

第3回 北海道交通事故対策検討委員会

目次

1. これまでの取り組みについて **報告**

- これまでの交通事故対策の取組経緯
- 交通事故の推移
- 事故ゼロプランの概要
- 前回(平成22年度)の北海道交通事故対策検討委員会の経緯

2. 事故危険区間のフォローアップについて

報告

- 事故危険区間の対策実施状況
- 事故危険区間の対策取り組み事例紹介(釧路、室蘭)
- 地域と連携した取り組み
- 地域連携による取り組み事例紹介

3. 通学路緊急点検の取り組みについて

報告

- 通学路の緊急合同点検の経緯と取組内容
- 通学路緊急合同点検の取組結果
- 通学路緊急合同点検の事例紹介(乙部町、上川町)

4. 事故危険区間の選定について

報告

審議

- 本委員会における事故危険区間の対象範囲
- 事故危険区間の選定の考え方
- これまでの北海道の事故の状況
- 北海道の事故特性
- 郊外部における車線逸脱事故の状況
- 北海道における交通死亡事故の特徴
- 北海道の地域特性を考慮した指標の追加
- 車線逸脱事故の道路線形別(平面曲線・縦断勾配)に見た発生分布
- 本日の審議

5. 今後の予定 **報告**

- 本日の内容と次回の予定

- 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～）等の取組みを実施
- これまでの全国一律の取組に対し、今後は、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。

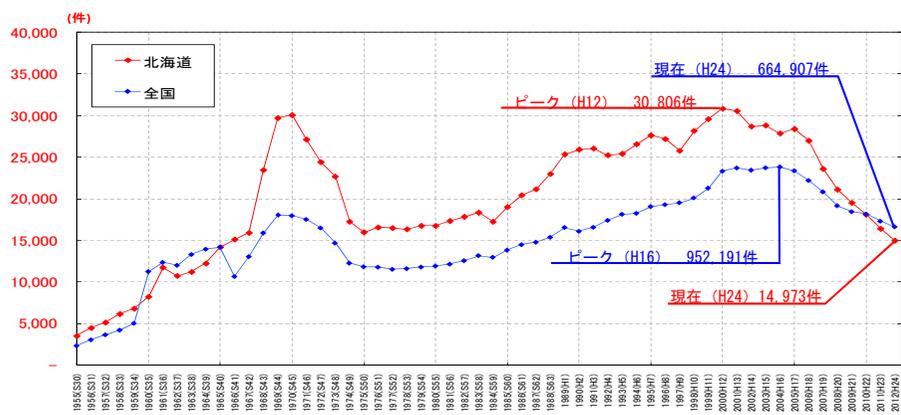
事故多発地点や事故危険箇所は、全国一律に集中的に実施。
その一方で、地域固有の課題や地域の声を反映させることが困難。



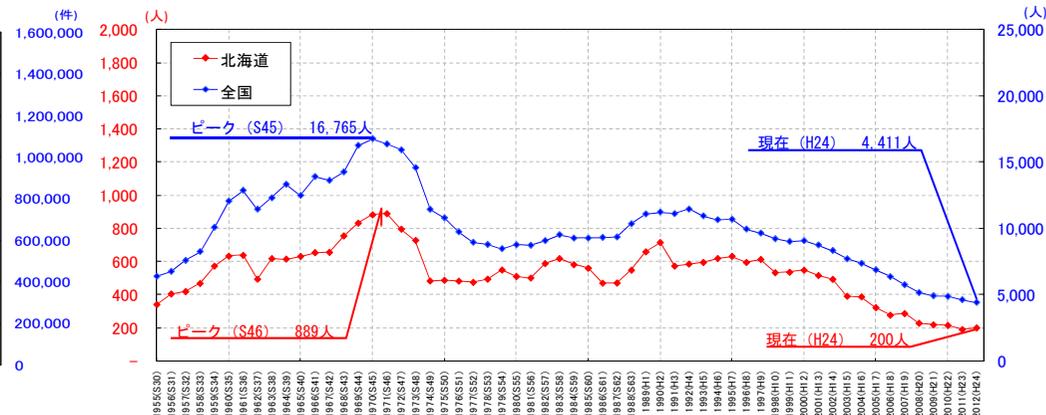
事故ゼロプランの導入

1.これまでの取組について 交通事故の推移

- 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、以降現在までワースト1を回避するも、過去10年間で7回もワースト2となっている。平成24年では依然として200人の尊い命が犠牲となっており、未だに深刻な状況は脱していない。



【死傷事故件数の推移(昭和30年～平成22年)】



【死者数の推移(昭和30年～平成22年)】

都道府県別 交通事故死者数の推移

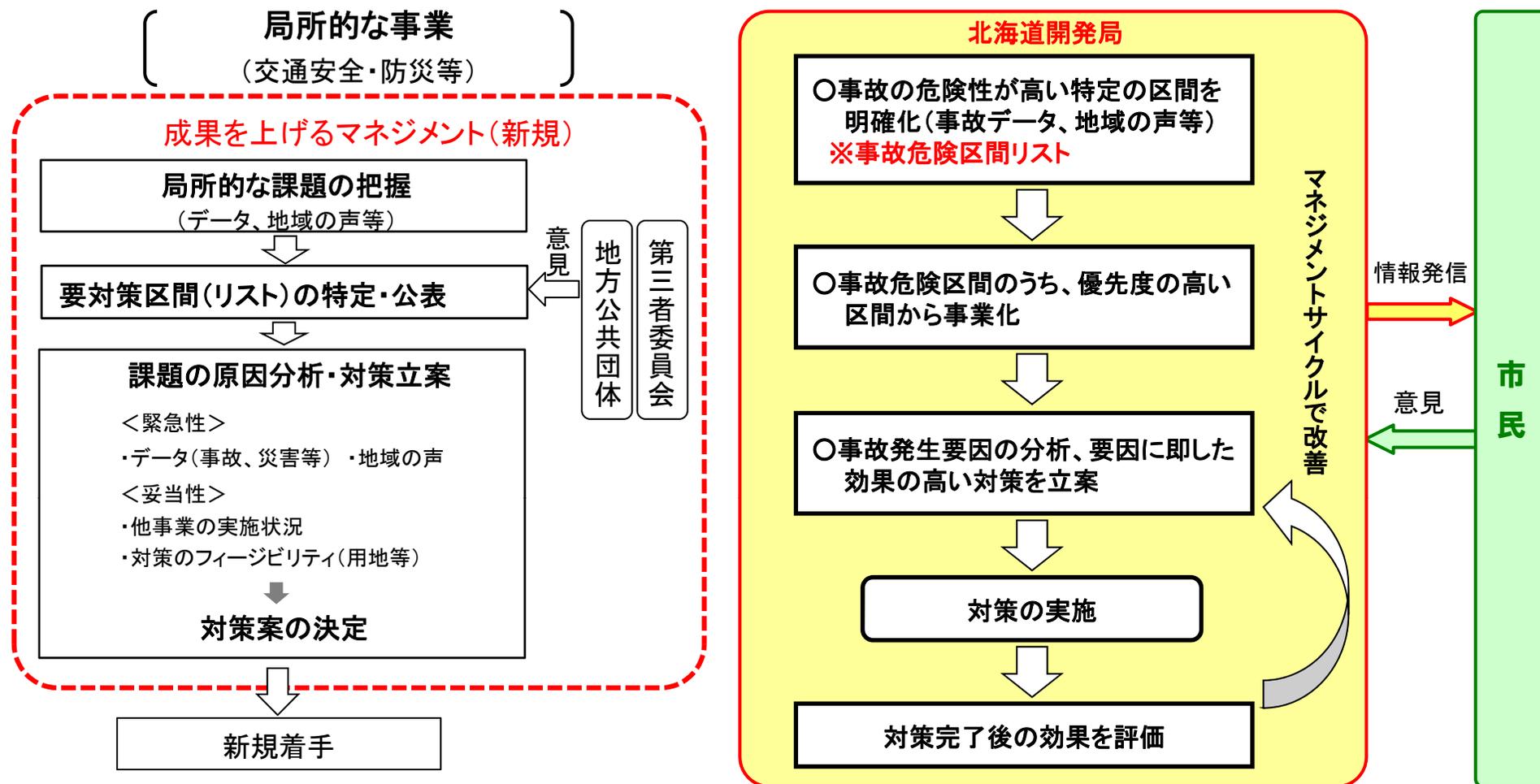
ランク	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
1位	愛知 593	北海道 585	北海道 595	北海道 619	北海道 632	北海道 595	北海道 613	北海道 533	北海道 536	北海道 548	北海道 516	北海道 493	愛知 428	愛知 435	愛知 407	愛知 389	愛知 326	愛知 318	愛知 281	愛知 256	愛知 276	愛知 235
2位	北海道 573	愛知 574	愛知 556	愛知 527	愛知 517	兵庫 497	千葉 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
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
4位															北海道 302							北海道 190

(単位:人)

6位

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
- 北海道の国道における「事故危険区間リスト」の作成に関し、「北海道交通事故対策検討委員会」を設立、意見を求める



- 平成22年度に委員会を設立し、計2回の会議を開催。
- 北海道開発局は、検討委員会からの意見を踏まえ、“1.事故が多発している”、“2.死亡事故が多発している”、“3.道路を利用される方が危険を感じている”、という観点で選定基準を定め、事故危険区間を抽出(472区間)。

検討経緯

平成22年 11月11日
⇒ 第1回検討委員会

平成22年 11月15日～26日
⇒ 市町村アンケート、
パブリックコメント

平成22年 12月14日
⇒ 第2回検討委員会

平成22年 12月27日
⇒ 検討委員会が
リスト案を了承

..... 事故危険区間の選定基準

1. 事故が多発しているところ

- ◆ 死傷事故率300件/億台^{※1}以上 かつ 死傷事故8件以上発生

⇒ 179区間

2. 死亡事故が多発しているところ

郊外部単路：

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

⇒ 99区間

3. 道路を利用される方が危険を感じているところ

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、個別に内容を確認。

◆ 事故多発・死亡事故発生

- ・ 死傷事故率が150件/億台^{※1}以上 かつ 死傷事故4件以上発生
- ・ 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

- ・ 道路構造令の基準に適合していない道路で、死傷事故1件以上発生

◆ 冬期事故多発

- ・ 12～2月について、死傷事故率150件/億台^{※1}以上 かつ 死傷事故2件以上発生

◆ 夜間事故多発

- ・ 夜間について、死傷事故率150件/億台^{※1}以上 かつ 死傷事故4件以上発生

◆ 歩行者・自転車の事故発生

- ・ 人or自転車対車両の死傷事故が2件以上発生
- ・ 小学校等に通うために通行する道路で、歩行者交通量が40人/12h以上(歩道幅員2m未満)等

◆ その他(個別判断)

⇒ 194区間

道内国道の事故危険区間
472区間

※1 事故データはH17-H20(死亡事故のみH17-H22.11)を使用。

※2 死傷事故率は、1万台の車が1万km走行した場合に発生する死傷事故件数。

※3 小学校等には、小学校のほか、幼稚園、保育園を含む。

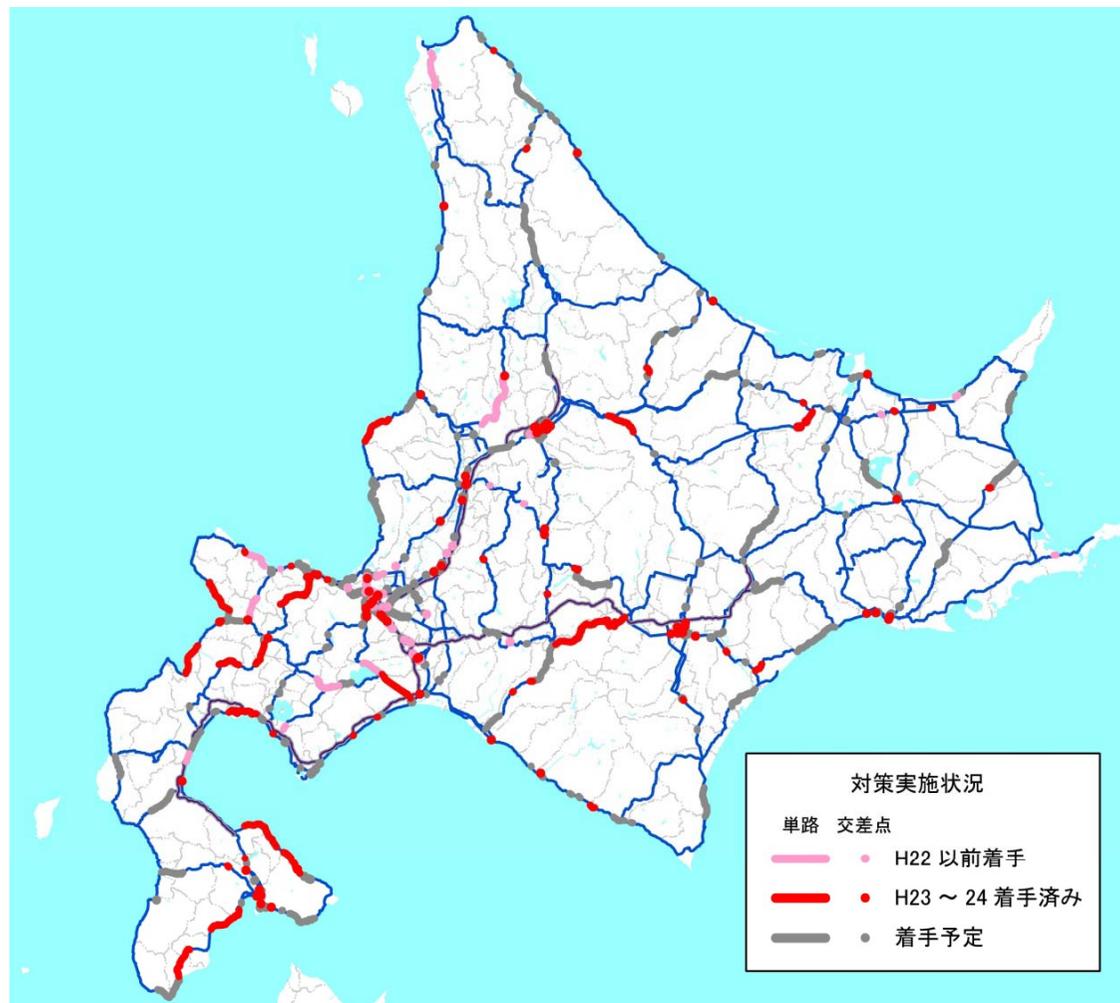
事故危険区間の対策実施状況

➤ 全472区間のうち、事故ゼロプランが開始する前の平成22年までに対策着手した区間は47区間、事故ゼロプラン開始後の平成23～24年中に対策着手した区間は123区間、今後対策着手予定の区間が302区間となっている。

	H22以前 着手	H23～24 着手済み	計
区間数	47	123	170
うち路面標示	10	44	54
うちカラー舗装 (滑り止め舗装含む)	9	31	40
うち右折車線設置	10	23	33
うち標識設置	0	16	16
うち中央帯設置	11	4	15
うち歩道整備	0	10	10
うち視距改良	3	7	10
うち ランプストリップス	1	8	9
うち付加車線設置	3	1	4
うち路肩改良	1	2	3
うち登坂車線設置	0	2	2
その他	17	30	47

※内数は重複を含むため区間数とは合わない

※各区間の対策状況は「資料2-①、②」を参照



事故危険区間の対策取り組み事例紹介①(釧路)

- 当該箇所は、大型商業施設が隣接する国道38号と市道との交差点であり、前方不注意による追突事故や交差点右左折時の事故が発生
- 右折車線の設置や交差点手前のカラー舗装、右折誘導線の標示等による交差点改良を実施し、事故の発生を防止するとともに、円滑な走行及び安全・安心な通行を確保

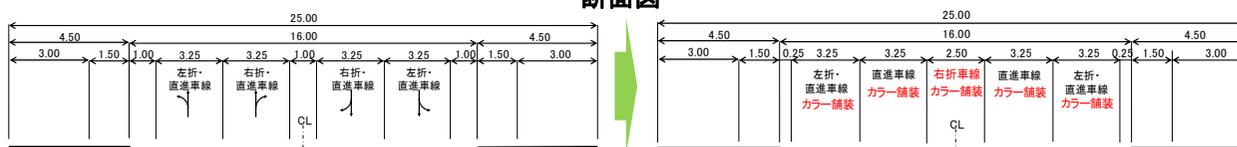
事務所名	釧路開発建設部
事業名	星が浦大通2交差点改良事業

道路諸元	
路線名	国道38号
地先名	釧路市星が浦大通3丁目5-1
交差点名	星が浦大通2交差点
自動車交通量 (H22センサス)	18,246(台/日)
死傷事故率	165.9(件/億台キロ)

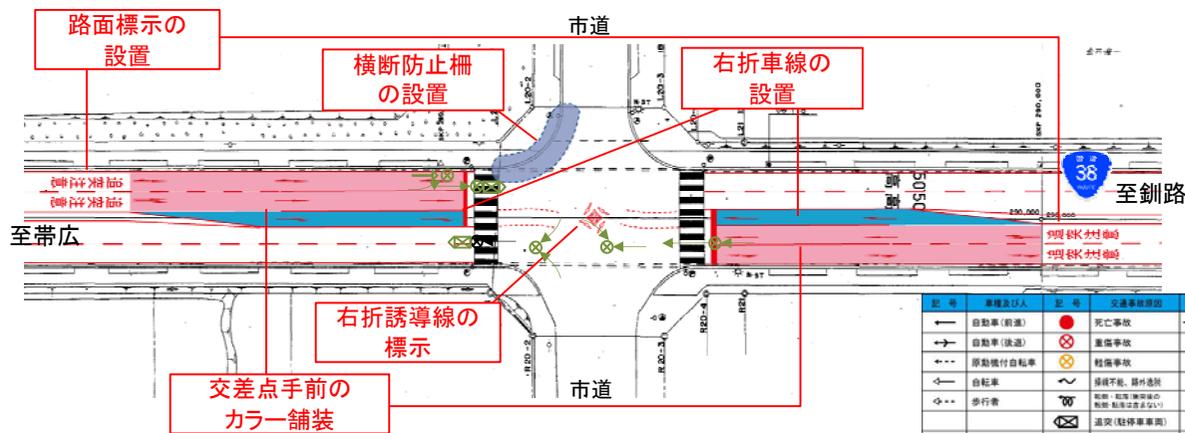
現地写真



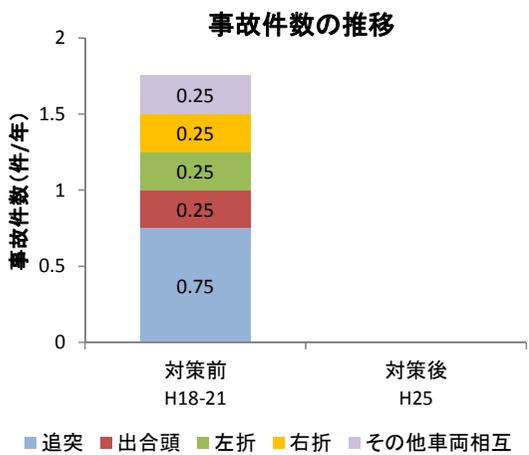
断面図



位置図



記号	名称及び人	記号	交通事故種別	記号	交通事故種別
←	自動車(前進)	●	死亡事故	⊗	正面衝突
↔	自動車(後進)	●	重傷事故	⊗	工作物衝突
←⋯	原動機付自転車	●	軽傷事故	⊗	出合錯
←	自転車	●	踏切不軌、踏切危険	⊗	右折時
←⋯	歩行者	●	踏切、右折時等の制動距離不足による衝突	⊗	左折時
⊗	踏切(駐停車車両)	●	追突(駐停車車両)	⊗	追越・追越時
⊗	追突(通行車・通行車間)	●	追突(通行車・通行車間)		

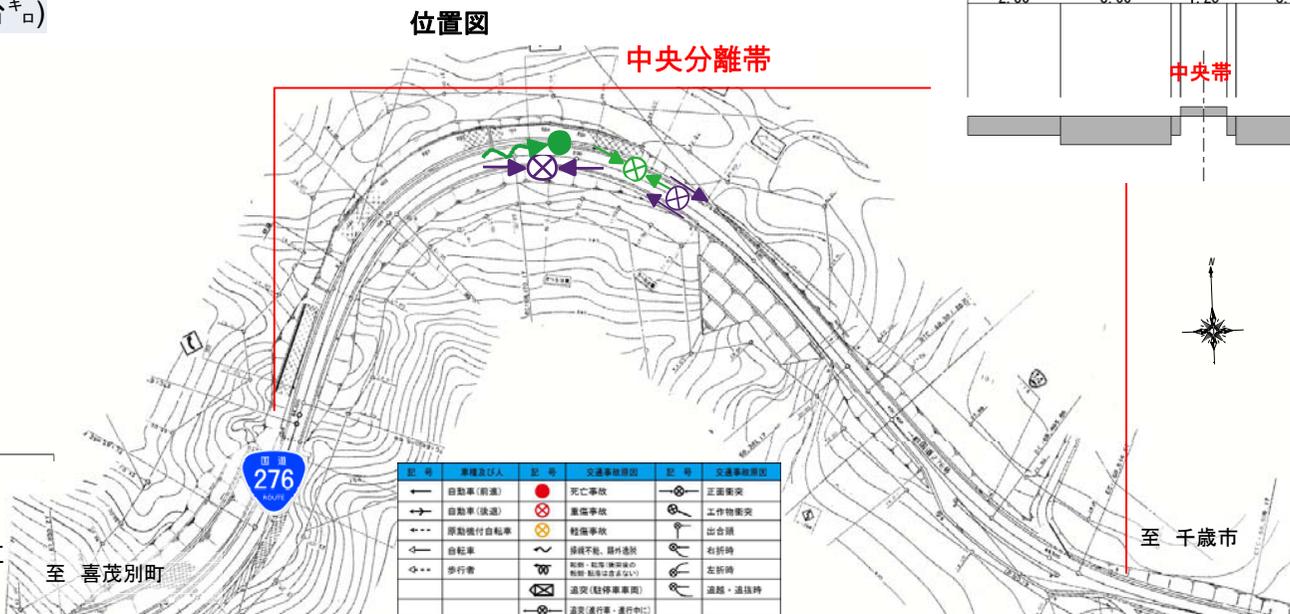
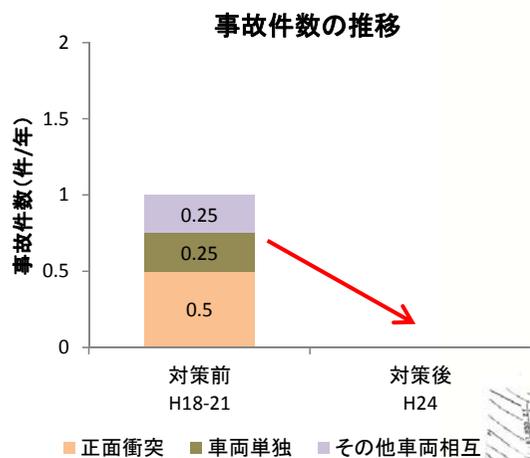
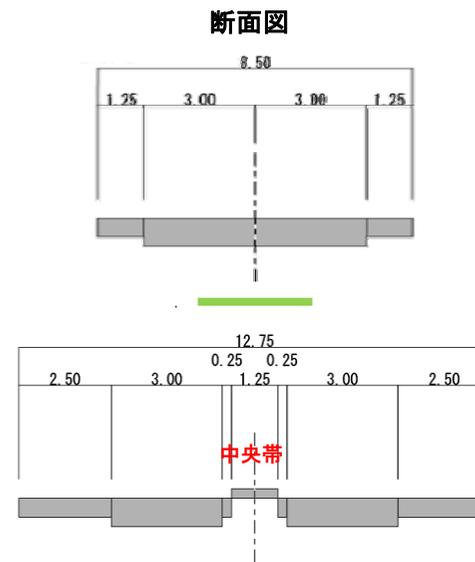


事故危険区間の対策取り組み事例紹介②(室蘭)

- ▶ 急な縦断勾配と小さな曲線半径のカーブ区間であることから、反対車線へのはみ出しによる正面衝突や路外逸脱などの事故が多く発生、事故危険箇所にも選定
- ▶ 安全・安心な道路交通を確保するため、正面衝突事故対策として中央帯を設置

事務所名	室蘭開発建設部
事業名	清陵中央帯整備事業

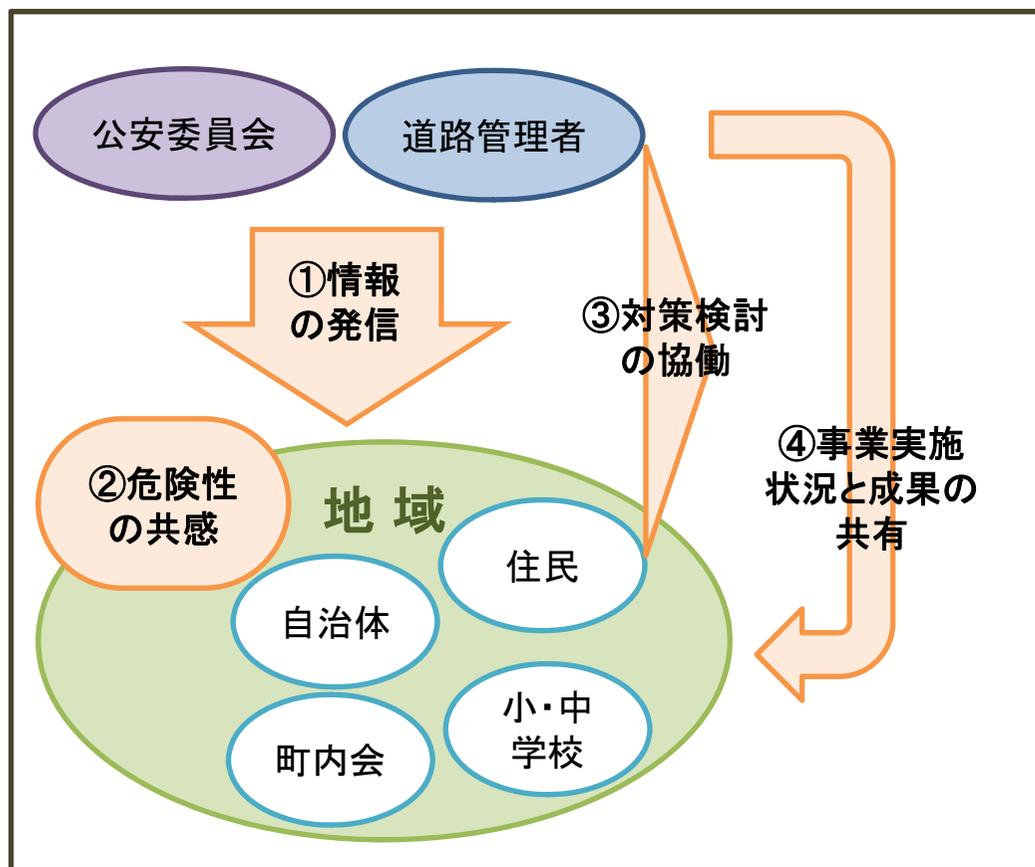
道路諸元	
路線名	国道276号
地先名	伊達市大滝区清陵町
自動車交通量 (H22センサス)	2,517(台/日)
死傷事故率	57.5(件/億台キロ)



地域と連携した取り組み

- 対策を実施することで、従前と利用方法が異なる可能性のある箇所については、地域の方々とともに対策を検討・共有してご理解を頂くことが重要
- ①地域へ情報の発信⇒②地域と危険性の共感⇒③地域と対策検討の協働⇒④地域と事業実施状況や成果の共有を図ることを目的に、広報活動を積極的に展開

■地域連携による交通安全対策の取組み



①情報の発信

- 広報活動による事故危険区間の周知

②危険性の共感

- 合同現地地点検等により事故発生区間及びその周辺の危険性を共感

③対策検討の協働

- アンケートや合同現地地点検による協議・意見交換
- 地域の実情、背景を勘案した対策立案

④事業実施状況と成果の共有

- 広報活動により、工事着手や工事期間中の規制に関する情報提供および工事完了のお知らせを逐次発信し、その成果を地域と共有

地域連携による取り組み事例紹介① 国道241号(音更大通)

▶ 住民から走行が困難とアンケートで指摘のあった箇所について、行政と地域住民による「国道241号線(音更大通)に係る交通課題検討のための懇談会」を4回にわたり実施、課題解決の方向性(目標)と短期的な改善案について議論。(継続中)

【箇所概要および事故発生要因】



①幅広2車線道路

2車線道路であるが幅が広いため、4車線的に利用する車両が存在

②沿道店舗への出入り交通

沿道店舗出入りのため、低速で走行する車両、店舗からの飛び出し車両が存在

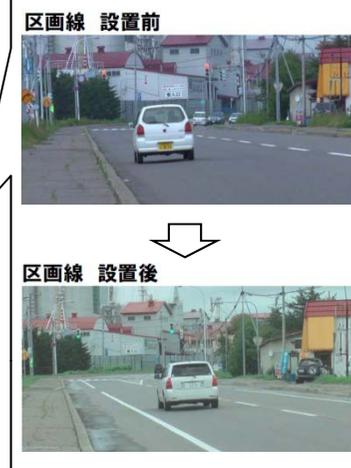
③急激な車線数増減

木野大通3丁目のように車線数が交差点を挟んで急激に変化する場所が存在

【対策内容】

左記3つの課題に対し、短期的に対応可能な対策を検討、平成24年10月より実施

現状	課題	改善の方向性	改善の具体策
①急激な車線数増減	当該交差点の無理な割り込みの抑制と適正な交差点部利用の促進	車線運用の変更	区画線改良 案内標識改善
②幅広2車線道路	適正利用による安全性の確保	車線運用の明確化	区画線設置
③沿道店舗への出入り交通	沿道施設出入り交通に対する後続車の安全性・円滑性の確保	沿道施設出入り配慮した道路構造	セブラゾーン設置 バスベイの未設置箇所のバスベイ設置



【取組のポイント】

- ・道路構造改良やマナー向上なども併せて検討
- ・広報を実施するに際し、幅広い周知(町民以外への広報)、多様な周知(各年齢層に応じた広報)、事前の周知(工事開始数週間前からの広報)の3つの視点をもとに広報計画を策定

平成24年7月
R241(音更大通)通信
より利用しやすく安全な道に
News Letter
ニュース レター
vol.4

このニュースレターは、「国道241号(音更大通)に係る交通課題検討のための懇談会」の検討内容を地域の皆様にお知らせするために作成し配布しているものです。

第4回懇談会
平成24年7月12日に第4回懇談会を開催しました。国道241号の交通課題解決に向けた短期的な改善策の具体的な実施内容と、改善策の事前周知の方法について議論しました。

短期的な改善策の実施内容

帯広開発建設部では、確認された実施内容の通り、改善策の工事を今年10月中旬から実施する予定です。

■幅広い2車線区間(木野大通3丁目～新通2丁目)

沿道出入りの多い区間(ゼブラゾーン設置区間)に関して、第3回懇談会で残された課題の解決方法について議論・確認しました。

◆車道部幅員の設定



◆交差道路等との接続部のマーキング方法



■車線減少区間(木野大通2丁目～3丁目交差点)

車線減少区間の改善策(区画線、案内標識の変更)を確認しました。



改善策の広報

■事前周知の方法

国道241号音更大通の適正な利用方法を利用者に周知して、より利用しやすく安全な道とするために広報方法について議論しました。

◆広報の視点



◆広報用チラシのイメージ



◆広報の媒体

概ね工事の1～2ヶ月前ぐらいから各媒体で広報を開始する予定です。

	町民	町民以外
チラシ・ポスター	音更町広報誌への掲載、町内大型店舗を中心とした商業施設等への設置・配布	道の駅(おとふけ、ピア21しほろ)、運転免許試験場、各協会(バス、トラック、ハイヤー)を通した設置・配布
ホームページ	町、開発局ホームページの活用・掲載	
現地仮設置看板	十勝大橋や木野大通1丁目の路側など、必要な箇所に設置	
報道機関	報道機関(新聞社等)への情報発信、コミュニティFMでの紹介	

懇談会参加者からの意見

【改善策の広報について】

- ・住民への周知は非常に重要。
- ・町内会の各種会合に直接説明しに行くことでも、事前周知として効果が上がるのではないかと。
- ・町内会に入っていない住民もいる。そういった住民へは町内会に協力してもらい配布するといった対応もした方が良さそう。
- ・人が多く集まる大型店舗で配布すると効果的と思う。
- ・チラシ等はコンビニにも設置できないか。
- ・音更町や開発局だけでなく、十勝管内市町村のHPにも掲載した方がより多くの方々に周知できるのではないかと。



今回の懇談会は今年の12月を予定しています。10月の工事実施に向け、今回出された意見を参考により多くの方々への事前周知活動を行うとともに、工事実施後の効果把握調査を行い、その結果の報告を次回懇談会で行う予定です。

■ご意見・お問い合わせ先

【事務局】音更町建設水道部 都市計画課 TEL:0155-42-2111
北海道開発局帯広開発建設部 道路計画課 TEL:0155-24-4106

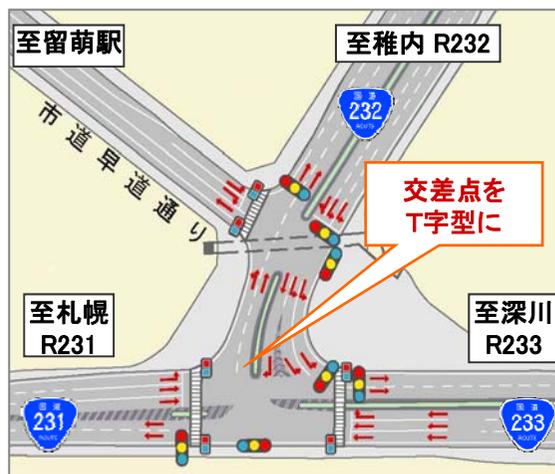
地域連携による取り組み事例紹介② 国道231号(元川町交差点)

▶ 元川町交差点は平成17年のPI実施による交差点改良後、交通事故減少など一定の効果はあったものの、地域住民から更なる改善を望む声が寄せられたことから、『元川町交差点』の交通安全対策に関する懇談会により行政と地域による意見交換を実施、現在の元川町交差点の課題を4つに集約。

改良前(平成17年以前)

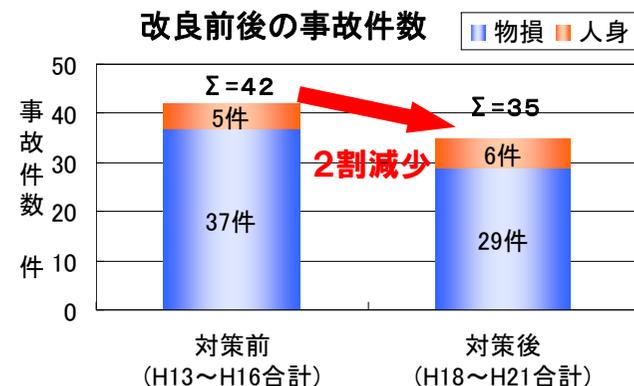


改良後(現在)

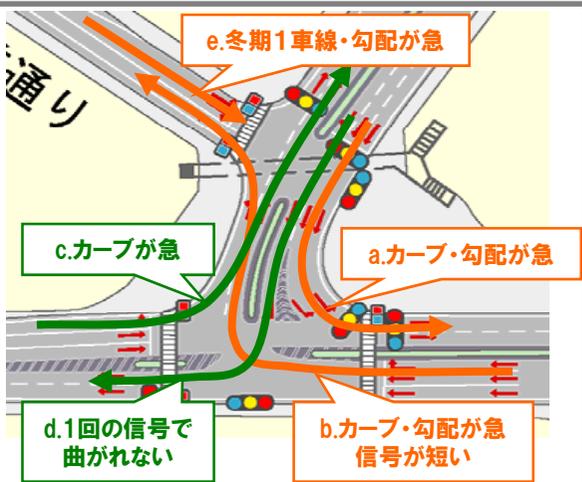
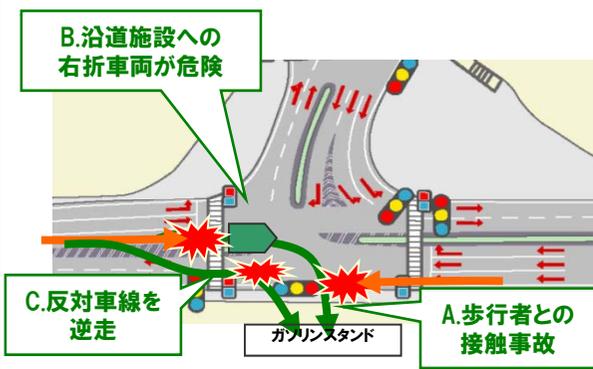


交差点改良後も、依然として交差点内での衝突事故や交差点手前での追突事故が発生。

改良前後の事故件数



アンケートで「元川町交差点の課題」として住民から寄せられた意見

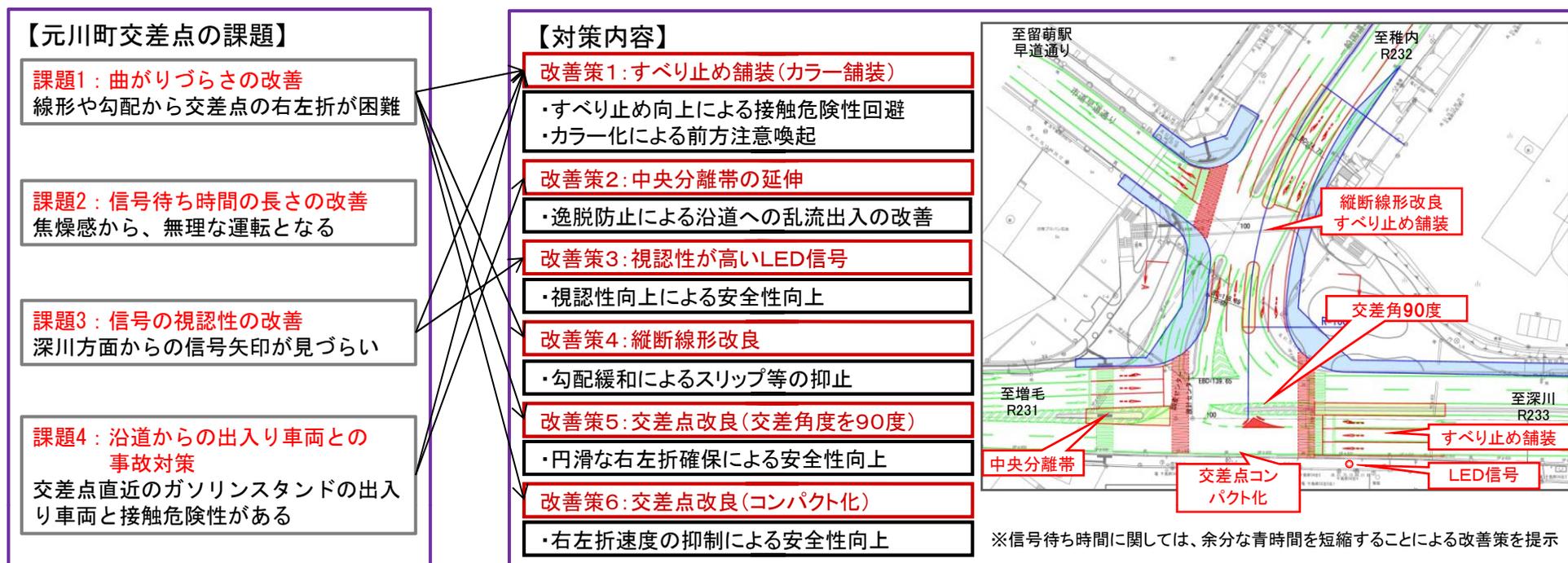


元川町交差点の課題を4つに集約

- 課題1：曲がりづらさの改善
線形や勾配から交差点の右左折が困難
- 課題2：信号待ち時間の長さの改善
焦燥感から、無理な運転となる
- 課題3：信号の視認性の改善
深川方面からの信号矢印が見づらい
- 課題4：沿道からの出入り車両との事故対策
交差点直近のガソリンスタンドの出入り車両と接触危険性がある

地域連携による取り組み事例紹介② 国道231号(元川町交差点)

➤ 4つに集約された元川町交差点の課題に対し、行政と地域による懇談会により、すべり止め舗装や中央分離帯の延伸、視認性が高いLED信号の採用、線形の改良(縦断勾配緩和、交差角90度、コンパクト化)による対策案を策定



【取組のポイント】

- ・前回のPIをもとにした交差点改良のC(チェック)に対するA(アクション)として再度交通安全対策を実施。
- ・交差点改良の計画案策定にて実施した懇談会(2回)を通じて得られた意見をもとに、分かりやすい検討結果の提示に努めた結果、地域住民・関係機関との合意形成が円滑に推進。
- ・採用案である第2案に関するHPIによる情報公開を実施、現在では計画段階から工事施工段階へと進行。

元川町交差点 交通安全対策に関する懇談会 報告

～元川町交差点の改善にむけて第3回懇談会を開催しました～

留萌市内の元川町交差点の事故危険区間解消を目的として、地域の方々や道路利用者の方々との意見交換会（第1回懇談会—平成23年11月1日、第2回懇談会—平成23年12月19日）を開催してきました。懇談会の参加者の方々から頂いたご意見を参考にとりまとめた対策案に対して、ご意見を伺うため、下記のとおり第3回懇談会を開催しました。

平成24年3月

【第3回懇談会の概要】

日時：平成24年3月14日（水） 15:00～17:00
場所：港東コミュニティセンター
参加機関：五十嵐町市営住宅自治会リラ、千鳥町一丁目親睦会、美園町内会、元川町町内会、元川町交差点花いっぱい会、留萌商工会議所、旭川地区トラック協会留萌支部、旭川地区ハイヤー協会留萌支部、沿岸バス、北海道留萌振興局、留萌市、留萌警察署、北海道開発局留萌開発建設部



懇談会の様子

1. 交差点改良案について

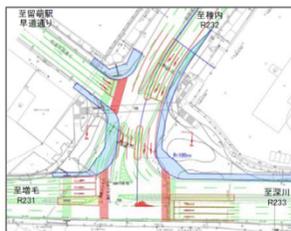
第2回懇談会より「中央分離帯改良案」「線形改良案」「線形改良案（中央分離帯改良案との中間案）」「ラウンドアバウト案」「立体交差点案」等について、意見交換・検討を重ねてきました。

本懇談会では、元川町交差点の改良案として大きなデメリットがなく、費用が比較的安い「線形改良案（中央分離帯改良案との中間案）」を懇談会の最終案とすることを決定しました。

懇談会決定案について頂いたご意見を踏まえ、今後、詳細な測量・交差点設計を進めていきます。

■交差点改良案（懇談会決定案）について寄せられた御意見

- ・国道232号が現状より1車線減るので、混雑しないよう留意してほしい。
- ・大型車が曲がりやすいように設計で考慮してほしい。



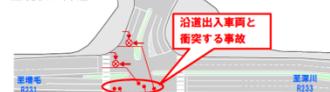
交差点改良案(懇談会決定案)

2. 交差点改良による交通安全上の効果について

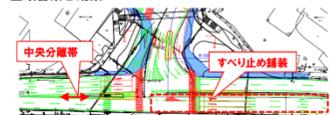
事故危険区間リスト（事故ゼロプラン）に選定されている元川町交差点において、交差点改良によって得られる交通安全上の効果について確認しました。

(1) 沿道出入車両と衝突する事故

■現状の課題



■改善策と効果



■想定される事故要因

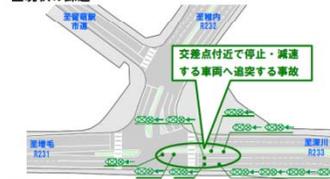
- ・沿道出入車両の予想していない方向からの流入・流出に対して回避できず接触する。
- ・信号待ち時間が長く、交差点を早く通過したいという心理から、信号の変わり目等に加速して交差点へ流入することが、事故の誘因として考えられる。

改善策1: すべり止め舗装(カラー舗装) 通常の舗装よりも、すべりやすい舗装を使用することにより、沿道出入車両の予想していない方向からの流入・流出に対しても、止まりやすくなる。また、カラー舗装・路面標示により、前方の注意を喚起する。

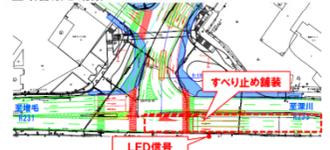
改善策2: 中央分離帯の延伸 対向車線へのはみ出し防止を目的とした中央分離帯の延伸により、沿道への乱流入・流出が改善される。

(2) 交差点付近で停止・減速する車両へ追突する事故

■現状の課題



■改善策と効果



■想定される事故要因

- ・沿道出入車両の予想していない方向からの流入・流出に、急停止・減速した前方車両を回避できず追突する。
- ・右折車両の思い込みによる追突（右折青矢印が点灯し、前方車両も同時に発進するだろうと思い込み発進、追突する）
- ・西日（逆光）で信号が視認しづらい
- ・信号待ち時間が長く、交差点を早く通過したいという心理から、信号の変わり目等に加速して交差点へ流入することが、事故の誘因として考えられる。

改善策1: すべり止め舗装(カラー舗装) 通常の舗装よりも、すべりやすい舗装を使用することにより、沿道出入車両の予想していない方向からの流入・流出に対しても、止まりやすくなる。また、カラー舗装・路面標示により、前方の注意を喚起する。

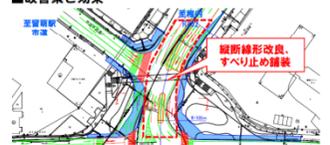
改善策2: 視認性が高いLED信号 右折青矢印を視認性が高いLED信号にすることにより、西日の逆光など視認しづらい状況でも信号表示が確認しやすくなり、安全性が向上する。

(3) 下り勾配区間で車両へ衝突する事故

■現状の課題



■改善策と効果



■想定される事故要因

- ・下り勾配区間において、スリップおよび操作ミスにより、前方車両を回避できずに衝突する。

改善策1: 縦断線形改良 縦断勾配を緩やかにすることにより、スリップ・操作ミスを抑止する。

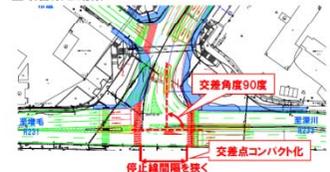
改善策2: すべり止め舗装 通常の舗装よりも、すべりやすい舗装を使用することにより、前方車両が急停止した場合でも、止まりやすくなる

(4) 中央分離帯へ単独で衝突する事故

■現状の課題



■改善策と効果



■想定される事故要因

- ・交差点角度が90度よりも急なため、操作ミスにより中央分離帯へ衝突する。
- ・交差点面積が大きいため、高い速度で交差点に流入し、操作ミスにより中央分離帯に衝突する。

改善策1: 交差点改良(交差角度を90度) 交差角度を90度にするこにより、スムーズな右左折が可能となり安全性が向上する。

改善策2: 交差点改良(コンパクト化) 交差点をコンパクトにすることにより、右左折速度が抑制され安全性が向上する。

3. 通学路緊急合同点検の取り組みについて

通学路の緊急合同点検の経緯と取組内容

- 平成24年4月に通学途中の児童が巻き込まれる交通事故が立て続けに発生
- これを受け、8月より全国で学校および道路管理者、警察、地域住民等が協力し、通学路の緊急合同点検を実施

■ 通学路の緊急合同点検実施経緯

平成24年4月

京都府亀岡市で、登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故が発生、その後登下校中の児童等の死傷事故が連続発生

平成24年5月28日

関係省庁副大臣会議を開催、下記の実施を決定

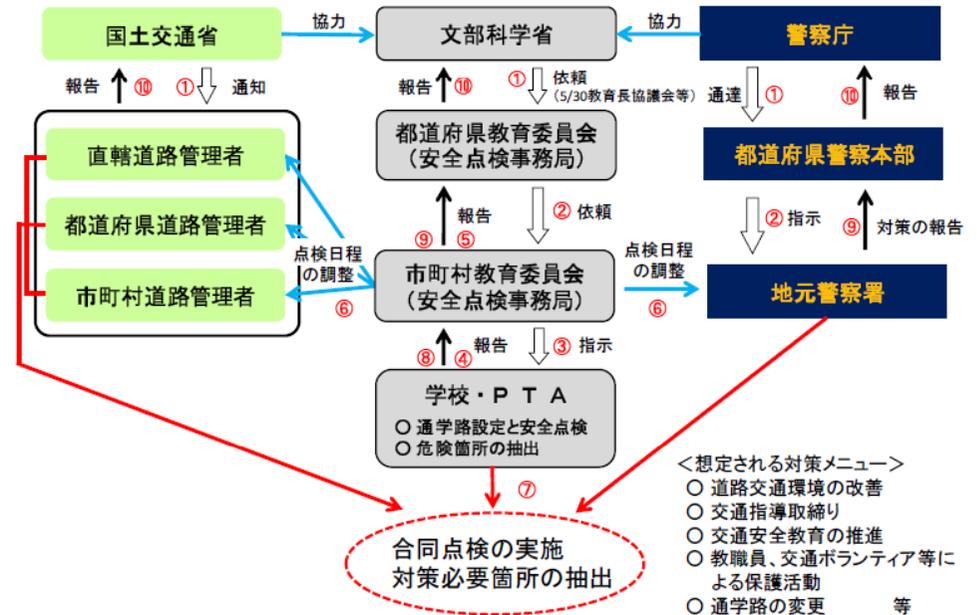
- ① 国レベルの連携体制の強化
- ② 地域レベルの関係機関による連携体制整備
- ③ 緊急合同点検の実施

平成24年8月末

公立小学校等を対象として、道路管理者、警察が連携し、保護者、地域住民等の協力も得て緊急合同点検を実施

平成24年秋以降

点検の結果を受けて、要対策箇所として抽出された箇所について対策を検討・実施



通学路における緊急合同点検の流れ

■ 通学路の緊急合同点検の実施内容

- ・学校による危険箇所の抽出
道路が狭い、見通しが悪い、人通りが少ない、藪や路地、倉庫、空地など人が身を隠しやすい場所が近い、大型車が頻繁に通る 等の通学路上の要注意箇所を抽出
- ・合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出
上記にて抽出された箇所を、学校および道路管理者、警察、地元住民とともに点検し、対策が必要と考えられる箇所を抽出
- ・対策メニュー案の検討および対策案の作成
上記の対策必要箇所に対して、学校、道路管理者、警察、地元住民らで調整を図りつつ対策メニューおよび対策案を作成
- ・対策の実施
上記の対策案に従って計画的に対策を実施

3. 通学路緊急合同点検の取り組みについて

通学路緊急合同点検の取組結果

➤ 平成24年11月30日現在、北海道内では対策必要箇所(1,233箇所)に対して、対策済み箇所が861箇所、対策予定箇所が217箇所、対策未定箇所が155箇所存在

■北海道における通学路の緊急合同点検結果に基づく対策実施状況

平成24年11月30日現在

合同点検 実施 学校数	危険 箇所数	うち 合同点検 実施箇所数	うち 対策必要 箇所数	国道			道道			市町村 (市町村道等)			その他 (私道、農道等)		
				対策 済み	対策 予定	対策 未定	対策 済み	対策 予定	対策 未定	対策 済み	対策 予定	対策 未定	対策 済み	対策 予定	対策 未定
				498	2,111	1,300	1,233	48	35	21	287	85	16	525	97
				104			388			740			1		

(単位:箇所)

	対策済み箇所	対策予定箇所	対策未定箇所
対策必要箇所数 ^{※1}	861	217	155
うち道路管理者が実施 ^{※2}	164	208	120
うち国が実施する ^{※3}	14	38	17
うち北海道が実施 ^{※3}	91	86	11
うち市町村が実施 ^{※3}	60	91	94
うち教育委員会、学校が実施 ^{※2}	1,142	0	0
うち公安委員会が実施 ^{※2}	31	12	32
うち対策の内容、実施者未定 ^{※4}	—	—	2

※1 合同点検箇所数のうち、学校、地元警察署と調整を行った結果、何らかの対策を講ずることが必要な箇所数。

※2 1対策必要箇所で複数の主体(道路管理者、教育委員会、学校、公安委員会)が対策を行う場合はそれぞれに計上(重複あり)。

※3 複数の道路管理者が対策を実施する予定がある箇所については、それぞれに計上(重複あり)。

※4 何らかの対策を講ずることが必要な箇所(実施主体が未定の箇所数を記入)。

通学路緊急合同点検の事例紹介①(乙部町 乙部小学校)

- 通学路区間内で、下りカーブで走行車両の歩道乗り上げ可能性のある区間が存在
- 上記箇所に対し、歩車道境界の防護柵設置を立案



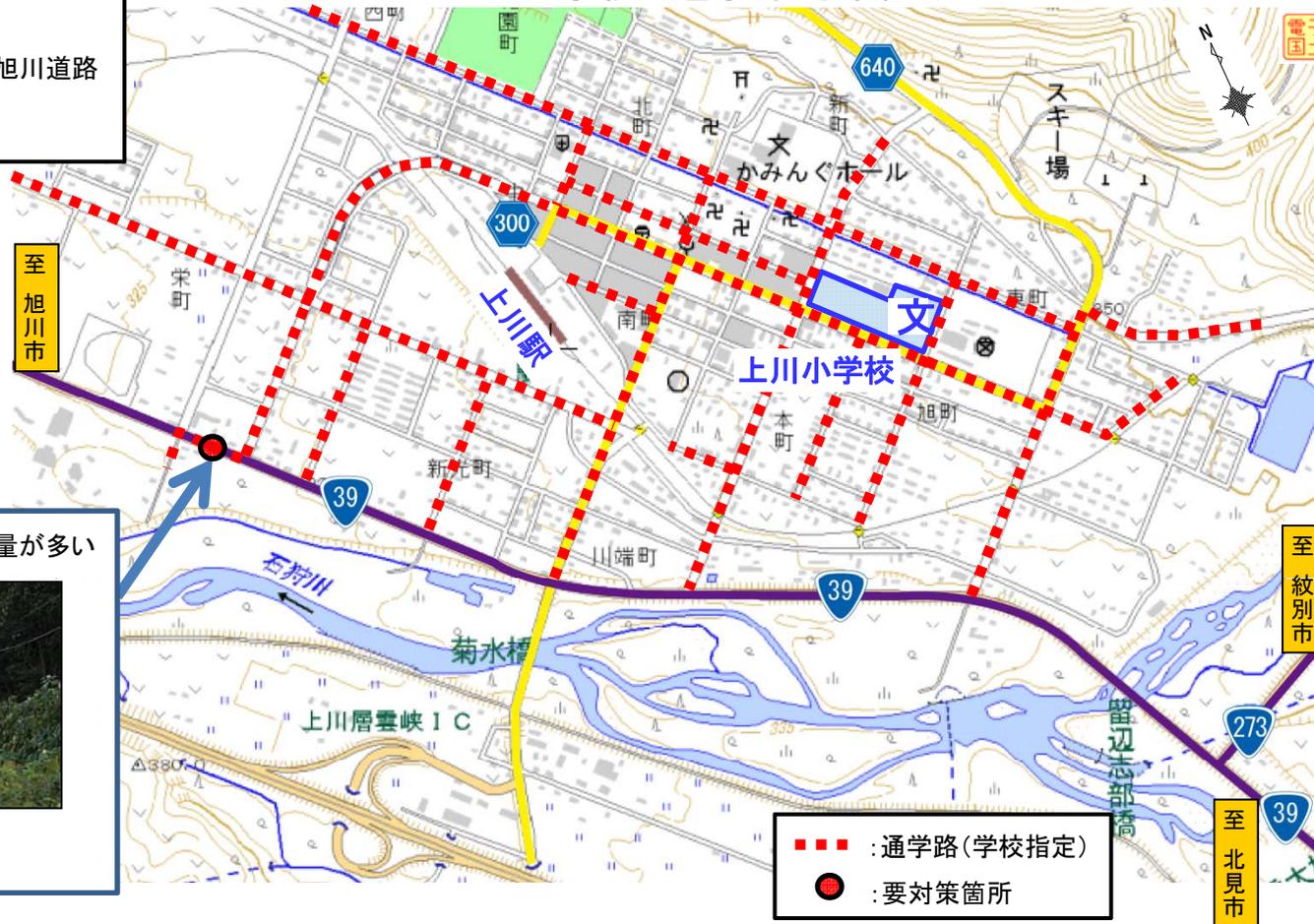
通学路緊急合同点検の事例紹介②(上川町 上川小学校)

- 通学路区間に歩道が無く、大型車の交通量も多いため危険な区間が存在
- 上記箇所に対し、歩道設置の対策メニューを立案

【対策検討メンバー】

- ・上川町教育委員会
- ・上川小学校
- ・PTA
- ・旭川開発建設部旭川道路事務所
- ・旭川東警察署

上川小学校 通学路対策箇所図



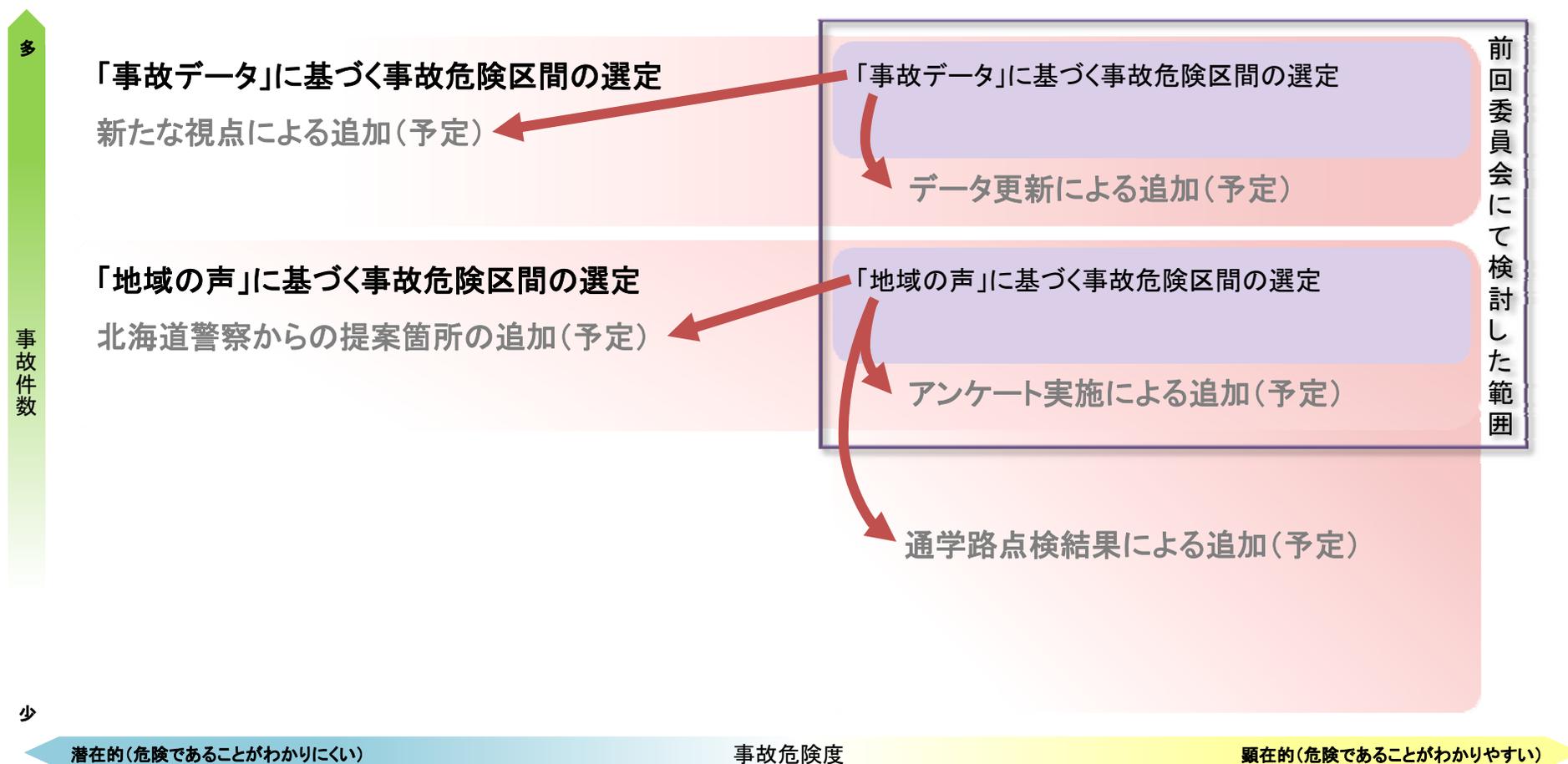
・歩道が無く、大型車の交通量が多い



＜対策メニュー＞
歩道設置

本委員会における事故危険区間の対象範囲

- 毎年事故の状況は刻々と変化していくことから、最新状況を反映した時点更新や指標等の追加が必要
- 本委員会では、事故危険区間の対象を、これまでの顕在的かつ事故件数の多い領域から、潜在的な領域や顕在的で事故件数の少ない領域に拡大



事故危険区間の選定の考え方

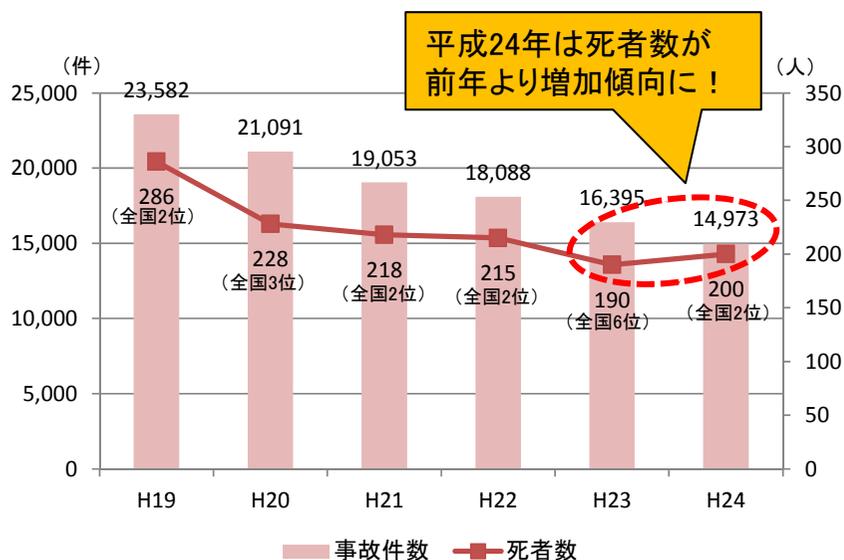
- ▶ 「事故データ」に基づく選定および「地域の声」に基づく選定を実施(予定)
- ▶ 「事故データ」に基づく選定では、**交通事故統合データベースの更新**による時点更新を行うほか、**地域の特性を考慮した新たな事故危険区間の追加**も実施(予定)
- ▶ 「地域の声」に基づく選定では、**アンケートの実施**等による時点更新を行うほか、**通学路緊急合同点検の結果**や**北海道警察からの提案箇所**など交通安全上危険と考える区間の追加を実施(予定)

	「事故データ」に基づく選定	「地域の声」に基づく選定
これまでの 取り組み	<p>最新事故データを用いた事故危険区間の更新(前回作業のトレース)</p> <p>前回:278区間 ⇒今回:310区間(予定)</p>	<p>自治体や住民、各種団体による前回選定した「交通安全の危険があると思う区間」の更新</p> <p>前回:194区間 ⇒今回:アンケート実施後に追加(予定)</p>
新たな 取り組み	<p>北海道における交通事故の地域特性を踏まえつつ、新たな視点から選定された事故危険区間の追加</p> <p>⇒今回:23区間(予定)</p>	<p>道路管理者や交通管理者、教育関係者等の目から見て、交通安全上危険と考える区間の追加</p> <p>⇒今回:通学路緊急合同点検結果 61区間(予定) ⇒今回:北海道警察からの提案箇所(予定)</p>

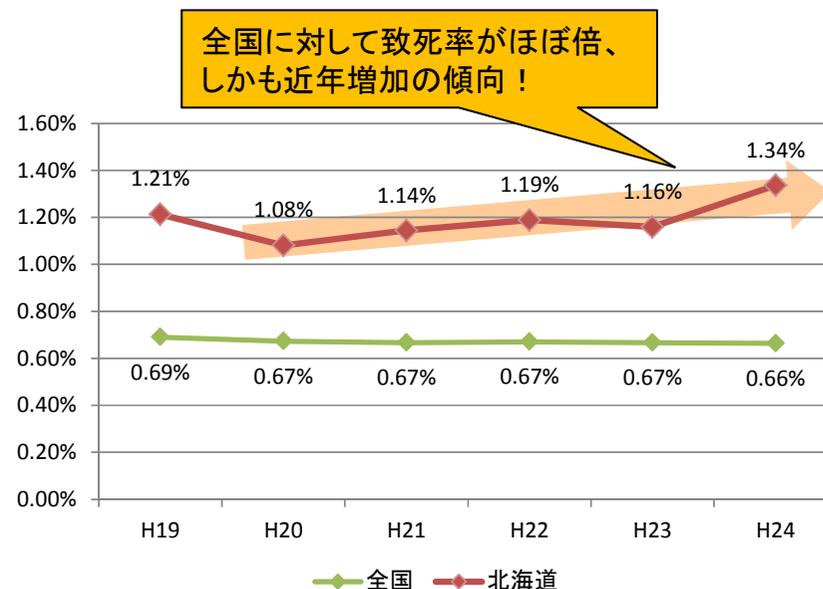
4. 事故危険区間の選定について

これまでの北海道の事故の状況

- これまでの取組みの結果、事故件数や死者数は年々減少傾向
- ただし致死率は近年増加傾向にあり、さらに平成23年から平成24年では、死者数は増加しており、更なる取組みが必要
- この2年間のフォローアップの上、更なる事故対策の追加実施が必要



北海道内の死傷事故件数および死者数の推移



全国および北海道の致死率*の推移

*致死率=死者数/死傷事故件数

(出典:北海道版警察白書 北斗の安全
警察庁 平成24年中の交通事故死者数について)

北海道の事故特性(全国から見た北海道の特性)

- ▶ 地形別で見ると、非市街地での死傷事故発生割合は全国を下回るが、死亡事故発生割合では全国を6ポイント上回る
- ▶ 事故類型で見ると、車線逸脱事故が死傷事故では全国と北海道でほぼ同等であるが、死亡事故では北海道が全国よりも13ポイント上回る

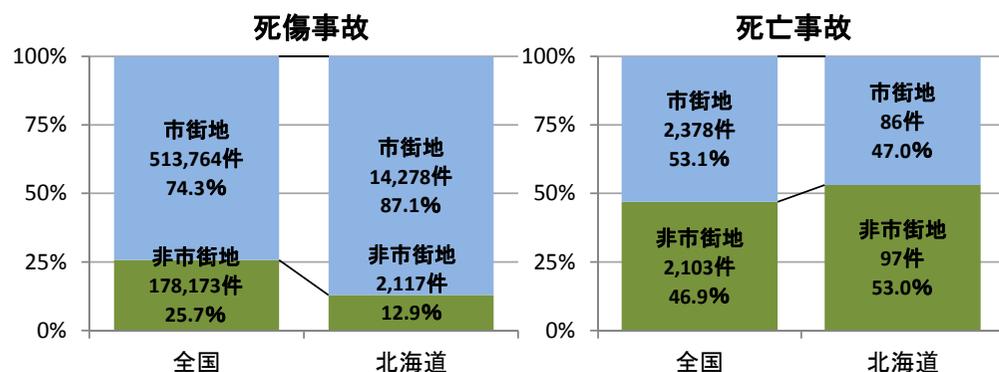


図 地形別に見た死傷事故および死亡事故の割合
(出典: 財交通事故総合分析センター 平成23年度交通事故統計表データ)

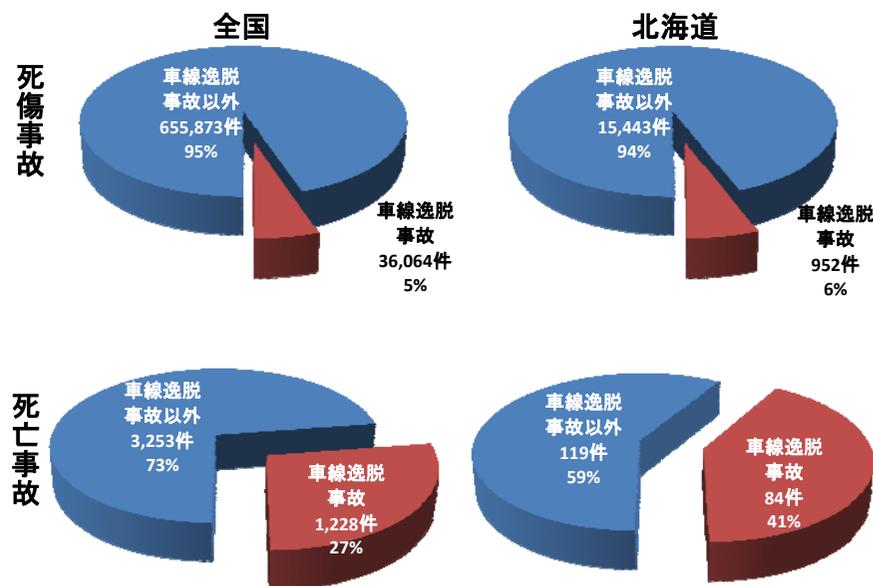


図 死傷事故および死亡事故に占める車線逸脱事故※の割合
(出典: 財交通事故総合分析センター 平成22年度交通事故統計年報)
※車線逸脱: 正面衝突、工作物衝突、路外逸脱、その他車両単独の合計

北海道の事故は、全国と比べて致死率が高く、かつ非市街地(郊外部)や車線逸脱の死亡事故の割合が高い

4. 事故危険区間の選定について

北海道の事故特性(沿道状況と線形と事故類型の関係)

- ▶ 北海道の事故の特性を分析すると、道路線形(平面曲線および縦断勾配)が屈曲する箇所での事故は、郊外部(山地および平地)に集中する傾向がある
- ▶ また、車線逸脱に関する事故は、郊外部で集中する傾向にある

【平面曲線】



【縦断勾配】

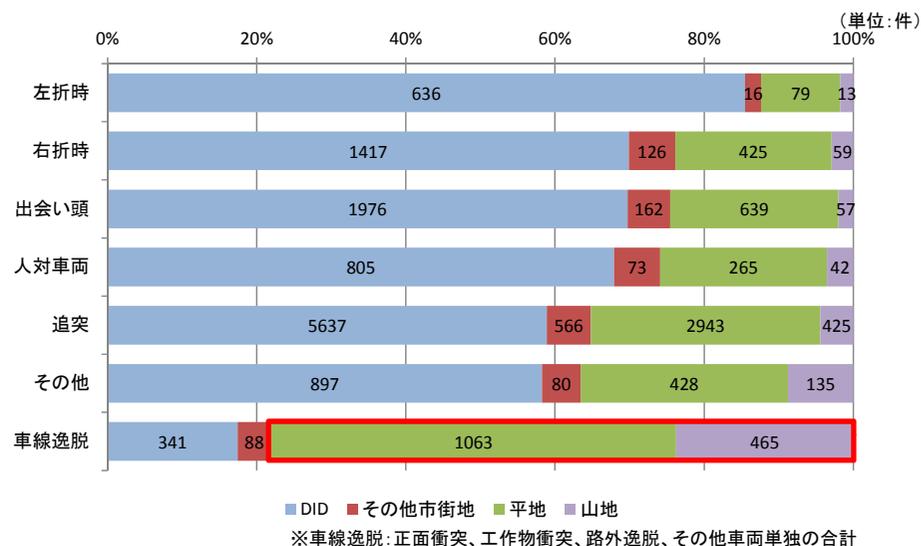
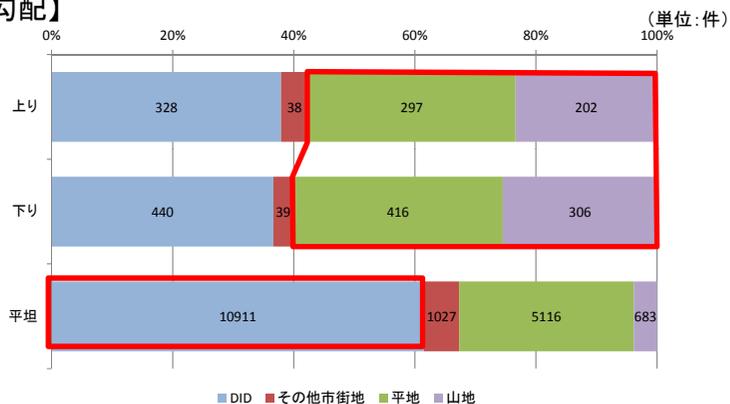


図 平面曲線および縦断勾配と沿道状況の組み合わせによる死傷事故件数の状況

図 事故類型と沿道状況の組み合わせによる死傷事故件数の状況

(出典:H19-H22 交通事故統合データベース)

郊外部における車線逸脱事故の状況

- 郊外部単路における、死亡事故に占める車線逸脱事故は、全体の7割以上。
- また、車線逸脱事故の致死率は13.0%と車線逸脱事故以外の致死率(2.0%)の6.5倍となっており、死傷事故が7.67件発生すると死者が1人発生する可能性があり、極めて危険な状態。

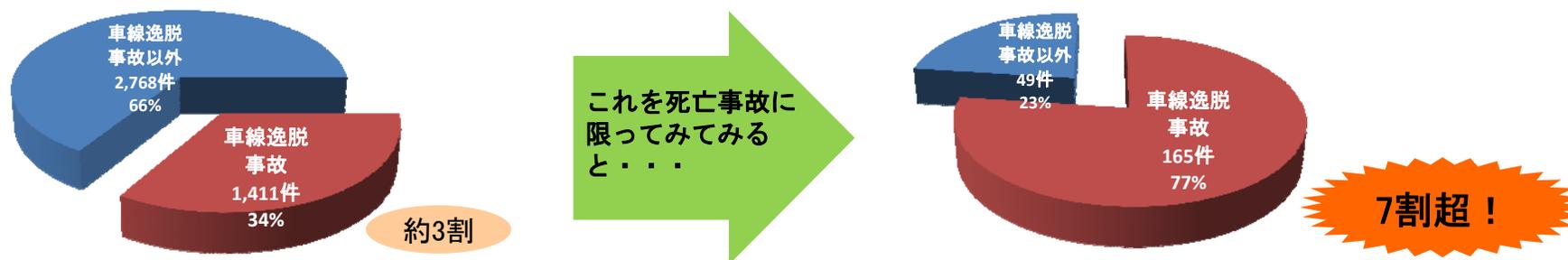


図 郊外部単路における死傷事故に占める車線逸脱事故の割合

図 郊外部単路における死亡事故に占める車線逸脱事故の割合

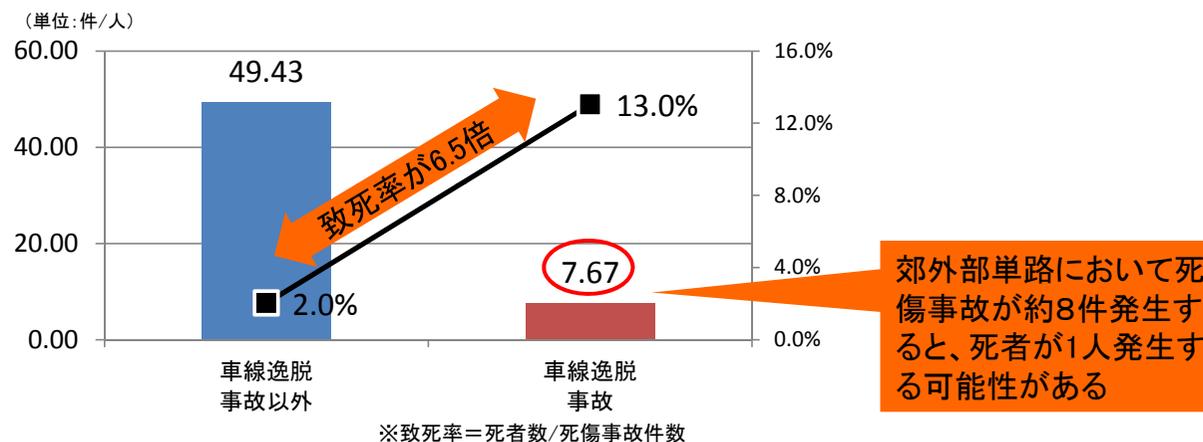


図 郊外部単路における致死率および死者1人あたり死傷事故件数の比較

(出典:H19-H22 交通事故総合データベース)

- 事故類型別にみると、平成24年では正面衝突事故による死者が72人と最も多く、前年より26人増となっている。
- また、道路別にみると、平成24年では国道での事故死者が101人と最も多く、前年より19人増となっている。

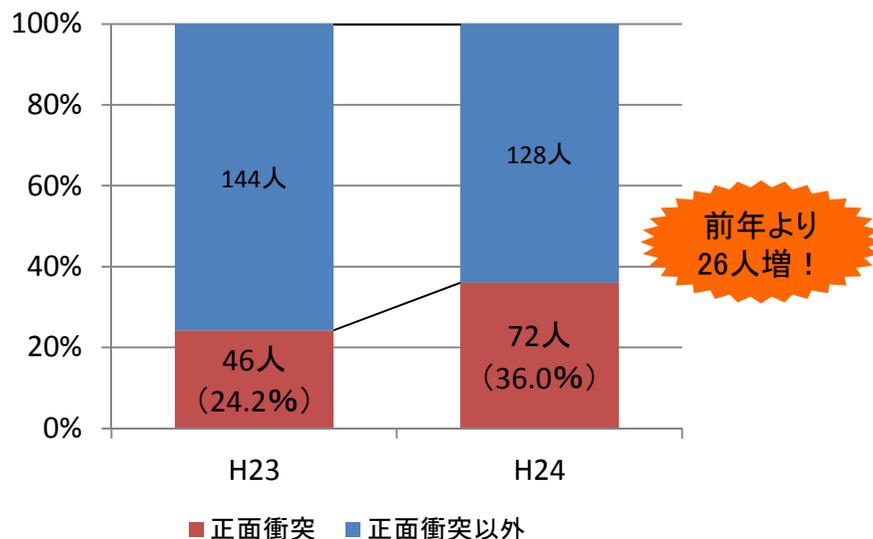


図 北海道における死亡者数に占める正面衝突事故の割合

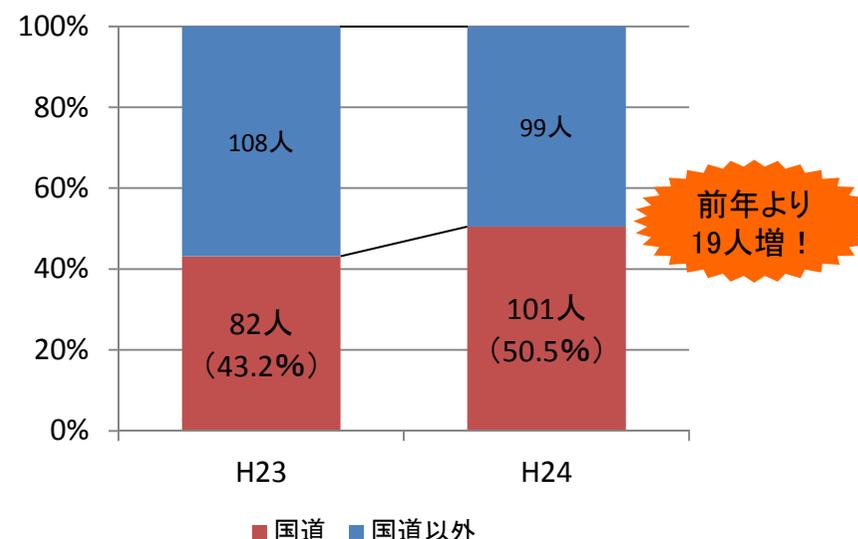


図 北海道における国道での死亡者数の割合

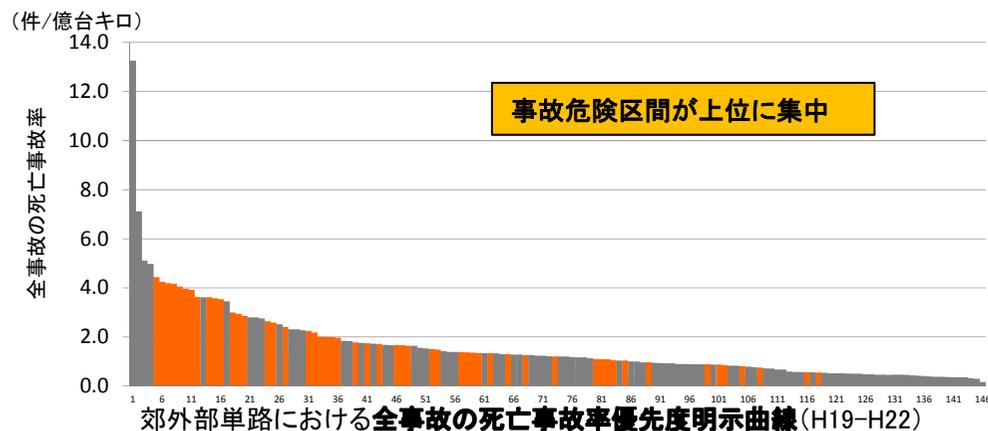
(出典: 北海道警察資料)

北海道の事故による死者は、正面衝突事故や国道での事故によるものが多い
⇒ 国道における車線逸脱事故防止が必要

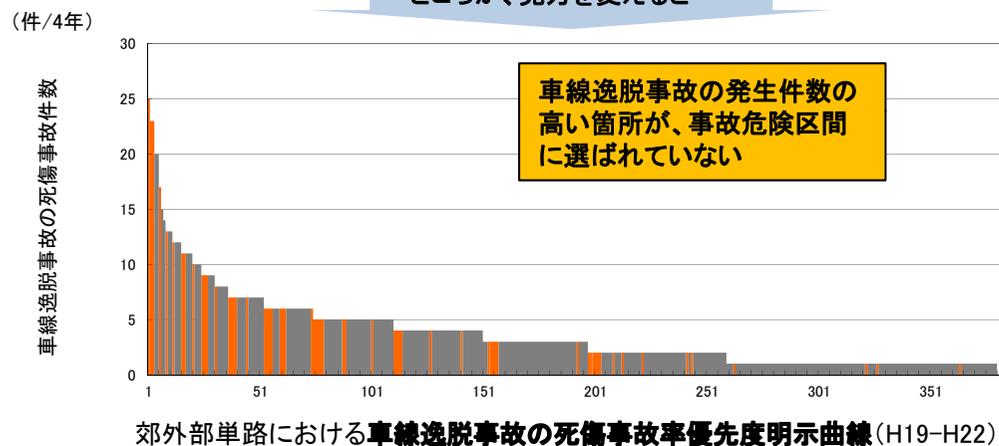
4. 事故危険区間の選定について

北海道の地域特性を考慮した指標の追加

- 前述のとおり、郊外部で死亡事故になりやすい車線逸脱事故が多発する傾向があることが分析結果から判明。
- よって、車線逸脱に関する新たな指標を設定し、地域の特性を考慮した事故危険区間を選定し、対策を実施することが北海道内の交通死亡事故を効率的・効果的に防止することに寄与。

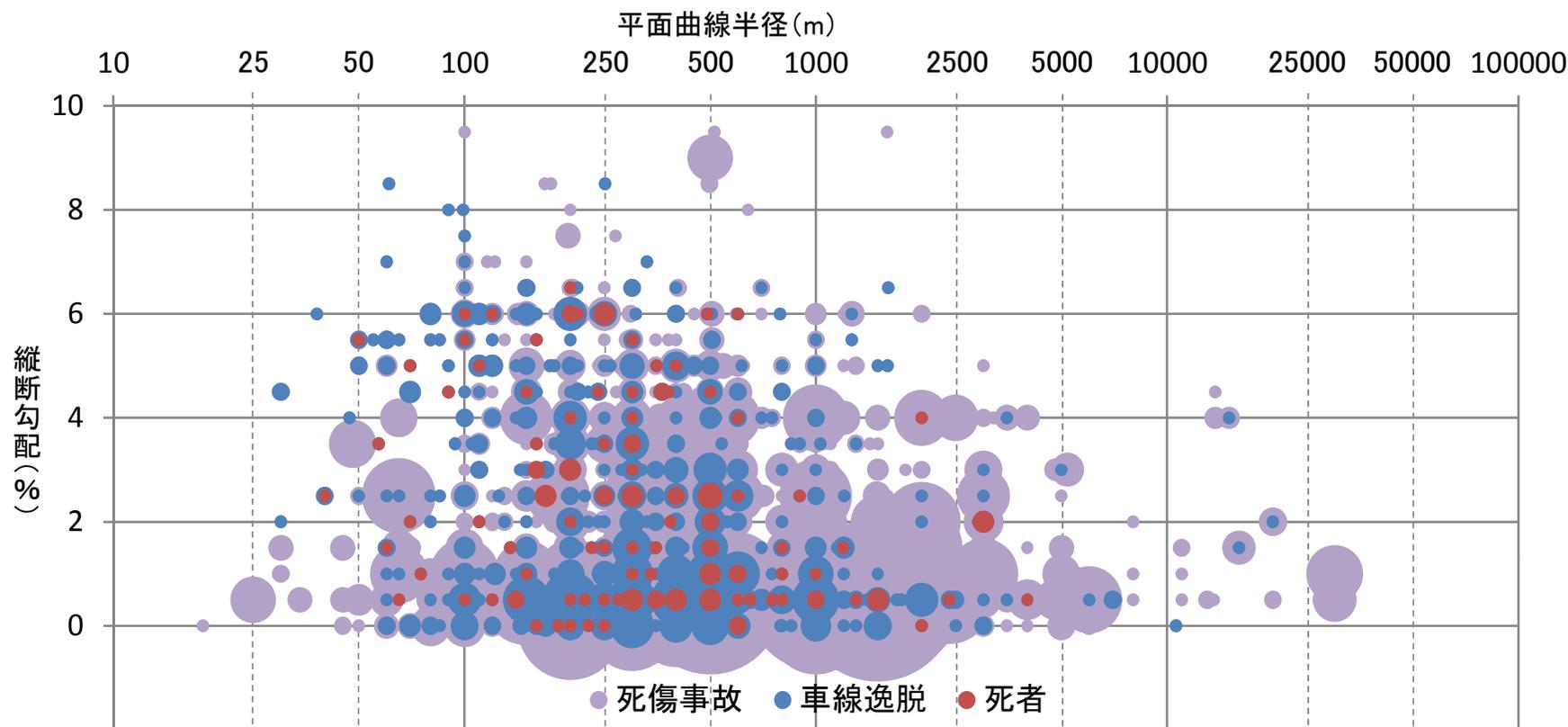


ところが、見方を変えると・・・



車線逸脱事故の道路線形別(平面曲線・縦断勾配)にみた発生分布

- 車線逸脱事故は、勾配に関係なく平面曲線半径が概ねR30～R1000程度の範囲で発生する傾向あり。
- また、死者の発生状況は、0%～6%の範囲で、概ね車線逸脱事故と重複。
- 車線逸脱事故の発生する傾向をおさえることによって、死亡事故が発生しやすい道路線形の傾向をつかむことが可能。



(N=17,068)

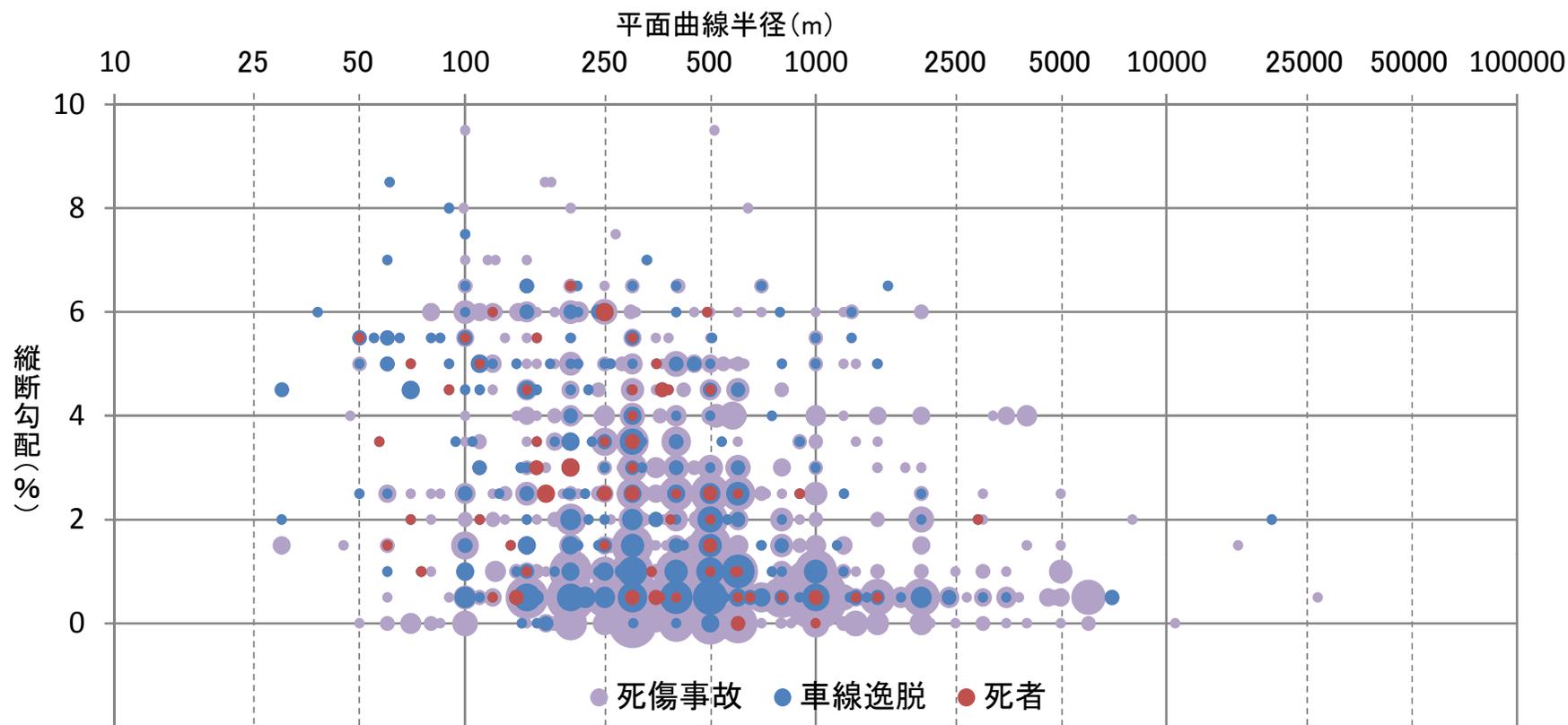
※直線区間(R=∞)は除く

図 平面曲線半径と縦断勾配の組み合わせ

(出典: H19-H22 北海道警察資料、MICHIデータ)

車線逸脱事故の道路線形別(平面曲線・縦断勾配)にみた発生分布(都市部)

- 都市部における車線逸脱事故は、勾配に関係なく平面曲線半径が概ねR30~R1000程度の範囲で発生する傾向あり。
- また、死者の発生状況は、0%~6%の範囲で、概ね車線逸脱事故と重複。



(N=3,870)

※直線区間(R=∞)は除く

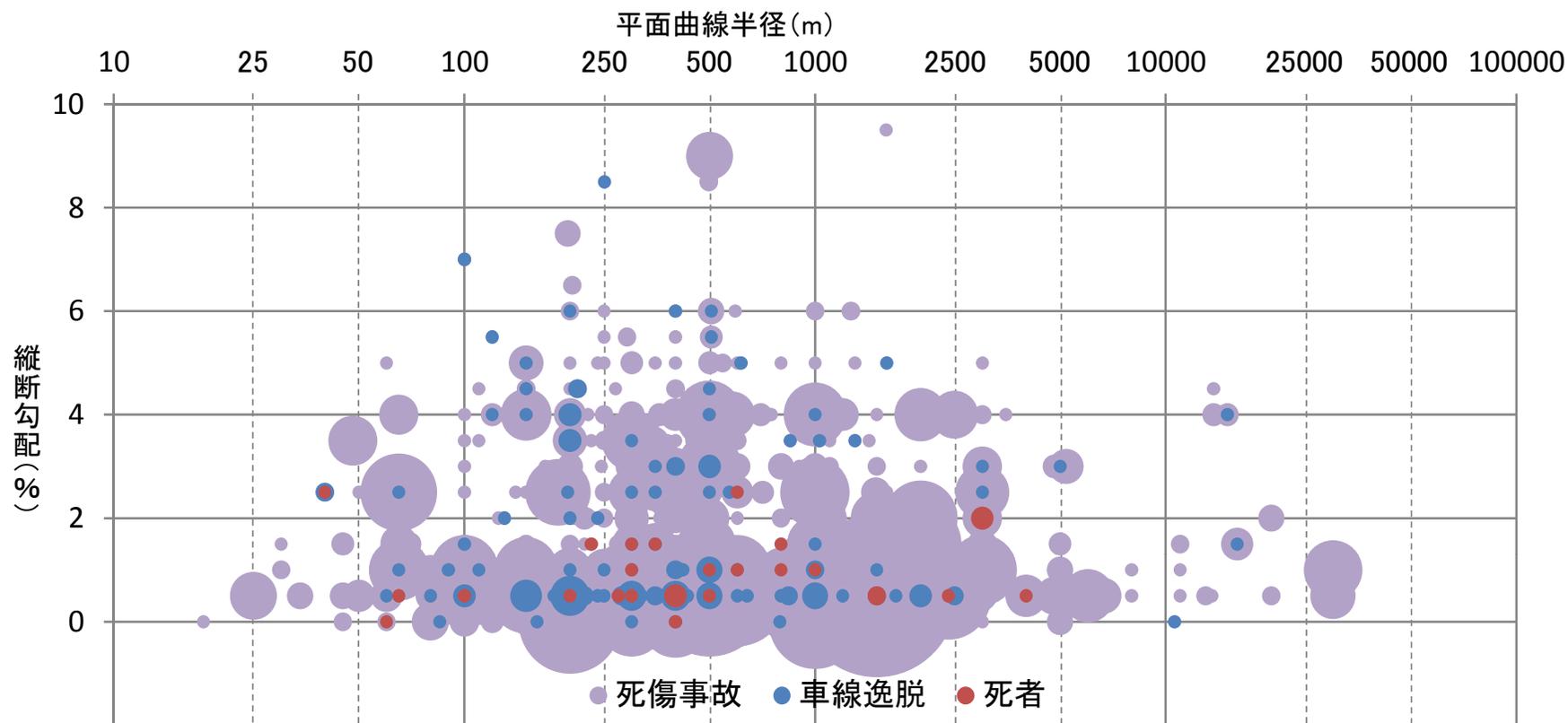
図 平面曲線半径と縦断勾配の組み合わせ(都市部)

(出典: H19-H22 北海道警察資料、MICHIDデータ)

4. 事故危険区間の選定について

車線逸脱事故の道路線形別(平面曲線・縦断勾配)にみた発生分布(地方部)

- 地方部における車線逸脱事故は、都市部に比べると低勾配で、かつ平面曲線半径が概ねR30~R1000程度の範囲で発生する傾向あり。
- また、死者の発生状況は、0%~2.5%の範囲で概ね車線逸脱事故と重複。



(N=13,198)

※直線区間(R=∞)は除く

図 平面曲線半径と縦断勾配の組み合わせ (地方部)

(出典: H19-H22 北海道警察資料、MICHIデータ)

審議事項

1. 通学路緊急合同点検の結果による追加選定
 2. 交通事故統合データベースの更新による追加選定
 3. 地域の特性を考慮した新たな事故危険区間による追加選定
-
4. 北海道警察からの提案箇所による追加選定
 5. アンケートの実施による追加選定



次回審議を予定

第3回委員会(本日)

- これまでの取り組みについて **報告**
- 事故危険区間のフォローアップについて **報告**
- 通学路緊急合同点検の取り組みについて **報告**
- 事故危険区間の選定について **報告** **審議**



次回(第4回)は、アンケートの実施結果などを取りまとめ、夏前の開催を予定。