

第19回
群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会
【安全性】

令和元年7月30日

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所
群馬県 県土整備部

目 次

1. 事故ゼロプランの経緯	2
2. 群馬県の事故状況	9
3. 事故ゼロプラン整備効果	14
4. オプティカルドットシステム(ODS)対策工の紹介	26
5. 未就学児の安全対策の取り組み	27
6. 高齢者事故対策の課題	31
7. 生活道路の安全対策の現状と課題	35
8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介	37
9. 次回委員会について	43

1. 事故ゼロプランの経緯 これまでの取り組み

■ 本委員会の経緯

【主な議題】

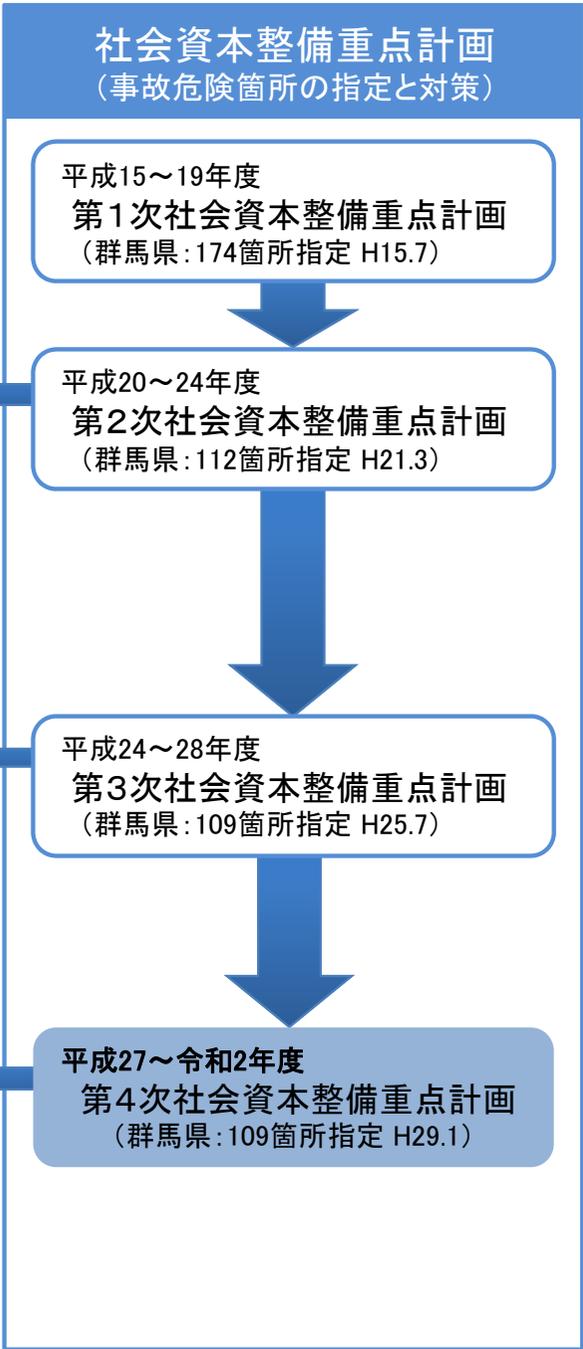
第1回委員会(平成17年11月)	◆安全性向上区間選定の考え方整理
第2回委員会(平成18年 3月)	◆安全性向上を図るべき区間案の選定
第3回委員会(平成18年 6月)	◆安全性向上を図るべき区間決定(交通安全みえる化プラン)
第4回委員会(平成19年10月)	◆新データでの新たな安全性向上区間の選定
第5回委員会(平成19年12月)	◆新たに安全性向上を図るべき区間決定(新・交通安全みえる化プラン)
第6回委員会(平成20年 9月)	◆H20事故危険箇所選定

『群馬県事故ゼロプラン1巡目』

第7回委員会(平成22年10月)	◆「事故危険区間」の選定方針
第8回委員会(平成22年12月)	◆「主な事故危険区間」の確定(83区間)
事故ゼロプラン 主な事故危険区間公表(平成22年12月)	※第9～12回:「移動性向上」だけの議題で開催
第13回委員会(平成26年9月)	◆1巡目の進捗状況、事故危険区間の追加区間(68区間)
第14回委員会(平成27年10月)	◆1巡目のまとめ

『群馬県事故ゼロプラン2巡目』

第15回委員会(平成28年8月)	◆2巡目のすすめ方
第16回委員会(平成29年1月)	◆事故危険区間の抽出
第17回委員会(平成29年7月)	◆2巡目の公表、1巡目対策区間の整備効果
第18回委員会(平成30年8月)	◆1巡目対策区間の整備効果、2巡目対策区間の短期的な整備効果
第19回委員会(令和元年7月)	◆本日の委員会



群馬県事故ゼロプラン

群馬県事故ゼロプランは、過去の事故データや道路利用者の声を基に、交通安全対策が必要な区間を『事故危険区間』として選定し、優先的に対策を行っていく取り組み

事故ゼロプラン（1巡目）

平成22年に主な事故危険区間83区間を公表

平成28年までに80区間の対策を完了（3区間事業中）

事故ゼロプラン（2巡目）

平成29年に事故危険区間194区間公表

令和2年度（平成32年度）までに設計～対策工整備を実施

1. 事故ゼロプランの経緯 審議事項

事故ゼロプラン(2巡目)の委員会審議経過

第15回委員会 (平成28年8月)

事故危険区間 抽出“**方法**”確認 事故データ指標、地域の声(職業ドライバーアンケート)による抽出

第16回委員会 (平成29年1月)

事故危険区間 抽出“**結果**”確認 事故データ指標、地域の声(職業ドライバーアンケート)による抽出

事故危険区間公表(平成29年3月) **194区間**

第17回委員会 (平成29年7月)

事故危険区間 整備“**効果**”確認 2巡目の公表結果、1巡目対策区間の整備効果

第18回委員会 (平成30年7月)

事故危険区間 整備“**効果**”確認 1巡目区間の整備効果、2巡目区間の短期的な整備効果

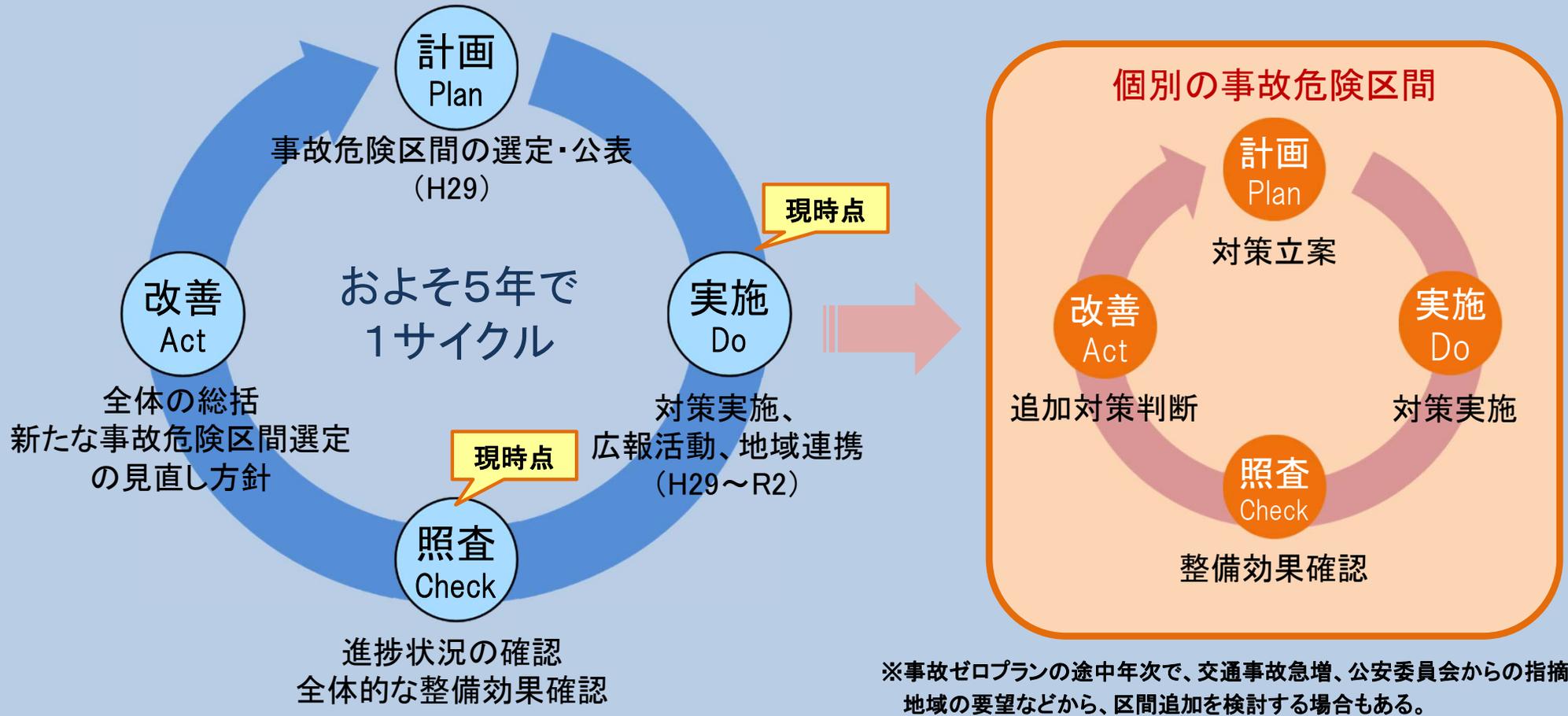
本日の委員会の確認・審議事項

- ◆事故ゼロプラン(1巡目)の整備後4年以上経過の対策効果の確認
- ◆事故ゼロプラン(2巡目)の整備後対策効果と対策直後の短期的な効果の確認
- ◆近年の特徴的な事故(未就学児、高齢者、自転車など)に関する対策等の確認

事故ゼロプラン(2巡目)

令和2年度までに、以下のPDCAサイクルにのっとり、設計～対策を実施予定。

【群馬県事故ゼロプランのすすめ方】



1. 事故ゼロプランの経緯 事故ゼロプラン2巡目区間

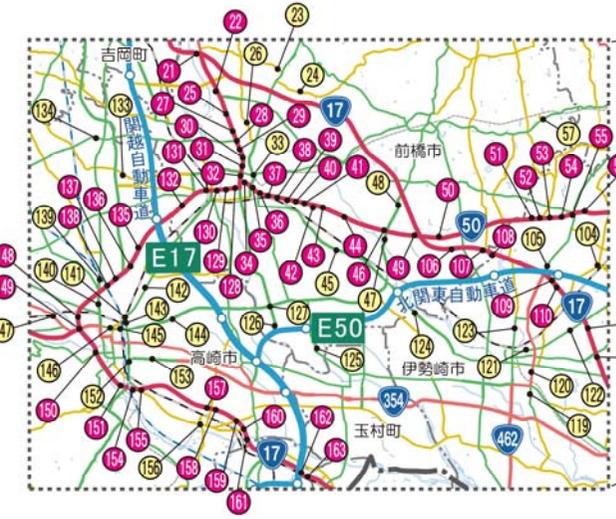
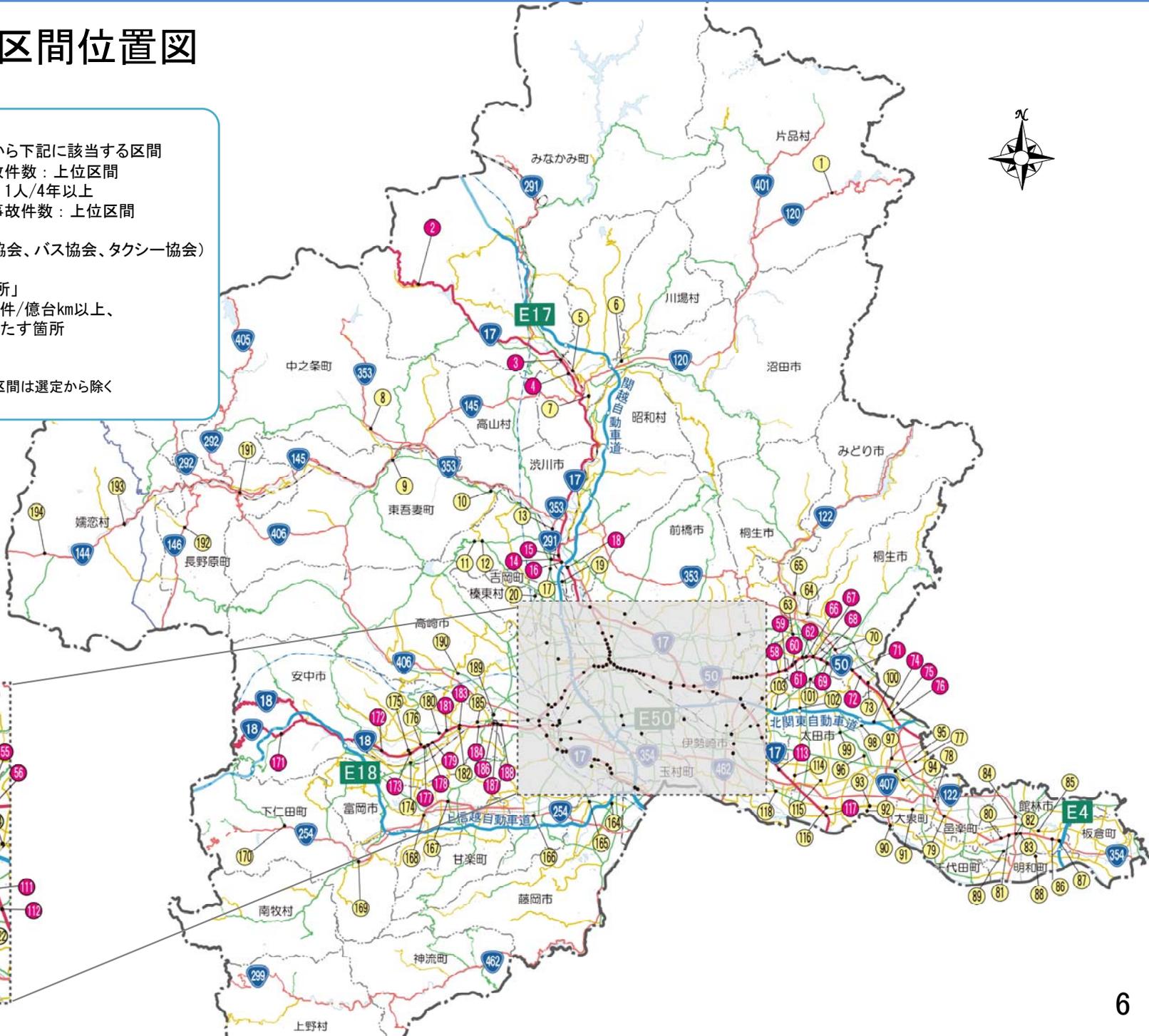
■ 事故ゼロプラン2巡目区間位置図

事故危険区間選定の考え方

- ① 事故データ：平成23年～平成26年における事故データから下記に該当する区間
 - 死傷事故率：100件/億台km以上
 - 死傷事故件数：上位区間
 - 追突事故件数：上位区間
 - 死者数：1人/4年以上
 - 歩行者・自転車事故件数：上位区間
 - 高齢者事故件数：上位区間
 - 車線逸脱事故件数：上位区間
 - ② アンケート：群馬県内の職業ドライバー（群馬県トラック協会、バス協会、タクシー協会）へのアンケートにおいて複数意見のあった区間
 - ③ 「第4次社会資本整備重点計画」における「事故危険箇所」
 - 死傷事故率：100件/億台km以上、重大事故率：10件/億台km以上、死傷事故率：1件/億台km以上 の全ての条件を満たす箇所
 - ETC2.0を利用した急挙動箇所
 - OH27事故多発地点
- ※既に事故対策がなされている等、当面、継続して経過措置を行う区間は選定から除く

【凡例】

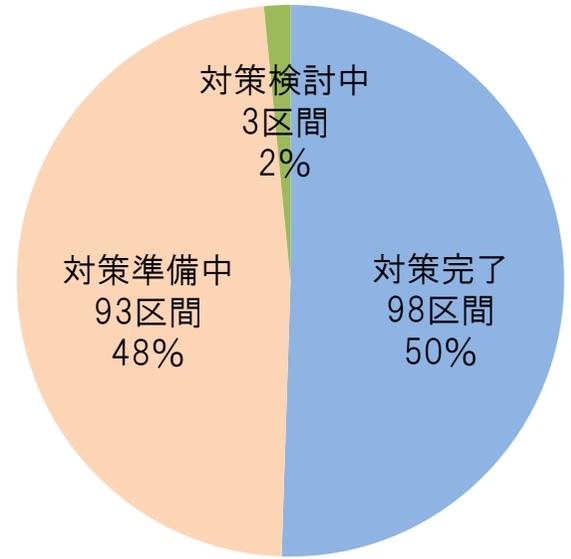
- : 直轄国道
- : 群馬県管理道路



1. 事故ゼロプランの経緯 事故ゼロプラン2巡目区間

■ 事故ゼロプラン2巡目区間の進捗状況

対策区間	区間数	計画 (Plan)			実施 (Do)					
		検討中	経過観察	設計済み	準備中	対策完了				
						H27	H28	H29	H30	小計
直轄国道	93	2	1※	90	57	4	3	0	26	33
群馬県管理	101	0	0	101	36	3	17	14	31	65
合計	194	2	1	191	93	7	20	14	57	98



※経過観察:
 (主)大間々世良田線(開通H30.3)が国道50号に新たに接続し、周辺の交通環境が大きく変化

1. 事故ゼロプランの経緯 事故ゼロプラン2巡目区間

■ 事故ゼロプラン2巡目区間一覧表

青：対策完了
 橙：対策準備中
 白：対策検討中

No.	路線名	区間名(直轄国道)
2	国道17号	みなかみ町吹路
3	国道17号	沼田市恩田町
4	国道17号	沼田市恩田町
14	国道17号	石原交差点
15	国道17号	中村三叉路交差点
16	国道17号	渋川市中村
18	国道17号	半田北交差点
21	国道17号	北町南交差点
22	国道17号	荒牧町交差点
25	国道17号	前橋市下小出町三丁目
27	国道17号	群大病院東交差点
28	国道17号	前橋市国領町二丁目
29	国道17号	住吉町一丁目交差点
30	国道17号	千代田町三丁目交差点
31	国道17号	千代田町一丁目交差点
32	国道17号	本町一丁目交差点
34	国道50号	本町二丁目交差点
35	国道50号	前橋市本町二丁目
36	国道50号	二丁目五差路交差点
37	国道50号	前橋市本町三丁目
38	国道50号	前橋市税務署北交差点
39	国道50号	本町三丁目交差点
40	国道50号	三河町二丁目交差点
41	国道50号	前橋市朝日町四丁目
42	国道50号	東片貝町東交差点
43	国道50号	前橋市野中町
44	国道50号	上長磯町交差点
46	国道50号	小島田町交差点
49	国道17号	今井町交差点
50	国道50号	前橋市二之宮町
51	国道50号	赤堀今井西交差点
52	国道50号	赤堀今井町交差点
53	国道50号	伊勢崎市赤堀今井町一丁目
54	国道50号	伊勢崎市市場町一丁目
55	国道50号	西久保町交差点
56	国道50号	伊勢崎市西久保町二丁目
58	国道50号	間野谷町西交差点
59	国道50号	伊勢崎市間野谷町
60	国道50号	みどり市笠懸町
61	国道50号	みどり市笠懸町
62	国道50号	鹿交差点
66	国道50号	みどり市笠懸町
67	国道50号	阿左美岩宿交差点
68	国道50号	阿佐美交差点
69	国道50号	桜塚交差点
71	国道50号	広沢小学校交差点
72	国道50号	広沢町五丁目交差点
74	国道50号	太田市丸山町
75	国道50号	太田流通センター入口交差点
76	国道50号	七日市交差点
106	国道17号	二宮赤城神社前交差点

No.	路線名	区間名(直轄国道)
107	国道17号	飯土井交差点
108	国道17号	スマートインター入口交差点
109	国道17号	三和交差点
110	国道17号	伊勢崎市三和町
111	国道17号	東小保方南交差点
112	国道17号	流通団地前交差点
113	国道17号	新田西部工業団地入口交差点
117	国道17号	阿久津交差点
128	国道17号	本町一丁目南交差点
129	国道17号	紅雲町二丁目交差点
130	国道17号	農政事務所前交差点
131	国道17号	前橋市石倉町二丁目
132	国道17号	総合文化センター入口交差点
135	国道17号	小八木町交差点
136	国道17号	高崎市浜尻町
137	国道17号	高崎市緑町四丁目
138	国道17号	高崎市緑町四丁目
148	国道17号	飯上並複町ON.OFF分合流部交差点
149	国道17号	高崎市並複町
150	国道17号	和田橋交差点
151	国道17号	城南交差点
154	国道17号	高崎市新後閑町
155	国道17号	上佐野西交差点
157	国道17号	倉賀野町交差点
158	国道17号	高崎市倉賀野町
159	国道17号	金属工業団地前交差点
160	国道17号	高崎市倉賀野町
161	国道17号	高崎市倉賀野町
162	国道17号	藤岡市岡之郷
163	国道17号	高崎市新町
171	国道18号	安中市松井田町
172	国道18号	安中市松井田町
173	国道18号	磯部入口交差点
177	国道18号	安中市安中三丁目
178	国道18号	安中市安中四丁目
179	国道18号	安中市原市
181	国道18号	安中市役所入口交差点
183	国道18号	安中市安中四丁目
184	国道18号	中宿東交差点
186	国道18号	安中市板鼻
187	国道18号	安中市板鼻
188	国道18号	八幡大門交差点

No.	路線名	区間名(群馬県管理道路)
1	国道120号	利根郡片品村
5	国道291号	沼田市碓田町
6	(主)平川横塚線	沼田市横塚町
7	(一)戸鹿野下之町線	沼田市栄町
8	国道353号	吾妻郡中之条町
9	(主)高崎東吾妻線	吾妻郡東吾妻町
10	(主)渋川東吾妻線	吾妻郡東吾妻町
11	(主)渋川松井田線	渋川市伊香保町
12	(主)渋川松井田線	伊香保交差点
13	国道291号	渋川市金井
17	(主)高崎洪川線	渋川市行幸田
19	(主)高崎安中洪川線	八木原駅入り口
20	(主)高崎安中洪川線	北群馬郡榛東村
23	(主)前橋赤城線	前橋市富士見町
24	(一)四ツ塚原の郷前橋線	前橋市勝沢町
26	(一)津久田停車場前橋線	前橋市北代田町
33	(主)前橋大間々桐生線	前橋市城東町二丁目
45	(主)前橋館林線	前橋市下大島町
47	(主)藤岡大胡線	前橋市筑井町
48	(主)藤岡大胡線	前橋市富田町
57	(主)前橋大間々桐生線	前橋市粕川町
63	(主)前橋大間々桐生線	みどり市大間々町
64	(一)駒形大間々線	みどり市大間々町
65	(一)小平塩原線	みどり市大間々町
70	国道122号	桐生市相生町一丁目
73	(一)太田桐生線	桐生市広沢町六丁目
77	(一)佐野太田線	太田市台之郷町
78	国道354号	上小泉交差点
79	国道354号	邑楽郡邑楽町
80	国道354号	館林市苗木町
81	国道354号	館林市富士原町
82	国道354号	館林市小桑原町
83	国道354号	新宿二丁目交差点
84	国道122号	館林市北成島町
85	(一)板倉穀谷館林線	館林市松原二丁目
86	国道354号	館林市赤生田町
87	国道354号	館林市羽附町
88	(一)江口館林線	南大島交差点
89	(主)熊谷館林線	下三林町交差点
90	国道407号	古戸交差点~刀水橋北詰交差点
91	(一)綿貫篠塚線	邑楽郡大泉町
92	(一)綿貫篠塚線	牛沢団地入口交差点
93	(一)綿貫篠塚線	太田市牛沢町
94	(一)鳥山竜舞線	太田市内ヶ島町
95	(一)太田大泉線	太田市新島町
96	(一)鳥山竜舞線	太田市新野町
97	国道407号	太田市熊野町
98	(主)足利伊勢崎線	太田市強戸町
99	(主)足利伊勢崎線	新田小金井町北交差点
100	(主)足利伊勢崎線	太田市上強戸町
101	(主)桐生伊勢崎線	みどり市笠懸町

No.	路線名	区間名(群馬県管理道路)
102	(一)大原境三ツ木線	太田藪塚IC入口交差点
103	(主)桐生伊勢崎線	伊勢崎市田部井町二丁目
104	(一)三夜沢固定停車場線	国定町二丁目南交差点
105	(主)伊勢崎大間々線	三和町交差点
114	(一)大原境三ツ木線	太田市新田下田中町
115	(一)新田上江田尾島線	太田市新田赤堀町
116	(一)綿貫篠塚線	太田市安養寺町
118	(主)伊勢崎深谷線	境萩原交差点
119	国道462号	伊勢崎市ひろせ町
120	国道462号	伊勢崎市東本町
121	(主)桐生伊勢崎線	伊勢崎市平和町
122	(主)桐生伊勢崎線	伊勢崎市八子町
123	(主)伊勢崎大間々線	伊勢崎市柳原町
124	(主)前橋館林線	伊勢崎市宮子町
125	(主)前橋玉村線	前橋市下阿内町
126	(主)前橋長瀬線	横手大橋北交差点
127	(主)前橋長瀬線	公田町東交差点
133	(主)高崎洪川線	高崎市引間町
134	(主)高崎洪川線	高崎市金古町
139	(主)高崎洪川線	高崎市緑町一丁目
140	(主)高崎洪川線	飯塚町南交差点
141	(主)高崎伊勢崎線	高崎市飯塚町(踏切と五差路)
142	(主)前橋高崎線	高崎市井野町
143	(主)前橋高崎線	高崎市飯玉町
144	(主)高崎駒形線	高崎市上大類町
145	(主)高崎駒形線	高崎市芝塚町
146	(主)高崎駒形線	高崎市末広町(末広町五差路)
147	国道406号	高崎市北久保町
152	(主)前橋高崎線	栄町交差点
153	(主)高崎伊勢崎線	高崎市上中居町
156	(一)金井倉賀野停車場線	高崎市倉賀野町
164	(主)前橋高崎線	上栗須交差点
165	(主)寺尾藤岡線	上落合交差点
166	(国)254号	高崎市吉井町
167	(国)254号	小沢交差点
168	(国)254号	一ノ宮駅前交差点
169	(国)254号	下仁田町下仁田
170	(主)下仁田軽井沢線	甘楽郡下仁田町
174	(一)磯部停車場線	安中市磯部一丁目
175	(一)長久保郷原線	安中市原市
176	(一)一本木平小井戸安中線	安中市原市二丁目
180	(主)下仁田安中倉淵線	安中市高別当
182	(一)一本木平小井戸安中線	安中市安中四丁目
185	(一)吉井安中線	鷹之巣橋東交差点
189	(主)前橋安中富岡線	高崎市八幡町
190	(主)あら町下室田線	高崎市下室田町
191	(国)145号	長野原町横壁
192	(国)146号	応桑交差点
193	(国)144号	大前交差点
194	(国)144号	吾妻郡嬭恋村

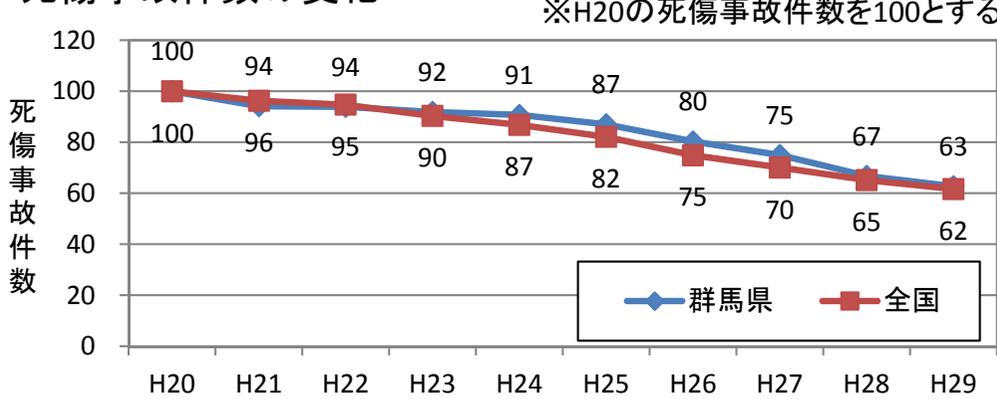
※No.60:経過観察 ((主)大間々世良田線(開通H30.3)が国道50号に新たに接続し、周辺の交通環境が大きく変化)

2. 群馬県の事故状況 全国との比較

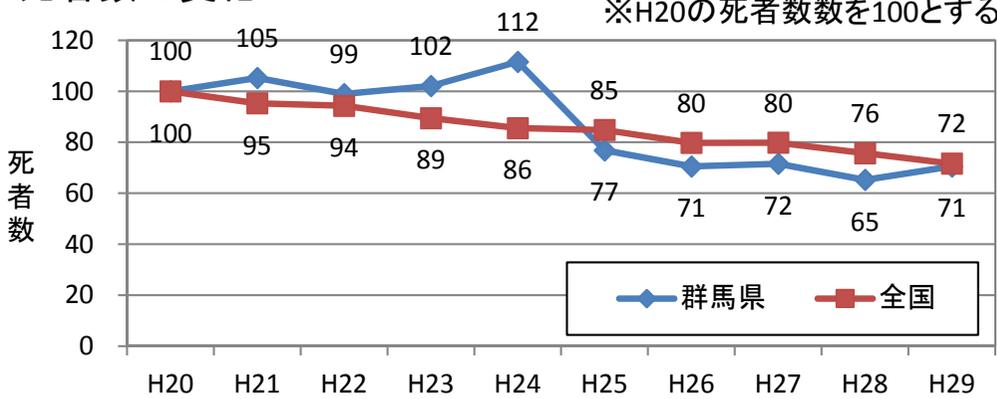
■ 近年発生している死傷事故の傾向

○群馬県内で発生している死傷事故件数は、全国と同様に減少傾向にあり、死者数も同様の傾向。
 ○人口10万人あたりの死傷事故件数は、全国ワースト第5位であり、人口あたりの死傷事故が多い。
 ○人口10万人あたりの死者数も全国平均より多い。 ⇒ 引き続き事故対策が必要。

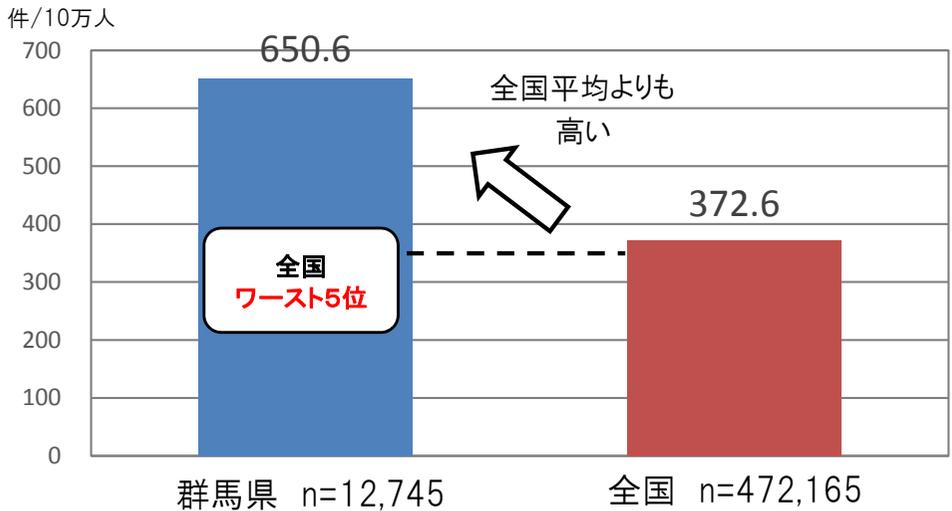
死傷事故件数の変化



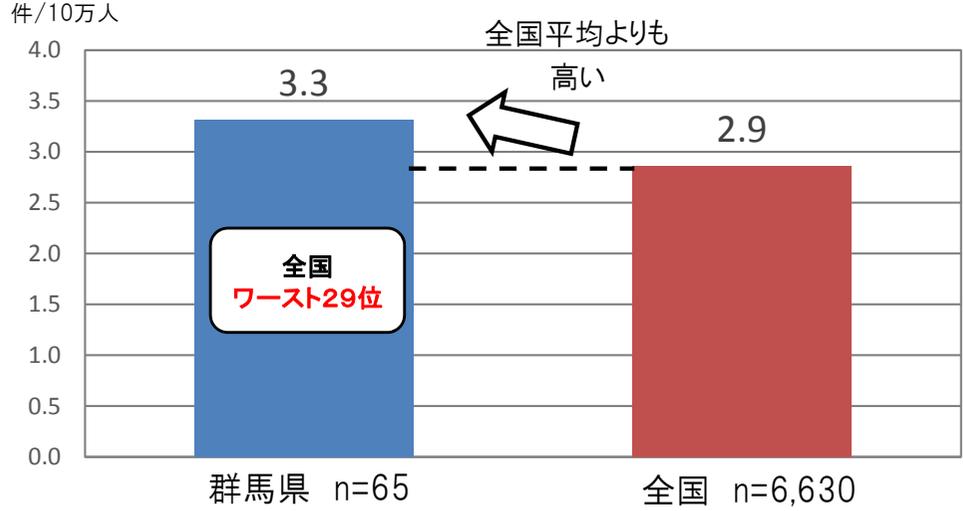
死者数の変化



人口10万人当たりの死傷事故件数



人口10万人当たりの死亡事故件数



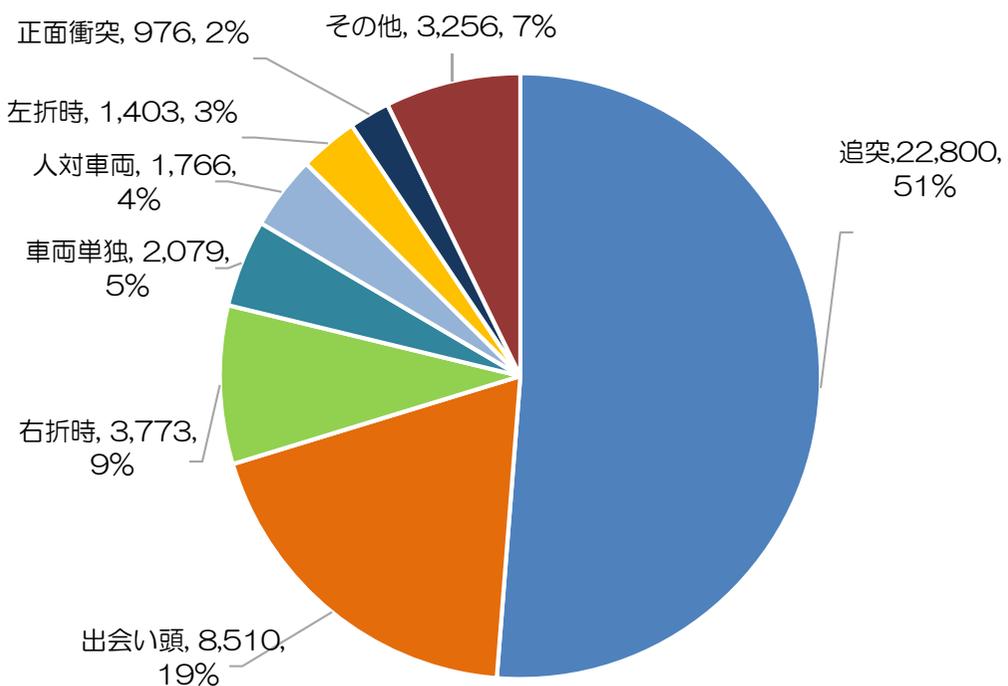
資料: 交通事故統計年報(平成29年版、イタルダ)

2. 群馬県の事故状況 事故類型の推移(幹線道路)

■ 幹線道路は、追突事故が半数以上

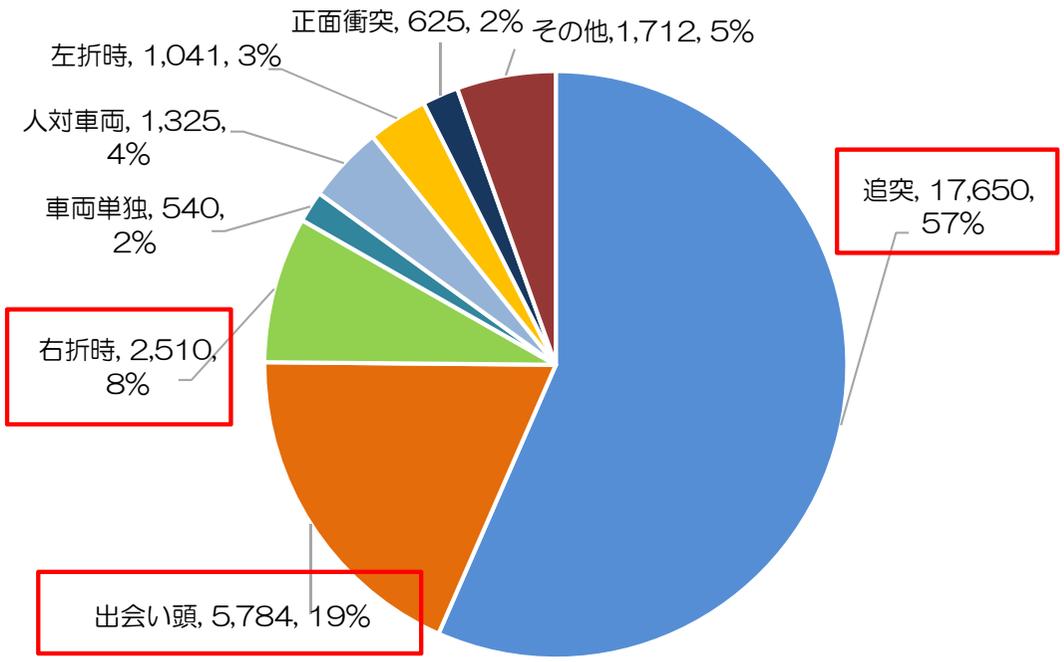
- 幹線道路における事故類型別の構成比は、「追突事故」が半数以上を占め、その割合は事故ゼロプラン1巡目選定時より増加。
- 幹線道路における群馬県の事故類型ワースト上位は、「追突事故」「出会い頭事故」「右折時事故」が占める。

事故類型別事故件数と構成比
(事故ゼロプラン1巡目選定時)



H17~H20(群馬県、幹線道路)
n=44,643

事故類型別事故件数と構成
(直近4年間)



H26~H29(群馬県、幹線道路)
n=31,187

図中表記: 事故類型, 事故件数, 構成比

資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ)

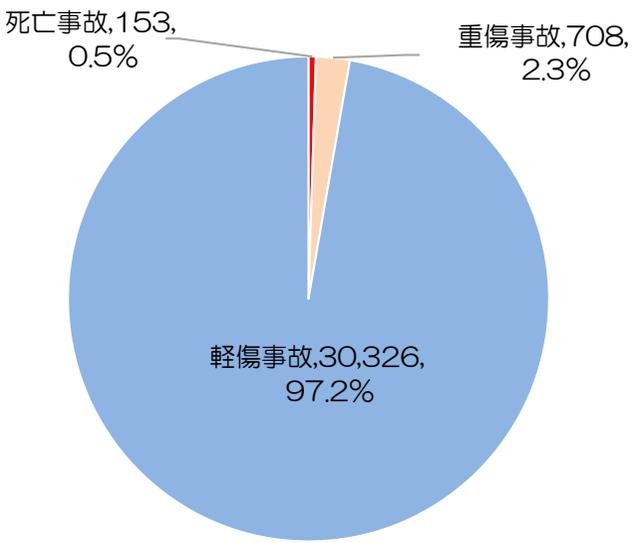
※ 幹線道路(国道・県道など)の事故類型を集計(対列車事故、不明は除く)

2. 群馬県の事故状況 死亡事故の特徴(幹線道路)

■ 幹線道路単路部における死亡事故は、歩行者の横断中と正面衝突がワースト上位

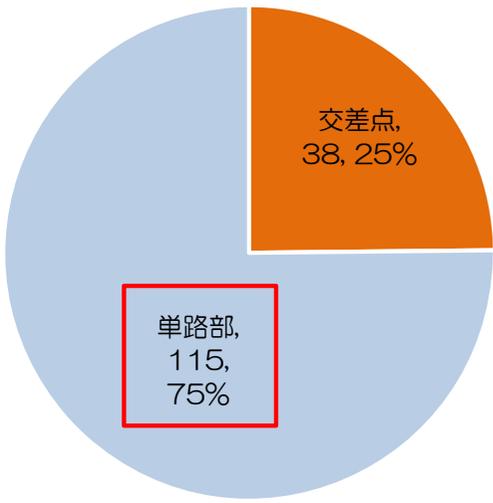
- 幹線道路で発生している事故のうち、死亡事故・重傷事故は約3%。
- 幹線道路の死亡事故は「**単路部**」が多く75%を占める。
- 単路部の内訳では、人対車両の「**その他横断中事故**」や「**正面衝突(その他)事故**」が多い。

死亡・重傷・軽傷事故別
事故件数と構成比



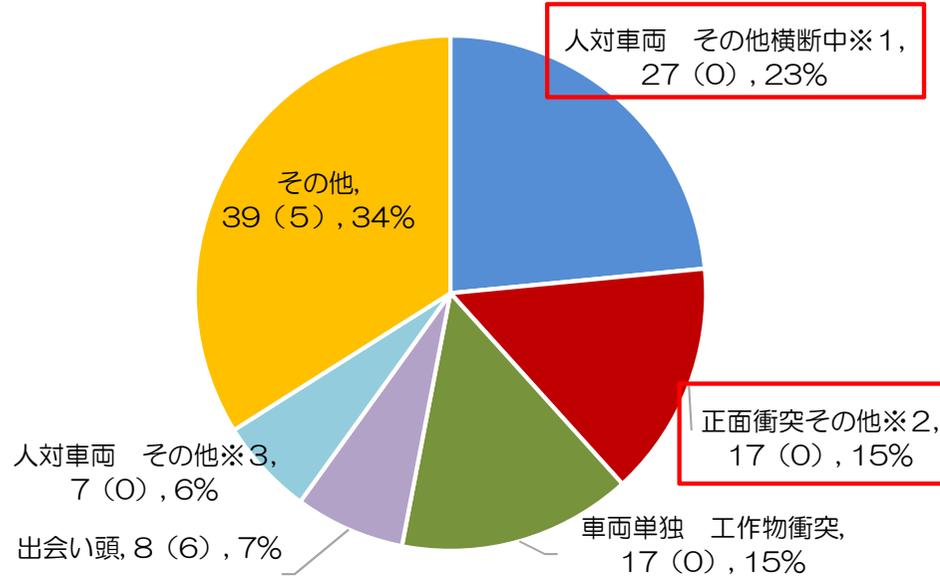
H26～H29(群馬県、幹線道路)
n=31,187

死亡事故発生位置別
事故件数と構成比



H26～H29(群馬県、幹線道路)
n=153

単路部死亡事故の事故類型別
事故件数と構成比



H26～H29(群馬県、幹線道路)
n=115

()内は自転車が絡む件数

図中表記: 事故内容(左)・発生位置(中)・事故類型(右), 事故件数, 構成比

資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ) ※ 幹線道路(国道・県道など)の事故件数について集計

※1: 横断歩道、横断歩道付近、横断歩道橋付近以外の道路の部分で歩行者が横断していた時に事故が発生した類型

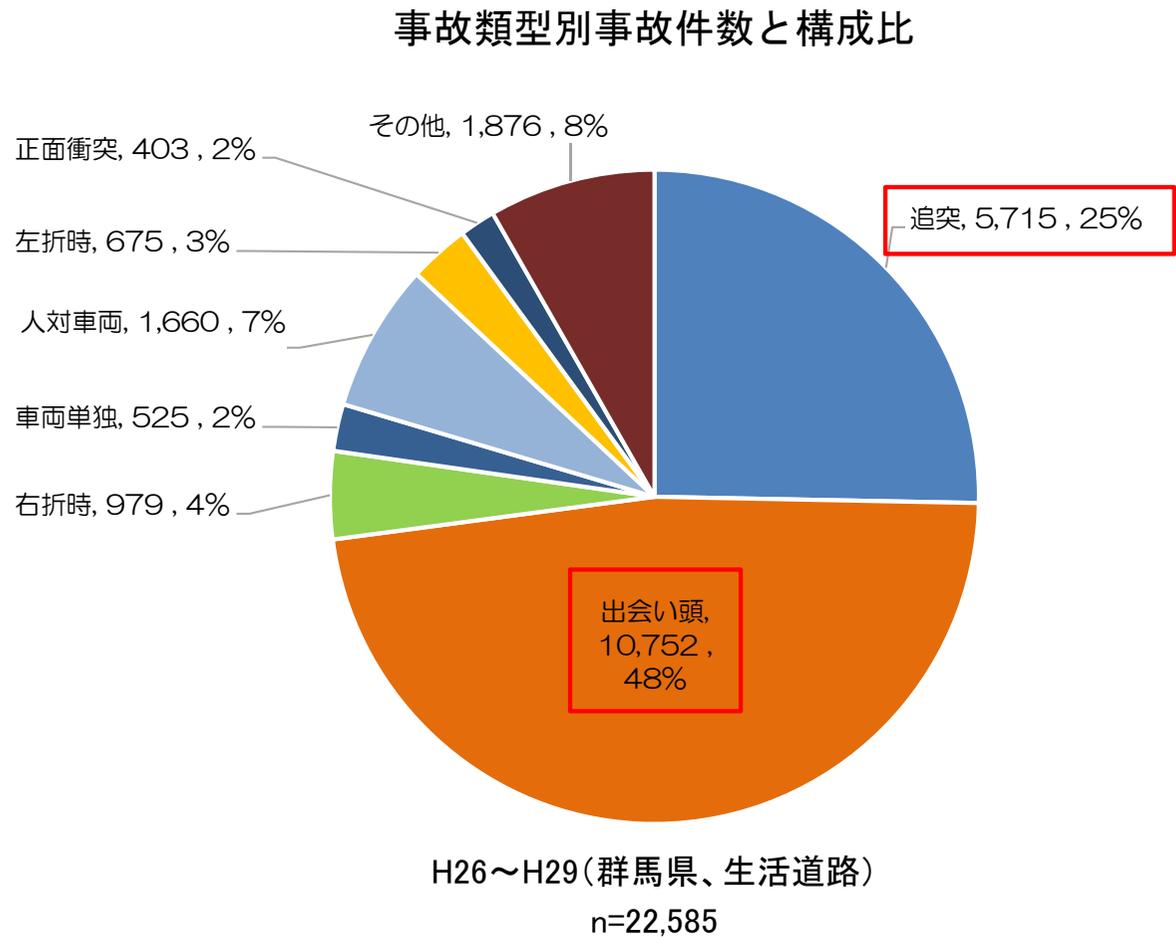
※2: 前車追越し又は追い抜き中に衝突したもの以外の類型

※3: 駐車場など一般交通の用に供する道路で発生した事故、車両が道路外から道路へ進行する際に発生した事故等、人対車両のその他のいずれの類型にも該当しない類型

2. 群馬県の事故状況 事故類型(生活道路)

■生活道路は、出会い頭事故が約半数

- 生活道路における事故類型別の構成比は、「**出会い頭事故**」が半数近くを占め割合が大きい。
- 生活道路における事故類型ワースト上位は、「**出会い頭事故**」「**追突事故**」が占める。



図中表記: 事故類型, 事故件数, 構成比

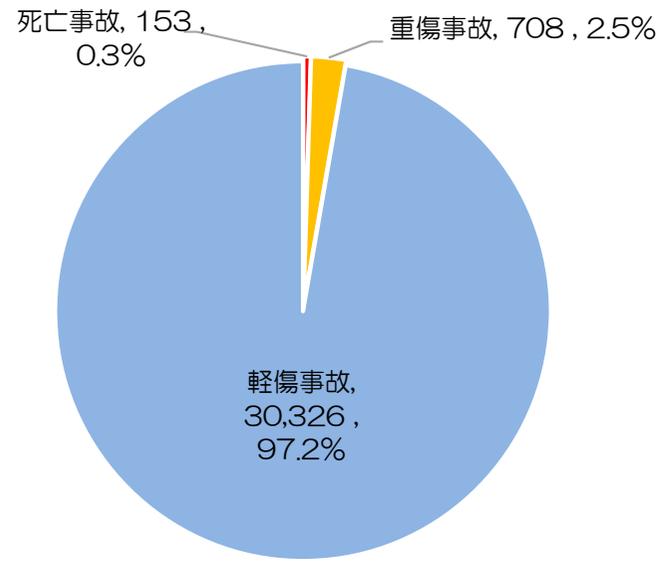
資料: 交通事故・生活道路統合データ(イタルダ) ※生活道路: 一般市町村道、その他の道路
生活道路の事故類型を集計

2. 群馬県の事故状況 死亡事故の特徴(生活道路)

■生活道路の死亡事故は、出会い頭や歩行者の横断中がワースト上位

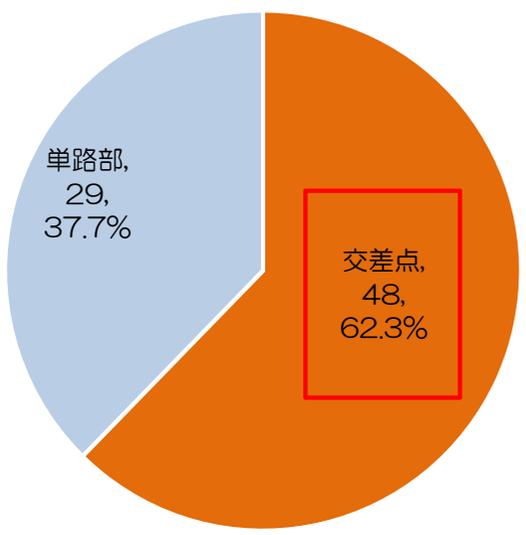
- 生活道路で発生している死亡・重傷事故の割合は約3%で、幹線道路と同様な割合。
- 生活道路で発生している死亡事故は、「**交差点**」における発生が約6割を占める。
- 交差点部の内訳では、「**出会い頭事故**」や人対車両の「**その他横断中事故**」が多い。

死亡・重傷・軽傷事故別
事故件数と構成比



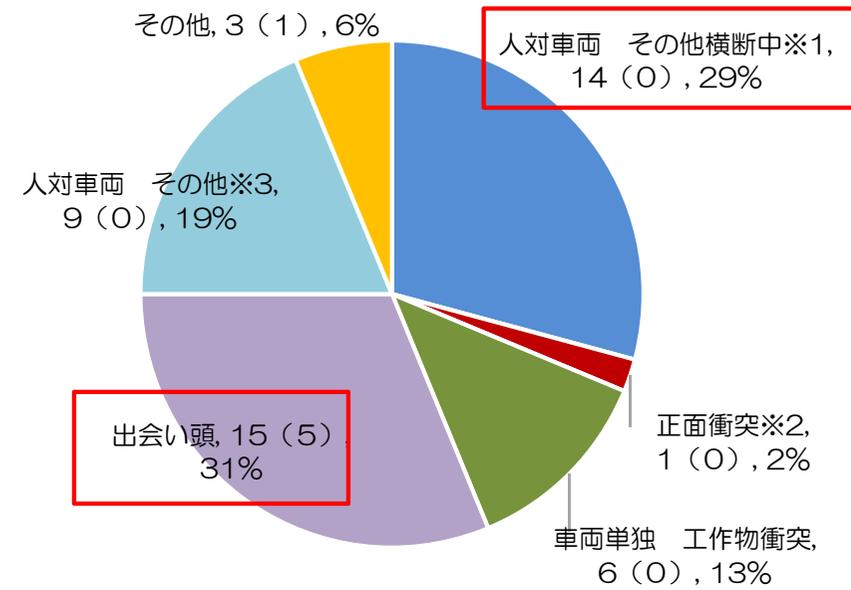
H26~H29(群馬県、生活道路)
n=22,585

死亡事故発生位置別
事故件数と構成比



H26~H29(群馬県、生活道路)
n=77

交差点死亡事故の事故類型別
事故件数と構成比



H26~H29(群馬県、生活道路)
n=48

()内は自転車が絡む件数

図中表記: 事故内容(左)・発生位置(中)・事故類型(右), 事故件数, 構成比

資料: 交通事故・生活道路統合データ(イタルダ) ※生活道路: 一般市町村道、その他の道路

※1: 横断歩道、横断歩道付近、横断歩道橋付近以外の道路の部分歩行者が横断していた時に事故が発生した類型

※2: 前車追越し又は追い抜き中に衝突したもの以外の類型

※3: 駐車場など一般交通の用に供する道路で発生した事故、車両が道路外から道路へ進行する際に発生した事故等、人対車両のその他のいずれの類型にも該当しない類型

3. 事故ゼロプラン整備効果 対策区間別に見る整備効果

整備効果確認区間の抽出根拠・整備効果の視点

- 1巡目の対策区間で**対策後4年以上経過している区間**は、**イタルダ事故データ**にて整備効果を確認
- 2巡目の対策区間は、対策後の取得可能な**イタルダ事故データ**、および**ETC2.0プローブデータ**にて整備効果を確認

視点① 1巡目対策区間の整備効果

平成22年～ 事故ゼロプラン(1巡目)

- ・平成22年 主な事故危険区間83区間(国54、県29)を公表
- ・平成29年までに、80区間(国52、県28)の対策を完了
- ・3区間事業中(直轄国道／国道17号羽場地区・上白井地区、群馬県管理／主要地方道前橋赤城線(小暮交差点)交差点改良)

対策後4年以上経過した区間
 ・事故危険区間は、「過去4年間に発生した事故状況」より抽出

死傷事故件数の変化を確認(イタルダ事故データ)
 ・平成25年までに対策を完了した50区間(国22、県28)

視点② 2巡目対策区間の整備効果

平成28年～ 事故ゼロプラン(2巡目)

- ・平成29年 事故危険区間194区間(国93、県101)を公表
- ・令和2年(平成32年)までに、設計～対策工整備を実施

平成30年度までに、対策完了した区間

対策後1～2年経過した区間
 ・事故危険区間は、「事故発生状況」より抽出

死傷事故件数の変化を確認(イタルダ事故データ)
 ・平成28年までに対策を完了した7区間(国)

平成30年度に対策完了した区間
 ・群馬県の特徴である追突事故、正面衝突事故(死亡事故)より抽出

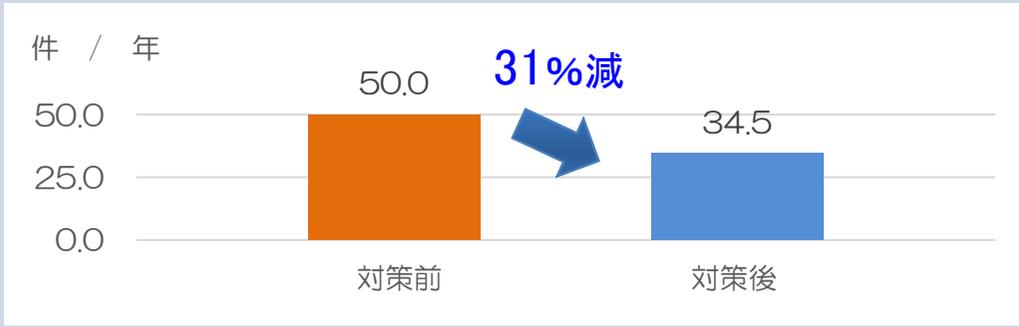
交通挙動の変化を確認(ETC2.0プローブデータ)
 ・追突事故: 国道17号半田北交差点
 ・正面衝突事故: 国道50号 伊勢崎市西久保町単路

3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点① 1巡目対策区間の整備効果~

「事故類型別」の事故対策整備効果

直轄国道

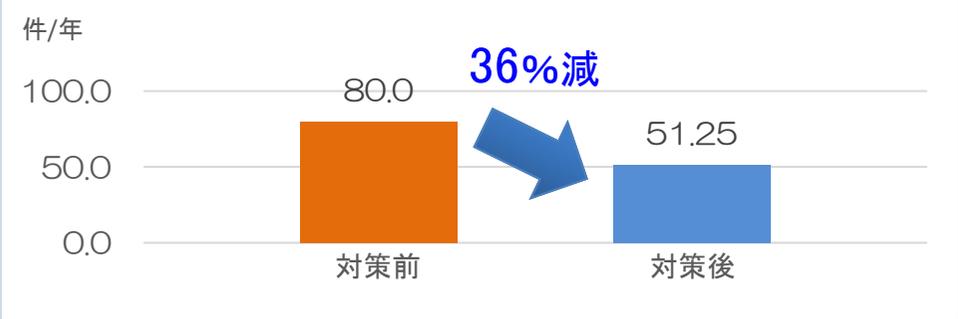
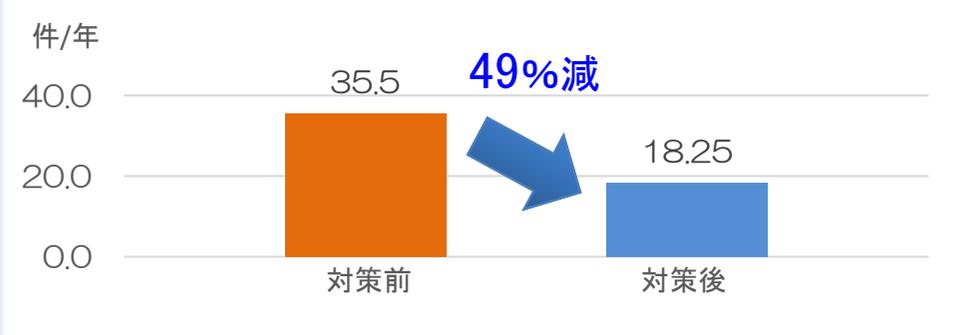
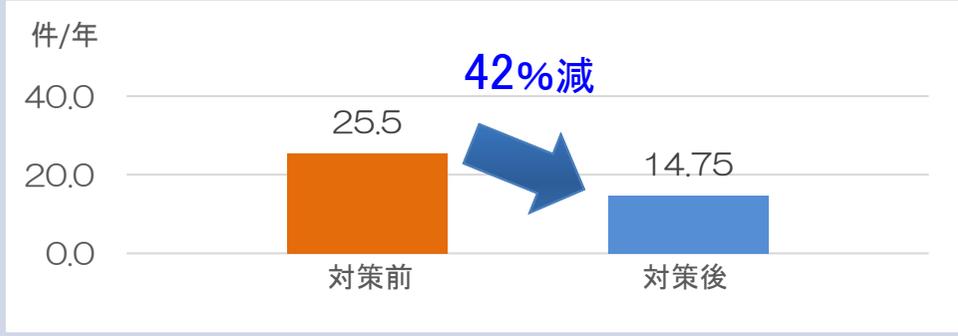
イタルダ事故データ

事故類型	対策内容	事故件数の推移(対策後4年以上経過した区間)						
追突	<ul style="list-style-type: none"> 法定外看板「追突注意」(LED含む) 減速路面標示、路面標示「追突注意」 	 <table border="1"> <tr><th>対策前</th><td>50.0</td></tr> <tr><th>対策後</th><td>34.5</td></tr> <tr><td colspan="2">31%減</td></tr> </table>	対策前	50.0	対策後	34.5	31%減	
対策前	50.0							
対策後	34.5							
31%減								
出会い頭	<ul style="list-style-type: none"> 法定外看板「出入り車両注意」 	 <table border="1"> <tr><th>対策前</th><td>18.0</td></tr> <tr><th>対策後</th><td>11.0</td></tr> <tr><td colspan="2">39%減</td></tr> </table>	対策前	18.0	対策後	11.0	39%減	
対策前	18.0							
対策後	11.0							
39%減								
右折時	<ul style="list-style-type: none"> 法定外看板「対向車注意」 右折指導線の設置 導流帯の設置 	 <table border="1"> <tr><th>対策前</th><td>15.0</td></tr> <tr><th>対策後</th><td>7.5</td></tr> <tr><td colspan="2">50%減</td></tr> </table>	対策前	15.0	対策後	7.5	50%減	
対策前	15.0							
対策後	7.5							
50%減								

資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ) ※ 幹線道路(直轄国道)の事故件数について集計
 ※ 対策前: 平成17年~20年の平均値、北関東自動車道(伊勢崎IC~太田桐生IC)の供用(H20)により交通環境の変化が想定される区間(伊勢崎市五目牛町、太田市東部工業団地交差点、太田市只上交差点)は、平成21年~24年の平均値。
 対策後: 平成26年~29年の平均値

3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点① 1巡目対策区間の整備効果~

「事故類型別」の事故対策整備効果 群馬県管理道路 イタルダ事故データ

事故類型	対策内容	事故件数の推移(対策後4年以上経過した区間)				
追突	<ul style="list-style-type: none"> ・法定外看板「追突注意」 ・減速路面標示、路面標示「追突注意」 ・カラー舗装 	 <p>件/年</p> <table border="1"> <tr><th>対策前</th><td>80.0</td></tr> <tr><th>対策後</th><td>51.25</td></tr> </table> <p>36%減</p>	対策前	80.0	対策後	51.25
対策前	80.0					
対策後	51.25					
出会い頭	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点内誘導線の引き直し ・中央分離帯端部に点滅灯設置 	 <p>件/年</p> <table border="1"> <tr><th>対策前</th><td>35.5</td></tr> <tr><th>対策後</th><td>18.25</td></tr> </table> <p>49%減</p>	対策前	35.5	対策後	18.25
対策前	35.5					
対策後	18.25					
右折時	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点内誘導線の引き直し 	 <p>件/年</p> <table border="1"> <tr><th>対策前</th><td>25.5</td></tr> <tr><th>対策後</th><td>14.75</td></tr> </table> <p>42%減</p>	対策前	25.5	対策後	14.75
対策前	25.5					
対策後	14.75					

資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ) ※ 幹線道路(群馬県管理道路)の事故件数について集計
 ※ 対策前: 平成17年~20年の平均値、北関東自動車道(伊勢崎IC~太田桐生IC)の供用(H20)により交通環境の変化が想定される区間((主)足利伊勢崎線 太田市丸山町)は、平成21年~24年の平均値。
 対策後: 平成26年~29年の平均値

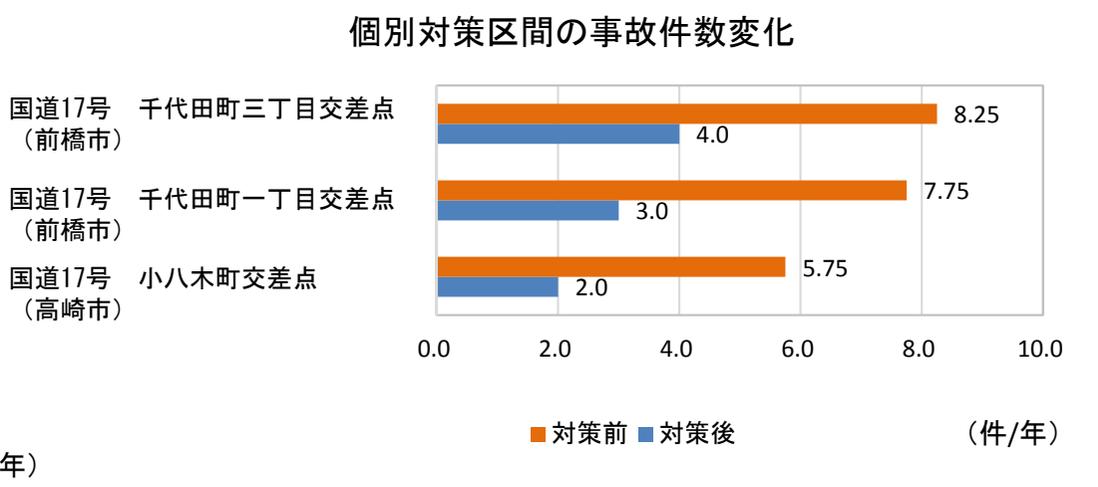
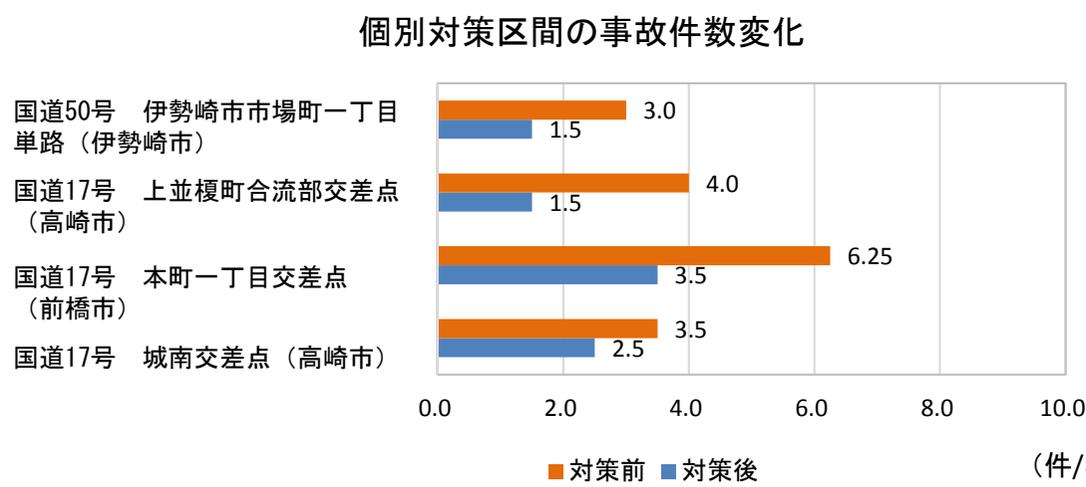
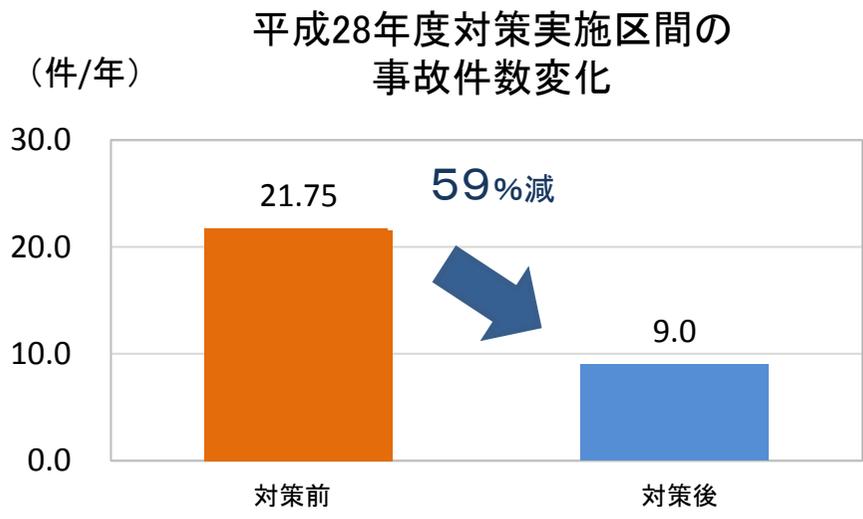
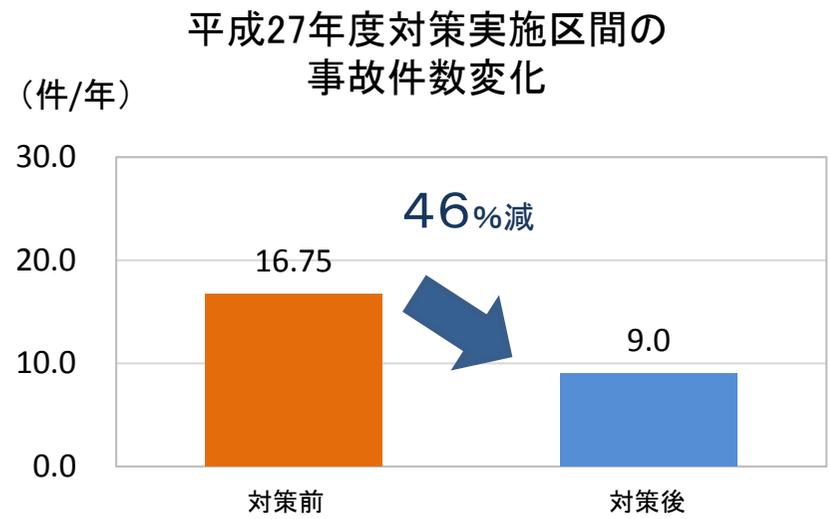
3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目対策区間の整備効果~

2巡目対策区間の事故件数変化

直轄国道

イタルダ事故データ

○2巡目対策実施区間において、事故件数は減少。
 ○平成27~28年における対策実施区間のうち、全ての区間で事故削減効果あり。



資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ)
 ※ 対策前: 平成23年~26年(2巡目対策区間抽出データ)の平均値
 対策後: 平成27年度対策実施区間は平成28年~29年の平均値、平成28年度対策実施区間は平成29年の値。

3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目対策区間の整備効果~

2巡目対策区間の事故件数変化(個別箇所) 直轄国道 イタルダ事故データ

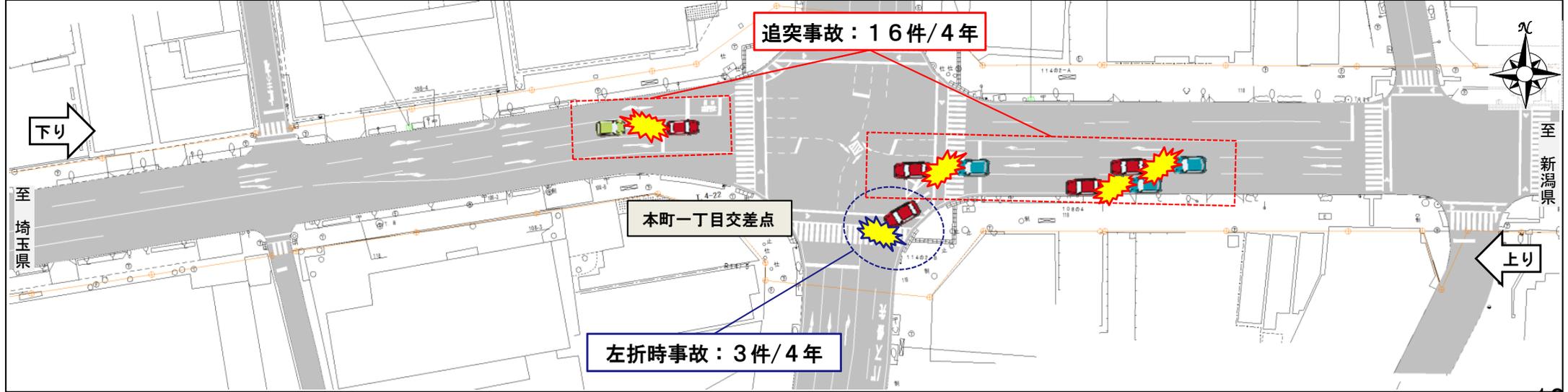
国道17号 本町一丁目交差点 (前橋市)



■ 着目事故類型と要因分析・対策立案

着目事故	発生要因	対策方針	対策内容
追突事故	交通量が多くピーク時に渋滞するため、注意散漫になりやすい	速度抑制	減速路面標示
	前方不注意による交差点の認知遅れ	注意喚起	注意喚起看板「追突注意」 路面標示「追突注意」 カラー舗装(左折レーン)
左折時事故	沿道店舗等により、交差道路の視認性が低下	注意喚起	法定外看板「横断者注意」

■ 対策前の事故発生状況



資料：交通事故・道路統合データベース(イタルダ)

3. 事故ゼロプラン整備効果 ～視点② 2巡目対策区間の整備効果～

2巡目対策区間の事故件数変化(個別箇所)

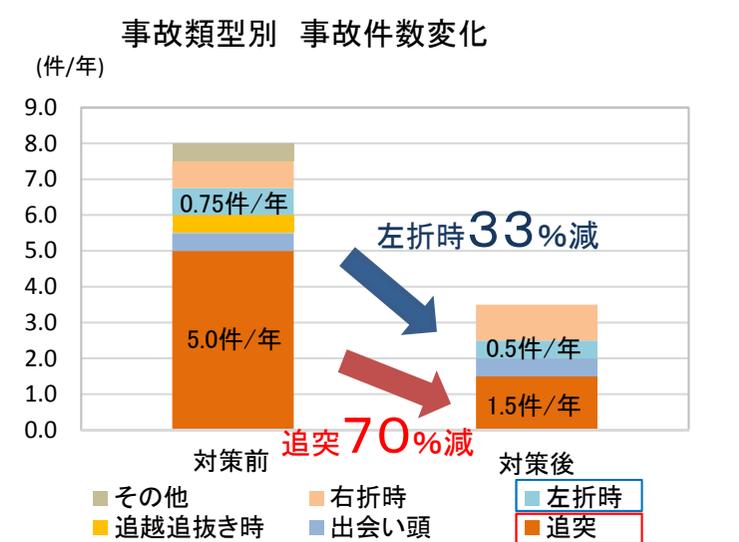
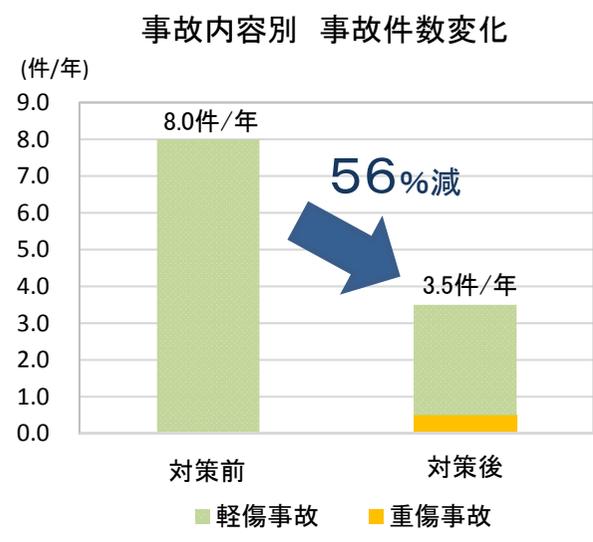
直轄国道

イタルダ事故データ

国道17号 本町一丁目交差点 (前橋市)



■ 対策実施前後の事故発生状況



対策前：平成21年～平成24年(※対策立案時)、対策後：平成28年～平成29年

■ 対策後2年間の事故発生状況

至 新潟県

至 埼玉県

写真③

写真②

写真①

3. 事故ゼロプラン整備効果 ～視点② 2巡目対策区間の整備効果～

平成30年度対策完了区間(2巡目対策区間)

直轄国道

ETC2.0プローブデータ

○直轄国道では、平成29～30年度に、26区間(単路11区間、交差点15区間)の対策工整備を実施。
 ○群馬県の特徴である「正面衝突事故」(死亡事故)と、「追突事故」の対策工整備について、ETC2.0プローブデータを活用し整備効果を検討。

単路
(11区間)

直轄管理番号	路線番号	区間名	法定外看板	路面標示	減速路面標示	その他・備考
5	R17上武道路	三和交差点	○	○	○	
8	R17	藤岡市岡之郷～立石	○	○		
37	R17	前橋市国領町二丁目	LED	○	○	
45	R17	みなかみ町吹路～永井	○		○	視線誘導標
91	R17	渋川市石原	LED	○	○	
47	R18	安中市板鼻	LED	○	○	2箇所連続設置
48	R18	安中市板鼻	LED	○	○	
50	R18	安中市安中四丁目	LED	○	○	
69	R50	前橋市二之宮町～二之宮町		○	○	2箇所連続設置
75	R50	伊勢崎市西久保町		○	○	
81	R50	みどり市笠懸町阿佐美～阿左美	○	○	○	2箇所連続設置

正面衝突事故(死亡事故)の対策工整備効果を検証

交差点
(15区間)

直轄管理番号	路線番号	区間名(交差点名)	法定外看板	路面標示	減速路面標示	交差点内	その他・備考
1	R17上武道路	阿久津交差点	LED	○	○	指導線	
2	R17上武道路	新田西部工業団地入口交差点	LED	○	○	指導線	
3	R17上武道路	流通団地前交差点	○		延長	指導線	
4	R17上武道路	東小保方南交差点	LED	○	○		
12	R17	新柳瀬橋北交差点	LED移設		延長		
21	R17	和田橋交差点	LED	○	○		
38	R17	群大病院東交差点				カラー指導線	
39	R17	荒牧町交差点		追加	延長		
41	R17	半田北交差点	○	○	○	指導線	
49	R18	中宿東交差点	○	○	○		
51	R18	安中市役所入口交差点	LED		延長		
68	R50	小島田町交差点		○	○		
70	R50	赤堀今井町西交差点		○	○		
71	R50	赤堀今井町交差点		○	○		2箇所連続設置
74	R50	西久保町交差点	LED				

追突事故の対策工整備効果を検証

3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目対策区間の整備効果~

事故対策区間の急挙動事象発生頻度の変化

直轄国道

ETC2.0プローブデータ

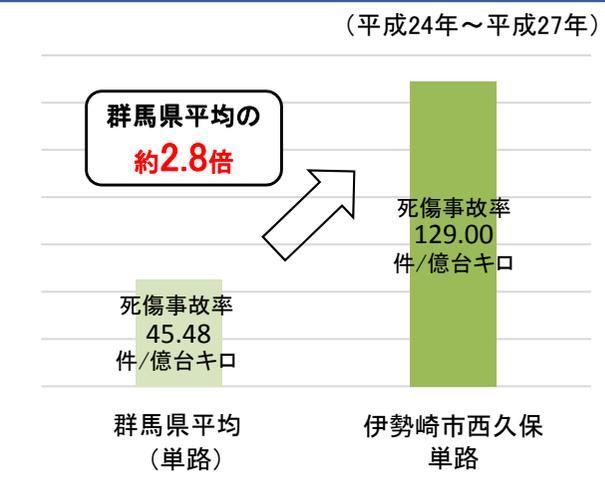
国道50号 伊勢崎市西久保町(単路)



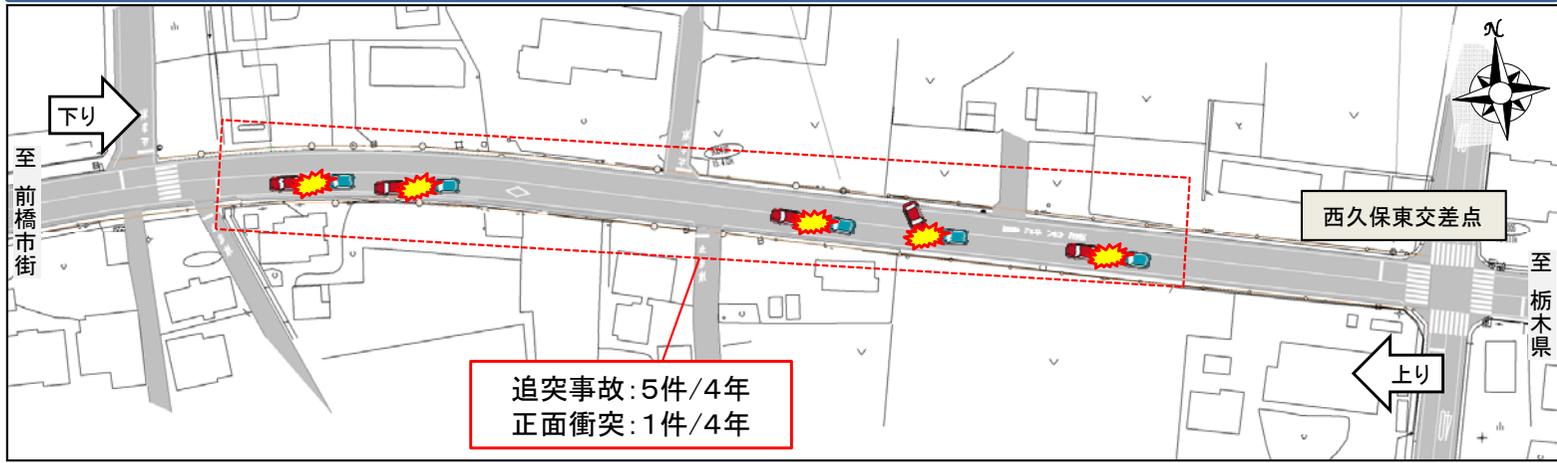
■着目事故類型と要因分析・対策立案

着目事故	発生要因	対策方針	対策内容
追突事故	交通量が多くピーク時に渋滞するため、注意散漫になりやすい	速度抑制	減速路面標示
	カーブで見通しが悪いうえに、交差道路出入りが多い	注意喚起	路面標示「追突注意」
正面衝突	カーブ間の短い直線でハンドル操作が不安定となりやすい	注意喚起	道路鈺

■伊勢崎市西久保町(単路)の事故



■対策前の事故発生状況



集計: 平成22年～平成25年(※対策立案時)

資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ)

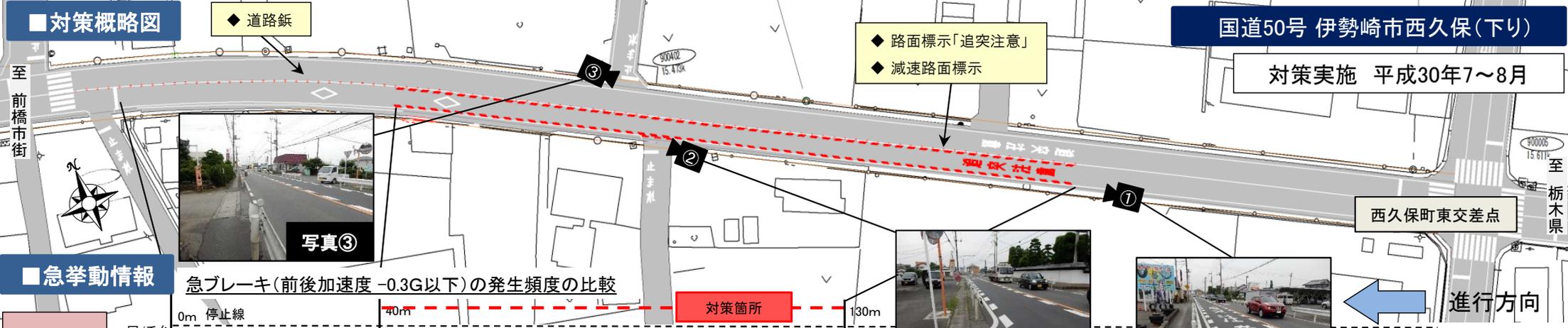
3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目対策区間の整備効果~

事故対策区間の急挙動事象発生頻度の変化

直轄国道

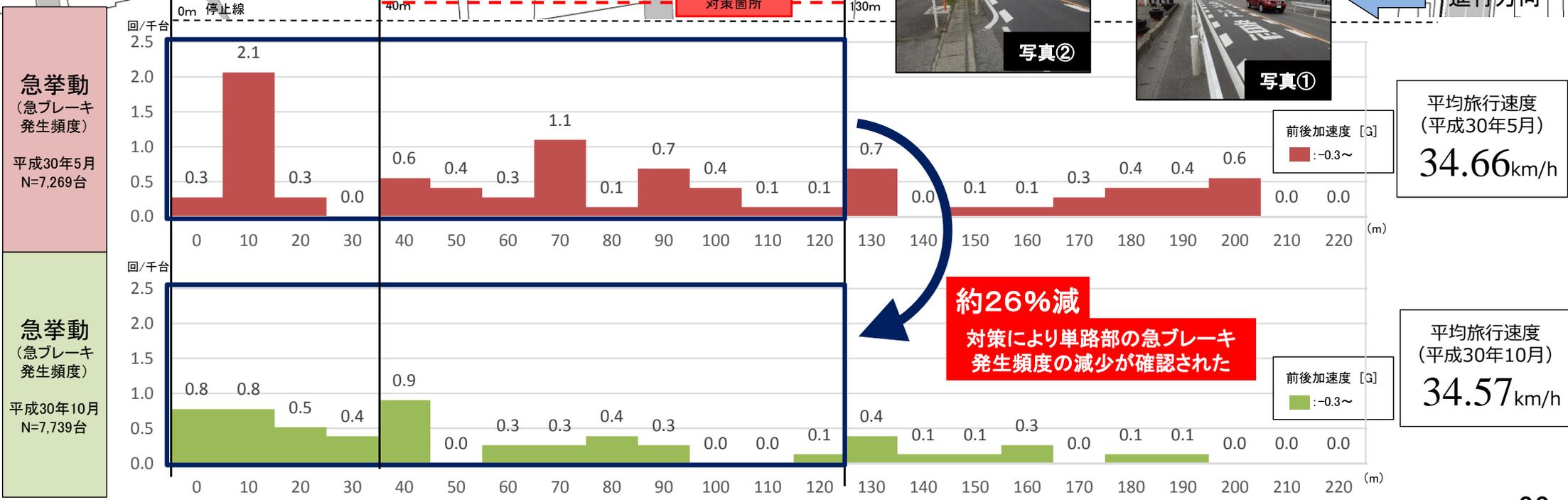
ETC2.0プローブデータ

- 減速路面標示、路面標示「追突注意」の設置により、急挙動の発生を抑制。
- 急ブレーキ発生頻度が約26%減少し、道路の安全性が向上。



急挙動情報

急ブレーキ(前後加速度 $-0.3G$ 以下)の発生頻度の比較



資料: ETC2.0プローブデータ 様式1-4 挙動履歴情報、様式2-4 DRM区間単位月平均情報件数 平成30年5月、10月

3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目対策区間の整備効果~

事故対策区間の急挙動事象発生頻度の変化

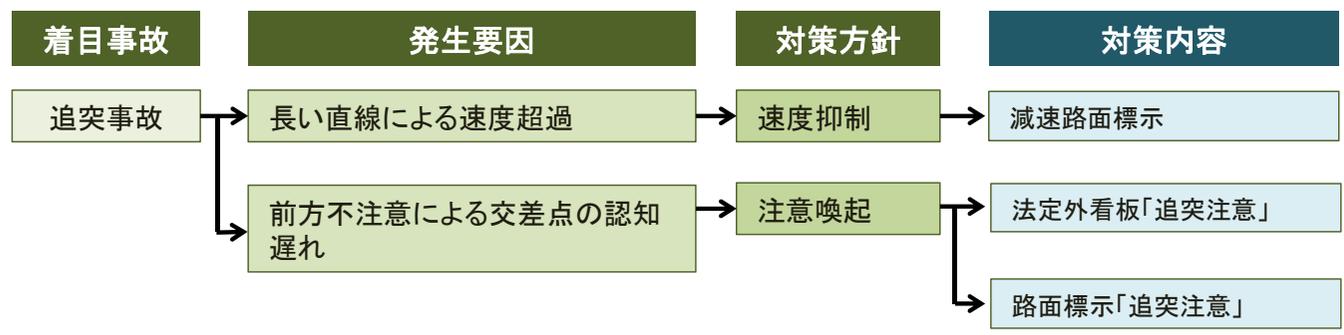
直轄国道

ETC2.0プローブデータ

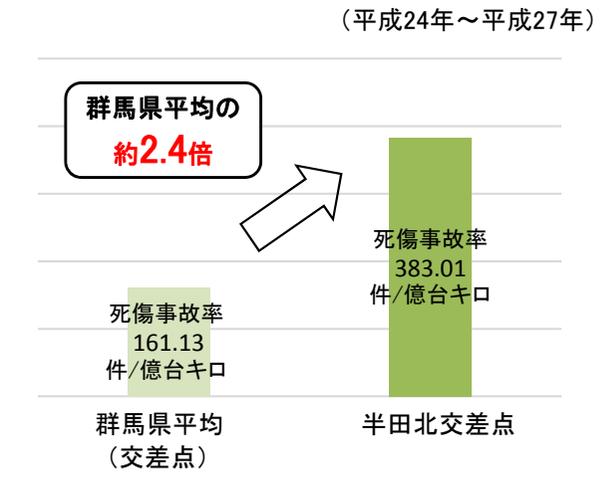
国道17号 半田北交差点(渋川市)



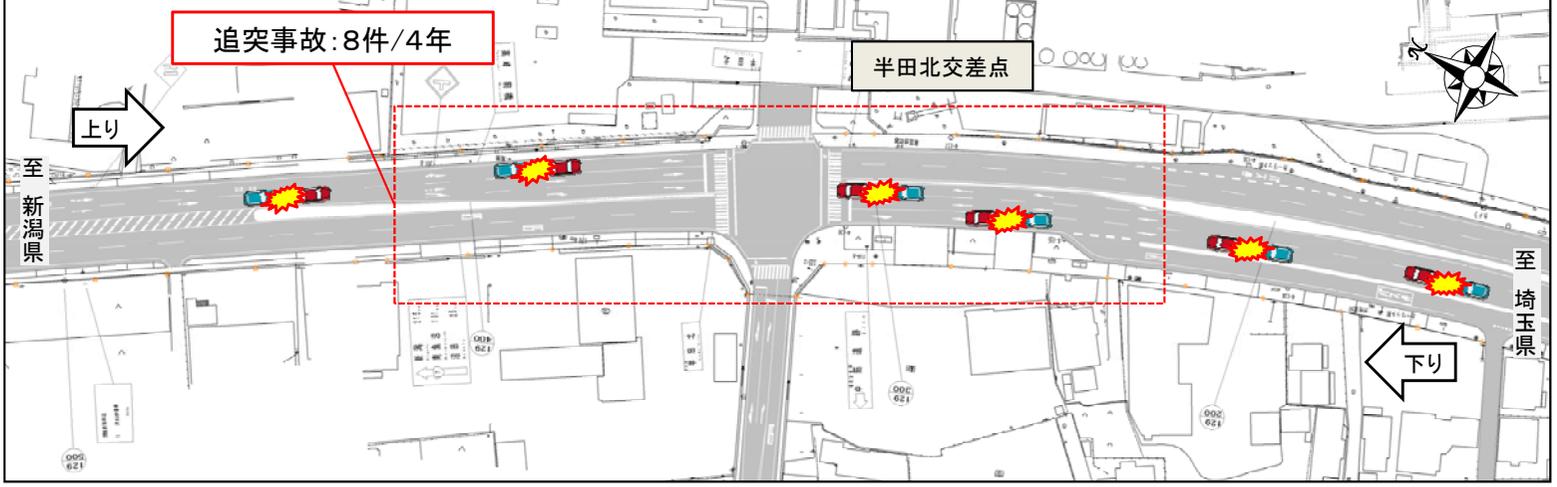
■着目事故類型と要因分析・対策立案



■半田北交差点の事故



■対策前の事故発生状況



集計:平成24年～平成27年(※対策立案時)

資料:交通事故・道路統合データベース(イタルダ)

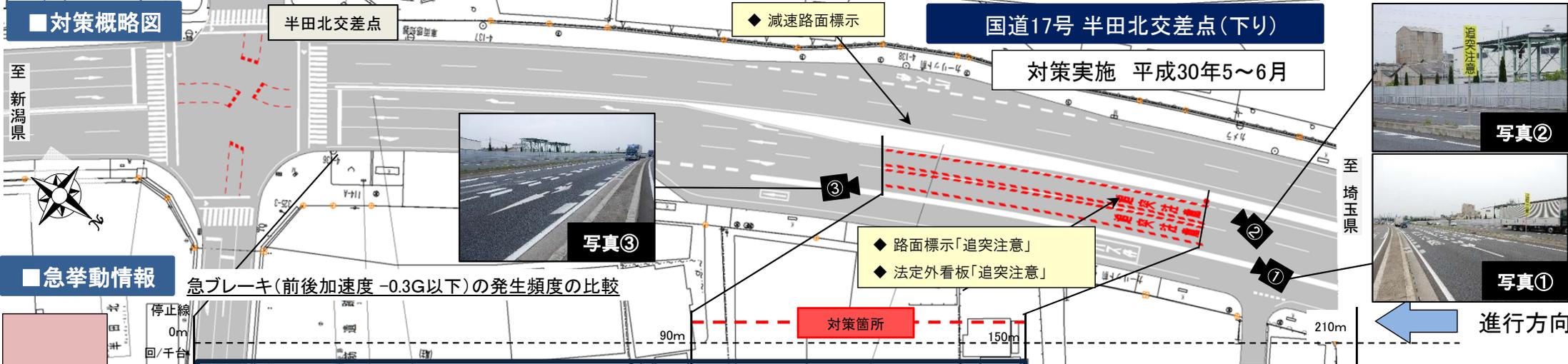
3. 事故ゼロプラン整備効果 ~視点② 2巡目対策区間の整備効果~

事故対策区間の急挙動事象発生頻度の変化

直轄国道

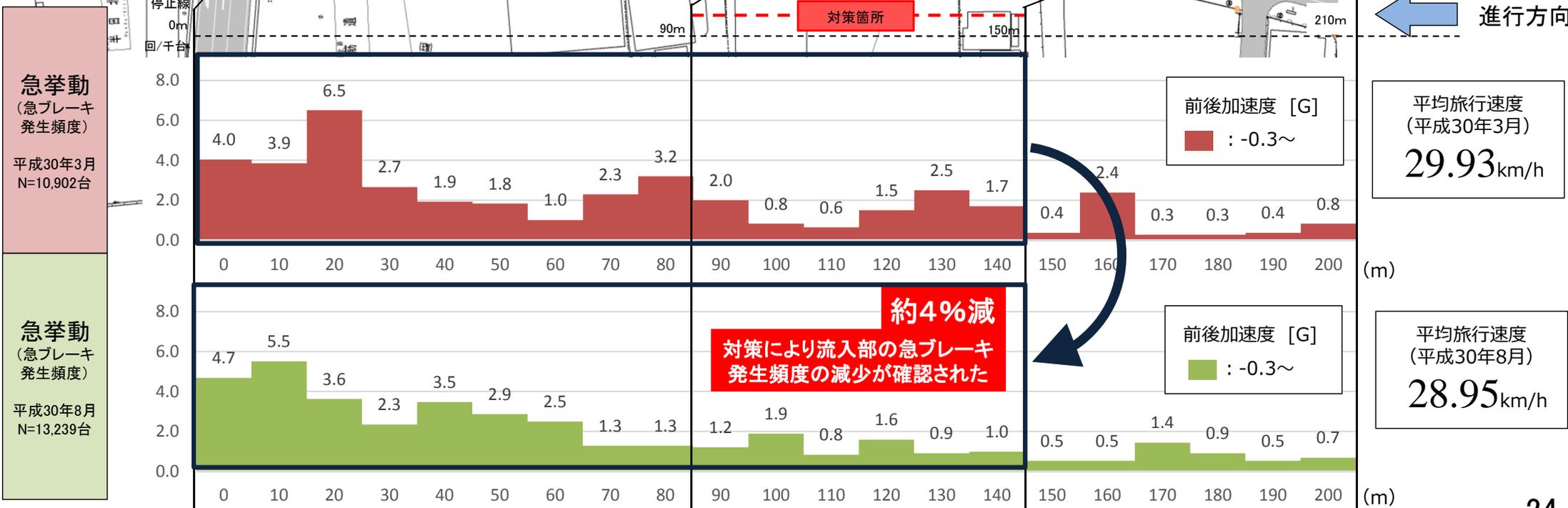
ETC2.0プローブデータ

- 追突事故の発生危険性抑制を狙い、減速路面標示、路面標示「追突注意」を設置。
- 急ブレーキ発生頻度は約4%減少、平均旅行速度は低下しており、安全性向上に一定の効果あり。



急挙動情報

急ブレーキ(前後加速度 -0.3G以下)の発生頻度の比較



資料:ETC2.0プローブデータ 様式1-4 挙動履歴情報、様式2-4 DRM区間単位月平均情報件数 平成30年3月、8月

3. 事故ゼロプラン整備効果

主な成果

【着実な効果発現】

○事故類型上位3位「追突事故」「出会い頭事故」「右折時事故」などの対策実施により、
事故件数は着実に減少

- 追突事故……減速路面標示、路面標示「追突注意」、LED法定外看板「追突注意」、カラー舗装
- 出会い頭事故…法定外看板「出入り車両注意」、交差点内誘導線の設置、中央分離帯端部に点滅灯設置
- 右折時事故……法定外看板「対向右折車注意」、右折指導線の設置、導流帯の設置



【定量的な対策効果を確認】

○事故類型第1位の「追突事故」、単路部での重大事故(正面衝突での死亡事故)に着目し、ETC2.0プローブデータによる交通挙動の変化を整理した結果、対策後の急挙動発生頻度が減少していることを確認(減少量は、各箇所により異なる。)

今後の対応

【継続的な対策実施】

- 事故対策(減速路面標示、路面標示「追突注意」、LED法定外看板「追突注意」等)が効果を発揮しているか今後も**継続的に対策を実施し、検証を実施**。
- ETC2.0プローブデータの検証により、箇所により差があるものの急挙動発生頻度の減少が確認できたが、今後の**事故件数の推移との関連性を確認**。

4. オプティカルドットシステム(ODS)対策工の紹介

■国道18号碓氷バイパスにおける交通安全対策の実施

【目的】

国道18号碓氷バイパスの、過去に全面通行止めとなる大型車による事故が発生した箇所を含む区間において、交通安全対策として見通しの悪いカーブを道路線形の明示で走行をガイドするオプティカルドットシステム(以下「ODS」という。)を試行的に設置し、その効果を分析。

- 平成30年7月～8月において、国道18号碓氷バイパスにおいて、ODS対策工による交通安全対策を実施。
- ODSは、見通し悪いカーブにおいて道路線形を明示し、車両の走行を支援。

【ODS試行設置区間】

国道18号碓氷バイパス



【施工状況】

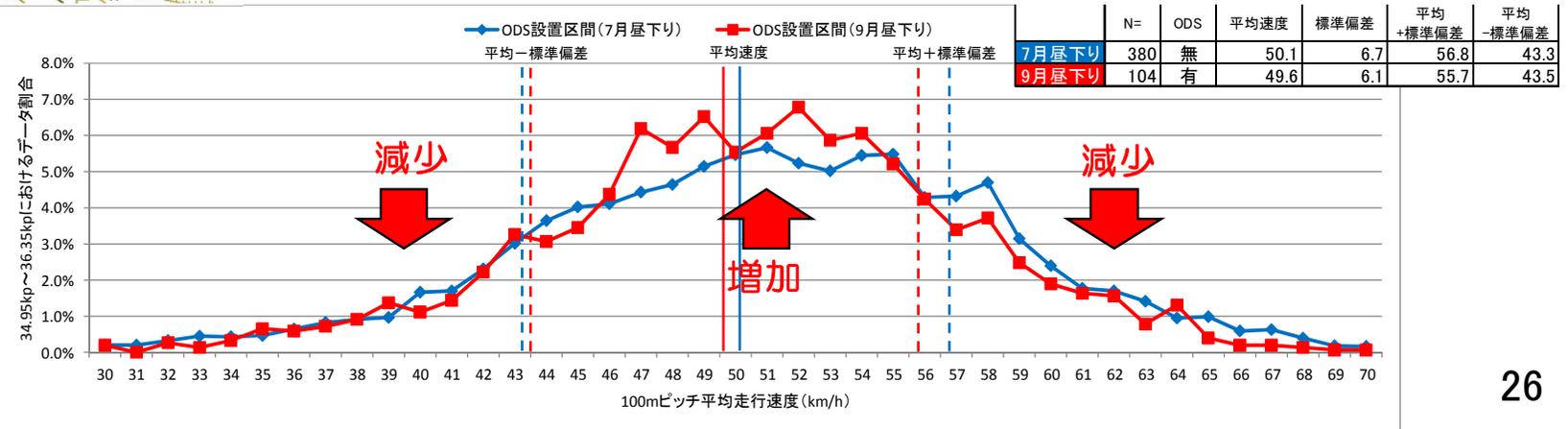


【完成状況】

【速度分布図】

[下り (高崎→長野)]
速度分布を標準偏差で表示

時速56～60km/hの速度域が、平均速度域に移行して、平均速度域に集中している傾向が見られ、速度を整える効果が見られた。



5. 未就学児の安全対策の取り組み

■相次ぐ子どもの死亡事故

○令和元年5月8日大津市で発生した保育園児・保育士ら16人の死傷事故をはじめ相次ぐ子どもの交通事故を受け、「子どもの命を守る」ことを第一に道路交通環境整備が急務。

【方針】 危険箇所を予測し、それぞれの危険を解消する対策が必要。

- ①過去に子どもが被害者となった交通事故発生箇所及び同様の箇所の安全確保
- ②未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保

①過去に子どもが被害者となった交通事故発生箇所及び同様の箇所の安全確保(二次点検プロセスの推進)

一次点検の対象事故件数(箇所)の抽出

交差点部における直近5年間の重大事故
(被害者が小学生以下で、重傷(全治1ヵ月以上)・重体・死亡の事故)

一次点検対象箇所 11件(箇所)

一次点検の実施(交通管理者+道路管理者)

現場点検を実施し、原因と対策案を検討

二次点検箇所の抽出

一次点検で対策が必要とされた箇所について、類似交差点を分類。→分類毎に二次点検箇所を抽出

二次点検の実施(交通管理者+道路管理者)

二次点検箇所について、道路管理者及び地元警察署との合同現場点検を実施し、対策案を検討

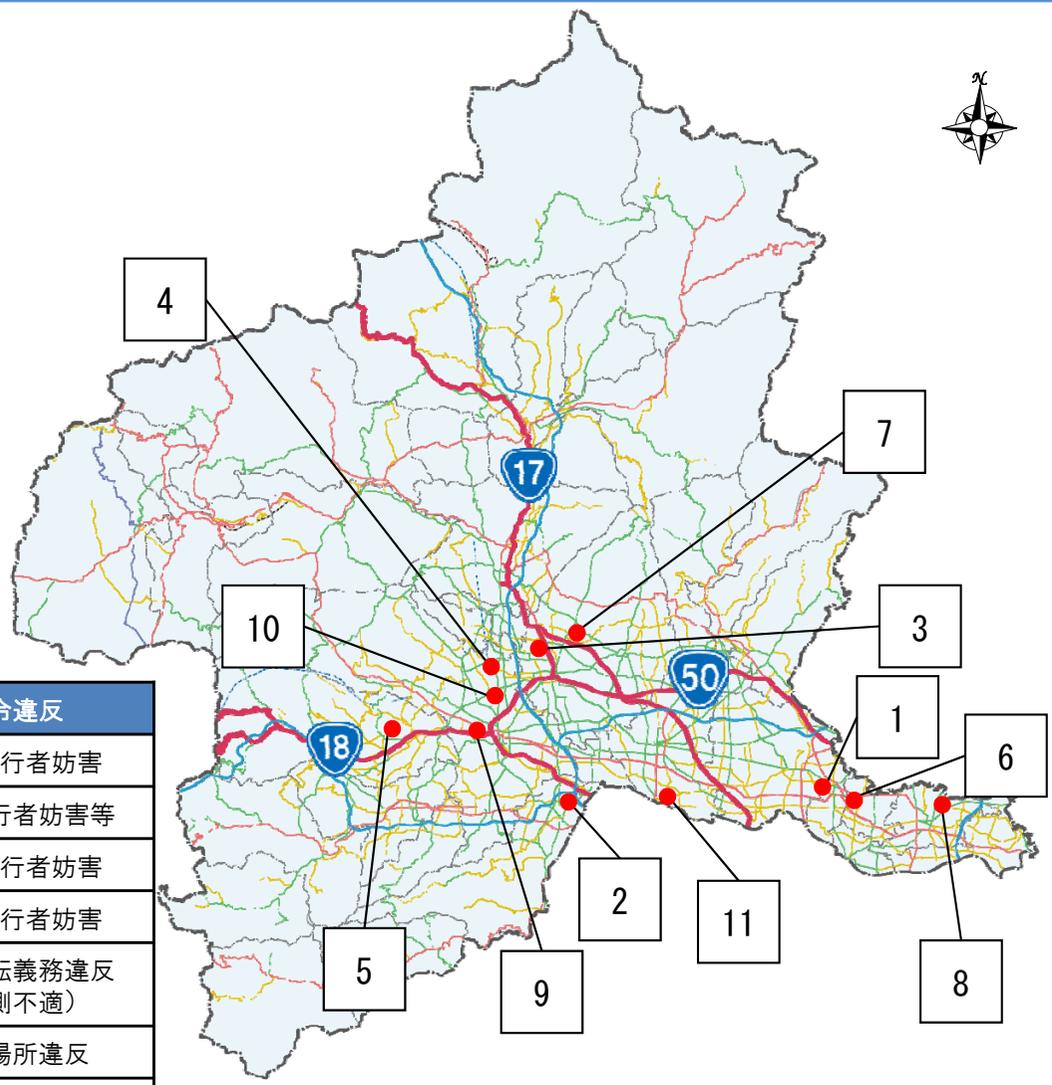
対策工事の実施

一次点検・二次点検の対策工事実施

5. 未就学児の安全対策の取り組み

【一次点検の実施】 一次点検実施箇所

・交差点部における小学生以下が重傷以上の交通事故
(H26～H30、5年間)



No.	路線名称	発生場所	第1当事者		第2当事者	法令違反
1	市町村道	太田市龍舞町	自動車	直進	歩行者	横断歩行者妨害
2	(主)藤岡大胡線	藤岡市岡之郷	自動車	直進	自転車	横断歩行者妨害等
3	市町村道	前橋市川原町	自動車	右折	歩行者	横断歩行者妨害
4	(一)水沢足門線	高崎市足門町	自動車	直進	歩行者	横断歩行者妨害
5	市町村道	安中市小俣	自動車	直進	自転車	安全運転義務違反 (予測不適)
6	市町村道	邑楽町中野	自動車	直進	自転車	徐行場所違反
7	市町村道	前橋市富士見町時沢	自動車	直進	自転車	交差点安全運転義務 違反
8	市町村道	館林市大新田町	自動車	直進	自転車	徐行場所違反
9	国道18号	高崎市下豊岡町	自動車	直進	歩行者	信号無視
10	市町村道	高崎市井手町	自動車	直進	自転車	徐行場所違反
11	(一)八斗島境線	伊勢崎市長沼町	自動車	左折	歩行者	横断歩行者妨害

5. 未就学児の安全対策の取り組み

【二次点検箇所への抽出】 類似交差点(抽出条件)の確認

- ・国道1箇所 県道3箇所 市町村道7箇所 について、一次点検が完了
- ・二次点検プロセスに移行するにあたって、類似交差点に分類
- ・今後は、各分類毎に対策必要交差点を具体的に抽出
- ・関係者により安全対策工を順次実施

事故発生交差点の特徴整理

信号機の有無、横断歩道の有無、車線数(2車線以上または車線なし)、交差点形状で分類

分類	No.	路線名称	発生場所	信号機	横断歩道	車線数	交差点形状	交差角	中央分離帯	右折レーン
A	1	市町村道	太田市龍舞町	×	○	2車線×車線なし	4差路	直角	×	×
	2	(主)藤岡大胡線	藤岡市岡之郷	×	○	2車線×車線なし	4差路	直角	×	×
	4	(一)水沢足門線	高崎市足門町	×	○	2車線×車線なし	4差路	鋭角	×	×
B	5	市町村道	安中市小俣	×	×	2車線×車線なし	4差路	直角	×	×
	7	市町村道	前橋市富士見町時沢	×	×	2車線×車線なし	4差路	鋭角	×	×
C	6	市町村道	邑楽町中野	×	×	車線なし×車線なし	4差路	直角	×	×
	8	市町村道	館林市大新田町	×	×	車線なし×車線なし	4差路	直角	×	×
D	10	市町村道	高崎市井出町	×	×	車線なし×車線なし	3差路	直角	×	×
E	3	市町村道	前橋市川原町	○	○	2車線×2車線	3差路	鋭角	×	×
F	9	国道18号	高崎市下豊岡町	○	○	4車線×車線なし	4差路	直角	○	○
G	11	(一)八斗島境線	伊勢崎市長沼町	○	○	2車線×2車線	5差路	鋭角	×	○

今後は



二次点検交差点の抽出

A ○○○交差点
○○○交差点
○○○交差点

B ○○○交差点
○○○交差点

C ○○○交差点

D ○○○交差点

E ○○○交差点

F ○○○交差点

G ○○○交差点



各管理者により
安全対策を実施

5. 未就学児の安全対策の取り組み

②未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保

○県内の対象施設(児童発達支援事業所、認可外保育施設、保育所、認定こども園、私立幼稚園、公立特別支援学校幼稚部、公立幼稚園、国立幼稚園)836箇所が、集団で移動する経路(お散歩コースなど)の交通安全確保のため、点検及び対策を実施。

対象施設における単独での点検(対象施設)
未就学児が日常的に集団で移動する経路を対象に、交通安全の観点から、危険があると認められる箇所を抽出し、第1類型・第2類型・第3類型に分類

- 第1類型 集団移動経路の変更など対象施設において単独で対応出来る箇所(お散歩コースの変更など)
- 第2類型 既に危険箇所として抽出されている箇所、対策の実施が予定されている箇所(小学校通学路安全対策など)
- 第3類型 第1類型及び第2類型以外の危険箇所(今回該当)

点検結果を所管機関に報告(対象施設)
三類型に分類した点検結果を所管機関に報告

合同点検の実施及び交通安全対策が必要な箇所の抽出(対象施設+道路管理者+地元警察署)
第3類型に分類された危険箇所について、道路管理者、地元警察と連携し合同点検を実施

対策案の作成(対象施設)
所管機関(対象施設)で 対策必要箇所について、道路管理者及び地元警察から技術的な助言を得つつ、対策案を作成し、要望として道路管理者及び地元警察署に提出

交通安全対策の実施(道路管理者+地元警察署)
道路管理者及び地元警察署は、対策案を踏まえた交通安全対策を実施

6. 高齢者事故対策の課題

高齢歩行者事故の特徴

- 交通事故死者数は減少傾向にあるが、65歳以上の高齢者の割合はほぼ横ばい。
- 状態別(歩行者、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗車中)の死者割合は、歩行中が最多。
- 高齢者の歩行中死者の法令違反は、横断違反が最も多く、65歳未満の2倍と高い水準。

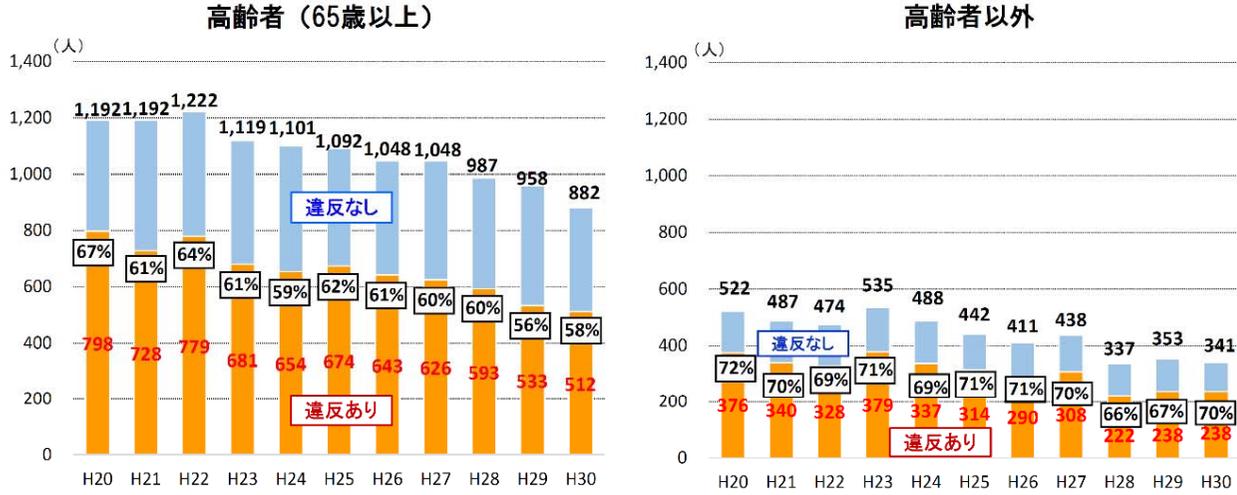
交通事故死者数の推移



状態別死者数の推移

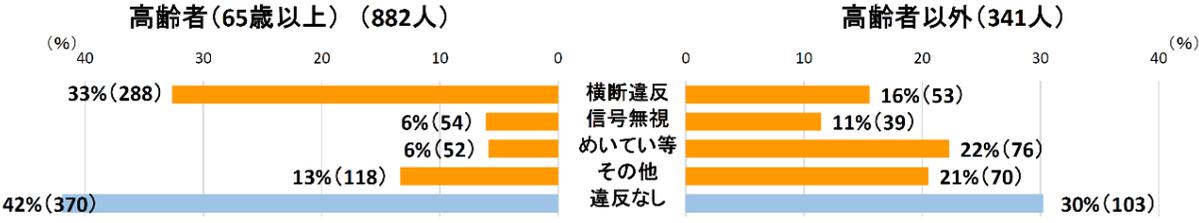


歩行中死者(第1・第2当事者)の法令違反状況の推移(平成20年~平成30年)



(注)・「違反あり」には、法令に規定のない「飛出し(安全を確認しないで道路に飛び出したもの)」、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

歩行中死者(第1・第2当事者)の法令違反別死者数比較(平成30年)



(注)・「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等をいう。

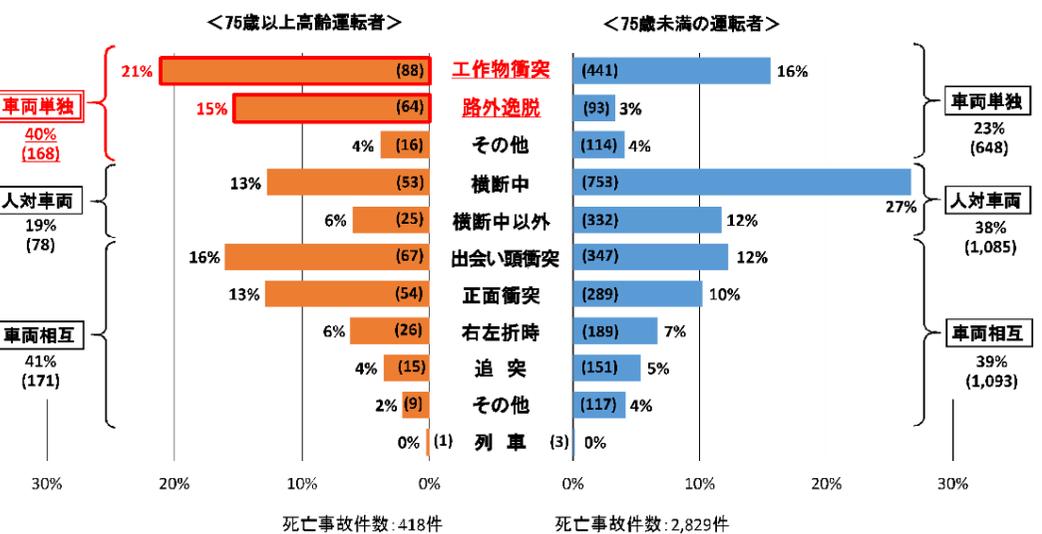
資料:平成30年における交通死亡事故の特徴等について
(平成31年2月14日 警察庁交通局)

6. 高齢者事故対策の課題

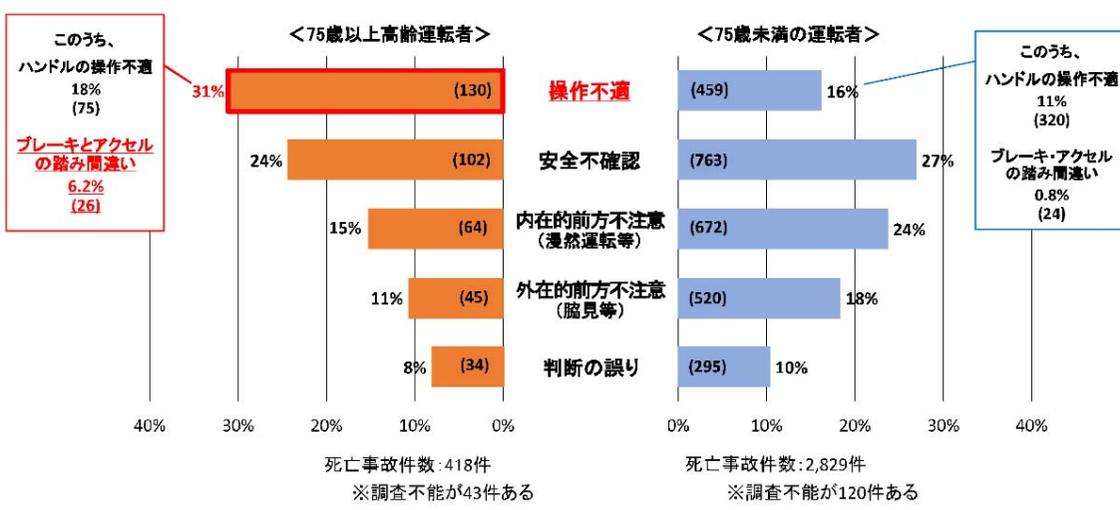
高齢運転者事故の特徴

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して、工作物衝突や路外逸脱などの車両単独事故が多発。
- 75歳以上の高齢運転者は、操作不適による事故が最多。そのうち、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故は、75歳未満が全体の0.8%に過ぎないのに対し、75歳以上の高齢運転者は6.2%と高い水準。

死亡事故の類型比較



死亡事故の人的要因比較

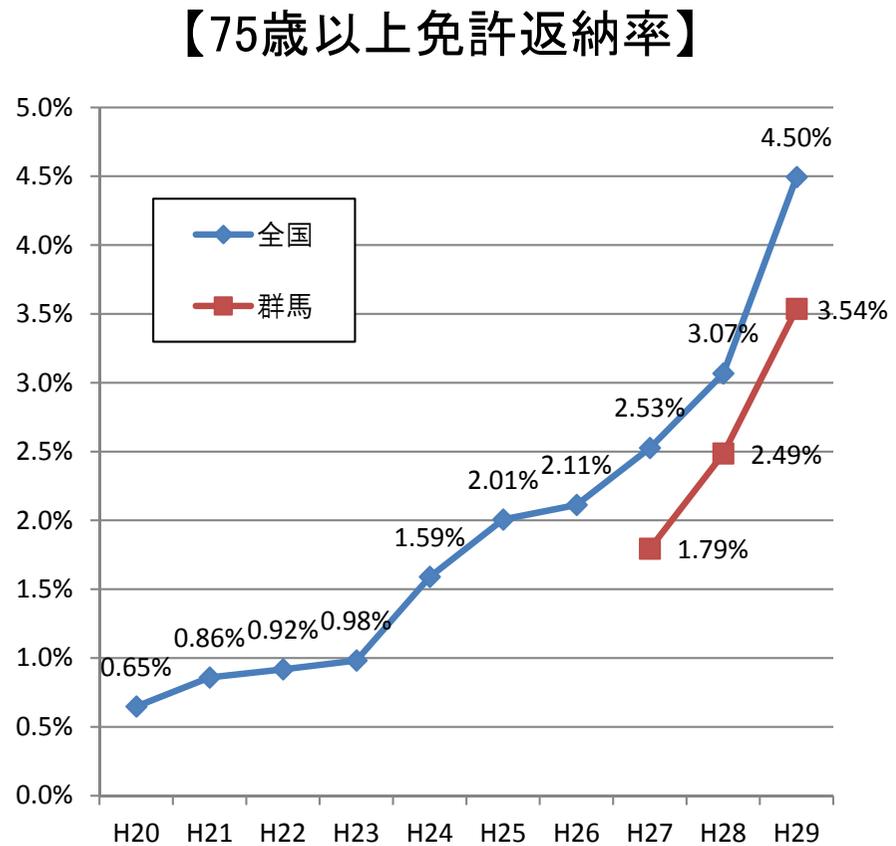
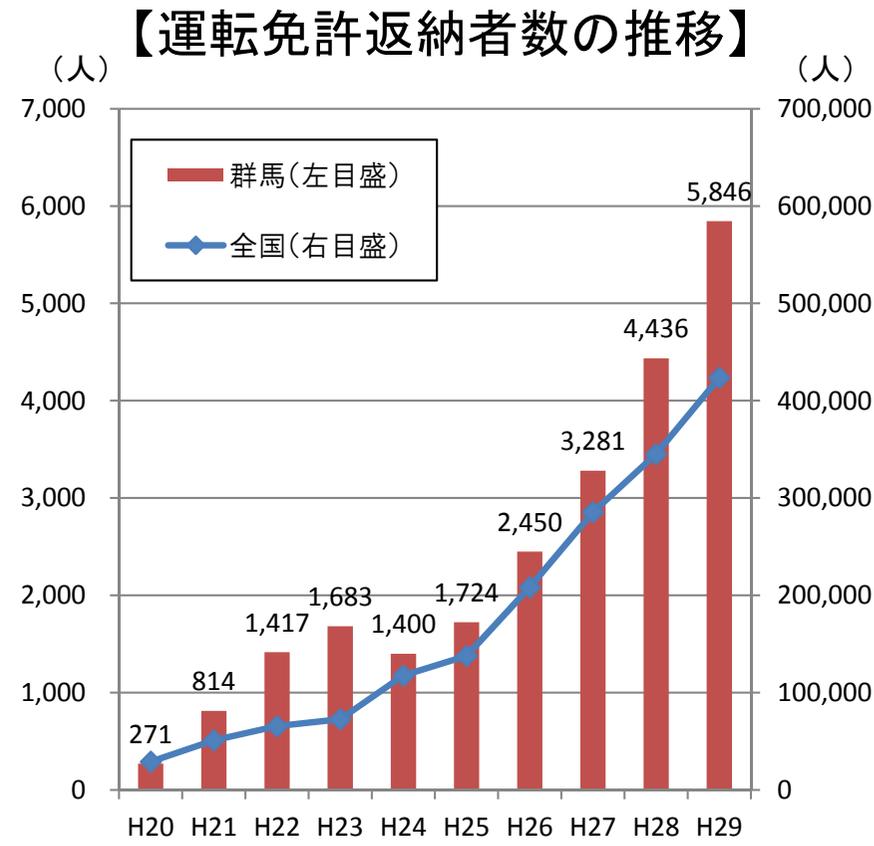


資料: 平成29年における交通死亡事故の特徴等について(平成30年2月15日 警察庁交通局)

6. 高齢者事故対策の課題

群馬県の高齢運転者の状況

○群馬県における自動車運転免許の返納者数は、10年前と比べ約22倍(全国は15倍)に増加。
 ○75歳以上の運転者における運転免許返納率は、全国平均よりも低く、全国ワースト第8位(3.54%)と下位に位置している。



都道府県別75歳以上免許返納率ランキング(平成29年)

順位	都道府県	返納率
1	東京	6.76%
2	大阪	6.45%
3	神奈川	5.61%
中略		
39	山梨	3.54%
40	群馬	3.54%
41	長野	3.47%
中略		
45	岐阜	3.35%
46	宮城	3.21%
47	茨城	3.09%

※県別運転免許返納者数は、平成27年から公表開始。

全国平均:4.50%

資料:運転免許統計(平成20年~平成29年) 警察庁

6. 高齢者事故対策の課題

高齢者事故の取り組み

【高齢歩行者等の交通事故防止のための取組】

- ユニバーサルデザインに対応した道路交通環境などの整備・・・生活道路対策の推進、交通安全施設の整備等、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化の促進等道路整備の推進
- 高齢歩行者等の交通事故防止に資する車両安全対策・・・安全基準の拡充・強化、先進安全自動車(ASV)の推進計画
- 交通安全教育及び広報啓発の徹底
- 薄暮時から夜間における交通安全対策
- 電動車いすの安全対策
- 高齢者等による踏切事故防止対策

【高齢運転者による交通事故防止のための取組】

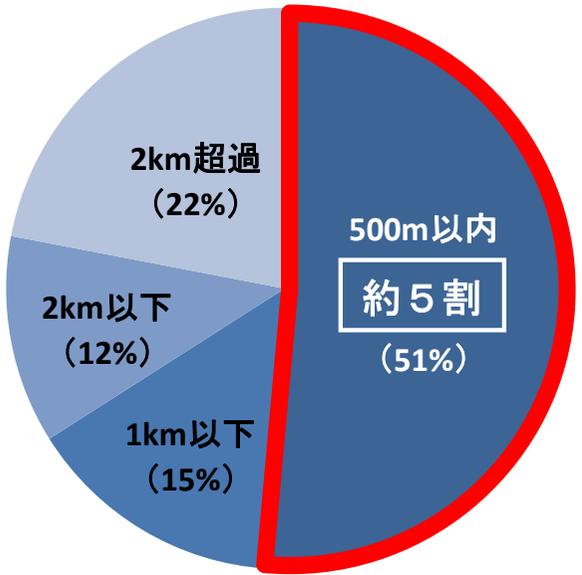
- 高齢者運転に対する講習などの充実
- 他の世代への運転者に対する働きかけ
- 道路交通環境の整備等
- 事故危険箇所対策の推進
- 高齢運転者の特性を考慮した車両安全対策
- 道路交通法の改正
- 運転免許証の自主返納制度の周知
- 高速道路等における逆走対策の取り組み
- 公共交通機関の確保に向けた取り組み

7. 生活道路の安全対策の現状と課題

歩行者・自転車、高校生以下の交通事故の現状

- 全国の歩行中・自転車乗車中の死者数は、自宅から500m以内が約51%。
- 人口10万人あたりの死傷事故件数は、高校生以下が約46%。

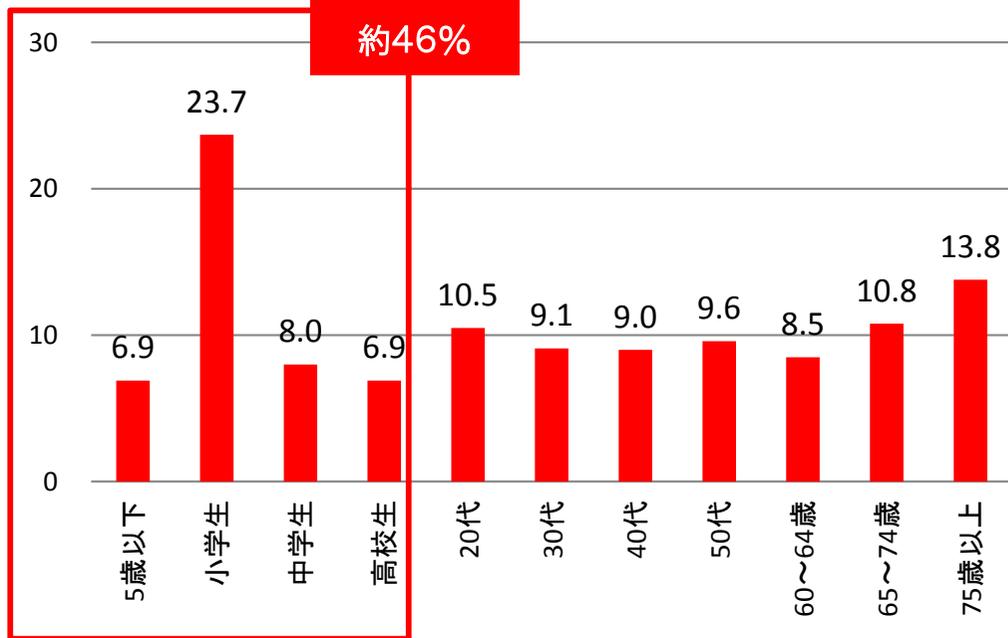
【自宅からの距離別死者数】
(全国、歩行者・自転車)



n=1,870

出典: 交通事故データ(ITARDA:平成28年データ)

【人口10万人当たりの年代別死傷事故件数】
(全国)



出典: 交通事故データ(ITARDA:平成28年データ)

- ※全道路における幅員6.6mの人対車両事故を集計
- ※年代は、2当事者の職業(小学生、中学生、高校生)および年齢(小学生、中学生、高校生以外)を集計
- 小学生、中学生、高校生の人口 : 文部科学統計要覧(平成29年版)
- 小学生、中学生、高校生以外の人口 : 総務省統計局HPの統計データ(人口推計)

7. 生活道路の安全対策の現状と課題

生活道路・通学路の交通安全対策の取り組み

○生活道路対策エリアの登録※とともに、地方自治体が主体的に取り組みを実施。
 (国等による情報提供、支援)

※ 群馬県では4地区で実施・検討中
 (前橋市鎌倉通り線周辺、前橋市文京2丁目、高崎市上中居、高崎市浜尻)

対策メニュー例

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道 ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部(ハンプ) 狭さく シケイン

○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

ゾーン30
 (都道府県公安委員会)



バス路線

進入抑制対策
 速度抑制対策
 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

歩行者・自転車の空間を優先して確保する



カラー舗装
 自転車専用通行帯
 自転車専用通行帯
 カラー舗装
 (イメージ)

歩行者の空間を確保する



防護柵 路肩のカラー舗装

生活道路・通学路の交通安全対策の取り組みをお手伝いします。

国土交通省では、文部科学省・警察庁と連携して生活道路・通学路での交通事故の削減に向け取り組んでいます。
ビッグデータを活用したヒヤリ・ハット情報の提供や、点検・対策の検討における**専門家の斡旋**、**ハンプの貸し出し**など、ご要望に応じて対応します。
 ※「生活道路対策エリア」に登録された区域が対象です。

支援メニュー

① **ビッグデータを活用したヒヤリ・ハット情報の提供**



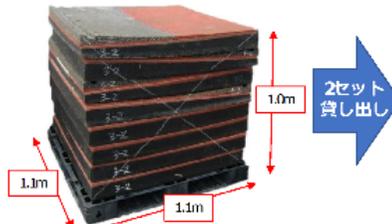
【交通事故】
 ○：交通事故発生地点

【ビッグデータの分析情報】
 ×：急ブレーキ発生地点
 ー：30km/h超過割合50%以上

保存されている車両の速度・急ブレーキ等の記録 ビッグデータの分析による**危険箇所の“見える化”**

- 対策実施後の**効果検証**にも活用 (現地調査しなくても検証可能)
- ②点検・対策の検討における**専門家の斡旋** (技術的な助言)
- ③可搬型ハンプの貸し出し

■ **輸送時の荷姿**



1.0m
1.1m

2セット貸し出し

■ **設置例 (2セット使用時)**



試験的設置が可能

資料：生活道路対策について～生活道路の交通安全の確保に向けた取組～
 国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室

8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介

群馬県自転車活用推進計画について

○群馬県では自転車乗車中の女子高校生が死亡する事故が発生している状況などから、自転車事故の削減を目指して、自転車を安全利用できる環境を創出するとともに、移動手段としての自転車活用を推進していくために、国の自転車活用法(平成29年5月施行)に基づき、必要な施策を定めた実行計画を策定。

○計画期間は、2019～2028年度の10年とし、策定から概ね5年後に見直しを実施。



【計画に当たって捉えた課題】

- (1) 自転車事故を削減するために、自転車通行空間の整備をどう進めるか。
- (2) 自転車の安全利用に向けた交通安全教育はいかにあるべきか。
- (3) 自転車活用のためのネットワーク形成に合わせ自転車利用を促進していくため、公共交通との連携や観光振興についての有効な方策はどうか。

【基本方針】

歩行者・自転車・自動車の通行位置を完全に分離した自転車道の整備を、長期的に目指す。ただし、自転車道の整備には費用と期間がかかることから、自転車専用通行帯、または矢羽根型路面表示を併用することにより、効果的な整備を展開。

【基本目標】

《自転車事故の削減》

2018年(2,313件)を基準年として、
 5年後の2023年までに**3割以上(693件以上)**削減
 10年後の2028年までに**5割以上(1,156件以上)**削減

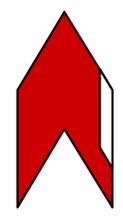
《自転車通行空間の整備延長》

2023年度末までに**100km以上整備**を目標とする(県管理道路)

【群馬県版の特徴】

国土交通省・警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で基本としていた青色ではなく、今まで群馬県が進めてきたサイクリングロードネットワークの**ベンガラ色**を採用した。

仕様:ベンガラ色
 溶融骨材混入及び散布型ガラスビーズなし
 高輝度反射ライン(夜間の視認性向上のため)
 すべり抵抗値BPN 湿潤状態で60以上



8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介

I. 安全で快適な自転車通行環境の実現

【自転車通行空間の整備】
 ○自転車事故は、車道通行より歩道通行の方が多くことや、歩道内の逆走による事故が多いことから、これまでの「歩道内における自転車と歩行者の分離」から、今後は、歩行者・自転車・自動車の通行位置を完全に分離した自転車専用の通行空間である「自転車道」の整備を長期的に目指す。

【自転車道】
歩道と車道から分離した専用の走行空間



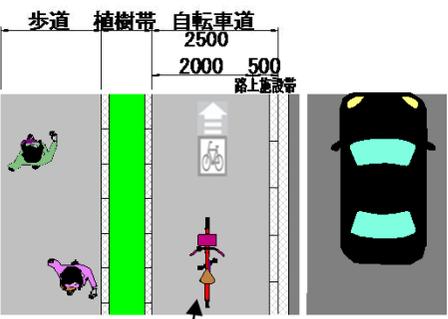
【自転車専用通行帯】
車道の路肩を活用した専用の走行空間



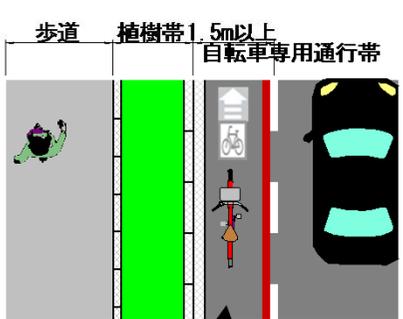
【矢羽根型路面表示】
路肩を走行するよう誘導



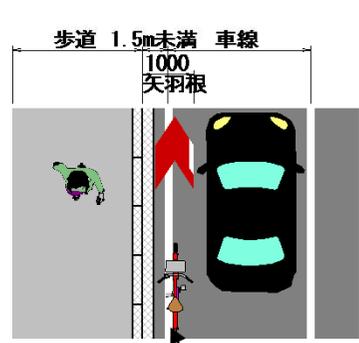
① 道路改良や歩道整備などの事業を実施する区間
 歩行者・自転車・自動車の通行位置が完全に分離した「自転車道」の整備を行います。
 ただし、地域の状況により、自転車道を整備する道路幅が確保できない場合は、「自転車専用通行帯」を整備。



交通規制: 自転車専用
 (歩行者通行不可)
 自転車一方通行を基本



交通規制
 自転車一方通行



交通規制
 自転車一方通行

② 当面の間、新規事業の予定がない区間
 路肩を活用し、「自転車専用通行帯(路肩幅1.5m以上)」または「矢羽根型路面表示(路肩幅1.5m未満)」を整備することで、路肩を含む車道内に自転車が安全に走行できる通行空間を整備。

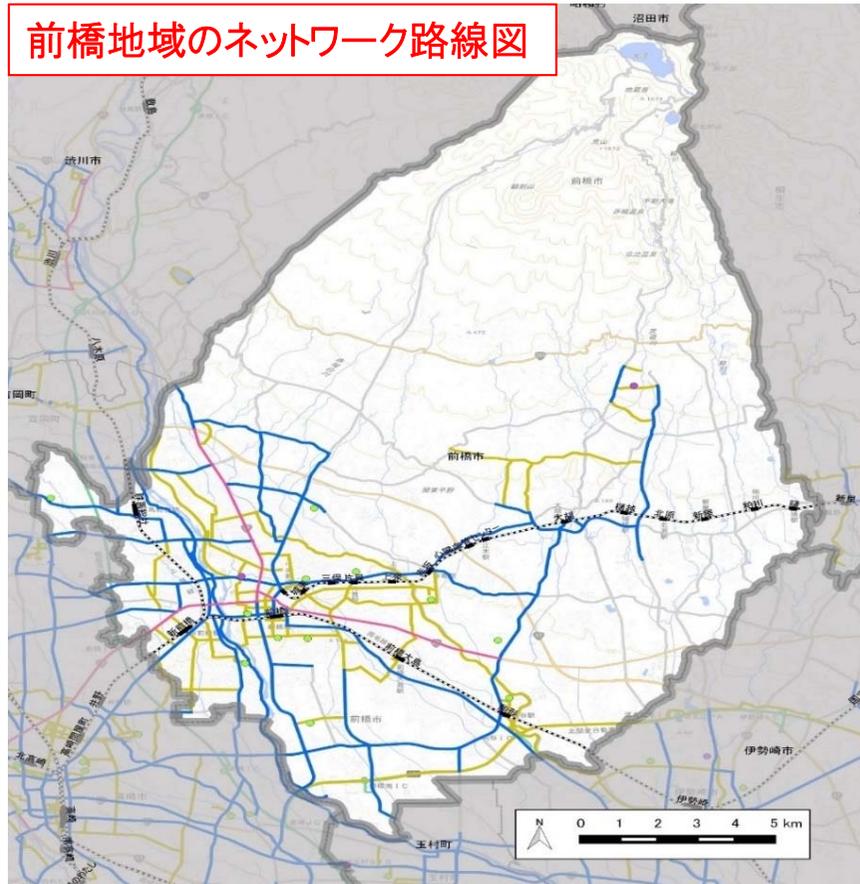
8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介

I. 安全で快適な自転車通行環境の実現

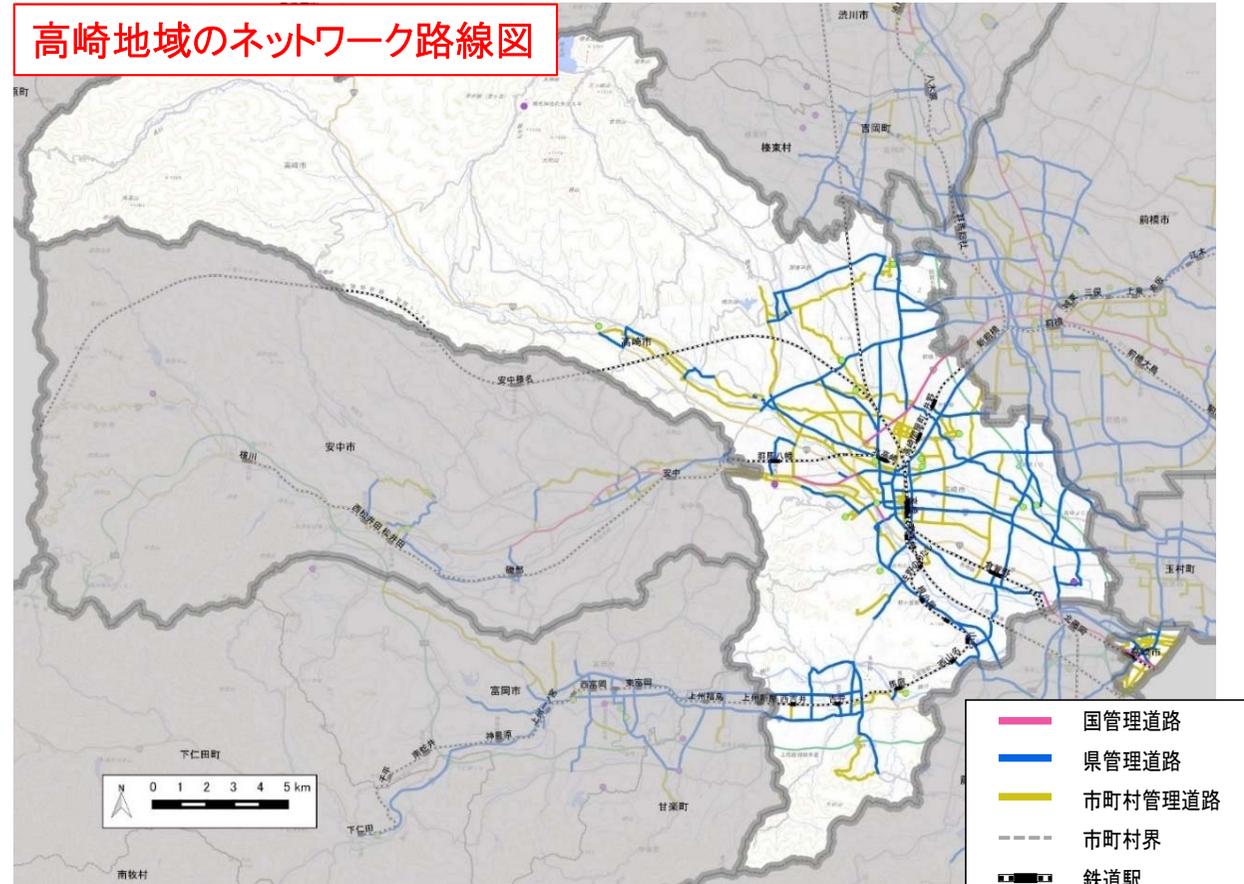
【自転車通行空間ネットワーク化】

○自転車利用が多い路線や自転車通学に利用されている路線、自転車事故が多く発生している路線等を選定し、自転車通行空間整備を効率的・効果的に実施するため、ネットワーク計画を策定。

前橋地域のネットワーク路線図



高崎地域のネットワーク路線図



- 国管理道路
- 県管理道路
- 市町村管理道路
- 市町村界
- 鉄道駅
- 高校
- 観光施設

※例として前橋地域、高崎地域を掲載。

本計画では、群馬県内全域でネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を実施していく。

8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介

Ⅱ. 自転車の安全利用意識の醸成

○自転車事故を削減するため、自転車安全利用に向けた交通安全教育に取り組むとともに、高齢者や自動車ドライバー等特定のターゲットへの啓発を推進。

【中高生への教育・指導】

- ・中高生が興味を引くリアルな内容の交通安全教育～スケアードストレート方式による自転車安全教育
- ・自転車警告票交付データ活用による指導強化

【高齢者の教育・啓発】

- ・高齢者運転免許講習時の自転車事故防止講習～事故の特徴、事故防止のポイント等

【自動車ドライバーの教育・啓発】

- ・運転免許講習時の自転車事故防止講習～対自転車、事故防止のポイント等

【安全利用の意識向上】

- ・ヘルメットの自主的・主体的な着用推進～着用モニター事業で捉えた課題を踏まえる
- ・企業と連携した損害賠償保険加入促進
- ・自転車への反射材着用促進～車輪へのスポーク反射材の普及



8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介

Ⅲ. 公共交通との連携強化による自転車利用の促進

○自転車利用の拡大、促進を図るための公共交通との乗り換え環境改善に向けた駐輪環境の充実等を実施。

【新たな取り組み例】

- ・鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実～民間施設を活用したバス待ちスポット
- ・駐輪場の利用し易さ改善～駐輪場のIC化、24時間利用
- ・サイクルトレインの推進



上毛電気鉄道 城東駅駐輪場



駐輪場IC化（新前橋駅）

	上毛・上信・別荘口
終日全電車	
平日	
下り	中央前橋発 7:41～終電車まで
上り	南前橋発 8:00～終電車まで

サイクルトレイン(上毛電鉄・上信電鉄)

	上毛・上信・別荘口
終日全電車	
平日	
下り	中央前橋発 7:41～終電車まで
上り	南前橋発 8:00～終電車まで

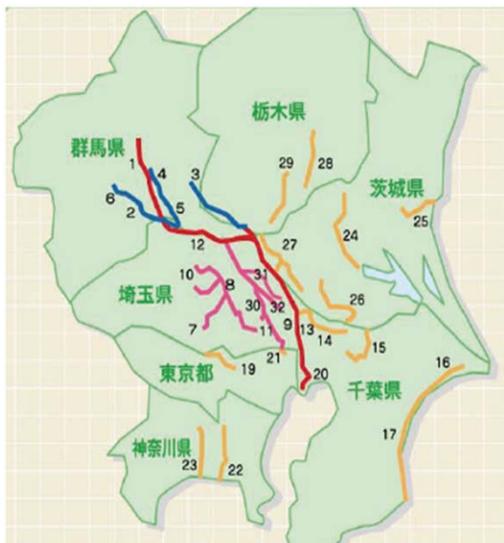
8. 群馬県自転車活用推進計画の紹介

IV. 観光来訪の促進・地域活性化

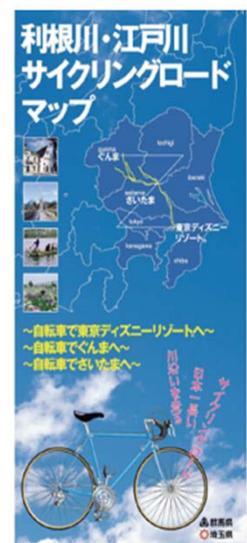
○自転車利用の拡大、促進による観光振興、地域活性化を図るため、サイクリストにやさしい自転車環境を創出する取り組みを実施。

【新たな取り組み例】

- ・県境を越えた広域サイクリングロードの活用推進～他都県との連携
- ・サイクルツアー一応援隊などの県民ボランティア等との連携・協力による交流促進の企画
- ・市町村イベント等県内自転車情報発信(HP作成)



1都6県の自転車道路



ヒルクライムイベント

榛名山ヒルクライムin高崎
 開催日：2018年5月19日(土)～20日(日)
 開催場所：高崎市
 開催回数：6回目
 前回参加者数：7,647人



出典：高崎市提供

まえばし赤城山ヒルクライム
 開催日：2018年9月30日(日)
 開催場所：前橋市
 開催回数：8回目
 前回参加者数：3,477人



出典：前橋市HP

ロングライドイベント

望郷ライン・センチュリーライド
 開催日：2018年8月26日(日)
 開催場所：沼田市、利根郡
 開催回数：6回目
 前回参加者数：986人



出典：望郷ライン・センチュリーライド実行委員会

9. 次回委員会について

■最近のトピック

- 未就学児の交通安全対策や高齢者事故、自転車関連事故などの社会的に着目されている事故・安全対策について、引き続き取り組むことが必要。
- 事故ゼロプラン1巡目や2巡目の対策を通して、その検証とその検証結果に基づいた次の施策の検討が必要。

◆ 未就学児の交通安全対策

- ・二次点検プロセスによる安全対策
- ・お散歩コース等での安全対策

◆ 高齢者事故の対策

- ・今後の高齢ドライバー増加に対する事故対策事例などの紹介

◆ 自転車事故対策の取り組み

- ・群馬県自転車活用推進計画の公表を受け、取り組み事例を紹介

◆ 事故ゼロプランの推進

- ・事故ゼロプラン1巡目や2巡目の対策を通して、事故削減効果が薄いところや見直しが必要な箇所（死傷事故率の減少が小さい、地域の声で引き続き危険性が指摘されるなど）を抽出し、再検証等を実施
- ・「事故ゼロプランからの卒業」を判定する指標（死傷事故率の改善、急挙動発生確率の減少など）を選定