




# 第8回北海道交通事故対策検討委員会

・検討委員会資料

報告 ▶	1. これまでの取組経緯	..... 2
報告 ▶	2. 事故危険区間のフォローアップの試行評価結果について	..... 7
審議 ▶	3. 事故危険区間のフォローアップ手法改善について	.....13
報告 ▶	4. 新たな事故危険箇所(案)の登録について	.....19
報告 ▶	5. 生活道路の対策エリア登録について	.....24
報告 ▶	6. 今後の予定	.....35



第8回北海道交通事故対策検討委員会

報告

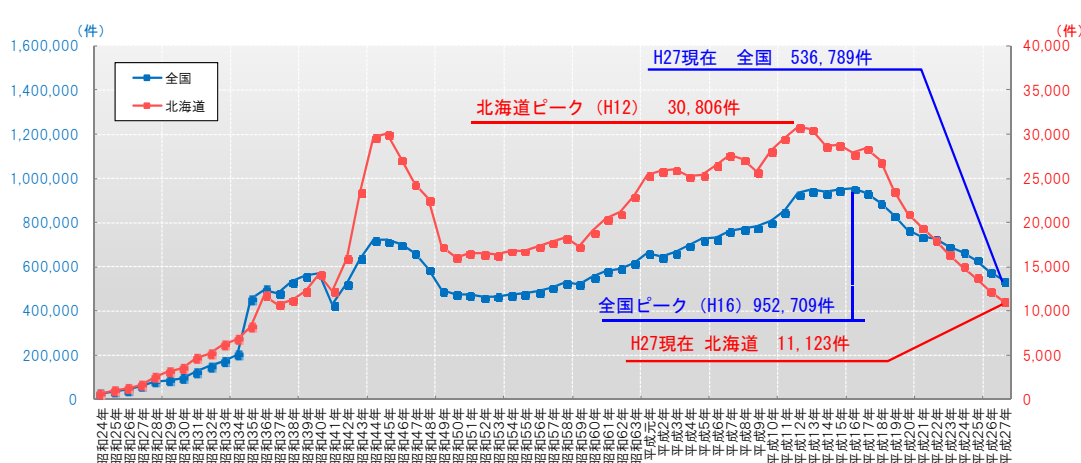
# 1. これまでの取組経緯

---

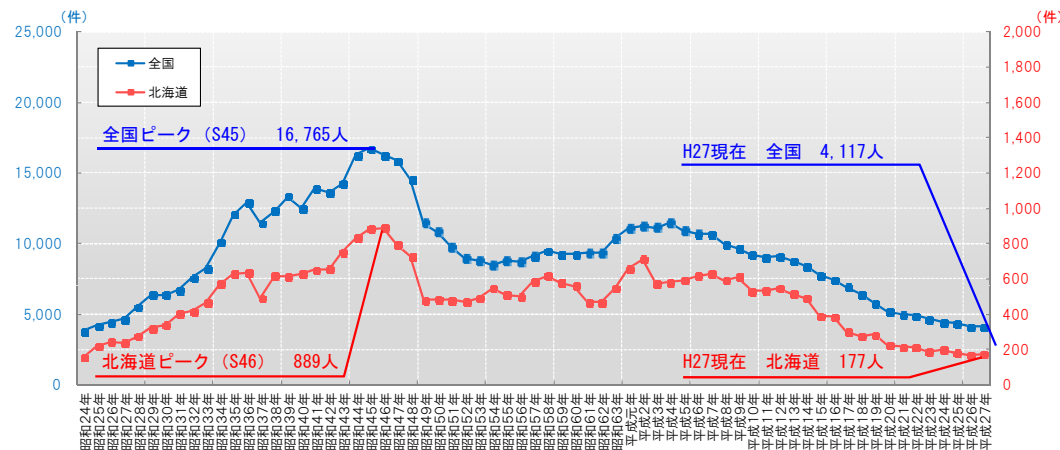
1. これまでの取組経緯

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、その後再び増加するも、**近年は再び減少に転じているが、平成27年の交通事故死者数は177人と、3年ぶりに増加**
- ▶ 全国的な傾向として、致死率の高い**高齢者人口の増加が近年の交通事故死者数を押し上げる要因**となっている
- ▶ 交通事故死者のうち高齢者が占める割合は、年々増加しており、**今後、高齢者人口増加により交通事故総数が増加していくことも懸念**される



【死傷事故件数の推移(昭和24年～平成27年)】



【死者数の推移(昭和24年～平成27年)】

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	H26	H27
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	愛知 219	愛知 204	愛知 213
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	兵庫 187	神奈川 185	大阪 196
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	千葉 186	千葉・兵庫 182	千葉 180
														4位 北海道 302						6位 北海道 190		4位 北海道 184	北海道 169	北海道 177	5位

【都道府県別の交通事故死者数の推移】

出典:公益社団法人 北海道交通安全推進委員会 (H27は警察庁資料より)

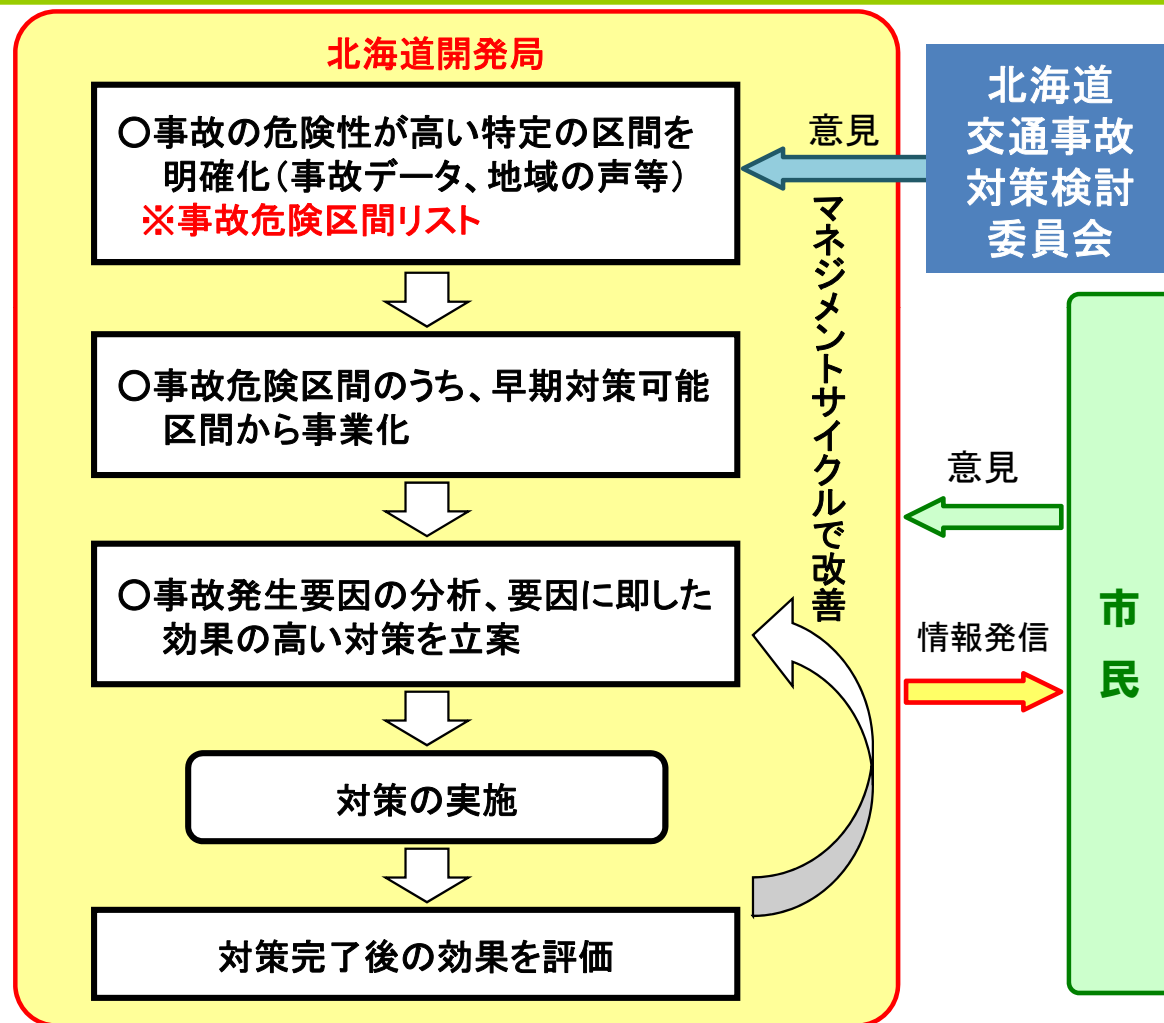
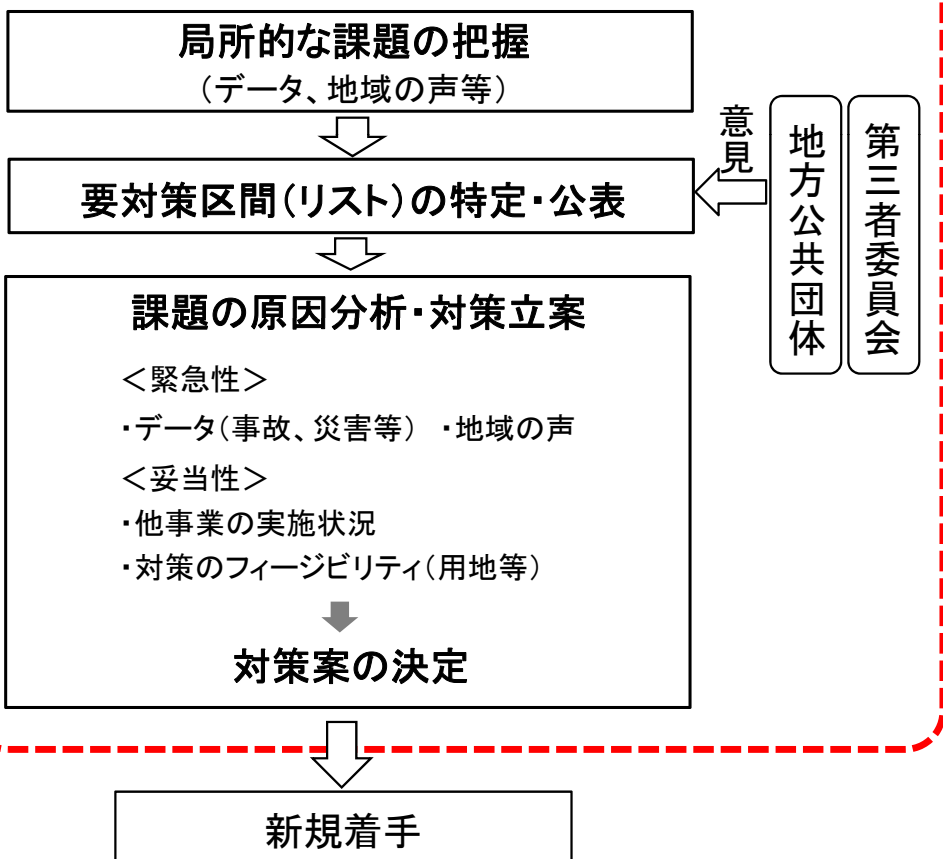
1. これまでの取組経緯

2. 事故ゼロプランの概要

- ▶ 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を推進
- ▶ 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・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で実施

〔 局所的な事業（交通安全・防災等） 〕

成果を上げるマネジメント



1. これまでの取組経緯

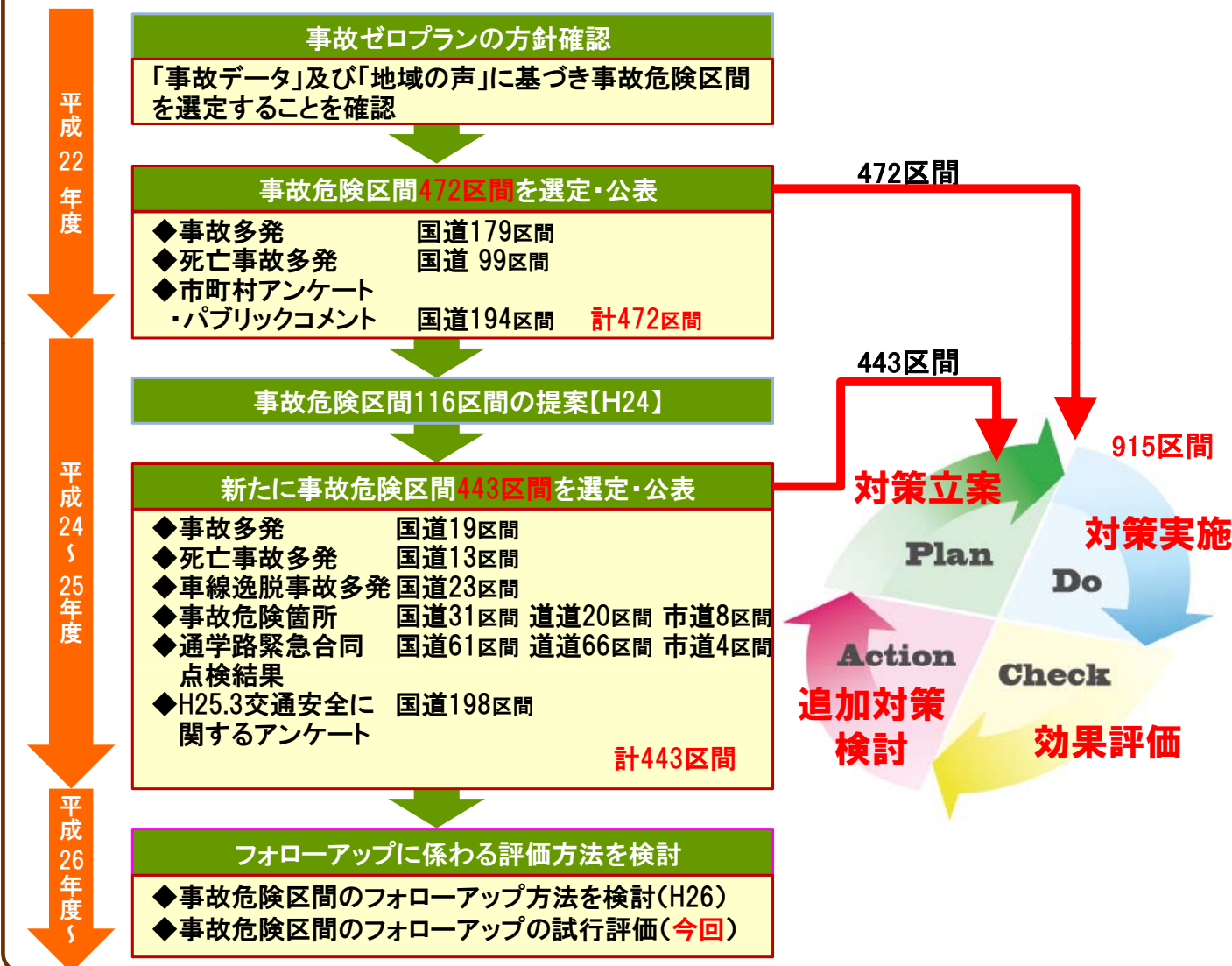
### 3. 北海道交通事故対策検討委員会のこれまでの経緯

- ▶ 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7回開催
- ▶ 委員会では事故危険区間を選定・公表しており、これまで公表された事故危険区間数は計915区間

あらまし

- 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を推進
- 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・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年度及び平成25年度に「事故データ」及び「地域の声」より事故危険区間915区間を選定・公表
- 選定された事故危険区間に対し、PDC Aサイクルに基づいたフォローアップに係わる具体的な評価方法を検討
- 試行評価を行い、評価結果の整理及び課題を抽出

取組の流れ(事故危険区間に係るもの)



1. これまでの取組経緯

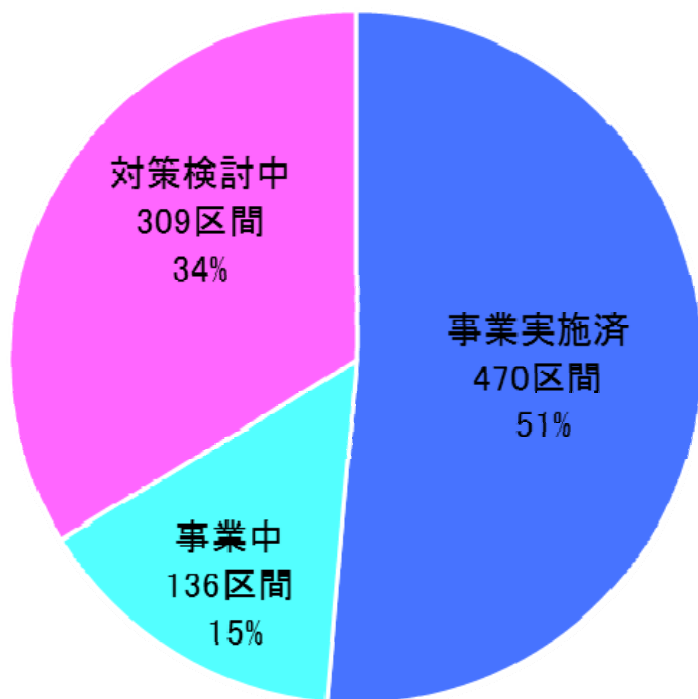
## 4. 事故危険区間の対策実施状況

➤ 事故危険区間の対策実施状況は、平成27年度末時点で全915区間のうち、事業実施済は470区間(51%)、事業中は136区間(15%)、対策検討中は309区間(34%)となっている。

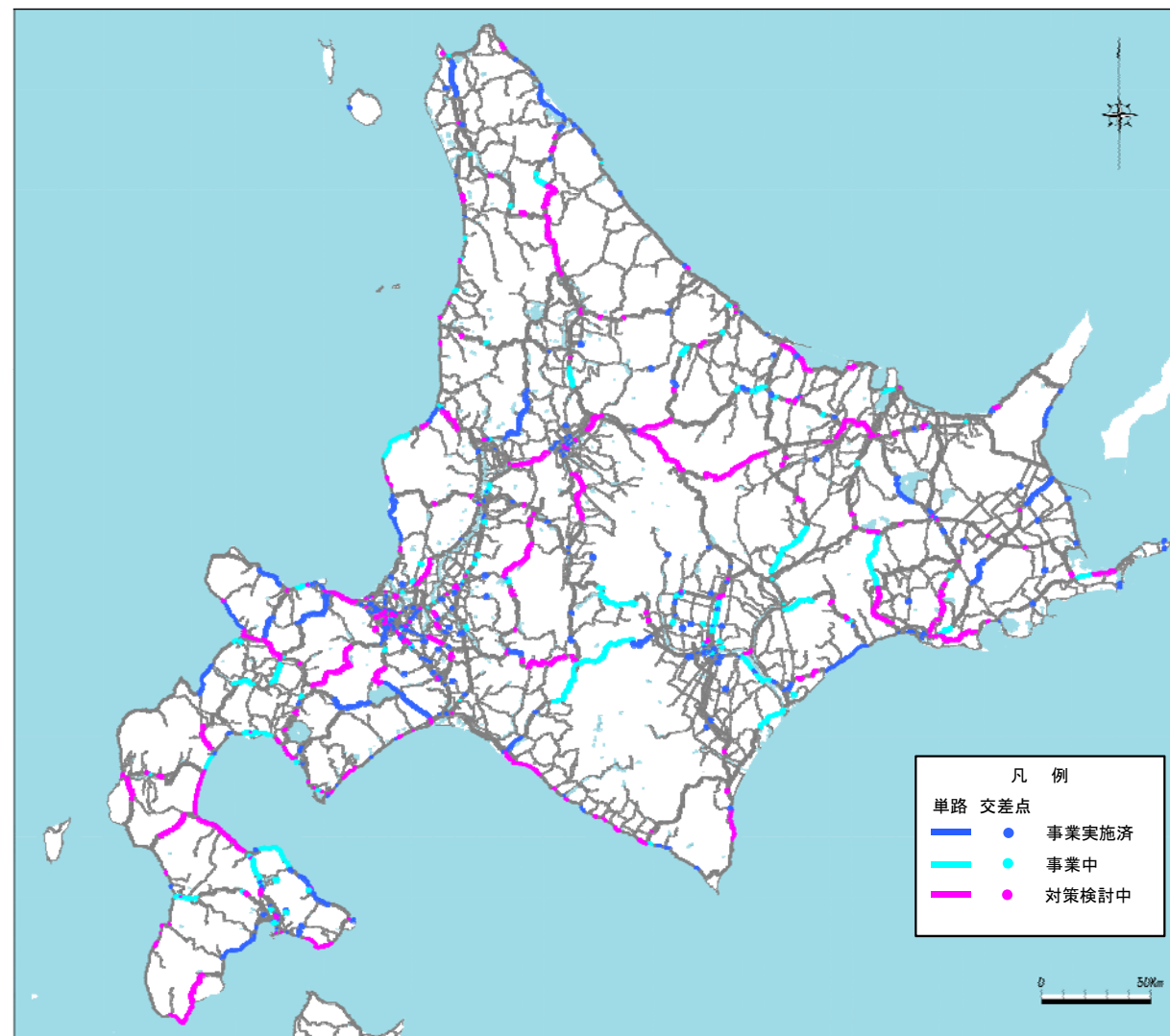
### 対策実施状況


### 対策実施状況図

#### ■平成27年度末時点の対策実施状況



N=915 (区間)





第8回北海道交通事故対策検討委員会

報告

## 2. 事故危険区間のフォローアップ の試行評価結果について

---



2. 事故危険区間のフォローアップの試行評価結果について

1. 第7回委員会までのおさらいと委員会意見を踏まえた対応について

- 第7回委員会審議では、フォローアップ全体の流れ、対策実施後の評価手法について審議
- 第8回委員会では、主な意見を踏まえ対策実施後の評価手法について再検討を実施し、**試行評価**を実施

前回委員会での審議事項

前回委員会での主な意見

事故危険区間のフォローアップ手法

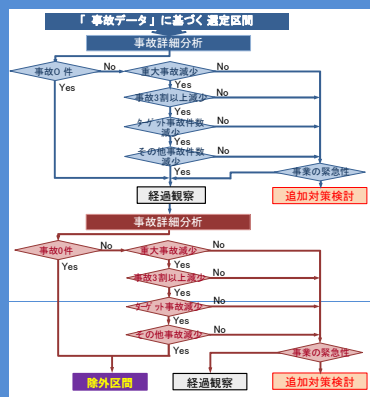
審議1

フォローアップ全体の流れ



審議2

対策実施後の評価手法



- ◆ 中間評価や最終評価等の設定における考え方について**了承**

- ◆ 事故対策としてはターゲット事故を対象として行っているため、**ターゲット事故を減らすための評価**が重要な要素となる
- ◆ 現在のフローについて、**並列にして総合的に判断する形**で見せた方が良い
- ◆ 事業の**緊急性**については、言葉の説明を入れるのが良い
- ◆ 地域の声に基づく選定区間は、住民が**ヒヤリハット**を感じている区間であるため、**事故件数での最終判断は難しい**

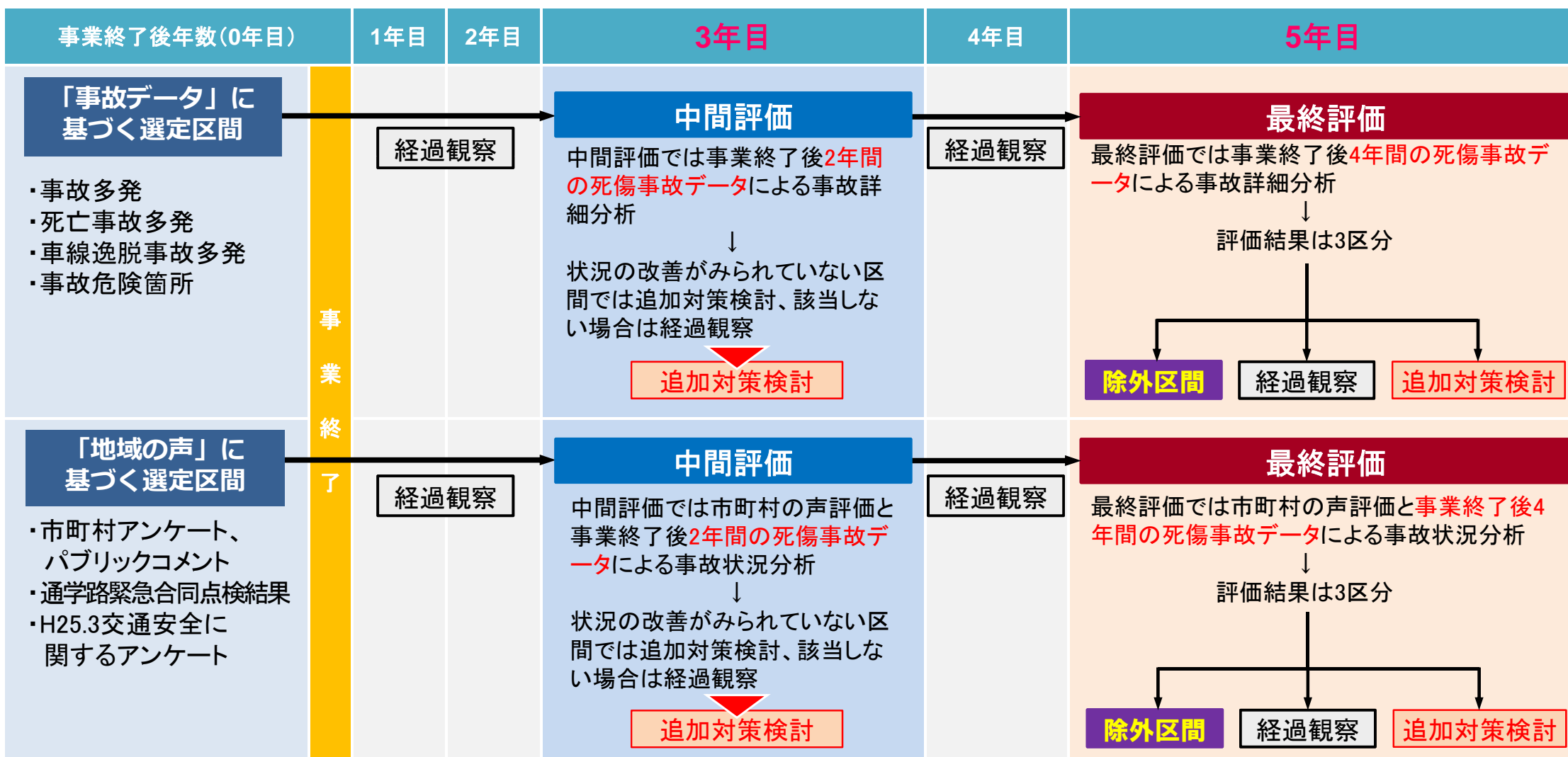
対策実施後の評価手法を再検討し、試行評価を実施

2. 事故危険区間のフォローアップの試行評価結果について

2. フォローアップ全体の流れ

▶ 事故危険区間のフォローアップ全体の流れは、以下の通り

▼ 事故危険区間のフォローアップ全体の流れ（前回委員会時）

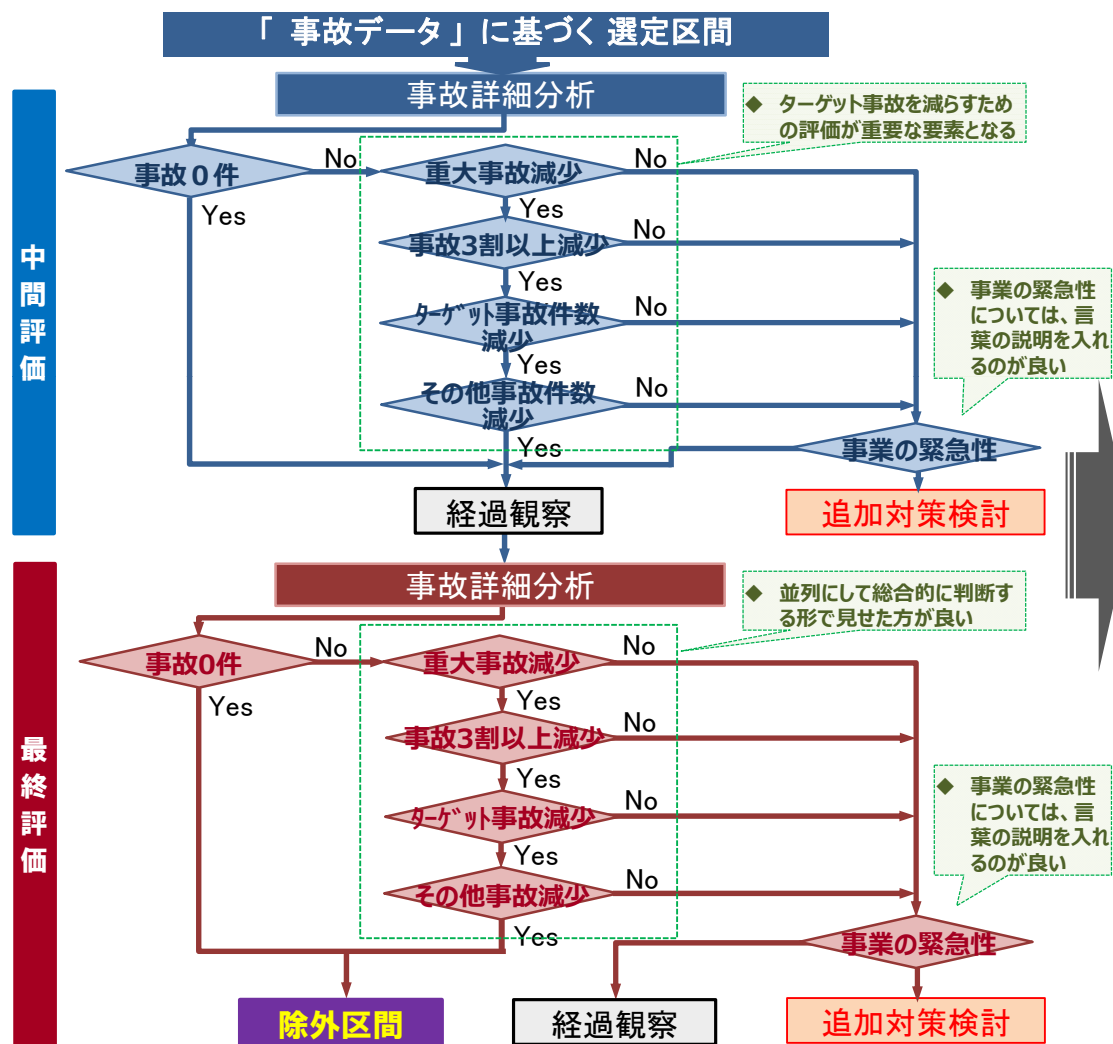


2. 事故危険区間のフォローアップの試行評価結果について

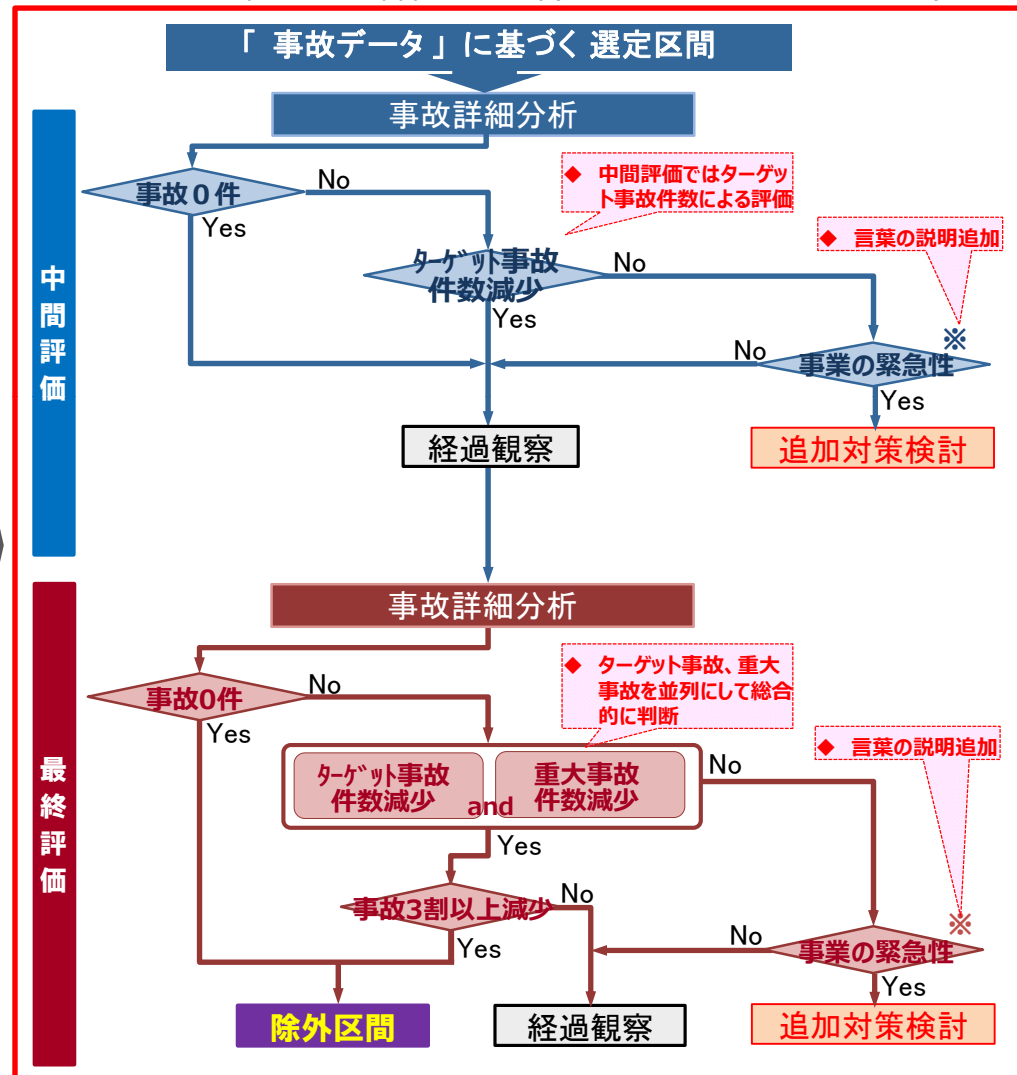
3. 対策実施後の評価手法(事故データに基づく選定区間)

- 事故データに基づく選定区間の対策実施後の評価手法(案)は、以下の通り
- 第7回委員会時においていただいた意見を基に修正を実施 《 〇 :意見 〻 :修正箇所》

▼対策実施後の評価手法(案) (第7回委員会時) ▼



▼対策実施後の評価手法(案) (委員会意見を踏まえ修正) ▼



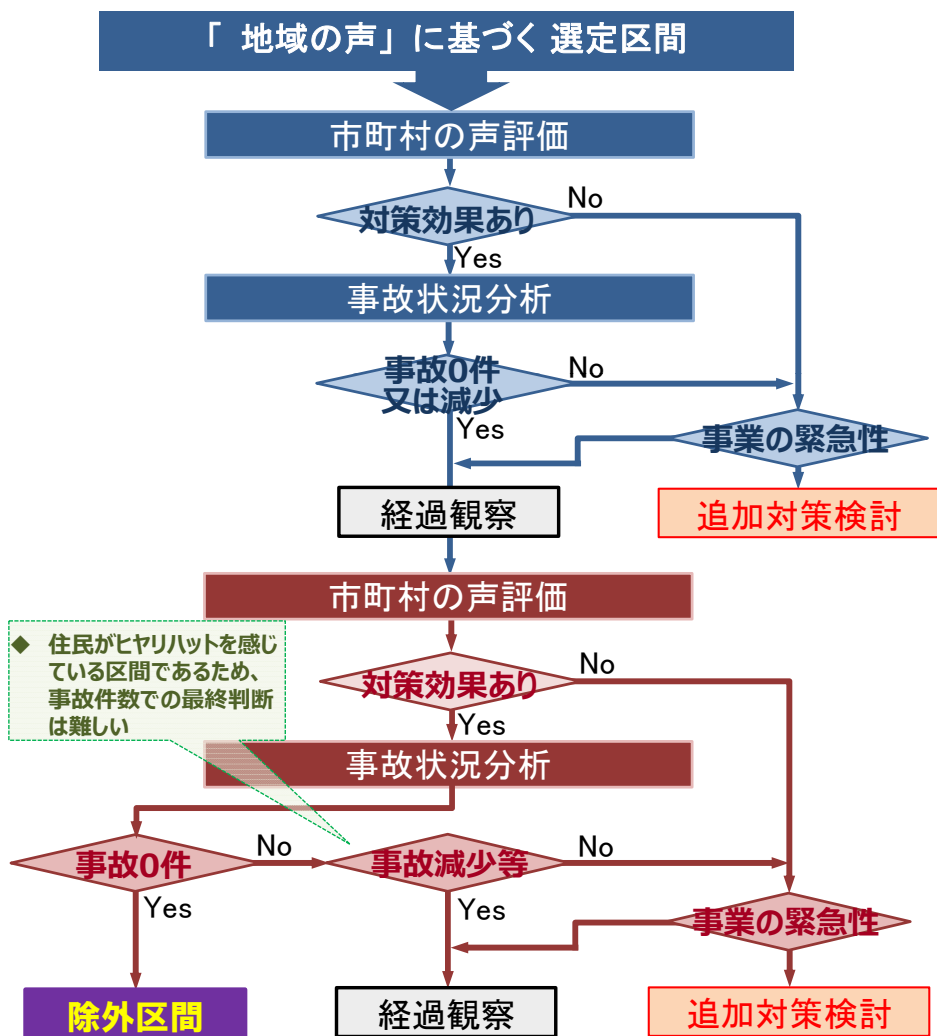
※重大事故や大幅な周辺状況の変化等があった場合

2. 事故危険区間のフォローアップの試行評価結果について

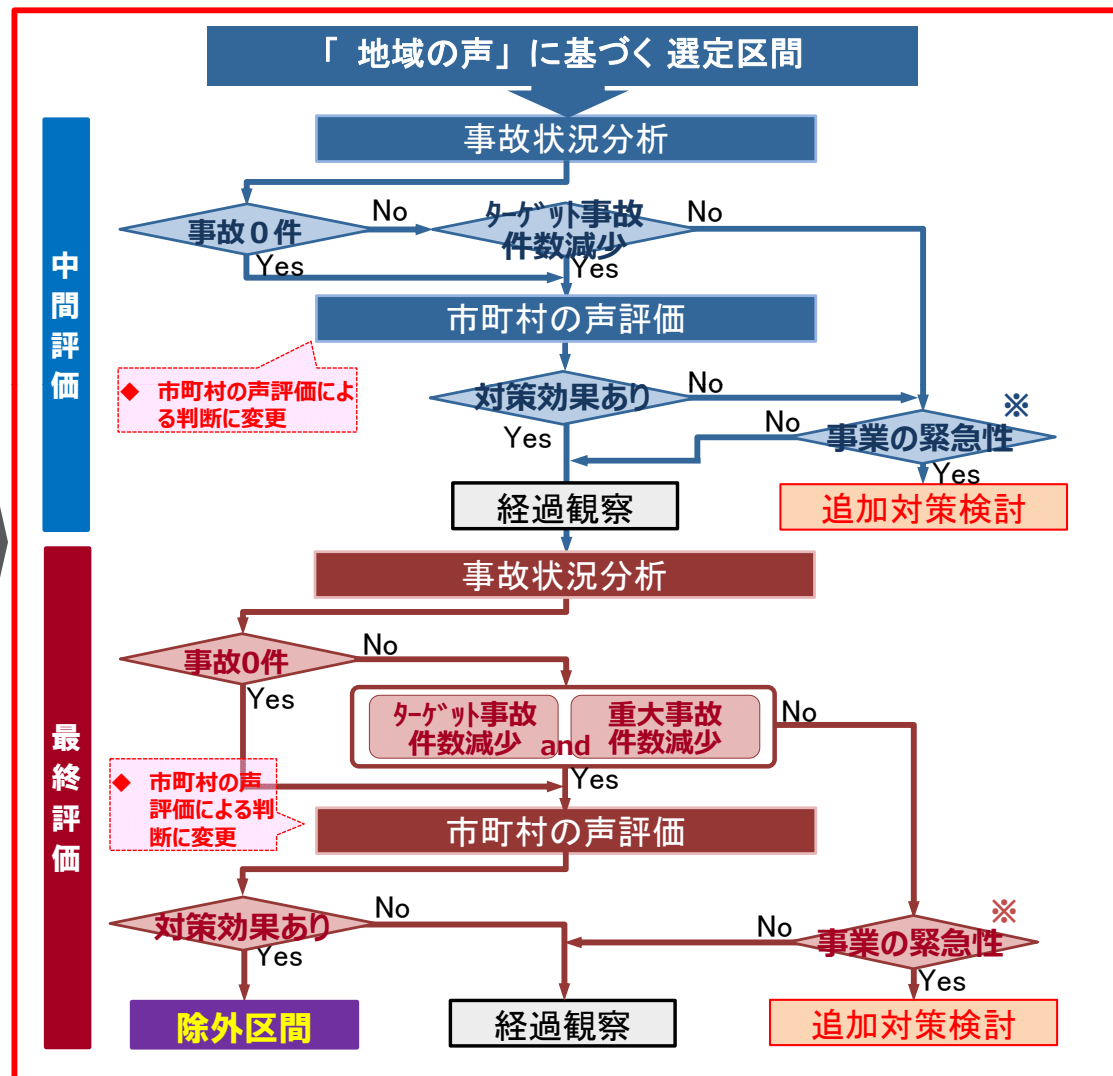
3. 対策実施後の評価手法(地域の声に基づく選定区間)

- 事故危険区間のフォローアップに係る、地域の声に基づく選定区間の全体スキーム(案)は、以下の通り
- 第7回委員会時においていただいた意見を基に、修正を実施 《 〇 :意見 〇 :修正箇所》

▼全体スキーム(案) (第7回委員会時) ▼



▼全体スキーム(案) (委員会意見を踏まえ修正) ▼



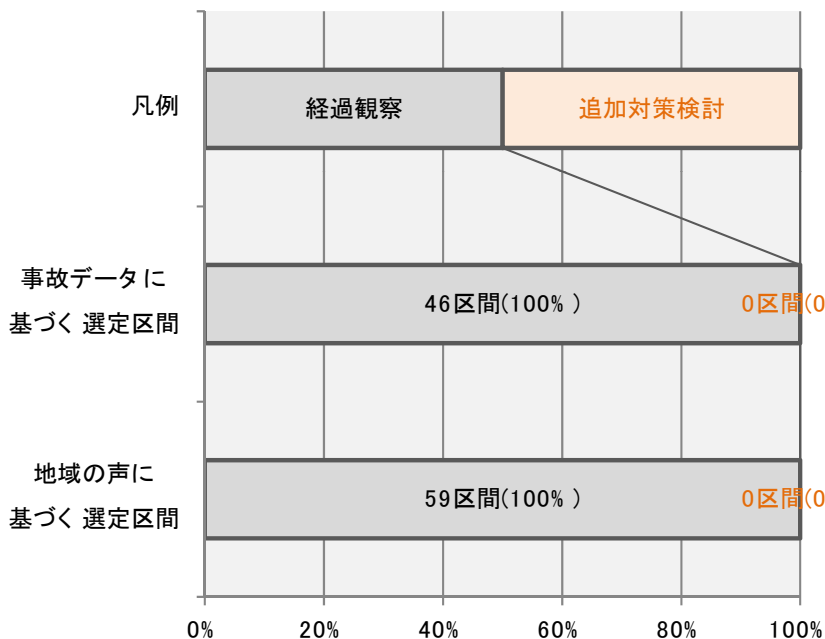
※重大事故や大幅な周辺状況の変化等があった場合

2. 事故危険区間のフォローアップの試行評価結果について

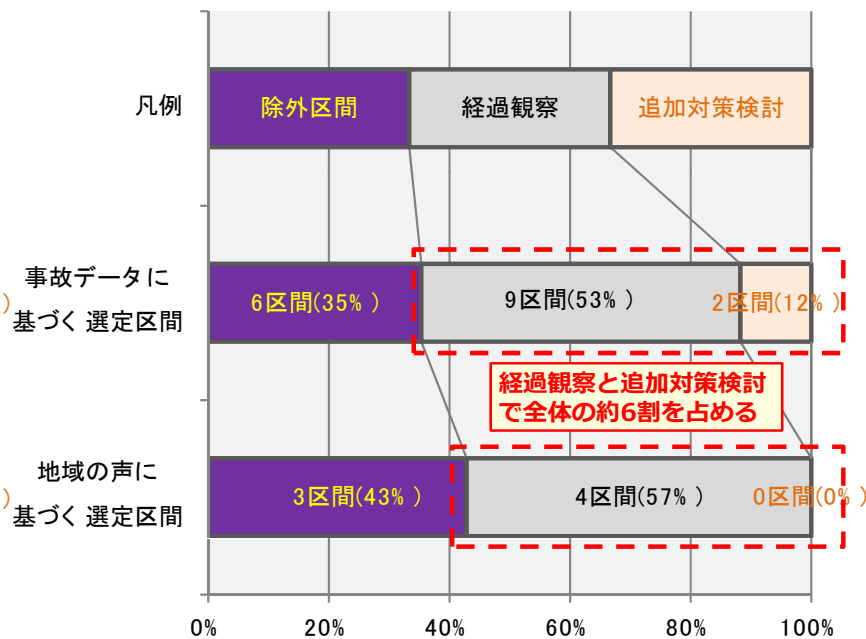
4. 試行評価結果の報告及び課題

- 事故データに基づく選定区間(63区間)及び、地域の声に基づく選定区間(66区間)について、**試行評価**を行った結果は、以下の通り
  - ・**中間評価**: 経過観察105区間
  - ・**最終評価**: 除外区間9区間、経過観察13区間、追加対策検討2区間
- 最終評価結果では、**経過観察と追加対策検討で全体の約6割を占める**

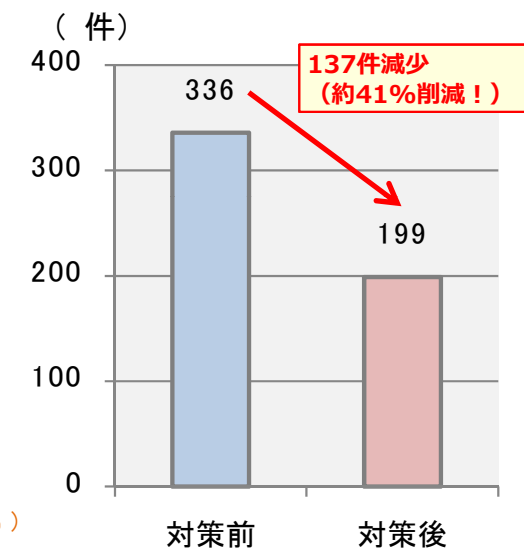
▼試行評価結果（中間）▼



▼試行評価結果（最終）▼

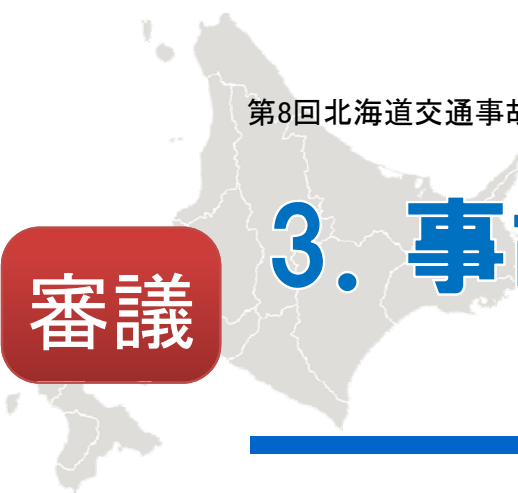


▼最終評価実施区間の対策前後の事故発生件数



資料：交通事故データ (ITARDA)  
 ※最終評価箇所 (n=24区間)  
 ※対策前4年間、対策後4年間の合計件数

除外区間とならない限りは、対策実施後も事故危険区間リストに残るため、対策実施の有無を適切に明示できない。



第8回北海道交通事故対策検討委員会

審議

# 3. 事故危険区間のフォローアップ手法 改善について

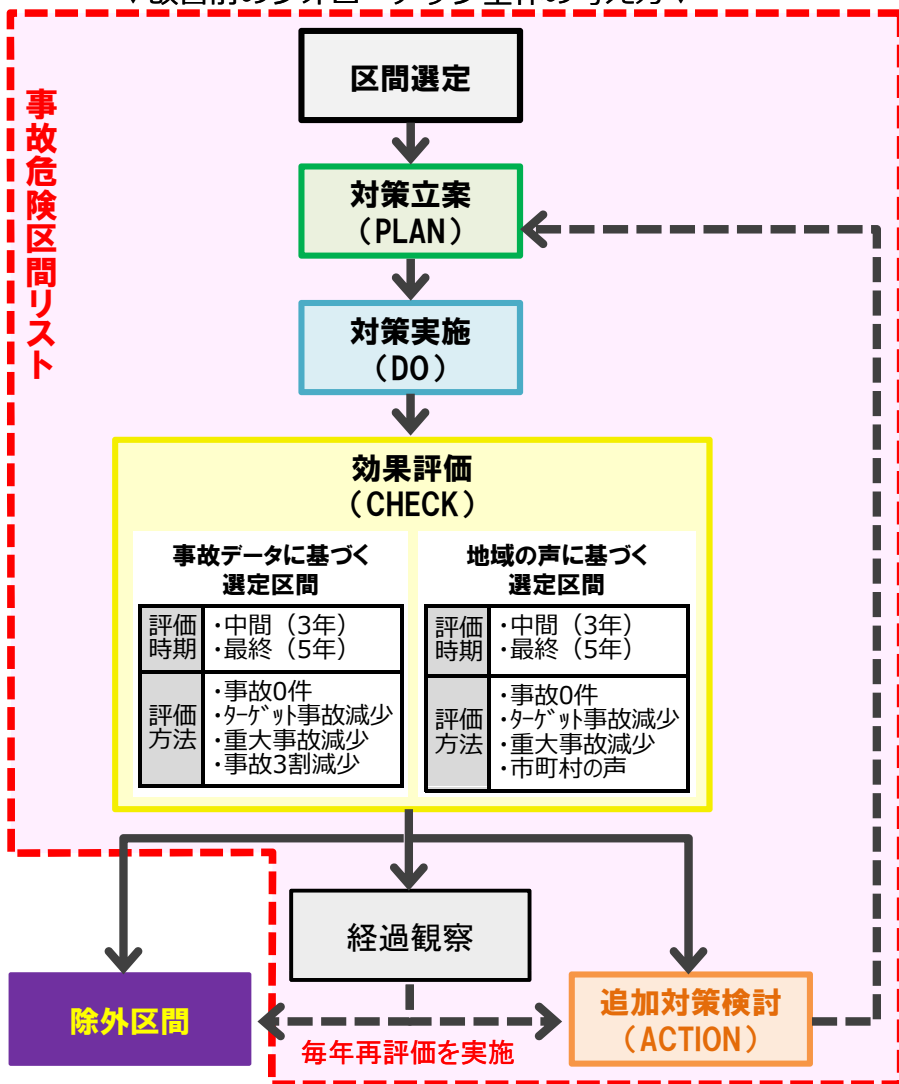
---

3. 事故危険区間のフォローアップ手法改善について

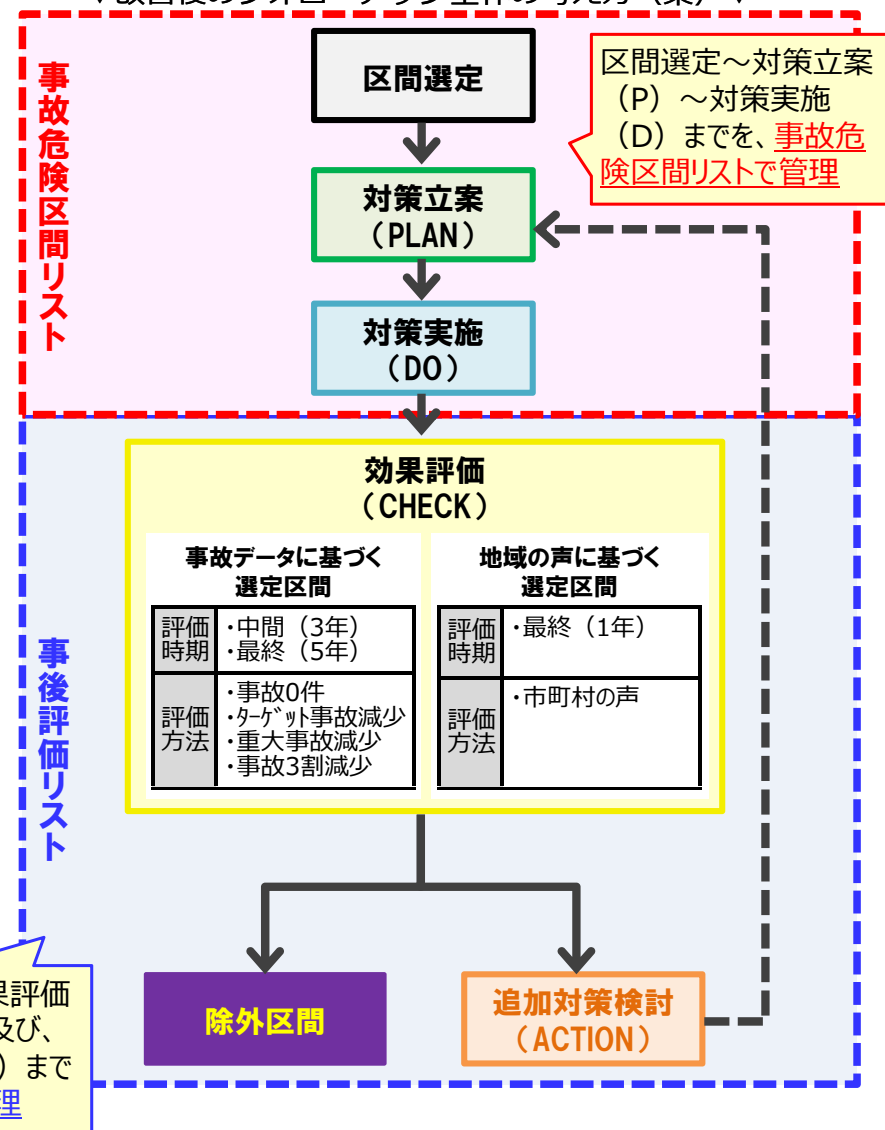
1. フォローアップ全体の考え方の改善について(その1)

▶ 事故危険区間リストの管理を2つに分割することで、**未対策箇所と対策実施箇所(事後評価)の差別化を図る**

▼改善前のフォローアップ全体の考え方▼



▼改善後のフォローアップ全体の考え方 (案) ▼

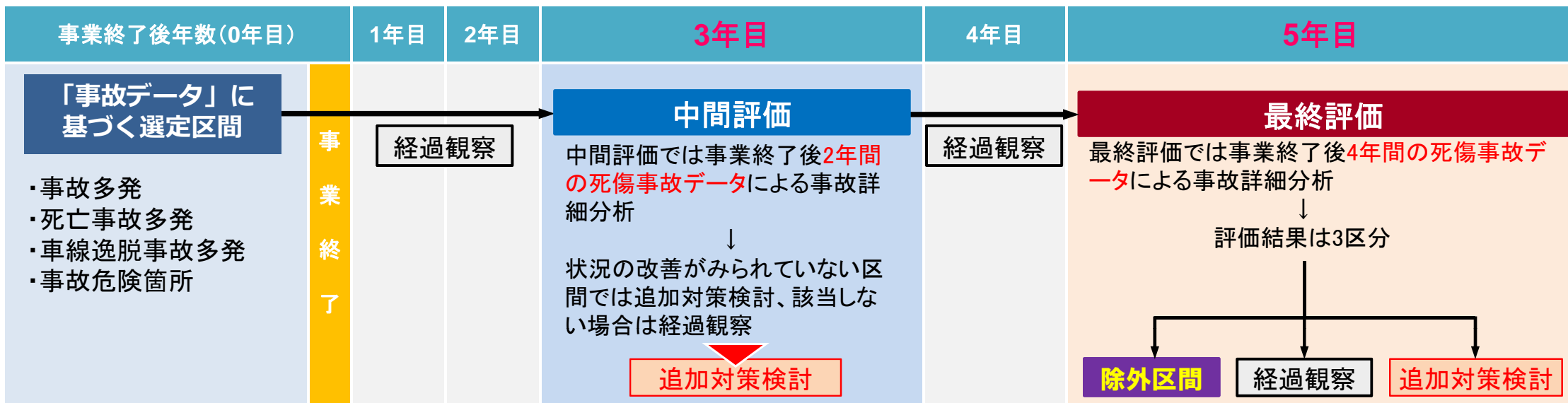


3. 事故危険区間のフォローアップ手法改善について

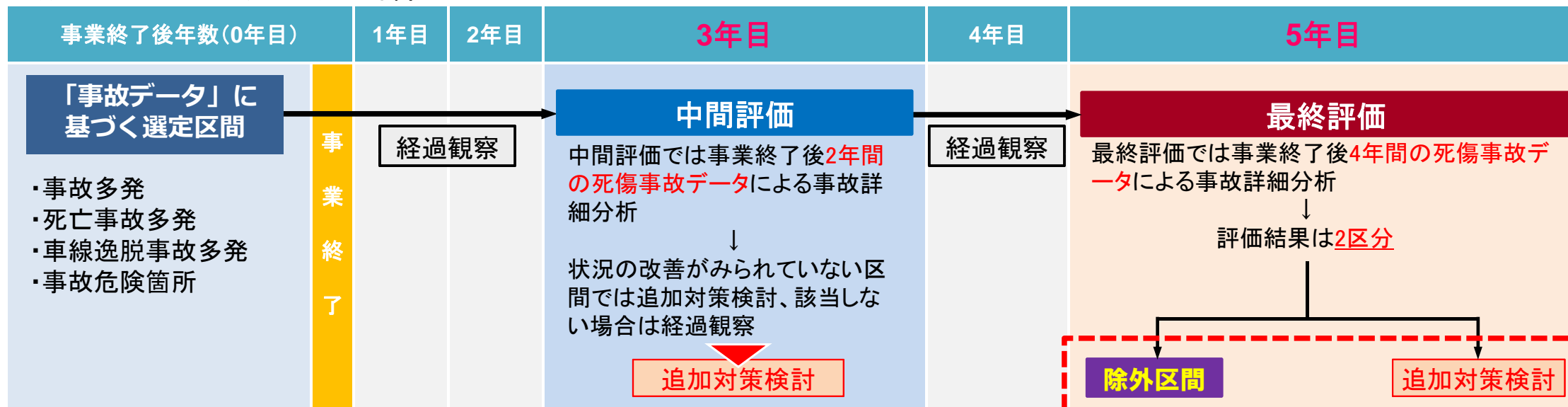
2. 事故データに基づく事業実施後の最終評価の改善について(その2)

▶ 事業実施後の最終評価は、経過観察を止め、除外区間及び追加対策検討の2区分に変更

▼改善前のフォローアップの流れ



▼改善後のフォローアップの流れ(案)



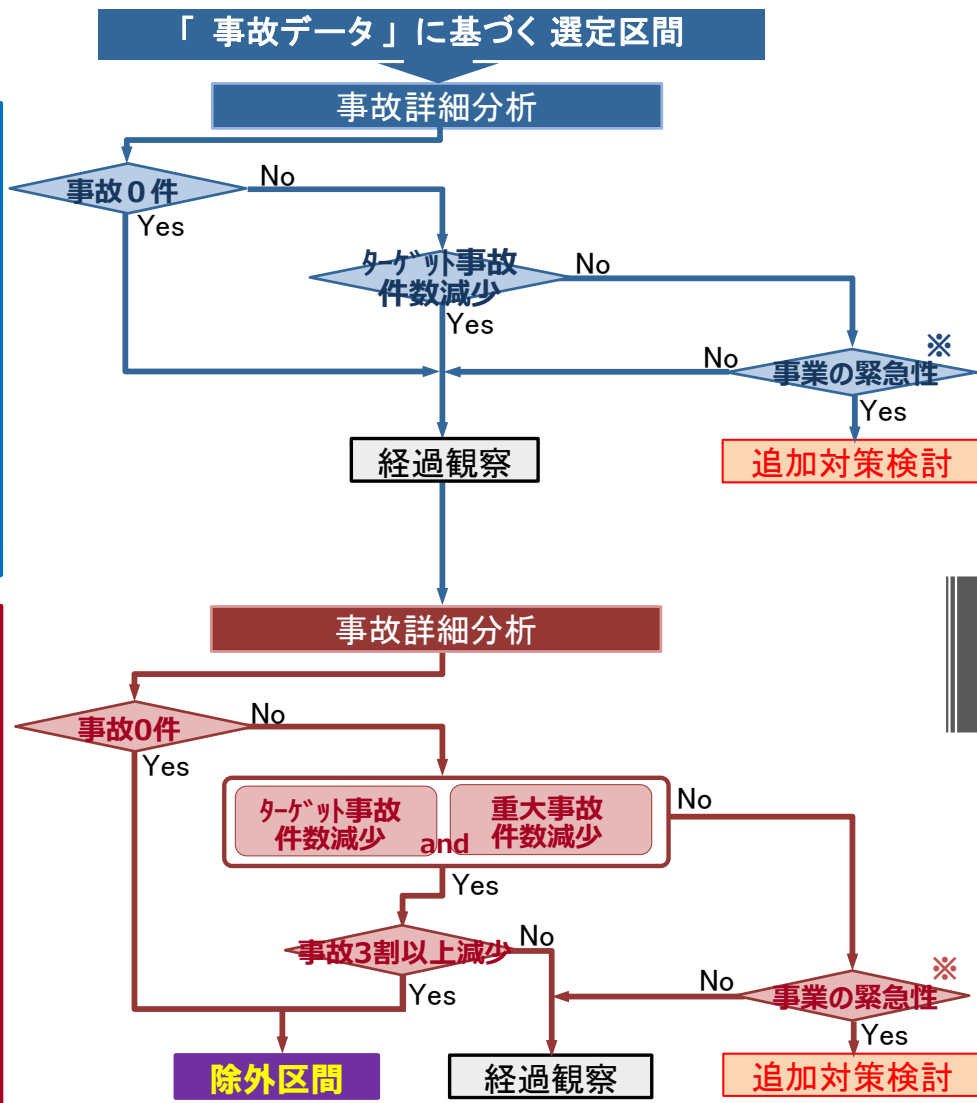


3. 事故危険区間のフォローアップ手法改善について

2. 事故データに基づく事業実施後の最終評価の改善について(その2)

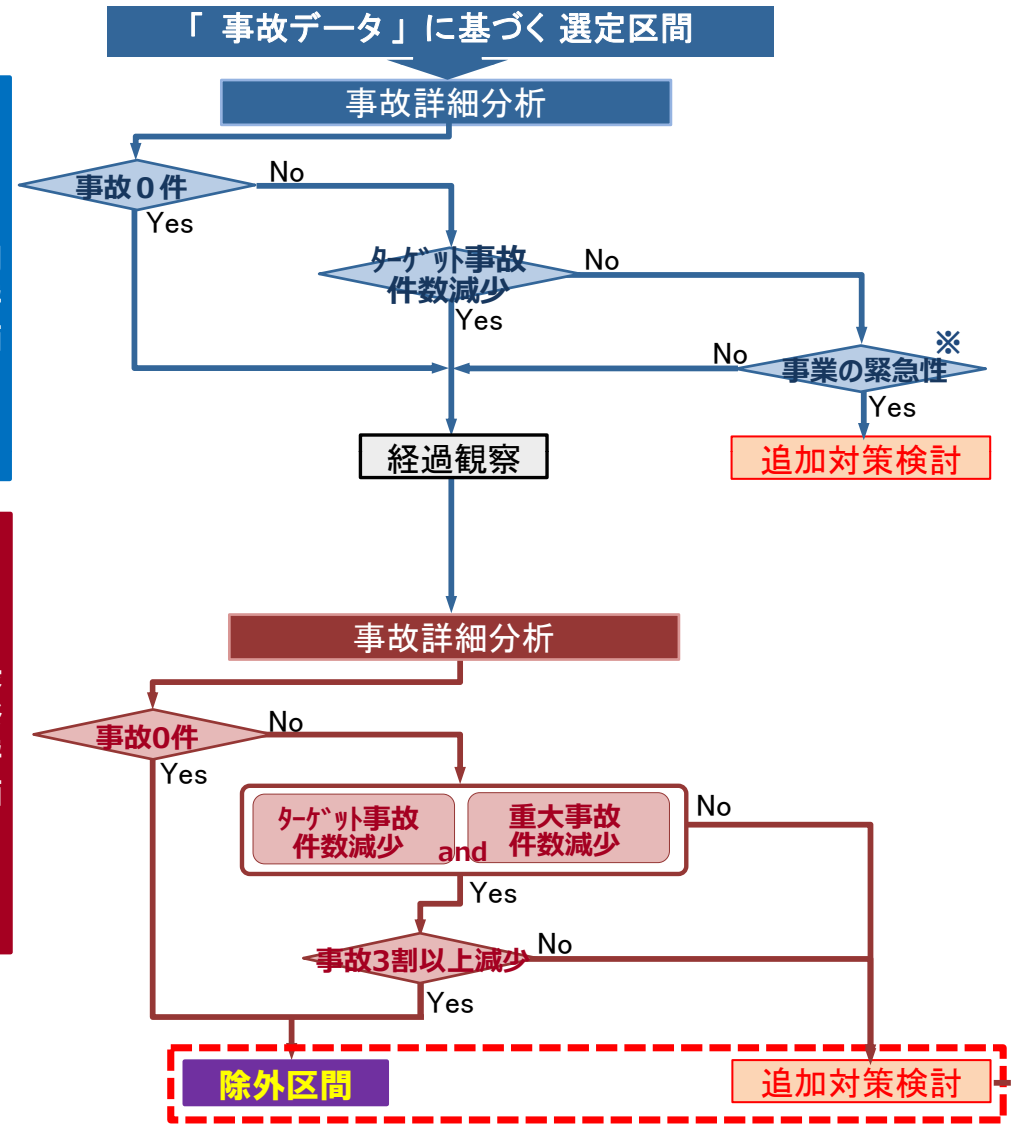
▶ 事業実施後の最終評価は、位置付けが曖昧な経過観察を追加対策検討(A)とすることで速やかに対策立案(P)へ移行

▼改善前の評価手法▼



※重大事故や大幅な周辺状況の変化等があった場合

▼改善後の評価手法(案)▼



※重大事故や大幅な周辺状況の変化等があった場合

中間評価

中間評価

最終評価

最終評価

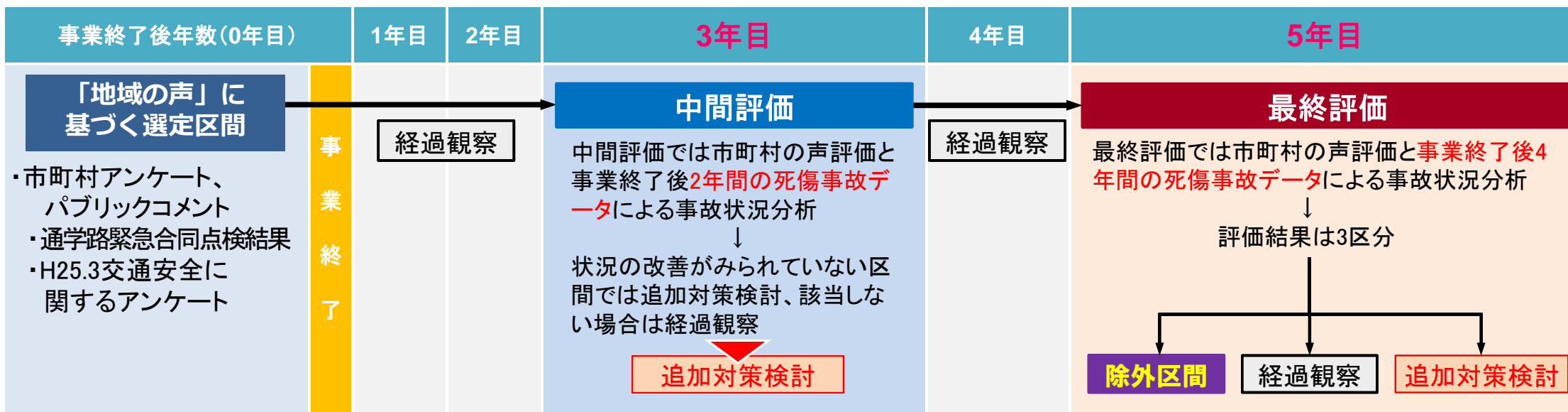
対策立案(PLAN)↑

3. 事故危険区間のフォローアップ手法改善について

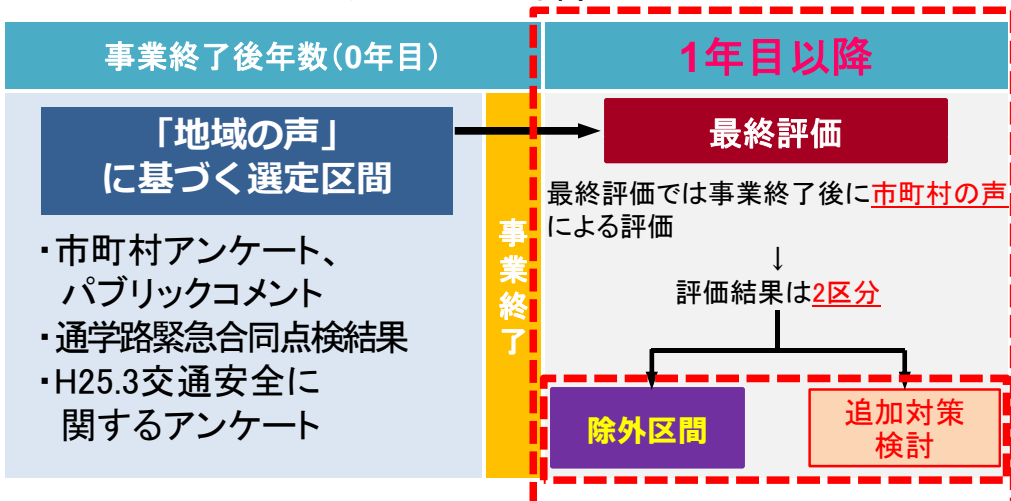
3. 地域の声に基づく事業実施後の最終評価の改善について(その3)

▶ 事業実施後の最終評価は、実施後1年目以降に、定性的に評価を実施するとともに、経過観察を止め、除外区間及び追加対策検討の2区分に変更

▼改善前のフォローアップの流れ



▼改善後のフォローアップの流れ(案)

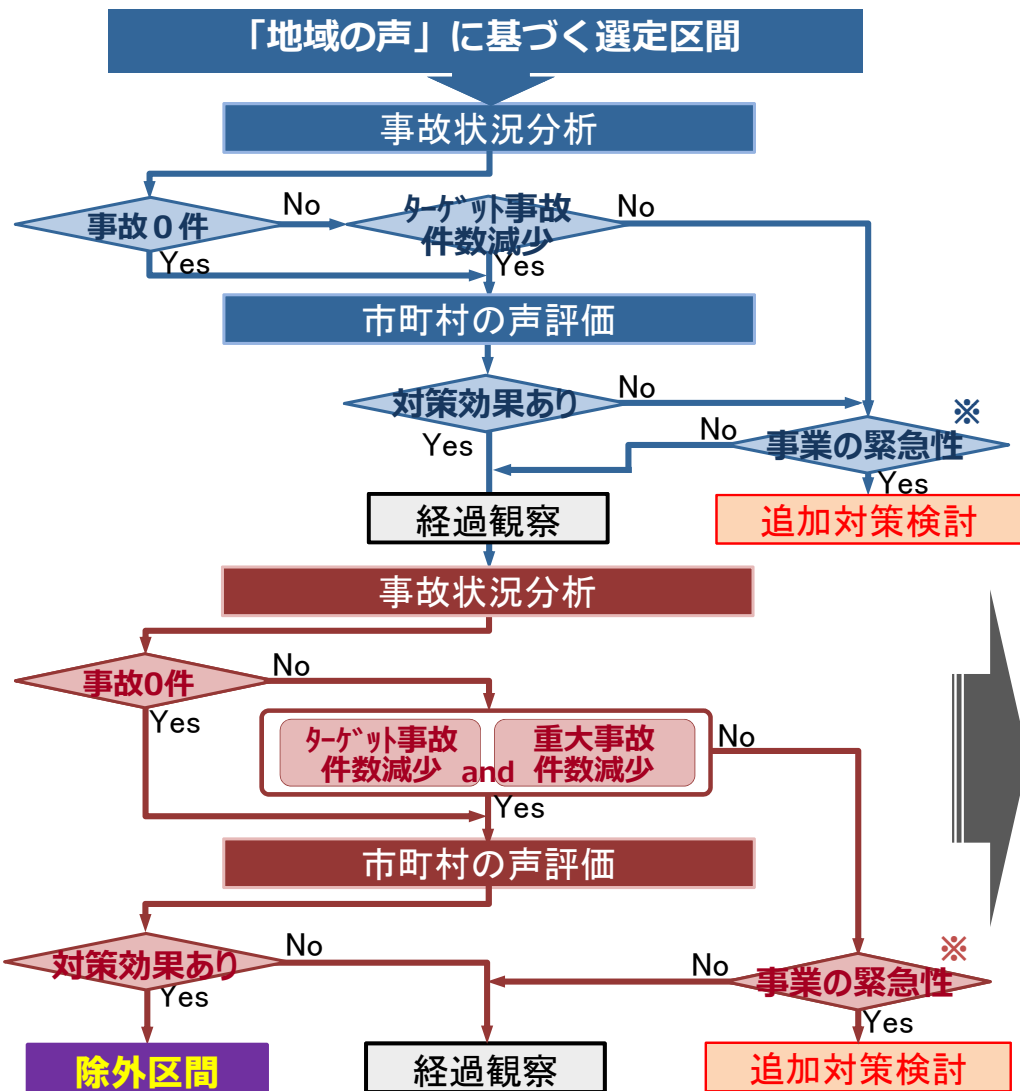


3. 事故危険区間のフォローアップ手法改善について

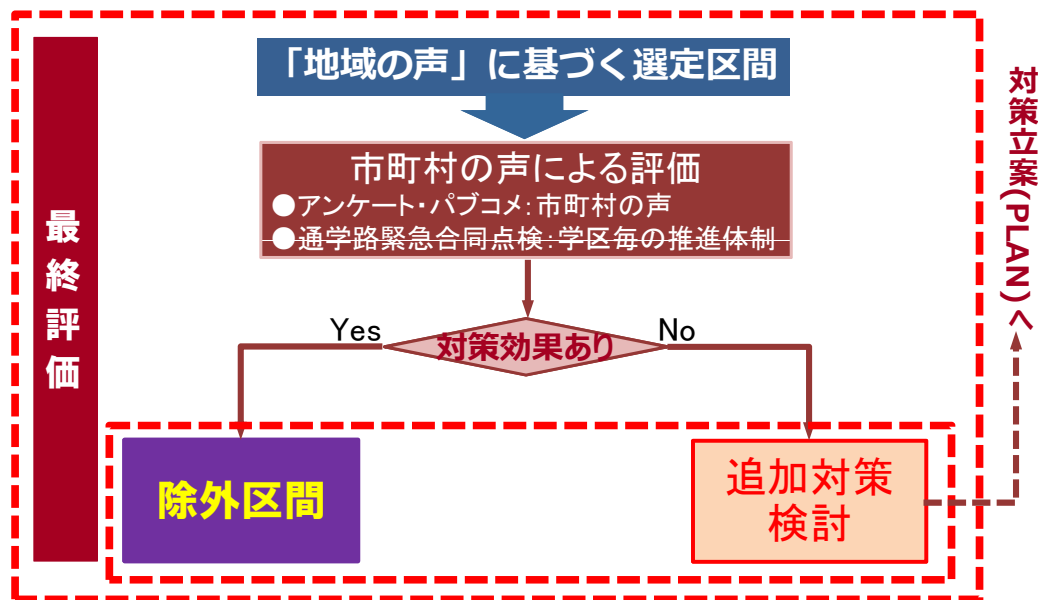
3. 地域の声に基づく事業実施後の最終評価の改善について(その3)

▶ 事業実施後の最終評価は、速やかに定性評価を実施するとともに、位置付けが曖昧な経過観察を追加対策検討(A)とすることで速やかに対策立案(P)へ移行

▼改善前の評価手法



▼改善後の評価手法 (案)




※重大事故や大幅な周辺状況の変化等があった場合

中間評価

最終評価

対策立案(P) PLAN



第8回北海道交通事故対策検討委員会

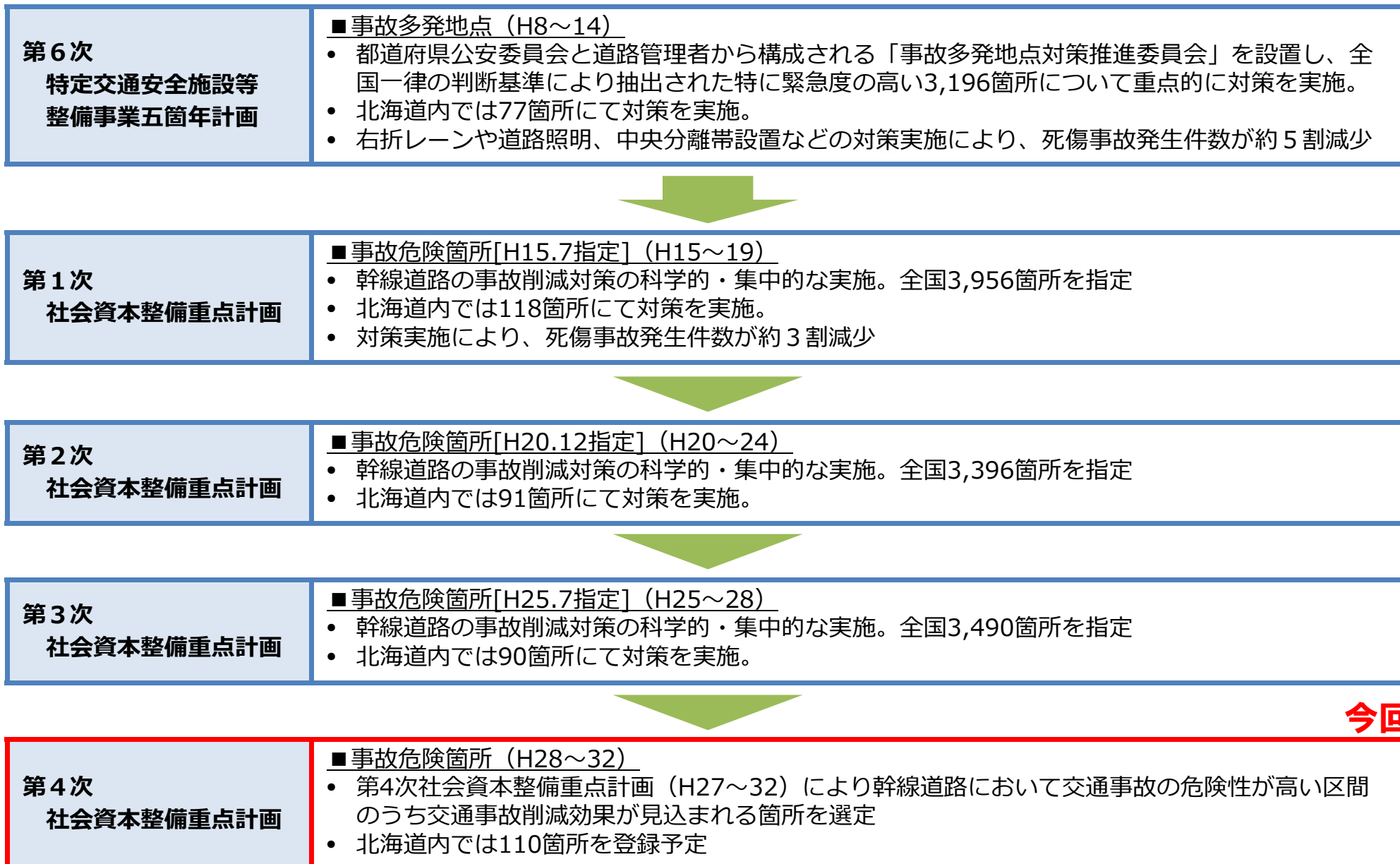
報告

## 4. 新たな事故危険箇所(案) の登録について

---

# 1. 社会資本整備重点計画と事故危険箇所抽出の経緯

▶ 第4次社会資本整備重点計画をうけ、新たな事故危険箇所を抽出



**今回**

4. 新たな事故危険区間(案)の登録について

2. 新たな事故危険箇所の抽出基準

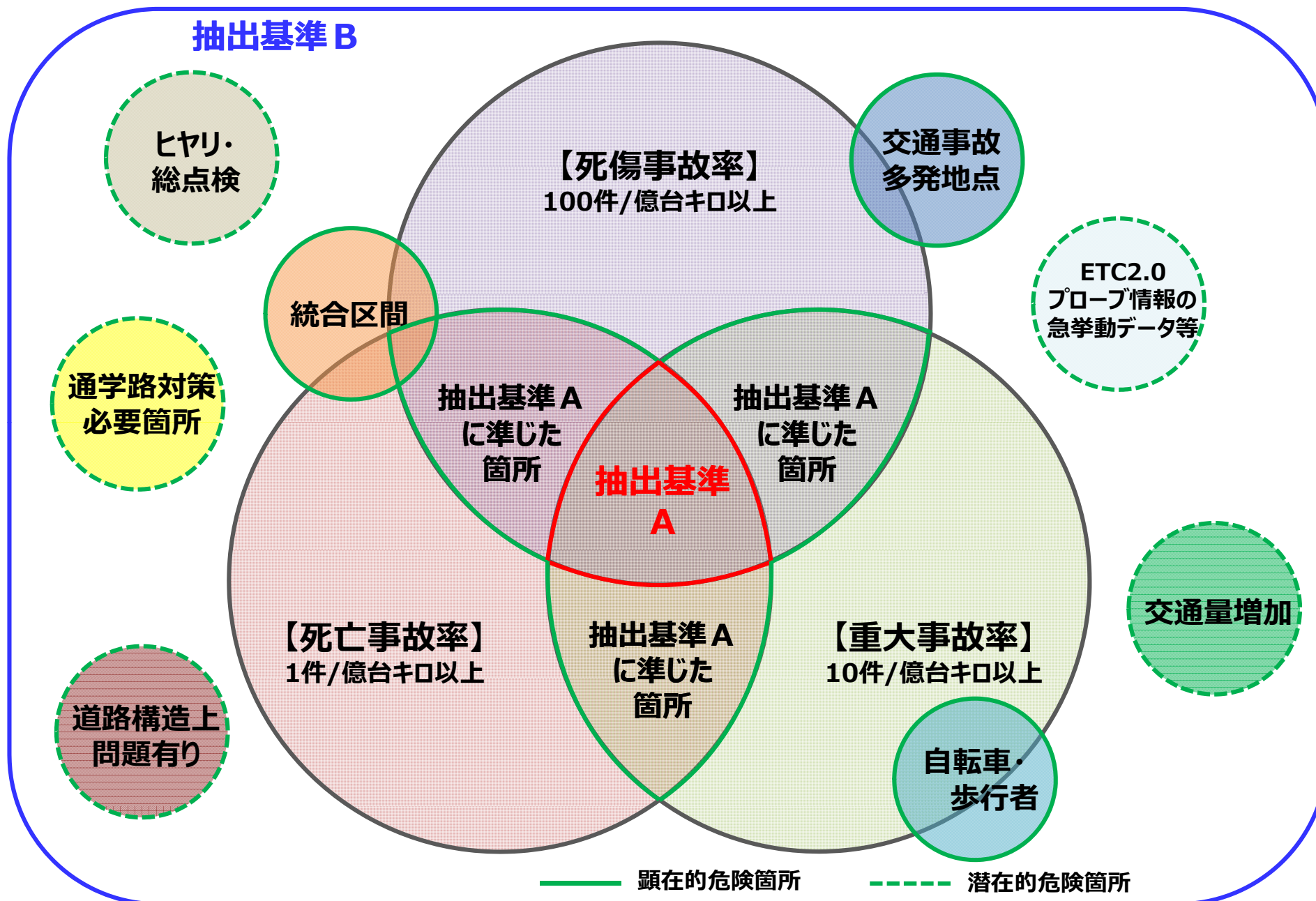
- ▶ 新たな事故危険箇所(第4次)の抽出基準は、以下の通り
- ▶ なお、今回は、**第1次～第3次に決定した旧事故危険箇所と重複する箇所について、予め除いている**

第3次 社会資本整備重点計画 (H24～H28) 3,490箇所			
<b>A 基準</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 過去4年間 (H22～H25) における平均的な交通事故発生状況について、以下の基準を満たす箇所</li> <li>● 死傷事故率 100件/億台キロ以上 かつ</li> <li>● 重大事故率 10件/億台キロ以上 かつ</li> <li>● 死亡事故率 1件/億台キロ以上</li> </ul>		
<b>B 基準</b>	顕在的な危険箇所	抽出基準Aに準じた箇所	抽出基準Aに準じる箇所のうち、交通事故が多発する恐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の2つは満たしているかつ高い値を示している等)
		統合区間	複数の区間にまたがり一体的に対策を実施すべき箇所、これらの区間における事故を統合した場合に、抽出基準Aを満たす箇所
		自転車・歩行者	歩行者自転車事故率や高齢者事故率など、地域の交通事故発生状況等の特性に応じた指標に基づく箇所
	潜在的な危険箇所	プローブデータ等	プローブデータ等交通事故データ以外のデータにより、交通事故発生の危険性が高いと指摘される箇所
		ヒヤリ・総点検	ヒヤリハットアンケート、交通安全総点検もしくは道路利用者アンケート等において、危険性が指摘されている箇所
		道路構造上問題有り	急カーブや急な縦断勾配、狭隘な幅員・路肩等、道路構造上危険性が高い箇所
交通量増加		前後区間で実施される道路の新設や改築等により、交通量の増加が見込まれる箇所	
	通学路対策必要箇所	通学路の合同点検における対策必要箇所に該当する箇所	

第4次 社会資本整備重点計画 (H27～H32) 約 3,500箇所			
<b>A 基準</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 過去4年間 (H22～H25) における平均的な交通事故発生状況について、以下の基準を満たす箇所</li> <li>● 死傷事故率 100件/億台キロ以上 かつ</li> <li>● 重大事故率 10件/億台キロ以上 かつ</li> <li>● 死亡事故率 1件/億台キロ以上</li> </ul>		
<b>B 基準</b>	顕在的な危険箇所	交通事故多発地点 ※	民間企業などが公表している交通事故が多発する地点 (一般社団法人日本損害保険協会等)
		抽出基準Aに準じた箇所	抽出基準Aに準じる箇所のうち、交通事故が多発する恐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の2つは満たしているかつ高い値を示している等)
		統合区間	複数の区間にまたがり一体的に対策を実施すべき箇所、これらの区間における事故を統合した場合に、抽出基準Aを満たす箇所
	潜在的な危険箇所	自転車・歩行者	歩行者自転車事故率や高齢者事故率など、地域の交通事故発生状況等の特性に応じた指標に基づく箇所
		ETC2.0プローブ情報の急挙動データ等 ※	ETC2.0プローブ情報の急挙動データ (ヒヤリハット) が多く発生しており、かつ現地の道路交通状況等からも交通事故発生の危険性が高いと考えられる箇所
		ヒヤリ・総点検	ヒヤリハットアンケート、交通安全総点検もしくは道路利用者アンケート等において、危険性が指摘されている箇所
道路構造上問題有り		急カーブや急な縦断勾配、狭隘な幅員・路肩等、道路構造上危険性が高い箇所	
	交通量増加	前後区間で実施される道路の新設や改築等により、交通量の増加が見込まれる箇所	
	通学路対策必要箇所	通学路の合同点検における対策必要箇所に該当する箇所	

※ 第4次で追加となった指標

## 2. 新たな事故危険箇所の抽出イメージ



※顕在的及び潜在的危険箇所における各指標の重なりは複数パターンが存在するため、本頁では一例を示している

4. 新たな事故危険区間(案)の登録について

3. 新たな事故危険箇所(案)の抽出結果

- ▶ 新たな抽出基準に基づく事故危険箇所(案)は、北海道内で110箇所を抽出
- ▶ 北海道の事故危険箇所(案)110箇所のうち、H22及びH25選定の事故危険区間と重複しない104箇所を新たに事故危険区間に追加予定

▼北海道の事故危険箇所(案) (H28~H32)

	事故危険箇所数		
	抽出基準A	抽出基準B	計
北海道開発局	32(4)	37	69(4)
北海道	16(1)	16(1)	32(2)
札幌市	6	3	9
計	54	56	110(6)

※( )内の数字は、H22選定及びH25選定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		
	抽出基準A	抽出基準B	計
北海道開発局	28	37	65
北海道	15	15	30
札幌市	6	3	9
計	49	55	104

▼抽出基準Bによる事故危険区間追加予定箇所の内訳(参考)

	抽出基準Bによる事故危険区間追加予定箇所の内訳								
	顕在的な危険箇所				潜在的な危険箇所				
	交通事故多発地点	基準Aに準じた箇所	区間統合	自転車・高齢者	ETC2.0プロップ情報の急挙動データ	ヒヤリ・総点検	道路構造上問題有り	交通量増加	通学路対策必要箇所
北海道開発局	8	26	0	2	10	3	10	0	1
北海道	0	14	1	0	0	1	1	0	0
札幌市	0	2	0	0	0	1	1	0	0
計	8	42	1	2	10	5	12	0	1

※複数該当の場合あり





第8回北海道交通事故対策検討委員会

報告

## 5. 生活道路の対策エリア登録について

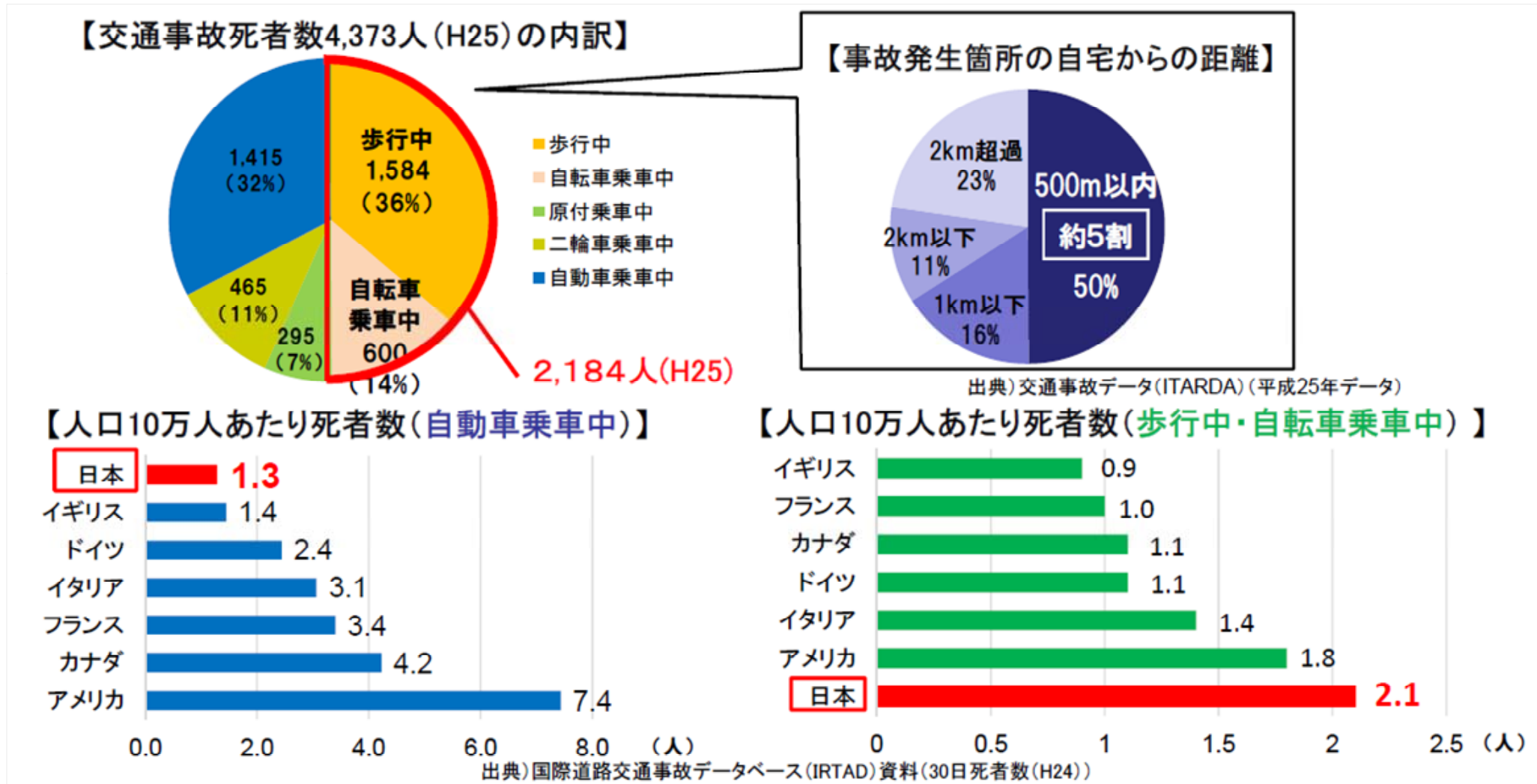
---

5. 生活道路の対策エリア登録について

1. 我が国における身近な場所での交通事故の現状 (1/2)

- ▶ 我が国は自動車乗車中死者が先進国最小である一方、歩行中自転車乗車中事故死者は最多
- ▶ 交通事故死者数のうち約半数が歩行中・自転車乗車中に発生しており、うち約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生

▼ 我が国における身近な場所での交通事故の現状



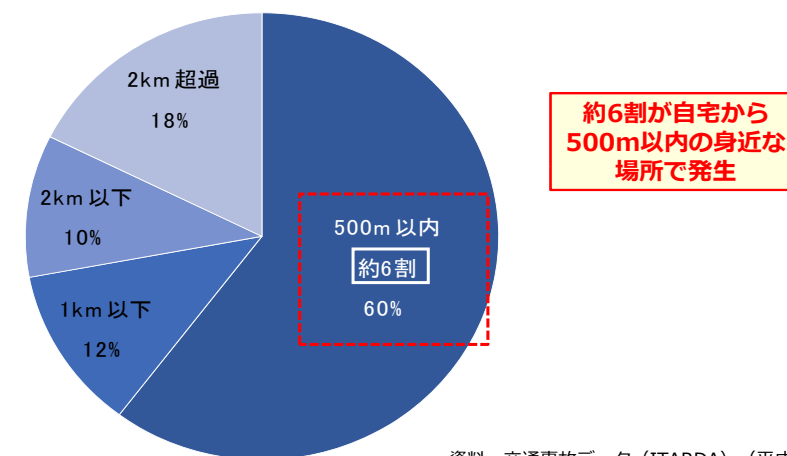
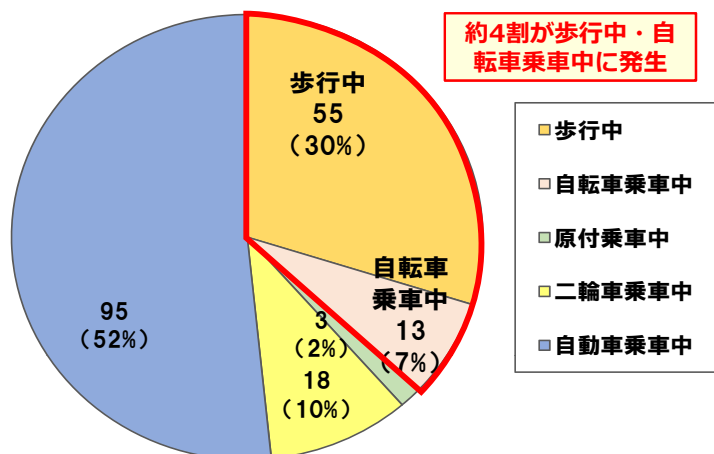
5. 生活道路の対策エリア登録について

1. 我が国における身近な場所での交通事故の現状 (2/2)

- ▶ 北海道内交通事故死者数 (H25) のうち約4割の68人が、歩行中・自転車乗車中に発生
- ▶ そのうち、約6割が、自宅から500m以内の身近な場所で発生
- ▶ 全国と比べ、北海道は歩行中・自転車乗車中事故少なく、身近な場所での事故が多い傾向

▼北海道内の交通事故死者数 (H25) の内訳

【事故発生箇所の自宅からの距離】



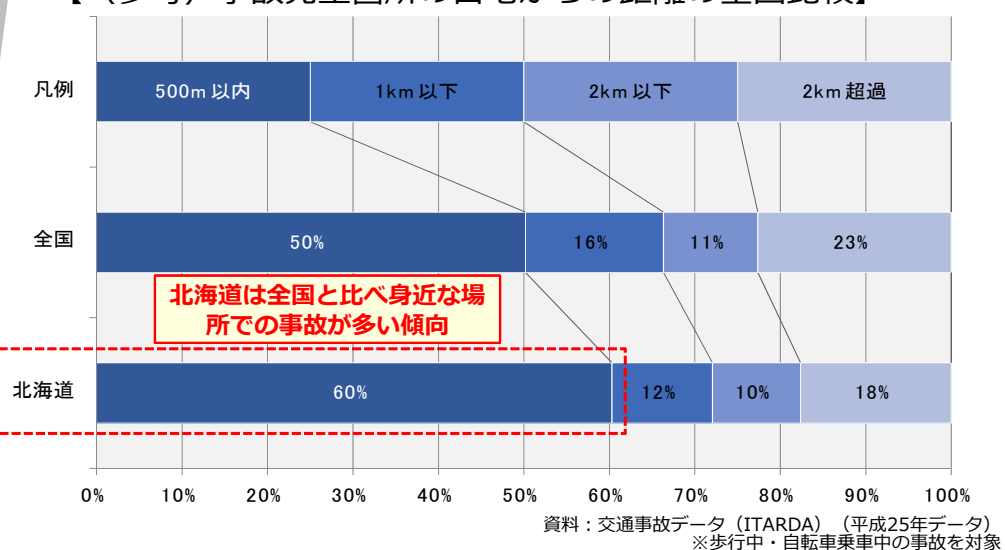
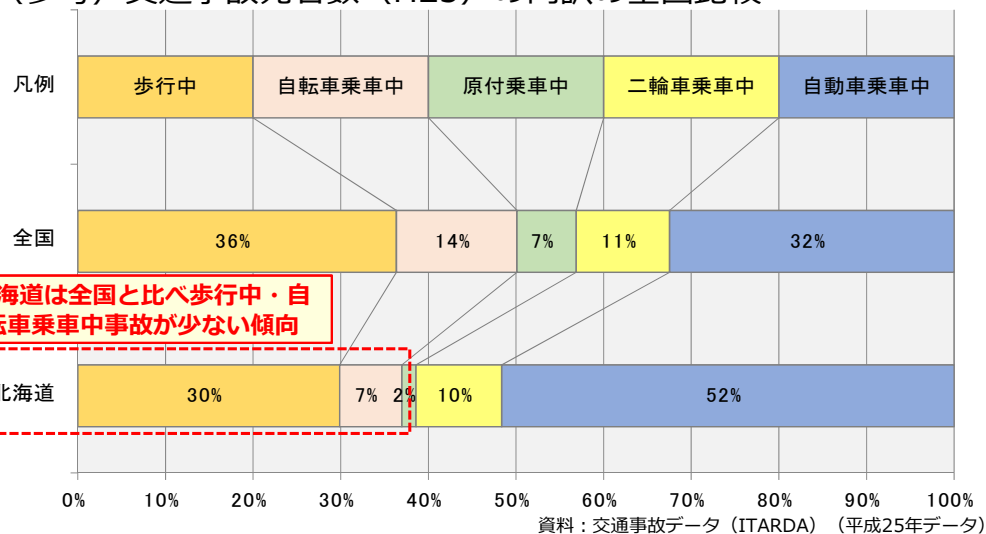
資料：交通事故データ (ITARDA) (平成25年データ)

資料：交通事故データ (ITARDA) (平成25年データ)  
※歩行中・自転車乗車中の事故を対象

歩行中・自転車乗車中の事故に着目

▼ (参考) 交通事故死者数 (H25) の内訳の全国比較

【 (参考) 事故発生箇所の自宅からの距離の全国比較】



資料：交通事故データ (ITARDA) (平成25年データ)

資料：交通事故データ (ITARDA) (平成25年データ)  
※歩行中・自転車乗車中の事故を対象

## 2. 道路の機能分化と生活道路の安全の推進

- 幹線道路等整備の進展により自動車交通を安全性の高い道路へ転換し、交通事故を削減できる状況になった今、**機能分化を進め「暮らしの道(生活道路)」を歩行者中心とする**ことが可能に

### 機能分化

自動車交通を担う幹線道路等



歩行者中心の暮らしの道(生活道路)

- ① 幹線道路等の整備の進展により、自動車を安全性の高い道路へ転換
- ② ビッグデータを活用し、個々の道路の潜在的な危険箇所を解消
- ③ 暮らしの道を自動車と歩行者の混在空間から歩行者の空間へ



世界一安全な道路交通を実現するため、平成28年度からの5年間で、  
対策実施エリアでの歩行中・自転車乗車中死者の**半減**<sup>※1</sup>を目指す

H26死者数 4,113人 (うち歩行中・自転車乗車中死者数 2,038人)<sup>※2</sup>

※1 国土交通省試算値

※2 交通事故データ(ITARDA)(平成26年データ)

### 3. 生活道路の対策エリアの登録と地域協働による推進体制の構築

- 生活道路において、進入抑制・速度低減による安全対策を重点的に推進するエリアを、今年度中に登録予定
- その際に、通学路の交通安全確保の推進体制等を活用し、地域が協働して生活道路の安全対策を推進するための体制を構築予定

【H27.9～】H26年事故データの整理

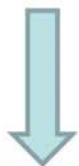


【H27.12～】対策候補エリアの検討

○各市町村に対して、市町村道の死傷事故に関するメッシュデータ等を提供し、対策候補エリアの抽出を依頼



○各市町村において、地域の実情を踏まえて対策候補エリアを抽出し、関係機関と調整

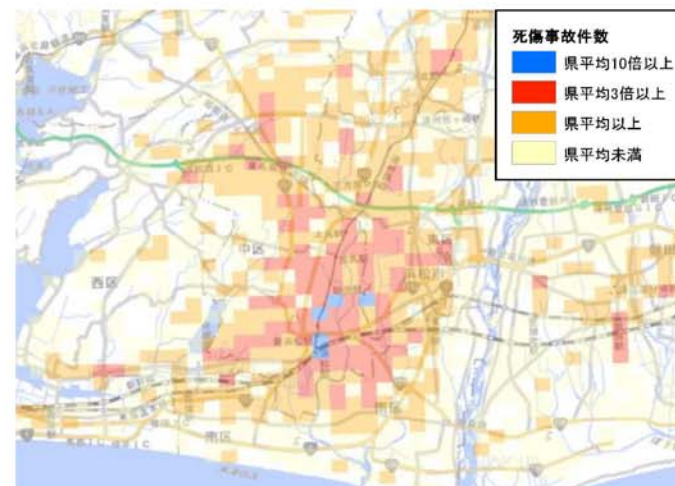


- ・道路、交通、沿道土地利用の状況
- ・ゾーン30の指定状況
- ・通学路の交通安全確保の推進体制

【H28.3】対策エリアの登録(以降毎年度実施)

○地域協働による推進体制の構築

■ 死傷事故に関するメッシュデータ



■ 地域協働による推進体制の構築

(通学路の交通安全確保の推進体制等の活用)

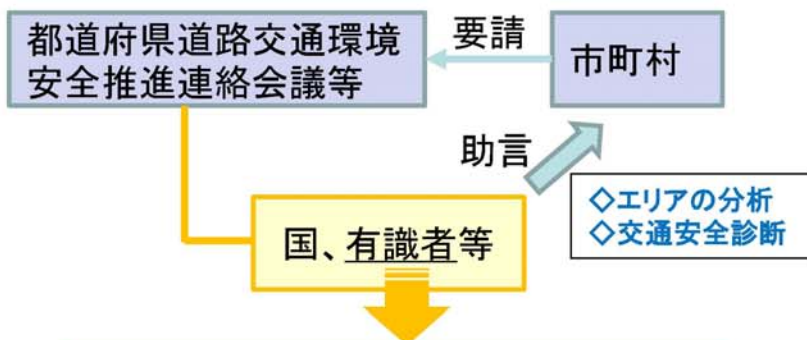


## 4. 技術的助言を行う仕組みの構築(1/2)

▶ 今年度中に、市町村からの要請に応じ、国や有識者等が技術的助言のできる仕組みを構築予定

### ■ 技術的助言を行う仕組みの構築

対策エリアについて、市町村からの要請に応じ、有識者等から助言を行う仕組みを構築



全都道府県で延べ約90人配置完了  
(平成27年11月現在)

### ◇ 交通安全診断の試行

現地診断の試行状況  
(H27.8 岡山市内)



### ◇ エリアの分析イメージ(見える化)

< 事故・急減速位置図 >



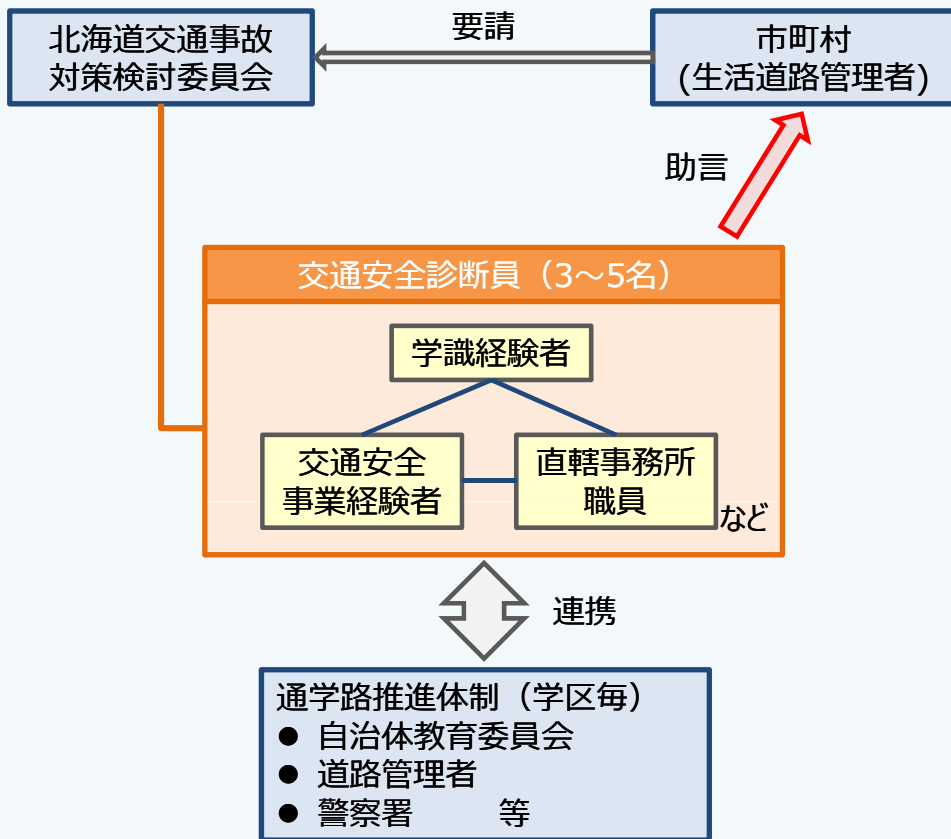
< 30km/h速度超過割合図 >



5. 生活道路の対策エリア登録について

4. 技術的助言を行う仕組みの構築(2/2)

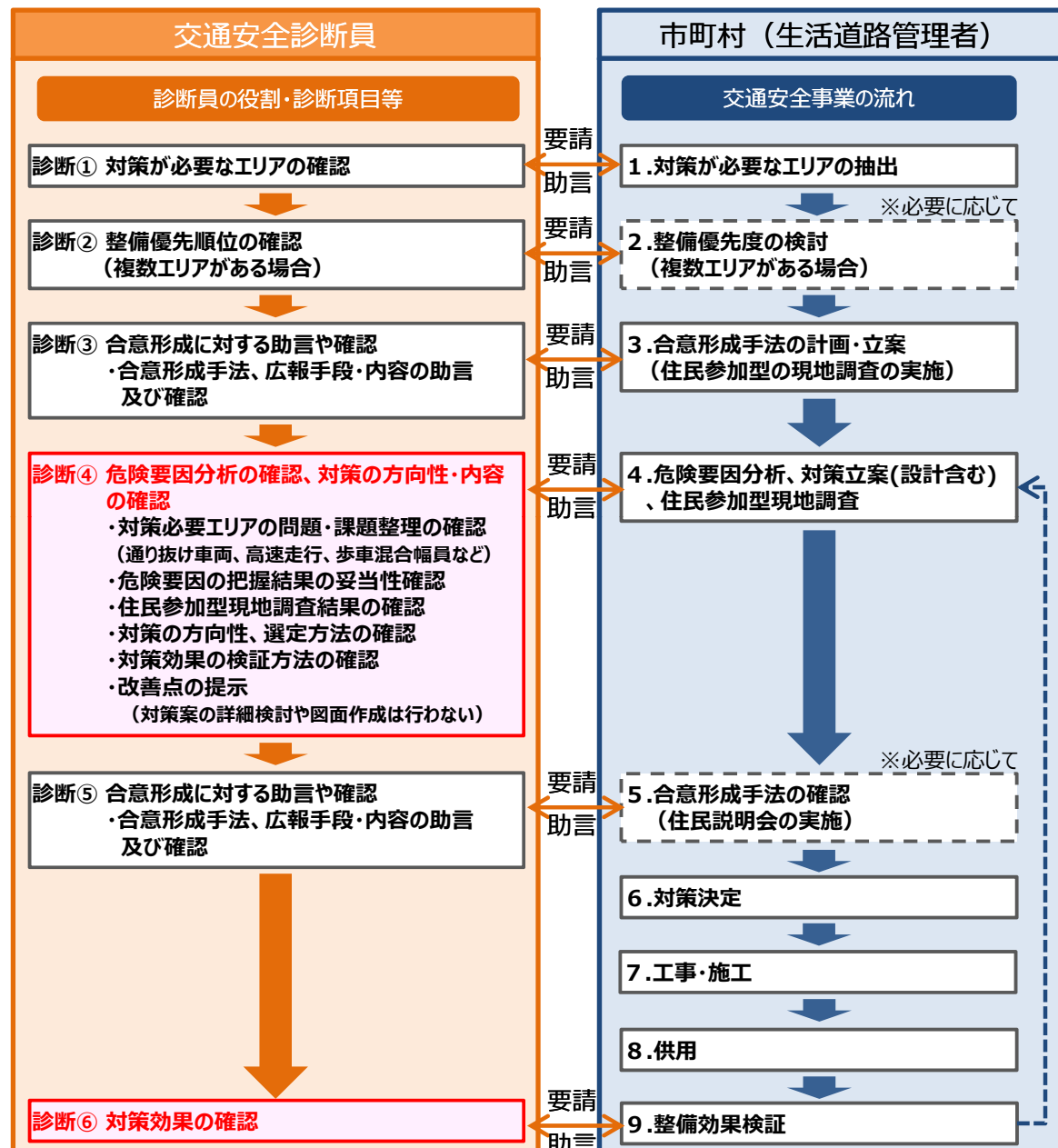
▼交通安全診断制度のイメージ (案)



■ 国と自治体の関係性

- 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

▼交通安全診断制度の運用方法 (案)



## 5. 「生活道路の新仕様」の標準化

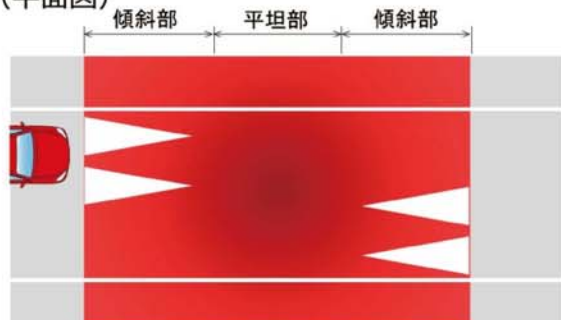
- 物理的デバイス等検討委員会において、凸部(ハンプ)、狭さく、生活道路用防護柵やライジングボラード等の構造について検討中
- 今年度中に、技術基準や事例集等をとりまとめる予定

### ■ 凸部(ハンプ)

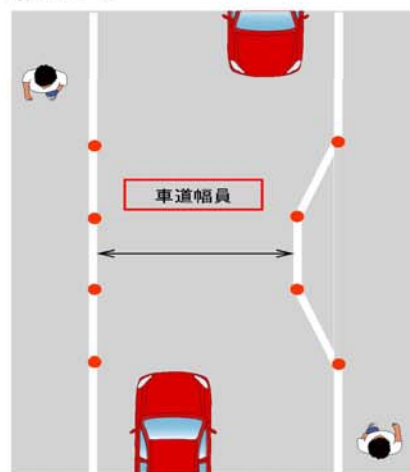
(縦断面図)



(平面図)



### ■ 狭さく



### ■ 生活道路用防護柵



### ■ ライジングボラード



ライジングボラード

出典:新潟市資料



5. 生活道路の対策エリア登録について

6. 生活道路の対策エリア登録～対策・評価実施までの流れ

- ▶ 生活道路の対策エリア登録に向け、現在、対策エリア候補地の抽出を実施中
- ▶ 今後、国交省において対策エリア登録を実施し、来年度以降は、対策エリアの計画策定～対策実施を予定

▼生活道路における交通安全対策の進め方

	自治体	北海道交通事故対策検討委員会	国交省(北海道開発局)
1月	メッシュデータ等の登録	メッシュデータの受取	道内各市町村へ提供
1月	対策エリアの登録の依頼	依頼の受取	道内各市町村へ提供
1月 5 2月	対策エリアの候補地の抽出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーン対策として実施しようとする場合には、ゾーン30が指定されている区域又は指定が検討されている区域と整合</li> <li>・個別の抜け道等、区間対策として実施しようとする場合には、市町村が、地域の実情を踏まえて設定</li> </ul>	市町村道の死傷事故に関するメッシュデータ等を提供
2月29日	対策エリアの登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関※1と協議を実施し、合意を得た後、対策エリアを登録申請</li> <li>・登録にあたり、道路管理者が実施する交通安全対策を継続的に進めるため、地域協働の推進体制※2を構築</li> <li>※1 道路管理者、北海道警察</li> <li>※2 通学路の交通安全確保の推進体制やゾーン30における協議会等の体制を活用</li> </ul>	ゾーン対策や区間対策の実施予定区域の登録を依頼
4月	対策エリアの計画策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画を策定</li> <li>・必要に応じて、対策エリアにおける技術的支援を要請</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策エリアのETC2.0による経路情報、速度情報の提供</li> <li>・現地診断を行い得る有識者等の斡旋</li> </ul>
	対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策エリアのETC2.0による経路情報、速度情報の提供</li> </ul>
	評価の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策エリアのETC2.0による効果分析結果の提供</li> <li>・市町村道の死傷事故に関するメッシュデータ等を提供</li> </ul>

現在





5. 生活道路の対策エリア登録について

8. 対策エリアの登録イメージ


▶ 対策エリア登録では、対策エリア箇所図及び、対策エリア調書を作成

▼対策エリア箇所図イメージ



▼対策エリア調書の整理内容

整理項目	
都道府県名	・〇〇県
市町村	・〇〇市
地区名	・〇〇地区
想定する対策	・区間対策 ・ゾーン対策
関係機関との調整状況	・登録に際して事前に協議・調整を行った行った機関名等と年月日
地域協働の推進体制構成メンバー（案）	・通学路推進体制等の既存組織を活用する場合は、組織名称も併せて記載



第8回北海道交通事故対策検討委員会

報告

## 6. 今後の予定

---

6. 今後の予定

1. 今後の予定について

平成27年度

第8回  
委員会  
(本日)

- 事故危険区間の試行評価結果の報告
- 事故危険区間のフォローアップ手法変更に関する審議
- 新たな事故危険箇所（案）の登録について報告
- 生活道路の対策エリア登録について報告

等



平成28年度－夏頃

第9回  
委員会

- 事故危険区間の追加登録に関する審議
- 事後評価リストの除外区間の報告
- 生活道路の対策エリアの計画策定について報告

等

平成28年度－年度末

第10回  
委員会

- 事後評価リストの評価結果の報告

等