

国土交通省の今後の施策について

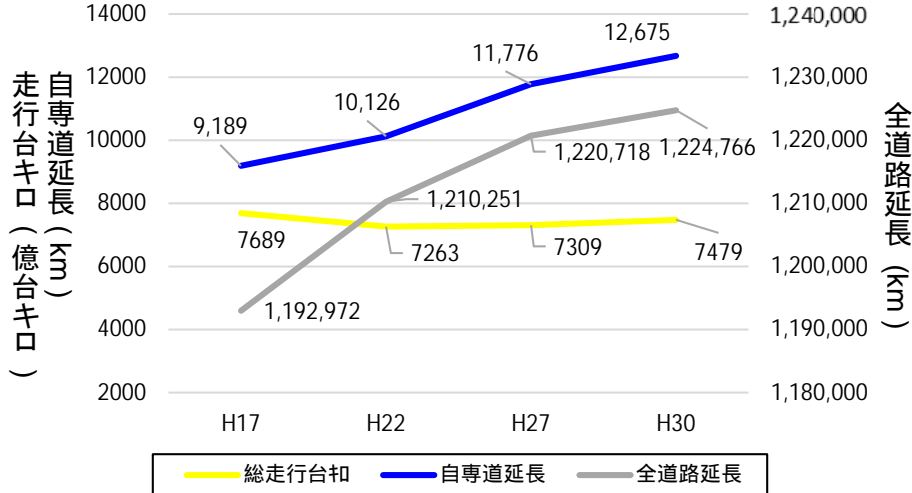
令和2年9月

1. 道路交通の安全 (道路局関係)

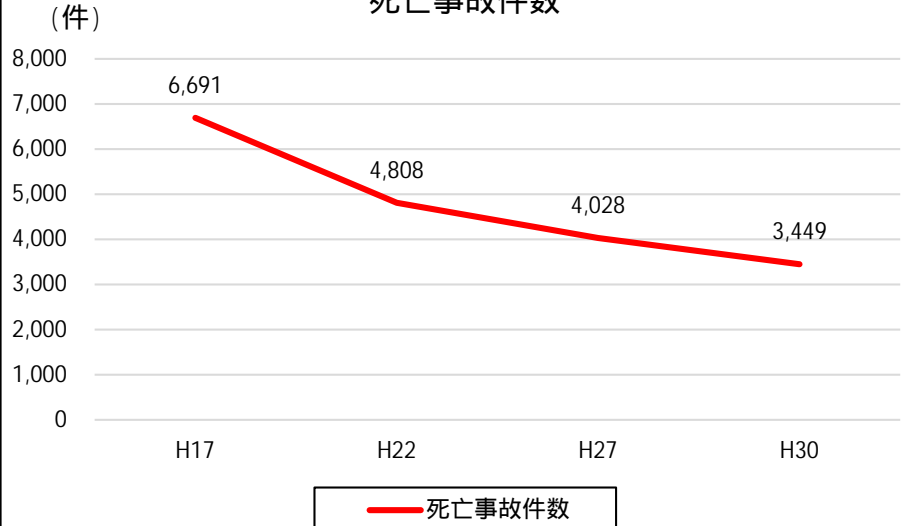
走行台キロ・道路延長・事故件数の推移

この約15年間の間に自動車走行台キロは横ばい。道路総延長は3%増、自専道の延長は約4割増。一方、「死亡」、「死傷」、「重傷」の事故件数とも約半減。

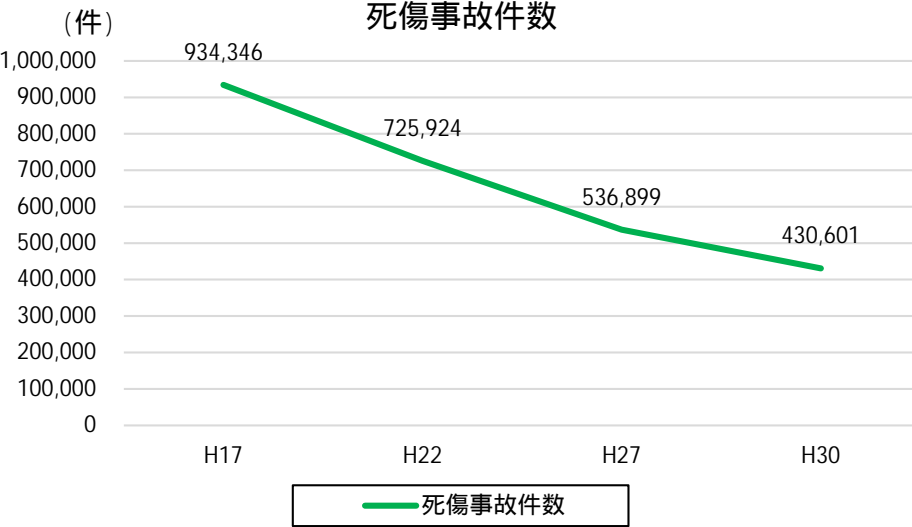
走行台キロ・道路延長



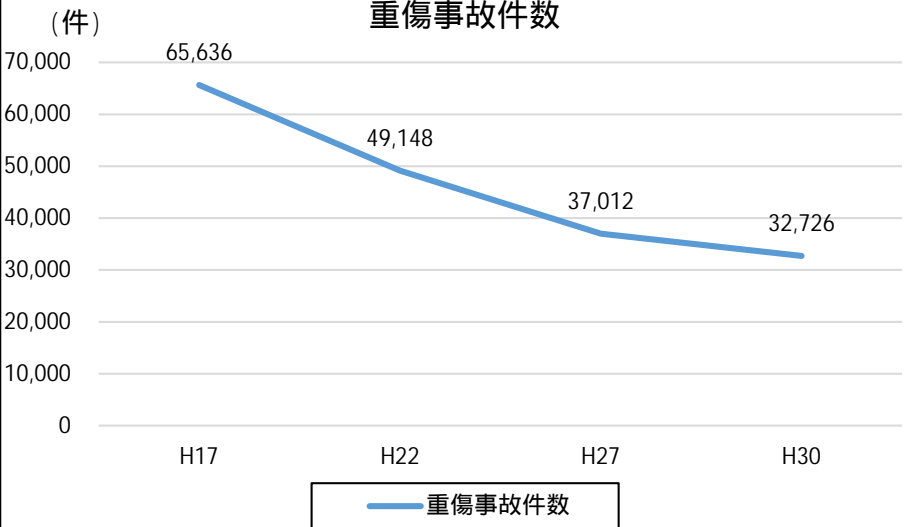
死亡事故件数



死傷事故件数

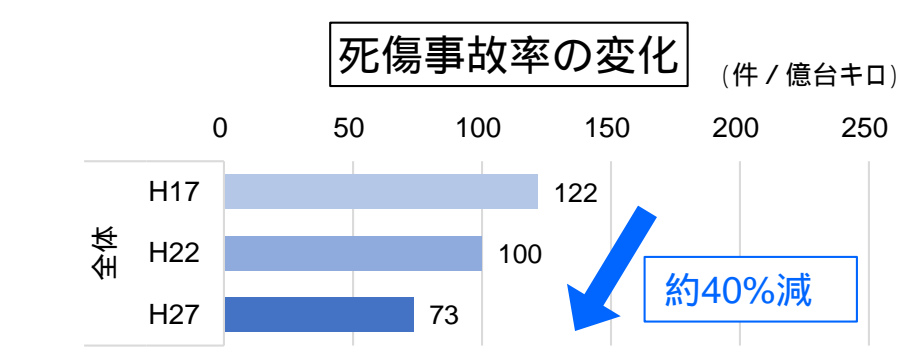
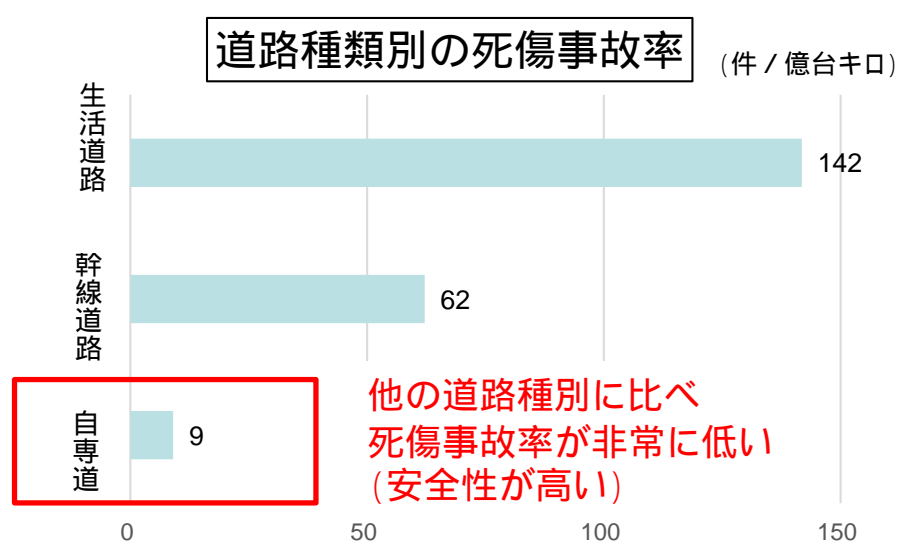
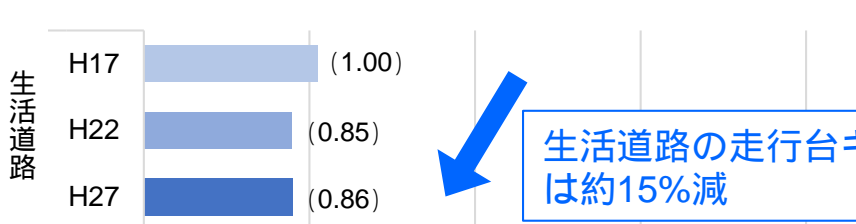
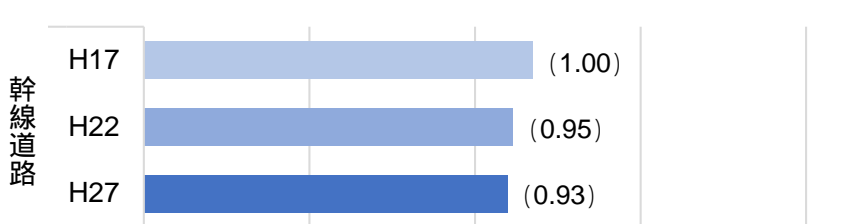
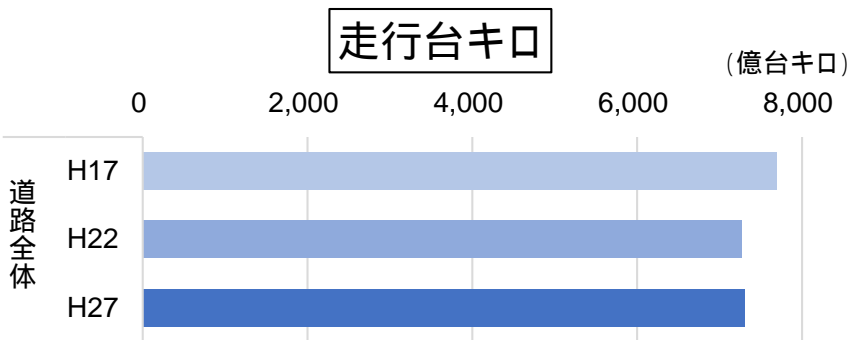


重傷事故件数



自動車専用道路の分担率の変化と事故率の関係

道路全体の総走行台キロが横ばいである中で、自専道は延長が伸び、分担する走行台キロは約30%増加。一方で、生活道路の分担する走行台キロは約15%減少。安全性の高い自専道の交通分担量の増加は、全体の死傷事故の減少に貢献していると考えられる。



自動車専用道路: (走行台キロ) 高速自動車国道、一般国道の自動車専用道路、都市高速道路
 (事故件数) 高速自動車国道、自動車専用道路
 幹線道路: 一般国道、主要地方道、一般都道府県道 (自動車専用道路との重複は除く)
 生活道路: 上記以外の道路
 生活道路の走行台キロは、自動車輸送統計による走行台キロの値から、道路交通センサスによる走行台キロのうち高速道路と幹線道路の合計値を減じた値

自動車専用道路の開通による周辺道路の交通安全の向上

東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)が開通した後、市川市内の沿線地域では、並行する県道及び周辺の生活道路において、交通量の減少と交通安全の向上の効果がみられる。

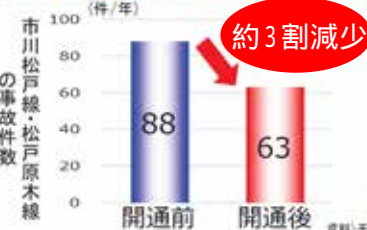


外環道(国道298号)に並行する県道では交通量が約2割減少

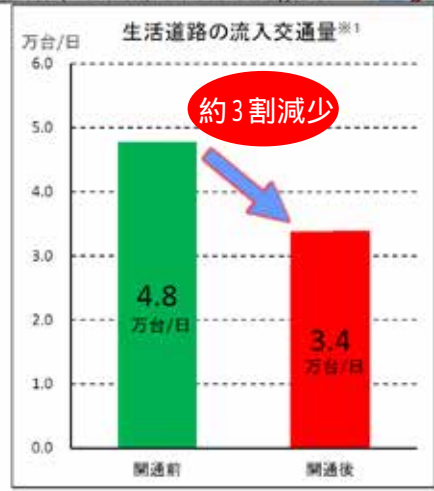


資料)交通量調査(2年)
開通前 H29.4.26(水)8.29(木)9.26(金)H30.5.23(水)の平均値
開通後 H30.6.5(火)17.31(土)19.6(木)19.8.4(火)の平均値

県道の交通事故は約3割減少



資料)千葉県警本部 開通前 H29.6-H30.5 開通後 H30.6-R元.5



資料)データ:交通量調査(1年) 開通前 H29.8.29(木)・H29.8.26(火)の平均値
開通後 H30.7.3(火)・H30.9.6(木)の平均値
*1:ETC2のETCフリーゾーン中にアリアゲにより確認した居住区画の調査地点でカウントした調査点の流入交通量(調査時の交通量を除く)



資料)データ:ETC2のETCフリーゾーン 調査日 H29.8.5-8 調査車 H29.8.6-8
* 急ブレーキ回数:生活道路内の車速検知カメラの30以上のブレーキ回数
一般に1回検出でETC2.35秒超えると車速に半減感をもたせられている



【色川市道】撮影:平成29年6月29日 19時

※生活道路・国道・主要地方道・県道を除く市道

自動車専用道路の対策について

暫定2車線区間については、優先的な区間で4車線化を計画的に実施するとともに、緊急的な対策としてワイヤロープの設置を推進。

重大事故に繋がる可能性の高い高速道路の逆走の対策や増加傾向にある高速道路への歩行者等の立入り対策を推進。

【暫定2車線区間の対策】

高速道路の暫定2車線区間は、死亡事故率が約2倍
(死亡事故率 4車線以上の区間:0.13、暫定2車線区間:0.26)

令和4年度までに、土工部及び中小橋にワイヤロープの設置を概成



< 付加車線の設置事例 >



< ワイヤロープの設置事例 >

高速自動車国道(有料)(平成25-30年)

【逆走対策】

逆走は、事故全体に比べ死傷に至る割合が約5倍、死亡事故となる割合が約40倍

標識設置・路面標示等の逆走防止対策を引き続き推進

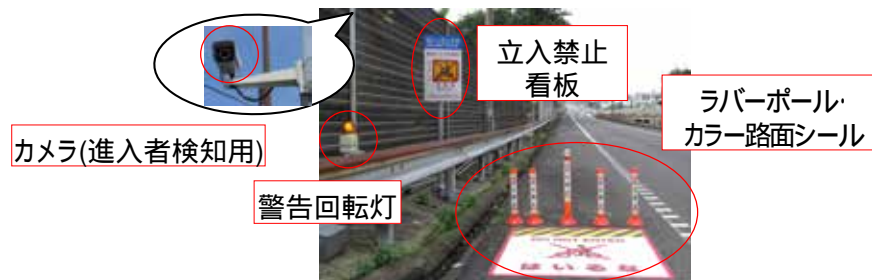
逆走発生箇所において、公募・選定した新技術等を活用した逆走対策を実施



【歩行者等の立入り対策】

高速道路への歩行者等の立入り件数は増加傾向
(平成23年度:約2,600件 令和元年度:約4,000件)

注意喚起看板やラバーポール、カラー舗装等により立入り件数が減少。進入形態等の分析を実施し、有効な対策を推進



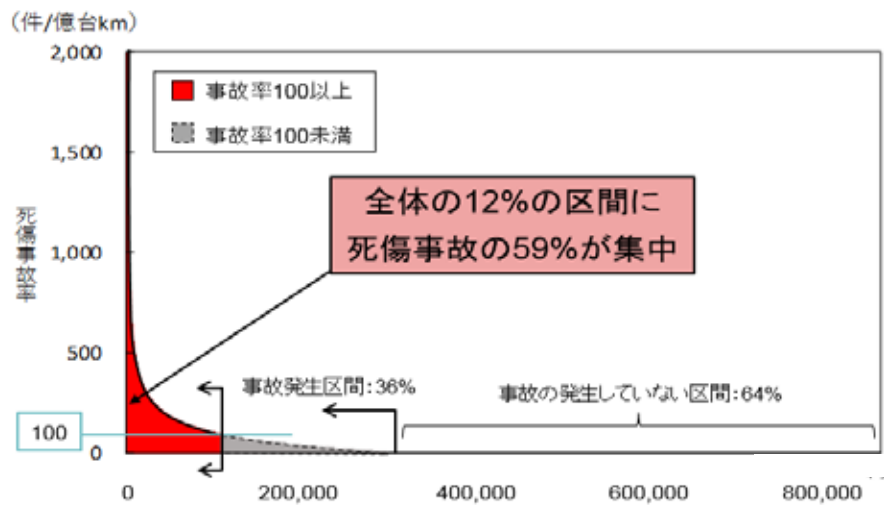
幹線道路における交通安全対策

社会資本整備重点計画の重点施策として、幹線道路の事故の危険性が高い箇所のうち、事故対策を集中的に対策する箇所を「事故危険箇所」として、国交省と警察庁が共同で指定

A基準	B基準
<p>過去4年間(H22～H25)における平均的な交通事故発生状況について、以下の基準を満たす箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率 100件/億台キロ以上 かつ ・重大事故率 10件/億台キロ以上 かつ ・死亡事故率 1件/億台キロ以上 	<p>抽出基準Aに該当しない箇所のうち、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な箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故多発地点(損保協会など) ・ETC2.0の急挙動データを用いて選定した潜在的危険箇所(直轄で試行) ・地域の声(アンケート、ヒヤリハット)で選定した箇所 <p style="text-align: right;">など</p>

○指定した「事故危険箇所」の死傷事故抑止率を3割とする目標を設定。

- ・第一次指定(H15～19): 3,956箇所 **約3割抑制**
- ・第二次指定(H20～24): 3,396箇所 **約4割抑制**
- ・第三次指定(H25～28): 3,490箇所 **約4割抑制**
- ・第四次指定(H28～32): 3,125箇所



道路施策を通じて実現を目指す社会像 ~ 2040年、道路の景色が変わる ~

安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路



機能分化が進めば、ニーズに応じて人中心の多様な使い方が可能

人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



参加・協働型の生活道路におけるエリア対策の取組

～ 京都府久御山町市田・林・佐古整備地区の例 ～

市田・林・佐古整備地区の住宅地の周囲には、第二京阪道路、国道24号、府道八幡宇治線の幹線道路が整備されているが、特に府道において朝夕の時間帯を中心に渋滞が慢性化しているところ。地区内の通学路・生活道路(ゾーン30エリア)に渋滞を避ける通り抜け車両等が多数流入していることから早急な安全対策が求められている。

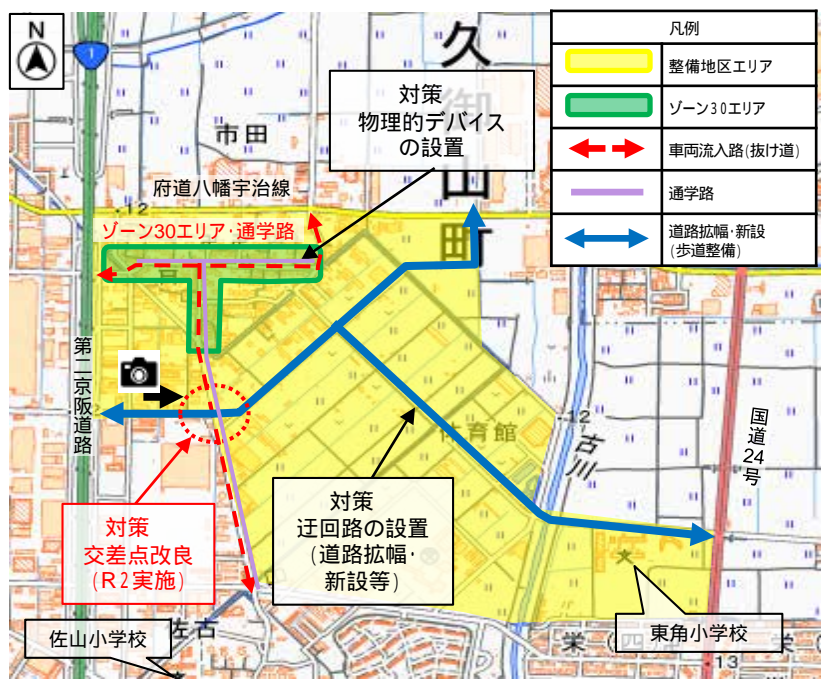
このため、車両の一層の速度低下を促すための物理的デバイスの設置や交差点改良、迂回路の設置等の対策を協力して進めていく旨、地元住民の代表者、警察、教育関係者、道路管理者等からなる「久御山町交通安全対策整備検討会議」において合意が形成されているところ。

事業箇所: 京都府久御山町市田～佐古
 対策内容: 交差点改良(R2実施)、
 物理的デバイスの設置、
 迂回路の設置
 事業主体: 久御山町
 [久御山町交通安全対策整備検討会議]
 道路管理者(久御山町)、宇治警察署、
 久御山町教育委員会、地元自治会長 等

《位置図》



《平面図》



《現地状況写真》

見通しの悪いクランク交差点(通学路)



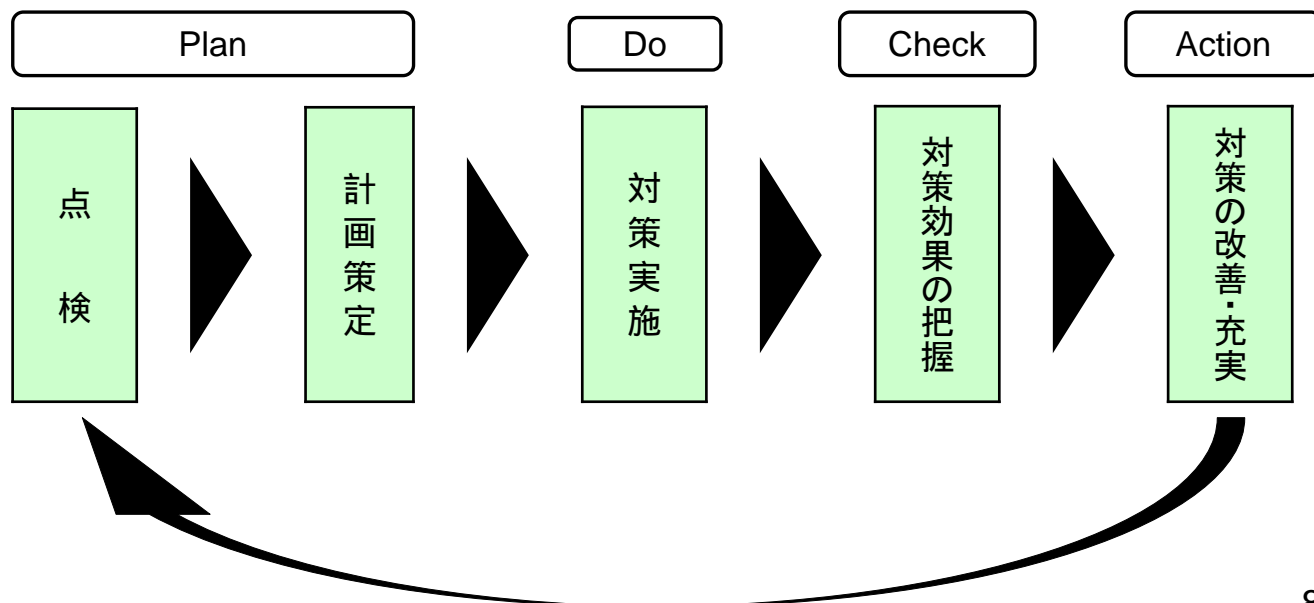
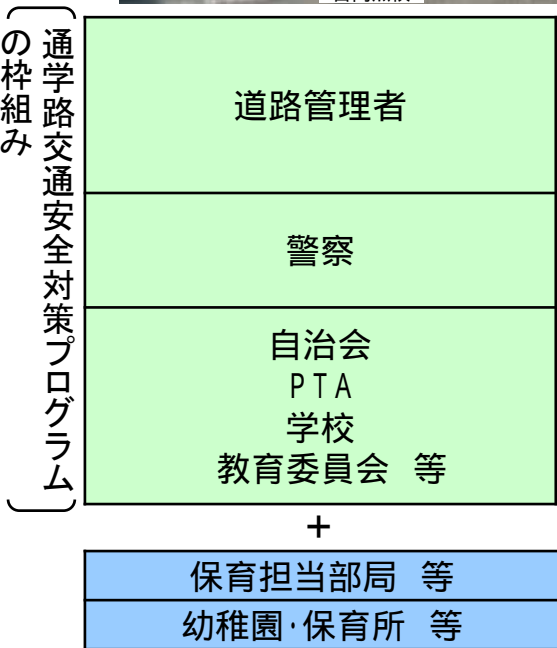
《交差点改良の内容》



参加・協働型の交通安全活動の推進

子供の移動経路における交通安全の確保

道路管理者、警察、教育委員会、学校、PTA等で構成される通学路交通安全対策プログラムの推進の枠組みについては全国約1,700の地方公共団体で整備済。
この枠組みに教育委員会、保育担当部局等の所管機関や幼稚園、保育所等の対象施設等の関係者が加われば、点検の効率的な実施や面対策を含めた効果的な対策の実施が可能。



参加・協働型の交通安全活動の推進

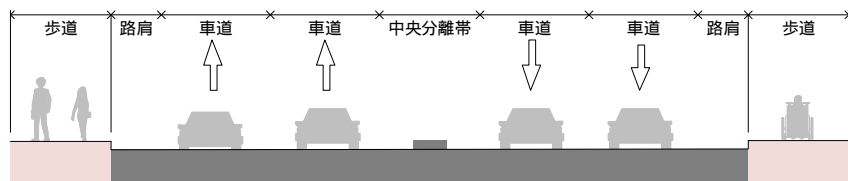
歩行者利便増進道路の指定(令和2年5月 道路法改正)

第四十八条の二十

道路管理者は、道路の構造、車両及び歩行者の通行並びに沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するため、その管理する道路のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、及び歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるものについて、区間を定めて、歩行者利便増進道路として指定することができる。

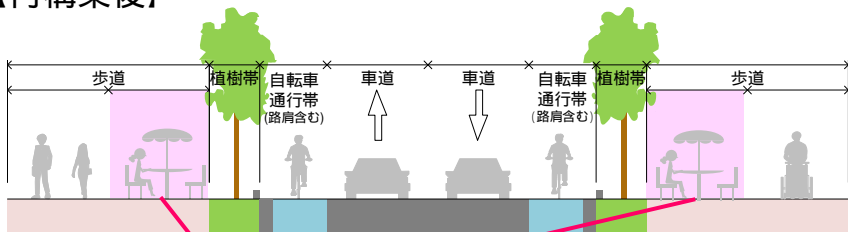
〔構造基準に関すること〕

【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

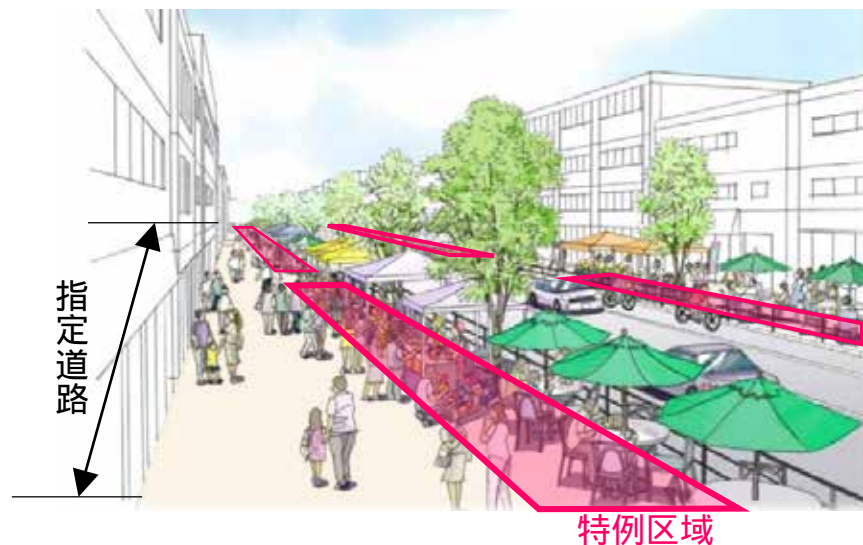
【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間

- ・ 歩道等の中に、「歩行者の利便増進を図る空間」を定めることができる。

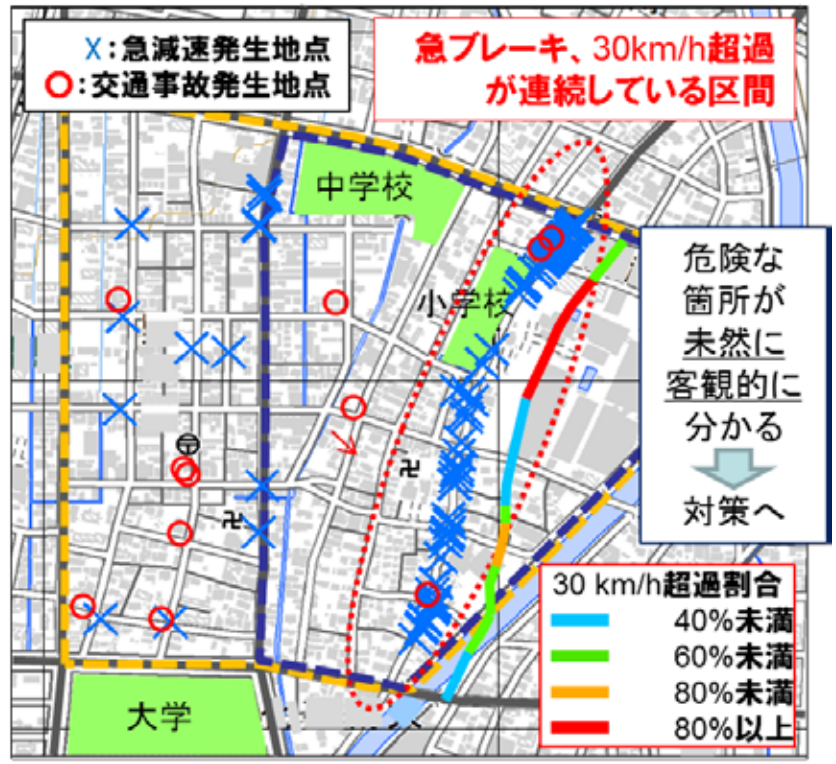
〔空間利活用に関すること〕



- ・ 特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められる。
- ・ 最長20年の占用が可能（公募により選定）

客観的データの活用支援 (合意形成・対策立案の促進)

・ETC2.0により得られる速度、急減速、抜け道利用履歴データの活用



道路に求められる新たな機能への対応

・交通事故の減少も期待できる自動運転等サービスに必要な環境整備の推進



(冬期の坂路においても安全な運行を確保)

道の駅「かみこあに」(秋田県)を拠点とした自動運転サービス



公道を活用したシェアリングの社会実験