

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、要対策箇所を選定及び要対策箇所の事故対策の立案を行い、これらを公表し、道路利用者の理解・協力ならびに注意喚起を図るものである。

神奈川県安全性向上委員会規約

(名称)

第1条 本会議は「神奈川県安全性向上委員会（以下、「委員会」という）」と称する。

(目的)

第2条 委員会は、神奈川県内の安全性向上について、公正・中立的な立場から、交通事故特性の分析、要対策箇所を選定及び要対策箇所の事故対策の立案を行い、これらを公表し、道路利用者の理解・協力ならびに注意喚起を図ることを目的とする。

(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) 要対策箇所を選定方針の立案及び、選定方針の修正並びに要対策箇所を選定
- (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、令和2年12月16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 専務理事	三上 弘良
(一社) 神奈川県バス協会 常務理事	小堤 健司
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	鈴木 祥弘
国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	五十嵐 一夫
国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	佐藤 重孝
神奈川県警察本部交通部交通規制課長	川瀬 優介
神奈川県くらし安全防災局くらし安全部	
くらし安全交通課長	永野 進
神奈川県県土整備局道路部道路管理課長	高山 宗彦
横浜市道路局道路部長	山浦 善宏
川崎市建設緑政局道路河川整備部長	福田 賢一
相模原市都市建設局道路部長	小池 稔
東日本高速道路株式会社 関東支社	
京浜管理事務所長	村岡 敏
中日本高速道路株式会社 東京支社	
交通管制課長	砂川 慎吾
首都高速道路株式会社 神奈川局	
調査・環境課長	水野 高幸

◎ 委員長

(敬称略)

第19回 神奈川県安全性向上委員会

令和2年12月



目 次

1. 神奈川県发生交通事故発生状況
2. 事故ゼロプランの概要
3. 事故ゼロプラン2期の総括
4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針
5. 生活道路における交通事故対策
6. その他
7. 今後の予定

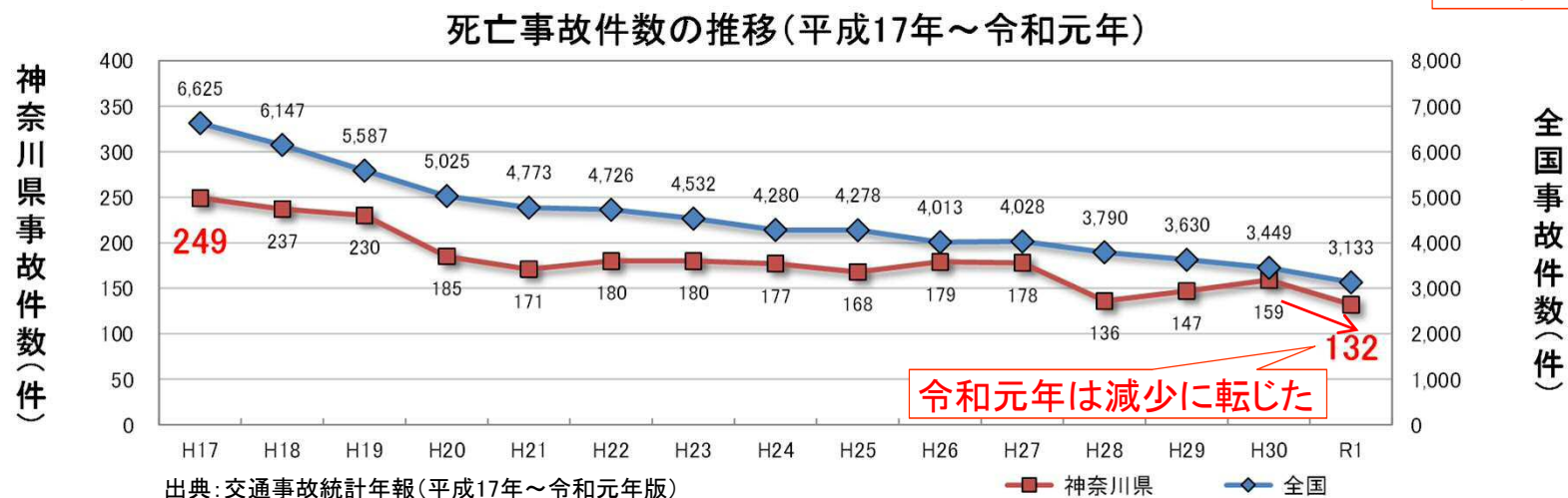
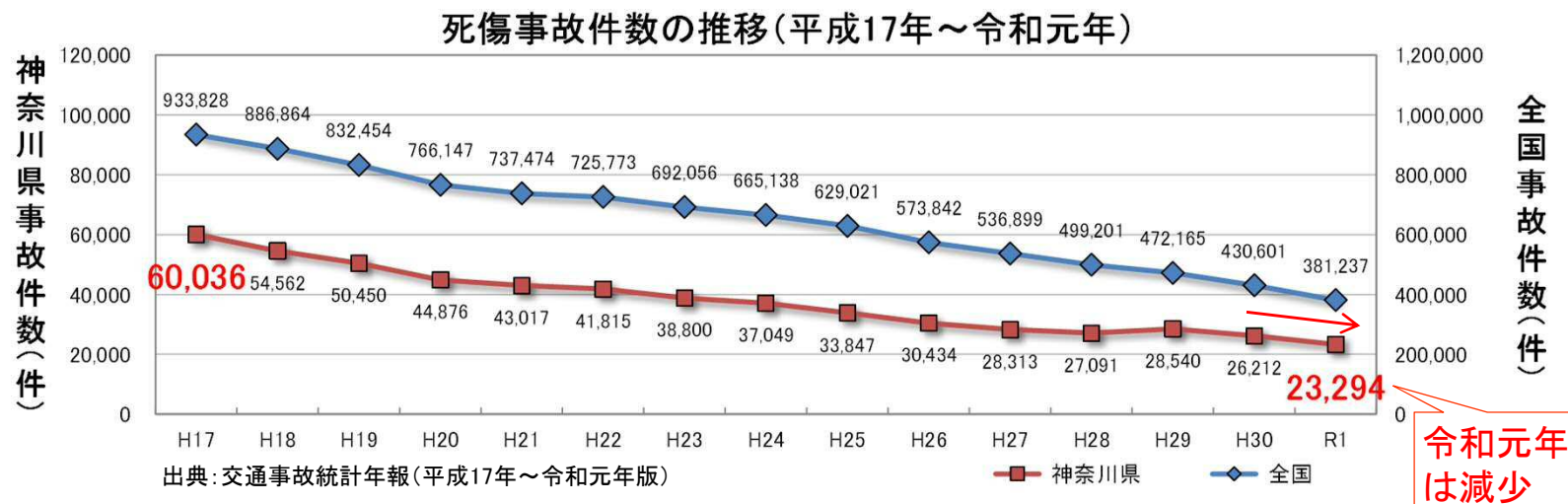
1. 神奈川県发生交通事故発生状況

1. 神奈川県发生交通事故発生状況

交通事故の経年変化

- ・神奈川県の死傷事故、死亡事故ともに令和元年は減少しているものの、全国と比較すると減少率は低い。
- ・神奈川県の死亡事故は平成29年、平成30年は2年連続増加していたものの、令和元年は減少に転じた。

■全国と神奈川県の死傷・死亡事故件数の推移

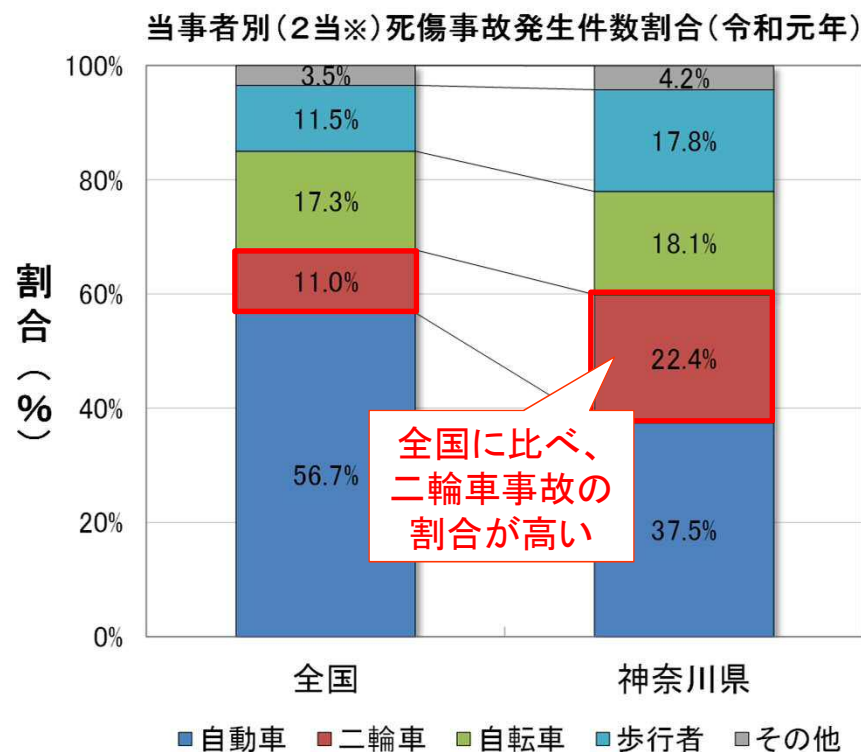


1. 神奈川県发生交通事故発生状況

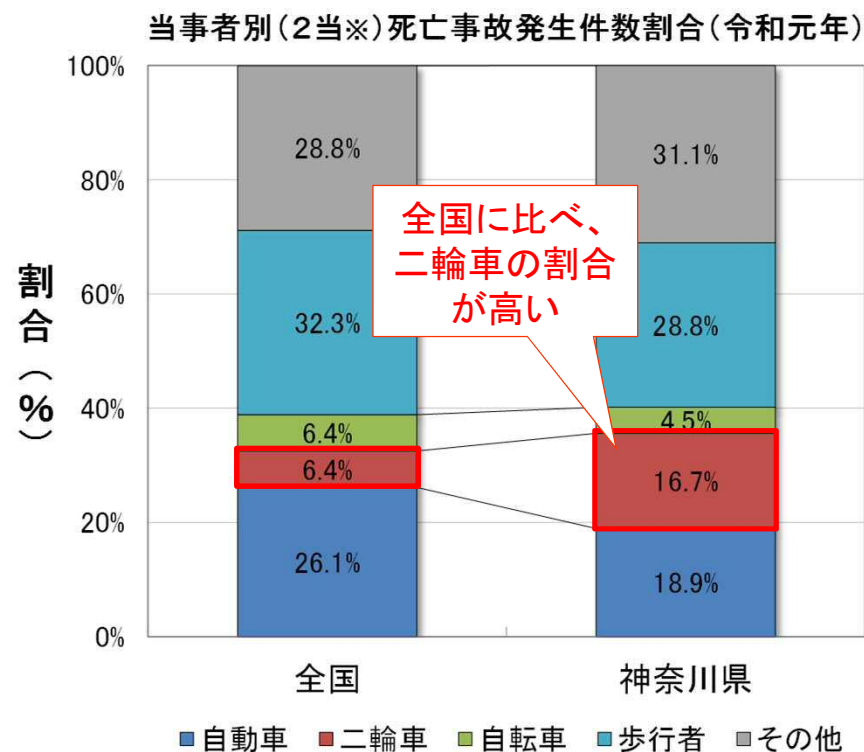
二輪車事故について(当事者種別の割合)

- ・ 神奈川県は、全国に比べて二輪車事故の割合が死傷事故、死亡事故ともに高い。

■全国と神奈川県の当事者別(2当※)死傷・死亡事故件数の割合



出典: 交通事故統計年報(令和元年版)



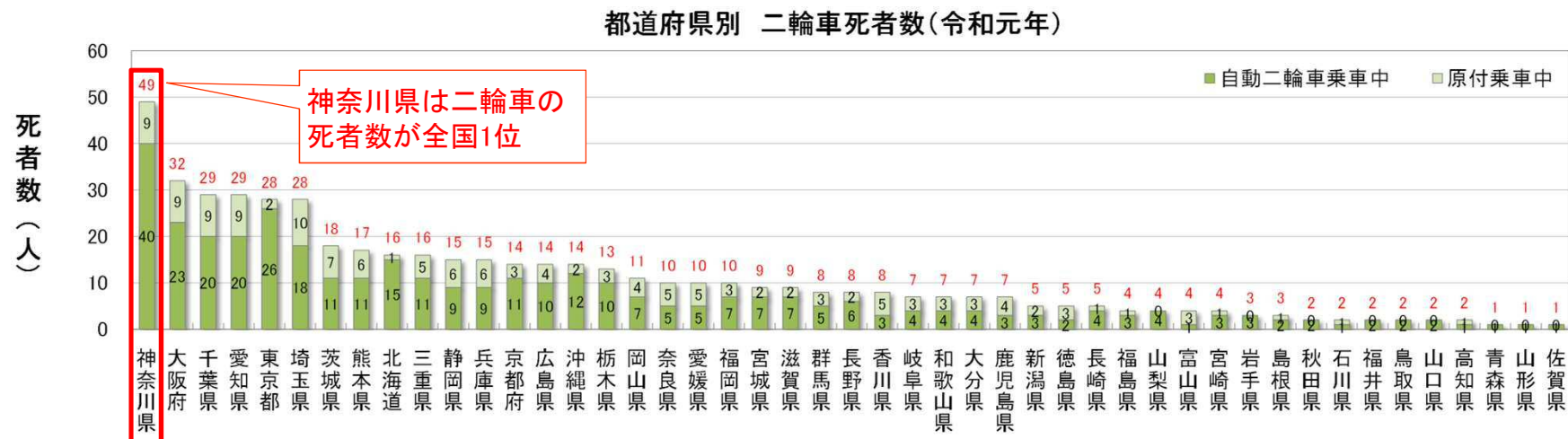
出典: 交通事故統計年報(令和元年版)

※「当事者(2当)」: 第2当事者のこと。第2当事者とは過失(違反)がより軽いまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

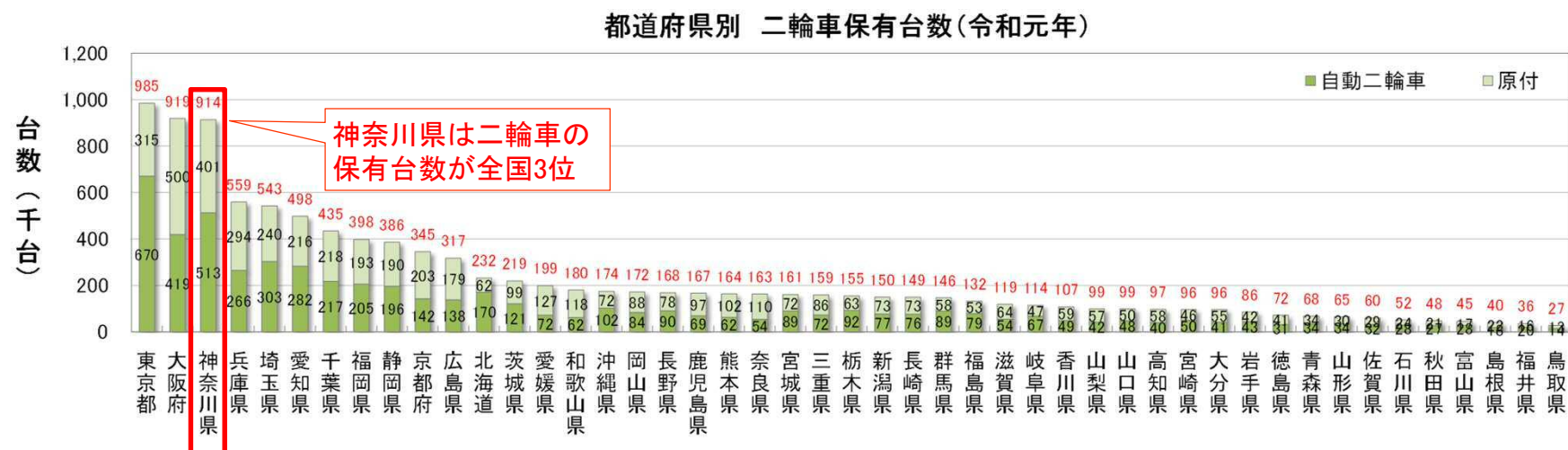
1. 神奈川県发生交通事故発生状況

二輪車事故について

- ・神奈川県の二輪車の事故死者数は全国1位で最も高く、そのうち40人は自動二輪車乗車中である。
- ・神奈川県の二輪車保有台数は全国3位と多い。



出典: 交通事故統計年報(令和元年版)



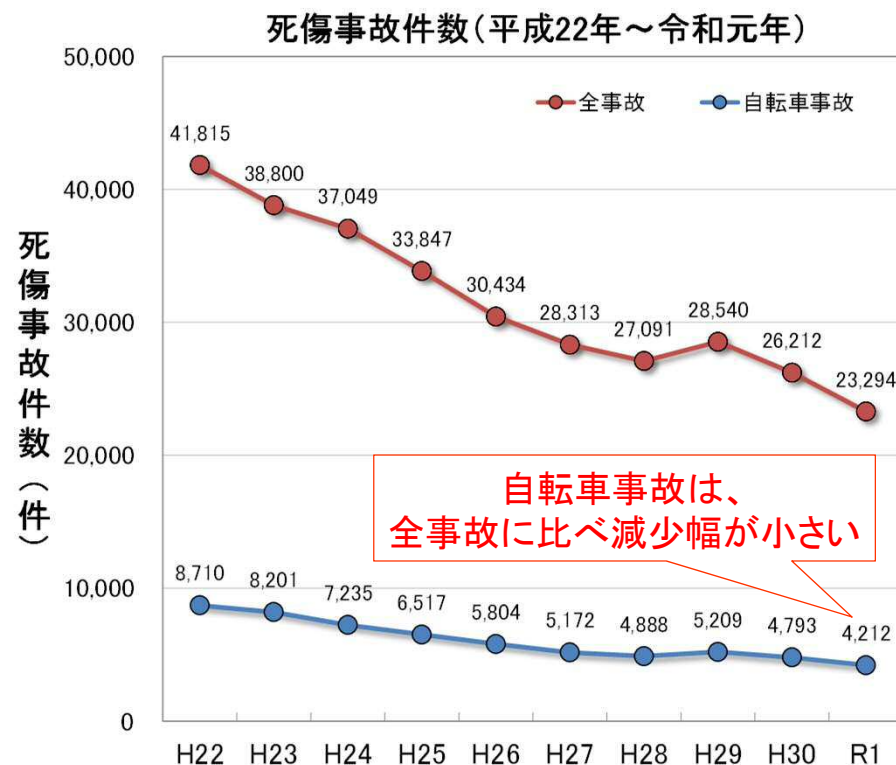
出典: 交通事故統計年報(令和元年版)

1. 神奈川県发生交通事故発生状況

自転車事故について

- ・ 神奈川県の自転車乗車中の死傷事故は減少傾向にあるものの、全事故の減少幅に比べて小さい。
- ・ 神奈川県の自転車対歩行者死傷事故は、平成28年から増加傾向にある。

■神奈川県の自転車関連死傷事故

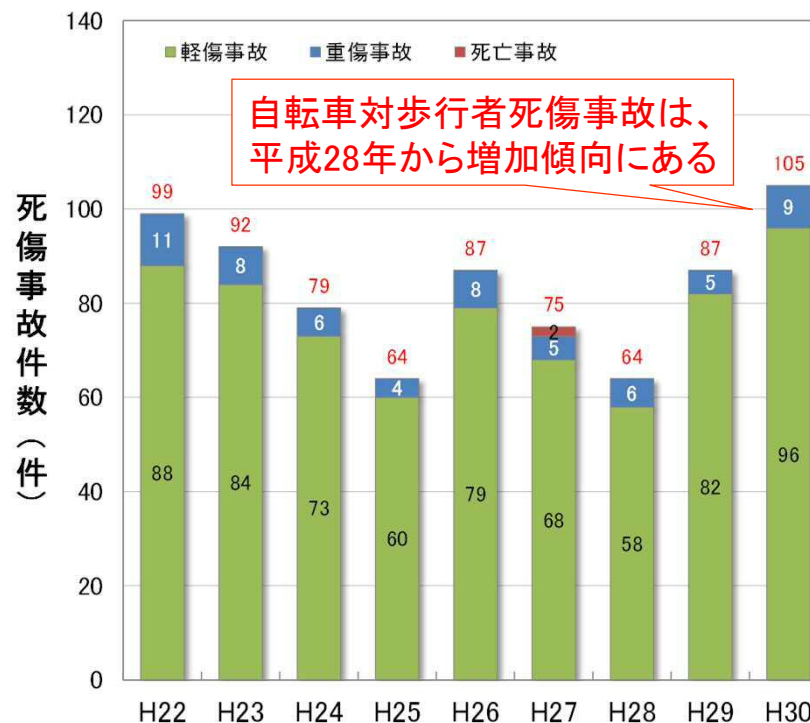


出典: 交通事故統計年報(平成22年～令和元年版)

※「当事者(1当)」: 第1当事者のこと。第1当事者とは過失(違反)がより重いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいう。

※「当事者(2当)」: 第2当事者のこと。第2当事者とは過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

自転車(1当※1)対歩行者(2当※2)死傷事故件数(平成22年～令和元年)



出典: イタリアダ事故別データ(平成22年～平成30年)

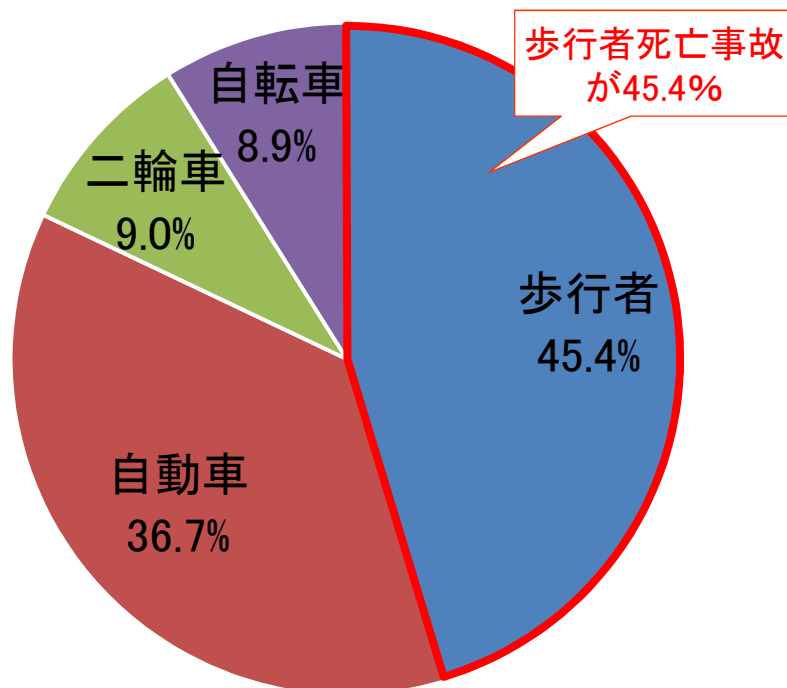
1. 神奈川県发生交通事故発生状況

歩行者事故について

- ・ 全国の死亡事故のうち、歩行者が占める割合は45.4%と最も多い。
- ・ 神奈川県の死亡事故のうち、歩行者が占める割合は41.7%と最も多い。

■全国と神奈川県の当事者別(2当※)死亡事故件数の割合

【全国】当事者別(2当※)死亡事故発生件数割合
(令和元年)

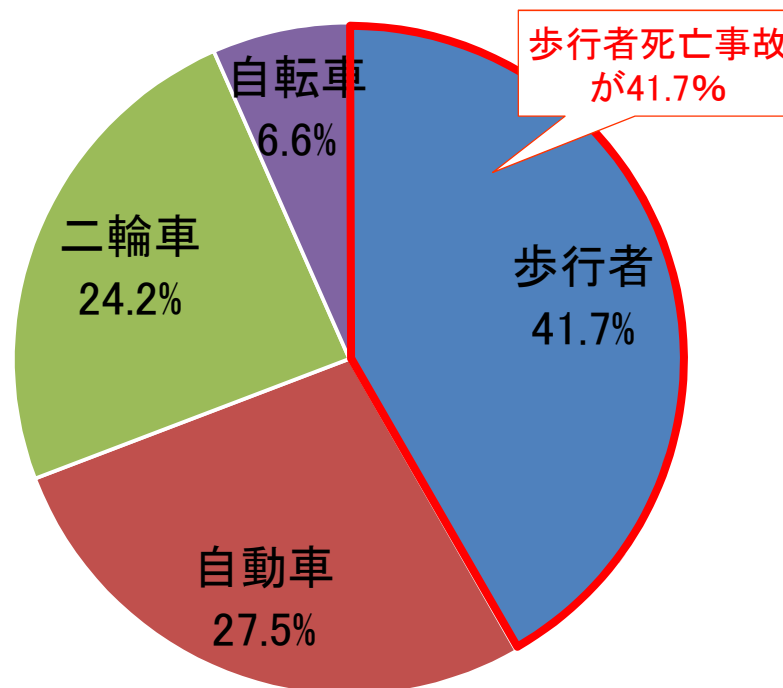


N=2,229(2当以外の当事者(904件)を除く)

出典: 交通事故統計年報(令和元年版)

※「当事者(2当)」: 第2当事者のこと。第2当事者とは過失(違反)がより軽いまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

【神奈川県】当事者別(2当※)死亡事故発生件数割合
(令和元年)

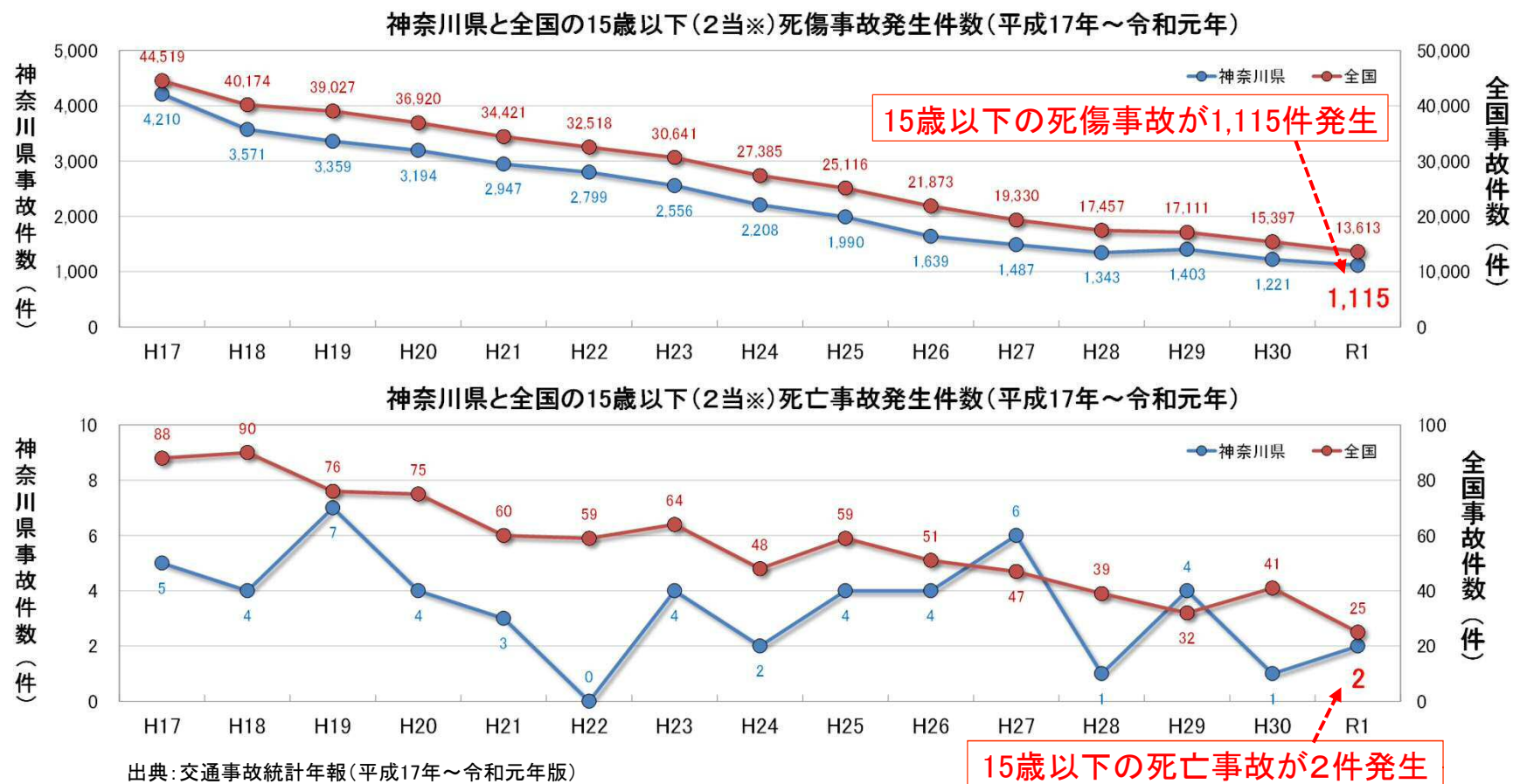


N=91(2当以外の当事者(41件)を除く)

1. 神奈川県发生交通事故発生状況

子どもの事故について

- ・ 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」ことを第一に道路環境整備が急務になっている。
- ・ 神奈川県における令和元年の15歳以下の死傷事故は1,115件、死亡事故は2件発生しており、子供が被害に遭う事故について重点的に対策を講じる必要がある。



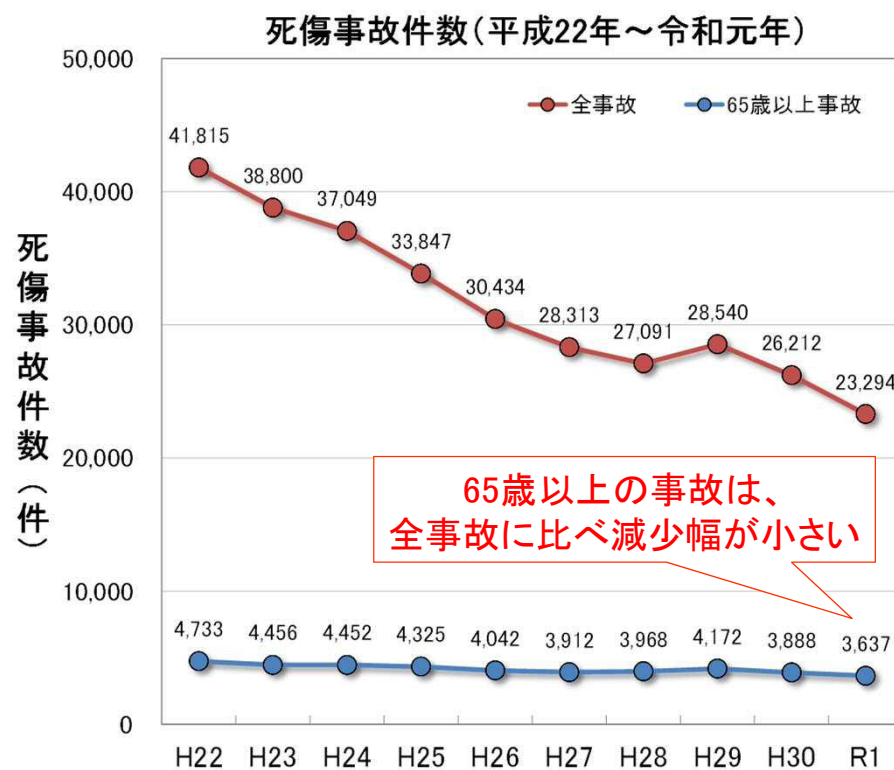
※「当事者(2当)」: 第2当事者のこと。第2当事者とは過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

1. 神奈川県发生交通事故発生状況

高齢者事故について

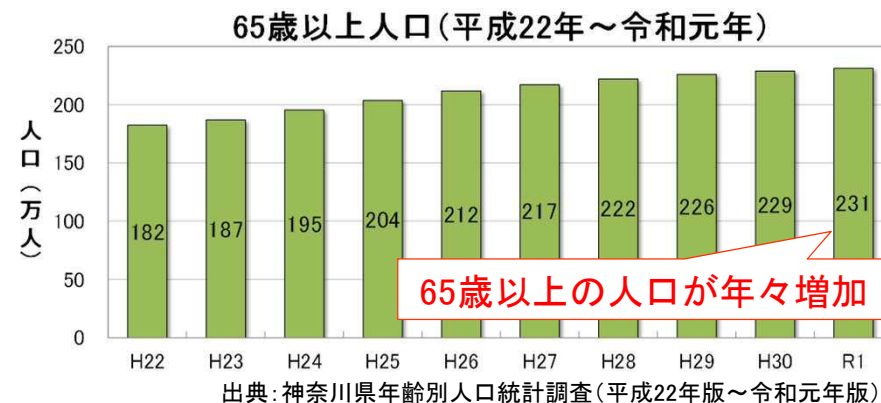
- ・ 65歳以上の高齢者死傷事故は、全事故に対して減少幅が小さい。
- ・ 年齢別の人口推移をみると、過去10年間で65歳以上の人口は年々増加傾向にあり、約49万人増加している。
- ・ 全国、神奈川県の事故死者数をみると、65歳以上の割合が顕著に高い。

■神奈川県の65歳以上の死傷事故・人口

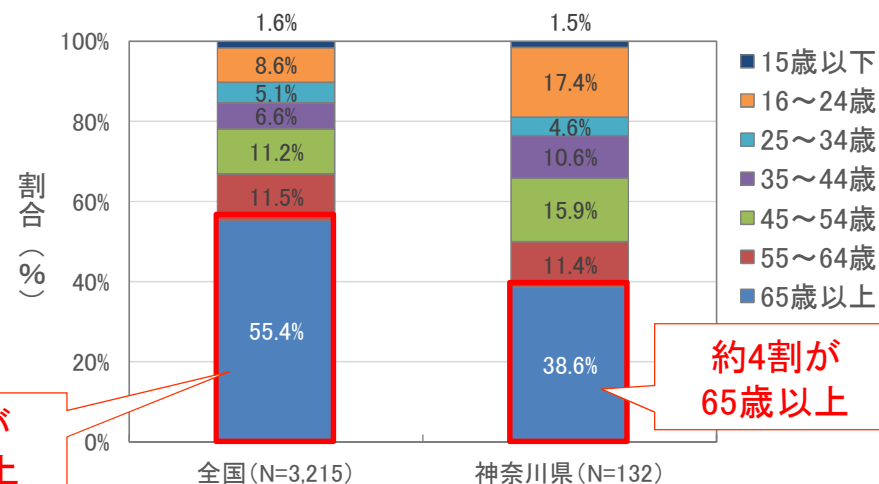


出典: 交通事故統計年報(平成22年～令和元年版)

約6割が
65歳以上



全国と神奈川県の年齢層別死者数の割合(令和元年)

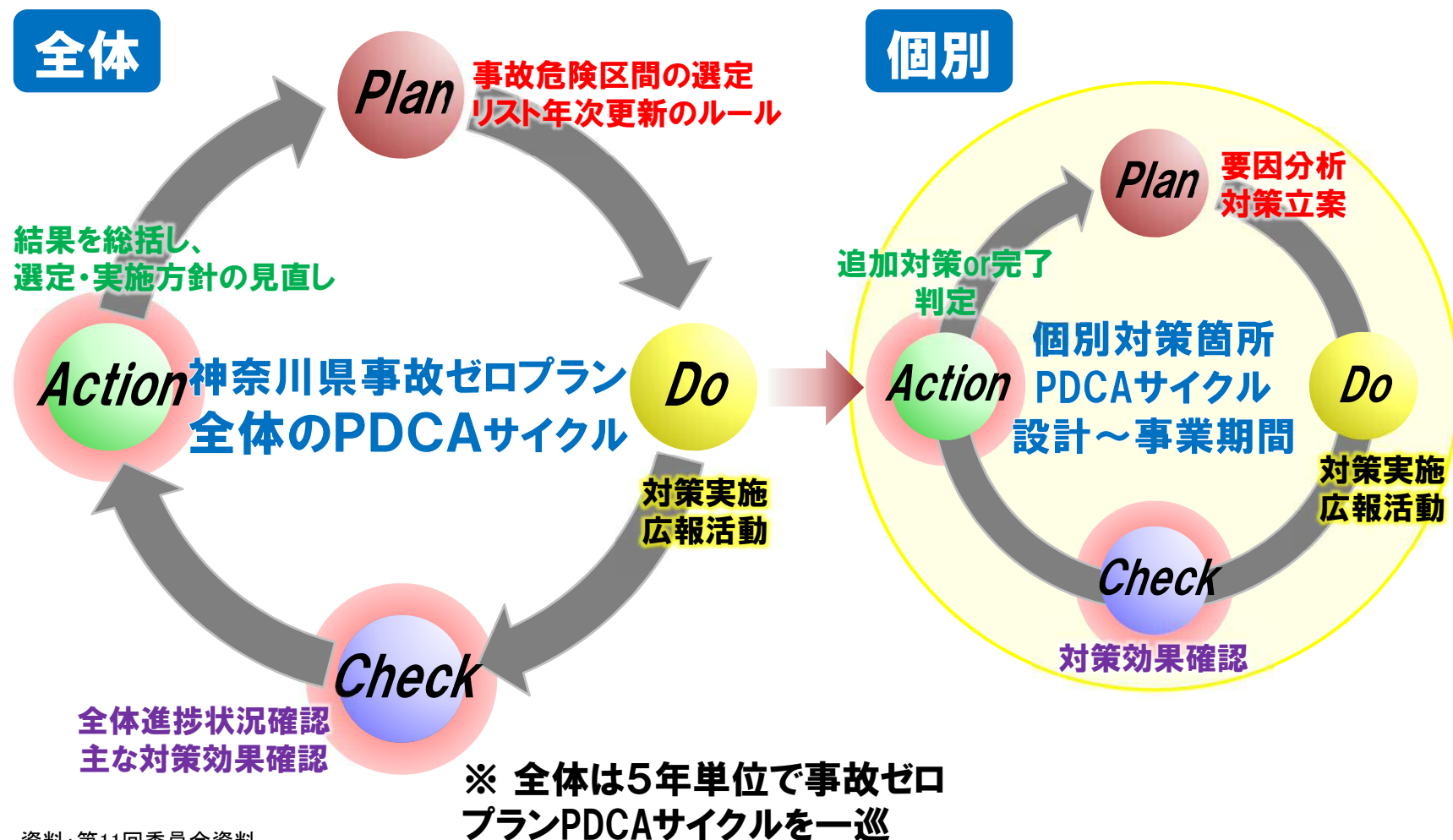


2. 事故ゼロプランの概要

2. 事故ゼロプランの概要

事故ゼロプランの進め方

- ・ 神奈川県事故ゼロプランは「全体」の箇所と「個別」の箇所のそれぞれでPDCAサイクルで取り組んでいる。
- ・ また、全体は5年単位でPDCAサイクルを一巡する計画で進めている。



2. 事故ゼロプランの概要

事故ゼロプランの経緯

・事故ゼロプランは平成22年にスタートし、今年度は事故ゼロプラン2期（平成28年～令和2年）の最終年度となる。そのため、本会議では2期を総括するとともに、3期の取り組み方針について議論する。



2. 事故ゼロプランの概要

事故ゼロプラン2期の選定基準

- ・事故ゼロプランの選定基準は、事故データによる抽出、事故データ以外による抽出の2つがある。

■事故ゼロプラン2期の選定基準

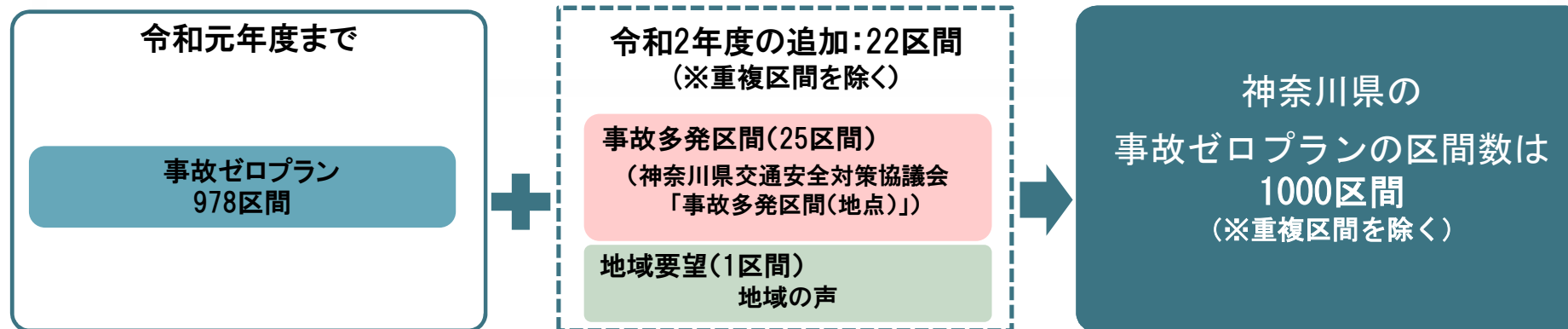
選定方法	項目	選定基準
1) 事故データによる抽出	死傷事故率上位	死傷事故率のワースト500区間
	事故特性	事故特性10指標（県内事故特性）の各ワースト50区間
2) 事故データ以外による抽出	地域要望	地域からの要望、関連事業、ヒヤリハットアンケート等
	事故多発区間	神奈川県交通安全対策協議会「事故多発区間（地点）」
	事故危険箇所	○抽出基準A：以下の3条件が重なる箇所（and条件） ・死傷事故率100件/億台キロ以上 ・重大事故率が10件/億台キロ以上 ・死亡事故率が1件/億台キロ以上 ○抽出基準B ・地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所 ・ETC2.0のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等

3. 事故ゼロプラン2期の総括

3. 事故ゼロプラン2期の総括

審議

事故ゼロプラン2期の区間数



管理者	事故ゼロプラン(2期)							計	合計 ※重複区間 を除く
	1期からの 繰り越し 区間	事故データによる抽出		事故データ以外による抽出					
		死傷事故率 上位	事故 特性	地域要望	事故多発 区間	事故危険箇所			
						抽出基準A	抽出基準B		
横浜国道	168	118	62	64	29	22	35	498	391
相武国道	69	11	1	10	15	1	2	109	105
神奈川県	98	42	1	1	45	18	0	205	192
横浜市	47	140	82	0	17	12	0	298	205
川崎市	18	39	21	4	6	3	3	94	67
相模原市	12	16	6	1	8	5	0	48	40
合計	412	366	173	80	120	61	40	1252	1000

3. 事故ゼロプラン2期の総括

審議

令和2年度の追加区間

(1) 事故多発区間 1/2

管理者	NO	路線番号	所在地	箇所・交差点名	備考
横浜国道	1	246	川崎市高津区溝口2丁目21-1	切通し交差点	過年度区間と重複
神奈川県	2	1	箱根町大平台630	大平台バス停前交差点先	
	3	21	鎌倉市大船4丁目17-21	小坂小学校西側交差点	過年度区間と重複
	4	24	逗子市桜山6丁目17-2	葉桜団地入口交差点	
	5	26	三浦市城山町4丁目10番～東岡町5丁目48	京浜急行バス発着所（三崎東岡バス停）	
	6	27	三浦郡葉山町上山口1427	水源地入口交差点	
	7	50	大和市つきみ野1丁目15番10号	つきみ野歩道橋交差点	
	8	63	平塚市上吉沢236	中沢橋交差点	
	9	601	厚木市金田896	環境センター入口交差点	
	10	711	足柄上郡大井町金手924	足柄上郡大井町金手924	
横浜市	11	1	横浜市戸塚区柏尾町170-28	柏尾町交差点	
	12	23	横浜市栄区笠間5丁目	笠間交差点	

3. 事故ゼロプラン2期の総括

審議

令和2年度の追加区間

(1) 事故多発区間 2/2

管理者	N0	路線名	所在地	箇所・交差点名	備考
横浜市	13	18	横浜市瀬谷区下瀬谷2丁目17	下瀬谷中学校西側	
	14	82	横浜市中区根岸町1丁目1-2	間門交差点	過年度区間と重複
	15	85	横浜市神奈川区片倉1丁目3番1号	片倉消防署	過年度区間と重複
	16	140	横浜市青葉区田奈町83番地	下恩田トンネル	
	17	218	横浜市南区前里町4丁目97	前里町四丁目交差点	
	18	4	横浜市都筑区茅ヶ崎南5丁目26-36	葛ヶ谷公園西交差点	
	19	7	横浜市中区山下町254	横浜スタジアム前交差点	
	20	16	横浜市港北区新羽町540番地	北新横浜駅交差点	
	21	19	横浜市磯子区上中里830番	上中里交差点	
	22	32	横浜市中区港町4丁目16番地	伊勢佐木町入口交差点	
川崎市	23	140	川崎市幸区大宮町31番地27号	川崎市病院付近交差点	
相模原市	24	54	相模原市中央区田名4832	上田名交差点～中央区田名4446-6付近	
	25	510	相模原市緑区小倉290番地	新小倉橋西側交差点	

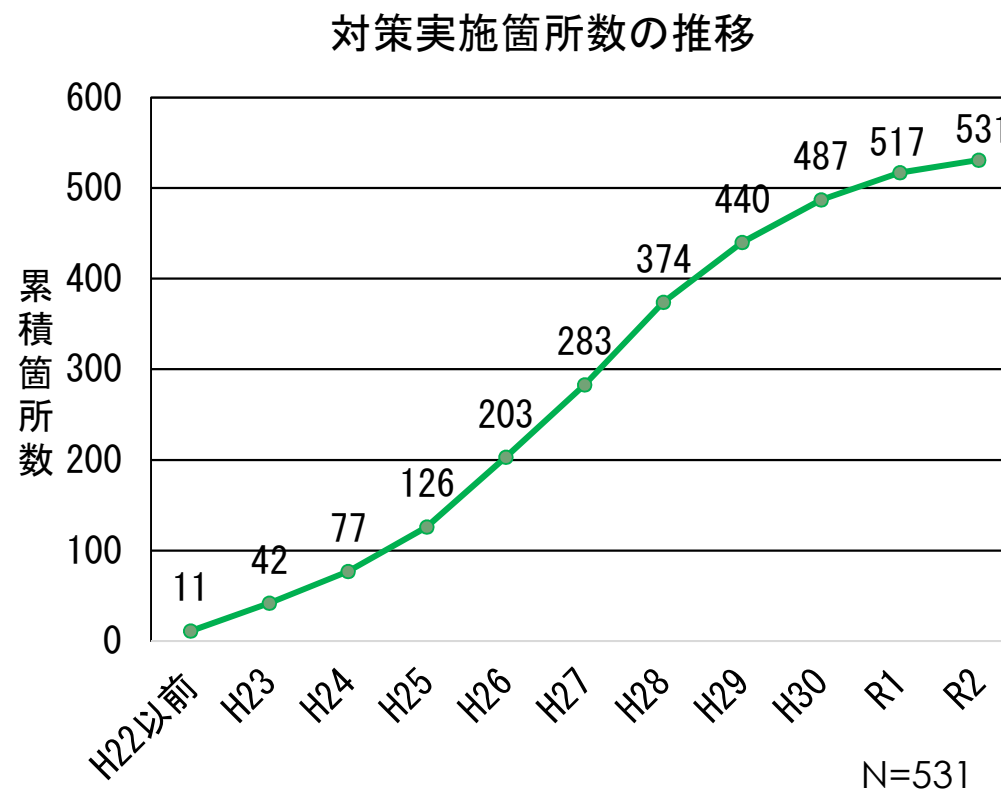
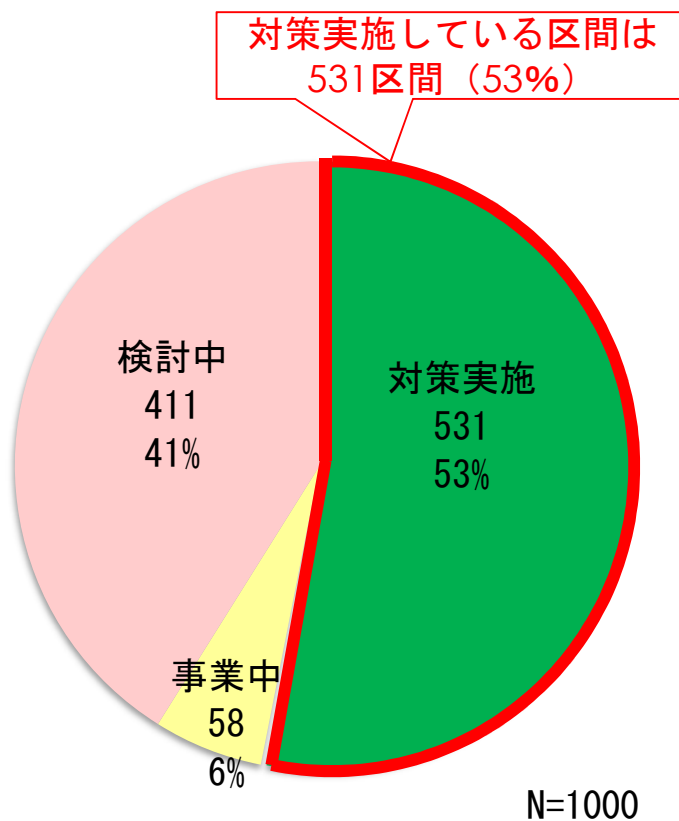
(2) 地域要望（地域の声）

管理者	N0	路線名	所在地	箇所・交差点名	
横浜国道	1	357	横浜市金沢区鳥浜町15-13	鳥浜町交差点	

3. 事故ゼロプラン2期の総括

事故ゼロプラン2期の対策実施状況

・事故ゼロプラン2期の1000区間のうち、現時点(R2.11月末)で対策を実施している区間は、531区間(53%)である。

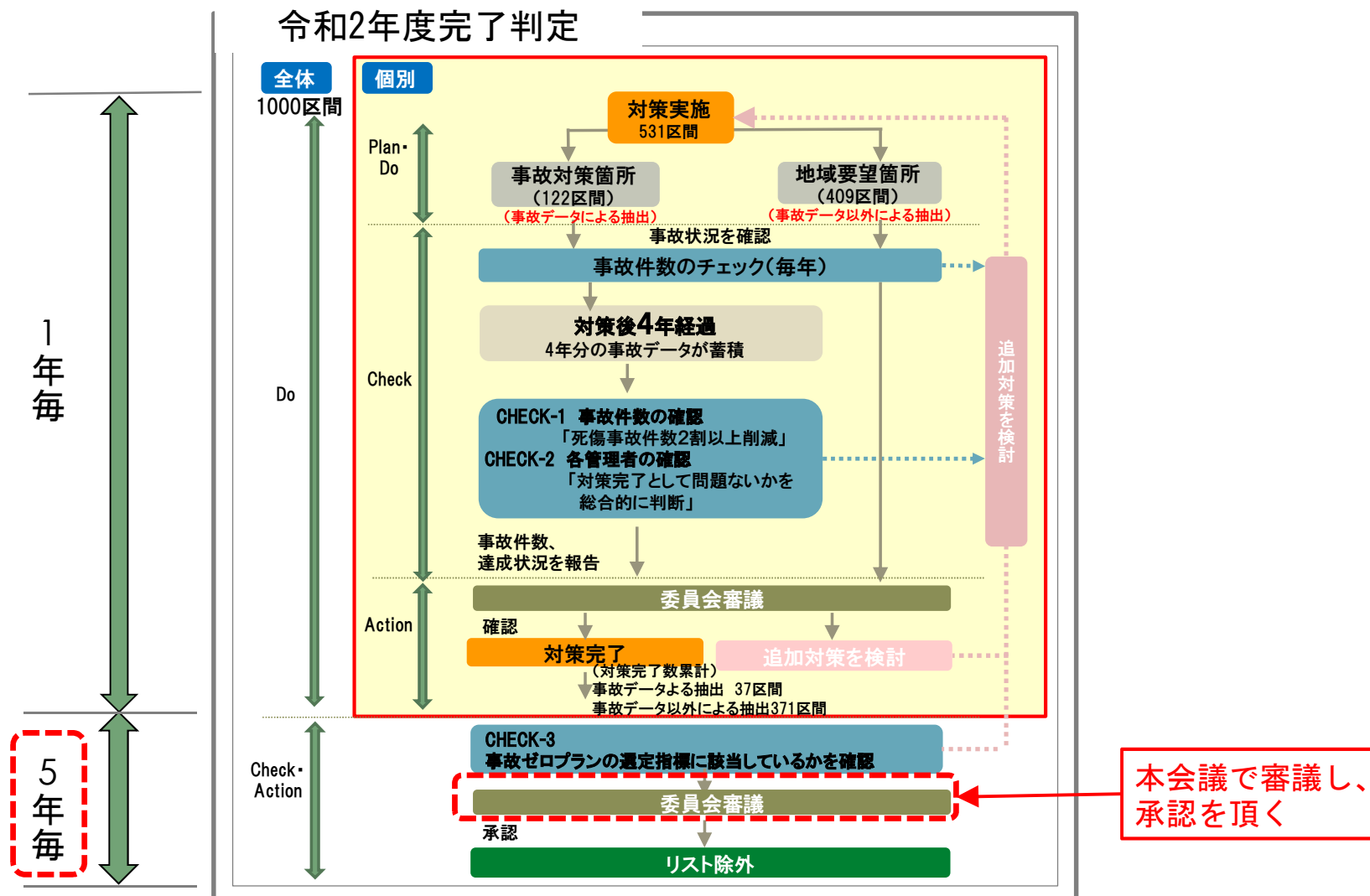


3. 事故ゼロプラン2期の総括

審議

・事故ゼロプラン2期の対策完了判定

・本委員会では、事故ゼロプラン2期の最終年(5年毎の評価)として事故対策が完了し、効果が発現(確認)された区間として「リスト除外区間」を確認し、審議・承認していただく。

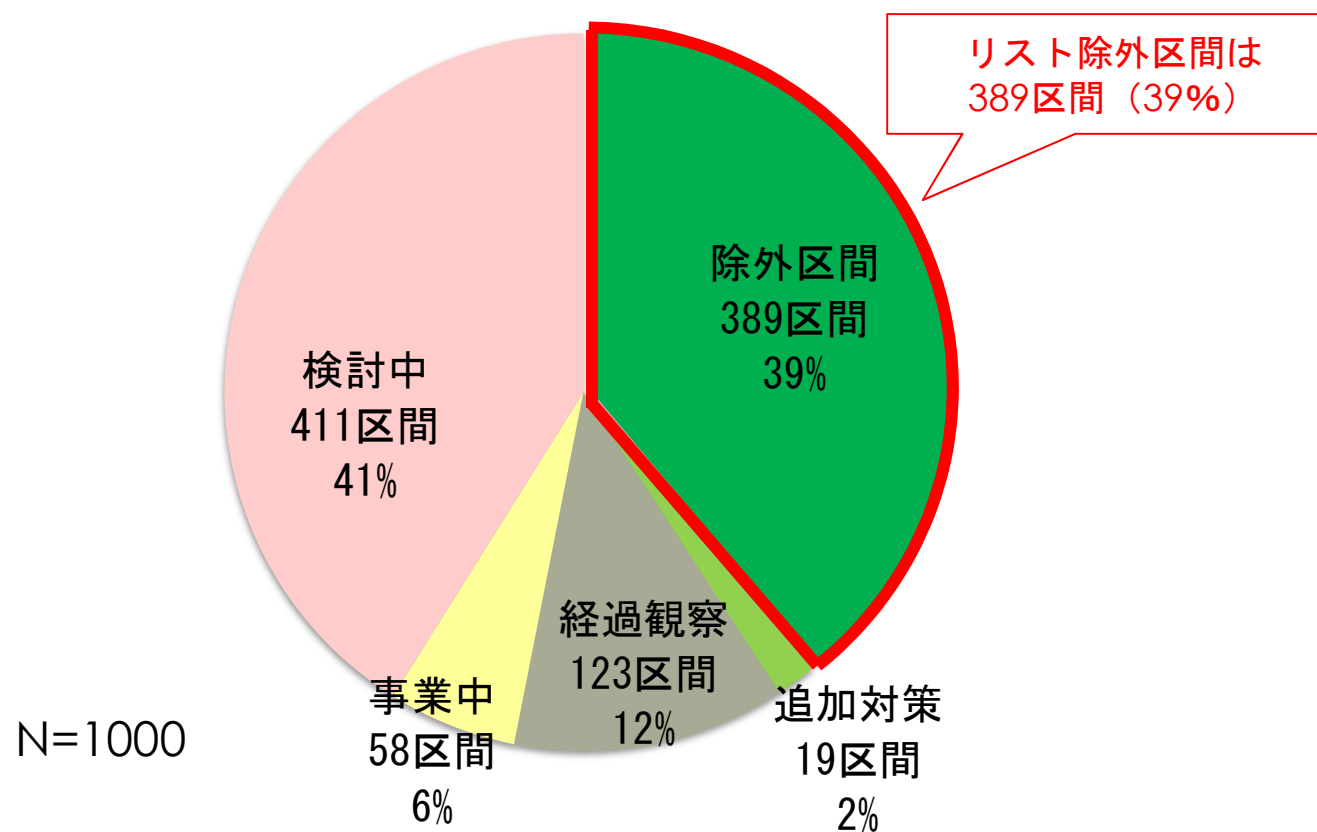


3. 事故ゼロプラン2期の総括

審議

事故ゼロプラン2期のリスト除外区間

- ・ 事故ゼロプラン2期の1000区間のうち、389区間（39%）がリスト除外区間となる。

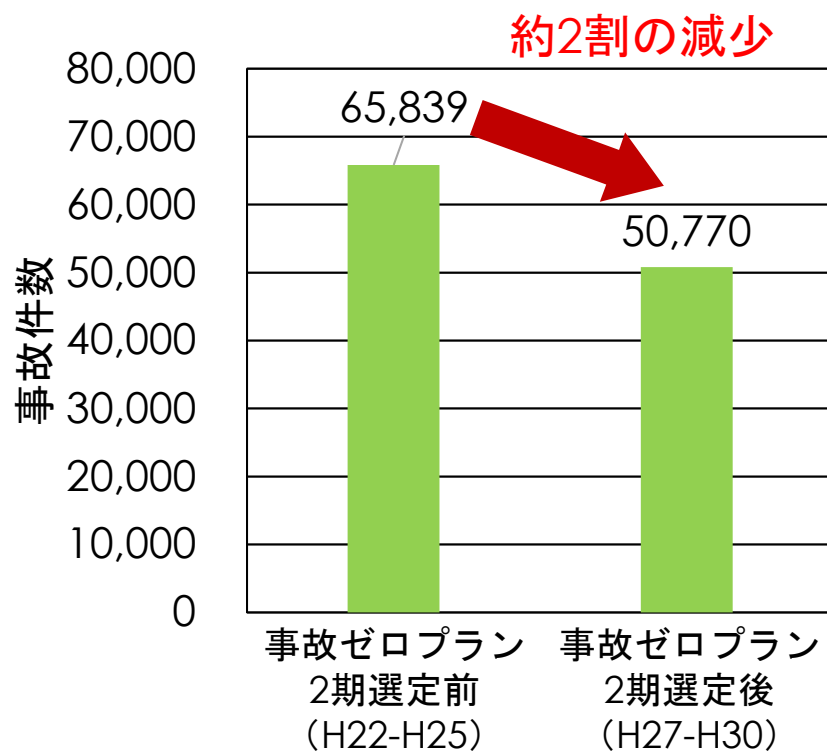


3. 事故ゼロプラン2期の総括

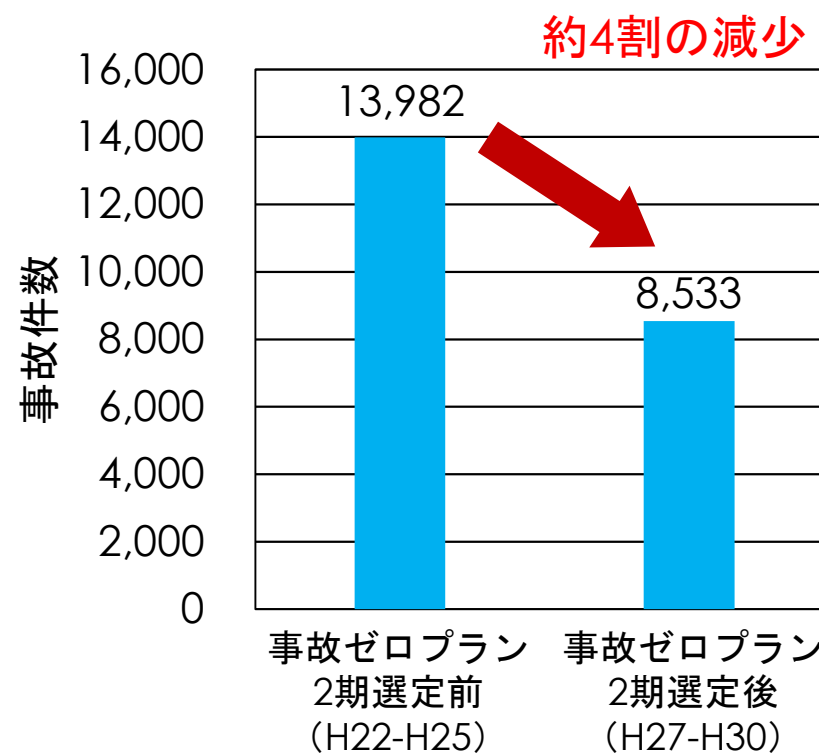
事故ゼロプラン2期の成果(事故件数の減少)

- ・事故ゼロプラン2期区間は対策を進めたため、神奈川県全体と比べて、事故削減率が高い。
(神奈川県全体は約2割減少に対し、事故ゼロプラン2期区間は約4割減少)

【神奈川県全体】



【事故ゼロプラン2期該当区間】

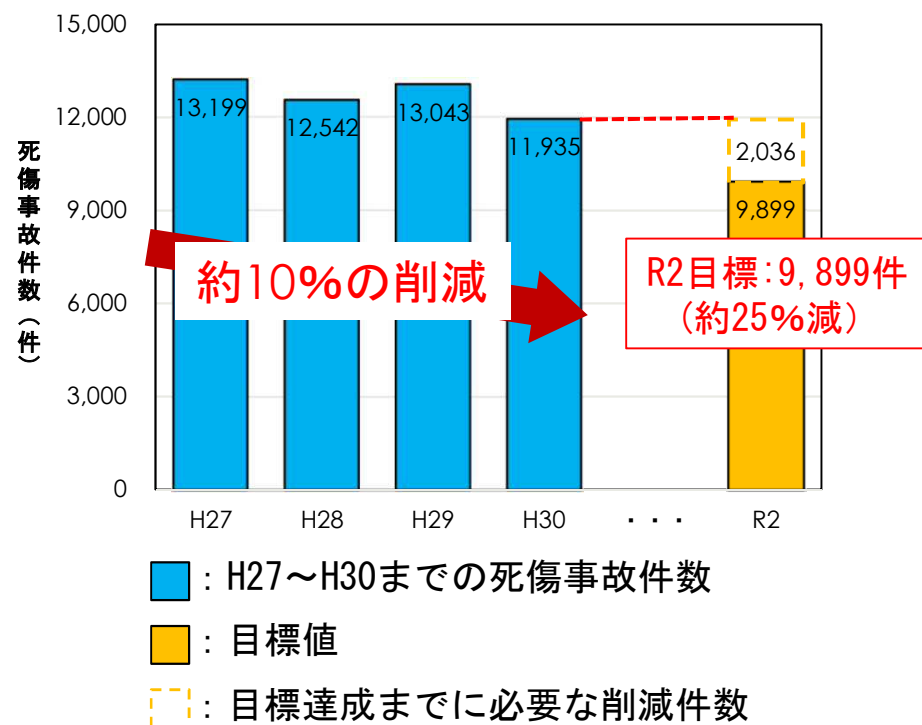


3. 事故ゼロプラン2期の総括

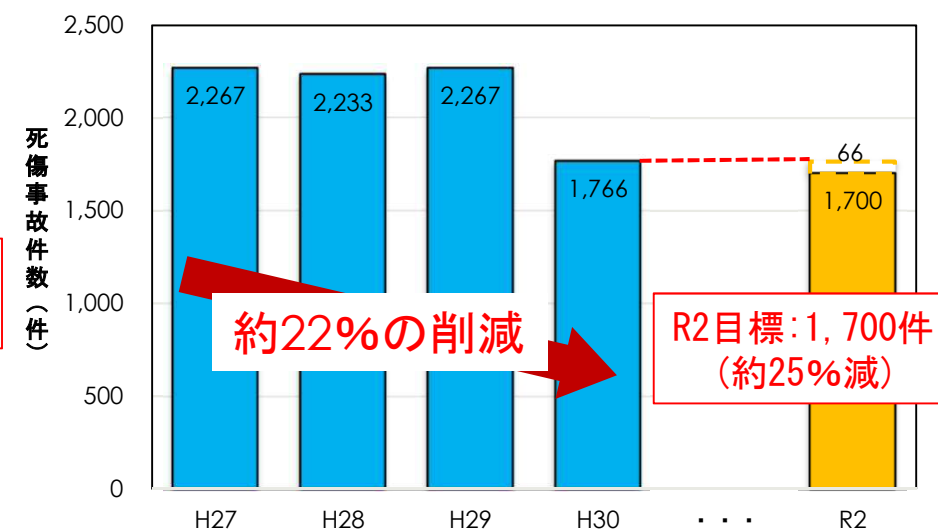
参考：事故ゼロプラン2期の成果（H30までの目標達成状況）

- ・第10次交通安全基本計画（内閣府）では、「H27からR2までに全国の死傷者数を50万人以下にする。」という目標を立てており、約25%（H27:67万人⇒R2:50万人）の削減率が目標となる。
- ・神奈川県全体でみるとH27⇒H30年で約10%の削減であり、目標値まで、2,036件の削減が必要。
- ・事故ゼロプラン2期区間でみると約22%の削減であり、目標値まで66件の削減が必要。

【神奈川県全体】



【事故ゼロプラン2期該当区間】



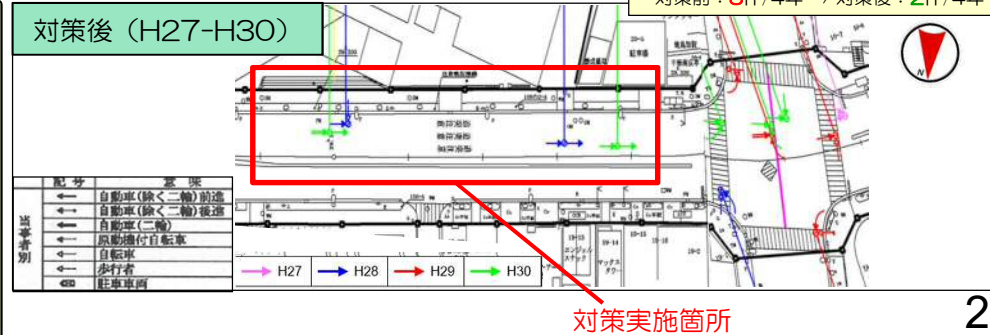
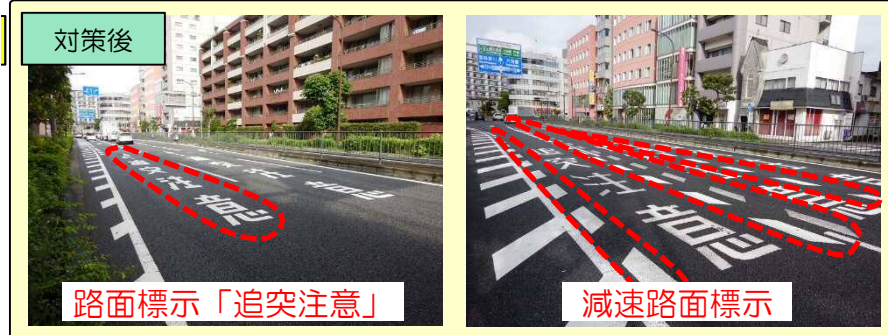
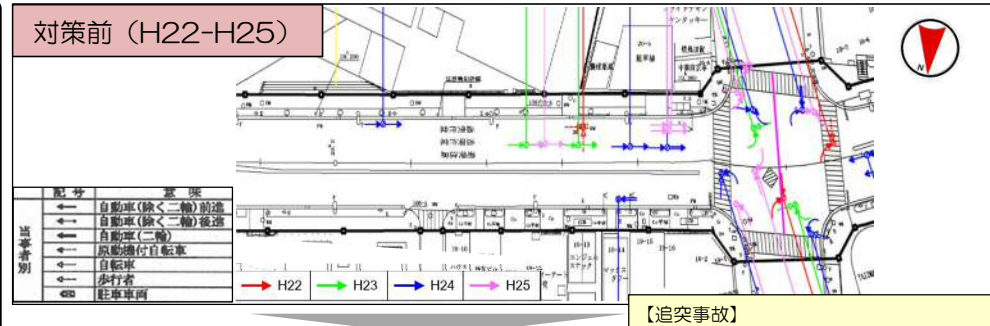
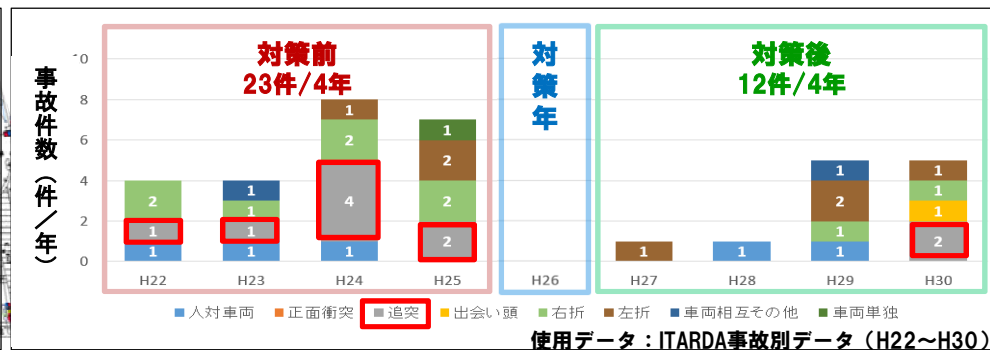
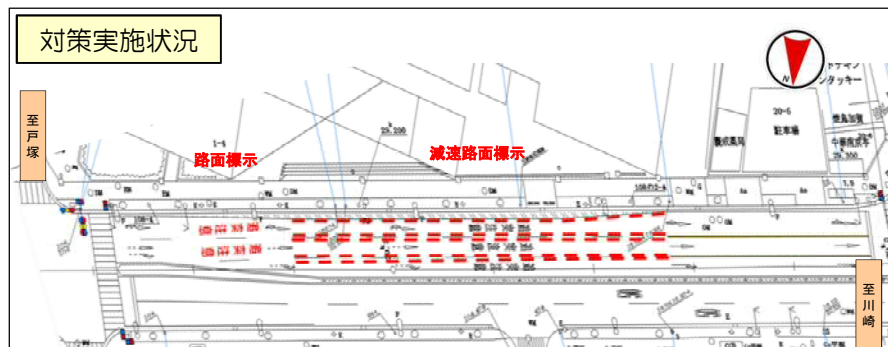
3. 事故ゼロプラン2期の総括

事故ゼロプラン2期の対策事例 「国道1号 西神奈川交差点」

H26工事完了

横浜国道

- H26年に追突事故を防止する対策として、「減速路面標示」、「路面標示(追突注意)」を設置。
- 総事故件数は、23件/4年から12件/4年に減少し、48%削減。
- また、追突事故が8件/4年から2件/4年に減少。

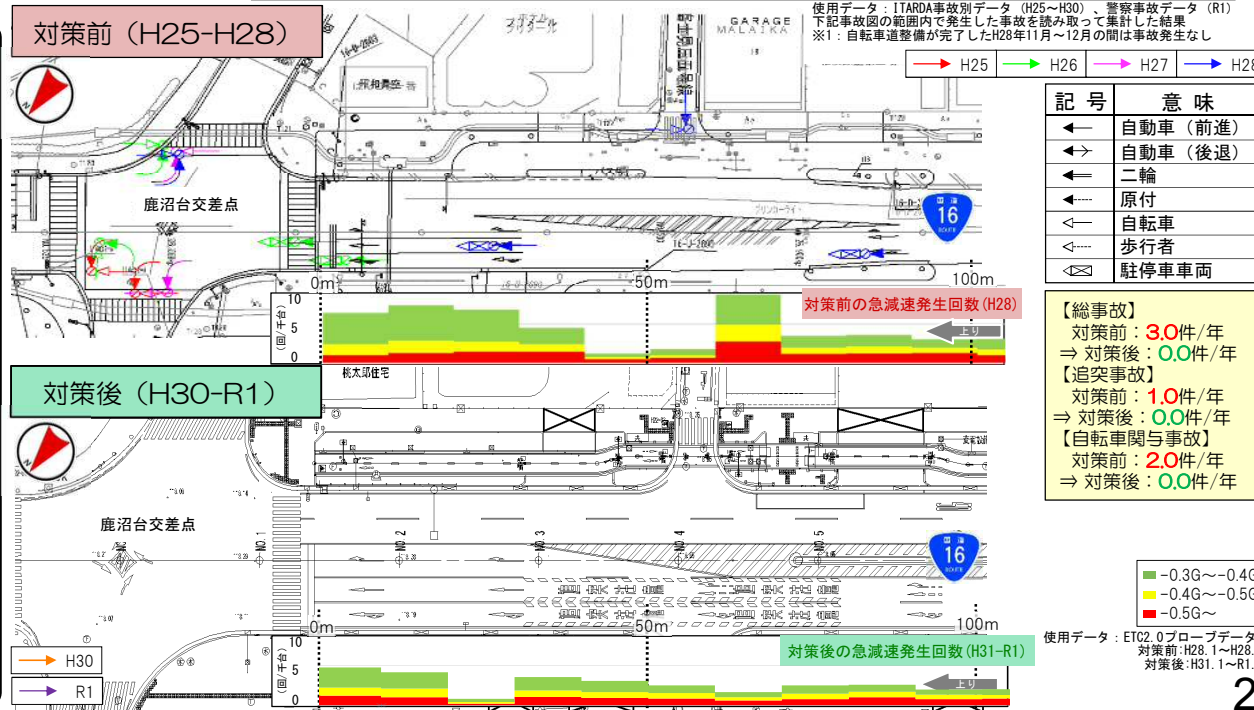
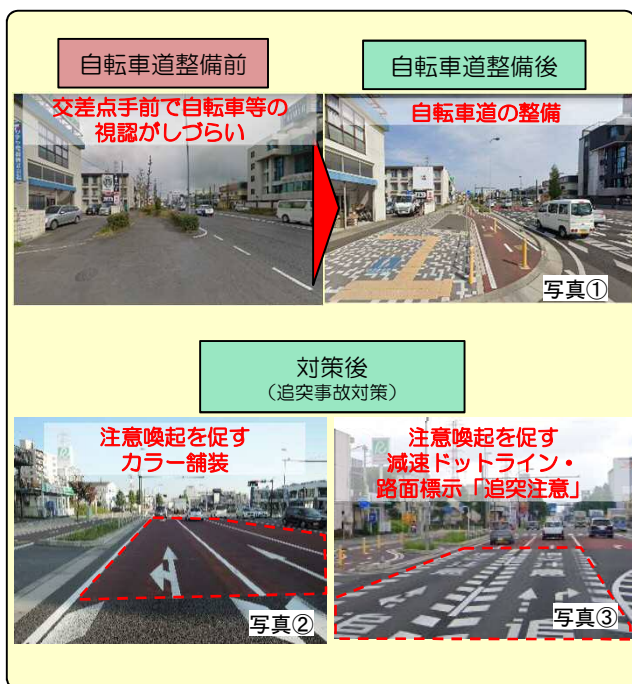
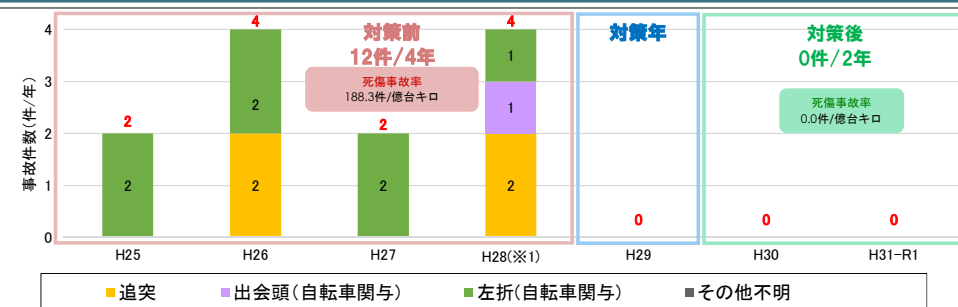
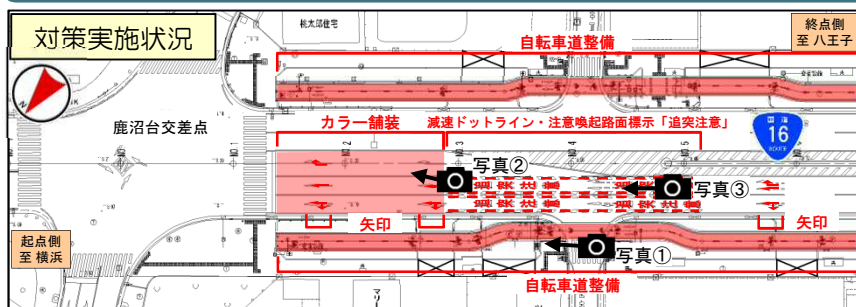


3. 事故ゼロプラン2期の総括

・対策事例～追突事故・左折事故対策～「国道16号 相模原市中央区 鹿沼台交差点」

相武国道

- 追突事故や左折時事故等が多発しており、H29.3にカラー舗装及び減速ドットライン等の路面標示による対策を実施。
- 交差点終点側は自転車道整備区間であり、当該区間においてはH28.11に整備完了。
- 対策実施後、追突事故・自転車関与事故が減少【総事故件数: 3.0件/年⇒0.0件/年】
- 一連の対策により、交差点認識の向上による適正な速度環境・左折時の視認性が確保され、事故が削減。



3. 事故ゼロプラン2期の総括

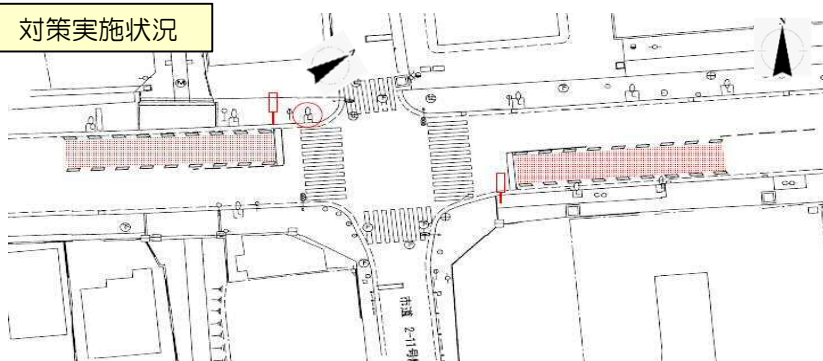
・対策事例～交差点事故対策～「県道604号(愛甲石田停車場酒井線) 宿下橋交差点」

H31工事完了

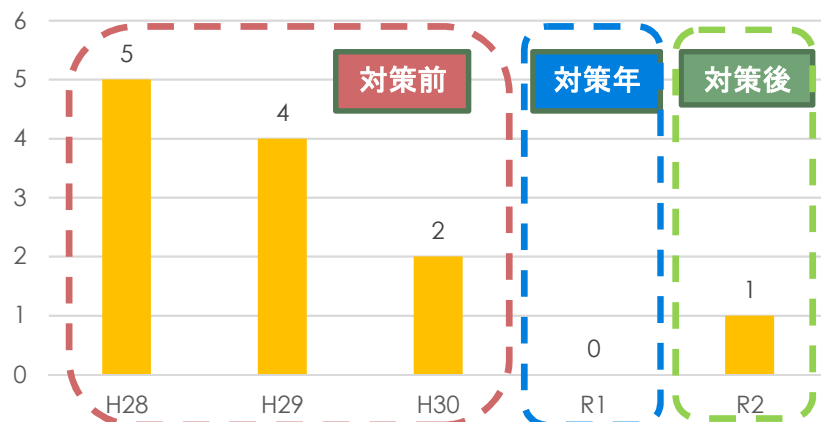
神奈川県

- 交差点内及びその周辺において、交通事故が多発していたことから、交差点手前のカラー舗装、減速ドット及び注意喚起看板(左折時事故注意)を設置した。(H29 事故多選定、H31.2完了)
- 対策実施前、過去3年間の同区間における交通事故の発生は11件であったが、対策後(R2)1件に減少した。

対策実施状況



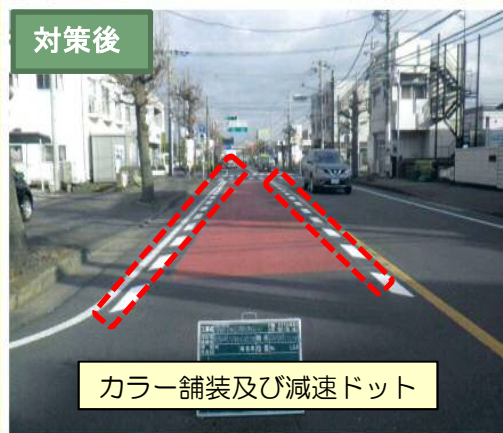
対策前後の交通事故発生状況 (件/年)



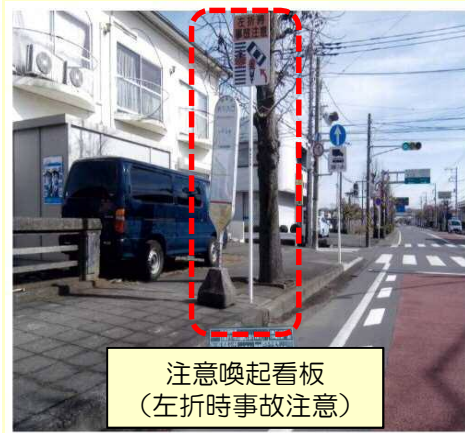
対策前



対策後



カラー舗装及び減速ドット



注意喚起看板
(左折時事故注意)

2. 事故ゼロプラン

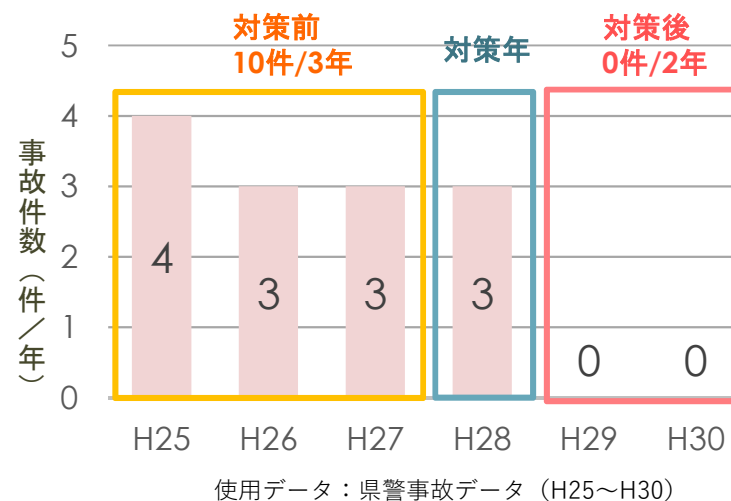
・対策事例～交差点事故対策～

「(主)横浜上麻生 西岸根交差点」

H28工事完了

横浜市

- 交差点での事故が多発しており、H28に交差点部の区画線新設(誘導線)、補修(右左折の方法、横断歩道等)を実施。また、右折レーンに減速ドット(ベンガラ)を新設。
- 対策実施後、事故件数が10件/3年から0件/2年に減少。



交差点部区画線新設(誘導線)・補修(右左折の方法、横断歩道)



右折レーン減速ドット(ベンガラ)新設



3. 事故ゼロプラン2期の総括

・対策事例～歩行者巻き込み事故対策～ 「南加瀬交差点」

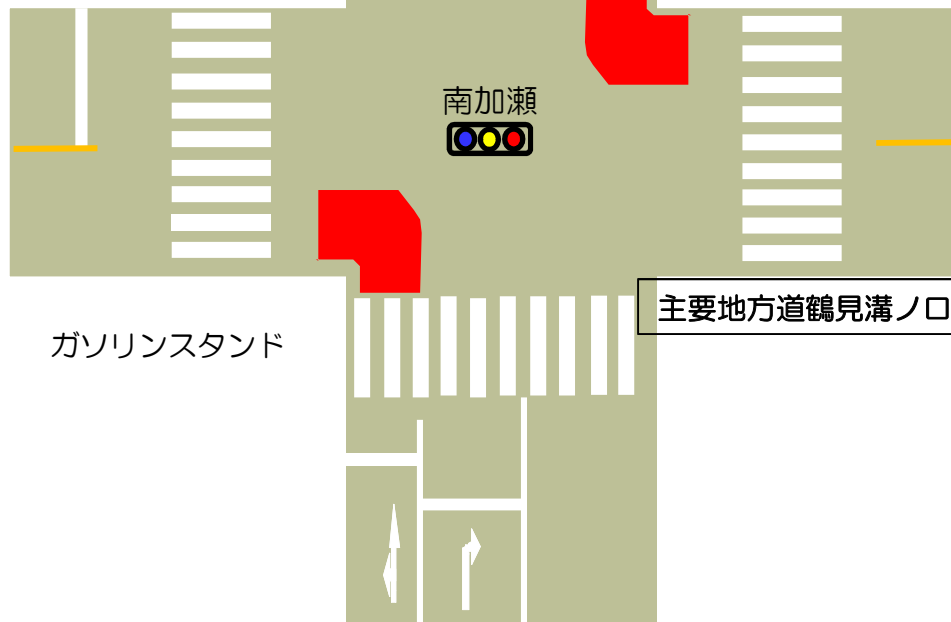
川崎市

- 左折車による歩行者巻き込み事故が多発している交差点
- 巻き込み防止のためR2年度にカラー舗装を設置

対策内容



川崎市幸区南加瀬
4丁目16番地



対策前



対策後



3. 事故ゼロプラン2期の総括

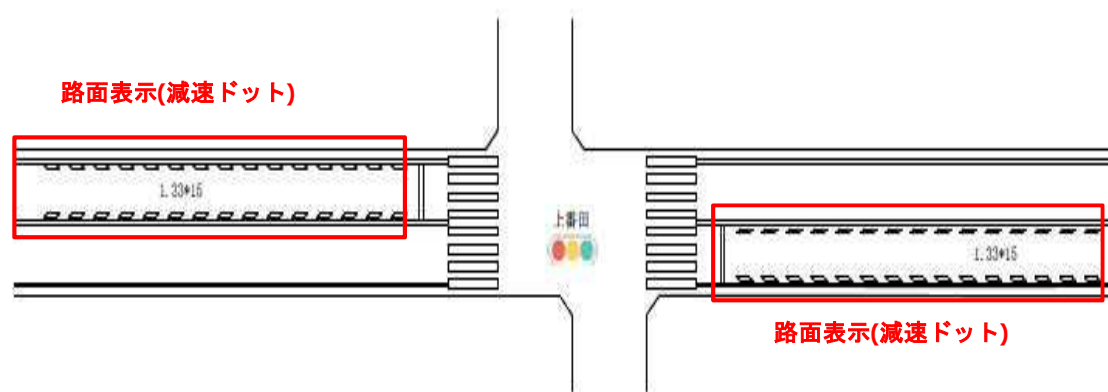
・対策事例～追突事故対策～「中央区上溝373-11～中央区上溝411-1付近」

H29工事完了

相模原市

- 車両事故が多発しており、H29年に車両事故を防止する対策として、「路面表示(減速ドット)」を設置。
- 車両事故件数は、3件/2年から0件/2年に減少。また、総事故件数は、6件/2年から2件/2年に減少。これにより対策完了とする。

対策実施状況 (H29整備)

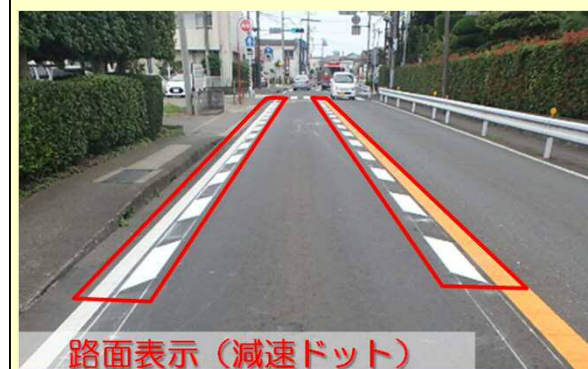


事故件数 (件/年)



使用データ：交通事故発生箇所マップ (相模原市) (H27～R1)

対策写真



4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針

4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針

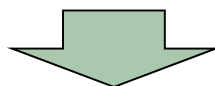
事故ゼロプラン3期のスケジュール

【令和2年度】 事故ゼロプラン3期区間の選定方法

■選定方法の確認

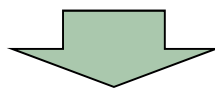
- ・ 事故データによる抽出
- ・ 事故データ以外による抽出

本会議



【令和3年度】 事故ゼロプラン3期区間の作成

■3期区間の選定結果の確認（3期リスト）



【令和3年度～令和7年度】 事故ゼロプラン3期の推進

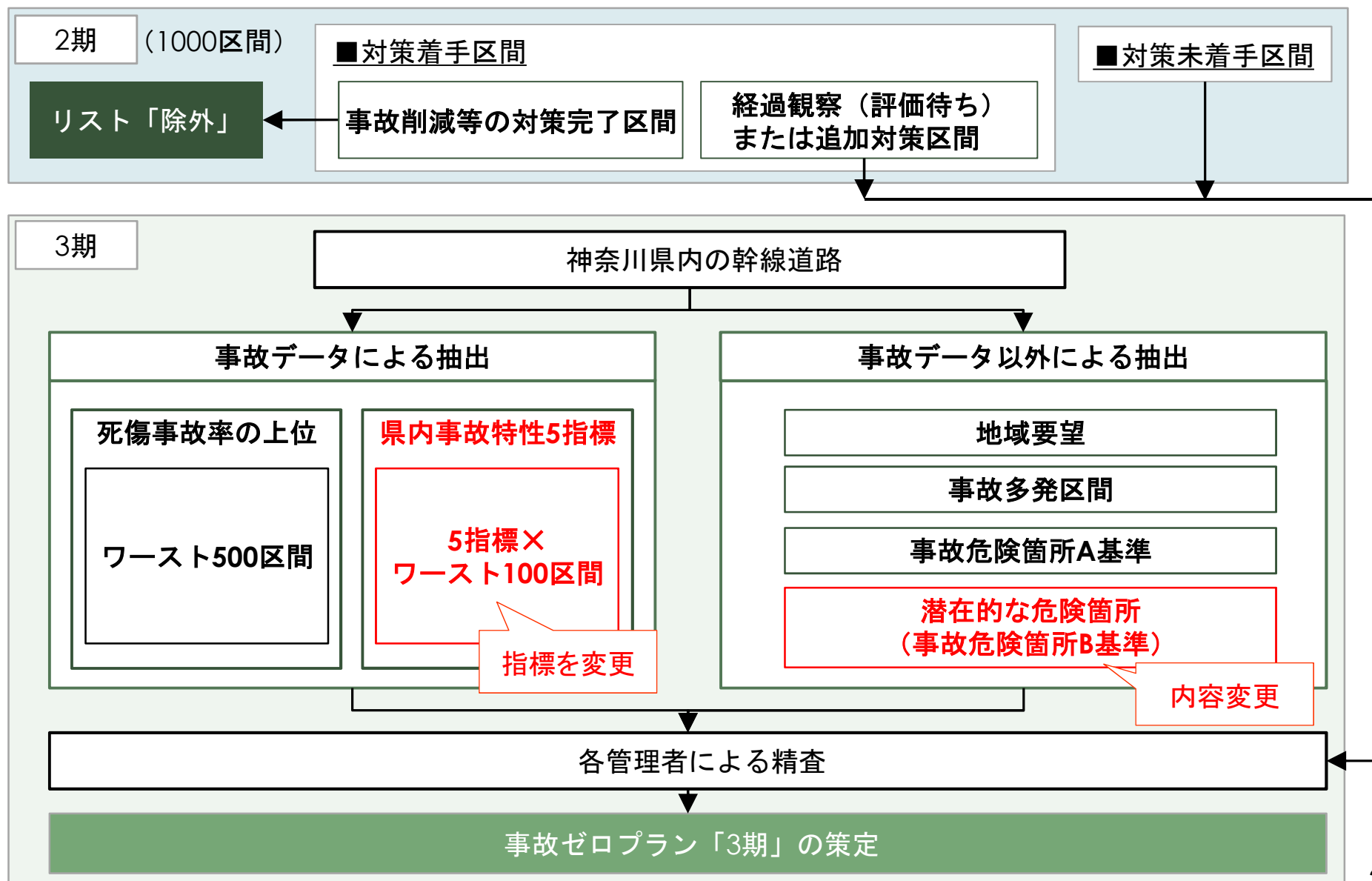
■PDCAサイクル実践

事故対策検討、対策実施、対策整備効果検証

4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針

審議

事故ゼロプラン3期の選定方法



4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針

審議

事故ゼロプラン3期区間の選定基準

- ・事故ゼロプラン3期の選定基準は、2期を引き継ぎ、事故データによる抽出、事故データ以外による抽出とする。
- ・事故データによる抽出は、県内の事故特性に応じた対策を集中的に行うため、10指標から5指標に集約する。
- ・事故データ以外による抽出は、2期で設定した事故危険箇所B基準（潜在的な危険箇所）の内容を変更する。

■事故ゼロプラン3期の選定基準

選定方法	選定指標	2期からの変更理由
1) 事故データによる抽出	死傷事故率の上位500区間	（変更なし）
	県内の事故特性【5指標】 （各ワースト100区間）	最新の県内事故特性に応じた対策を集中的に実施するため、 <u>10指標</u> （2期）から <u>5指標</u> に変更 （各ワースト100区間）
2) 事故データ以外による抽出	地域要望※1	（変更なし）地域からの要望、関連事業、ヒヤリハットアンケート等
	事故多発区間	（変更なし）神奈川県交通安全対策協議会「事故多発区間（地点）」
	事故危険箇所（A基準）	（変更なし） 死傷事故率100件/億台キロ以上 重大事故率10件/億台キロ以上 死亡事故率1件/億台キロ以上
	潜在的な危険箇所 （事故危険箇所B基準の内容を変更）	急減速挙動の発生割合が一定以上（上位10%）あり、事故率も高い区間（事故率300以上）を抽出する内容に変更※2

赤字：変更内容

※1神奈川県トラック協会の道路環境改善箇所(要望箇所)については、対象となる各道路管理者に確認した上で事故ゼロプラン3期区間に追加するものとする。

※2抽出基準（指標の閾値）は目安とし、3期区間の選定時に必要に応じて見直す場合がある。

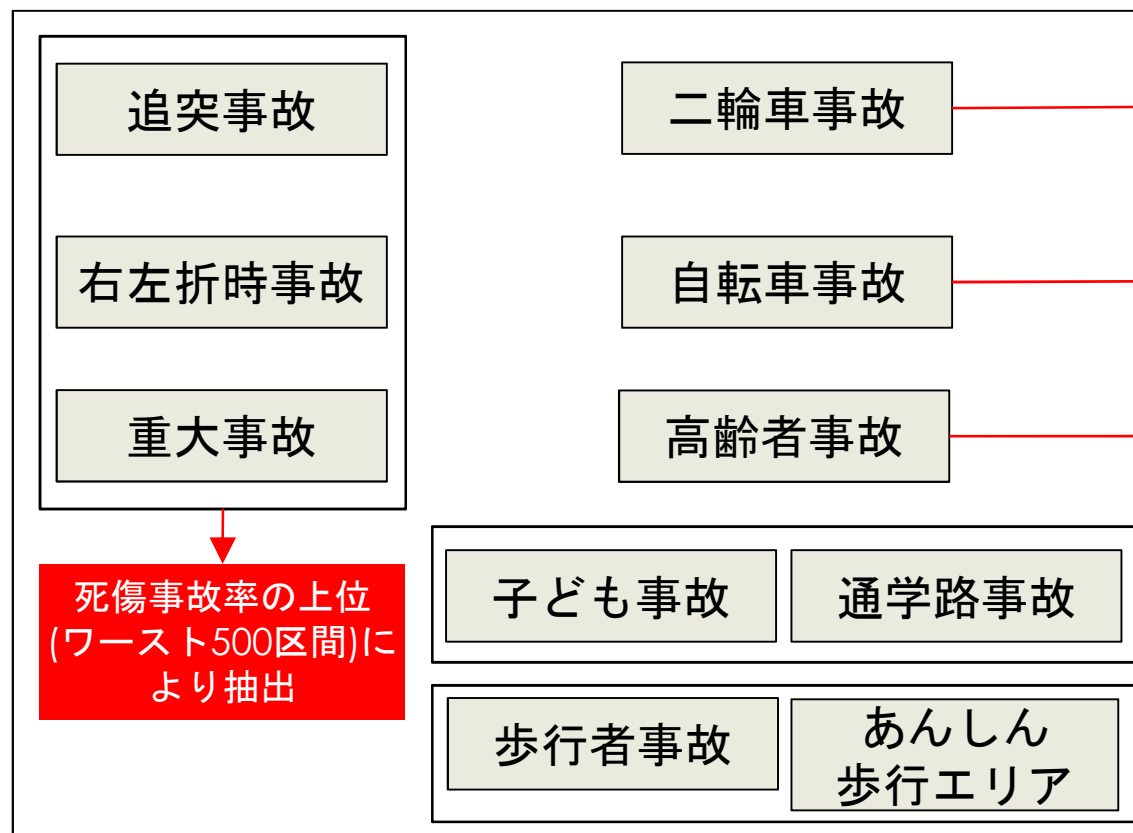
4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針

審議

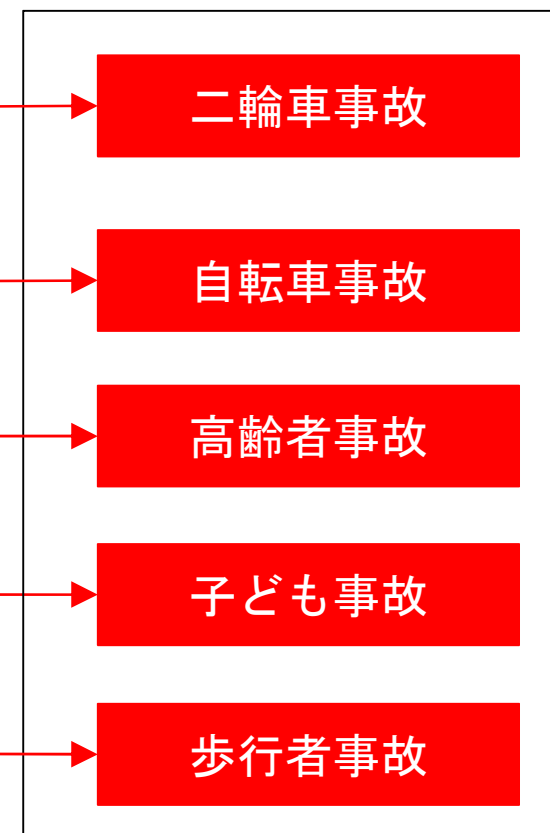
県内事故特性の抽出指標の変更

・2期の県内事故特性は10指標あったが、3期は最新の県内事故特性に応じた対策を集中的に行うこととし、5指標とする。また、2期では10指標で選定したワースト50区間は、すべて死傷事故率上位のワースト500区間に含まれていたため、3期では5指標に集約し、各指標でワースト100区間を抽出することとする。

■2期の県内事故特性「10指標」 (ワースト50区間)



■3期の県内事故特性「5指標」 (ワースト100区間)



□ : 県内の特徴的な事故（事故特性）

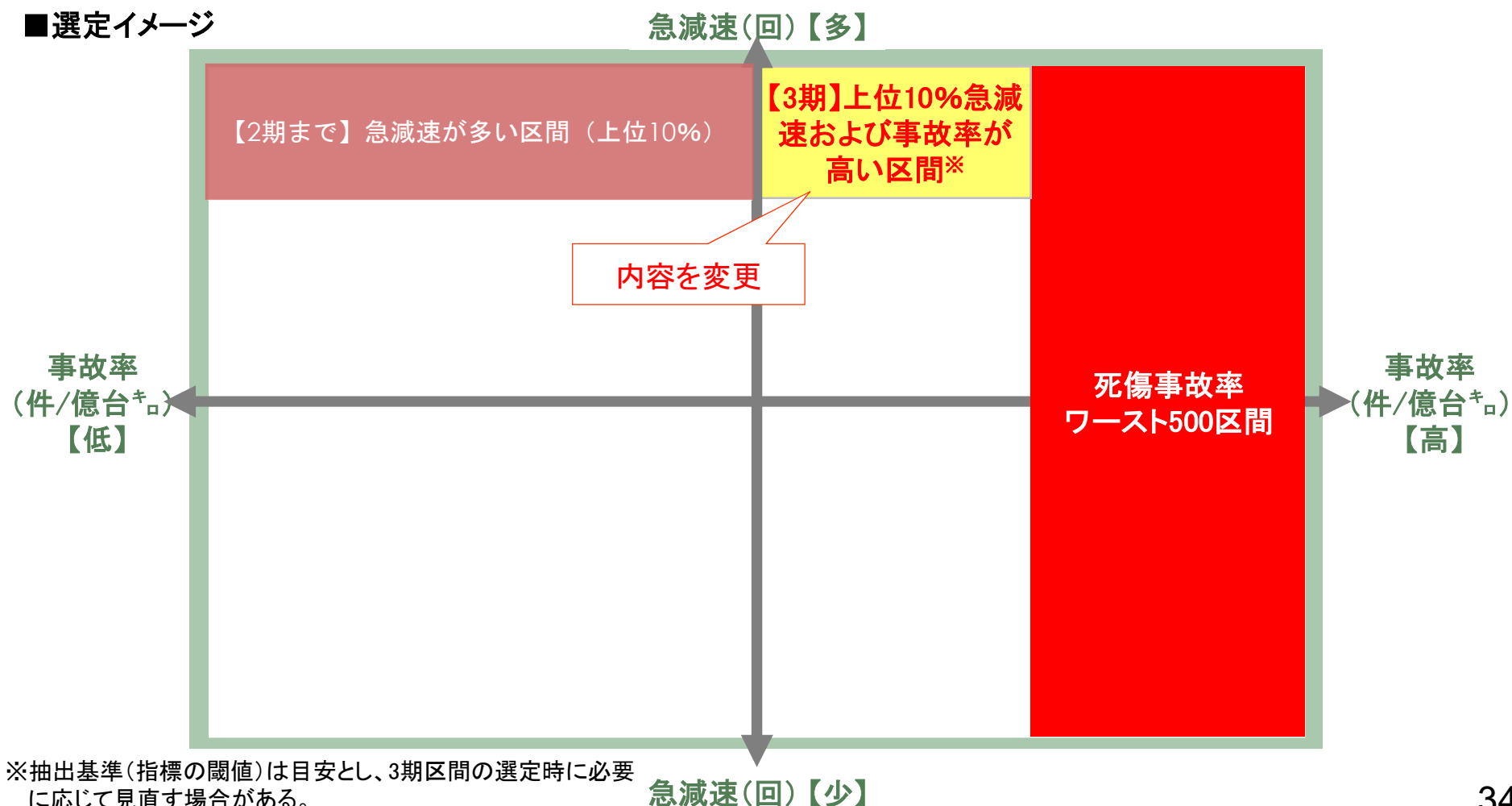
4. 事故ゼロプラン3期の取組み方針

審議

潜在的な危険箇所の抽出方法

- ・2期の潜在的な危険箇所の抽出方法は、単純に急減速が多い区間(上位10%)としており、事故率が低い区間も多く含まれていたため、真に危険な箇所が抽出されない課題があった。
- ・3期では、急減速が多く事故率が高い区間を抽出する内容に変更する。抽出基準として、急減速は上位10%、事故率は300以上※を目安に設定する。これにより、真に危険な箇所が抽出され、効果的な事故対策を講じることが可能となる。

■選定イメージ



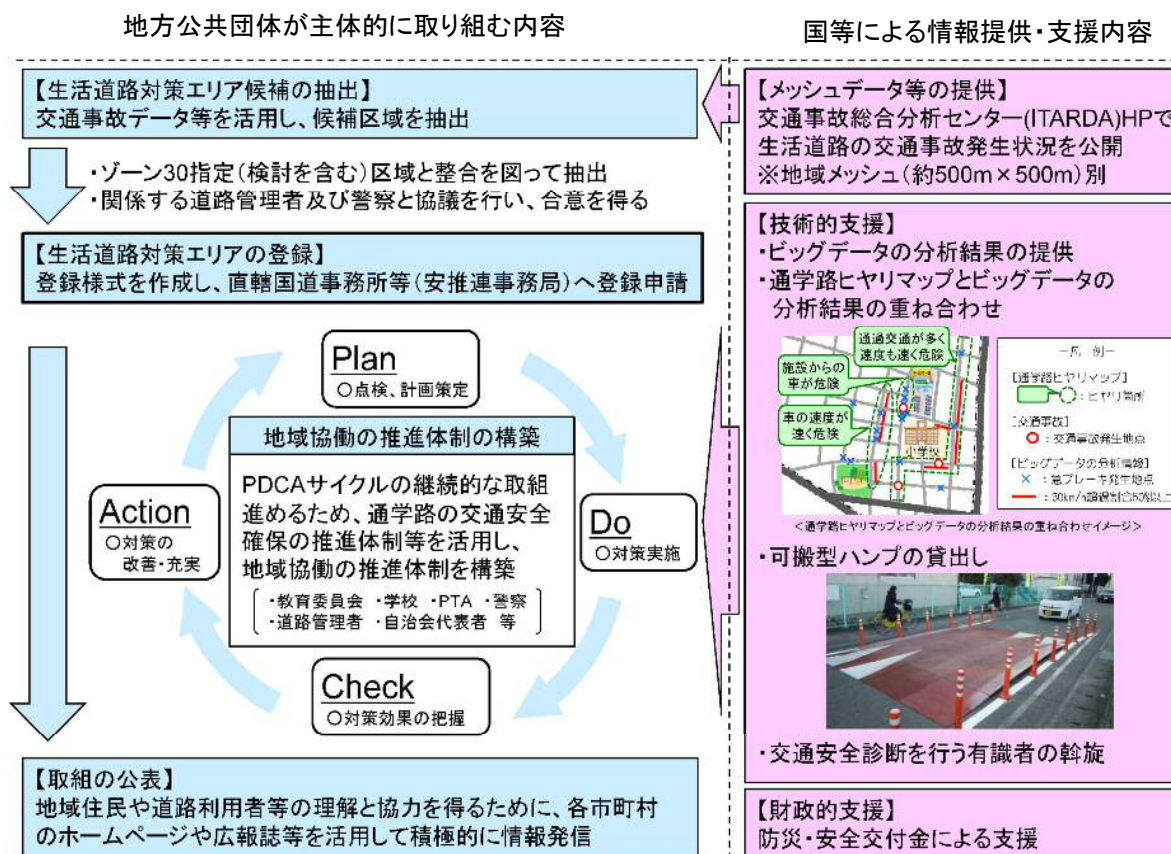
5. 生活道路における交通事故対策

5. 生活道路における交通事故対策

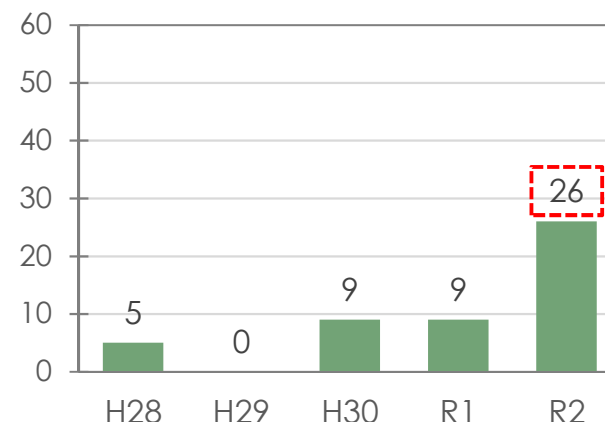
生活道路対策エリアの登録数

神奈川県内の生活道路対策エリアは、令和2年度に26区間と多くのエリアが新規に登録され、累計49エリアとなった。

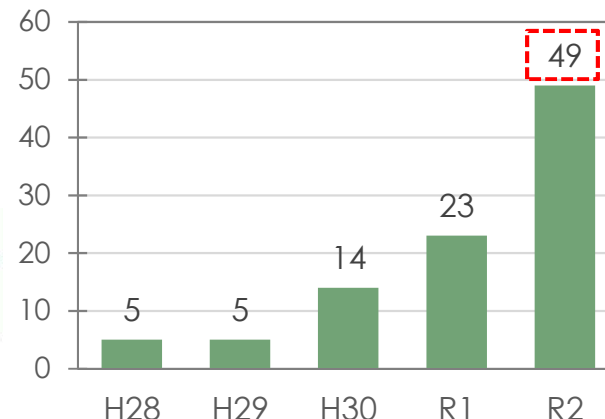
「生活道路対策エリア」の取組フロー



生活道路対策エリア登録数



生活道路対策エリア累計数



出典：国土交通省「生活道路の交通安全対策の概要」

5. 生活道路における交通事故対策

横浜市

生活道路対策エリアの対策事例＜横浜市緑区中山町地区＞

- ・当該地区は、地元から「車の走行速度が高い」などの意見が多く、ハンプなどの物理的な交通安全対策の要望が多い地区でした。
- ・周辺の幹線道路を避けて対象区間(ゾーン30区域内及び通学路)を通過する車両が多く、横断歩道部では歩行者が渡りにくい状況でした。
- ・ETC2.0ビッグデータを活用して走行速度などを分析し、30km/hを超える速度で走行している車両が確認できたため、令和2年3月にスムーズ横断歩道などを設置し、本格運用しています。

位置図



横浜市緑区中山町地区
(住所: 緑区中山二丁目・三丁目)
区間延長: 約650m

▼対策前の交通状況



横断歩道部で歩行者が渡りづらい

協議会の流れ

H30.8	■第1回 協議会 ・協議会の目的 ・地区の課題
H30.10	■第2回 協議会 ・交通状況 ・安全対策メニュー
H30.11 ～12	■実証実験 ・実証実験の実施(H30.11.20～H30.12.17) 仮設スムーズ横断歩道 1箇所 仮設ハンプ 1箇所 仮設狭さく 3箇所 (クランク型 2箇所、片側 1箇所)
H31.1	■第3回 協議会 ・実証実験結果報告
R1.6	■第4回 協議会 ・安全対策案の決定
R2.3	■本施工 ・スムーズ横断歩道 2箇所 ・ハンプ 2箇所 ・狭さく 1箇所 ・交差点カラー舗装 1箇所

▼協議会メンバー

協議会メンバー
中山町自治会
中山小学校
緑警察署
横浜市緑土木事務所
オブザーバー
国土交通省 横浜国道事務所
学識経験者(埼玉大学 久保田教授)
事務局
横浜市道路局施設課

▼協議会の様子



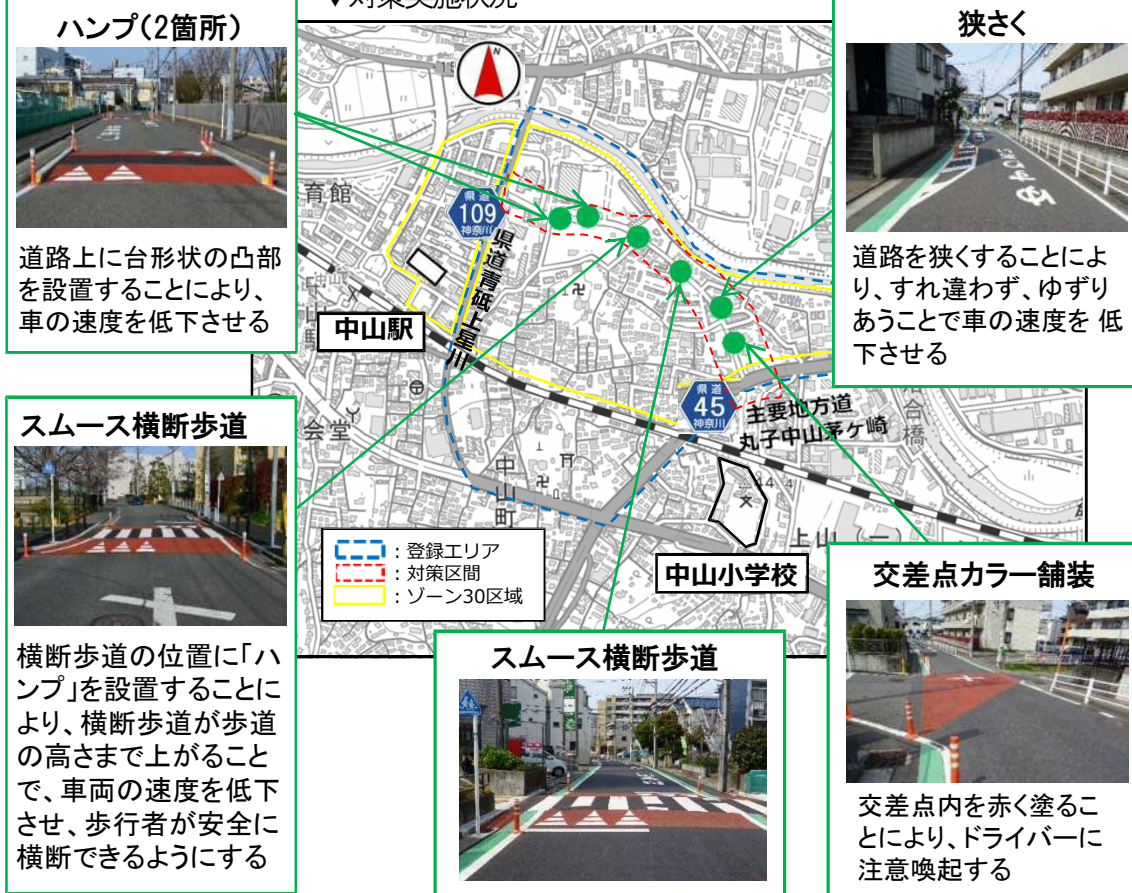
5. 生活道路における交通事故対策

横浜市

・本格運用後、安全対策の効果を確認するため、約半年間蓄積したETC2.0ビッグデータを分析した結果、対策した区間について、車両の走行速度が目標の30km/hを下回っていることが確認でき、6か月後も速度抑制の効果が持続していることがわかった。

対策内容

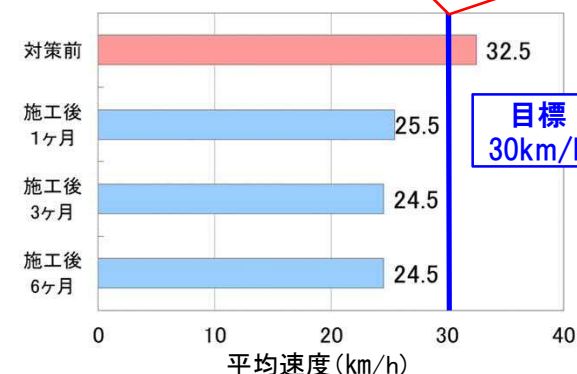
▼対策実施状況



対策効果

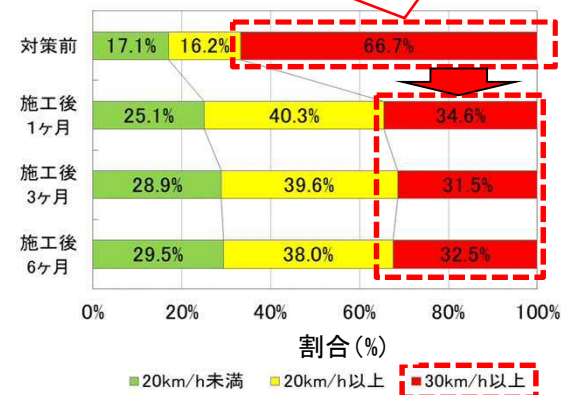
▼走行速度(対策区間)

施工後の速度は、30km/hを下回っている



▼走行速度の割合(対策区間)

30km/h以上の割合が減少



分析データ：ETC2.0プローブデータ【国土交通省提供】

・対策前：2017/11/22～12/16、施工後1ヶ月：2020/4/1～4/30、施工後3ヶ月：2020/6/1～6/30、施工後6ヶ月：2020/9/1～9/30

6. その他

6. その他

ドライブレコーダーを活用した交通安全対策の高度化

横浜国道

- 近年、ドライブレコーダー搭載車は増加傾向にあり、事故当時の証拠、安全教育等で活用されている。
- ドライブレコーダーは、急制動が発生した前後10秒間のカメラ映像、発生位置（緯度、経度）が記録されるため、急制動がなぜ発生したのか、その発生過程を振り返ることができる。

ドラレコデータの特徴



▼ドライブレコーダーで収集できるデータ一覧

項目	データ項目
位置 (GPS)	時刻, 緯度経度
加速度	前後、左右、上下方向の加速度
カメラ映像	車両前方のカメラ映像 ※急制動が発生した前後10秒の映像

▼ドライブレコーダーのカメラ映像



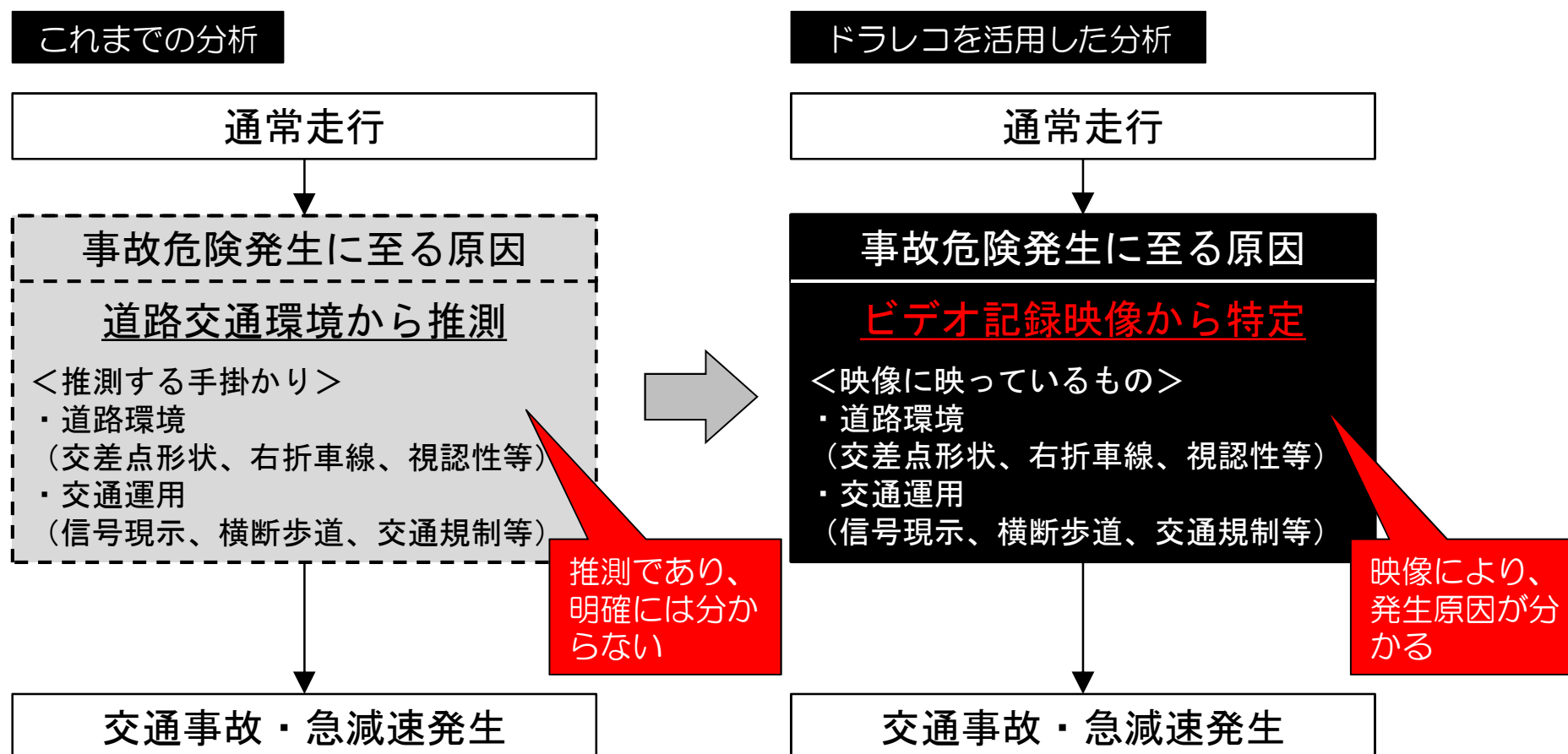
※本分析では、神奈川県内の商用車2,000台以上のドラレコデータを活用

6. その他

ドライブレコーダーを活用した交通安全対策の高度化

横浜国道

- 従来の事故分析は、事故や急減速（ETC2.0）が発生した原因は道路環境から推測しており、事故や危険挙動がなぜ発生したのか、その本当の原因は分からない課題があった。
- ドライブレコーダーは事故や急減速が発生する前の映像が記録され、その発生過程が時系列で整理できるため、これまで分からなかった事故原因の特定が可能となり、安全対策を的確に立案できる。



6. その他

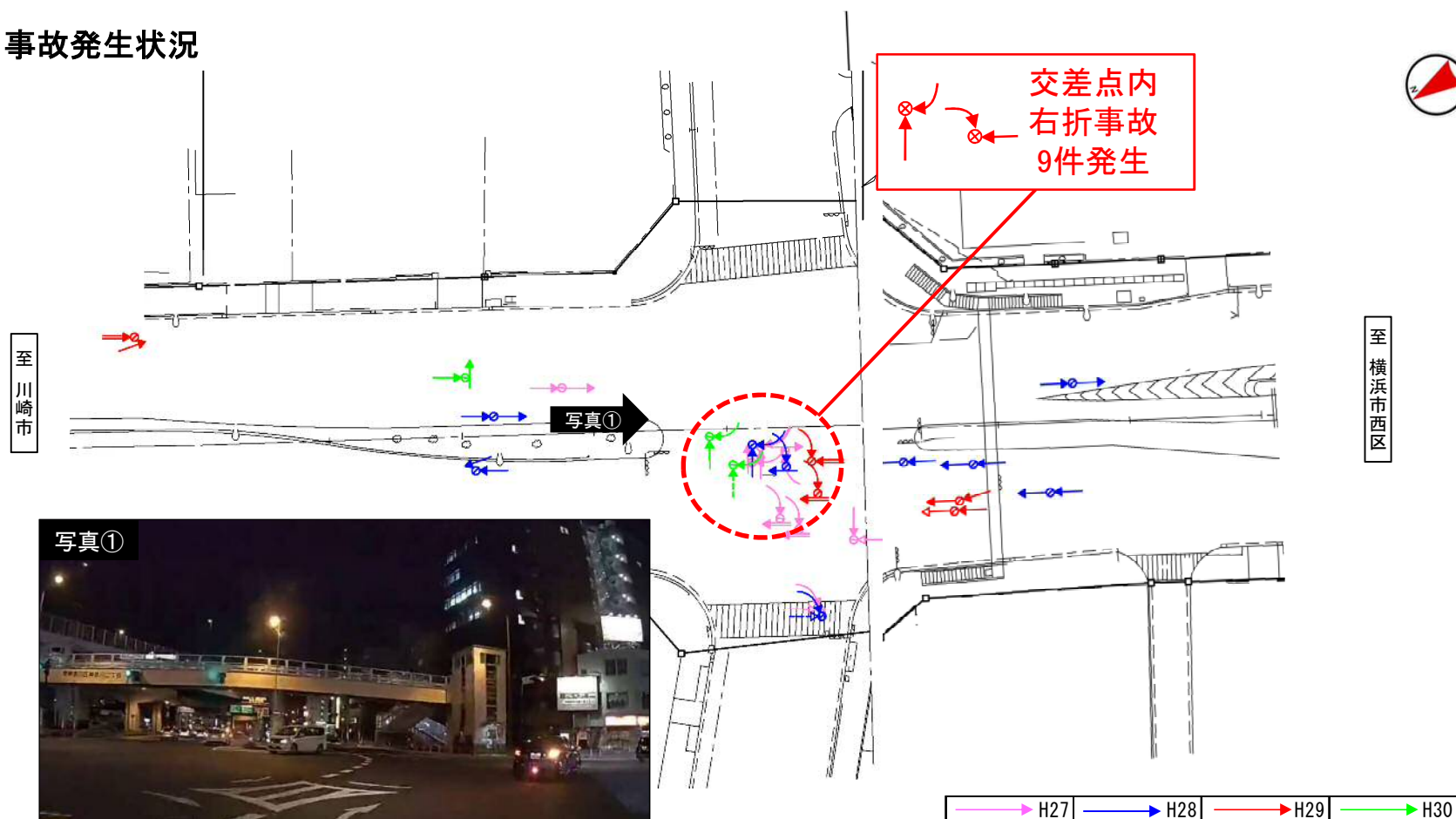
ドライブレコーダーを活用した交通安全対策の高度化

横浜国道

国道15号 神奈川二丁目交差点の事例

- ・当該交差点では、右折事故、追突事故が多く発生している。
- ・事故要因を把握するため、ドライブレコーダー映像を分析することとした。

■ 事故発生状況



データ:イタルダ事故データ(H27-H30)

6. その他

ドライブレコーダーを活用した交通安全対策の高度化

横浜国道

国道15号 神奈川二丁目交差点の事例

当該交差点のドライブレコーダー映像を分析した結果、右折車と直進車との危険挙動が確認された。

①右折車のドラレコ映像(国道15号 下り線)



6. その他

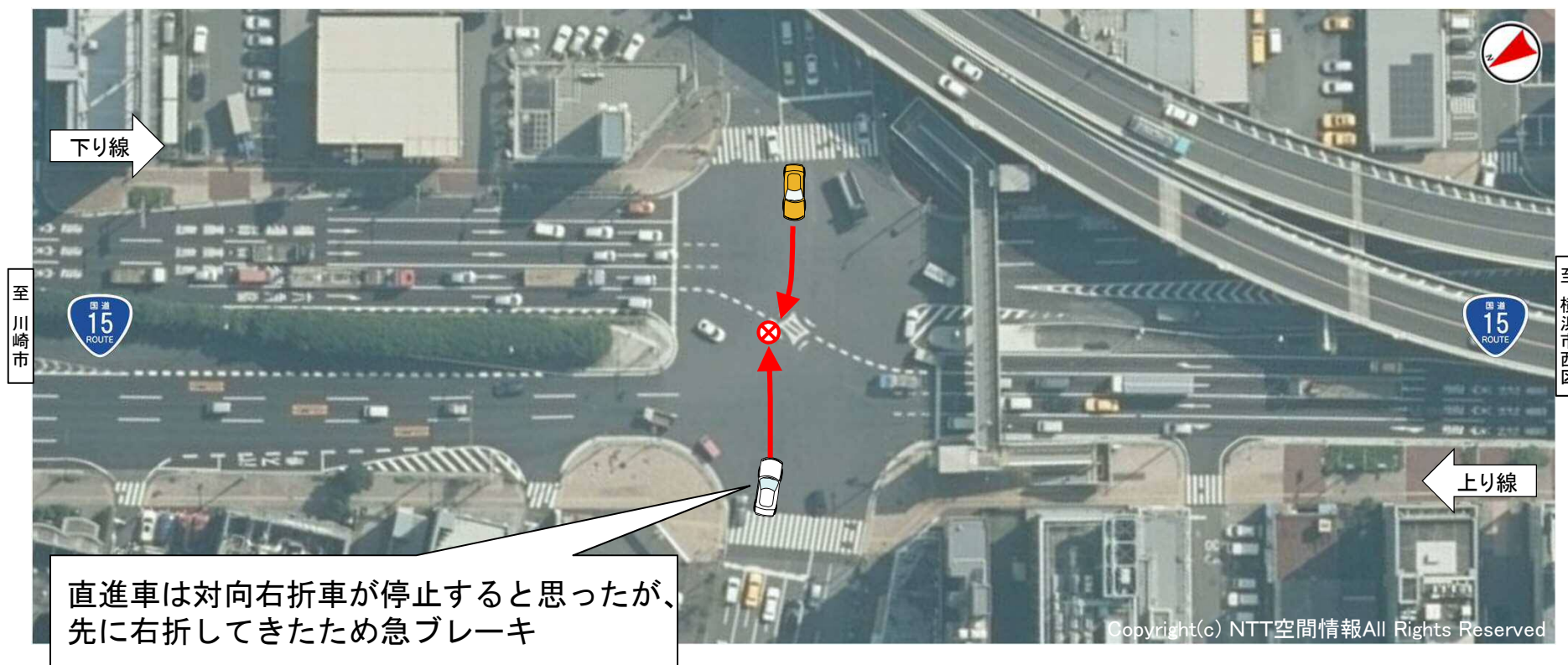
ドライブレコーダーを活用した交通安全対策の高度化

横浜国道

国道15号 神奈川二丁目交差点の事例

当該交差点のドライブレコーダー映像を分析した結果、右折車と直進車との危険挙動が確認された。

②直進車のドラレコ映像(従道路 瑞穂ふ頭行き)



6. その他

ドライブレコーダーを活用した交通安全対策の高度化

横浜国道

国道15号 神奈川二丁目交差点の対策案

これらの分析を踏まえて、右折車の走行位置や待機位置が不明確なことが事故要因と考えられるため、主道路、従道路ともに「右折指導線」の設置を検討する。

■対策案



【事故要因】

- ・右折車の走行軌跡および待機位置が不明確

【対策案】

- ・右折指導線の設置

6. その他

ドライバーの交通安全意識を高める広報

横浜国道

- ・横浜国道管内では追突事故、右折事故等の事故類型によって注意喚起看板のデザインはピクト表示で標準化されており、数多くの現場で施工されている。
- ・注意喚起看板の効果をより一層高めるため、ポスター作成を検討し、ドライバーへの注意喚起を呼びかける。また、TwitterやHPを活用した広報も検討する。

■ポスター（案）



■Twitter（案）



6. その他

未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策

横浜国道

- ・ 関係機関の連携・協力により、幼稚園、保育所等の未就学児を中心に子供達が日常的に利用する経路等を点検し、その結果を踏まえ、交通安全施設等の整備を進めている。

■交通安全施設の整備状況

▼縁石・ポストコーン設置例
(田浦地区)



対策前

▼ポストコーン・路面カラー舗装
の設置例(田浦地区)



▼ボラード設置例
(吉倉地区)



対策後



出典:横浜国道事務所プロジェクトガイド2020

7. 今後の予定

7. 今後の予定

今後の予定

	開催時期	議題(案)
第20回 委員会	令和3年12月(予定)	1. 神奈川県ของ事故発生状況 2. 事故ゼロプラン3期の取り組み ・対策状況(Plan、Do) ・対策効果(Check、Action) 3. 生活道路における交通事故対策 4. その他 5. 今後の予定