




第7回北海道交通事故対策検討委員会

・検討委員会資料

- 報告 ▶ 1. これまでの取組経緯
- 報告 ▶ 2. 近年の事故発生状況と事故危険区間の対策実施状況
- 報告 ▶ 3. PDCAサイクルの運用に係わるフォローアップ方法の検討
 - 審議 ▶ 1) 評価時期の設定について
 - 審議 ▶ 2) 選定区間別の評価手法について
 - 審議 ▶ 3) 除外区間の設定について
- 報告 ▶ 4. 今後の予定

A light gray map of Hokkaido, Japan, showing its regional divisions. It is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the title text.

第7回北海道交通事故対策検討委員会

1. これまでの取組経緯

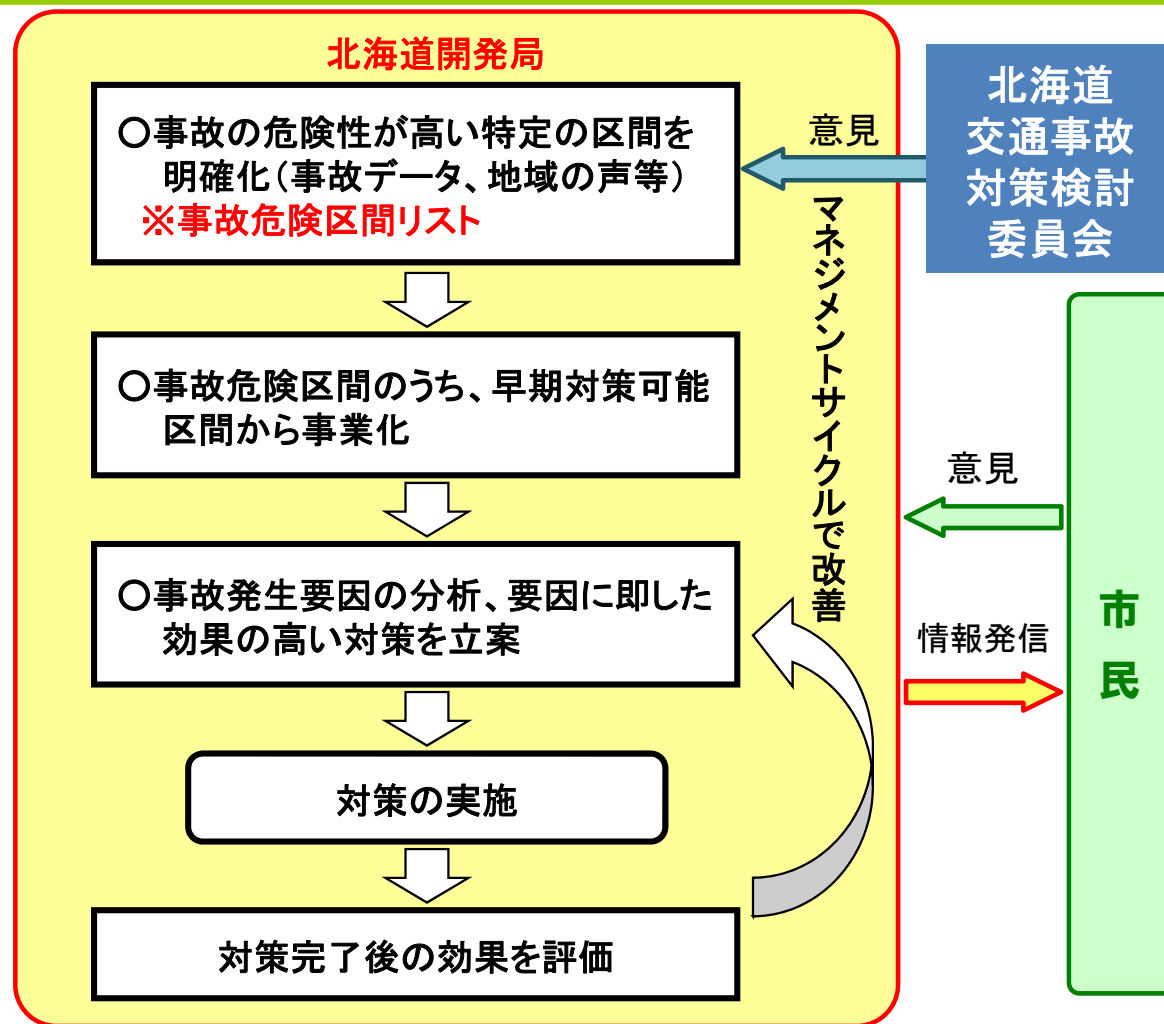
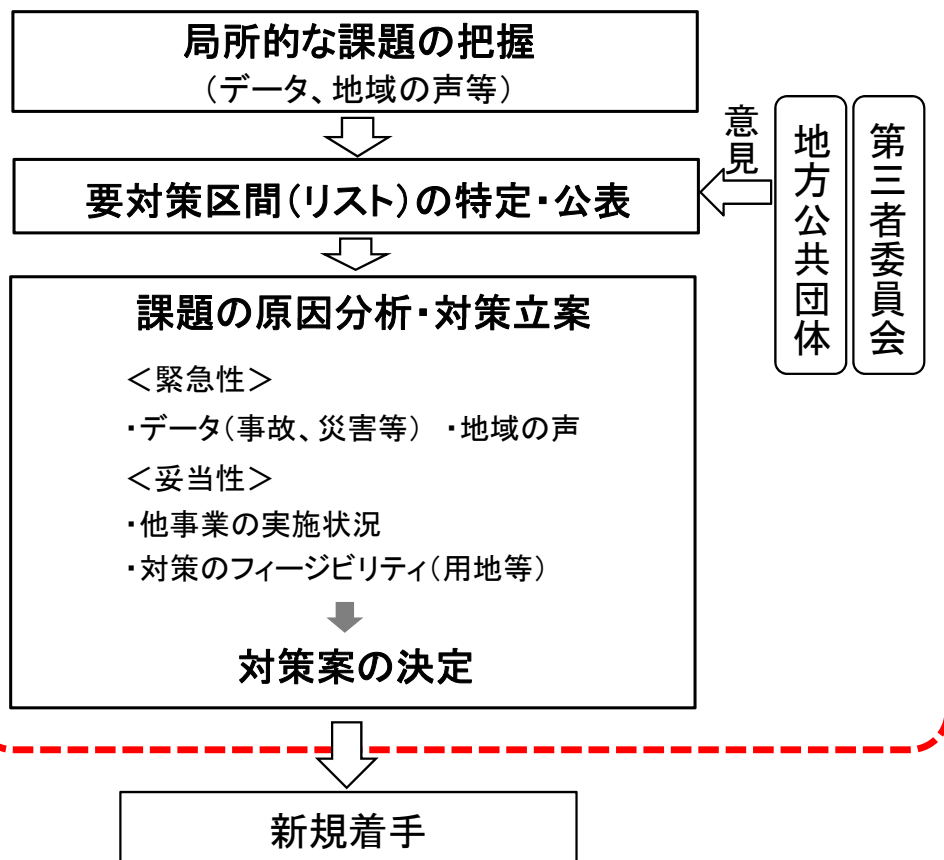
1. これまでの取組経緯

1. 事故ゼロプランの概要

- ▶ 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を推進
- ▶ 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

〔 局所的な事業（交通安全・防災等） 〕

成果を上げるマネジメント



1. これまでの取組経緯

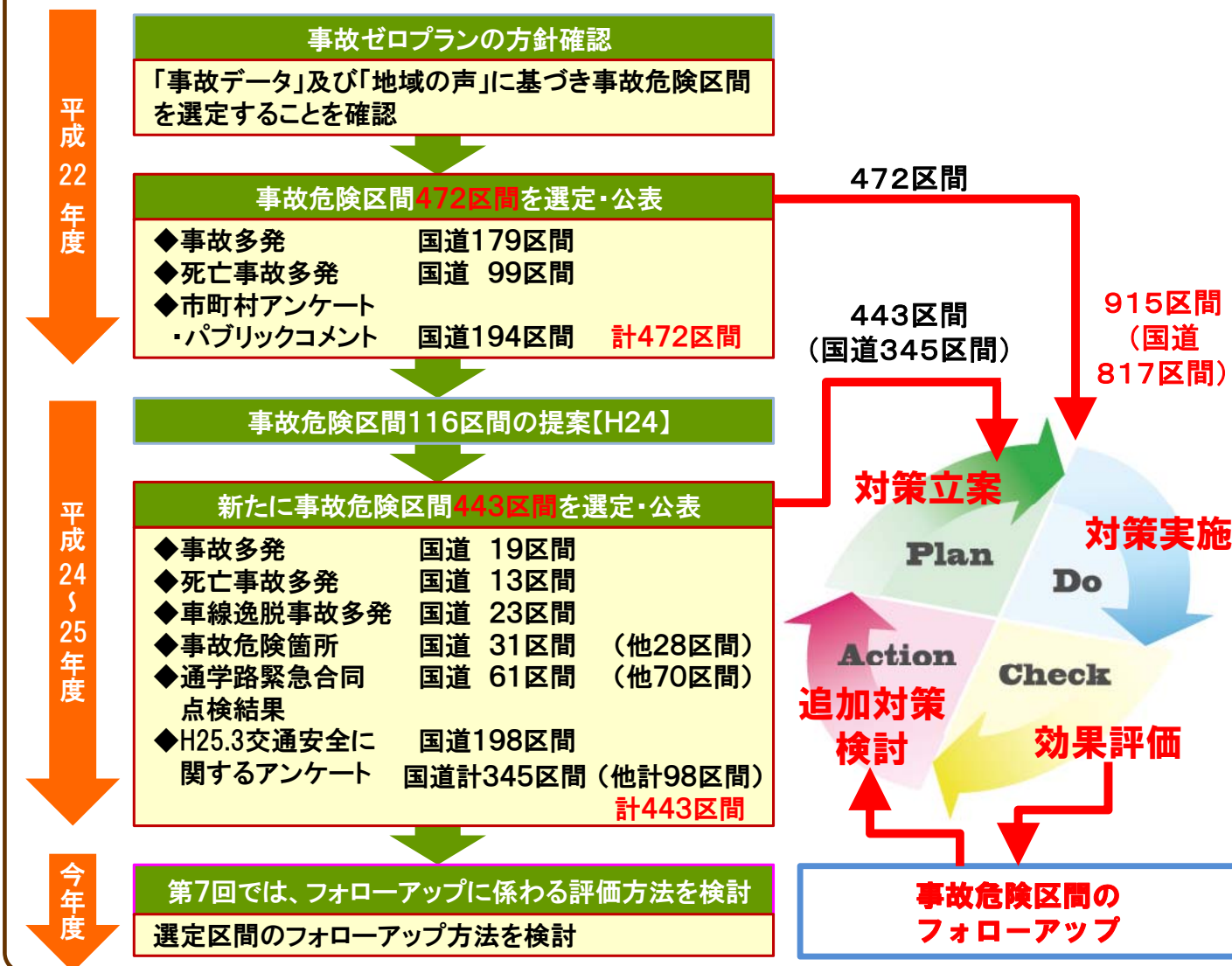
2. 北海道交通事故対策検討委員会のこれまでの経緯


- ▶ 北海道交通事故対策検討委員会は、平成22年11月に第1回委員会が開催され、これまでに計6回開催
- ▶ 委員会では事故危険区間を選定・公表しており、これまで公表された事故危険区間数は計915区間(国道817区間)

あらし

- 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を推進
- 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て実施
- 平成22年度及び平成25年度に「事故データ」及び「地域の声」より事故危険区間915区間(うち国道817区間)を選定・公表
- 選定された事故危険区間に対し、PDCAサイクルに基づいたフォローアップに係わる具体的な評価方法を検討

取組の流れ



A light gray map of Hokkaido is positioned on the left side of the slide, partially behind the title text.

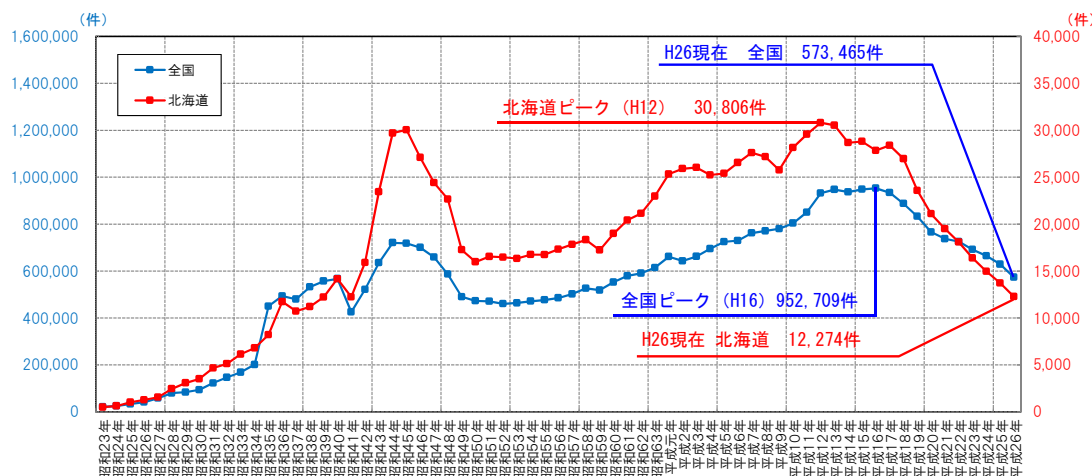
第7回北海道交通事故対策検討委員会

2. 近年の事故発生状況と 事故危険区間の対策実施状況

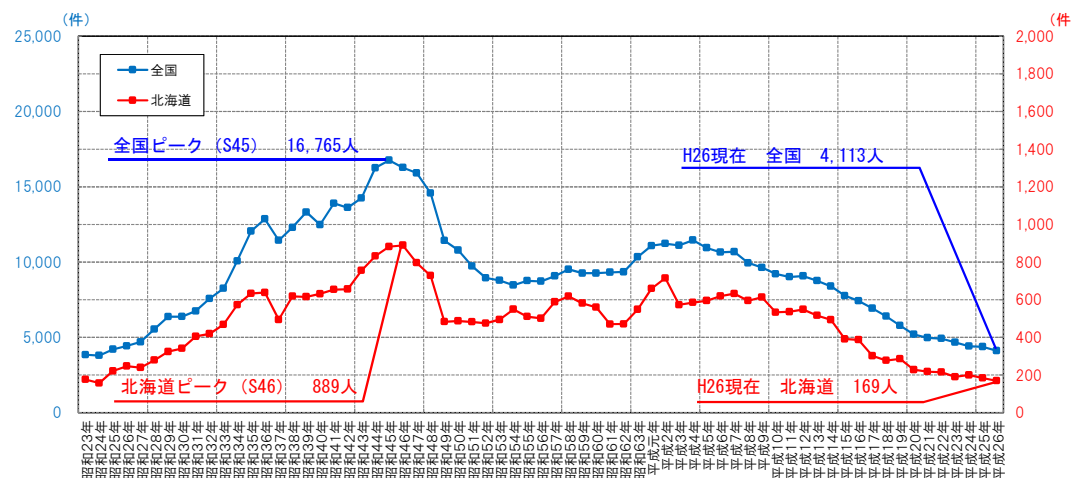
2. 近年の事故発生状況と事故危険区間の対策実施状況

1. 交通事故の推移

- ▶ 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しており、以降現在までワースト1を回避するも、過去11年間で7回もワースト2を記録している
- ▶ 平成26年では依然として169人の尊い命が犠牲となっており、未だに深刻な状況が続いている



【死傷事故件数の推移(昭和23年～平成26年)】



【死者数の推移(昭和23年～平成26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	H25	H26
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	愛知 219	愛知 204
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	兵庫 187	神奈川 185
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	千葉 186	千葉・兵庫 182
4位														北海道 302							北海道 190		北海道 184	北海道 169

7位

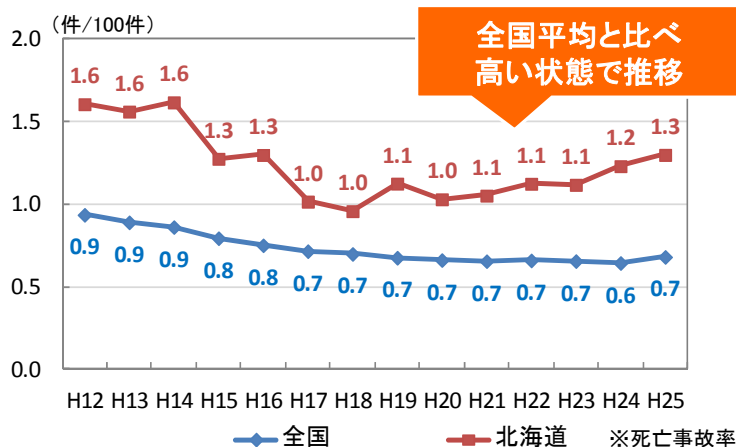
出典：公益社団法人 北海道交通安全推進委員会(H26は交通統計より)

2. 近年の事故発生状況と事故危険区間の対策実施状況

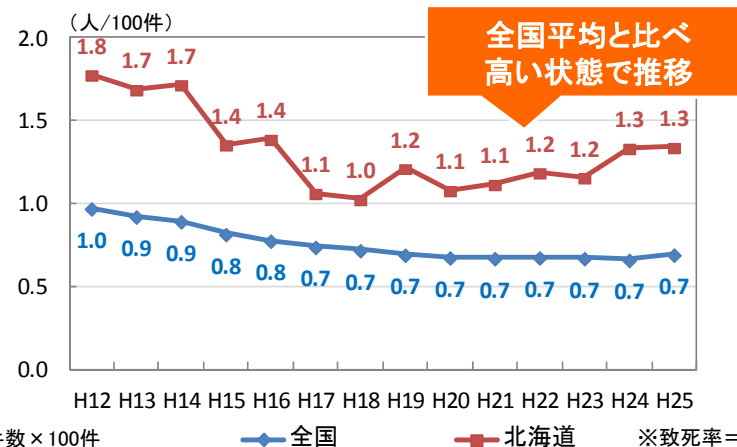
2. 全国及び北海道における事故特性の比較

- 死亡事故率・致死率は全国・北海道ともに減少傾向にあるが、北海道は全国平均よりも高く、近年はほぼ横ばいで推移
- 年齢別死傷者数は全体的に減少傾向であるが、全国での高齢者数には大きな変化はない。なお、死傷者数割合は、15歳以下はほぼ横ばい推移、16～64歳は全体的に減少傾向にある一方で、高齢者(65歳以上)の割合は増加傾向

■ 死亡事故率の推移

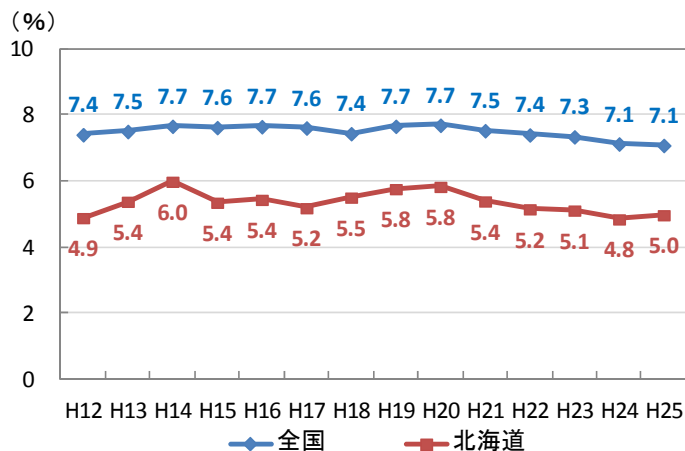


■ 致死率の推移

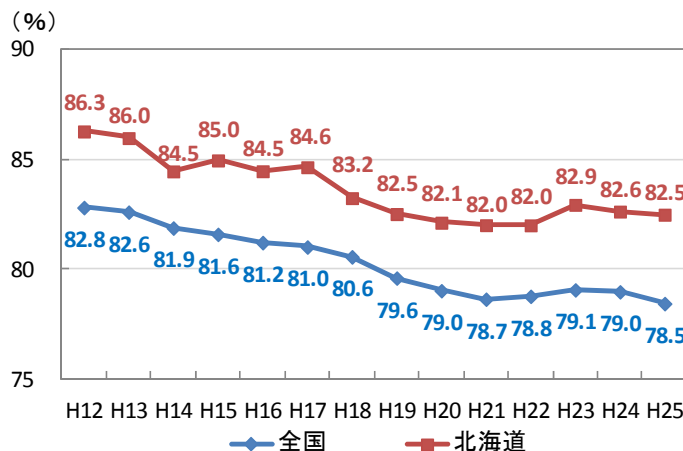


■ 年齢別死傷者数割合の推移

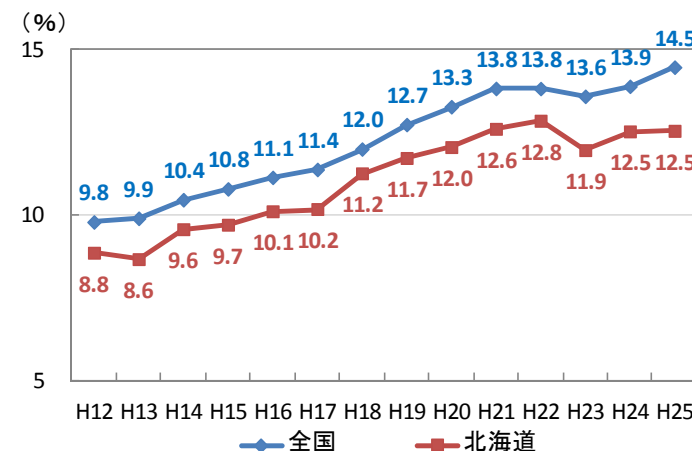
[15歳以下]



[16～64歳]



[高齢者(65歳以上)]



2. 近年の事故発生状況と事故危険区間の対策実施状況

3. 北海道の直轄国道における事故特性

- ▶ 北海道の直轄国道における4年ごとの事故類型別の死亡事故割合は、高齢者(65歳以上)及び16~64歳においていずれも正面衝突の割合が最も高くなっている
- ▶ 特に、近年は16~64歳に比べ特に高齢者(65歳以上)の正面衝突による死亡事故割合の増加が顕著

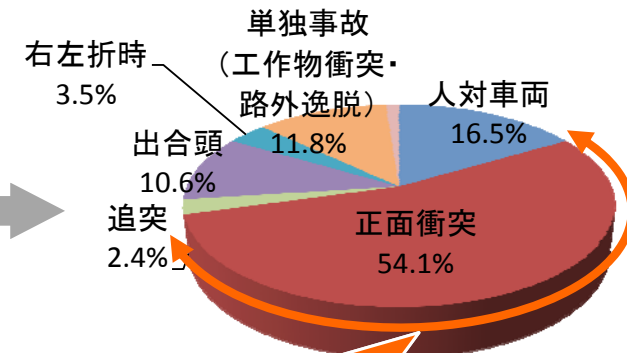
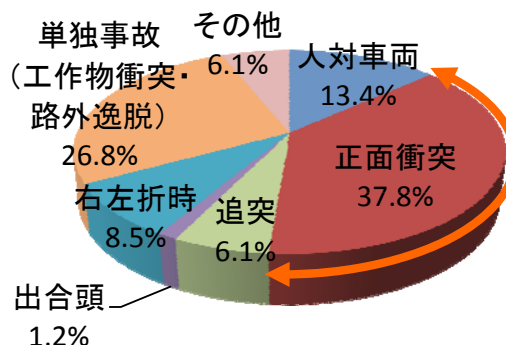
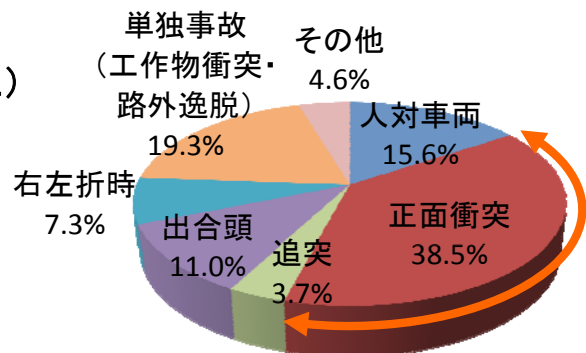
■ 死亡事故における年齢別×事故類型別割合(4年ごと)の推移

【平成14~17年】

【平成18~21年】

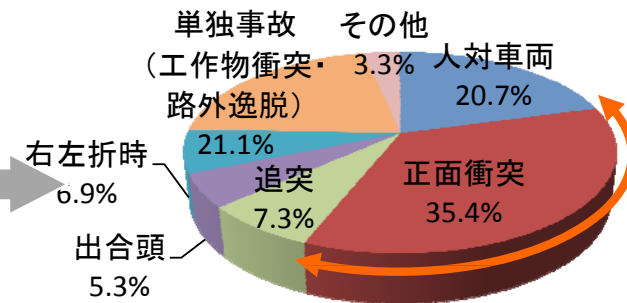
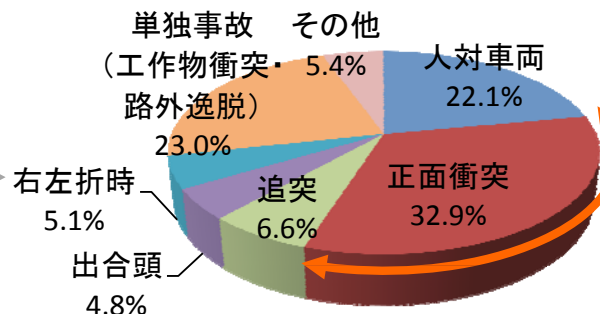
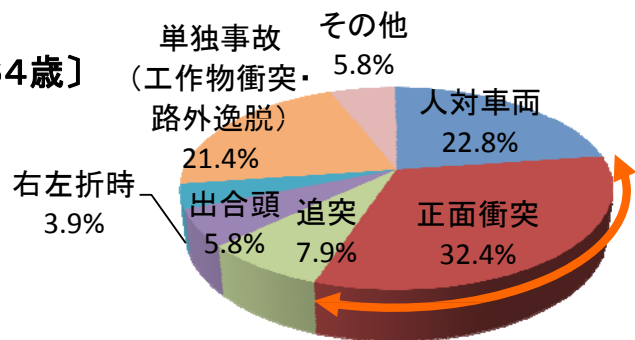
【平成22~25年】

【高齢者】
(65歳以上)



正面衝突の割合増加が顕著
(全体の5割以上)

【16~64歳】



2. 近年の事故発生状況と事故危険区間の対策実施状況

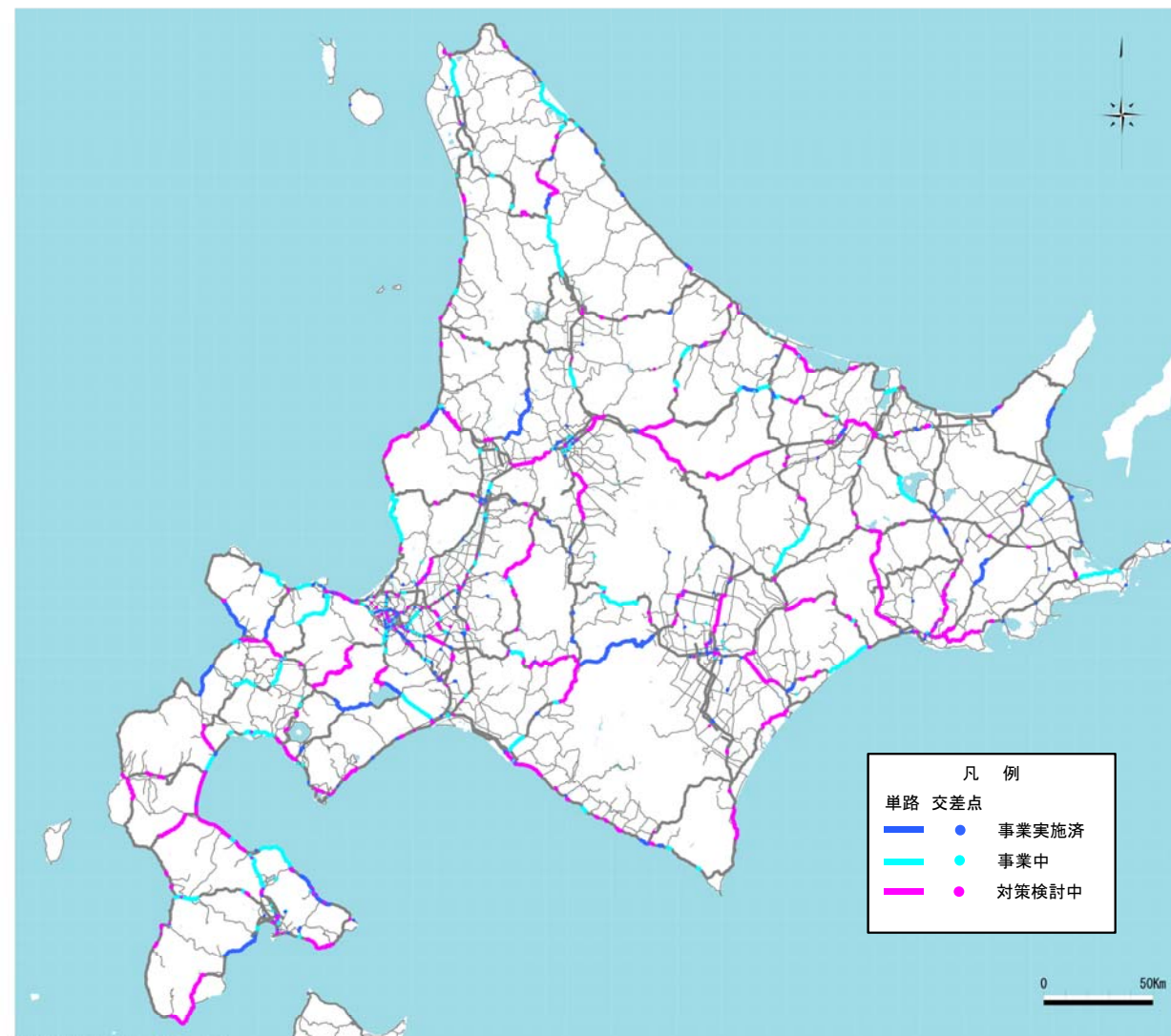
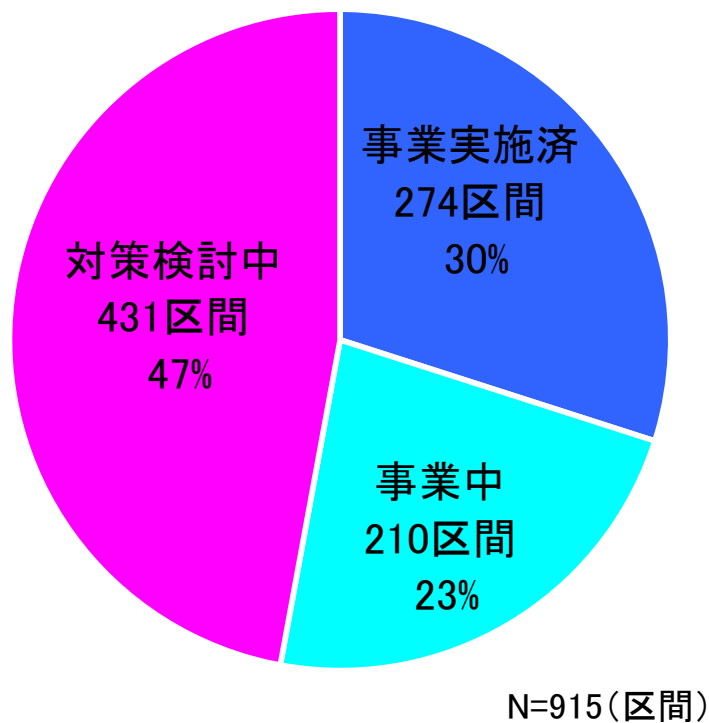
4. 事故危険区間の対策実施状況

➤ 事故危険区間の対策実施状況は、平成26年度末時点で全915区間のうち、事業実施済は274区間(30%)、事業中は210区間(23%)、対策検討中は431区間(47%)となっている


対策実施状況

対策実施状況図

■平成26年度末時点の対策実施状況



出典: 開発局資料

A light gray map of Hokkaido, Japan, is positioned on the left side of the slide. It shows the island's outline and internal regional boundaries.

第7回北海道交通事故対策検討委員会

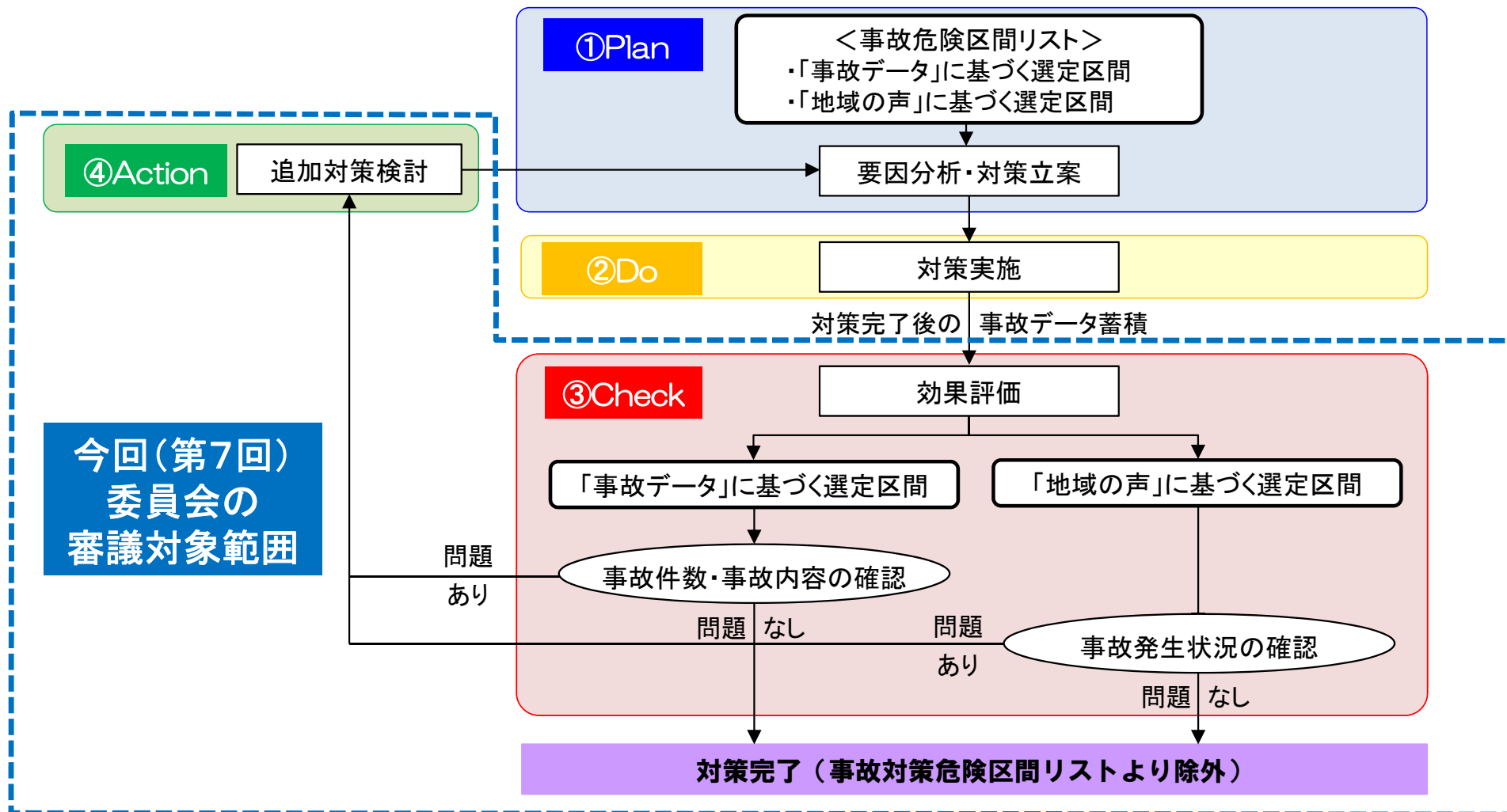
3. PDCAサイクルの運用に係わる フォローアップ方法の検討

3. PDCAサイクルの運用に係わるフォローアップ方法の検討

1. 事故危険区間のフォローアップ方法について

- 各事故危険区間では、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して、これまでにPDCAサイクルに基づいたフォローアップ方法のイメージが提示されている(※下図は第6回委員会での提示内容)
- 今回(第7回)委員会において、具体的なフォローアップに係わる評価方法について審議

事故危険区間のフォローアップ方法イメージ



3. PDCAサイクルの運用に係わるフォローアップ方法の検討

2. フォローアップ方法に係わる全体スキーム(案)のポイント

- 全体スキーム(案)の作成にあたっては、第6回北海道交通事故対策検討委員会で上げられた意見等を踏まえ検討
- なお、薬物使用や飲酒運転等のドライバーの原因と考えられる法令違反事故は、評価対象外として除外のうえ評価

主な意見

● 対策後の事故データ蓄積には時間を要することから、中間評価の実施を検討する

● 地域の声で選定した区間は、数字による評価が難しいため、モニタリングなど地域の声を引き続ける方法等の留意が必要である

● 事故件数の総数以外にもターゲットとした事故類型や重大事故の減少なども評価に含める

● 対策完了の評価は、個別の判断が必要である

意見を踏まえた対応

審議1

評価時期の設定


審議2

選定区間別の評価手法

審議3

除外区間の設定

上記ポイントに基づき、評価に係わる全体スキーム(案)を作成

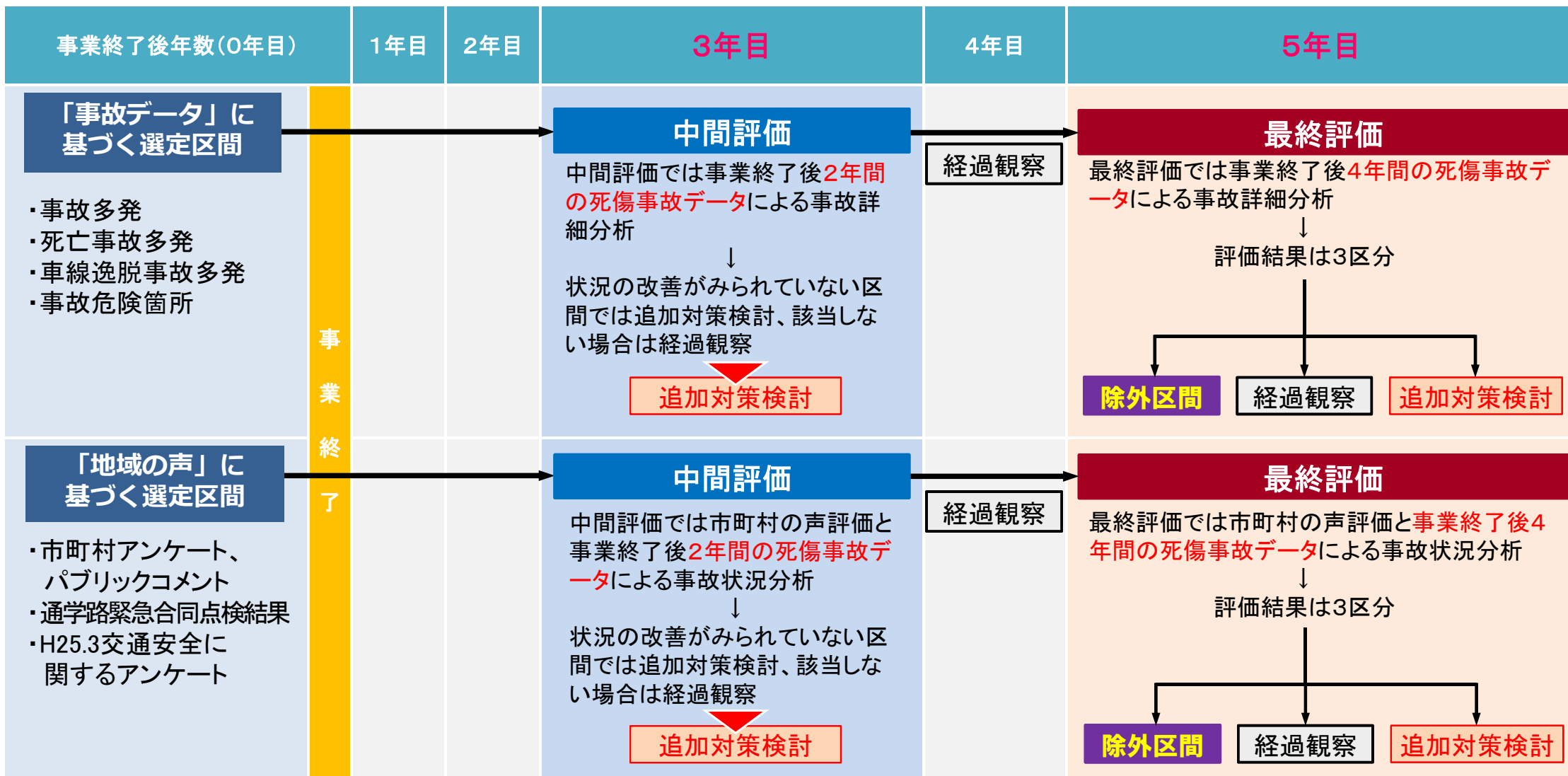



第7回北海道交通事故対策検討委員会【審議事項】

審議1) 評価時期の設定について

審議1) 評価時期の設定について

- 評価時期として事業終了後3年目の“中間評価”と事業終了後5年目の“最終評価”を設定
- 対策後も改善のみられない区間に対し速やかな追加対策検討を実施するため、事業終了後3年目に“中間評価”を設定
- 事業終了後5年目の“最終評価”では、事故危険区間リスト選定時と同じ事故データ期間(4年間)による評価を実施





第7回北海道交通事故対策検討委員会【審議事項】

審議2)選定区間別の評価手法について

- 「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

審議2) 選定区間別の評価手法について①(「事故データ」に基づく選定区間)

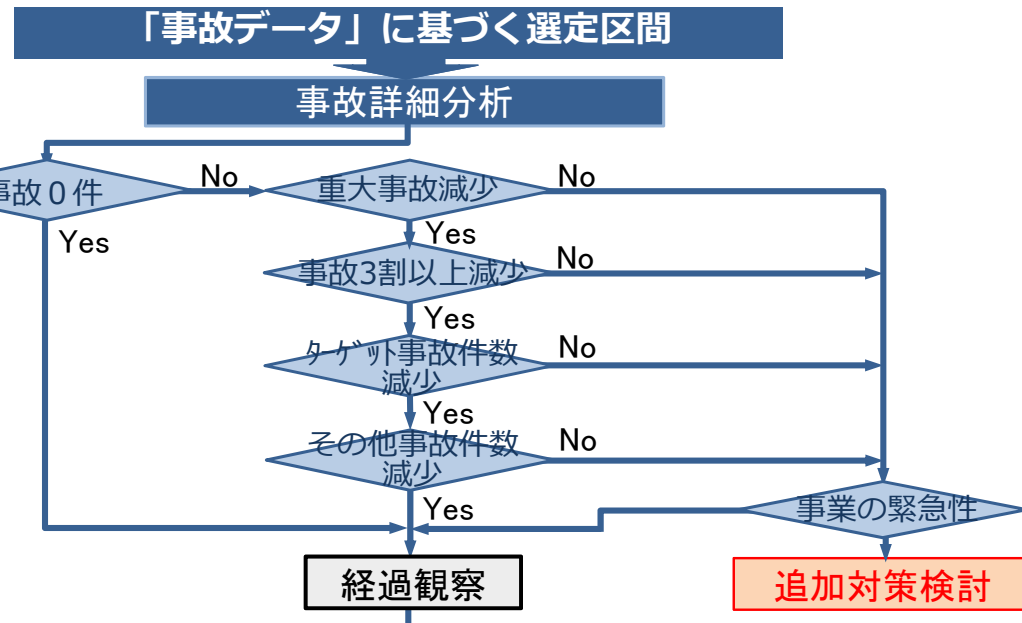
- 「事故データ」に基づく選定区間では、「事故詳細分析」に基づく事故件数等を対象とした評価を実施
- 評価基準は、事故件数、重大事故、事故の減少状況、ターゲット事故やその他事故等に基づいた評価

中間評価

【評価基準】

- 事故発生の有無及び重大事故は減少しているか？
⇒事故及び重大事故の発生状況の評価
- 事故はどの程度減少しているか？
⇒事故減少割合の評価
- ターゲット事故件数はどの程度減少しているか？
⇒ターゲット事故件数減少状況の評価
- その他事故件数はどの程度減少しているか？
⇒その他事故件数減少状況の評価
- 事業に対する緊急性は？
⇒重大事故であれば死亡事故発生、ターゲット事故やその他事故の発生件数や全体に占める割合、箇所ごとの発生状況等を考慮して評価

- 中間評価結果は
“経過観察”
“追加対策検討”
に2区分
- “経過観察”及び“追加対策検討”の評価は、重大事故の死亡事故発生や、事故全体の総体的割合や増加状況等を鑑み、[事業の緊急性]に基づき判断

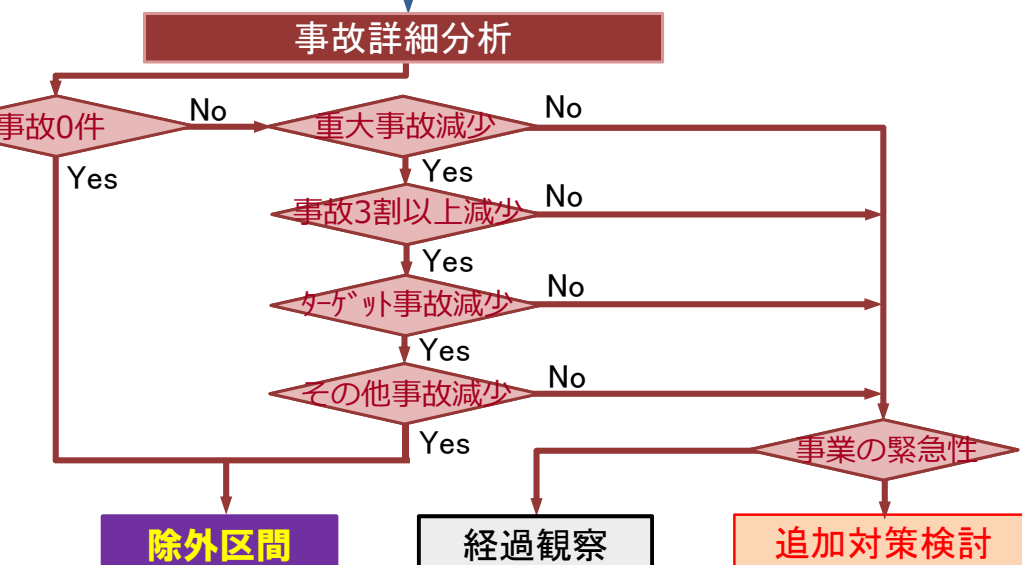


最終評価

【評価基準】

- 事故発生の有無及び重大事故は減少しているか？
⇒事故及び重大事故の発生状況の評価
- 事故はどの程度減少しているか？
⇒事故減少割合の評価
- ターゲット事故はどの程度減少しているか？
⇒ターゲット事故減少状況の評価
- その他事故はどの程度減少しているか？
⇒その他事故の減少状況の評価
- 事業に対する緊急性は？
⇒重大事故であれば死亡事故発生、ターゲット事故やその他事故の発生件数や全体に占める割合、箇所ごとの発生状況等を考慮して評価

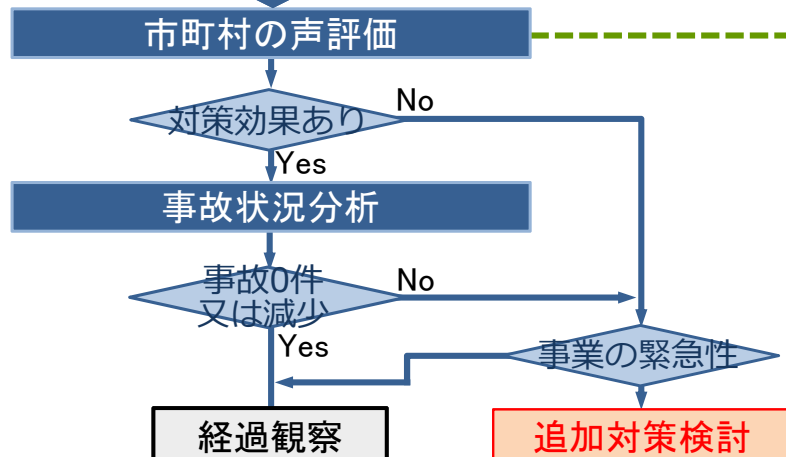
- 最終評価結果は
“除外区間”
“経過観察”
“追加対策検討”
に3区分
- “経過観察”及び“追加対策検討”の評価は、中間評価と同様、[事業の緊急性]に基づき判断



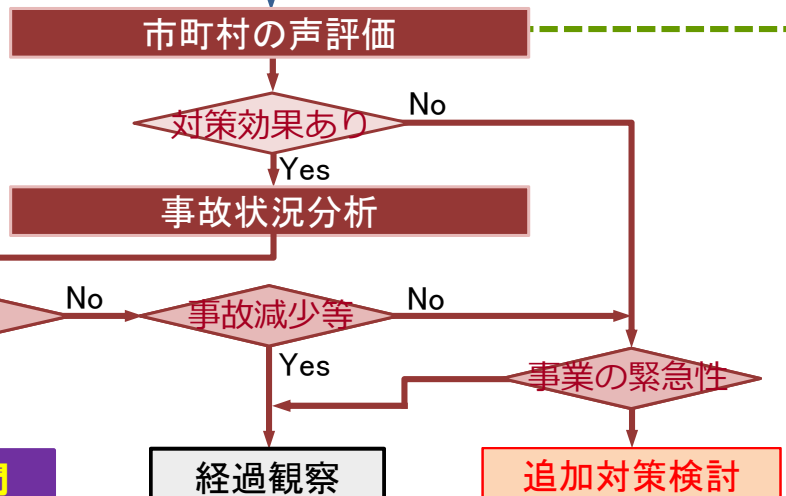
審議2) 選定区間別の評価手法について②(「地域の声」に基づく選定区間)

- 「地域の声」に基づく選定区間では、関係機関へのヒアリングによる“市町村の声評価”と“事故状況分析”による評価
- “市町村の声評価”では、関係機関へのヒアリング等(調査、点検や協議)を踏まえた評価

「地域の声」に基づく選定区間



中間評価



最終評価

最終評価結果は[事業の緊急性]を踏まえたうえで、“除外区間”“経過観察”“追加対策検討”に区分

市町村の声評価

■ ヒアリング調査に基づく評価の実施

- 【評価内容】事業実施後の状況に対するヒアリングによる評価
- 【収集方法】対象市町村の交通安全担当部署等への協力依頼
⇒訪問ヒアリングでの聞き取りによる意見収集 等

▼設問案

- ①対策効果の発現の有無
- ②「対策効果あり(問題なし)の場合(Yes)」
→具体的な対策効果の内容を聞き取り
- ③対策効果なし(問題あり)の場合(No)」
→どのような問題があるのか、具体的な内容を聞き取る

評価


- 「対策効果あり(Yes)」 → 事故状況分析を踏まえて評価
- 「対策効果なし(No)」 → 追加対策検討へ

■ 現地合同点検や関係機関協議の実施

- ・必要に応じ、現地合同点検や関係機関を含めた協議により、課題確認や対策効果の有無についての評価を実施



現地合同点検・関係機関協議イメージ

A light gray map of Hokkaido, Japan, showing its regional divisions. It is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the title text.

第7回北海道交通事故対策検討委員会【審議事項】

審議3)除外区間の設定について

審議3) 除外区間の設定について

- 最終評価では、評価基準により事故危険区間リストから除外を行う“除外区間”を設定
- 評価結果は「北海道交通事故対策検討委員会」で報告するとともに、“除外区間”については委員会での審議を実施
- 事業終了後6年目以降は評価は行わず、事故危険区間の管理を継続し、適時事故状況等を確認

事業終了後
5年目

「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

評価結果

評価結果

除外区間

経過観察

追加対策
検討

除外区間

経過観察

追加対策
検討

委員会審議

リストから除外

委員会審議

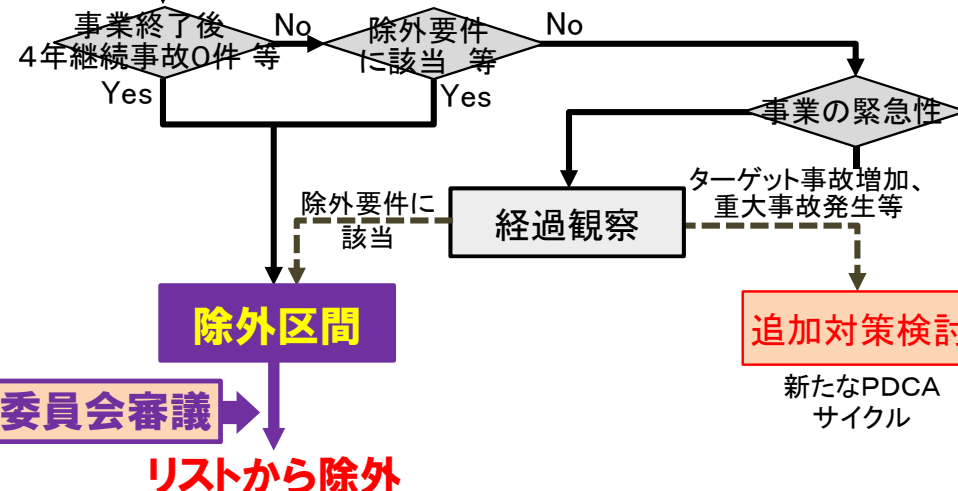
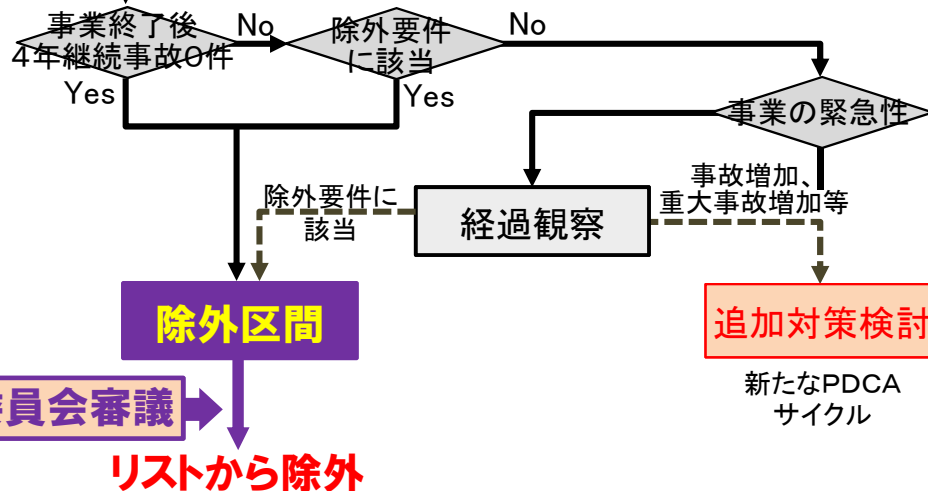
リストから除外

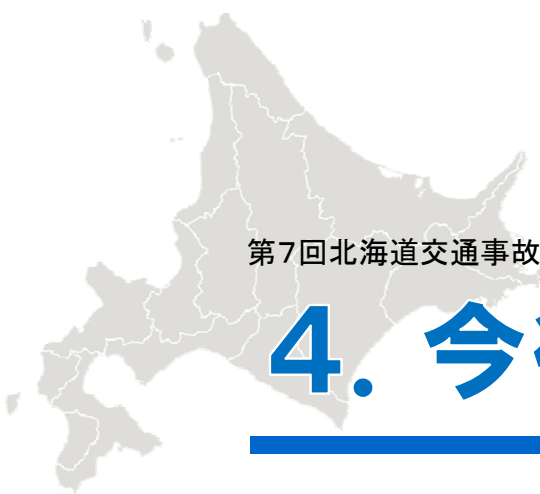
新たなPDCA
サイクル

新たなPDCA
サイクル

最終評価

事業終了後6年目以降



A light gray map of Hokkaido, Japan, showing its regional divisions. It is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the text.

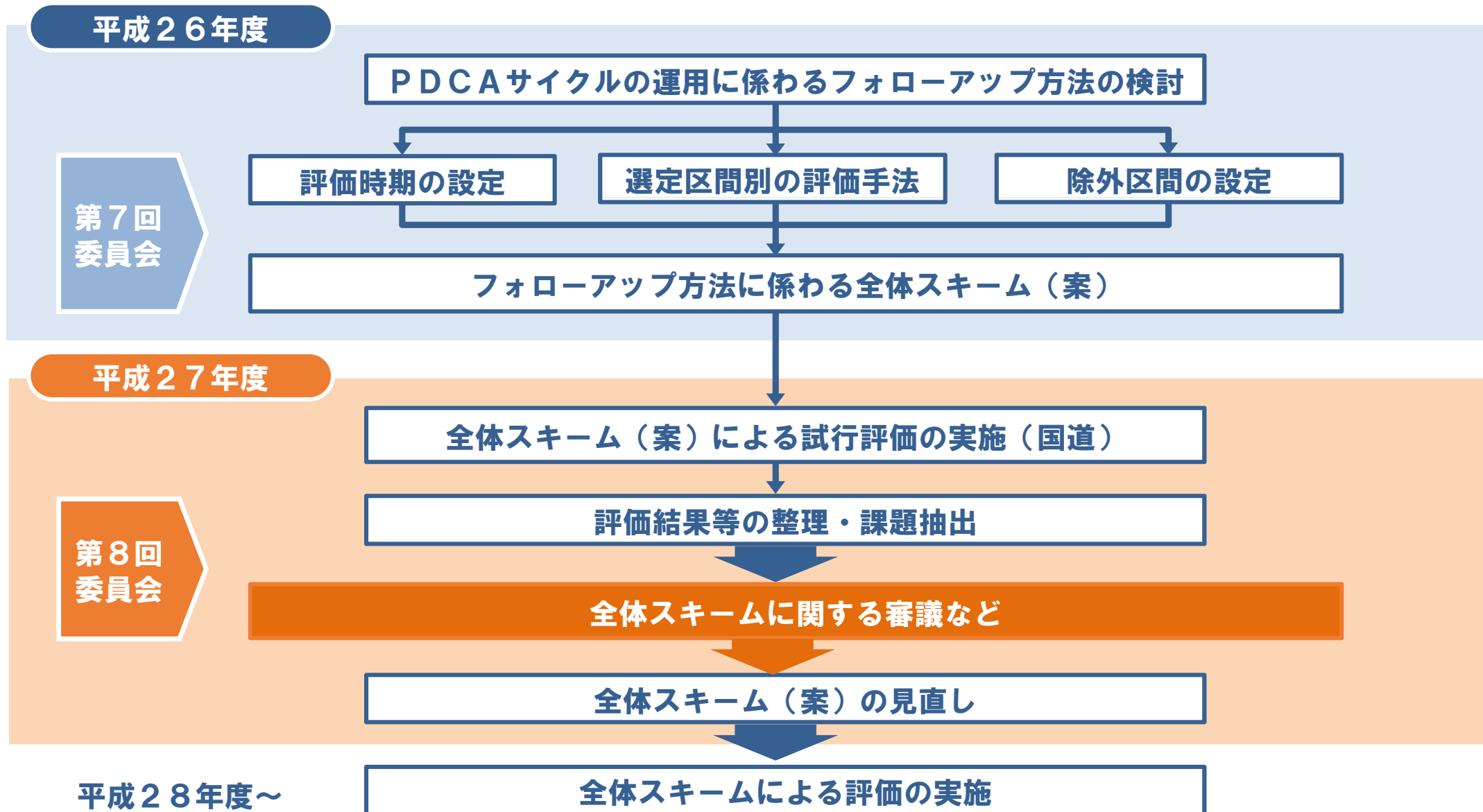
第7回北海道交通事故対策検討委員会

4. 今後の予定

4. 今後の予定

1. 今後の予定(平成27年度以降)について

- 今回の第7回委員会での審議結果を踏まえ、平成27年度は全体スキーム(案)に基づいた試行評価を行い、評価結果に基づいた課題やフィードバック等を抽出したうえで、見直しを行う



4. 今後の予定

2. 交通安全事業の今後(データの活用)について

- これまでは、死傷事故データやアンケート調査データなどにより交通事故対策を実施
- 今後、予防保全的観点での対策を実施していくため、物損事故データ、ビッグデータ等の活用を検討

交通安全事業の今後（データの活用）について

既存データに加えて、物損事故データやビッグデータ等を用い、潜在的な危険箇所等における予防保全的観点での対策を展開する

