今後の予定

今後、東横線沿いの西側の道路について、速度抑制対策の検討を進めていきます。

【平成28年度】

①大倉山三丁目地区の交通事故の状況（今回）

【平成29年度】

②対策手法の紹介と対策内容の検討

③対策の計画・準備

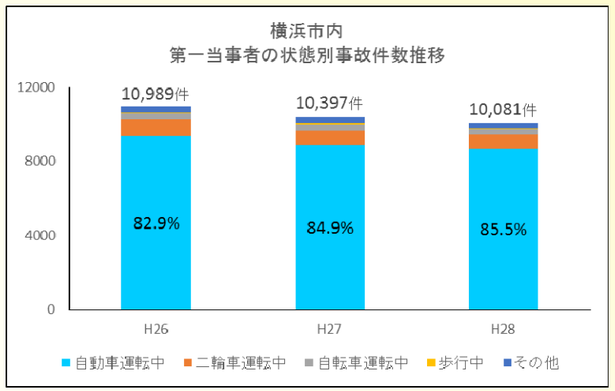
④対策の実施（内容によっては試行的取組）

⑤振り返り

【コラム】28年の市内交通事故発生件数

平成28年中に市内で発生した交通事故件数は、前年より316件少ない10,081件でした。

事故件数は年々減少していますが、自動車が加害者となる事故の割合は、8割を超えています。



※「第一当事者」とは過失の最も重い者をいいます

問合せ先・発行元

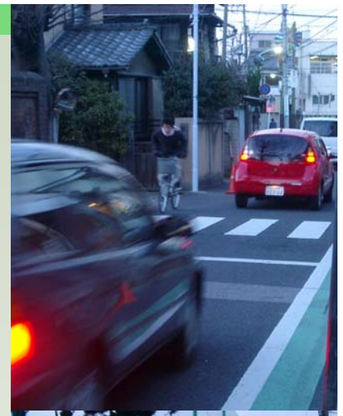
横浜市道路局施設課

電話(045)671-2785

担当：青木、銀木（しろき）

横浜市道路局施設課
港北土木事務所

平成29年3月
第１号



大倉山三丁目 交通対策ニュース

車のスピード抑制のための検討を始めました！

みなさん、こんにちは！横浜市道路局です。

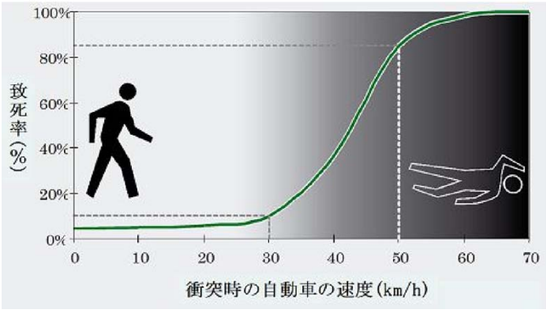
横浜市では、通学路など生活道路の安全対策を進めています。このたび、大倉山三丁目地区を対象として、抜け道となっている道路の車のスピードを落とさせて、安全性を高めるための検討会を立ち上げました。

検討会での話し合いの内容をお伝えするために、ニュースを発行することとしました。今後も、検討会の開催後に発行していきますので、よろしくお願いします。

なぜ車のスピード抑制が重要なのか？

誰も交通事故を起こしたくありません。道路局や土木事務所でも、道路の安全性を高めるために、様々な対策を実施しています。しかし、横浜市内では、年間約1万件の事故が発生し、昨年は49人の方が亡くなられています。

死亡事故を防ぐためには、何が重要なのでしょうか。その答えは、自動車の速度です。時速30kmを超えると死亡事故に至る確率が急上昇します。日本では、住宅街を時速40～50kmで走る車も多く、生活道路では車のスピードを抑制することが大変重要です。



出典：速度マネジメント報告書（世界保健機関）

目次

大倉山三丁目地区の交通事故発生状況……2
ビッグデータの分析結果……2
検討会で出された意見……3
今後の予定……4

ハイライト

- 死亡事故を防ぐためには、事故を発生させない取組が欠かせないが、車の速度を30km/h以下に抑えることが重要
- ビッグデータの分析により、大倉山三丁目では、大倉山駅から新菊名橋に向かう道路に急ブレーキ多発箇所や速度超過区間があることが判明
- 今後、大倉山駅から新菊名橋方面に向かう道路において、自動車のスピード抑制対策を検討

事故データについて

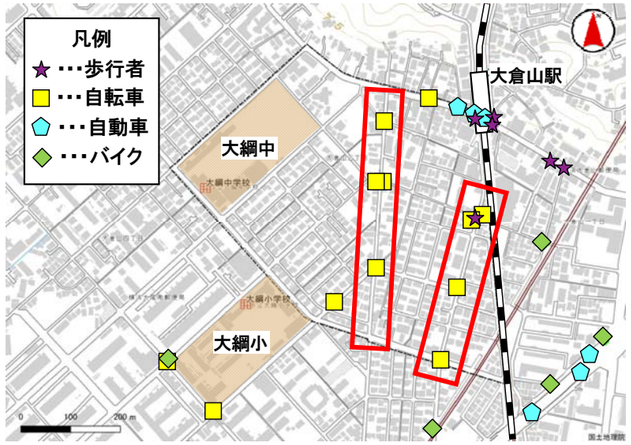
右の図は、平成26年の交通事故を、被害者側の通行形態に応じて分類したものです（ただし、どちらに過失があったかは考慮していません）。自転車の事故が多くなっていますので、注意しましょう。

なお、データは届出のあった事故全てを対象にしていますので、比較的軽微な事故も含まれています。

大倉山三丁目地区の交通事故発生状況

大倉山三丁目は、市内の中でも交通事故の発生が多い地区となっています。（平成26年に警察に届出のあった事故）

特に地区の南北方向の道路で事故が多くなっています。



交通事故から人々の命を救うためには車のスピードを30km/h以下に抑えることが重要

ビッグデータとは？

ETC2.0には、速度や急加減速等の履歴を記録する機能があります。もちろんプライバシーが侵されることのないよう配慮されています。

集められたETC2.0搭載車両のデータを分析することにより、スピードが出ている区間や急ブレーキの多発箇所を特定することができ、事故が起きる前の対策実施に役立つことが期待されています。

ビッグデータの分析結果

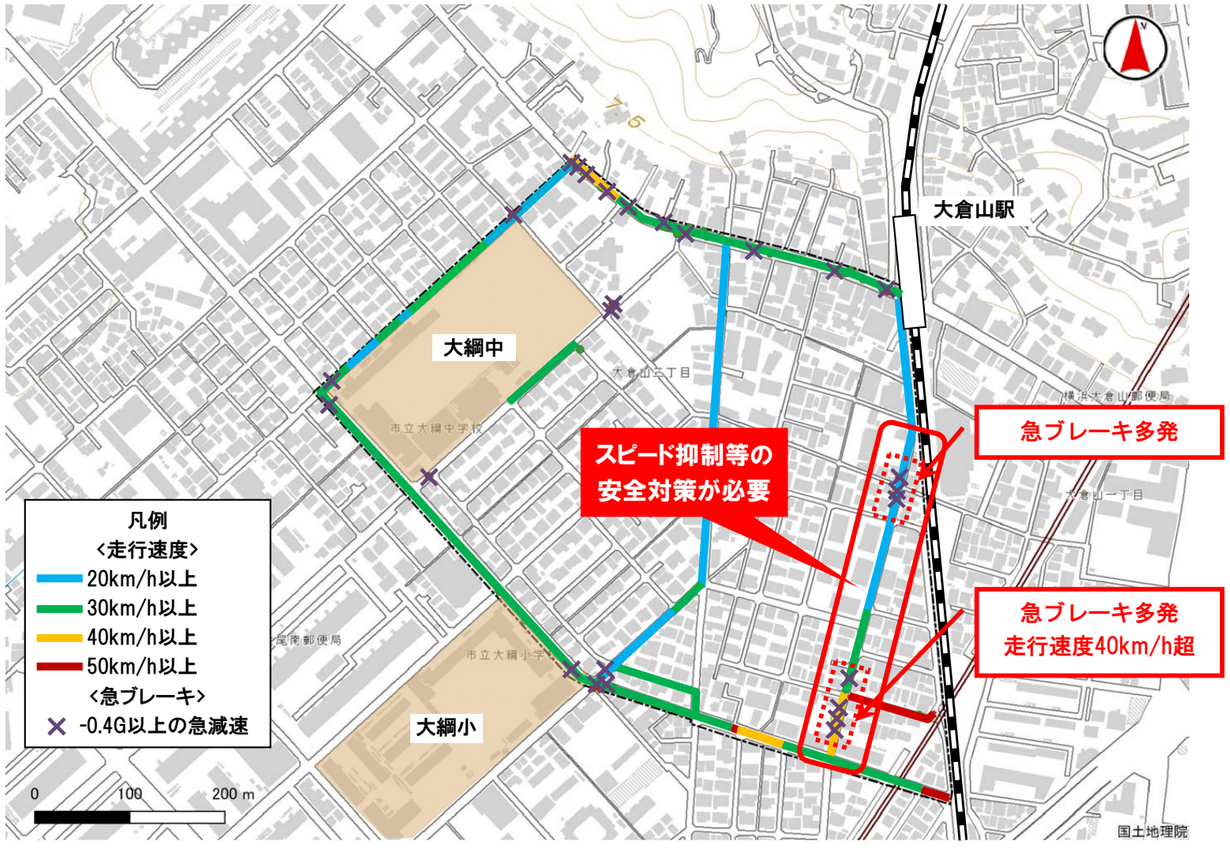
今回、大倉山三丁目地区の交通危険箇所を特定するために、国土交通省において、ETC2.0のビッグデータの分析を行ってもらいました。

その結果、東横線の西側にある南北方向の道路で、急ブレーキが多く発生している箇所や、40km/h以上の速度が出ている区間があることが判明しました（右図の赤枠で囲まれた道路）。

1か所目は、コンビニ前の交差点で、急ブレーキをかける車が多くなっています。大綱小の通学路にもなっていて、東西方向に横断する歩行者や自転車が多く見られます。

2か所目は、信号交差点の手前付近で、急ブレーキのほか、車の速度が40km/hを超えています。青信号を見ると、赤信号で止まりたくない車がアクセルを踏んでしまうことが多いのではないでしょうか？

また、この道路は、環状2号線への抜け道として利用されており、次回以降、自動車のスピード抑制対策の検討を進めます。



検討会で出された主な意見

2月28日に開催した第1回の検討会では、各種データに基づき大倉山三丁目地区の状況をご説明し、意見交換を行いました。出された主な意見は次のとおりです。

- 地元の人は、自転車や歩行者が多いことが分かっているからゆっくり走る。抜け道で使うような、地元の人以外の車がスピードを出すのではないか。
- 生活道路を走る車の速度を30km/h以下にすることが大事だということが分かった。
- 道路沿いには店舗もあり、荷下ろしのために駐車する車もあるので、対策の検討にあたっては配慮が必要。
- 具体的にどのような対策手法があるのか、詳しく知りたい。

次回以降は、東横線沿いの西側の道路について自動車のスピード抑制対策の検討を進めます

検討会のメンバー

<メンバー>

大倉山明和会長

太尾中町会長

大倉山エルム通り商店会長

大綱小学校PTA

港北区交通安全協会大倉山支部長

港北警察署

大綱小学校

港北土木事務所

<オブザーバー>

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所

国土交通省国土技術政策総合研究所

<事務局>

横浜市道路局施設課