



第9回北海道交通事故対策検討委員会

・検討委員会資料

1. これまでの取組経緯 2

審議 ▶ 2. 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について 5

報告 ▶ 3. 生活道路の対策エリアの検討状況について 11

4. 今後の予定 14

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

第9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. これまでの取組経緯

- ▶ 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8回開催
- ▶ 委員会では、主に事故危険区間の選定・フォローアップ方法や生活道路の対策エリアに関して審議等を実施

北海道交通事故対策検討委員会

第1回(H22.11)	・ 事故危険区間の選定方法（事故データ、地域の声による選定）について
第2回(H22.12)	・ 事故データ、地域の声に基づく選定区間考え方、リスト案について
第3回(H25.3)	・ 事故危険区間の対策事例紹介、事故危険区間の追加の考え方について
第4回(H25.4)	・ 事故危険箇所（H25～28）の抽出状況について
第5回(H25.10)	・ H25.3地域の声アンケート結果、通学路緊急合同点検結果について
第6回(H26.2)	・ 事故危険区間の追加区間の決定、事故危険区間のフォローアップ方法について
第7回(H27.3)	・ 事故危険区間のフォローアップ方法について
第8回(H28.2)	・ 事故危険区間のフォローアップの試行評価、生活道路の対策エリアについて



平成22年度 事故危険区間 計472区間	
事故多発	国道179区間
死亡事故多発	国道99区間
市町村アンケート ・パブリックコメント	国道194区間



平成25年度 事故危険区間 計443区間	
事故多発	国道19区間
死亡事故多発	国道13区間
車線逸脱事故多発	国道23区間
事故危険箇所	国道31区間、道道20区間、市道8区間
通学路緊急合同点検結果	国道61区間、道道66区間、市道4区間
市町村アンケート ・パブリックコメント	国道198区間



平成27年度 生活道路対策エリア 3エリア1区間
札幌市1エリア、函館市1エリア、旭川市1エリア1区間

1. これまでの取組経緯

2. 本日の報告・審議事項

▶ 第9回委員会では、以下事項について、報告及び審議を実施

目次		主な報告及び審議事項	
2.	新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について	審議	● 北海道の交通事故発生状況等を踏まえた、新たな視点による事故危険区間追加の考え方について審議
3.	生活道路の対策エリアの検討状況について	報告	● 平成27年度登録の対策エリアにおける検討状況を報告



第9回北海道交通事故対策検討委員会

審議

2. 新たな視点による 事故危険区間の追加の考え方について

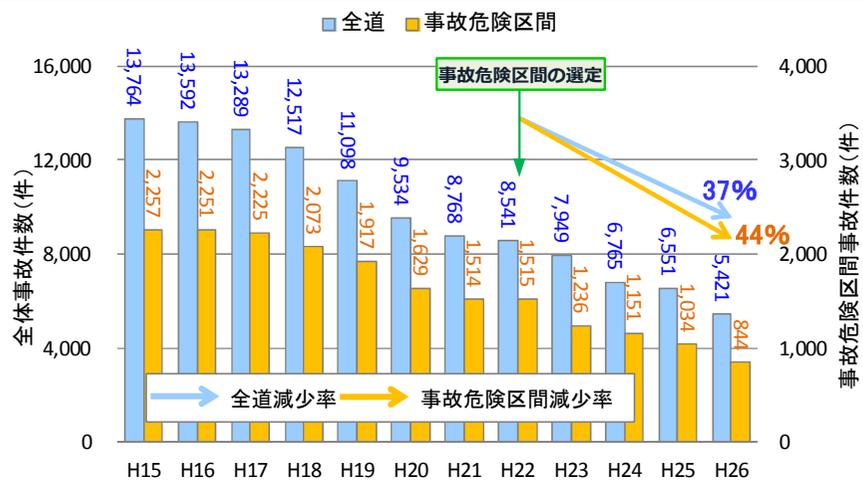
2. 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について

1. 事故危険区間の追加選定の必要性

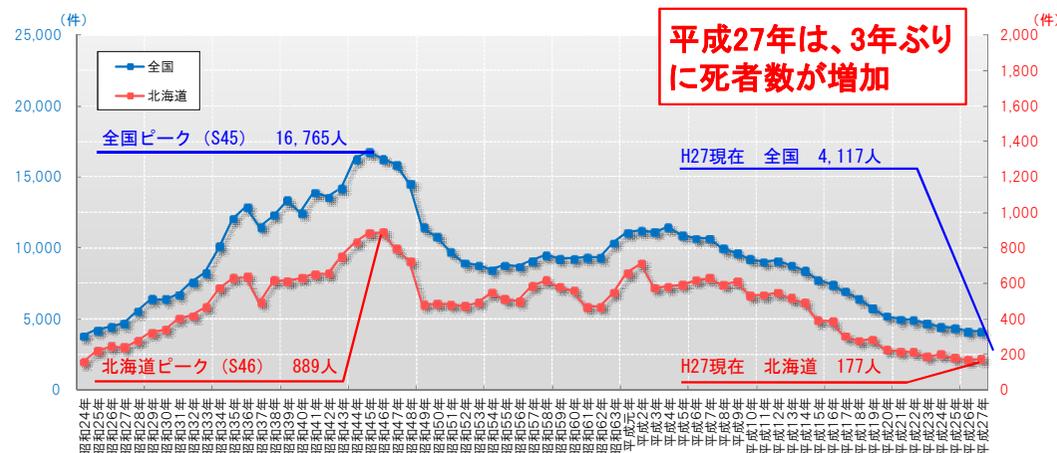
- 事故ゼロプランにより北海道内の交通事故は確実に減少(全道と比べ、事故危険区間の死傷事故の減少率は高い)
- 一方で、平成27年は全国、北海道共に死者数が増加しており、第9次北海道交通安全計画の目標は非達成の状況
→ **事故危険区間を追加選定し、更なる重点的な事故対策が必要**

▼全道及び事故危険区間の死傷事故件数の推移

死傷事故の減少率は、H22年→H26年で、北海道37%、事故危険区間44%

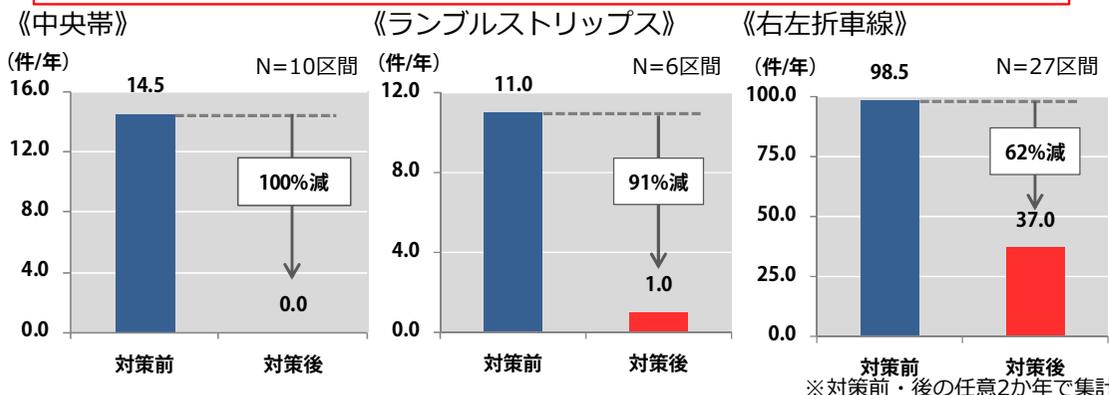


▼全国及び北海道の死者数の推移



▼主な事故対策による効果

主な事故対策により、着実に交通事故件数は減少



▼交通安全基本計画における目標値と達成状況

計画名	目標値	H27死者数	達成状況
交通安全基本計画 (第9次)	死者数3,000人	死者数4,117人	⇒非達成
北海道交通安全計画 (第9次)	死者数 175人	死者数 177人	⇒非達成

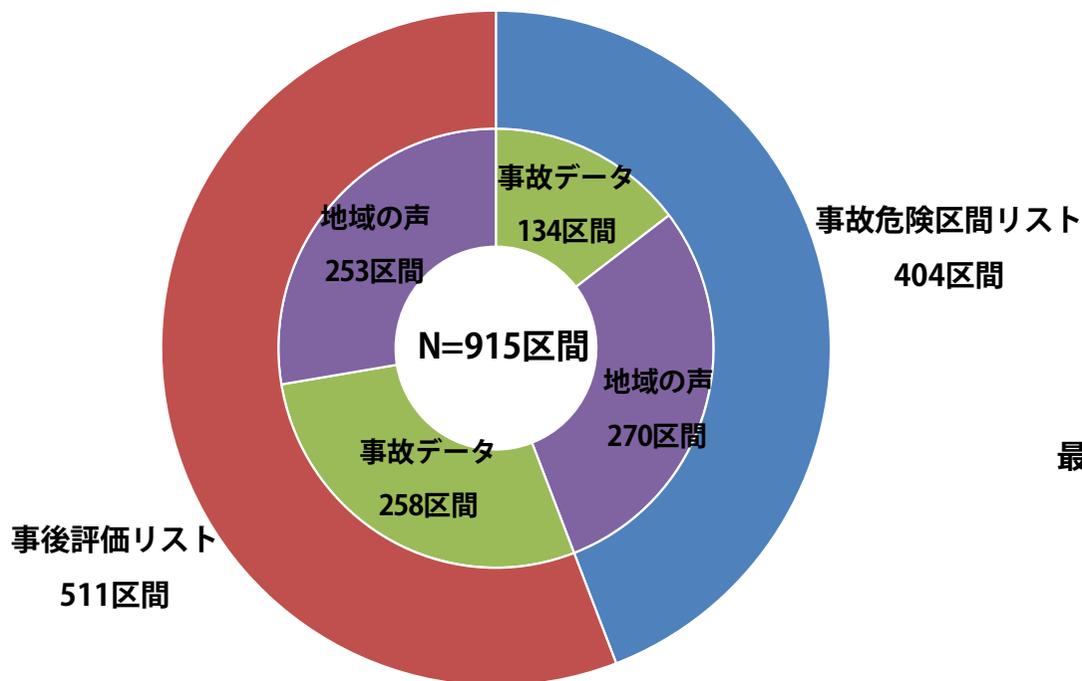
※第10次計画では、全国2,500人、北海道150人を目標

2. 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について

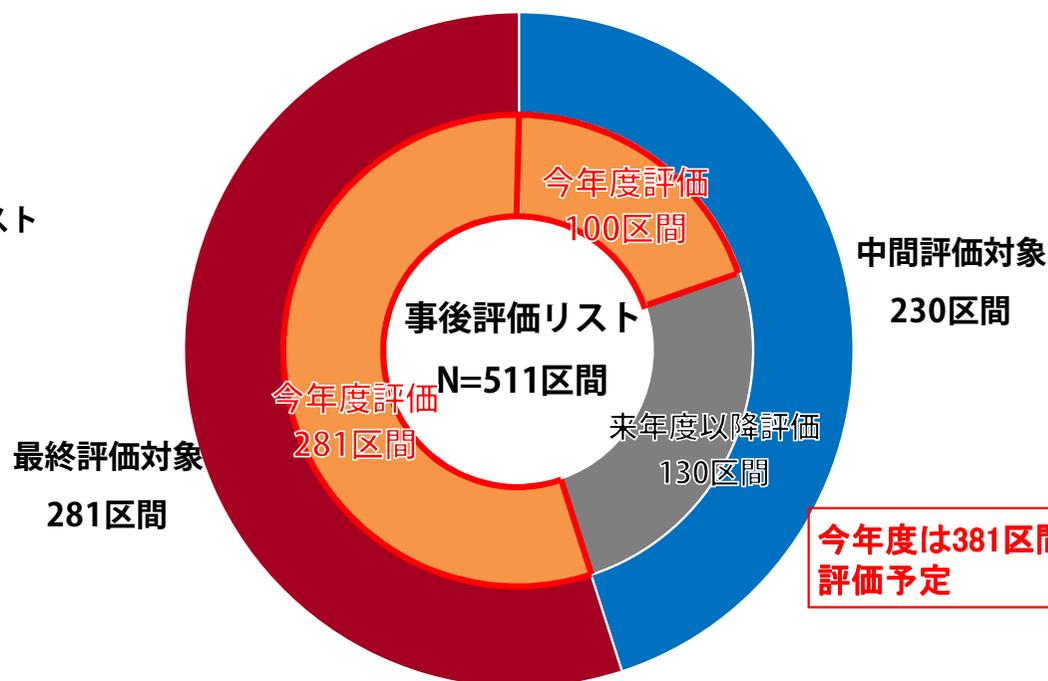
2. 事故危険区間のリスト管理状況

- 平成28年10月時点において、事故危険区間リストでは404区間、事後評価リストでは511区間を管理
- 事後評価リスト511区間のうち、今年度の評価対象区間は、中間・最終評価あわせて381区間

▼事故危険区間のリスト管理状況



▼事後評価リストの評価時期



今年度は381区間
評価予定

今年度は、381区間を対象に事故データ整理、市町村の声評価（ヒアリング調査）等を行い、事後評価結果を第10回委員会で審議予定

2. 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について

3. 事故危険区間追加の考え方

- 平成28年度は、従来の選定方法に加え、**観光交通**、**ヒヤリハット**の観点から事故危険区間の追加選定を予定
- 既存の事故危険区間と重複しない場合は「追加選定」とするが、対策完了済の事故危険区間と重複した場合は「追加選定の必要性を個別に検討」する

▼平成28年度の選定基準（案）

《事故データに基づく選定》

■ H22およびH25抽出指標 《国道》

- 最新データを用い、事故多発、死亡事故多発、車線逸脱事故多発の抽出指標に基づき区間を抽出

H22及びH25抽出指標への該当状況は、参考資料集P.5参照

■ 事故危険箇所（H28～32） 《国道、道道、市道》

- 第4次社会資本整備重点計画をうけ、抽出基準A及びBに基づき区間を抽出

事故危険箇所（H28～32）の抽出状況は、参考資料集P.6参照

■ 北海道の交通事故特性を踏まえた新たな指標 《国道》

- 近年の事故発生状況や特性を踏まえ、新たな抽出指標（観光目的事故多発）を設定し区間を抽出

《ヒヤリハットデータに基づく選定》

■ 潜在的危険区間 《国道》

- 交通ビッグデータ（ETC2.0プローブ情報）の活用による潜在的危険箇所の抽出

《地域の声に基づく選定》

■ 通学路緊急合同点検結果 《国道、道道、市道》

- H24以降に通学路合同点検を行い、通学路交通安全プログラムにより対策が決定している箇所を抽出

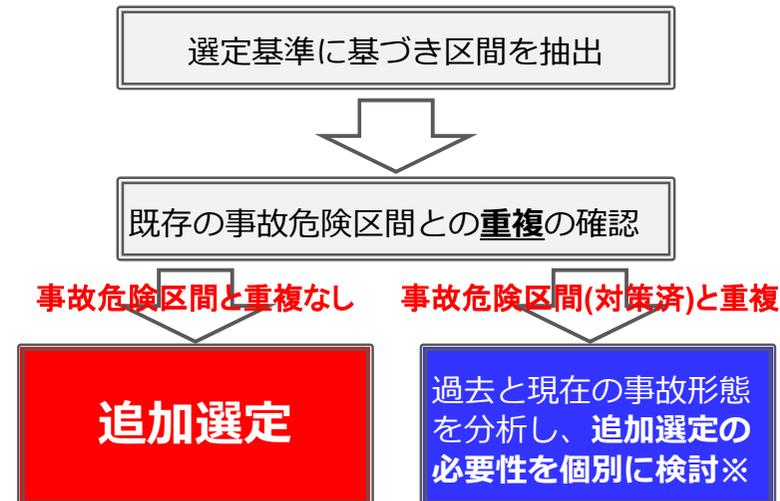
通学路緊急合同点検の経緯は、参考資料集P.13参照

■ 地域の声アンケート 《国道》

- 地域住民が日頃から交通事故の危険性が高いと感じている箇所を抽出

地域の声アンケート実施概要は、参考資料集P.14～15参照

▼区間抽出後の流れ



※ 箇所毎に要因が異なると考えられるため個別判断が必要（商業施設開業、高規格道路開通など社会情勢変化等に伴い要因が変化等）

▼区間の選定状況

《H28選定区間数は変更となる場合有》

選定条件	H22	H25	H28
事故多発	179	19	19
死亡事故多発	99	13	22
車線逸脱事故多発		23	16
事故危険箇所		59	86
観光目的事故多発			10
潜在的危険区間			107
通学路緊急合同点検		131	50程度※
市町村アンケート・パブコメ	194	198	200程度※
合計	472	443	510

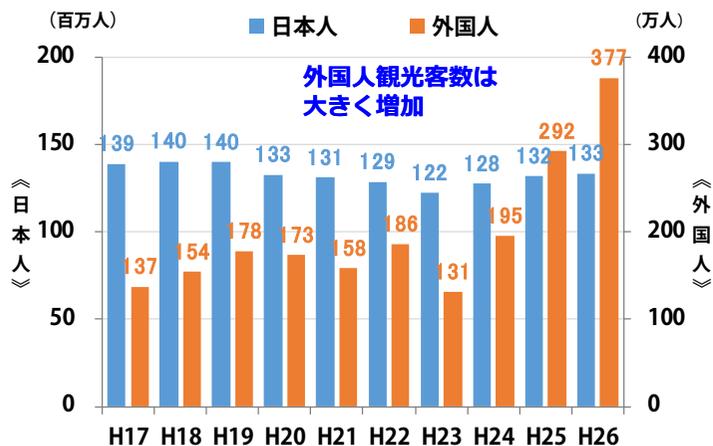
※ 調査実施前のため想定箇所数を示す

2. 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について

4. 北海道の交通事故特性を踏まえた新たな指標

- ▶ 北海道内では、国内外観光客の観光需要増加に伴い、レンタカー貸出台数や観光交通の事故発生割合が増加傾向
- ▶ 特に、平成24年以降は、**道内で発生する死亡事故の4件に1件は観光交通が関係する事故**となっている
- ▶ 観光交通の事故のうち重大事故が発生している区間で死傷事故が**5件以上の区間**に着目すると、**死亡・重大事故が集中**しており、新たな事故危険区間として選定し対策を実施することで、事故低減を図ることが期待

▼観光入込客数の推移



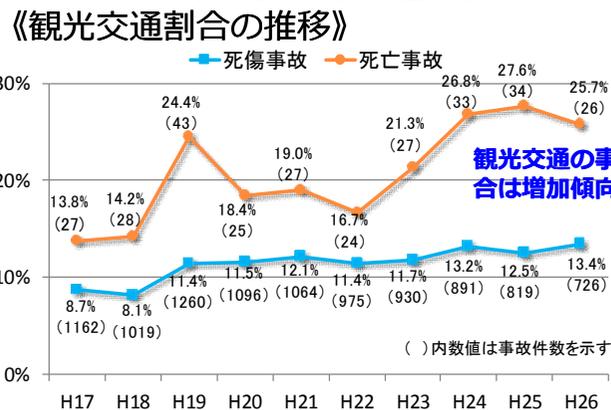
資料：北海道観光入込客数調査報告書(北海道経済部)

▼レンタカー貸出台数の推移



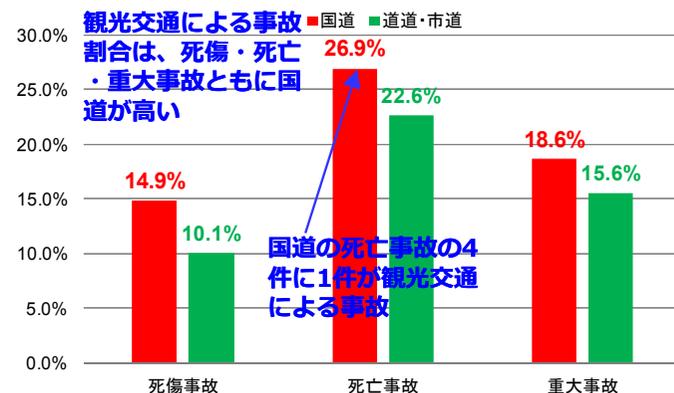
資料：北海道地区レンタカー協会調べ

▼全事故に占める観光交通の割合



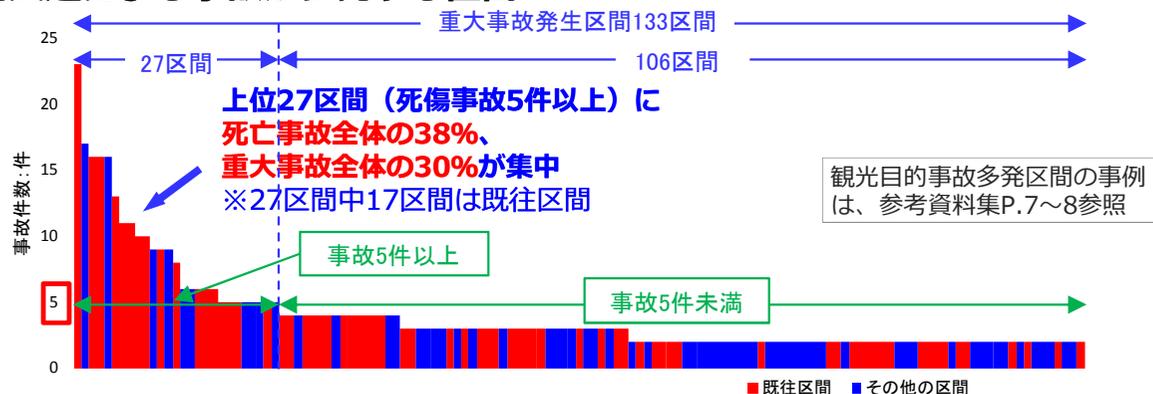
資料：交通事故データ(ITARDA) ※ITARDA区間における全事故を示す

《観光交通割合(事故内容別・道路種別 H23~26平均)》



資料：交通事故データ(ITARDA) ※ITARDA区間における全事故を示す ※観光目的の事故は当事者種別第1当または第2当の通行目的が観光またはドライブ

▼観光交通による事故が多発する区間



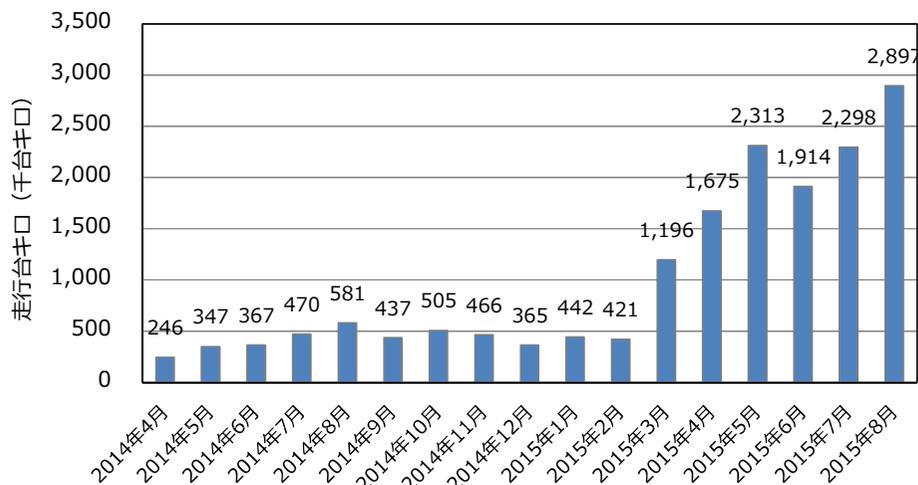
抽出基準(案)：観光交通の事故のうち重大事故が発生している区間で死傷事故が5以上の区間

2. 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について

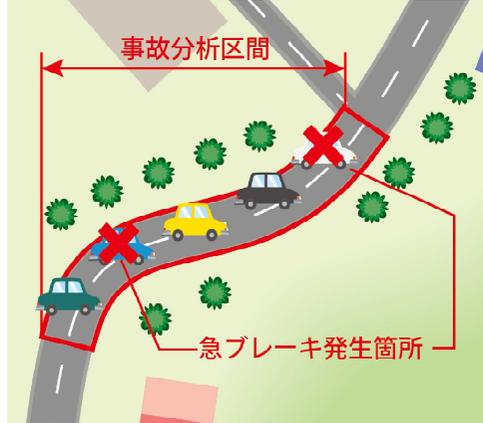
5. 潜在的危険区間

- ETC2.0プローブ情報のデータ取得量は近年著しく増加しており、今後は**科学的防止型**の事故対策実施が可能
- 新たな事故危険区間として、急ブレーキ発生頻度の高い国道区間を対象に抽出した**潜在的危険区間**を追加予定

▼北海道でのETC2.0データ取得量の推移



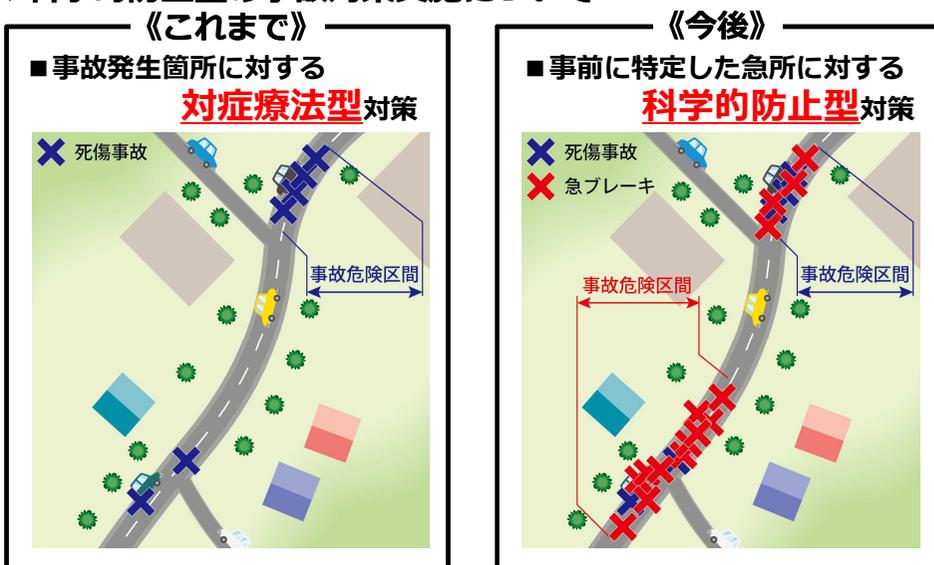
▼潜在的危険箇所の抽出指標 (案)



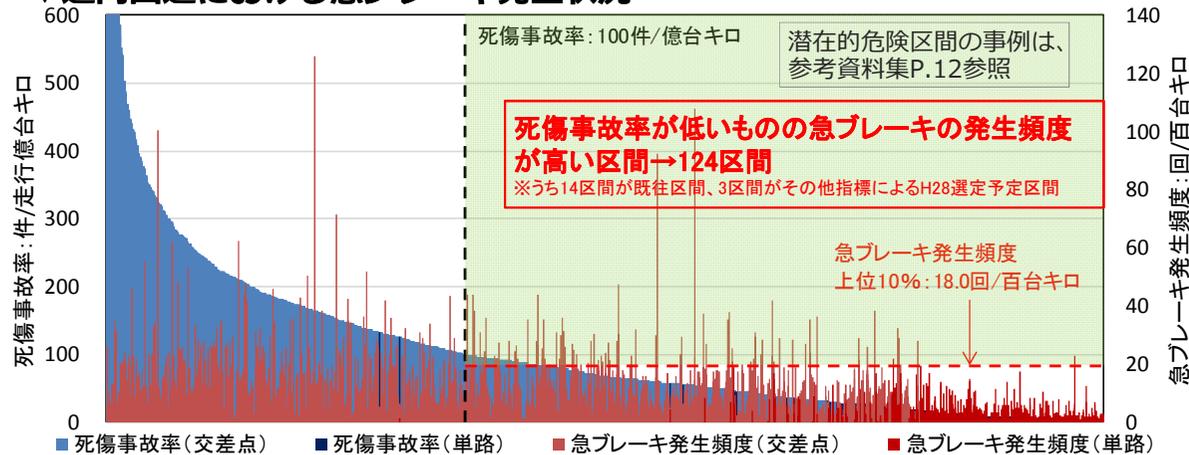
《急ブレーキ閾値》

急ブレーキ閾値	急ブレーキのイメージ
-0.3	信号が直前で変わって急いで止まるような場合

▼科学的防止型の事故対策実施について



▼道内国道における急ブレーキ発生状況



抽出基準(案): 死傷事故率100件/億台キロ未満かつ、急ブレーキ発生頻度の上位10%(18.0回/百台キロ以上)

※ データによる抽出後、現地状況を確認のうえ選定



第9回北海道交通事故対策検討委員会

報告

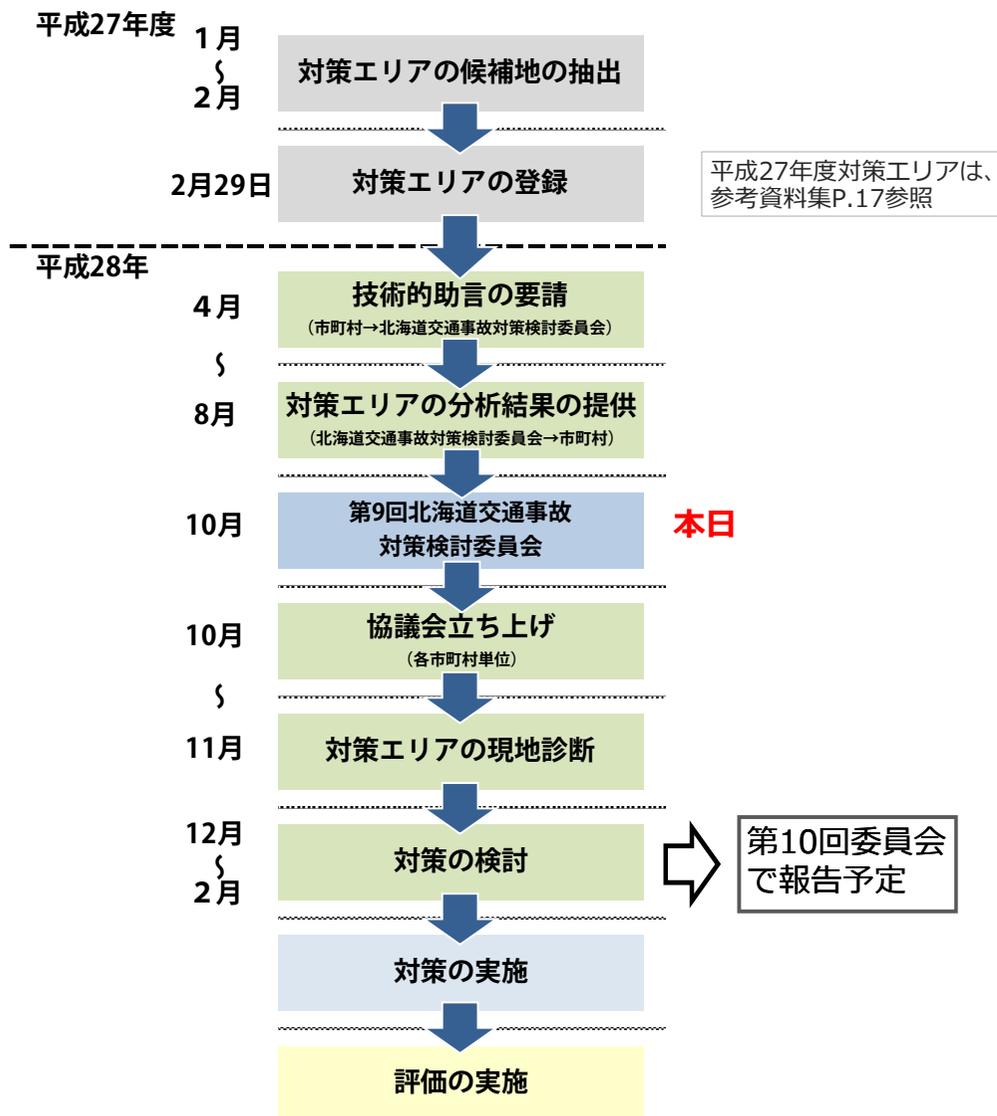
3. 生活道路の対策エリアの 検討状況について

3. 生活道路の対策エリアの検討状況について

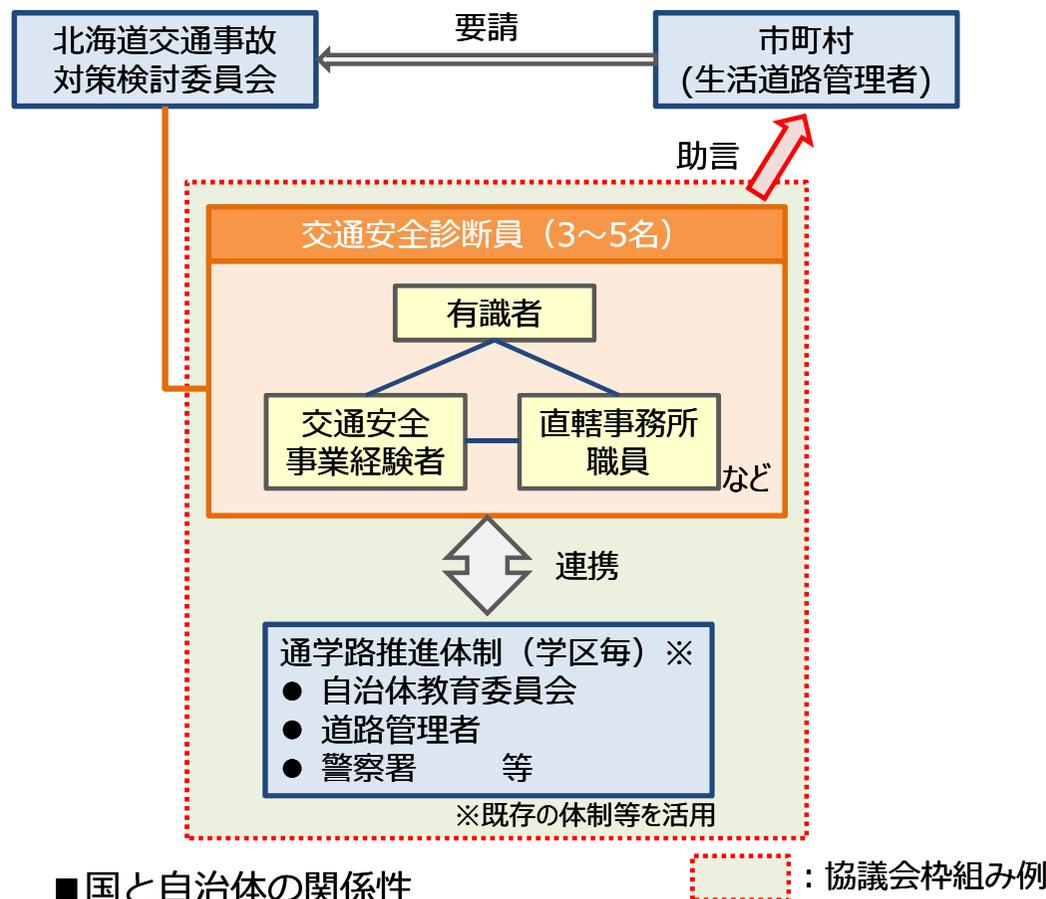
1. 平成27年度対策エリア検討スケジュール

- ▶ 平成27年度に登録済の対策エリア(3エリア1区間)は、**現在、協議会の立ち上げ、現地診断に向けた準備を実施中**
- ▶ 現地診断後は、本年度末に実施予定の第10回委員会において対策方針を報告予定

▼平成27年度対策エリアの検討スケジュール



▼交通安全診断制度のイメージ (案)



- ▶ 国、自治体、有識者等によるチーム(交通安全診断員)を構成し、市町村等と連携して要対策エリアの設定範囲の確認から対策効果検証結果の妥当性の確認までの診断を行う役割を果たす
- ▶ 診断にあたっては、国で所有するビッグデータを活用し、対策の必要なエリアに対し、支援を行う

3. 生活道路の対策エリアの検討状況について

2. 平成27年度対策エリアの分析結果例(札幌市美園地区)

- ▶ 平成27年度対策エリアを対象に、**規制速度超過**、**急減速・事故発生**、**通過交通の利用有無**の観点から特性を分析
- ▶ 今後、各エリア毎の特性を踏まえた現地診断を実施予定

平成27年度対策エリア (3エリア1区間) の分析結果は、参考資料集P.18~21参照



エリア内生活道路	
通過交通が多い区間 ↔	国道36号と並行する中通において、主要渋滞箇所を回避した通過交通も多い傾向にあり、急減速を誘発。
急減速多発区間	植樹や建物により自転車や歩行者の視認が困難な箇所も多く、急減速が多発。
出会い頭事故発生箇所 ○	エリア周辺道路やエリア内幹線的な道路との交差点を中心に、一時不停止や安全進行義務違反などにより、出会い頭事故が多発。
エリア内幹線的な道路	
通過交通が多い区間 ↔	エリアを横断する形での利用も多く、エリア内の他道路と比較し、交通量も多い傾向。
規制速度超過割合が高い区間	通過交通が多く、幹線的な使われ方となっているため、規制速度超過割合が高い傾向。
急減速多発区間	無信号交差点部では、速度超過、前方不注意、急ぎ運転等の要因(想定)による急減速が多発しており、追突事故などの潜在的な危険性がある。
出会い頭事故発生箇所 ○	幹線的な道路側が基本的に優先道路であるが、信号交差点などでも出会い頭事故が発生しており、不注意や無理な運転の疑いが推察される。

第9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. 今後の予定について

第9回 委員会（本日）

①事故危険区間フォローアップ

9月～11月

- 事故危険区間のフォローアップに向けたデータ整理、市町村の声評価（ヒアリング調査）等

12月～1月

- 事故危険区間のフォローアップ検討（中間、最終評価）

②事故危険区間の追加

9月～12月

- 平成24年以降の通学路緊急合同点検の実施状況調査

10月～

- 地域の声アンケート募集開始

9月～1月

- 事故危険区間の追加検討

③生活道路の対策エリア

9月～2月

- H27対策エリアの現地診断及び対策方針検討

9月～

- H28対策エリアの登録依頼

～2月末

- H28対策エリアの登録期限

第10回 委員会（平成28年度末予定）

- ① 事後評価（中間・最終）結果に関して審議
- ② 事故危険区間の追加に関して審議
- ③ H27対策エリアの対策方針、H28対策エリアの登録について報告