

(2)交通事故の削減

○指標の実績と目標

指標3：死傷事故率

■実績値と目標値

目標達成

<H15年度現況値>	<H16年度目標値>	<H16年度実績値>	<H17年度目標値>	<概ね10年後>
241件/億台キロ	241件/億台キロ	233件/億台キロ	233件/億台キロ	削減

○平成16年度は、道路整備などが要因となり、交通事故件数が減少したことで目標値が達成されました。平成17年度目標値の設定については、さがみ縦貫道路等の自動車専用道路をはじめとする規格の高い道路網が完成しないため、死傷事故率は現状維持となっています。

●死傷事故率

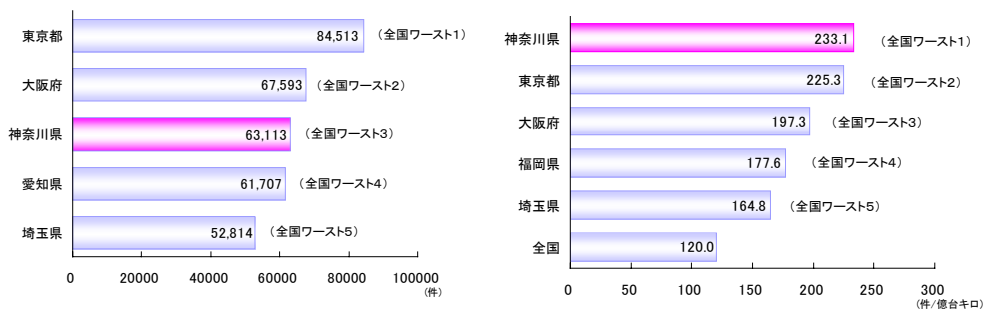
ある区間の死傷事故率＝区間の年間死傷事故件数／(区間距離 × 区間の年間交通量)

※対象：平成11年度道路交通センサス区間

○現状と課題

●全国で最も高い死傷事故率

県内の死傷事故件数は1日平均約170件で全国第3位、死傷事故率で見ると233件/億台キロで全国ワースト1となっています。

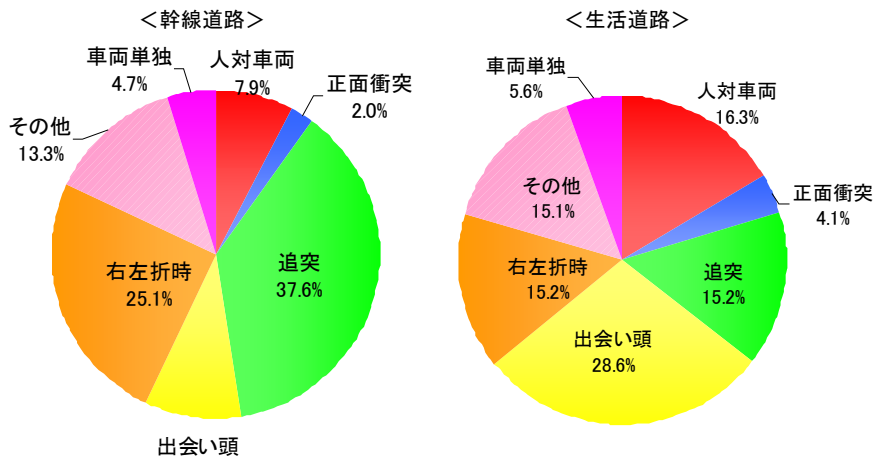


人身事故件数・死傷事故率(平成16年)の順位

資料：平成16年交通年鑑、平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書(国土交通省、平成17年)

●自動車専用道路の利用率向上が課題

幹線道路の事故類型をみると、車両相互の事故が多く、特に正面衝突と追突で全体の約4割を占めています。また、生活道路では、人対車両の割合が幹線道路の約2倍の割合で、出会い頭の事故の割合も高くなっています。



神奈川県の事故件数類型別割合

資料：交通年鑑(神奈川県警察本部・神奈川県、平成16年)

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

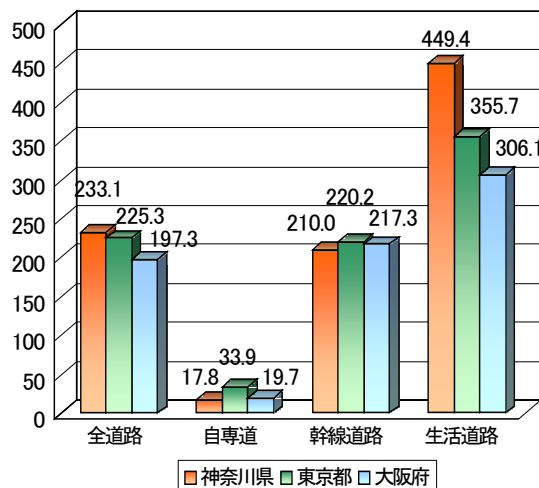
歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

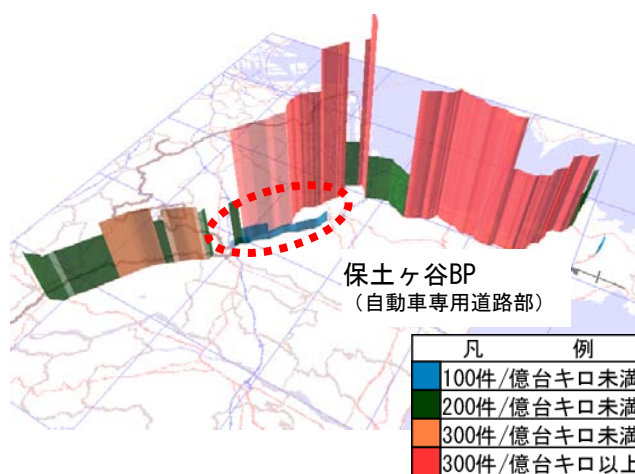
自動車専用道路の死傷事故率は、生活道路や幹線道路と比較して、大幅に低くなっています（神奈川県で幹線道路の約9%）。このため、死傷事故率の低い自動車専用道路に交通を転換させることが有効です。

(件/億台キロ)



道路種類別死傷事故率

資料:平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書(国土交通省,平成17年)

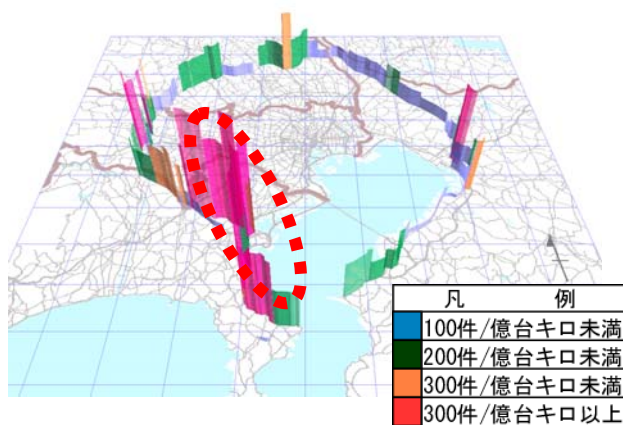


国道16号の死傷事故率

出典:国土交通省資料

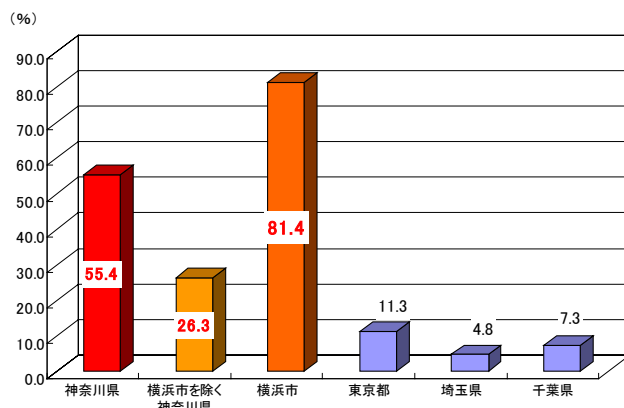
●県内の国道16号沿道は商業地域が多い

県内の国道16号における死傷事故率は、他都県の国道16号と比べて高くなっています。国道16号沿道の商業系（商業地域、近隣商業地域）区間延長率は、他都県に比べて、特に横浜市区間で高くなっていて、沿道施設への出入りが多いことが、事故が起きる要因の一つとなっています。



1都3県国道16号沿道の死傷事故率

出典:国土交通省資料



1都3県国道16号沿道の商業系区間延長率

資料:道路交通センサス(平成11年度)

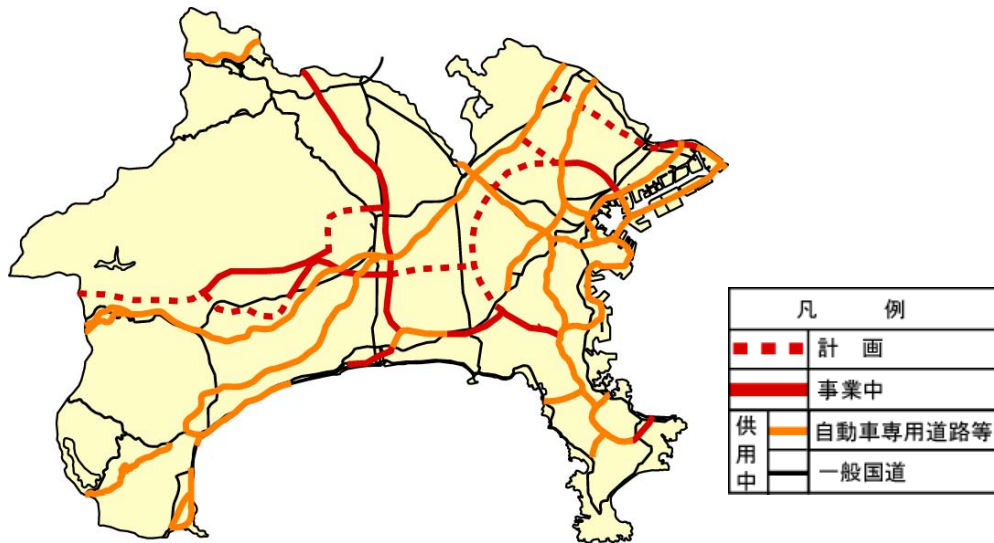
□課題

全国で死傷事故率が最も高い状況であり、あんしん歩行エリア整備の推進による生活道路での安全性の向上、死傷事故率の低い自動車専用道路の利用率を向上させるなど、**交通事故を削減することが課題**となっています。

○課題の要因

自動車専用道路1kmあたりの死傷事故率は、生活道路や幹線道路と比較して、大幅に低くなっています（幹線道路の約9%）。しかし、県内の自動車専用道路網については、県土全体のネットワークが形成されておらず、また、地域の通過交通を減少させるための環状道路などの整備も十分ではありません。このため、**自動車専用道路の整備により、少しでも多くの自動車交通を、幹線道路等から自動車専用道路に転換することが必要となっています。**これにより、死傷事故の削減が期待されます。

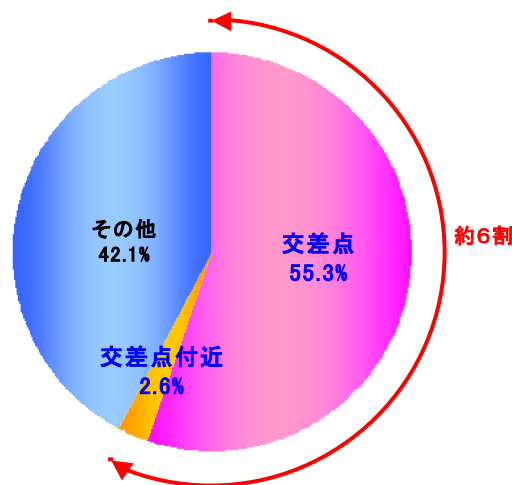
○死傷事故率の低い自動車専用道路ネットワークの不足



神奈川県自動車専用道路等の現状と計画

死傷事故の約6割は交差点または交差点付近で発生しているなど、特定の箇所集中して発生する傾向があることが分かっています。**市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者・自転車優先の道路構造の整備や、交差点など事故の発生率が高い箇所について、集中的に対策を実施することで、交通事故の削減が期待されます。**

○交差点における死傷事故発生の多さ



道路形状別に見た神奈川県の死傷事故発生箇所

資料：交通年鑑（神奈川県警察本部・神奈川県，平成16年）

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

【あんしん歩行エリア平成16年度事業着手済地区】

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、緊急に対策が必要な「あんしん歩行エリア」において、地域住民の意見を聞きながら、公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を実施します。

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

＜事故防止対策事例＞

○一時停止の明確化



○減速表示



着手年度	市区名	地区	関係道路管理者
平成16年度	平塚市	中原・御殿周辺地区	平塚市・神奈川県
	横浜市磯子区	磯子駅周辺地区	横浜市・横浜国道事務所
	横浜市金沢区	能見台駅周辺地区	横浜市・横浜国道事務所
	横浜市南区	弘明寺駅周辺地区	横浜市
	横浜市緑区	長津田駅周辺地区	横浜市・横浜国道事務所

資料：神奈川県・横浜市データ

○自発光板



○路側帯のカラー化



＜あんしん歩行エリアの整備のイメージ＞

■歩行空間の整備

- 路側帯の拡幅
- 歩道、自転車道、幅の広い歩道、歩車共存道路の整備
- 段差・傾勾配の解消、電柱類の地中化



■信号機等の整備

- 交通量等の情報を基に、信号機を制御
- LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
- 高輝度・自発行式道路標識等の設置



■交差点の改良

- 右折車線の設置
- 変形交差点の改良
- 駐車スペースの確保
- 違法駐車を取り締まり

■歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

- 最高速度規制
- 歩行者自転車用道路の規制
- ハンプの設置



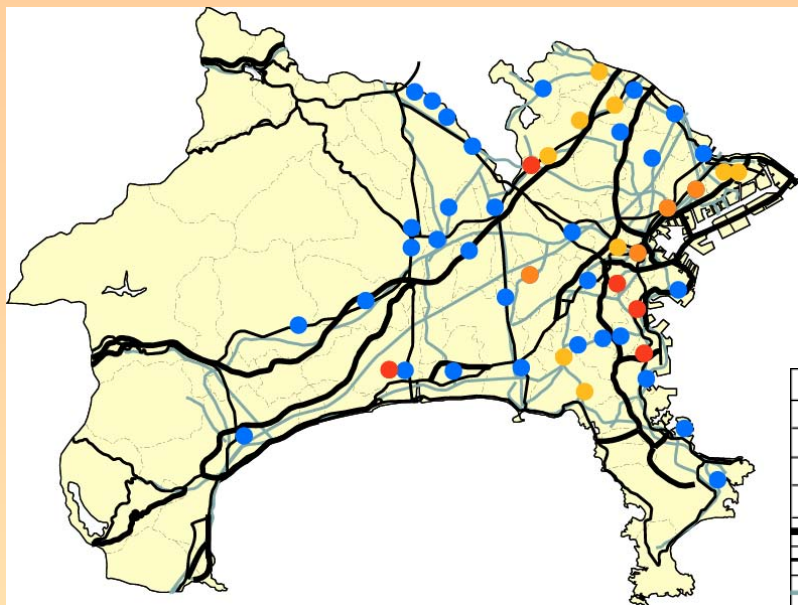
※ハンプ：車道に段差を設けることで、車両の速度を適切に抑制し、歩行者の安全を保つもの

出典：国土交通省資料

○目標達成に向けた取り組み

◆あんしん歩行エリアー地区の安全対策

現在、神奈川県内では「あんしん歩行エリア」が50箇所指定されています。エリア内では、死傷事故を約2割抑止し、そのうち歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故を約3割抑止することをめざします。



凡 例	
●	あんしん歩行エリア平成15年度着手済地区
●	あんしん歩行エリア平成16年度着手済地区
●	あんしん歩行エリア平成17年度着手予定地区
●	あんしん歩行エリア対象地区
—	自動車専用道路等
—	一般国道
—	鉄 道

神奈川県内あんしん歩行エリア対象地区

【あんしん歩行エリア平成17年度事業着手予定地区】

着手年度	市区名	地区	関係道路管理者
平成17年度	鎌倉市	鎌倉駅周辺地区	鎌倉市・神奈川県
	鎌倉市	大船駅周辺地区	鎌倉市・神奈川県
	横浜市保土ヶ谷区	星川駅周辺地区	横浜市・横浜国道事務所
	横浜市青葉区	あざみ野地区	横浜市
	横浜市青葉区	青葉台駅周辺地区	横浜市・横浜国道事務所
	川崎市川崎区	観音地区	川崎市
	川崎市川崎区	富士見公園地区	川崎市
	川崎市宮前区	宮前平駅周辺地区	川崎市
	川崎市多摩区	登戸地区	川崎市

◆自動車専用道路の整備

既存の自動車専用道路とともに周辺の自動車専用道路ネットワークの整備により、死傷事故率の低い自動車専用道路の利用率が向上し、死傷事故の削減が期待されます。

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善