

# 第5回 北海道交通事故対策検討委員会

---

## 1. これまでの取組と本日の提案事項について

報告

## 2. 事故危険箇所(H25～28)について

報告

## 3. H25.3アンケートの概要および集計結果について

報告

## 4. H25.3アンケートによる事故危険区間の選定について

報告

審議

## 5. 通学路点検に関する北海道・札幌市からの追加提案箇所について

報告

## 6. 今後の予定

報告

## これまでの交通事故対策の取組経緯

- 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～，平成20年～）の取組みを実施
- 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）

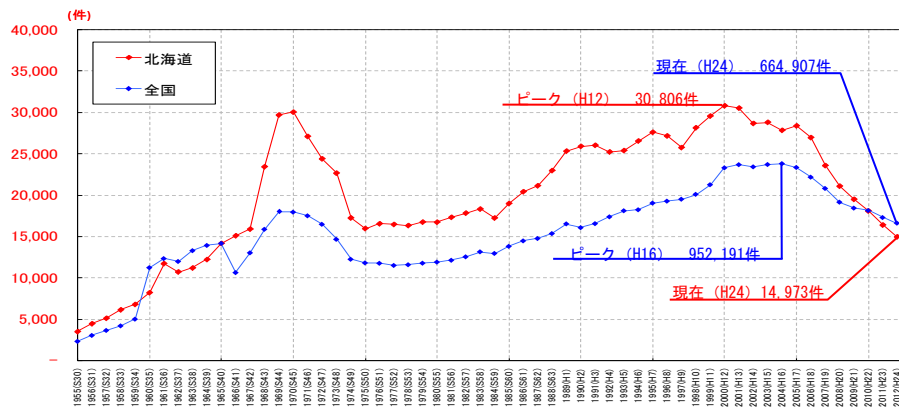
- ・幹線道路の事故削減対策の科学的・集中的な実施。全国3,396箇所を指定。
- ・開発局管理区間については、53箇所にて対策を実施中。

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。

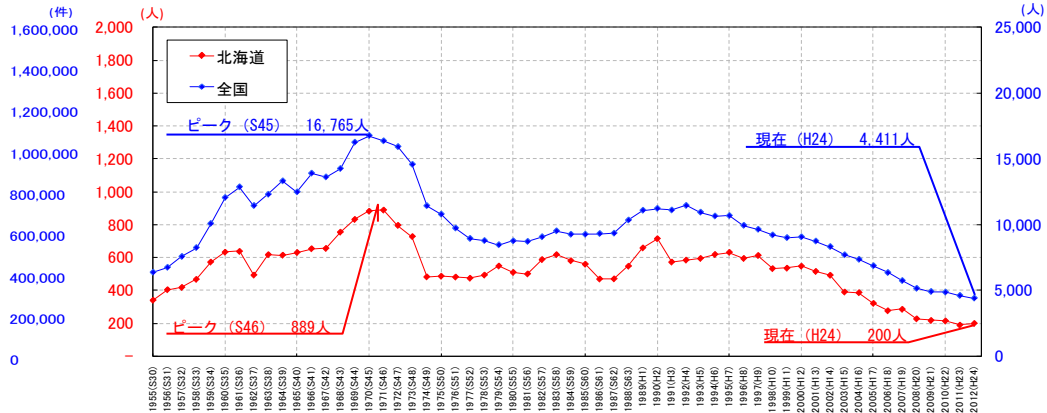
平成22年度より、事故ゼロプランを導入  
【事故危険区間リストを作成し、対策を推進】

# 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
- 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



【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)】

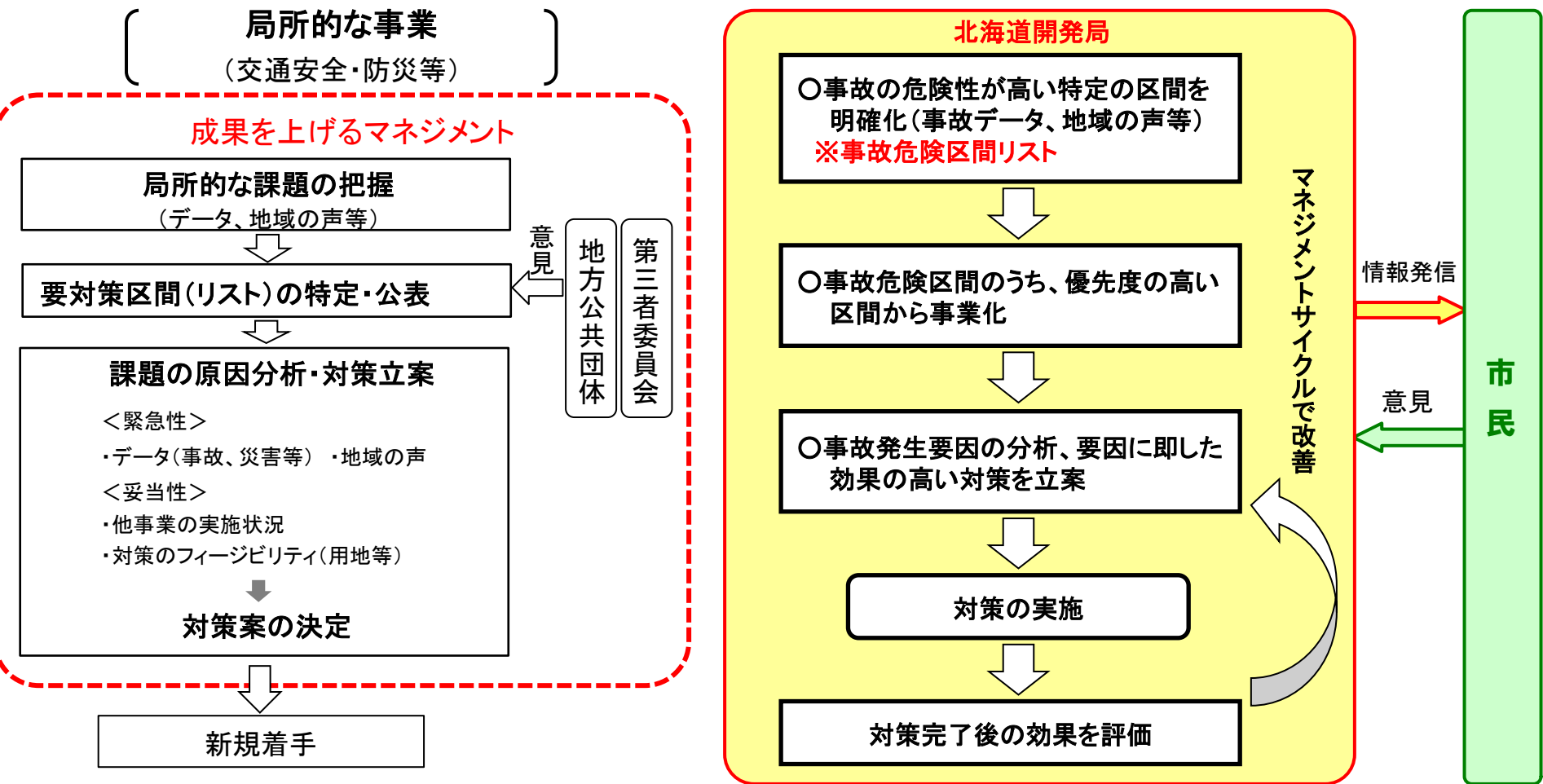
## 都道府県別 交通事故死者数の推移

| 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        | H25 <sup>※</sup> |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------------|
| 1位  | 愛知<br>593  | 北海道<br>585 | 北海道<br>595 | 北海道<br>619 | 北海道<br>632 | 北海道<br>595 | 北海道<br>613 | 北海道<br>533 | 北海道<br>536 | 北海道<br>548 | 北海道<br>516 | 北海道<br>493 | 愛知<br>428  | 愛知<br>435  | 愛知<br>407  | 愛知<br>389  | 愛知<br>326  | 愛知<br>318  | 愛知<br>281  | 愛知<br>256  | 愛知<br>276  | 愛知<br>235  | 愛知<br>162        |
| 2位  | 北海道<br>573 | 愛知<br>574  | 愛知<br>556  | 愛知<br>527  | 愛知<br>517  | 兵庫<br>497  | 千葉<br>464  | 愛知<br>426  | 千葉<br>422  | 愛知<br>450  | 愛知<br>413  | 愛知<br>468  | 北海道<br>391 | 北海道<br>387 | 埼玉<br>322  | 北海道<br>277 | 北海道<br>286 | 埼玉<br>232  | 北海道<br>218 | 北海道<br>215 | 東京<br>215  | 北海道<br>200 | 兵庫<br>141        |
| 3位  | 大阪<br>550  | 千葉<br>544  | 千葉<br>553  | 兵庫<br>490  | 兵庫<br>482  | 千葉<br>465  | 愛知<br>444  | 千葉<br>404  | 埼玉<br>410  | 千葉<br>416  | 千葉<br>390  | 千葉<br>379  | 埼玉<br>369  | 千葉<br>332  | 千葉<br>305  | 千葉<br>266  | 東京<br>269  | 北海道<br>228 | 埼玉<br>207  | 東京<br>215  | 埼玉<br>207  | 埼玉<br>200  | 埼玉<br>135        |
| 4位  |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            | 北海道<br>302 |            |            |            |            |            | 北海道<br>190 |            | 北海道<br>128       |

※H25は、H25.10.6時点の値

# 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
- ▶ 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



# 北海道交通事故対策検討委員会のこれまでの経緯

- ▶ 平成22年度:「事故データ(1. 事故多発、2. 死亡事故多発)」、「地域の声(3. 市町村アンケート、パブリックコメント)」より、事故危険区間(472区間)を選定
- ▶ 平成24年度:「最新の事故データ(1. 事故多発、2. 死亡事故多発、4. 車線逸脱事故多発)」及び「地域の声(5. 通学路緊急合同点検結果、6. 北海道警察の提案箇所)」より追加区間(116区間)を提案
- ▶ 平成25年度:「7. 事故危険箇所(H25～28)」(90箇所)を提示(確定後の事故危険区間への追加)

## 検討経緯

## ..... 事故危険区間の選定状況 .....

### 「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

平成22年度

H22.11.11 第1回検討委員会  
H22.12.14 第2回検討委員会  
H22.12.27  
・委員会が区間リストを了承

**道内国道の事故危険区間  
472区間**

- 1. 事故多発 ⇒ 179区間**  
◆ 死傷事故率300件/億台<sup>キロ</sup>以上 かつ 死傷事故8件以上発生
- 2. 死亡事故多発 ⇒ 99区間**  
郊外部単路:  
◆ 死亡事故率1件/億台<sup>キロ</sup>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<sup>キロ</sup>以上 かつ 死亡事故1件を含む重大事故2件以上発生

- 3. 市町村アンケート・パブリックコメント ⇒ 194区間**  
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、下記の視点により個別に内容を確認  
◆事故多発・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  
◆冬期事故多発  
◆夜間事故多発  
◆歩行者・自転車の事故発生  
◆その他(個別判断)

平成24年度

H25.3.1 第3回検討委員会  
・追加区間を提案

**追加予定の事故危険区間  
116区間**

- 上記1, 2の更新 ⇒ 32区間**  
◆ 最新データを用い、上記1, 2の基準による追加区間抽出
- 4. 車線逸脱事故多発 ⇒ 23区間**  
◆ 事故データに基づく新たな視点による追加区間提案: 郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故率7.67件/億台<sup>キロ</sup>以上

- 5. 通学路緊急合同点検結果(国道) ⇒ 61区間**  
「通学路緊急合同点検(H24.8)」における対策必要箇所のうち、国道の箇所の追加を提案
- 6. 北海道警察の提案箇所 ⇒ 整理中**  
北海道警察からの提案箇所の追加を提案(次回委員会までに整理予定)

平成25年度

H25.4.19 第4回検討委員会  
・事故危険箇所を提示

**追加予定の事故危険区間  
59区間**

- 7. 事故危険箇所 ⇒ 59区間(全90区間のうち、H22選定及びH24追加提案の事故危険区間との重複区間を除く)**  
◆ 抽出基準A: 「死傷事故率が100件/億台キロ以上」かつ「重大事故率が10件/億台キロ以上」かつ「死亡事故率が1件/億台キロ以上」の箇所  
◆ 抽出基準B: 基準Aに該当しない箇所のうち、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

## 「事故危険区間の選定」に関するこれまでの考え方と本日の報告・提案事項

- ▶ 「事故データ」および「地域の声」に基づき、平成22年度に事故危険区間を選定しており、平成24年度には追加区間を提案し、追加予定区間とすることを了承済み
- ▶ 本日は、事故危険区間の新規追加に関して、下記の事項を報告・提案
  - ① H25.7指定の「事故危険箇所(H25～28)」による追加区間の報告
  - ② H25.3アンケートに基づいた追加区間の選定方法の提案
  - ③ 通学路緊急合同点検に関する北海道・札幌市からの追加区間の報告

|            | 「事故データ」に基づく選定                      |                             | 「地域の声」に基づく選定  |                       |
|------------|------------------------------------|-----------------------------|---|-----------------------|
| これまでの取組    | 1. 事故多発                            | H22選定:179区間<br>H24追加予定:19区間 | 3. 市町村アンケート、パブリックコメント   | H22選定:194区間           |
|            | 2. 死亡事故多発                          | H22選定:99区間<br>H24追加提案:13区間  | 5. 通学路緊急合同点検結果(国道)  | H24追加提案:61区間          |
|            | 4. 車線逸脱事故多発                        | H24追加提案:23区間                | 6. 北海道警察の提案箇所   | 整理中<br>(次回委員会までに整理予定) |
| 本日の報告・提案事項 | ① H25.7指定「事故危険箇所(H25～28)」の追加に関する報告 |                             | ② H25.3「交通安全に関するアンケート」の結果を踏まえた追加区間の選定方法の提案【審議事項】<br>③ 通学路緊急合同点検結果を踏まえた北海道・札幌市からの追加区間の報告 |                       |

## H25.7指定「事故危険箇所(H25～28)」に基づく事故危険区間への追加区間

- 本年4月の第4回検討委員会にて、新たな事故危険箇所(案)(平成25年～28年)を提示し、事故危険箇所の確定後、事故危険区間に加えることを了承済み
  - 事故危険箇所(H25～28)は、北海道内90箇所が選定されており、本年7月に確定・公表
- ⇒事故危険箇所(H25～28)の北海道内90箇所のうち、H22選定の事故危険区間及びH24追加提案の事故危険区間(追加予定)と重複しない**59箇所を新たに事故危険区間に追加**

### 北海道の事故危険箇所(H25～28)

|        | H25.7指定の事故危険箇所数 |       |        |
|--------|-----------------|-------|--------|
|        | 抽出基準A           | 抽出基準B | 計      |
| 北海道開発局 | 56(30)          | 6(1)  | 62(31) |
| 北海道    | 14              | 6     | 20     |
| 札幌市    | 4               | 4     | 8      |
| 計      | 74(30)          | 16(1) | 90(31) |

※( )内の数字は、H22選定及びH24追加提案の事故危険区間と重複する箇所数

|        | 事故危険区間への追加予定箇所数 |    |    |
|--------|-----------------|----|----|
| 北海道開発局 | 26              | 5  | 31 |
| 北海道    | 14              | 6  | 20 |
| 札幌市    | 4               | 4  | 8  |
| 計      | 44              | 15 | 59 |

#### 【抽出基準A】

- 下記の3つの条件が満たされる箇所
- ・死傷事故率が100件/億台キロ以上
  - ・重大事故率が10件/億台キロ以上
  - ・死亡事故率が1件/億台キロ以上

#### 【抽出基準B】

- ・抽出基準Aに準じる箇所のうち、交通事故が多発するおそれが多いと認められ、緊急的、集中的な対策が必要な箇所(抽出基準Aの3つの条件のうち1つは満たしていないが、残り2つは満たしているかつ高い値を示している等)
- ・道路の新設、改築等により近年、交通量が増加している箇所
- ・ヒヤリハットアンケートや交通安全総点検等において、危険性が指摘されている箇所



3. H25.3アンケートの概要および集計結果について

# H25.3アンケートの実施概要

➤ 道内在住の個人、道路の利用頻度が高い団体、高齢者や女性の団体を対象として、平成25年3月に「交通安全に関するアンケート」を実施し、「国道上の交通事故の危険があると思う箇所」に関する「地域の声」を収集

## アンケート募集方法

- (1) 実施期間  
平成25年3月4日～17日
- (2) 募集内容
  - ◎ 国道上の交通事故の危険があると思う箇所の情報
    - ・ 路線、位置
    - ・ 単路または交差点
    - ・ 箇所周辺の状況
    - ・ 危険があると感じた際の状況
    - ・ 危険箇所の道路構造、歩行者等の状況
    - ・ 危険と感じる季節、時間帯
  - ◎ 意見者の情報
    - ・ 属性（居住市町村、性別、年齢、自動車の運転頻度、自動車の主な利用目的）
- (3) 提出方法
  - ・ webによる回答
  - ・ 郵送及びFAXによる回答
- (4) 周知方法
  - ・ 報道発表
  - ・ 北海道開発局HP 等

## アンケート設問

問1 交通事故の危険があると感じた国道上の単路部または交差点部について

「交通事故を起こしそうになった箇所」や「交通事故に巻き込まれそうになった箇所」など、これまであなたが交通事故の危険があると感じた国道上の単路部または交差点部について、ご意見を募集いたします。

(1) 危険があると感じた国道上の単路部または交差点部の指定  
交通事故の危険があると感じた国道上の単路部または交差点部を下の地図上に指定してください。(5箇所まで回答可)

(1) 指定した箇所周辺の状況  
地図上で指定した箇所について、「交通事故の危険があると感じた箇所」の具体的な場所が把握できるように、住所や交差点名などの情報を詳しく記載してください。

住所や交差点名が分からない場合は、周辺の著名な施設名などとの位置関係を記載してください。

記載例:

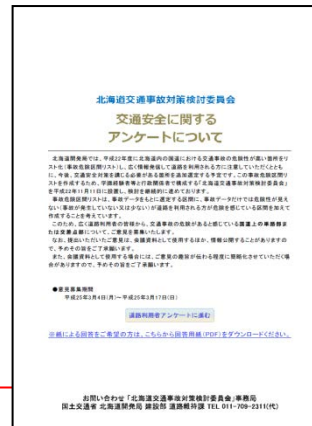
○○交差点の南側の角にあるコンビニエンスストア●●店の出入口、道の駅■■から北側に行ったところにある3つ目のヘアピンカーブの辺り、△△小学校の辺りから◆◆高校の前まで 等

(2) 危険があると感じた際の状況

地図上で指定した「交通事故の危険があると感じた箇所」で、あなたが体験した交通事故を起こしそうになった状況や交通事故に巻き込まれそうになった状況などを、できるだけ詳しく記載してください。

記載例:

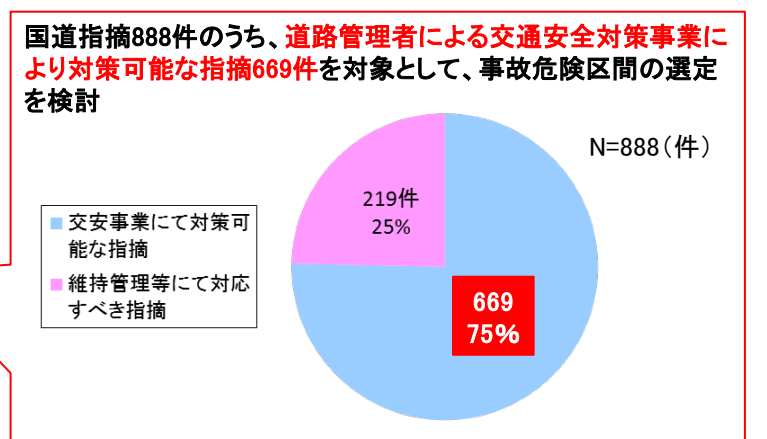
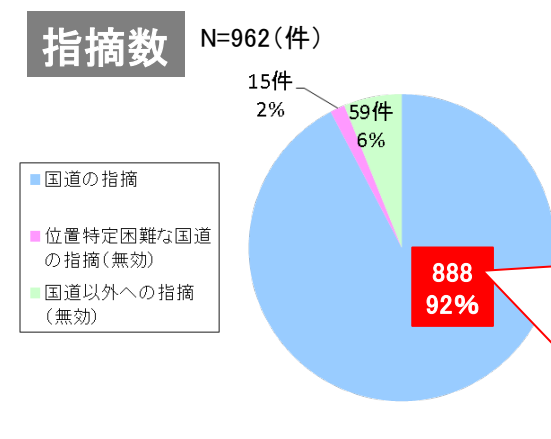
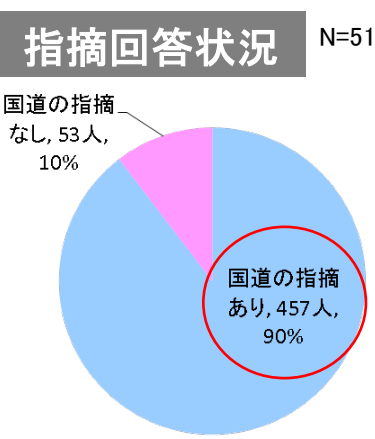
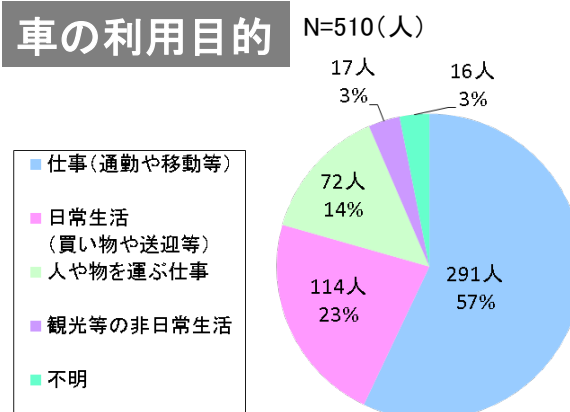
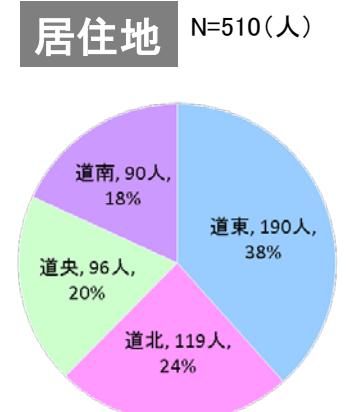
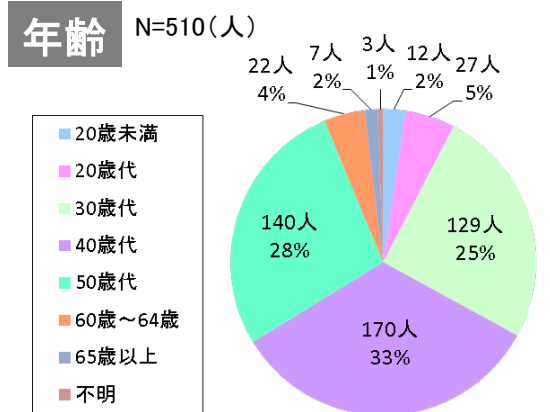
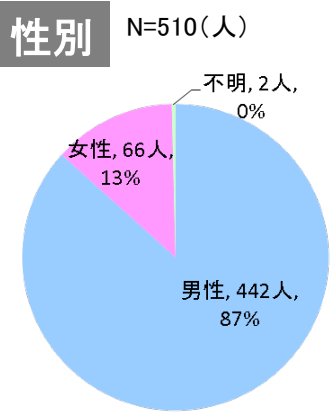
・平成◎年の●月×日に、通勤で○〇方面から●●方面に右折待ちしていた際、後続車に追突されそうになった  
・昨年の秋に国道■号で○〇から△△に出かけた際、カーブの多い下り坂でセンターラインをはみ出し、危うく正面衝突しそうになった 等



3. H25.3アンケートの概要および集計結果について

# H25.3アンケートの調査結果(属性)

➤ 回答者数510人のうち、457人から国道に対する指摘あり  
 ➤ 「交通事故の危険があると思う箇所」の指摘962件のうち、国道に対する指摘は888件  
 ⇒国道に対する指摘のうち、**道路管理者による交通安全対策事業にて対策可能な指摘669件**※を対象として、事故危険区間の選定を検討（※維持管理や雪寒対策事業及び、危険運転改善等にて対応すべき指摘等219件を除く）

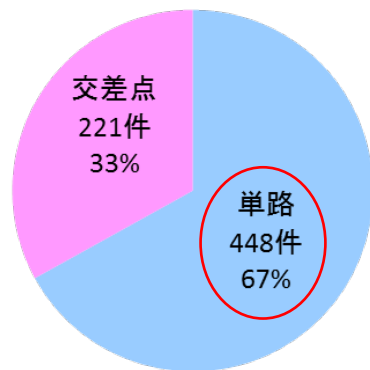


## H25.3アンケートの調査結果(国道指摘箇所の特徴)

- 選定検討対象とした国道指摘箇所669件は、急カーブや狭幅員といった運転に注意が必要な単路への指摘が多数あり
- 時間帯は、一般的に交通量が多くなる夕方ピーク時や朝ピーク時への指摘が多数あり
- 季節は、「通年」に次いで「冬(降雪や凍結あり)」が多いが、冬期にアンケートを行ったために多くなった可能性あり

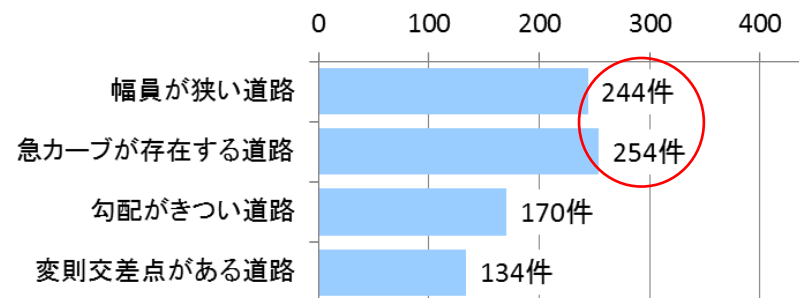
### 単路・交差点

N=669(件)



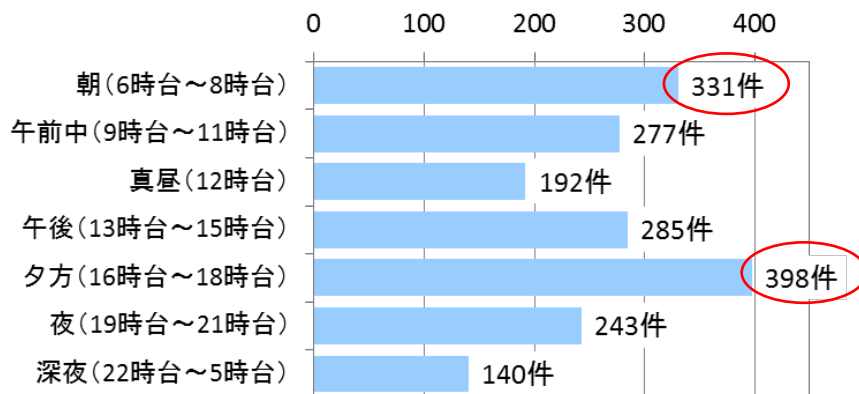
### 道路構造

N=549(件)(複数回答あり)  
※無回答120(件)を除いた回答数



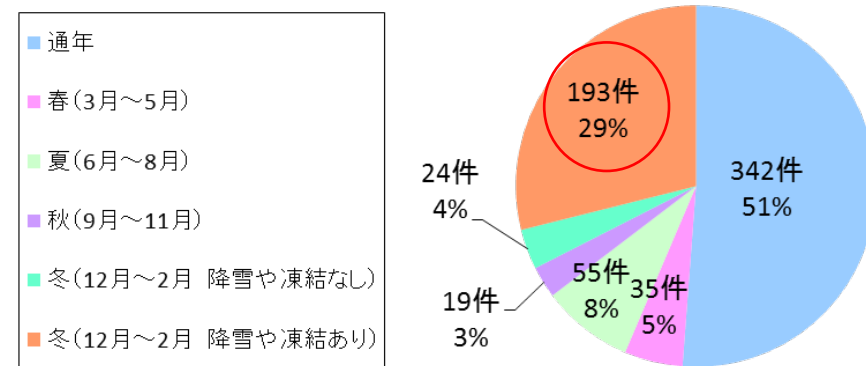
### 時間帯

N=587(件)(複数回答あり)  
※無回答82(件)を除いた回答数



### 季節

N=668(件)  
※無回答1(件)を除いた回答数

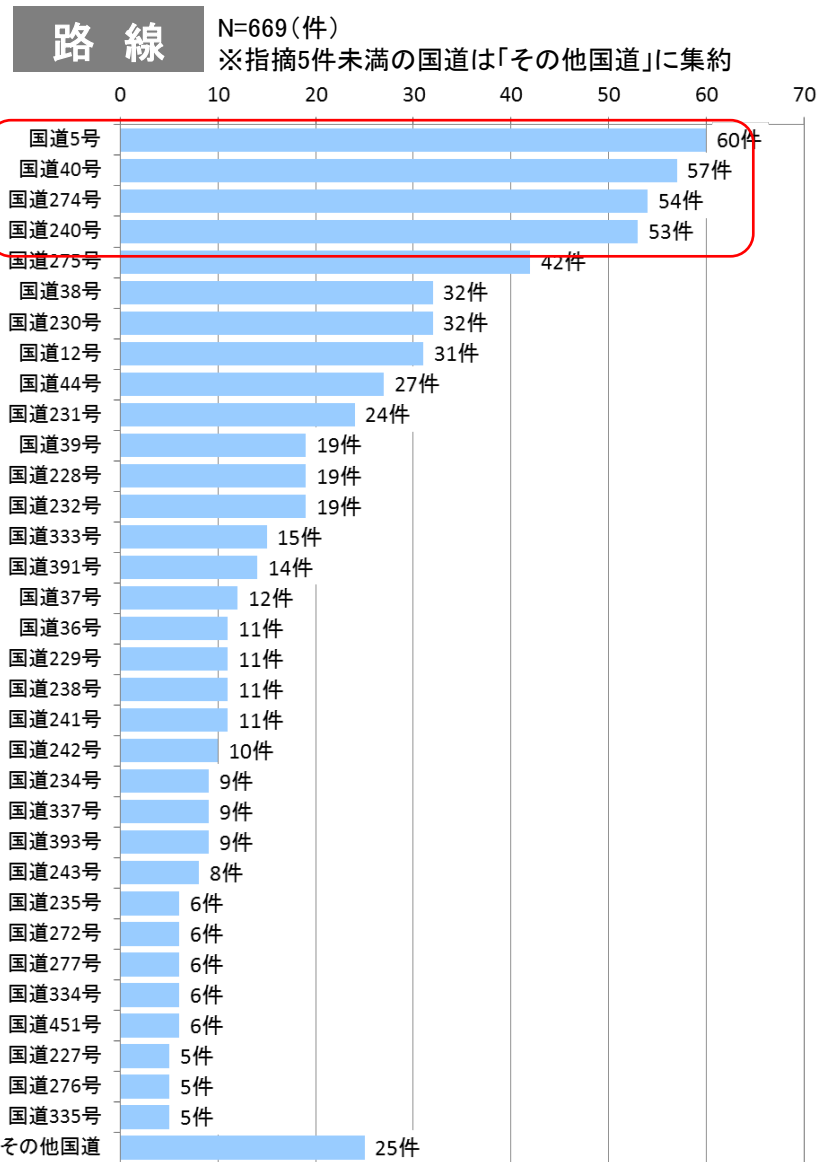
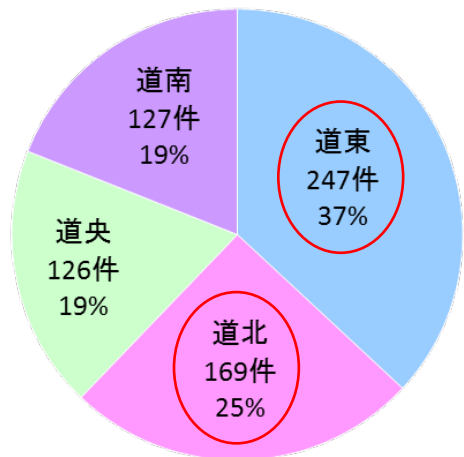


3. H25.3アンケートの概要および集計結果について

# H25.3アンケートの調査結果(路線別・開建別の回答結果)

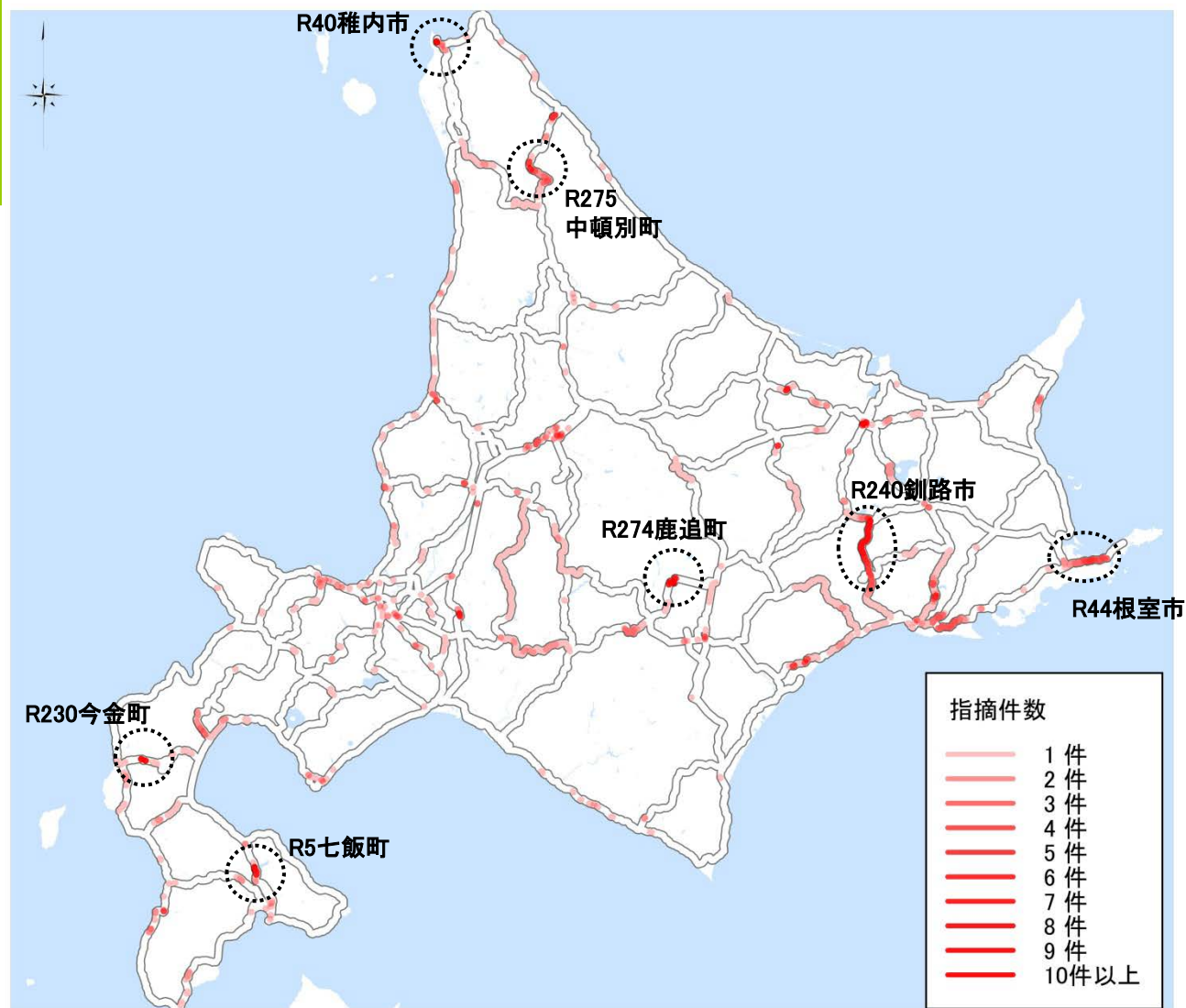
- 選定対象とした国道指摘箇所は、道東、道北方面が多い
- 路線別では、国道5号が最も多く、次いで40号、274号、240号などが多い

**地域** N=669(件)



## H25.3アンケートにおける国道指摘箇所(位置図)

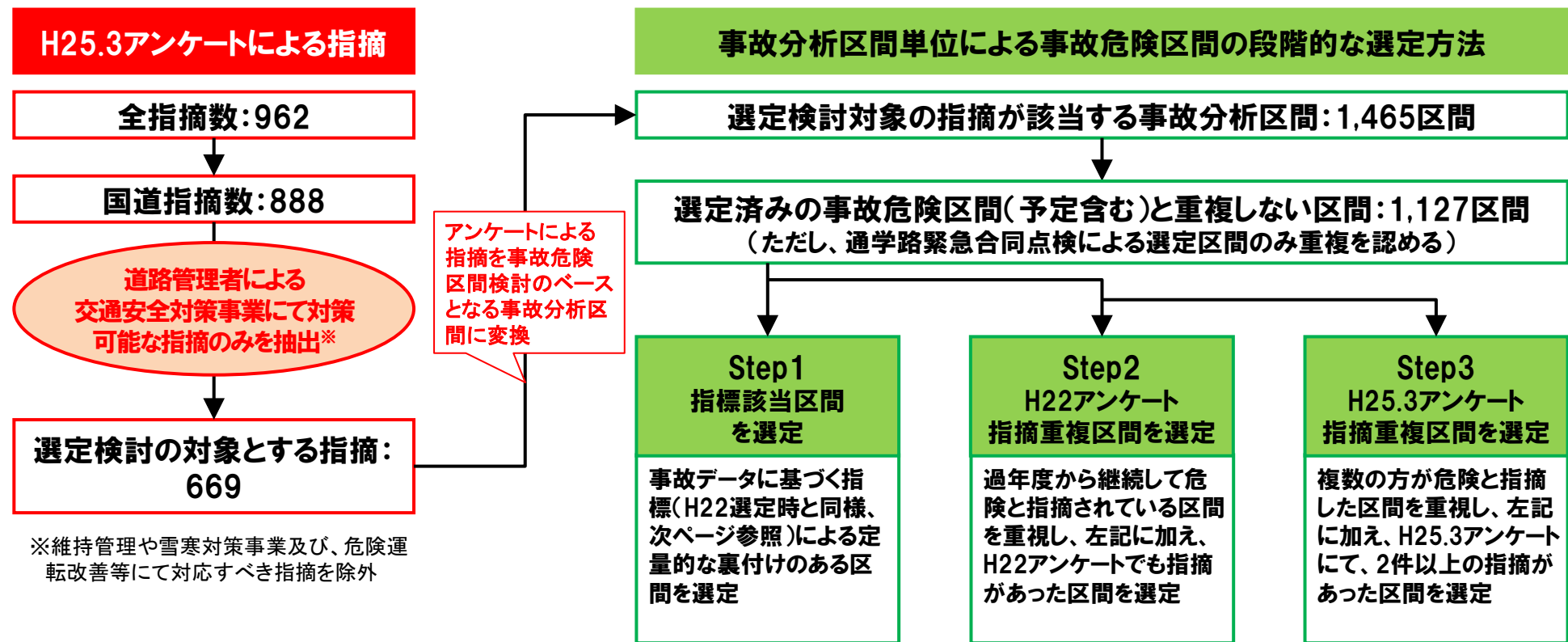
- 国道240号釧路市や国道274号鹿追町、国道5号七飯町、国道44号根室市などで、指摘箇所が重なっており、複数の方が危険と認識



# 「地域の声～H25.3アンケート～」による事故危険区間の選定方法

- 平成22年度の「地域の声」に基づく事故危険区間の選定は、市町村アンケートとパブリックコメントによる指摘箇所について、「冬期事故多発」、「夜間事故多発」等の観点による事故データを考慮した各指標から実施(定量的に裏付けがある区間を抽出)
- H25.3アンケートに基づく選定は、H22選定時の指標による検証のほか、指摘の重複状況(同一区間への複数意見)を考慮して、3段階で行う方法を検討

⇒ 審議事項: 下記のH25.3アンケートに基づく事故危険区間の選定方法について、ご審議いただきたい



## 選定方法Step1における「事故データに基づく指標」

- Step1では、「選定検討対象の指摘が該当する事故分析区間(選定済み事故危険区間を除く)」を対象として、下記の5つの観点による「事故データに基づく指標」について検証し、該当する区間を事故危険区間(案)として選定
- 下記の「事故データに基づく指標」は、H22の「地域の声」による事故危険区間選定時における指標を踏襲し、「H19～22の事故データ」を用いて評価

### (1) 事故多発 or 死亡事故発生

- ①死傷事故率が150件/億台<sup>キ</sup>以上かつ死傷事故4件以上発生(H19～H22)
- ②死亡事故発生(H19～H22)

### (2) 道路構造令不適合 (幅員狭小 or 急勾配 or 急カーブ)

- ①道路構造令の基準に適合していない道路で、死傷事故が1件以上発生(H19～H22)

※「道路構造令」とは、道路法第30条第1項および第2項の規定に基づき、道路の新設または改築における道路構造の一般的技術的基準を定めた政令。(新設・改築以外はこの基準によらなくても良い。また、この基準に適合していない道路を存置しても道路構造令には抵触しない。)

※対象とする基準：車線幅員、縦断線形、曲線半径について、今回は、設計速度60km/hとした場合に、道路構造令で定められている基準をもとに適合・不適合を判定する。

### (3) 冬期事故多発

- ①冬期の事故多発(H19～H22における12～2月の死傷事故率が150件/億台<sup>キ</sup>以上かつ死傷事故2件以上)

### (4) 夜間事故多発

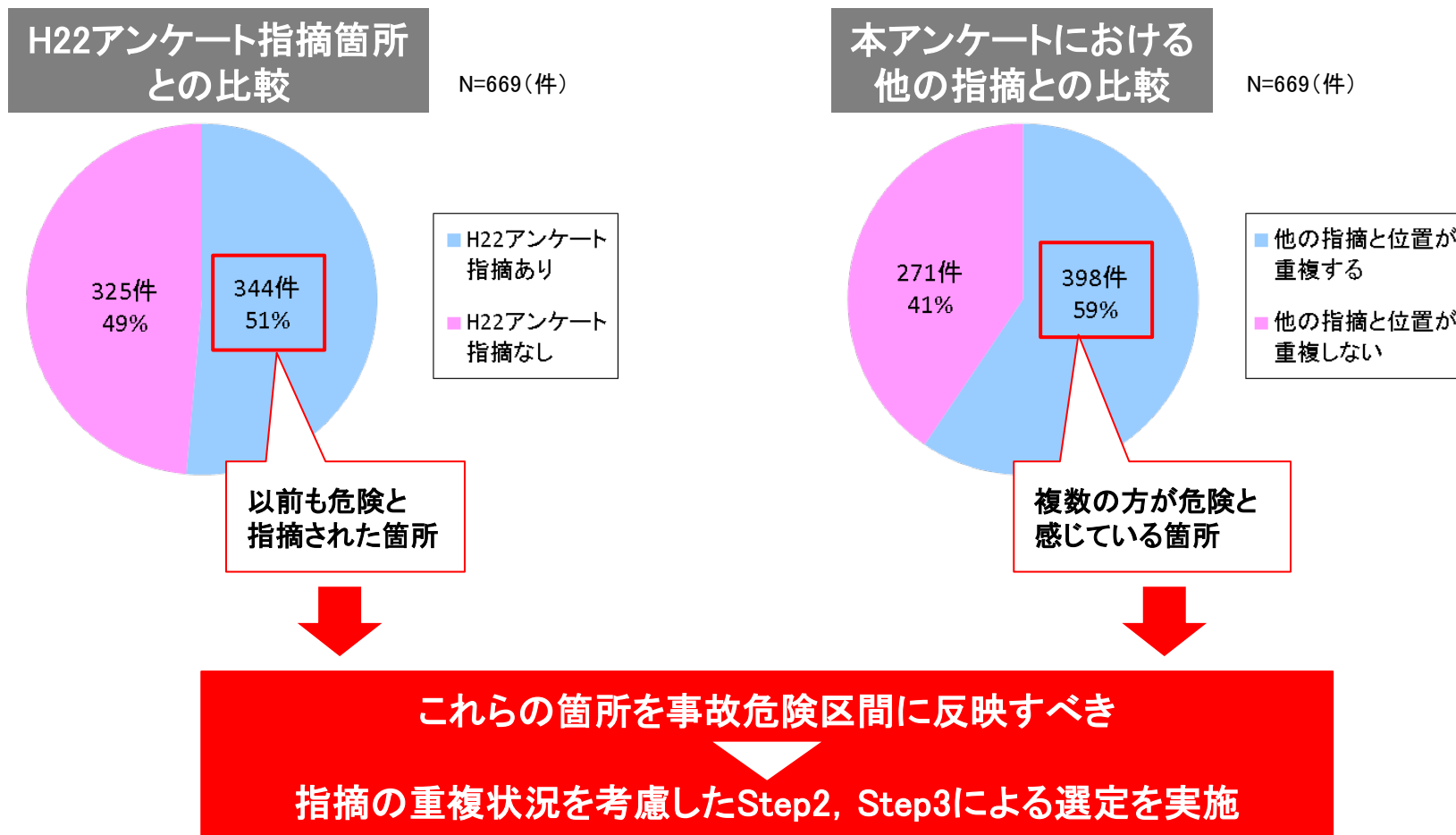
- ①夜間の事故多発(H19～H22における夜間の死傷事故率が150件/億台<sup>キ</sup>以上かつ死傷事故4件以上)

### (5) 歩行者・自転車の事故発生

- ①【交差点】人or自転車対車両の死傷事故が2件以上発生(H19～H22)
- ②【交差点】人or自転車対車両の重大事故発生(H19～H22)
- ③人対自転車の死傷事故が1件以上発生(H19～H22)

## H25.3アンケートの指摘箇所重複状況

- 本アンケートの指摘の約5割がH22アンケートでも指摘があった箇所
- 本アンケートの指摘箇所の約6割が他の指摘と位置が重なっている箇所

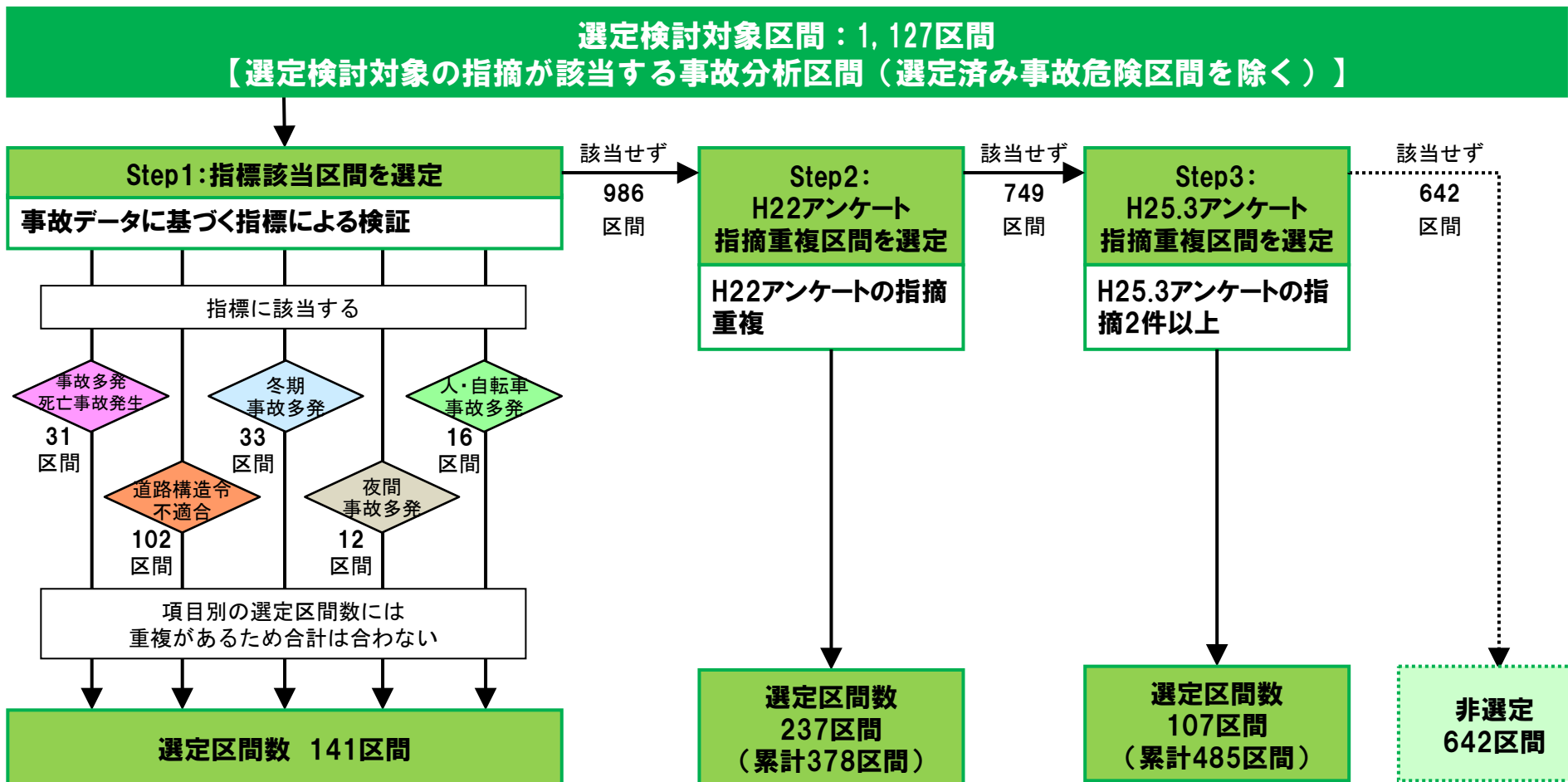




## H25.3アンケートによる事故危険区間の段階的な選定結果(事故分析区間単位)

➤ 選定方法Step1～3に従って、段階的に「事故危険区間(案)」を選定

⇒ Step1で141区間、Step2までで計378区間、Step3までで計485区間を選定(選定検討対象区間の約4割)



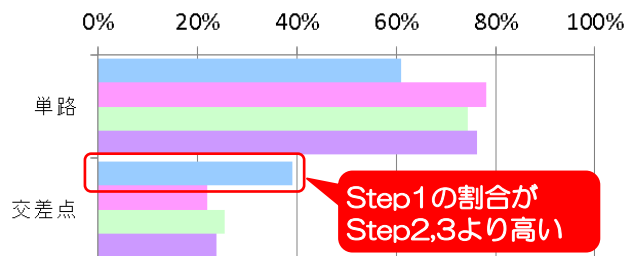
※上記の選定区間数は、事故分析区間単位の数値

4. H25.3アンケートによる事故危険区間の選定について

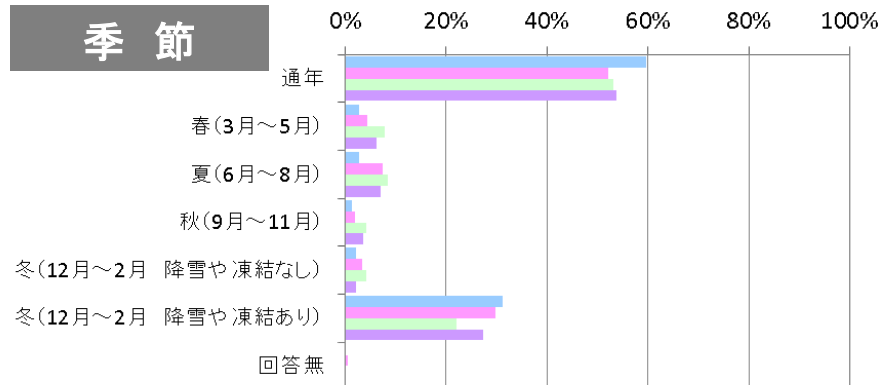
# 各Stepで選定された区間に対するアンケート意見の特徴

- Step1は、事故発生区間のみが選定されるため、事故が実際に発生しやすい交差点の割合がStep2,3より高い
- Step2,3は、複数の方が危険と感じている区間が選定されるため、「急カーブ」や「幅員が狭い」といった運転に必要な区間(潜在的な事故危険区間)の割合が高い

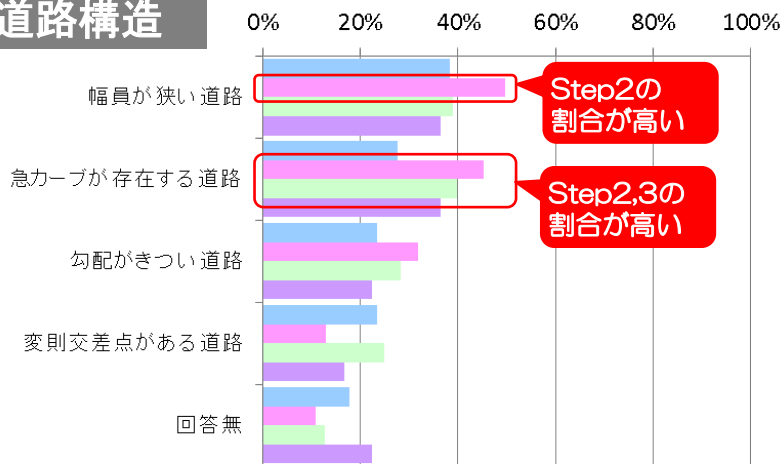
## 単路・交差点



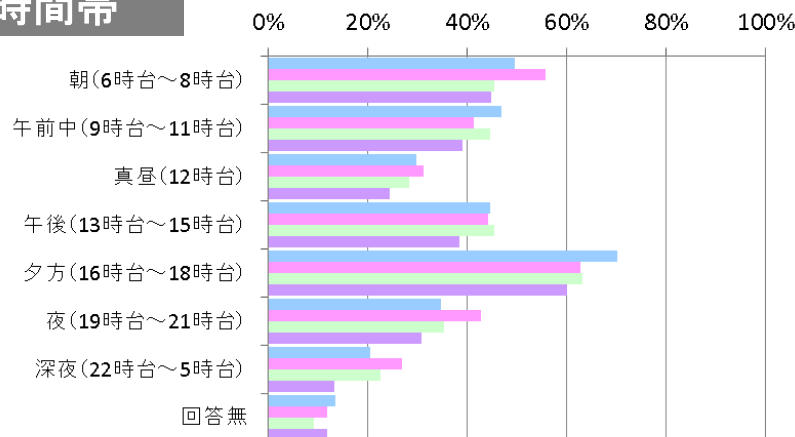
## 季節



## 道路構造



## 時間帯



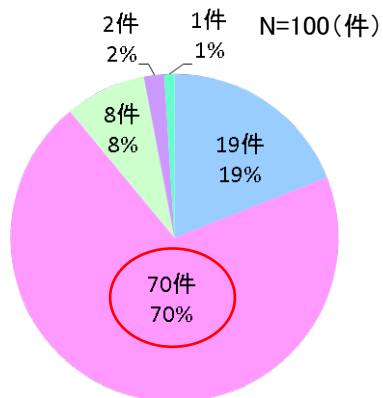
Step1 Step2 Step3 非選定

N=Step1:144, Step2:201, Step3:141, 非選定:143(件)

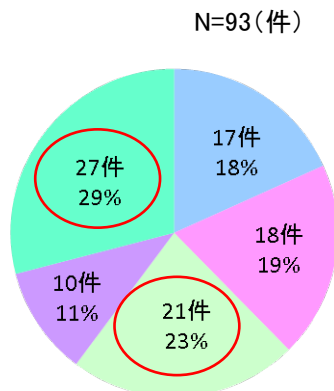
## Step1の各指標で選定された区間に対するアンケート意見の特徴

➤ Step1の割合が高かった「単路」や道路構造が「幅員が狭い道路」、季節が「通年」、時間帯が「夕方」となっている意見は、「道路構造令不適」の指標に該当した意見が多いが、「交差点」に対する意見は、「人・自転車事故多発」や「冬期事故多発」の指標に該当した意見が多い

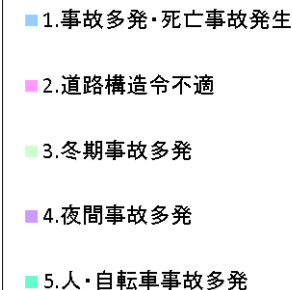
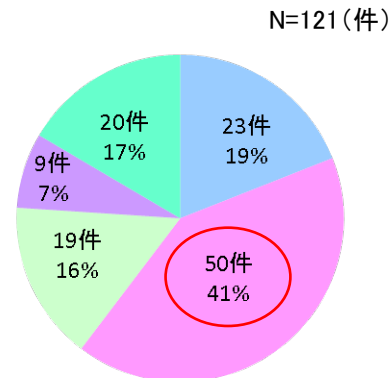
### 単路



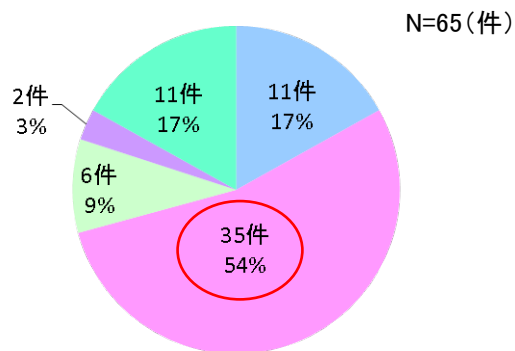
### 交差点



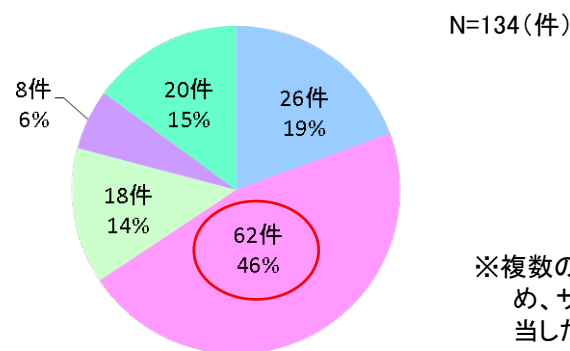
### 季節 - 通年



### 道路構造 - 幅員が狭い道路



### 時間帯 - 夕方(16時台~18時台)



※複数の指標に該当した意見があるため、サンプル数Nは、複数指標に該当した意見をそれぞれでカウントした累計値

5. 通学路点検に関する北海道・札幌市からの追加提案箇所について

**通学路緊急合同点検の実施経緯・実施状況**

- ▶ 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

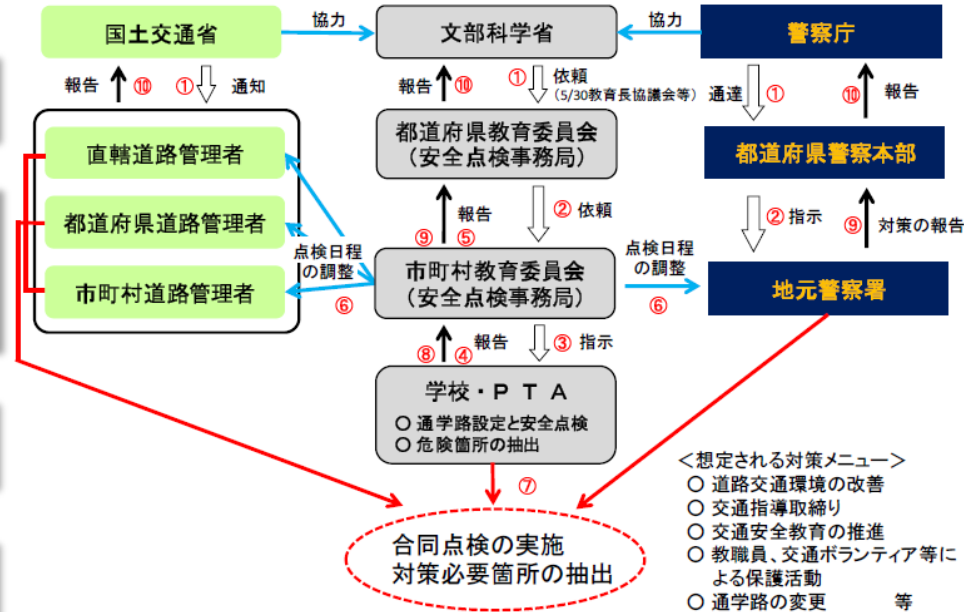
- ①国レベルの連携体制の強化
- ②地域レベルの関係機関による連携体制整備
- ③緊急合同点検の実施

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

## 通学路点検における北海道・札幌市の状況(点検結果)

- 第3回委員会(H25.3.1)にて、国道における通学路緊急合同点検の対策必要箇所を事故ゼロプランとして追加選定することを提案
  - 委員から「道道及び札幌市道についても事故ゼロプランへ追加すべき」とのご提案あり
- ⇒維持管理対応を除く対策箇所として、**北海道による対策実施66箇所、札幌市による対策実施4箇所**を追加

## ■北海道における通学路の緊急合同点検結果

| 合同点検<br>実施<br>学校数 | 危険<br>箇所数 | うち<br>合同点検<br>実施箇所数 | うち<br>対策必要<br>箇所数※1 | 国道  | 道道  | 市町村<br>(市町村道等) | その他<br>(私道、農道等) |
|-------------------|-----------|---------------------|---------------------|-----|-----|----------------|-----------------|
| 498               | 2,111     | 1,300               | 1,233               | 104 | 388 | 740            | 1               |



(単位:箇所)

|                | 事故ゼロプランへの追加予定箇所 | 備考           |
|----------------|-----------------|--------------|
| 国による対策実施箇所※2   | 61              | 第3回委員会にて提示済み |
| 北海道による対策実施箇所※2 | 66              |              |
| 札幌市による対策実施実施※2 | 4               |              |

※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 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)。

## 第5回委員会(本日)

- 事故危険箇所(H25～28)について **報告**
- H25.3アンケートの概要および集計結果について **報告**
- H25.3アンケートによる事故危険区間の選定について **報告** **審議**
- 通学路点検に関する北海道・札幌市からの追加提案箇所について **報告**



次回(第6回)委員会は、下記の内容を予定

- ・第5回委員会を踏まえた、「事故危険区間リスト」の提案
- ・北海道警察からの追加区間の提案
- ・事故危険区間の公表方法についての提案
- ・事故危険区間のフォローアップの提案