

第 17 回 北海道交通事故対策検討委員会

議事概要

1. 日時 令和 7 年 3 月 10 日（月） 14 時 30 分～16 時 30 分
2. 場所 TKP 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）

3. 議事次第

1. 取組経緯・事故分析について（報告）
2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について（報告）
3. 通学路・生活道路対策に関する取組について（報告）
4. 事故危険区間のフォローアップについて（審議）
5. 事故危険区間のフォローアップ手法について（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（審議）
7. 今後の予定（報告）

4. 議事要旨

1. 取組経緯・事故分析について（報告）

- ・これまでの事故危険区間の選定やフォローアップの審議結果により、事故危険区間は合計 1,702 区間選定され、第 16 回委員会で事業完了区間を事故危険区間から解除することで承認いただいたことから、令和 6 年度末時点で 935 区間を事故危険区間として管理。そのうち、588 区間（約 63%）が対策着手済み。
- ・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となっており、令和 6 年の死者数は交通事故統計史上過去最少となる 104 人で、北海道の死者数全国順位はワースト 8 位。
- ・事故危険区間の対策推進に伴い、対策完了事故危険区間における死傷事故件数は約 6 割減少、死亡事故件数は約 8 割減少となっており、対策完了事故危険区間以外と比較すると死傷事故件数及び死亡事故件数の減少率はともに高く、事故ゼロプランの推進効果があったと考える。
- ・一方で、令和 5 年の死亡事故及び死傷事故件数はコロナ禍期間よりも若干増加傾向にあることから、引き続き、より一層の対策推進が必要と考える。

【委員長による総括】

- ・これまで、当委員会においては事故危険区間を事故データや地域の声等から選定し、対策実行や対策後のフォローアップなど PDCA サイクルが円滑に行われているかを確認することで、次の事故対策につなげることを 15 年間繰り返し続けてきた。
- ・このような取組状況を踏まえて、以降の説明に移りたい。

2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について（報告）

- ・ 前回委員会では、事業完了区間を事故危険区間から解除、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することについて承認いただいたほか、横断歩道における車両の一時停止率に対するソフト対策のご意見やインバウンドへの対応、生活道路対策に関するご意見等をいただいたため、参考資料にて全国のソフト対策事例や関係機関の取組を整理。
- ・ 道内の死傷事故件数推移を見ると、幹線道路の減少率は事故ゼロプラン開始当初の平成 22 年比で約 5 割減少している一方で、生活道路の幅員 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く、かつ直近 5 年での減少率では事故減少が鈍化傾向。
- ・ 生活道路の幅員 5.5m 未満においては、幹線道路と比べて指定場所一時不停止の法令違反割合が高い傾向。
- ・ 毎年 J A F で全国調査をしている「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」では、令和 6 年は北海道が全国ワースト 2 位であり、北海道における信号機のない交差点での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。
- ・ これらの現状を踏まえて、今後の生活道路における事故削減に向けては、物理的なハード対策とマナーアップ活動や各種啓発活動等のソフト対策を組み合わせた対応が重要であると考え。
- ・ 以上より、今後のソフト対策の更なる取組推進に向けた本委員会の組織体制強化として、新たに、北海道交通安全対策会議を運営している北海道環境生活部くらし安全局道民生活課の交通安全担当課長ならびに課長補佐、各関係機関との啓発活動を所掌している北海道警察本部交通部交通企画課交通安全対策担当課長補佐を委員・幹事会メンバーとして加える。

【委員からの主な意見】

- ・ 毎年 J A F で全国調査をしている「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」の調査結果で一時停止率が高い都府県の好事例を分析し、北海道でも反映していくことで、横断歩道の一時停止率は向上すると考える。
- ・ 本州は歩道のない狭隘幅員の道路が多く、歩行者が立っていると目立つが、北海道は道路幅員が広いと歩行者の視認性が悪く車が停止しづらいことから、北海道ならではの対策を実行するとよい。
- ・ 社会資本整備重点計画の目標値では、死者数を 2,000 人以下に抑える目標が掲げられているが、令和 6 年は 2,663 人であることからここからさらに 600 人以上死者数を減少させなければならない。北海道では今回の体制強化により、マナーアップによる道路利用者の意識向上などのソフト対策強化のほか、ハード整備による対策強化による事故削減を推進すべきと考える。
- ・ 信号機のない横断歩道の一時停止率については、大学の研究結果から、車両の進行方向とは反対側に立っている歩行者横断時や、夕方ごろに一時停止率が下がる傾向にあったため、歩行者の視認性を向上させる対策が必要であると考え。
- ・ また、運転手側が高齢者の場合は一時停止率が低いというデータもあることから、高齢者への啓発活動も重要であると考え。
- ・ 大学の研究の一環で、外国人観光客に対して冬道のブレーキやホワイトアウトが体験できる VR（仮想空間）を作成したので、今後の各種啓発活動等で協働できればと考える。

【委員長による総括】

- ・幹線道路については、例えば高規格道路の延伸により並行道路の事故も減少し、これまでの事故対策の成果も相まって順調に減少している一方で、生活道路は事故多発箇所が特定の箇所に集中しておらず分散して発生していることから、より一層生活道路における事故対策に着目する必要がある。

3. 通学路・生活道路対策に関する取組について（報告）

- ・生活道路における季節別の事故発生状況を見ると、直近10年間では冬期の方が死傷事故件数の減少率が高く、重大事故割合も冬期の方が低い結果であることから、積雪が物理的デバイスのように働き、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。
- ・道内唯一のゾーン30プラスである札幌市福住地区に物理的デバイスとして設置されている「狭さく」は、冬期に撤去されているものの積雪により「狭さく」と同程度の道路幅員となっており、冬期の方が走行速度低下や重大事故化抑制の効果を発揮していることから、冬期除雪による懸念から物理的デバイスの設置に踏み切れていない自治体も前向きにご検討いただきたい。
- ・可搬型ハンプの試験設置については、令和6年度は道内4箇所で開催しており、設置前後における車両の走行速度が減少し、アンケート調査やヒアリング調査においても対策効果を確認。
- ・北見市の三輪地区では、寒地土木研究所と連携して冬期のアスファルト型ハンプを試験設置しており、除雪時には摩耗や接触痕がみられたものの、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分かった。設置前後における走行速度30km/h超過割合は減少しており、通年でアスファルト型ハンプにおける車両走行速度の抑制効果を確認できたことから、北海道でもハンプは常設可能であることが証明されたと認識。

【委員からの主な意見】

- ・生活道路対策に向けては、生活道路の総延長が長いことから抜け道となっている道路を見つけ出すことが重要である。地域の声や交通事故の発生箇所を重ね合わせて、対策の優先順位をつけることが望ましい。
- ・沿道に学校が立地する抜け道など、学校周辺の生活道路対策も重要であると考え。

【委員長による総括】

- ・北見市の冬期におけるアスファルト型ハンプ実証実験により、除雪の影響もなく速度低減効果も確認された。これを機に、他の地域でも通年設置を検討いただきたい。

4. 事故危険区間のフォローアップについて（審議）

- ・事故危険区間における対策完了区間353区間のうち、108区間が今年度の評価対象区間。

- ・ 中間評価 43 区間のうち 43 区間が経過観察、最終評価 65 区間のうち 64 区間が解除区間、1 区間が追加対策検討となった。
- ・ 今後は、解除区間 64 区間を除く 871 区間を事故危険区間として管理する。なお、追加対策検討 1 区間は対策予定区間として管理する。（対策完了区間：288 区間、着手済区間：235 区間、対策予定区間：348 区間）。

【委員長による総括】

- ・ 事故危険区間のフォローアップについて、本委員会において承認。

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について（審議）

- ・ 潜在的危険区間におけるフォローアップの流れについては、これまでの委員会におけるご意見を踏まえ、対策完了後 1 年目に急ブレーキデータ収集期間を設けて、2 年目に最終評価を実施したいと考えている。具体的な最終評価手法については、急ブレーキ発生頻度による選定基準の該当状況を確認後、選定基準に該当しない場合は事業完了区間として事故危険区間から解除し、選定基準に該当する場合は市町村の声により対策効果の有無を判定いただきたいと考えている。
- ・ また、潜在的危険区間については、予防的な対策を実施していることから、事故危険区間の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したいと考える。
- ・ 自転車事故リスク区間については、対策完了後 1 年目にフォローアップを実施したいと考えている。自転車活用推進計画で指定されている自転車ネットワーク路線の事故危険区間については、策定した市町村の声を基に、自転車指導啓発重点地区・路線の事故危険区間については、指定した警察の声を基に対策効果の有無を判定いただきたいと考えている。
- ・ 渋滞起因事故多発区間については、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の判定をしていきたいと考えている。

【委員からの主な意見】

- ・ 潜在的危険区間のフォローアップ手法については、選定されている区間の ETC2.0 プローブデータの取得量を示した方が良い。
- ・ 自転車事故リスク区間におけるフォローアップ手法のうち、「警察の声」という表現が曖昧であることから、表現方法の見直しが必要であるとする。
- ・ 自転車活用推進計画については、北海道で策定されている自治体が少ないため、事故危険区間の選定と併せて自転車活用推進計画の策定を推進することも重要であるとする。

【委員長による総括】

- ・ 渋滞起因事故多発区間におけるフォローアップ手法については、本委員会において承認。
- ・ 潜在的危険区間におけるフォローアップ手法については、選定されている区間の急ブレーキデータ発生頻度がどのように取得できているのか、資料を追加した上で本委員会において承認。（資料 4 参考資料 P. 38 を追加）

- ・ 自転車事故リスク区間におけるフォローアップ手法については、警察の声に関する表現を修正した上で、本委員会において承認。（資料 3 本編 P. 36 を一部修正）

6. 令和 7 年度の事故危険区間追加選定方針について（審議）

- ・ これまでの交通安全対策推進により、全道国道における死傷事故件数及び死傷事故率は大幅に減少している一方で、全道国道における事故の約 6 割が事故危険区間以外で発生していることから、次年度、事故危険区間を追加選定し、更なる対策推進が必要。
- ・ 統合区間の考え方については、これまでは路線毎に道路交通センサスと同じ区分で事故分析区間を統合し、事故危険区間として抽出してきたが、延長が長く事業完了までに時間を要することで PDCA サイクルが鈍化していることから、次年度以降の追加選定では統合区間を廃止したうえで、事故分析区間単位での抽出を行い、よりピンポイント的な対策を実施したうえで PDCA サイクルの円滑化を図る。
- ・ 統合区間の見直しに伴い、車線逸脱事故多発の選定基準を「車線逸脱事故が複数件発生した区間」に見直す。
- ・ 地域の声アンケートについては、前回の選定時と同様に、道路利用者アンケート等により一般道路利用者からの意見を募集し、事故危険区間に追加選定予定。また、調査期間は令和 7 年度の夏までに実施予定。

【委員からの主な意見】

- ・ 北海道で発生している死傷事故件数のうち約 6 割が事故危険区間以外で発生おり、この中からどこを次のターゲットとして追加選定していくかが重要。
- ・ 地域声を拾い上げるためには、各開発建設部からも情報周知を図るなど、道路利用者に対して地域の声アンケートを広報していただきたい。

【委員長による総括】

- ・ 統合区間の見直し、車線逸脱事故多発における追加選定基準の見直し、地域の声アンケートの実施内容と実施スケジュールについては、本委員会において承認。

7. 今後の予定（報告）

- ・ 次回の委員会は令和 7 年 9 月頃の開催を予定。
事故危険区間の追加選定方針に関する審議、交通安全に関する取組に関する報告を予定。

以 上