

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 167 国道7号中曽根交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■前方不注意や速度超過により、前方車両への追突事故が多発
⇒**ドットラインを設置**



選定時事故データ(H17～H20)
・死傷事故件数 3.50件/年
・死傷事故率 376.8件/億台km



Do

対策実施(H22年)



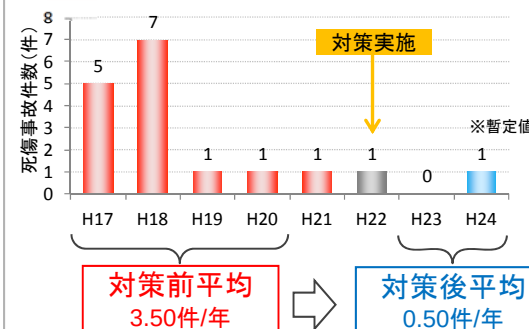
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。(3.50件/年→0.50件/年 **85.7%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が減少。

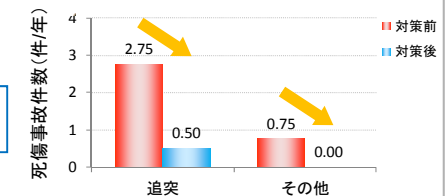
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
0.50	59.0

◆卓越事故の事故件数変化



<道路利用者の評価>

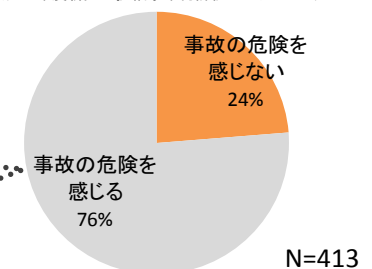
- ・国道7号利用者アンケートでは、4人に1人が事故の危険性を感じないと回答するも、今後は、渋滞解消等に向けた事業の実施が求められている。

【事故の危険を感じると回答した方の意見】

- ・渋滞や混雑等により事故の危険を感じる
- ・対向車等に危険を感じる

◆通行時の安全性評価(H25)

※平成25年度新発田拡幅事業再評価アンケートより



Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 168 国道7号中曽根町3丁目～同2丁目】

Plan

問題の把握と対策立案

- 前方不注視や速度超過により、前方車両への追突事故が多発
⇒**ドットラインを設置**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 6.50件/年
 ・死傷事故率 188.4件/億台km



至新潟

Do

対策実施 (H22年)



至新潟

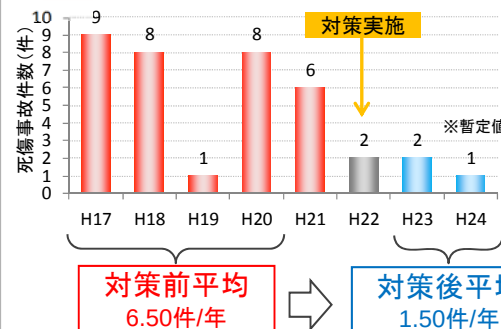
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。(6.50件/年→1.50件/年 **76.9%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が減少。

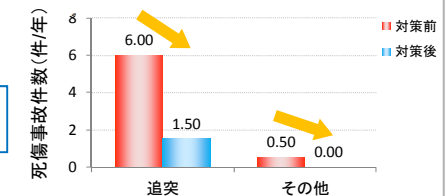
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
1.00	59.0

◆卓越事故の事故件数変化



<道路利用者の評価>

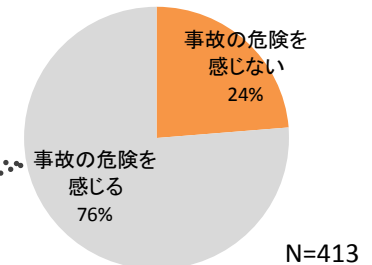
- ・国道7号利用者アンケートでは、4人に1人が事故の危険性を感じないと回答するも、今後は、渋滞解消等に向けた事業の実施が求められている。

【事故の危険を感じると回答した方の意見】

- ・渋滞や混雑等により事故の危険を感じる
- ・対向車等に危険を感じる

◆通行時の安全性評価(H25)

※平成25年度新発田拡幅事業再評価アンケートより



Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 169 国道7号城北町3丁目～同2丁目】

Plan

問題の把握と対策立案

■沿道出入りや前方の信号待ちで減速・停止する前方車両への追突事故が多発 ⇒ **ドットライン・自発光式注意喚起表示板を設置**



選定時事故データ(H17～H20)
・死傷事故件数 6.25件/年
・死傷事故率 174.9件/億台km



Do

対策実施(H22年)



Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。(6.25件/年→4.00件/年 **36.0%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故が減少。

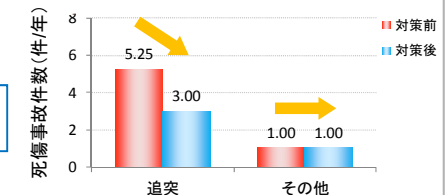
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
1.50	88.6

◆卓越事故の事故件数変化



<道路利用者の評価>

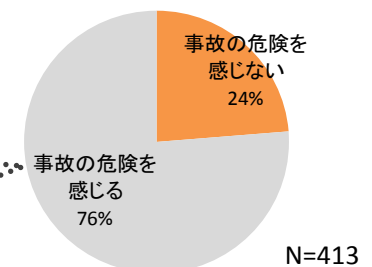
- ・国道7号利用者アンケートでは、4人に1人が事故の危険性を感じないと回答するも、今後は、渋滞解消等に向けた事業の実施が求められている。

【事故の危険を感じると回答した方の意見】

- ・渋滞や混雑等により事故の危険を感じる
- ・対向車等に危険を感じる

◆通行時の安全性評価(H25)

※平成25年度新発田拡幅事業再評価アンケートより



Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 175 国道49号中央町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■左折や横断者待ちで減速・停止する前方車両への追突事故が多発 ⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示を設置**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 2.00件/年
 ・死傷事故率 265.6件/億台km

Do

対策実施(H22年)



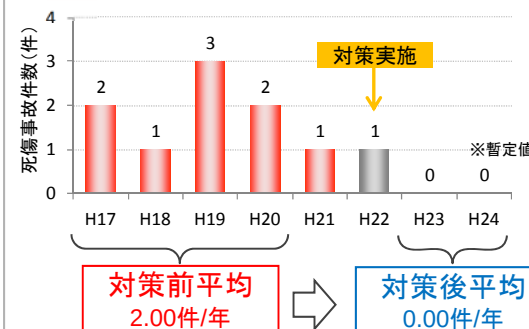
Check

効果の検証

＜事故データによる評価＞

- ・対策実施後、死傷事故は未発生。(2.00件/年→0.00件/年 **100.0%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が未発生。

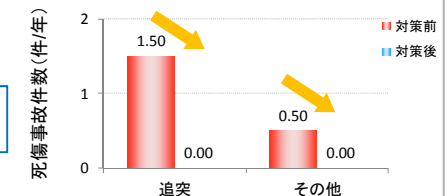
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
0.00	0.0

◆卓越事故の事故件数変化



＜道路利用者の評価＞

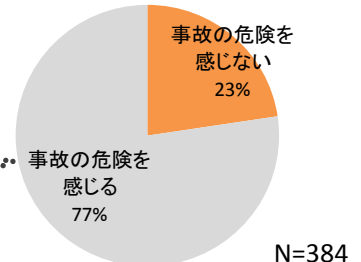
- ・国道49号利用者アンケートでは、4人に1人が事故の危険性を感じないと回答するも、今後は、交通の集中等に向けた事業の実施が求められている。

【事故の危険を感じると回答した方の意見】

- ・大型車交通量が多い
- ・道幅が狭い

◆通行時の安全性評価(H24)

※平成24年度水原バイパス事業再評価アンケートより



Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 176 国道49号山口町1丁目～同2丁目】

Plan

問題の把握と対策立案

- 沿道出入りで減速・停止する前方車両への追突事故が多発
⇒**ドットライン・注意喚起路面標示を設置**



選定時事故データ(H17～H20)
・死傷事故件数 6.00件/年
・死傷事故率 188.4件/億台km



至新潟市

沿道出入りで減速した
前方車両への追突の危険

Do

対策実施(H22年)



至阿賀町

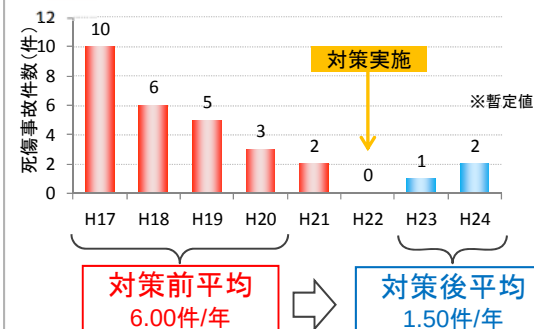
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。(6.00件/年→1.50件/年 **75.0%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故が減少。

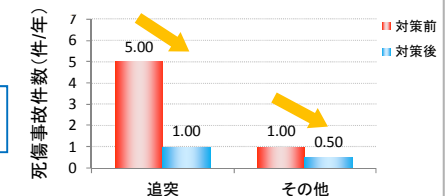
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
1.00	66.9

◆卓越事故の事故件数変化



<道路利用者の評価>

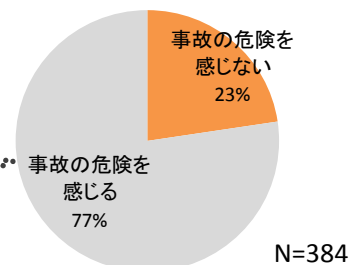
- ・国道49号利用者アンケートでは、4人に1人が事故の危険性を感じないと回答するも、今後は、交通の集中等に向けた事業の実施が求められている。

【事故の危険を感じると回答した方の意見】

- ・大型車交通量が多い
- ・道幅が狭い

◆通行時の安全性評価(H24)

※平成24年度水原バイパス事業再評価アンケートより



Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 70 国道7号天神岡地区】

Plan

問題の把握と対策立案

- 路肩が狭く、沿道施設への右折待ち車両が後続車を阻害し、追突事故が多発 ⇒ **路肩を拡幅**



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 3.00件/年
 ・死傷事故率 176.0件/億台km



右折車両が後続車を阻害

至鶴岡市

至新潟市

Do

対策実施 (H21年)



路肩拡幅
(H21)

至鶴岡市

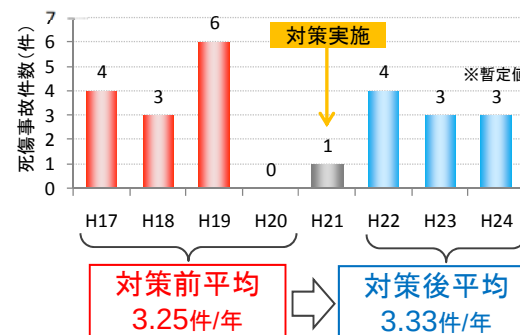
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は増加。(3.25件/年→3.33件/年 **2.5%増加**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当。
- ・卓越していた追突事故は減少したものの、その他の事故類型が増加。

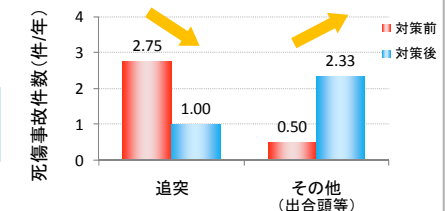
◆ 対策前後の事故件数



◆ 対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
3.00	190.1

◆ 卓越事故の事故件数変化



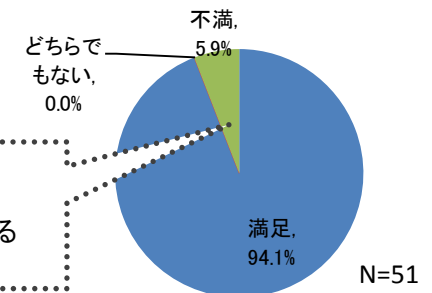
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見についての検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・歩行者が自由に横断している。
- ・道幅を広げると、車両のスピードが上がるので、道路自体に対策して欲しい

◆ 対策の満足度(H25)



Action

進捗状況の判定

- 卓越事故は減少しているものの、区間全体の死傷事故件数が増加し、「事故データに基づく選定条件」にも該当 ⇒ **追加対策の検討**

2. 目標達成度評価

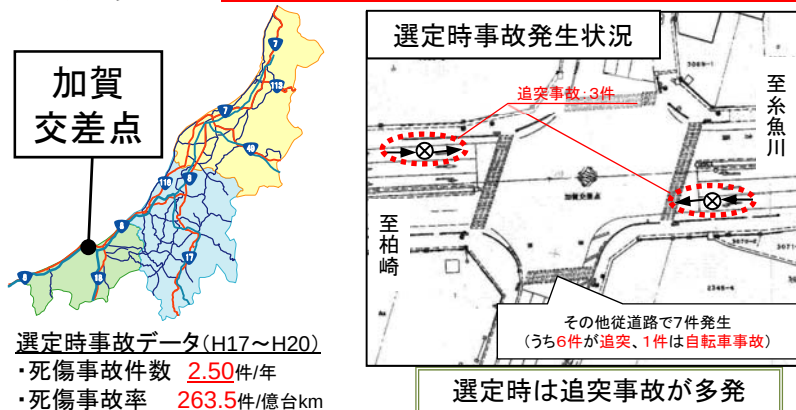
事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 185 加賀交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 走行速度が高く交差点の規模が大きいことから、信号変わり目での交差点進入と停止の判断の相違が生じ易く、追突事故が発生 ⇒ **交差点コンパクト化・注意喚起路面標示・ドットライン**



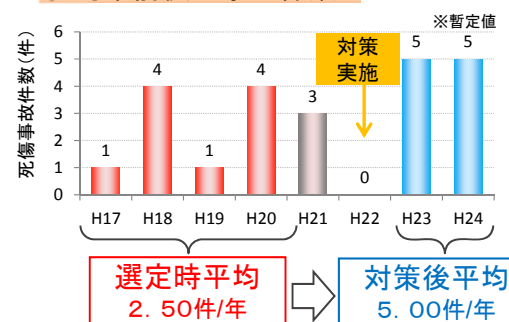
Check

効果の検証

＜事故データによる評価＞

- ・対策実施後、死傷事故は増加。(2.50件/年→5.00件/年 **100%増加**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当。
- ・卓越していた追突事故は減少したものの、歩行者・自転車事故が増加。

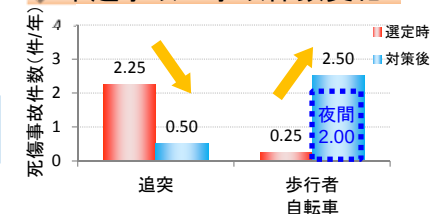
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
5.00	533.6

◆卓越事故の事故件数変化



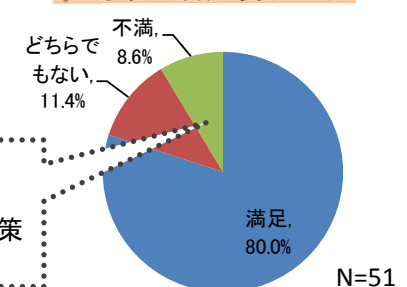
＜道路利用者の評価＞

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見についての検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・いつも渋滞していて効果がわからない。
- ・車のスピードが速いので歩行者の安全対策をもっと考えて欲しい。等

◆対策の満足度(H25)



Do

対策実施(H22年)



- ・注意喚起路面標示
- ・交差点コンパクト化(H22)

Action

進捗状況の判定

- 追突事故は減少しているものの、歩行者・自転車事故の死傷事故件数が増加し、「事故データに基づく選定条件」にも該当 ⇒ **追加対策の検討**

2. 目標達成度評価

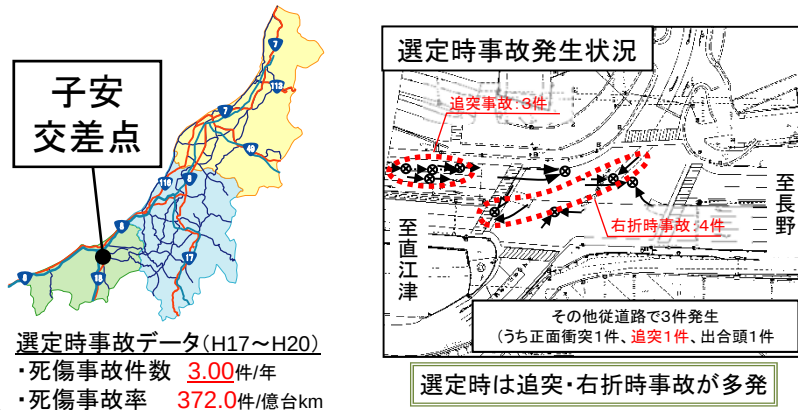
事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 234 子安交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点規模が大きく、信号変わり目における交差点進入と停止の判断の相違が生じ易く、追突事故が多発。
 - 従道路のがみ違いにより、右折車の走行位置が不明瞭かつ右折距離が長くなっていることから、右折事故が多発。
- ⇒交差点改良(従道路取付改良、横断歩道前だし)



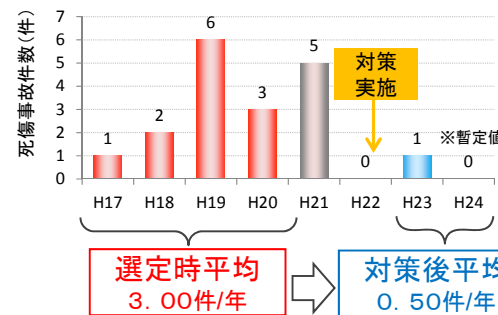
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。(3.00件/年→0.50件/年 **83.3%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故および右折事故はともに減少。

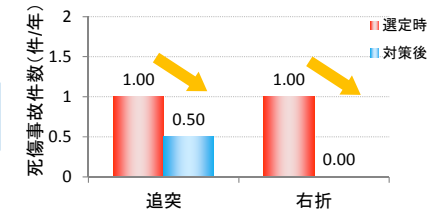
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
0.50	62.3

◆卓越事故の事故件数変化



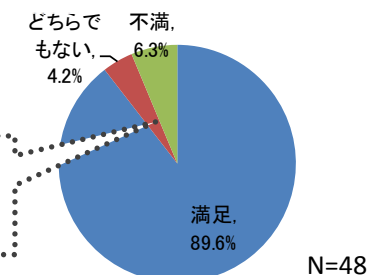
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見についての検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

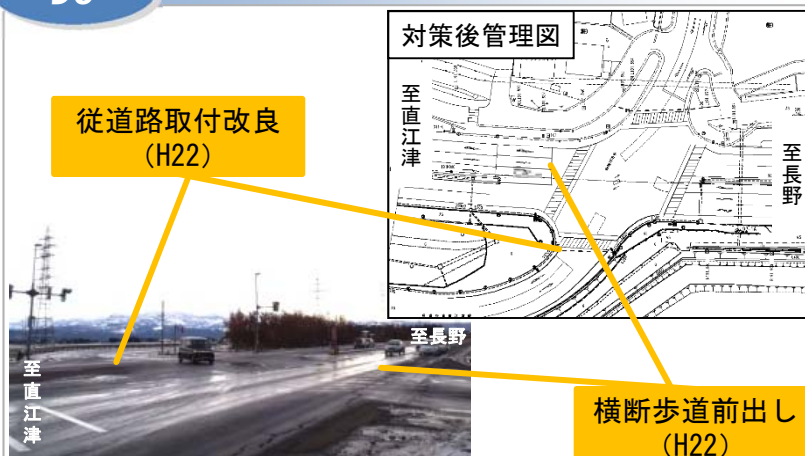
- ・歩国道に交差する道路が渋滞している。
- ・可能であれば立体交差が良い。等

◆対策の満足度(H25)



Do

対策実施(H22年)



Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故件数が減少、卓越事故も減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない。⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

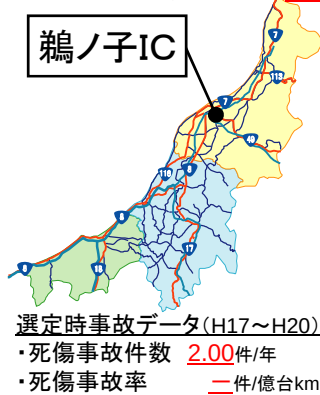
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 36 国道49号鵜ノ子IC】

Plan

問題の把握と対策立案

■交差点をUターンする車両が多く、横断中の歩行者・自転車と接触の危険が高い。また、Uターン車両が当該交差点の渋滞を助長。⇒**Uターン路を設置**



Do

対策実施(H24年)



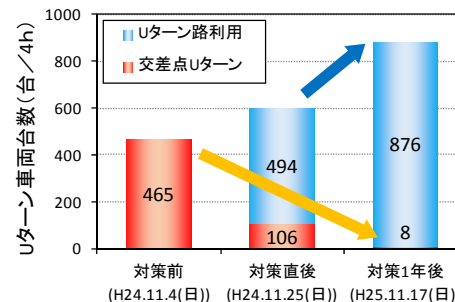
Check

効果の検証

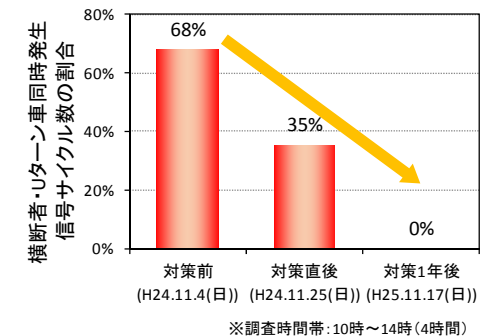
＜危険な車両挙動の変化による評価＞

- ・鵜ノ子IC交差点で右折Uターンをする車両台数は減少し、Uターン路を利用する車両台数が増加。
- ・それに伴い、横断歩道で横断者と右折Uターン車が交錯する機会も減少。
- ・また、信号に関係なくUターン可能となったため、渋滞緩和にも寄与。

◇ Uターン車両台数の変化



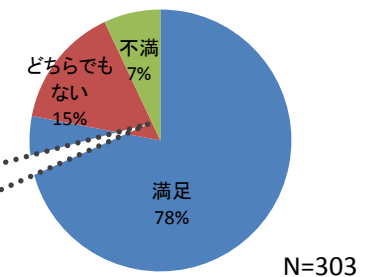
◇ 横断者・Uターン車交錯機会の変化



＜道路利用者の評価＞

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見に対する検討が必要。

◇ 対策の満足度(H25)



【不満と回答した方の意見】

- ・Uターン車両が無理に飛び出してくる。
- ・Uターンしてきた車両が無理な車線変更する。

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、危険な車両挙動の減少や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 210 国道49号曙町二交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■速度超過がみられる右折車線のない上り流入部で右折車が発生するため、急減速・急停止による追突事故が発生

⇒**右折車線・ドットライン・注意喚起路面標示を設置**



選定時事故データ(H17～H20)
・死傷事故件数 **1.75**件/年
・死傷事故率 **170.9**件/億台km



右折車発生による追突の危険性

Do

対策実施（H24年）

右折車線設置（上り）
ドットライン、注意喚起路面標示「追突注意」（上下）



Check

効果の検証

＜危険な車両挙動の変化による評価＞

- ・右折車線を設置したことで、右折車の後続車両が、ブレーキをかけることなく、交差点を通過するようになった。
- ・また、上下両方向で交差点進入速度の低下も確認された。

◇ 右折車の後続車の挙動変化

◇ 交差点進入速度の変化

● 対策前

右折車発生で、
後続車が急ブレーキ！



● 対策後

右折車発生時も後続車は
急ブレーキをかけずに通過



※観測された15サンプル全てにおいて、
後続車のブレーキランプ点灯なし

	上り 阿賀野市 方面	下り 中央区 方面
対策前	68km/h	69km/h
対策後	66km/h	67km/h
速度差	-2km/h	-2km/h

※調査日 対策前：H24.11.16(金)
対策後：H25.11.8(金)
調査時間帯：13時～17時(4時間)

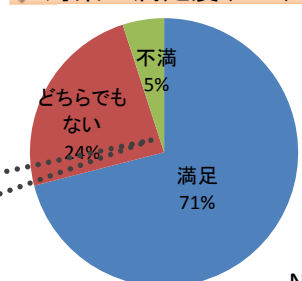
＜道路利用者の評価＞

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約7割**が満足と評価。
- ・一方で、1割弱が不満と回答しており、不満意見に対する検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・速い速度で走る車両が多い。
- ・交差点付近で急な減速をする車両が多い。

◇ 対策の満足度（H25）



N=260

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、危険な車両挙動の減少や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

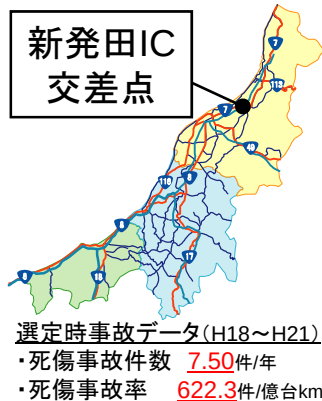
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 259 国道7号新発田IC交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交通量の多い信号連続区間のため、渋滞・混雑等による追突事故等が多発 ⇒ **交差点を立体化**



Do

対策実施 (H25年)



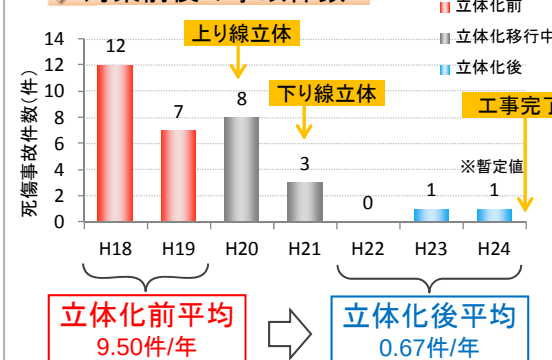
Check

効果の検証

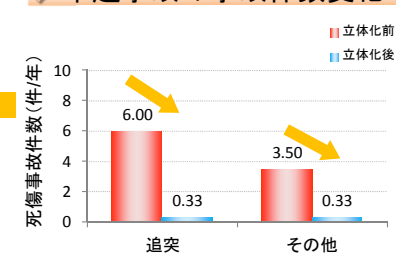
<死傷事故件数の推移>

- ・交差点立体化後、死傷事故は減少。(9.33件/年→0.67件/年 **92.8%減少**)
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が減少。

◆対策前後の事故件数



◆卓越事故の事故件数変化



※立体化は、上下線それぞれで実施
※上下両線の立体化が完了したH21以降においても当該交差点・側道部の工事は継続(H25完了)

<所轄警察による評価>

- ・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、以前に比べて安全性は向上していると評価。

◆所轄警察ヒアリング (H25)

- ・平成25年に追突事故が1件発生しているが、交通量が減少したことで、以前のような渋滞もなく、目立った危険状況は見られなくなった。



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、死傷事故件数の減少による評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

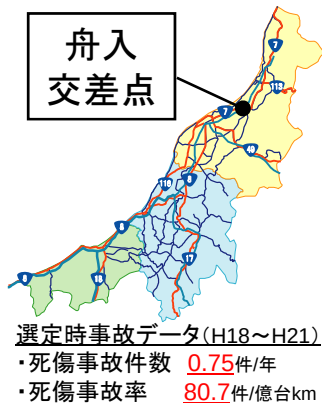
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 269 国道7号舟入交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交通量の多い信号連続区間のため、渋滞・混雑等による追突事故等が多発 ⇒ **交差点を立体化**



Do

対策実施(H25年)



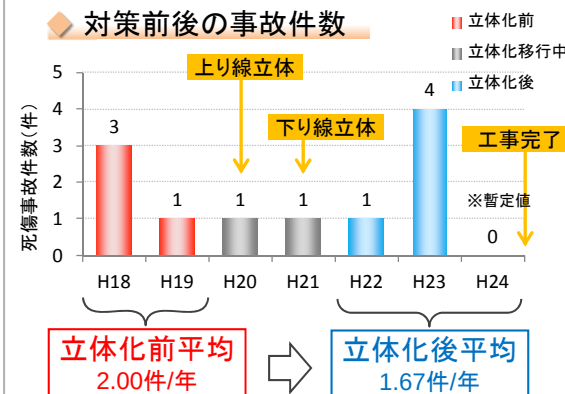
Check

効果の検証

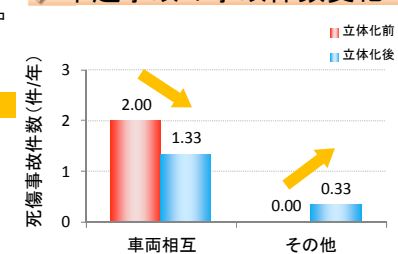
<死傷事故件数の推移>

- ・交差点立体化後、死傷事故は減少。(2.00件/年→1.67件/年 **16.5%減少**)
- ・卓越していた車両相互事故は減少。

◆対策前後の事故件数



◆卓越事故の事故件数変化



※立体化は、上下線それぞれで実施
※上下両線の立体化が完了したH21以降においても当該交差点・側道部の工事は継続(H25完了)

<所轄警察による評価>

- ・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、以前に比べて安全性は向上していると評価。

◆所轄警察ヒアリング(H25)

- ・平成25年には、交通事故が発生していない。
- ・見通しもよく、右折交通も分離する信号処理を行っているので、目立った危険状況は見られなくなった。



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、死傷事故件数の減少による評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

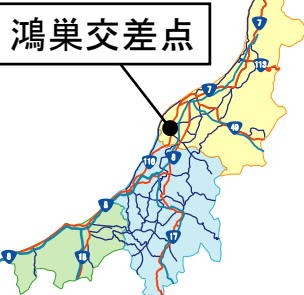
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 179 国道116号鴻巣交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■交差点手前のカーブ区間での走行速度が高く、追突事故や出会い頭事故が発生。

⇒路面標示による速度抑制、注意喚起



選定時事故データ(H17～H20)
・死傷事故件数 1.00件/年
・死傷事故率 110.1件/億台km



交差点手前の走行速度が高く、急な右左折車両に対応が遅れる

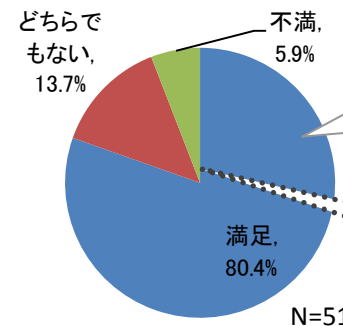
Check

効果の検証

<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価。
- ・特に、車の速度を下げるようになったなど良い評価を頂いている。

◆ 対策の満足度 (H25)



【満足と回答した方の意見】

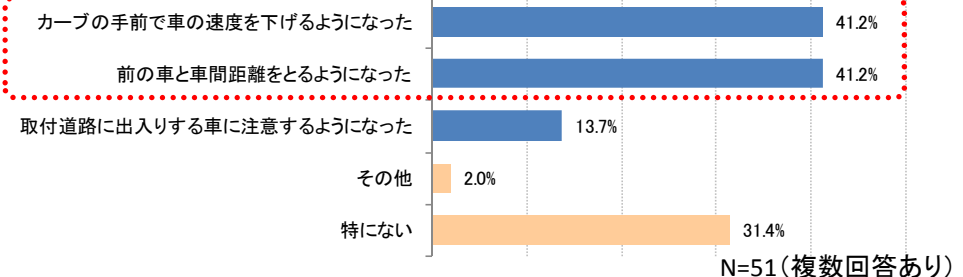
- ・以前にくらべたら、気にして、速度に気を付けたりするようになった。
- ・路面で目立っていると、「何かある」と無意識に警戒するので、良いことだと思う。

【不満と回答した方の意見】

- ・渋滞が解消されていない。

N=51

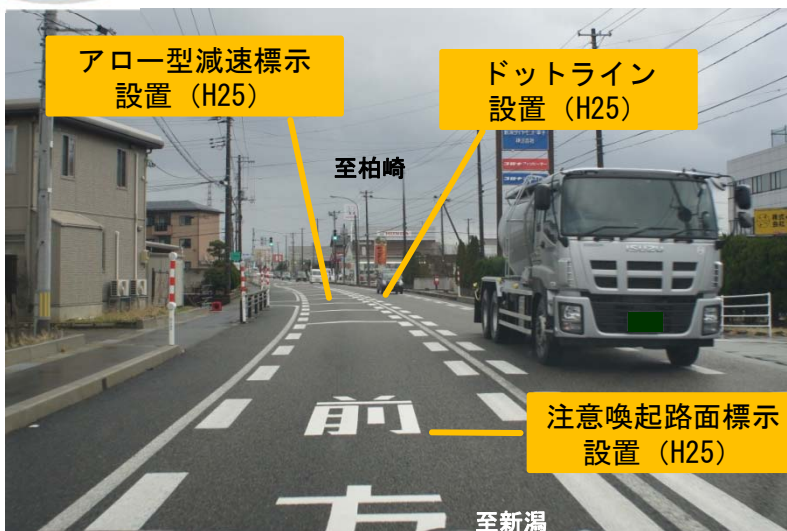
◆ 対策後に感じたこと



N=51 (複数回答あり)

Do

対策実施 (H25年)



アロー型減速標示
設置 (H25)

ドットライン
設置 (H25)

注意喚起路面標示
設置 (H25)

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、道路利用者からの評価により対策効果が認められた。

⇒対策完了

2. 目標達成度評価

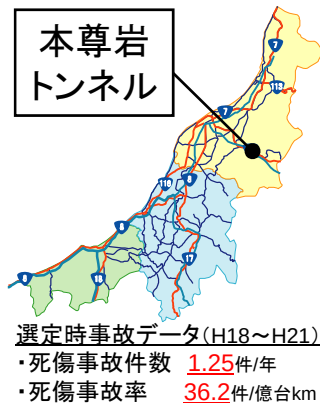
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 271 国道49号本尊岩トンネル】

Plan

問題の把握と対策立案

- トンネルが狭く、大型車同士のすれ違いが困難。
⇒別線ルート整備による抜本対策(揚川改良)



大型車同士のすれ違いが困難

Do

対策実施(H25年3月開通)



Check

効果の検証

<揚川改良開通による効果と道路利用者の評価>

- ・狭隘区間でのすれ違いがなくなったことにより走行性が向上し、また、岩石崩落区間を回避することにより安全・安心な交通が確保された。
- ・道路利用者からも安心して通行できるようになったと評価を頂いている。

◆狭隘区間のすれ違い解消



- ・揚川トンネル、麒麟橋や本尊岩トンネルでの大型車のすれ違いが無くなり、安心して走行できる。
(地域住民の声)

◆岩石崩落区間の回避



本尊岩・谷花地区全景



道路の直近まで落石が接近(H7の落石)
※落石の重量:約234t



- ・落石の危険がなくなり、安心して通行できるようになった。
(地域住民の声)

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、安全・安心な交通を確保し、道路利用者の評価からも対策効果が認められた。 ⇒対策完了

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 155 国道17号東川口】

Plan

問題の把握と対策立案

■国道17号は横断歩道橋が設置されているが、交差する主要地方道は横断歩道での横断となるため、通学児童が交通島に取り残される構造となっており、安全な歩行空間の確保に課題。

⇒**横断歩道橋を延伸**



Do

対策実施（H25年）



Check

効果の検証

<間接的效果>

◆ 安全な通学路の確保

・川口小学校の通学児童の安全な通学路を確保。



対策前：横断歩道を横断する児童の様子

◆ 冬期歩行者空間の確保

・冬期に除雪不十分な交通島に滞留することがなくなった。



対策前：交通島に溢れる児童の様子

<道路利用者の評価>



ここは全校の約1/3と多くの児童が利用しており、川口小学校の通学路で最も危険な箇所でしたが、対策後は通学児童の交通事故の心配がなくなりました。（川口小学校 教員）

特に危険を感じることなく安全に走行できています。（路線バスドライバー）



Action

進捗状況の判定

■横断歩道橋の延伸により、通学児童の安全・安心な歩行空間を確保し、道路利用者からも対策の効果が認められた。 ⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 150 国道8号米山町】

Plan

問題の把握と対策立案

■米山小学校の通学路であるが、一部区間で歩道が整備されていないため歩道の連続性に欠けており、歩行者の安全な歩行空間の確保に課題。⇒**歩道の新設し、連続性を確保**



選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 0.25件/年
- ・死傷事故率 9.0件/億台km



一部区間で歩道が未整備

Do

対策実施 (H25年)



歩道整備 (H25)

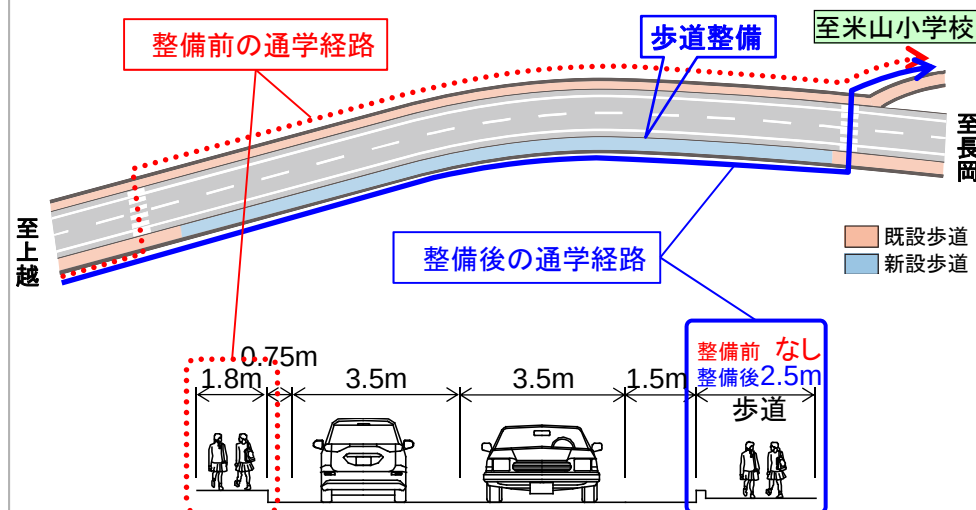
Check

効果の検証

<間接的效果>

◆ 安全な通学路の確保・冬期歩行空間の確保

- ・歩道の連続性を確保したことにより、幅員の広い通学経路を確保。
- ・また、機械除雪可能(幅員2.0m以上)となり、冬期の歩行空間も確保。



<道路利用者の評価>



非常に大型車が多くて、速度も高いところなので、子供達が車と分離する所を歩けるようになり、安全になったと感じます。
(米山小学校 教員)

Action

進捗状況の判定

■歩道整備により、通学児童の安全・安心な歩行空間を確保し、道路利用者からも対策の効果が認められた。⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

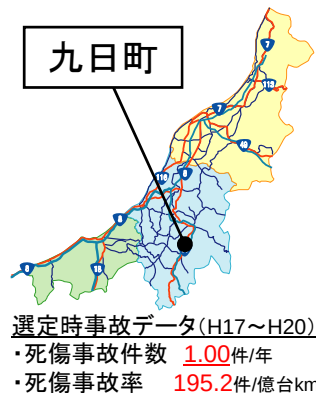
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 199 国道17号九日町】

Plan

問題の把握と対策立案

- 国道17号の歩道幅員が狭隘であるため、通学児童が並行する一般県道を迂回登校しているなど、安全な歩行空間の確保に課題 ⇒ **歩道を拡幅**



Do

対策実施(H25年)



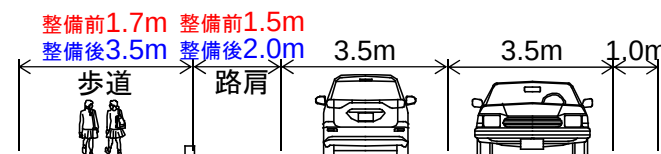
Check

効果の検証

<間接的効果>

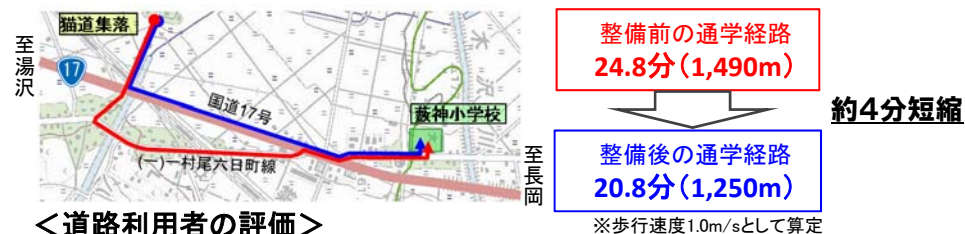
◆安全な通学路の確保・冬期歩行者空間の確保

- ・通学経路の歩道・路肩幅員が広くなり、児童の安全・安心な歩行空間を確保。
- ・また、機械除雪可能(幅員2.0m以上)となり、冬期の歩行空間も確保。



◆通学時間の短縮(児童・保護者の負担軽減)

- ・通学時に迂回の必要がなくなり、通学時間短縮により児童の負担が軽減。
- ・また、冬期に車での送迎の必要がなくなったことにより保護者の負担も軽減。



<道路利用者の評価>



冬も関係なく、年間を通して安全に歩けるようになりました。
 また、見通しの良い歩道なので防犯上の観点でも安心
 できるようになりました。
 (藪神小学校 教員)

特に危険を感じることなく安全に走行できています。
 (路線バスドライバー)

Action

進捗状況の判定

- 歩道拡幅により、通学児童の安全・安心な歩行空間を確保し、道路利用者からも対策の効果が認められた。 ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 69 国道7号 新町交差点～山辺里北交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- T字交差点近傍に接続している乗入れ口への出入り車両が
起因する出合頭事故や、右折待ち車両への追突事故が発生

⇒ **交差点改良(T字交差点→十字交差点)**
右折滞留長の延伸(上り線側)

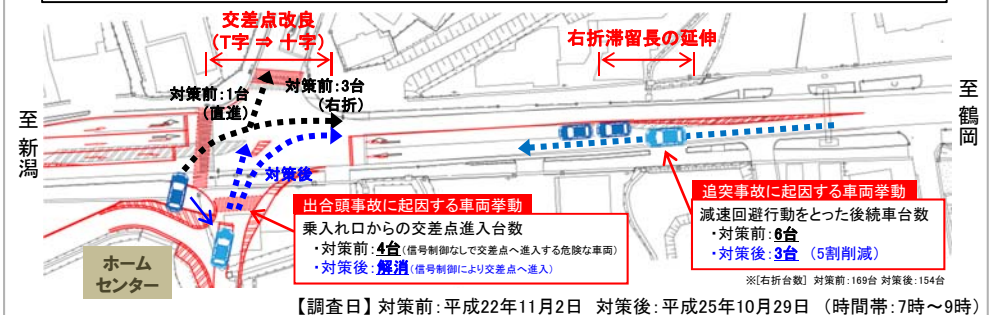


Check

効果の検証

＜危険な車両挙動の変化による評価＞

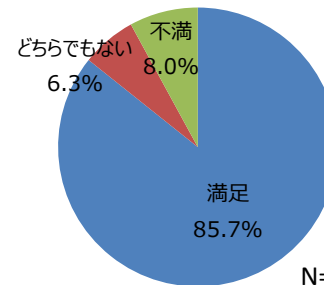
- ・交差点改良により、乗入れ口から交差点に進入する危険な車両が解消
- ・右折滞留長の延伸により、後続車の減速回避行動が減少



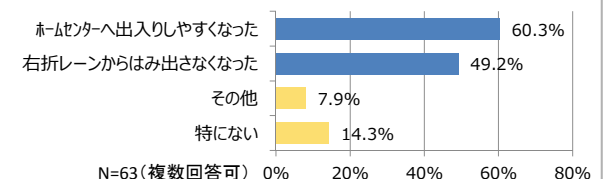
＜道路利用者の評価＞

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価
- ・特に、沿道出入りのしやすさなどについて良い評価を頂いている

◆ 対策の満足度(H25)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・信号現示時間を交通量によって調節できるタイプにしてほしい。
- ・ホームセンターへの出入りは、信号交差点を利用してほしい。等

Do

対策実施(H25年)



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、危険な車両挙動の減少や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 163 須沢】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点隅切部の歩道幅員が狭く、歩行者・自転車の通行、横断待ちの際に支障 ⇒ **歩道拡幅(交差点隅切り部)**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 0.00件/年
 ・死傷事故率 二件/億台km



幅員の狭い歩道(隅切部)

Check

効果の検証

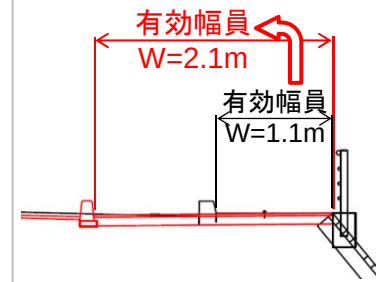
<間接的效果>

- ◆ 安全な通行・横断待ち空間の確保

・歩行者・自転車の通行、横断待ち時の支障を解消。安全性を確保。



【A-A'断面図】



<関係機関の評価>



・拡幅により使い勝手が良くなった。
 ・対策後、バス停利用者の苦情もない。
 (地元関係者 区の役員)

車道に出てくる歩行者や自転車は特におらず、安全に走行できている。
 (路線バスドライバー)



Do

対策実施(H24年)



歩道拡幅
 (交差点隅切り部)
 (H24)

至富山

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業の完了により、歩行者・自転車の安全な通行、横断待ち空間を確保し、道路利用者からの評価においても対策効果が認められた
 ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 246 子不知】

Plan

問題の把握と対策立案

- カーブやアップダウンで前方の視認性不良にも関わらず、車線はみ出し走行車両が多い。正面衝突・車両単独事故も発生 ⇒ **ランブルストリップス、ドットライン設置**



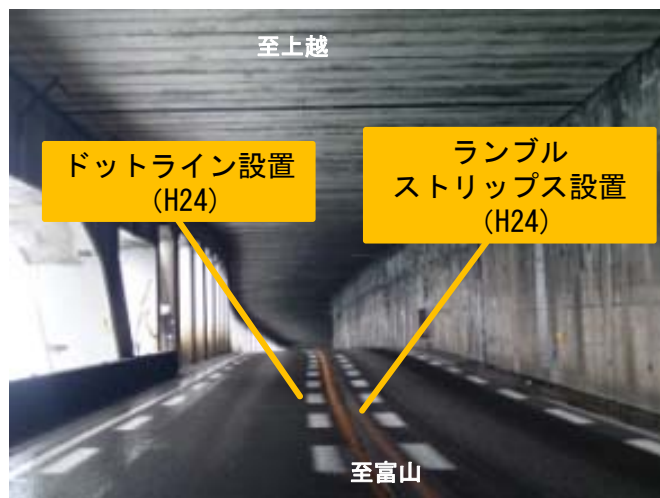
選定時事故データ(H18～H21)
 ・死傷事故件数 **0.50**件/年
 ・死傷事故率 **18.1**件/億台km



カーブ、アップダウンによる
前方視認性不良

Do

対策実施（H24年）



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング（H25）

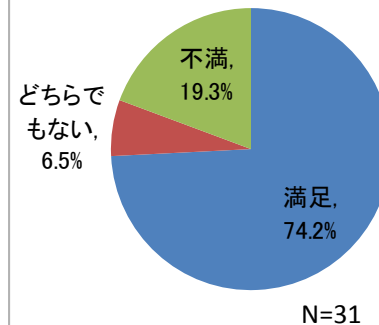


- ・ランブルストリップスの設置により、はみ出しが少なくなっているのではないかとされる。

<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約7割**が満足と評価
- ・特に、対向車線にはみださないように気をつけるようになった、車の速度を下げようになったと回答する方が多かった

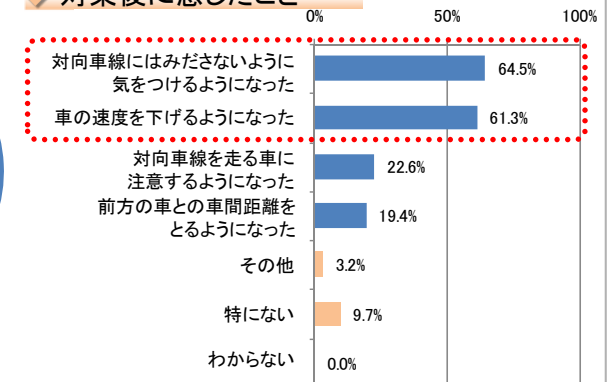
◆ 対策の満足度（H25）



【不満と回答した方の意見】

- ・このような工事をしてもセンターラインをオーバーしてくる車がいる。
- ・スノーシェッド内の走行車線を拡幅して欲しい。等

◆ 対策後に感じたこと



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 248 糸魚川市寺島】

Plan

問題の把握と対策立案

- カーブで前方視認性が悪く、走行速度も高い。追突事故も発生 ⇒ **ドットライン設置**



選定時事故データ(H18～H21)
 ・死傷事故件数 **2.25**件/年
 ・死傷事故率 **94.6**件/億台km



視認性の悪いカーブ区間

Do

対策実施(H24年)



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H25)



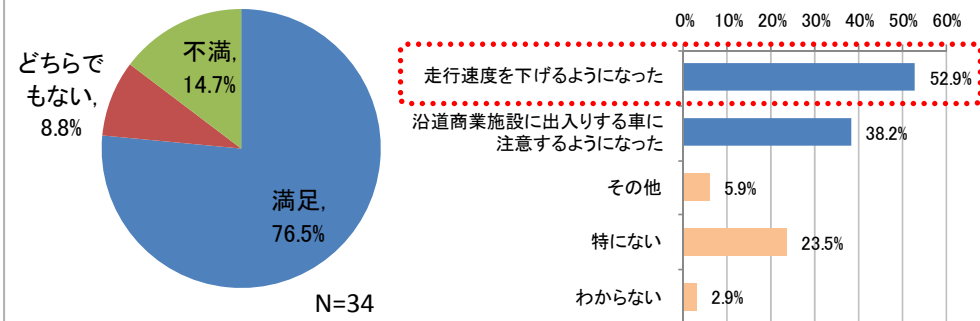
- ・ 少しスピードが落ちているように感じている。
- ・ 施工後、大きな事故はない。

<道路利用者の評価>

- ・ 道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価
- ・ 特に、車の速度を下げるようになったと回答する方が多かった

◆ 対策の満足度(H25)

◆ 対策後に感じたこと



【満足と回答した方の意見】

- ・ 大型車の通行が頻繁なので、こういった安全対策は助かる。
- ・ コストを抑えた効果ある対策と思う。

【不満と回答した方の意見】

- ・ このカーブはいつも怖い。カーブをもう少し緩やかにして欲しい。等

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 249 上越市有間川】

Plan

問題の把握と対策立案

- カーブ部の車線幅が規定より広く、走行軌跡が一定でない。
また、カーブで前方視認性が悪いが、走行速度が高く、
追突事故も発生 ⇒ **車線幅量見直し(外側線の引き直し)、
ドットライン設置**



選定時事故データ(H18～H21)
・死傷事故件数 **0.50**件/年
・死傷事故率 **34.6**件/億台km



カーブによる前方(交差点)視認性不良

Do

対策実施(H24年)

- ・ドットライン設置
- ・車線幅量見直し
(外側線の引き直し)
(H24)



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H25)



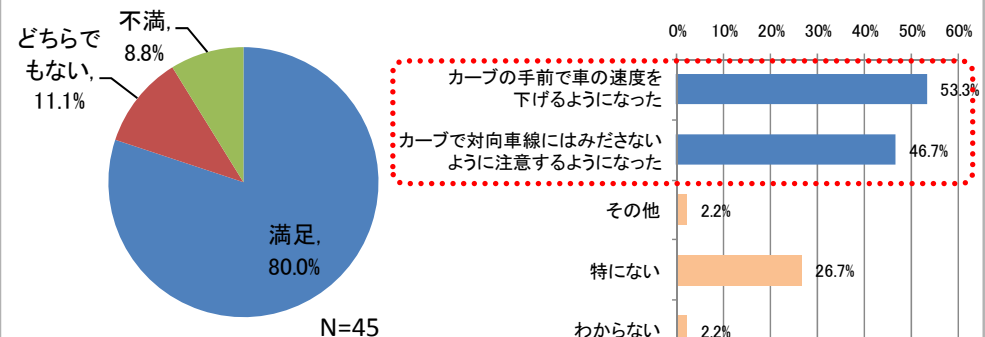
- ・ドットラインにより車線幅員が狭く感じられ、
減速効果が出ている。

<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価
- ・特に、カーブの手前で車の速度を下げるようになった、カーブで対向車線にはみださないように注意するようになったと回答する方が多かった

◆ 対策の満足度(H25)

◆ 対策後に感じたこと



【満足と回答した方の意見】

- ・信号が少なく、速度の高い車が多いので対策の効果がある。
- ・以前より安全な道になったと思う。衝突事故が減るのではないかと期待している。

【不満と回答した方の意見】

- ・カーブの先にある信号機が見えづらい。等

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察や道路利用者からの評価により
対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 251 上越市国府(国府交差点)】

Plan

問題の把握と対策立案

- カーブ・道路脇の樹木で、前方(交差点)視認性が悪く、走行速度も高い。追突事故も発生。
- ⇒ **ドットライン延伸、注意喚起路面標示設置、道路脇樹木**



選定時事故データ(H18～H21)
 ・死傷事故件数 **1.50**件/年
 ・死傷事故率 **231.8**件/億台km



カーブによる前方(交差点)視認性不良

Do

対策実施(H24年)



道路脇樹木の剪定

Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H25)



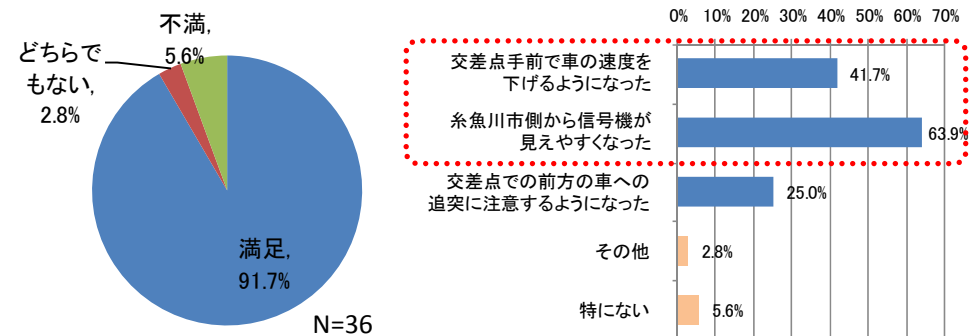
- ・ 剪定により標識や前方の視認性が良くなった。
- ・ ドットライン施工により減速効果がでている。

<道路利用者の評価>

- ・ 道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価
- ・ 特に、交差点手前で車の速度を下げるようになった、糸魚川市側から信号機が見えやすくなったと回答する方が多かった

◆ 対策の満足度(H25)

◆ 対策後に感じたこと



【満足と回答した方の意見】

- ・ 高い速度で交差点にさしかかることが多いので、対策は大変有効。
- ・ 見通しがよくなり走りやすい。

【不満と回答した方の意見】

- ・ 補助信号を設置して欲しい。等

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 252 上下浜交差点～九戸浜交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点付近を頂点として、上下線とも上り勾配で視認性が悪く、走行速度も高い。追突事故等も発生。
⇒ **ドットライン設置、注意喚起標識設置**



選定時事故データ(H18～H21)
・死傷事故件数 **1.25**件/年
・死傷事故率 **232.5**件/億台km



上り勾配の頂点付近で前方視認が悪い交差点

Do

対策実施(H24年)



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H25)

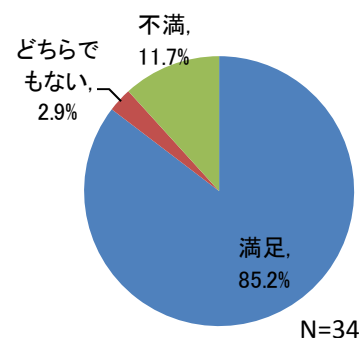


・ドットライン施工により減速効果がでている。

<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価
- ・特に、交差点手前の走行速度を下げるようになった、前方の車との車間距離をとるようになったと回答する方が多かった

◆ 対策の満足度(H25)



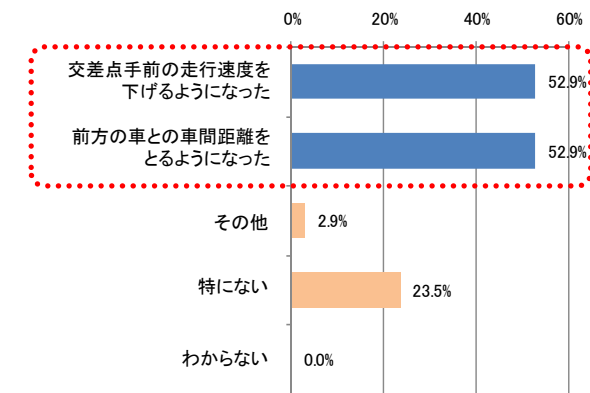
【満足と回答した方の意見】

- ・スピードが控えられるようになった。
- ・直線が多い区間で、速い速度の車が多いため、対策は大変有効だと思う。

【不満と回答した方の意見】

- ・大型車が高い速度で走っていたりするので、もっとスピードを落とさせる工夫が必要。等

◆ 対策後に感じたこと



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察や道路利用者からの評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**