

神奈川県安全性向上委員会

設立趣意書

平成 17 年 12 月

道路は生活に欠くことのできない社会基盤であり、この道路上では、人やモノの移動に伴い、移動手段（自動車、自転車、歩行など）、段をとりまく交通環境（道路構造、交通規制・制御、地形条件、気象・自然条件など）が絡み合うことにより、交通事故が発生し、生活や経済活動に多大なストレスと損害を生じさせている現実がある。このため、道路の安全性の向上を図ることは、道路行政として喫緊の課題である。

このような背景のもと、神奈川県内の安全性向上を図るにあたり、「神奈川県安全性向上委員会」を設立し、交通事故特性の分析、要対策箇所の選定及び要対策箇所の事故対策の立案を行い、これらを公表し、道路利用者の理解・協力ならびに注意喚起を図るものである。

神奈川県安全性向上委員会規約

(名称)

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

(目的)

第2条 委員会は、神奈川県内の安全性向上について、公正・中立的な立場から、交通事故特性の分析、要対策箇所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 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	佐竹 広則
(一社) 川崎市交通安全協会 専務理事	米川 僚一
(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	宮坂 広志
国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	栗原 和彦
神奈川県警察本部交通部交通規制課長	松本 淳平
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	本田 悦二郎
神奈川県県土整備局道路部道路管理課長	池田 六大
横浜市道路局道路部長	角野 智史
川崎市建設緑政局道路河川整備部長	鈴木 健司
相模原市都市建設局土木部長	渡邊 建太郎
東日本高速道路株式会社 関東支社	
京浜管理事務所長	松尾 周栄
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	荒川 太郎
◎ 委員長	

(敬称略)

第21回 神奈川県安全性向上委員会

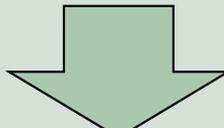
令和5年3月

はじめに。 前回委員会の概要

・前回委員会は、書面開催により、以下の議題を報告し、審議・承認を頂いた。

※令和3年12月 書面開催

議題	指摘事項及び、対応方針
○神奈川県发生交通事故発生状況	○意見なし
○事故ゼロプランの概要	○意見なし
○事故ゼロプラン2期の取組み総括	○事故ゼロプラン2期の対策完了判定について、承認を得た
○事故ゼロプラン3期の取組み	○事故ゼロプラン3期の選定区間について、承認を得た
○生活道路における交通事故対策	○整備にあたっての課題（苦勞した点等）や整備効果について、今後の委員会にて情報提供いただきたい。



対応方針

・ゾーン30プラス（2地区）の整備効果の結果を報告する。

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3期の取組み
＜審議・承認の内容＞
 - ・事故ゼロプラン3期の年次更新区間（追加）
 - ・今年度の完了判定区間
4. 生活道路における交通事故対策
5. 今後の予定

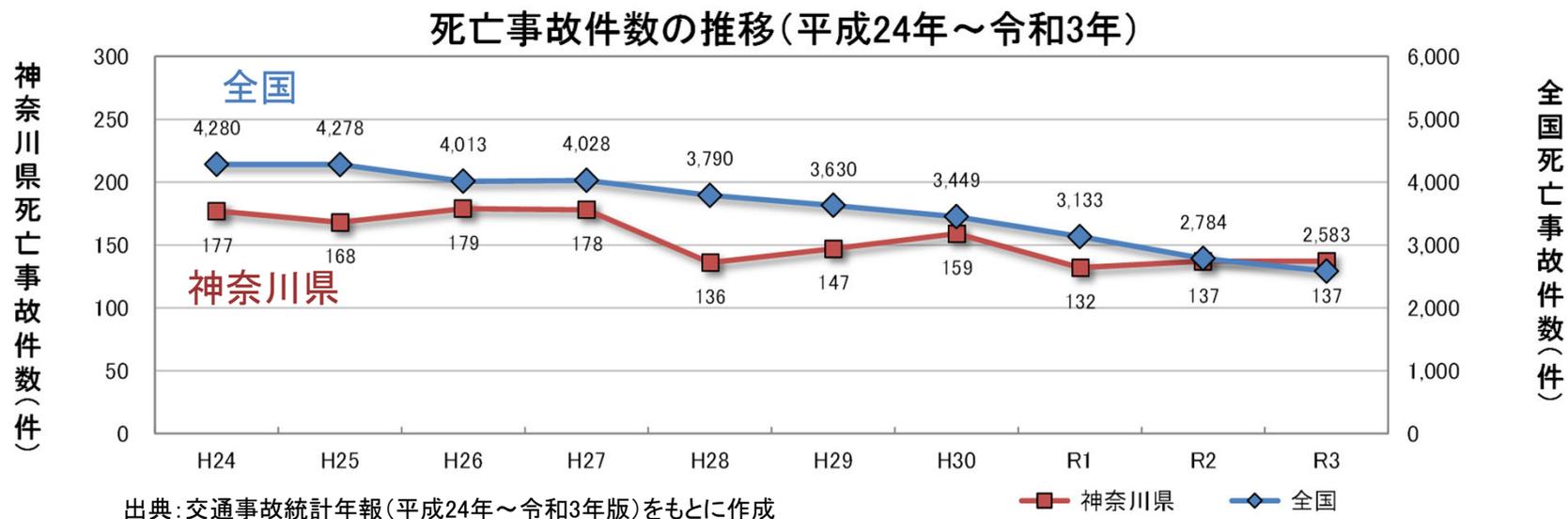
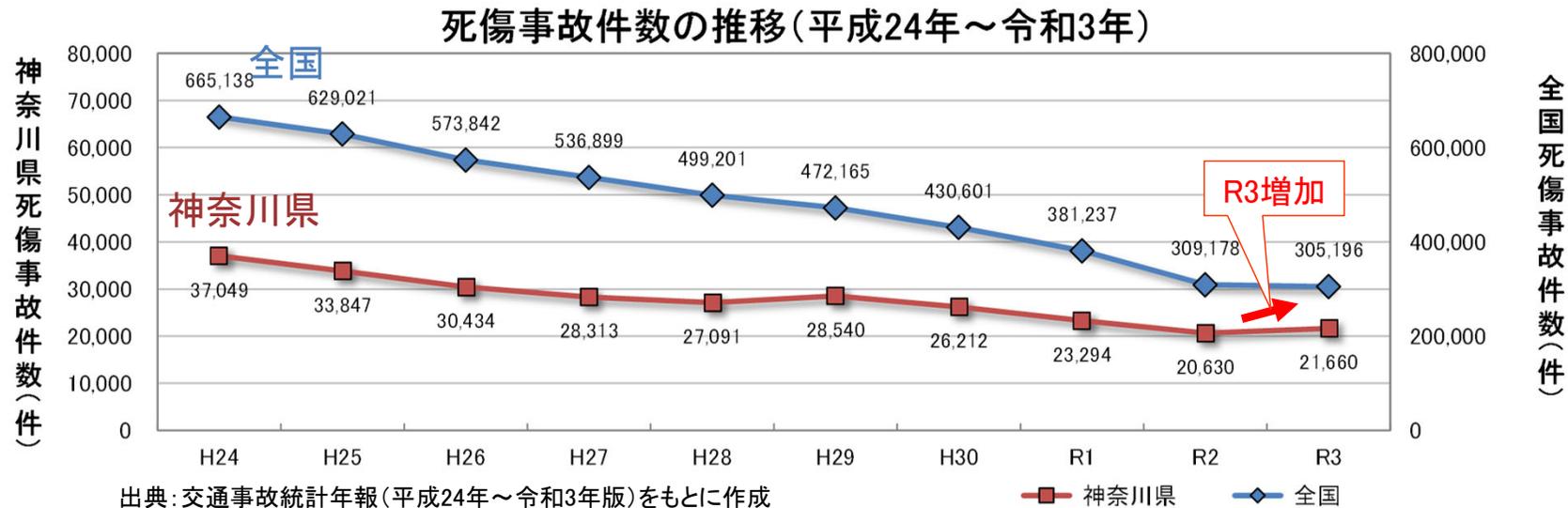
1. 神奈川県发生交通事故発生状況

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は令和3年は増加している。
- ・神奈川県の死亡事故は令和元年は減少したが、令和2年は増加。令和3年は増減なし。

■全国と神奈川県の死傷・死亡事故件数の推移

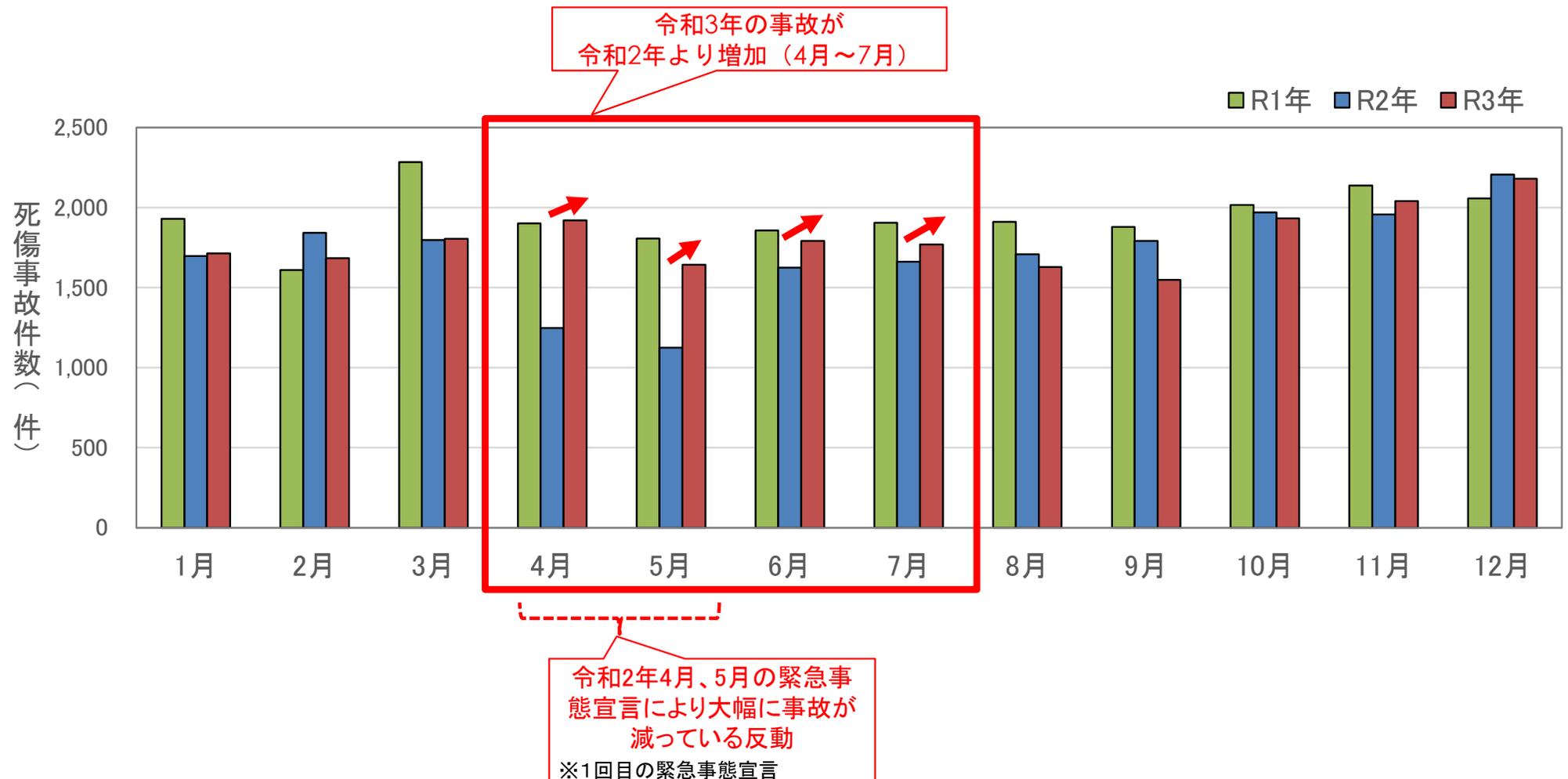


1. 神奈川県发生交通事故発生状況

コロナ禍による事故発生件数の推移

・令和3年の事故件数が増加した要因として、令和2年はコロナ禍による緊急事態宣言の影響により、例年とは違う傾向（事故件数が減少）であったことが考えられる。

■ 神奈川県の月別死傷事故件数の推移（令和元年～令和3年）



出典：交通事故統計年報（令和1年～3年版）をもとに作成

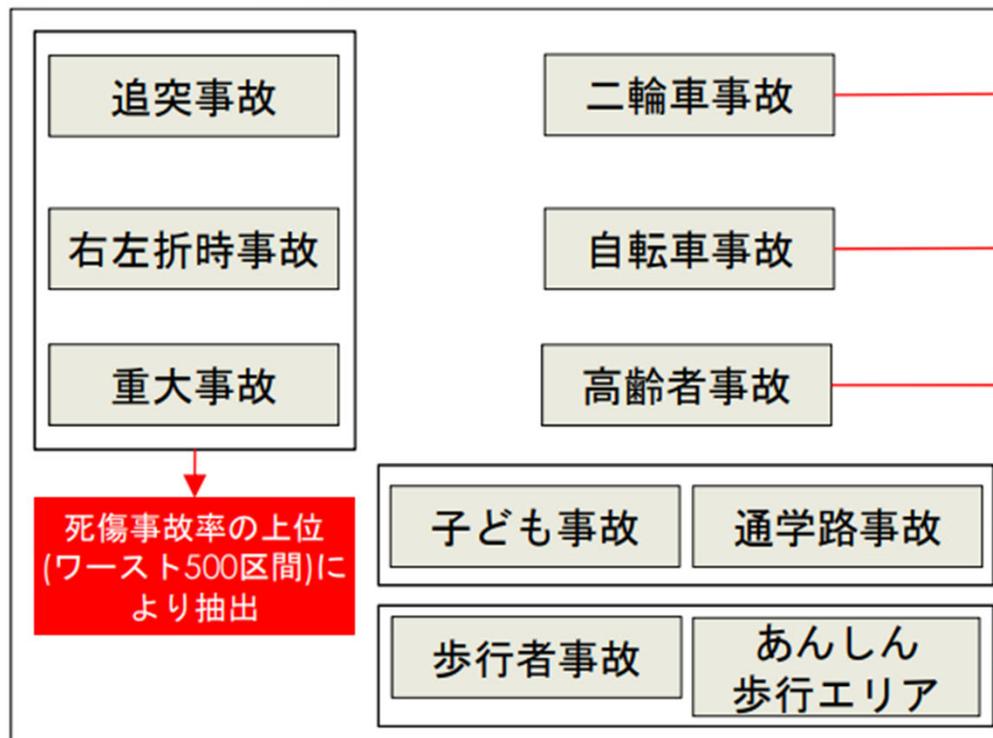
1. 神奈川県发生交通事故発生状況

県内の事故特性

第19回神奈川県安全性向上委員会において、事故ゼロプラン3期の取り組みは、県内の事故特性を以下の10指標から、**二輪車事故、自転車事故、高齢者事故、子ども事故、歩行者事故の5指標**に集約し、県内事故特性に応じた対策を集中的に行うこととしている。次頁からは、5つの事故発生状況について整理した。

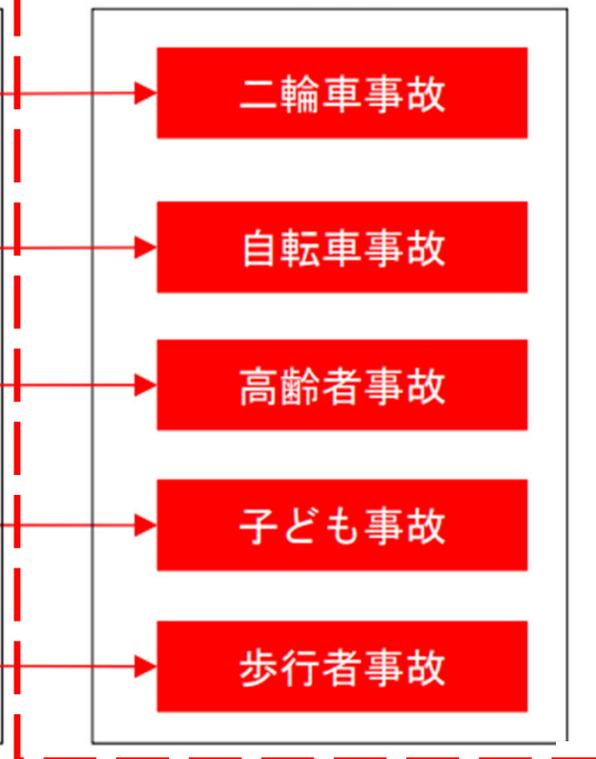
■県内事故特性

■2期の県内事故特性「10指標」
(ワースト50区間)



□ : 県内の特徴的な事故 (事故特性)

■3期の県内事故特性「5指標」
(ワースト100区間)

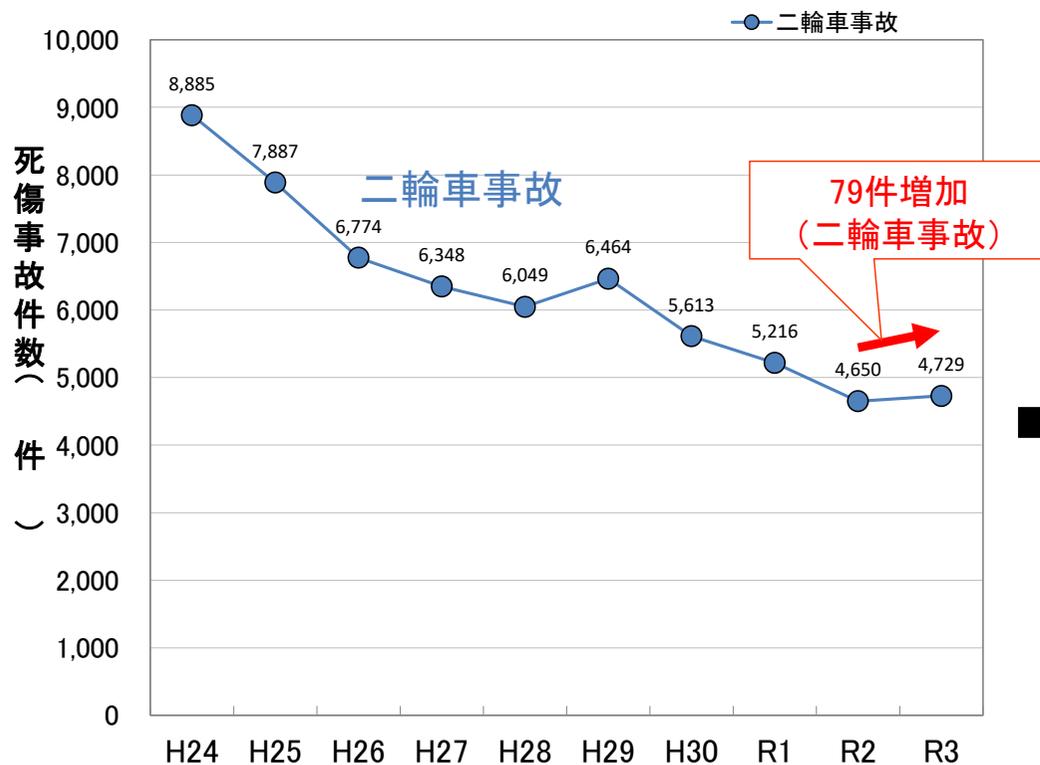


1. 神奈川県内の交通事故発生状況

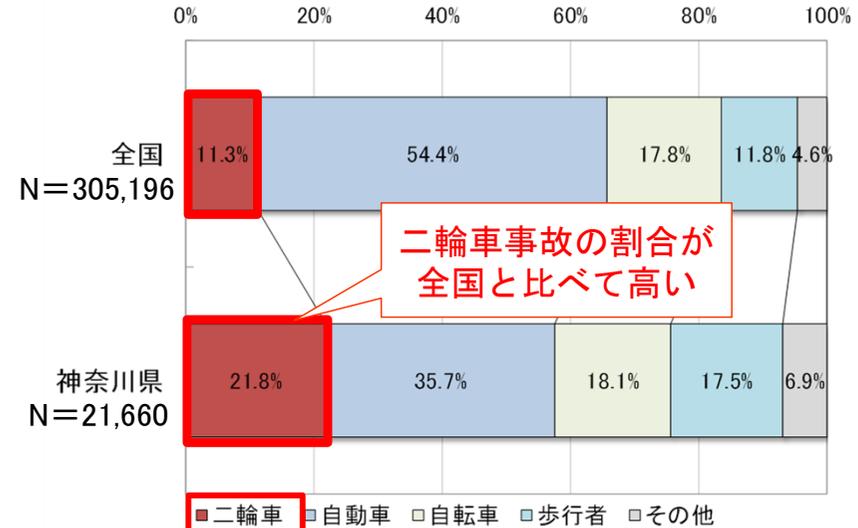
二輪車事故

- ・令和3年中の神奈川県内における二輪車が関連する死傷事故件数は4,729件(前年比+79件)であり、増加に転じている。
- ・死傷事故、死亡事故ともに二輪車事故の割合は、全国と比べて神奈川県は高い。

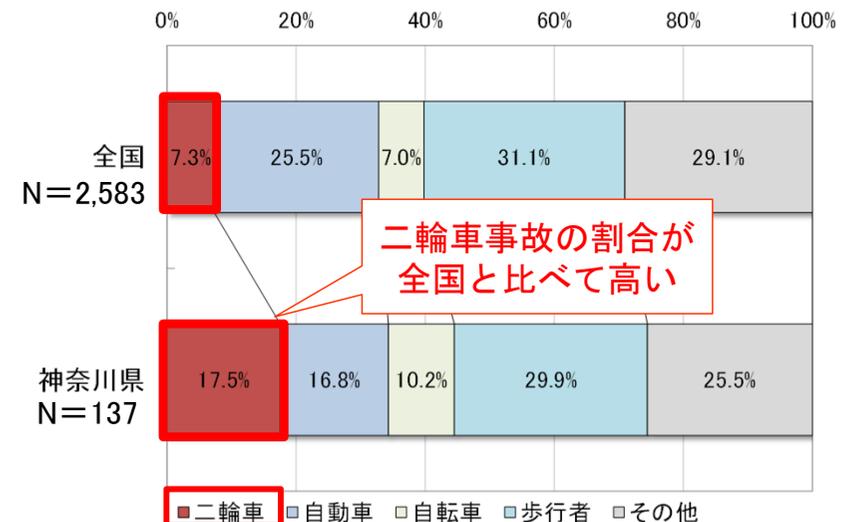
■神奈川県内の二輪車事故(第2当事者※)の推移(平成24年～令和3年)



■神奈川県内の死傷事故件数(第2当事者※)の割合(令和3年)



■神奈川県内の死亡事故件数(第2当事者)の割合(令和3年)



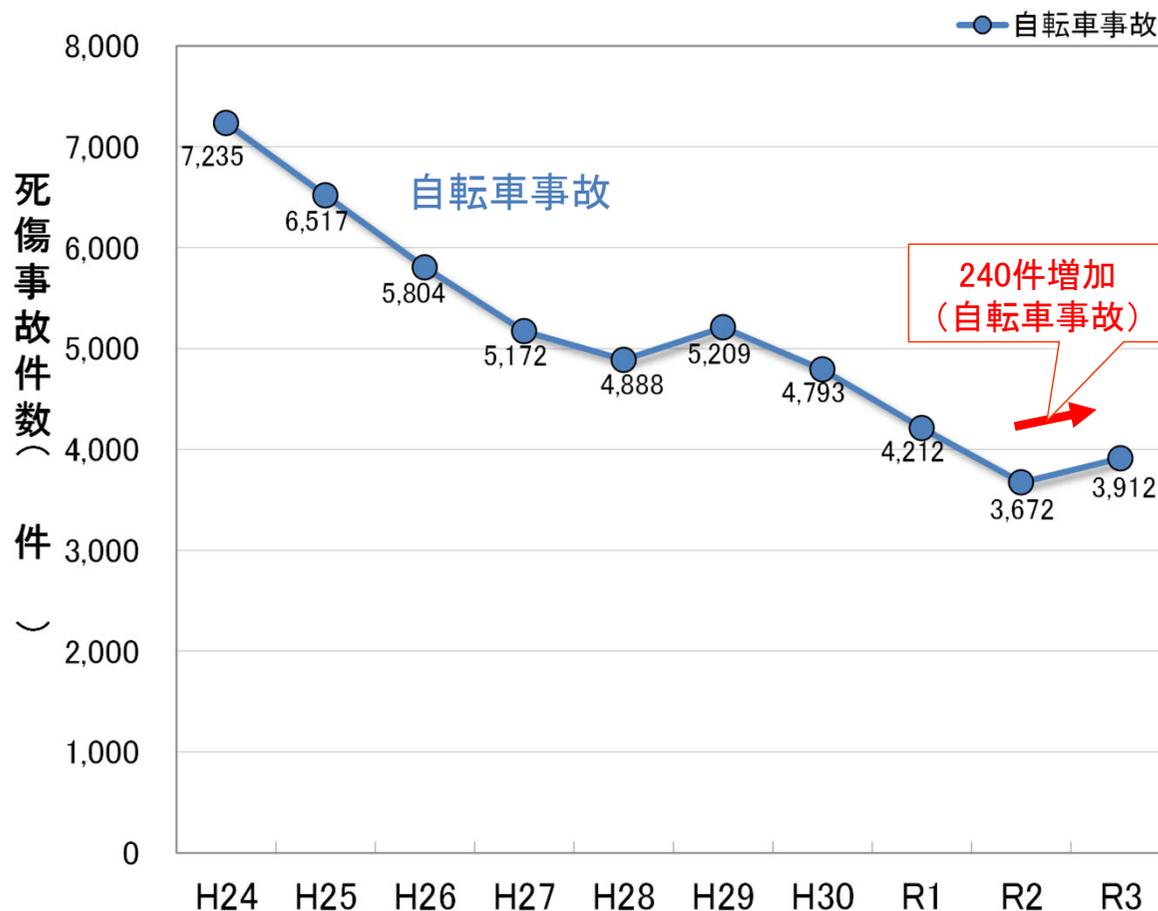
※「第2当事者」: 過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

1 . 神奈川県发生交通事故発生状況

自転車事故

・神奈川県自転車乗車中の死傷事故件数は減少傾向にあるものの、令和3年は増加に転じている。

■ 神奈川県自転車関連事故(第2当事者※)の推移(平成24年～令和3年)



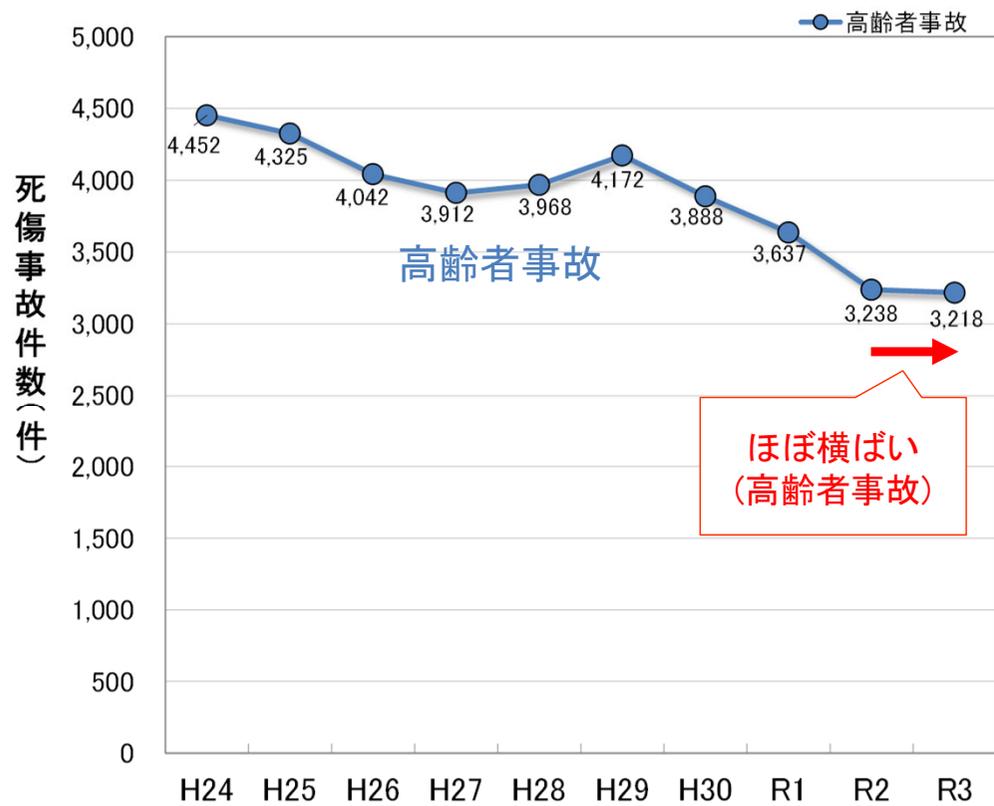
※「第2当事者」:過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあつては、被害がより大きい方の当事者をいう。

1. 神奈川県发生交通事故発生状況

高齢者事故

- ・令和3年中の神奈川県内における高齢者が関係する死傷事故件数は、ほぼ横ばいである。
- ・横断歩道横断中の事故が1/4程度占めている。

■ 神奈川県の高齢者事故(第2当事者※)の推移(平成24年～令和3年)

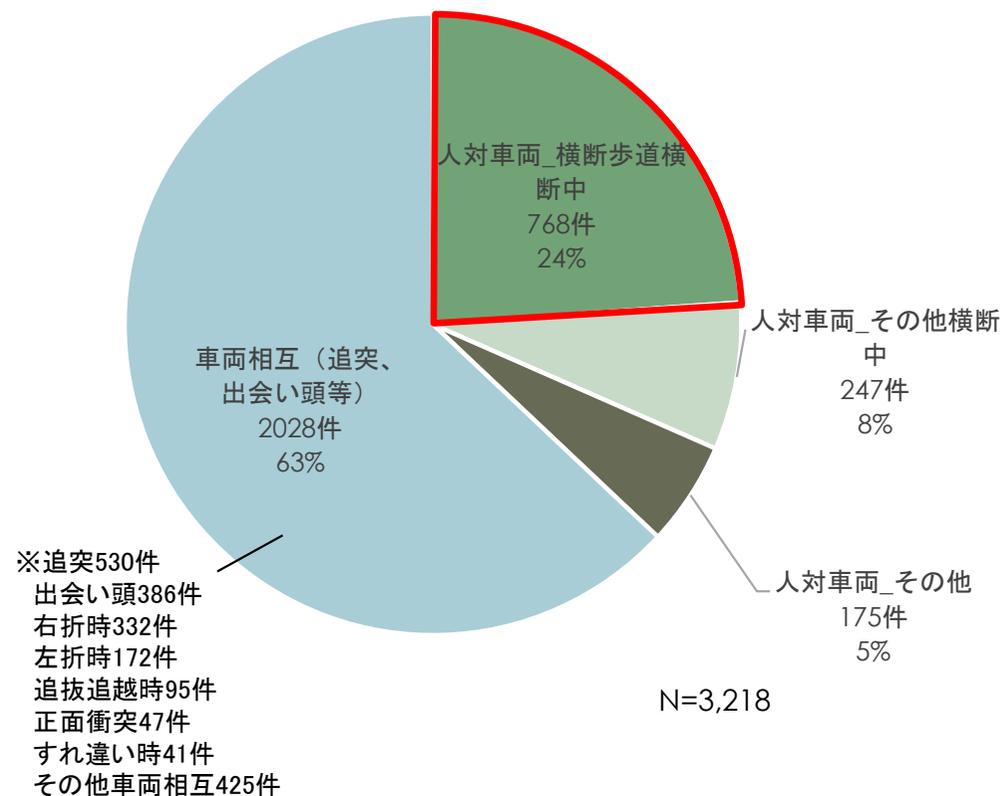


出典: 交通事故統計年報(平成24年～令和3年版)をもとに作成

※「第2当事者」: 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つては、被害がより大きい方の当事者をいう。

■ 神奈川県の高齢者事故の詳細分析(第2当事者※)(令和3年)

<事故類型>



※人対車両_その他横断中: 横断歩道、横断歩道付近、及び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ときに事故【乱横断】

※人対車両_その他: 駐車場など一般交通の用に供する道路で発生した事故

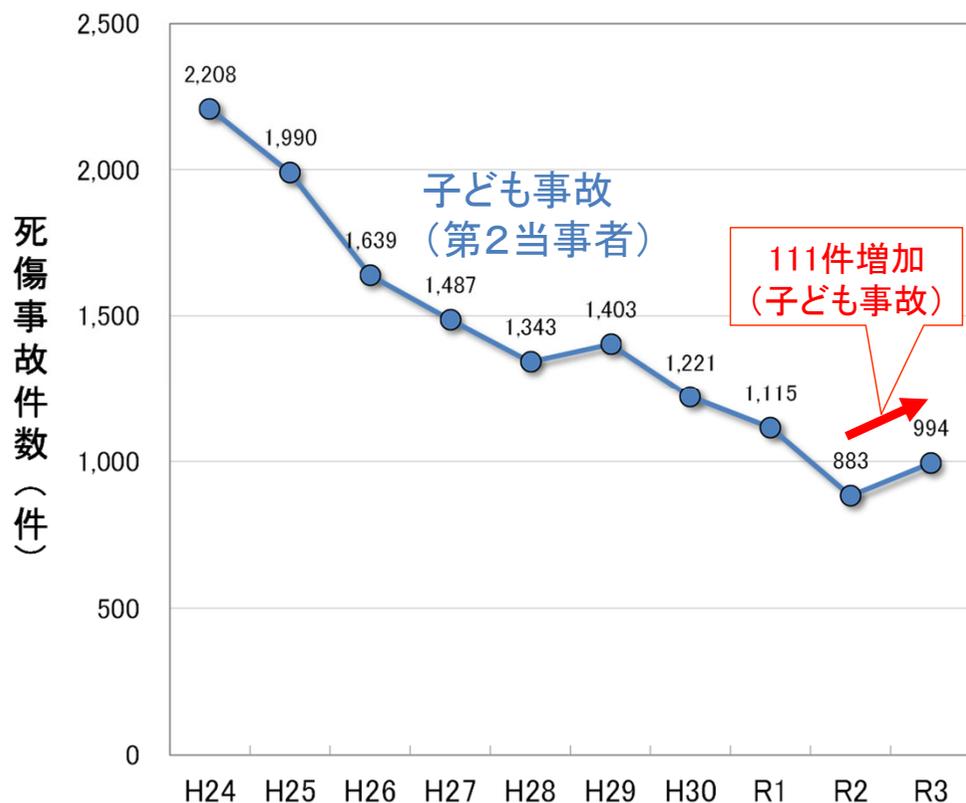
出典: イタルダデータ・警視庁オープンデータ(令和3年)をもとに作成

1. 神奈川県の子どもの交通事故発生状況

子ども事故

- ・令和3年中の県内における子どもが関係する死傷事故件数は994件(前年比+111件)であり、前年より増加している。
- ・自転車事故が半数以上を占めており、一般市道(生活道路等)で多く発生している。

■ 神奈川県の子どもの関連事故の推移(第2当事者※)
(平成24年～令和3年)

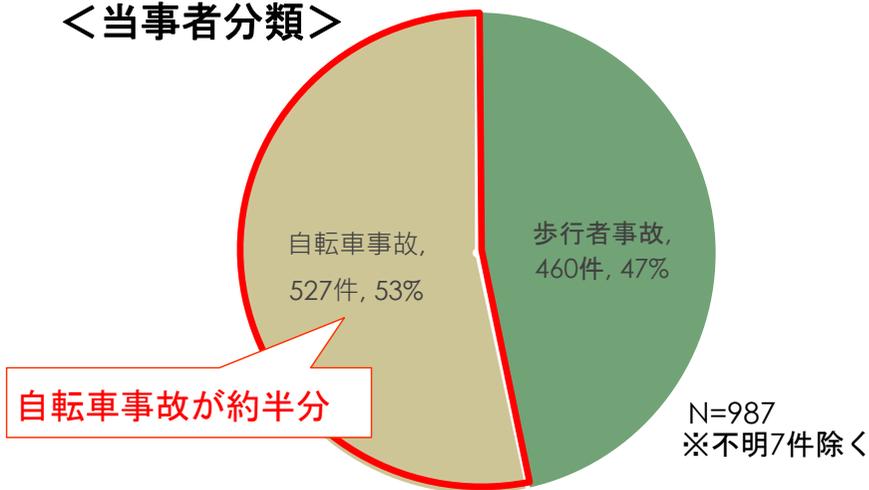


出典: 交通事故統計年報(平成24年～令和3年版)をもとに作成

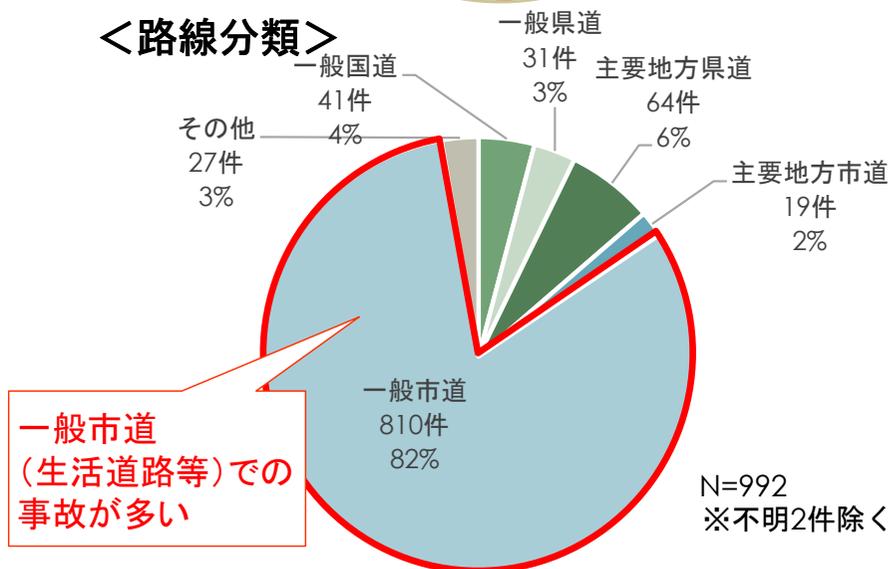
※「第2当事者」: 過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

■ 神奈川県の子どもの関連事故の詳細分析(第2当事者※)
(令和3年)

<当事者分類>



<路線分類>



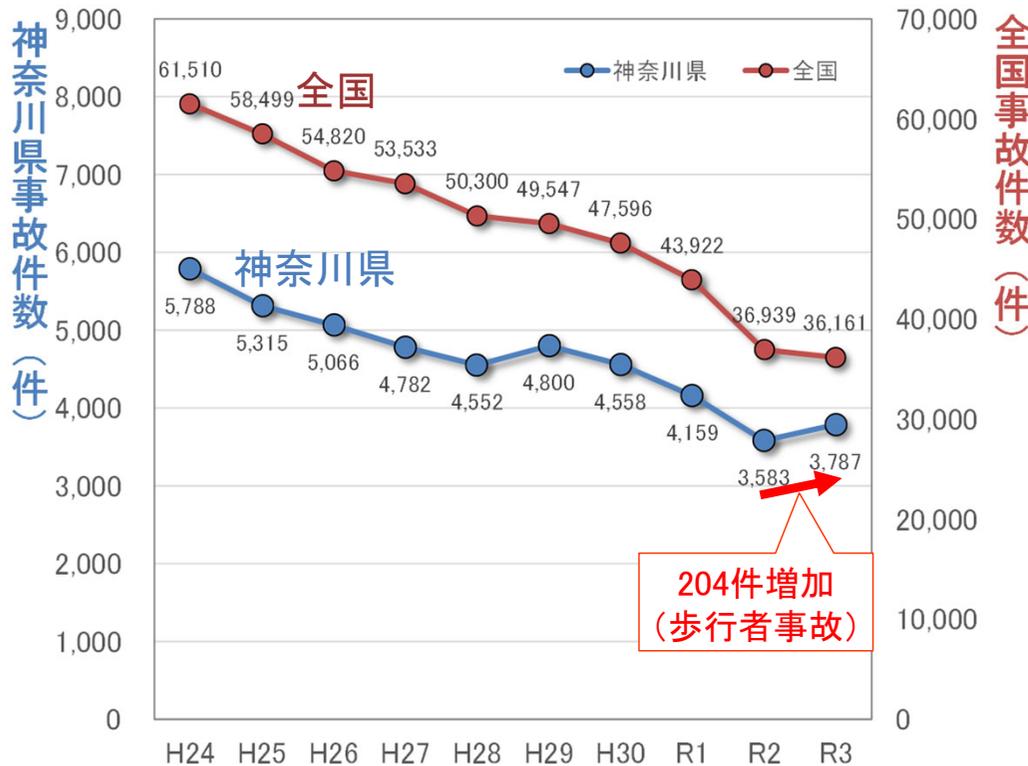
出典: イタルダデータ・警視庁オープンデータ(令和3年)をもとに作成

1. 神奈川県发生交通事故発生状況

歩行者事故

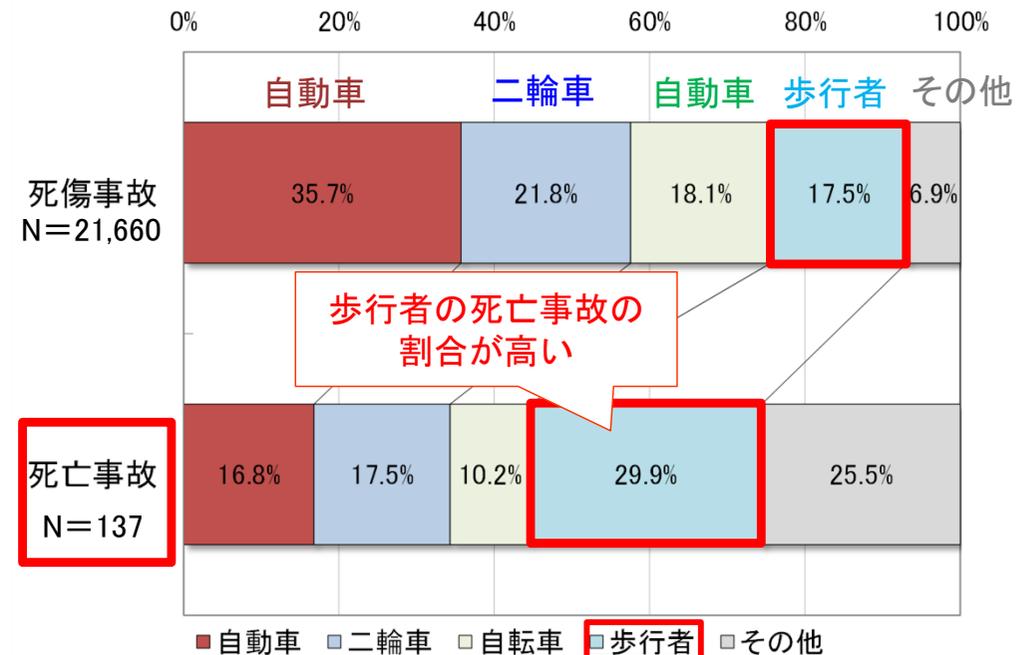
- ・令和3年中の県内における歩行者が関係する死傷事故件数について、全国は、ほぼ横ばいである一方で、神奈川県は3787件(前年比+204件)であり、増加している。
- ・神奈川県の死亡事故のうち、歩行者事故の割合は約30%と高い。

■ 神奈川県の歩行者事故(第2当事者※)
(平成24年～令和3年)



出典: 交通事故統計年報(平成24年～令和3年版)をもとに作成

■ 神奈川県の事故発生割合(第2当事者※)
(令和3年)



出典: 交通事故統計年報(令和3年版)をもとに作成

※「第2当事者」: 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つては、被害がより大きい方の当事者をいう。

2. 事故ゼロプランの概要

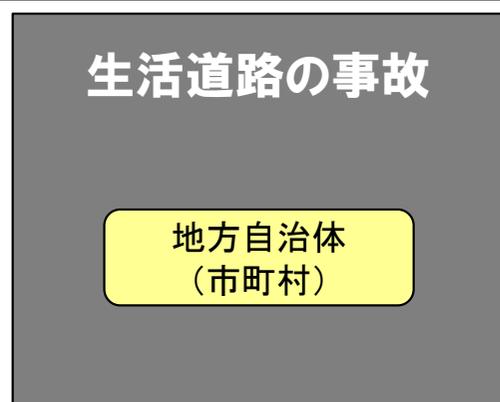
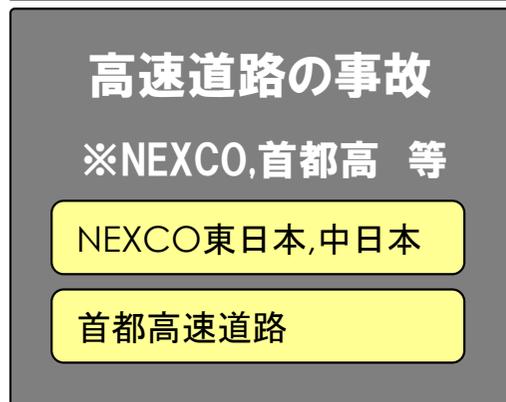
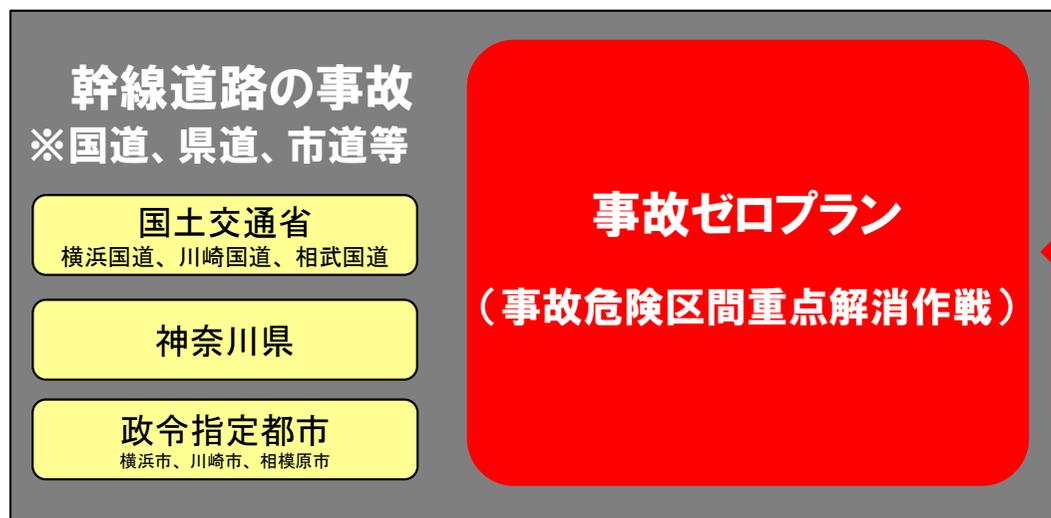
2. 事故ゼロプランの概要

安全性向上委員会での「事故ゼロプラン」の位置づけ

- ・本委員会は神奈川県内の幹線道路、高速道路、生活道路で発生した交通事故の削減に取り組んでおり、このうち、幹線道路では交通事故対策の主要施策である「事故ゼロプラン」に取り組んでいる。

神奈川県安全性向上委員会

神奈川県内の交通事故



交通事故対策の主要施策

<ハード施策>

- ・交通事故特性の分析
- ・対策箇所の選定
- ・対策箇所の事故対策(交差点改良等)

<ソフト施策>

- ・広報
- ・安全教育 等

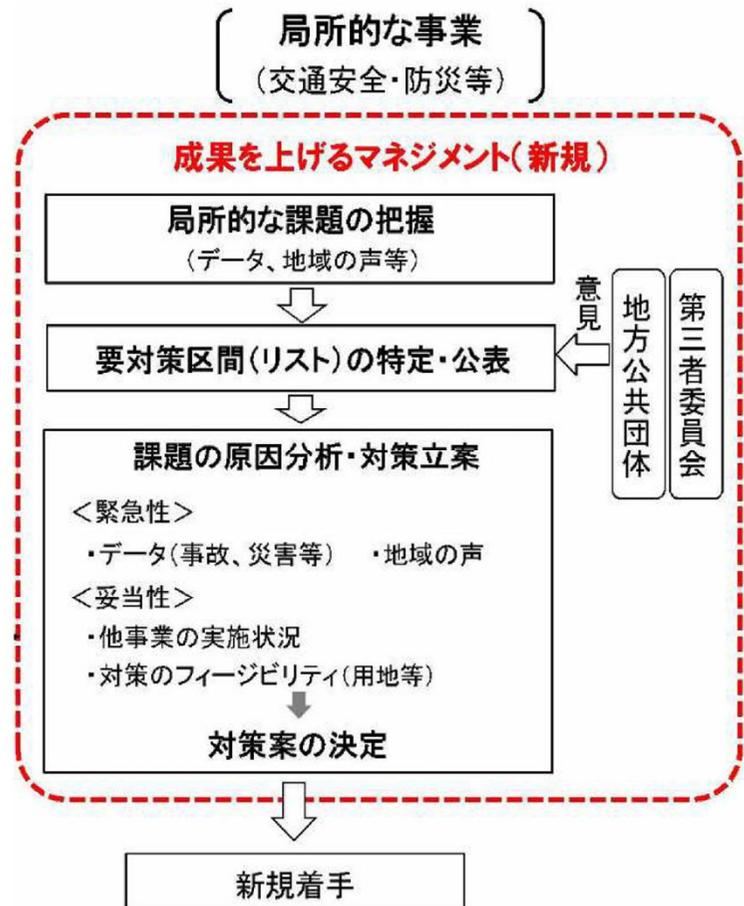
2. 事故ゼロプランの概要

事故ゼロプランとは

- ・国土交通省は、道路事業の透明性・効率性を高めるため、平成22年度より「成果を上げるマネジメント」を導入しており、このうち、交通安全事業については、「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」に取り組んでいる。
- ・神奈川県は、事故ゼロプランは、事故危険区間の選定、年次更新、対策検討(PAN)、対策実施(DO)、効果評価(CHECK)、追加対策や完了(ACTION)のPDCAサイクルにより取り組んでいる。

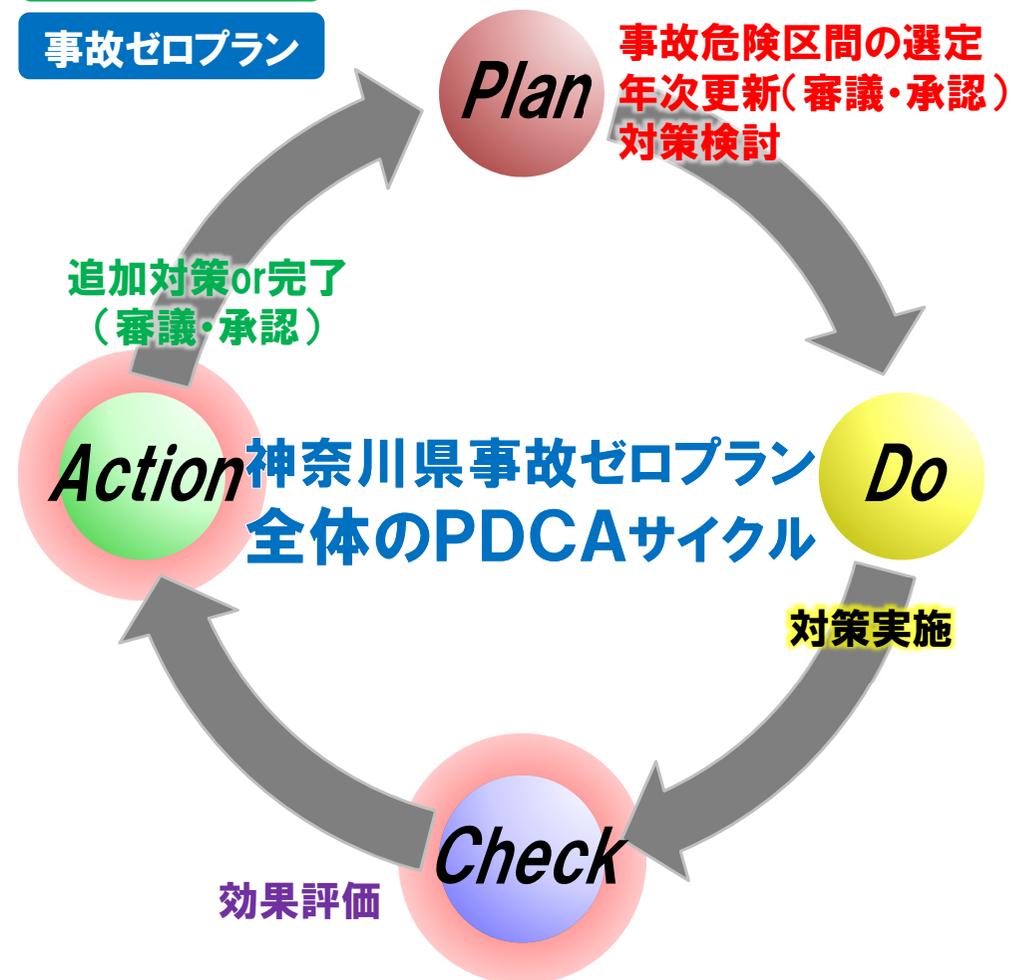
国土交通省

- 政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みにおける実施フロー



神奈川県

事故ゼロプラン

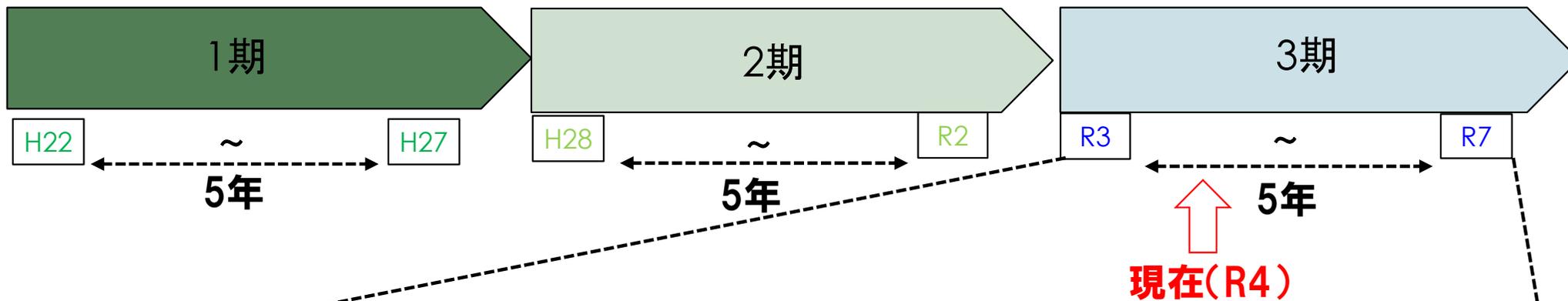


2. 事故ゼロプランの概要

事故ゼロプランの取り組み

- ・神奈川県は事故ゼロプランは5年単位で取り組んでおり、平成22年に第1期が始まり、現在は、第3期の2カ年目である。
- ・事故ゼロプランの対象区間リストは、5年ごとに設定し、毎年更新をしている。

■事故ゼロプランの経緯



	1年目	2年目～4年目			5年目
3期	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
事故ゼロプランの取り組み	事故ゼロプランリストの設定	対策検討・実施			事故ゼロプランリストの除外
		対策効果の検証			取組み結果の総括
					次期の事故ゼロプラン取組み方針の設定
	事故ゼロプランリストの年次更新				

2. 事故ゼロプランの概要

これまでの委員会の開催経緯

・過年度の委員会では、事故ゼロプランの選定指標の決定・変更、新たな取り組み等を行っている。

主な委員会

第1回委員会（平成17年12月）

第7回委員会（平成22年12月）

第9回委員会（平成24年2月）

第11回委員会（平成25年12月）

第13回委員会（平成27年9月）

第15回委員会（平成28年12月）

第19回委員会（令和2年12月）

第20回委員会（令和3年12月）

第21回委員会（令和5年3月）

1期

2期

3期

今回

【安全性向上委員会の設立】

- ・要対策箇所の選定方針（案）

・事故ゼロプラン（1期）の選定【H22年】

事故ゼロプラン開始

・事故ゼロプランの目標値の設定

※死傷事故件数を2割削減：第9次交通安全基本計画の目標相当

・リスト更新の考え方（事故多発区間、地域要望：毎年追加）

・リスト更新の考え方（事故危険箇所の追加）

・事故データ以外による抽出区間の卒業（完了）ルール

・生活道路の交通安全対策の取り組み

・事故ゼロプラン（2期）の選定【H28年】

・事故ゼロプラン（3期）の選定基準（2期からの変更）

※県内の事故特性、潜在的な危険箇所（事故危険箇所B基準）

・ドライブレコーダーを活用した交通安全対策

・事故ゼロプラン（3期）の選定【R3年】

・AI技術を活用した対策検討

・ゾーン30プラスの整備計画（生活道路）

・事故ゼロプラン（3期）の年次更新

・AI技術を活用した対策効果評価

・ゾーン30プラスの整備効果（生活道路）

3. 事故ゼロプラン3期の取り組み

3. 事故ゼロプラン3期の取り組み

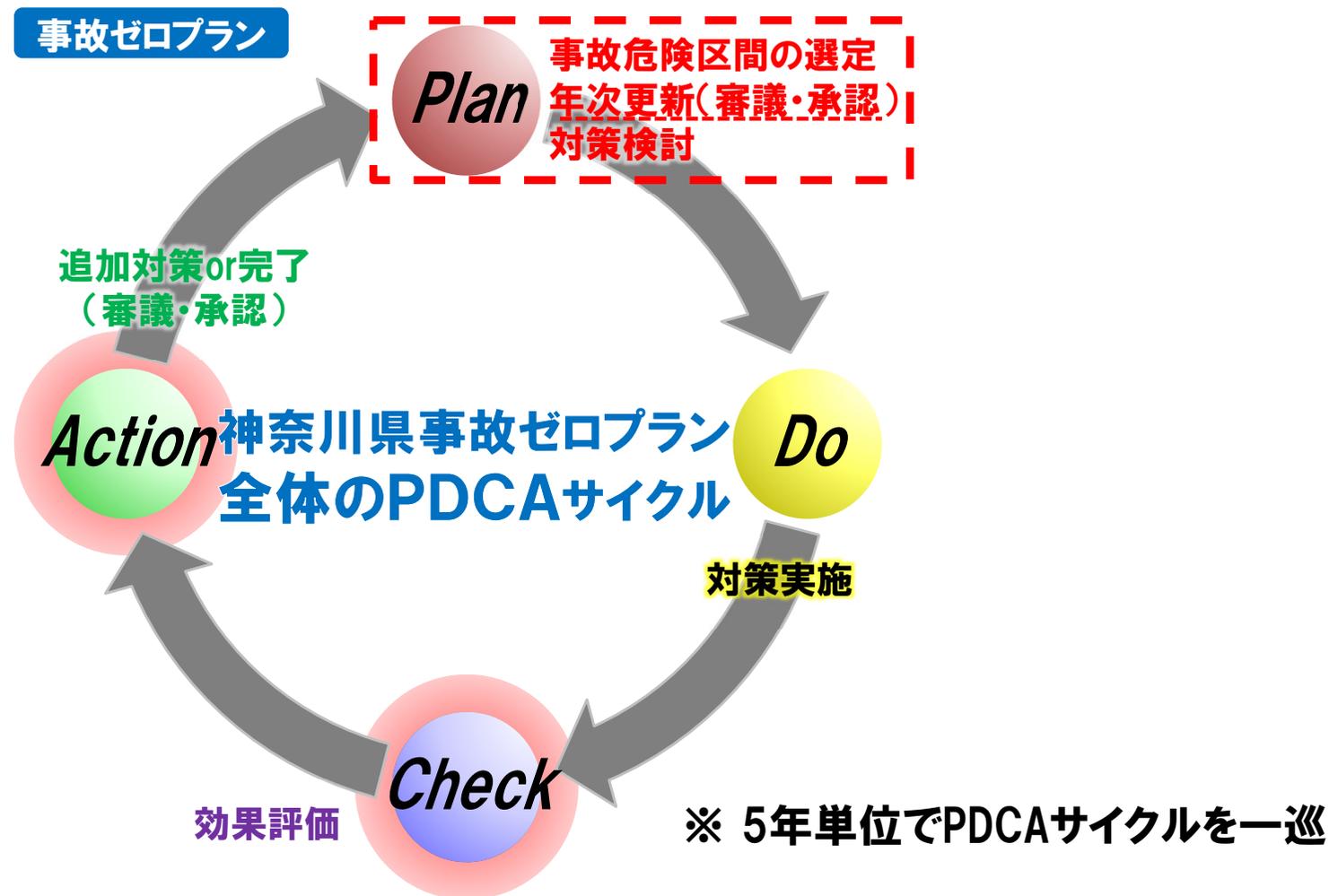
<3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体>

PLAN(事故ゼロプラン3期の年次更新区間の追加)

3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体

PLAN(事故ゼロプラン3期の年次更新区間)

・事故ゼロプランは、毎年、地域からの要望を受け、区間を追加(年次更新区間を追加)し、PDCAサイクルを回している。



資料:第20回委員会資料をもとに作成

3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体

PLAN(事故ゼロプラン3期の年次更新区間)

・毎年追加する区間として、「**地域要望**」及び、「**事故多発区間**」として選定された区間を追加する。

■事故ゼロプラン3期の選定基準

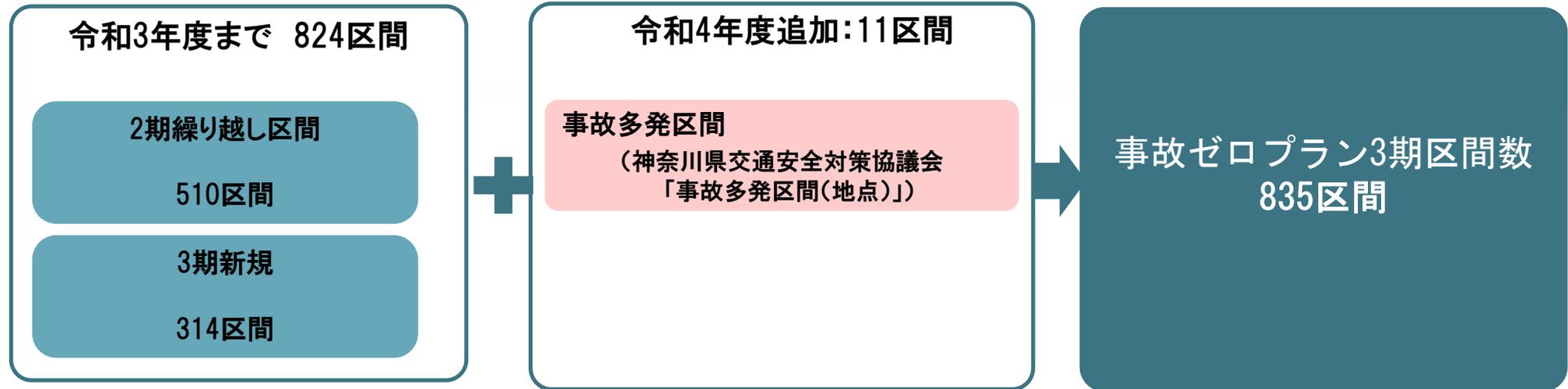
選定方法	選定指標	指標内容	更新年
1) 事故データ による抽出	死傷事故率の上位500区間		5年毎
	県内の事故特性【5指標※1】 (各ワースト100区間)	最新の県内事故特性に応じた対策を集中的に 実施するため、 <u>5指標</u> (各ワースト100区間)	5年毎
2) 事故データ 以外による抽出	事故危険箇所 (A基準)	死傷事故率100件/億台キロ以上 and 重大事故率10件/億台キロ以上 and 死亡事故率1件/億台キロ以上	5年毎
	潜在的な危険箇所 (事故危険箇所B基準の内容 を変更)	急減速挙動の発生割合が一定以上 (上位 10%) あり、事故率も高い区間 (事故率300以 上) を抽出する内容に変更	5年毎
	地域要望※2	地域からの要望、関連事業、ヒヤリハットア ンケート等	毎年※3
	事故多発区間	神奈川県交通安全対策協議会「交通事故多発 区間 (地点)」	毎年※3

※1 ①二輪車事故、②自転車事故、③高齢者事故 ④子ども事故、⑤歩行者事故

※2 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、本委員会後に、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。

※3 更新ルールは第11回神奈川県安全性向上委員会 (平成25年12月) で定められたものである。

PLAN 事故ゼロプラン3期の年次更新区間の追加



	2期繰り越し区間	事故ゼロプラン(3期新規)										3期新規区間 ※重複区間除く	3期区間 ※重複区間除く
		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(ワースト500)	県内事故特性5指標(ワースト100)					第5次事故危険箇所		地域要望	事故多発区間		
二輪車事故	自転車事故		高齢者事故	子ども事故	歩行者事故	A基準	B基準						
横浜国道	240	19	8	5	6	2	1	21	7	0	8(+2)	61	301(+2)
相武国道	27	3	0	0	0	0	0	2	0	0	1(+1)	5	32(+1)
神奈川県	71	20	14	9	8	5	6	0	0	0	8(+6)	52	123(+6)
横浜市	108	17	20	14	20	25	26	6	0	0	9	104	212
川崎市	44	10	8	26	11	21	11	2	0	1	5(+2)	72	116(+2)
相模原市	20	5	8	7	8	4	5	0	0	0	2	31	51
合計	510	74	58	61	53	57	49	31	7	1	33	325	835(+11)

更新: 赤字

PLAN 令和4年度の追加区間

(1) 事故多発区間

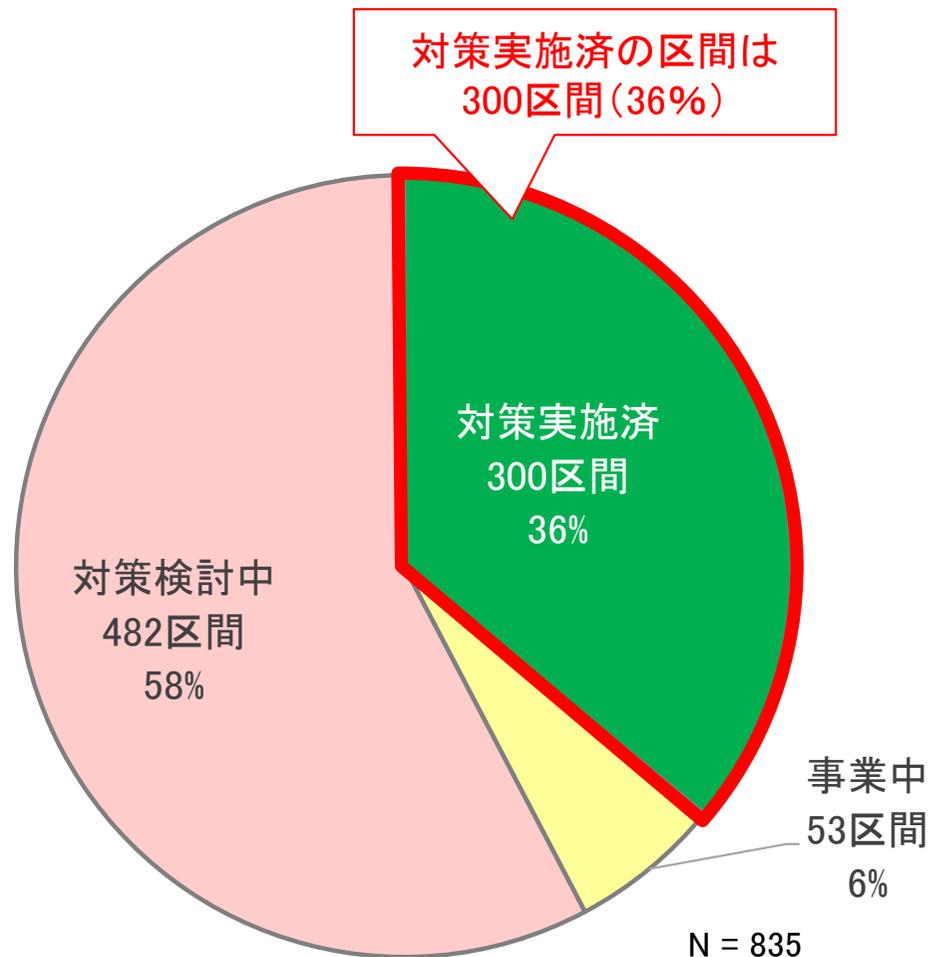
NO	道路管理者	路線番号	所在地	箇所・交差点名	備考
1	横浜国道	1	中郡大磯町	西湘BP（上り）	
2	横浜国道	1	横浜市鶴見区	稲荷神社前交差点	
3	相武国道	16	相模原市緑区	橋本動物病院南西側	
4	神奈川県	207	葉山町堀内281から255まで	清浄寺バス停（下り）前	
5	神奈川県	205	逗子市池子2-4-11	池子十字路交差点	
6	神奈川県	134	大磯町東町2-9	県立大磯高等学校前	
7	神奈川県	134	鎌倉市坂ノ下26	坂ノ下バス停付近	
8	神奈川県	719	小田原市鴨宮553	鴨宮中学校東側	
9	神奈川県	72	大井町金子1831	マルト物流前交差点	
10	川崎市	6	川崎市浜町2-12	鋼管通交差点	
11	川崎市	9	川崎市多摩区生田3-3-5	土淵交差点	

DO(対策進捗状況)

3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体

DO(事故ゼロプラン3期の対策実施状況)

事故ゼロプラン3期の835区間(重複を除く)のうち、現時点(R5.2月)で対策実施済の区間は、300区間(36%)である。



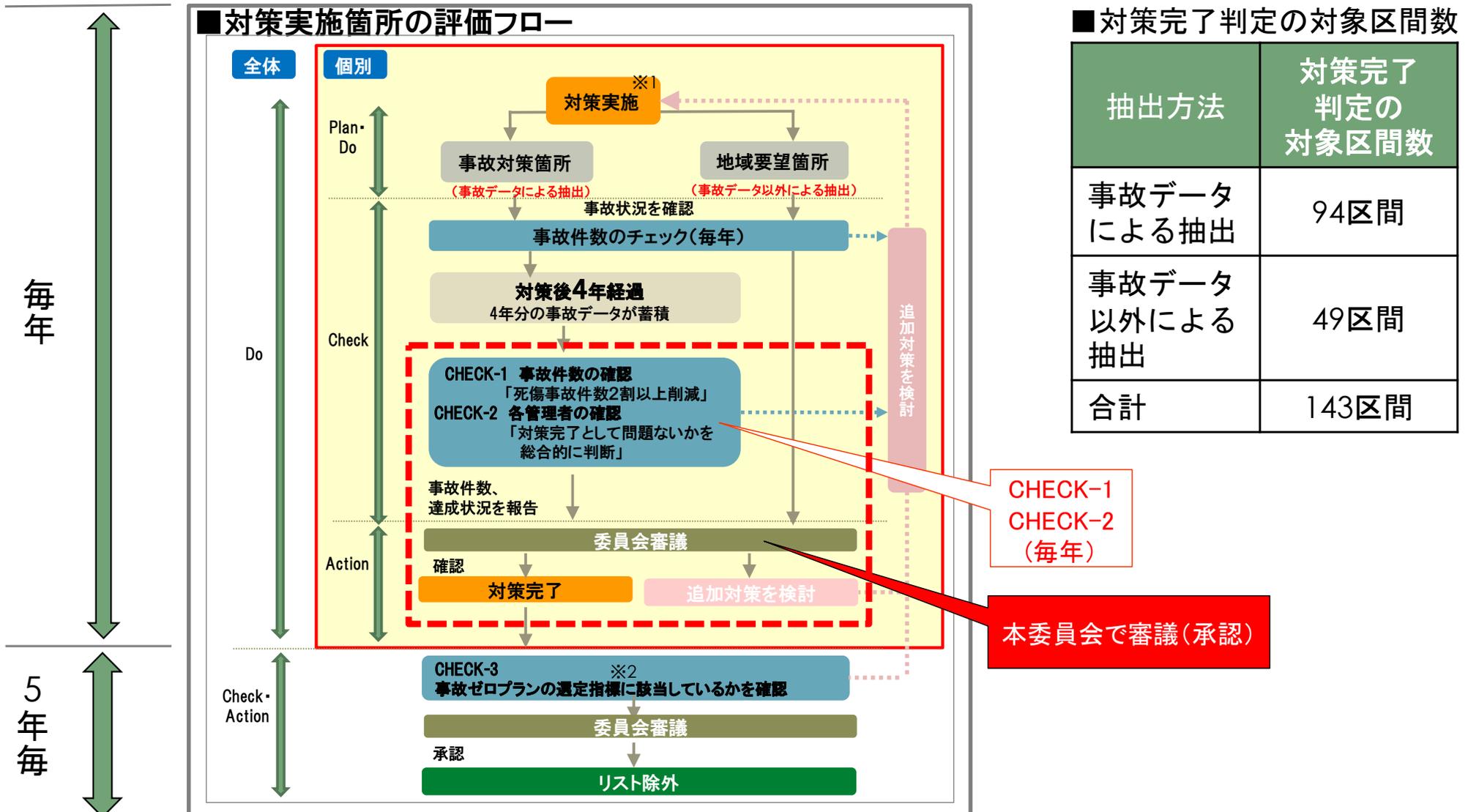
※R5年2月時点における各管理者の確認結果

CHECK(対策効果の検証)

3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体

CHECK 事故ゼロプラン3期の対策完了判定の方法

- ・対策完了判定は、対策後4年経過した区間を対象とし、CHECK-1で事故件数の確認、CHECK-2で各管理者の確認を毎年実施する。
- ・CHECK-1、CHECK-2の後、「対策完了」・「追加対策を検討」の判断を委員会で審議する。



■ 対策完了判定の対象区間数

抽出方法	対策完了判定の対象区間数
事故データによる抽出	94区間
事故データ以外による抽出	49区間
合計	143区間

CHECK-1
CHECK-2
(毎年)

本委員会で審議(承認)

※1 対策実施はR5年2月時点における各管理者の確認結果

※2 選定指標は「死傷事故率の上位500区間」もしくは「県内の事故特性【5指標】(各ワースト100区間)

ACTION(対策完了の報告)

3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体

審議・承認

ACTION 今年度の対策完了判定の区間(事故データによる抽出) 1/2

・事故データより抽出した94箇所のうち、事故件数が2割以上削減(CHECK-1)は76区間あり、各管理者の確認(CHECK-2)を行い、当委員会で承認をいただければ対策完了となる。

No.	道路管理者	路線 番号	区間名(交差点名)	CHECK-1				CHECK-2 (各管理者 の確認)
				死傷事故件数		増減率		
				対策前	対策後	増減率	2割以上 削減	
1	横浜国道	1	浜松町交差点	43	25	-41.9%	●	●
2	横浜国道	16	旭区鶴ヶ峰本町2丁目 ステイツ鶴ヶ峰前付近～グリーンコーポ鶴ヶ峰前付近	32	16	-50.0%	●	●
3	横浜国道	1	横浜市戸塚区影取町:影取歩道橋東側交差点～デルニエK付近(単路)	14	1	-92.9%	●	●
4	横浜国道	16	八幡橋交差点	14	4	-71.4%	●	●
5	横浜国道	1	イオン前～茅ヶ崎市本村4丁目1-36	7	5	-28.6%	●	●
6	横浜国道	1	横浜市戸塚区影取町:影取町交差点～東俣野交差点付近(単路)	38	7	-81.6%	●	●
7	横浜国道	1	横浜市戸塚区原宿2丁目:マクドナルド戸塚原宿店～原宿交差点付近(単路)	26	3	-88.5%	●	●
8	横浜国道	1	浅間神社前交差点	16	5	-68.8%	●	●
9	横浜国道	1	横浜市戸塚区原宿2丁目:側道合流部～マクドナルド戸塚原宿店付近(単路)	24	4	-83.3%	●	●
10	横浜国道	1	横浜市戸塚区原宿2丁目:セブンイレブン～側道合流部付近(単路)	25	1	-96.0%	●	●
11	横浜国道	1	横浜市戸塚区東俣野町975-1～横浜市戸塚区東俣野町35	13	1	-92.3%	●	●
12	横浜国道	1	横浜市戸塚区原宿3丁目:トンネル出口～横浜市原宿地域ケアプラザ付近(単路)	30	2	-93.3%	●	●
13	横浜国道	246	横浜市青葉区荏田西1丁目1-5～横浜市青葉区荏田西1丁目3-3	13	5	-61.5%	●	●
14	横浜国道	1	横浜市戸塚区東俣野町982-5～横浜市戸塚区影取町	17	0	-100.0%	●	●
15	相武国道	16	相模原市南区西大沼1丁目6-1～南区西大沼1丁目5-1	23	16	-30.4%	●	●
16	相武国道	16	総合卸売市場前交差点:相模原市南区大野台6丁目3-4	13	9	-30.8%	●	●
17	相武国道	20	相模原市緑区与瀬836～相模原市緑区与瀬695	8	6	-25.0%	●	●
18	相武国道	16	古淵6丁目 古淵6～斎場入口	15	6	-60.0%	●	●
19	相武国道	16	相模原市中央区東淵野辺4丁目3-1～南区大野台2丁目	13	3	-76.9%	●	●
20	神奈川県	134	横須賀市長後1丁目	27	12	-55.6%	●	●
21	神奈川県	51	座間市相武台1丁目8番～19番	14	6	-57.1%	●	●
22	神奈川県	75	足柄下郡箱根町箱根 富士見峠バス停付近～下り方向800m	4	2	-50.0%	●	●
23	横浜市	13	浅間下交差点	37	23	-37.8%	●	●
24	横浜市	1	横浜市保土ヶ谷区西久保町:圓福寺前～保土ヶ谷駅ロータリー前付近(単路)	40	18	-55.0%	●	●
25	横浜市	13	岡野交差点	20	12	-40.0%	●	●
26	横浜市	21	港南区上大岡西(単路)	24	13	-45.8%	●	●
27	横浜市	401	上矢部北・南交差点	30	9	-70.0%	●	●
28	横浜市	1	横浜市保土ヶ谷区西久保町:保土ヶ谷駅ロータリー前～ペオネ前付近(単路)	25	11	-56.0%	●	●
29	横浜市	12	岸根交差点	22	11	-50.0%	●	●
30	横浜市	21	関の下交差点	22	10	-54.5%	●	●
31	横浜市	45	横浜市旭区都岡町:サイゼリヤ都岡店前～北海道ラーメン前付近(単路)	19	7	-63.2%	●	●
32	横浜市	83	鶴屋町3丁目交差点	16	12	-25.0%	●	●
33	横浜市	1	横浜市保土ヶ谷区保土ヶ谷1丁目68(保土ヶ谷一丁目本陣跡前交差点)	22	8	-63.6%	●	●
34	横浜市	1	横浜市戸塚区上柏尾町:赤間橋交差点～秋葉立体入口交差点付近(単路)	14	11	-21.4%	●	●
35	横浜市	1	横浜市戸塚区平戸町457-1	16	7	-56.3%	●	●
36	横浜市	45	ひかりが丘交番前交差点	9	7	-22.2%	●	●
37	横浜市	45	下瀬谷二丁目交差点	15	9	-40.0%	●	●
38	横浜市	1	秋葉立体入口交差点	18	7	-61.1%	●	●
39	横浜市	22	中田小学校入口交差点～中田駅前交差点	15	6	-60.0%	●	●
40	横浜市	21	下野谷町入口	10	8	-20.0%	●	●

ACTION 今年度の対策完了判定の区間(事故データによる抽出) 2/2

No.	道路管理者	路線番号	区間名(交差点名)	CHECK-1				CHECK-2 (各管理者の確認)
				死傷事故件数		増減率		
				対策前	対策後	増減率	2割以上削減	
41	横浜市	109	横浜市緑区鴨居1丁目11-23~横浜市緑区白山2丁目7-2	13	5	-61.5%	●	●
42	横浜市	2	横浜市港北区箕輪町1丁目:YC日吉前~日大高校入口交差点付近(単路)	13	3	-76.9%	●	●
43	横浜市	40	鶴ヶ峰駅入口交差点	8	6	-25.0%	●	●
44	横浜市	12	西岸根	14	7	-50.0%	●	●
45	横浜市	203	横浜市栄区笠間2丁目	8	2	-75.0%	●	●
46	横浜市	45	(仮)下川井インター交差点東	11	8	-27.3%	●	●
47	横浜市	40	希望が丘駅入口交差点	12	3	-75.0%	●	●
48	横浜市	23	西六浦交差点	13	5	-61.5%	●	●
49	横浜市	17	菅田入口交差点	18	3	-83.3%	●	●
50	横浜市	140	横浜市都筑区折本町:折本町交差点~ゴトウ工業前付近(単路)	25	5	-80.0%	●	●
51	横浜市	14	横浜市鶴見区上末吉5丁目13-18(上末吉交差点)	13	4	-69.2%	●	●
52	横浜市	81	横浜市西区藤棚町2丁目:ヒルズウィステリア前~ラステル久保山前付近(単路)	10	1	-90.0%	●	●
53	横浜市	81	横浜市西区藤棚町1丁目:藤棚町交差点~藤棚ハイツ1号棟前付近(単路)	11	3	-72.7%	●	●
54	横浜市	17	横浜市港北区師岡町:師岡交差点~ガスト前付近(単路)	18	0	-100.0%	●	●
55	横浜市	17	横浜市港北区師岡町488	1	0	-100.0%	●	●
56	横浜市	81	横浜市西区境之谷:ラステル久保山前~久保山霊堂入口交差点付近(単路)	18	2	-88.9%	●	●
57	横浜市	83	横浜市西区楠町2-8~横浜市西区楠町5-6	10	4	-60.0%	●	●
58	横浜市	18	横浜市泉区上飯田町:交番前~ロピア前付近(単路)	12	0	-100.0%	●	●
59	横浜市	218	横浜市南区井土ヶ谷中町:井土ヶ谷交差点~トヨタカローラ横浜前付近(単路)	12	1	-91.7%	●	●
60	横浜市	17	環2境木交差点	19	0	-100.0%	●	●
61	横浜市	40	市営プール入口	8	6	-25.0%	●	●
62	横浜市	6	横浜市鶴見区生麦3丁目16-10付近交差点	12	6	-50.0%	●	●
63	横浜市	203	横浜市栄区笠間3丁目1-1~笠間町バス停前交差点付近	7	5	-28.6%	●	●
64	横浜市	12	川和町駅	12	4	-66.7%	●	●
65	横浜市	140	新羽駅東側交差点	12	5	-58.3%	●	●
66	横浜市	20	青葉台交差点	6	4	-33.3%	●	●
67	横浜市	40	横浜市瀬谷区三ツ境8-3付近交差点	4	1	-75.0%	●	●
68	横浜市	106	横浜市港北区綱島西1丁目17-17-1付近交差点	3	2	-33.3%	●	●
69	横浜市	13	本郷中学校前交差点	2	0	-100.0%	●	●
70	横浜市	13	本郷中学校前交差点~横浜市栄区桂町274-23付近	3	1	-66.7%	●	●
71	横浜市	109	鴨居交差点	5	3	-40.0%	●	●
72	横浜市	85	横浜市鶴見区豊岡町3-28付近交差点	2	1	-50.0%	●	●
73	横浜市	85	港北小学校入口交差点~横浜市神奈川区松見町3丁目942-3付近	4	2	-50.0%	●	●
74	横浜市	85	横浜市港北区篠原東1丁目11-11付近交差点	3	1	-66.7%	●	●
75	川崎市	409	北見方第三下交差点	18	12	-33.3%	●	●
76	川崎市	140	南幸町2交差点	17	4	-76.5%	●	●

ACTION 今年度の完了判定の結果(事故データ以外による抽出)

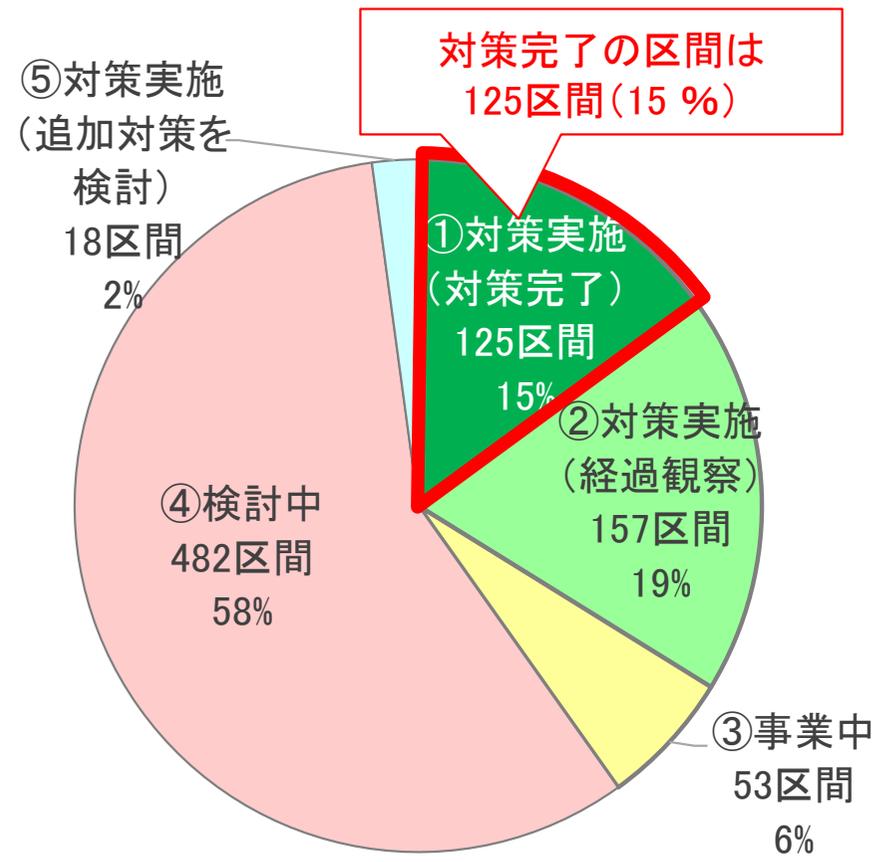
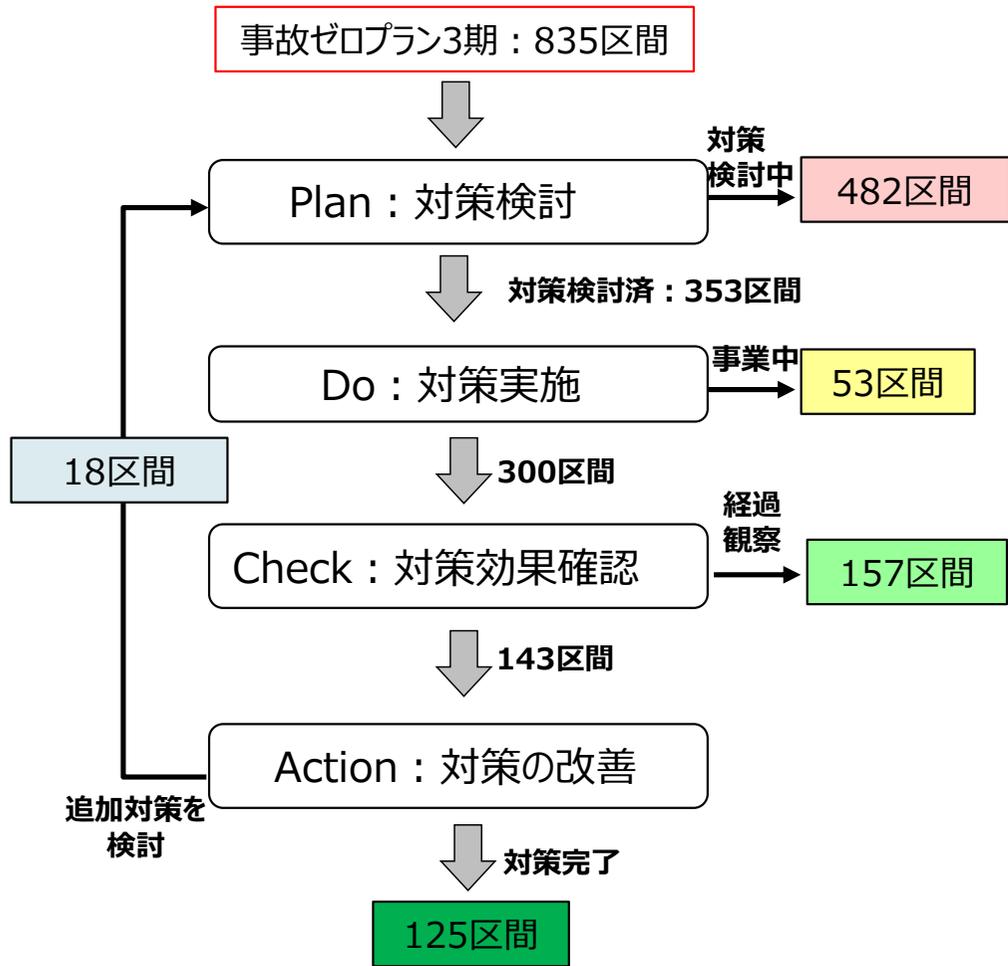
・事故データ以外により抽出した49区間については、当委員会で承認をいただければ対策実施をもって対策完了となる。

No.	道路管理者	路線番号	区間名(交差点名)
1	横浜国道	409	港町駅入口交差点
2	横浜国道	16	横浜市保土ヶ谷区和田1丁目18-1～横浜市保土ヶ谷区和田1丁目21-20
3	横浜国道	15	鶴見税務署前交差点
4	横浜国道	16	横浜市磯子区丸山2丁目3-6～横浜市磯子区丸山2丁目1-1
5	横浜国道	409	久根崎交差点
6	横浜国道	1	滄浪閣前交差点
7	横浜国道	16	和田町2丁目交差点
8	横浜国道	246	新善波隧道入口～伊勢原市善波1403-1付近
9	横浜国道	246	新籠場交差点
10	横浜国道	1	横浜市戸塚区戸塚町(国道1号転回部)
11	横浜国道	1	戸部警察署前交差点～戸部七丁目交差点
12	横浜国道	16	池の谷戸公園入口交差点
13	横浜国道	1	横浜市神奈川区新子安2丁目3-36～神奈川区新子安2丁目3-9
14	横浜国道	357	鳥浜町交差点
15	横浜国道	246	足柄上郡山北町川西1673付近～足柄上郡山北町川西1635付近
16	横浜国道	409	大師参道入口脇交差点
17	横浜国道	246	厚木市水引2丁目6-35～厚木市水引2丁目5-37
18	横浜国道	16	馬堀海岸一丁目東交差点
19	横浜国道	15	本町通入口交差点
20	横浜国道	246	妻田そりだ交差点付近(単路)
21	横浜国道	246	妻田そりだ交差点
22	神奈川県	43	藤沢市大庭5144(舟地蔵交差点)
23	神奈川県	50	つきみ野歩道橋交差点
24	神奈川県	601	厚木市元町
25	神奈川県	45	高座郡寒川町中瀬1-21(中瀬交差点)

No.	道路管理者	路線番号	区間名(交差点名)
26	神奈川県	43	藤沢市石川三丁目21-3(南鍛冶山交差点)
27	神奈川県	601	環境センター入口交差点
28	神奈川県	45	高座郡寒川町小谷四丁目2-41～高座郡寒川町小谷一丁目11-44
29	神奈川県	47	平塚市田村7丁目31番～28番(八坂神社前付近)
30	神奈川県	21	鎌倉市大船四丁目22(小坂小学校西側交差点)
31	神奈川県	129	四之宮林町交差点
32	神奈川県	62	交通公園入口交差点
33	神奈川県	719	小田原市鴨宮553(鴨宮中学校東側)
34	横浜市	21	日野立体交差点～日野公園墓地入口交差点
35	横浜市	13	横浜市青葉区美しが丘四丁目25-7(平原橋交差点)
36	横浜市	23	笠間交差点
37	横浜市	1	柏尾町
38	横浜市	18	下瀬谷中学校西側
39	横浜市	140	下恩田トンネル
40	横浜市	1	鷗橋交差点
41	横浜市	1	B突堤入口交差点
42	横浜市	81	藤棚ハイツ1号棟前(藤棚ケアプラザ前)
43	横浜市	17	FUJI新桜ヶ丘店先丁字路交差点
44	横浜市	2	菊名4丁目交差点
45	横浜市	22	中田中学校入口交差点
46	横浜市	140	横浜市都筑区池辺町3223地先(岩崎橋交差点)
47	横浜市	1	横浜市保土ヶ谷区保土ヶ谷町1丁目77地先～90地先
48	川崎市	140	川崎市幸区大宮町31番地27号
49	相模原市	54	相模原市中央区田名4832(交差点)

ACTION これまでの対策完了区間

・事故ゼロプラン3期の835区間(重複を除く)のうち、現時点(R5.2月)で対策実施済は300区間であり、そのうち125区間(15%)が対策完了である。18区間(2%)が追加対策の検討となる。



N = 835

3. 事故ゼロプラン3期の取り組み

<3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例>

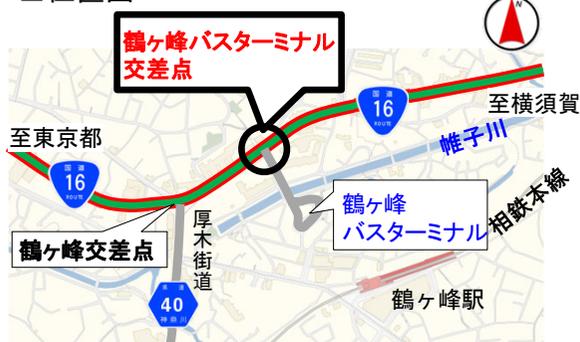
3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

・対策事例～追突・左折時事故対策～「国道16号 鶴ヶ峰バスターミナル交差点」 H28工事完了

・H28に追突事故対策として「路面標示(追突注意)」「減速路面標示」「法定外看板(追突注意)」の設置、左折時事故対策(二輪車巻き込み事故対策)として「幅広ドット」の設置。追突事故が対策前6件/4年⇒2件/4年に減少。左折時事故が対策前9件/4年⇒2件/4年と大幅に減少。事故件数が2割以上削減のため、当委員会で承認をいただければ対策完了。

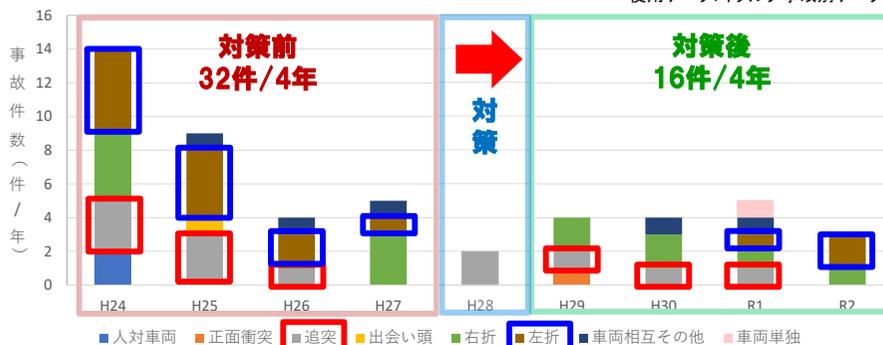
【対策実施状況】

■位置図



【対策前後4年間の事故件数】

使用データ:イタルダ事故別データ



法定外看板「追突注意」

路面標示「追突注意」



- 法定外看板「追突注意」
- 路面標示「追突注意」
- 減速路面標示

幅広ドット

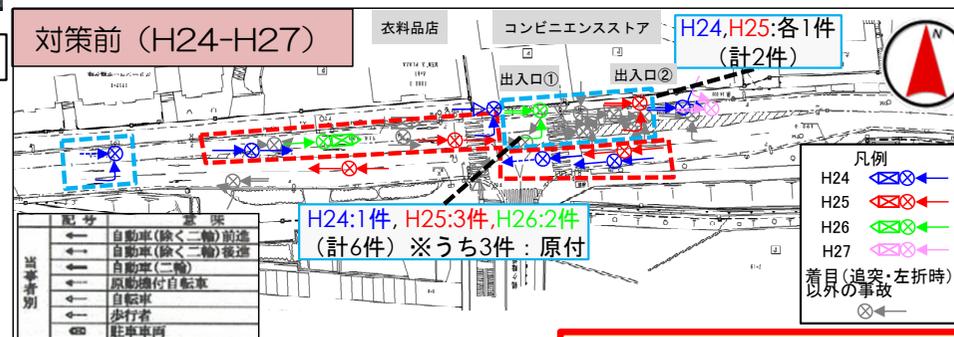
法定外看板「追突注意」



法定外看板「追突注意」

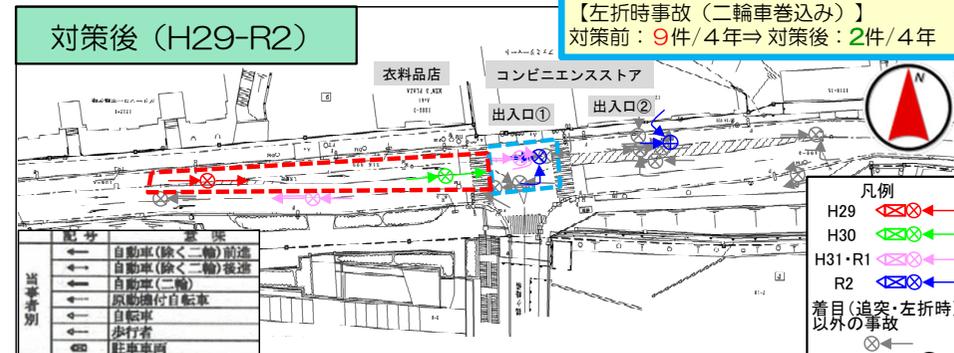
減速路面標示(ドットライン)

対策前 (H24-H27)



【追突事故(交差点流入部・上下線)】
対策前: 6件/4年⇒対策後: 2件/4年

対策後 (H29-R2)



【左折時事故(二輪車巻き込み)】
対策前: 9件/4年⇒対策後: 2件/4年

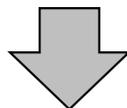
3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

AI技術を活用した対策効果評価の高度化 横浜国道

- ・ 事故ゼロプラン3期では、AI技術を活用することで、早期に整備効果発現を確認する取り組みも行っている。
- ・ 令和4年7月に左折レーンを設置した「国道357号 鳥浜町交差点」において、整備効果を早期に検証するため、AI技術を活用して、「車線変更回数」を自動計測し、効果を計測した。
- ・ 左折レーンの設置により、第1車線から第2車線への車線変更回数【下図:赤線】が大幅に減少。

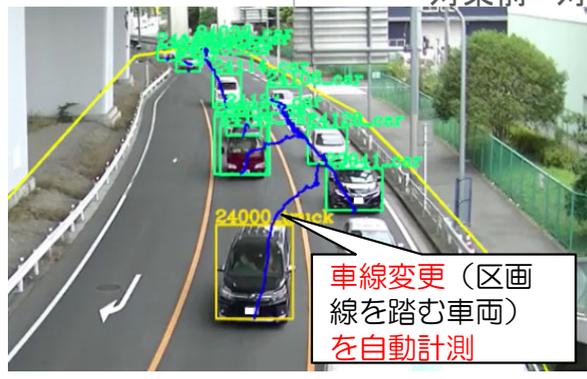
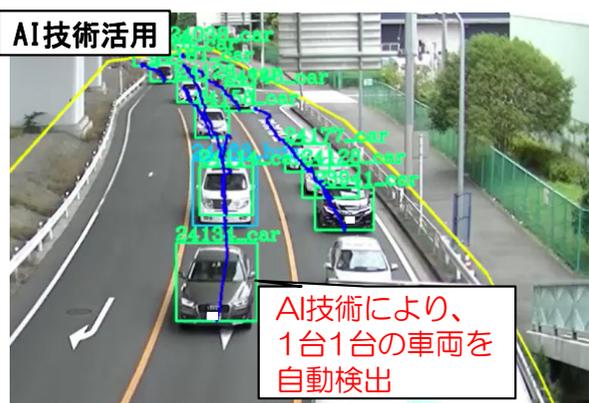
これまでの問題点

- ① 事故件数のモニタリングは、事故データ蓄積に長期間がかかり、対策効果が直ぐに分からない。
- ② ETC2.0データでの評価は、早期に分析することは可能であるが、分析できる項目が走行速度、急減速等と限られる。
- ③ ビデオ調査による対策評価は、コストと手間がかかるため長期間の分析は困難である。



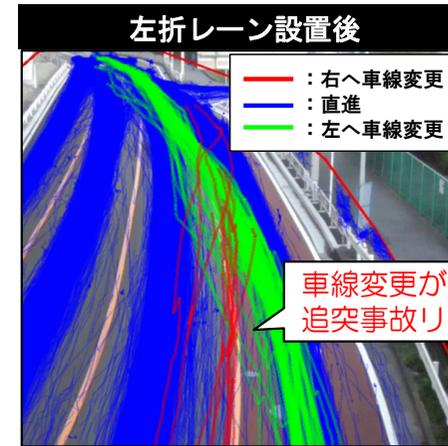
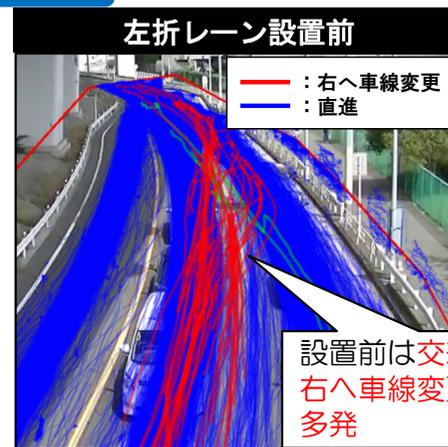
AI技術を活用した対策評価（3期の取組み）

車線変更の自動読み取り



※対策後に短期間で効果把握が可能

活用事例: 国道357号 鳥浜町交差点

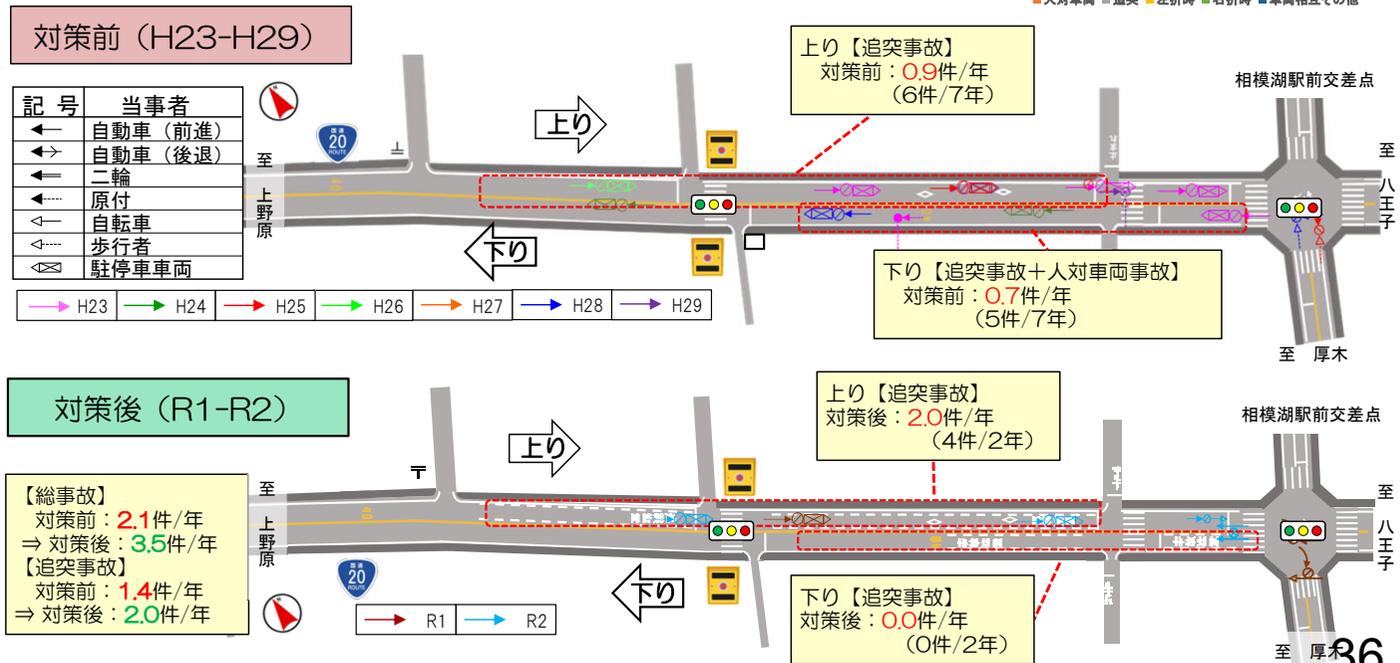
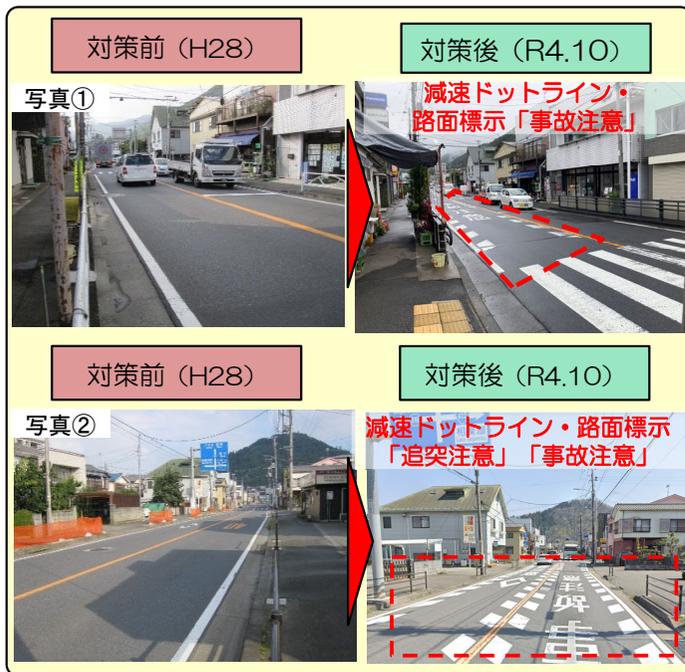
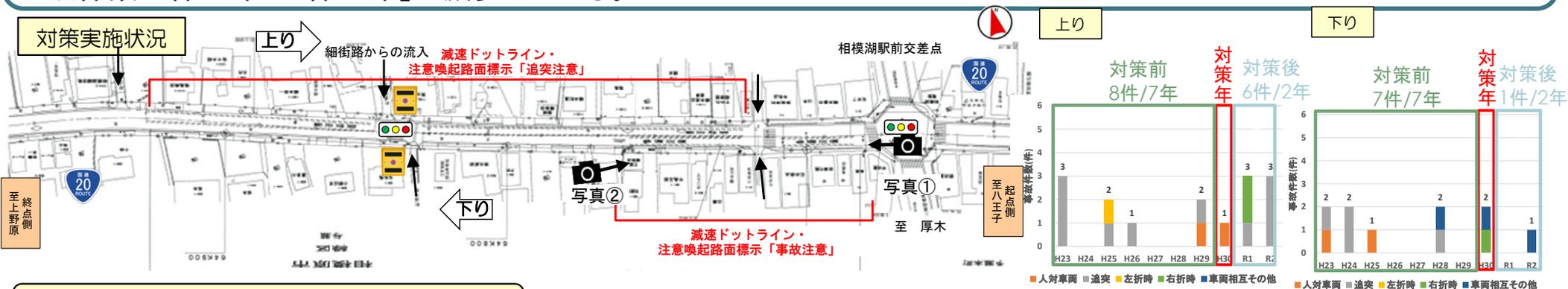


3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

・対策事例～追突事故対策～ 「国道20号 相模原市緑区与瀬本町47番地～相模原市緑区与瀬836番地」

相武国道

- 片側1車線の直線車線であり、細街路などからの出入りに起因する前方車両の減速や停止に対応できず、後続車の追突事故が多発。特に下り線では横断者との錯綜による死亡事故発生。R1.9に上り線では事故危険区間である事を周知するための注意喚起・速度抑制を目的として、下り線では横断者の存在などを周知するための注意喚起として、**注意喚起路面標示「追突注意」(上り線) や「事故注意」(下り線)、減速ドットライン等の対策を実施。**
- 対策実施後、上り線の追突事故は【追突事故件数:6件/7年⇒4件/2年】と残存している。下り線の追突事故などは【事故件数:5件/7年⇒0件/2年】に減少している。



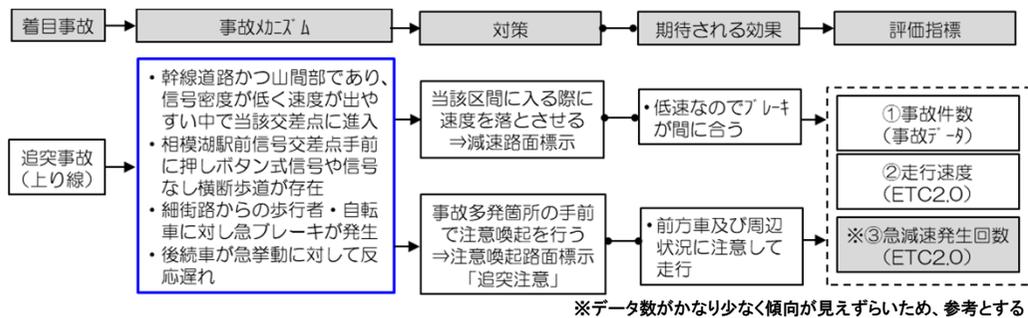
3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

・上り線 追突事故対策の検証

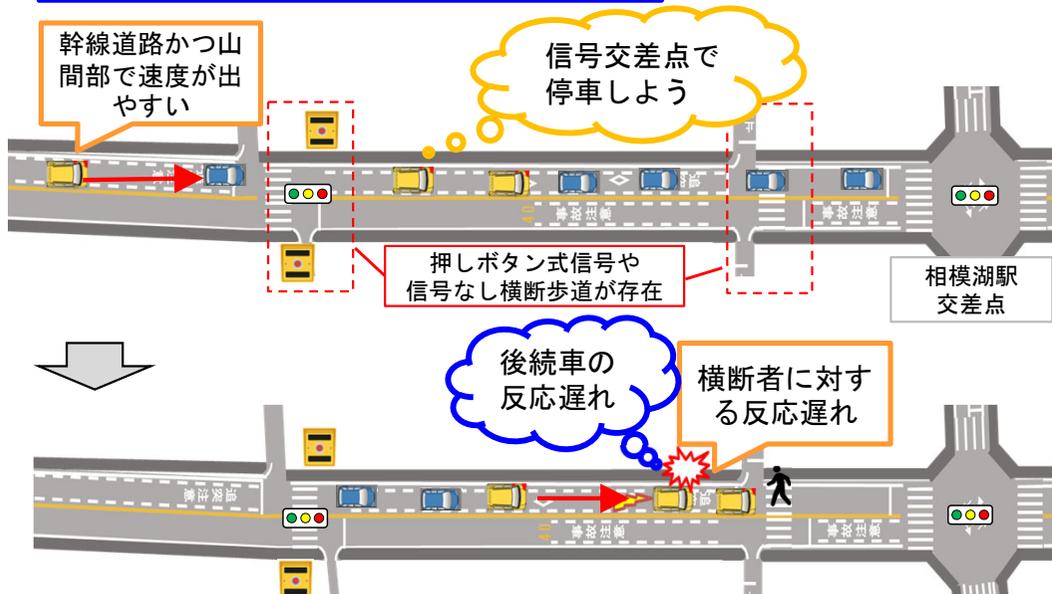
相武国道

- 上り線では、減速路面標示及び注意喚起路面文字「追突注意」を実施したものの、ETC2.0プローブ速度データを見ると、対策前に比べて対策後は走行速度がやや上昇し、追突事故が依然と発生している。
- 横断歩道付近での追突事故に対する注意喚起を強化するため、横断歩道の手前部分へのカラー舗装や法定外看板等の追加設置が考えられる。

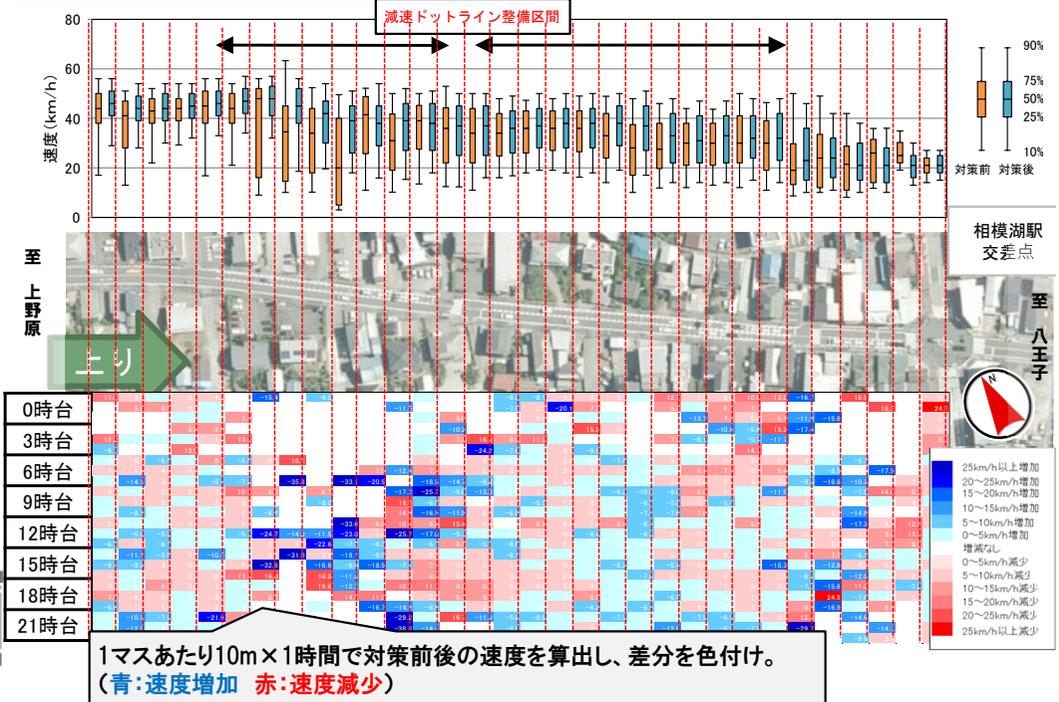
整備効果の発現シナリオ



事故メカニズム：後続車の反応遅れ



安全対策の効果(速度の変化)



追加対策の提案

注意喚起を強化するため、横断歩道手前へのカラー舗装の設置



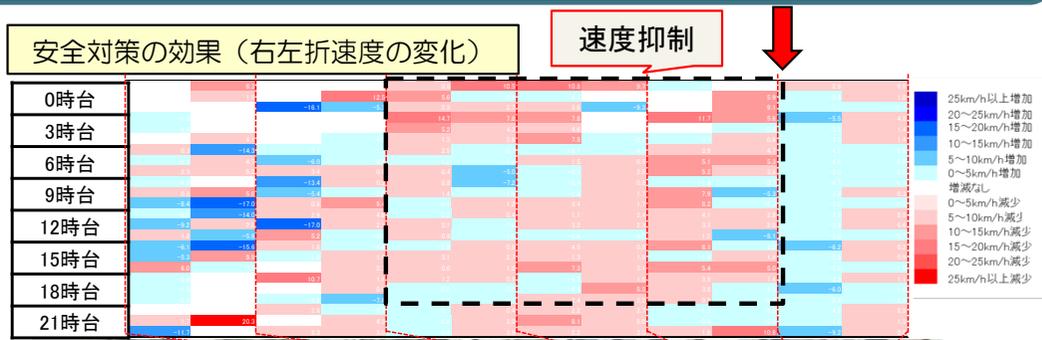
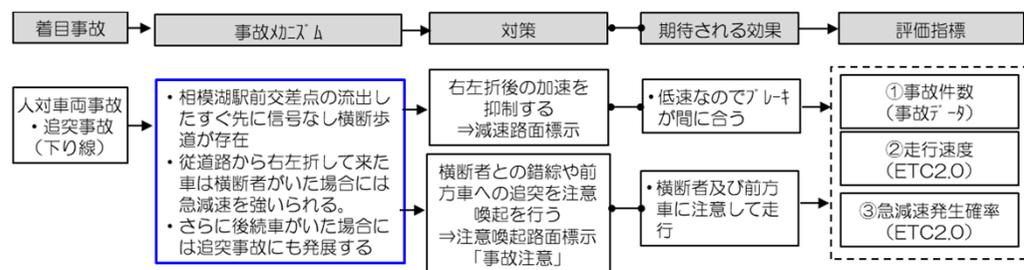
3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

・下り線 人対車両事故・追突事故対策の検証

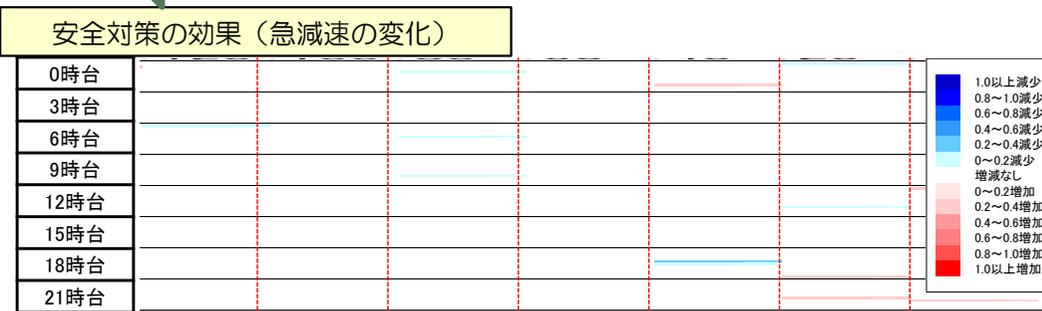
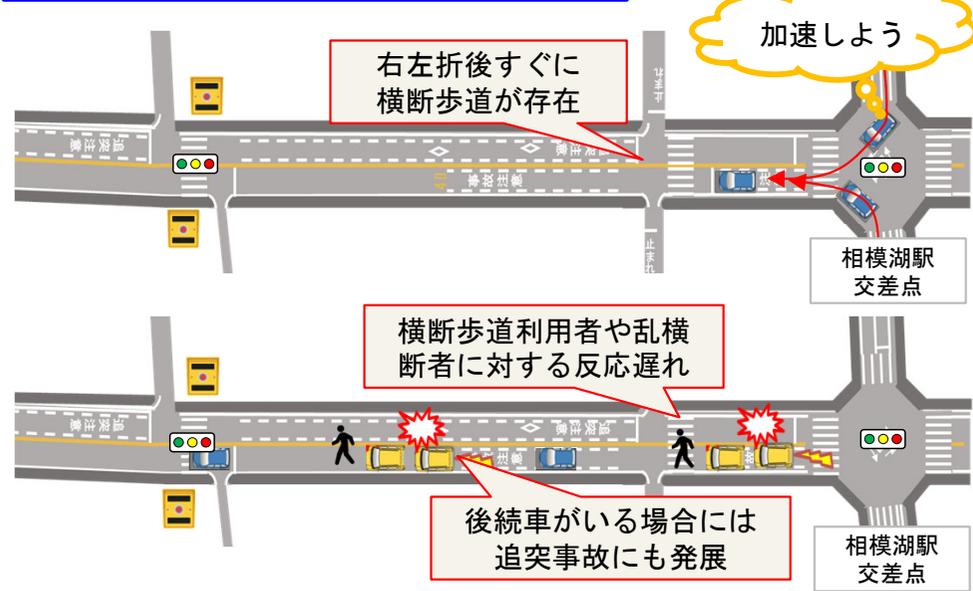
相武国道

- 下り線では、減速路面標示及び注意喚起路面文字「事故注意」によって、歩行者との接触による死亡事故や追突事故を抑制できていることを確認した。
- 相模湖駅から右左折してきた車両の走行速度を見るとやや速度抑制され、注意喚起路面文字を認知し走行されているものと考えられる。

整備効果の発現シナリオ



事故メカニズム：右左折後の急減速

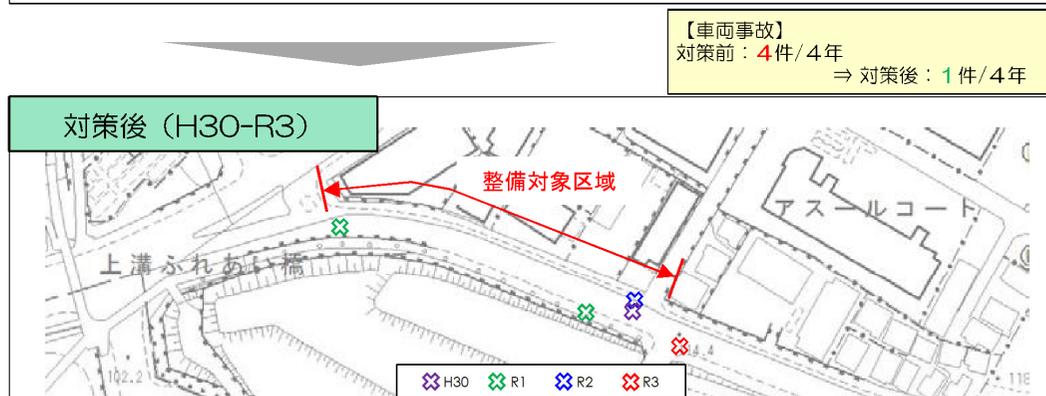
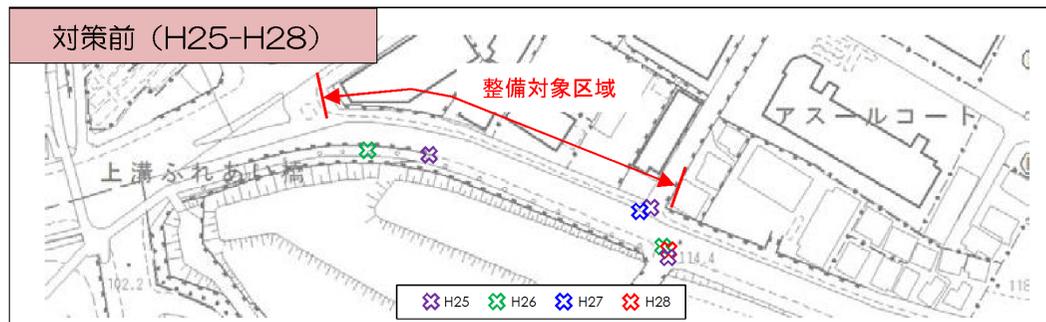
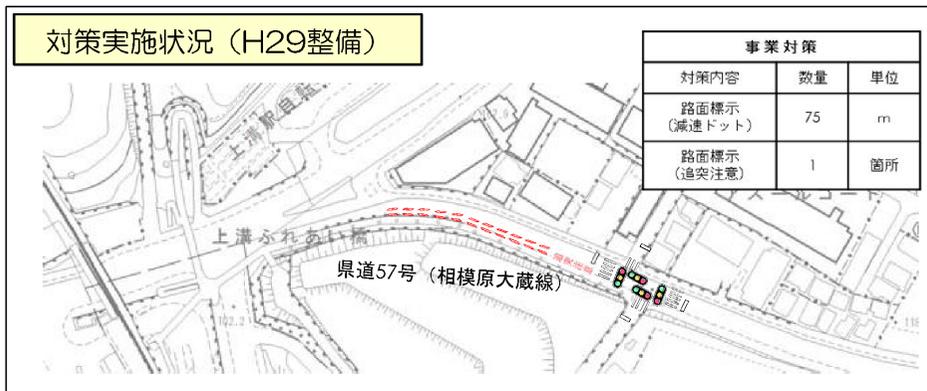


3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

・対策事例～追突事故対策～「中央区横山5丁目（上溝中坂下交差点）付近」

相模原市

- ・車両同士の事故が多発しており、H29年度に車両事故を防止する対策として「路面標示(減速ドット・追突注意)」を設置。
- ・車両同士の事故件数は4件/4年から1件/4年に減少。また、事故全体件数は7件/4年から4件/4年に減少。



3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

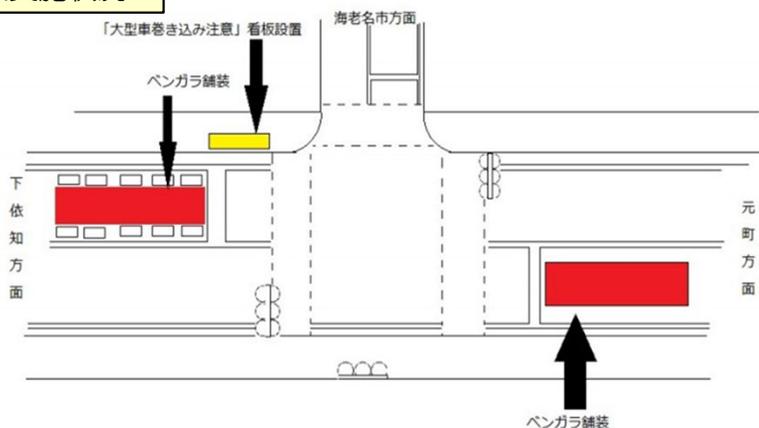
・対策事例～交差点事故対策～「県道601号(酒井金田線) 環境センター入口交差点」

R2工事完了

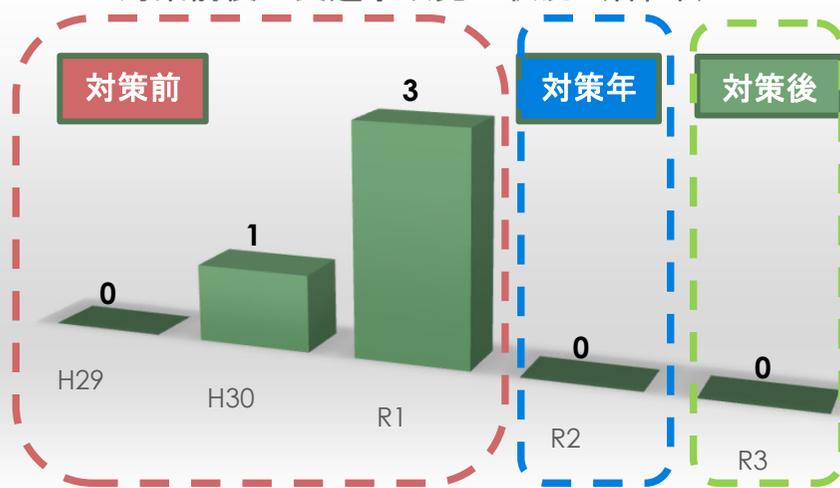
神奈川県

- 丁字路交差点において、大型貨物自動車が左折時に自転車を巻き込んだ交通死亡事故が発生したことから、交差点部のベンガラ舗装及び巻き込み注意看板を設置した。(R2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4件であったが、対策後(R3、R4)0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)



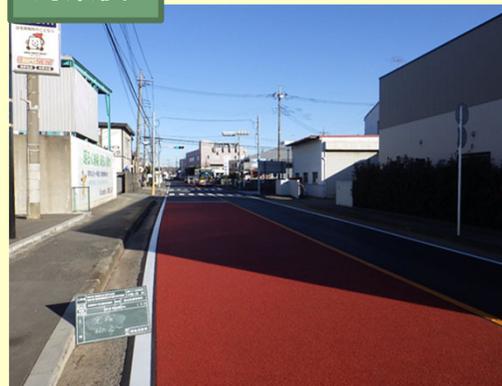
対策前



対策後



対策後



対策後



4. 生活道路における交通事故対策

4. 生活道路における交通事故対策

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

- ・令和3年8月、警察が実施しているゾーン30(最高速度30km/hの区域規制)と、道路管理者が実施している物理的デバイス設置等との適切な組合せにより、交通安全の向上を図ろうとする区域を『ゾーン30プラス』として設定。
- ・警察と道路管理者が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備。

[『ゾーン30プラス』の入口(イメージ)]

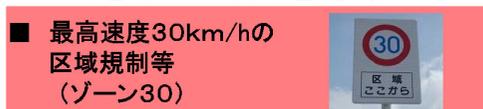


看板



路面表示

<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク

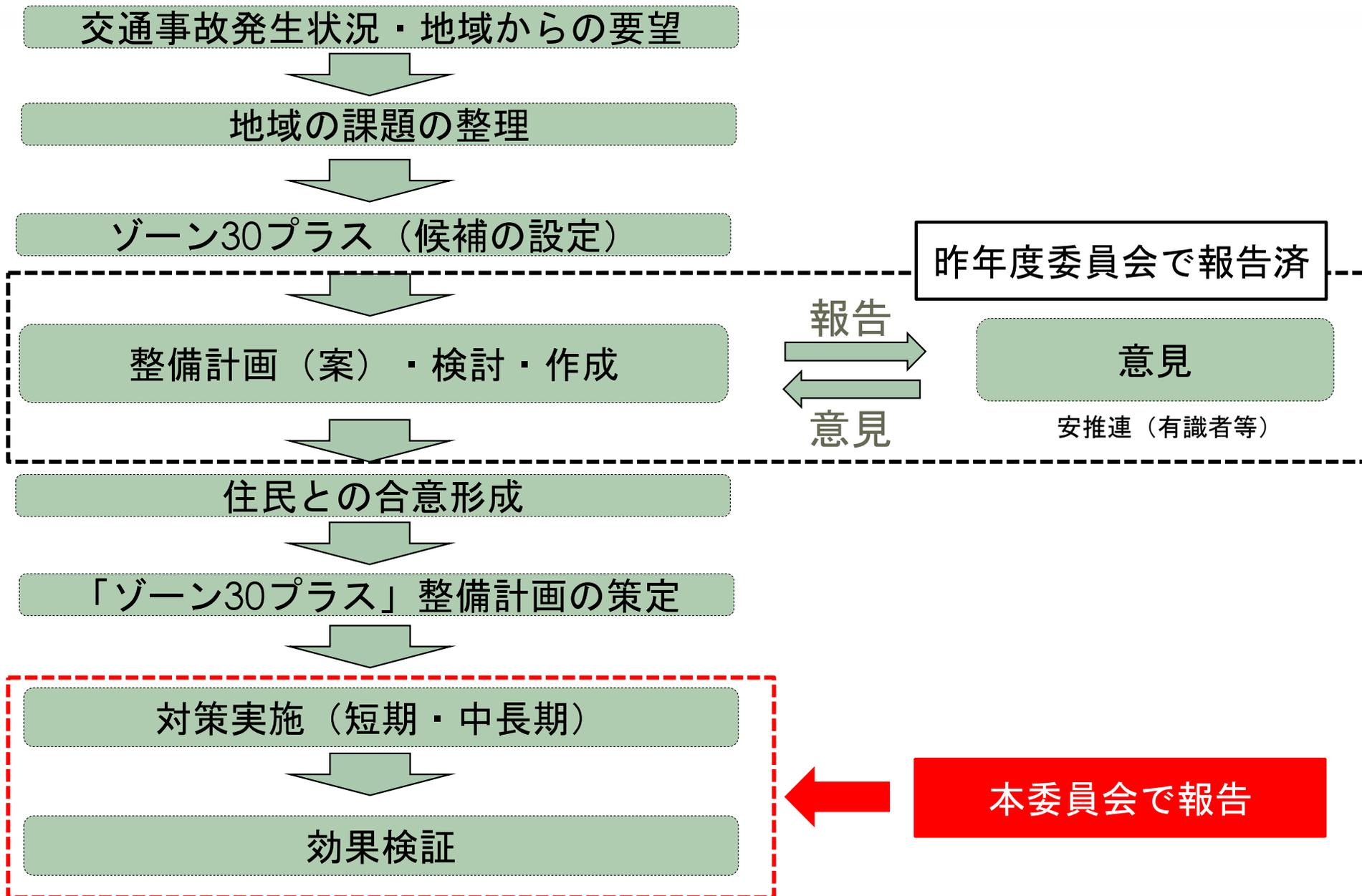


スラローム

4. 生活道路における交通事故対策

ゾーン30プラスの取組みフロー

本委員会では、令和3年度の委員会で承認いただいた横浜市の「ゾーン30プラス」整備計画について、その後の対策実施状況および対策効果について報告する。



4. 生活道路における交通事故対策

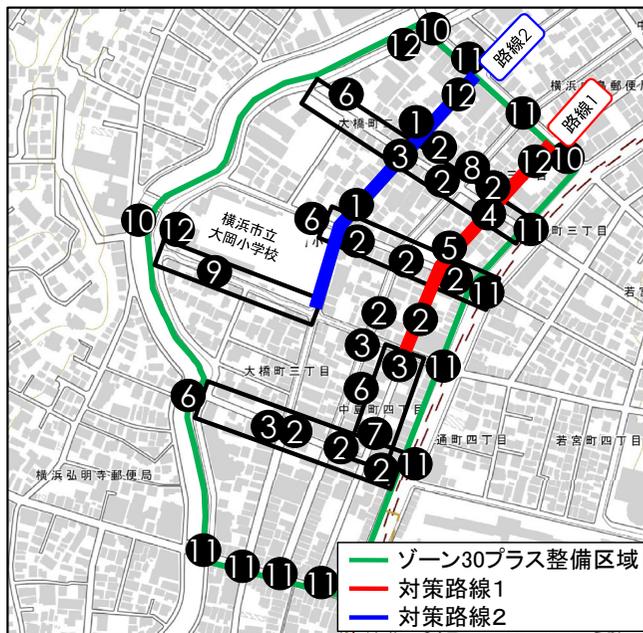
「ゾーン30プラス」事例：南区大岡小学校地区

横浜市

- ・R4年1月ハンプ等の物理的デバイスを設置、R4年7月ゾーン30プラスの路面標示・標識を設置。
- ・対策後、路線1・路線2ともに走行速度が目標の30km/h以下に抑制。

■対策内容

No	対策内容
1	狭さく
2	「止まれ」の強調表示
3	交差点カラー舗装
4	交差点ハンプ
5	ハンプ
6	路側帯拡幅
7	減速ドットライン
8	交差点カラー枠囲み
9	スラローム
10	ゾーン30プラス標識(標準タイプ)
11	ゾーン30プラス標識(縮小タイプ)
12	ゾーン30プラス路面標示



国土地理院の地理院地図に対策実施箇所等を追記して掲載

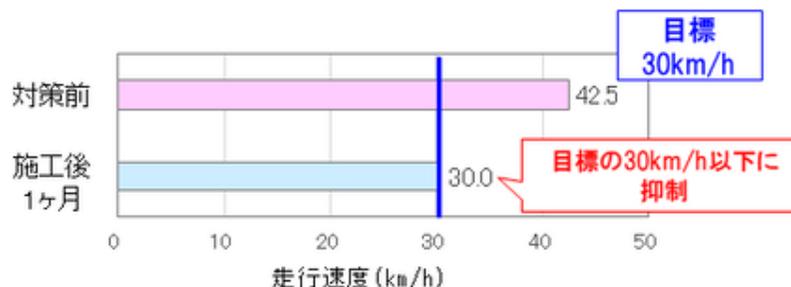


■位置図

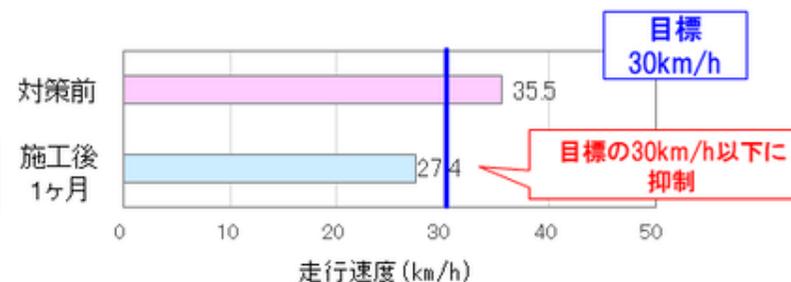


■対策効果

<対策路線1 走行速度>



<対策路線2 走行速度>



分析データ：ETC2.0プローブデータ
 対策前：2019/1/1～12/31、対策後：2022/2/1～2/28
 ※走行速度は85%マイル速度（85%のドライバーが走行する実勢速度）

4. 生活道路における交通事故対策

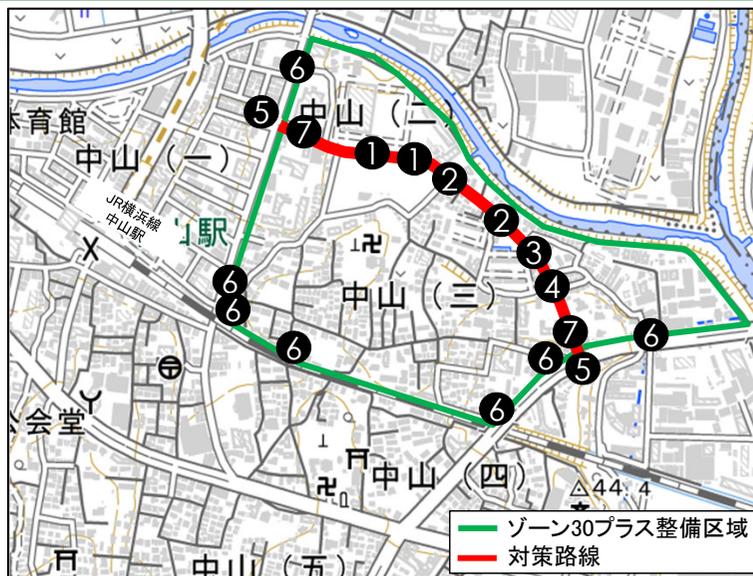
「ゾーン30プラス」事例：緑区中山町地区

横浜市

- ・R2年3月ハンプ等の物理的デバイスを設置、R4年7月ゾーン30プラスの路面標示・標識を設置。
- ・対策後、走行速度が目標の30km/h以下に抑制。施工後1年6ヶ月経過した後も効果が継続。

■ 対策内容

No	対策内容
1	ハンプ
2	スムーズ横断歩道
3	狭さく
4	交差点カラー舗装
5	ゾーン30プラス標識(標準タイプ)
6	ゾーン30プラス標識(縮小タイプ)
7	ゾーン30プラス路面標示



国土地理院の地理院地図に対策実施箇所等を追記して掲載

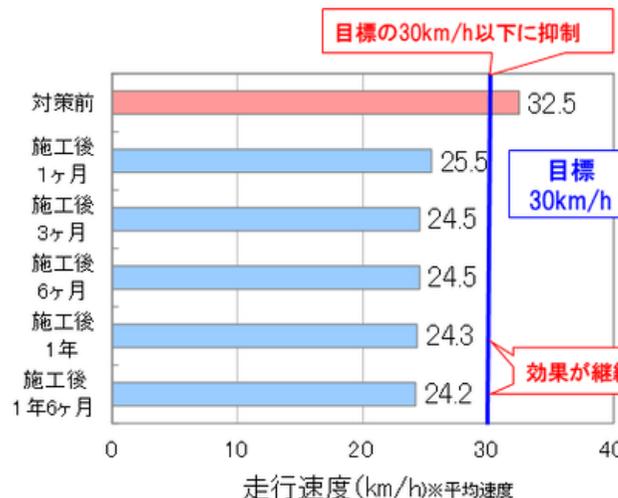


■ 位置図



■ 対策効果

< 対策路線 走行速度 >



< 対策路線 走行分布 >



分析データ：ETC2.0プローブデータ
 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：2020/8/1～8/30
 施工後1年：2021/8/1～8/31、施工後1年6ヶ月：2021/8/1～8/30

5. 今後の予定

5. 今後の予定

今後の予定

	開催時期	議題(案)
第22回 委員会	令和5年12月(予定)	<ol style="list-style-type: none">1. 神奈川県の実況発生状況 ・神奈川県の実況特性2. 実況ゼロプラン3期の実況組み ・実況ゼロプラン3期の実況PDCAサイクル ・実況ゼロプラン3期の実況組み実況例3. 生活道路における実況事故対策 ・ゾーン30プラス4. その他 ・関係機関の実況組み5. 今後の実況