

# 道路交通環境の改善

## 道路の交通安全対策の体系

### 交通事故対策

幹線道路における対策

交差点改良(右折レーンの設置、コンパクト化 等)  
歩道・中央帯の整備、防護柵の設置 等

生活道路における対策

歩道の整備、区画線・防護柵の設置、  
ハンプ・クランクの設置 等

### 道路空間対策

無電柱化推進事業

電線共同溝の整備、軒下配線・裏配線の  
整備 等

自転車利用環境整備

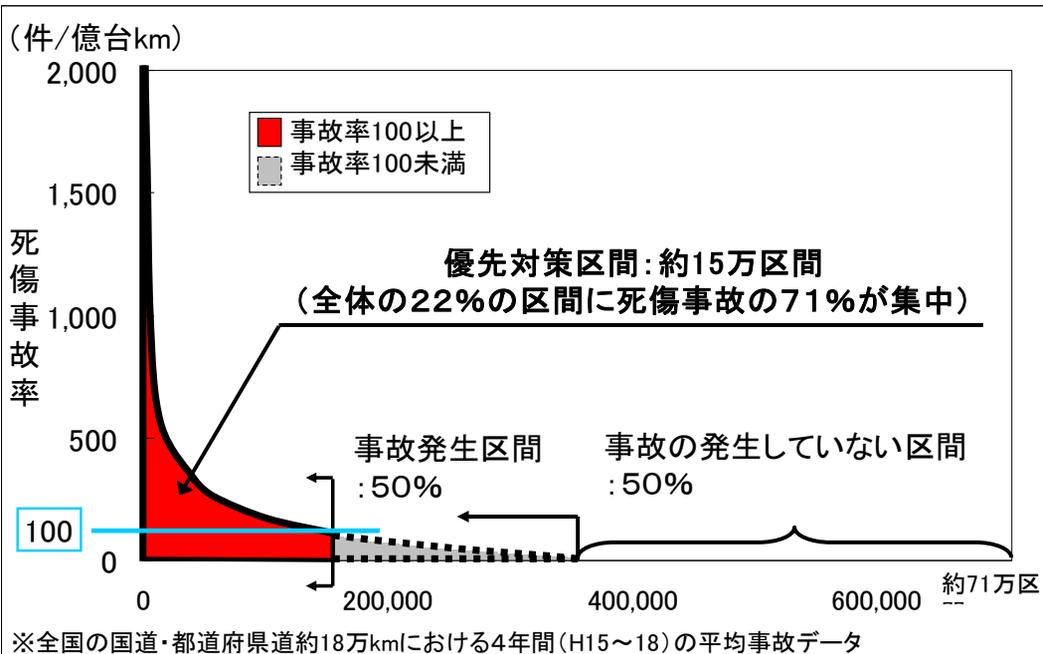
自転車道の整備、自転車レーンの設置 等

ほか

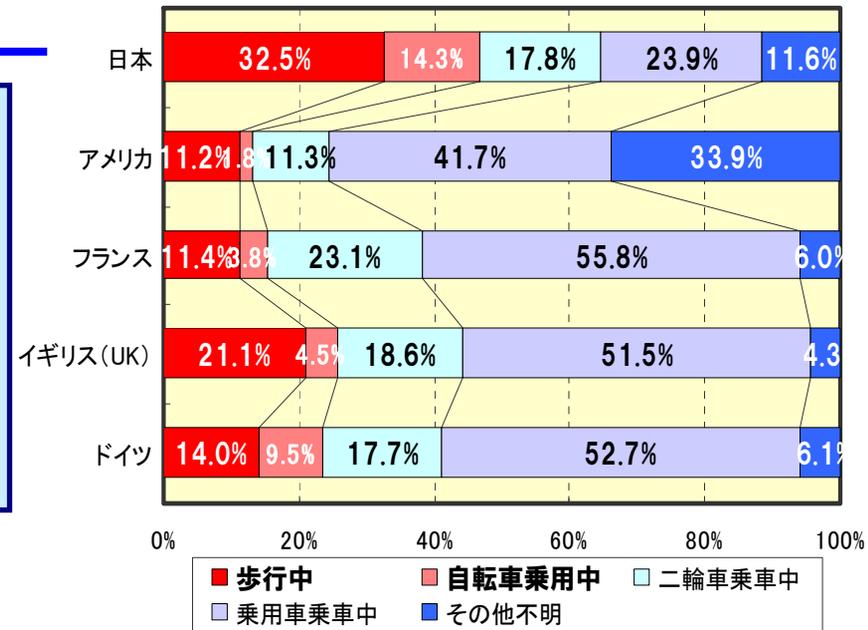
# 交通事故の現状

- ◆ 幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生している
- ◆ 交通事故死者数に占める歩行中の死者数の割合は、欧米に比べて高い
- ◆ 事故の発生頻度は、自動車専用道路<幹線道路<生活道路

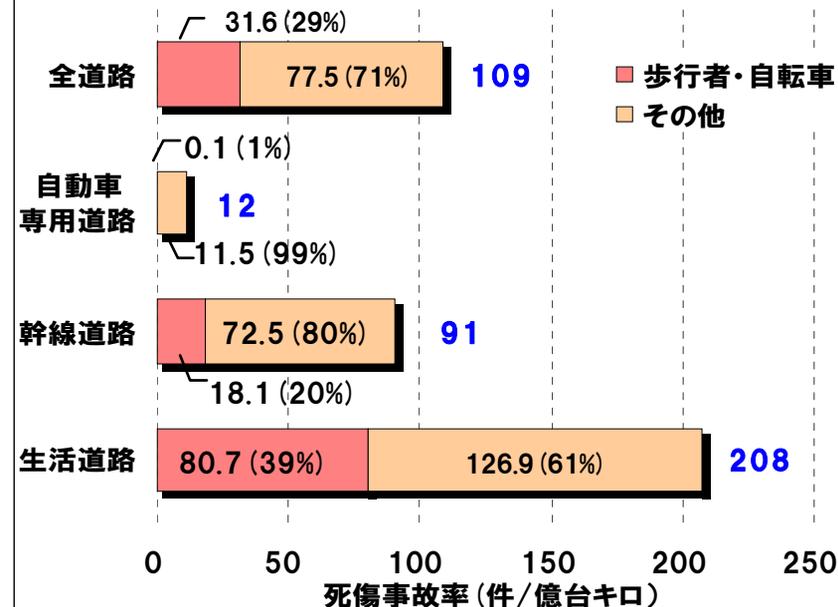
■ 全国(幹線道路)死傷事故率



■ 状態別死者数の比較(H18)



■ 道路種類別の死傷事故率の比較(H19)



※1 死傷事故件数:H19 (交通事故統計データ)

※2 走行台キロ :H19速報値 (国土交通省)

# 幹線道路における対策①

## 交通安全施設の整備による事故削減効果（直轄国道）

平成15,16年に歩道や中央帯を整備した区間を対象に、整備前後それぞれ2ヶ年平均の死傷事故率を比較

**歩道**（対象延長:316km）

**中央帯**（対象延長:97km）

◆ **人対車両**の事故率が、歩道設置後に半減。

◆ **正面衝突**の事故率が、中央帯設置後、1/4に減少。

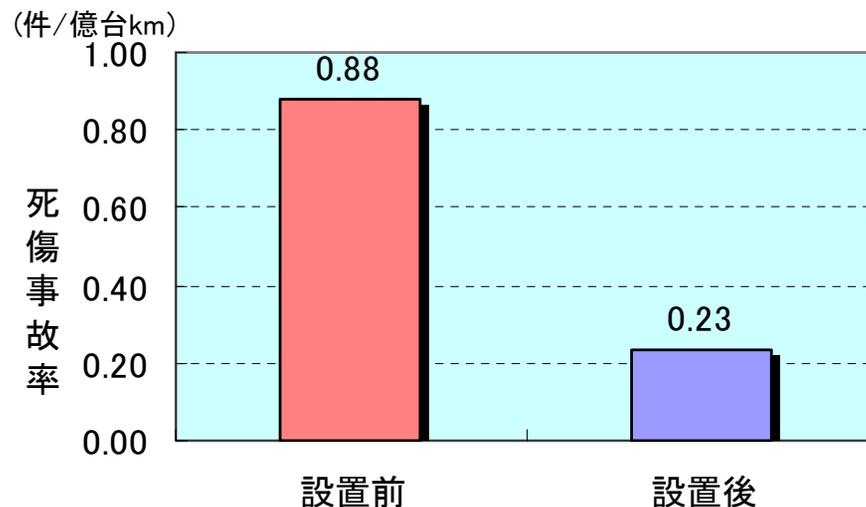
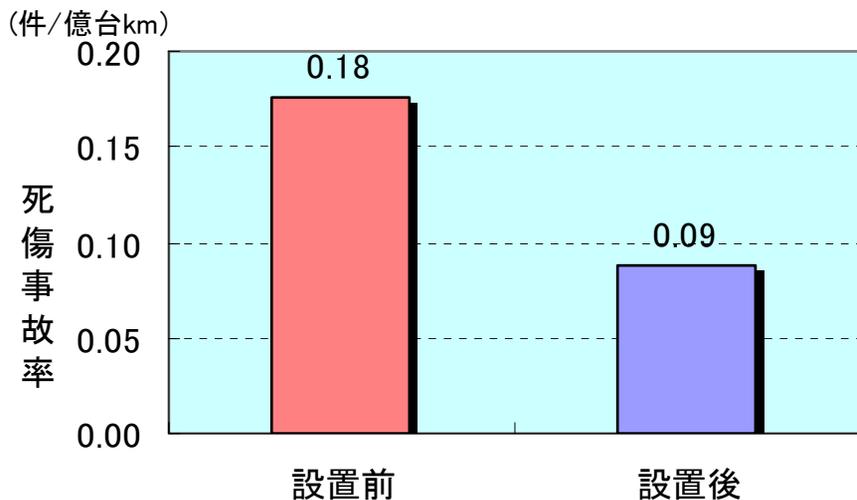


図. 人対車両事故の設置前後比較

図. 正面衝突事故の設置前後比較

注)平成11年度、平成17年度道路交通センサス、平成13～18年交通事故統合データ、道路管理データ(MICHI)による。

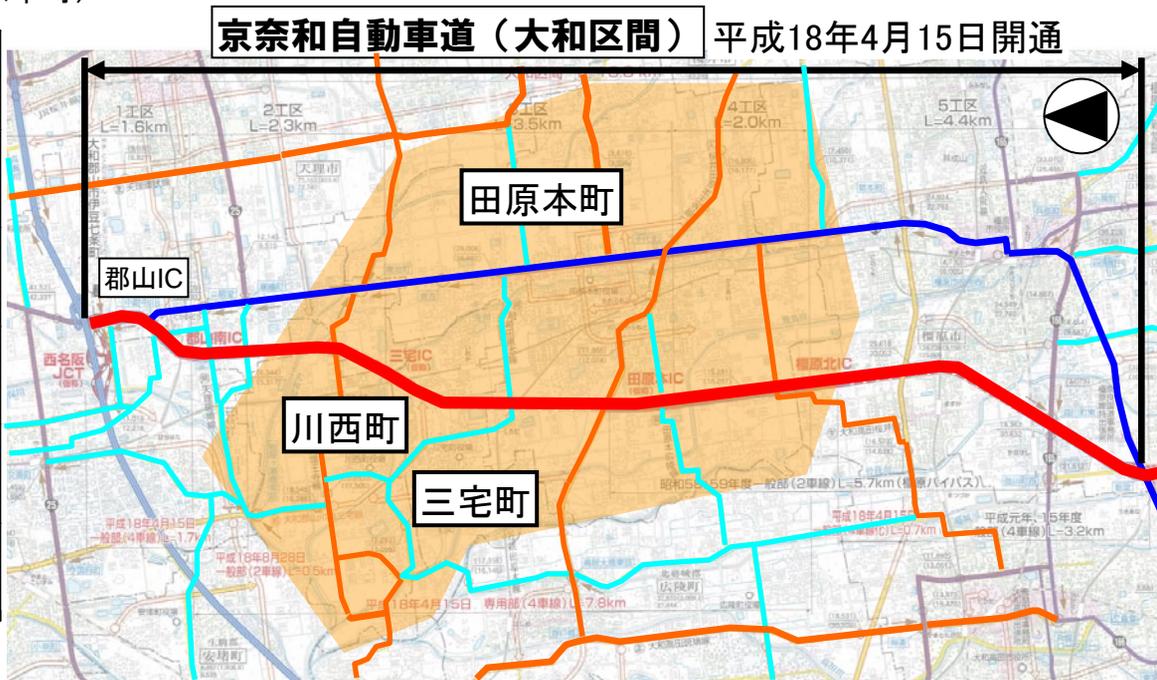
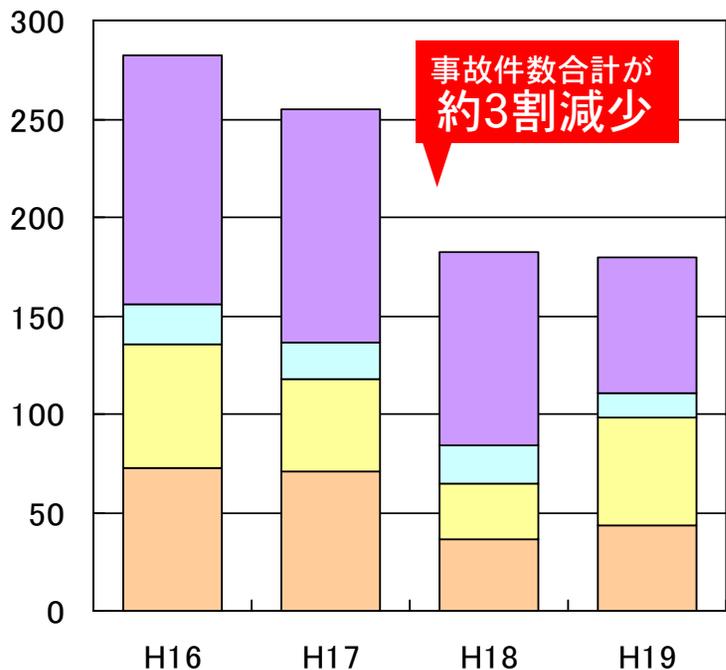
# 幹線道路における対策②

## 自動車専用道路の整備による効果 (京奈和自動車道(大和区間) 平成18年4月15日開通)

- ◆ 周辺地域の道路から、大型車交通や長距離交通が転換し、交通事故が減少  
⇒ 高速道路などの自動車専用道路のネットワークの整備により、周辺の幹線道路や生活道路の交通事故が約3割減少

### ■ 交通事故件数の推移 (各年5月～11月の集計値)

(件数) 田原本署管内 (三宅町、川西町、田原本町)



- 国道24号
- 主要地方道
- 一般県道
- その他(市町村道等)

- 三宅町、川西町、田原本町
- 京奈和自動車道
- 国道24号
- 主要地方道
- 一般県道

資料) 「奈良県警察本部交通部 交通事故統計」より

# 生活道路における対策①

## あんしん歩行エリア対策例

～千葉県鎌ヶ谷市～

- ◆ ワークショップの実施やヒヤリハット情報の収集等により、  
**地域住民の実感を反映した対策を合意形成を図りつつ実施。**
- ◆ 歩車共存道路、交差点ハンプ等の直接交通安全に繋がる対策を実施し、  
**事故件数が約62%減少。**



狭さく



歩道の整備

- 【凡例】
- 交差点ハンプ
  - 路面表示（注意喚起）
  - 交差点カラー舗装
  - ▼ 狭さく、歩道の整備
  - 通過交通の主な経路

対策実施エリア



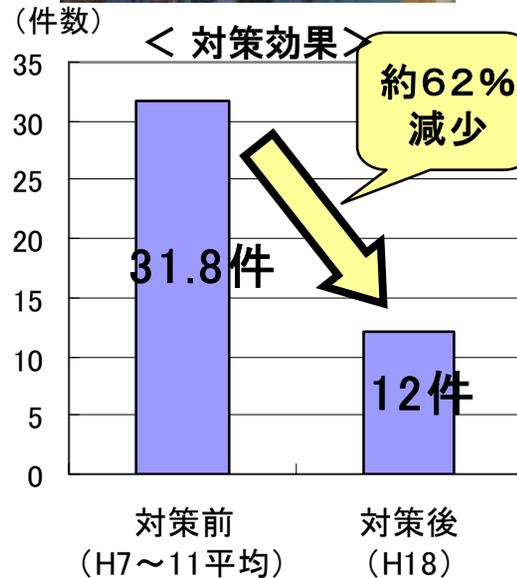
交差点カラー舗装



路面表示（注意喚起）



交差点ハンプ



※外周幹線道路は含まない

# 生活道路における対策②

通学路における安全・安心な歩行空間の創出のため、歩道の整備を推進

- ◆ 小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路において歩道を整備
- ◆ 歩道の整備が困難な地域では、防護柵の設置やカラー舗装などの簡易な方法による安全・安心な歩行空間を創出



<防護柵>



<路側帯カラー化>

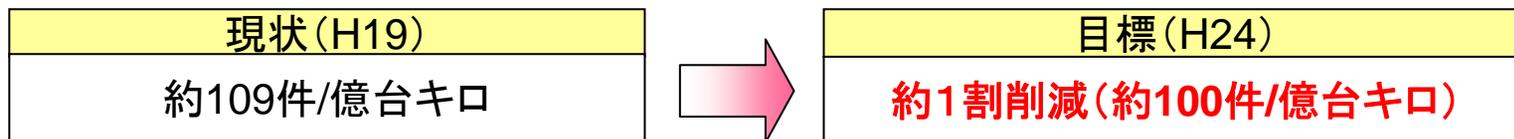
【歩道の整備例】

【簡易な方法による歩行空間の整備例】

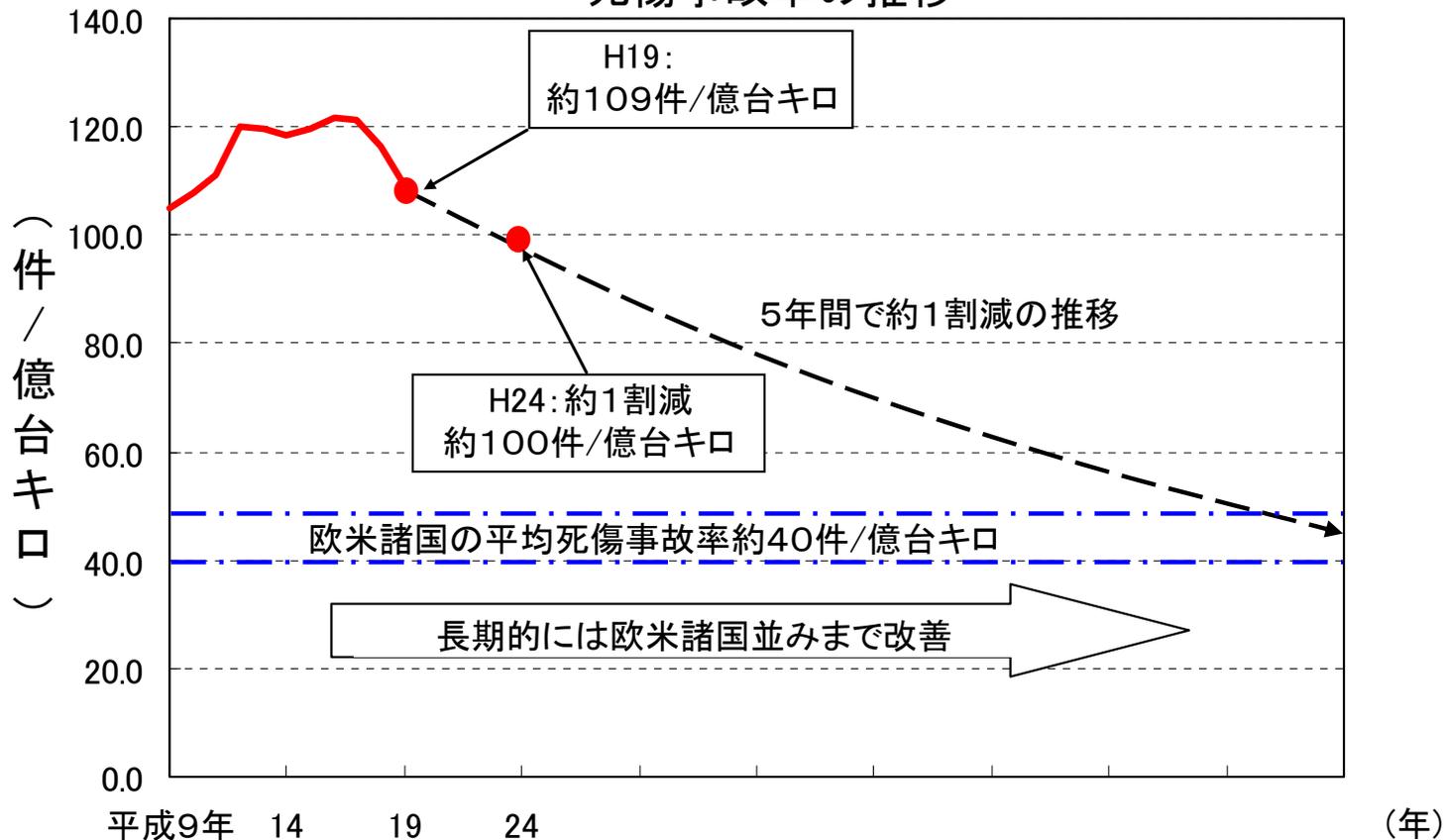
# 交通事故削減の行政目標

## 「新たな中期計画」における目標

- ◆ 道路の「新たな中期計画」(H20.12.24とりまとめ)においては、  
「道路交通における死傷事故率」を5年間で約1割削減する目標

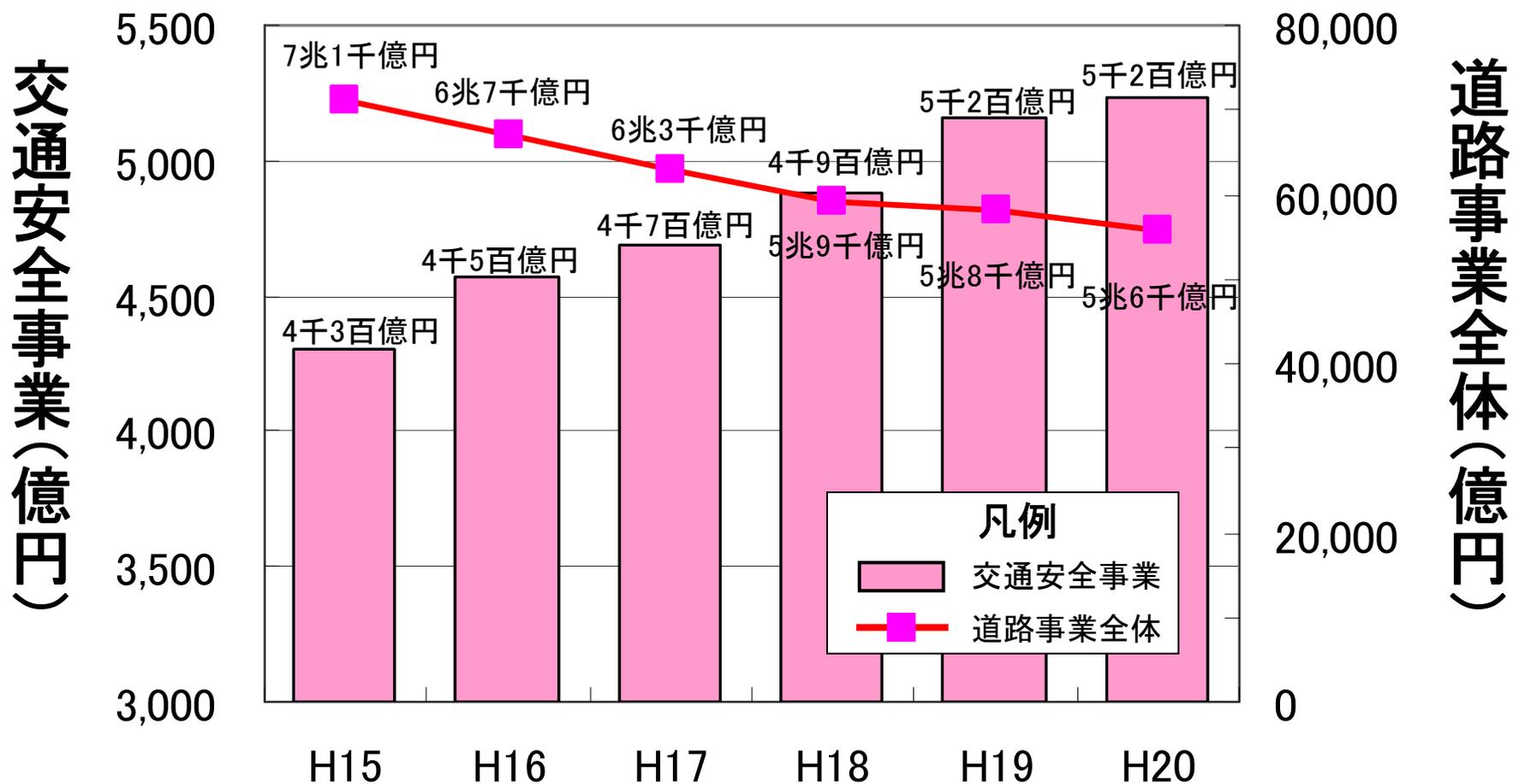


死傷事故率の推移



# 交通安全事業の道路予算

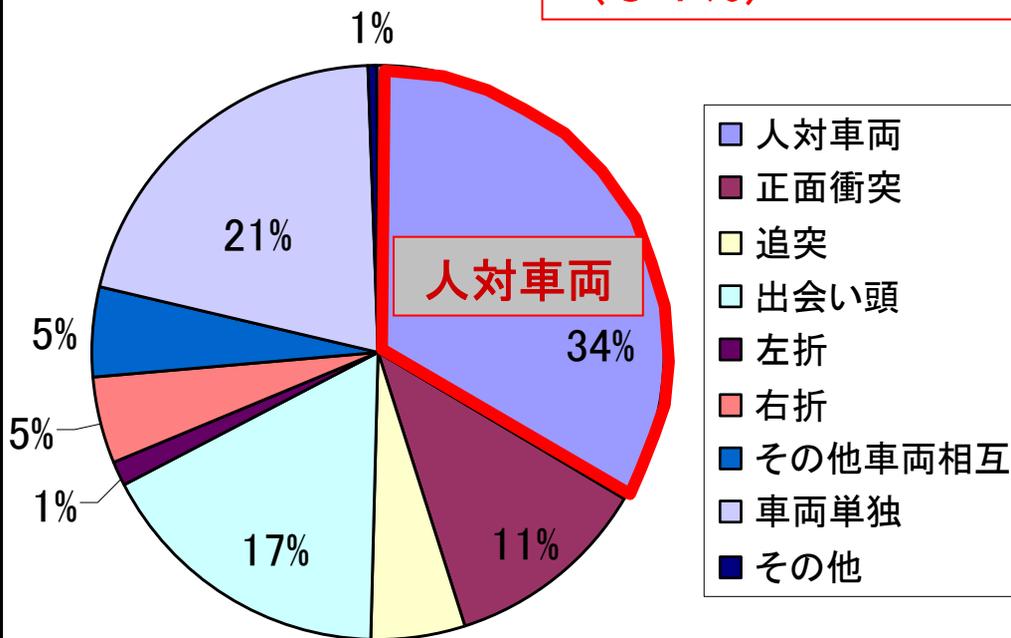
◆ 道路事業全体予算低減の中で、交通安全事業予算は拡充



※交通安全事業には、地方道路臨時交付金を含む 4

# 無電柱化推進事業①

人対車両の死亡事故  
が多発  
(34%)



【H19年中に発生した死亡事故形態の割合】



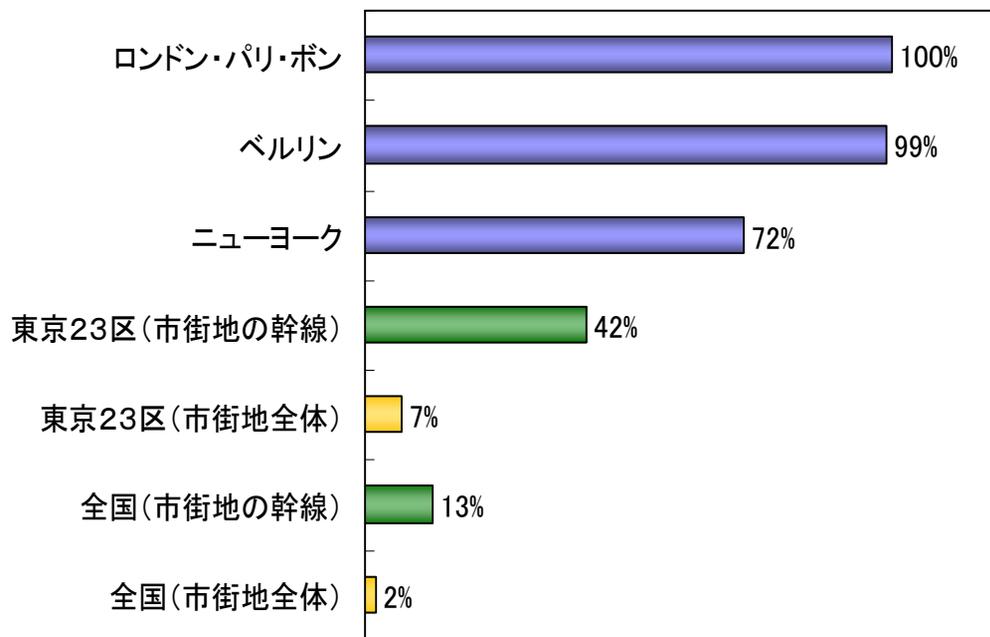
【電柱が歩行空間の障害となる例】

無電柱化を実施することにより、安全な歩行空間を確保

# 無電柱化推進事業②

## 無電柱化の現状

日本の市街地の無電柱化は、幹線道路に限定してもわずか13%



【欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状】

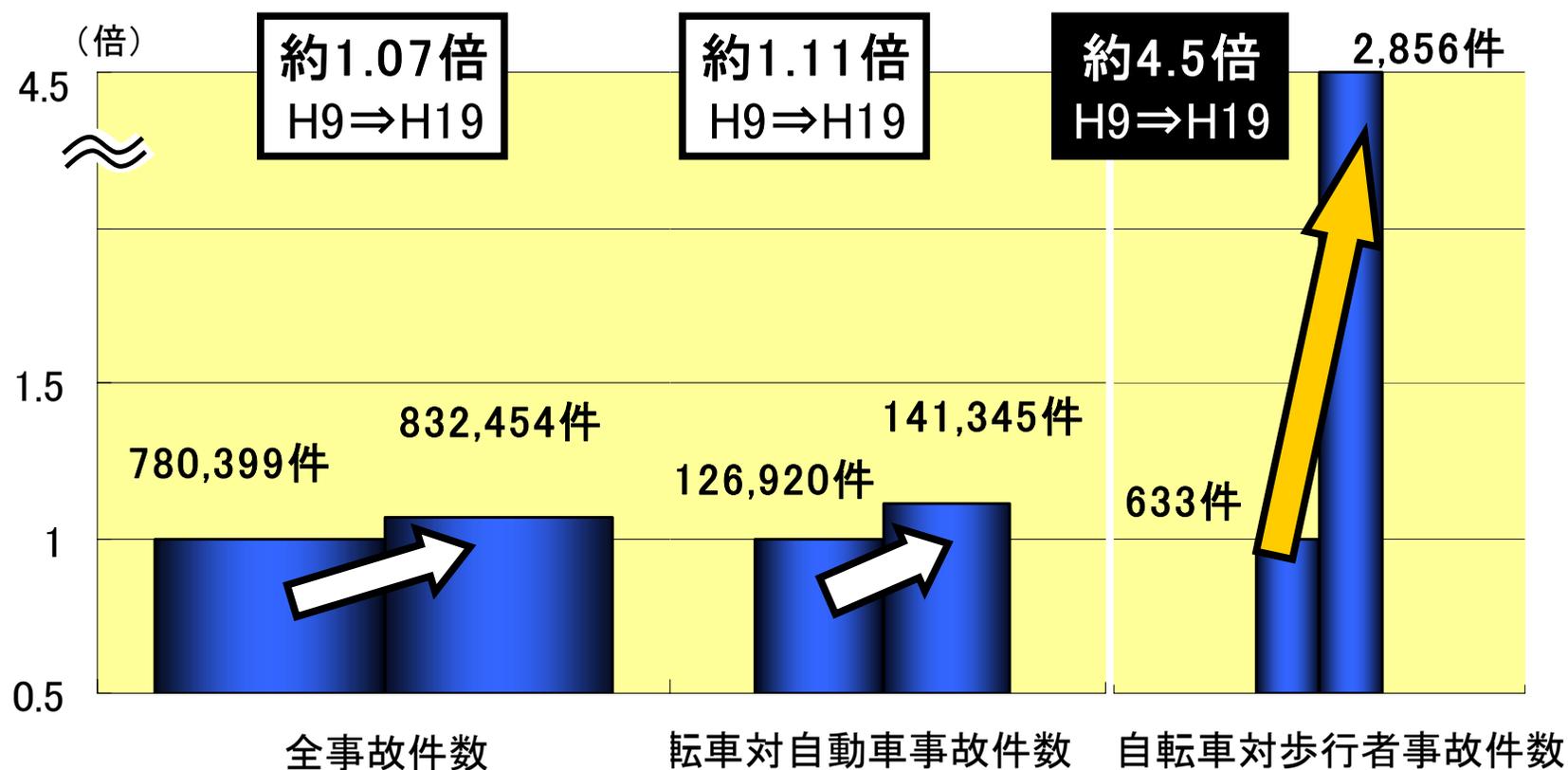
【パリの無電柱化の状況】

- ※1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況（ケーブル延長ベース）
- ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2008年3月末速報値（道路延長ベース）
- ※3 幹線：市街地の国道、都道府県道
- ※4 市街地：都市計画法における市街化区域または人口10万人以上の用途地域

# 自転車利用環境整備①

- ・自転車対自動車の事故が依然として多発している
- ・自転車対歩行者の事故件数が急増している

## ■全事故件数、自転車対自動車事故件数、自転車対歩行者事故件数の推移



# 自転車利用環境整備② 自転車通行環境の整備の今後の展開

## 【現状】

- ・全道路約120万kmのうち、自動車から分離された自転車走行空間(自転車道、自転車歩行者道等)が整備された道路は約79,000km
- ・そのうち、歩行者からも分離された道路はわずか約2,800km

## 【今後の展開】

### ◇自転車通行環境整備モデル地区の展開

- ・全国98地区指定(警察庁と共同、平成20年1月)
- ・概ね2年間で整備
- ・歩行者や自動車から分離された自転車走行空間である自転車道、自転車レーン等の整備



江東区亀戸地区  
(自転車道)



渋谷区幡ヶ谷地区  
(自転車レーン)

### ◇自転車重点都市の展開

・ヨーロッパなどの自転車先進都市を参考にしながら都市レベルでの自転車道ネットワークの整備を支援

