

【説明事例 41】（道路）交差点部の走行性を考慮し中央帯を広く設ける場合の説明例

1. 中央帯について

本件事業（1工区及び3-2工区）の中央帯は、3.0mとした。

2. 中央帯幅員の決定理由

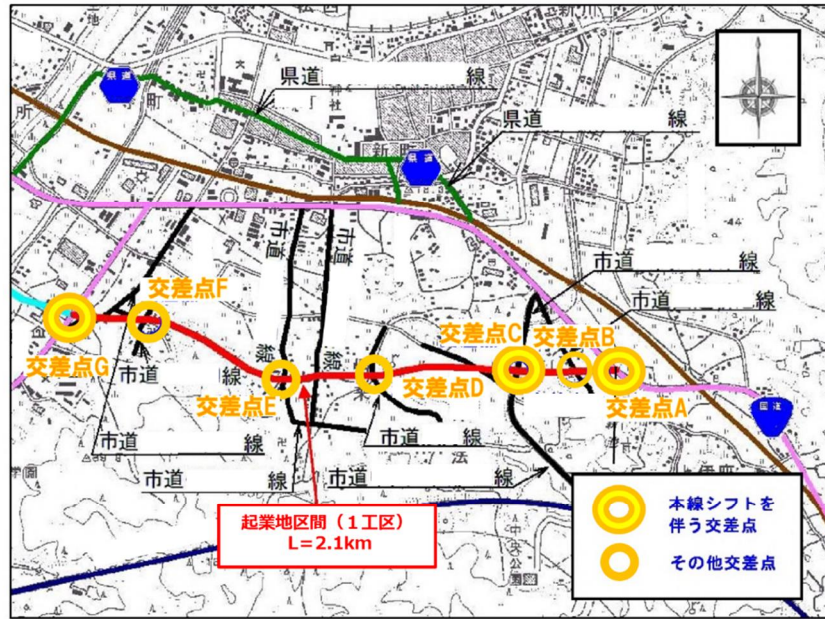
中央帯の幅員は、道路構造令第6条第4項により、第4種第1級の道路で1.00m以上とされている。また、『道路構造令の解説と運用』（令和3年3月）P214では、「中央帯は、広いものほど、その機能が高いと考えられる。例えば自動車が逸走して中央帯に入った場合、幅員が大きければコントロールを回復する余地がおおきいため事故の重大化が防げるし、維持作業の機械化もしやすいと考えられる。」とされている。これを踏まえ、本件事業の中央帯幅員については、下記のとおり安全性等を考慮し決定した。

1工区の延長2.1kmには7か所、3-2工区の延長800mには3か所の交差点を計画しており、そのうち5か所は本線シフトを伴う交差点であり、『道路構造令の解説と運用』のP499の例外規定にはあたらないことから、原則どおり右折車線を設けることとしている。（図1参照。）

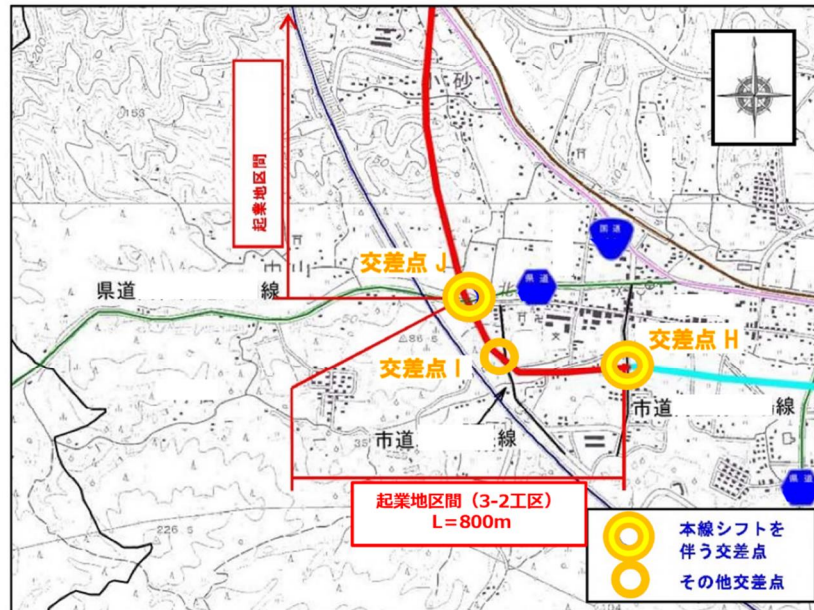
中央帯幅員を規定値である1.0mで計画した場合、交差点ごとに上下車線それぞれ3.0mの本線シフトが発生し、右折車線の設置による連続した本線シフトを行うと走行性及び安全性を大きく低下させることとなること、さらに本路線は交通量が多い幹線道路であり、自動車の円滑な交通流や安全性の確保が求められることから、『道路構造令の解説と運用』P215にある「交差点で本線をシフトせずに右折車線を設ける必要がある場合には中央帯幅員を3m程度は確保することが望ましい。」との記載を参考に、本線シフトで生じる蛇行による走行性及び安全性の低下等の影響を軽減するため、中央帯幅員を3.0mに設定した。（図2参照。）

交差点位置図 (1工区)

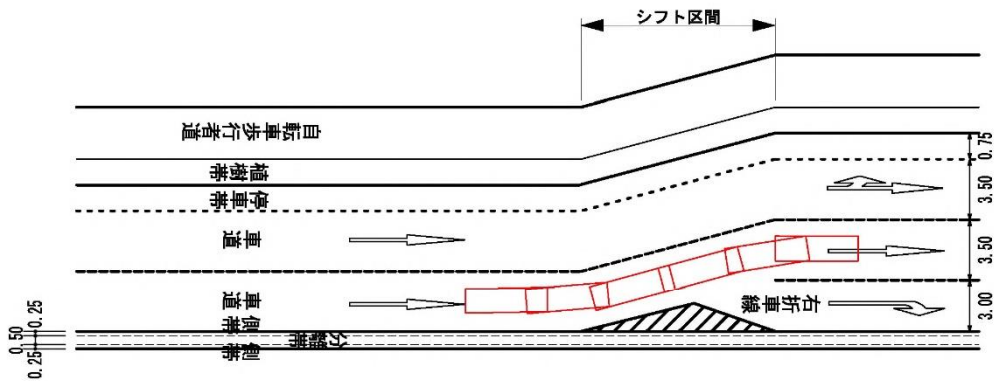
図 1



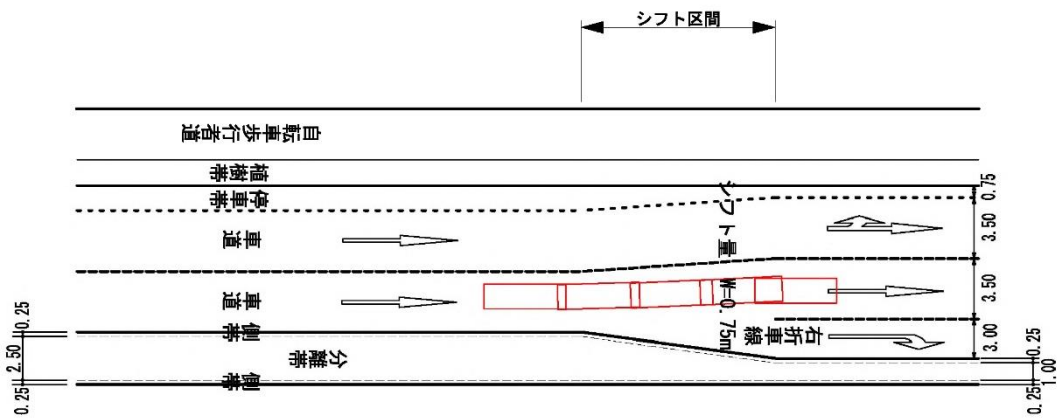
交差点位置図 (3-2工区)



中央帯幅員 W=1.00mの場合



中央帯幅員 W=3.00mの場合



上記の図のように中央帯を3.00mとすると頻りにハンドル操作を行う必要がなく、車両の走行性及び安全性が向上する。

【説明事例 42】（道路）交差点改良事業の現道あい路の説明例

独自に調査した最大渋滞長・最大通過時間

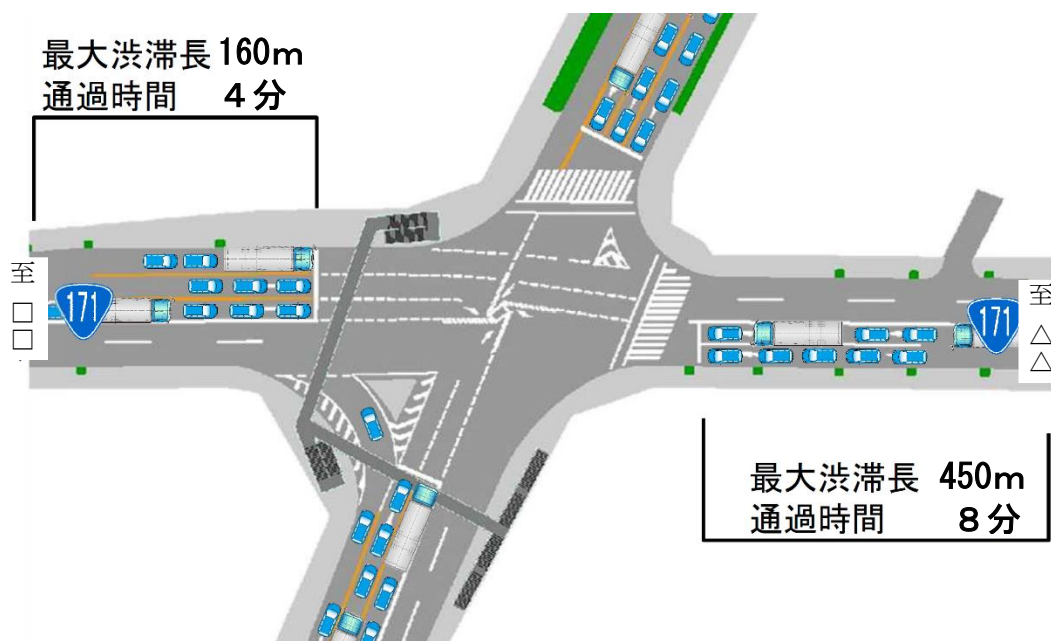
令和〇年 10 月に起業者が行った渋滞長調査によると、〇〇交差点（△△方面側）において、最大渋滞長 450m、最大通過時間 8 分が、〇〇交差点（□□方面側）において、最大渋滞長 160m、最大通過時間 4 分が確認されており、主要幹線道路としての交通機能が阻害されている状況にある。

〈現道の渋滞状況〉

| 調査地点 | 項目 | 最大渋滞長 | 最大通過時間 |
|--------------|----|-------|--------|
| 〇〇交差点(△△方面側) | | 450m | 8分 |
| 〇〇交差点(□□方面側) | | 160m | 4分 |

※令和〇年 10 月起業者調査による

〈現道の渋滞状況図〉



※全体計画区間：357m
起業地区間：357m

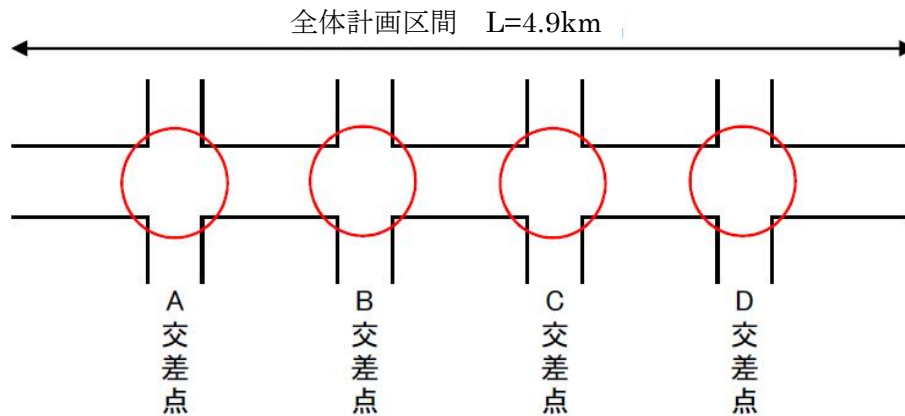
※上記の最大渋滞長及び最大通過時間の数値は現道あい路の指標ではなく、地域の実情に応じて、事業ごとに判断します（Q.V-26 参照）。

【説明事例 43】（道路）右折車線未設置による交通事故発生状況の説明例

本件区間に係る本路線では交通事故が多発しており、令和〇年から令和〇年までの資料によると、〇〇県内における国道〇号の死傷事故件数は 4,323 件発生しており、本件区間 4.9 km における事故件数は 144 件にのぼっている。また、本件区間の死傷事故率は 56.6 (件/億台キロ) と県内における本路線の死傷事故率 47.9 (件/億台キロ) に比べて約 1.18 倍と高い値となっている。

本件区間のなかでも右折車線が設置されていない A 交差点、B 交差点、C 交差点及び D 交差点での交通事故の件数は合計で 96 件と特に多く、本路線全体の事故件数のうち約 67% を占めている。これらの交差点では、交通混雑に伴う速度低下に加え、右折車線が設置されていないことによって右折車両の滞留が発生し、追突事故が多発している。(図-1 及び 2)

図-1 右折車線未設置交差点及び交通事故発生箇所



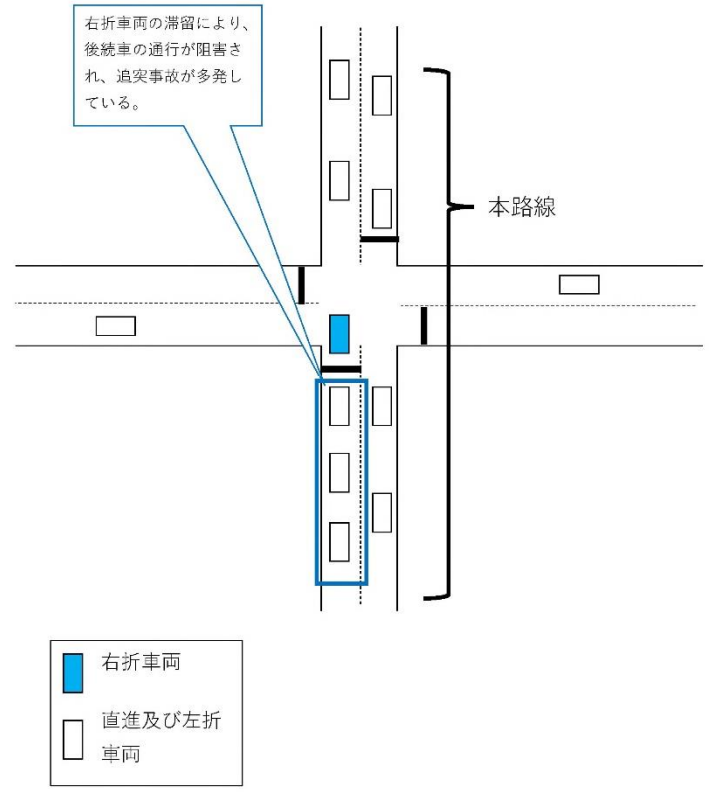
○各交差点における事故件数及び事故類型の内訳 (件)

| | A 交差点 | B 交差点 | C 交差点 | D 交差点 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 事故件数 | 25 | 22 | 19 | 30 |
| 事故類型の内訳 | | | | |
| 右折時 | 2 | 5 | 4 | 9 |
| 追突 | 23 | 17 | 15 | 21 |
| 正面衝突 | 0 | 0 | 1 | 0 |

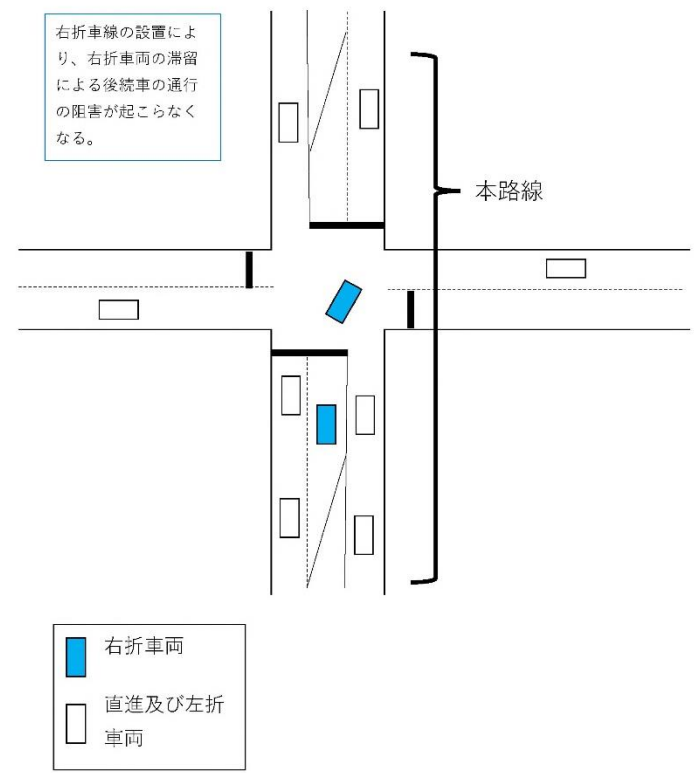
【出典】県警事故データ（令和〇年～令和〇年）

図-2 右折車線未設置の交差点における交通状況

現況



右折車線を設置した場合



【説明事例 44】（道路）計画交通量の例

計画交通量は、全体計画区間（設計区間）における令和 22 年を推計年次とした将来交通量 82～148 百台／日の最大値を採用し、148 百台／日とした。

表 令和 22 年を推計年次とした将来交通量（百台／日）

| 区間 | 将来交通量 |
|-----------------------|-------|
| 〇〇〇〇JCT～〇〇IC（仮称） | 148 |
| 〇〇IC（仮称）～〇〇IC（仮称） | 127 |
| 〇〇IC（仮称）～〇IC（仮称） | 119 |
| 〇IC（仮称）～〇〇〇〇IC（仮称） | 104 |
| 〇〇〇〇IC（仮称）～〇〇〇〇IC（仮称） | 102 |
| 〇〇〇〇IC（仮称）～〇〇〇〇〇〇IC | 82 |

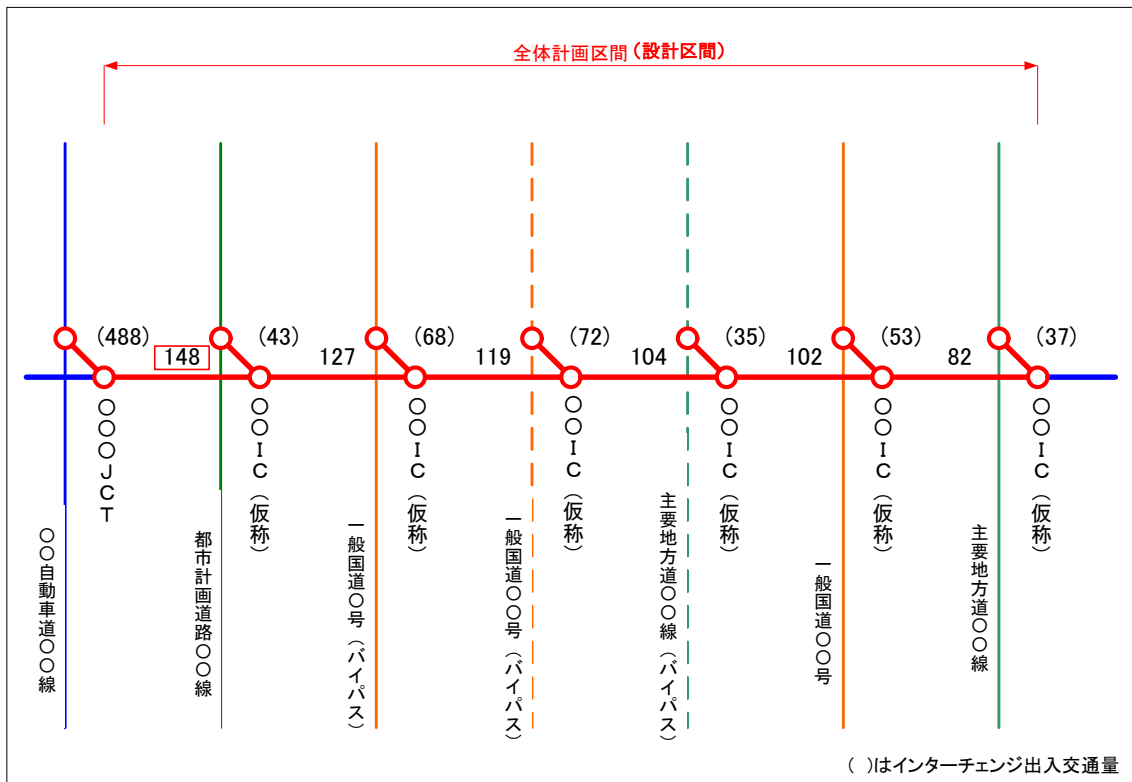


図 令和 22 年を推計年次とした将来交通量（単位：百台／日）

※計画交通量は、予測できる最も将来の数値を用いることが通常です（Q.V-24 参照）。

【説明事例 45】（道路）混雑緩和を目的とする道路事業において、起業者が独自調査を行う場合の説明例

3. 起業者が交通量調査を行った理由

本件事業が通過する〇〇市は、〇〇インターチェンジ付近において中心市街地の機能を補完する副次核として、「〇〇新都市開発整備事業」を推進しており、産業系機能、商業系機能、スポーツレクリエーション機能、住居系機能、教育系機能等から構成される多機能複合型の市街地を現在整備中である。

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査による交通量等は表-2のとおりであるが、「〇〇新都市開発整備事業」の一環として、令和4年4月に、〇〇新都市第一地区（写真-3参照）において大型ショッピングモール（敷地面積：約122,000㎡、延床面積：約68,000㎡、駐車台数：約2,900台）が開業し、これにより、現道の交通量が増加し、渋滞が発生している等、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査以降、交通量が著しく変化した。そのため、実態の交通状況を把握するため、令和4年7月22日（金）に起業者により交通量調査を行ったものである。

表-2 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

| 断面 | 路線名 | 区間番号 | 位置 | 12時間交通量 | 混雑度 |
|-----|------|------|--------|---------|------|
| 断面① | 国道〇号 | 〇〇 | A交差点北側 | 19,925台 | 0.94 |
| 断面② | 国道〇号 | △△ | A交差点南側 | 24,875台 | 0.93 |
| 断面③ | 国道〇号 | ×× | B | 11,024台 | 1.01 |

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査箇所別基本表



写真-3 〇〇新都市立地表示図

※センサス区間になっていない場合（Q.V-27参照）のほか、センサス後の周辺状況の変化により交通量が著しく変化した場合などに独自調査を行う場合があります。



写真-4 国道〇号 A交差点渋滞状況1 (令和4年7月撮影)



写真-5 国道〇号 A交差点渋滞状況2 (令和4年7月撮影)

4. 起業者調査月及び調査日について

「道路構造令の解説と運用」（令和3年3月）P 154には、「計画交通量の推定に当たっては、当該路線の現在の年平均日交通量を知ることが極めて重要である。」「年平均交通量に近い交通量を求めるには、月別にばらつきの少ない期間を、また曜日では偏りが極端な曜日を除く曜日を選定して交通量を観測することが望ましい。」「地域の道路の機能により変動が異なるため、当該道路の月変動、曜日変動を既存データにより把握することが重要である。」とされていることから、起業者調査日（令和4年7月22日（金））の妥当性について検証した。

（1）起業者調査月（7月）の妥当性について

調査月については、起業者が常時交通量の観測を実施していないことから、〇〇県警察が現道に設置している車両感知器（以下「トラカン」という。）により計測された値（以下、「トラカンデータ」という。）を使用し、長期的な傾向から分析した。なお、分析に使用するデータについては、起業者が交通量調査を実施した箇所の直近付近に設置されているトラカンにより計測されたトラカンデータを使用することとした。

トラカンデータを基に起業者が交通量調査を実施したA交差点北側、A交差点南側及びB地点の3地点（表-2参照）の月別交通量（令和4年1月～令和5年12月の平均値）をそれぞれ分析したところ、起業者の調査月である7月の交通量、トラカンデータにおける1月～12月の中央値、全月平均及び全国道路・街路交通情勢調査が通常実施される9月～11月平均の範囲がA交差点北側では23,614～23,878台、A交差点南側では27,150～27,480台、B地点では11,958～12,030台であるため、いずれの地点においても大きな差は認められない。以上のことから起業者の調査月（7月）については特異月ではないと判断した。

（2）起業者調査曜日（金曜日）の妥当性について

起業者がA交差点北側の人手観測箇所において、令和4年7月の1箇月間にかけて機械観測を実施した結果、金曜日の交通量は、表-6のとおりほぼ中央値であり、かつ、平均値と僅差であることから、交通量にばらつきの少ない曜日であるといえる。また、全国道路・街路交通情勢調査が通常実施される平日（火曜日～木曜日）の交通量と比較しても大きな差は認められない。以上のことから起業者の調査曜日（金曜日）についても特異日ではないため、妥当と判断した。

（3）結論

以上により、起業者調査日は、年平均交通量に近い交通量を調査した日として妥当である。

月別交通量及び曜日交通量について

1) 月別交通量

A交差点南側 表-3

| 順位 | 月 | 台数/12h | 全月平均との比 |
|----------|----|--------|---------|
| 1 | 8 | 28,263 | 1.040 |
| 2 | 3 | 27,653 | 1.018 |
| 3 | 4 | 27,491 | 1.012 |
| 4 | 7 | 27,480 | 1.011 |
| 5 | 9 | 27,307 | 1.005 |
| 6 | 12 | 27,221 | 1.002 |
| 7 | 5 | 27,220 | 1.002 |
| 8 | 10 | 27,131 | 0.998 |
| 9 | 11 | 27,011 | 0.994 |
| 10 | 6 | 26,846 | 0.988 |
| 11 | 2 | 26,652 | 0.981 |
| 12 | 1 | 25,852 | 0.951 |
| 全月平均 | | 27,177 | 1.000 |
| 9月～11月平均 | | 27,150 | |

B地点 表-4

| 順位 | 月 | 台数/12h | 全月平均との比 |
|----------|----|--------|---------|
| 1 | 8 | 13,067 | 1.092 |
| 2 | 3 | 12,252 | 1.024 |
| 3 | 4 | 12,191 | 1.019 |
| 4 | 11 | 12,102 | 1.012 |
| 5 | 7 | 12,030 | 1.006 |
| 6 | 5 | 11,967 | 1.000 |
| 7 | 10 | 11,908 | 0.996 |
| 8 | 9 | 11,864 | 0.992 |
| 9 | 12 | 11,763 | 0.983 |
| 10 | 6 | 11,521 | 0.963 |
| 11 | 1 | 11,469 | 0.959 |
| 12 | 2 | 11,400 | 0.953 |
| 全月平均 | | 11,961 | 1.000 |
| 9月～11月平均 | | 11,958 | |

A交差点北側 表-5

| 順位 | 月 | 台数/12h | 全月平均との比 |
|----------|----|--------|---------|
| 1 | 8 | 24,470 | 1.027 |
| 2 | 3 | 24,456 | 1.027 |
| 3 | 4 | 24,090 | 1.011 |
| 4 | 11 | 24,057 | 1.010 |
| 5 | 12 | 24,055 | 1.010 |
| 6 | 9 | 23,790 | 0.999 |
| 7 | 10 | 23,787 | 0.999 |
| 8 | 5 | 23,670 | 0.994 |
| 9 | 7 | 23,614 | 0.991 |
| 10 | 2 | 23,545 | 0.988 |
| 11 | 6 | 23,353 | 0.980 |
| 12 | 1 | 22,960 | 0.964 |
| 全月平均 | | 23,821 | 1.000 |
| 9月～11月平均 | | 23,878 | |

2) 曜日交通量

起業者による機械観測地点(図-4のキ14) 表-6

| 順位 | 曜日 | 台数/12h | 全日平均との比 |
|-----------|-----|--------|---------|
| 1 | 月曜日 | 20,275 | 1.044 |
| 2 | 土曜日 | 19,777 | 1.018 |
| 3 | 木曜日 | 19,221 | 0.990 |
| 3 | 日曜日 | 19,221 | 0.990 |
| 5 | 金曜日 | 19,182 | 0.988 |
| 6 | 火曜日 | 19,138 | 0.986 |
| 7 | 水曜日 | 19,122 | 0.985 |
| 全日平均 | | 19,419 | 1.000 |
| 火曜日～木曜日平均 | | 19,160 | |

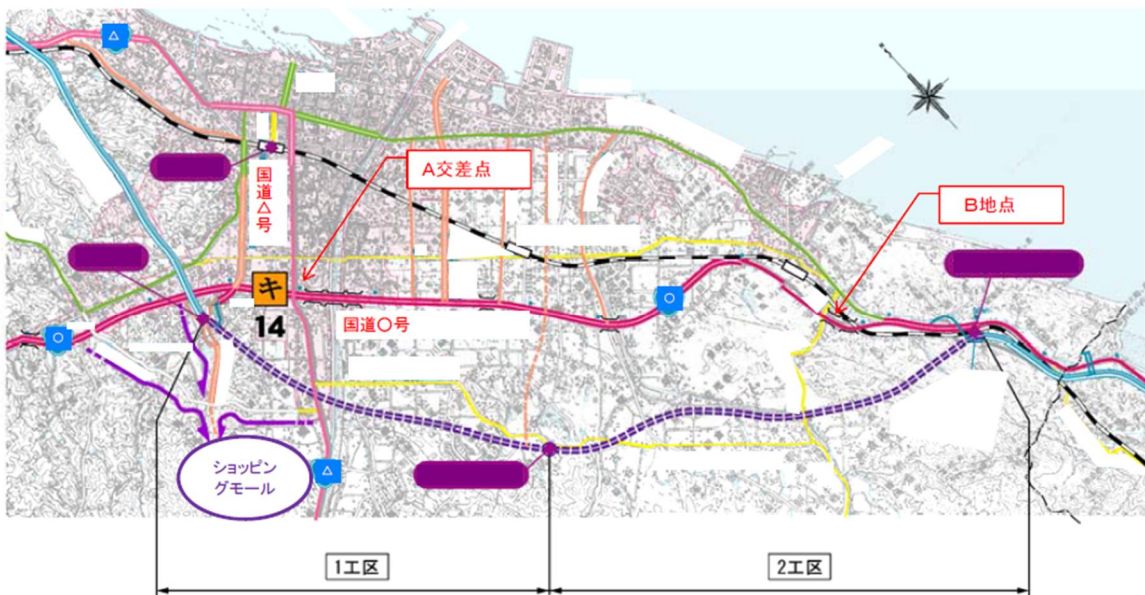


図-4

5. 起業者が実施した交通量調査の妥当性と現在の交通量について

(1) 現在の交通量について

起業者調査の実施日である令和4年7月22日（金）と通常、全国道路・街路交通情勢調査が実施される9～11月のうち、11月の同時期の金曜日にあたる令和5年11月17日（金）とでトラカンデータによる台数比較を行った。（表-3参照）

その結果、A交差点北側については、令和4年7月22日（金）の交通量25,197台/12hに対して、令和5年11月17日（金）の交通量は24,773台/12h（増減割合-1.7%）、A交差点南側については、令和4年7月22日の交通量28,031台/12hに対して、令和5年11月17日の交通量は27,252台/12h（増減割合-2.8%）、B箇所については、令和4年7月22日の交通量12,217台/12hに対して、令和5年11月17日の交通量は12,290台/12h（増減割合+0.6%）であり、起業者調査時点と現在では同程度の交通量があると判断できる。なお、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査による観測台数と比較しても令和4年7月22日及び令和5年11月17日のいずれについてもトラカンデータの台数が上回っており、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査時と交通状況が変化し、交通量が増加しているものと推測される。（表-4参照）

表-3 トラカンデータの比較

| 日 | A交差点北側 | | | A交差点南側 | | | B地点 | | |
|---------------|--------|------|-------|--------|------|-------|--------|------|------|
| | 交通量 | 増減台数 | 増減率 | 交通量 | 増減台数 | 増減率 | 交通量 | 増減台数 | 増減率 |
| 令和4年7月22日（金） | 25,197 | — | — | 28,031 | — | — | 12,217 | — | — |
| 令和5年11月17日（金） | 24,773 | -424 | -1.7% | 27,252 | -779 | -2.8% | 12,290 | 73 | 0.6% |

表-4 R3センサスとトラカンデータの比較

(台/12H)

| 種別 | 交通量 | A交差点北側 | A交差点南側 | B地点 |
|--------------------------|-----|--------|--------|--------|
| R3センサス | | 19,925 | 24,875 | 11,024 |
| トラカンデータ 令和4年7月22日（金） | | 25,197 | 28,031 | 12,217 |
| トラカンデータ 令和5年11月17日（金） | | 24,773 | 27,252 | 12,290 |

(2) 起業者調査交通量調査の妥当性について

起業者調査により計測した交通量とトラカンデータによる交通量とは表-5のとおり一定の差があるが、起業者調査は人手観測（A交差点南側、A交差点北側）であるのに対して、トラカンデータは機械観測であり、双方の観測手法の違いによるものと考えられる。

なお、全国道路・街路交通情勢調査については、大きく分けて機械観測と人手観測により交通量調査が行われている。機械観測においては、トラカンの観測値、画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）の観測値、ビデオ映像を用いる方法等、複数の観測方法で運用されているが、トラカンによる観測値を用いる場合は、観測精度を確保するため、異常値及び台風等の異常気象日の値の除去、車種判別不能台数の按分、補正観測に基づく補正、欠測処理等の確定値処理を行う等の対応が必要とされている。このうち、補正観測に基づく補正については、人手観測による実測値と車両感知器による計測値との関係から補正係数を算出しており、機械観測結果を用いる場合においても人手による観測結果を踏まえて交通量が算出されている。

以上のとおり、トラカン観測値を用いる場合は精度確保のため様々な処理が介在することから、調査時点はやや古いものの、人手観測により正確な交通量を把握できている令和4年7月22日の起業者交通量調査結果に基づき交通量を判断することが妥当と判断した。よって、トラカンデータは起業者調査時点と現時点での交通量が同程度であることの検証に使用することとどめ、交通量については起業者調査の結果を採用することとした。

なお、起業者調査とトラカンデータの交通量を比較検証した結果、表-5のとおり、A交差点北側については約5.0%、A交差点南側については約3.7%の差であり、補正係数として望ましいとされている0.95~1.05の範囲内に収まっていることから観測手法の差異による台数差と考えられる。

一方、B地点については、起業者調査、トラカンデータともに機械観測ではあるが、起業者調査が「交通渋滞実態調査マニュアル（案）」（平成2年2月建設省土木研究所）により標準とされている観測地点を選定して地上に観測機を設置して計測しているのに対し、トラカンは道路上空に設置されているため、それぞれの設置位置の違いにより生じた誤差であると考えられる。

表-5 令和4年7月22日の起業者調査とトラカンデータ (台/12h)

| 観測地点 | 起業者調査 | | トラカンデータ | | (a)と(b)の 差の割合 | 備考 |
|--------|------------|---------------|------------|---------------|------------------|-------------------------|
| | 交通量 (a) | 観測手法 | 交通量 (b) | 観測手法 | | |
| A交差点南側 | 29,105 | 人手観測 | 28,031 | 機械観測 (頭上式) | -3.7% | 観測手法の 違いによる 観測差 |
| A交差点北側 | 26,520 | 人手観測 | 25,197 | 機械観測 (頭上式) | -5.0% | |
| B地点 | 12,391 | 機械観測 (地上式) | 12,217 | 機械観測 (頭上式) | -1.4% | 機械設置箇 所の違いに よる観測差 |

(3) 結論

以上のことから、現時点でも起業者調査時点と概ね同等の交通量及び混雑度があると判断したものである。

【説明事例 46】（道路）混雑緩和を目的とする道路事業における事業効果の説明例

現道の自動車交通量は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査によると、調査地点①で19,305台/日（混雑度1.45）、調査地点②で15,825台/日（混雑度1.17）となっている。

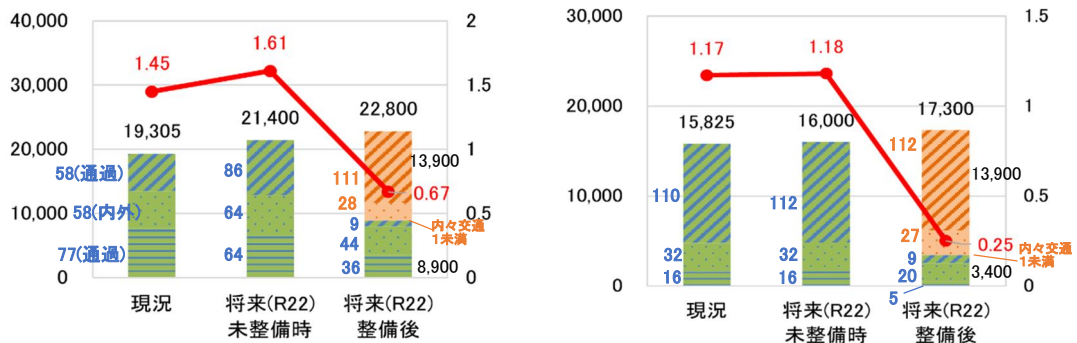
現道の混雑度は、本件事業が整備されない場合は1.61、1.18（R22推計）となるが、本件事業の完成により、本件事業区間が現道の通過交通を分担することから、現道の混雑度が0.67、0.25（R22推計）に軽減され、現道における交通混雑の緩和が図られる。

○本件事業完成後の交通量と混雑度

「区間①」、「区間②」において、現道の通過交通が本件事業に転換するものと予測され、現道の混雑度が以下のとおり減少することが予測される。

表-1 現道における自動車交通量の減少及び混雑度の低減効果

| 調査地点番号 | 交通容量(台/日) | 本件事業整備前(R3) | | → | 本件事業未整備(R22) | | → | 本件事業整備後(R22) | |
|--------|-----------|-------------|------|---|--------------|------|---|--------------|------|
| | | 自動車交通量(台/日) | 混雑度 | | 自動車交通量(台/日) | 混雑度 | | 自動車交通量(台/日) | 混雑度 |
| ① | 13,314 | 19,305 | 1.45 | | 21,400 | 1.61 | | 8,900 | 0.67 |
| ② | 13,526 | 15,825 | 1.17 | | 16,000 | 1.18 | | 3,400 | 0.25 |



資料：令和3年度全国道路・街路情勢調査
将来交通量推計(H27センサスベース R22将来OD表)

図-2 整備前後の交通量と混雑度の比較

【説明事例 47】（道路）歩道を整備する事業の公益性の説明例（現道の交通量・道路構造令の充足状況）

1. 現道の交通量（自動車、自転車及び歩行者）について

当該事業は、第4種で計画されている道路であり、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査において自動車交通量が25,500台/12hとなっており、一般国道の全国平均に比べ約2倍となっている。

また、当該区間の歩行者及び自転車交通量は、平成17年度道路交通センサスにおいて歩行者は4,500人/12h、自転車は185台/12hとなっており、歩行者交通量は一般国道の全国平均に比べ約45倍にも上っている。

なお、平成17年度道路交通センサスの歩行者及び自転車交通量を使用するにあたって、平成17年度と令和〇年の人口動態及び周辺状況について以下のとおり検証する。

周辺状況について平成17年と令和〇年を比較した結果、本件事業計画周辺では道路の新築及び改築、周辺の開発等はないことから、周辺状況は大幅に変化していない。

また、人口動態について△△市における平成17年と令和〇年の人口変動率を確認した結果、平成17年を100とした場合の△△市の令和〇年の人口変動率は□□であり、人口減少の割合に大きな変動は見られない。（表1）

以上により、平成17年度道路交通センサスの歩行者及び自転車交通量を使用することは妥当と判断した。

表1 人口変動率

（△△市の人口）

| 年次 | 人口 | 変動率 |
|--------|-----|-------|
| 平成17年度 | 〇〇人 | 100.0 |
| 令和〇年度 | 〇〇人 | □□ |

※〇〇県 HP 令和〇年度国勢調査

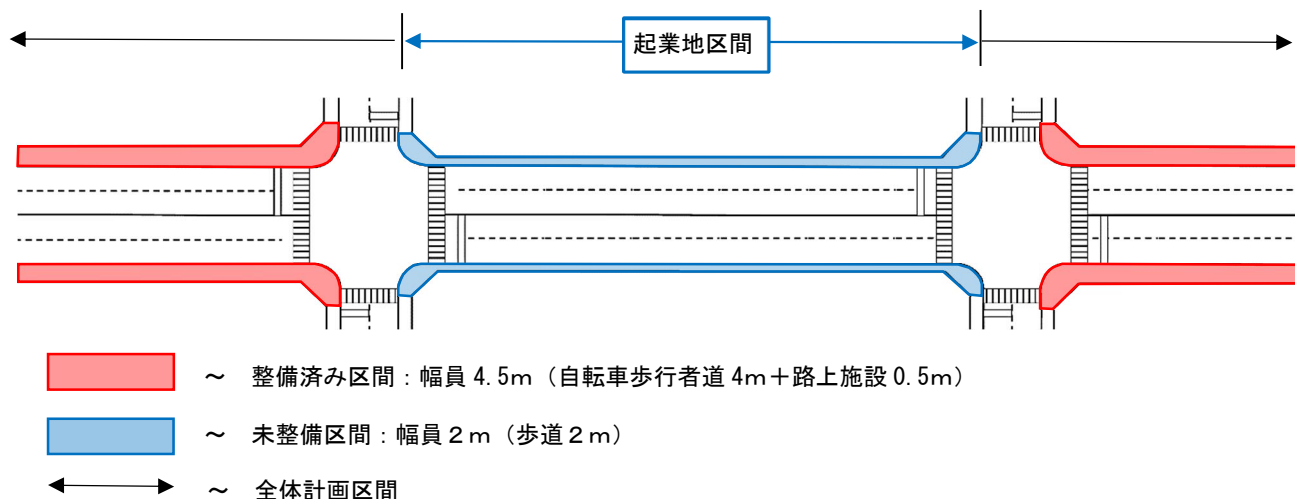
※平成17年度の人口を100.0として変動率を算定。

※ 道路事業において、歩行者及び自転車の交通量調査の最新の数値は平成17年度道路交通センサス値であることから、平成17年度道路交通センサス値を用いることは否定されませんが、平成17年度道路交通センサス値を使用する妥当性の疎明として、平成17年当時と現時点で周辺状況や人口動態に変化がないことを疎明していただく必要があります。

2. 道路構造令の充足状況について

当該区間における自動車、歩行者及び自転車交通量を踏まえると、道路構造令上、4 m以上の自転車歩行者道の設置が必要となるが、全体計画区間の一部区間において2 mの歩道しか設置されていない区間が存する（図1参照）。

図1 現道の状況



【参考】

自転車に関する道路構造令の改正（平成31年4月19日公布、同年4月25日施行）

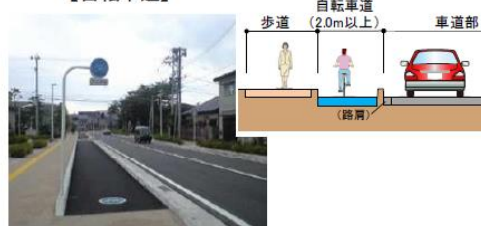
道路構造令の改正により、自転車通行帯が新たに規定されたので今後の取扱いに留意すること。

- ・歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ・ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

【自転車通行帯】(新たに規定)



【自転車道】



【説明事例 48】(道路) 歩道を整備する事業の公益性の説明例 (交通事故の発生状況)

1. 事故件数・事故類型等詳細の数値を把握できる場合

〈 事故件数 〉

当該区間は歩道幅員が狭小であるにもかかわらず、多くの歩行者及び自転車利用者が利用している状況であることから車道にはみ出て走行する自転車や歩行者と車両が接触する事故や、歩道内での自転車と歩行者の事故など、人身事故が多発している状況である。

表 人身交通事故件数

(対象区間：〇〇市〇〇区〇〇地内～同区〇〇地内)

| | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | 合計 |
|------|------|------|------|------|------|------|
| 事故件数 | 10 件 | 14 件 | 10 件 | 12 件 | 8 件 | 54 件 |
| 死者数 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 |
| 重傷者数 | 0 人 | 1 人 | 1 人 | 0 人 | 0 人 | 2 人 |
| 軽傷者数 | 12 人 | 22 人 | 9 人 | 13 人 | 11 人 | 67 人 |

資料：〇〇地方整備局 国道交通事故関連データ

表 人身交通事故状況 (事故類型)

(対象区間：〇〇市〇〇区〇〇地内～同区〇〇地内)

| | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | 合計 | |
|---------|--------|------|------|------|-----|------|-----|
| 追 突 | 5 件 | 5 件 | 4 件 | 6 件 | 3 件 | 23 件 | |
| 出合頭衝突 | 2 件 | 5 件 | 2 件 | 2 件 | 1 件 | 12 件 | |
| 右折時 | 1 件 | 1 件 | 1 件 | 1 件 | 0 件 | 4 件 | |
| 車両相互その他 | 1 件 | 2 件 | 0 件 | 0 件 | 0 件 | 3 件 | |
| 車両単独その他 | 0 件 | 1 件 | 0 件 | 0 件 | 0 件 | 1 件 | |
| 人対車両 | 人対車両 | 0 件 | 0 件 | 1 件 | 1 件 | 2 件 | 4 件 |
| | 自転車対車両 | 1 件 | 0 件 | 2 件 | 2 件 | 2 件 | 7 件 |
| 合 計 | 10 件 | 14 件 | 10 件 | 12 件 | 8 件 | 54 件 | |

資料：〇〇地方整備局 国道交通事故関連データ

〈 事故類型 〉

当該区間で発生している交通事故の特徴を一般国道〇〇号〇〇市内（当該区間除く）の事故発生状況と比較すると、人対車両（人対車両には自転車対車両を含む。）の発生割合が1.3倍と非常に高い状況となっている。

表 交通事故類型の状況
（対象区間：〇〇市〇〇区〇〇地内～同区〇〇地内）

| 事故類型 | | 人対車両 | 追突 | 出合頭衝突 | 右折時 | 左折時 | 正面衝突 | 車両相互その他 | 車両単独 |
|-----------------------------|----|-------|-------|-------|------|------|------|---------|------|
| 対象区間 | 件数 | 10件 | 13件 | 5件 | 2件 | 0件 | 0件 | 0件 | 0件 |
| | 割合 | 33.3% | 43.3% | 16.7% | 6.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 一般国道 〇〇号〇〇市内 （当該区間除く） | 件数 | 125件 | 233件 | 45件 | 22件 | 3件 | 15件 | 31件 | 5件 |
| | 割合 | 26.1% | 48.7% | 9.4% | 4.6% | 0.6% | 3.1% | 6.5% | 1.0% |

資料：〇〇地方整備局国道交通事故関連データ（令和3～5年）

2. イタルダデータで説明する場合

〈 事故件数 〉

本件区間では交通事故が多発しており、令和〇〇年から令和〇〇年までの4年間で発生した交通事故件数は119件（本件区間:99.4件/km、県内の県道平均:49.3件/km）にのぼり、非常に高い値となっている。

| | R〇〇 | R〇〇 | R〇〇 | R〇〇 | 合計 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 事故件数 | 32 | 25 | 31 | 31 | 119 |
| 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 重傷者数 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 軽傷者数 | 42 | 35 | 35 | 34 | 146 |

資料：財団法人交通事故総合分析センター（イタルダ）データ（令和〇〇年～〇〇年）

〈 本件区間の状況 〉

本件区間のみ歩道が設置されていないため、歩行者は路肩の通行を余儀なくされており、事故も多発しているため、早急に歩道を整備する必要がある。



【説明事例 49】（道路）歩道を整備する事業の公益性の説明例（通学路の指定）

〈 通学路指定状況 〉

当該区間は〇〇市立〇〇小学校の通学路に指定され、小学校北側から通学する学童の約3割に利用されているが、交通弱者である学童等は狭小幅員での通行を余儀なくされている。

さらに、平成24年に国道管理者、市道管理者、警察、学校関係者で実施した通学路緊急合同点検において、当該区間の一部は歩道幅員狭小を理由に危険箇所指定されていることから、拡幅整備が急務な状況となっている。



図 当該区間を利用する学童の通学状況

- ・あくまで一例にすぎないので、「通学路緊急合同点検において危険箇所指定された箇所の歩道事業」の公益性を担保しているわけではないことにご留意ください（実務上は個々の事業において申請内容を精査したうえで判断することになります）。
- ・なお、事業認定申請に当たっての不明点等がある場合には、事業認定庁との緊密なコミュニケーションによって早期に解消することが望まれます（「事業認定庁（事業認定に係る相談窓口）一覧」参照）。

通学(小学校)の利用動線



全体計画 L=0.84km

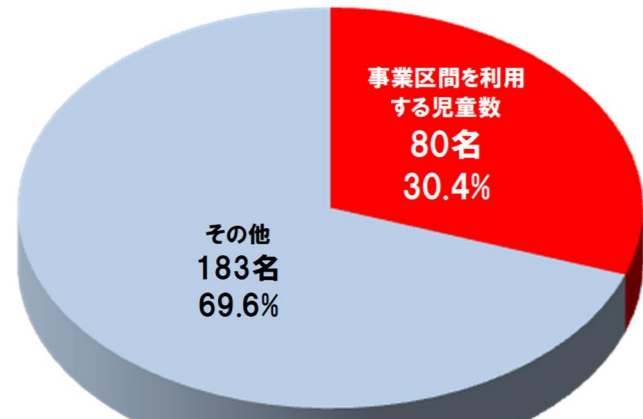
住居密集地区

住居密集地区

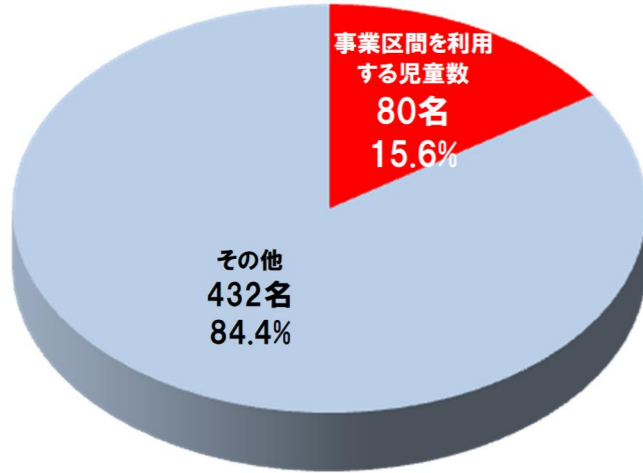
住居密集地区

市立〇〇小学校

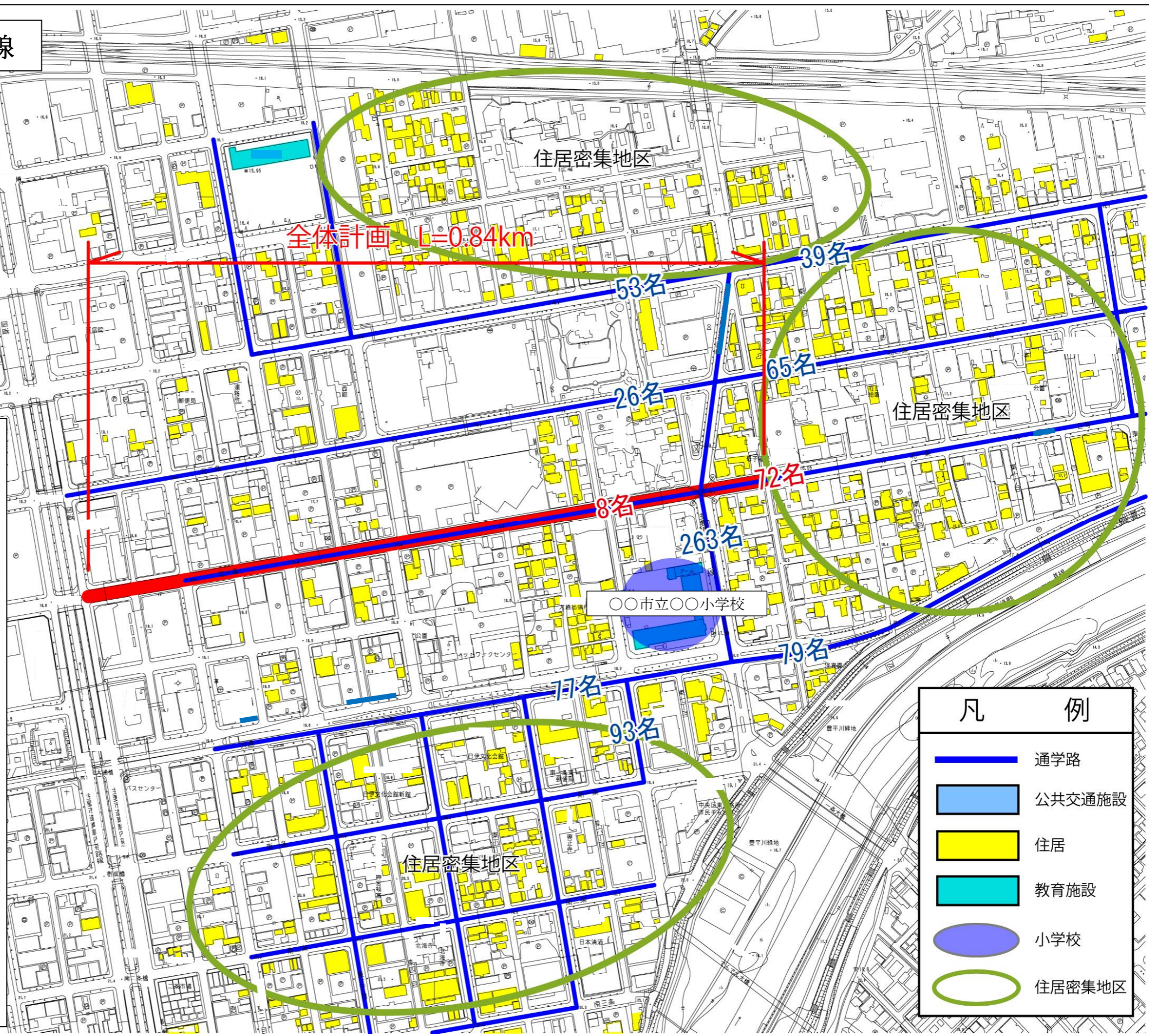
〇〇小学校北側からの通学児童数のうち、事業区間を利用する児童数の割合：約3割



〇〇小学校通学児童数のうち、事業区間を利用する児童数の割合：約2割



| 凡 例 | |
|-----|--------|
| | 通学路 |
| | 公共交通施設 |
| | 住居 |
| | 教育施設 |
| | 小学校 |
| | 住居密集地区 |



【説明事例 50】（道路）片側歩道の設置の説明例

1. 道路構造令における自転車歩行者道、歩道等の規定について

道路構造令第 10 条の 2 及び第 11 条では、自転車歩行者道、歩道等について以下のとおり規定されている。

(自転車歩行者道)

第 10 条の 2 自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(歩道)

第 11 条 第四種の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第三種（第五級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道を設ける第三種の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 第三種の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

上記規定によれば、道路構造令第 11 条第 2 項に該当する第 3 種の道路に設置する歩道を除き、自転車歩行者道または歩道は、道路の「各側に設ける」ことが規定されているが、「地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。」とされているため、全体計画区間又はその一部区間において片側歩道等とする計画の場合は、やむを得ない理由を説明することが可能であれば認められることになる。

2. 自転車歩行者道、歩道等を片側のみに設置する場合の具体例

道路構造令第10条の2第1項には第3種の道路における自転車歩行者道設置について規定されているが、本事業計画の一部区間において、〇〇鉄道と一般国道〇〇号が近接する区間が存在し、一般国道〇〇号上り線側と〇〇鉄道の間地がほとんどないため、自転車歩行者道を設置すると反対側の店舗が複数支障となり周辺地域に与える影響が著しく大きくなる。また、沿線の店舗等も少なく自転車歩行者道の利用が見込まれないため、該当区間に片側歩道の計画とした。

〈整備前（現況）〉

