

山形県の交通事故対策

山形県 県土整備部 道路課

1. 山形県の道路交通事故のすう勢

山形県の交通事故による年間の死者数は、昭和46年の204人をピークに、以後着実に減少し、平成20年には昭和32年以降最も少ない48人を記録しました。しかしながら、その後平成21年の50人、平成22年の51人、平成23年の50人と、平衡状態が続きいわゆる50人の壁にぶつかっております。

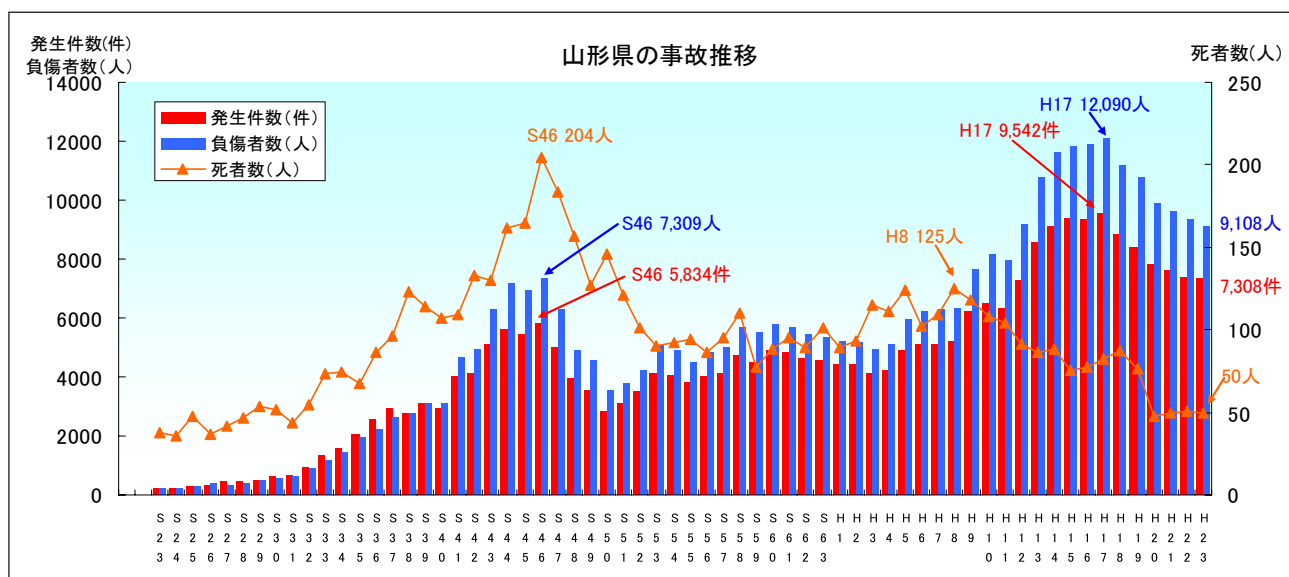
山形県の交通死亡事故の特徴は、

- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い（全死者の約半数を占める）
- ② 第1当事者の高齢ドライバーによる事故が多い（全死者の26%を占める）
- ③ 国道・県道等幹線道路での発生が多い（全死者の約8割を占める）
- ④ 夕方から夜間にかけて（16:00～20:00）多い（全死者の約3割を占める）
- ⑤ 前をよく見ていなかったことによる事故が多い（全死者の約4割を占める）
- ⑥ 歩行者の道路横断中の事故及び交差点での出会い頭事故が多い（全死者の4割を占める）

などがあげられます。

また、発生件数や負傷者数については6年連続で減少し、平成23年には、発生件数7,308件、負傷者数は9,108人と平成13年以降最小となっています。

このように、近年道路交通事故による負傷者数、死者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全対策には一定の効果があったものと考えられます。しかし、いわゆる昭和40年代の交通戦争時代の件数を以前上回っている状況のため、少しでも交通事故をなくすために、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する必要があります。



2. これまで行ってきた交通事故対策

これまで山形県が道路管理者として行ってきた交通事故対策は、次のような施策で取組みを実施してきました。

① 事故危険箇所

幹線道路の安全対策を効率的かつ効果的に進めることを目的。平成 15 年度から平成 19 年度、平成 20 年度から平成 24 年度までの各 5 箇年を期間として、特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等を事故危険箇所として警察庁と国土交通省が共同で指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して、集中的な交通事故抑止対策を実施するもの。山形県では 19 箇所が指定、うち県関係は 5 箇所。

② 安心歩行エリア

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保することが目的。平成 20 年度から平成 24 年度の 5 箇年を期間として、歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系地区をあんしん歩行エリアとして警察庁と国土交通省が共同で指定し、県交安委員会と道路管理者が連携して、経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策等を実施。山形県では全 7 地区が指定され、うち県関係は 6 地区。

③ 交通安全総点検

地域の人々や道路利用者の主体的な参加のもと道路交通環境の点検を行い行政と住民・企業など地域が一体となった取り組みを通じて、交通の安全確保を目指すことを目的。平成 9 年度から毎年春と秋の 2 回、全国交通安全運動時にあわせて、点検テーマに基づいた点検地域、点検対象、点検参加者を決定して点検を実施する。点検実施後、改善計画を決定し道路管理者、警察署、地域住民、企業等が協力して施設整備や利用の工夫等により改善する。平成 24 年春までに全 244 地区で実施。

④ 重大事故現場点検、現地検討会

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合に、道路管理者と警察署が、重大事故が発生した原因、発生場所の道路交通環境、同様の交通事故の再発を防止するために必要と認められる措置等を検証し、必要に応じ対策を実施する。

⑤ 交通安全施設等整備事業

交通事故が多発している道路その他緊急的に交通の安全を確保する必要がある道路について「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき実施する事業。歩道等、立体横断施設、交差点の改良、視距の改良、路肩の改良、道路標識、道路情報提供装置、道路照明、防護柵、区画線等の整備を実施。

いずれの施策も、安全で安心な交通の確保という点では効果があり一定の成果が得られたものと思いますが、県全体の事故件数の削減効果という点では、直接的に効果が見えないこと、事業費が多大であったり事業期間が長かったりして効果が発現するまでに相当の期間を要するなどの課題があります。

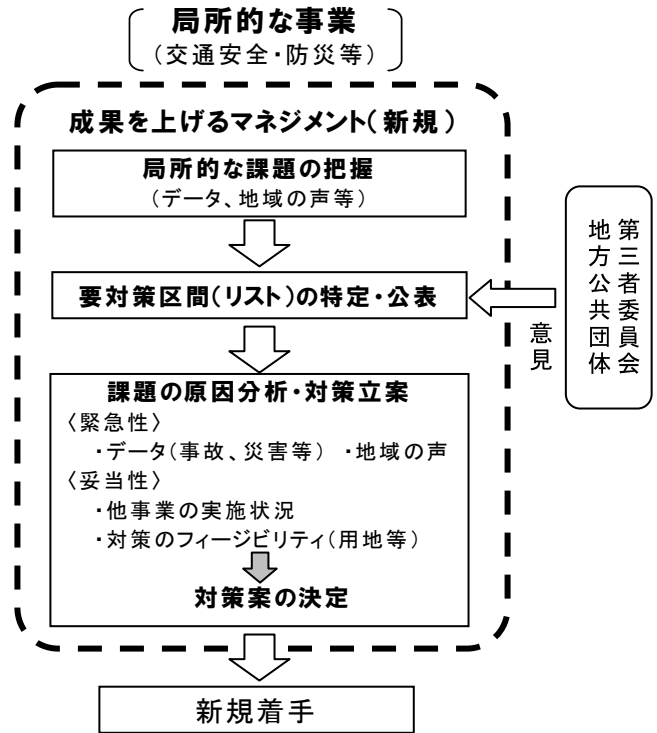
3. 新たな取組み手法の導入

平成 22 年に国土交通省は、道路事業の透明性・効率性を高めるために新たな事業評価制度を導入する試行を始めました。特に局所的な事業である交通安全事業については「成果を上げるマネジメント」として事故データや地域の声に基づく「事故危険区間リスト」を公表し、事業着手する箇所を定めて、事故発生要因を分析、対策メニューを選定し、事業完了後は事故データにより効果の分析・評価を行うマネジメ

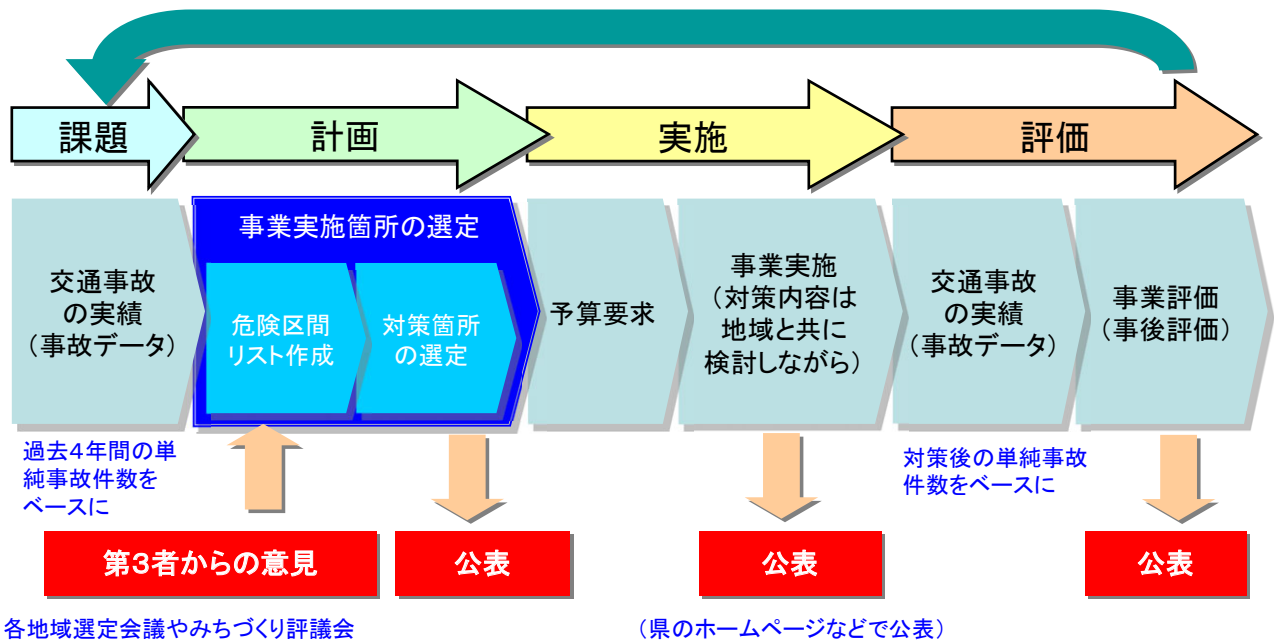
ントサイクルを適用することになりました。

山形県としても国・県道等の幹線道路での事故が多いことを踏まえ、国土交通省のマネジメントを参考として、平成23年度から山形県版の成果を上げるマネジメントを試行することになりました。

政策目標評価型事業評価の導入について
(国土交通省 道路事業)



《山形県版》成果を上げるマネジメントの取組み



4. 客観的指標の選定

事故危険区間リストの作成にあたり、山形県管理道路におけるデータは何を使用するかを検討しました。国土交通省では、ITARDAの交通事故データから死傷事故率を算出して、その値が大きいものからリストを作成しました。(ITARDA：公益財団法人交通事故総合分析センター)

$$\text{死傷事故率(件/億台}^{\ast}\text{)} = \frac{\text{年平均死傷事故件数(件)} \times 1 \text{億}}{\text{日走行台数(台)} \times \text{区間の距離}^{\ast}\text{(km)} \times 365 \text{日}}$$

しかし、死傷事故率は交通量が少ない場合や区間が短い場合に、例えば1件の事故でも極端に死傷事故

率が大きくでることになります。そこで、山形県が管理する道路の中には、交通量が少ない区間があることや、交通量の観測点も少ないことから各区間に対する交通量データの信頼性も薄いことから、単純に「死傷事故件数」をデータとして活用することにしました。

なお、データの評価期間は国土交通省と合わせて過去4年間としました。

5. 箇所を選定に第三者意見を反映

成果を上げるマネジメントでは事故危険区間リストを道路管理者がデータに基づき作成し、その上位区間から第三者の意見を聞いて箇所を選定することとしています。

山形県では、出先事務所が4総合支庁と3分庁舎の計7公所で道路事業を実施しているため、より地域の特性をよく理解できる方々から選定していただけるように、その7公所単位で選定会議を開催し意見を聞くこととしました。その選定会議に参集していただいた方々は、各地区の交通安全協会、PTA関係、道路利用者団体、各市町村の交通安全担当者や道路担当者、各警察署等の代表者の方などです。

更に、7公所で意見を聞いて選定した箇所を県全体で集約し、県のみちづくりについて意見をいただく第三者委員会「山形のみちづくり評議会」においてもその箇所やプロセスについて意見をいただき選定の参考にさせていただきました。

6. 各段階において透明性を高める

今までの交通安全事業では費用対効果の分析が難しいため、B/Cによる事業評価は行われず、新規着手のプロセスもわかりにくいものでしたが、このマネジメントでは、その元になる指標やプロセスも各段階において公表することで透明性を高めることにしました。箇所の選定においても、会議の内容やその結果を開示し県のホームページなどで公表することにし、事業実施箇所の決定時や対策後の評価も公表することとしています。

7. 早期効果を発現する対策

対策メニューは早期効果を発現するような対策で、即効性のあるソフト的な簡易工事（路面表示、カラー舗装等）を行うこととし、単年度で完了することを基本としています。従って、毎年度新たな箇所の選定から始めることとなります。

また、その対策メニューを決める段階においても、各地域の選定会議を利用して第三者から意見を聞き地域の特性や事故原因に即した対策メニューのアイデアをいただいています。

8. 歩道整備事業とは区分して実施

山形県が管理している道路の歩道整備率は全体で約47%、法指定通学路で約65%（簡易整備含む）と、まだまだ歩道の設置が遅れています。そのため、歩道整備は従来の交通安全施設整備事業において、通学路に指定された路線で、歩道が未整備で危険な箇所へ計画的に整備することとしています。そこで、この交通事故対策については、歩道整備等を行う交通安全施設整備事業とは切り離し、独自に県単独事業として事業化して実施することとしました。（法指定通学路：交通安全施設等整備事業の推進に関する法律により指定された児童又は幼児が小学校若しくは幼稚園又は保育所に通うために1日につき概ね40人以上通行する道路の区間）

9. 事業評価の実施

新規着手時の事業評価は過去4年間の死傷事故件数と第3者意見によって評価されるものとなりますが、対策実施後の事後評価についても、客観的指標である死傷事故件数で事前と事後を比較する形を基本として実施します。新規着手時は過去4年の事故データを利用したために、基本的には対策後も以降の4年のデータを取得した5年後に比較することになりますが、対策直後から毎年データを注視していき、事故がまったく減る気配がないなどの際は、5年を待たず再対策を行うことも有り得ると考えています。

10. 小規模対策から大規模対策への発展

各年度において行う対策メニューは基本的にソフト的な簡易工事としていますが、対策後や事故を分析する段階で、そのような簡易工事では解決しない、しそうな箇所もでてきます。その場合は、(ケース1)簡易工事を行った後に、事後評価を実施して、大規模工事(交差点改良や歩道整備工事)に移行する場合と、(ケース2)対策メニューの検討段階で明らかに大規模工事が必要と判断された場合に箇所選定までをこの事業で行い、交通安全施設整備事業として新規着手する場合があります。

このように、この事業で実施する小規模対策から発展して、従来の交通安全施設整備事業で行ってきた大規模対策に発展することも想定しています。

11. 平成23年度の取組み状況

平成23年度は試行として実施したため、スタートも平成23年の2月から事故危険区間リストを作成し3月までに各地域で選定会議を開催しました。その結果24区間をリストアップしていただき、予算(県全体で5千万円を確保していた)上の制約からそのうち18区間(区間が連続する場合は1箇所とし、全11箇所として実施)の対策を実施しました。

平成23年度実施例(1)

- ・(国)348号 山形市南館地内

交差点以外の右折車に起因する事故が多発しているため、右折抑制を目的としたラバーポールや樹脂ブロックを設置し、事故の軽減を図りました。

《対策工法》

ラバーポール、樹脂ブロック



平成23年度実施例(2)

- ・(主)米沢高畠線 米沢市金池地内

追突事故や交差点内の事故が多いため、交差点を狭く見せて右左折時の速度を抑制し、横断歩道部のカラー化や路面標示による注意喚起で事故の軽減を図りました。

《対策工法》

カラー舗装(横断歩道部)

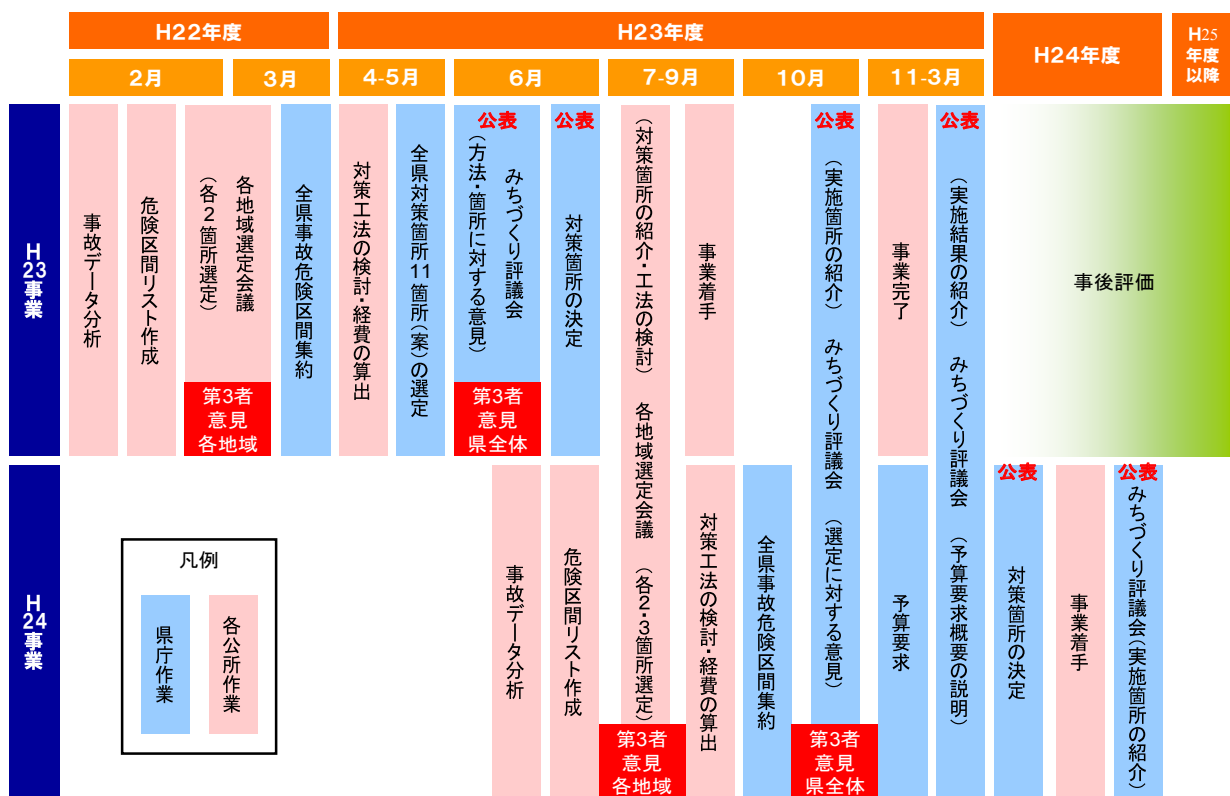
区間線(ドットライン・追突注意など)



12. 平成 24 年度 の 取 組 み と 今 後 の 展 開

平成 24 年度は、平成 23 年度の試行から本格実施へ移行することとし、前年度の予算要求前に箇所を選定していただき、その箇所について予算要求を行いました。その結果、事業費も 5 千万円から 8 千万円に拡充することができました。そして、その予算が成立した段階で実施箇所を決定、公表し、24 区間 15 箇所対策を実施しているところです。なお、そのうち 1 箇所は、大規模対策として交通安全施設整備事業として整備に着手しております。

今後は、実際に平成 23 年度に実施した箇所から順次その効果が数字で表れることとなります。事業者としてはその結果について、非常に厳しい評価をつきつけられるかもしれません。また、事業費に比して大変手間と労力が必要な事業でもあります。しかし、それだけに真剣に取り組むことができ、効果検証を短期サイクルで実施できることから、明らかに交通事故減少につながるものと思っており取り組んでいるところです。



事業実施の流れ