

第 18 回 北海道交通事故対策検討委員会

日時：令和 7 年 10 月 15 日(水) 15 : 00～

場所：TKP 札幌駅カンファレンスセンター3 階ホール 3C

(札幌市北区北 7 条西 2 丁目 9)

< 議事次第 >

1. これまでの取組経緯について《報告》
2. 事故危険区間の追加選定方針について《審議》
3. 通学路・生活道路対策に関する取組について《報告》
4. 今後の交通安全対策に関する動向《報告》
5. 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

第18回 北海道交通事故対策検討委員会 委員名簿

<委員>

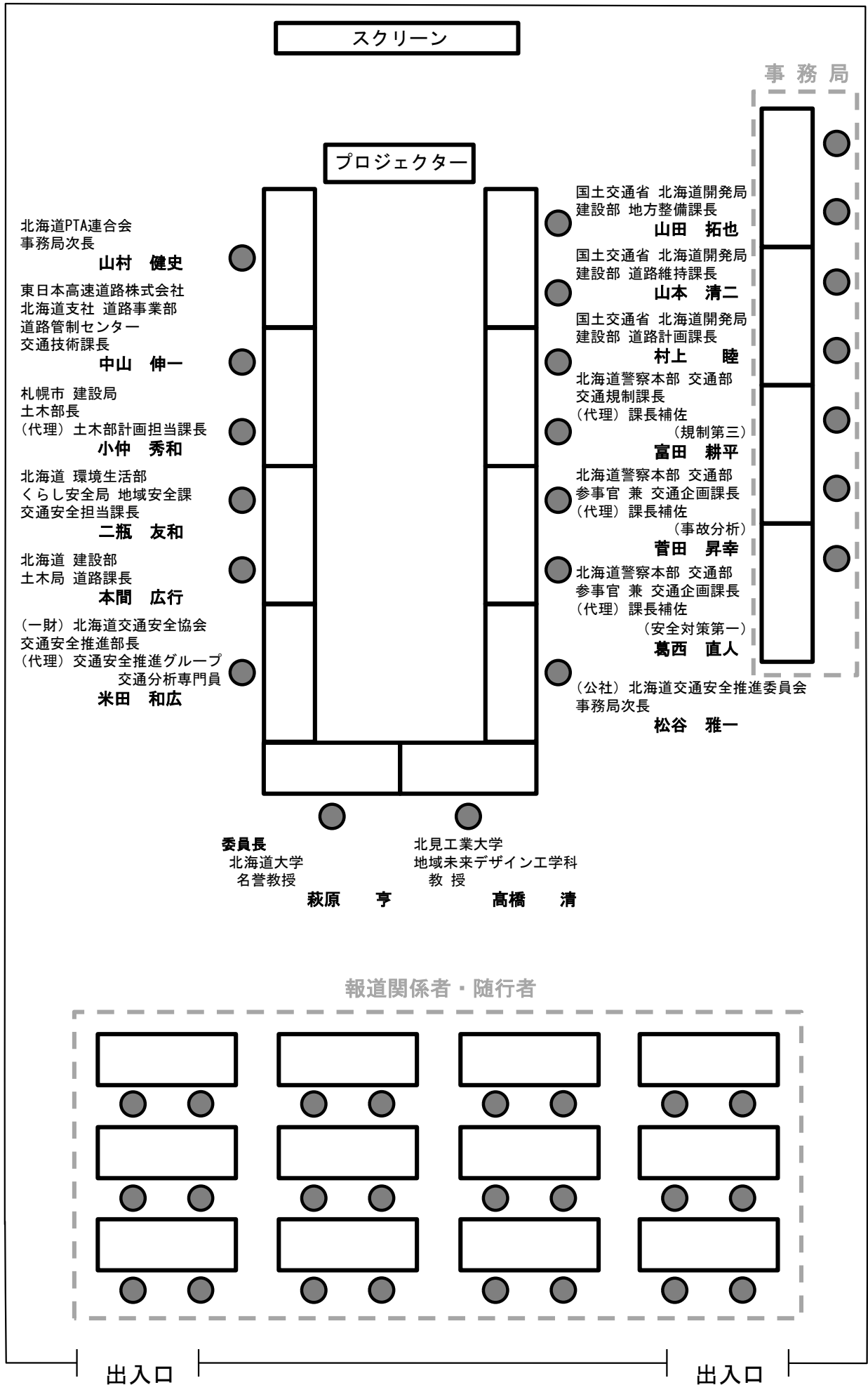
委員長	萩原 亨	北海道大学名誉教授
委員	高橋 清	北見工業大学地域未来デザイン工学科教授
	大野 富穂 (代理出席 :	一般財団法人北海道交通安全協会 交通安全推進部長 米田 和広 交通安全推進グループ 交通分析専門員)
	松谷 雅一	公益社団法人北海道交通安全推進委員会 事務局次長
	本間 広行	北海道建設部土木局道路課長
	二瓶 友和	北海道環境生活部くらし安全局地域安全課交通安全担当課長
	木村 顕一郎 (代理出席 :	札幌市建設局土木部長 小仲 秀和 札幌市建設局土木部 計画担当課長)
	中山 伸一	東日本高速道路株式会社北海道支社道路事業部道路管制センター交通技術課長
	寺村 康明 (代理出席 : (代理出席 :	北海道警察本部交通部参事官兼交通企画課長 葛西 直人 交通企画課 課長補佐 (安全対策第一)) 菅田 昇幸 交通企画課 課長補佐 (事故分析))
	兼平 宜行 (代理出席 :	北海道警察本部交通部交通規制課長 富田 耕平 交通規制課 課長補佐 (規制第三))
	村上 睦	国土交通省北海道開発局建設部道路計画課長
	山本 清二	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 (欠席)	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 連合会事務局次長
	佐々木 文矢 (欠席)	札幌市 PTA 協議会副会長

(敬称略)

第18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。
- 10 この要綱は令和 7年10月15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 地域安全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 道路管制センター交通技術課長

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 地域安全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 課長補佐


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18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. これまでの取組経緯について	.....	2
審議	▶ 2. 事故危険区間の追加選定方針について	.....	10
報告	▶ 3. 通学路・生活道路対策に関する取組について	.....	23
報告	▶ 4. 今後の交通安全対策に関する動向	.....	28
報告	▶ 5. 今後の予定	.....	34



第18回北海道交通事故対策検討委員会

報告

1. これまでの取組経緯について

1. これまでの取組経緯について

1. これまでの取組経緯①

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

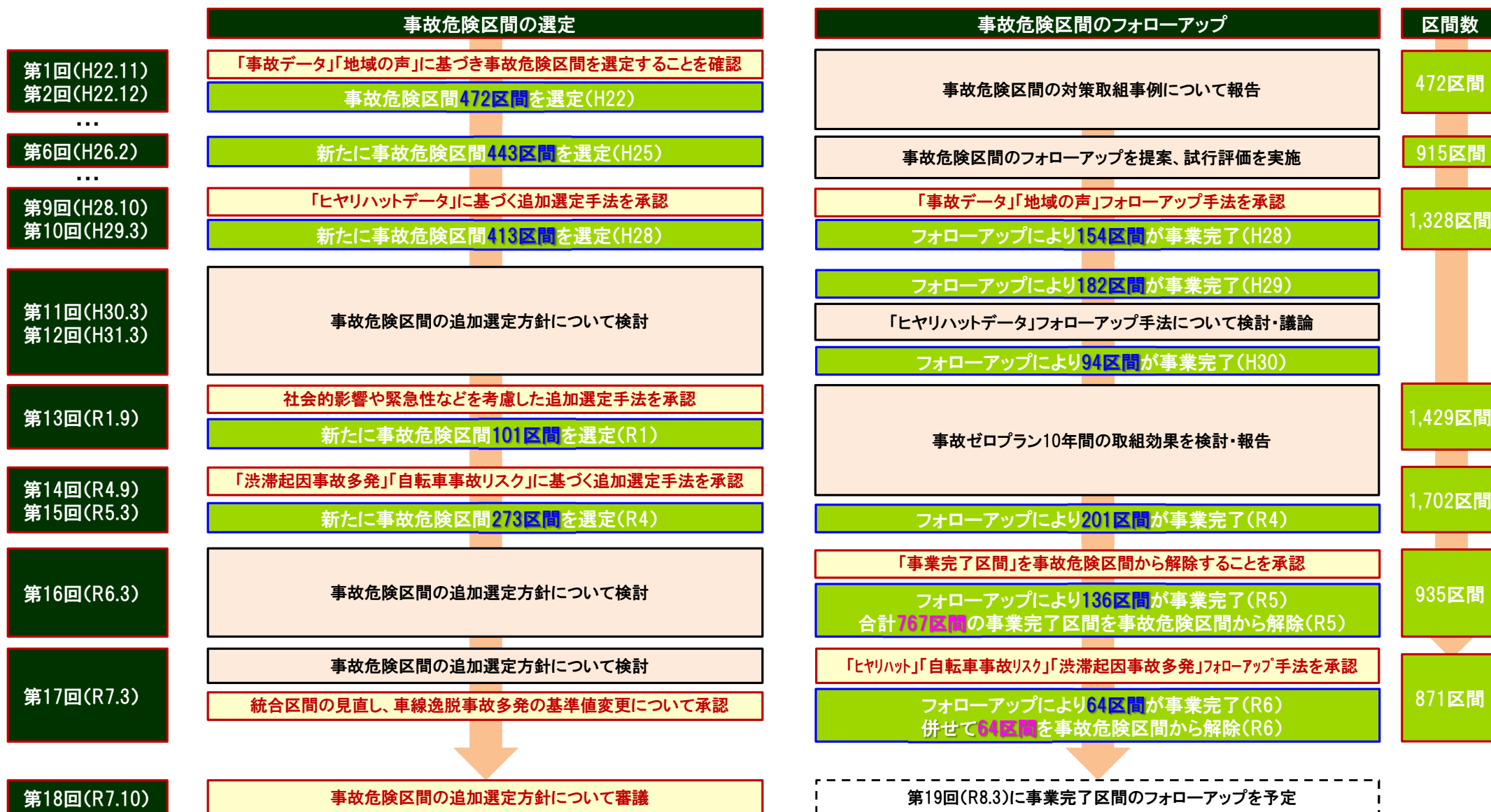
▼事故ゼロプランの流れ



1. これまでの取組経緯について

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17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について

1. これまでの取組経緯③

➤ 事故危険区間の選定基準は、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と顕在的・潜在的な危険箇所）

《ヒヤリハットデータに基づく選定》（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：最新1年間） [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：最新2年間、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：最新3年間、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

1. これまでの取組経緯について

1. これまでの取組経緯④

➤ 事故危険区間選定基準毎のフォローアップ手法は、下表の通り

対策完了後	事故データに基づく選定区間	ヒヤリハットデータに基づく選定区間	地域の声に基づく選定区間	近年の事故特性を踏まえた選定区間	
				自転車事故リスク区間	渋滞起因事故多発区間
1年目			最終評価（対策完了後1年目） ①市町村の声による評価 対策効果あり 事業完了 対策効果なし 追加対策検討	最終評価（対策完了後1年目） ①対策効果の聞き取りによる評価 対策効果あり* 事業完了 対策効果なし 追加対策検討 ※事故状況についても確認したうえで評価	
2年目		最終評価（対策完了後2年目） ①選定基準*該当なし Yes 事業完了、No ②へ ※選定基準：直近年における急ブレーキ発生頻度の上位5～10%に該当			
3年目	中間評価（対策完了後3年目） ①事故0件 Yes 経過観察、No ②へ ②ターゲット事故件数減少 Yes 経過観察、No ③へ ③事故形態の変化* Yes 追加対策検討、No 経過観察 ※大幅な周辺状況の変化等により、事故形態の変化があった場合	②市町村の声による評価 対策効果あり 事業完了 対策効果なし 追加対策検討			中間評価（対策完了後3年目） ①事故0件 Yes 経過観察、No ②へ ②ターゲット事故件数減少 Yes 経過観察、No ③へ ③事故形態の変化* Yes 追加対策検討、No 経過観察 ※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
4年目					
5年目	最終評価（対策完了後5年目） ①事故0件 Yes 事業完了、No ②へ ②ターゲット事故件数減少&重大事故減少 Yes ③へ、No 追加対策検討 ③事故3割以上減少 Yes 事業完了、No 追加対策検討				最終評価（対策完了後5年目） ①事故0件 Yes 事業完了、No ②へ ②ターゲット事故件数減少&重大事故減少 Yes ③へ、No 追加対策検討 ③事故3割以上減少 Yes 事業完了、No 追加対策検討
評価方法	・死傷事故データの事故詳細分析による評価	・ETC2.0プローブデータによる詳細分析を行い、選定基準に該当する場合は市町村の声を組み合わせた評価	・市町村の声による評価 ・学区毎の通学路緊急合同点検の推進体制による評価	・自転車ネットワーク路線を策定した市町村の声による評価 ・自転車指導啓発重点地区を指定した警察との協議による評価	・死傷事故データの事故詳細分析による評価（事故データに基づく選定区間の評価方法と同様）

※事故危険区間選定基準毎の対応フロー、交通安全事業以外で対策を行った区間の対応フローについては参考資料P1～7に掲載

1. これまでの取組経緯について

1. これまでの取組経緯⑤

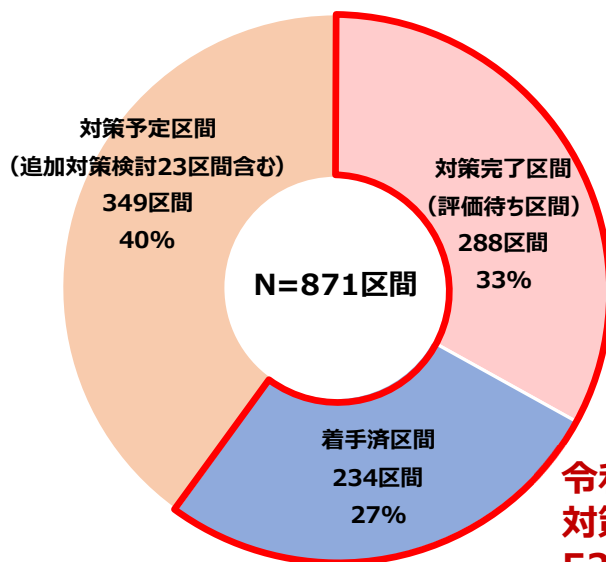
- ▶ これまで平成22年度から令和4年度まで計5回事故危険区間の選定を行い、合計**1,702区間**の事故危険区間を選定
- ▶ 現在は、令和6年度末までにフォローアップにより対策効果が認められた**831区間が事故危険区間から解除され、合計871区間**を事故危険区間として管理。そのうち、令和6年度末時点で**522区間(約60%)**が対策着手済

▼全道の事故危険区間数【令和6年度末時点】

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
	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	48	15	63	31	82	113	63	142	92	297	16	42	36	94	60	89	9	45	29	232	218	370	137	45	29	799
道道	-	-	-	1	3	4	16	4	-	20	-	-	-	-	16	-	-	-	-	16	33	7	-	-	-	40
市道	-	-	-	4	0	4	3	0	-	3	-	-	-	-	25	-	-	-	-	25	32	0	-	-	-	32
計	48	15	63	36	85	121	82	146	92	320	16	42	36	94	101	89	9	45	29	273	283	377	137	45	29	871

▼全道の事故危険区間の対策実施状況

【令和6年度末時点】



対策完了区間	対策が完了し、フォローアップを控えている区間
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)

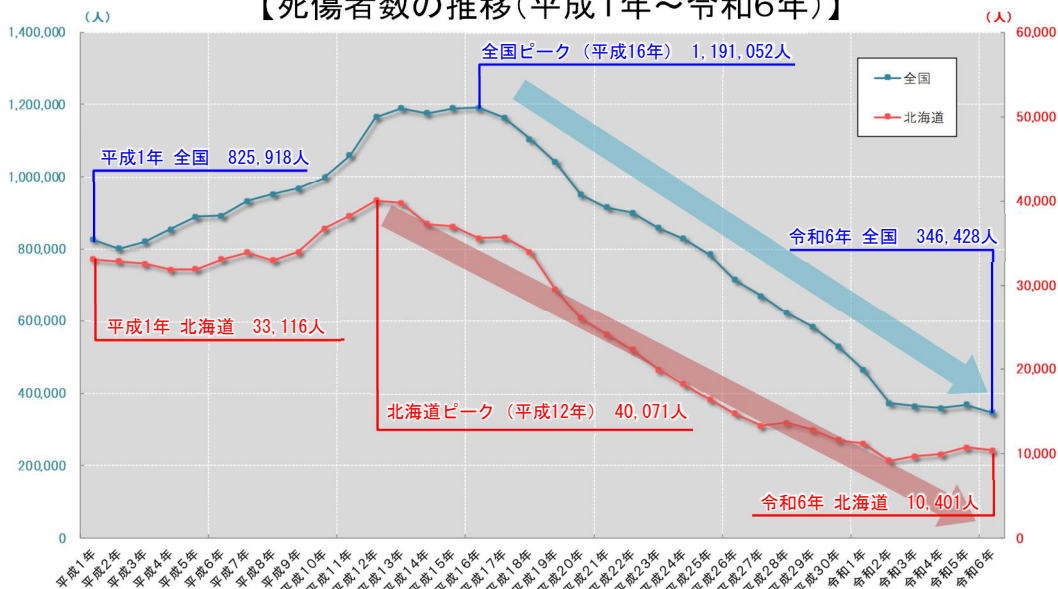
令和6年度末時点の
対策着手済区間は
522区間 (約60%)

1. これまでの取組経緯について

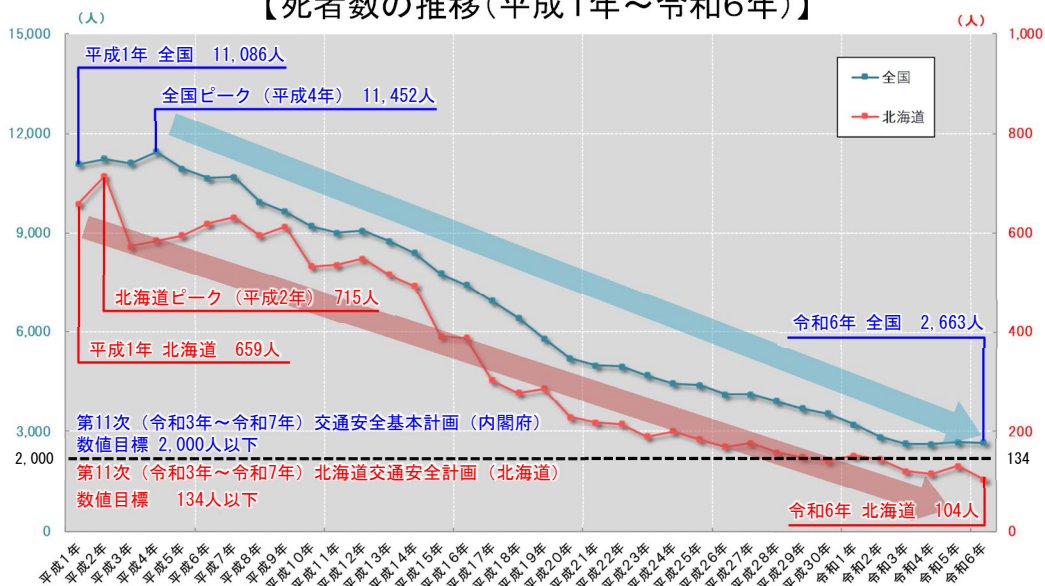
2. 交通事故の推移

▶ 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】

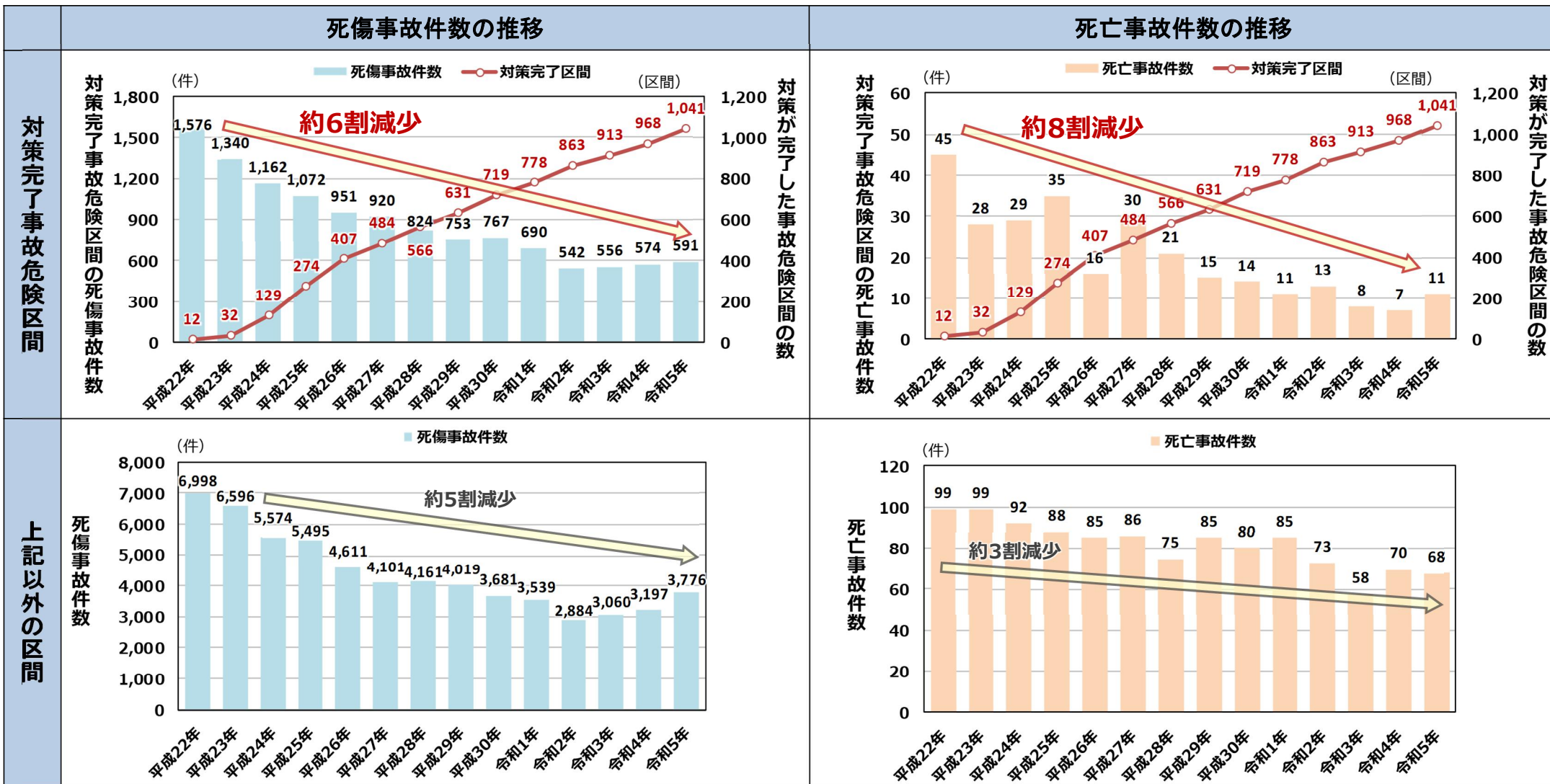
年	《平成》			《令和》		
	1位	2位	3位	1位	2位	3位
平成1年	北海道 659	神奈川 565	愛知 545	千葉 172	愛知 156	北海道 152
平成2年	北海道 715	大阪 571	愛知 540	東京 155	愛知 154	北海道 144
平成3年	愛知 589	北海道 573	大阪 550	神奈川 142	大阪 140	東京 133
平成4年	北海道 585	愛知 574	千葉 544	大阪 141	愛知 137	東京 132
平成5年	北海道 595	愛知 556	千葉 553	大阪 148	愛知 145	東京 136
平成6年	北海道 619	愛知 527	兵庫 490	東京 146	愛知 141	千葉 131
平成7年	北海道 632	愛知 517	兵庫 482	...	...	北海道 120
平成8年	北海道 595	兵庫 497	千葉 465	...	...	北海道 115
平成9年	北海道 613	千葉 464	愛知 444	...	...	北海道 131
平成10年	北海道 533	愛知 426	千葉 404	...	...	北海道 104
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	...	...	北海道 302
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	...	...	北海道 190
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	...	...	北海道 184
平成26年	愛知 204	神奈川 185	千葉・兵庫 182	...	...	北海道 169
平成27年	愛知 213	大阪 196	千葉 180	...	...	北海道 177
平成28年	愛知 212	千葉 185	大阪 161	...	...	北海道 158
平成29年	愛知 200	埼玉 177	東京 164	...	...	北海道 148
平成30年	愛知 189	千葉 186	埼玉 175	...	...	北海道 141

事故ゼロプラン開始


1. これまでの取組経緯について

3. 事故ゼロプラン推進による効果

- ▶ 平成22年度以降、**事故ゼロプランを推進し、対策完了区間が増加したことに伴い**死傷事故件数及び死亡事故件数は**減少**
- ▶ 平成22年から令和5年にかけて**死傷事故は約6割減少、死亡事故は約8割減少**



資料:ITARDA(平成22年~令和5年、ITARDA区間を持つ国道・地方道を対象)
 ※事故危険区間は、平成22年・平成25年・平成28年・令和1年・令和4年選定区間(全道、N=1,702区間)を対象



第18回北海道交通事故対策検討委員会

審議

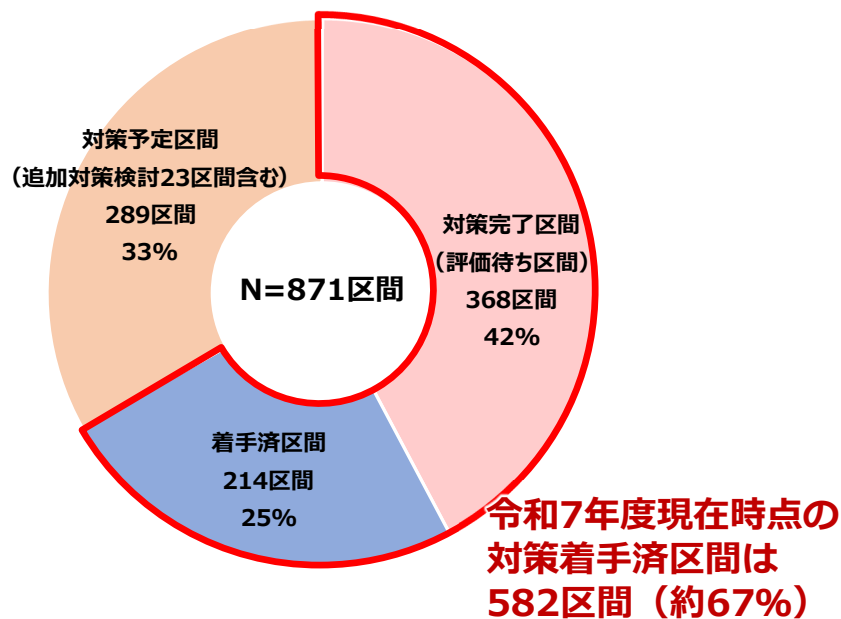
2. 事故危険区間の追加選定方針について

2. 事故危険区間の追加選定方針について

1. 事故ゼロプランの進捗状況及び推進効果

- 事故ゼロプランの推進により事故危険区間は、令和6年度末までに831区間が解除され、**現在管理している全871区間の内、582区間(約67%)が対策着手済**
- 対策完了区間における**死亡事故件数は約8割減少**

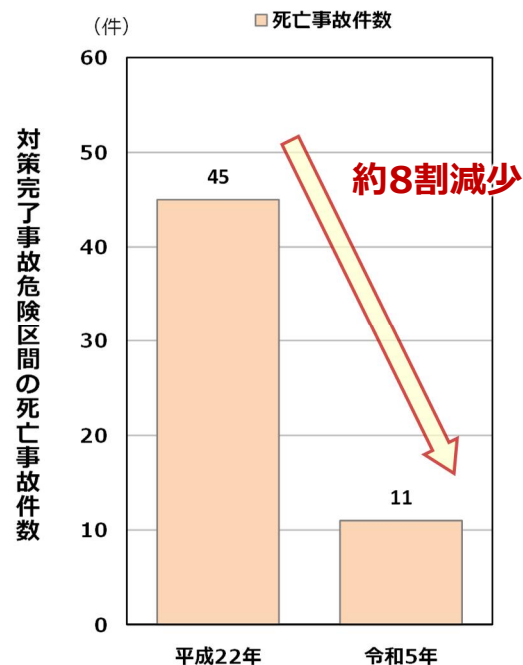
▼全道の事故危険区間の対策実施状況【令和7年度現在】



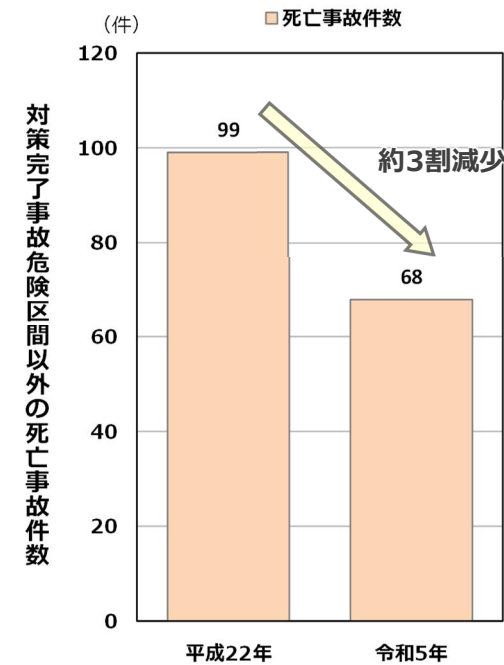
対策完了区間 (評価待ち区間)	対策が完了し、フォローアップを控えている区間 (完了予定含む、評価済区間除く)
着手済区間	対策に着手し、現在対策実施中の区間
対策予定区間	対策に着手していない区間 (最終評価により追加対策検討と判定された区間を含む)

▼事故ゼロプラン推進による効果

対策が完了した事故危険区間における死亡事故



対策が完了した事故危険区間「以外」における死亡事故



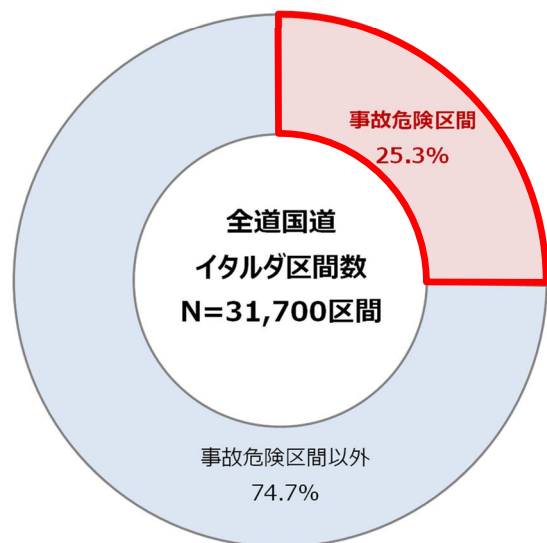
資料: ITARDA (平成22年・令和5年、ITARDA区間を持つ国道・地方道を対象)
※事故危険区間は、平成22年・平成25年・平成28年・令和1年・令和4年選定区間(全道、N=1,702区間)を対象

2. 事故危険区間の追加選定方針について

2. 事故危険区間追加選定の必要性

- これまでの選定により、全道国道の約25%が事故危険区間に指定されており、最新の交通事故発生状況を見ると全体の死亡事故件数の約50%が指定された事故危険区間内で発生
- 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交通安全対策を推進するには、対策予定区間の対策推進のほか、近年の事故発生状況を考慮して事故危険区間を追加選定し、更なる対策推進が必要

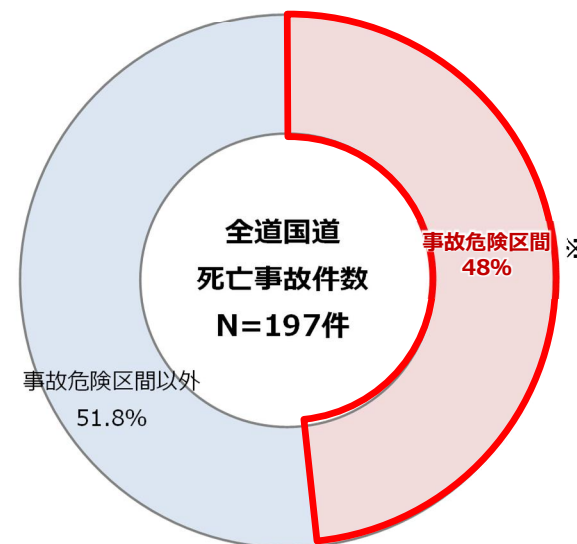
▼全道国道における事故危険区間の指定状況



全道国道のうち25%が事故危険区間に指定されており、全道国道死亡事故の約50%が事故危険区間内で発生

資料:ITARDA(令和2年-令和5年)

▼全道国道における事故発生状況



※事故危険区間から解除された区間を含む

資料:ITARDA(令和2年-令和5年)

★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. 事故危険区間の追加選定方針について

3. 本日、ご審議いただくポイント

《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 [令和7年度～]郊外部単路の車線逸脱事故の死傷事故件数2件以上
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：最新1年間） [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：最新2年間、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：最新3年間、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

審議① 選定指標の再確認について

《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 ⇒令和4年度選定以降主要渋滞箇所の追加箇所がないため、今回該当なし

審議② 選定指標の見直しの考え方について

※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

2. 事故危険区間の追加選定方針について

4. **審議①** 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について


▶ 北海道開発局HP(事故ゼロプラン)において、日頃から交通事故の危険性が高いと感じている区間を確認するため、令和7年5月28日(水)～令和7年7月18日(金)にWEBアンケートを実施


▼地域の声アンケート実施概要

実施目的	道内事故危険区間の更新・追加を行うに当たり、『 地域の声 』に基づく選定を実施するため、 日頃から交通事故の危険性が高いと感じている区間 を確認
実施対象	○ 一般道路利用者 ○ 地域の道路事情に精通した関係団体
実施方法	インターネットによるアンケート調査
実施期間	令和7年5月28日(水) ～令和7年7月18日(金)
対象道路	国道
主な設問内容	○ 危険と感じた際の交通手段 ○ 危険と感じた区間(交差点)の位置情報 ○ 危険と感じた路線名、住所 ○ 危険と感じた際の状況、対策内容 ○ 回答者属性 ○ 自由回答 など

▼報道発表資料

Press Release





令和7年5月28日
北海道開発局

国道における交通事故防止のためのアンケートを実施します
～事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進～

北海道開発局では、データや地域の声等に基づき、交通事故の危険性が高い区間を「事故危険区間」として選定し、「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」として、交通安全対策を推進しています。


この度、国道上の交通事故を減らす目的として、道路利用者の皆様から危険を感じる箇所のご意見を募集するため、WEBアンケート調査を実施します。

「事故ゼロプラン」では、データや地域の声等に基づき北海道内の主に国道を対象として、交通事故の危険性が高い区間(事故危険区間)を選定し、順次対策を行っています。

今回アンケートによりお答えいただいた交通事故の危険があると感じた区間・箇所については、事故発生状況や道路構造等を検証し、「北海道交通事故対策検討委員会」において事故危険区間の選定について審議します。

- 募集内容
北海道内の国道で、「交通事故をおこしそうになった箇所」や「交通事故に巻き込まれそうになった箇所」など、交通事故の危険があると感じた箇所の情報(場所・危険な状況)
- 募集期間
令和7年5月28日(水)～令和7年7月18日(金)まで
- アンケート方法
下記URL又はQRコードからアンケートにお答えください。
【アンケートURL】
<https://www.iiko-zero.com/eng/index.php>
※アンケート内容については別紙をご参照ください。
※交通安全対策の推進や北海道交通事故対策検討委員会に関する概要は以下URLをご参照ください。
https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_iji/ud49g7000008w0s.html

アンケート




【問合せ先】国土交通省 北海道開発局 電話(代表) 011-709-2311

建設部 道路維持課 課長補佐 佐藤 文俊(内線5820)

建設部 道路維持課 道路防災専門官 園子 大雄(内線5822)

北海道開発局ホームページ <https://www.hkd.mlit.go.jp/>



2. 事故危険区間の追加選定方針について

4. 審議① 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について

問 2. 問1で選んで頂いた箇所では、どのような危険を感じましたか？

交差点：日本、〒001-0034 北海道札幌市北区北3 4条西2丁目1 創成川通



地図上で指定した箇所について、(1) どの国道路線の、(2) どの場所で、(3) どのような季節・時間帯・路面状態で、(4) どのような問題点や危険な状況がありどのような対策を望んでいるか、具体的にお答えください。

(1) どの国道路線ですか

国道番号の入力

(2) どの場所ですか

※ 具体的な住所や交差点名、目印（近くにある施設名など）を記載してください。

① 具体的な住所・交差点名等

※ 具体的な住所や交差点名、目印（近くにある施設名など）を記載してください

【記入例】 ●●市北●条西●丁目（●●交差点）

具体的な住所・交差点名等の入力

② 目印

【記入例】 施設名、コンビニ名、ランドマーク等

目印の入力

(3) どのような季節、時間帯、路面状態ですか

※ 以下から該当する項目を選択してください

① 季節

春 (3月~5月) 夏 (6月~8月) 秋 (9月~11月) 冬 (12月~2月) 通年

② 時間帯

通勤・通学時間 日中 下校時 夕方 夜 いつでも

③ 路面状態

乾燥した路面 めれている路面 雪が積もった路面 凍結した路面 その他

(4) どのような問題点、危険な状況がありますか、また、どのような対策を望んでいますか

※ 出来るだけ具体的に問題点、危険な状況、対策内容を記載してください

※ ご回答いただいた内容を基に、危険要因を分析し対策内容は決定されるため、(4) で回答いただいた対策内容が実施されない場合もありますので、予めご了承願います。

① 問題点、危険な状況

【記入例】

片側3車線の道路であるが、一番右側の車線は右折専用車線のように使用されており、知らずに走っていた車が無理な車線変更をしたりするのでヒヤリとすることがあるし、直進が2車線分しかなくなるのでいつも混雑している。

② 対策内容

【記入例】

右折車線を設置して欲しい。

2. 事故危険区間の追加選定方針について

4. 審議① 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について

問 3. 意見を提出される方（あなた自身）のことにについて

あなた自身のことについてお伺いします。

(1) 居住地

A. 北海道内 B. 北海道外

(2) 年齢

歳

(3) 性別

A. 男性 B. 女性

(4) 自転車の運転頻度

A. 週に3回以上 B. 週に1～2回 C. 月に1～2回

D. 運転しない

(5) 自動二輪車（バイク）の運転頻度

A. 週に3回以上 B. 週に1～2回 C. 月に1～2回

D. 運転しない E. 免許を持っていない

(6) 自動車の運転頻度

A. 週に3回以上 B. 週に1～2回 C. 月に1～2回

D. 運転しない E. 免許を持っていない

※A～Cを選択された方は（7）をお答えください。

(7) 自動車の主な利用目的

A. 人や物を運ぶ仕事 B. 仕事(通勤や移動等)

C. 日常生活(買物や送迎等) D. 観光・行楽・レジャー

※Aを選択された方は（8）をお答えください。

(8) 職種

A. 物流 B. バス C. タクシー

D. その他

問 4. 交通安全対策に関する意見

その他、交通安全対策に関するご意見・ご要望等がございましたら、ご自由にご記入ください。

これでアンケートは終了です。確認画面で回答内容をご確認ください。

< 戻る

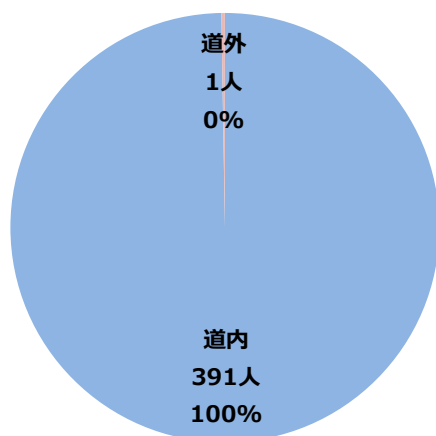
> 確認

2. 事故危険区間の追加選定方針について

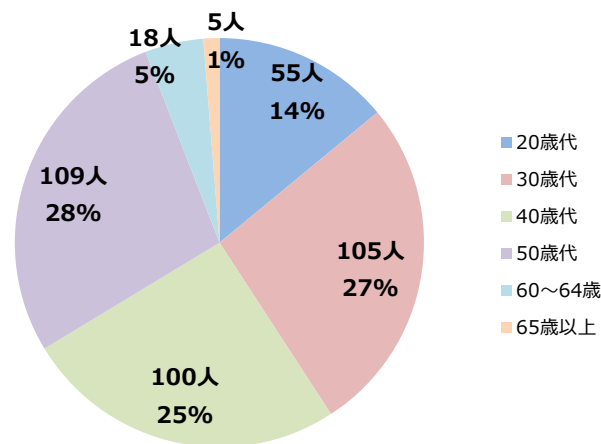
4. **審議①** 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について

- ▶ 本アンケートでは回答数408票の回答を受領、このうち「国道以外の危険箇所の指摘(3票)」や「望む対策内容が交通安全対策ではなく道路維持に関わる回答(除草、除雪、路面補修など)(13票)」を除く**392票を有効回答と扱う**
- ▶ 有効回答392票の回答者の属性・回答内容等は、以下の通り
- ➔ 道内居住者による回答が約10割、30～50歳代による回答がそれぞれ約3割、交差点への回答が約6割、運転頻度週3回以上が約7割、仕事時の利用が約5割、危険を感じた際の交通手段は自動車が約9割

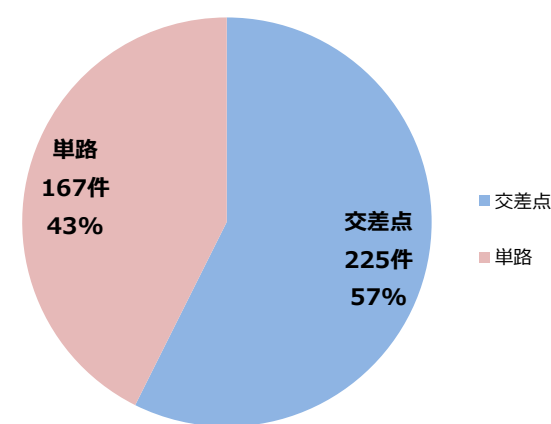
居住地 N=392 (人)



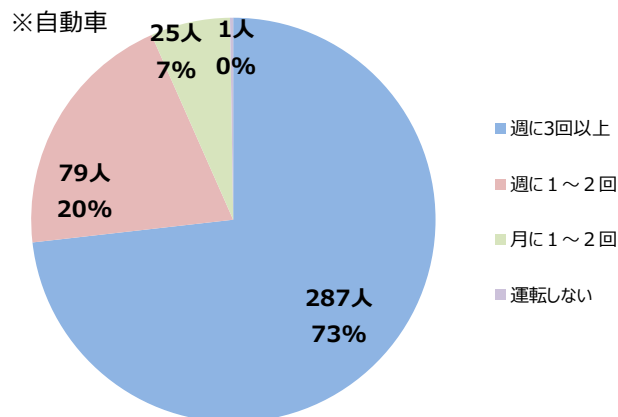
年齢 N=392 (人)



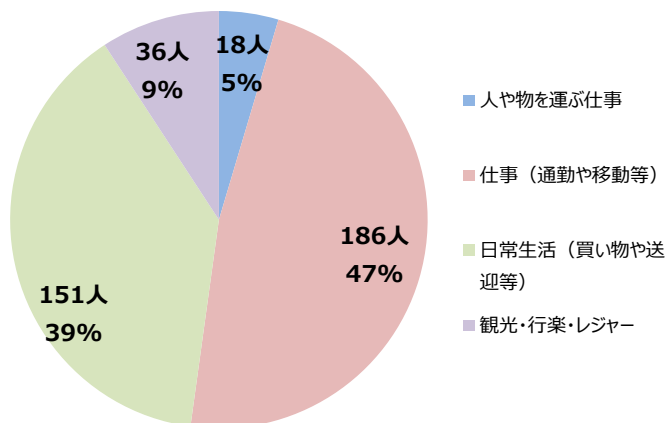
単交区分 N=392 (件)



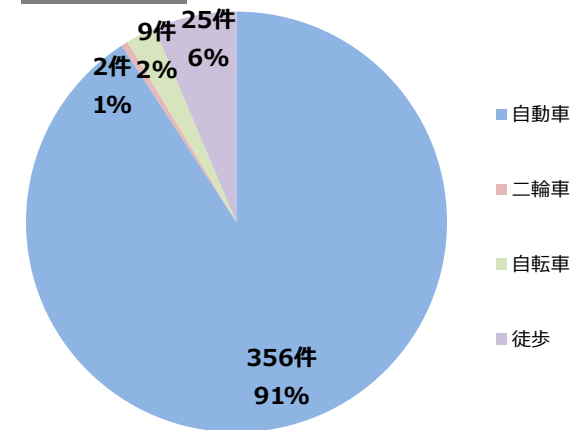
運転頻度 N=392 (人)



利用目的 N=391 (人) ※運転頻度が月1回以上



交通手段 N=392 (件)



2. 事故危険区間の追加選定方針について

4. **審議①** 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について

- ▶ アンケート回答における自由回答を集計・分析した結果、「道路構造」や「冬期」等の既存の6指標に分類される回答が全体の約96%を占める状況
- ▶ 一方で残りの約4%の回答では「観光交通」に関する声が見られ、前回のR4選定時に実施したアンケートと比べ、約6倍（R4: 3件⇒R7: 17件）に増加

▼アンケート回答のキーワード分類

分類	主な自由回答内容（原文の誤字脱字を補正）	構成割合
事故多発 死亡事故発生	アンケートの回答無し	0% (0件)
道路構造上 の問題	<ul style="list-style-type: none"> 見通しのわるいカーブでスピードを出した車が対向車線にはみだして走行していて危険を感じた。 右折車両が多く車線の通行が困難になっている。 	73% (323件)
冬期 事故リスク	<ul style="list-style-type: none"> 急なカーブが連続しているため、冬期はスリップしハンドルを取られそうになる。 	10% (42件)
夜間 事故リスク	<ul style="list-style-type: none"> 暗すぎるため人が歩道から急に出て来てもわからなかった。 街灯が無く夜間がとても暗い。 	2% (9件)
自転車 事故リスク	<ul style="list-style-type: none"> 自転車をかわす車が反対車線にはみ出てきて危ない。 高校生の自転車がものすごい勢いで横断歩道を横断してきたため、危うく接触しそうになった。 	4% (19件)
歩行者 事故リスク	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が車が来ているなど関係なく、横断するため危険に感じる。 	7% (32件)
観光交通	次ページ参照 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> ● 近年の観光客による事故の発生を背景にした声 </div>	4% (17件)

約
96%
を
占
め
る

2. 事故危険区間の追加選定方針について

4. **審議①** 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について

▼地域の声（観光交通：17件）

分類	自由回答内容	分類
観光交通	観光客の飛び出しが非常に危険。下り坂の為速度が乗りやすいので特に危険 パーキングに入る為に急ブレーキ、急ウインカーの車両が多数	・歩行者事故多発
	冬期になると風連湖に野鳥が多く飛来するため観光スポットとなり、観光客や撮影者が路肩に車を止めるため、一般車両が通行しづらく歩行者等が視認しにくい状況になる。	・冬期事故多発
	特に冬期観光客が路肩に車を駐車して、撮影したりするので通行車両が運転しづらく凍結路面の場合は特に危険。	・冬期事故多発
	天塩市街地や公共施設（付近に中学校）向かう分岐する交差点であり、道の駅てしおへの出入り口が近く、 利用者の迷い運転も多く見かける 。前後は信号も少ない郊外のため、この交差点で速度差のある車両がヒヤリとする場面が見受けられる。	・迷い運転
	天塩市街に分岐する交差点であり、道の駅の出入り口が近接していることから、道の駅 利用者の迷い運転を多く見かける 。	・迷い運転
	道の駅の出入り口がすぐ近くにあるため、観光客の利用が多く 迷い運転を多く見かける 。この交差点は天塩市街地や公共施設への分岐や道の駅も隣接しているため、迷い車両が交差点前後で徐行や停車している場合があり、後続車両などが急ブレーキを余儀なくされる場面を多く見かける。	・迷い運転
	道の駅前後に横断歩道が無い場合、道の駅でのイベント時や夏期のキャンプシーズンには乱横断する歩行者が多いため危険を感じる。	・歩行者事故多発
	常時、速度の速い車が通過しており、特に夏場は国道を横断する人（毎週日曜日の野菜直売会、キャンプ客、バス利用者もバス停が国道向かいにある）が多いので、高齢者にはとても危険若しくは渡ってはいけないレベルであり、横断歩道の必要性を感じる。	・歩行者事故多発
	道の駅前後に横断歩道が無い場合、道の駅でのイベント時や夏期のキャンプシーズンには乱横断する歩行者が多いため危険を感じる。	・歩行者事故多発
	連続する交差点で右折・左折する車がレーンをはみ出して走行していたりして、他にも店舗へ出入りする車も多いので、追突しそうになる。特に観光シーズンは地元の道路事情を知らない町外からの車が道の駅や六花の森などへ多数来るので危険と感じる。	・道路構造不適
	富良野方面から交差点に向かって走行する車両が、手押し信号機の見落としにより、赤信号で通過する車両が頻繁にある。郵便局前の 信号を注視し見落としている 。信号機設置の指針で信号機間隔150メートルとあり、実際は100メートルしか間隔がなく、信号機の誤認がなければ設置できることとなっていますが、現状は信号無視がしょっちゅうで、死亡事故や大きな事故がなければ改善されないのではと心配しています。外国人や観光客のレンタカーが特に 交通ルールを守っていない ので、改善を早急をお願いします。	・法令違反 ・交通ルール
	道路自体に問題はないが、 時差式の信号機 で対向車線側が本当はもう赤かもしれないのに はっきりわからず 右折を躊躇してしまう。観光時期は渋滞の一因になるのではないかとと思われる	・交通ルール
	時差式信号のため、わかりづらい 。レンタカーも多い国道のため危険。	・交通ルール
	十勝～北見方面を結ぶ幹線道路で、トラックや観光バス等の大型車両の通行が多いが、狭隘橋梁のため、ギリギリですれ違っていたり、どちらかが一時停止していたり、減速により追突しそうになっていたりする状況がある。	・道路構造不適
	【ロータリー】歩行者信号が青で車道の信号が赤にもかかわらず車が一時停止しない。→ロータリーから旭橋方向に片側2車線で侵入するが、右車線の車が左車線に進入してくるイン側を空けないで攻めてくる。→地元ルールがあり、市外の人にはルールがわかりにくい。【旭橋】幅員が中途半端 狭いのに2車線並んでくる車が多い。白線で路側帯をつくり、あえて狭くして1車線にしてくれた方が安全である。	・道路構造不適
	道道吹上線と237号線の交点から旭川向きに200m進むと両側の歩道が途切れ、また深山峠方向に数百メートル進むと路側帯が肩幅程度にまで狭まるため、歩行者（近隣住民、徒歩旅行者、マラソン走行者など）が非常に危険に晒されています。また西11線道路（ジェットコースターの路方面）との交点から美瑛町市街地入口まで再び無歩道区間があり、長い間上富良野、美瑛両町民を始めとした通行者の生命・安全が脅かされています。また路側帯もほとんどない区間では歩行者をよけるために自動車がセンターラインを越える場面もしばしばみられ、歩行者だけでなく自動車通行場も重大事故が懸念される区域となっています。	・道路構造不適
	観光などで来ている自転車、バイクが多く、追い抜きや追い越しが必要になっている	・道路構造不適

2. 事故危険区間の追加選定方針について

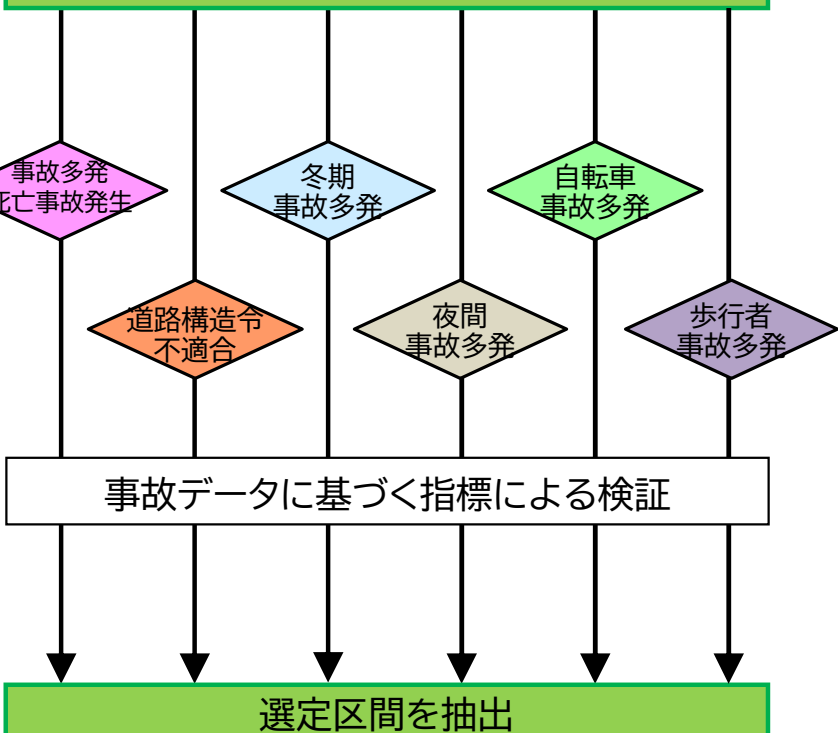
4. **審議①** 事故危険区間選定フローにおける現行の6指標の再確認について

地域の声アンケート結果を踏まえた選定検討対象区間

Step1: 指標該当区間を選定

非該当

Step2:
R7アンケート
複数指摘区間を選定
R7アンケートの指摘
2件以上の区間



選定区間を抽出

交通安全対策事業対応可能箇所の抽出

事故危険区間xx区間
(単路xx区間、交差点xx区間)を選定

STEP1

(事故データに基づく
指標該当状況の検証)

- ◆ 事故多発・死亡事故多発
 - ・死傷事故率100件/億台*₀以上かつ死傷事故4件発生
 - ・死亡事故発生
- ◆ 道路構造令不適合
 - ・幅員狭小or急勾配or急カーブで死傷事故1件以上発生
- ◆ 冬期事故多発
 - ・12~2月の死傷事故率100件/億台*₀以上かつ死傷事故2件以上発生
- ◆ 夜間事故多発
 - ・夜間の死傷事故率100件/億台*₀以上かつ死傷事故4件以上発生
- ◆ 自転車関連の事故発生
 - ・自転車関連の死傷事故2件以上発生
 - ・自転車関連の重大事故1件以上発生
- ◆ 歩行者関連
 - ・歩行者関連の死傷事故2件以上発生
 - ・歩行者関連の重大事故1件以上発生
 - ・人对自転車の死傷事故1件以上発生

審議①

近年の道内外からの観光入込客の増加や関連事故の増加を背景とした声があるが、他の指標との重複等により、現行の6指標による事故危険区間選定フローでの検証が可能なおことから新たな指標追加は不要と考える。

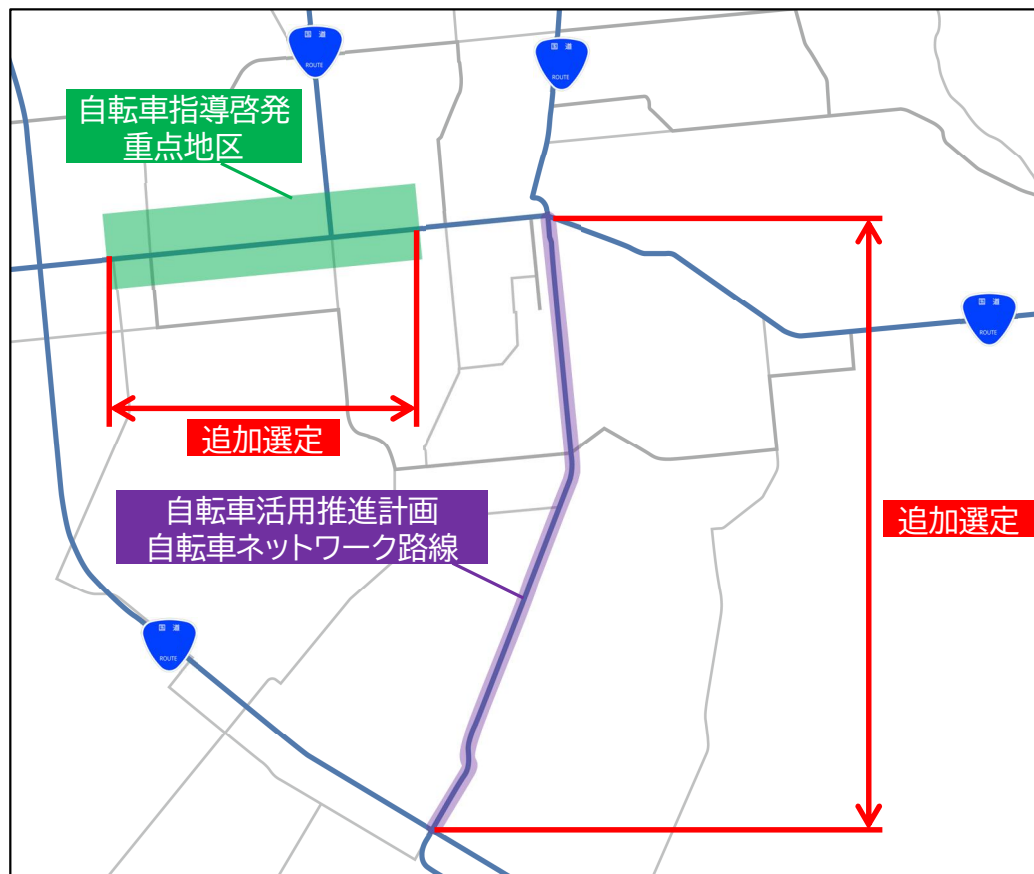
現行の選定指標とすることについて意見をいただきたい

2. 事故危険区間の追加選定方針について

5. **審議②** 「自転車事故リスク区間」の追加選定の考え方の見直しについて

- 自転車事故リスク区間は、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や自転車指導啓発重点地区・路線に選定されている直轄国道区間の合計45区間を選定済み
- 令和8年4月には、交通反則通告制度（青切符）の導入が予定されており、特定の地域ではなく、広く指導・啓発することになるため、**自転車事故リスク区間の追加選定方針を見直す必要**

▼令和4年度の「自転車事故リスク区間」の追加選定の考え方のイメージ



▽自転車活用推進計画・自転車ネットワーク路線とは

自転車ネットワーク計画

- 安全で快適な自転車利用環境の将来像に応じて自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、面的な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

- 自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワークを構成する路線

→全道で11計画（21区間選定済）

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6.6改定）

▽自転車指導啓発重点地区・路線とは

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


→全道で28地区、20路線が対象（24区間選定済）

資料：北海道警察HP抜粋

審議②

令和8年4月には、交通反則通告制度（青切符）の導入が予定されており、特定の地域ではなく、広く指導・啓発することになるため、自転車事故リスク区間の追加選定方針を見直す必要

選定指標を見直す際の考え方について意見をいただきたい



第18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みについて


1. 通学路・生活道路対策に関する北海道の取組状況

- ▶ 通学路及び生活道路の交通安全に向けた対策として、令和3年度に実施した通学路合同点検に基づく対策を推進しているほか、**ゾーン30プラス(現在:北海道内3地区)整備等を推進**
- ▶ また、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や体験会を過年度より道内各地で実施**しており、今年度の実施結果については次回委員会で報告を予定

▼ゾーン30プラスの概要

<警察による交通規制>


■ 最高速度30km/hの区域規制等(ゾーン30)




● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

<道路管理者による物理的デバイスの設置>


● 進入抑制対策



ライジングボード




ハンプ




スムーズ横断歩道


● 速度抑制対策



狭さく



クランク



スラローム

北海道内では全3地区
(札幌市:2地区、旭川市:1地区)
が整備計画を策定

▼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

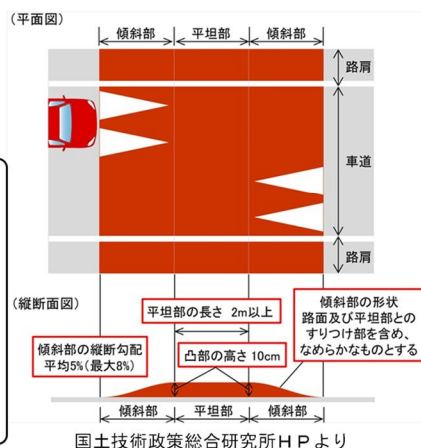


北海道開発局では仮設用として設置・撤去が可能な据え置き型のゴム製の可搬型ハンプの貸出しを行っています。

<ハンプ紹介動画>



国土技術政策総合研究所



▼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8条西5丁目~北9条西4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	-
18	富良野市北麻町8番1号	可搬型ハンプ	R7.5.20	R7.10.15
19	北見市中央三輪8・9丁目地先	可搬型ハンプ	R7.8.22	R7.9.30
20	八雲町住初町140番地先	可搬型ハンプ	R7.9.8	R7.10.10

3. 通学路・生活道路対策に関する取組みについて

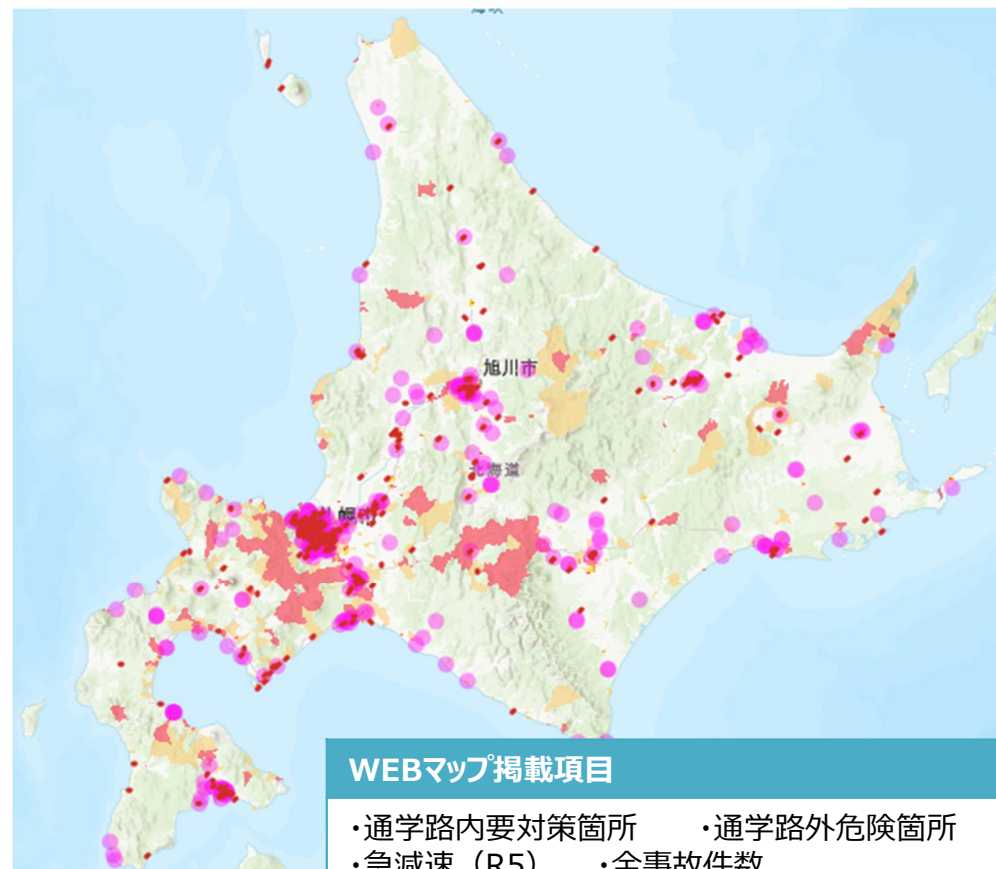
2. 通学路・生活道路対策推進に向けた北海道開発局による取組内容

- ▶ 北海道開発局では、ゾーン30プラスの整備促進に向けて、交通安全対策を優先的に検討すべき箇所を抽出することを目的に、**全道小学校を対象としたWEBアンケート調査を令和5年度に実施**
- ▶ アンケート調査結果で把握した危険箇所と、事故発生状況やヒヤリハット発生状況(ETC2.0プローブ情報)を重ね合わせて確認可能な**WEBマップ**を今年度作成し、**自治体へ情報提供を実施**

▼全道小学校WEBアンケート調査実施内容

項目	設問	内容	結果の活用方針
(i) 回答担当者について			
回答小学校の概要	Q1~3	所在地(市町村)	基本情報として取得
		小学校名 担当者の所属・氏名・email	個別質問の場合に使用
(ii) ゾーン30及び「ゾーン30プラス」による対策実施の可能性について			
ゾーン30の認知度	Q4	認知度	認知度向上に向けた戦略検討
危険箇所の有無	Q5	通学路内での危険箇所の有無	危険箇所の有無を把握
通学路内での危険箇所の具体的な場所・危険内容等	Q6-A)	危険箇所の位置情報	選択箇所の道路交通環境や危険度合い等の把握 危険箇所における対策ニーズの把握
	Q6-B)	場所の状況 (交差点、直線等)	
	Q6-C)	交通の状況 (自動車交通量等)	
	Q6-D)	危険度合い	
	Q6-E)	ヒヤリハットした具体的な体験内容	
	Q6-F)	危険箇所に対する対策	
	Q7	Q6以外の通学路内での危険箇所	
(iii) 小学校周辺の通学路「外」において危険と感じる道路について			
通学路外での危険箇所・危険な体験内容等	Q8	場所的特徴	通学路以外での児童にとって危険と感じる場所の把握
		ヒヤリハットした体験内容	
(iv) その他自由回答			
自由回答	Q9	今後の整備に向けた意見等	今後必要とされる施策の検討

▼全道小学校ヒヤリハットマップ (WEBマップ)



WEBマップ掲載項目

- ・通学路内要対策箇所
- ・通学路外危険箇所
- ・急減速(R5)
- ・全事故件数
- ・幅員5.5m未満の全事故件数
- ・歩行者・自転車事故件数
- ・幅員5.5m未満の歩行者、自転車事故件数
- ・自宅から500m以内の歩行者、自転車事故件数

3. 通学路・生活道路対策に関する取組みについて

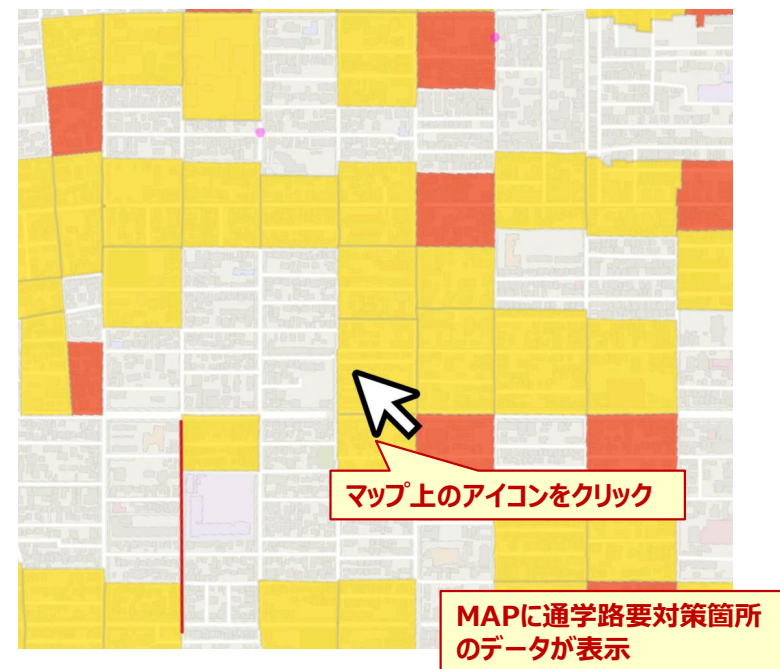
2. 通学路・生活道路対策推進に向けた北海道開発局による取組内容

▶ 自治体が生活道路における交通安全対策を検討する際に、全道小学校ヒヤリハットマップ(WEBマップ)を活用することで、**ゾーン30プラス候補エリアの外周検討や具体的な対策内容の検討に活用可能**

▼全道小学校ヒヤリハットマップ(WEBマップ) 凡例

項目	部類	マップ内の凡例
通学路内要対策箇所	全道小学校WEBアンケート結果より抽出	—
通学路外危険箇所	—	●
急減速 (R5)	全道平均3倍以上	■ 全道平均3倍以上
	全道平均以上	■ 全道平均以上
全事故件数	全道平均3倍以上	■ 全道平均3倍以上
	全道平均以上	■ 全道平均以上
幅員5.5m未満の全事故件数	全道平均3倍以上	■ 全道平均3倍以上
	全道平均以上	■ 全道平均以上
歩行者・自転車事故件数	全道平均3倍以上	■ 全道平均3倍以上
	全道平均以上	■ 全道平均以上
幅員5.5m未満の歩行者・自転車事故件数	全道平均3倍以上	■ 全道平均3倍以上
	全道平均以上	■ 全道平均以上
自宅から500m以内の歩行者・自転車事故件数	全道平均3倍以上	■ 全道平均3倍以上
	全道平均以上	■ 全道平均以上

▼全道小学校ヒヤリハットマップ(WEBマップ) 詳細イメージ図



3. 通学路・生活道路対策推進に向けた取組

モデル地域 (北海道札幌市 手稲区西宮の沢2条4丁目地区)

■エリア概要

・本地区は幹線道路に囲まれており、その中心に小学校がある。小学校周辺の通学路が幹線道路からの抜け道となっているため、登下校時は児童が危険にさらされている状況。また、通過車両が多く、速度超過の割合も高い。

■目的・対策

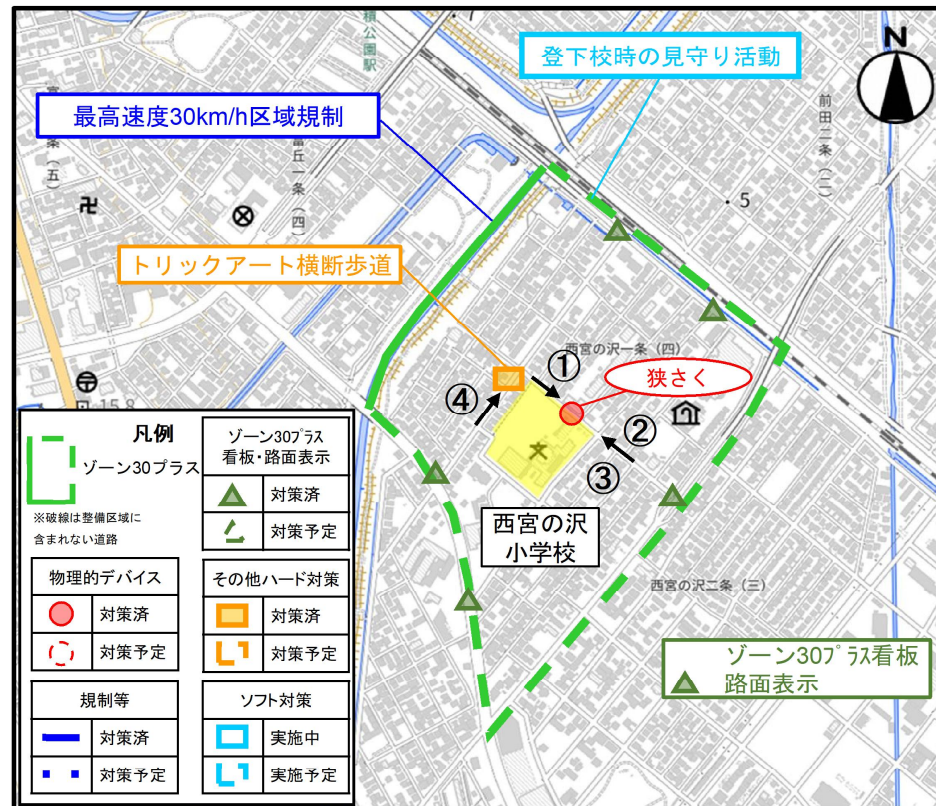
・地域から、交通が集中する交差点に対する安全対策の要望有。
・通過車両の速度抑制対策として、狭さく等を設置。

■主な対策内容

・狭さく、トリックアート横断歩道、ゾーン30プラス看板及び路面標示設置、外側線など。

■これまでの調整状況と今後の予定

- R2.11 : ゾーン30指定
- R3.9 : 可搬式ハンプ試験設置
- R4.10 : 狭さく試験設置
- R7.5 : ETC2.0プローブデータを活用した分析
- R7.6 : 関係機関及び地元から意見徴収
- R7.7 : 地域住民等との合意形成
- R7.7 : 整備計画策定
- R7.10 : 狭さく、看板・路面標示、トリックアート横断歩道設置
- R8.3 : 対策内容の効果検証 (予定)



■現地写真



R3可搬型ハンプ試験設置



R4狭さく試験設置




交通が集中する交差点



トリックアート横断歩道

■新技術活用



第18回北海道交通事故対策検討委員会

報告

4. 今後の交通安全対策に関する動向

1. 基本政策部会における対応の方向性

- ▶ 第85回基本政策部会(R7.6.20)において、生活道路における今後の交通安全対策について議論がなされ、これまで小学生の通学路対策を重点的に実施してきたが、今後の方向性として、**①中高生を対象とした交通安全対策、②積雪地域の通学路対策、③高齢者を対象とした対策の強化が必要である**と示されたところ。

生活道路における

今後の交通安全対策

～次期交通安全基本計画にむけて～

令和7年6月20日

国土交通省道路局

資料3-3



▼第85回基本政策部会の生活道路における今後の交通安全対策の主な議事内容

中高生を対象とした交通安全対策

- 小学生の通学路対策を重点的に実施してきたが、中高生の対策の強化も必要

積雪地域の通学路対策

- 積雪地域では、通学路の除雪が追いつかず、歩行空間が確保できない場合もあり、対策の強化が必要

高齢者を対象とした交通安全対策

- 高齢者は、横断歩道以外での横断中の交通死亡事故が多いことを踏まえた、高齢者の対策の強化が必要

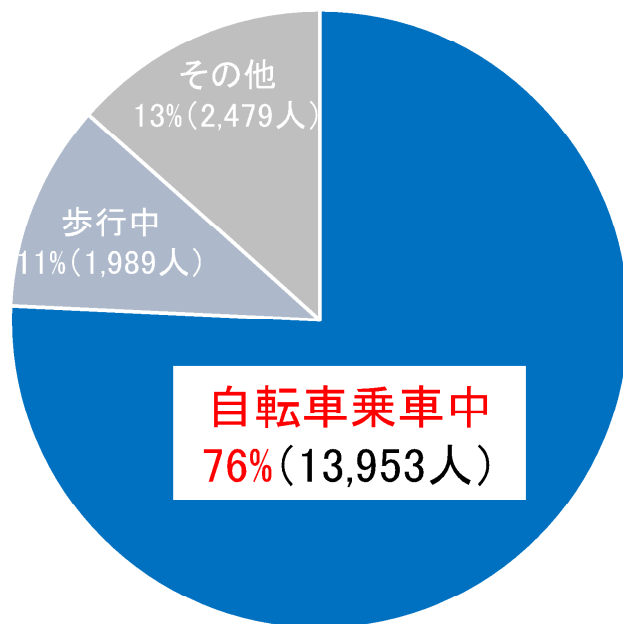
詳細は次頁以降に掲載

1. 基本政策部会における対応の方向性

中高生を対象とした交通安全対策

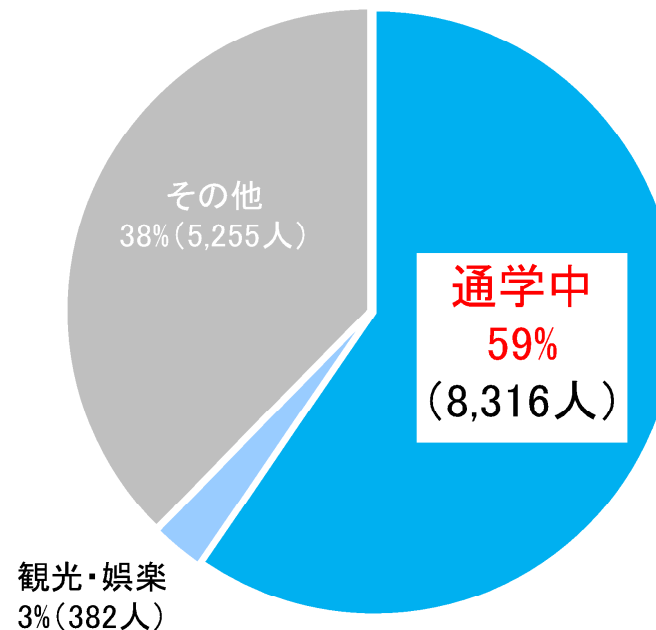
○中学生・高校生は、自転車通学中の交通事故が多いことを踏まえ、学校周辺の面的な対策強化が必要

【中学生・高校生関連の交通事故死傷者数の内訳】
(令和5年)



(注) 第1当事者あるいは第2当事者の職業が中学生・高校生に該当する事故を対象とし、当事者種別(1当と2当を比較し交通弱者側を優先)より集計した結果

【自転車乗車中の目的別の内訳】
(令和5年)



(注) 第1当事者あるいは第2当事者の職業が中学生・高校生で、当事者種別が自転車に該当する事故を対象として、通行目的(1当と2当を比較し「通学」や「観光・娯楽」を優先)より集計した結果

出典) イタルダ交通事故・道路統合DB(一般道路版)より集計

1. 基本政策部会における対応の方向性

積雪地域の通学路対策

○積雪地域では、通学路の除雪が追いつかず、歩行空間が確保できない場合もあり、対策の強化が必要



降雪の中で登校する児童(新潟県妙高市)
(R6.1.16撮影)



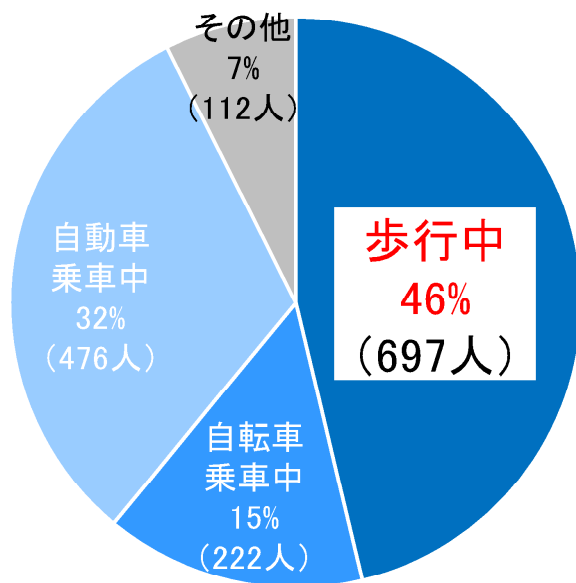
降雪の中で登校する児童(新潟県妙高市)
(H18.1撮影)

1. 基本政策部会における対応の方向性

高齢者を対象とした交通安全対策

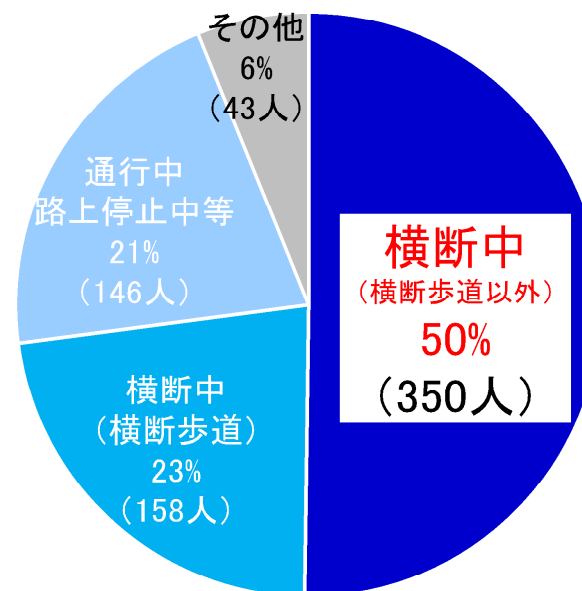
○高齢者は、横断歩道以外での横断中の交通死亡事故が多いことを踏まえた、高齢者の交通安全対策が必要

【 高齢者関連の交通事故死者数の内訳 】
(令和5年)



(注) 第1当事者あるいは第2当事者の年齢が65歳以上に該当する事故を対象とし、当事者種別(1当と2当を比較し交通弱者側を優先)より集計した結果

【 歩行中の事故類型別死者数の内訳 】
(令和5年)



(注) 第1当事者あるいは第2当事者の年齢が65歳以上で、当事者種別が歩行者に該当する事故を対象とし、事故類型により集計した結果

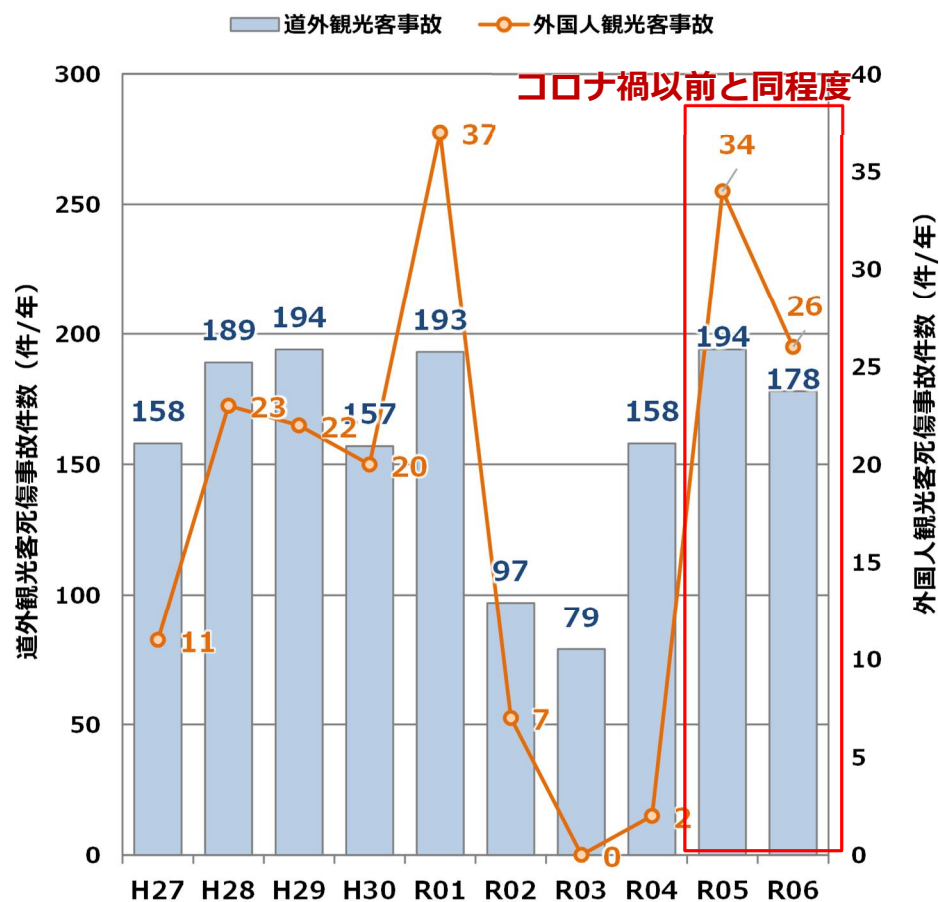
出典) イタルダ交通事故・道路統合DB(一般道路版)より集計

4. 今後の交通安全対策に関する動向

2. 北海道内における観光交通事故の推移

- ▶ 新型コロナウイルス感染症の水際対策が緩和された令和4年頃から、道外観光客の死傷事故件数はコロナ禍以前と同程度まで増加しており、**出会い頭事故と追突事故の合計が約5割以上**を占めている。
- ▶ 道外観光客事故の特徴として、**目的地を探す行動による脇見事故**が多く見られる。

▼北海道における道外観光客死傷事故件数の推移



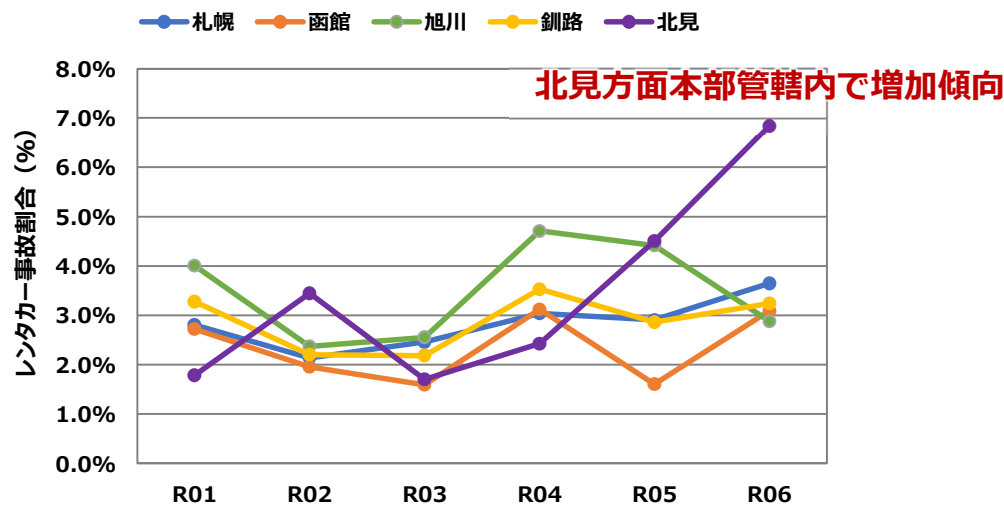
資料:北海道警察提供資料より作成(平成27年~令和6年)
※外国人観光客事故は道外観光客事故の内数

▼道外観光客と道内在住者の死傷事故における事故類型ランキング


順位	道外観光客 (N=1,597件)	道内在住者 (N=92,247件)
1	出会い頭 (36%)	追突 (30%)
2	追突 (27%)	出会い頭 (27%)
3	車両相互その他 (11%)	人対車両 (13%)
4	右折時 (10%)	車両相互その他 (12%)
5	正面衝突 (6%)	右折時 (8%)

※括弧内は事故割合を示す 資料:北海道警察提供資料より作成(平成27年~令和6年)

▼北海道におけるレンタカー死傷事故割合の推移 (北海道警察方面本部別)



資料:ITARDA(令和1年~令和6年)



第18回北海道交通事故対策検討委員会

報告

5. 今後の予定

今後の予定について

第18回 委員会（今回）

- これまでの取組経緯について報告
- 事故危険区間の追加選定方針について審議
- 通学路・生活道路対策に関する取組みについて報告
- 今後の交通安全対策に関する動向について報告



第19回 委員会（令和8年3月頃）の予定

- 事故危険区間のフォローアップ（令和7年度評価対象）について審議
- 令和7年度の事故危険区間追加選定について審議
- 通学路・生活道路対策に関する取組みについて報告

※その他、必要に応じて追加



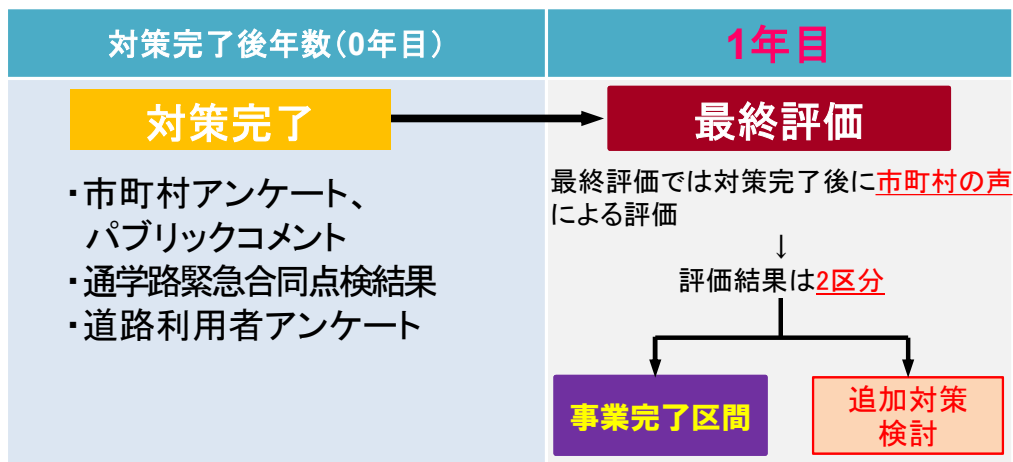
第18回北海道交通事故対策検討委員会

- ・参考資料(各選定基準のフォローアップの流れ)

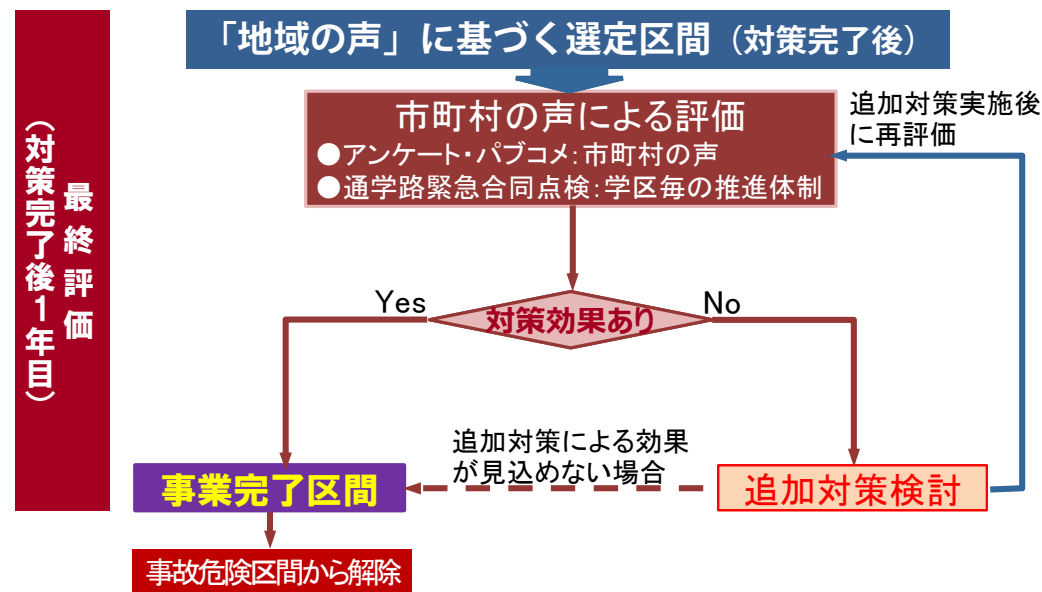
2. 地域の声に基づく選定区間のフォローアップの流れ・手法

▶ 地域の声に基づく選定区間のフォローアップでは、以下の流れで評価を実施

【フォローアップの流れ】



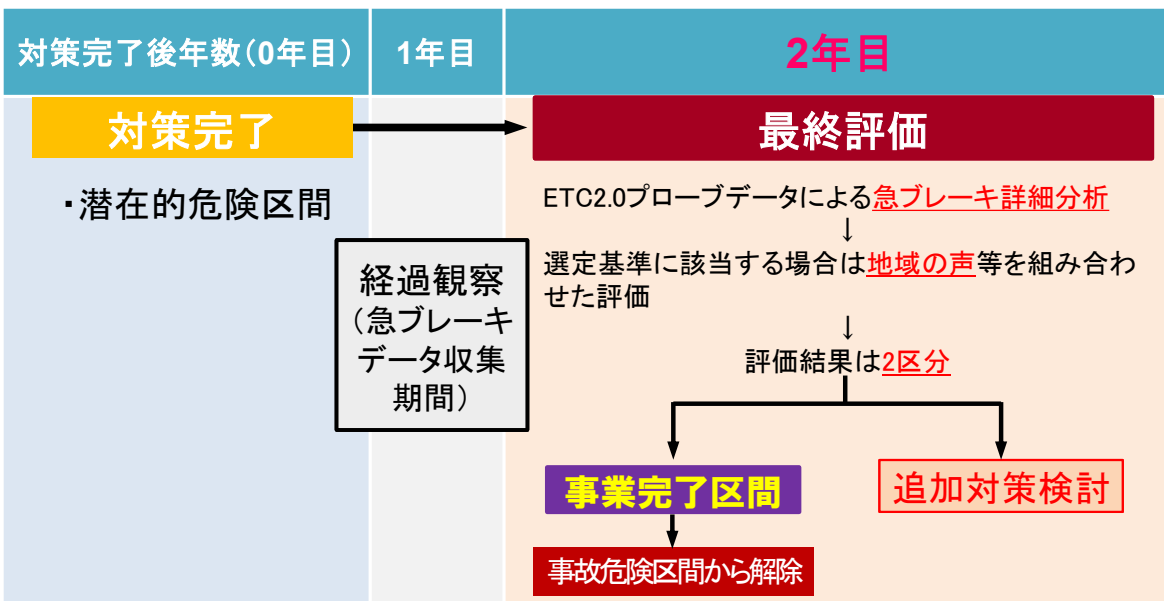
【フォローアップ手法】



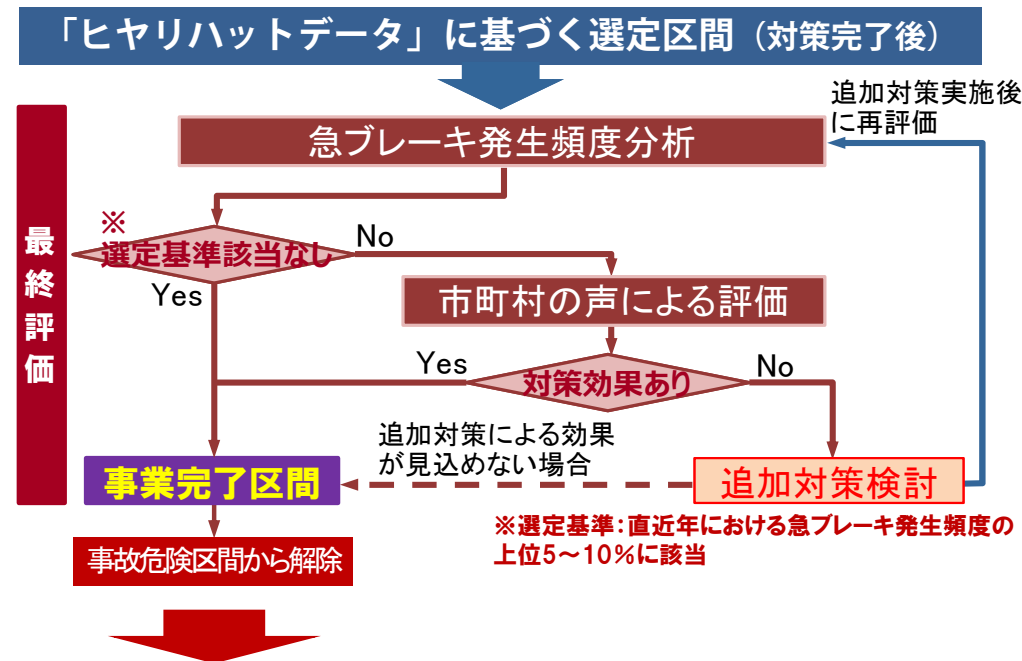
3. ヒヤリハットデータに基づく選定区間のフォローアップの流れ・手法

▶ 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では、以下の流れで評価を実施

【フォローアップの流れ】



【フォローアップ手法】

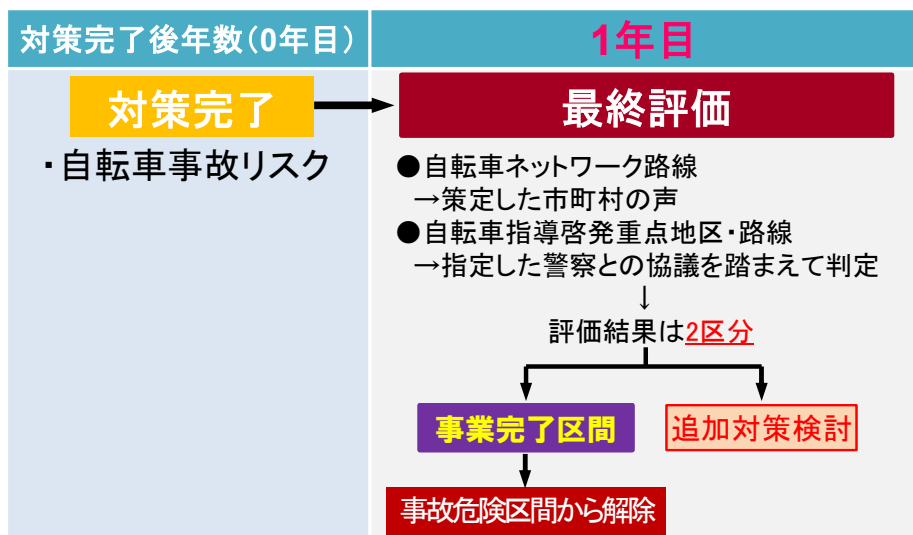


解除後ヒヤリハットデータによる再選定はせず、
事故データによる選定基準に該当する場合は再選定

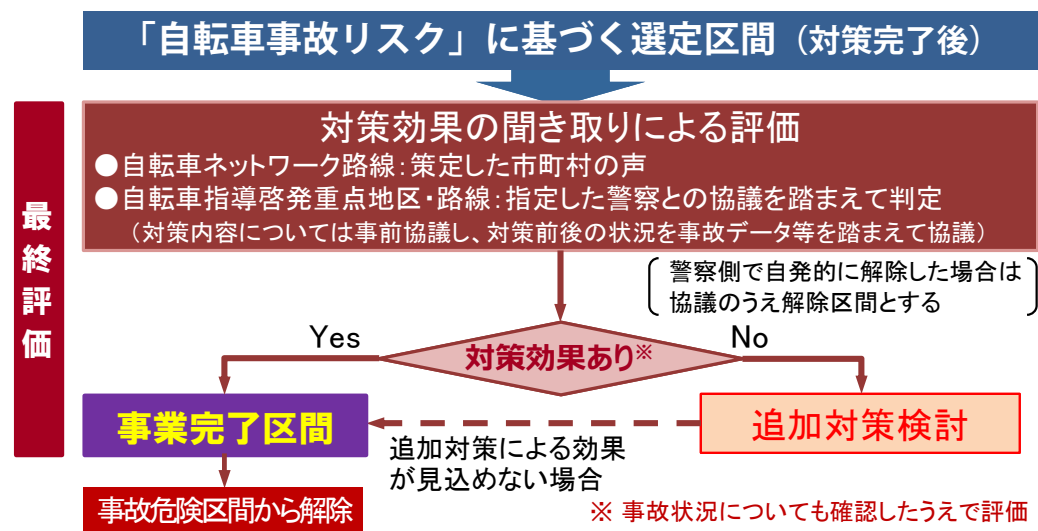
4. 自転車事故リスク区間のフォローアップの流れ・手法

➤ 自転車事故リスク区間のフォローアップでは、以下の流れで評価を実施

【フォローアップの流れ】



【フォローアップ手法】

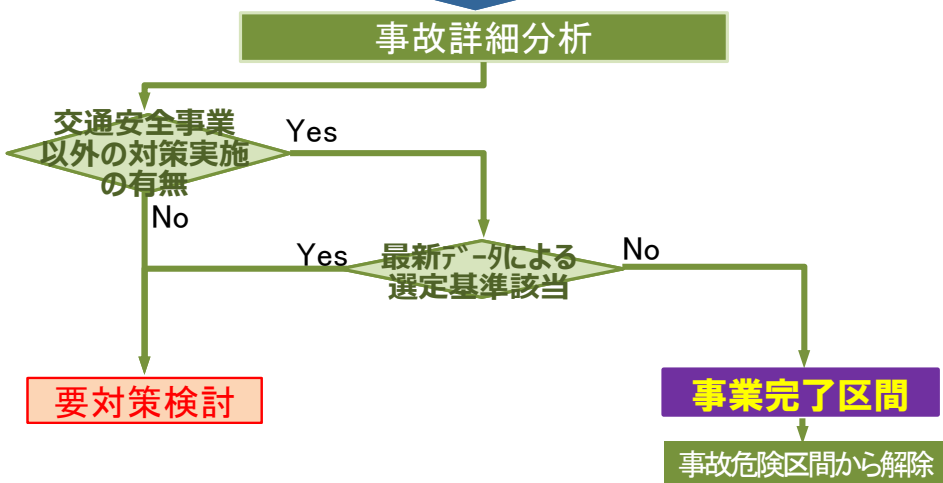


6. 交通安全対策以外で対策を行った区間のフォローアップの流れ・手法

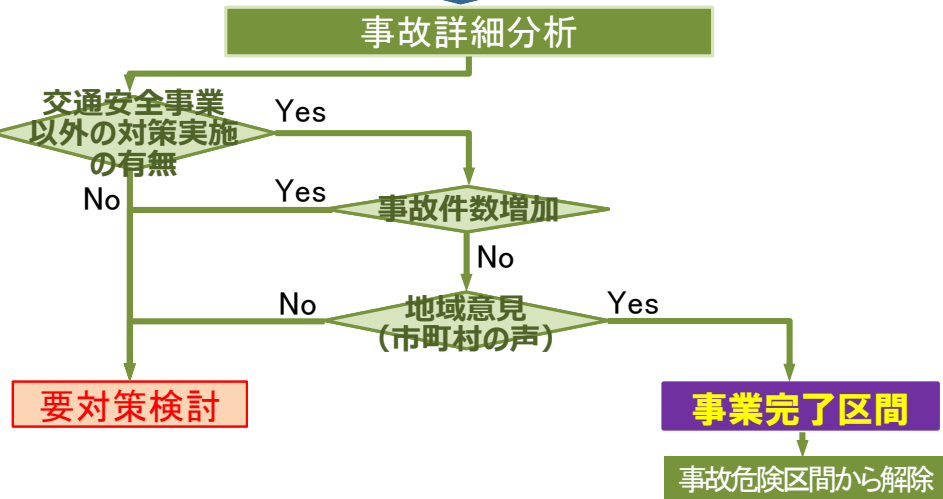
▶ 事故危険区間の選定以降、並行して高規格幹線道路が開通した場合など、**交通安全事業以外の対策が実施された区間**では、以下の流れで評価を実施

【フォローアップ手法】

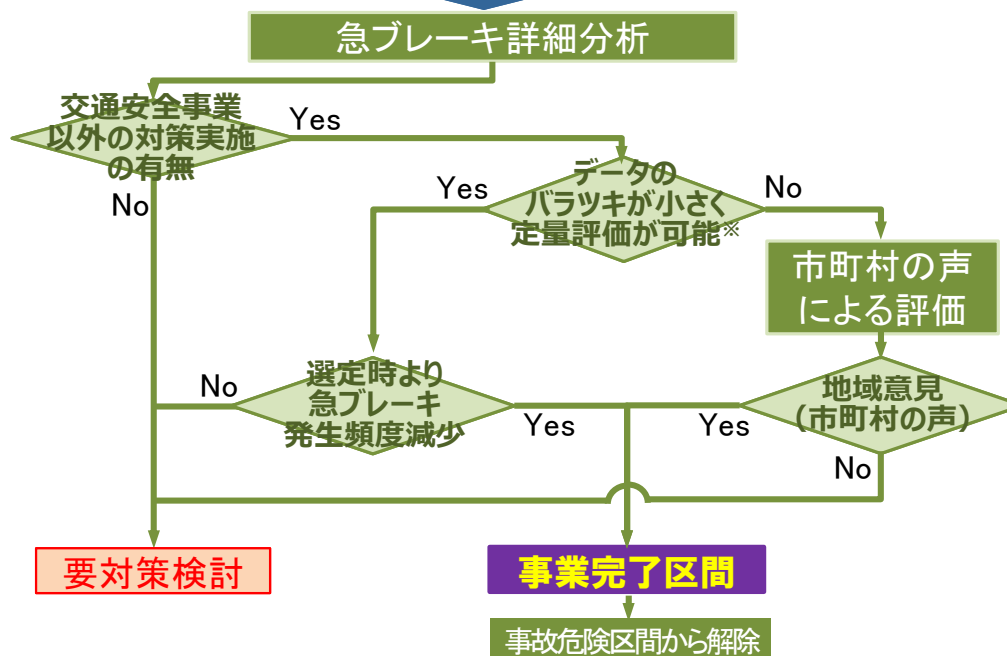
「事故データ」に基づく選定区間（交通安全事業未着手）



「地域の声」に基づく選定区間（交通安全事業未着手）



「ヒヤリハットデータ」に基づく選定区間（交通安全事業未着手）



※ 区間別の対策前急ブレーキ発生頻度から、個別に統計的判断を実施

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