

中部ブロックにおける事故ゼロプラン作成の流れ

- 事故危険区間は、中部地方整備局管内4県の国管理の国道で1,572区間(14区間)※ を選定

第1段階 各県毎に交通事故特性(課題・問題点)の把握
＜ 対象 : 管内4県の国管理の国道 約12,800区間 ＞

岐阜県 2,673区間 静岡県 3,399区間
愛知県 4,326区間 三重県 2,388区間

第2段階 各県毎に事故危険区間を選定

＜ 選定 : 管内4県の国管理の国道 1,572区間 (14区間)※ ＞

岐阜県 223区間(9区間)※ 静岡県 230区間(1区間)※
愛知県 918区間(3区間)※ 三重県 201区間(1区間)※

●愛知県は、従来の“事後対策”のみならず“予防対策”を考慮した区間数を示す。

事故データに基づく
客観的な選定

＜選定方法＞

- 事故件数を用いた抽出
 - ・死傷事故件数
 - ・死亡や重大事故件数
 - ・事故類型別事故件数
 - …等
- 事故率を用いた抽出
 - ・死傷事故率
 - ・死亡や重大事故率
 - ・事故類型別事故率
 - …等

地元からの意見等に基づく選定

＜選定方法＞

- (アンケート調査等実施)
- ヒヤリハット指摘区間
- 県警との合同点検箇所
- 通学利用ある歩道未整備区間やバリフリ特定経路
- …等

意見

各県道路交通環境安全推進連絡会議

意見

事故危険区間を選定

第3段階 各県毎に事故ゼロプランの概要を公表

＜ 公表 : 管内4県の国管理の国道 226区間(2区間)※ ＞

岐阜県 50区間 静岡県 75区間(1区間)※
愛知県 50区間 三重県 51区間(1区間)※

第4段階 各県毎に事故ゼロプランを着実に推進

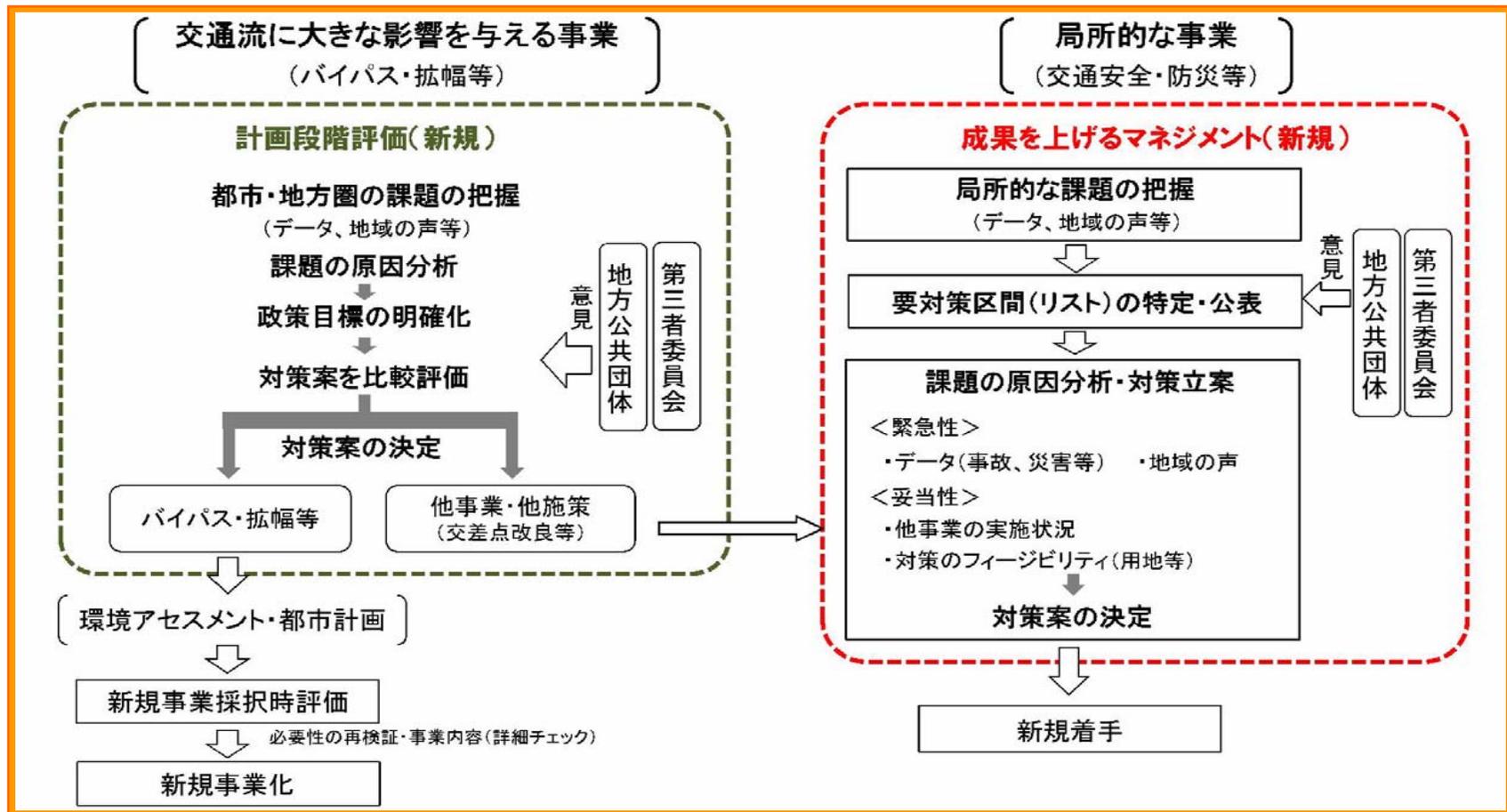
※()書きは、H23に新たな交通安全上の課題のある区間を追加

成果を上げるマネジメント(交通安全分野)の導入

参考

- 公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の向上を図るため、国土交通省は「政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)」を公表。
- バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入するとともに、交通安全事業等の局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入。

【政策目標評価型事業評価】



政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みについて(平成22年8月国土交通省記者発表資料)より作成

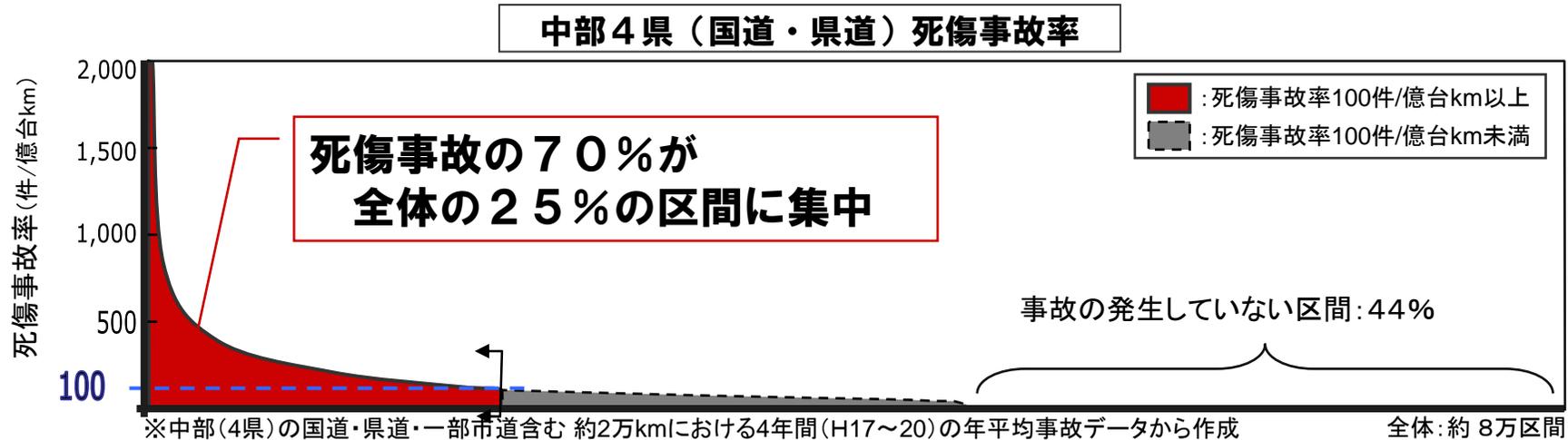
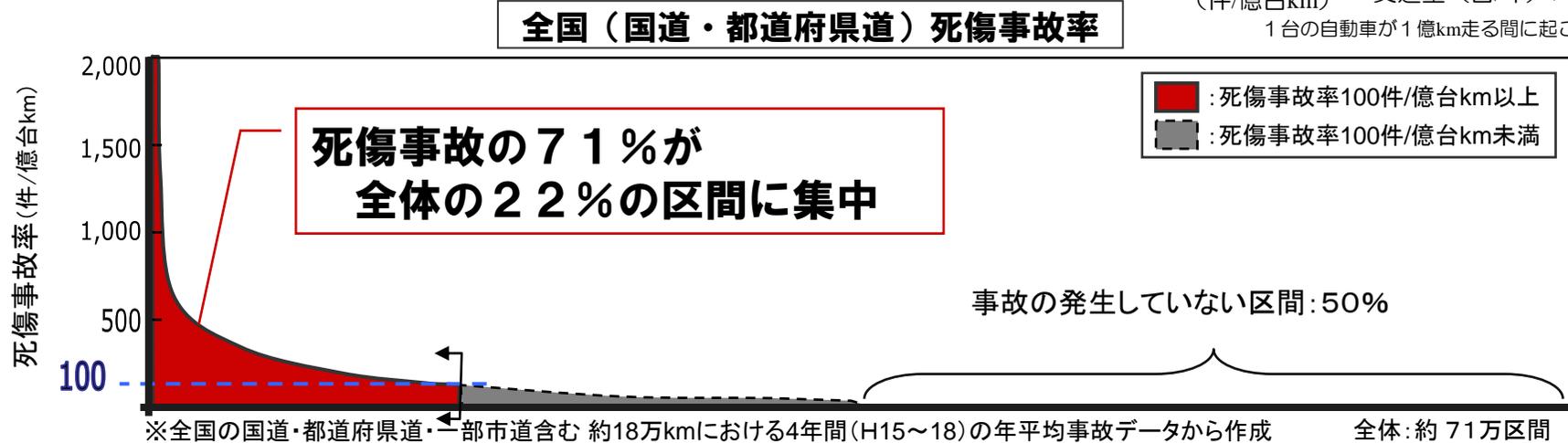
中部ブロックにおける死傷事故の状況

- 全国の国道・都道府県道を約71万区間に分割し、死傷事故率を高い順に並べると、死傷事故の71%が全体の22%の区間に集中。
- 中部4県の国・県道においても、死傷事故の70%が全体の25%の区間に発生しており、特定箇所集中。
- 交通事故は特定の箇所に集中して発生しており、データに基づく対策箇所の選定が重要。

■ 全国、中部4県の死傷事故率 降順グラフ

$$\text{死傷事故率} = \frac{10^8 \times \text{平均死傷事故件数 (件/年)}}{\text{交通量 (台/年)} \times \text{区間延長 (km)}} \quad (\text{件/億台km})$$

※死傷事故率 = 10⁸ × 平均死傷事故件数 (件/年) / (交通量 (台/年) × 区間延長 (km))
1台の自動車1億km走る間に起こりうる死傷事故件数



成果を上げるマネジメント(交通安全分野)の流れ

- 限られた予算の中、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、データや地域の声等に基づいた、「成果を上げるマネジメント」を導入。
- 関係機関(地方公共団体等)からなる会議で意見を伺いながら取組みを推進。

