

1. 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. 41 吉田東町～若生町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 沿道の商業施設などへ出入する車両も多く、前方車両の減速・停止に後続車に対応できず追突事故が発生

⇒**ドットライン・注意喚起路面標示設置**



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 **220.3**件/億台km

沿道出入時などに追突事故の危険

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン
 注意喚起路面標示 (H26)

Check

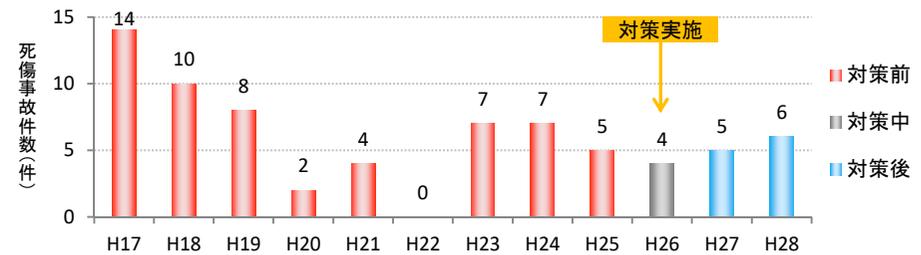
効果の検証

<事故データによる評価>

- 対策実施後、死傷事故は減少。
 (対策前8.50件/年→対策後5.50件/年 **35%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」に非該当。
- 卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

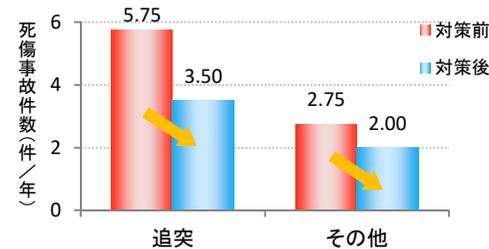
※H28は暫定値



対策前平均
8.50件/年

対策後平均
5.50件/年

◆ 卓越事故の事故件数変化



◆ 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	101.6

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 46 押付】

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い長い直線区間で速度が高く、速度超過や漫然運転により、交差点で減速・停止する前方車両に、後続車が対応できず追突事故が発生 ⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示設置**



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 **199.0**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン
 注意喚起路面標示 (H26)

至 燕市

Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
 (対策前2.75件/年→対策後0.50件/年 **82%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」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

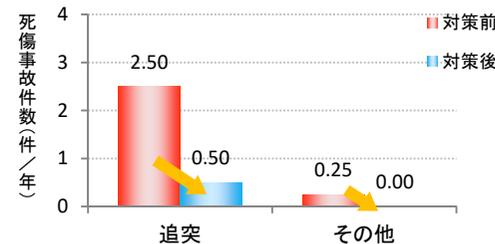
※H28は暫定値



対策前平均
2.75件/年

対策後平均
0.50件/年

◆ 卓越事故の事故件数変化



◆ 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	39.7

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 47 曾根交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い長い直線区間で速度が高く、速度超過や漫然運転により、交差点や沿道乗り入れのため減速・停止する前方車両に、後続車に対応できず追突事故が発生

⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示設置**



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 **2.50**件/年
 ・死傷事故率 **284.3**件/億台km

交差点手前などで追突事故が発生

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン
 注意喚起路面標示 (H26)

Check

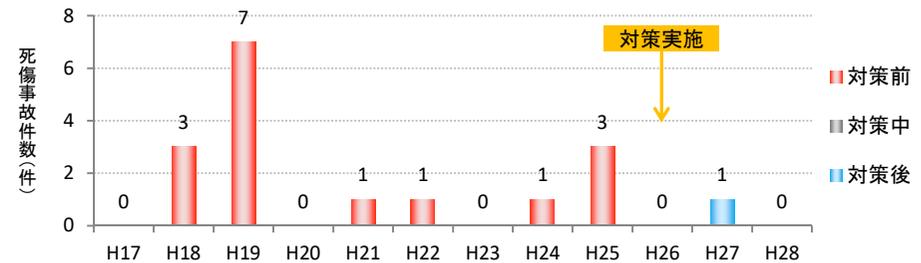
効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
 (対策前2.50件/年→対策後0.50件/年 **80%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」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

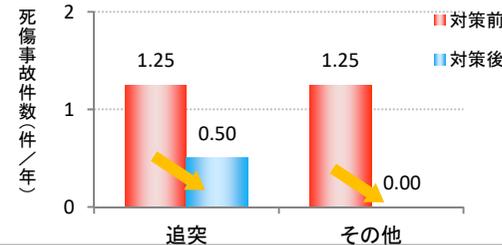
※H28は暫定値



対策前平均
2.50件/年

対策後平均
0.50件/年

◆ 卓越事故の事故件数変化



◆ 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	62.0

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 172 三日市～上館三差路交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 沿道の商業施設や交差道路などへ出入する車両も多く、前方車両の減速・停止に後続車に対応できず追突事故が発生
⇒**右折車線・中央ゼブラ帯設置**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **2.25**件/年
 ・死傷事故率 **118.1**件/億台km

沿道出入時などに追突事故の危険

Do

対策実施 (H26年)



Check

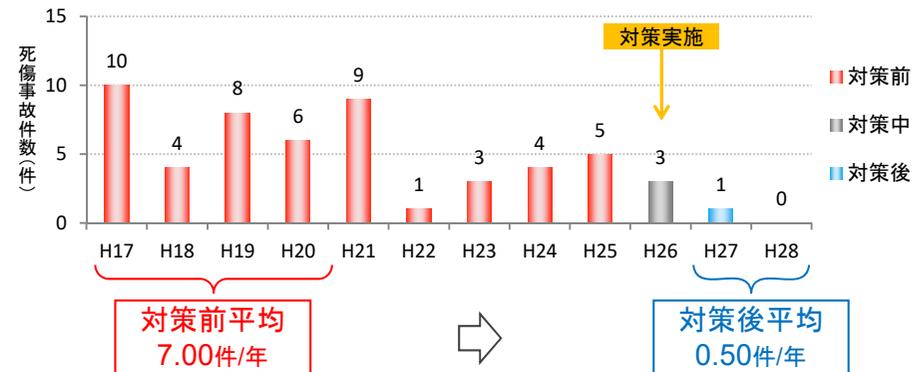
効果の検証

<事故データによる評価>

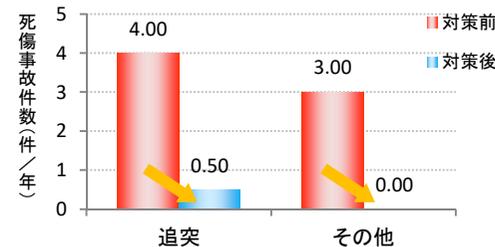
- 対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前7.00件/年→対策後0.50件/年 **93%減少**)
- 対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に非該当。
- 卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

※H28は暫定値



◆ 卓越事故の事故件数変化



◆ 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	00.0

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 218 城北町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交通量の多い交差点であり、沿道には商業施設も多く、交差点や沿道乗り入れのため減速・停止する前方車両に、後続車に対応できず追突事故が発生 ⇒ **ドットライン設置**

城北町交差点



選定時事故データ(H18~H21)

- ・死傷事故件数 **3.00**件/年
- ・死傷事故率 **322.9**件/億台km



至 聖籠町

至 胎内市

交差点手前などで追突事故が発生

Do

対策実施 (H26年)



Check

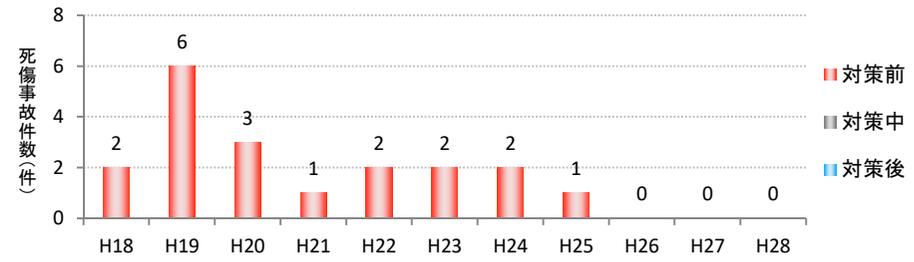
効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前3.00件/年→対策後0.00件/年 **100%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」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

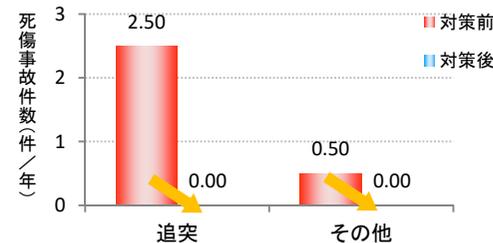
※H28は暫定値



対策前平均
3.00件/年

対策後平均
0.00件/年

◆ 卓越事故の事故件数変化



◆ 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	00.0

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 88 国道8号 新組北交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点手前の長い直線区間が速度超過を引き起こし、交差点直近の合流での急減速・停止により追突事故が発生。
- 下り線は下り勾配での速度超過により減速・急停止が発生。
⇒**ドットライン、注意喚起路面標示**



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 **2.25**件/年
 ・死傷事故率 **116.9**億台km

長い直線、下り勾配により
速度超過を誘発

至 見附市

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン
(H26)

注意喚起路面標示
「追突注意」
(H26)

至 見附市

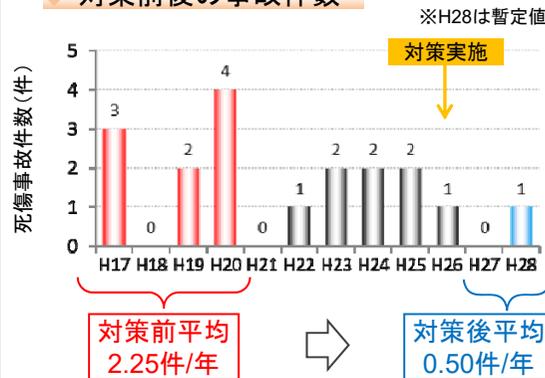
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(2.25件/年→0.50件/年 **78%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は、対策後**減少**。物損事故が対策後も**多発**。

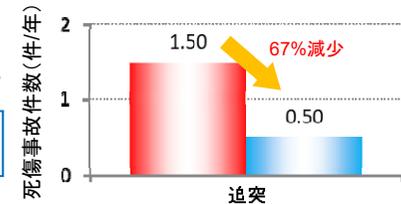
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	28.9

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (H29)



・死傷事故は減少したが、物損事故がまだ多い状況のため、経過観察がよい。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しないが、物損事故が対策後も依然として多い。⇒**経過観察**

1. 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. 100 国道8号 東柳田～東柳田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 沿道に施設が立ち並び、出入り車両の影響により急な減速・停止が発生し、追突事故が発生。
- 特に、右折待ち車両の影響が大きい。
⇒**ドットライン、注意喚起路面標示**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **2.25**件/年
 ・死傷事故率 **246.5**件/億台km

沿道施設が連担し、出入車両の影響による急減速が発生

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。
(4.00件/年→0.00件/年 **100%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は、対策後**発生していない**。

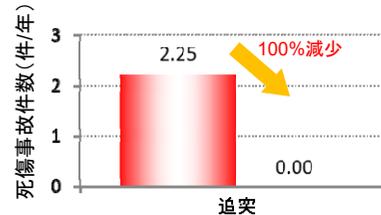
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.0	0.0

◆ 卓越事故の事故件数変化



Do

対策実施 (H26年)



ドットライン (H26)

注意喚起路面標示
「追突注意」
(H26)

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H29)



- ・ドットラインを連続で設置するのではなく、所々に設置するのは効果的な対策だったといえる。
- ・事故も減少しており、効果があったといえる。追加対策は必要ない。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 102 国道8号 幸町交差点付近】

Plan

問題の把握と対策立案

■沿道に施設が立ち並び、出入車両が関連する出会い頭事故が発生する他、出入車両の影響により急な減速・停止が発生し、追突事故が発生。 ⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示**



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 3.25件/年
 ・死傷事故率 215.7件/億台km

沿道施設が連坦し、出入車両の影響による急減速が発生

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン (H26)

注意喚起路面標示「前方注意」 (H26)

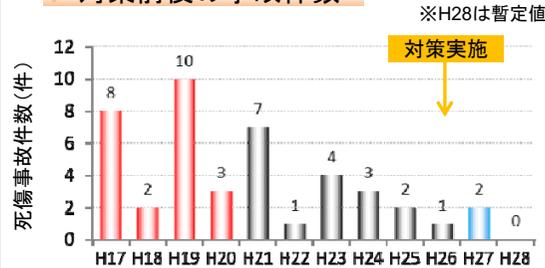
Check

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。
(5.75件/年→1.00件/年 **82.6%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故、沿道乗入事故は、対策後**減少**。

◆ 対策前後の事故件数



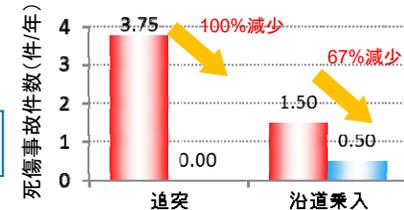
対策前平均
5.75件/年

対策後平均
1.00件/年

◆ 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	36.2

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (H29)



・ドットラインを連続で設置するのではなく、所々に設置するのは効果的な対策だったといえる。
 ・追加対策は必要ない

Action

進捗状況の判定

■卓越していた追突事故や沿道乗入事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 283 国道8号 新組南交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 交差点手前の長い直線区間が速度超過・漫然運転を誘発し、追突事故が発生。
 - 交差点規模が大きく、交通量が多いため、対向直進車の間隙を縫った無理な右折を行い事故が発生。
- ⇒**ドットライン延伸、右折誘導線**



長い直線区間が
速度超過や漫然運転を誘発

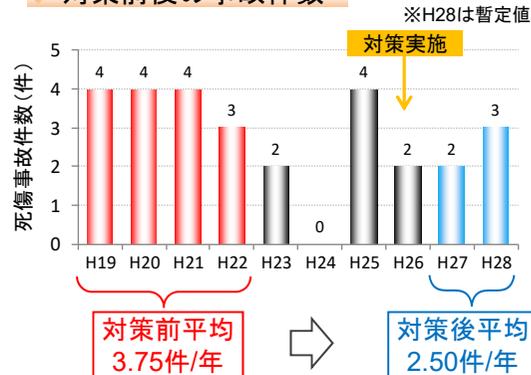
選定時事故データ(H19~H22)
 ・死傷事故件数 3.75件/年
 ・死傷事故率 194.8件/億台km

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。
(3.75件/年→2.50件/年 **33.3%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**。
- ・卓越していた追突事故は対策後**減少**、右折時事故は対策後**増加**。

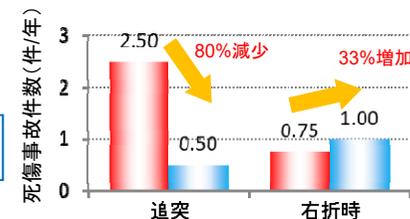
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
2.50	144.5

◆ 卓越事故の事故件数変化



Do 対策実施(H26年)



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H29)



- ・実施した対策は効果があったといえる。
- ・しかし、物損事故が依然として多い状況のため、経過観察がよい。

Action 進捗状況の判定

- 卓越事故のうち追突事故と、区間全体の死傷事故件数は減少したが、右折時事故は増加し、「事故データに基づく選定条件」に該当。
⇒経過観察

1. 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. 116 国道17号 十日町字宮田地先～虫野交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点手前の長い直線区間が速度超過・漫然運転を誘発し、注意力低下により急な減速・停止が発生し、追突事故が発生。
⇒ **信号移設、交差点改良**



長い直線により速度超過を誘発

選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 3.25件/年
 ・死傷事故率 210.3件/億台km

Do

対策実施 (H26年)



交差点改良 (H26)

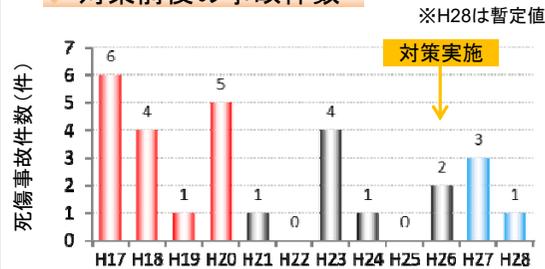
Check

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。
(4.00件/年→2.00件/年 **50%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は対策後**減少**したが、虫野交差点で追突事故が多発。

◆ 対策前後の事故件数



対策前平均
4.00件/年

対策後平均
2.00件/年

◆ 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	75.8

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (H29)



- ・信号移設した地点では事故が減少したが、隣接する虫野交差点で追突事故が多発している。
- ・虫野交差点において、追加対策の必要がある。

Action

進捗状況の判定

- 区間全体では事故が減少したが、虫野交差点では対策後も追突事故が多発
- 虫野交差点で、追突事故に対する対策が必要 ⇒ **要追加対策**

1. 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. 119 国道17号 堀之内庁舎前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■緩やかな曲線区間中の交差点で、上下線とも走行速度が高いため、急減速・急停止が発生し、追突事故が発生。

⇒ **減速路面標示、注意喚起路面標示**



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 **2.25**件/年
 ・死傷事故率 **335.9**件/億台km

緩やかな曲線区間により
走行速度が高い

Do

対策実施 (H26年)



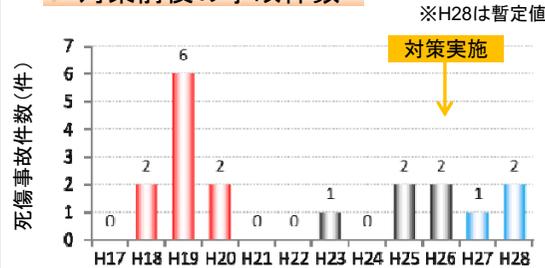
Check

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。
(2.50件/年→1.50件/年 **40%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は、対策後**変化なし**、横断中事故は対策後**減少**。

◆ 対策前後の事故件数



対策前平均
2.50件/年

対策後平均
1.50件/年

◆ 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	274.2

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (H29)



・最近では死傷事故は発生しておらず、追加対策の必要もない。

Action

進捗状況の判定

■卓越事故のうち、追突事故件数は対策前後で変わっていないが、横断歩道上事故は減少、区間全体の死傷事故件数も減少しており、事故データに基づく選定条件」にも該当しない。 ⇒ **対策完了**

1. 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. 121 国道17号 高梨交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

■サグ部の交差点のため、上下線とも走行速度が高い。特に下り線の走行速度が高く、カーブ区間で交差点の認識が遅れるため、急減速・急停止が発生しやすく、追突事故が発生。

⇒ **注意喚起路面標示、減速指導線**



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 582.2件/億台km

サグ部の交差点のため、走行速度が高い

Do 対策実施 (H26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。
(3.00件/年→0.00件/年 **100%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は、対策後**発生していない**。

◆ 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



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H29)



- ・最近では軽微な物損事故が発生したのみで、追加対策の必要はない。
- ・経過は順調に推移しており、効果があったといってよい。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 287 国道17号 塩沢】

Plan

問題の把握と対策立案

■沿道施設出入車両の急な減速・停止、無理な本線合流が影響し、沿道施設出入口付近で事故が発生。

⇒**ドットライン、注意喚起看板**



沿道施設出入口付近で事故が発生

選定時事故データ(H19~H22)

- ・死傷事故件数 **2.25**件/年
- ・死傷事故率 **170.9**件/億台km

Do

対策実施 (H26年)



注意喚起看板
「出入車両注意！」
(H26)

ドットライン (H26)

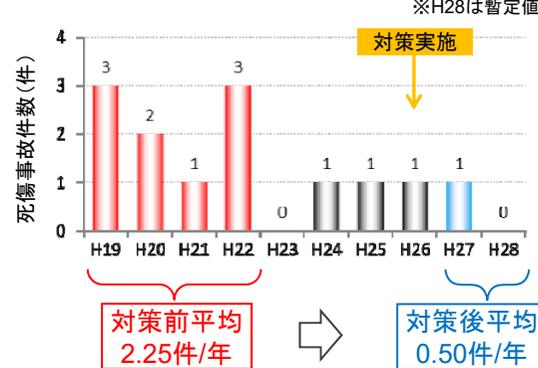
Check

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。
(2.25件/年→0.50件/年 **77.8%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**非該当**。
- ・卓越していた沿道乗入事故は、対策後**発生していない**。

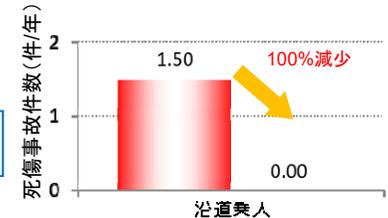
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	38.5

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (H29)



- ・対策後に横断中事故が発生したが、軽微なものなので対策をするほどのものではない。
- ・追加対策は必要ない。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた沿道乗入事故をはじめ、区間全体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**

1. 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. 300 富岡東下り線オフランプ】

Plan

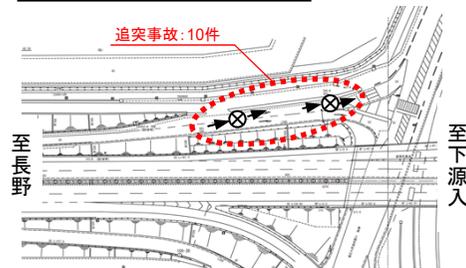
問題の把握と対策立案

■導流路の分岐点は一時停止制御となっている。下り勾配で速度が高くなりやすく、前方車両の減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。

⇒**ドットライン、減速指導標示、注意喚起路面標示**



対策前事故発生状況



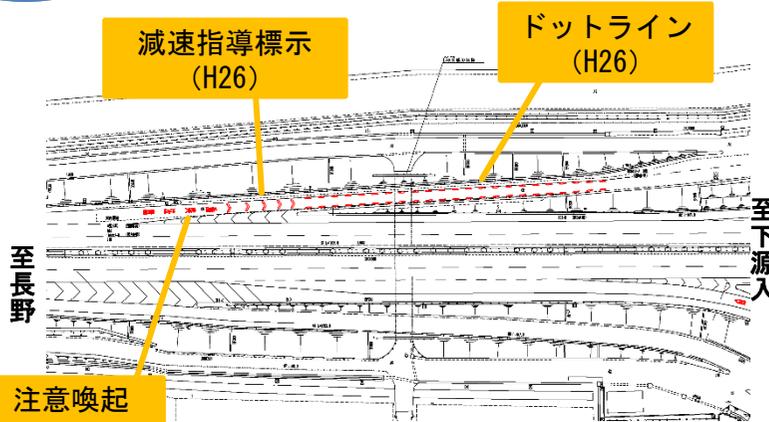
対策前は追突事故が多発

選定時事故データ(H19~H22)

- ・死傷事故件数 **2.50**件/年
- ・死傷事故率 **170.1**件/億台km

Do

対策実施 (H26年)



注意喚起路面標示 (H26)

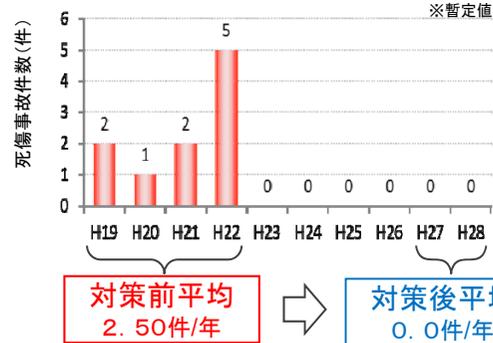
Check

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。(2.50/年→0.0件/年 **100%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」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

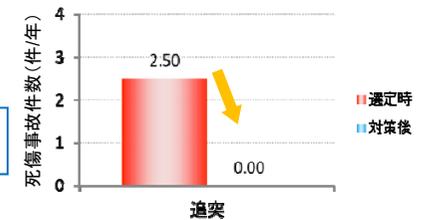
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.0	0.0

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H28)



・事故件数の減少より、効果があったと認められる。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体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**

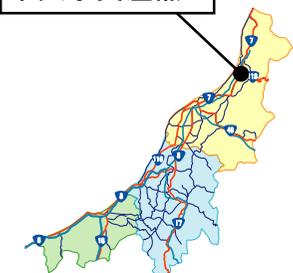
2. 地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 272 国道7号 十文字交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 見通しの良い長い直線区間で速度が高く、速度超過や漫然運転により、交差点で減速・停止する前方車両に、後続車に対応できず追突事故が発生 ⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示設置**

十文字交差点



選定時事故データ(H18~H21)
 ・死傷事故件数 **1.75**件/年
 ・死傷事故率 **246.8**件/億台km



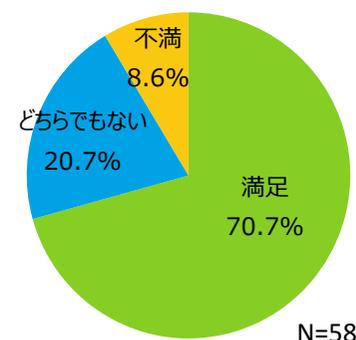
交差点手前での追突事故が発生

Check 効果の検証

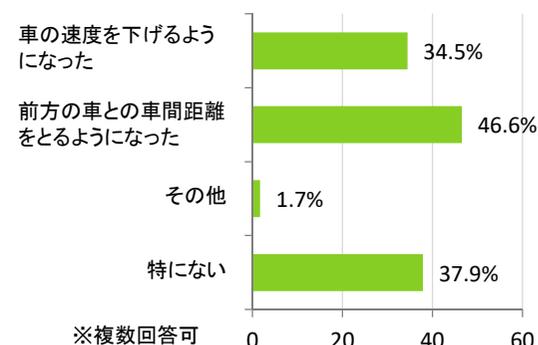
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約7割**が満足と評価
- ・特に、前方の車両に対する注意力の向上について高く評価

◆ 対策の満足度(H29)



◆ 対策後に感じたこと



<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、対策後に大きな問題が生じていないことを確認。

◆ 村上警察署ヒアリング(H30年2月)



・対策後は、大きな事故も発生しておらず、効果が出ていると思う。

Do 対策実施(H28年)



ドットライン
注意喚起路面標示 (H28)

至 関川村

Action 進捗状況の判定

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

2. 地域の声に基づく選定箇所

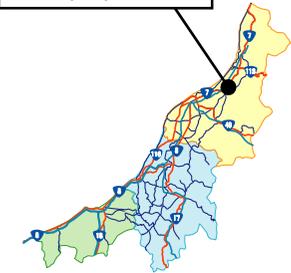
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 328 国道7号 舟入(三)交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交通量の多い交差点であり、渋滞や滞留の影響により、減速・停止する前方車両に、後続車に対応できず追突事故が発生
⇒**車線拡幅(新発田拡幅)**

舟入(三)交差点



選定時事故データ(H23~H26)

- 死傷事故件数 **1.50**件/年
- 死傷事故率 **177.1**件/億台km



渋滞・滞留による追突事故の危険

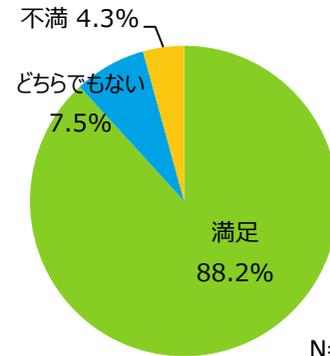
Check

効果の検証

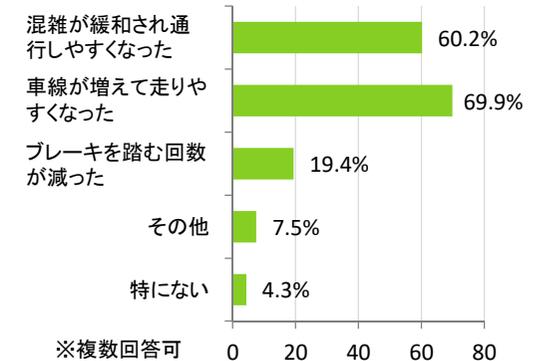
<道路利用者の評価>

- 道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価
- 特に、混雑解消や走りやすさの向上について高く評価

◆ 対策の満足度(H29)



◆ 対策後に感じたこと



<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、近年に死亡事故が発生していることを把握。

◆ 新発田警察署ヒアリング(H30年2月)



- 新発田拡幅による混雑緩和等の効果は出ていると考えている。
- しかし、H29年に交差点付近で自転車関連の死亡事故が発生しており、スピード抑制対策や自転車通行に関する安全対策が必要ではないかと考えている。

Do

対策実施(H28年)



車線拡幅
[新発田拡幅]
(H28)

Action

進捗状況の判定

- 道路利用者から一定の評価は得られているが、対策後に周辺区間で死亡事故が発生 ⇒**経過観察**

2. 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. 109 国道17号 八木沢トンネル】

Plan

問題の把握と対策立案

- 道路利用者アンケートにおいて、「トンネル前後の勾配、カーブが急で、見通しが悪く危険」、「トンネルが狭く暗いため危険」との意見。
- 上り線では、急な下り勾配により走行速度が高く、路面凍結によるスリップのため停止できず追突事故が発生。
⇒**ドットライン、注意喚起路面標示設置**



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 **0.0**件/億台km



長い直線区間

Do

対策実施 (H28年)



ドットライン
(H28)

注意喚起路面標示
「速度落せ」
(H28)

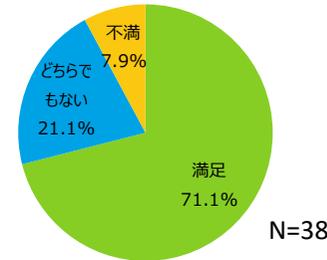
Check

効果の検証

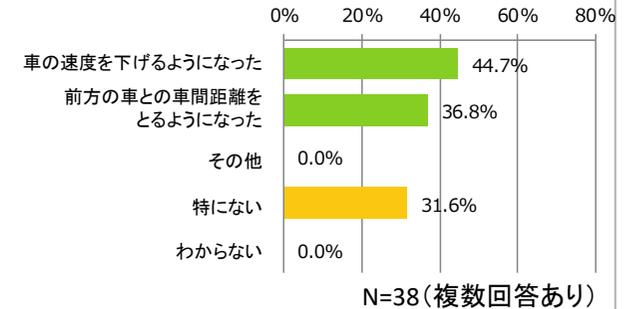
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**7割以上**が満足と評価

◆ 対策の満足度 (H28)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・ドットラインは効果が低いと思う
- ・雪が降ればわからない

<所轄警察による評価>



- ・H29年は事故は発生していない。
- ・効果はあったといえる。追加対策は必要ない。

Action

進捗状況の判定

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

2. 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. 273 国道8号 高瀬町入口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 従道路に信号機がなく、無理な交差点進入による出合頭事故が発生。
 - 見通しの良い区間のため速度超過・漫然運転を誘発し、前方車両の急な減速・停止に後続車の対応が遅れ、追突事故が発生。
- ⇒ **交差点改良**



選定時事故データ(H18~H21)
 ・死傷事故件数 **1.00**件/年
 ・死傷事故率 **59.3**件/億台km

従道路に信号なく、無理な交差点進入誘発

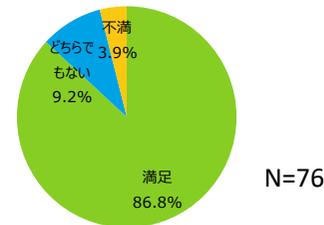
Check

効果の検証

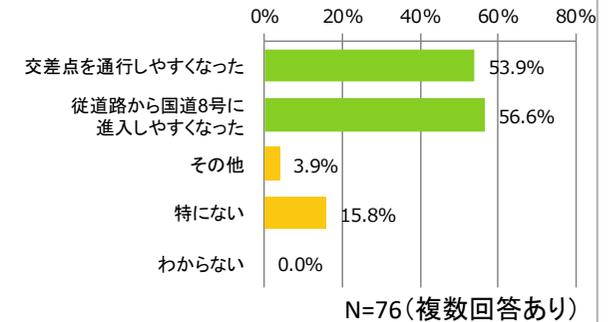
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**8割以上**が満足と評価

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・通行しにくくなった
- ・感知式信号が欲しい

<所轄警察による評価>



・最近では死傷事故の発生はなく、対策によっていい道路になったと思う。

Do

対策実施(H28年)



Action

進捗状況の判定

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

2. 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. 295 国道116号川西交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 直線区間で下り勾配のため速度超過・漫然運転を誘発し、前方車両の急な減速・停止に後続車の対応が遅れ、追突事故が発生。
⇒注意喚起路面標示(追突注意)



長い直線区間で速度超過・漫然運転

選定時事故データ(H19~H22)
 ・死傷事故件数 **1.00**件/年
 ・死傷事故率 **276.8**件/億台km

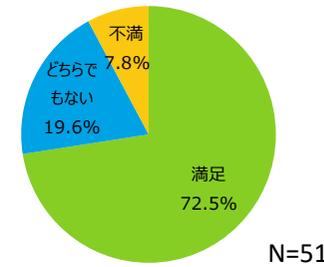
Check

効果の検証

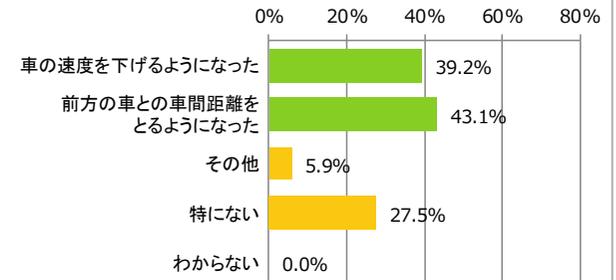
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**7割以上**が満足と評価

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・スピードを出している車が多いので、まずはそちらをどうにかすべき
- ・路面の注意喚起は雪などの状況で見えづらいのもっと工夫が必要だと思う

<所轄警察による評価>



・対策後事故は発生しておらず、追加対策は必要ない。

Do

対策実施 (H28年)



注意喚起路面標示 (H28)

Action

進捗状況の判定

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

2. 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. 314 国道17号 石打観光口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点手前の長い直線区間が速度超過や漫然運転を引き起こし、前方車両の急な減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。
⇒**ドットライン、注意喚起看板(追突注意)**



長い直線区間で速度超過・漫然運転

選定時事故データ(H21~H24)
 ・死傷事故件数 **0.50**件/年
 ・死傷事故率 **103.9**件/億台km

Do

対策実施 (H28年)



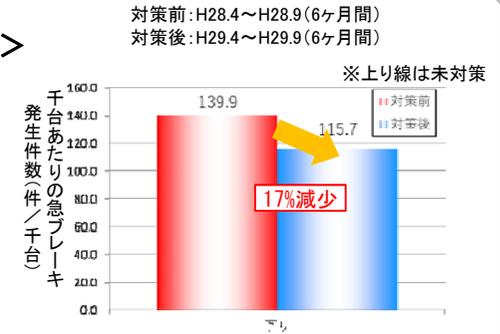
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

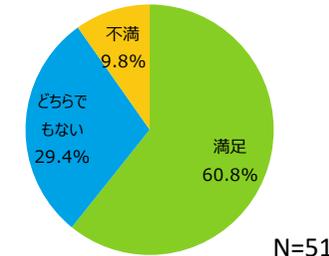
- ・対策実施後、石打観光口交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少。(下り**17%減少**)



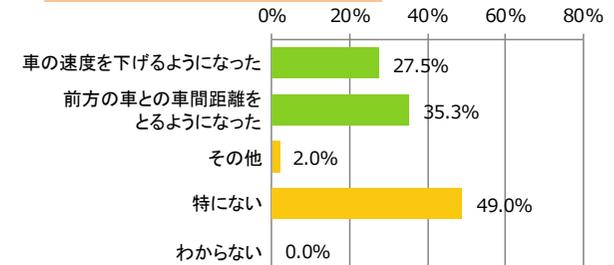
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**6割以上**が満足と評価

◆対策の満足度(H28)



◆対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・注意喚起する電光板みたいな物がほしい
- ・降雪があればわからない

<所轄警察による評価>



- ・H29年は事故は発生していない。
- ・ドットライン設置により事故は減少しているので、追加対策は必要ない。

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、車両挙動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. 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. 317 国道116号 小木番場交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 閑散時は半感应式信号であるため走行速度が高くなりやすく、交差点停止車両に気付くのが遅れ、追突事故が発生。
- 下り線は交差点手前の無信号区間が長く、漫然運転を誘発しやすい。

⇒**ドットライン、注意喚起路面標示(追突注意)、自発光文字表示板**



小木番場
交差点



至 柏崎

至 新潟

選定時事故データ(H21~H24)

- ・死傷事故件数 **0.50**件/年
- ・死傷事故率 **140.8**件/億台km

無信号区間が長く漫然運転を誘発

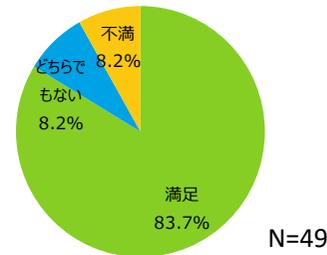
Check

効果の検証

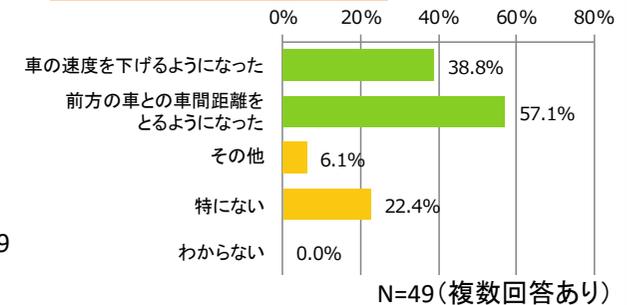
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**8割以上**が満足と評価

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・ドットラインは、あまり効果がないように思う。凸凹をつけるなど、体感的に感じるものの方が良い
- ・R116は全体的に流れが早い為、部分的に対策しても効果がないように感じる

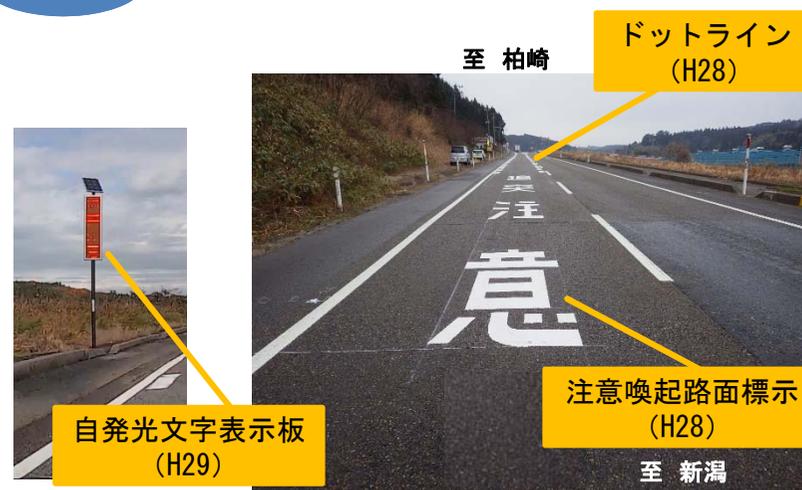
<所轄警察による評価>



- ・地元からの要望により、朝の通勤時間帯は通常の定周期の信号制御とした交差点である。
- ・対策後事故は発生しておらず、信号を定周期とした後は住民からの苦情もない。追加対策は必要ない。

Do

対策実施(H28年)



ドットライン
(H28)

至 柏崎

注意喚起路面標示
(H28)

自発光文字表示板
(H29)

至 新潟

Action

進捗状況の判定

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

2. 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. 322 国道17号 塩沢道路ステーション前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■交差点中心がクレストのため視認性が悪く、右折ギャップを見誤った車両が対向車に影響を与え、追突事故が発生。

⇒**注意喚起路面標示(追突注意)**



交差点中心がクレストのため視認性が悪い



選定時事故データ(H22~H25)
 ・死傷事故件数 **0.75**件/年
 ・死傷事故率 **155.9**件/億台km

至 湯沢

Do

対策実施 (H28年)



注意喚起路面標示
(H28)

至 湯沢

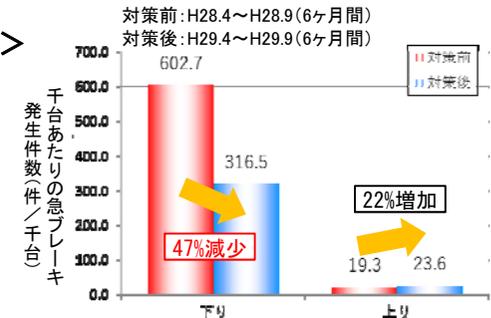
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

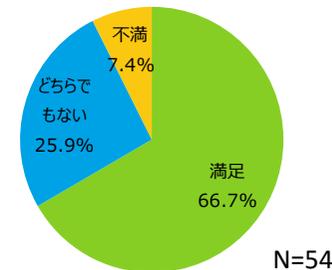
・対策実施後、塩沢道路ステーション前交差点で発生していた下り線急ブレーキ件数が減少
(下り**47%減少**、上りは**22%増加**)



<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

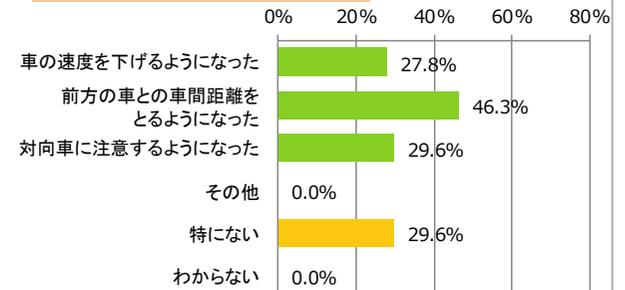
◆対策の満足度 (H28)



【不満と回答した方の意見】

- ・電光表示で注意を促すべき
- ・道路の道幅や右折レーンの整備などしてもらいたい

◆対策後に感じたこと



<所轄警察による評価>



- ・H29年は事故は発生していない。
- ・路面標示設置により事故は減少しているので、追加対策は必要ない。

Action

進捗状況の判定

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

2. 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. 136 国道8号 藤崎集落～能生大橋西詰交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 視界の開けた海沿いの区間であることから速度超過・漫然運転を誘発、前方車両の減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。
 - 区間内に存在する急カーブに高い速度で到達し、曲がり切れずに車線を逸脱し、正面衝突・車両単独事故が発生。
- ⇒**ドットライン、注意喚起路面標示、減速指導標示**

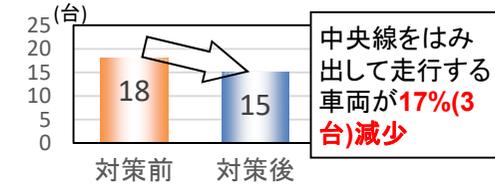


Check

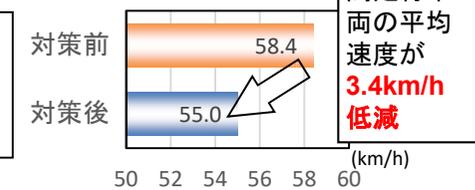
効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆ 中央線をはみ出し台数



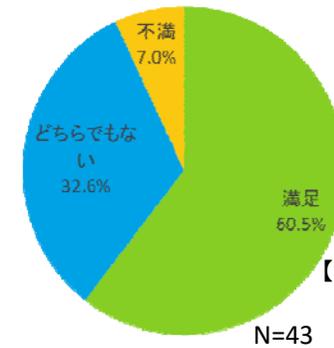
◆ 平均走行速度



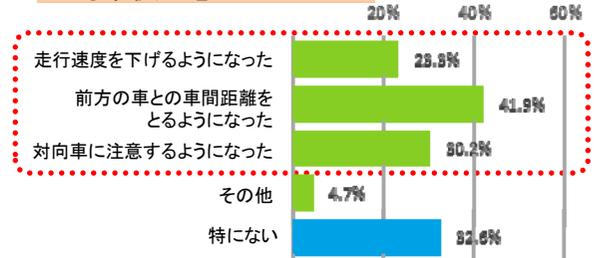
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約6割**が満足と評価

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・慣れた車ばかりでありあまり効果がない。
- ・後続車が無理な追い越しを行うことが度々ある。
- ・弁天橋の交差点付近はカーブで見通しが悪い。

<所轄警察による評価>



- ・対策後、区間の車両走行速度は低下したように感じられる。
- ・対策後、事故は減少しており安全性が向上したと考えられる。

Do

対策実施 (H29年)



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. 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. 76 国道7号 勝木駅前交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 新潟市側から鶴岡市側へ向かうカーブの先に交差点があり、見通しが悪く、交差点で停止・滞留している車の確認が遅れて追突事故などが発生
⇒**カーブ改良・右折車線設置**



カーブ先の交差点で追突事故の危険

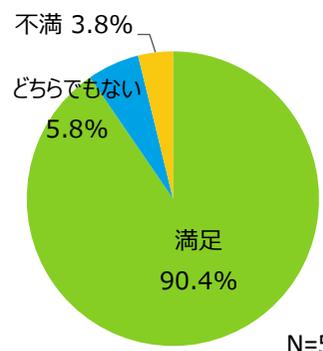
選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 **0.50**件/年
 ・死傷事故率 **235.5**件/億台km

Check 効果の検証

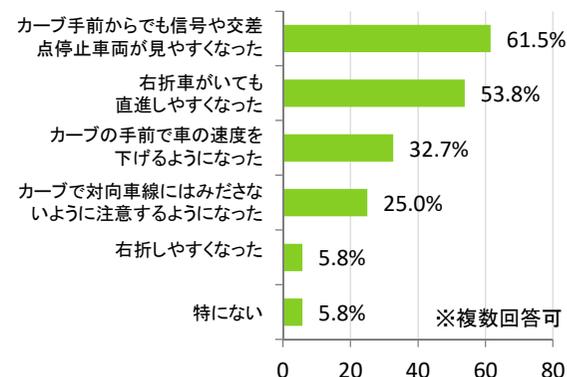
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価
- ・特に、信号や停止車両など、交差点の見やすさの改善について高く評価

◆ 対策の満足度(H29)



◆ 対策後に感じたこと



<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、対策後に大きな問題が生じていないことを確認。

◆ 村上警察署ヒアリング(H30年1月)



・対策前はカーブがきつくて、カーブ先にある交差点の見通しが悪かったが、対策後はカーブも緩やかになり、カーブ先の見通しが良くなった。

Do 対策実施(H28年)



カーブ改良(H28)

右折車線設置(H28)

Action 進捗状況の判定

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