

1. 安全走行阻害箇所について

①道路改善計画の開始から平成25年3月までに、全体の約8割にあたる103箇所に対策を実施。

※ 箇所数・割合は平成25年3月末の見込み

【安全走行阻害箇所の対策進捗状況（全127箇所 → 直轄:33箇所・富山県:94箇所）】

対策実施【83箇所（約65%）】

直轄:22箇所

富山県:61箇所

事業中【20箇所（約16%）】

直轄:6箇所

富山県:14箇所

対策検討中【24箇所（約19%）】

直轄:5箇所

富山県:19箇所

【対策完了事例①：国道41号 向新庄口交差点】

■ 対策前



■ 対策後



横断者の安全確保のための
横断歩道カラー化

直進が2車線から1車線
に車線減少するため
カラー舗装により誘導

滞留長不足解消
のための
右折滞留長の延伸

【対策完了事例②：国道359号
津沢小学校前交差点】

■ 対策前



■ 対策後



通学児童の安全確保の
ため、交差点手前をカ
ラー舗装

安全走行阻害箇所について

2. 直轄国道における事故ゼロプランの取り組みについて

- ① 平成22年度より「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を展開し、PDCAサイクルに基づいた計画的な事故対策を推進。
- ② 平成23年度末時点で、事故危険区間として63区間を選定、対策を検討。
- ③ 平成24年度末時点（見込み）で25区間において対策実施、9区間において事業中。残る29区間について対策を検討中。

【事故ゼロプランの取り組み】

【Plan】

- ・ 最新データ（事故・アンケート）による事故危険区間の抽出。
- ・ 抽出区間における対策検討。

- ・ 最新の事故データで、数値基準を超える区間を抽出、抽出区間中、問題の大きさや緊急性を踏まえ、事故危険区間を選定。
- ・ 通年で実施しているアンケート調査・パブリックコメントの結果、問題が大きい（利用者から複数の意見が寄せられた）区間を事故危険区間として選定。
- ・ 平成23年度まで、県内直轄国道1,622区間中63区間を選定、対策を検討。

【Do】

- ・ 事故危険区間の対策実施。

事故危険区間			
	うち対策実施	うち事業中	うち対策検討中
63区間	25区間	9区間	29区間

※ 平成24年度末時点（見込み）

【Action】

- ・ 対策実施区間のフォローアップ。
- ・ ホームページでの公表
- ・ アンケート・パブリックコメントの実施

【Check】

- ・ 対策実施までの事故発生状況の監視。
- ・ 対策実施区間の効果評価。

- ・ 登録後、対策までの間の事故の発生状況に変化がないか監視、必要に応じて対策内容の見直し。
- ・ 対策後、対策前後の事故件数比較により対策効果を確認。
- ・ 今年度まで、対策後の事故データが未収集であるため、次年度以降評価を実施。

安全走行阻害箇所について

3. 事故ゼロプラン新規登録区間について

- ① 今年度、数値基準を超える問題箇所を最新の事故データで確認、問題の大きさや対策の緊急性等を踏まえ、新規登録候補を36区間抽出。
- ② 今後アンケートやパブリックコメントで抽出される区間を新規登録予定。

【事故ゼロプラン H24新規登録候補区間の抽出】

事故データによる抽出

事故多発箇所

死傷事故率100件/億台km以上
重大事故率10件/億台km以上
死傷事故件数1件/年以上

31箇所

事故危険箇所

死傷事故率100件/億台km以上
重大事故率10件/億台km以上
死亡事故率1件/億台km以上

5箇所

事故多発箇所・事故危険箇所
計36箇所

アンケート抽出箇所

利用者から「危険」の声が複数の寄せられた区間

α箇所

事故ゼロプラン
新規登録候補の区間

36区間 + α

安全走行阻害箇所について

4. 対策実施区間のフォローアップについて

- ① 対策実施区間について、対策の効果評価及び追加対策の必要性判定のためのフォローアップルールを検討。
- ② 登録後、対策実施までは事故の変化を監視。
- ③ 対策後は対策前後の事故件数の比較により、対策効果を評価。
- ④ なお、今年度は、各対策実施箇所において対策後の事故データ未収集のため、次年度以降評価を実施。

【事故ゼロプラン フォローアップルール(登録からフォローアップの流れ)】

