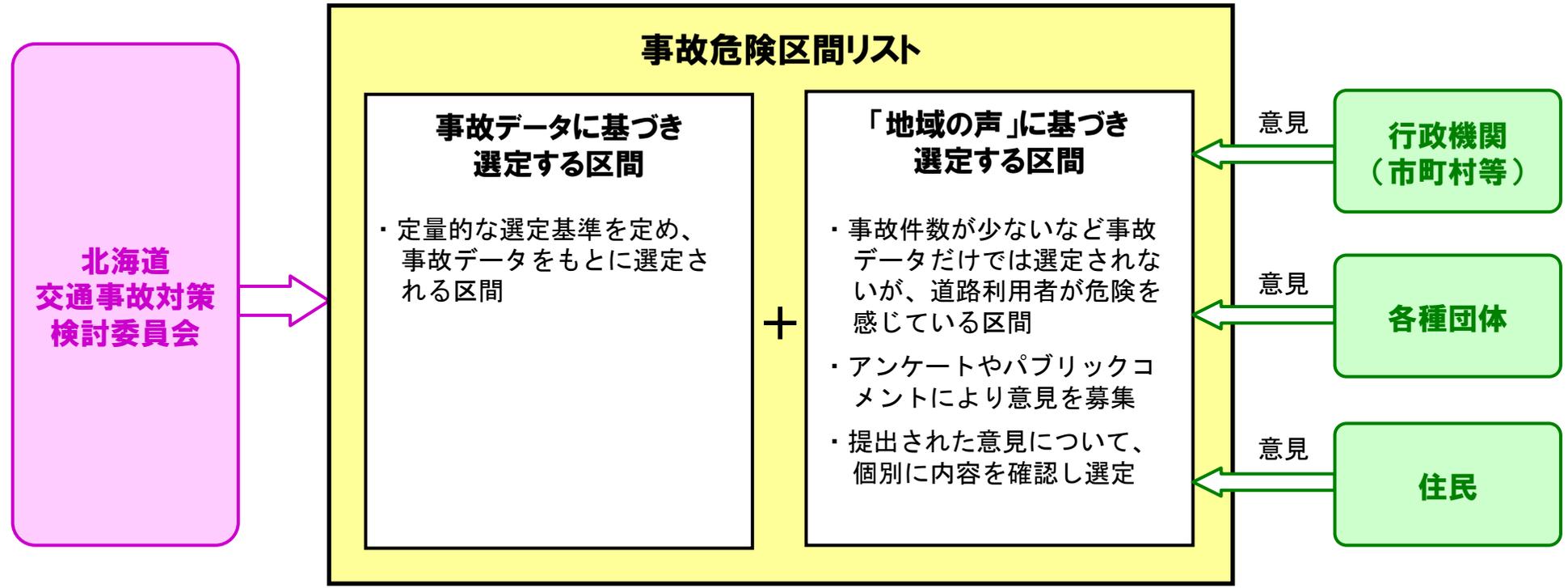


事故危険区間の選定方法(案)

第1回 北海道交通事故対策検討委員会
平成22年11月11日(木)

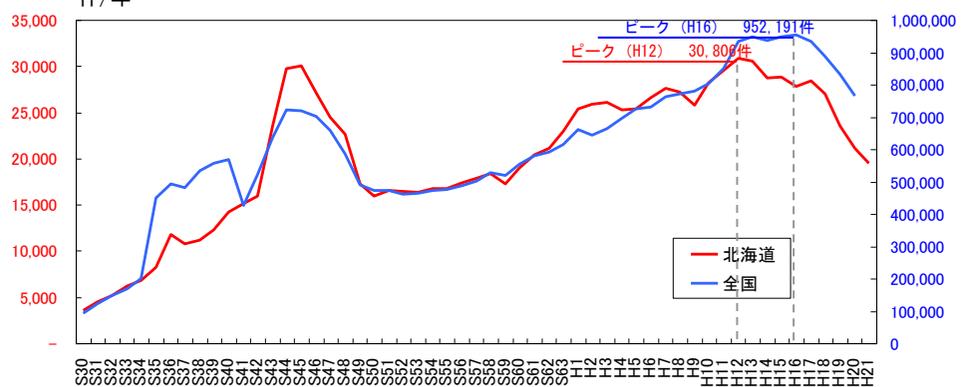
➤ 事故危険区間リストは、「事故データに基づき選定する区間」に、「地域の声に基づき選定する区間」を加えて作成



- 広く情報発信して、道路を利用される方に注意を呼びかける。
- 今後、道路管理者として交通安全対策を講じる箇所を選定する際の参考とする。

- ▶ 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、交通安全対策を強力に実施した結果、急激に減少。その後、再び増加したが、近年は再び減少に転じている。
- ▶ 北海道における交通事故死者数は、ピーク時の約4分の1まで減少してきているが、都道府県別では常にワースト上位にランキングしている。

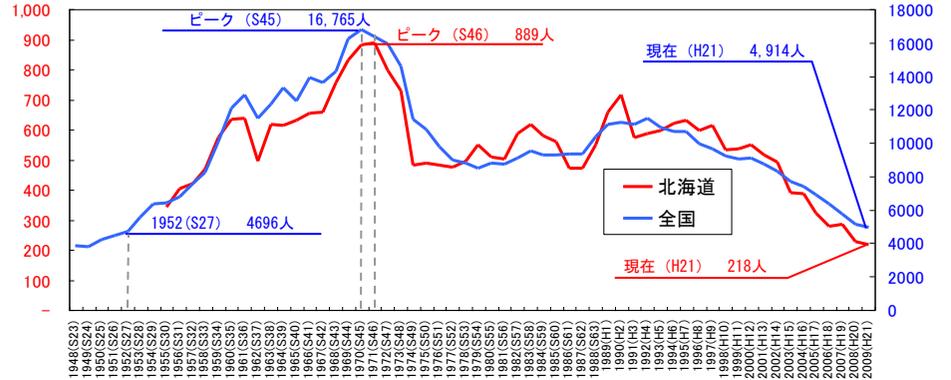
【死傷事故件数の推移】



都道府県別 交通事故死者数ワースト順位 (H3~H21)

	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
1位	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	北海道 391	北海道 387	愛知 351	愛知 338	愛知 288	愛知 278	愛知 227
2位	北海道 573	愛知 573	愛知 553	愛知 523	愛知 512	兵庫 497	千葉 464	愛知 423	千葉 422	愛知 443	愛知 403	愛知 398	埼玉 369	愛知 368	埼玉 322	北海道 277	北海道 286	北海道 232	北海道 218
3位	大阪 550	千葉 544	千葉 553	兵庫 490	兵庫 482	千葉 465	愛知 442	千葉 404	埼玉 410	千葉 416	千葉 390	千葉 379	愛知 382	千葉 332	千葉 305	千葉 286	東京 269	北海道 228	埼玉 207
4位															北海道 302				

【死者数の推移】



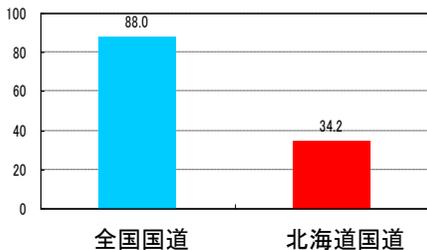
◆今年の交通事故死者数の状況 (11月9日時点)

- | | | |
|----|------------|-------|
| 1位 | 北海道 (174人) | 昨年 2位 |
| 1位 | 東京都 (174人) | 昨年 4位 |
| 3位 | 茨城県 (173人) | 昨年 6位 |
| 4位 | 愛知県 (167人) | 昨年 1位 |
| 5位 | 大阪府 (163人) | 昨年 4位 |

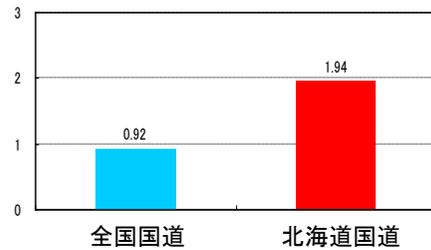
全国と北海道の比較(事故率・事故類型)

- ▶ 北海道の国道は、全国の国道と比べて、死傷事故率は低いが、死亡事故率や致死率は2倍以上となっている。
- ▶ 事故類型別でみると、死傷事故件数では「追突」が多く、死者数では「正面衝突」が3倍以上の割合を占めている。

死傷事故率(件/億台キロ)

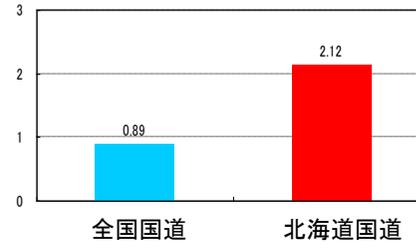


死亡事故率(件/100件)



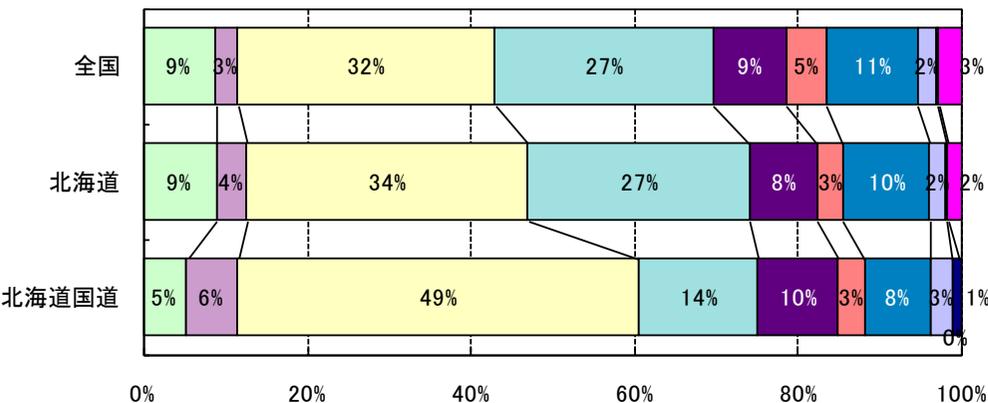
※交通事故100件あたりの死亡事故件数

致死率(人/100件)

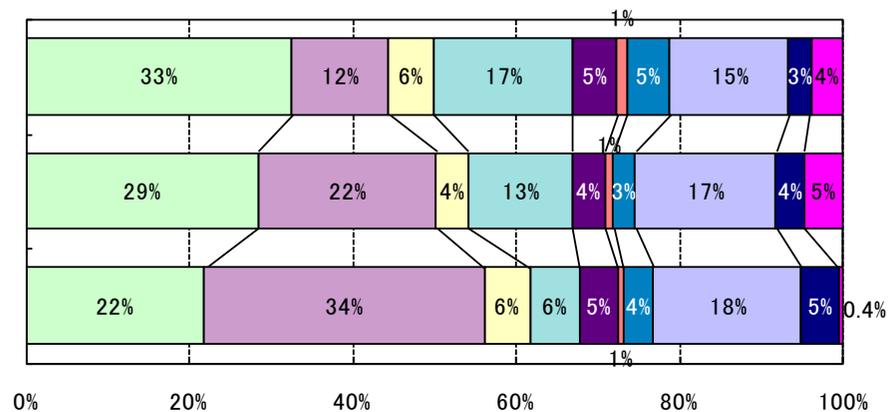


※交通事故100件あたりの交通事故死者数

死傷事故の事故類型割合

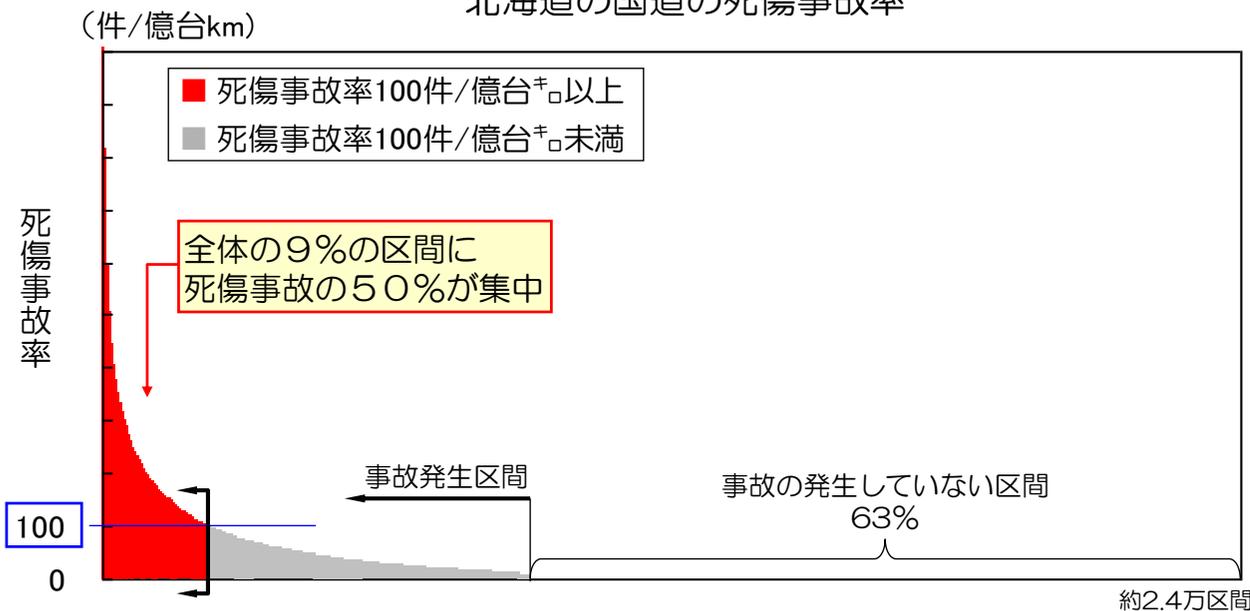


事故死者数の事故類型割合



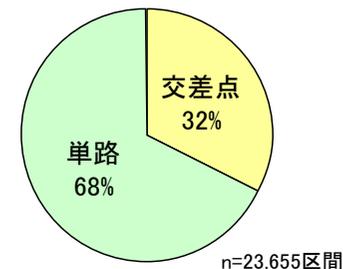
▶ 北海道の国道を23,655区間に分割し、区間毎の死傷事故率を高い順に並べると、全体の約9%の区間に約半数の死傷事故が集中している。

北海道の国道の死傷事故率

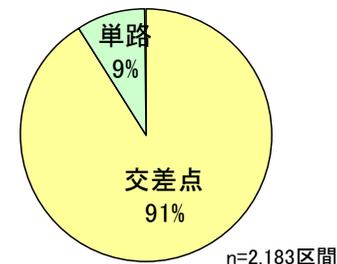


死傷事故率	区間数割合	死傷事故件数割合
100件/億台 ^キ 以上	9%	50%
200件/億台 ^キ 以上	4%	29%
300件/億台 ^キ 以上	2%	17%

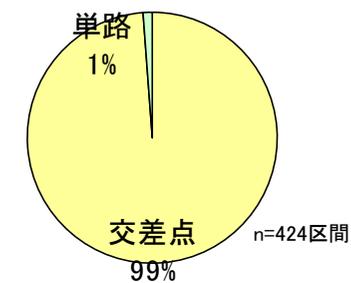
全区間数



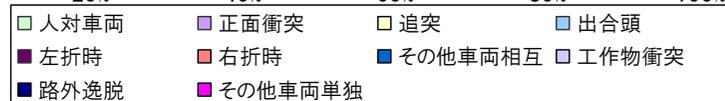
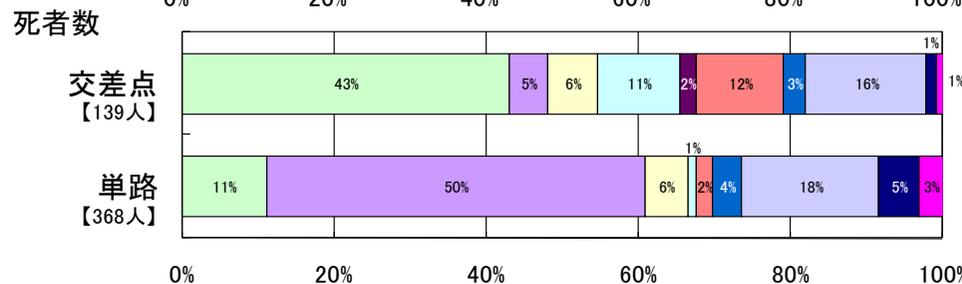
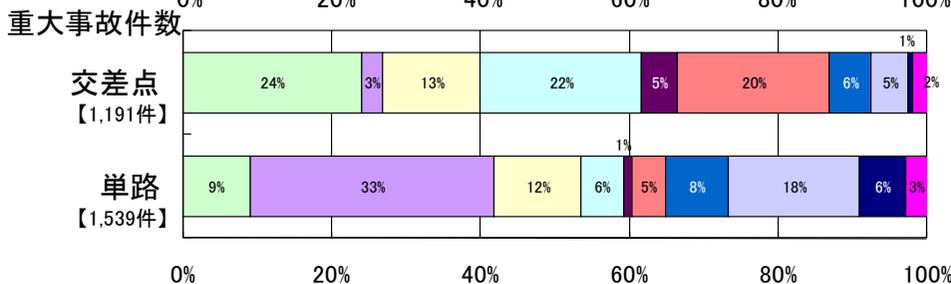
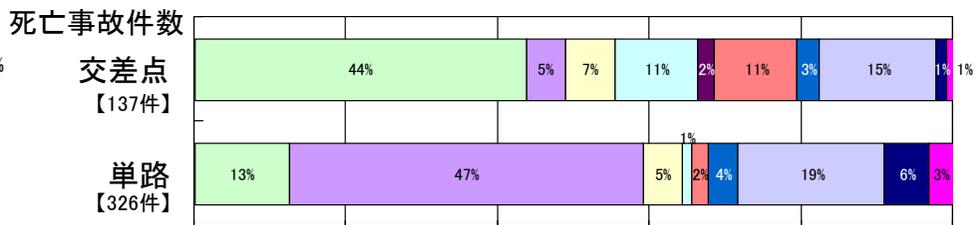
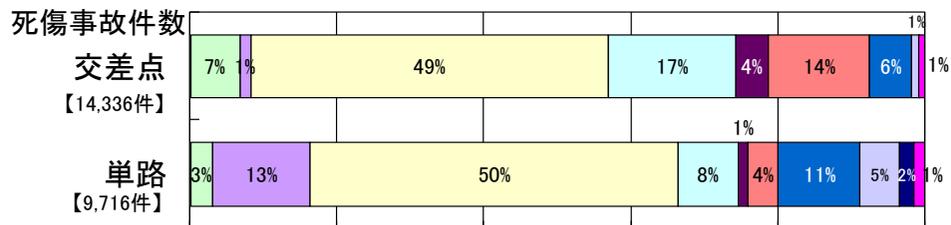
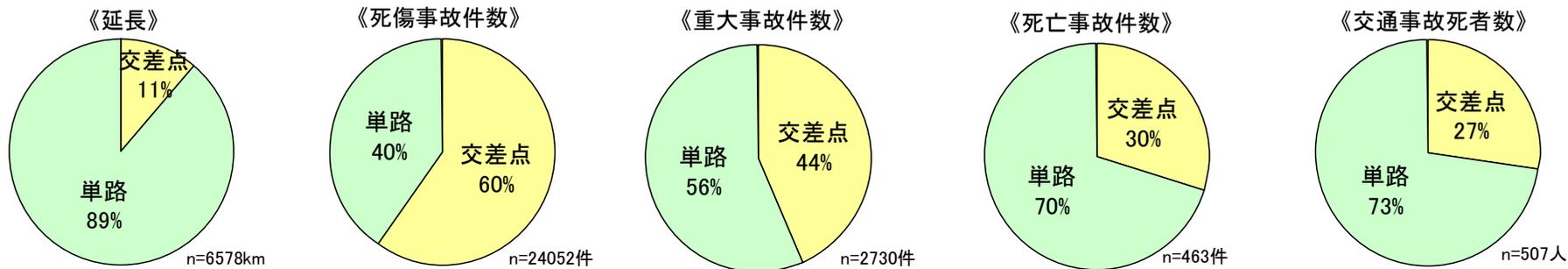
死傷事故率
100件/億台^キ以上の区間数



死傷事故率
300件/億台^キ以上の区間数

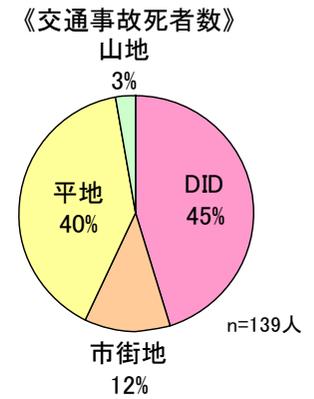
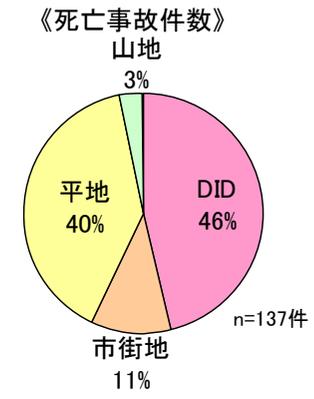
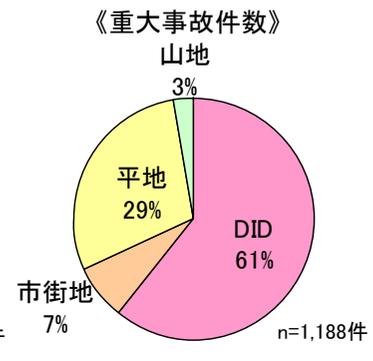
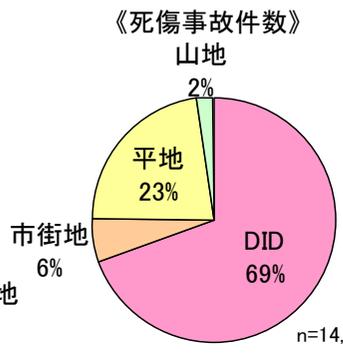
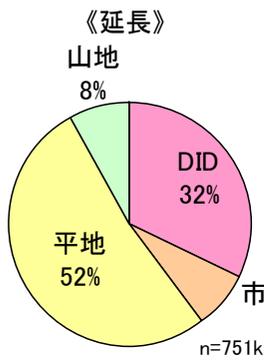


- 交差点と単路とでは、交通事故の発生状況が大きく異なっている。
- 死傷事故件数は交差点が約6割、死者数は単路が約7割を占めている。
- 死亡事故については、交差点は「人対車両」、単路は「正面衝突」の割合が圧倒的に多い。

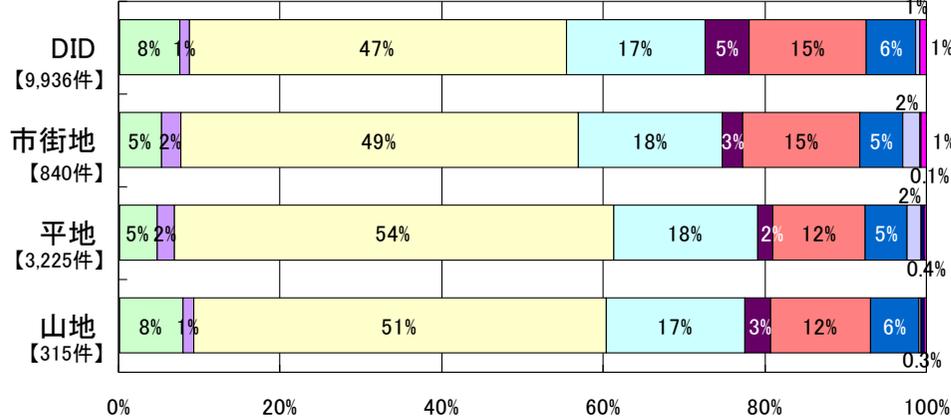


交差点

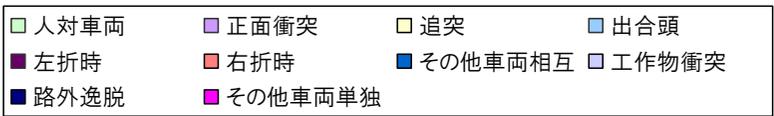
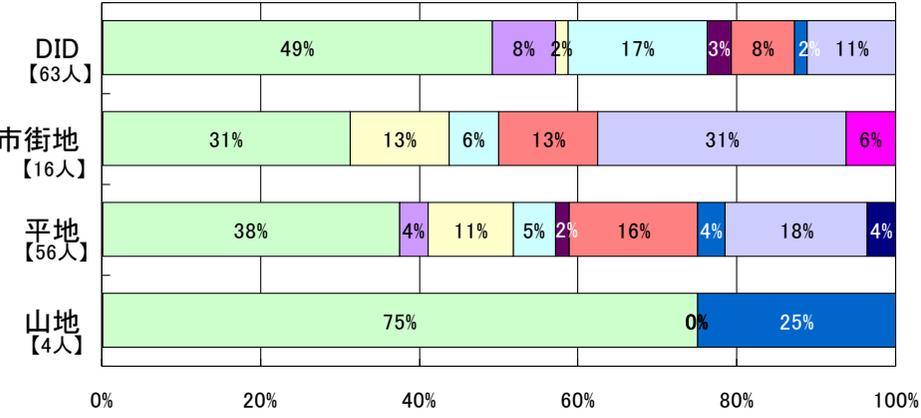
- 死傷事故件数・重大事故件数・死亡事故件数とも、DID部で多く発生している。
- 死傷事故は、地形区分による発生状況(事故類型)の違いは小さく、「追突」が約半数を占めている。
- 死者数では、どの地形区分でも「人対車両」が多く、「出会頭」・「右折時」・「工作物衝突」も比較的多くなっている。



死傷事故件数

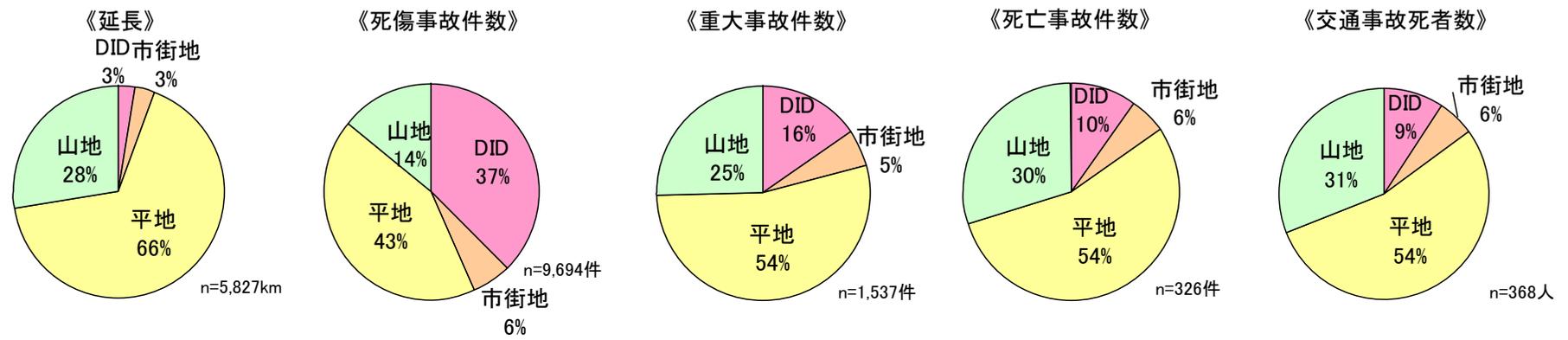


死者数

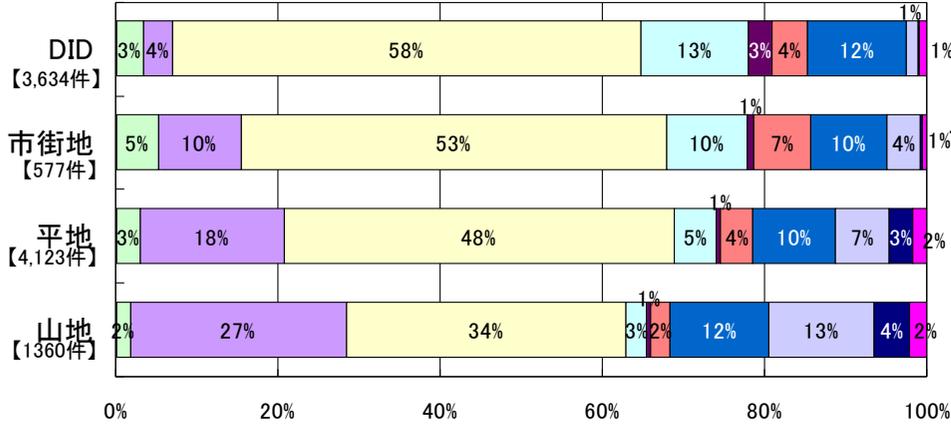


単路

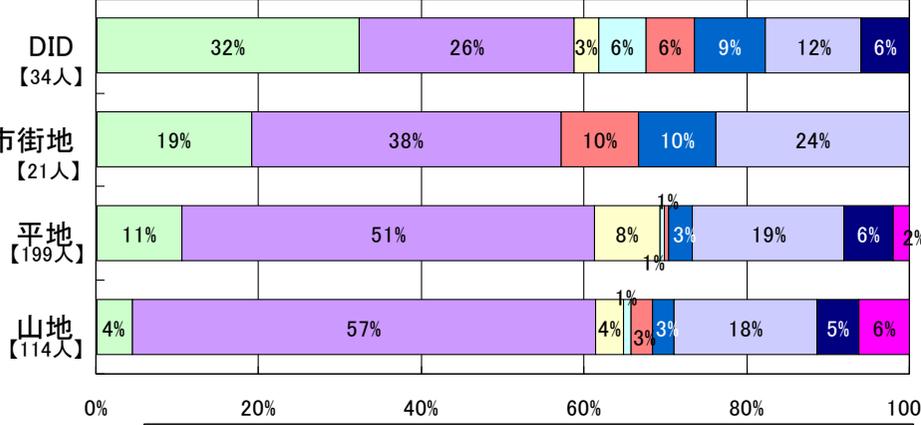
- 死傷事故件数はDID部で多く、死亡事故件数は山地部や平地部で多く発生している。
- 死傷事故では、都市部ほど「追突」が多く、郊外ほど「正面衝突」や「工作物衝突」が多くなっている。
- 死者数では、都市部ほど「人対車両」が多く、郊外ほど「正面衝突」が多くなっている。



死傷事故件数



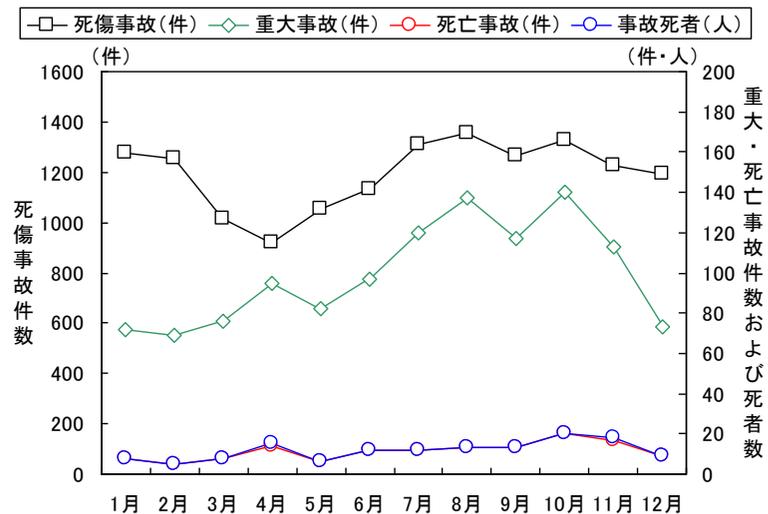
死者数



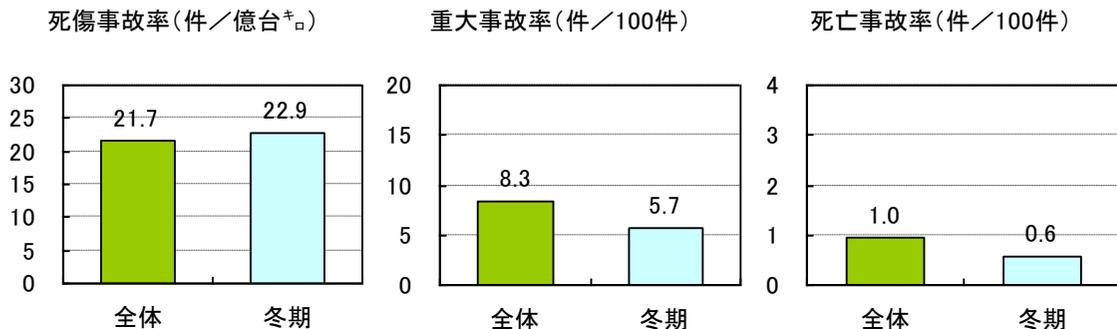
交差点

- 冬期事故は、死傷事故率は大きな違いはなく、重大事故率・死亡事故率はともに小さくなっている。
- 事故類型別では、冬期と全体での大きな違いは見られない。

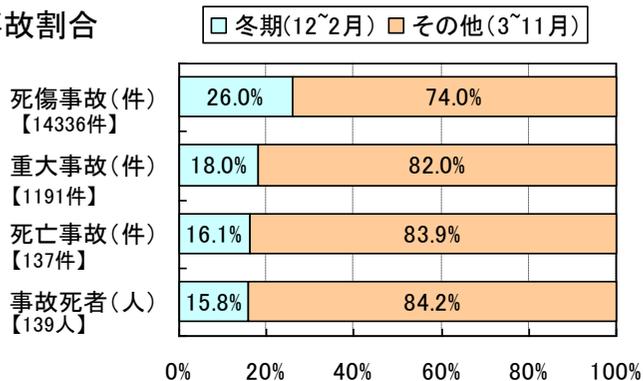
交通事故発生状況(月別)



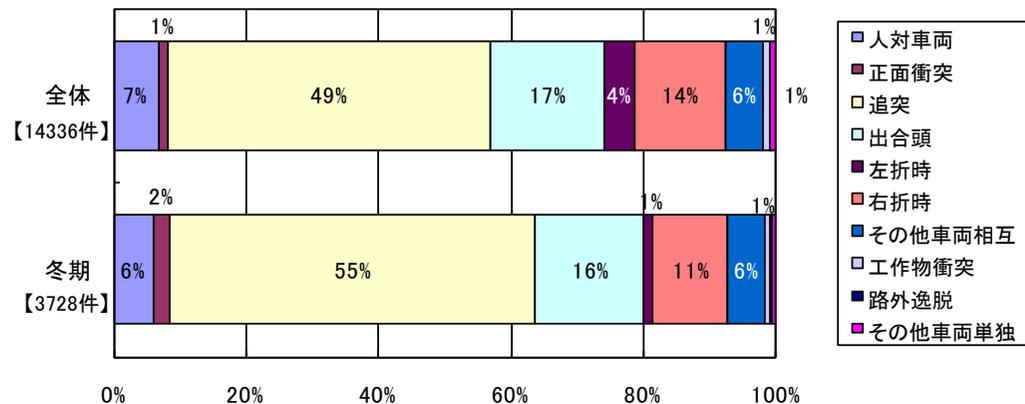
事故率の比較



冬期事故割合



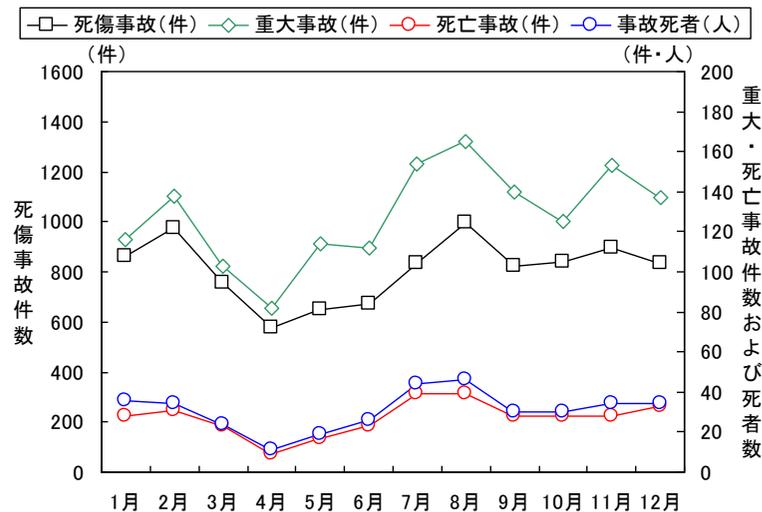
死傷事故件数の割合(事故類型別)



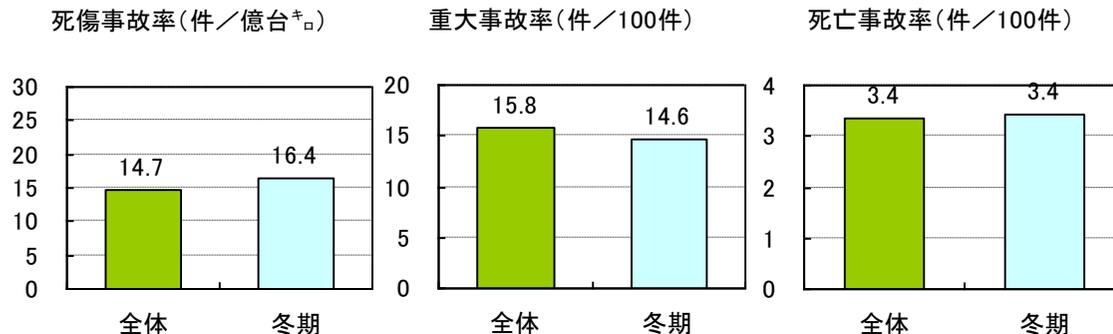
単路

- 冬期事故は、死傷事故率・重大事故率・死亡事故率とも大きな違いは見られない。
- 事故類型別では、冬期は「正面衝突」がやや大きく、「出合頭」がやや小さくなっている。

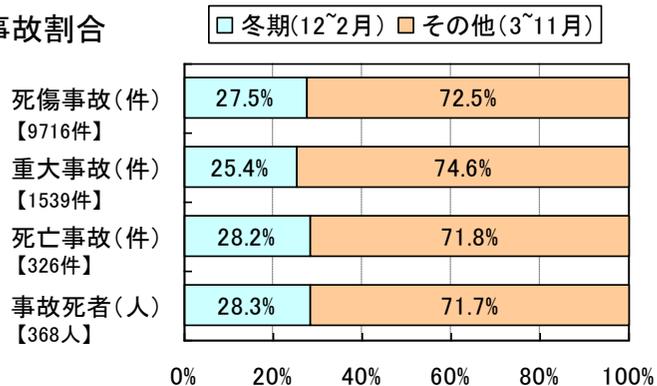
交通事故発生状況(月別)



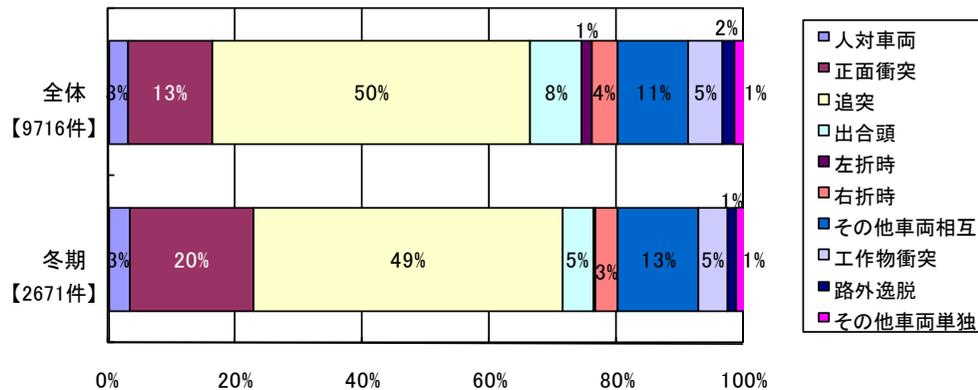
事故率の比較



冬期事故割合



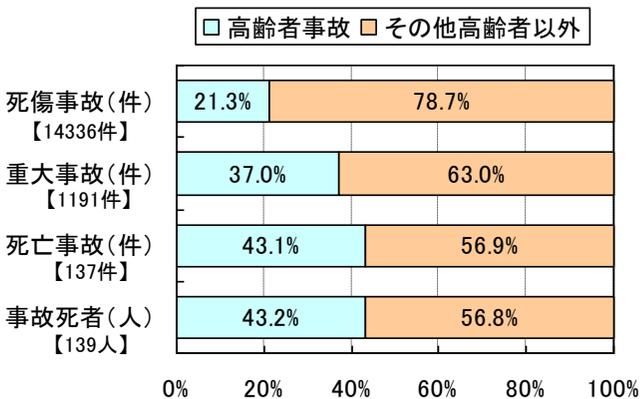
死傷事故件数の割合(事故類型別)



- 交差点・単路とも、高齢者事故は死傷事故の約2割を占めているが、重大事故ではその割合が大きくなっている。
- 事故類型別では、交差点では、「人対車両」・「出合頭」・「右折時」の割合が全体に比べて大きくなっている。単路も同様だがその差は小さい。

交差点

高齢者事故割合

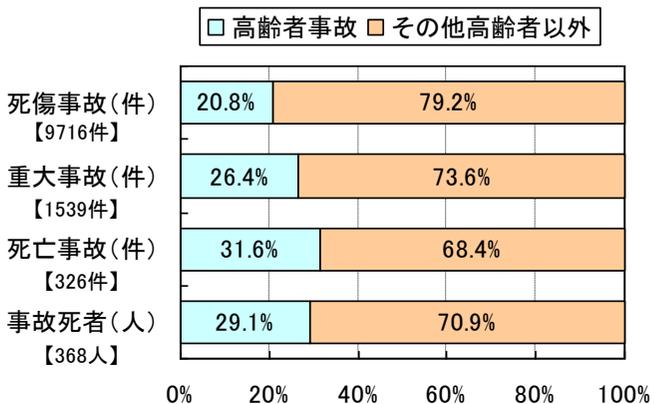


死傷事故件数の割合(事故類型別)

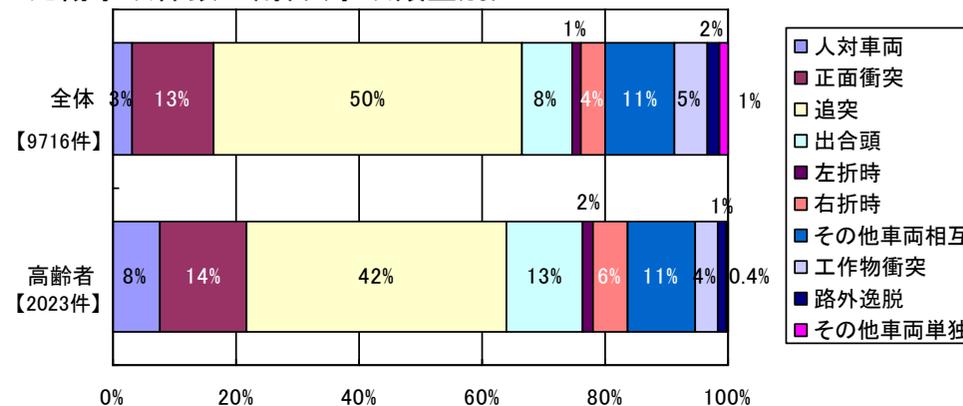


単路

高齢者事故割合



死傷事故件数の割合(事故類型別)

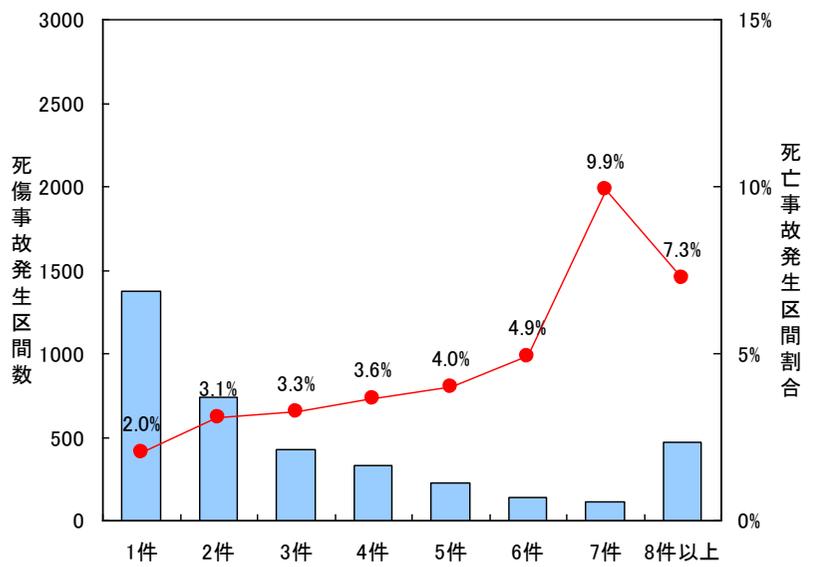


➤ 交差点では、死傷事故件数が多い区間ほど、死亡事故が発生している区間の割合が大きくなっているのに対し、単路では、その傾向が見られず、死亡事故発生区間の4分の3を死傷事故件数が2件以下の区間が占めている。

交差点

死傷事故件数別の区間数と死者割合

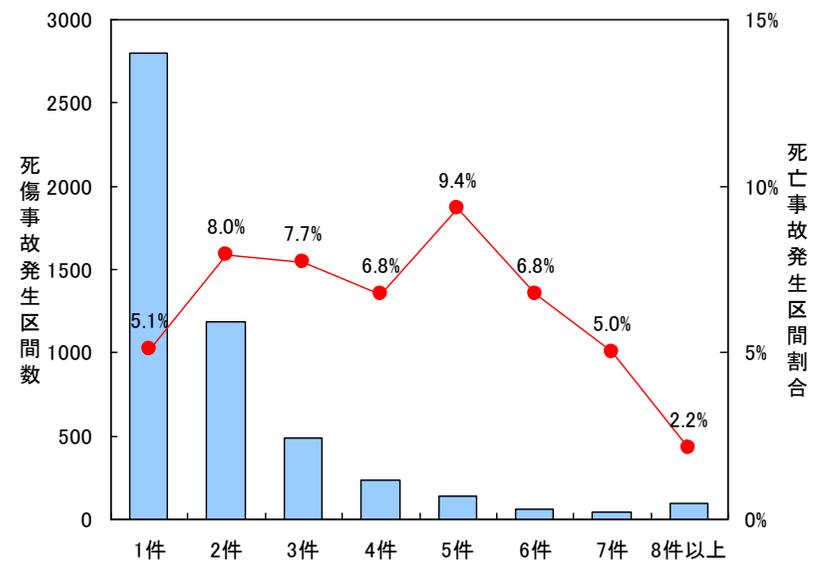
死傷事故発生区間 ● 死亡事故発生区間割合



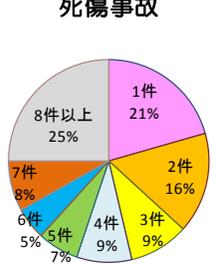
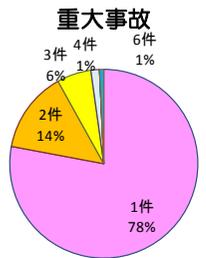
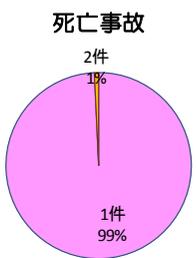
単路

死傷事故件数別の区間数と死者割合

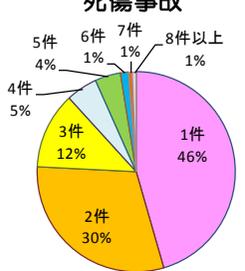
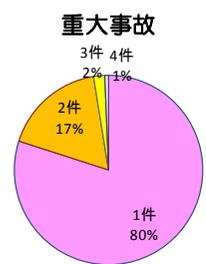
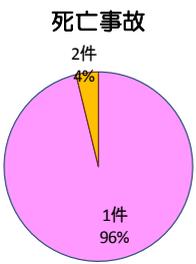
死傷事故発生区間 ● 死亡事故発生区間割合



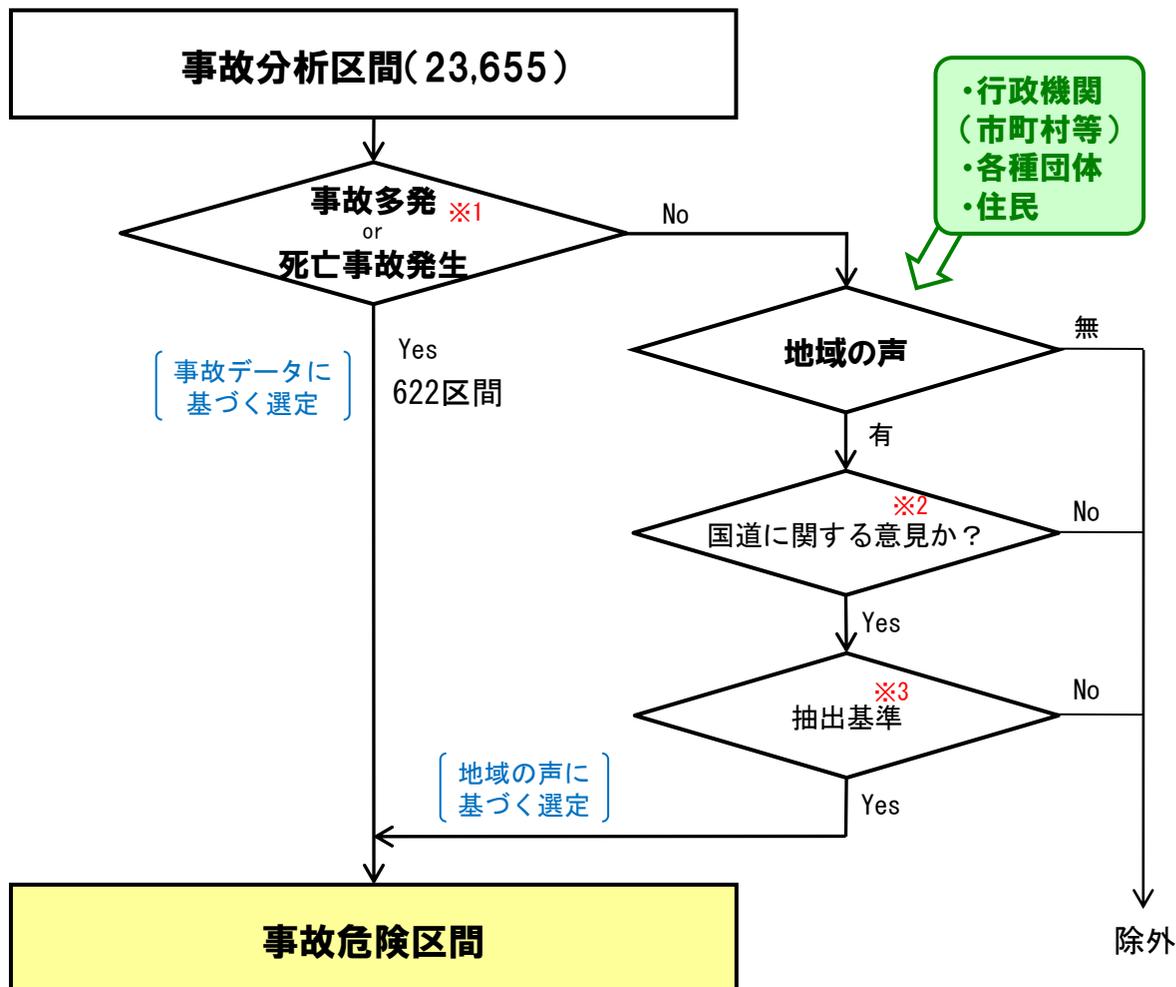
死亡事故発生区間における事故件数
 【136区間】



死亡事故発生区間における事故件数
 【314区間】



- 事故危険区間は、(1)事故多発区間、(2)死亡事故発生区間、(3)事故は少ないが危険を感じている区間、のいずれかに該当する区間より選定する。



※1 事故多発

死傷事故率300件/億台^キ以上かつ死傷事故8件以上
(H17~H20の4年間)

※2 除外対象

- ・ 国道以外に関するもの (関係者に参考送付)
- ・ 交通安全に関係のないもの
- ・ 意見内容が不明なもの

※3 抽出基準

交通事故発生状況、道路構造、交通状況、沿道状況等の観点から抽出基準を設定する。

<イメージ>

- ① 事故データに基づく選定基準に準ずる区間
 - ・ 死傷事故率300件/億台^キ以上かつ死傷事故6件以上
- ② 歩行者・自転車関係の事故発生区間等
 - ・ 歩行者・自転車関係の事故が4件以上発生している区間
- ③ 20人以上の児童が通う通学路で、小学校からの距離が1km以内の区域にある歩道未設置区間
- ④ 道路構造上、通行に注意を要する区間
 - ・ 道路構造令に適合しない箇所を含む区間で、事故が4件以上発生している区間
- ⑤ 交通流の変化に伴い事故が多発している区間、または事故の多発が予想される区間
 - ・ 平成18年以降の環境変化に伴い交通流に変化が生じ、その後事故が急増している区間
 - ・ 今後3年以内に高速道路の開通が予定されており、それに伴う交通状況の変化が明らか区間
- ⑥ その他 (個別の状況を確認)

➤ 市町村等の行政機関・各種団体・住民に対するアンケートの実施やパブリックコメントの募集により、「地域の声」を収集

行政機関
(市町村等)

→アンケートを実施

アンケートの実施方法 (案)

- (1) 実施期間
第1回検討委員会終了～2週間程度
- (2) 募集内容
◎交通事故の危険があると思う箇所の情報
 - ・場所情報
 - ・危険な状況の説明
 - ・住民等からの要望の有無
 - ・略図
- (3) 提出方法
・郵送、電子メール
- (4) 依頼方法
・開発局から各市町村等に依頼

各種団体

住民

→パブリックコメントを募集

パブリックコメントの募集方法 (案)

- (1) 実施期間
第1回検討委員会終了～2週間程度
- (2) 募集内容
◎交通事故の危険があると思う箇所の情報
 - ・場所情報
 - ・危険な状況の説明
 - ・略図
 ◎意見者の情報
 - ・氏名、電話番号 ※内容確認のため
 - ・属性(居住市町村、性別、年齢、自動車利用状況)
- (3) 提出方法
・FAX、郵送、電子メール
- (4) 周知方法
・報道発表
・北海道開発局ウェブサイト 等

（参考）本資料における用語の説明、データの参照元

◆用語の説明

<事故の分類>

- 軽傷事故 交通事故によって負傷し、1ヶ月未満の治療を要する場合の事故
- 重傷事故 交通事故によって負傷し、1ヶ月以上の治療を要する場合の事故
- 死亡事故 交通事故によって発生から24時間以内に亡くなった場合の事故
- 死傷事故 軽傷事故+重傷事故+死亡事故
- 重大事故 重傷事故+死亡事故

<事故率等>

- 死傷事故率 1 万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数
→ 死傷事故発生件数÷(日交通量×区間延長×365日)×1億
- 重大事故率 死傷事故100件当たりの重大事故発生件数
→ 重大事故発生件数÷死傷事故発生件数×100
- 死亡事故率 死傷事故100件当たりの死亡事故発生件数
→ 死亡事故発生件数÷死傷事故発生件数×100
- 致死率 死傷事故100件当たりの交通事故死者数
→ 死者数÷死傷事故発生件数×100

<事故類型>

- 人対車両 歩行者が第1当事者または第2当事者となった事故の場合
※歩車道を分離するための縁石に乗り上げて歩道上の歩行者と衝突した場合も「人対車両」事故とする
- 正面衝突 相対する方向から進行（前進）してきた車両と向きあったまま衝突した場合
- 追突 同一方向に向かっていての車両間において後車が前車に衝突した場合
- 出会い頭 相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した場合
- 右折時 当事者の一方の車両が右折時に事故が発生した場合
※正面衝突、追突、出会い頭等を除く。右折時と左折時が競合する場合は第1当事者の行動により決定。

<地形区分>

- D I D 人口集中地区。市町村の区域内で人口密度が高い(4000人/km以上)調査区が互いに隣接していて、その人口が5000人以上となる地域
- その他市街地 道路の両側に人家が連担している地域
- 平地部 道路の両側に人家が連担していない地域で、平野・低地・盆地など道路の縦断勾配が緩やかな地域
- 山地部 山地、丘陵地及び山麓等で、一般的に道路の縦断勾配や線形がよくない地域

<その他>

- 冬期事故 12月～2月の間に発生した事故
- 高齢者事故 高齢者（65才以上）が第1当事者または第2当事者となった事故

◆データ参照元

- 『ITARDA区間別・事故別データ(平成17～20年版)』（財団法人 交通事故総合分析センター）及び国土交通省、各都道府県警察のウェブサイトに掲載されている情報をもとに北海道開発局で作成。

- 欠落しているデータがあるため、死傷事故件数等が合わない場合がある。