資料

第4回　北海道交通事故対策検討委員会

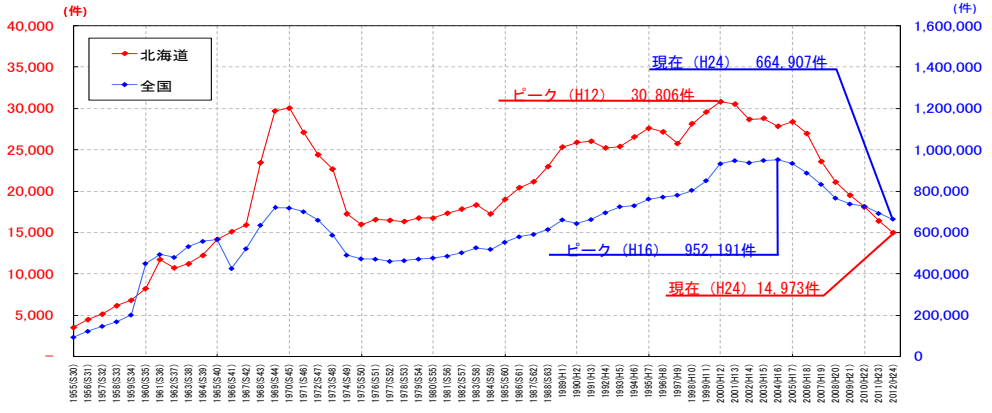
目　次

1. 北海道における交通事故の推移
2. 政策目標評価型事業評価の導入に係る取組（道路事業）
3. 社会資本整備重点計画
4. 事故危険箇所（第2次）の対策状況
5. 事故危険箇所（第2次）の対策事例
6. 目標値
7. 抽出基準
8. 抽出基準イメージ図
9. 事故危険箇所（案）
10. 事故ゼロプランとのイメージ図

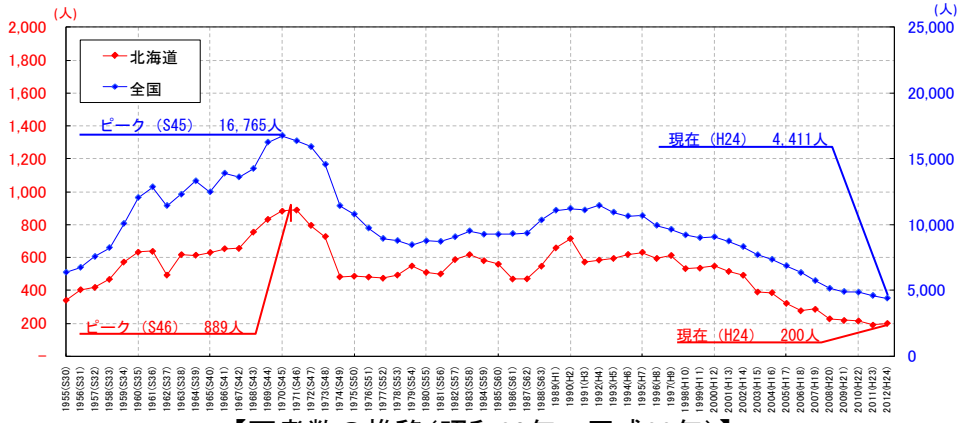
1．北海道における交通事故の推移

国土交通省 北海道開発局

- 全国と同様、北海道における交通事故は、昭和40年代中頃まで急激に増加した後、交通安全対策を強化した結果、急激に減少し、その後再び増加したが、近年は再び減少に転じている。
- 北海道は、平成15年に交通事故死者数ワースト1を12年ぶりに返上し、発生件数、死傷者数とも大幅に減少、以降現在までワースト1を回避するも、過去10年間で7回もワースト2となっている。平成24年では依然として200人の尊い命が犠牲となっており、未だに深刻な状況は脱していない。



【死傷事故件数の推移（昭和30年～平成22年）】



【死者数の推移（昭和30年～平成22年）】

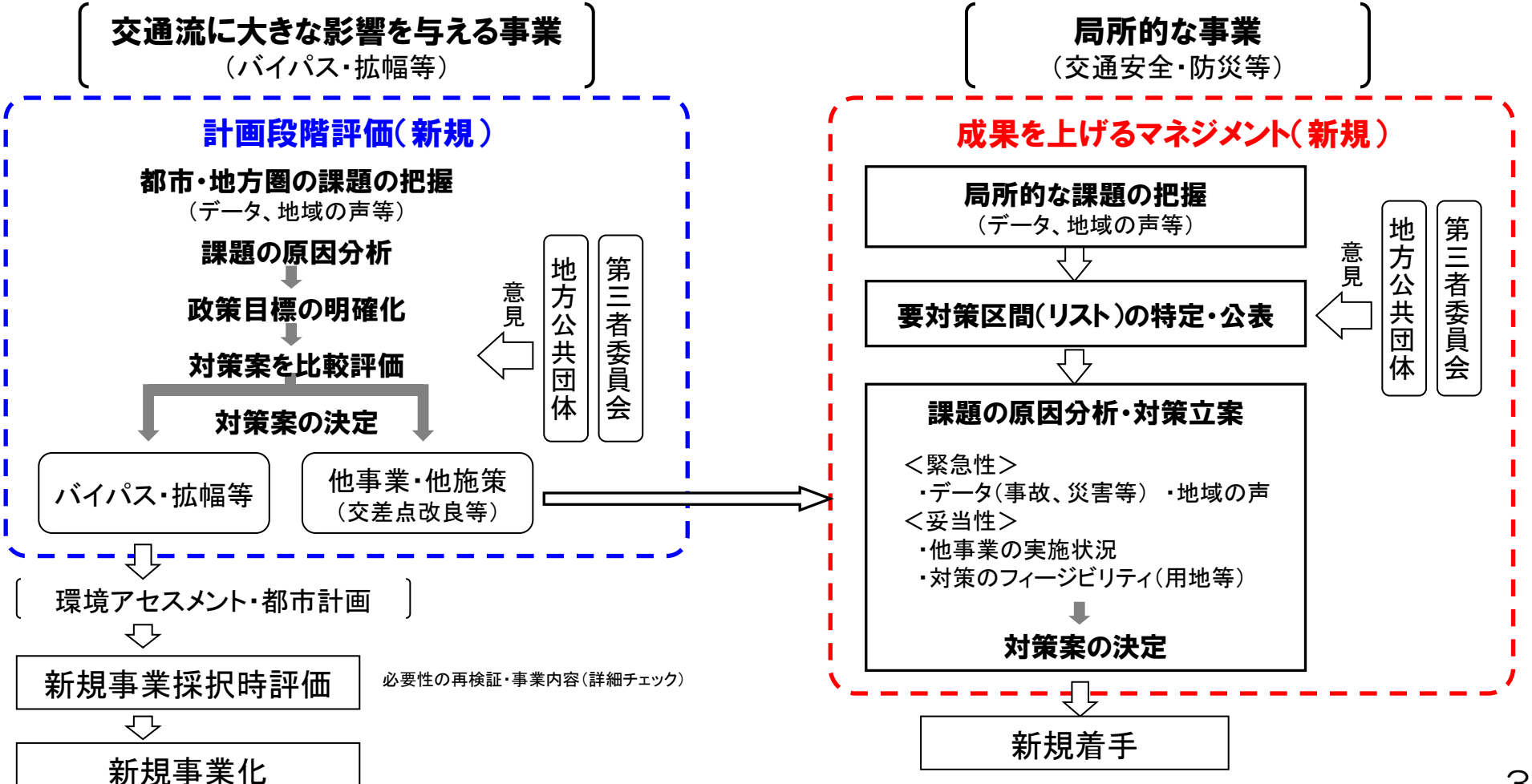
都道府県別　交通事故死者数の推移

（単位：人）

ランク	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
1位	愛知 593	北海道 585	北海道 595	北海道 619	北海道 632	北海道 595	北海道 613	北海道 533	北海道 536	北海道 548	北海道 516	北海道 493	愛知 428	愛知 435	愛知 407	愛知 389	愛知 326	愛知 318	愛知 281	愛知 256	愛知 276	愛知 235
2位	北海道 573	愛知 574	愛知 556	愛知 527	愛知 517	兵庫 497	千葉 464	愛知 426	千葉 422	愛知 450	愛知 413	愛知 468	北海道 391	北海道 387	埼玉 322	北海道 277	北海道 286	埼玉 232	北海道 218	北海道 215	東京 215	北海道 200
3位	大阪 550	千葉 544	千葉 553	兵庫 490	兵庫 482	千葉 465	愛知 444	千葉 404	埼玉 410	千葉 416	千葉 390	千葉 379	埼玉 369	千葉 332	千葉 305	千葉 266	東京 269	北海道 228	埼玉 207	東京 215	埼玉 207	埼玉 200
4位															北海道 302					6位	北海道 190	

2. 政策目標評価型事業評価の導入に係る取組（道路事業）

◎道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に「計画段階評価」を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組を導入。



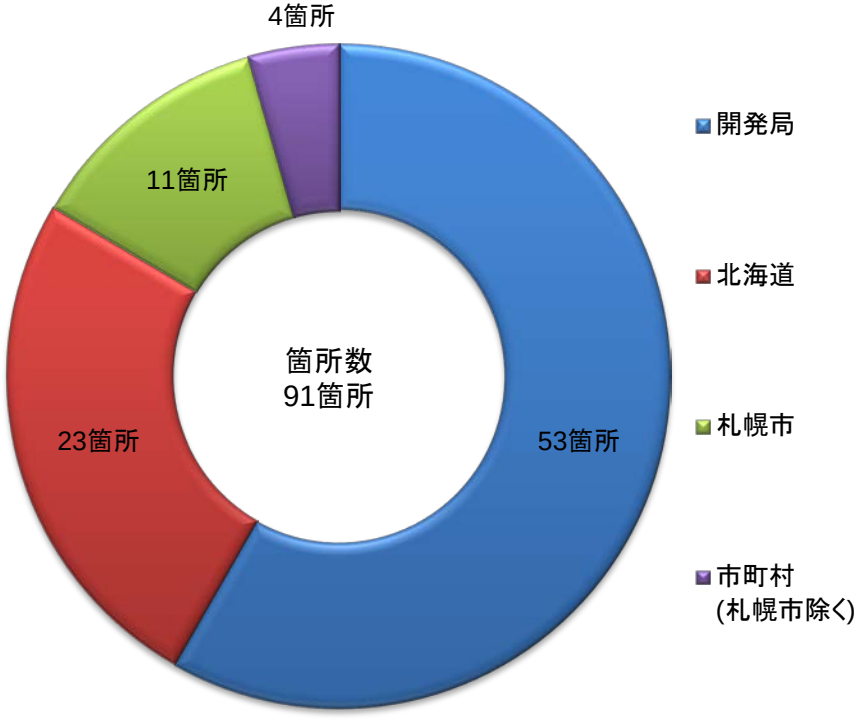
3. 社会資本整備重点計画

第6次 特定交通安全施設等 整備事業五箇年計画	■事故多発地点（H8～H14） ・都道府県公安委員会と道路管理者から構成される「事故多発地点対策協議推進委員会」を設置し、全国一律の判断基準により抽出された特に緊急度の高い3,196箇所について重点的に対策を実施。 ・北海道内では77箇所にて対策を実施。 ・右折レーンや道路照明、中央分離帯設置などの対策実施により、死傷事故発生件数が約5割減少
第1次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所［H15.7指定］（H15～19） ・幹線道路の事故削減対策の科学的・集中的な実施。全国3,956箇所を指定 ・北海道内では118箇所にて対策を実施。 ・対策実施により、死傷事故発生件数が約3割減少
第2次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所［H20.12指定］（H20～24） ・幹線道における事故削減対策の科学的・集中的な実施。全国3,396箇所を指定。 ・北海道内では91箇所にて対策を実施中
第3次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所（H25～28） ・第3次社会資本整備重点計画（H24～28）により幹線道路において交通事故の危険性が高い区間のうち交通事故削減効果が見込まれる箇所を選定 ・北海道内では90箇所を登録予定

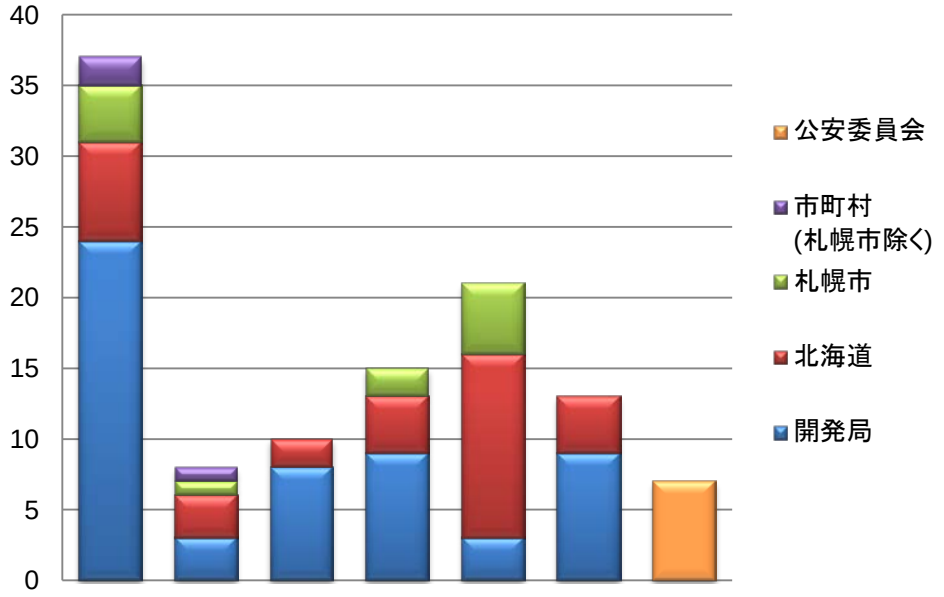
今回審議

4.「事故危険箇所(第2次)」の対策状況

■事故危険箇所[H20.12指定](H20～24)
＜関係道路管理者の内訳＞



■事故危険箇所[H20.12指定](H20～24)
＜対策内容の内訳＞



道路管理者	交差点改良	線形改良	中央分離帯設置・ﾗﾝﾌﾟﾙｽﾄﾘｯﾌﾟｽ	路面標示	道路付属物設置	その他	公安委員会	計
開発局	24	3	8	9	3	9	1	57
北海道	7	3	2	4	13	4	5	38
札幌市	4	1	0	2	5	0	1	13
市町村(札幌市除く)	2	1	0	0	0	0	0	3
計	37	8	10	15	21	13	7	111

※対策箇所数については、同一箇所で複数の対策を実施する場合があるため、各道路管理者の箇所数の全体と一致しない

5.「事故危険箇所（第2次）」の対策事例

- 当箇所は当別・月形方面から、札幌中心部方面及び主要道道札幌環状線との重要な交差点箇所であり、右折及び左折車の滞留により渋滞が発生。
- 右折・左折レーンの設置を実施し、事故の発生を防止するとともに、円滑な走行及び安全・安心な通行を確保。

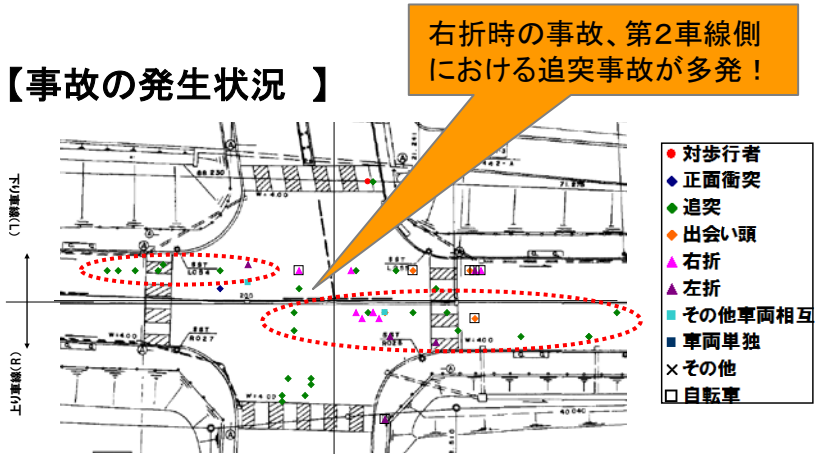
※平成21年対策完了

管理者名	札幌開発建設部
事業名	東苗穂交差点改良事業

道路諸元	
路線名	一般国道275号
地先名	札幌市東区東苗穂
交差点名	東苗穂交差点
自動車交通量（H17センサス）	21,512(台／日)
死傷事故率	566.0(件／億台キロ)

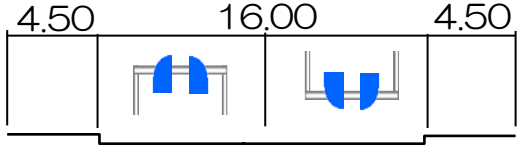
【位置図 】

【事故の発生状況 】

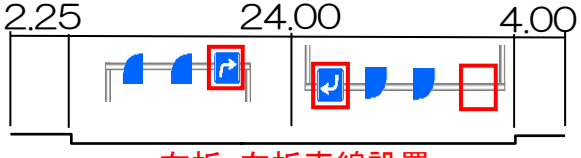


資料：交通事故マッチングデータ（H8～H18）

対策前



対策後



右折・左折車線設置

6. 目標値

目標値

次期事故危険箇所対策の目標値は、交通事故対策が実施された箇所において、**死傷事故を約3割抑止**

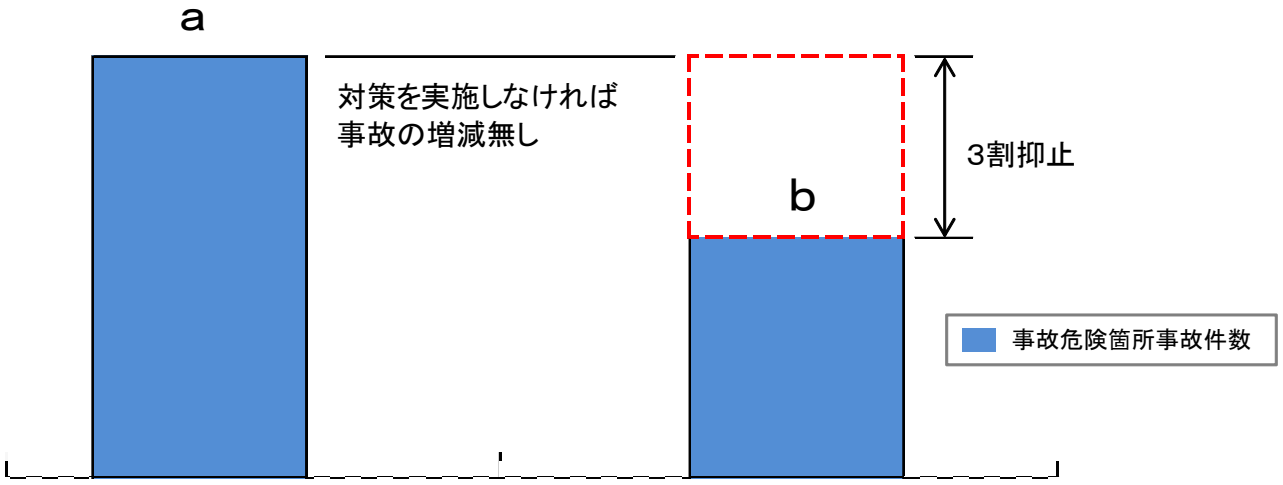
（参考）目標値の考え方

① 事故危険箇所対策実施箇所において、死傷事故件数を約3割抑止

$a - b \geqq a \times 0.3$

a：対策概成箇所における平成19年から平成22年までの年間平均死傷事故件数

b：対策が概成した年の翌年以降の当該箇所における年間平均死傷事故件数



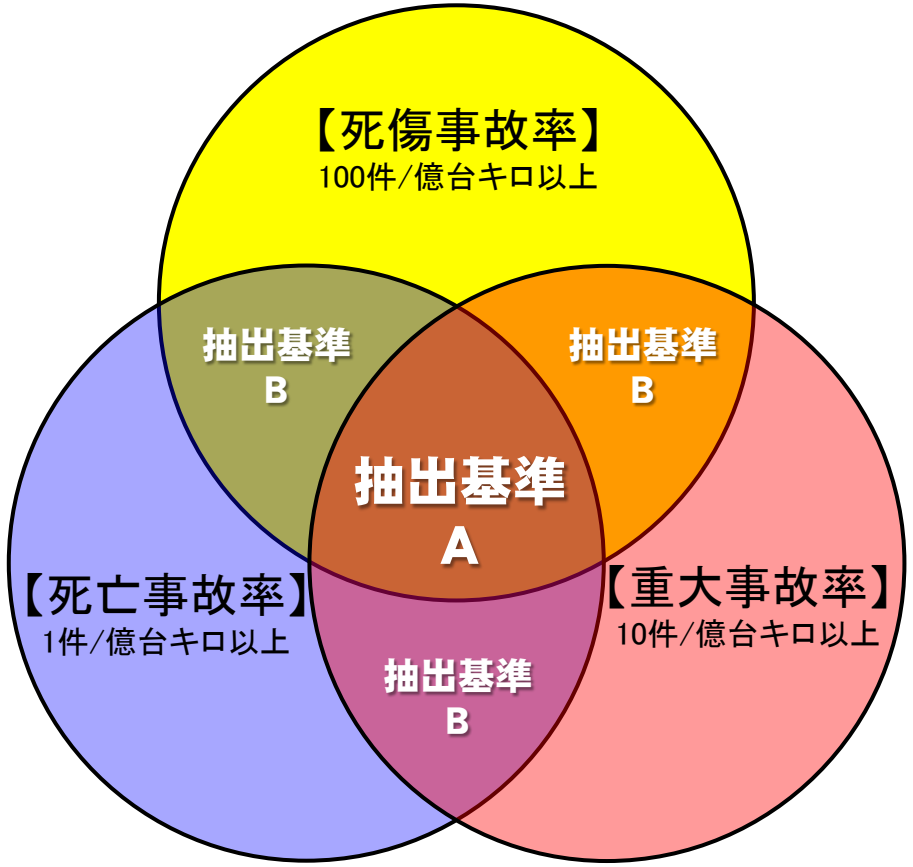
目標値の考え方

7. 抽出基準

事故危険箇所	事故ゼロプラン
抽出基準Aに基づく事故危険箇所の選定。 【抽出基準A】 ・死傷事故率が100件/億台キロ以上　かつ ・重大事故率が10件/億台キロ以上　かつ ・死亡事故率が1件/億台キロ以上　の箇所 上記3つの条件が満たされる箇所	事故危険箇所よりも柔軟な「事故データ」に基づく選定。 【抽出基準】 ①死傷事故率300件/億台^{キロ}以上かつ死傷事故8件以上発生、 ②（郊外部）死亡事故率1件/億台^{キロ}以上かつ死亡事故2件以上発生、 ③（市街部）死亡事故率1件/億台^{キロ}以上かつ 死亡事故1件を含む重大事故2件以上発生 上記3つの条件のいづれかを満たす箇所
抽出基準Bに基づく事故危険箇所の選定。 【抽出基準B】･･･基準Aに該当しない箇所のうち、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所	市町村アンケート及び道路利用者アンケート（パブリックコメント）の実施により選定。 事故危険箇所（案）

8. 抽出基準のイメージ図

（全区間）



※抽出基準B
- 抽出基準Ａに準じる箇所のうち、交通事故が多発するおそれが多いと認められ、緊急的、集中的な対策が必要な箇所
  （抽出基準Ａの３つの条件のうち１つは満たしていないが、残り２つは満たしていてかつ高い値を示している等）
- 道路の新設、改築等により近年、交通量が増加している箇所
- ヒヤリハットアンケートや交通安全総点検等において、危険性が指摘されている箇所

9. 事故危険箇所(案)

	今回指定		
	抽出基準A	抽出基準B	計
北海道開発局	56	6	62
北海道	14	6	20
札幌市	4	4	8
市町村	0	0	0
計	74	16	90

10. 交通事故対策の状況について

多

事故件数

少

【事故ゼロプラン】

地域固有の課題や地域の声を反映させた抽出基準

（北海道交通事故対策検討委員会により決定）

472箇所

25箇所　全90箇所　65箇所

（重複箇所）

【事故危険箇所】

データに基づいた、全国一律な抽出基準

潜在的（危険であることがわかりにくい）　事故危険度　顕在的（危険であることがわかりやすい）