

施策4

総合的な交通安全対策の推進

目指す姿

●安心して暮らしやすく、子供と子育てにやさしい生活環境が整っています。

ひろしま未来チャレンジビジョン (P38) より

道路の役割

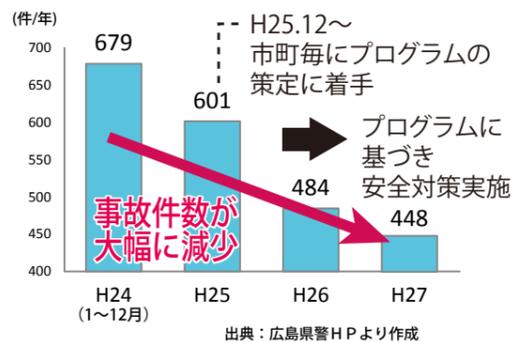
●人や車が安全で快適に移動できる空間を確保します。

現状と課題

- 道路整備や様々な交通安全対策の推進により、着実に交通事故が減少しています。
- 登下校中の児童の安全確保や事故危険箇所への緊急的・集中的な対策が求められています。

交通事故状況

●子供の交通事故件数



●事故危険箇所 (県管理道路)



※事故危険箇所の全体箇所数については、変更が生じる場合があります。

国土交通省が策定した第4次社会資本整備重点計画 (H27~H32) において、幹線道路で事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故抑止対策を推進することとしており、国土交通省と警察庁が合同で「事故危険箇所」を指定し、重点的に取り組むこととしている。

●全国平均を下回る一般県道の歩道設置率

(単位：%)

区分	全国	広島県	順位
歩道設置率	一般国道指定区間	67.0%	39
	一般国道指定区間外	55.2%	13
	主要地方道	46.8%	13
	一般県道	33.0%	29

歩道設置率=歩道設置道路実延長÷実延長

出典：道路統計年報2015 (平成26年4月1日時点) より作成

用語説明

通学路交通安全プログラム…通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進するため、地域ごとに教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により策定される基本方針。

事故危険箇所…警察庁と国土交通省が合同で死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路部を「事故危険箇所」として平成25年7月に指定。平成28年度に新たな「事故危険箇所」指定予定。

安心な暮らしづくり

取組の方向

- 通学路における交通安全対策の推進
⇒「通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路における歩道整備等の安全対策を実施します。
- 交通事故危険箇所の対策
⇒死傷事故が多発している事故危険箇所について、事故要因を分析し地域の実情に沿った適切な対策を進めます。

通学路における主な安全対策

歩道整備

○歩道の設置



歩道がなく大型車通行時に危険

歩行空間が確保され通学が安全に

限られた用地内での通行帯整備

○側溝の蓋掛けとカラー舗装の整備



傾斜のある側溝の上を歩くため通学時に危険

歩行空間が確保され通学が安全に

通学路の安全対策については、教育委員会、警察等と連携し、点検による危険箇所の抽出、対策の検討、実施、効果の把握、改善・充実 (PDCA) を繰り返すことにより、継続的な安全性の向上を図ります。

事故危険箇所の主な安全対策

車両の速度を抑制する事故対策の実施

○急カーブへの滑り止めカラー舗装の整備



下りの急カーブで事故が多発

車両速度が抑制され事故が減少

車の安全な誘導対策の実施

○車の誘導のための道路標示の設置



右左折時・出会頭・横断歩道歩行中の事故が多発

適切な車の誘導により事故が減少

指標

指標名	現状	目標
交通事故のない日本一安全で安心な広島県を目指します。		
通学路交通安全プログラムに基づく危険箇所の歩道設置箇所数 ^{※1} (全体116箇所)	(H27) 5箇所	(H32) 51箇所
県管理道路の事故危険箇所の対策率 (全体90箇所 ^{※2})	(H27) 68%	(H32) 100%

※1 計画期間内の事業着手が難しい箇所については、防護柵設置等の短期対策を実施し、安全度の向上に努めます。
 ※2 事故危険箇所の全体箇所数については、変更が生じる場合があります。