

「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 H29年度～R3年度

◆交付団体 愛知県

◆計画の目標

- 本県は、17年連続で全国一の自動車保有台数を有し、移動手段に占める自動車の利用割合は、東京・京阪神都市圏の約2倍に達するなど、自動車交通に大きく依存しており、交通事故の発生するリスクが極めて高い。
- 交通事故による死者数は、10年前と比較して約半数にまで減少したものの、14年連続で全国ワーストを記録し、年間の死傷者も”県民の約100人に1人が死傷”と言われた交通戦争時代に匹敵する極めて深刻な状況が続いている。
- 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では重点的・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、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。
- 「交通事故対策」の実施にあたっては、国・県警・学識経験者等で構成する愛知県交通安全対策推進連絡会議により、本県独自の交通事故対策工法や効果検証手法を用いて、技術的な視点から一貫したPDCAマネジメントを実施する。

◆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(事故危険箇所)における死傷事故件数を3割抑止

$$1 - (\text{対策完了翌年からの平均死傷事故件数}) / (\text{平成22～25年の平均死傷事故件数})$$

指標②: 交通事故対策実施箇所(緊急事故多発交差点)における死傷事故件数を3割抑止

$$1 - (\text{対策完了翌年からの平均死傷事故件数}) / (\text{対策実施前4年間の平均死傷事故件数})$$

指標③: 県管理道路全体の死傷事故率を1割削減

$$1 - (\text{評価時点における最新の県管理道路の平均死傷事故率}) / (\text{平成27年の県管理道路全体の平均死傷事故率})$$

上記目標を達成し、交通事故死者数全国ワースト1位の返上を目指す。

評価内容

◆交付対象事業の進捗状況

交付対象事業	事業費※1	事業の実施状況	進捗率 ※2
A 基幹事業	17,069百万円	事故危険箇所の対策として速効対策(カラー舗装等)を推進するとともに、交差点改良や歩道設置などの抜本対策を実施。地元調整難航等のため予定より遅れて進捗。	45.3%
B 関連社会資本整備事業	0百万円	—	—
C 効果促進事業	0百万円	—	—
合計	17,069百万円		

※1事業費は実績額

※2進捗率(%)は各事業の計画に対する整備完了割合【金額ベース】

◆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

指標①: 事故危険箇所における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約6割抑止されるなど、交通事故の削減に寄与することができた。(別紙1)

指標②: 緊急事故多発交差点における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約7割抑止されるなど、交通事故の削減に寄与することができた。(別紙1)

指標③: 交差点改良や歩道設置などの抜本対策を推進し、県管理道路全体の死傷事故率が約5割削減されるなど、交通事故の削減に寄与することができた。(別紙2)

Ⅱ 定量的指標の達成状況

指標①(交通事故対策実施箇所(事故危険箇所)における死傷事故件数を3割抑止)

最終目標値	3割抑止	実績 計算式	$1 - (\text{対策完了翌年からの平均死傷事故件数}) / (\text{平成22～25年の平均死傷事故件数})$ $= 1 - (140\text{件/年}) / (358\text{件/年}) \quad ※\text{抽出対象箇所127箇所}$ $= 0.6089 \quad \doteq \text{約61\%}$
最終実績値	約6割抑止		

指標②(交通事故対策実施箇所(緊急事故多発交差点)における死傷事故件数を3割抑止)

最終目標値	3割抑止	実績 計算式	$1 - (\text{対策完了翌年からの平均死傷事故件数}) / (\text{対策実施前4年間の平均死傷事故件数})$ $= 1 - (9\text{件/年}※) / (32\text{件/年}) \quad ※\text{抽出対象箇所10箇所}$ $= 0.7187 \quad \doteq \text{約72\%}$
最終実績値	約7割抑止		

指標③(県管理道路全体の死傷事故率を1割削減)

最終目標値	1割削減	実績 計算式	$1 - (\text{評価時点における最新(令和3年)の県管理道路の平均死傷事故率}) / (\text{平成27年の県管理道路全体の平均死傷事故率})$ $= 1 - (39.9\text{件/億台キロ}) / (77.3\text{件/億台キロ})$ $= 0.4838 \quad \doteq \text{約48\%}$
最終実績値	約5割削減		

目標値と実績値に
差が出た要因

- ・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、改善をPDCAマネジメントを実施しながら対策を進めている事故危険箇所対策等の取り組みが効果的に発現したと考えられる。
- ・また、交通マナーの啓発・教育活動や、先進運転支援システムが搭載された自動車の増加などの要因も合わさったことにより、事故件数の削減に繋がったと考えられる。
- ・ただし、令和2年以降の数値については、新型コロナウイルス感染症の影響により、社会活動が停滞し、交通量が減少したことが、交通事故の発生件数の減少に影響を与えていると考えられる。

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事業により、交通渋滞の緩和が図られ、交通の円滑化に寄与した。(別紙2)
- ・歩道が未整備、もしくは狭小な路線への歩道設置事業により、児童や高齢者等の利用者の安全が確保され、通学路対策やバリアフリー対策といった交通弱者対策の推進に寄与した。(別紙3)

◆ 今後の方針

- ・事故危険箇所対策やレッドゾーン対策といった事故削減の取組みのほか、危険通学路への歩道設置などの交通安全対策や、渋滞箇所での交差点改良による交通円滑化対策などを進めており、県内での交通事故件数は着実に減少していることが確認されたところである。
- ・しかし、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を令和元年より5年連続で回避しているところではあるが、全国ワースト上位であることは変わらず、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必要がある。
- ・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、県民が安全・安心を実感できる道路交通環境を整備する。
- ・次期計画において、引き続き交通事故対策の取組みを進め、全国ワースト上位からの脱却を目指す。

◆ 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。
事後評価の実施時期	令和6年1月
公表の方法	WEBページ掲載 (http://www.pref.aichi.jp/0000083252.html)

◆有識者等の第三者の意見

(定量的指標の目標値について)

・全国的にも大幅に事故件数が減少傾向である中、今回の計画で掲げた目標設定の値が適切であったか疑問。掲げる目標設定については、近年の交通情勢や社会的状況等、様々な観点から考察し、適切な目標設定に努められたい。

(事業効果の発現状況について)

・コロナ禍等の社会情勢により、交通量が減っている中での目標達成であるため、今後交通量がコロナ禍前に戻った際の動向について注視していただきたい。

◆事後評価の意見聴取方法

事後評価の意見聴取方法

令和5年度 第2回愛知県交通安全対策推進連絡会議にて意見聴取

整備計画箇所一覧

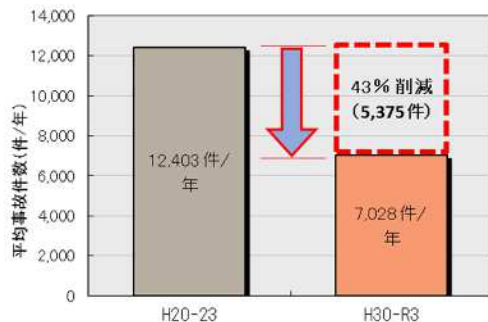
要素事業名		事業内容	実施箇所	完了	未完了
1	事故危険箇所対策	・国から指定を受けた、特に交通事故の発生割合の高い幹線道路の区間における事故対策(抜本・速効)	(国)155号(小牧市)始め152箇所	142箇所	10箇所
2	あんしん歩行エリアの幹線道路対策	・国から指定を受けた、特に交通事故の発生割合の高い生活道路エリアにおける事故対策	(一)名古屋豊山稲沢線(北名古屋市)始め5箇所	0箇所	5箇所
3	レッドゾーン対策	・死傷事故率500件/億台キロ以上の事故集中区間における事故対策(抜本・速効)	(一)宮上知立線(豊田市)始め10箇所	4箇所	6箇所
4	イエローゾーン対策	・死傷事故率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)	(主)名古屋祖父江線(稲沢市)始め14箇所	5箇所	9箇所
5	緊急事故多発交差点対策	・実施計画期間内に新たに生じる事故多発交差点(追突除く5件/年以上)における事故対策(速効)	(国)155号(一宮市)始め10箇所	10箇所	0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	(国)155号(瀬戸市)始め5箇所	2箇所	3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	(主)豊田明智線(豊田市)始め8箇所	3箇所	5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)	(一)幸田幡豆線(西尾市)始め40箇所	14箇所	26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	(国)248号(豊田市)始め16箇所	12箇所	4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	(主)岡崎足助線(豊田市)始め7箇所	3箇所	4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	(主)名古屋津島線(大治町)始め12箇所	0箇所	12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	(主)豊田知立線(知立市)始め25箇所	11箇所	14箇所
13	緊急踏切対策	・歩道狭隘踏切における構造改良	(一)大里停車場清須線(稲沢市)始め2箇所	0箇所	2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)鹿伏兎大井線(愛西市)始め28箇所	11箇所	17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	(一)田柵名古屋線(長久手市)始め36箇所	15箇所	21箇所
合計			370箇所	232箇所	138箇所

【基幹事業】

■事業名: 事故危険箇所対策、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。

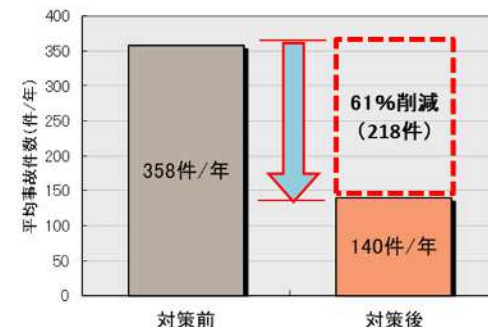
■事業効果: 期間内に対策完了した152箇所のうち、対策前後で、死傷事故件数を集計した137箇所において事故を削減。



■死傷事故減少率(県管理道路) 単位: 件/年

	H20-23	H30-R3	減少件数	減少率
平均事故件数	12,403	7,028	5,375	43.3%

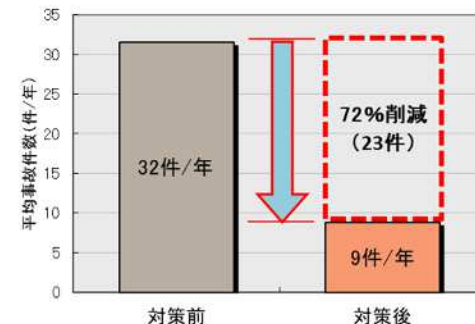
県管理道路全体の死傷事故減少率と比較し、**事故対策を実施した箇所の減少率が高い。**



■死傷事故削減率(事故危険箇所) 単位: 件/年

	対策前	対策後	削減件数	削減率
平均事故件数	358	140	218	60.8%

H29-R3に対策実施した142箇所のうち
対策前後で死傷事故件数を集計した127箇所(～R2年中完了)



■死傷事故削減率(緊急事故多発) 単位: 件/年

	対策前	対策後	削減件数	削減率
平均事故件数	32	9	23	72.2%

H29-R3に対策実施した10箇所のうち
対策前後で死傷事故件数を集計した10箇所(～R2年中完了)

【事故危険箇所対策:(主)名古屋長久手線(長久手市作田1丁目・熊田交差点)の事例】

位置図

事故図

注意喚起のカラー舗装等の対策を実施

抽出年次

年次	死傷事故件数(件/年)
H22	2
H23	5
H24	3
H25	4
H26	4
H27	1
H28	2
H29	3
H30	0
R1	0
R2	2
R3	2

▲対策前後の死傷事故件数

カラー舗装等の対策完了後、**事故件数が減少**
抽出時: 3.5件/年 ➡ 対策後1件/年



【基幹事業】

■事業名: バリアフリー対策、危険通学路対策、自転車通行空間整備、歩道ネットワーク接続対策、交差点円滑化対策等

■事業概要: 事故対策の観点も含めた交通弱者対策や交通円滑化対策として歩道設置や交差点改良等を実施することで、交通事故の削減に取り組むもの。

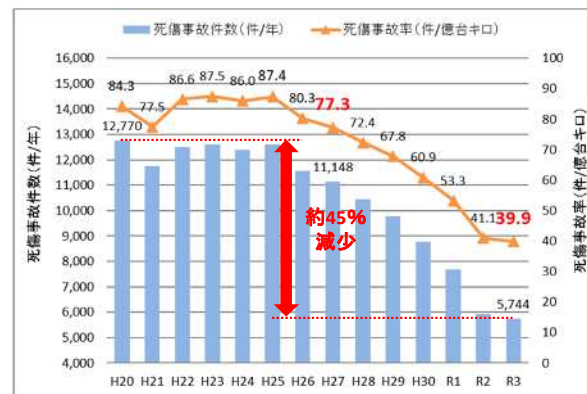
■事業効果: 歩道設置や交差点改良等を実施したことにより、歩行者・自転車・自動車の安全性や走行快適性が向上し、副次的な効果として交通事故の削減にも寄与したと考えられる。

■県管理道路死傷事故率

年次	県管理道路計			
	延長 km	走行台キロ 億台キロ/年	死傷事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台キロ)
H27	4,561.2	144	11,148	77.3
H28	4,561.2	144	10,440	72.4
H29	4,561.2	144	9,779	67.8
H30	4,561.2	144	8,771	60.9
R1	4,561.2	144	7,681	53.3
R2	4,561.2	144	5,915	41.1
R3	4,561.2	144	5,744	39.9

延長 : H27センサスの県管理道路区間延長の総和
 走行台キロ : H27センサス日交通量×区間延長×365日/1万台
 死傷事故件数 : イタルダ事故別データの県管理道路死傷事故件数の総和
 死傷事故率 : 死傷事故件数/走行台キロ

約48%削減



▲県管理道路の死傷事故件数・死傷事故率の推移

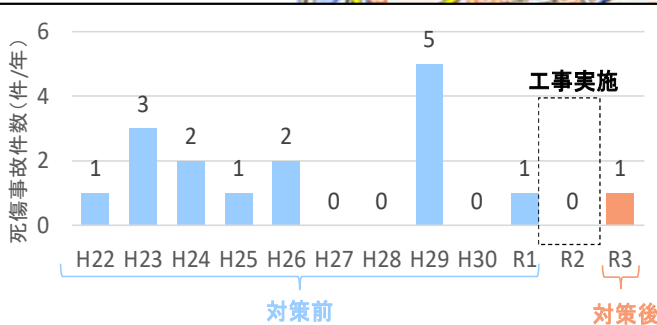
全国と比較して愛知県の死傷事故件数の減少率大きい。

【交差点円滑化対策:(国)247号(半田市浜田町3丁目東交差点)の事例】

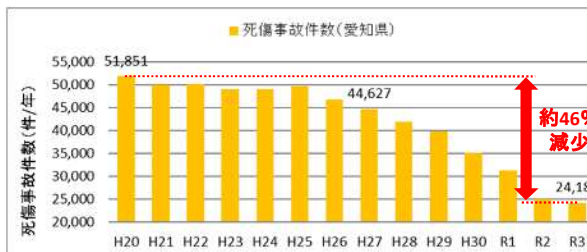
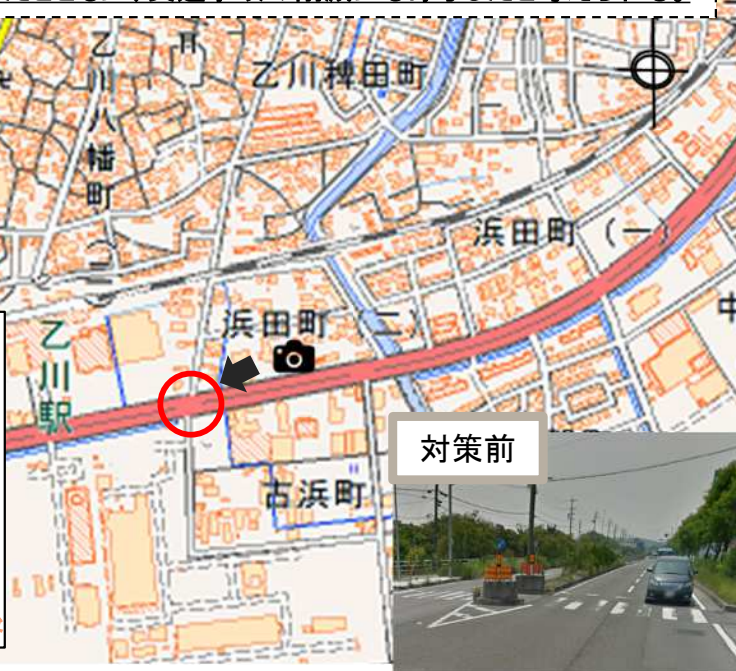


当該区間は、市道との信号交差点であり、右折レーンがないため渋滞が多発していた。
 右折レーンを設置したことで、右折待ちの車への追突や無理な右折が減少し、交通円滑化が図られたとともに、交通事故の削減にも寄与したと考えられる。

工事施工後の事故発生状況の変化については、施工時期が新しくデータが不足しているため、今後の数値の動向を確認する必要がある。



▲工事前後の死傷事故件数



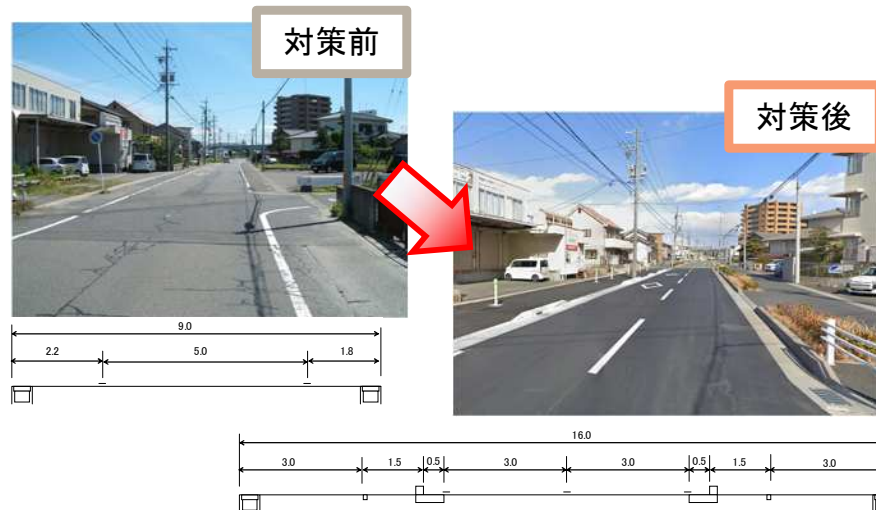
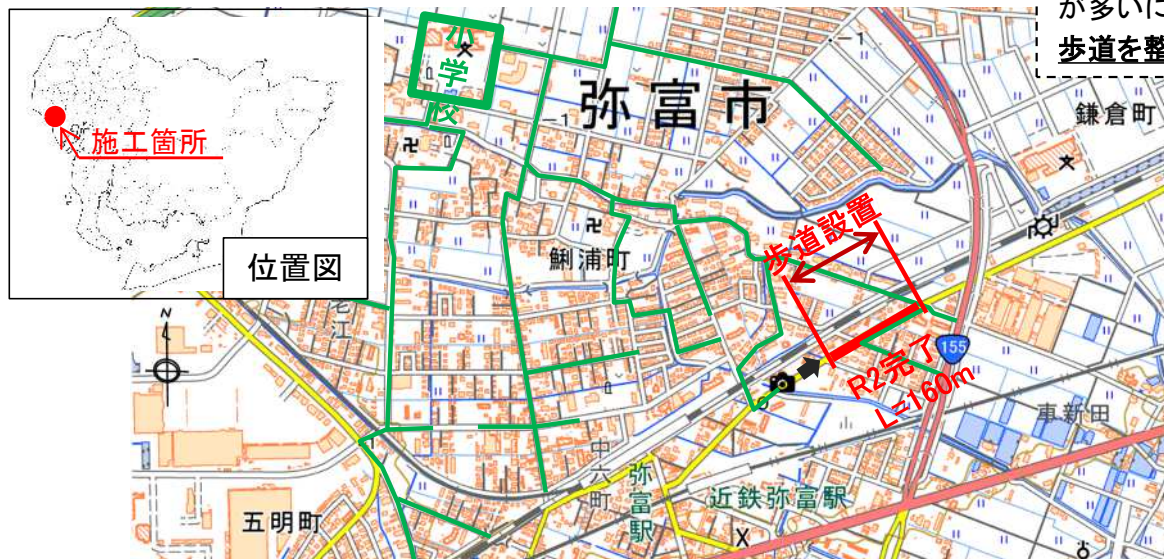
▲全国、愛知県の死傷事故件数の推移



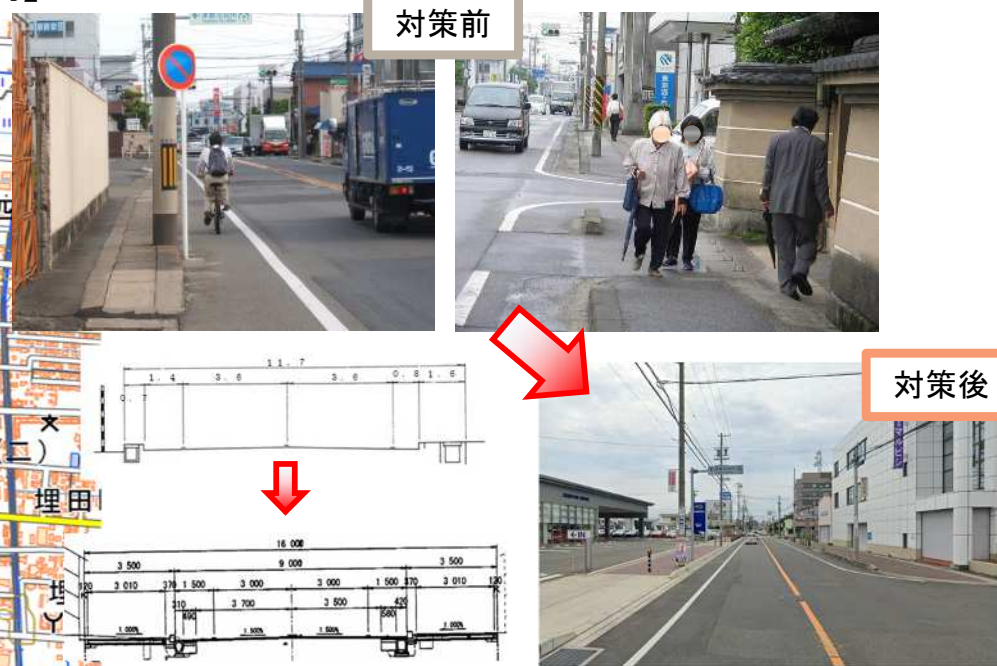
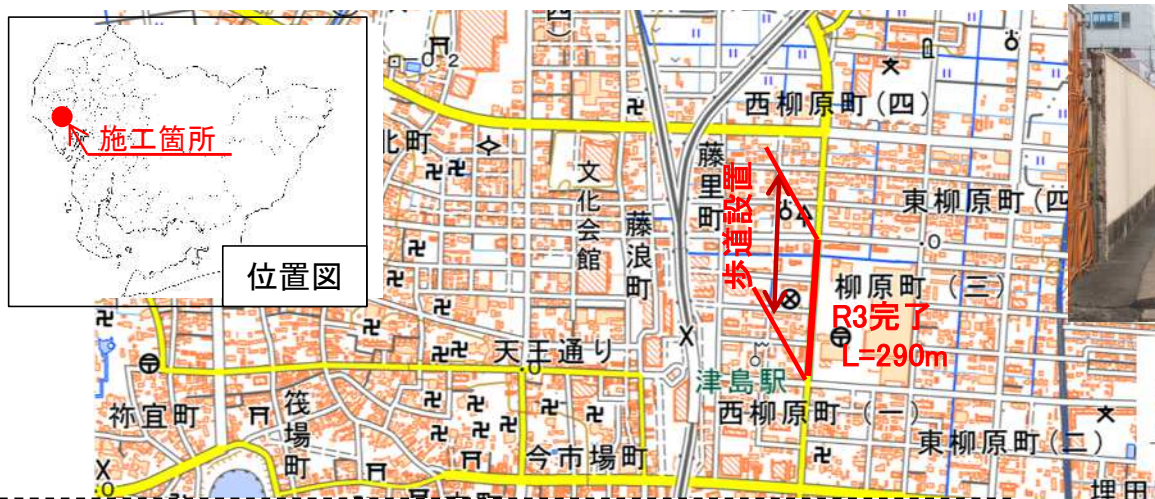
■事業効果：歩道が未整備、もしくは狭小な路線への歩道設置事業により、児童や高齢者等の利用者の安全が確保され、通学路対策やバリアフリー対策といった交通弱者対策の推進に寄与した。

【通学路対策：(主)弥富名古屋線(弥富市鯛浦町)の事例】

当該区間は、JR弥富駅と近鉄弥富駅へのアクセス道路であり、自動車交通量が多いにも関わらず歩道がないため危険な通学路となっていた。
歩道を整備したことで、通学児童を始めとする歩行者の安全確保が図られた。



【バリアフリー対策：(一)一宮弥富線(津島市西柳原町)の事例】



当該区間は、名鉄津島駅を中心に津島警察署や海部総合庁舎等の公共施設お及び大型スーパーが集中しており、高齢者の利用も多いが、狭小な歩道しかなく、自動車交通量も多いため危険な状況となっていた。
歩道を整備したことで、高齢者を始めとする歩行者の安全確保が図られた。