

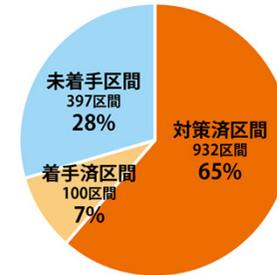
事故危険区間重点解消作戦とは。。。

- 交通事故のデータや地方公共団体、地域住民の皆様の意見（地域の声）等に基づき、交通事故の危険性の高い区間（事故危険区間）を選定し、集中的・重点的に交通事故の撲滅に取り組むもので、通称『**事故ゼロプラン**』と呼ばれています。

事故 ^{ゼロ}0 プラン とは？

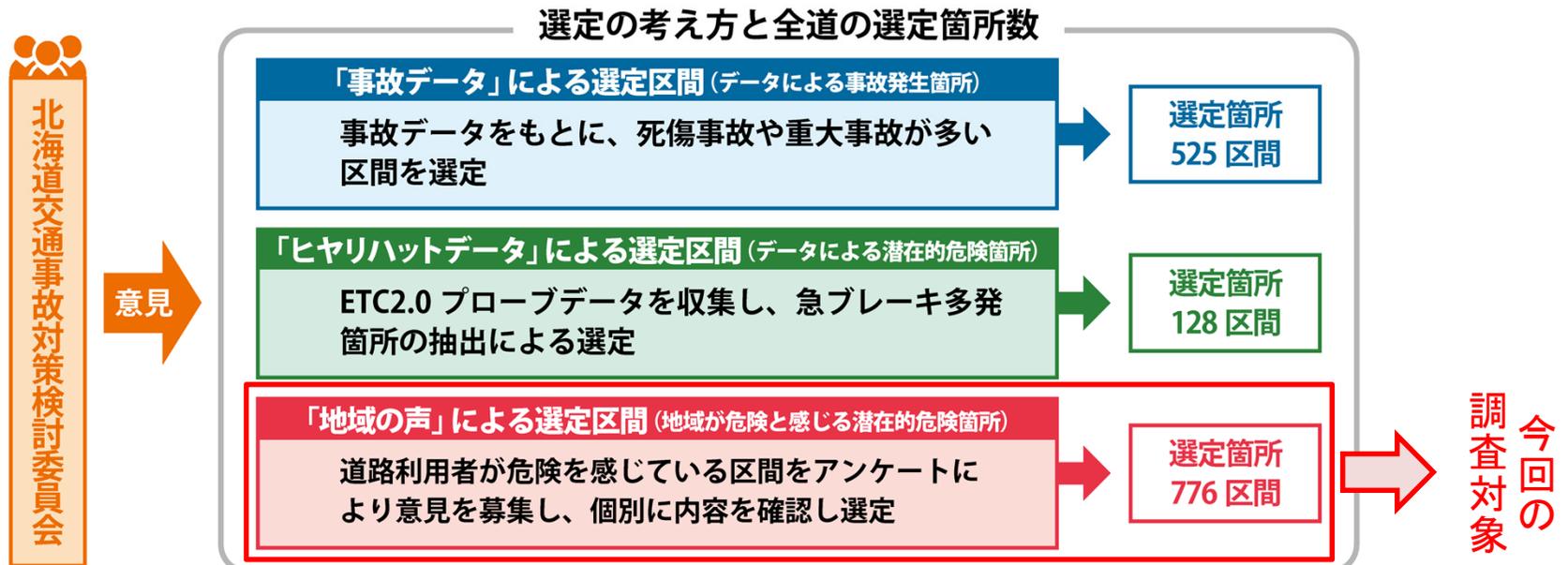
事故データや地方公共団体、地域住民からの意見等に基づき交通事故の危険性の高い区間（事故危険区間）を選定し、集中的・重点的に交通事故の撲滅に取り組むもので、令和4年3月現在、道内では事故危険区間 1,429 区間のうち、1,032 区間（約 72%）が事業着手済みです。

【事故対策事業の進捗状況】



事故危険区間の選び方は？

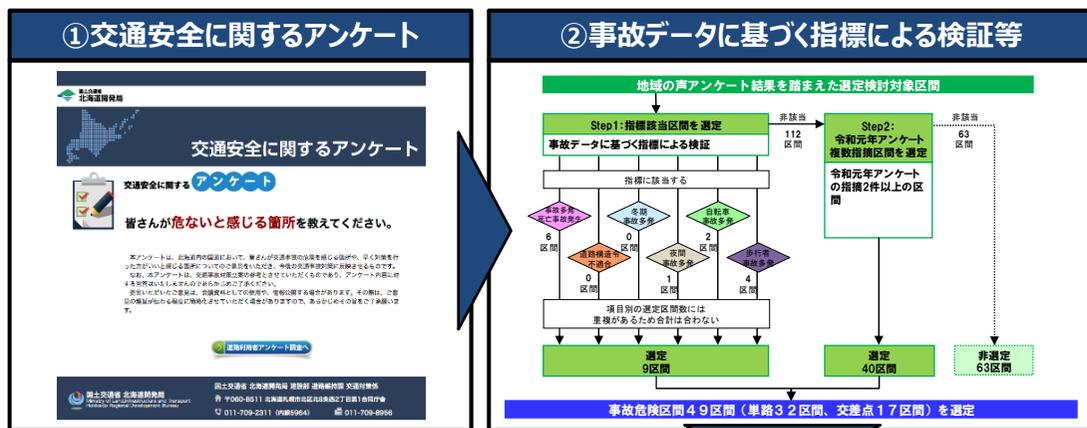
事故危険区間は「事故データ」による選定区間のように事故が顕在化している箇所に対する対策だけでなく、「ヒヤリハットデータ」による選定区間、「地域の声」による選定区間のように未然防止型を加えて「事故危険区間」が選定されています。



「地域の声」に基づく選定区間

- 今回の交通安全に関するWEBアンケートで頂いたご意見・ご要望は、事故データに基づく指標による検証等を踏まえて、交通事故対策検討委員会の承認後、**事故危険区間へと選定**されます。
- 選定された事故危険区間は、**PDCAサイクル**に則って順次対策を進めてまいります。

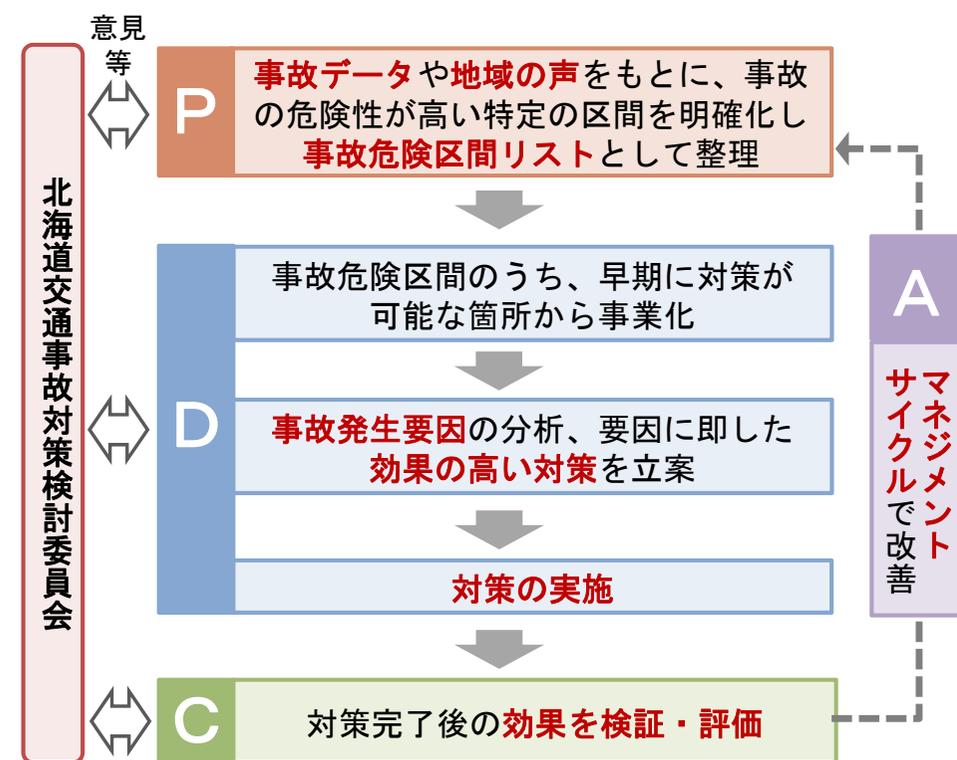
▼「地域の声」に基づく選定の流れ



③事故危険区間への選定（委員会の承認）



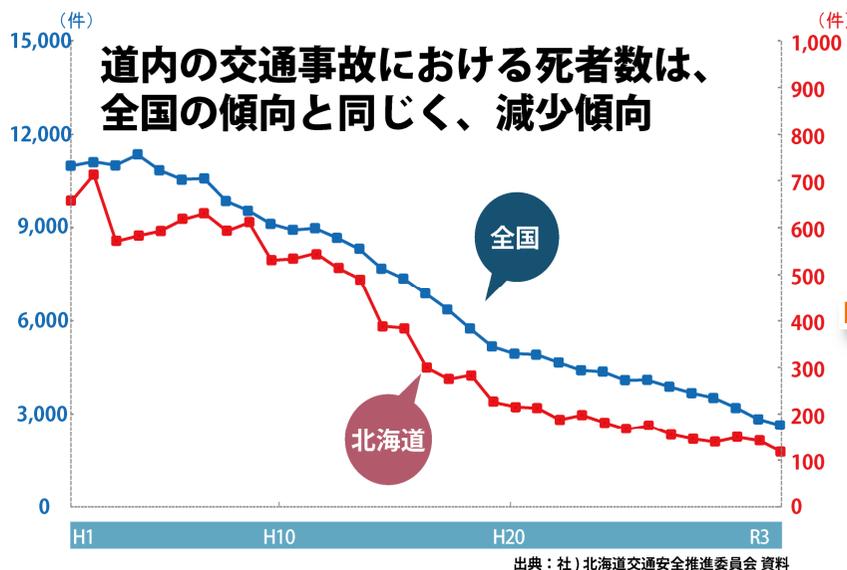
▼事故ゼロプランにおけるPDCAサイクル



- 北海道の交通事故における死者数は**減少傾向**にあります。死亡事故発生率は**増加傾向**にあります。また、北海道の事故特性として**正面衝突事故**による死亡事故の割合や**非市街地**での死亡事故の割合、**車線逸脱事故**による死亡事故の割合が全国に比べて**高い**ことが挙げられます。

北海道の交通事故特性

● 死者数の推移（平成元年～令和3年）

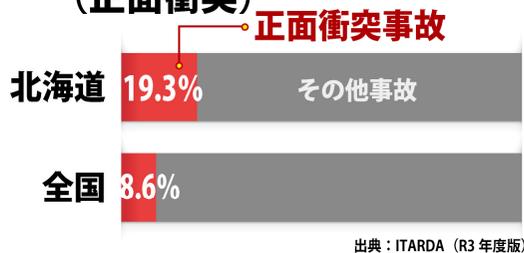


● 死亡事故発生率（全国・北海道）

死亡事故件数は減少傾向ですが、死亡事故につながる事故の発生率は増加傾向。

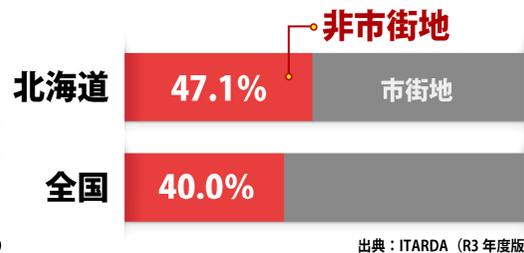


● 事故類型別死亡事故（正面衝突）



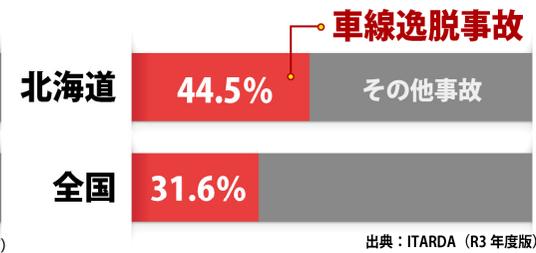
正面衝突による死亡事故は全国の **2.3倍**

● 死亡事故発生場所



非市街地での死亡事故は全国の **1.2倍**

● 車線逸脱死亡事故



車線逸脱による死亡事故は全国の **1.4倍**

事故ゼロプランの対策（正面衝突事故）

- 全国平均に比べて約**2.3倍**と多い**正面衝突による死亡事故**を防止するため、上下線を物理的に分離する『**中央帯**』の整備や、振動・音による注意喚起をする『**ランブルストリップス**』を整備しています。

中央帯

『正面衝突事故』を防ぐため、上り・下り線を物理的に分離します。

対策前

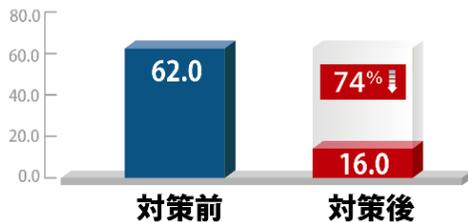


対策後



中央帯の設置区間では、事故件数が7割以上減、正面衝突事故件数が0件！

● 事故件数（件 / 年）



● 正面衝突事故件数（件 / 年）

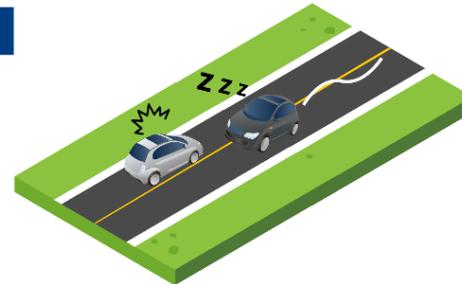


※対策が完了している27区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

ランブルストリップス

振動や音により、対向車線へのはみ出しや居眠りを注意喚起します。

対策前

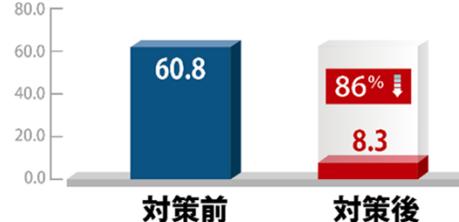


対策後



ランブルストリップスの設置区間では、事故件数が8割以上減、正面衝突事故件数が約8割減と大幅に減少！

● 事故件数（件 / 年）



● 正面衝突事故件数（件 / 年）



※対策が完了している22区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

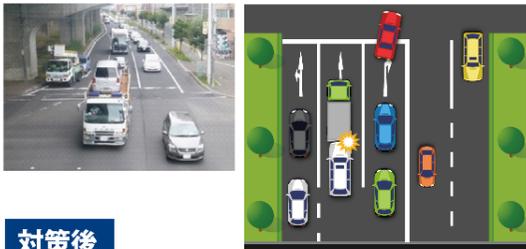
事故ゼロプランの対策（追突・右左折事故）

- 追突事故などが多発する箇所では、**路面表示**や**カラー舗装**を整備し注意を促しています。また、交差点部における**右左折事故**対策として、**右左折車線**を設置して右左折車と直進車を分離することで事故の削減を図っています。

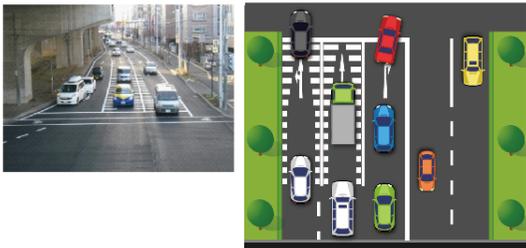
路面表示

追突事故などが多発する箇所では、路面表示によりドライバーに対して注意を促します。

対策前



対策後

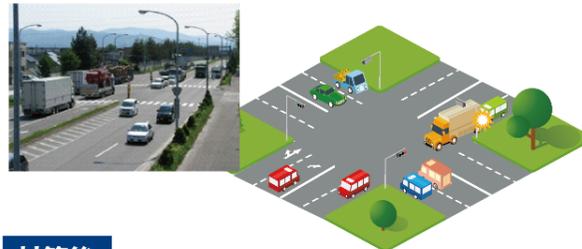


路面表示の設置区間では、事故件数が7割以上減、追突事故が約8割減と大幅に減少！

カラー舗装・交差点カラー化

追突事故などが多発する箇所の路面に色をつけ、ドライバーに対して注意を促します。

対策前



対策後



カラー舗装・交差点カラー化の設置区間では、事故件数が約8割減、追突事故が8割以上減と大幅に減少！

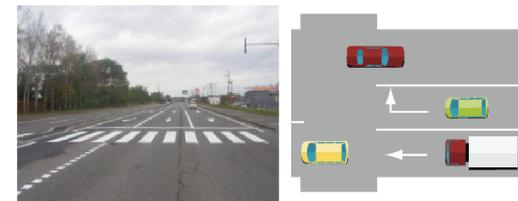
右左折車線

右左折車と直進車の車線を分けることにより、事故の削減を図る対策です。

対策前



対策後

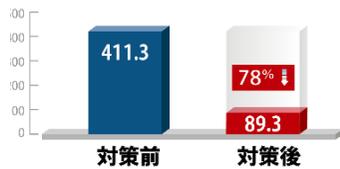


右左折車線の設置区間では、事故件数が約8割減、追突・右左折時事故が8割以上減と大幅に減少！

● 事故件数 (件/年)



● 追突事故件数 (件/年)



※対策が完了している239区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

● 事故件数 (件/年)



● 追突事故件数 (件/年)



※対策が完了している141区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

● 事故件数 (件/年)



● 追突・右左折時事故件数 (件/年)



※対策が完了している98区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

事故ゼロプランの対策（通学路）

- 通学路に指定されており、学童の通学があるにもかかわらず、歩道がないまたは狭い箇所については、**歩道設置（拡幅）**を実施しております。

歩道設置

歩道がない・狭いことにより歩行者事故が発生している区間では、歩道の新設・拡幅を行い、歩行者の安全を守ります。

歩道設置により児童の通学の安全・安心を確保

対策前



対策後



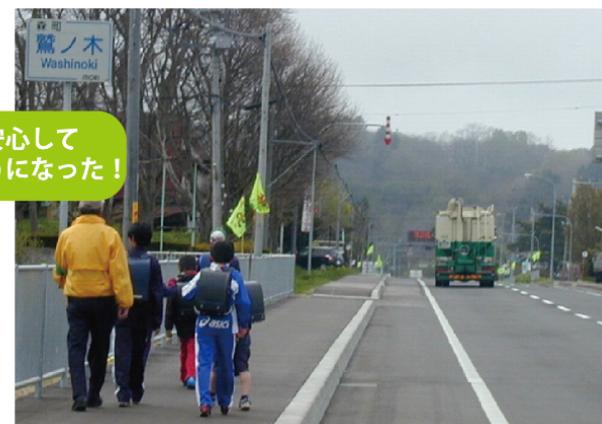
対策前



通学路なのに歩道がない！



対策後



学校まで安心して行けるようになった！



事故ゼロプランの対策（歩行者・自転車事故）

- 交差点等における**歩行者・自転車事故対策**として、**歩行者横断部のカラー化**を整備によりドライバーに注意を促しています。
- また、**自転車と歩行者の輻輳**がある場合は、**自転車道を整備**することで物理的かつ視覚的に分離を図り、両者の安全を確保しております。

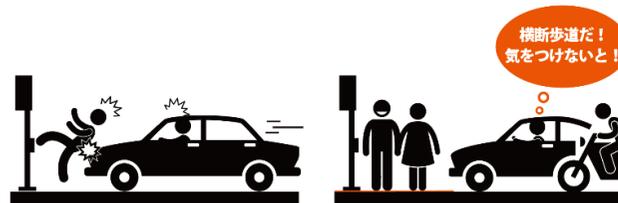
歩行者横断部カラー化

歩行者横断部に色を付けることで、ドライバーに交差点通過時の注意を促し、歩行者・自転車の存在や事故の危険を認識させます。

対策前



対策後



ドライバーが注意して通行するため、確認不足などによる事故の危険が少なくなり、設置区間では、**人対車両事故件数が6割以上減と大幅に減少！**

● 事故件数（件/年）



● 人対車両事故件数（件/年）



※対策が完了している94区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

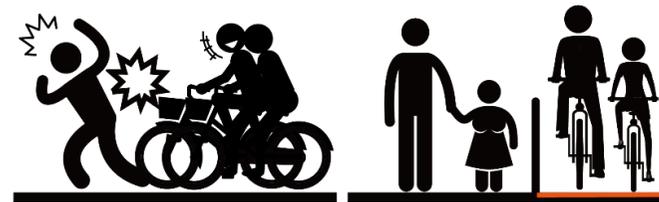
自転車道整備

自転車と歩行者の通行区間を縁石等により物理的に分離、またはカラー舗装により視覚的に分離し、歩行者・自転車の安全性を確保します。

対策前



対策後



歩行者と自転車を分離することで、事故の危険が少なくなり、設置区間では、**自転車関連の事故件数が0件！**

● 自転車関連事故件数（件/年）



※対策が完了している1区間を対象とした結果
※対策前は任意の4年間による年平均
※対策後は最大4年間による年平均

▼北海道開発局のホームページに掲載しております

北海道開発局 事故ゼロ

検 索

https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_iji/ud49g70000008w0s.html

▼詳細を知りたい場合は、以下にご連絡下さい。

北海道開発局 建設部 道路維持課 交通対策係

TEL:011-233-2541(内線:5964)