

## (2) 8つの柱に基づく評価

### ア 道路交通環境の整備

#### 第8次交通安全基本計画：前文要約

これまで一定の成果を上げてきた車中心の対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備する等、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図る。

#### 第8次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

「あんしん歩行エリア」の形成（（1）イ）

事故危険箇所対策の推進（（6）イ）

人優先の安全・安心な歩行空間の整備（（1））

通学路等の歩道整備等の推進（（1）ア）

バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備（（1）ウ）

道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進（（2））

IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現（（3）ウ）

高度道路交通システムの活用（（8））道路交通情報通信システム（VICS）の整備

新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進（（11）イ）

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進（（11）オ）

災害に備えた道路交通環境の整備（（12））

自転車走行空間の整備【本部決定】 等

### 1) 全体評価

#### 【評価指標】

道路交通における死傷事故率（件／億台キロ）

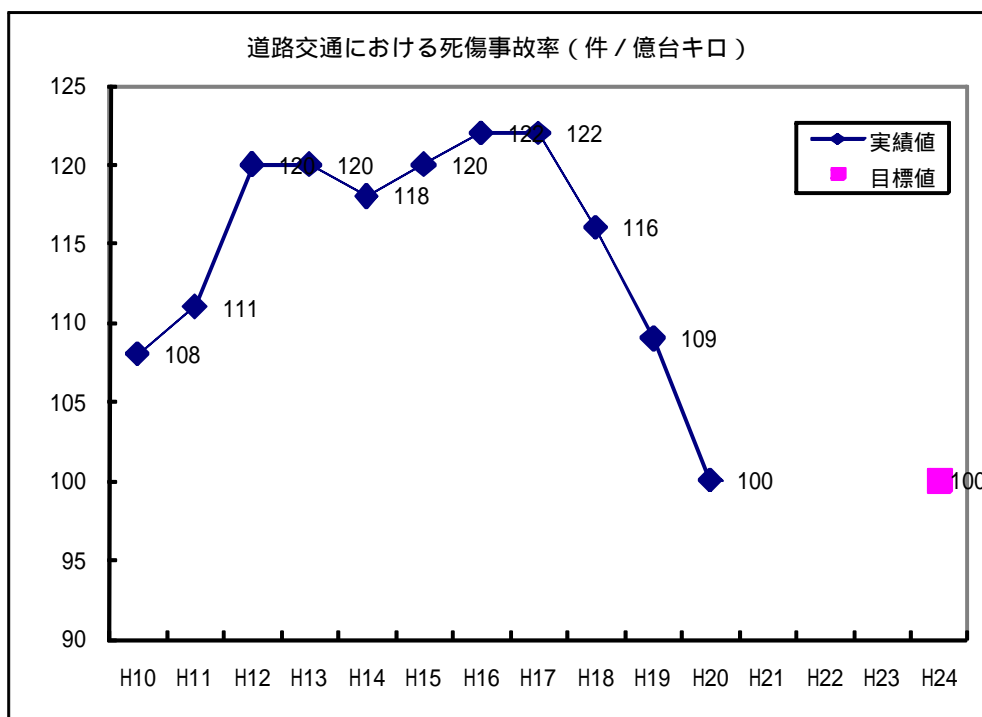
#### 【考え方】

道路環境について何も対策を講じない場合、交通量の増減に比例して死傷事故数も増減するものと仮定される。単位交通量当たりの死傷事故件数を示す当該指標値が減少していれば、他の要因を一定と仮定するのであれば、道路環境の安全性が高まっていることを表している。なお、当該指標は、社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定、平成21年3月31日閣議決定）にて採用されている。

#### 【評価】

計画期間中一貫して減少傾向にある。この期間は、当該指標の分母をなす「走行台キロ」も減少傾向にあるが、その減少率を大幅に上回る形で「死傷事故件数」が減少しており、道路環境の安全性が高まっていることを示しているものと考えられる。

そのため、その程度を明確にすることは困難であるものの、道路交通環境の整備は、上位目標である交通事故死者数の削減、交通事故死傷者数の削減に寄与しているといえる。



資料) 国土交通省「政策チェックアップ結果評価書」を基に作成

## 2) 中間評価：特定エリア対策

### 【考え方】

死傷事故の発生確率が高い又は発生する恐れのある『特定エリア』を指定するとともに、当該エリアに対して重点的な対策を講じることによって、交通事故発生を抑止する取組である。ここでは、評価指標として「対策前後での事故抑止状況」を設定し、把握することとした。

### 【評価】

#### 「あんしん歩行エリア」の形成（（1）イ）

平成 15 年 7 月に全国 796 箇所が指定されて以降、対策に着手した箇所は徐々に増加するとともに、対策概成箇所は平成 19 年度末現在で 676 箇所・84.9%にまで拡大している。

しかしながら、「当該指定箇所における事故抑止率」に目を転じてみると、社会資本整備重点計画で定められた数値目標を達成できていない。この理由としては、身近な道路の改変をともなう生活道路の交通事故対策であることから、地域住民との合意形成が難しく事業進捗が思わしくないこと、事故データの客観的分析に基づく対策実施箇所、対策内容の選定が十分行われなかったことが原因であると考えられる。また、現在のところ完了した対策工種はバリアフリー対策が多く、交通安全に直接つながるような対策が完了していないことも原因として考えられる。しかし、

今後、交通安全に直接つながる対策が完了する予定であることから、効果の改善が見込まれる。

指定箇所数（15年7月指定）	796箇所
（21年3月指定）	582箇所
対策箇所数・着手率	
385箇所 / 48.4%（15年度末）	609箇所 / 76.5%（16年度末）
735箇所 / 92.3%（17年度末）	773箇所 / 97.1%（18年度末）
787箇所 / 98.7%（19年度末）	
対策概成箇所数・率	676箇所 / 84.9%（19年度末）
事故抑止率（19年度末）	
事故抑止率	2.0%（目標：約2割抑止）
歩行者・自転車事故抑止率	3.5%（目標：約3割抑止）

資料）国土交通省道路局資料

### 事故危険箇所対策の推進（（6）イ）

平成15年7月に全国3,956箇所が指定されて以降、対策に着手した箇所は徐々に増加しており、対策概成箇所は平成19年度末現在で2,149箇所・54.2%となっている。

アウトカム（当該指定箇所における事故抑止率）に目を転じてみると、社会資本整備重点計画で定められた数値目標をほぼ達成しており、25道県で目標値を達成している。

指定箇所数（15年7月指定）	3,956箇所
（21年3月指定）	3,396箇所
対策箇所数・着手率	
744箇所 / 18.8%（15年度末）	1,591箇所 / 40.2%（16年度末）
2,715箇所 / 68.6%（17年度末）	3,178箇所 / 80.3%（18年度末）
3,487箇所 / 88.4%（19年度末）	
対策概成箇所数・率	2,149箇所 / 54.2%（19年度末）
事故抑止率（19年度末）	25.2%（ほぼ目標値である3割抑止を達成）

資料）国土交通省道路局資料

### 3) 中間評価：全国的対策

#### 【考え方】

前述の「特定エリア対策」とは対照的に、全国的な取組として行う対策である。

ここでは、アウトプットにて「普及・カバー率（全体のうちのどの程度に広がっているか）」を把握し、アウトカムではその効果を、a) 事故統計、b) 原単位（試算値）、c) ケーススタディ、のいずれかで提示することとした。

#### 【評価】

人優先の安全・安心な歩行空間の整備（（1））

後述する各種施策の実施によってアウトカムが達成される。歩行中に交通事故に巻き込まれる死者数・負傷者数ともに減少傾向にある。ただし、交通事故死者数全体に占める歩行中の被害者の割合は相対的に大きくなってきており、さらなる取り組みの必要性が示されている。

### 歩行中に被害者となる交通事故

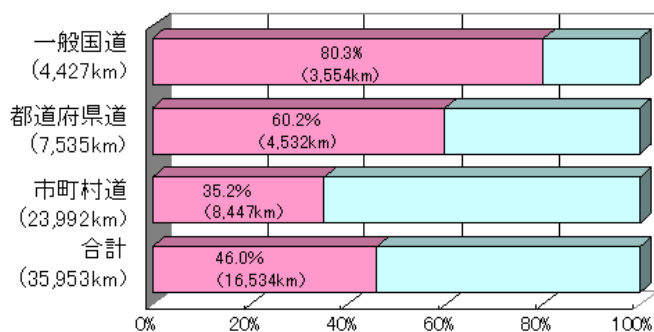
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
死者数	8,747	8,326	7,702	7,358	6,871	6,352	5,744	5,155
- 歩行中	2,456	2,384	2,332	2,250	2,104	2,051	1,943	1,721
同比率	28.08%	28.63%	30.28%	30.58%	30.62%	32.29%	33.83%	33.39%
負傷者数	1,180,955	1,167,855	1,181,431	1,183,120	1,156,633	1,098,199	1,034,445	945,504
- 歩行中	86,263	85,631	85,592	83,271	80,714	77,888	73,606	71,267
同比率	7.30%	7.33%	7.24%	7.04%	6.98%	7.09%	7.12%	7.54%

資料) 交通事故統計

### 通学路等の歩道整備等の推進 ( (1) ア )

子どもの通学・通園中における交通事故死傷者数は減少傾向にある。特に負傷者数に着目すると、通学・通園中の交通事故死傷者数は全体の交通事故死傷者数の減少傾向に比して、より減少傾向にあることが伺える。

児童の通行量の多い通学路の歩道等の整備率 (H14) 46.0%



資料) 国土交通省資料: 2002年 (道路延長)

### 子どもの通学・通園中 (登校 + 学校中 + 下校) における交通事故死傷者数

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
死者数 (15歳以下)	270	258	225	221	182	158	133	127
- 通学・通園中	28	26	23	14	19	10	11	8
同比率	10.4%	10.1%	10.2%	6.3%	10.4%	6.3%	8.3%	6.3%
負傷者数 (15歳以下)	89,070	89,933	90,493	90,920	88,447	82,067	79,620	73,071
- 通学・通園中	6,542	6,088	5,840	5,487	5,329	4,735	4,476	4,198
同比率	7.3%	6.8%	6.5%	6.0%	6.0%	5.8%	5.6%	5.7%

資料) 交通事故統計

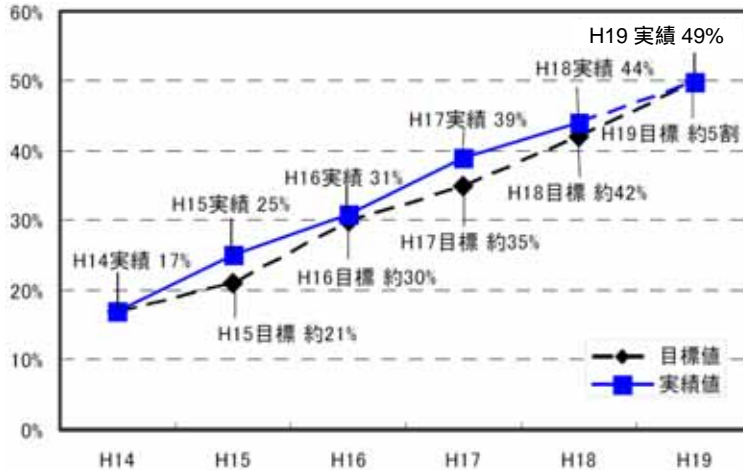
### バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備 ( (1) ウ )

#### a) 道路のバリアフリー化

道路のバリアフリー化については、旧交通バリアフリー法下の取組としてこれまで順調に進展している。

高齢者のうち、外出時の障害として「道路の段差」等を挙げる者の割合は、従来に比べて減少しており、このことから道路のバリアフリー化が進展している状況が伺える。

一日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主要道路のバリアフリー化された道路の割合 (H19) 49%



資料) 国土交通省道路局資料

外出時の障害として道路の段差等を挙げる高齢者

14.5% (H11)

11.3% (H16)

	H11	H16
n	2,284	2,862
道路に階段・段差・傾斜があったり、歩道が狭い	14.5%	11.3%
交通事故が多く不安	11.3%	8.5%
道路に違法駐車、放置自転車、荷物の放置等がある	10.0%	7.5%
特になし	61.6%	63.1%

資料) 内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」(16年11月)

#### b) バリアフリー対応信号機の整備

前述 a) と同様に、旧交通バリアフリー法下の特定経路を構成する道路上における信号機のバリアフリー化率が約 8 割に向上している。

バリアフリー対応型信号機の特定交通安全施設等整備事業(国庫補助事業)による(以下、「特定交通安全施設等整備事業」とする。)整備実績(H15～19)

- ・歩行者感応化 366 基
- ・視覚障害者用付加装置 4,642 基
- ・高齢者等感応化 1,873 基
- ・音響式歩行者誘導付加装置 806 基
- ・歩行者支援装置 189 基

資料) 警察庁データ

外出時の障害として道路の段差等を挙げる高齢者【再掲】

14.5% (H11)

11.3% (H16)

道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進（（2））

規格の高い道路の整備・供用実績はこれまで順調に増加している。

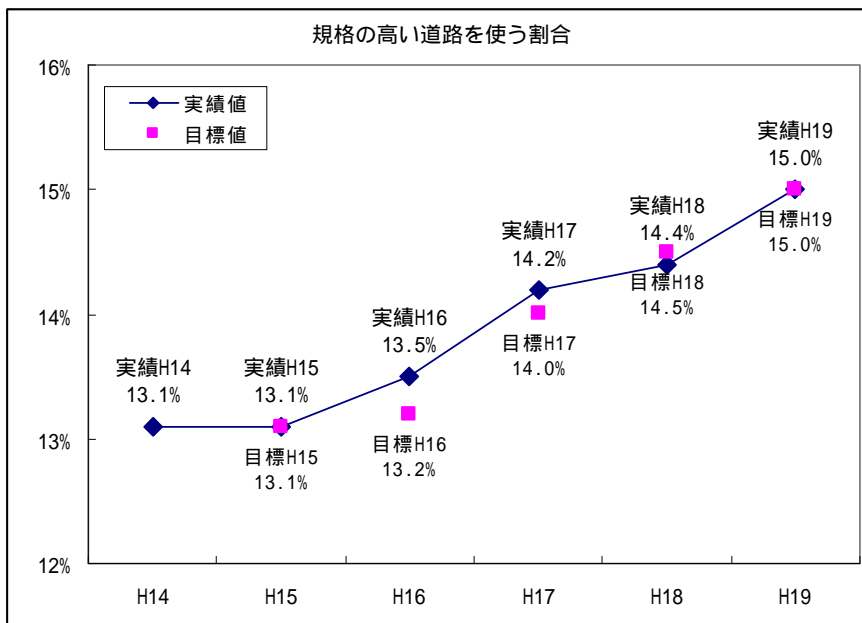
規格の高い道路を使う割合は平成 19 年実績で 15%と、目標を達成している。死亡事故リスクの低い規格の高い道路を利用することにより、死亡事故件数を減少させることが可能であると考えられる。

高規格幹線道路供用延長、地域高規格道路供用延長

高規格幹線道路	H15.3	H16.3	H17.3	H17.8	H19.3	H20.3	H21.3	H22.3	総延長
供用延長	8,344	8,540	8,730	8,744	9,083	9,308	9,492	9,708	14,000km
同 進捗率	59.6%	61.0%	62.4%	62.5%	64.9%	66.5%	67.8%	69.3%	
地域高規格道路	H15.4	H16.4	H17.4	H18.4	H19.4	H20.4	H21.4		路線指定延長
供用中整備区間延長	1,489	1,558	1,638	1,683	1,726	1,833	1,897		6,950km
同 進捗率	21.4%	22.4%	23.6%	24.2%	24.8%	26.4%	27.3%		

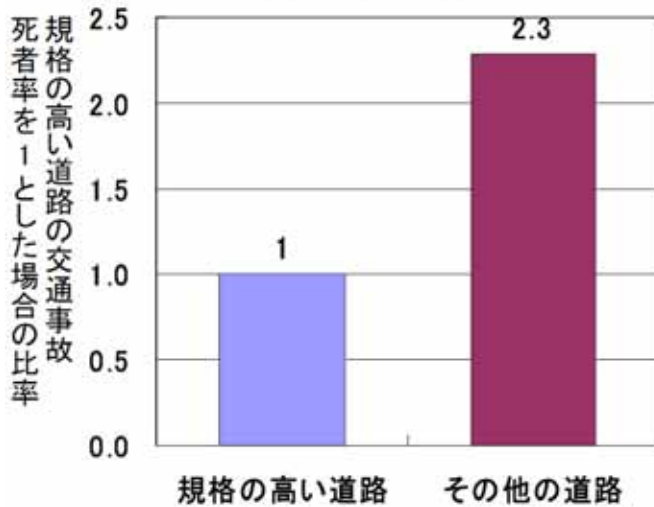
資料) 国土交通省道路局「道路関係予算概算要求概要」各年度版

規格の高い道路を使う割合 15% (19年度)



高規格道路とその他の道路の死亡事故リスク差 2.3 倍

<交通事故死者率>



資料) 国土交通省道路局「平成 18 年度達成度報告書 / 平成 19 年度業績計画書」

IT 化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現 ( (3) ウ )

信号機の高度化等対策において IT を活用した信号機の整備を進めており、その対策箇所数はこれまで順調に増加している。

平成 19 年実績評価報告書 (平成 20 年 7 月国家公安委員会・警察庁) によれば、平成 15 年度から 19 年度までの間に実施した特定交通安全施設等整備事業により、年間約 39,000 件の交通事故を抑止したとしている。

特定交通安全施設等整備事業による主な信号機高度化等事業の実施数 (H15 ~ 19)

- ・集中制御化 15,656 基
- ・プログラム多段系統化 5,617 基
- ・半感应化 2,642 基
- ・右折感应化 1,429 基

資料) 国家公安委員会・警察庁「平成 19 年度実績評価報告書」

主な交通安全施設整備による交通事故抑止効果 (一基当たり)

- ・集中制御化 0.39 件・年/基
- ・プログラム多段系統化 0.30 件・年/基
- ・半感应化 0.48 件・年/基
- ・右折感应化 1.52 件・年/基

資料) 警察庁委託調査「交通安全施設の効果測定報告書 (平成 20 年 3 月)」

高度道路交通システムの活用 ( (8) ) ~ 道路交通情報通信システム (VICS) の整備

道路交通情報システム (VICS) の整備状況は、これまで順調に増加している。道路交通情報システムを活用することの効果として、例えば安全走行支援サービス参

宮橋地区社会実験において、安全走行支援サービス導入により交通事故発生を約 7 割抑止する効果が確認された等の実績・事例がある。

### 道路交通情報通信システム（VICS）の整備

	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
VICS車載機出荷数(累計)	128,482	442,492	1,019,659	1,815,431	2,804,190	4,488,610	6,580,912	9,117,108	11,885,577	15,017,556	18,172,686	21,193,341	22,607,601
電波ビーコン数(累計)	440	1,456	1,928	2,082	2,201	2,605	2,632	2,809	2,862	2,895	2,898	2,968	3,005
光ビーコン数(累計)	2,300	4,200	6,600	8,900	12,920	17,710	19,650	23,070	25,825	27,654	29,634	30,638	31,853
FM多重放送局(累計)	17	20	76	102	166	272	383	517	517	518	518	518	518

資料) 財団法人道路交通情報通信システムセンターウェブページ

### 効果事例 ~ 交通事故防止のための運転支援システムの推進（AHS）

安全走行支援サービス参宮橋地区社会実験では、安全走行支援サービス導入前後各 17 ヶ月間の事故データから事故削減による効果を算定しており、これによればサービス導入前に比べて導入後では事故が 7 割減少した。参宮橋カーブでは、本サービスの他に高機能舗装打替（H16.12）、薄層舗装のカラー化（H17.4）、ジョイント部の滑り止め加工（H17.7）が行われており、本サービスを含めた総合的な安全対策効果であると推察されている。

資料) 安全走行支援サービス参宮橋地区社会実験検討会資料

### 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進（（11）イ）

#### ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進（（11）オ）

確認事務の民間委託を推進し、違法駐車取締りを行う執行力を確保している。また、ハード・ソフト一体となった駐車対策では、例えば、靖国通り小川町交差点において、駐車対策前後で路上駐車台数が平均で 63%削減された等の実績・事例がある。

路上駐車密度の高い道路では交通事故発生リスクが高いとのデータが示されており、そのため、駐車対策を推進することの効果として、駐車車両に衝突することで発生する人身事故・死亡事故の割合が減少していること等が挙げられる。

#### 駐車対策

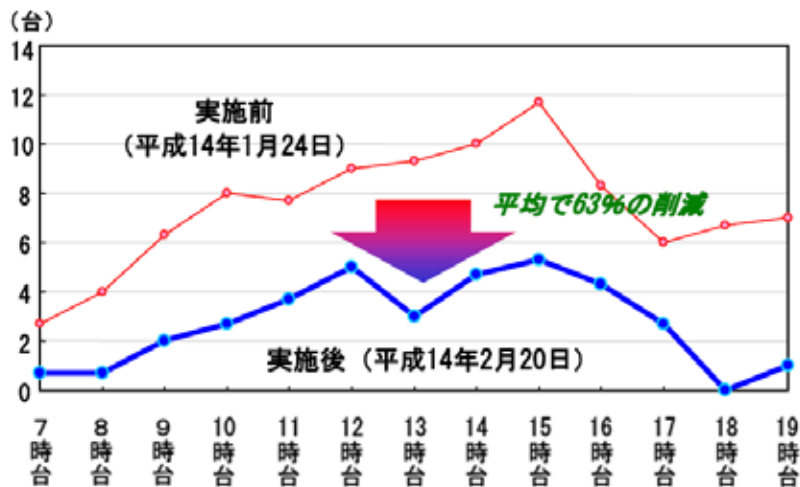
- ・ 委託警察署数 347 箇所 (平成 20 年度)
- ・ 駐車監視員数 1,966 人 (平成 20 年度)
- ・ 標章取付件数 約 276 万件 (平成 20 年)

資料) 警察庁データ



## 効果事例

～靖国通り小川町交差点では、駐車対策前後で路上駐車台数が平均で 63%削減



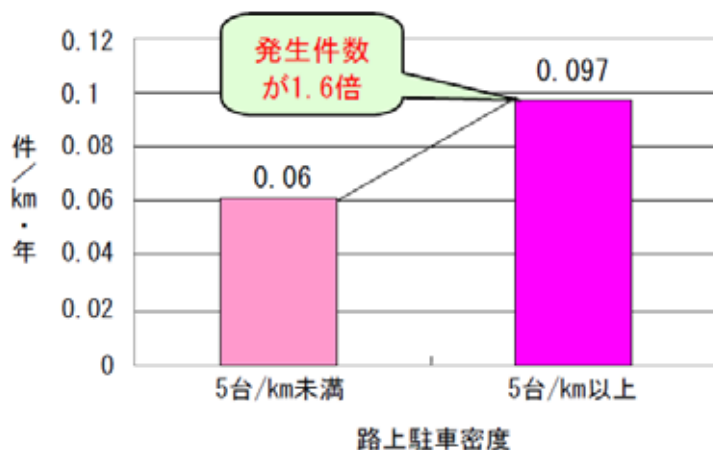
資料) 国土交通省道路局「平成 17 年度達成度報告書 / 平成 18 年度業績計画書」

## 駐車車両衝突による事故件数・死亡事故件数の割合

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
人身事故件数	803,878	850,363	931,934	947,169	936,721	947,993	952,191	933,828	886,884	832,454	766,147
駐車車両衝突件数	2,574	2,705	2,878	2,933	2,569	2,658	2,459	2,445	2,065	1,672	1,556
同割合	0.32%	0.32%	0.31%	0.31%	0.27%	0.28%	0.26%	0.26%	0.23%	0.20%	0.20%
死亡事故件数	8,797	8,681	8,707	8,414	7,993	7,456	7,084	6,625	6,147	5,587	5,025
駐車車両衝突件数	131	124	139	104	98	92	97	82	66	63	56
同割合	1.49%	1.43%	1.60%	1.24%	1.23%	1.23%	1.37%	1.24%	1.07%	1.13%	1.11%

資料) 交通事故統計

## 路駐車密度差による事故発生リスク差 1.6 倍



資料) 国土交通省道路局「平成 17 年度達成度報告書 / 平成 18 年度業績計画書」

## 災害に備えた道路交通環境の整備 ( ( 12 ) )

大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、緊急輸送道路の橋梁耐震補強を推進しており、その結果、災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合は平成 19 年実績で 86%と、目標値を達成している。

## 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強実施率

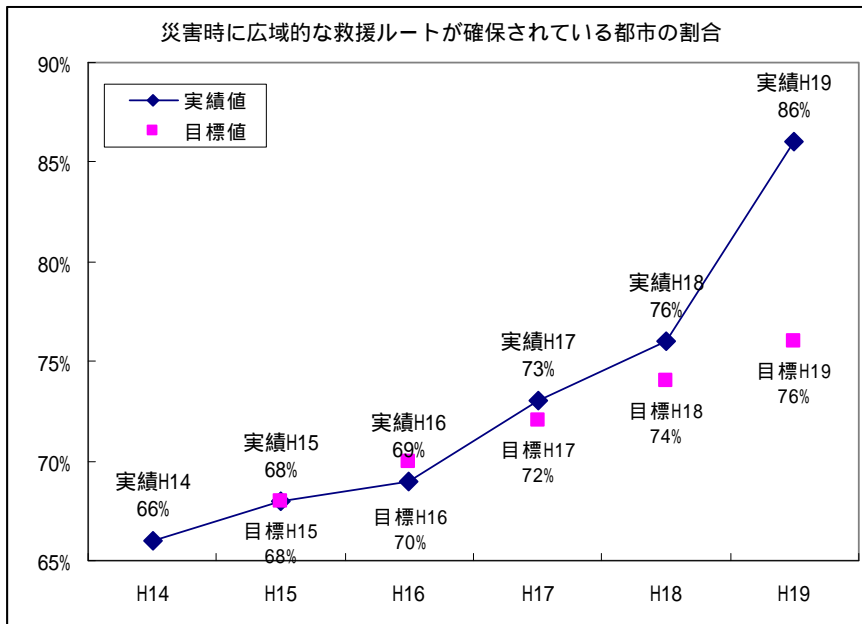
《一般道路》

《高速道路》

	H16 末	H17 末	H18 末	H19 末		H16 末	H17 末	H18 末	H19 末
直轄国道	54%	69%	87%	概ね 100%	高速自動車国道	87%	88%	91%	100%
都道府県管理道路	54%	59%	67%	73%	首都高速道路	100%	100%	100%	100%
うち優先確保ルート	67%	78%	92%	99%	阪神高速道路	99%	99%	100%	100%
全体	54%	63%	75%	82%	本州四国連絡道路	64%	64%	69%	100%
うち優先確保ルート	59%	72%	89%	99%	高速道路全体	92%	93%	94%	100%

資料) 国土交通省道路局「平成 18 年度達成度報告書 / 平成 19 年度業績計画書」

## 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 86% (19 年)



資料) 国土交通省「平成 19 年度政策チェックアップ結果評価書」

自転車走行空間の整備【本部決定】  
 自転車走行空間の整備延長はこれまで順調に増加している。

自転車走行空間整備延長 79,741km (20年)

## 自転車走行空間の整備状況

