【参考資料】

参考１．中部地方の各県市町村から頂いたご意見・ご提案の概要

参考２．主要な施策事例と整備効果

参考1．中部地方の各県市町村から頂いたご意見・ご提案の概要
（H20.9～10 実施）

新たな中期計画等の策定にあたり、
①道路行政について改善すべき点
②地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべきこと
などについて、一般の皆様及び中部の５県（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）の県市町村からご意見・ご提案を頂いた。

1．ご意見・ご提案の概要（県市町村）

１）道路行政について改善すべき点についての主な意見

道路行政について改善すべき点については、道路整備の必要性・進め方に関すること、財源措置等に関すること、地域間格差の是正に関すること、地域の実情への対応に関することが多くあげられている。

（主なご意見の例）

○道路整備の必要性・進め方に関すること　約240件

・公共交通機関が脆弱な地方における道路の役割は経済、流通のみならず、命を繋ぐみち。　など

○財源措置等に関すること（道路特定財源、財源の確保等に関すること）　**約200件**

・道路整備のための道路特定財源で不足する部分を一般財源や起債で補っている。地方の声を反映した道路整備財源の充実が必要。　など

○地域間格差の是正に関すること　約130件

・地方は道路整備の遅れにより生活環境整備が遅れ、人口流出となる悪影響、地方への投資が過剰との安易な発想による差別がないよう配慮願う。など

○地域の実情への対応に関すること（予算制度拡充、構造基準の柔軟な運用等）　**約120件**

・地方への財源移譲、自由度の高い臨時交付金などの制度拡充。
・地域の実情に合わせた規格・構造を地方の裁量で。　など

○道路の維持管理に関すること　約120件

・舗装打換えや橋梁の維持管理に多額の費用が必要で財政を圧迫、安全な道路維持補修のため補助金制度の創出が必要。　など

○道路事業の評価に関すること（事業評価の運用・透明性確保、地方の実情に即した評価等）　**約64件**

・Ｂ／Ｃ中心の評価でなく、救急医療、観光利便性、災害対応などの地域の実情にあった新たな評価手法の導入が必要。　など

２）地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項

地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項として

○身近な道路の整備（生活道路や歩道、バリアフリー化など）	約２４０件
○幹線道路の整備（都市や拠点を結ぶ幹線、病院・通学など日常を支える幹線など）	約２２０件

についての意見が多くあげられており、各地域別には抱える課題や道路整備状況に応じて求める施策に相違が見られる。

<<各地域において多かったご意見･ご提案の例（身近な道路、幹線道路の整備以外のもの）>>

全ての県市町村で多かった、身近な道路の整備や幹線道路の整備などのご意見・ご提案の他に各地域のご意見・ご提案の例としては、以下のとおり。

◆長野県

○交通事故対策・道路管理の充実・冬期交通について

・道路維持管理体制の充実（除雪など）。

・幹線道路のバイパス的路線の整備及び災害に強い幹線道路への改良の推進。

・地域間格差の是正、冬期閉鎖区間や通行不能区間の解消。　など

◆岐阜県

○交通事故対策･災害対策･高速道路の整備について

・雨量規制や冬期の雪崩規制等による通行規制は通勤通学や通院などの日常生活にとって大きな支障で過疎化に拍車をかける要因となっており、早期解消が課題。

・災害や事故等による交通網の分断、雨量による通行規制区間、孤立集落対策など、迂回路等の危機管理強化が必要。

・児童生徒、高齢者など歩行者の安全確保に対応するため、歩道の整備を進める。　など

◆静岡県（静岡市、浜松市含む）

○渋滞対策・交通事故対策・高速道路の整備について

・市民・地域のニーズ、日常生活における課題として渋滞対策や自転車道・歩道の整備などの交通安全対策。

・渋滞を避ける大型車が生活道路に進入するなど住民の安全や生活環境に深刻な問題が発生しており、慢性的な渋滞の早期解消のためバイパス等の整備が必要。

・少子高齢化の進展や基幹産業である観光産業の低迷を再生する方策として新たな交通軸の整備は重要。　　など

◆愛知県（名古屋市含む）

○交通事故対策･道路管理の充実･渋滞対策について

・交通事故死者数は連続して全国ワースト１位。交通事故の削減が最も優先すべき施策であり、道路交通環境の整備が喫緊の課題。

・広域的ネットワークの形成、慢性的な渋滞解消、人にやさしいみちづくりを進める。

・道路施設の更新時期が集中し、財源不足を懸念。橋梁等の延命化などにより更新時期の分散、維持管理費の確保、充実。　　など

◆三重県

○交通事故対策・高速道路の整備・災害対策について

・緊急を要する患者の搬送で利用する道路の事故多発問題と道路構造問題（道路狭小）等迅速な救急活動に支障。

・陸の孤島の回避する代替路線の確保、災害に強い道路の早期完成。

・慢性的な渋滞が起こっており、広域的な交通需要に対応した円滑な交通を確保することが課題であり、都市環状道路などの形成など円滑な道路交通の実現を目指す。　　など

２. ご意見･ご提案の概要（一般の皆様〔ホームページによる意見募集〕）

□道路行政について改善すべき点についての主な意見

「道路整備の必要性・進め方に関すること」、「無駄に関すること」、「地域の実情への対応に関すること」などの意見が多く寄せられた。

○ 道路整備の必要性･進め方に関すること約340件

・必要な道路はきちんと説明してつくるべき、余分な道路はもう作らないでほしい

・交通需要予測の精度向上を

○ 無駄に関すること約100件

・不適切な支出はあらためるべき、他事業との連携不足で重複の無駄

・そんなに傷んでいない道路を掘り返すのは無駄

○ 地域の実情への対応に関すること約100件

・都市偏重で地方を置き去りにしている、地域の実情にあった整備ができるように

○ 道路の維持管理に関すること約80件

・最近は補修に関する費用削減で道路の周辺住民の環境が保存されていない

・最近は維持管理が後手に回り修繕になっている

○ 高速（高規格）道路に関すること約80件

・歯抜け状態では高速道路の価値が半減

・交通量が少ない地域は規格を落として早期開通を

○ 高速道路の有効利用に関すること約40件

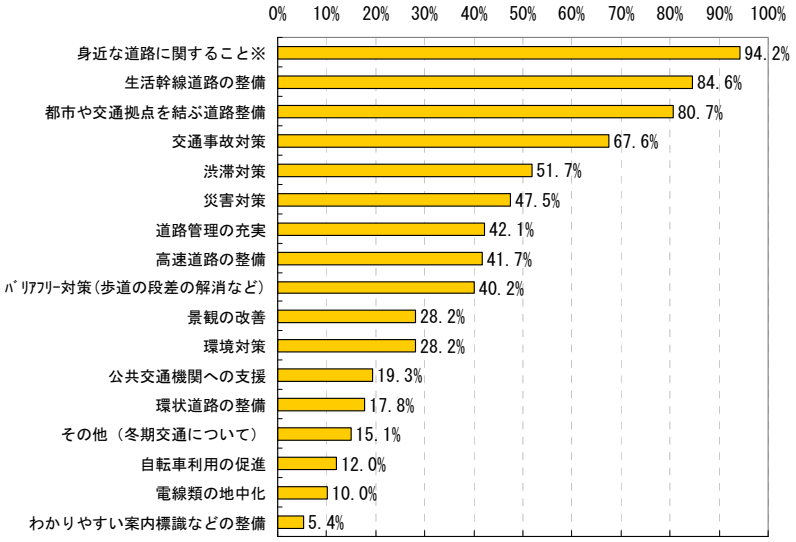
・利用を一層増加させるために値下げを

・スマートＩＣを増やして高速道路を使いやすく　　など

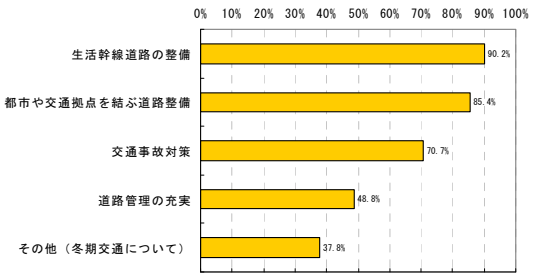
■地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項

身近な道路、生活幹線道路のほか、都市や交通拠点を結ぶ道路整備、交通事故対策や渋滞対策、災害対策、道路管理の充実、高速道路の整備などへの関心が高くなっている。

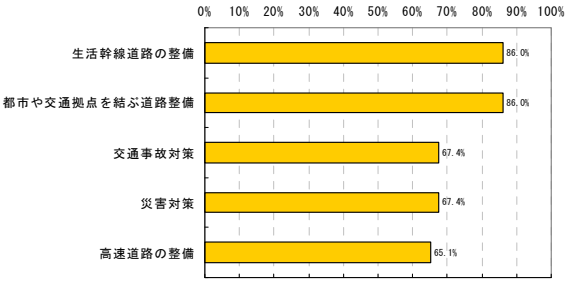
中部平均



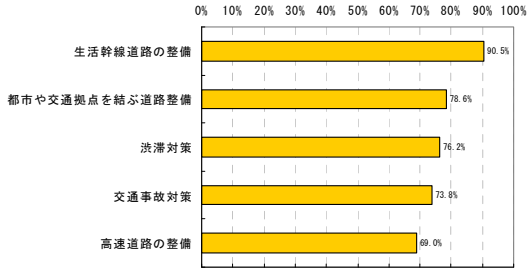
長野県



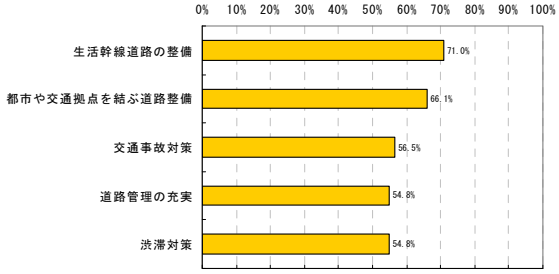
岐阜県



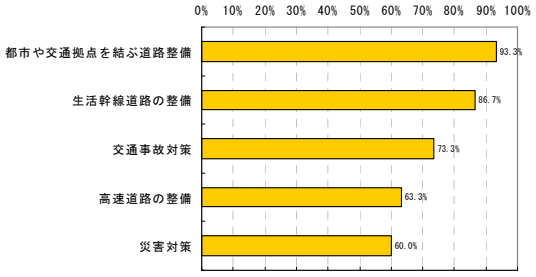
静岡県



愛知県



三重県



※「身近な道路に関すること」は、生活道路の他、歩道、バリアフリー、生活幹線道路などに関するご意見・ご提案を含むもの。
各県のグラフでは全て最上位のため、それ以降の項目のみ表示している。

出典：中部地方の各県市町村から頂いたご意見ご提案をもとに中部地方整備局が作成。

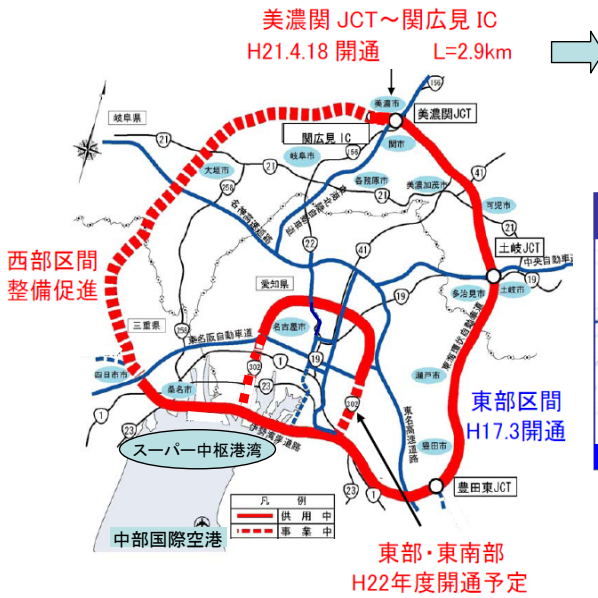
参考2. 主要な施策事例と整備効果

重点戦略1　～ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり～

■事例1：名古屋都市圏二環状道路の整備（ミッシングリンクの解消）

○名古屋都市圏の骨格を形成するとともに、中部国際空港や伊勢湾スーパー中枢港湾等の主要な拠点へのアクセスを高める2つの環状道路（東海環状自動車道、名古屋環状2号線、伊勢湾岸道路）の整備を推進。
○全延長267kmのうち、平成19年度末までに159km、全体の約6割の進捗であり、諸外国と比較して十分な競争力を有していない状況。

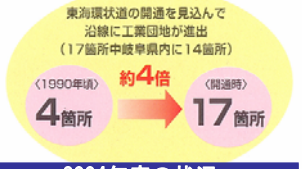
⇒ **名古屋都市圏二環状道路の整備により、主要な拠点へのアクセス向上、時間短縮効果等により、沿線への企業立地等が促進され、中部の産業競争力の基盤として貢献。交通の分散導入による都市内の渋滞緩和、複数経路の選択性向上による事故・災害時のリダンダンシーの向上が図られる。**

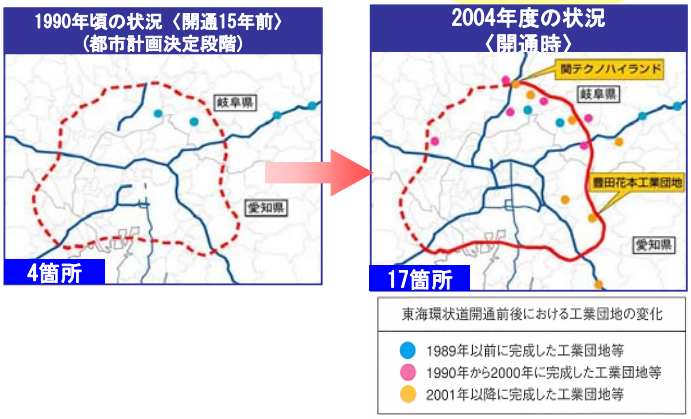


資料：中部地方整備局資料

東海環状自動車道（東回り）の整備効果【企業立地】

⇒ 東海環状道沿線に立地する工業団地の数は、開通15年前の1990年頃と比べて開通時には約4倍に増加。





（出典：東海環状道沿線自治体等のアンケート調査）

【都市部の渋滞緩和】

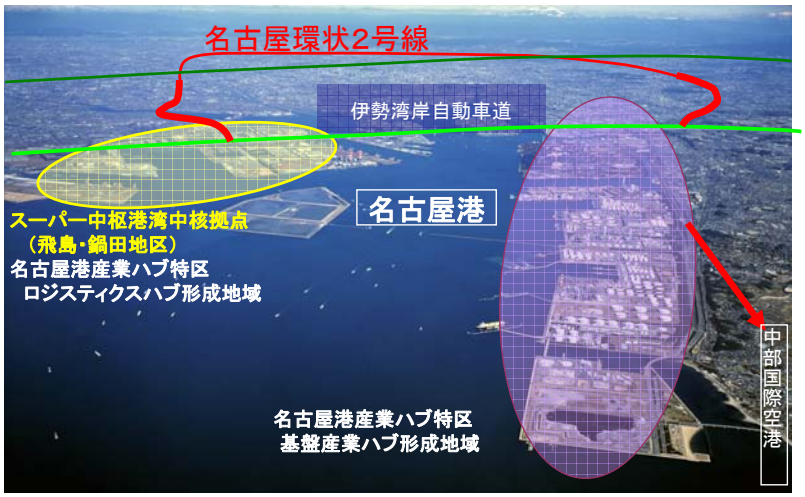
名古屋市内は、通過交通の流入で交通混雑。

⇒ **名古屋都市圏二環状道路の整備により、都市内へ流入する交通の分散化や通過交通の迂回を促進することで都市内への流入の選択性向上や都市内の混雑緩和が図られる。**

【空港・港湾へのアクセスの向上】

高速ネットワークの整備が不十分であり、物流拠点と産業拠点の流通機能が確保されていない。

⇒ **名古屋都市圏二環状道路の整備により、スーパー中枢港湾である名古屋港や四日市港、中部国際空港等へのアクセスが向上するとともに、これらの国際物流拠点と連携した地域産業の活性化が期待される。**

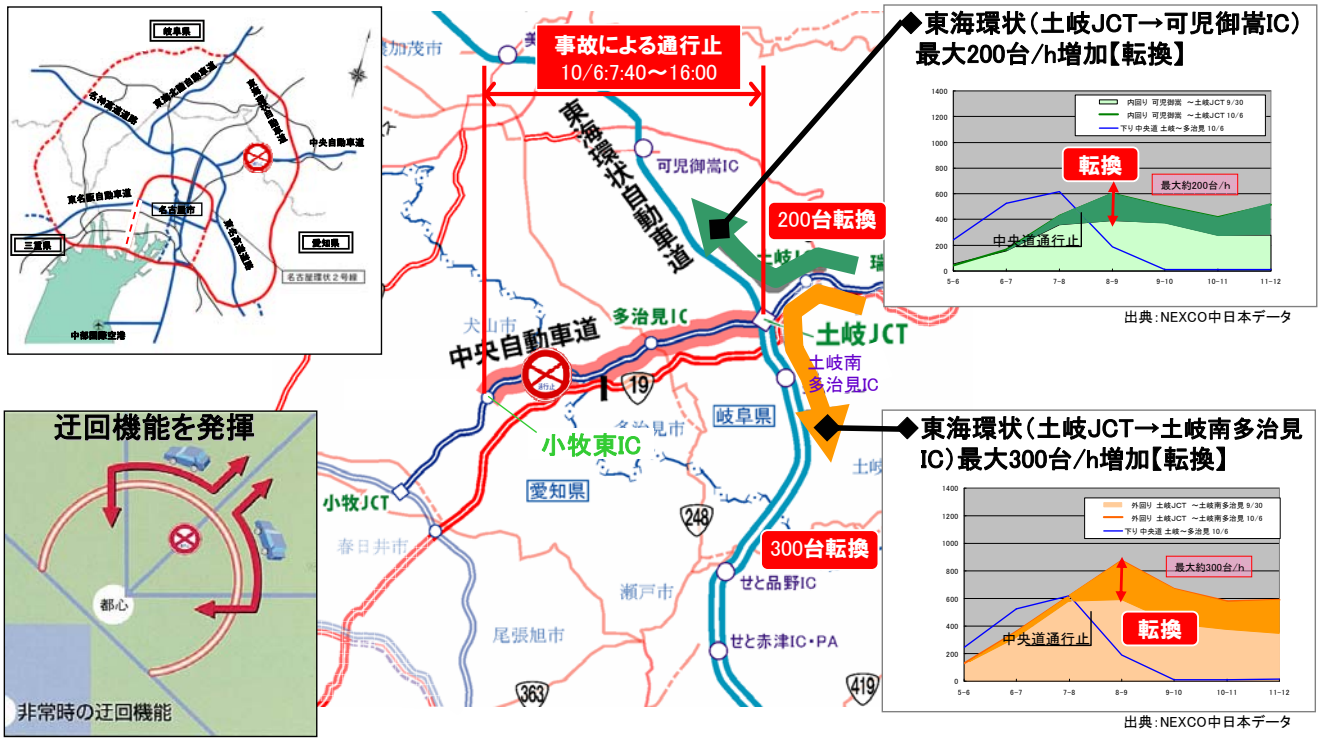


資料：愛知県、中部地方整備局資料

【事故・災害時のリダンダンシー効果】

○中央自動車道で、H20.10.6朝、雨によるスリップで50台以上が関連する追突事故が発生。
○土岐JCT～小牧東IC（下り線）が7時40分から約8時間にわたり、通行止め。

東海環状自動車道は、内・外回りとも最大200 または300(台/h）増加し、環状道路のリダンダンシー機能を発揮した。

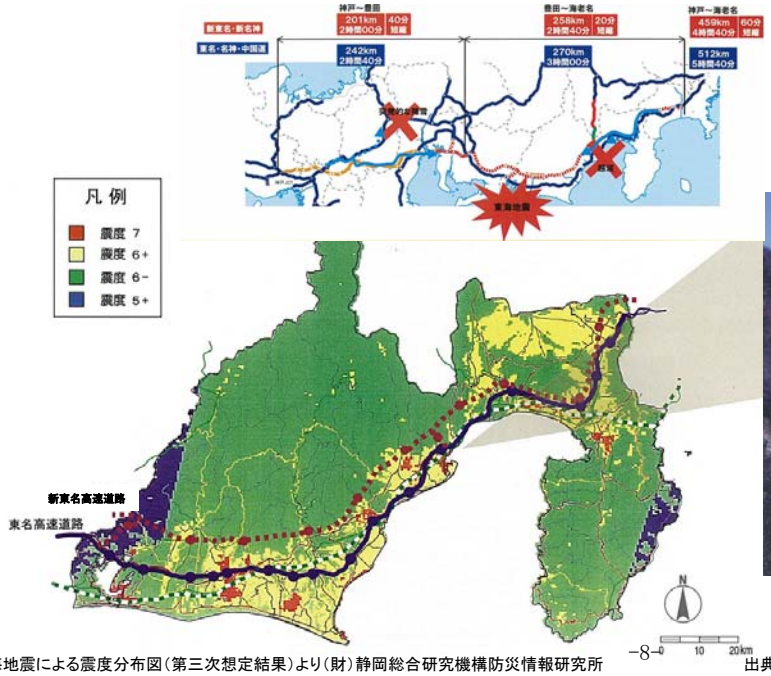


重点戦略1　～ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり～

■事例2：基幹ネットワーク（リダンダンシー）新東名高速道路

○東名高速道路は首都圏と名古屋圏を結ぶ大動脈として日本経済社会に貢献。しかし、近年、各所で渋滞・事故が発生するとともに、老朽化が進み大規模な補修・工事を実施。
○また、大規模地震時の緊急輸送道路として広域的な陸上輸送道路の確保が必要。

第二東海自動車道（新東名高速道路）は、東名高速道路と相互に補完し合うことで、防災に対する備えが向上するとともに、通行止めを伴う交通事故や自然災害の際に代替路として機能する。



東西大動脈が集中する
静岡県静岡市清水区由比

東海地震による震度分布図（第三次想定結果）より（財）静岡総合研究機構防災情報研究所

出典：NEXCO中日本資料、愛知県資料,国土交通省資料より

重点戦略1　～ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり～

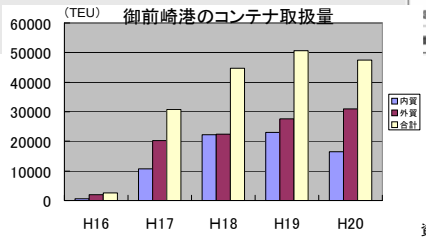
■事例3：国際物流基幹ネットワークの形成（御前崎港へのアクセス）金谷御前崎連絡道路

○御前崎港の背後圏の静岡県中西部地域は、自動車、楽器をはじめとする工業製品の生産拠点。
○アクセスルートの国道473号は狭隘区間があり、国際標準コンテナ車の通行に支障をきたしている。

第二東海自動車道（新東名高速道路）、国道1号、東名高速道路と御前崎港を結ぶアクセス道路を整備し、国際物流基幹ネットワークを形成する。

資料：中部地方整備局資料

出典：御前崎港ホームページより



資料：静岡県

重点戦略1　～ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり～

■事例4：港湾アクセス（三河港へのアクセス）名豊道路・豊橋浜松道路

○名豊道路・豊橋浜松道路は、三河港臨海部を通過し、名古屋市、豊橋市、浜松市を結ぶ地域高規格道路。
○三河港は、日本トップクラスの自動車取扱港であり、三河地域・静岡県西部地域における物流拠点。
○名古屋市と豊田市・浜松市を結ぶ道路は、東名高速道路、国道1号、国道23号であり、各地で渋滞が発生。

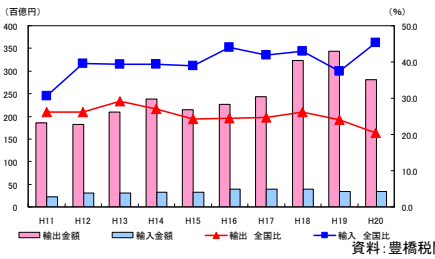
名豊道路・豊橋浜松道路の整備により、国道1号の渋滞を緩和し、名古屋市～浜松市間の時間短縮を図るとともに、三河港への物流の強化を図ることで三河港臨海部の産業を支援する。

名豊道路の整備による都市間所要時間の変化

名豊道路の整備による時間短縮効果

◆名古屋市～豊橋市間
　現　在　：　約1時間50分
　整備後　：　約1時間00分
　（約50分短縮）
◆名古屋市～浜松市間
　現　在　：　約3時間00分
　整備後　：　約1時間40分
　（約1時間20分短縮）
◆豊橋市～浜松市間
　現　在　：　約1時間10分
　整備後　：　約40分
　（約30分短縮）

三河港の完成自動車輸出入額の推移



資料：豊橋税関支署

資料：中部地方整備局資料

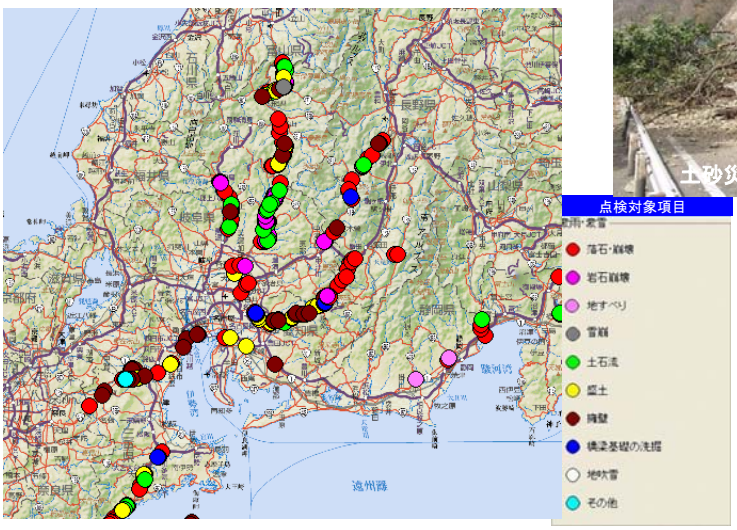
重点戦略2　～災害に強い安全で安心な地域づくり～

■事例1：道路の防災対策（落石等の対策、事前通行規制区間の解除・緩和）　国道19号桟改良

○中部管内の中山間地・沿岸地域等では、降雨による事前通行規制区間や、落石等による防災対策の必要な箇所が多数点在。
○近年の集中豪雨等により、各所で災害が発生し通行止め等により生活・物資輸送に影響。

⇨ **安全な通行を確保するため、落石対策等の災害防除事業や、バイパスを整備することで、落石危険箇所等の要防災対策箇所を回避する代替路を確保する。**

■直轄国道における要防災対策箇所の分布図

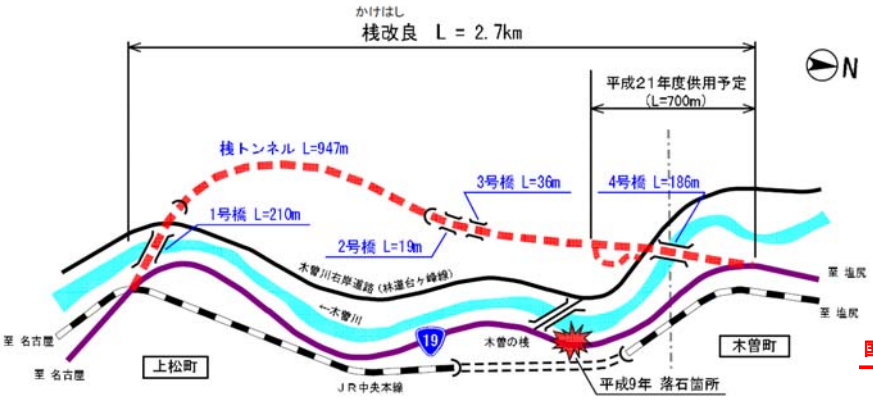


出典）中部地方整備局資料

資料：長野県資料

○国道１９号は岐阜県中津川市と長野県塩尻市を結ぶ間の木曽谷唯一の幹線道路であり、迂回路がない。
○平成９年には直径3m程度の岩が車道上に落下し、２日間の通行止めが発生、地域交通は大きく迂回を余儀なくされるなど、生活・物資輸送に影響。

⇨ **国道19号桟改良（かけはし）により、落石危険箇所を回避する。**



落石（平成9年11月25日）

資料：中部地方整備局資料

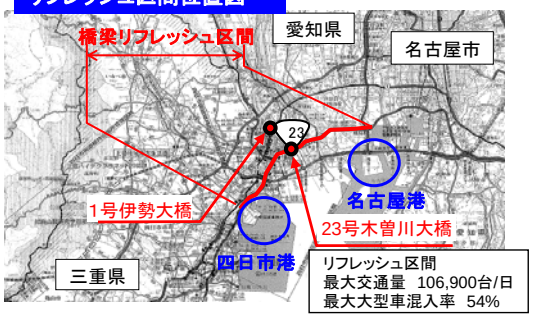
重点戦略2　～災害に強い安全で安心な地域づくり～

■事例2：橋梁リフレッシュ事業（道路橋の耐震対策・長寿命化対策を短期集中的に実施）

○1日に10万台を超える交通量を受け持ち、中京都市圏の人流・物流の大動脈を担う特定重要港湾名古屋港と四日市港を結ぶ区間の国道23号において、平成19年6月に木曽川大橋の斜材破断が発生。
○高度経済成長期に建設された築後35年以上の橋梁が75%以上を占めており、区間全体で老齢化が進行。

⇒ **重大な損傷が発生しないよう、区間内橋梁の大規模補修と耐震補強を短期集中的（3年程度）に実施予定。**

リフレッシュ区間位置図

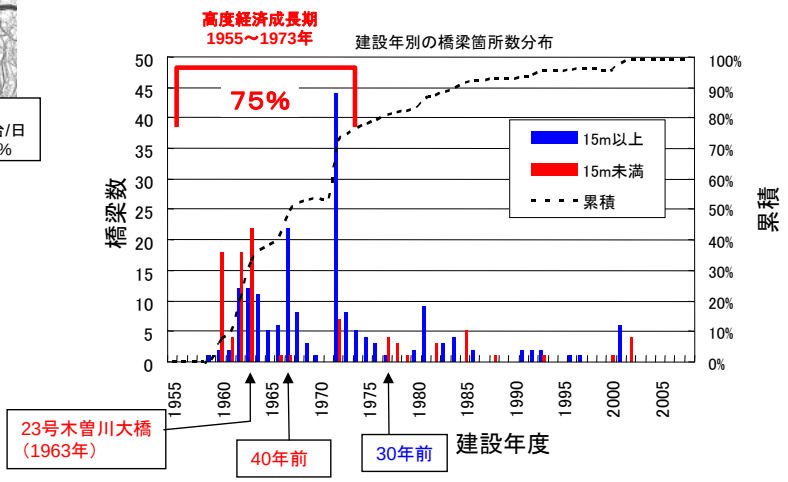


木曽川大橋の斜材破断発生
（昭和38年完成　建設後45年）

部材の破断発見（H19.6.20）

リフレッシュ区間橋梁の年齢構成

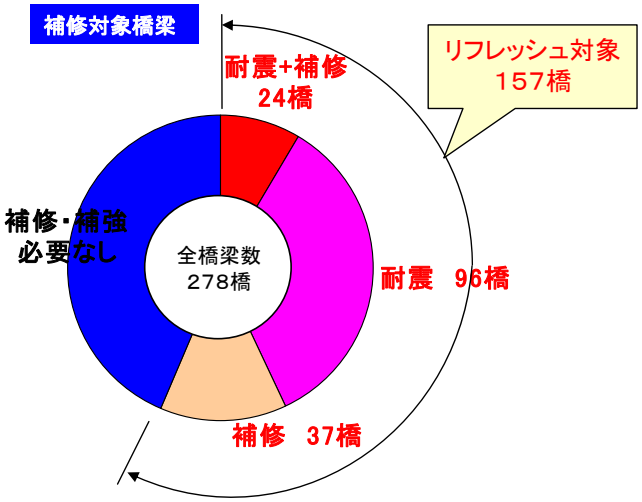
◆橋梁リフレッシュ事業区間の橋梁数は、278橋。
このうち、高度経済成長期（1955～1973）に建設された建設後35年を超える橋梁が75%あり、老齢化が進行



資料：中部地方整備局資料

全橋梁278橋のうち、リフレッシュ工事の対象橋梁は、157橋で、これらの橋梁について耐震補強と橋梁補修を一体的に実施。
橋梁補修については、損傷箇所の対処療法的補修ではなく、損傷原因を調査し、抜本的補修を実施。
《補修例》 床版ひび割れ→（耐荷力不足）床版補強・床組補強
支承の腐食　→支承取替え＋伸縮継手取替(非排水化)

補修対象橋梁

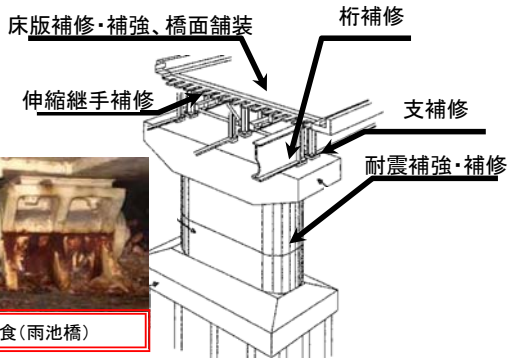


リフレッシュ工事イメージ

損傷の補修、耐震補強を合わせて実施し、橋梁全体として補修・補強を完了。
損傷箇所のみではなく、損傷の発生要因箇所も補修実施

床版ひび割れ（四日市高架橋）

鋼桁部腐食（町屋大橋）



支承腐食（雨池橋）

《大規模改修例》

木曽川大橋リフレッシュ

斜材の緊急補強

床版の補修・補強

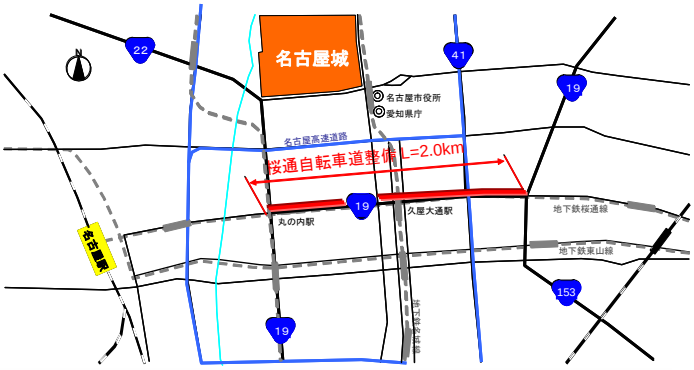
資料：中部地方整備局資料

重点戦略3　～地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成～

■事例1：自転車利用環境の整備　国道19号桜通自転車道整備事業（名古屋市中区）

○歩行者と自転車が混在することで、歩行者の通行の妨げや接触の危険性が増大。
○近年、自転車と歩行者の事故が急増。

歩行者と自転車を分離し、安全な歩行空間と快適な走行空間を整備する。



現状

歩行者の間を自転車が走っているため、ぶつかる危険性がある状態です。

整備後（イメージ）

歩道を走る自転車が無くなるため、歩行者は歩道を安心・安全・快適に通行できます。自転車が安全に走行できる空間が確保されるため、自転車事故が減少します。

整備事例（自転車道）

（国道19号名古屋市伏見通り）

資料：中部地方整備局資料

◇自転車通行環境整備モデル地区

○関係組織が連携し、自転車走行環境の整備を実施する。

平成20年1月17日全国98地区を「自転車走行環境整備モデル地区」として指定。うち、中部地方は11地区。

自転車通行環境整備モデル地区表

県名	市名	地区名	事業主体
長野県	長野市	長野地区	国土交通省長野国道事務所、長野県土木部、長野市、長野県警察
	松本市	松本地区	国土交通省長野国道事務所、長野県土木部、松本市、長野県警察
岐阜県	岐阜市	岐阜駅周辺地区	岐阜県、岐阜市、岐阜県警
	大垣市	大垣駅周辺地区	国土交通省岐阜国道事務所、岐阜県、大垣市、岐阜県警察
静岡県	静岡市	静岡市清水駅前地区	国土交通省静岡国道事務所、静岡市、静岡県警察
	沼津市	沼津市沼津駅地区	静岡県、沼津市、静岡県警察
愛知県	名古屋市	名古屋市中区桜通地区	国土交通省名古屋国道事務所、愛知県警察
	豊橋市	豊橋駅周辺地区	愛知県、愛知県警察
	名古屋市	鶴舞地区	名古屋市、愛知県警察
	豊田市	豊田市停車場線沿線地区（豊田スタジアム周辺）	豊田市、愛知県警察
三重県	津市	津市江戸橋地区	国土交通省三重河川国道事務所、三重県警察

資料：中部地方整備局資料

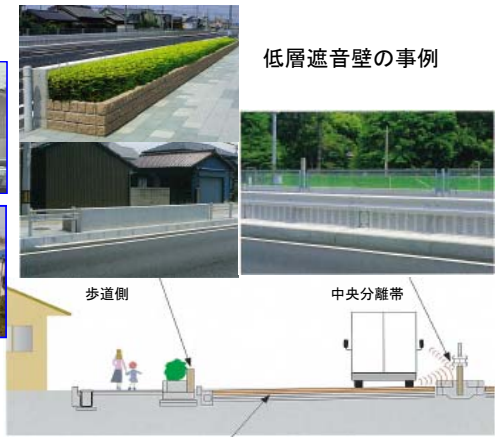
重点戦略3　～地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成～

■事例2：沿道環境対策　国道23号品川町環境施設帯整備、国道1号岡崎環境整備事業

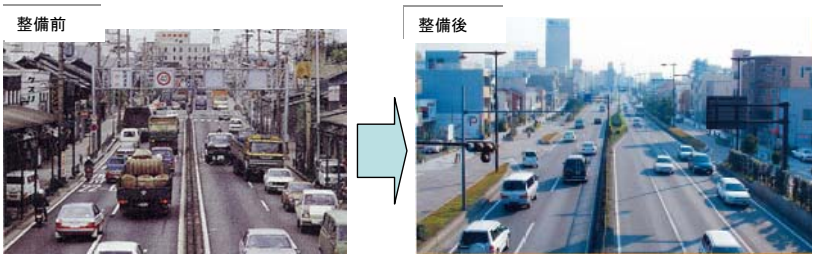
○都市部の幹線道路は、家屋が密集する市街地を通過。
○大型車の割合が比較的多く、騒音対策などの沿道環境対策が望まれている地域が多い。

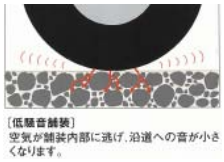
⇒ **環境施設帯、遮音壁、低騒音舗装等の整備により騒音を低減するなど、良好な沿道環境を創出する。**

整備事例：国道23号品川町環境施設帯の整備[名古屋市港区品川町]



整備事例：国道1号岡崎環境整備事業（低騒音舗装、低層遮音壁等）[愛知県岡崎市]





資料：中部地方整備局資料

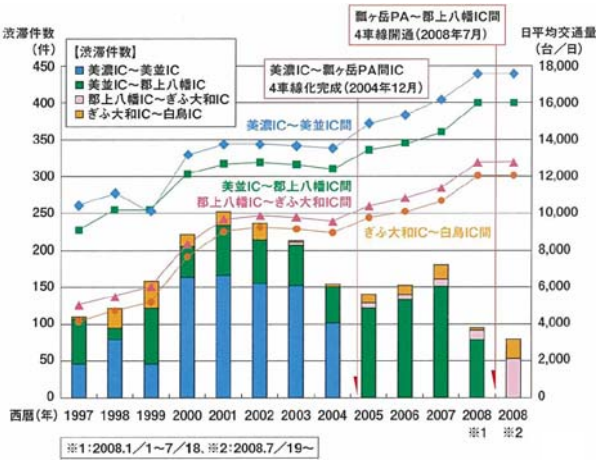
重点戦略4　～魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり～

■事例1：観光交流の増加による地域活性化　東海北陸自動車道　4車線化

○東海北陸自動車道では、夏休みやｽｷｰｼｰｽﾞﾝなど大きな渋滞が発生。
○これまで、4車線化が完成した区間では交通集中による渋滞が解消。
　残る2車線区間のうち白鳥～飛騨清見間では、渋滞・事故が多発しており、引き続き4車線化が必要。

⇒ **4車線化により、観光時期等の渋滞の緩和と交通事故の抑制を図る。**
東海北陸自動車道沿線とのアクセスを向上し、観光交流の増加を促進する。

2008年7月に4車線化が完成した、瓢ヶ岳PA～郡上八幡間では、交通集中による渋滞が解消しました。これまでの4車線化で順次、渋滞が緩和され、交通量が増加しています。



■ 瓢ヶ岳PA～郡上八幡IC間の4車線化前後写真
（下記の写真は、山田トンネル付近 4車線化前後の写真）

出典：NEXCO中日本H21.5.21記者発表資料より

■事例2:「命の道」の整備　近畿自動車道紀勢線・熊野尾鷲道路

○三重県南部地域は日本有数の多雨地域。
○国道42号は降雨などによる通行止めが度々発生し、地域が孤立化。
○世界遺産熊野古道等への観光交流に支障。

災害時に備えた代替路(命の道)を整備し、中山間地、農山漁村でも安心した生活・経済活動を確保する。
熊野古道等へのアクセスの改善による観光交流の増加により、地域の活力の向上に寄与する。

国道42号道路決壊

国道42号海山町冠水　海山町住宅街冠水

国道42号法面崩壊

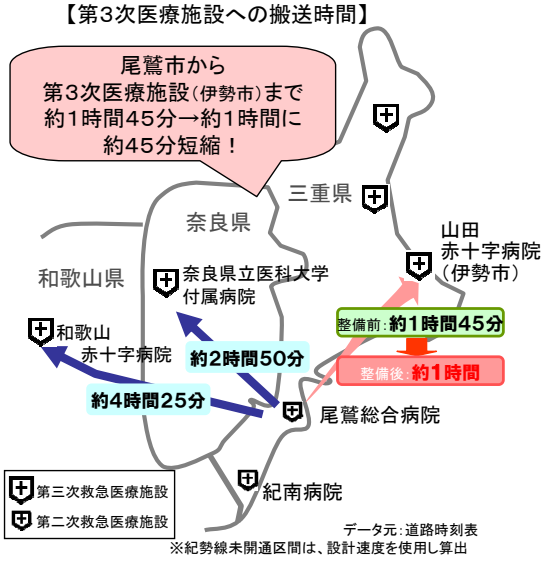
資料:中部地方整備局資料

○三重県南部地域は、救命救急センターや小児医療拠点病院等の高次医療施設への重篤患者の移動に国道42号を利用している。

紀勢線等の整備により、医療施設へのアクセス時間を短縮するなど、三重県南部と各方面の医療施設へのアクセス性を向上する。

◎紀勢線の整備により、第3次救急医療施設(伊勢市)までが、1時間圏内に。

【第3次医療施設への搬送時間】



データ元:道路時刻表
※紀勢線未開通区間は、設計速度を使用し算出

◎熊野尾鷲道路(三木里～尾鷲南)の開通により、救急車両では、安定した走行、時間短縮とともに、患者への負担を軽減

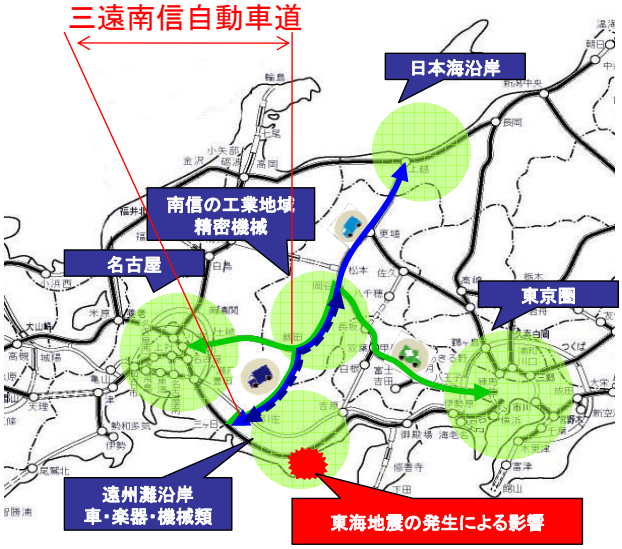
線形の悪い国道42号を使用した救急搬送状況

重点戦略4　～魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり～

■事例3：中山間地域等の交流促進　三遠南信自動車道

○三河・遠州と南信地域を結ぶ、延長約100kmの高規格幹線道路。
○三次救急病院まで到達するのに60分以上かかる地域が多い。
○幹線道路に防災危険箇所、通行規制区間が多く、災害時等に孤立化の恐れ。

三遠南信自動車道の整備により、南信の精密機器と遠州の製造業の関係強化による産業振興が期待されるとともに三次救急医療施設への60分圏域の拡大が見込まれる。

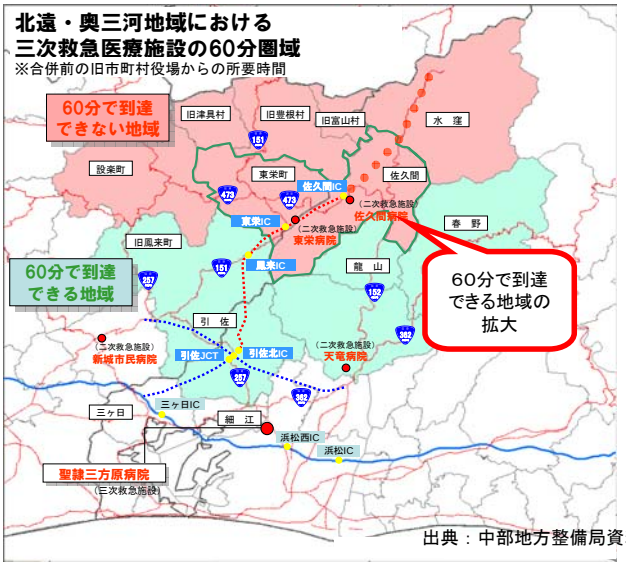


■静岡県と長野県時間短縮
・遠州の自動車産業の配送ルート
・南信の精密機械と遠州の製造業の関係が強まれば新たな産業振興の期待

■日本海沿岸と遠州灘沿岸地域を直結する物流ルートとして期待

■東海地震等への対応
東海地震時の遠州灘沿岸地域への緊急輸送ルート確保

三遠道路＋佐久間道路の完成で、
3次救急に60分到達できる範囲が拡大。
（2次救急の佐久間病院、東栄病院⇒浜松中心部の3次救急施設が60分圏内に）



出典：中部地方整備局資料

重点戦略4　～魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり～

■事例4：山間地域における医療機関へのアクセス改善　国道151号　三輪バイパス

○三河山間地域では、幅員狭小、線形不良で円滑な走行ができない路線・区間が多く存在。
○東栄町から病院へのアクセスである、現道151号のトンネルは、狭隘ですれ違い困難。

三輪バイパスの整備により、現道の狭隘トンネルの解消が図られ、奥三河地域の医療施設である東栄病院への安全で円滑な経路が確保される

出典：愛知県資料

■事例1：歩行者優先あんしん歩行エリアの整備

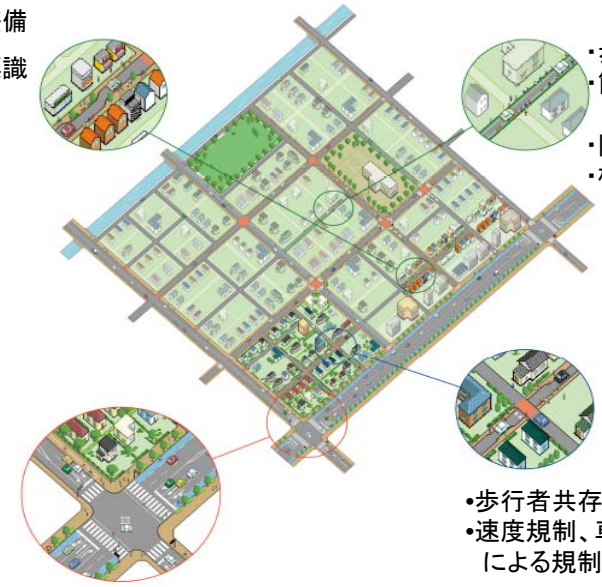
○幹線道路からの通過車両が住宅地に流入する地区、小学校等の公共施設周辺や住宅地の歩道が整備されていない地区等において事故が多発していることから、地区内への通過交通の進入抑制や、スピード抑制、歩行空間の確保などの面的な対策が必要。

交通管理者、道路管理者が一体となって事故抑止対策を実施する「あんしん歩行エリア」を指定
歩行者・自転車に係わる死傷事故抑止を目指す。

中部5県のあんしん歩行エリア

県	地区数
長野県	8
岐阜県	11
静岡県	22
愛知県	35
三重県	5
合計	81

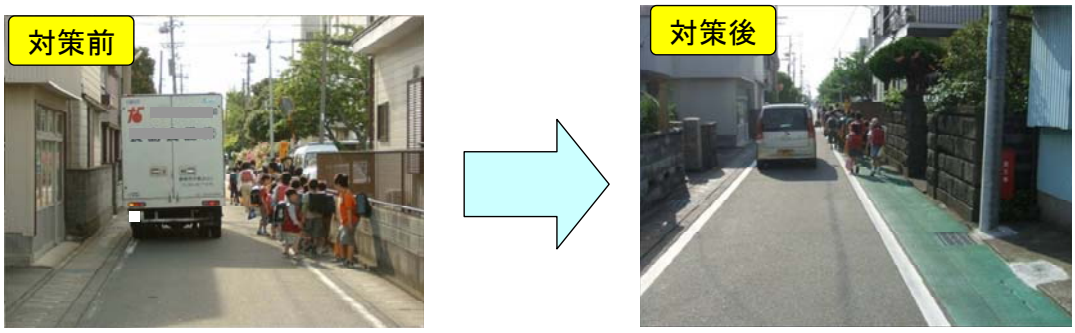
※平成21年3月31日指定



出典：国土交通省資料

●あんしん歩行エリアにおける整備事例

☆歩行者共存道路の整備（簡易な方法による歩行空間の形成）・・・路肩のカラー舗装



静岡県焼津市東小川地区

☆自動車の速度抑止・・・ハンプ、狭さくの設置

ハンプ

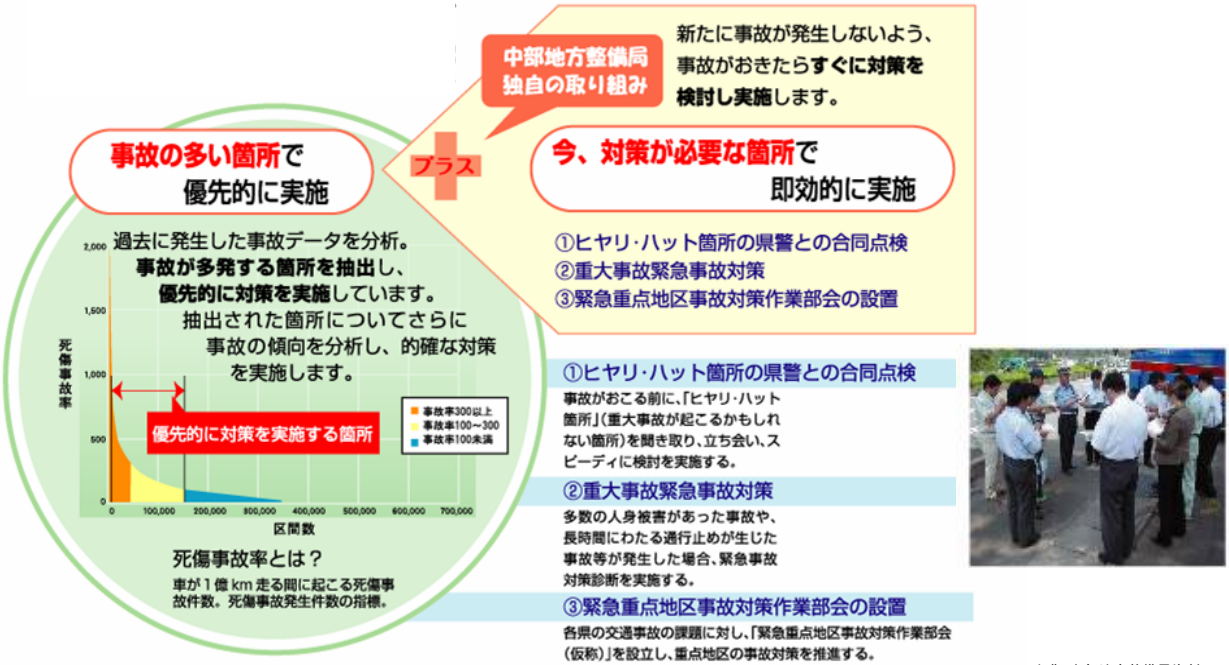
名古屋市天白区

狭さく

出典：静岡県、名古屋市資料

■事例2：交通事故対策の重点的な取組

○中部地方の死傷事故率は108件/億台キロ（H19）であり、引き続き交通事故対策が必要。
○事故の多い箇所について、優先的に対策を実施する区間を選定し、関係組織が連携して重点的、効果的に対策を実施。



出典：中部地方整備局資料

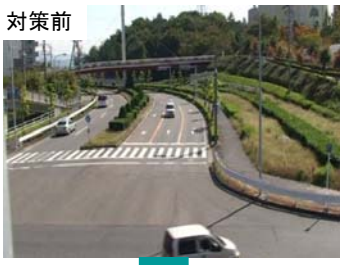
⇨ **死傷事故率の高い箇所を「事故危険箇所」として指定し、その箇所の事故対策を重点的・効果的に実施**

交通事故対策の事例

交差点のカラー舗装化による注意喚起

整備事例

対策前



対策後

県道荒井大草線
（桃花台中交差点）（愛知県）

歩道整備による歩行者の安全確保

現状

国道414号
（長野県南牧村海尻）

整備事例

整備後

国道52号清水区但沼歩道設置
（静岡市）

出典：長野県、愛知県、中部地方整備局資料

重点戦略5　～誰もが活き活きと快適に暮らせ愛着が持てる地域づくり～

交通事故対策の手法

踏切箇所の安全対策

現状

市道浜北貴布祢西美園2号線
（遠州貴布祢7号踏切）
（浜松市）

整備事例

町道保定8線
（愛知県吉良町）

右折レーンの設置等による交差点事故の削減

国道23号
（三重県津市雲津本郷地区）

出典：愛知県、浜松市、中部地方整備局資料

重点戦略5　～誰もが活き活きと快適に暮らせ愛着が持てる地域づくり～

■事例3：バリアフリー対策（景観・生活環境の改善）

○歩道の幅員が狭く、縦・横断勾配が大きいため、車いす使用者の通行に支障。
○歩道と車道の高低差により車両乗り入れ部等では「波打ち歩道」が発生。
○横断歩道部と歩道接続部の段差により、車いす使用者の通行時に衝撃あり。

⇨ **特定道路を中心にバリアフリー化を推進し、誰でも安全に移動できる空間を確保する**

整備事例　市道月見西瓦町線
（名古屋市中区）

歩道の拡幅
点字ブロックの整備
縦断・横断勾配の緩和

出典：名古屋市資料