




第11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. 事故危険区間のフォローアップについて	.....	7
討議	▶ 3. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について	.....	19
報告	▶ 4. 生活道路の対策エリアの検討状況について	.....	23
報告	▶ 5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について	.....	28
	6. 今後の予定	.....	39

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.

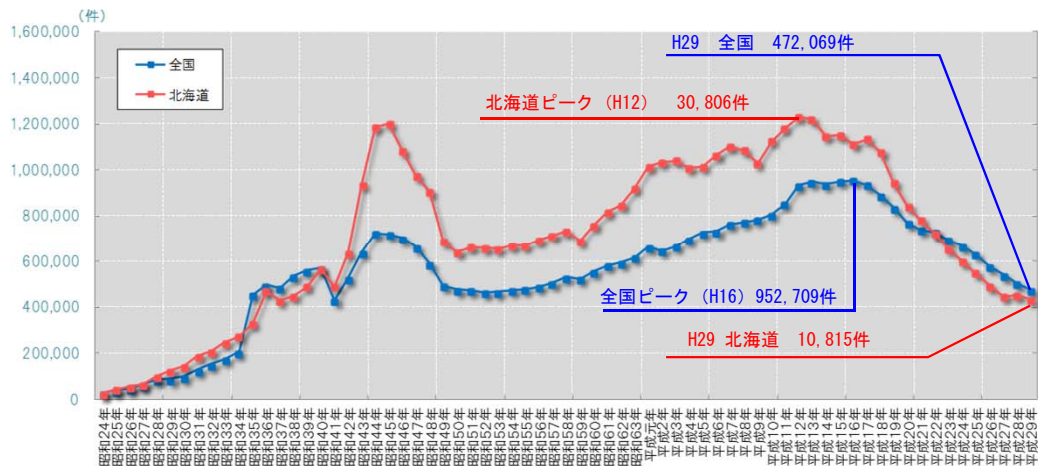
第11回北海道交通事故対策検討委員会

1. これまでの取組経緯

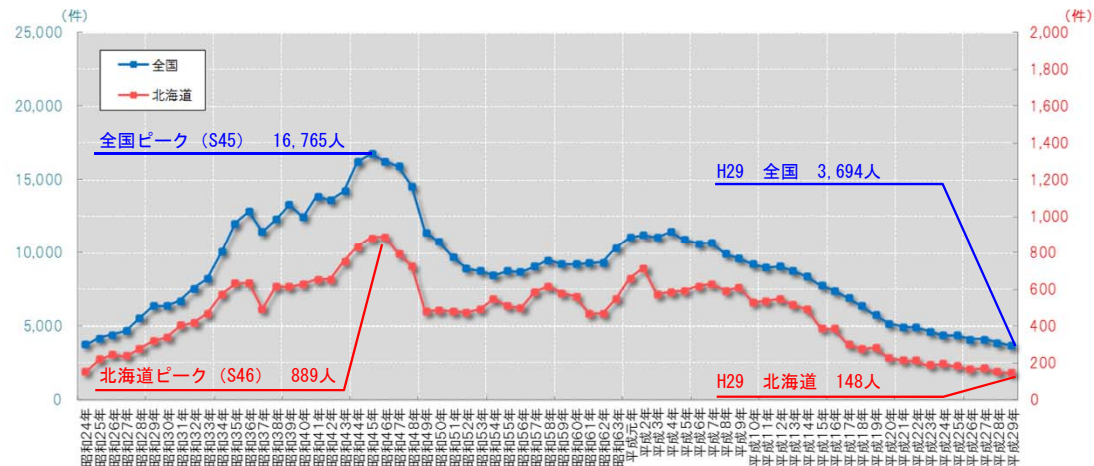
1. これまでの取組経緯

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となっている
- ▶ 平成29年では依然として148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29年)】



【死者数の推移(昭和24年～平成29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	H29
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	愛知 200
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	埼玉 177
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	東京 164
														4位 北海道 302							6位 北海道 190		4位 北海道 184	4位 北海道 169	7位 北海道 177	5位 北海道 158	8位 北海道 148

【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

※H29は速報値

1. これまでの取組経緯

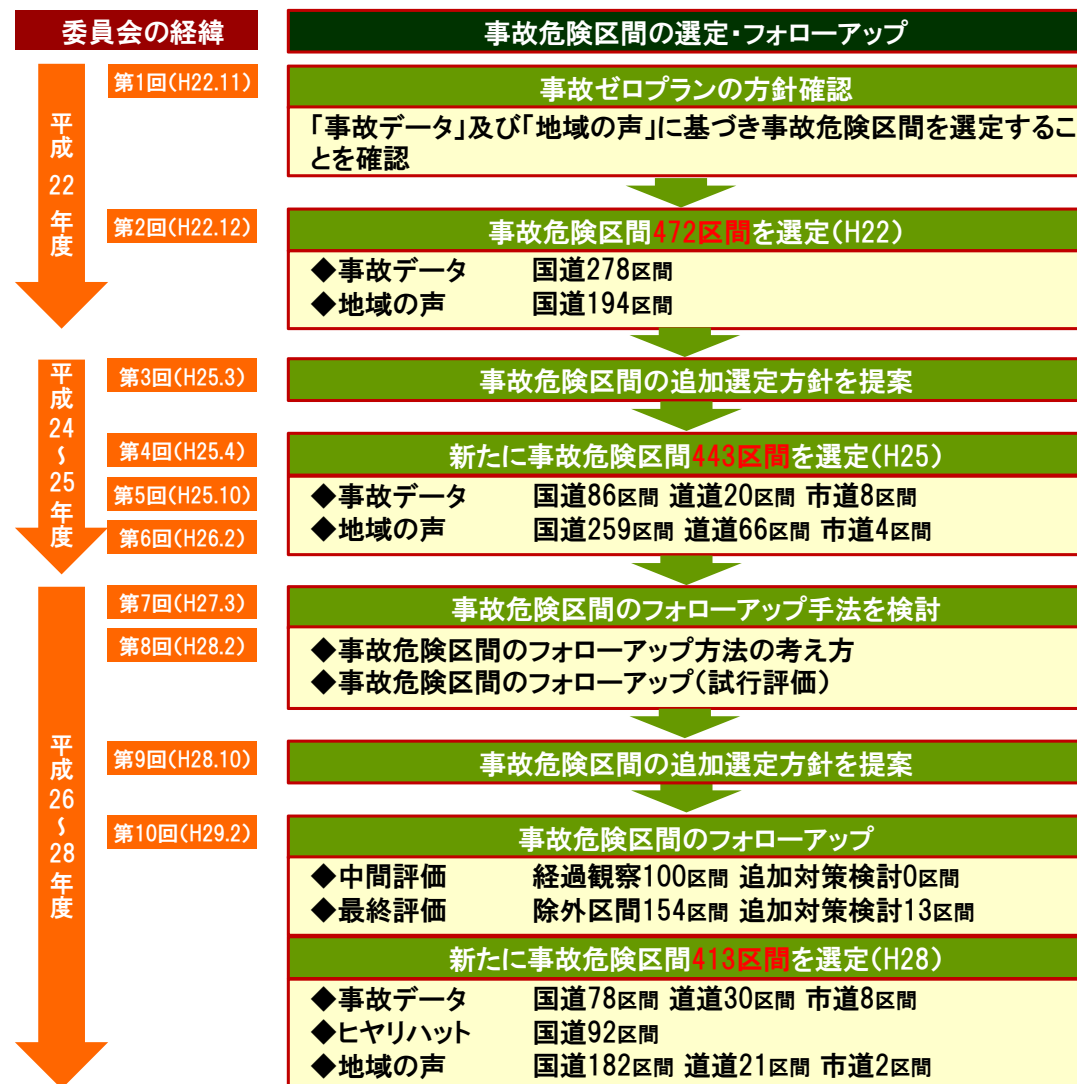
2. これまでの取組経緯

- ▶ 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10回開催
- ▶ 委員会では、主に事故危険区間の選定やフォローアップに関して審議

あらし

- 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(交通安全等)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・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、平成25年度、平成28年度に「事故データ」、「地域の声」、「ヒヤリハットデータ」より事故危険区間1,328区間を選定
- 平成26年度より、事故危険区間(「事故データ」、「地域の声」)のフォローアップ手法を検討
- 平成28年度より、対策が完了した事故危険区間267区間(「事故データ」、「地域の声」)のフォローアップ(中間・最終評価)を実施

これまでの取組経緯

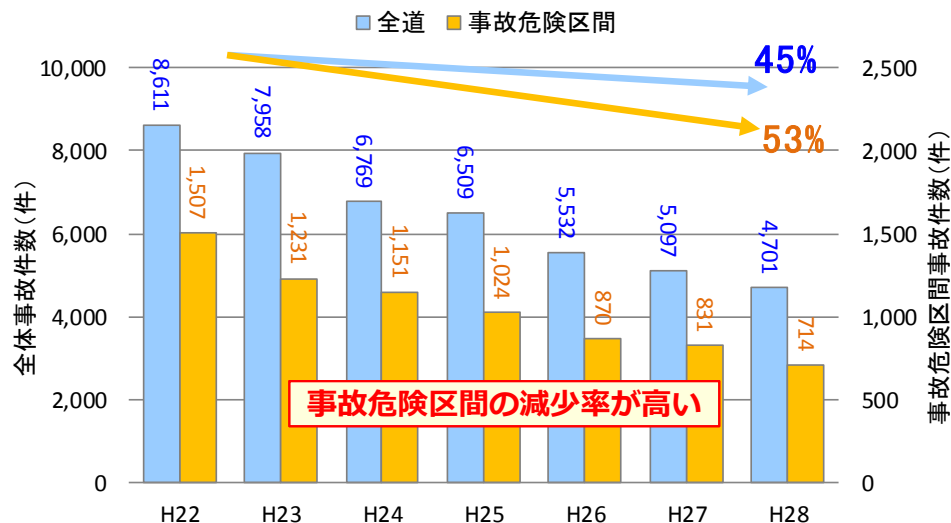


1. これまでの取組経緯

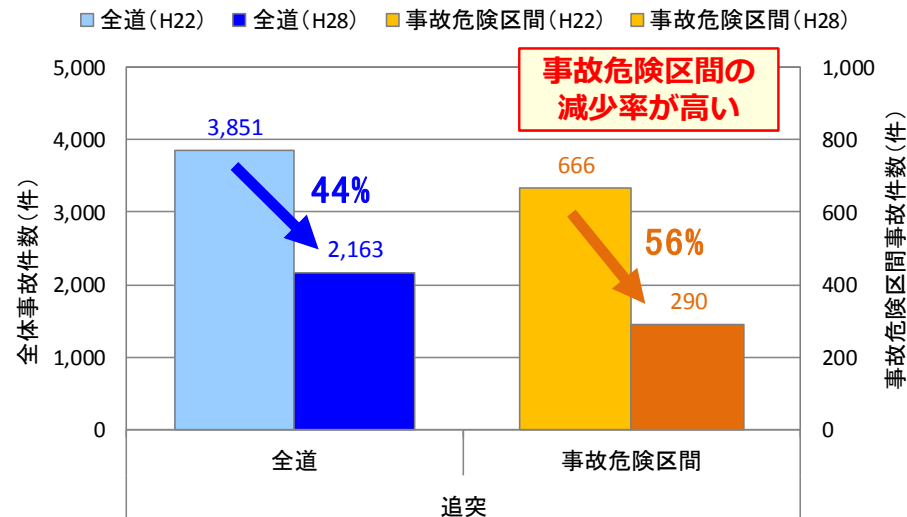
3. 事故ゼロプラン推進による効果

- 事故ゼロプランの推進により、**北海道全体と比べ事故危険区間では死傷事故件数・死亡事故件数の減少率が高い**
- また、主な事故類型毎の減少率をみても、**北海道全体と比べ事故危険区間では事故件数の減少率が高い**

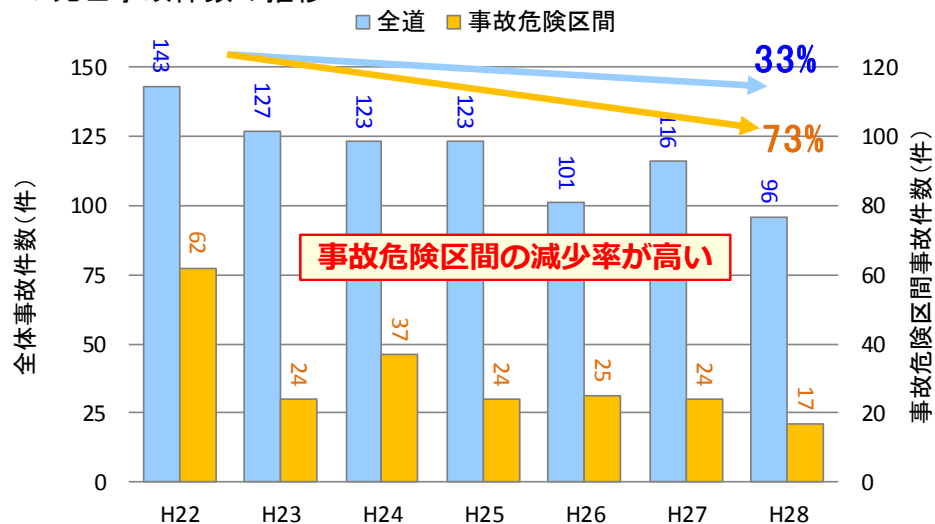
▼死傷事故件数の推移



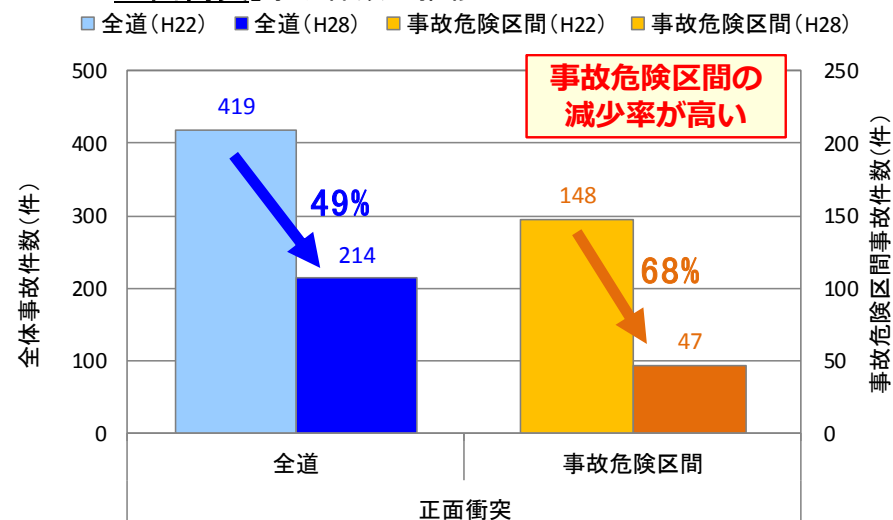
▼「追突」事故件数の推移



▼死亡事故件数の推移



▼「正面衝突」事故件数の推移



資料：イタルダデータ(ITARDA区間を有する全道路で集計)
※事故危険区間は、H22・H25選定区間(N=915区間)を対象

4. 本日の報告・審議事項

▶ 第11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.	事故危険区間のフォローアップについて	審議	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成22年度及び平成25年度に選定された事故危険区間のうち、対策が完了した区間のフォローアップ（中間・最終評価）結果について審議
3.	「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について	討議	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成28年度に追加選定された「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について討議 ※平成30年度中にフォローアップ手法を確立予定
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年度及び平成29年度に登録済みの生活道路対策エリアにおける検討状況を報告
5.	関連施策等最近の交通安全に関する動向について	報告	<ul style="list-style-type: none"> ● 訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策の検討状況を報告 ● 交通安全に関する意識調査（アンケート）の結果について報告 ● 北海道開発局管理のIC等における逆走防止対策の実施状況について報告 ● 平成30年1月～2月に北海道内で多発した死亡事故の発生状況・特徴について報告

第11回北海道交通事故対策検討委員会

審議

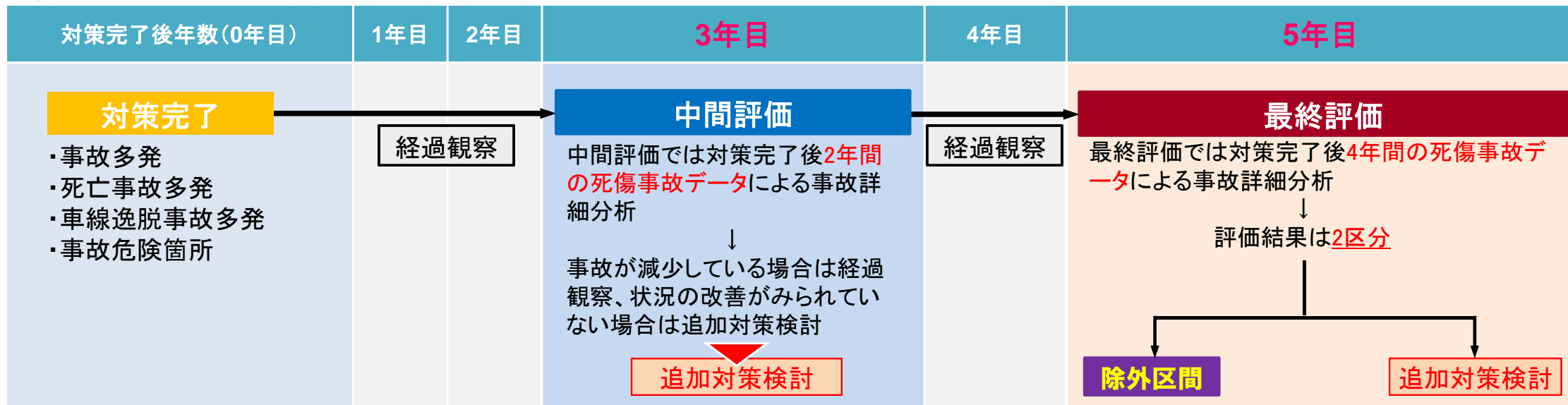
2. 事故危険区間のフォローアップについて

2. 事故危険区間のフォローアップについて

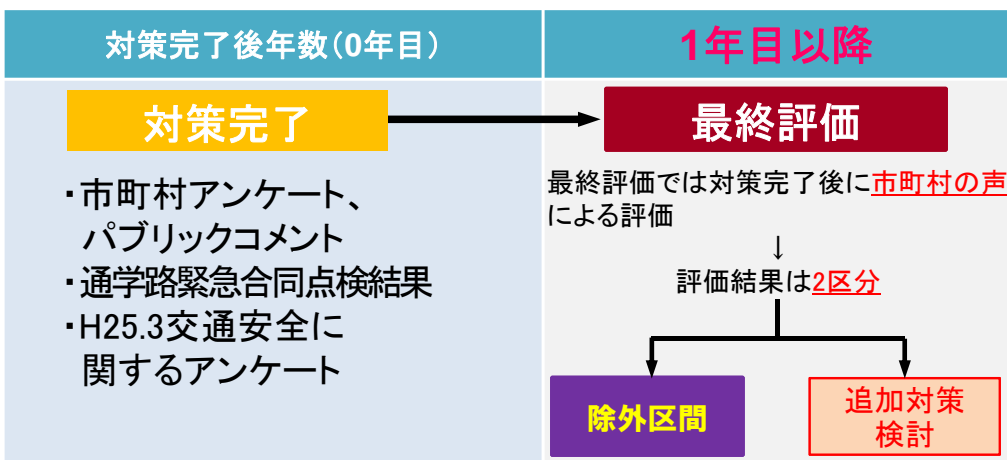
1. 事故危険区間のフォローアップの流れ(第10回委員会までのおさらい)

▶ 事故危険区間のフォローアップでは、選定方法に応じ、以下の流れで評価を実施

▼事故データに基づく選定区間



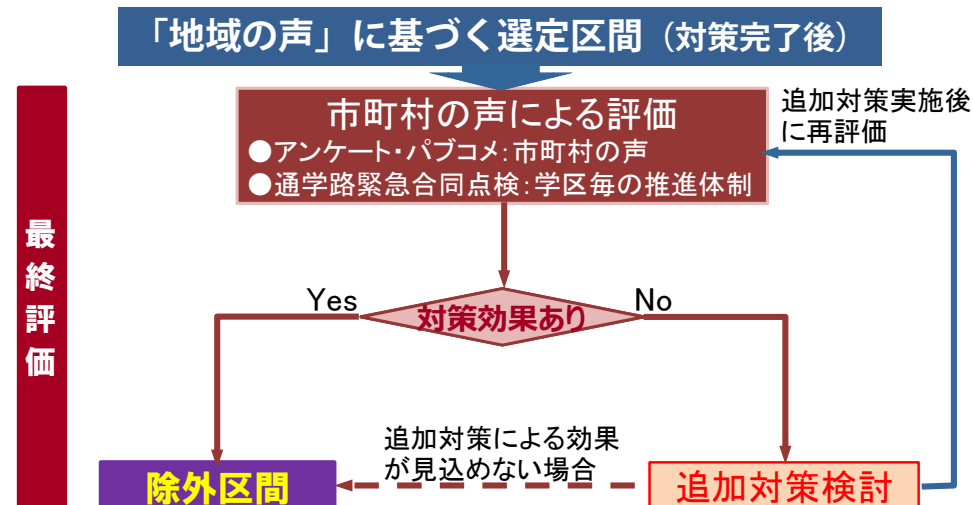
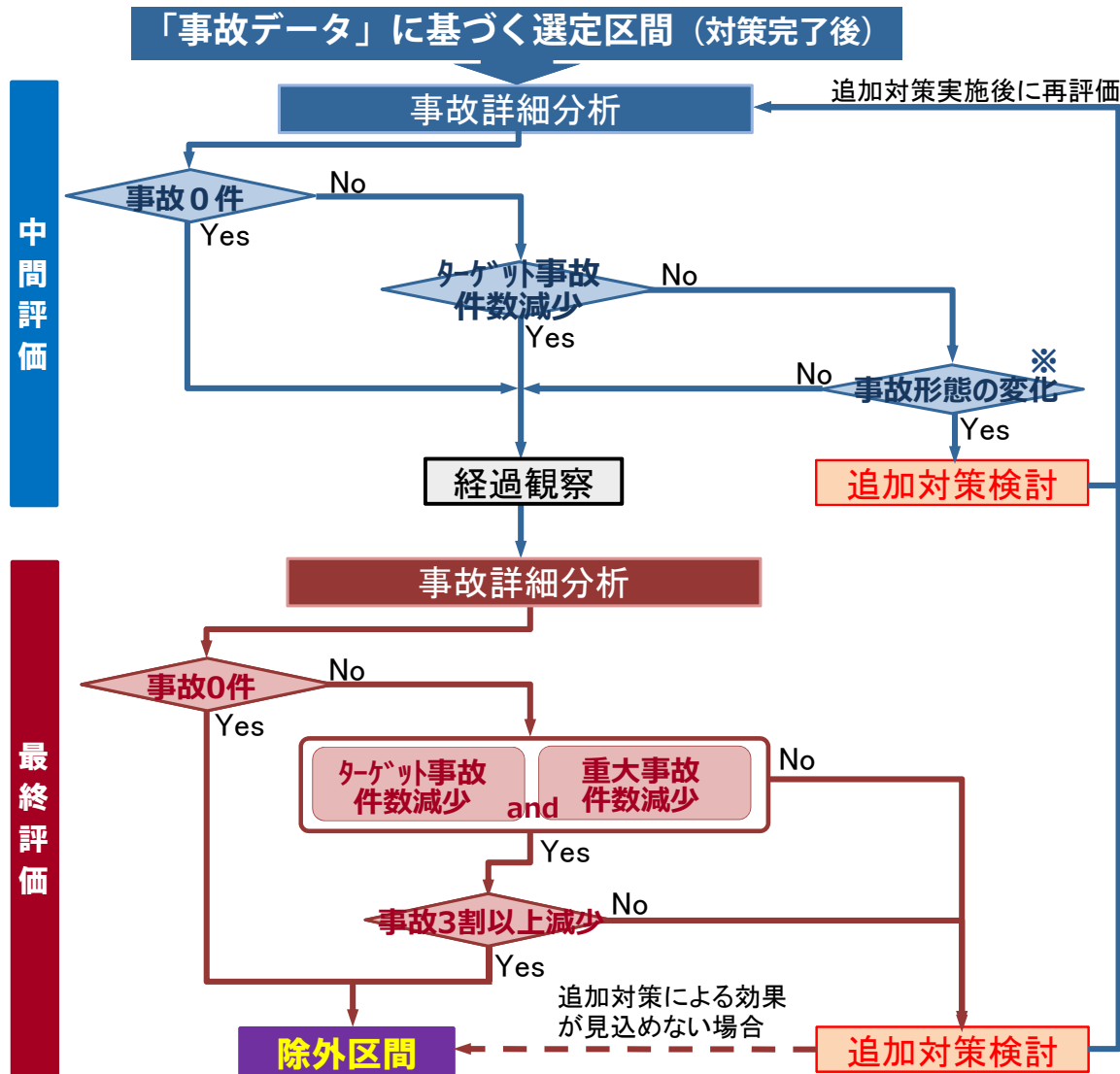
▼地域の声に基づく選定区間



2. 事故危険区間のフォローアップについて

2. 事故危険区間のフォローアップ手法(第10回委員会までのおさらい)

➤ 選定方法別のフォローアップ手法は、以下のフローの通り



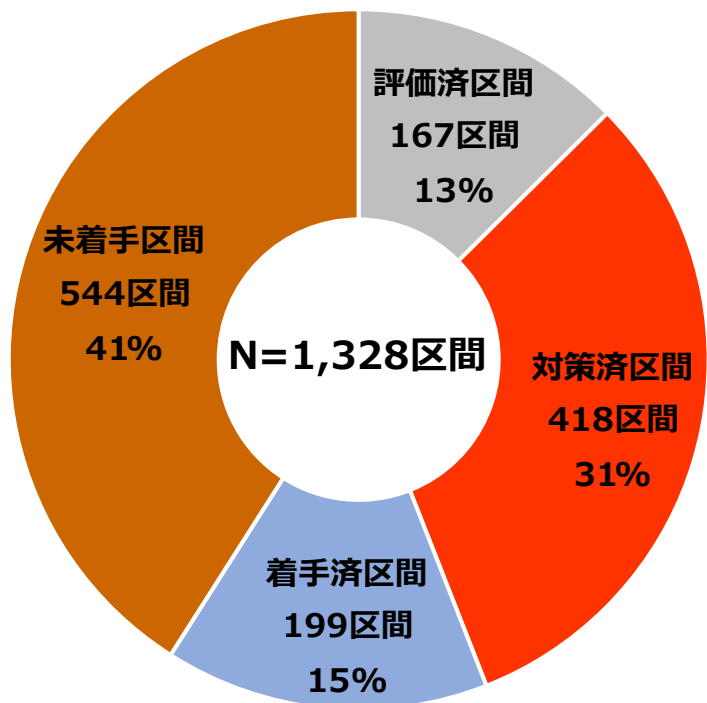
※ 大幅な周辺状況の変化等により、事故形態の変化があった場合

2. 事故危険区間のフォローアップについて

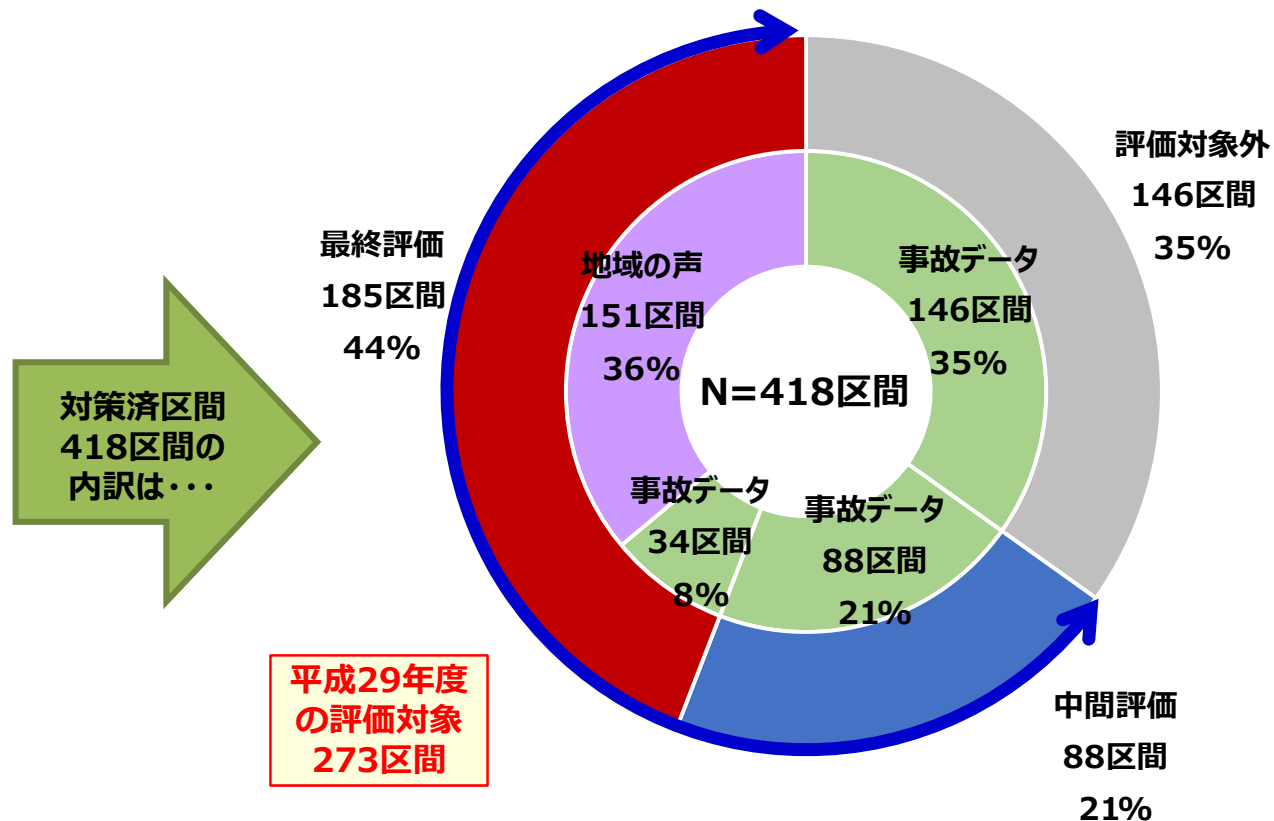
3. 事故危険区間の対策実施状況と評価対象区間

- 平成30年2月時点において、評価済区間は167区間、対策済区間は418区間、着手済区間は199区間、未着手区間は544区間の計1,328区間
- うち、平成29年度に評価対象となる区間は273区間であり、**中間評価が88区間、最終評価が185区間**

▼事故危険区間の対策実施状況



▼フォローアップ対象区間



評価済区間	第10回北海道交通事故対策検討委員会において審議した最終評価区間
対策済区間	H28迄に対策が完了した区間（評価済区間除く）
着手済区間	H28迄に対策に着手し、現在対策実施中の区間
未着手区間	H28迄に対策に着手していない区間

評価対象外	「事故データ」に基づく選定区間の内、今年度中間評価及び最終評価に該当しない区間
中間評価	「事故データ」に基づく選定区間で対策完了後3年目を迎える区間
最終評価	「事故データ」に基づく選定区間で対策完了後5年目を迎える区間 「地域の声」に基づく選定区間でH28迄に対策完了した区間 10

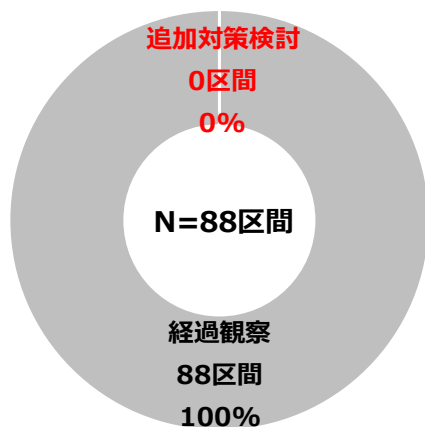
2. 事故危険区間のフォローアップについて

4. 評価結果の概要

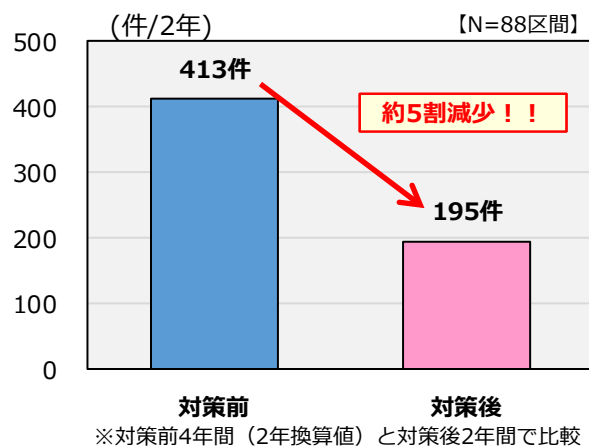
- 中間評価結果は、88区間のうち88区間が経過観察(対策前後で事故件数は約5割減少)
- 最終評価結果は、185区間のうち182区間が除外区間、3区間が追加対策検討(対策前後で事故件数は約6割減少)

▼ 中間評価結果

《「事故データ」に基づく選定区間》

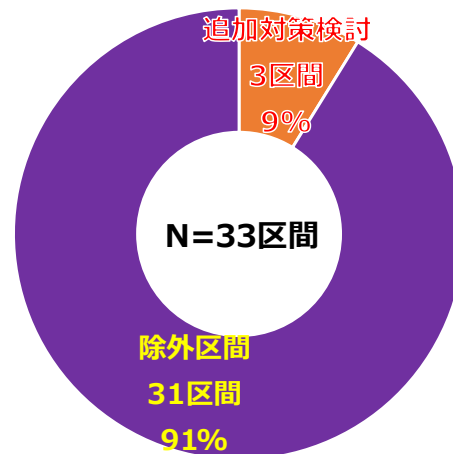


《事故件数の変化》

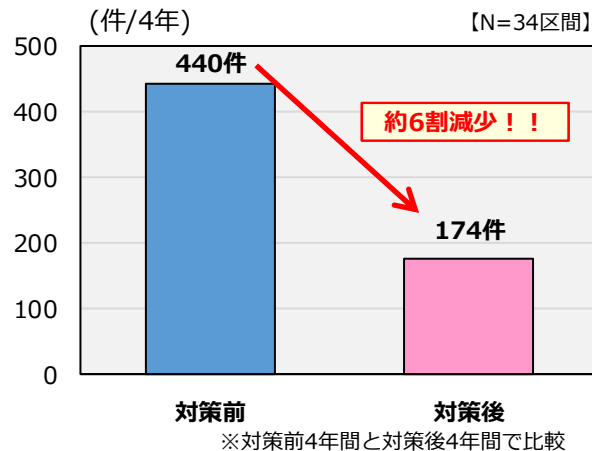


▼ 最終評価結果

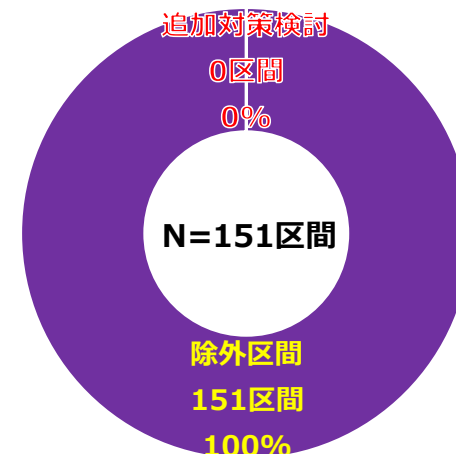
《「事故データ」に基づく選定区間》



《事故件数の変化》



《「地域の声」に基づく選定区間》



2. 事故危険区間のフォローアップについて

5. 中間評価事例(事故データ) No.32 国道5号 小樽市オタモイ1丁目5

選定理由	事故多発	対策完了年度	平成26年度	ターゲット事故	・追突	対策内容	すべり止めカラー舗装、減速路面標示 その他路面標示（追突注意）
------	------	--------	--------	---------	-----	------	------------------------------------

結果

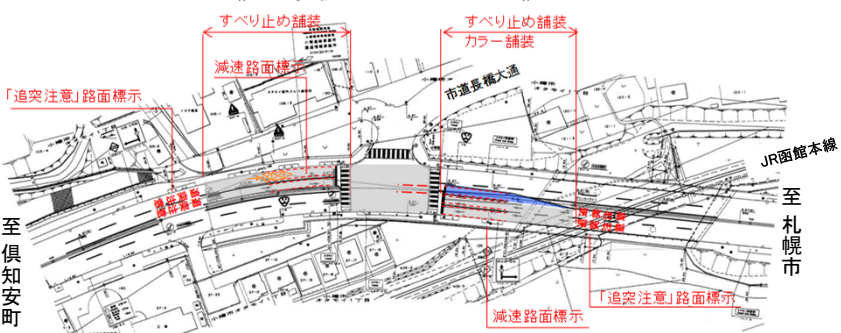
経過観察

対策前後の事故危険区間詳細図

《対策前H20-H23》

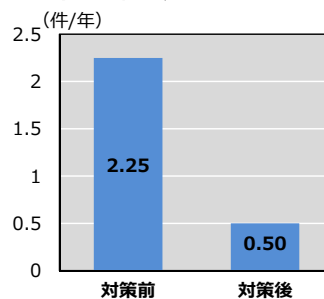


《対策後H27-H28》

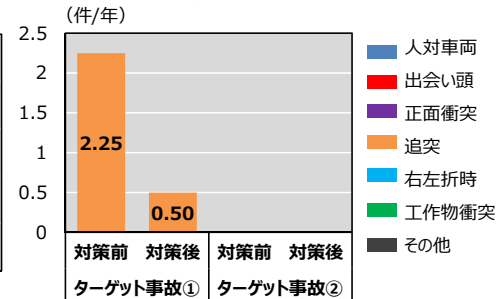


事故詳細分析

■事故件数 (件/年)



■ターゲット事故 (件/年)



■事故形態の変化

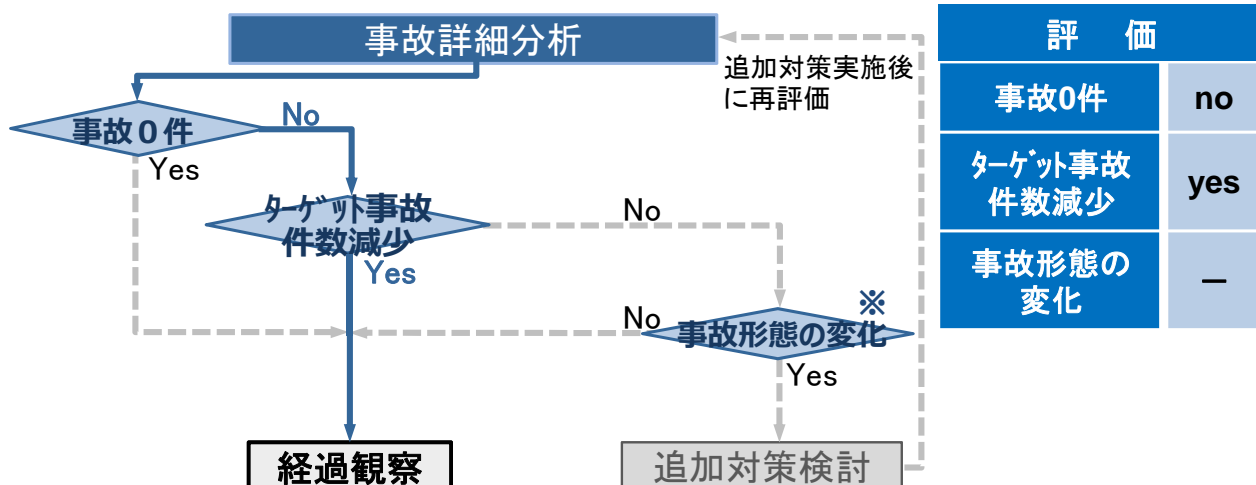
事故件数	対策前	対策後
	9件/4年	1件/2年

ターゲット事故①	対策前	対策後
①追突	9件/4年	1件/2年
ターゲット事故②	対策前	対策後
-	-	-

→ 事故78%減少

→ ターゲット事故78%減少

フォローアップ結果



評価	
事故0件	no
ターゲット事故件数減少	yes
事故形態の変化	-

※ 大幅な周辺状況の変化等により、事故形態の変化があった場合

2. 事故危険区間のフォローアップについて

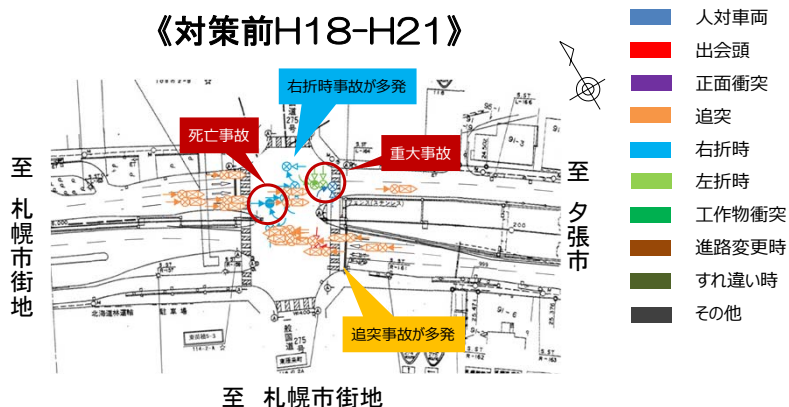
6. 最終評価事例(事故データ) No.367 国道274号 札幌市東区東苗穂5条3丁目4

選定理由	事故多発	対策完了年度	平成24年度	ターゲット事故	・追突 ・右左折時	対策内容	滑り止め舗装、右折滞留長延伸、右折車線増設
------	------	--------	--------	---------	--------------	------	-----------------------

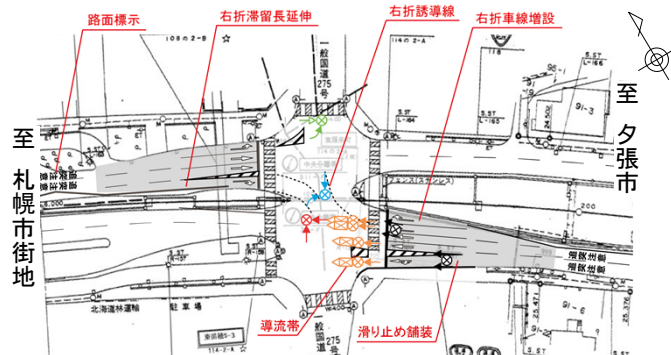
結果

除外区間

対策前後の事故危険区間詳細図

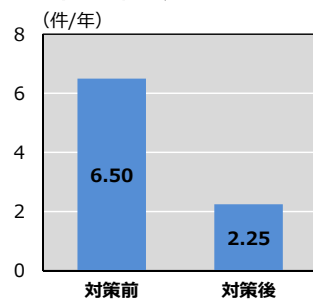


《対策後H25-H28》

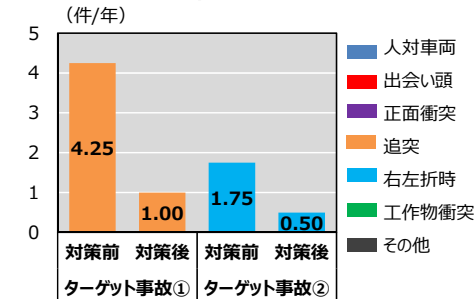


事故詳細分析

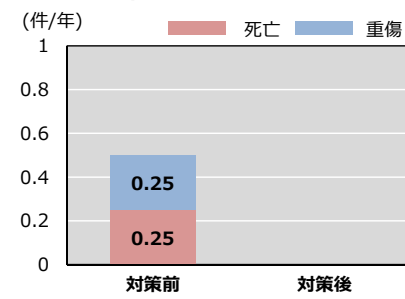
■事故件数



■ターゲット事故



■重大事故



事故件数	対策前	対策後
	26件/4年	9件/4年

	対策前	対策後
①追突	17件/4年	4件/4年
②右左折時	7件/4年	2件/4年

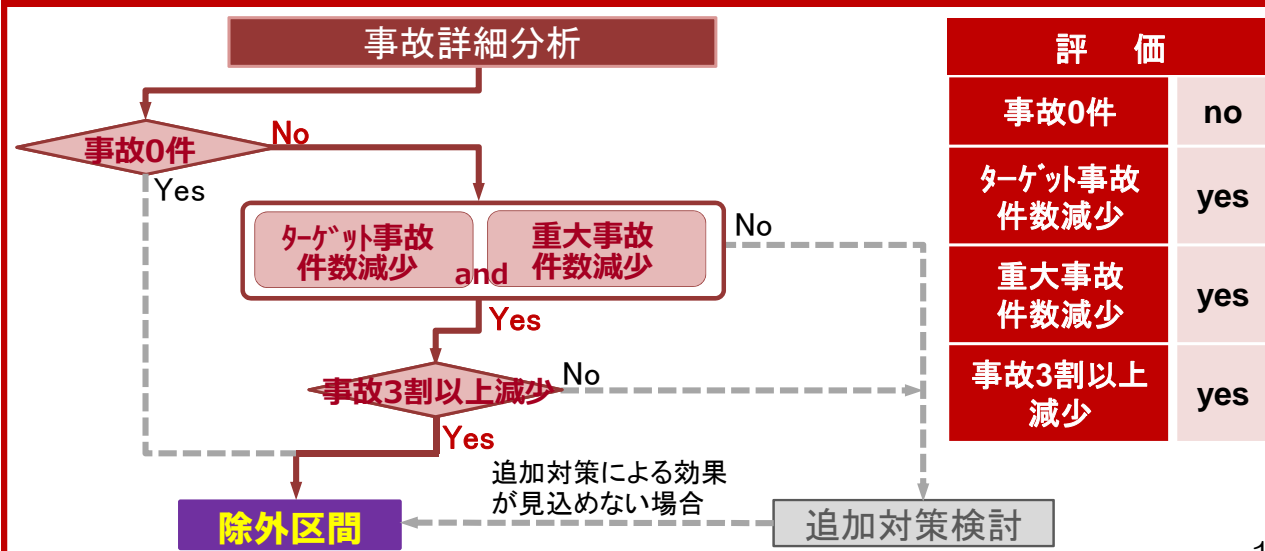
	対策前	対策後
死亡	1件/4年	0件/4年
重傷	1件/4年	0件/4年

➡ 事故65%減少

➡ ターゲット事故75%減少

➡ 重大事故は未発生

フォローアップ結果



2. 事故危険区間のフォローアップについて

6. 最終評価事例(事故データ) No.204 国道39号 旭川市永山3条2丁目

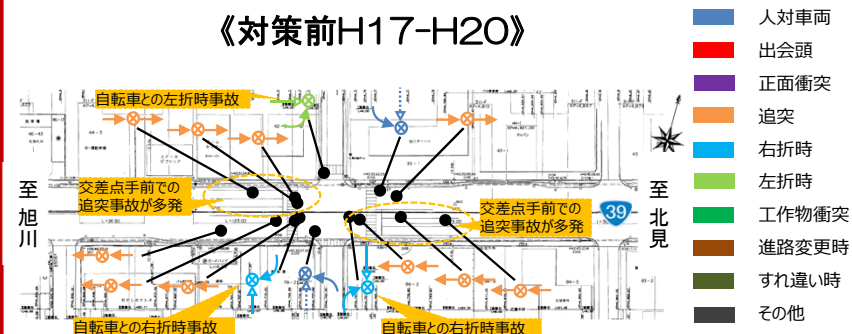
選定理由	事故多発	対策完了年度	平成24年度	ターゲット事故	・追突 ・右左折時	対策内容	カラー舗装、路面標示、交差点コンパクト化
------	------	--------	--------	---------	--------------	------	----------------------

結果

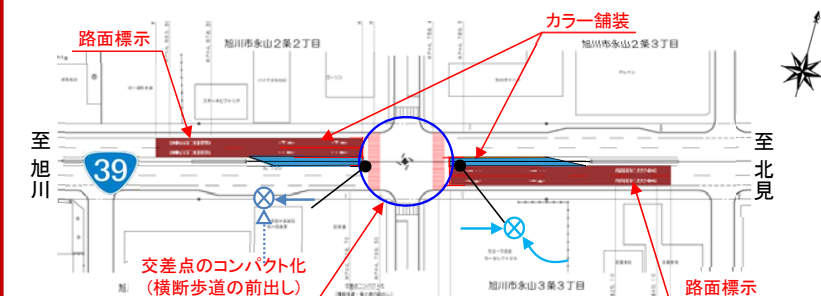
除外区間

対策前後の事故危険区間詳細図

《対策前H17-H20》

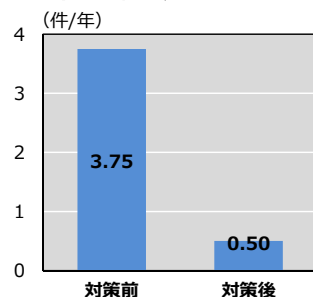


《対策後H25-H28》

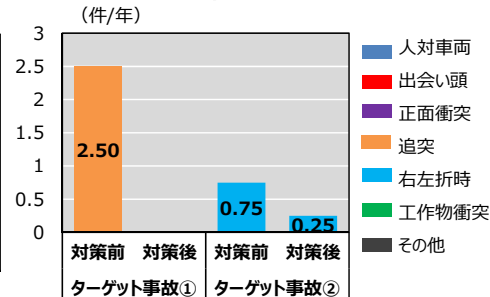


事故詳細分析

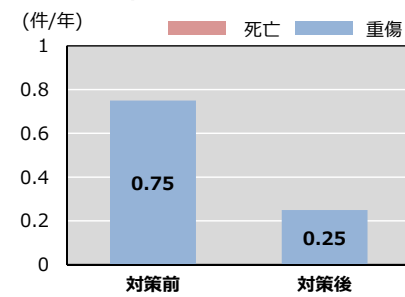
■ 事故件数 (件/年)



■ ターゲット事故 (件/年)



■ 重大事故 (件/年)



事故件数	対策前	対策後
① 追突	10件/4年	0件/4年
② 右左折時	3件/4年	1件/4年

ターゲット事故	対策前	対策後
① 追突	10件/4年	0件/4年
② 右左折時	3件/4年	1件/4年

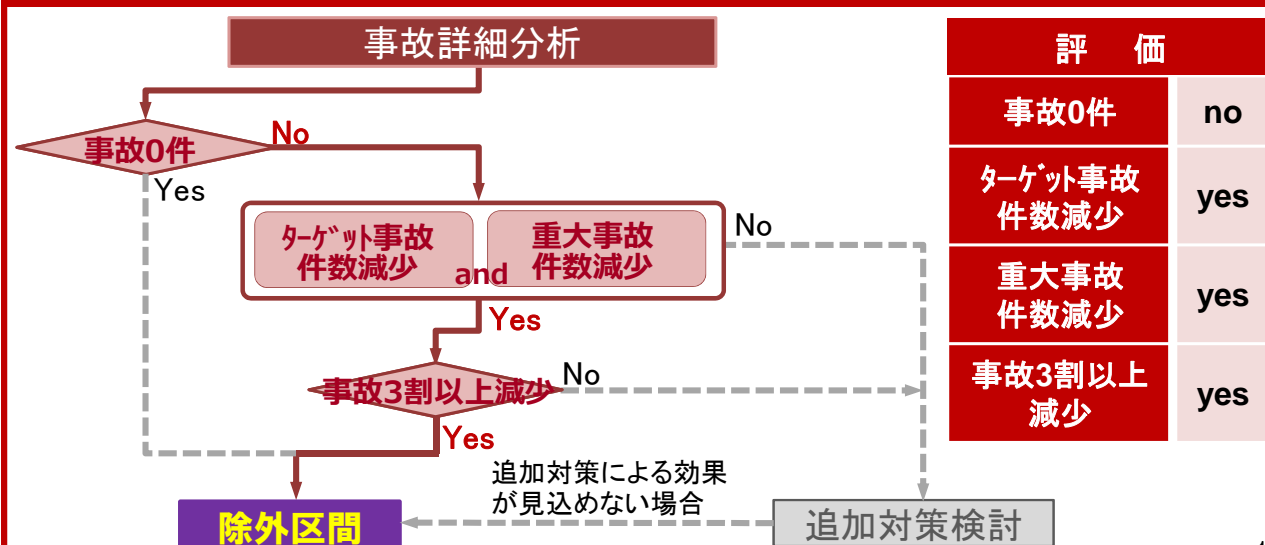
重大事故	対策前	対策後
死亡	3件/4年	0件/4年
重傷	3件/4年	1件/4年

➡ 事故87%減少

➡ ターゲット事故92%減少

➡ 重大事故66%減少

フォローアップ結果



2. 事故危険区間のフォローアップについて

6. 最終評価事例(事故データ) No.3 国道5号 函館市昭和石川町191

選定理由	事故多発	対策完了年度	平成24年度	ターゲット事故	・追突 ・右左折時	対策内容	すべり止め舗装、右左折車線すべり止めカラー舗装 減速路面標示、その他路面標示（追突注意）
------	------	--------	--------	---------	--------------	------	---

結果

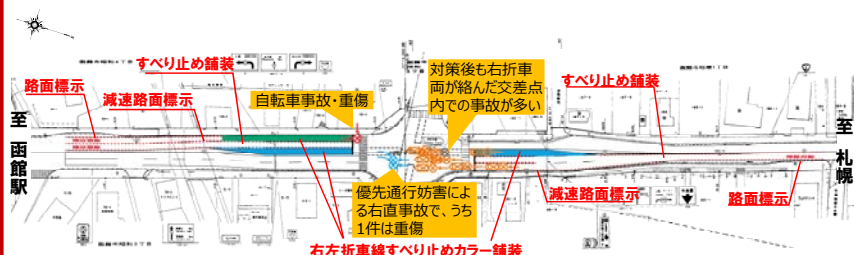
追加対策検討

対策前後の事故危険区間詳細図

《対策前H18-H21》

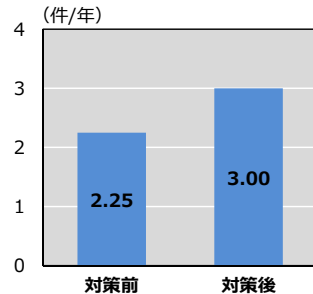


《対策後H25-H28》

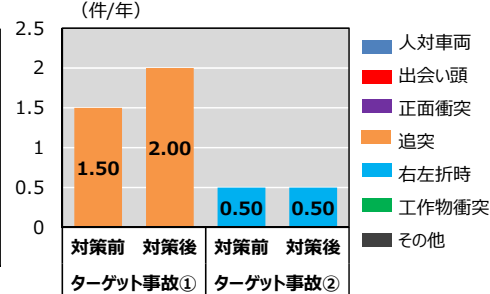


事故詳細分析

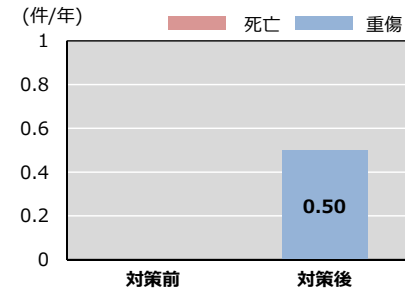
■ 事故件数 (件/年)



■ ターゲット事故 (件/年)



■ 重大事故 (件/年)



事故件数	対策前	対策後
事故件数	9件/4年	12件/4年

ターゲット事故	対策前	対策後
① 追突	6件/4年	8件/4年
② 右左折時	2件/4年	2件/4年

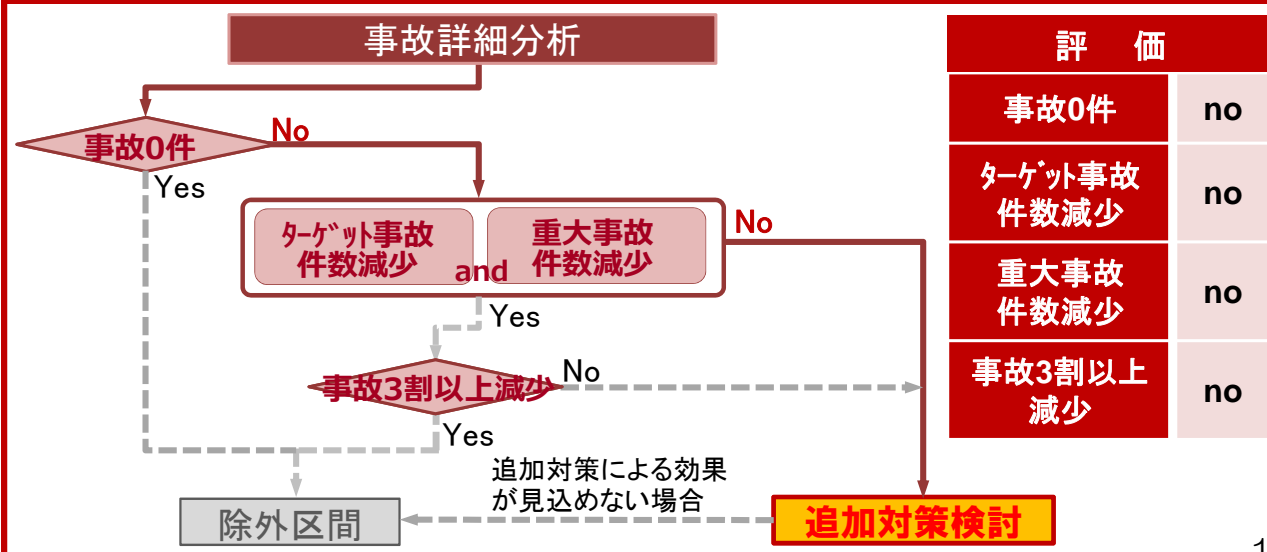
重大事故	対策前	対策後
死亡	0件/4年	0件/4年
重傷	0件/4年	2件/4年

➡ 事故33%増加

➡ ターゲット事故25%増加

➡ 重大事故発生

フォローアップ結果



2. 事故危険区間のフォローアップについて

6. 最終評価事例(事故データ) No.408 国道278号 函館市湯川町3丁目

選定理由	事故多発	対策完了年度	平成24年度	ターゲット事故	・追突 ・右左折時	対策内容	すべり止め舗装、横断歩道カラー化 減速路面標示、その他路面標示（追突注意）
------	------	--------	--------	---------	--------------	------	--

結果

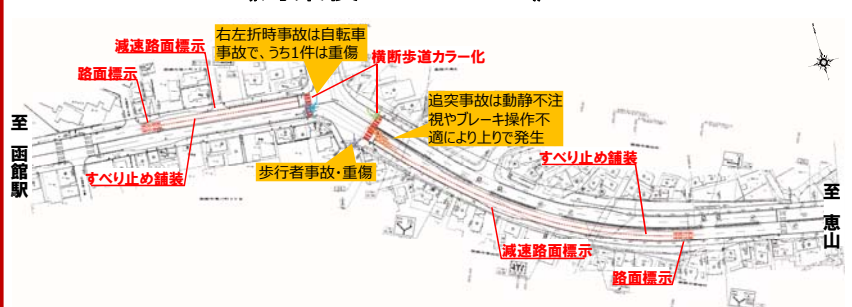
追加対策検討

対策前後の事故危険区間詳細図

《対策前H18-H21》

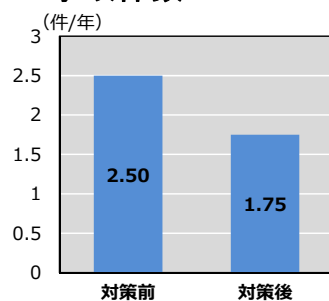


《対策後H25-H28》

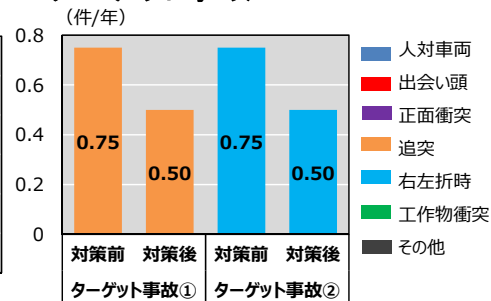


事故詳細分析

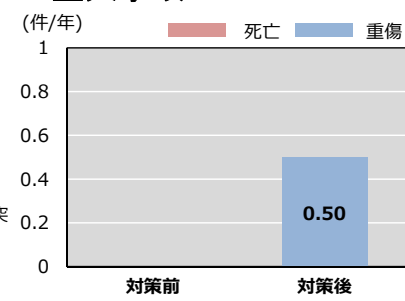
■事故件数



■ターゲット事故



■重大事故



事故件数	対策前	対策後
	10件/4年	7件/4年

ターゲット事故	対策前	対策後
①追突	3件/4年	2件/4年
②右左折時	3件/4年	2件/4年

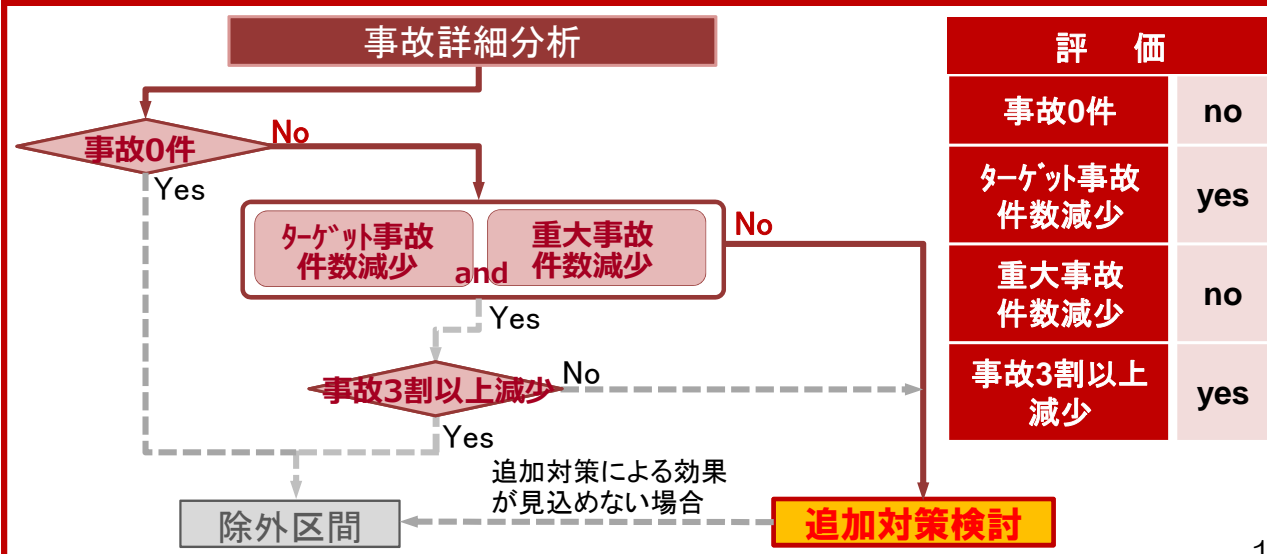
重大事故	対策前	対策後
死亡	0件/4年	0件/4年
重傷	0件/4年	2件/4年

➡ 事故30%減少

➡ ターゲット事故33%減少

➡ 重大事故発生

フォローアップ結果



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	no
事故3割以上減少	yes

2. 事故危険区間のフォローアップについて

6. 最終評価事例(事故データ) No.185 国道38号 帯広市西18条南1丁目

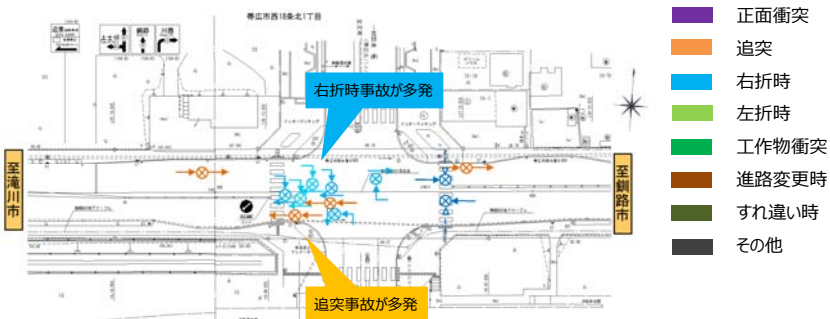
選定理由	事故多発	対策完了年度	平成24年度	ターゲット事故	・右左折時 ・追突	対策内容	交差点コンパクト化、減速路面標示、カラー舗装
------	------	--------	--------	---------	--------------	------	------------------------

結果

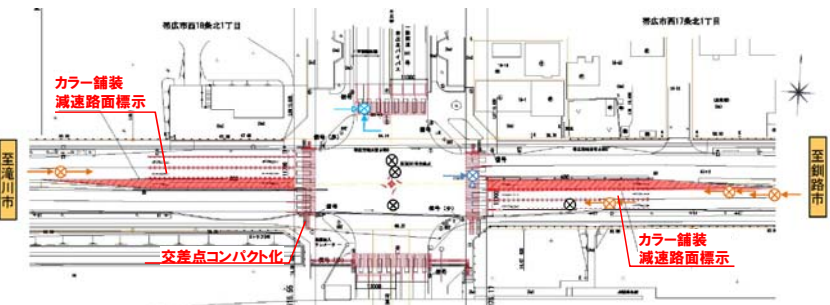
追加対策検討

対策前後の事故危険区間詳細図

《対策前H18-H21》

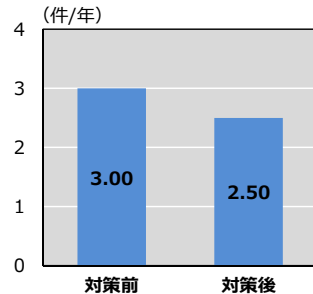


《対策後H25-H28》

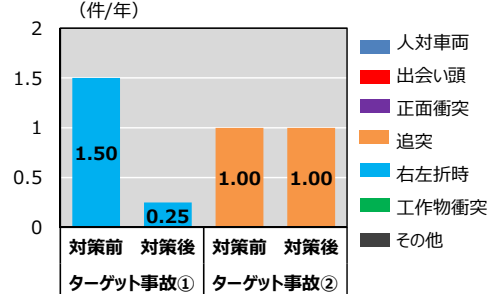


事故詳細分析

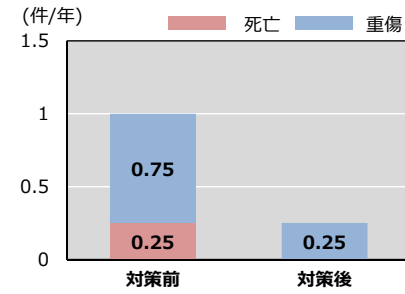
■ 事故件数 (件/年)



■ ターゲット事故 (件/年)



■ 重大事故 (件/年)



事故件数	対策前	対策後
	12件/4年	10件/4年

ターゲット事故	対策前	対策後
① 右左折時	6件/4年	1件/4年
② 追突	4件/4年	4件/4年

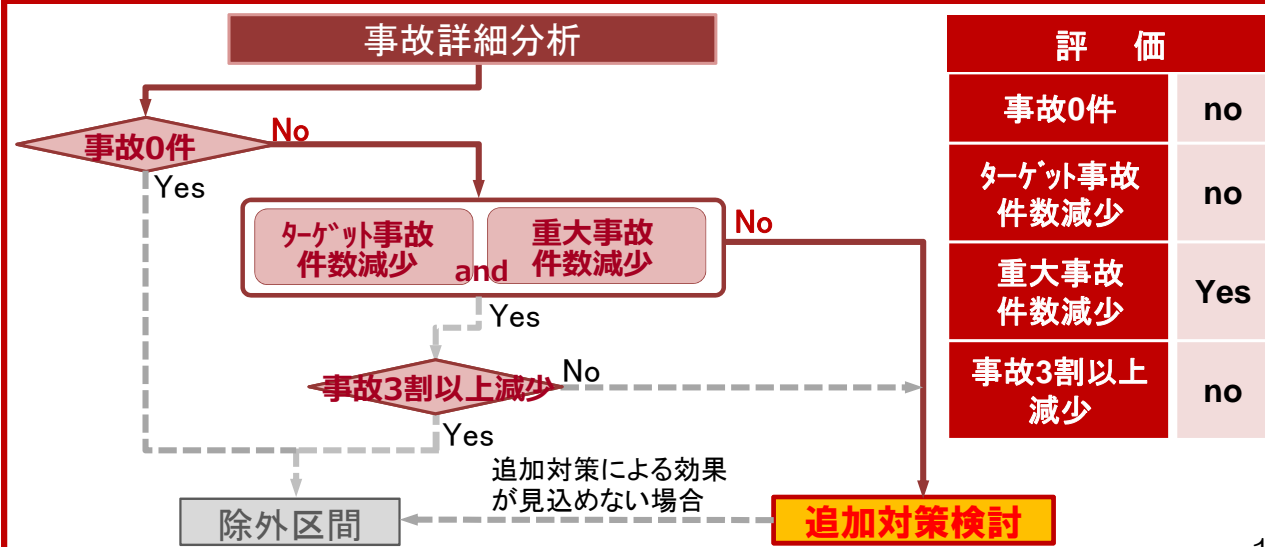
重大事故	対策前	対策後
死亡	1件/4年	0件/4年
重傷	3件/4年	1件/4年

➡ 事故17%減少

➡ ターゲット事故0~83%減少

➡ 重大事故75%減少

フォローアップ結果



2. 事故危険区間のフォローアップについて

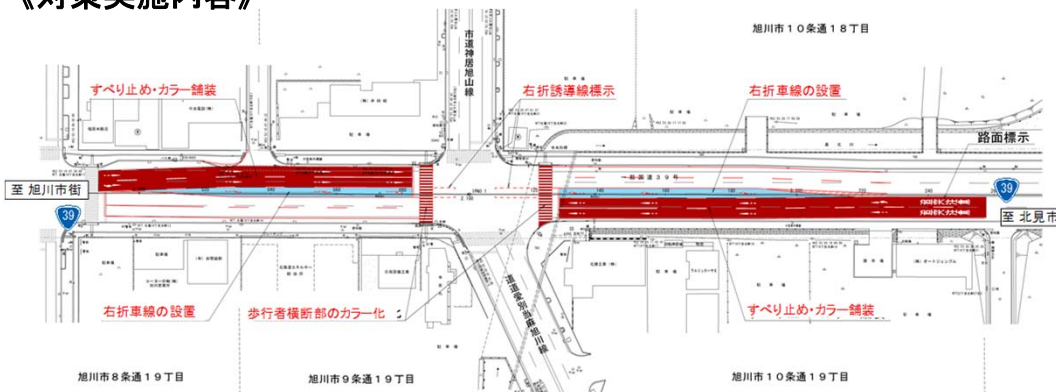
7. 最終評価事例(地域の声)

▼No.556 国道39号 旭川市9条通19丁目 (地域の声)

対策完了年度	平成28年度	対策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・右折車線設置 ・滑り止めカラー舗装 ・誘導線
--------	--------	------	---

市町村の声による評価

《対策実施内容》



【対策前】地域の声

- 右折車両が対向車線にはみ出して、前方車を追い抜いて前に進むので、対向車と正面衝突を起こしそうになるのを何度も見かける。

評価

効果有り

【理由】

- 国道車線のカラー化と直進車線・右折車線の分離がされたことにより、直進車線・右折車線が明確化され、スムーズな直進・右折が可能になった。

結果

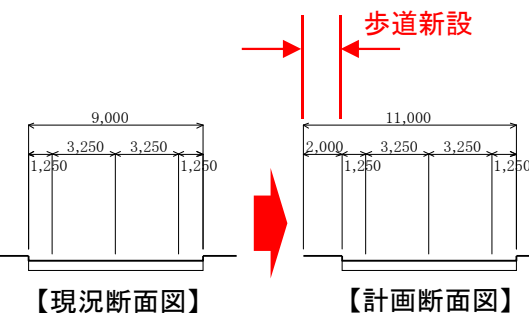
除外区間

▼No.646 国道235号 新ひだか町静内春立 (通学路点検)

対策完了年度	平成26年度	対策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道新設
--------	--------	------	---

市町村の声による評価

《対策実施内容》



【現況断面図】

【計画断面図】

【対策前】地域の声

- 東静内小学校に児童が通うための歩道が設置されておらず、道路幅員が狭隘で、通過車両も多く危険である。

評価


効果有り

【理由】

- 歩道を設置したことにより、通学児童及び歩行者等の安全な歩行空間が確保され、当該区間の安全性が向上した。

結果

除外区間



第11回北海道交通事故対策検討委員会

討議

3. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間の フォローアップ手法について

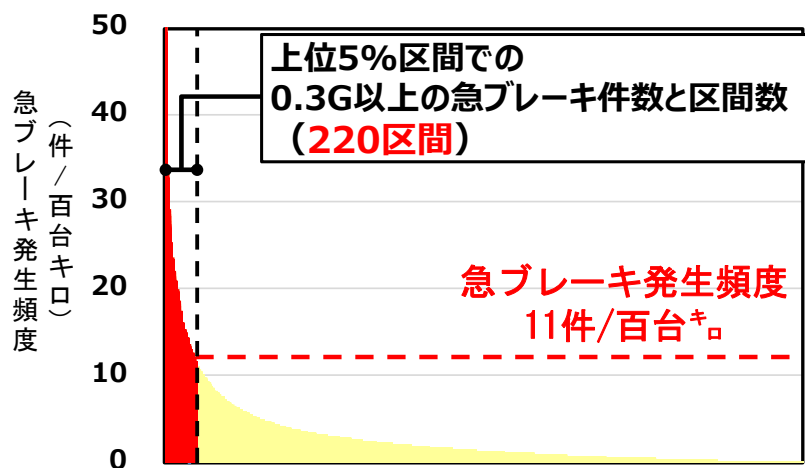
3. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について

1. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間の選定状況(第10回委員会のおさらい)

▶ 急ブレーキデータ(-0.3G以上)を用い、H28年度に選定された「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間は、北海道内で92区間

▼ 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間の選定の流れ ▼ 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間(92区間)の選定状況

① 基準値による区間抽出 (220区間)

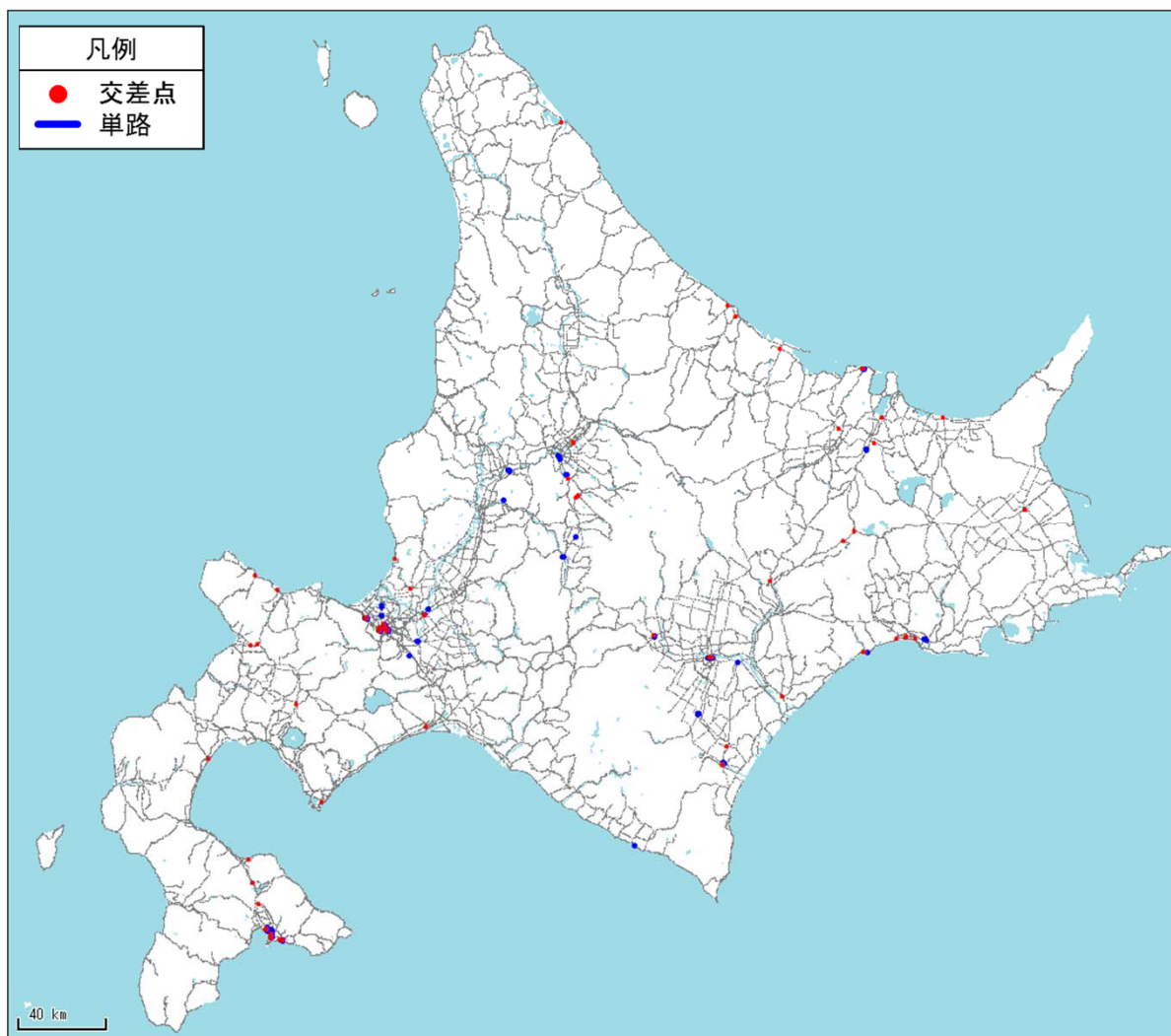


資料:ETC2.0プローブデータ(H27.4~H28.3)
※急ブレーキの閾値は、-0.3G以上を抽出
※平成23年~26年の間に死傷事故1件以上発生したITARDA区間が対象

抽出基準 : 急ブレーキ発生頻度の上位5% (11.3回/百台キロ以上)

② 個別検証による区間選定 (92区間)

過年度選定済の事故危険区間等と重複しない区間を抽出し、現地状況や急ブレーキ発生要因等を個別に検証して区間を選定



2. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法の検討に向けた論点

▶ 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法は、ETC2.0プローブ情報の取得量の経時変化や偏り、集計期間、評価に用いる指標等について留意しながら検討を進める

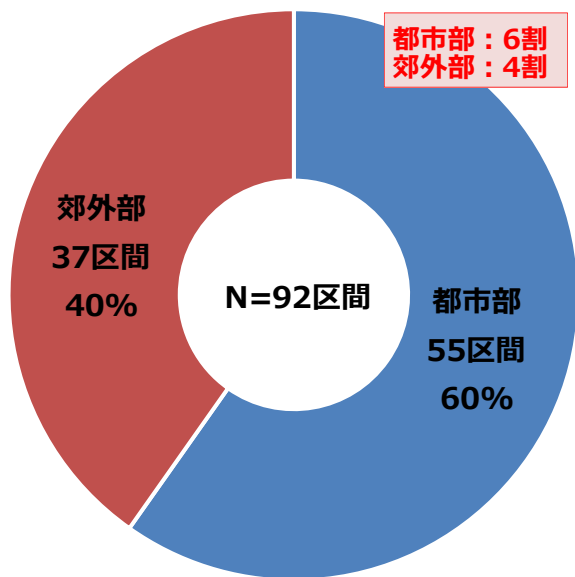
No.	主な論点
①	<ul style="list-style-type: none"> ● ETC2.0プローブ情報の取得量の経時変化や偏りについて <ul style="list-style-type: none"> ・ETC2.0プローブ情報は、年々データ取得量が増加傾向※ ・都市部・郊外部でデータ取得状況に偏りが有る※
②	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価時のデータ集計の期間について <ul style="list-style-type: none"> ・事業完了後、評価までのデータ集計期間（事業完了後〇年間分のデータで評価等） ・非積雪期と比べ、積雪期は急ブレーキ発生頻度が減少する傾向※
③	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価に用いる指標について <ul style="list-style-type: none"> ・急ブレーキデータによる評価（選定時の指標：急ブレーキ発生頻度（件/百台^{キロ}）） ・急ブレーキデータ以外のデータ（死傷事故データ等）も活用した評価 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 区間別の沿道状況や道路線形等に応じた急ブレーキ発生状況と、急ブレーキと因果関係のある事故 ⇒ 急ブレーキ発生箇所では、主に追突、出合い頭、右左折時事故が多発※

3. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について

3. 参考データ

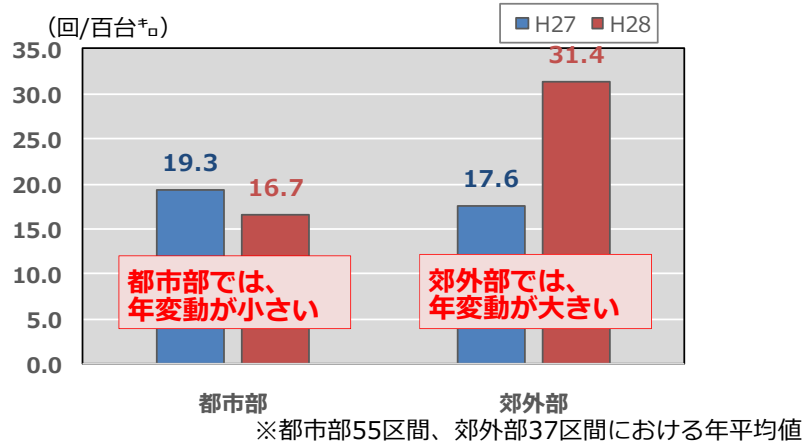
- 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間(92区間)の内訳をみると、**都市部が6割、郊外部が4割**
- 抽出指標(急ブレーキ発生頻度)について、H27(選定時)とH28を比較した結果、**都市部では年変動が小さいが、郊外部では年変動が大きい**
- 抽出指標(急ブレーキ発生頻度)について季節別にみると、**都市部・郊外部ともに積雪期が減少する傾向**
- 急ブレーキと因果関係のある事故は、「**追突**」、「**右左折時**」、「**出会い頭**」合わせて約8割

▼選定区間の都市部・郊外部内訳

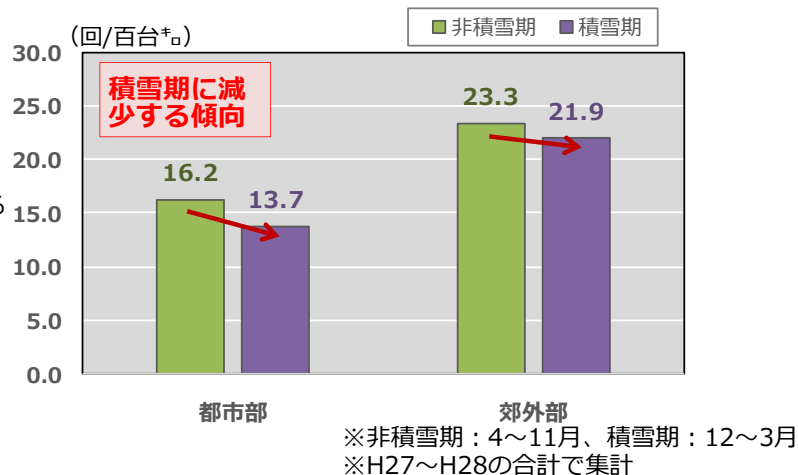


※事故危険区間のうち都市部、郊外部どちらも該当する場合は代表区間(延長が長い区間)で分類

▼抽出指標(急ブレーキ発生頻度)の比較結果

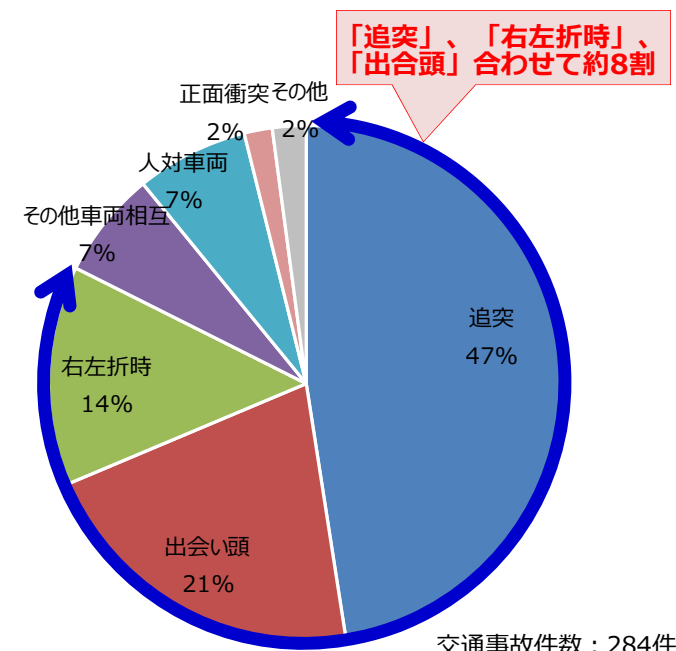


▼抽出指標(急ブレーキ発生頻度)の季節別算定結果




▼急ブレーキと因果関係のある事故

《「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間で多発する事故類型》



資料：交通事故データ(H24～27、ITARDA)
※「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間(92区間)を対象



第11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. 生活道路対策エリアの登録状況

生活道路対策エリアとして登録済みのエリアは、札幌市・函館市・旭川市・千歳市の計7エリア1区間

《エリア登録箇所の登録前事故件数》

登録年度	エリア名	集計期間	登録前事故件数 (件/年)
H27	札幌市美園地区	H24～H26	12.0
H27	函館市松陰地区	H24～H26	4.3
H27	旭川市大有小学校周辺地区	H24～H26	1.3
H27	旭川市神居地区	H24～H26	0.0
H29	函館市杉並地区	H24～H28	2.8
H29	函館市柏木地区	H24～H28	0.6
H29	函館市上新川地区	H24～H28	0.8
H29	千歳市緑小学校周辺地区	H24～H28	1.2

資料：H24-28交通事故・生活道路統合データ(ITARDA)



4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

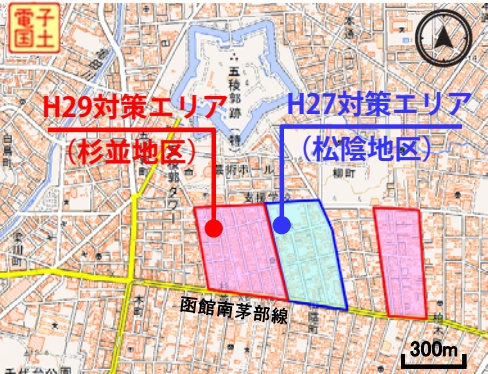
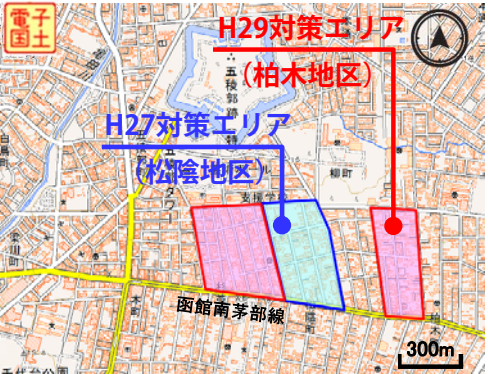

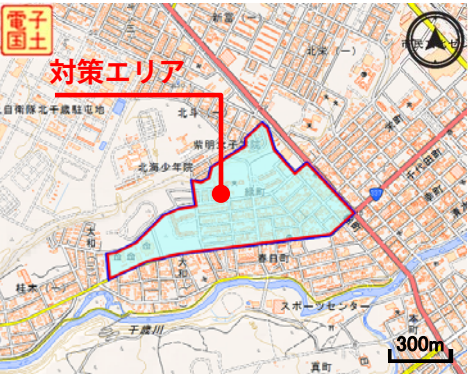
2. 平成27年度登録エリアの検討状況

- ▶ 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及び神居地区については、対策実施に向け現地診断、対策検討等を実施

	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	—																		
これまでの実施内容	<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（H28年5月～12月ならびにH29年9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） ● 対策工（案）検討結果の提供（開発局⇒函館市） ● 対策検討（函館市） ● 対策工実施（H28年9月30日、函館市） ● ゾーン30指定（H28年10月28日、道警） ● 対策効果検証結果の提供（開発局⇒函館市） 	<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（H28年11月2日） ● 現地診断（H28年11月5日～6日） ● 有識者による現地診断（H28年12月25日） ● 対策検討（旭川市） 																
今後の予定	<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（現地診断、追加対策検討） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対策工実施 ● 対策効果検証（データ分析、現地診断） 																

3. 平成29年度登録エリアの検討状況

▶ 平成29年度登録エリアでは、4エリア全て平成30年度以降の対策実施に向けて対策を検討中

	函館市杉並地区	函館市柏木地区	函館市上新川地区	千歳市緑小学校周辺地区																
対策エリア概要	 <p>H29対策エリア (杉並地区) H27対策エリア (松陰地区)</p>	 <p>H29対策エリア (柏木地区) H27対策エリア (松陰地区)</p>	 <p>対策エリア</p>	 <p>対策エリア</p>																
	<table border="1"> <tr> <td>エリア面積</td> <td>0.12km²</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>H29.10.25</td> </tr> </table>	エリア面積	0.12km ²	ゾーン30指定	H29.10.25	<table border="1"> <tr> <td>エリア面積</td> <td>0.08km²</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>-</td> </tr> </table>	エリア面積	0.08km ²	ゾーン30指定	-	<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>①H29.10.25</td> </tr> </table>	エリア面積	0.10km ²	ゾーン30指定	①H29.10.25	<table border="1"> <tr> <td>エリア面積</td> <td>0.33km²</td> </tr> <tr> <td>ゾーン30指定</td> <td>H29.9.25</td> </tr> </table>	エリア面積	0.33km ²	ゾーン30指定	H29.9.25
エリア面積	0.12km ²																			
ゾーン30指定	H29.10.25																			
エリア面積	0.08km ²																			
ゾーン30指定	-																			
エリア面積	0.10km ²																			
ゾーン30指定	①H29.10.25																			
エリア面積	0.33km ²																			
ゾーン30指定	H29.9.25																			
これまでの実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 函館市において対策計画を策定中 対策エリア分析結果の提供 (開発局⇒函館市) 対策工 (案) 検討結果の提供 (開発局⇒函館市) ゾーン30指定 (H29年10月25日、道警) 	<ul style="list-style-type: none"> 函館市において対策計画を策定中 対策エリア分析結果の提供 (開発局⇒函館市) 対策工 (案) 検討結果の提供 (開発局⇒函館市) 	<ul style="list-style-type: none"> 函館市において対策計画を策定中 対策エリア分析結果の提供 (開発局⇒函館市) 対策工 (案) 検討結果の提供 (開発局⇒函館市) ゾーン30指定 (①H29年10月25日、道警) 	<ul style="list-style-type: none"> 千歳市において対策計画を策定中 対策エリア分析結果の提供 (開発局⇒千歳市) 																
今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 対策実施 効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> 対策実施 ゾーン30指定 効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> 対策実施 ゾーン30指定 (②) 効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> 対策実施 効果検証 																

4. 生活道路の対策エリアの検討状況について

4. 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、H29.10.31	
	外側線	H28.6.6、H28.12.15	
	生活道路整備(歩道整備)	H28.10.28、H29.9.30	
	ゾーン30標識(法定外標識)	H28.12.7、H29.12.22	
	交差点カラー化、交差点明示マーク	H29.10.31	
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。

H29年度は、減速マーク・生活道路整備・ゾーン30標識・交差点カラー化・交差点明示マークを整備

ゾーン30路面標示



ゾーン30標識設置



外側線標示



減速マーク路面標示



生活道路整備



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
 - ゾーン30標識(法定外標識)
 - ◇ 交差点カラー化、交差点明示マーク
 - 交差点明示マーク
- 《警察対策凡例》
- 規制標識(30km/h)

第11回北海道交通事故対策検討委員会

報告

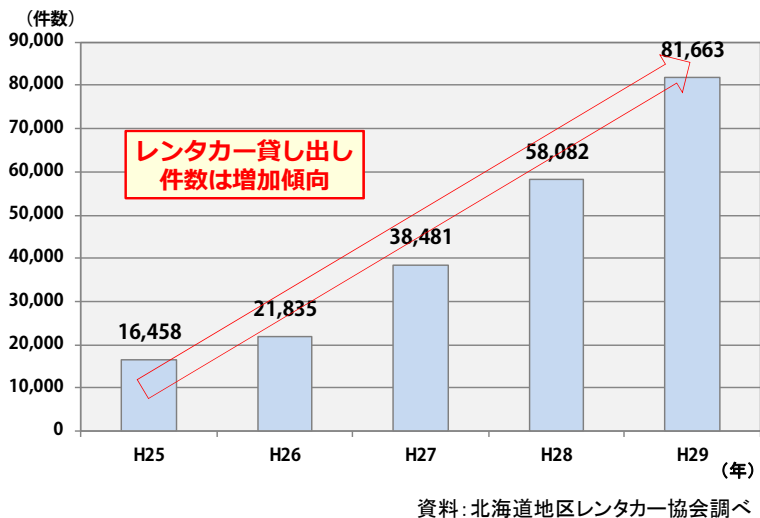
5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

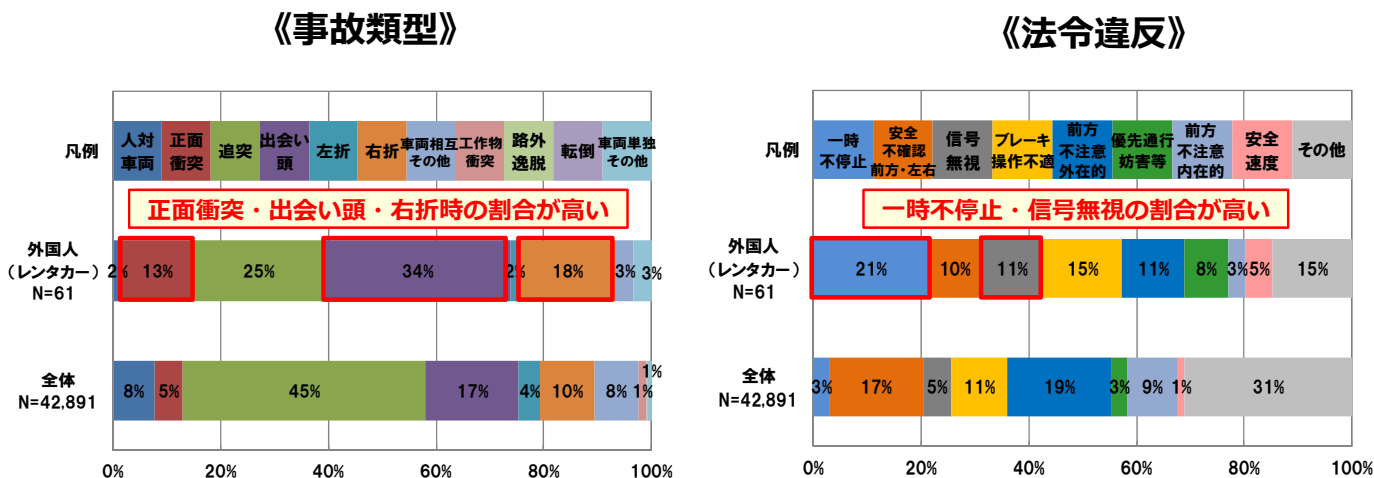
1. 訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策(外国人のレンタカー事故の特徴)

- ▶ 北海道における外国人へのレンタカー貸出し件数の増加に伴い、外国人のレンタカーによる死傷事故件数は増加
- ▶ 重大な事故に繋がりがやすい正面衝突事故や一時不停止等法令違反が多く、死亡事故率・致死率が高い

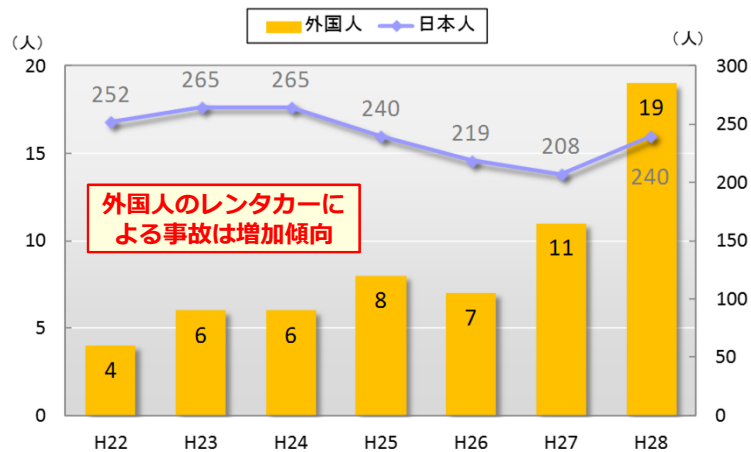
▼外国人へのレンタカー貸出し件数の推移



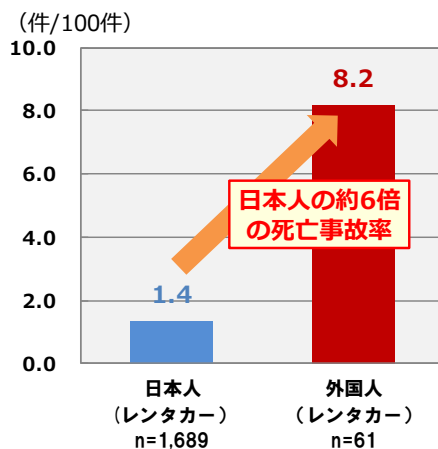
▼外国人のレンタカー事故の特徴(参考値)



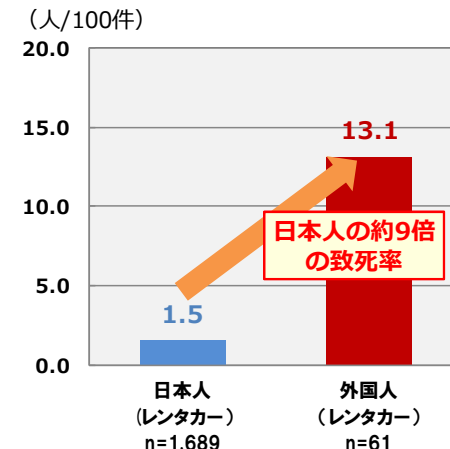
▼道内のレンタカーによる死傷事故件数の推移



《死亡事故率》



《致死率》



資料:ITARDAデータ
※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

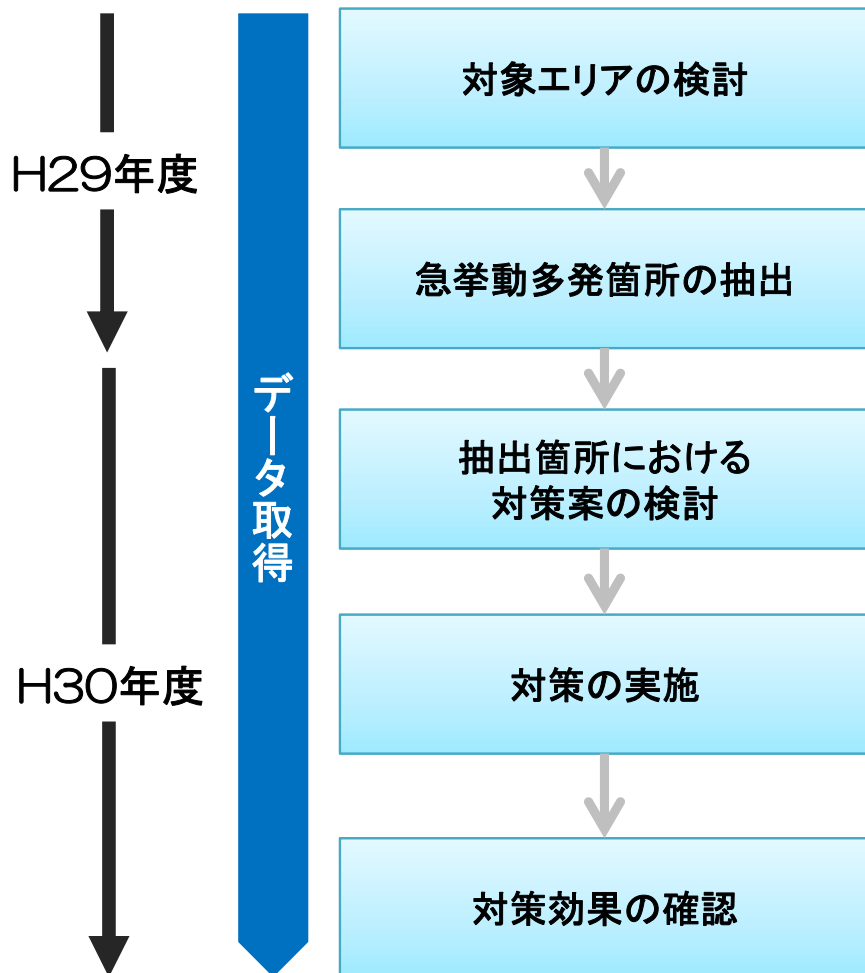
資料:ITARDAデータ(レンタカー:H22~28、全体:H22~28)
※永住権のある外国人及び日本に居住している外国人は除く
※外国人のサンプル数が少ないため、参考値扱いとする

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

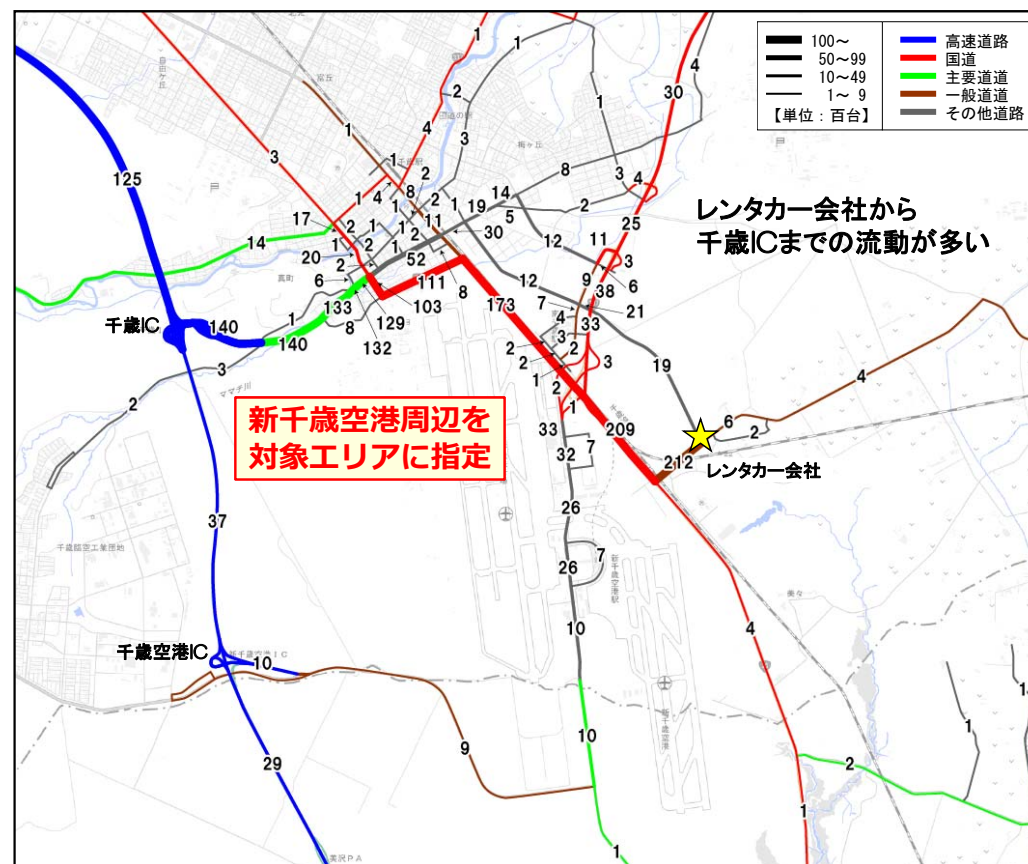
1. 訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策(これまでの経緯等)

- 第7回 地域道路経済戦略研究会(平成29年9月7日開催)において、訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策の実験実施地域として、5地域が選定(北海道では、外国人の交通流動が多い**新千歳空港周辺**を対象エリアに指定)
- 平成29年度より、外国人特定プローブ(ETC2.0プローブ情報)の取得を開始しており、**急挙動多発箇所(急減速度-0.3G以上)**を抽出
- 平成30年度は、**抽出箇所における対策案の検討・対策実施**ならびに、**対策効果検証**を予定

▼これまでの経緯と今後の予定



▼事故対策対象エリアの選定



※H28年7~8月、H29年7~8月の外国人レンタカー-GPS調査データのうち、レンタカー会社を発着する237トリップのデータ

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

1. 訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策(急挙動の分析)

- ▶ 新千歳空港周辺の急挙動(-0.3G以上の急減速度)について、発生状況を3次メッシュ単位(1km×1km)で分析した結果、**約1割のメッシュに約5割の急挙動が集中**
- ▶ 更に、レンタカー出発直後(出発日)・出発直後以外別に急挙動を分析したところ、**75%の急挙動は出発直後に発生**しており、出発直後は**特に交差点付近で急挙動が多発**する傾向 《出発直後●:59件、出発直後以外●:21件》

▼新千歳空港周辺の急挙動の分析

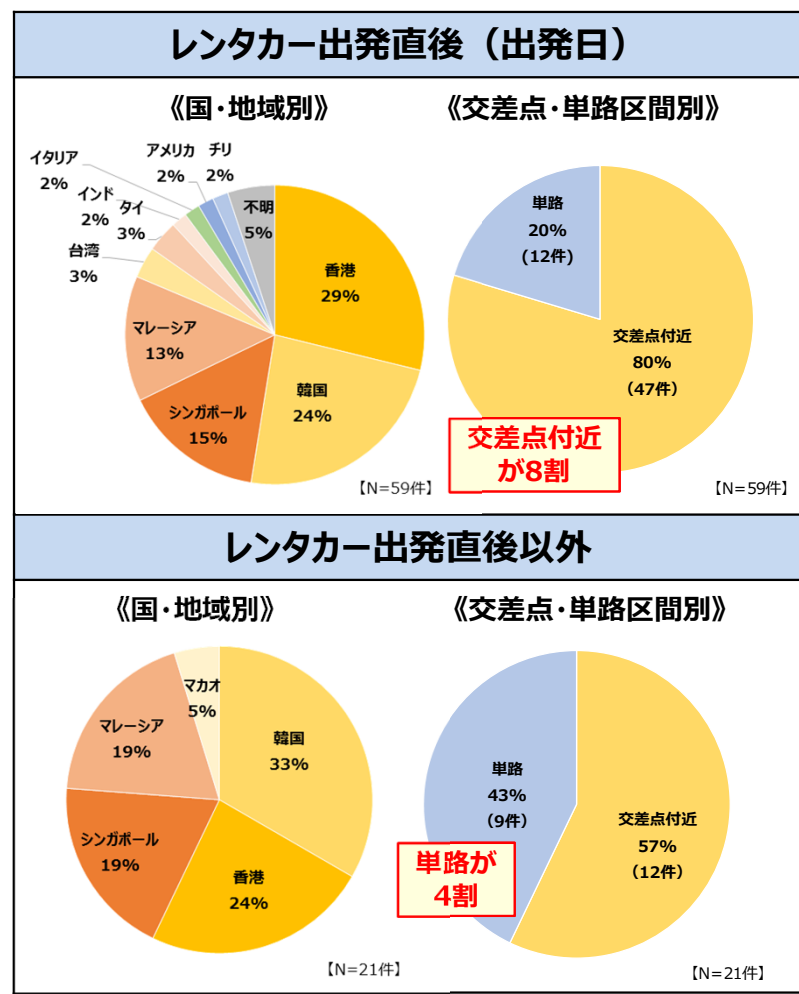


約1割のメッシュに約5割の急挙動が集中

《急挙動の閾値について》

- ◆ 「運転免許技能試験実施要領」や研究結果から、急挙動(急減速)は、-0.3Gを閾値とする ※ -1.00G以上の異常値は除去

※ 平成28年8月~11月に取得した外国人特定プローブデータから分析



5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

2. 交通安全に関する意識調査(調査実施概要)

- ▶ 交通事故に対する関心度の変化や近年の特徴的な事故(高齢者、外国人、携帯電話に関連した事故等)に対する意識、交通事故対策に対する意向等について、北海道在住の18歳以上(計981票)を対象としたWEBアンケート調査を実施

▼交通安全に関する意識調査の実施概要

実施目的	<ul style="list-style-type: none"> ○ 北海道内における交通事故件数は減少傾向にある一方で、危険ドラッグや携帯電話の使用等による話題性の高い交通事故が報道等で目立つなか、一般道路利用者にとっての交通事故に対する意識に変化が生じているものと推定 ○ 交通事故及び交通事故対策に対する道民の意識調査を行い、過年度調査結果と合わせ、交通事故等に対する意識変化等を把握し、今後の交通安全対策を進めるうえでの基礎資料とする
実施対象	北海道在住の18歳以上
サンプル数	N=981票 ※地域別に各100票(留萌のみ81票)
実施方法	○ インターネットによるアンケート調査
実施期間	平成29年11月22日～12月4日
主な設問内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故に対する関心度の変化 ○ 近年の特徴的な事故に対する意識 ○ 交通事故対策に対する意向 <p style="text-align: right;">など</p>

▼アンケート実施画面 (WEB画面)

本調査開始

国土交通省北海道開発局では、交通事故軽減に向けた様々な取り組みを進めており、今後の対策検討の基礎資料とするため、北海道内居住者を対象としたアンケート調査を実施することとしました。
誠に恐れ入りますが、本調査へのご理解とご協力をお願い申し上げます。なお、本調査の結果データ等については、本調査の目的以外には使用いたしません。

[次へ](#)

Q7 必須 以下の交通事故について、交通事故全体に占める割合は増えていると思いますか。(矢印方向にそれぞれひとつだけ)

	1. 増えている	2. 変わらない	3. 減っている	4. わからない
1. 一般道路利用者の交通事故	➔ ○	○	○	○
2. 高齢者による交通事故	➔ ○	○	○	○
3. 外国人による交通事故	➔ ○	○	○	○
4. 自転車による交通事故	➔ ○	○	○	○
5. 飲酒による交通事故	➔ ○	○	○	○
6. 危険ドラッグによる交通事故	➔ ○	○	○	○
7. 携帯電話使用による交通事故	➔ ○	○	○	○

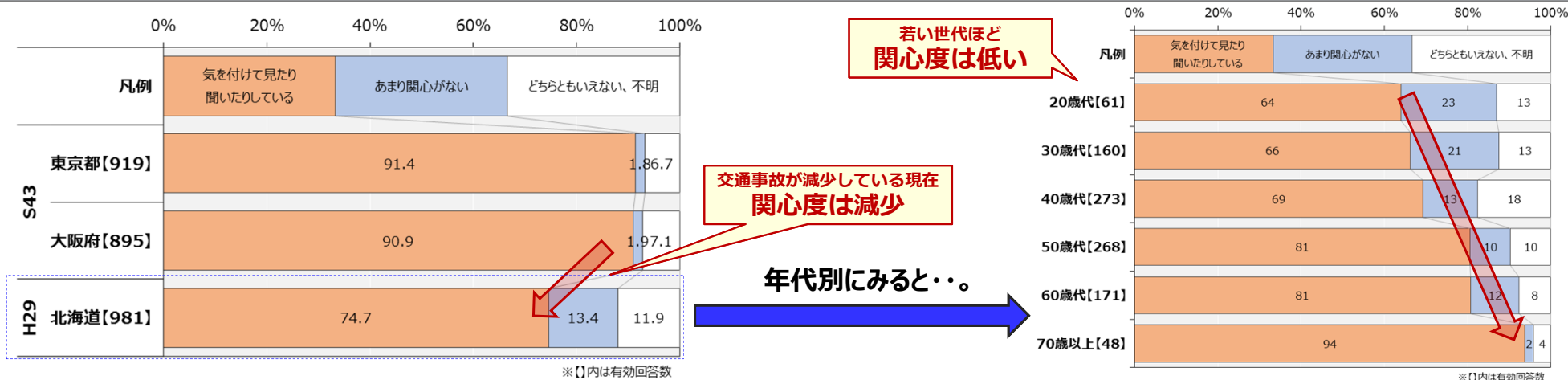
[次へ](#)

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

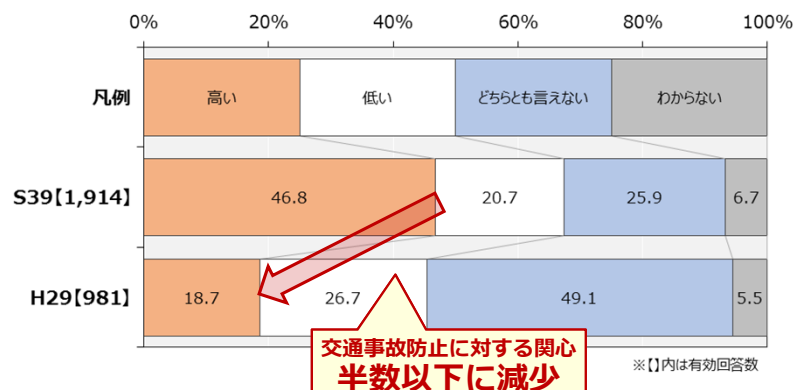
2. 交通安全に関する意識調査(主な調査結果:交通事故に対する関心度の変化)

- 交通事故に対する関心度は、交通事故発生がピークとなっていた昭和30年代後半～40年代半ばでは、高い関心度を示していたが、**交通事故が減少している現在は関心度が減少(若い世代ほど関心度が低い)**
- 交通事故への関心度の低下は、交通事故への危険意識や交通事故対策への理解度低下に繋がり、**交通事故リスクの増加や交通安全対策の推進への影響**も想定されるため、交通事故の現状や対策効果等の更なる**広報活動**が必要

Q. テレビやラジオの番組、新聞の記事で交通事故のことを報道していますが、あなたは交通事故に関する番組や記事は、気を付けて見たり聞いたりしていますか？



Q. 交通事故防止のための社会一般の関心は高いと思いますか？



資料：交通安全に関する世論調査(内閣府大臣官房政府広報室)、交通安全に関する意識調査(北海道開発局)
※昭和43年及び平成29年の質問文・選択肢は、比較検証するため同一とした。

▼交通事故に関する広報活動(例)

《事故ゼロプランHP》

【HP掲載内容】

- 事故ゼロプランの概要
- 北海道の交通事故特性と重点対策
- その他の事故対策と効果
- 北海道交通事故対策検討委員会
- 地域別の取り組み状況

資料：北海道開発局事故ゼロプランHP
https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_jji/ud49g7000008w0s.html

資料：交通安全に関する世論調査(内閣府大臣官房政府広報室)、交通安全に関する意識調査(北海道開発局)
※昭和39年及び平成29年の質問文・選択肢は、比較検証するため同一とした。

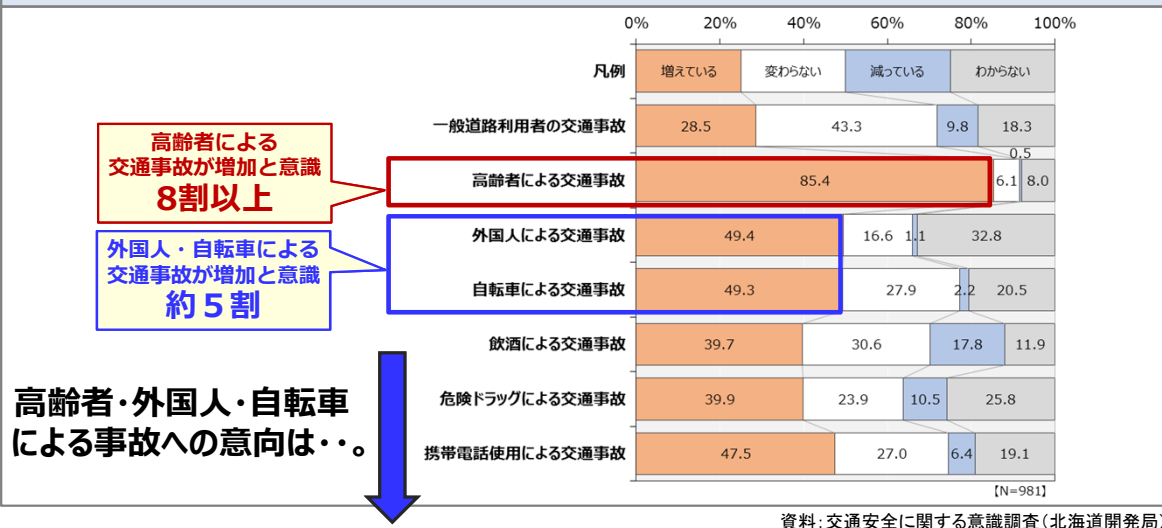
⇒幅広い年齢層の関心度向上を図るため広報活動を検討

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

2. 交通安全に関する意識調査(主な調査結果:近年の特徴的な事故に対する意識、交通事故対策に対する意向)

- 近年の特徴的な交通事故の増減に関する実感について聞いたところ、**高齢者による交通事故は8割、外国人・自転車による交通事故は5割の人が増えていると実感**しており、**大多数の人が交通事故対策を取組むべきと回答**
- 交通事故対策に関する意向について聞いたところ、交通戦争と呼ばれた時代では、交通道德や法規の徹底が多い一方、**現在は道路や交通安全施設が多く、引き続き事故ゼロプランや生活道路対策の推進並びにスピードアップが必要**

Q. 近年の特徴的な交通事故について、全体に占める割合は増えていると思いますか？

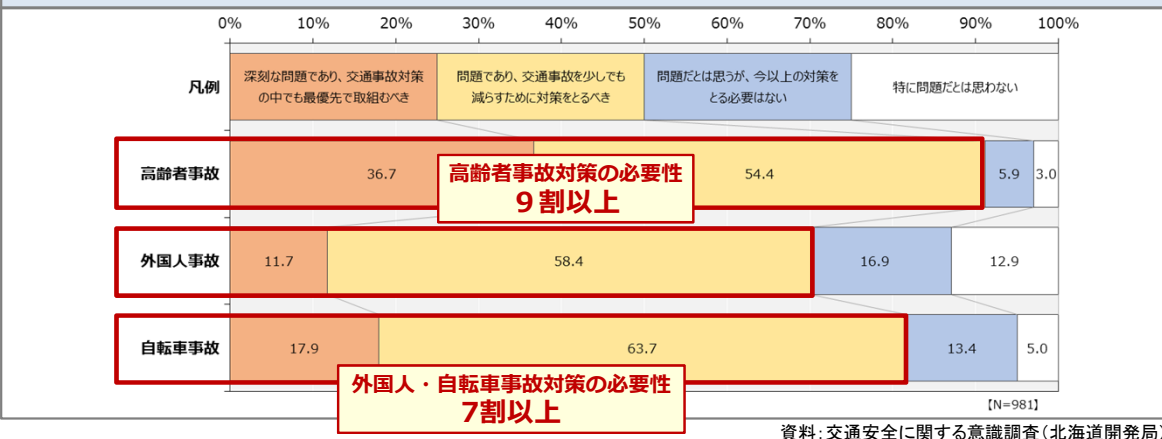


Q. 交通事故を防止するために、国や都道府県等に最も力を入れてもらいたいものは何ですか？

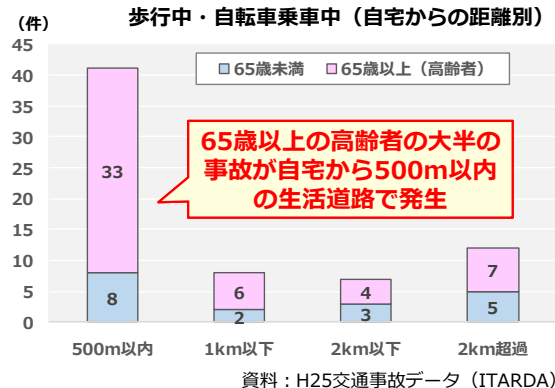
順位	S45	H29
1st	交通道德, 交通法規の徹底	道路の整備
2nd	道路をよくする	交通安全施設をふやす
3rd	交通規制を強化する	交通道德, 交通法規の徹底
4th	交通安全施設をふやす	交通の取り締まり強化
5th	交通の取り締まりを強化	交通規制の強化

資料:交通安全に関する意識調査(北海道開発局)

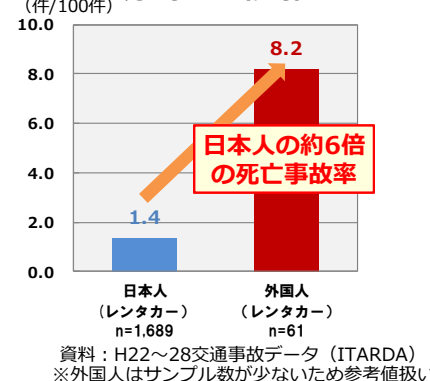
Q. 高齢者・外国人・自転車による交通事故について、あなたはどのように考えますか？



▼近年の特徴的な交通事故の特性
《高齢者事故》



《外国人事故》
死亡事故率(参考)



⇒ **事故ゼロプラン**や**生活道路対策**の推進並びに**スピードアップ**

※外国人事故対策については、平成30年度に新千歳空港周辺で試行実施予定³⁴

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

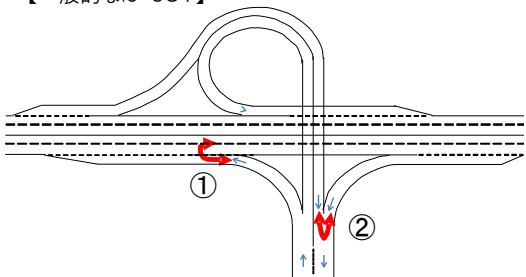
3. 逆走防止対策(北海道開発局管理のIC等における逆走防止対策の概要)

▶ 北海道開発局では、IC形状別の逆走発生が想定される箇所に応じ対策を実施

※逆走発生が想定される主な箇所:本線合流部、ランプ同士合流部、平面Y型IC平面交差部、出入り口部、休憩施設への流入部

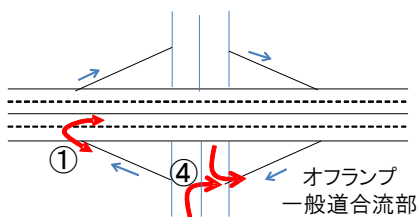
▼IC形状別の逆走発生が想定される箇所

【一般的なIC・JCT】

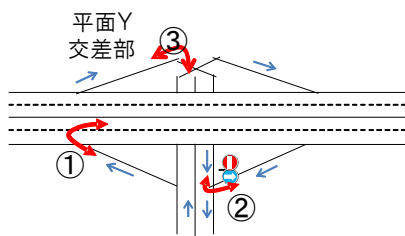


①⑤	本線合流部
②	ランプ同士合流部
③	平面Y型IC・平面交差部
④	出入り口部
⑥	休憩施設への流入部

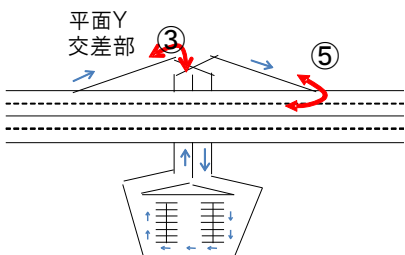
【ダイヤモンド型】



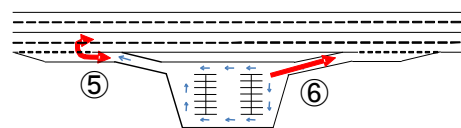
【平面Y型IC・JCT】



【平面Y型SAPA】



【一般的なSA・PA】



▼主な対策事例

《本線合流部》



《ランプ同士合流部》



《平面Y型IC・平面交差部》



《出入り口部》



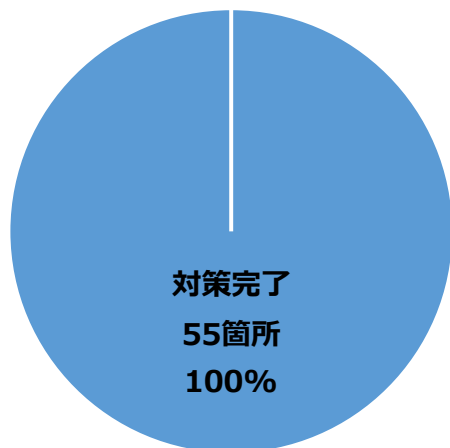
《休憩施設への流入部》



3. 逆走防止対策(北海道開発局管理のIC等における逆走防止対策実施状況)

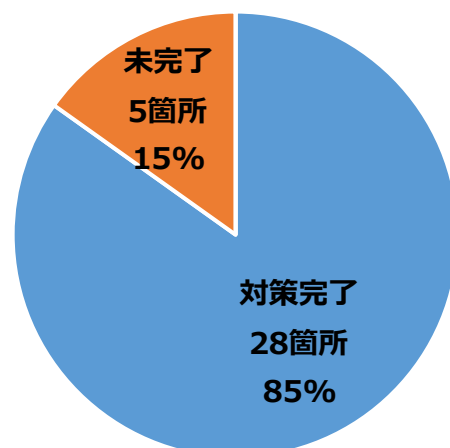
▶ 北海道開発局管理のIC、JCT、PA全75箇所対策実施箇所別の逆走防止対策は、平成30年2月時点で一部未完了の箇所があるが、**平成29年度中に全箇所を完了を予定**

▼本線合流部



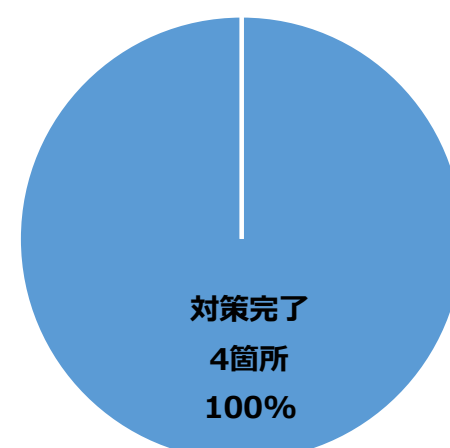
N=55
※暫定端末を除く

▼ランプ同士合流部



N=33

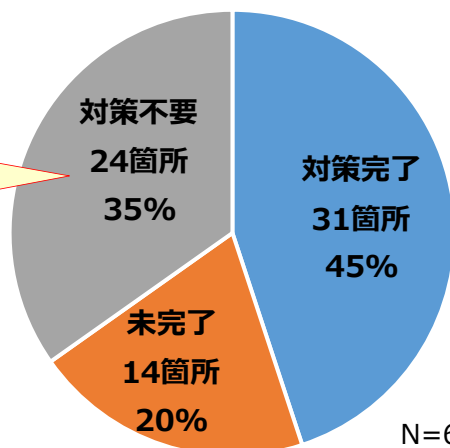
▼休憩施設への流入部



N=4

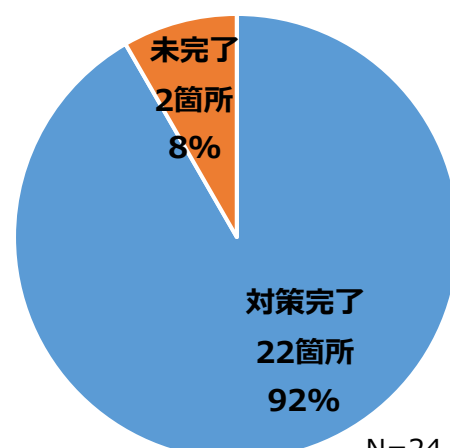
▼出入口部

ダイヤモンド型ICのようにONOFFランプが分かれていないIC形状の出入口部



N=69
※PA、JCTを除く

▼平面Y型IC・平面交差部



N=24

※対策実施状況は平成30年2月時点

5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

4. 平成30年1月～2月の死亡事故発生状況について

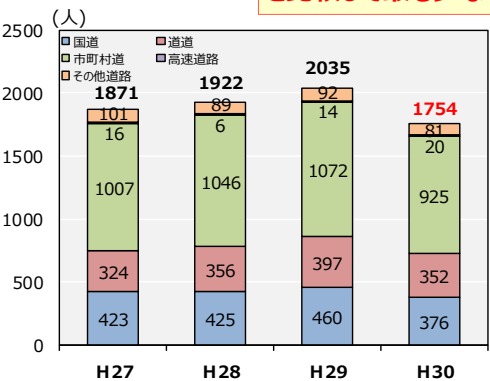
- ▶ 平成30年1月～2月の死傷事故件数、死傷者数は、平成27年～平成29年の過去3年間と比較すると**最も少ない**
- ▶ しかし、**死亡事故件数、死者数に着目すると平成30年は最も多く**、死亡事故件数23件、死者数27人

■ 過去3年間とH30の道路種別死傷事故件数・死傷者数（1月・2月）

■ 平成30年1月～2月の死亡事故発生状況

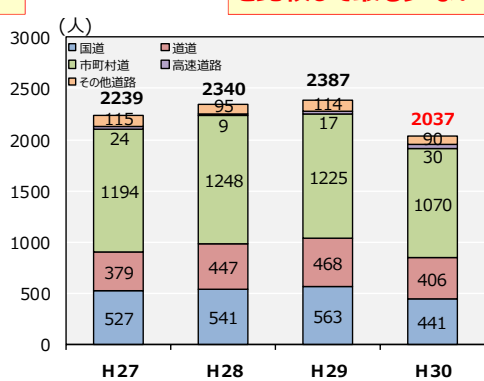
▼ 死傷事故件数

平成30年は過去3年と比較して最も少ない



▼ 死傷者数

平成30年は過去3年と比較して最も少ない

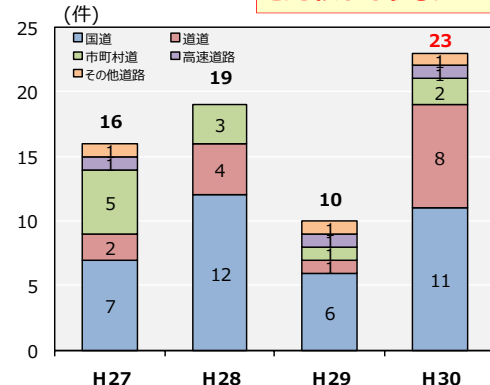


うち、死亡事故件数、死者数に着目すると・・・

■ 過去3年間とH30の道路種別死亡事故件数・死者数（1月・2月）

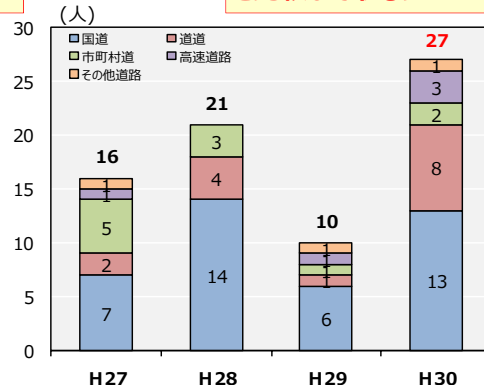
▼ 死亡事故件数

平成30年は過去3年と比較して最も多い

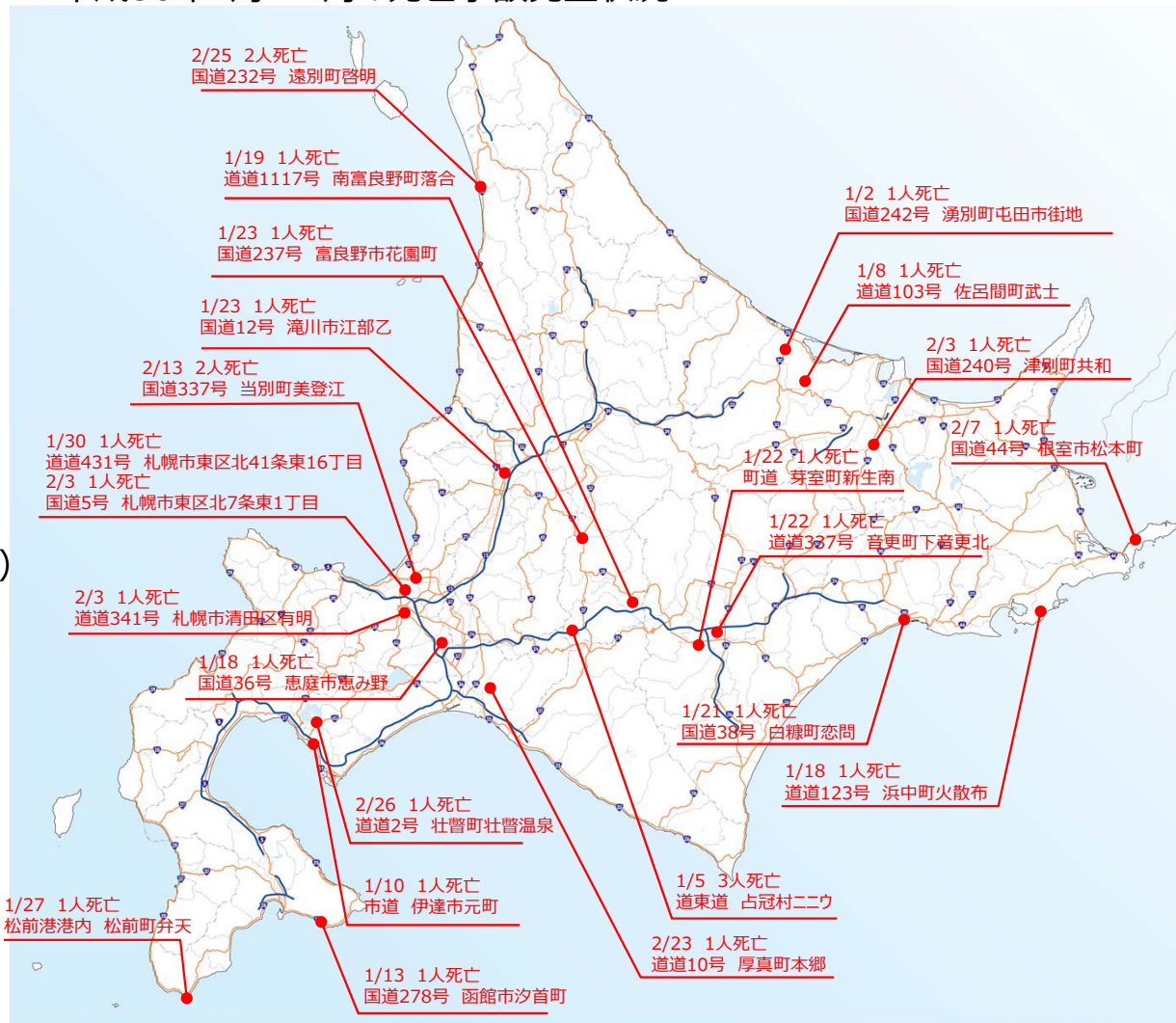


▼ 死者数

平成30年は過去3年と比較して最も多い



資料：北海道警察資料



5. 関連施策等最近の交通安全に関する動向について

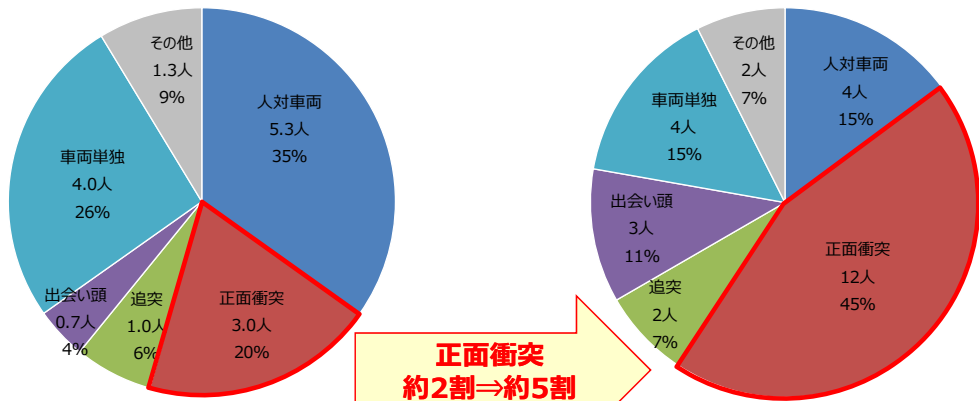
5. 平成30年1月～2月の死亡事故の特徴

- ▶ 過去3年間の同時期と比較すると、**重大事故に至りやすい正面衝突事故が約2割から約5割に増加**しているほか、**操作不適による事故が約2割から約4割に増加**、**観光・ドライブ目的の事故が約1割から約3割に増加**
- ▶ また、**道路形状別では、非市街地の事故が約5割から約7割に増加**

■ 年別・事故類型別の死亡事故発生状況（1月・2月）

▼ H27-H29（年平均）

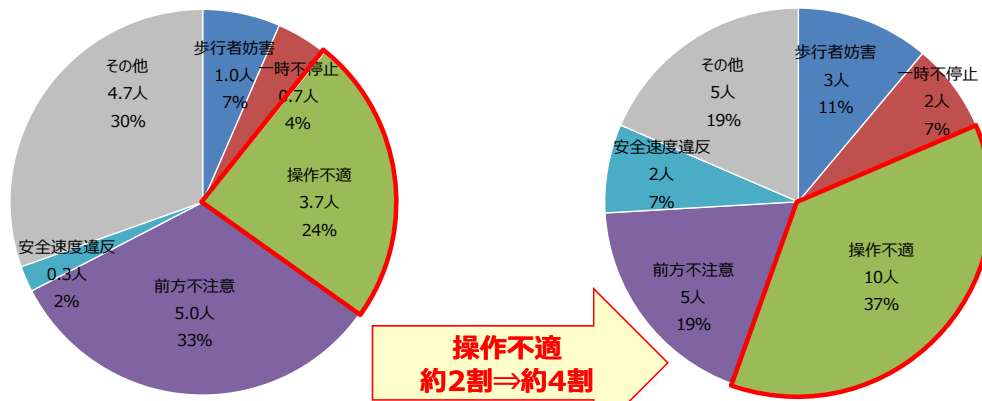
▼ H30



■ 年別・法令違反別の死亡事故発生状況（1月・2月）

▼ H27-H29（年平均）

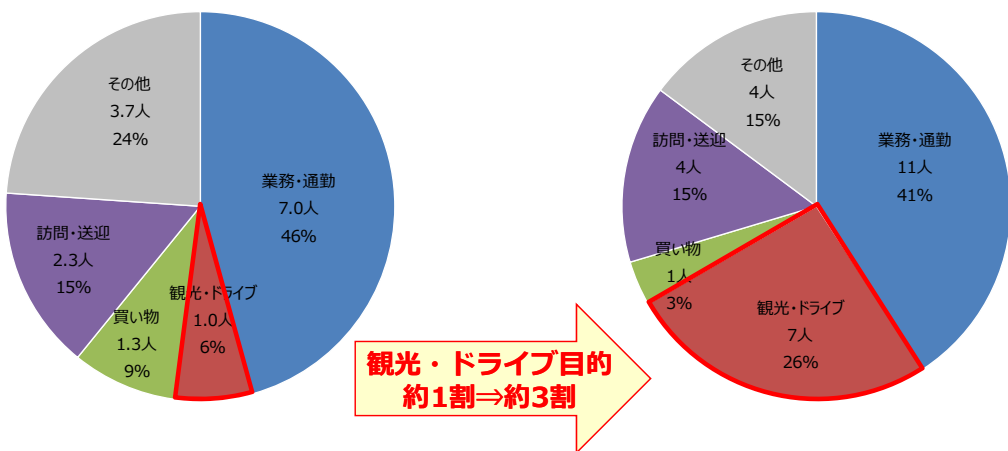
▼ H30



■ 年別・通行目的別の死亡事故発生状況（1月・2月）

▼ H27-H29（年平均）

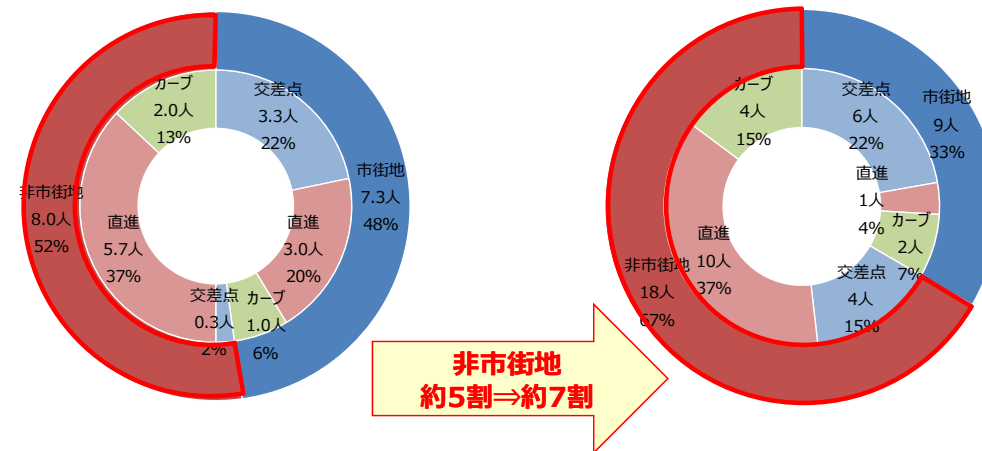
▼ H30




■ 年別・道路形状別の死亡事故発生状況（1月・2月）

▼ H27-H29（年平均）

▼ H30



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11回北海道交通事故対策検討委員会

6. 今後の予定

第11回 委員会（本日）

- 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
- 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について討議
- 生活道路の対策エリアの検討状況や登録予定エリアについて報告
- 関連施策等最近の交通安全に関する動向について報告



平成30年度委員会の予定

- 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
- 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間のフォローアップ手法について審議
- 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
- 生活道路対策エリアの検討状況や登録予定エリアについて報告
- 関連施策等最近の交通安全に関する動向について報告