



第14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について 2
審議	▶ 2. 事故危険区間のフォローアップについて10
審議	▶ 3. 近年の事故特性を踏まえた 事故危険区間の追加選定について18
報告	▶ 4. ゾーン30プラスについて31
報告	▶ 5. 今後の予定40



第14回北海道交通事故対策検討委員会

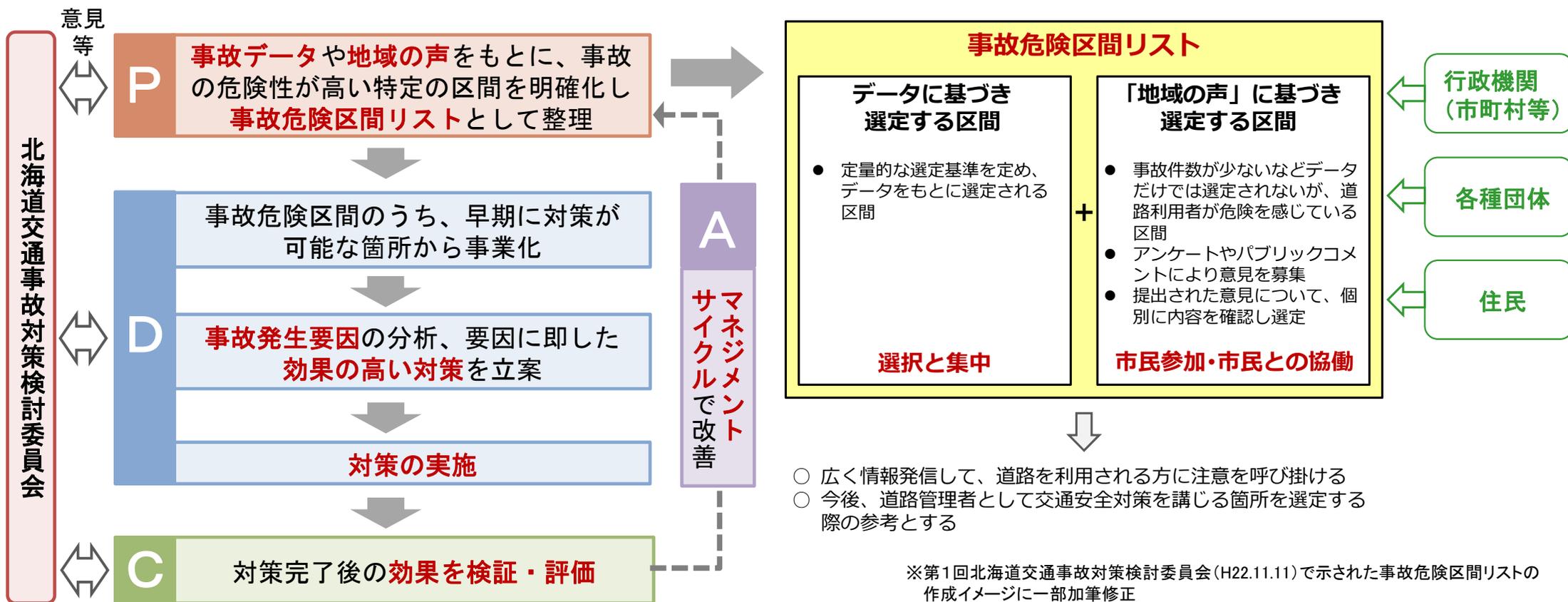
報告

1. これまでの取組経緯について

1. 事故ゼロプラン10年の歩み～これまでの実施経緯①～

- ▶ 交通安全事業のより効率的・効果的な実施に向け、データ等に基づく「**成果を上げるマネジメント**」の取組みを導入し、平成22年度より『**事故ゼロプラン(事故危険区間解消作戦)**』として展開
- ▶ 『事故ゼロプラン』では、「**選択と集中**」、「**市民参加・市民との協働**」をキーワードとして、事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間(事故危険区間)を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより、効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測・評価し**PDCAサイクル**により逐次改善を図る

▼事故ゼロプランの流れ

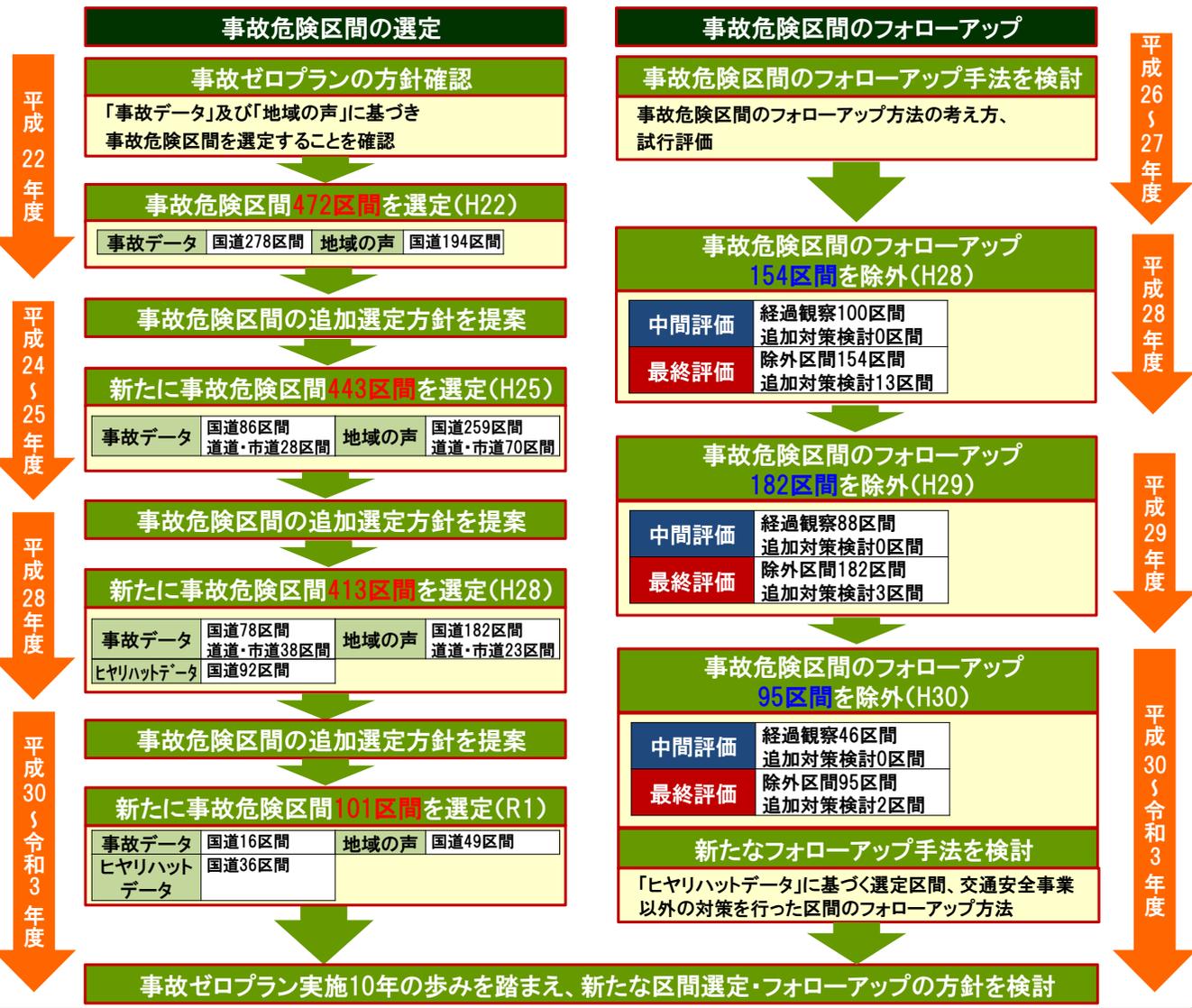


1.これまでの取組経緯について

1. 事故ゼロプラン10年の歩み～これまでの実施経緯②～

- ▶ これまでに事故ゼロ委員会を計13回開催し、主に**事故危険区間の選定**や**フォローアップ**について審議等を実施
- ▶ 事故特性の変化やトレンドに応じて**追加選定基準の見直し**や**新たなフォローアップ手法**について検討

委員会の実施経緯



取組実施状況の振り返り

〈事故危険区間の選定〉

〈道路利用者アンケート〉

〈北海道交通事故対策検討委員会〉

〈対策検討〉

〈事故対策の実施〉

対策前

対策後

1. 事故ゼロプラン10年の歩み～これまでの実施経緯③～

➤ 事故危険区間の選定基準は、以下表の通り

《事故データに基づく選定》

	これまでの選定基準
事故多発	[平成22年度～]死傷事故率300件/億台 [※] 以上 かつ 死傷事故8件以上発生 [平成28年度～]死傷事故率300件/億台 [※] 以上 かつ 死傷事故10件以上発生
死亡事故多発	【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 ※平成25年度から選定開始	[平成25年度～]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 [平成28年度～]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
事故危険箇所	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と顕在的・潜在的な危険箇所)

《ヒヤリハットデータに基づく選定》

	これまでの選定基準
潜在的危険区間 ※平成28年度から選定開始	[平成28年度～]急ブレーキ発生頻度の上位5% (データ分析期間：平成27年) [令和1年度～]急ブレーキ発生頻度の上位5% (データ分析期間：平成28年～平成29年、各年上位5%に該当)

《地域の声に基づく選定》

	これまでの選定基準
通学路合同点検 ※平成25年度から選定開始	[平成25年度～]H24の通学路緊急合同点検における対策必要箇所 [平成28年度～]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	[平成22年度]市町村アンケート・パブリックコメント [平成25年度～]道路利用者アンケート 上記を基に、事故発生状況や道路構造等により個別判断

※このほか社会的影響や緊急性などを勘案し、迅速に事故危険区間へ追加選定が可能となる選定基準についても第13回委員会にて承認済み

1.これまでの取組経緯について

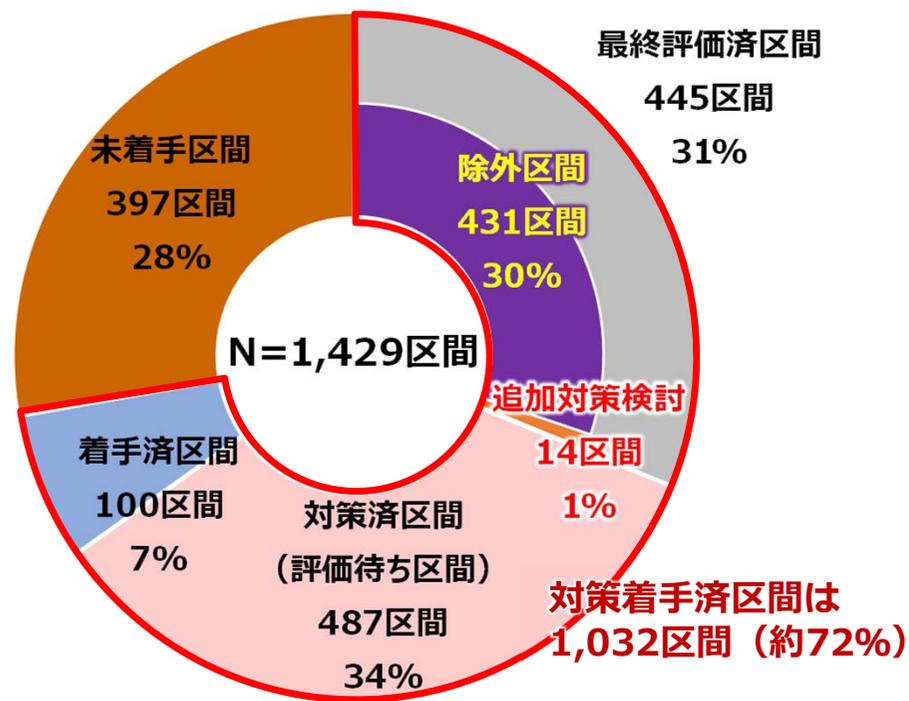
2. 事故ゼロプラン10年の歩み～取り組み効果①～

- ▶ これまで平成22年度から令和1年度まで計4回事故危険区間の選定を行い、合計**1,429区間**の事故危険区間を選定
- ▶ 令和3年度末時点で**1,032区間(約72%)**の区間が対策着手済

▼全道の事故危険区間の選定箇所数

選定年度	選定条件別	国道	道道	市道	計
平成22年度 選定	事故データ	278	-	-	278
	地域の声	194	-	-	194
	ヒヤリハット	-	-	-	-
	計	472	-	-	472
平成25年度 選定	事故データ	87	20	8	115
	地域の声	258	66	4	328
	ヒヤリハット	-	-	-	-
	計	345	86	12	443
平成28年度 選定	事故データ	78	30	8	116
	地域の声	182	21	2	205
	ヒヤリハット	92	-	-	92
	計	352	51	10	413
令和1年度 選定	事故データ	16	-	-	16
	地域の声	49	-	-	49
	ヒヤリハット	36	-	-	36
	計	101	-	-	101
計	事故データ	459	50	16	525
	地域の声	683	87	6	776
	ヒヤリハット	128	-	-	128
	計	1,270	137	22	1,429

▼全道の事故危険区間の対策実施状況（令和3年度末時点）

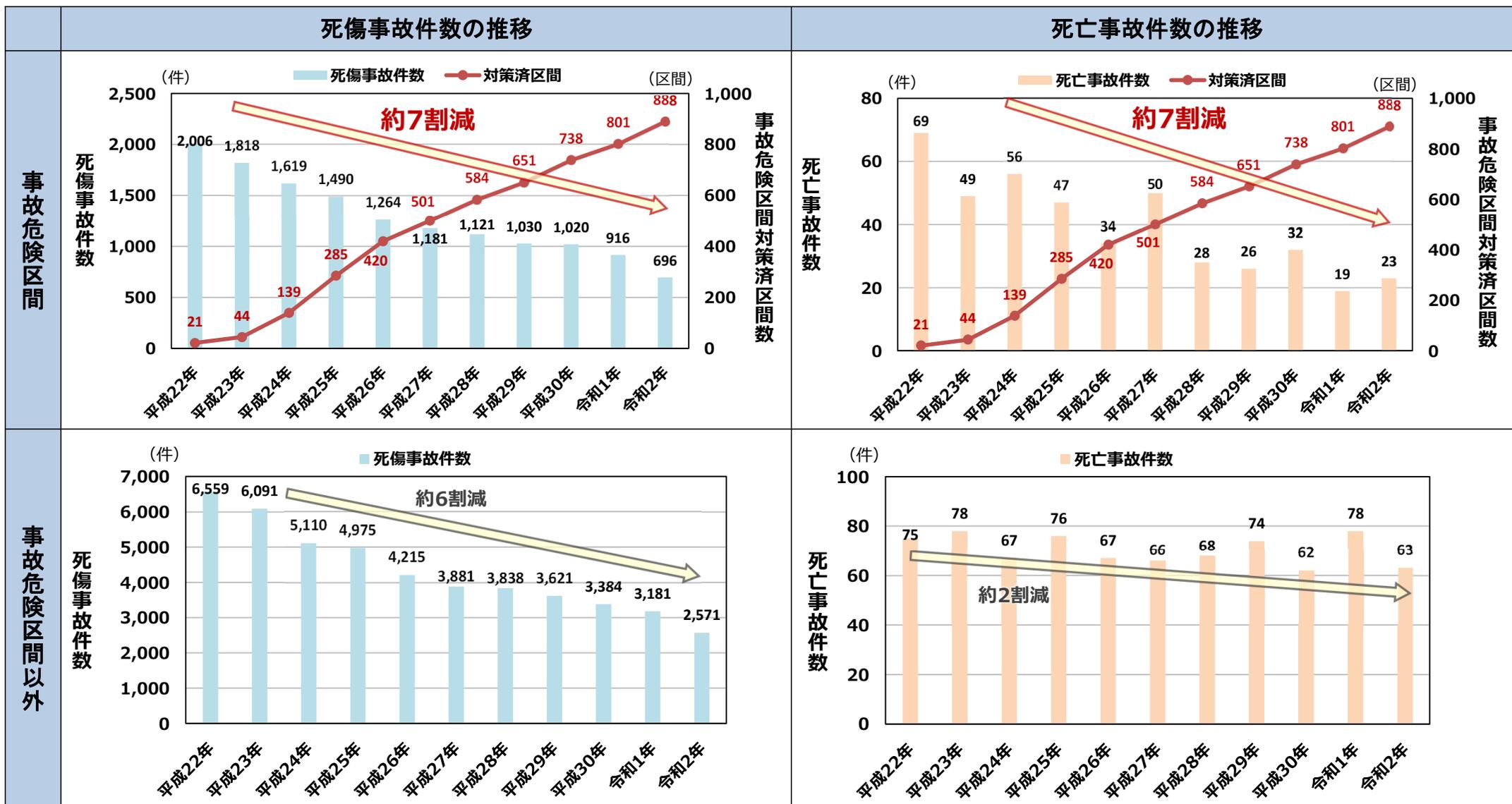


最終評価済区間	これまでの事故ゼロプランにおいて最終評価を実施した区間
対策済区間（評価待ち区間）	令和3年度末迄に対策が完了し、フォローアップを控えている区間（完了予定含む、評価済区間除く）
着手済区間	令和3年度末迄に対策に着手し、現在対策実施中の区間
未着手区間	令和3年度末迄に対策に着手していない区間

1.これまでの取組経緯について

2. 事故ゼロプラン10年の歩み～取り組み効果③～

- ▶ 平成22年度以降の事故ゼロプラン推進により死傷事故件数及び死亡事故件数は対策済区間増加に伴い年々減少し、平成22年から令和2年にかけて約7割減少（事故危険区間以外と比べて減少率が高い）



資料：ITARDA（平成22年～令和2年、ITARDA区間を持つ国道・地方道を対象）
※事故危険区間は、平成22年・平成25年・平成28年・令和1年選定区間（全道、N=1,429区間）を対象

2. 事故ゼロプラン10年の歩み～取り組み効果④～

➤ 事故ゼロプラン推進に関し、道路利用者から**感謝の言葉**や**今後の取組みに関する様々な意見等**を聴取



- 全道規模で、細かな安全対策は大変だと思いますが、是非今後も対策の推進をお願いします。
(20代男性)



- 歩道上で自転車との接触の危険を感じたので、歩行者に優しい対策をお願いします。
(50代女性)



- アンケートによる意見収集など道路管理に細心の対応をしていただきありがとうございます。
(60代女性)



- 渋滞が発生している箇所で、無理に右折する車両がいて危険なので対策して頂きたいです。
(50代男性)



- このような取組は道路利用者にとって心強く、小さな対策でも確実に効果が挙げられている所が良いと思います。
(60代男性)



- 事故が起きる前に、危険を感じているうちに安全対策をしてほしいです。
(30代女性)



第14回北海道交通事故対策検討委員会

審議

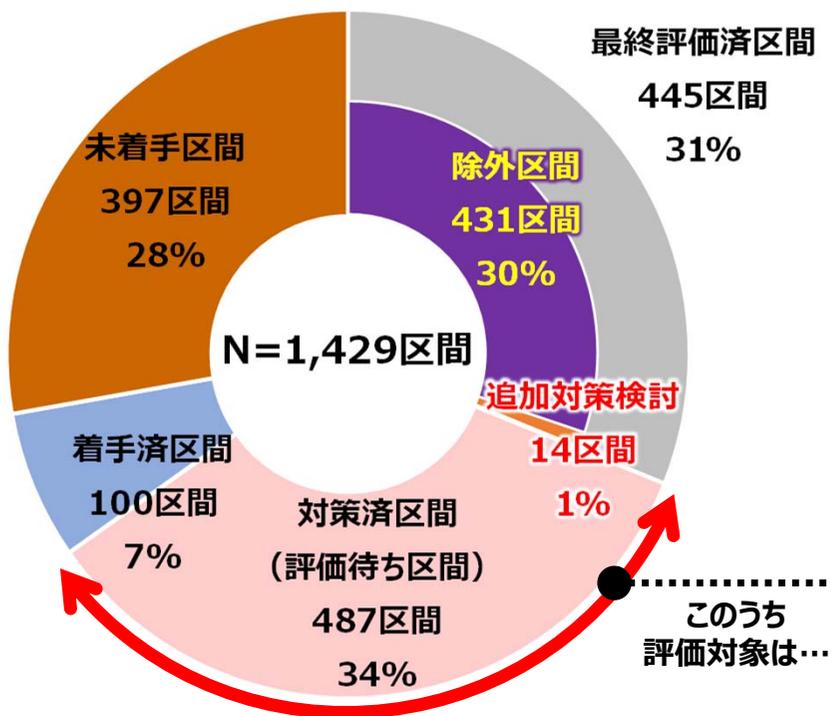
2. 事故危険区間のフォローアップについて

2. 事故危険区間のフォローアップについて

1. 事故危険区間の対策実施状況と評価対象区間

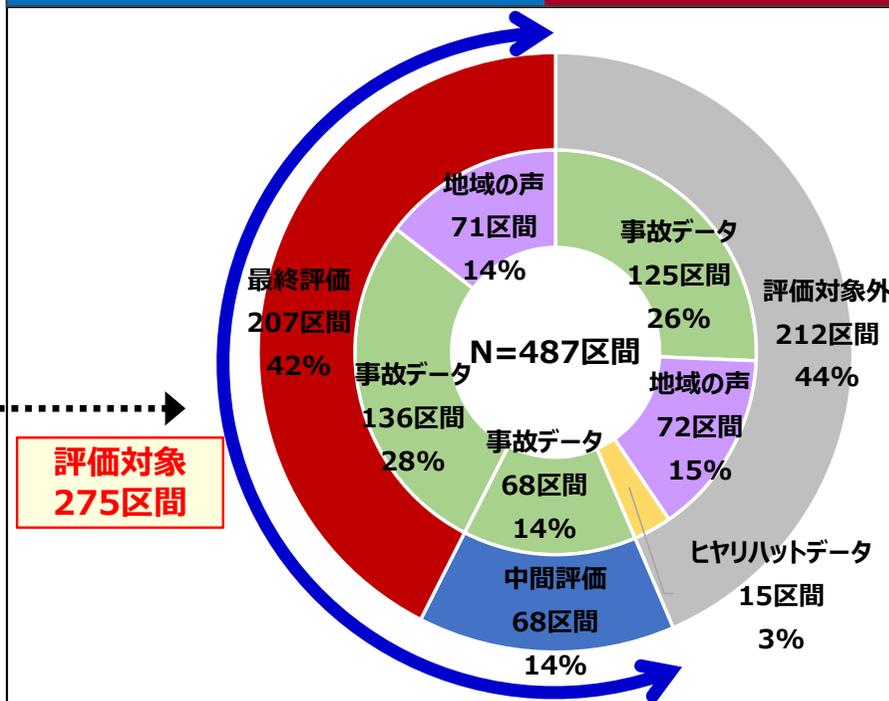
- 令和3年度末時点において、最終評価済区間は445区間(うち除外区間は431区間、追加対策検討区間は14区間)、対策済区間(評価待ち区間)は487区間、着手済区間は100区間、未着手区間は397区間の計1,429区間
- うち、本委員会で評価対象となる区間は275区間(中間評価が68区間、最終評価が207区間)

事故危険区間の対策実施状況 (令和3年度末時点)



最終評価済区間	これまでの委員会において最終評価を実施した区間 (追加対策検討と評価された16区間のうち2区間は着手済みのため除く)
対策済区間 (評価待ち区間)	令和3年度末迄に対策が完了し、フォローアップを控えている区間 (完了予定含む、評価済区間除く)
着手済区間	令和3年度末迄に対策に着手し、現在対策実施中の区間
未着手区間	令和3年度末迄に対策に着手していない区間

本委員会における評価対象区間



※最終評価区間のうち、交通安全事業以外で対策を行った区間が5区間(P.13～P.17参照)

評価対象外	「事故データ」に基づく選定区間の内、下記の間接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平成29年度及び平成30年度に対策完了した区間
最終評価	「事故データ」に基づく選定区間で平成26年度及び平成27年度に対策完了した区間、「地域の声」に基づく選定区間で令和1年度及び令和2年度迄に対策完了した区間、「交通安全事業以外で対策を行った区間」に該当する区間

2. 事故危険区間のフォローアップについて

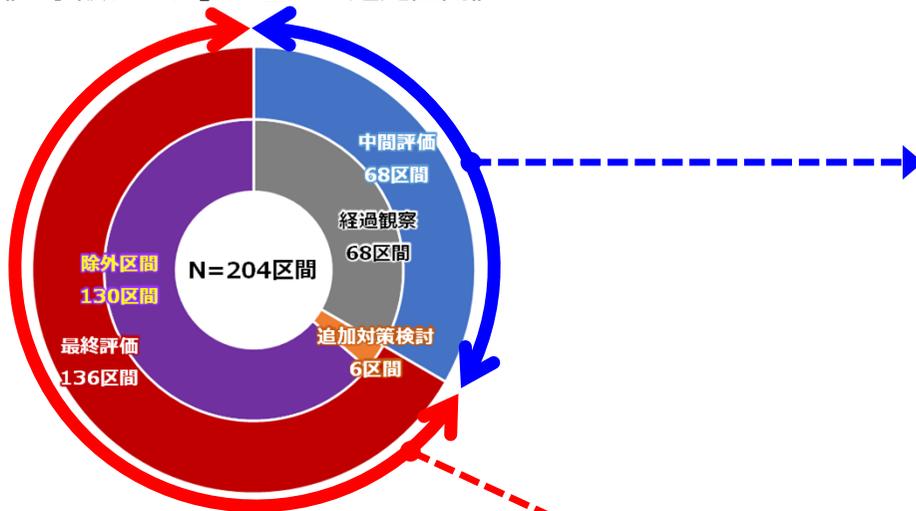
2. 評価結果の概要

- 中間評価結果は、**68区間の全てが経過観察**（対策前後で事故件数は**約6割減少**）
- 最終評価結果は、207区間のうち**201区間が除外区間**、**6区間が追加対策検討**（対策前後で事故件数は**約7割減少**）

※フォローアップの個別事例については別紙参照

▼ 評価結果

《「事故データ」に基づく選定区間》

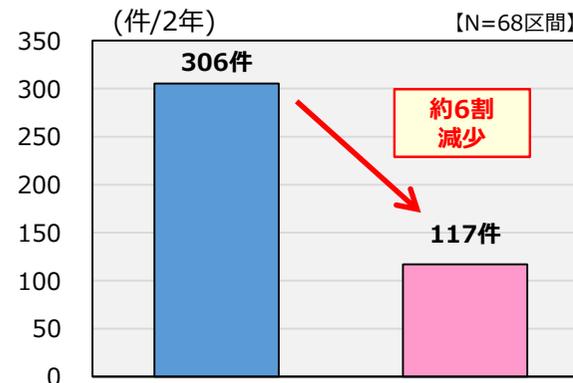


《「地域の声」に基づく選定区間》



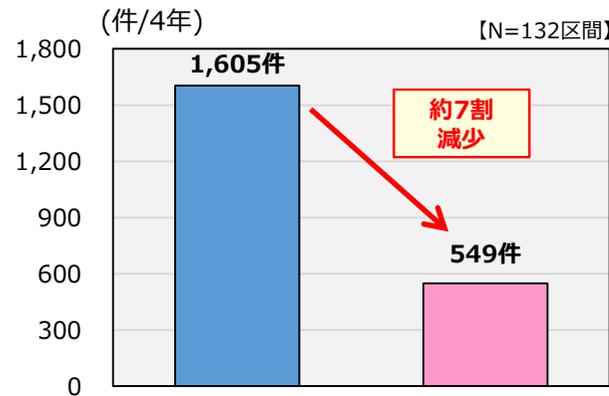
▼ 事故データに基づく選定区間における事故件数の変化

《中間評価区間》



※対策前4年間(2年換算値)と対策後2年間で比較
※国道:58区間、地方道:10区間

《最終評価区間》



※対策前4年間と対策後4年間で比較

※国道:117区間(交通安全事業以外で対策を行った区間を除く)、地方道:15区間

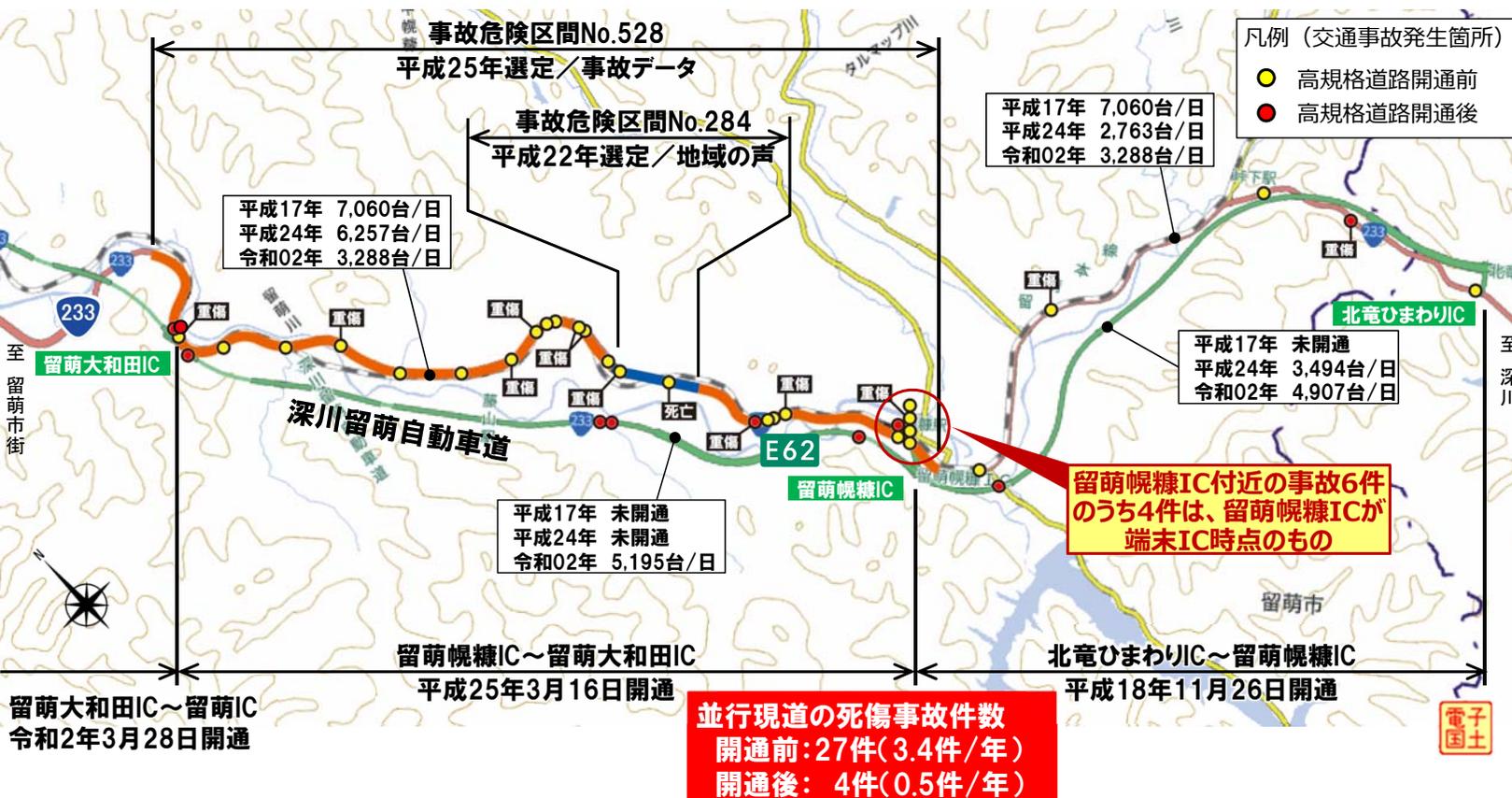
2. 事故危険区間のフォローアップについて

3. 交通安全事業以外で対策を行った区間の評価(深川留萌自動車道と並行する現道)①

▶ 深川留萌自動車道と並行する現道では、事故危険区間No.284(平成22年選定)と事故危険区間No.528(平成25年選定)の2区間が事故危険区間に選定されているが、**留萌幌糠IC～留萌大和田IC間の延伸整備**により、**事故の発生件数や死傷事故率が選定当時から大きく減少**(正面衝突に着目すると、開通前が12件(1.5件/年)、開通後が2件(0.3件/年)と激減)

→ 次頁に、「交通安全事業以外で対策を行った区間のフォローアップ手法」に基づく評価結果を掲載

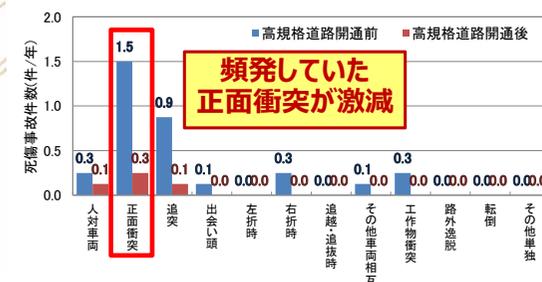
▼深川留萌自動車道並行区間における事故発生状況



▼並行現道の死傷事故率推移



▼並行現道の事故類型別事故件数比較



資料:【事故】ITARDA(平成17年-令和2年)、【交通量】北海道開発局調べ
開通前:平成17年1月1日～平成25年3月15日(約8年)
開通後:平成25年3月16日～令和2年12月31日(約8年)

※日交通量:トラフィックカウンターを用いた平均交通量
※現道区間の日交通量は、各観測値からの推定値
※令和2年の日交通量は4月～12月の平均交通量

2. 事故危険区間のフォローアップについて

3. 交通安全事業以外で対策を行った区間の評価(深川留萌自動車道と並行する現道)②

▶ 事故危険区間No.284(平成22年選定)と事故危険区間No.528(平成25年選定)の2区間について、「交通安全事業以外で対策を行った区間のフォローアップ手法」に基づく評価を実施したところ、**2区間ともに「除外区間」**の結果

事故危険区間No.284の評価

選定理由	地域の声	ターゲット事故	・正面衝突
------	------	---------	-------

「地域の声」に基づく選定区間 (交通安全事業未着手)

事故詳細分析

交通安全事業以外の対策実施の有無

事故件数増加

地域意見(市町村の声)

要対策検討

除外区間

評価	
交通安全事業以外の対策実施の有無	Yes
事故件数増加	No
地域意見(市町村の声)	Yes

結果 除外区間

留萌市交通安全担当者の声

- 並行する深川留萌自動車道の開通により、交通量及び事故の発生件数が選定当時から大きく減少しており、今後も交通量の増加は見込まれないことから、事故危険区間からの除外について異存ない。

事故危険区間No.528の評価

選定理由	事故データ(車線逸脱)	ターゲット事故	・正面衝突 ・工作物衝突
------	-------------	---------	-----------------

「事故データ」に基づく選定区間 (交通安全事業未着手)

事故詳細分析

交通安全事業以外の対策実施の有無

最新データによる選定基準該当

要対策検討

除外区間

評価	
交通安全事業以外の対策実施の有無	Yes
最新データによる選定基準該当	No

結果 除外区間

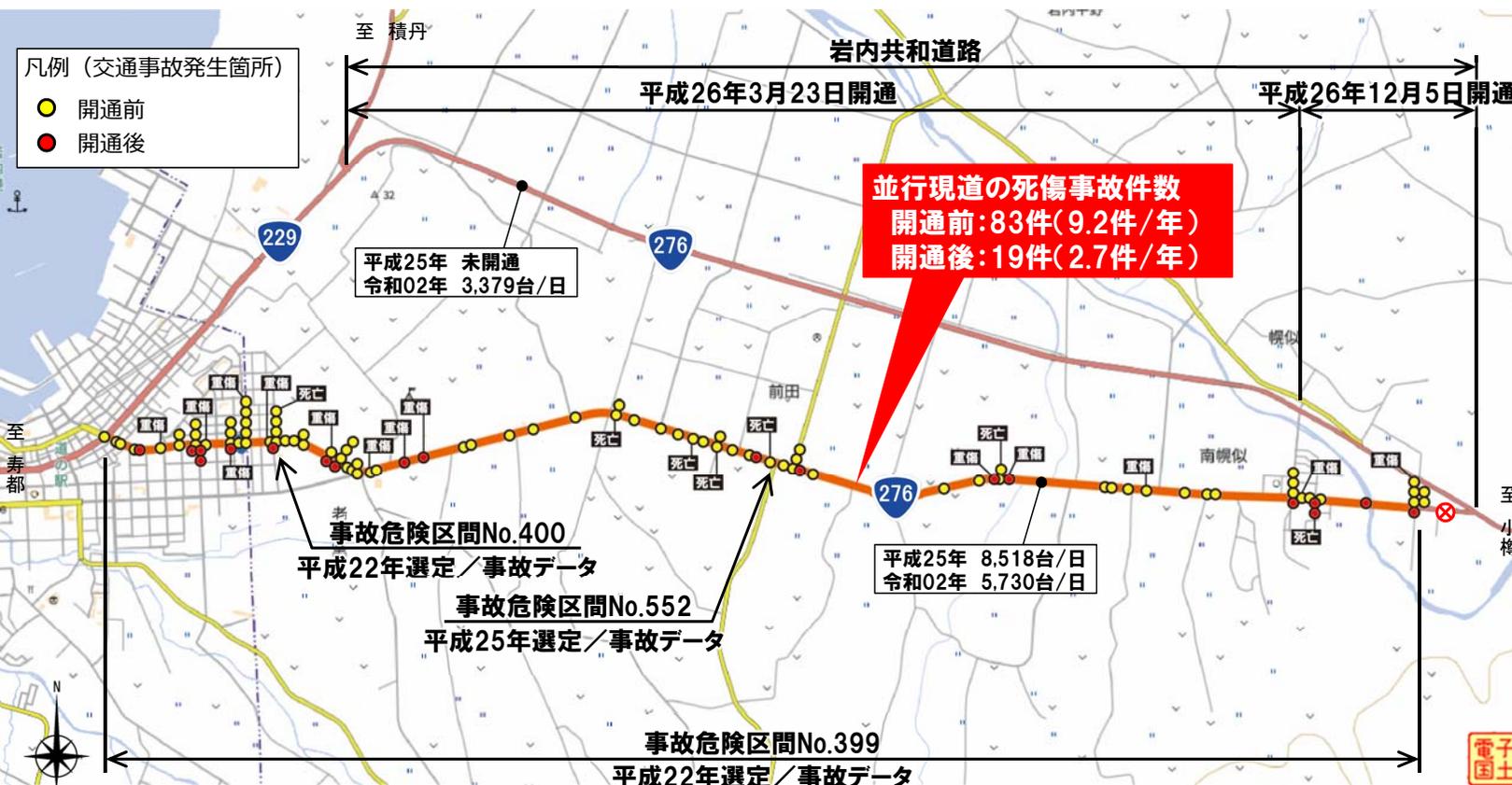
2. 事故危険区間のフォローアップについて

4. 交通安全事業以外で対策を行った区間の評価(岩内共和道路と並行する現道)①

➤ 岩内共和道路と並行する現道では、事故危険区間No.399(平成22年選定)、事故危険区間No.400(平成22年選定)、事故危険区間No.552(平成25年選定)の3区間が事故危険区間に選定されているが、**岩内共和道路の整備により、事故の発生件数や死傷事故率が選定当時から大きく減少**(追突に着目すると、開通前が43件(4.8件/年)、開通後が5件(0.7件/年)と激減)

→ [次頁に、「交通安全事業以外で対策を行った区間のフォローアップ手法」に基づく評価結果を掲載](#)

▼岩内共和道路並行区間における事故発生状況



▼並行現道の死傷事故率推移



▼並行現道の事故類型別事故件数比較



資料: 資料:【事故】ITARDA(平成17年-令和2年)、【交通量】北海道開発局調べ

開通前:平成17年1月1日~平成26年3月22日(約9年)

開通後:平成26年3月23日~令和2年12月31日(約7年)

※日交通量:トラフィックカウンターを用いた平均交通量

※令和2年の日交通量は、平成27年全国道路・街路交通情勢調査の分担率を用いた推定値

2. 事故危険区間のフォローアップについて

4. 交通安全事業以外で対策を行った区間の評価(岩内共和道路と並行する現道)②

➤ 事故危険区間No.399(平成22年選定)、事故危険区間No.400(平成22年選定)、事故危険区間No.552(平成25年選定)の3区間について、「交通安全事業以外で対策を行った区間のフォローアップ手法」に基づく評価を実施したところ、**3区間ともに「除外区間」**の結果

事故危険区間No.399の評価

選定理由	事故データ (死亡事故多発)	ターゲット事故	・追突 ・人対車両
------	-------------------	---------	--------------

「事故データ」に基づく選定区間 (交通安全事業未着手)

事故詳細分析

交通安全事業以外の対策実施の有無

Yes

No

最新データによる選定基準該当

Yes

No

要対策検討

除外区間

評 価	
交通安全事業以外の対策実施の有無	Yes
最新データによる選定基準該当	No

【死亡事故件数】

選定時 (H17-H20)	4件 死亡事故率: 3.47件/億台キロ
最新4年 (H29-R02)	1件 死亡事故率: 1.37件/億台キロ

選定基準: 死亡事故率1件/億台キロ以上かつ死亡事故2件以上

結果 除外区間

事故危険区間No.400の評価

選定理由	事故データ (死亡事故多発)	ターゲット事故	・追突 ・人対車両
------	-------------------	---------	--------------

「事故データ」に基づく選定区間 (交通安全事業未着手)

事故詳細分析

交通安全事業以外の対策実施の有無

Yes

No

最新データによる選定基準該当

Yes

No

要対策検討

除外区間

評 価	
交通安全事業以外の対策実施の有無	Yes
最新データによる選定基準該当	No

【重大事故件数】

選定時 (H17-H20)	2件 死亡事故率: 74.0件/億台キロ うち死亡事故件数: 1件
最新4年 (H29-R02)	0件

選定基準: 死亡事故率1件/億台キロ以上かつ死亡事故1件を含む重大事故2件以上

結果 除外区間

2. 事故危険区間のフォローアップについて

4. 交通安全事業以外で対策を行った区間の評価(岩内共和道路と並行する現道)③

- 事故危険区間No.399(平成22年選定)、事故危険区間No.400(平成22年選定)、事故危険区間No.552(平成25年選定)の3区間について、「交通安全事業以外で対策を行った区間のフォローアップ手法」に基づく評価を実施したところ、**3区間ともに「除外区間」**の結果

事故危険区間No.552の評価

選定理由	事故データ (事故危険箇所)	ターゲット事故	・人対車両
------	-------------------	---------	-------

「事故データ」に基づく選定区間 (交通安全事業未着手)

事故詳細分析

交通安全事業
以外の対策実施
の有無

Yes

No

Yes

最新データによる
選定基準該当

No

要対策検討

除外区間

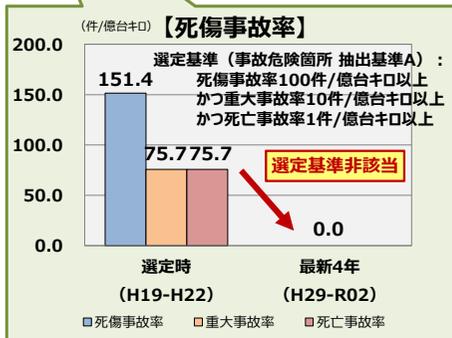
評価

交通安全事業以外の
対策実施の有無

Yes

最新データによる
選定基準該当

No



結果

除外区間



第14回北海道交通事故対策検討委員会

審議

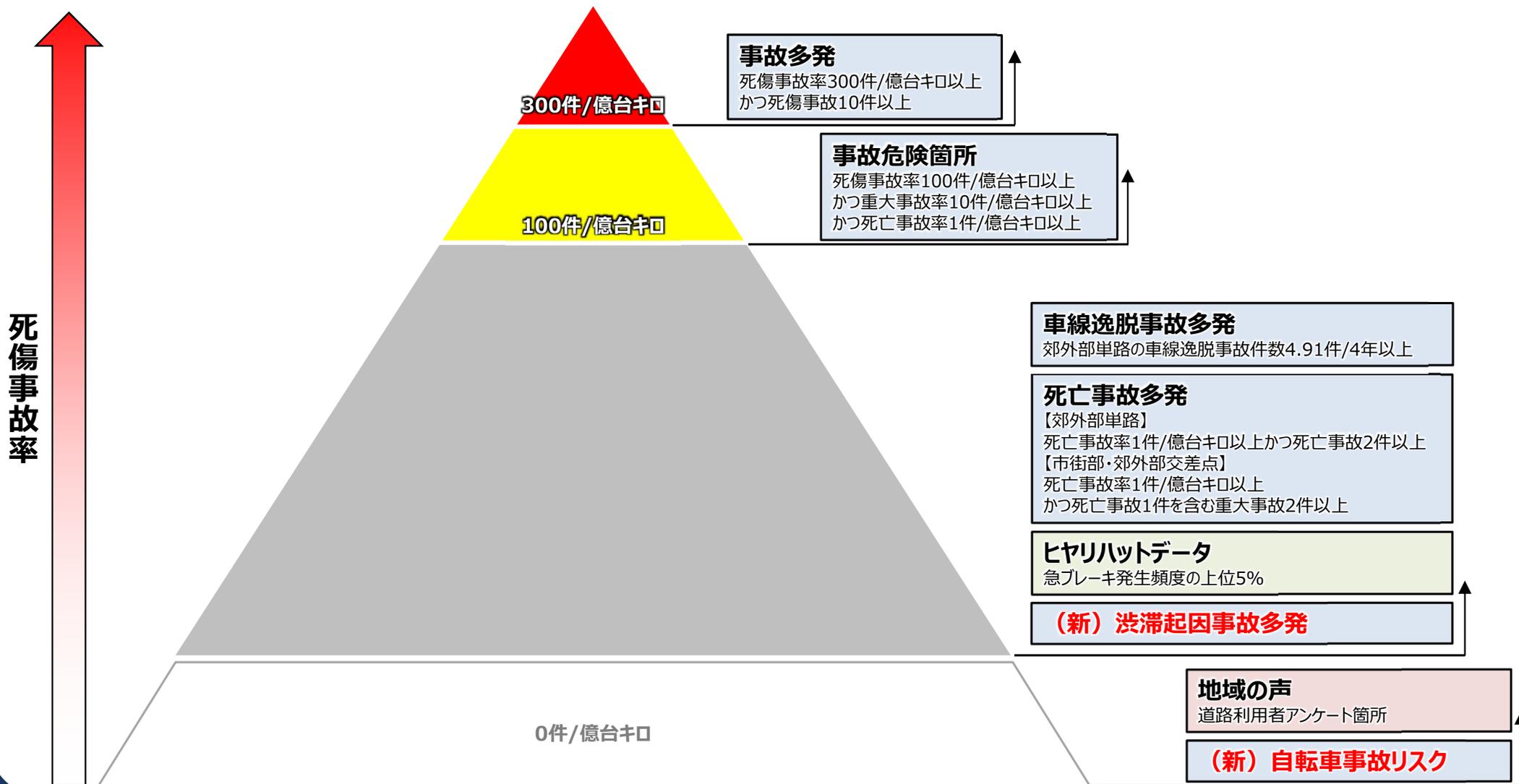
3. 近年の事故特性を踏まえた 事故危険区間の追加選定について

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

1. 今年度の事故危険区間追加選定イメージ

➤ 今年度の追加選定では、既存の選定基準以外に近年の事故特性を踏まえた新たな選定基準(案)を検討

事故危険区間の概念図



3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

2. 今年度の事故危険区間追加選定方針(案)

▶ 今年度の事故危険区間の追加選定方針(案)について、以下に示す

総論

事故ゼロプラン当初と比べて死傷事故率は大幅に減少している一方で、第11次交通安全基本計画の目標でもある死者数及び重傷者数の削減に向けて**既存選定基準の見直し**や**近年の事故特性を踏まえた新たな選定基準(案)**について検討

詳細についてP.21~22に掲載

《既存の選定基準》

《事故データに基づく選定》事故多発、死亡事故多発、車線逸脱事故多発、事故危険箇所

- ▶ 更なる事故削減のため**選定基準値の見直し**や**除外区間の再選定**について検討し、追加選定区間を抽出
- ▶ **第5次事故危険箇所**に該当する区間を追加選定予定

詳細についてP.23~26に掲載

《ヒヤリハットデータに基づく選定》潜在的危険区間

- ▶ 最新データを用いて**選定基準値の見直し**や**データ分析期間**について検討し、追加選定区間を抽出

詳細についてP.27に掲載

《地域の声に基づく選定》地域の声アンケート

- ▶ 道路利用者アンケートに基づいて、事故発生状況や道路構造等による個別判断を踏まえて追加選定区間を抽出
- ▶ 今年度は**アンケート調査対象の見直し**についても検討

詳細についてP.28に掲載

《近年の事故特性を踏まえた新たな選定基準(案)》

《事故データに基づく選定》自転車ニーズ増加に伴う自転車事故リスク区間

- ▶ 近年の社会情勢の変化等による**自転車ニーズ増加に伴い自転車事故リスクが増加**
- ▶ 増加する自転車事故リスクを低減させるため、新たな選定基準を検討し追加選定区間を抽出

詳細についてP.31に掲載

《事故データに基づく選定》渋滞に起因する事故多発区間

- ▶ 北海道内国道では追突事故が多発している一方で、**渋滞対策を実施した交差点では渋滞に起因する追突事故が大幅に減少**
- ▶ 渋滞に起因する事故削減のため、新たな選定基準を検討し追加選定区間を抽出

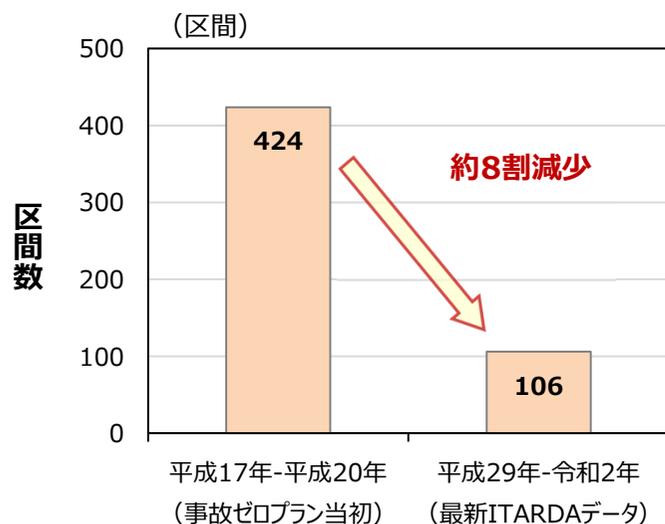
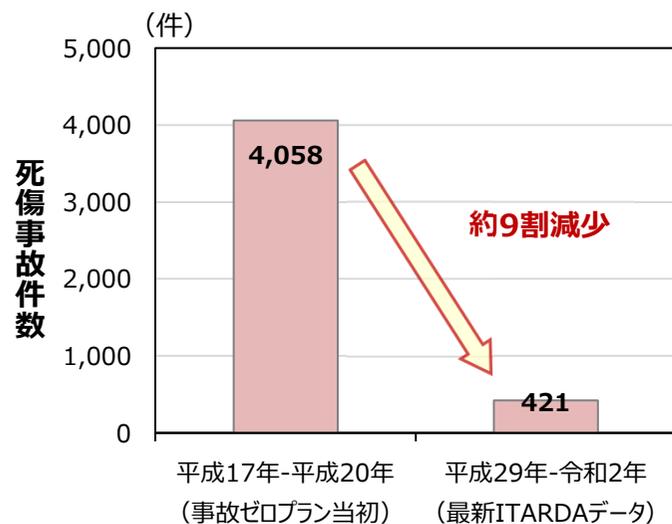
詳細についてP.32に掲載

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

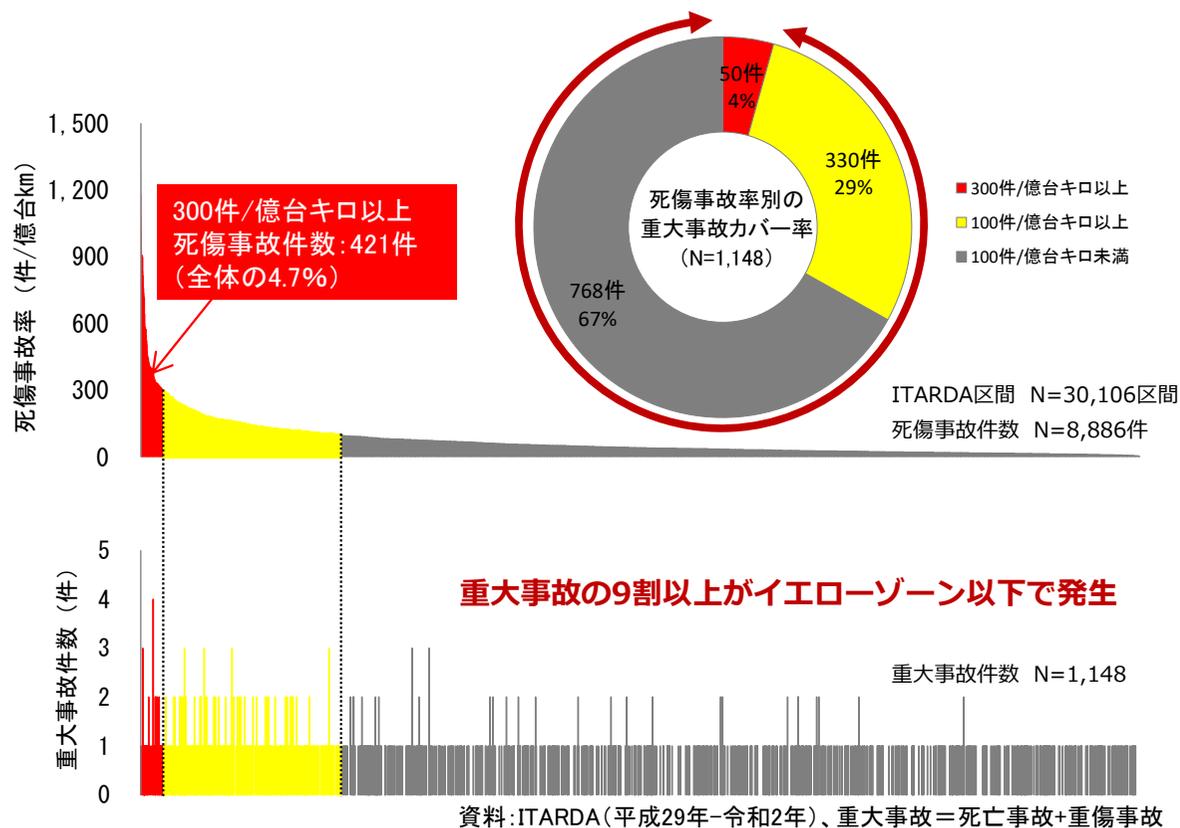
3. 全道国道における死傷事故率の変化

- これまでの対策により、レッドゾーン(死傷事故率300件/億台キロ以上)の死傷事故件数や区間数は大幅に減少
- 一方、重大事故のほとんどがイエローゾーン以下(死傷事故率300件/億台キロ未満)の区間で発生

▼レッドゾーンにおける死傷事故件数と区間数の変化



▼死傷事故率優先度明示曲線と重大事故件数

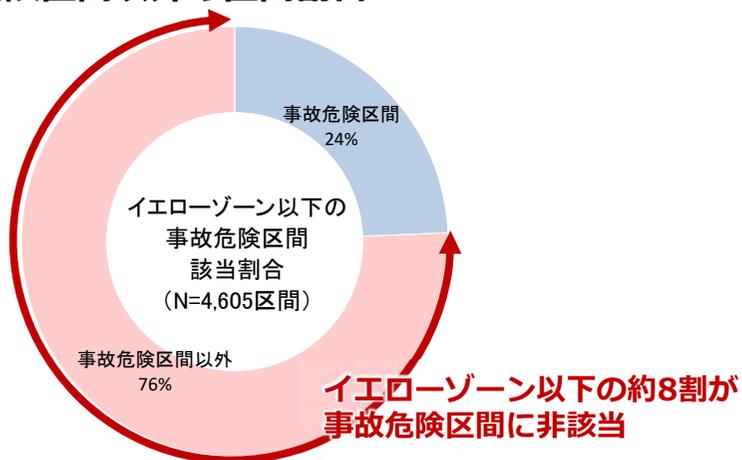


3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

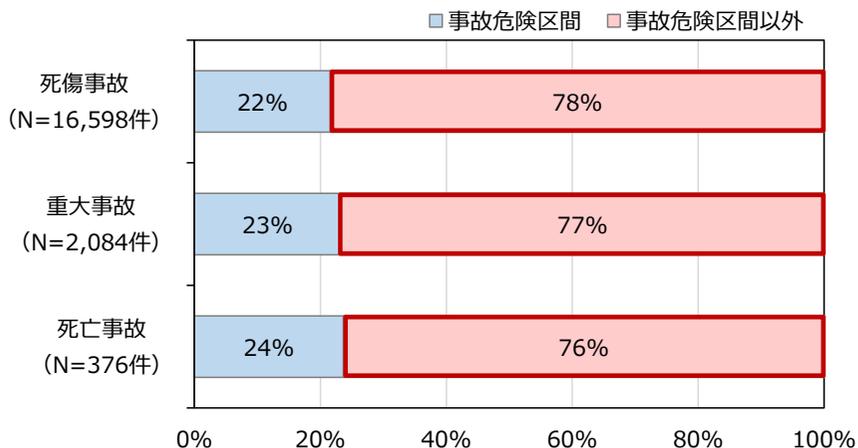
4. 事故危険区間の追加選定の必要性

- ▶ **イエローゾーン以下の約8割は事故危険区間非該当**であるほか、死傷事故の**約8割は事故危険区間以外で発生**
- ▶ 第10次交通安全基本計画における死傷者数の目標は達成したものの**死者数の目標は未達成**であり、次期計画で新たに設定された重傷者数及び死者数減少の目標達成に資する**事故危険区間を追加選定**し更なる対策推進が必要

▼イエローゾーン以下に占める事故危険区間以外の区間割合



▼事故危険区間以外の事故発生状況



資料: ITARDA (平成29年-令和2年)

▼交通安全基本計画における目標値と達成状況

計画名	目標値	令和2年時	
第10次交通安全基本計画 (平成28年~令和2年)	死者数2,500人以下	2,839人	未達成
	死傷者数50万人以下	372,315人	達成

計画名	目標値	令和3年時	
第11次交通安全基本計画 (令和3年~令和7年)	死者数2,000人以下	2,636人	現時点で未達成
	重傷者数22,000人以下	27,204人	

資料: 内閣府HPより

★交通安全基本計画の目標値設定について★

- ▶ 現在の世界各国の交通事故情勢が将来大きく変化しないとして、**人口10万人当たりの交通事故死者数が最も少ない国**を実現するためには年間2,000人以下に抑える必要がある
- ▶ 本計画の最優先目標は死者数の減少であるが、**重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながること**から命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定
- ▶ なお、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗車中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たり、**道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗車中の死者数を減少**させるよう取り組む

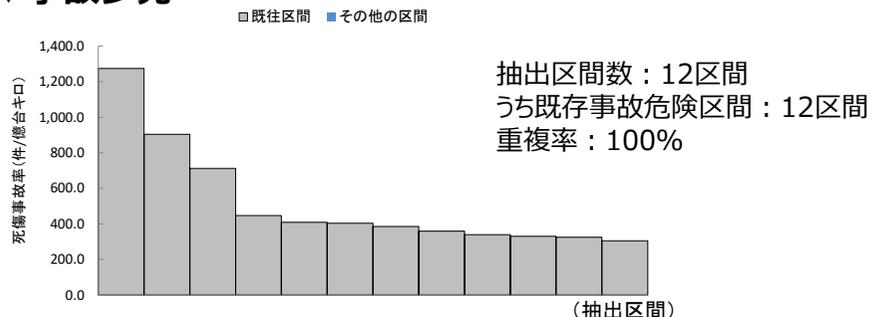
資料: 第11次交通安全基本計画(全文)より抜粋

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

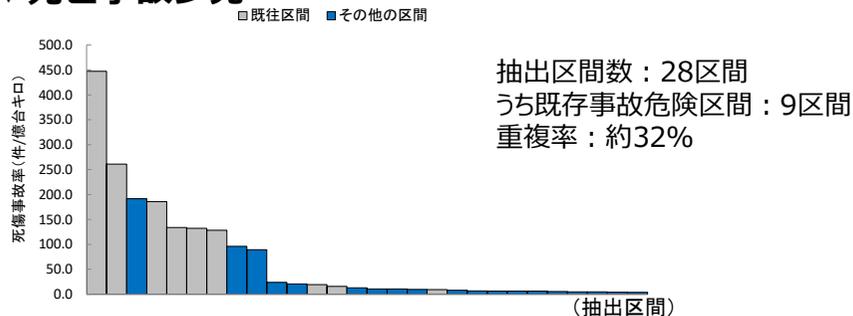
5. 「事故データ」に基づく選定基準の課題と対応方針

- ▶ レッドゾーンにおける事故減少により、最新事故データを用いた「事故データ」に基づく選定のうち事故多発の追加候補区間が0区間となり、**更なるレッドゾーンの事故削減に向けた事故多発の選定基準見直し**を検討
- ▶ また、各指標において抽出された区間のうち既存の事故危険区間と重複する区間が半数以上を占めていることから、これまでに対策が完了し事故危険区間のサイクルから**除外と判定された区間の再選定**について検討

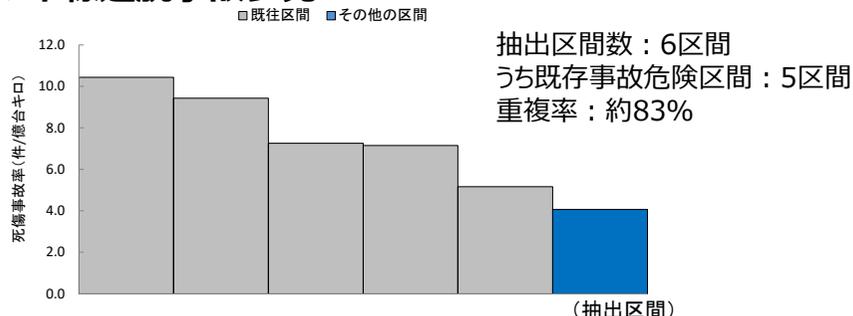
▼事故多発



▼死亡事故多発



▼車線逸脱事故多発



資料：ITARDA(平成29年-令和2年)

▼最新事故データを用いた「事故データ」に基づく選定の追加候補区間数

	最新(H29-R02)データにおける抽出区間数	うち既往区間との重複区間数	事故危険区間への追加候補区間数
事故多発 (死傷事故率300件/億台*以上かつ死傷事故10件以上)	交差点	12区間	12区間
	単路	0区間	0区間
	計	12区間	12区間
死亡事故多発 【郊外部単路】死亡事故率1件/億台*以上かつ死亡事故以上発生 【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	交差点	9区間	5区間
	単路	19区間	3区間
	計	28区間	8区間
車線逸脱事故多発 (郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故件数4.91件/4年以上) ※車線逸脱事故：正面衝突・工作物衝突・路外逸脱・その他車両単独の合計	交差点	-	-
	単路	6区間	5区間
	計	6区間	5区間
※括弧内は各選定基準の抽出条件 総計	交差点	20区間	16区間
	単路	25区間	8区間
	計	45区間	24区間

対応方針（案）

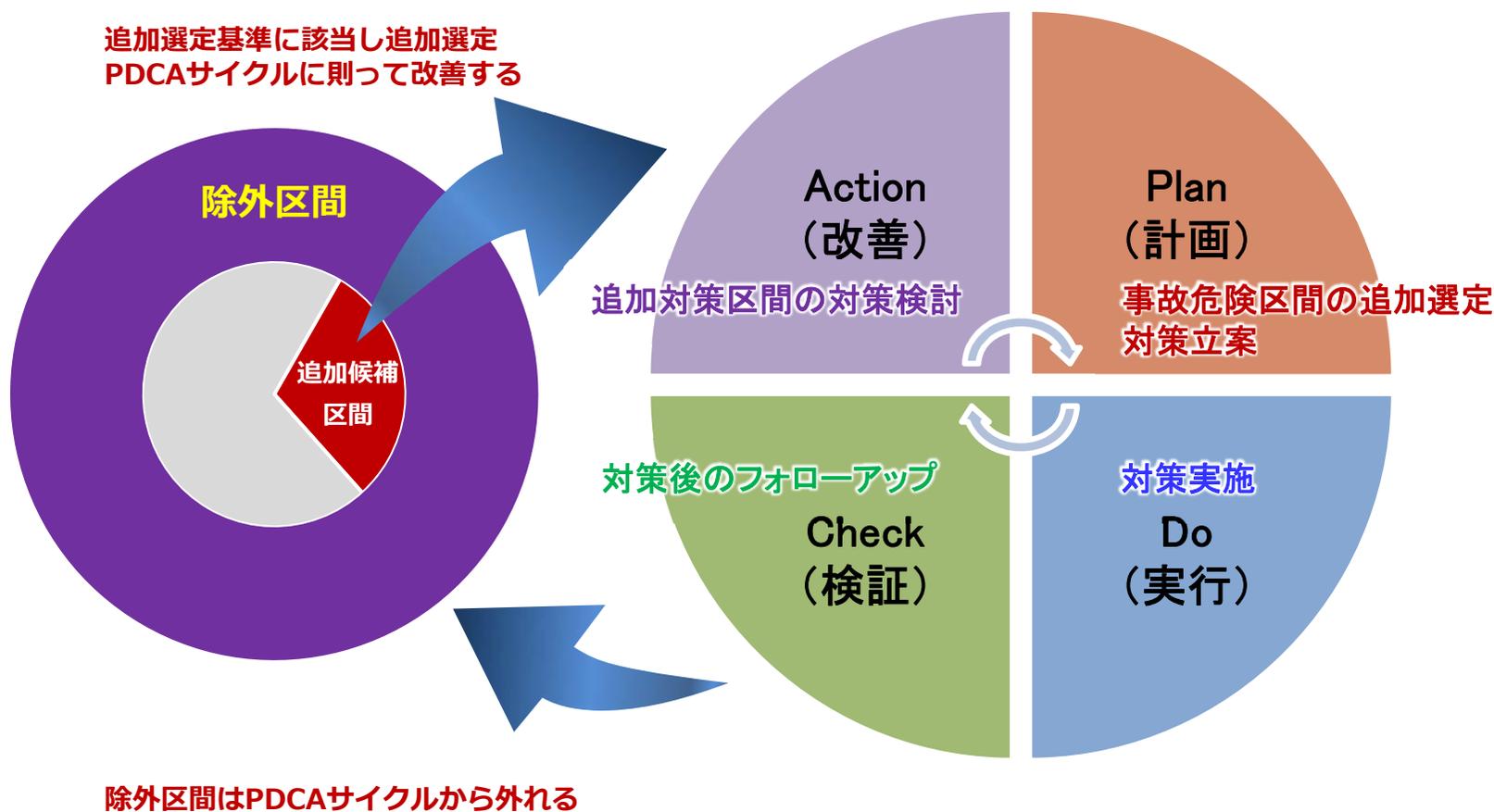
- ▶ 更なるレッドゾーンの事故削減に向けて、現在の事故形態に適した「事故多発」の選定基準見直しを検討
⇒**選定基準（案）は次回委員会で掲載予定（死傷事故件数の微調整程度を想定）**
- ▶ 対策が完了し除外区間と判定された区間が事故危険区間の抽出基準に該当する場合は、事故危険区間に再選定し対策を検討
⇒**除外区間の再選定方針について、次頁に掲載**

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

6. 除外区間の再選定について①

- 事故危険区間の対策後フォローアップに除外区間となった場合、PDCAサイクルからは外れ **除外後の評価は未実施**
- 交通環境や事故形態の変化等の影響により、除外区間でも事故危険区間抽出基準に該当する区間が存在する場合は、**事故危険区間に再選定**しPDCAサイクルに則って改善を試みる

▼事故ゼロプランの流れ



3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

6. 除外区間の再選定について②

- フォローアップ期間と最新事故データ期間(4年)が重複しない場合、再選定の対象とする
- フォローアップ期間や除外区間判定となった年が最新事故データ期間と重複する場合、再選定の対象外とする

▼除外区間の再選定イメージ

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故データに基づく選定区間の場合	Do (対策実施)		Check (フォローアップ)				除外区間	最新事故データによる検討				再選定		
地域の声に基づく選定区間の場合			除外区間					再選定						

▼除外区間の再選定対象外イメージ

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故データに基づく選定区間の場合			Do (対策実施)		Check (フォローアップ)			除外区間	最新事故データと重複しない事故データ期間まで経過観察					
地域の声に基づく選定区間の場合						除外区間	経過観察							

※次々回追加選定は令和7年を想定しており、
その際使用する事故データは令和2年～令和5年の4年間

対応方針 (案)

- 今年度は「平成28年度までに除外となった区間」を対象に再選定を実施予定

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

7. 「事故危険箇所」の追加選定方針

- 幹線道路において事故の危険性が高く、道路整備や交通安全施設整備により対策効果が見込まれ、第5次社会資本整備重点計画の期間中に重点的に交通事故対策を実施すべき箇所として、**令和4年3月に新たな事故危険箇所を指定**
- 北海道における指定箇所数は**合計93箇所**で、次回委員会時に事故危険区間追加選定箇所数について審議予定

▼これまでの経緯

第6次 特定交通安全施設等 整備事業五箇年計画	■事故多発地点 ・ 全国3,196箇所、北海道内77箇所を指定
第1次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所[平成15年7月指定] ・ 全国3,956箇所、北海道内118箇所を指定
第2次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所[平成20年12月指定] ・ 全国3,396箇所、北海道内91箇所を指定
第3次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所[平成25年7月指定] ・ 全国3,490箇所、北海道内90箇所を指定
第4次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所[平成29年1月指定] ・ 全国3,125箇所、北海道内90箇所を指定
第5次 社会資本整備重点計画	■事故危険箇所[令和4年3月指定] ・ 全国2,748箇所、北海道内93箇所を指定 (国道51箇所、北海道16箇所、札幌市26箇所)

▼事故危険箇所の抽出基準

A 基準	● 過去4年間（平成27年～平成30年）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 ・ 死傷事故率 100件/億台キロ以上 かつ ・ 重大事故率 10件/億台キロ以上 かつ ・ 死亡事故率 1件/億台キロ以上		
	B 基準	● 過去4年間（平成27年～平成30年）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 ・ 死傷事故率 100件/億台キロ以上 かつ ・ 重大事故率 10件/億台キロ以上 かつ ・ 死亡事故率 1件/億台キロ以上	
潜在的な危険箇所	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	
	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	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	

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

8. 「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間の追加選定方針

- ▶ 平成28年度選定では単年の急ブレーキデータを使用しており、令和1年度選定では複数年の急ブレーキデータを使用
- ▶ 選定基準については、基準創設時から急ブレーキデータの取得状況が変化していることから**選定基準の見直しを検討**
- ▶ データの分析期間については、単年のデータによる選定の方が区間によってバラつきが大きい区間や小さい区間が抽出されやすいことから、区間毎のバラつきを考慮して**3年間の急ブレーキデータを使用して抽出**

▼これまでの選定基準とデータ分析期間

《急ブレーキ発生頻度について》

	選定基準	データ分析期間
平成28年度	急ブレーキ発生頻度の上位5%	単年（平成27年）
令和1年度	急ブレーキ発生頻度上位5%（分析期間の各年上位5%に該当）	複数年（平成28年～平成29年）

急ブレーキ発生件数 × 100 = 急ブレーキ発生頻度
（単位：回 / 百台扣）

事故分析区間内を走行する車両台数 × 区間延長

※急ブレーキの閾値は-0.3G以下

選定基準値について

◆全道国道におけるETC2.0プローブ情報取得件数



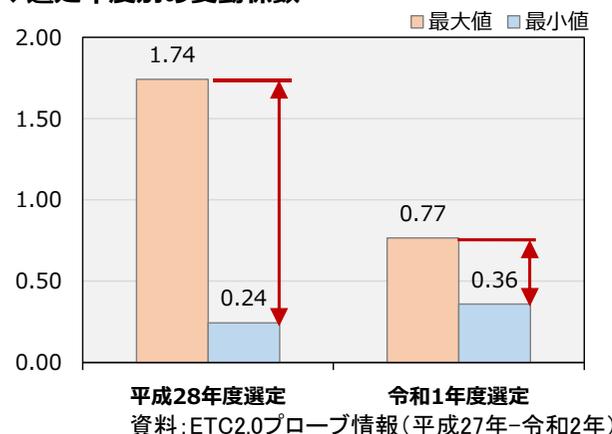
資料：ETC2.0プローブ情報（平成27年-令和2年）

対応方針（案）

- ▶ 選定基準創設時と比べて急ブレーキデータの取得状況等が大きく変化しており、当時と傾向が異なる可能性があることから選定基準の見直しを検討
- ⇒ **選定基準（案）は次回委員会で掲載予定（急ブレーキ発生頻度の閾値の微調整程度を想定）**

データ分析期間について

◆選定年度別の変動係数

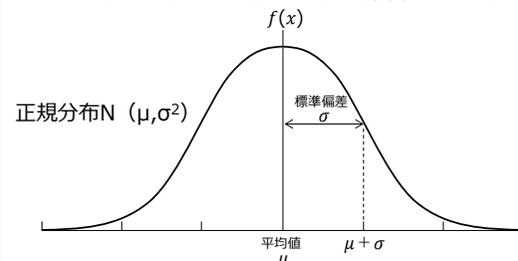


単年のデータによる選定の方が変動係数の最大最少の差が大きい
 ⇒ **区間によってデータのバラつきが大きい区間と小さい区間が抽出されやすい**

※変動係数とは

$$\text{変動係数CV} = \frac{\text{標準偏差}\sigma}{\text{平均値}\mu}$$

平均値に対するデータとばらつきの関係を相対的に評価する際に用いる単位を持たない数値で、変動係数が小さいほどバラつきが小さいと評価出来る



対応方針（案）

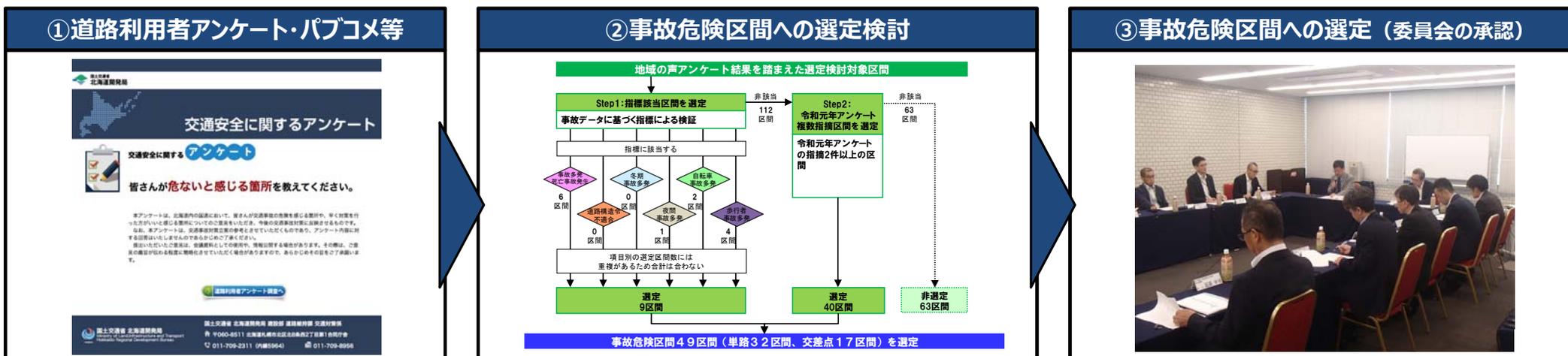
- ▶ 今年度の追加選定では、複数年（平成30年～令和2年）の急ブレーキデータを使用して抽出

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

9. 「地域の声」の追加選定方針

- ▶ 「地域の声」に基づく選定は、道路利用者アンケート等より一般の道路利用者の意見を募集し、事故危険区間への選定では、選定までのSTEPを選定年毎に微調整しながら実施
- ▶ これまでの調査課題を踏まえて、**地域の道路事情に精通している関係者**に対して道路利用者アンケートの回答を促す

▼ 「地域の声」に基づく選定の流れ



▼ 事故危険区間への選定過程

STEP1 (事故データに基づく指標による検証)

- ◆ 事故多発・死亡事故多発
 - ・死傷事故率100件/億台*。以上かつ死傷事故4件発生
 - ・死亡事故発生
- ◆ 冬期事故多発
 - ・12~2月の死傷事故率100件/億台*。以上かつ死傷事故2件以上発生
- ◆ 自転車関連の事故発生
 - ・自転車関連の死傷事故2件以上発生
 - ・自転車関連の重大事故1件以上発生
- ◆ 道路構造令不適合
 - ・幅員狭小or急勾配or急カーブで死傷事故1件以上発生
- ◆ 夜間事故多発
 - ・夜間の死傷事故率100件/億台*。以上かつ死傷事故4件以上発生
- ◆ 歩行者関連
 - ・歩行者関連の死傷事故2件以上発生
 - ・歩行者関連の重大事故1件以上発生
 - ・人对自転車の死傷事故1件以上発生

STEP2

- ◆ 道路利用者アンケートの指摘が2件以上の区間

▼ これまでの調査課題

有識者の意見 (第13回委員会)

- ・今後のアンケート実施の際は、協働型道路マネジメントに携わっている団体など、普段から道路をよく見ている方へアンケートの回答を依頼する等もしていなければ、有効な回答の収集が難しいのではないかと。

対応方針 (案)

- ▶ 道路協力団体等にWEBアンケートの回答を促し、地域の道路事情に精通している関係者からの回答を得る

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

10. 自転車ニーズ増加に伴う自転車事故リスクと対応方針

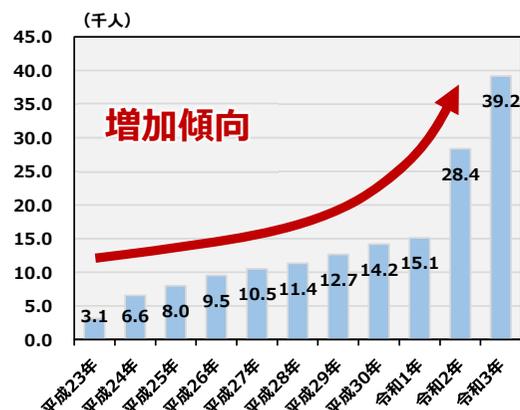
- 自転車関連事故の重大事故割合は、自動車同士の事故と比べて**約2倍と重大事故リスクが高い**
- 札幌市内の**サイクルシェアサービス登録件数が急増**しているほか、社会情勢の変化等により**自転車ニーズが増加**
- 自治体が策定する自転車関連計画や、北海道警察では**自転車指導啓発重点地区・路線**を選定しており、この枠組みを活用した事故危険区間の追加選定により近年増加する自転車事故リスクの低減に期待

▼全道国道における 当事者種別の重大事故割合



資料: ITARDA (平成29年-令和2年)

▼ポロクル累計会員登録件数



資料: 認定NPO法人ポロクル事業レポートより作成
(https://porocle.jp/npo_porocle/)

▼自転車を巡る現状及び課題

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、通勤・配達目的等の自転車利用のニーズが高まっている

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及をさらに進める必要
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど安全の確保が課題
- 自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展

情報通信技術の発展

- 交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性 (複数の交通モードやまちづくりとの連携、MaaS等)

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)

資料: 国土交通省HP (第2次自転車活用推進計画 (概要) より作成)

自転車活用推進計画とは

- 自転車活用推進法 (H29.5.1施行) に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- 都道府県や自治体において「**地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画**」を定めるよう努めなければならない
- 昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次計画がR3.5.28に閣議決定 (計画期間: R3年度~R7年度)

資料: 国土交通省HP (第2次自転車活用推進計画 (本文) より)
(<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/torikumi.html>)

自転車指導啓発重点地区・路線とは

- 歩道上における自転車と歩行者の交錯、車道における自転車の右側通行、信号無視等の実態から自転車関連事故が現に発生し、又は発生が懸念され、自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線
- 自転車指導啓発重点地区・路線では、**重点的・計画的に、自転車通行空間の整備、指導啓発活動及び指導取締りを推進**



資料: 北海道警察HP抜粋
(<http://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/info/koutuu/jitensya/jitensya-3.html>)

対応方針 (案)

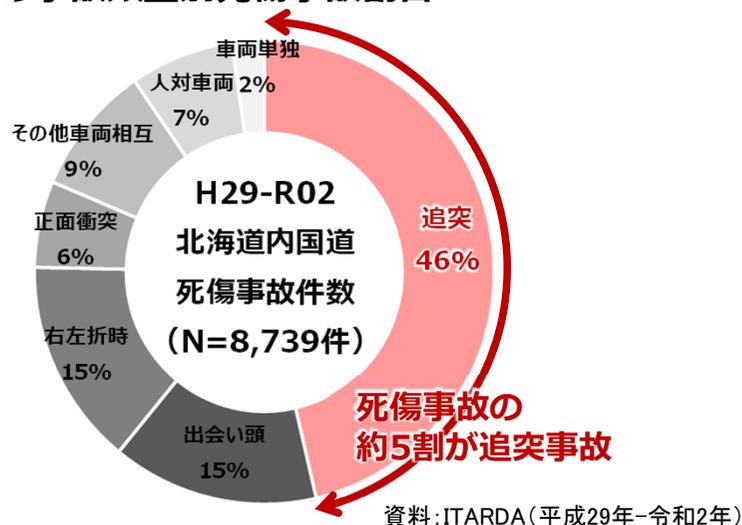
- 自治体が策定している各種計画 (自転車活用推進計画等) や交通管理者が定める「**自転車指導啓発重点地区・路線**」に該当する区間を事故危険区間に追加選定する

3. 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定について

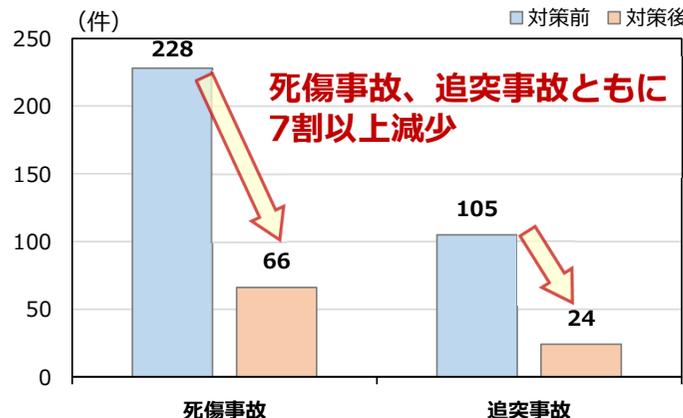
11. 渋滞に起因する事故と対応方針

- ▶ 北海道内国道における事故類型の死傷事故割合は追突事故が約5割と最も多く発生
- ▶ 渋滞対策の実施により追突事故削減にもつながることから、主要渋滞箇所の未対策箇所のうち渋滞に起因する事故状況を踏まえて事故危険区間に追加選定することで追突事故削減に期待

▼道内国道の事故類型別死傷事故割合



▼主要渋滞箇所の渋滞対策後における事故発生状況



資料: ITARDA (平成29年-令和2年(国道のみ))

※主要渋滞箇所のうち平成28年度までに交差点改良対策が完了した24箇所の事故件数の合計

▼渋滞が起因となる事故



対応方針 (案)

- ▶ 主要渋滞箇所の未対策箇所のうち、渋滞に起因する事故状況を踏まえて事故危険区間に追加選定する



第14回北海道交通事故対策検討委員会

報告

4. ゾーン30プラスについて

4. ゾーン30プラスについて

1. ゾーン30プラスの創設について

○ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定

○ 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備

〔「ゾーン30プラス」の入口（イメージ）〕



<警察による交通規制>

■ 最高速度30km/hの区域規制等 (ゾーン30)



● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

<道路管理者による物理的デバイスの設置>

+

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク



スラローム

4. ゾーン30プラスについて

2. スムーズ横断歩道の設置状況

- ▶ 札幌市立西宮の沢小学校周辺と苫小牧市立澄川小学校周辺で、可搬式ハンプを用いたスムーズ横断歩道を試験設置
- ▶ 対策効果検証のため、ビデオカメラ調査、ETC2.0プローブデータの分析、小学校アンケート調査を実施
- ▶ 次頁以降に検証結果を掲載

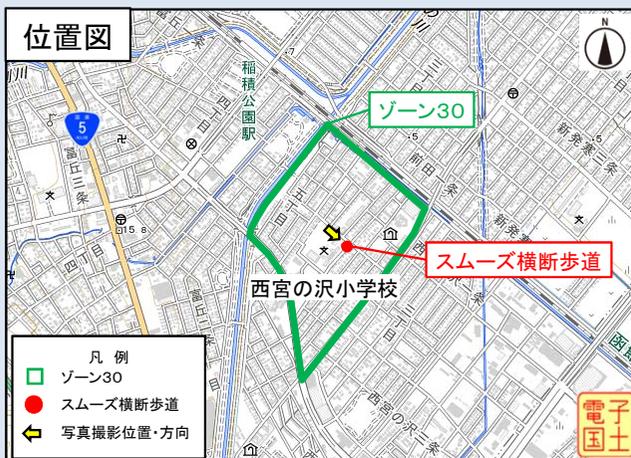
▼スムーズ横断歩道の設置状況

札幌市立西宮の沢小学校周辺

[実施主体]
札幌市

[設置地区]
北海道札幌市手稲区西宮の沢
(西宮の沢小学校周辺)

[設置期間]
令和3年9月4日～10月2日
(仮設)



現地状況(設置前)



現地状況(設置後)



苫小牧市立澄川小学校周辺

[実施主体]
苫小牧市

[設置地区]
北海道苫小牧市澄川町
(澄川小学校周辺)

[設置期間]
令和3年10月18日～11月8日
(仮設)



現地状況(設置前)



現地状況(設置後)



4. ゾーン30プラスについて

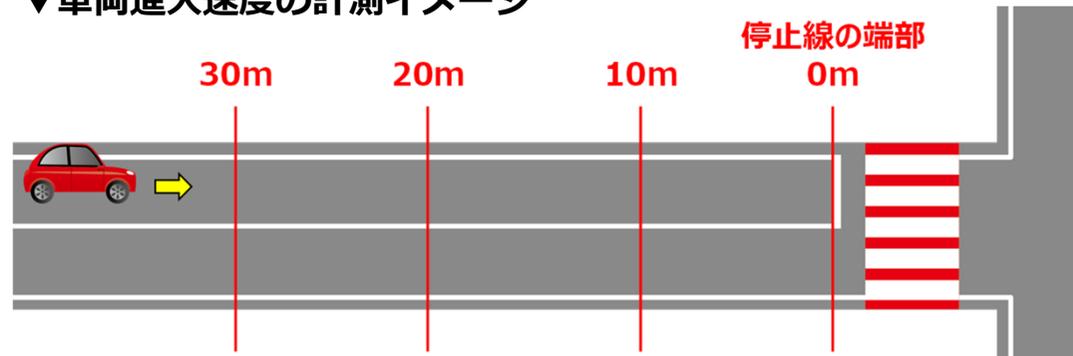
3. スムーズ横断歩道の対策効果(ビデオカメラ調査による効果検証①)

- ▶ ビデオカメラ調査は、スムーズ横断歩道の設置前後における横断歩道への車両進入速度や横断歩道手前での一時停止遵守率を計測するため、札幌市、苫小牧市ともにスムーズ横断歩道設置前後の1~3日間で調査を実施
- ▶ 車両進入速度は、スムーズ横断歩道から30m手前までを計測
- ▶ 札幌市、苫小牧市ともに、停止線から10mの区間で最大で約4km/h程度抑制

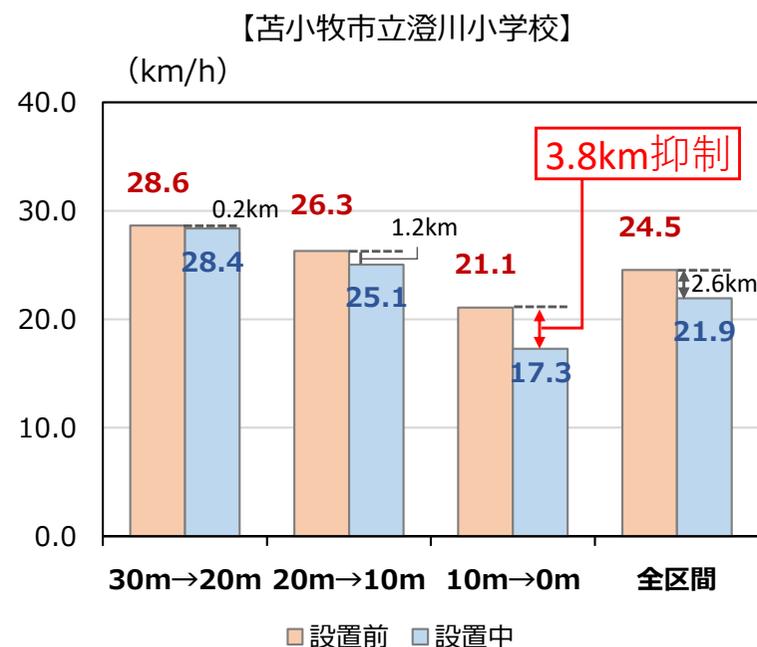
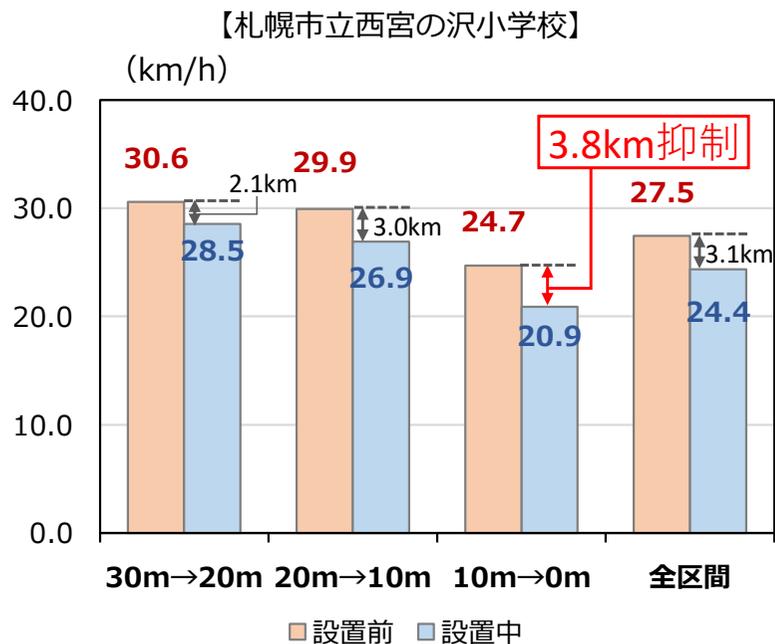
▼ビデオカメラ調査実施期間

札幌市立 西宮の沢小学校	設置前：令和3年8月30日（月）～9月1日（水）
	設置中：令和3年9月14日（火）～9月16日（木）
苫小牧市立 澄川小学校	設置前：令和3年10月13日（水）
	設置中：令和3年10月28日（木）

▼車両進入速度の計測イメージ



▼車両進入速度



4. ゾーン30プラスについて

3. スムーズ横断歩道の対策効果(小学校アンケート調査①)

- ▶ 札幌市立西宮の沢小学校、苫小牧市立澄川小学校の協力のもと、全校児童及び保護者を対象に実施
- ▶ 札幌市立西宮の沢小学校で約7割(542人中382人)、苫小牧市立澄川小学校で約5割(500人中261人)の回答率
- ▶ そのうち、スムーズ横断歩道を利用した児童は、札幌市立西宮の沢小学校で約3割(382人中126人)、苫小牧市立澄川小学校で約3割(261人中84人)

▼アンケート調査票

【札幌市立西宮の沢小学校】

スムーズ横断歩道に関するアンケート調査

○令和3年9月4日(土)～10月2日(土)の約1ヶ月間、スムーズ横断歩道を設置しました。
○スムーズ横断歩道を設置したことで、走る車の速さが遅くなり、横断歩道を歩く入りがいることが車を運転するドライバーからわかりやすくなりました。
○スムーズ横断歩道を実際に歩いてみたり、見てみたりして感じたことを教えてください。

▼スムーズ横断歩道を設置した場所

■保護者の方がご記入ください。(お子さまと一緒に読みながら回答をお願いします。)

質問1. お子さまの学年を教えてください。 ※ () 内に数字を書いてください。 () 年生

質問2. スムーズ横断歩道のうえを歩きましたか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① 歩いた ② 歩いていない

質問3. 設置することで、登下校の時の道路が安全になったと思いませんか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① とても安全になった ② すこし安全になった ③ 変わらない
④ 危なくなった ⑤ わからない

質問4. 設置することで、横断歩道が歩きやすくなったと思いませんか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① とても歩きやすくなった ② すこし歩きやすくなった ③ 変わらない
④ 歩きづらくなった ⑤ わからない

質問5. 設置前と比べて、走る車の速度が変わったと思いますか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① とても遅くなった ② すこし遅くなった ③ 変わらない
④ 速くなった ⑤ わからない

質問6. ほかに感じたことを自由に書いて下さい。空欄が足りなければ、この紙の裏をお願いします。

これでアンケートは終わりです。11/11(木)までに、担任の先生にご提出ください。
ご協力いただきありがとうございました。 北海道開発局 建設部 道路維持課

【苫小牧市立澄川小学校】

スムーズ横断歩道に関するアンケート調査

○令和3年10月18日(月)～11月8日(月)の約3週間、スムーズ横断歩道を設置しました。
○スムーズ横断歩道を設置したことで、走る車の速さが遅くなり、横断歩道を歩く入りがいることが車を運転するドライバーからわかりやすくなりました。
○スムーズ横断歩道を実際に歩いてみたり、見てみたりして感じたことを教えてください。

▼スムーズ横断歩道を設置した場所

■保護者の方がご記入ください。(お子さまと一緒に読みながら回答をお願いします。)

質問1. お子さまの学年を教えてください。 ※ () 内に数字を書いてください。 () 年生

質問2. スムーズ横断歩道のうえを歩きましたか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① 歩いた ② 歩いていない

質問3. 設置することで、登下校の時の道路が安全になったと思いませんか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① とても安全になった ② すこし安全になった ③ 変わらない
④ 安全になったと思わない ⑤ わからない

質問4. 設置することで、横断歩道が歩きやすくなったと思いませんか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

① とても歩きやすくなった ② すこし歩きやすくなった ③ 変わらない
④ 歩きやすくなったと思わない ⑤ わからない

質問5. 設置前と比べて、走る車の速度が変わったと思いませんか。 ※あてはまるものに○をつけてください。

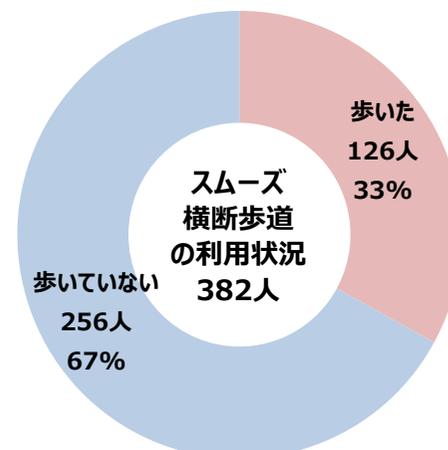
① とても遅くなった ② すこし遅くなった ③ 変わらない
④ 速くなった ⑤ わからない

質問6. ほかに感じたことを自由に書いて下さい。空欄が足りなければ、この紙の裏をお願いします。

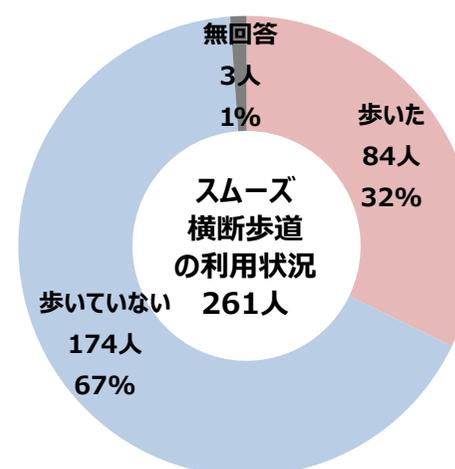
これでアンケートは終わりです。11/29(月)までに、担任の先生にご提出ください。
ご協力いただきありがとうございました。 北海道開発局 建設部 道路維持課

▼スムーズ横断歩道利用者数

【札幌市立西宮の沢小学校】



【苫小牧市立澄川小学校】



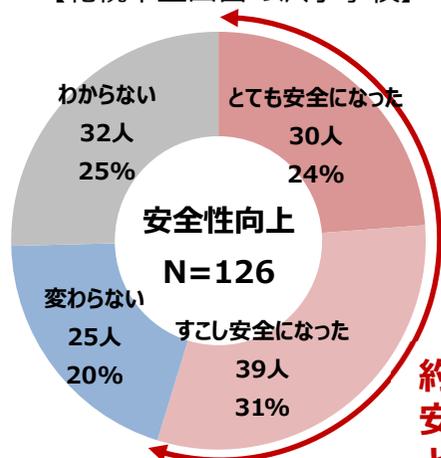
4. ゾーン30プラスについて

3. スムーズ横断歩道の対策効果(小学校アンケート調査②)

- ▶ 安全性に関する設問では、約6割～約8割が安全になったと回答
- ▶ 利用性に関する設問では、約5割～約7割が歩きやすくなったと回答
- ▶ 車両の速度に関する設問では、5割～約6割が遅くなったと回答

▼安全性向上

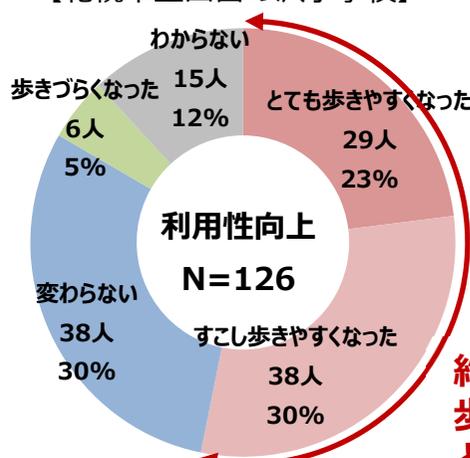
【札幌市立西宮の沢小学校】



約6割が安全になったと回答

▼利用性向上

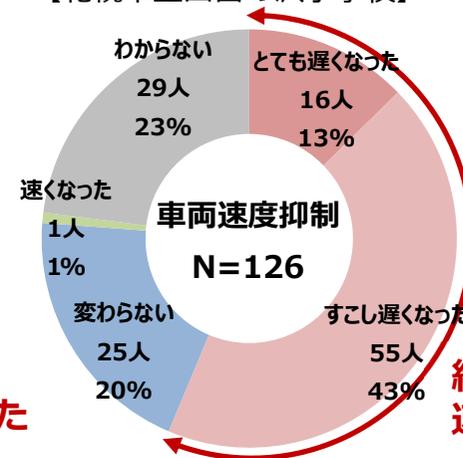
【札幌市立西宮の沢小学校】



約5割が歩きやすくなったと回答

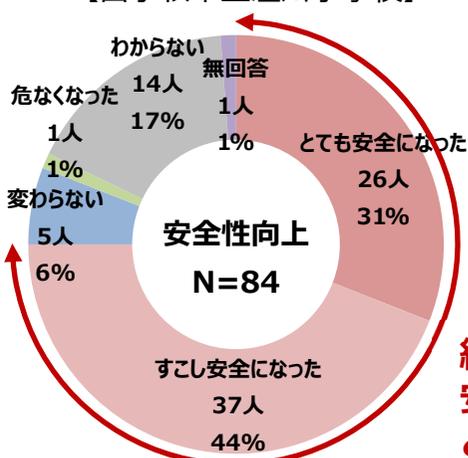
▼車両速度抑制

【札幌市立西宮の沢小学校】



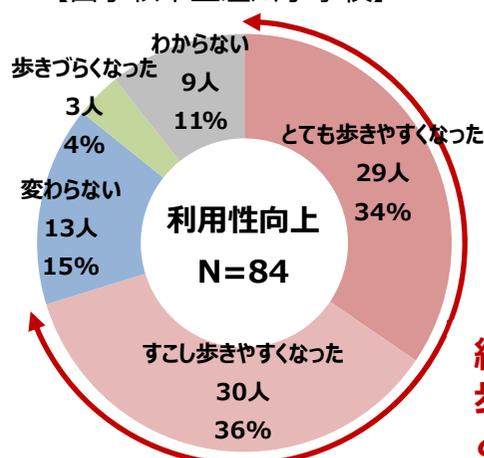
約6割が速度が遅くなったと回答

【苫小牧市立澄川小学校】



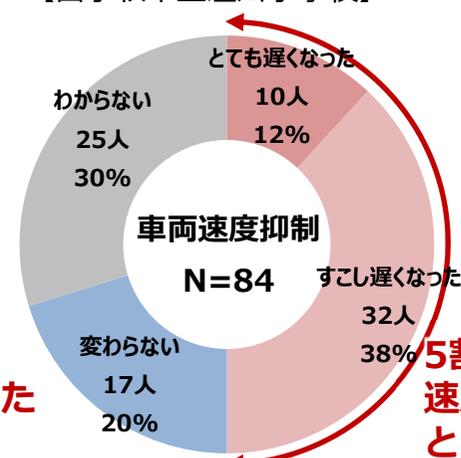
約8割が安全になったと回答

【苫小牧市立澄川小学校】



約7割が歩きやすくなったと回答

【苫小牧市立澄川小学校】



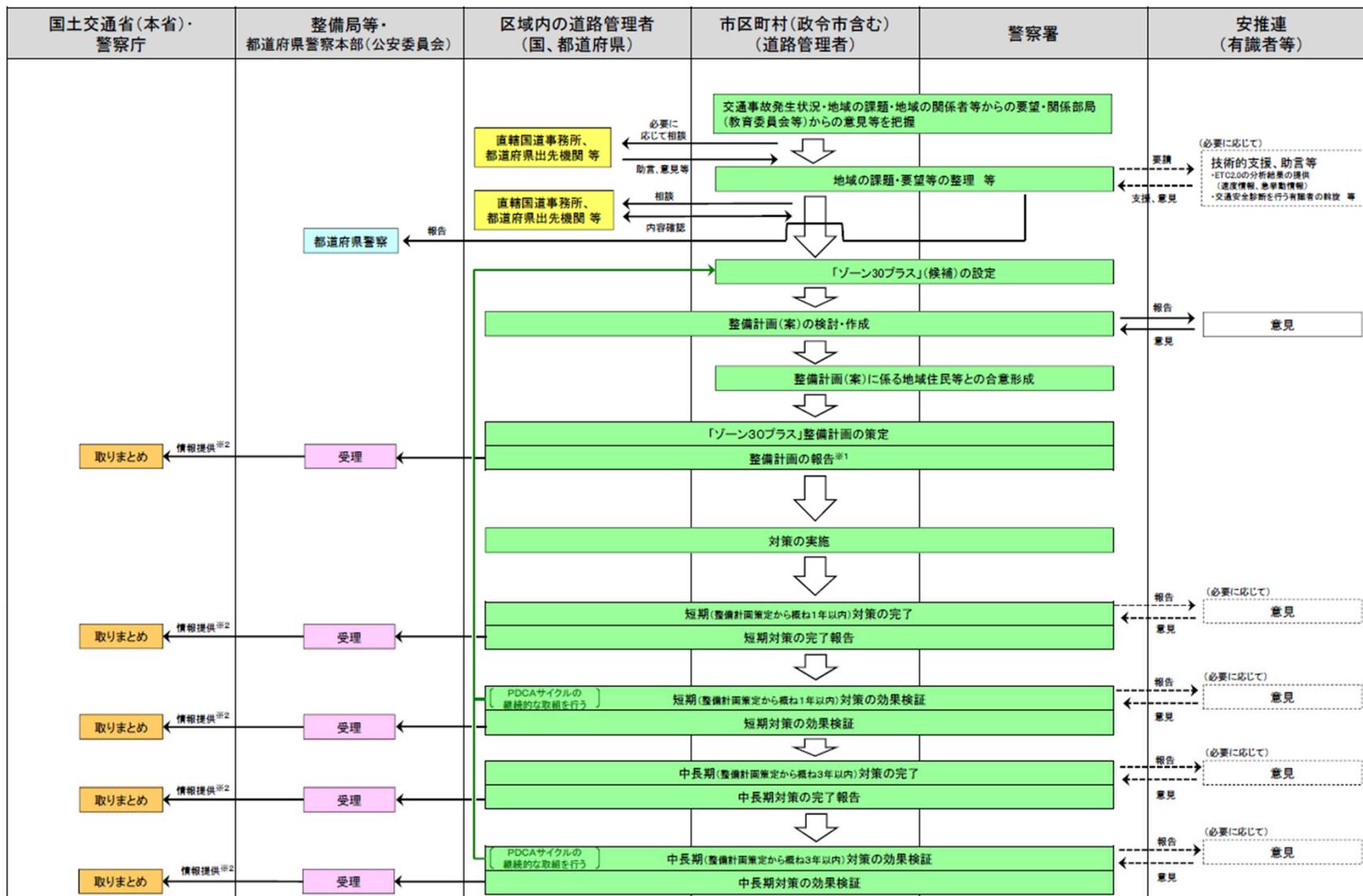
5割が速度が遅くなったと回答

4. ゾーン30プラスについて

4. 今後のゾーン30プラスの進め方について

➤ ゾーン30プラス整備計画(案)の検討・作成の際に、本委員会を通じて報告・意見交換を実施

▼「ゾーン30プラス」の取組フロー



※1: 都道府県警察本部及び整備局等への報告をもって「ゾーン30プラス」とする

※2: 毎年3月に取りまとめて情報提供する

4. ゾーン30プラスについて

4. 今後のゾーン30プラスの進め方について

▶ ゾーン30プラスの整備計画は、ゾーン30プラス整備区域、通学路、対策箇所が分かる箇所図や、短期・中長期対策の内容、推進体制及び構成メンバーを明記

▼「ゾーン30プラス」整備計画（記載例）



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	〇〇県	〇〇市	〇〇	R4. 1

ソフト面での対策も適切に組み合わせる

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	5	一部合意済	R4. 1	R4. 8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
3	狭さく	3	全て合意済	R4. 7	R4. 10
4	防護柵	2	一部合意済	R4. 1	R5. 1
5	カラー舗装化	1	全て合意済	R4. 1	R4. 8
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
9	ゾーン30プラス路肩表示(法定外表示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
11	大型自動車等通行止め(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4. 1	R4. 1
13	交通違反取締	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1
14	パトロール	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

推進体制・構成メンバー

<推進体制>
 ○〇市交通安全協議会
 ※既存の組織を活用

<構成メンバー>
 ・〇〇警察署
 ・〇〇国道事務所
 ・〇〇県〇〇事務所
 ・〇〇市
 ・〇〇市教育委員会
 ・〇〇自治会

【中長期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議前	R4. 5	R6. 10
16	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4. 5	R6. 10
17	歩道設置	1	全て合意済	R4. 8	R6. 7

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

【路線等における対策^(注)】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
18	ハンブ	1	一部合意済	R4. 1	R4. 8
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
20	狭さく	1	全て合意済	R4. 7	R4. 10
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4. 1	R4. 10
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4. 1	R4. 10

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

4. ゾーン30プラスについて

5. ゾーン30プラス整備計画～札幌市豊平区福住の事例～

- ▶ 札幌市豊平区福住地区では、既存の対策に加えて新たにゾーン30プラスを示す看板・路面表示を整備
- ▶ 推進体制は国、自治体、警察、地元小学校、町内会等が入った既存の組織を活用



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	北海道	札幌市	福住	R4. 1

【短期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	狭さく	2	全て合意済	H25. 6	H25. 11
2	30km/h規制(標識)	5	全て合意済	H25. 6	H25. 11
3	30km/h規制(路面標示)	11	全て合意済	H25. 6	H25. 11
4	大型看板	2	全て合意済	H25. 6	H25. 11
5	外側線設置	2	全て合意済	H25. 6	H25. 11
6	ゾーン30プラス看板	6	全て合意済	R4. 9	R4. 10
7	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	6	全て合意済	R4. 9	R4. 10

推進体制・構成メンバー
 <推進体制>
 札幌市交通安全協議会
 ※既存の組織を活用
 <構成メンバー>
 ・豊平警察署
 ・札幌開発建設部
 ・札幌市
 ・福住小学校
 ・福住地区連合町内会
 ・ゾーン30区域内6単町内会

新たにゾーン30プラスを示す看板・路面表示を整備

推進体制は国、札幌市、警察、地元小学校、町内会等からなる既存の組織を活用

【中長期対策】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

【路線等における対策^{注1)}】

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策



第14回北海道交通事故対策検討委員会

報告

5. 今後の予定

第14回 委員会（今回）

- これまでの取組経緯について報告
- 事故危険区間（令和1年度、令和2年度評価対象）のフォローアップ（中間・最終評価）結果について審議
- 近年の事故特性を踏まえた事故危険区間の追加選定方針について審議
- ゾーン30プラスについて報告



第15回 委員会（令和5年3月頃）の予定

- 事故危険区間（令和3年度、令和4年度評価対象）のフォローアップ（中間・最終評価）結果について審議
- 事故危険区間の追加選定箇所（案）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