

「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

計画概要

◆計画期間 H21年度～H24年度

◆計画の目標

愛知県は、平成17年以降交通事故死者数全国ワーストを記録、県民の概ね100人に1人が死傷する過去最悪の状況が続いている。今後の道路整備に関する県民意向調査(H19.10～12月)においても、「交通安全事業」には75%の県民が不満を感じており、「交通事故の削減」は県民の切実な願いとなっている。

このため、事故集中箇所に対して重点的・緊急的に対策を講じる「交通事故対策」に全力をつくすとともに、危険通学路における緊急対策や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。

◆計画の成果目標(定量的指標)

指標①:交通安全対策に対する県民の不満度を1割改善

指標②:交通事故対策実施箇所の死傷事故件数を3割減少

指標③:県管理道路の死傷事故率を1割削減

指標④:危険通学路の整備を概成【対策率89.0%(H20)→97.8%(H24)】

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	24,885百万円	交差点改良などの交通事故対策や歩道設置などの交通弱者対策等を実施。用地交渉難航等のため予定よりやや遅れて進捗。	83%
B 関連社会資本整備事業	0百万円	—	0%
C 効果促進事業	223百万円	交通事故対策のPDCAマネジメント等を実施。	100%
合 計	25,108百万円		

※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

- ・交通事故多発箇所の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34%削減されるなど、交通事故の削減に寄与した。(別紙1)
- ・危険通学路の対策を重点的に行うことにより、通学児童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(県民の交通安全対策に対する不満度の割合)

最終目標値	65%	目標値と実績値に差が出た要因	交差点の改良や歩道整備等を実施したことにより、交通事故死者数の減少や死傷事故率の削減が図られたことが、県民の交通安全対策への不満度の改善に繋がったと考えられる。
最終実績値	53%		

指標②(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	愛知県交通安全対策推進連絡会議により対策立案の検討を行い、各交差点の事故類型に対応した対策を実施したことが目標値を上回った要因と考えられる。
最終実績値	34%		

指標③(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	交通安全対策の推進により、死傷事故率の削減に一定の効果は見られたものの、未だ未対策の箇所があることが目標値を下回った要因と考えられる。
最終実績値	7.5%		

指標④(危険通学路の対策率)

最終目標値	97.8%	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やや下回る要因と考えられる。
最終実績値	97.0%		

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)

- ・交差点改良事業の実施により、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。

◆今後の方針

- ・現在も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、交通事故対策や交通弱者対策等を実施し、県民が安心安全を実感できる道路交通環境の整備に努める。
- ・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。

◆事後評価の実施体制、実施時期

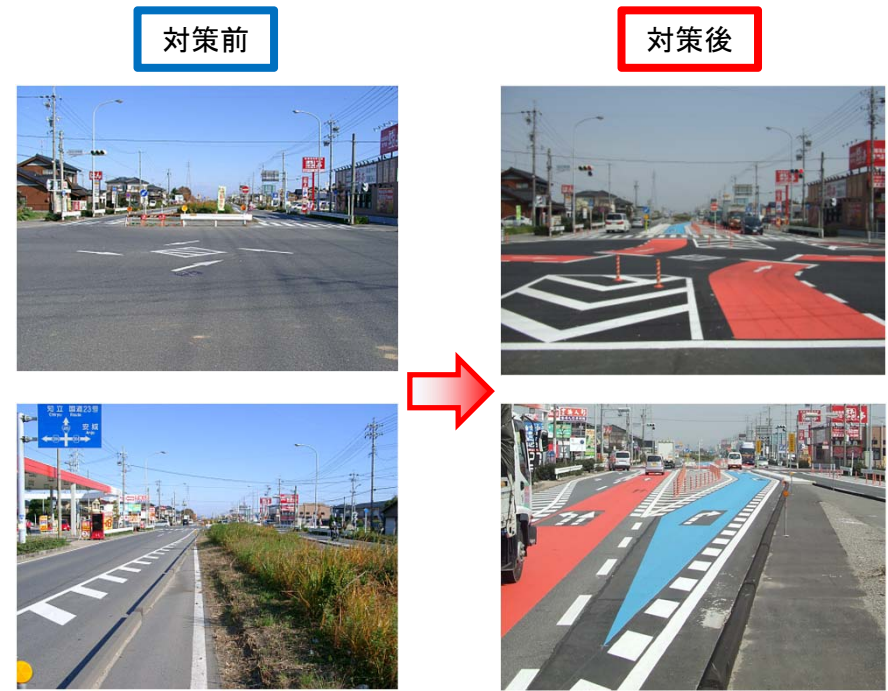
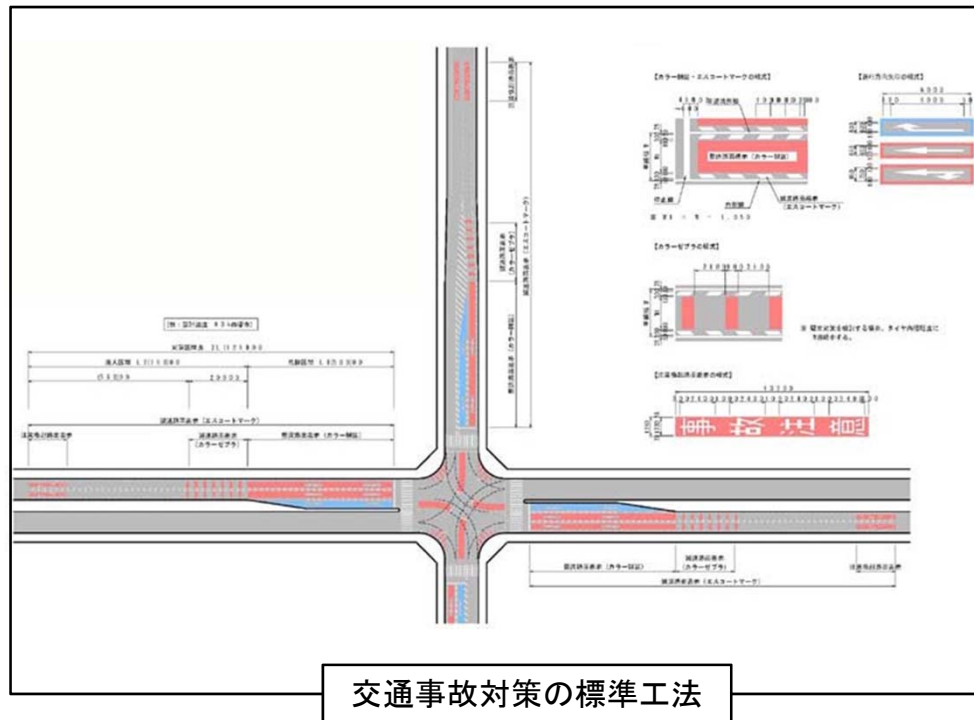
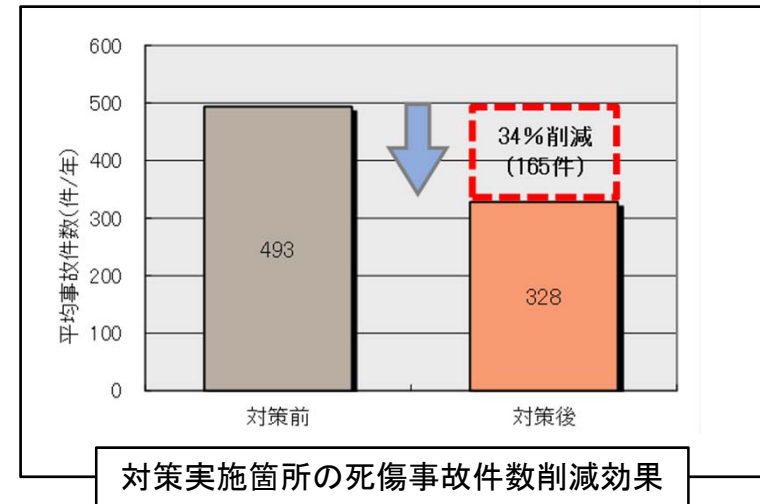
事後評価の実施体制	策定主体にて評価を実施。なお、計画の各要素事業(基幹事業)については、愛知県公共事業評価実施要領に基づき評価を実施。
事後評価の実施時期	平成27年3月
公表の方法	WEBページ掲載 (http://www.pref.aichi.jp/0000083252.html)

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	・幹線道路の事故集中箇所に対し、重点的・緊急的に事故削減対策を実施	(国)155号(小牧市)始め78箇所
2	あんしん歩行エリア	・生活道路(ゾーン経路)と幹線道路(外周道路)における事故削減対策	(一)上半田川名古屋線(瀬戸市)始め12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対し、重点的に事故削減対策(抜本・速効)を実施	(主)一宮犬山線(一宮市)始め71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対し、重点的に事故削減対策(抜本)を実施	(主)春日井一宮線(春日井市)始め28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で単年度で速効対策を実施	(主)瀬戸大府東海線(日進市)始め25箇所
6	バリアフリー対策	・重点整備地区内の旅客施設周辺等の生活関連経路におけるバリアフリー化	(主)名古屋瀬戸線(尾張旭市)始め48箇所
7	危険通学路対策	・児童40人以上の通学路の緊急整備 ・拡幅困難箇所はカラー舗装など簡易整備で対応	(一)津島立田海津線(津島市)始め81箇所
8	一般通学路対策	・危険通学路以外の通学路の整備促進	(一)豊丘豊浜線(南知多町)始め26箇所
9	自転車利用空間整備	・大規模自転車道の整備促進 ・モデル地区や一般道の自歩錯綜区間の空間分離	(一)豊田安城自転車道線(豊田市)始め18箇所
10	地域整備プロジェクト関連	・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)247号(武豊町)始め2箇所
11	無電柱化	・バリアフリー化など交通安全上課題がある箇所の電線共同溝事業	(一)岡崎幸田線(岡崎市)始め4箇所
12	歩道ネットワーク接続	・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を図る	(主)豊田知立線(豊田市)始め18箇所
13	緊急踏切対策	・歩道狭隘踏切における構造改良の実施	(一)小折一宮線(一宮市)始め3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を実施	(主)多治見犬山線(犬山市)始め19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の実施	(一)道場山安城線(安城市)始め26箇所
合計			459箇所

【基幹事業】

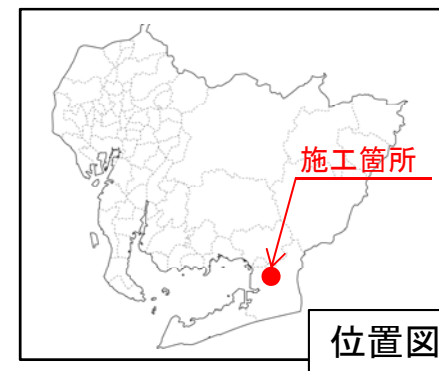
- 事業名: 事故危険箇所対策・レッドゾーン対策・緊急事故多発交差点対策
- 事業概要: 交通事故が多発している箇所に対して、重点的・緊急的な対策を実施することにより、早期に交通事故の削減を図るものである。実施にあたっては、事故類型毎に工法を標準化するなど、効率的な対策の実施に努めた。
- 事業箇所: (国)419号(高浜市)始め149箇所
- 事業効果: 対策を実施した149箇所の死傷事故件数が約34%削減し、交通事故の削減に効果があった。



(国)419号【高浜市神明町】

【基幹事業】

- 事業名:危険通学路対策
- 路線名:一般県道 清須下地線
- 事業箇所:豊橋市川崎町
- 事業概要:本路線は豊橋市の北部に位置する幹線道路で、国道1号にも接続する重要な路線である。当該区間の東側には小学校があり、児童が通学路として利用しているが、歩道が整備されていないため大変危険な状況となっていた。このため、本事業において自転車歩行者道を整備し、歩行者や自転車利用者の安全確保を図ったものである。
- 事業効果:自転車歩行者道を整備したことで、通学児童を始めとする歩行者及び自転車利用者の安全確保を図ることができた。



【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

交通事故集中箇所の緊急対策として現道内で実施する「事故削減対策」の対策手法は、技術的に体系化されておらず、科学的に原因を究明し、工法選定を進めることが不可欠である。

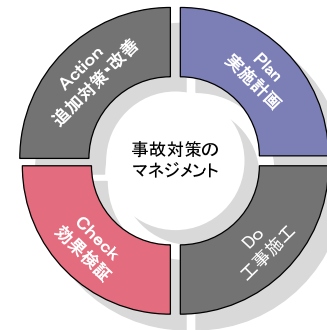
本県においては、学識者や関係行政機関から構成される「愛知県交通安全対策推進連絡会議」を組織し、以下の取組によりPDCAマネジメントを実施している。

1. 対策の標準化: 効率的に対策を実施するために事故類型毎に適用する工法を標準化
カラー舗装の標準色など対策仕様を統一
2. 即時効果検証: 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する

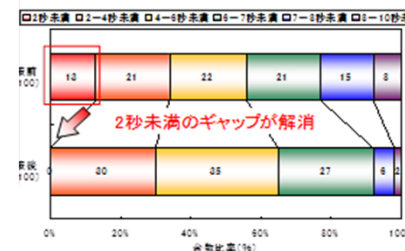
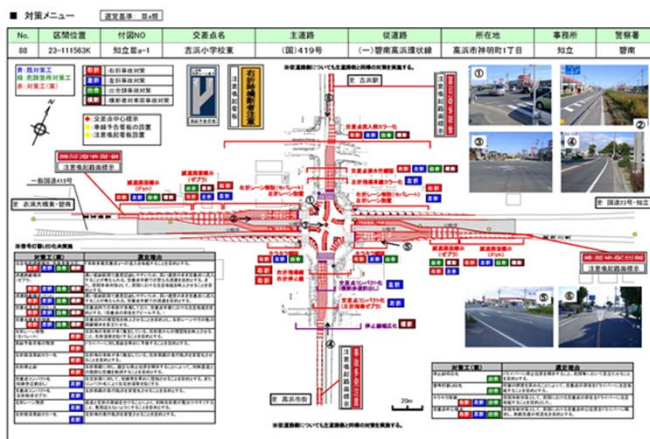
■事業効果: PDCAマネジメントは、交通事故削減に向けた効率的・効果的な対策の実施に有効な手法であった。



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

