




第10回北海道交通事故対策検討委員会

| | | |
|----|----------------------------|---------|
| | 1. これまでの取組経緯 | 2 |
| 審議 | ▶ 2-1. 事故危険区間の追加選定について | 7 |
| 報告 | ▶ 2-2. 今後着目すべき近年の事故の特徴について |13 |
| 審議 | ▶ 3. 事故危険区間のフォローアップについて |18 |
| 報告 | ▶ 4. 生活道路の対策エリアの検討状況について |23 |
| | 5. 今後の予定 |30 |

A light gray map of Hokkaido, Japan, showing its regional divisions. The map is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the title text.

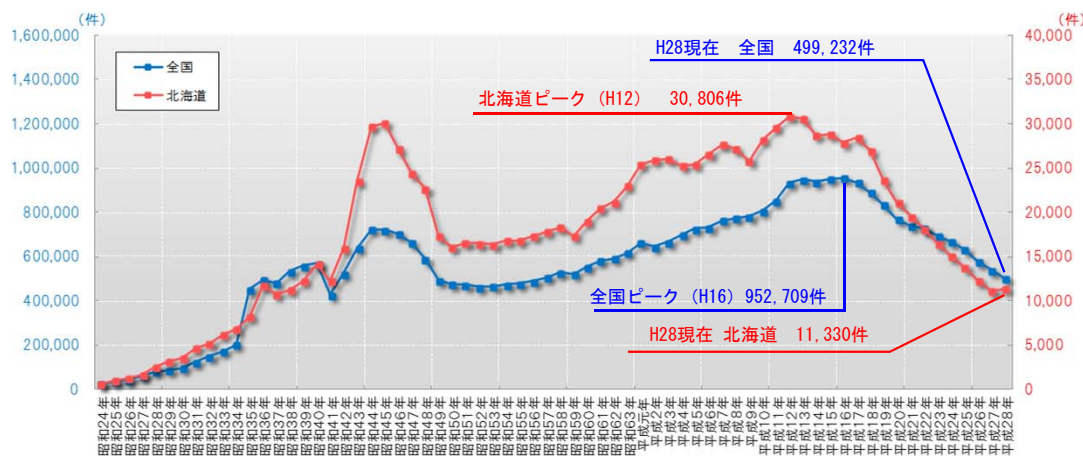
第10回北海道交通事故対策検討委員会

1. これまでの取組経緯

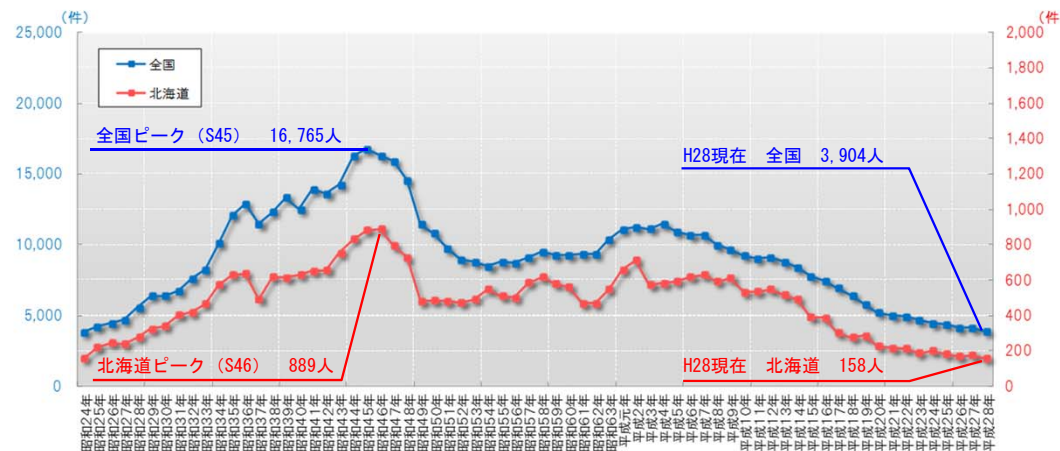
1. これまでの取組経緯

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、近年は全国、北海道共に減少傾向であったが、北海道は平成28年に再び増加に転じている
- ▶ 平成28年では依然として158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(昭和24年～平成28年)】



【死者数の推移(昭和24年～平成28年)】

(単位：人)

| 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 | H28 |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|
| 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 | 愛知 212 |
| 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 | 千葉 185 |
| 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 | 大阪 161 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 北海道 302 | | | | | | 北海道 190 | | 北海道 184 | 北海道 169 | 北海道 177 | 北海道 158 |

【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

1. これまでの取組経緯

2. 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9回開催
- ▶ 委員会では、主に事故危険区間の選定・フォローアップ方法や生活道路の対策エリアに関して審議等を実施

北海道交通事故対策検討委員会

| | |
|-------------|---|
| 第1回(H22.11) | <ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間の選定方法（事故データ、地域の声による選定）について |
| 第2回(H22.12) | <ul style="list-style-type: none"> 事故データ、地域の声に基づく選定区間の考え方、リスト案について |
| 第3回(H25.3) | <ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間の対策事例紹介、事故危険区間の追加の考え方について |
| 第4回(H25.4) | <ul style="list-style-type: none"> 事故危険箇所（H25～28）の抽出状況について |
| 第5回(H25.10) | <ul style="list-style-type: none"> H25.3地域の声アンケート結果、通学路緊急合同点検結果について |
| 第6回(H26.2) | <ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間の追加区間の決定、事故危険区間のフォローアップ方法について |
| 第7回(H27.3) | <ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間のフォローアップ方法について |
| 第8回(H28.2) | <ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間のフォローアップの試行評価、生活道路の対策エリアについて |
| 第9回(H28.10) | <ul style="list-style-type: none"> 新たな視点による事故危険区間の追加の考え方、生活道路の対策エリアの検討状況について |



| 平成22年度 事故危険区間 計472区間 | |
|------------------------|---------|
| 事故多発 | 国道179区間 |
| 死亡事故多発 | 国道99区間 |
| 市町村アンケート ・パブリックコメント | 国道194区間 |



| 平成25年度 事故危険区間 計443区間 | |
|------------------------|---------------------|
| 事故多発 | 国道19区間 |
| 死亡事故多発 | 国道13区間 |
| 車線逸脱事故多発 | 国道23区間 |
| 事故危険箇所 | 国道31区間、道道20区間、市道8区間 |
| 通学路緊急合同点検結果 | 国道61区間、道道66区間、市道4区間 |
| 市町村アンケート ・パブリックコメント | 国道198区間 |



| |
|----------------------------|
| 平成27年度 生活道路対策エリア 3エリア1区間 |
| 札幌市1エリア、函館市1エリア、旭川市1エリア1区間 |

1. これまでの取組経緯

3. 第9回委員会における主な報告・審議事項と委員会後の主な検討内容

- ▶ 第9回は、事故危険区間の追加選定の考え方・フォローアップ、生活道路の対策エリアの検討状況について報告・審議
- ▶ 第9回の審議結果を踏まえ、事故危険区間の追加選定・フォローアップ、生活道路の対策エリアに係る検討を実施

第9回 委員会（H28.10）

①事故危険区間の追加、フォローアップに関する主な報告・審議

- 近年の事故発生状況や特徴を踏まえた、新たな視点による事故危険区間の追加の考え方について審議
- 対策が完了した事故危険区間について、平成28年度の中間・最終評価予定について報告

②生活道路の対策エリアに関する主な議事

- 平成27年度の対策エリアの検討状況、交通特性分析結果について報告

①事故危険区間の追加選定

- 9月～2月
- 事故危険区間の追加検討

- 11月～
- 地域の声アンケート募集開始

- 9月～2月
- 今後の事故危険区間の追加選定にあたって着目すべき近年の事故の特徴分析

②事故危険区間のフォローアップ

- 10月～1月
- 事故危険区間のフォローアップに向けたデータ整理、市町村の声評価（ヒアリング調査）等

- 2月
- 事故危険区間のフォローアップ検討（中間、最終評価）

③生活道路の対策エリアの検討

- 9月～2月
- H27対策エリアの対策検討及び対策実施

- 9月～
- H28対策エリアの登録依頼

第10回 委員会（本日）

1. これまでの取組経緯

4. 本日の報告・審議事項

▶ 第10回委員会では、以下事項について、報告及び審議を実施

| 項目 | | 主な報告及び審議事項 | |
|------|---------------------|------------|---|
| 2-1. | 事故危険区間の追加選定について | 審議 | ● 平成28年度の事故危険区間の追加選定箇所について審議 |
| 2-2. | 今後着目すべき近年の事故の特徴について | 報告 | ● 今後の事故危険区間の追加選定にあたって着目すべき近年の事故の特徴について報告 |
| 3. | 事故危険区間のフォローアップについて | 審議 | ● 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 |
| 4. | 生活道路の対策エリアの検討状況について | 報告 | <ul style="list-style-type: none"> ● 平成27年度登録の対策エリアにおける検討状況を報告 ● 平成28年度以降の登録予定エリアについて報告 |

第10回北海道交通事故対策検討委員会

審議

2-1. 事故危険区間の追加選定について

2-1. 事故危険区間の追加選定について

1. 事故危険区間の選定基準

▶ 平成28年度の事故危険区間の選定では、第9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、選定基準を検討

▼平成28年度の選定基準

《事故データに基づく選定》

| | 平成22年度・平成25年度 | 平成28年度 |
|---------------------------------|---|---|
| 事故多発 (H22・H25・28選定) | 死傷事故率300件/億台 [＊] 以上 かつ 死傷事故8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 <small>基準値設定根拠は、本資料P.9掲載</small> |
| 死亡事故多発 (H22・H25・28選定) | 【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・28選定) | 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 | 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 <small>基準値設定根拠は、本資料P.9掲載</small> |
| 事故危険箇所 (H25・28選定) | 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など顕在的・潜在的な危険箇所) | 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など顕在的・潜在的な危険箇所) |

■ 平成28年度に選定を予定していた観光目的事故多発による選定区間は、既事故危険区間や平成28年選定予定の他の選定基準と重複するため、平成28年度は非選定

《ヒヤリハットデータに基づく選定》

| | 平成22年度・平成25年度 | 平成28年度 |
|---------------------------|---------------|---|
| 潜在的危険区間 (H28選定) | — | 急ブレーキ発生頻度の上位 5% <small>基準値設定根拠は、本資料P.10掲載</small> |

《地域の声に基づく選定》

| | 平成22年度・平成25年度 | 平成28年度 |
|-----------------------------------|---|--|
| 通学路緊急合同点検 (H25・28選定) | H24の通学路緊急合同点検における対策必要箇所 | 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・25・28選定) | 市町村アンケート・パブリックコメント (H22)、道路利用者アンケート (H25) 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 (H28) を基に、事故発生状況や道路構造等により個別判断 <small>選定過程は、本資料P.11掲載</small> |

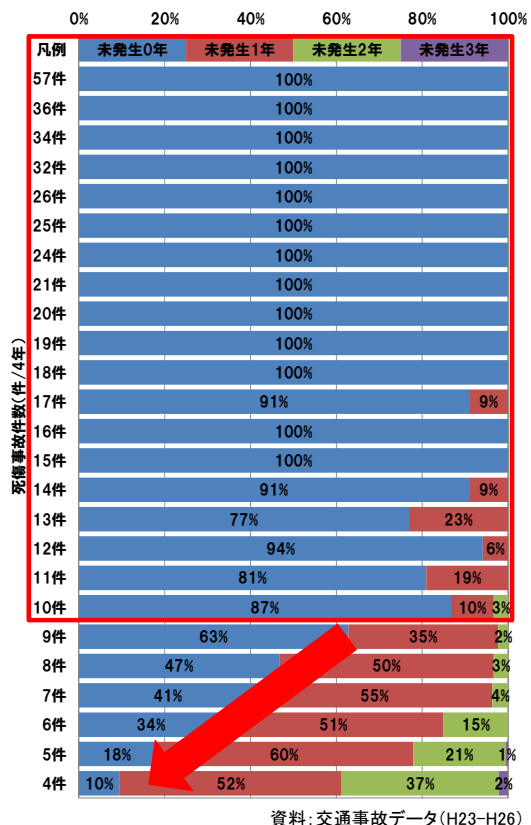
2-1. 事故危険区間の追加選定について

2. 「事故多発」「車線逸脱事故多発」の基準値変更

- 「事故多発」「車線逸脱事故多発」の選定基準については、**近年の交通事故発生状況を踏まえ基準値を変更**
- 「事故多発」は、死傷事故発生件数を8件以上から10件以上に変更
- 「車線逸脱事故多発」は、郊外部単路の車線逸脱事故件数を7.67件/人以上から4.91件/人以上に変更

▼事故多発の選定基準値変更

▽今回見直したる基準値の根拠



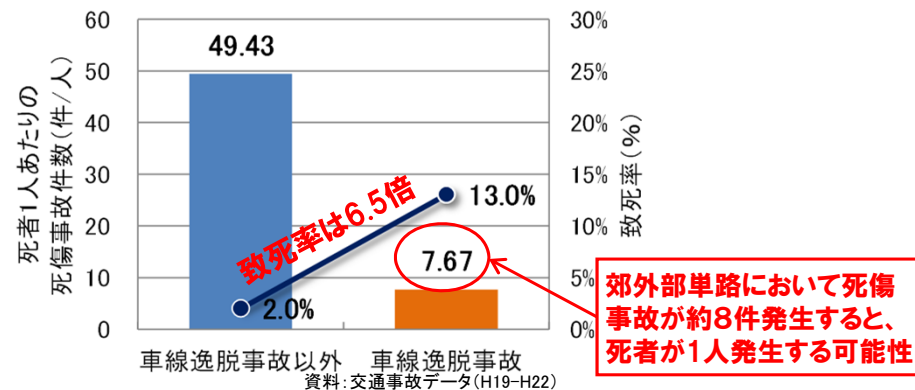
年平均1回以上事故が発生している区間の事故発生状況をみると、**10件/4年では事故未発生となる年割合が約1割であるのに対し、9件/4年では約4割に急増し、事故件数が減少するに伴い事故未発生割合も増加。**

「事故多発」の基準を死傷事故10件以上に見直し

抽出基準（案）：死傷事故率300件/億台扣以上かつ、死傷事故件数10件以上

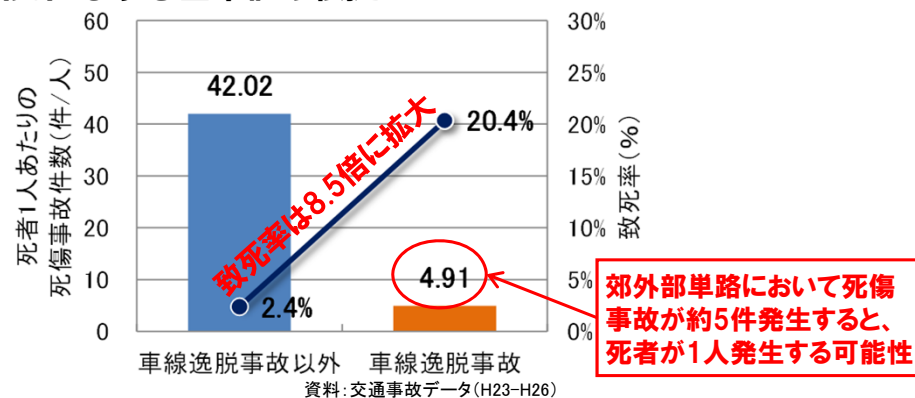
▼車線逸脱事故多発の選定基準値変更

▽H25選定時基準値の根拠



郊外部単路において死傷事故が約8件発生すると、死者が1人発生する可能性

▽今回見直したる基準値の根拠



郊外部単路において死傷事故が約5件発生すると、死者が1人発生する可能性

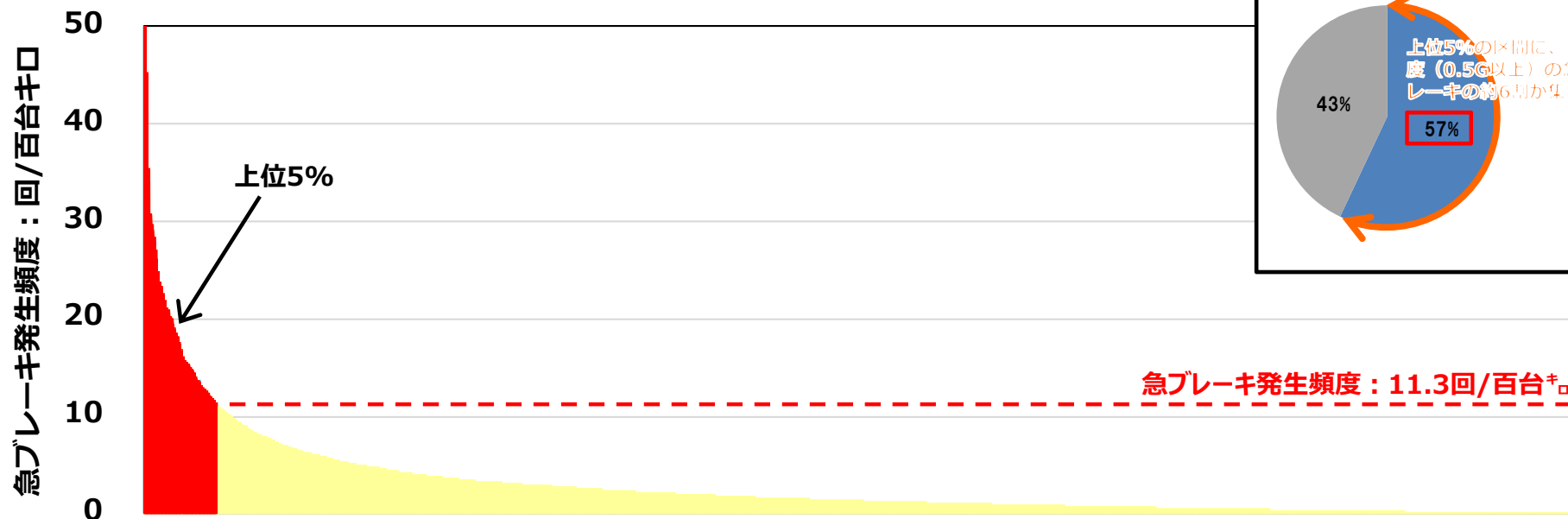
抽出基準（案）：郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故件数4.91件/人以上

2-1. 事故危険区間の追加選定について

3. 潜在的危険区間の抽出基準

- ETC2.0プローブデータを活用し、急ブレーキが多発している潜在的な危険性が高い区間を選定
- 潜在的危険区間の抽出基準は、急ブレーキ発生頻度の上位5%とする

▼道内国道における急ブレーキ発生状況



急ブレーキ発生頻度：11.3回/百台*₀

資料：ETC2.0プローブデータ(H27.4～H28.3)

▼潜在的危険区間の抽出指標（案）



$$\frac{\text{急ブレーキ発生件数}}{\text{事故分析区間内を走行する車両台数} \times \text{区間延長}} \times 100 = \text{急ブレーキ発生頻度 (単位：回/百台キ)}$$

《急ブレーキ閾値》

| 急ブレーキ閾値 | 急ブレーキのイメージ |
|---------|-----------------------|
| -0.3 | 信号が直前で変わって急いで止まるような場合 |

**抽出基準（案）：急ブレーキ発生頻度の上位5%
(11.3回/百台キロ以上)**

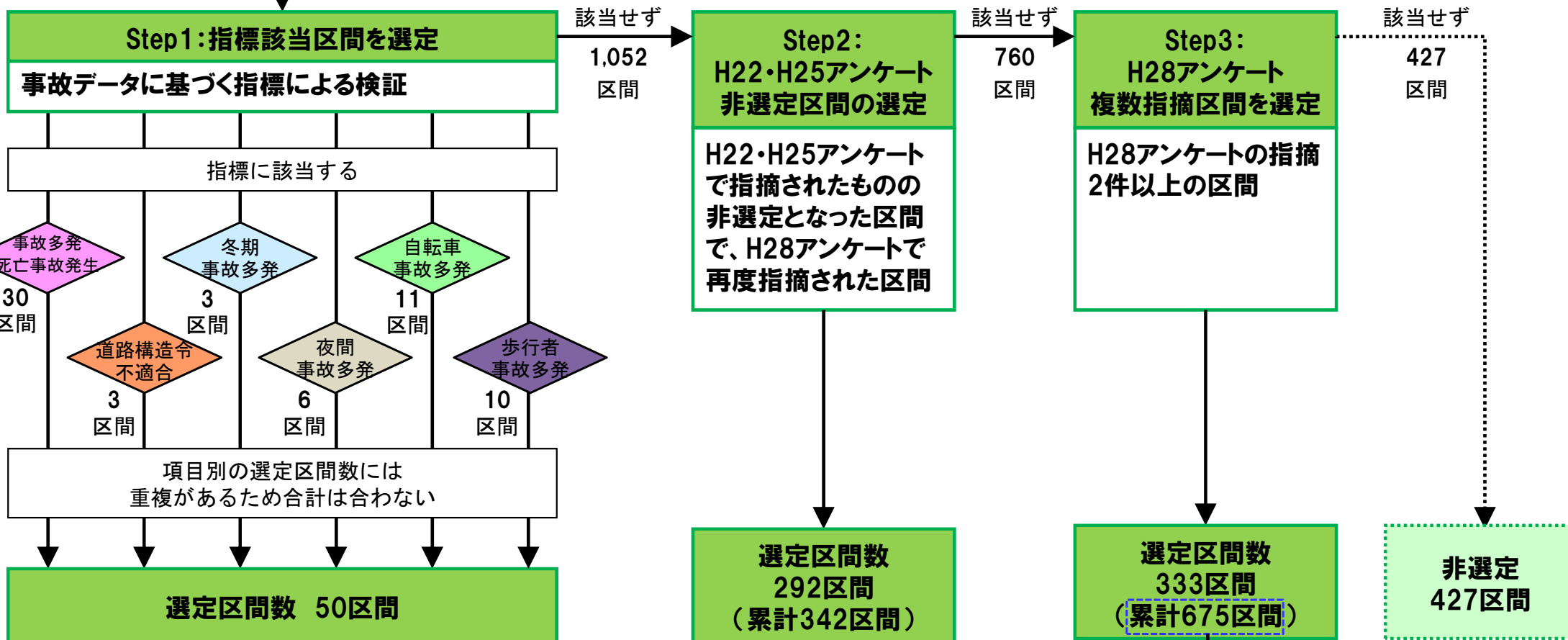
現地状況・急ブレーキ発生要因を分析のうえ個別に起点・終点を設定

2-1. 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

- 選定方法Step1～3に従って区間を選定 (Step1で50区間、Step2迄で計342区間、Step3迄で計675区間を選定)
- 隣接する単路区間を統合し、事故危険区間171区間 (単路106区間、交差点65区間) に集約

選定検討対象区間：1,102区間【選定検討対象の指摘が該当するイタルダ区間（選定済み事故危険区間を除く）】




隣接する単路区間を統合し、事故危険区間171区間 (単路106区間、交差点65区間) に集約

5. 平成28年度の追加選定結果

- 事故データに基づく選定では、「事故多発」13区間、「死亡事故多発」9区間、「車線逸脱事故多発」8区間、「事故危険箇所」86区間を抽出
- ヒヤリハットデータに基づく選定では、「潜在的危険区間」92区間を抽出
- 地域の声に基づく選定では、「通学路緊急合同点検」34区間、「地域の声アンケート」171区間を抽出

▼事故危険区間の選定状況

| 選定条件 | | H22選定 | H25選定 | H28候補 |
|-----------------|-----------|-------|-------|-------|
| 事故データに基づく選定 | 事故多発 | 179 | 19 | 13 |
| | 死亡事故多発 | 99 | 13 | 9 |
| | 車線逸脱事故多発 | | 23 | 8 |
| | 事故危険箇所 | | 59 | 86 |
| ヒヤリハットデータに基づく選定 | 潜在的危険区間 | | | 92 |
| 地域の声に基づく選定 | 通学路緊急合同点検 | | 131 | 34 |
| | 地域の声アンケート | 194 | 198 | 171 |
| 合計 | | 472 | 443 | 413 |



第10回北海道交通事故対策検討委員会

報告

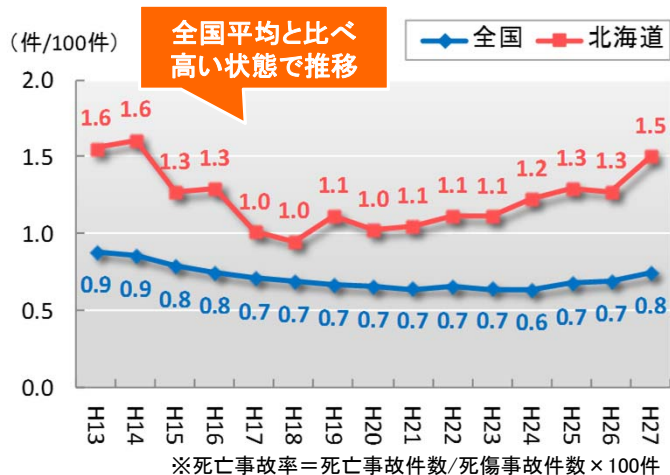
2-2. 今後着目すべき近年の事故の特徴について

2-2. 今後着目すべき近年の事故の特徴について

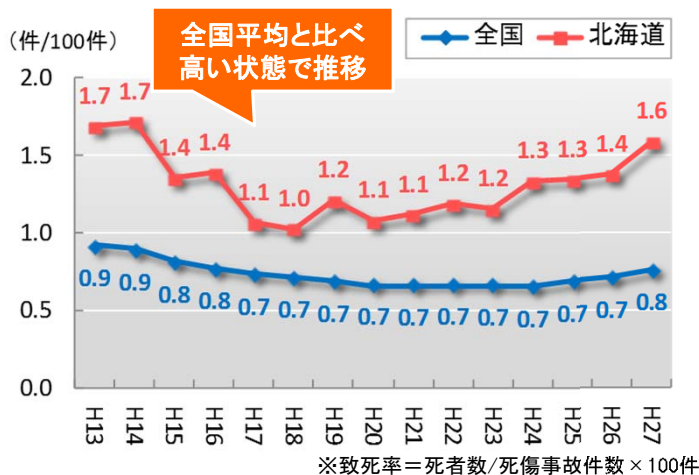
1. 北海道における交通事故の特徴

- 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
- 高齢化率、死傷事故に占める高齢者割合は全国・北海道ともに増加しており、北海道は全国と比べて高い割合で推移
- 道内のレンタカーによる死傷事故件数では日本人は減少傾向にある一方で、外国人は増加傾向

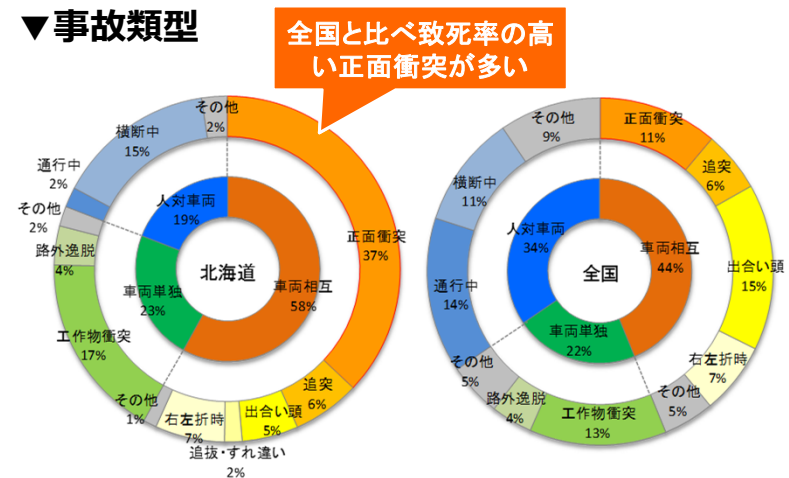
▼死亡事故率の推移



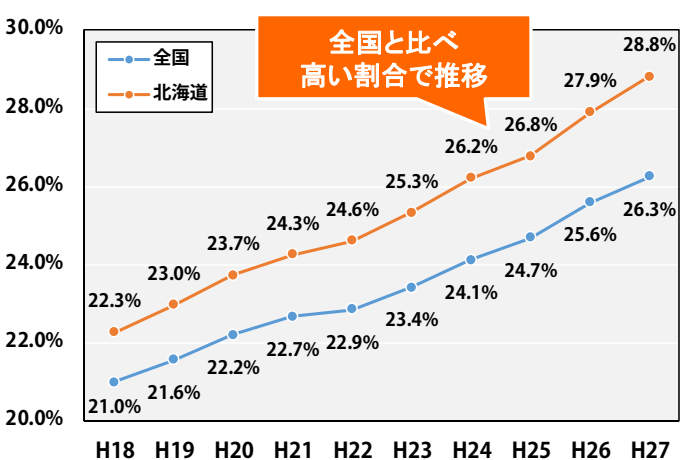
▼致死率の推移



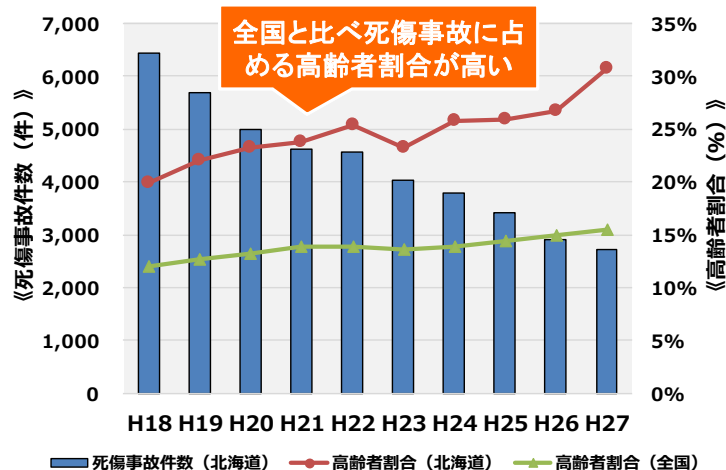
▼事故類型



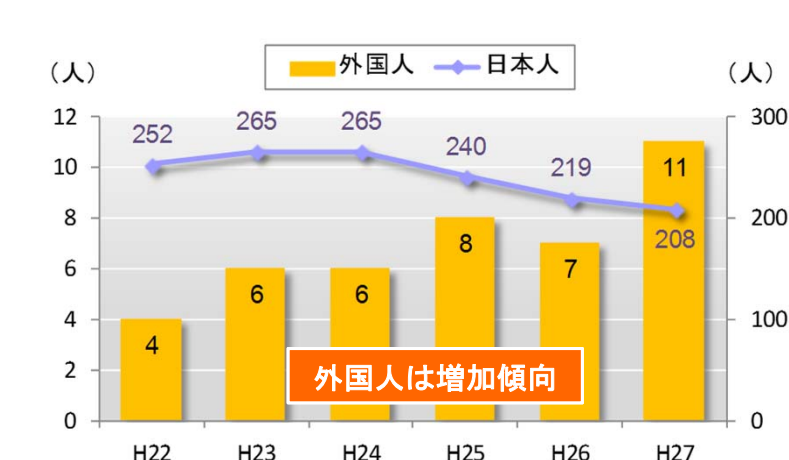
▼高齢化率の推移



▼死傷事故に占める高齢者割合の推移



▼道内のレンタカーによる死傷事故件数の推移



出典:住民基本台帳

※北海道:ITARDA区間を有する国道・道道・札幌市道、全国:全道路の集計値

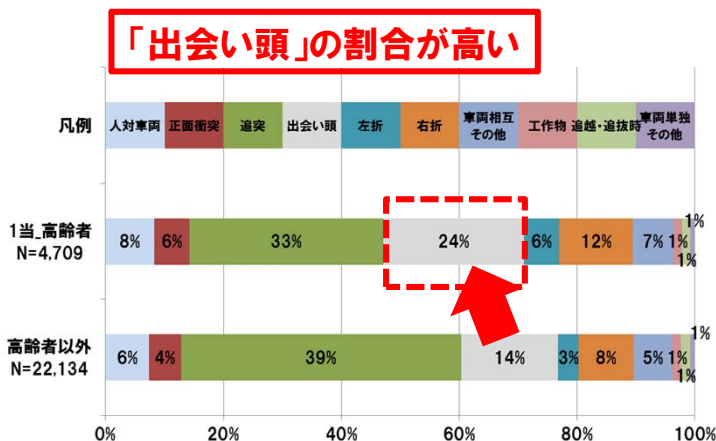
出典:交通年鑑、交通統計、交通事故統計年報、警察庁HP、ITARDAデータ

2-2. 今後着目すべき近年の事故の特徴について

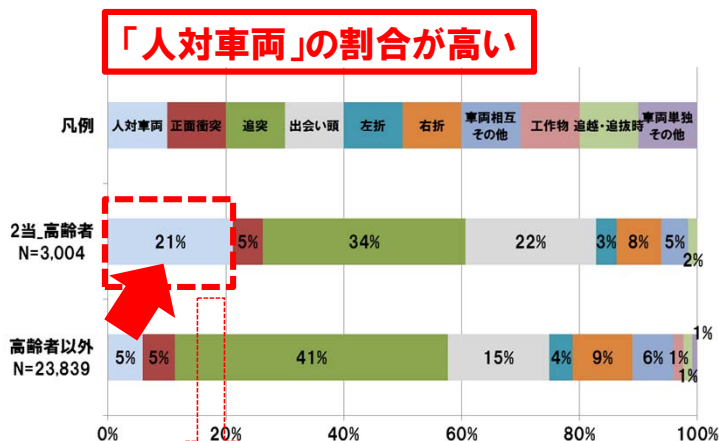
2. 北海道内における高齢者交通事故の傾向

- 高齢者事故類型をみると、第1当事者では「出会い頭」、第2当事者では「人对車両」の割合が高く、重大事故割合が高い
- 第2当事者の「人对車両」の事故として、歩行中・自転車乗車中事故をみると、約6割が自宅から500m以内の身近な場所で発生した事故となっているほか、65歳以上の高齢者の事故が大半を占めている状況
- 我が国におけるこれまでの高齢者事故対策をみると、生活空間におけるハード対策や、講習等のソフト対策が中心

▼第1当事者 事故類型



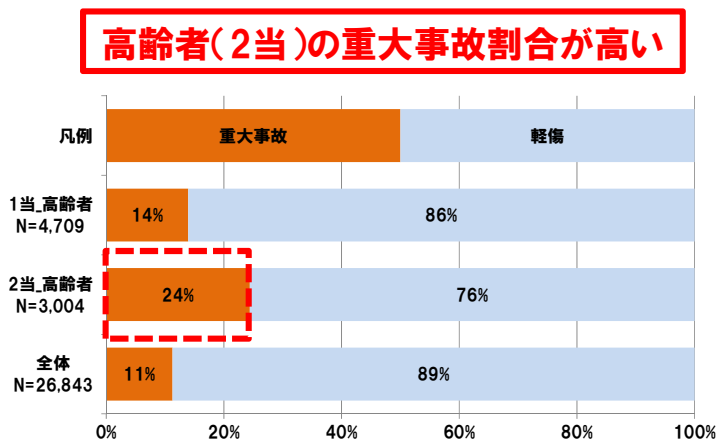
▼第2当事者 事故類型



《参考》我が国の高齢者事故対策

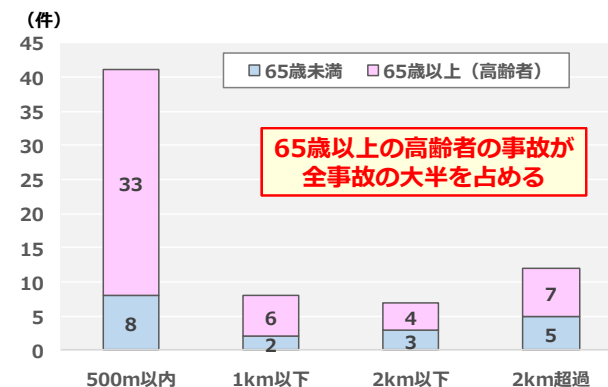
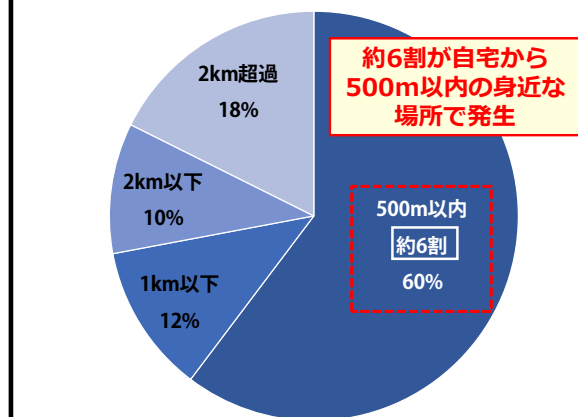
| | 主な対策内容 |
|-----|----------------------------|
| ハード | 信号機の改良・整備等(歩車分離式、LED化等) |
| | 道路標識・道路標示の改良 |
| | 歩道の段差・傾斜・勾配の改善 |
| | ノンステップバスの標準仕様の改正 |
| ソフト | 反射材用品等の効果など情報提供 |
| | 交通安全教育・交通安全指導 |
| | 高齢者講習(70歳以上)・認知機能検査(75歳以上) |
| | 運転免許自主返納の推進 |
| | 高齢者交通安全指導員養成 |

▼当事者別 事故内容



※ 重大事故とは、重傷・死亡事故を示す

▽歩行中・自転車乗車中の高齢者事故



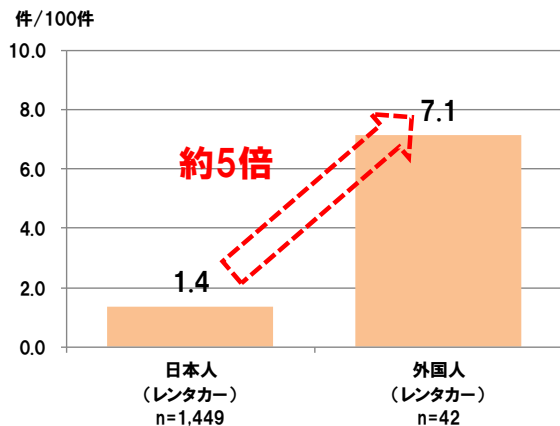
※ 人对車両の割合が高い⇒歩行中・自転車乗車中の事故を対象

2-2. 今後着目すべき近年の事故の特徴について

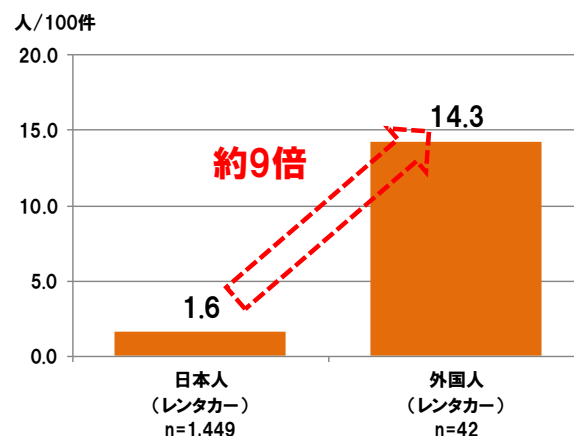
3. 北海道内における外国人のレンタカー事故の傾向

- 外国人のレンタカー事故の傾向をみると、死亡事故率は、日本人の約5倍、致死率は、日本人の約9倍と高い
- 事故類型は、「正面衝突」「出会い頭」、法令違反別は、「一時不停止」「信号無視」の割合が高い
- 我が国におけるこれまでの外国人事故対策をみると、主に標識・情報板等の英語表示や注意喚起、交通ルールに関するパンフレット配布など、ソフト対策を中心とした対応が取られている

▼死亡事故率（参考値）



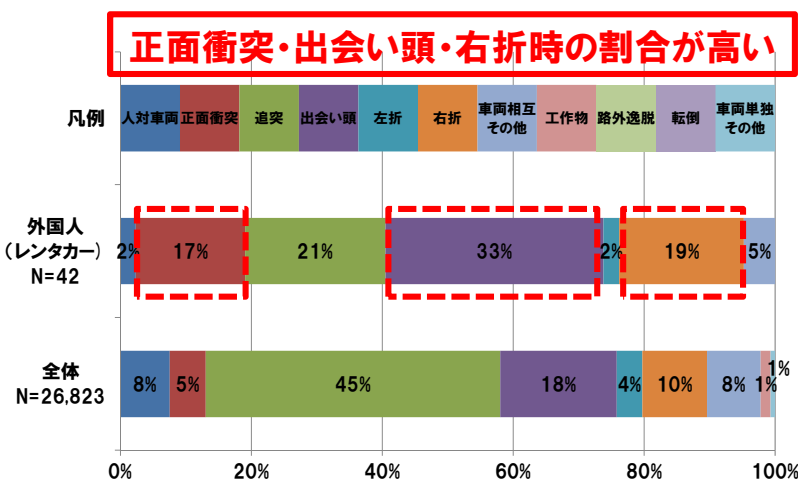
▼致死率（参考値）



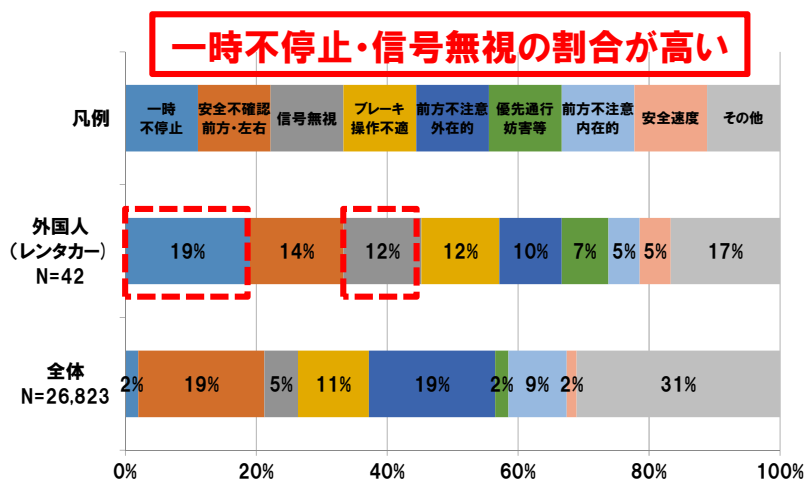
《参考》我が国の外国人事故対策

| | 主な対策内容 |
|-----|--------------------|
| ソフト | 標識・情報板等の英語表示 |
| | 外国語の注意喚起看板等設置 |
| | 外国人向け交通ルールパンフレット作成 |
| | 外国人運転者プレート(マーク)作成 |
| | 動画による交通ルール講習 |
| | 冬道運転講習 |

▼事故類型（参考値）



▼法令違反（参考値）



《参考》国別の交通ルール

| 国 | 通行位置 | 特筆事項 |
|------|------|------------------------------|
| 香港 | 左 | 赤信号で左折フリー、一般道の制限速度は70km/h |
| 台湾 | 右 | 矢印信号が無い、一般に見通しの良い道路では一時停止しない |
| 韓国 | 右 | 一般道の制限速度は最大80km/h |
| アメリカ | 右 | 一般道の制限速度は50~70km/h程度 |
| ロシア | 右 | 制限速度は郊外部で90km/h |

資料：ITARDAデータ(レンタカー：H22~27、全体：H23~26)
 ※永住権のある外国人及び日本に居住している外国人は除く
 ※外国人のサンプル数が少ないため、参考値扱いとする

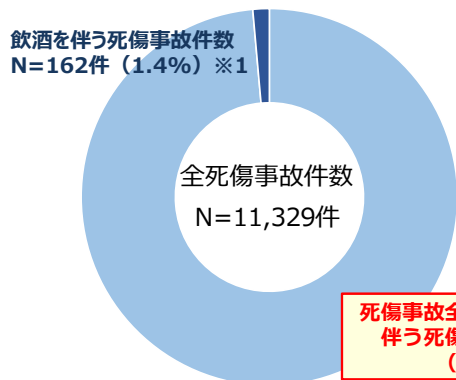
2-2. 今後着目すべき近年の事故の特徴について

4. 近年話題性が高い事故の発生状況及び交通安全に関する世論

- ▶ 近年、飲酒運転など話題性が高い事故が注目されているが、死傷事故や死亡事故の全体に占める割合は僅か
- ▶ 交通安全に関する世論をみると、死傷事故や死亡事故の発生がピークの時期では、約7割の人が交通事故に対して不安が大きいと回答
- ▶ 近年、交通事故が減少傾向にあるため、交通安全に関する意識の変化について調査を予定

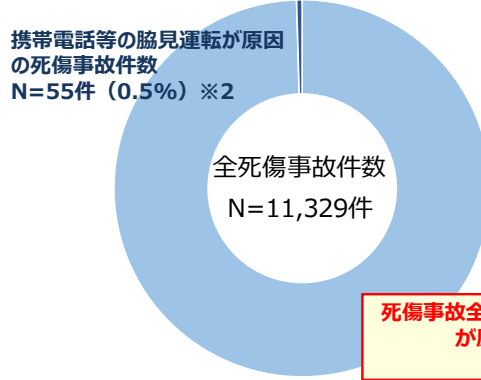
▼近年話題性が高い事故の発生状況（平成28年）

《飲酒を伴う運転》



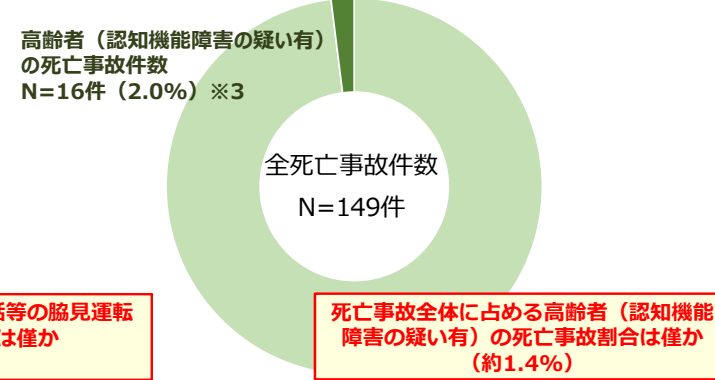
※1 酒酔い、酒気帯び、酒気帯び基準値以下、検知不能の合計を示す

《携帯電話等の脇見運転》



※2 画像目的使用、通話目的使用の合計を示す

《高齢者（認知機能障害の疑い有）の運転》



※3 全死亡事故件数のうち、第1当事者が高齢者(75歳以上)を対象に実施した認知機能検査の結果より

資料：北海道警察調べ

▼交通安全に関する世論調査結果

《調査目的》

- 内閣府では、交通安全に関する国民の意識を調査し、今後の施策の参考とすることを目的に、昭和45年～平成15年まで数年おきに実施

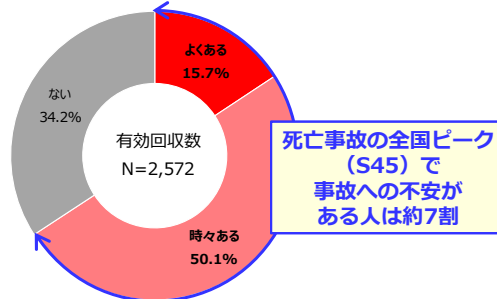
《主な調査事項》

- 交通安全に関する意識
- 今後の交通安全対策に関する意見
- 交通安全に関するTopic ほか※

※ 調査年によって聞き取り内容は大きく異なる

《昭和45年》

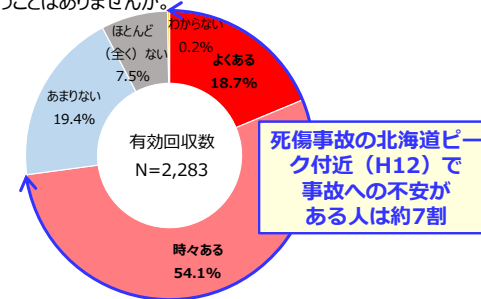
Q あなたは、日頃車を運転していて、事故を起こしはしないかと不安に思うことがかなりありますか、ときどきありますか、そういうことは別にありませんか。




資料：交通安全に関する世論調査(昭和45年11月)
(内閣府大臣官房政府広報室)

《平成9年》

Q あなたは、ふだん、道を歩くとときや自動車などを運転するときに、ご自分が、交通事故にあうかもしれないと思うことがありますか、それともそう思うことはありませんか。



資料：交通安全に関する世論調査(平成9年2月)
(内閣府大臣官房政府広報室)



第10回北海道交通事故対策検討委員会

審議

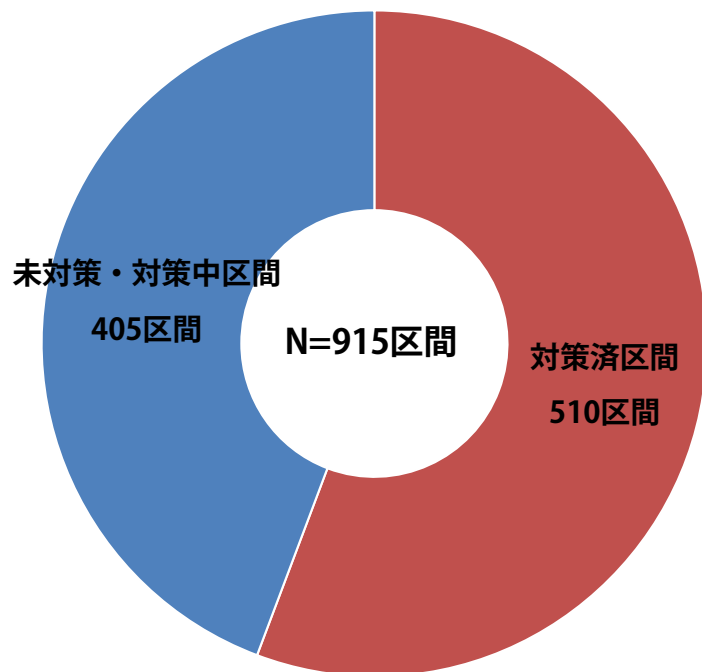
3. 事故危険区間のフォローアップについて

3. 事故危険区間のフォローアップについて

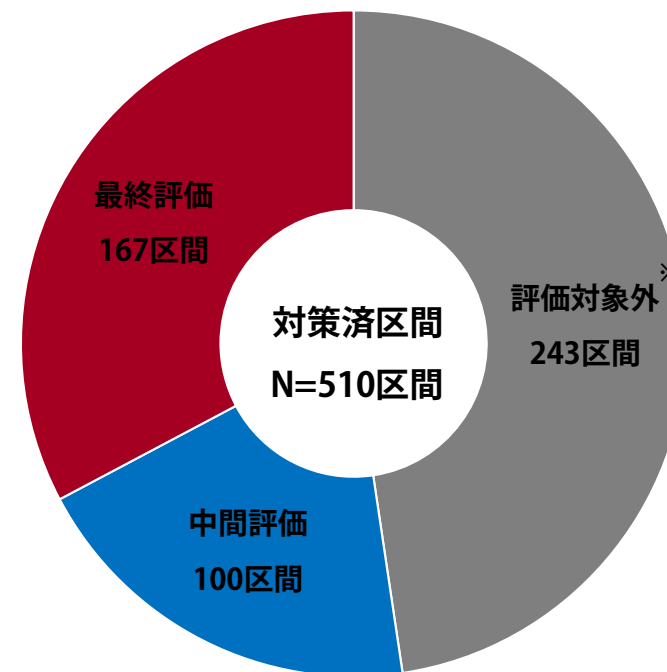
1. 事故危険区間対策実施状況

- 平成29年2月時点において、対策済区間は510区間、未対策・対策中区間は405区間
- 今年度評価対象となる区間は267区間であり、中間評価が100区間、最終評価が167区間

▼事故危険区間の対策実施状況



▼今年度フォローアップについて



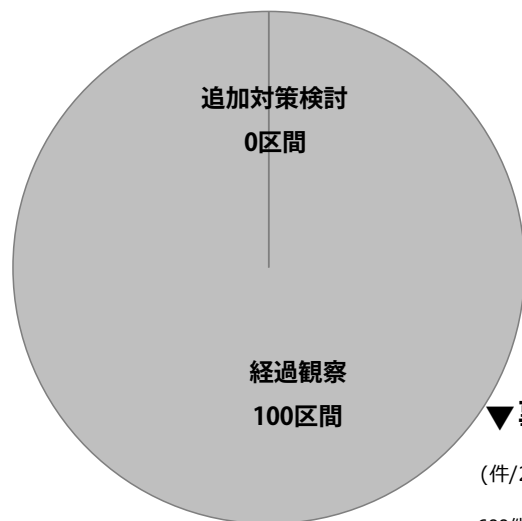
※通学路点検による選定箇所ほか一部区間については、平成29年度に評価実施予定

3. 事故危険区間のフォローアップについて

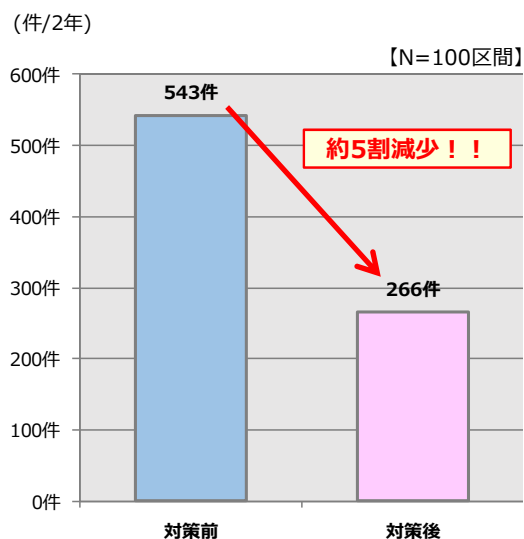
2. 評価結果

- 中間評価結果は、100区間の全てが経過観察(対策前後で事故発生件数は約5割減少)
- 最終評価結果は、167区間のうち154区間が除外区間、13件が追加対策検討(対策前後で事故発生件数は約6割減少)

▼ 中間評価結果



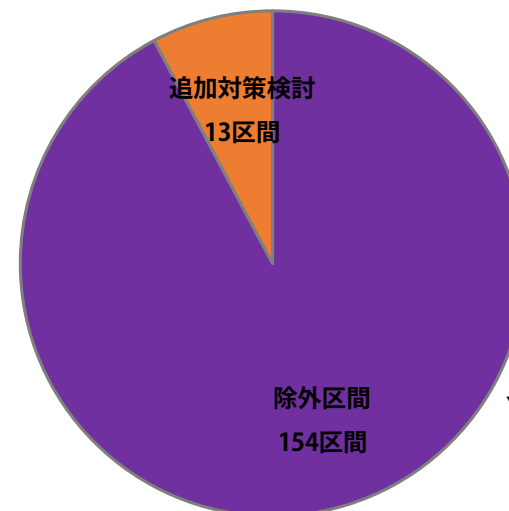
▼ 事故件数の変化 (中間評価)



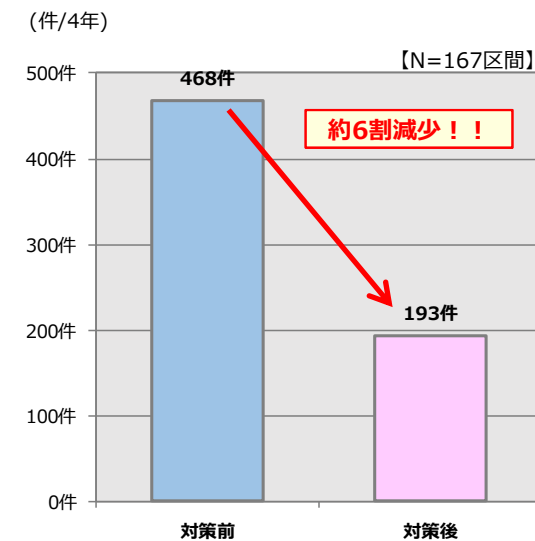
※対策前4年間(2年換算値)と対策後2年間で比較

▼ 最終評価結果

中間評価・最終評価結果のリストは、資料3のP.38~P.44掲載



▼ 事故件数の変化 (最終評価)



※対策前4年間と対策後4年間で比較

3. 事故危険区間のフォローアップについて

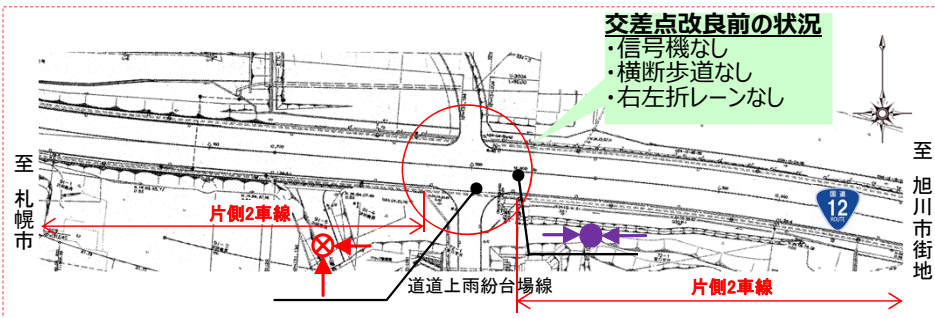
3. 最終評価事例 No.106 国道12号 旭川市台場交差点(旭川市神居町台場91-4)

その他の個別事例は、資料3のP.25~P.37掲載

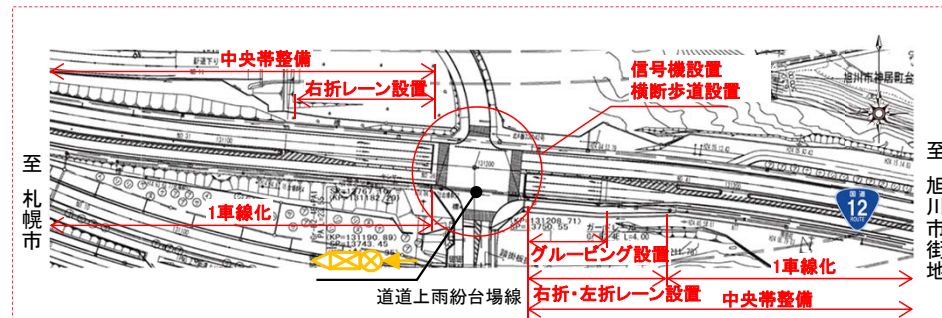
| | | | |
|---------|---------------|--------|-----------|
| 選定理由 | 死亡事故多発 | 対策完了年度 | 平成21年度 |
| ターゲット事故 | ①正面衝突 ②出合頭 | 対策内容 | ・交差点形状の改良 |

事故詳細分析

《対策前H15-H18》

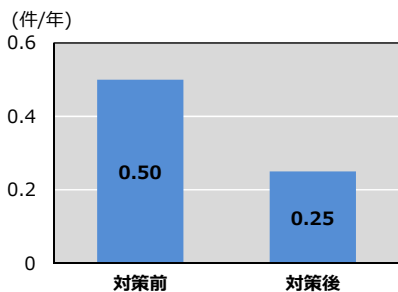


《対策後H22-H25》



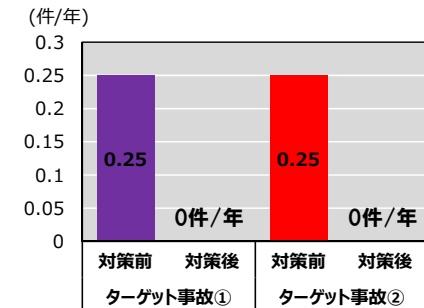
- 人対車両
- 出合頭
- 正面衝突
- 追突
- 右折時
- 左折時
- 工作物衝突
- 進路変更時
- すれ違い時
- その他

■ 事故件数



➡ 事故50%減少

■ ターゲット事故



➡ ターゲット事故100%減少

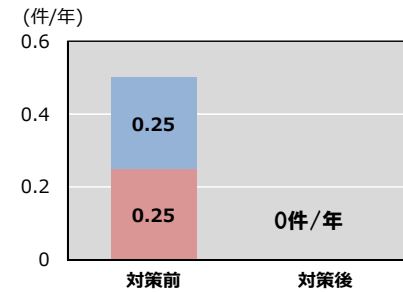
○ 正面衝突

| | |
|-----|-------|
| 対策前 | 1件/4年 |
| 対策後 | 0件/4年 |

○ 出合頭

| | |
|-----|-------|
| 対策前 | 1件/4年 |
| 対策後 | 0件/4年 |

■ 重大事故



➡ 重大事故100%減少

○ 死亡

| | |
|-----|-------|
| 対策前 | 1件/4年 |
| 対策後 | 0件/4年 |

○ 重傷

| | |
|-----|-------|
| 対策前 | 1件/4年 |
| 対策後 | 0件/4年 |

評 価

| | | | | | | | |
|------|----|-----------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|
| 事故0件 | no | ターゲット事故 件数減少 | yes | 重大事故 件数減少 | yes | 事故3割 以上減少 | yes |
|------|----|-----------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|

結果

除外区間

3. 事故危険区間のフォローアップについて

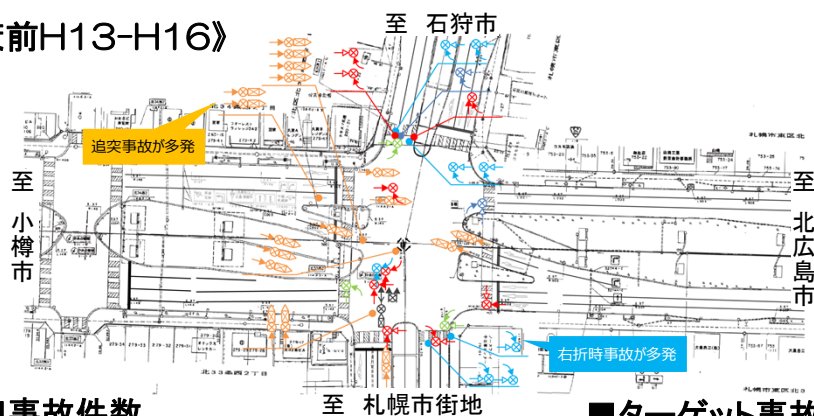
3. 最終評価事例 No.058 国道5号 札幌市 北34条創成川交差点改良

その他の個別事例は、資料3のP.25~P.37掲載

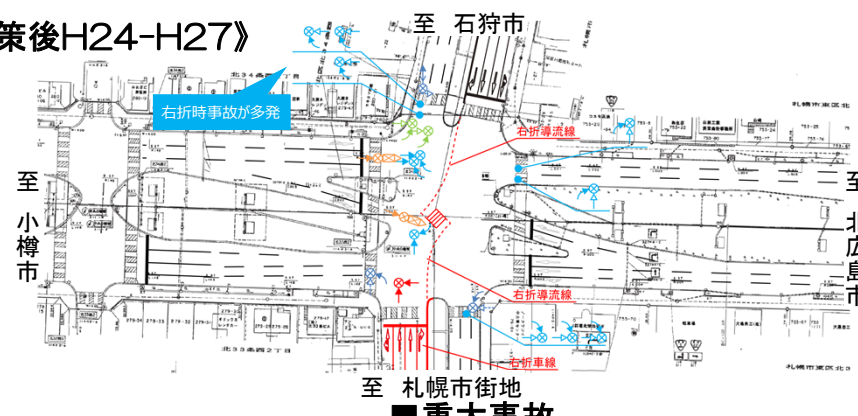
| | | | |
|---------|--------------|--------|---------------|
| 選定理由 | 事故多発 | 対策完了年度 | 平成23年度 |
| ターゲット事故 | ・追突 ・右左折時 | 対策内容 | ・右折車線 ・誘導線 |

事故詳細分析

《対策前H13-H16》

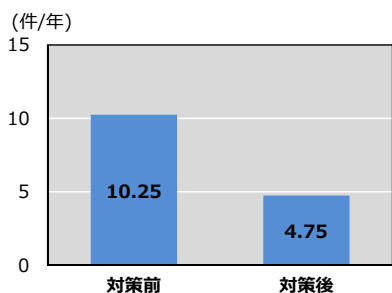


《対策後H24-H27》



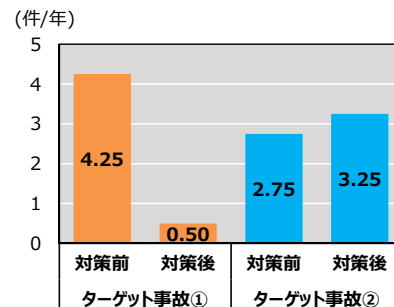
- 人対車両
- 出会頭
- 正面衝突
- 追突
- 右折時
- 左折時
- 工作物衝突
- 進路変更時
- すれ違い時
- その他

■ 事故件数



➡ 事故54%減少

■ ターゲット事故



➡ ターゲット事故②18%増加

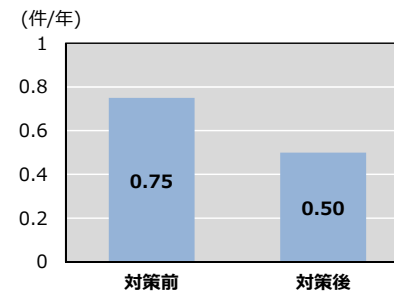
○ 追突

| 時期 | 件数 |
|-----|--------|
| 対策前 | 17件/4年 |
| 対策後 | 2件/4年 |

○ 右左折時

| 時期 | 件数 |
|-----|--------|
| 対策前 | 11件/4年 |
| 対策後 | 13件/4年 |

■ 重大事故



➡ 重大事故33%減少

○ 死亡

| 時期 | 死亡 |
|-----|-------|
| 対策前 | 0件/4年 |
| 対策後 | 0件/4年 |

○ 重傷


| 時期 | 重傷 |
|-----|-------|
| 対策前 | 3件/4年 |
| 対策後 | 2件/4年 |

評価

事故0件 no ターゲット事故件数減少 no 重大事故件数減少 yes 事故3割以上減少 yes

結果

追加対策検討



第10回北海道交通事故対策検討委員会

報告

4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

1. 平成27年度および平成28年度の登録候補エリア

- 平成27年度の登録エリアは、札幌市美園地区、函館市松陰地区、旭川市大有小学校周辺地区、旭川市神居地区の3エリア1区間
- 平成28年度の登録候補エリアは、現時点では、函館市で2箇所が登録候補として調整中



4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

2. 平成27年度登録エリアの検討状況

- ▶ 平成27年度登録エリアでは、札幌市美園地区、函館市松陰地区の対策が完了
- ▶ 旭川市大有小学校周辺地区、旭川市神居地区については、平成29年度以降の対策検討に向け事務レベル会議を開催

| | 札幌市美園地区 | 函館市松陰地区 | 旭川市大有小学校周辺地区 | 旭川市神居地区 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|--|---|--|---|-----------|--|-------|---------------------|---------|-----------|--|-------|---------------------|---------|-----------|--|-------|--------|---------|
| 対策エリア概要 |  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>エリア面積</td> <td>0.43km²</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>H27.10.11</td> </tr> </table> | エリア面積 | 0.43km ² | ゾーン30指定 | H27.10.11 | <table border="1"> <tr> <td>エリア面積</td> <td>0.10km²</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>H28.10.28</td> </tr> </table> | エリア面積 | 0.10km ² | ゾーン30指定 | H28.10.28 | <table border="1"> <tr> <td>エリア面積</td> <td>0.10km²</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>H25.11.28</td> </tr> </table> | エリア面積 | 0.10km ² | ゾーン30指定 | H25.11.28 | <table border="1"> <tr> <td>エリア延長</td> <td>0.25km</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>—</td> </tr> </table> | エリア延長 | 0.25km | ゾーン30指定 |
| エリア面積 | 0.43km ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ゾーン30指定 | H27.10.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| エリア面積 | 0.10km ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ゾーン30指定 | H28.10.28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| エリア面積 | 0.10km ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ゾーン30指定 | H25.11.28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| エリア延長 | 0.25km | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ゾーン30指定 | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成28年度の実施内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 技術的助言の要請（札幌市⇒事故委員会） ● 対策エリア分析結果の提供（開発局⇒札幌市） ● 対策検討（札幌市） ● 対策工実施（5月～12月、札幌市） | <ul style="list-style-type: none"> ● 技術的助言の要請（函館市⇒事故委員会） ● 対策エリア分析結果の提供（開発局⇒函館市） ● 対策検討（函館市） ● 対策工実施（9月30日、函館市） ● ゾーン30指定（10月28日、道警） | <ul style="list-style-type: none"> ● 技術的助言の要請（旭川市⇒事故委員会） ● 対策エリア分析結果の提供（開発局⇒旭川市） ● 対策検討に向けた事務レベル会議実施（11月2日） | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成29年度以降の予定 | <ul style="list-style-type: none"> ● 対策効果検証（データ分析、現地診断） | <ul style="list-style-type: none"> ● 対策効果検証（データ分析、現地診断） | <ul style="list-style-type: none"> ● 対策検討に向けた協議会、現地診断 ● 対策検討 ● 対策工実施 ● 対策効果検証（データ分析、現地診断） | | | | | | | | | | | | | | | | |

4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

3. 平成27年度登録エリアの対策実施概要(札幌市美園地区)

▼対策エリア概要

| | | | |
|------------|----------------|-------------------|---------------------|
| 地区名 | 札幌市美園地区 | 面積 | 0.43km ² |
| ゾーン30指定年月日 | H27.10.11 | | |
| 主な対策工 | 対策年月日 | | |
| 道路管理者 | ゾーン30路面標示 | H28.5.31、H28.12.2 | |
| | 減速マーク | H28.6.6 | |
| | 外側線 | H28.6.6、H28.12.15 | |
| | 生活道路整備(歩道整備) | H28.10.28 | |
| | ゾーン30標識(法定外標識) | H28.12.7 | |
| 警察 | 規制標識(30km/h) | H27.10.11 | |

○背景・課題

当該エリアは、幹線道路に面しているため、抜道として利用されており、全般的に交通量も多く、車両速度が速いことからH27.10.11にゾーン30に指定された。エリア内は、住宅街で小学校もあり、通学路の安全確保を含めた生活道路の交通安全確保を重点的に進める必要があるため、対策を実施した。

減速マーク路面標示



規制速度超過割合
80%以上



- 《道路管理者対策凡例》
- 減速マーク路面標示
 - 外側線
 - 生活道路整備
 - ゾーン30路面標示
 - ゾーン30路面標示+標識
- 《警察対策凡例》
- 規制標識(30km/h)

生活道路整備



- ・両側に幅1.5mの歩道を設置
- ・高さ5cmの縁石を設置
- ・縁石横に雨水樹を設置し排水

ゾーン30路面標示



ゾーン30標識設置



外側線標示



4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

3. 平成27年度登録エリアの対策実施概要(函館市松陰地区)

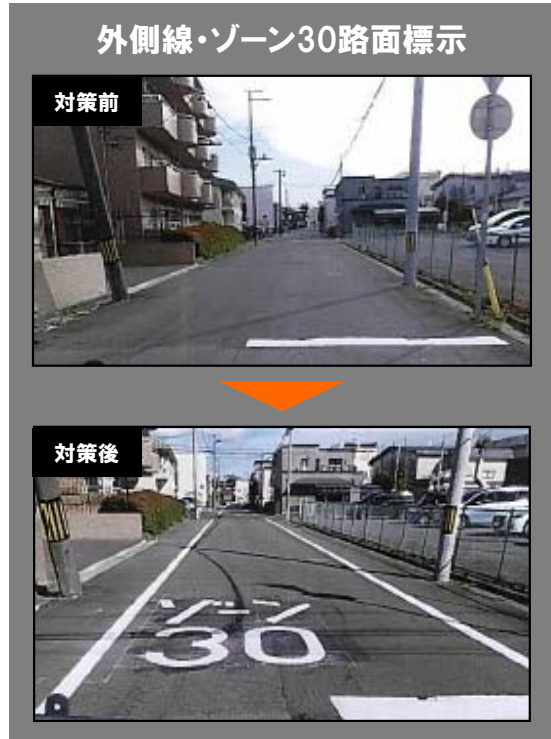
▼対策エリア概要

| | | | |
|------------|---------------|-----------|---------------------|
| 地区名 | 函館市松陰地区 | 面積 | 0.10km ² |
| ゾーン30指定年月日 | | H28.10.28 | |
| 主な対策工 | | 対策年月日 | |
| 道路 管理者 | ゾーン30路面標示 | H28.9.30 | |
| | 外側線 | H28.9.30 | |
| 警察 | 規制標識 (30km/h) | H28.10.28 | |

○背景・課題

当該エリアは、幹線道路に面しているため、抜道として利用されており、幅員の狭い道路が多く、歩道、路側帯がない箇所もある。

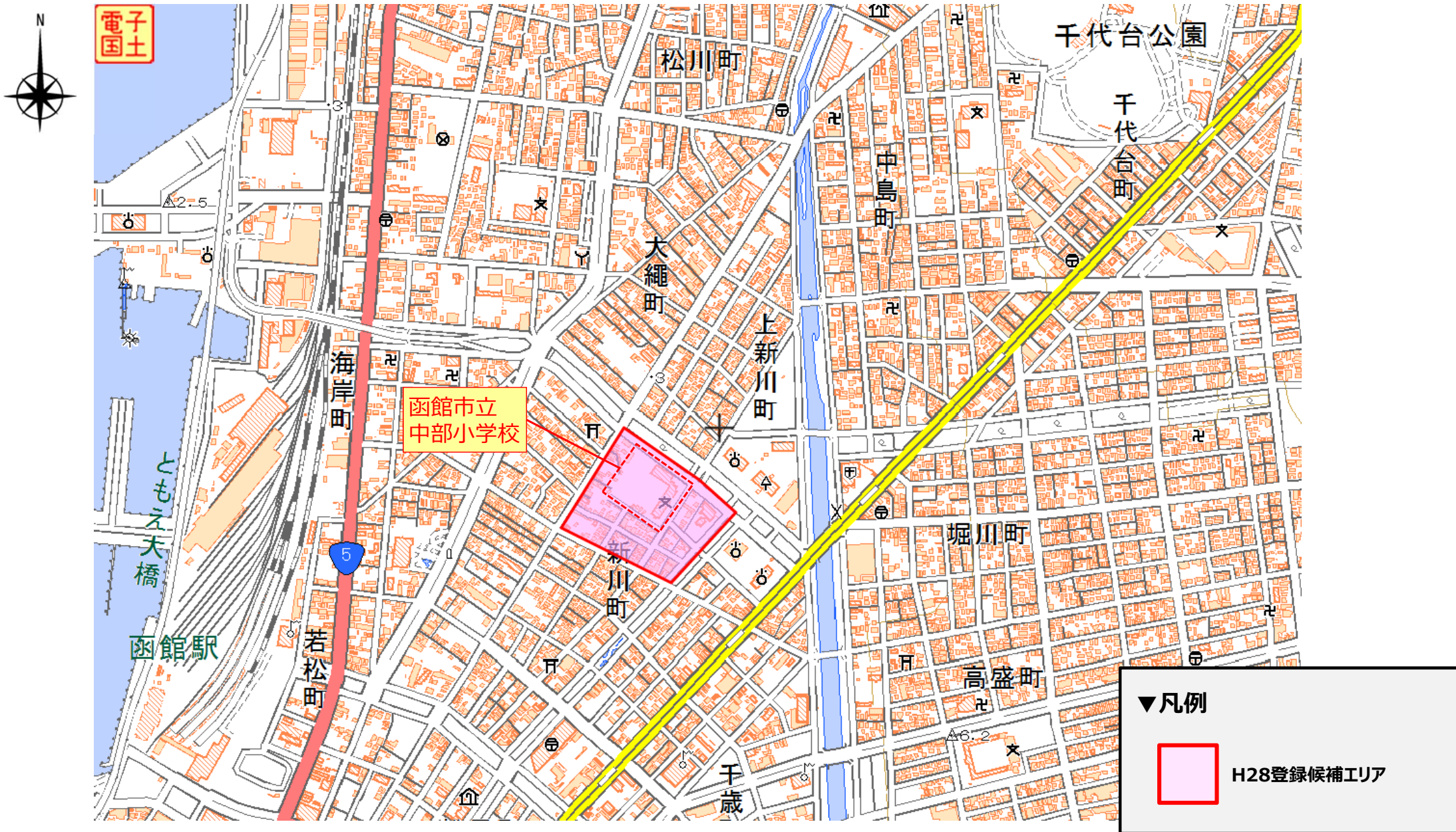
エリア内は、住宅街で小学校もあり、通学路の安全確保を含めた生活道路の交通安全確保を重点的に進める必要があるため、ゾーン30の指定を並行して進めながら対策を実施した。(H28.10.28ゾーン30指定)



4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

4. 平成28年度の登録候補エリア図(1/2)

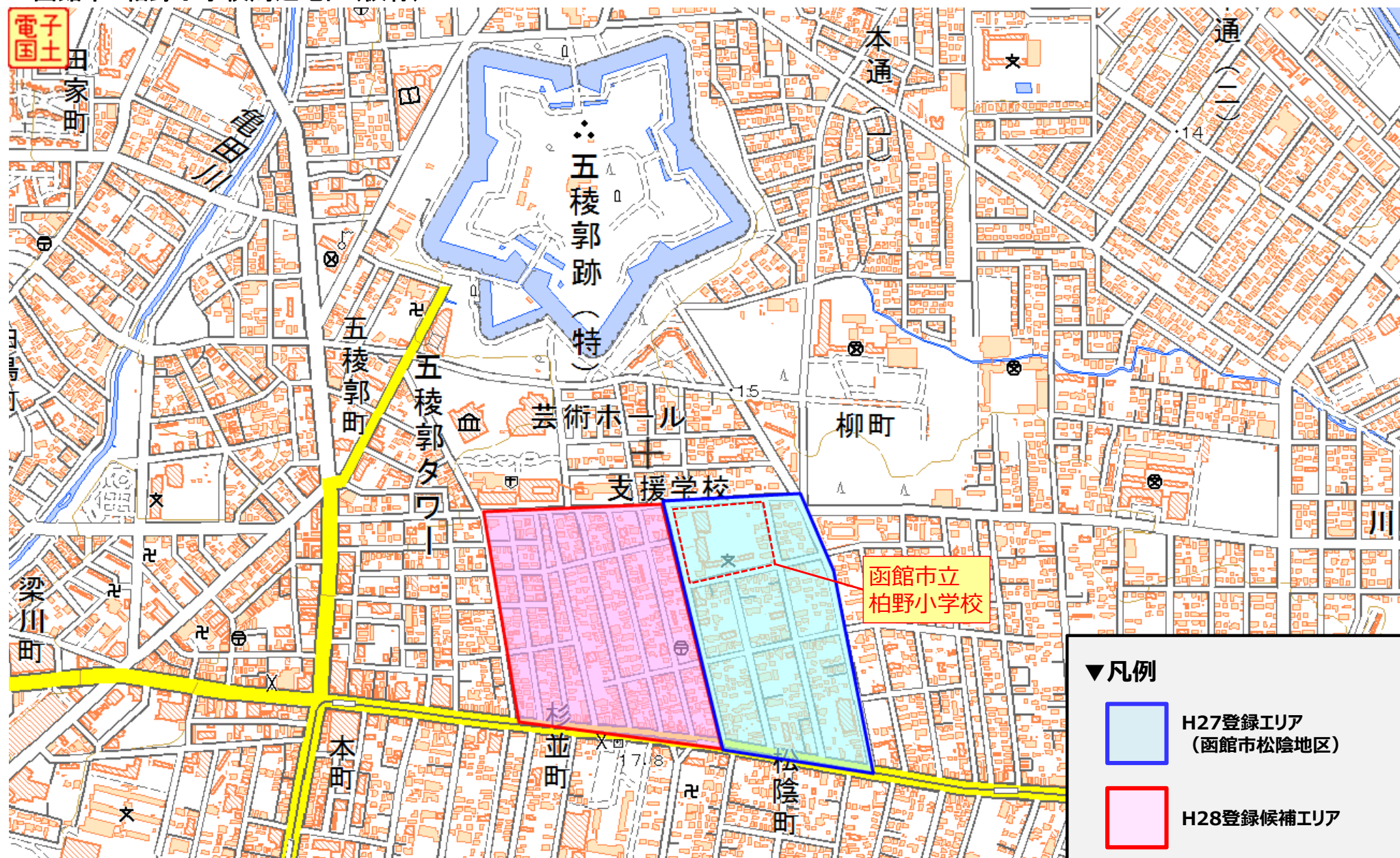
▼函館市 中部小学校周辺地区(仮称)





4. 生活道路の対策エリアの検討状況について


4. 平成28年度の登録候補エリア図(2/2)

▼函館市 柏野小学校周辺地区(仮称)



▼凡例

| | |
|---|-----------------------|
|  | H27登録エリア (函館市松陰地区) |
|  | H28登録候補エリア |

A light gray map of Hokkaido, Japan, showing its regional divisions. The map is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the title text.

第10回北海道交通事故対策検討委員会

5. 今後の予定

5. 今後の予定

1. 今後の予定について

第10回 委員会（本日）

- 事故危険区間の追加選定について審議
- 今後着目すべき近年の事故の特徴について報告
- 事故危険区間の中間・最終評価結果に関して審議
- H27生活道路対策エリアの検討状況、H28生活道路対策エリアの登録について報告



平成29年度委員会の予定（年度末を予定）

- 事故危険区間のH29中間・最終評価結果に関して審議
- 近年の事故の特徴を踏まえた事故危険区間の追加方針について審議
- H27・28生活道路対策エリアの検討状況、H29生活道路対策エリアの登録予定について報告