
第22回
道路行政マネジメントを实践する栃木県会議
事故(交通安全)対策関係

平成31年3月6日

○本日の会議における議事

■事故（交通安全）対策関係

1. これまでの会議の開催経緯
2. 前回会議における主な意見
3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）
 - (1) 事故ゼロプランの概要
 - (2) 前回会議における主な意見に対する対応
 - ・評価の対象とする事故データについて
 - ・評価方法（基準）について
 - ・対応の改良案
4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み
 - ・対策エリアの概要
 - ・実証実験の概要
 - ・実証実験の効果検証結果
 - ・記者発表（H30.12.13）
 - ・生活道路の交通安全対策に関する情報提供

【審議事項】

1. これまでの会議の開催経緯

●『道路行政マネジメントを実践する栃木県会議』は、交通渋滞と交通事故対策について、地域の皆さまや、様々な分野の方々からのご意見をお伺いし、道路施策に反映することを目的に、平成17年11月に設置



3. (3) 対策実施箇所の効果評価【審議事項】

効果評価結果(2) 総合評価結果

- 「総合評価」の結果、評価対象の10箇所のうち、5箇所では対策効果が認められるため、【対策完了】と判定される。
- 10箇所のうち、1箇所は死傷事故件数の減少が見られないことから、【追加対策】が必要と判定される。
- 残り4箇所については、引き続き【経過観察】を行っていく。

総合評価結果一覧

No.	道路管理者	路線名	箇所名 (交差点名)	対策完了 年度	抽出指標該当状況				死傷事故件数(件/年)			抽出基準 クリア	判定結果	備考	
					A	B	C	D	対策前	対策後	増減率				
1	国	国道50号	足利市問屋町	H20		●	●			3.0	2.5	-17%	○	経過観察	死傷事故の減少率が小さい。
2	国	国道4号	那須塩原市西富山 ((仮)西那須野車輛計量所前交差点)	H22		●				2.3	0.3	-89%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
3	国	国道50号	足利市西新井町 (西新井町交差点)	H24		●	●			4.0	1.5	-63%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
4	国	国道4号	小山市大字神鳥谷 (神鳥谷交差点)	H24	●					2.0	1.0	-50%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
5	国	国道4号	さくら市馬場 (馬場南交差点)	H24			●			2.0	2.0	0%	×	追加対策	死傷事故の減少が見られない
6	国	国道4号	那須塩原市東三島3丁目	H24	●	●	●			5.8	2.8	-52%	×	経過観察	死傷事故件数が5割以上削減されたが、抽出規準未クリア。 (重傷事故が2年/4年発生)
7	県	国道400号	那須塩原市緑1丁目	H24				●		0.0	0.0	-	○	対策完了	安全性の危惧のみで選ばれ、抽出規準クリア。
8	県	(主)宇都宮今市線	宇都宮市一の沢1丁目 ((仮)作新学院付近交差点他)	H24	●		●			5.0	2.8	-45%	×	経過観察	死傷事故の減少率が小さい。
9	県	(主)佐野田沼線	佐野市吉水町 ((仮)クリビアハイツ付近交差点)	H24			●	●		1.8	0.5	-71%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
10	県	(一)唐沢山公園線	佐野市犬伏上町	H24			●			2.0	1.3	-38%	○	経過観察	死傷事故の減少率が小さい。

※死傷事故件数:対策完了年の前後4年間の死傷事故件数の平均値
例) 対策完了年度がH24の場合 ⇒ 対策前:H20~H23の平均値 対策後:H25~H28の平均値

3. (3) 対策実施箇所の効果評価【審議事項】

効果評価結果(3) 中間評価結果

- 「中間評価」の結果、評価対象の18箇所のうち、1箇所は死傷事故件数の増加率が基準を上回ることから、【追加対策】が必要と判定される。
- 残り17箇所については、引き続き【経過観察】を行うこととし、2年後に総合評価を行う。

中間評価結果一覧

※死傷事故件数:対策前:対策完了年の前4年間(H22~H25)の平均値
対策後:対策完了年の翌年から2年間(H27~H28)の平均値

No.	道路管理者	路線名	箇所名 (交差点名)	対策完了 年度	抽出指標該当状況				死傷事故件数(件/年)			対策完了後 の死者数	判定結果	備考
					A	B	C	D	対策前	対策後	増減率			
1	国	国道50号	小山市大字神鳥谷(富士屋硝子店付近)	H26			●		1.0	0.0	-100%	0	経過観察	
2	国	国道4号	下野市下古山	H26			●		0.0	0.0	-	0	経過観察	
3	国	国道4号	矢板市土屋	H26		●			0.8	0.5	-33%	0	経過観察	
4	国	国道50号	小山市駅南町6丁目 ((仮)駅南6丁目交差点)	H26			●	●	2.3	1.5	-33%	0	経過観察	
5	国	国道50号	足利市下波垂町 (久保田町交差点)	H26	●	●			2.3	1.5	-33%	0	経過観察	
6	県	国道119号	宇都宮市上戸祭町ほか	H26	●	●	●	●	13.3	6.5	-51%	0	経過観察	
7	県	国道119号	宇都宮市下川俣町 (下川俣町交差点ほか)	H26	●		●		6.5	4.5	-31%	0	経過観察	
8	県	国道120号	日光市中宮祠 (二荒橋前交差点ほか)	H26				●	0.0	0.0	-	0	経過観察	
9	県	(一)小川大金停車場線	北片平工区	H26				●	0.8	0.0	-100%	0	経過観察	
10	県	(一)芳賀茂木線	町田西工区	H26				●	0.0	0.0	-	0	経過観察	
11	県	国道400号	大田原市城山1丁目	H26		●	●		2.3	1.5	-33%	1	経過観察	H27に死亡事故が1件発生しているが、複数死者が出ているわけではないため経過観察扱いとする
12	県	(主)宇都宮笠間線	宇都宮市南大通り2丁目 (南大通り4丁目交差点ほか)	H26	●	●	●		11.8	8.0	-32%	0	経過観察	
13	県	(主)桐生田沼線	出川工区	H26				●	0.0	1.0	-	0	経過観察	
14	県	(一)杉山石末線	太田東工区	H26				●	0.3	0.5	100%	0	経過観察	事故の増加が見られるものの、地域の声(指標D)のみで抽出されているため、追加対策としない
15	県	(主)足利千代田線	足利市堀込町 ((仮)フライングガーデン足利店付近交差点)	H26	●		●		1.3	3.0	140%	0	追加対策	死傷事故件数が75%以上増加している
16	県	(主)栃木栗野線	栃木市川原田町	H26			●		1.3	1.5	20%	0	経過観察	
17	県	(主)栃木二宮線	上坪山工区	H26				●	0.0	0.5	-	0	経過観察	
18	国	新4号国道	河内郡上三川町磯岡 (磯岡交差点)	H26				●	1.8	2.5	43%	0	経過観察	

2. 前回会議における主な意見

2. 前回会議における主な意見

- 前回ご指摘いただいた効果評価結果に対するご意見について、今回の会議においては、対応方針をご確認いただきます。

効果評価結果へのご意見

指摘項目	意見
評価の対象とする事故データについて	ドライバーの運転マナーの悪さに起因する事故もあるため、単純に件数だけで評価するのはいかがなものか。
評価方法(基準)について	評価結果が経過観察となっている箇所の中でも、追加対策が必要な箇所があるのではないか。

<委員長の総評>

- ・評価の方法については、事故の内容を含めて判断をする必要がある。
- ・優先的に対策すべき箇所もあるため、効率性も考慮し、評価のフレームを変えるのか、注釈の追加を行うのか、検討を行ってほしい。

⇒ 今回の会議においては、ご意見に対する対応をご確認いただきます。

3. 幹線道路の事故対策（事故ゼロプラン）

(1) 事故ゼロプランの概要

(2) 会議における主な意見に対する対応

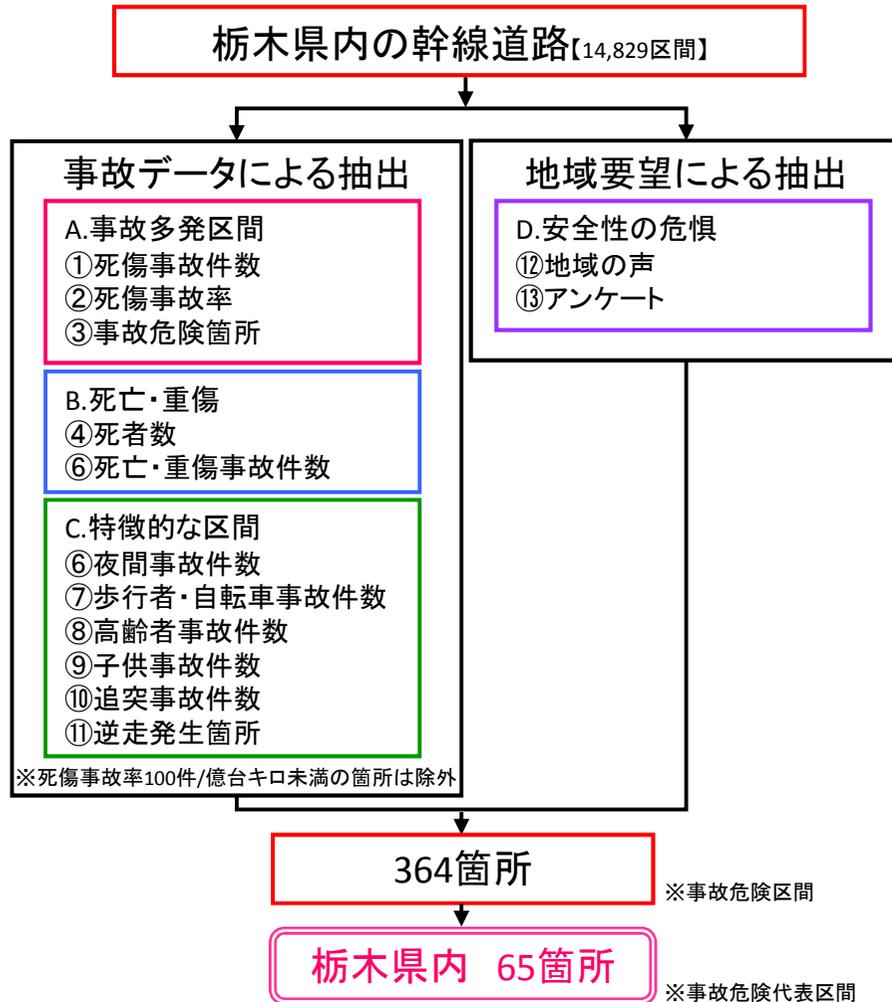
(1) 事故ゼロプランの概要

- ・事故危険区間の選定
- ・事故危険代表区間の確認

3. (1) 事故ゼロプランの概要

事故危険区間の選定(第17回会議にて提示)

● 栃木県内の国、県が管理する幹線道路を対象に、「事故データ」及び「地域要望」により、交通安全上課題がある箇所を抽出するため、13の抽出指標及び基準を決定し、事故危険区間としてリスト化した。



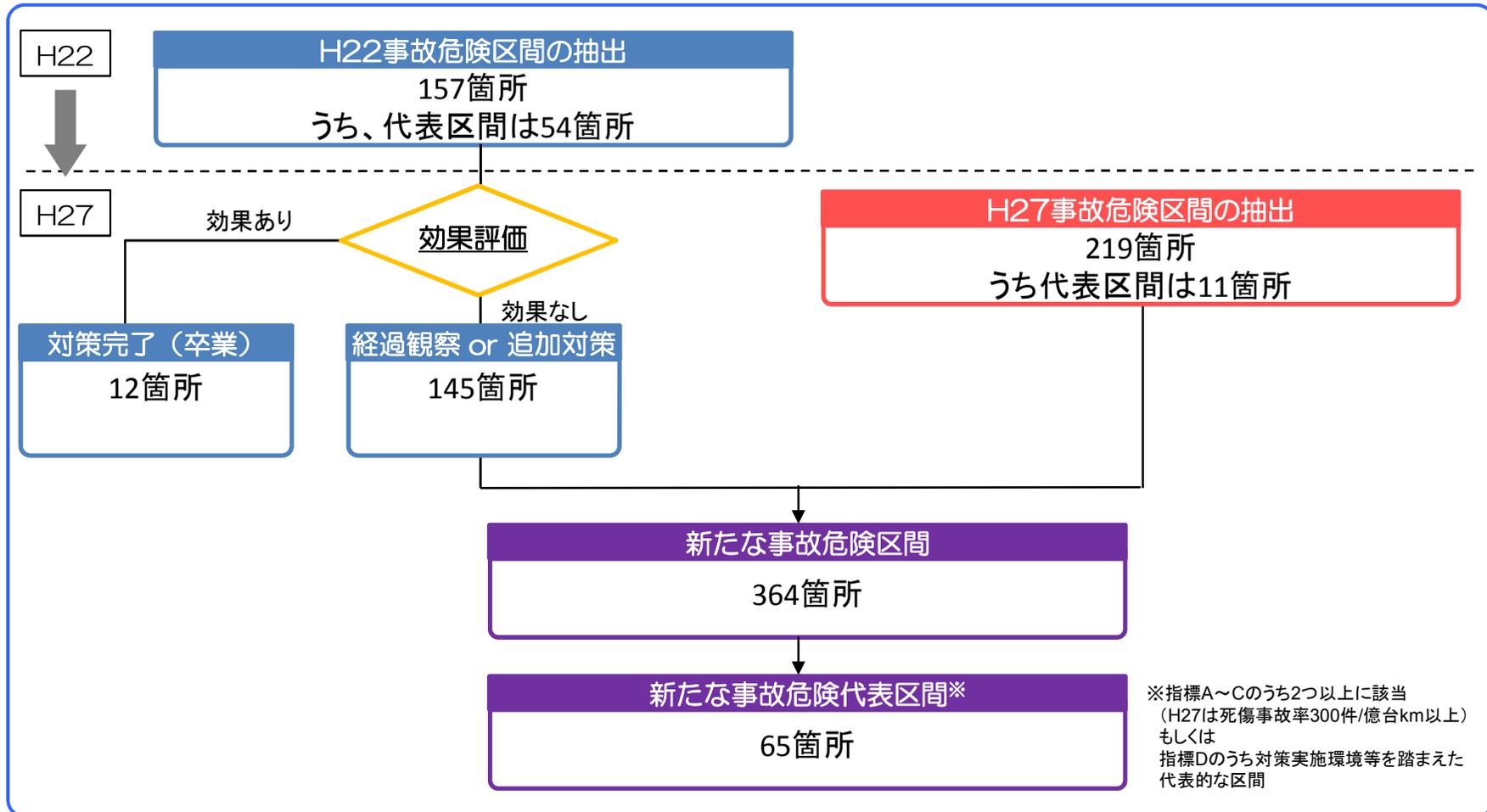
指標区分	基準
A. 事故多発区間	下記のいずれかに該当 ① 死傷事故件数(5件/年以上) ② 死傷事故率(300件/億台km以上) ③ 事故危険箇所※ ¹ (指定箇所すべて) ※ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象
B. 死亡・重傷事故多発区間	下記のいずれかに該当 ④ 死者数(1人/2年以上) ⑤ 死亡・重傷事故件数(1件/2年以上) ※ただし、死傷事故件数2件/年以上の箇所が対象
C. 特徴的な区間	下記、⑥～⑩のうち、2指標に該当または⑪に該当 ⑥ 夜間事故件数(3件/4年以上) ⑦ 歩行者・自転車事故件数(2件/4年以上) ⑧ 高齢者事故件数(2件/4年以上) ⑨ 子供事故件数(1件/4年) ⑩ 追突事故件数(5件/4年以上) ⑪ 逆走発生箇所(立体交差点)
D. 安全性の危惧	⑫ 地域の声(通学路、危険性指摘箇所等) ⑬ アンケートによる指摘箇所

【※1 事故危険箇所】
 都道府県公安委員会と道路管理者が以下の要件すべてに該当する箇所から選定
 ・死傷事故率: 100件/億台km以上
 ・重大事故率: 10件/億台km以上
 ・死亡事故率: 1件/億台km以上

3. (1) 事故ゼロプランの概要

事故ゼロプランの取組みについて

- H22事故危険区間について、対策実施済み箇所の効果評価を行い、12箇所を「対策完了」と判定した。
- H27事故危険区間として、事故データや地域要望から219箇所（うち11箇所は代表区間）を抽出した。
- 事故危険代表区間は、H22の54箇所とH27の11箇所を合わせて65箇所となった。

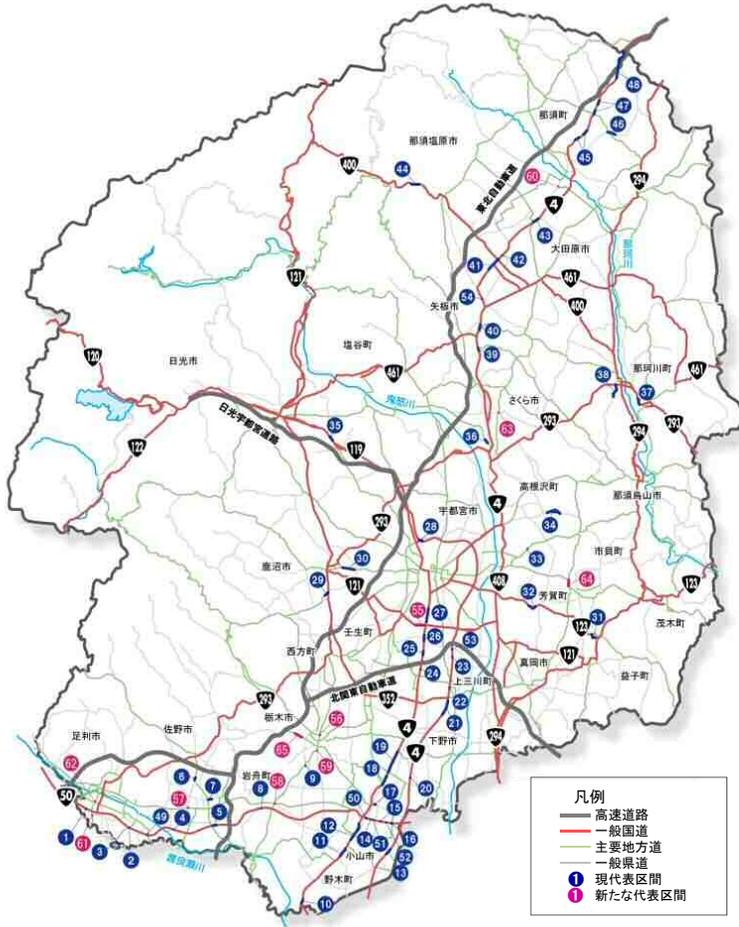


3. (1) 事故ゼロプランの概要

事故危険代表区間の確認

- 平成27年度に新たな事故危険区間を219箇所抽出し、そのうち11箇所を事故危険代表区間として選定。
- H22年度選定の54箇所と合わせて、現在の事故危険代表区間は65箇所。

『事故危険代表区間』位置図



番号	管理主体	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	選定理由 (区間選定の視点)			
					A	B	C	D
1	国	国道50号	足利市西新井町	西新井町交差点	●	●	●	●
2	国	国道50号	足利市下洗垂町	久保田町交差点	●	●	●	●
3	県	一般県道中野御厨線	足利市小曾根町		●	●	●	●
4	国	国道50号	佐野市下羽田町	下羽田町交差点	●	●	●	●
5	国	国道50号	佐野市高萩町		●	●	●	●
6	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市吉水町		●	●	●	●
7	県	主要地方道佐野田沼線	佐野市堀米町	堀米町交差点	●	●	●	●
8	国	国道50号	岩舟町	岩舟小学校付近交差点	●	●	●	●
9	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市川連		●	●	●	●
10	国	国道4号	野木町野木		●	●	●	●
11	国	国道4号	小山市間々田		●	●	●	●
12	国	国道4号	小山市粟宮		●	●	●	●
13	国	新4号国道	小山市田間		●	●	●	●
14	国	国道50号	小山市	小山交差点	●	●	●	●
15	国	国道50号	小山市	駅前南6丁目交差点	●	●	●	●
16	国	国道50号	小山市	横倉新田交差点	●	●	●	●
17	県	一般県道小山結城線	小山市駅前通り2丁目		●	●	●	●
18	国	国道4号	小山市善沢		●	●	●	●
19	国	国道4号	小山市羽川		●	●	●	●
20	国	新4号国道	小山市	出井北交差点	●	●	●	●
21	国	新4号国道	上三川町	五分一交差点付近交差点	●	●	●	●
22	国	新4号国道	上三川町	上蒲生南交差点	●	●	●	●
23	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点付近交差点	●	●	●	●
24	国	国道4号	下野市	鞠堂公民館付近交差点	●	●	●	●
25	国	国道4号	宇都宮市茂原1丁目		●	●	●	●
26	国	国道4号	宇都宮市	安塚街道入口交差点～雀宮駅前交差点	●	●	●	●
27	国	国道4号	宇都宮市上横田町		●	●	●	●
28	県	国道119号	宇都宮市宇都宮北道路入口		●	●	●	●
29	県	一般県道鹿沼足尾線	鹿沼市松山町		●	●	●	●
30	県	主要地方道宇都宮鹿沼線	鹿沼市千波		●	●	●	●
31	県	国道123号	益子町七井		●	●	●	●
32	県	国道123号	芳賀町西水沼		●	●	●	●
33	県	主要地方道宇都宮向田線	常根沢町上高根沢		●	●	●	●
34	県	一般県道杉山石末線	高根沢町太田		●	●	●	●
35	県	国道119号	日光市	大室入口交差点	●	●	●	●
36	県	主要地方道今市氏家線	さくら市馬場		●	●	●	●
37	県	国道293号	那珂川町馬頭		●	●	●	●
38	県	一般県道小川大金停車場線	那珂川町小川		●	●	●	●
39	国	国道4号	矢板市	早川町北交差点	●	●	●	●
40	国	国道4号	矢板市中		●	●	●	●
41	国	国道4号	那須塩原市三島		●	●	●	●
42	国	国道4号	那須塩原市大原間	三島北交差点	●	●	●	●
43	国	国道4号	那須塩原市塩原		●	●	●	●
44	国	国道400号	那須町寺子乙		●	●	●	●
45	国	国道4号	那須町寺子乙		●	●	●	●
46	県	一般県道豊原高久線	那須町寺子丙		●	●	●	●
47	国	国道4号	那須町寺子丙ほか		●	●	●	●
48	国	国道4号	那須町豊原乙		●	●	●	●
49	国	国道50号	足利市	瑞穂野町交差点	●	●	●	●
50	国	国道50号	小山市神鳥谷	神鳥谷東交差点	●	●	●	●
51	国	国道50号	小山市	小山東交差点	●	●	●	●
52	国	国道50号	小山市	雨ヶ谷新田地先交差点	●	●	●	●
53	国	新4号国道	上三川町	磯岡交差点	●	●	●	●
54	国	国道4号	大田原市	下石上交差点	●	●	●	●
55	県	国道121号	宇都宮市北若松原		●	●	●	●
56	県	主要地方道宇都宮亀和田栃木線	栃木市昭和町	新栃木駅口交差点	●	●	●	●
57	県	主要地方道佐野野田線	佐野市大橋町	(仮)橋町交差点	●	●	●	●
58	県	主要地方道栃木藤岡線	栃木市岩舟町和泉	和泉交差点	●	●	●	●
59	県	主要地方道栃木小山線	栃木市河合町	(仮)河合町交差点	●	●	●	●
60	県	主要地方道黒磯黒羽線	那須塩原市住吉町	住吉町交差点	●	●	●	●
61	県	主要地方道足利千代田線	足利市道	(仮)通交差点	●	●	●	●
62	県	主要地方道足利千代田線	足利市朝倉町	朝倉町3丁目交差点	●	●	●	●
63	県	主要地方道大田原氏家線	さくら市箱森新田	箱森新田交差点	●	●	●	●
64	県	主要地方道真岡那須烏山線	芳賀郡芳賀町		●	●	●	●
65	県	栃木県道75号栃木佐野線	栃木市泉町		●	●	●	●

(2) 前回会議における意見に対する対応

- ・評価の対象とする事故データについて
 - ・評価方法(基準)について
 - ・対応の改良案【審議事項】
-

3. (2) 前回会議における意見に対する対応

評価の対象とする事故データについて

- 効果評価の対象とする事故データについて、道路管理者側で対応が困難な、道路交通に起因しない事故が含む可能性があることから、対応について整理しました。

意見

- ドライバーの運転マナーの悪さに起因する事故もあるため、単純に件数だけで評価するのはいかがなものか。

効果評価事例(前回提示)

No.15 (主) 足利千代田線 足利市堀込町
((仮)フラインクガーデン足利店付近交差点)

箇所概要



【路線】 (主) 足利千代田線
【住所】 足利市堀込町

効果評価結果(中間評価)



⇒ 事故140%増加
(75%以上×)

⇒ 死亡事故は発生していない
(死者数0人)

追加対策

追加対策基準の考え方(中間評価)

	中間評価※3
死傷事故件数が減少していない場合	● 対策前後で死傷事故件数が75%以上増加した場合
重大事故※2が発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が発生した場合

- ※1 死傷事故件数の増加が認められない場合は経過観察となるが、追加対策の必要性も確認した上で判定
- ※2 重大事故: 複数人の死者が発生するような事故や通学中児童の事故など、社会的影響の大きな事故
- ※3 中間評価において、「D.安全性の危惧」のみで抽出した箇所については、死傷事故件数の評価は原則行わない。但し、死亡事故等の重大な事故についてはその限りではない

対応方針

⇒ 数値による評価は従来通りの事故データを基本としつつ、基準を超えた場合は、各管理者が事故内容を分析し、最終的な判断を決定することとする

3. (2) 前回会議における意見に対する対応

評価の対象とする事故データについて(対応案)

- 対応方針を踏まえ、追加対策基準の考え方(中間評価)について、注釈を追加させていただきたい。

対応方針(再掲)

- 数値による評価は従来通りの事故データを基本としつつ、基準を超えた場合は、各管理者が事故内容を分析し、最終的な判断を決定することとする

対応案(追加対策基準の考え方(中間評価))

- 中間評価における追加対策基準に下記の注釈を追加する(赤字)。

	中間評価※4
死傷事故件数が減少していない場合	● 対策前後で死傷事故件数が75%以上増加した場合※1
重大事故※3が発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が発生した場合

※1 死傷事故件数が75%以上増加した場合は、道路管理者が事故内容の把握・分析を行った上で、追加対策の必要性について判断する

※2 死傷事故件数の増加が認められない場合は経過観察となるが、追加対策の必要性も確認した上で判定

※3 重大事故:複数人の死者が発生するような事故や通学中児童の事故など、社会的影響の大きな事故

※4 中間評価において、「D.安全性の危惧」のみで抽出した箇所については、死傷事故件数の評価は原則行わない。但し、死亡事故等の重大な事故についてはその限りではない

3. (2) 前回会議における意見に対する対応

評価の対象とする事故データについて(具体事例)

- 対応案を踏まえ、改めて事故の内容(法令違反)を分析しました。

No.15 (主) 足利千代田線 足利市堀込町
((仮)フライングガーデン足利店付近交差点)

効果評価結果(前回提示)

対策前	対策後	増減率	判定
5件/4年(H22-H25)	12件/4年(H27-H28) <small>※4年換算</small>	140%増加	追加対策



道路構造に起因しない事故
2件※を除外

- ※・車両等の違反_信号無視
- ・歩行者の違反_横断_駐停車車両の直前・直後の横断

効果評価結果(今回見直し)

対策前	対策後	増減率	判定
5件/4年(H22-H25)	8件/4年(H27-H28) <small>※4年換算</small>	60%増加	経過観察

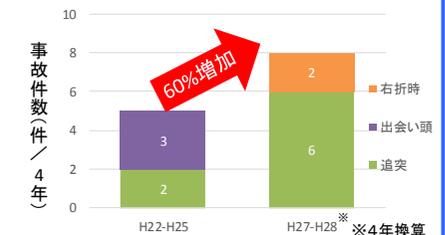
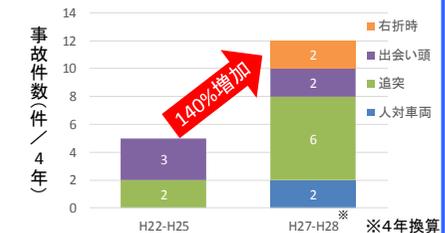
⇒追加対策基準(75%以上増加)を下回る

<参考>最新の事故発生状況(H29データを追加)

対策前	対策後	増減率
5件/4年(H22-H25)	8件/4年(H27-H29) <small>※4年換算</small>	60%増加

⇒H29は事故が発生しておらず、追加対策基準を下回る

⇒上記を踏まえ、【経過観察】とさせていただきたい



3. (2) 対策実施箇所の効果評価【再審議事項】

効果評価結果(3) 中間評価結果

- 「中間評価」の結果、評価対象の18箇所のうち、1箇所は死傷事故件数の増加率が基準を上回ることから、【追加対策】が必要と判定される。
- 残り17箇所については、引き続き【経過観察】を行うこととし、2年後に総合評価を行う。

中間評価結果一覧

※死傷事故件数: 対策前: 対策完了年の前4年間 (H22~H25) の平均値
 対策後: 対策完了年の翌年から2年間 (H27~H28) の平均値

No.	道路管理者	路線名	箇所名 (交差点名)	対策完了 年度	抽出指標該当状況				死傷事故件数(件/年)			対策完了後 の死者数	判定結果	備考
					A	B	C	D	対策前	対策後	増減率			
1	国	国道50号	小山市大字神鳥谷(富士屋硝子店付近)	H26			●		1.0	0.0	-100%	0	経過観察	
2	国	国道4号	下野市下古山	H26			●		0.0	0.0	-	0	経過観察	
3	国	国道4号	矢板市土屋	H26		●			0.8	0.5	-33%	0	経過観察	
4	国	国道50号	小山市駅南町6丁目 ((仮)駅南6丁目交差点)	H26			●	●	2.3	1.5	-33%	0	経過観察	
5	国	国道50号	足利市下波垂町 (久保田町交差点)	H26	●	●			2.3	1.5	-33%	0	経過観察	
6	県	国道119号	宇都宮市上戸祭町ほか	H26	●	●	●	●	13.3	6.5	-51%	0	経過観察	
7	県	国道119号	宇都宮市下川俣町 (下川俣町交差点ほか)	H26	●		●		6.5	4.5	-31%	0	経過観察	
8	県	国道120号	日光市中宮祠 (二荒橋前交差点ほか)	H26				●	0.0	0.0	-	0	経過観察	
9	県	(一)小川大金停車場線	北片平工区	H26				●	0.8	0.0	-100%	0	経過観察	
10	県	(一)芳賀茂木線	町田西工区	H26				●	0.0	0.0	-	0	経過観察	
11	県	国道400号	大田原市城山1丁目	H26		●	●		2.3	1.5	-33%	1	経過観察	H27に死亡事故が1件発生しているが、複数死者が出ているわけではないため経過観察扱いとする
12	県	(主)宇都宮笠間線	宇都宮市南大通り2丁目 (南大通り4丁目交差点ほか)	H26	●	●	●		11.8	8.0	-32%	0	経過観察	
13	県	(主)桐生田沼線	出川工区	H26				●	0.0	1.0	-	0	経過観察	
14	県	(一)杉山石末線	太田東工区	H26				●	0.3	0.5	100%	0	経過観察	事故の増加が見られるものの、地域の声(指標D)のみで抽出されているため、追加対策としない
15	県	(主)足利千代田線	足利市堀込町 (((仮)フライングガーデン足利店付近交差点)	H26	●		●		1.3	3.0	140%	0	追加対策	死傷事故件数が75%以上増加している
16	県	(主)栃木栗野線	栃木市川原田町	H26			●		1.3	2.0	60%	0	経過観察	
17	県	(主)栃木二宮線	上坪山工区	H26				●	0.0	0.5	-	0	経過観察	
18	国	新4号国道	河内郡上三川町磯岡 (磯岡交差点)	H26				●	1.8	2.5	43%	0	経過観察	

3. (2) 前回会議における意見に対する対応

評価方法(基準)について

- 前回会議にて、経過観察と判定された箇所の中で、狙った事故が減少率が小さく、追加対策の必要性が高い箇所がある場合の対応について整理しました。

意見

- 評価結果が経過観察となっている箇所の中でも、追加対策が必要な箇所があるのではないか。

効果評価事例(前回提示)

No.1 国道50号 足利市問屋町付近

箇所概要



【路線】 国道50号
【住所】 足利市問屋町

効果評価結果(総合評価)



⇒ 事故の減少率が小さい (50%未満)

指標該当状況	A. 事故多発区間		B. 死亡・重傷事故多発区間		C. 特徴的な区間	
	死傷事故率	死者数	死者数	死亡・重傷	夜間	歩行者自転車
	○	○	○	○	×	○
	○	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○	×

⇒ 抽出基準をクリア

経過観察

追加対策基準の考え方(総合評価)

	総合評価
死傷事故件数が減少していない場合	● 対策前後で死傷事故が1件も減少していない場合※1
重大事故※2が発生した場合	● 対策後に死亡事故等の重大な事故が発生した場合

- ※1 死傷事故件数の増加が認められない場合は経過観察となるが、追加対策の必要性も確認した上で判定
- ※2 重大事故: 複数人の死者が発生するような事故や通学中児童の事故など、社会的影響の大きな事故
- ※3 中間評価において、「D.安全性の危惧」のみで抽出した箇所については、死傷事故件数の評価は原則行わない。但し、死亡事故等の重大な事故についてはその限りではない

対応方針

- ⇒ 上記注釈に基づき、追加対策を検討する
- ⇒ 追加対策の必要性の判定をわかりやすくするために、追加対策のフローを追加する (具体的に追加対策が必要な事例を追記する)

3. (2) 前回会議における意見に対する対応

評価方法(基準)について(具体事例)

- 事故の減少率が小さく、対策の実施(H20)から時間が経過しても、事故の減少が見られないことから、追加対策を実施することとしました。

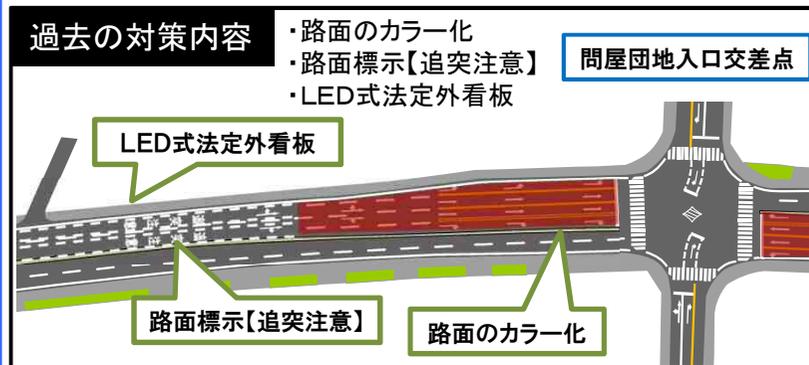
No.1 国道50号 足利市問屋町付近

追加対策内容 【H30.11 対策完了】



過去の対策内容

- ・路面のカラー化
- ・路面標示【追突注意】
- ・LED式法定外看板



⇒簡易な路面表示の変更により、案内を分かり易くすることで車両の流れを整流化し、安全性の向上を図りました。

3. (2) 対策実施箇所の効果評価【再審議事項】

効果評価結果(2) 総合評価結果

- 「総合評価」の結果、評価対象の10箇所のうち、5箇所では対策効果が認められるため、【対策完了】と判定される。
- 10箇所のうち、1箇所は死傷事故件数の減少が見られないことから、【追加対策】が必要と判定される。
- 残り4箇所については、引き続き【経過観察】を行っていく。

総合評価結果一覧

No.	道路管理者	路線名	箇所名 (交差点名)	対策完了 年度	抽出指標該当状況				死傷事故件数(件/年)			抽出基準 クリア	判定結果	備考
					A	B	C	D	対策前	対策後	増減率			
1	国	国道50号	足利市問屋町	H20		●	●		3.0	2.5	-17%	○	経過観察	死傷事故の減少率が小さい。
2	国	国道4号	那須塩原市西富山 ((仮)西那須野車輛計量所前交差点)	H22		●			2.3	0.3	-89%	○	追加対策 (H30.11 対策完了)	以上削減され、抽出規準クリア。
3	国	国道50号	足利市西新井町 (西新井町交差点)	H24		●	●		4.0	1.5	-63%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
4	国	国道4号	小山市大字神鳥谷 (神鳥谷交差点)	H24	●				2.0	1.0	-50%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
5	国	国道4号	さくら市馬場 (馬場南交差点)	H24			●		2.0	2.0	0%	×	追加対策	死傷事故の減少が見られない
6	国	国道4号	那須塩原市東三島3丁目	H24	●	●	●		5.8	2.8	-52%	×	経過観察	死傷事故件数が5割以上削減されたが、抽出規準未クリア。 (重傷事故が2年/4年発生)
7	県	国道400号	那須塩原市緑1丁目	H24				●	0.0	0.0	-	○	対策完了	安全性の危惧のみで選ばれ、抽出規準クリア。
8	県	(主)宇都宮今市線	宇都宮市一の沢1丁目 ((仮)作新学院付近交差点他)	H24	●		●		5.0	2.8	-45%	×	経過観察	死傷事故の減少率が小さい。
9	県	(主)佐野田沼線	佐野市吉水町 ((仮)クリビアハイツ付近交差点)	H24			●	●	1.8	0.5	-71%	○	対策完了	死傷事故件数が5割以上削減され、抽出規準クリア。
10	県	(一)唐沢山公園線	佐野市犬伏上町	H24			●		2.0	1.3	-38%	○	経過観察	死傷事故の減少率が小さい。

※死傷事故件数:対策完了年の前後4年間の死傷事故件数の平均値
例) 対策完了年度がH24の場合 ⇒ 対策前:H20~H23の平均値 対策後:H25~H28の平均値

3. (2) 前回会議における意見に対する対応【審議事項】

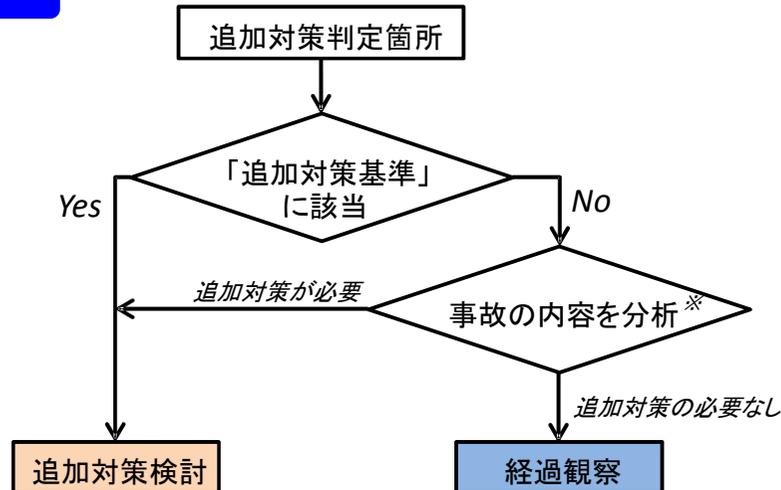
対応による改良案

- 前述した事例を踏まえ、ご意見への対応として、追加対策判定について、フローを追加させていただきたい。
- また、確認が必要な事項のイメージについて、具体例を注釈として示します。

対応方針(再掲)

- 追加対策の必要性の判定をわかりやすくするために、追加対策のフローを追加する(具体的に追加対策が必要な事例を追記する)

追加対策判定フロー



※ 道路管理者が事故の内容を把握・分析し、道路構造上の課題の有無について判断した上で追加対策の必要性について判定を行う。
また、判定した結果及び追加対策の内容については、記録、蓄積をしていくものとする。

・【追加対策が必要な例】: 着目した事故が減少していない場合や事故件数は減少したが事故種類の異なる事故が増加した場合 など
(追突事故は減少したが出会い頭事故が増加した など)

4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み

- 対策エリアの概要
 - 実証実験の概要
 - 実証実験の効果検証結果
 - 記者発表（H30.12.13）
 - 生活道路の交通安全対策に関する情報提供
-

4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み

対策エリアの概要

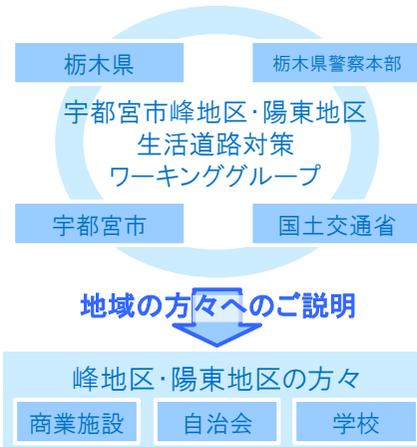
- 当該地区は、国道4号や123号などの幹線道路に囲まれ、また、大学や小学校が近接・立地し、歩行者や自転車利用者が多い地区
- 平成16年度に陽東地区内の工場跡地に大型商業施設が開業したほか、大規模な再開発の実施に伴い地域内の交通も増加
- 住宅街の通過交通や通学路の危険性に関する地域住民の声の高まりを受け、地元行政により構成されるワーキンググループにおいて対策を検討



取組の経緯

- H28. 3：生活道路「対策エリア」の登録
- H28. 7：既存データや現地踏査による状況把握
- H28.12：エリアの課題、対策方針の確認
- H29. 3：合同現地点検
- H29. 8：対策案のとりまとめ
地域の方々への説明
- H30. 2～3：実証実験(2週間)
- H30. 7：実証実験の効果検証
- H30.10：地域の方々への説明
- H30.12：記者発表

ワーキンググループを7回開催し、地域に情報提供しながら対策を検討



ワーキンググループ



地元意見交換会

写真①



峰小学校通学状況
(歩道なし)

4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み

実証実験の概要

●平成30年2月23日(金)～平成30年3月8日(木)の2週間、実証実験として、走行速度抑制対策(仮設ハンプや仮設狭さくの設置)と歩行空間の確保を実施。

【対策の概要と位置図】



③歩行空間の確保

実験前



実験中



①仮設ハンプの設置

実験前



実験中



②仮設狭さくの設置

実験前



実験中



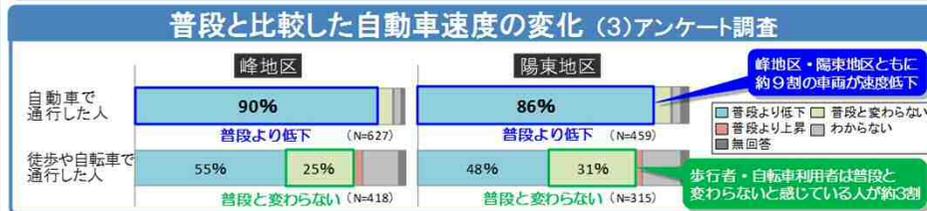
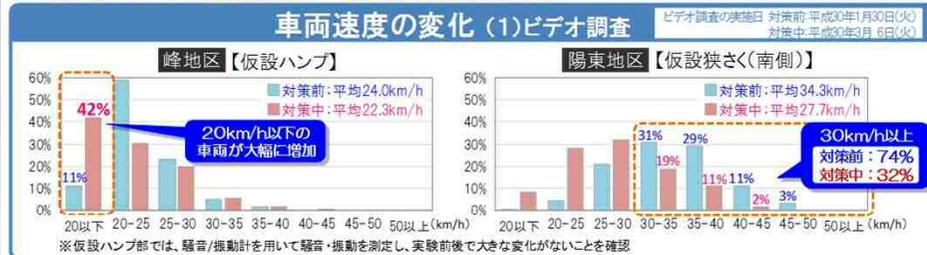
4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み

実証実験の効果検証結果

- ビデオ調査、ETC2.0プローブデータ分析、アンケート調査より効果検証を実施。
 - ・(1)ビデオ調査 : 対策前後の走行速度や騒音・振動の状況を確認。
 - ・(2)ETC2.0プローブデータ分析 : 対策前後の課題の状況を確認。
 - ・(3)アンケート調査 : 住民による対策内容への意見や継続意向を確認。

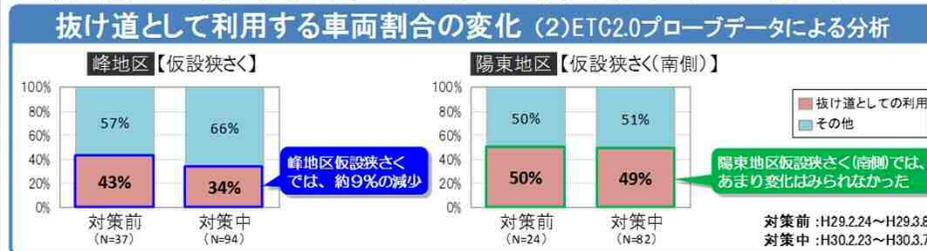
1. 速度抑制効果

⇒ 仮設ハンプ・仮設狭さくに速度抑制効果あり



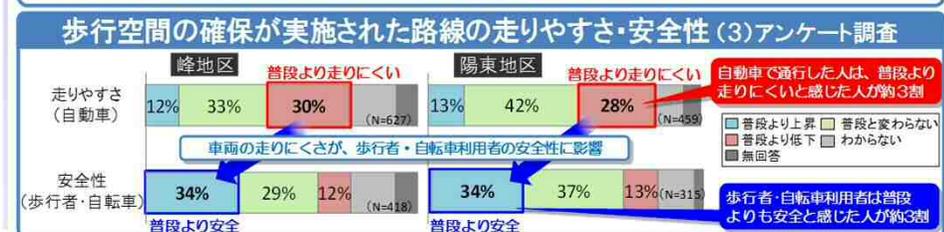
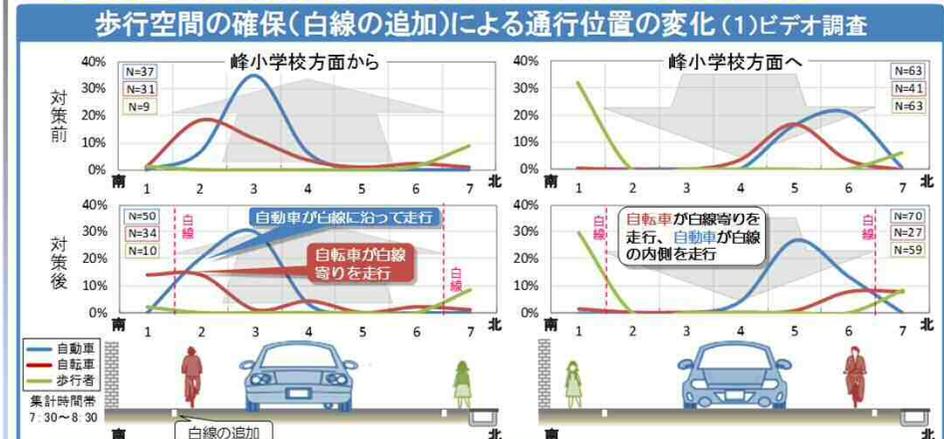
2. 抜け道としての利用抑制効果

⇒ 抜け道として利用する車両が、峰地区では減少、陽東地区では変化なし



3. 歩行者・自転車の安全確保

⇒ 通行位置が分類され、通学時間帯(7:30~8:30)の安全性が向上



4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み

記者発表(H30.12.13)

●実証実験の効果検証結果について、記者発表を行いました。

記者発表資料

生活道路の安全性向上のため、仮設ハンブ等の試行的設置による実証実験を行いました。

～峰・陽東地区（宇都宮市）におけるビッグデータを活用した安全対策～

国土交通省では、『生産性革命プロジェクト』の一環として「ビッグデータを活用した交通安全対策」を推進しています。

国土交通省宇都宮国道事務所と宇都宮市が協力、ビッグデータ(ETC 2.0プローブデータ)や現地点検から特定された速度超過や急ブレーキ多発、抜け道としての利用が確認された生活道路において、栃木県内で初めて、走行速度の低減、安全な歩行空間の確保などを目的とした実証実験(ハンブや狭さく等の試行的設置、歩行空間の確保)を行いましたので、その効果検証結果をお知らせします。

今回の効果検証結果の地元説明を踏まえ、歩行空間の確保(外側線敷設)を継続するとともに、今後も引き続き交通安全対策の検討を実施していきます。

【実証実験概要】

- 期 間: 平成30年2月23日(金)～平成30年3月8日(木)
- 場所・内容: 宇都宮市峰二丁目28付近 他(詳細は「参考」のとおり)
- その他: これまでの取り組みの経緯と今後の流れは「別紙」のとおり

【実証実験効果検証結果】

- 速度抑制効果: 一定の効果が見られたものの、仮設狭さくの設置に対する反対意見あり
- 抜け道としての利用抑制効果: 峰地区では減少が見られたが、陽東地区では大きな変化なし
- 歩行者・自転車の安全確保: 外側線敷設により、車と歩行者等との通行位置が分離されたことを確認

⇒歩行空間の確保を継続するとともに、今後も引き続き交通安全対策の検討を実施

発表記者クラブ
竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、栃木県政記者クラブ

問い合わせ先
【ビッグデータを活用した危険箇所分析に関すること】
国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所 電話 028-638-2181 (代表)
副所長 高橋 進(たかはし すすむ)
建設専門官 園部 一男(そのへ かずお)
【仮設ハンブ及び仮設狭さくの設置、歩行空間の確保(外側線敷設)に関すること】
宇都宮市 建設部 電話 028-632-2510
技術監理課長 鈴木 智(すずき さとし)

宇都宮市峰地区・陽東地区における生活道路安全対策の効果

生活道路対策実証実験の効果検証結果

対策のねらい	ビデオ調査データ	ETC 2.0データ	アンケート	効果検証結果(概要)
速度抑制	○	○	○	仮設ハンブ・仮設狭さくの設置箇所での速度抑制を確認
利用の抑制	○	○	○	峰地区の仮設狭さくでは、抜け道利用の減少が見られた
歩行者・自転車の安全確保	○	○	○	車と歩行者等との通行位置が分離されたことを確認

速度抑制 仮設ハンブ・仮設狭さくの設置箇所での速度抑制を確認

ビデオ調査による「車速の変化」
【峰地区】仮設ハンブ、仮設狭さく
【陽東地区】仮設狭さく

アンケート調査による「車速の変化」
【峰地区】仮設ハンブ、仮設狭さく
【陽東地区】仮設狭さく

2.0データによる「速度分布の変化」
【峰地区】仮設狭さく区間
【陽東地区】仮設狭さく区間

2.0データによる「抜け道利用の変化」
【峰地区】仮設狭さく区間
【陽東地区】仮設狭さく区間

【陽東地区】では、回答者の87%がスピードを落とすとして走行したと回答(スピードを上げて走行したとの回答は1%)

【峰地区】仮設ハンブ、仮設狭さく

【陽東地区】では仮設狭さくにより0.3～0.5Gの急減速は増加したが、0.5G以上の急減速は半減

抜け道利用の抑制 峰地区の仮設狭さくでは、抜け道利用の減少が見られた

2.0データによる「地域外へ地境外交通」断面交通量変化
【峰地区】仮設狭さく(断面1)
【陽東地区】仮設狭さく(断面2)

【峰地区】仮設狭さく
【陽東地区】仮設狭さく

宇都宮市峰地区・陽東地区における生活道路安全対策の効果

歩行者・自転車の安全確保(外側線敷設) 自動車・自転車と歩行者との通行位置がより分離

ビデオ調査による「通行位置の変化」
【峰地区】仮設狭さく
【陽東地区】仮設狭さく

アンケート調査による「歩行者・自転車の安全確保」に対する回答
【峰地区】
【陽東地区】

各対策の実施継続に対する意向 「歩行空間の確保」は6割超が有効(継続実施がよい)との回答

アンケート調査による「実施継続に対する意見」への回答
【峰地区】
【陽東地区】

【陽東地区】では、仮設狭さくは有効(継続実施がよい)との回答が4～5割あるものの、歩行空間の確保が有効(継続実施がよい)との回答が多く見られた。また、仮設狭さくは3割の方が有効でない(継続実施不要)との回答。

実証実験に関する主な意見 賛成の意見が歩行空間の確保、「仮設ハンブ」、「仮設狭さく」の順に多い

アンケート調査による「自由意見」への回答

- 仮設ハンブがあると運転していてブレーキがかり、注意しようと思いたす。(40歳代女性)
- 「歩行空間の確保」は、歩行者側へはみさないよう気を付けて走行するようになりました。(30歳代女性)
- 飛び出ている車が多く、自転車・歩行者が危ない状況になっているので、このような取り組みは進めてほしい。(30歳代男性)
- 仮設ハンブ部を通過する際に急加速する車両を見かけたので、かえって危険性が増すと思う。(50歳代男性)
- 狭さくは幅員が突然狭くなるので対向車が来た時に発見しにくい状態になり、進路の危険を感じた。(40歳代男性)
- 道路を広く、歩行空間の確保だけ行っても、車も走りやすい歩行者も安全とは言えないと思う。(50歳代女性)
- 電柱を地中化したり、道路を広くしたほうが安全なのではないでしょうか。(50歳代女性)
- 道路で横に広がって走行する等、自転車・歩行者のマナーも悪いので、もう少し注意喚起してほしい。(40歳代女性)

⇒峰・陽東地区については、歩行空間の確保(外側線敷設)を継続するとともに、引き続き交通安全対策を検討していきます。

4. 【情報提供】生活道路の事故対策の取組み

生活道路の交通安全対策に関する情報提供

- 国土交通省HP内のポータルサイトやメールマガジンにて、生活道路の交通安全対策に関する情報提供を行っています。

国土交通省HPポータルサイト

The screenshot shows the MLIT website's 'Living Roads' (生活道路) section. It features a navigation bar with links like 'Home', 'About MLIT', 'Reports', 'Policy/Law/Budget', and 'Open Data'. The main content area includes a search bar, a breadcrumb trail, and a list of links related to living road safety measures. A 'New Information' (新着情報) section highlights recent publications of newsletters and reports on safety improvements for living roads.

生活道路の交通安全対策メールマガジン

The screenshot displays the content of the newsletter. It starts with an introduction to the publication, followed by a section on pedestrian safety. It discusses the importance of pedestrian safety, the current state of accidents, and the need for improved infrastructure. The newsletter also mentions the use of big data to analyze accident patterns and the implementation of safety measures like 'Humpy' (ハンプリング) and 'Humpy' (ハンプリング) to improve road safety. It concludes with a note on the newsletter's purpose and contact information.