



第17回北海道交通事故対策検討委員会

・検討委員会資料(本編)

目次

報告	▶ 1. 取組経緯・事故分析について 2
報告	▶ 2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について 9
報告	▶ 3. 通学路・生活道路対策に関する取組について 16
審議	▶ 4. 事故危険区間のフォローアップについて 27
審議	▶ 5. 事故危険区間のフォローアップ手法について 31
審議	▶ 6. 令和7年度の事故危険区間追加選定方針について 39
報告	▶ 7. 今後の予定 46

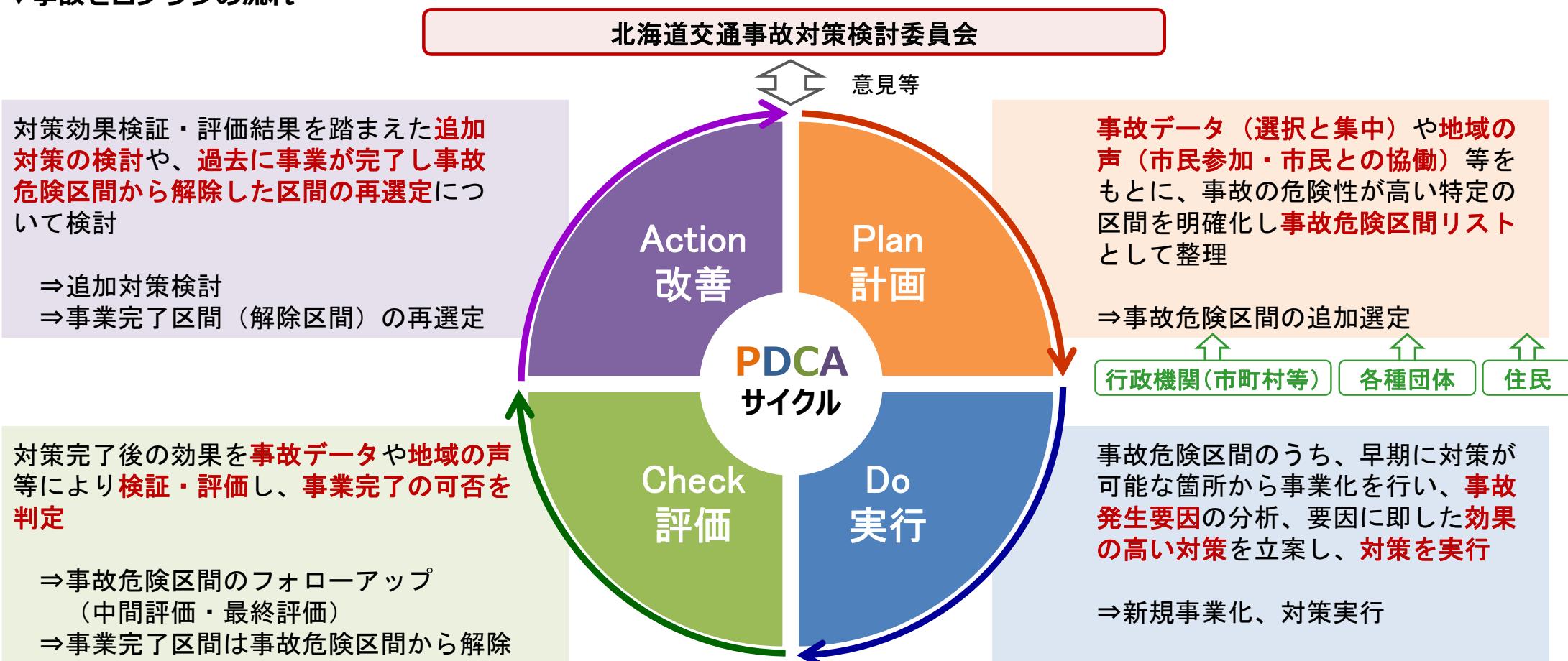


1. 取組経緯・事故分析について

1. これまでの取組経緯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②

- これまでに事故ゼロ委員会を計16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



1. これまでの取組経緯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》 (平成22年度から選定開始)

	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 [令和4年度～]死傷事故率300件/億台 [#] 以上 かつ 死傷事故年平均1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など顕在的・潜在的な危険箇所）

《ヒヤリハットデータに基づく選定》 (平成28年度から選定開始)

	これまでの選定基準
潜在的危険区間	[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) [令和4年度～]急ブレーキ発生頻度の上位10% (データ分析期間：平成30年～令和2年、各年上位10%に該当)

《地域の声に基づく選定》 (平成22年度から選定開始)

	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

《近年の事故特性を踏まえた選定》 (令和4年度から選定開始)

	これまでの選定基準
自転車事故リスク区間	自転車活用推進計画において、自転車ネットワーク路線に指定されている区間や警察で定める自転車指導啓発重点地区・路線に該当する箇所
渋滞起因事故多発区間	主要渋滞箇所のうち未対策の箇所

1. これまでの取組経緯④

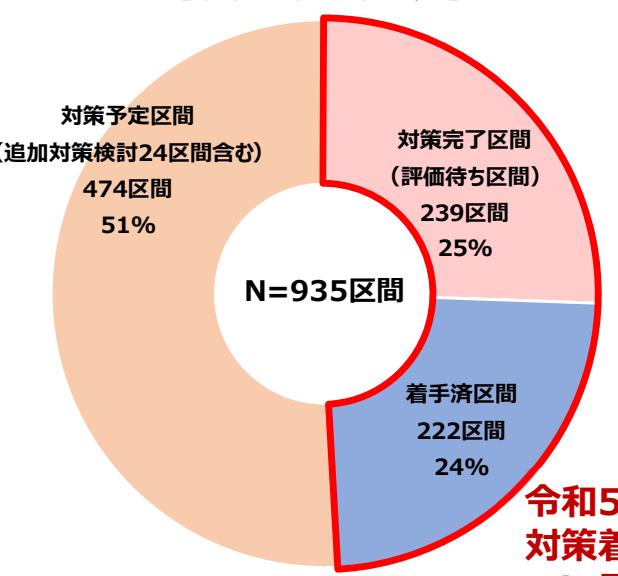
- これまで平成22年度から令和4年度まで計5回事故危険区間の選定を行い、合計1,702区間の事故危険区間を選定
- 現在は、令和5年度末までにフォローアップにより対策効果が認められた767区間が事故危険区間から解除され、合計935区間を事故危険区間として管理。そのうち、令和6年度末時点で588区間(約63%)が対策着手済

▼全道の事故危険区間の選定箇所数

選定年度	平成22年度選定			平成25年度選定			平成28年度選定			令和1年度選定			令和4年度選定			小計			計							
	選定条件別	事故データ	地域の声	計	事故データ	地域の声	計	事故データ	地域の声	ヒヤリハット	計	事故データ	地域の声	ヒヤリハット	自転車事故リスク	渋滞事故多発	計	事故データ	地域の声	ヒヤリハット	自転車事故リスク	渋滞事故多発				
国道	56	18	74	35	90	125	75	150	92	317	16	44	36	96	60	89	9	45	29	232	242	391	137	45	29	844
道道	-	-	-	2	4	6	29	5	-	34	-	-	-	-	16	-	-	-	16	47	9	-	-	-	56	
市道	-	-	-	4	0	4	6	0	-	6	-	-	-	-	25	-	-	-	25	35	0	-	-	-	35	
計	56	18	74	41	94	135	110	155	92	357	16	44	36	96	101	89	9	45	29	273	324	400	137	45	29	935

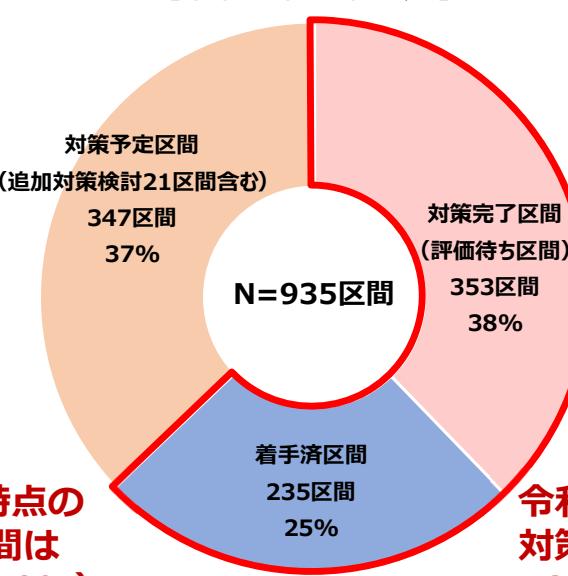
▼全道の事故危険区間の対策実施状況

【令和5年度末時点】



令和5年度末時点の
対策着手済区間は
461区間 (約49%)

【令和6年度末時点】



令和6年度末時点の
対策着手済区間は
588区間 (約63%)

対策完了区間 (評価待ち区間)
着手済区間
対策予定区間

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)

対策に着手し、現在対策実施中の区間

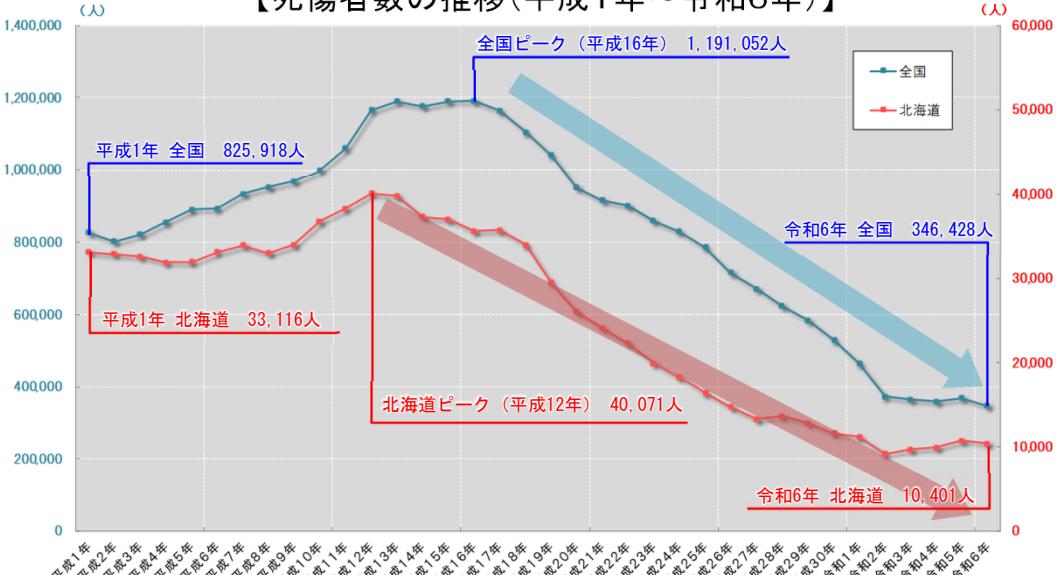
対策に着手していない区間 (最終評価により追加対策検討と判定された区間を含む)

1. 取組経緯・事故分析について

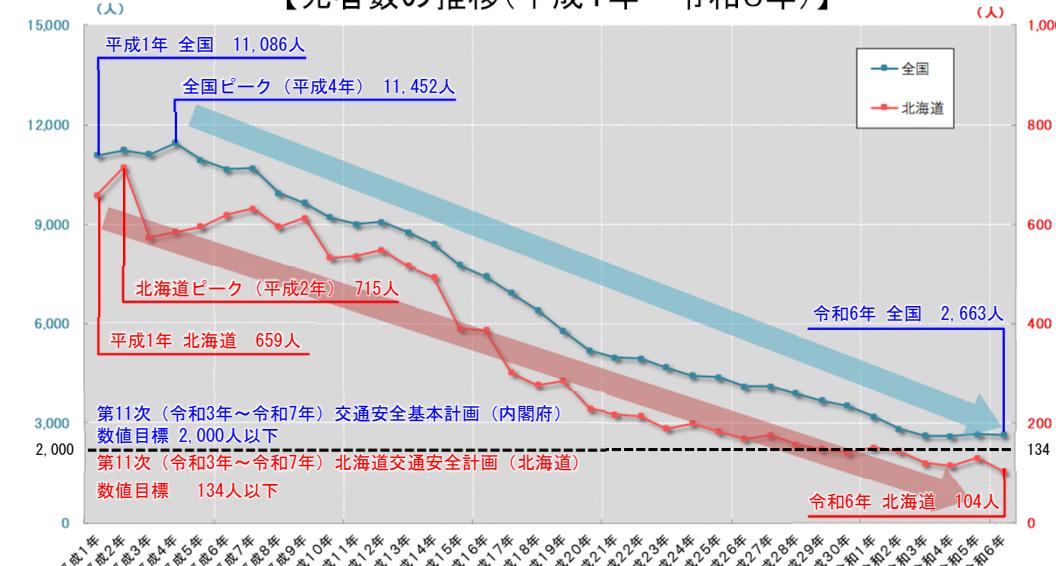
2. 交通事故の推移

▶ 北海道における死傷者数及び死者数はピーク時から減少傾向であり、令和6年の死者数は104人と過去最少

【死傷者数の推移(平成1年～令和6年)】



【死者数の推移(平成1年～令和6年)】



【北海道における交通事故死者数の全国順位】

《平成》 (単位：人)

	1位	2位	3位
平成1年	北海道 659	神奈川 565	愛知 545
平成2年	北海道 715	大阪 571	愛知 540
平成3年	愛知 589	北海道 573	大阪 550
平成4年	北海道 585	愛知 574	千葉 544
平成5年	北海道 595	愛知 556	千葉 553
平成6年	北海道 619	愛知 527	兵庫 490
平成7年	北海道 632	愛知 517	兵庫 482
平成8年	北海道 595	兵庫 497	千葉 465
平成9年	北海道 613	千葉 464	愛知 444
平成10年	北海道 533	愛知 426	千葉 404
平成11年	北海道 536	千葉 422	埼玉 410
平成12年	北海道 548	愛知 450	千葉 416
平成13年	北海道 516	愛知 413	千葉 390
平成14年	北海道 493	愛知 468	千葉 379
平成15年	愛知 428	北海道 391	埼玉 369
平成16年	愛知 435	北海道 387	千葉 332
平成17年	愛知 407	埼玉 322	千葉 305
平成18年	愛知 389	北海道 277	千葉 266
平成19年	愛知 326	北海道 286	東京 269
平成20年	愛知 318	埼玉 232	北海道 228
平成21年	愛知 281	北海道 218	埼玉 207
平成22年	愛知 256	北海道 215	東京 215
平成23年	愛知 276	東京 215	埼玉 207
平成24年	愛知 235	北海道 200	埼玉 200
平成25年	愛知 219	兵庫 187	千葉 186
平成26年	愛知 204	神奈川 185	千葉・兵庫 182
平成27年	愛知 213	大阪 196	千葉 180
平成28年	愛知 212	千葉 185	大阪 161
平成29年	愛知 200	埼玉 177	東京 164
平成30年	愛知 189	千葉 186	埼玉 175

《令和》 (単位：人)

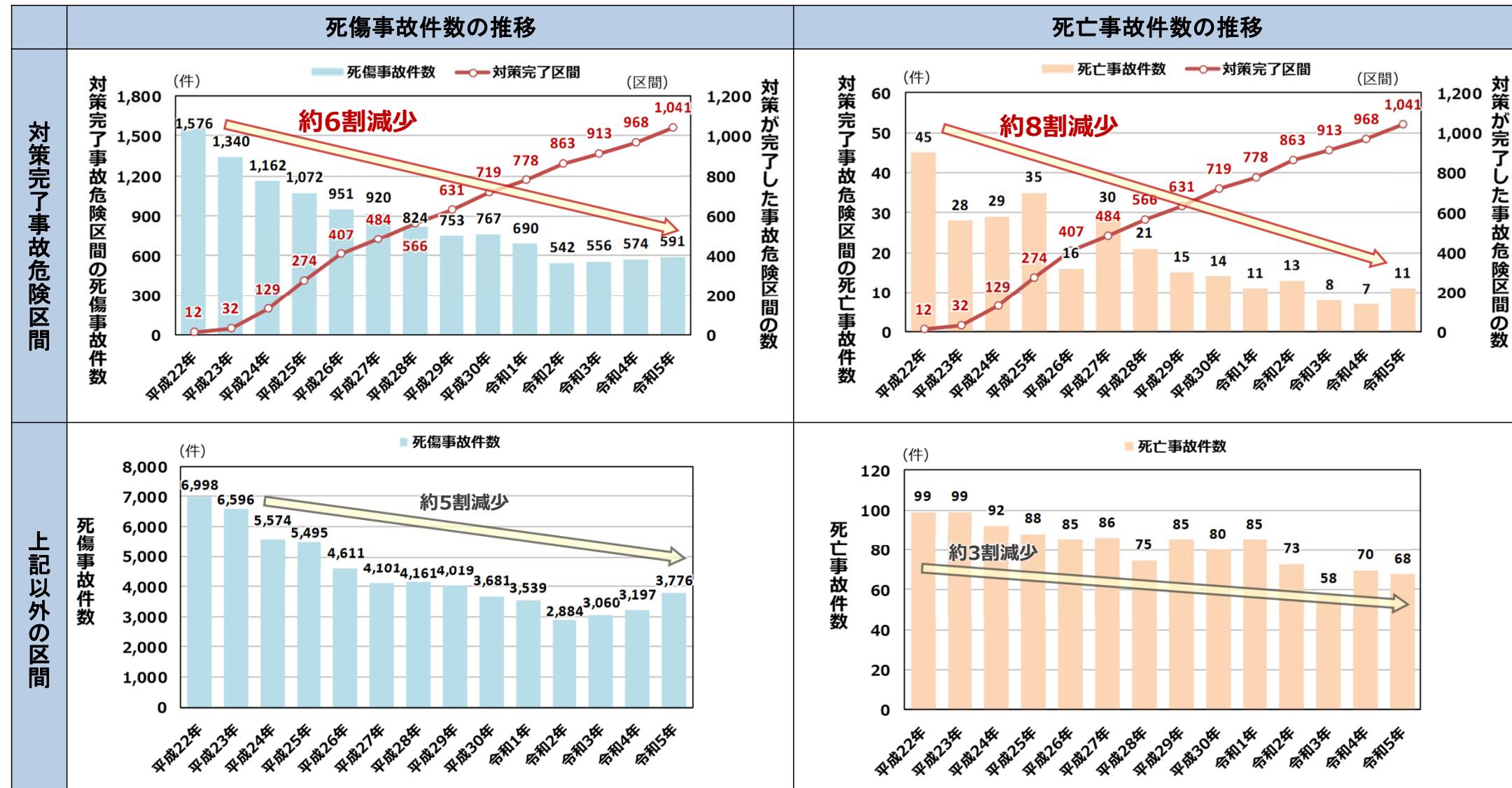
	1位	2位	3位
令和1年	千葉 172	愛知 156	北海道 152
令和2年	東京 155	愛知 154	北海道 144
令和3年	神奈川 142	大阪 140	東京 133
令和4年	大阪 141	愛知 137	東京 132
令和5年	大阪 148	愛知 145	東京 136
令和6年	東京 146	愛知 141	千葉 131
…	北海道 120	5位	
…	北海道 115	6位	
…	北海道 131	4位	
…	北海道 104	8位	

事故ゼロプラン開始

資料:警察庁、北海道警察、ITARDA
※令和6年の値は速報値

4. 事故ゼロプラン推進による効果

▶ 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完了区間増加に伴い年々減少、平成22年から令和5年にかけて死傷事故は約6割減少、死亡事故は約8割減少



資料:ITARDA(平成22年～令和5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・令和4年選定区間(全道、N=1,702区間)を対象

報告

第17回北海道交通事故対策検討委員会

2. 前回委員会の主なご意見と 対応状況について

1. 前回委員会における主なご意見と対応状況

◆第16回委員会の開催日時及び開催場所

- ・令和6年3月14日 13時30分～15時00分
- ・T K P 札幌駅カンファレンスセンター3階ホール3B会議室（札幌市北区北7条西2丁目9）

◆審議内容と承認事項

- ・これまでの委員会において最終評価を実施し、追加対策とならなかった**事業完了区間を事故危険区間から解除**
- ・事故危険区間における未着手区間のうち、**緊急対策に着手していた区間を着手済み区間として管理**

◆審議内容以外の主なご意見

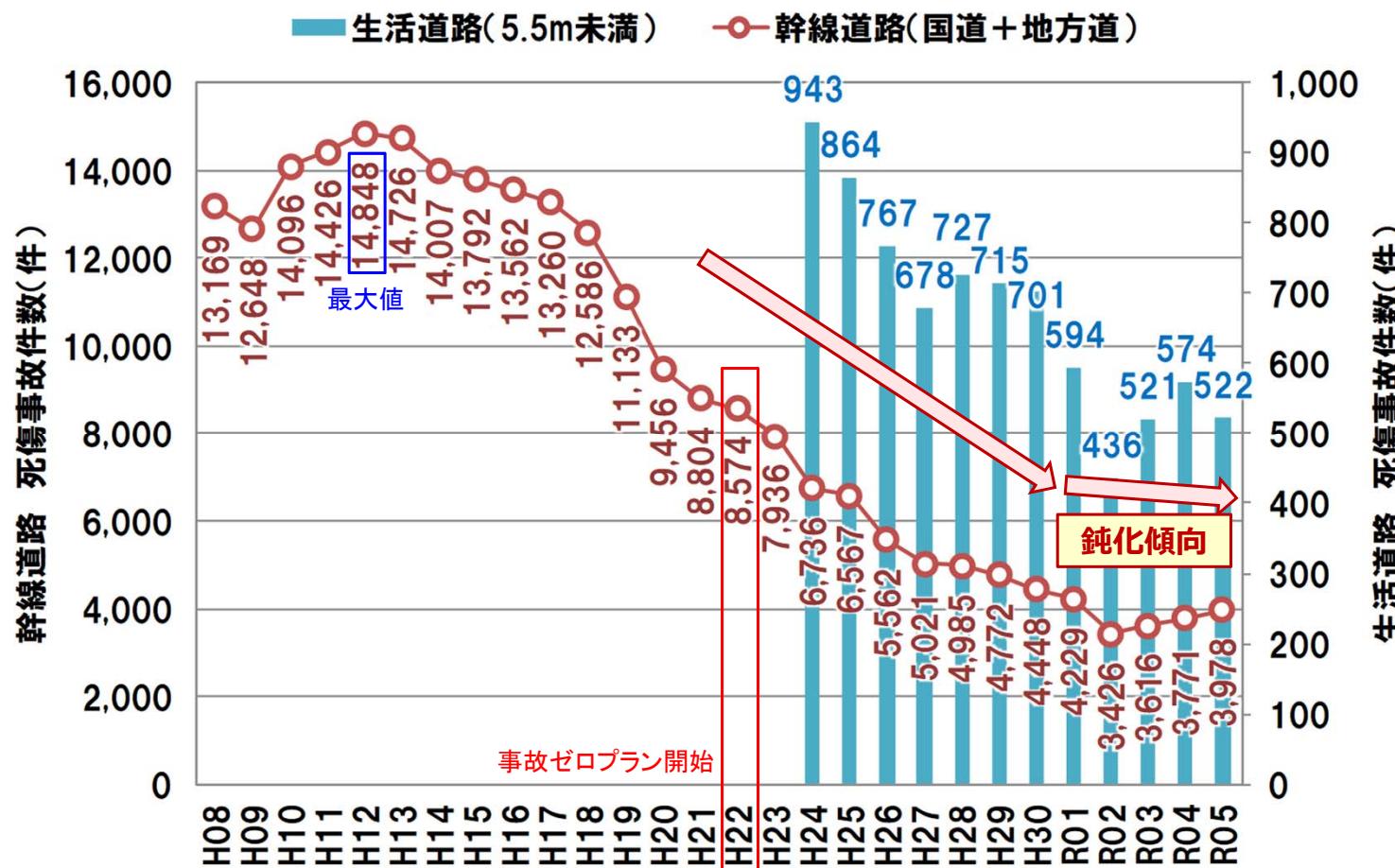
委員からの主なご意見	その後の動き	対応資料
横断歩道での車両の一時停止率が他の都府県と比べて低いため、 遵守率向上には啓発活動に加え、他の都府県が実施しているキャンペーン活動も有効 であると考える。また、ゾーン30や可搬型ハンプ等の対策と現地における指導を組み合わせることも効果的である。	北海道内及び全国の交通安全ソフト対策事例についてご紹介	参考資料 P5～P16
インバウンドがコロナ禍以前の状態まで回復しており、来訪手段も大型バスからレンタカー利用に変化していると感じる。例えば、交通ルール周知動画を作成し、 来日する前に動画を視聴してもらうなどの啓発活動も検討 すべき。	外国人ドライバー向けに作成された交通ルールを周知するための動画（北海道大学作成）をご紹介	本委員会で ご紹介 参考資料 P17
ゾーン30による対策だけではなく、 外周道路の整備を推進 することで、 生活道路の抜け道利用抑制 に繋がる。	「生活道路における交通安全対策検討委員会（国土交通省）」にて、幹線道路を含めた包括的な安全対策の推進に向けた方向性を検討中	参考資料 P18
子どもの自転車事故による被害軽減に向けては、 ヘルメットの着用率向上も重要な視点 。	令和6年度に実施した関係機関の取組についてご紹介	参考資料 P19～P23
委員会設立当初には無かった事故特性が増加しており、下げ止まりとなっている令和の傾向とマッチングしないと考える。従来と同じような取組を繰り返さずに、 新たな取り組み方で事故ゼロに向けた方針を検討 し、示して頂きたい。	本委員会の組織体制強化についてご説明	本資料 P15

➡ ソフト対策や生活道路に関するご意見が多い傾向であった

2. 幹線道路と生活道路における死傷事故件数の推移

- 道内の死傷事故件数推移を見ると、国道や地方道など幹線道路の減少率は、事故ゼロプラン開始当初のH22比で5割以上減少している一方で、生活道路の車道幅員5.5m未満においては約4割と幹線道路に比べて減少率が低い
- 直近5年での減少率を見ると、事故減少は鈍化傾向にあると言える

▼道路種別の死傷事故件数の推移



幹線道路（国道+地方道）

[H22]8,574件
[R05]3,978件
→ [減少率]約54%

[R01]4,299件
[R05]3,978件
→ [減少率]約7%

生活道路（幅員5.5m未満）

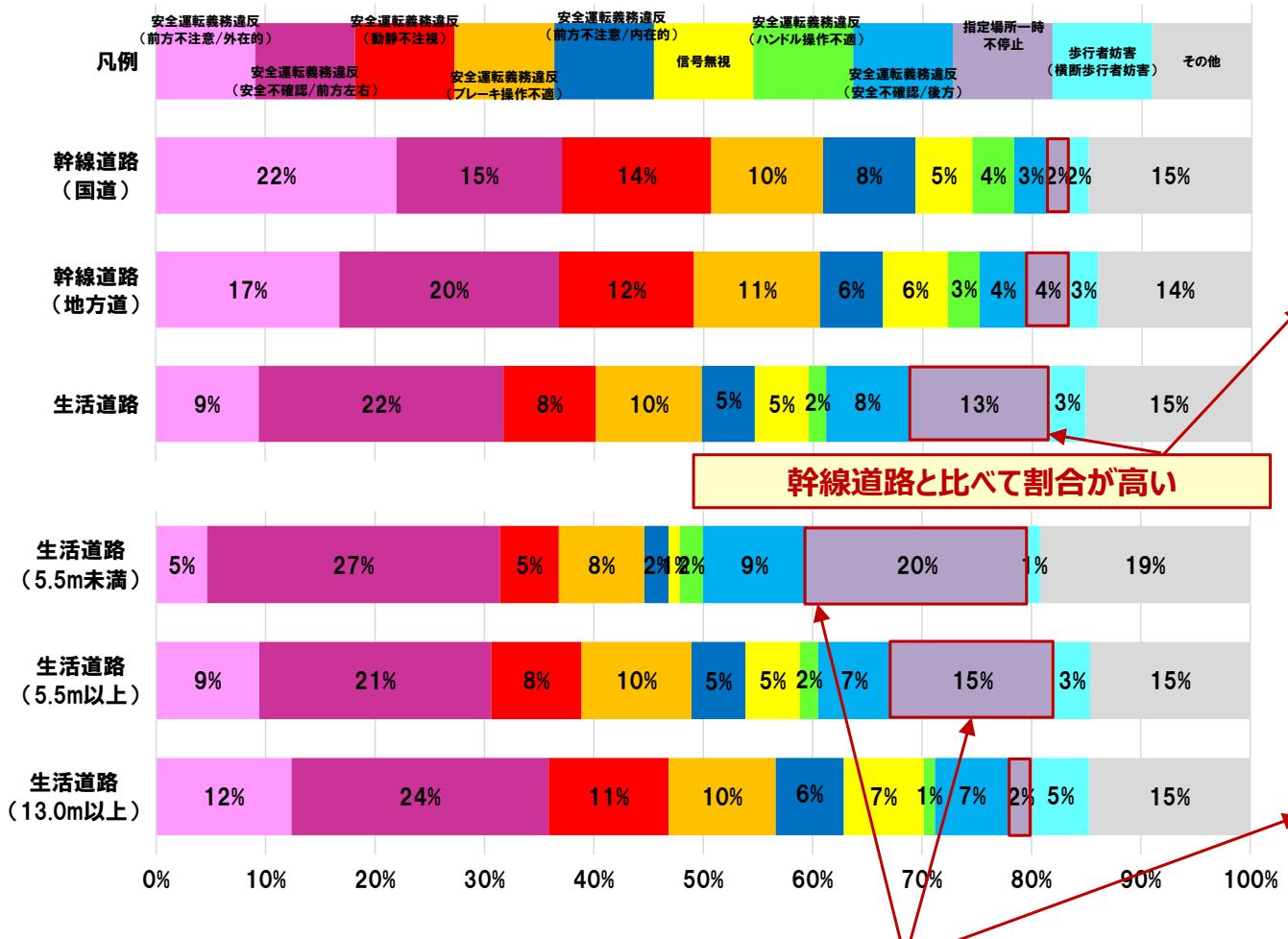
[H24]943件
[R05]522件
→ [減少率]約45%

[R01]594件
[R05]522件
→ [減少率]約12%

3. 道路種別・幅員別の法令違反割合

- 死傷事故における道路種別の法令違反割合を見ると、国道は「安全運転義務違反(前方不注意/外在的)」が最も多く、
地方道及び生活道路は「安全運転義務違反(安全不確認/前方左右)」が最多多い
- 生活道路の特徴として、指定場所一時不停止の割合が2番目に高い

▼死傷事故における道路種別・幅員別の法令違反割合



《道路種別》

法令違反	幹線道路(国道)	幹線道路(地方道)	生活道路
安全運転義務違反(前方不注意/外在的)	1位	2位	4位
安全運転義務違反(安全不確認/前方左右)	2位	1位	1位
安全運転義務違反(動静不注視)	3位	3位	5位
安全運転義務違反(ブレーキ操作不適)	4位	4位	3位
安全運転義務違反(前方不注意/内在的)	5位	6位	8位
信号無視	6位	5位	7位
安全運転義務違反(ハンドル操作不適)	7位	9位	13位
安全運転義務違反(安全不確認/後方)	8位	7位	6位
指定場所一時不停止	12位	8位	2位
歩行者妨害(横断歩行者妨害)	11位	10位	9位
優先通行妨害	9位	11位	11位
安全運転義務違反(安全速度)	10位	12位	15位
交差点安全進行義務違反(交差道路通行車両)	19位	15位	10位

《幅員別(生活道路)》

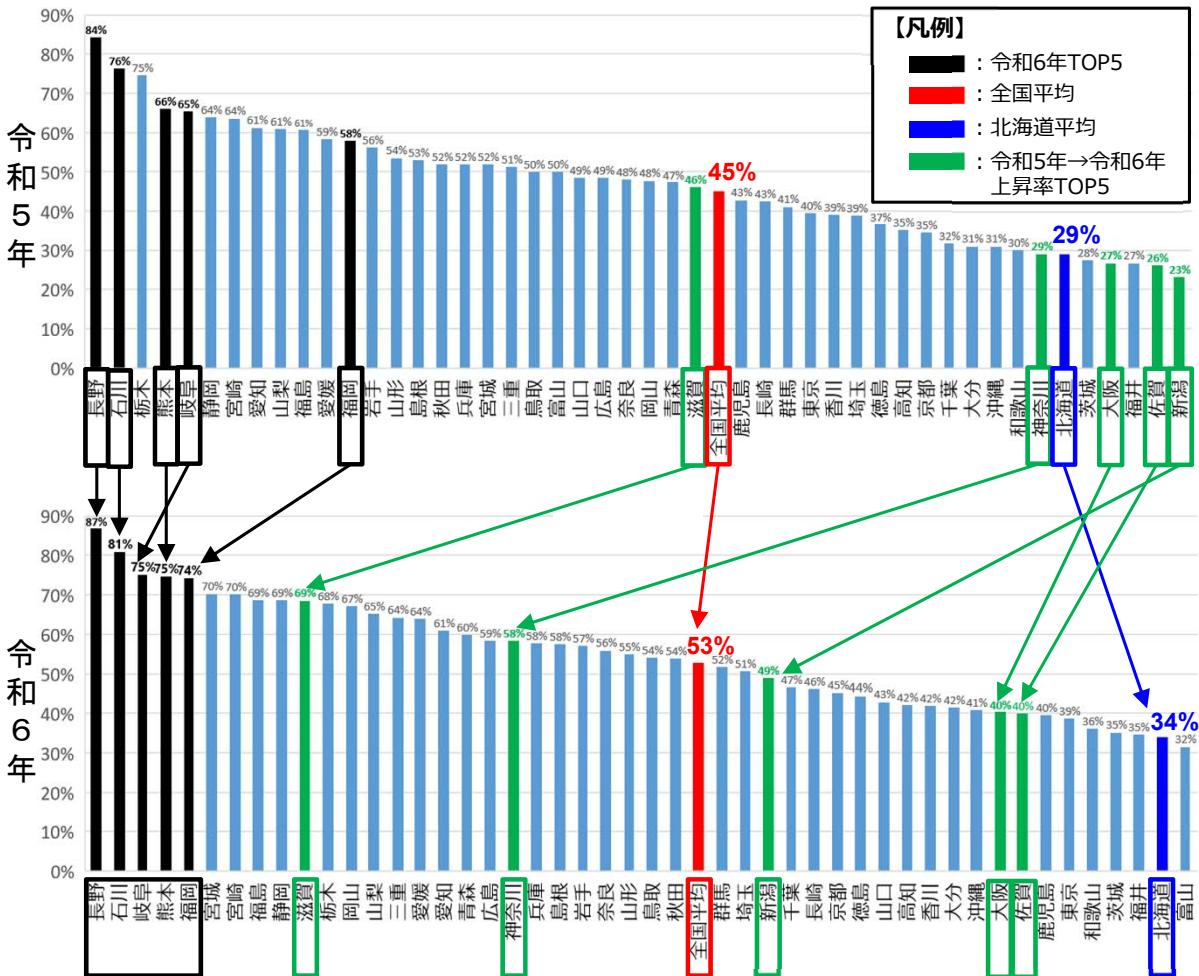
法令違反	生活道路(5.5m未満)	生活道路(5.5m以上)	生活道路(13.0m以上)
安全運転義務違反(前方不注意/外在的)	7位	4位	2位
安全運転義務違反(安全不確認/前方左右)	1位	1位	1位
安全運転義務違反(動静不注視)	6位	5位	3位
安全運転義務違反(ブレーキ操作不適)	4位	3位	4位
安全運転義務違反(前方不注意/内在的)	9位	8位	7位
信号無視	15位	7位	5位
安全運転義務違反(ハンドル操作不適)	11位	13位	15位
安全運転義務違反(安全不確認/後方)	3位	6位	6位
指定場所一時不停止	2位	2位	10位
歩行者妨害(横断歩行者妨害)	14位	9位	8位
優先通行妨害	8位	11位	9位
安全運転義務違反(安全速度)	12位	14位	20位
交差点安全進行義務違反(交差道路通行車両)	5位	10位	13位

2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について

4. 横断歩道の一時停止率

- ▶ 北海道における信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率は、令和5年から令和6年にかけて5%上昇しているものの、令和6年は全国ワースト2位であり、全国平均を大幅に下回る
 - ▶ また、横断歩行者妨害による死傷事故件数も、令和5年から令和6年にかけて1.6倍に増加

▼信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率※（令和5年→令和6年）



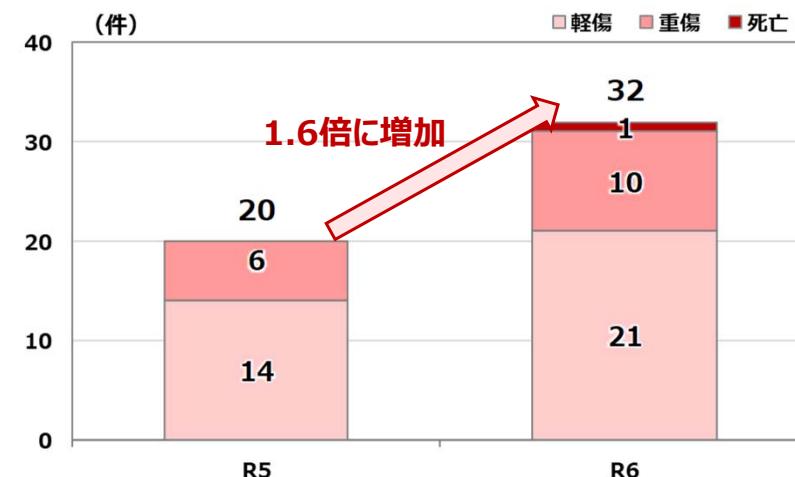
資料：(一社)日本自動車連盟

信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査(2024年調査結果)より作成
(<https://iaf.or.jp/common/safety-drive/library/survey-report/2024-crosswalk>)

(<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/library/survey-report/2024-crosswalk>

※調査期間：令和6年8月7日～8月28日のうち、月曜日から金曜日の平日のみ
調査時間：上記期間のうち10時～16時の間
調査場所：各都道府県2箇所ずつ（全国合計94箇所）の信号機が設置されていない横断歩道
センター＝ラインのある片側1車線道路で、原則として、調査場所の前後5m以内に
十字路および丁字路交差点がない箇所で、道路幅員が片側2.75m～3.5m、交通量
が3～8台/分（目安）とし、制限速度が時速40～60km程度の箇所
詳細の調査場所は非公表
調査対象：上記の横断歩道を通過する車両
横断歩行者側の車線を走行する自家用自動車、自家用トラック（白ナンバー）
調査方法：横断歩行者はJAF職員（横断歩道の立ち位置や横断しようとするタイミングを統一）
調査回数は1箇所50回の横断（合計100回の横断）
調査台数：全国合計6,647台

【信号機のない交差点における 横断歩行者妨害の死傷事故件数（令和5年→令和6年）】



資料:北海道警察提供データ(令和5年、令和6年)
横断歩行者妨害:横断歩道を渡ろうとする歩行者を
一時停止せずに通行を妨げる違反

5. 生活道路における事故削減に向けた対策方針

▶ 今後の生活道路における事故削減に向けては、ハンプ・スムーズ横断歩道の設置や狭さくなどの物理的な対策のほか、マナーアップ活動や交通指導・取り締まり等のソフト対策を組み合わせた対応が重要

ハンプ・スムーズ横断歩道 (人対車両対策)



物理的な対策

交差点部の狭さによる速度抑制 (出会い頭対策)



止まれのカラー路面表示 (一時不停车対策)



等

《マナーアップ活動》



ソフト的な対策

《動画による啓発活動》



《交通指導・取り締まり》



等

全国のソフト対策事例については参考資料に掲載

6. ソフト対策の更なる取組推進に向けた本委員会の体制強化

- 今後、ハード・ソフトの両面から事故ゼロプランの推進を図るため、「北海道環境生活部くらし安全局道民生活課交通安全係」と「北海道警察本部交通部企画課交通安全対策係」を委員・幹事会メンバーに追加(本委員会の設置要綱についても改訂)

学識経験者等

【北海道大学】

- ・名誉教授(○委員長)

【北見工業大学】

- ・地域未来デザイン工学科教授

【(一財)北海道交通安全協会】

- ・交通安全推進部長

【(公社)北海道交通安全推進委員会】

- ・事務局次長

オブザーバー

【(公社)北海道トラック協会】

【北海道PTA連合会】

【札幌市PTA協議会】

「・」:委員もしくはオブザーバーとして委員会に参加

「└」:幹事会メンバー

赤字は本委員会・幹事会から追加される関係者

行政関係者

【北海道】

- ・建設部土木局道路課長

- └建設部土木局道路課 道路計画G主幹

- └建設部土木局道路課 高速道・市町村道G主幹

- ・環境生活部くらし安全局道民生活課交通安全担当課長

- └環境生活部くらし安全局道民生活課交通安全担当課長補佐

北海道交通安全対策会議
を運営

【札幌市】

- ・建設局土木部長

- └建設部土木局道路課 道路計画担当課長

【東日本高速道路株式会社 北海道支社】

- ・道路事業部交通技術課長

- └道路事業部交通技術課 課長代理

【北海道警察本部】

- ・交通部参事官兼交通企画課長

- └交通部交通企画課 事故分析担当課長補佐

- └交通部交通企画課 交通安全対策担当課長補佐

各関係機関との啓発活動を所掌

- ・交通部交通規制課長

- └交通部交通規制課 規制第三担当課長補佐

【国土交通省 北海道開発局】

- ・建設部道路計画課長

- └建設部道路計画課 課長補佐

- ・建設部道路維持課長

- └建設部道路維持課 特定道路事業対策官(※事務局)

- ・建設部地方整備課長

- └建設部地方整備課 地域事業管理官

報告

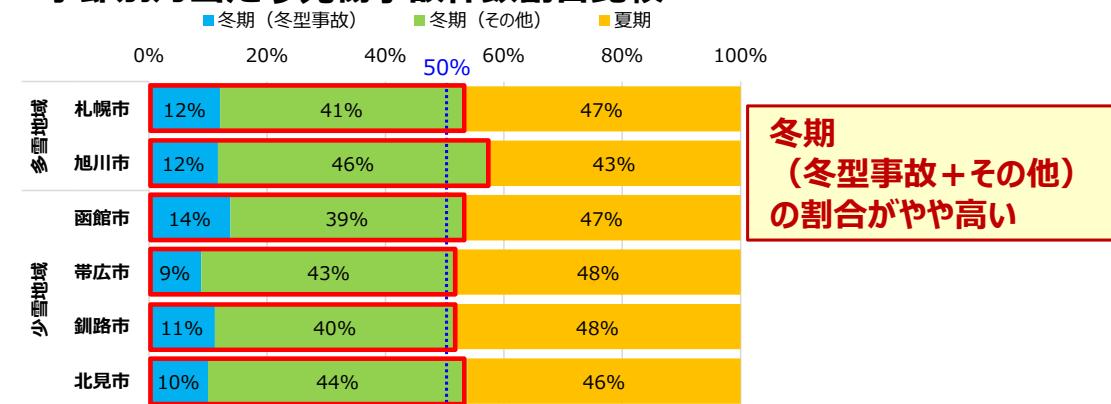
第17回北海道交通事故対策検討委員会

3. 通学路・生活道路対策 に関する取組について

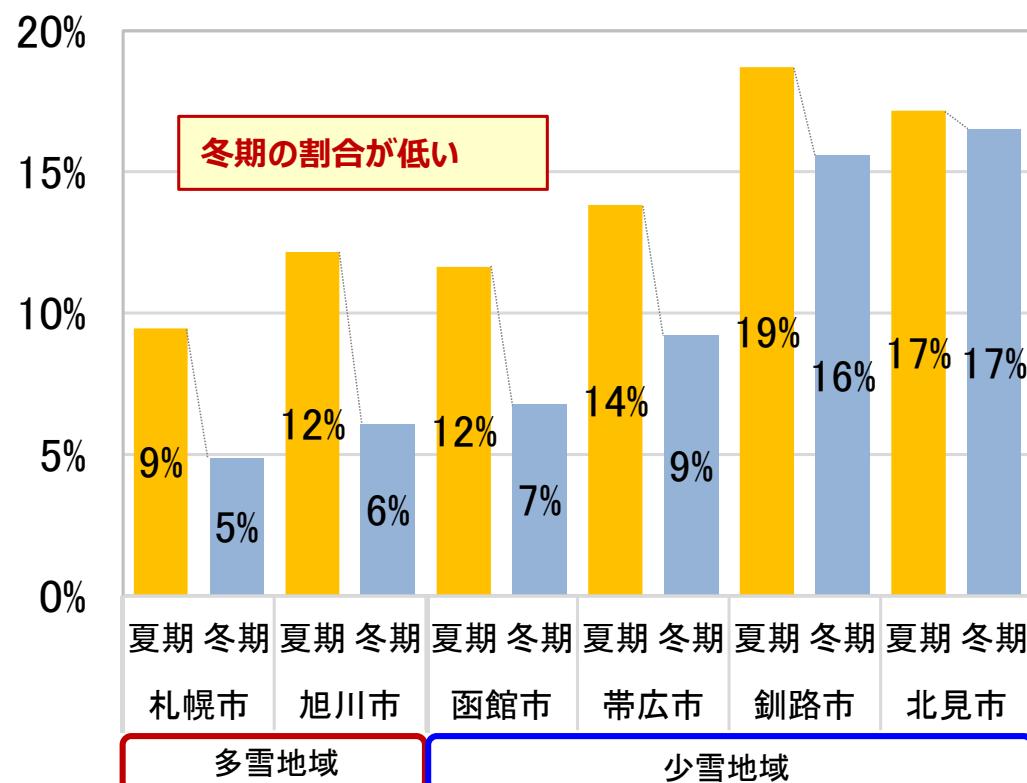
1. 生活道路における季節別の事故分析

- 北海道内の生活道路における死傷事故は、季節別に月当たり死傷事故件数の割合をみると、スリップ等の冬型事故が発生することもあり、冬期の方がやや多い傾向にあるが、直近10年間の推移をみると、**冬期の方が減少率が高い傾向**
- 生活道路では冬期の方が重大事故割合が低く、さらに多雪地域の方が少雪地域よりも重大事故割合が低い傾向にある
- よって、**冬期においては積雪が物理的デバイスの様に働き、速度低下や重大事故化の低減効果を発揮していると推察**

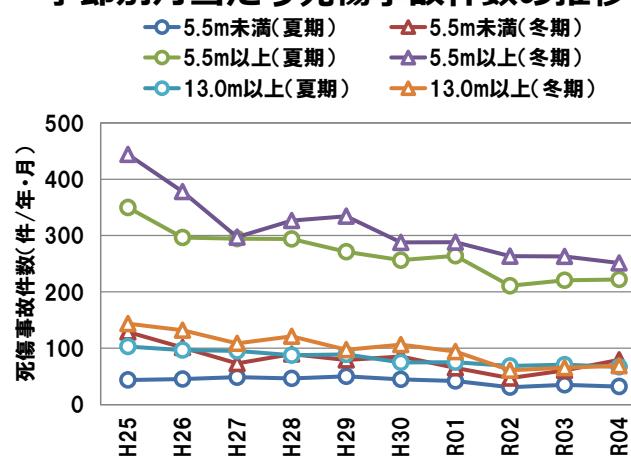
▼北海道主要都市の生活道路における季節別月当たり死傷事故件数割合比較



▼北海道主要都市の生活道路における重大事故割合



▼生活道路における車道幅員別の季節別月当たり死傷事故件数の推移



2. 冬期の生活道路における積雪状況

▶ 冬期の積雪により道路の道幅や段差は非積雪期と同程度であることから、積雪が物理的デバイスと同様の役割を果たしている

《札幌市福住地区（狭さく）》



《北見市三輪地区（ハンプ）》



積雪により狭さく
と同程度の道幅

積雪期(2025年2月25日)



積雪があつても
非積雪期と同程度の段差

積雪期(2025年1月28日)



3. ゾーン30プラス札幌市福住地区のデータ分析結果

- ゾーン30プラス: 福住地区 (R4年度にゾーン30より移行) では、物理的デバイスとして「狭さく」が平成25年度より設置されているが、除雪の問題があることから冬期は撤去して運用されている状況
- 厳冬期では、積雪等により物理的デバイスを撤去しても夏期と同程度の効果となっているかを検証するため、ETC2.0プローブ情報や事故発生状況を活用した分析を実施

▼ゾーン30プラス: 札幌市福住地区 概要

「ゾーン30プラス」整備計画(北海道札幌市豊平区福住 福住地区)

■地区

・北海道札幌市豊平区福住 福住地区



■主な対策内容

【警察(豊平警察署(TEL:011-813-0110)]

・最高速度30km/h区域規制

【道路管理者(札幌市役所建設局土木部道路課(TEL:011-211-2617)]

・狭さく、ゾーン30プラスの看板及び路面表示、ゾーン30大型看板、外側線の設置

【地域(福住地区町内会連合会など)]

・登下校時の見守り活動

※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

・札幌方面 豊平警察署
・札幌市役所
・福住地区町内会連合会(6単位町内会含む)

■対策の実施状況



狭さく



外側線

凡例	
□	ゾーン30プラス 看板・路面表示
△	対策済
▲	対策予定
○	指定範囲
●	物理的デバイス
○	対策済
●	対策予定
■	その他ハード対策
□	対策済
■	対策予定
■	規制等
■	対策済
■	対策予定
□	ソフト対策
□	実施中
□	実施予定



(出典:国土地理院地図)

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。(P D C Aサイクルの継続的な取組)

▼分析内容

【ETC2.0プローブ情報による交通状況分析】

■分析期間

- R4年度 夏期(6~8月)、冬期(12~2月)
- R5年度 夏期(6~8月)、冬期(12~2月)

■分析項目

- 走行速度
- 急拳動発生状況(急ブレーキ・急ハンドル)
- 走行数、通過交通車両数

【交通事故データによる事故発生状況分析】

■分析期間(使用データ)

- H25~R4 ITARDA(生活道路)
- R5 事故原票(北海道警察より提供)

《狭さく設置撤去状況》

設置時



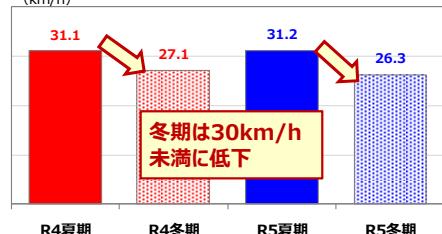
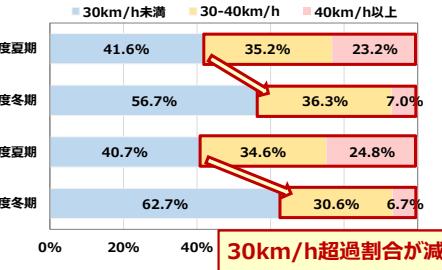
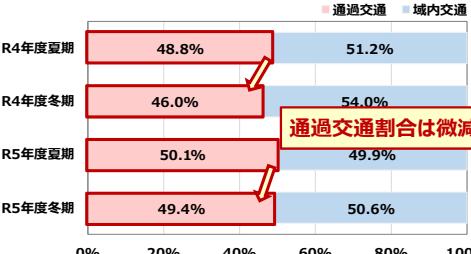
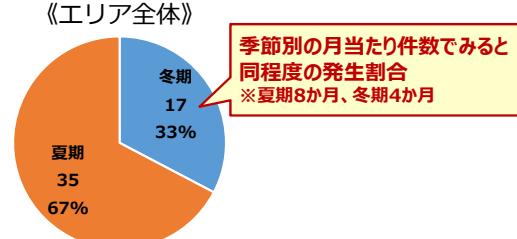
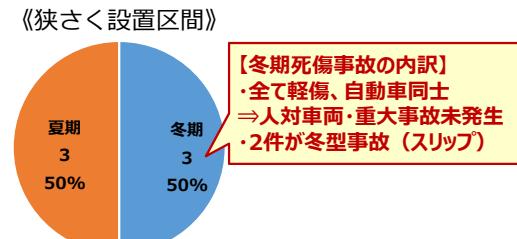
撤去時



積雪期前にラバーポール撤去
【参考】

令和5年11月20日撤去
令和6年 4月10日設置

3. ゾーン30プラス札幌市福住地区のデータ分析結果

走行速度	通過交通	ヒヤリハット	事故発生状況
<ul style="list-style-type: none"> 狭さくが撤去されている冬期においては、夏期と比べ路線全体での走行速度が低下し、走行速度が30km/hを超過する割合は大きく減少しており、積雪が物理的デバイスに替わって走行速度低下の効果を發揮。 	<ul style="list-style-type: none"> 狭さく設置路線は、ゾーン30プラス福住地区の生活道路の中で最も交通量の多い路線（外周道路除く）であり、当該路線を通行する車両の約半数は通過交通であるが、冬期は通過交通割合が僅かではあるが減少。 	<ul style="list-style-type: none"> 狭さくは冬期に撤去されているものの、路線全体の走行速度が低下するため、急挙動（急ブレーキ・急ハンドル）発生頻度は夏期に比べて減少しており、事故に繋がる恐れのあるヒヤリハットは減少。 	<ul style="list-style-type: none"> 狭さく設置路線だけみると、全体数が少ない中で冬期の方が事故発生頻度は高い傾向にあるが、人対車両事故や重大事故は未発生である。 また、ゾーン30プラスエリア内では季節別で同程度の事故発生割合であり、全体的に走行速度が減少する冬期においてもゾーン30プラスの対策効果は得られているものと考えられる。
<p>▼区間全体の平均走行速度 (km/h)</p>  <p>▼狭さく設置区間の速度超過割合</p>  <p>資料:ETC2.0プローブデータ(令和4年度～令和5年度) 夏期:6月～8月、冬期:12月～2月、7時～19時</p>	<p>▼通過交通割合</p>  <p>※通過交通:ゾーン30プラスエリア内にトリップ起終点が存在しない場合</p> <p>資料:ETC2.0プローブデータ(令和4年度～令和5年度) 夏期:6月～8月、冬期:12月～2月、7時～19時</p>	<p>▼急ブレーキ発生頻度</p>  <p>資料:ETC2.0プローブデータ(令和4年度～令和5年度) 夏期:6月～8月、冬期:12月～2月、7時～19時</p>	<p>▼季節別事故発生割合</p> <p>《エリア全体》</p>  <p>※夏季8か月、冬季4か月</p> <p>《狭さく設置区間》</p>  <p>[冬期死傷事故の内訳] ・全て軽傷、自動車同士 ⇒人対車両・重大事故未発生 ・2件が冬型事故（スリップ）</p> <p>資料:ITARDA(平成25年～令和4年)、 北海道警察提供データ(令和5年) 夏期:4月～11月、冬期:12月～3月</p>

積雪地では、冬期に物理的デバイスが設置されていない状況においても、**積雪が物理的デバイスに替わって走行速度低下や重大事故化抑制の効果を發揮**しており、ゾーン30規制のみでも同程度の効果が得られている

4. 可搬型ハンプの試験設置について

- 令和5年度までに、道内13箇所においてスムーズ横断歩道および可搬型ハンプを試験設置
- 令和6年度は道内各地の生活道路4箇所において、ドライバーへの注意喚起や速度抑制を目的とした可搬型ハンプの試験設置を実施、また、2市町で可搬型ハンプ体験会を実施

▼可搬型ハンプの概要

【可搬型ハンプについて】

可搬型ハンプとは、ドライバーへの注意喚起や、スピードを落とさせることを目的として、道路の路面に据え置くゴム製の凸状のものです。

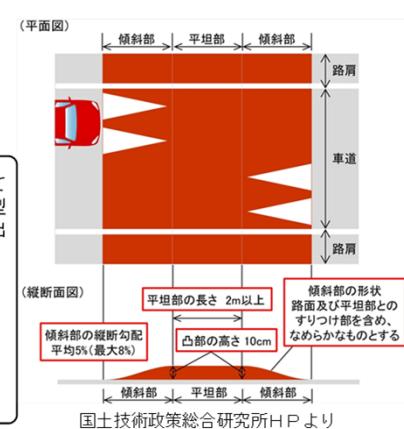
【参考】可搬型ハンプ



北海道開発局では仮設用として設置・撤去が可能な据え置き型のゴム製の可搬型ハンプの貸出しを行っています。



国土技術政策総合研究所



▼スムーズ横断歩道の概要

【スムーズ横断歩道について】

スムーズ横断歩道とは、横断歩道を歩道と同じ高さに盛り上げることで、車両の走行速度を低減させる効果のほか、歩道と横断歩道の通行がスムーズに行えるものです。

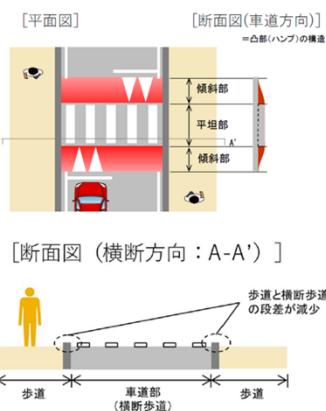
【設置前】



【設置後】



※留萌市住之江町3丁目の事例



▼可搬型ハンプ設置箇所

No.	箇所名	実証実験内容	設置期間	
			開始	終了
1	札幌市手稲区西宮の沢	スムーズ横断歩道	R3.9.4	R3.10.2
2	苫小牧市澄川町	スムーズ横断歩道	R3.10.18	R3.11.8
3	豊浦町東雲町69	可搬型ハンプ	R4.7.28	R4.10.25
4	旭川市4・5条西3丁目地先	可搬型ハンプ	R4.9.12	R4.10.14
5	北見市春光町6丁目地先	可搬型ハンプ	R4.9.16	R4.11.18
6	釧路市昭和中央5丁目1番	可搬型ハンプ	R4.10.17	R4.11.14
7	留萌市住之江町3丁目	スムーズ横断歩道	R4.11.14	R4.12.13
8	稚内市宗谷村字宗谷	可搬型ハンプ	R5.5.1	R5.5.31
9	稚内市宗谷村字宗谷	可搬型ハンプ	R5.7.20	R5.8.18
10	北見市中央三輪8丁目地先	可搬型ハンプ	R5.6.9	R5.11.17
11	新ひだか町静内こうせい町2丁目24番	可搬型ハンプ	R5.8.17	R5.11.10
12	釧路町雁来	可搬型ハンプ	R5.9.27	R5.10.27
13	北見市中央三輪8丁目地先	アスファルト製ハンプ（冬期実証実験）	R5.12.11	R6.3.29
14	稚内市宗谷村字宗谷	可搬型ハンプ	R6.4.26	R6.5.24
15	名寄市徳田65番地58地先	可搬型ハンプ	R6.7.16	R6.10.15
16	網走市北7条西4丁目～6丁目地先	可搬型ハンプ	R6.9.9	R6.11.15
17	札幌市東区北36条東13丁目	可搬型ハンプ	R6.9.16	R6.10.14
－	千歳市	可搬型ハンプ体験会	R6.8.28	－
－	八雲町	可搬型ハンプ体験会	R6.9.30	－

5. 可搬型ハンプ試験設置箇所の代表事例

- ▶ 網走市立中央小学校と名寄市立名寄南小学校周辺において、可搬型ハンプを試験設置
 - ▶ 対策効果検証のため、ビデオカメラ調査や小学校アンケート調査を実施
 - ▶ 次頁以降に対策効果検証結果を掲載

▼可搬式ハンプの設置状況

網走市立中央小学校周辺

【設置期間】

令和6年9月9日～11月15日



【設置前】



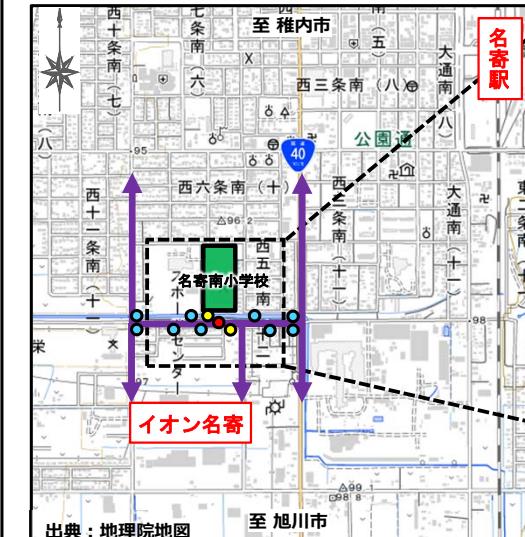
【設置中】



名寄市立名寄南小学校周辺

【設置期間】

令和6年7月16日～10月15日



八例

【設置前】



【設置中】



6. 可搬型ハンプ試験設置の効果検証①【網走市立中央小学校周辺】

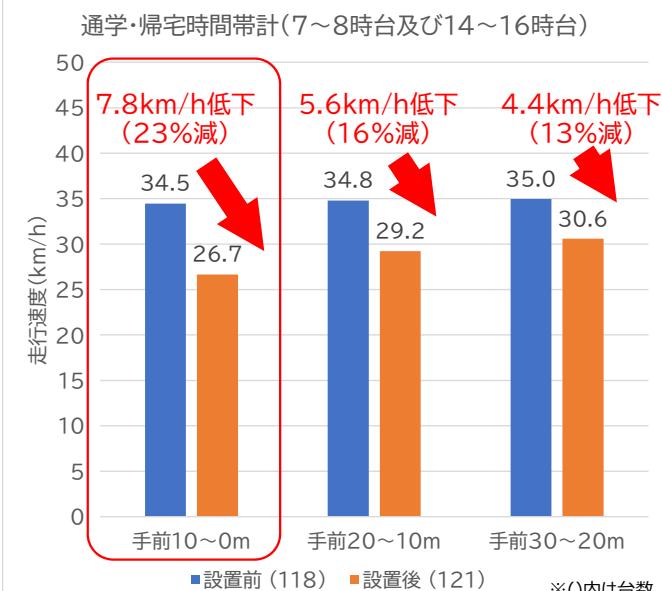
- ビデオカメラ調査を実施し、ハンプの設置により平均走行速度がハンプ手前10~0mの区間で約2割低下したほか、ハンプ直前(手前10~0m)における30km/h超過割合が、約7割から約2割まで減少
- ヒアリング調査では、通行車両の速度が低下し、沿線の安全性向上に繋がったとの声を頂いた

▼ビデオカメラ調査結果

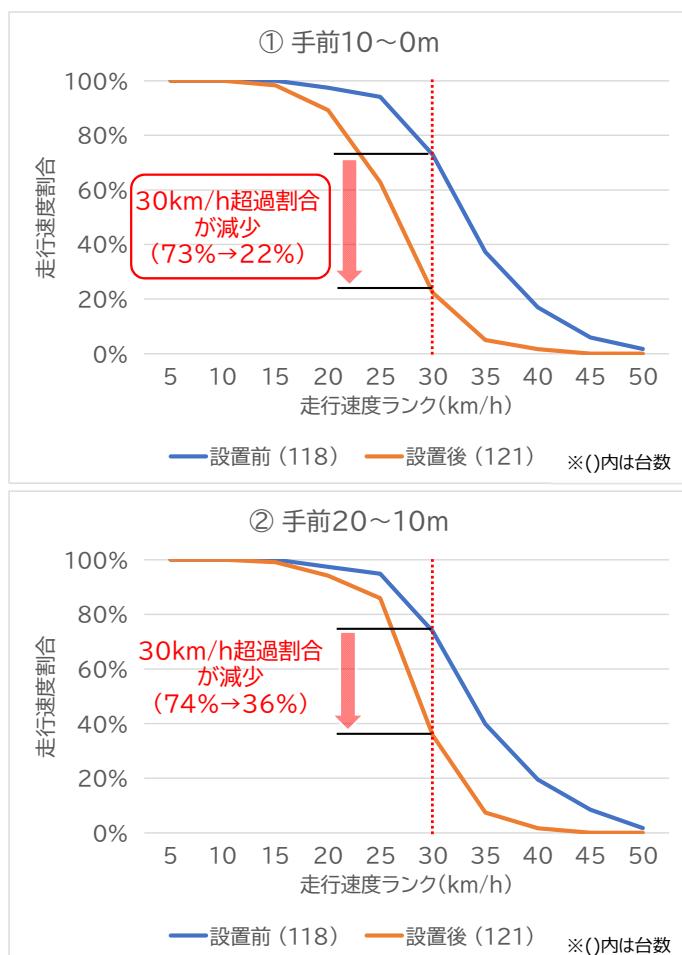
《ビデオカメラによる走行速度調査の概要図》



《平均走行速度の変化》



《速度分布の変化》

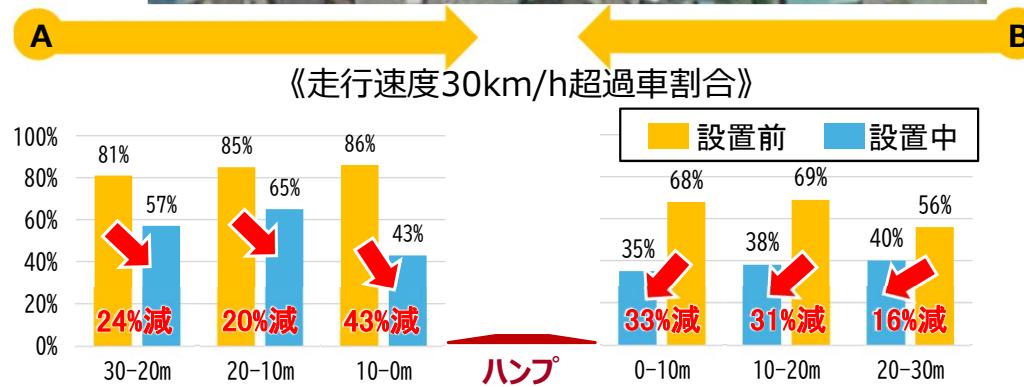
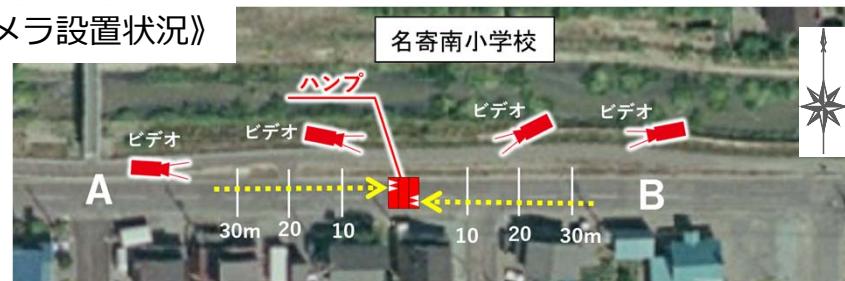


6. 可搬型ハンプ試験設置の効果検証②【名寄市立名寄南小学校周辺】

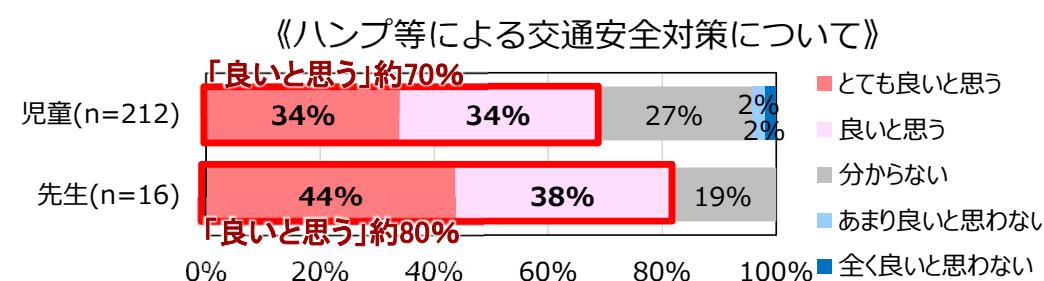
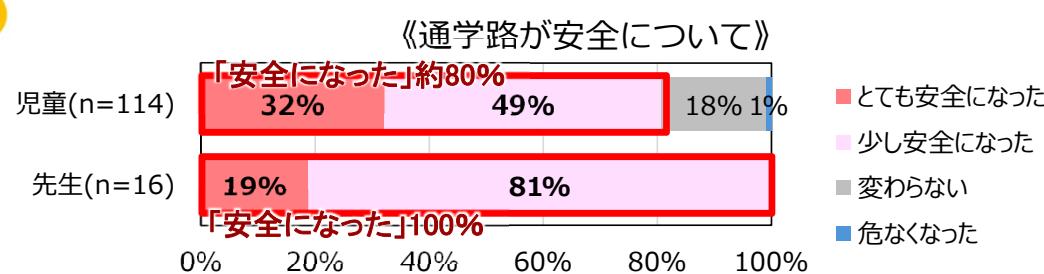
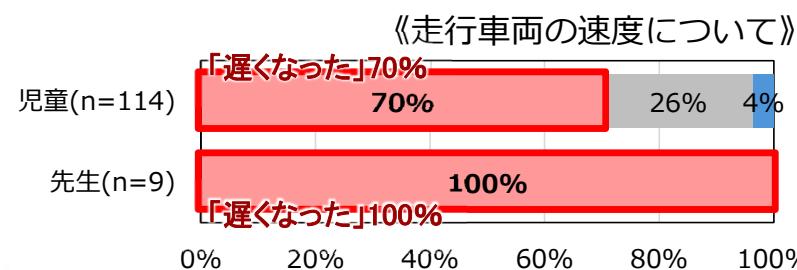
- ビデオカメラ調査を実施し、ハンプ直前30m間の各10m区間でハンプ設置時は車両走行速度が低下
- 特に速度の高かったA→B方向の走行速度は、設置により約6~11km/h減速
- 小学校児童や教員へのアンケート調査では、走行車両の速度低下を実感しており、安全性向上が感じられている
- ハンプ等による交通安全対策について、「良いと思う」の回答は、小学校児童で約70%、教員で約80%と高評価

▼ビデオカメラ調査結果

《ビデオカメラ設置状況》



▼アンケート・ヒアリング調査結果



■名寄南小学校児童の声

・他の通学路で、凄いスピードで前を通って行く車がたまにがあるので、その場所にもハンプをつけてほしいです。

6. 積雪寒冷地域におけるアスファルト型ハンプの冬季実証実験結果

- 北見市と寒地土木研究所は連携して令和5年12月11日～令和6年3月29日の冬期間、北見市立三輪小学校周辺の可搬型ハンプ設置箇所と同じ箇所にアスファルト製ハンプを試験設置
- 試験設置期間の直後、ハンプ傾斜部に除雪機械による摩耗や接触痕(深さ数mm程度)が見られたものの、一冬ではパッチング等の補修は不要でありハンプを存置できることが判明
- 試験設置を通じてハンプ除雪への除雪機械オペレーターの不安感は概ね軽減し、除雪作業時間はほぼ例年通り

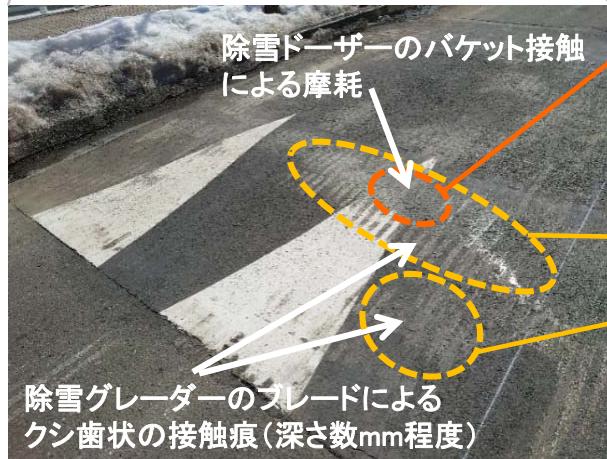
▼除雪機械によるハンプ損傷の程度



■ 除雪ドーザーによる現場検証



■ 試験設置期間の直後の損傷具合



■ 除雪グレーダーによる現場検証



※ 試験設置の事前に、除雪機械オペレーターにはハンプの高さや長さ等を伝えている

※ 除雪機械オペレーターによると、三角コーンやスノーポール等を目印にしてハンプ設置箇所を除雪

▼除雪機械オペレーターへのアンケート結果

■ 除雪機械オペレーターの不安感の変化

ハンプがある中で除雪作業を行うことへの不安は今回の試験設置で解消されたか

<試験設置前>

非常に不安がある

やや不安がある

あまり不安がない

全く不安がない

どちらともいえない

<試験設置後>

非常に不安が残った

少し不安が残った

あまり不安なくなった

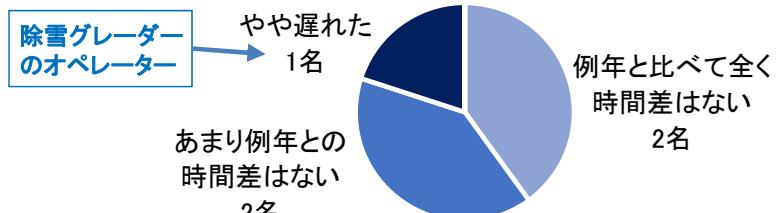
全く不安なくなった

どちらともいえない

<矢印> → 除雪ドーザー → 除雪グレーダー

■ 除雪機械オペレーターの除雪作業時間の変化

ハンプの無い例年と比べて今回の試験設置でどれくらい余計に除雪作業時間がかかったか



※ アンケートの回答件数は除雪ドーザーが3件、除雪グレーダーが3件だが両方に従事するオペレーターが1名いるため回答者数は5名である

6. 積雪寒冷地域におけるアスファルト型ハンプの冬季実証実験結果

- 試験設置期間中の積雪路面及び除雪後の湿潤路面において、ハンプに近づくにつれて30km/h超過台数割合は減少
- ハンプ手前0~10m区間の通行車両の車速分布を調査したところ、ハンプ設置前の乾燥路面では実勢速度が46.1km/hであったが、設置後は湿潤路面(除雪後)で28.8km/h、積雪路面(除雪前)で24.0km/hまで減少
- 今回の検証結果から、積雪・湿潤・乾燥路面においてもアスファルト製ハンプの車速抑制効果を確認することができた

▼ハンプの冬季車速抑制効果

■ 調査の状況（通学時間帯）

積雪路面（除雪前）



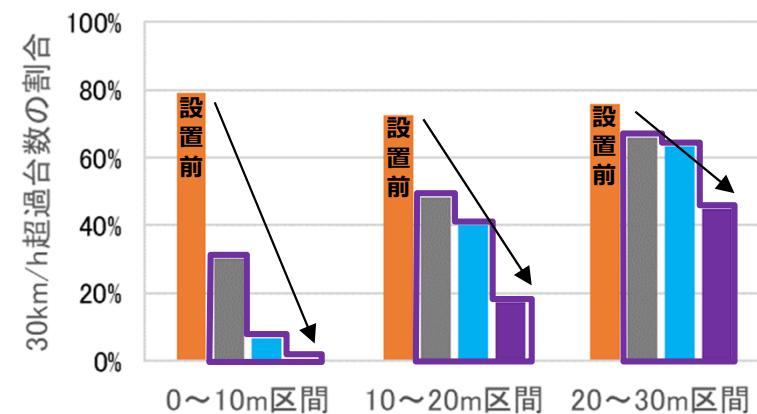
令和6年3月21日
曇、-3.7°C、積雪深2cm

湿潤路面（除雪後）



令和6年3月15日
晴、-5.9°C、湿潤

■ ハンプ手前の区間別にみた30km/h超過台数の割合



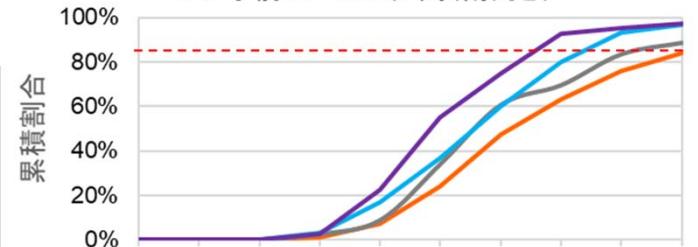
ハンプに近づく

- 設置前(5月乾燥路面)
- 設置後(10月乾燥路面)
- 設置後(翌3月湿潤路面)
- 設置後(翌3月積雪路面)

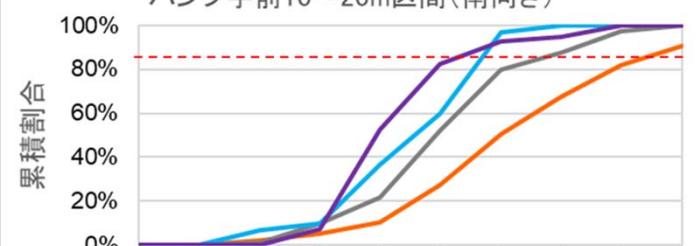
※ 85パーセンタイル速度とは、100台分の車速を遅い順から並べたときに
85台目の車速に相当する値のことであり、実勢速度を表すといわれている

■ ハンプ手前の区間別にみた車速分布、並びに85パーセンタイル速度

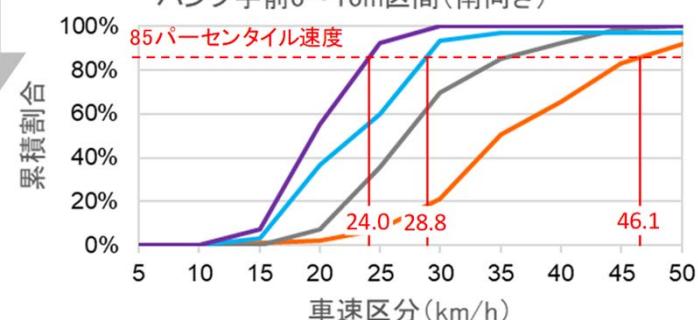
ハンプ手前20~30m区間(南向き)



ハンプ手前10~20m区間(南向き)



ハンプ手前0~10m区間(南向き)





第17回北海道交通事故対策検討委員会

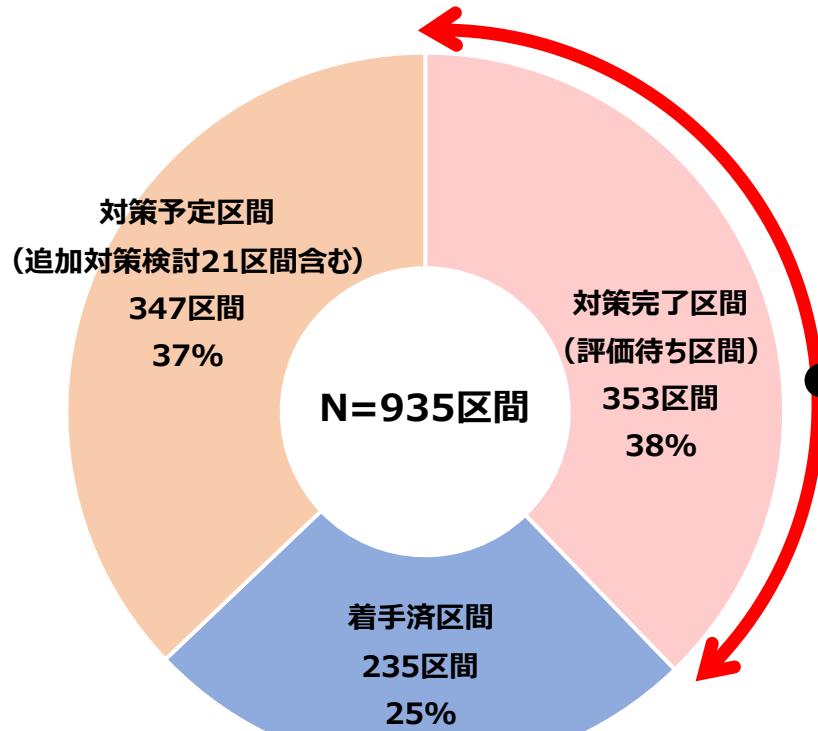
審議

4. 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6年度末時点における事故危険区間の対策実施状況は、対策完了区間(評価待ち区間)が353区間、着手済区間が235区間、対策予定区間が347区間
- 対策完了区間(評価待ち区間)のうち、本委員会の評価対象区間は**108区間**(中間評価が43区間、最終評価が65区間)

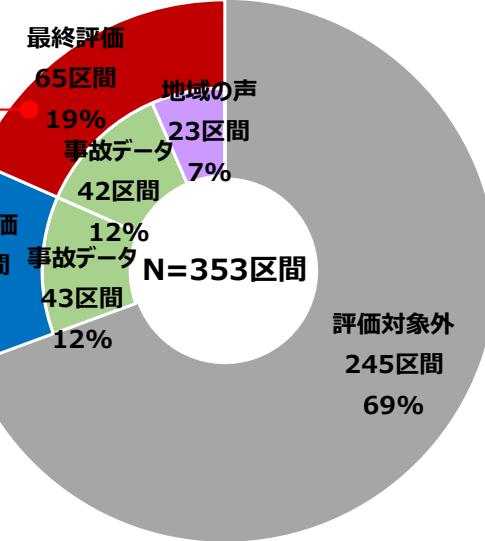
事故危険区間の対策実施状況（令和6年度末時点）



このうち評価対象は…

**評価対象
108区間**

本委員会における評価対象区間



評価対象外

「事故データ」に基づく選定区間の内、下記の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令和2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30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4年度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

対策完了区間 (評価待ち区間)	令和6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6年度末迄に対策に着手し、現在も対策実施中の区間
対策予定区間	令和6年度末迄に対策に着手していない区間 (最終評価により追加対策検討と判定された区間を含む)

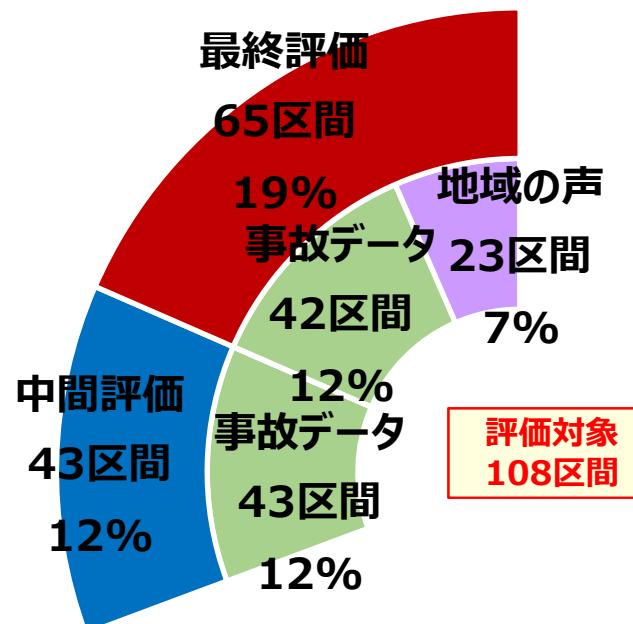
【事故データ】中間評価：対策完了後3年目、最終評価：対策完了後5年目
 【地域の声】 最終評価：対策完了後1年目

2. 評価結果の概要

- 中間評価結果は、43区間のうち43区間が経過観察
- 最終評価結果は、65区間のうち64区間が解除区間、1区間が追加対策検討

※フォローアップの個別事例については資料5参照

▼評価対象区間数



▼評価結果

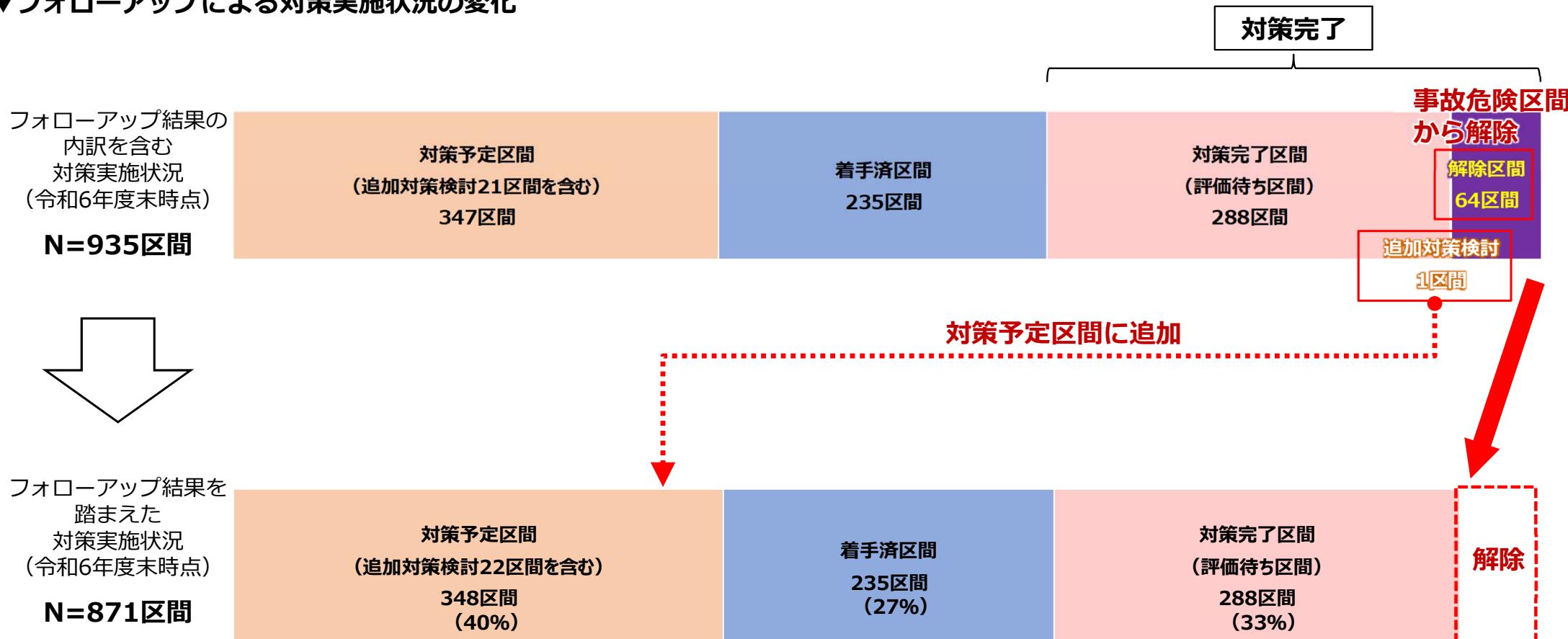


【事故データ】中間評価：対策完了後3年目、最終評価：対策完了後5年目
 【地域の声】 最終評価：対策完了後1年目

3. 評価結果を踏まえた事故危険区間の対策実施状況

- フォローアップの結果、事故危険区間から64区間が解除
- 事故危険区間は**合計871区間**となり、対策実施状況の内訳については対策完了区間(評価待ち区間)が288区間、着手済区間が235区間、対策予定区間が348区間

▼フォローアップによる対策実施状況の変化



審議

第17回北海道交通事故対策検討委員会

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

1. フォローアップ手法の考え方について

➤ 未確定のフォローアップ手法(案)について、以下に示す

《ヒヤリハットデータに基づく選定》

潜在的危険区間

選定基準

〔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）

〔令和4年度～〕

急ブレーキ発生頻度の上位10%（データ分析期間：平成30年～令和2年、各年上位10%に該当）

フォローアップ手法(案)

ETC2.0プローブデータによる詳細分析に加えて市町村の声を組み合わせた評価

詳細はP33～P34に掲載

《近年の事故特性を踏まえた選定》

自転車事故リスク区間

選定基準

自転車活用推進計画において、自転車ネットワーク路線に指定されている区間や警察で定める自転車指導啓発重点地区・路線に該当する箇所

フォローアップ手法(案)

対策完了後、市町村及び警察の声による評価

詳細はP35～P36に掲載

渋滞起因事故多発区間

選定基準

主要渋滞箇所のうち令和4年度末時点で未対策の箇所

フォローアップ手法(案)

対策完了後、事故データに基づく選定区間と同様の手法による評価

詳細はP37～P38に掲載

2. 潜在的危険区間のフォローアップ手法(案)【これまでの経緯】

- これまでの委員会で、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様々な検討課題について議論
- 頂いた意見を踏まえて、区間毎に急ブレーキ発生頻度や地域の声を組み合わせた評価手法を検討

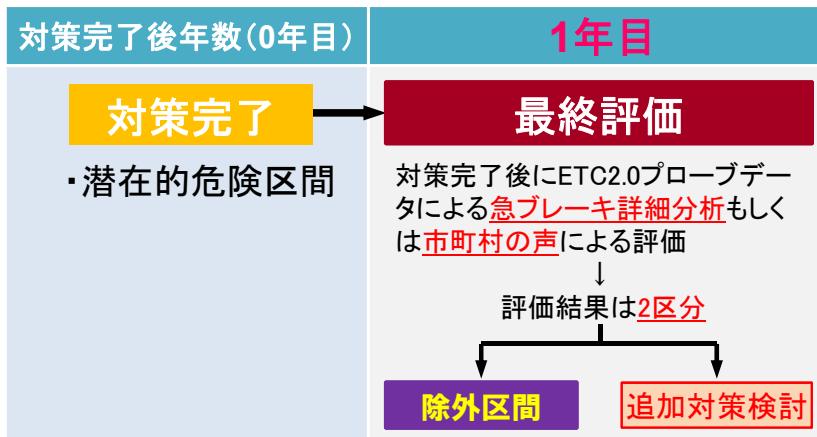
▼過去の北海道交通事故対策検討委員会における主な意見

意見の要旨

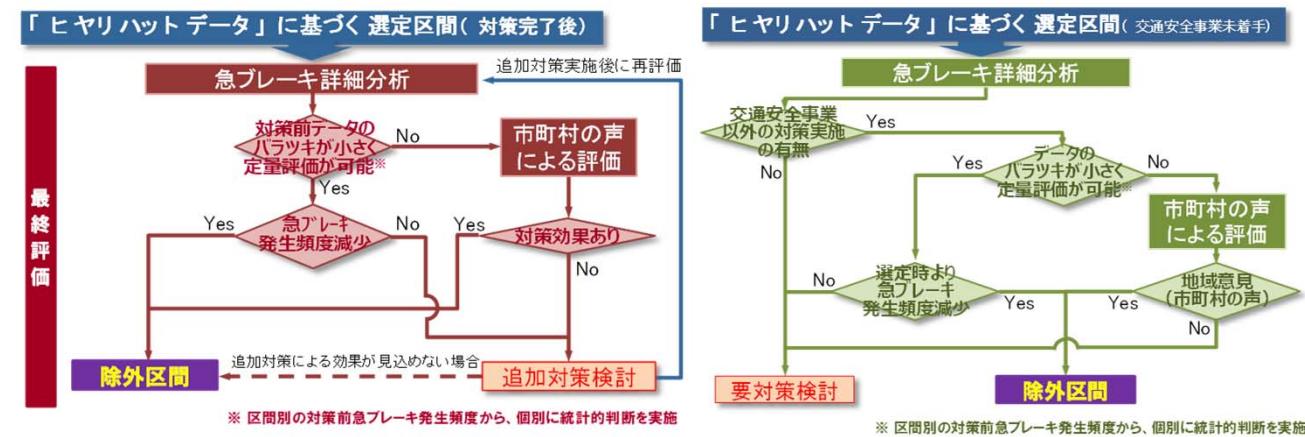
- ETC2.0プローブ情報の取得量が少ないことが、データに揺れが生じる原因【第11回委員会】
- そのため、取得量が安定している箇所のみ、フォローアップしながら、フォローアップ手法を検討することも考えられる（[定量的評価、定性的評価を組み合わせることも想定](#)）【第11回委員会】
- 対策前後でデータのバラつきが見られるのであれば、[個別にしっかりと検証する必要がある](#)【第12回委員会】

▼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（第12回委員会時提示案）

【フォローアップの流れ】



【フォローアップ手法】

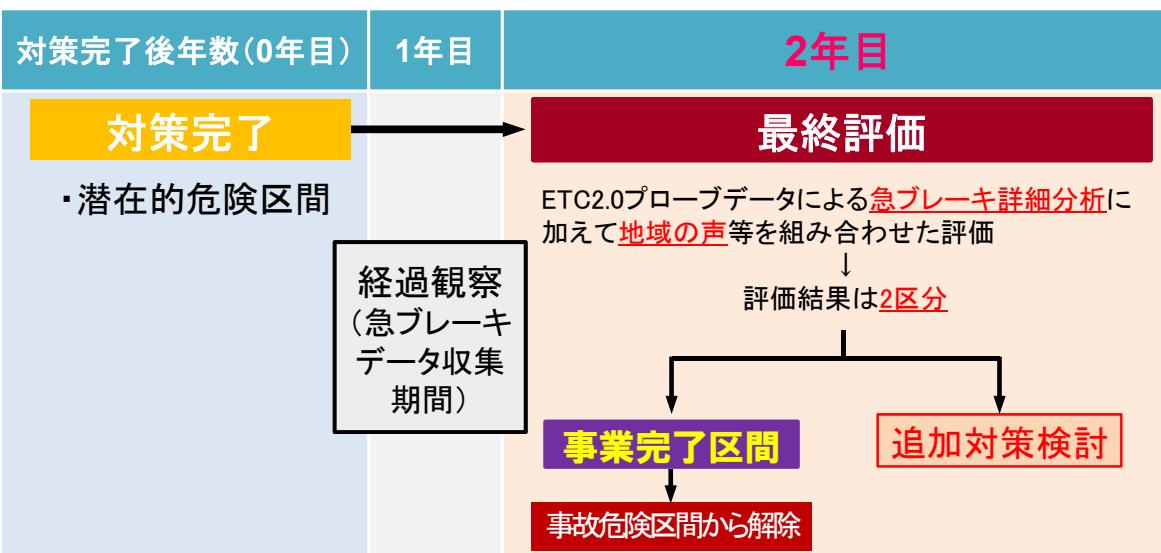


区間毎に急ブレーキ発生頻度や地域の声を組み合わせた評価手法を検討

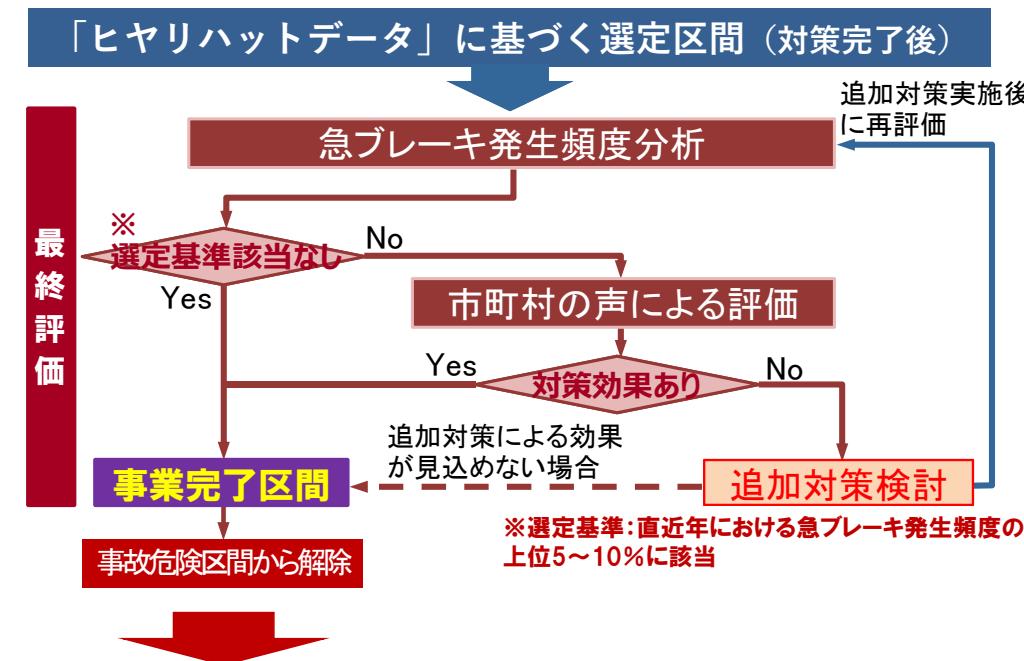
2. 潜在的危険区間のフォローアップ手法(案)

- 対策実施後の最終評価は、対策後1年間は急ブレーキデータの収集期間を設け、対策後2年目に急ブレーキ発生頻度による選定基準該当有無を確認後、選定基準に該当している場合は市町村の声により対策効果を判定
- また、ヒヤリハットデータによる選定区間については予防保全的な対策を実施していることから、解除後はヒヤリハットデータによる再選定は行わず、事故データによる選定基準に該当する場合のみ再選定を実施

【委員会意見を踏まえた改善後のフォローアップの流れ（案）】



【委員会意見を踏まえた改善後のフォローアップ手法（案）】



解除後ヒヤリハットデータによる再選定はせず、
事故データによる選定基準に該当する場合は再選定

3. 自転車事故リスク区間のフォローアップ手法(案)

第15回委員会資料再掲

- ▶ 自転車事故リスク区間は、地方版自転車活用推進計画(策定済み:11市町村)の内、自転車ネットワーク路線に指定されている直轄国道区間と、北海道警察が指定している自転車指導啓発重点地区・路線(29地区、20路線)に指定されている直轄国道区間を選定

▼北海道における地方版自転車活用推進計画策定自治体

計画名	自治体名	策定年月	自転車ネットワーク 計画の策定状況
石狩市自転車活用推進計画	石狩市	平成31年3月	○
稚内市自転車活用推進計画	稚内市	令和3年3月	○
富良野美瑛地域自転車活用推進計画	美瑛町、 上富良野町 中富良野町 富良野市 南富良野町 占冠村	令和4年2月	×
旭川市自転車活用推進計画	旭川市	令和4年3月	○
恵庭市自転車活用推進計画	恵庭市	令和4年4月	○
帯広市自転車活用推進計画	帯広市	令和5年3月	○

自転車ネットワーク計画とは

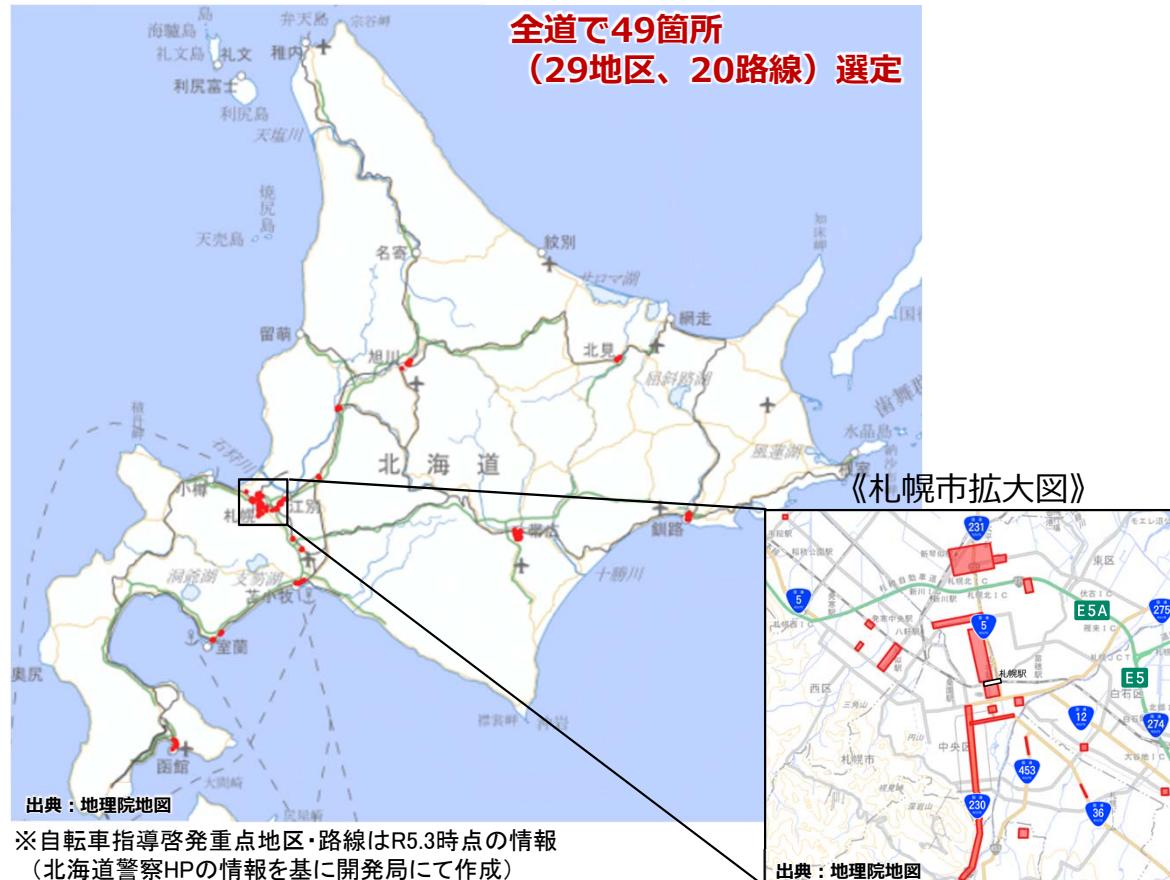
- 安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画

自転車ネットワーク路線とは

- 自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線

資料:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7改定)

▼自転車指導啓発重点地区・路線位置図



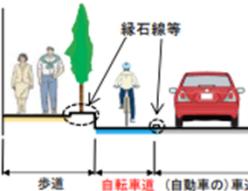
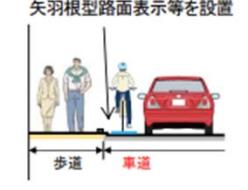
選定基準

- 自転車活用推進計画において、自転車ネットワーク路線に指定されている直轄国道区間
- 自転車指導啓発重点地区・路線に指定されている直轄国道区間

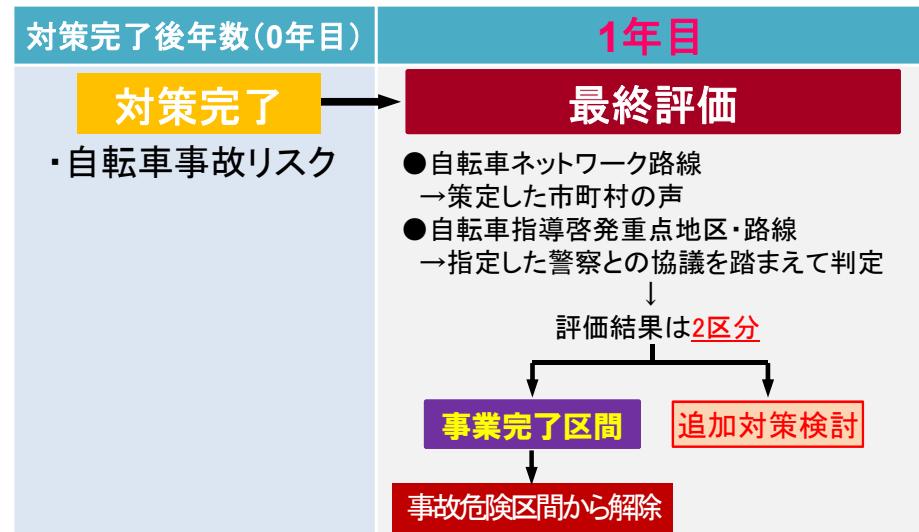
3. 自転車事故リスク区間のフォローアップ手法(案)

対策完了後のフォローアップは、自転車ネットワーク路線については策定した市町村の声、自転車指導啓発重点地区・路線については指定した警察との協議を踏まえて対策効果を判定

▼自転車通行空間の整備形態

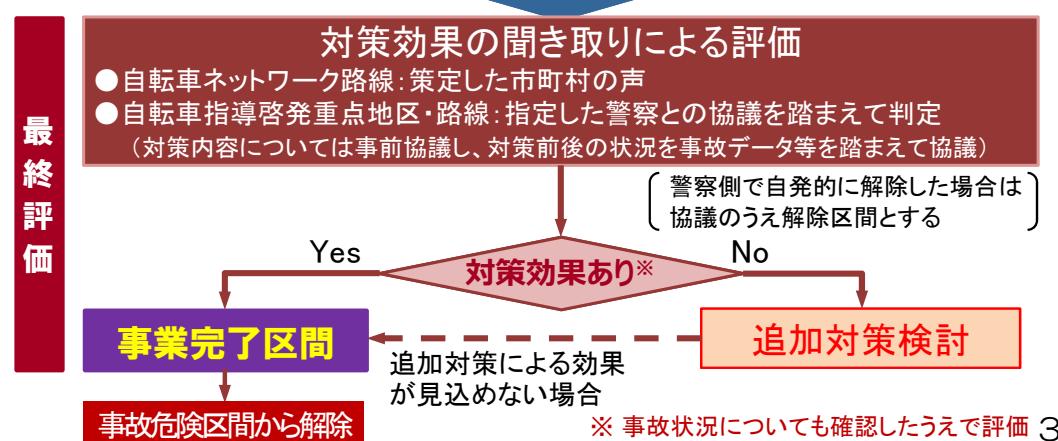
整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合    
	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合    
車道混在	C. 車道混在とする場合    
	資料: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省、R6.6)

【フォローアップの流れ(案)】



【フォローアップ手法(案)】

「自転車事故リスク」に基づく選定区間(対策完了後)



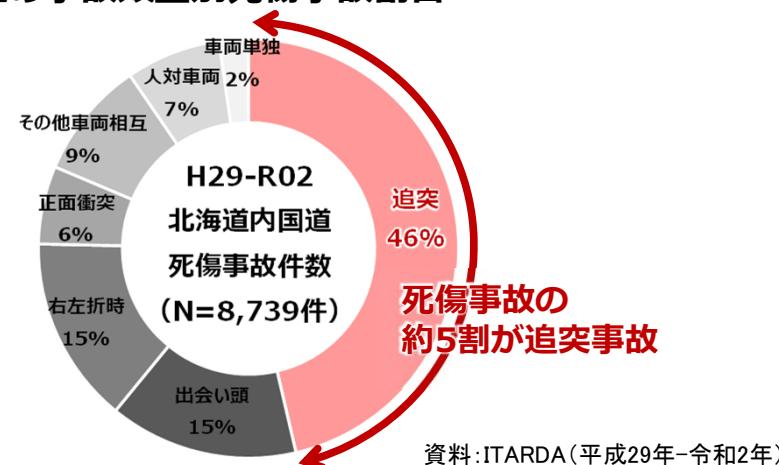
※ 事故状況についても確認したうえで評価 36

4. 渋滞起因事故多発区間のフォローアップ手法(案)

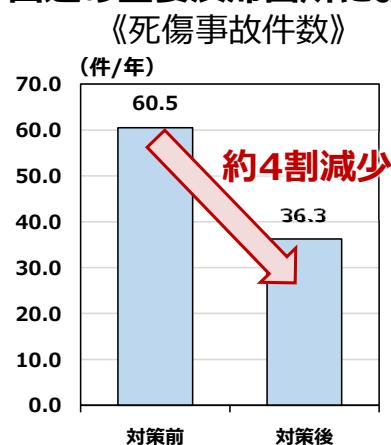
第15回委員会資料再掲

- 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ほか、幹線道路の円滑性が向上することで生活道路の抜け道利用の防止が図られ、生活道路の安全性向上も期待
- 以上のことから、主要渋滞箇所のうち、令和4年度末時点で未対策箇所を事故危険区間に選定

▼道内国道の事故類型別死傷事故割合



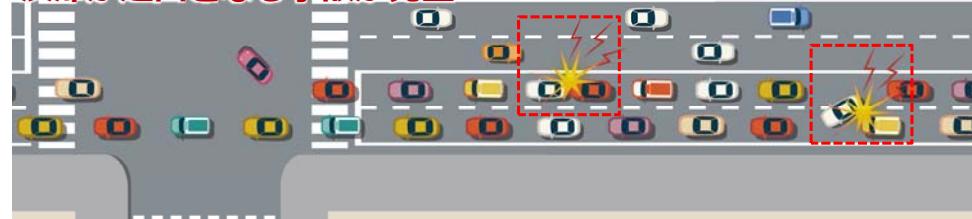
▼国道の主要渋滞箇所における交差点改良実施前後の事故件数



※国道主体の対策で、令和1年度までに交差点改良対策が完了した29箇所を対象
対策前は対策完了直前の4年間、対策後は対策直後の最大4年間の値をそれぞれ年換算

▼渋滞が起因となる事故

低速車両への追突や車線変更時の接触事故等
渋滞が起因となる事故が発生



右折車線設置等の交通安全対策により
安全性向上、渋滞解消にも寄与



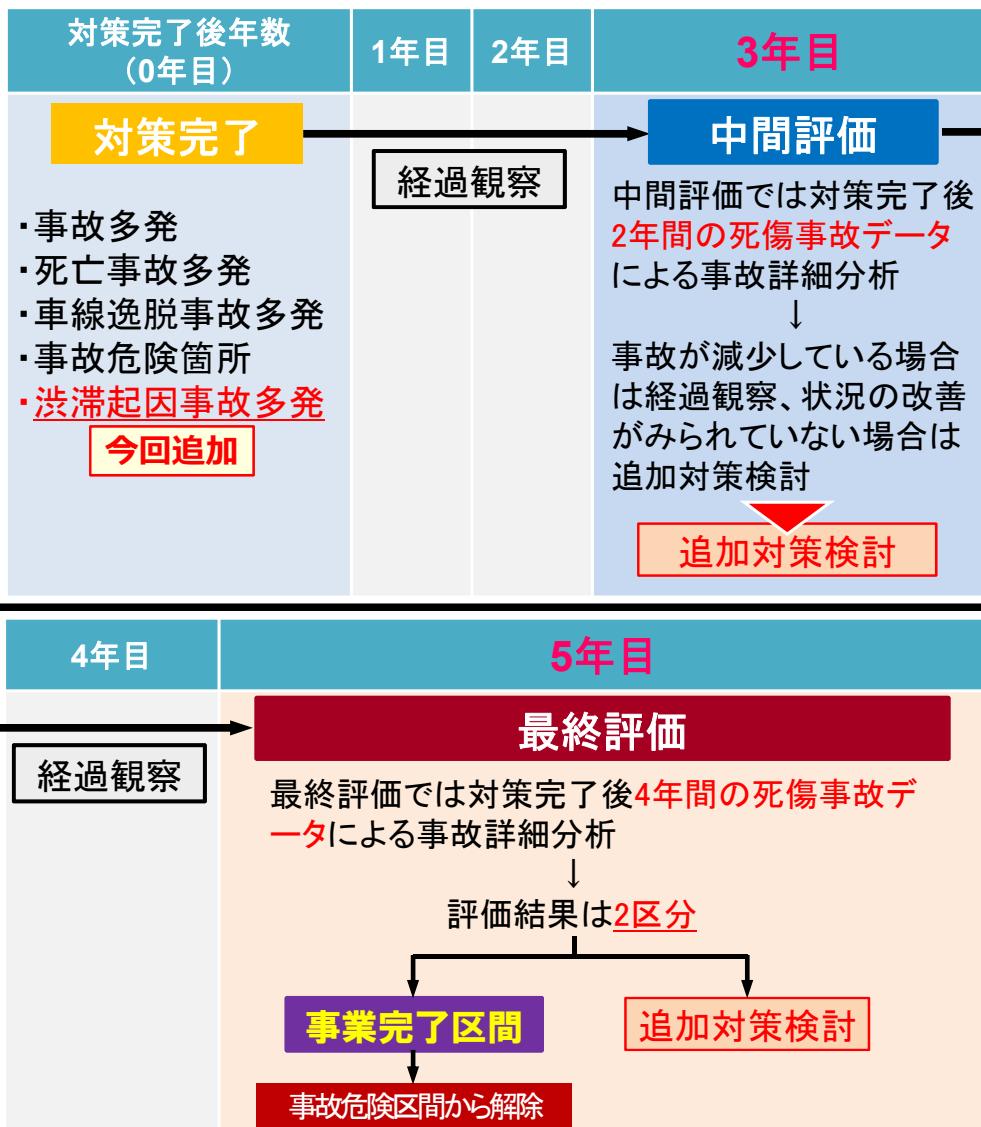
選定基準

- 主要渋滞箇所のうち、令和4年度末時点で未対策箇所

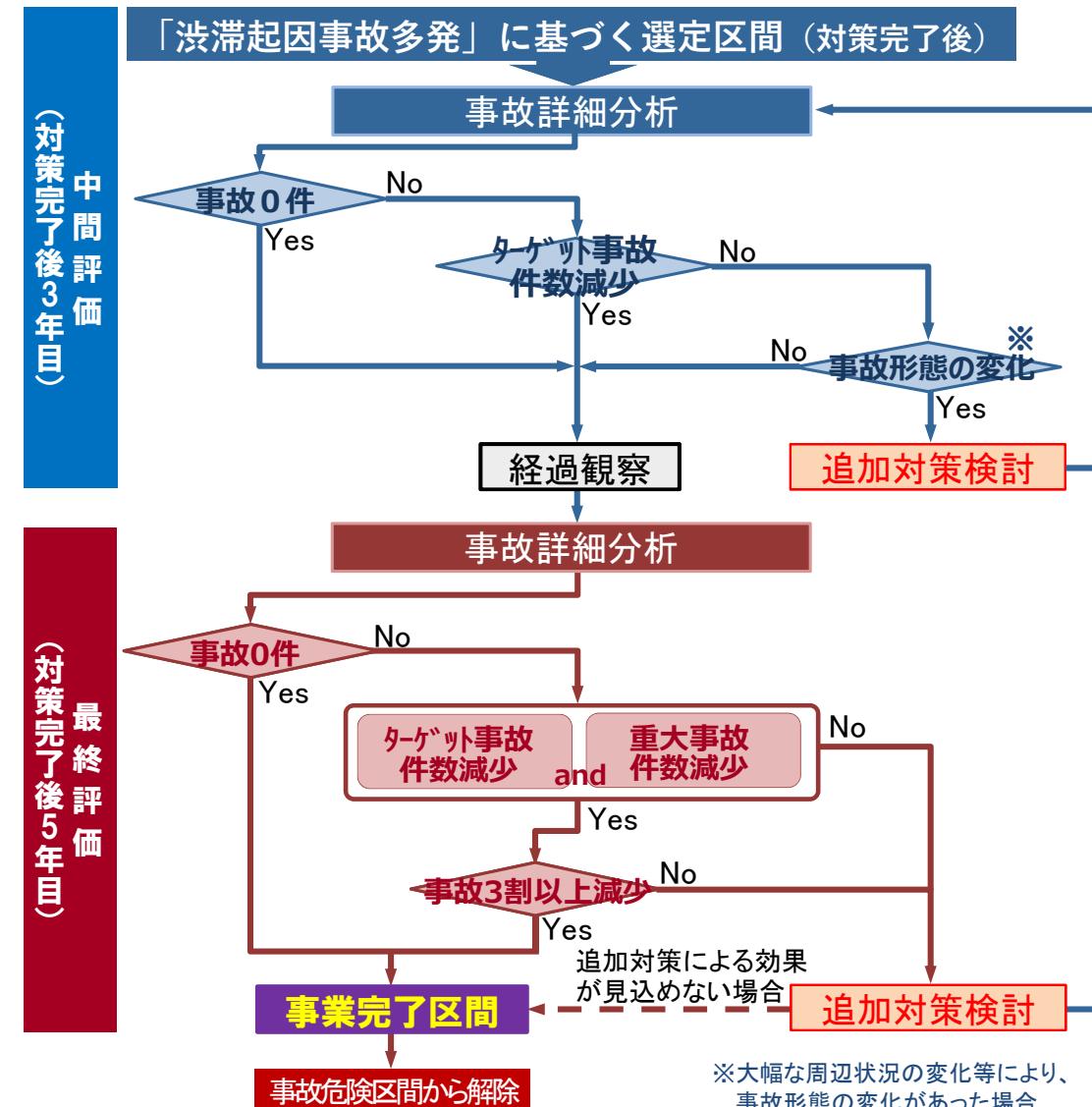
4. 渋滞起因事故多発区間のフォローアップ手法(案)

- フォローアップについては、事故データに基づく選定区間と同様のフォローアップ手法を用いて対策効果を判定
- 事故危険区間から解除後もモニタリングは継続し、追加選定基準に該当した場合は改めて事故危険区間に登録

【フォローアップの流れ(案)】



【フォローアップ手法(案)】



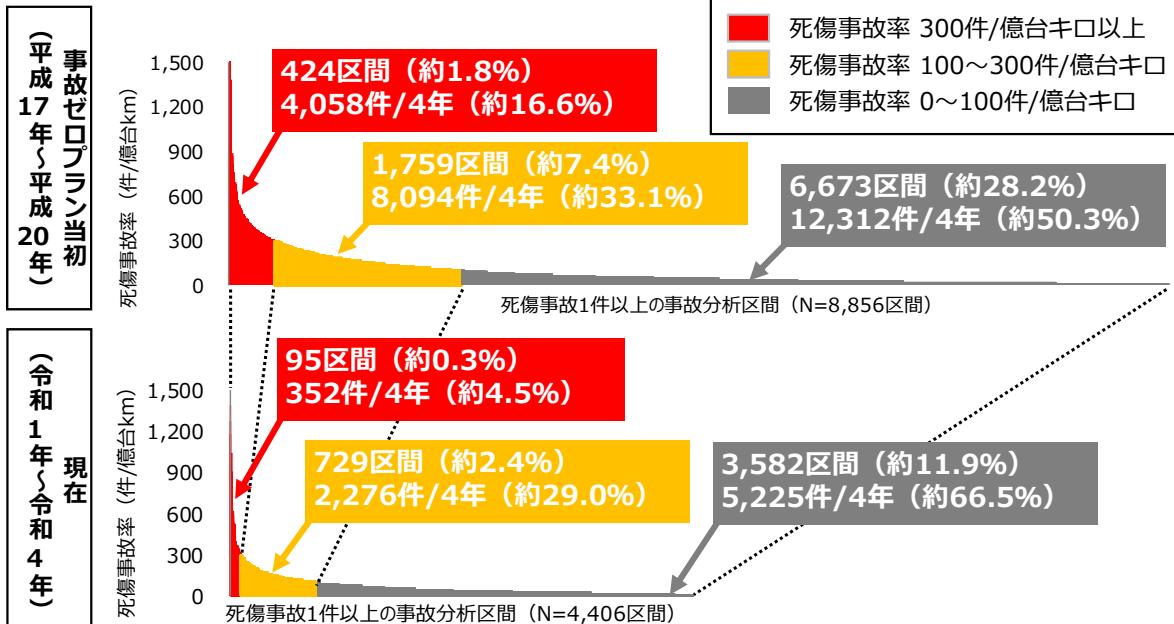


6. 令和7年度の事故危険区間 追加選定方針について

1. これまでの交通安全対策による効果と今後の追加選定の必要性

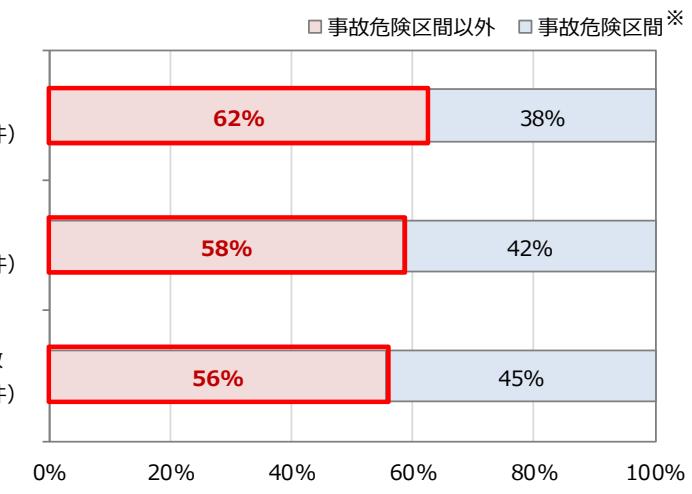
- これまでの交通安全対策により、事故ゼロプラン当初と比べて死傷事故件数は大幅に減少
- 一方、全道国道における事故の約6割は事故危険区間以外の区間で発生
- 交通安全基本計画の重傷者数、死者数の目標値達成に資する事故危険区間を追加選定し、更なる対策推進が必要

▼全道国道における死傷事故率の変化



資料:ITARDA(平成17年～平成20年、令和1年～令和4年)
※括弧内の%は区間全体に対する割合、死傷事故0件の区間を除く

▼事故危険区間以外の事故発生状況



資料:ITARDA(令和1年～令和4年)
※事故危険区間から解除された区間を含む
※死傷事故:軽傷事故+重傷事故+死亡事故、重大事故:重傷事故+死亡事故

全道国道で発生した事故の約6割が事故危険区間以外で発生

★第11次交通安全基本計画（令和3年～令和7年）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限り優先度が高い重傷者に関する目標値 (=重傷者数22,000人以下) 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

2. 令和7年度の事故危険区間追加選定に向けた検討内容

- 次年度の追加選定に向けて、今年度は「統合区間の見直し」「車線逸脱事故多発の基準見直し」「地域の声アンケート内容」について検討

《統合区間の見直し》

- これまでの事故危険区間は、路線ごとにある程度延長が長い区間（統合区間）を分析単位として現在は抽出
- 一方で、延長の長い区間は事業完了までに時間要することから、P D C A サイクルが鈍化

→次年度の追加選定では、統合区間を廃止したうえで抽出基準を見直す方向で検討

詳細はP42～P43に掲載

《事故データに基づく選定 「車線逸脱事故多発」の基準値見直し》

- 統合区間の見直しにより、追加選定基準の見直しについても検討が必要

→特に影響の大きい事故データに基づく選定のうち「車線逸脱事故多発」の選定基準について見直し案を検討

詳細はP44に掲載

《地域の声に基づく選定 地域の声アンケートについて》

- 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の個別判断を踏まえて追加選定区間を抽出

→道路利用者アンケートの実施期間は次年度の夏頃までに実施予定

詳細はP45に掲載

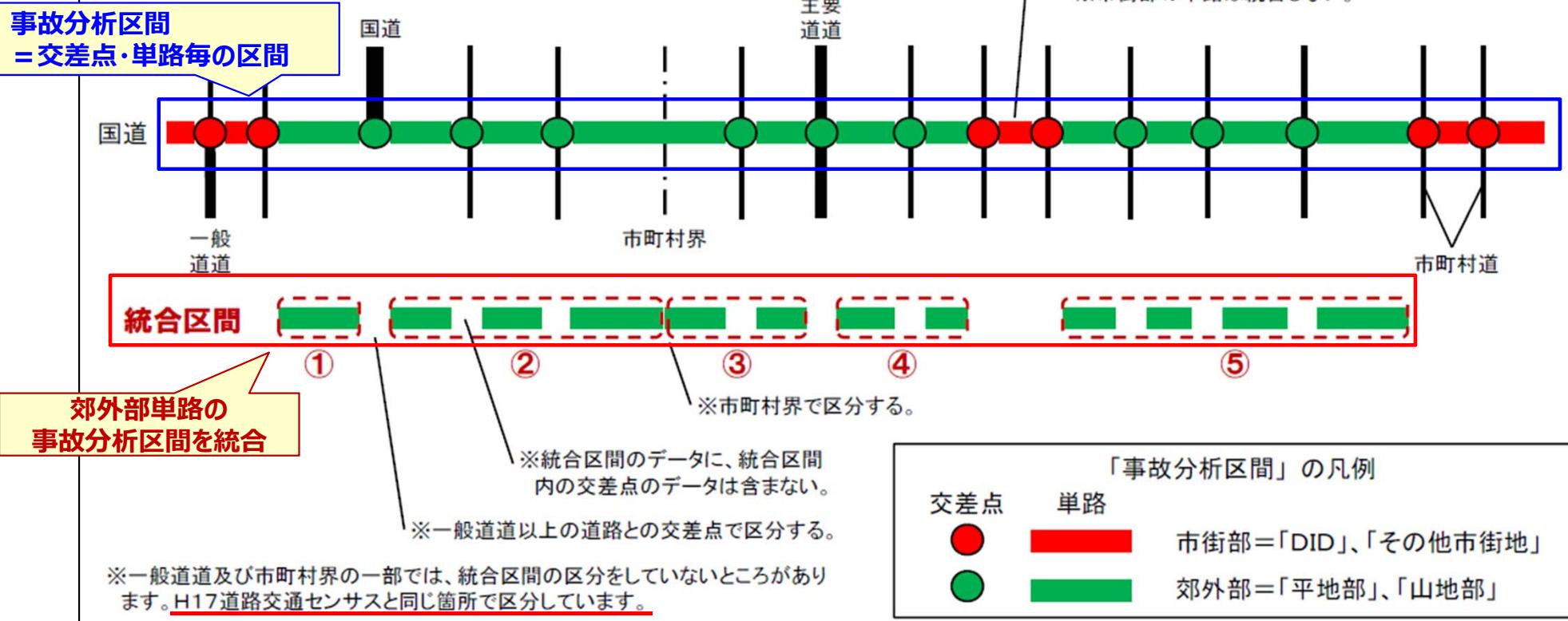
3. 統合区間の見直し

これまで、郊外部単路の事故分析区間は一般道道以上の交差点ならびに市町村界にて区分し、市街部を除く前後の单路を統合した区間にて事故分析を行い、統合区間単位で事故危険区間を選定

北海道では長距離運転時の脇見、居眠り、覚低走行等が原因と考えられる死亡事故が多発しているが、このような死亡事故の多発区間を抽出するには、道内の国道全区間（約6,600km）を23,655に分割した事故分析区間では、1区間の延長が短いため、分析が難しい。4年間で死亡事故が2件以上発生しているのは22区間のみ。
 このため、郊外部の単路について、前後の単路を統合した区間に分析を行うこととする。
 具体的には、一般道道以上の道路との交差点及び市町村界で挟まれた区間を1つの統合区間とし、その中で単路の部分のみ抜き出して分析する。

**統合区間単位で
事故危険区間を選定**

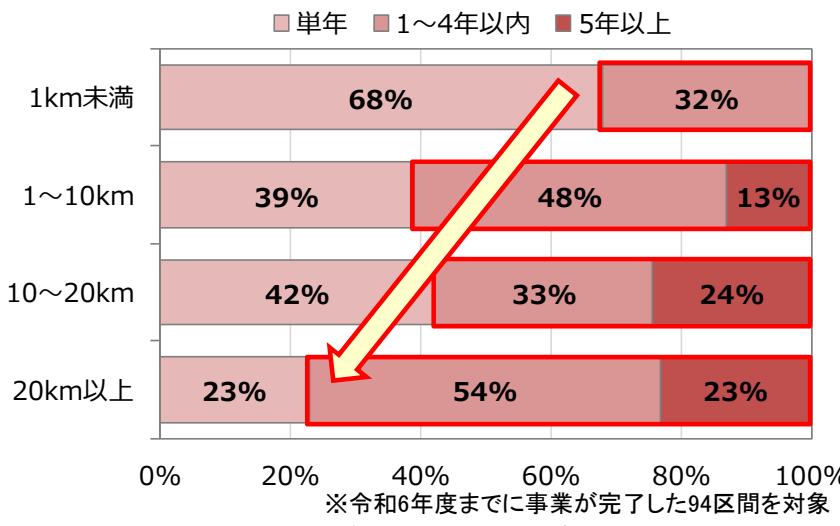
＜統合のイメージ＞



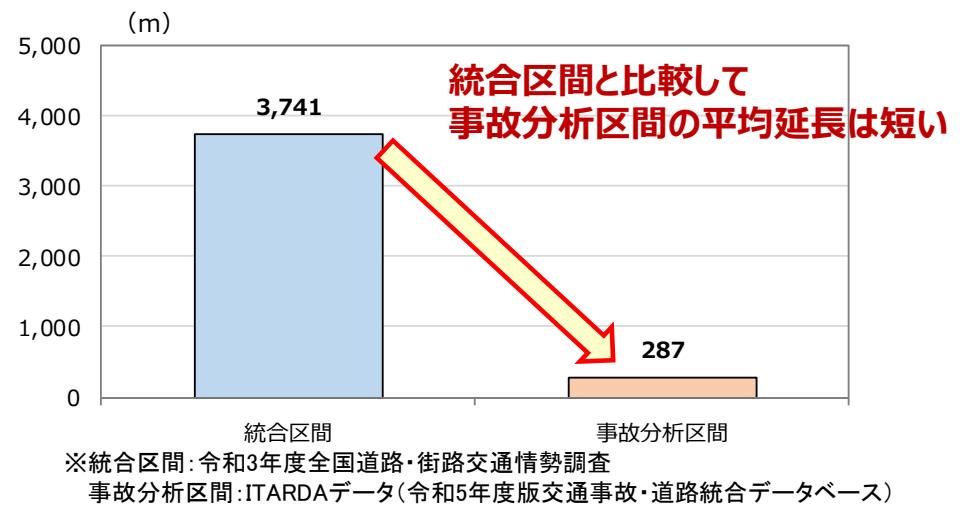
3. 統合区間の見直し

- 統合区間ににより選定された事故危険区間は、延長が長く対策完了までに時間を要するためPDCAサイクルが鈍化
- 次年度の追加選定では統合区間による抽出方法を見直し、延長の短い事故分析区間単位で抽出

▼事故危険区間の延長と事業着手から完了までの年数



▼全道国道における事故分析区間と統合区間の 1区間あたり平均延長



事故危険区間を事故分析区間単位の抽出に見直し、PDCAサイクルの円滑化を図る

4. 車線逸脱事故多発における追加選定基準の見直し

- 統合区間の見直しに伴い、事故データに基づく選定のうち「車線逸脱事故多発」による追加選定基準の見直しを図る
- 事故分析区間のうち、複数件車線逸脱事故が発生した区間については対策の必要性が高い区間として追加選定する
- 統合区間の見直しに併せて選定基準も見直すことで、事故発生区間において集中的な対策の実行が可能

▼現在の追加選定基準

これまでの選定基準	
車線逸脱事故多発	[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

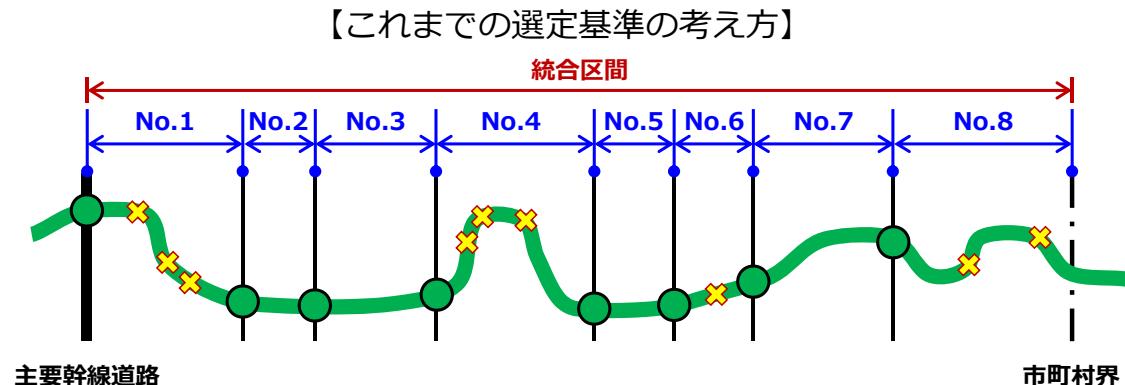
▼事故分析区間における車線逸脱事故発生状況

車線逸脱 事故件数	事故分析区間数		
	都市部	郊外部	合計
0件	4,733	15,413	20,146
1件	60	448	508
2件	5	22	27
3件	0	2	2
合計	4,798	15,885	20,683

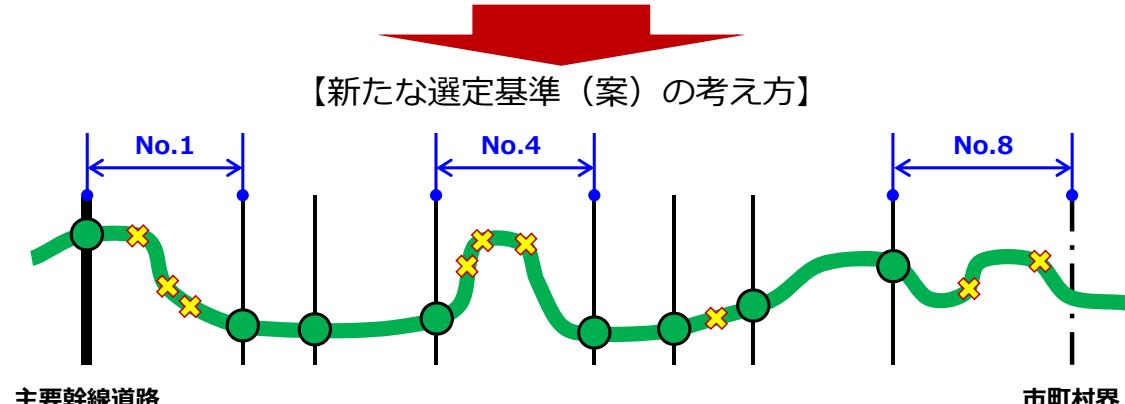
資料:ITARDA(令和1年-令和4年)

事故分析区間のうち、複数件発生した区間を追加選定対象として想定

▼これまでの選定基準と新たな選定基準（案）の考え方



統合区間に於いて車線逸脱事故が9件発生 ⇒ No.1～8が追加選定対象



【凡例】

← → : 事故分析区間

✖ : 車線逸脱事故

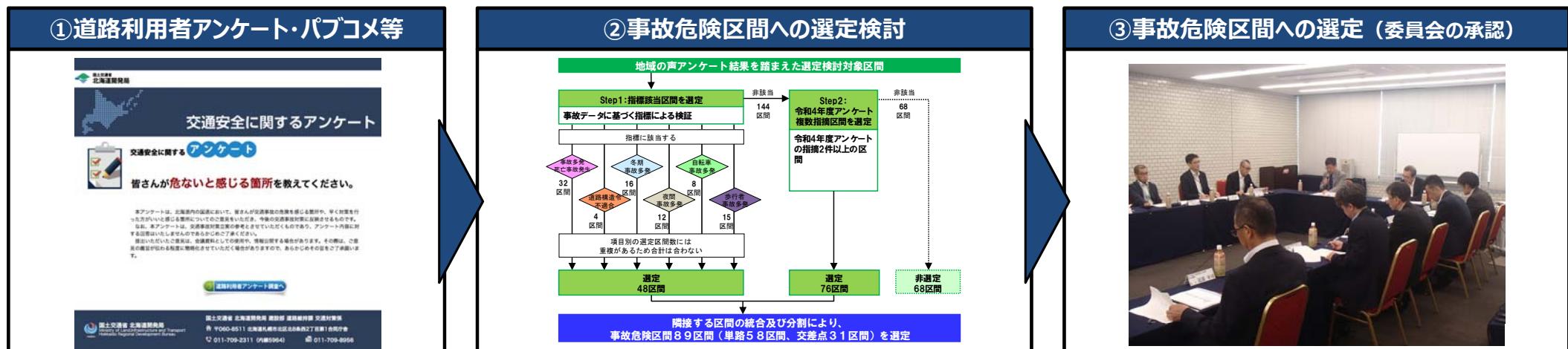
※新たな選定基準(案):郊外部単路の車線逸脱死傷事故が複数件発生

車線逸脱死傷事故が複数件発生している
No.1、No.4、No.8が追加選定対象

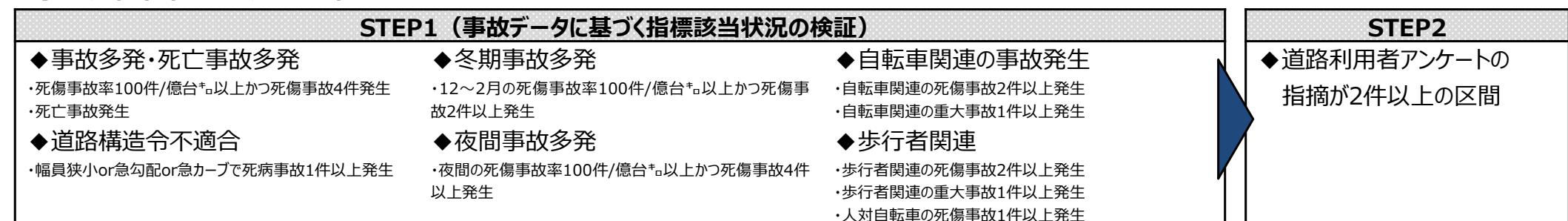
5. 地域の声アンケートの実施内容とスケジュール

- 「地域の声」に基づく選定は、前回の追加選定时と同様に道路利用者アンケート等により一般の道路利用者の意見を募集し、事故データに基づく指標に該当する区間(STEP1)や複数回答いただいた区間(STEP2)を事故危険区間に選定
- アンケート調査期間は令和7年度の夏頃までに実施予定

▼ 「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



▼令和7年度の地域の声アンケート実施スケジュール（案）

【～令和7年7月頃】
地域の声アンケート実施・意見収集

【令和7年9月頃】
委員会実施・結果の速報報告

【～令和7年12月頃】
結果取りまとめ、
追加選定区間抽出

【令和8年3月頃】
委員会実施
追加選定区間（案）の報告



第17回北海道交通事故対策検討委員会

報告 7. 今後の予定

第17回 委員会（今回）

- 取組経緯・事故分析について報告
- 前回委員会の主なご意見と対応状況について報告
- 通学路・生活道路対策に関する取組について報告
- 事故危険区間のフォローアップ（令和5年度評価対象）について審議
- 事故危険区間のフォローアップ手法について審議
- 令和7年度における事故危険区間の追加選定方針について審議



第18回 委員会（令和7年9月頃）の予定

- 事故危険区間の追加選定方針について審議
- 交通安全に関する取組について報告