

4. 安全安心

③交通事故対策

交通事故対策の経緯と現状

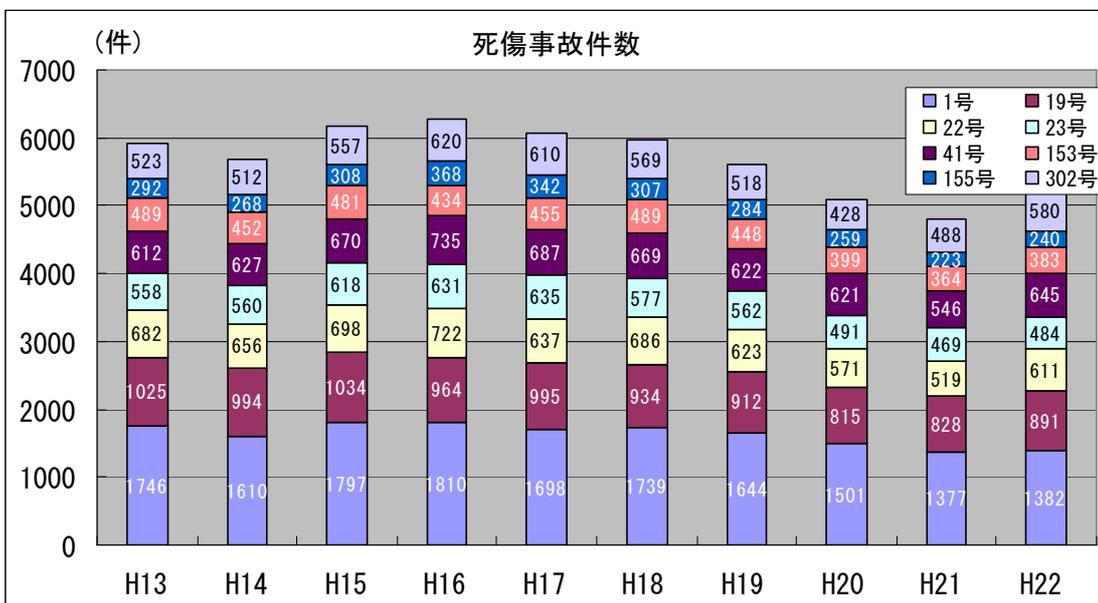
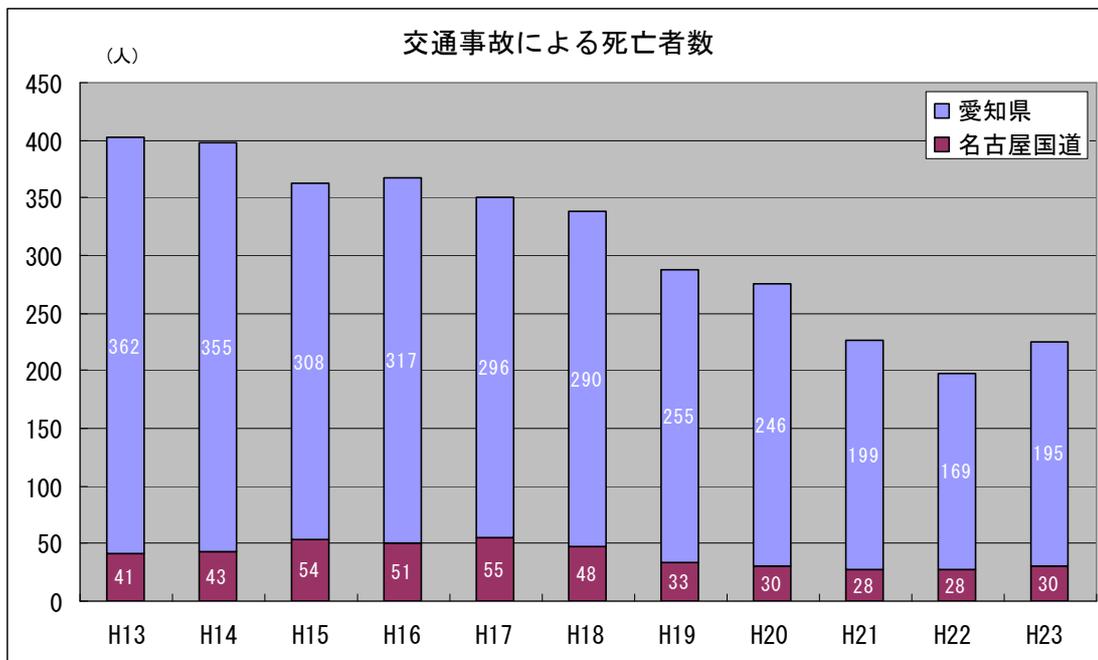
愛知県内の交通事故死者数は、平成13年からの10年間で、種々の対策により403人から225人(名古屋国道事務所管理区間内で41人から30人)まで減少しているものの、平成17年以降、平成22年を除き全国ワースト1位が続いている状況です。

なお、名古屋国道事務所の管理区間内での死傷事故件数は、この10年間でピークだった平成16年に比べ、約8割(5,216/6,284)に減少しています。

近年の名古屋国道事務所での交通事故対策は、事故危険箇所(平成15～19年度:58箇所、平成20～24年度:97箇所)における事故対策のほか、死亡事故が多発している中央分離帯開口部や国道23号の暫定2車線区間の正面衝突対策などの集中的な事故対策を実施しています。

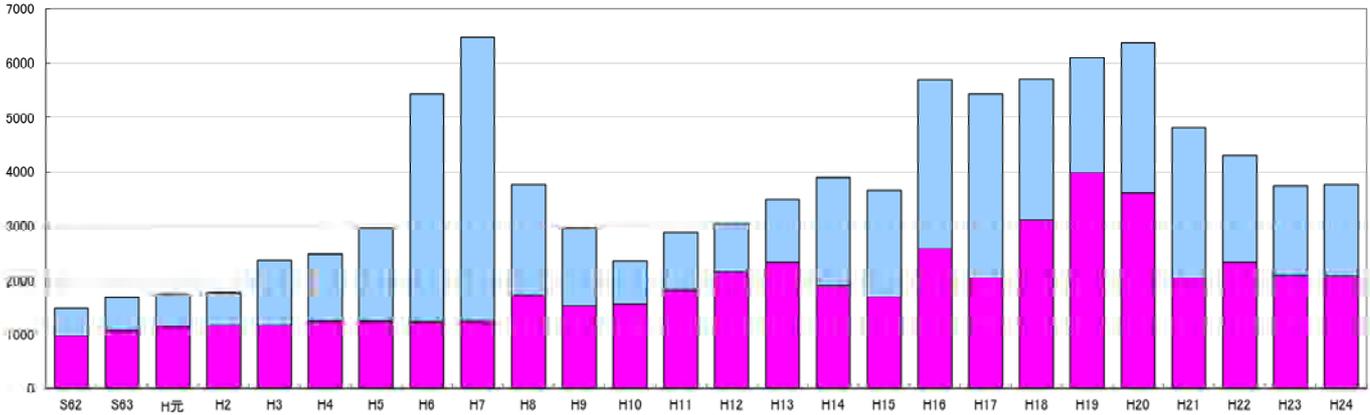
また、平成22年12月には、『愛知県事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を策定し、交通事故による死者ならびに交通事故撲滅のため、“予防対策”の「選択と集中」により効果的な対策を進めています。

交通事故件数、交通事故死者数の推移



交通安全対策事業費の推移

単位: 百万円



区分 \ 年度	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11
1種事業費	974	1,070	1,140	1,171	1,168	1,244	1,244	1,236	1,253	1,728	1,528	1,566	1,815
2種事業費	506	600	605	599	1,188	1,236	1,726	4,208	5,228	2,032	1,444	782	1,056
計	1,480	1,670	1,745	1,770	2,356	2,480	2,970	5,444	6,481	3,760	2,972	2,348	2,871

区分 \ 年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
1種事業費	2,148	2,331	1,916	1,680	2,574	2,046	3,124	3,981	3,601	2,029	2,322	2,100	2,088
2種事業費	898	1,164	1,982	1,992	3,123	3,398	2,582	2,110	2,770	2,784	1,964	1,632	1,664
計	3,046	3,495	3,898	3,672	5,697	5,444	5,706	6,091	6,371	4,813	4,286	3,732	3,752

交通事故対策の内容

交通事故対策は、右折レーン設置等の交差点改良のほか、中央分離帯開口部の閉鎖や暫定2車線区間の正面衝突対策などの事故対策を実施しています。

1) 交差点改良

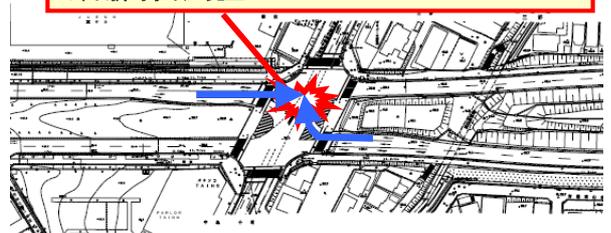
分岐が多い、広すぎる、斜めに交差する、右左折専用レーンがないなどの問題を抱えた交差点では、交通事故や交通渋滞が多発しており、交差点改良を行うことで、交通の流れをスムーズにし、交差点事故の軽減や渋滞の緩和を実現しています。

【対策事例: 国道153号 三好前田交差点】

国道153号三好前田交差点は、平成15~18年までに死傷事故が45件発生し、全国的に見ても事故が多く発生している箇所でした。右左折交通が多く、中央分離帯の幅が広い為、右折車から直進車の視認性が悪く、右折時事故が多発していました。

そのため、右折レーンをシフトし、右折時事故の抑制を図り、右折時事故が5割減少しました。

中央分離帯の幅員が広く右折車から直進車の視認性が悪い
ため、右折時事故が発生



国道153号 三好前田交差点



右折時の事故が約5割減少

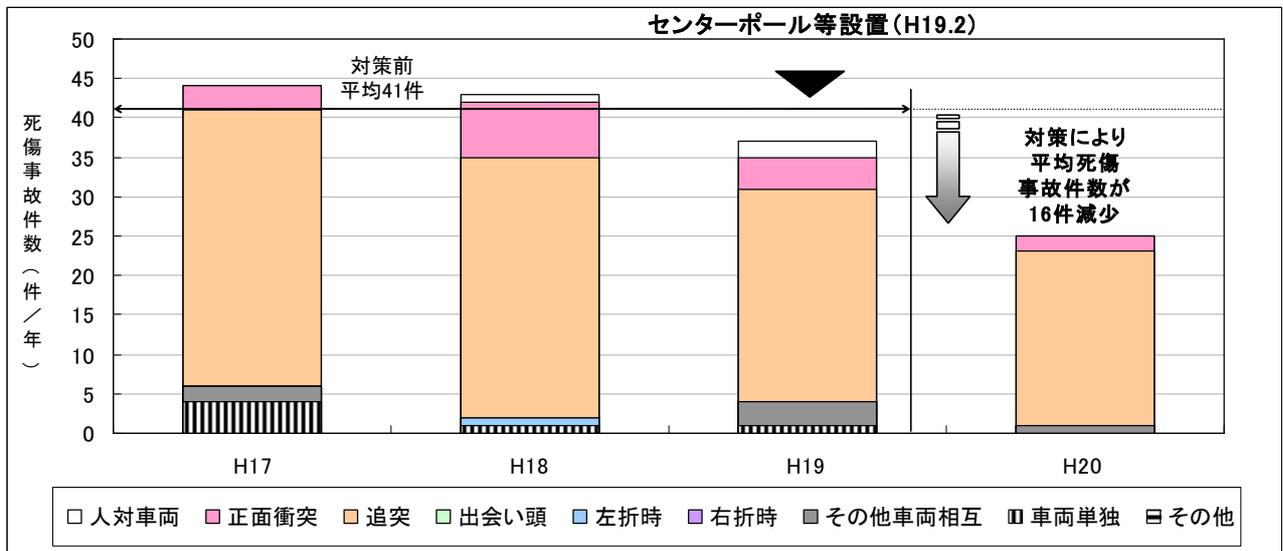
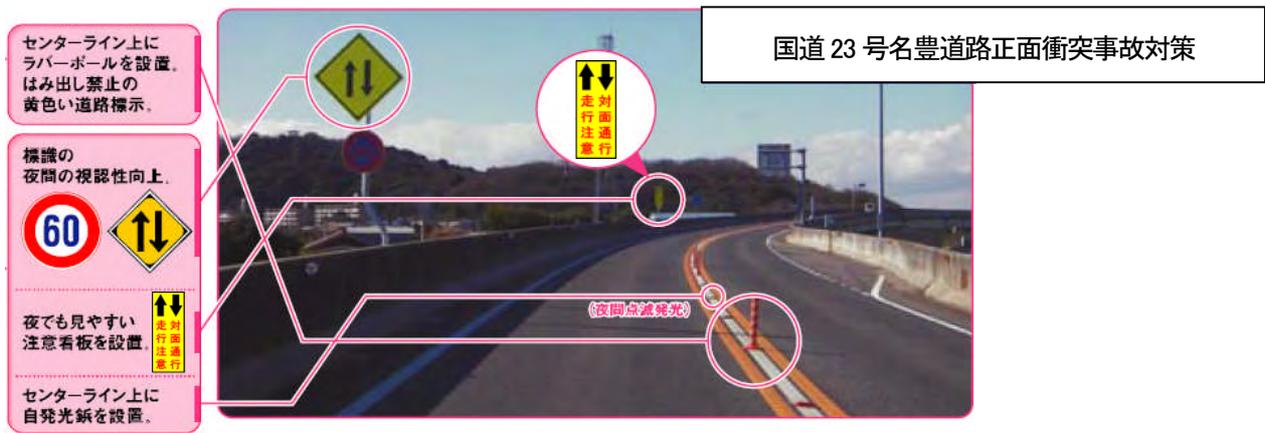
2) 中央分離帯開口部閉鎖

国道1号 三河地域の中央分離帯開口部において右折待ち車両やUターンに関わる死亡事故が多発していることから、平成15年度から順次中央分離帯の閉鎖を実施しています。



3) 国道23号の正面衝突事故対策

国道23号名豊道路の暫定2車線対面通行区間において、平成18年に正面衝突事故による死亡事故が急増したことから、平成18年度から平成20年度までラバーポール、自発光鋺等による事故対策を実施しました。



死傷事故が16件減少

出典: H15-H20交通事故統合データベース

愛知県事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)

平成 22 年 12 月に名古屋国道事務所と愛知県警において、『愛知県事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を策定し、事故対策の取組を実施しています。

『愛知県事故ゼロプラン』は、名古屋国道事務所管内において、交通事故が起こりやすい危険な箇所を「事故危険区間」として選定し、交通事故の撲滅に向けて、“予防対策”の「選択と集中」により、効果的な交通事故対策を進めるものです。

事故危険区間は、事故分析に基づく改善箇所と道路利用者からの意見から、918 箇所(交差点 706 箇所、単路 212 箇所)の対策箇所を選定し、順次対策を進めています。

愛知県事故ゼロプランにおける対策は、1.5 車幅右折ポケットの設置や高架下交差点の右折レーンのシフト対策などの 11 の交差点対策と、中央分離帯開口部の閉鎖やカーブ区間の車両逸脱防止などの 9 の単路部対策の合計 20 の事故対策を進めています。

【主な対策と効果】

1) 1.5 車幅右折ポケットの設置

国道 1 号の東三河地域に集中して発生している「追突事故」への事故対策として、平成 23 年 11 月に右折レーンのない岡崎市舞木町東交差点に 1.5 車幅右折ポケットなどの対策を実施しました。

1.5 車幅右折ポケットは、現行の幅員内で車線運用の変更により用地買収を伴わない短期対策として、集中的に実施しています。

対策実施状況

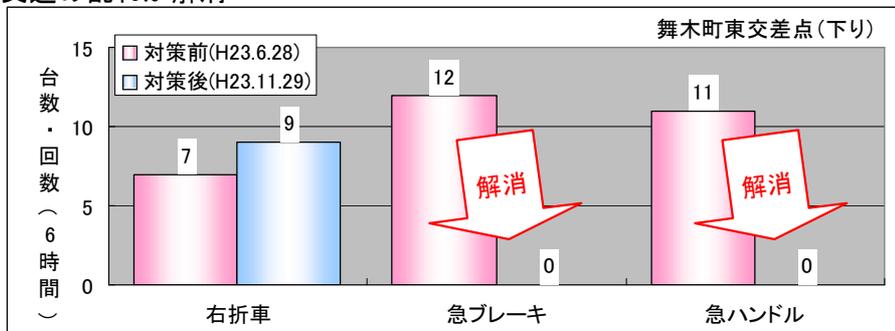


対策効果



急ブレーキ・急ハンドル発生状況(対策前)

- 右折待ち車両による後続車の急ブレーキ・急ハンドルの発生が解消
- ・ 1.5車幅右折ポケットを設置したことにより、右折待ち車両に起因する交差点直近の交通の乱れが解消



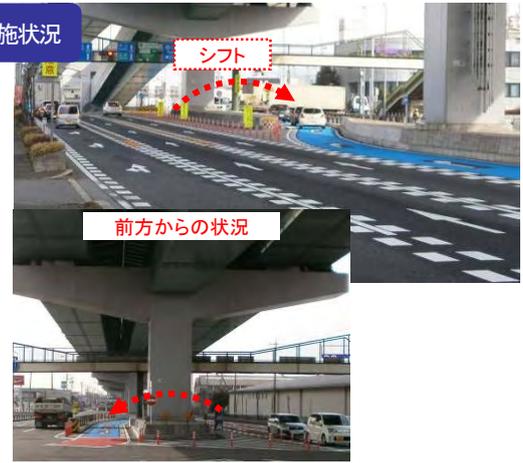
危険な交通挙動が解消

2) 高架下の右折レーンシフト対策

名古屋市付近の高架下交差点に集中して発生している「右折事故」への事故対策として、平成 24 年 2 月に小牧市花塚橋南交差点に右折レーンのシフトなどの対策を実施しました。

右折レーンのシフトは、現行の幅員内で右折車と対向直進車の視認性を改善する対策として、集中的に実施しています。

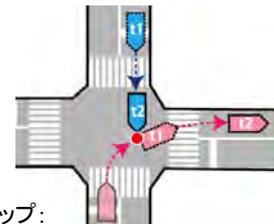
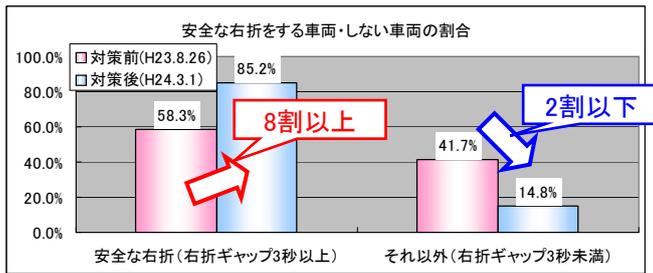
対策実施状況



対策効果



■右折ギャップ※が長くなり、安全に右折をする車両の割合が8割以上になりました
 対策前:57.7% ⇒ 対策後:85.2%



※右折ギャップ:
 右折車が右折してから対向直進が通過するまでの時間差(t2-t1)のこと

安全に右折する車両の割合が8割以上に

歩道整備の経緯と現状

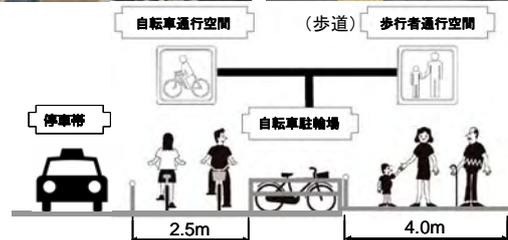
管内の直轄道路では、歩道は 8 割程度設置されていますが、一部歩道が未整備のため、利用状況や地元の要望等を踏まえ、歩道整備を実施しています。現在は国道 155 号大坪地区や国道 153 号中金町地区で歩道整備を推進しています。

また、歩行者がゆとりをもって道路を横断できるように、横断歩道橋の整備も実施しており、近年では、国道 1 号のんほいぱーく歩道橋や国道 22 号伝法寺歩道橋を新設しています。なお、現在(平成 24 年 4 月時点)管内では横断歩道橋が 240 橋設置されています。

国道 19 号伏見地区(若宮北交差点～日銀交差点間)では、違法駐車と放置自転車を無くし、安全で円滑に通行できる自転車歩行者道を目指し、平成 20 年度に自転車通行空間と自転車駐輪場を整備しました。



国道 22 号 伝法寺歩道橋



国道 19 号 伏見自転車通行空間

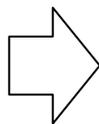
自転車道整備の経緯と現状

近年、自転車は、環境負荷の少ない交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に利用ニーズが増加し、市民の日常生活に欠かせない交通手段となっています。

その一方で、自転車利用の増加に伴い、自転車に関連した事故が増加傾向にあり、平成23年中の愛知県内の自転車が関連する人身事故における死傷者数は11,508人で、全死傷者数の約2割を占めています。

平成20年1月に国土交通省と警察庁は、合同で今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を指定し、管内では、名古屋市中区桜通地区、豊橋駅周辺地区、鶴舞地区、豊田市停車場線沿線地区の計4箇所がモデル地区として指定されました。

そのうち、当事務所が事業主体となる、名古屋市中区桜通地区については、平成20年11月に学識経験者、経済団体、自転車団体、障害者団体、道路管理者、警察等で構成される「国道19号桜通自転車安全利用協議会」を設立し、社会実験等を含めた協議を経て、平成23年6月に日銀前交差点～桜通大津交差点間(L=800m)を自転車道として自転車通行空間を整備しました。



整備前の状況

整備後の状況