

2 事故を減らす ～人に優しい歩行空間の確保～

“スムーズな交通の確保で交通事故を削減”



死傷事故の発生する割合は、

- 平成15年度は、高知県全体では前年と比べて**微増**。
- 死傷事故の発生しやすい場所の上位は、**直轄国道**。
- 直轄国道の事故は、約7割が高知市を中心とした地域で発生。また、約5割が**交差点部**に集中。



昨年度の成果は

平成15年度の死傷事故率は、高知県全体では前年度に比べ微増しており目標を達成できませんでした。しかし、直轄国道では減少しており目標を達成することができました。

また、個別の事業を見てみると、下記の効果発現がありました。

◎土佐市バイパス

- 市街地部を迂回するバイパスを整備し、
 - 現道の交通量の減少により死傷事故率が約8割減少
 - 街路の交通量減少により安全性が向上し**歩行者・自転車数の通行量増加**

事故が増加した要因としては、

- 道路の開通により交通流・質が変化し、交差点等において事故が増加
- 依然として多い交差点での事故
- 高知県全体の運転マナーの悪さ
- 年度末に供用した事業の効果未発現

などが考えられます。



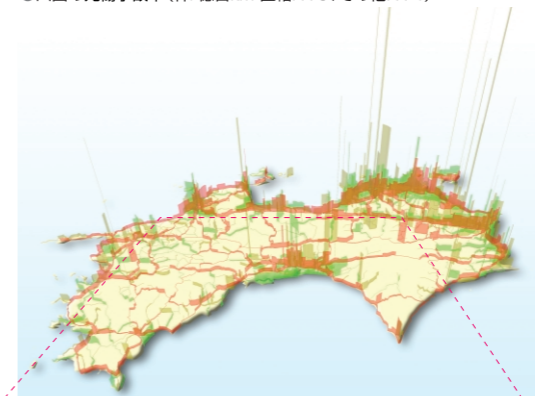
今後の取り組みは

今年度は、平成15年度の成果並びに反省を踏まえ、引きつづき市街地を迂回するバイパスや市街地内の立体化の整備推進、また、事故が増えた区間について県警などの関係機関と連携を図りながら事故対策を検討したり、マナー向上の啓発活動を行いつつ、緊急性の高い箇所を中心に、取り組みを進めていきます。

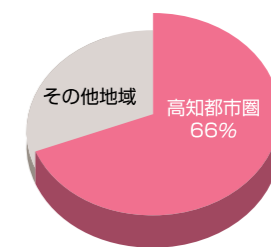
1 高知の現状

- 高知県の幹線道路（一般県道以上）の死傷事故率は、平成14年度から平成15年度でやや増加しているが、四国平均、全国平均よりも低い状況にあります。
- しかし、直轄国道の事故は、66%が高知都市圏に集中。また、交差点部に約50%が集中しています。

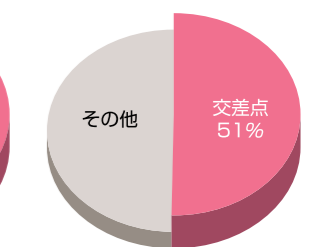
●四国の死傷事故率(件/億台km:直轄H15、その他H14)



●地域別死傷事故件数(直轄国道)

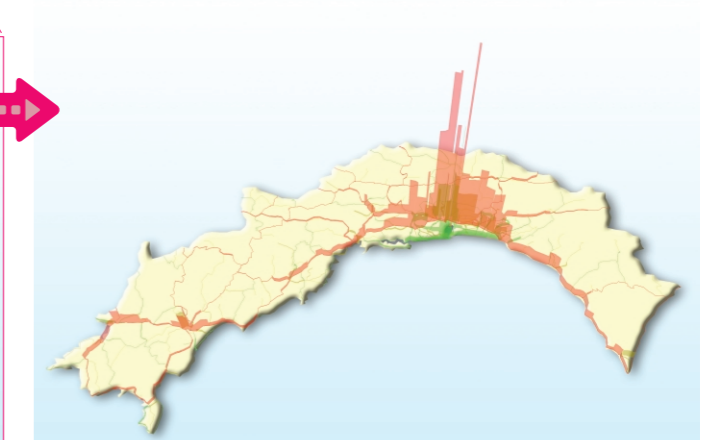
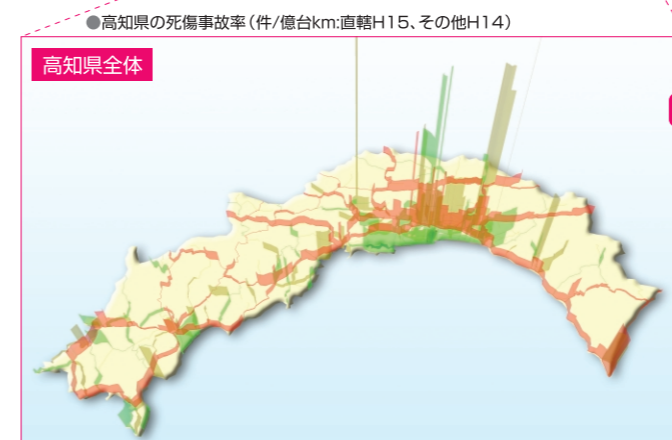


●事故の発生場所(直轄国道の都市部)



直轄国道
主要地方道
一般県道
一般国道

●高知県の1km当たり事故件数(件/km:直轄H15、その他H14)



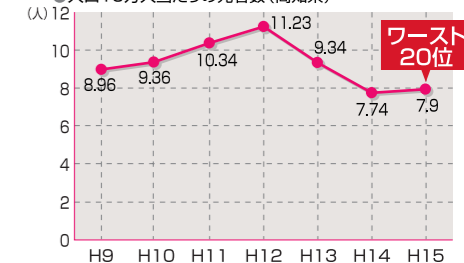
●死傷事故率(件/億台キロ)

区分	年度	全国値	四国ブロック	徳島県	香川県	愛媛県	高知県
直轄国道 件/億台キロ・年	H14	-	108.4	105.9	142.1	108.2	85.1
	H15	-	108.6	100.0	167.4	101.2	83.1
幹線道路(県道以上) 件/億台キロ・年	H14	104.4	95.5	95.5	134.3	89.7	76.8
	H15	105.6	-	92.9	156.0	89.0	77.9

※H15データは概算値・H15年度の直轄国道事故率はH15事故件数の速報値より算出。

国道32号高知市知寄町～はりまや交差点～
国道33号曙町まで年間77.9件の死傷事故が
発生していることに相当

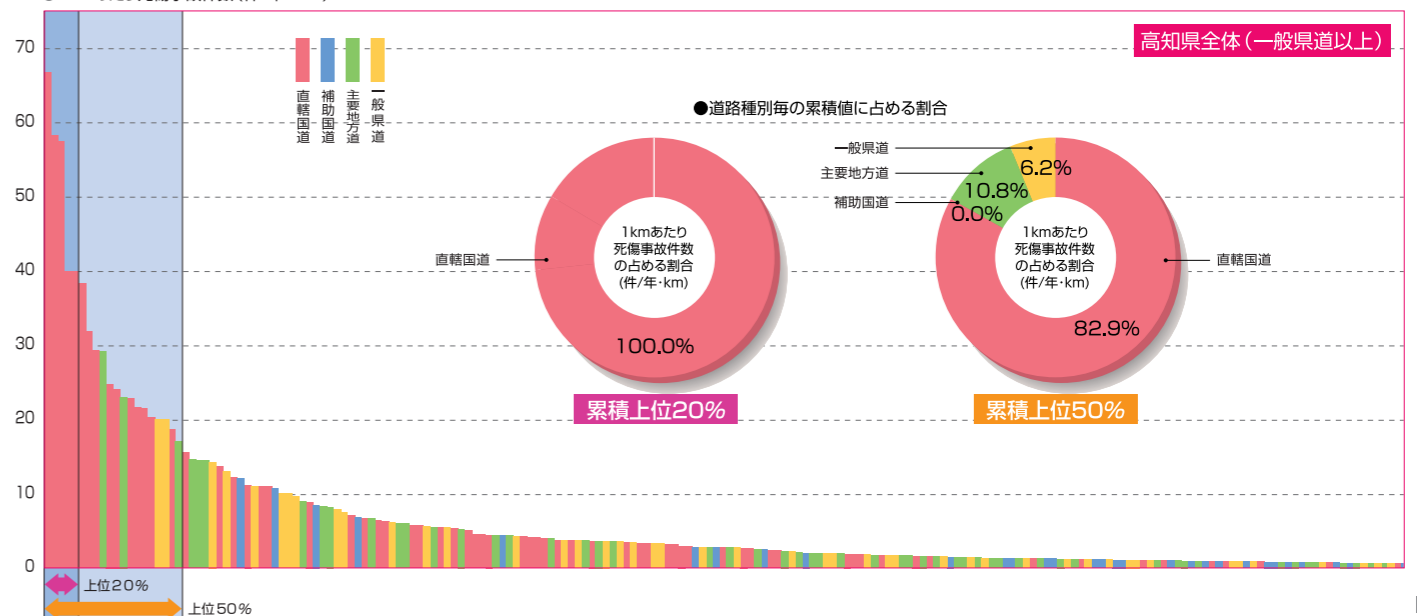
●人口10万人当たりの死者数(高知県)



出典：高知県警察HP(DATA BOX)より
http://www.i-kochi.or.jp/hp/kenkei/data_box/koutuu/b_datakoutuu15.htm

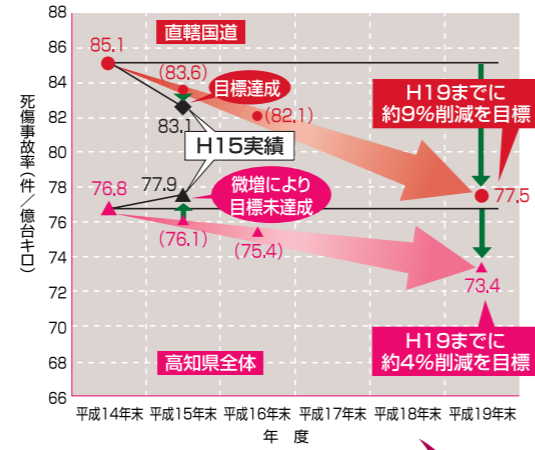
- 高知県の事故発生件数(センサス区間毎で1kmあたり)を大きい順に並べると、上位20%の区間はすべて直轄国道で占められています。

●1kmあたり死傷事故件数(件/年・km)

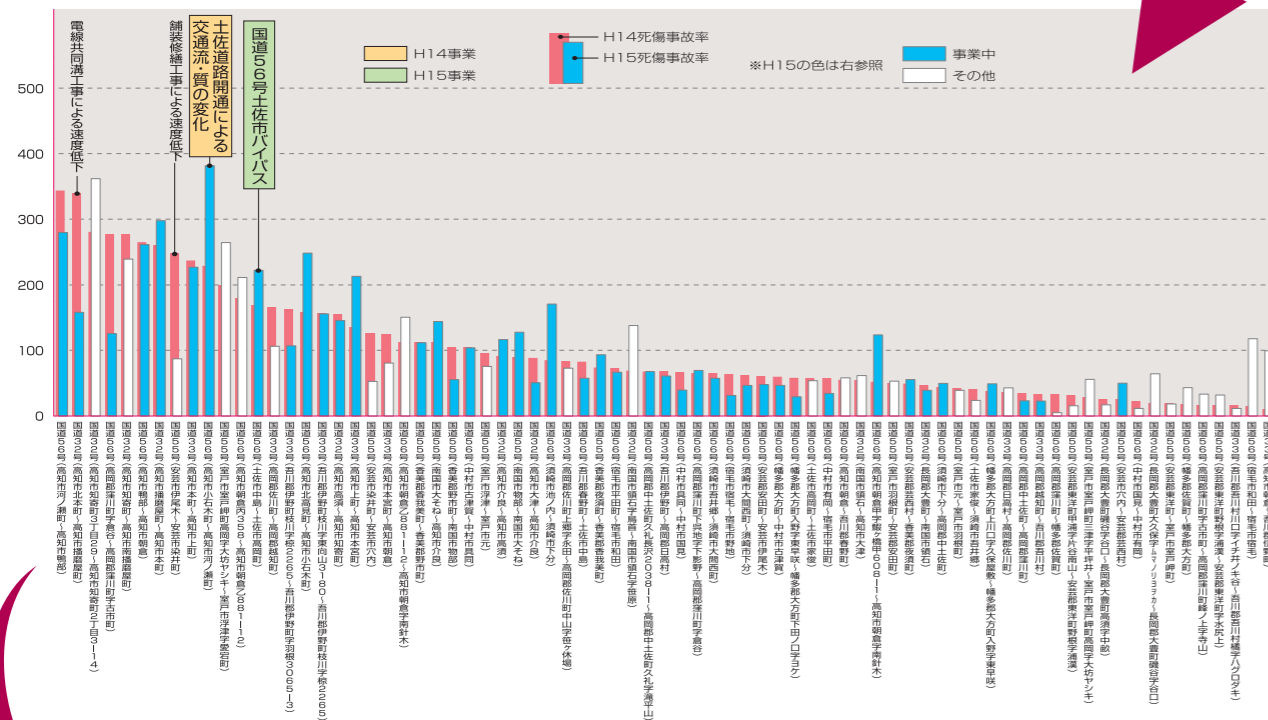


◎高知県全体では前年度に比べて微増しているが、直轄国道では減少。
高知県全体では目標を達成できなかったが、直轄国道では達成。

- 直轄国道の死傷事故率(H15)を前年度と比較すると…
- ・事業を実施した区間では必ずしも事故削減効果は出ていない。
- ・土佐道路整備により交通流・質が変化し、交差点等において事故が増加。
- ・国道32号(高知市北本町～高知市播磨屋町)では、電線共同溝により速度低下の影響もあり事故率が低下。
- ・国道55号(安芸市伊尾木～安芸市染井町)では舗装修繕工事による速度低下の影響もあり事故率が低下。
- ・また、交通マナーによる事故は決して減少していない状況。
- ・依然として多い交差点での事故。



直轄国道の区間を事故発生頻度の高い順に並べてみました。



平成15年度に実施した事業別に見ました。

■年度末に供用した土佐市バイパスの事業効果は、平成15年度末時点ではできていないが、対策後に実施した短期調査では事故削減効果が確認されている。

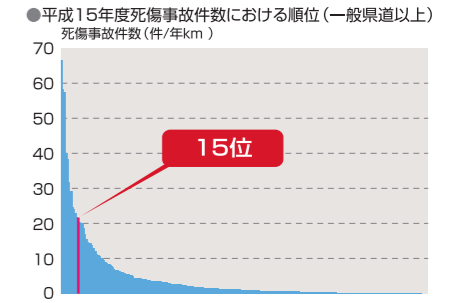
国土交通省事業		影響する区間の死傷事故率(件/億台キロ) (対策前)→(対策後)	対策前	対策内容	得られた効果及び原因分析	評価	整備事例
路線名及び事業名	事業完成年度						
土佐市バイパス	H16.2	○1年間データ H14.12～H15.12 168.5→222.1 ○1ヶ月間データ H15.3～H16.3 414→93	交通渋滞発生により事故が発生	バイパスの4車線全線供用	1年間データを見ると、対策後の値は増加しているが、平成15年度末供用のため、対策効果が反映されていない。対策後の短期調査で、死傷事故率の大幅減少が見られ、今後期待される。	😊	1

😊 優良整備事例 😊 効果の見られた事例 😞 十分効果が出なかった事例



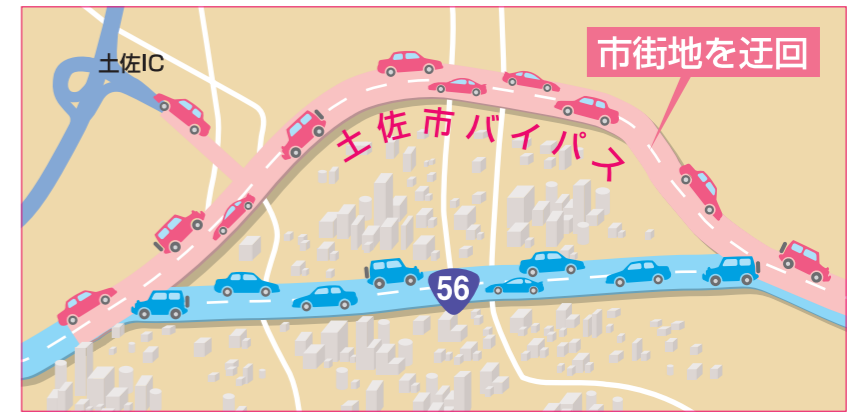
市街地を迂回するバイパス整備により死傷事故が減少 ～土佐市バイパス～

■事業箇所



■事業内容

- 一般国道56号土佐市バイパスは、土佐市の現道のバイパスとして、交通渋滞の緩和と交通安全を図る総延長4.3kmの4車線バイパス。
- 平成16年2月15日に市街地を迂回するバイパス部分が全線開通。



■効果

- 旧道56号の交通量が減少し、死傷事故率が77.5%(414件/億台キロ)→93件/億台キロに減少し、交通安全に大きく貢献しています。

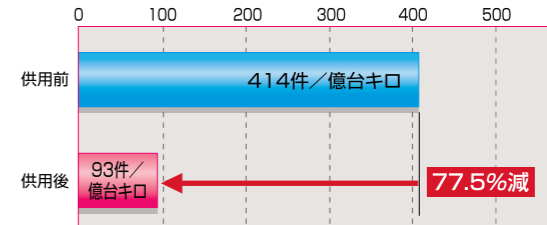


旧道56号(整備前)



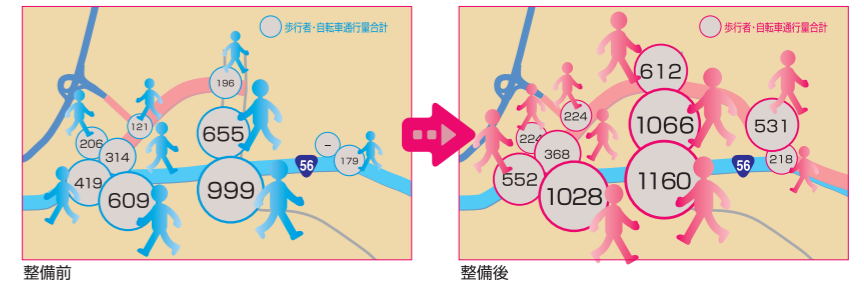
旧道56号(整備後)

●死傷事故率の変化(件/億台キロ)



※H15.3とH16.3の1ヶ月間の事故件数より算出
●国道56号 土佐市バイパス(土佐市芝交差点附近～同市高知交通高岡営業所前交差点附近)

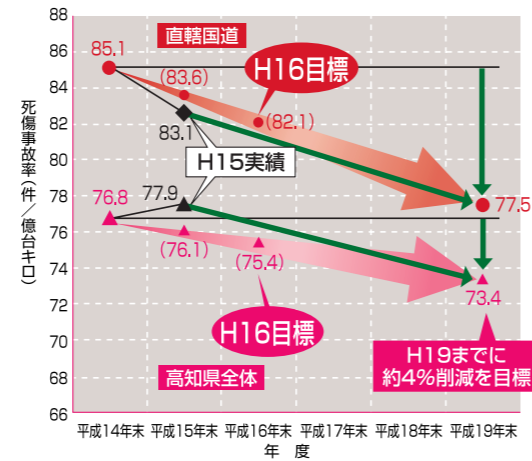
●供用前・後の歩行者・自転車交通量の変化



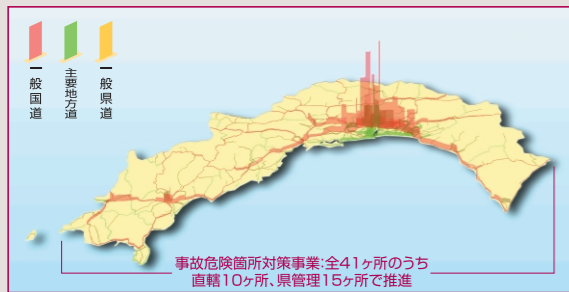
- 市街地内の交通量が減少したことにより、歩行者・自転車の通行量が増加し、安全性が向上しました。
- 市民からは沿道の店舗を利用しやすくなったと好評です。

3 平成16年度の取り組み[業績計画]

◎今年度は、平成15年度の成果並びに反省を踏まえ、引きつづき市街地を迂回するバイパスや市街地内の立体化の整備推進、また、事故が増えた区間について県警などの関係機関と連携を図りながら事故対策を検討したり、マナー向上の啓発活動を行いつつ、緊急性の高い箇所を中心に、取り組みを進めていきます。



■平成16年度整備完了予定の主な事業

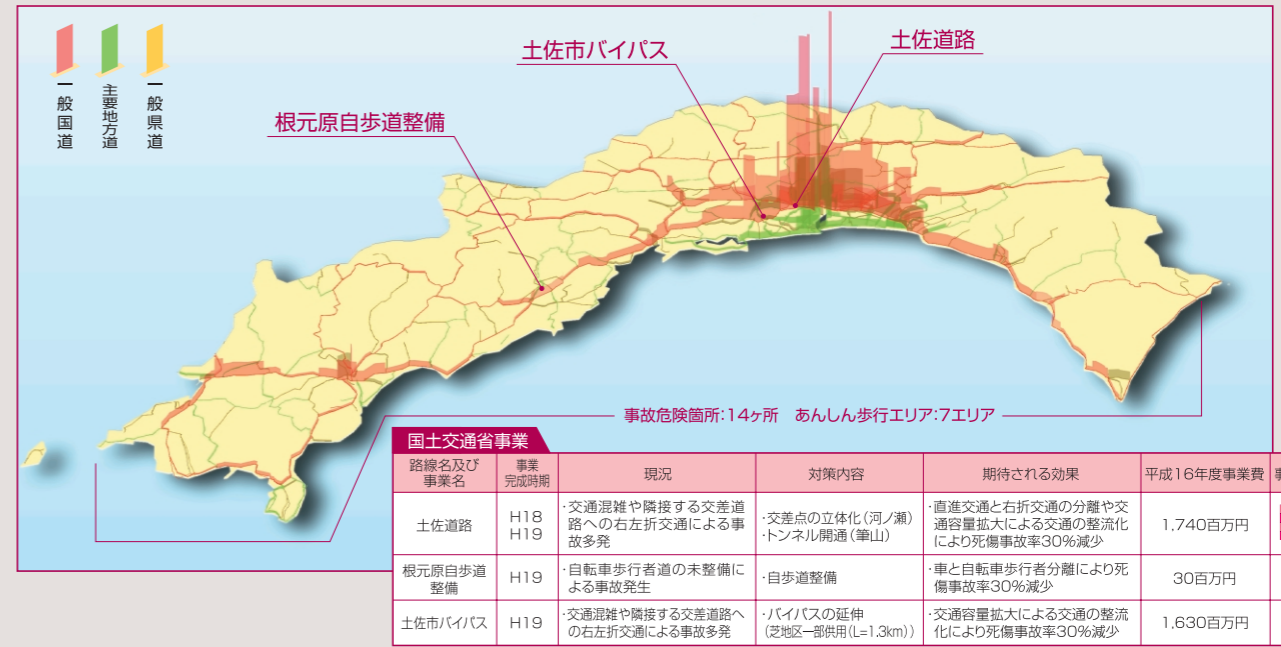


路線名及び事業名	事業完成時期	現況	対策内容	期待される効果	平成16年度事業費	事業効果
事故危険箇所対策事業:全41ヶ所のうち直轄10ヶ所、県管理15ヶ所	H16	単路部では車両単独事故、連続するカーブ区間での事故が多発、交差点では右折事故、人対車両事故が多発	各事故危険箇所の事故特性を分析し、各ヶ所の事故対策を実施	右折事故やカーブ区間の事故等の対策により整備ヶ所の死傷事故率30%減少	-	1

4 平成19年度目標達成に向けた展望

◎中期目標年度である平成19年度までに市街地を迂回するバイパスや市街地内の立体化の完成、「事故危険箇所」や「あんしん歩行エリア」等の事故発生頻度の高い区間から目標達成に向けて事業を推進します。

■平成19年度までに整備完了予定の主な事業

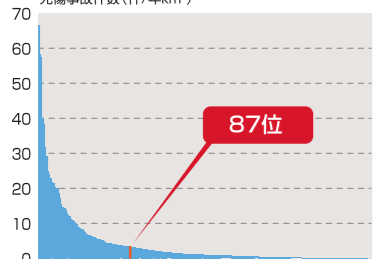


1 交差点における集中的な対策により死傷事故が減少 ～事故危険箇所対策-国道32号・福山通運前交差点～

■事業箇所



●平成15年度死傷事故件数における順位(一般県道以上)死傷事故件数(件/年km)

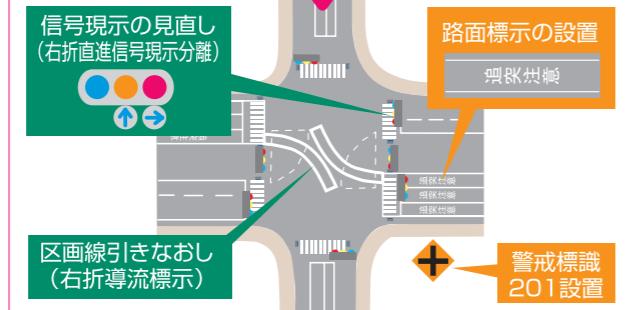


■事業内容

■単路部では車両単独事故、連続するカーブ区間での事故が多発、交差点では右折事故、人対車両事故が多発しています。各事故危険箇所の事故特性を分析し、各ヶ所の事故対策を実施します。



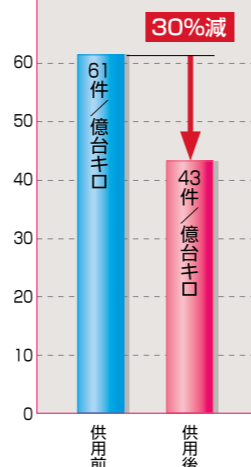
■対策内容



■期待される効果

■右折事故やカーブ区間の事故等の対策により整備ヶ所の死傷事故率30%減少が期待されます。

●死傷事故率(件/億台キロ)

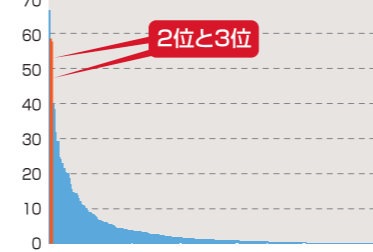


1 交差点立体化による死傷事故が減少 ～土佐道路河ノ瀬交差点立体化～

■事業箇所

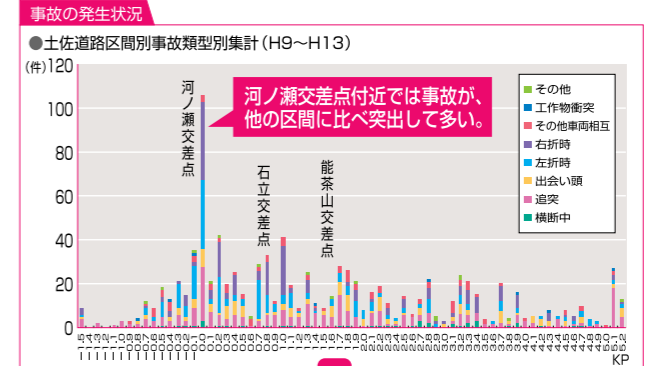


●平成15年度死傷事故件数における順位(一般県道以上)死傷事故件数(件/年km)



■事業内容

■交通混雑や隣接する交差道路への右左折交通による事故が多発しています。交差点の立体化を行います。



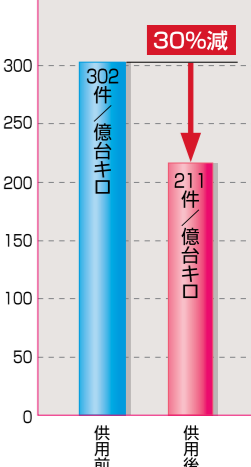
■対策内容



■期待される効果

■直進交通と右折交通の分離や交通容量拡大による交通の整流化により死傷事故率30%減少が期待されます。

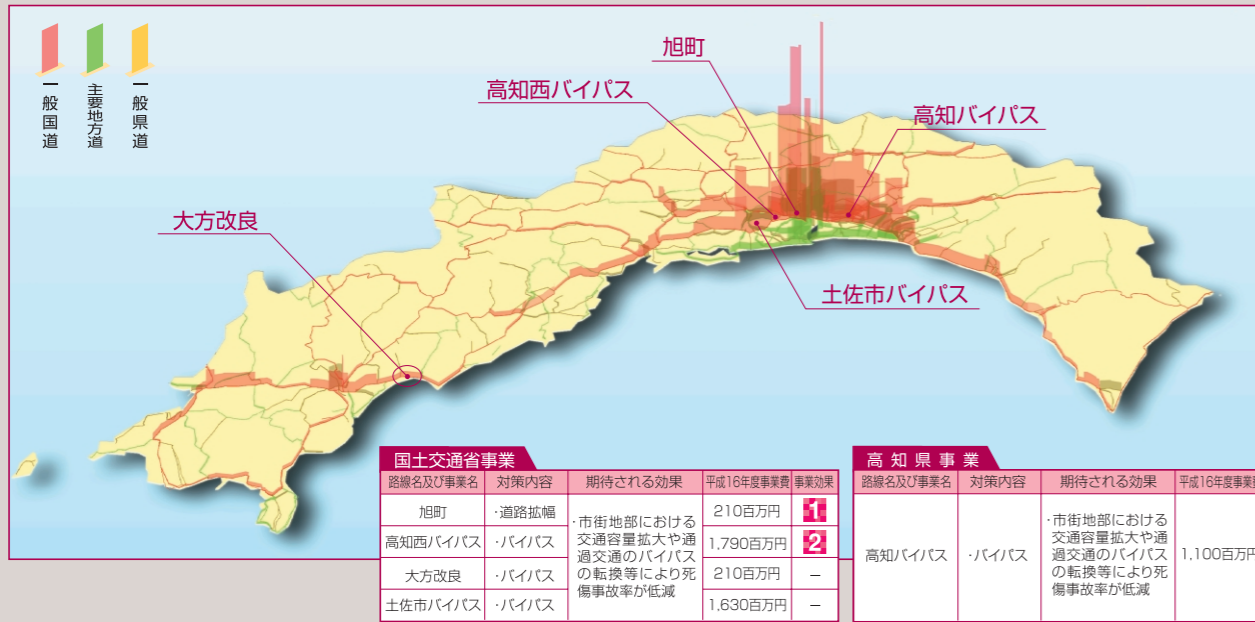
●死傷事故率(件/億台キロ)



◎高知都市圏の死傷事故率の低減を目指す

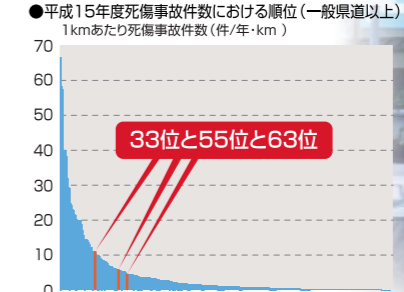
■ 長期的展望として、高知都市圏周辺における高い死傷事故率の減少を図るため、市街地における交通容量拡大や通過交通のバイパス転換を推進します。

■平成19年度以降整備完了予定の主な事業



2 市街地を迂回するバイパス整備により死傷事故が減少
～高知西バイパス～

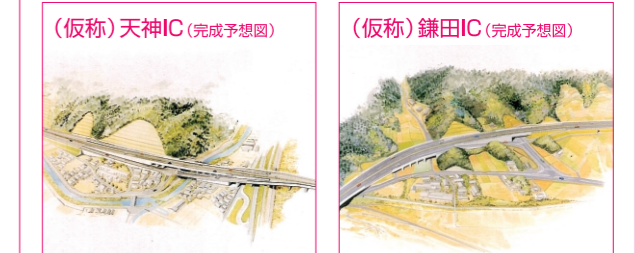
■事業箇所



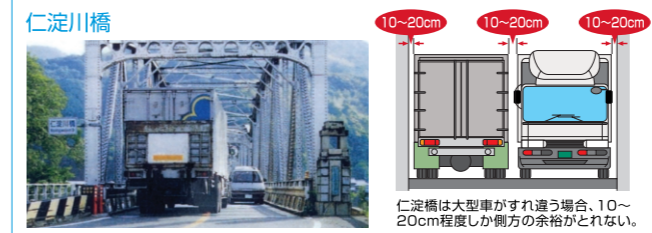
■事業内容

■ 国道33号では、伊野町市街地における交通集中箇所や仁淀川橋などの幅員狭小箇所などが存在し、車両の追突事故や接触事故の危険にさらされています。このため市街地を迂回するバイパス整備を行います。

■対策内容

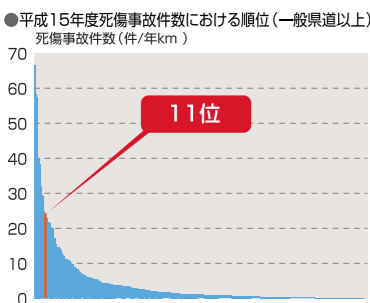


■現道の状況



1 市街地内道路整備により死傷事故が減少
～旭町～

■事業箇所



■事業内容

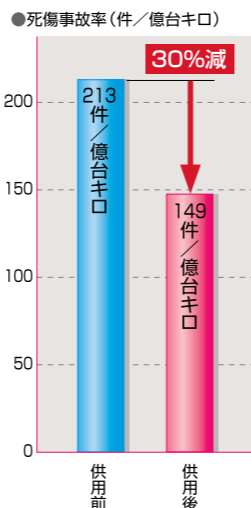
■ 高知市旭町1丁目区間の車道は、路面電車と輻輳し朝夕の通勤時間帯は、慢性的な交通渋滞をおこしています。そこで、沿道環境改善事業として現在の国道の拡幅整備を行うとともに、併せて沿道の環境を改善するものです。

■対策内容



■期待される効果

■ 市街地内の道路整備により、交通の整流化が図られ、死傷事故率の減少が期待されます。



■期待される効果

■ バイパス整備により、交通容量が拡大し、交通流の円滑化になり、死傷事故率の減少が期待されます。

●死傷事故率(件/億台キロ)

