

強靱で持続可能な国土の形成<2>

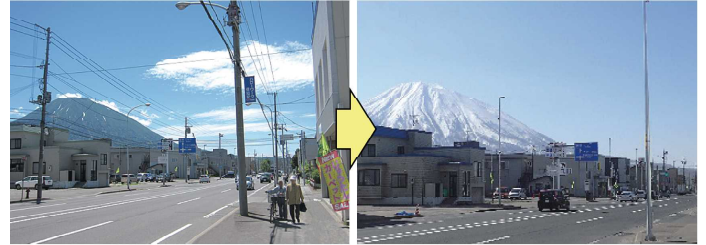
激甚化・多様化する災害への対応と安全・安心な社会基盤の形成

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、無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進します。



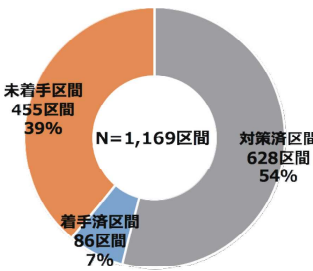
(札幌市 国道12号) (札幌市 国道230号)
安全で快適な通行空間の確保



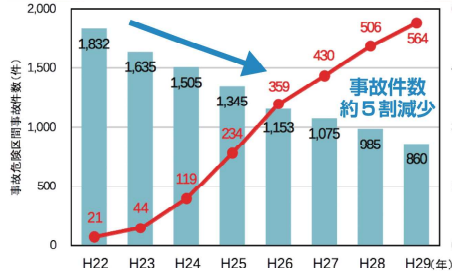
(倶知安町 国道5号)
良好な景観の形成や観光振興

交通安全対策の推進

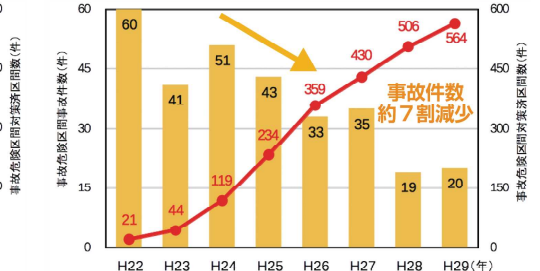
事故データや地方公共団体、地域住民からの意見等に基づき交通事故の危険性が高い区間(事故危険区間)を選定し、集中的・重点的に交通事故の撲滅へ取り組む「事故ゼロプラン」を平成22年度より推進しております。事故危険区間については計画的に追加選定を行い、平成22年度当初は472区間でしたが、平成25年度には345区間、平成28年度には352区間を追加しており、平成30年度末時点、国道における事故危険区間は1,169区間です。なお、半数以上の区間は対策済であり、死傷事故及び死亡事故件数は年々減少傾向にあります。



国道における事故危険区間選定数 (H30年度末)



死傷事故件数・対策済区間数の推移



死亡事故件数・対策済区間数の推移

●事故ゼロプランにおける対策と効果 【正面衝突事故対策事例】

対策前の現道は常態的に走行速度が高く、急な下り坂やカーブ箇所において車線逸脱による正面衝突や前方不注意による追突事故が多発。地域住民からの意見もあり、事故危険区間に選定。

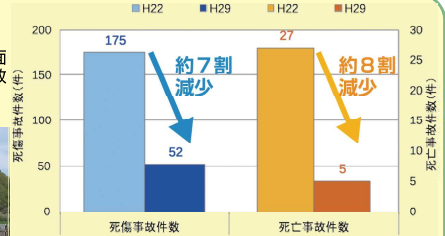
事故対策として、車線逸脱防止のために中央分離帯の設置等を実施。

道内各地の正面衝突事故発生箇所においても対策を進めており、平成22年度末時点と比較して平成29年度末時点では事故件数が大きく減少している状況。



←【対策前】
速度超過による正面
衝突事故・追突事故
の多発

【対策後】
中央分離帯の設置による
正面衝突対策実施→



正面衝突事故件数の推移

資料：イタルダデータ (ITARDA区間を有する全道路で集計)
※事故危険区間は、H22年度・H25年度・H28年度
選定区間 (国道のみ、N=1,169区間) を対象

道の駅等の防災機能強化の推進・災害発生時におけるきめ細やかな地域支援

道の駅は、北海道胆振東部地震で避難所として機能するなど、災害発生時の防災拠点としての役割が注目されており、外国人を含めた避難者の受入環境整備、広域的な防災拠点として活用するための機能強化を推進します。

また、自治体への災害対策用資機材の貸与、TEC-FORCE (緊急災害対策派遣隊) の派遣、重大な土砂災害発生時における緊急調査、分かりやすい防災情報提供等、災害時における地域支援を実施します。



←道の駅「ニセコヒュープラザ」
における外国人観光客
への対応を想定した
防災訓練



←道の駅「むかわ四季の館」
における避難状況

※非常用電源装置により停電を免れ
避難所として活用



道の駅への防災資材等の整備↑
(上段：防災備蓄倉庫、下段：非常
用電源装置・非常用照明装置)



←TEC-FORCEの派遣に
よる被災状況調査支援
(令和元年台風第19号・宮城県)

webサイトによる通行規制情報提供→
(北海道地区道路情報)



←散水車 (給水装置付き)
による給水支援
(令和元年台風第15号・千葉県)