

第6回 北海道交通事故対策検討委員会

1. これまでの取組について
2. 事故危険区間の追加区間の決定について
3. 事故危険区間の追加区間の公表について
4. H22選定事故危険区間の対策実施状況について
5. 今後の事故危険区間のフォローアップ方法について
6. 今後の予定

これまでの交通事故対策の取組経緯

- 全国的な交通事故の取組みとして、事故多発地点(平成8年～)および事故危険箇所(平成15年～,平成20年～)の取組みを実施
- これまでの全国一律の取組に対し、平成22年度より、地域固有の課題や地域の声を反映した事故ゼロプランの取組みを推進

■ 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。
- ・開発局管理区間については、45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51%減少。

■ 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。
- ・開発局管理区間については、47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25%減少。

■ 事故危険箇所[H20.12指定](H20～24)

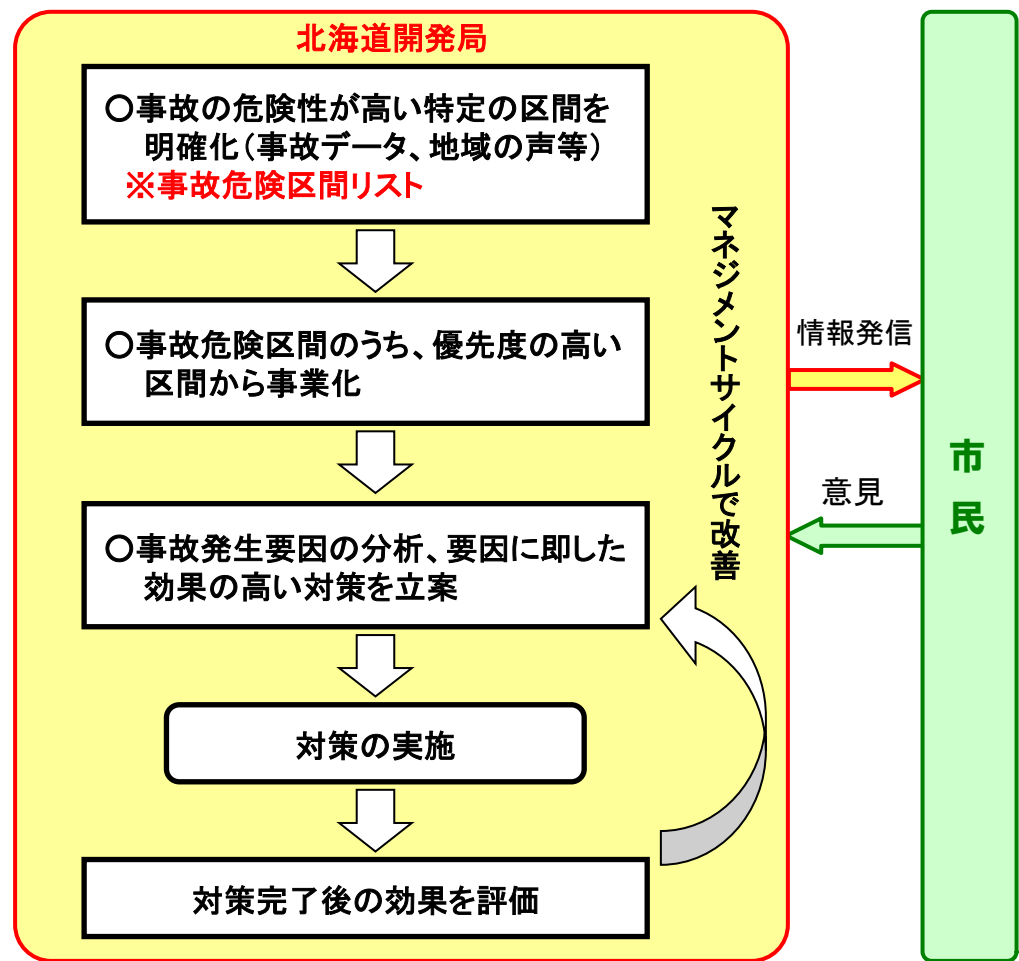
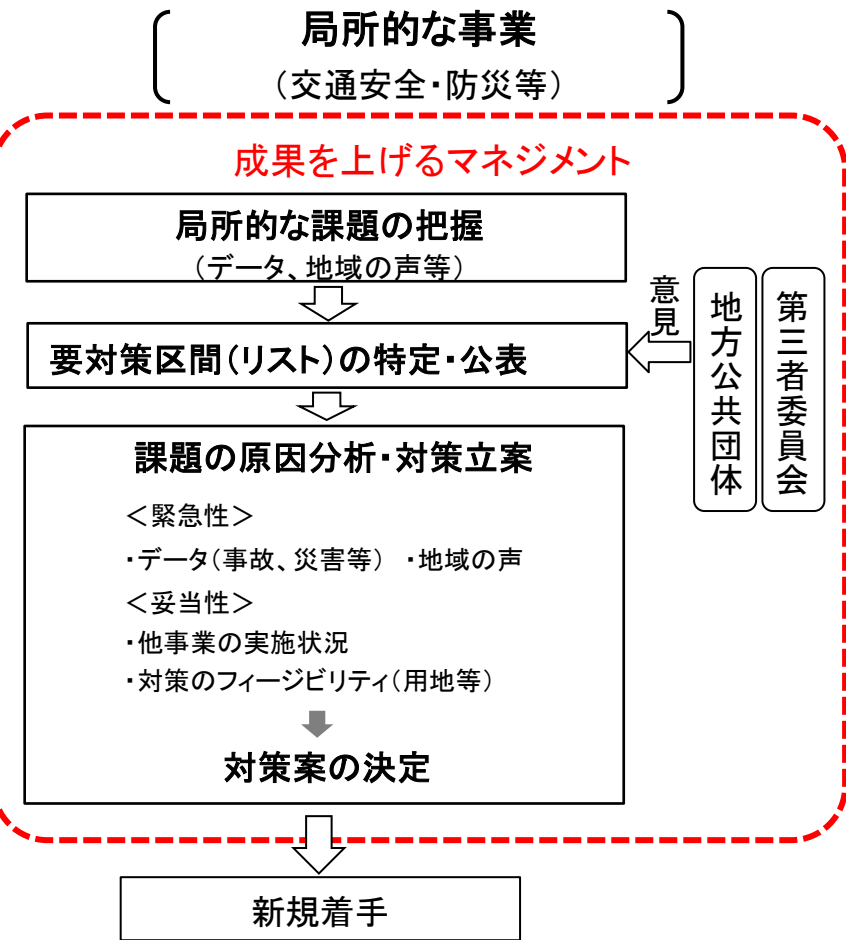
- ・幹線道路の事故削減対策の科学的・集中的な実施。全国3,396箇所を指定。
- ・開発局管理区間については、53箇所にて対策を実施中。

事故多発地点や事故危険箇所は、全国一律に集中的に実施。
その一方で、地域固有の課題や地域の声を反映させることが困難。

平成22年度より、事故ゼロプランを導入
【事故危険区間リストを作成し、対策を推進】

事故ゼロプランの概要

- ▶ 局所的な事業に対してデータ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組を導入
- ▶ 交通安全に関して、北海道の国道における「事故危険区間リスト」の作成にあたり、「北海道交通事故対策検討委員会」から意見をいただいで実施



北海道交通事故対策検討委員会のこれまでの経緯(平成22年度及び24年度)

- ▶ 平成22年度に、「事故データ(1. 事故多発、2. 死亡事故多発)」、「地域の声(3. 市町村アンケート、パブリックコメント)」より、事故危険区間(472区間)を選定し、公表
- ▶ 平成24年度に、「最新の事故データ(1. 事故多発、2. 死亡事故多発、4. 車線逸脱事故多発)」及び「地域の声(5. 通学路緊急合同点検結果(国道)、6. 北海道警察の提案箇所)」より追加区間(116区間)を提案(現時点では未公表)
- ▶ なお、「6. 北海道警察の提案箇所」は、事故危険区間に追加することに関しては、第3回検討委員会にて合意を得ているが、具体的な区間は、現在、選定中

検討経緯

..... 事故危険区間の選定状況

「事故データ」に基づく選定区間

「地域の声」に基づく選定区間

H22.11.11 第1回検討委員会

H22.12.14 第2回検討委員会

H22.12.27
委員会が区間リストを了承
道内国道の事故危険区間
国道 472区間を公表

1. 事故多発 ⇒ 179区間

◆ 死傷事故率300件/億台^千以上 かつ 死傷事故8件以上発生

2. 死亡事故多発 ⇒ 99区間

郊外部単路：

◆ 死亡事故率1件/億台^千以上 かつ 死亡事故2件以上発生

市街部・郊外部交差点：

◆ 死亡事故率1件/億台^千以上 かつ 死亡事故1件を含む重大事故2件以上発生

3. 市町村アンケート・パブリックコメント ⇒ 194区間

市町村アンケートとパブリックコメントにより提出された意見について、下記の視点により個別に内容を確認

◆ 事故多発・死亡事故発生

◆ 幅員狭小 or 急勾配 or 急カーブ or 変則交差点

◆ 冬期事故多発

◆ 夜間事故多発

◆ 歩行者・自転車の事故発生

◆ その他(個別判断)

H25.3.1 第3回検討委員会

・追加区間を提案

追加予定の事故危険区間
国道 116区間

上記1, 2の更新 ⇒ 32区間

◆ 最新データを用い、上記1, 2の基準による追加区間抽出

4. 車線逸脱事故多発 ⇒ 23区間

◆ 事故データに基づく新たな視点による追加区間提案：郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故率7.67件/億台^千以上

5. 通学路緊急合同点検結果(国道) ⇒ 61区間

「通学路緊急合同点検(H24.8)」における対策必要箇所のうち、国道の箇所の追加を提案

6. 北海道警察の提案箇所 ⇒ 北海道警察にて整理中

北海道警察からの提案箇所の追加を提案

北海道交通事故対策検討委員会のこれまでの経緯(平成25年度)

- ▶ 平成25年4月の第4回委員会では、「7. 事故危険箇所(H25～28)」(90箇所)を提示し、事故危険箇所の確定(7月)により、事故危険区間への追加区間が確定(これまで事故危険区間と重複しない59区間)
- ▶ 平成25年10月の第5回委員会では、H25.3「交通安全に関するアンケート」における追加区間(イタルダ区間数)を提示
- ▶ また、第5回委員会では、「5. 通学路緊急合同点検結果」による道道等の事故危険区間の追加区間数(70区間)を提示

検討経緯

..... 事故危険区間の選定状況

「事故データ」に基づく選定区間

「地域の声」に基づく選定区間

H25.4.19 第4回検討委員会
・事故危険箇所を提示

追加予定の事故危険区間
国道 31区間
道道等 28区間
(内札幌市管理分8区間)
合計 59区間

7. 事故危険箇所 ⇒ **59区間**(全90区間のうち、H22選定及びH24追加提案の事故危険区間との重複区間を除く。59区間のうち、28区間は、北海道・札幌市管理道路)

- ◆ 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
- ◆ 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

H25.10.8 第5回検討委員会
・通学路点検による道道・札幌市道追加区間を提示

追加予定の事故危険区間
道道等 70区間
(内札幌市管理分4区間)

・H25.3アンケートによる追加イタルダ区間数を提示

追加予定の事故危険区間
イタルダ区間 485区間

5. 通学路緊急合同点検結果(道道等) ⇒ **70区間**

「通学路緊急合同点検(H24.8)」における対策必要箇所のうち、道道等の箇所の追加を提案

8. H25.3「交通安全に関するアンケート」 ⇒ **イタルダ区間 485区間**

H22年度の「3. 市町村アンケート・パブリックコメント」と同様の指標による選定のほか、指摘の重複状況(同一区間への複数意見)を考慮し、3段階で選定

- Step1: 指標該当区間を選定
- Step2: H22アンケート指摘重複区間を選定
- Step3: H25.3アンケート指摘重複区間を選定

「地域の声～H25.3アンケート～」による事故危険区間の選定方法

- ▶ 平成22年度の「地域の声」に基づく事故危険区間の選定は、市町村アンケートとパブリックコメントによる指摘箇所について、「冬期事故多発」、「夜間事故多発」等の観点による事故データを考慮した各指標から実施(定量的に裏付けがある区間を抽出)
- ▶ H25.3アンケートに基づく選定は、H22選定時の指標による検証のほか、指摘の重複状況(同一区間への複数意見)を考慮して、3段階で行う方法にて選定

H25.3アンケートによる指摘

全指摘数:962

国道指摘数:888

道路管理者による
交通安全対策事業にて対策
可能な指摘のみを抽出*

選定検討の対象とする指摘:
669

※維持管理や雪寒対策事業及び、危険運転改善等にて対応すべき指摘を除外

アンケートによる
指摘を事故危険
区間検討のベース
となるイタルダ区
間に変換

イタルダ区間単位による事故危険区間の段階的な選定方法

選定検討対象の指摘が該当するイタルダ区間:1,465区間

選定済みの事故危険区間(予定含む)と重複しない区間:1,127区間
(ただし、通学路緊急合同点検による選定区間のみ重複を認める)

Step1
指標該当区間
を選定

事故データに基づく指
標による定量的な裏付
けのある区間を選定

Step2
H22アンケート
指摘重複区間を選定

過年度から継続して危
険と指摘されている区間
を重視し、左記に加え、
H22アンケートでも指摘
があった区間を選定

Step3
H25.3アンケート
指摘重複区間を選定

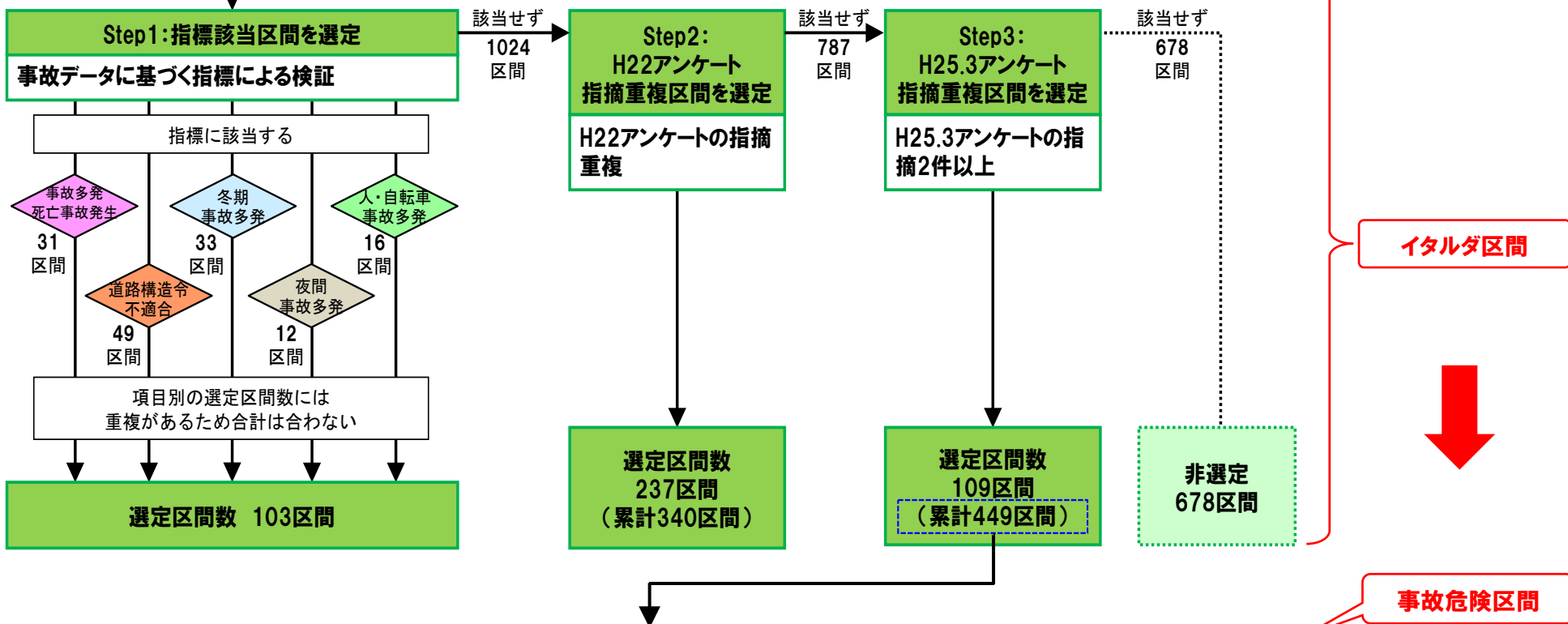
複数の方が危険と指摘
した区間を重視し、左記
に加え、H25.3アンケート
にて、2件以上の指摘が
あった区間を選定

2. 事故危険区間の追加区間の決定について

H25.3アンケートによる事故危険区間の選定結果

- 選定方法Step1の指標「道路構造令不適合」の選定結果を一部見直し、最終的な選定区間数(イタルダ区間数)を**485区間から449区間に変更**
- 選定されたイタルダ区間(単路388区間、交差点61区間)は、H22の事故危険区間選定時と同様に、**連続する単路区間を1つの事故危険区間に統合し、198区間に集約【単路137区間、交差点61区間】**

選定検討対象区間：1,127区間【選定検討対象の指摘が該当するイタルダ区間(選定済み事故危険区間を除く)】



隣接する単路区間を統合し、事故危険区間198区間(単路137区間、交差点61区間)に集約

新たに公表する事故危険区間の「追加区間」

▶ 平成24年度及び平成25年度に追加提案した事故危険区間443区間を事故危険区間の追加区間として公表

事故危険区間の区間数

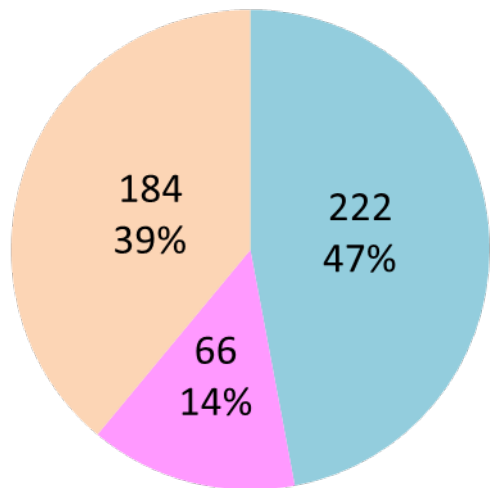
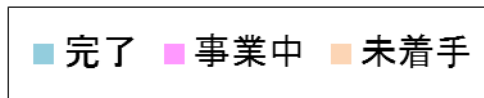
	「事故データ」に基づく選定		「地域の声」に基づく選定	
平成22年度 公表済み 【国道 472区間】	1. 事故多発	国道 179区間	3. 市町村アンケート、 パブリックコメント	国道 194区間
	2. 死亡事故多発	国道 99区間		
平成25年度 公表予定 【計 443区間】 国道 345区間 道道等 98区間 (内札幌市 管理分12区間)	1. 事故多発	国道 19区間	5. 通学路緊急合同 点検結果	国道 61区間 道道等 70区間 (内札幌市管理分4区間)
	2. 死亡事故多発	国道 13区間		
	4. 車線逸脱事故多発	国道 23区間	8. H25.3「交通安全に 関するアンケート」	国道 198区間
	7. 事故危険箇所	国道 31区間 道道等 28区間 (内札幌市管理分8区間)		

追加区間公表後の事故危険区間数 合計915区間

H22選定事故危険区間(472区間)の対策実施状況

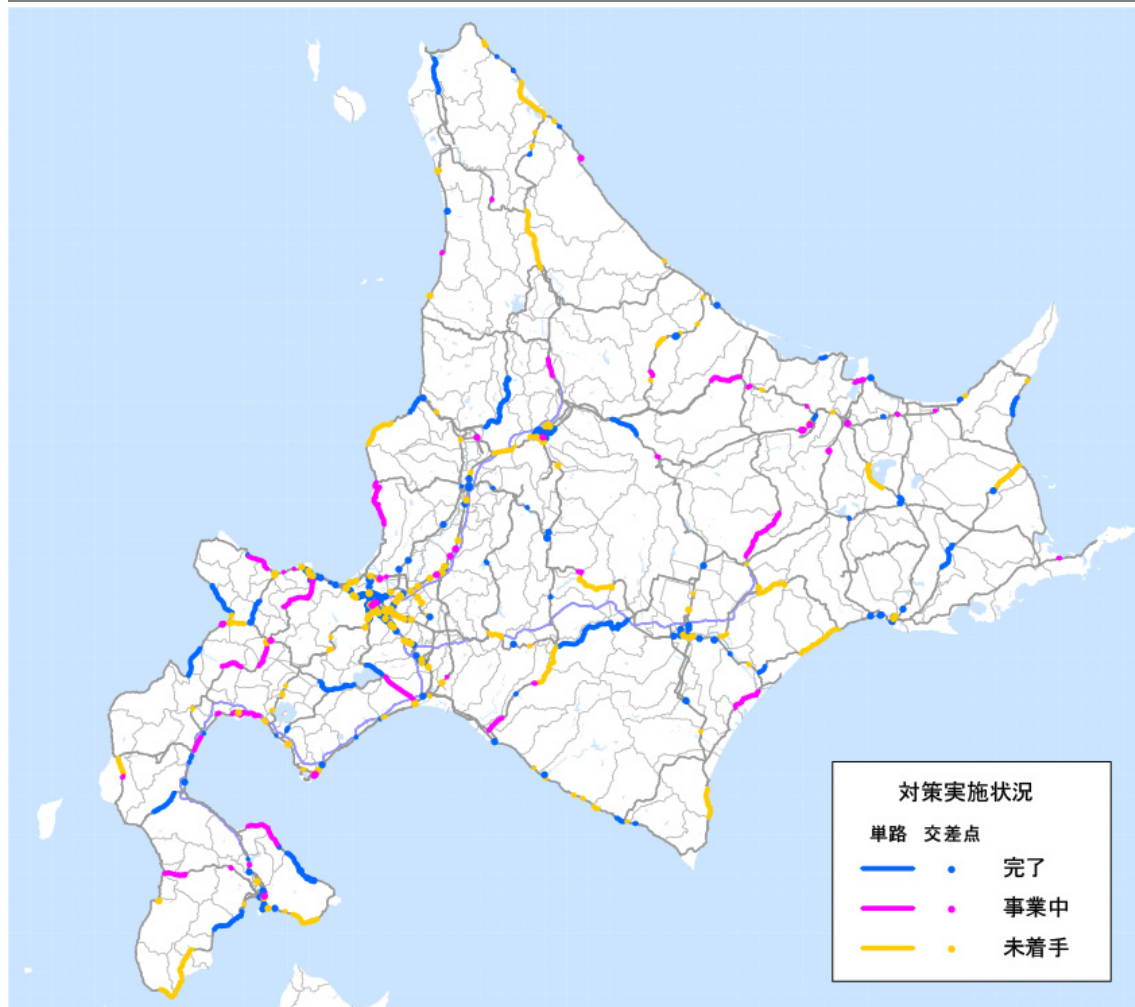
➤ 平成25年度時点で、全472区間のうち、約50%の222区間にて対策が完了し、66区間は対策事業を実施中

対策実施状況



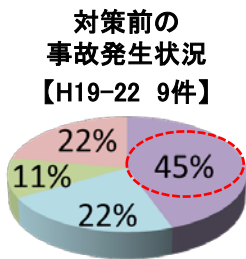
N=472(区間)

対策実施状況図

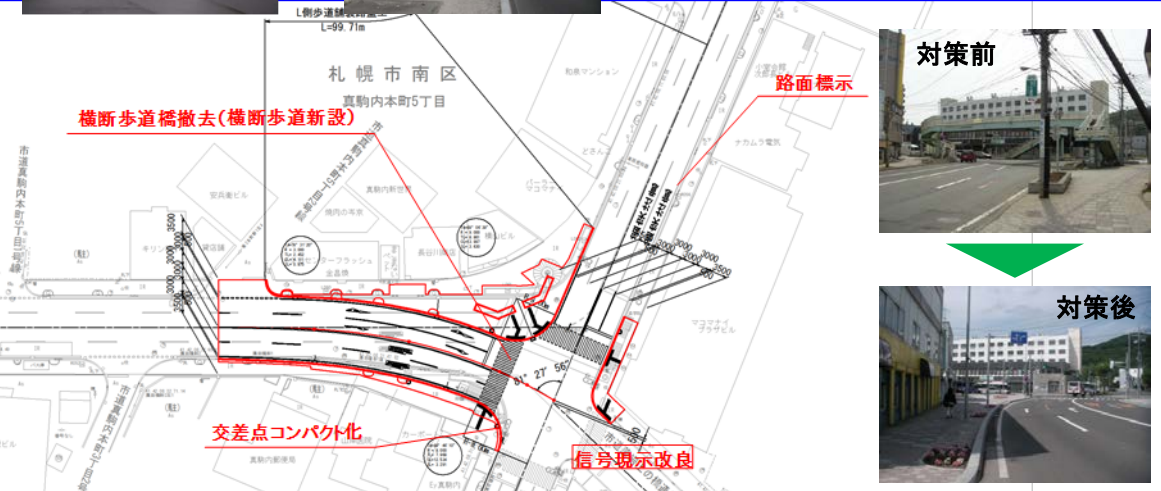
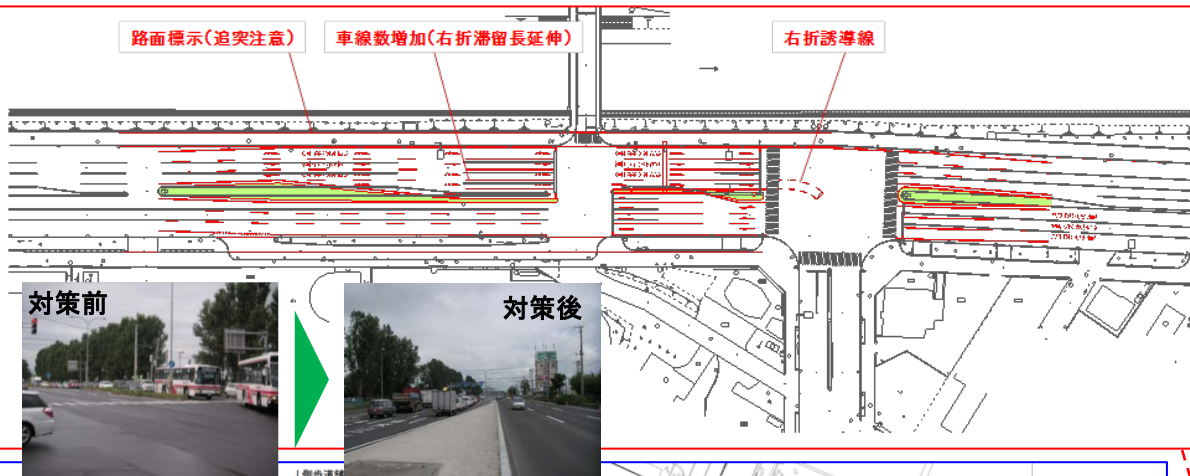
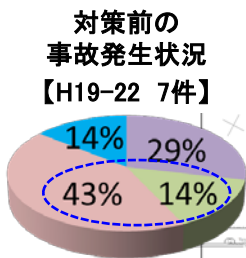


事故危険区間の対策取り組み事例紹介(札幌)

- ▶ 札幌市北区の国道231号道道札幌北広島環状線交差点では、右折待ち車両への追突事故が相次いでいたため、右折車線の延伸や路面標示等の対策を実施
- ▶ 札幌市南区の国道453号市道藻岩橋通線交差点では、右左折車両の通過速度が速くなる傾向があるため、交差点の交差角度改良や視距確保のための歩道橋撤去を実施



- 追突
- 出合頭
- 左折時
- 右折時
- その他車両相互



輪禍多発の交差点改良

札幌開建、市内3カ所

札幌開建建設部は交通事故が多発しているという昨年未の報告「事故危険区間リスト」を受け、札幌市内の国道231号と市道藻岩橋通線の交差点、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点の改良工事を進めている。このうち、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点では、歩道橋を撤去し、交差角度を改良する。札幌市南区管内、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点。

右折車線延長 ■ 歩道橋撤去

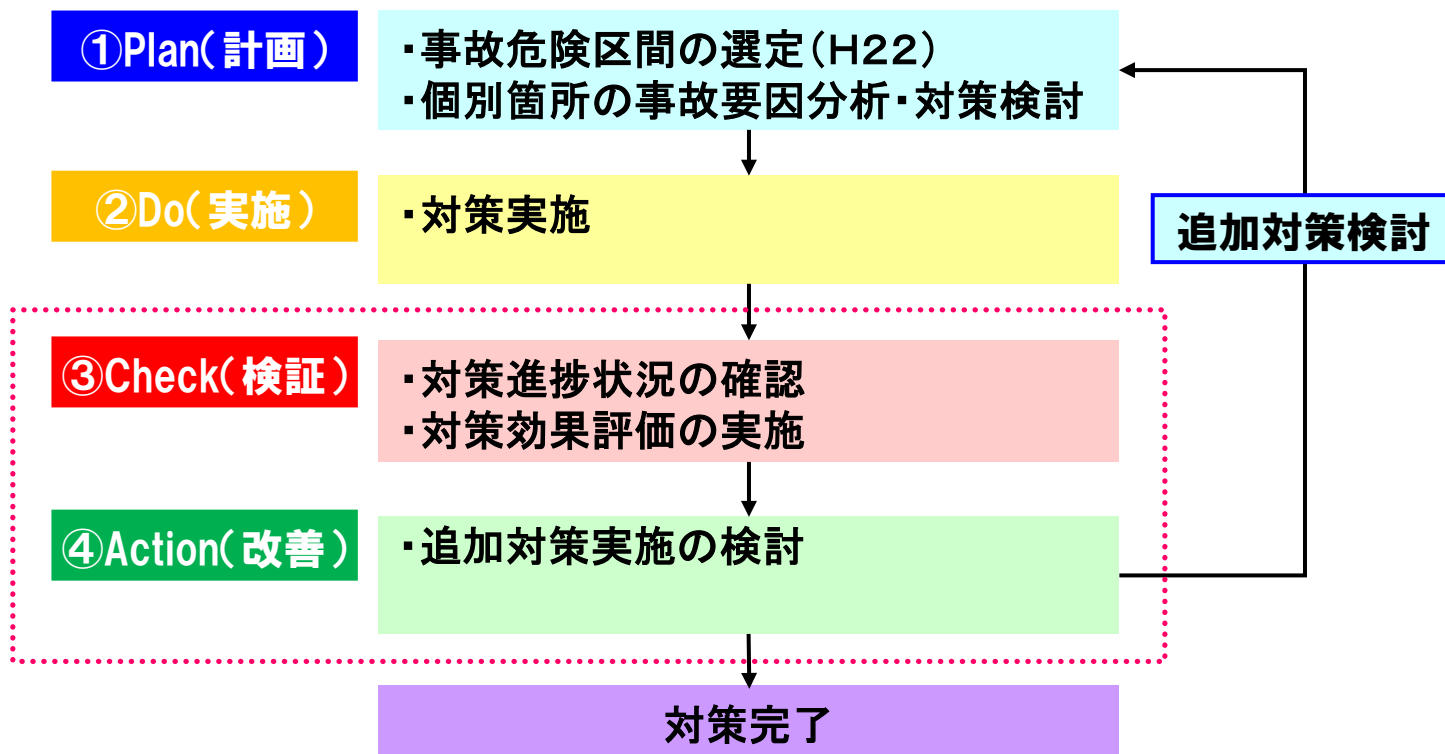
このうち、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点では、歩道橋を撤去し、交差角度を改良する。札幌市南区管内、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点。

市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点では、歩道橋を撤去し、交差角度を改良する。札幌市南区管内、市道藻岩橋通線と市道藻岩橋通線の交差点。

事故ゼロプランにおけるPDCAサイクル

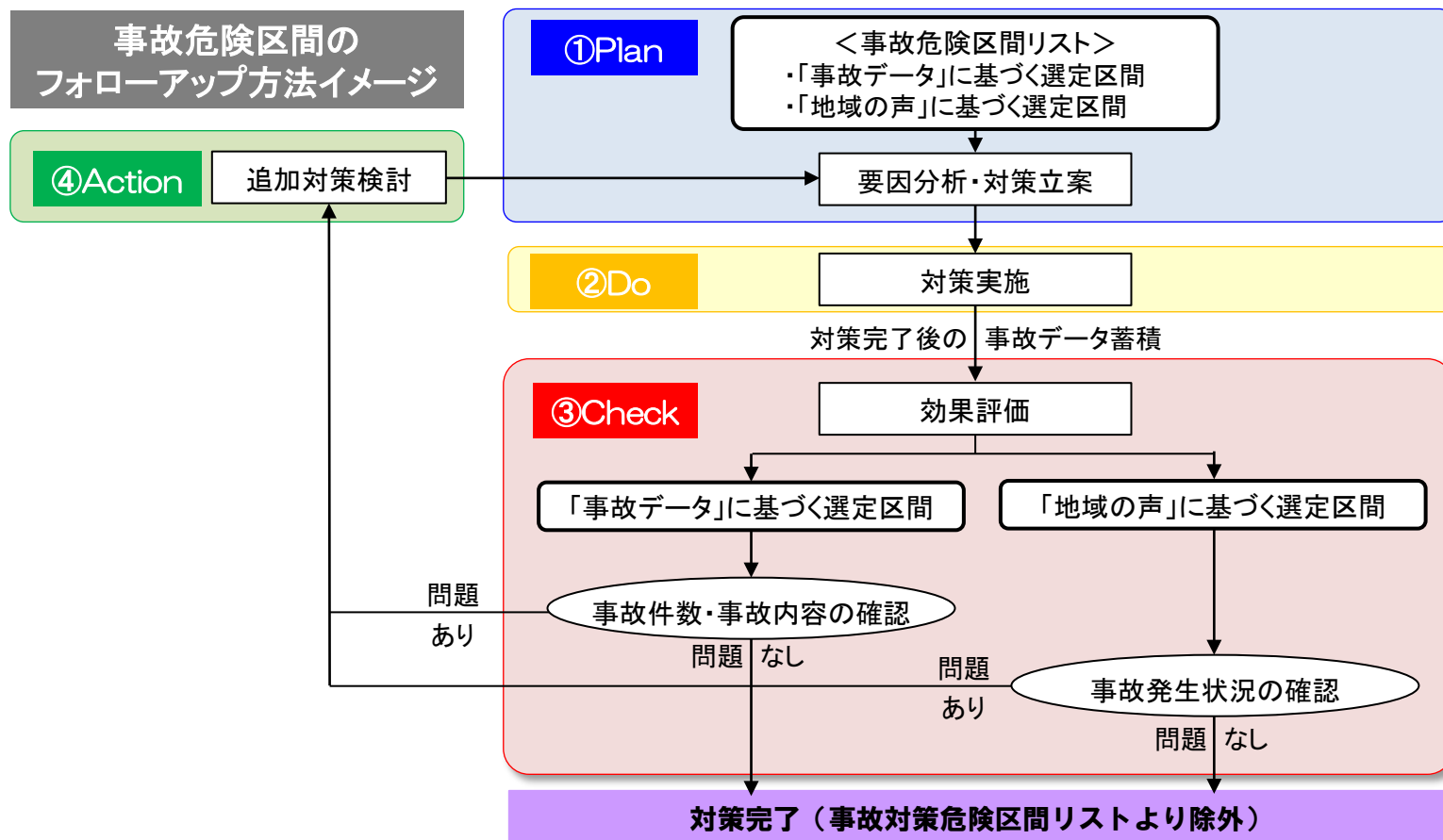
- 事故ゼロプランの開始から4年目を迎え、PDCAサイクルのうち、着実に「②Do(実施)」を進めつつ、「③Check(検証)」～「④Action(改善)」を行っていくため、事故危険区間の効果評価等のフォローアップ方法を定めておくことが必要

事故ゼロプラン全体のPDCAサイクル



今後の事故危険区間のフォローアップ方法

- 各事故危険区間について、対策完了後の事故データが蓄積された段階で、対策の効果評価を行うことを想定
 - 「事故データ」に基づく選定区間は、対策前後の事故件数や事故内容、「地域の声」に基づく選定区間は、対策後の事故発生状況を確認するなど、各区間の選定理由を考慮した評価を行い、問題が無い場合には対策完了と判断し、特に問題が大きい区間は、追加対策を検討
- ⇒ 今後、対策効果の検証方法や判定基準などの具体的なフォローアップ方法を検討・設定



第6回委員会(本日)

1. これまでの取組について
2. 事故危険区間の追加区間の決定について
3. 事故危険区間の追加区間の公表について
4. H22選定事故危険区間のフォローアップについて
5. 今後の事故危険区間のフォローアップ方法について



今後は、事故危険区間のフォローアップ方法の設定、対策進捗状況の確認などを行っていく予定です。