

「幹線道路における安全・安心な道路交通環境」の整備 ～ 幹線道路における交通安全事業(防災・安全)

計画概要

◆計画期間 H25年度～H28年度

◆計画の目標

交通手段の約8割を自動車交通に依存し、自動車保有台数も全国1位である愛知県では交通事故が頻発し、県下の死傷事故率は平成16年のピーク時から減少傾向にあるものの、交通事故死者数は平成15年から平成24年まで10年連続で全国ワーストが続いている。

このため、交通死亡事故の約6割が発生する交差点を中心とした事故が多発する箇所为重点的・緊急的に対策を講じる「交通事故対策」に全力を尽くすとともに、本県において、平成24年に通学児童の事故が発生しており、通学路での安心・安全な歩行空間を早期に確保することが重要であることから、特に危険通学路における緊急対策を図る。さらに地域の課題に応じた対策を多角的に実施することにより、県民が安心・安全を実感できる道路交通環境を整備する。

◆計画の成果目標(定量的指標)

指標①: 交通事故対策実施箇所の死傷事故件数を3割抑止

指標②: 県管理道路全体の死傷事故率を約1割削減

指標③: 危険通学路について概ね対策を完了【対策率86%→99%】

評価内容

◆交付対象事業の進捗状況

交付対象事業	事業費※	事業の実施状況	進捗率※
A 基幹事業	39,785百万円	事故対策などの交差点改良や通学路対策などの歩道設置等を実施。地元調整難航等のため予定よりやや遅れて進捗。	80%
B 関連社会資本整備事業	0百万円	—	—
C 効果促進事業	193百万円	交通事故対策のPDCAマネジメント等を実施。	100%
合計	39,978百万円		

※事業費は実績額

※進捗率(%)は各事業の計画に対する実施割合【箇所ベース】

◆事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況

- ・事故危険箇所等の事故対策を重点的に実施することにより、対策実施箇所の死傷事故件数が43%削減されるなど、交通事故の削減に寄与した。(別紙1)
- ・危険通学路の歩行空間の整備、また、通学路交通安全プログラム等の合同点検における危険箇所解消の取組みにより、通学児童等の安全確保を図ることができた。(別紙2)
- ・交通事故対策のPDCAマネジメントの実施により、対策を効率的・効果的に実施することができた。(別紙3)

Ⅱ 定量的指標の達成状況

指標①(交通事故対策実施箇所における死傷事故件数抑止率)

最終目標値	30%	目標値と実績値に差が出た要因	学識経験者や警察等を委員とする愛知県交通安全対策推進連絡会議を活用し、事故対策の立案から実施、効果検証、改善まで、PDCAマネジメントを実施しながら進めたことにより、目標値を上回った要因と考えられる。
最終実績値	43%		

指標②(県管理道路の死傷事故率の削減率)

最終目標値	10%	目標値と実績値に差が出た要因	交差点改良や歩道設置等の交通安全対策を重点的に実施したことに加え、交通事故防止に向けた広報啓発活動や交通安全教育を始めとするソフト対策と一体となって取り組んだことにより目標値を上回った要因と考えられる。
最終実績値	16%		

指標③(危険通学路の対策率)

最終目標値	99%	目標値と実績値に差が出た要因	用地交渉の難航等により、計画通り事業実施できなかったことが目標値を下回る要因と考えられる。
最終実績値	95%		

Ⅲ 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況(必要に応じて記述)

- ・右折帯を設置する交差点改良の実施により、交通渋滞の緩和が図られ、交通の円滑化に寄与することができた。
- ・歩道設置や段差・勾配の改善、誘導ブロックの設置などを実施し歩行空間のバリアフリー化に寄与することができ、特定道路の整備率は94%に達した。

◆今後の方針

- ・依然として、本県は全国一の自動車保有台数を有しているなど自動車交通に大きく依存しており、また、交通事故死者数全国ワーストの状況が続いているため、引き続き交通事故削減に向けて、交通事故対策を重点的に実施する。
- ・さらに地域の課題に応じた対策を多角的に実施することにより、県民が安心・安全を実感できる道路交通環境を整備する。
- ・未完了の事業については、次期整備計画に位置づけ早期整備完了を目指す。
- ・なお、通学路交通安全プログラムに位置づけられた対策など通学路等の生活空間における交通安全対策については、重点整備計画に位置づけ早期整備完了を目指す。

◆事後評価の実施体制、実施時期

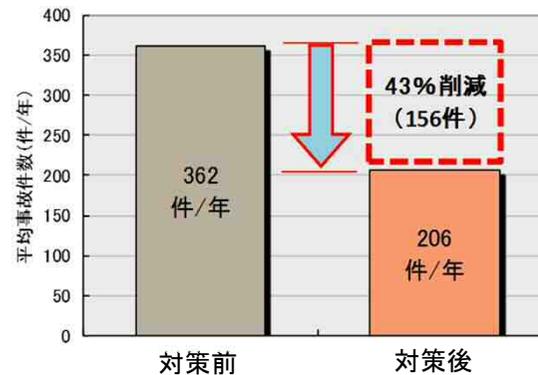
事後評価の実施体制	策定主体にて評価を実施。なお、計画の各要素事業(基幹事業)については、愛知県公共事業評価実施要領に基づき評価を実施。
事後評価の実施時期	平成31年3月
公表の方法	WEBページ掲載 (http://www.pref.aichi.jp/0000083252.html)

事業実施箇所一覧

要素事業名		事業内容	実施箇所
1	事故危険箇所対策	・国から指定を受けた、特に交通事故の発生割合の高い幹線道路の区間における事故対策(抜本・速効)	(主)名古屋中環状線(北名古屋市)始め40箇所
2	あんしん歩行エリアの幹線道路対策	・国から指定を受けた、特に交通事故の発生割合の高い生活道路エリアにおける事故対策	(一)桜井岡崎線(岡崎市)始め7箇所
3	レッドゾーン対策	・死傷事故率500件/億台キロ以上の事故集中区間における事故対策(抜本・速効)	(主)安城幸田線(幸田町)始め55箇所
4	イエローゾーン対策	・死傷事故率200件/億台キロ以上の事故集中区間における事故対策(抜本)	(国)247号(蒲郡市)始め20箇所
5	緊急事故多发交差点対策	・実施計画期間内に新たに生じる事故多发交差点(追突除く5件/年以上)における事故対策(速効)	(国)151号(豊川市)始め25箇所
6	バリアフリー対策	・鉄道駅、病院、福祉施設、市町村役場などの生活関連施設を結ぶ経路のバリアフリー化	(一)東新町停車場線(新城市)始め26箇所
7	危険通学路対策	・児童40人以上の通学路における歩行空間の整備 ・通学路の合同点検における危険箇所の対策	(一)長洞犬山線(犬山市)始め133箇所
8	一般通学路対策	・危険通学路以外の通学路における歩道整備(道路拡幅、街路事業含む)	(国)42号(田原市)始め62箇所
9	自転車利用空間整備	・大規模自転車道の整備 ・一般道における自転車利用環境の整備 ・国のガイドラインに基づく自転車ネットワークの整備	(主)名古屋津島線(津島市)始め17箇所
10	地域整備プロジェクト関連事業	・大規模地域整備プロジェクトに係る交差点改良などの交通アクセス対策	(国)301号(豊田市)始め14箇所
11	無電柱化	・防災及び良好な景観形成に資する電線共同溝の整備	(国)259号始め(豊橋市)始め6箇所
12	歩道ネットワーク接続対策	・歩道の中抜け区間を整備し、一連の歩道ネットワークの形成 ・道路拡幅、街路事業による歩道整備	(一)子宝愛西線(愛西市)始め32箇所
13	緊急踏切対策	・歩道狭隘踏切における構造改良	(一)小折一宮線(一宮市)始め4箇所
14	交差点円滑化対策	・交通安全に渋滞緩和の視点を加えて交差点改良	(一)給父清須線(稲沢市)始め26箇所
15	地域要請	・地域の要請に応える歩道設置や視距改良	(国)419号(知立市)始め54箇所
合計			521箇所

【基幹事業】

- 事業名: 事故危険箇所対策、レッドゾーン対策、イエローゾーン対策、緊急事故多発交差点対策
- 事業概要: 交通事故が多発している箇所に対して、カラー舗装も活用し広範かつ機動的に事故対策を実施した。
- 事業効果: 期間内に対策完了した177箇所のうち、対策前後で、死傷事故件数を集計した102箇所において43%削減した。

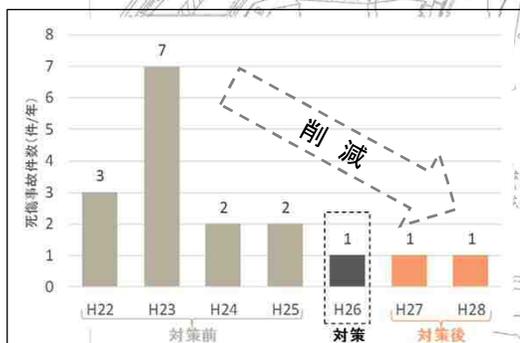
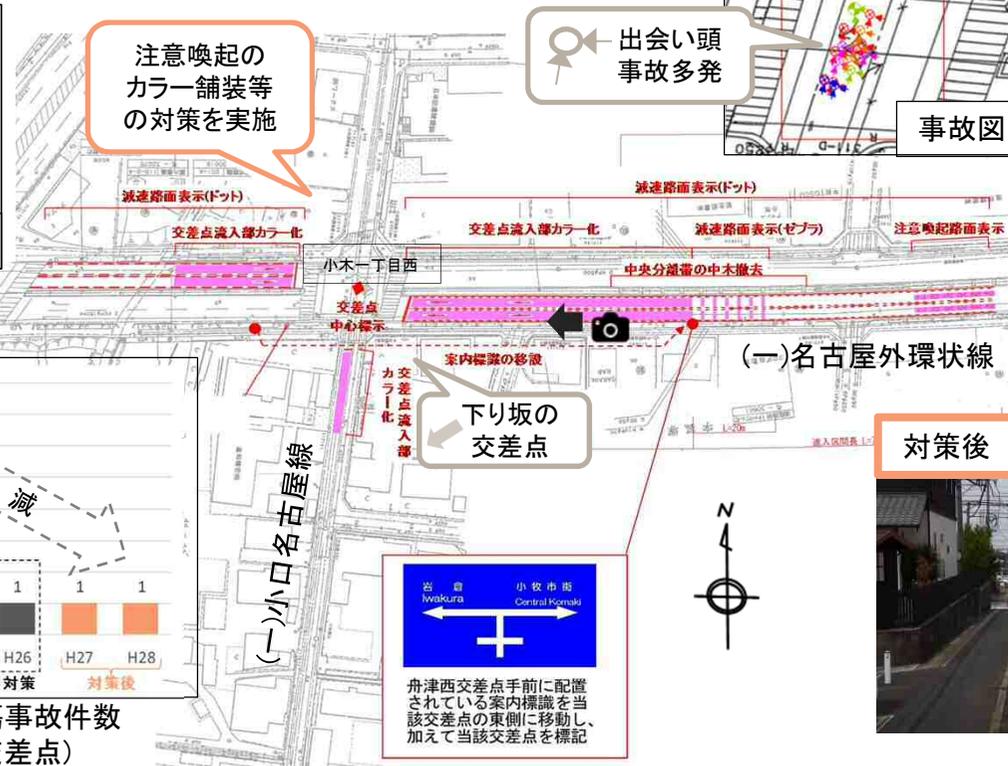


▲ 対策箇所における死傷事故件数 (H25~H27対策実施箇所・102箇所)



▲ 県管理道路における死傷事故発生状況 ※削減率16.4%=1-(72.4/86.6)

【(一)小口名古屋線(小牧市・小木一丁目交差点)の事例】



▲ 対策前後の死傷事故件数 (小木一丁目交差点)

【基幹事業】

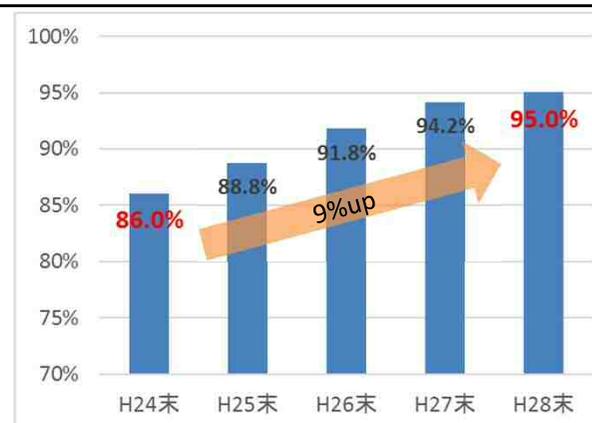
■事業名：危険通学路対策、一般通学路対策

■事業概要：通学路において歩道設置や簡易整備(カラー舗装)を活用し、歩行空間の整備を実施した。また、通学路の合同点検における危険箇所の解消に取り組んだ。

■事業効果：児童40人以上等の通学路では、簡易整備を含め対策率95%に達した。また、県内の全市町村において「通学路交通安全プログラム」が策定※され、通学路対策の継続的な取組みを推進した。 ※バス通学の豊根村除く



▲簡易整備(カラー舗装)例



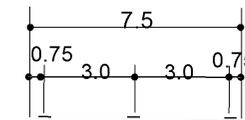
▲危険通学路の対策率(簡易整備含む)

【(一)長洞犬山線(犬山市前原・歩道設置)の事例】

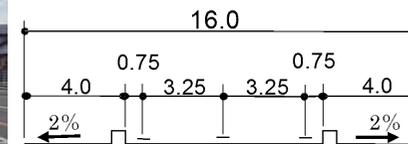
当該区間は、歩道がないが付近に迂回する道路もなくやむを得ず小学校の通学路となっていた。歩道設置したことで、通学児童を始めとする歩行者等の安全確保を図ることができた。



対策前



対策後



【横断面図(単位:m)】

【効果促進事業】

■事業名:交通事故対策のPDCAマネジメント

■事業概要

本県では、学識経験者や県警等を委員とする「愛知県交通安全対策推進連絡会議」において、事故対策の立案から実施、効果検証、改善まで、技術的な視点から一貫したPDCAマネジメントを実施している。

1. 対策立案(標準化)

対策立案では、内容や仕様のばらつきをなくし、ドライバーや歩行者など道路利用者が認知しやすい対策となるよう、過去の対策実績等を基に「主な事故類型」に対応する効果的な工法と仕様を標準化

2. 効果検証・改善

事故統計による効果検証のほか、対策前後の交通挙動を測定し、必要に応じて対策方法の改善や追加対策を実施

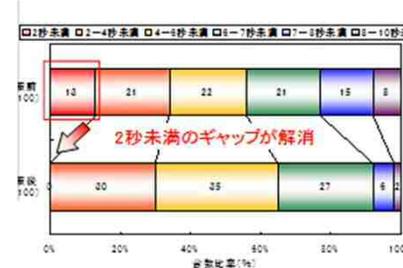
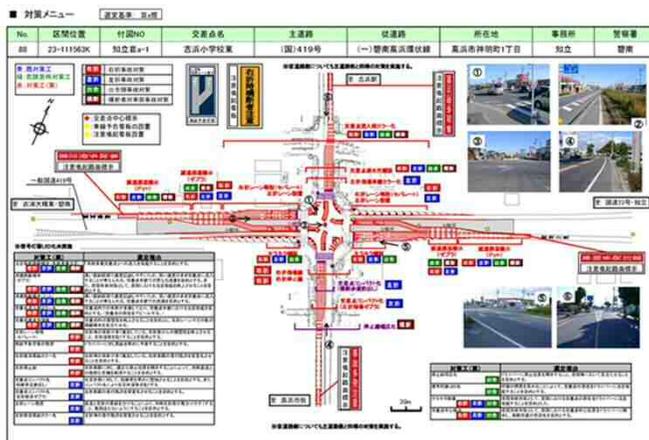
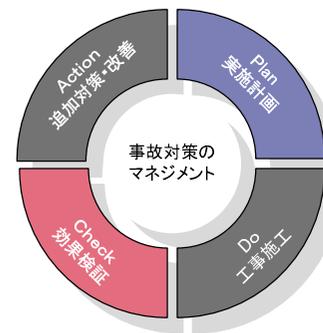
■事業効果:PDCAマネジメントは、交通事故削減に向けた効率的・効果的な対策の実施に有効な手法であった。



愛知県交通安全対策推進連絡会議



現地調査



必要に応じて対策方法の改善や追加対策を実施

