

第20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2年9月11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 | 13 |
| 4. 事故ゼロプラン3巡目のすすめ方 | 18 |
| 5. 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 | 22 |
| 6. 群馬県自転車活用推進計画の進捗状況 | 25 |
| 7. 次回委員会について | 28 |

1. 事故ゼロプランの経緯

① 本委員会の経緯

【主な議題】

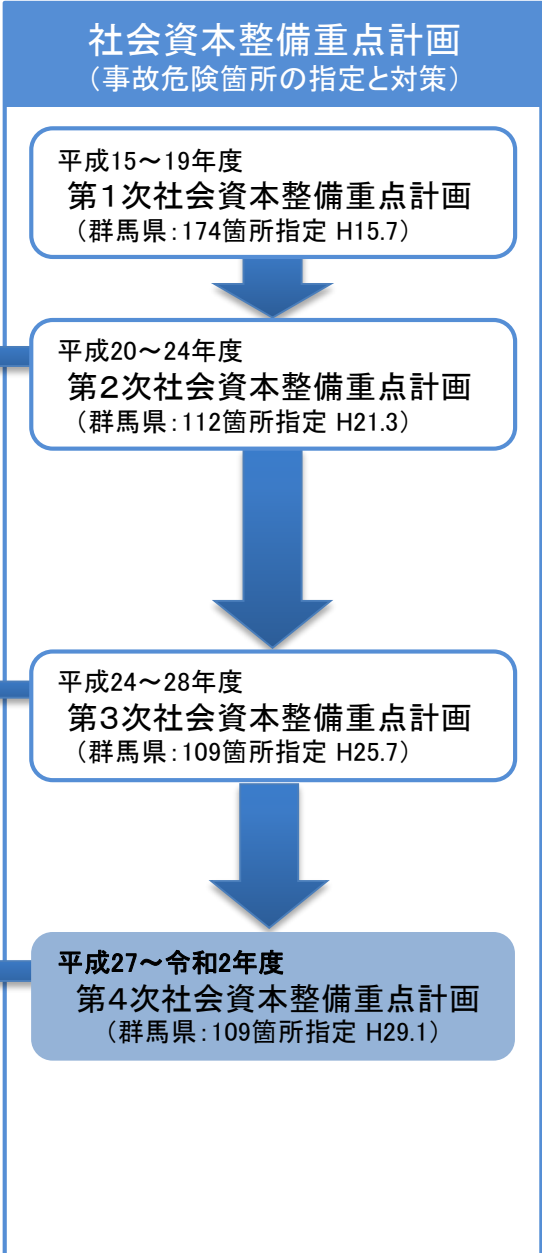
| | |
|------------------|-----------------------------------|
| 第1回委員会(平成17年11月) | ◆安全性向上区間選定の考え方整理 |
| 第2回委員会(平成18年3月) | ◆安全性向上を図るべき区間案の選定 |
| 第3回委員会(平成18年6月) | ◆安全性向上を図るべき区間決定(交通安全みえる化プラン) |
| 第4回委員会(平成19年10月) | ◆新データでの新たな安全性向上区間の選定 |
| 第5回委員会(平成19年12月) | ◆新たに安全性向上を図るべき区間決定(新・交通安全みえる化プラン) |
| 第6回委員会(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 |
| 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) | ◆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20回委員会(令和2年9月) | ◆本日の委員会(1巡目・2巡目対策区間の整備効果、次期事故ゼロプランのすすめ方) |



1. 事故ゼロプランの経緯

②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

第19回委員会 (令和元年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、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

第20回委員会の確認・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【確認事項】
- ◆事故ゼロプラン(2巡目)の整備後対策効果の確認【確認事項】
- ◆事故ゼロプラン(3巡目)のすすめ方【審議事項】

1. 事故ゼロプランの経緯

③これまでの取り組み

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27年度までに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区間を公表

令和2年度までに193区間の対策を完了予定

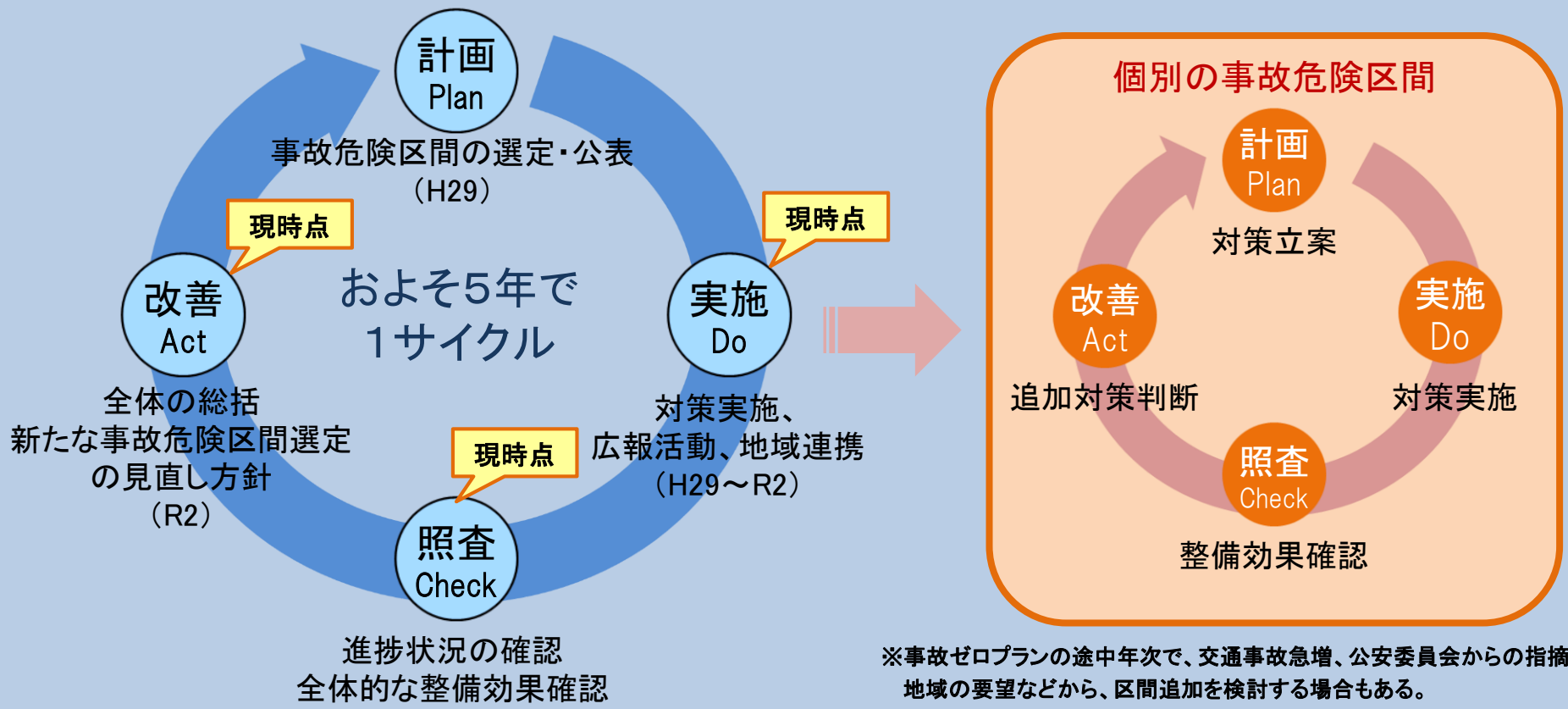
1. 事故ゼロプランの経緯

④事故ゼロプラン(2巡目)の進め方

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～対策を実施中。
令和2年度は、事故ゼロプラン2巡目の最終年。

【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

⑤ 事故ゼロプラン2巡目区間位置図

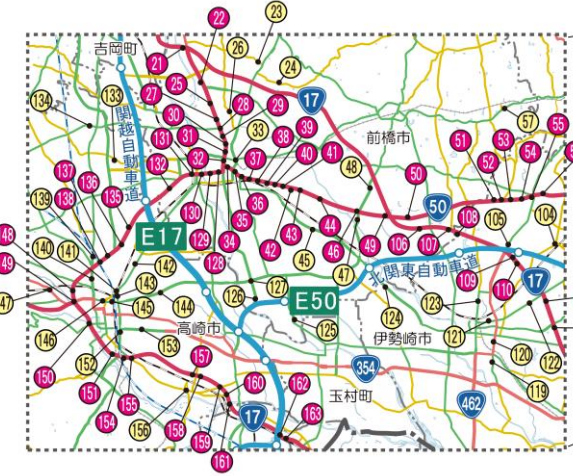
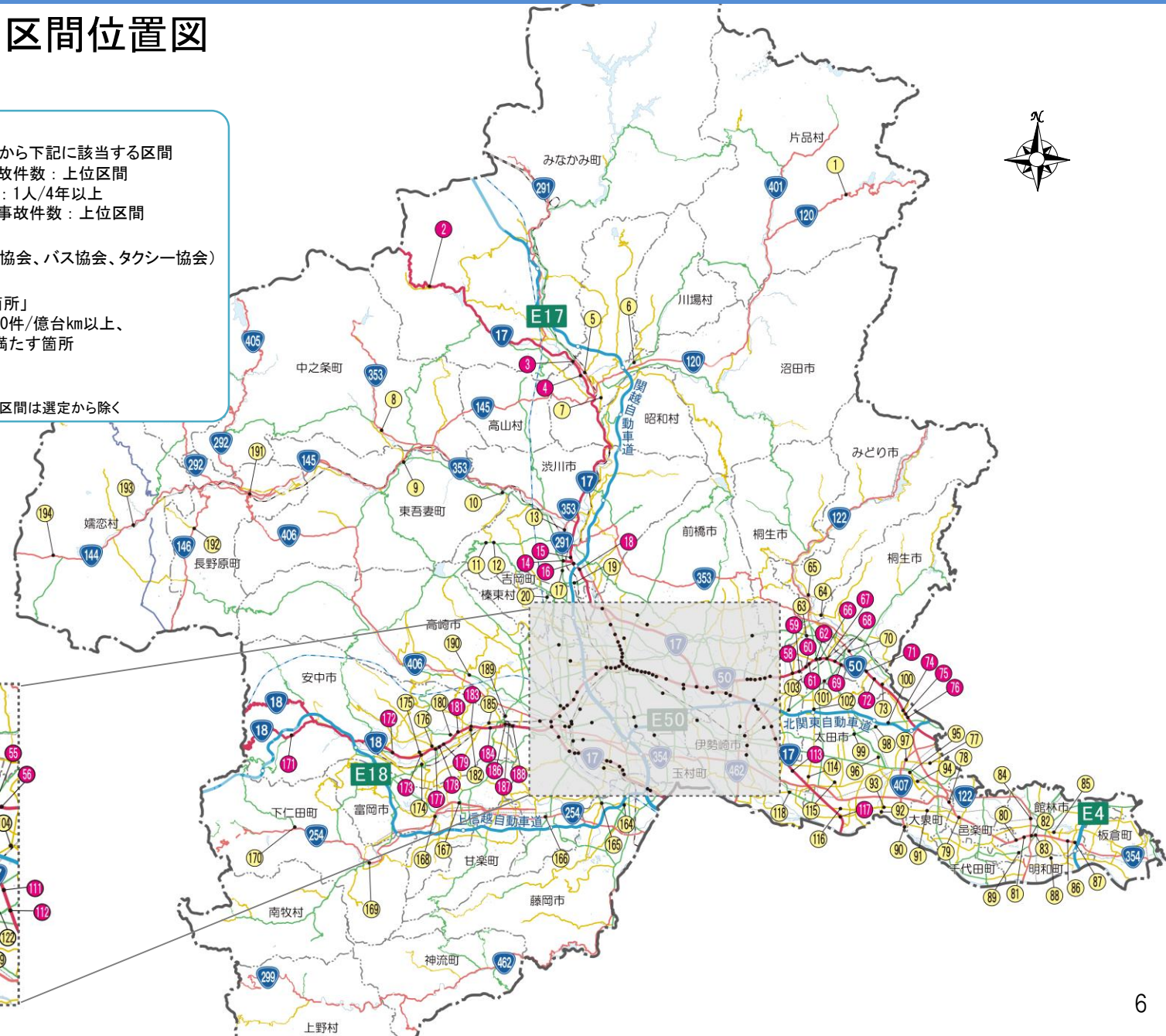
事故危険区間選定の考え方

- 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
 - 歩行者・自転車事故件数：上位区間
 - 車線逸脱事故件数：上位区間
 - 死者数：1人/4年以上
 - 高齢者事故件数：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
 - H27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

⑥事故ゼロプラン2巡目区間の進捗状況

直轄国道の対象**93区間**のうち、対策完了**92区間**
群馬県の対象**101区間**のうち、対策完了**101区間**

| 対策区間 | 区間数 | 計画(Plan) | | | 実施(Do) | | |
|-------|-----|----------|------|------|---------|-------|-----|
| | | 検討中 | 経過観察 | 設計済み | 対策完了 | | |
| | | | | | H27～R01 | R02見込 | 小計 |
| 直轄国道 | 93 | 0 | 1 ※ | 92 | 33 | 59 | 92 |
| 群馬県管理 | 101 | 0 | 0 | 101 | 91 | 10 | 101 |
| 合計 | 194 | 0 | 1 | 193 | 124 | 69 | 193 |

※経過観察:

(主)大間々世良田線BP(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

※対策完了区間には令和2年度対策完了予定区間を含む

1. 事故ゼロプランの経緯

⑦ 事故ゼロプラン2巡目区間一覧表

青：対策完了
白：経過観察

| 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 | 田口町南交差点 |
| 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 | 阿左美若宿交差点 |
| 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 | 仮上並榎町ON,OFF分合流部交差点 |
| 149 | 国道17号 | 高崎市並榎町 |
| 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 | 磯部二丁目交差点 |
| 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 | 沼田市硯田町 |
| 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)高崎渋川線 | 渋川市行幸田 |
| 19 | (主)高崎安中渋川線 | 八木原駅入口 |
| 20 | (主)高崎安中渋川線 | 北群馬郡榛東村 |
| 23 | (主)前橋赤城線 | 前橋市富士見町 |
| 24 | (一)四ツ塚原之郷前橋線 | 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)板倉粉谷館林線 | 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I.C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 | 伊勢崎市八寸町 |
| 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)前橋長静線 | 横手大橋北交差点 |
| 127 | (主)前橋長静線 | 公田町東交差点 |
| 133 | (主)高崎渋川線 | 高崎市引間町 |
| 134 | (主)高崎渋川線 | 高崎市金古町 |
| 139 | (主)高崎渋川線 | 高崎市緑町一丁目 |
| 140 | (主)高崎渋川線 | 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)前橋長静線 | 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)下仁田安中倉洲線 | 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 |

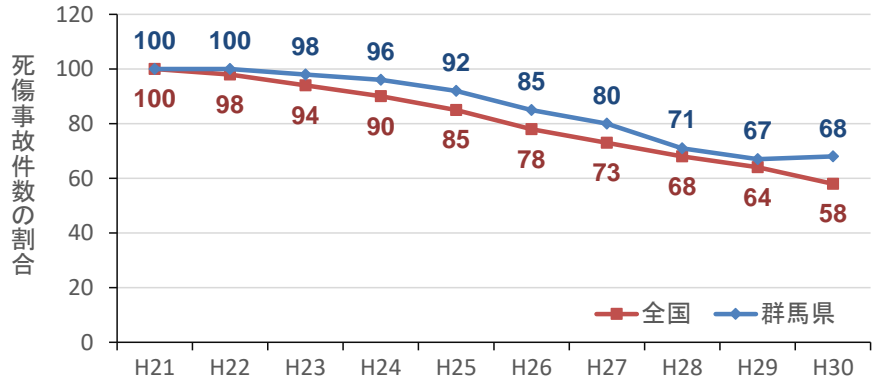
※No.60:経過観察 ((主)大間々世良田線BP(開通H30.3)が国道50号に新たに接続し、周辺の交通環境が大きく変化)
 ※対策完了区間には令和2年度対策完了予定区間を含む

2. 群馬県の事故状況

① 全国との比較

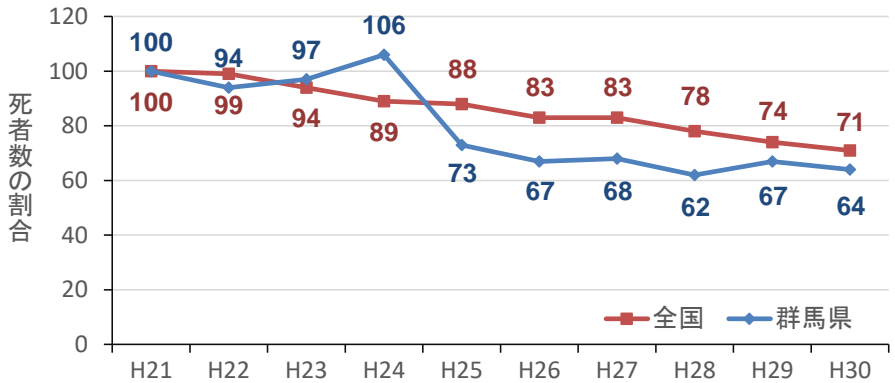
○群馬県内で発生している死傷事故件数は、全国と同様に減少傾向にあり、死者数も同様の傾向。
 ○人口10万人あたりの死傷事故件数は、全国ワースト第4位であり、人口あたりの死傷事故が多い。
 ○人口10万人あたりの死者数も全国平均より多い。 ⇒ 引き続き事故対策が必要。

死傷事故件数の変化



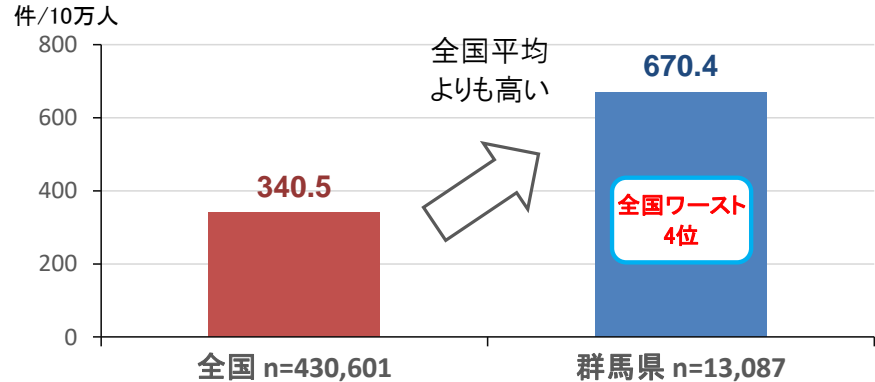
H30死傷事故件数 全国430,601件 群馬県13,087件
 ※H21の死傷事故件数を100とした割合

死者数の変化



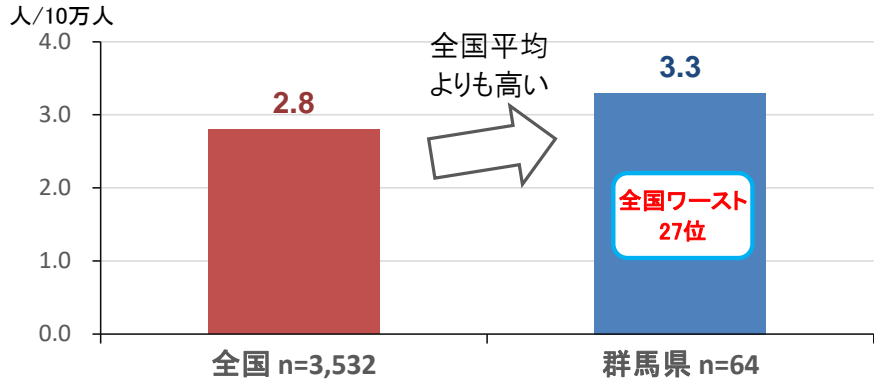
H30死者数 全国3,532人 群馬県64人
 ※H21の死者数を100とした割合

人口10万人あたりの死傷事故件数(H30)



H30全国ワースト1位 静岡県 2位 佐賀県 3位 宮崎県

人口10万人あたりの死者数(H30)



H30全国ワースト1位 福井県 2位 富山県 3位 三重県

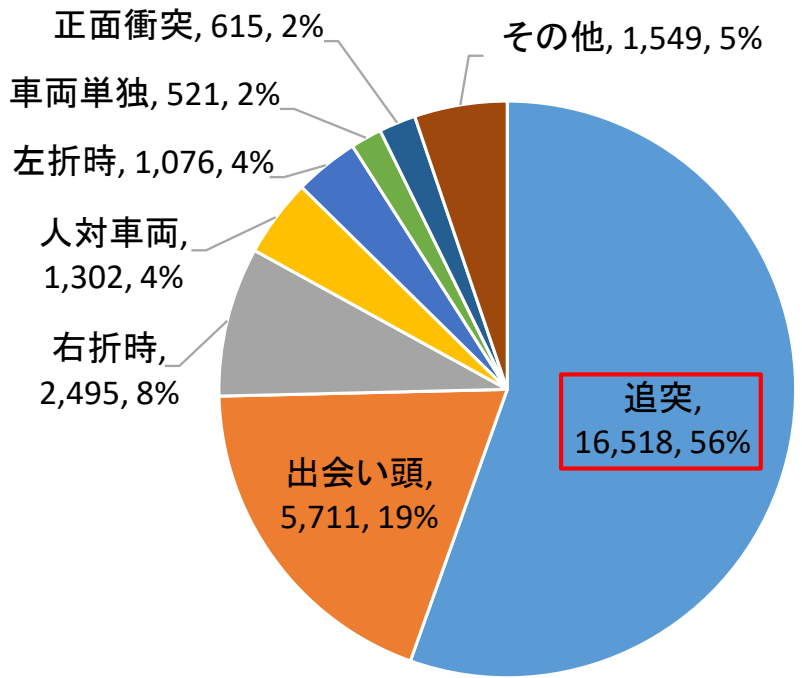
資料: 交通事故統計年報(平成25、30年版、イタルダ)

2. 群馬県の事故状況

②事故類型の特徴

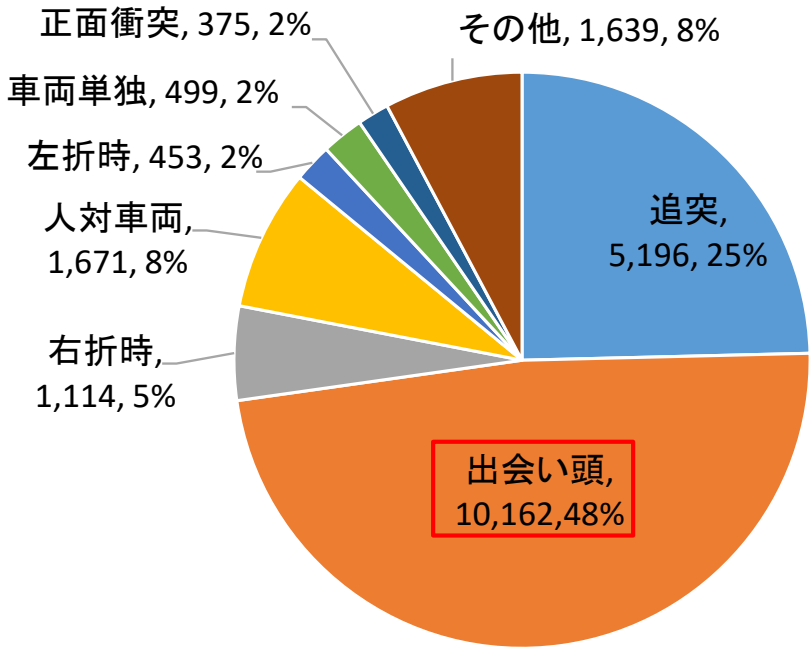
○幹線道路の事故類型別の死傷事故件数は、「**追突事故**」「**出会い頭事故**」「**右折時事故**」が多い。
○生活道路の事故類型別の死傷事故件数は、「**出会い頭事故**」「**追突事故**」が多い。

幹線道路



事故類型別事故件数と構成比
H27～H30(群馬県、幹線道路)
n=29,787

生活道路



事故類型別事故件数と構成比
H27～H30(群馬県、生活道路)
n=21,109

図中表記: 事故類型, 事故件数, 構成比

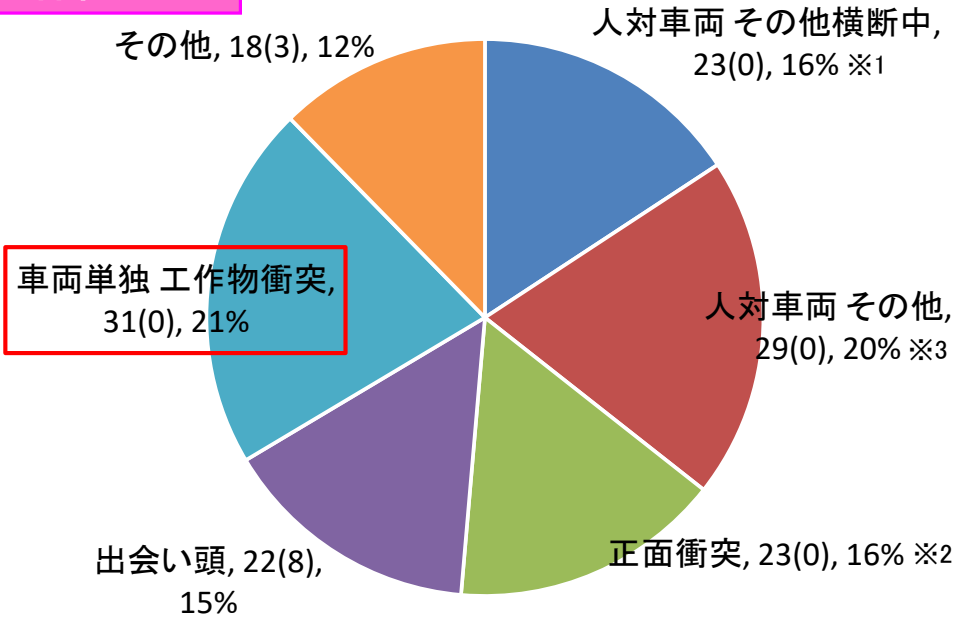
資料: 交通事故・道路統合データベース(イタルダ) ※ 幹線道路(国道・県道など)の事故類型を集計(対列車事故、不明は除く)
資料: 交通事故・生活道路統合データ(イタルダ) ※ 生活道路: 一般市町村道、その他の道路、生活道路の事故類型を集計

2. 群馬県の事故状況

③死亡事故の特徴

○幹線道路の死亡事故は、車両単独の「**工作物衝突事故**」、人対車両の「その他」が多い。
 ○生活道路の死亡事故は、「**出会い頭事故**」や人対車両の「その他」が多い。

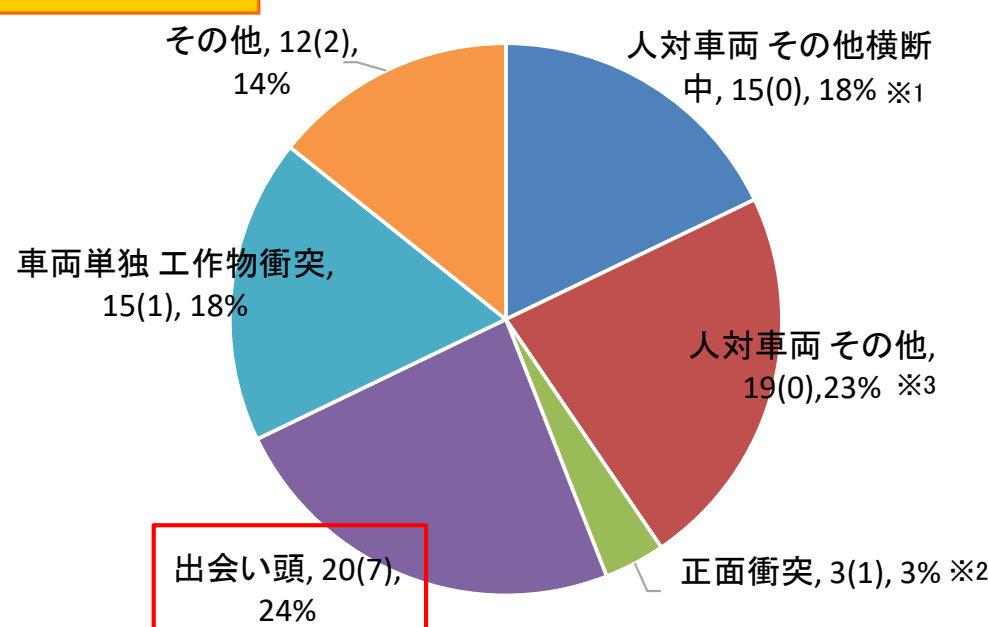
幹線道路



死亡事故の事故類型別事故件数と構成比

H27~H30(群馬県、幹線道路)
n=146

生活道路



死亡事故の事故類型別事故件数と構成比

H27~H30(群馬県、生活道路)
n=84

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)の事故件数について集計
 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

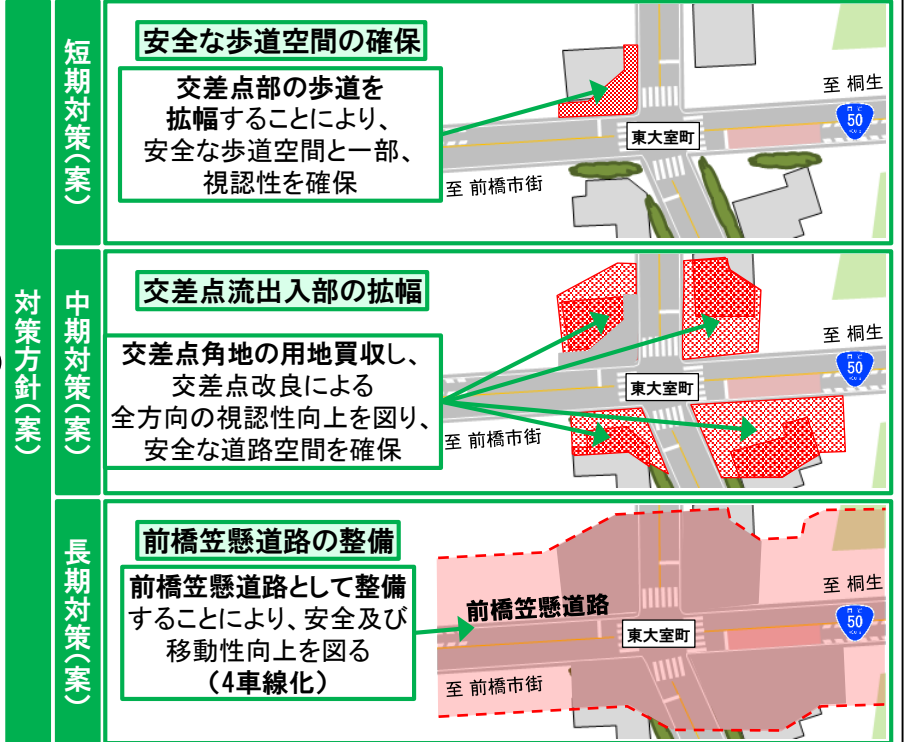
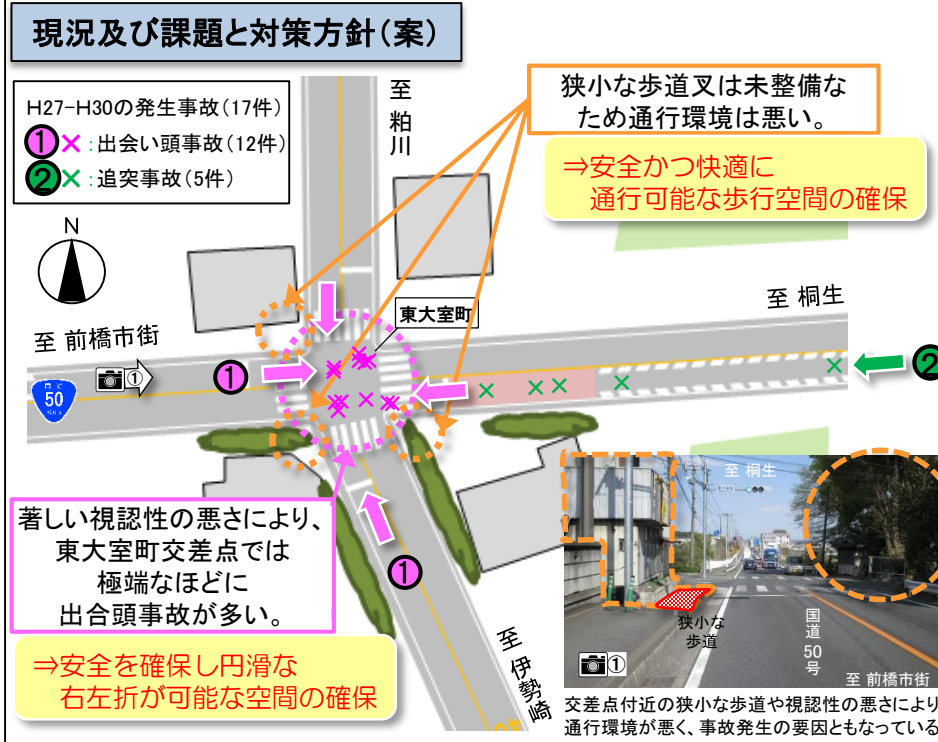
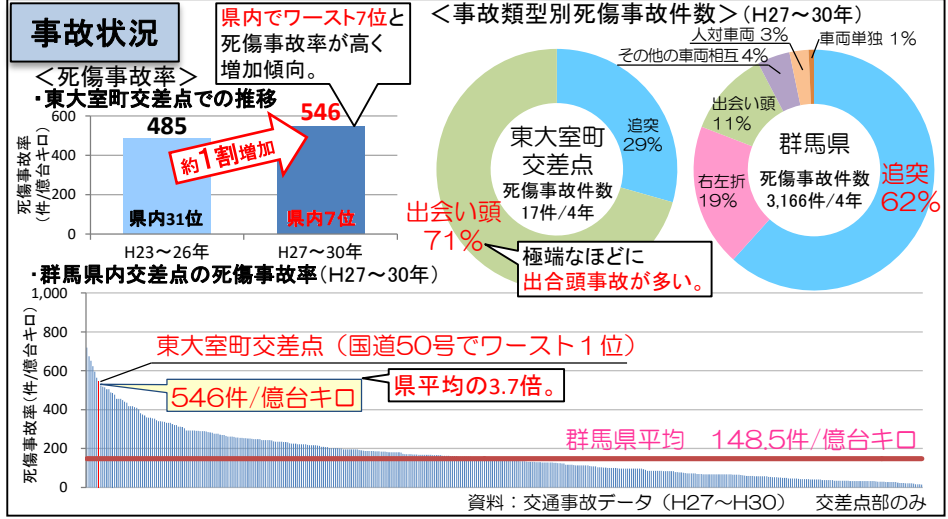
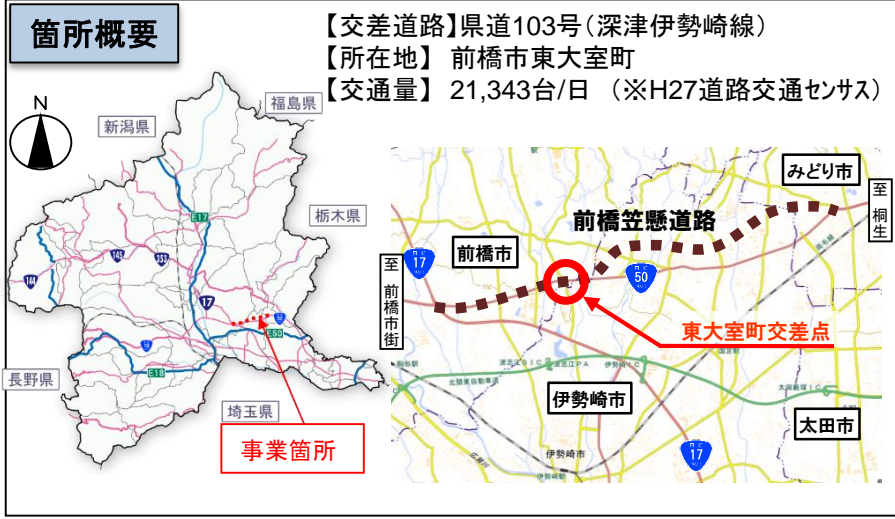
※1: 横断歩道、横断歩道付近、横断歩道橋付近以外の道路の部分歩行者が横断していた時に事故が発生した類型

※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

2. 群馬県の事故状況

④ 死傷事故増加箇所における短期対策(案)の紹介



3. 事故ゼロプラン整備効果

① 1巡目、2巡目の対策区間の整備状況

- 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**にて整備効果を確認

1巡目対策区間の整備状況

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
- ・令和元年までに、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

死傷事故件数の変化を確認

- ・平成26年までに対策を完了した58区間(国30、県28)

2巡目対策区間の整備状況

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

対策後1～3年経過した区間

死傷事故件数の変化を確認

- ・平成29年までに対策を完了した46区間(国7、県39)


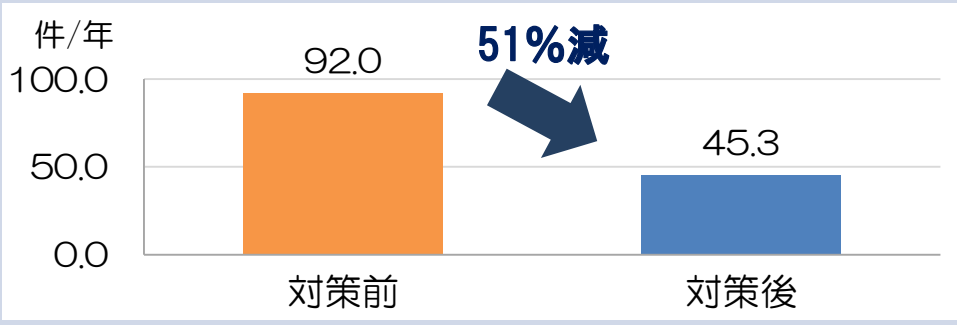

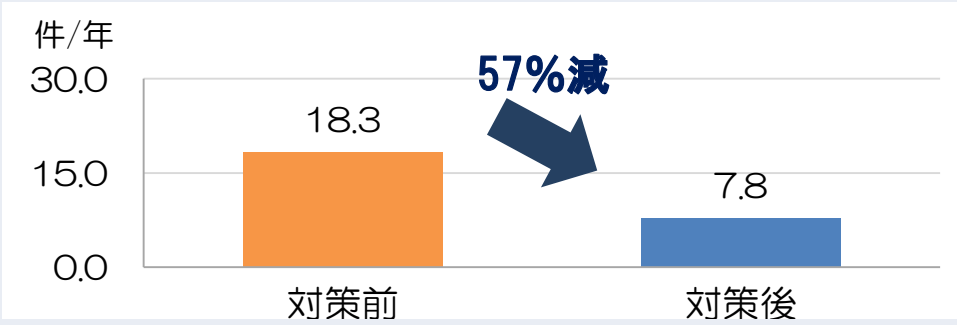

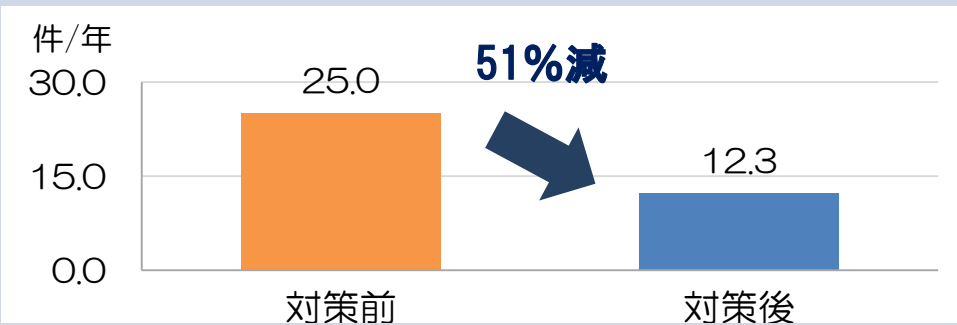
3. 事故ゼロプラン整備効果

②1巡目対策区間の整備効果

直轄国道

イタルダ事故データ

○1巡目対策実施区間では、群馬県の特徴的な事故が概ね半数に減少。

| 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」  |  <p>件/年</p> <p>100.0</p> <p>50.0</p> <p>0.0</p> <p>92.0</p> <p>45.3</p> <p>51%減</p> <p>対策前</p> <p>対策後</p> |
| 出会い頭 | <ul style="list-style-type: none"> 法定外看板「出入り車両注意」  |  <p>件/年</p> <p>30.0</p> <p>15.0</p> <p>0.0</p> <p>18.3</p> <p>7.8</p> <p>57%減</p> <p>対策前</p> <p>対策後</p> |
| 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  |  <p>件/年</p> <p>30.0</p> <p>15.0</p> <p>0.0</p> <p>25.0</p> <p>12.3</p> <p>51%減</p> <p>対策前</p> <p>対策後</p> |

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27年~30年の平均値


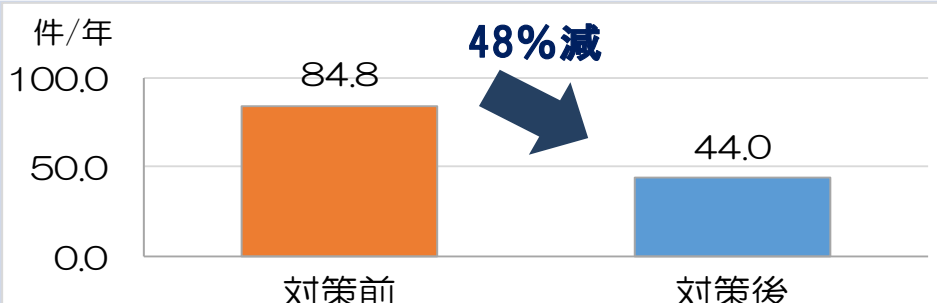




3. 事故ゼロプラン整備効果

③ 1巡目対策区間の整備効果

群馬県管理道路

イタルダ事故データ

○群馬県管理道路においても、群馬県の特徴的な事故が減少。

| 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> <p>100.0</p> <p>50.0</p> <p>0.0</p> <p>84.8</p> <p>44.0</p> <p>48%減</p> <p>対策前</p> <p>対策後</p> |
| 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> <p>40.0</p> <p>20.0</p> <p>0.0</p> <p>37.5</p> <p>14.8</p> <p>61%減</p> <p>対策前</p> <p>対策後</p> |
| 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> <p>40.0</p> <p>20.0</p> <p>0.0</p> <p>27.0</p> <p>12.3</p> <p>54%減</p> <p>対策前</p> <p>対策後</p> |

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27年~30年の平均値

3. 事故ゼロプラン整備効果

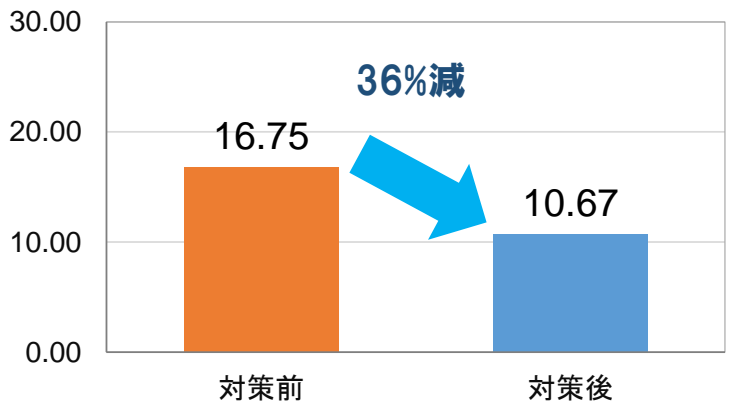
④ 2巡目対策区間の整備効果

直轄国道

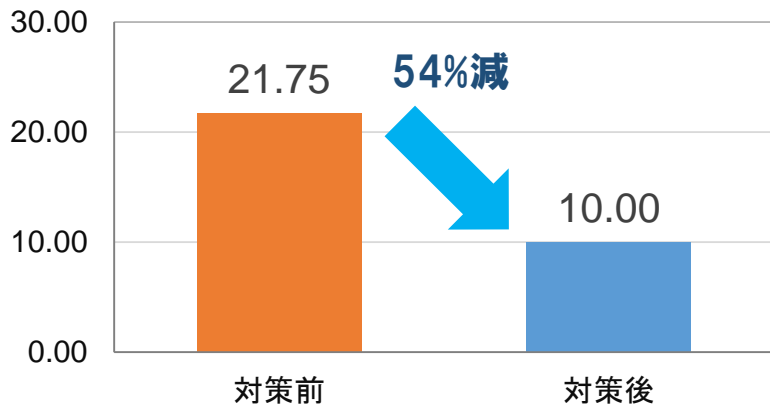
イタルダ事故データ

○ 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。
 ◎ 今後は、PDCAサイクルにのっとり、対策実施～効果確認を実施。

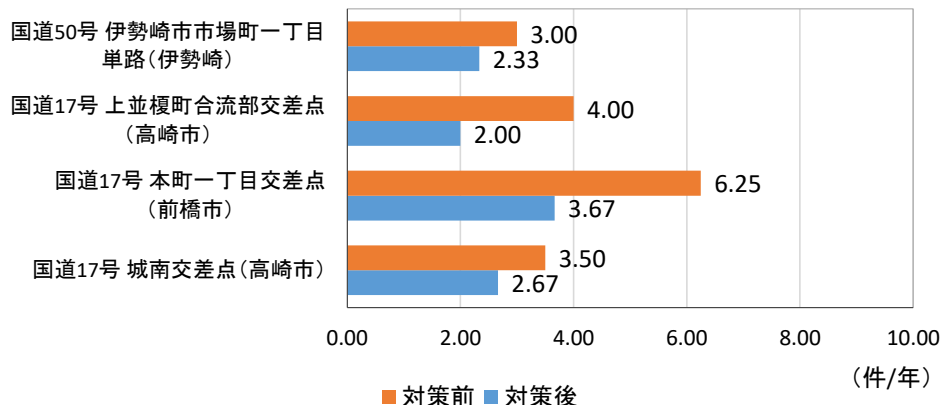
平成27年度の対策区間の死傷事故件数の変化



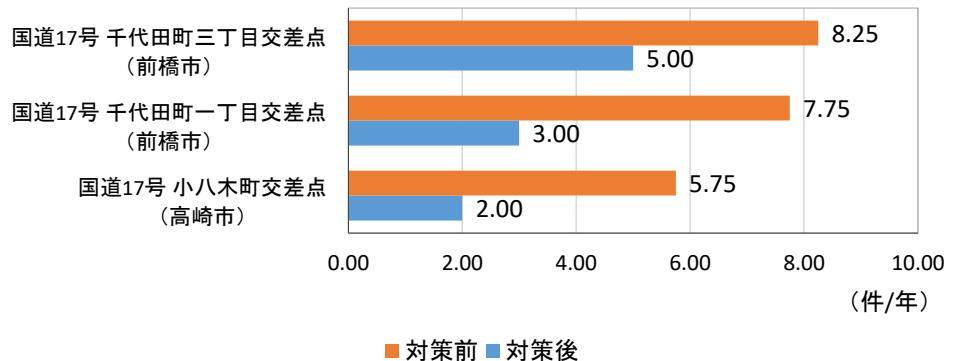
平成28年度の対策区間の死傷事故件数の変化



平成27年度の個別対策区間の死傷事故件数の変化



平成28年度の個別対策区間の死傷事故件数の変化



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～30年の平均値、平成28年度対策実施区間は平成29年～30年の値。

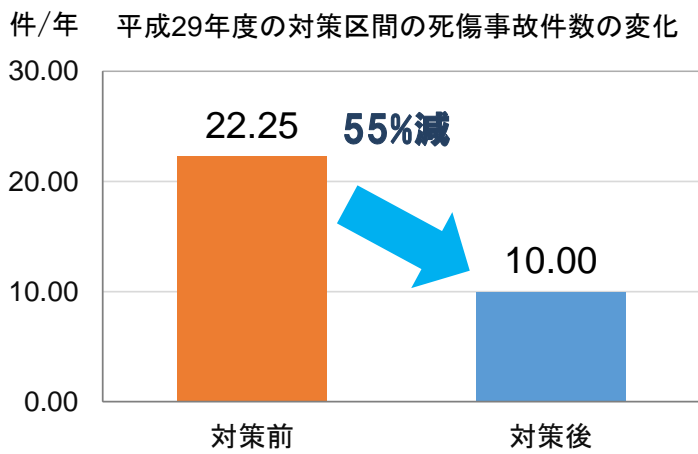
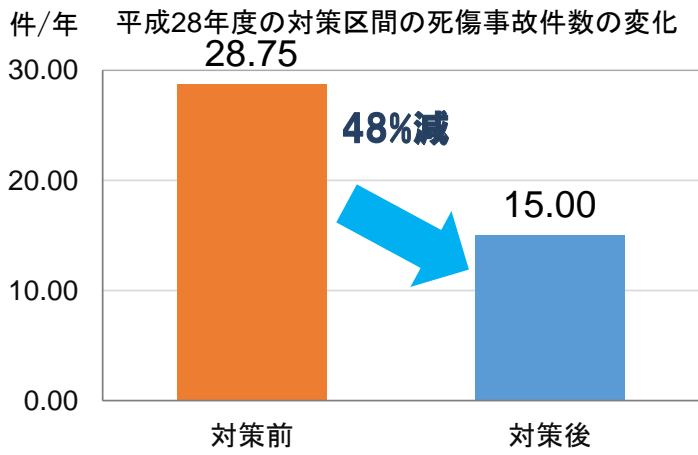
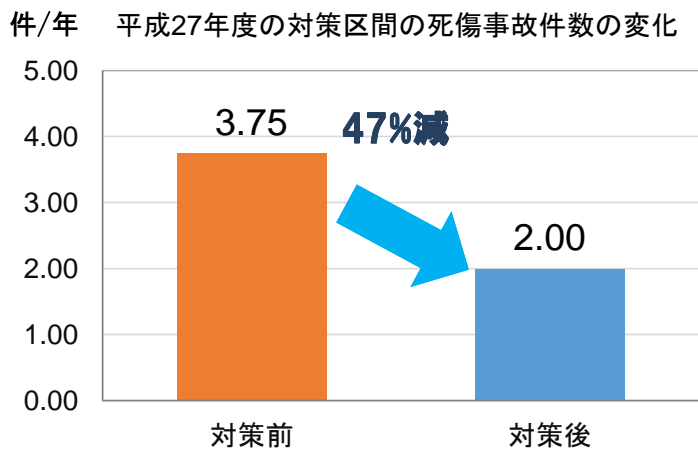
3. 事故ゼロプラン整備効果

⑤ 2巡目対策区間の整備効果

群馬県管理道路

イタルダ事故データ

- 群馬県管理道路においても、2巡目対策実施区間の事故件数は減少。
- 平成27～29年度の3箇年度で事故削減効果がみられる。
- ◎今後は、PDCAサイクルにのっとり、対策実施～効果確認を実施。



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～30年(3区間)の平均値、
平成28年度対策実施区間は平成29年～30年(17区間)の平均値、
平成29年度対策実施区間は平成30年(14区間)の値。

4. 事故ゼロプラン(3巡目)のすすめ方

①策定スケジュール

【R02年度】 事故ゼロプラン(3巡目)事故危険区間の抽出
本日の委員会の確認・審議事項

■抽出方法の確認

- ・事故データによる抽出方法
- ・地域の声に基づく抽出方法

【R03年度】 事故ゼロプラン(3巡目)事故危険区間(案)の作成
次回委員会の確認・審議事項

■事故危険区間抽出結果の確認

事故危険区間の公表(記者発表、web掲載)

【R03～07年度】

事故危険区間の対策検討～対策実施～実施結果の整備
効果確認

4. 事故ゼロプラン(3巡目)のすすめ方

②事故データによる抽出方法

○最新の事故データ(H27~H30)を用いて、「下記に示した抽出指標のうち、2項目該当する場合」、3巡目の事故危険区間に指定する。

事故ゼロプラン2巡目の抽出指標(3巡目でも使用)

事故ゼロプラン2巡目で用いた抽出指標

- 死傷事故率が100件/億台km以上
- 追突事故件数の上位区間
- 歩行者・自転車事故件数の上位区間
- 車線逸脱事故件数の上位区間
- 死傷事故率件数の上位区間
- 死者数(1人/4年以上)
- 高齢者事故件数の上位区間

現時点でも有効な指標であることから、3巡目においても同様の指標を用いる。

事故ゼロプラン3巡目で新たに追加する抽出指標

近年の道路交通安全を取り巻く環境を反映した抽出指標

- 子供事故件数の上位区間

近年は「高齢者及び子供の安全確保」が注目されており、2巡目の抽出指標に含まれていない「子供の安全確保」に関する指標を新たに追加。

最新の事故データに基づく抽出指標

- 横断歩道横断中事故件数の上位区間

事故ゼロプラン2巡目策定時と比べて「**事故全体**」の件数は**19%減少**しているのに対し、「**横断歩道横断中事故**」は**7%増加**していることから、「横断歩道横断中」に関する指標を新たに追加。

4. 事故ゼロプラン(3巡目)のすすめ方

③地域の声に基づく抽出方法

- アンケートにて、危険と感じている区間・交差点、危険と感じる理由を調査する。
- 調査結果をもとに現地状況や事故データを確認し、「事故対策が必要と判断される場合」、3巡目の事故危険区間に指定する。

事故ゼロプラン2巡目の調査対象(3巡目でも使用)

事故ゼロプラン2巡目の調査対象 (道路事情に詳しい職業ドライバーの視点)

- 群馬県トラック協会
- 群馬県バス協会
- 群馬県タクシー協会

現時点でも有効であることから、3巡目においても同様の調査対象。

事故ゼロプラン3巡目で新たに追加する調査対象

子供の安全確保を目的とした調査対象 (子供の視点)

- 教育関係者(例.教育委員会)

近年の道路交通安全を取り巻く環境を視点として、「教育関係者」を新たに調査対象に追加。

高齢者の安全確保を目的とした調査対象 (高齢者の視点)

- 高齢関係者(例.群馬県老人クラブ連合会)

近年の道路交通安全を取り巻く環境を視点として、「高齢関係者」を新たに調査対象に追加。

4. 事故ゼロプラン(3巡目)のすすめ方

④抽出候補箇所の考え方(対策済みの区間が候補区間となった場合)

- 事故ゼロプラン1巡目・2巡目の対策区間のうち、「対策後4年間の事故データが蓄積されている区間」は、「追加対策が必要、可能であると判断される場合」、3巡目の事故危険区間に指定する。
- 事故ゼロプラン1巡目・2巡目の対策区間のうち、「対策後4年間の事故データが蓄積されていない区間」は、経過観察中であり、3巡目の事故危険区間に指定しない。

事故ゼロプラン1巡目・2巡目の対策区間

対策後4年間の事故データ蓄積の有無

データ有り

「追加対策が必要、可能であると判断される場合」、3巡目の事故危険区間に指定する。

データ無し

「経過観察中」であり、3巡目の事故危険区間に指定しない。

5. 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安全点検等の概要と対策が必要な箇所

- 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。
- 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)844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。

◎安全点検の実施結果、道路管理者による対策が必要な箇所として、直轄国道で**4箇所**、群馬県の管理道路で**93箇所**、市町村の管理道路で**414箇所**の**合計511箇所**を抽出。

道路管理者による対策が必要な箇所

| | 緊急安全点検を受けて道路管理者が実施する対策箇所数 ^{※1} | | | |
|---------|---|--------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | 合計 | 国道が実施する対策箇所数 | 群馬県が実施する対策箇所数 ^{※2} | 市町村が実施する対策箇所数 ^{※2} |
| 対策済み箇所 | 107 | 2 | 30 | 75 |
| 対策事業中箇所 | 404 | 2 | 63 | 339 |
| 合計 | 511 | 4 | 93 | 414 |

※1 保育園等関係者、地元警察署と調整を行った結果、道路管理者が何らかの対策を講ずることが必要なものとして抽出された箇所数

※2 複数の道路管理者が対策を実施する予定がある箇所については、それぞれに計上する(重複あり)

5. 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

②対策事例(直轄国道)

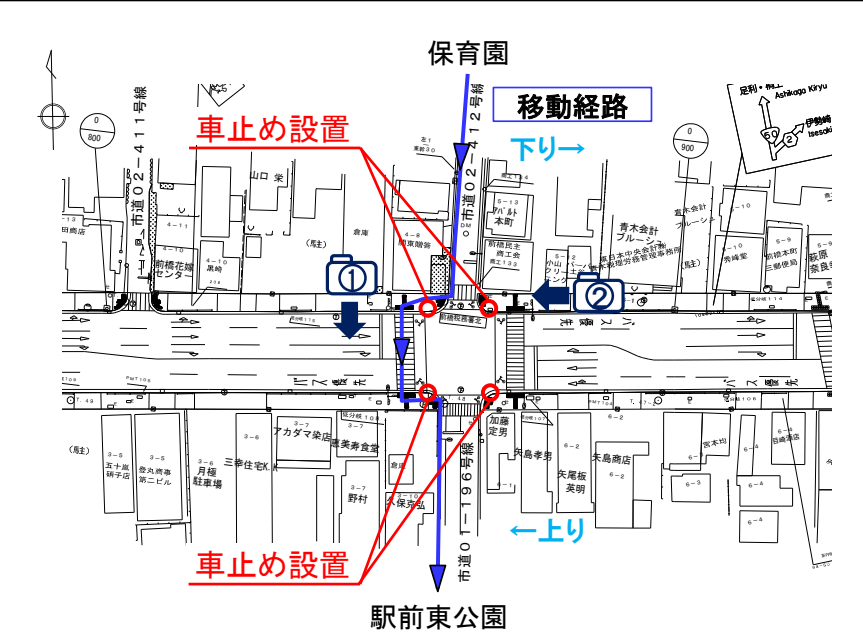
○国道50号の前橋税務署北交差点では『鋼製の車止め』を設置することによって、未就学児等をはじめとする歩行者の安全性の向上を図った。

点検概要と対策案の事例(直轄国道)

【点検概要】

道路名: 国道50号
対策箇所: 前橋税務署北交差点
対象施設: 前橋市立第二保育園
点検日: 令和元年8月28日
完了日: 令和2年7月14日

【対象箇所位置図案】



【点検状況と対策案】

- ◎対象施設の要望
起点側の巻込み部分(上下線)にガードパイプの設置
- 対策案
巻込み部分が短く、ガードパイプの設置が困難なため、鋼製の車止めを設置



5. 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

③対策事例(群馬県管理道路)

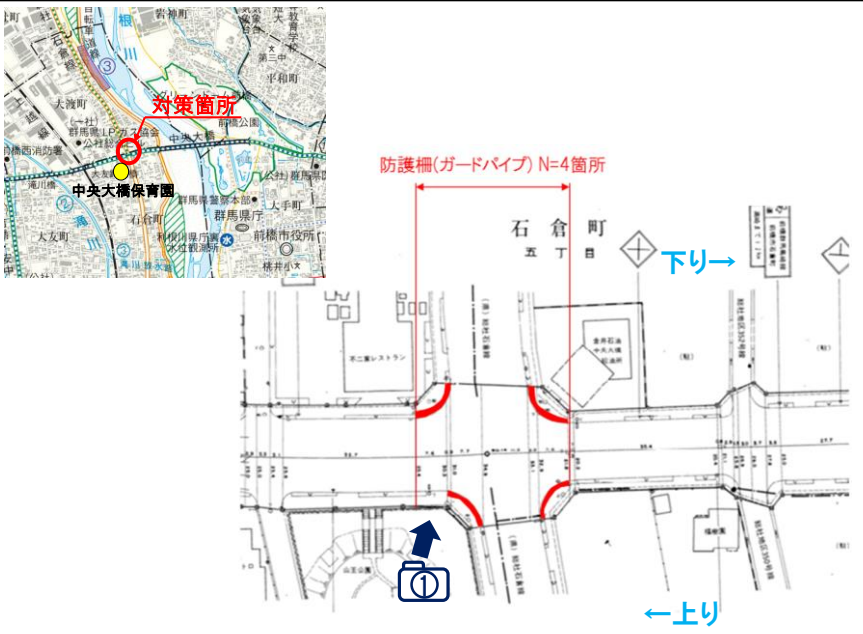
○(主)前橋安中富岡線の大渡町交差点では、巻込み部に『防護策(ガードパイプ)』を設置することによって、未就学児等をはじめとする歩行者の安全性の向上を図った。

点検概要と対策案の事例(群馬県)

【点検概要】

道路名:(主)前橋安中富岡線、(一)総社石倉線
対策箇所:大渡町交差点
対象施設:中央大橋保育園
点検日:令和元年9月6日(金)

【対象箇所位置図案】



【点検状況と対策案】

●対策案

巻込み部分に防護柵(ガードパイプ)を設置(4箇所)

■対策前



■対策後

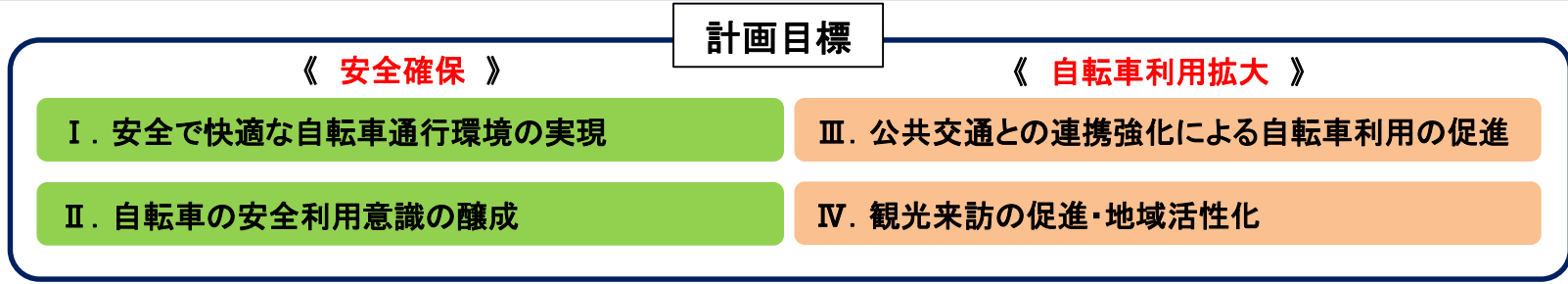


6. 群馬県自転車活用推進計画の進捗状況

① 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



6. 群馬県自転車活用推進計画の進捗状況

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



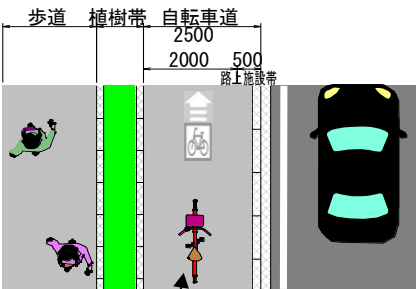
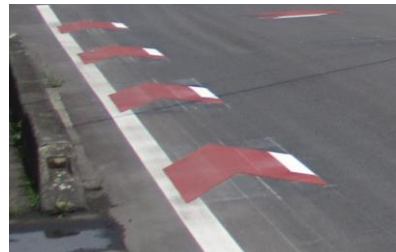
イメージ

【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

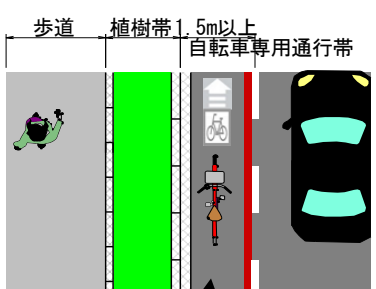


イメージ

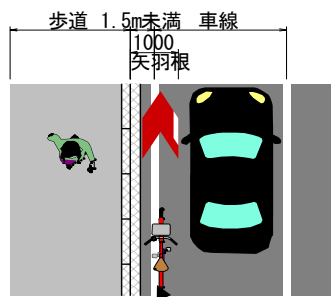
【矢羽根型路面表示】
 路肩を走行するよう誘導



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

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。

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。

6. 群馬県自転車活用推進計画の進捗状況

②進捗状況と整備事例

○基本目標として「自転車事故の削減」「自転車通行空間の整備」の2点について具体的な数値目標が定められており、本資料では計画の基準年(2018年)に対して、計画策定後1年(2019年)の実績を報告する。

進捗状況

| 基本目標 | 2018年 (基準年) | 2019年 (1年経過) | 増減 | | 目標 | |
|------------|----------------|-----------------|--------|------|------------------|-------------------|
| | | | 数値 | 率 | 2023年まで (5年後) | 2028年まで (10年後) |
| 交通事故件数 | 2313件 | 2169件 | -144件 | 6% 減 | 3割削減 (-693件) | 5割削減 (-1,156件) |
| 自転車通行空間の整備 | 0km | 21.9km | 21.9km | — | 100km以上 | — |

【出典】令和元年群馬の交通事故統計(群馬県警察本部)

【参考】21.9kmの内訳
 ・自転車通行帯 L=0.8km
 ・矢羽根型路面表示 L=21.1km

自転車通行空間の整備事例

矢羽根型路面表示



(主)高崎渋川線
(高崎市內)

矢羽根型路面表示



(主)あらまち下室田線
(高崎市內)

自転車通行帯



(主)桐生田沼線
(桐生市内)

自転車通行帯



(主)桐生田沼線
(桐生市内)

【次回委員会の予定】

- ◆事故ゼロプラン(3巡目)の事故危険区間の「選定結果」報告
- ◆群馬県内の交通安全対策の「トピック紹介」