

行政事業レビュー公開プロセス

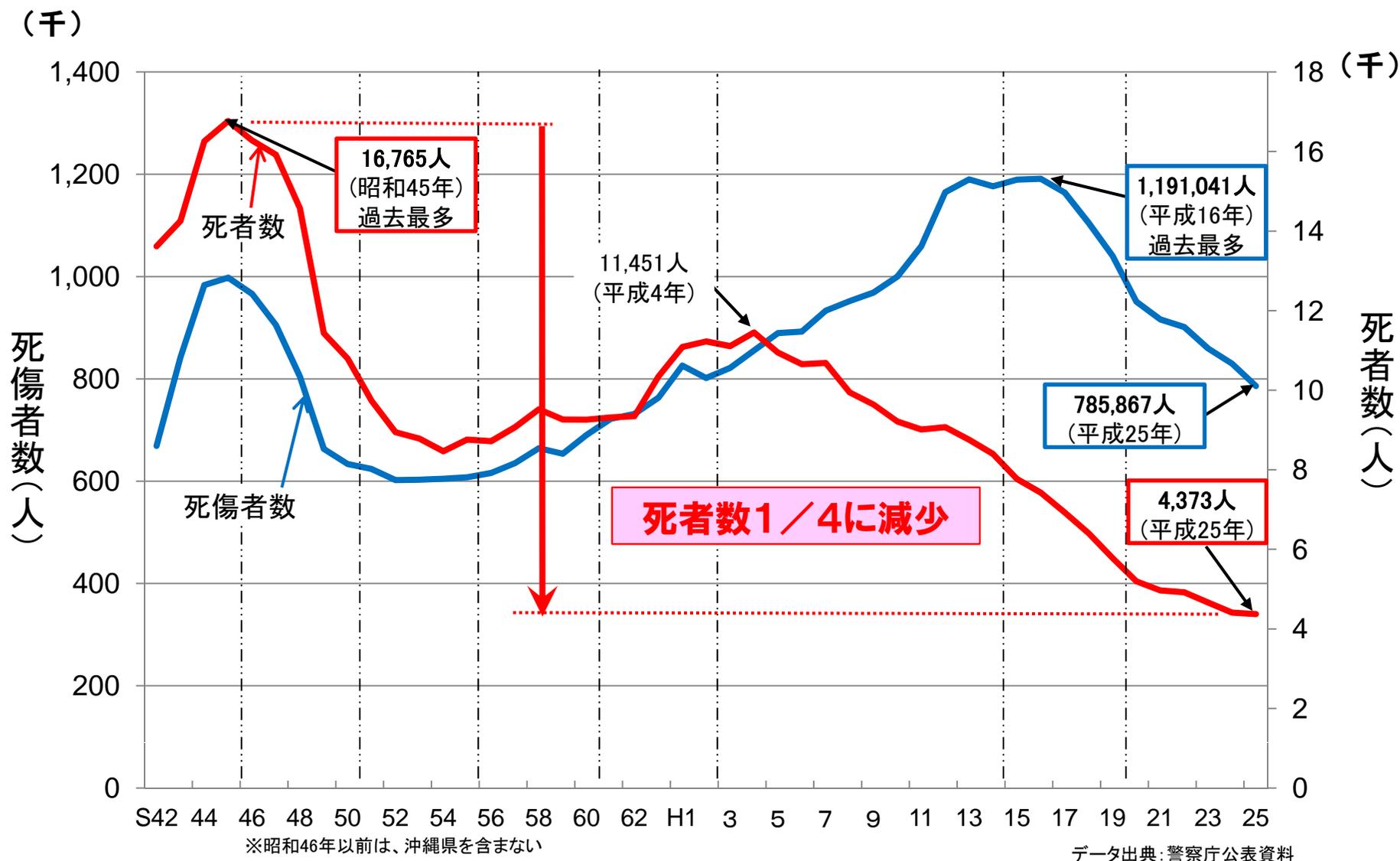
説明資料

道路事業(直轄・交通安全事業)

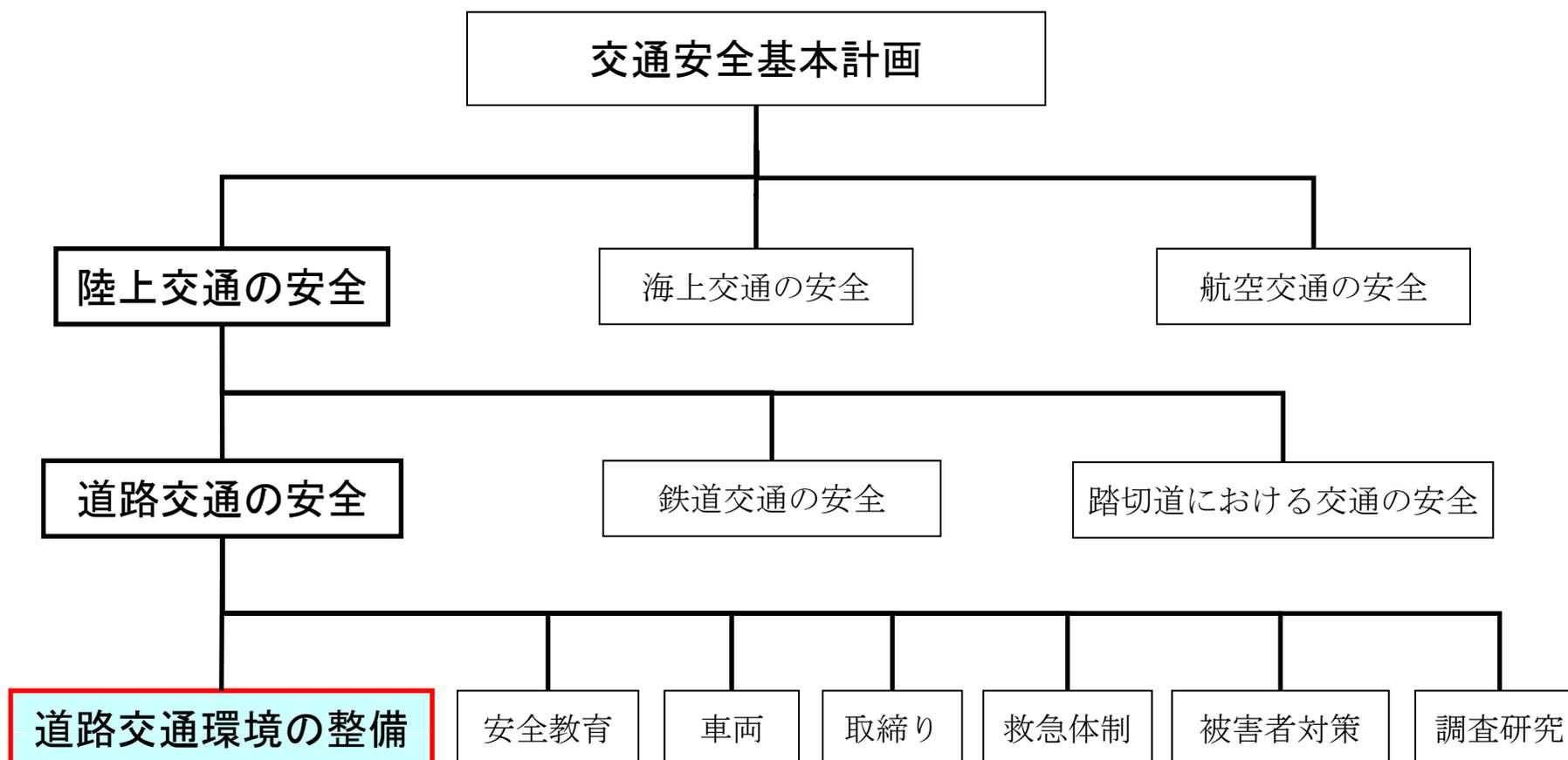
～目次～

- | | |
|----------------------|-------|
| 1. わが国の交通安全政策 | ・・・ 2 |
| 2. 幹線道路の道路交通安全対策 | ・・・ 4 |
| 3. 直轄交通安全対策事業の概要 | ・・・ 7 |
| 4. 通学路の交通安全対策 | ・・・ 9 |
| 5. 交差点等の交通安全対策 | ・・・16 |
| 6. 地域の実情に応じたコスト縮減の工夫 | ・・・21 |

交通事故死者数はピークの約4分の1まで減少



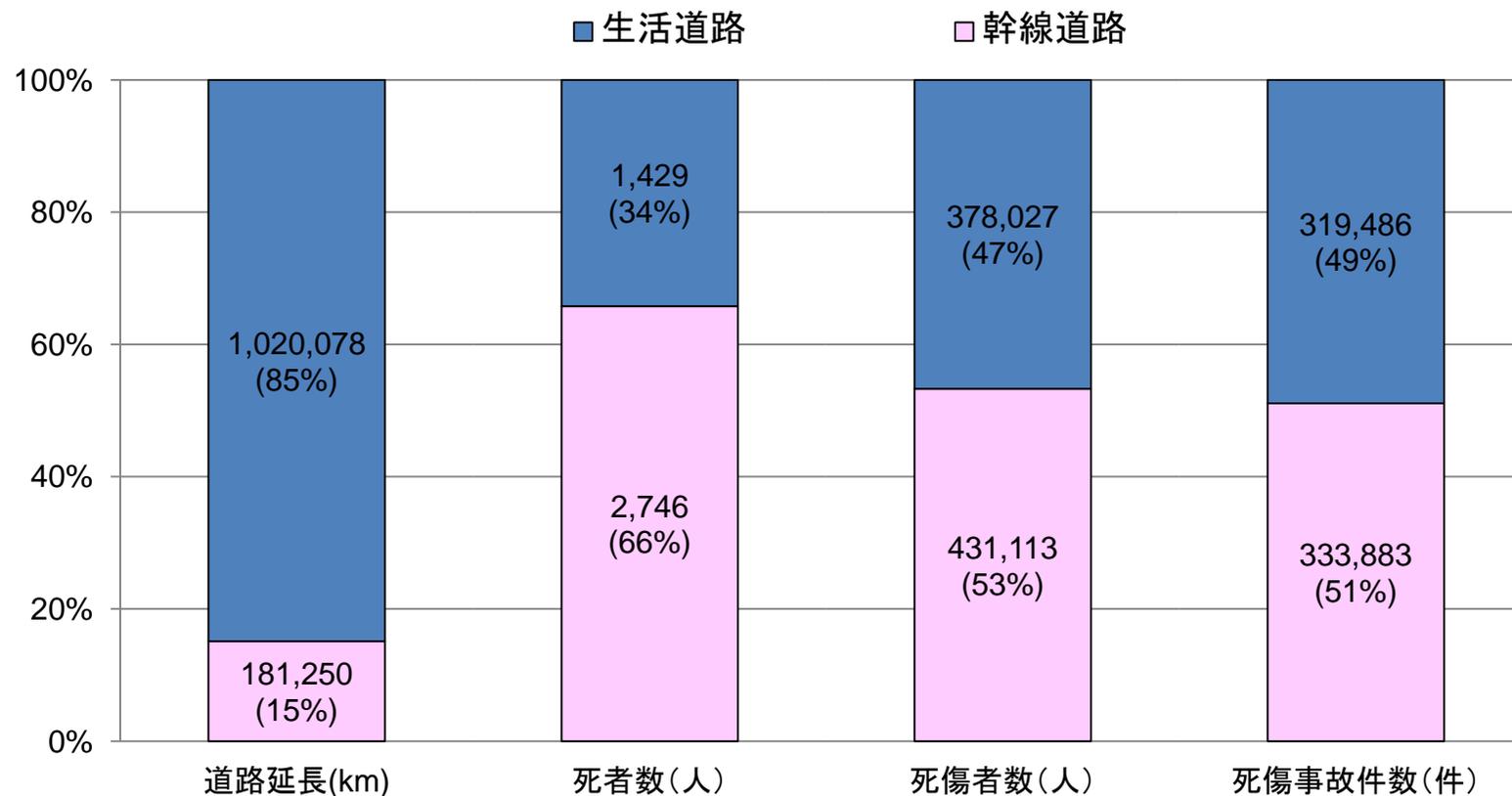
- ◆ 交通安全基本計画は、陸海空の交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、交通安全対策基本法(昭和45年制定)に基づき、昭和46年以降5年ごとに作成。
- ◆ 現行計画は第9次(計画期間:平成23年度~27年度)
- ◆ 目標は、平成27年までに**道路交通における死者数を3,000人以下、死傷者数を70万人以下**にする。



◆交通事故死者数の2/3は幹線道路で発生

◆死傷事故件数の1/2は生活道路で発生

■道路種類別の交通事故発生状況



※道路延長(km):平成23年4月1日現在

※死傷事故件数(件):平成24年

※交通事故死者数(人)死傷者数(人):平成24年

※幹線道路:一般国道、主要地方道、一般都道府県道

※生活道路:市町村道、その他(農道、私道など道路法上の道路以外の道路など)

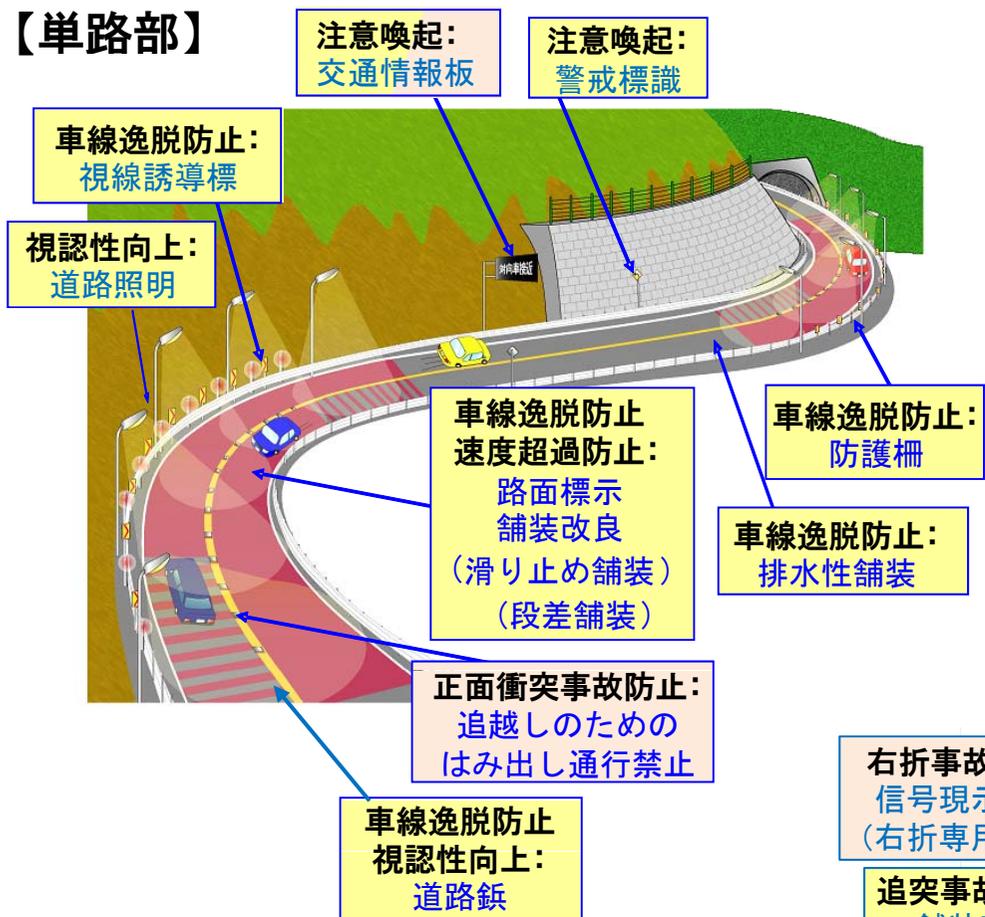
出典:
道路統計年報、
ITARDAデータより作成

| 年代 | 長期計画 | 交通安全施策 | |
|-------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 平成15年 | 社会資本整備重点計画 (H15～19) | 事故危険箇所 (H15～19) <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故率が高い箇所や、交通事故が多発する恐れが大きいと認められる箇所を指定。 3,956箇所を指定 | 交差点等の安全対策 <ul style="list-style-type: none"> 直轄国道では、死傷事故率等データや地域住民の指摘等を踏まえ、重点的・集中的に対策を実施する「事故ゼロプラン」を推進。 (試験運用：H15) (本運用：H16～) <div data-bbox="1653 1136 2024 1465" style="border: 1px solid orange; padding: 5px; margin-top: 20px;"> 通学路の緊急合同点検に基づく対策 (H24.5～) </div> |
| 平成20年 | 社会資本整備重点計画 (H20～24) | 事故危険箇所 (H20～24) <p>3,396箇所を指定</p> | |
| 平成24年 | 社会資本整備重点計画 (H24～28) | 事故危険箇所 (H24～28) <p>3,490箇所を指定</p> | |

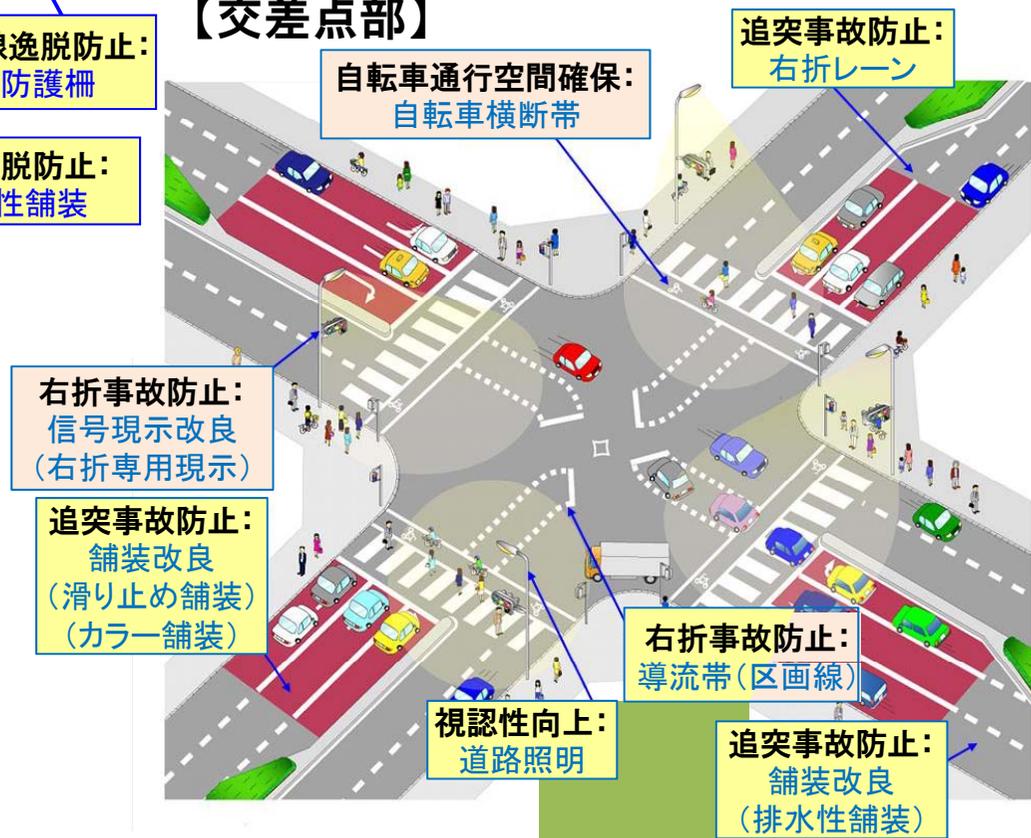
道路交通安全対策

◆事故危険箇所については、警察と連携しながら対策を実施

【単路部】



【交差点部】

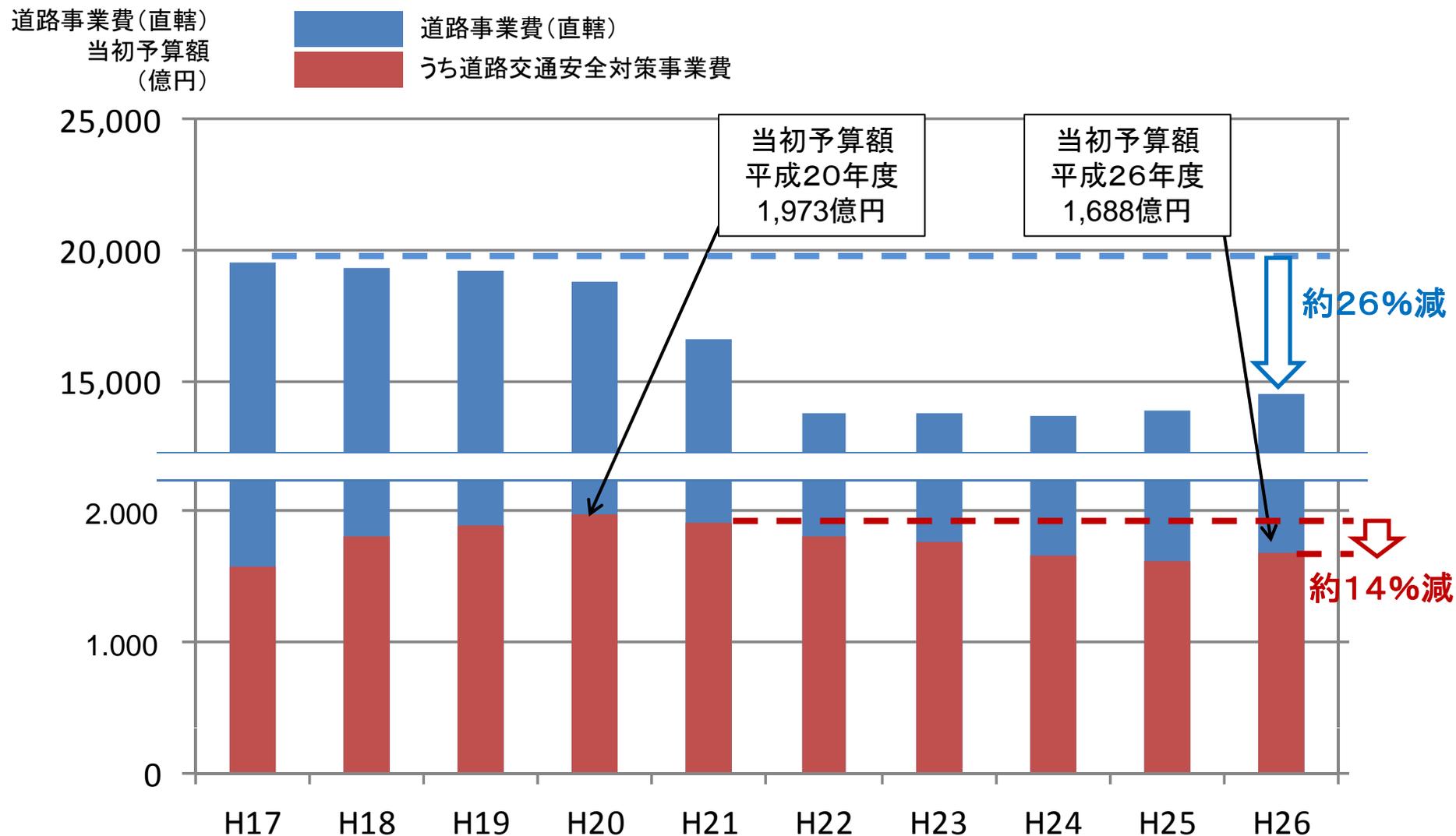


<凡 例>

- 目的: 対策名 : 道路管理者の対策
- 目的: 対策名 : 公安委員会の対策

交通安全事業の予算(直轄国道)

直轄国道における交通安全事業の予算は、道路全体予算の減少に伴い、平成20年度の約2000億円に対し、平成26年度では約1700億円と約14%減少



交通安全事業の費用負担(直轄国道)

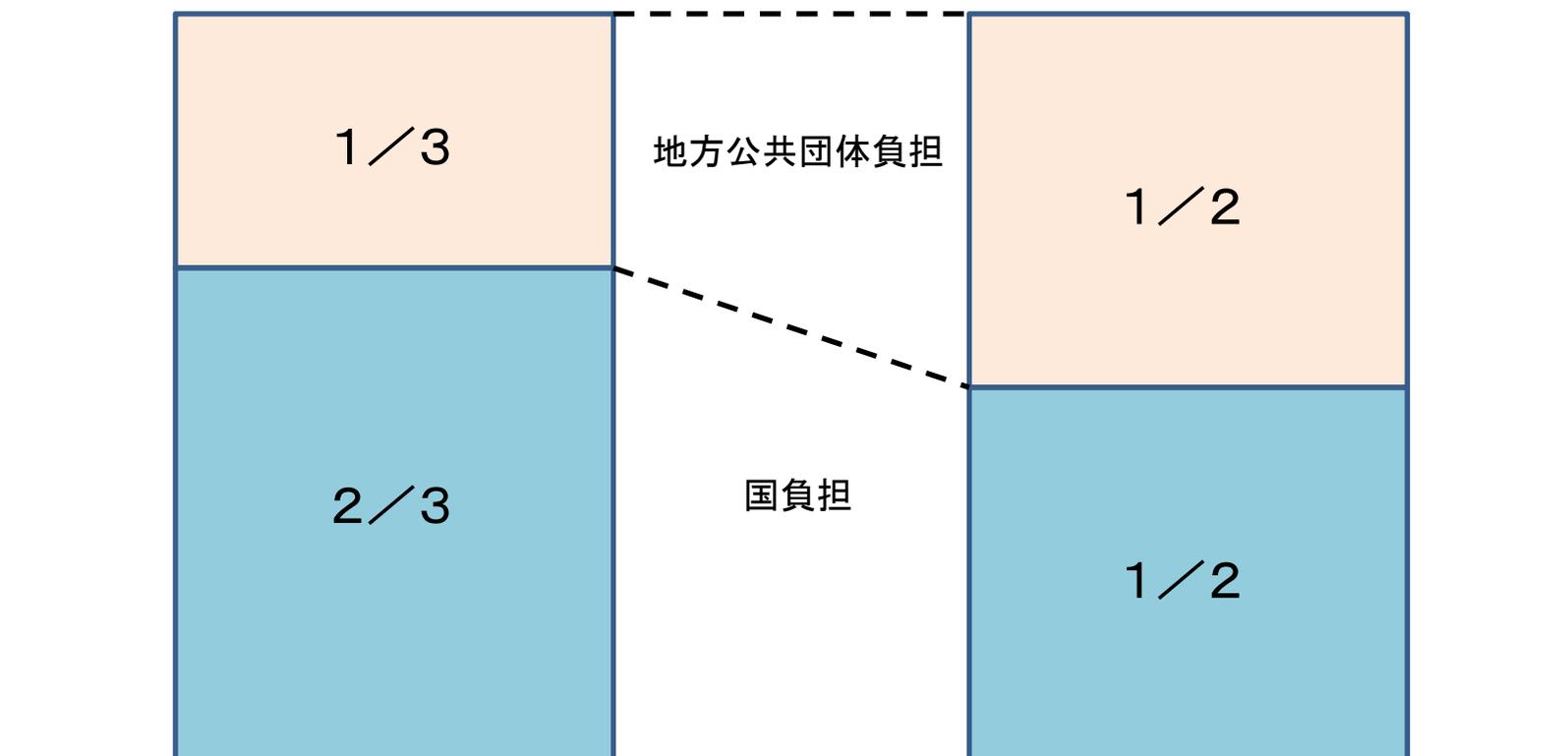
直轄国道における交通安全事業は、国と地方公共団体が各々2/3と1/3、又は1/2ずつ負担して整備を実施。

<交通安全事業(Ⅰ種)>

- ・交差点改良
- ・歩道設置、路肩の改良
- ・横断歩道橋、地下横断歩道 等

<交通安全事業(Ⅱ種)>

- ・道路標識
- ・防護柵
- ・街灯、駐車場、駐輪場 等



※北海道、沖縄県は別途率が進められている

通学路の交通安全対策(緊急合同点検)

○平成24年4月以降、京都府亀岡市などで相次いで登下校中の児童生徒等が巻き込まれる交通事故が発生



○道路管理者、学校・教育委員会、警察、PTA等による通学路の緊急合同点検を実施

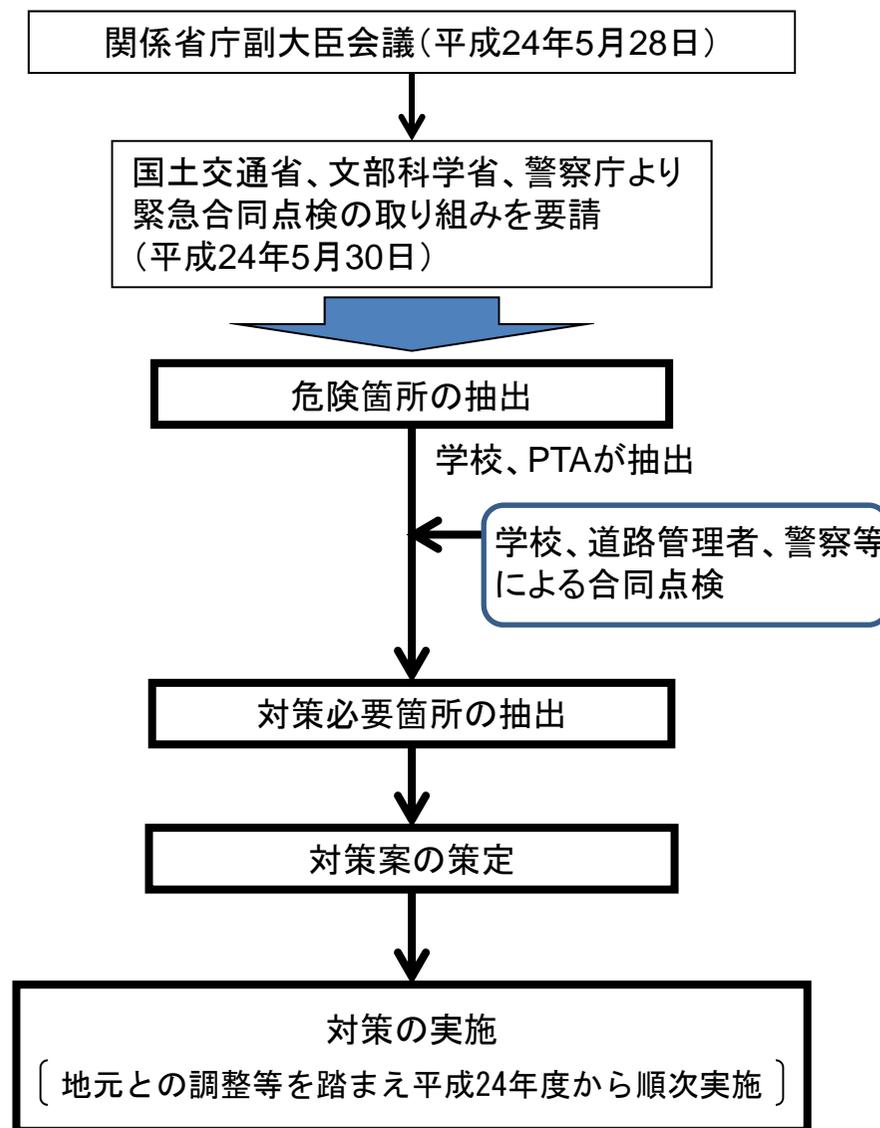
①緊急合同点検の結果(平成24年11月30日現在)

- 緊急合同点検実施学校数 : 20,160校
- 緊急合同点検実施箇所数 : 80,161箇所
- 対策必要箇所数 : 74,483箇所

②対策必要箇所の内訳及び対策状況(平成24年度末時点)

- 対策必要箇所数 : 74,483箇所(うち42,662箇所対策済)
 - ・道路管理者による対策 : 45,020箇所(うち22,818箇所対策済)
 - ・学校等による対策 : 28,925箇所(うち26,077箇所対策済)
 - ・警察による対策 : 19,715箇所(うち12,263箇所対策済)

《通学路の緊急合同点検の実施フロー》



H24年4月23日 京都府亀岡市 通学路事故の概要

- 日時:平成24年4月23日 8時00分頃
- 場所:京都府亀岡市の府道
- 事象:集団登校中の児童の列に軽自動車が突っ込み、3人が死亡、7人が重軽傷



亀岡市での死亡事故以降、通学中の児童が巻き込まれた死亡事故

■平成24年

| 発生日 | 発生場所 | 概要 |
|-------|--------|------------------------------------------------|
| 4月23日 | 京都府亀岡市 | 府道において、集団登校中の児童の列に無免許運転の軽自動車が入り込み、3名が死亡、7名が重軽傷 |
| 4月27日 | 千葉県館山市 | 県道において、バス停でバスを待っていた児童らに軽自動車が入り込み、1名が死亡 |
| 5月14日 | 大阪府大阪市 | 府道において、歩道を歩いていた児童の列に軽自動車が入り込み、1名が死亡 |

■平成25年

| 発生日 | 発生場所 | 概要 |
|--------|---------|-------------------------------------------|
| 9月5日 | 千葉県袖ヶ浦市 | 市道交差点において、横断歩道を横断していた下校中の児童をトラックがはね、1名が死亡 |
| 10月2日 | 京都府京都市 | 市道において、自転車で下校していた児童に飲酒運転の軽自動車が入り込み、1名が死亡 |
| 10月7日 | 山形県山形市 | 県道において、下校中に道路を横断していた児童をトラックがはね、1名が死亡 |
| 10月23日 | 埼玉県吉見町 | 県道において、横断歩道を横断していた小学生をトラックがはね、1名が死亡 |

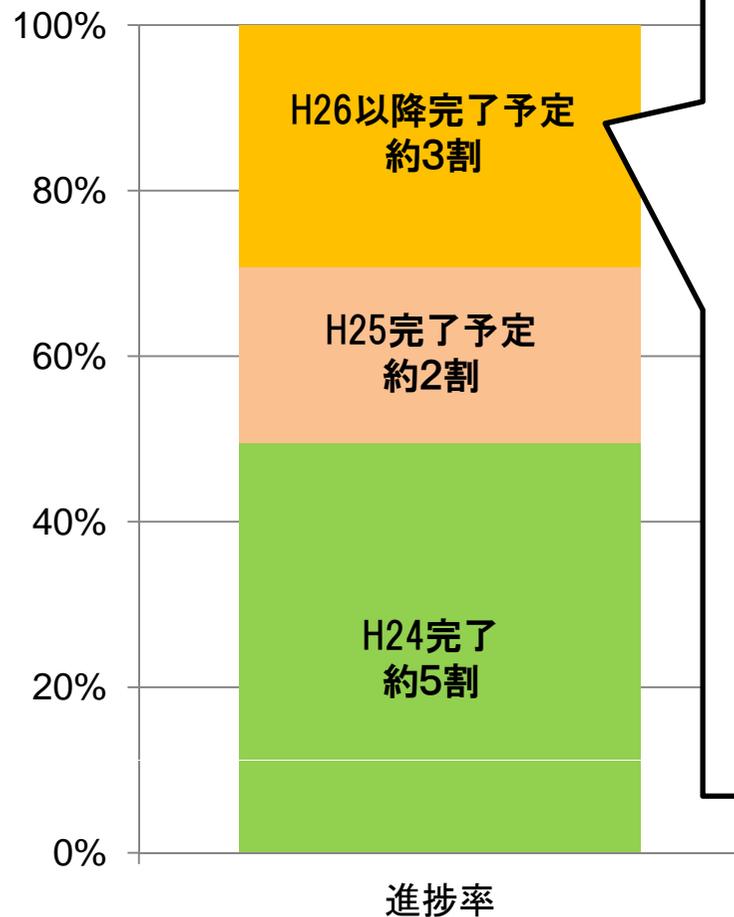
■平成26年

| 発生日 | 発生場所 | 概要 |
|-------|--------|------------------------------------------------------|
| 4月9日 | 茨城県神栖市 | 県道と市道の丁字路において、下校時に道路を横断していた児童を左折する大型トレーラーが巻き込み、1名が死亡 |
| 4月10日 | 静岡県沼津市 | 県道において、信号機のない交差点付近にいた登校中の児童を軽自動車が入り込み、1名が死亡、1名が軽傷 |
| 4月18日 | 兵庫県神戸市 | 市道において、下校中に横断歩道を横断していた児童を乗用車がはね、1名が死亡 |

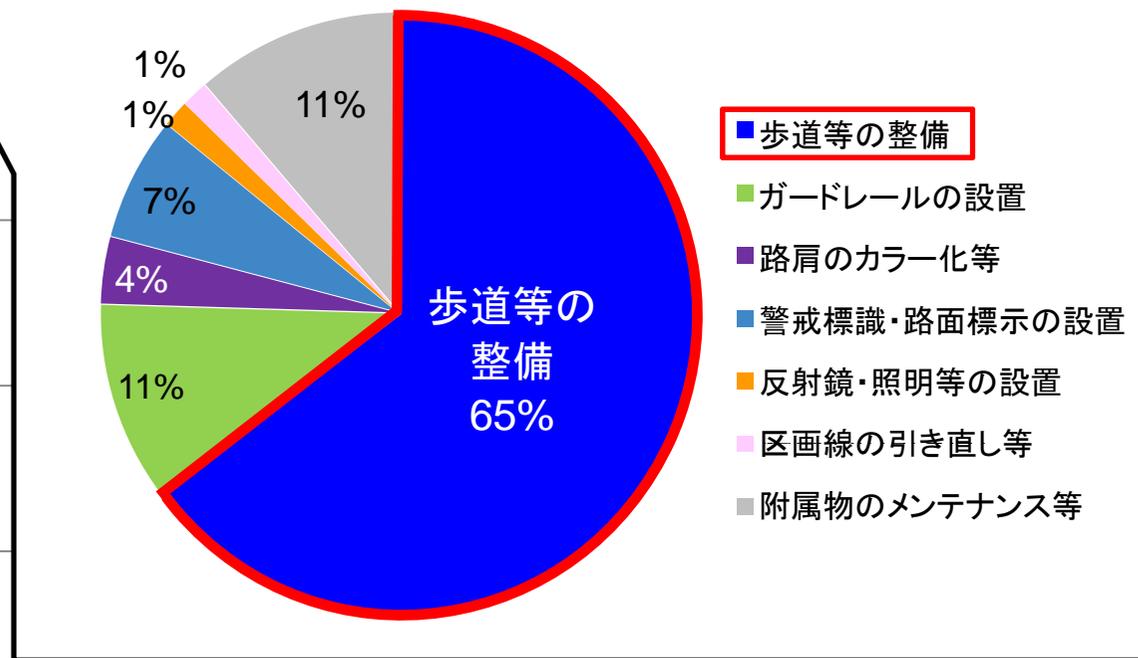
緊急合同点検における対策内容の内訳

- 直轄国道の対策箇所のうち、H26年度以降完了予定箇所は約3割。
- そのうち「歩道等の整備」の抜本的対策が約7割を占める。

■直轄国道(n=約1,400箇所)における 要対策箇所の進捗状況



■H26以降完了予定箇所(n=約400箇所)の 対策内容別内訳



対策内容別の進捗状況

○直轄国道は、抜本的対策(歩道等の整備)の進捗率が低い。

| | 直轄 | | |
|--------------|-------|-----------|-----|
| | 箇所数 | H25末迄対策予定 | 進捗率 |
| 歩道等の整備 | 348 | 79 | 23% |
| ガードレールの設置 | 218 | 173 | 79% |
| 路肩のカラー化等 | 183 | 168 | 92% |
| 警戒標識・路面標示の設置 | 306 | 278 | 92% |
| 反射鏡・照明等の設置 | 27 | 21 | 78% |
| 区画線の引き直し等 | 119 | 113 | 95% |
| 附属物のメンテナンス等 | 221 | 174 | 79% |
| 合計 | 1,422 | 1,006 | 71% |

通学路の交通安全対策の事例

通学路における緊急合同点検により抽出された対策必要箇所について、速やかに対策を実施し、安全な通学路の確保を図る。

富山県 高岡市立成美小学校
国道156号（歩道の拡幅、防護柵の設置）



- <課題>・交差点隅部が狭隘で小学生が滞留し、車両巻き込みの恐れ
- <対策>・交差点隅部に滞留空間を確保
・車両用防護柵、視線誘導標を設置

○対策前



○対策後



通学路の交通安全対策の事例

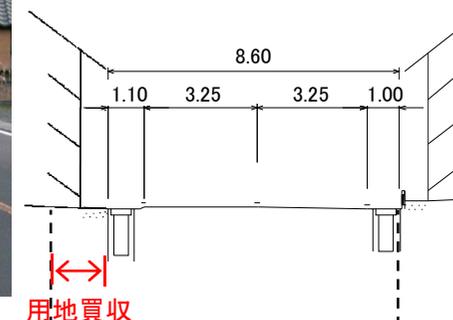
通学路における緊急合同点検により抽出された対策必要箇所について、速やかに対策を実施し、安全な通学路の確保を図る。

たるみず さかい
 鹿児島県 垂水市立境小学校
 国道220号（歩道の拡幅）

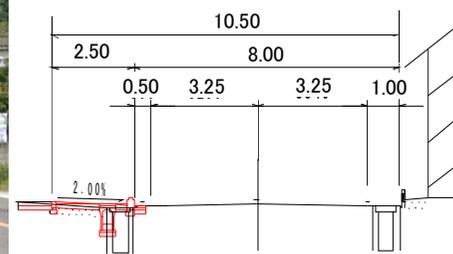


----- 通学路

○対策前（狭隘な歩道が連続し危険）

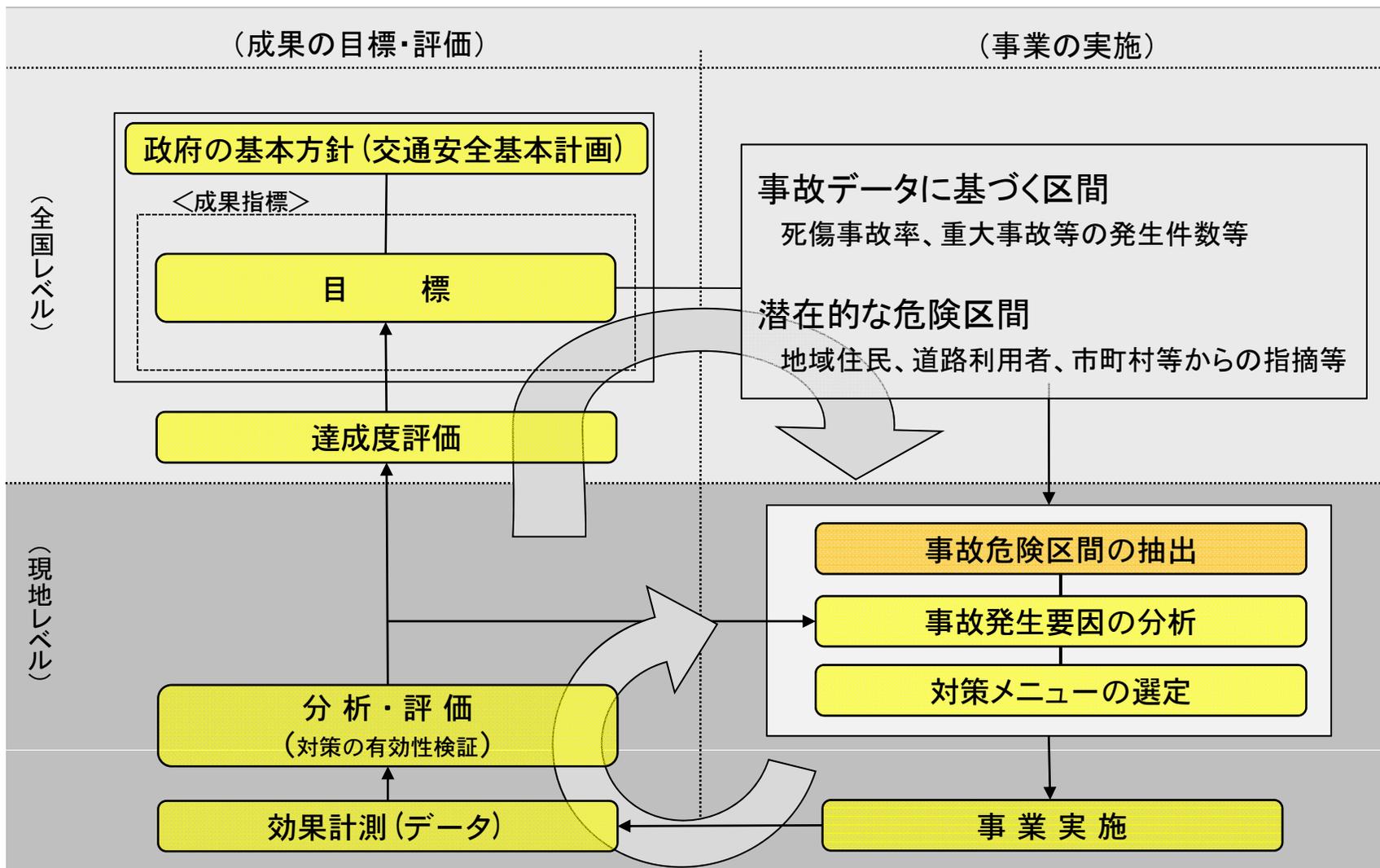


○対策後（H26.3完成部）



道路交通安全施策(事故ゼロプラン)

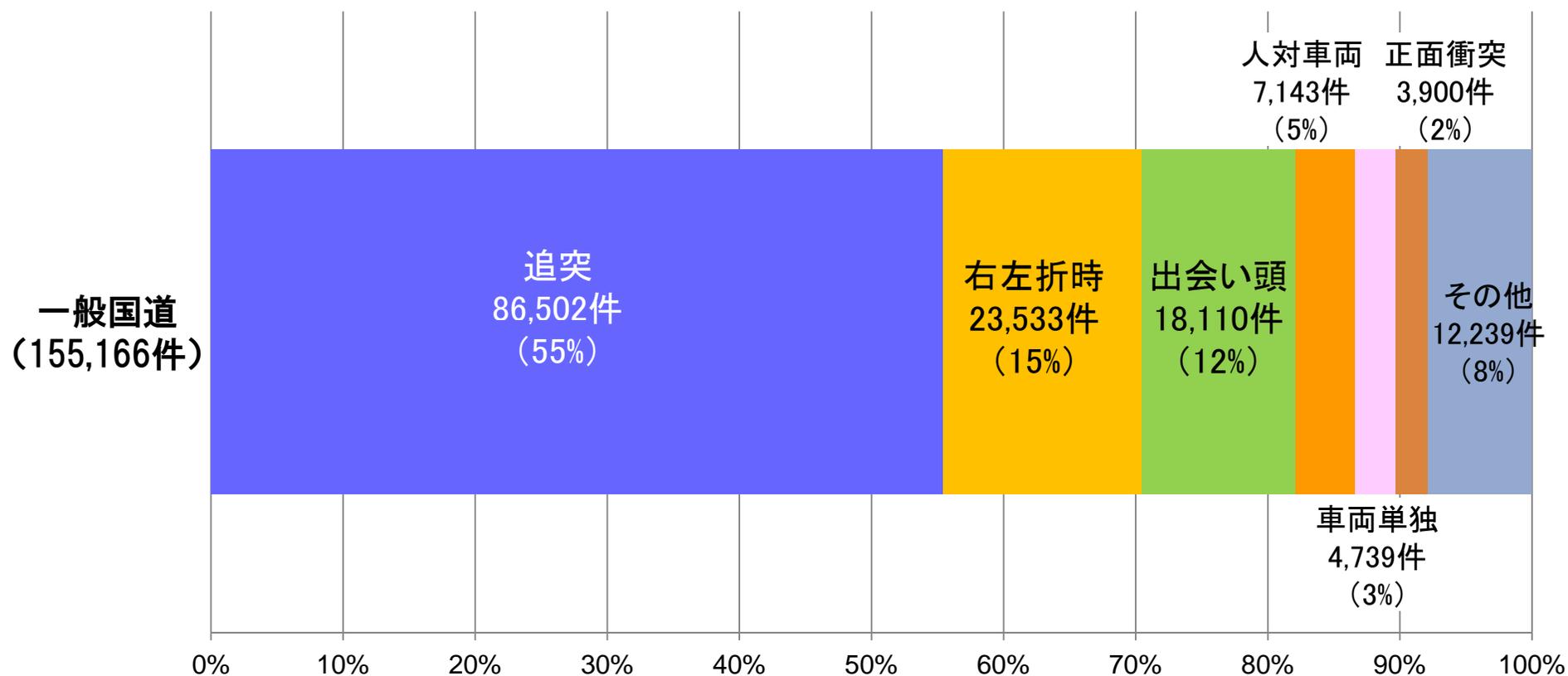
◆死傷事故率等データや地域住民の指摘等を踏まえ、重点的・集中的に対策を実施する「事故ゼロプラン」を推進。



一般国道の事故類型別死亡事故件数

○一般国道における死傷事故件数の1/2を追突事故が占める。

■一般国道における死傷事故の事故類型別内訳(H24)



事故危険区間の対策と効果 ~御島橋交差点~

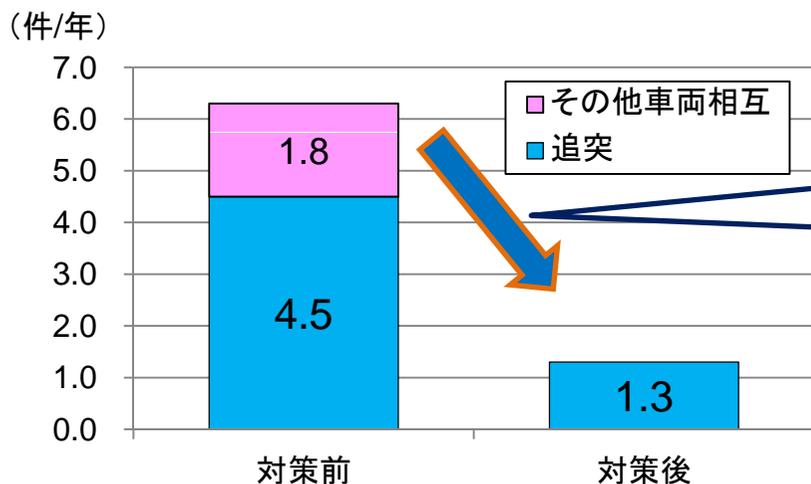
右折車の滞留により直進車を阻害

対策前



右折レーンを延伸し、分かりやすくするためカラー化して強調

対策後



右折者線の延伸等の実施により、直進阻害が低減したことで、
追突・進路変更時の事故が約6割減少

※ 対策前: H15~H18の事故件数の平均値
対策後: H20~H22の事故件数の平均値

事故危険区間の対策と効果 ~安積二丁目交差点~

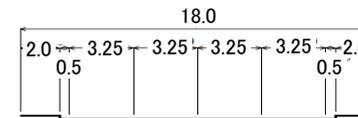
交通事故が多発している箇所において事故対策を実施し、安全かつ円滑な交通の確保を図る。

国道4号 安積二丁目交差点改良事業【福島県】

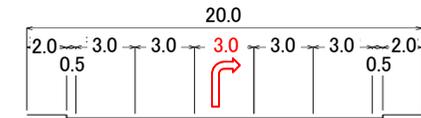
○位置図



【整備前】

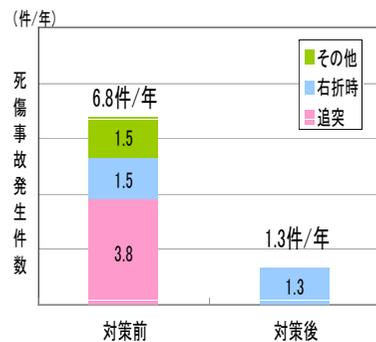


【整備後】



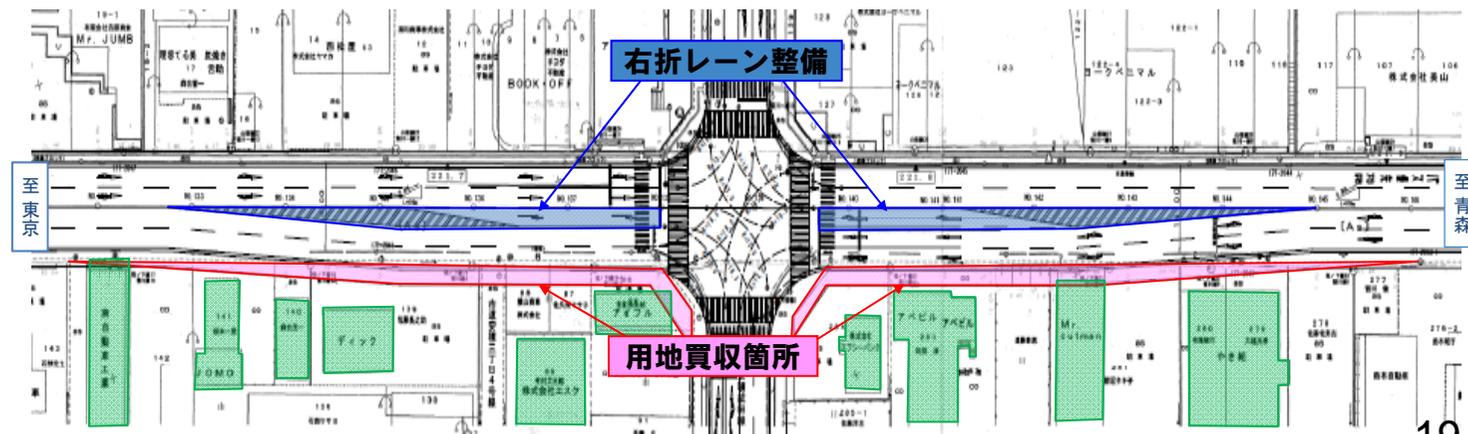
用地買収 右折レーン設置

○整備による効果



○整備内容

・右折レーンの整備による事故対策



▲事故類型別事故発生件数の変化

資料：事故統合データベース
(対策前)H19～H22平均、(対策後)H24.4～12

事故危険区間の対策と効果 ～西之端交差点～

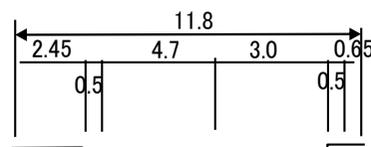
交通事故が多発している箇所において事故対策を実施し、安全かつ円滑な交通の確保を図る。

国道11号 西之端交差点改良事業【愛媛県】

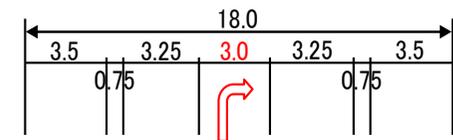
○位置図



【整備前】



【整備後】



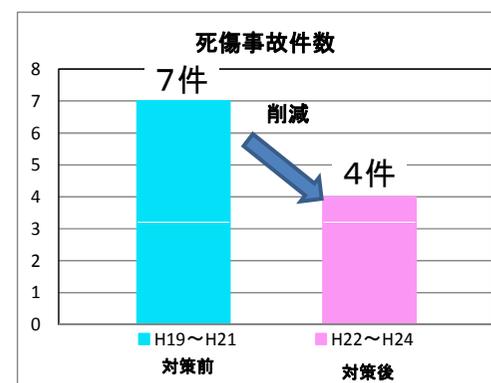
用地買収 右折レーン設置 用地買収

○整備内容

- ・右折レーンの設置による事故対策、歩道設置



○整備による効果



※参考
H15~H18⇒14件

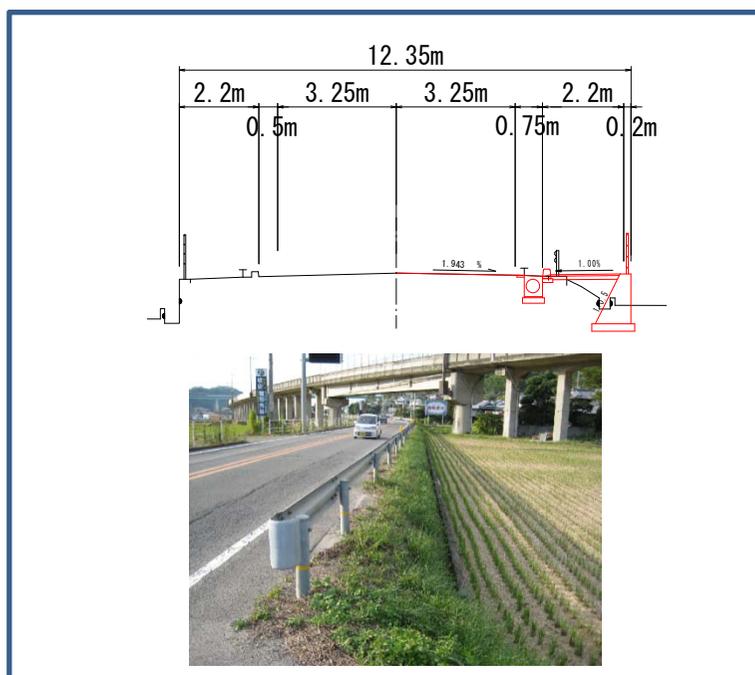
地域の実情に応じたコスト縮減の工夫

地域の実情に応じて道路構造や計画を見直すなど、コスト縮減を図りつつ、交通安全事業を進めている。

国道56号 大平歩道整備【愛媛県】

○当初案) 重力式擁壁による歩道設置

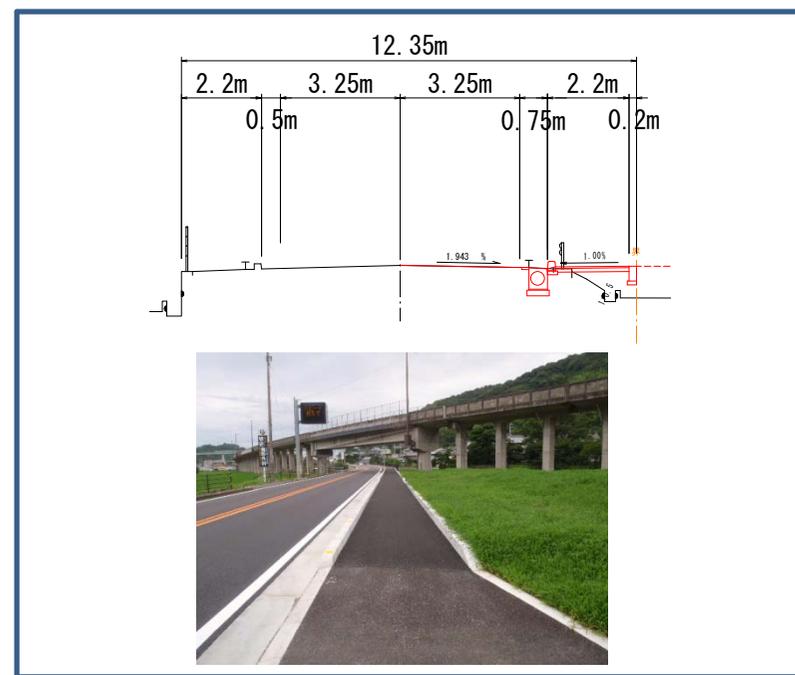
○当初は、民地との高低差から重力式擁壁を計画し、地元と協議



約3.65億円

○見直し後) 民地盛土のため舗装止擁壁へ

○隣接地所有者と協議を行い、民地盛土と同時施工を行うことで舗装止擁壁となり、コスト縮減



約3.60億円



約500万円
コスト縮減

■ 成果目標及び成果実績(アウトカム)

前期・社会資本整備重点計画(H20~H24) ← 現・社会資本整備重点計画(H24~H28) →

| 成果指標 | | 単位 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 目標値 (28年度) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|--------------------|--------------------|------|--------------------|
| 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率 [=1-(対策後の事故件数/対策前の事故件数)] ※1 H20~H23に対策が完了した箇所の抑止率 ※2 H20~H24の目標値 ※3 H24~H28の目標値 | 成果実績 | - | ※1 約4割抑止 | 集計中 | 集計中 | |
| | 目標値 | - | - | ※2 約3割抑止 | - | ※3 約3割抑止 |
| うち直轄国道→ | 成果実績 | - | ※1 約5割抑止 | 集計中 | 集計中 | |
| | 目標値 | - | - | ※2 約3割抑止 | - | ※3 約3割抑止 |

■ 活動指標及び活動実績(アウトプット)

前期・社会資本整備重点計画(H20~H24) ← 現・社会資本整備重点計画(H24~H28) →

| 活動指標 | | 単位 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 活動見込 |
|-----------|---------|----|------------|------------|------|--------------|
| 通学路の歩道整備率 | 活動実績 | % | 52% | 53% | 集計中 | - |
| | うち直轄国道→ | - | 96% | 98% | 集計中 | - |

※社重点H28年度目標:約6割