第 16 回　神奈川県安全性向上委員会

議事次第

日時：平成 30 年 1 月 24 日（水）10：00～12：00
場所：横浜国道事務所　会議室

１．開会

２．挨拶

３．出席者紹介

４．議事

（１）　規約の改正について

（２）神奈川県の事故・地域特性

（３）事故ゼロプラン

・事故ゼロプランの進捗状況

・事故ゼロプラン 2 期除外判定について

（４）生活道路における交通事故対策

・対策エリアの概要

・横浜市の取組

（５）その他

・関係機関の取組

・今後の予定

５．閉会

資料

〇設立趣意書　〇委員会規約　〇委員会名簿

〇資料-1　第 16 回　神奈川県安全性向上委員会

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）、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、国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所交通対策課及び調査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３０年１月２４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　国際学部　国際地域学科　教授　岡村　敏之

横浜国立大学大学院
　都市イノベーション研究院　准教授　田中　伸治

（一社）神奈川県安全運転管理者会連合会　専務理事　田川　晶士
（一財）横浜市交通安全協会　専務理事　木村　和夫
（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　総務部長　芦澤　享
（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　淡中　泰雄
国土交通省　関東地方整備局　川崎国道事務所長　山下　眞治
国土交通省　関東地方整備局　相武国道事務所長　乙守　和人
神奈川県警察本部交通部交通規制課長　中島　淳
神奈川県安全防災局安全防災部くらし安全交通課長　押部　修一
神奈川県県土整備局道路部道路管理課長　西山　俊昭
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　奥澤　豊
相模原市都市建設局道路部長　佐久間　和彦

東日本高速道路株式会社　関東支社
　京浜管理事務所長　小林　憲史

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　相良　健次

首都高速道路株式会社　神奈川管理局
　調査・環境課長　三村　啓子

◎ 委員長

（敬称略）

資料-1

神奈川県安全性向上委員会
第16回委員会

平成30年1月24日

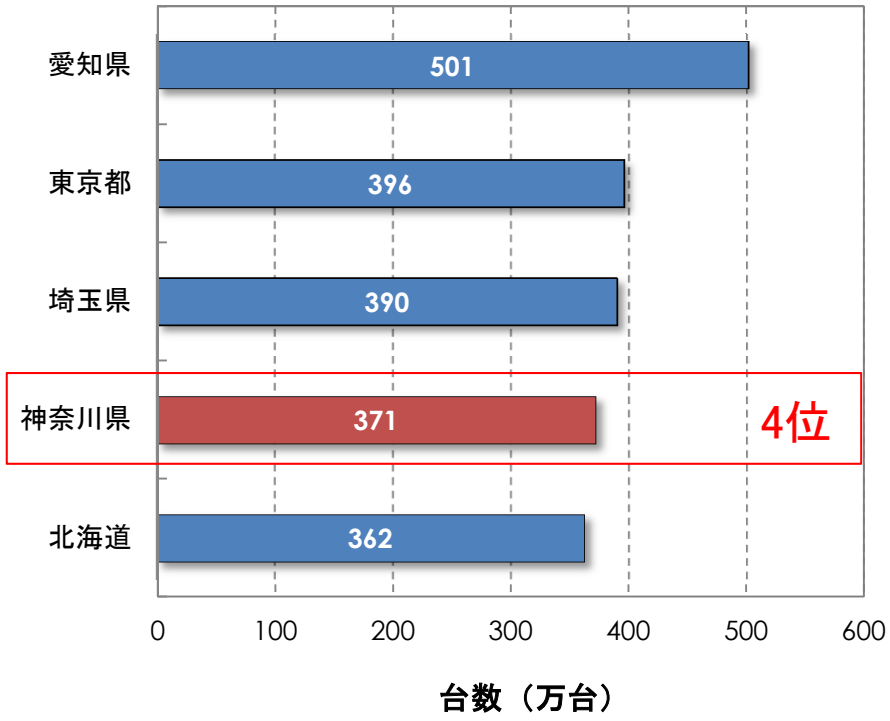
目次

１．神奈川県の事故・地域特性
２．事故ゼロプラン
・事故ゼロプランの進捗状況
・事故ゼロプランの２期除外判定について
３．生活道路における交通事故対策
・対策エリアの概要
・横浜市取り組み
４．その他
・道路標識の改善
・自転車活用推進法の概要
・高速道路の逆走対策
・特殊車両の交通事故
・道路環境改善箇所
５．今後のスケジュール

1．神奈川県の事故・地域特性

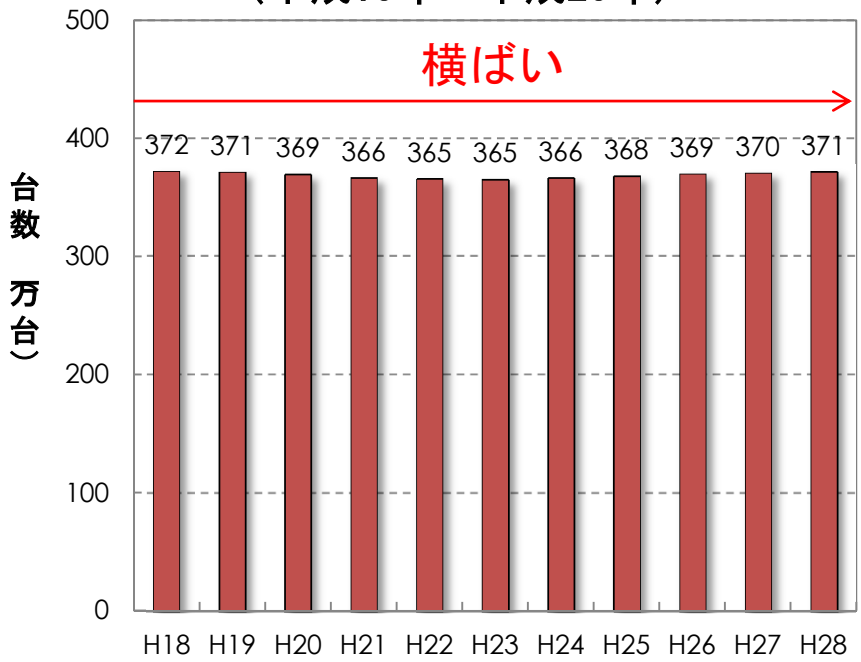
■自動車保有台数
・神奈川県の自動車保有台数は、全国4位である
・神奈川県の自動車保有台数は、少し増減はあるものの概ね横ばいである。

自動車保有台数が多い都道府県
（平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成28年版

神奈川県の自動車保有台数の推移
（平成18年～平成28年）



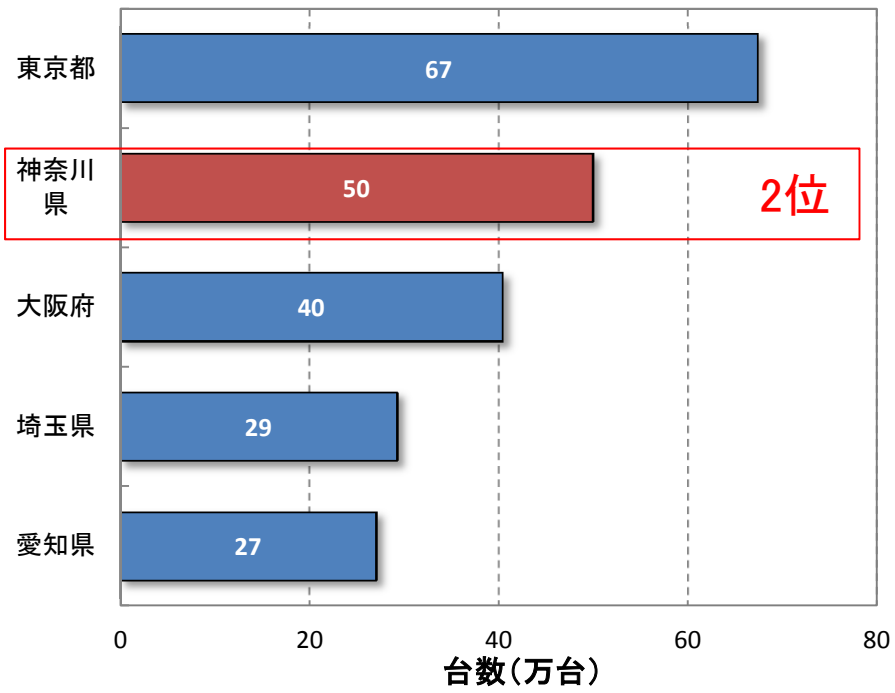
出典：交通事故統計年報　平成18年～平成28年版

1．神奈川県の事故・地域特性

■二輪車保有台数

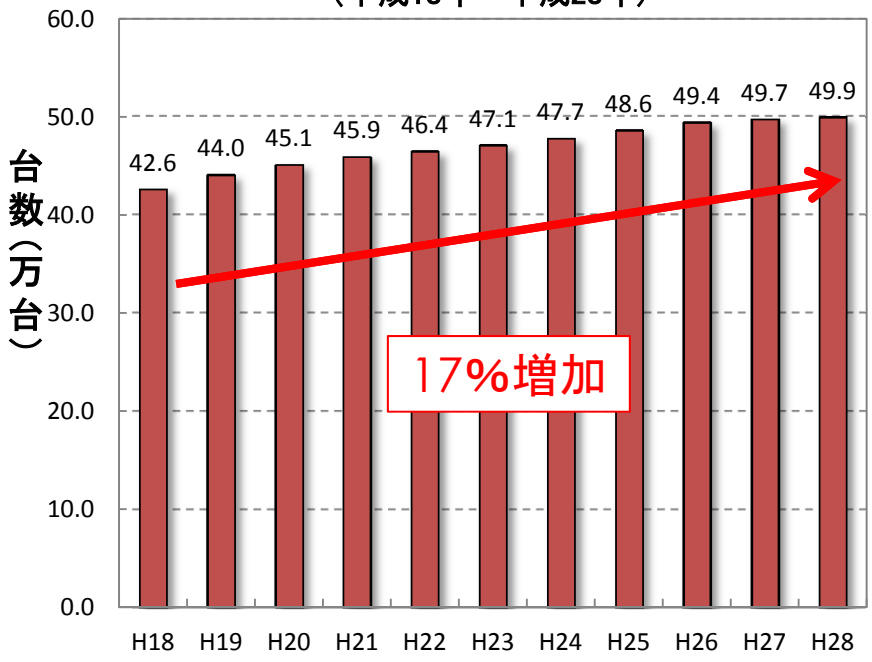
・神奈川県の二輪車の保有台数は、ここ10年で17%増加している。全国的にはH17年にAT限定での二輪車免許が取得ができるようになったことやガソリンが高騰し、自動車の利用が減少していることが背景と考えられる。

二輪車保有台数（平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成28年版

神奈川県の二輪車保有台数の推移（平成18年～平成28年）

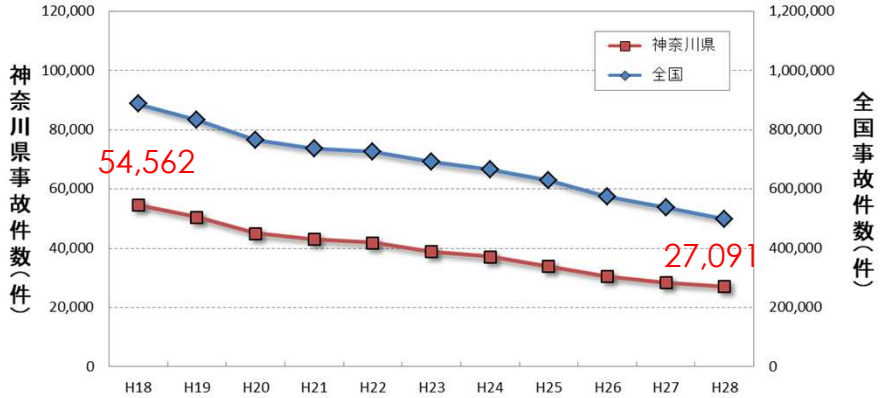


出典：交通事故統計年報　平成18年～平成28年版

1．神奈川県の事故・地域特性

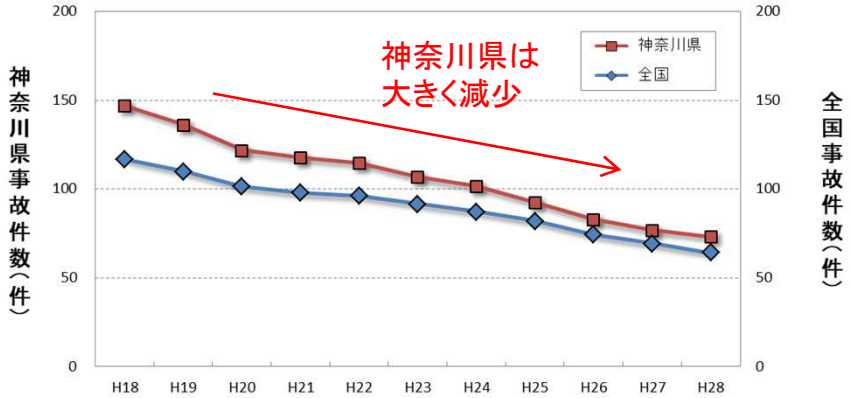
■死傷事故件数
・神奈川県の死傷事故件数は、10年前に比べ、約半分になっている
・減少率をみると、神奈川県は全国に比べて減少率は高くなっている。
・神奈川県の死傷事故件数は、平成18年は全国4位であったが、平成28年は全国8位に低下している。

死傷事故件数の推移（平成18年～平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成18年～平成28年版

自動車1万台当たりの死傷事故件数（平成18年～平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成18年～平成28年版

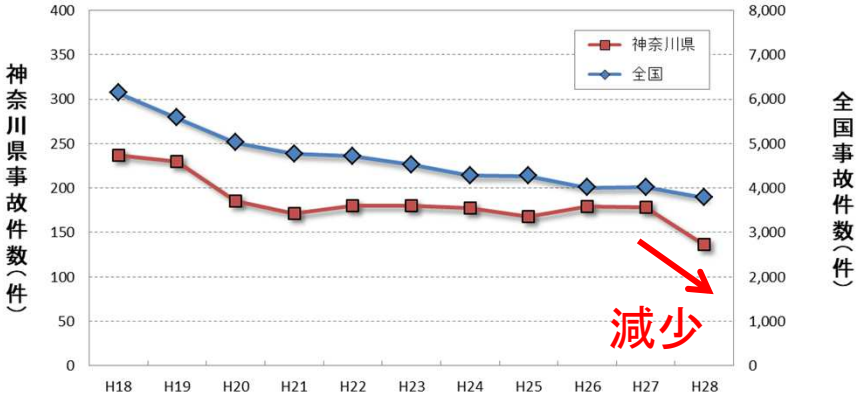
死傷事故件数ワースト順位（平成18年～平成28年）

出典：交通事故統計年報　平成18年版～平成28年版

1．神奈川県の事故・地域特性

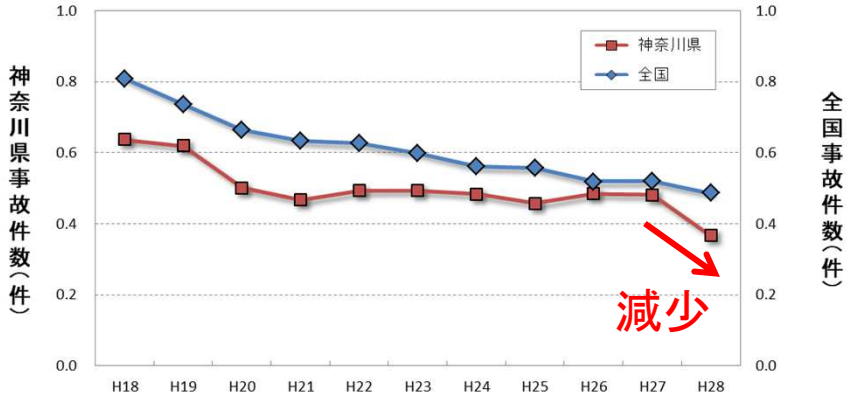
■死亡事故件数
・死亡事故件数は平成28年に大きく減少している。
・神奈川県の死亡事故件数は、平成27年は全国3位であったが、平成28年は全国11位となった。

死亡事故件数の推移（平成18年～平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成18年～平成28年版

自動車1万台当たりの死亡事故件数（平成18年～平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成18年～平成28年版

死亡事故件数ワースト順位（平成18年～平成28年）

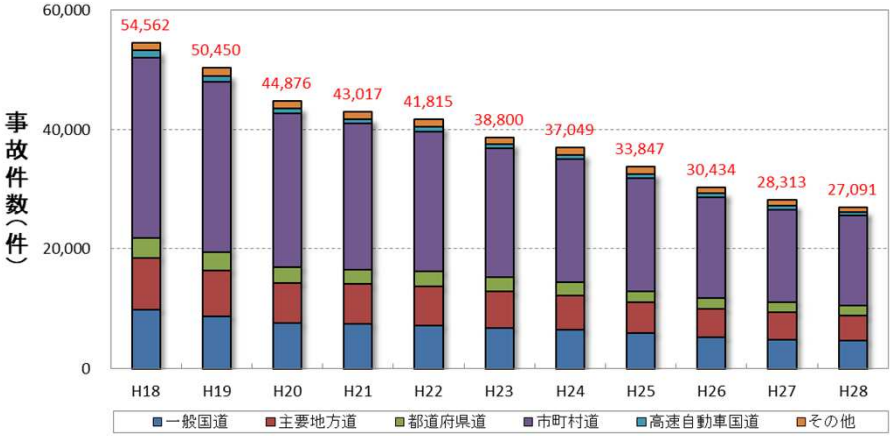
出典：交通事故統計年報　平成18年版～平成28年版

1．神奈川県の事故・地域特性

■道路種類別の事故

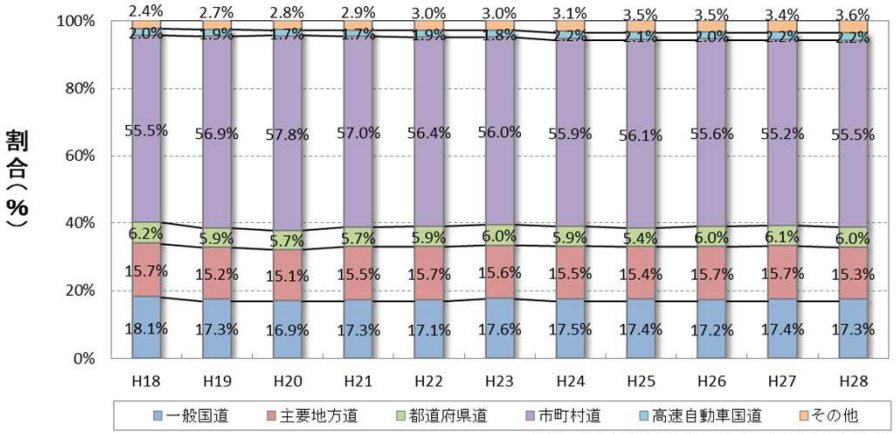
・道路種別をみると、死亡事故では、平成28年で一般国道の割合が下がっている一方で、市町村道の割合が増加した。

道路種類別の死傷事故発生件数（平成18年～平成28年）



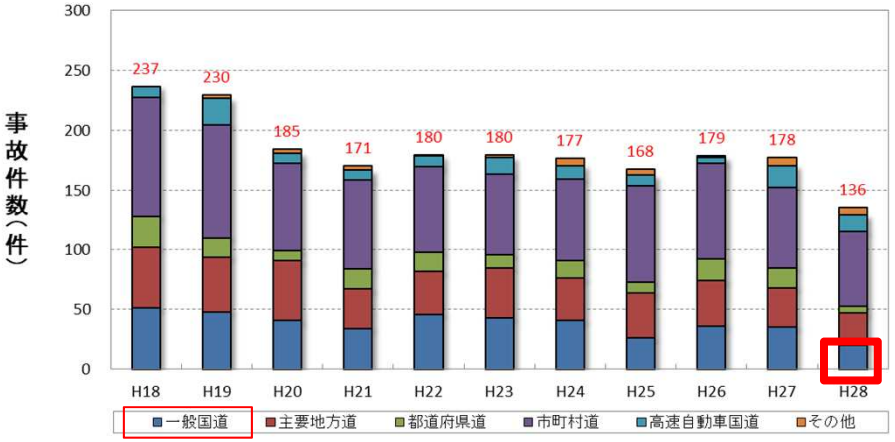
出典：交通事故統計年報　平成18年版～平成28年版

道路種類別の死傷事故発生割合（平成18年～平成28年）



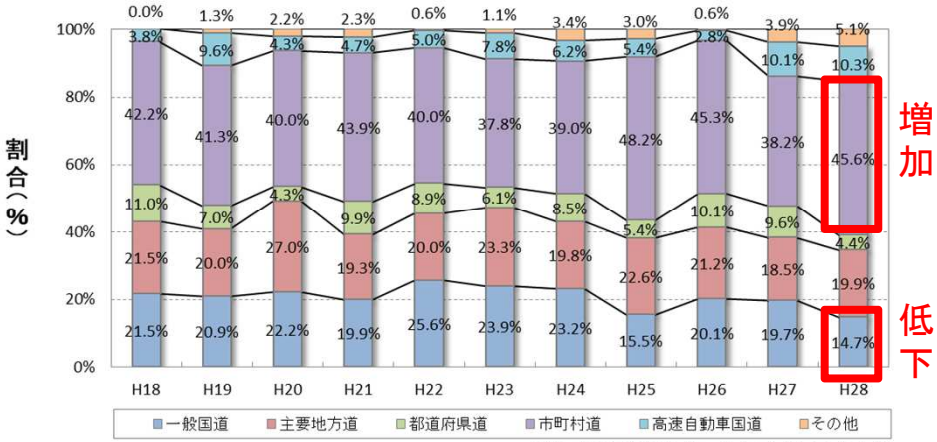
出典：交通事故統計年報　平成18年版～平成28年版

道路種類別の死亡事故発生件数（平成18年～平成28年）



出典：交通事故統計年報　平成18年版～平成28年版

道路種類別の死亡事故発生割合（平成18年～平成28年）

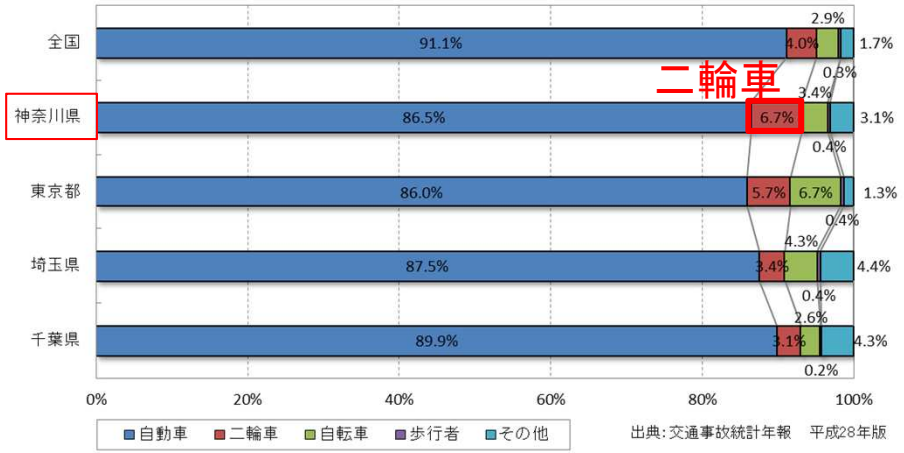


出典：交通事故統計年報　平成18年版～平成28年版

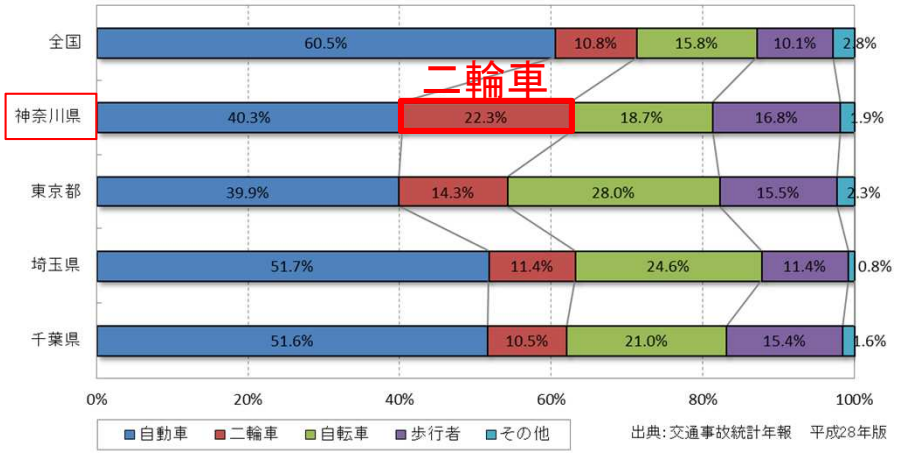
1．神奈川県の事故・地域特性

■当事者別の事故
・第1当事者（加害者）、第2当事者（被害者）ともに、全国と比べて、神奈川県は二輪車事故の割合が高い。

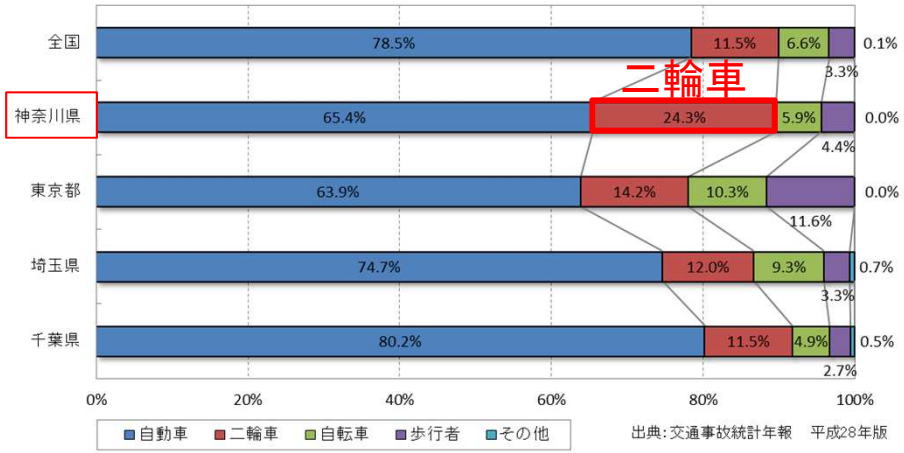
第１当事者の死傷事故件数割合（平成28年）



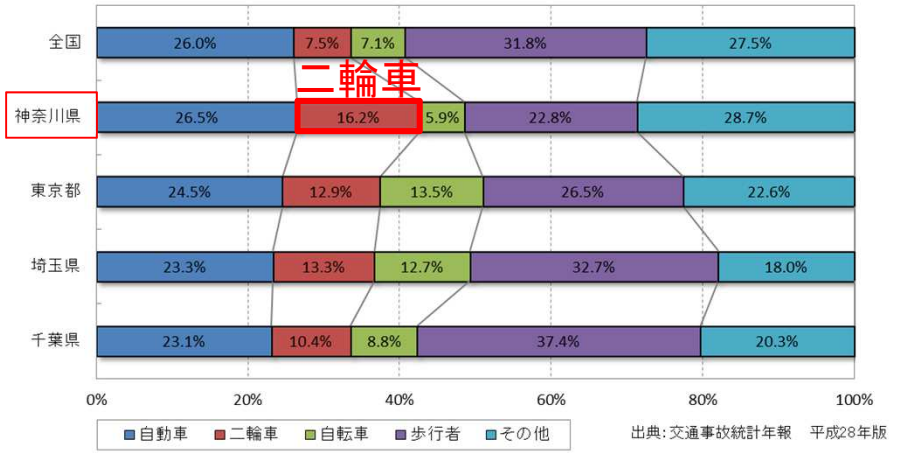
第２当事者の死傷事故件数割合（平成28年）



第１当事者の死亡事故件数割合（平成28年）



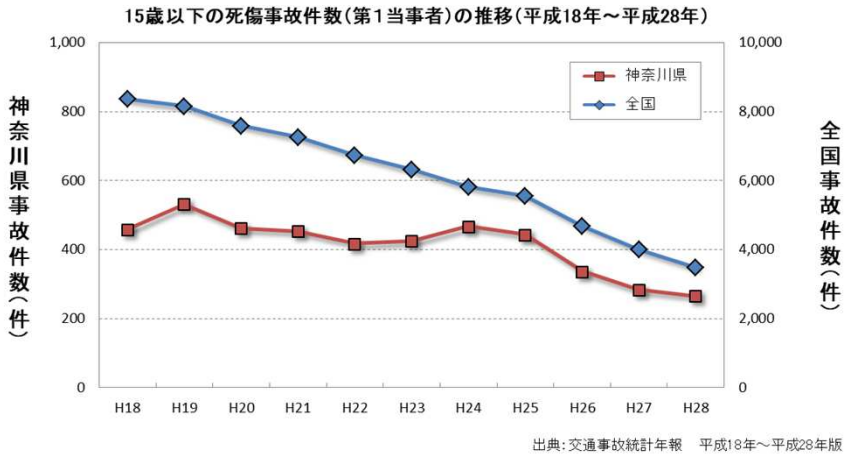
第２当事者の死亡事故件数割合（平成28年）

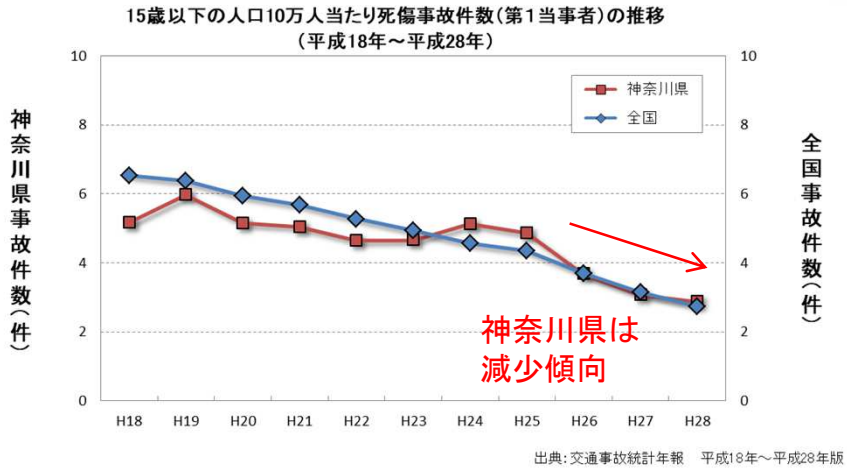


1．神奈川県の事故・地域特性

■15歳以下（第1当事者）の死傷事故件数

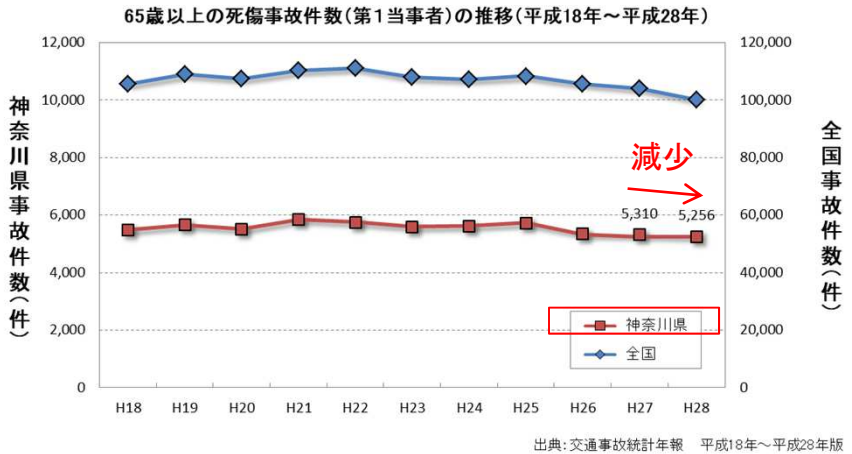
・15歳以下の死傷事故件数は、神奈川県・全国とも減少傾向である。
・人口10万人あたりでみると、神奈川県・全国とも減少傾向である。

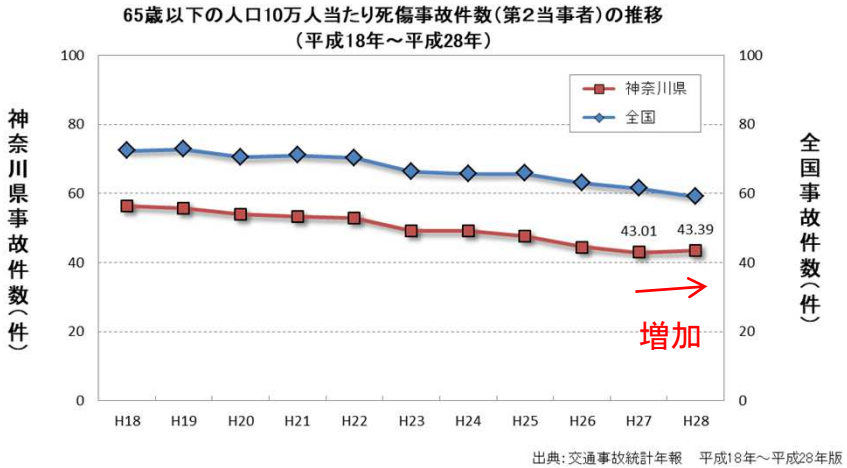




■65歳以上（第1当事者）の死傷事故件数

・65歳以上の死傷事故件数は、神奈川県・全国とも減少傾向である。
・人口10万人あたりでみると、神奈川県はH28は増加に転じる結果となった。

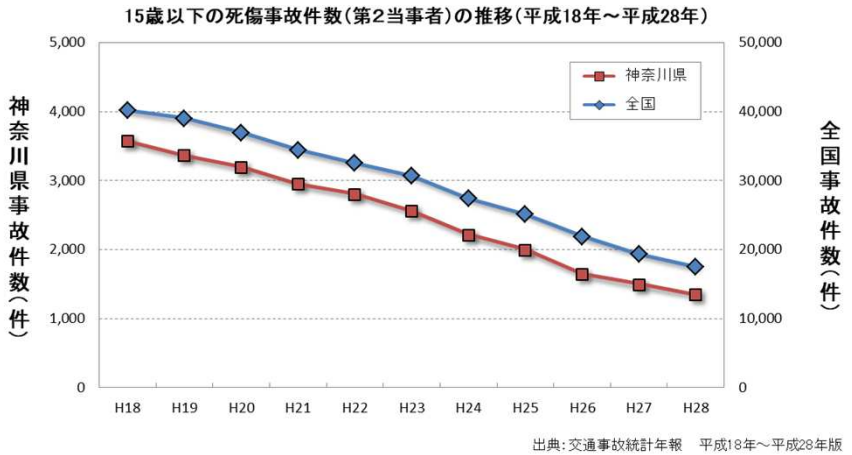


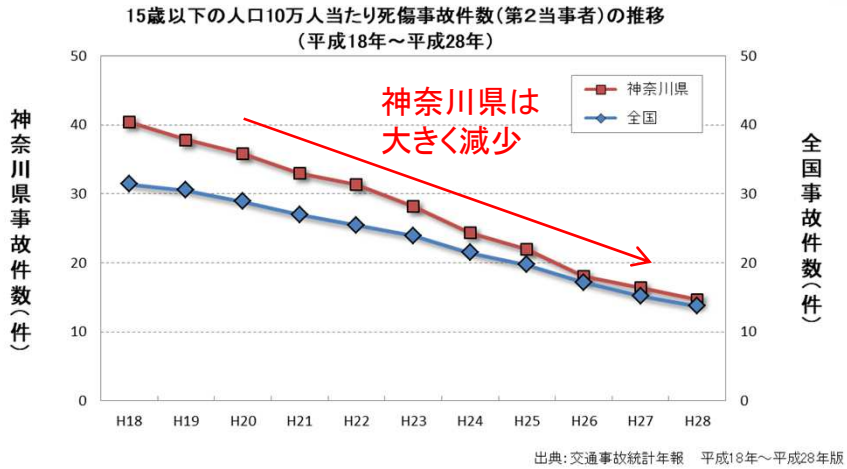


1．神奈川県の事故・地域特性

■15歳以下（第2当事者）の死傷事故件数

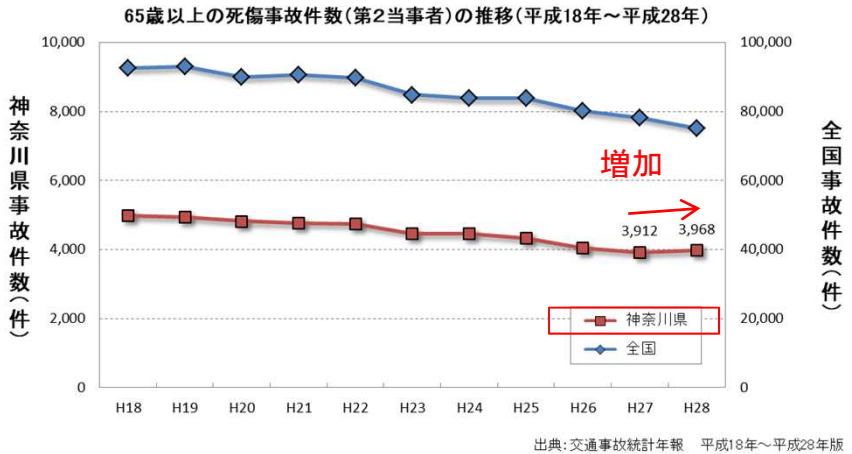
・15歳以下の死傷事故件数は、神奈川県・全国とも減少傾向である。
・人口10万人あたりでみると、神奈川県は全国に比べ減少傾向にある。

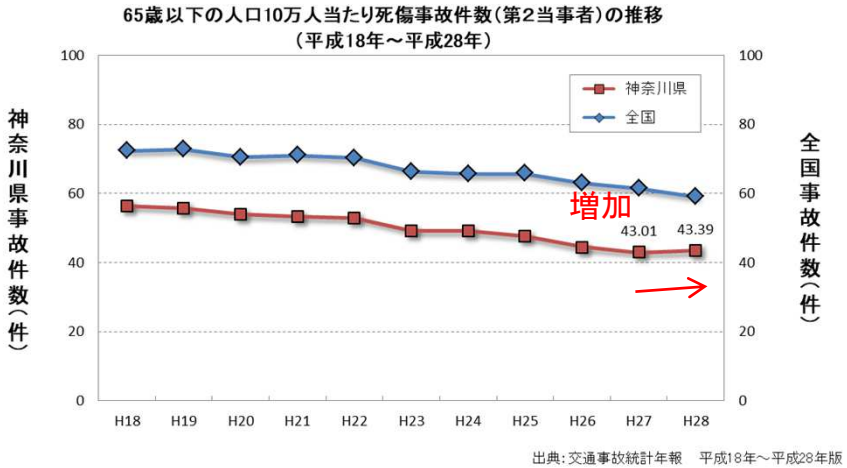




■65歳以上（第2当事者）の死傷事故件数

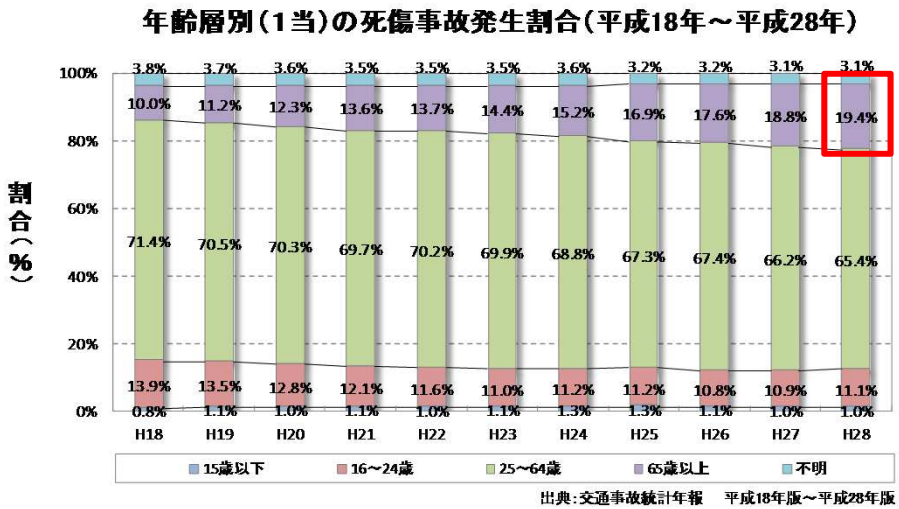
・65歳以上の死傷事故件数は、神奈川県ではH28は増加に転じる結果となった。

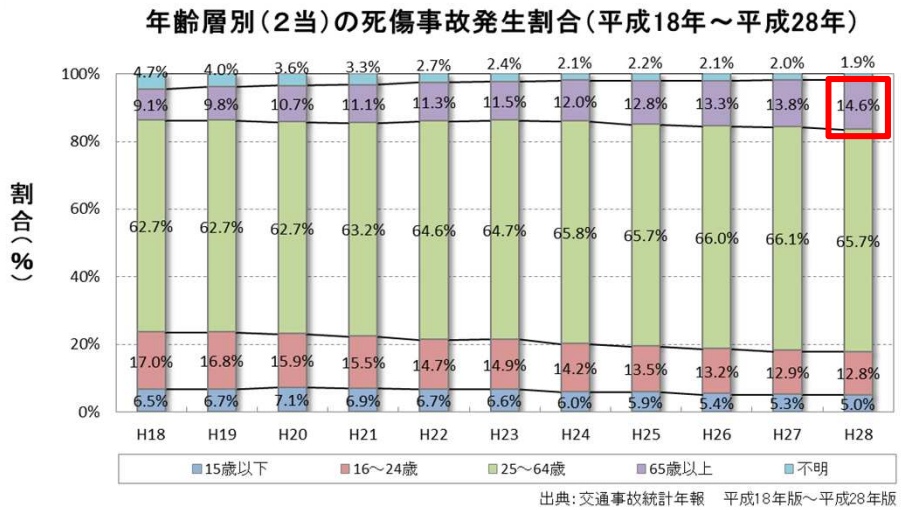


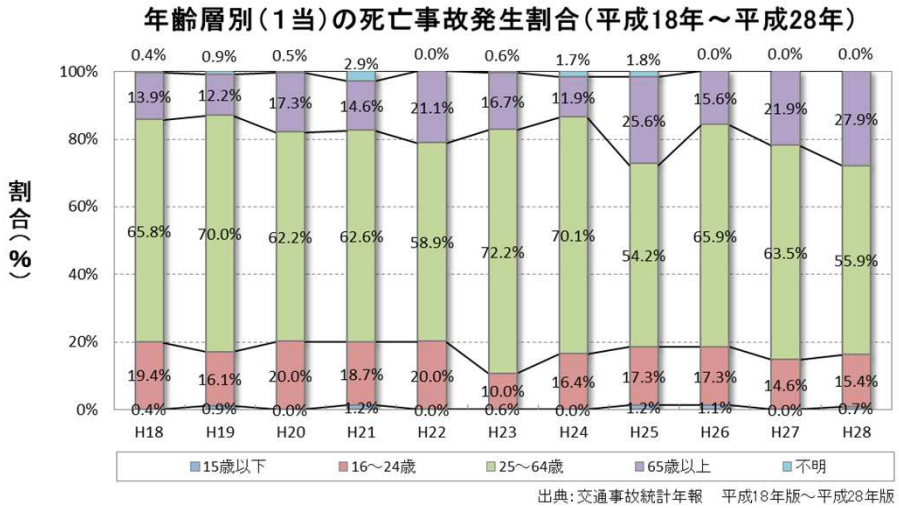


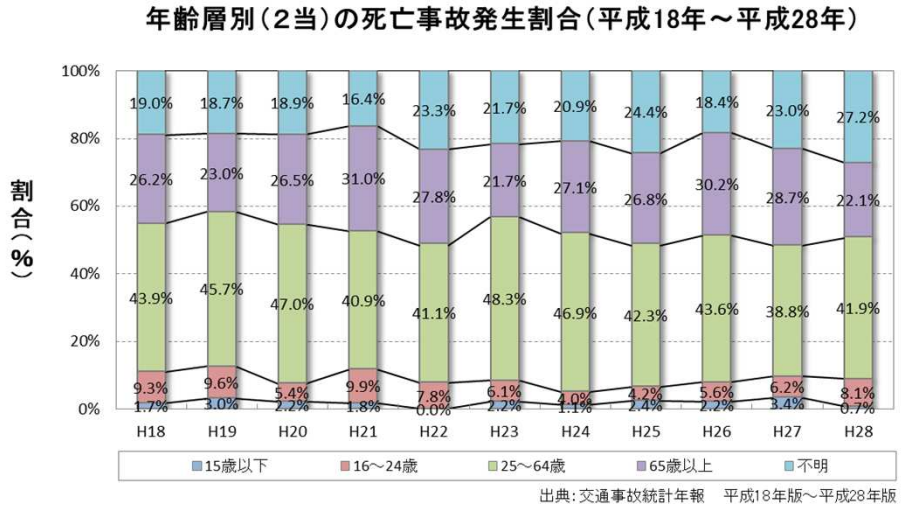
1．神奈川県の事故・地域特性

■年齢別
・65歳以上の事故の割合が第１当（加害者）、第2当（被害者）ともに過去最大となっている。







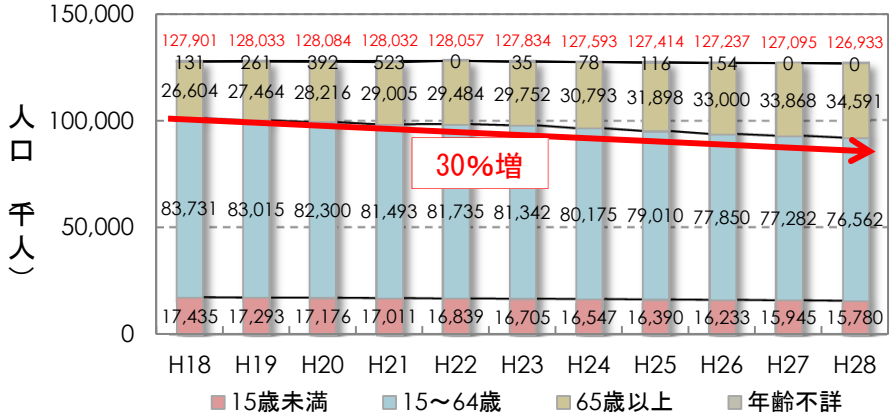


1．神奈川県の事故・地域特性

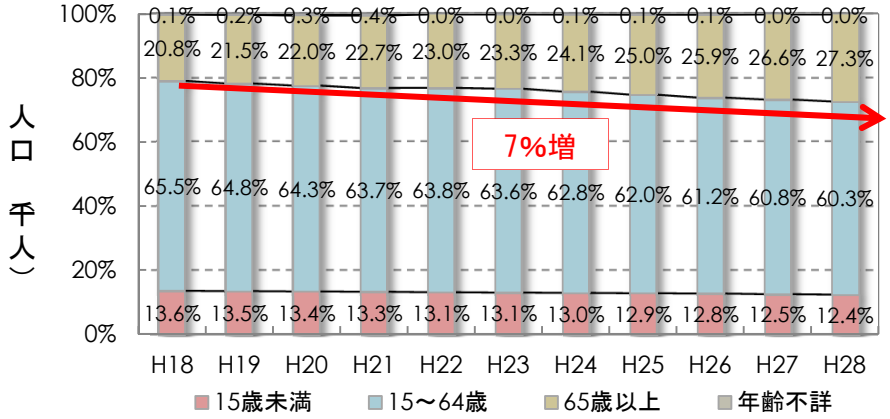
■人口の推移

・高齢者の事故割合が増えた要因として、過去10年間で、65歳以上が約40%増加していることも影響している。

全国における人口の推移（平成18年～平成28年）

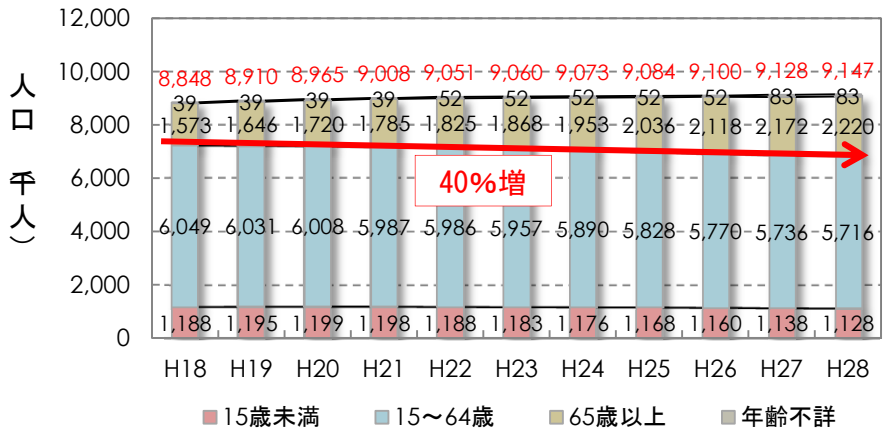


全国の人口推移の割合（平成18年～平成28年）

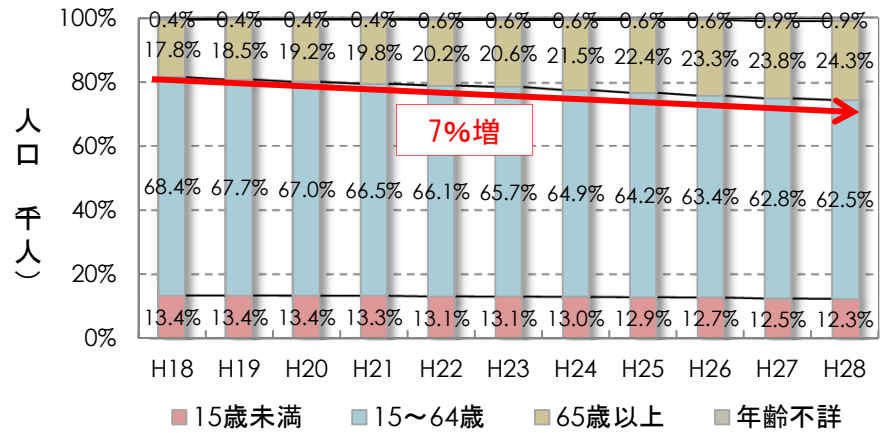


出典：総務省統計局　人口推計（平成28年10月1日現在）

神奈川県における人口の推移（平成18年～平成28年）



神奈川県における人口推移割合（平成18年～平成28年）



出典：神奈川県年齢別人口統計調査　　平成18年～平成28年

1．神奈川県の事故・地域特性

■神奈川県の地域特性
・自動車保有台数は、概ね横ばいで推移している。
・**二輪車保有台数は年々増加**している。

■神奈川県の事故特性
・死傷事故件数は減少傾向にあり、着実に事故が減少している。
・特に死亡事故は減少し、一般国道での事故割合が減っている。
・全国に比べて、**二輪車事故の割合が高い。**
・15歳以下の事故件数は、減少傾向にある。
・65歳以上の事故件数は、**増加に転じる**が見られる。

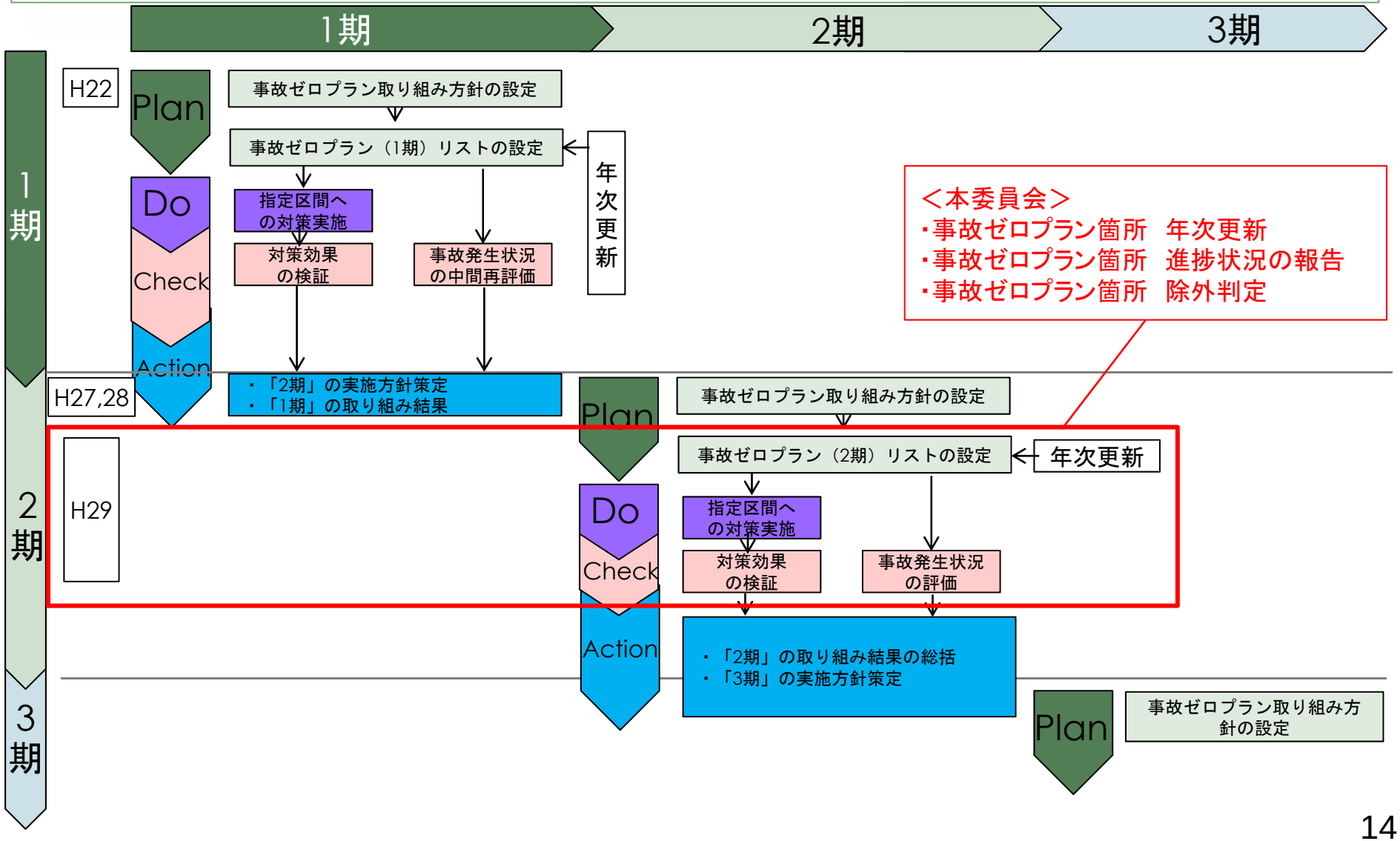
⇩

二輪車事故、高齢者事故に着目が必要である。

2．事故ゼロプラン

・事故ゼロプラン2期の進捗状況

・H22年～27年まで進めた事故ゼロプラン（1期）は終わり、事故ゼロプラン（2期）が開始した。



2．事故ゼロプラン

・事故ゼロプラン2期の年次更新

H28年度抽出箇所

- 事故データ＋“地域の声”で抽出
- “地域の声”のみで抽出
- 事故データの基準のみで抽出

事故危険区間（925区間）

＋

H29年度追加

H29年度事故多発区間
神奈川県交通安全対策協議会「事故多発区間（地点）」
（15区間）

→

H29年度末時点の事故危険区間

神奈川県の事故危険区間は940区間

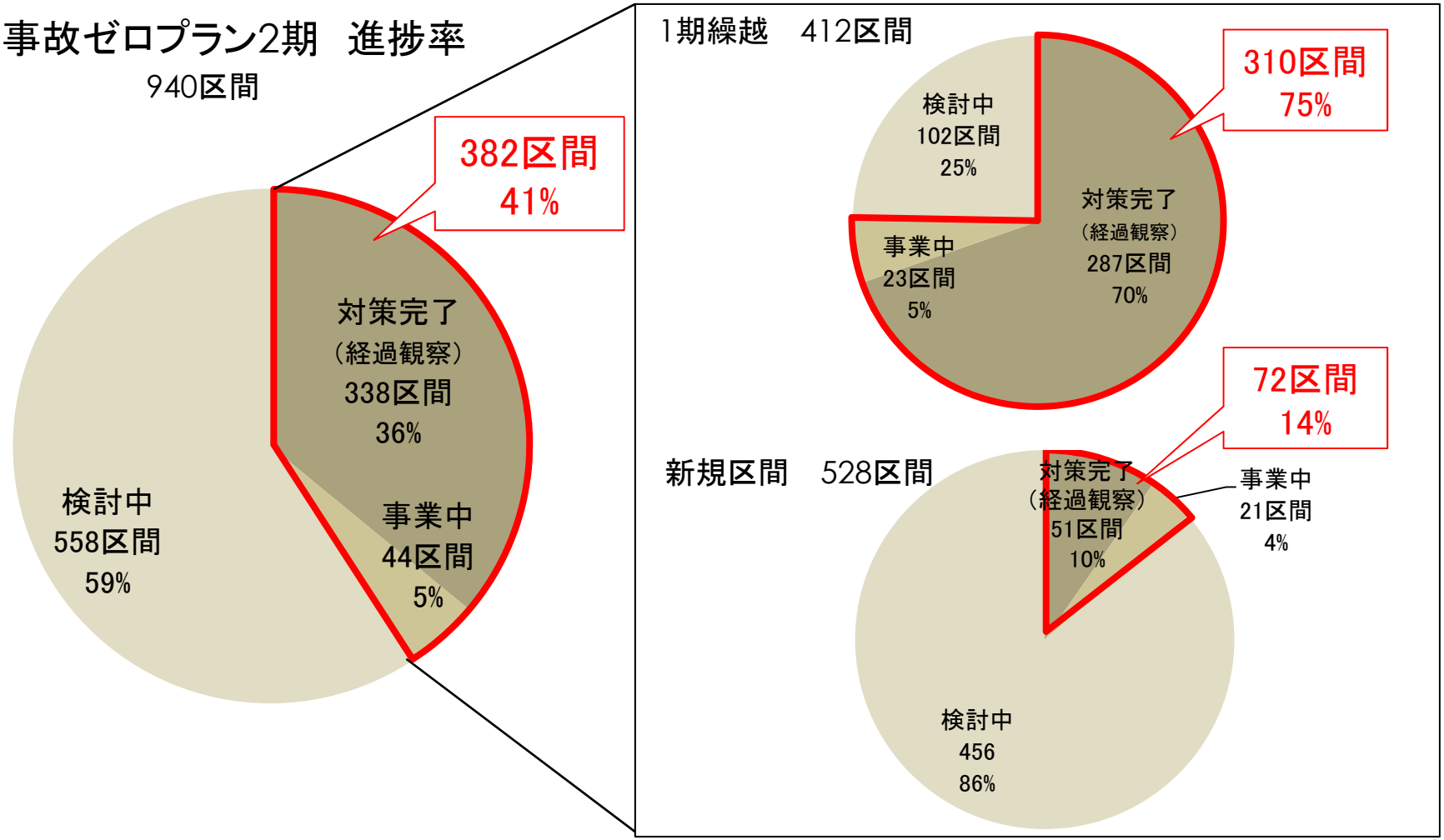
	2期									事故危険区間合計
	1期繰越し区間	新たに抽出した区間								
		死傷事故率上位	事故特性	事故危険箇所抽出基準A	事故危険箇所抽出基準B	安全性の危惧	事故多発地点（その他地域要望）	ヒヤリハット	区間合計（重複区間を除く※）	
横浜国道	168	118	62	22	35	55	23	4	214	382
相武国道	69	11	1	1	2	0	13	0	25	94
神奈川県	98	42	1	18	0	0	16	0	66	164
横浜市	47	148	82	4	0	0	3	0	154	201
川崎市	18	39	21	3	3	0	5	1	45	63
相模原市	12	16	6	5	0	0	6	0	24	36
合計	412	374	173	53	40	55	66	5	528	940

※重複区間とは、選定基準に複数該当している区間である。

2．事故ゼロプラン

・事故ゼロプラン2期の進捗状況

・対策進捗率は41%（対策完了、事業中）となっている。内訳をみると、1期からの繰り越し区間の進捗率（対策完了・事業中）は75%であり、一方、新規区間の進捗率は14%にとどまっている。

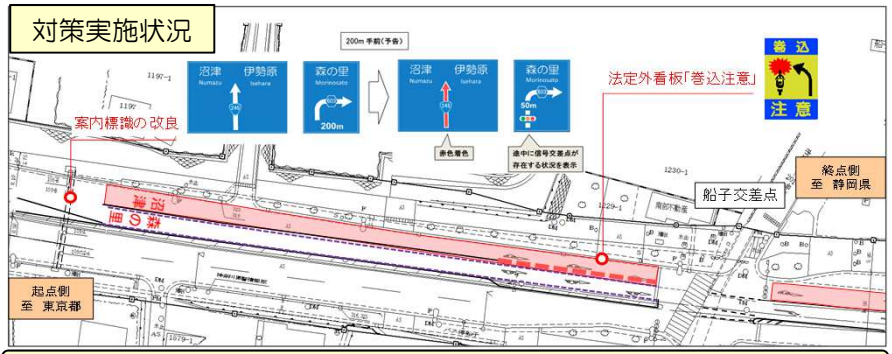


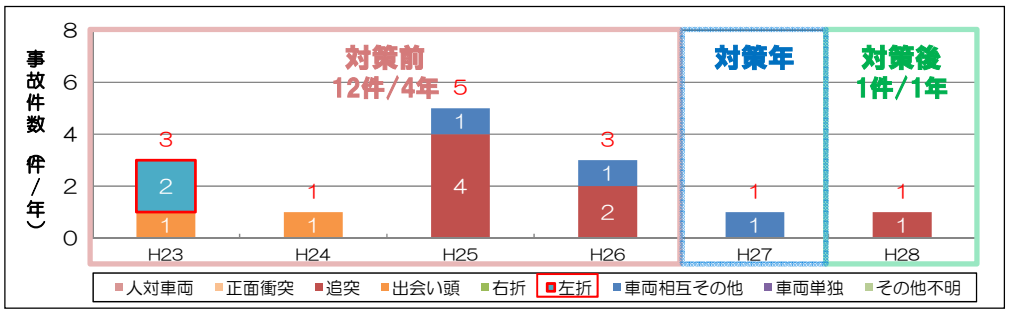
2．事故ゼロプラン

・対策事例～二輪車事故対策～「国道246号 厚木市船子　バス停船子周辺～森の里入口交差点」　横浜国道

- 対策前、追突事故と左折時の二輪車巻込事故が多発しており、H27にカラー舗装により車線別に方面案内を示す対策、幅広ドットにより二輪車巻込を防止する対策を実施。
- 対策後、追突事故が1.5件/年から1.0件/年、左折事故が0.5件/年から0件/年に減少。

対策実施状況

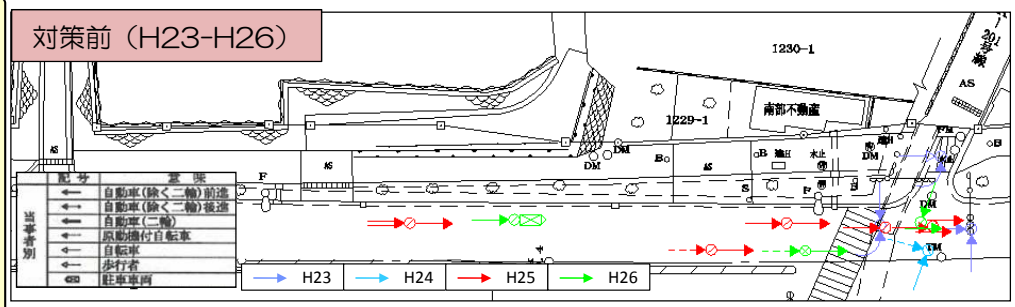




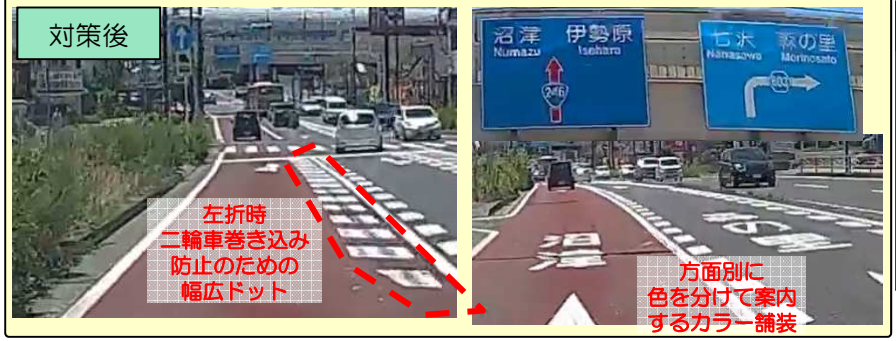
使用データ：ITARDA事故別データ（H23～H27）、警察事故データ（H28）

対策前

対策前（H23-H26）



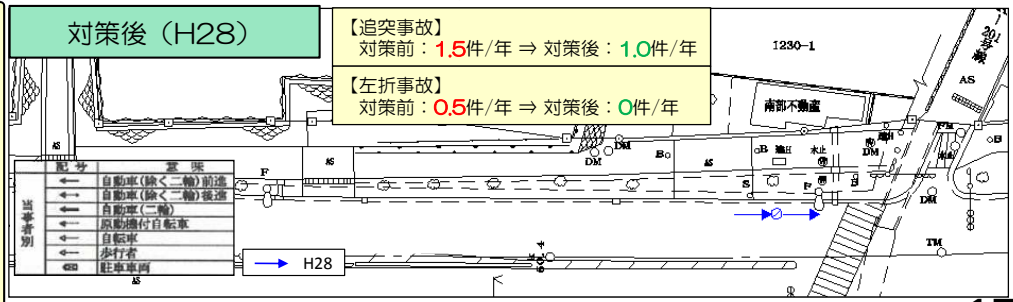
対策後



対策後（H28）

【追突事故】
対策前：1.5件/年 ⇒ 対策後：1.0件/年

【左折事故】
対策前：0.5件/年 ⇒ 対策後：0件/年

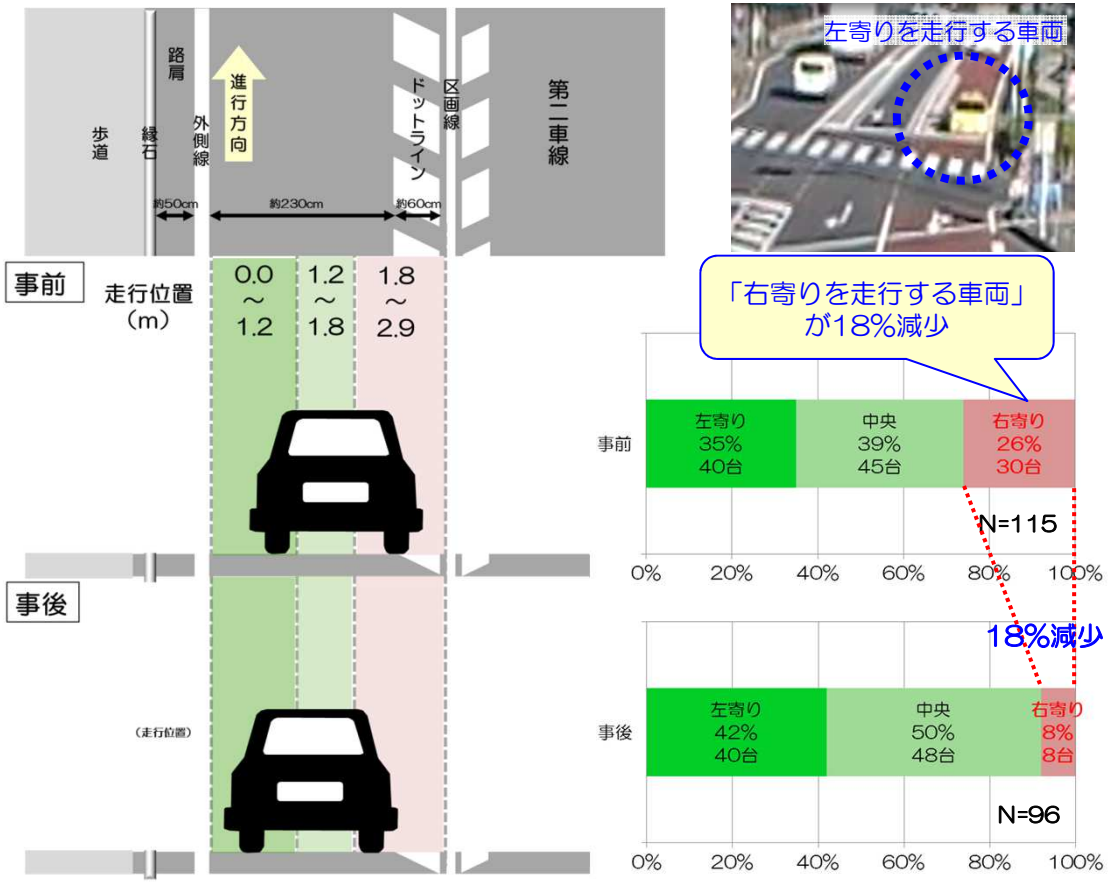


2．事故ゼロプラン

・対策事例～二輪車事故対策～「国道246号 厚木市船子　バス停船子周辺～森の里入口交差点」　横浜国道

- 幅広ドットの設置により、船子交差点を走行する左折車両のうち右寄りを走行する車両が18%減少
- 幅広ドット対策及び対策のねらいの認知度は低いものの、自然と左寄りになることで効果が上がっている。

交通挙動による評価

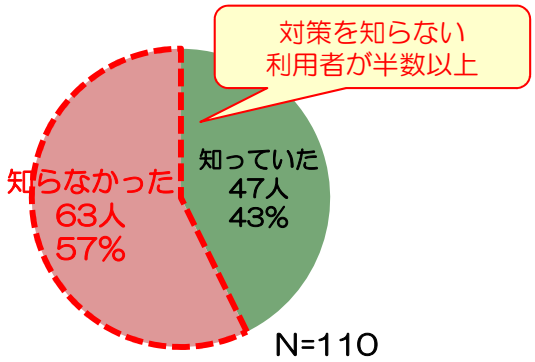


事前：2014年 2月26日（火）　事後：2017年12月13日（水）　集計対象時間帯：10:00～13:00

利用者意識

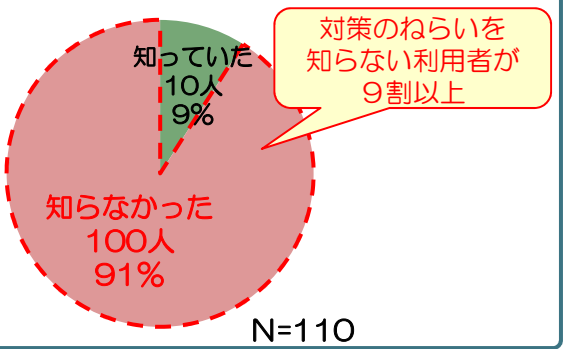
■幅広ドットの認知

Q．幅広ドットが設置されたことを知っていましたか



■対策のねらいの認知

Q．幅広ドットのねらいについて知っていましたか

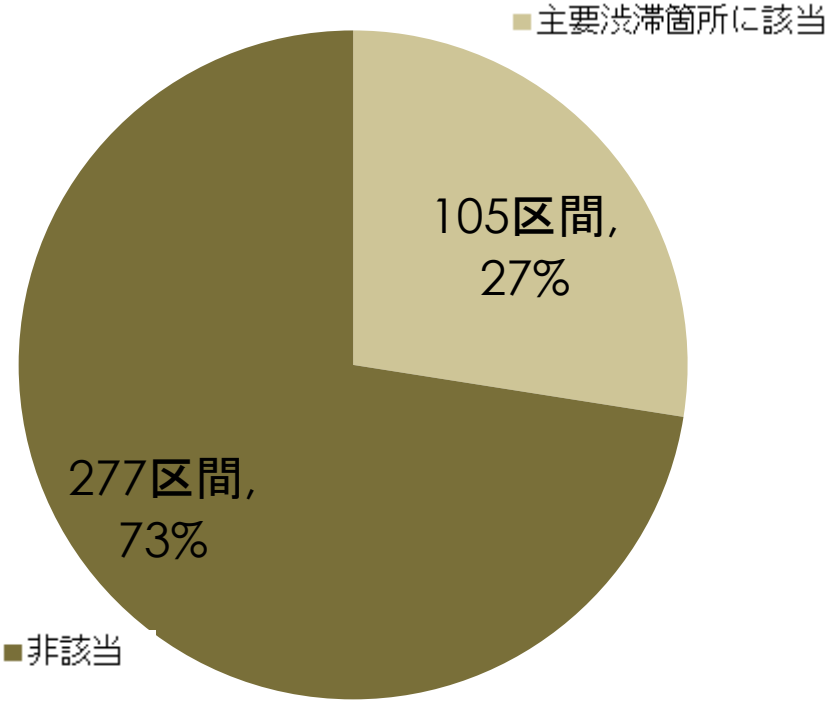


2．事故ゼロプラン

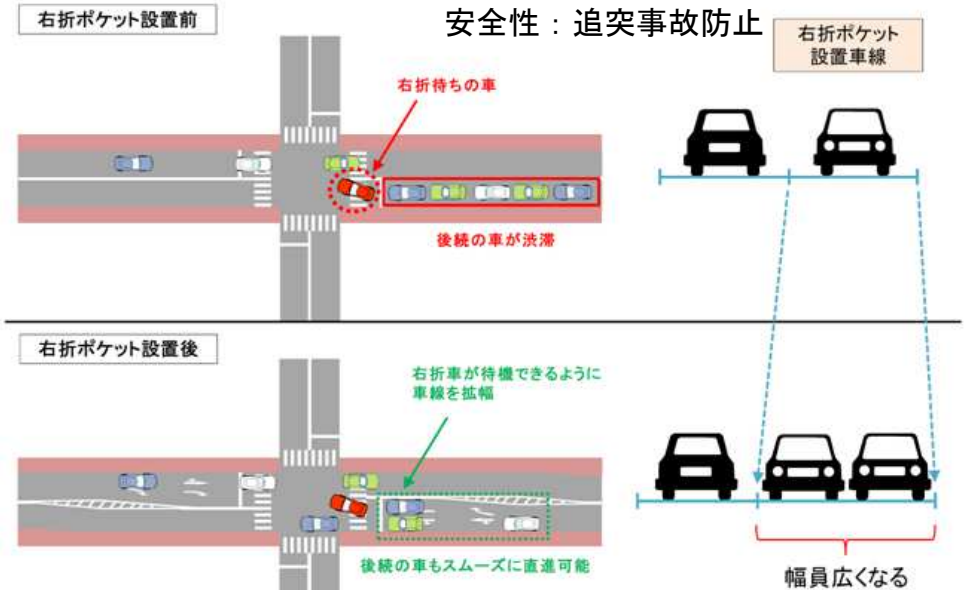
・安全性と円滑面の取り組みについて　横浜国道

- 横浜国道事務所管内の事故ゼロプラン382箇所のうち、約3割の105区間が主要渋滞箇所に該当している。
- 今後、主要渋滞箇所にも該当している事故ゼロプラン区間は、円滑性も考慮して、対策検討を進める。

横浜国道管内
事故ゼロプラン区間の
主要渋滞箇所の該当状況



対策例：右折ポケット設置　　円滑性：右折車と直進車の分離
安全性：追突事故防止



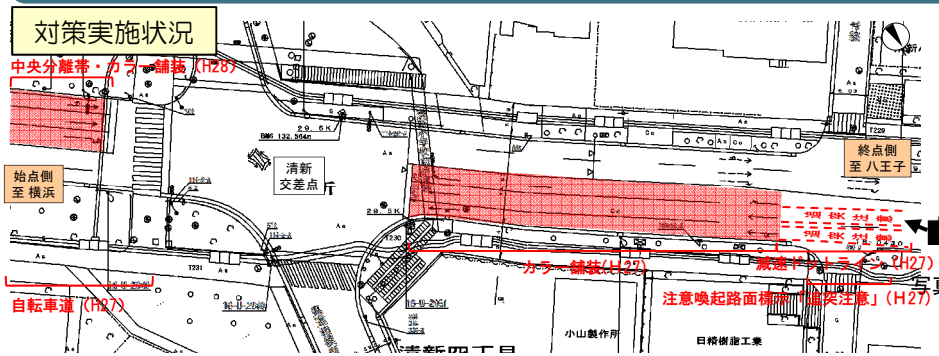
国道16号　上川井交番前交差点（平成27年度）

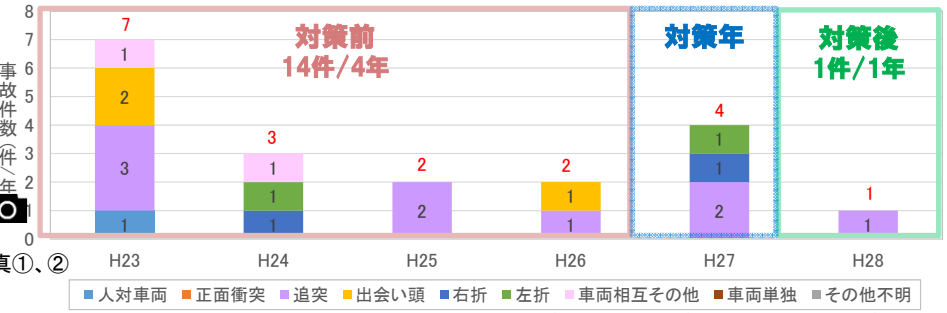
2．事故ゼロプラン

・対策事例～追突事故対策～「国道16号 相模原市中央区　清新交差点」　相武国道

- 追突事故等が多発しており、H27に上り車線へのカラー舗装、減速ドットライン、注意喚起路面標示「追突注意」等の対策を実施。一方、下り車線へのカラー舗装はH28に実施。
- 対策実施後、総事故件数は3.5件/年から1.0件/年、追突事故が1.5件/年から1.0件/年に減少。

対策実施状況





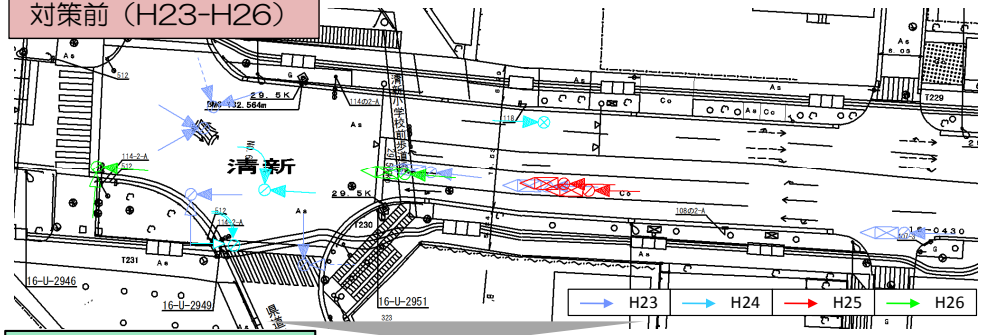
使用データ：ITARDA事故別データ（H23～H27）、警察事故データ（H28）
※下記事故図の範囲内で発生した事故を読み取って集計した結果

対策後

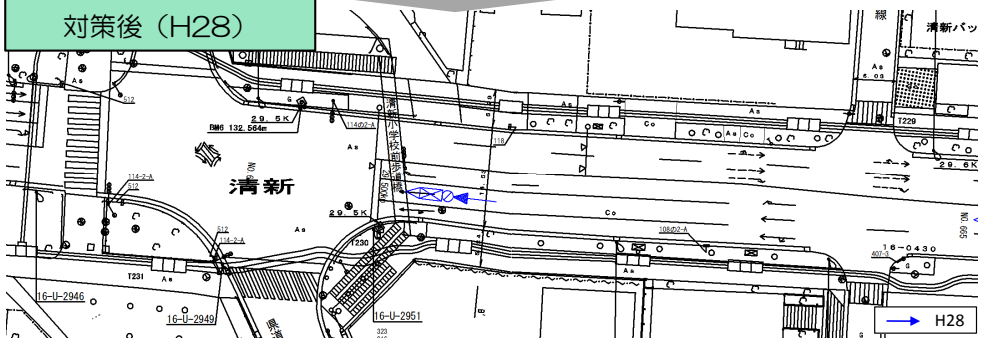
写真①

写真②

対策前（H23-H26）



対策後（H28）



記　号	意　味
←	自動車（前進）
←→	自動車（後退）
⇐	二輪
←···	原付
◁—	自転車
◁···	歩行者
⊠	駐停車車両
●	死亡事故
⊗	負傷事故（重傷）
⊘	負傷事故（軽傷）

【総事故】
対策前：3.5件/年 ⇒ 対策後：1.0件/年

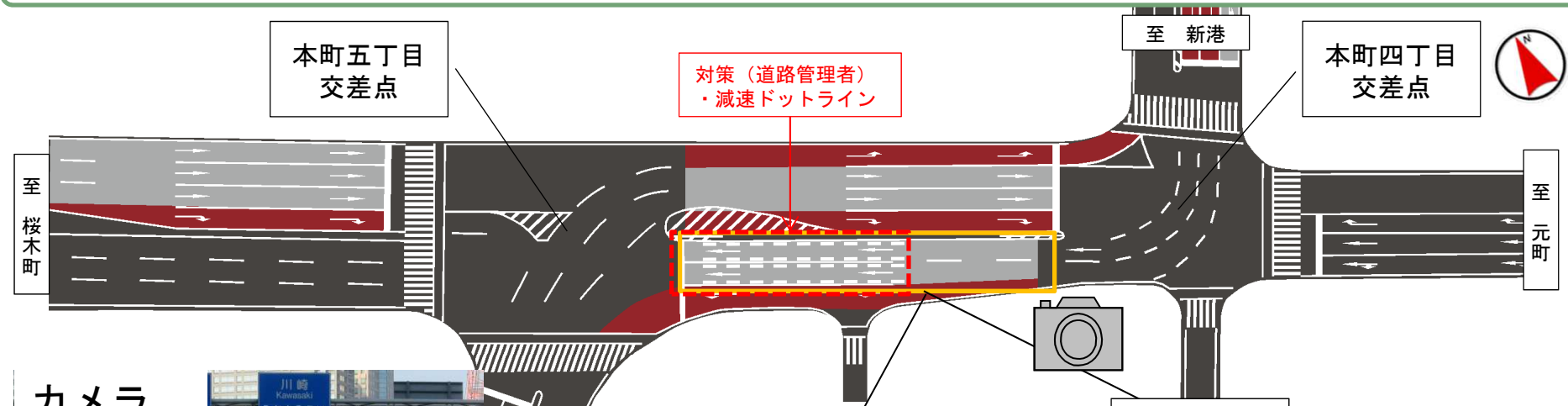
【追突事故】
対策前：1.5件/年 ⇒ 対策後：1.0件/年

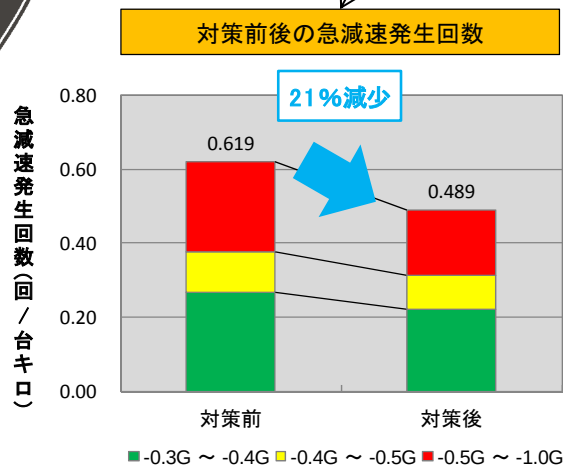
【自転車事故】
対策前：0.8件/年 ⇒ 対策後：0.0件/年

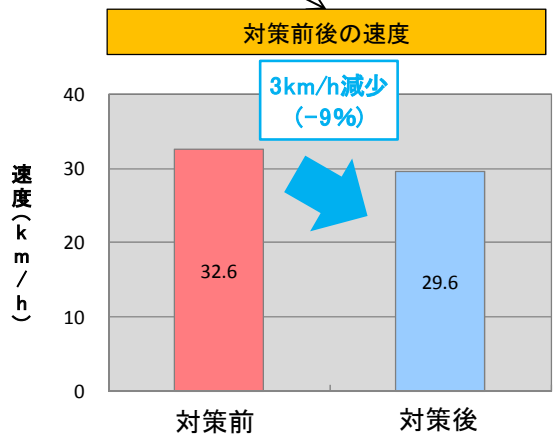
2．事故ゼロプラン

・対策事例～追突事故対策～「国道133号 横浜市中区　本町五丁目交差点」～　横浜市

- 追突事故対策として、平成27年10月に減速ドットラインを実施。
- 対策実施後において、ETC2.0プローブデータの急減速回数をみると、対策前に比べて2割減少し、効果が発現している。







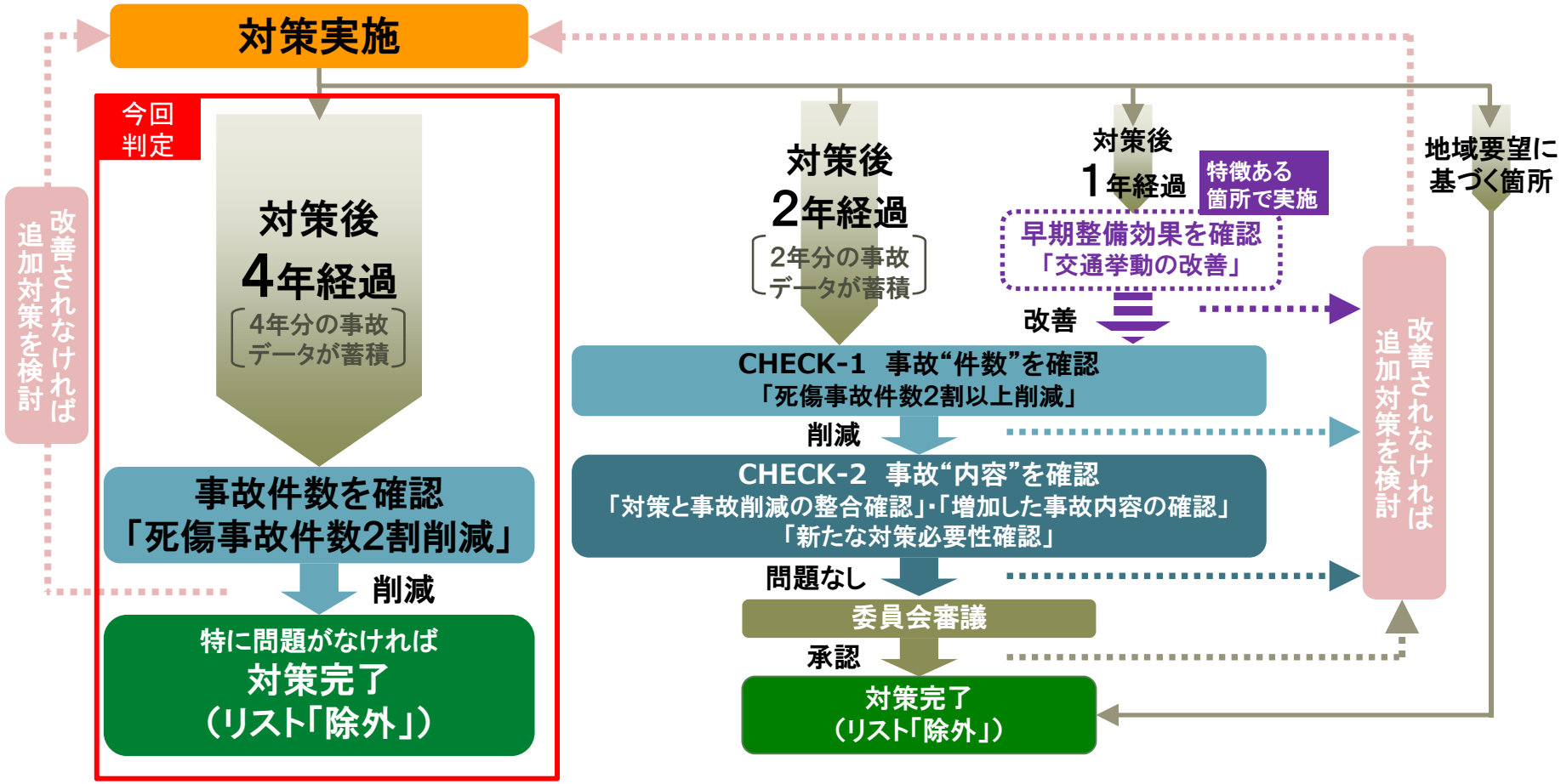
分析期間（対策年：平成27年10月）
　対策前：平成27年7月～9月
　対策後：平成28年7月～9月

2．事故ゼロプラン

・事故ゼロプラン2期の対策完了判定について

- 対策実施箇所の対策完了（除外判定）は、対策後の経過年数に応じて、3つの方法がある。
- 今回は、対策後4年経過箇所を対象に、除外判定を行う。

■対策実施箇所の評価フロー

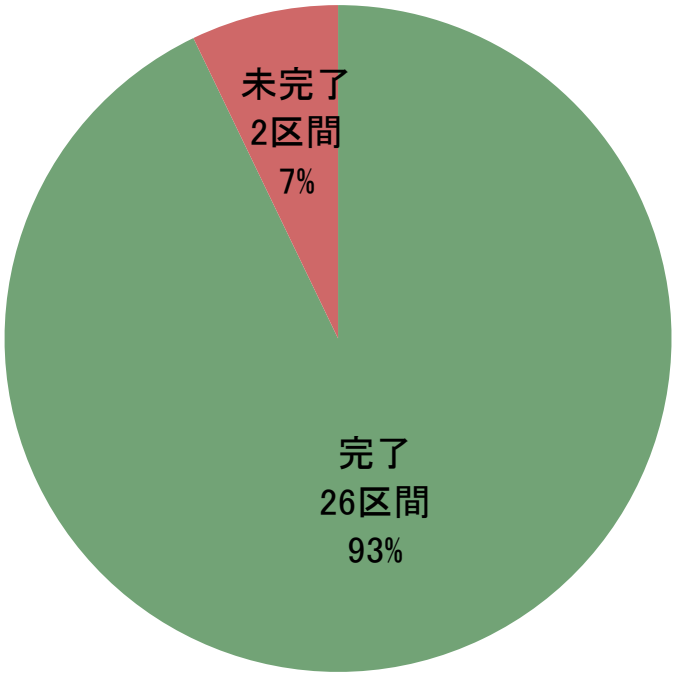


2．事故ゼロプラン

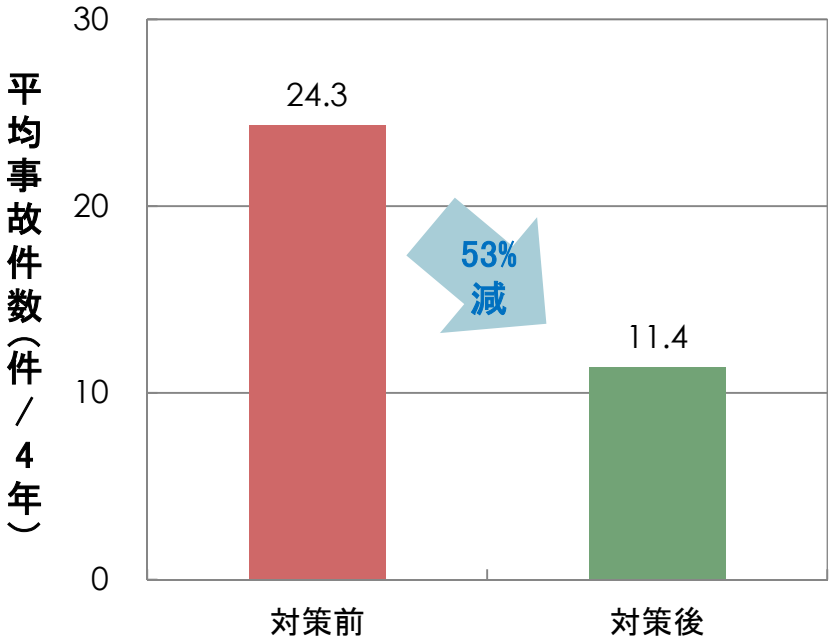
対策完了（リスト「除外」）の対象箇所

- H23に施工完了し、対策後4箇年分（H24-H27）の事故データが蓄積された28区間について、「除外」の判定を行った。
- 判定の結果、28区間の中、26区間は完了基準を達成しているため除外となる。一方、2区間は未達成のため、追加対策の検討区間となる。

対策完了（リスト「除外」）の判定結果
（n=28）



対象箇所の平均事故件数（n=28）



2．事故ゼロプラン

リスト「除外」の対象箇所

No	道路管理者	路線番号	区間名（交差点名）	対策年	死傷事故件数（4年間事故）			
					対策前（H17-H20）	対策後（H24-H27）	削減率	評価
1	相武国道	16	元橋本町	H23	16	8	50%	完了
2	相武国道	16	中和田交差点	H23	39	25	36%	完了
3	相武国道	16	鹿沼台交差点	H23	22	13	41%	完了
4	相武国道	16	相模大野駅南口入口交差点	H23	55	16	71%	完了
5	相武国道	16	大野台郵便局前交差点	H23	22	8	64%	完了
6	神奈川県	717	小田原市柳新田40-1～堀之内	H23	37	17	54%	完了
7	神奈川県	720	飯田岡入口交差点	H23	16	11	31%	完了
8	神奈川県	129	平塚市馬入本町交差点	H23	22	9	59%	完了
9	神奈川県	21	鎌倉市小町交差点	H23	18	13	28%	完了
10	神奈川県	32	手広交差点	H23	22	14	36%	完了
11	神奈川県	467	藤沢橋交差点	H23	26	15	42%	完了
12	神奈川県	467	郵便局前交差点	H23	35	5	86%	完了
13	神奈川県	301	大船駅東口交通広場前交差点	H23	16	2	88%	完了
14	神奈川県	43	東町郵便局前交差点	H23	29	7	76%	完了
15	神奈川県	56	大和市下鶴間交差点	H23	12	5	58%	完了
16	神奈川県	134	唐ケ原交差点	H23	25	15	40%	完了
17	神奈川県	129	高浜台交差点	H23	23	20	13%	未完了
18	横浜市	40	二つ橋交差点	H23	26	26	0%	未完了
19	横浜市	23	大道小学校前交差点	H23	21	14	33%	完了
20	横浜市	2	港北区綱島東2丁目交差点	H23	18	8	56%	完了
21	横浜市	2	北綱島交差点	H23	23	10	57%	完了
22	横浜市	83	楠橋入口交差点	H23	30	17	43%	完了
23	横浜市	21	公田交差点	H23	27	15	44%	完了
24	横浜市	83	霜下橋入口交差点	H23	20	10	50%	完了
25	横浜市	1	戸塚郵便局前交差点	H23	17	4	76%	完了
26	横浜市	2	樽町交差点	H23	29	4	86%	完了
27	川崎市	45	上小田中6丁目交差点	H23	17	1	94%	完了
28	川崎市	101	川崎病院入口交差点	H23	18	6	67%	完了

3．生活道路における交通事故対策

急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策

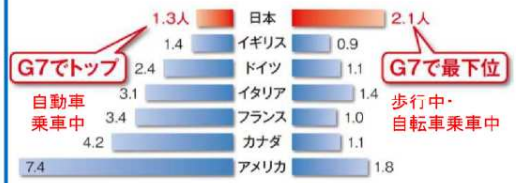
国土交通省生産性革命本部
第1回会合資料（H28.3.7）

ビッグデータにより生活道路の安全を確保　～対症療法型から科学的防止型に～

【交通事故の状況】

■自動車乗車中はG7で最も安全
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

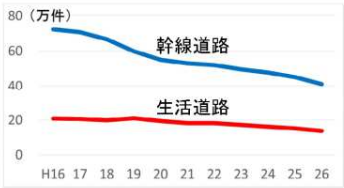
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



出典）OECD/ITF(2014)Road Safety Annual Report 2014

■生活道路の事故件数は、
幹線道路と比較し減少率が小さい

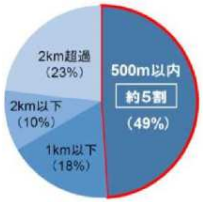
【道路種別の交通事故件数の推移】



出典）交通事故統計年報

■約半数が
自宅から500m以内で発生

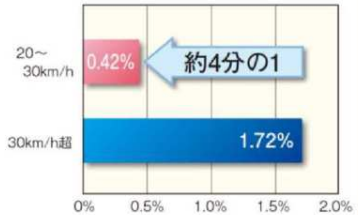
【自宅からの距離別死者数（歩行者・自転車）】



出典）交通事故データ（ITARDA：平成26年データ）調査不能を除く

■衝突速度が30km/hを超えると
致死率が急激に上昇

【生活道路の速度別の致死率】

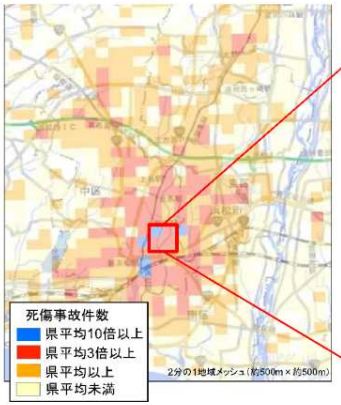


出典）交通事故データ（ITARDA：平成26年データ）

平成28年度から全国約**100**エリアを皮切りに対策を実施

＜事故データによる抽出＞

■事故データを活用し、
対策候補エリアを抽出



＜ビッグデータを活用した生活道路対策＞

［これまで］

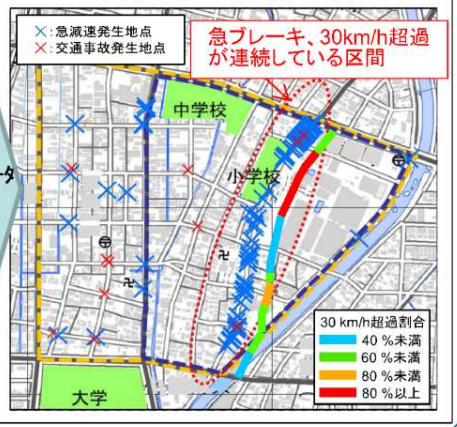
■事故発生箇所に対する
対症療法型対策

使用データ）ETC2.0プローブデータ：H27.4～7交通事故データ（静岡県警HPより）：H26.1～12

ビッグデータの分析

［今後］

■速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の
急所を事前に特定



効果的な
速度低減策を実施

［対策例］

ハンプ

狭さく

3．生活道路における交通事故対策

神奈川県内の生活道路の対策エリア（H29.12月末時点）は、下記の5エリアが対策エリアとなっている。
今年度については、横浜市港北区の大倉山三丁目地区を対象にハンプ設置等の社会実験を行った。

エリア選定の流れ

【H27.9～】H26年事故データの整理

↓

【H27.12～】対策候補エリアの検討

○各市町村に対して、市町村道の死傷事故に関するメッシュデータ等を提供し、対策候補エリアの抽出を依頼

↓

○各市町村において、地域の実情を踏まえて対策候補エリアを抽出し、関係機関と調整

↓

・道路、交通、沿道土地利用の状況
・ゾーン30の指定状況
・通学路の交通安全確保の推進体制

【H28.3】対策エリアの登録（以降継続的に登録予定）

○地域協働による推進体制の構築

↓ ← ○技術的支援（国）
・ビッグデータによるエリア分析
・有識者による技術的助言

【H28.4～】対策の立案・実施・評価

出典：国土交通省「効果的・効率的な交通事故対策の推進

生活道路対策エリア一覧

都道府県	市町村	地区名
神奈川県	横浜市	港北区大倉山３丁目
神奈川県	川崎市	多摩地区菅４丁目地区
神奈川県	小田原市	鴨宮３８３地区
神奈川県	大和市	林間１丁目・鶴間２丁目地区
神奈川県	相模原市	橋本地区

3．生活道路における交通事故対策

・横浜市大倉山三丁目地区の社会実験

H29.2	第1回 検討会 ・大倉山三丁目地区の事故発生状況 ・大倉山三丁目地区の急ブレーキ・速度状況（ETC2.0データ分析） ・大倉山三丁目地区の交通状況 ・一般的な安全対策メニュー
H29.9	第2回 検討会 ・速度抑制対策メニュー及び事例の紹介 ・大倉山三丁目地区における速度抑制策（案） ・ハンプ体験会の実施
H29.10	社会実験の実施 ・ハンプ、狭さく等の物理的デバイス（約4週間の試験施工）
H30.1.30（予定）	第3回 検討会 ・社会実験の結果、次年度にむけた取り組み

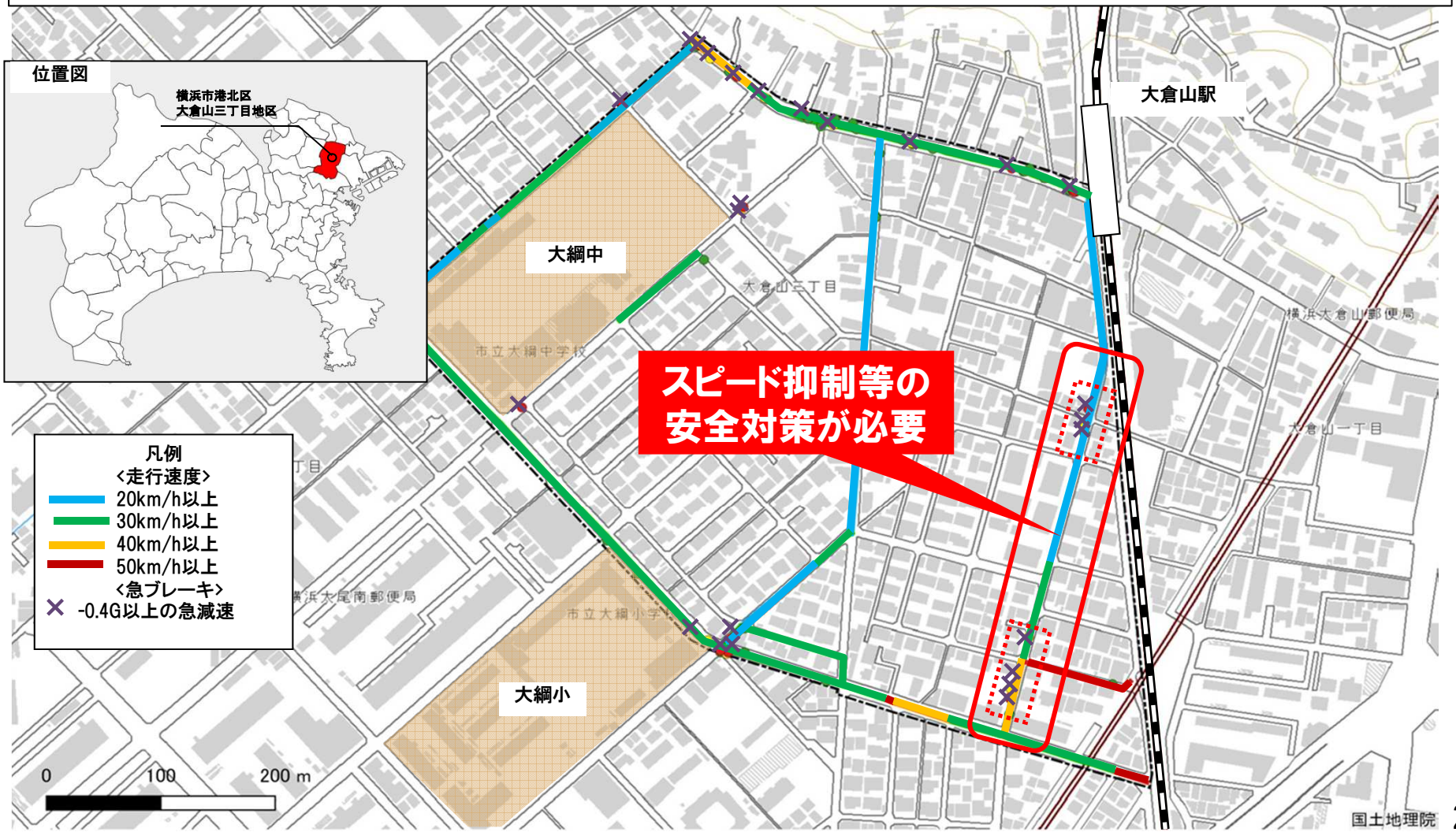
ハンプ体験会（H29.9）

第2回検討会（H29.9）

3．生活道路における交通事故対策

・大倉山三丁目地区の課題

大倉山三丁目地区では、急ブレーキが多く、走行速度が高い状況にあった。
そこで、自動車の「スピード抑制」等を目的とした安全対策（ハンプ、狭さく）を試験的に設置し、その効果を確認するための社会実験を行った。

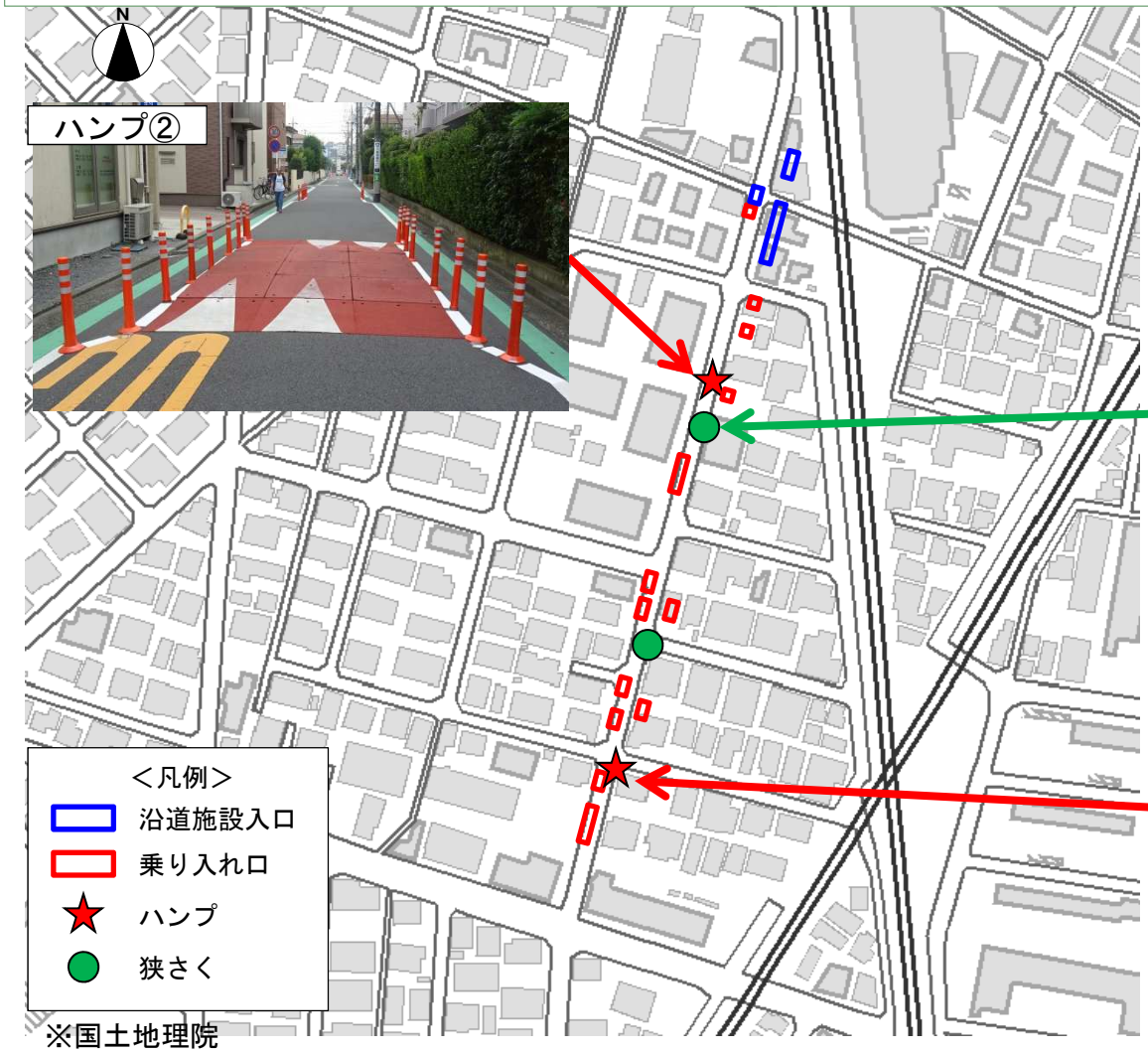


3．生活道路における交通事故対策

・大倉山三丁目地区の対策内容

ハンプ2箇所、狭さく2箇所を試験施工（10月5日～11月1日の約1ヶ月間）した。

現在は、ビデオ調査・アンケート調査（住民1,500世帯に配布）の結果を整理し、対策効果を分析中である。



※国土地理院

■道路標識の改善に向けた取り組み（国土交通省）

道路標識適正化委員会神奈川県部会　審議事項

～2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針～

1. 目的

今後、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、増加が想定される訪日外国人旅行者をはじめとする様々な来訪者にとって、さらに道路標識がわかりやすいものとなるよう、改善を推進する。

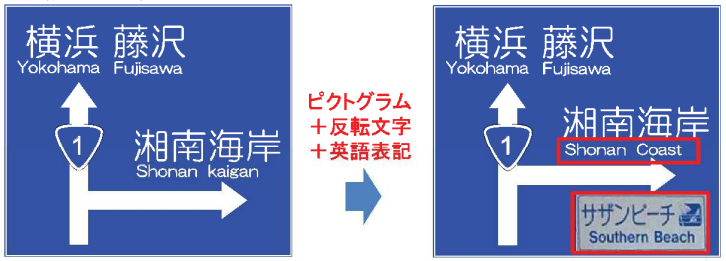
2. 取組の内容

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに、道路標識について、関係機関と連携しつつ、以下の取組を進めていく。

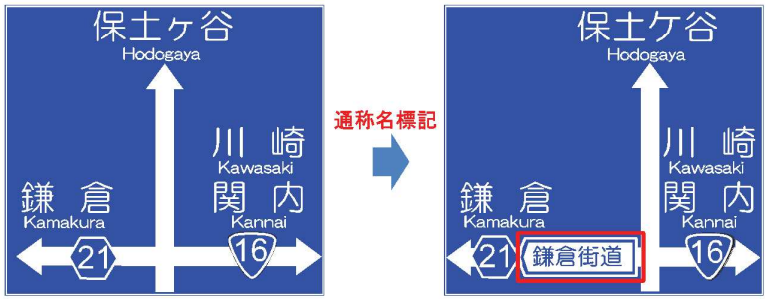
＜イメージ＞

○英語表記改善

○ピクトグラム、反転文字の活用



○通称名標記



○歩行者系サインの充実
（英語表記改善及び案内の充実化）

必要に応じて、改善を推進。

※ 横浜駅周辺
（設置済事例）

3. 整備箇所

次に示す神奈川県内の重点整備エリア及び対象路線を対象に各道路管理者が連携し、道路標識の改善を推進する。

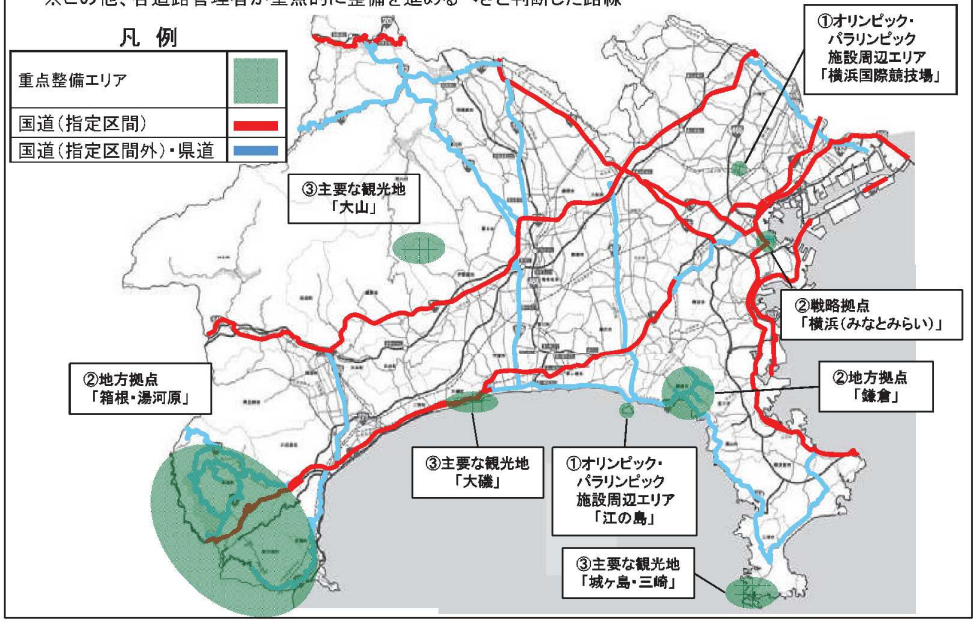
《重点整備エリア》

エリア	エリアの対象	エリアの数
①オリンピック・パラリンピック施設周辺エリア	競技会場周辺等（横浜国際競技場（新横浜地区）・江の島ヨットハーバー（江の島地区））	2
②戦略拠点・地方拠点	観光庁が選定した戦略拠点・地方拠点［横浜(みなとみらい)、鎌倉、箱根・湯河原］	3
③主要な観光地（新たな観光の核候補地）	神奈川県が認定した新たな観光の核候補地［城ヶ島・三崎地区、大磯地区、大山地区］	3
④その他エリア	①～③の他、各道路管理者が重点的に整備を進めるべきであると判断したエリア	必要に応じて今後設定

《対象路線》

道路管理者	対象路線	
国土交通省	管理区間全ての国道（指定区間）	
神奈川県	県が管理する全ての国道（指定区間外）	重点整備エリア内の主要な県道
横浜市	市が管理する主要な国道（指定区間外）	重点整備エリア内の主要な県道・市道
川崎市・相模原市	各市が管理する主要な国道（指定区間外）・県道	
藤沢市	重点整備エリア内の市道	

※この他、各道路管理者が重点的に整備を進めるべきと判断した路線



4. スケジュール

○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに道路標識の改善を推進

高速道路ナンバリング

高速道路の路線番号によるわかりやすい道案内の実現に向けて

高速道路ナンバリングの目的

●整備が進む我が国の高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せて路線番号を用いて案内する「ナンバリング」を導入することにより、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現します。

高速道路ナンバリングの対象路線

●高規格幹線道路網（「高速自動車国道」および「一般国道自動車専用道路」）とこの道路網を補完して地域の高速道路ネットワークを形成する路線

●高規格幹線道路網から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスとなる高速道路ネットワークを形成する路線

（※既にナンバリングが実施されている都市高速道路（首都高速道路、阪神高速道路等）は、今回の高速道路ナンバリングの対象外です。）

高速道路ナンバリングの基本ルール

1．親しみやすく

◆地域でなじみがあり、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号（2桁以内）を活用します。

2．シンプルでわかりやすく

◆数字は原則2桁以内とします。

◆同一起終点など、機能が似ている路線はグループ（ファミリー）化します。

◆道路種別や機能をアルファベットで表現します。

- 路線番号の頭に高速道路（Expressway）を意味する「E」を付与
- グループ（ファミリー）化する路線は、路線番号の最後に「A」を付与
- 環状道路は、路線番号の頭に「C」を付与

3．国土の骨格構造を表現する

◆主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起終点を設定します。

路線シンボルのデザイン

1桁番号　2桁番号　環状道路

路線番号の読み方

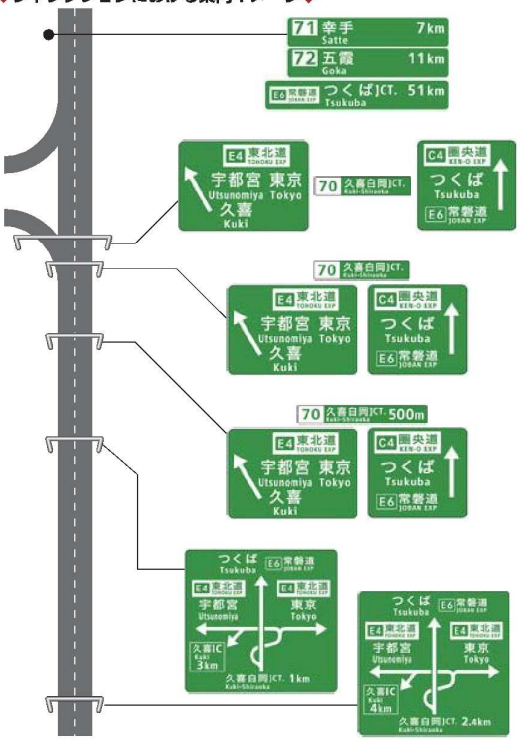
路線番号	日本語の読み方	英語の読み方
E１	いーいち	イーワン
E56	いーごじゅうろく	イーフィフティシックス
C４	しーよん	シーフォー

道路標識による案内

●路線番号と路線名を併記して案内します。

◆高速道路入口における案内イメージ◆

◆ジャンクションにおける案内イメージ◆



高速道路ナンバリングの活用

●地図やカーナビゲーションなど、様々な分野における活用を進めます。

◆地図における表示イメージ◆

◆カーナビゲーションにおける活用イメージ◆

国土交通省　道路局　企画課
〒100-8918　東京都千代田区霞が関2-1-3
TEL. 03-5253-8111（代表）

「高速道路ナンバリング」に関しましては、下記のサイトでも詳しく紹介しております。
http://www.mlit.go.jp/road/sign/numbering/index.html

平成29年2月現在

■自転車活用推進法の概要（国土交通省）

自転車活用推進法の概要①（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行）

国土交通省

基本理念

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- 国　：自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 地方公共団体　：国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- 公共交通事業者：自転車と公共交通機関との連携等に努める
- 国民　：国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

自転車活用推進法の概要②

国土交通省

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

①自転車専用道路等の整備
②路外駐車場の整備等
③シェアサイクル施設の整備
④自転車競技施設の整備
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化
⑧交通安全に係る教育及び啓発
⑨国民の健康の保持増進
⑩青少年の体力の向上
⑪公共交通機関との連携の促進
⑫災害時の有効活用体制の整備
⑬自転車を活用した国際交流の促進
⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

自転車活用推進計画

- 政府　：基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 都道府県・市区町村：区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- 国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- 本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

自転車の日・月間

- ５月５日を「自転車の日」、５月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- 自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

■高速道路の逆走対策（首都高速道路）

最近の逆走・歩行者等立入対策の実施状況及び今後の予定

【逆走件数】

・平成28年度の首都高速道路における逆走車「保護件数」は 4件。

・そのうち、神奈川地区は0件。

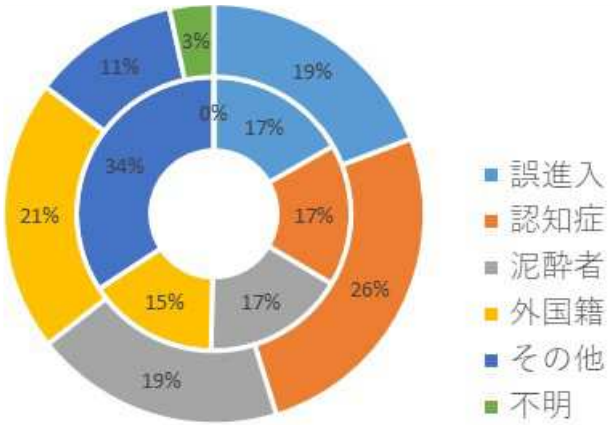
・H29年12月現在、今年度の神奈川地区での逆走車「保護件数」は1件。

【歩行者等立入件数】

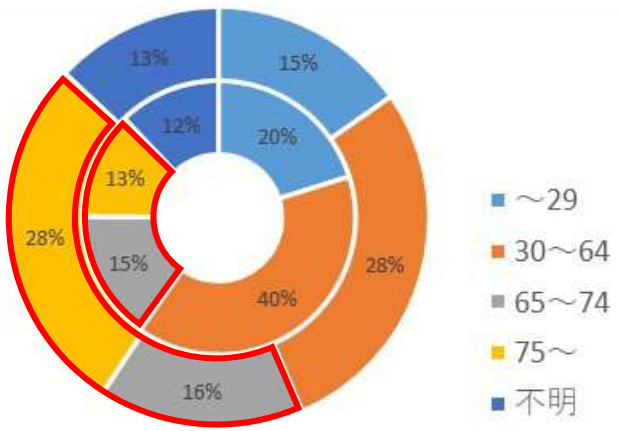
・平成28年度の首都高速道路における歩行者・自転車・原付等立入の「保護件数」は 492件。

・そのうち、神奈川地区は 96件。

・H29年12月現在、今年度の神奈川地区での歩行者等立入「保護件数」は 81件。



歩行者の要因比較（外側:H28年度、内側:H27年度）



歩行者の年齢比較（外側:H28年度、内側:H27年度）

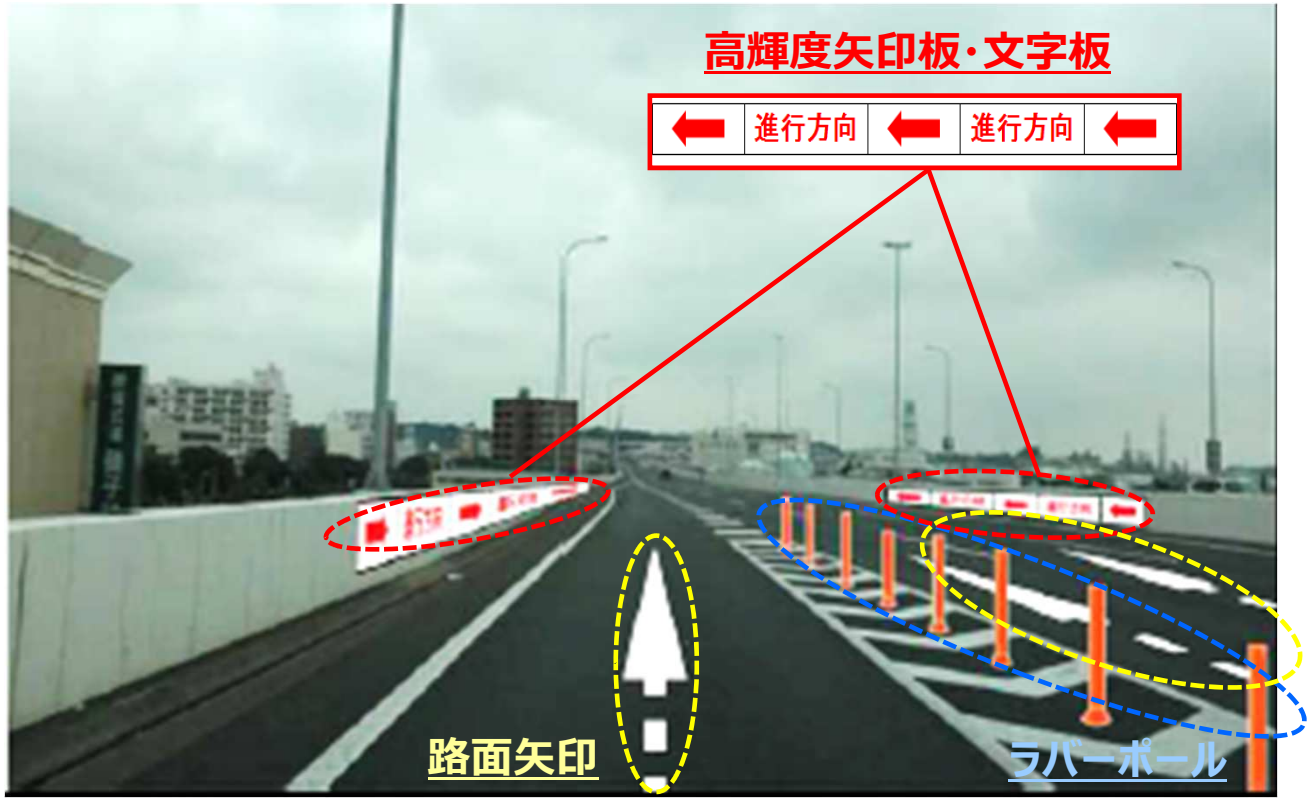
※歩行者の保護件数により作成

© Metropolitan Expressway Company Limited 2017

【高速上の逆走対策(本線合流部等)】

・平成28年度より、高輝度矢印板やラバーポールの設置等の対策を実施中。

・平成29年度内に、66箇所すべての合流部において実施完了見込み。



【立入、逆走検知・警告システムの導入】

・立入等の効果的な防止や発生時の被害低減のため、民間企業との共同研究を実施。

・神奈川地区においては、13箇所を選定し、順次導入。
（歩行者等の立入実績が多い、料金所の無い出入口等を優先に選定。）

・平成28、29年度の　2箇年で導入完了見込み。

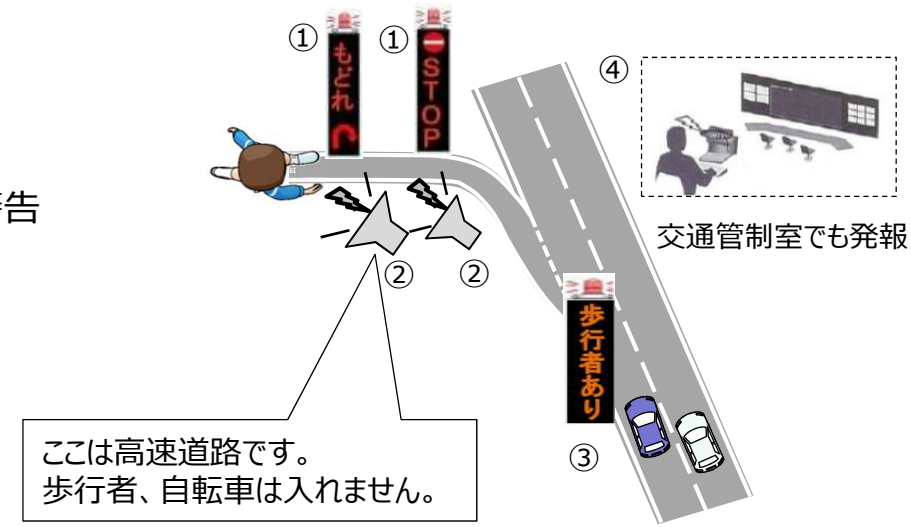
[システム概要]

1)立入者等検知
⇒ ①警告表示板・回転灯、
②スピーカーからの音声により警告（2箇所）
⇒ 本線順走車にも③警告表示板・回転灯で警告

2)同時に、④交通管制室で発報

3)保護のため、交通パトロールカーが現場に出動

4)警告表示等に気づかず進入した立入者等を保護



■高速道路の逆走対策（NEXCO）

交通安全対策[事故対策]

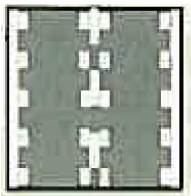
第三京浜道路　玉川IC　Eランプにおいて、主に雨天時の速度超過が要因と考えられる事故が多数発生しており、段階的に追加安全対策を実施していく予定

【H29年度の対策内容】　大型矢印標識の追加実施

【H30年度以降の対策予定】　注意喚起標識の設置

減速レーンマークの施工

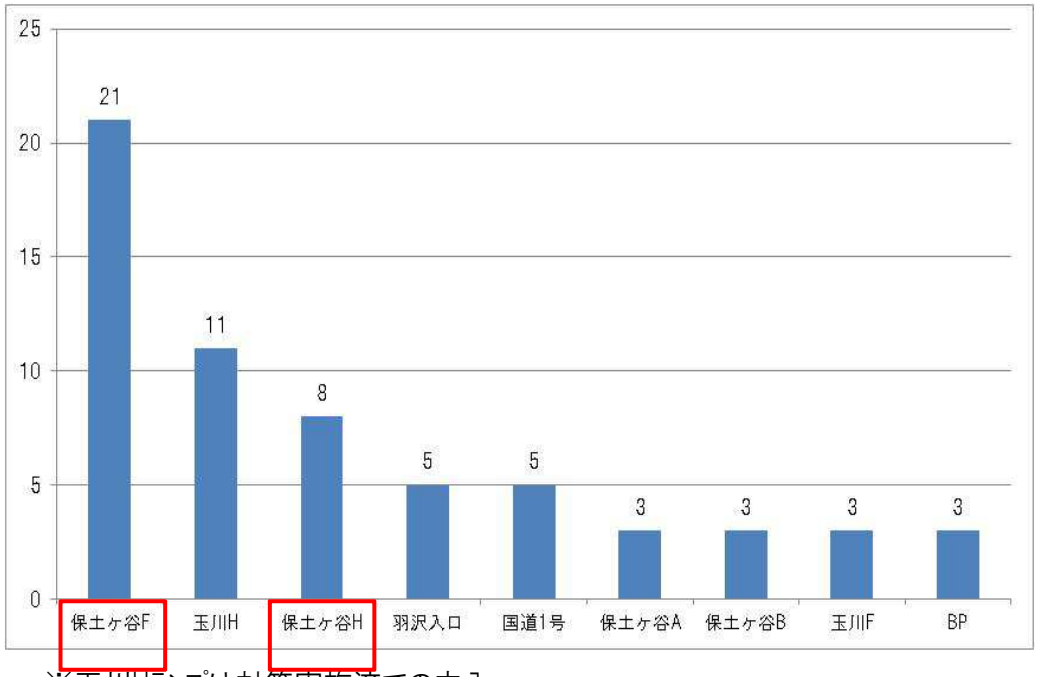
薄層舗装



交通安全対策[立入対策]

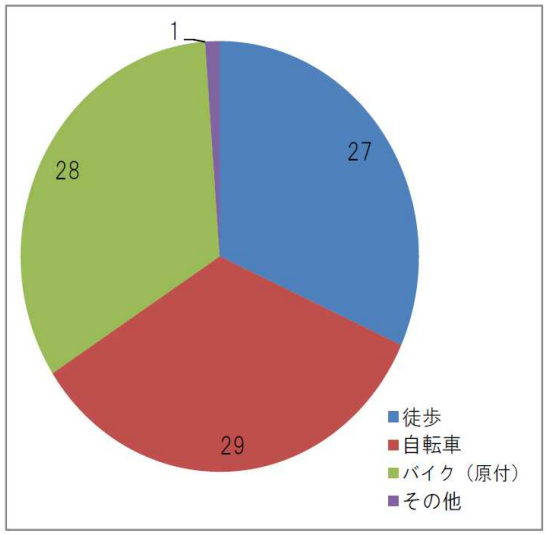
○京浜管内の立入状況について(H27年1月～12月)
　管内のIC立入状況については、保土ケ谷ICからの立入が多い。特にFランプ(国大入口)からの立入が際立つ状況である。

⇒H29.3　保土ケ谷ICの立入の多いランプへの立入防止システムの施行を実施済(保土ケ谷A･F･H)

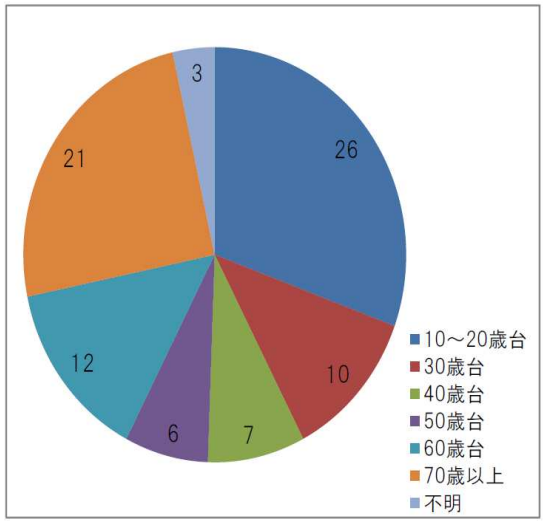


※玉川Hﾗﾝﾌﾟは対策実施済での立入

図－1　IC立入状況(年間)



図－2　手段別立入状況



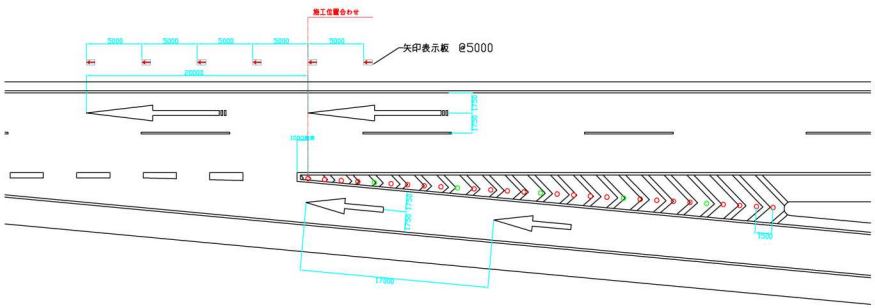
図－3　年代別立入状況

交通安全対策[逆走対策]

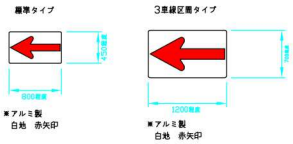
○H28　管内全線IC･PAの逆走対策を実施済み

○H29-H32　料金所前後の開口部閉塞強化及びさらなる逆走対策の追加実施予定

IC・JCT本線合流部配置図 1：300

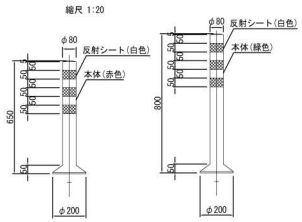


矢印表示板詳細図 1：50



ラバーポール詳細図

650mmタイプ　800mmタイプ



※ランプ部の矢印路面標示は、原則、車線の中央部に設置するものとする。
　なお、通行止め（ランプ閉鎖）を伴わない施工及び管理を実施するため、中央部より本線側に寄せて施工してもよいものとする。
※二車線ランプの場合、矢印路面標示は、車線毎に設置するものとする。

■特殊車両の交通事故（国土交通省）

4．その他

・特殊車両が引き起こす交通事故等は、特殊車両通行許可書の無許可や改ざんにより、経路外の通行が生じている。
・通行量が多い国道において、一度事故が発生すると、長時間通行止め等社会的被害が大きい。

■特殊車両が引き起こす交通事故

〇通行許可の経路外走行：長時間通行止め (12時間）

状況

〇通行許可経路外走行：長時間通行止め(6時間）

状況

道路環境改善箇所
提案書

～道路利用者（トラック事業者）からの意見～

【４箇所】

一般社団法人 神奈川県トラック協会

道路環境改善提案箇所①　※道路利用者（トラック事業者）からの意見

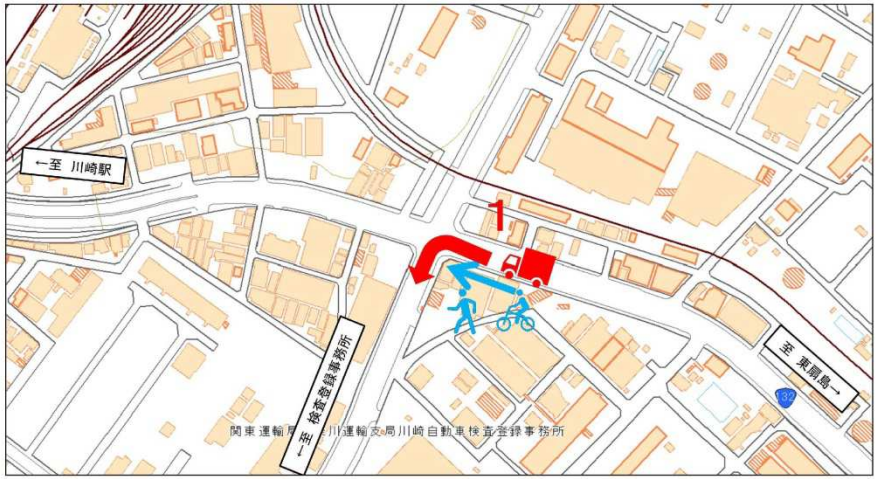
●対象区間の詳細

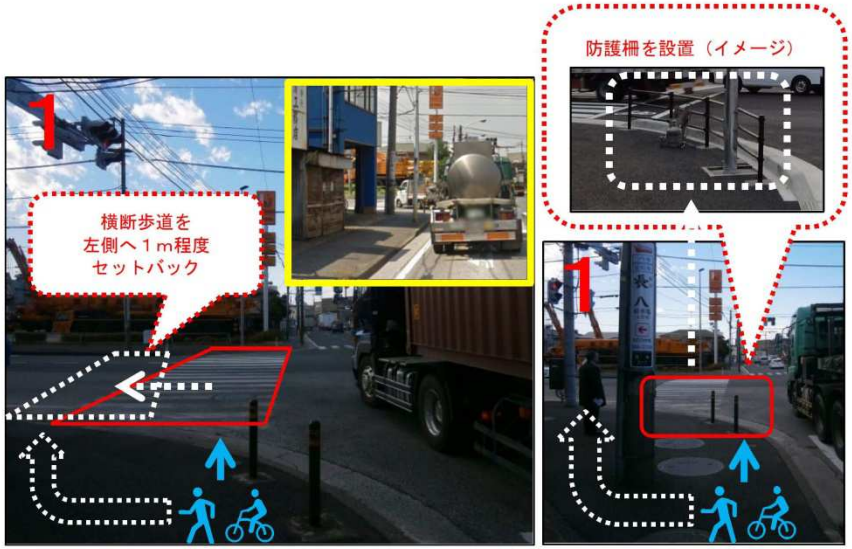
道路管理者	市町村	交差点名称	道路種別	路線番号	区間詳細
川崎市	川崎市川崎区塩浜	夜光	一般県道	132	夜光交差点

●対象区間の理由

1	当該交差点は大型車両（トレーラー含）の通行量が非常に多いことから、車両右左折時の巻込み事故が懸念される状況であった（平成２９年１０月に現地調査を行った際も、大型トラックと自転車の接触事故が発生していた）。その中でも特に、東扇島方面から検査登録事務所方面に左折する車両が横断歩道上を進行する際、建物や電柱等がドライバーの視認の妨げになっている状況が見受けられたことから、横断歩道をセットバックする他、交差点付近での自転車の飛び出しを防ぐために横断歩道から交差点までの間に防護柵等を設置することはできないか

●対象区間の状況





道路環境改善提案箇所②　※道路利用者（トラック事業者）からの意見

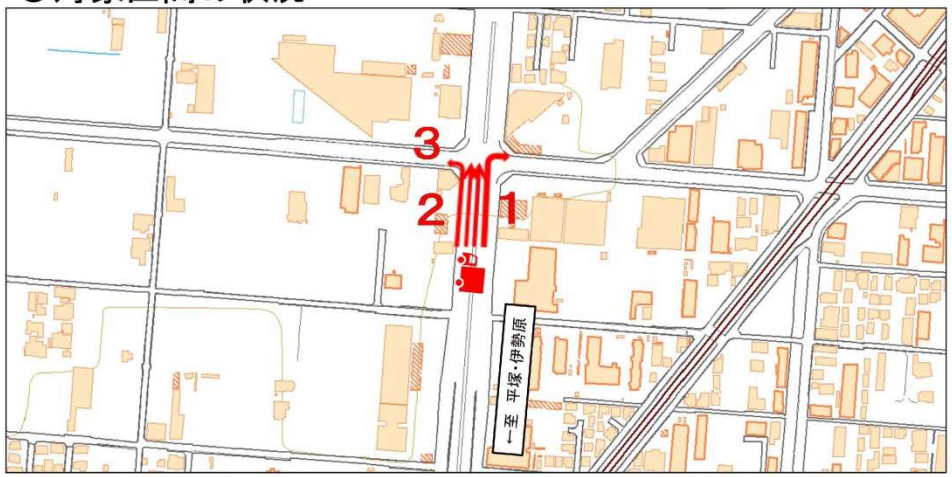
●対象区間の詳細

道路管理者	市町村	交差点名称	道路種別	路線番号	区間詳細
神奈川県	厚木市恩名	文化会館前	一般国道	129	文化会館前交差点

●対象区間の理由

1	平塚（129 号）・伊勢原（246 号）方面からの車両が合流して当該交差点へ進行する際、合流後 3 車線になった道路が交差点手前で右折専用車線を加えた 4 車線になるが、この右折専用車線が交通量に対して短いため、右折待ち車両が隣の直進車線にはみ出してしまい、後続の直進車両との追突事故につながる危険性が見受けられた他、4 車線に増やしたことによって各車線の通行幅が狭まり、特にトラック同士が並走する際に十分な車両間隔が確保できず、接触事故の危険性が懸念されることから、左側歩道幅の縮小により車道幅の拡張を行って安全な車両間隔の確保ができないか
2	平塚・伊勢原方面から当該交差点へ進行する際、歩道脇に設置されている「左折注意」の標示看板が樹木で隠れている。また、横断歩道近辺も樹木によって交差点を左折しようとする車両が横断歩道上を視認する際の妨げになっている可能性が見受けられることから、樹木の整備ができないか
3	当該交差点の歩行者等用標示が一部破損している。平塚・伊勢原方面から左折する車両と歩行者等による接触事故の防止の観点から、不鮮明になっている横断歩道標示等を含めて修繕できないか

●対象区間の状況



道路環境改善提案箇所③　※道路利用者（トラック事業者）からの意見

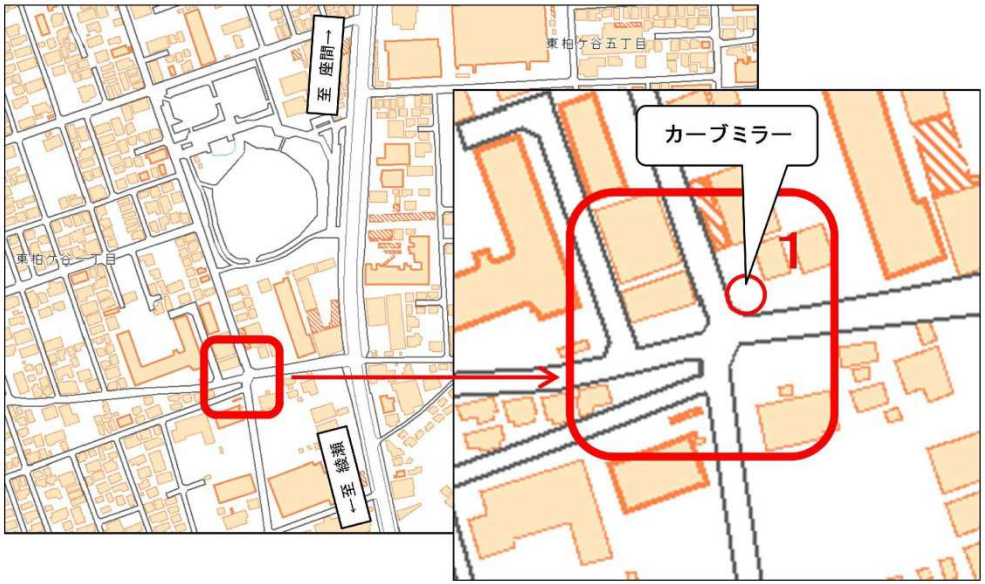
●対象区間の詳細

道路管理者	市町村	交差点名称	道路種別	路線番号	区間詳細
－	－	－	－	－	海老名市東柏ヶ谷 1-27-22 周辺

●対象区間の理由

1	車両、自転車、歩行車ともに通行量が多く接触事故も発生している状況の中、当該交差点に設置されているカーブミラーについて、車両からの視認にサイズが十分でないと見受けられることから、サイズの拡大の検討ができないか

●対象区間の状況



道路環境改善提案箇所④　※道路利用者（トラック事業者）からの意見

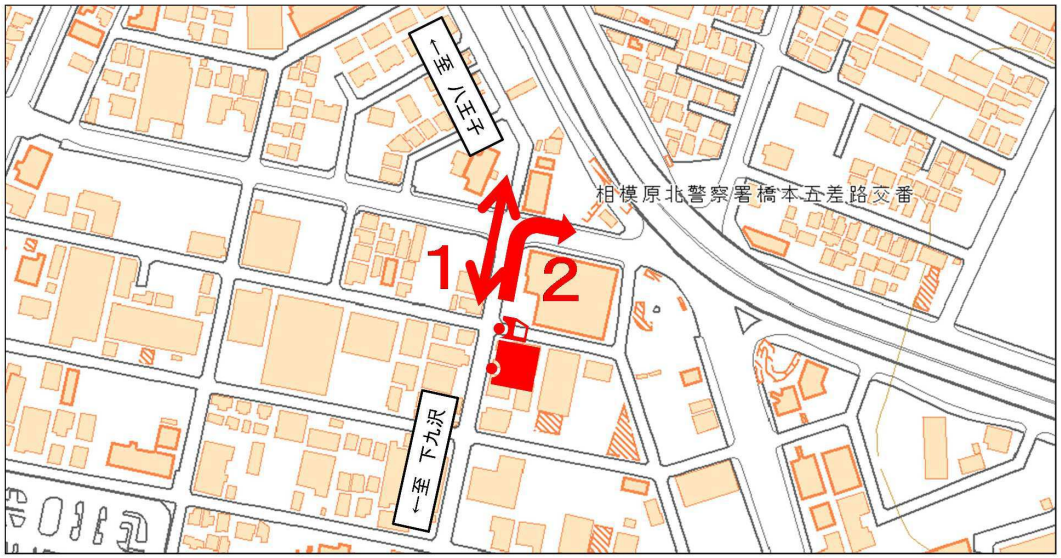
●対象区間の詳細

道路管理者	市町村	交差点名称	道路種別	路線番号	区間詳細
相模原市	相模原市緑区橋本台	－	一般県道	－	主要地方道（路線番号 63）と交わる交差点

●対象区間の理由

1	津久井広域道路で信号待ちをしている車列を横切るかたちで 63 号からの直進車両が当該交差点を頻繁に進行しており、津久井広域道路の車列と並走する二輪車や自転車との接触事故につながる可能性が見受けられることから、津久井広域道路と 63 号が交わる当該交差点に信号機を設置できないか
2	63 号を下九沢（しもくざわ）方面から進行してくる車両が当該交差点で津久井広域道路へ右折進入を試みる際、交通量が多い中ではスムーズな合流が困難である他、強引な進入が津久井広域道路の円滑な通行の妨げになっている可能性が見受けられることから、右折を禁止することはできないか

●対象区間の状況



5．今後のスケジュール

今後の予定

	開催時期	議題（案）
第17回 委員会	平成30年12月～ 平成31年3月	1．神奈川県の交通事故発生状況について 2．事故ゼロプランの進捗状況 3．生活道路の安全対策 4．その他（トピックス） 5．今後のスケジュール