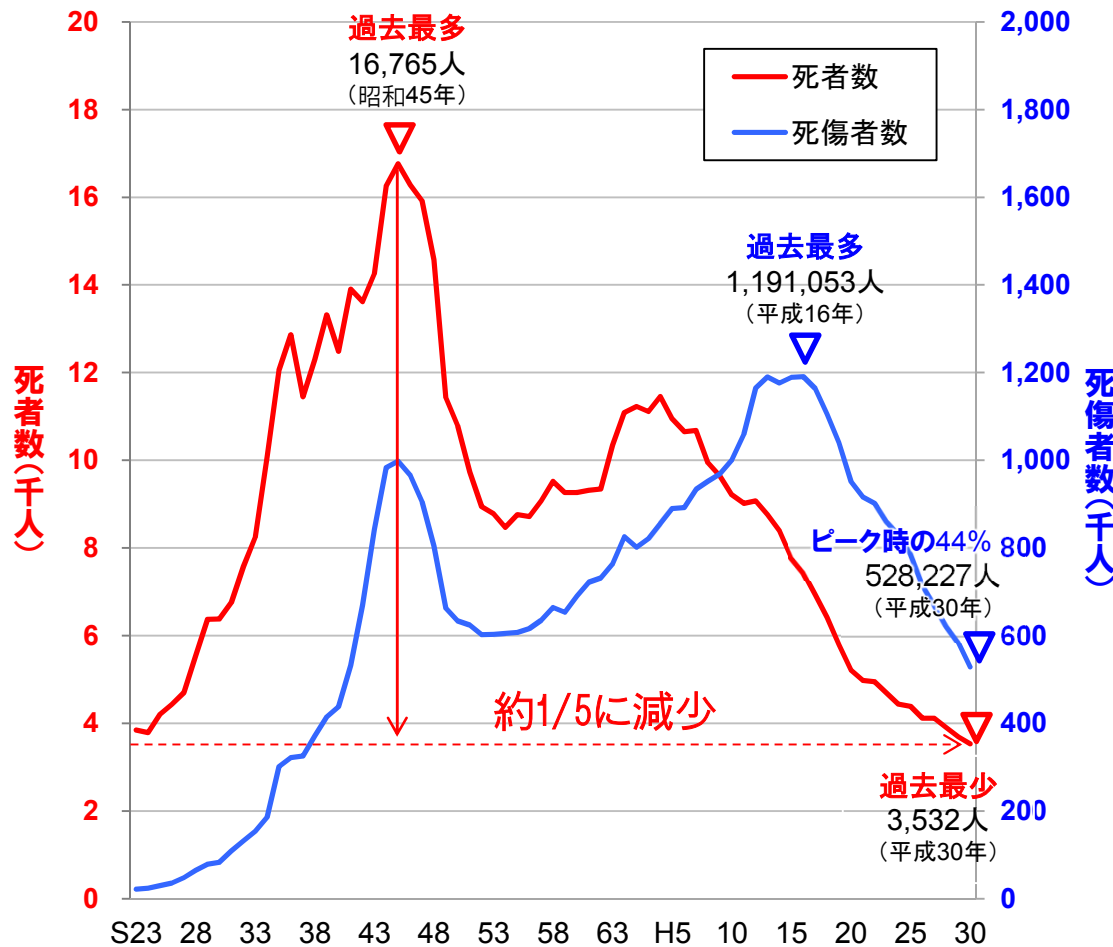


行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】 道路事業（直轄・交通安全対策）

- 交通事故死者数は警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となった前年を更に下回り、ピーク時の約1/5まで減少。
- しかしながら、未だ3千人を超える尊い命が犠牲となっている。

■交通事故死者数の推移



■平成30年中の交通事故

	H30年	前年比
発生件数	430,345件	-41,820件 (-8.9%)
死傷者数	528,227人	-56,317人 (-9.6%)
死傷者	3,532人	-162人 (-4.4%)
負傷者	524,695人	-56,155人 (-9.6%)

交通事故の発生状況(道路種類別)

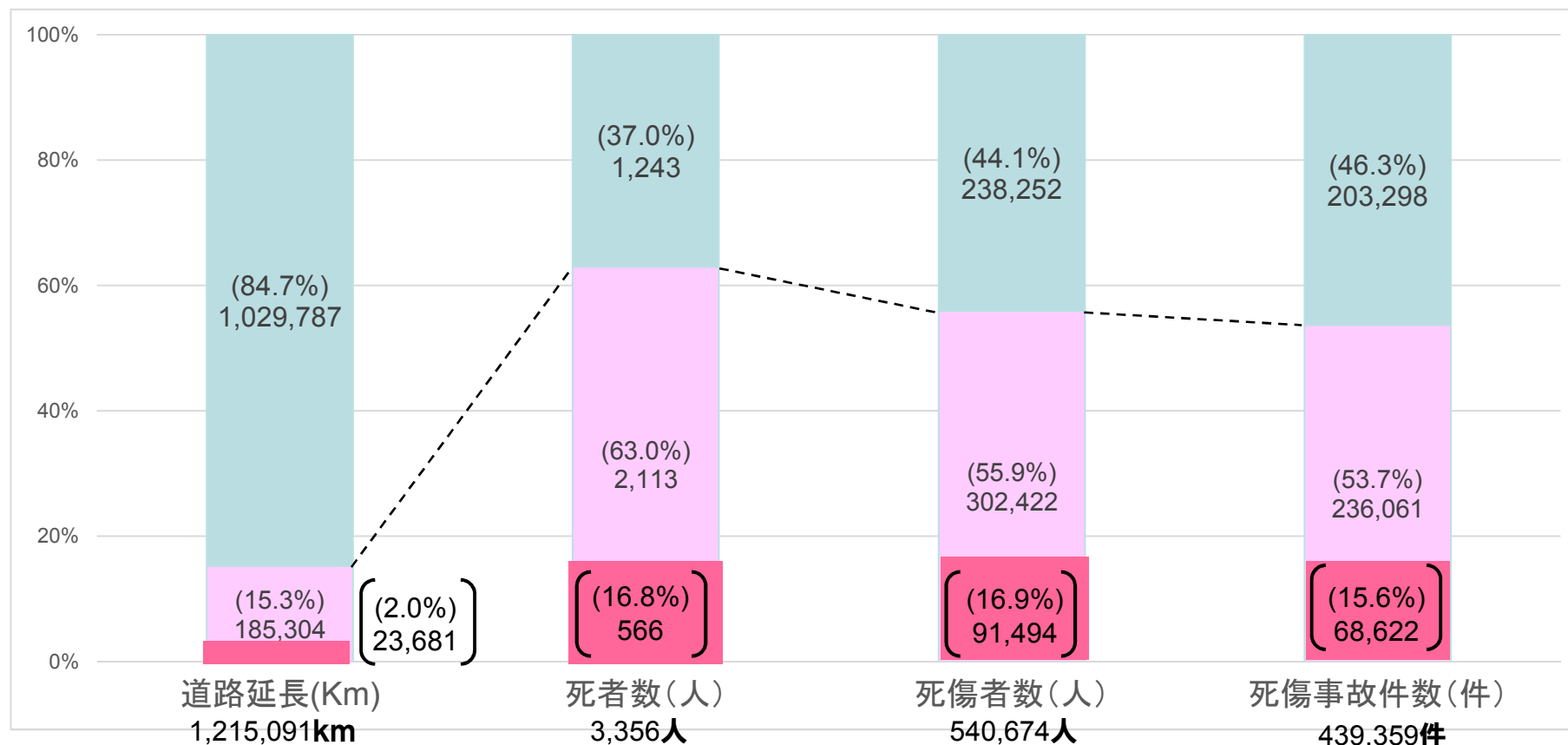
- 道路延長15%の幹線道路において、54%の死傷事故が発生。死者数は6割を超える。
- 交通量が多く、走行速度が高い幹線道路では、事故発生件数が多く、重度化。

■道路種類別の交通事故発生状況(平成29年)

■ 生活道路：市町村道

■ 幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道

[]：直轄国道(幹線道路の内数)



※道路延長(km):平成29年4月1日現在

※死傷事故件数(件):平成29年

※交通事故死者数(人)死傷者数(人):平成29年

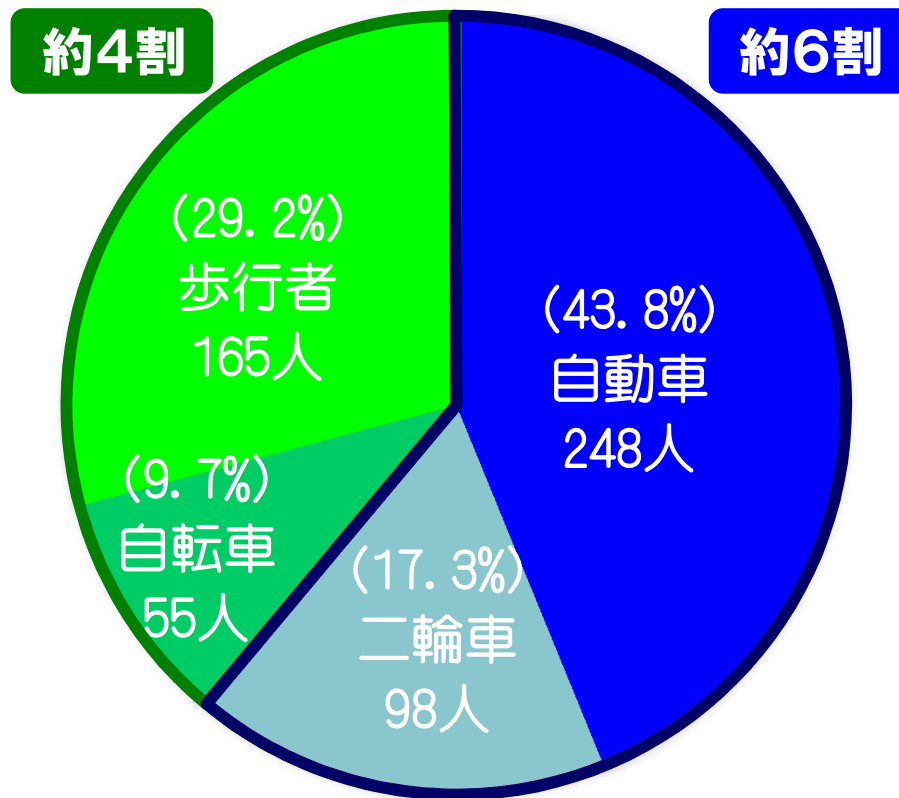
出典:

道路統計年報、

交通事故総合分析センターHPデータより国土交通省作成

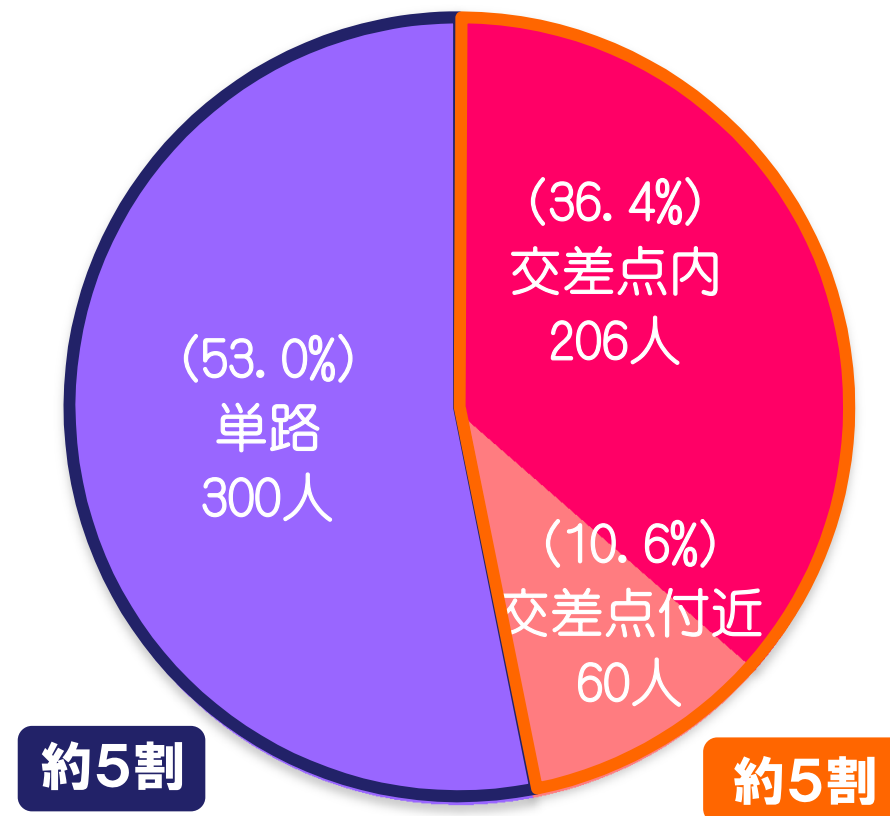
■当事者種別死亡事故人数(H29)

N=566人



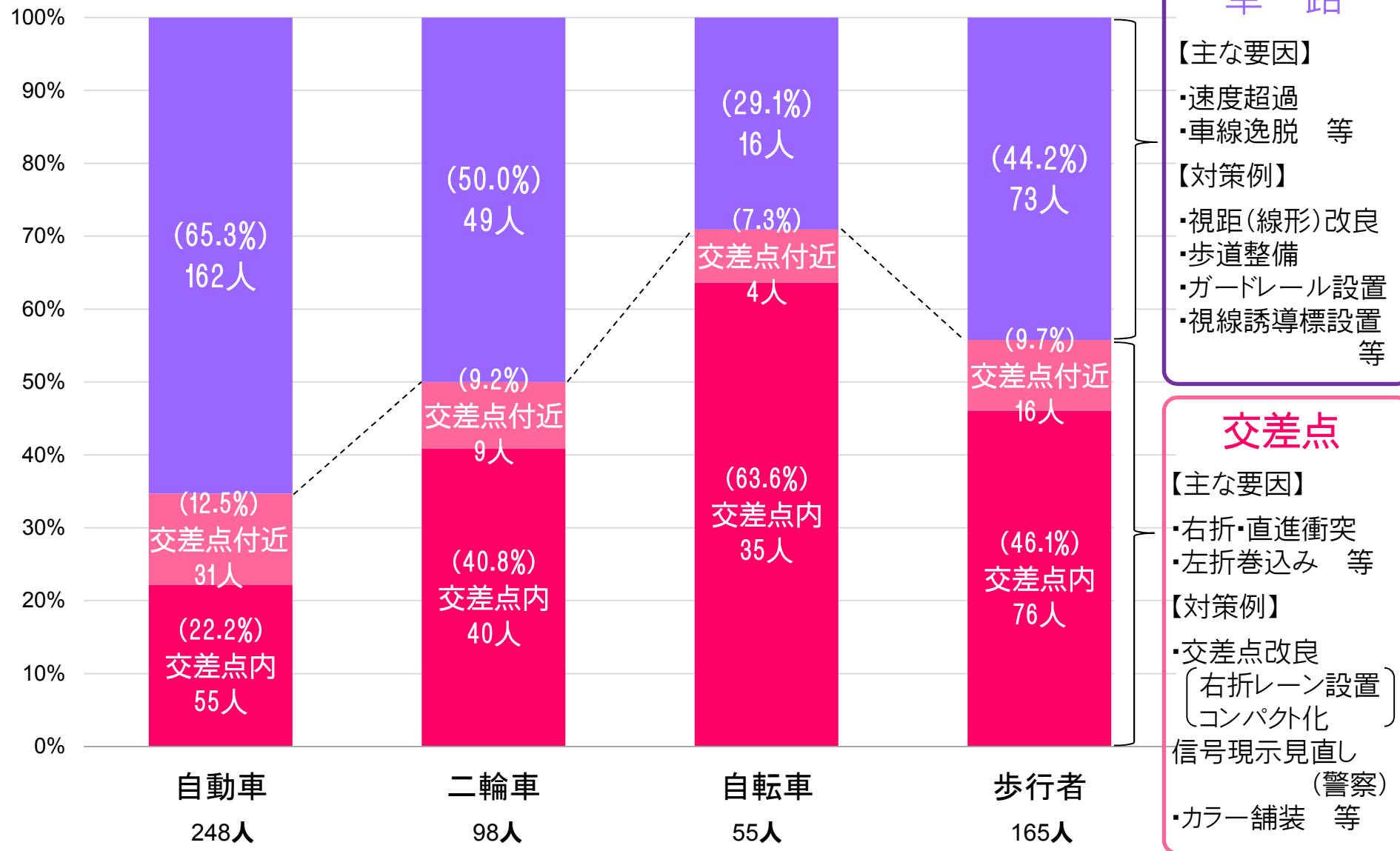
■道路形状別死亡事故人数(H29)

N=566人



※事故に関わった当事者について弱者を優先した
当事者種別の組合せにより表したもの

■ 当事者種別・道路形状別死亡事故人数 (H29)



出典:交通事故・幹線道路統合データより国土交通省作成

直轄 交通安全事業の進め方

基本方針
【政府】

交通安全基本計画

第10次(計画期間:H28~R2)

R2年までに

- 24時間死者数2,500人以下
- 死傷者数を50万人以下

目標
【省】

社会資本整備重点計画

(計画期間:H27~R2)

- 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率
【H26年比 約3割抑止(R2年)】
- 通学路*における歩道等の整備率
【H25年度:54% ⇒ R2年度:65%】
- 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率
【H26年比 約3割抑止(R2年)】

※ 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路

事業の
進め方
【直轄】

効果的・効率的に進めるための対策箇所の選定

- 幹線道路における対策箇所
《事故ゼロプラン対策箇所》
- 通学路における対策箇所
《緊急合同点検箇所》
- 事故発生により即時対応が必要となった箇所

事業実施環境
が整った箇所
から実施

- ・対策の立案
- ・関係機関協議が概ね完了
- ・用地買収等の地元協力の可能性を担保

○地方公共団体が主体的に取り組む生活道路対策の支援

関係機関との連携や新技術の活用も含め、
より効果的・効率的に進めるための研鑽に努める

○幹線道路を対象に、警察庁と国交省が合同で、事故多発かつ重大化している箇所だけでなく、平成29年1月より、潜在的事故危険箇所も含め「事故危険箇所」として指定

[対象]

直轄国道、補助国道、都道府県道、
政令市の主要市道

[抽出基準]

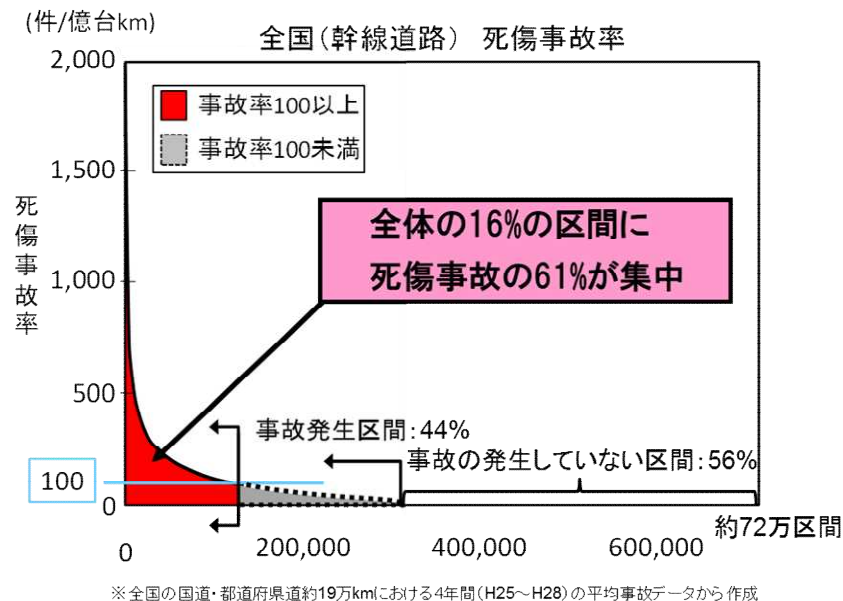
- (A) 死傷事故率100件/年・億台キロ
 - かつ 重大事故*率10件/年・億台キロ
 - かつ 死亡事故率1件/年・億台キロの箇所
- 【H20より】

「事故率」とは事故の発生確率(事故件数÷区間延長÷交通量)を表す指標
 ※重大事故:死亡事故または30日以上の治療を要する事故

- (B) ETC2.0のプローブ情報を利用した潜在的な事故危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要となる箇所
- 【H29より】

対象箇所：3,125箇所(うち直轄区間：1,338箇所)

※対策は、事故ゼロプランで実施



ETC2.0のプローブ情報を利用した潜在的な危険箇所を顕在化



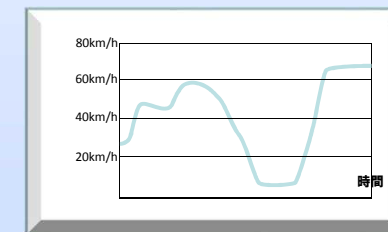
○ETC2.0では、路側機と自動車に搭載された車載器との双方向通信により、ドライバーへの情報提供サービスとともにプローブ情報の収集が可能

《 ETC2.0によるプローブ情報収集 》

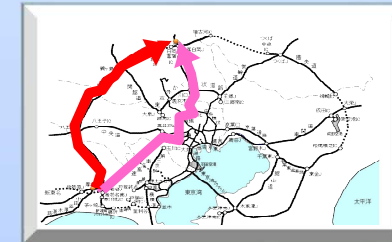


プローブ情報

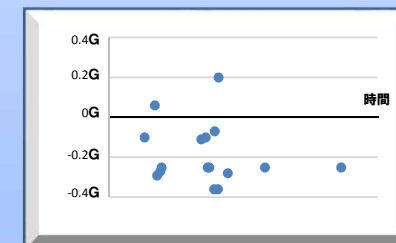
速度データ



利用経路・時間データ



加減速データ(急ブレーキ)



■プローブ情報の活用例



課題に応じて効果的・効率的な対策が可能

Before 植栽帯が見通しを阻害



After 植栽帯を剪定し見通し確保



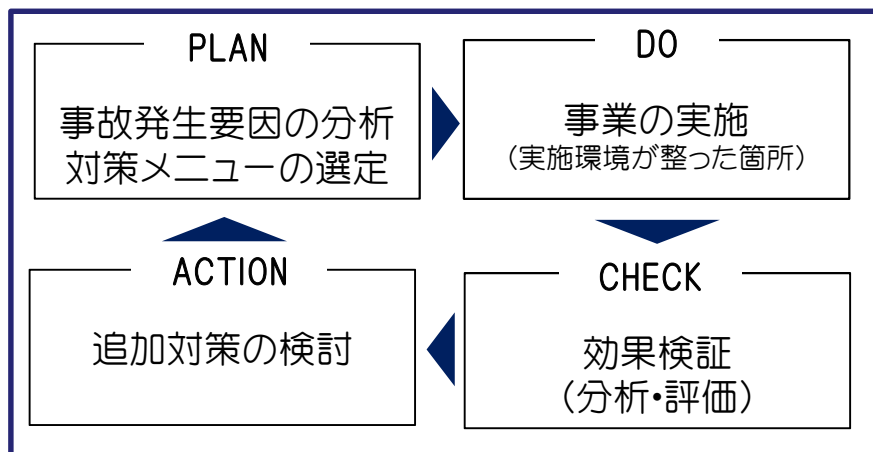
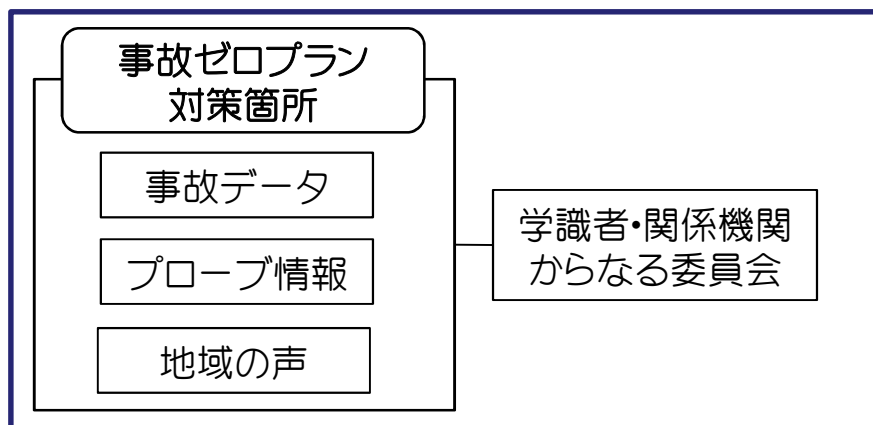
事故ゼロプラン対策箇所(1/3)

- 社会資本整備重点計画で位置付けられた事故危険箇所だけでなく、地域の声*等から抽出したヒヤリ・ハット箇所等を追加した事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)を都道府県毎に策定。
- 対策箇所については、学識者、関係機関等からなる委員会を設置し、選定。

※自治体、道路利用者団体、地域住民等へのアンケート結果

■事故ゼロプランの実施方針

・対策箇所の選定、対策の推進のみならず、対策完了後はその効果を測定・評価し逐次改善を実施



《進捗状況(H31.4.1現在)》

		箇所数	
対策箇所		15,562	
完了		8,941	57.5%
	うち効果検証	7,915	(50.8%)
実施中		1,964*	12.6%
	うち追加対策	63	(0.4%)
未着手		4,657	29.9%

※事業中のうち、事業期間が5年以上の箇所

歩道整備	交差点改良	視距改良等	計
126	55	38	219

事故ゼロプラン対策箇所(2/3)

千葉県における取り組み事例 【対策箇所の選定】

交通安全上課題のある箇所の抽出

※適宜見直し

(抽出指標)

《事故データ》

- ①事故危険箇所
- ②死傷事故率(100件/億台km以上)
- ③死傷事故件数(ワースト50位)
- ④死者数(死亡事故発生区間)
- ⑤歩行者自転車事故件数(ワースト50位)
- ⑥夜間事故件数(ワースト30位)
- ⑦高齢者事故件数(ワースト50位)
- ⑧横断歩行者事故件数(ワースト50位)
- ⑨事故急変箇所

《地域の声等》

- ⑩アンケート
- ⑪地元要望
- 【公安委員会】
- ⑫交通事故多発箇所
- ⑬2次点検プロセス
- ⑭あんしん歩行エリア
- 【その他】
- ⑮バリアフリー法該当箇所

事故ゼロプラン対策箇所の選定

※毎年度更新

(選定方針)

- ①②⑫⑬は全て
- ⑨⑩⑪はプローブ情報等で対策の必要性判断
- その他の抽出指標のうち「3つ」以上該当

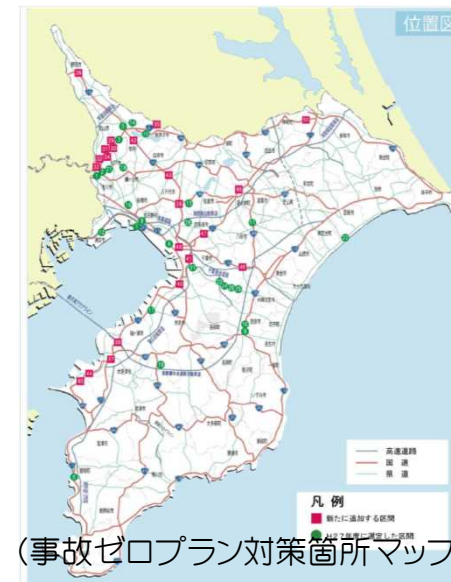
選定箇所数：303箇所(うち完了:202箇所(全て効果検証中)) ※H31.4現在

■対策箇所の選定(抽出指標、選定方針等)
学識者、関係機関等からなる委員会にて審議
(千葉県安全性向上プロジェクト委員会)

委員長：千葉工業大学創造工学部 赤羽教授
委員：千葉県警察本部 交通総務課長
千葉県警察本部 交通規制課長
千葉県トラック協会 専務理事
千葉県バス協会 専務理事
千葉県交通安全協会 事業管理課長
千葉県安全交運輸管理協会 事務局長
千葉日报社 広告局長
道路管理者(千葉県・千葉市・国道事務所)

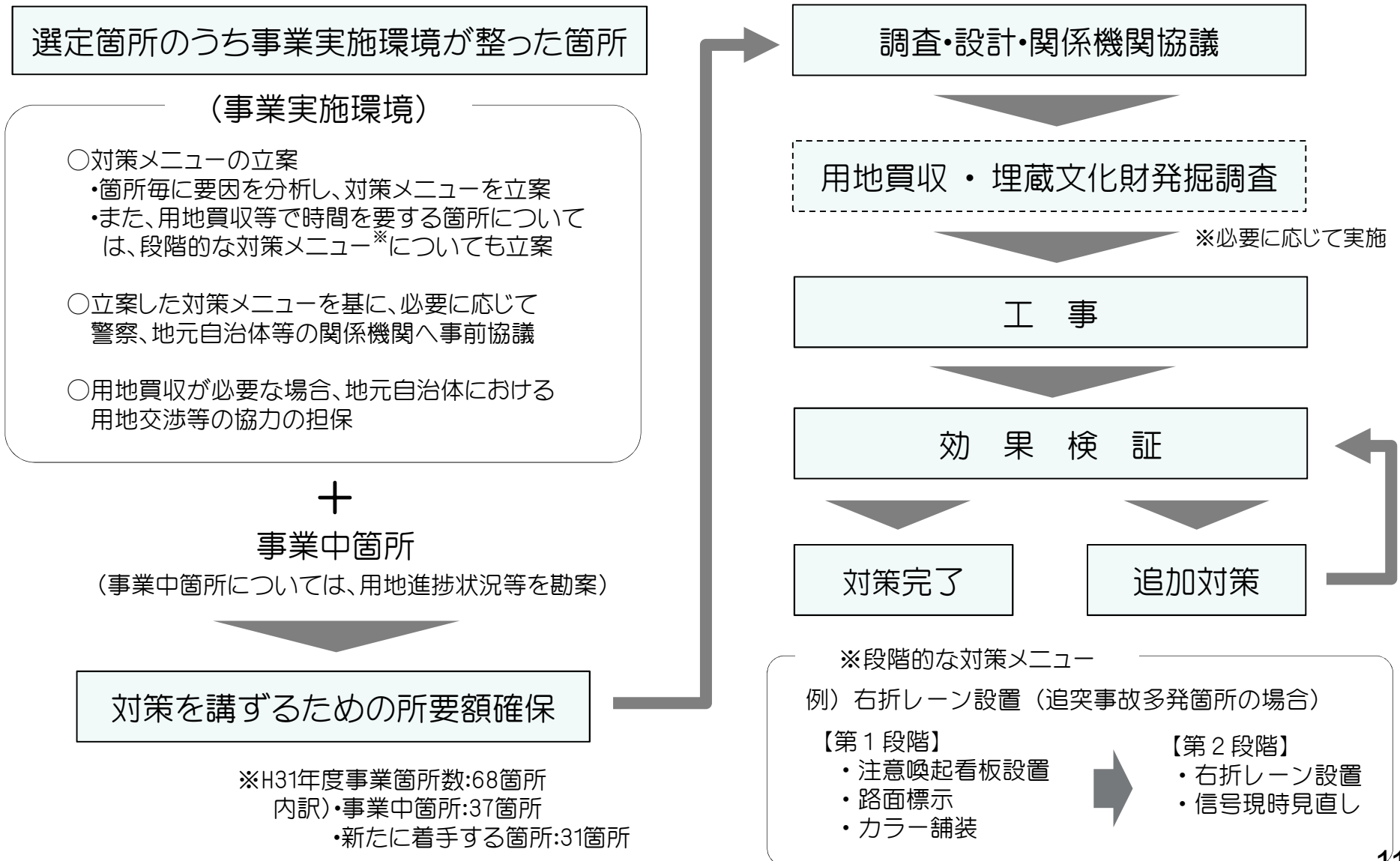
■情報発信

選定プロセスや対策箇所等を、HP等を活用し、
情報発信



(事故ゼロプラン対策箇所マップ)

【事業の進め方】

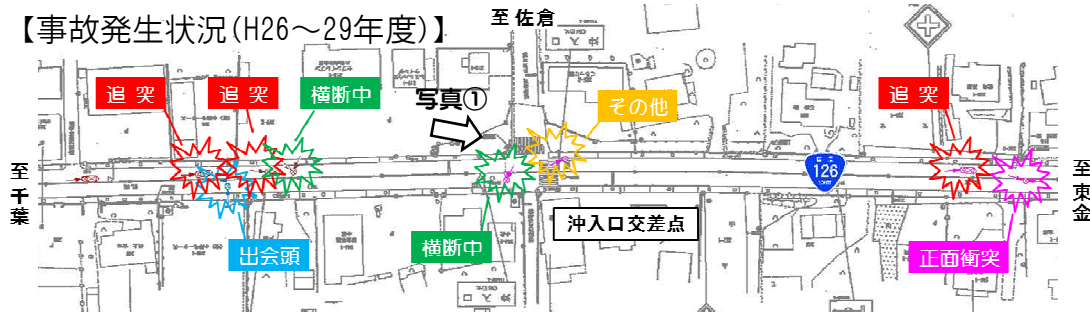


事故対策の事例 (国道126号 沖入口交差点)

おきいりぐち

事故発生要因

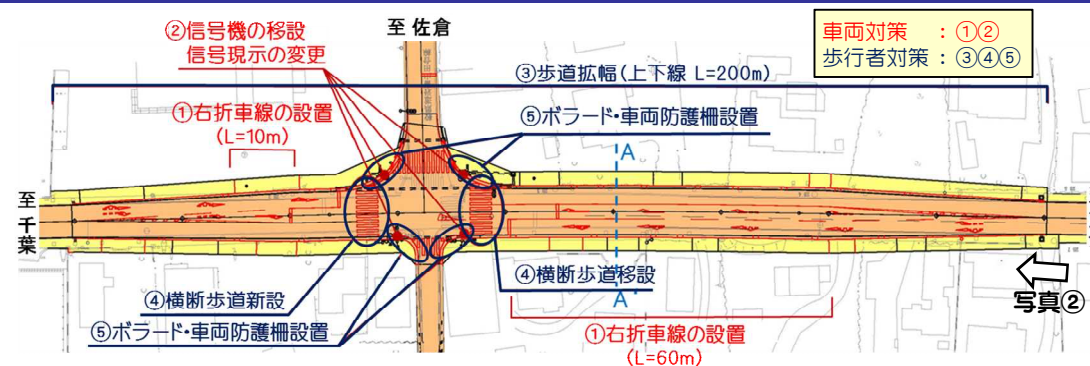
【事故発生状況 (H26~29年度)】



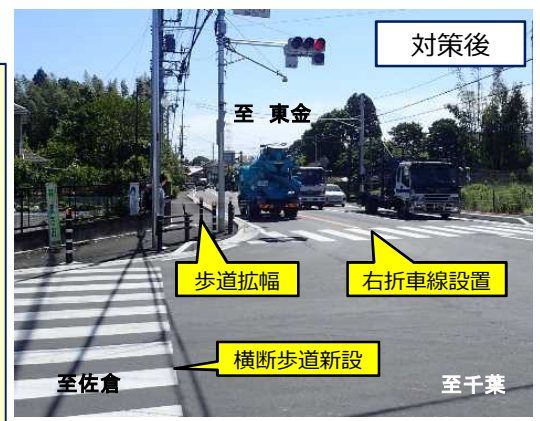
- 主な要因
- 【車両事故】
 ○東金方面から佐倉方面への右折車両により、後続車が滞留
 ⇒渋滞末尾での追突多発
- 【歩行者事故】
 ○横断歩道未設置箇所での乱横断
 ○通学路指定されているが歩道が狭小



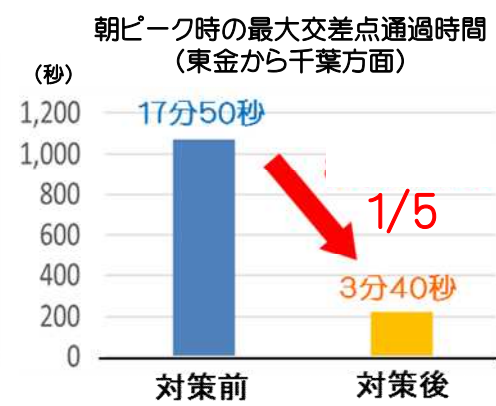
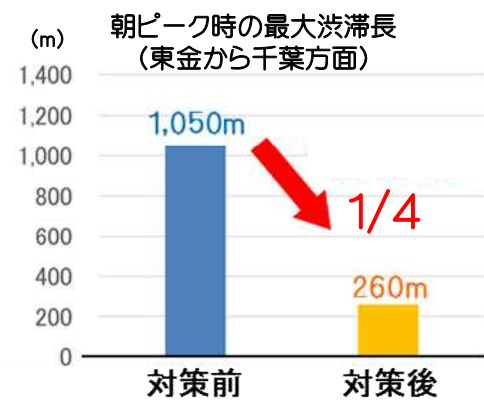
対策メニューの選定・実施



- 事業経緯
- ※用地買収難航により、事業が長期化
- H12年度 事業に着手
 H13年度 用地測量着手
 H14年度 用地交渉開始
 H22年度 事故ゼロプラン対策箇所に選定
 (H26より、地元自治体が) 用地交渉に協力
 H29年度 用地取得完了
 H31.3.15 工事完了



効果検証



対策前:H28.2.16
 対策後:R元.5.23

- 開通後2ヶ月経過しているが、交通事故ゼロ
- 朝のピーク時における交差点を先頭とした最大渋滞長が1/4に
- また、交差点通過時間が1/5に
- ▼
引き続き効果検証



埋蔵文化財発掘調査

○事業範囲内に埋蔵文化財包蔵地がある場合、文化財保護法に基づき、その取り扱いについて教育委員会と協議（一般的には、調査し記録保存（費用は事業者が負担））

《 発掘調査フロー 》
（記録保存の場合）

教育委員会へ照会

予備（試掘）調査

（遺跡の範囲・性格等を確認）
※費用は原則、教育委員会が負担

教育委員会と
協定書締結

（発掘調査範囲・実施機関・概算費用）
※教育委員会での調査実施が困難な場合、
財団・事業団等が実施機関として代行

契 約

（調査実施機関と契約）

本調査・記録保存

■主な契約先・契約額（H30年度）

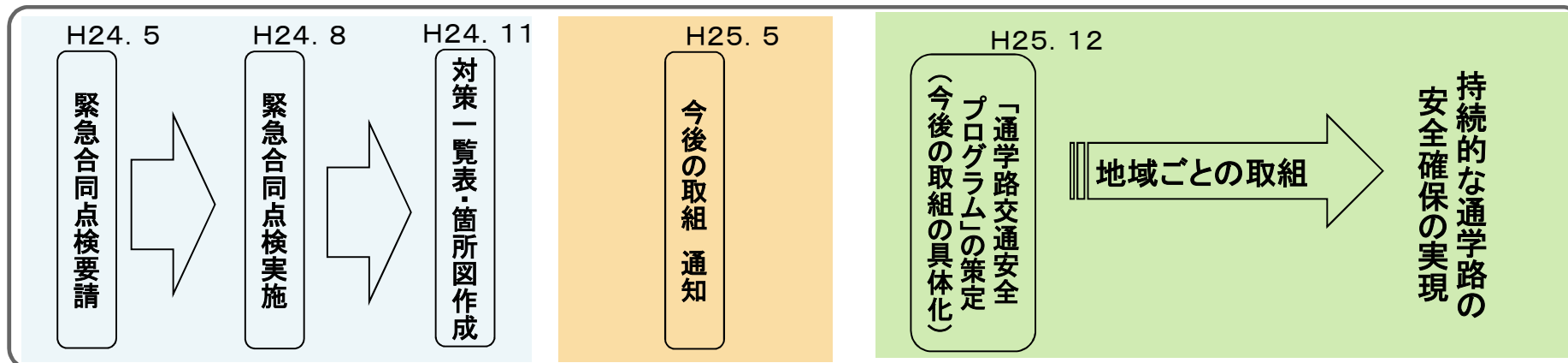
契 約 先	(公財)かながわ 考古学財団	(公財)群馬県 埋蔵文化財 事業 団	備 考
契約額（百万円）	673	134	
発掘作業員人件費	301	66	職員（学芸員）+補助員
測量・撮影等	19※ ¹	13	
土工事※ （現場管理費含む）	226	31※ ²	表土掘削・運搬・埋戻し、仮囲い、 粉じん対策等
営繕費	27	7	現場事務所、光熱水料等
その他	50	7	業務管理費、消耗品等
消費税	50	10	
調査面積	11,628㎡	2,394㎡	調査層数：5層
発掘作業員延人数	18,065人・日	4,793人・日	職員（学芸員）+補助員
調査期間	12ヶ月	5ヶ月	
発掘作業員単価	約1.7万円/日	約1.4万円/日	

※1： 機器をレンタルし、直営で実施

※2： 建設機械をレンタルし、直営で実施

緊急合同点検箇所 (1/3)

- 通学路の安全確保を図るため、市町村毎に「通学路交通安全プログラム」を策定。
- 学校・PTA等と連携した定期的な合同点検を実施。
- 効果把握を踏まえた対策の改善・充実の実施を推進。

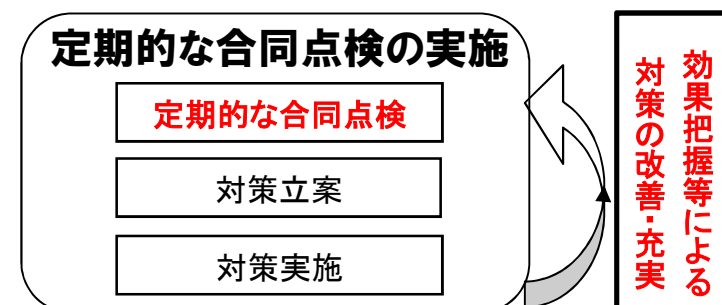
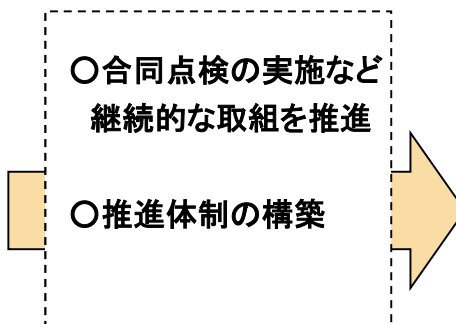
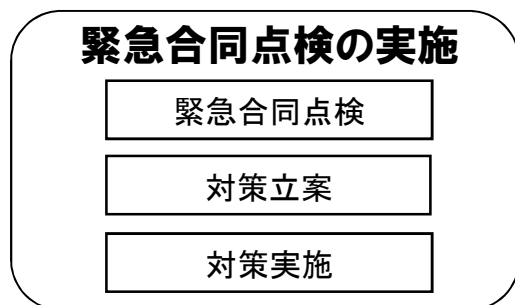


H24. 5
国からの要請(全国一斉点検)

H25. 5
継続的な取組 通知

H25. 12
通学路交通安全プログラム策定 通知

- 【プログラムの内容】 ※市町村ごとに策定
- ①推進体制の構築
 - ②定期的な合同点検の実施方針
 - ③効果把握等による対策の改善・充実



緊急合同点検箇所 (2/3)

■通学路交通安全プログラム

- エリアとして速度抑制や通過交通の進入抑制を図る生活道路対策の考え方を導入
- 地域住民が行った通学路点検によるヒヤリマップとプローブ情報を重ね合わせ、生活道路に潜む危険を見える化

【合同点検の実施状況】



【ヒヤリマップの作成状況】



全国の小学校(約2万校区)へ展開

緊急合同点検箇所 (3/3)

■ 通学路の緊急合同点検結果に基づく対策の実施状況 (平成29年度末時点)

	箇所数		
		うち対策済み	進捗率
対策必要箇所数	74,483	72,238	97.0%
教育委員会・学校による対策箇所	29,588	29,578	99.9%
道路管理者による対策箇所 (うち直轄)	45,060 (1,283)	42,850 (1,244)	95.1% (97.0%)
警察による対策箇所	19,715	19,687	99.8%

※1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所 (全体数) と一致しない。

■ 道路管理者による対策事例



歩道の設置



路肩のカラー拡幅、カラー舗装化



防護柵の設置

【参考】生活道路対策の支援

- 国土交通省では、地方自治体が行う身近な道路の交通安全対策を支援する「生活道路対策エリア」の取り組みの拡大を推進（H28年度より開始し、現在、907エリア(417市区町村)）
- プローブ情報の分析結果の提供等の技術的支援や仮設ハンプの貸し出しを実施

【生活道路対策のイメージ】

進入口を入りにくくする



走行速度を抑制する



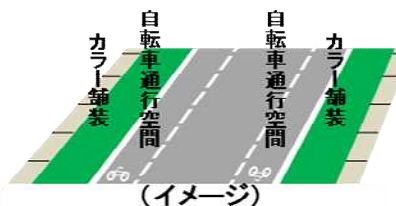
ゾーン30
(都道府県公安委員会)



歩行者の空間を確保する



歩行者・自転車の空間を優先して確保する



○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

プローブ情報の分析

【出典】 走行経路：ETC2.07 ロープデータ (集計期間H28.4~H29.3)
走行速度：ETC2.07 ロープデータ (集計期間H27.4~H28.3)
死傷事故：生活道路統合データ (集計期間H26.1~H26.12)



地域の声



反映

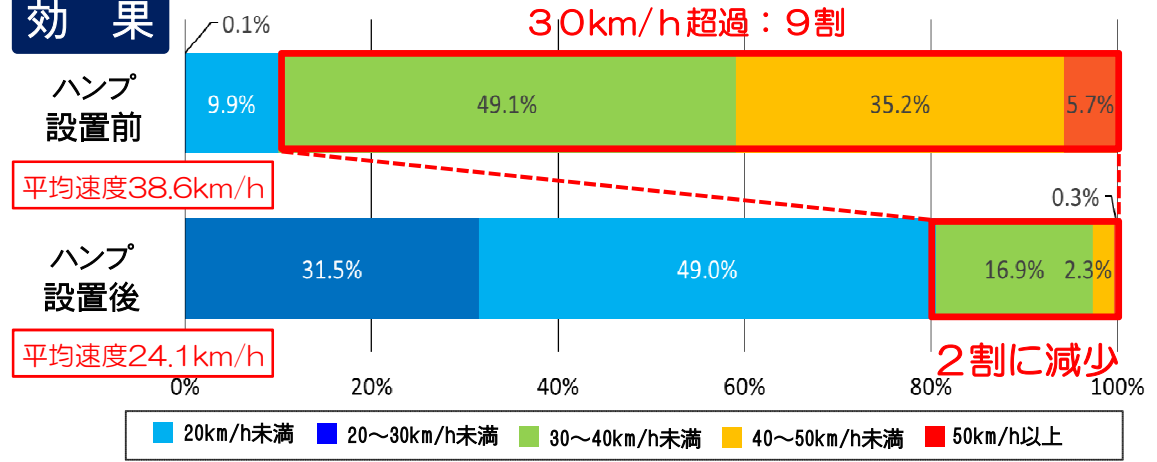
・地域住民、学校関係者及び関係機関の協働でワークショップを開催し、地区内の課題抽出し、対策案を検討

対策



仮設ハンプ・狭さく設置(H30.7.24~7.30)

効果



【出典】 草加市調査結果(対策前H30.7.18、対策後H30.7.25 調査時間：7:00~19:00)

【参考】大津市の事故を受けた対応

1. 国土交通省では、園児等の移動経路における交通安全の確保のため、道路管理者と都道府県警察とが合同で点検を実施するよう 5月13日付けで通達を发出済。

＜点検の対象＞

「過去5年間で子供が当事者となった交差点での重大事故」のうち、都道府県警察が行った点検プロセスの過程で、改善を図ることとなったもの」等

2. さらに、「園児が日常的に利用する道路」等についても、対策が必要な箇所の抽出や対策の実施について、関係府省庁（内閣府、厚生労働省、文部科学省等）と連携して進め方を検討して参りたい。
3. 地方公共団体が行う対策に対して、必要な交付金等の確保に努めて参りたい。