



第13回北海道交通事故対策検討委員会

報告	▶ 1. これまでの取組経緯	.....	2
審議	▶ 2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について	.....	8
審議	▶ 3. 今後の事故危険区間の追加の考え方について	.....	14
報告	▶ 4. 最近の交通安全に関する動向について	.....	17
報告	▶ 5. 今後の予定	.....	20



第13回北海道交通事故対策検討委員会

報告

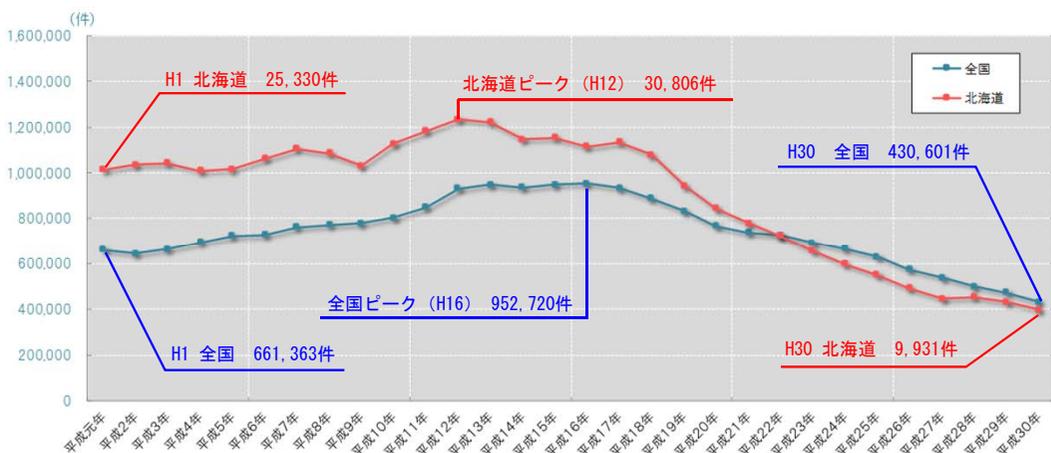
1. これまでの取組経緯

1. これまでの取組経緯

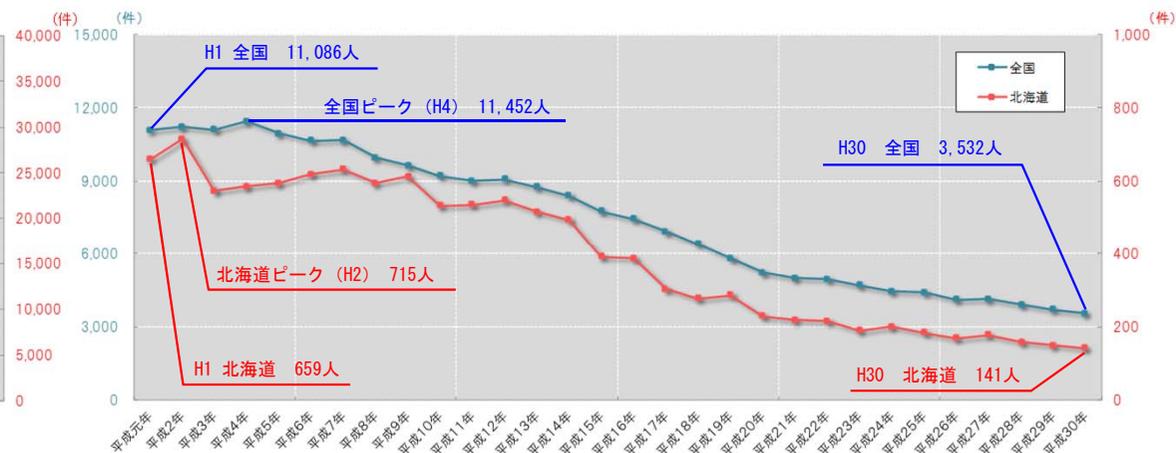
1. 交通事故の推移

- ▶ 北海道における交通事故件数は、平成12年にピークとなるが、その後交通安全対策を強化した結果、急激に減少し、近年は全国、北海道共に減少傾向となっている
- ▶ 全国の死者数に着目すると、**平成30年は警察庁が所有する統計上、最小の死者数**となっている
- ▶ しかし、北海道内では依然として141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(平成元年～平成30年)】



【死者数の推移(平成元年～平成30年)】



【都道府県別の交通事故死者数の推移】

(単位：人)

ランク	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	
1位	北海道 659	北海道 715	愛知 589	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	愛知 213	愛知 212	愛知 200	愛知 189	
2位	神奈川 565	大阪 571	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	大阪 196	千葉 185	埼玉 177	千葉 186	
3位	愛知 545	愛知 540	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	千葉 180	大阪 161	東京 164	埼玉 175	
4位																	北海道 302						北海道 190								
6位																								北海道 184	北海道 169	北海道 177	北海道 158	北海道 148	北海道 141		
7位																															
5位																															
5位																															
8位																															
8位																															

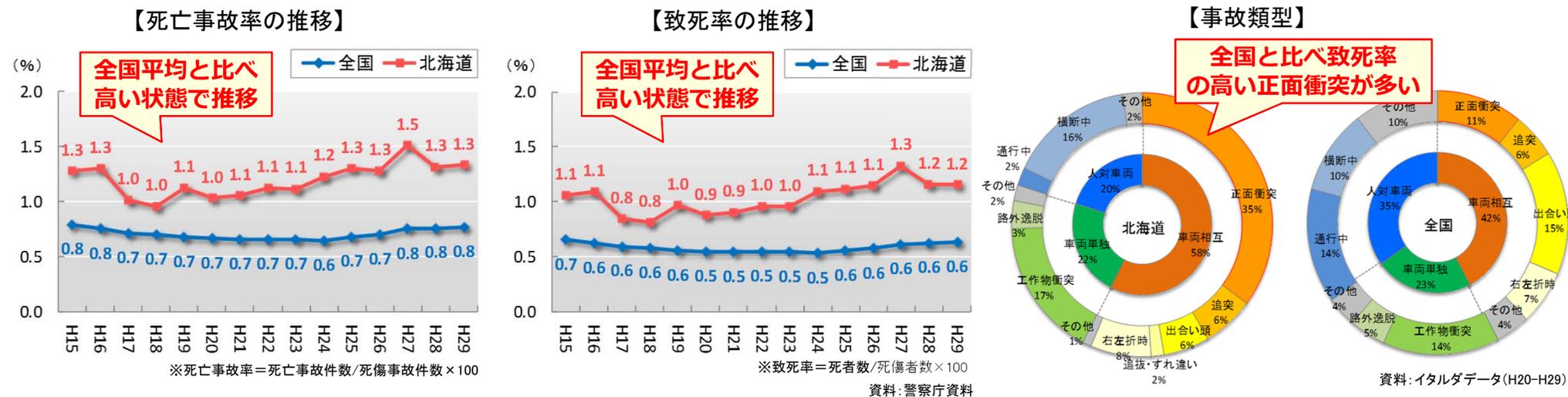
出典：警視庁_北海道警察

1. これまでの取組経緯

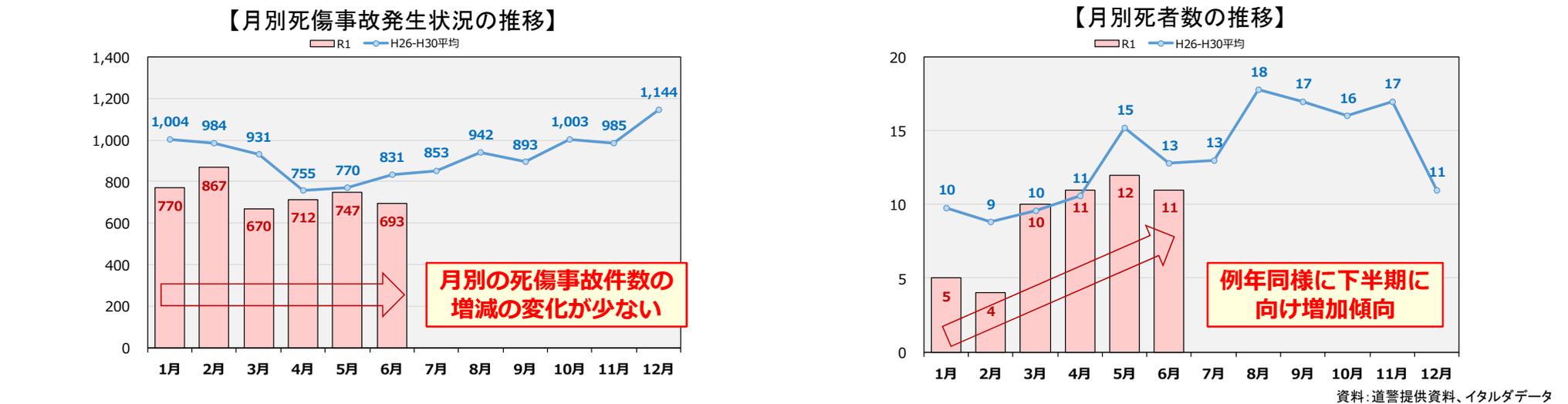
2. 北海道の交通事故の特徴と本年上半期の交通事故発生状況速報

- 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
- 令和元年上半期における月別死傷事故発生状況の推移をみると、例年と比べた上半期の死傷事故件数の増減の変化は少なく、死者数は例年同様に下半期に向かい増加傾向

▼北海道の交通事故の特徴



▼本年上半期の交通事故発生状況速報



1. これまでの取組経緯

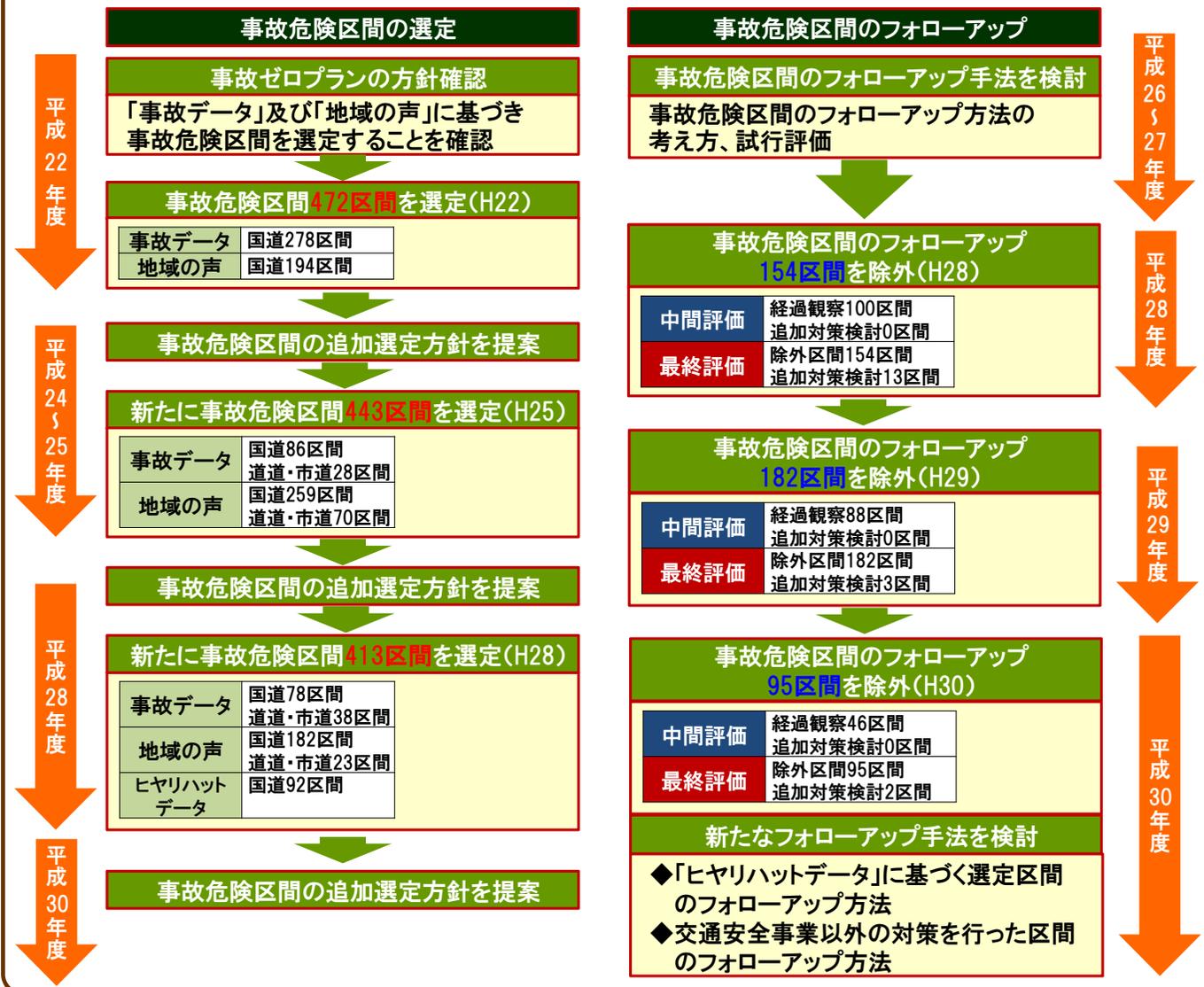
3. これまでの取組経緯

- ▶ 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12回開催
- ▶ 委員会では、主に事故危険区間の選定やフォローアップに関して審議

あらし

- 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(交通安全等)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
- 北海道の国道・道道等における「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、平成25年度、平成28年度に「事故データ」、「地域の声」、「ヒヤリハットデータ」より事故危険区間1,328区間を選定
- 平成26年度より、事故危険区間(「事故データ」、「地域の声」)のフォローアップ手法を検討《平成27年度の第9回委員会で手法確定》
- 平成28年度より、対策が完了した事故危険区間計683区間(「事故データ」、「地域の声」)のフォローアップ(中間・最終評価)を実施
- 平成30年度より、「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間、交通安全事業以外の対策を行った区間のフォローアップ手法を検討《平成30年度の第12回委員会で手法確定》

これまでの取組経緯

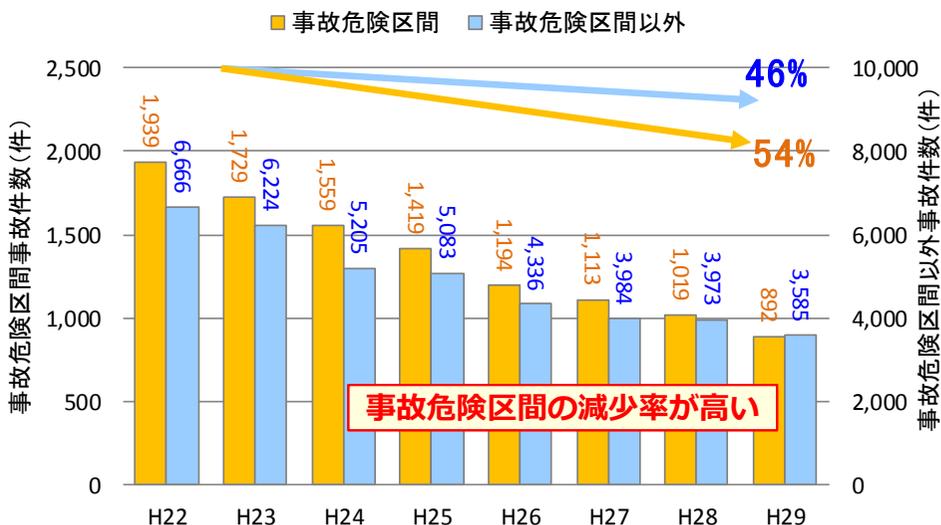


1. これまでの取組経緯

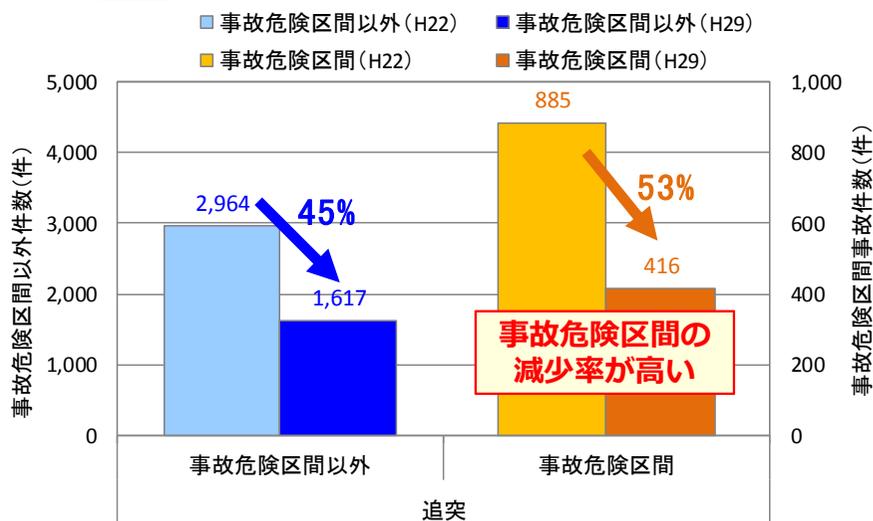
4. 事故ゼロプラン推進による効果〔第12回委員会資料再掲〕

- 事故ゼロプランの推進により、**事故危険区間以外と比べ事故危険区間では死傷・死亡事故件数の減少率が高い**
- また、主な事故類型毎の減少率をみても、**北海道全体と比べ事故危険区間では事故件数の減少率が高い**

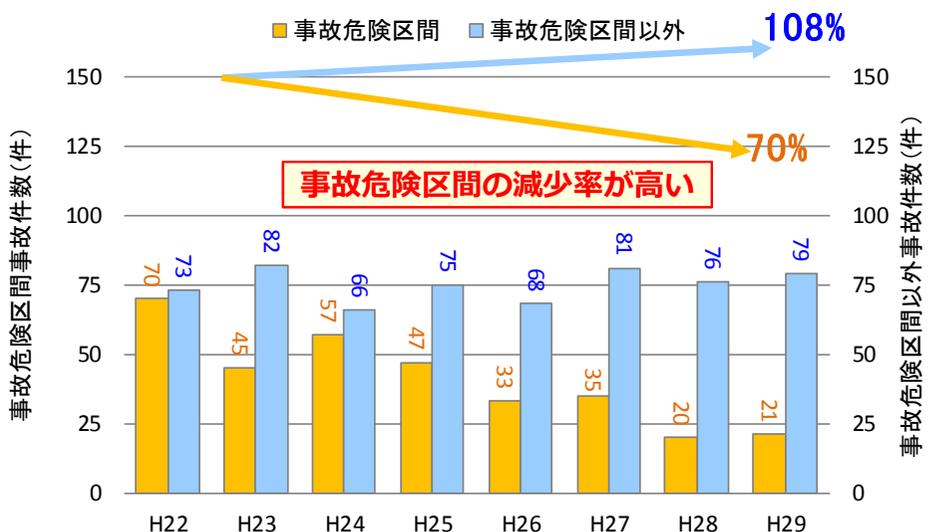
▼死傷事故件数の推移



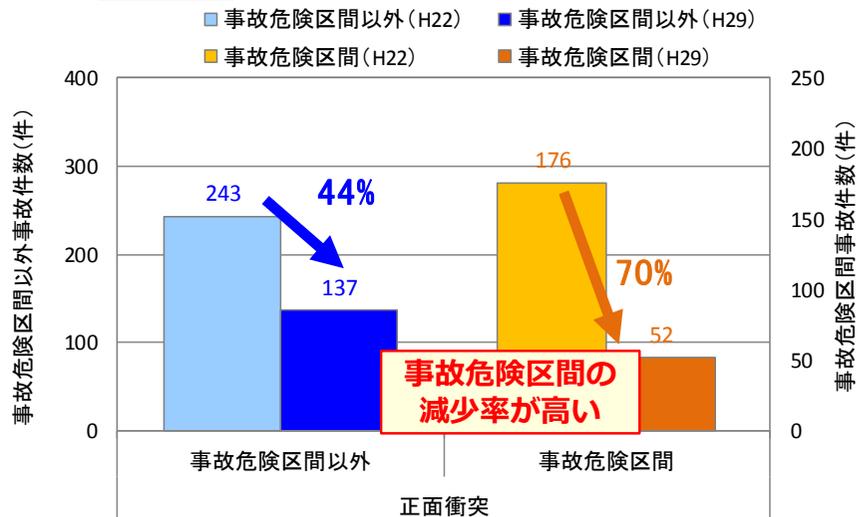
▼「追突」事故件数の推移



▼死亡事故件数の推移



▼「正面衝突」事故件数の推移



資料：イタルダデータ(ITARDA区間を有する全道路で集計)
※事故危険区間は、H22・H25・H28選定区間(N=1,328区間)を対象

5. 前回委員会における主な意見と委員会後の検討状況

	前回委員会における主な意見	委員会後の検討状況
<p>事故対策は “量”から “質”へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 交通量や事故件数が少なく事故危険区間に選定されないような箇所においても、潜在的な事故リスクを有している場合があり、これからの事故対策では“量”だけで無く“質”にも目を向けた対応が求められる ◆ 事故対策に関するマネジメントにおいて、これまで同様のやり方でも、ある程度の事故件数削減効果は得られると思うが、そこから先は減少しないことが懸念される ◆ そのため、個別事案毎の特性に応じた的確な対応方法を考えていくべき 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 事故1件1件の“質”に配慮した新たな事故危険区間の追加の考え方について、本委員会より審議を開始 【本委員会資料P.14～16に掲載】
<p>ヒヤリハットデータに基づく選定区間のフォローアップ手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 対策実施前の急ブレーキ発生頻度に大きなバラツキが見られるため、区間別に詳細な検証をしなければ、定量的なフォローアップは困難であり、定性的な手法と組み合わせることが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ETC2.0プローブ情報による定量的評価、地域の声による定性的評価を併用し、第14回委員会以降のフォローアップ実施に向け分析中 【本年度末に予定する委員会で報告予定】
<p>生活道路の事故対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 30km/h規制がある生活道路においては、自動運転が導入される時代が来る前に、一般の車と自動運転車の速度差が少なくなるように対応すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 道路管理者による生活道路対策エリア登録の拡大、警察によるゾーン30指定等が連携し、一般車の走行速度低下を促進 【本年度末に予定する委員会で報告予定】



第13回北海道交通事故対策検討委員会

審議

2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について

2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について

1. 令和元年度の事故危険区間の選定基準

▶ 令和元年度の事故危険区間の追加選定では、第12回委員会において承認された事故データ、ヒヤリハットデータ、地域の声に基づく選定の考え方を踏まえ選定を実施

▼ 令和元年度の選定基準

《事故データに基づく選定》

	過年度選定時	令和元年度選定時
事故多発	[H22・H25]死傷事故率300件/億台*以上 かつ 死傷事故8件以上発生 [H28]死傷事故率300件/億台*以上 かつ 死傷事故10件以上発生	死傷事故率300件/億台*以上 かつ 死傷事故10件以上発生
死亡事故多発	【郊外部単路】 死亡事故率1件/億台*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*以上 かつ 死亡事故1件を含む重大事故2件以上発生	【郊外部単路】 死亡事故率1件/億台*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*以上 かつ 死亡事故1件を含む重大事故2件以上発生
車線逸脱事故多発	[H25]郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故件数7.67件/人以上 [H28]郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故件数4.91件/人以上	郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故件数4.91件/人以上
事故危険箇所	A基準 (死傷事故率100件/億台*以上 かつ 重大事故率10件/億台*以上 かつ 死亡事故率1件/億台*以上) B基準 (A基準に準じた箇所、ETC2.0プローブ情報の急挙動データ等と顕在的・潜在的な危険箇所)	—

《ヒヤリハットデータに基づく選定》

	過年度選定時	令和元年度選定時
潜在的危険区間	急ブレーキ発生頻度の上位5%	急ブレーキ発生頻度上位5% (分析期間*の各年上位5%に該当) ※令和元年度選定の際は、H28～H29の2カ年のデータを使用

《地域の声に基づく選定》

	過年度選定時	令和元年度選定時
通学路合同点検	[H25]H24の通学路緊急合同点検における対策必要箇所 [H28]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	—
地域の声アンケート	[H22]市町村アンケート・パブリックコメント (H22) [H25・H28]道路利用者アンケート (H25) 上記を基に、事故発生状況や道路構造等により個別判断	道路利用者アンケート (R1) を基に、事故発生状況や道路構造等により個別判断

2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について

2. ヒヤリハットデータに基づく選定基準の変更について【前回委員会のおさらい】

- ▶ H28年度に実施したヒヤリハットデータに基づく選定では、急ブレーキ発生頻度上位5%の区間を選定（H27年データ）
- ▶ 年変動によるバラつきが確認されており、今後定量的にフォローアップが可能な区間を選定するため、年単位で急ブレーキ発生頻度を算定し、**急ブレーキ発生頻度が各年上位5%となる区間**を新たな選定基準とし、追加選定を実施

▼ヒヤリハットデータに基づく選定基準

選定基準（平成28年度）	区間数
急ブレーキ発生頻度の上位5%	92区間



選定基準（案）（令和元年度）	区間数
急ブレーキ発生頻度上位5%（分析期間※の各年上位5%に該当）	36区間

※令和元年度選定の際は、H28～H29の2カ年のデータを使用

▼ヒヤリハットデータに基づく選定区間の抽出フロー

ITARDA区間※毎の走行台キロあたりの急ブレーキ発生頻度を年単位で算定（H28及びH29）し、各年上位5%となる区間を抽出

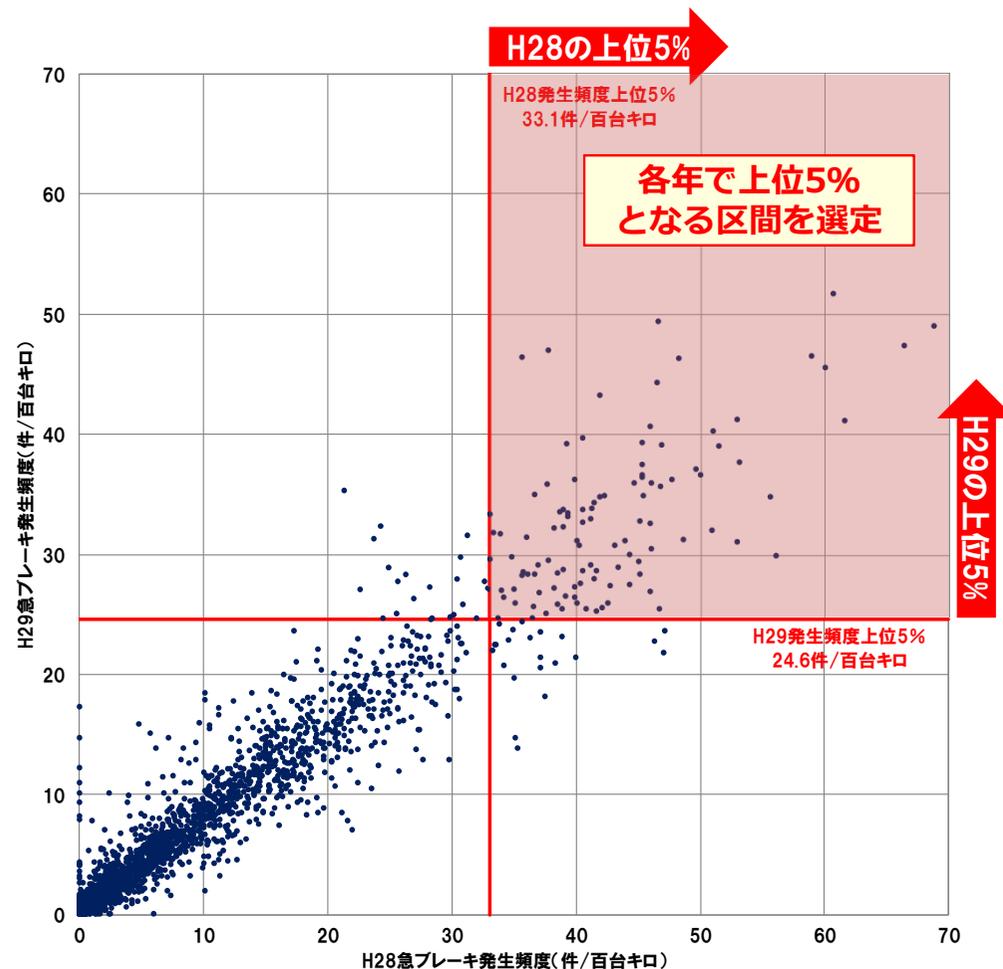
※H28～H29に事故が1件以上発生しているITARDA区間

H28及びH29の急ブレーキ発生頻度が共に上位5%となる区間を抽出

既事故危険区間との重複状況を確認し、追加選定候補区間を選定

現地状況・急ブレーキ発生要因を分析のうえ個別に起点・終点を設定し選定

▼急ブレーキ発生頻度の比較



2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について

3. 地域の声アンケートの実施概要

▶ 北海道開発局HP(事故ゼロプラン)において、日頃から交通事故の危険性が高いと感じている区間を確認するため、令和元年6月6日(木)～7月29日(月)にWEBアンケートを実施

▼地域の声アンケート実施概要

実施目的	道内事故危険区間の更新・追加を行うに当たり、『 地域の声 』に基づく選定を実施するため、 日頃から交通事故の危険性が高いと感じている区間 を確認
実施対象	道路利用者
実施方法	インターネットによるアンケート調査
実施期間	令和元年6月6日(木)～7月29日(月)
対象道路	国道
主な設問内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 危険と感じた路線名 ○ 危険と感じた区間(交差点)の位置情報 ○ 危険と感じた際の交通手段と状況 ○ 回答者属性 ○ 自由回答 など

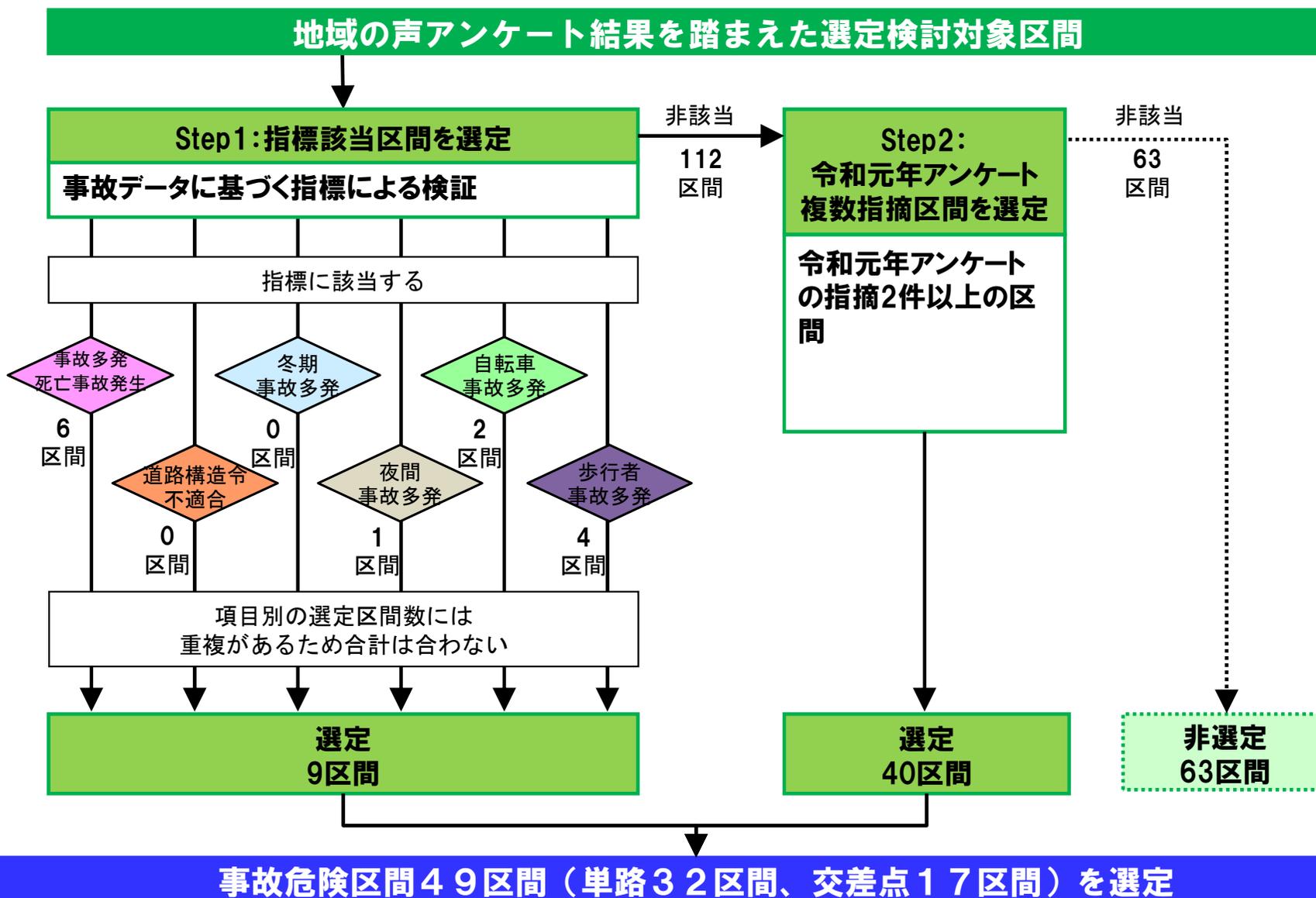
▼地域の声アンケート実施画面(WEB画面)



2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について

4. 地域の声アンケートの選定過程

- ▶ 地域の声アンケートの選定は、下図に示すStep1～2に従い、選定区間を決定
- 事故危険区間49区間(単路32区間、交差点17区間)を選定



2. 令和元年度の事故危険区間の追加選定について

5. 令和元年度の事故危険区間の追加選定区間数

- 事故データに基づく選定では、「事故多発」3区間、「死亡事故多発」12区間、「車線逸脱事故多発」1区間を選定
 - ヒヤリハットデータに基づく選定では、「潜在的危険区間」36区間を選定
 - 地域の声に基づく選定では、「地域の声アンケート」49区間を選定
- 全ての選定条件を合わせて101区間を選定

▼事故危険区間の選定状況

選定条件		H22選定	H25選定	H28選定	R1選定
事故データに基づく選定	事故多発	179	19	13	3
	死亡事故多発	99	13	9	12
	車線逸脱事故多発		23	8	1
	事故危険箇所		60	86	
ヒヤリハットデータに基づく選定	潜在的危険区間			92	36
地域の声に基づく選定	通学路緊急合同点検		130	34	
	地域の声アンケート	194	198	171	49
合計		472	443	413	101

第13回北海道交通事故対策検討委員会

審議

3. 今後の事故危険区間の追加の考え方について

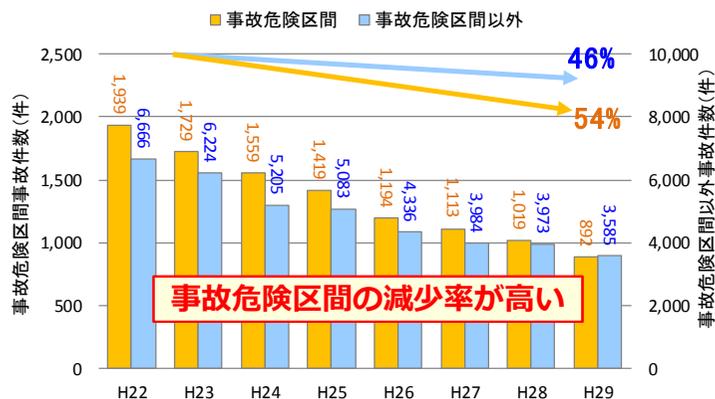
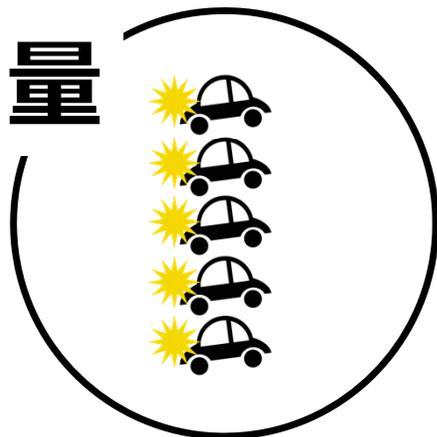
3. 今後の事故危険区間の追加の考え方について

1. 今後の事故危険区間の追加の考え方について

- これまでの事故危険区間の選定では、“量”的対応を重視し、事故発生が多い箇所を中心に事故危険区間を選定
 - 道内では事故ゼロプラン推進に伴い、事故危険区間の死傷事故が大きく削減するなど取組による一定の効果が発現
 - 最新4年間のデータによると、事故危険区間以外で発生した事故件数は事故危険区間の約4倍であり、既存の選定基準では選定されない重大事故が発生しているイタルダ区間は約1,700区間存在
- **事故の“質”も考慮した新たな事故危険区間の追加の考え方**の検討に着手

事故危険区間の選定の考え方と効果

▼死傷事故件数の推移（再掲）



今後の事故危険区間の追加の考え方



既存の選定スキームの課題

▼事故危険区間以外の事故発生状況（H26～29）



➡ このうち、既存の選定基準では選定されない重大事故が発生しているイタルダ区間は約1,700区間存在
(現時点の選定スキームでは、地域の声で選定されるまで対応不可)

資料：イタルダデータ(ITARDA区間を有する全道路で集計)
※事故危険区間は、H22・H25・H28選定区間(N=1,328区間)を対象

▶ 事故の“質”も考慮した新たな事故危険区間の追加の考え方の検討に着手

→次頁に考え方を掲載

3. 今後の事故危険区間の追加の考え方について

2. 事故1件1件の”質”を考慮した新たな選定の考え方の検討

- 社会的影響・緊急性や道路構造上の問題など、事故の”質”の観点から、既存の選定基準に囚われず、区間における危険性について検討の上、個別に委員会審議を行い追加選定することを可能とする「**事故の「質」を考慮した選定**」基準の設置について検討

▼事故の「質」を考慮した選定の考え方

《危険性の判断材料（例）》

- ① 社会的影響が大きい事故が発生した又は、事故リスクを有する区間**
 - 訪日外国人や子供・高齢者等の重大事故が発生した区間
 - 当事者多数の重大事故（玉突き事故等）が発生した区間 等
- ② 社会情勢や周辺状況の変化から交通量の増加や新たな事故リスクが見込まれる区間**
 - 多様な観光交流（訪日外国人ドライバー、自転車等）が多い区間、通学路に指定される区間
 - 重要物流道路など大型の物流交通増加が見込まれる区間
 - 大型の商業施設・物流拠点等の建設が予定される区間 等
- ③ 関係団体から危険性を指摘されている区間**
 - 地方公共団体・道路協力団体・運輸業等の視点から危険性を指摘されている区間 等



- ④ 交通安全対策実施により事故リスク低減が見込まれる区間**
 - 急カーブ、急勾配、幅員狭小、視距不足等がある区間
 - 歩行者と自動車が構造的に分離していない区間
 - その他交通安全対策実施により事故リスク低減が見込まれる区間 等

《追加選定までの流れ》

事故データや周辺状況の変化から危険性を分析

交通事故対策検討委員会による審議※

事故危険区間として追加選定

※ 以下の観点から選定候補区間毎の個票を作成し、委員会による審議を実施

- 事故・急挙動の発生状況と要因
- 交通量・道路の使われ方
- 周辺状況や道路構造
- 想定する対策

今後、具体の事例を示しながら、選定の考え方について議論を予定



第13回北海道交通事故対策検討委員会

報告

4. 最近の交通安全に関する動向について

4. 最近の交通安全に関する動向について

1. 近年の交通事故発生状況を踏まえた主な交通安全対策の動向について

未就学児の交通安全対策

本年5月に滋賀県大津市で園児らが死傷した交通事故が発生

昨今の事故情勢を踏まえた安全対策に関する関係閣僚会議が開催

未就学児を中心とした子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保（緊急安全点検等）を講じるよう指示

【未就学児が日常的に移動する経路の緊急安全点検等】

①実施対象

幼稚園・保育園・認定こども園等の対象施設において、未就学児が日常的に集団で移動する経路（必要に応じてこれに準ずる経路も含む）

②実施主体

①の対象施設、道路管理者、対象施設の所在地を管轄する警察署

③実施の流れ



高齢者の交通安全対策

本年5月に東京・池袋で乗用車が暴走し母子2人が死亡した交通事故が発生

高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進、高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実を講じるよう指示

【高齢者の安全運転を支える主な対策】

①安全運転サポート車の普及推進等

⇒安全運転サポート車の普及推進及び限定免許制度の検討等

②運転に不安を覚える高齢者等の支援

⇒運転適正相談、高齢者講習、免許自主返納等

③高齢運転者に優しい道路環境の構築

⇒逆走対策の一層の推進、バリアフリー化等

【高齢者の移動を伴う日常生活を支える主な施策】

①公共交通機関の柔軟な活用

⇒地域交通イノベーションに向けた計画・支援制度見直し等

②制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実

⇒自家用有償旅客運送の実施円滑化等

③自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化

⇒MaaS（Mobility as a Service）、自動運転路線バス等

外国人の交通安全対策

平成29年9月に訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策の実験実施地域として、北海道を含む5地域が選定

地域道路経済戦略研究会・北海道地方研究会において、新千歳空港周辺エリアを対象に対策に着手（平成30年7月末～）

対策効果の検証ならびに、訪日外国人ドライバーが多い観光地への水平展開に向けた検討を実施中

【新千歳空港周辺における急挙動発生が多いエリア】



※H29年11月～H30年5月に取得したETC2.0プローブデータから分析
 ※急挙動（急減速）は、-0.3Gを閾値

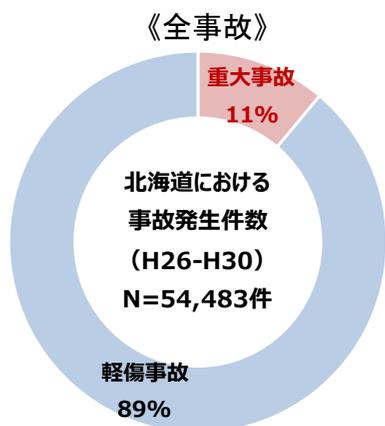
4. 最近の交通安全に関する動向について

2. 北海道における未就学児事故、高齢者事故、外国人事故の発生状況

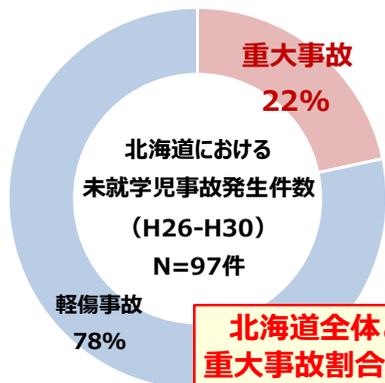
- ▶ 北海道の全事故に占める重大事故割合と比べて、**未就学児の重大事故割合は約2倍**
- ▶ 北海道は全国と比べ高齢化率が高く、**死傷事故に占める高齢者割合は高い**
- ▶ 北海道では訪日外国人宿泊者数の増加に伴いレンタカー貸出し件数が急増しており、**訪日外国人のレンタカーによる死傷事故件数が増加傾向**（一方で、日本人は減少傾向）

未就学児の事故発生状況

▼重大事故割合



《未就学児事故》

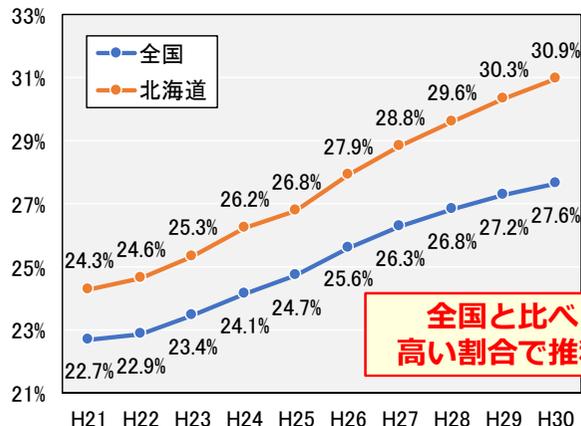


北海道全体と比べ重大事故割合が約2倍

資料:イタルダデータ(H26-H30) ※生活道路を含む全道路の集計値
未就学児事故:第2当事者が5歳以下の事故

高齢者の事故発生状況

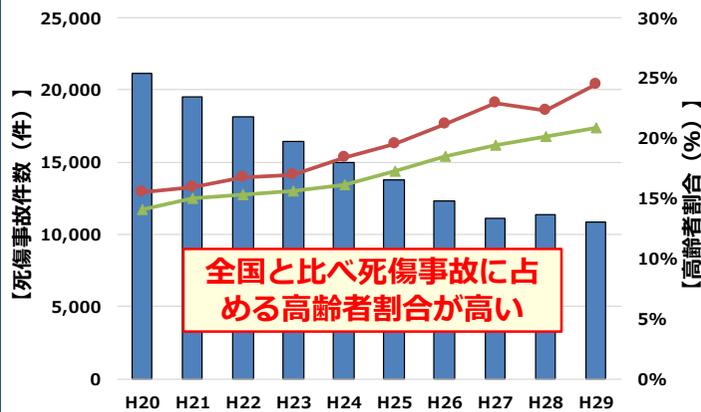
▼高齢化率の推移



全国と比べ高い割合で推移

資料:住民基本台帳

▼死傷事故に占める高齢者割合の推移



全国と比べ死傷事故に占める高齢者割合が高い

資料:イタルダデータ ※生活道路を含む全道路の集計値

外国人の事故発生状況

▼道内の訪日外国人宿泊者数と訪日外国人へのレンタカー貸出し件数の推移



宿泊者数、レンタカー貸出し件数共に増加傾向

資料:北海道地区レンタカー協会連合会調べ、北海道観光入込客数調査報告書

▼道内のレンタカーによる死傷事故件数の推移



外国人事故は増加傾向

資料:イタルダデータ



第13回北海道交通事故対策検討委員会

報告

5. 今後の予定

第13回 委員会（本日）

- 令和元年度の事故危険区間の追加選定について審議
- 今後の事故危険区間の追加の考え方について審議
- 最近の交通安全に関する動向について報告



第14回 委員会（令和2年3月予定）の予定

- 事故危険区間のフォローアップ（中間・最終評価）結果について審議
- 今後の事故危険区間の追加の考え方について審議
- 生活道路対策エリアの検討状況や登録予定エリアについて報告
- 最近の交通安全に関する動向について報告