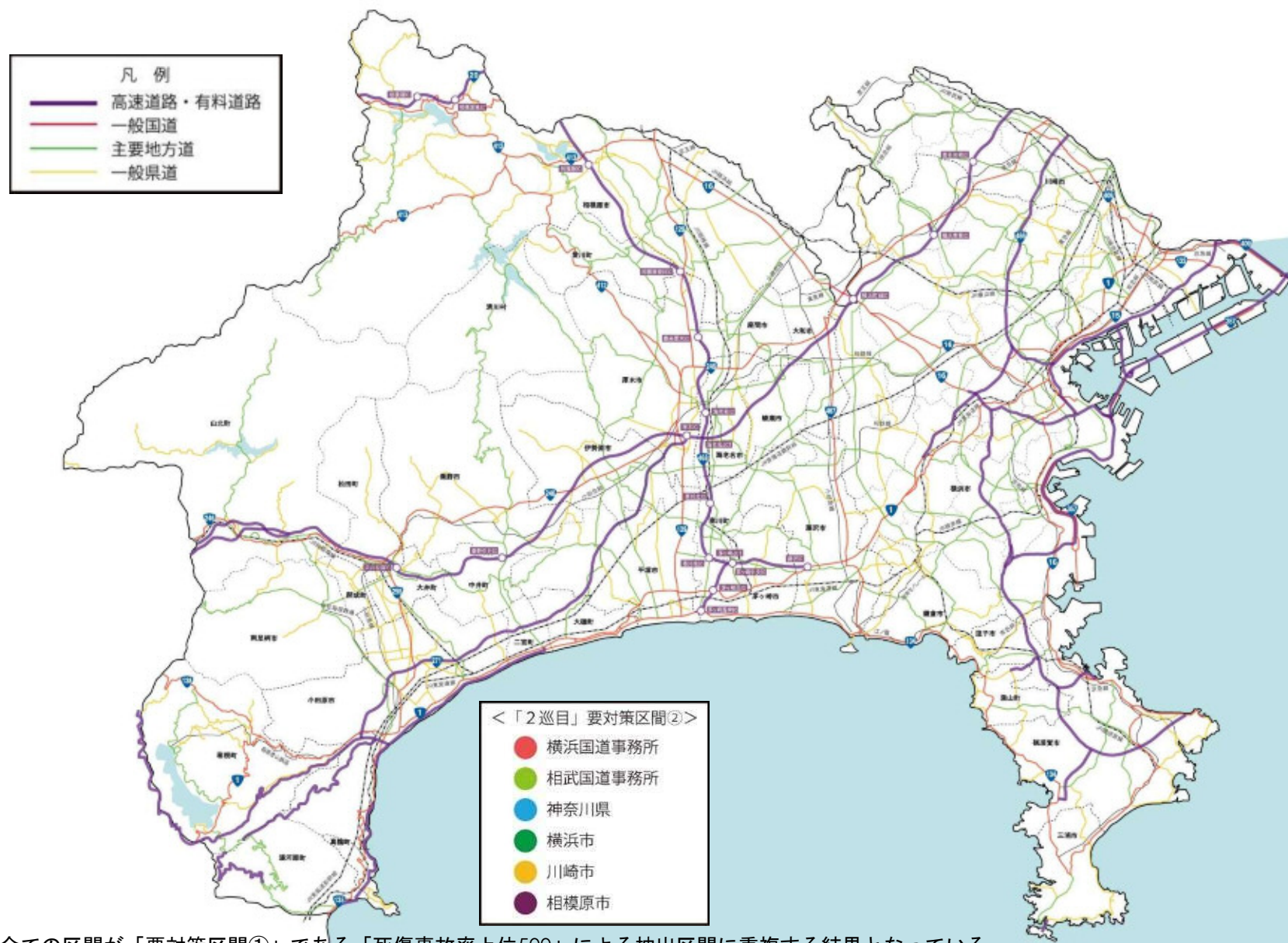
「右左折事故率上位50」の区間数合計は、最下位同順位箇所の存在により51となっている

各項目の抽出数量は各50箇所であるが、小計算出時に項目間重複は排除している

なお、抽出された全ての区間（237）が「要対策区間①」である「死傷事故率上位500」による抽出区間に重複する結果となっている

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

■要対策区間②-1(県内事故特性10指標別ワースト50)道路管理者別上位5箇所ピンマップ



※全ての区間が「要対策区間①」である「死傷事故率上位500」による抽出区間に重複する結果となっている

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

(3)-1 事故データ以外に因る抽出結果 ～要対策区間②-3(重点対策箇所)～

- 神奈川県内の地域特性に応じ、“安全性の危惧”に係る直轄国道の重点対策について、横浜国道事務所管内で7箇所(計32区間)を抽出して計上

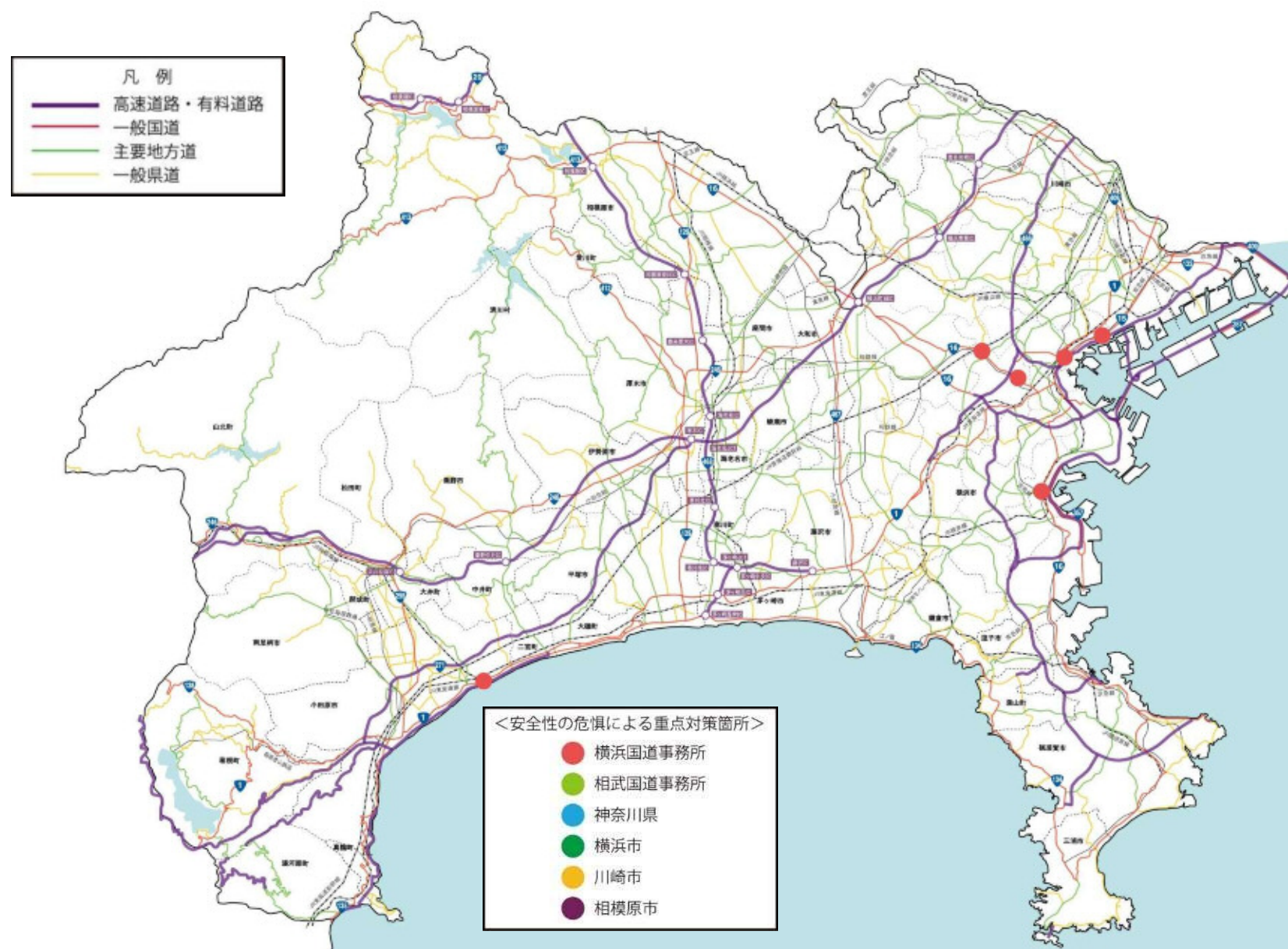
	要対策区間② その2	事故危険区間 合計
	「安全性の危惧」(事故発生の可能性が大いに考えられる)による「直轄国道の重点対策箇所」	
横浜国道事務所	32	357
相武国道事務所	0	81
神奈川県	—	270
横浜市	—	201
川崎市	—	58
相模原市	—	34
合計	0	1,001

■“安全性の危惧”に係る重点対策箇所の内容

NO.	路線・箇所	施策の内容	NO.	路線・箇所	施策の内容
1	国道1号 中央市場入口交差点	歩道橋整備	5	国道16号 屏風ヶ浦交差点	交差点改良
2	国道1号 新子安交差点	歩道橋整備	6	国道16号 梅の木交差点付近	歩道拡幅
3	国道16号 峯小学校入口交差点	歩道橋撤去	7	国道1号 国府津駅前交差点付近	自転車通行環境整備
4	国道1号 箱根新道	防護柵整備			

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

■要対策区間②(“安全性の危惧”に係る重点対策箇所)該当箇所ピンマップ



審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

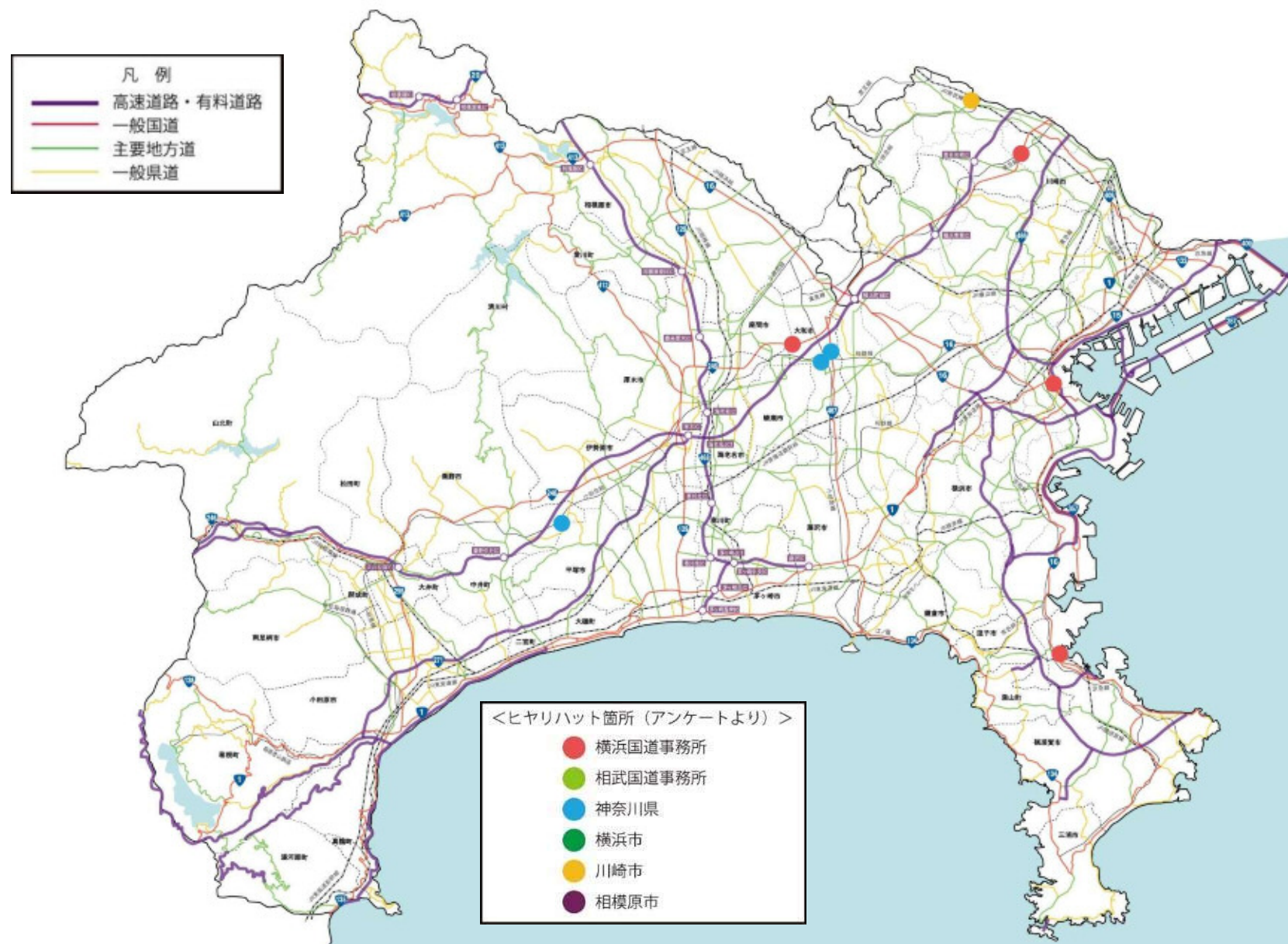
(3)-2 事故データ以外に因る抽出結果 ～要対策区間③-1(ヒヤリハット箇所)～

- 「2巡目」事故危険区間の選定に向け、平成27年12月～平成28年1月にアンケート調査を実施
- H22の「1巡目」事故危険区間の選定時同様、アンケート結果において同一箇所でも複数意見の得られた箇所を案とした
- 「ヒヤリハット箇所」に該当する区間として8箇所を抽出

	要対策区間③ その1	事故危険区間 合計
	アンケート調査により抽出された「ヒヤリハット箇所」	
横浜国道事務所	4	357
相武国道事務所	0	81
神奈川県	3	270
横浜市	0	201
川崎市	1	58
相模原市	0	34
合計	8	1,001

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

■要対策区間③(ヒヤリハット箇所)該当箇所ピンマップ



審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

(3)-3 事故データ以外に因る抽出結果 ～要対策区間③-2(地域要望等)～

- 道路管理者と交通管理者(公安委員会)との調整のうえで今年度「事故多発区間(地点)」に新たに指定された区間として計19箇所を追加
- その他地域要望箇所として重大事故発生 of 1箇所を追加

	要対策区間③ その2		事故危険区間 合計
	H27指定「事故多発区間(地点)」	新たな地域要望	
横浜国道事務所	3	1	357
相武国道事務所	3	0	81
神奈川県	7	0	270
横浜市	3	0	201
川崎市	1	0	58
相模原市	2	0	34
合計	19	1	1,001

(1)H27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1号	中郡大磯町大磯2178-17	諸橋ビル前交差点	
	2	国道246号	伊勢原市善波1421	新善波隧道入口	
	3	国道1号西湘BP	中郡大磯町国府本郷546	下り線大磯西インターチェンジ	

審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

(1)H27事故多発区間(地点)【2/2】

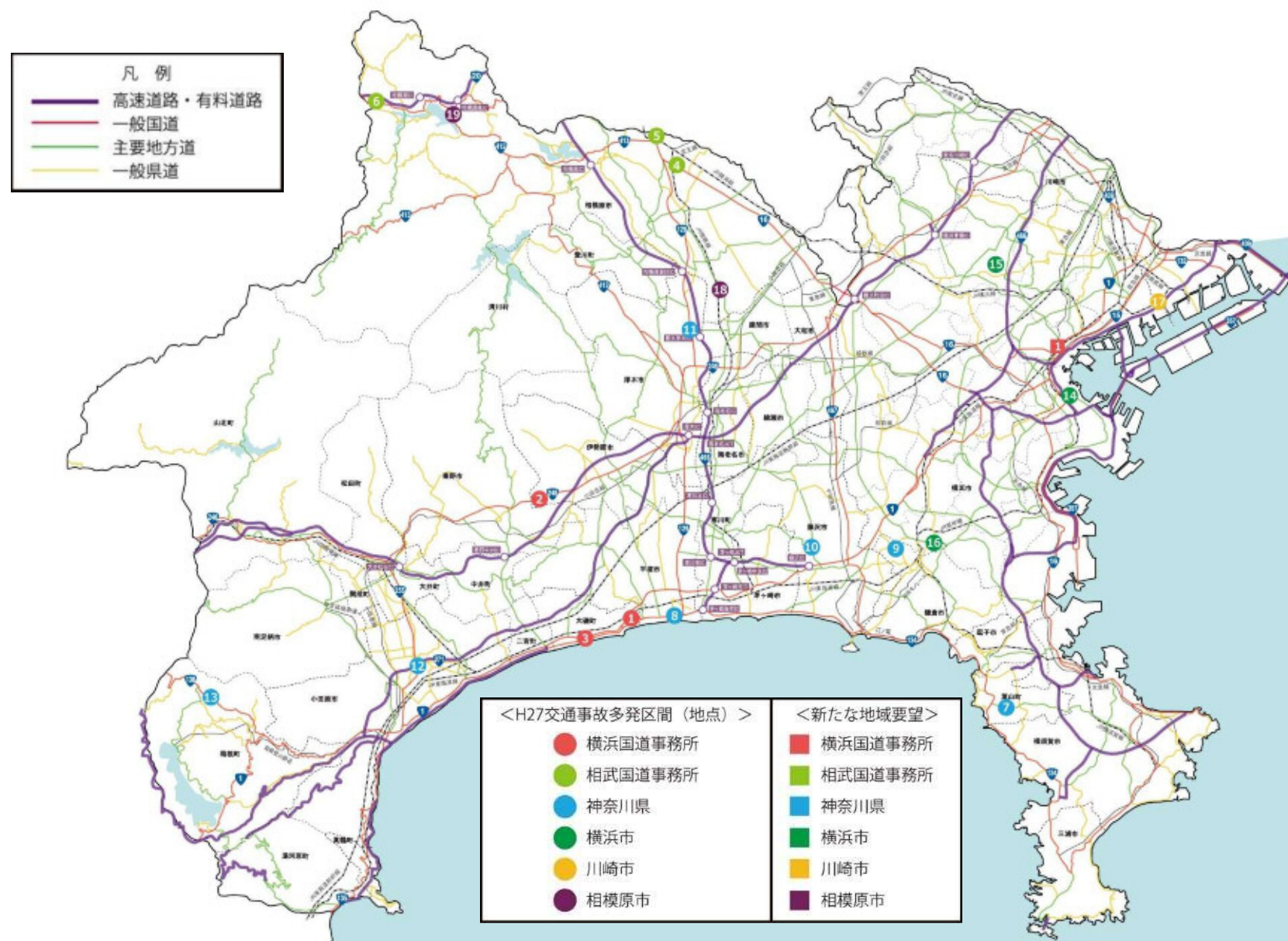
管理者	NO.	路線名	所在地	箇所・交差点名	備考
相武国道	4	国道16号	相模原市中央区小山4丁目4	南橋本一丁目交差点	
	5	国道16号	相模原市緑区橋本7丁目5-13	元橋本交差点	
	6	国道20号	相模原市緑区小淵1128先から小淵837先までの約200mの区間	神奈交バス小淵バス停付近	
神奈川県	7	県道27号	三浦郡葉山町一色626	葉山郵便局前	
	8	国道134号	平塚市袖ヶ浜7	湘南海岸公園入口交差点	
	9	県道402号	鎌倉市関谷1156	東正院交差点	
	10	県道43号、47号	藤沢市大庭5144	舟地藏	
	11	国道129号	厚木市関口240-1	関口中央	
	12	国道255号	小田原市成田116-2	東インター交差点	
	13	国道138号	足柄下郡箱根町仙石原1285	箱根登山バス小塚入口バス停	
横浜市	14	国道133号	横浜市中区本町4-44～5-49	本町4丁目交差点／本町5丁目交差点	
	15	県道45号	横浜市都筑区東方町1382	東方原交差点	
	16	県道23号	横浜市栄区笠間5-28-1先	笠間交差点	
川崎市	17	県道6号	川崎市川崎区浅田2丁目18-16	浅田交差点	
相模原市	18	県道46号	相模原市南区磯部182先	新磯踏切東側交差点	
	19	国道412号	相模原市緑区与瀬311	相模湖公園交差点	

(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1号	横浜市神奈川区広台太田町	広台太田交差点	

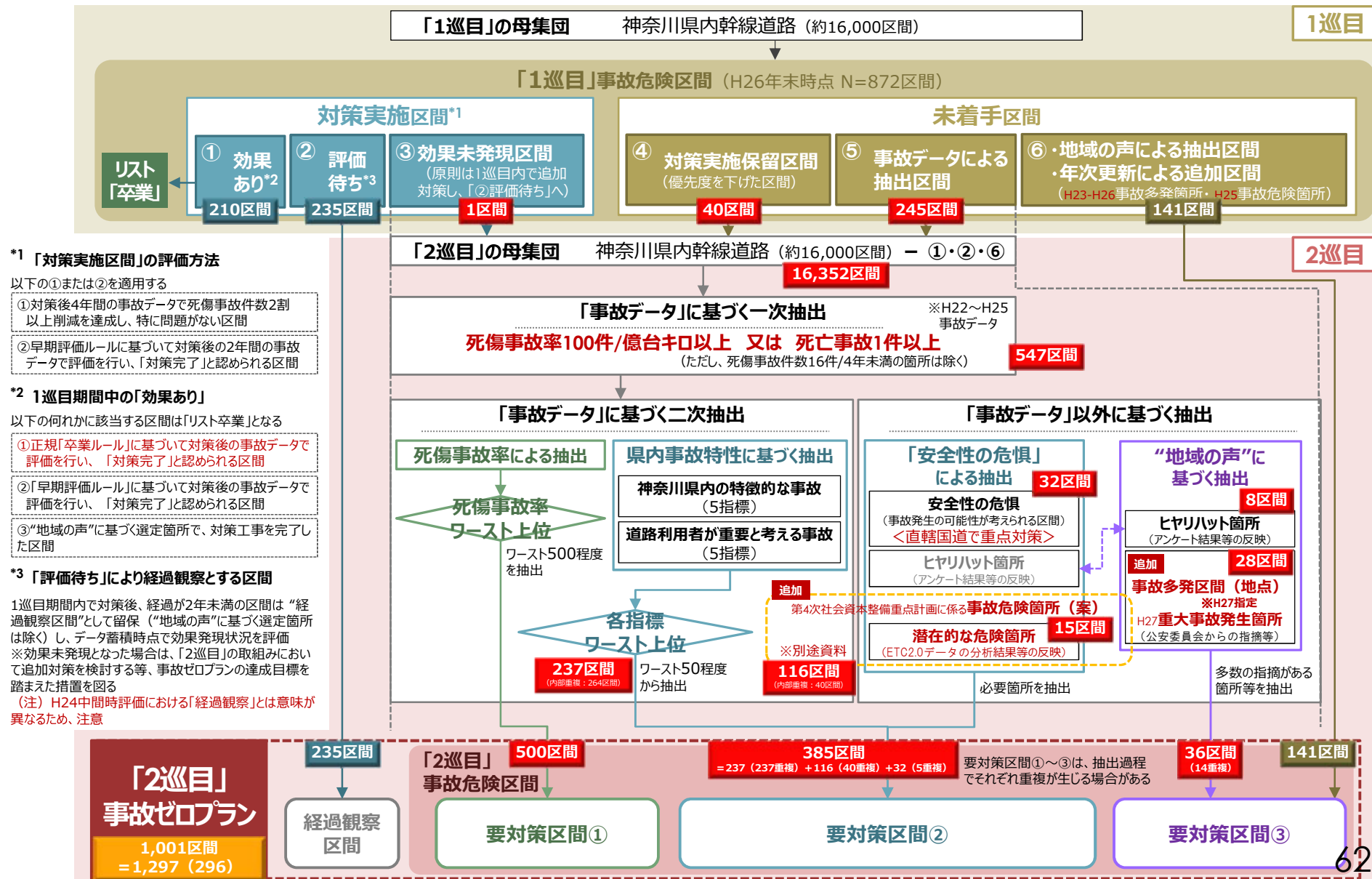
審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

■「事故多発区間(地点)」および地域要望等による選定に該当する箇所ピンマップ



審議3.事故ゼロプラン「2巡目」事故危険区間の選定結果

(4)「2巡目」検討フローに応じた抽出箇所数



紹介1

対策内容と評価に関するトピック

紹介1.対策内容と評価に関するトピック

(1)整備効果分析の事例 ①「国道16号 東川島町交差点」

- 対策が完了した箇所の事前事後で「危険挙動」に着目した比較分析を実施
- ビデオデータの画像情報から対策前後の状況変化を定量的に分析
- 交差点付近で無理に車線変更する車両が減少し、安全性の向上に繋がっていることを評価

■ 対策後事故関連挙動減少の検証

◆ビデオ撮影データを分析

●当該箇所の事故対策ターゲット

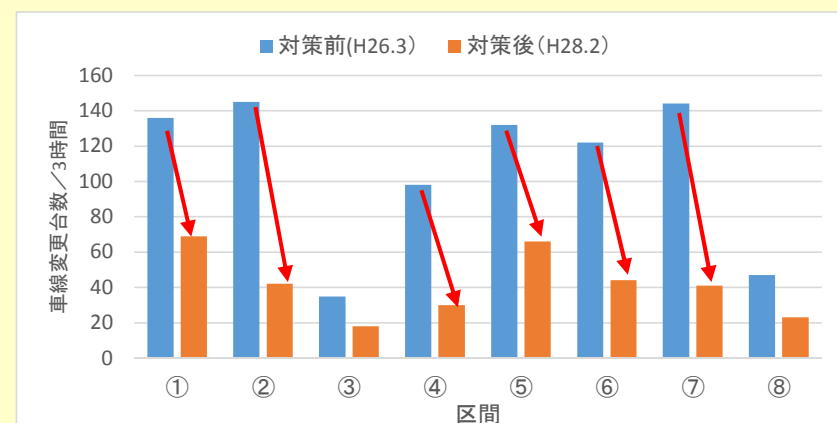
こういった明快な比較分析を実施するためには、事後の状況を見極めたうえで、事前のデータをあらかじめ取得しておく必要がある

着目事故類型	事故要因	対策内容
追突事故	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等による追突	①路面表示（行先案内） ②薄層カラー舗装 ③案内標識のカラー化



● 分析結果

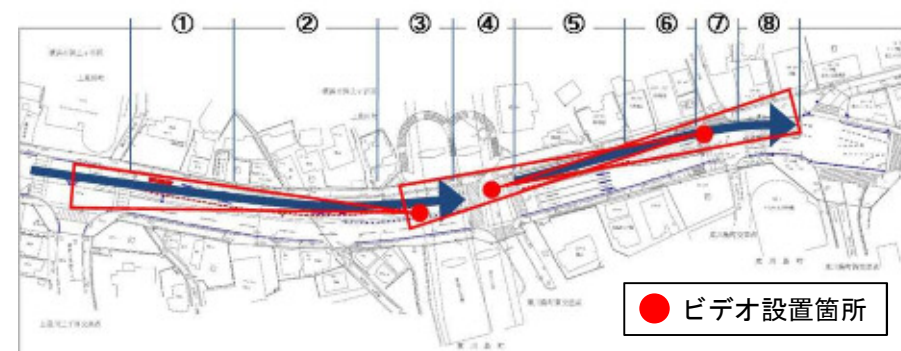
通過台数はほとんど変化がないものの、車線変更する車両は大幅に減少



● 対策実施内容(H27.3施工完了)



●ビデオ設置箇所および分析区間



【調査時期】 対策前：平成26年3月、対策後：平成28年2月
 【調査時間】 15時～18時（3時間）
 【通過車両】 対策前：2,491台/3h、対策後：2,505台/3h ※下りのみ

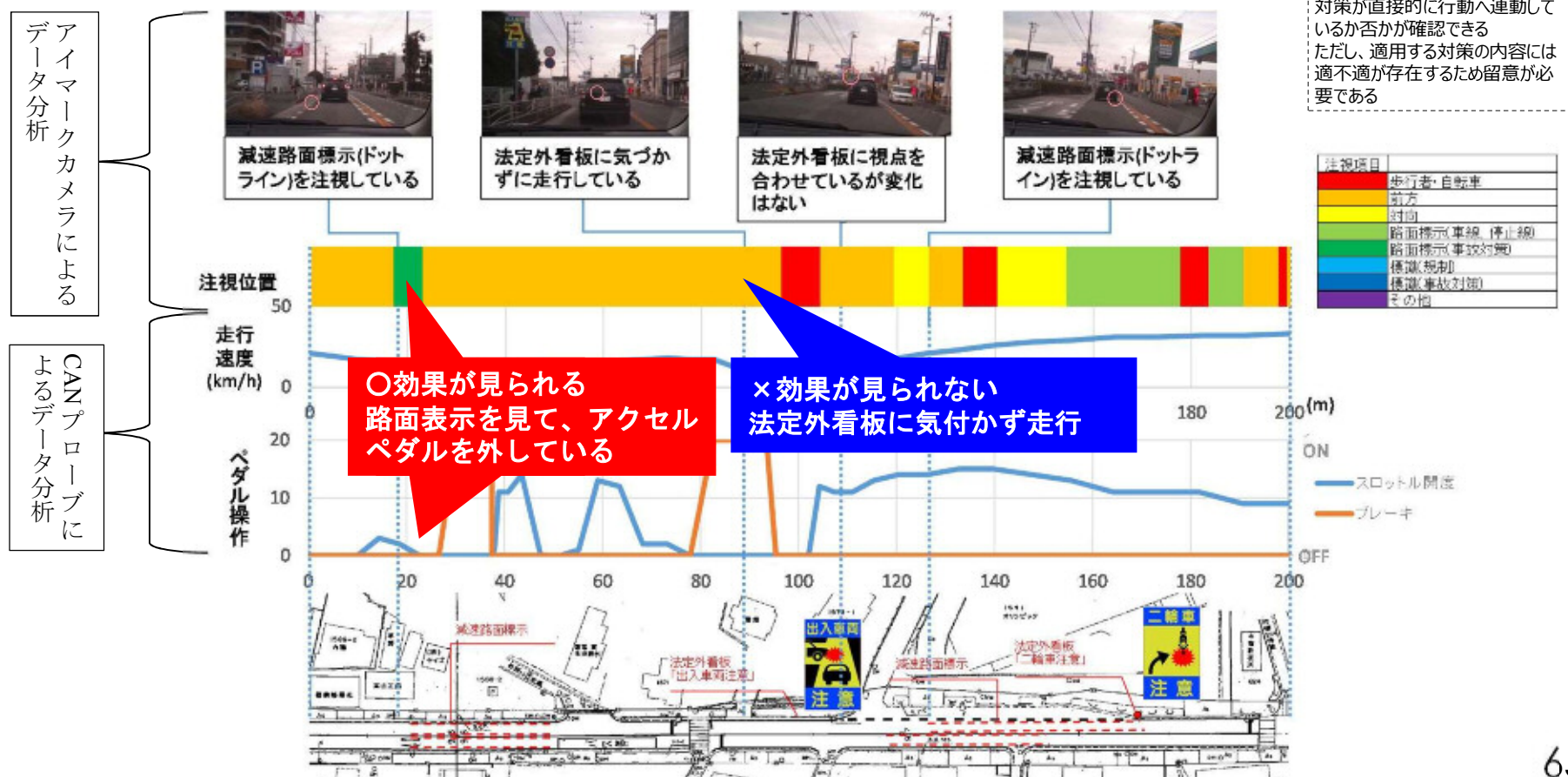
紹介1.対策内容と評価に関するトピック

(1)整備効果分析の事例 ②「国道16号 旭区今宿東町付近(単路)」

- アイマークカメラ(運転者注視状況)とCANプローブ(運転挙動)を用いて、対策毎の運転手の注視状況や速度変化、ペダル操作等を把握し、対策の認知状況や行動変化を分析
- 注視項目と連動したブレーキ操作の状況により、実際の対策内容の効果を検証

■対策後事故関連挙動減少の検証

◆アイマークカメラとCANプローブの同期調査の結果データを分析



紹介1.対策内容と評価に関するトピック

(2)-1 ETC2.0データの活用

- ETC2.0データの普及が進んでおり、今後益々ビッグデータとしての活用が進んでいく
- 県内の幹線道路におけるカバー率は非常に高く(98.8%)、網羅できているといえる
- 今年度は「H28事故危険箇所(案)」選定のための「潜在的な危険箇所」の抽出分析や生活道路における交通事故対策のためのデータ分析等にも活用されている

ETC2.0プローブデータ取得実態

対象地域:神奈川県
対象期間:平成27年4月1日～7月31日のうち平日(83日間)
カバー率:98.8% ※神奈川県内のDRM基本道路リンクベース(H26.3版)

表 カバー率の道路種別別内訳

	高速自動車 国道	都市高速 道路	一般国道 (両側道路)	一般国道 (両側以外)	主要地方道 (都道府県道・ 指定市道)	一般 都道府県道	指定市の 一般市道	合計
DRM基本道路リンク数	387	526	2,687	2,384	4,618	2,334	1,939	14,875
ETC2.0プローブデータ 取得リンク数	379	467	2,685	2,376	4,608	2,238	1,939	14,692
カバー率	97.9%	88.8%	99.9%	99.7%	99.8%	95.9%	100.0%	98.8%

※都市市道は「両側道路・指定市道」の事業中リンク(未採用)を含むため取得状況が低い結果となっている。

リンク別のETC2.0プローブ車両
の通過台数
(平成27年4月1日～7月31日の
うち平日83日間)

凡例 (カッコ内はプローブ車両が通過する頻度の目安)
1台以上～100台未満 (1日に1台以下)
100台以上～1,000台未満 (1日に10台以下)
1,000台以上～2,000台未満 (1時間1台以下)
2,000台以上 (毎時1台以上)



ETC2.0プローブデータ取得実態

対象地域:神奈川県
対象期間:平成27年4月1日～7月31日のうち平日(83日間)
混入率:0.7% ※神奈川県内のDRM基本道路リンクベース(H26.3版)

表 混入率の道路種別別内訳

	高速自動車 国道	都市高速 道路	一般国道 (両側道路)	一般国道 (両側以外)	主要地方道 (都道府県道・ 指定市道)	一般 都道府県道	指定市の 一般市道	合計
日平均交通量	94,686	60,170	37,951	28,072	16,079	8,623	18,850	264,431
ETC2.0プローブデータ 日平均台数	926	460	128	132	27	11	42	1,727
混入率	1.0%	0.8%	0.3%	0.5%	0.2%	0.1%	0.2%	0.7%

リンク別の総交通量に占める
ETC2.0プローブ車両の混入率
(平成27年4月1日～7月31日の
うち平日83日間)

凡例
0.1%未満
0.1%以上～1.0%未満
1.0%以上～3.0%未満
3.0%以上

※総交通量はH2センサス日交通量



紹介1.対策内容と評価に関するトピック

(3)-2 対策効果検証へのETC2.0適用事例「国道15号 鶴見中央警察署前交差点」

○国道15号横浜市鶴見区鶴見中央にある信号交差点「鶴見警察署前交差点」では、交差点流入部の追突事故や交差点内の右折時事故、歩行者自転車関連事故等の事故が多発。

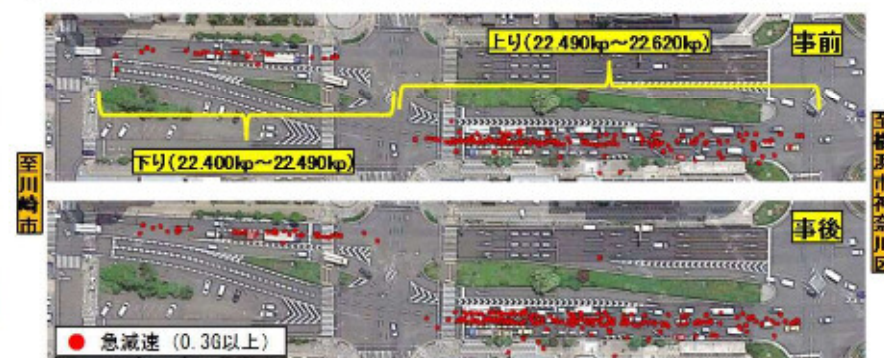
○追突事故対策として、減速路面標示、路面標示(追突注意)や法定外看板(追突注意)等を設置。(平成27年10月完成)

○対策実施により、急減速挙動が減少(約18%減)していることから、対策効果が発現していることが想定される。

◇対策箇所位置図

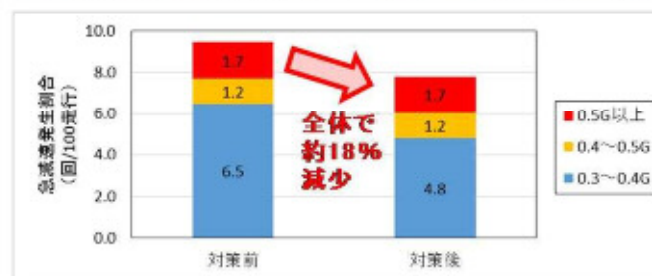


◇効果検証(交差点流入部の急減速挙動の変化)



◇事故発生状況(青表示)と実施された対策(赤表示)

＜H19-22事故発生状況＞



		対策前	対策後	増減率
走行サンプル数(台/月)		2,296	3,603	56.9%
急減速	0.3～0.4G	6.5	4.8	-26.0%
発生割合	0.4～0.5G	1.2	1.2	2.4%
(回/100走	0.5G以上	1.7	1.7	0.4%
行)	合計	9.5	7.8	-17.5%

※使用データ:
ETC2.0プローブ
データ
対策前:H27.4
対策後:H27.11

紹介2

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：続報)

紹介2.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ことに
- 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
- 市町村における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を目的とする

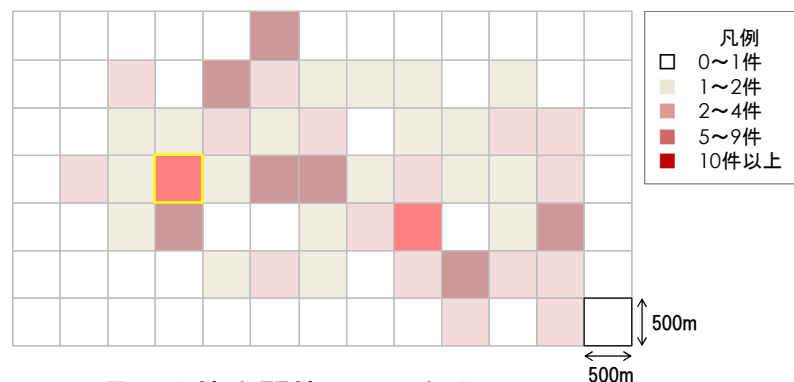


【現在の状況】

- 市町村道の死傷事故について、ITARDAデータベースを基に国がメッシュ単位集計を実施。
- 各市町村にメッシュデータを提供し、事故対策に活用していただく。【今後毎年提供予定】
- 今年度は県内各市町村と協議のうえ、ゾーン対策や区間対策の実施予定区域を選定。

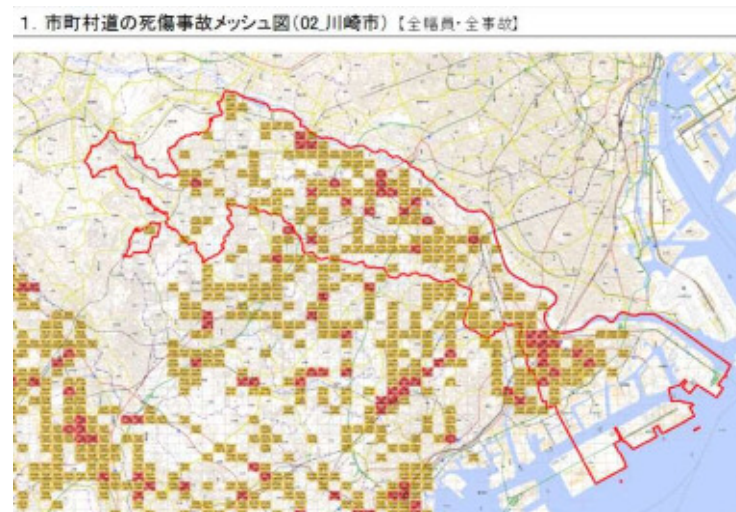
◇メッシュデータの集計イメージ

- ①幅員別：全幅員、5.5m未満
- ②事故種別：全事故、歩行者自転車事故



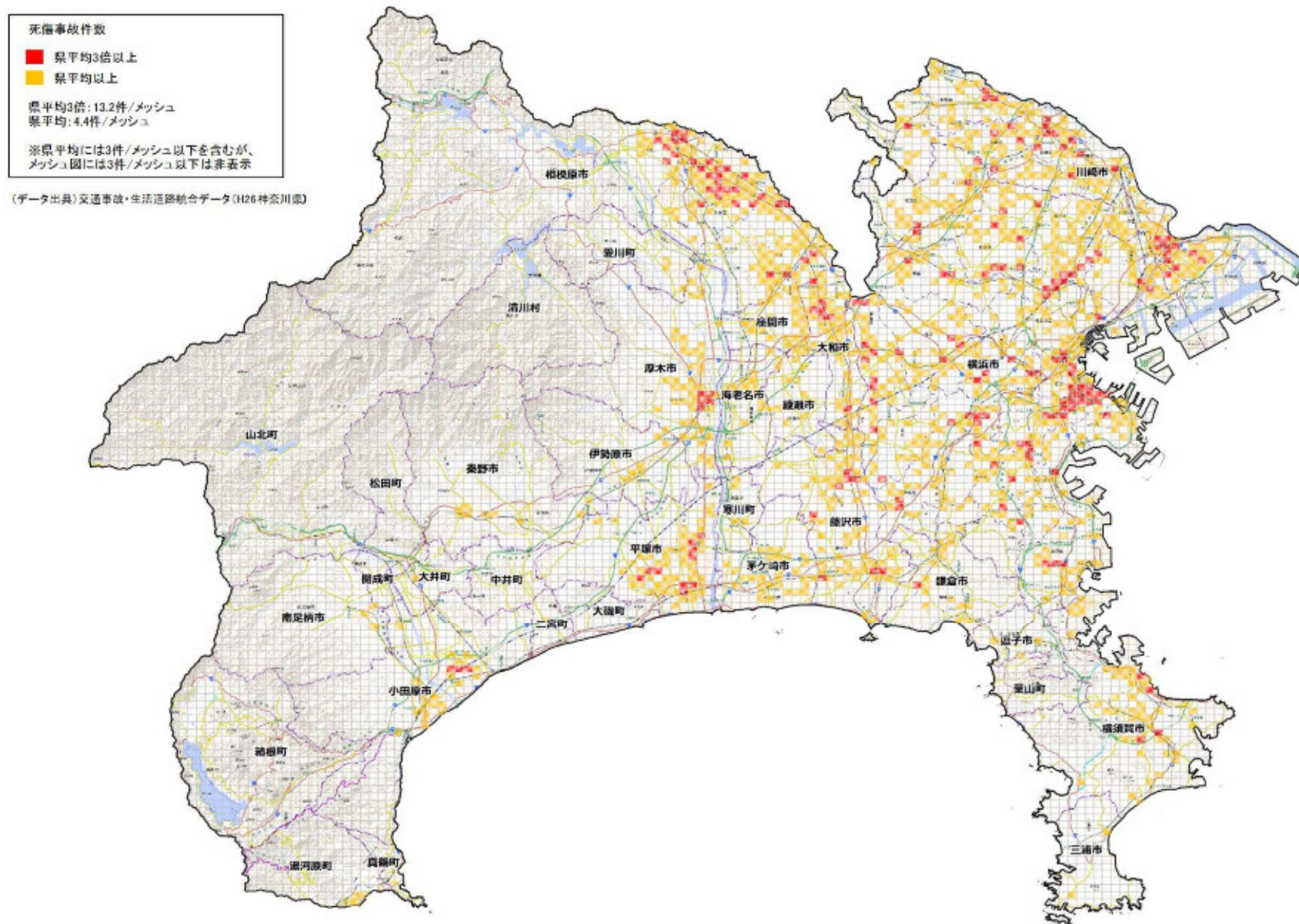
※県平均値を閾値として色分け

◇各市町村に提供されたメッシュデータの例



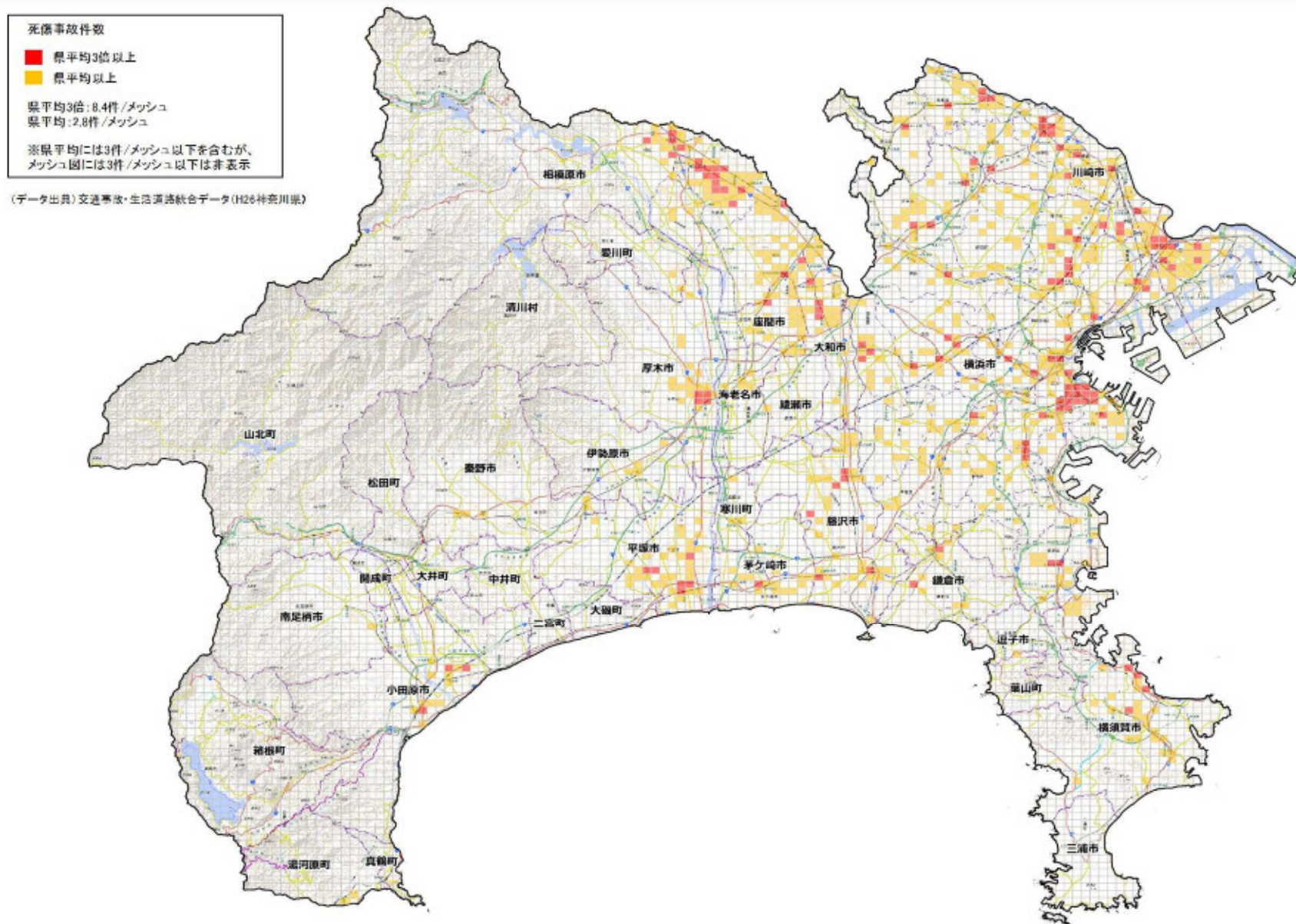
紹介2.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

(1) 市町村道の死傷事故メッシュ図(平均以上)【全幅員・全事故】



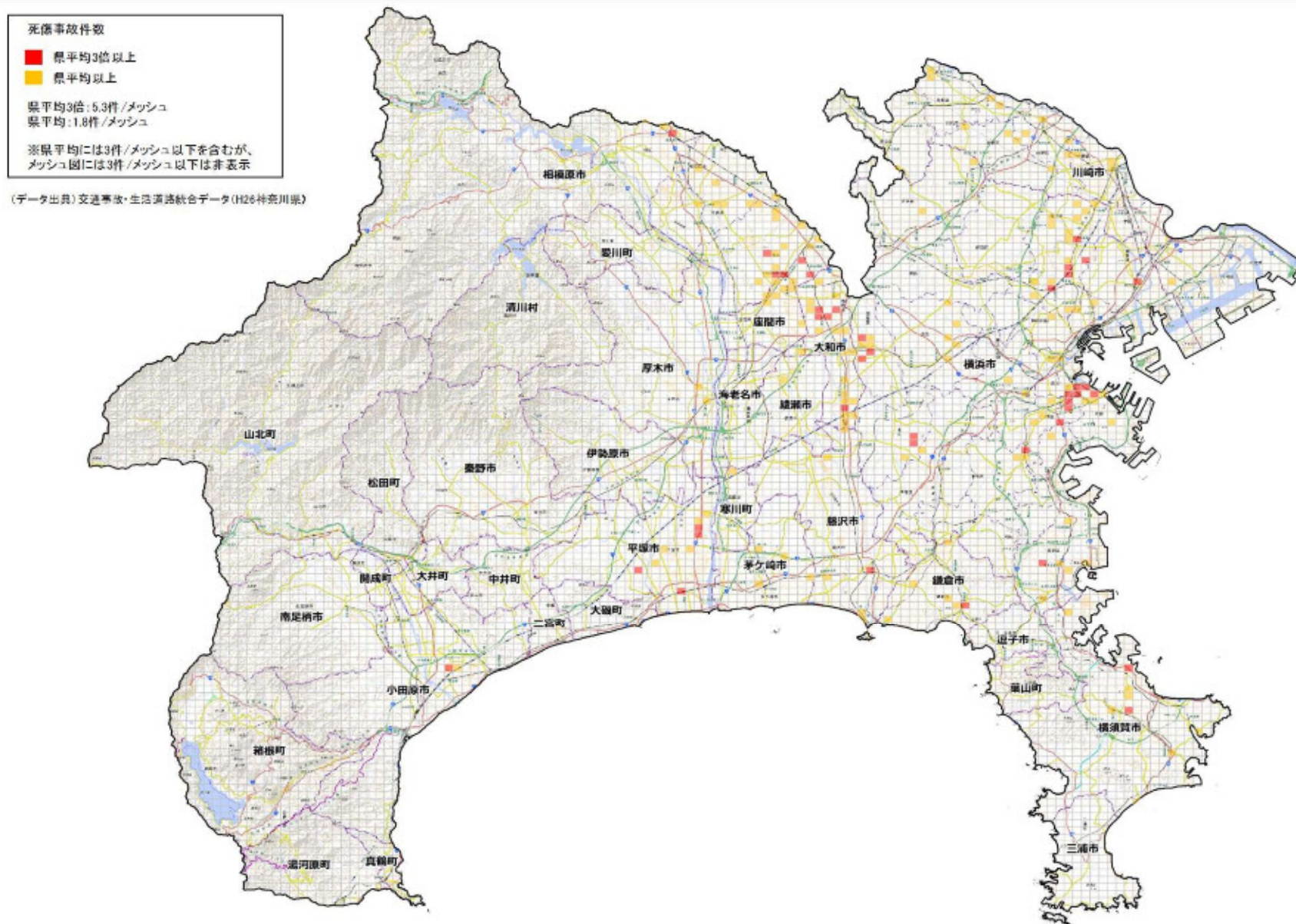
紹介2.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

(1) 市町村道の死傷事故メッシュ図(平均以上)【全幅員・歩行者自転車事故】



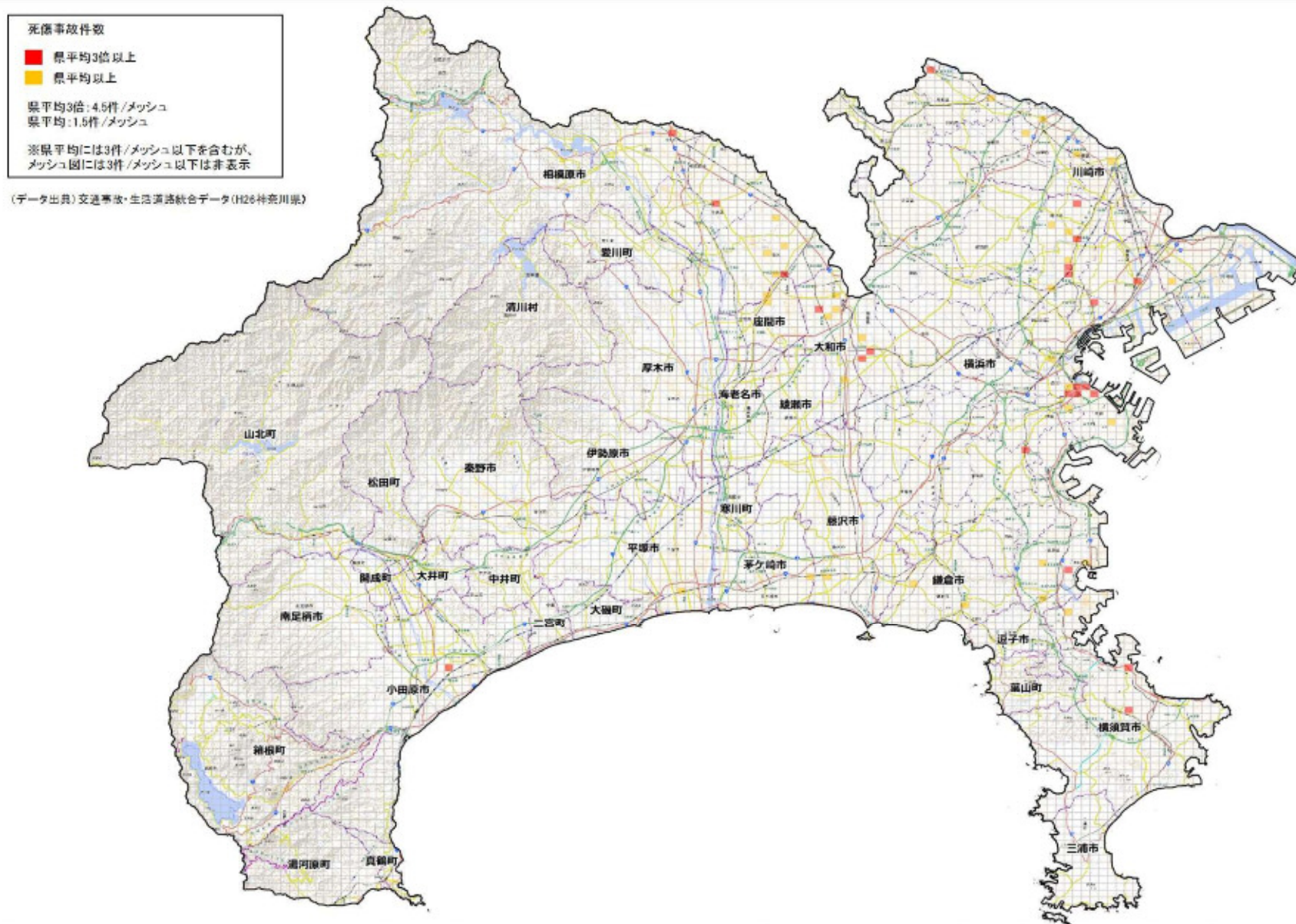
紹介2.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

(1) 市町村道の死傷事故メッシュ図(平均以上)【幅員5.5m未満・全事故】



紹介2.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

(1) 市町村道の死傷事故メッシュ図(平均以上)【幅員5.5m未満・歩行者自転車事故】



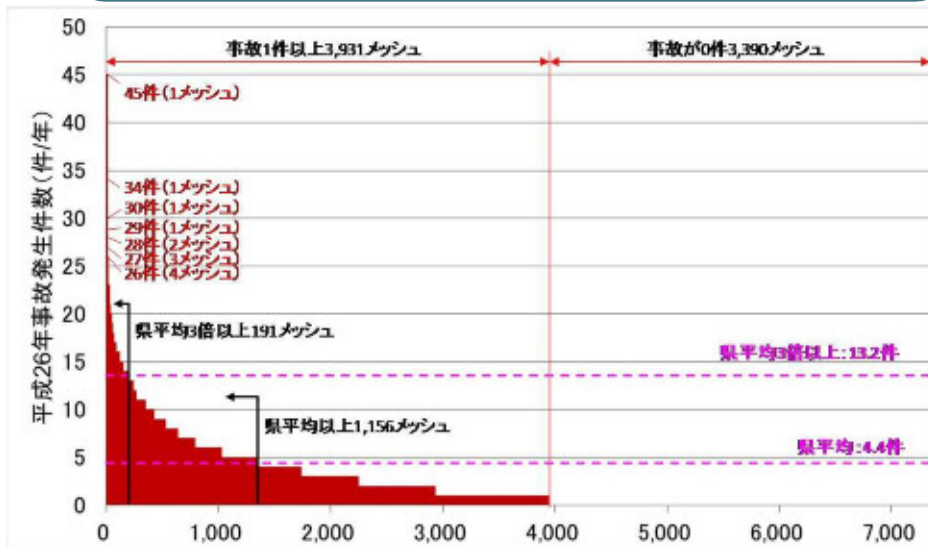
紹介2.暮らしの道再生戦略へ向けた取組

(2) 市町村道の死傷事故特性【メッシュ集計結果】

- 生活道路における事故発生状況のメッシュデータについて傾向を分析
- 県平均値以上の交通事故が発生しているメッシュは、1,156メッシュ(全7,321メッシュの15.8%)、851メッシュ(全7,032メッシュの12.1%)であり、比較的大きな課題のある地区は全体の1割超

1) 全幅員の場合

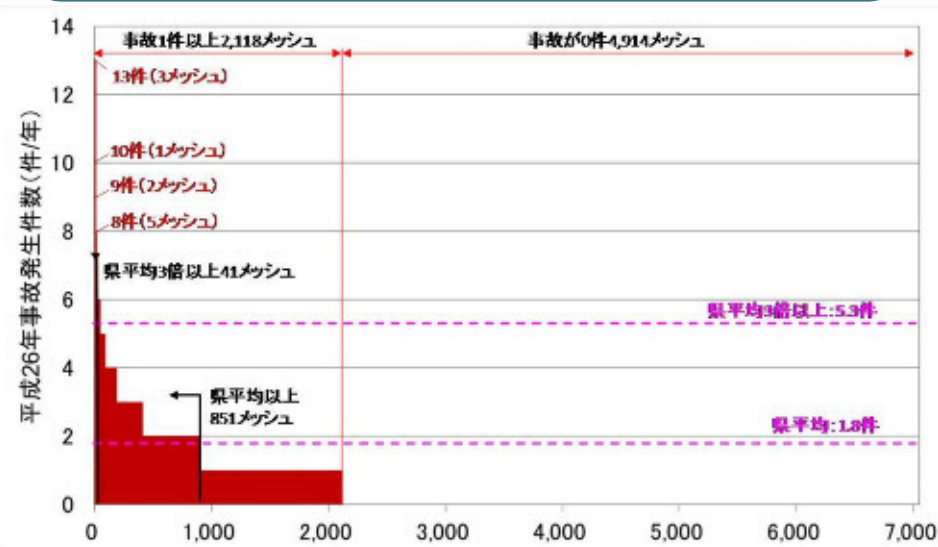
- ・ 全事故対象でメッシュあたり最大の事故件数は45件（1メッシュ該当）
- ・ 神奈川県全メッシュ数7,321メッシュのうち、
 - ①事故件数がゼロ：3,390メッシュ（46.3%）
 - ②1件以上発生：3,931メッシュ（53.7%）
 - ③県平均以上：1,156メッシュ（15.8%）
 - ④県平均3倍以上：191メッシュ（2.6%）



※「道路（限定無し）」が存在する対象メッシュ総数：7,321

2) 幅員5.5m未満の場合

- ・ 全事故対象でメッシュあたり最大の事故件数は13件（3メッシュ該当）
- ・ 神奈川県全メッシュ数7,032メッシュのうち、
 - ①事故件数がゼロ：4,914メッシュ（69.9%）
 - ②1件以上発生：2,118メッシュ（30.1%）
 - ③県平均以上：851メッシュ（12.1%）
 - ④県平均3倍以上：41メッシュ（0.6%）



※「幅員5.5m未満の道路」が存在する対象メッシュ総数：7,032

今後の予定

(1) 次年度委員会の実施時期

- 第15回委員会 平成28年12月頃開催予定

(2) 次年度の委員会議題(予定)

第15回 委員会	● 神奈川県事故ゼロプラン「2巡目」の広報展開【審議】
	● 「2巡目」事故危険区間リストの更新(追加)【審議】
	● 卒業判定および早期卒業判定結果【審議】
	● 神奈川県事故ゼロプラン「1巡目」の最終総括(進捗・対策効果)【報告】
	● 取組およびトピックス等の紹介