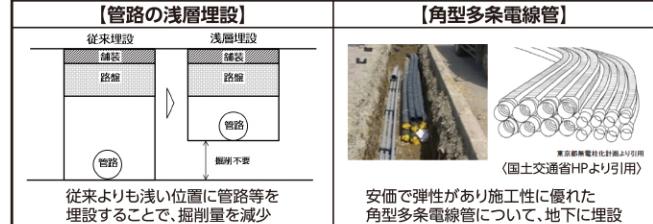


防災、通行の安全、景観の向上に資する無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、積雪寒冷地での低コスト技術を積極的に導入しつつ、無電柱化推進計画に基づき、各道路管理者・関係事業者の連携の下、無電柱化を推進します。



道路の防災性の向上(札幌市 国道12号)



積雪寒冷環境下での検証を行った低コスト技術の例

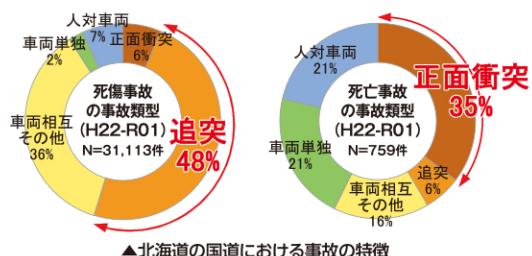
交通安全対策の推進

事故データ、地域の声やビッグデータを活用した分析により、事故の危険性が高い区間を抽出して重点的な対策を実施する「事故ゼロプラン」※を推進するとともに、高規格幹線道路の暫定2車線区間については、正面衝突事故対策としてワイヤロープの設置を計画的に推進します。また、未就学児を含む子供の移動経路における交通安全の確保に向けた取組について関係機関と連携し推進します。

※事故ゼロプラン:交通事故の危険性が高い区間である「事故危険区間」の交通事故対策の取組。

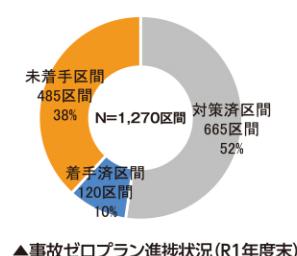
【北海道の事故の特徴】

夏期は前方不注意など漫然運転による追突事故が多く、冬期は凍結路面での操作ミスによる追突や重大事故に繋がりやすい正面衝突事故が多い傾向である。



【事故ゼロプラン】

事故ゼロプランの推進により、北海道内の死傷者数・死者数とも減少傾向であるが、令和2年の死者数は全国ワースト3であるなど、依然として課題があり、交通安全対策を引き続き推進します。



●事故ゼロプランにおける対策【正面衝突事故対策事例】

中央分離帯整備

山間部の急勾配・急カーブが連続する道路で、車線逸脱による正面衝突死亡事故が多発しており、事故危険区間に選定。正面衝突事故の発生防止対策として、中央分離帯の整備を実施。

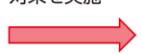
【対策前】

車線逸脱による正面衝突死亡事故が多発



【対策後】

中央分離帯設置による正面衝突対策を実施



ワイヤロープ整備

高規格幹線道路の暫定2車線区間では、正面衝突事故防止対策として、平成30年度から設置を開始。土工部・中小橋区間は、令和4年度の完成を目指します。



災害発生時における地域支援、地域防災力・防災対応力の向上

近年、全国で毎年のように甚大な自然災害が頻発し、大きな被害が発生しています。また、気候変動の影響による災害の激甚化・頻発化が懸念されることから、災害発生時における被災地の支援のため、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊:リエゾンを含む)等により、被害拡大の防止、被災自治体管理施設の被災状況の調査、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に、きめ細やかに実施します。あわせて、北海道における暴風雪や大雪といった冬期災害に備えるべく、立ち往生車両の車両移動訓練の実施や防災機能を有する「道の駅」における防災資機材の稼働方法確認等の防災訓練の実施を進めているほか、災害時の通行止め情報をウェブサイト等によって発信することで地域防災力・防災対応力の向上を推進します。



【写真↑→】
TEC-FORCE
の派遣による
被災状況調査支援
(令和2年7月豪雨
・熊本県芦北町)



【←写真】
派遣散水車(給水装置付き)
による給水支援
(令和元年台風19号・福島県鏡石町)



【写真→】
暴風雪や大雪時を
想定した
立ち往生車両の
車両移動訓練



【写真→】
道の駅「おんねゆ温泉」
における防災訓練



【↑図】
ウェブサイトによる
通行規制情報提供
(北海道地区道路情報)