

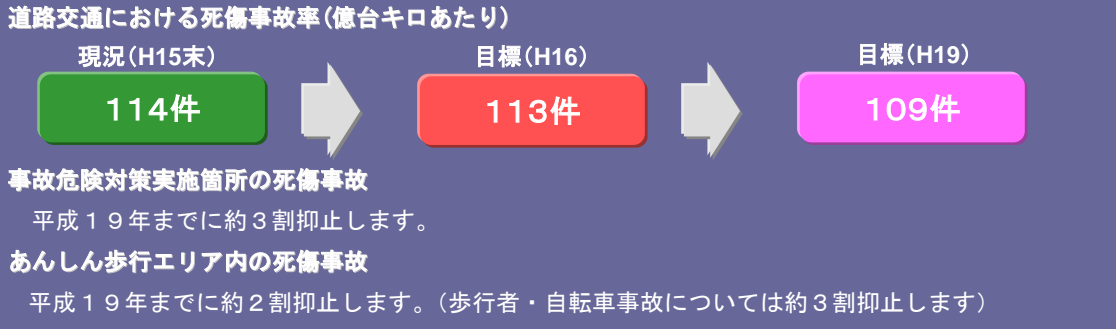
(8) 道路交通における死傷事故率



● アウトカム指標の位置づけ

交通事故の発生は、大きな社会的・経済的損失をもたらすほか、貴重な人命すら奪われる場合も多く、交通安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であることから、道路交通における死傷事故率<sup>16)</sup>を、交通事故の削減を図るための指標として採用しました。  
この指標は、自動車走行1億台キロあたりの年間死傷事故件数として表されます。

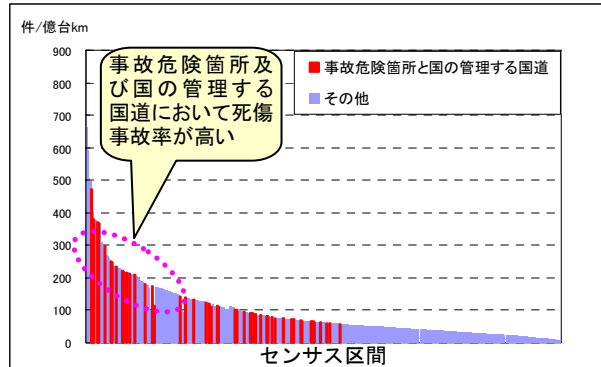
● 現況値と目標値



● 現況把握(死傷事故率)

広島県における交通事故は事故危険箇所及び幹線道路に集中しており【図8-1】、事故危険箇所及び国の管理する国道で広島県全体の50%が発生しています【図8-3】。これらの地点及び路線は、センサス区間別の事故率で見ても上位を占めています。

図8-1 広島県内の幹線道路における死傷事故率



資料: H13 事故統合データベース(広島県)

高さは走行台キロ当たりの年間死傷事故件数を示す。事故件数は、H13年交通事故統合データベース、交通量はH11センサスによる平日24時間交通量を用いている。

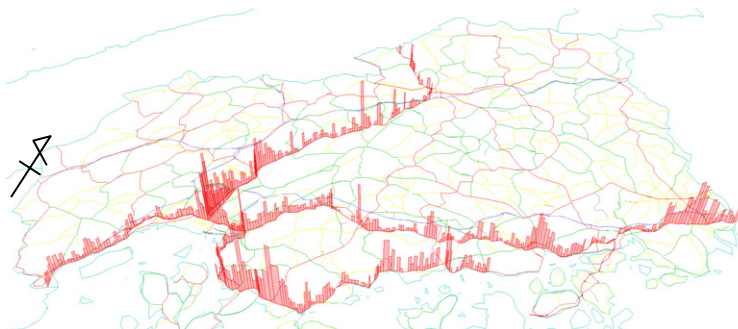
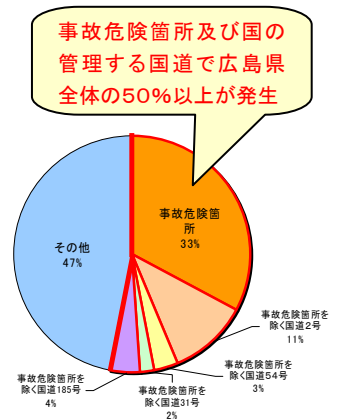


図8-2 広島県内の死傷事故率(国の管理する国道)

高さは走行台キロ当たりの年間死傷事故件数を示す。事故件数は、H13年交通事故統合データベースによる。交通量はH11センサスによる平日24時間交通量を用いている。



事故危険箇所及び国の管理する国道で広島県全体の50%以上が発生

図8-3 事故発生箇所の内訳

注) 現況把握では、幹線道路(国道、県道、市道のセンサス区間)における事故を対象

(8) 道路交通における死傷事故率

成果目標 ▶ 現況把握 ▶ 課題と要因分析 ▶ 施策の選定 ▶ 平成16年度の取り組み

● 課題と要因分析 (広島市中心部における国道2号の死傷事故要因分析例)

広島県内の死傷事故は国道2号で多発しています。また、国道2号における死傷事故を分析すると、広島市中心部において大きくなっていることが分かります。(図8-4参照)

また、広島市中心部における死傷事故の要因としては、渡河部や交差点の連続により安全性が著しく低下していることが考えられます。

講じられる対策としては、観音高架の都心部延伸により、交差道路との立体化を図るとともに、広島南道路や東広島・安芸バイパスの整備により通過交通を現在の国道2号から転換させ、交差点部における交通量を極力減らすことで、安全性の向上を図ることなどが挙げられます。

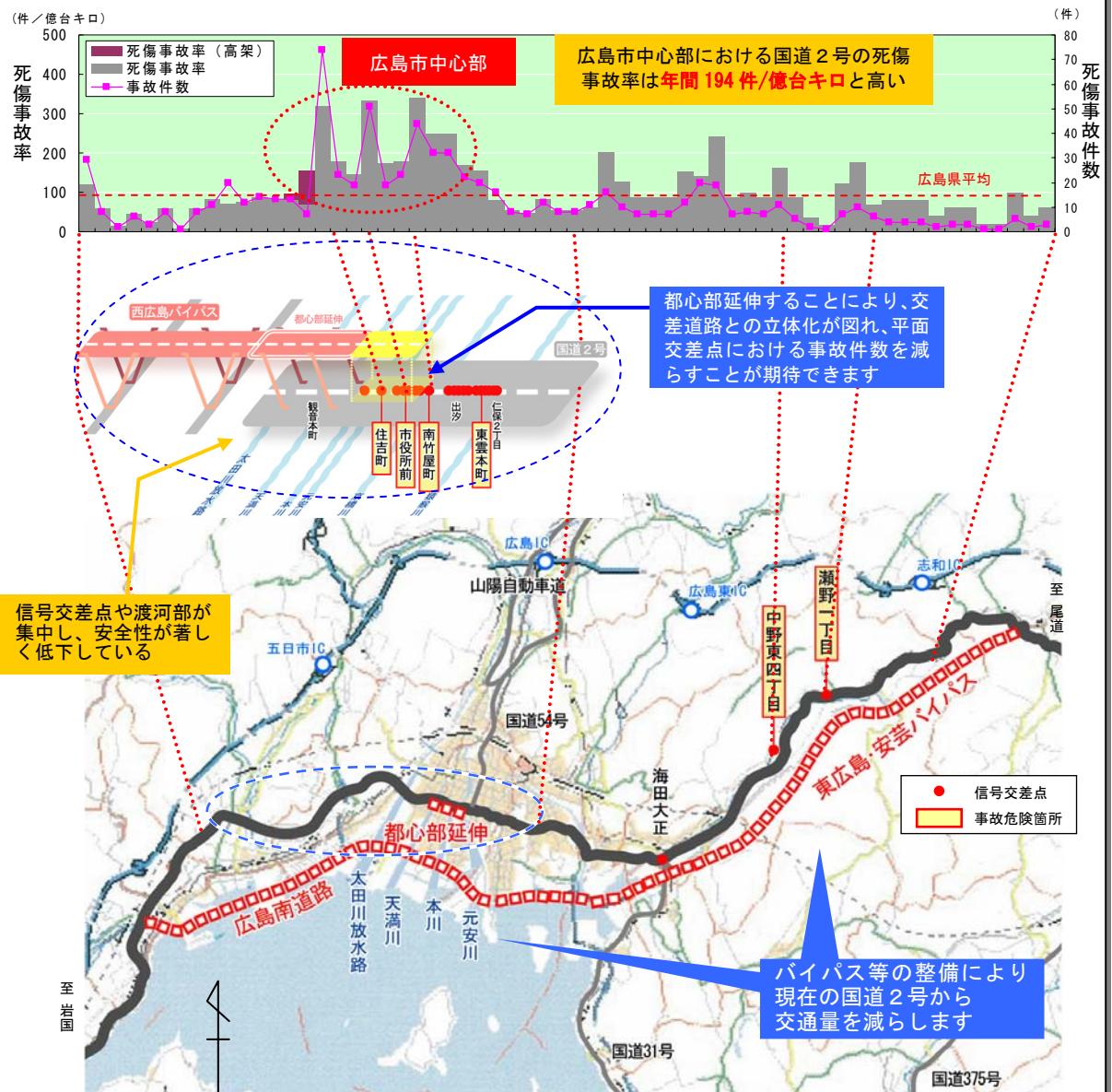


図8-4 国道2号の死傷事故件数と事故率(広島都市圏)

(8) 道路交通における死傷事故率



●課題と要因分析（福山市中心部における国道2号の死傷事故要因分析例）

広島県内の死傷事故は国道2号で多発しています。また、国道2号における死傷事故を分析すると、福山市中心部においても大きくなっていることが分かります。（図8-5参照）

また、福山市中心部における死傷事故の要因としては、渡河部や交差点の連続により安全性が著しく低下していることが考えられます。

講じられる対策としては、福山道路の整備において、交差道路との立体化を図るとともに通過交通を現在の国道2号から転換させ、現在の国道2号の交差点部における交通量を極力減らすことにより、安全性の向上を図ることなどが挙げられます。



図8-5 国道2号の死傷事故件数と事故率(福山市内)

資料：H11道路交通センサス、国土交通省



(8) 道路交通における死傷事故率

成果目標 ▶ 現況把握 ▶ 課題と要因分析 ▶ 施策の選定 ▶ 平成16年度の取り組み

● 施策の選定 (事故危険箇所、あんしん歩行エリア、事故率が高い路線)

■ 事故危険箇所 (116カ所)

事故危険箇所<sup>※17)</sup>においては、公安委員会との連携を図り、総合的かつ集中的な死亡事故対策を講じます。

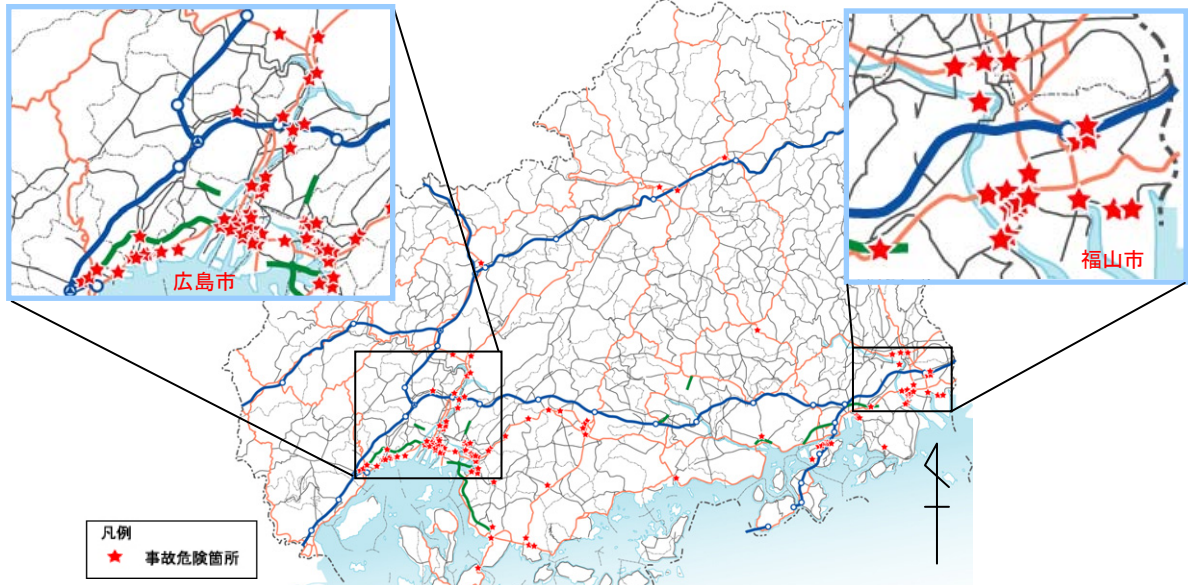
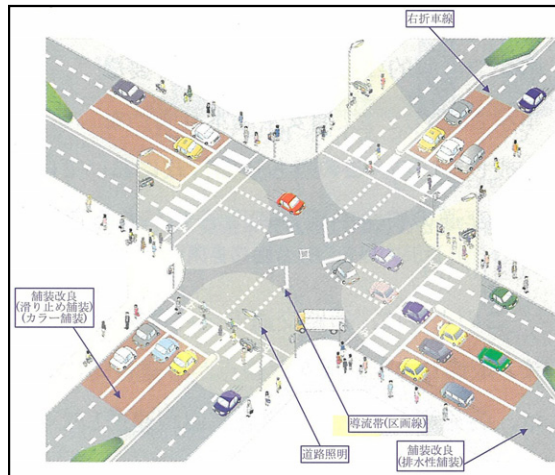


図8-6 広島県内の事故危険箇所位置

○ 交差点部



○ 単路部

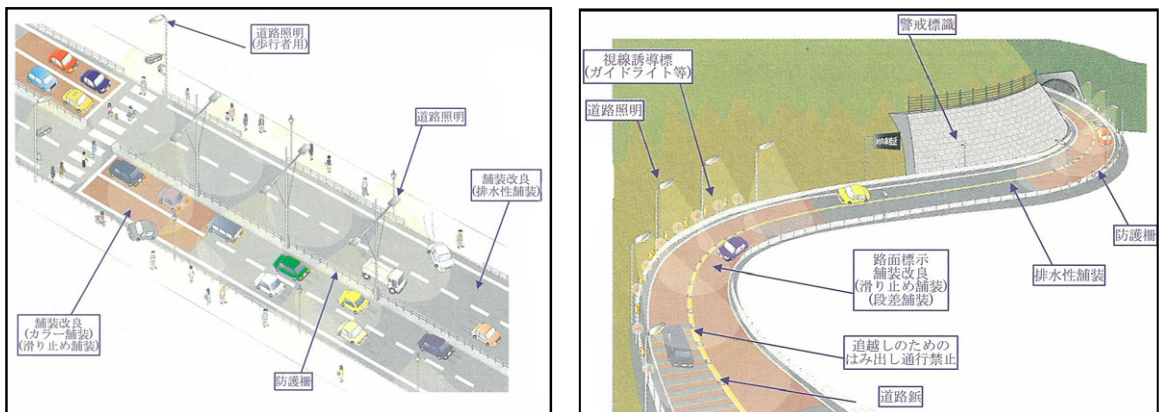


図8-7 事故危険箇所の対策イメージ

出典: 平成15年度道路行政の業績計画書

(8) 道路交通における死傷事故率

成果  
目標

現況  
把握

課題と  
要因分析

施策の  
選定

平成16年度  
の取り組み

● 施策の選定

■ あんしん歩行エリア・・・20カ所

あんしん歩行エリア※<sup>18)</sup>においては、公安委員会と連携し、交差点の改良等により、外周幹線道路の通行を円滑にしエリア内への通過車両を抑制する「外周道路対策」、ランプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成する「ゾーン対策」、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する「経路対策」を実施します。

図8-8 広島県のおんしん歩行エリア

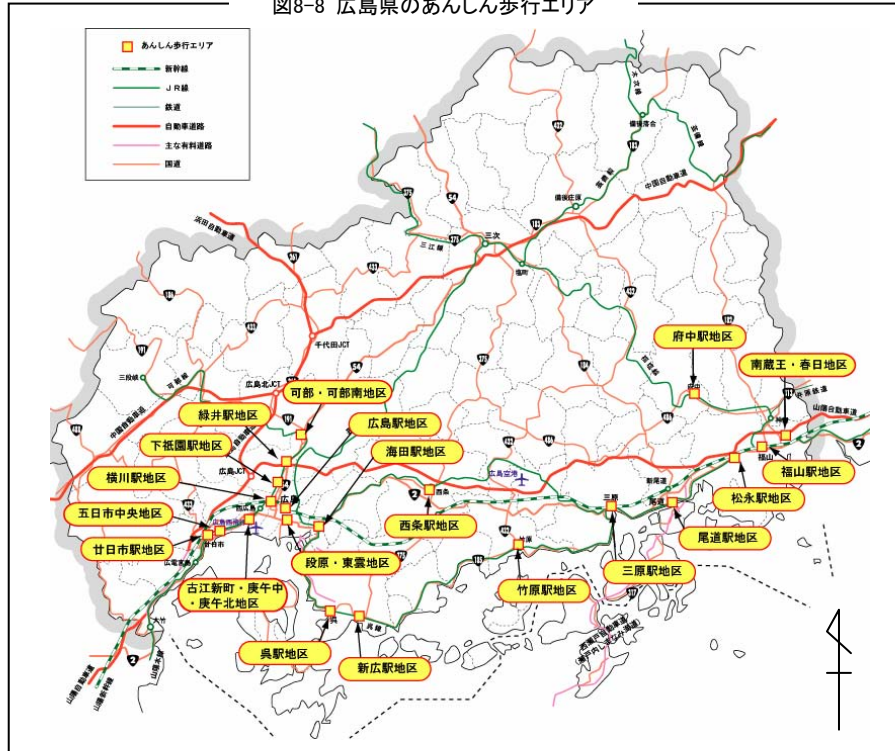


図8-9 あんしん歩行エリアの整備イメージ

■ 歩行空間の整備

- 路側帯の拡幅
- 歩道、自転車道、幅の広い歩道、歩車共存道路の整備
- 段差・勾配の解消、電線類の地中化

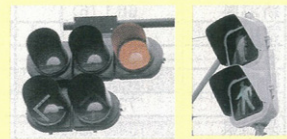


■ 交差点の改良

- 右折車線の設置
- 変形交差点の改良
- 駐車スペースの確保
- 違法駐車取締り

■ 信号機等の整備

- 交通量等の情報を基に、信号機を制御
- LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
- 高輝度・自発光式道路標識等の設置



■ 歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

- 最高速度規制
- 歩行者自転車用道路の規制
- ランプの設置



出典：平成15年度道路行政の業績計画書



(8) 道路交通における死傷事故率

成果  
目標

現況  
把握

課題と  
要因分析

施策の  
選定

平成16年度  
の取り組み

● 施策の選定

■ 事故率が高い路線

国道2号などの事故率の高い区間の要因分析結果を踏まえ、バイパス整備や交差点立体化を推進します。

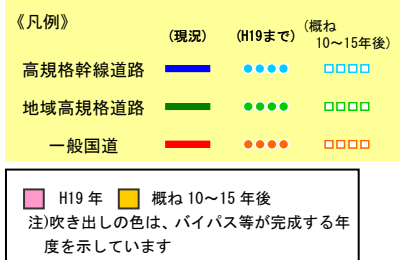


図8-10 安全性向上のためのバイパス整備

● 平成16年度の取り組み

事故危険箇所の死傷事故を抑止していくため、広島都市圏の国の管理する国道においては、一般国道2号安芸区中野東4丁目、一般国道185号呉市広駅前1丁目及び一般国道2号住吉交差点等の事故危険箇所等、5箇所の事故危険対策を実施し、交通事故の抑制を図ります。また、福山都市圏においては、福山市街地中心部の一般国道2号西桜町1丁目交差点、本庄町交差点等、7箇所の交差点対策を実施し、交通事故の抑制を図ります。

また、あんしん歩行エリア内については、公安委員会と連携して、エリア内への通過交通抑制、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン形成、歩行空間ネットワーク等の整備により、交通事故の抑制を図ります。抜本的には交差点立体化やバイパス整備により、死傷事故率の削減を図ります。