

## 第 22 回神奈川県安全性向上委員会 議事要旨

1. 日 時：令和 6 年 3 月 2 5 日（月） 14:00~16:00
2. 場 所：横浜国道事務所 4 F 共用会議室（一部 WEB 会議）
3. 要 旨：

- 事故ゼロプラン 3 期の年次更新区間（追加）について了承された。
- 今年度の完了判定区間について了承された。
- 生活道路における交通事故対策について報告した。
- 関係機関の取り組みについて報告した。
- その他として、トラック協会が対策要望箇所について報告した。

### 4. 議 事：

#### （1）神奈川県の交通事故発生状況

- ・事務局より、神奈川県の交通事故発生状況についての説明があった。
- ・意見なし

#### （2）事故ゼロプランの概要

- ・事務局より、事故ゼロプランの 3 期の取り組みについての説明があった。
- ・意見なし

#### （3）事故ゼロプラン 3 期の取り組み

- ・事務局より、事故ゼロプラン 3 期の選定区間についての説明があった。
- ・本年度の追加区間、完了判定区間が承認された。

【意見】国道 246 号 江田駅の対策である滑り止め舗装は効果があったという認識で問題ないか。  
（横浜国道事務所長）

【回答】当該区間は追突事故が多数を占めており、減速ドットおよび追突注意路面表示によって追突事故が抑止されたことにより、事故件数が減っている。そのため、事故対策の目的が達成されたと認識している。（事務局）

【意見】意見となるが、カラー舗装や減速ドットなどの効果を数値として、しっかりと示していく必要があると考える。（相武国道事務所長）

#### （4）生活道路における交通事故対策

- ・事務局と横浜市より、生活道路における交通事故対策についての説明があった。

【意見】横浜市のスムーズ横断歩道の取り組みについて、ハンブの騒音による苦情の声などは寄せられたのか。（横浜国道事務所長）

【回答】対策実施 1 年後に住民代表に確認した際には、騒音の話は寄せられなかった。（横浜市）

#### **(5) 関係機関の取り組み**

・首都高より、大黒 PA 付近での歩行者立入対策についての説明があった。

【意見】立ち入り対策の取り組みとして行っている広報活動は、タクシー協会と協同で行っているという理解でよいか。（横浜国道事務所長）

【回答】その通りである。（タクシー協会）

#### **(6) その他の取り組み**

・横浜国道より、VR、AI 技術による取り組みについての説明があった。

【意見】AI 技術を活用して交通挙動を計測する場合には、事前学習を含め、準備するためにどれくらい時間が必要か。（相武国道事務所長）

【回答】物体（自動車、歩行者、自転車等）を学習済みの汎用ソフトがあり、普通車・大型車などを自動的にカウントするものは無料で手に入れることができるが、詳細な計測内容や計測方法などは検討箇所ごとに設定する必要がある。（事務局）

#### **(7) 今後の予定**

・事務局より、今後の取り組みについての説明があった。

・意見なし

#### **トラック協会からの対策要望箇所**

・トラック協会より、対策要望箇所についての説明があった。

・事務局より、要望については関係機関に照会の上、回答することとした。

以上

# 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）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	宮本 久仁彦
国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	藤坂 幸輔
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	佐藤 陽
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	小山 真生
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22回 神奈川県安全性向上委員会

令和6年3月

# はじめに、前回委員会の概要

・ 前回(第21回)委員会は、WEBを併用した対面開催により、以下の議題を報告し、審議・承認を頂いた。

※令和5年3月 対面 (WEB併用) 開催

議題	指摘事項及び、対応方針
○神奈川県交通事故発生状況	○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3期の取り組み	○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	○意見なし
○その他	○意見なし

# 目次

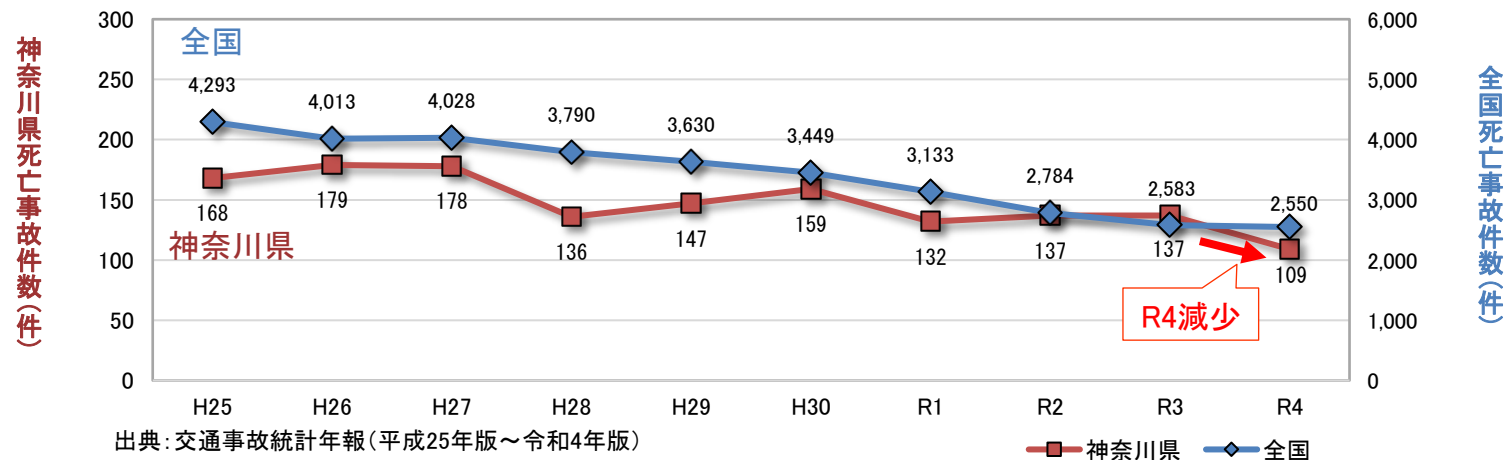
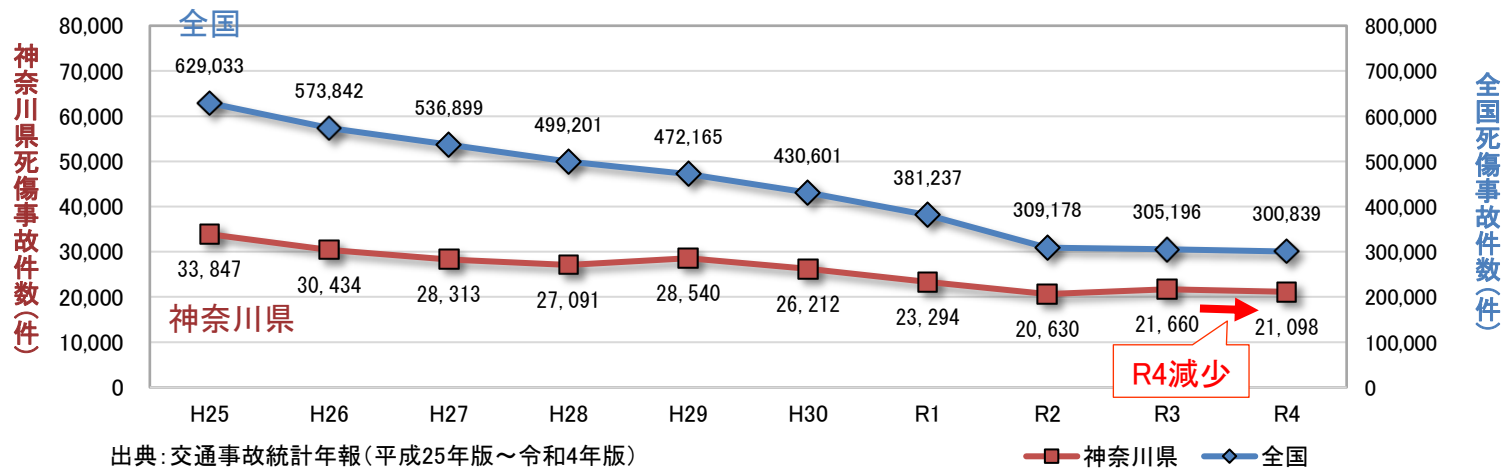
1. 神奈川県发生交通事故発生状況	3
2. 事故ゼロプランの概要	10
3. 事故ゼロプラン3期の取り組み	14
3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体	14
<審議・承認の内容>	
・事故ゼロプラン3期の年次更新区間（追加）	
・今年度の完了判定区間	
3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例	25
4. 生活道路における交通事故対策	34
5. 関係機関の取り組み	38
6. 今後の予定	43

# 1. 神奈川県内の交通事故発生状況

## 交通事故の経年変化

- 神奈川県内(以下、県内とする)の死傷事故件数は令和3年に増加したが、令和4年は減少している。
- 県内の死亡事故件数は令和2年に増加し、令和3年は増減無しだったが、令和4年は減少している。

### ■全国と神奈川県の死傷・死亡事故件数の推移



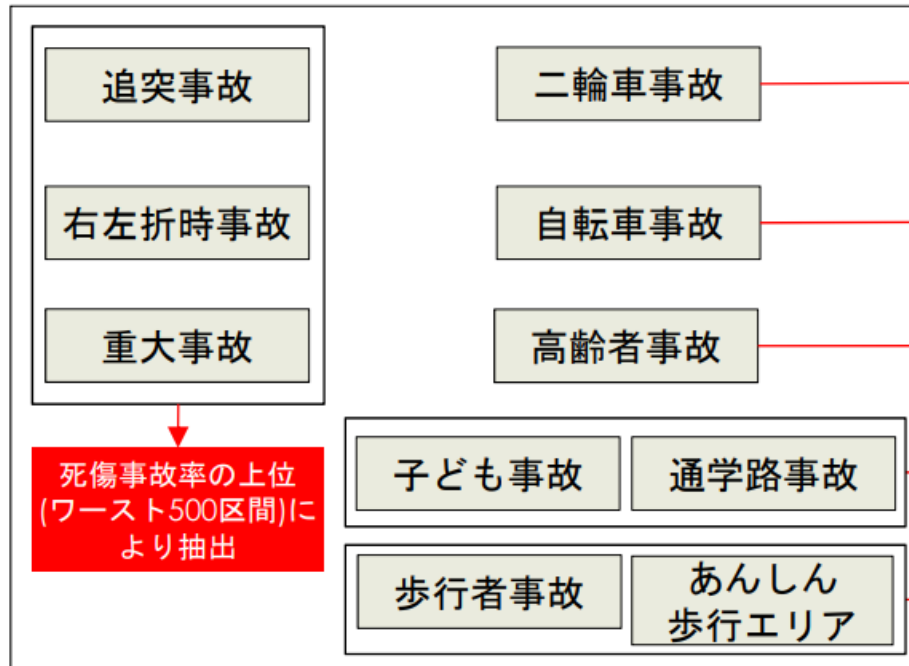
# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 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指標に集約した。
- 次頁からは、5つの事故発生状況について整理した。

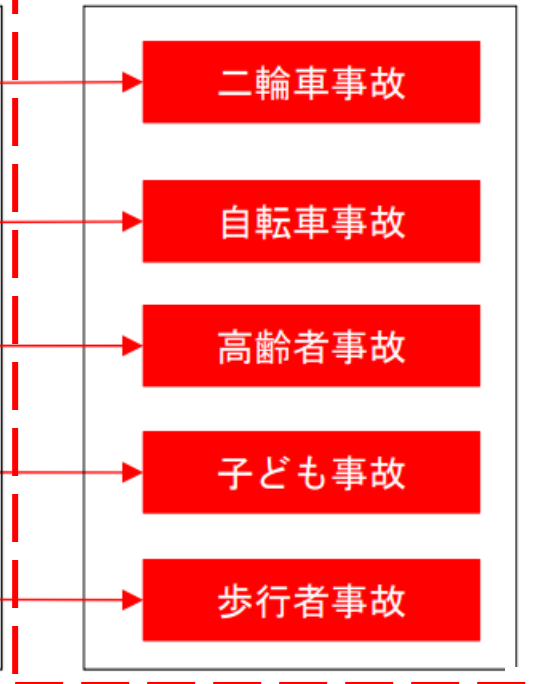
### ■ 県内事故特性

■ 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)

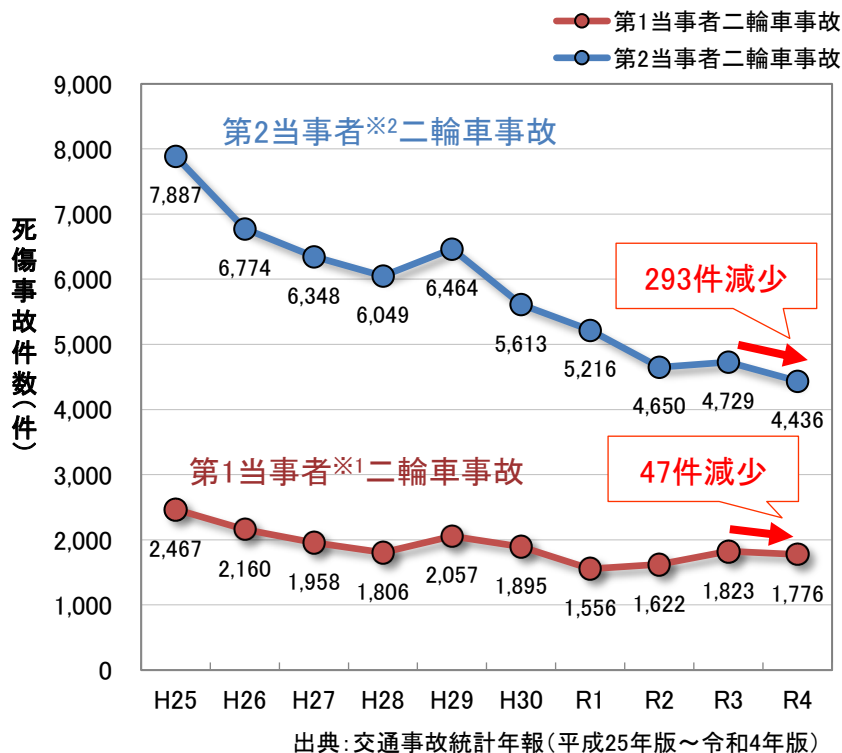


# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

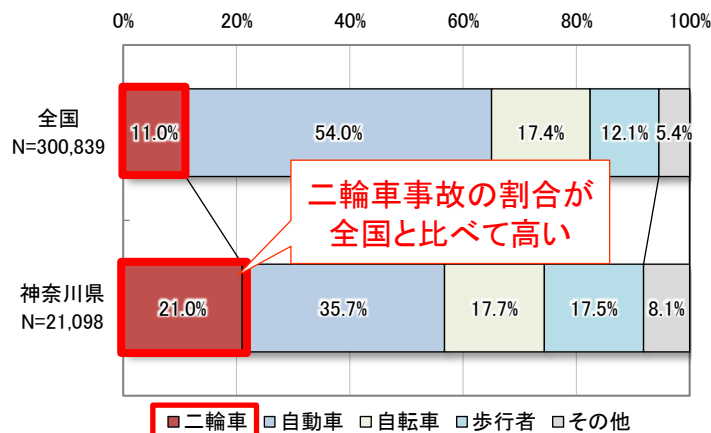
## 二輪車事故

- 令和4年中の県内における二輪車が関係する死傷事故件数は、第1当事者※1が1,776件(前年比-47件)、第2当事者※2が4,436件(前年比-293件)であり、ともに令和3年から減少している。
- 県内の二輪車が関係する事故が占める割合は、死傷事故、死亡事故ともに、全国と比べて高い状況である。

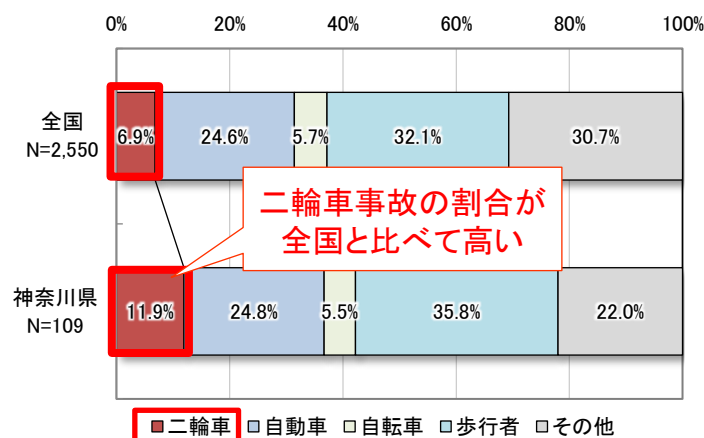
■ 神奈川県の二輪車の交通事故の推移 (平成25年～令和4年)



■ 全国と神奈川県の第2当事者※2別死傷事故の割合(令和4年)



■ 全国と神奈川県の第2当事者※2別死亡事故の割合(令和4年)



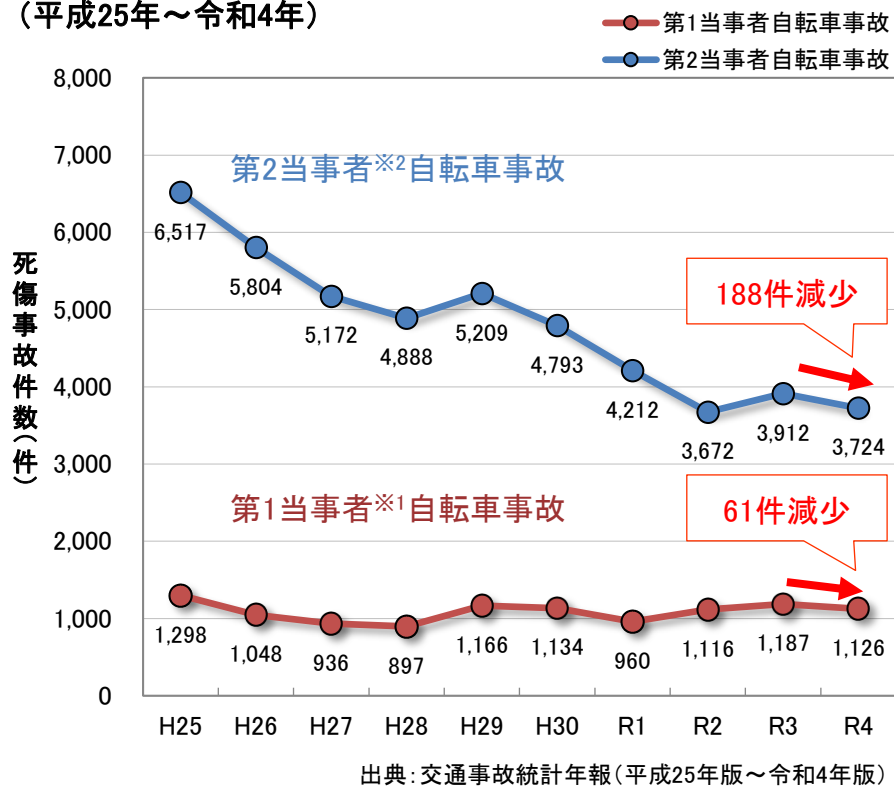
※1 「第1当事者」: 過失(違反)がより重いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいう。  
 ※2 「第2当事者」: 過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 自転車事故

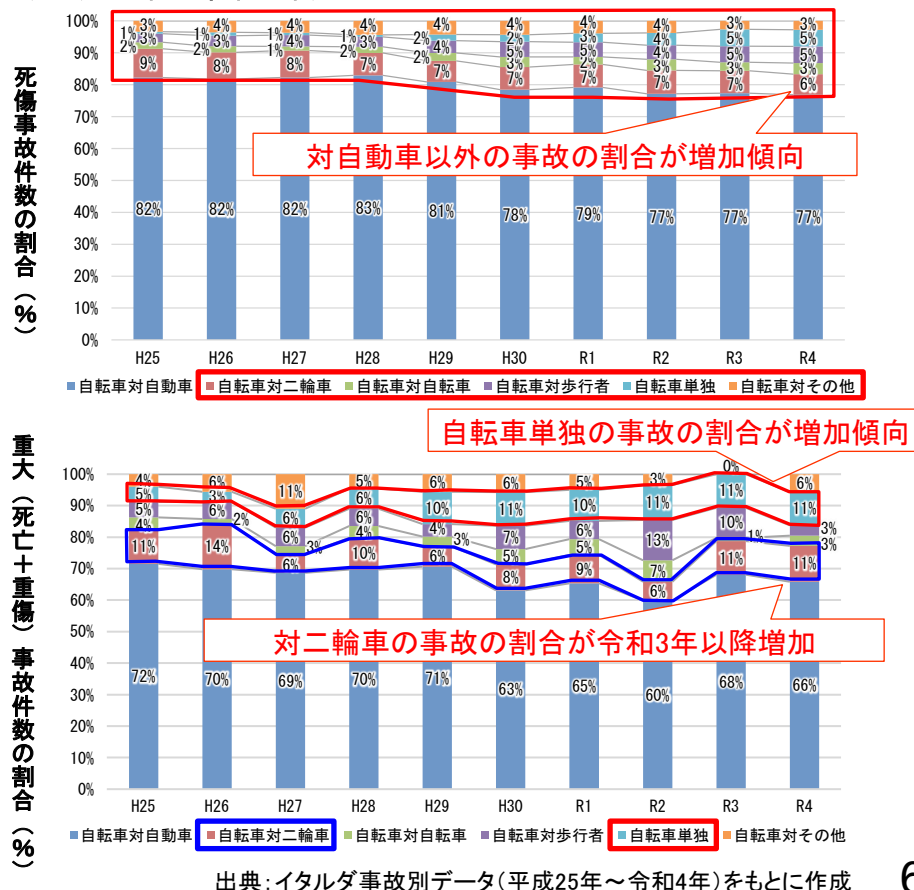
- 令和4年中の県内における自転車に関係する死傷事故件数は、第1当事者※1が1,126件(前年比-61件)、第2当事者※2が3,724件(前年比-188件)であり、第1当事者※1、第2当事者※2ともに令和3年に増加したが、令和4年は減少に転じている。
- 県内の自転車に関係する事故の割合の推移を相手当事者別にみると、死傷事故は対自動車以外の事故が増加傾向であり、重大事故は、自転車単独事故が増加傾向であるほか、対二輪車事故が令和3年以降に増加している。

■ 神奈川県の自転車の交通事故の推移 (平成25年～令和4年)



※1 「第1当事者」：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。  
 ※2 「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。

■ 神奈川県の自転車の交通事故の相手当事者別の割合の推移 (平成25年～令和4年)

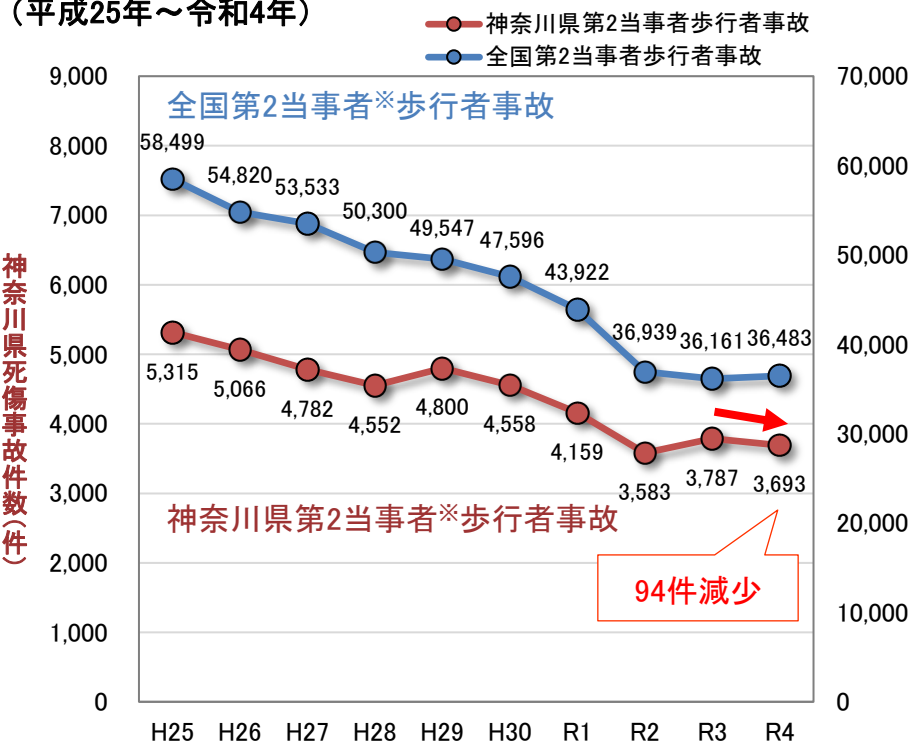


# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 歩行者事故

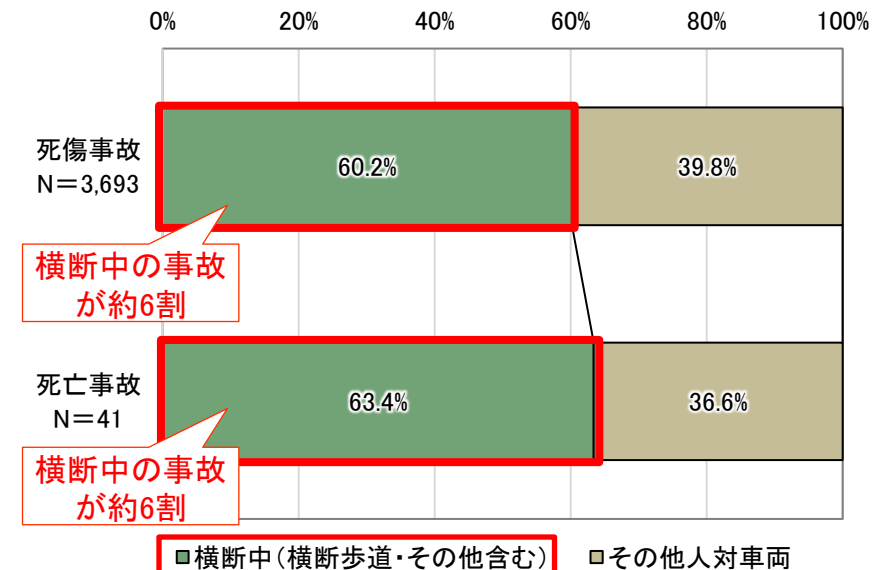
- 歩行者が関係する死傷事故件数は、全国は令和3年から令和4年にかけて微増している一方で、県内は、令和4年は3,693件(前年比-94件)であり、令和3年から減少している。
- 県内の歩行者が関係する事故の事故類型は、死傷事故、死亡事故ともに、横断中の事故が約6割を占めている。

■全国と神奈川県の歩行者の交通事故(第2当事者※)の推移(平成25年～令和4年)



出典: 交通事故統計年報(平成25年版～令和4年版)

■神奈川県の歩行者の交通事故(第2当事者※)の事故類型別の割合(令和4年)



出典: 神奈川県警事故データ(令和4年版)をもとに作成

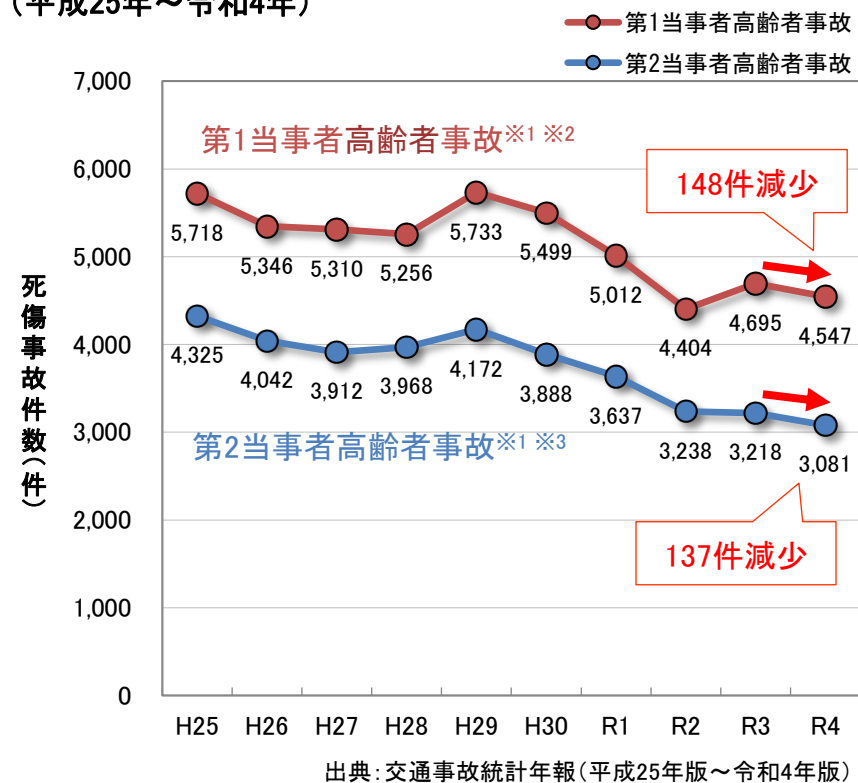
※ 「第2当事者」: 過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあつては、被害がより大きい方の当事者をいう。

# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

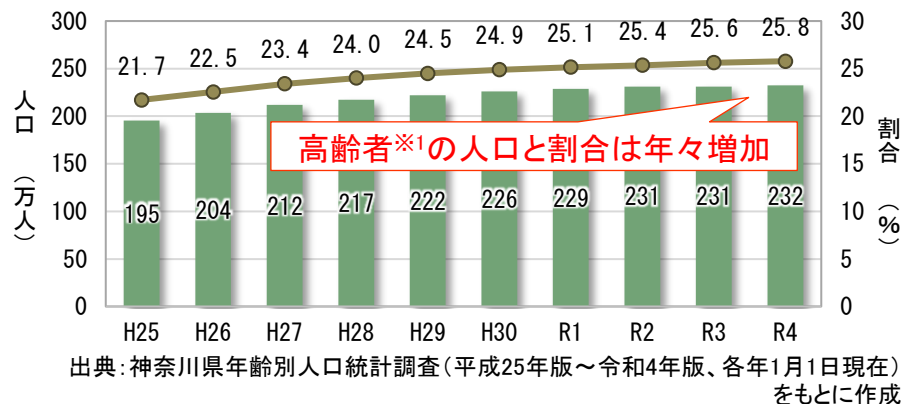
## 高齢者事故

- 令和4年中の県内における高齢者※1が関係する死傷事故件数は、第1当事者※2が4,547件(前年比-148件)、第2当事者※3が3,081件(前年比-137件)であり、第1当事者は令和3年に増加したが、令和4年は減少に転じている。
- 県内の高齢者の人口は、過去10年間で約37万人増加しており、割合も年々増加している。
- 県内の年齢層別死者数は、高齢者※1が占める割合が高く、約4割を占めている。

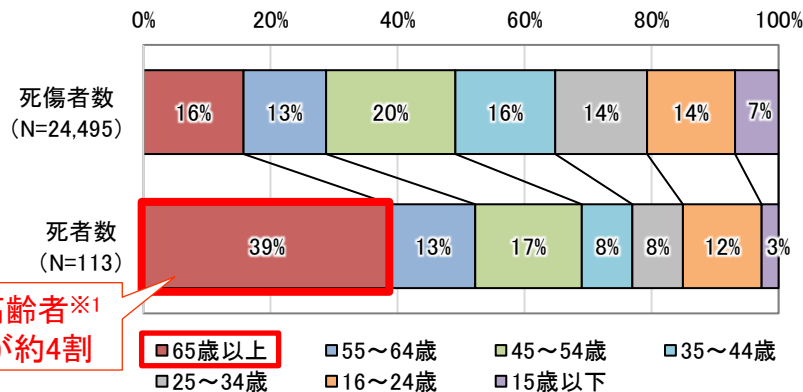
■神奈川県の高齢者※1の交通事故の推移  
(平成25年～令和4年)



■神奈川県の高齢者※1の人口と割合の推移  
(平成25年～令和4年)



■神奈川県の高齢者※1の交通事故の割合(令和4年)



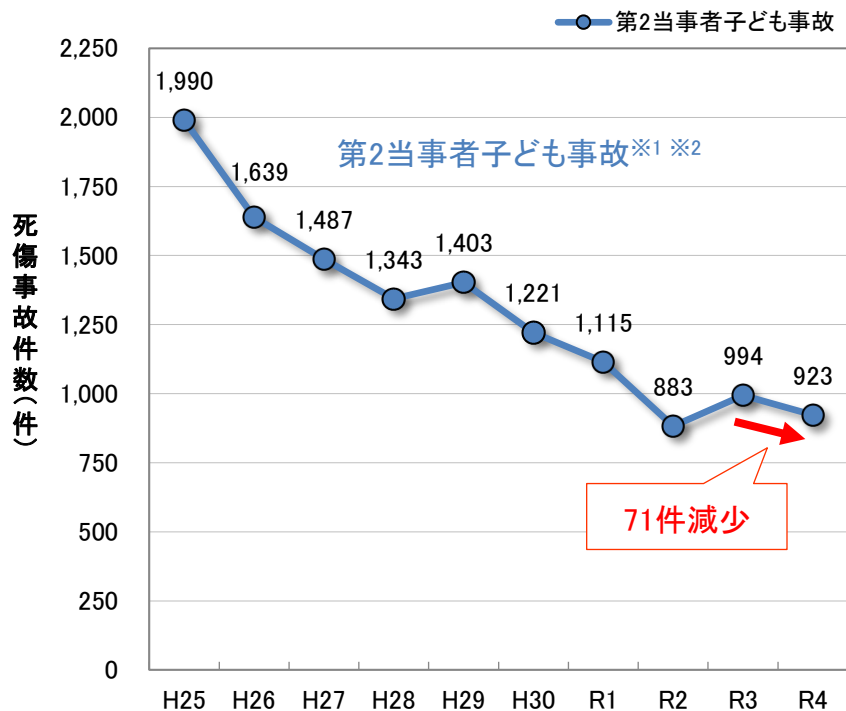
※1 「高齢者」: 年齢が65歳以上の当事者をいう。  
 ※2 「第1当事者」: 過失(違反)がより重いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあつては、被害がより小さい方の当事者をいう。  
 ※3 「第2当事者」: 過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合にあつては、被害がより大きい方の当事者をいう。

# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 子ども事故

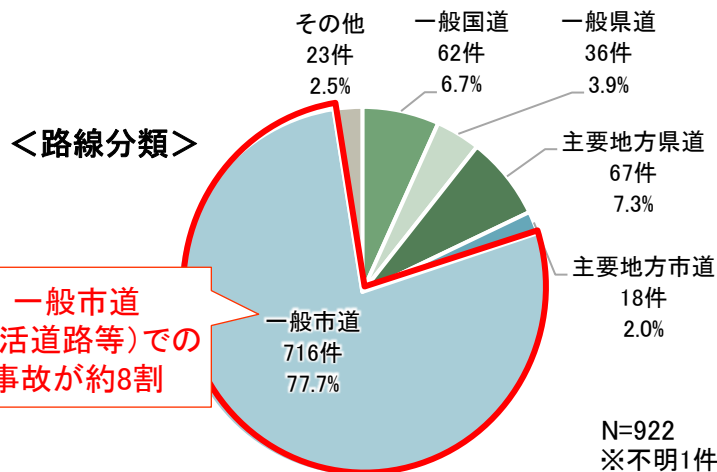
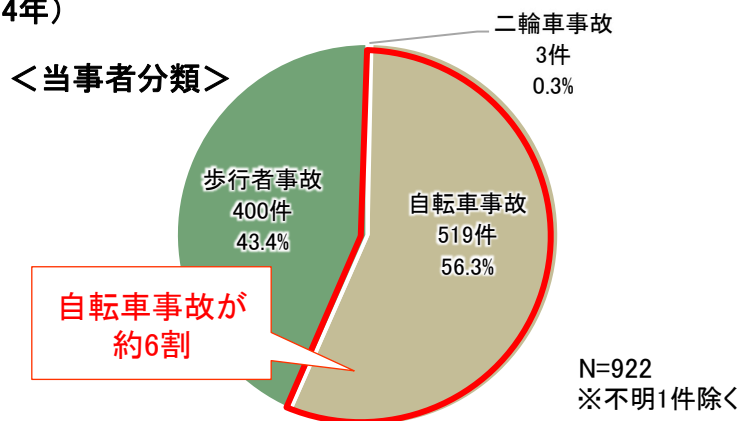
- 令和4年中の県内における子ども※<sup>1</sup>が関係する死傷事故件数は、923件（前年比-71件）であり、令和3年より減少している。
- 県内の子ども※<sup>1</sup>が関係する死傷事故について当事者別にみると、自転車事故が約6割を占めており、路線別にみると、一般市道（生活道路等）での発生が約8割を占めている。

■神奈川県の子ども※<sup>1</sup>の交通事故（第2当事者※<sup>2</sup>）の推移（平成25年～令和4年）



出典：交通事故統計年報（平成25年版～令和4年版）

■神奈川県の子ども※<sup>1</sup>の交通事故の詳細分析（第2当事者※<sup>2</sup>）（令和4年）



出典：神奈川県警データ（令和4年）をもとに作成

※1 「子ども」：年齢が15歳以下の当事者をいう。  
 ※2 「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

### 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

##### 幹線道路の事故 ※国道、県道、市道等

国土交通省

横浜国道、川崎国道、相武国道

神奈川県

政令指定都市

横浜市、川崎市、相模原市

**事故ゼロプラン**  
(事故危険区間重点解消作戦)

##### 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

##### 高速道路の事故

※NEXCO,首都高 等

NEXCO東日本,中日本

首都高速道路

##### 生活道路の事故

地方自治体  
(市町村)

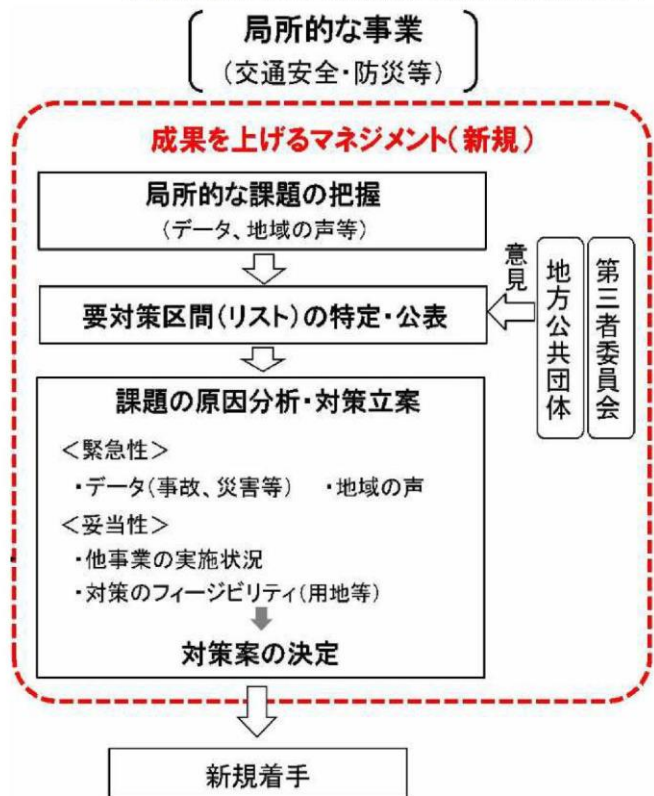
## 2. 事故ゼロプランの概要

### 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(PLAN)、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。

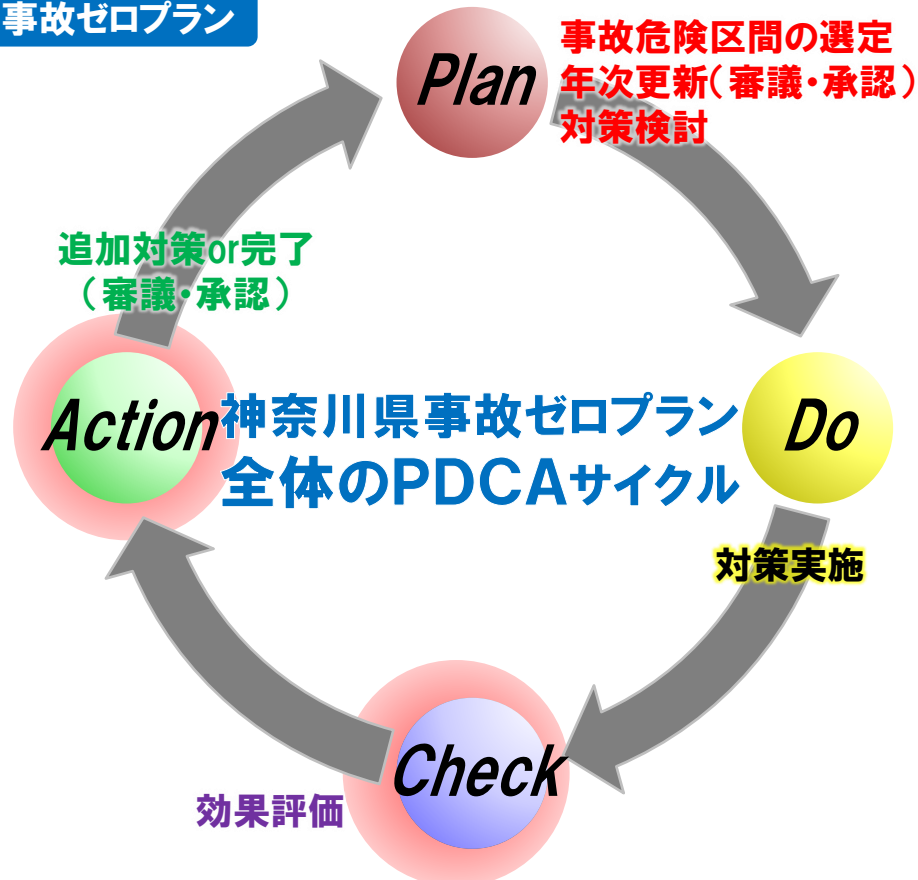
### 国土交通省

■ 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



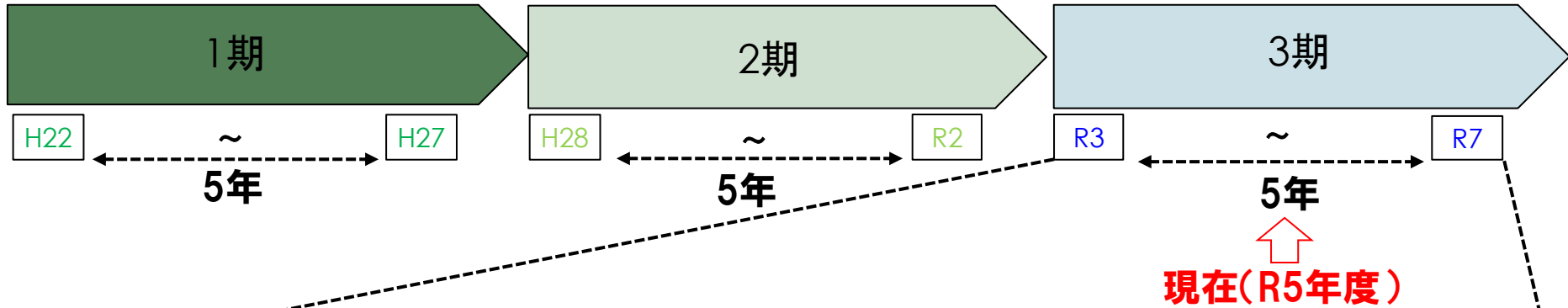
※政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みについて  
(平成22年8月国土交通省記者発表資料)より作成

## 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3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	<b>R5年度</b>	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				取り組み結果の総括
						次期の事故ゼロプラン取り組み方針の設定
	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22回委員会（令和6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】

・ A I 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

・ V R ・ A I 技術を活用した対策検討と効果評価

・ 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

#### 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (PLAN)

##### 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、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。
- 毎年追加する指標として、「**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している。

##### ■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、 <b>5指標</b> (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
	<b>地域要望※2</b>	<b>地域からの要望、関連事業、ヒヤリハットアンケート等</b>	<b>毎年※3</b>
	<b>事故多発区間</b>	<b>神奈川県交通安全対策協議会「交通事故多発区間 (地点)」</b>	<b>毎年※3</b>

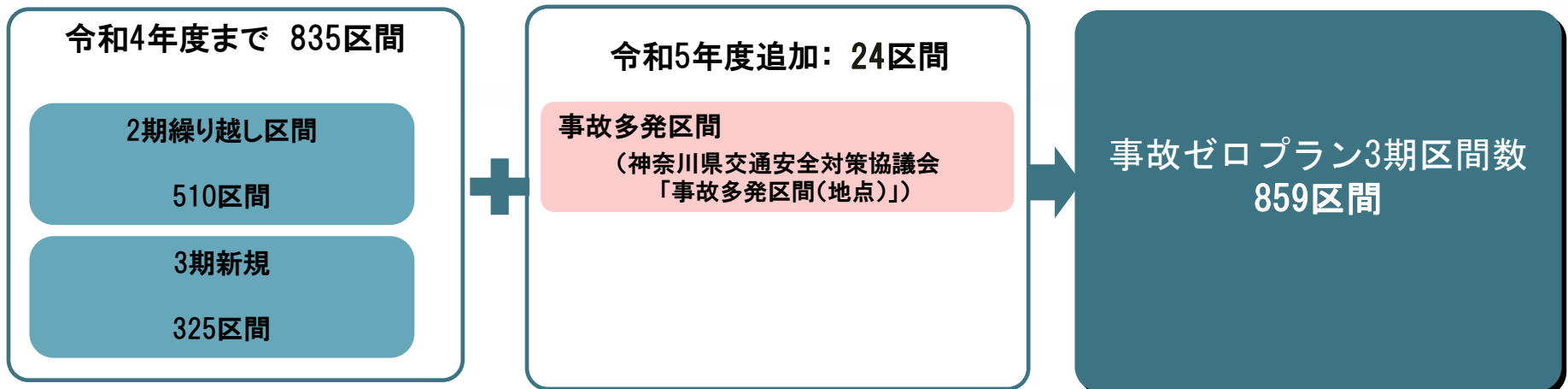
※1 ①二輪車事故、②自転車事故、③高齢者事故 ④子ども事故、⑤歩行者事故

※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。

# 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (PLAN)

## Plan 事故ゼロプラン3期の年次更新区間の追加



更新：赤字

	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	11(+3)	64	304(+3)
相武国道	27	3	0	0	0	0	0	2	0	1	1(+0)	5	32(+0)
神奈川県	71	20	14	9	8	5	6	0	0	0	20(+12)	64	135(+12)
横浜市	108	17	20	14	20	25	26	6	0	0	16(+5)	109	217(+5)
川崎市	44	10	8	26	11	21	11	2	0	1	8(+3)	75	119(+3)
相模原市	20	5	8	7	8	4	5	0	0	0	3(+1)	32	52(+1)
合計	510	74	58	61	53	57	49	31	7	2	59(+24)	349	859(+24)

# 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (PLAN)

## Plan 令和5年度の追加区間 1/4

### (1) 事故多発区間

#### ① 横浜国道 (新規追加 : 3区間、選定済み : 2区間)

NO	道路管理者	道路種別	路線番号	箇所・交差点名	令和5年度 新規追加区間	備考
1	横浜国道	国道	1	横浜市神奈川区青木町2番地(青木橋交差点)	×	3期選定済み
2	横浜国道	国道	357	横浜市磯子区新森町(新森町高架橋交差点)	×	3期選定済み
3	横浜国道	国道	246	川崎市高津区溝口6丁目9番地～川崎市高津区溝口6丁目10番地15号	●	
4	横浜国道	国道	246	海老名市国分北2丁目23番地5号(交差点名なし)	●	
5	横浜国道	国道	246	伊勢原市板戸569番地1号～伊勢原市板戸640番地	●	

#### ② 相武国道 (新規追加 : 0区間、選定済み : 1区間)

NO	道路管理者	道路種別	路線番号	箇所・交差点名	令和5年度 新規追加区間	備考
1	相武国道	国道	20	相模原市緑区与瀬836番地1号～相模原市緑区与瀬720番地4号	×	3期選定済み

# 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (PLAN)

## Plan 令和5年度の追加区間 2/4

### (1) 事故多発区間

#### ③神奈川県 (新規追加：12区間、選定済み：0区間)

NO	道路管理者	道路種別	路線番号	箇所・交差点名	令和5年度 新規追加区間	備考
1	神奈川県	国道	135	足柄下郡真鶴町真鶴1824番地(真鶴駅前交差点)	●	
2	神奈川県	国道	467	大和市下和田1173番地4号～大和市下和田940番地1号	●	
3	神奈川県	主地(県)	26	三浦市城山町10番地14号～三浦市城山町4番地28号	●	
4	神奈川県	主地(県)	27	横須賀市衣笠町25番地33号(太田和街道入口交差点)	●	
5	神奈川県	主地(県)	32	鎌倉市手広6丁目1番地5号(笛田リサイクルセンター交差点)	●	
6	神奈川県	主地(県)	47	高座郡寒川町岡田3丁目15番地728号(寒川東中学校入口交差点)	●	
7	神奈川県	主地(県)	63	中郡大磯町生沢912番地～中郡大磯町生沢621番地3号	●	
8	神奈川県	主地(県)	64	愛甲郡清川村宮ヶ瀬559番地(やまびこ大橋交差点)	●	
9	神奈川県	県道	211	横須賀市久里浜8丁目7番地4号～横須賀市久里浜4丁目13番地2号	●	
10	神奈川県	県道	312	藤沢市並木台2丁目10番地13号(柄沢十字路交差点)	●	
11	神奈川県	県道	612	秦野市鶴巻南4丁目24番地18号(交差点名無し)	●	
12	神奈川県	県道	708	足柄上郡大井町篠窪229番地～足柄上郡大井町篠窪611番地4号	●	

# 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (PLAN)

## Plan 令和5年度の追加区間 3/4

### (1) 事故多発区間

④横浜市（新規追加：5区間、選定済み：2区間、事故ゼロプラン対象外：13区間）

NO	道路管理者	道路種別	路線番号	箇所・交差点名	令和5年度 新規追加区間	備考
1	横浜市	県道	140	横浜市都筑区折本町198番地(第三京浜入口交差点)	×	選定済み
2	横浜市	(指定市)市道	26	横浜市緑区鴨居1丁目4番地(東本郷団地入口交差点)	×	選定済み
3	横浜市	主地(県)	45	横浜市旭区矢指町1999番地(下川井インター交差点)	●	
4	横浜市	県道	401	横浜市泉区岡津町2259番地1号(交差点名なし)	●	
5	横浜市	主地(市)	82	横浜市中区新山下3丁目1番地23号(見晴トンネル入口北側交差点)	●	
6	横浜市	(指定市)市道	6	横浜市金沢区洲崎町6番地8号～横浜市金沢区瀬戸18番地14号	●	
7	横浜市	(指定市)市道	11	横浜市戸塚区下倉田町1869番地1号(交差点名なし)	●	
8	横浜市	市道	-	横浜市中区本郷町1番地21号(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
9	横浜市	市道	-	横浜市南区中里1番地16号24(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
10	横浜市	市道	-	横浜市中区伊勢佐木町6番地141号(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
11	横浜市	市道	-	横浜市西区岡野町1番地1号34(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
12	横浜市	市道	-	横浜市鶴見区駒岡2番地4号43(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
13	横浜市	市道	-	横浜市鶴見区駒岡2番地8号30(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
14	横浜市	市道	-	横浜市保土ヶ谷区上菅田町576番地バス停前(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
15	横浜市	市道	-	横浜市港南区上永谷1番地13号14(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
16	横浜市	市道	-	横浜市港北区篠原北1番地23号18(表谷踏切)	対象外	非幹線道路
17	横浜市	市道	-	横浜市青葉区もえぎ野17番地2号(もえぎ野公園前交差点)	対象外	非幹線道路
18	横浜市	市道	-	横浜市栄区桂台北16番地15号～横浜市栄区桂台北25番地18号(笹舟公園通り)	対象外	非幹線道路
19	横浜市	市道	-	横浜市瀬谷区本郷4番地46号6(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
20	横浜市	市道	-	横浜市中区新港1番地1号1(赤レンガ倉庫交差点)	対象外	非幹線道路

### 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (PLAN)

#### Plan 令和5年度の追加区間 4/4

##### (1) 事故多発区間

##### ⑤川崎市（新規追加：3区間、選定済み：1区間、事故ゼロプラン対象外：3区間）

NO	道路管理者	道路種別	路線番号	箇所・交差点名	令和5年度 新規追加区間	備考
1	川崎市	主地(県)	6	川崎市川崎区鋼管通5丁目3番地3号(鋼管通交差点)	×	選定済み
2	川崎市	主地(県)	9	川崎市多摩区生田3丁目19番地1号(明王交差点)	●	
3	川崎市	県道	137	川崎市麻生区片平7丁目6番地6号～川崎市麻生区片平1345番地1号	●	
4	川崎市	(指定市)市道	4	川崎市中原区上小田中3丁目23番地1号(又玄寺交差点)	●	
5	川崎市	市道	-	川崎市川崎区小川町17番地1号(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
6	川崎市	市道	-	川崎市幸区新川崎4番地(鹿島田跨線橋西側交差点)	対象外	非幹線道路
7	川崎市	市道	-	川崎市宮前区平4番地1号(堰下橋南側交差点)	対象外	非幹線道路

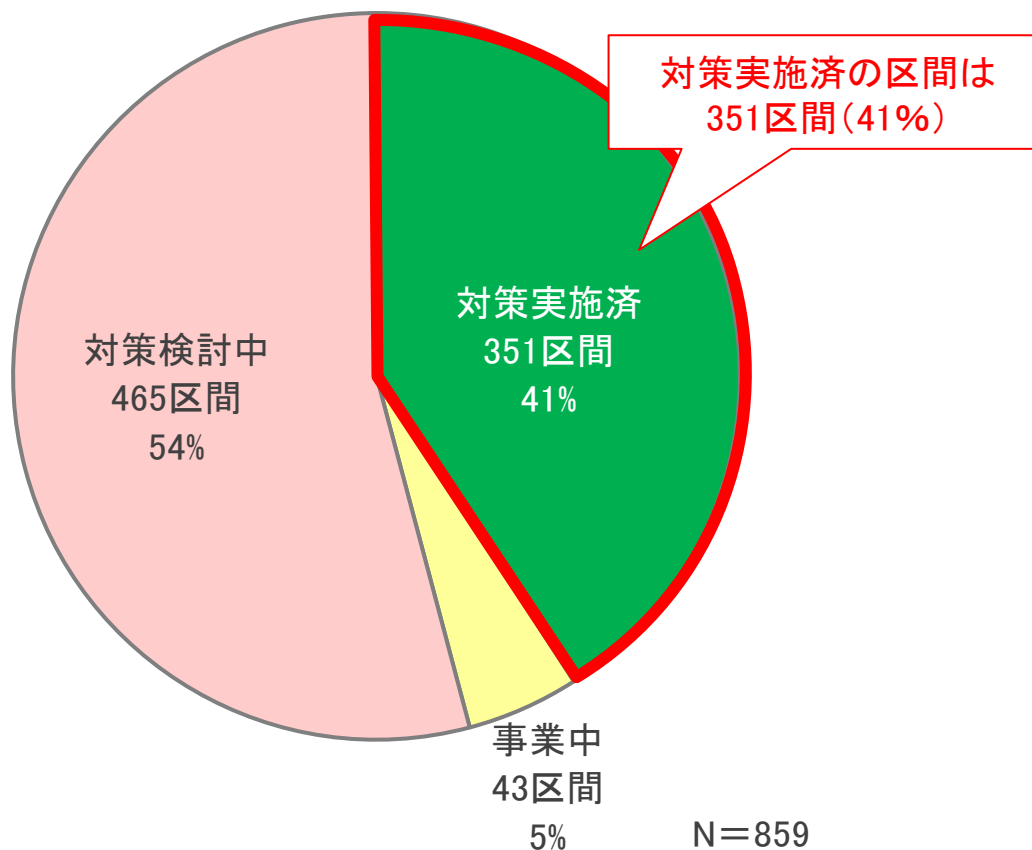
##### ⑥相模原市（新規追加：1区間、選定済み：0区間、事故ゼロプラン対象外：4区間）

NO	道路管理者	道路種別	路線番号	箇所・交差点名	令和5年度 新規追加区間	備考
1	相模原市	主地(県)	46	相模原市南区下溝1121番地1号～相模原市南区下溝1405番地	●	
2	相模原市	市道	-	相模原市中央区鹿沼台2番地13号1(市立図書館前横断歩道)	対象外	非幹線道路
3	相模原市	市道	-	相模原市中央区上溝4533番地1号(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
4	相模原市	市道	-	相模原市南区新磯野415番地(交差点名なし)	対象外	非幹線道路
5	相模原市	市道	-	相模原市緑区下九沢2368番地(相模原北公園東側)	対象外	非幹線道路

## 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (DO)

### 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859区間(重複を除く)のうち、現時点(R6.3月)で対策実施済の区間は、351区間(41%)である。



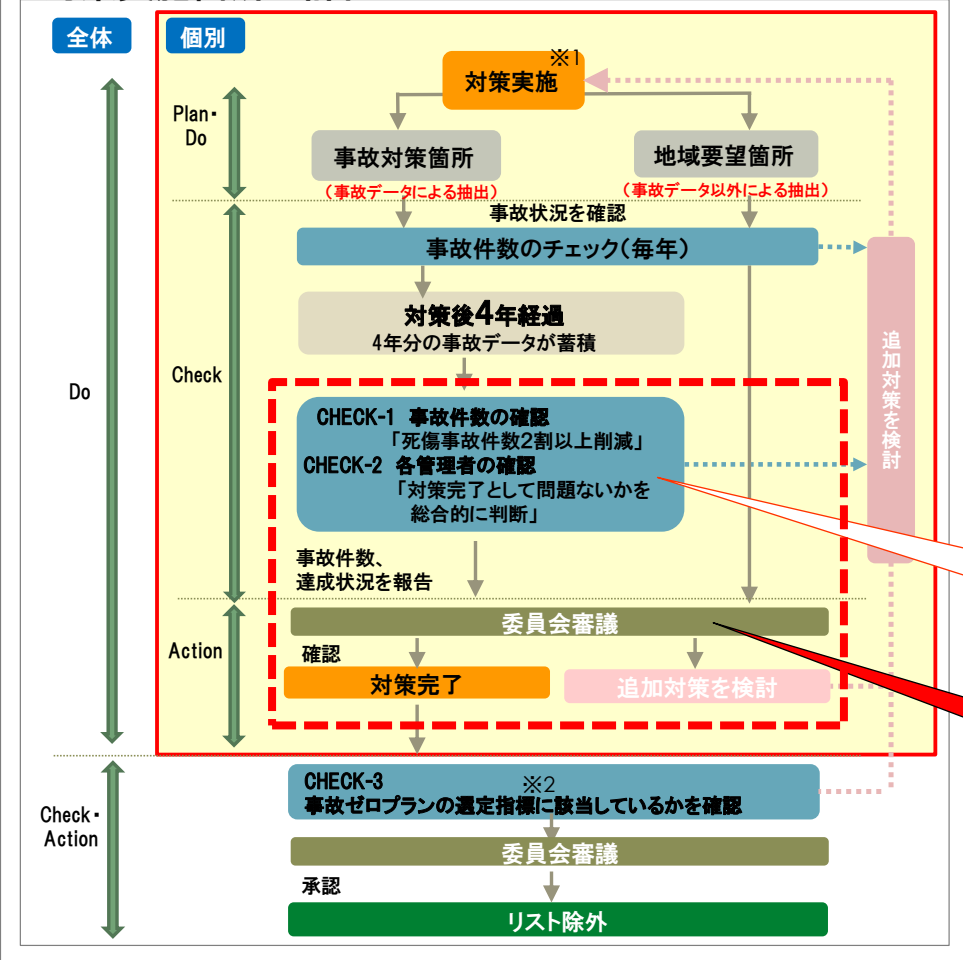
※R6年3月時点における各管理者の確認結果

# 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (CHECK)

## 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。

### ■対策実施箇所の評価フロー



### ■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	45区間
事故データ以外による抽出	25区間
合計	70区間

CHECK-1  
CHECK-2  
(毎年)

本委員会で審議(承認)

毎年

5年毎

※1 対策実施はR6年3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)

# 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (ACTION)

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)

- 事故データより抽出した45区間のうち、事故件数が2割以上削減(CHECK-1)は38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	道路種別	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	国道	15	横浜市鶴見区市場富士見町9番地15号(ゴム通り入口交差点)	18	11	-38.9%	●	●
2	横浜国道	国道	1	中郡大磯町高麗3丁目4番地16号(相模貨物駅前交差点)	13	2	-84.6%	●	●
3	横浜国道	国道	15	川崎市川崎区南町18番地18号(交差点名なし)	9	3	-66.7%	●	●
4	横浜国道	国道	246	横浜市青葉区荻田西1丁目1番地~横浜市青葉区荻田西1丁目2番地3号	23	9	-60.9%	●	●
5	横浜国道	国道	1	藤沢市辻堂神台2丁目5番地20号(羽鳥交番前交差点)	12	2	-83.3%	●	●
6	相武国道	国道	16	相模原市中央区中央1丁目14番地(中央一丁目交差点)	14	10	-28.6%	●	●
7	神奈川県	主地(県)	26	横須賀市林2丁目1番地31号~横須賀市林2丁目7番地7号	14	4	-71.4%	●	●
8	神奈川県	国道	255	小田原市扇町2丁目16番地16号(井細田交差点)	3	1	-66.7%	●	●
9	横浜市	主地(県)	21	横浜市港南区日野中央2丁目1番地10号(日野中央公園交差点)	21	16	-23.8%	●	●
10	横浜市	主地(県)	2	横浜市港北区榎町2丁目7番地21号(大綱橋交差点)	18	3	-83.3%	●	●
11	横浜市	主地(県)	45	横浜市瀬谷区二ツ橋町553番地(西部病院入口交差点)	17	11	-35.3%	●	●
12	横浜市	主地(県)	40	横浜市瀬谷区二ツ橋町160番地(二ツ橋交差点)	17	13	-23.5%	●	●
13	横浜市	主地(県)	23	横浜市金沢区大道1丁目2番地8号2(交差点名なし)	11	8	-27.3%	●	●
14	横浜市	県道	109	横浜市緑区中山3丁目36番地7号~横浜市緑区中山4丁目1番地8号	12	6	-50.0%	●	●
15	横浜市	県道	218	横浜市南区南太田2丁目28番地12号(南センター入口交差点)	14	1	-92.9%	●	●
16	横浜市	主地(県)	40	横浜市瀬谷区南台1丁目37番地10号(南台交差点)	17	11	-35.3%	●	●
17	横浜市	主地(県)	12	横浜市港北区篠原町1123番地(篠原池交差点)	9	7	-22.2%	●	●
18	横浜市	県道	218	横浜市戸塚区平戸1丁目29番地12号~横浜市戸塚区平戸1丁目30番地1号	11	1	-90.9%	●	●
19	横浜市	主地(県)	12	横浜市港北区小机町88番地1号~横浜市港北区小机町69番地1号	8	2	-75.0%	●	●
20	横浜市	国道	1	横浜市戸塚区戸塚町3849番地~横浜市戸塚区戸塚町3042番地	13	4	-69.2%	●	●
21	横浜市	主地(市)	18	横浜市戸塚区深谷町215番地1号(深谷交差点)	9	1	-88.9%	●	●
22	横浜市	県道	401	横浜市戸塚区上矢部町~横浜市戸塚区上矢部町1556番地	5	4	-20.0%	●	●
23	横浜市	主地(市)	85	横浜市神奈川区片倉1丁目23番地31号~横浜市神奈川区片倉1丁目16番地3号	10	7	-30.0%	●	●
24	横浜市	県道	201	横浜市保土ヶ谷区帷子町2丁目71番地(交差点名なし)	4	0	-100.0%	●	●
25	横浜市	主地(県)	2	横浜市港北区榎町1丁目22番地29号(菖蒲園前交差点)	7	2	-71.4%	●	●
26	横浜市	主地(県)	40	横浜市旭区本村町29番地~横浜市旭区本村町27番地13号	16	2	-87.5%	●	●
27	横浜市	主地(市)	18	横浜市泉区和泉町~横浜市泉区和泉中央北5丁目25番地25号	5	0	-100.0%	●	●
28	横浜市	県道	140	横浜市都筑区折本町198番地(第三京浜入口交差点)	27	18	-33.3%	●	●
29	横浜市	(指定市)市道	3	横浜市西区高島1丁目2番地13号(すずかけ通り西交差点)	17	8	-52.9%	●	●
30	横浜市	(指定市)市道	30	横浜市都筑区牛久保西1丁目24番地20号(請地交差点)	13	7	-46.2%	●	●
31	横浜市	県道	140	横浜市鶴見区駒岡2丁目14番地1号(一の瀬交差点)	9	5	-44.4%	●	●
32	横浜市	主地(市)	80	横浜市中区長者町1丁目1番地4号(車橋交差点)	10	3	-70.0%	●	●
33	横浜市	主地(市)	80	横浜市中区長者町2丁目6番地1号(長者町一丁目交差点)	11	6	-45.5%	●	●
34	横浜市	(指定市)市道	22	横浜市青葉区奈良4丁目6番地13号(奈良三丁目交差点)	8	1	-87.5%	●	●
35	横浜市	県道	109	横浜市緑区中山4丁目24番地11号(緑郵便局入口交差点)	5	2	-60.0%	●	●
36	横浜市	主地(市)	82	横浜市中区本牧間門32番地10号(間門小学校入口交差点)	5	0	-100.0%	●	●
37	横浜市	県道	203	横浜市栄区小菅ヶ谷2丁目39番地12号(交差点名なし)	5	0	-100.0%	●	●
38	横浜市	県道	203	横浜市戸塚区上倉田町489番地1号~横浜市戸塚区戸塚町10番地	2	0	-100.0%	●	●

## 3-1. 事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル全体 (ACTION)

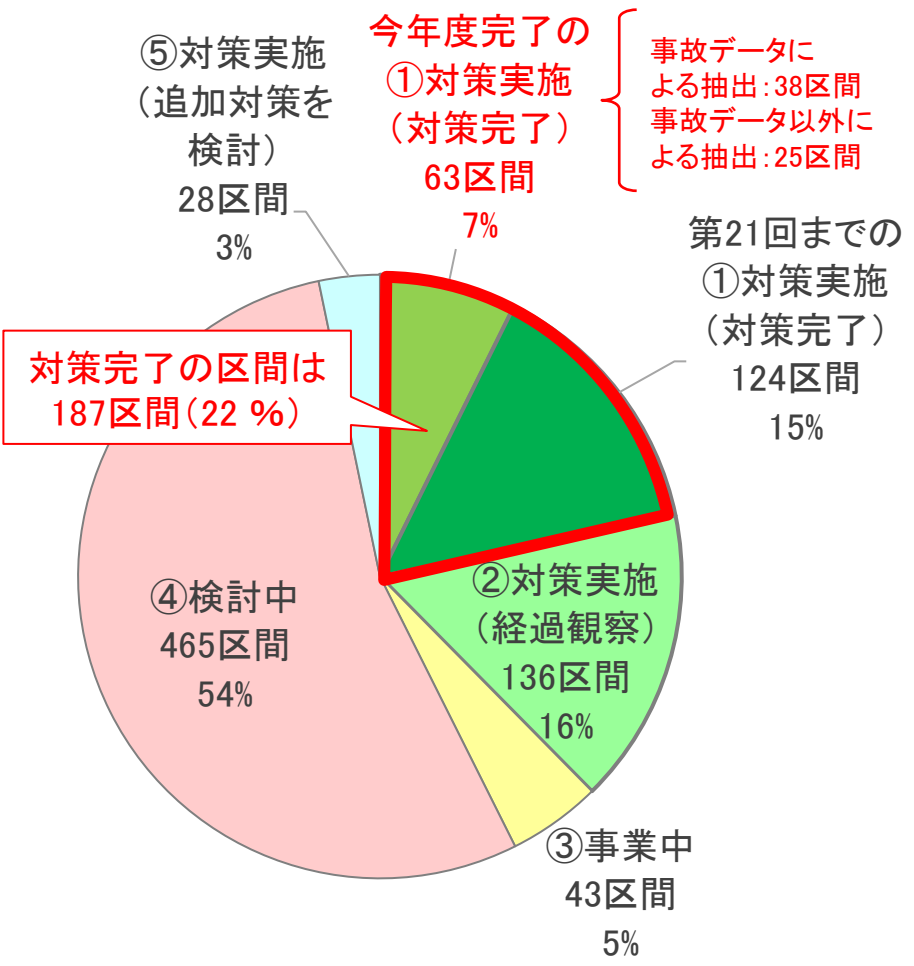
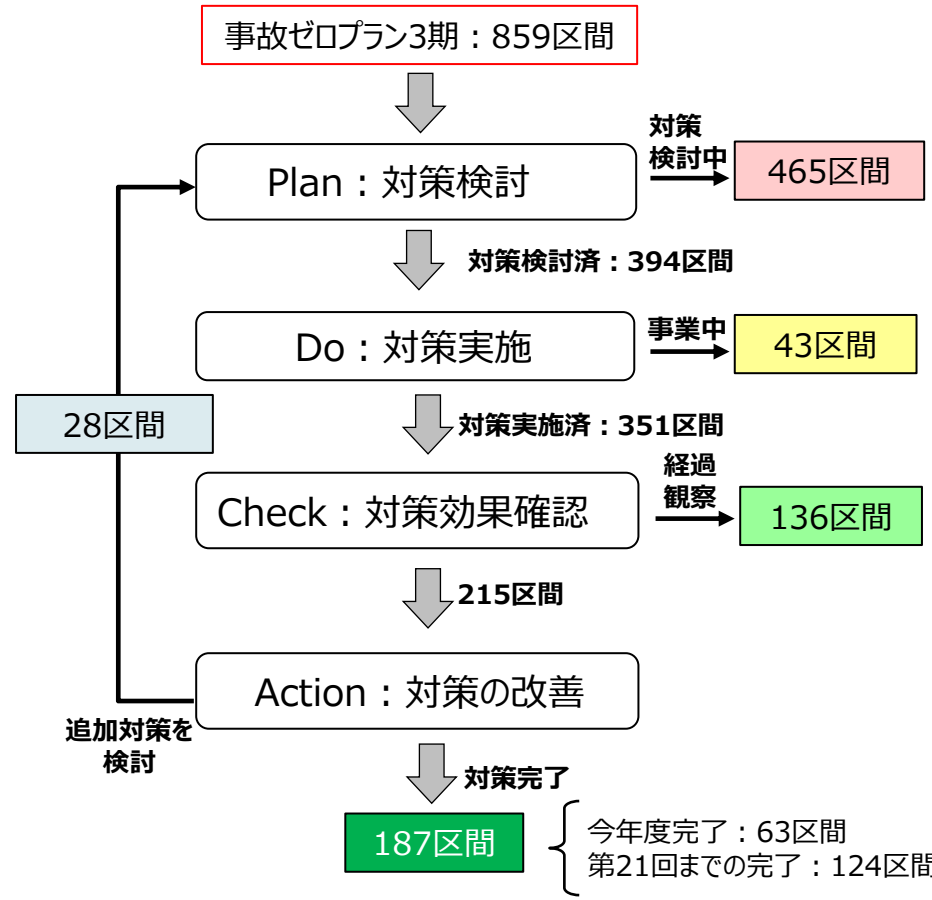
**Action** 今年度の完了判定の結果(事故データ以外による抽出)

- 事故データ以外(事故危険箇所・地域要望・事故多発区間)により抽出した25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	道路種別	路線番号	区間名(交差点名)
1	横浜国道	国道	1	小田原市国府津3丁目10番地～小田原市国府津3丁目15番地
2	横浜国道	国道	16	横浜市磯子区中原1丁目5番地6号(中原交差点)
3	横浜国道	国道	246	大和市深見489番地(大和市深見交差点)
4	横浜国道	国道	1	中郡大磯町国府新宿166番地～中郡大磯町国府新宿235番地1号
5	横浜国道	国道	246	秦野市平沢400番地1号(平沢交差点)
6	横浜国道	国道	1	小田原市国府津3丁目8番地10号～小田原市国府津3丁目11番地2号
7	横浜国道	国道	16	横浜市金沢区片吹64番地6号～横浜市金沢区片吹65番地
8	横浜国道	国道	16	横浜市西区桜木町7丁目37番地1号(桜木町七丁目交差点)
9	横浜国道	国道	15	川崎市川崎区旭町1丁目3番地～川崎市川崎区富士見1丁目5番地2号
10	横浜国道	国道	1	横浜市戸塚区影取町182番地(影取町交差点)
11	横浜国道	国道	246	伊勢原市白根630番地1号～伊勢原市白根618番地
12	横浜国道	国道	246	厚木市田村町12番地22号～厚木市船子602番地
13	相武国道	国道	16	相模原市緑区橋本7丁目4番地16号(交差点名なし)
14	相武国道	国道	20	相模原市緑区小淵1880番地(日連入口交差点)
15	神奈川県	国道	412	厚木市及川1102番地3号(及川中原交差点)
16	神奈川県	主地(道)	61	平塚市富士見町7番地33号(追分交差点)
17	神奈川県	県道	205	逗子市池子1丁目10番地21号(交差点名なし)
18	神奈川県	国道	134	中郡大磯町東町2丁目9番地～中郡大磯町東町1丁目
19	神奈川県	国道	134	鎌倉市長谷2丁目～鎌倉市坂ノ下26番地
20	神奈川県	主地(道)	72	足柄上郡大井町金子1821番地～足柄上郡大井町金子4043番地3号
21	川崎市	(指定市)市道	9	川崎市川崎区藤崎4丁目18番地22号(藤崎4丁目交差点)
22	川崎市	主地(道)	14	川崎市中原区木月3丁目52番地5号～川崎市中原区井田中ノ町39番地5号
23	川崎市	(指定市)市道	3	川崎市高津区末長4丁目16番地20号(第三京浜入口交差点)
24	川崎市	主地(道)	6	川崎市川崎区鋼管通5丁目3番地3号(鋼管通交差点)
25	川崎市	主地(道)	9	川崎市多摩区生田1丁目10番地(土淵交差点)

## Action これまでの対策完了区間

・ 事故ゼロプラン3期の859区間(重複を除く)のうち、現時点(R6.3月)で対策実施済は351区間であり、そのうち187区間(22%)が対策完了である。28区間(3%)が追加対策の検討となる。



# 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

### ・対策事例～追突事故対策～

「国道246号 横浜市青葉区荏田西1丁目1番地～横浜市青葉区荏田西1丁目2番地3号」※江田駅前交差点～市道取付部

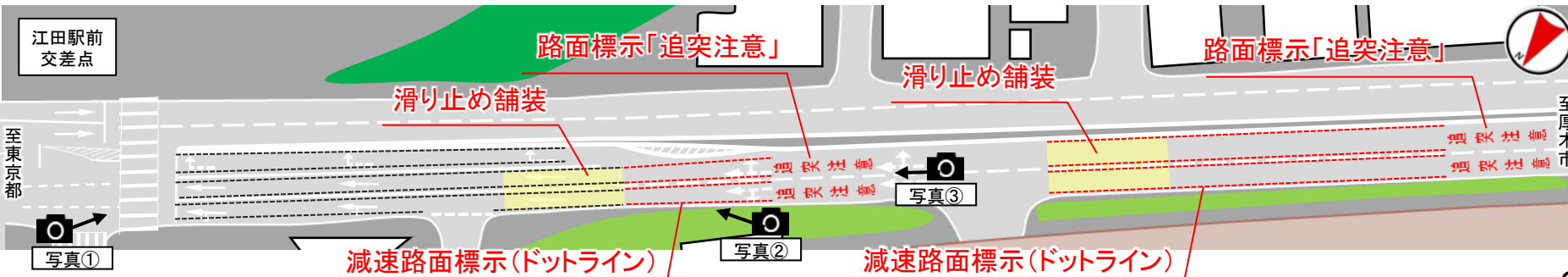
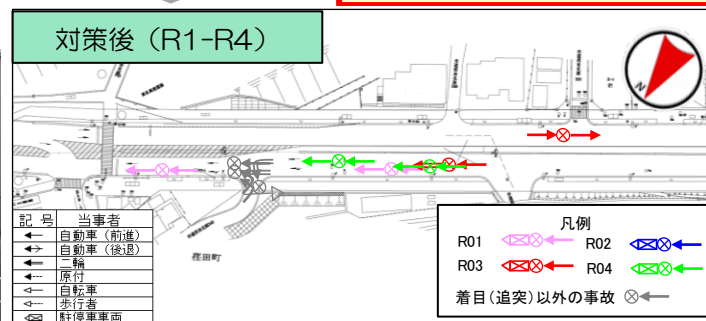
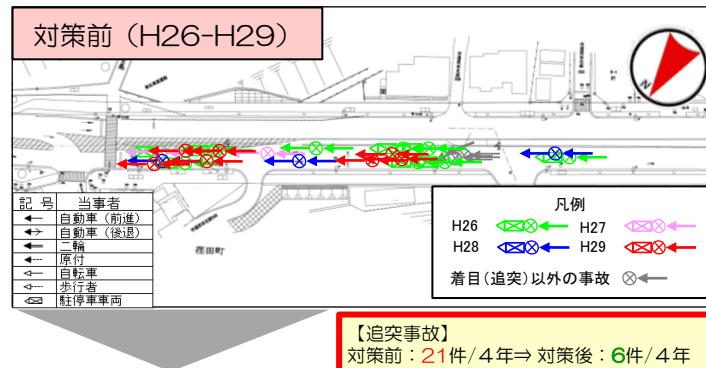
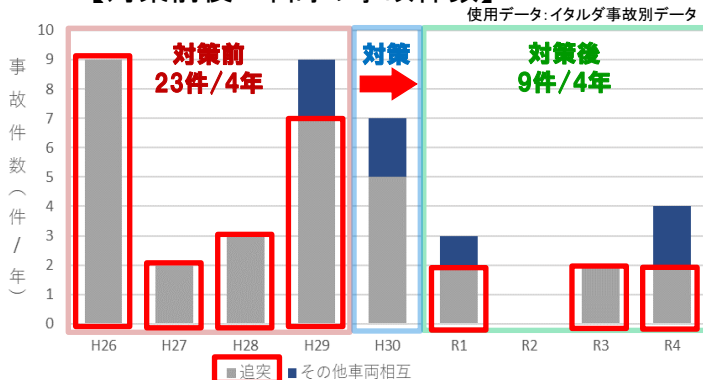
H30工事完了

- H30年度に追突事故対策として「路面標示(追突注意)」「減速路面標示(ドットライン)」「滑り止め舗装」の設置。
- 追突事故が21件/4年⇒6件/4年に減少。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】



#### 【対策前後4年間の事故件数】



# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

## VR技術を活用した対策検討の高度化

- 事故ゼロプラン3期では、**対策検討時にVR技術**を活用し、対策設置イメージを確認する取り組みを行っている。
- 国道409号川崎市川崎区浮島町付近の転回路では、令和4年11月～令和5年11月の間に、転回時または右折時の大型車等が交通島の縁石部に接触する物損事故が多発していた(14件)。
- 交通島を認知させる対策として、令和5年12月に交通島に視線誘導標と誘導線を設置した。
- 対策前後の**大型車からの視点**による**対策工種の設置位置や見え方**を比較するため、**VR技術**を用いて**検証**した。

### 【対策実施状況】

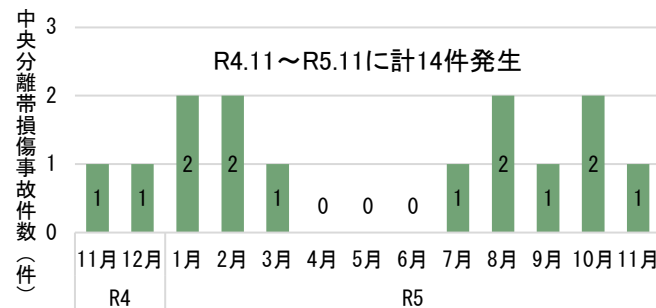
#### ■位置図



#### ■現地状況と対策内容



#### ■当該交差点における中央分離帯損傷事故件数

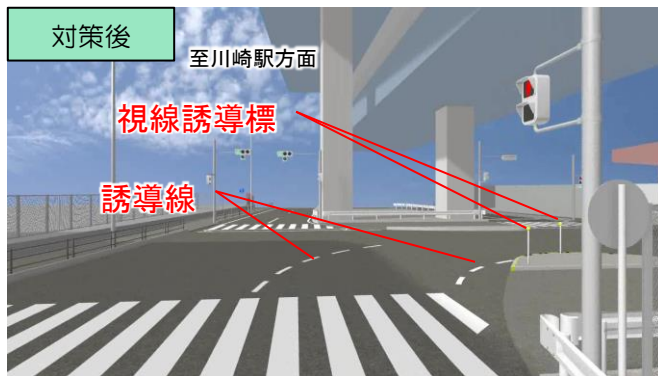


資料提供: 神奈川出張所  
※所轄警察(川崎臨港警察署)より事故報告があったものに限る

#### VRを活用した大型車からの視点



至東京湾アクアライン



至東京湾アクアライン



# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

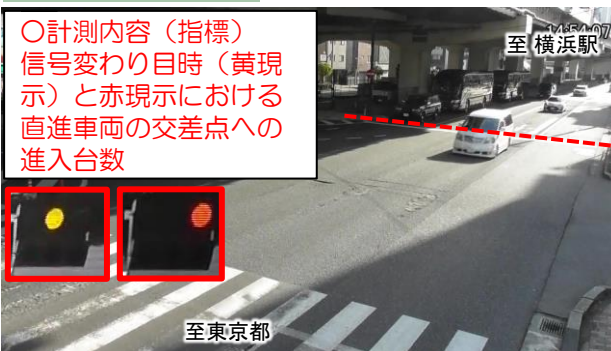
## AI技術を活用した対策効果評価の高度化

- 事故ゼロプラン3期では、**AI技術**を活用した早期に整備効果発現を確認する取り組みも行っている。
- これまでのビデオ調査による対策評価は、人の目視による計測が多く、コストや手間がかかっていたが、AI技術を活用することで、計測や解析作業の効率化を図った。
- 令和4年に停止線の前出し・右折指導線(誘導線)を設置した「国道15号 神奈川警察署前交差点」において、整備効果を早期に検証した。
- 検証を行うにあたり、**AI技術**を活用して、「**信号変わり目時(黄現示)と赤現示における直進車両の交差点への進入台数**」を自動計測し、効果を計測した。

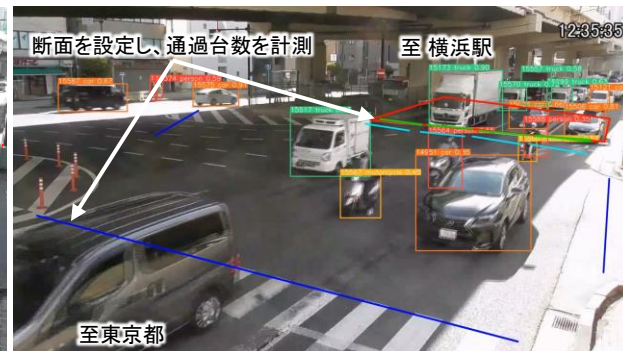
### 位置図



### 計測内容 (指標)



### 計測状況



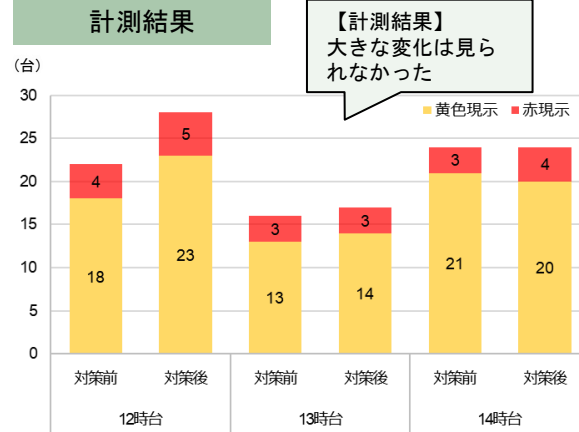
### 現地状況と対策内容



### 信号変わり目時の交差点への進入状況



### 計測結果

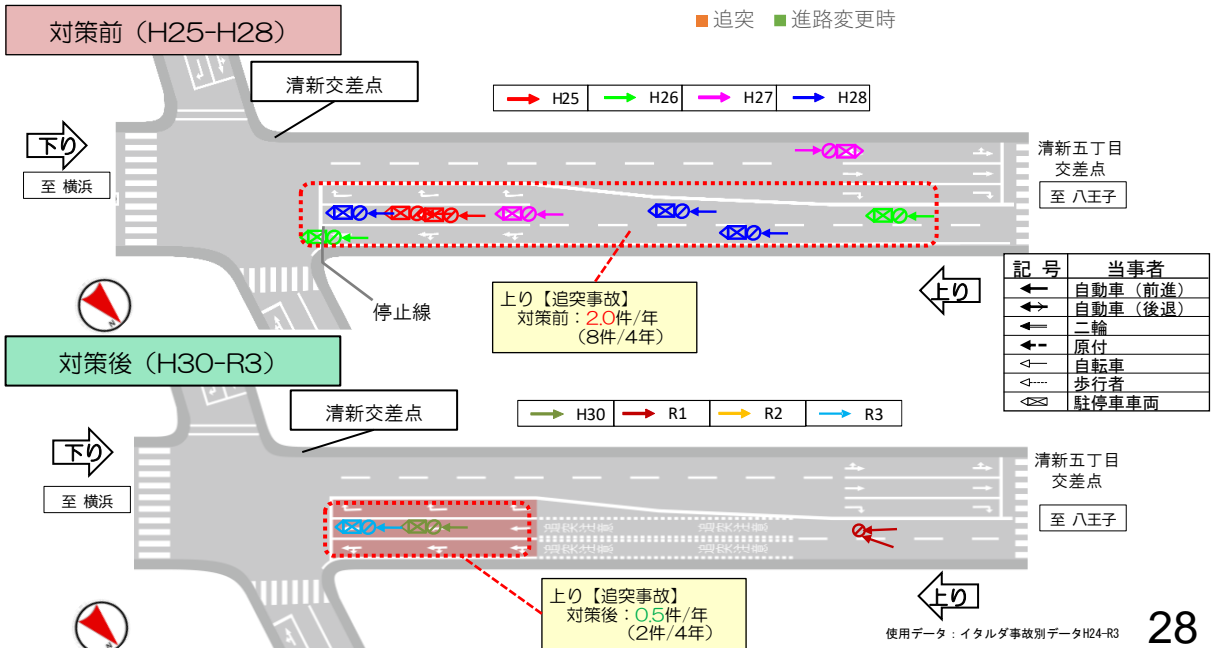
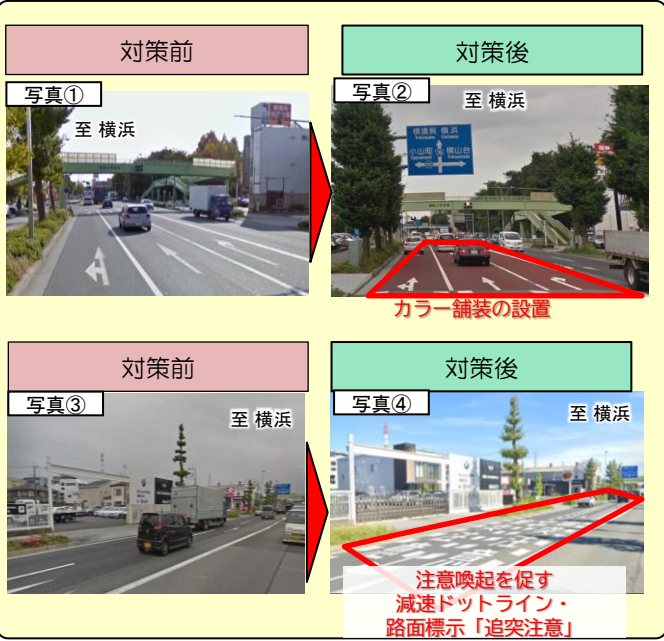
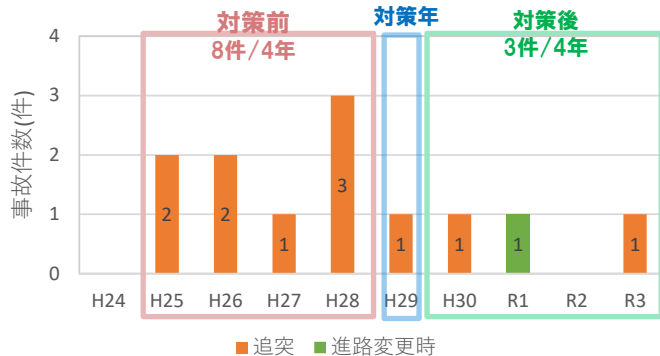
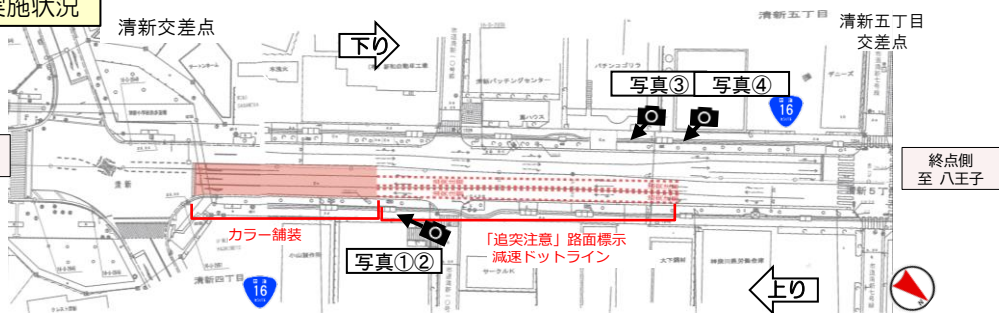


# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

## ・ 対策事例～追突事故対策～「国道16号相模原市清新五丁目単路」

- ・ 清新五丁目単路部は片側2車線の直線道路である。接続する清新交差点から慢性的な速度低下が発生しており、停止線付近や滞留末尾での追突事故が発生している。H29に上り線での速度抑制・注意喚起を目的として、**カラー舗装や減速ドットライン、注意喚起路面標示「追突注意」**等の対策を実施（写真②④）した。
- ・ 対策実施後、清新五丁目単路部の追突事故は【追突事故件数：8件/4年⇒2件/4年】に減少した。

対策実施状況



記号	当事者
←	自動車 (前進)
→	自動車 (後退)
←	二輪
←	原付
←	自転車
←	歩行者
⊗	駐停車車両

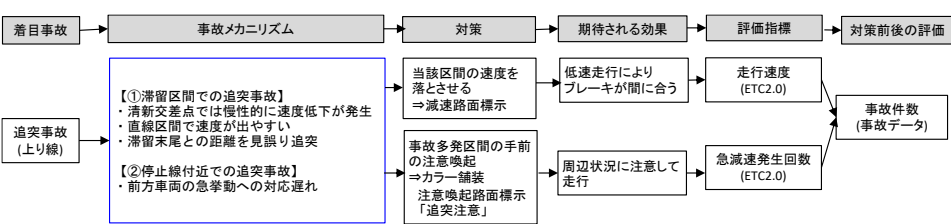
使用データ：イタルダ事故別データH24-R3

# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

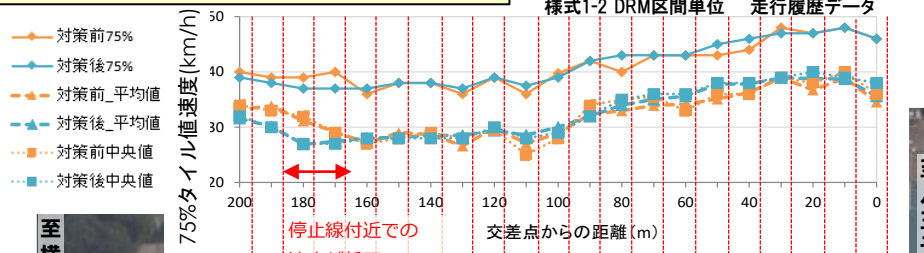
## ・ 清新五丁目単路 追突事故対策による交通挙動変化の検証

・ 清新五丁目単路で、カラー舗装、減速路面標示及び注意喚起路面文字「追突注意」を実施し、ドライバーへの速度抑制や注意喚起が図られ、急減速発生率が低下している。ETC2.0プローブ速度データからも対策前に比べて対策後の方が停止線付近での速度が低下している。ドットラインによって車線幅員を狭く見せたことや、カラー舗装により注意喚起が促され、特に停止線付近では速度が低下したこともあり、事故減少につながった。

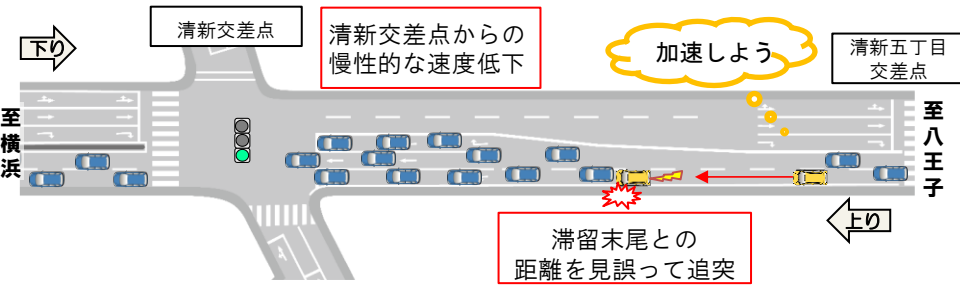
### 整備効果の発現シナリオ



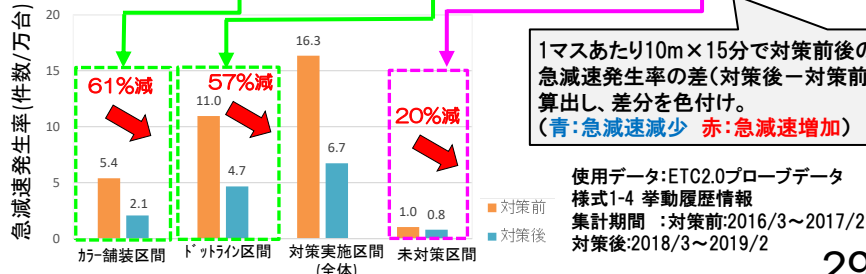
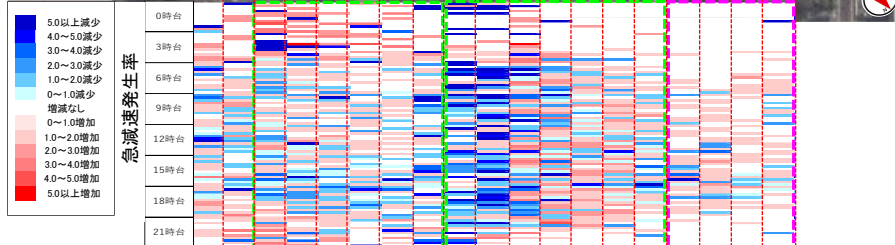
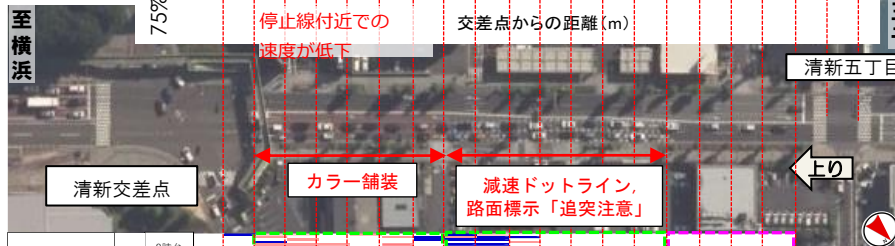
### 安全対策の効果（速度及び急減速の変化）



### 事故メカニズム：① 滞留区間での追突事故



### 事故メカニズム：② 停止線付近での追突事故



1マスあたり10m×15分で対策前後の急減速発生率の差(対策後-対策前)算出し、差分を色付け。(青:急減速減少 赤:急減速増加)

使用データ:ETC2.0プローブデータ 挙動履歴情報  
集計期間 :対策前:2016/3~2017/2  
対策後:2018/3~2019/2

至八王子  
清新五丁目

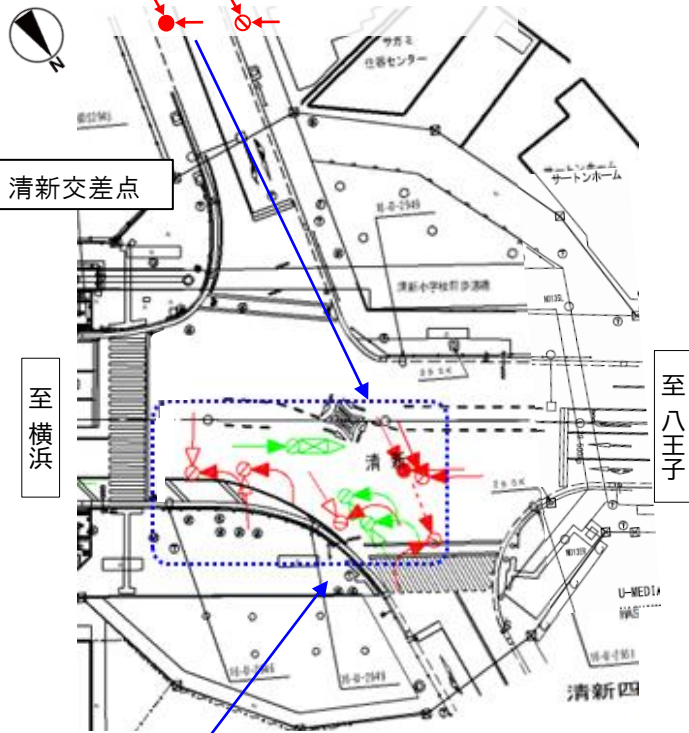
# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

## ・ 清新五丁目単路 今後の交通事故対策の展望

・ 清新五丁目単路が接続する清新交差点では、交差点内での出会い頭事故及び左折事故が多発しており、第5次事故危険箇所を選定されている。当該事故に対して、更なる交通安全対策案を検討している。  
 (対策内容については今後関係機関と協議のうえ決定)

事故図 (H27-H30)

【上り交差点内出会い頭事故：2件/4年】



【上り交差点内左折時事故：5件/4年】



対策検討素案

※現時点、事務所側で検討している対策素案

交差点内出会い頭、左折事故の改善への追加対策

③矢羽根型路面標示の設置

②自転車横断帯の引き直し

清新交差点

至横浜

至八王子

至八王子

④ゼブラ帯

交通事故分析記号

記号	意味
←	自動車 (前進)
↔	自動車 (後退)
←	二輪
←	原付
←	自転車
←	歩行者
⊠	駐停車車両
●	死亡事故
○	負傷事故 (重傷)
○	負傷事故 (軽傷)

正面衝突		21	→←
追突	進行中	22	←→
	その他	23	↔
車	出合頭	24	↔
	追越追抜時	25	↔
相	すれ違い時	26	↔
	左折時	27	↔
互	右折直進	28	↔
	その他	29	↔
	その他	30	↔

交通事故表示色

🟢	昼間発生事故
🔴	夜間発生事故

# 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72号(松田国府津) 無信号交差点」

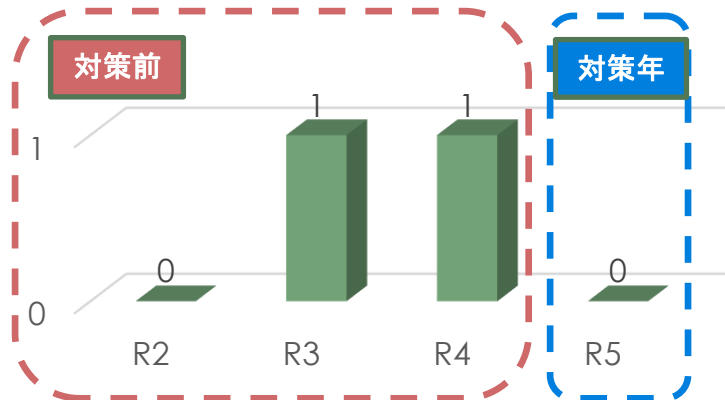
R5工事完了

- 変則十字路交差点において、普通乗用自動車が右折時に対向直進中の原動機付自転車と衝突する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・減速ドットを施工した。(R4完了)
- 本件交通死亡事故の直接原因ではないものの、既設横断歩道の位置が交差点内に設置されており、今後、横断歩行者が関係する重大事故発生も懸念されたため、関係機関等との調整を図った上で、横断歩道位置を移設するとともに、同所に街路灯を新設した。(R5完了)

### 【対策実施状況】



対策前後の交通事故発生状況 (件/年)

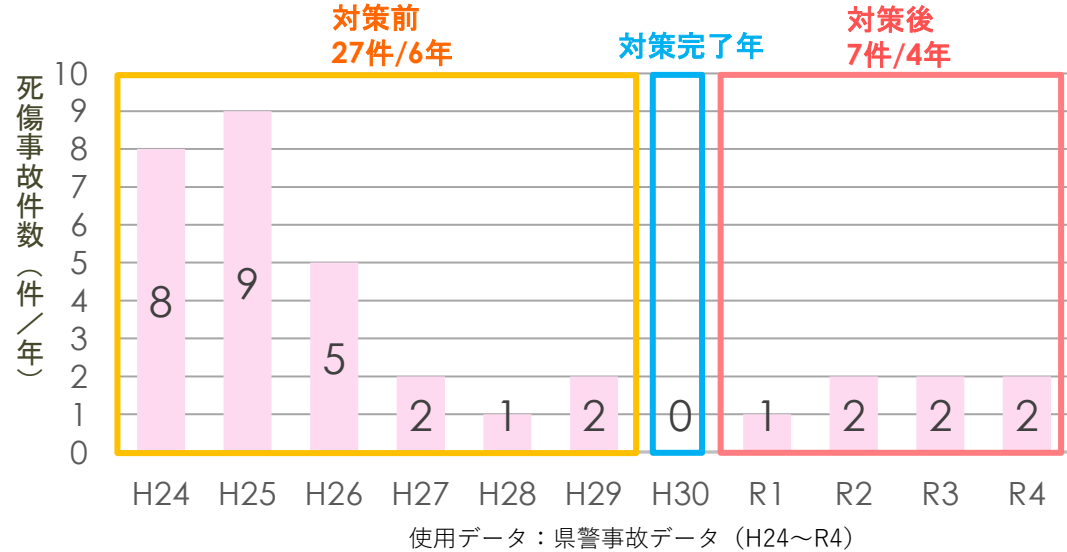
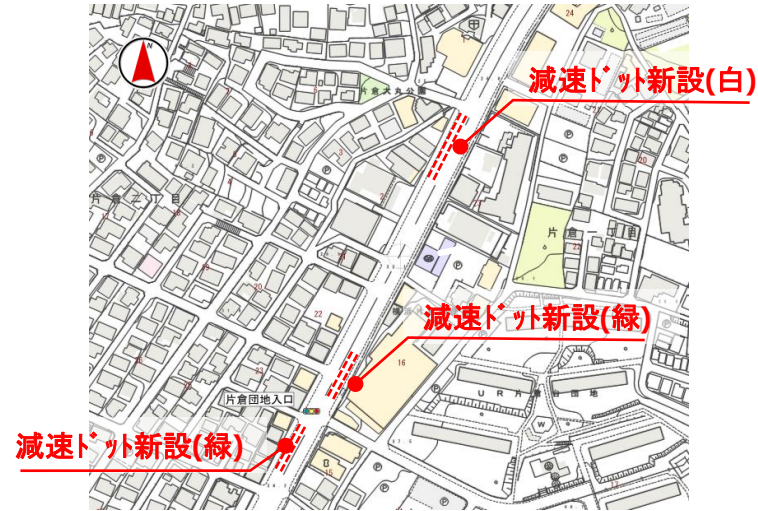


# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

・対策事例～事故対策～ (主) 鶴見駅三ツ沢線片倉1丁目23-37～片倉団地入口交差点付近

- ・ 車両同士での事故が多発しており、H30年までに減速ドット新設、区画線の補修(区分線等)を実施。
- ・ 当該区間は第2期事故プランにて選定されているが、その後の対策実施により、事故件数が27件/6年から7件/4年に減少。

## 【対策実施状況】



減速ドット新設(緑)・区画線補修

対策前



対策後



減速ドット新設(白)・区画線補修

対策前



対策後



# 3-2. 事故ゼロプラン3期の取り組み事例

R1工事完了

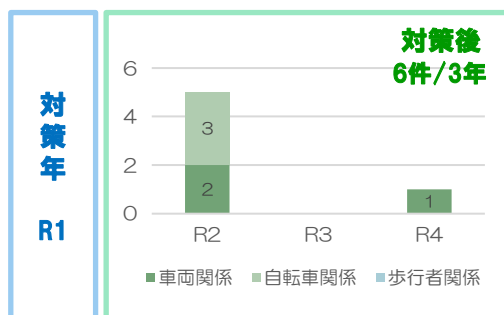
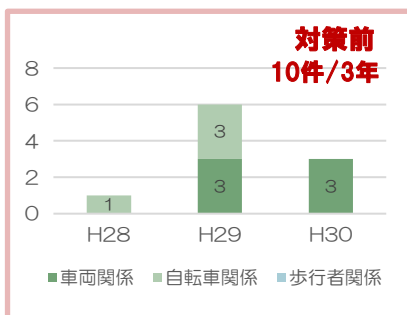
## ・対策事例～追突事故対策～ 「南区旭町～南区南台2丁目」

- ・ 車両及び自転車事故が多発しており、R1年に事故対策として「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6件/3年から3件/3年に減少。また、事故全体件数は10件/3年から6件/3年に減少。

### 【対策実施状況(R1整備)】



事故件数(件/年)



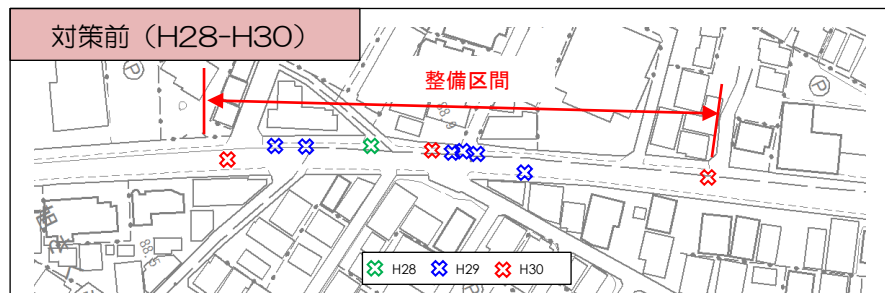
使用データ: 交通事故発生箇所マップ(相模原市)(H28~R4)

対策前

対策後

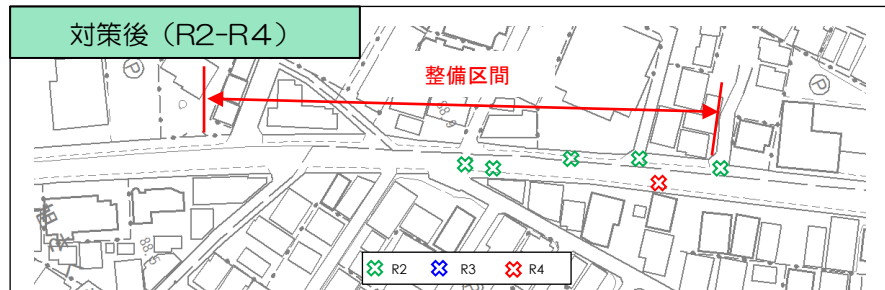


対策前 (H28-H30)



【車両事故】  
対策前: 10件/3年 → 対策後: 6件/3年

対策後 (R2-R4)



# 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み合わせにより、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』の入り口(イメージ)】

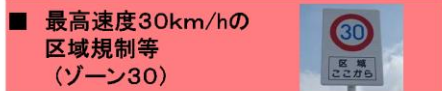


看板



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

● 速度抑制対策

ハンブ

スムーズ横断歩道

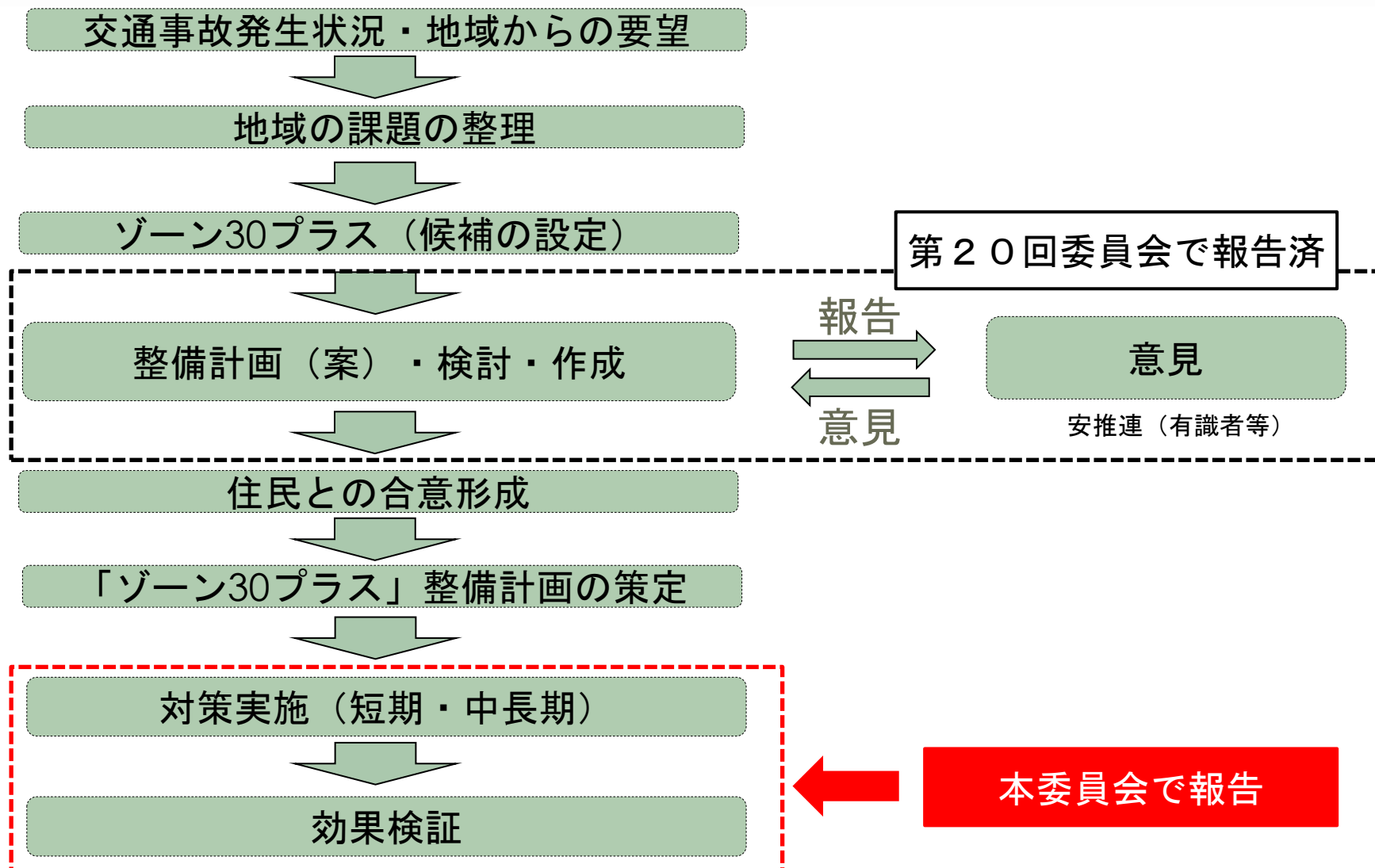
+

出典: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」について(国土交通省:令和3年8月)

## 4. 生活道路における交通事故対策

### ゾーン30プラスの取り組みフロー

- 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」の整備による効果検証結果：緑区中山町地区

- 中山町地区では令和4年2月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和4年8月までに短期対策(看板・路面標示の設置)を完了。※物理的デバイスは令和2年3月までに整備済
- 効果検証を行った結果、車両走行速度が低下が継続して減少。(整備後3年の速度抑制効果を確認)
- アンケート結果(社会実験時)によると、約6割の住民が「安全性が向上した」と回答。



### 【推進体制】

- 緑区中山町地区交通安全対策協議会
- 横浜市道路局施設課
  - 横浜市緑区緑土木事務所
  - 緑警察署
  - 中山小学校
  - 中山町自治会
- 【オブザーバー】
- 関東地方整備局横浜国道事務所
  - 学識経験者

### 【取組経緯】

交通安全対策協議会を設立し、地域住民等からの意見を踏まえた交通安全対策を実施

- H30.8：第1回協議会（地区の課題を関係者で共有）
- H30.10：第2回協議会（安全対策案の立案）
- H30.11～12：実証実験の実施（仮設ハンブ等を設置）
- H31.1：第3回協議会（実証実験の結果報告）
- R1.6：第4回協議会（実証実験結果を踏まえ交通安全対策の決定）
- R2.3：交通安全対策の整備（物理的デバイス）
- R4.2：「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- R4.8：ゾーン30プラス（標示・標識）の整備完了
- R5.3：効果検証の実施



### 凡例

- ゾーン30プラス
- 警察による対策
- 効果検証実施箇所（車両走行速度調査）
- 道路管理者による対策
- その他の対策

### 【効果検証結果】

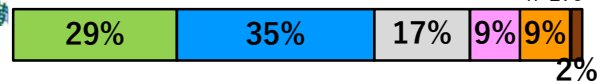
(1) 車両走行速度調査（ETC2.0データによる）

	平均速度	30km/h超過割合
整備前	32.5 km/h	66.7%
整備後	24.4 km/h	33.5%

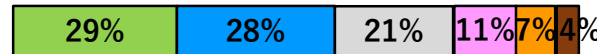
整備前：H29.11.22～H29.12.16  
整備後（施工後3年）：R5.3.1～R5.3.31

(2) アンケート調査（社会実験時アンケート）

問：対策箇所②について、対策により安全性が向上したと思いますか？



問：対策箇所③について、対策により安全性が向上したと思いますか？



■ かなりそう思う ■ ややそう思う ■ どちらとも言えない  
■ あまりそう思わない ■ まったくそう思わない ■ 未回答

### 【対策実施状況】



ハンブ



スムーズ横断歩道



スムーズ横断歩道



狭さく

# 4. 生活道路における交通事故対策

## 「ゾーン30プラス」の整備による効果検証結果：南区通町4丁目地区

- 通町4丁目地区では令和4年2月に「ゾーン30プラス」の整備計画を策定し、令和4年7月までに短期対策(看板・路面標示の設置)を完了。※物理的デバイスは令和4年1月までに整備済
- 効果検証を行った結果、ハンプ設置路線の車両走行速度が低下。
- アンケート結果(地域住民・児童)によると、約7割の住民が「安全性が向上した」と回答。

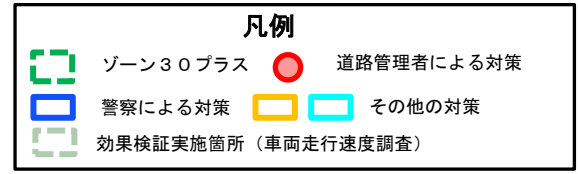
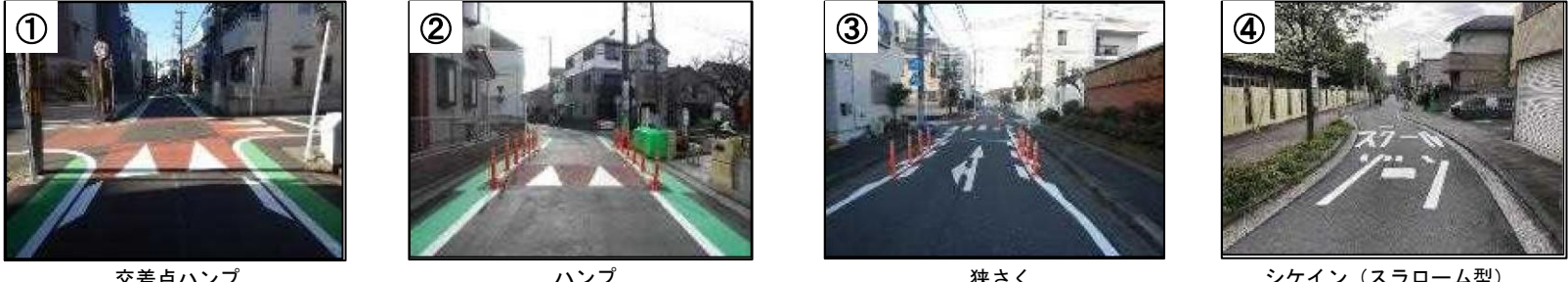


- 【推進体制】
- 南区大岡小学校周辺地区交通安全対策協議会
- 横浜市道路局施設課
  - 横浜市南土木事務所
  - 神奈川県南警察署
  - 大岡小学校
  - 本大岡連合町内会、大橋町町内会、中島町3・4丁目町内会、通町三・四丁目町内会
- 【オブザーバー】
- 関東地方整備局横浜国道事務所
  - 学識経験者

【取組経緯】

- 交通安全対策協議会を設立し、地域住民等からの意見を踏まえた交通安全対策を実施
- R3.7：第1回協議会 (地区の課題を関係者で共有、安全対策案の意見交換)
  - R3.11：第2回協議会 (交通安全対策の決定)
  - R4.1：交通安全対策の整備 (物理的デバイス)
  - R4.2：「ゾーン30プラス」整備計画の策定
  - R4.7：ゾーン30プラス (標示・標識) の整備完了
  - R5.2：効果検証の実施

【対策実施状況】



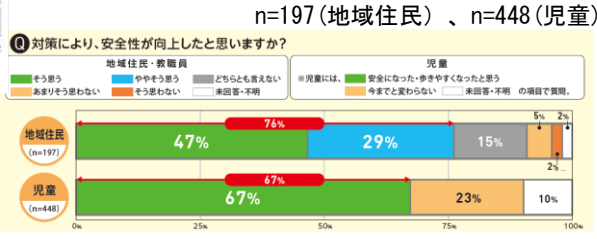
【効果検証結果】

(1) 車両走行速度調査 (ETC2.0データによる)

	85%マイル速度	30km/h以上割合
整備前	42.5 km/h	39.7%
整備後	27.2 km/h	6.2%

整備前：H31.1.1~R1.12.31、整備後：R5.2.1~R5.2.28

(2) アンケート調査 (アンケート調査結果 (地域住民・児童) より) 問：対策により安全性が向上したと思いますか？



# 5. 関係機関の取り組み 首都高速道路の取り組み

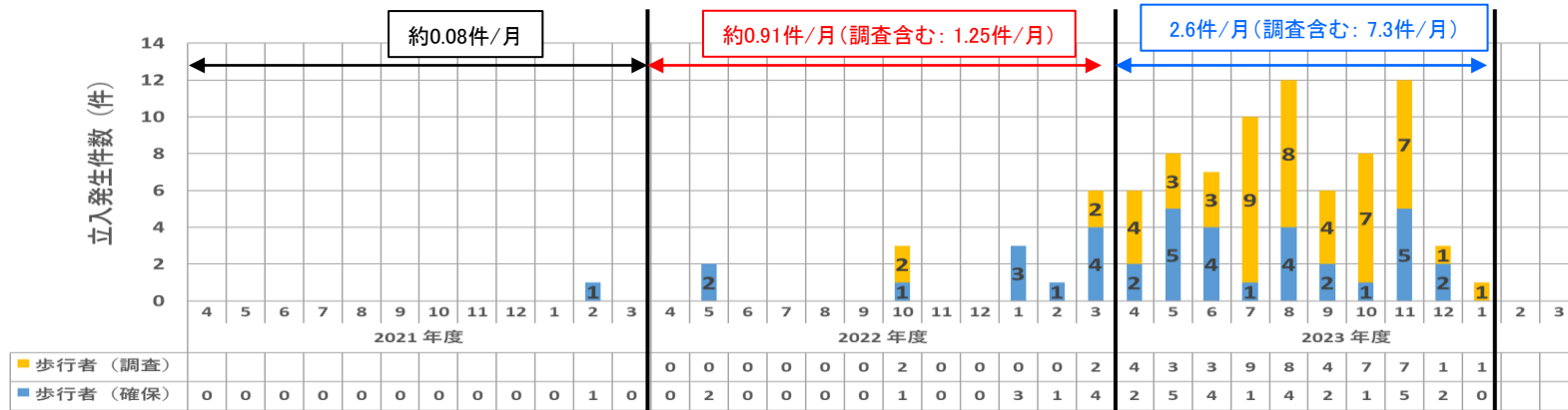
## (1) 大黒ふ頭入口における立入の概要

- 2022年度末頃から大黒PA付近での歩行者立入が急増。
- 外国人による立入が大半を占めており、大黒PAでの集会(自動車ショー)を目的とした歩行者が多い。
- その中には、PA周辺でバス及びタクシーを降車している者も多数。
- また、原付の立入も2023年4月～2024年1月において4件発生しており、神奈川管内における立入上位箇所となっている。

■位置図



大黒PA付近における歩行者立入件数（2021年度4月～2023年度1月31日時点）



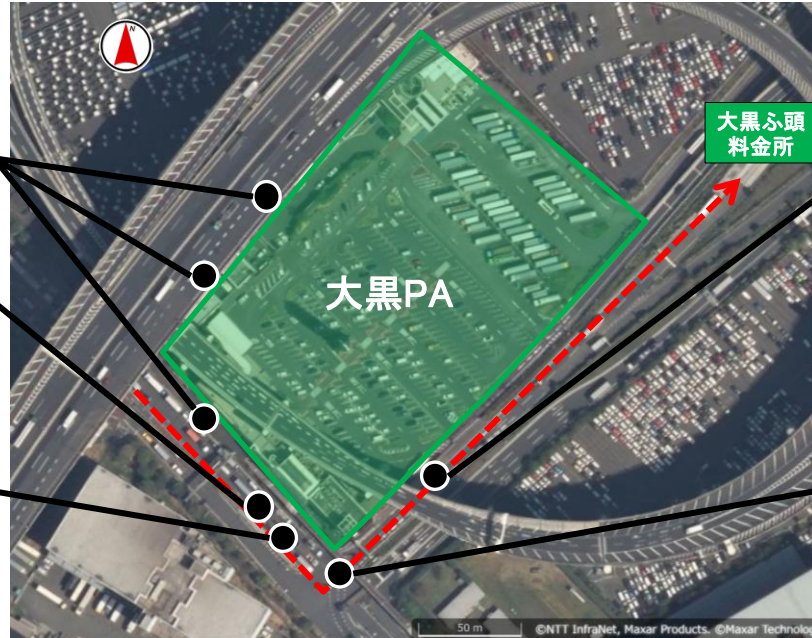
※大黒ふ頭入口及び大黒JCTランプ内での立入発見事象調査件数は2022年度～のみの集計

# 5. 関係機関の取り組み 首都高速道路の取り組み

## (2) 大黒PAの立入対策

- 現地ハード対策4種類を2023年12月～2024年1月に施工済み。
- 歩行者立入禁止を呼びかけるチラシ(A4・名刺サイズ)、ポスターを作成(日本語版・英語版)。  
→タクシー協会・バス会社等へ1月末～2月に配布済み。

### 【対策実施状況】



### ■ 注意喚起チラシ・ポスター



### ■ 名刺サイズの注意喚起チラシ(日本語版・英語版を作成)

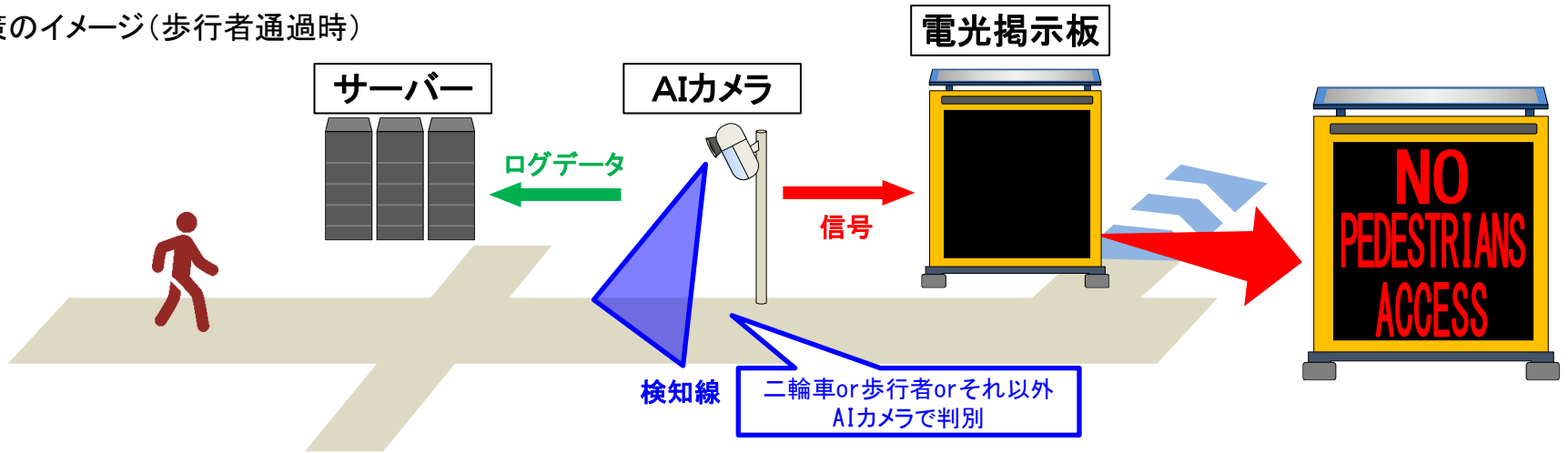


# 5. 関係機関の取り組み 首都高速道路の取り組み

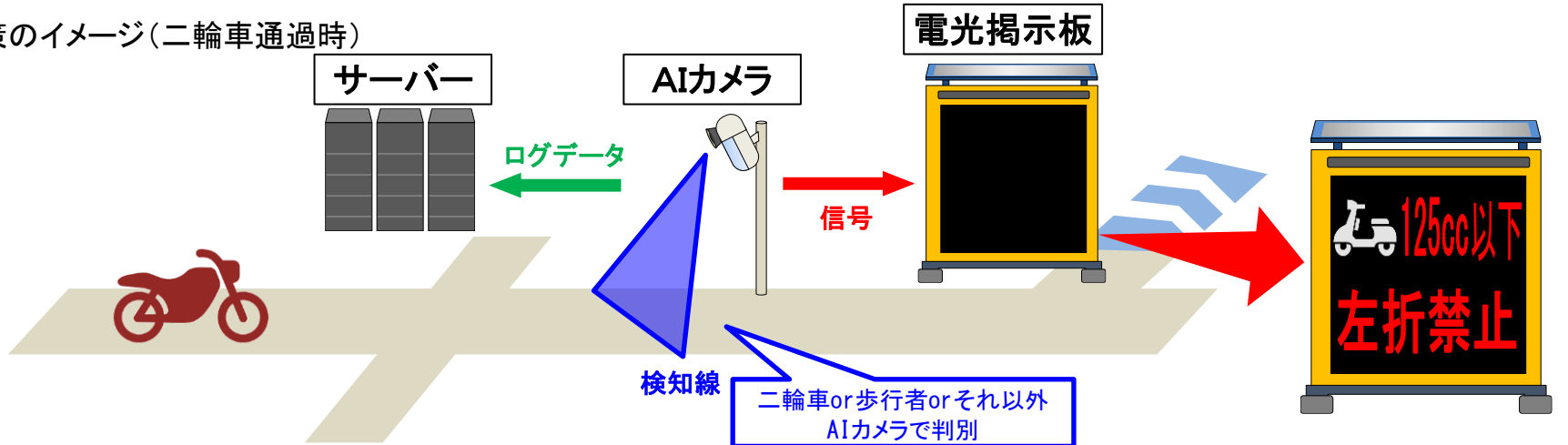
## (3) 新たな立入対策のイメージ

- 歩行者と二輪車に対して『自分に対する注意』と認知されるように、**動的な対策**を検討。
- AIカメラで歩行者・二輪車・それ以外を判別後、**それぞれに応じた内容**の注意喚起をLED表示板に表示。
- 電光掲示板は**通常時消灯**しているが、歩行者・二輪車通過時にだけ注意喚起が表示されるため、通常の看板や路面標示に比べ、**より注意を引くことが可能**。

◆対策のイメージ(歩行者通過時)



◆対策のイメージ(二輪車通過時)

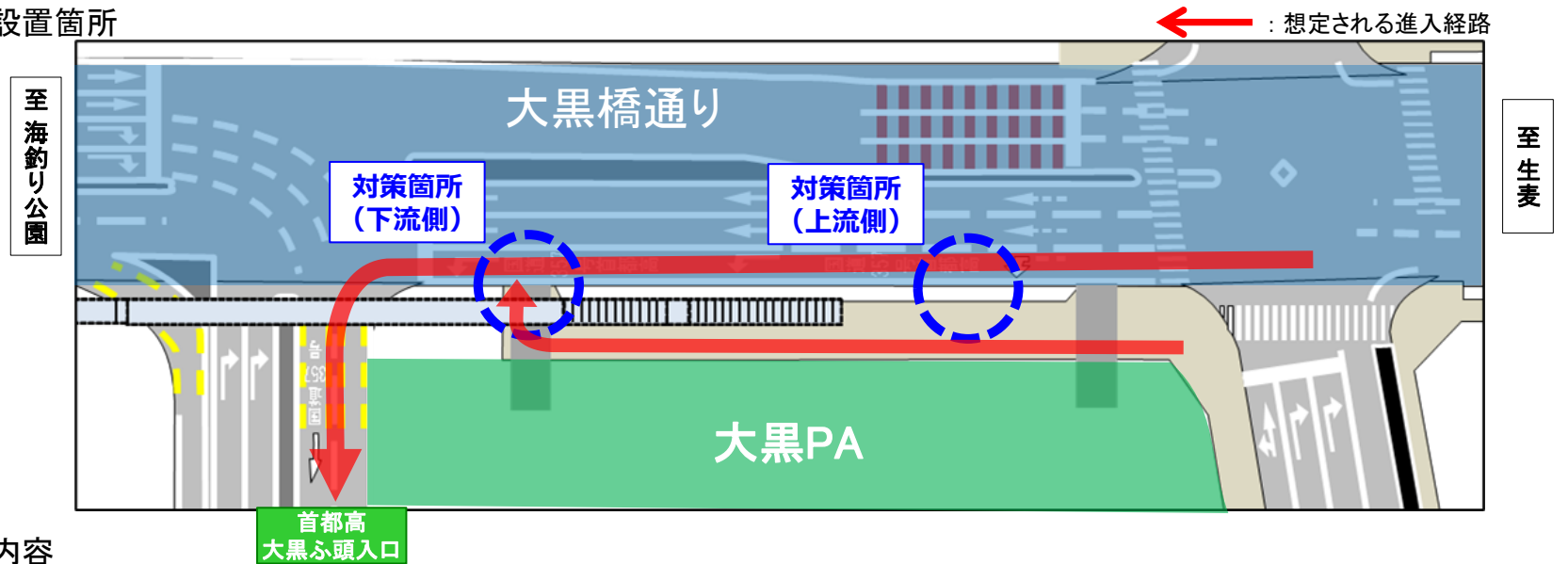


# 5. 関係機関の取り組み 首都高速道路の取り組み

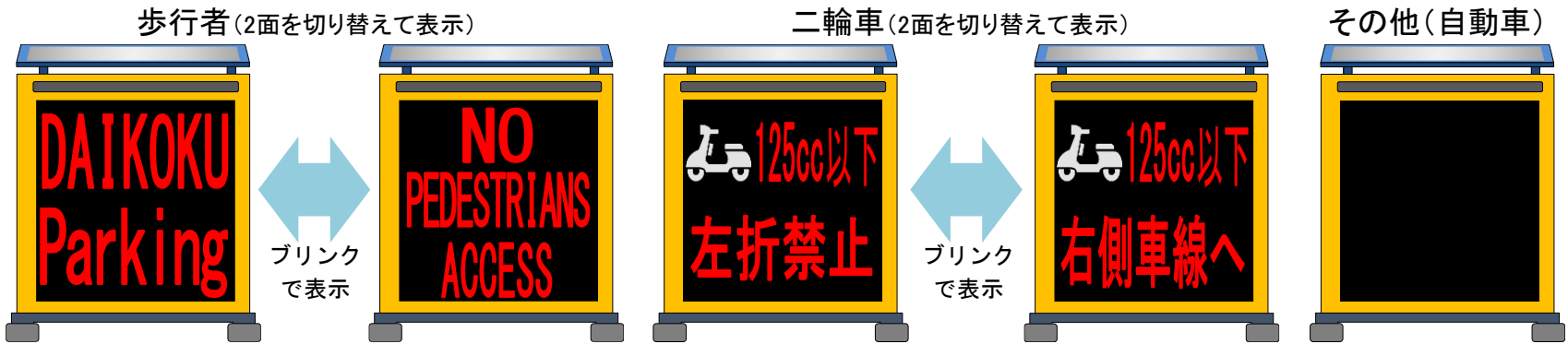
## (4) 対策設置箇所

- 大黒ふ頭入口手前の街路部において、上流側箇所と下流側箇所の2箇所にAIカメラと電光掲示板を設置。
- 歩行者に対しては大黒PAは歩行者が立入りできないこと、二輪車に対しては125cc以下は左折禁止であることや第2車線への車線変更を促す注意喚起を行う。
- なお、下流側は交差点直前に位置しているため、安全性(急な車線変更)を考慮し、二輪車への注意喚起は行わないものとする。

### ◆対策設置箇所

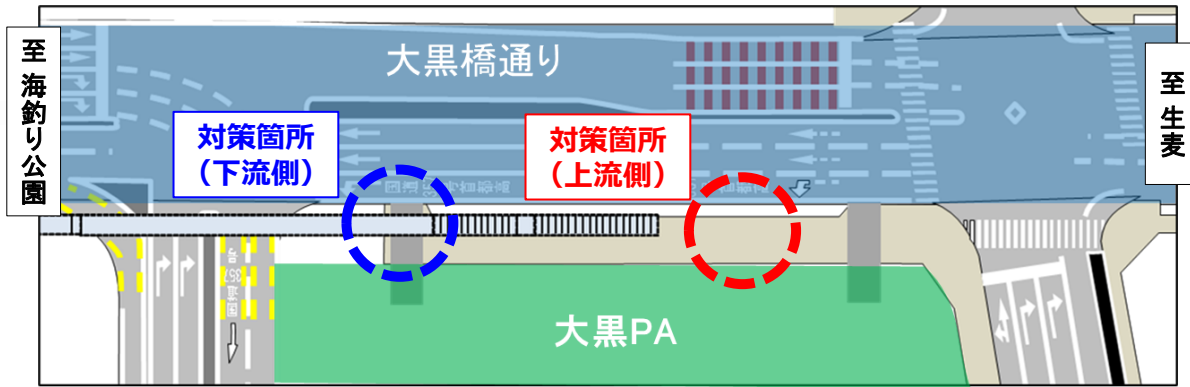


### ◆表示内容



# 5. 関係機関の取り組み 首都高速道路の取り組み

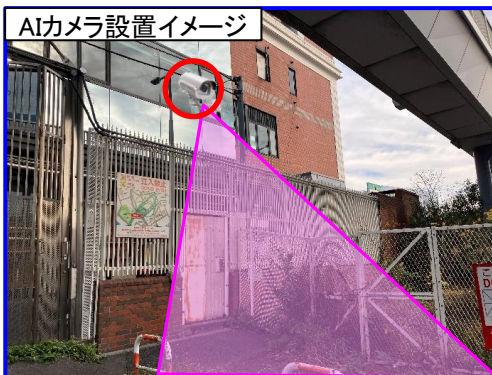
## (参考) 機材設置イメージ



### 上流側



### 下流側



## 6. 今後の予定

	開催時期	議題(案)
第23回 委員会	令和6年12月(予定)	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 神奈川県での事故発生状況 ・神奈川県での事故特性</li><li>2. 事故ゼロプラン3期の取り組み ・事故ゼロプラン3期のPDCAサイクル (年次更新区間・完了判定区間) ・事故ゼロプラン3期の取り組み事例</li><li>3. 生活道路における交通事故対策 ・ゾーン30プラス</li><li>4. その他 ・関係機関の取り組み</li><li>5. 今後の予定</li></ol>