

「愛知県事故ゼロプラン」

(事故危険区間重点解消作戦)

～ 事後対策から予防対策へ～

01 プランの概要

交通事故による死者ならびに交通事故撲滅のため、安全で円滑な交通の確保を目指し、“予防対策”を導入します

計画の概要

『事故ゼロプラン』とは、交通事故対策への投資効果を最大限高めるため、交通安全分野において全国的に展開していくものです。

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、安全で円滑な交通の確保や交通事故の撲滅に取り組むものです。

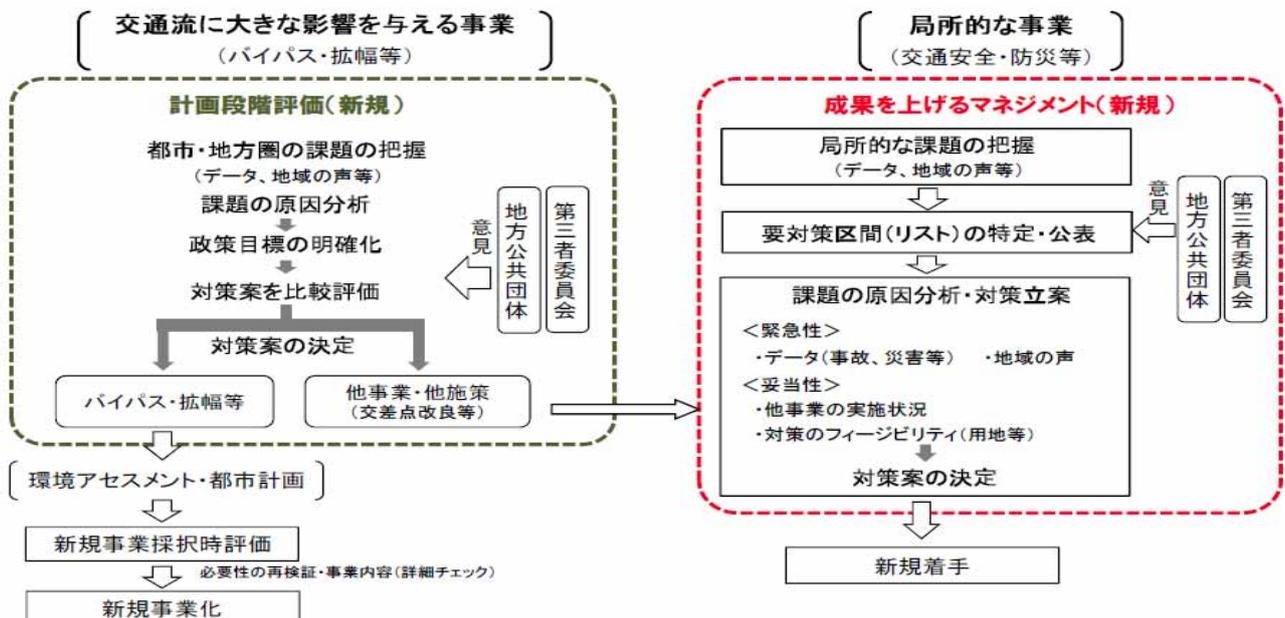
これまでの交通安全事業の取り組みでは、死亡事故が発生した箇所を中心に事業を行う“事後対策”を行ってきました。しかし、新たな死亡事故の多くが、対策箇所と異なる箇所が発生しています。

このため、『愛知県事故ゼロプラン』は、愛知県内の直轄国道において、過去の死亡事故箇所にとどまらず、事故の特性、道路の性格、関係機関や道路利用者に対するアンケート結果を通して事故危険箇所を選定し、“予防対策”の「選択と集中」により、効果的な対策を進めます。

参考 「政策目標型事業評価」の概要

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るための新たな取り組みとして、「政策目標型事業評価」を導入することとしました。

この取り組みは、事業の必要性等が検証可能となるよう評価の手法を改善し、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」の取り組みを導入するものです。



02 愛知県の事故特性

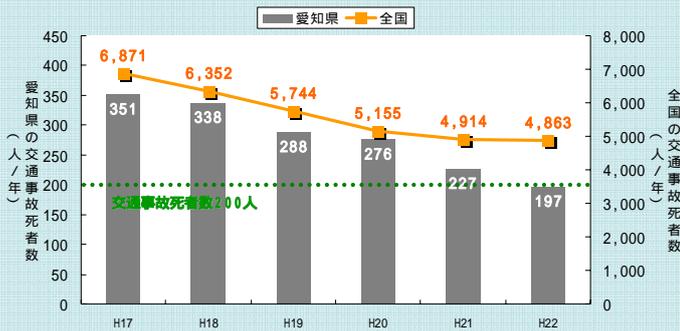
交通安全に関する愛知県を取り巻く情勢と課題

愛知県内の交通事故は、重点的に対策を行ってきた結果減少してきており、H22の死者数は、全国6位となっています。

追突事故や右折時事故が多く、全国平均の2倍以上となっています。直轄国道の事故の特性としては、大型車両が多いため、死亡事故に至る確率が高い状況にあります。

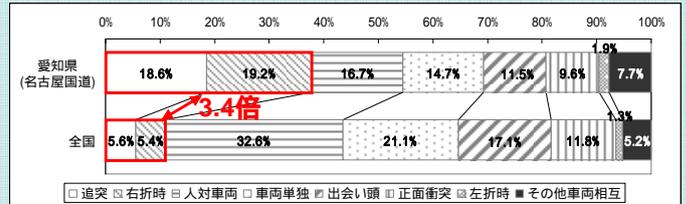
愛知県の交通事故の特性

交通事故死者数の推移



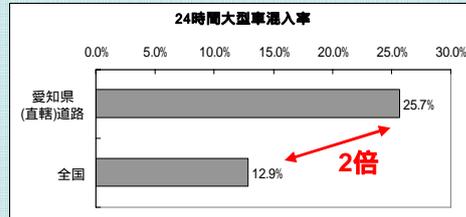
出典: 愛知県警資料

事故類型別死亡事故の発生割合



出典: H17~20交通事故統合データベース

大型車混入率

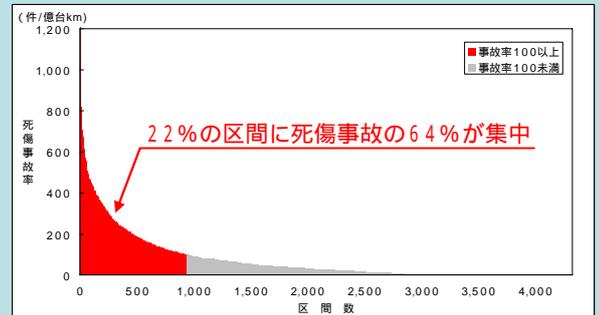


出典: H17道路交通センサス

「選択と集中」

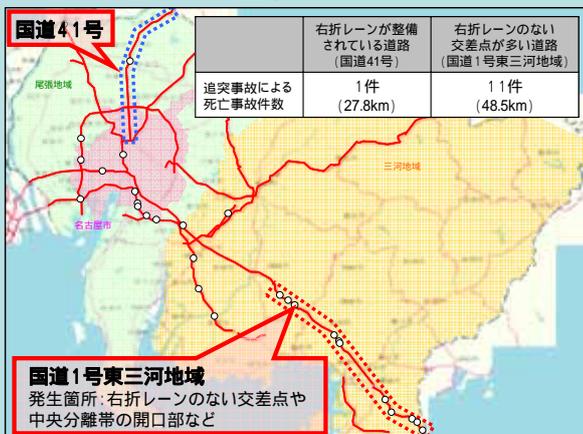
愛知県内の直轄国道上での交通事故の発生は22%の区間に64%の事故が発生しています。

特に「追突事故」は、1号の東三河地域、「右折事故」は名古屋市付近の高速道路下交差点に集中して発生するなどの傾向がみられます。



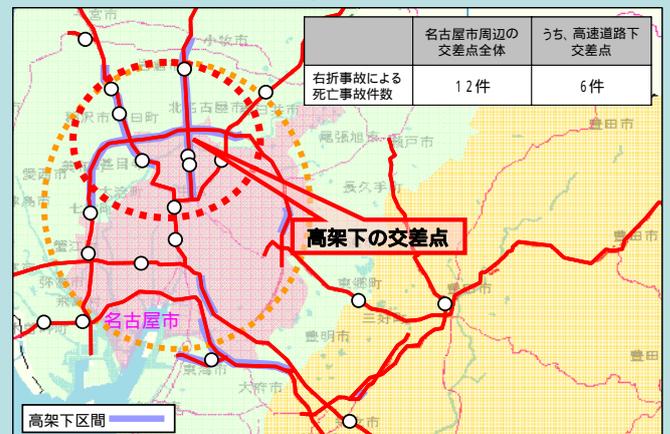
出典: H17~20交通事故統合データベース

追突死亡事故発生状況



出典: H17~20交通事故統合データベース

右折時死亡事故発生状況



出典: H17~20交通事故統合データベース

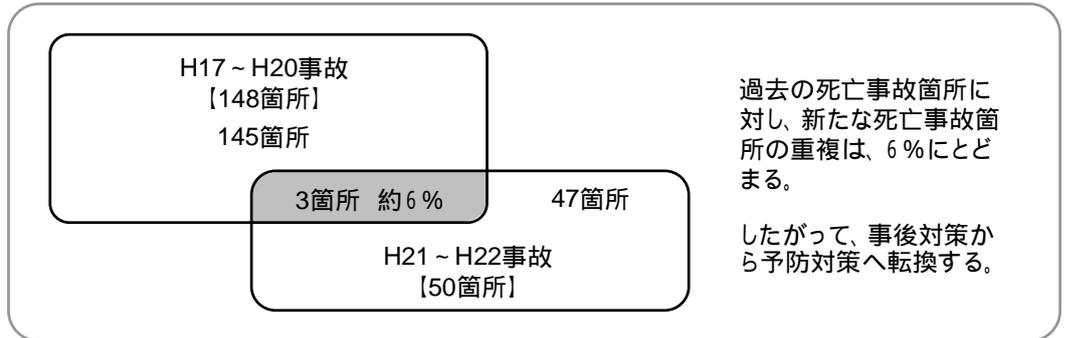
事故原因の分析や利用者の意見を基に
的確な対策を“選択的かつ集中的”に実施

03 箇所の抽出の考え方

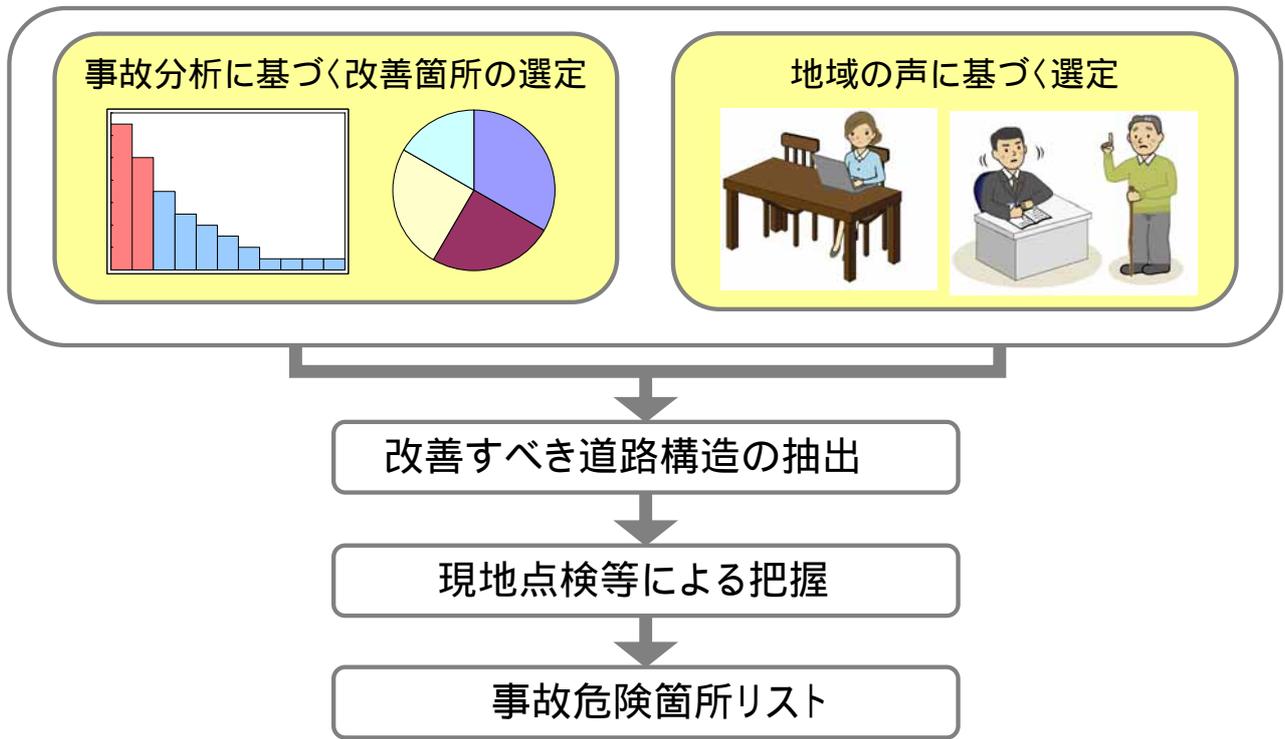
事故データに基づく分析結果と皆さまの声を合わせ、予防対策箇所を選定します

交通事故による死亡の発生確率は低いことから、過去死亡事故が発生した箇所で、再度死亡事故が発生することは希になっています。

このため、本プランは、主に「過去の死亡事故発生箇所から対策箇所を選定する事後対策」の考えから、「過去に発生した死亡事故の要因から対策箇所を選定する予防対策」の考え方へ転換し、一層科学的な分析と対策事業の「選択と集中」により、高い事業効果を目指します。



愛知県道路交通環境安全推進連絡会議



事故分析に基づく選定

交通事故調書や現地点検を基に
改善箇所を選定

平成17年以降に発生した死亡事故の交通事故調書や現地点検等を基に事故要因を分析し、改善箇所を選定します。

地域の声に基づく選定

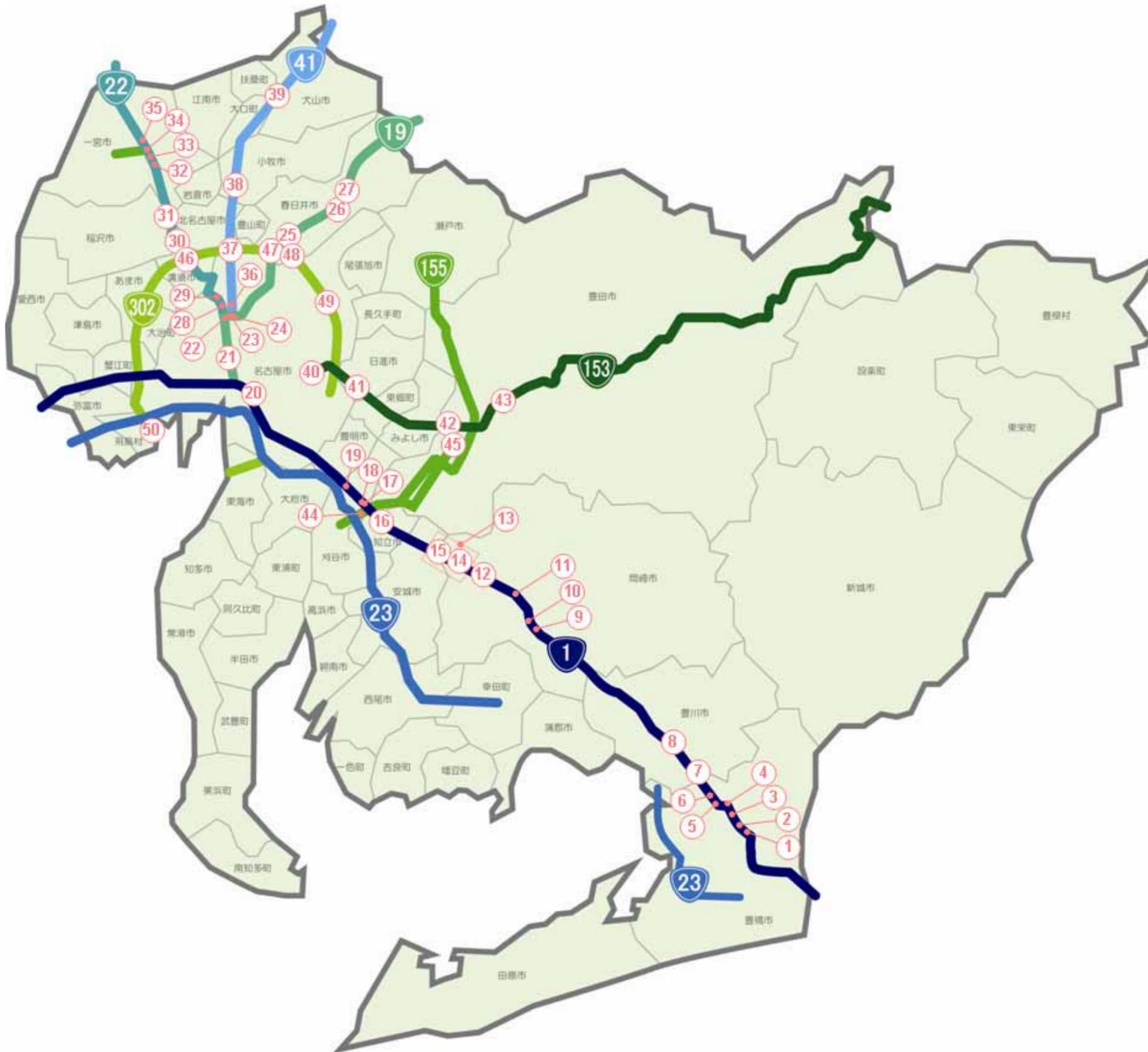
自治体・道路利用者アンケートを基に
改善箇所を選定

関連自治体及び道路利用者アンケートを行い、23市町村、1,973の愛知県在住者等からの意見を基に、改善箇所を選定します。

04 愛知県における事故危険区間

愛知県において取り組む代表区間(50箇所)

愛知県事故ゼロプランの事故危険区間(918箇所)のうち、代表区間として50箇所を記載しています。



事故危険区間リスト:50箇所

NO	交/単	路線名	交差点/地点名
1	交差点	国道1号	岩西歩道橋南交差点
2	交差点	国道1号	殿田橋交差点
3	交差点	国道1号	円六橋交差点
4	交差点	国道1号	東八町交差点
5	交差点	国道1号	西八町交差点
6	交差点	国道1号	瀬上交差点
7	交差点	国道1号	宮下交差点
8	交差点	国道1号	穴田交差点
9	交差点	国道1号	美合新町北交差点
10	交差点	国道1号	ほたる橋南交差点
11	交差点	国道1号	岡崎インター西交差点
12	交差点	国道1号	八帖交差点
13	単路	国道1号	岡崎市矢作町～安城市尾崎町
14	交差点	国道1号	暮戸交差点
15	交差点	国道1号	宇頭町交差点
16	交差点	国道1号	宮腰東交差点
17	交差点	国道1号	逢妻大橋西交差点
18	交差点	国道1号	逢妻町交差点
19	交差点	国道1号	今川町交差点
20	交差点	国道1号	松田橋南交差点
21	交差点	国道19号	新尾頭交差点
22	交差点	国道19号	日銀前交差点
23	交差点	国道19号	桜通大津交差点
24	交差点	国道19号	高岳交差点
25	交差点	国道19号	若草通1丁目交差点
26	交差点	国道19号	春日井インター西交差点
27	交差点	国道19号	春日井インター東交差点
28	交差点	国道22号	新御園橋交差点
29	交差点	国道22号	浅間町交差点
30	交差点	国道22号	下之郷交差点
31	交差点	国道22号	五日市場交差点
32	交差点	国道22号	下浅野交差点
33	交差点	国道22号	浅野交差点
34	交差点	国道22号	富士三丁目交差点
35	交差点	国道22号	両郷町交差点
36	交差点	国道41号	東片端交差点
37	交差点	国道41号	大我麻町交差点
38	交差点	国道41号	花塚橋南交差点
39	交差点	国道41号	南新田交差点
40	交差点	国道153号	植田西交差点
41	交差点	国道153号	赤池2丁目北交差点
42	交差点	国道153号	本新町五丁目交差点
43	交差点	国道153号	平戸橋西交差点
44	交差点	国道155号	西町交差点
45	交差点	国道155号 (豊田南BP)	豊田市美山町3交差点
46	交差点	国道302号	朝日交差点
47	交差点	国道302号	勝川町四丁目交差点
48	交差点	国道302号	松河戸町北交差点
49	交差点	国道302号	引山交差点
50	交差点	国道302号	木場1丁目交差点

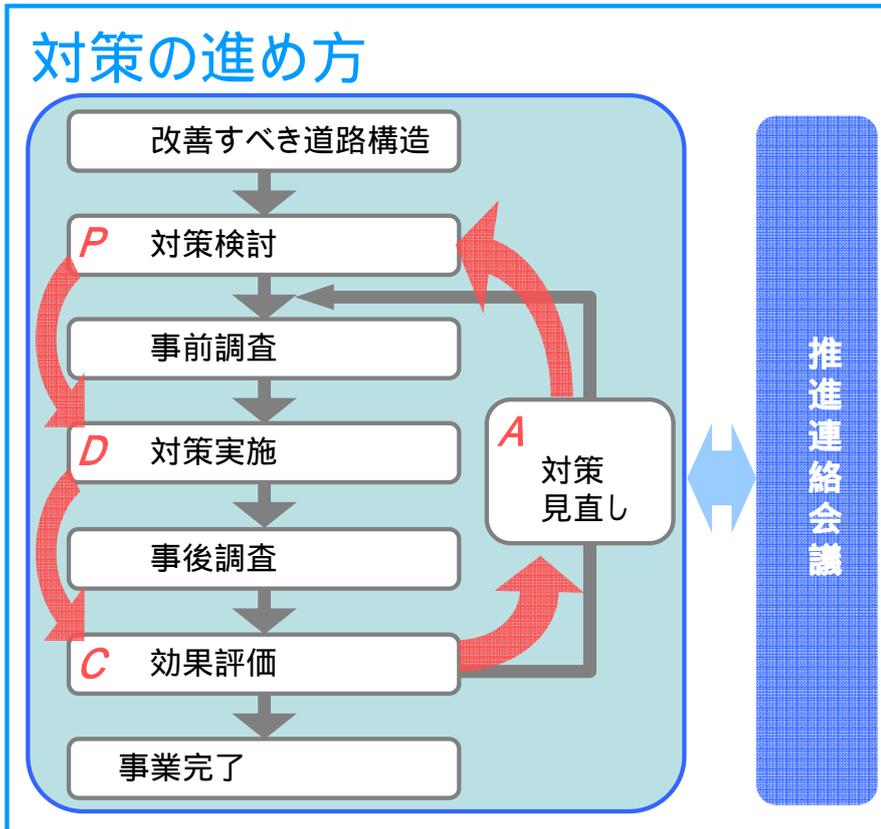
番号は優先順位を示すものではありません。
No45の交差点は交差点名称がないため地番で表示。

05 取り組み方針

現地状況に即した対策を実施し、継続的に改善していきます

対策の進め方

事故発生状況の分析結果と地元の声をもとに抽出した“改善すべき道路構造”に対し、重点対策メニューを検討します。対策実施箇所に対して、事前・事後調査に基づく評価を行い、重点対策メニューの見直しを行う等、継続的に改善を行います。(PDCAサイクルの実施)



<改善すべき道路構造>

事故発生状況、地元住民等の意見(要望)、の2つの視点から改善すべき道路構造を抽出します。

<対策検討>

改善すべき道路構造の抽出から作成した事故危険箇所リストを基に、項目ごとに対策を検討します。

<事前調査>

対策実施の前に、対象箇所の交通状況を調査します。

<対策実施>

検討を行った対策を実施します。

<事後調査>

対策実施後、あらためて現地の交通状況を調査します。

<効果評価>

対策前後の交通状況、事故発生状況を比較し、対策の効果を評価します。

<対策見直し>

対策の効果が現れなかったときには見直しを行います。

代表的な事故対策

代表的な事故対策の一部を以下に紹介します。

Plan

右折レーンのない交差点に対し、1.5車運用を含めた右折レーンの設置検討を行います。また、評価分析のため、事前調査を行います。

計画に従い、右折レーンの設置工事を行います。設置に際しては、コストと時間の短縮を図りながら進めます。

Do

右折レーン設置・1.5車幅右折ポケット設置



事例：国道1号逢妻大橋西交差点
(1.5車幅右折ポケット)

Action

対策後、効果がみられない場合は、原因を分析し、追加対策の検討等を行います。また、右折レーン設置時の注意事項として、他の箇所に結果を反映させます。

右折レーンを設置する箇所に対し、事後調査を実施し、対策後、早期に効果評価を実施します。

Check

06 整備効果事例

事故削減に向けた取り組みを広げていきます

トピック 1.5車幅右折ポケットの設置により、急ブレーキなどが解消！ (国道1号舞木町東交差点)

- ・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、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、集中的に行う対策です。



対策実施状況

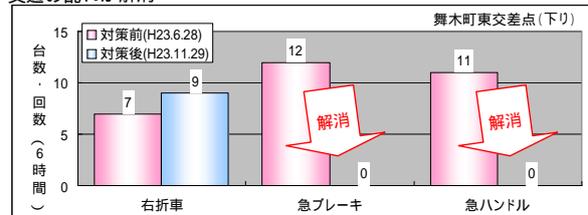


対策効果



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



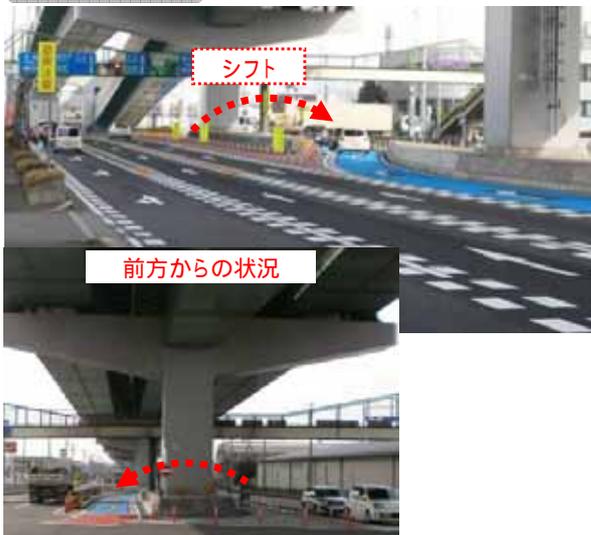
危険な交通挙動が
解消

トピック 右折レーンのシフトにより、右折時の安全性が向上！ (国道41号花塚橋南交差点)

- ・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、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短期対策として、集中的に行う対策です。



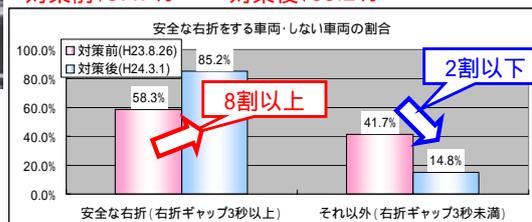
対策実施状況



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%



安全に右折する車両の割合が8割以上に

<お問い合わせ先>

国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所

〒467-0833 愛知県名古屋市瑞穂区鍵田町2-30
TEL 052-853-7327(交通対策課) FAX 052-853-7334

愛知県警察本部

〒460-8502 愛知県名古屋市中区三の丸2-1-1
TEL 052-951-1611(交通規制課)