

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こ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

第 17 回 北海道交通事故対策検討委員会

日時：令和 7 年 3 月 10 日(月) 14：30～

場所：TKP 札幌駅カンファレンスセンター3 階ホール 3B

(札幌市北区北 7 条西 2 丁目 9)

<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》

【 配付資料 】

- ・議事次第、委員名簿、配席図
- ・資料 1 北海道交通事故対策検討委員会 設立趣旨
- ・資料 2 「北海道交通事故対策検討委員会」設置要綱
- ・資料 3 検討委員会資料（本編）
- ・資料 4 参考資料
- ・資料 5 フォローアップ代表事例集

第 17 回 北海道交通事故対策検討委員会 委 員 名 簿

<委員>

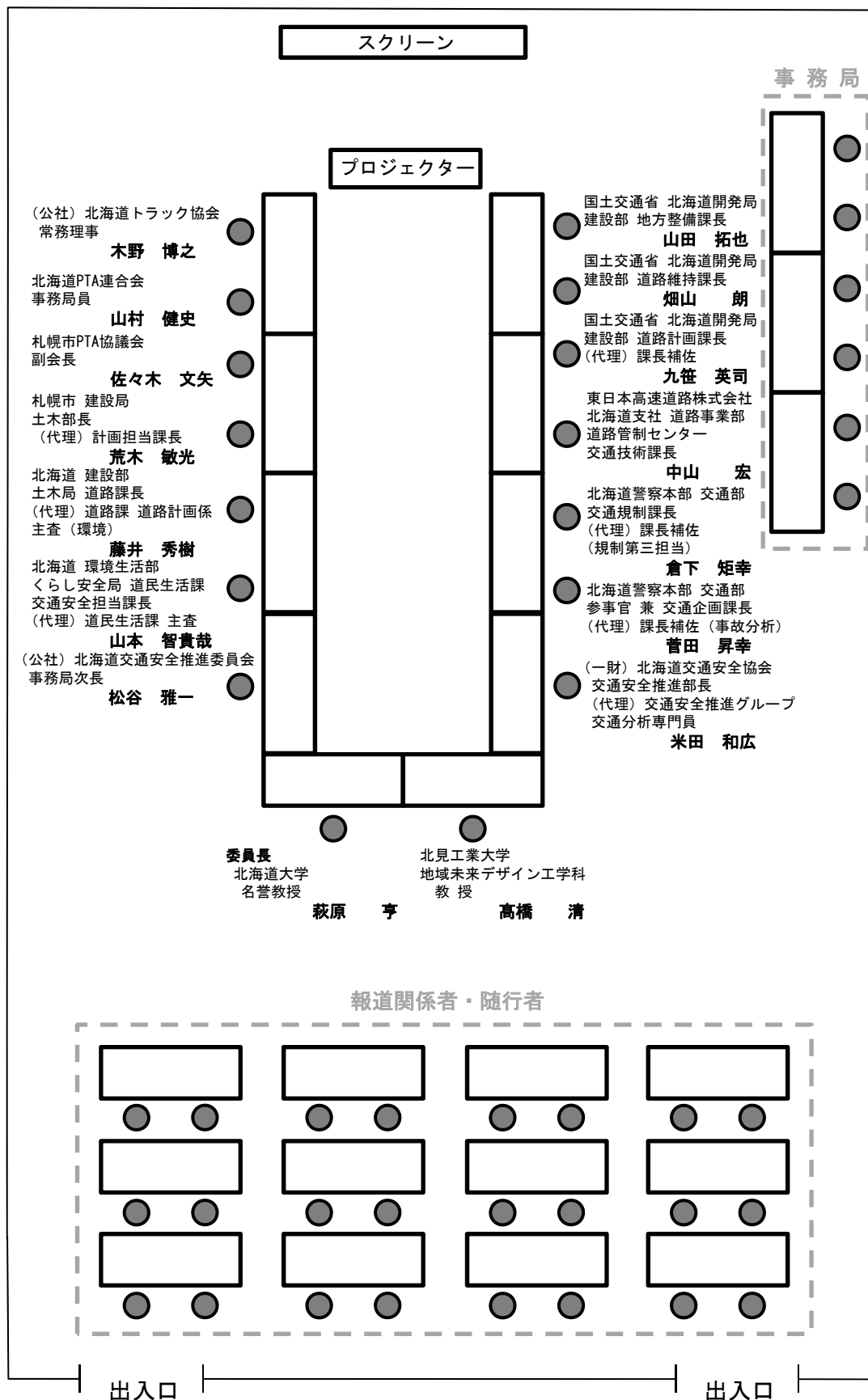
委 員 長	萩 原 亨	北海道大学名誉教授
委 員	大 野 富 穂 (代理出席 : 高 橋 清	一般財団法人北海道交通安全協会 交通安全推進部長 米田 和広 交通安全推進グループ 交通分析専門員) 北見工業大学地域未来デザイン工学科教授
	松 谷 雅 一	公益社団法人北海道交通安全推進委員会 事務局次長
	本 間 広 行 (代理出席 : 二 瓶 友 和 (代理出席 : 小 林 秀 晃 (代理出席 : 中 山 宏	北海道建設部土木局道路課長 藤井 秀樹 道路課道路計画係 主査(環境)) 北海道環境生活部くらし安全局道民生活課交通安全担当課長 山本 智貴哉 道民生活課 主査) 札幌市建設局土木部長 荒木 敏光 札幌市建設局土木部 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道路管制センター交通技術課長
	寺 江 章 (代理出席 : 中 村 勉 (代理出席 : 村 上 睦 (代理出席 : 畑 山 朗	北海道警察本部交通部参事官兼交通企画課長 菅田 昇幸 交通企画課 課長補佐(事故分析)) 北海道警察本部交通部交通規制課長 倉下 矩幸 交通規制課課長補佐(規制第三担当)) 国土交通省北海道開発局建設部道路計画課長 九笹 英司 道路計画課 課長補佐) 国土交通省北海道開発局建設部道路維持課長
	山 田 拓 也	国土交通省北海道開発局建設部地方整備課長

<オブザーバー>

木 野 博 之	公益社団法人北海道トラック協会常務理事
山 村 健 史	北海道 PTA 連合会事務局員
佐々木 文 矢	札幌市 PTA 協議会副会長

(敬称略)

第17回 北海道交通事故対策検討委員会 配席図



北海道交通事故対策検討委員会 設立趣旨

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成22年4月5日に所管する公共事業の評価における新たな取組として、政策目標評価型事業評価の導入について発表し、8月9日に「国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針（案）」を策定しました。

これを踏まえ、交通安全分野においては、限られた予算の中で最大の効果を獲得できるよう、データや地域の声等に基づき交通事故の危険性の高い区間を明確化し、事業の実施にあたっては交通事故の原因に即した効果の高い対策を立案し、実施後に効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用する「成果を上げるマネジメント」に取り組むこととしたところです。

北海道開発局においても、管理する国道（約6,900km）の交通安全対策に関し、交通事故の危険性が高い区間を「事故危険区間」としてとりまとめ、マネジメントサイクルを開始する必要があります。

このため、北海道の道路交通安全に関わる学識経験者等と行政関係者からなる「北海道交通事故対策検討委員会」を設立し、専門的知見からの意見を得るものです。

「北海道交通事故対策検討委員会」設置要綱

(名称)

第1条 本会は、「北海道交通事故対策検討委員会」（以下、「検討委員会」という。）と称する。

(目的)

第2条 検討委員会は、北海道内で行われている交通安全分野における「成果を上げるマネジメント」等に関して、専門的知見からの意見を得ることを目的として設置する。

(組織)

第3条 検討委員会は、別紙1に掲げる委員をもって組織する。

2 検討委員会に委員長を置き、委員の互選により選任する。

3 委員長に事故あるときは、予め委員長が指名する委員がその職務を代理する。

(運営)

第4条 検討委員会は、必要に応じ委員長が招集し運営する。

2 委員は、委員長に対して検討委員会の開催を求めることができる。

3 委員長は、必要に応じ委員以外の者に検討委員会への参加を求めることができる。

(幹事会)

第5条 検討委員会の所掌する協議事項について、調査審議するため、検討委員会に幹事会を置く。

2 幹事会は、別紙2に掲げるメンバーをもって組織する。

3 幹事会は、必要に応じ事務局が招集し運営する。

4 幹事会メンバーは、事務局に対して幹事会の開催を求めることができる。

5 幹事会の審議結果について、検討委員会に報告するものとする。

(事務局)

第6条 検討委員会及び幹事会の事務局は、北海道開発局建設部道路維持課に置く。

(雑則)

第7条 この要綱の改正は、委員長が検討委員会に諮って行う。

2 この要綱に定めるもののほか、検討委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が検討委員会に諮って定める。

附 則

- 1 この要綱は平成 22 年 11 月 11 日から施行する。
- 2 この要綱は平成 25 年 3 月 1 日から施行する。
- 3 この要綱は平成 25 年 4 月 19 日から施行する。
- 4 この要綱は平成 25 年 10 月 8 日から施行する。
- 5 この要綱は平成 28 年 2 月 25 日から施行する。
- 6 この要綱は令和 元年 9 月 25 日から施行する。
- 7 この要綱は令和 4 年 9 月 27 日から施行する。
- 8 この要綱は令和 5 年 3 月 23 日から施行する。
- 9 この要綱は令和 7 年 3 月 10 日から施行する。

「北海道交通事故対策検討委員会」委員

<学識経験者等>

北海道大学 名誉教授

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

<行政関係者>

北海道 建設部 土木局 道路課長

北海道 環境生活部 くらし安全局 道民生活課交通安全担当課長

札幌市 建設局 土木部長

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

北海道警察本部 交通部 参事官兼交通企画課長

北海道警察本部 交通部 交通規制課長

国土交通省 北海道開発局 建設部 道路計画課長

国土交通省 北海道開発局 建設部 道路維持課長

国土交通省 北海道開発局 建設部 地方整備課長

「幹事会」メンバー

北海道 建設部 土木局 道路課 道路計画グループ主幹

北海道 建設部 土木局 道路課 高速道・市町村道グループ主幹

北海道 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

札幌市 建設局 土木部 道路課 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 課長代理

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

北海道警察本部 交通部 交通企画課 事故分析担当課長補佐

北海道警察本部 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 課長補佐

国土交通省 北海道開発局 建設部 道路維持課 特定道路事業対策官


国土交通省 北海道開発局 建設部 地方整備課 地域事業管理官



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)

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



第17回北海道交通事故対策検討委員会

報告

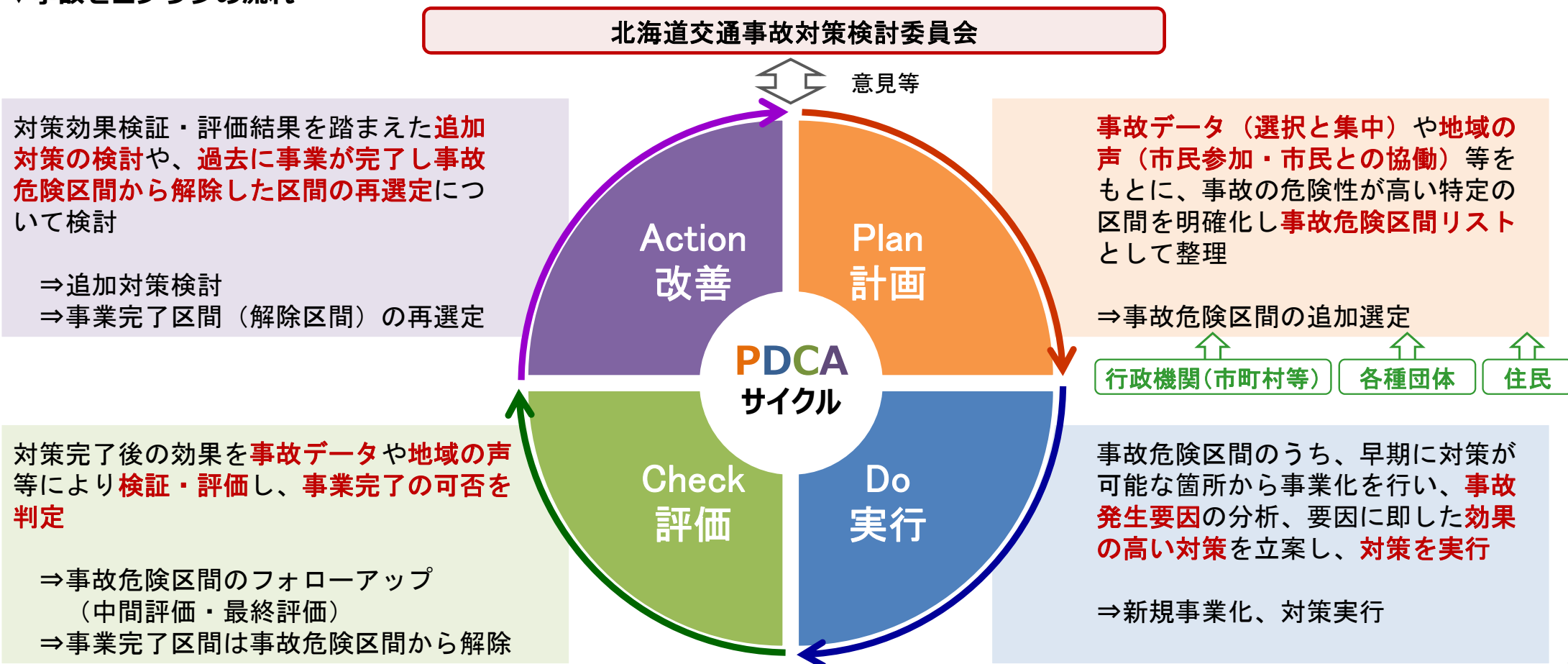
1. 取組経緯・事故分析について

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. 取組経緯・事故分析について

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* ₀ 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* ₀ 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* ₀ 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* ₀ 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* ₀ 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* ₀ 以上 かつ 重大事故率10件/億台* ₀ 以上 かつ 死亡事故率1件/億台* ₀ 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

※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であることを第13回委員会にて承認済み 5

1. 取組経緯・事故分析について

1. これまでの取組経緯④

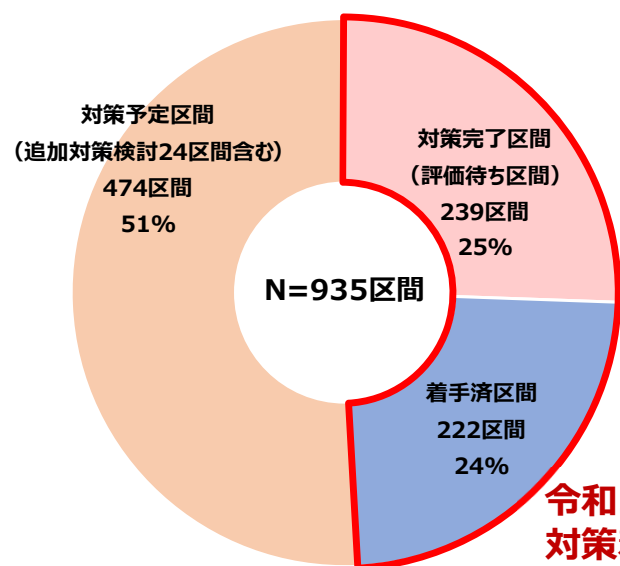
- これまで平成22年度から令和4年度まで計5回事故危険区間の選定を行い、合計1,702区間の事故危険区間を選定
- 現在は、令和5年度末までにフォローアップにより対策効果が認められた767区間が事故危険区間から解除され、合計935区間を事故危険区間として管理。そのうち、令和6年度末時点で588区間(約63%)が対策着手済

▼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	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	計
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

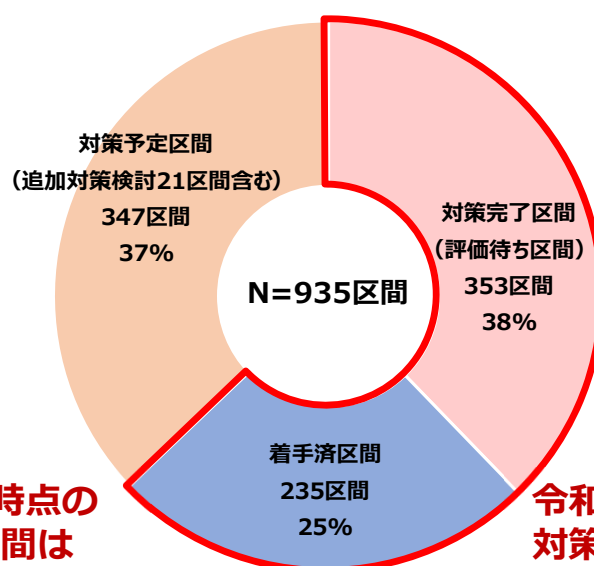
▼全道の事故危険区間の対策実施状況

【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%)

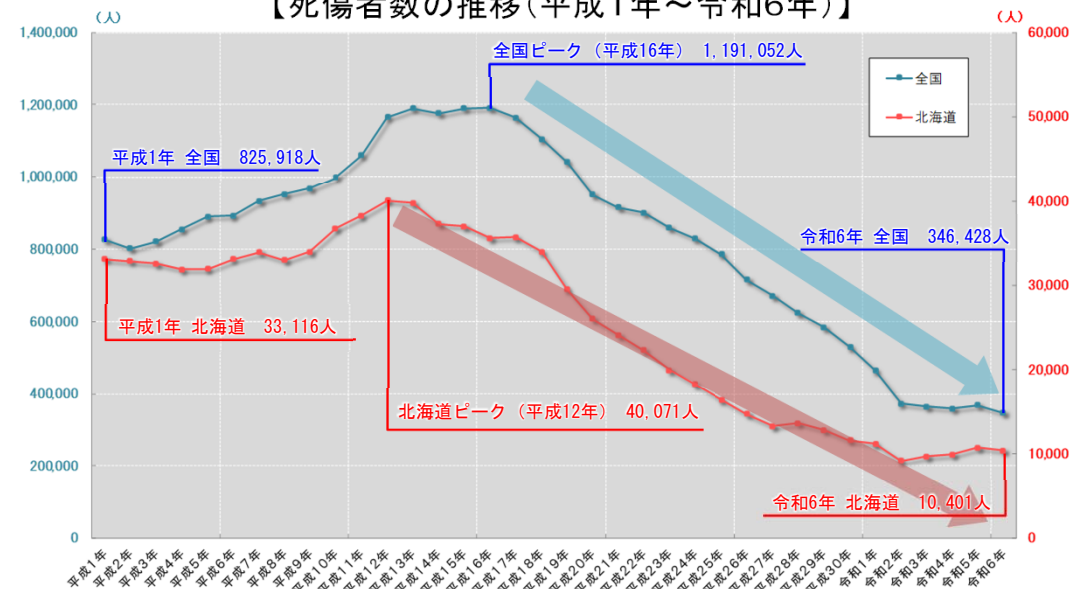
対策完了区間 (評価待ち区間)	対策が完了し、フォローアップを控えている区間 (完了予定含む、評価済区間除く)
着手済区間	対策に着手し、現在対策実施中の区間
対策予定区間	対策に着手していない区間 (最終評価により追加対策検討と判定された区間を含む)

1. 取組経緯・事故分析について

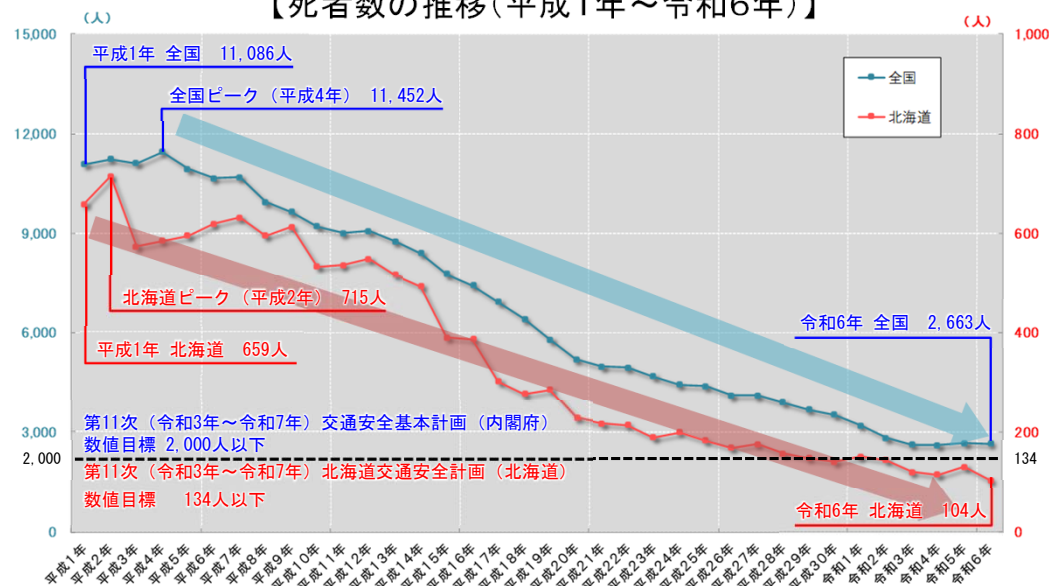
2. 交通事故の推移

▶ 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》

	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》

	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	北海道 120 5位
令和4年	大阪 141	愛知 137	東京 132	北海道 115 6位
令和5年	大阪 148	愛知 145	東京 136	北海道 131 4位
令和6年	東京 146	愛知 141	千葉 131	北海道 104 8位

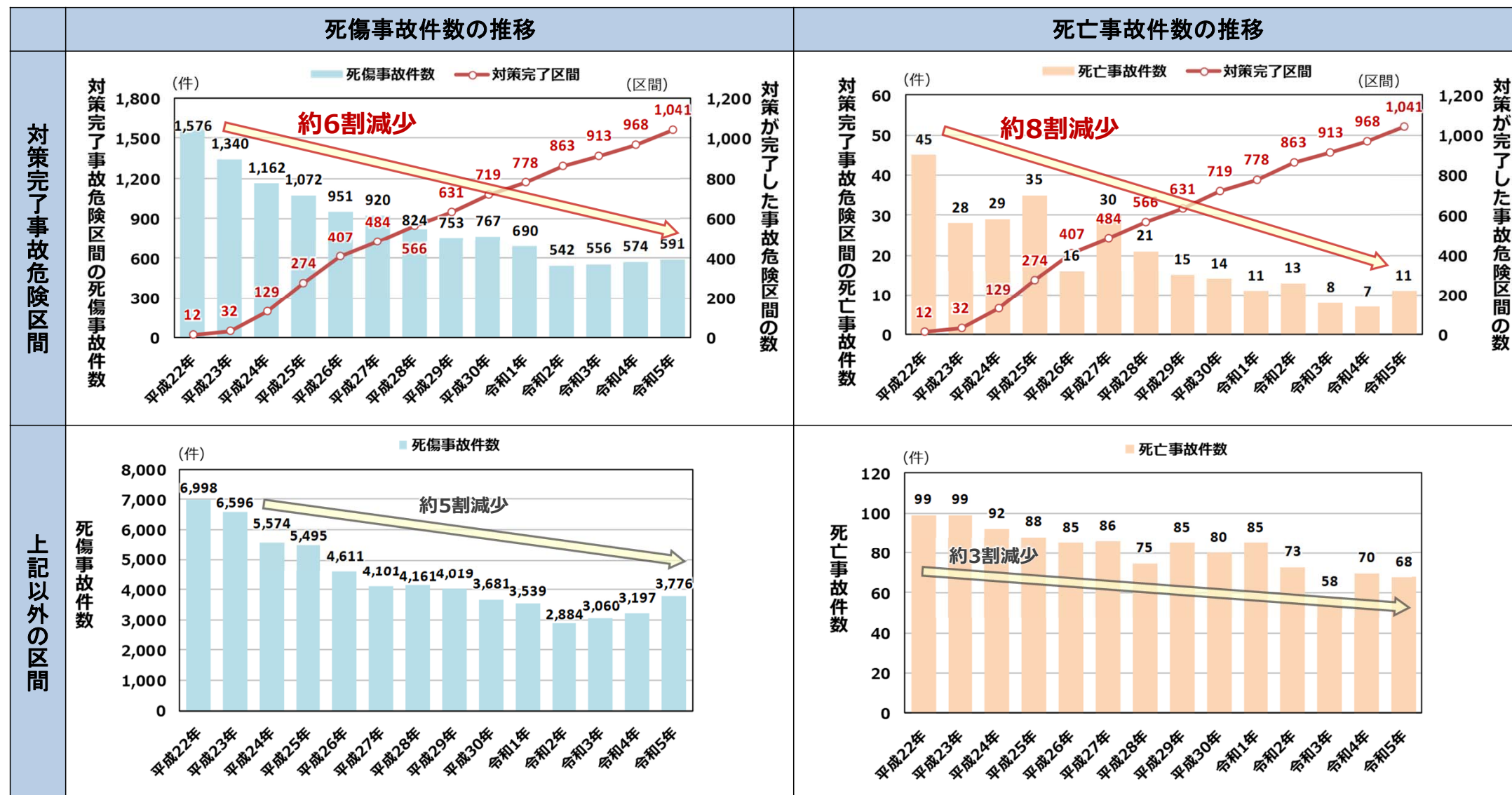
事故ゼロプラン開始

資料：警察庁、北海道警察、ITARDA
※令和6年の値は速報値


1. 取組経緯・事故分析について

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し、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



第17回北海道交通事故対策検討委員会

報告

2. 前回委員会の主なご意見と 対応状況について

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3 B 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。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

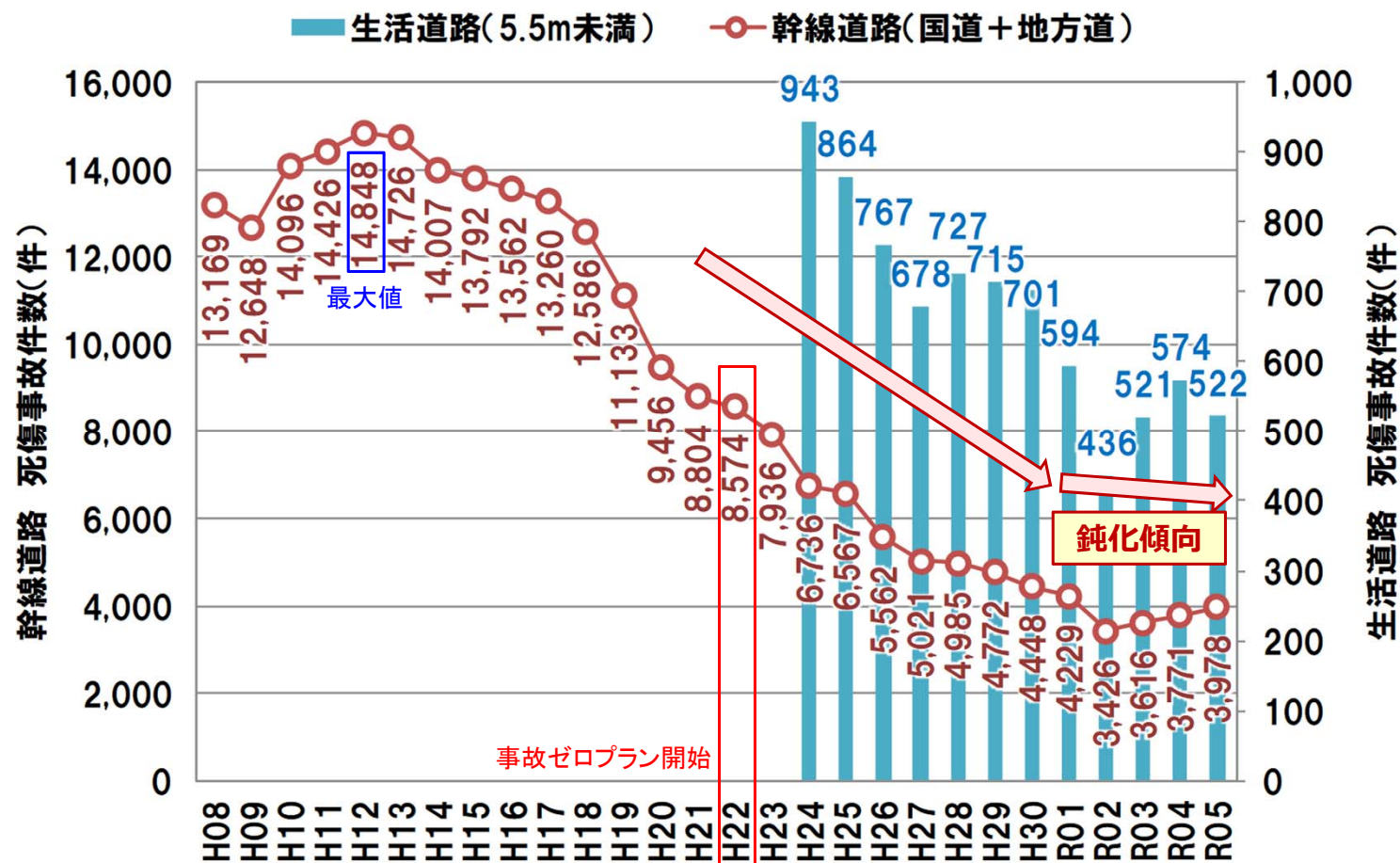
⇒ ソフト対策や生活道路に関するご意見が多い傾向であった

2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について

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%

事故ゼロプラン開始からの比較
直近5年の比較

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%

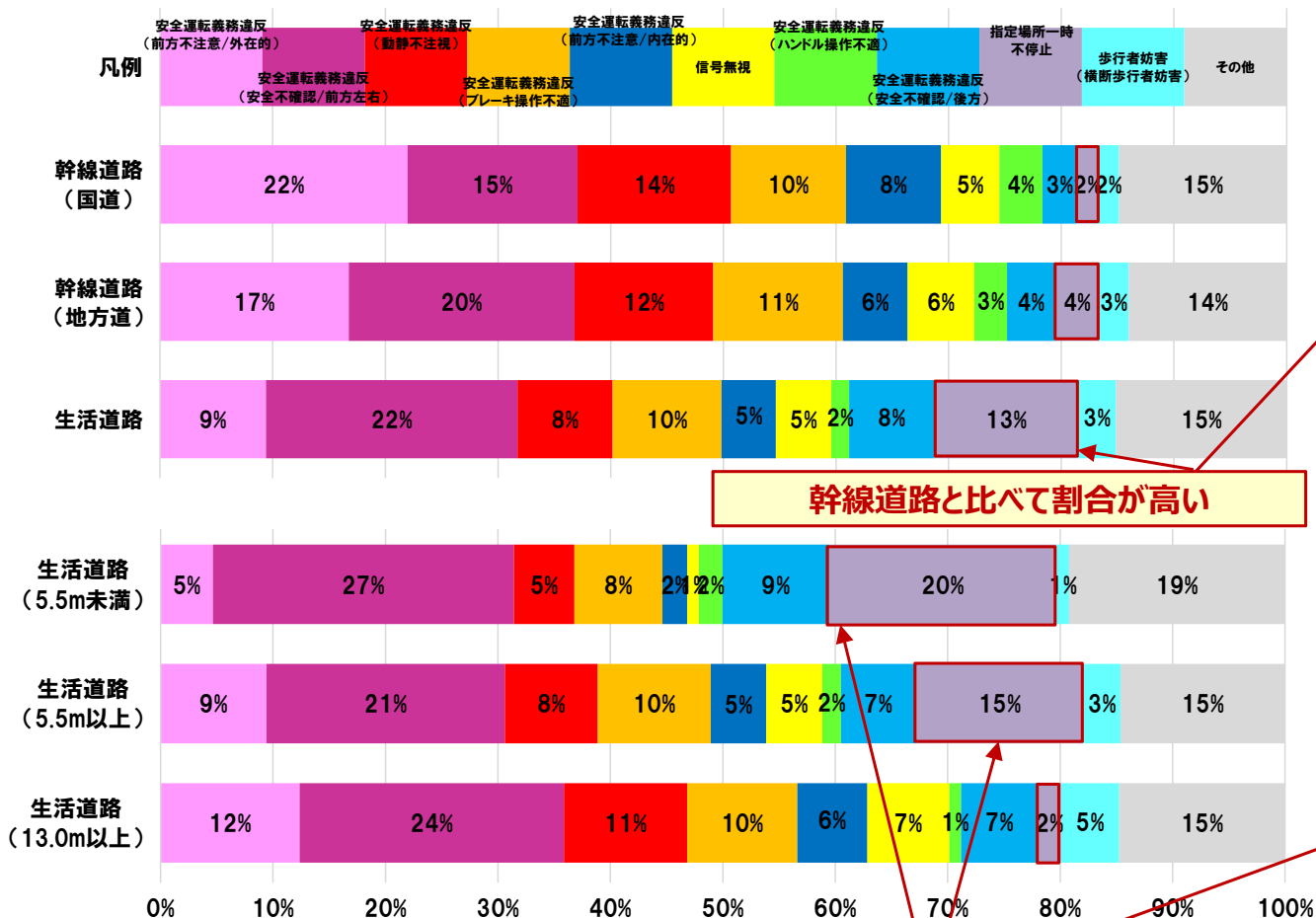
事故ゼロプラン開始からの比較
直近5年の比較

2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について

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)」が最も多い
- 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(動静不監視)	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)》

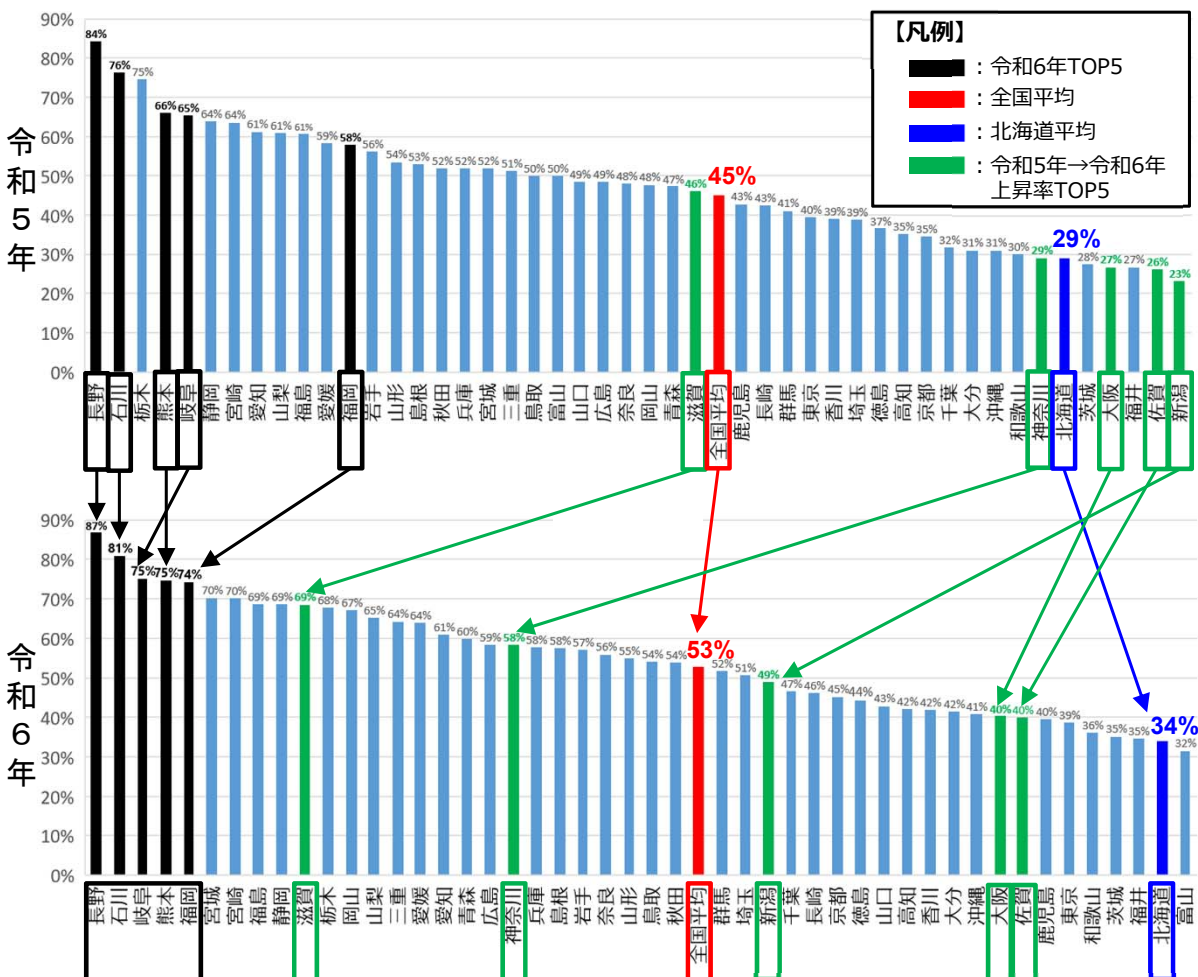
法令違反	生活道路 (5.5m未満)	生活道路 (5.5m以上)	生活道路 (13.0m以上)
安全運転義務違反(前方不注意/外在的)	7位	4位	2位
安全運転義務違反(安全不確認/前方左右)	1位	1位	1位
安全運転義務違反(動静不監視)	6位	5位	3位
安全運転義務違反(ブレーキ操作不適)	4位	3位	4位
安全運転義務違反(前方不注意/内在的)	9位	8位	7位
信号無視	15位	7位	5位
安全運転義務違反(ハンドル操作不適)	11位	13位	15位
安全運転義務違反(安全不確認/後方)	3位	6位	6位
指定場所一時不停止	2位	2位	10位
歩行者妨害(横断歩行者妨害)	14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

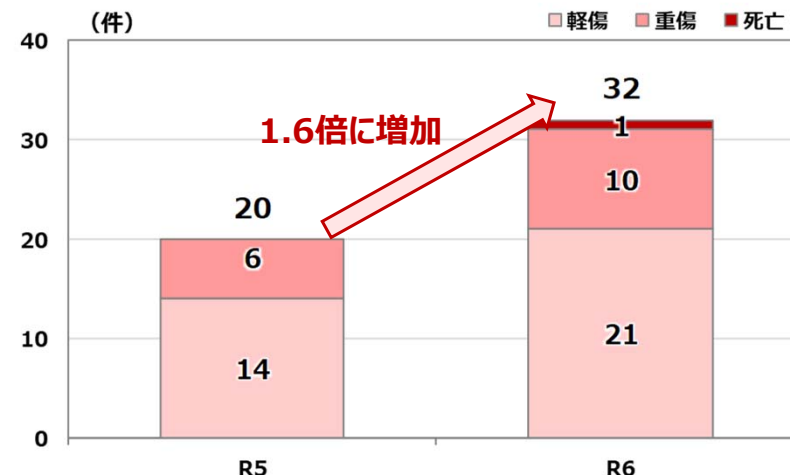
- ▶ 北海道における信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率は、令和5年から令和6年にかけて5%上昇しているものの、令和6年は全国ワースト2位であり、全国平均を大幅に下回る
- ▶ また、横断歩行者妨害による死傷事故件数も、令和5年から令和6年にかけて1.6倍に増加

▼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）



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

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

2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について

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

物理的な対策

ハンプ・スムーズ横断歩道
(人対車両対策)



交差点部の狭さくによる速度抑制
(出会い頭対策)



止まれのカラー路面表示
(一時不停止対策)

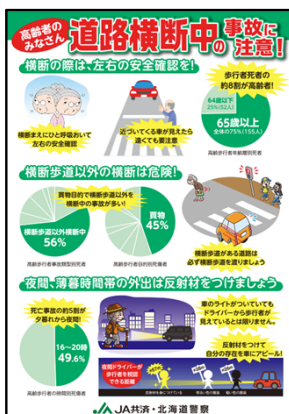
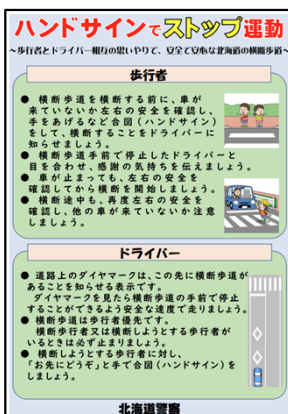


等

×

ソフト的な対策

《マナーアップ活動》



《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

2. 前回委員会の主なご意見と対応状況について

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交通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
- ・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

各関係機関との啓発活動を所掌

【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



第17回北海道交通事故対策検討委員会

報告

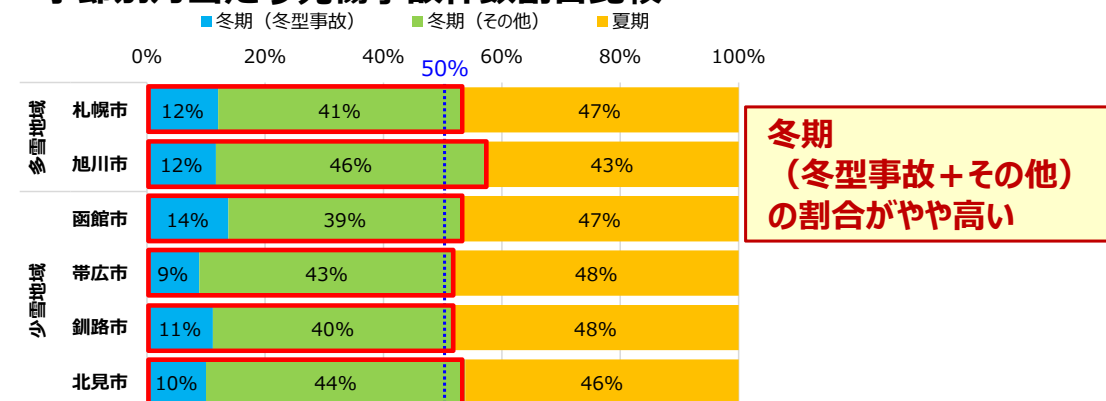
3. 通学路・生活道路対策 に関する取組について

3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

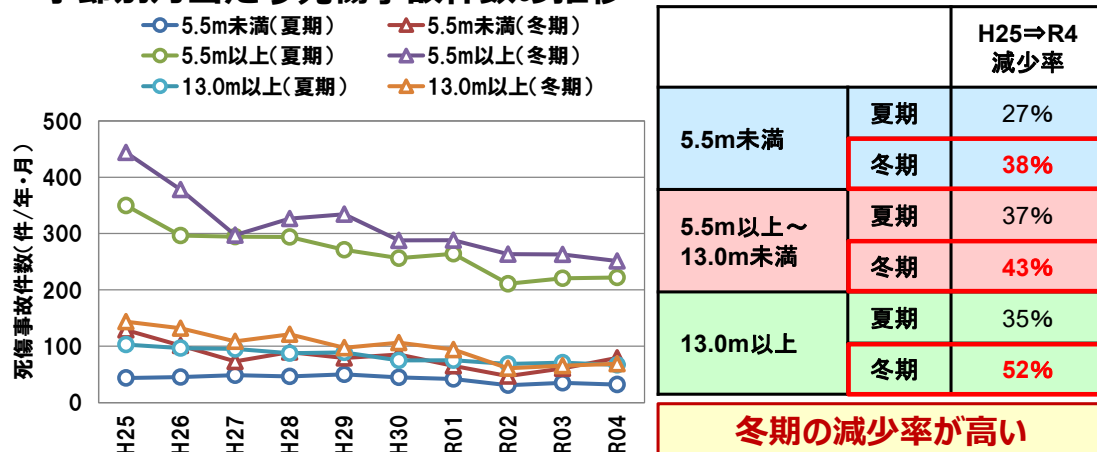
1. 生活道路における季節別の事故分析

- ▶ 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

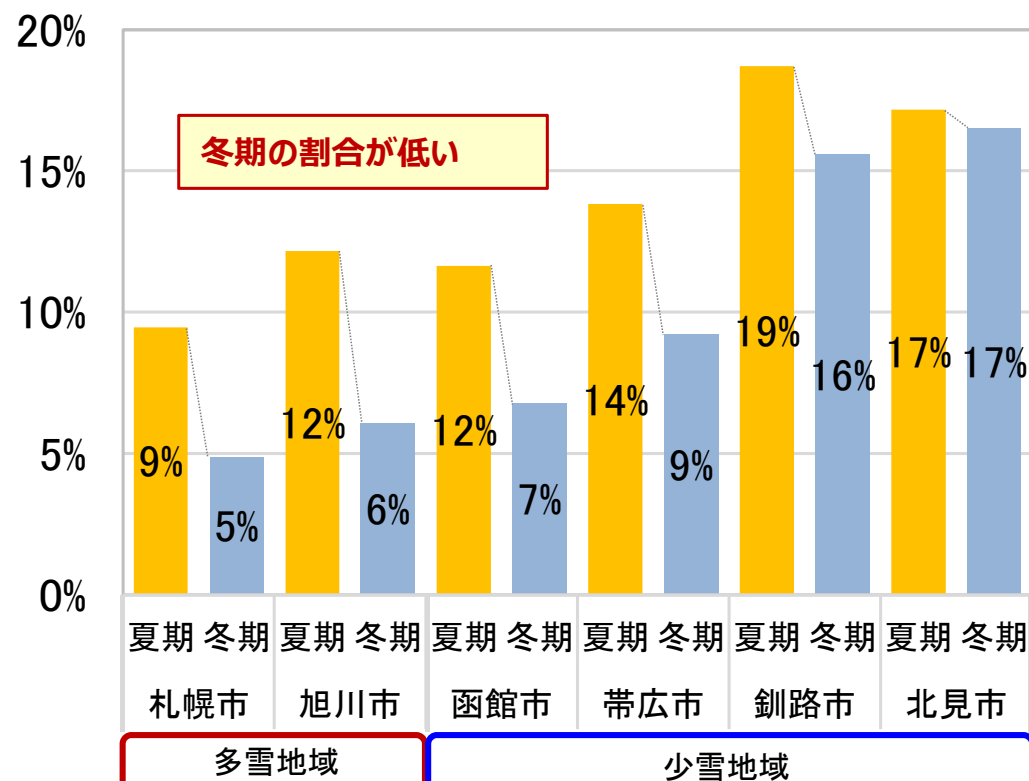
▼北海道主要都市の生活道路における季節別月当たり死傷事故件数割合比較



▼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



▼北海道主要都市の生活道路における重大事故割合



3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

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）》



3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

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）

R4年度にゾーン30プラスへ移行
(R4.9.13整備計画策定)

■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



ゾーン30プラス看板



ゾーン30プラス路面表示

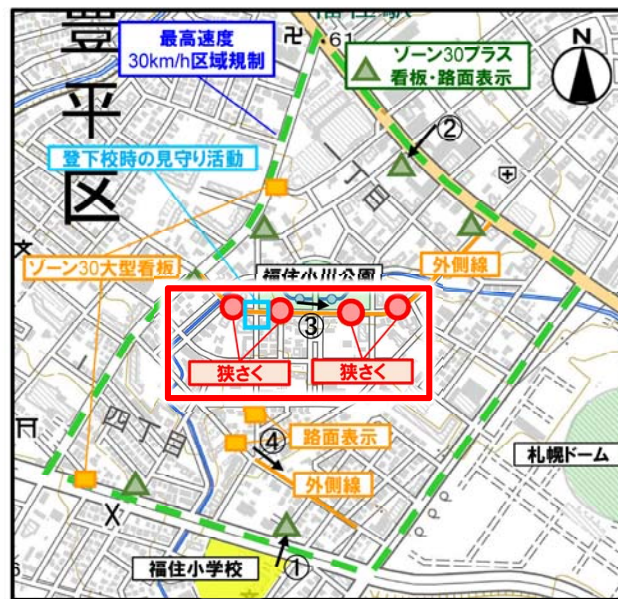


狭さく



外側線

※ 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。（PDCAサイクルの継続的な取組）



（出典：国土地理院地図）

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

▼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
- ・急挙動発生状況（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》



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. 通学路・生活道路対策に関する取組について

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">● 狭さが撤去されている冬期においては、<u>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</u>しており、<u>積雪が物理的デバイスに替わって走行速度低下の効果</u>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、<u>冬期は通過交通割合が僅かではあるが減少</u>。	<ul style="list-style-type: none">● 狭さ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、<u>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</u>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、<u>人対車両事故や重大事故は未発生</u>である。● また、<u>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</u>であり、全体的に走行速度が減少する<u>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</u>ものと考えられる。																																																																																			
<p>▼区間全体の平均走行速度</p> <p>(km/h)</p> <table><tr><th>区間</th><th>平均走行速度 (km/h)</th></tr><tr><td>R4夏期</td><td>31.1</td></tr><tr><td>R4冬期</td><td>27.1</td></tr><tr><td>R5夏期</td><td>31.2</td></tr><tr><td>R5冬期</td><td>26.3</td></tr></table> <p>冬期は30km/h未満に低下</p> <p>▼狭さく設置区間の速度超過割合</p> <table><tr><th>区間</th><th>30km/h未満</th><th>30-40km/h</th><th>40km/h以上</th></tr><tr><td>R4年度夏期</td><td>41.6%</td><td>35.2%</td><td>23.2%</td></tr><tr><td>R4年度冬期</td><td>56.7%</td><td>36.3%</td><td>7.0%</td></tr><tr><td>R5年度夏期</td><td>40.7%</td><td>34.6%</td><td>24.8%</td></tr><tr><td>R5年度冬期</td><td>62.7%</td><td>30.6%</td><td>6.7%</td></tr></table> <p>30km/h超過割合が減少</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>	区間	平均走行速度 (km/h)	R4夏期	31.1	R4冬期	27.1	R5夏期	31.2	R5冬期	26.3	区間	30km/h未満	30-40km/h	40km/h以上	R4年度夏期	41.6%	35.2%	23.2%	R4年度冬期	56.7%	36.3%	7.0%	R5年度夏期	40.7%	34.6%	24.8%	R5年度冬期	62.7%	30.6%	6.7%	<p>▼通過交通割合</p> <table><tr><th>区間</th><th>通過交通</th><th>域内交通</th></tr><tr><td>R4年度夏期</td><td>48.8%</td><td>51.2%</td></tr><tr><td>R4年度冬期</td><td>46.0%</td><td>54.0%</td></tr><tr><td>R5年度夏期</td><td>50.1%</td><td>49.9%</td></tr><tr><td>R5年度冬期</td><td>49.4%</td><td>50.6%</td></tr></table> <p>通過交通割合は微減</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>	区間	通過交通	域内交通	R4年度夏期	48.8%	51.2%	R4年度冬期	46.0%	54.0%	R5年度夏期	50.1%	49.9%	R5年度冬期	49.4%	50.6%	<p>▼急ブレーキ発生頻度</p> <p>[回/百台]</p> <table><tr><th>区間</th><th>急ブレーキ発生頻度 [回/百台]</th></tr><tr><td>R4年度夏期</td><td>0.79</td></tr><tr><td>R4年度冬期</td><td>0.46</td></tr><tr><td>R5年度夏期</td><td>0.72</td></tr><tr><td>R5年度冬期</td><td>0.59</td></tr></table> <p>冬期は減少</p> <p>▼急ハンドル（左右）発生頻度</p> <p>[回/百台]</p> <table><tr><th>区間</th><th>急ハンドル発生頻度 [回/百台]</th></tr><tr><td>R4年度夏期</td><td>2.00</td></tr><tr><td>R4年度冬期</td><td>0.87</td></tr><tr><td>R5年度夏期</td><td>1.83</td></tr><tr><td>R5年度冬期</td><td>1.66</td></tr></table> <p>冬期は減少</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</p>	区間	急ブレーキ発生頻度 [回/百台]	R4年度夏期	0.79	R4年度冬期	0.46	R5年度夏期	0.72	R5年度冬期	0.59	区間	急ハンドル発生頻度 [回/百台]	R4年度夏期	2.00	R4年度冬期	0.87	R5年度夏期	1.83	R5年度冬期	1.66	<p>▼季節別事故発生割合</p> <p>《エリア全体》</p> <table><tr><th>季節</th><th>発生数</th><th>割合</th></tr><tr><td>夏期</td><td>35</td><td>67%</td></tr><tr><td>冬期</td><td>17</td><td>33%</td></tr></table> <p>季節別の月当たり件数で見ると同程度の発生割合 ※夏期8か月、冬期4か月</p> <p>《狭さく設置区間》</p> <table><tr><th>季節</th><th>発生数</th><th>割合</th></tr><tr><td>夏期</td><td>3</td><td>50%</td></tr><tr><td>冬期</td><td>3</td><td>50%</td></tr></table> <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>	季節	発生数	割合	夏期	35	67%	冬期	17	33%	季節	発生数	割合	夏期	3	50%	冬期	3	50%
区間	平均走行速度 (km/h)																																																																																					
R4夏期	31.1																																																																																					
R4冬期	27.1																																																																																					
R5夏期	31.2																																																																																					
R5冬期	26.3																																																																																					
区間	30km/h未満	30-40km/h	40km/h以上																																																																																			
R4年度夏期	41.6%	35.2%	23.2%																																																																																			
R4年度冬期	56.7%	36.3%	7.0%																																																																																			
R5年度夏期	40.7%	34.6%	24.8%																																																																																			
R5年度冬期	62.7%	30.6%	6.7%																																																																																			
区間	通過交通	域内交通																																																																																				
R4年度夏期	48.8%	51.2%																																																																																				
R4年度冬期	46.0%	54.0%																																																																																				
R5年度夏期	50.1%	49.9%																																																																																				
R5年度冬期	49.4%	50.6%																																																																																				
区間	急ブレーキ発生頻度 [回/百台]																																																																																					
R4年度夏期	0.79																																																																																					
R4年度冬期	0.46																																																																																					
R5年度夏期	0.72																																																																																					
R5年度冬期	0.59																																																																																					
区間	急ハンドル発生頻度 [回/百台]																																																																																					
R4年度夏期	2.00																																																																																					
R4年度冬期	0.87																																																																																					
R5年度夏期	1.83																																																																																					
R5年度冬期	1.66																																																																																					
季節	発生数	割合																																																																																				
夏期	35	67%																																																																																				
冬期	17	33%																																																																																				
季節	発生数	割合																																																																																				
夏期	3	50%																																																																																				
冬期	3	50%																																																																																				

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

3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

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

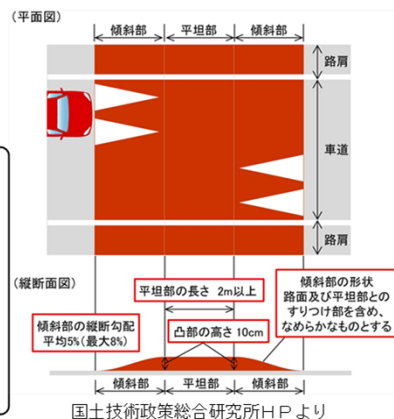


北海道開発局では仮設用として設置・撤去が可能な据え置き型のゴム製の可搬型ハンプの貸出しを行っています。

<ハンプ紹介動画>



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。

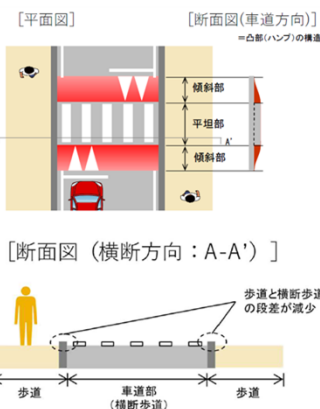
【設置前】



【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	-

3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

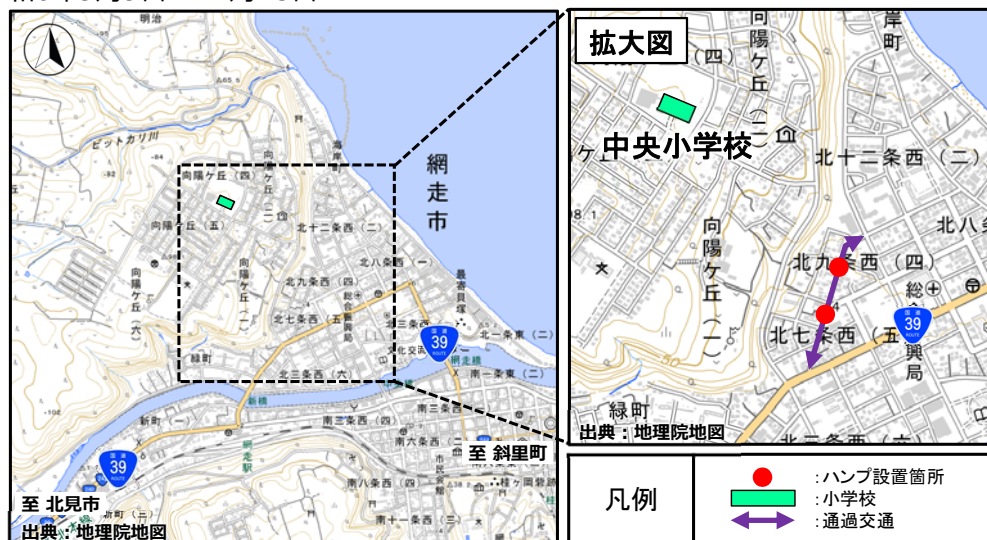
5. 可搬型ハンプ試験設置箇所代表事例

- 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】

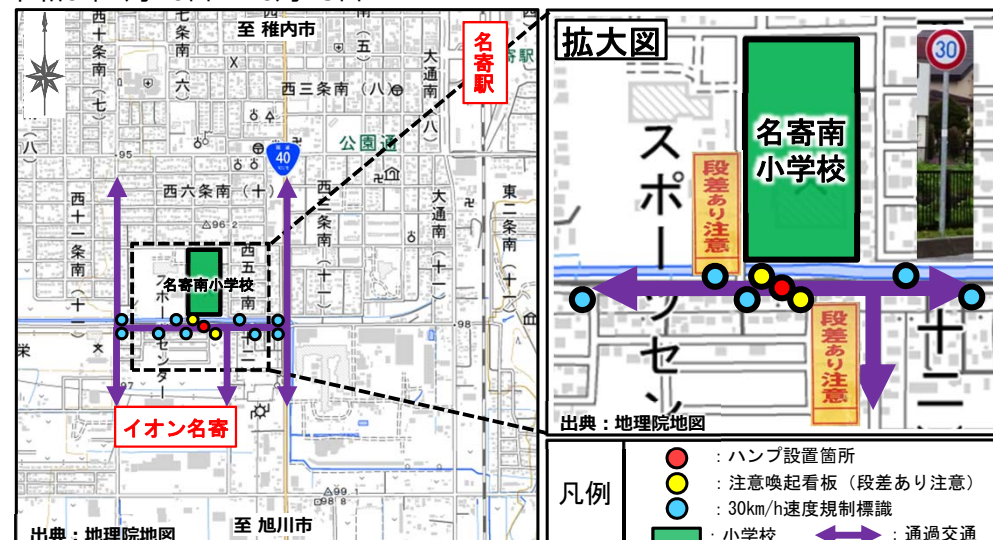


【設置中】



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



【設置前】



【設置中】



3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

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】

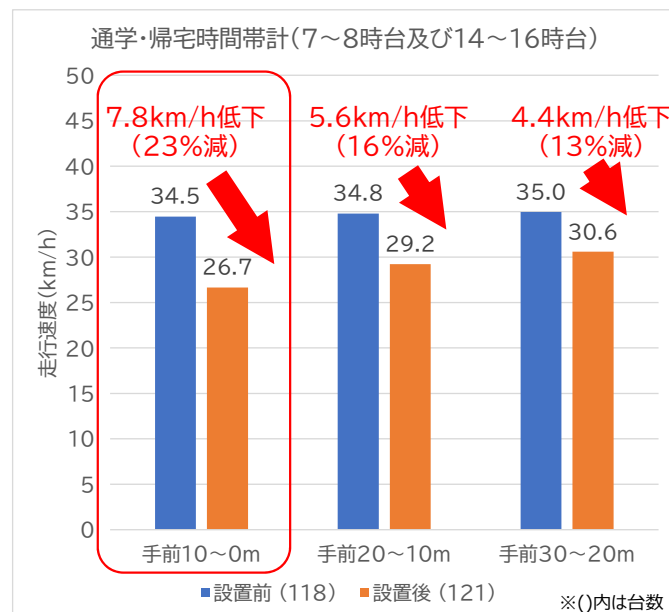
- ▶ ビデオカメラ調査を実施し、ハンプの設置により平均走行速度がハンプ手前10～0mの区間で約2割低下したほか、ハンプ直前(手前10～0m)における30km/h超過割合が、約7割から約2割まで減少
- ▶ ヒアリング調査では、通行車両の速度が低下し、沿線の安全性向上に繋がったとの声を頂いた

▼ビデオカメラ調査結果

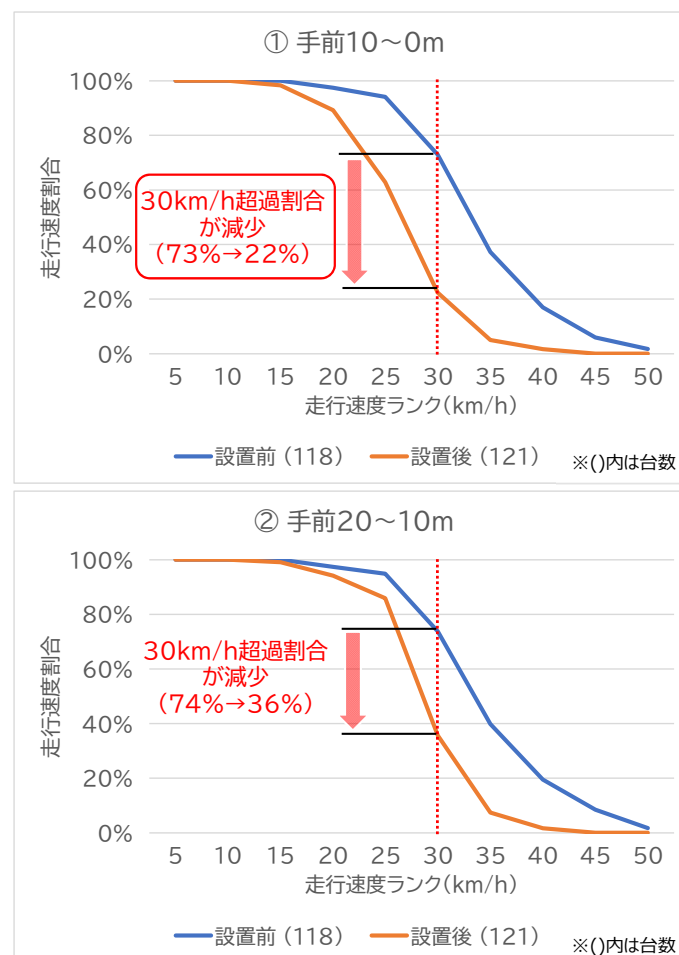
《ビデオカメラによる走行速度調査の概要図》



《平均走行速度の変化》



《速度分布の変化》



▼アンケート・ヒアリング調査結果

■網走市の声



・試験設置した可搬型ハンプにより、通行車両の速度が低下して沿線の安全性向上につながり、近隣施設（保育園・子育て支援センター）や町内会からも大変喜ばれました。

30km/h超過の車両が約7割から約2割まで減少 23

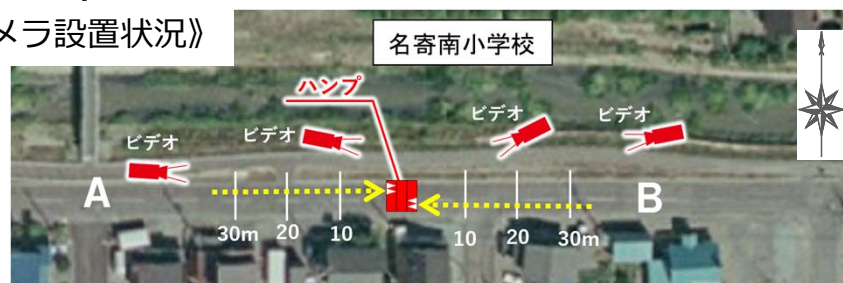
3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

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

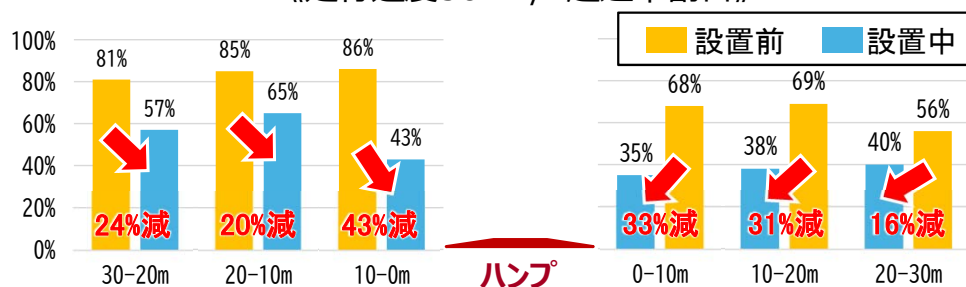
▼ビデオカメラ調査結果

《ビデオカメラ設置状況》

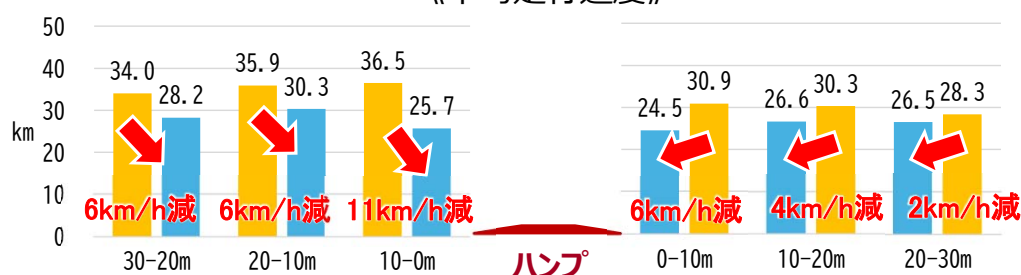


A → B

《走行速度30km/h超過車割合》

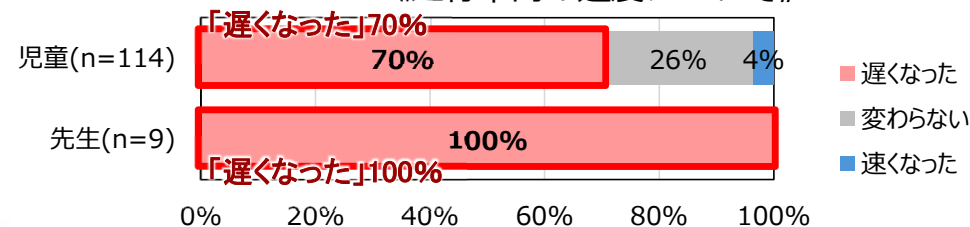


《平均走行速度》

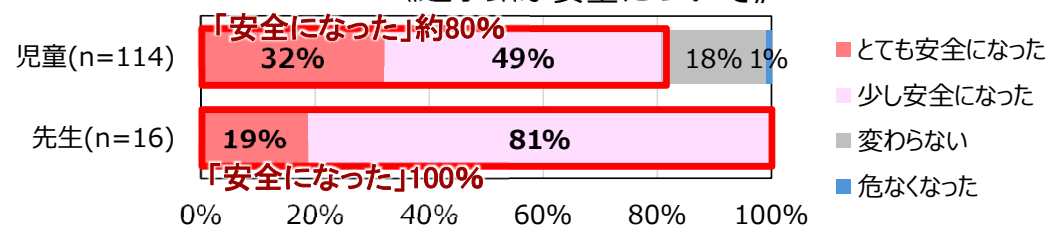


▼アンケート・ヒアリング調査結果

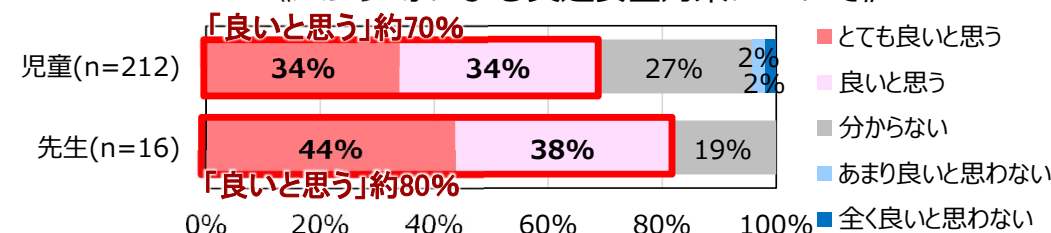
《走行車両の速度について》



《通学路が安全について》



《ハンプ等による交通安全対策について》



■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あるので、その場所にもハンプをつけてほしいです。

3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

6. 積雪寒冷地域におけるアスファルト型ハンプの冬期実証実験結果

- ▶ 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



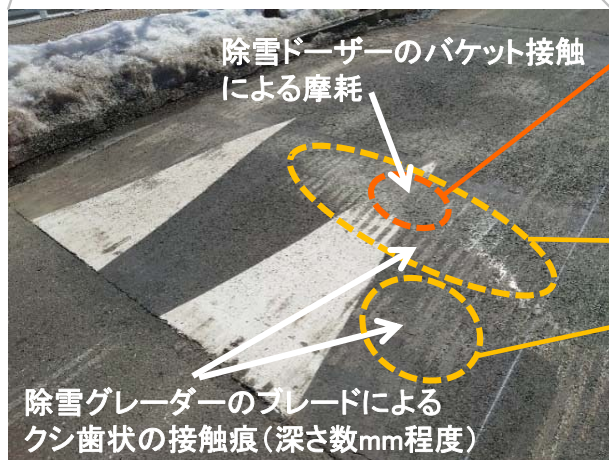
■ 除雪ドーザーによる現場検証



■ 除雪グレーダーによる現場検証



■ 試験設置期間の直後の損傷具合



※ 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＞

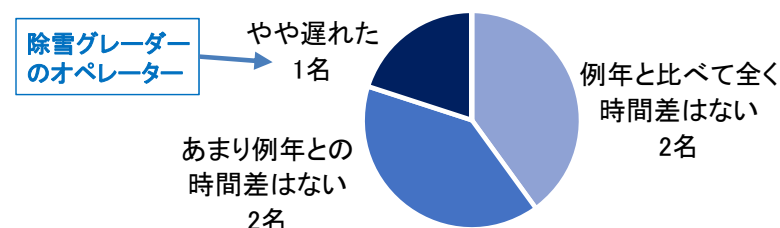
＜試験設置後＞



＜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

3. 通学路・生活道路対策に関する取組について

6. 積雪寒冷地域におけるアスファルト型ハンプの冬期実証実験結果

- ▶ 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

▼ハンプの冬期車速抑制効果

■ 調査の状況（通学時間帯）

■ ハンプ手前の区間別にみた30km/h超過台数の割合

積雪路面（除雪前）

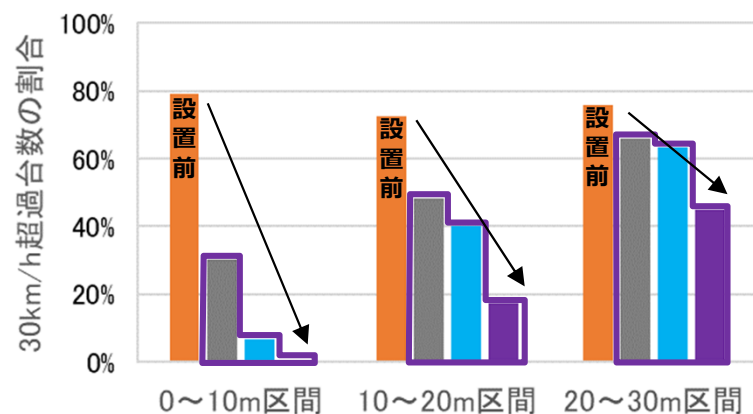


令和6年3月21日
曇、-3.7℃、積雪深2cm

湿潤路面（除雪後）



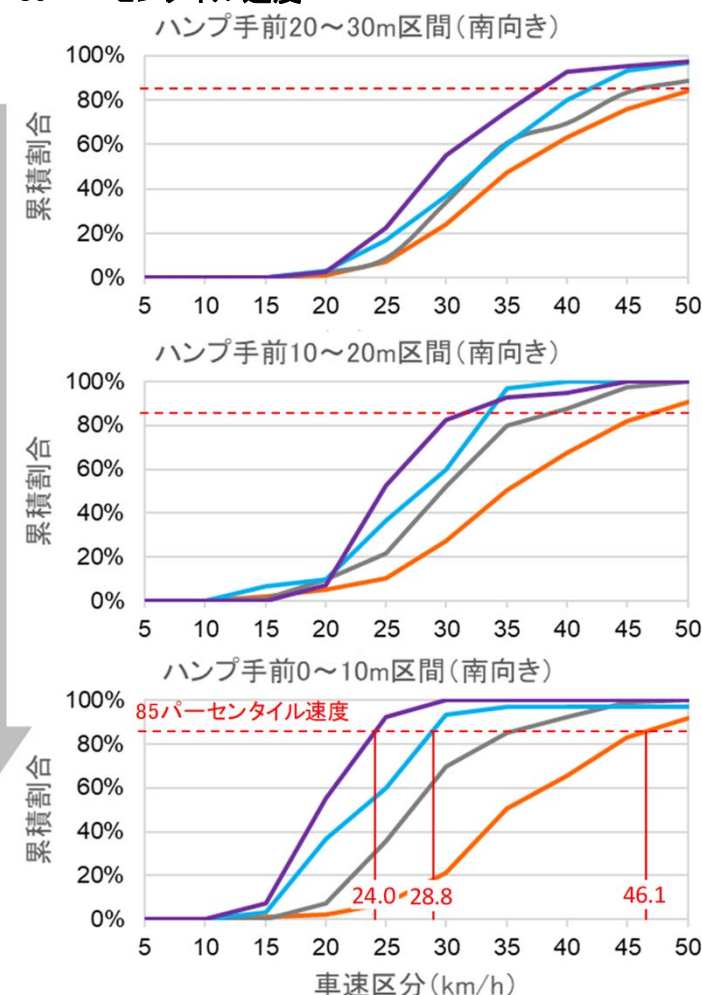
令和6年3月15日
晴、-5.9℃、湿潤




■ 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





第17回北海道交通事故対策検討委員会

審議

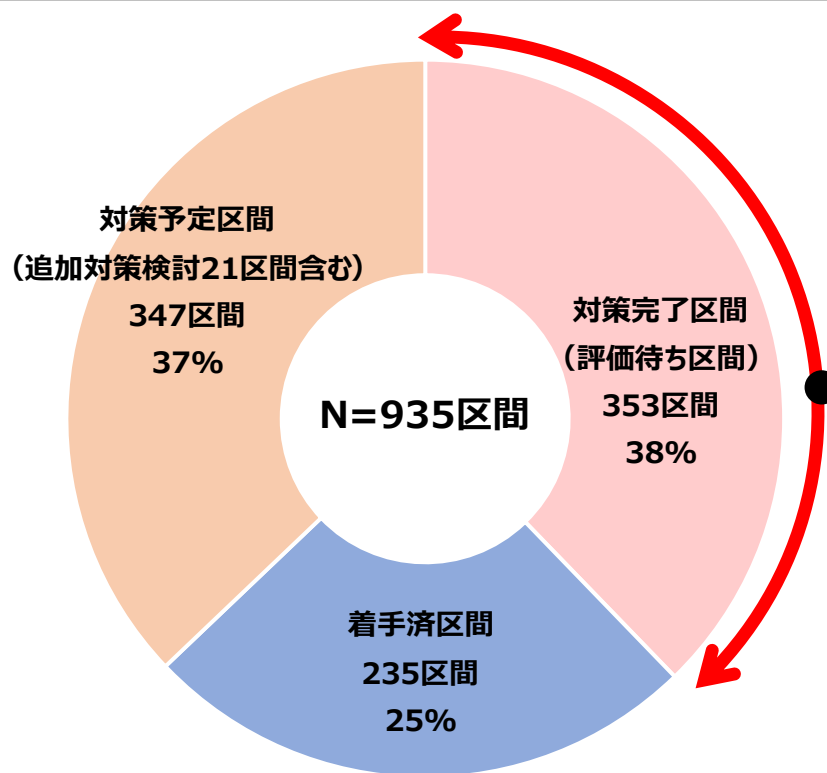
4. 事故危険区間のフォローアップについて

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)

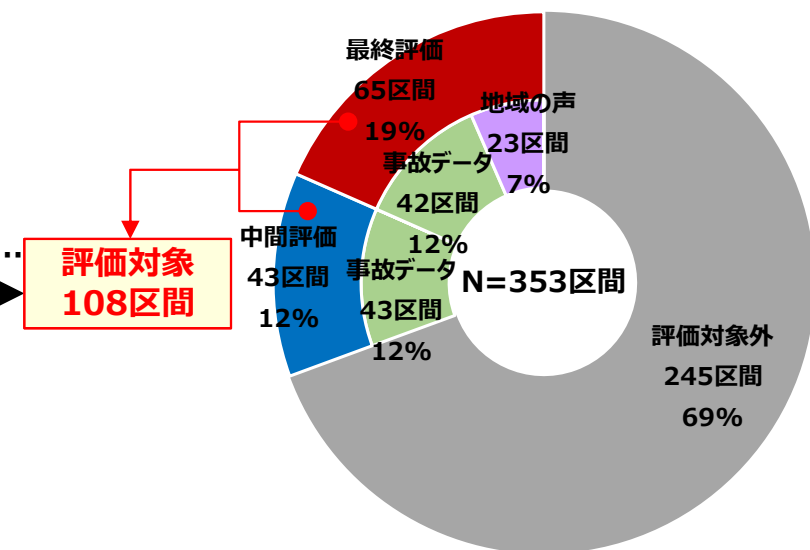
事故危険区間の対策実施状況 (令和6年度末時点)



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

【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

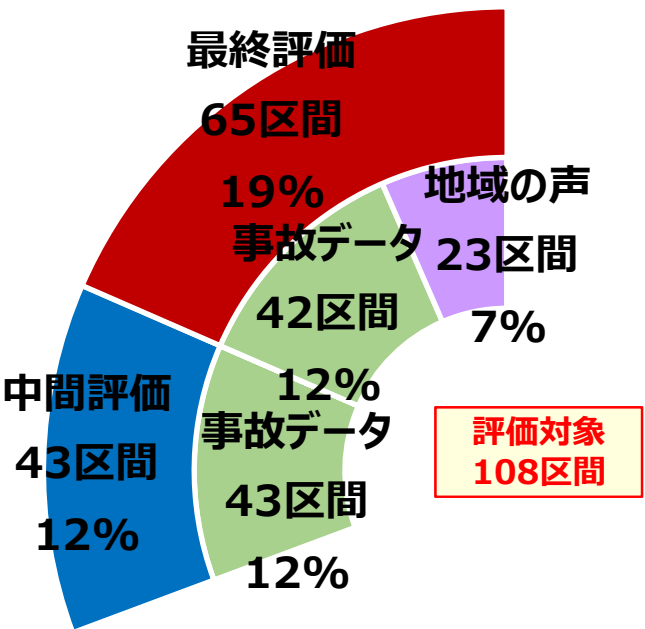
4. 事故危険区間のフォローアップについて

2. 評価結果の概要

- 中間評価結果は、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



評価結果内訳

▼評価結果



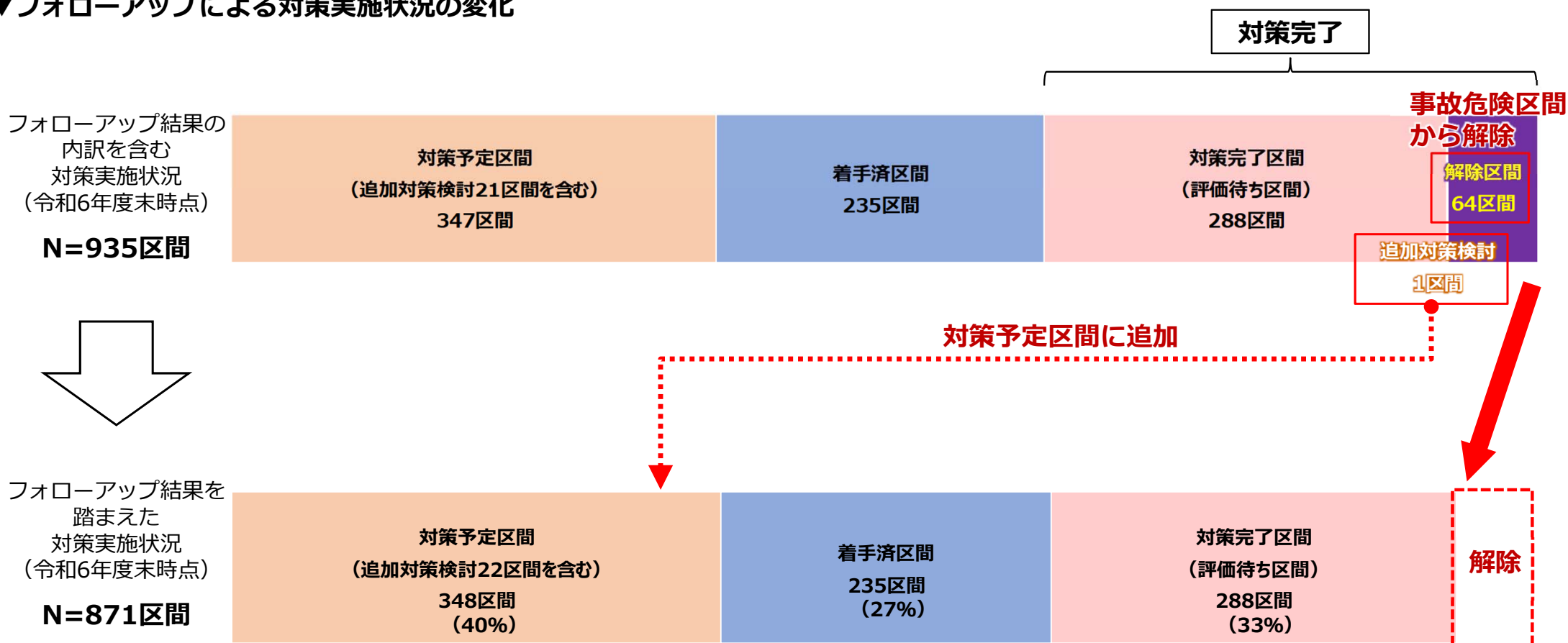
【事故データ】中間評価: 対策完了後3年目、最終評価: 対策完了後5年目
【地域の声】最終評価: 対策完了後1年目


4. 事故危険区間のフォローアップについて

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





第17回北海道交通事故対策検討委員会

審議

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

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

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

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

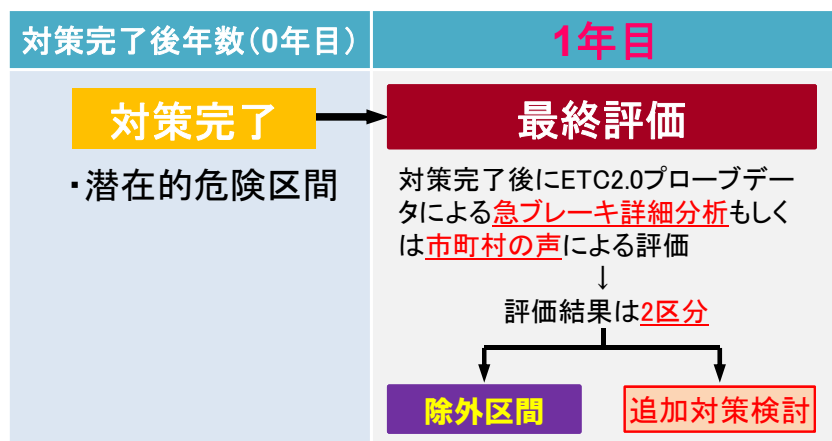
▼過去の北海道交通事故対策検討委員会における主な意見

意見の要旨

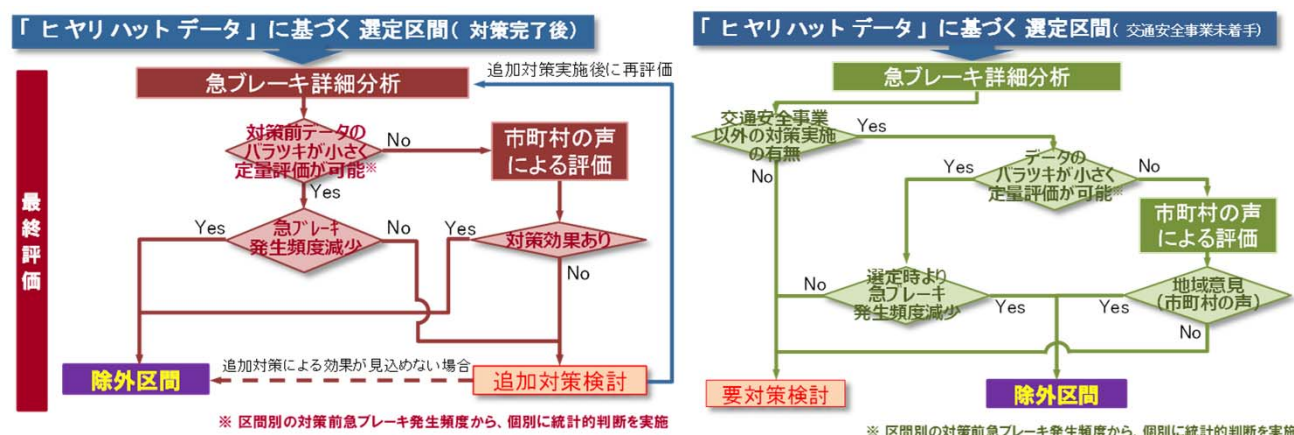
- ➔ ETC2.0プローブ情報の取得量が少ないことが、データに揺れが生じる原因【第11回委員会】
- ➔ そのため、取得量が安定している箇所のみ、フォローアップしながら、フォローアップ手法を検討することも考えられる（**定量的評価、定性的評価を組み合わせることも想定**）【第11回委員会】
- ➔ 対策前後でデータのバラつきが見られるのであれば、**個別にしっかりと検証する必要がある**【第12回委員会】

▼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】



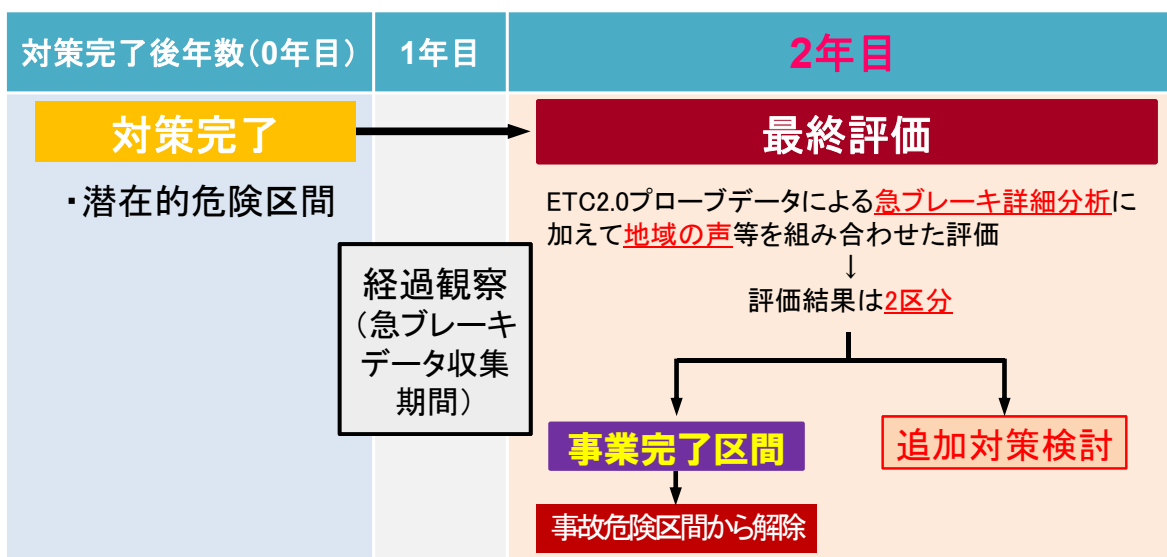
区間毎に急ブレーキ発生頻度や地域の声を組み合わせた評価手法を検討

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

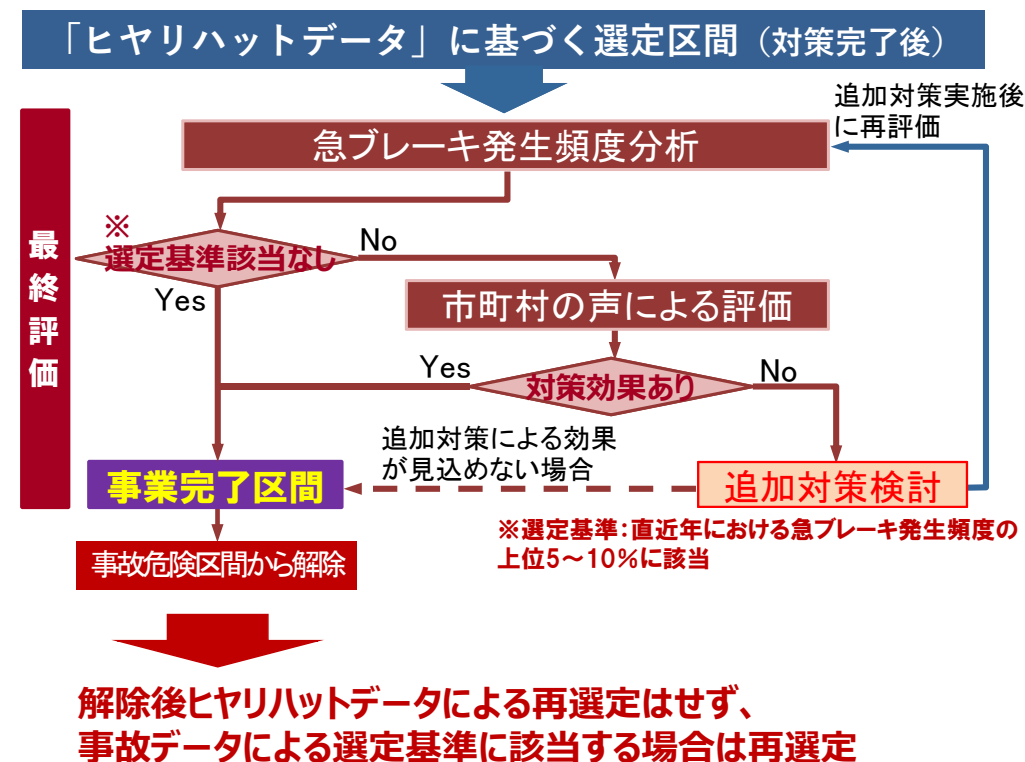
2. 潜在的危険区間のフォローアップ手法(案)

- 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)】



5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

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

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

3. 自転車事故リスク区間のフォローアップ手法(案)

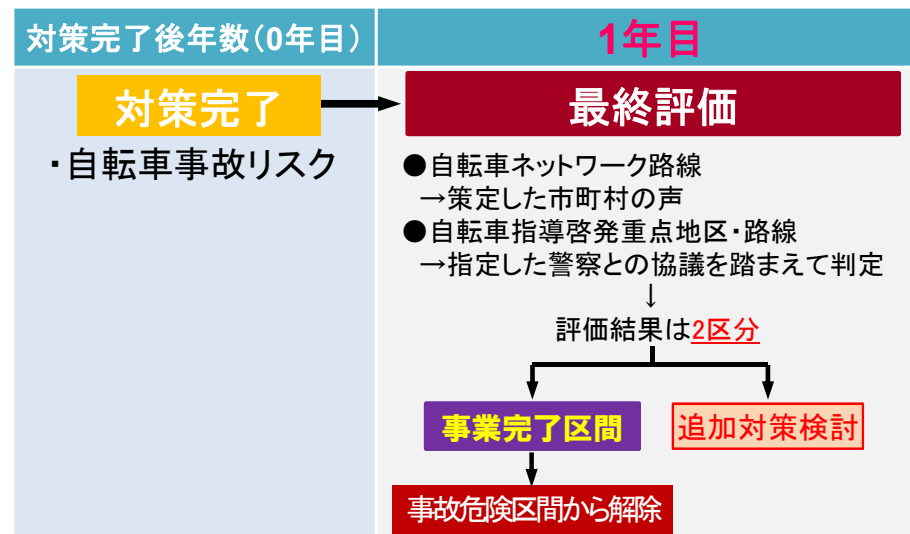
- 対策完了後のフォローアップは、自転車ネットワーク路線については策定した市町村の声、自転車指導啓発重点地区・路線については指定した警察との協議を踏まえて対策効果を判定

▼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	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> <p>歩道 自転車道 (自動車の) 車道</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> <p>歩道 自転車 他の通行帯 専用通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>歩道のある道路 歩道のない道路</p>

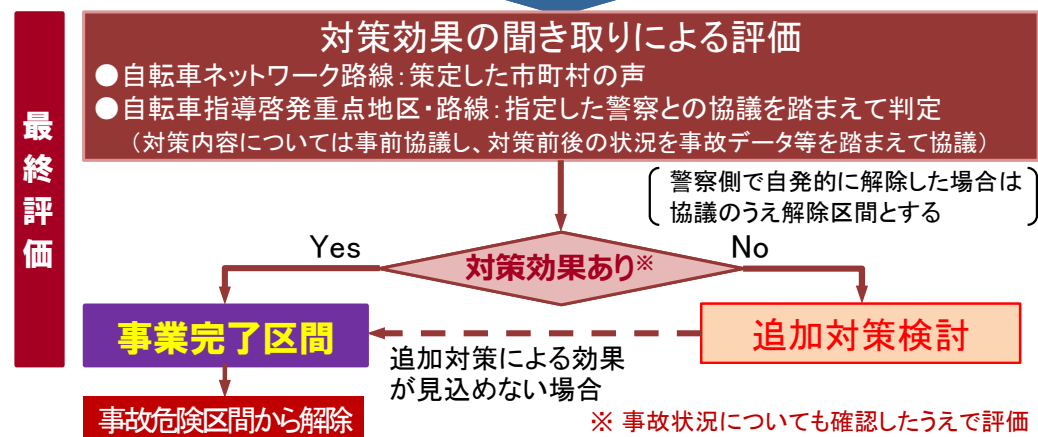
資料: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省、R6.6)

【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)



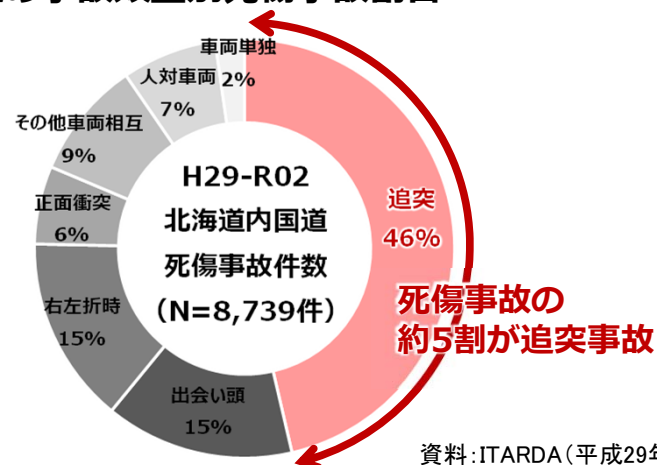
※ 事故状況についても確認したうえで評価 36

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

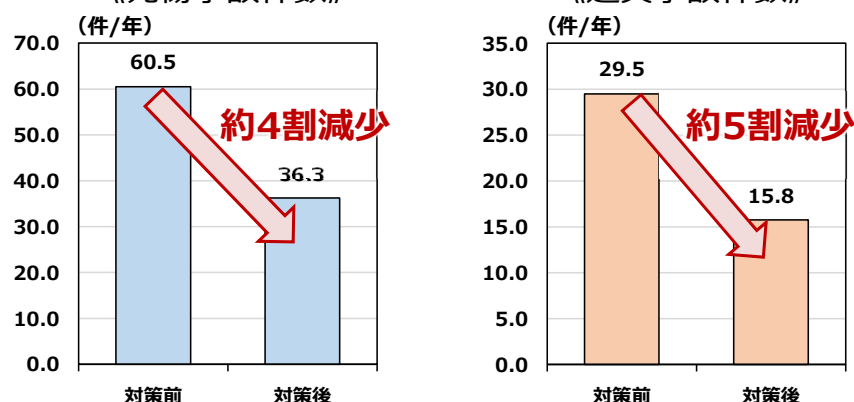
- ▶ 北海道内国道における事故類型の死傷事故割合は追突事故が約5割と最も多く発生
- ▶ 渋滞対策の実施により追突事故削減にもつながるほか、幹線道路の円滑性が向上することで生活道路の抜け道利用の防止が図られ、生活道路の安全性向上も期待
- ▶ 以上のことから、主要渋滞箇所のうち、令和4年度末時点で未対策箇所を事故危険区間に選定

▼道内国道の事故類型別死傷事故割合



資料:ITARDA(平成29年-令和2年)

▼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



資料:ITARDA(平成20年-令和2年)

※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

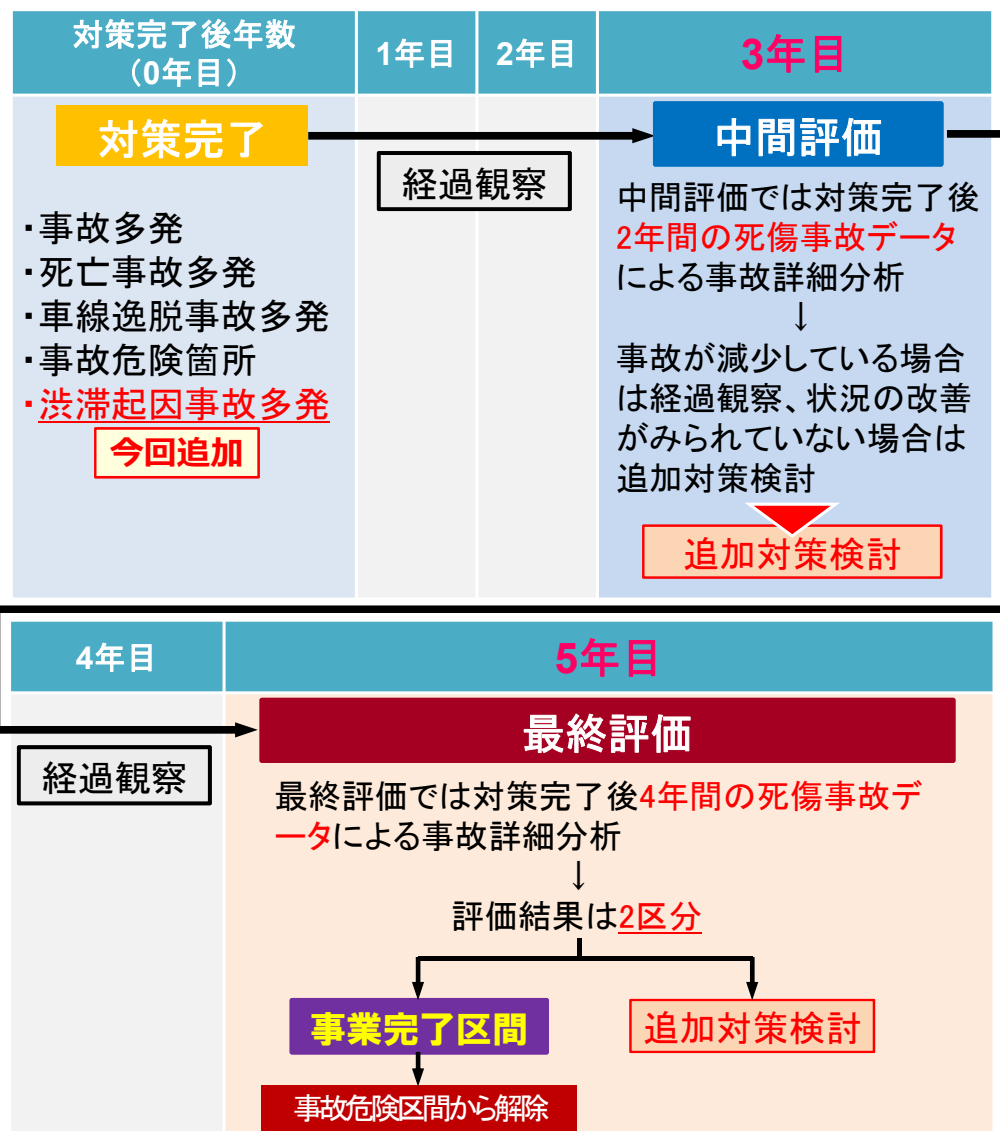
- ▶ 主要渋滞箇所のうち、令和4年度末時点で未対策箇所

5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

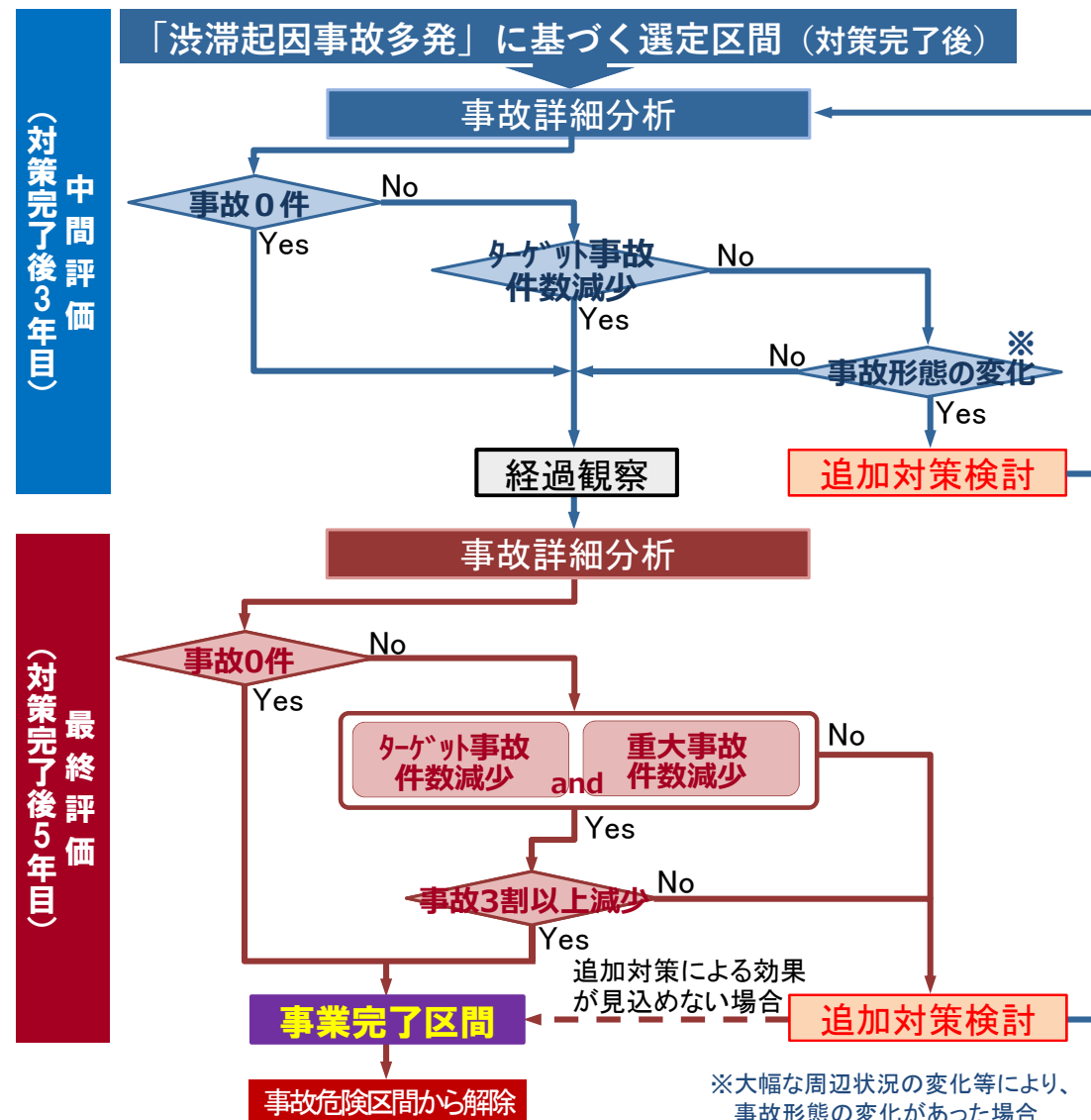
4. 渋滞起因事故多発区間のフォローアップ手法(案)


- 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)】





第17回北海道交通事故対策検討委員会

審議

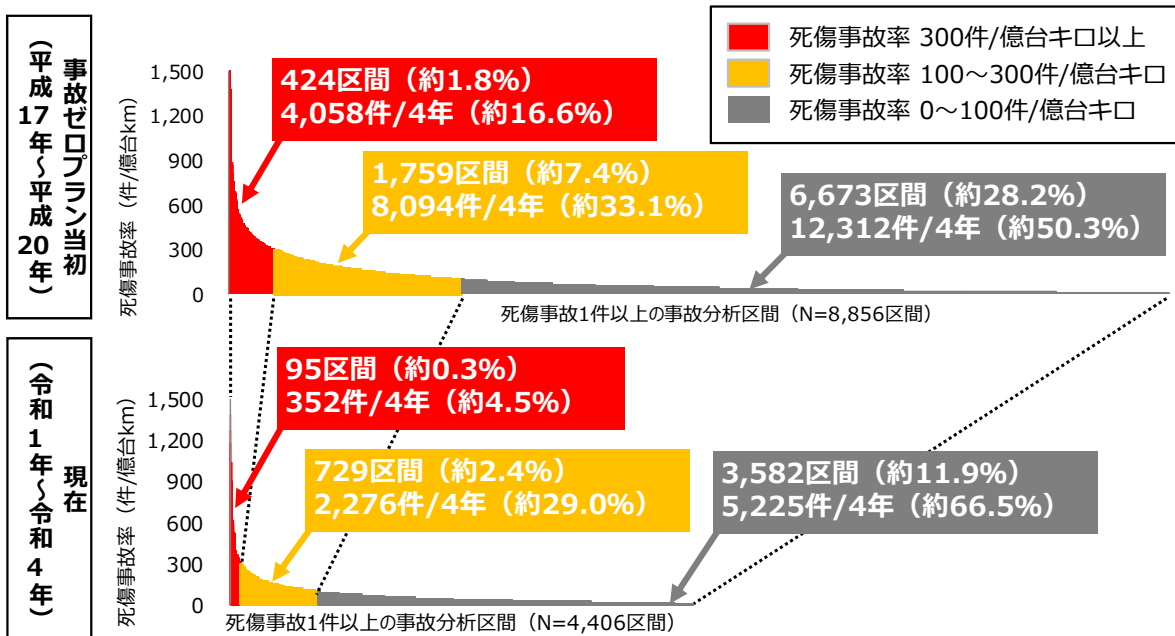
6. 令和7年度の事故危険区間 追加選定方針について

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

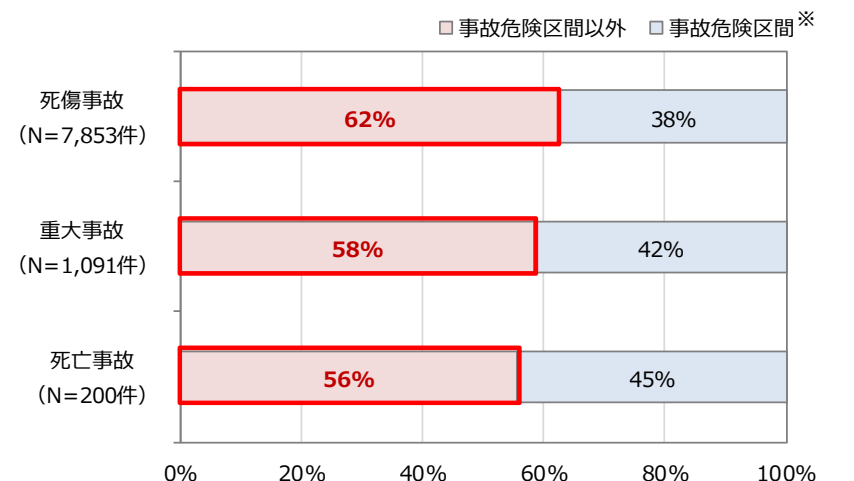
- これまでの交通安全対策により、事故ゼロプラン当初と比べて死傷事故件数は大幅に減少
- 一方、全道国道における事故の約6割は事故危険区間以外の区間で発生
- 交通安全基本計画の重傷者数、死者数の目標値達成に資する事故危険区間を追加選定し、更なる対策推進が必要

▼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関わ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を要することから、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

6. 令和7年度の事故危険区間追加選定方針について

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単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。

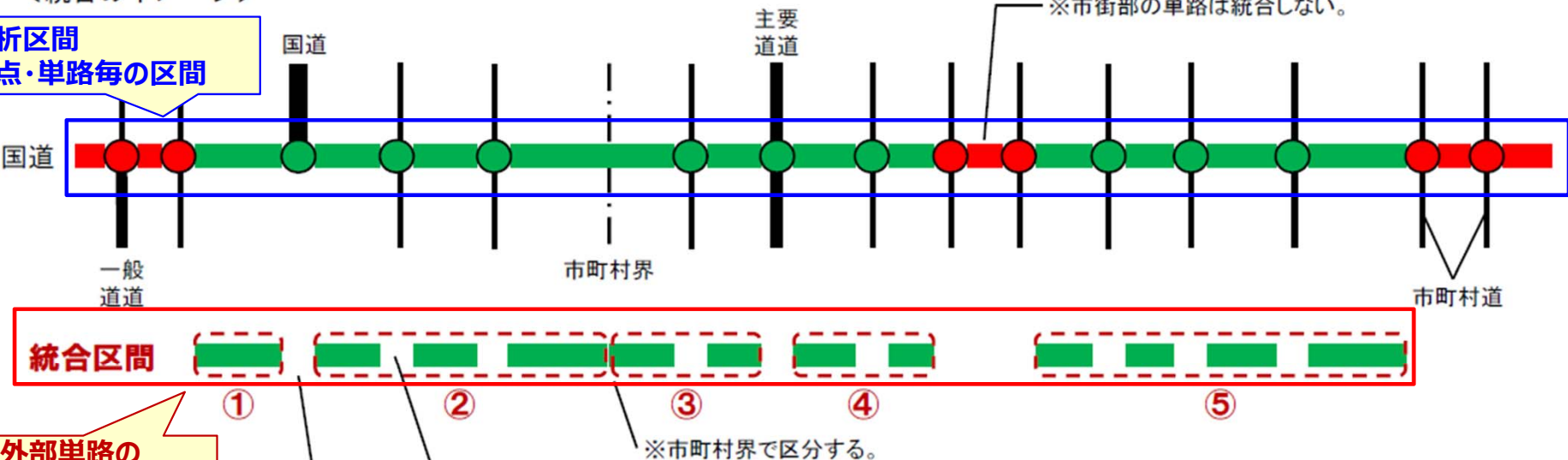
このため、郊外部の単路について、前後の単路を統合した区間で分析を行うこととする。

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>

事故分析区間
= 交差点・単路毎の区間



郊外部単路の
事故分析区間を統合

※統合区間のデータに、統合区間内の交差点のデータは含まない。

※一般道道以上の道路との交差点で区分する。

※一般道道及び市町村界の一部では、統合区間の区分をしていないところがあります。H17道路交通センサスと同じ箇所区分しています。

「事故分析区間」の凡例

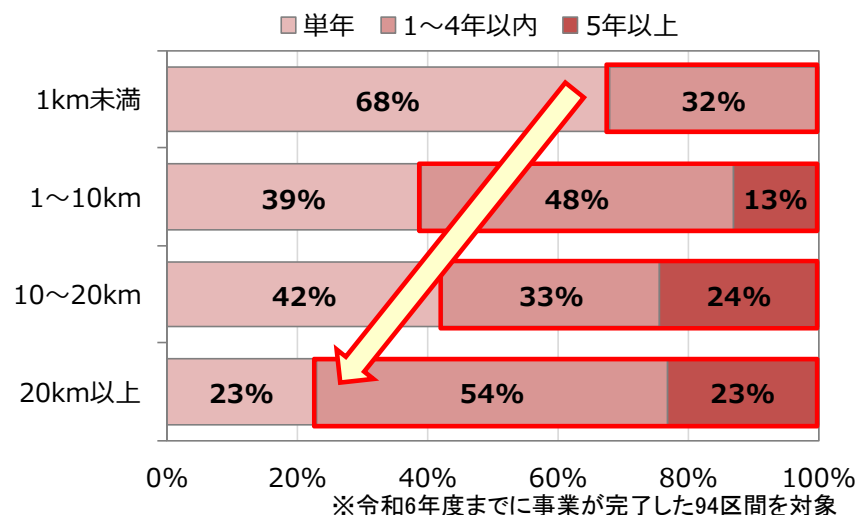
交差点	単路	
● (Red)	■ (Red)	市街部＝「DID」、「その他市街地」
● (Green)	■ (Green)	郊外部＝「平地部」、「山地部」

6. 令和7年度の事故危険区間追加選定方針について

3. 統合区間の見直し

- 統合区間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



事業延長が長いほど事業年数も長い

▼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



※統合区間: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
事故分析区間: ITARDAデータ(令和5年度版交通事故・道路統合データベース)

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

6. 令和7年度の事故危険区間追加選定方針について

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

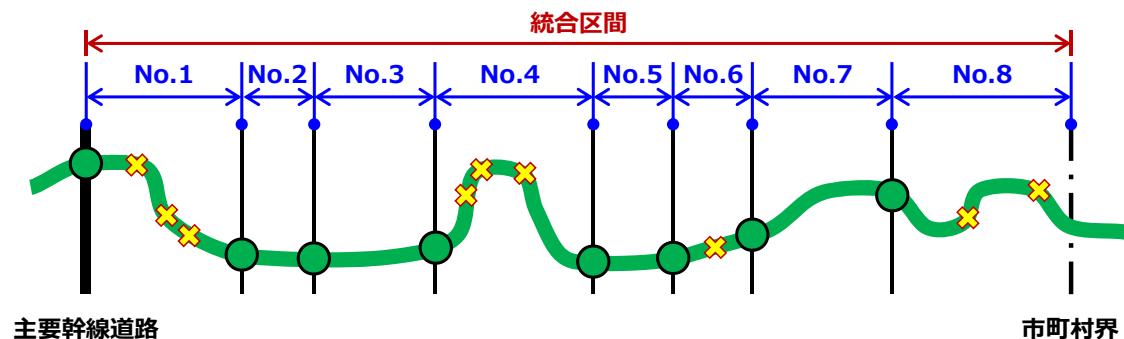
車線逸脱 事故件数	事故分析区間数		
	都市部	郊外部	合計
0件	4,733	15,413	20,146
1件	60	448	508
2件	5	22	27
3件	0	2	2
合計	4,798	15,885	20,683

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

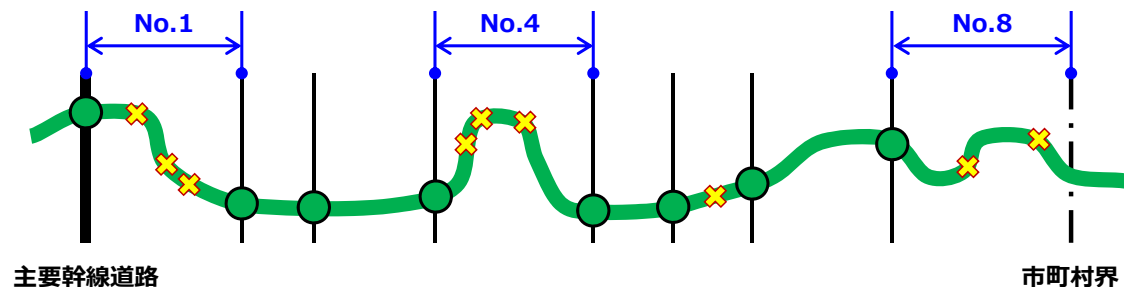
【これまでの選定基準の考え方】



※これまでの選定基準: 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

統合区間において車線逸脱事故が9件発生 ⇒ No.1～8が追加選定対象

【新たな選定基準（案）の考え方】



※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

【凡例】
 : 事故分析区間
 : 車線逸脱事故

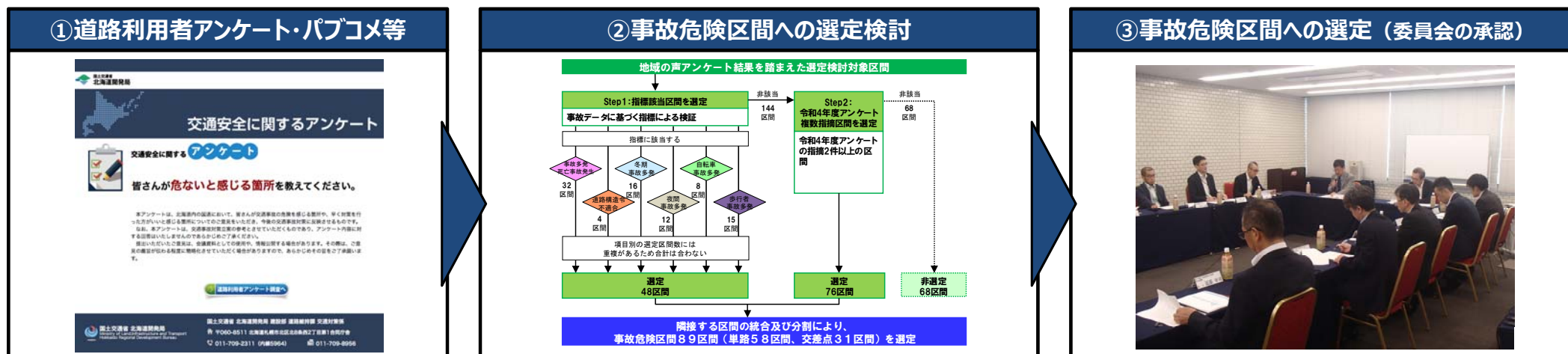
車線逸脱死傷事故が複数件発生している
No.1、No.4、No.8が追加選定対象

6. 令和7年度の事故危険区間追加選定方針について

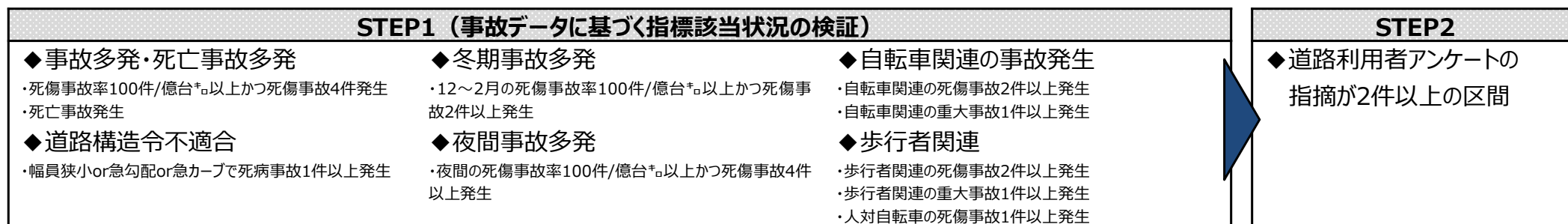
5. 地域の声アンケートの実施内容とスケジュール

- ▶「地域の声」に基づく選定は、前回の追加選定時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）





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

今後の予定について

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



第17回北海道交通事故対策検討委員会

・参考資料



第17回北海道交通事故対策検討委員会

報告

1. 取組経緯・事故分析について

《参考資料》

- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| 1. これまでの追加選定区間およびフォローアップ実施区間の内訳 | … | 2 |
| 2. 北海道内ラウンドアバウトの対策前後の事故発生状況 | … | 3 |

1. これまでの追加選定区間およびフォローアップ区間の内訳

- 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
- また、令和5年度末までに計5回事故危険区間のフォローアップを行い、合計767区間の事故危険区間が解除

▼これまでの全道事故危険区間の選定区間数

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						計
選定条件別	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	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	計	事故データ	地域の声	ヒヤリハット	自転車事故リスク区間	渋滞事故多発区間	計	計
国道	278	194	-	472	86	259	-	345	78	182	92	352	16	49	36	101	60	89	9	45	29	232	1502
道道	-	-	-	-	20	66	-	86	30	21	-	51	-	-	-	-	16	-	-	-	-	16	153
市道	-	-	-	-	8	4	-	12	8	2	-	10	-	-	-	-	25	-	-	-	-	25	47
計	278	194	-	472	114	329	-	443	116	205	92	413	16	49	36	101	101	89	9	45	29	273	1702

これまで合計1702区間が事故危険区間に選定

▼これまでのフォローアップにおける事業完了区間数

選定年度	平成28年度フォローアップ			平成29年度フォローアップ			平成30年度フォローアップ			令和4年度フォローアップ			令和5年度フォローアップ			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	計	事故データ	地域の声	計	事故データ	地域の声	計	計
国道	16	138	154	31	96	127	57	31	88	118	58	176	55	58	113	658
道道	-	-	-	-	51	51	3	3	6	12	11	23	4	13	17	97
市道	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	2	2	6	-	6	12
計	16	138	154	31	151	182	60	34	94	130	71	201	65	71	136	767

767区間が事故危険区間から解除

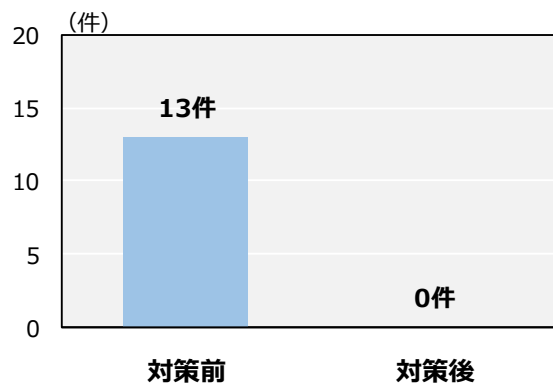
2. 北海道内ラウンドアバウトの対策前後の事故発生状況

- これまで北海道内では、3箇所（国道：2箇所、道道1箇所）のラウンドアバウトが供用済み
- ラウンドアバウトの整備により、いずれの交差点も対策後死傷事故件数は0件となり安全性が向上

一般国道228号 上ノ国町 大留交差点



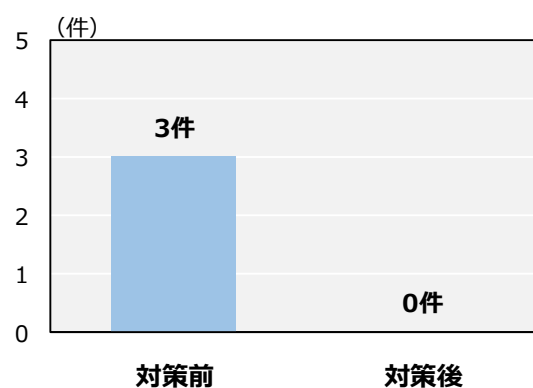
- 供用日：令和1年10月11日
- 対策前後の死傷事故発生状況
対策前：13件（平成8年～令和1年10月10日）
対策後：0件（令和1年10月11日～令和6年）



一般国道275号 浜頓別町 浜頓別交差点



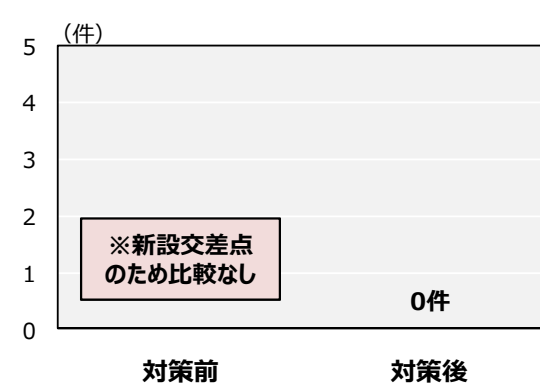
- 供用日：令和2年10月15日
- 対策前後の死傷事故発生状況
対策前：3件（平成8年～令和2年10月14日）
対策後：0件（令和2年10月15日～令和6年）




道道1180号きたひろしま総合運動公園線



- 供用日：令和5年3月1日
- 対策前後の死傷事故発生状況
対策前：－（新設交差点のため比較なし）
対策後：0件（令和5年3月1日～令和6年）





第17回北海道交通事故対策検討委員会

報告

2. 前回委員会の主なご意見と 対応状況について

《参考資料》

1. ソフト対策事例集(北海道内の事例)	… 5
2. ソフト対策事例集(全国の事例)	… 7
3. 北海道警察における外国人観光客に対する事故防止のための取組	… 17
4. 生活道路における交通安全対策検討委員会	… 18
5. 自転車安全利用に関する関係機関の取組	… 19
6. 全国と比較した北海道の道路幅員別死傷事故件数の推移	… 24

1. ソフト対策事例集(北海道内の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
北海道	北海道警察、北海道	25%	29%	34%

ハンドサインでストップ運動

～歩行者とドライバー相互の思いやりで、安全で安心な北海道の横断歩道～

歩行者

- 横断歩道を横断する前に、車が来ていないか左右の安全を確認し、手をあげるなど合図（ハンドサイン）をして、横断することをドライバーに知らせましょう。
- 横断歩道手前で停止したドライバーと目を合わせ、感謝の気持ちを伝えましょう。
- 車が止まっても、左右の安全を確認してから横断を開始しましょう。
- 横断途中も、再度左右の安全を確認し、他の車が来ていないか注意しましょう。

ドライバー

- 道路上のダイヤモンドマークは、この先に横断歩道があることを知らせる表示です。ダイヤモンドマークを見たら横断歩道の手前で停止することができるよう安全な速度で走りましょう。
- 横断歩道は歩行者優先です。横断歩行者又は横断しようとする歩行者がいるときは必ず止まりましょう。
- 横断しようとする歩行者に対し、「お先にどうぞ」と手で合図（ハンドサイン）をしましょう。

北海道警察

ハンドサインでストップ運動

1分でわかる！「ハンドサインでストップ運動」～広報大使「滝谷美夢さん」が実践！～

北海道警察公式チャンネル
チャンネル登録者数 7270人

高評価 共有 オフライン 保存

出典: <https://www.youtube.com/watch?v=Nj5XDNij5vQ>

令和6年度から新たに「ハンドサインでストップ運動」を実施
広報ポスター、運動PR動画を制作

1. ソフト対策事例集(北海道内の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
北海道	北海道開発局	25%	29%	34%



啓発チラシ掲示
(道の駅)



ポスター等掲示
(事務所)



SNSによる情報発信



道路情報板の活用



交通安全啓発運動の参加



工事現場での交通安全啓発

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
長野県	長野県、長野県警察	68.6%	84.4%	87.0%

2024年一時停止率
都道府県別順位
1位

**横断歩道
ルール・マナーアップ運動**

9月1日(金)から9月30日(土)まで

横断歩道は歩行者優先！

ドライバーの「歩行者優先！」のルール遵守と
歩行者の「手を上げて横断歩道を渡る！」マナーアップ行動で
安全で気持ちいい日本一の横断歩道へ



長野県では子どもの頃から、横断歩道で止まってくれたクルマのドライバーに対して
お礼をするように指導しているケースがあり、実際の場面でも歩行者が横断歩道を渡
っている最中や渡り終えた後にしっかりとハンドサイン、お辞儀などをしている様子
が見られます。

では、そんな当たり前とも言えることに対してお礼をしるよう指導するのはどうなのか、という話なのですが、**年代や地域によ
っては、小学校に警察官が訪問して行う交通指導などで、「道
を譲ってもらったら、お礼をするように」と教えられた人**もい
るようです。

信号のない横断歩道における一時停止率
長野県は7年連続 全国1位！
(JAF調べ、令和4年82.9%)

長野県・長野県警察

■歩行者のアイコンタクトとお辞儀

長野県の停止率が高い理由としては、「伝統」となっている、子供のころからの交通安全
教育の影響が挙げられます。歩行者は手を挙げて意思表示するのは勿論、止まってくれた
車へのアイコンタクトやお辞儀が奨励されています。2019年の取材時、交通安全教育に
携わった小学校の教諭は「ドライバーの心も和み、止まってくれやすくなっている」と話
していました。」

しかし、それでも長野県内でも14.6%は一時停止せずに通過しています。横断歩道での
歩行者優先は法律で定められており、JAF長野支部は「停止率向上につながる啓発活動を
積極的に展開したい」としています。

長野県でクルマの停止率が高い理由として、まず県民の習慣として根付いているとい
うことが考えられます。

長野県では子どもの頃から、横断歩道で止まってくれたクルマのドライバーに対して
お礼をするように指導しているケースがあり、実際の場面でも歩行者が横断歩道を渡
っている最中や渡り終えた後にしっかりとハンドサイン、お辞儀などをしている様子
が見られます。

では、そんな当たり前とも言えることに対してお礼をしるよう指導するのはどうなのか、という話なのですが、**年代や地域によ
っては、小学校に警察官が訪問して行う交通指導などで、「道
を譲ってもらったら、お礼をするように」と教えられた人**もい
るようです。

**子どもの頃からの交通安全教育
止まってくれた車へのアイコンタ
クト・お礼**

出典: <https://blog.nagano-ken.jp/nagachi/nagachi/45549.html>

キャンペーンチラシによるルールの周知

長野県警察 NAGANO POLICE

ホーム 長野県警について 事件・事故 安全・安心 申請・手続き

更新日: 2024年10月29日

横断歩道ルール・マナーアッププロジェクト

横断歩道におけるドライバーのルール遵守と歩行者のマナーアップ行動を実践す
る県内企業や団体を募集します。

第2期申し込み期間
11月8日(金曜日)から11月30日(土曜日)まで

お申し込みのページ

長野県警察では、横断歩道ルール・マナーアップの趣旨に賛同していただき、積極的な取組をしていただける企業・機関・団体(バス・トラック・タク
シー等の運輸事業者、業務で車両を使用する事業者等)と連携して本プロジェクトを推進しています。

令和6年9月25日現在
PDF: 「横断歩道ルール・マナーアッププロジェクト」参加企業・機関・団体 (PDF: 286KB)



出典: <https://www.pref.nagano.lg.jp/police/anshin/koutsu/rulemannerup.html>

マクドナルド

ホーム メニュー キャンペーン ファミリー サステナビリティ お店・サービス



マクドナルドから広げる“交通安全の意識”。
長野県内の全37店舗で啓発活動を実施

2024.08.29 長野県

**マナーアッププロジェクト
県内企業や団体の募集**

出典:
<https://www.mcdonalds.co.jp/sustainability/smilestory/091/>

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
石川県	石川県、石川県警察	29.8%	76.4%	80.9%

2024年一時停止率
都道府県別順位
2位



石川県 Ishikawa Prefecture

いきいきシニアドライブ相談会

目的

高齢者による交通事故の防止と被害軽減に効果がある安全運転サポート車や免許証自主返納制度のほか、安全運転の心得など高齢運転者に有益な情報を提供するとともに、運転に不安を感じる高齢者の相談を受け付けるイベントを開催することにより、安全性の高い車への乗り換えが進む環境整備を図る。

・講演会場



・各種シミュレーション機器の体験



出典: <https://www.pref.ishikawa.lg.jp/seikatu/koutsu/drivesoudankai.html>

高齢者を対象に、ドライブシュミレーター等
を活用した交通安全啓発活動

取組3「交通安全ほっとストーリー」

～i(相)手に伝えよう、交通安全ちよっといい話～

県民の皆様が体験した交通安全に関する好事例(ちよっといい話)や交通事故を防止するために伝えたい思いを多くの方と共有し、共感できるものを家族や友人など身近な方に広めていただくことで交通安全意識の高揚を図るものです。

例えば、

- 感心・感動した交通マナーの体験談
- 交通事故防止のために気を付けていることや伝えたいこと


などを広く県民から募集し、感銘力のあるものについては個人情報の保護に十分配慮した上で県警ウェブサイト等で発信します。皆様の心温まる「ほっとストーリー」の投稿をお待ちしております。

※投稿は[こちら](#)(匿名を希望される方はその旨を記載して投稿してください。)


出典: <https://www2.police.pref.ishikawa.lg.jp/trafficsafety/trafficsafety01/trafficsafety026.html>

運転で気をつけていきたいこと


夜間は大通りなど状況に合わせて(遅ろうとする歩行者等がいなくても)安全が確認できるまで)スピードを落とすなど、安全な速度調整を行ったり、ハイビームにしたりすることを心がけます。




事故にあった歩行者のほとんどが反射材を付けていなかったとの話を聞きました。春頃に通勤カバン用の反射材を購入したばかりなので、車に分かりやすい位置にくるようカバンの持ち方にも気を付けたいと思いました。



死角(車や歩行者などが見えなくなる範囲)の存在を理解し、前方や(ルームミラーやサイドミラー等による)周囲の確認を確実に行う。



まずは飲酒運転を絶対にしないことに気をつけて、もし近くにそういう人がいたら、注意します。



ちよっといい話

横断歩道の手前で停止してくれている車を見かけますが、私も同じくゆとりをもって、運転します。

ヒヤリハット体験

対向車線が渋滞している片側1車線の道路を走行している時、渋滞車列の間から車両が飛び出し衝突しそうになった。

出典: <https://www2.police.pref.ishikawa.lg.jp/trafficsafety/upload/816f7c5e7723e3c474f20fd5ff21481c.pdf>

交通安全に関する
体験談を募集・公表

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
岐阜県	岐阜県警察、大垣市等	16.0%	65.4%	75.2%

2024年一時停止率
都道府県別順位
3位

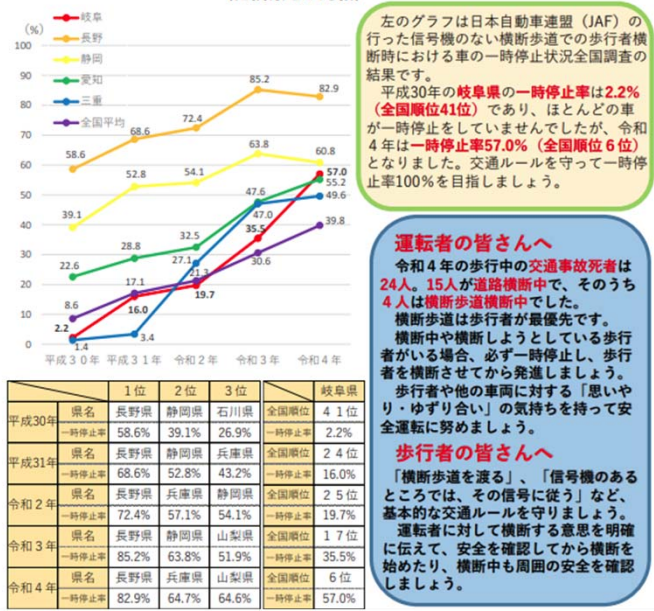
交通マナー
ぎふ

RAI・REN 通信
令和 5 年 8 月 9 日 第 20 号
編集・発行：岐阜県警察本部交通部交通企画課 (058-271-2424 内線5034)



横断歩道における
歩行者最優先
の徹底を！

全国調査結果
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 (近隣県との比較)



出典: <https://www.pref.gifu.lg.jp/site/police/3246.html>

県警通信によるルールの周知

水の都・おおがき
大垣市
Ogaki City

やさしい日本語 ぶりがな 音声読み上げ 文字サイズ 標準 拡大 背景色 標準 反転 Language

Google 検索

暮らし・手続き

子育て・教育

健康・福祉

観光・文化・スポーツ

事業者向け

市政

現在位置 ホーム > 暮らし・手続き > 防災・防犯 > 交通安全
あしあと

「横断歩道マナー日本一宣言」をしました！

[2023年12月1日] ページ番号 54478

危機管理室／交通安全 > 「横断歩道マナー日本一宣言」をしました！

横断歩道で起こる歩行者の交通事故の被害を減らすため、令和3年7月9日、大垣警察署において、大安地区（大垣市、神戸町、輪之内町、安八町）の首長が署長立会いのもと、「横断歩道のマナー日本一宣言」を行い、その署名式を行いました。



横断歩道マナー日本一宣言（全文）

横断歩道で歩行者が犠牲となる交通事故が絶えません。
また、横断歩道以外の場所を横断している歩行者や斜め横断、走行する自動車等の直前直後の横断など法令に違反する歩行者が犠牲になる事故も多く発生しています。
運転者には横断歩道手前での減速義務や停止義務があり、歩行者には正しく安全に道路を横断する義務があります。
横断歩道での悲惨な交通事故をなくするため、運転者も歩行者も横断歩道における正しい交通ルールとマナーを実践しなければなりません。
私たち大安地区の住民及び事業所は、法令の遵守や思いやりと譲り合いの精神を重んじ、横断歩道マナー日本一を目指すことを宣言します。

令和3年7月9日

出典: <https://www.city.ogaki.lg.jp/0000054478.html>

横断歩道の歩行者事故被害軽減のため、
横断歩道マナー日本一を目指すことを宣言

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
熊本県	熊本県、熊本県警察、市町村、JAF	11.0%	66.1%	74.8%

2024年一時停止率
都道府県別順位
4位

横断歩道「思いやり」止まって渡す
キャンペーン

横断中の事故が増えています。お互いの「思いやり」を「手」で伝えましょう。

「手を前」に出して
渡すモン!

「手を前」に出して
どうぞ!

横断歩道は
歩行者優先

車は横断歩道の「手前」で停止、歩行者と運転者は「手を前に」
てまえ運動!

「信号機のない横断歩道」での車の停止率
目指せ日本一! 毎月10日は、県下一斉キャンペーンを実施します!

熊本県交通安全推進連盟 熊本県 熊本県警察 市町村

出典: <https://www.pref.kumamoto.jp/soshiki/54/88080.html>

【概要】横断歩道マナーアップ運動宣言企業募集

- 目 的 ① 信号機のない横断歩道でドライバーの歩行者優先意識を高め、歩行者が安全に道路を横断できる環境をつくることで、交通事故死傷者の減少につなげる。② 横断歩道を安全に横断できる環境を作ることで、歩行者の横断歩道外横断を抑制し、交通事故死傷者数の減少につなげる。
- 実施期間 2024年4月1日(月)～2025年3月31日(月) ※改善が見られない場合は期間を延長
- 実施内容 熊本県内の企業、団体(事業所等)およびその所属従業員から横断歩道マナーアップ運動を実践することを宣言していただきます。宣言企業には宣言証交付とステッカーを配付致します。(宣言企業はJAFホームページにて公表します)
- 活動協賛金 2,000円(ステッカー10枚、追加は1枚につき100円) 活動協賛金は表彰状・額縁・ステッカー・送料の費用として充当いたします。

横断歩道で止まります。

JAFは「横断歩道マナーアップキャンペーン」を展開しています。
この活動は、JAFだけではなく、さまざまな団体や企業と協働して展開することで、歩行者が待つ「信号機のない横断歩道」でクルマが一時的に停止することを宣言するものです。

※注意事項
・フロントガラス上部には必ず額縁を貼ることは法律で禁止されています。
・横断歩道がない場所には貼ってはいけません。
・ボディに貼ると塗装が劣化する場合があります。

ステッカー(110mm×110mm)麻生建築デザイン学校の学生さんに制作していただきました。

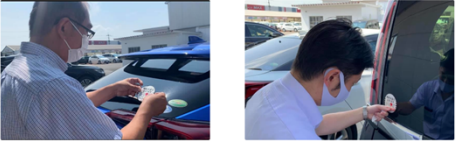
- 本活動の最終目標
- ・信号機のない横断歩道の一時停止率を限りなく高く!
 - ・熊本県内の交通事故の減少に寄与し、交通マナーの向上を目指します!

出典:
<https://jaf.or.jp/common/area/2024/kyushu/kumamoto/local-news/20240417-02>

お問い合わせ先	熊本トヨタ自動車
TOP	
インフォメーション	
店舗一覧	
カーラインナップ	
中古車情報	
福祉車両	
メンテナンス	
安全サポート	
企業情報	
採用情報	
所有権情報	
熊本トヨタグループ紹介	
お電話にてお問い合わせ	0120-011840

横断歩道マナーアップ宣言書交付式が行われました。

【熊本トヨタ自動車×JAF】
本日、9月10日(木)に「横断歩道マナーアップ宣言書交付式」が行われました。JAF 九州事務所長様より井原社長に交付されました。その後、当社のマスコットキャラクターくまのこも含め写真撮影が行われました。今回作ったステッカーは写真に載せております。「横断歩道で止まります」そんな思いやりの心、優しい心をもったドライバーが増えることで事故が防げると思います。実際に熊本トヨタ社員の自家用車にもステッカーを貼りました。熊本を走る全ての方が安全な気持ちになれるよう熊本トヨタは今後も積極的に活動を行っていききたいと思います。熊本トヨタ全店舗にてステッカーをご用意しておりますのでお客様の中でご希望の方がいらっしゃったら無料で差し上げます。スタッフまでお声掛けください。



出典: <https://www.kumamoto-toyota.co.jp/information/jaf-kumamototoyota>

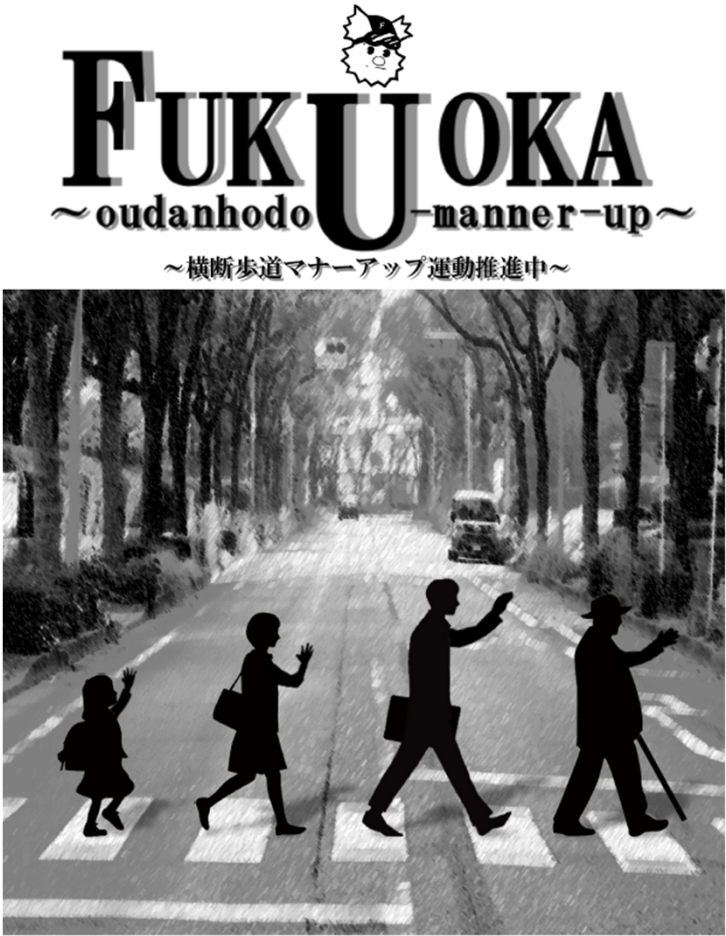
横断歩道マナーアップ宣言企業を募集
(JAFと連携、ステッカーと宣言証配布)

キャンペーンチラシによるルールの周知

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

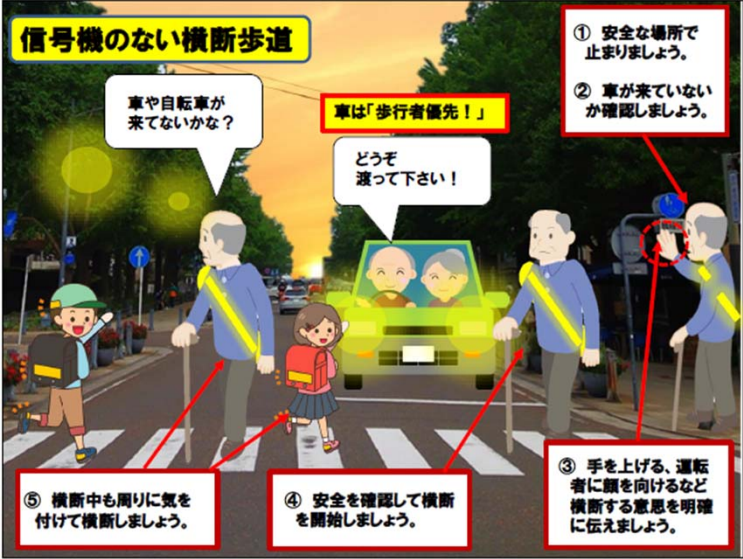
都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
福岡県	福岡県、福岡県警察等	33.6%	58.1%	74.3%

2024年一時停止率
都道府県別順位
5位



歩行者も自らの命を守る行動で事故防止！ 横断歩道マナーアップ

横断歩道は歩行者優先！それでも歩行者の皆さんは
「止まって」「見て」「合図を出して」「待って渡る」



歩行者の事故防止のポイント

- 夕暮れ時・夜間は明るい服装と反射材を身に付けましょう！
- 信号機のあるところでは、青信号を確認して渡りましょう！
- 遠回りでも近くの横断歩道まで行って安全に渡りましょう！

福岡県警察

出典: <https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/oudanhodouundou.html>

キャンペーンチラシによるルールの周知

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
新潟県	新潟県、新潟県警察	36.2%	23.2%	49.0%

2023⇒2024一時停止率
都道府県別上昇率
1位 (52.7%)

※括弧内は2023年⇒2024年の上昇率(前年比)を示す



キャンペーンチラシによるルールの周知

新潟県 NIIGATA PREFECTURE

防災情報 分野別 目的別 組織別 現在の新潟

サイト内検索 Google 検索

現在地 トップページ > 分類でさがす > くらし・安全・環境 > 防犯・交通安全 > 横断歩道は歩行者優先です

定義 横断歩道は歩行者優先です

- 啓発用動画「横断歩道は歩行者優先。必ず止まる!」(新潟県公式YouTubeチャンネル) <外部リンク>
- 啓発用動画「必ず止まる!横断歩道は歩行者優先!STOP!交通ハラスメント〜歩行者編〜」(新潟県公式YouTubeチャンネル) <外部リンク>
- 啓発用動画「必ず止まる!横断歩道は歩行者優先!STOP!交通ハラスメント〜運転手編〜」(新潟県公式YouTubeチャンネル) <外部リンク>
- 啓発用動画「歩行者優先キャンペーン(30秒Ver)」(新潟県警察公式YouTubeチャンネル) <外部リンク>

出典: <https://www.pref.niigata.lg.jp/sec/kenminseikatsu/oudanhokousya.html>

横断歩道一時停止を促す 交通安全動画CMを作成

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
神奈川県	神奈川県、金沢警察署等	22.7%	29.1%	58.4%

2023⇒2024一時停止率
都道府県別上昇率
2位 (50.2%)

※括弧内は2023年⇒2024年の上昇率(前年比)を示す

1 横断する意思を明確にする!

横断歩道では、手を上げるなどをして運転者に対し、横断する意思を明確に伝えましょう。

2 横断歩道を渡る!

横断歩道外の横断や車両の直前直後の横断など、無理な横断はやめ、横断歩道を渡りましょう。

3 歩きスマホはしない!

歩行中は、わき見の原因となるスマホなどを注視することがないようにしましょう。

4 危険な踏切横断はしない!

踏切は、警報器が鳴ったら通らない。遮断機を跨がない、くぐらないことを徹底しましょう。

5 反射材を身に着ける!

薄暮や夜間には、光の反射で存在を示すことができる反射材を身に着けましょう。

神奈川県交通安全対策協議会

神奈川県 Kanagawa Prefectural Government

防災・緊急情報 通んで探す 分類から探す 組織で探す マイトピック

ホーム > くらし・安全・環境 > 防災・交通安全 > かながわの交通安全 > 交通安全動画

交通安全動画

横断歩行者の安全を呼びかける動画です。

神奈川県交通安全対策協議会の構成団体である一般社団法人日本損害保険協会から、令和3年の交通死亡事故の特徴を捉えたオンライン対応型の交通安全教育教材として、横断歩行者の安全を呼びかける動画を提供いただきました。歩行中の交通事故をなくすため、是非ご覧ください。

1 交通事故死者数全国ワースト1位(夕暮れ時の注意)

令和3年度 神奈川県内 交通事故死者数 全国ワースト 1位

2 STOP! 危険な横断

STOP! 危険な横断

3 神奈川県歩行者安全五則

歩行者の交通死亡事故の多くが道路を横断中に発生しています。

出典: <https://www.pref.kanagawa.jp/docs/f5g/cnt/f7110/p25988.html>

横断歩道一時停止を促す 交通安全
動画CMを作成

金沢警察署 自転車マナーアップ小学生大会を実施しました

更新日: 2024年05月28日

第19回金沢区自転車マナーアップ小学生大会

令和6年5月18日土曜日、金沢地区センターにおいて「第19回金沢区自転車マナーアップ小学生大会」を実施しました。
この大会は、お子様の自転車による痛ましい交通事故を防止するために始められ、今回で19回目を迎えました。
大会に参加した小学生たちは、交通ルールやマナーに関する筆記試験や、実技走行試験に臨みました。
今大会の、チームごとの得点で競う団体の部で優勝した小田小学校と、準優勝した八景小学校は、本年6月22日に行われる「交通安全こども自転車神奈川大会」に金沢区を代表して出場します。
神奈川大会でも、頑張ってください!
大会に出場してくれた選手のみならず、協力してくださった関係団体・学校関係者・保護者のみなさま、ありがとうございました。



出典: https://www.police.pref.kanagawa.jp/ps/kanazawa/entry_23.html

自転車マナーアップ小学生大会の開催

キャンペーンチラシによるルールの周知

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
佐賀県	佐賀県	20.9%	26.2%	40.0%

2023⇒2024一時停止率
都道府県別上昇率
3位 (34.5%)

※括弧内は2023年⇒2024年の上昇率(前年比)を示す

すすめ、安全なミライへ。

佐賀は、交通事故の少ないまち。
けれど、みんなのアイデアと努力によって、
その数は少しずつ減りはじめています。
ハンドルを握る人の心に、ほんの少しでも
ゆとりとやさしさを届けるために。
私たちの活動はつづきます。
みんなが安全に暮らせたら、
佐賀はもっと居心地のいい街になるはずだから。

SOFT
優良特性、有識者・市民に賛同した提案募集や啓発の取組み
2023年度の取組み
その他の取組み

HARD
事故多発地点や危険な歩行者の歩行態様への具体的な改善策
詳しくはこちら

CM・プロモーションムービー

道路を通るときは、
ハンドサインで譲ろうぞんす

まじとほハンドサイン3しで
ハンドサインやってあは

SAGA BLUE PROJECT
サガブループロジェクトとは

SAGA BLUE PROJECTとは、県民一人ひとりが「交通事故ゼロ」を自らの課題として認識し、デザイン
のチカラによって自らの行動変容を促す交通安全意識改革・運動です。
デザインのポイントは、集中力を高める効果もあるとされている、佐賀の広々とした青空をイメージ
した『青』を基調に活用し、ハード（交差点の環境整備等）、ソフト（意識醸成）両面での相乗効果を期
待します。

① 人口10万人あたりの人身交通事故発生件数

2018年 694.8件	2019年 615.4件	2020年 461.1件
2021年 432.3件	2022年 401.7件	2023年 392.5件

詳しくはこちら

令和6年度プレゼントキャンペーン第2弾
\しゃべるマニャーぬいぐるみ/
フォローのいいねで
プレゼント！
抽選で
25名様
約30cm
応募締切 2025年2月2日(日) 23:59まで

応募期間
2025年1月8日(水) 19:00 から
2025年2月2日(日) 23:59 まで

応募方法
STEP1 Instagramで、佐賀県公式交通マナーの妖精マニャー(@koutsumanya)をフォロー
STEP2 キャンペーン対象投稿にいいね！
STEP3 応募完了(当選者には、後日DMにてご連絡いたします。)

出典: <https://saga-blueproject.jp/>

サガブループロジェクトを立ち上げ、HP内やSNSで啓発活動を行っている

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
大阪府	大阪府、大阪府警察	16.5%	26.7%	40.4%

2023⇒2024一時停止率
都道府県別上昇率
4位 (33.9%)

※括弧内は2023年⇒2024年の上昇率(前年比)を示す

「横断歩道ハンドサイン運動」実施中
～ 車も歩行者も手で合図 ～

「横断歩道ハンドサイン運動」とは
主に信号機が設置されていない横断歩道において、歩行者の安全確保を目的とする運動です！

詳しい内容は？

- **ドライバーの皆さんへ！**
 - ✓ 「ダイヤモンド」の前方には、横断歩道があります。
 - ✓ 横断歩道は歩行者優先です。注意して走行しましょう！
 - ✓ 歩行者がいれば、必ず横断歩道の手前で一時停止しましょう！
- **歩行者の皆さんへ！**
 - ✓ 横断する際は、手で合図して、横断することを伝えましょう！
 - ✓ 運転者から見えやすいように、明るい服と反射材を着用しましょう！

ぼくたちは、それぞれ30m、50m手前(にいるよ！)

ハンドサイン運動啓発キャラクター

① 渡ります。
必ず両手ハンドサイン

② お先にどうぞ。
～人がいれば必ず止まろう～

**YouTube で
交通安全動画配信中！**

大阪府警察
電話の相手から「キャッシュカード」や「暗証番号」について聞かされたら、詐欺を疑いましょう。

大阪府
Osaka Prefectural
Government

防災・緊急情報

分類から探す

目的から探す

組織から探す

キーワードから
探す

信号機のある横断歩道では、信号を必ず守りましょう。

1分で分かる横断歩道ハンドサイン運動（動画）



(外部サイトへリンク) (別ウィンドウで開きます)

(上の画像をクリックすると、新しいウィンドウでリンク先にアクセスします。)

このページの作成所属

都市整備部交通戦略室交通計画課安全対策グループ

出典: <https://www.pref.osaka.lg.jp/o130080/dorokankyo/anzen/handsign.html>

横断歩道一時停止を促す 交通安全動画CMを作成

出典: <https://www.police.pref.osaka.lg.jp/ochikakunokeisatsusho/keisatsushobetsujoho/4/2/1/15926.html>

「横断歩道ハンドサイン運動」を実施

2. ソフト対策事例集(全国の事例)

都道府県	対策主体	横断歩道における車の一時停止率		
		2019年	2023年	2024年
滋賀県	滋賀県、滋賀県警察等	11.3%	46.3%	68.6%

2023⇒2024一時停止率
都道府県別上昇率
5位 (32.5%)

※括弧内は2023年⇒2024年の上昇率(前年比)を示す



ホーム > 交通安全ニュース > 草津栗東交通安全協会等による近江路交通マナーアップ運動

草津栗東交通安全協会等による近江路交通マナーアップ運動

草津栗東交通安全協会等は、5月25日(水)、近江路交通マナーアップ運動県下一斉啓発日に伴い、草津市下物町の烏丸半島前交差点において、のぼり旗を掲げながら飲酒運転撲滅や横断歩道の歩行者優先をドライバーらに呼びかけました。



出典: <https://www.shigaken.or.jp/safety-news/4517/>

**マナーアップ運動県下一斉啓発日に
交差点において呼びかけ**



「歩行者優先と正しい横断 (1)」



(YouTube) 滋賀県警察公式チャンネル

「歩行者優先と正しい横断 (2) (ひこにゃん出演)」



(YouTube) 滋賀県警察公式チャンネル

出典: <https://www.city.otsu.lg.jp/seikatsuanzen/kotsu/3/55562.html>

横断歩道一時停止を促す交通安全動画CMを作成

3. 北海道警察における外国人観光客に対する事故防止のための取組

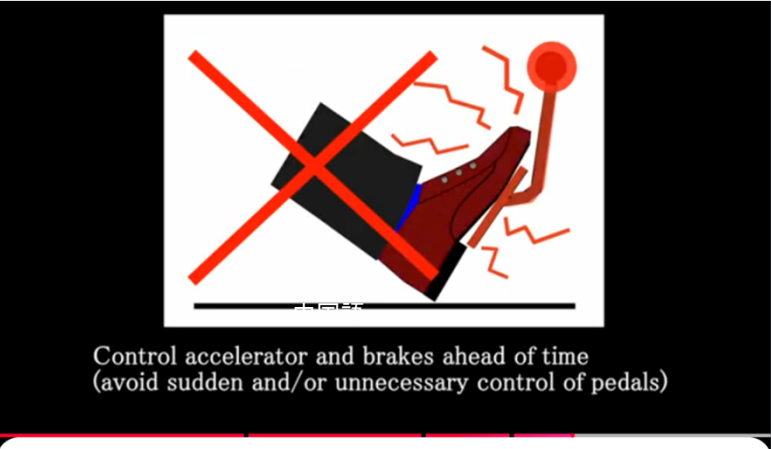
■ 街頭での啓発活動



R7.2.3 新千歳空港にて啓発実施

提供: 北海道警察本部

■ 動画による啓発



Control accelerator and brakes ahead of time
(avoid sudden and/or unnecessary control of pedals)

Winter roads are very slippery! (冬道は滑ります!)

1056 回視聴 1 年前 #Hokkaido ...その他

出典: 北海道警察公式YOUTUBEより

■ ホームページを活用した啓発



出典: https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/foreign/01_english/quizoo/english-quizoo-0-1.html

■ 啓発チラシ



出典: <https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/info/koutuu/rule-gaikokujin/rule-gaikokujin.html>

4. 生活道路における交通安全対策検討委員会

- ▶ 令和6年度より、我が国の道路特性や交通状況等を踏まえつつ、生活道路における交通安全対策を更に推進するための方策について検討するため、「生活道路における交通安全対策検討委員会(事務局:国土交通省 道路局)」を設置
- ▶ 今後は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準等の改定・充実化」「地域での適切な交通安全対策の更なる推進」「幹線道路を含めた包括的な安全対策の推進の方向性」について検討

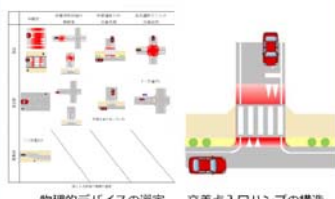
▼直近の検討事項

- 「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」等につき、各地の事例・課題を踏まえた改定・充実化。
- 地域での適切な交通安全対策の更なる推進のため、「生活道路の交通安全対策の手引き」を作成して、技術的な支援を強化。
- 幹線道路と生活道路の包括的な安全対策の進め方について検討を推進。

【直近の検討項目】

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準等の改定・充実化

- ・ 各地での整備事例と課題を整理
- ・ 生活道路での更なる導入支援につながる基準等の改定内容を提案



地域での適切な交通安全対策の更なる推進

- ・ 対策の推進方法
- ・ 合意形成時の留意点、勘所
- ・ ビッグデータの適切な活用



幹線道路を含めた包括的な安全対策の推進の方向性

- ・ 「生活道路」「幹線道路」双方の対策を包括的に推進する視座、計画、合意形成の工夫・留意点



▼今後の進め方

令和6年6月28日(本日)

第1回 生活道路における交通安全対策検討委員会



令和6年度中想定

生活道路における交通安全対策検討委員会
(複数回を予定)

- ・ 凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する知見の充実
- ・ 生活道路の交通安全対策の進め方
- ・ 幹線道路を含めた包括的な安全対策の推進の方向性

※ 必要に応じて、ワーキングチームを設立し、別途議論



令和7年度以降

生活道路における交通安全対策検討委員会 継続議論

・ 凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準等の改定・充実化

・ 生活道路の交通安全対策の手引きの公表

・ 幹線道路を含めた包括的な安全対策の推進

5. 自転車安全利用に関する関係機関の取組(自転車安全利用の取組)

(1) 各種啓発活動

4月から10月までの間、「サイクルセーフティキャンペーン」を展開し、第1・第3金曜日の「自転車安全日」などにおいて、関係機関・団体と連携した啓発活動を実施



(2) 自転車シミュレータによる体験型のイベントの実施

各種イベントや講習会等において、自転車シミュレータ等を活用するなど、自転車の安全利用に係る交通安全教育を実施



5. 自転車安全利用に関する関係機関の取組(自転車安全利用の取組)

(3) 高校生対象の自転車安全利用講習会の実施

自転車に関連する交通事故のうち、自転車を利用する高校生の事故の割合が高いことから、イオン北海道(株)、(一社)日本損害保険協会北海道支部、認定NPO法人ポロクルと協働し、高校生を対象とした自転車安全利用講習会を実施

実施日	実施校
R6. 5. 9	北海道札幌厚別高等学校
R6. 5. 10	札幌龍谷学園高等学校
R6. 5. 13	北海道札幌平岡高等学校
R6. 7. 17	札幌聖心女子学院高等学校



(4) ヘルメット着用促進の取組

ア ヘルメットの展示等、周知活動

道庁や啓発会場などにおいて、ヘルメット展示コーナーを設置し、ヘルメットの魅力や安全性などを周知



5. 自転車安全利用に関する関係機関の取組(自転車安全利用の取組)

(4) ヘルメット着用促進の取組

イ 啓発チラシの配布

各啓発活動などの機会において、ヘルメット着用に関するチラシの配布活動を実施



ウ 認定NP0法人ポロクルとのヘルメット着用促進の取組（令和3年度～）

札幌市内において、シェアサイクル事業を展開している「認定NP0法人ポロクル」と連携し、道がポロクルへ貸出しを行っている自転車乗車用ヘルメットをシェアサイクル利用者に貸出し、貸出しを受けた利用者からヘルメット着用に関する感想、意見等のアンケートを行う取組を実施

(5) リーフレットの配布

(公社)北海道交通安全推進委員会により、新中学生、新高校生対象のリーフレットを作成し、各学校へ配布



5. 自転車安全利用に関する関係機関の取組(自転車安全利用の取組)

(6) SNS等を利用した情報発信

道のホームページ等により、自転車の安全利用等の情報を発信。
また、自転車ルールへの周知に関する動画、著名人によるメッセージ動画を道の公式YouTubeチャンネル等に掲載。



自転車ルールの周知に関する動画
(道警公式YouTube)



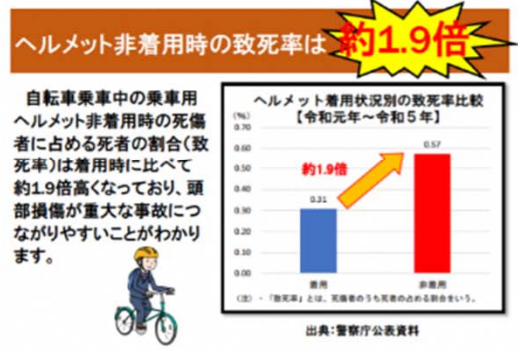
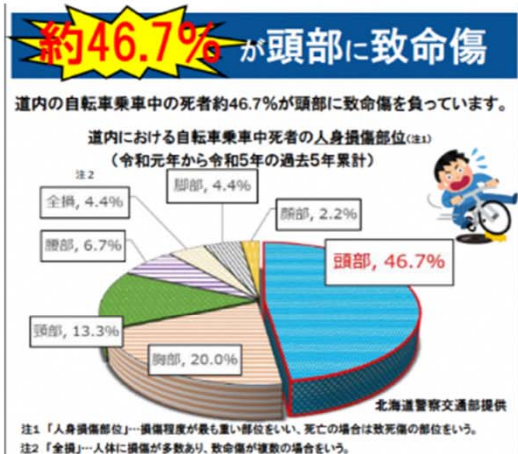
岩本勉氏によるメッセージ動画



スキージャンプ女子
伊藤有希氏によるメッセージ動画



ジンギスカンのジンくん「ヘルメットは大事なの」広報動画



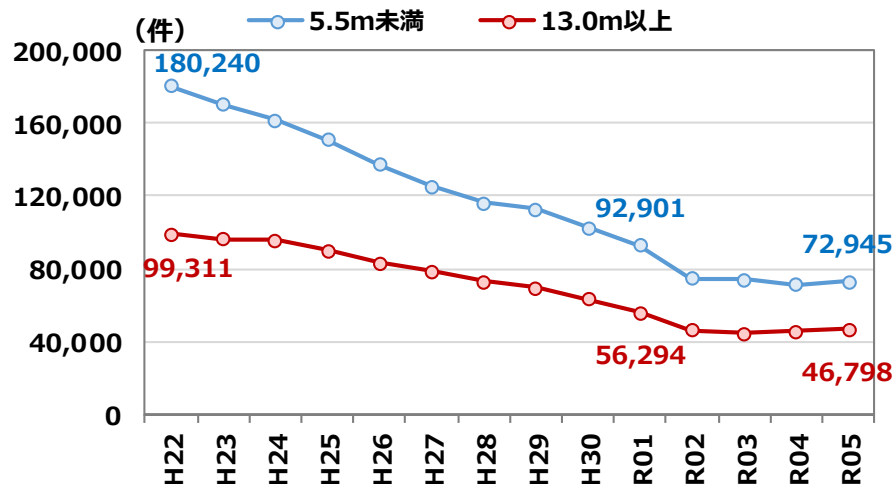
道ホームページの自転車の安全利用
ページ掲載資料

6. 全国と比較した北海道の道路幅員別死傷事故件数の推移

➤ 全国的にも直近5年における減少率は鈍化傾向であるものの、北海道は全国と比べて更に減少率が低い傾向

▼道路幅員別死傷事故件数の推移

《全国（北海道を除く）》



幅員13.0m以上

【H22】99,311件

【R05】46,798件

→ 【減少率】約53%

【R01】56,294件

【R05】46,798件

→ 【減少率】約17%

事故ゼロプラン
開始からの比較

直近5年の比較

幅員5.5m未満

【H22】180,240件

【R05】72,945件

→ 【減少率】約60%

【R01】92,901件

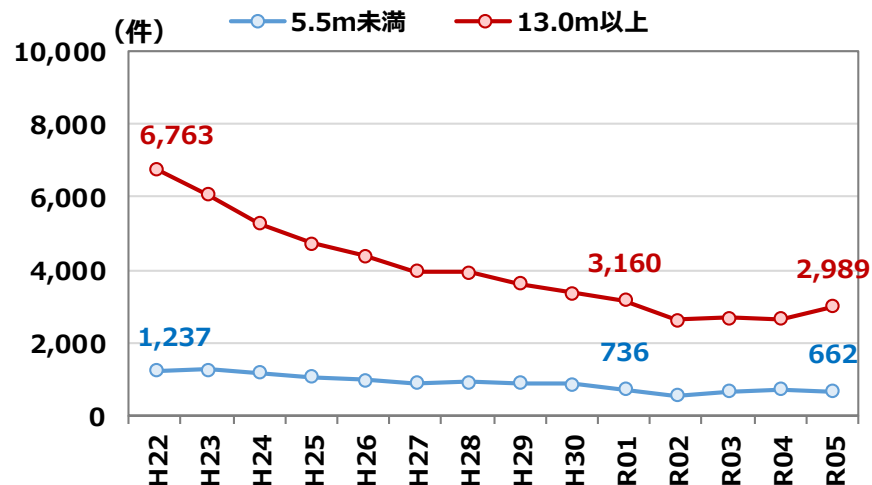
【R05】72,945件

→ 【減少率】約21%

事故ゼロプラン
開始からの比較

直近5年の比較

《北海道》



幅員13.0m以上

【H22】6,763件

【R05】2,989件

→ 【減少率】約56%

【R01】3,160件

【R05】2,989件

→ 【減少率】約5%

事故ゼロプラン
開始からの比較

直近5年の比較

幅員5.5m未満

【H22】1,237件

【R05】662件

→ 【減少率】約46%

【R01】736件

【R05】662件

→ 【減少率】約10%

事故ゼロプラン
開始からの比較

直近5年の比較

直近5年における減少率は全国と比べて北海道の方が低い

4. 事故危険区間のフォローアップについて

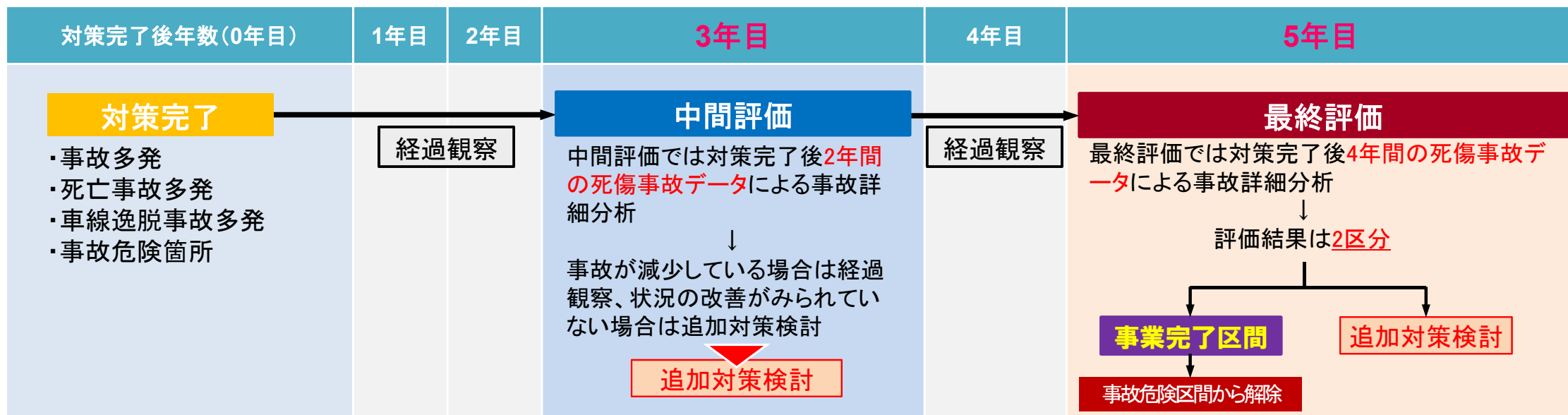
《参考資料》

1. 事故危険区間のフォローアップの流れ・手法	… 26
2. 第17回委員会フォローアップ中間評価リスト	… 29
3. 第17回委員会フォローアップ最終評価リスト	… 31
4. フォローアップ箇所における事故件数の変化	… 34
5. フォローアップ結果を踏まえた事故危険区間の選定箇所数	… 35

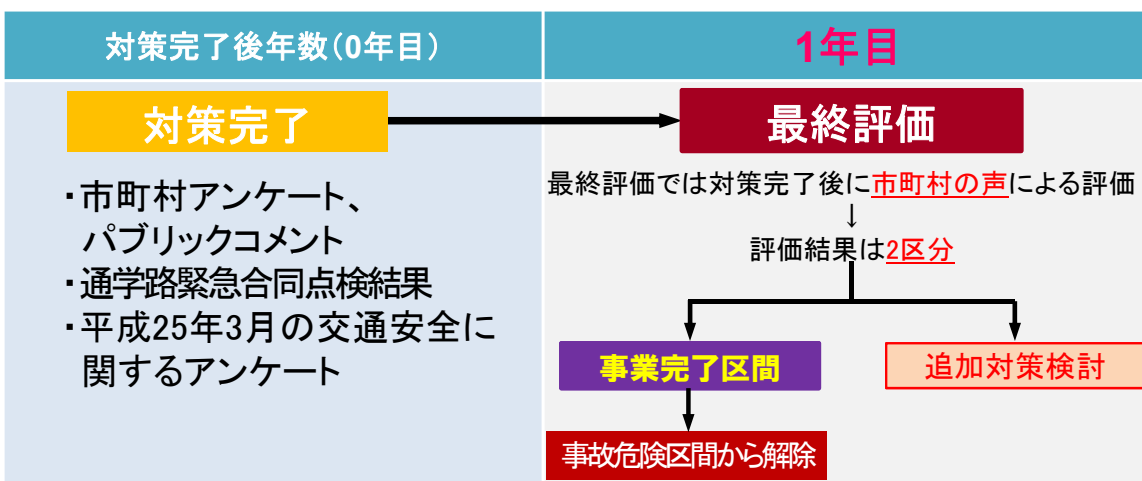
1. 事故危険区間のフォローアップの流れ・手法

➤ 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のフォローアップの流れ



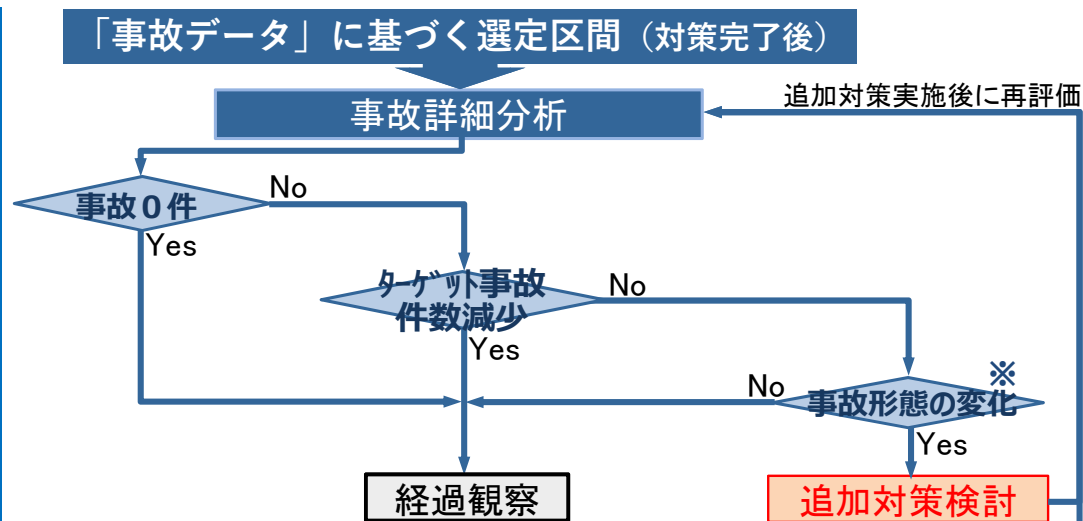
▼地域の声に基づく選定区間のフォローアップの流れ



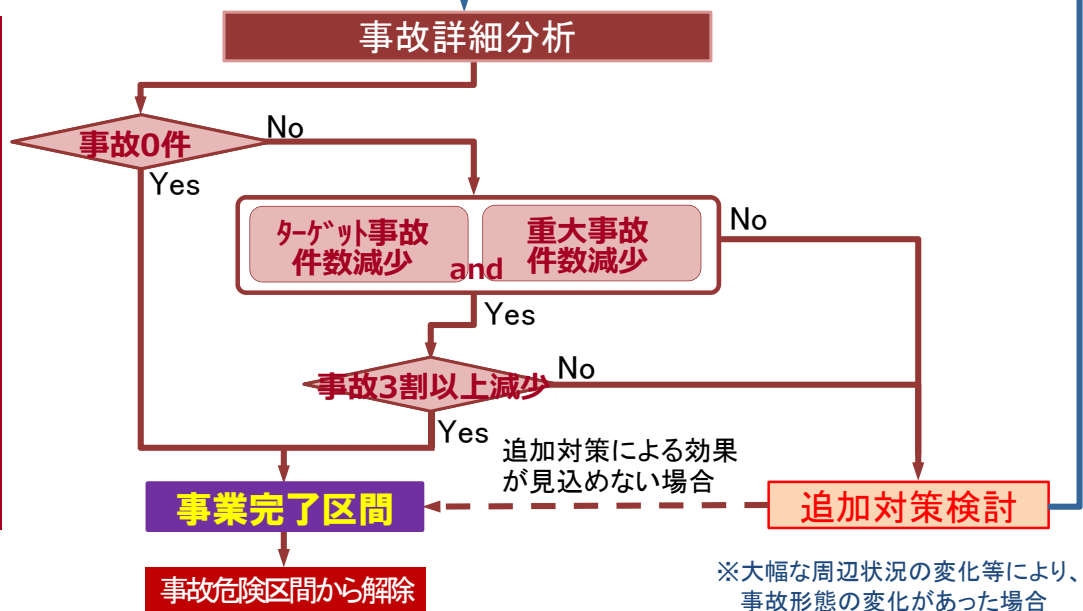
1. 事故危険区間のフォローアップの流れ・手法

交通安全事業による対策を行った区間のフォローアップ手法は、以下のフローの通り

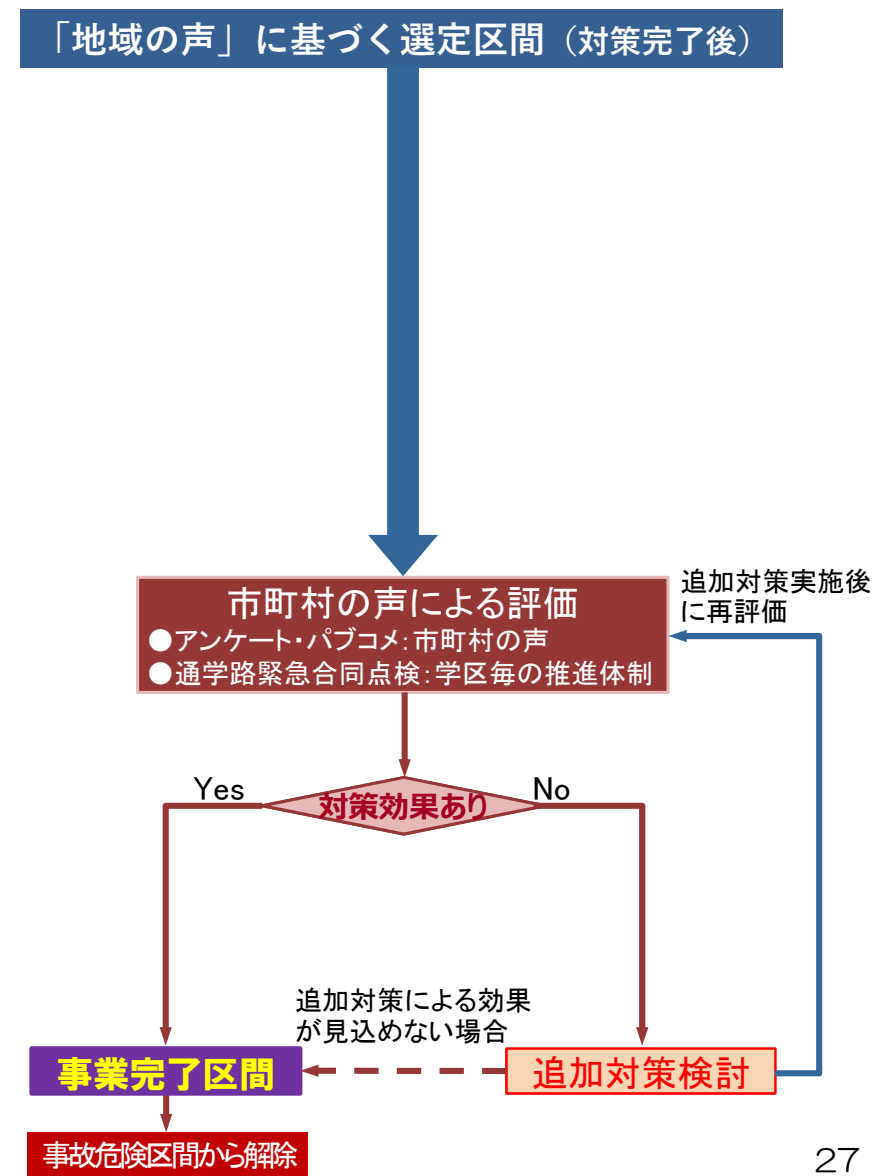
(対策完了後3年目)
中間評価



(対策完了後5年目)
最終評価



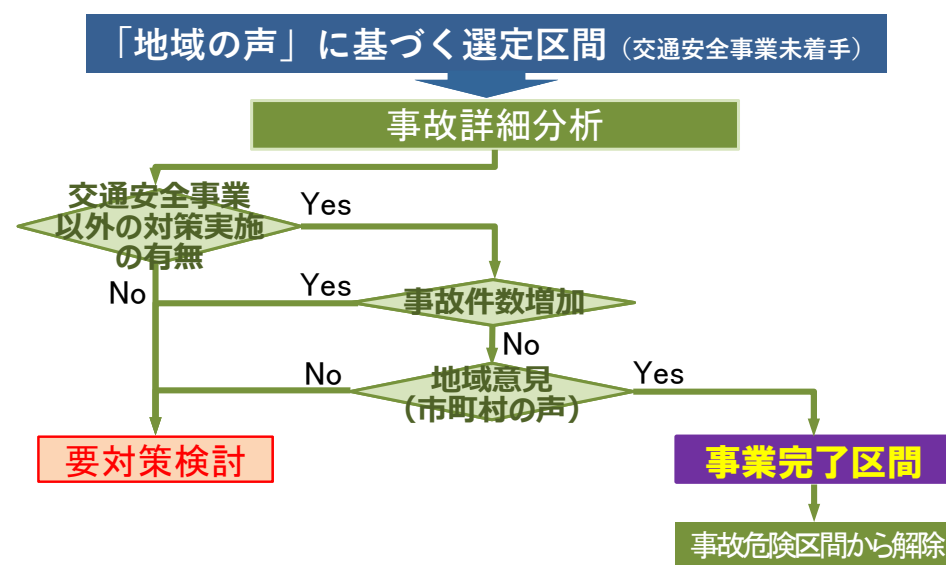
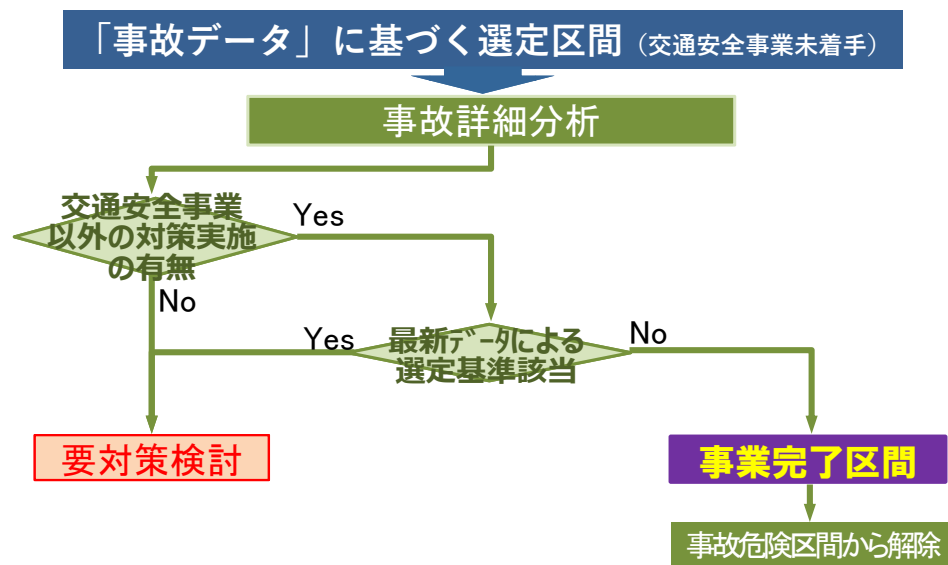
(対策完了後1年目)
最終評価



1. 事故危険区間のフォローアップの流れ・手法

- 事故危険区間の選定以降、並行して高規格道路が開通した場合など、**交通安全事業以外の対策が実施された区間を対象に、事故や地域の声を踏まえ、「事業完了区間」の判定を含めた評価が可能なフォローアップ手法**を第12回委員会にて構築・承認済

▼交通安全事業以外で対策を行った区間の対応フロー



交通安全事業以外の対策（例）

- 周辺道路整備（高規格幹線道路、街路事業等）
- ヒヤリハットマップ作成等の地域によるソフト対策の実施 等

《参考資料》4. 事故危険区間のフォローアップについて

2. 第17回委員会フォローアップ中間評価リスト(1/2)

▼国道（対策完了年度：令和2年度）

基本情報										事故詳細分析										評価	
※ 事故危険 区間No.	路線名	選定条件	担当 開建名	対象区間	単路/ 交差点	KP		選定 年度	FU 対象 年度	事故件数 (件/年)		ターゲット事故件数 (件/年)						事故形態 の変化	判定結果		
						起点	終点			対策 前	対策 後	ターゲット事故①			ターゲット事故②						
												事故 類型	対策 前	対策 後	事故 類型	対策 前	対策 後				
8	5	事故データ	札幌	札幌市手稲区手稲本町3条4丁目5	交差点	267.2		H22	R5	1.75	0.50	追突	1.5	0	出会い頭	0.25	0		経過観察		
27	36	事故データ	室蘭	苫小牧市新中野町3丁目	交差点	66.4		H22	R5	2.00	0.50	追突	1.25	0.5	-	0	0		経過観察		
29	36	事故データ	室蘭	登別市鷺別町3丁目	交差点	124.2		H22	R5	2.00	1.00	右左折時	0.25	0	追突	1.25	1		経過観察		
30	36	事故データ	室蘭	登別市鷺別町2丁目	交差点	124.6		H22	R5	1.50	0.00	追突	1.25	0	-	0	0		経過観察		
42	229	事故データ	小樽	寿都町字歌裏	単路	116.2	132.1	H22	R5	5.00	3.50	工作物衝突	1.5	0	追突	0.75	0.5		経過観察		
50	231	事故データ	留萌	増毛町雄冬50～増毛町別荘1610	単路	88.5	105.6	H22	R5	2.75	0.00	工作物衝突	1.5	0	追突	0.25	0		経過観察		
65	276	事故データ	室蘭	苫小牧市若草町5丁目	交差点	125.1		H22	R5	1.00	0.50	右左折時	0.25	0	-	0	0		経過観察		
87	36	事故データ	室蘭	登別市登別東町3丁目8-3～登別市幌別町6丁目	単路	108.6	116.4	H25	R5	7.50	3.50	出会い頭	0.5	0.5	追突	5	1.5	No	経過観察		
204	44	事故データ	釧路	厚岸町宮園2丁目	交差点	47.7		H25	R5	1.25	0.00	追突	0.75	0	人対車両	0.25	0		経過観察		
212	5	事故データ	函館	森町森川町292番地-1	交差点	41.6		H28	R5	1.25	1.00	追突	0.75	1	右左折時	0.5	0	No	経過観察		
216	5	事故データ	札幌	札幌市北区北20条西2丁目	交差点	279.5		H28	R5	1.75	0.00	追突	1.25	0	人対車両	0.25	0		経過観察		
224	12	事故データ	札幌	岩見沢市大和1条9丁目	交差点	40.6		H28	R5	1.75	1.00	追突	1.25	0.5	出会い頭	0.25	0		経過観察		
225	12	事故データ	札幌	美唄市茶志内町2区688番地	交差点	66.9		H28	R5	0.25	0.50	出会い頭	0.25	0	-				経過観察		
228	12	事故データ	札幌	滝川市新町6丁目	交差点	86.3		H28	R5	2.75	1.00	右左折時	1.5	0	追突	1	0.5		経過観察		
229	12	事故データ	旭川	旭川市旭岡3丁目	交差点	134.4		H28	R5	2.75	0.00	右左折時	1.5	0	追突	1.25	0		経過観察		
234	36	事故データ	札幌	恵庭市戸磯542番地～恵庭市戸磯542番地(国道36号)	単路	32.9	33.1	H28	R5	1.75	0.50	追突	1.75	0.5	-				経過観察		
235	36	事故データ	札幌	千歳市富士1丁目	交差点	36.6		H28	R5	0.75	0.00	追突	0.75	0	-				経過観察		
236	36	事故データ	札幌	千歳市新富1丁目	交差点	38.0		H28	R5	1.25	0.00	右左折時	0.75	0	追突	0.25	0		経過観察		
243	38	事故データ	釧路	釧路市大楽毛3丁目	交差点	287.3		H28	R5	1.25	0.00	追突	0.5	0	右左折時	0.25	0		経過観察		
245	40	事故データ	稚内	豊富町大通3丁目1511番地1～豊富町大通4丁目1977番地4	単路	209.9	210.1	H28	R5	1.00	0.00	追突	0.5	0	出会頭衝突	0.25	0		経過観察		
246	44	事故データ	釧路	厚岸町字尾幌60番地	交差点	33.3		H28	R5	0.50	0.00	追突	0.25	0	人対車両	0.25	0		経過観察		
250	229	事故データ	小樽	余市町沢町2丁目5番地～余市町浜中町203番地(富沢町線)	単路	2.3	2.5	H28	R5	0.25	0.50	追突	0.25	0					経過観察		
251	229	事故データ	小樽	共和町宮丘1724番地	交差点	92.3		H28	R5	0.25	0.00	追突	0.25	0					経過観察		
253	230	事故データ	札幌	札幌市中央区南12条西11丁目	交差点	2.7		H28	R5	3.50	2.00	追突	1.5	0.5	出会い頭	1.5	1		経過観察		
254	230	事故データ	札幌	札幌市中央区南16条西11丁目	交差点	3.5		H28	R5	4.50	1.50	右左折時	2.25	0.5	追突	1.5	0.5		経過観察		
261	235	事故データ	室蘭	厚真町厚真真265番地2	交差点	15.5		H28	R5	0.25	0.00	出会い頭	0.25	0	-	0	0		経過観察		
265	238	事故データ	稚内	枝幸町山臼4762番地7～枝幸町山臼国有林243林班	単路	187.4	187.7	H28	R5	0.25	0.00	工作物衝突	0.25	0					経過観察		
268	274	事故データ	札幌	北広島市共栄25番地～北広島市共栄53番地(共栄通)	単路	25.1	25.2	H28	R5	1.50	0.50	追突	1.25	0.5	人対車両	0.25	0		経過観察		
271	276	事故データ	小樽	共和町国富3番地	交差点	10.9		H28	R5	0.50	0.00	追突	0.25	0	右左折時	0.25	0		経過観察		
273	276	事故データ	室蘭	伊達市大滝区清陵町4番地1	交差点	70.5		H28	R5	0.50	0.00	出会い頭	0.25	0	-	0	0		経過観察		
274	278	事故データ	函館	森町森川町238番地1	交差点	113.3		H28	R5	0.50	0.50	追突	0.25	0	右左折時	0.25	0		経過観察		

※令和6年3月時点の公表No.

2. 第17回委員会フォローアップ中間評価リスト(2/2)

▼地方道（対策完了年度：令和2年度）

基本情報										事故詳細分析								評価	
※ 事故危険 区間No.	路線名	選定条件	担当 管理者名	対象区間	単路/ 交差点	KP		選定 年度	FU 対象 年度	事故件数 (件/年)		ターゲット事故件数 (件/年)						事故形態 の変化	判定結果
						起点	終点			対策 前	対策 後	ターゲット事故①			ターゲット事故②				
												事故 類型	対策 前	対策 後	事故 類型	対策 前	対策 後		
111	100	事故データ	北海道	北斗市七重浜2丁目14番地（七重浜道路踏切）	単路	11.1	11.3	H25	R5	1.8	0.0	追突	1	0	-				経過観察
299	140	事故データ	北海道	旭川市東旭川北1条5丁目1番地	単路	21.6	21.7	H28	R5	0.3	0.0	追突	0.25	0	-				経過観察
300	140	事故データ	北海道	旭川市東旭川北1条1丁目3番地	交差点	22.9		H28	R5	0.3	0.5	右左折時	0.25	0	-				経過観察
301	140	事故データ	北海道	旭川市豊岡14条7丁目3番地	単路	23.6	23.7	H28	R5	0.8	0.0	追突	0.25	0	-				経過観察
303	293	事故データ	北海道	上川郡剣淵町字旭町1021番地	交差点	9.6		H28	R5	0.3	0.0	右左折時	0.25	0	-				経過観察
304	364	事故データ	北海道	野付郡別海町別海宮舞町62番地～野付郡別海町別海旭町202番地	単路	14.3	14.5	H28	R5	0.3	0.0	出合い頭	0.25	0	-				経過観察
309	600	事故データ	北海道	千歳市北陽1丁目688番地	交差点	13.2		H28	R5	0.5	0.0	追突	0.5	0	-				経過観察
310	600	事故データ	北海道	千歳市北陽2丁目1067番地	交差点	13.3		H28	R5	0.5	0.0	追突	0.25	0	-				経過観察
311	600	事故データ	北海道	千歳市北光1丁目695番地	交差点	13.9		H28	R5	0.8	0.0	追突	0.5	0	-				経過観察
312	600	事故データ	北海道	千歳市北光1丁目695番地～千歳市信濃4丁目650番地	単路	13.9	14.0	H28	R5	0.3	0.5	出合い頭	0.25	0	-				経過観察
313	600	事故データ	北海道	千歳市信濃2丁目717番地	交差点	14.6		H28	R5	0.3	0.0	人対車両	0.25	0	-				経過観察
318	1093	事故データ	北海道	阿寒郡鶴居村字雪裡原野289番地 ～ 阿寒郡鶴居村字雪裡原野北22線西69番地	単路	20.2	21.2	H28	R5	0.3	0.0	路外逸脱	0.25	0	-				経過観察

※令和6年3月時点の公表No.

《参考資料》4. 事故危険区間のフォローアップについて

3. 第17回委員会フォローアップ最終評価リスト(1/3)

▼国道（対策完了年度：【事故データ選定】平成30年度 【地域の声、通学路点検選定】令和4年度）

基本情報									事故詳細分析										評価			
※ 事故危険 区間No.	路線名	選定条件	担当 開建名	対象区間	単路/ 交差点	KP		選定 年度	FU 対象 年度	事故件数 (件)		ターゲット事故件数 (件)						重大事故件数 (件)		地域の声	追加対策による 対策効果が 期待できるか	判定結果
						起点	終点			対策 前	対策 後	ターゲット事故①			ターゲット事故②			対策 前	対策 後	市町村の声 評価		
												事故 類型	対策 前	対策 後	事故 類型	対策 前	対策 後					
7	5	事故データ	小樽	共和町国富753	交差点	196.5		H22	R5	8	1	追突	8	1	-	-	-	0	0			解除区間
20	36	事故データ	札幌	札幌市豊平区月寒東1条16丁目55	交差点	7.7		H22	R5	4	2	追突	3	2	出会い頭	1	0	0	0			解除区間
21	36	事故データ	札幌	札幌市清田区清田2条1丁目2～札幌市清田区清田2条1丁目3	単路	9.4	9.5	H22	R5	5	0	追突	2	0	人対車両	1	0	2	0			解除区間
22	36	事故データ	札幌	札幌市清田区美しが丘1条1丁目2	交差点	12.0		H22	R5	13	4	追突	7	1	右左折時	5	2	1	0			解除区間
52	235	地域の声	室蘭	新ひだか町三石東蓬萊24～新ひだか町三石東蓬萊24	単路	96.7	97.7	H22	R5											Yes		解除区間
54	237	事故データ	室蘭	日高町新町1丁目～平取町岩知志1	単路	120.2	142.1	H22	R5	7	3	正面衝突	3	2	工作物衝突	1	0	5	0			解除区間
58	274	事故データ	室蘭	日高町山手町1丁目～日高町字千栄400	単路	121.9	155.3	H22	R5	60	8	正面衝突	27	4	追突	16	1	25	5			解除区間
59	275	事故データ	札幌	札幌市東区東苗穂2条3丁目3	交差点	3.0		H22	R5	2	1	出会い頭	2	1	-	-	-	2	0			解除区間
69	333	事故データ	網走	遠軽町丸瀬布東町232～遠軽町豊里（国道242号交差点）	単路	43.0	58.8	H22	R5	13	0	正面衝突	3	0	追突	5	0	3	0			解除区間
70	334	地域の声	網走	斜里町字日の出60糠真布橋区間	単路	54.0	54.9	H22	R5											Yes		解除区間
71	336	地域の声	室蘭	浦河町字西幌別279～浦河町字東幌別30	単路	1.0	1.5	H22	R5											Yes		解除区間
80	5	事故データ	小樽	倶知安町北3条1～共和町字国富	単路	182.8	196.5	H25	R5	35	13	正面衝突	9	5	追突	12	5	5	4			解除区間
81	5	事故データ	小樽	余市町黒川町9丁目130	交差点	223.2		H25	R5	3	0	追突	1	0	-	-	-	1	0			解除区間
86	36	事故データ	室蘭	苫小牧市字錦岡53-2	交差点	75.9		H25	R5	5	0	追突	4	0	出会い頭	1	0	0	0			解除区間
91	39	事故データ	網走	北見市端野町2区(国道333号交差点)～美幌町美禽2-1	単路	167.9	185.1	H25	R5	23	5	追突	9	3	正面衝突	3	0	7	1			解除区間
96	235	事故データ	室蘭	苫小牧市柏原6-178	交差点	1.6		H25	R5	8	3	追突	6	0	出会い頭	2	3	1	1		Yes	追加対策検討
151	232	地域の声	留萌	天塩町サラキシ～遠別町北里	単路	24.0	27.3	H25	R5											Yes		解除区間
152	232	地域の声	留萌	初山別村明里～初山別村初山別	単路	55.8	56.8	H25	R5											Yes		解除区間
170	241	地域の声	帯広	音更町木野大通東3丁目1	交差点	158.9		H25	R5											Yes		解除区間
171	241	地域の声	帯広	音更町木野大通東2丁目1	交差点	159.1		H25	R5											Yes		解除区間
181	334	地域の声	網走	斜里町日の出～斜里町峰浜(糠真布橋)	単路	54.9	55.9	H25	R5											Yes		解除区間
191	391	地域の声	釧路	釧路町トリトウシ原野南9線～釧路町遠野	単路	8.8	9.8	H25	R5											Yes		解除区間
197	451	地域の声	札幌	当別町・新十津川町界～新十津川町幌加	単路	27.0	27.8	H25	R5											Yes		解除区間
205	336	通学路点検	室蘭	浦河町字西幌別279～浦河町字東幌別	単路	1.0	2.2	H25	R5											Yes		解除区間
211	5	事故データ	函館	七飯町大川5丁目1	交差点	9.9		H28	R5	3	0	追突	2	0	正面衝突	1	0	1	0			解除区間
223	12	事故データ	札幌	岩見沢市幌向南1条4丁目	交差点	32.4		H28	R5	12	3	追突	9	1	右左折時	2	1	0	1		No	解除区間
227	12	事故データ	札幌	砂川市空知太西1条5丁目	交差点	84.6		H28	R5	3	0	追突	2	0	右左折時	1	0	1	0			解除区間
233	36	事故データ	札幌	恵庭市西島松248番地	交差点	23.1		H28	R5	13	4	追突	12	4	右左折時	1	0	1	0			解除区間
239	38	事故データ	札幌	芦別市北7条西3丁目	交差点	26.6		H28	R5	4	1	追突	4	1	-	-	-	0	0			解除区間
241	38	事故データ	帯広	清水町字御影南1線72番地	交差点	154.3		H28	R5	6	0	追突	6	0	-	-	-	2	0			解除区間

※令和6年3月時点の公表No.

《参考資料》4. 事故危険区間のフォローアップについて

3. 第17回委員会フォローアップ最終評価リスト(2/3)

▼国道（対策完了年度：【事故データ選定】平成30年度 【地域の声、通学路点検選定】令和4年度）

基本情報									事故詳細分析										評価			
※ 事故危険 区間No.	路線名	選定条件	担当 開建名	対象区間	単路/ 交差点	KP		選定 年度	FU 対象 年度	事故件数 (件)		ターゲット事故件数 (件)						重大事故件数 (件)		地域の声	追加対策による 対策効果が 期待できるか	判定結果
						起点	終点					ターゲット事故①			ターゲット事故②							
										対策 前	対策 後	事故 類型	対策 前	対策 後	事故 類型	対策 前	対策 後	対策 前	対策 後			
247	227	事故データ	函館	北斗市七重浜2丁目27番地-4	交差点	3.6		H28	R5	4	2	追突	2	0	右左折時	1	0	0	1		No	解除区間
257	230	事故データ	札幌	札幌市南区麻舞3条1丁目	交差点	16.6		H28	R5	7	2	追突	3	2	人対車両	2	0	2	0			解除区間
260	234	事故データ	室蘭	苫小牧市沼ノ端230番地15	交差点	68.8		H28	R5	2	1	人対車両	2	0	-			1	0			解除区間
270	275	事故データ	札幌	雨竜町第6町内33番地	交差点	86.7		H28	R5	1	0	車両相互その他	1	0	-			0	0			解除区間
276	337	事故データ	札幌	長沼町栄町2490番地	交差点	28.6		H28	R5	4	1	出合い頭	2	0	人対車両	1	0	1	0			解除区間
278	337	事故データ	札幌	石狩市新港西3丁目	交差点	93.9		H28	R5	5	3	追突	3	2	出合い頭	2	1	0	0			解除区間
416	12	地域の声	札幌	奈井江町奈井江115番地	交差点	74.8		H28	R5											Yes		解除区間
422	36	地域の声	札幌	札幌市清田区里塚1条4丁目2番地～札幌市清田区里塚1条4丁目15番地	単路	13.3	13.5	H28	R5											Yes		解除区間
452	40	地域の声	稚内	稚内市朝日1丁目8番13号～稚内市萩見2丁目15番8号	単路	243.7	244.8	H28	R5											Yes		解除区間
482	234	地域の声	札幌	栗山町桜丘2丁目40番地	交差点	15.9		H28	R5											Yes		解除区間
516	239	地域の声	網走	興部町宇津～興部町宇津	単路	8.9	9.5	H28	R5											Yes		解除区間
529	243	地域の声	釧路	別海町西春別駅前錦町126	交差点	86.9		H28	R5											Yes		解除区間
539	274	地域の声	札幌	札幌市白石区北郷3条11丁目1番地	交差点	10.6		H28	R5											Yes		解除区間
542	274	地域の声	札幌	由仁町東三川1753番地	交差点	48.8		H28	R5											Yes		解除区間
625	5	地域の声	札幌	札幌市手稲区富丘2条4丁目	交差点	268.7		R1	R5											Yes		解除区間
656	274	地域の声	札幌	北広島市西の里	交差点	20.6		R1	R5											Yes		解除区間

※令和6年3月時点の公表No.

《参考資料》4. 事故危険区間のフォローアップについて

3. 第17回委員会フォローアップ最終評価リスト(3/3)

▼地方道（対策完了年度：【事故データ選定】平成30年度 【通学路点検選定】令和4年度）

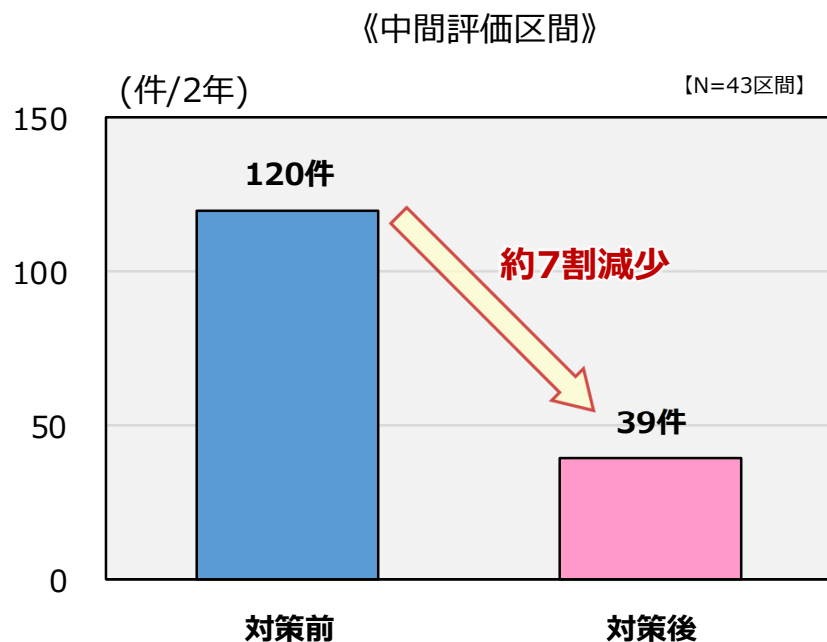
基本情報										事故詳細分析										評価		
※ 事故危険 区間No.	路線名	選定条件	担当 管理者名	対象区間	単路/ 交差点	KP		選定 年度	FU 対象 年度	事故件数 (件)		ターゲット事故件数 (件)						重大事故件数 (件)		地域の声	追加対策による 対策効果が 期待できるか	判定結果
						起点	終点			対策 前	対策 後	ターゲット事故①			ターゲット事故②			対策 前	対策 後	市町村の声 評価		
												事故 類型	対策 前	対策 後	事故 類型	対策 前	対策 後					
113	1038	事故データ	北海道	浦幌町字統太296-8	交差点	25.882		H25	R5	0	0	-				-		0	0			解除区間
207	81	通学路点検	北海道	当別町美里～当別町西町	単路	19.600	19.655	H25	R5											Yes		解除区間
285	1	事故データ	北海道	小樽市朝里川温泉3丁目	単路	13.279	14.335	H28	R5	1	0	正面衝突	1	0	-			1	0			解除区間
286	3	事故データ	北海道	夕張郡長沼町本町南1丁目1番地～夕張郡長沼町本町北1丁目6番地	単路	8.707	8.849	H28	R5	10	3	追突	5	0	右左折時	4	0	1	1			解除区間
287	6	事故データ	北海道	岩見沢市4条10丁目9番地	交差点	2.181		H28	R5	1	3	出合い頭	1	0	-			0	0			解除区間
288	28	事故データ	北海道	石狩郡当別町字青山奥四番川6067番地	単路	36.889	37.889	H28	R5	1	0	車両相互その他	1	0	-			0	0			解除区間
289	28	事故データ	北海道	石狩郡当別町字青山奥四番川3384番地	単路	38.889	39.428	H28	R5	0	0	-			-			0	0			解除区間
290	30	事故データ	北海道	岩見沢市上志文町213番地	交差点	12.155		H28	R5	2	0	追突	2	0	-			0	0			解除区間
291	46	事故データ	北海道	北広島市共栄1丁目13番地	単路	18.693	18.815	H28	R5	3	0	人対車両	2	0	出合い頭	1	0	2	0			解除区間
292	77	事故データ	北海道	千歳市真々地3丁目878番地	交差点	1.054		H28	R5	2	1	追突	1	0	出合い頭	1	1	0	0			解除区間
293	102	事故データ	北海道	網走市字稲富465番地	単路	10.678	11.237	H28	R5	1	0	正面衝突	1	0	-			1	0			解除区間
295	117	事故データ	北海道	恵庭市本町83番地	交差点	22.533		H28	R5	1	1	追突	1	0	-			0	0			解除区間
298	126	事故データ	北海道	留萌郡小平町字富里983番地～留萌郡小平町字富里876番地	単路	5.865	6.185	H28	R5	1	0	出合い頭	1	0	-			0	0			解除区間
302	9900	事故データ	札幌市	札幌市中央区南5条西1丁目1番地	交差点	11.266		H28	R5	18	8	追突	10	4	出合い頭	2	1	0	0			解除区間
306	600	事故データ	北海道	千歳市釜加120番地	交差点	5.623		H28	R5	2	0	出合い頭	2	0	-			0	0			解除区間
314	865	事故データ	札幌市	札幌市北区新琴似7条17丁目4番地	交差点	1.765		H28	R5	3	1	右左折時	3	0	-			1	0			解除区間
315	865	事故データ	札幌市	札幌市北区新琴似7条13丁目4番地	交差点	2.466		H28	R5	6	1	追突	3	0	人対車両	2	0	2	0			解除区間
316	917	事故データ	北海道	三笠市萱野200番地	単路	3.611	3.709	H28	R5	1	0	追突	1	0	-			0	0			解除区間
565	435	通学路点検	北海道	松前郡松前町字博多～松前郡松前町字唐津	単路	1.390	1.770	H28	R5											Yes		解除区間

※令和6年3月時点の公表No.

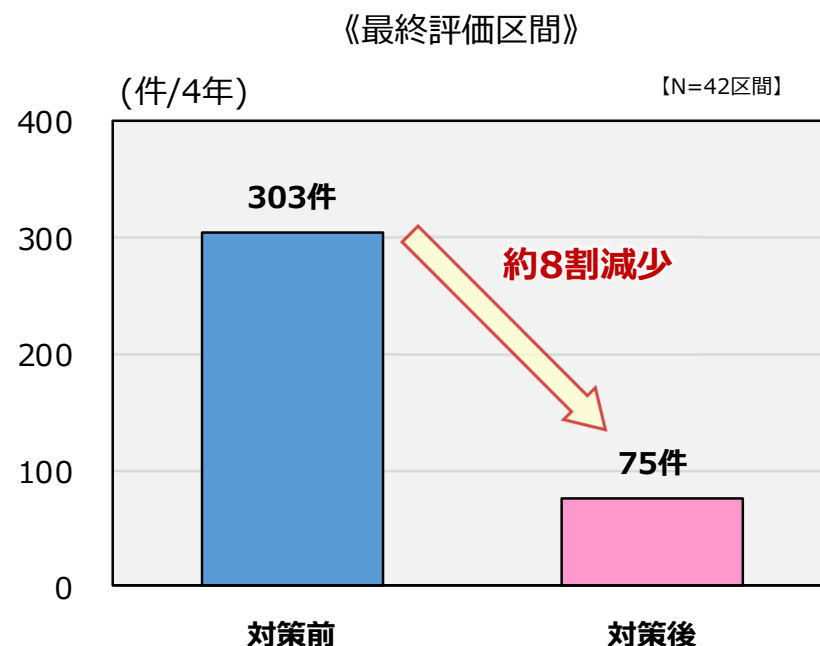
4. フォローアップ箇所における事故件数の変化

- 中間評価のうち、事故データに基づく選定区間43区間の対策前後における事故件数は約7割減少
- 最終評価のうち、事故データに基づく選定区間42区間の対策前後における事故件数は約8割減少

▼事故データに基づく選定区間における事故件数の変化



※対策前4年間(2年換算値)と対策後2年間で比較
※国道:31区間、地方道:12区間



※対策前4年間と対策後4年間で比較
※国道:25区間、地方道:17区間

《参考資料》4. 事故危険区間のフォローアップについて

5. フォローアップ結果を踏まえた事故危険区間の選定箇所数

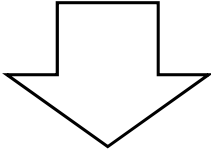
▼全道の事故危険区間の選定箇所数

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						計
選定条件別	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	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	計	事故データ	地域の声	ヒヤリハット	自転車事故リスク区間	渋滞事故多発区間	計	計
国道	48	15	-	63	31	82	-	113	63	142	92	297	16	42	36	94	60	89	9	45	29	232	799
道道	-	-	-	-	1	3	-	4	16	4	-	20	-	-	-	-	16	-	-	-	-	16	40
市道	-	-	-	-	4	-	-	4	3	-	-	3	-	-	-	-	25	-	-	-	-	25	32
計	48	15	-	63	36	85	-	121	82	146	92	320	16	42	36	94	101	89	9	45	29	273	871

▼フォローアップによる対策実施状況の変化

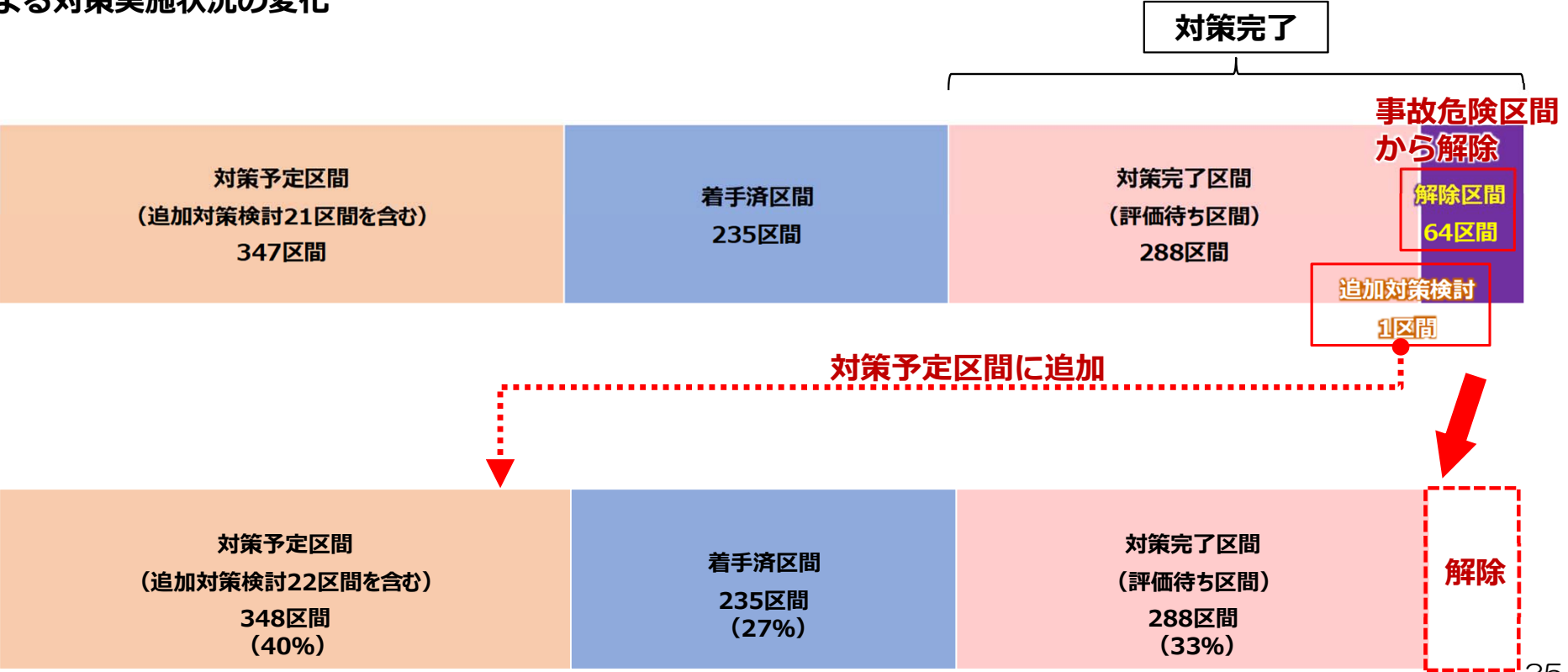
フォローアップ結果の内訳を含む
対策実施状況
(令和6年度末時点)

N=935区間



フォローアップ結果を踏まえた
対策実施状況
(令和6年度末時点)

N=871区間



5. 事故危険区間のフォローアップ手法について

《参考資料》

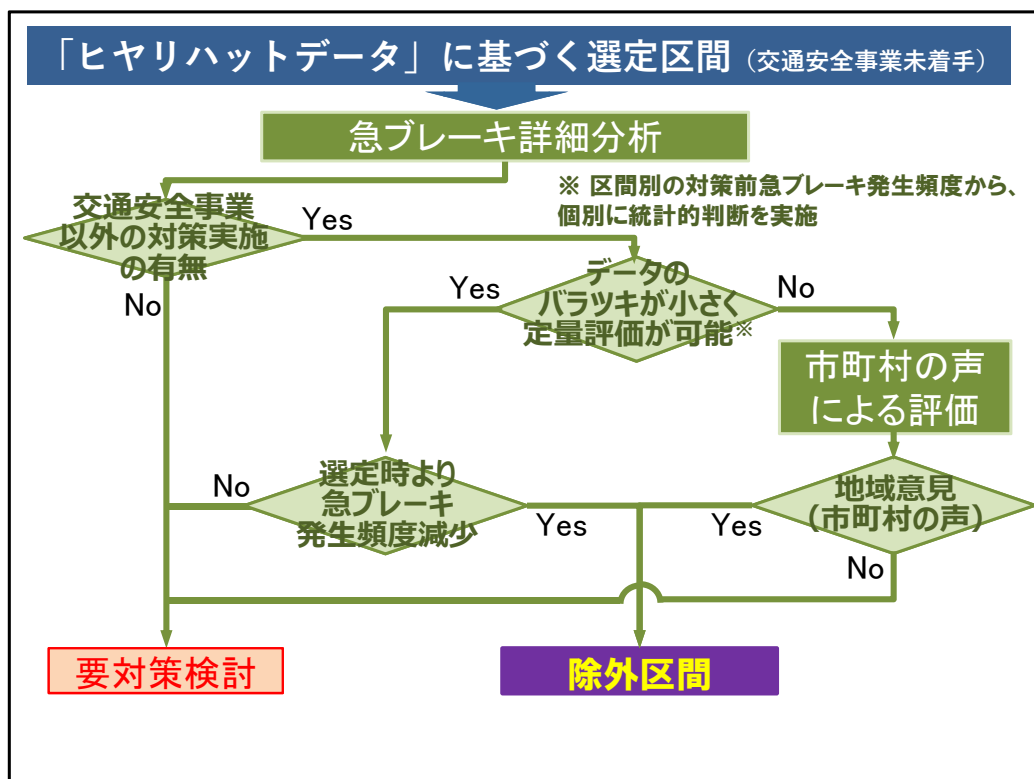
- | | |
|----------------------------------|------|
| 1. ヒヤリハットデータに基づく選定区間における対応フロー(案) | … 37 |
| 2. ETC2.0プローブデータの情報取得状況 | … 38 |

1. ヒヤリハットデータに基づく選定区間における対応フロー(案)

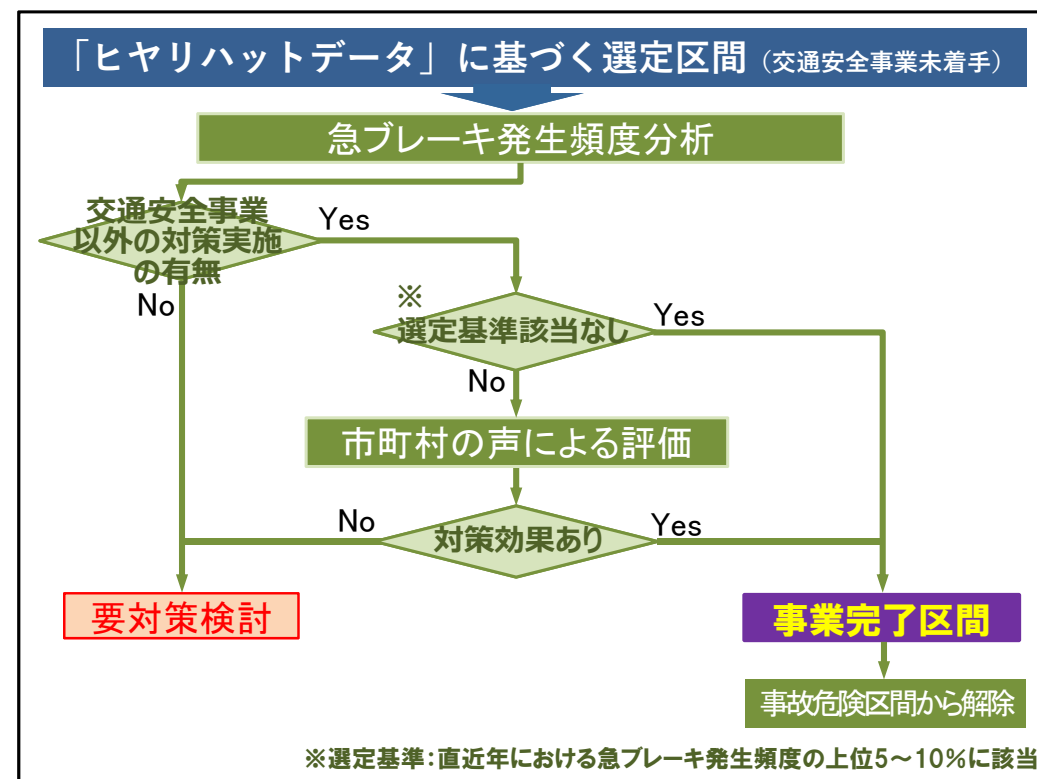
- ▶ 事故危険区間の選定以降、並行して高規格道路が開通した場合など、交通安全事業以外の対策が実施された区間を対象に、急ブレーキ発生状況や市町村の声を踏まえてフォローアップを実施

▼交通安全事業以外で対策を行った区間の対応フロー(案)

《第12回委員会時提示案》



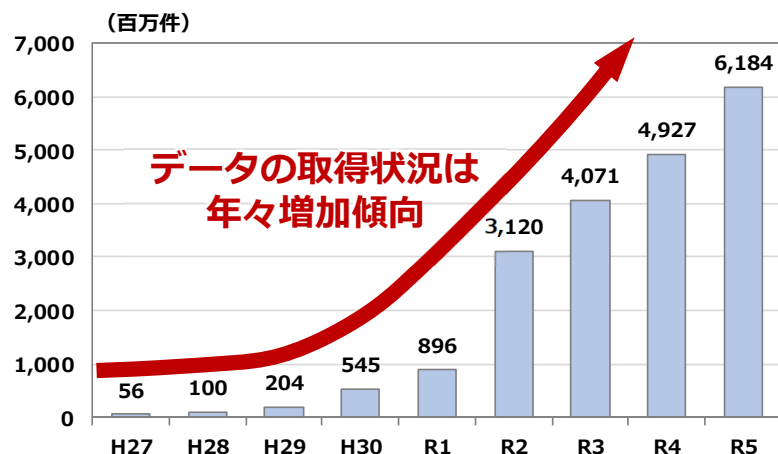
《委員会意見を踏まえた改善後のフォローアップ手法》



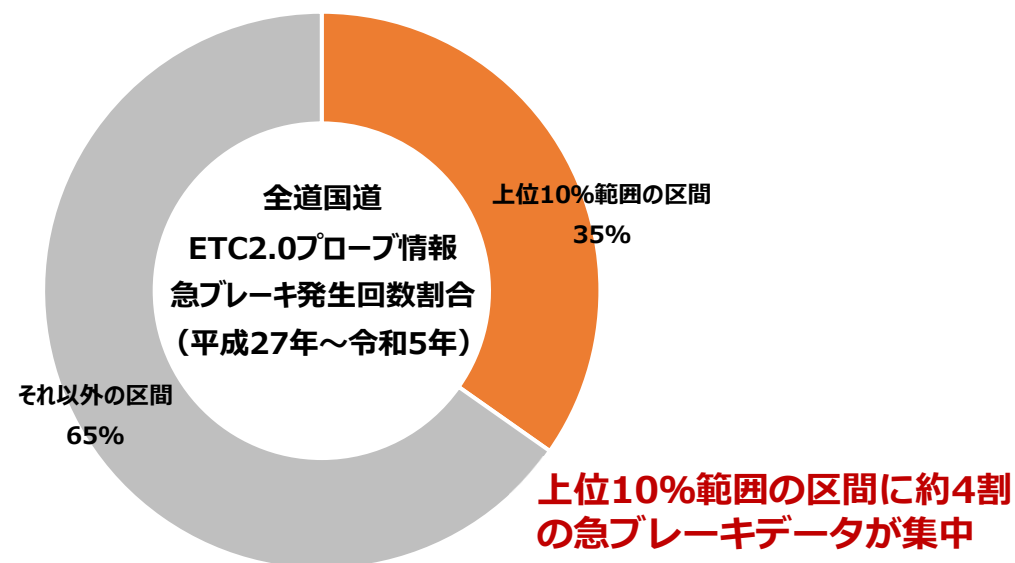
2. ETC2.0プローブデータの情報取得状況

- ▶ 全道国道におけるETC2.0プローブデータの取得量は年々増加傾向となっており、ヒヤリハットデータに基づく選定基準である上位10%範囲(上位5%を含む)の区間とそれ以外の区間における1区間当たりの平均情報取得件数を見ると、**上位10%範囲の区間の方が情報取得件数は多い**
- ▶ また、**全道国道における急ブレーキ発生回数の約4割が上位10%範囲の区間に集中**していることから、急ブレーキデータについては十分な量を取得した上でフォローアップを実施

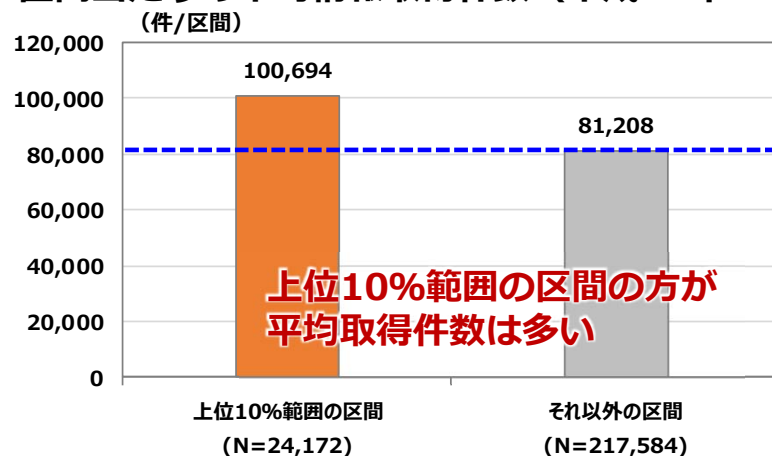
▼全道国道におけるETC2.0プローブ情報取得件数



▼全道国道における急ブレーキ発生回数の取得状況



▼1区間当たりの平均情報取得件数(平成27年～令和5年)



ヒヤリハットデータに基づく選定基準

〔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)



第17回北海道交通事故対策検討委員会

・フォローアップ代表事例集



中間評価

中間評価事例(事故データ) No.8 国道5号 札幌市手稲区手稲本町3条4丁目5

対策前後の事故危険区間詳細図

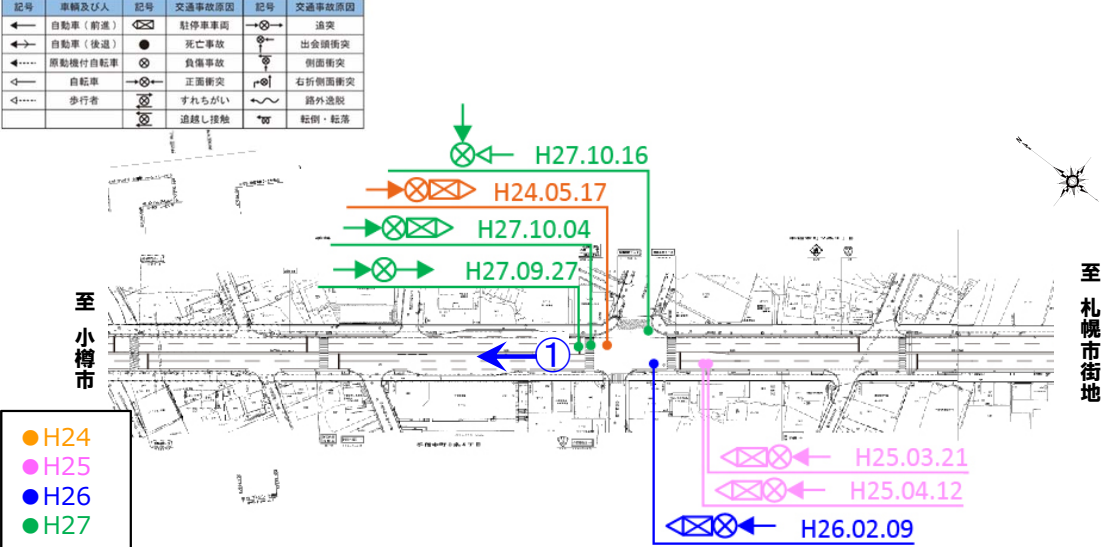
■位置図



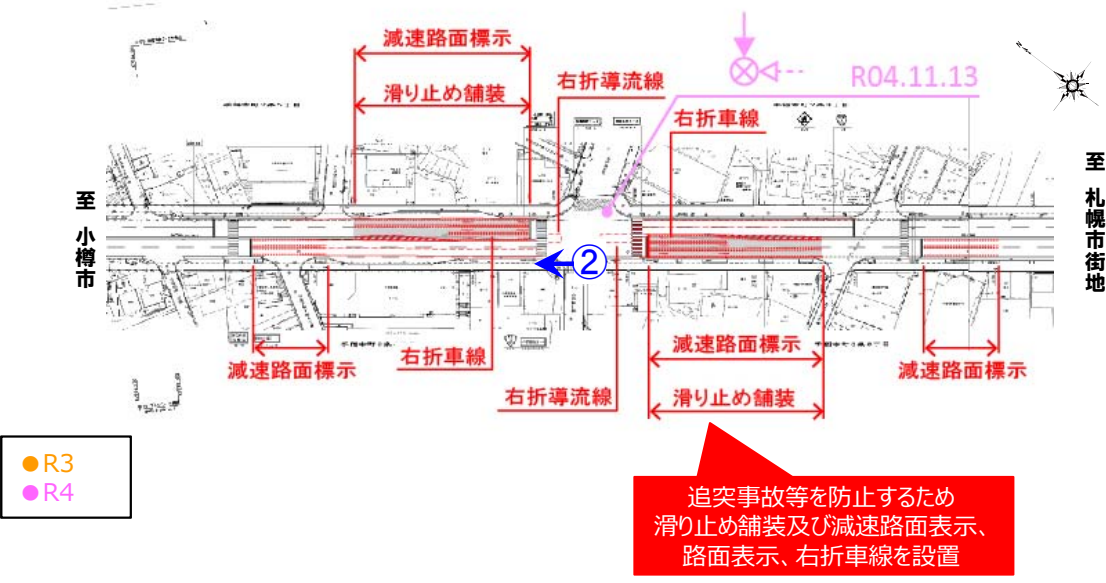
■基本情報

国道番号	国道5号
地先名	札幌市手稲区手稲本町3条4丁目5
選定年度	H22
選定条件	事故データ
対策着手年度	H30
対策完了年度	R2

《対策前》



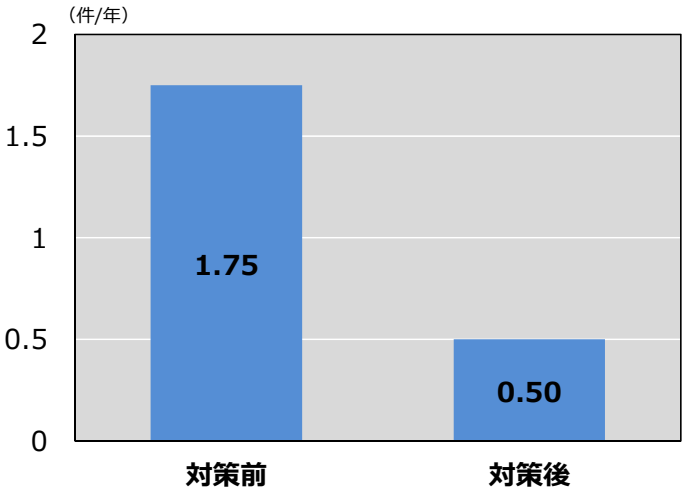
《対策後》



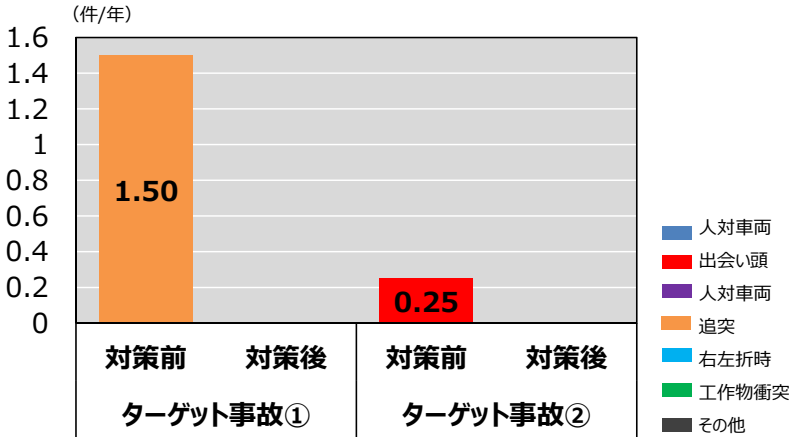
中間評価事例(事故データ) No.8 国道5号 札幌市手稲区手稲本町3条4丁目5

事故詳細分析

■事故件数



■ターゲット事故



フォローアップ結果

【事故件数】

○ 対策前は1.75件/年だったが、対策後は0.50件/年に減少

【ターゲット事故】

○ 追突事故は対策前は1.50件/年だったが、対策後は未発生

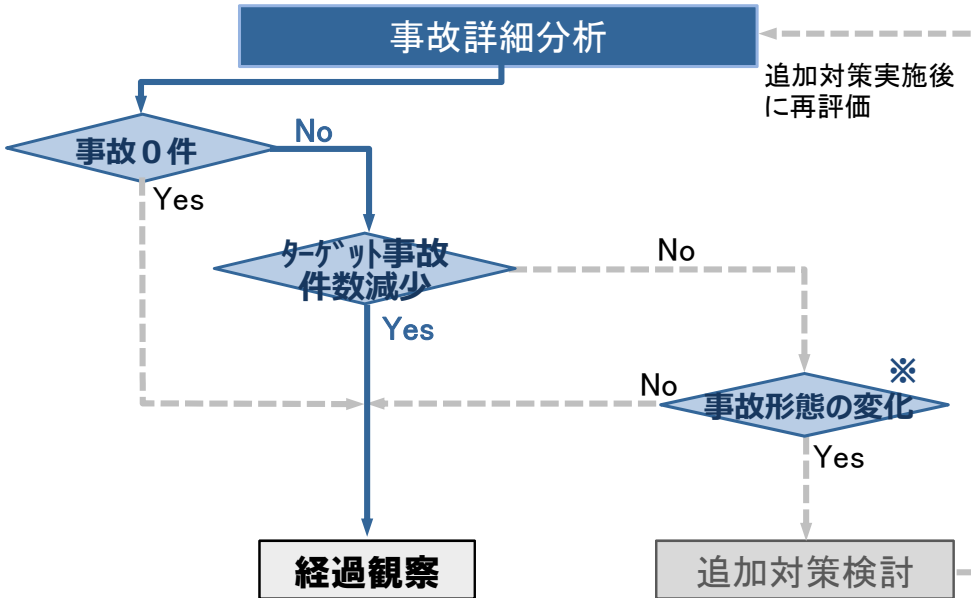
○ 出合頭両事故は対策前0.25件/年だったが、対策後は未発生



結果

経過観察

■フォローアップ



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 3

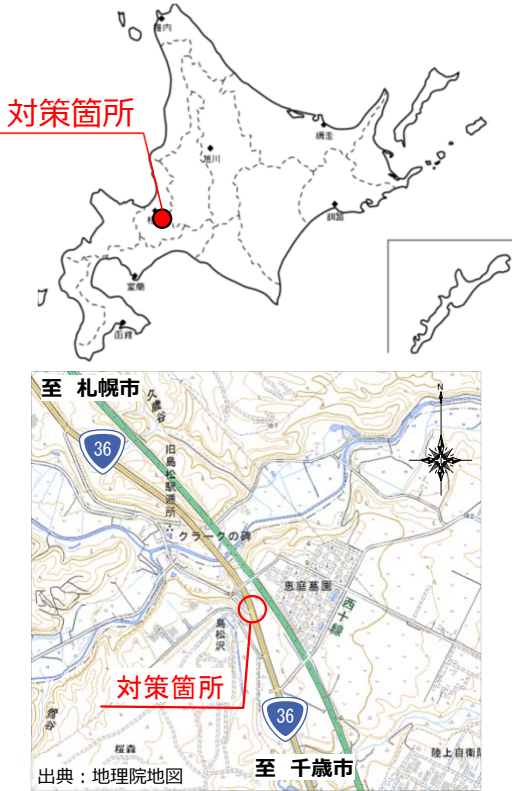


最終評価(事故データに基づく選定区間)

最終評価事例(事故データ) No.233 国道36号 恵庭市西島松248番地

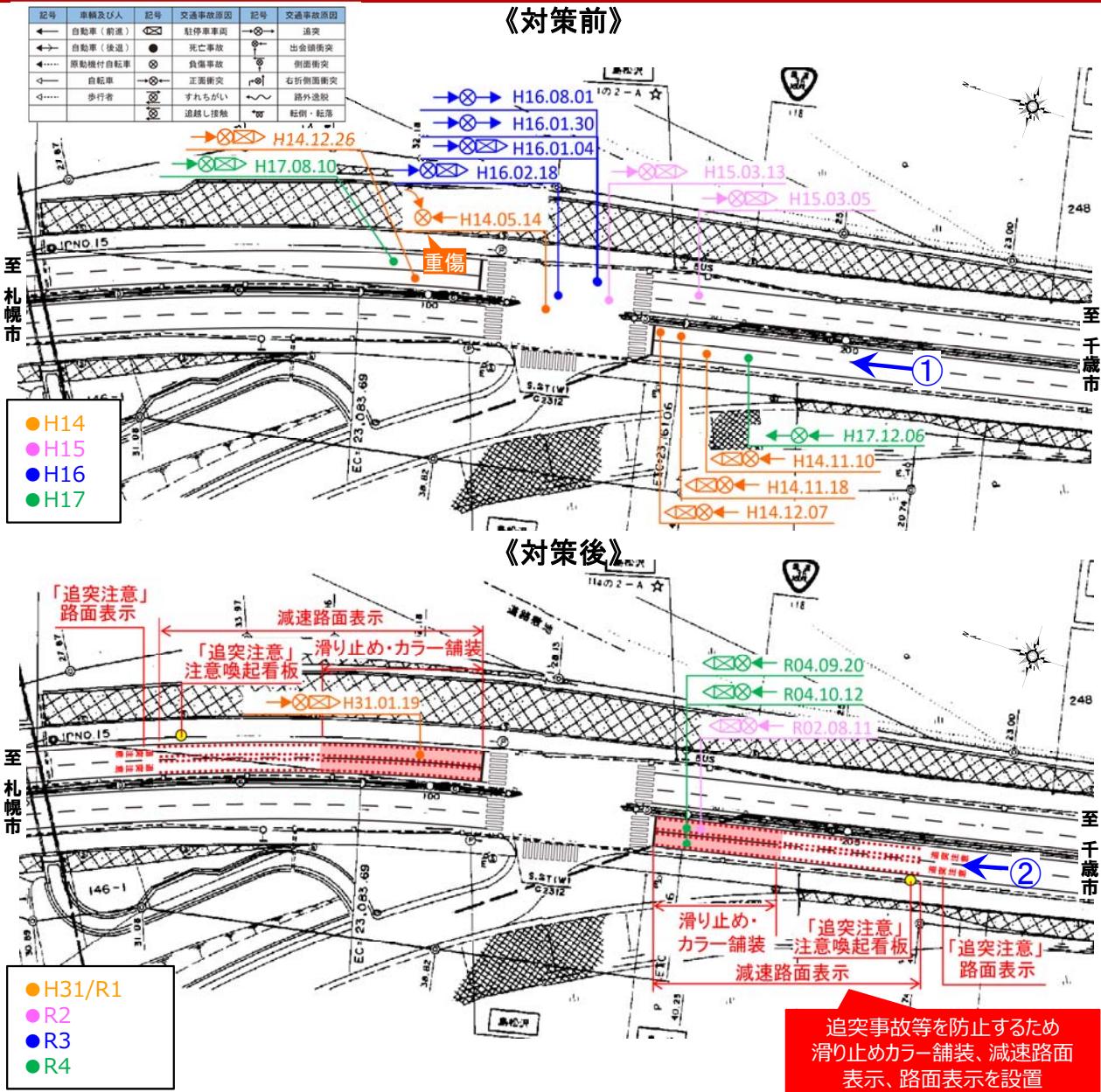
対策前後の事故危険区間詳細図

■位置図



■基本情報

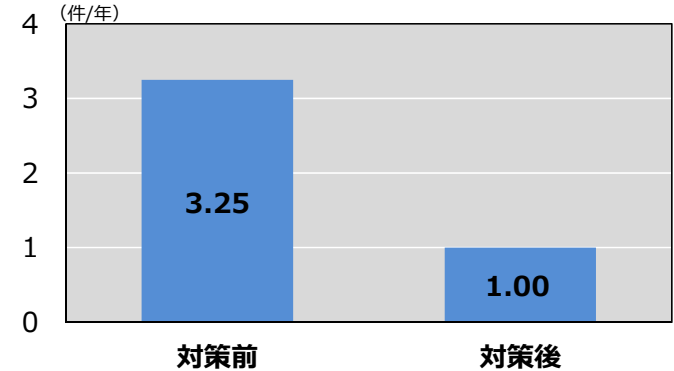
国道番号	国道36号
地先名	恵庭市西島松248番地
選定年度	H28
選定条件	事故データ
対策着手年度	H30
対策完了年度	H30



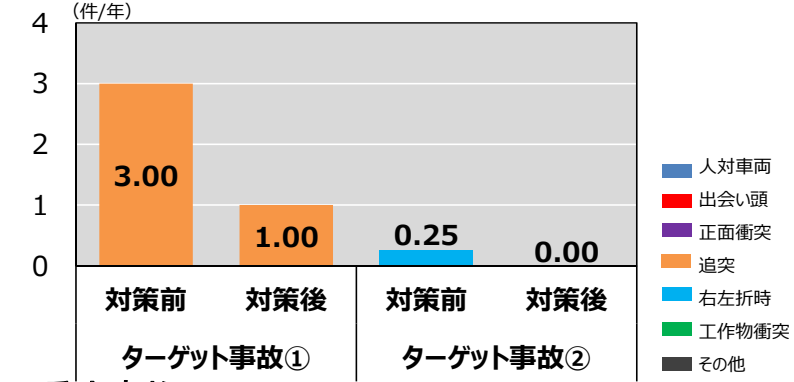
最終評価事例(事故データ) No.233 国道36号 恵庭市西島松248番地

事故詳細分析

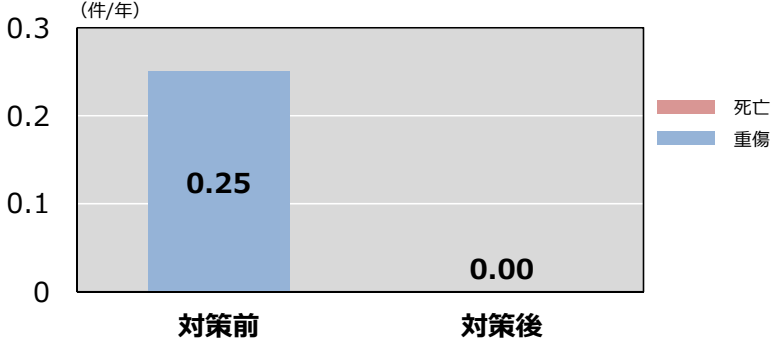
■事故件数



■ターゲット事故



■重大事故



※ITARDA事故データ(対策前:H14~H17、対策後:H31~R4)

フォローアップ結果

【事故件数】

○ 対策前は3.25年/件だったが、対策後は1.00件/年に減少

【ターゲット事故】

○ 追突事故の対策前は3.00件/年だったが、対策後は1.00件/年に減少

○ 右左折時事故の対策前は0.25件/年だったが、対策後は未発生

【重大事故】

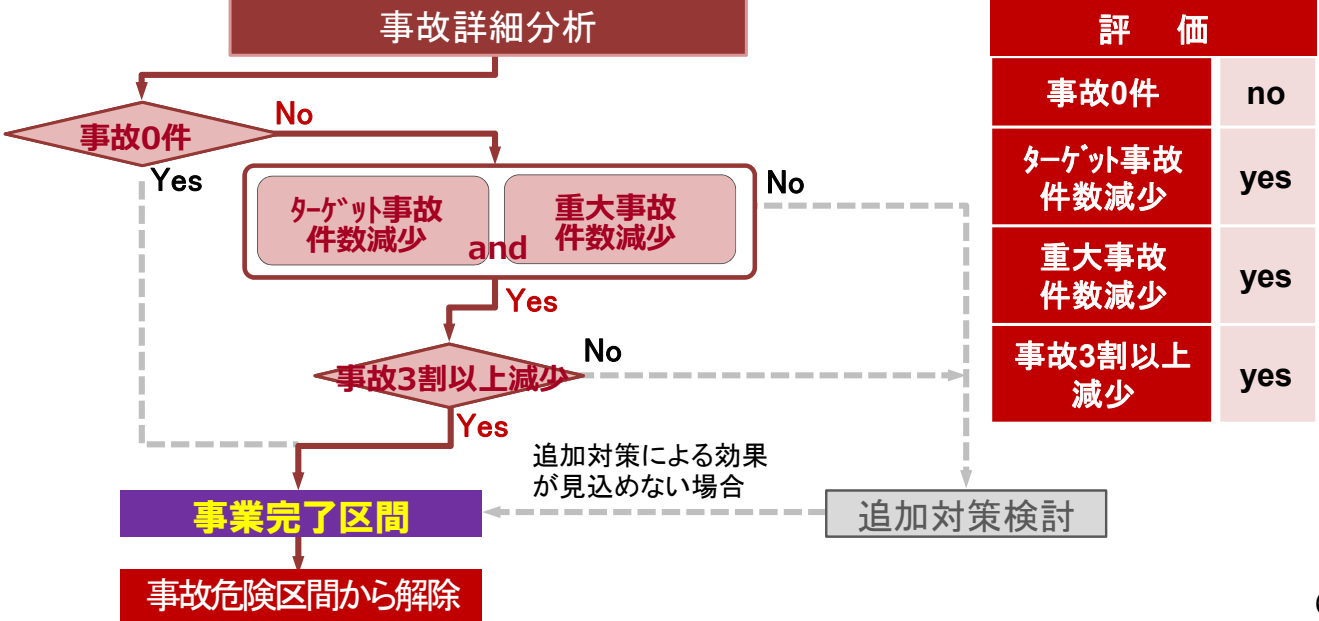
○ 対策前は重大事故が0.25件/年だったが、対策後は未発生



結果

事業完了区間

■フォローアップ





最終評価(地域の声に基づく選定区間)

最終評価事例(地域の声) No.170 国道241号 音更町木野大通東3丁目1

対策前後の事故危険区間詳細図

■ 位置図

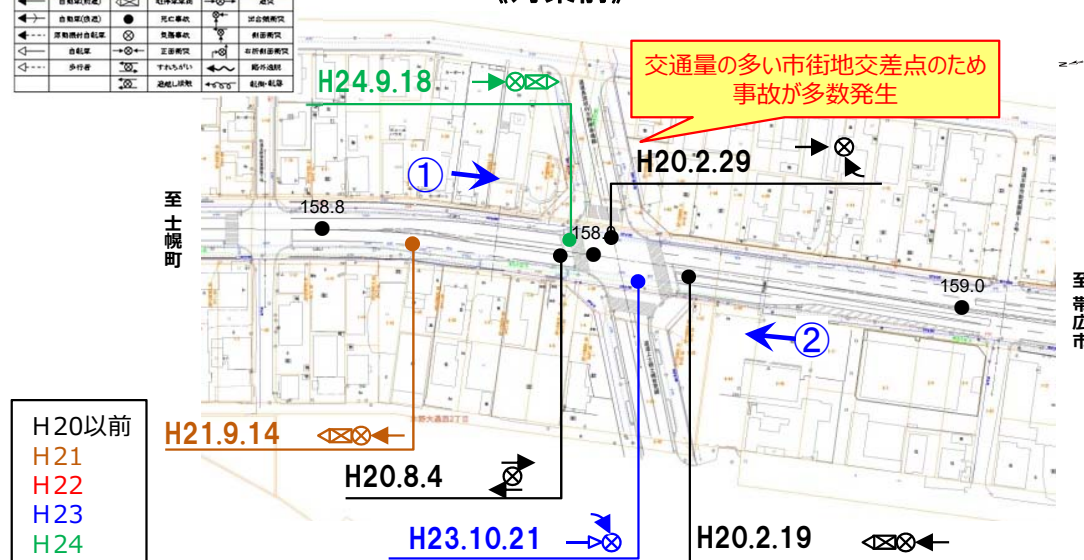


■ 基本情報

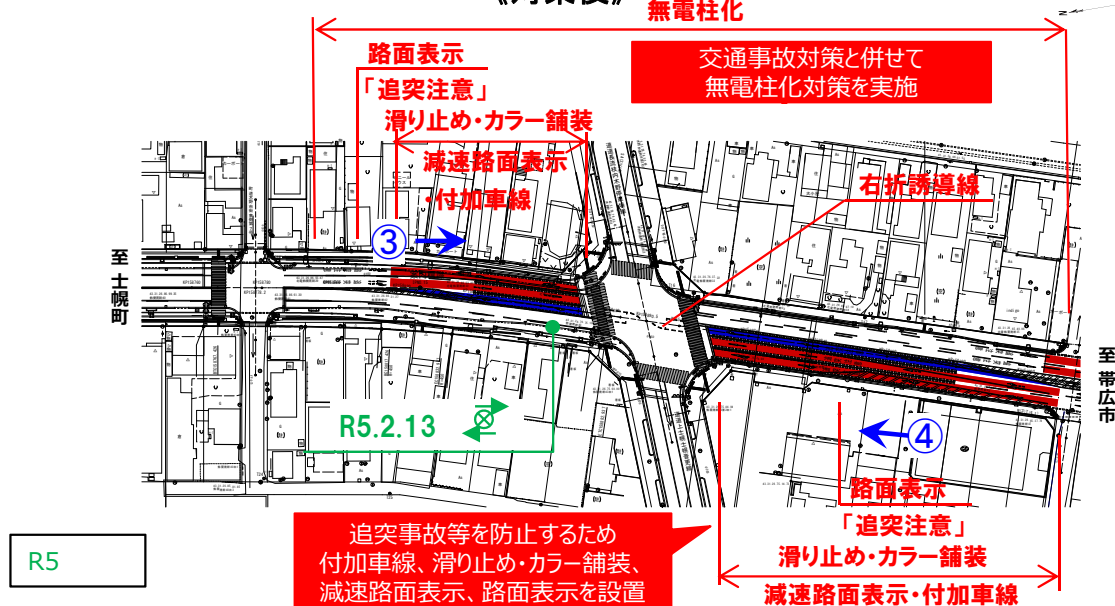
国道番号	国道241号
地先名	音更町木野大通 東3丁目1
選定年度	H25
選定条件	地域の声
対策着手年度	H27
対策完了年度	R4

記号	車種・人	記号	交通手段	記号	交通手段
	自転車(左通)		自転車道		道交
	自転車(右通)		死亡事故		信号機交差
	原付バイク自転車		交差点		斜道交差
	自転車		正面衝突		右折斜道交差
	歩行者		すれ違い		踏切・道交
			追越し事故		路側交差

《对策前》



《对策後》



最終評価事例(地域の声) No.170 国道241号 音更町木野大通東3丁目1

地域の声



【対策前】地域の声

- 本交差点で2車線から1車線に車線減少となるため、直進したい車両が交差点手前で直進側に車線変更をする際に急な割込があり、追突しそうになった。

評価

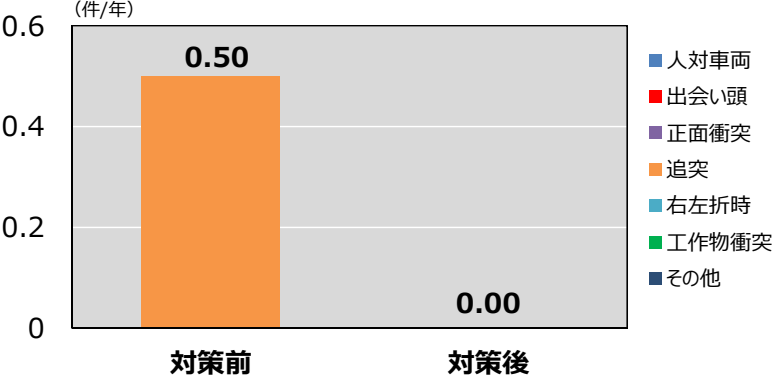
効果有り

【理由】

- 付加車線の整備及びカラー舗装による交差点の明確化と路面標示によるドライバーへの注意喚起により、交差点手前で急な車線変更をする車両が減る等、危険性が減り、交差点内における安全性が向上したため。

事故発生状況

■ターゲット事故



※ITARDA事故データ(対策前:H21~H24、対策後:R5)

フォローアップ結果

【地域の声】

- 対策前は走る車線を間違うドライバーが多く、急な車線変更などにより事故が多発。
- 対策後は付加車線及びカラー舗装の整備により、車線が明確化され、安全性が向上。

事業完了区間

■フォローアップ

「地域の声」に基づく選定区間 (対策完了後)

市町村の声による評価

- アンケート・パブコメ:市町村の声
- 通学路緊急合同点検:学区毎の推進体制

追加対策実施後に再評価

Yes

対策効果あり

No

事業完了区間

事故危険区間から解除

追加対策による効果が見込めない場合

追加対策検討



追加対策検討

最終評価事例(事故データ) No.96 国道235号 苫小牧市字柏原6-178

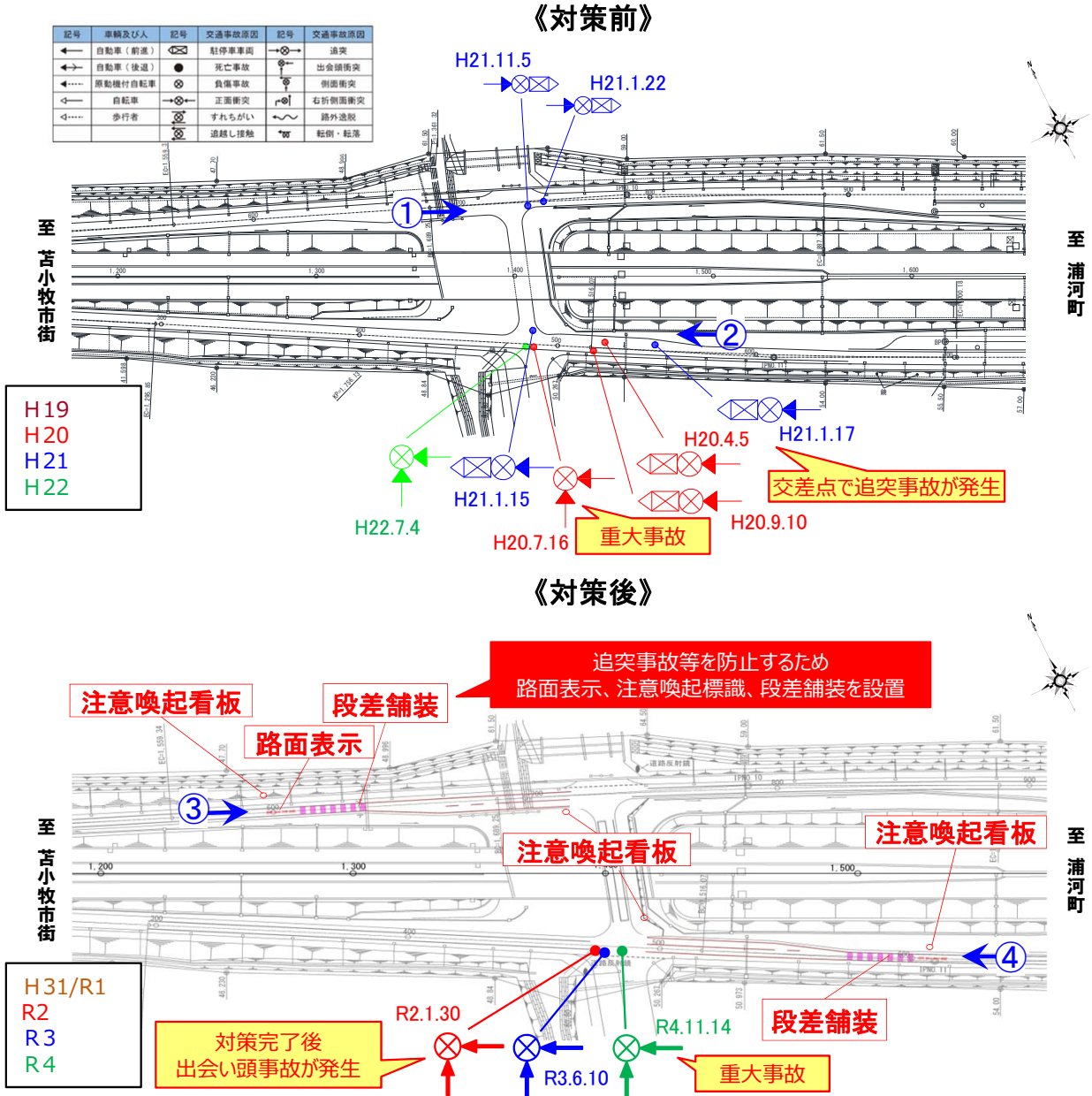
対策前後の事故危険区間詳細図

位置図



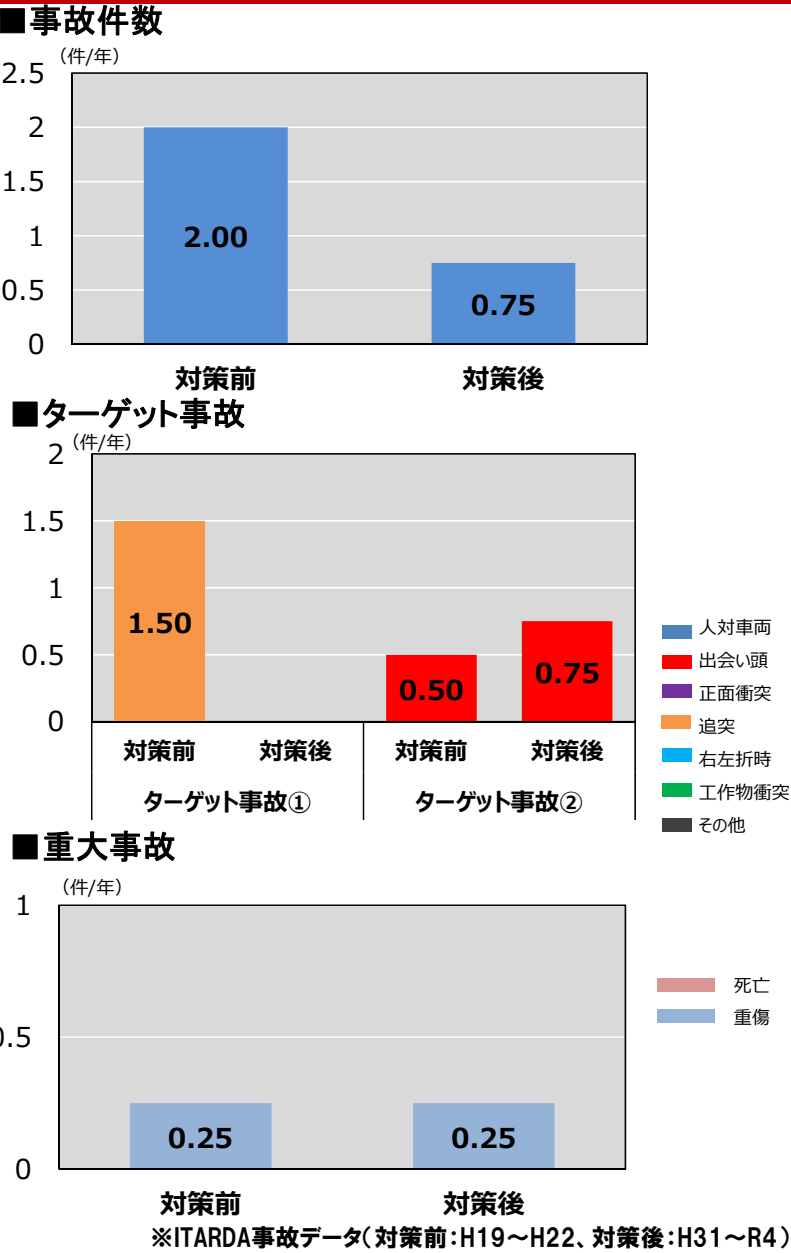
基本情報

国道番号	国道235号
地先名	苫小牧市字柏原6-178
選定年度	H25
選定条件	事故データ
対策着手年度	H30
対策完了年度	H30



最終評価事例(事故データ) No.96 国道235号 苫小牧市字柏原6-178

事故詳細分析



フォローアップ結果

- 【事故件数】
○ 対策前は2.00件/年だったが、対策後は0.75件/年で60%減少
- 【ターゲット事故】
○ 追突の対策前は1.50件/年だったが、対策後は発生していない
○ 出会い頭の対策前は0.50件/年だったが、対策後は0.75件/年で50%増加
- 【重大事故】
○ 対策前は0.25件/年だったが、対策後は0.25件/年で横ばい



結果

追加対策検討

■フォローアップ

