

(1) 指標の動向

■平成16年の死傷事故率は120.0件/億台キロに後退

平成16年の死傷事故率（全国）は、死傷事故件数が対前年4,198件増加して過去最悪の952,191件となったことにより、対前年比0.4%増加（暫定値）し、120.0件/億台キロに後退し、過去最悪だった平成12年以来4年振りに120件/億台キロ台となった（図8-1）。

X年の死傷事故率は、「X年の死傷事故件数÷X年の走行台キロ」により求めるが、最新データについては、走行台キロのデータが現時点では得られないため暫定値として「(X-1)年の走行台キロ」を用いている。確定値は平成15年度の走行台キロ決定後に算出する。

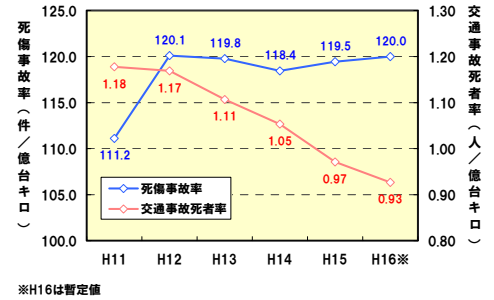


図8-1 近年の死傷事故率と交通事故死者率の推移

■交通事故死者率は着実に減少。中央分離帯設置などにより、致死率の高い事故を抑止

平成16年の交通事故死者数が近年最低の7,358人となったことにより、交通事故死者率は0.97人/億台キロから0.93人/億台キロへと昨年に引き続き着実に減少（対前年比4.5%減）した。（図8-1）

事故類型別に見ると、路外逸脱、工作物衝突、正面衝突等の致死率の高い事故件数が減少している。（図8-2）これは、中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止（図8-3）などこれまで実施してきた道路交通環境の整備により、比較的致死率の高い事故の対策が進んでいることが要因と考えられる。また、シートベルト着用率の向上や、飲酒運転の減少、車両安全性能の向上等による効果が考えられる。

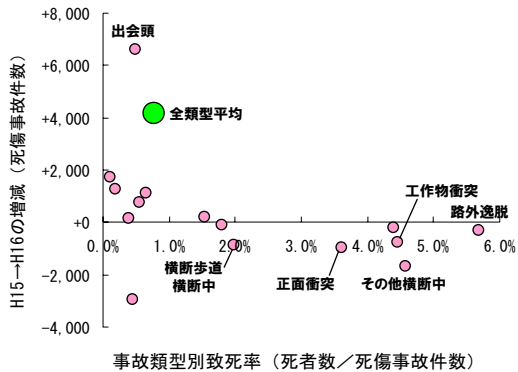
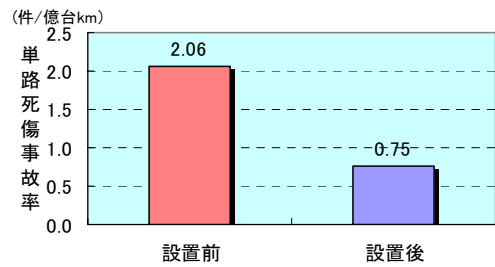


図8-2 事故類型別の致死率とH15→H16の事故件数の増減



※H9～H13の間で中央分離帯の設置された区間について、設置前後の死傷事故率を比較  
H9, H11 道路交通センサス、H8～H14 交通事故統計データ、MICHI データによる

図8-3 中央分離帯設置前後の正面衝突事故の比較

中期的な目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>○死傷事故率を平成19年までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とする</li> <li>○事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故を平成19年までに約3割抑止する</li> <li>○あんしん歩行エリア内の死傷事故を平成19年までに約2割抑止する（歩行者・自転車事故については約3割抑止）</li> </ul>
--------	---

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■自動車専用道路と幹線道路では死傷事故率が減少。生活道路では死傷事故率が増加

道路種類別の死傷事故率の増減率を見ると、自動車専用道路では前年比3.1%減少と昨年の1.0%からさらに大きく減少しており、幹線道路（都道府県道以上）では1.1%の増加から0.3%の減少に転じている。一方で、生活道路

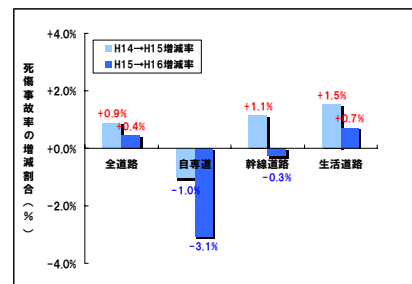


図8-4 道路種類別の死傷事故率の推移 (H14～H16)

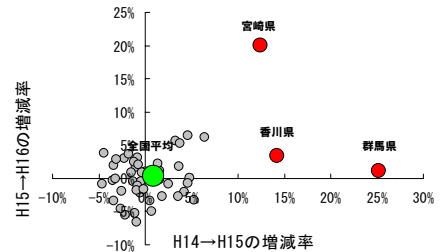
**【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】**

(市区町村道等)での死傷事故率は昨年に続いて 0.7%の増となっており、生活道路の死傷事故率の増加が全道路での増加につながっていることが分かる。

**■死傷事故率ワースト1,2の都県を含む24道府県では死傷事故率が減少**

都道府県別では、過半数の24都道府県で死傷事故率が減少した。最も減少率が高いのは高知県で、対前年比6.6%の減少となっている。

なお、死傷事故率がワースト1,2の神奈川県、東京都では、死傷事故率が減少(神奈川;3.4%減、東京;1.9%減)した。神奈川県の死傷事故率の減少幅(-8.1%)は全国一。



**■昨年死傷事故率が増加した3県は今年も増加**

昨年死傷事故率が大幅に増加した3県(群馬県、香川県、宮崎県)においては、今年も死傷事故率が増加した。特に、宮崎県では、昨年の対前年比12.4%増に引き続き、今年も20.4%増加した。

図 8-5 昨年と今年の県別死傷事故率の増減率の比較

**■死傷事故率の増減は都道府県によって二極化。死傷事故率が増加した県は生活道路で多く増加**

今年、死傷事故率の増加率の大きい5県(宮崎県、三重県、沖縄県、宮城県、愛知県)は、昨年も3~12%と対前年比で高い伸びを示していた。一方、今年、死傷事故率の減少率の大きい5県(高知県、青森県、島根県、佐賀県、石川県)では、昨年以前から死傷事故率が減少傾向を示しており、死傷事故率の増減については二極化の傾向が見られる。(図 8-6) なお、死傷事故率の増加減少については、各県とも事故件数の増減によるものであり、走行台キロの変化は小さい。また、減少率の大きい5県については、いずれも今年の死傷事故率の値が全国値を下回っている。

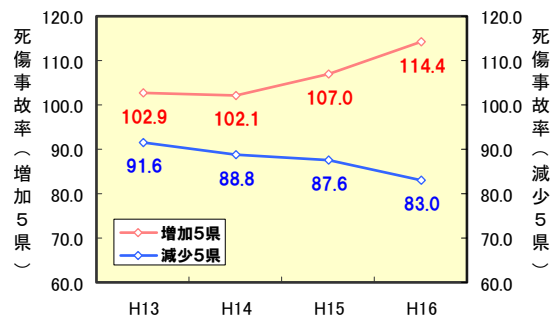


図 8-6 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の死傷事故率推移の比較

県別の死傷事故率の増減を道路種類別に見ると、増加率の大きい県では自動車専用道路や幹線道路に比べて生活道路の死傷事故率が高く、かつ増加率も高い傾向にあるのに対し、減少率の大きい県では生活道路の死傷事故率は比較的 low、全ての道路で減少傾向にあり、中でも生活道路の減少率が大きいことがわかる。(図 8-7)

また、都道府県ごとの増減を事故類型別に見ると、増加率の大きい県は出会い頭事故および追突事故の件数が大幅に増加しているのに対し、減少率の大きい県ではこれらのタイプの事故を減少または微増程度に抑えており、これらのタイプの事故を抑止していくことが死傷事故率の改善につながることを示唆している。(図 8-8)

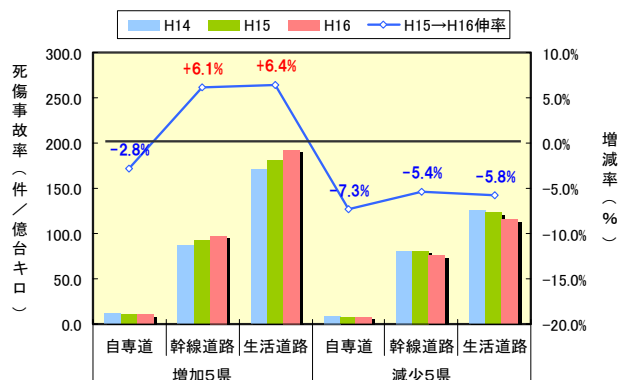


図 8-7 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の道路種類別の比較

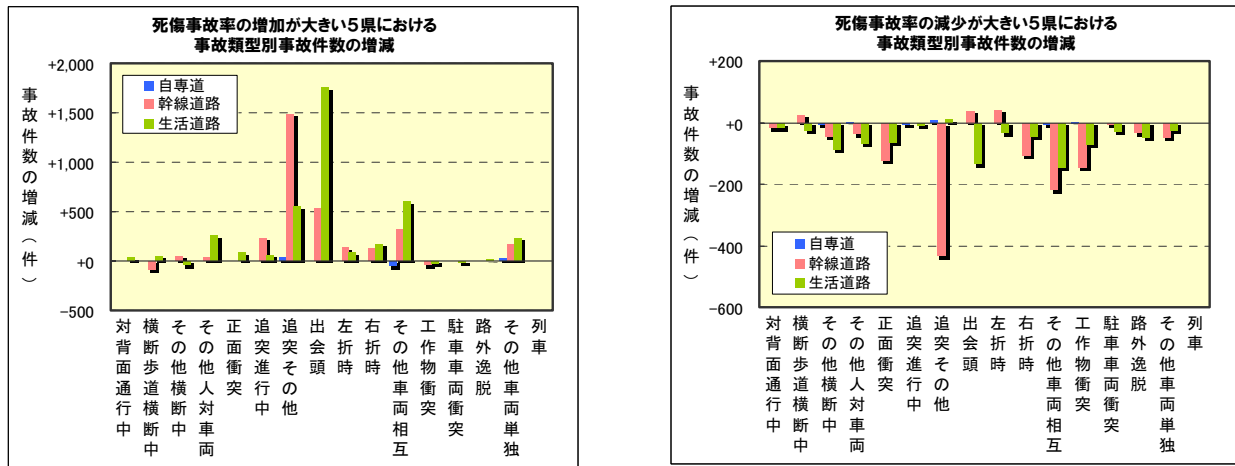


図 8-8 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の事故類型別の比較

■最も顕著に増加している事故は生活道路における出会頭事故

全国で昨年と比較して最も顕著に増加した事故類型は出会頭事故であり、全事故の増加件数である 4,198 件を上回る 6,603 件の増加であった。また、昨年大幅に増加した追突事故も 2,514 件増と引き続き増加した。これらを含む車両相互事故が 6,709 件増加しており、死傷事故率の増加要因となっている。ただし、正面衝突事故 (941 件減) および右折時事故 (2,931 件減) については事故件数が大幅に減少した。一方、致死率が高い人対車両事故の件数は大幅に減少 (2,378 件減) し、車両単独事故も微減 (103 件減) している。

これらを道路種類別に見ると、出会頭事故は昨年からの増加件数 6,603 件のうち 5,143 件が生活道路でのものであり、追突事故は昨年からの増加件数 2,514 件のうち 1,879 件が幹線道路でのものである。

■自転車乗車中の死傷者が増加

交通事故による死傷者は、昨年と比べ、事故件数の増加に伴い、1,345 人増加した。これを当事者別にみると、自動車乗車中 (2,401 人減) および歩行中 (2,403 人減) の死傷者は減少する一方、自転車乗車中の死傷者は 6,045 人増加した。

これを道路種類別にみると、自転車乗車中では 4,384 人 (72.5%) が生活道路での事故である。また、事故類型では出会頭事故が占める割合が高い。これらは事故件数の増減の特徴と一致しており、昨年と比較して増加した生活道路での出会頭事故は自転車がかかわることが多いといえる。

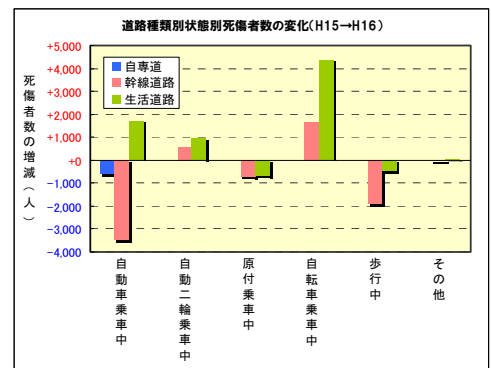


図 8-9 状態別の死傷者数の増減

■優先度明示方式(事故率曲線)と科学的分析に基づく事故対策を導入

区間毎の死傷事故率を高い順に並べた事故率曲線により優先的に対策の必要な区間を明示する優先度明示方式を導入するとともに、「交通事故対策・評価マニュアル」を作成し科学的分析に基づく対策立案を支援。また、全国で 30 の道府県で都道府県アドバイザー会議を設置し、学識経験者等から助言を受けながら対策立案を実施。



図 8-10 交通事故対策・評価マニュアル

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」の対策を推進

幹線道路の死傷事故は特定の箇所に集中しており、事故率の高い箇所等で重点的に対策を実施することが効果的であることから、平成15年度より、幹線道路については、死傷事故率の高い箇所で集中的に対策を実施する「事故危険箇所対策」を推進しており、平成16年度までに約1,600箇所に対策に着手した。

また、生活道路については、事故発生割合が高い地区等緊急に歩行者、自転車の安全対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」として指定し、面的・総合的な対策を推進しており、平成16年度までに約600地区に対策に着手した。

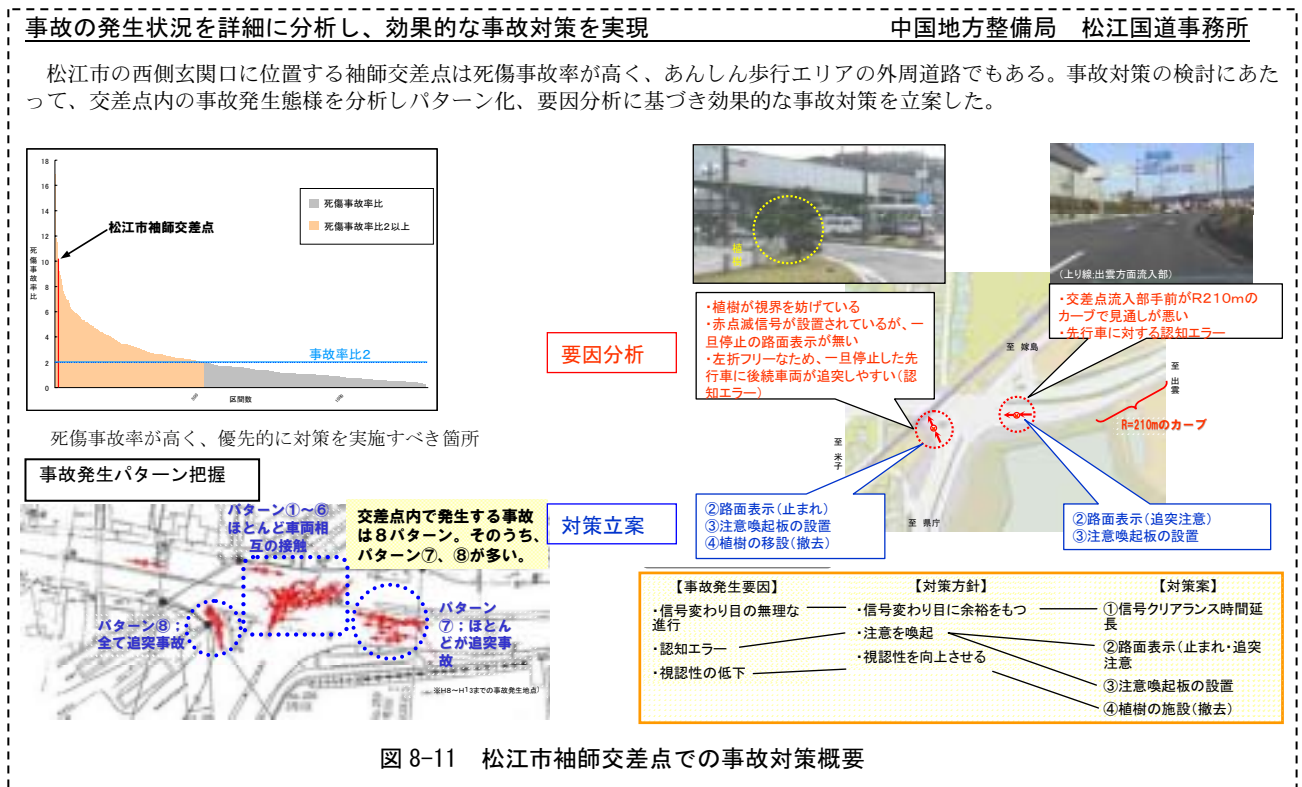


図 8-11 松江市袖師交差点での事故対策概要



図 8-12 徳島市蔵本・佐古地区での事故対策概要

### (3) 業績計画（今後の取組み）

#### ■ 幹線道路での対策と生活道路での対策の両輪で重点的な事故対策を実施

平成 15 年度より着手している「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」での重点的な事故対策を今後も着実に推進し、効果的に死傷事故抑止を図る。生活道路での死傷事故率の増加を踏まえ、「あんしん歩行エリア」では、後述の優先度明示方式による周辺道路対策との連携や、科学的分析による事故対策立案、アドバイザー会議による助言等を活用し、効果的な事故対策を推進する。

#### ■ 優先度明示方式（事故率曲線）の一層の活用

昨年度導入した優先度明示方式（事故率曲線）について、道路事務所等において職員が対策の必要な箇所の対応状況や予算の配分状況等を把握できるツールとして活用できるよう、事故率曲線上に事業実施箇所や対策検討中の箇所等を明示する方法を統一し、今後は、実際の事業実施の現場において活用を図っていく。

また、事故率曲線はあくまで課題の大小を表す手法であり、実際の事業区間の決定に際しては、事故の発生状況（死亡事故、時間帯別、季節別）、地元の事情、気候などの地域特性、交通安全に関する施策（あんしん歩行エリア等）、事業実施の難易度等を勘案することが重要であることから、統一した作成方法に各地方での独自の検討内容を追加することは妨げないこととした。

このように、今後は、昨年度導入した優先度明示方式を使いこなしていくことが必要であり、それらの取り組みを支援するため、道路行政マネジメントガイダンスを作成した。ガイダンスにおいては、全国各地の事業展開・管理の実情を把握し、目標とする成果（アウトカム）を達成するためには、どのような施策・事業を行えば良いかなどの行政判断等を支援する仕組みと参考となる好事例を示した。

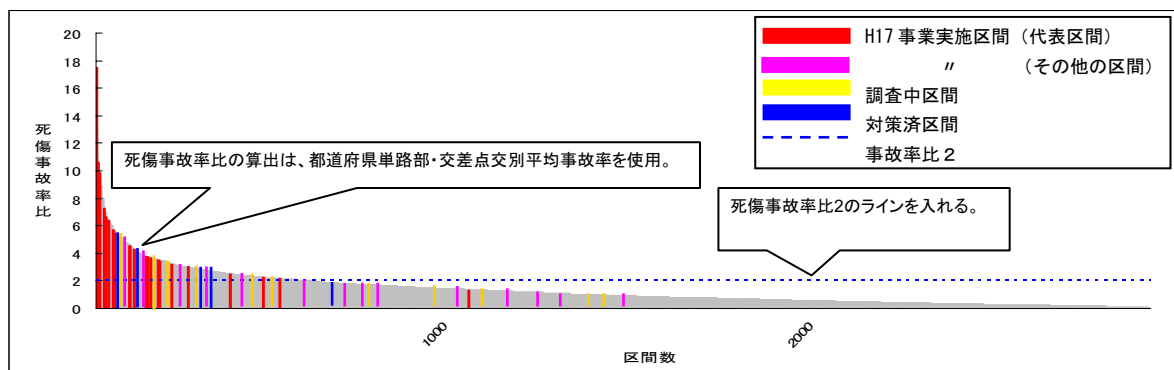


図 8-13 優先度明示方式の記載方法の統一

#### ■ 交通事故対策・評価マニュアル及び地方版アドバイザー会議の活用

効果的な交通事故対策を推進するため、対策の立案から評価までの手順、留意点等についてまとめた「交通事故対策・評価マニュアル」を昨年度作成し、全国の道路管理者に配布したところである。本マニュアルは、事故危険箇所等を対象に対策の立案から評価までの手順及び留意点等についてまとめたものであり、事故の発生過程、事故を誘発する道路環境要因等を科学的に分析することで、効果的な対策を立案できるとともに、事後評価の実施により追加対策の必要性検討にも活用できるものとしている。また、対策を実施した箇所における対策立案から評価までの各過程におけるデータや検討結果等の情報を事故対策データベースに蓄積することにより、今後の事故対策にフィードバックすることとしている。

また、対策立案や評価にあたっては、必要に応じて学識経験者等からなる都道府県アドバイザー会議の助言を受けながら進めることとしており、より一層の活用を図っていくこととしている。