

# 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	正野 正樹
(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	永島 和弘
(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	西村 徹
国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所長	菊池 正彦
国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所長	宮本 雄一
神奈川県警察本部交通部交通規制課長	金丸 傑
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	野口 信行
神奈川県県土整備局道路部道路管理課長	福原 浩之
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	矢口 智行
相模原市都市建設局土木部長	杉浦 篤
東日本高速道路株式会社 関東支社	
京浜管理事務所長	飯干 貴彰
中日本高速道路株式会社 東京支社	
交通管制課長	鎌田 博義
首都高速道路株式会社 神奈川局	
調査・環境課長	遠藤 蔵人
◎ 委員長	

(敬称略)

# 第24回 神奈川県安全性向上委員会

令和8年3月

# 目次

1. 神奈川県交通事故発生状況
2. 事故ゼロプランの概要
3. 事故ゼロプラン3期の総括
4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定【審議】
5. 生活道路における交通安全対策
6. 関係機関の取り組み
7. 今後の予定

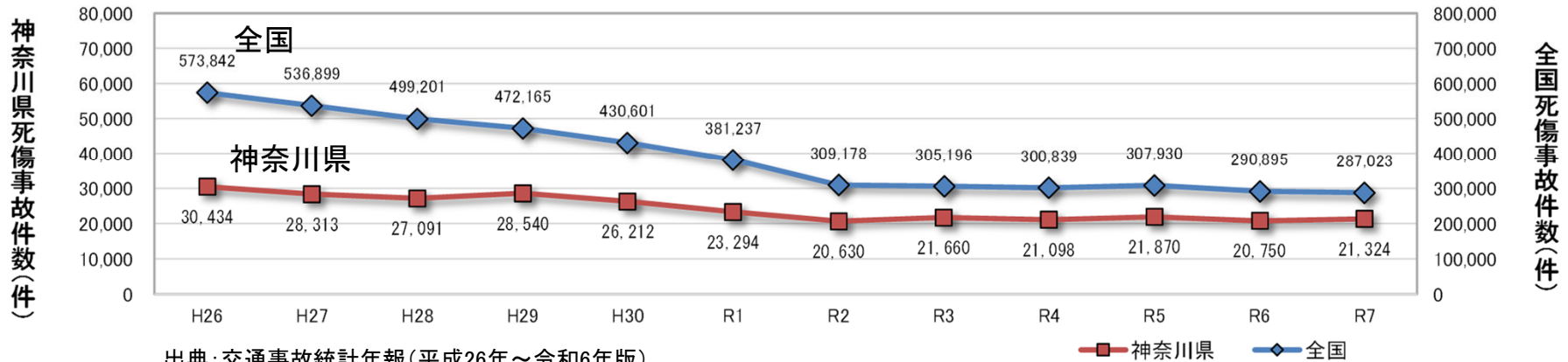
# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

# 1. 神奈川県内の交通事故発生状況

## 交通事故件数・死者数の推移

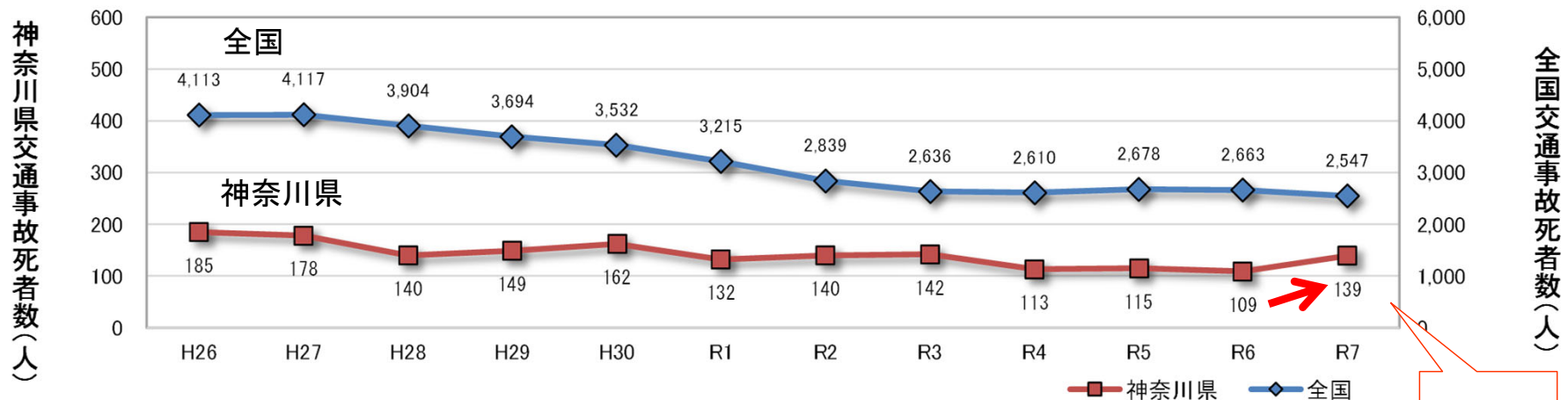
- ・神奈川県内の死傷事故件数は令和3年以降横ばいで推移している。
- ・神奈川県内の交通事故死者数は、令和6年109人から令和7年139人と前年に比べると30人増加している。

死傷事故件数の推移(平成26年～令和7年)



出典: 交通事故統計年報(平成26年～令和6年版)  
交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について(令和7年)

交通事故死者数の推移(平成26年～令和7年)



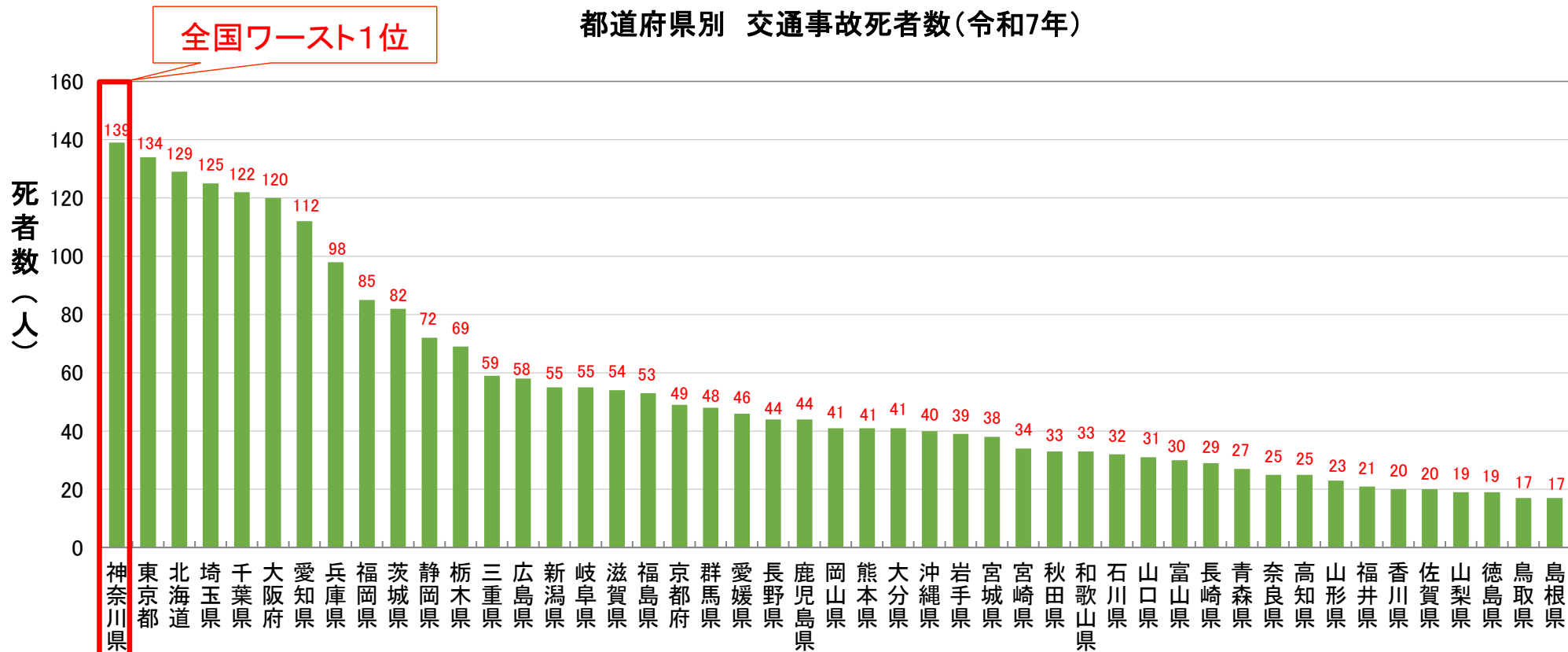
出典: 交通事故統計年報(平成26年～令和6年版)、警察庁 統計表(令和7年)

R7増加

# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 都道府県別の交通事故死者数

・神奈川県は令和7年の交通事故死者数全国ワースト1位になっている。



出典:警察庁 統計表(令和7年)

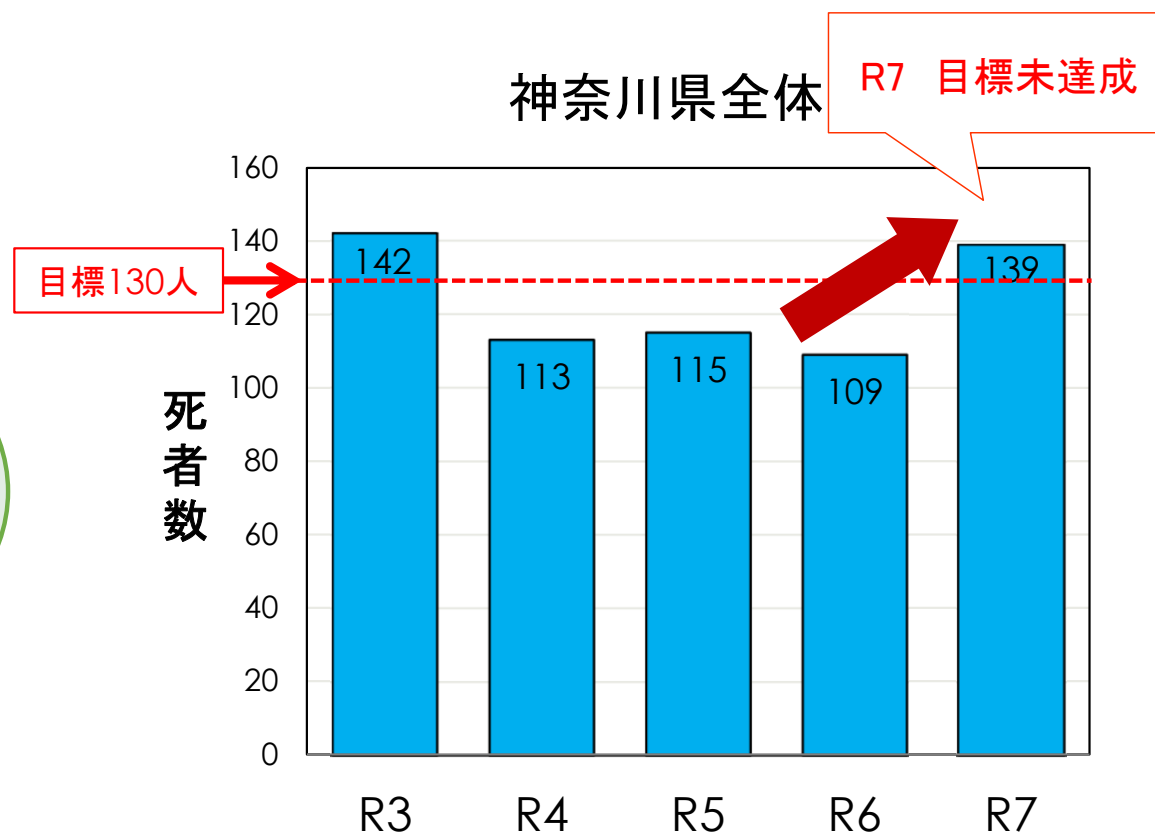
# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 第11次神奈川県交通安全計画の目標達成状況

・第11次神奈川県交通安全計画(令和3年度～令和7年度)では、「年間の24時間死者数を130人以下」を交通安全計画における目標として掲げていたが、令和7年は139人となり目標未達成となった。

目標  
(令和3年度～令和7年度)

第11次神奈川県交通安全計画  
「年間の24時間死者数を130人以下」

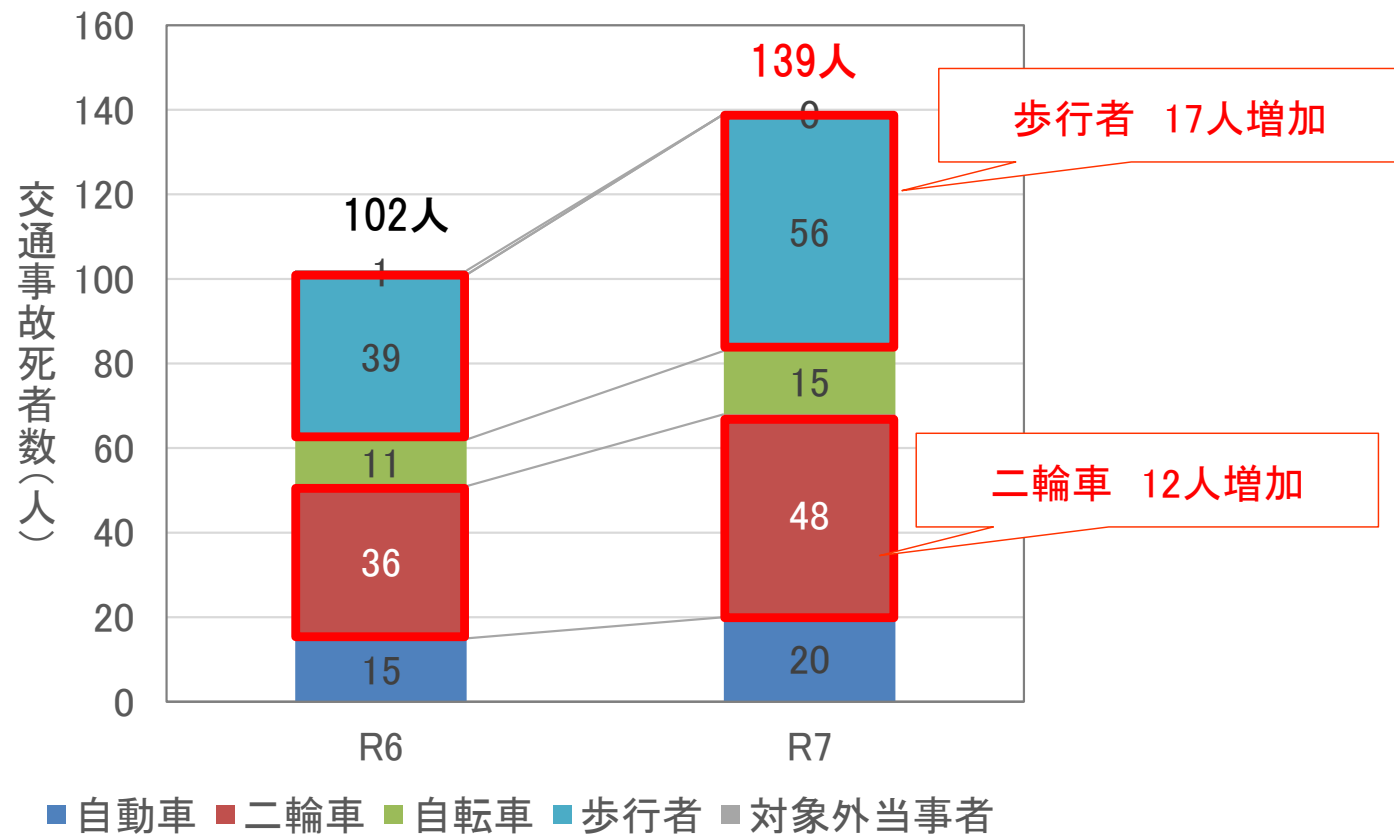


# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

## 神奈川県の交通事故死者の内訳

・神奈川県の交通事故死者の内訳をみると、令和6年と比べて歩行者が17人増加し、二輪車が12人増加している。

### ■神奈川県の交通事故死者の内訳

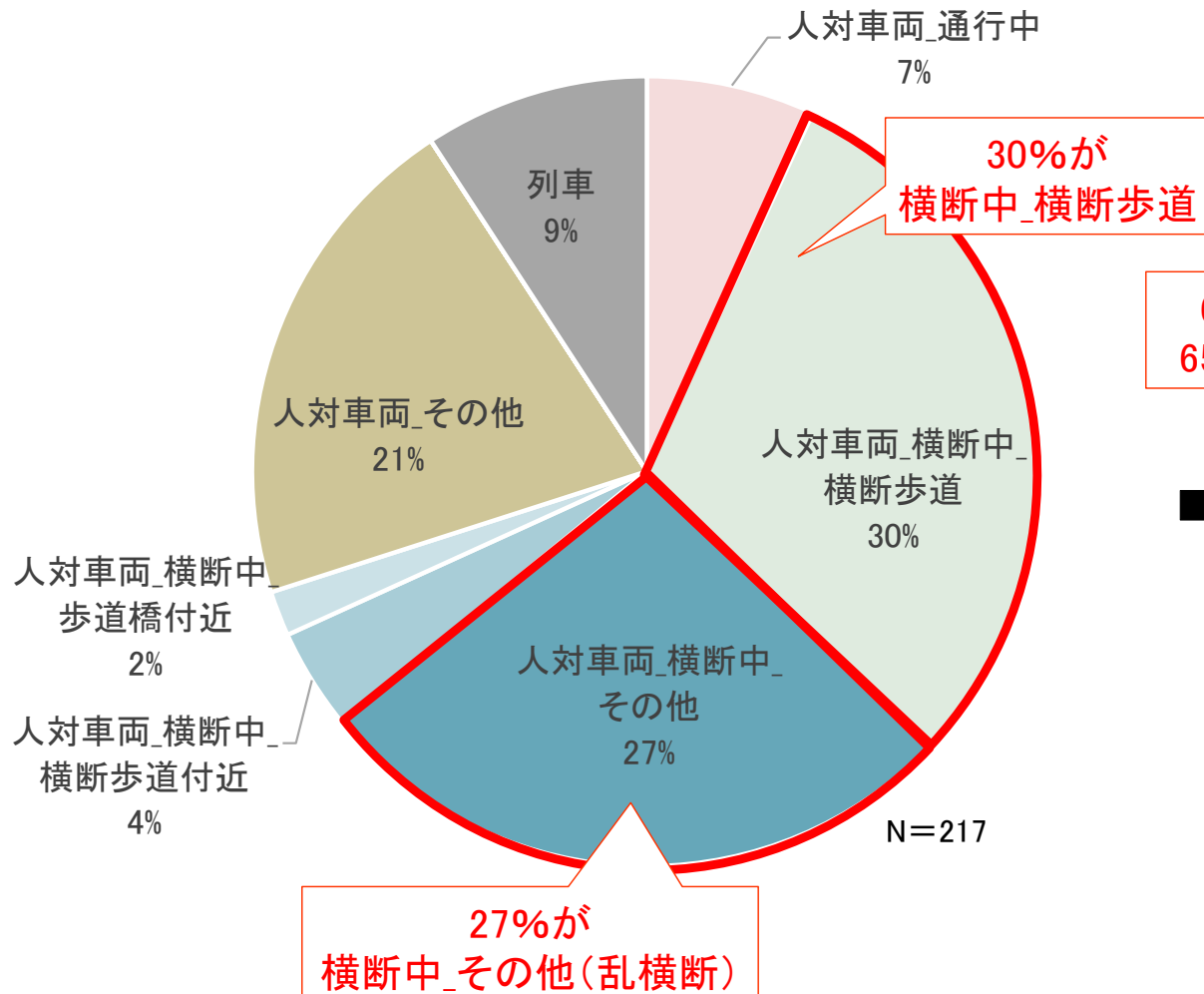


# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

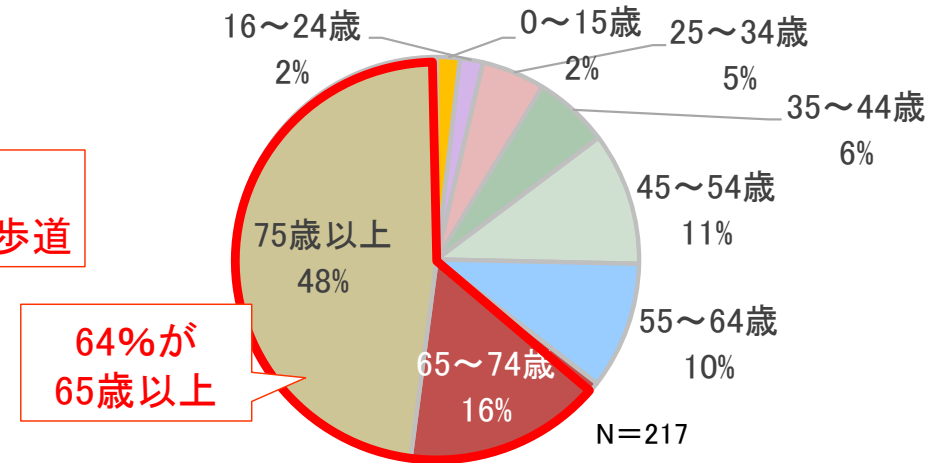
## 歩行者の死亡事故の内訳

- ・ 神奈川県の歩行者の死亡事故は、横断中\_横断歩道や横断中\_その他（乱横断）時に発生している。
- ・ 歩行者死亡事故の64%が65歳以上の高齢者であり、62%が夜間に発生している。

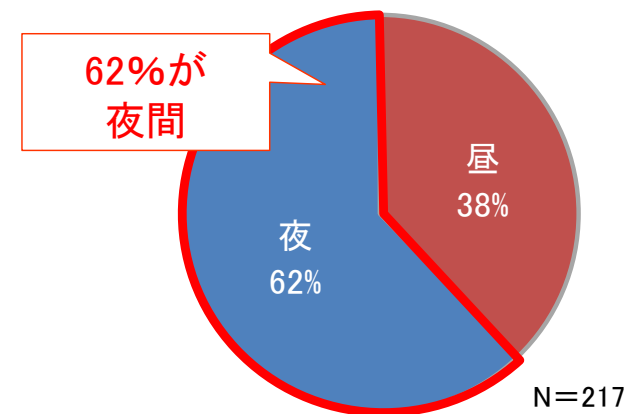
### ■ 神奈川県の歩行者死亡事故の事故類型



### ■ 歩行者死亡事故の年齢構成比



### ■ 歩行者死亡事故の昼夜構成比

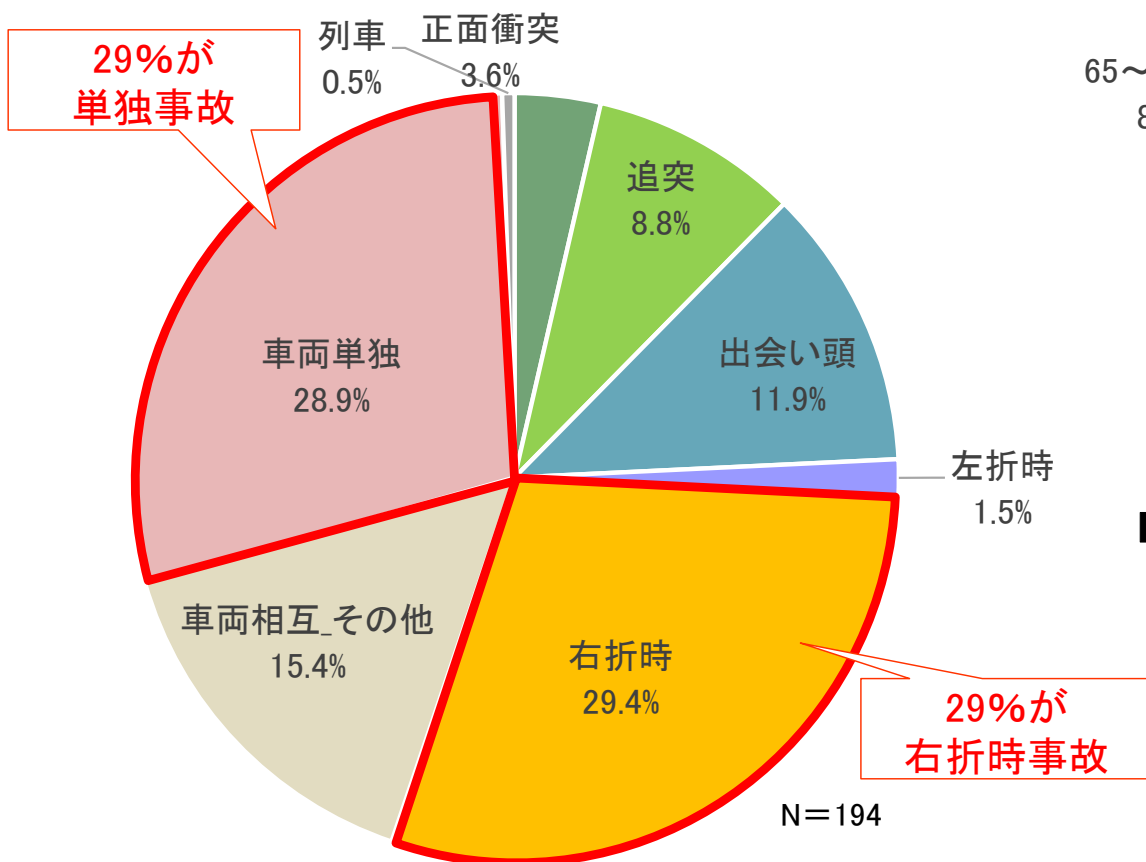


# 1. 神奈川県发生交通事故発生状況

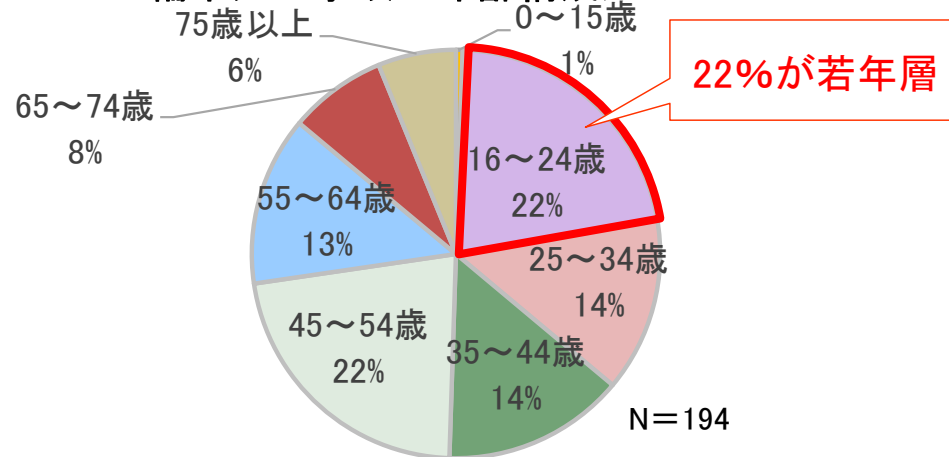
## 二輪車の死亡事故の内訳

- ・ 神奈川県の上二輪車死亡事故は、右折時事故、車両単独事故が多くなっている。
- ・ 二輪車死亡事故の22%が16~24歳の若年層である。

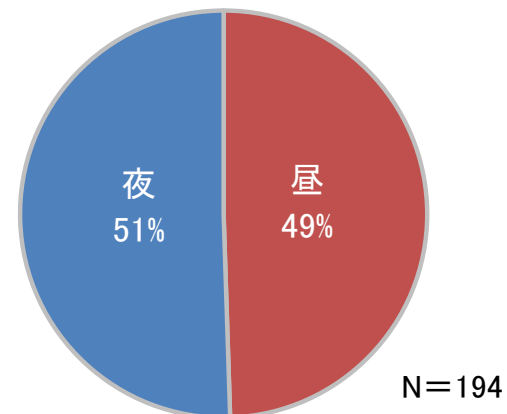
### ■ 神奈川県の二輪車死亡事故の事故類型



### ■ 二輪車死亡事故の年齢構成比



### ■ 二輪車死亡事故の昼夜構成比



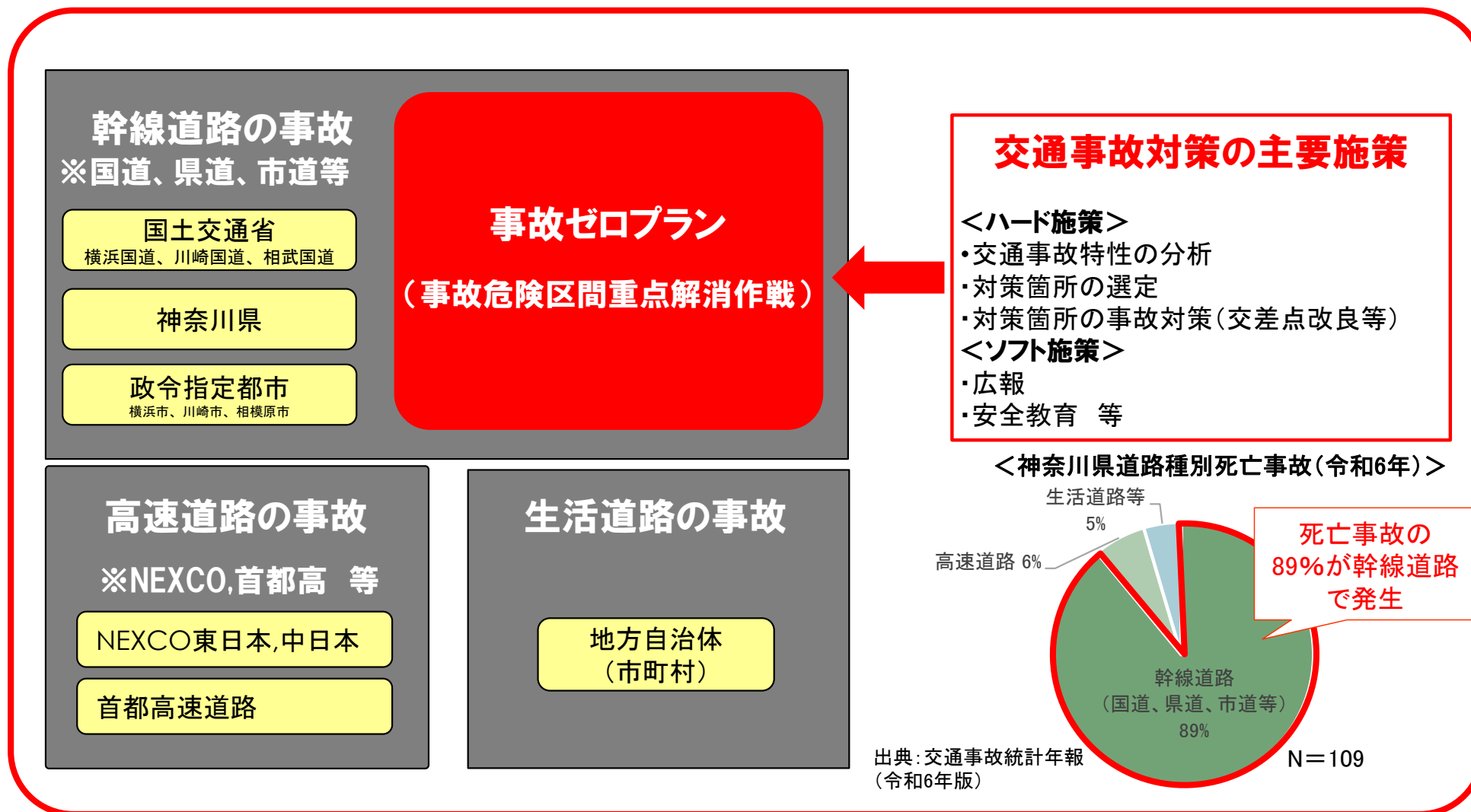
## 2. 事故ゼロプランの概要

## 2. 事故ゼロプランの概要

### 神奈川県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

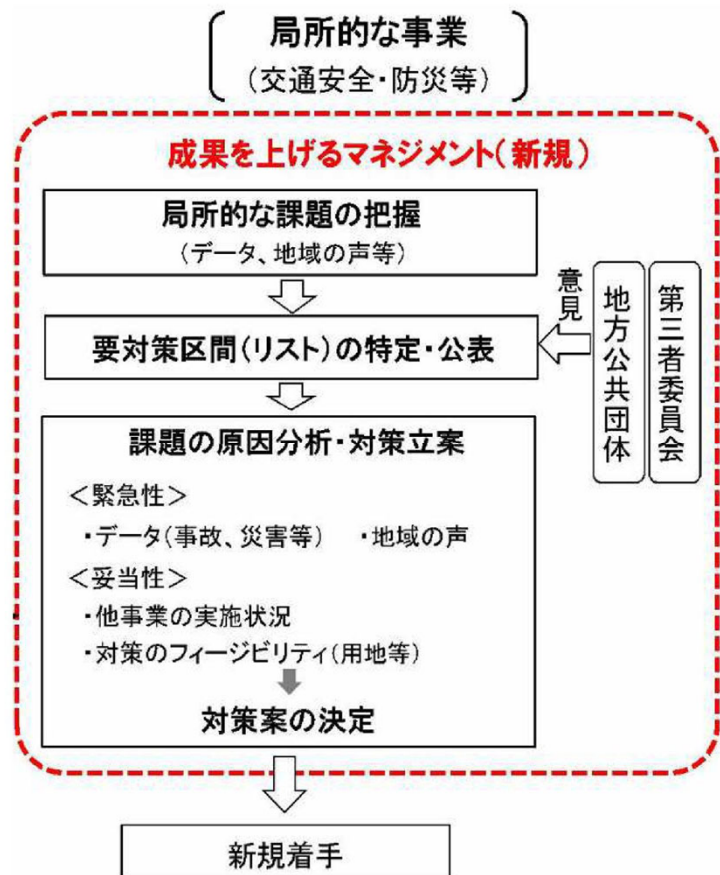


## 2. 事故ゼロプランの概要

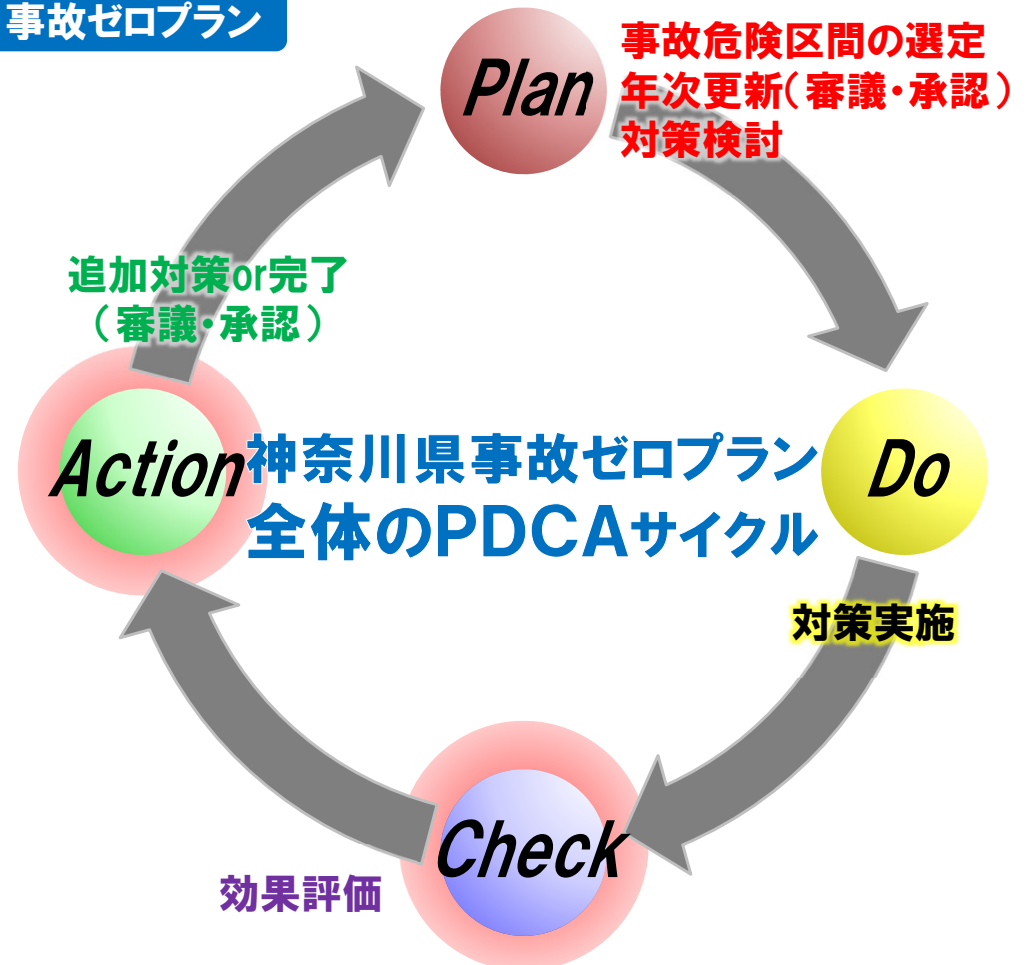
### 事故ゼロプランとは

- 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。

■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



### 事故ゼロプラン



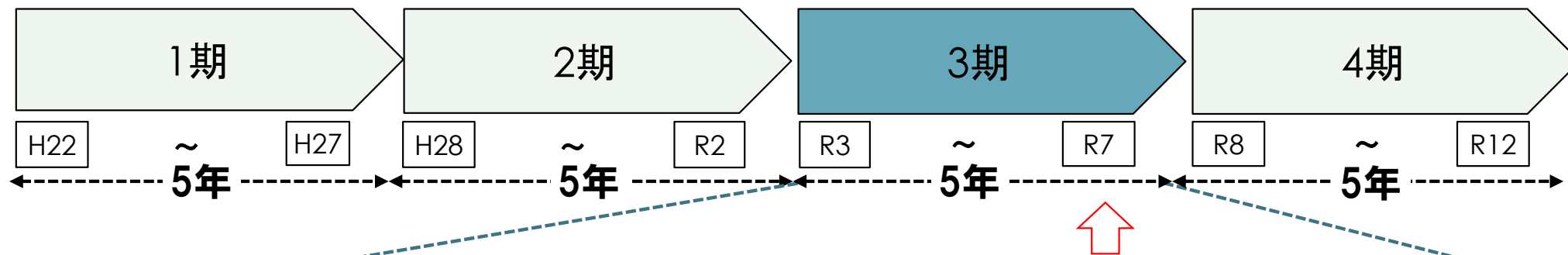
※政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みについて  
(平成22年8月国土交通省記者発表資料)より作成

## 2. 事故ゼロプランの概要

### 事故ゼロプランのマネジメントサイクル

- 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1期が始まり、令和7年は3期の5年目である。
- 3期事故ゼロプランは、令和3年にリストを設定し、対策検討・実施、対策効果の検証を進めている。
- 本委員会では、3期の総括、4期の箇所選定について報告・審議をする。

#### ■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～R6年度	<b>R7年度</b>
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
			対策効果の検証
			事故ゼロプラン3期の総括
			事故ゼロプラン4期の箇所選定

### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

#### Plan 事故ゼロプラン3期の区間数

- 事故ゼロプラン3期の区間数は859区間である。

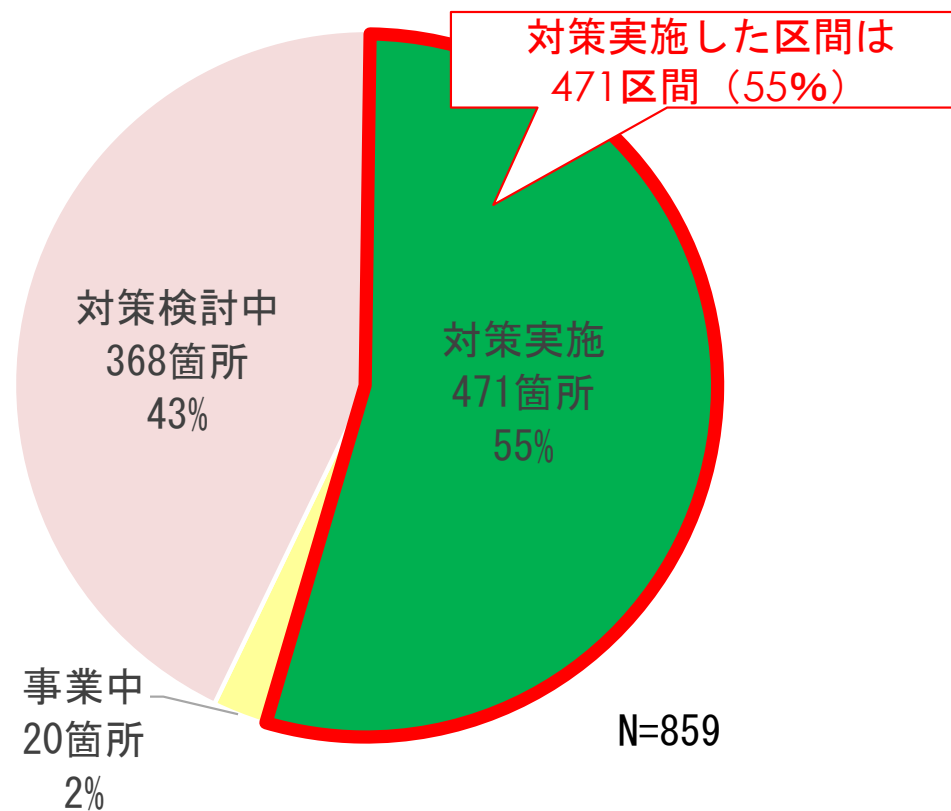
事故ゼロプラン3期区間数  
**859区間**

管理者	2期 繰り越 し区間	事故ゼロプラン(3期)										3期区間 ※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	64	304
相武国道	27	3	0	0	0	0	0	2	0	1	1	5	32
神奈川県	71	20	14	9	8	5	6	0	0	0	20	64	135
横浜市	108	17	20	14	20	25	26	6	0	0	16	109	217
川崎市	44	10	8	26	11	21	11	2	0	1	8	75	119
相模原市	20	5	8	7	8	4	5	0	0	0	3	32	52
合計	510	74	58	61	53	57	49	31	7	2	59	349	859

### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

#### 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区間のうち、対策を実施した区間は、471区間(55%)である。

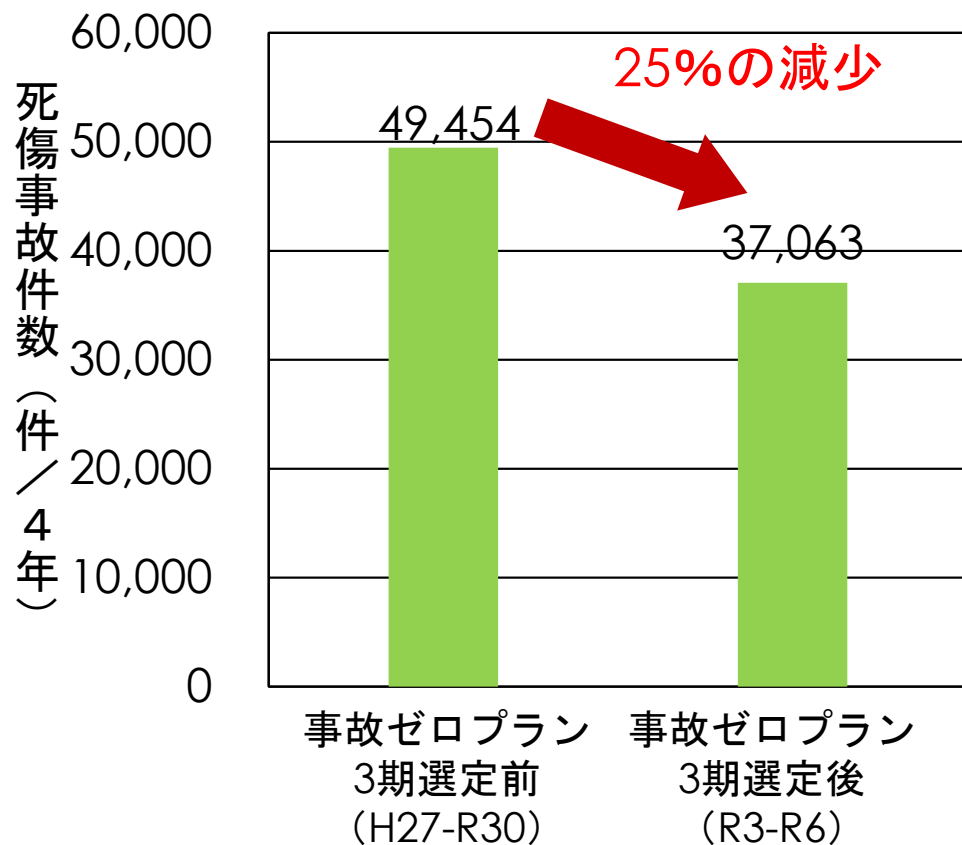


### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

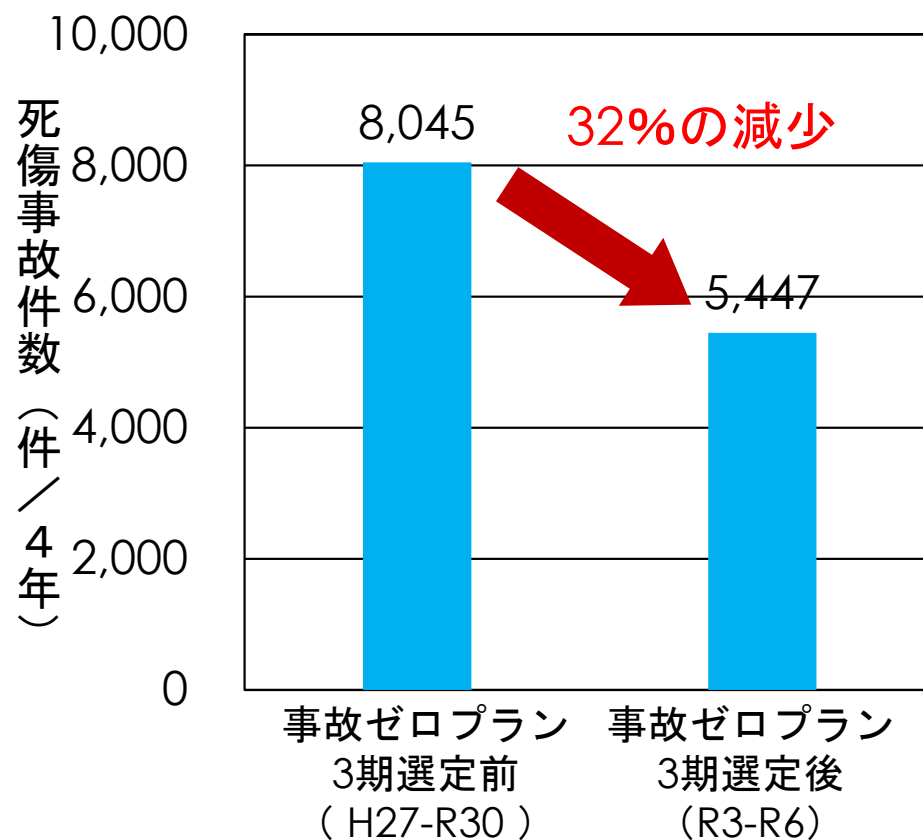
#### Do・Check 事故ゼロプラン3期の成果(事故件数の減少)

・事故ゼロプラン3期に該当する区間は死傷事故件数が選定時に比べて32%減少しており、神奈川県全体の25%減少に比べて大きい減少率となっている。

【神奈川県全体】



【事故ゼロプラン3期該当区間】



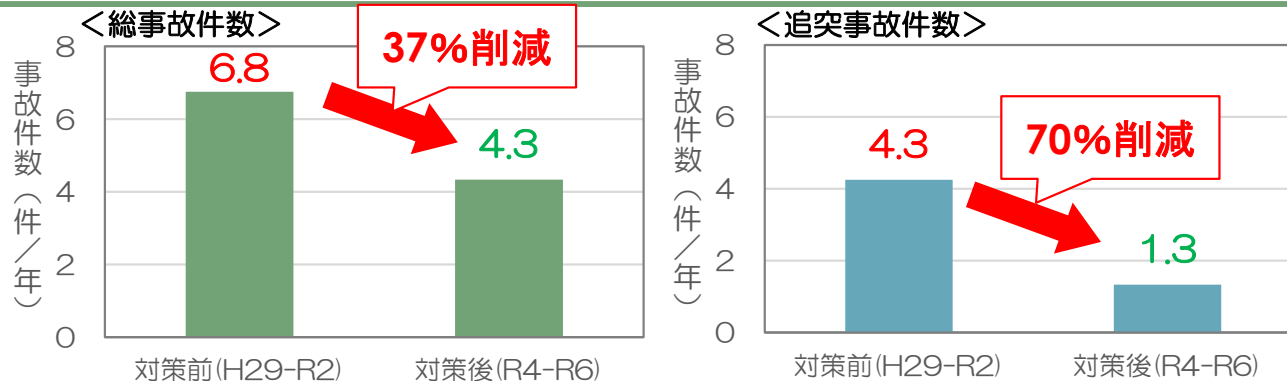
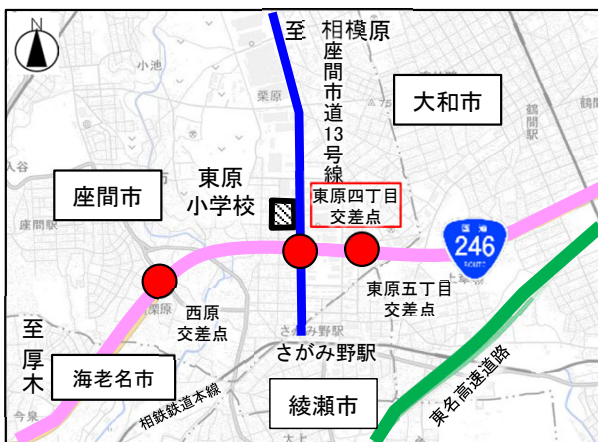
# 3. 事故ゼロプラン3期の総括

## Do・Check 対策事例～追突事故対策～「国道246号 東原四丁目交差点」

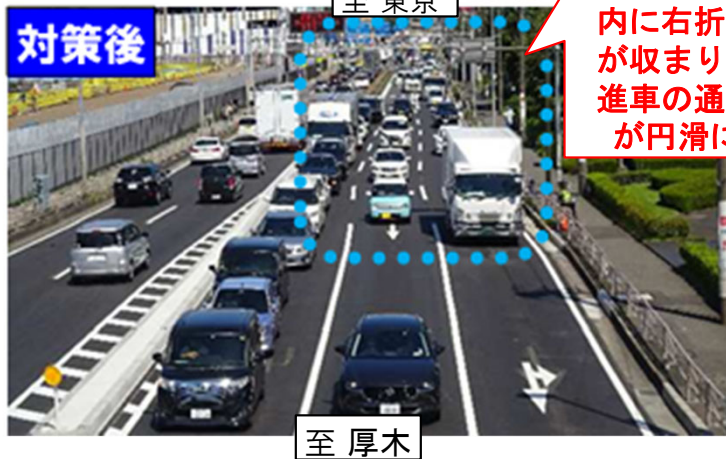
## 横浜国道

- ・ 国道246号東原四丁目交差点は、厚木方面への下り線において右折車が多く滞留し、直進車両の進行を阻害し追突事故が多く発生していた。右折レーンを40mから125mに延伸し、減速ドットライン、追突注意の路面標示の設置を行った。
- ・ 対策後、総事故件数は37%削減し、追突事故は70%削減した。

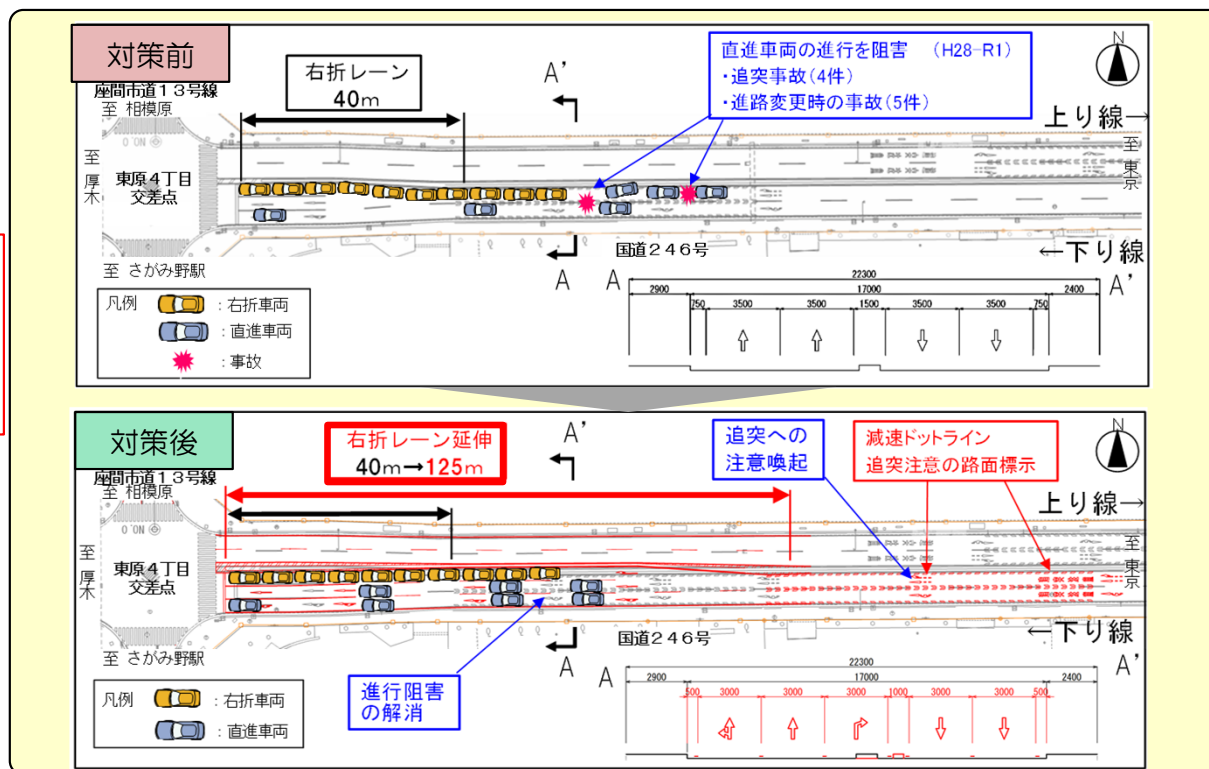
### <位置図>



### <交通状況>



右折レーン内に右折車が収まり直進車の通過が円滑に



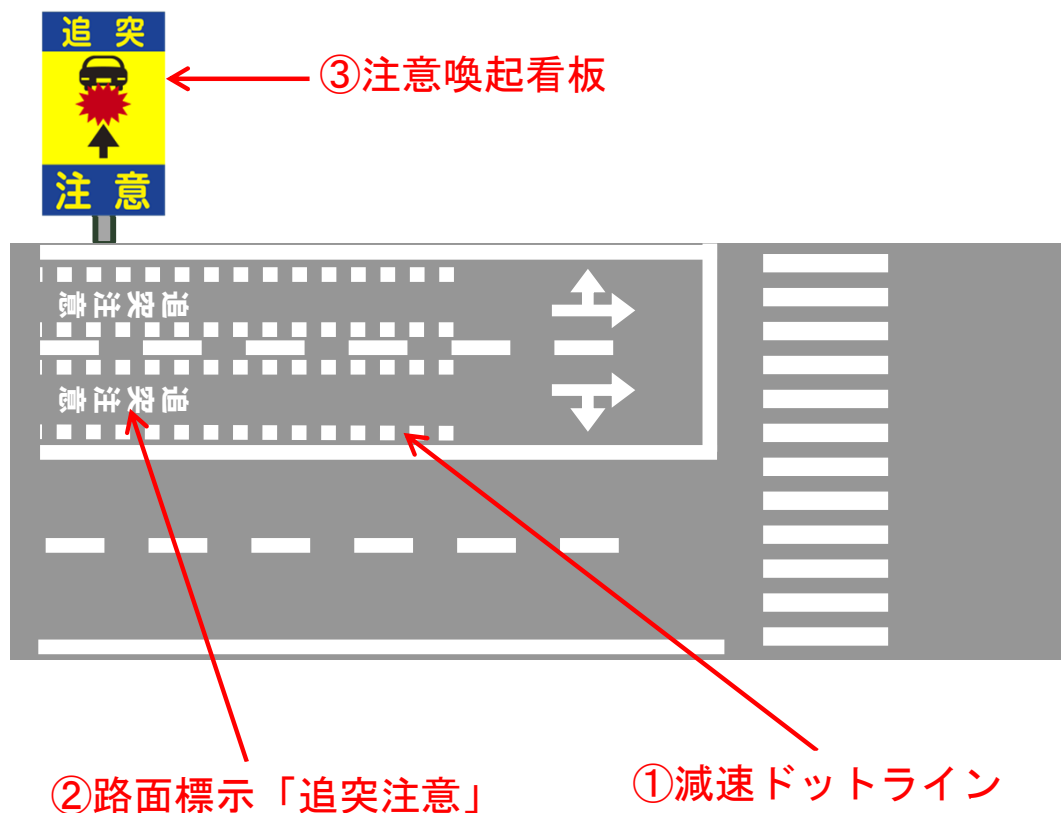
### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

#### Do・Check 追突事故対策の路面標示・注意喚起看板

横浜国道

・横浜国道では、事故類型別に工種別を評価した結果、追突事故には「減速ドットライン・追突注意の路面標示・注意喚起看板」の3点セットの事故削減効果が高いことが分かり、今後も継続的に3点セットの対策を実施していく。

#### ■追突事故3点セットの対策イメージ



#### 【追突事故3点セット設置状況】



# 3. 事故ゼロプラン3期の総括

## Do・Check 対策事例～新技術の活用～

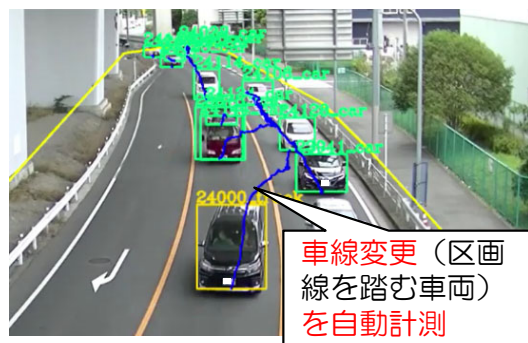
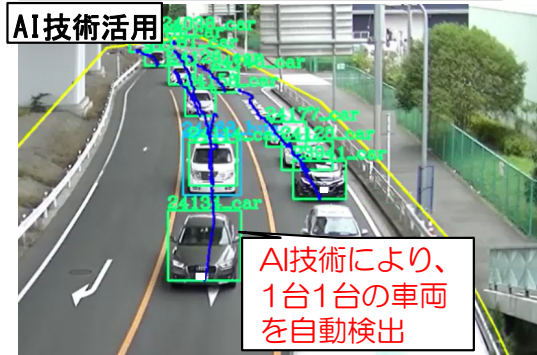
横浜国道

・横浜国道では事故ゼロプラン3期において新たな取り組みとしてAI技術やドラレコ、VRなどの新技術を活用することで、対策評価や対策検討の高度化を図った。今後も引き続き、事故対策に新技術の活用を行っていく。

### ①AI技術を活用した対策評価

<国道357号 鳥浜町交差点>

#### 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に

### ②AI技術とドラレコを活用した対策検討

<国道15号 元木交差点>

#### AI分析で危険事象を把握

「北側からの左折車と横断者の危険事象」が多くなっている。



#### ドラレコで自転車の見え方を確認

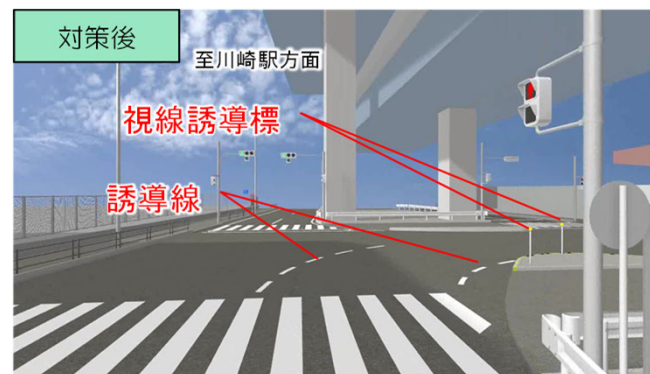


事故発生要因の特定、実効性の高い対策を立案

### ③VRを活用した対策検討

<国道409号 川崎区浮島町付近転回路>

#### VR技術で対策イメージを確認



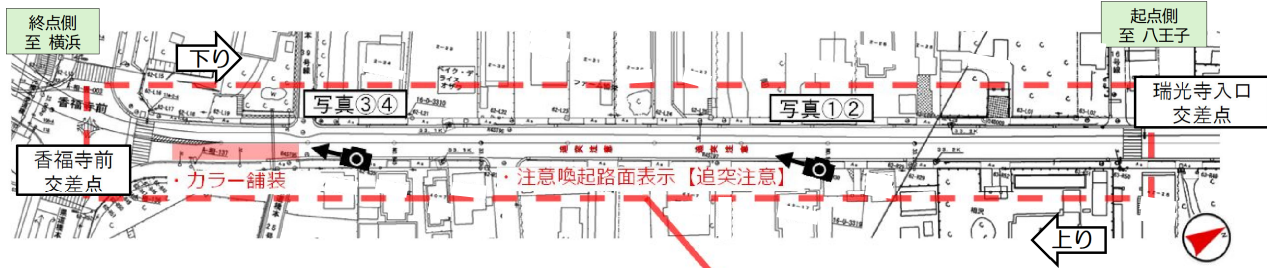
大型車からの視点による対策工種の設置位置・見え方を事前に検証

# 3. 事故ゼロプラン3期の総括

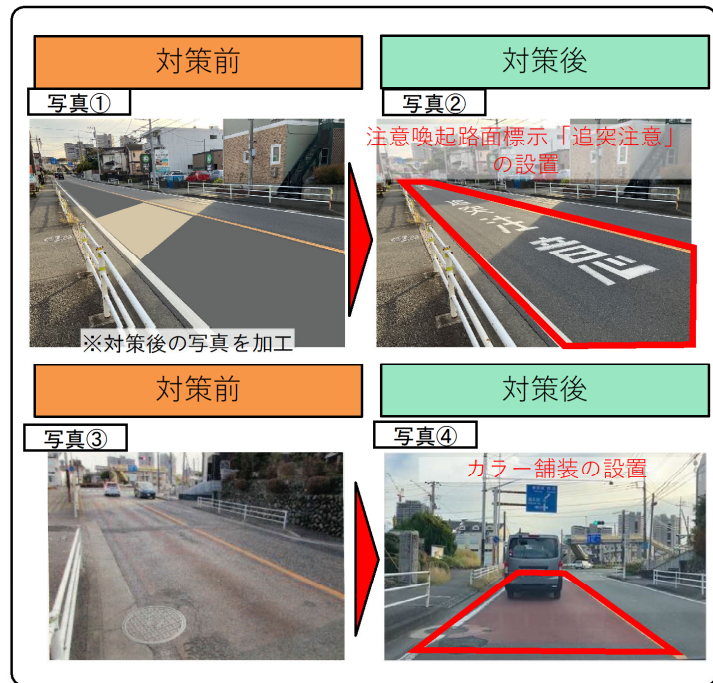
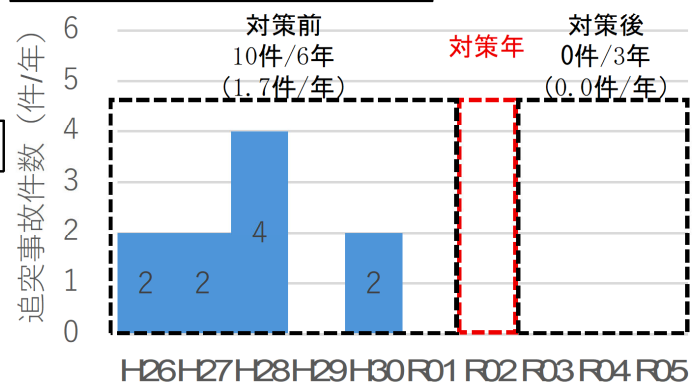
## Do・Check 対策事例～追突事故対策～「国道16号 現道 相模原市元橋本町(単路)」 相武国道

- ・一般国道16号 現道 元橋本町単路は、香福寺前交差点と瑞光寺入口交差点間の単路である。見通しがよく、交差点間の距離が比較的長い直線区間で、上り方向は流入部上流付近まで下り勾配かつ、昼間には慢性的な滞留がみられる状況である。
- ・滞留区間や滞留末尾での追突事故が発生しているため、R2に滞留区間や滞留末尾への注意喚起として、注意喚起路面標示(追突注意)を、香福寺前交差点の流入部に注意喚起カラー舗装を設置している。
- ・対策実施後、上り線の追突事故は【10件/6年(1.7件/年)⇒0件/3年(0.0件/年)】と減少している。

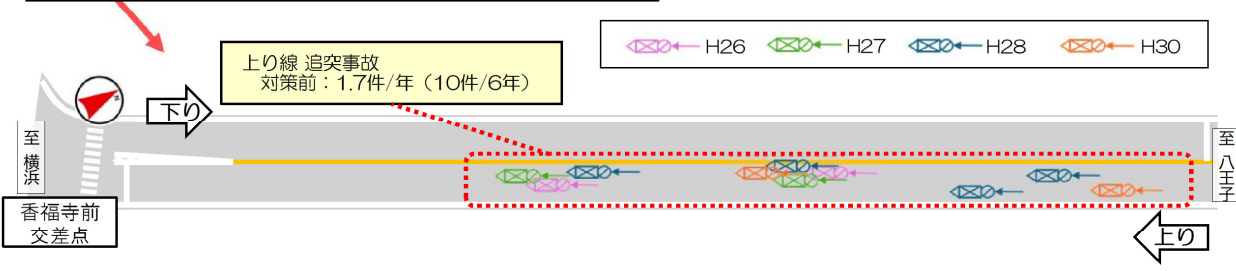
対策実施状況



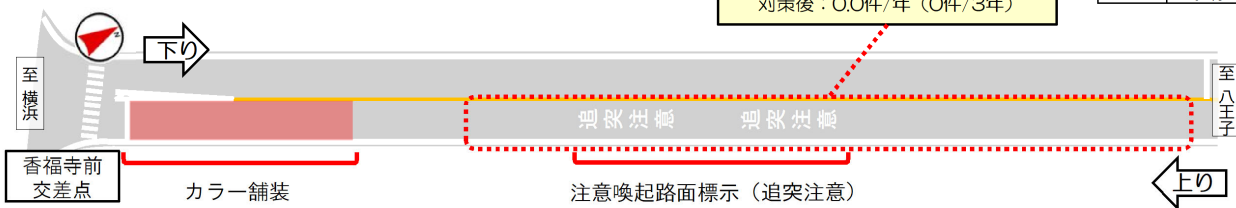
着目事故(追突事故)件数の推移



対策前の追突事故発生状況 (H26～R01)



対策後の追突事故発生状況 (R03～R05)



記号	当事者
←	自動車(前進)
⇄	駐停車車両

### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

Do・Check 対策事例～峠道事故対策～「県道70号(秦野清川) 秦野市寺山8821kp～7874kp」

神奈川県

・対策箇所において発生した交通事故の多くが、カーブを走行中の正面衝突や対向車両とのすれ違い時による衝突であったことから、カーブ箇所を中心に減速を促すベンガラ舗装を施工し、区画線の補修を実施した。(R5完了)

対策実施状況



対策前後の交通事故発生状況 (件/年)



対策前



対策前



対策後



対策後



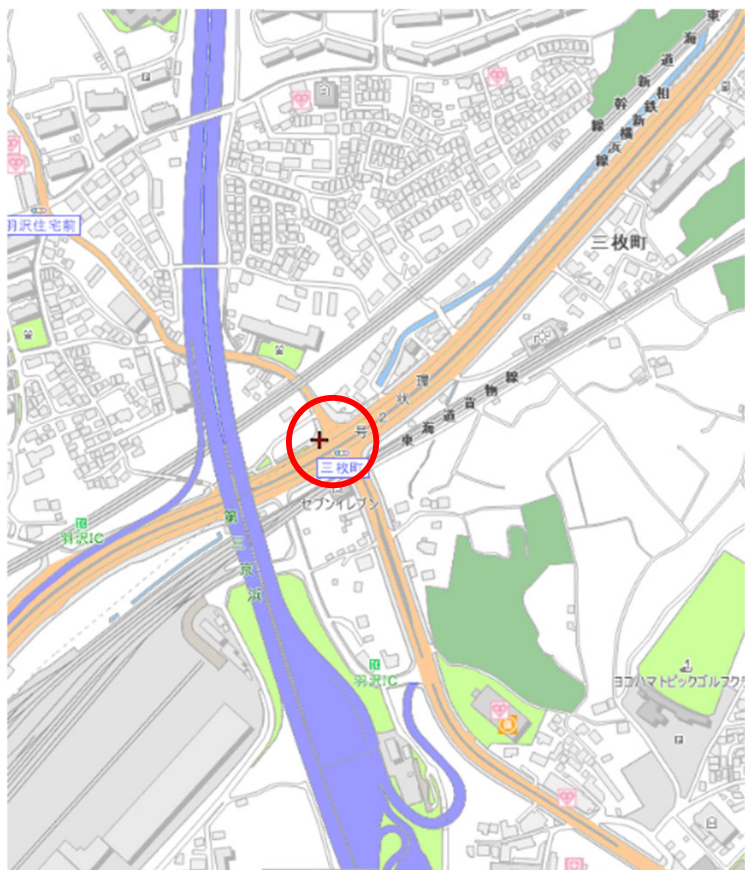
### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

#### Do 対策事例～追突事故対策～「県道横浜生田線」

横浜市

・追突事故対策として、「減速ドット」と路面標示「追突注意」の設置を行った。

位置図



対策前



対策後



# 3. 事故ゼロプラン3期の総括

## Do 対策事例～出会い頭事故対策～「市道宮内新横浜線 又玄寺(ゆうげんじ)交差点」

川崎市

- ・交差点を右左折する車両と横断歩行者や自転車との接触事故が多発。近接T字交差点でも出会い頭事故が発生。
- ・公安委員会对策(横断歩道、一時停止標示補修)と併せ、交差点カーブ部のカラー化及び破線誘導線設置を行うことで、車両への横断歩道横断者等に対する注意喚起を促した。

### 位置図



### 現地写真



### 着目事故に対する対策

#### 着目事故

- ・右左折車両と横断歩行者、自転車の接触事故

#### 事故発生要因

- ・鉄道駅が近く、歩行者、自転車の通行量が多い

#### 対策方針

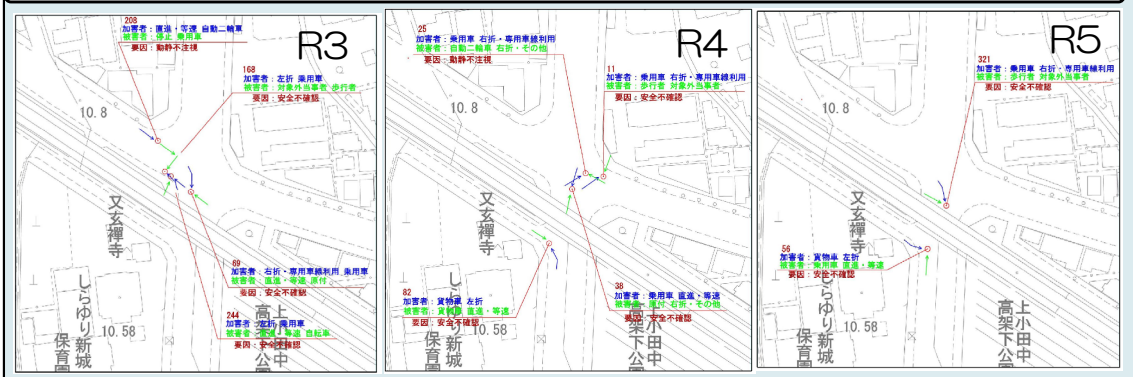
- ・歩行者、自転車の注意喚起
- ・車両右左折時の速度抑制

#### 対策内容

- ・カーブ部のカラー化、破線誘導線
- ・横断歩道、一時停止標示補修(公安)

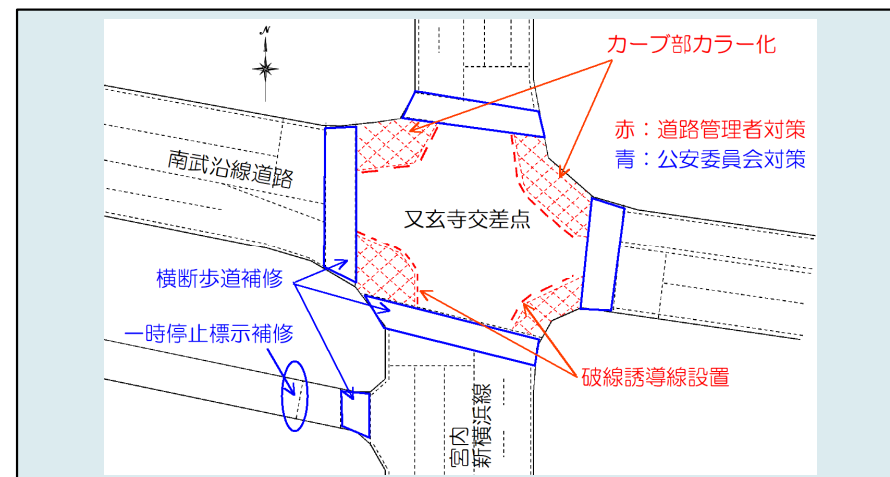
### 事故発生状況

R3～5年の3年間に又玄寺交差点付近で10件の事故発生  
うち4件が右左折車両と歩行者自転車の事故、2件が近接T字の出会い頭事故



### R6対策完了

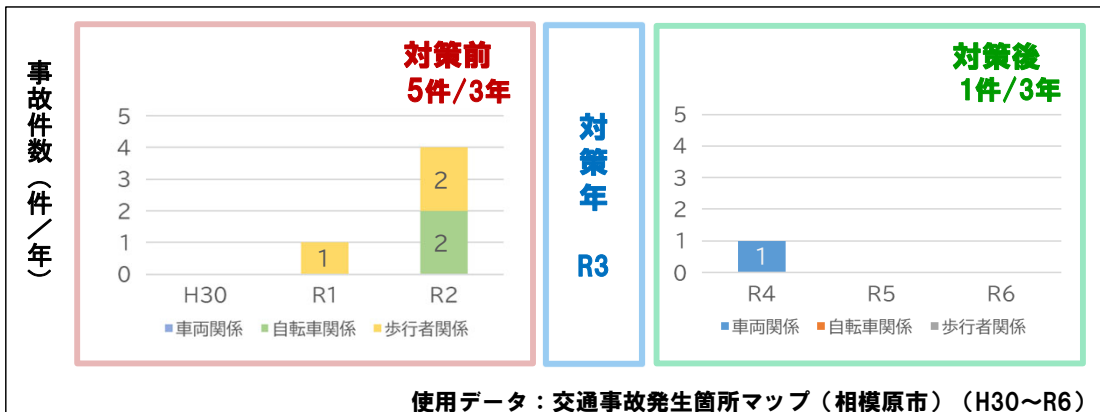
### 対策内容



# 3. 事故ゼロプラン3期の総括

## Do・Check 対策事例～追突事故対策～「相模原市緑区橋本6丁目5-10～14-13付近」 相模原市

- ・当該箇所では歩行者・自転車関係の事故が多発しており、令和3年度に横断歩道の両側面に「ミストグリップ(カラー舗装)」を設置した。
- ・整備対象区域内で、事故件数は 5件/3年から1件/3年に減少した。



### 対策内容

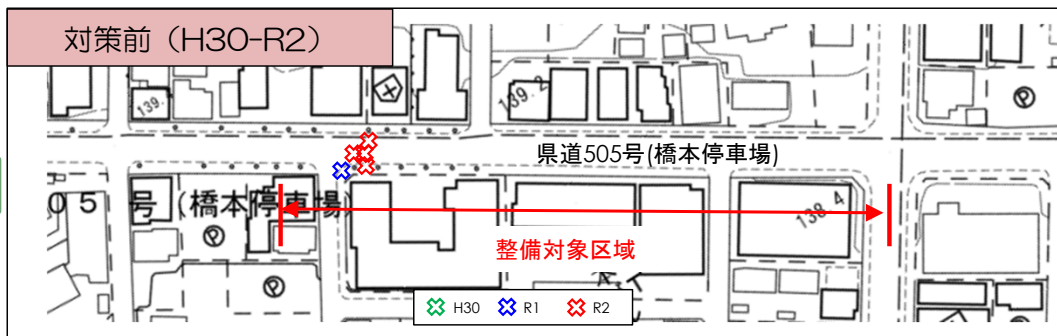
対策実施状況 (R3整備)

事業対策	
対策内容	数量
ミストグリップ設置	1

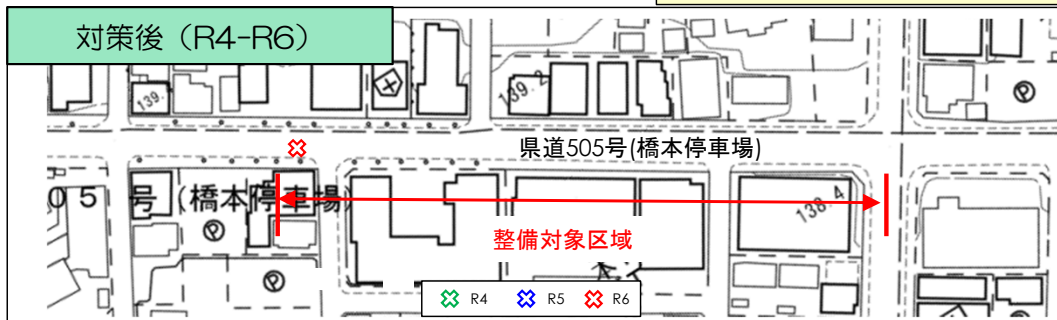
ミストグリップ (カラー舗装) の設置

県道505号(橋本停車場)

(橋本停車場)



【事故件数】  
 対策前：5件/3年  
 ⇒ 対策後：1件/3年

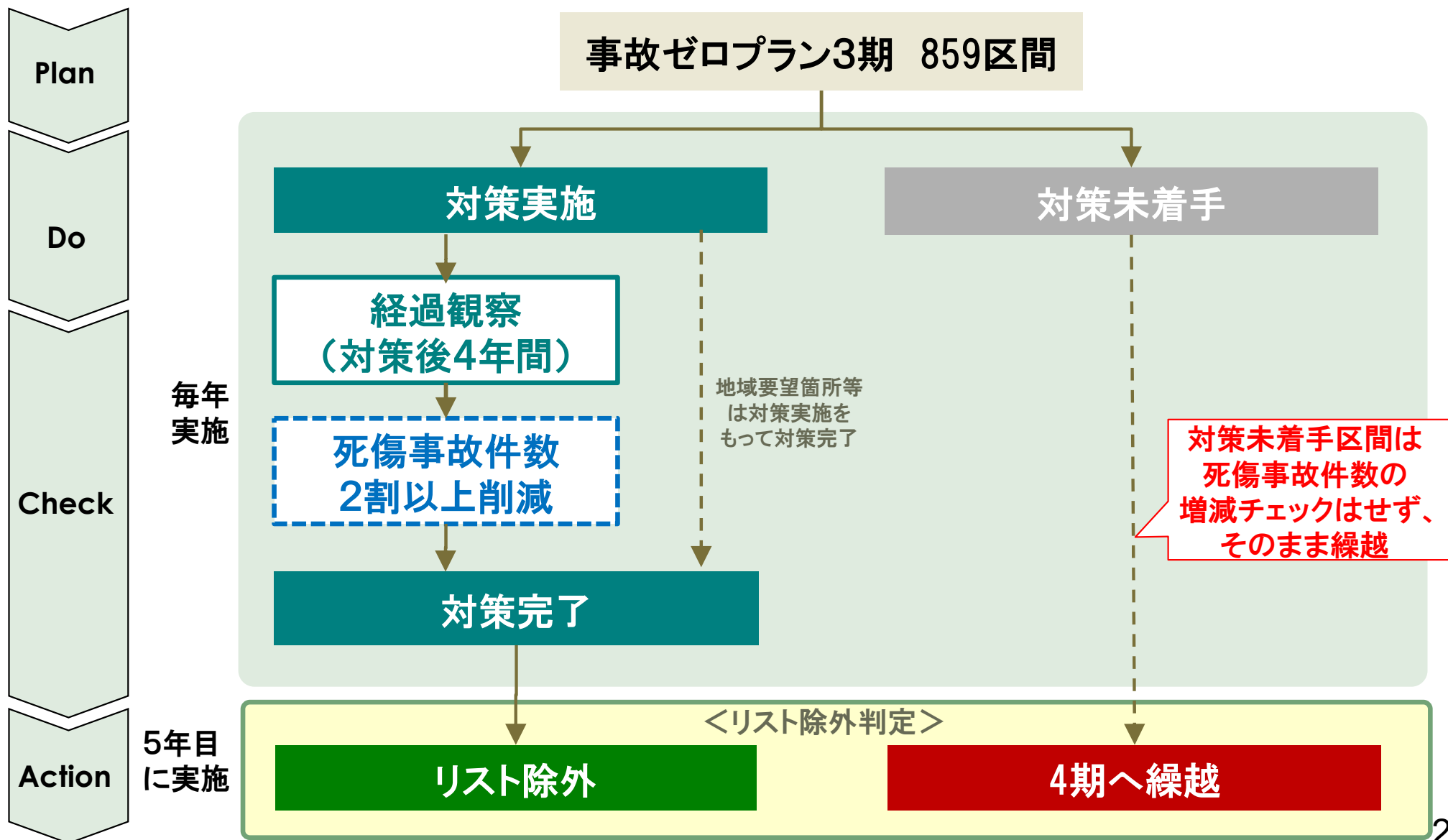


### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

#### Check・Action 事故ゼロプラン3期の対策完了判定

・今年が3期の最終年となり事故ゼロプランのリストの除外判定を行う。しかし、現在の対策完了の判定では、対策未着手である場合、次期の事故ゼロプランに繰り越されるため、事故ゼロプラン区間が多く残存するという課題がある。

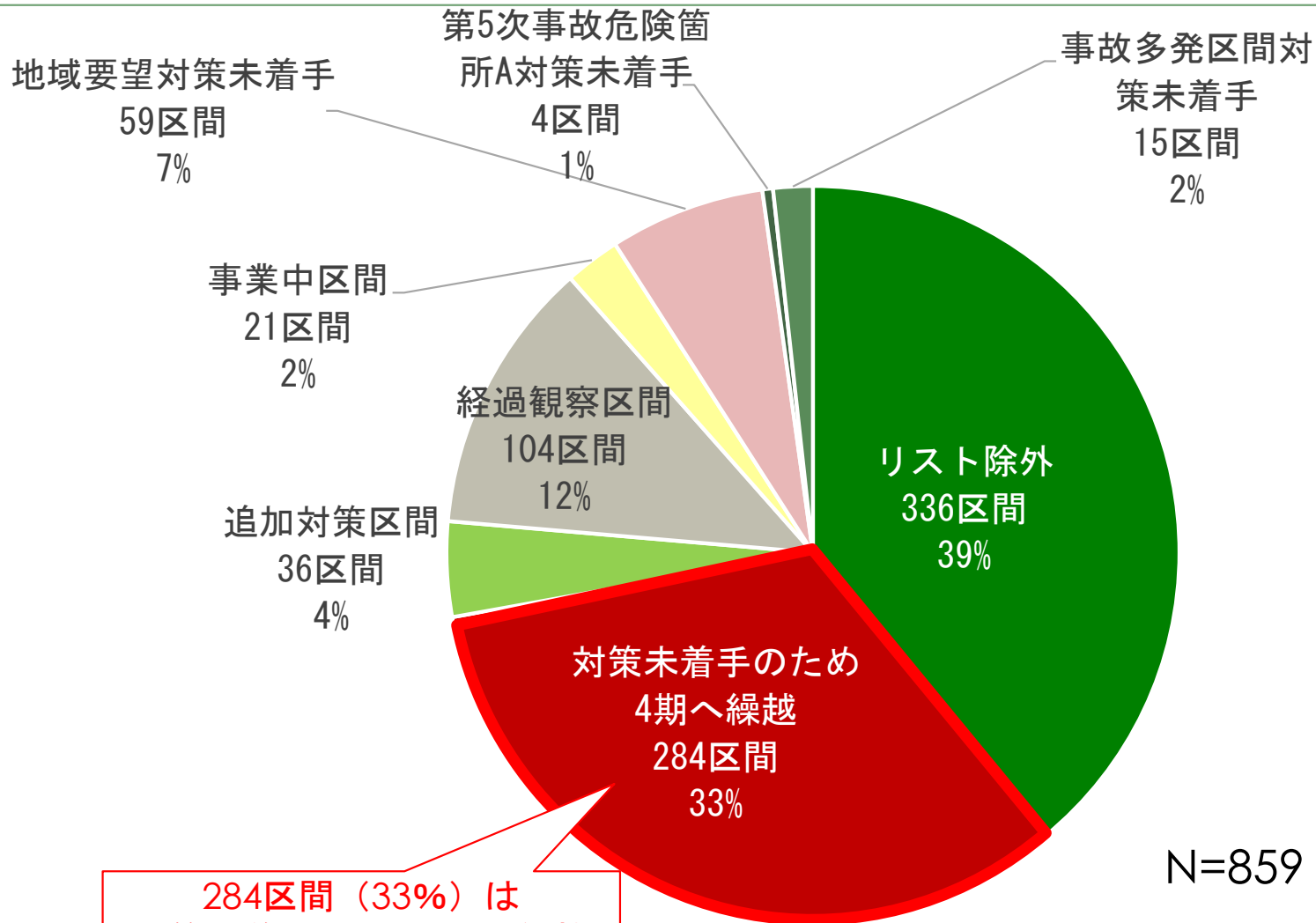
■ 現行の対策完了判定フロー



### 3. 事故ゼロプラン3期の総括

#### Check・Action 事故ゼロプラン3期のリスト除外区間

- ・ 事故ゼロプラン3期の859区間のうち、284区間（33%）が対策未着手のため4期への繰越しとなっている。



N=859

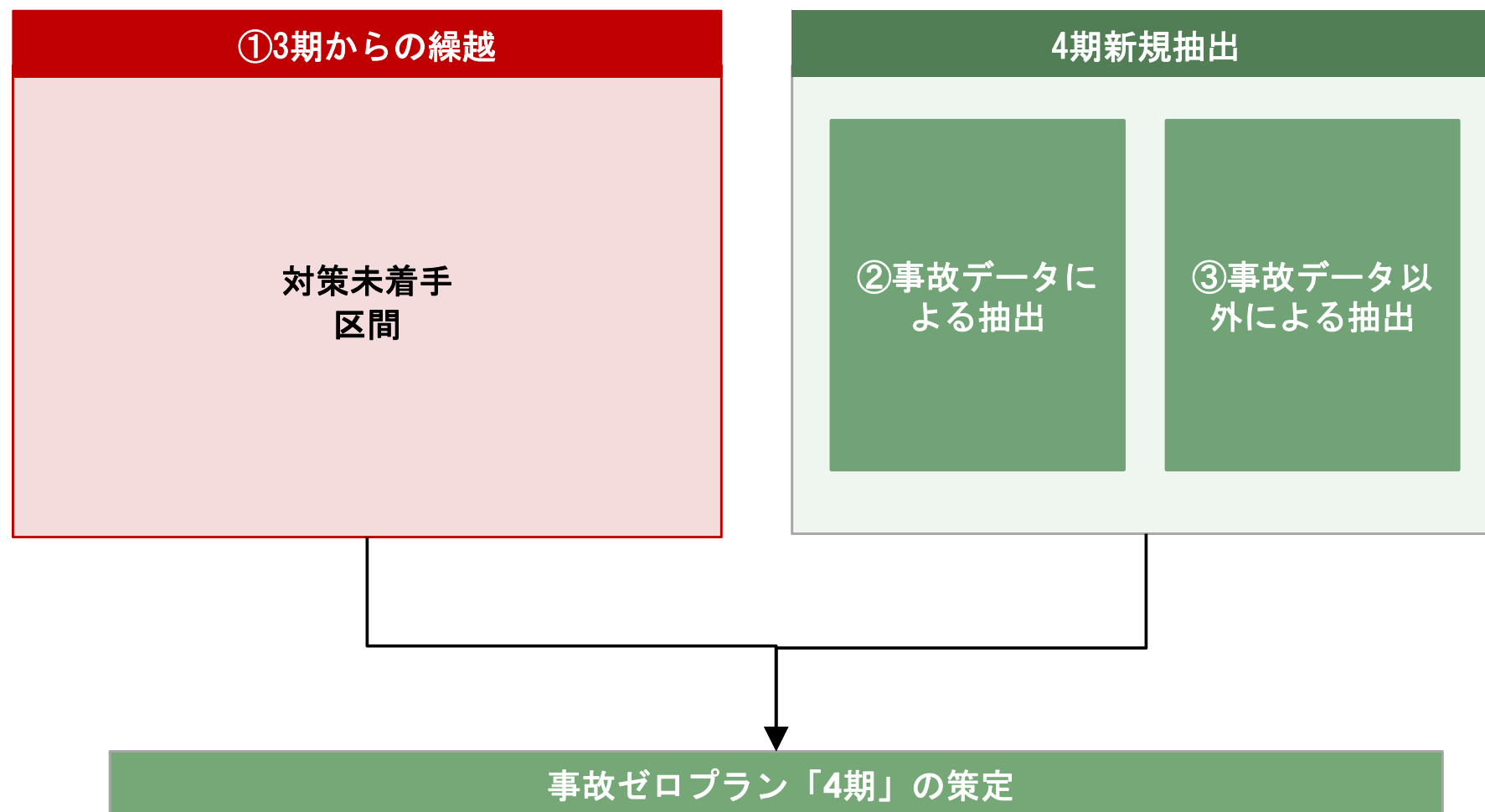
284区間（33%）は  
対策未着手のため4期へ繰越し  
※除外ルール変更を検討

## 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定【審議】

## 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

### Plan 事故ゼロプランの選定方法

・①3期からの繰越区間(対策未着手区間)、4期新規抽出した②事故データによる抽出箇所、③事故データ以外による抽出(地域要望・事故多発区間・第6次事故危険箇所)を事故ゼロプラン4期の箇所に選定する。



## 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

### Plan 事故ゼロプラン4期区間の選定基準

・事故ゼロプラン4期の選定基準は、3期を引き継ぎ、1)事故データによる抽出、2)事故データ以外による抽出で行う。

#### ■事故ゼロプラン4期の選定基準

選定方法	選定指標		内容	抽出
1) 事故データによる抽出	死傷事故率の上位500区間		死傷事故率上位500区間のうち、事故件数が16件/4年以上の箇所が対象	最新の事故データから抽出
	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、5指標 (各ワースト100区間)	最新の事故データから抽出
2) 事故データ以外による抽出※1	第6次事故危険箇所	事故危険箇所 (A基準)	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	該当箇所を追加
		潜在的な危険箇所 (B基準)	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	該当箇所を追加
	地域要望※2		地域からの要望、関連事業等	地元要望を確認して追加
	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)」	該当箇所を追加

※1事故データを用いて箇所選定をしているが、便宜上事故データ以外の抽出としている。

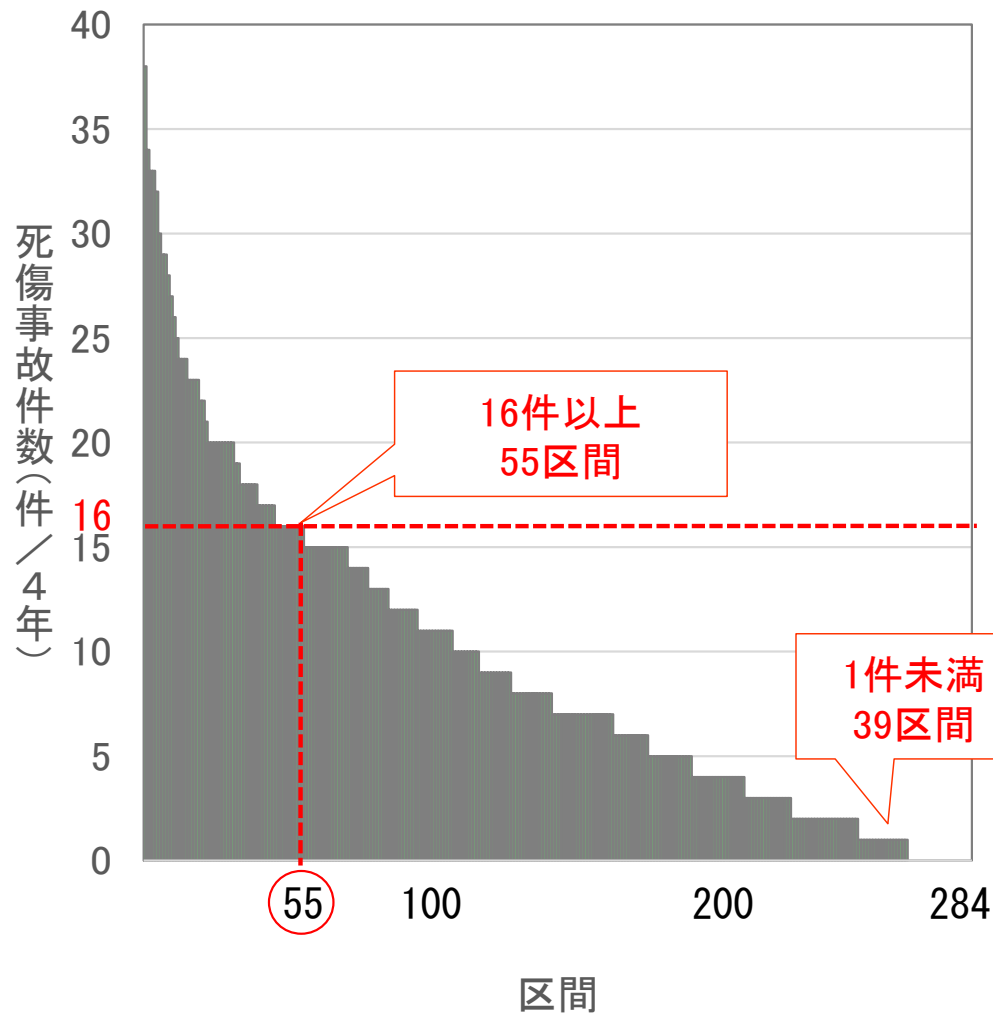
※2神奈川県トラック協会の道路環境改善箇所(要望箇所)については、対象となる各道路管理者に確認した上で事故ゼロプラン区間に追加するものとする。

## 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

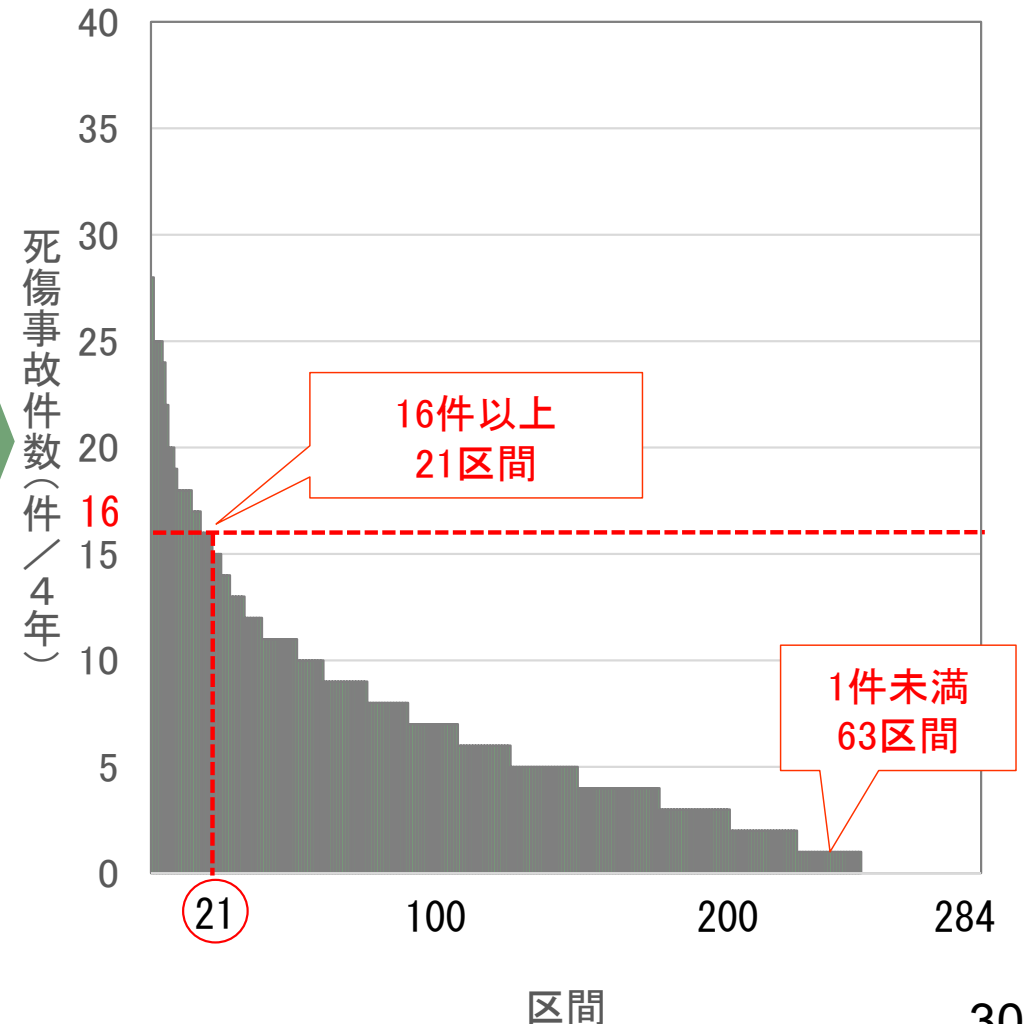
### Plan 3期対策未着手区間の事故件数の変化

- ・4期の設定にあたり、3期事故ゼロプランで対策未着手が多くなっている課題に対して対応方針を検討した。
- ・対策未着手284区間の最新の死傷事故件数をみると、選定基準に該当する16件/4年以上は3期選定時は55区間あったが、4期選定時は21区間と減っている。死傷事故件数が少ない区間が多く、事故対策の優先度が低くなっている状況である。

■ 事故ゼロプラン3期選定時(H27-H30)



■ 事故ゼロプラン4期選定時(R3-R6)

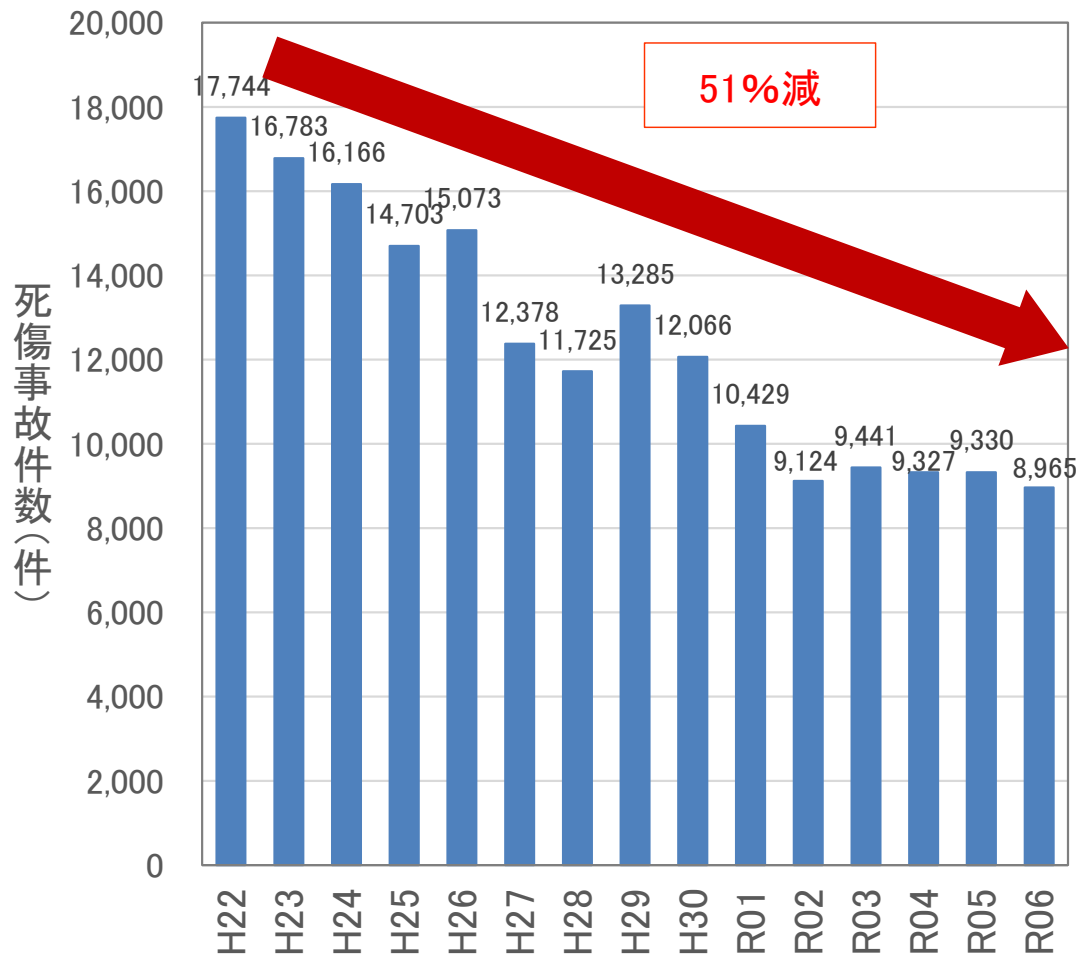


# 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

## Plan 対策完了のフローの見直し（神奈川県内の事故発生状況）

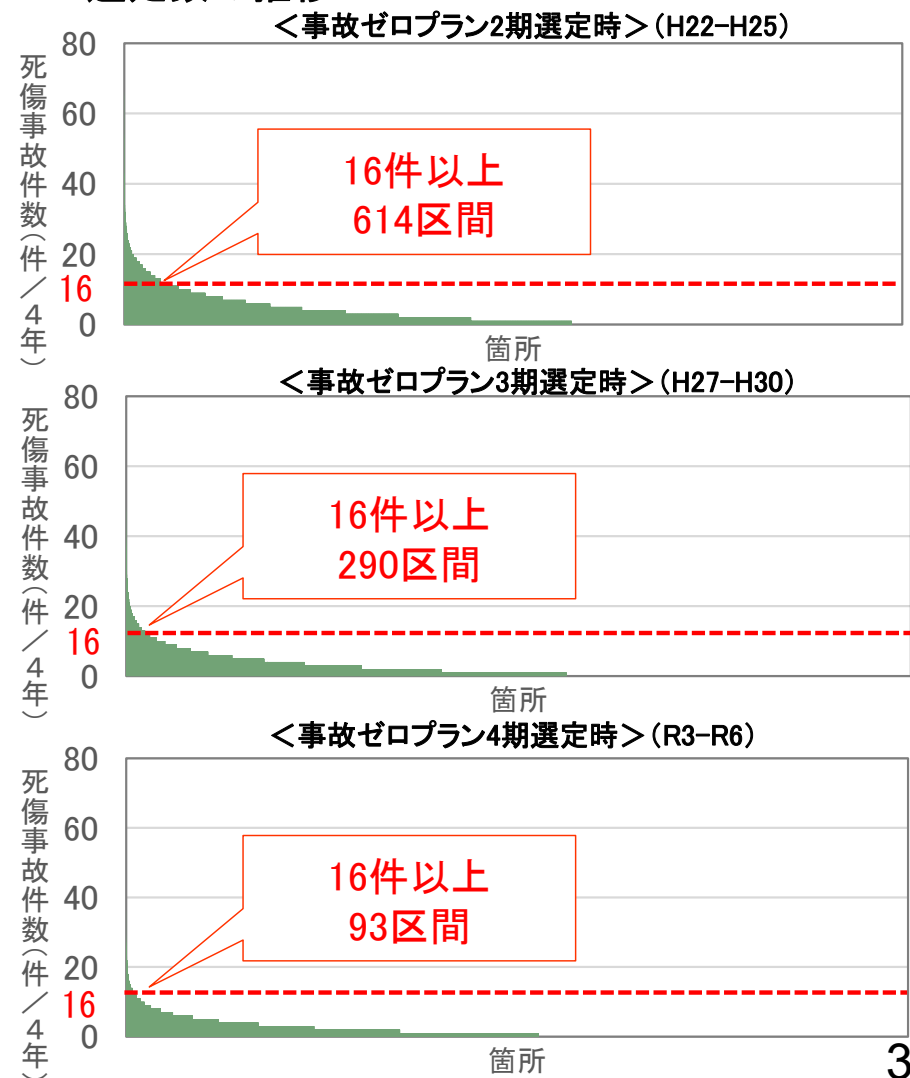
・神奈川県幹線道路の事故件数で見ると、事故ゼロプラン第1期スタート時H22に比べてR6では51%減少している。  
 ・事故ゼロプラン2期選定時(H22-H25)は、死傷事故件数16件/4年以上が614箇所であったが、事故ゼロプラン3期選定時(H27-H30)は290区間、事故ゼロプラン4期選定時(R3-R6)は93区間と選定基準の該当区間数も減少している。

■ 神奈川県幹線道路の死傷事故件数推移



出典：イタルダデータ(R22-R6)

■ 選定数の推移

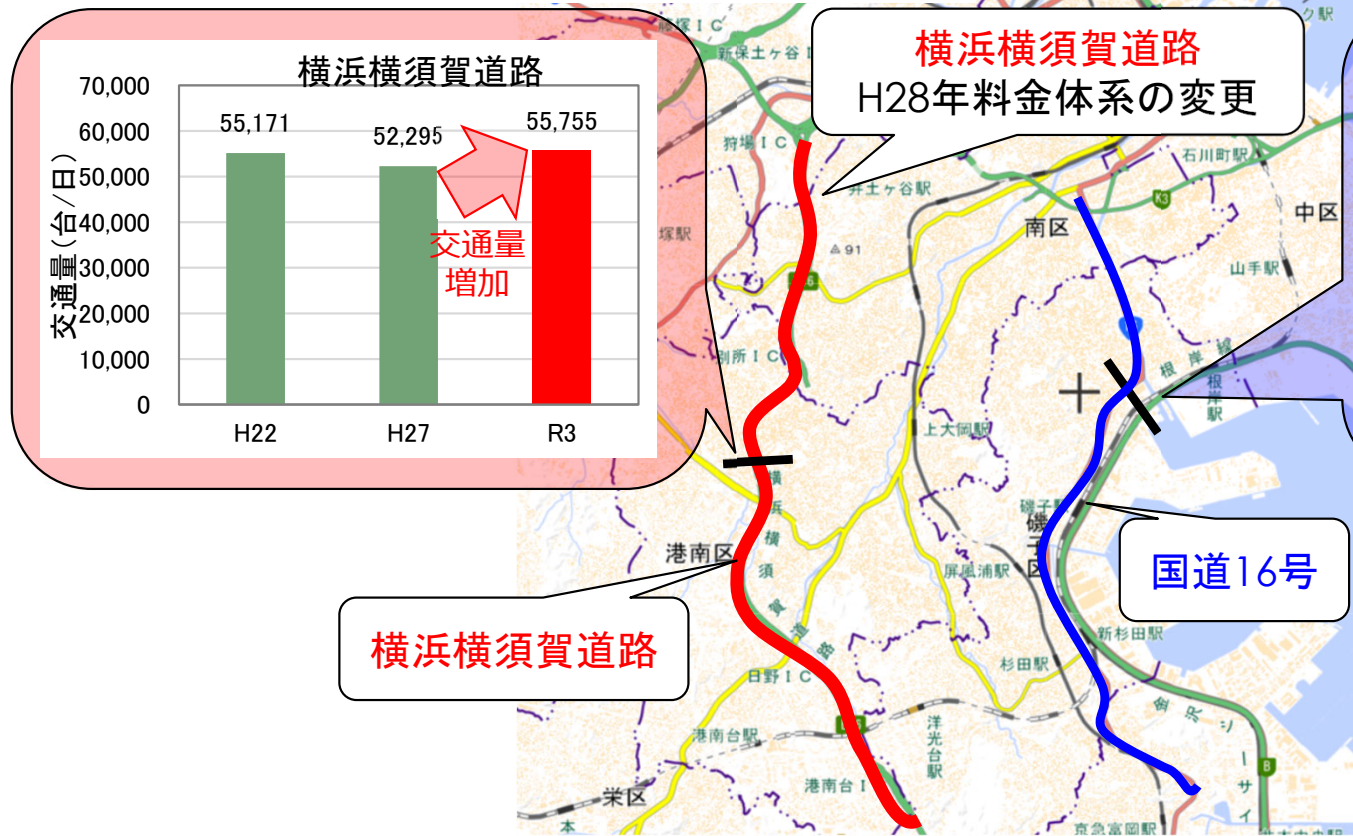


## 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

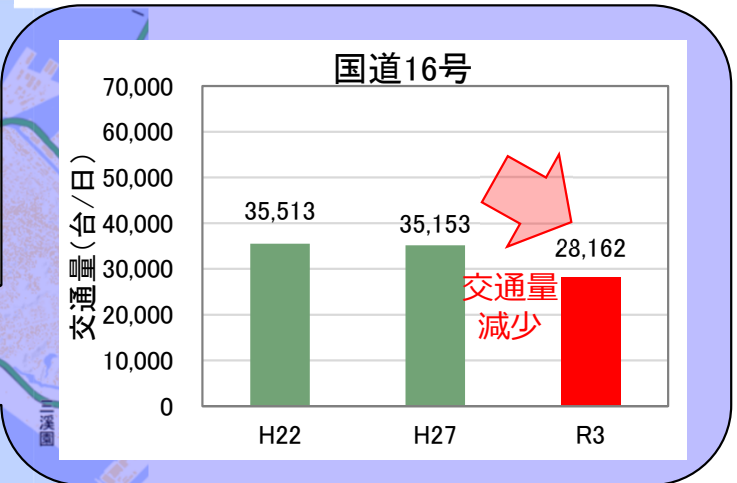
### Plan 対策完了のフローの見直し（道路交通環境の変化）

- 交通事故が減少した背景には、例えば道路環境の変化により交通量が減少し、それに伴い事故件数も減少している区間がある。

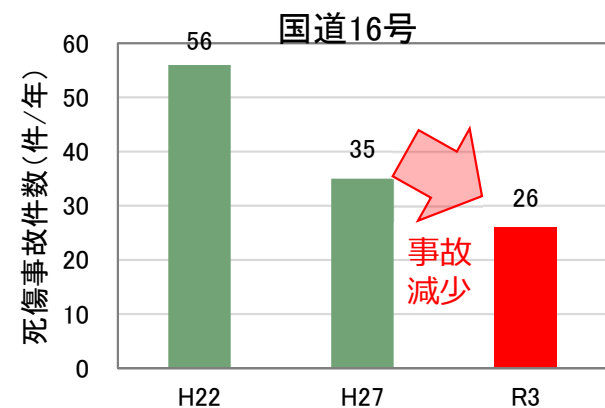
▼横浜横須賀道路 別所IC～日野IC付近のセンサス交通量



▼国道16号磯子1丁目 交通量



▼国道16号磯子1丁目 事故件数



出典：国土地理院

出典：交通センサス（H22、H27、R3）  
イタルダセンサス区間別データ（H22、H27、R3）

## Plan 対策完了のフローの見直し（3期対策未着手区間の内訳）

・3期対策未着手区間を精査し、選定基準に該当しない区間や地域要望が無い区間については、リスト除外とし、引き続き地域要望があがっている区間や事故多発区間は4期へ繰り越すというルールに変更する。

### ■3期対策未着手区間の内訳

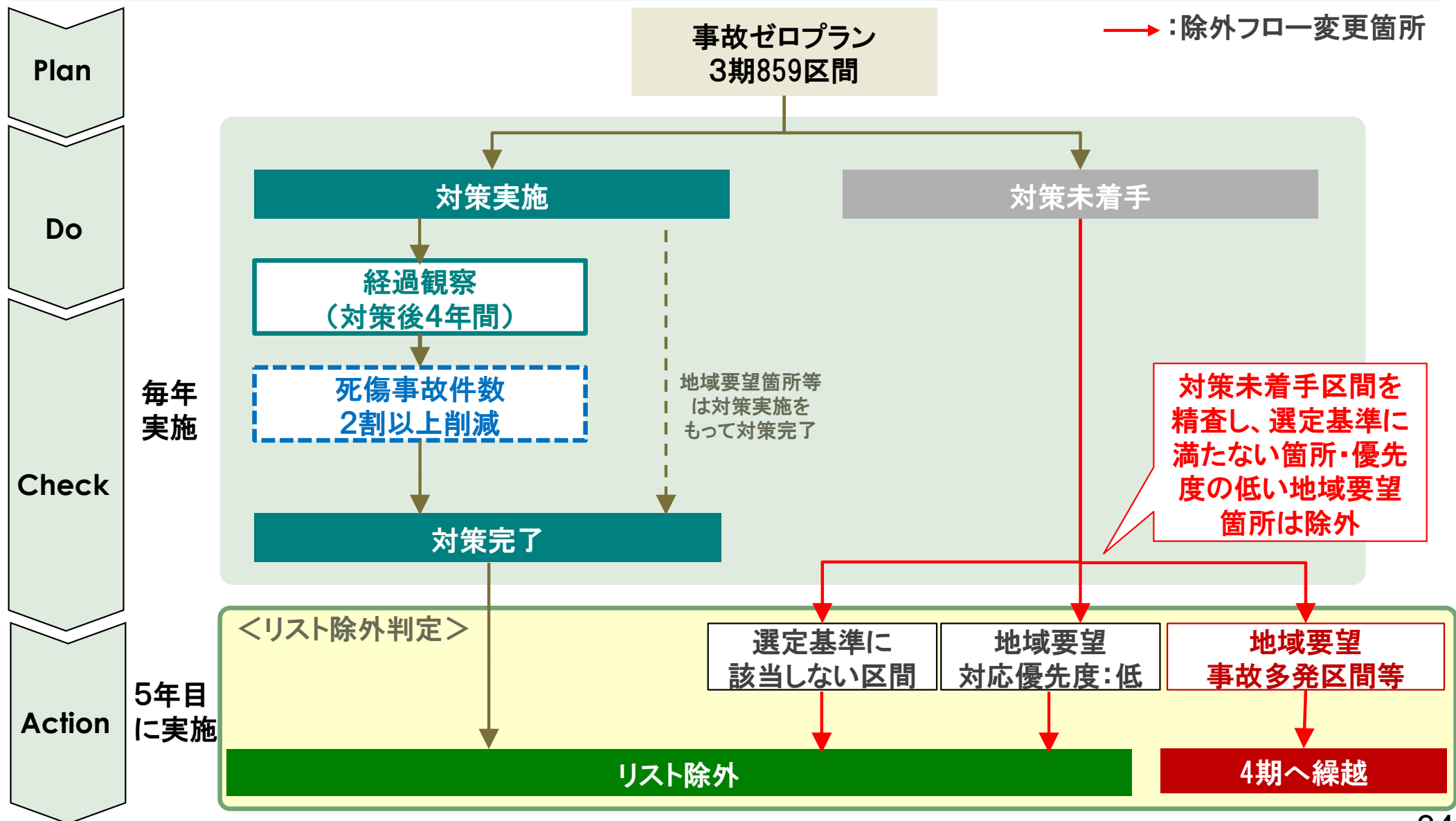
		区間数	除外・繰越理由
リスト除外	事故データによる抽出区間	272区間	4期の選定基準（事故件数16件/4年）に該当しないため除外する。
	地域要望	8区間	地域要望を再確認し、現時点で地域要望が無い場合は除外する。
地域要望を再確認し、引き続き要望が上がっている場合は4期へ繰越す。			
4期へ繰越	事故多発区間	4区間	4期へ繰越す。

# 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

審議

## Plan 対策完了のフローの見直し（除外ルールの変更）

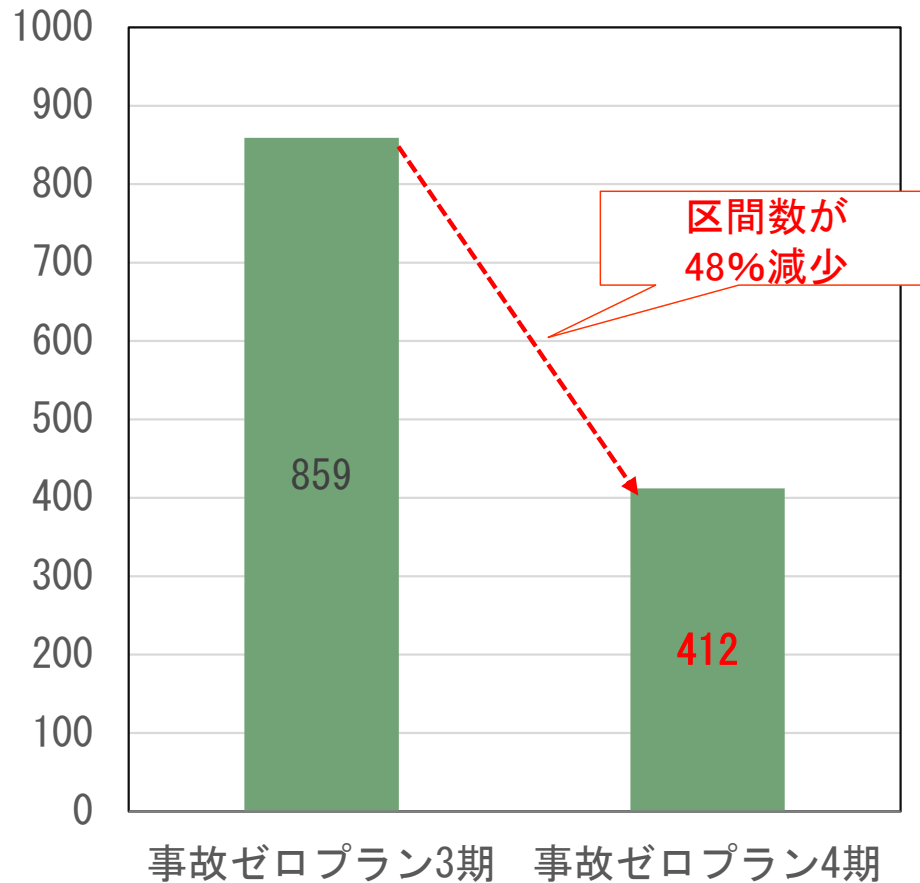
・未着手区間の事故件数が少ないことを考慮し、道路管理者の意見を踏まえたうえで、4期からは選択と集中の観点で、選定基準に該当しない区間や地域の要望に基づく対策の優先度が低い区間を除外する運用ルールに変更する。



## Plan 事故ゼロプラン4期の区間数

・事故ゼロプラン4期は、事故データによる新規抽出区間が減少、また対策未着手区間を除外し繰越区間が減少したため、区間数が412区間となり、事故ゼロプラン3期の区間数859区間から412区間と48%減少した。

■事故ゼロプラン3期・4期の区間数



■事故ゼロプラン3期・4期の内訳

	事故ゼロプラン3期 (859区間)	事故ゼロプラン4期 (412区間)
繰越区間	510区間	239区間
事故データによる抽出区間※	352区間	50区間
事故データ以外による抽出区間※	99区間	147区間

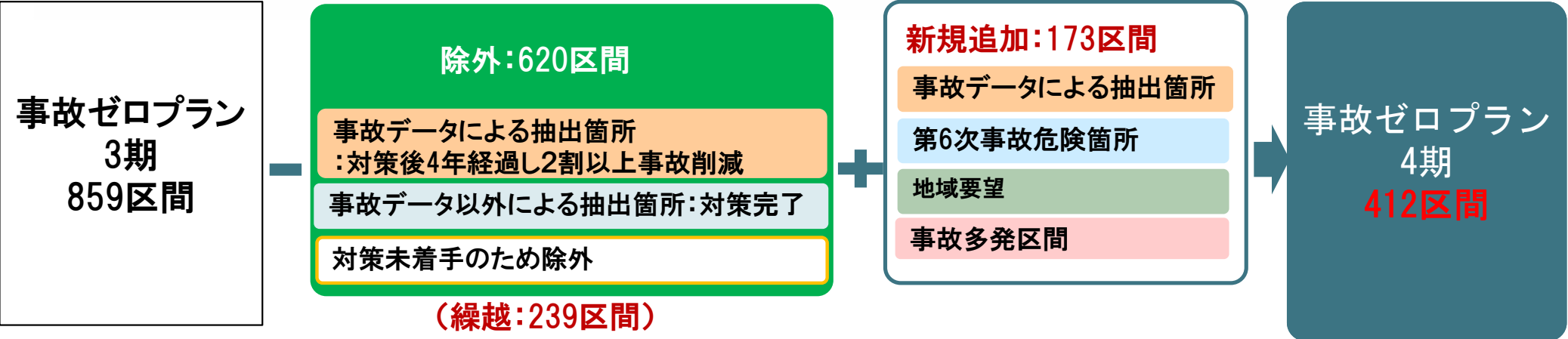
※本表において、事故データによる抽出区間と事故データ以外による抽出区間は重複箇所あり

# 4. 事故ゼロプラン4期の箇所選定

審議

## Plan 事故ゼロプラン4期の区間数

- 事故ゼロプラン4期の区間数は412区間となった。



管理者	3期繰り越し区間	事故ゼロプラン(4期新規)										4期新規区間 ※重複区間除く	4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6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	79	26	1	1	0	0	0	17	14	1	5	63	142
相武国道	19	1	0	0	0	0	0	0	5	0	1	6	25
神奈川県	44	3	0	0	0	0	0	8	26	0	9	41	85
横浜市	82	7	2	0	0	0	0	3	39	0	7	47	129
川崎市	6	6	1	2	0	0	0	2	3	0	4	15	21
相模原市	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	10
合計	239	43	4	3	0	0	0	32	89	0	26	173	412

## 5. 生活道路における交通安全対策

# 5. 生活道路における交通安全対策

## 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) ]

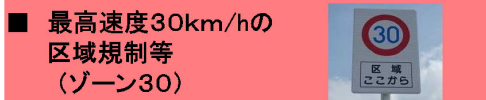


看板



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>



# 5. 生活道路における交通安全対策

## 自治体支援(可搬型ハンプの貸出し)

・国土交通省では、生活道路の交通安全対策を支援するため、自治体に対して技術支援を行っている。

### 技術支援メニュー

- ・ETC2.0によるビッグデータの分析結果の提供
- ・可搬型ハンプの貸出し
- ・物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供
- ・有識者(専門家)のあっせん 等

※「ゾーン30プラス」に関する問合せ先:

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/contact.pdf>

### ■ハンプ貸出の実績(横浜市)

- ・港北区大倉山三丁目地区  
⇒ハンプ・狭さくの貸し出し



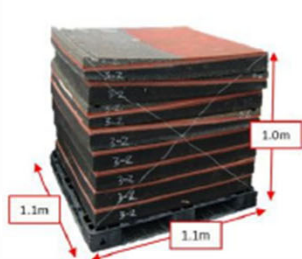
ハンプ(凸部)



狭さく

### 可搬型ハンプの貸出し

#### 輸送時の荷姿



2セット  
貸出し

#### 設置例(2セット使用時)



### 技術情報の提供

ハンプ、狭さく等の物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供

<参考資料の例>

- 「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料
- 生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2019～設置の工夫と合意形成のポイント～
- ハンプの施工に関する参考資料(案)
- 降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料(案)

▶詳細は国土技術政策総合研究所 道路交通安全研究室 <https://www.nilim.go.jp/lab/geg/seikatsu.htm>



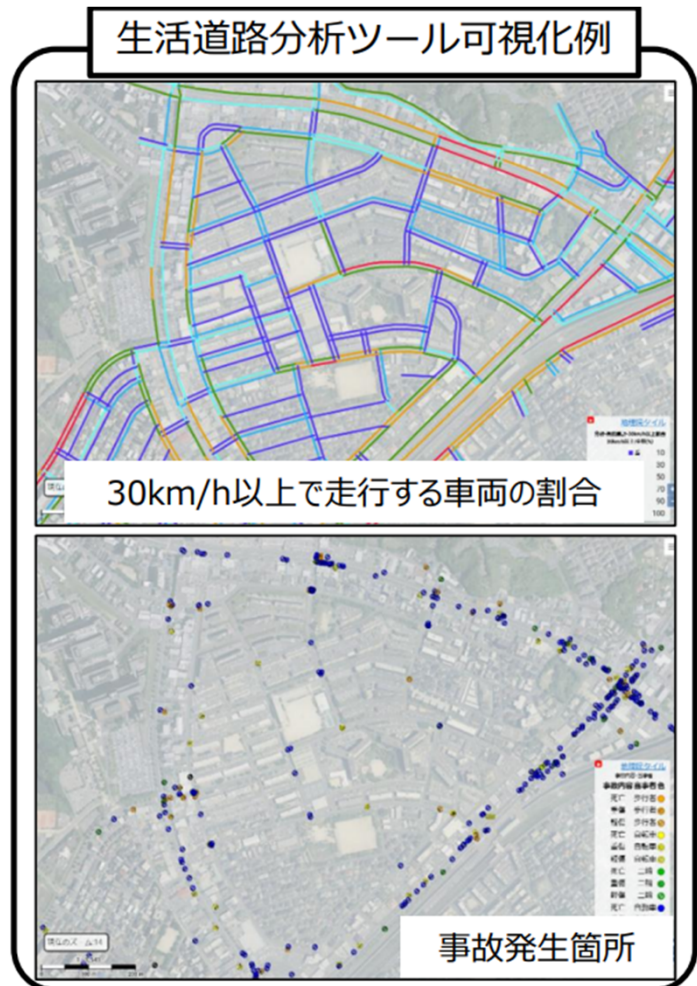
ハンプ体験会

出典:港北区大倉山三丁目地区,横浜市HP

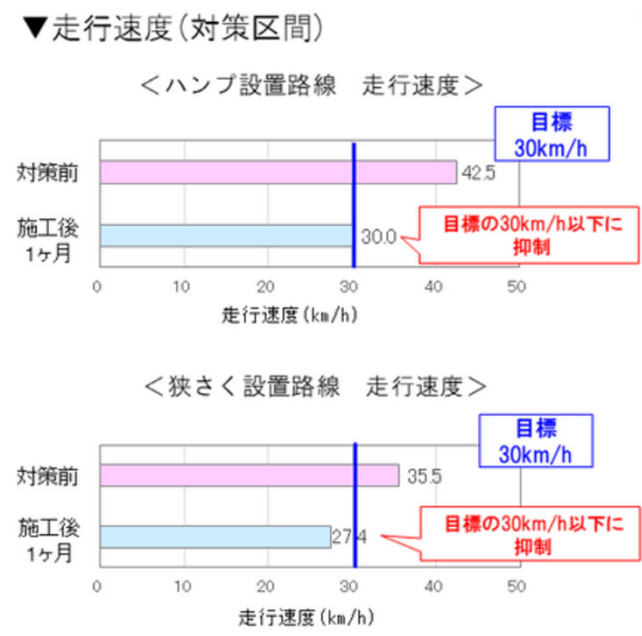
# 5. 生活道路における交通安全対策

## 自治体支援(ETC2.0プローブデータによるビッグデータの分析結果の提供)

・自治体支援のため、「生活道路分析ツール」の運用を開始し、ETC2.0プローブ情報や事故情報を用いて、各地域の交通状況を可視化している。また、横浜市をはじめとする自治体にデータを提供しており、対策立案や整備効果検証のための基礎資料として活用されている。



### ■ETC2.0による自治体支援の実績(横浜市) ・南区大岡小学校周辺地区 ⇒ハンプ設置前後のデータ提供



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）  
資料：ETC2.0ビッグデータ分析結果（国土交通省提供）を加工し、横浜市が作成

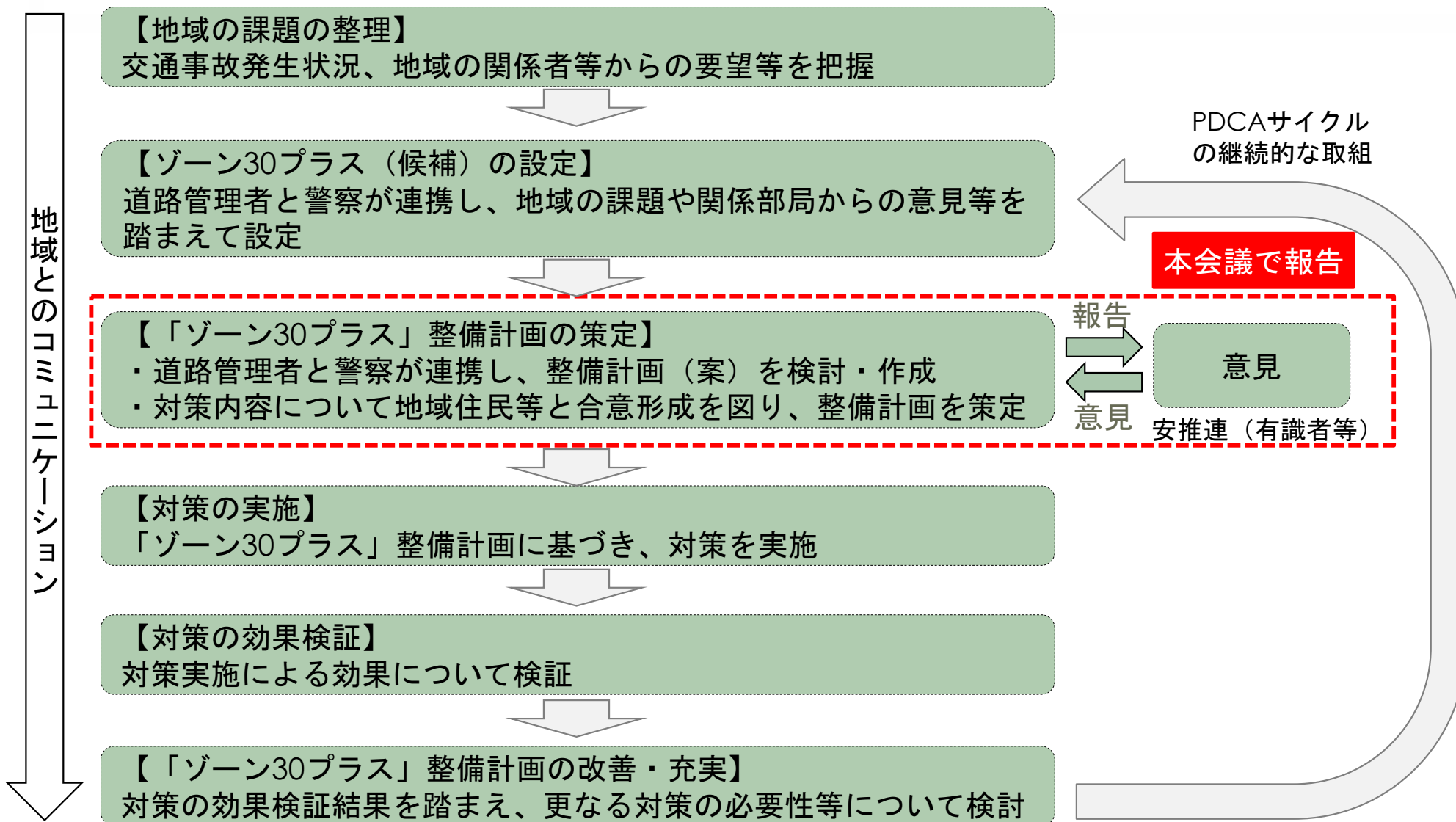
出典：生活道路における交通安全対策実務者向けセミナー(第1回基礎編), 令和7年9月25日(木)

出典：南区大岡小学校周辺地区,横浜市HP

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ゾーン30プラスの取り組みフロー

・各道路管理者から提出されるゾーン30プラス整備計画(案)に対し、意見をいただく。



# 5. 生活道路における交通安全対策

## 横浜市における生活道路の取り組み

横浜市

- ・横浜市では、ETC2.0の速度データや県警事故データなどを活用し、ゾーン30エリアやその他の箇所において交通安全対策を進めており、速度抑制対策の必要な場所については、物理的デバイスの設置を推進している。
- ・また、教育委員会事務局とも連携し、ハード・ソフトの両面で安全性向上を図っている。

### ■ソフト対策

- ・こども・安全安心マップの公開  
(令和6年7月)

- ・教育現場
  - ・スクールゾーン対策協議会
  - ・見守り活動(はたふり)
  - ・交通安全教室
- など、交通安全活動で活用



- ・市立全小学校(340校)通学区域内での取組



スクールゾーン対策協議会



見守り活動(はたふり)



交通安全教室

- ・交通安全推進校通学区域内での取組



放課後キッズクラブ



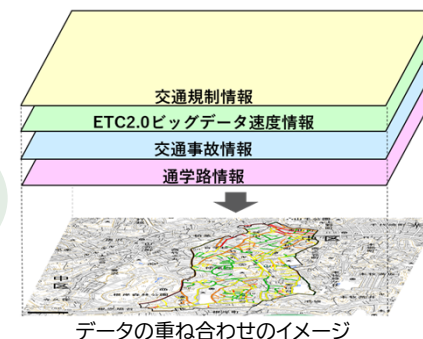
幼児交通安全教育訪問指導

交通安全教育を  
重点的に実施

### ■ハード対策

- ・交通安全対策の立案

ビッグデータを活用した  
潜在的な交通危険箇所の  
「見える化」による交通安全対策



- ・交通安全推進校通学区域内での取組



区画線  
(減速ドットマーク)



グリーンベルト



交差点カラー化



狭さく



スムーズ横断歩道



ハンプ

出典:横浜市HP:交通安全対策の取組の概要

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ゾーン30プラス整備計画（案）

横浜市

・令和7年度は10地区（下表①～⑩）において、神奈川県警察とも調整し、ゾーン30プラスの整備計画（案）を策定中である。

### ■整備計画（案）の策定地区

No.	自治体	地区名	物理的デバイスの対策完了（予定）日	ゾーン30プラス設定年月	主な対策内容（既存対策も含む）
①	横浜市	港南区港南台4丁目地区	R8.3予定	R7年度予定	ハンプ×3箇所、スラローム×1路線
②	横浜市	港南区港南台5丁目地区	R8.3予定	R7年度予定	新規30km/h規制地区、ハンプ×1箇所
③	横浜市	金沢区柳町地区	R8.3予定	R7年度予定	ハンプ×1箇所
④	横浜市	磯子区洋光台1丁目西側地区	R8.3予定	R7年度予定	ハンプ×4箇所、狭さく×2箇所
⑤	横浜市	神奈川区亀住町地区	R8.3予定	R7年度予定	ハンプ×2箇所
⑥	横浜市	神奈川区平川町地区	R8.3予定	R7年度予定	ハンプ×1箇所、狭さく×3箇所
⑦	横浜市	神奈川区二ツ谷町地区	R8.3予定	R7年度予定	ハンプ×1箇所
⑧	横浜市	港北区日吉本町1丁目地区	R7.12	R7年度予定	一方通行規制、狭さく×2箇所
⑨	横浜市	港北区大倉山4丁目地区	R8.3予定	R7年度予定	スムーズ横断歩道×2箇所
⑩	横浜市	港北区大豆戸町北側地区	R8.3予定	R7年度予定	スムーズ横断歩道×2箇所

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ①港南区港南台4丁目地区における整備計画(案)

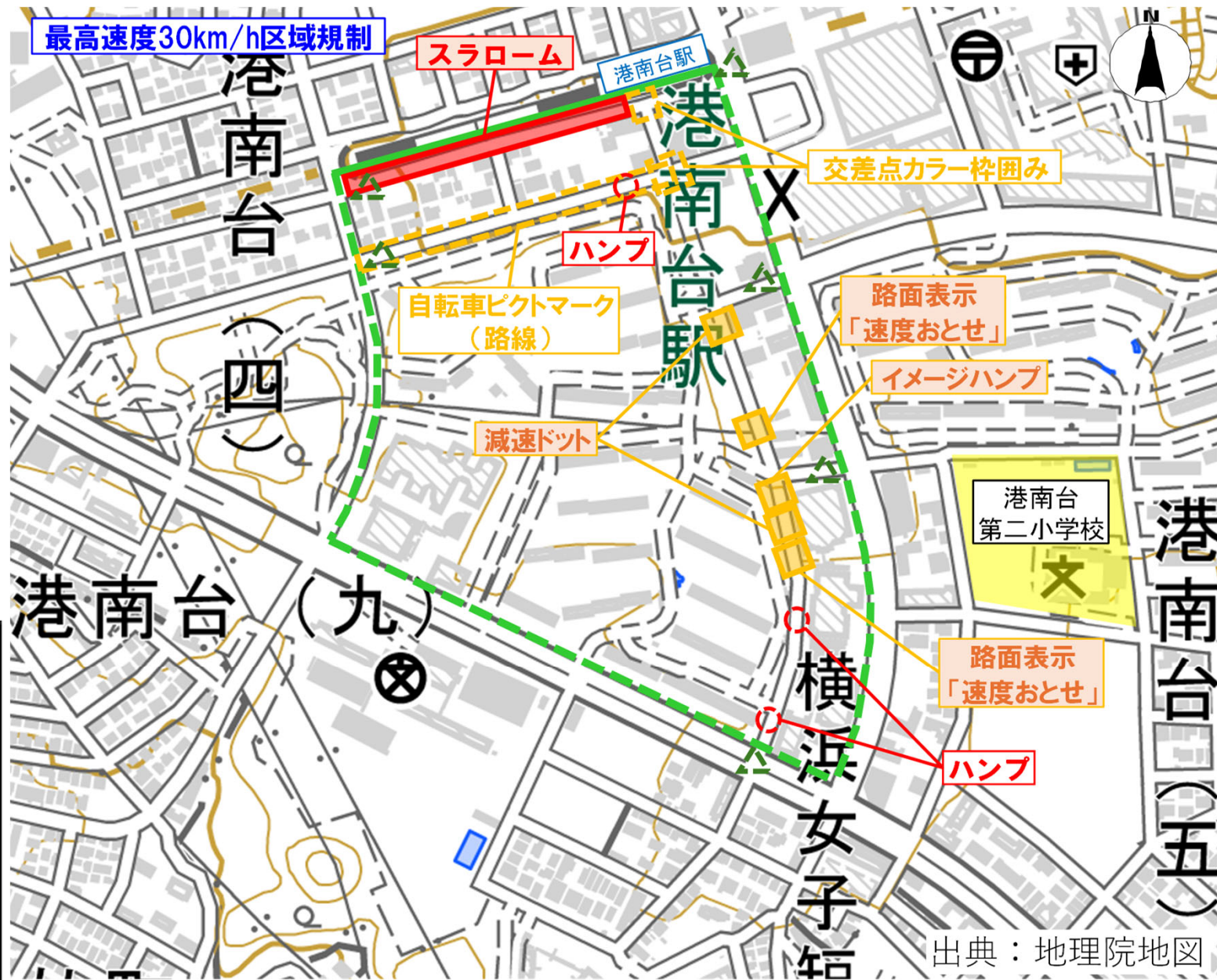
横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「ハンプ」・「スラローム」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



幼児交通安全教育訪問指導

小学校での交通安全教室



<b>凡例</b>		ゾーン30プラス 看板・路面表示	
	ゾーン30プラス		対策済
※破線は整備区域に含まれない道路			対策予定
<b>物理的デバイス</b>		<b>その他ハード対策</b>	
	対策済		対策済
	対策予定		対策予定
<b>規制等</b>		<b>ソフト対策</b>	
	対策済		実施中
	対策予定		実施予定

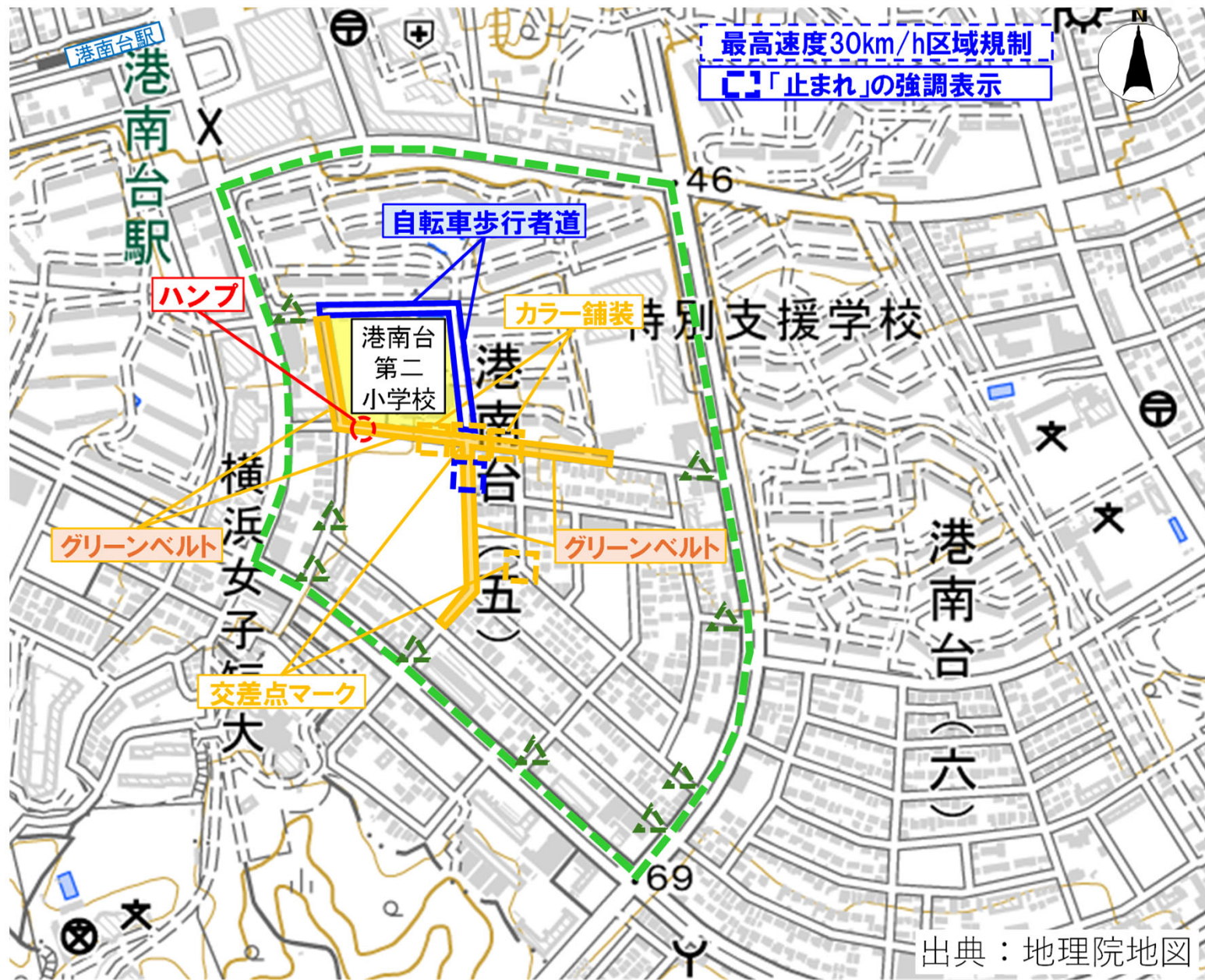
出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ②港南区港南台5丁目地区における整備計画(案)

横浜市

・新規にゾーン30区域を設定し、物理的デバイスとして「ハンプ」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



幼児交通安全教育訪問指導

小学校での交通安全教室

凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
物理的デバイス	
	対策済
	対策予定
規制等	
	対策済
	対策予定
ゾーン30プラス 看板・路面表示	
	対策済
	対策予定
その他ハード対策	
	対策済
	対策予定
ソフト対策	
	実施中
	実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ③金沢区柳町地区における整備計画(案)

横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「ハンプ」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



幼児交通安全教育訪問指導

小学校での交通安全教室



凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
	物理的デバイス 対策済
	物理的デバイス 対策予定
	規制等 対策済
	規制等 対策予定
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策済
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策予定
	その他ハード対策 対策済
	その他ハード対策 対策予定
	ソフト対策 実施中
	ソフト対策 実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ④磯子区洋光台1丁目西側地区における整備計画(案)

横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「ハンブ」「狭さく」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



幼児交通安全教育訪問指導

小学校での交通安全教室



凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
	ゾーン30プラス 看板・路面表示
	対策済
	対策予定
<b>物理的デバイス</b>	<b>その他ハード対策</b>
	対策済
	対策予定
	対策済
	対策予定
<b>規制等</b>	<b>ソフト対策</b>
	対策済
	対策予定
	実施中
	実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

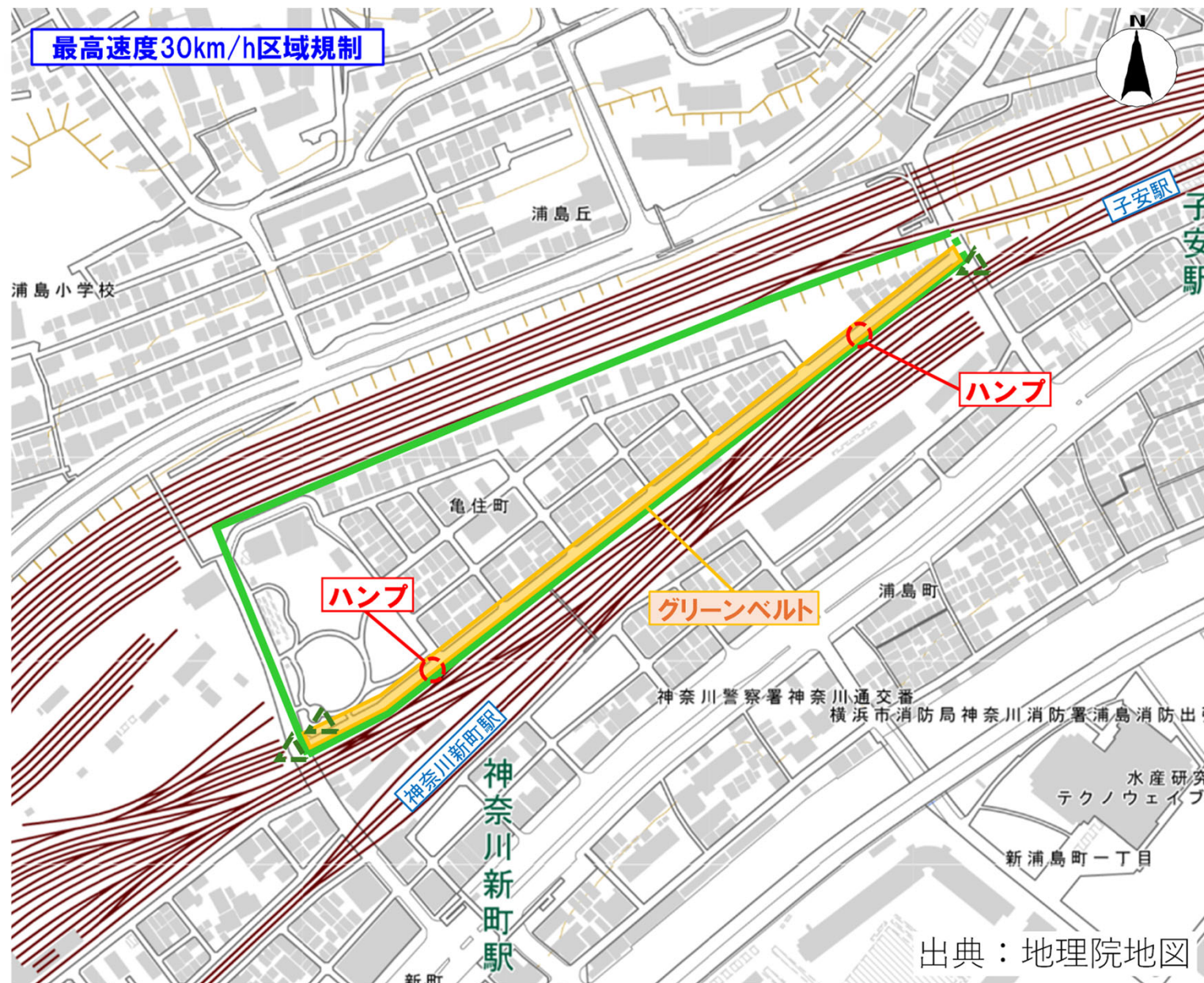
## ⑤ 神奈川区 亀住町地区における整備計画(案)

横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「ハンプ」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



### 小学校での交通安全教室



凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
	物理的デバイス 対策済
	物理的デバイス 対策予定
	規制等 対策済
	規制等 対策予定
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策済
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策予定
	その他ハード対策 対策済
	その他ハード対策 対策予定
	ソフト対策 実施中
	ソフト対策 実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ⑥神奈川区平川町地区における整備計画(案)

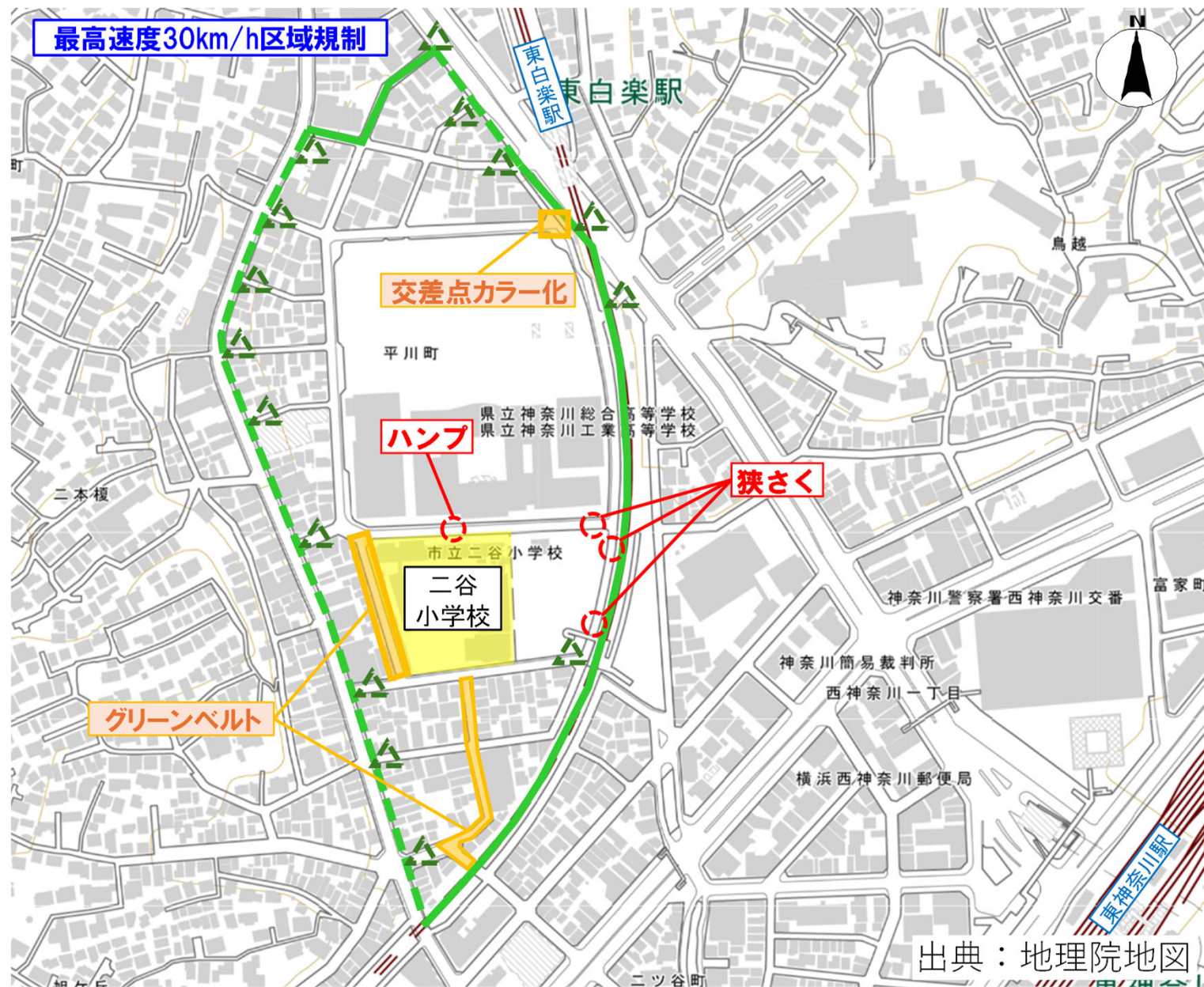
横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「ハンプ」「狭さく」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



### 小学校での交通安全教室

凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
<b>物理的デバイス</b>	
	対策済
	対策予定
<b>規制等</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ゾーン30プラス</b>	
	対策済
	対策予定
<b>その他ハード対策</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ソフト対策</b>	
	実施中
	実施予定



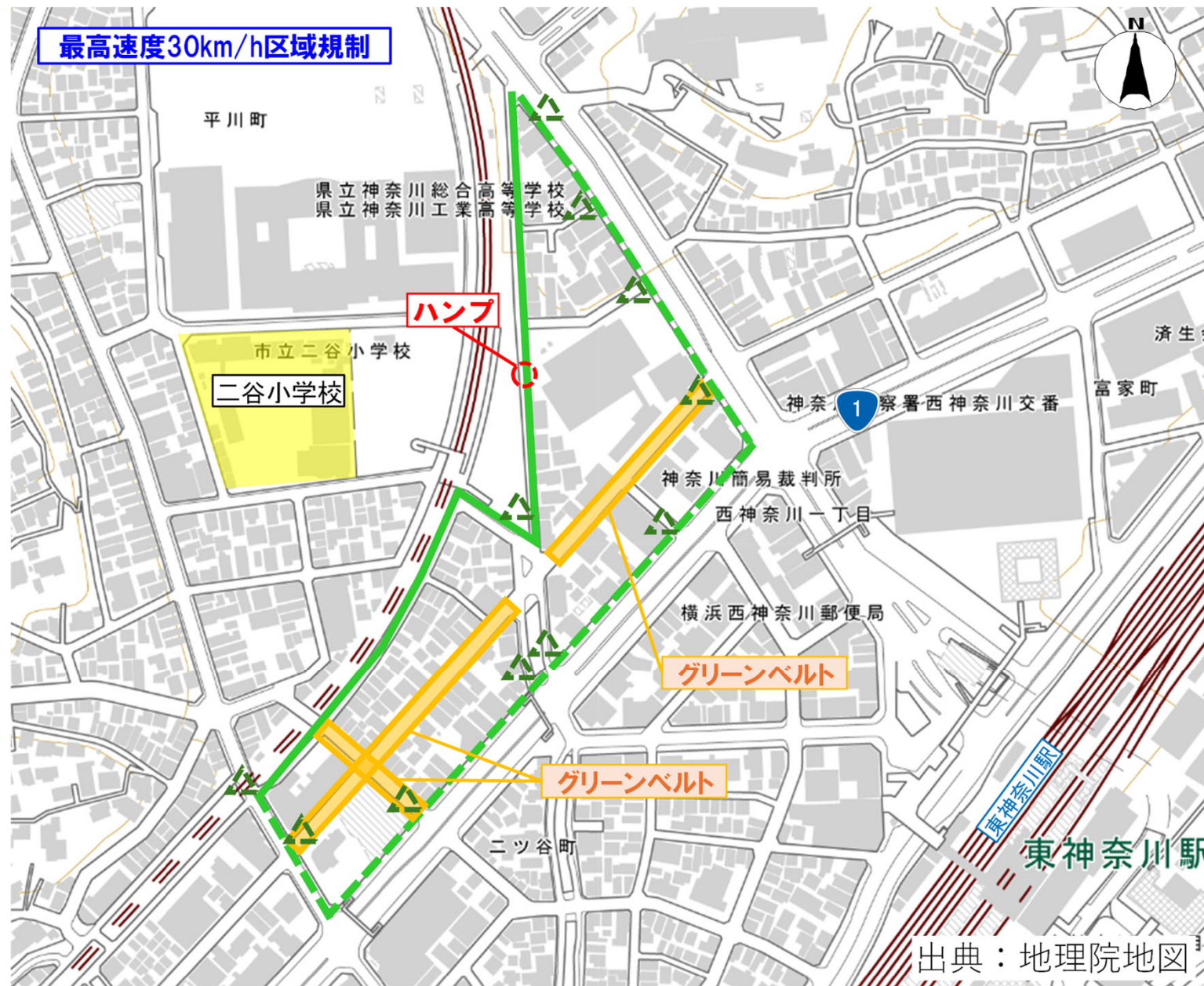
出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ⑦神奈川区二ツ谷町地区における整備計画(案)

横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「ハンプ」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



### 小学校での交通安全教室

凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
<b>物理的デバイス</b>	
	対策済
	対策予定
<b>規制等</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ゾーン30プラス</b>	
	対策済
	対策予定
<b>その他ハード対策</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ソフト対策</b>	
	実施中
	実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ⑧港北区日吉本町1丁目地区における整備計画(案)

横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「狭さく」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



幼児交通安全教育訪問指導

小学校での交通安全教室



凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
<b>物理的デバイス</b>	
	対策済
	対策予定
<b>規制等</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ゾーン30プラス 看板・路面表示</b>	
	対策済
	対策予定
<b>その他ハード対策</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ソフト対策</b>	
	実施中
	実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

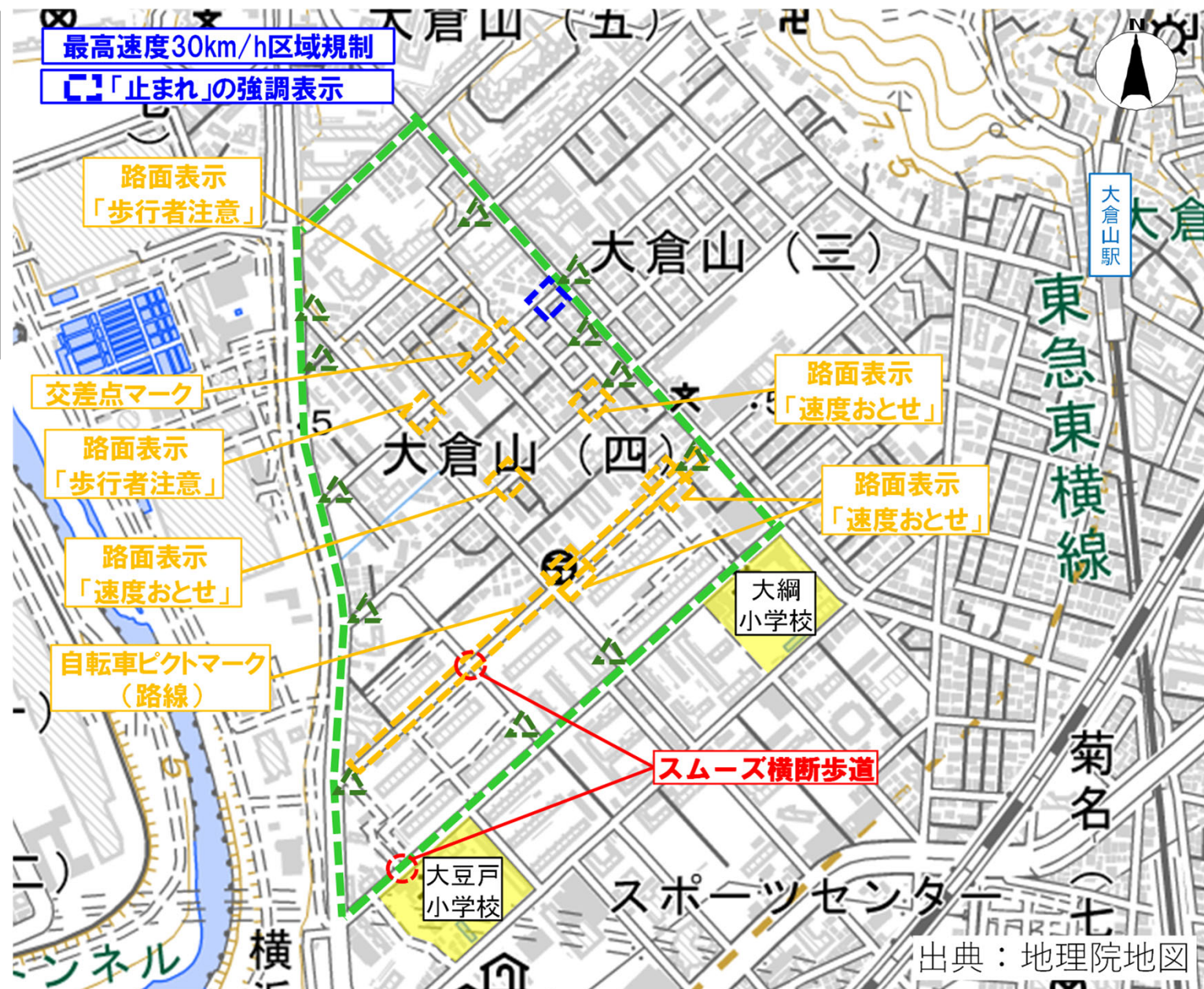
## ⑨港北区大倉山4丁目地区における整備計画(案)

横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「スムーズ横断歩道」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



小学校での交通安全教室



凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
	物理的デバイス 対策済
	物理的デバイス 対策予定
	規制等 対策済
	規制等 対策予定
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策済
	ゾーン30プラス 看板・路面表示 対策予定
	その他ハード対策 対策済
	その他ハード対策 対策予定
	ソフト対策 実施中
	ソフト対策 実施予定

出典：地理院地図

# 5. 生活道路における交通安全対策

## ⑩港北区大豆戸町北側地区における整備計画(案)

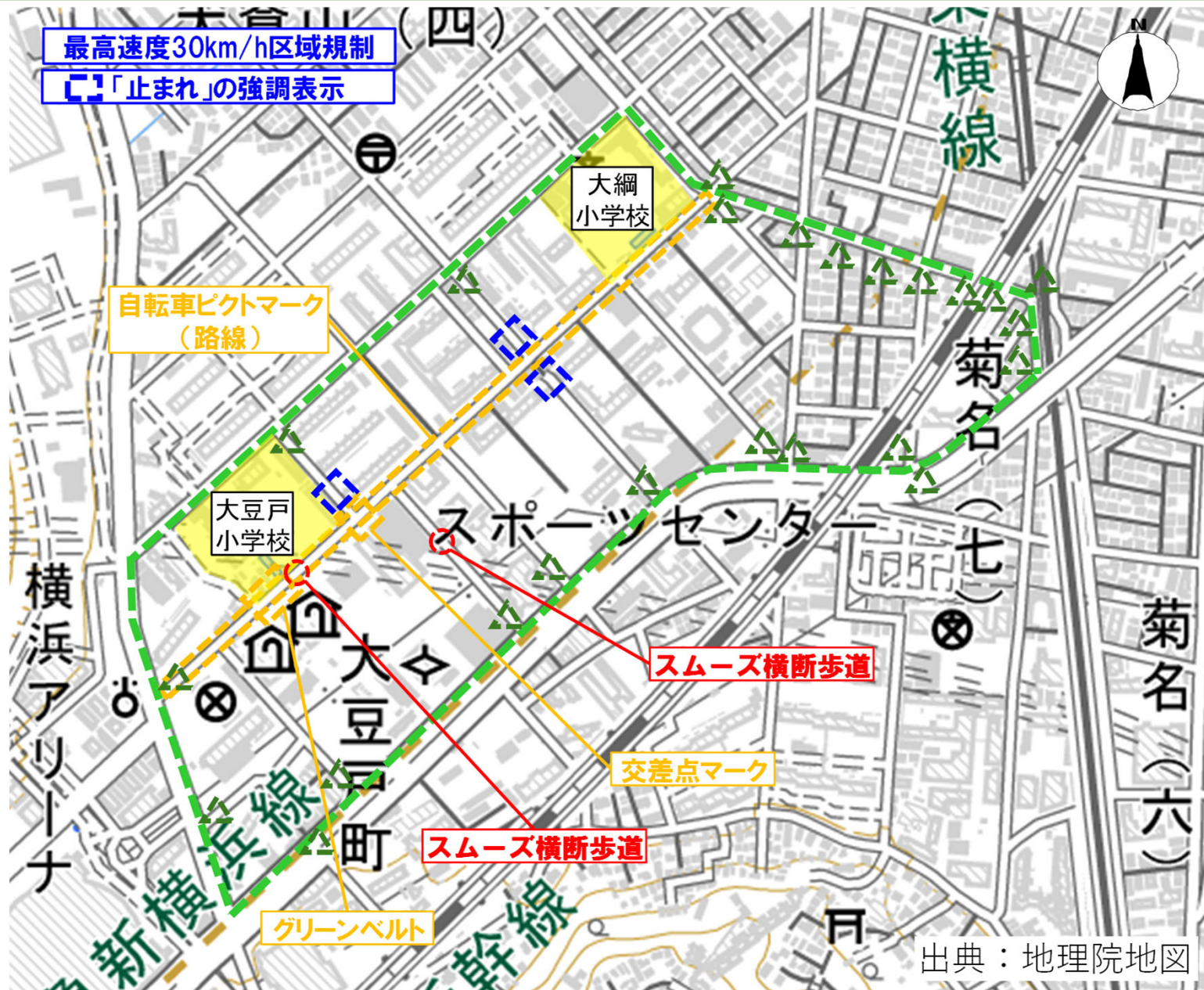
横浜市

・既存のゾーン30区域内に、物理的デバイスとして「スムーズ横断歩道」を設置するゾーン30プラス整備計画を作成。



### 小学校での交通安全教室

凡例	
	ゾーン30プラス
※破線は整備区域に含まれない道路	
<b>物理的デバイス</b>	
	対策済
	対策予定
<b>規制等</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ゾーン30プラス 看板・路面表示</b>	
	対策済
	対策予定
<b>その他ハード対策</b>	
	対策済
	対策予定
<b>ソフト対策</b>	
	実施中
	実施予定



出典：地理院地図

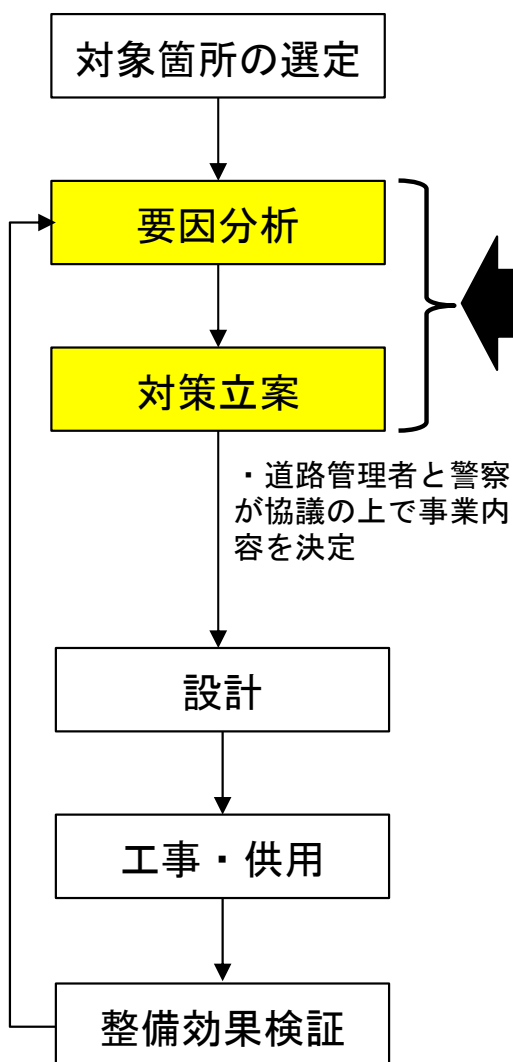
## 6. 関係機関の取り組み

# 6. 関係機関の取り組み

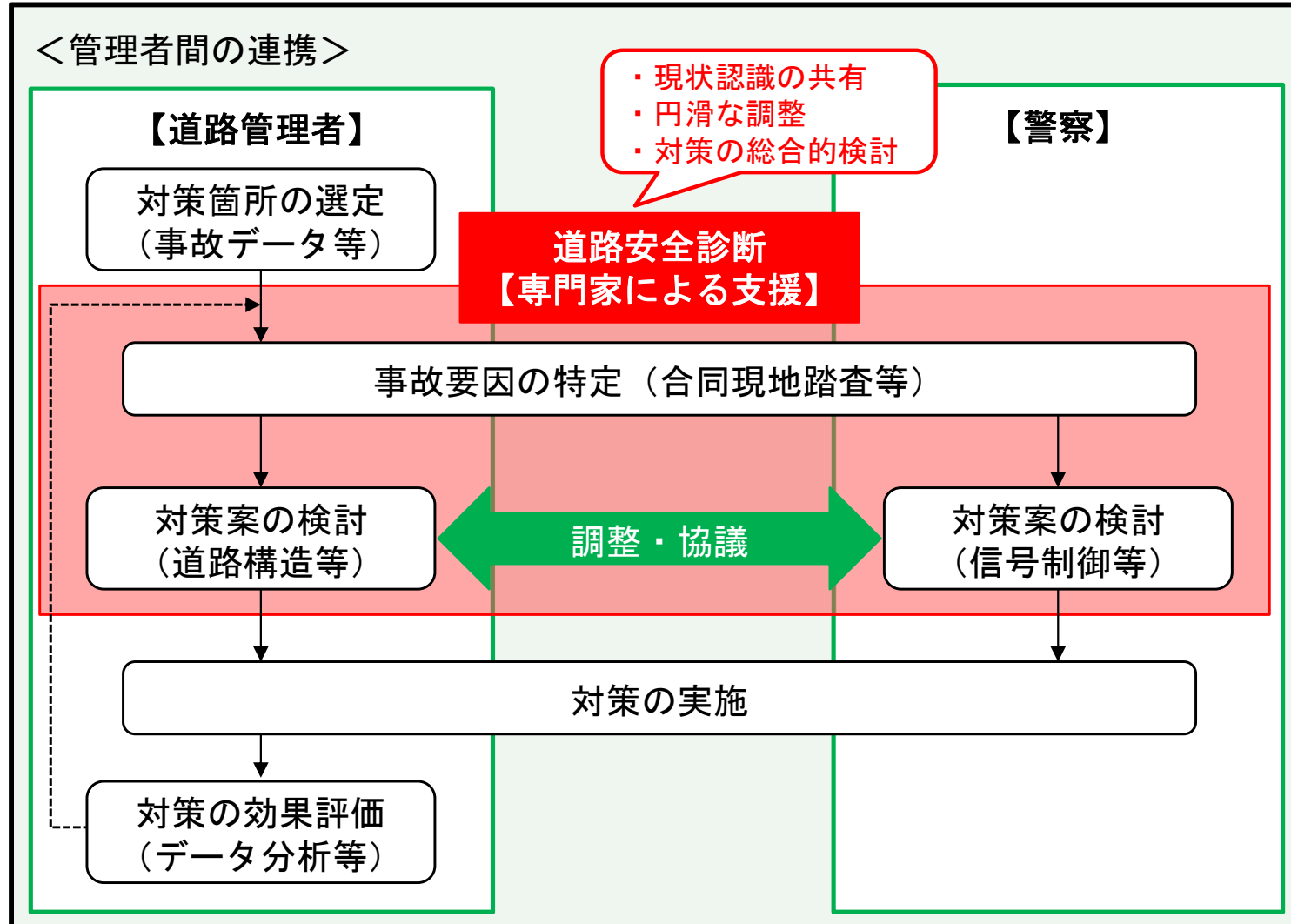
## 道路安全診断の概要 横浜国道

- 道路安全診断とは、道路管理者と警察が連携し、道路・交通安全の専門家が交通事故に関する課題、対策案について、技術的アドバイスを行うことにより、効果的かつ総合的な安全対策の提案を行うものである。

### ■交通安全事業のプロセス



### ■道路安全診断の取り組み



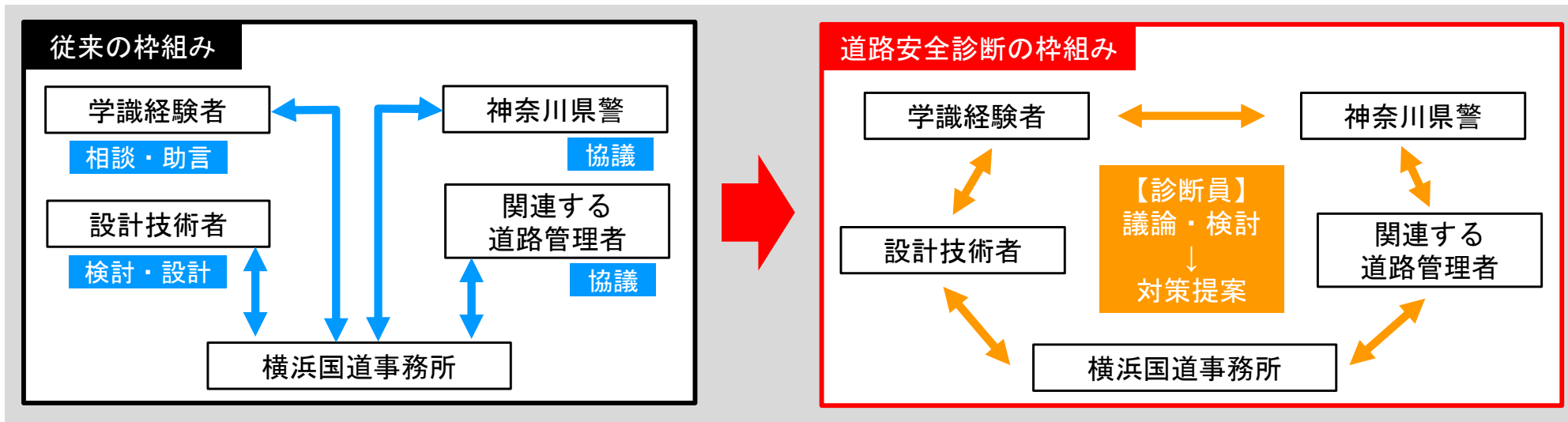
【出典】 幹線道路における道路安全診断のパフレット（一般社団法人 交通工学研究会）を参考に加工

# 6. 関係機関の取り組み

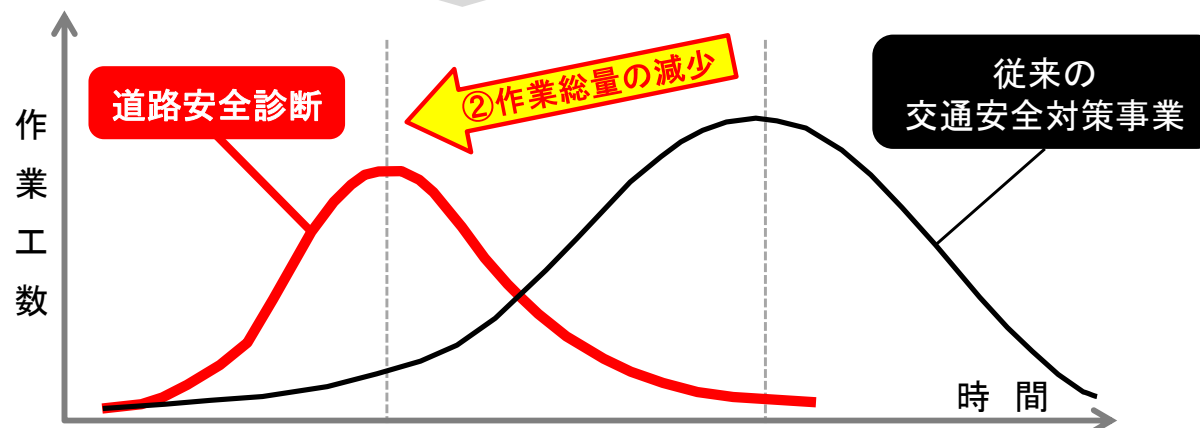
## 道路安全診断の導入意義

横浜国道

- 道路安全診断の導入意義として、対策の計画段階から関係機関が一体的に議論・検討する枠組みが構築されることで、関係機関協議が円滑になり、交通安全対策事業の早期推進が可能になる。



道路安全診断の導入効果



従来（従来）の交通安全対策事業 調査→分析→計画→事前協議→設計→協議→修正設計→施工

道路安全診断 調査→分析→計画→設計→協議→修正設計→施工

# 6. 関係機関の取り組み

## 道路安全診断の実施状況 横浜国道

- 管内の事故多発交差点のうち、複雑な形状を有し対策立案が難しく、かつ主要渋滞区間にも選定され、安全面・円滑面の更なる向上に向けて高度な検討が必要となる箇所として、「国道15号鶴見警察署前交差点」を診断箇所とした。
- 学識経験者・関係機関が一体となり事故原因の議論及び対策立案を行うことで、従来よりもスピーディーにかつ道路管理者と警察が連携した実効性の高い交差点改良案(構造改良と信号現示調整の組合せ等)を立案した。

【診断箇所の概要】

交差点名	鶴見警察署前交差点
路線	国道15号
住所	神奈川県横浜市鶴見区
主要渋滞区間	該当する
死傷事故件数 (R1-R4)	28件/4年
死傷事故率 (R1-R4)	592.6件/億台キロ

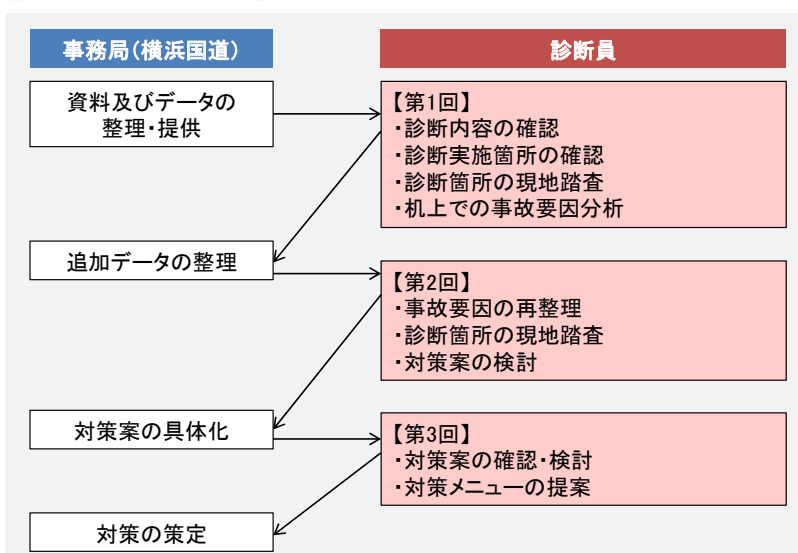
【位置図】



【現地状況】



【診断の実施手順】



【診断の実施状況】



## 6. 関係機関の取り組み

### 「AI技術により消えかけ白線ゼロ」の取り組み

神奈川県

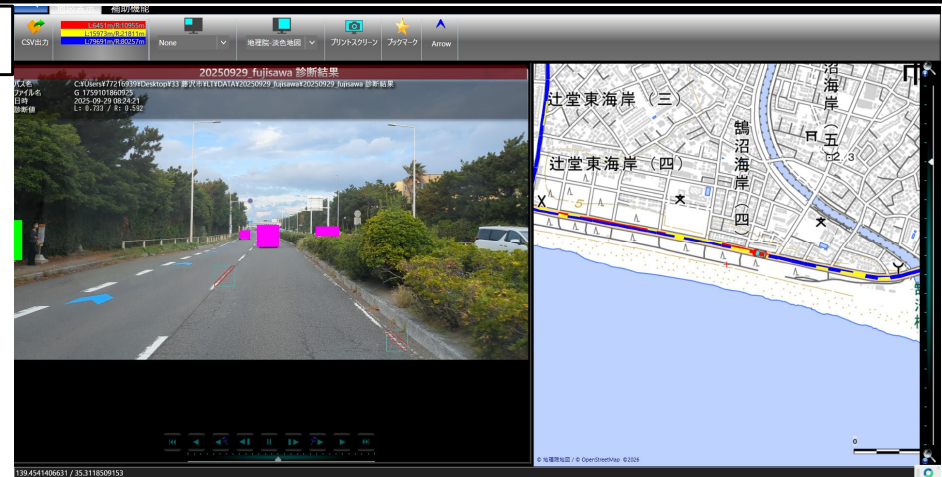
#### 県警察

- ・ 標識点検業者等の車にスマートフォンを搭載し、路面を撮影。
- ・ AIを活用し、撮影した画像データから**白線の摩耗状況を判定**。
- ・ **県道路管理課に摩耗状況データを提供**。

※令和5年度下半期から調査開始・半年ごとに摩耗状況データを提供

※令和7年度で1巡目の調査が完了予定（令和8年度から2巡目調査開始予定）

摩耗状況データ



#### 県道路管理課

- ・ 摩耗状況データの提供を受けた後、**県内の各道路管理者**（国道事務所、県土木事務所・センター、市町村）**とデータを共有**。

**県内の消えかけた白線の補修を促進する。**

## 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25回 委員会	令和9年3月(予定)	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 神奈川県での事故発生状況</li><li>2. 事故ゼロプラン4期の取り組み<ul style="list-style-type: none"><li>・対策状況(Plan、Do)</li><li>・対策効果(Check、Action)</li></ul></li><li>3. 生活道路における交通安全対策</li><li>4. 関係機関の取り組み</li><li>5. 今後の予定</li></ol>