

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. 16 国道7号 柳都大橋北詰交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 柳都大橋から交差点に向かって下り勾配となっているため、速度超過を誘発しやすく、交差点手前で減速・停止する前方車両に対応できず追突事故が発生 ⇒ **ドットライン設置**



柳都大橋
北詰交差点



至 古町通

至 万代

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 **405.2**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施(H27年)



至 古町通

ドットライン(H27)

至 万代

Check

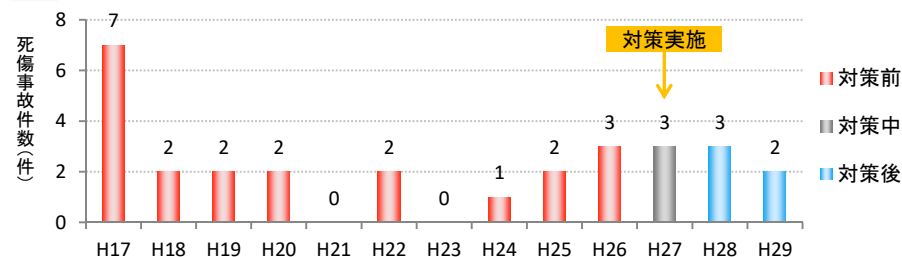
効果の検証

<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3.25件/年→対策後2.50件/年 **23%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**減少**、その他の事故(右折事故等)が**増加**。

◆対策前後の事故件数

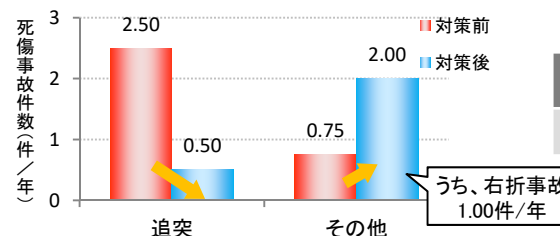
※H29は暫定値



対策前平均
3.25件/年

対策後平均
2.50件/年

◆卓越事故の事故件数変化



うち、右折事故
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)
2.50	294.2

Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故や追突事故は減少したが、依然、「事故データに基づく選定条件」に該当する。 ⇒ **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. 20 国道8号 山田～中山田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 市街地部で交通量が多いため、交差点等で渋滞・滞留が発生しているが、後続車の前方不注意等により、交差点手前で減速・停止する前方車両に対応できず追突事故が発生

⇒ **自発光式注意喚起表示板設置**



選定時事故データ(H17～H20)

- 死傷事故件数 4.75件/年
- 死傷事故率 162.6件/億台km



交差点周辺での追突事故が発生

Do

対策実施 (H27年)



自発光式注意喚起
表示板設置 (H27)

至 新潟市南区

Check

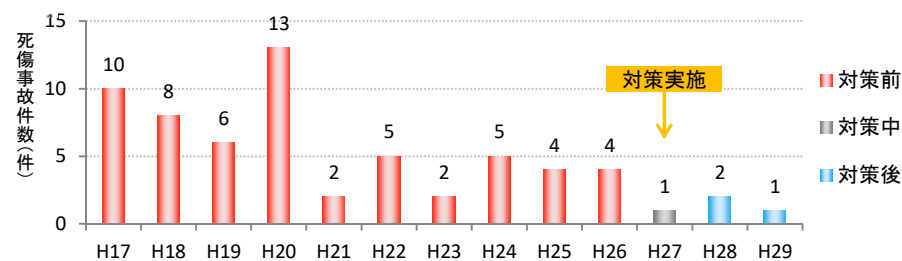
効果の検証

<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9.25件/年→対策後1.50件/年 **84%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

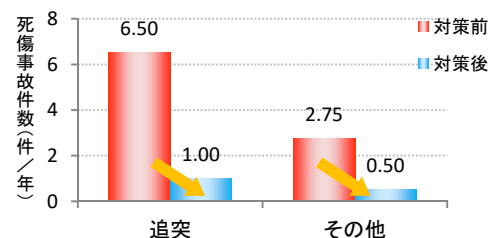
※H29は暫定値



対策前平均
9.25件/年

対策後平均
1.50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	19.3

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**

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. 26 国道8号 戸頭】

Plan

問題の把握と対策立案

- 市街地部の端部に位置する交差点で、前後が直線区間であるため、速度超過や漫然運転を誘発しやすく、交差点手前で減速・停止する前方車両に対応できず追突事故が発生

⇒ **バイパス(白根バイパス)整備**



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 121.4件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施(H27年)

白根バイパス整備
(H27:一部区間開通)



Check

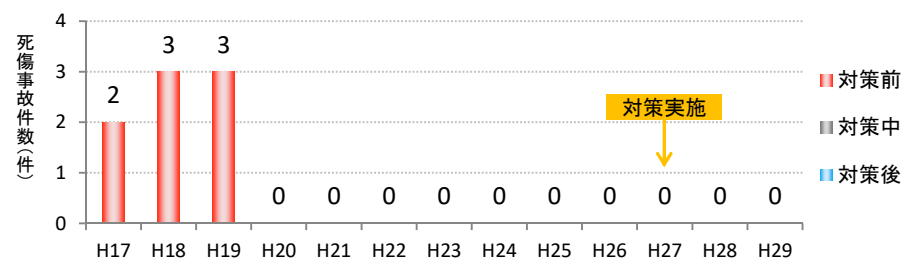
効果の検証

<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2.00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

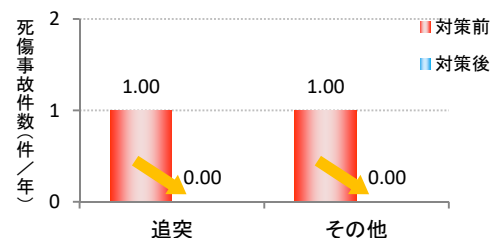
※H29は暫定値



対策前平均
2.00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	0.0

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**

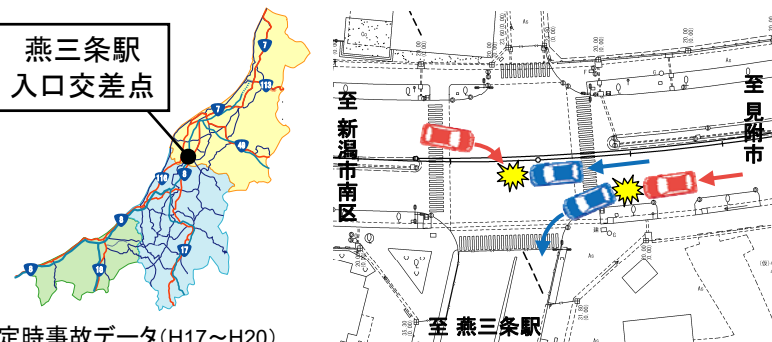
1. 事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 28 燕三条駅入口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 市街地部のカーブ区間に位置する交差点で、燕三条駅方向への左折車の影響による追突事故や、見通しの悪い交差点内での右折事故などが発生 ⇒ **左折車線、右折分離ゼブラ帯設置**



選定時事故データ(H17~H20)

- 死傷事故件数 4.00件/年
- 死傷事故率 361.6件/億台km

交差点で追突事故や右折事故が発生

Do

対策実施 (H27年)



Check

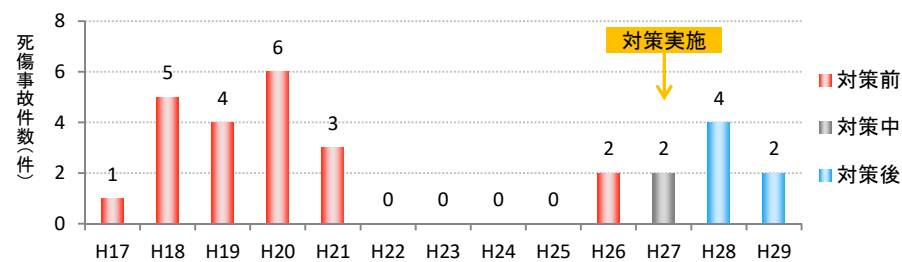
効果の検証

<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4.00件/年→対策後3.00件/年 **25%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**減少**、右折事故は**減少していない**。

◆ 対策前後の事故件数

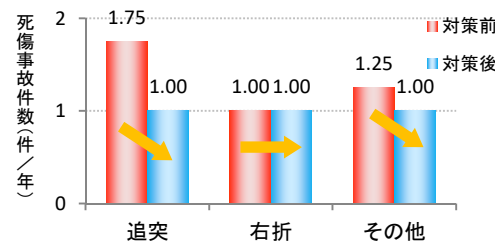
※H29は暫定値



対策前平均
4.00件/年

対策後平均
3.00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)
3.00	291.3

Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故や追突事故は減少したが、右折事故が減少しておらず、依然、「事故データに基づく選定条件」に該当する。 ⇒ **経過観察**

1. 事故データに基づく選定箇所

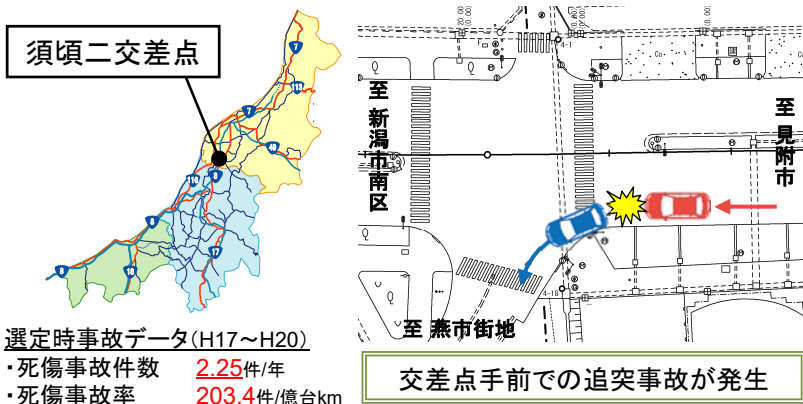
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 29 国道8号 須頃二交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 市街地部のカーブ区間に位置する交差点で、交差点を左折する前方車両への対応の遅れなどによる追突事故が発生

⇒左折車線設置



Do

対策実施 (H27年)



Check

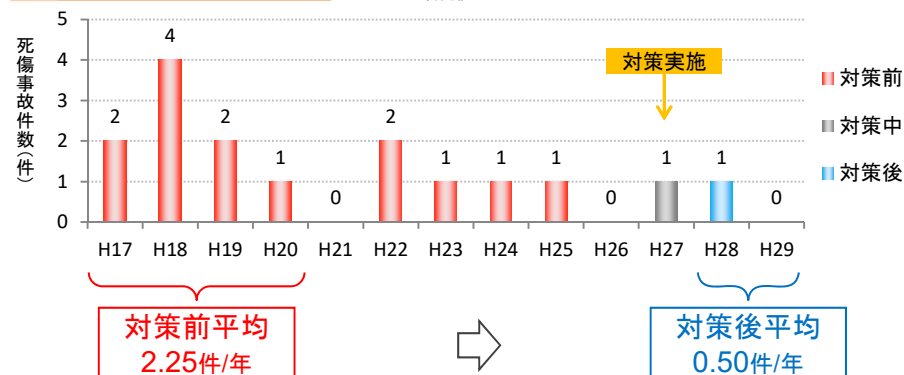
効果の検証

<事故データによる評価>

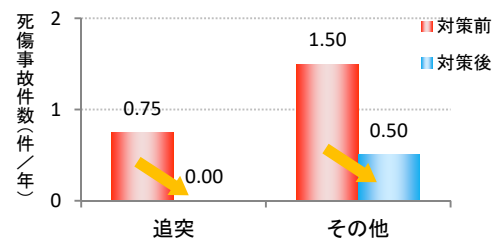
- 対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前2.25件/年→対策後0.50件/年 **78%減少**)
- 対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に**非該当**。
- 卓越していた追突事故は**減少**。

◆対策前後の事故件数

※H29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)
0.50	48.6

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**

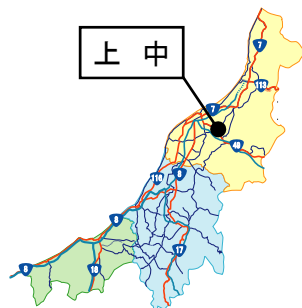
1. 事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 34 国道49号 上中】

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が多く、前方車両の減速・停止に後続車が対応できず追突事故が発生
⇒ **ドットライン、注意喚起路面表示設置**



選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 **2.75**件/年
- ・死傷事故率 **182.6**件/億台km

沿道出入時などに追突事故の危険

Do

対策実施 (H27年)



ドットライン、
注意喚起路面表示設置 (H27)

Check

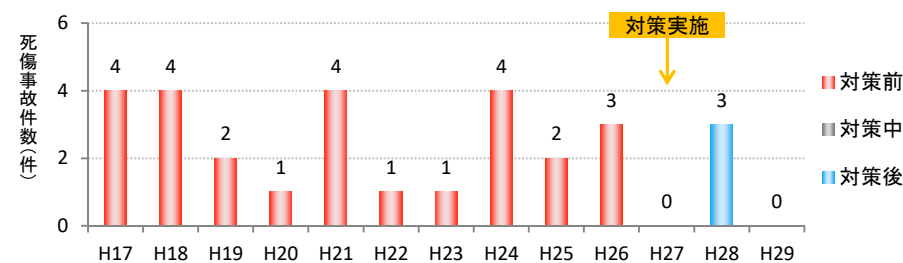
効果の検証

<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1.50件/年 **45%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**減少**。

◆ 対策前後の事故件数

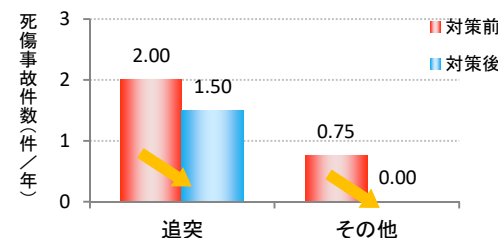
※H29は暫定値



対策前平均
2.75件/年

対策後平均
1.50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)
1.50	103.9

Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故や追突事故は減少したが、依然、「事故データに基づく選定条件」に該当する。 ⇒ **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. 49 国道116号 明田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い直線区間で、速度超過や漫然運転により、交差点手前で減速・停止する前方車両に対応できず追突事故が発生
⇒ ドットライン、注意喚起路面表示、自発光式注意喚起表示板設置



選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 2.75件/年
- ・死傷事故率 233.3件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H27年)

自発光式注意喚起表示板設置 (H27)



ドットライン、注意喚起路面表示設置

Check

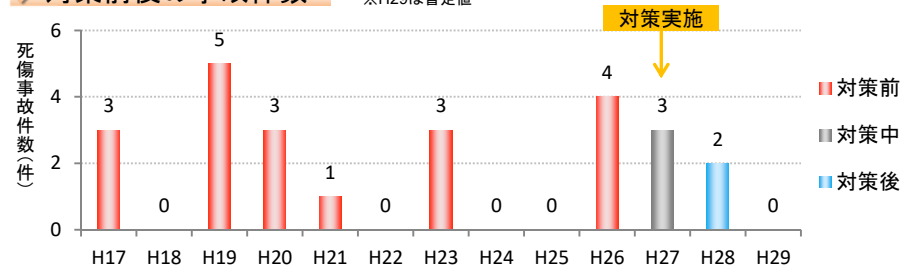
効果の検証

<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1.00件/年 **64%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

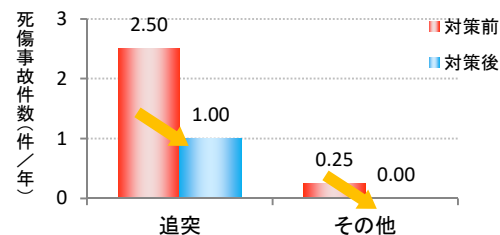
※H29は暫定値



対策前平均
2.75件/年

対策後平均
1.00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)
1.00	92.4

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**

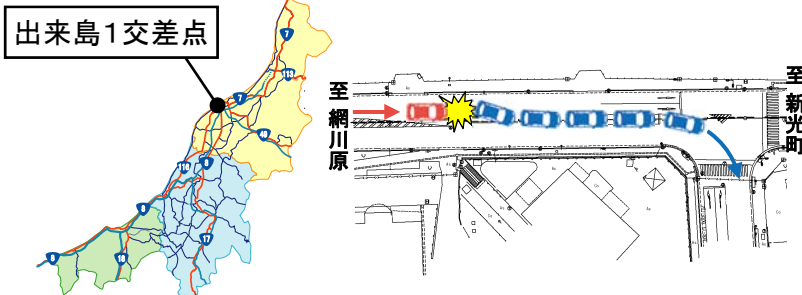
1. 事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 55 国道116号 出来島1交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点を右折する車が多いため、滞留スペースが不足しており、前方車両の減速・停止に後続車が対応できず追突事故が発生 ⇒ **右折滞留長延伸**



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 **283.2**件/億台km

右折滞留長不足で追突事故が発生

Do

対策実施 (H27年)



Check

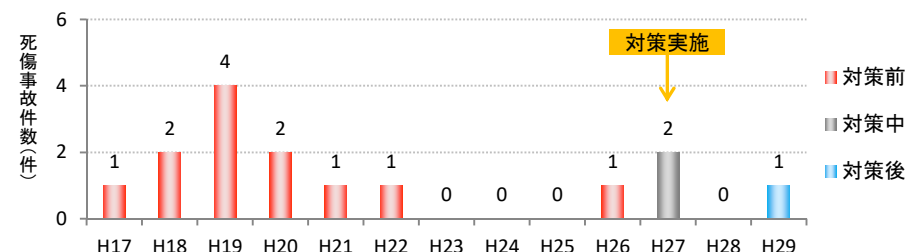
効果の検証

<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2.25件/年→対策後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**減少**。

◆対策前後の事故件数

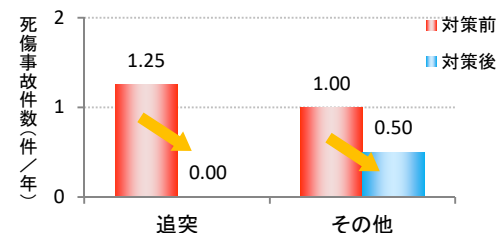
※H29は暫定値



対策前平均
2.25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	94.6

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**

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. 57 国道116号 千歳大橋西詰交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 千歳大橋から交差点に向かって下り勾配となっているため、速度超過を誘発しやすく、交差点手前で減速・停止する前方車両に対応できず追突事故が発生 ⇒ **ドットライン設置**



選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 **4.00**件/年
- ・死傷事故率 **468.0**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H23年)



注意喚起路面表示設置 (H23)

ドットライン設置 (H23)

Check

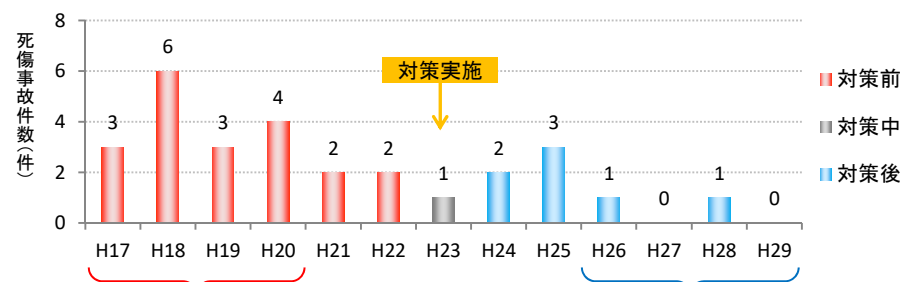
効果の検証

<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4.00件/年→対策後0.50件/年 **88%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

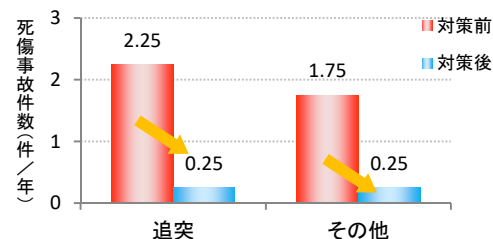
※H29は暫定値



対策前平均
4.00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	39.4

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**

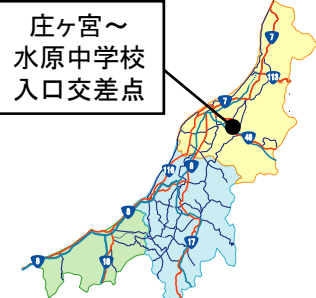
1. 事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 174 国道49号 庄ヶ宮～水原中学校入口交差点】

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
⇒**ドットライン設置**



選定時事故データ(H17～H20)

- 死傷事故件数 **2.75**件/年
- 死傷事故率 **182.6**件/億台km

沿道出入時などに追突事故の危険

Do

対策実施(H27年)



Check

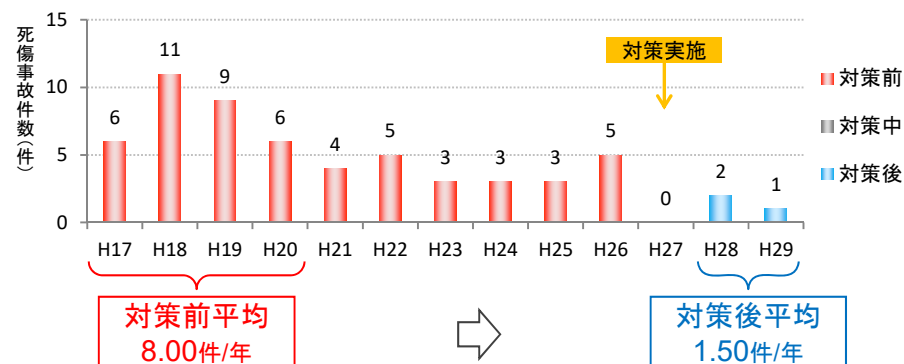
効果の検証

<事故データによる評価>

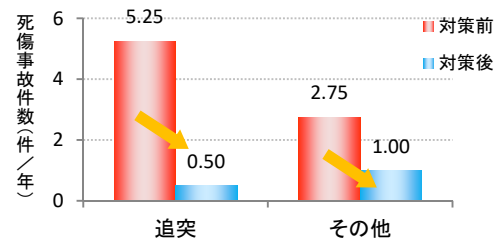
- 対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前8.00件/年→対策後1.50件/年 **81%減少**)
- 対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に**非該当**。
- 卓越していた追突事故は**減少**。

◆対策前後の事故件数

※H29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)
1.00	69.3

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**

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. 282 国道49号 横越上町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点に向かって下り勾配となっているため、速度超過を誘発しやすく、交差点を左折する前方車両等への対応の遅れなどによる追突事故が発生

⇒ **左折車線、ドットライン、注意喚起路面表示設置**



交差点手前での追突事故が発生

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 **437.1**件/億台km

Do

対策実施 (H27年)



ドットライン、注意喚起路面表示設置 (H25)



左折車線 (H27)

Check

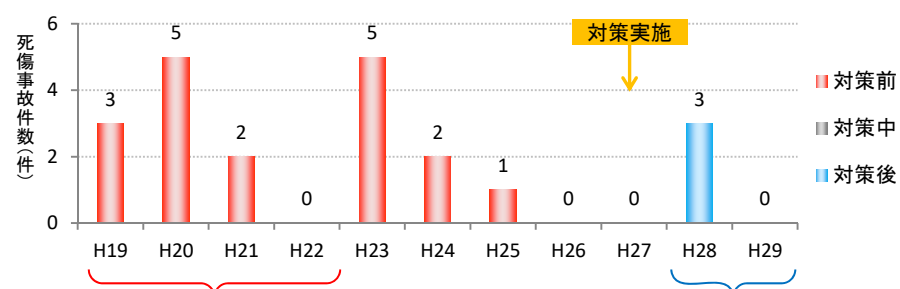
効果の検証

<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**該当**。
- ・卓越していた追突事故は**減少**。

◆対策前後の事故件数

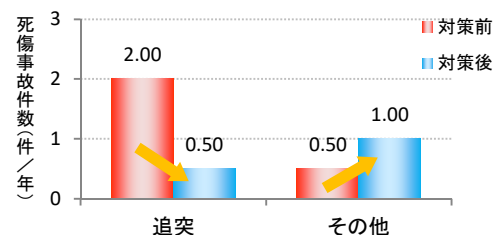
※H29は暫定値



対策前平均
2.50件/年

対策後平均
1.50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)
1.50	182.5

Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故や追突事故は減少したが、依然、「事故データに基づく選定条件」に該当する。 ⇒ **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. 84 国道8号 今町五丁目交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い長い直線区間のため速度超過や漫然運転を誘発しやすく、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**



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 **244.4**件/億台km

長い直線区間により
 速度超過と漫然運転を誘発

Do

対策実施 (H27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。
 (3.25件/年→1.50件/年 **54%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**。

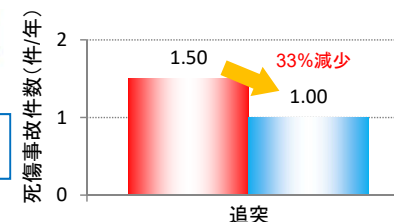
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	126.0

◆ 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 (H30)



- ・過去に比べれば死傷事故件数が大きく減っているため、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. 85 国道8号 上新田北交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 緩やかな曲線区間で、速度超過を誘発しやすく、夜間の暗さによる注意力の低下から、追突事故が多発
 - カーブ区間で対向直進車の視認性が悪いため、交差点内で右折事故が発生
- ⇒ **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 **3.75**件/年
- ・死傷事故率 **407.3**件/億台km

緩やかな曲線区間で
速度超過を誘発

Do

対策実施 (H27年)



ドットライン (高輝度)
(H27年)

注意喚起路面標示
(H27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。
(3.75件/年→1.50件/年 **60%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**。

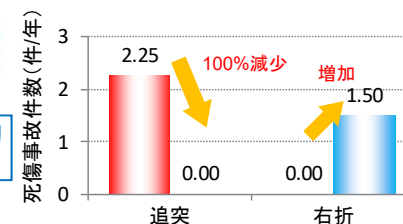
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
1.50	189.0

◆ 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 (H30)



- ・直進車の右折分離信号の見落としが原因で右折事故が発生している。
- ・今後の事故の発生状況を見て、追加対策の有無を判断した方が良い。

Action

進捗状況の判定

- 卓越事故していた追突事故件数は減少したが、右折事故件数が増加しており、「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. 93 国道8号 西神田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 右折待機線が無いいため、右折待機位置が不明瞭であり、右折専用信号も無いため、間隙を縫った無理な右折を誘発
⇒**自発光式文字表示板、右折待機線**



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 **145.7**件/億台km



右折待機位置が不明瞭であり、無理な右折を誘発

Do

対策実施 (H26年、H27年)



自発光式文字表示板
 「右折車注意、対向車注意」
 (H26年)



右折待機線
 (H27年)

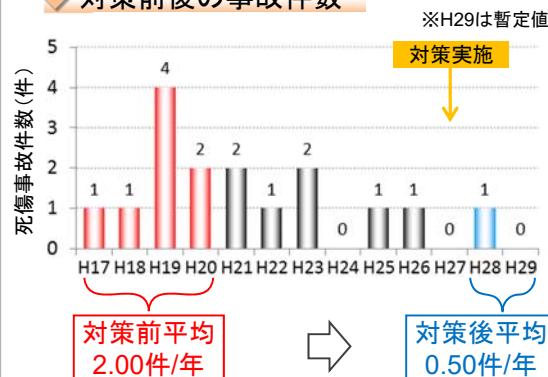
Check

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。
 (2.00件/年→0.50件/年 **75%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**。

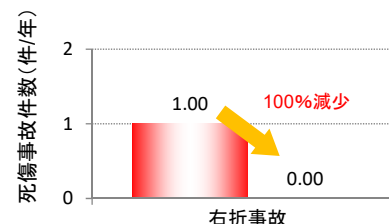
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	47.7

◆ 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(H30)



・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

- 卓越していた右折事故をはじめ、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. 99 国道8号 柏崎市大字土合地先】

Plan

問題の把握と対策立案

- 右左折車両と直進車両が同一車線に混在し、後続直進車を阻害
- 交差点が認識しづらく、右左折車の急な減速に後続車に対応できずに追突事故が発生

⇒**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 **2.00**件/年
- ・死傷事故率 **109.5**件/億台km



右左折車両と直進車両の混在により追突事故発生

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン (H26年)

注意喚起路面標示 (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。
(4.75件/年→1.00件/年 **79%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**。

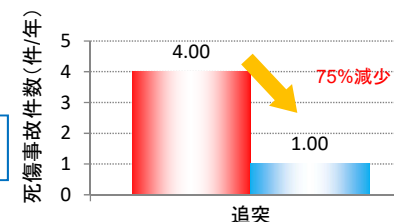
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.33	22.9

◆ 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 (H30)



- ・過去に比べて死傷事故件数が減少しているため、効果があつたと感じる。
- ・対策としては十分であるため、追加対策は必要無い。

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. 224 国道8号 上新田中交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 上下線ともに交差点手前の長い直線区間であり、加えて下り線は下り坂であるため、速度超過により急減速・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 **244.4**件/億台km



長い直線区間により
速度超過を誘発

Do

対策実施(H27年)



ドットライン (H27年)

注意喚起路面標示
(H27年)

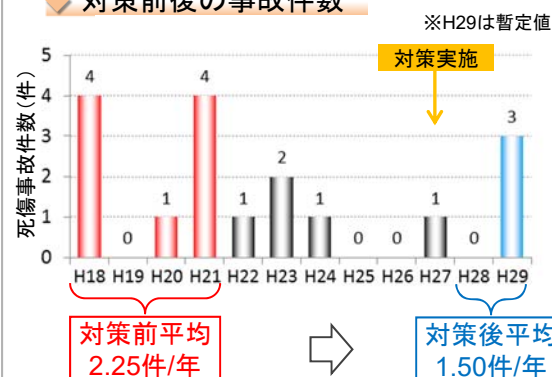
Check

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。
(2.25件/年→1.50件/年 **33%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**。

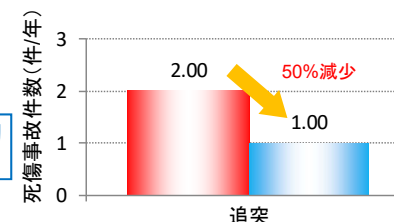
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	189.0

◆ 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(H30)



- ・H29年に3件の死傷事故が発生しているが、H30年には発生していないため早急な追加対策の必要性は感じない。
- ・今後の事故の発生状況を見て、追加対策の有無を判断した方が良いと思う。

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は減少しているが、「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. 225 国道8号 中島7丁目交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- サグ部の交差点で、上下線とも走行速度が高い
- 上り線では朝夕の混雑時に、短い車間距離での急減速により、追突事故が多発

⇒**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 **2.00**件/年
 ・死傷事故率 **145.7**件/億台km



至 川崎IC交差点
 中島7丁目交差点
 至 柏崎市
 サグ部の交差点により上下線ともに速度超過を誘発

Do

対策実施(H27年)



ドットライン(高輝度)
 (H27年)

注意喚起路面標示
 (H27年)

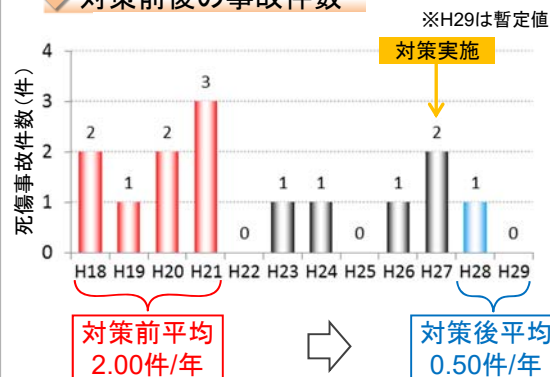
Check

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。
 (2.00件/年→0.50件/年 **75%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**。

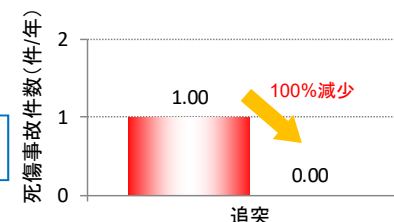
◆対策前後の事故件数



◆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	47.7

◆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(H30)



・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

- 卓越していた追突事故をはじめ、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. 226 国道8号 長岡大橋(単路)】

Plan

問題の把握と対策立案

- 渋滞により発進・停止の繰り返しが発生し、注意力が低下
- 直線区間による速度超過車両が、停止できずに滞留末尾に追突する

⇒**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 **2.75**件/年
- ・死傷事故率 **100.2**件/億台km



速度超過や渋滞による注意力低下により追突事故が発生

Do

対策実施(H27年)

ドットライン(高輝度)
(H27年)

至 川崎IC交差点

注意喚起路面標示
(H27年)



至 柏崎市

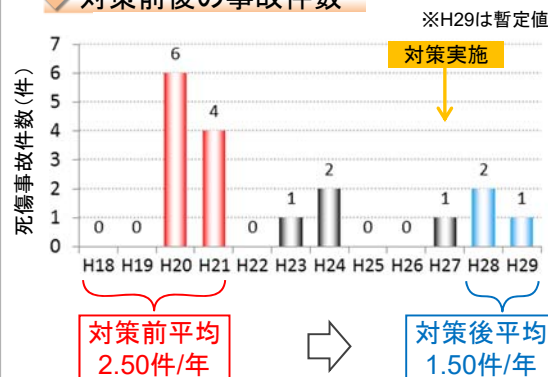
Check

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。
(2.50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**減少**。

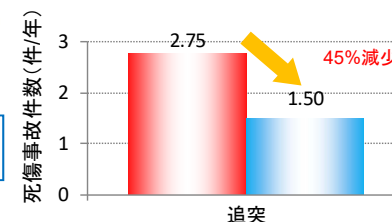
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	71.6

◆ 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(H30)



- ・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

- 卓越していた追突事故をはじめ、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**

(2) 目標達成度評価

■交通環境が変化した箇所の効果評価事例【No.218 国道7号 上大川前通交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 市街地にある6車線道路の交差点
- 前後に交差点が連続している他、付近にバス停が多いため、不規則な挙動(停止・発進)を行う車両が多く、後続車がその対応に遅れ追突している



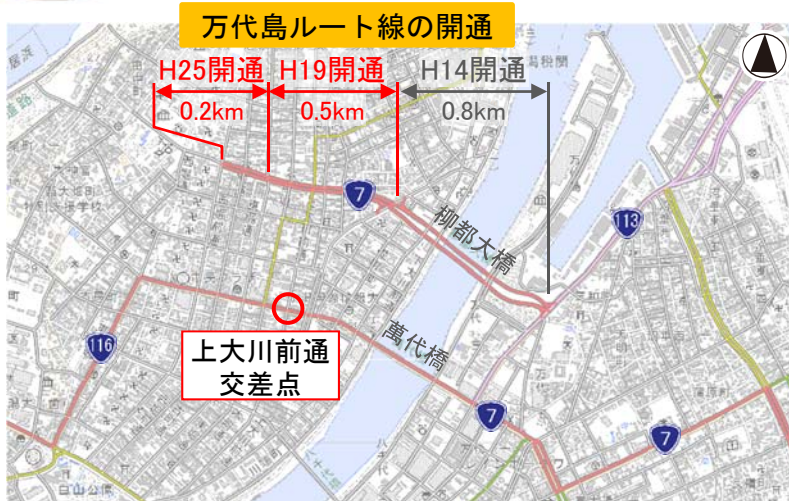
選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 **4.00**件/年
- ・死傷事故率 **224.5**件/億台km

バス停が多く、走行車両の不規則な挙動に後続車の対応が遅れ追突

Do

交通環境の変化(H19年~H25年)



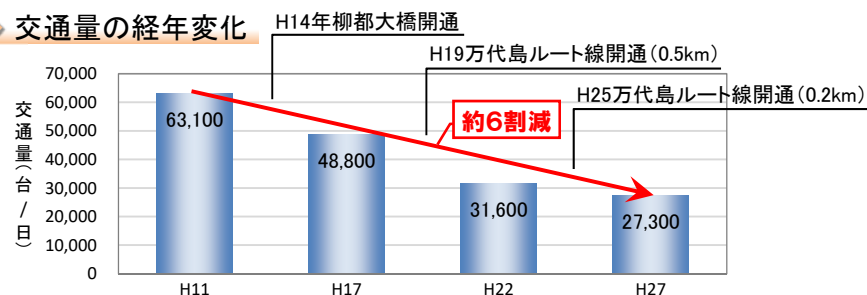
Check

効果の検証

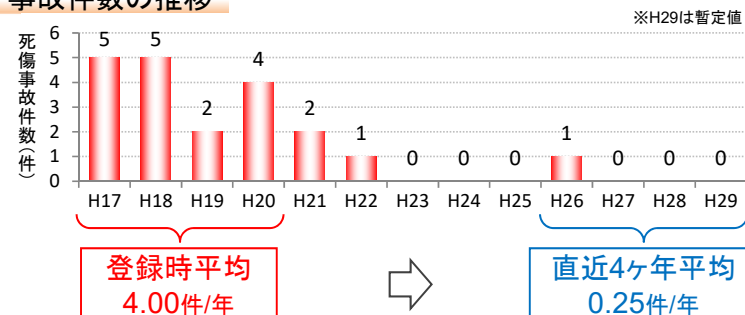
<事故データによる評価>

- ・当該区間は、万代島ルート線の開通に伴い交通量が年々減少。
- ・交通量の減少に伴い、死傷事故も減少。
(登録時4.00件/年→現在0.25件/年 **94%減少**)
- ・2回連続で「事故データに基づく選定条件」に非該当。

交通量の経年変化



事故件数の推移



Action

進捗状況の判定

- 万代島ルート線開通に伴う交通の転換により、交通量が減少。事故の危険性が低下したと考えられる ⇒事故危険区間から除外

(2) 目標達成度評価

■交通環境が変化した箇所の効果評価事例【No.222 国道116号 美咲町2丁目】

Plan

問題の把握

- 市街地にある4車線道路の単路部
- 見通しの良い直線区間のため、速度超過を誘発することや、沿道施設への乗り入れ車両に後続車に対応できず、追突事故が発生



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 125.9件/億台km

沿道施設乗り入れ車両に
後続車の対応が遅れ追突

Do

交通環境の変化(H25年)

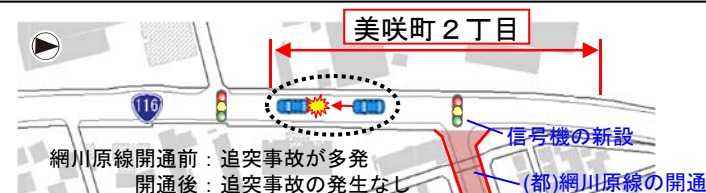


Check

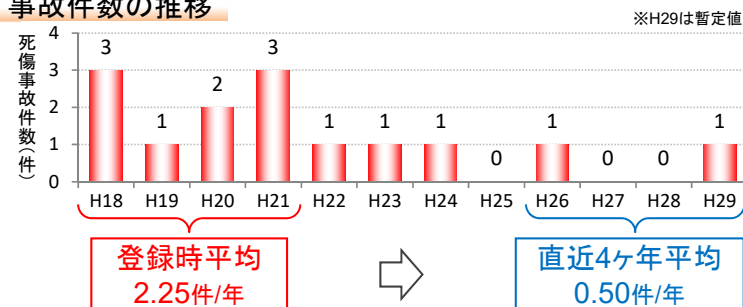
効果の検証

<事故データによる評価>

- ・(都)網川原線の開通に伴い、隣接区間に信号機が新設。
- ・道路の開通、信号機の新設に伴い、死傷事故も減少。
(登録時2.25件/年→現在0.50件/年 **78%減少**)
- ・2回連続で「事故データに基づく選定条件」に非該当。



◆ 事故件数の推移



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H30)



- ・近年、当該区間で交通事故は発生していない。
- ・信号機設置したことで交通事故が減ったと考えられる。

Action

進捗状況の判定

- (都)網川原線の開通及び、信号機の設置により、周囲の交通環境が変化。事故の危険性が低下したと考えられる ⇒事故危険区間から除外

(2) 目標達成度評価

交通環境が変化した箇所の効果評価事例【No.223 国道116号 関屋本村町2丁目】

Plan

問題の把握と対策立案

- 市街地部にある車線変異区間手前の4車線道路の交差点
- 交差点直近にバスペイのないバス停が設置されており、バスの停車を回避した車両の不規則な挙動(停止・発進)に、後続車の対応が遅れ追突している



選定時事故データ(H18~H21)

- 死傷事故件数 2.00件/年
- 死傷事故率 309.7件/億台km



停車したバスを回避する車両の不規則な挙動に後続車の対応が遅れ追突

Do

交通環境の変化

国道の改編、周辺道路網の開発、市街地部の衰退等複合的要因により、当該区間の交通量が減少



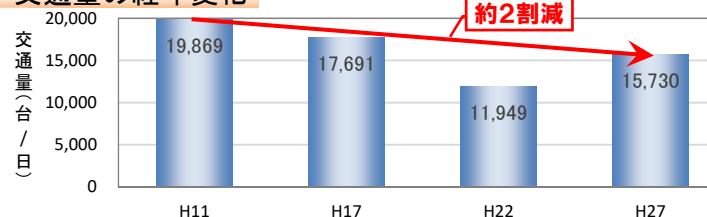
Check

効果の検証

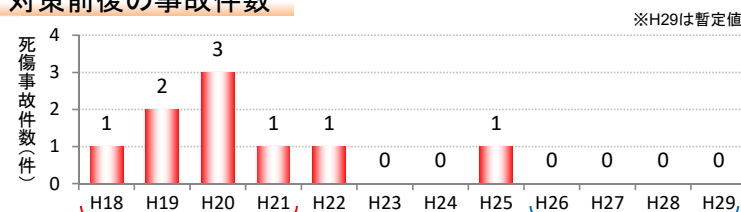
<事故データによる評価>

- 当該区間は、交通量の減少に伴い、死傷事故も減少。
(登録時2.00件/年→現在0.00件/年 **100%減少**)
- 2回連続で「事故データに基づく選定条件」に非該当。

交通量の経年変化



対策前後の事故件数



対策前平均 2.00件/年

直近4ヶ年平均 0.00件/年

<所轄警察による評価>

所轄警察ヒアリング(H30)



近年、当該区間で交通事故は発生していない。

Action

進捗状況の判定

- 複合的要因により、当該区間の交通量が減少。事故の危険性が低下したと考えられる ⇒ **事故危険区間から除外**

2. 地域の声に基づく選定箇所

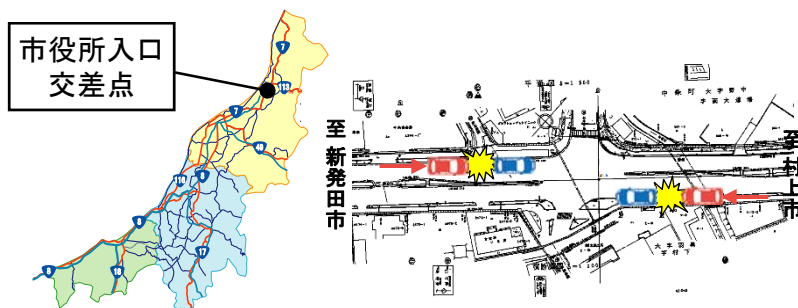
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 207 国道7号 市役所入口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点の流入部で速度超過を誘発しやすく、交差点手前で減速・停止する前方車両に対応できず追突事故が発生

⇒ **ドットライン設置**



選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 **1.50**件/年
- ・死傷事故率 **211.6**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H22年)



Check

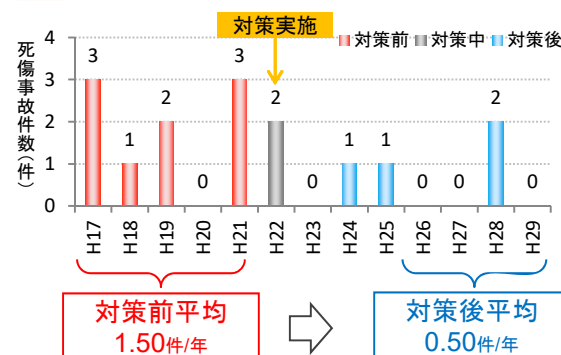
効果の検証

<道路利用者の評価>

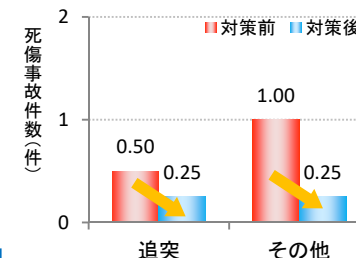
- ・対策実施後、区間全体の死傷事故や卓越していた追突事故は**減少**
(対策前1.50件/年→対策後0.50件/年 **67%減少**)

◆ 対策前後の事故件数

※H29は暫定値



◆ 卓越事故の事故件数変化



<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。

◆ 新発田警察署胎内分署ヒアリング (H30年12月)



・事故もそれほど発生しておらず、発生したとしても軽度の事故あるため、対策完了で問題無いと考えている。

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**

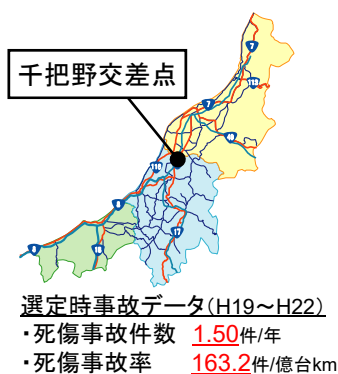
2. 地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 83 国道8号 千把野交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 長い直線区間により走行速度が高く、上り線では車線数が減少するため、無理な車線変更により急減速・急停止が発生
 - 下り線では車線数が増加するため急加速を誘発
- ⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示、自発光式文字表示板**



車線数の増減により
急減速・急停止、急加速の誘発

Do

対策実施（H26年、H28年）



ドットライン (H28年)

注意喚起路面標示
(H28年)



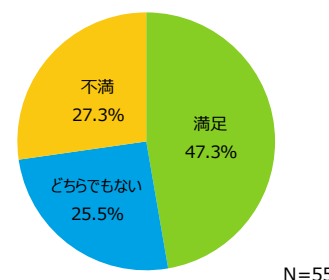
Check

効果の検証

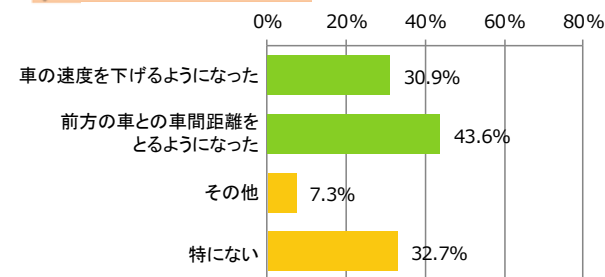
＜道路利用者の評価＞

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、満足評価が5割を下回る。

◆ 対策の満足度 (H30)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・車線減少により信号のあたりで強引な割り込みが多くあり危険
- ・早く4車線にしてもらいたい

＜所轄警察による評価＞

◆ 所轄警察ヒアリング (H30)



- ・過去に比べて死傷事故件数は減少しているため、交差点に関する対策は充分であると感じる。
- ・発生している事故は、急な割り込みなどドライバーのマナーによるところが大きい。
- ・今後の事故件数の推移を確認した上で、追加対策の有無を判断した方が良い。

Action

進捗状況の判定

- 道路利用者の満足度評価が低く、所轄警察からも今後の事故件数の推移を確認した方がよいとの意見。 ⇒ **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. 152 国道17号 下一日市】

Plan

問題の把握と対策立案

■南魚沼市の下一日市地区に位置し、付近には小学校や道の駅が立地しているものの、歩道が未整備であるため、地域の生活道路として、安全な歩行空間が確保できていない。

⇒**歩道整備**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **0.50**件/年
- ・死傷事故率 **25.3**件/億台km



歩道が未整備である

Do

対策実施（H28年）

歩道整備（H28年）



Check

効果の検証

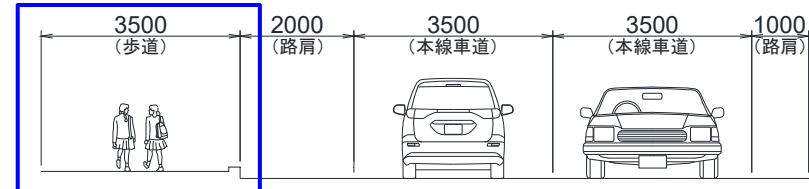
<間接的効果>

◆冬期歩行者空間の確保

- ・歩道の連続性を確保したことにより、安全な歩行空間を確保。
- ・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。

整備前: 歩道なし

整備後: 歩道幅員3.5m



<道路利用者の評価>

- ・整備後は友人宅や道の駅に併設されている公園に向かう際、小学校の総合学習、マラソン練習、スクールバスの待機場所等、多様な面で利用されている。
- ・地域の生活道路として安心、安全な歩行空間が確保されたと感じている。
(石打小学校 教員)

Action

進捗状況の判定

- 歩道整備により安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者などからも対策の効果が認められた。 ⇒**対策完了**

2. 地域の声に基づく選定箇所

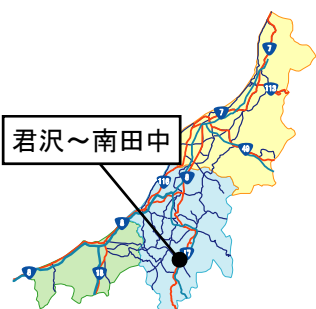
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 153 国道17号 君沢～南田中】

Plan

問題の把握と対策立案

■南魚沼市の君沢・南田中地区に位置し、付近には小学校や道の駅が立地しているものの、歩道が未整備であるため、地域の生活道路として、安全な歩行空間が確保できていない。

⇒**歩道整備**



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 **152.0**件/億台km



歩道が未整備である

Do

対策実施（H28年）

歩道整備（H28年）



Check

効果の検証

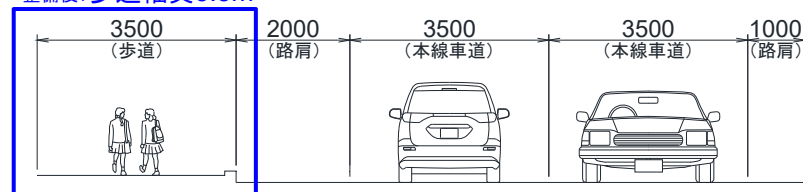
<間接的効果>

◆冬期歩行者空間の確保

- ・歩道の連続性を確保したことにより、安全な歩行空間を確保。
- ・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。

整備前: 歩道なし

整備後: 歩道幅員3.5m



<道路利用者の評価>



- ・整備後は友人宅や道の駅に併設されている公園に向かう際、小学校の総合学習、マラソン練習、スクールバスの待機場所等、多様な面で利用されている。
- ・地域の生活道路として安心、安全な歩行空間が確保されたと感じている。
(石打小学校 教員)

Action

進捗状況の判定

- 歩道整備により安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者などからも対策の効果が認められた。 ⇒**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. 195 国道17号 神立】

Plan

問題の把握と対策立案

■湯沢町の神立地区に位置し、湯沢学園の生徒が通学路として利用している他、地域の生活道路としても利用されているが、歩道が未整備であるため、安全な歩行空間が確保できていない。

⇒**歩道整備**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **0.75**件/年
- ・死傷事故率 **453.7**件/億台km



歩道が未整備である

Do

対策実施 (H28年)



歩道整備 (H28年)

Check

効果の検証

<間接的効果>

◆冬期歩行者空間の確保

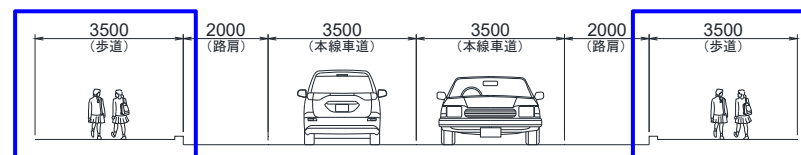
- ・歩道の連続性を確保したことにより、安全な歩行空間を確保。
- ・機械除雪可能(幅員2.0m以上)となり、冬期の歩行空間も確保。

整備前: 歩道幅員2.0m

整備後: 歩道幅員3.5m

整備前: 歩道なし

整備後: 歩道幅員3.5m



至 長岡市



至 長岡市

<道路利用者の評価>



- ・神立地区の生活道路として利用されている区間であるため、安全に通行できるようになったと感じる。
- ・歩道が整備され、路肩を通行する歩行者もいなくなったため、ドライバーの立場から見ても、安全性は向上したと感じる。

(湯沢学園 教員)

Action

進捗状況の判定

■歩道整備により安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者などからも対策の効果が認められた。 ⇒**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. 285 国道8号 土合】

Plan

問題の把握と対策立案

■柏崎市の土合地区に位置し、日吉小学校・瑞穂中学校の通学路として利用されているが、歩道幅員が狭小なため、安全な歩行空間の確保できていない。

⇒**歩道拡幅**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **1.25**件/年
- ・死傷事故率 **83.0**件/億台km



歩道が狭小であり、安全な歩行空間が確保できていない

Do

対策実施 (H29年)



歩道拡幅 (H29年)

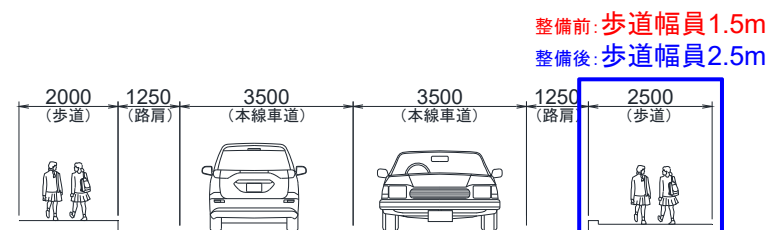
Check

効果の検証

<間接的効果>

◆地域の生活道路としての歩行空間確保

・狭小な歩行空間が解消され、安全・安心な歩行空間を確保。



対策前: 狭小な歩道が課題



対策後: 安全・安心な歩行空間を確保

<道路利用者の評価>

- ・縁石が設置されて車道と歩道が分離されたことにより、安全になったと感じる。
- ・ガードレールの撤去、側溝の埋め立てにより、歩道幅員が広がったため、歩きやすくなったと感じる。

(日吉小学校 教員)

Action

進捗状況の判定

■歩道整備により安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者などからも対策の効果が認められた。 ⇒**対策完了**

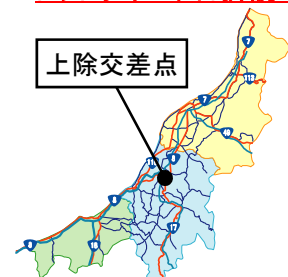
2. 地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 320 国道8号 上除交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 上下線ともに本線走行車両の走行速度が高く、無理な右折を誘発
 - 右折誘導標示の消失により、正しい右折軌跡や待機位置が不明瞭であるため右折方法が煩雑になっている
- ⇒**ドットライン、右折誘導標示修繕、法定外看板**



選定時事故データ(H19～H22)
 ・死傷事故件数 **0.75**件/年
 ・死傷事故率 **103.6**件/億台km

右折誘導標示が不明瞭なため
無理な右折を誘発

Do

対策実施 (H29年)



右折誘導標示修繕
(H29年)



法定外看板
(H29年)



ドットライン(H29年)

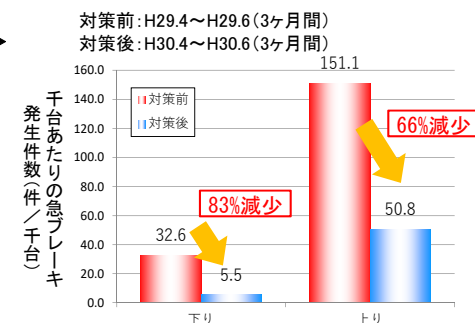
Check

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

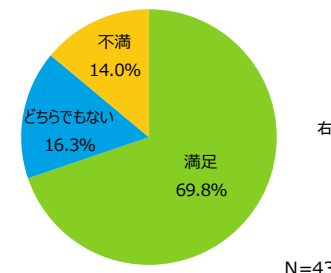
- ・対策実施後、上除交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少
(下り83%減少、上り66%減少)



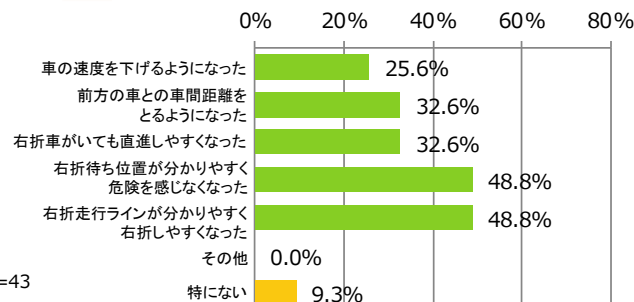
<道路利用者の評価>

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

◆対策の満足度 (H30)



◆対策後に感じたこと



<所轄警察による評価>

◆所轄警察ヒアリング (H30)



- ・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

- 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. 321 国道8号 宝町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■長岡方面に向かうカーブにより、上り線右折車と下り線直進車の相互の視認性が悪いため、交差点内で衝突

⇒**注意喚起路面標示(対向車注意)**



選定時事故データ(H19～H22)
 ・死傷事故件数 **1.25**件/年
 ・死傷事故率 **217.4**件/億台km

右折車と直進車の
相互の視認性が悪い

Do

対策実施 (H30年)



注意喚起路面標示
(H30年)

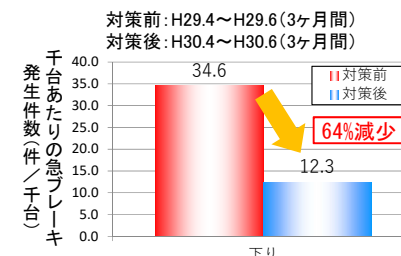
Check

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

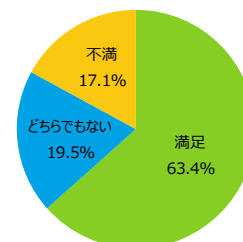
・対策実施後、宝町交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少
(**下り64%減少**)



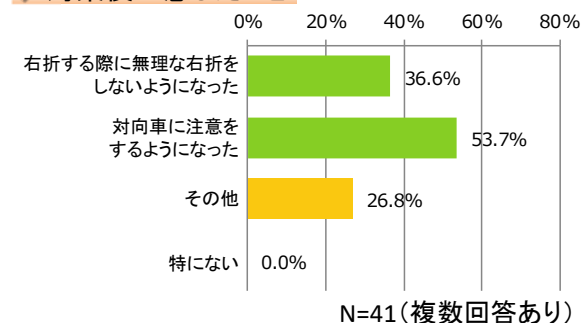
<道路利用者の評価>

・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**が満足と評価

◆対策の満足度 (H30)



◆対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・右折の時間が短い
- ・注意喚起だけで対向車が見えにくいこと変わらない

<所轄警察による評価>

◆所轄警察ヒアリング (H30)



・対策後、右折車と直進車による事故は発生していないため、効果が感じられる。

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. 323 国道17号 東川口(大島交差点)】

Plan

問題の把握と対策立案

- 走行速度が高いため、従道路出入り車両に減速が間に合わず、衝突する危険性がある
 - カーブ区間で見通しが悪いため、交差点および従道路出入り車両が見えにくく、衝突する危険性がある
- ⇒**注意喚起路面標示(追突注意)**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **0.50**件/年
- ・死傷事故率 **60.0**件/億台km



速度超過やカーブ区間のため、従道路出入り車両との衝突の危険性

Do

対策実施(H29年)

注意喚起路面標示
(H29年)



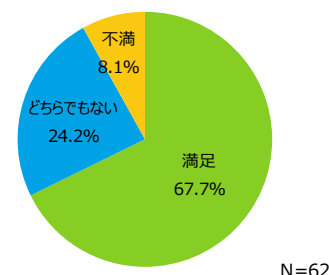
Check

効果の検証

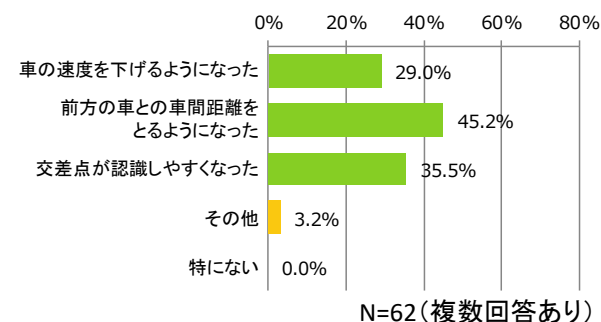
<道路利用者の評価>

・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**が満足と評価

◆ 対策の満足度(H30)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

・特に大きな変化が見えない

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H30)



・従道路出入り車両に起因する事故は発生していないため、特に追加対策は必要ないと感じる。

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**

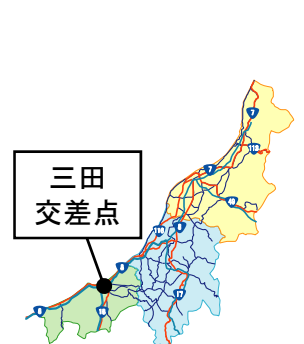
2. 地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 144 国道18号 三田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 上越市役所方面への左折時、進入禁止のゼブラ帯を走行する車両が左折を阻害し、急ブレーキや追突事故が発生
⇒ **注意喚起標識「合流注意」設置**



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 **34.02**件/億台km



ゼブラ帯走行車が左折車の合流を阻害

Do

対策実施 (H29年)



注意喚起標識
「合流注意」設置 (H29)

Check

効果の検証

<道路利用者の評価>

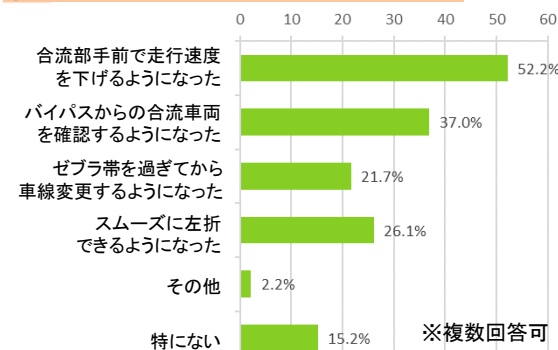
- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約7割**が満足と評価
- ・**約5割**が意識的に減速するようになったと回答

◆ 対策の満足度 (H30)



N=46

◆ 対策後に注意するようになったこと



※複数回答可

<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

◆ 警察署ヒアリング (H31年1月)



・対策後事故は発生しておらず、ゼブラ帯走行車両も減ったように思う。対策により一定の効果があったと思われる。

Action

進捗状況の判定(例)

- 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. 161 国道8号 竹ヶ花】

Plan

問題の把握と対策立案

- 信号青時間が短いこと、交差点直近の踏切で待機位置から交差点までの距離が長くなることから無理な交差点進入を誘発し、横断者への注意が不足することで対事故などが発生
⇒ **横断歩道カラー舗装化**



選定時事故データ(H22～H25)

- ・死傷事故件数 **0.25**件/年
- ・死傷事故率 **154.97**件/億台km



無理な交差点進入で対事故の危険

Do

対策実施 (H29年)



横断歩道カラー舗装化 (H29)

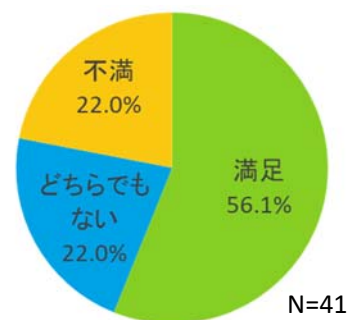
Check

効果の検証

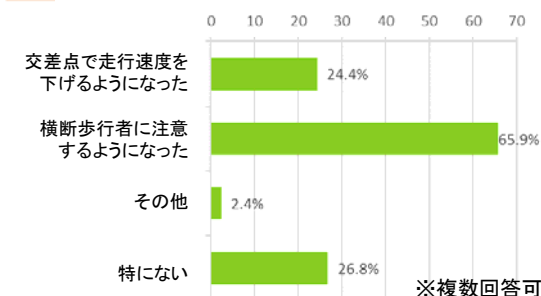
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約6割**が満足と評価
- ・**約7割**が横断者に注意するようになったと回答

◆ 対策の満足度 (H30)



◆ 対策後に注意するようになったこと



【不満と回答した方の意見】

- ・色を変えても特に変わらない
- ・運転者のマナーの問題だと思う。

<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

◆ 警察署ヒアリング (H31年1月)



- ・対策後交差点内の事故は減少。対策の効果が認められると考えられる。
- ・周辺住民からは横断歩道が「目立つ」「スリップ防止にも役立つ」「今後の事故防止が期待できる」等の声が聞かれた。

Action

進捗状況の判定(例)

- 安全化事業は完了し、道路利用者や所轄警察、周辺住民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. 247 国道18号 妙高市上中(矢代川大橋)】

Plan

問題の把握と対策立案

- 上新バイパスの直線区間で走り速度が高いことや、凸型勾配変化点による視認性不良等により、前方停止車両への追突事故などが発生
⇒ **自発光式文字表示板設置**



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 **36.32**件/億台km



凸型勾配変化点による
視認性不良等で追突事故の危険

Do

対策実施 (H29年)



自発光式文字
表示板設置 (H29)

文字表示内容

常温時	事故多発	走行注意
低温時	凍結注意	事故多発

外気温で自動切替
交互表示

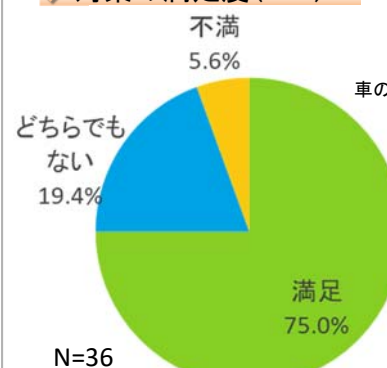
Check

効果の検証

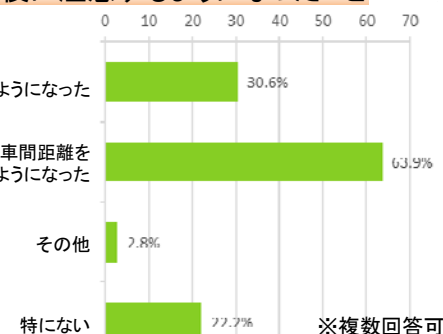
＜道路利用者の評価＞

- ・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
- ・**約6割**が前方車両との車間距離をとるようになったと回答

◆ 対策の満足度 (H30)



◆ 対策後に注意するようになったこと



＜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。

◆ 警察署ヒアリング (H31年1月)



・対策後、事故が減少しており、一定の効果が認められる。自発光は目立ってよい。

Action

進捗状況の判定(例)

- 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. 308 国道18号 白田切橋】

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い緩やかな曲線区間で下り勾配であるため、漫然運転や速度超過を誘発しやすく、追突事故などが発生
⇒ **注意喚起標識「速度落せ」設置**



Do

対策実施(H29年)



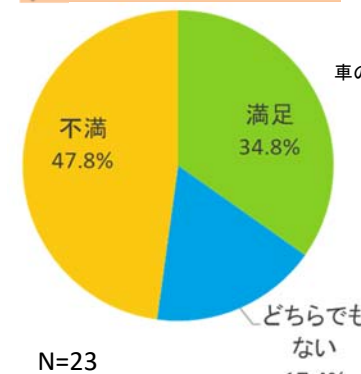
Check

効果の検証

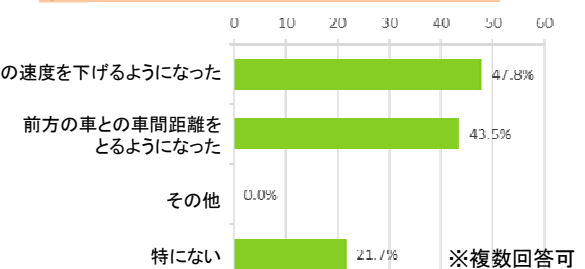
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約3割**が満足と評価
- ・標識が小さい、わかりづらいといった不満意見が複数あった

◆ 対策の満足度(H30)



◆ 対策後に注意するようになったこと



【不満と回答した方の意見】

- ・もっと大きく見やすいものがいい。
- ・降雪時にも分かりやすい表示にしたら、もっと効果が出ると思う。
- ・看板を見たからといって、スピードを落とすことはない。

<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。対策後の問題は少ないが、実施対策が目立たないとの意見。

◆ 警察署ヒアリング(H31年1月)



- ・対策後は事故が減少。一定の効果があったものと思われるが、看板が目立たず、ドライバーは気づきづらいのではないかと。また、積雪時は雪に埋もれてしまうこともある。
- ・設置高をもう少し高くしたり、自発光式にしたりすると良いのではないかと。

Action

進捗状況の判定(例)

- 安全化事業が完了したが、道路利用者から一定の評価が得られず対策効果が認められなかった ⇒ **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. 339 国道8号 土底浜東交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 西日による信号見誤りと考えられる信号無視で、バイクと車両との出合頭の(死亡)事故が発生。⇒**信号機LED化**



選定時事故データ(H22～H25)

- ・死傷事故件数 **1.25**件/年
- ・死傷事故率 **160.67**件/億台km



信号の見誤りで出会い頭事故の危険

Do

対策実施 (H25年)



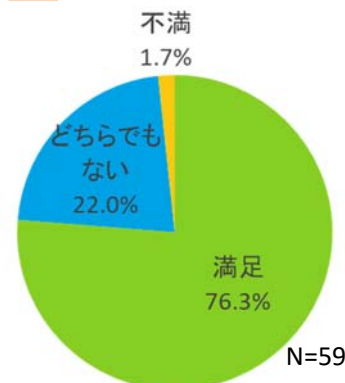
Check

効果の検証

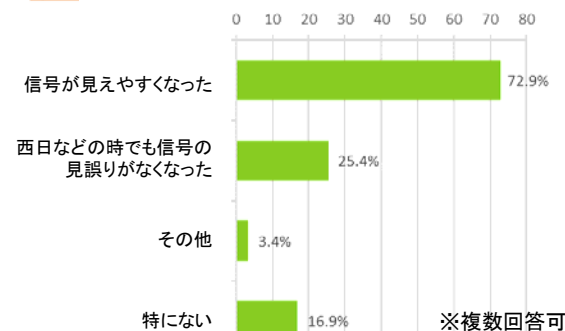
<道路利用者の評価>

- ・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、信号の視認性の改善について高く評価

◆ 対策の満足度 (H30)



◆ 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

◆ 警察署ヒアリング (H31年1月)



・対策後発生する事故は少ない。信号は見易くなっており、現地での問題、苦情も聞かれない。対策により一定の効果があつたものと思われる。

Action

進捗状況の判定(例)

- 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

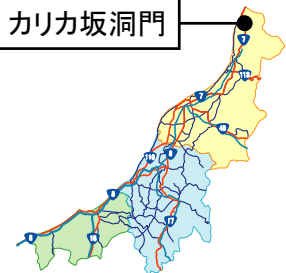
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 313 国道7号 カリカ坂洞門】

Plan

問題の把握と対策立案

- 新潟市側から鶴岡市側へ向かって下り勾配で、速度超過を誘発しやすく、これらの車両が前方の視認性が悪い洞門のカーブ区間に進入し、ハンドル操作を誤って正面衝突が発生
⇒**ドットライン、カラー舗装、ランブルストリップス 他**

カリカ坂洞門



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 **25.3**件/億台km



視認性が悪い洞門のカーブ区間で
車線逸脱の危険性が高い

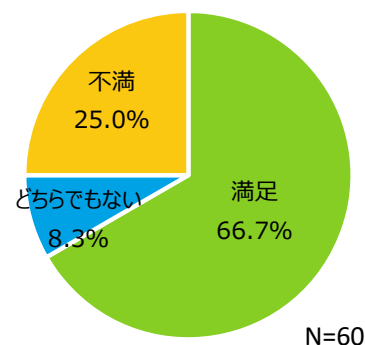
Check

効果の検証

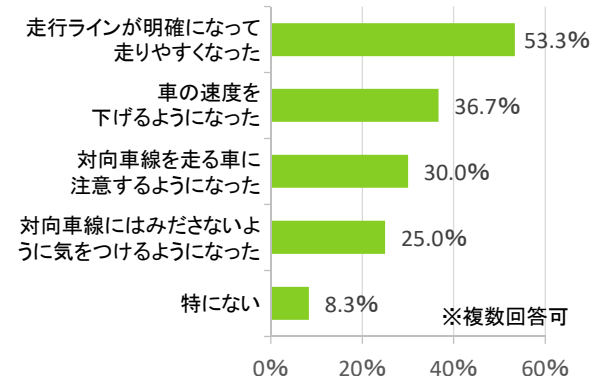
<道路利用者の評価>

- ・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、走行ラインが明確になり走りやすくなった点について高く評価

◆ 対策の満足度(H30)



◆ 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。

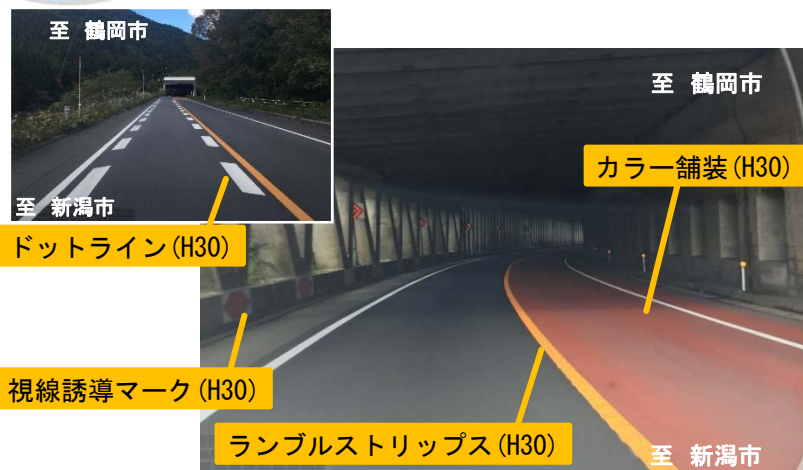
◆ 村上警察署ヒアリング(H30年12月)



- ・対策後に大きな事故発生などの問題は確認されていないため、対策完了の判定で問題ないものと考えられる。

Do

対策実施(H30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**