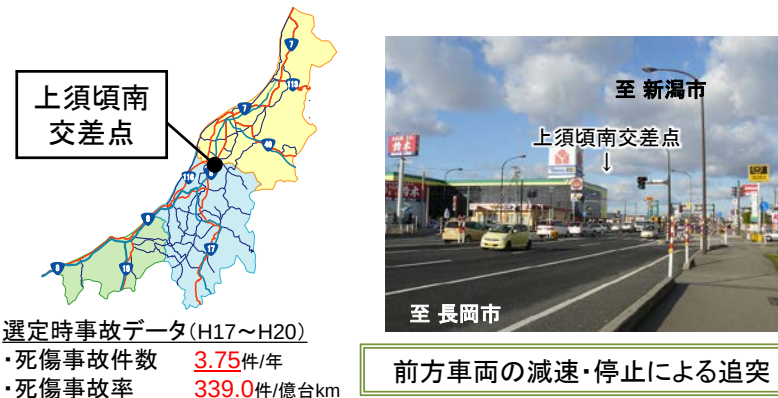


1. 事故データに基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 30 国道8号 上須頃南交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 下り線は信号交差点が連担、上り線は三条大橋からの下り勾配が速度超過を誘発し、前方車両の減速・停止に対応が遅れることにより追突 ⇒ **ドットラインの設置**



Do 対策実施 (H28年)



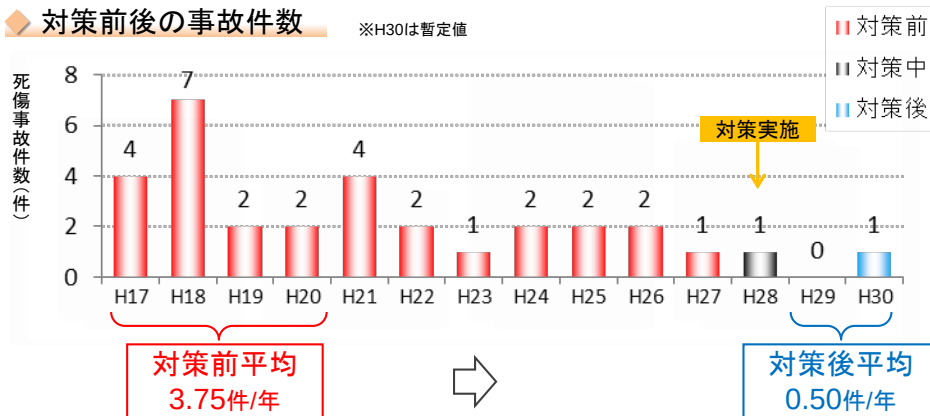
Check 効果の検証

＜事故データによる評価＞

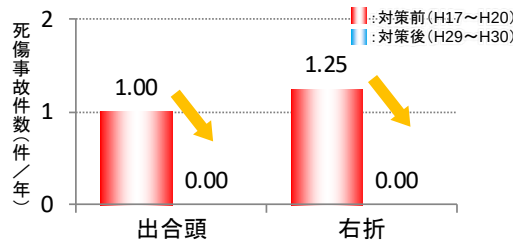
- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前3.75件/年→対策後0.50件/年 **87%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に**非該当**。
- ・卓越していた出合頭事故及び右折事故はともに**減少**。

◆ 対策前後の事故件数

※H30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

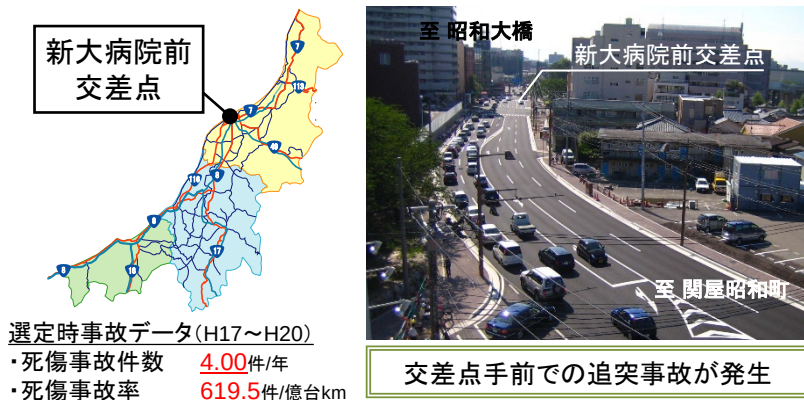
- 卓越していた出合頭、右折事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない。 ⇒ **対策完了**

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. 60 国道116号 新大病院前交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 交差点手前が緩やかなカーブ区間になっており、交差点手前で減速・停止する前方車両に後続車両が対応できず追突事故が発生 ⇒ **ドットライン設置**



Do 対策実施 (H25年)



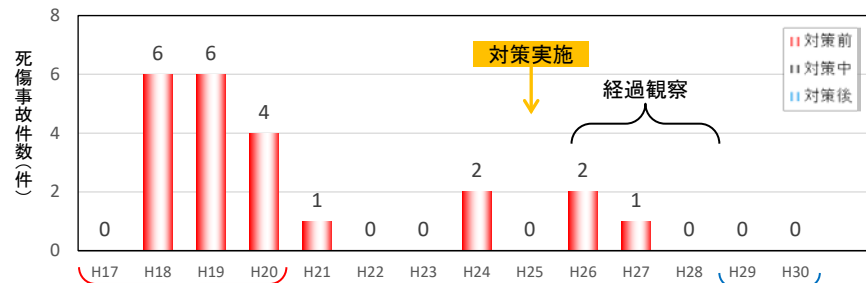
Check 効果の検証

<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及び右折事故はともに**減少**。

◆ 対策前後の事故件数

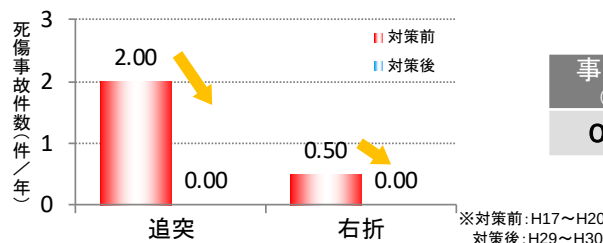
※H30は暫定値



対策前平均
4.00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・右折事故をはじめ、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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 81 国道8号 三条市大字荻島字造作～字室ノ神】

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、細街路・沿道施設出入り車両の減速に、後続車に対応できず追突事故が発生 ⇒ **注意喚起路面標示**

三条市大字
荻島字造作
～字室ノ神



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 **136.0**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 (H28年)



注意喚起路面標示
(H28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。
(4.25件/年→1.50件/年 **65%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**。

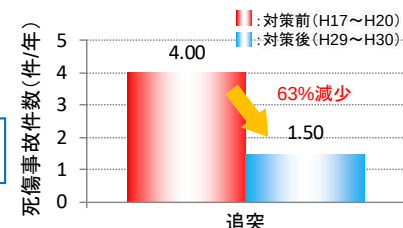
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	31.5

◆ 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 (R2.1)



- ・R1年に人身事故は発生していない。
- ・これ以上対策をする必要はなく、十分であると思う。

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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 227 国道8号 上除西交差点】

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、信号変わり目や沿道施設出入りに急減速が発生し、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・交差点内路面標示修繕**



Do 対策実施 (H28年)

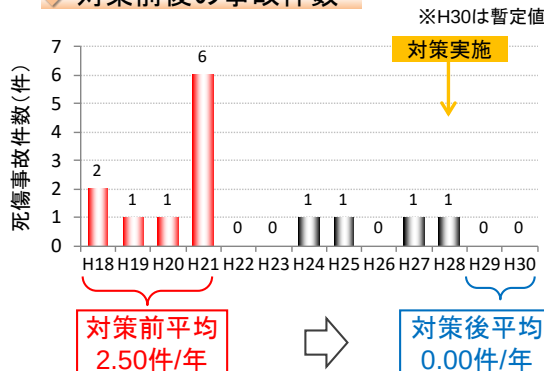


Check 効果の検証

<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→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**減少**。

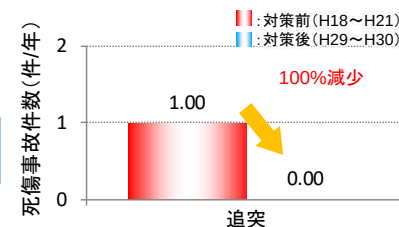
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.00	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 (R2.1)



- ・R1年は1件の人身事故と8件の物損事故が発生した。追加対策は必要ないが、経過観察が望ましい。

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、近年物損事故が多発。
⇒経過観察

1. 事故データに基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 228 国道8号 関原1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、信号変わり目や左折車の影響により急減速が発生し、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(H18～H21)
・死傷事故件数 **2.00**件/年
・死傷事故率 **248.6**件/億台km

交差点手前の直線区間により
速度超過と漫然運転を誘発

Do 対策実施 (H28年)

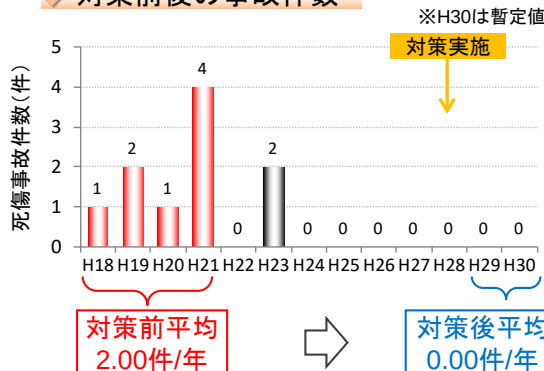


Check 効果の検証

<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→0.00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**減少**。

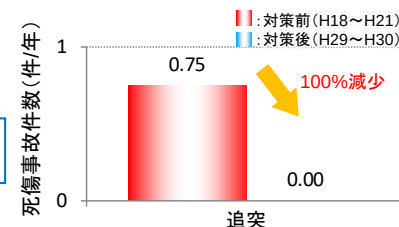
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.00	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 (R2.1)



- ・対策後に人身事故は発生していない。
- ・追加対策は必要なく、現状で十分である。

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**

1. 事故データに基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 303 国道8号 日越交差点】

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に加え、上り線は交差点に向かって下り勾配のため速度超過や漫然運転を誘発しやすく、信号変わり目や左折車両の減速に後続車に対応できず、追突事故が発生 ⇒ **ドットライン**



選定時事故データ(H20～H23)
・死傷事故件数 **2.00**件/年
・死傷事故率 **194.5**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(H28年)

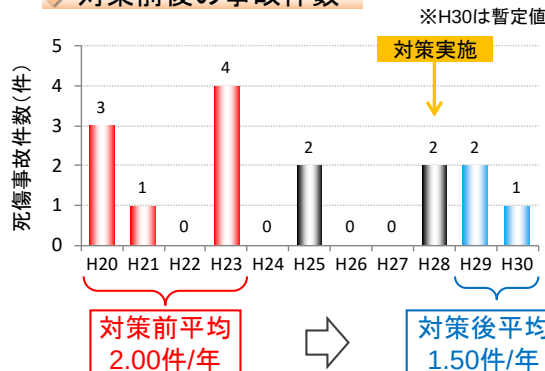


Check 効果の検証

＜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→1.50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、対策後**減少**。

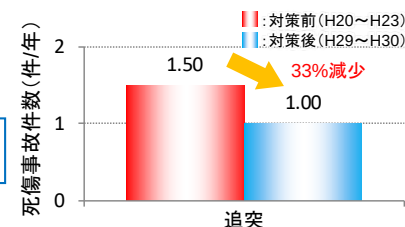
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	145.9

◆ 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(R2.1)



- ・R1年に右直の重傷事故が発生した。物損事故も多いため、経過観察が望ましい。

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は減少したが、代表区間の事故データは「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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 232 国道8号 石橋交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 多車線区間であり上下線とも走行速度が高く、追突事故が発生。
 - 交差点規模が大きく、右折距離が長いことから、右折急ぎを誘発し右折事故が発生。
- ⇒ **注意喚起路面標示(下り線)、右折導流標示、交差点コンパクト化**



選定時事故データ(H18～H21)

- ・死傷事故件数 **2.75**件/年
- ・死傷事故率 **189.68**件/億台km

右折待ち車両による対向直進車の視認性不良

Do 対策実施 (H28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。
(2.75件/年→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、右折事故は、対策後**減少**。

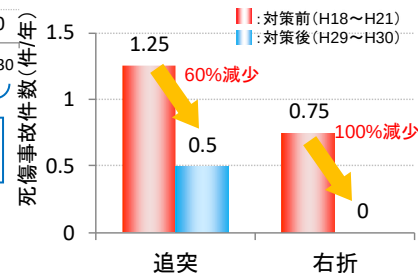
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	36.6

◆ 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(R1.12)



- ・対策後、事故も減少した。
- ・体感としても、安全性は向上したように思う。

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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 298 国道8号 栄町交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 多車線区間であり上下線とも走行速度が高く、下り線では下り勾配(i=2.0%)等により速度超過を誘発し、追突事故が発生
 - 斜めに取りつく従道路により右折距離が長くなり右折事故が発生
- ⇒**停止線前出し(下り線)、右折誘導標示、注意喚起路面標示**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **2.75**件/年
- ・死傷事故率 **189.68**件/億台km

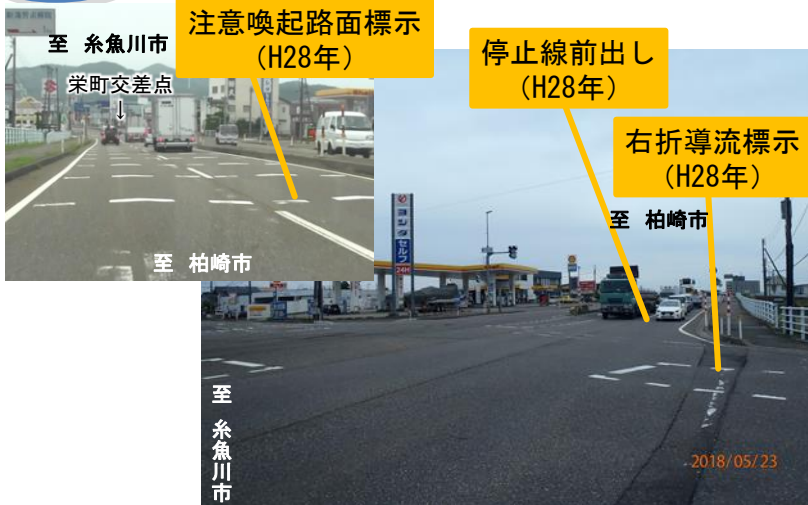
下り勾配により速度超過を誘発

Do 対策実施(H28年)

注意喚起路面標示
(H28年)

停止線前出し
(H28年)

右折導流標示
(H28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。
(2.75件/年→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、右折事故は、対策後**減少**。

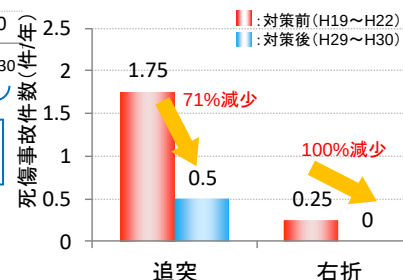
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	36.6

◆ 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(R1.12)



- ・対策後、事故も減少した。
- ・体感としても、安全性は向上したように思う。

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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 35 国道49号 茅野山交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 走行速度が高い中、ドライバーの前方不注視により、前方停止車両への追突事故が発生

⇒**ドットライン、注意喚起路面標示「追突注意」**
小型標識「追突注意」の設置



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 **314.1**件/億台km



速度超過による追突

Do

対策実施 (H24年)



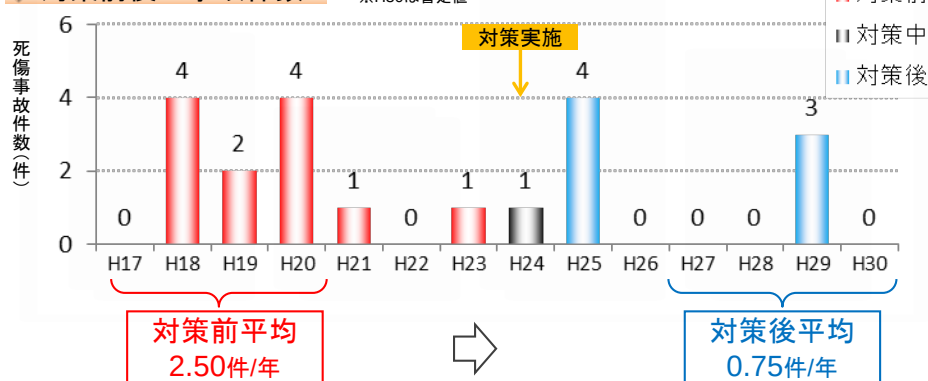
Check 効果の検証

<事故データによる評価>

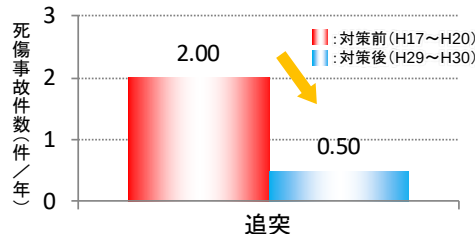
- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前2.50件/年→対策後0.75件/年 **70%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は**減少**。

◆対策前後の事故件数

※H30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)
0.75	56.9

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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 182 国道17号 八幡交差点～八幡橋】

Plan 問題の把握と対策立案

- 上り線は急な下り坂で、交差点手前で左折車による急減速・急停止が発生
- 下り線は上り坂で、混雑時に予期しない急減速が発生
⇒**交差点改良・自歩道拡幅**



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 **162.4**件/億台km



勾配により急減速が発生

Do 対策実施 (H25年)



交差点改良
(H25年)

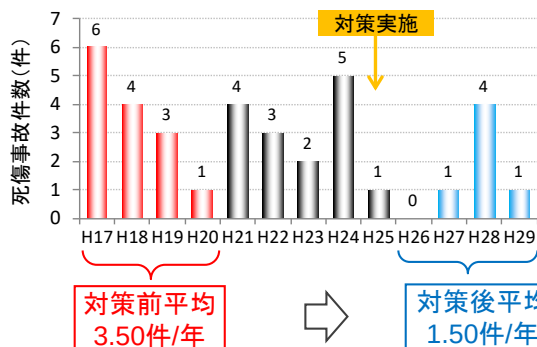


Check 効果の検証

＜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→1.50件/年 **57%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**。

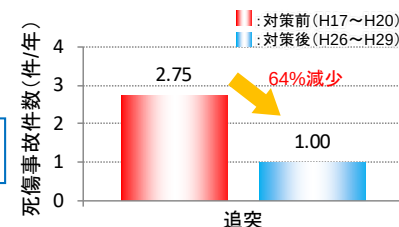
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	32.9

◆ 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(R2.1)



- ・状況を注視していく必要はあると感じるが、対策は十分であり、追加対策は必要ないと思う。

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区間

■交通環境が変化した区間の効果評価事例【No.21 国道8号 山田交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 信号交差点が連坦する、4車線道路の交差点
- 前後に交差点が連続している他、沿道施設が多いため、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

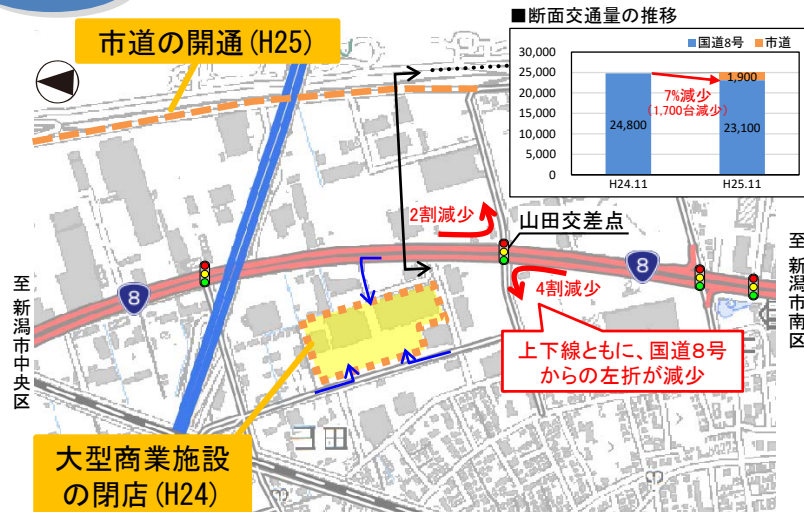


選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 4.50件/年
- ・死傷事故率 308.1件/億台km

沿道施設が多く、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(H24年～H25年)

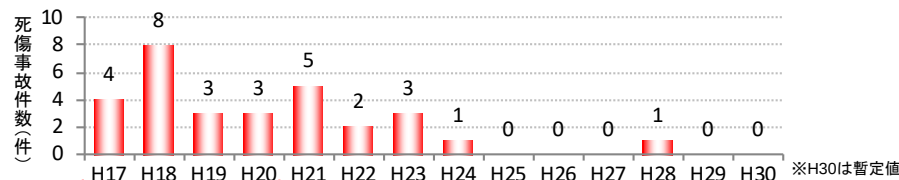


Check 効果の検証

<事故データによる評価>

- ・並行する市道の開通や大型商業施設の閉店により交通流動が変化。
- ・交通流動の変化に伴い、死傷事故も減少。
(選定時4.50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。

◆ 事故件数の推移



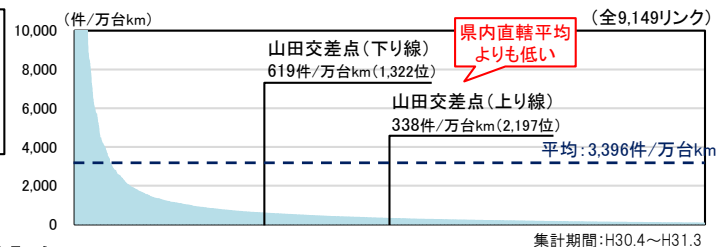
選定時平均 4.50件/年

直近4ヶ年平均 0.25件/年

<急挙動による評価>

◆ 県内直轄国道のリンク別急ブレーキ発生率

- ・当該区間の急挙動発生率は県内平均よりも低い。



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H30.3)



・近年交通事故が発生しているイメージは無い。

Action 進捗状況の判定

- 並行する市道の開通や大型商業施設の閉店により、交通流動が変化。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

1. 事故データに基づく選定区間

■交通環境が変化した区間の効果評価事例【No.23 国道8号 善久交差点】

Plan 問題の把握

- 信号交差点が連坦する、4車線道路の交差点
- 下り線から右折する際に、対向直進車の間隙を縫っての無理な右折により、右折事故が多発



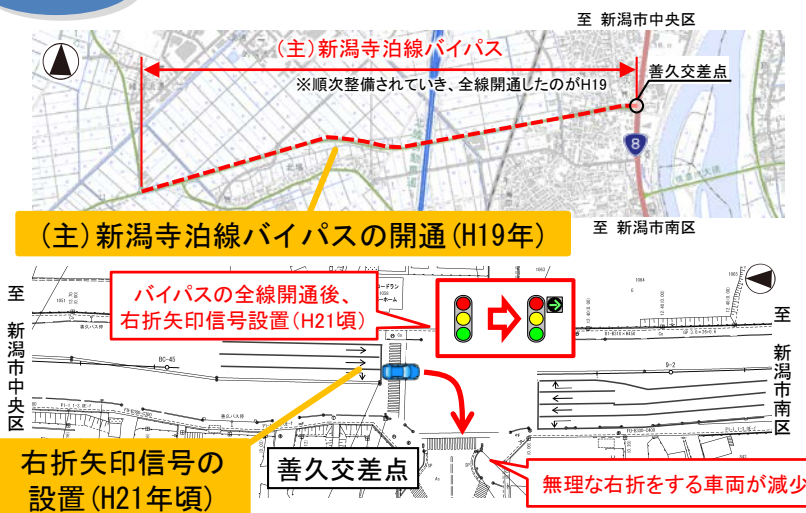
選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 2.50件/年
- ・死傷事故率 171.2件/億台km

対向直進車の間隙を縫っての
無理な右折により衝突

Do

交通環境の変化(H19年～H21年)

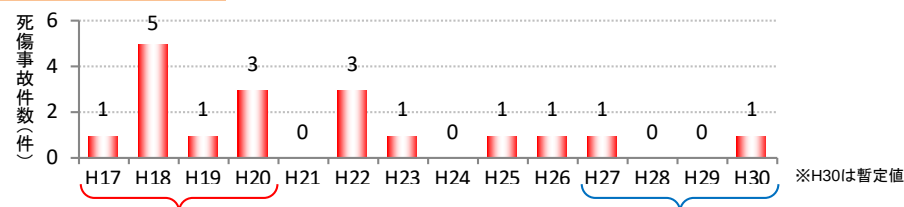


Check 効果の検証

<事故データによる評価>

- ・(主)新潟寺泊線バイパスの開通に伴い、右折矢印信号を設置。
- ・右折矢印信号の追加に伴い、死傷事故も減少。
(選定時2.50件/年→現在0.50件/年 **80%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



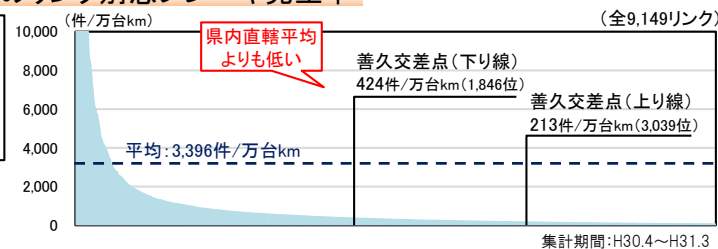
選定時平均 2.50件/年

直近4ヶ年平均 0.50件/年

<急挙動による評価>

◆ 県内直轄国道のリンク別急ブレーキ発生率

- ・当該区間の急挙動発生率は県内平均よりも低い。



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H30.3)



- ・近年交通事故が発生しているイメージは無い。

Action 進捗状況の判定

- (主)新潟寺泊線バイパスの開通及び、右折矢印信号の設置により、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

1. 事故データに基づく選定区間

■交通環境が変化した区間の効果評価事例【No.219 国道8号 善久～下善久交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 信号交差点が連坦する、4車線道路の交差点を含む区間
- 前後に交差点が連続している他、沿道施設が多いため、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

善久～
下善久交差点



選定時事故データ(H18～H21)

- ・死傷事故件数 2.50件/年
- ・死傷事故率 171.2件/億台km



沿道施設が多く、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(H21年～H25年)

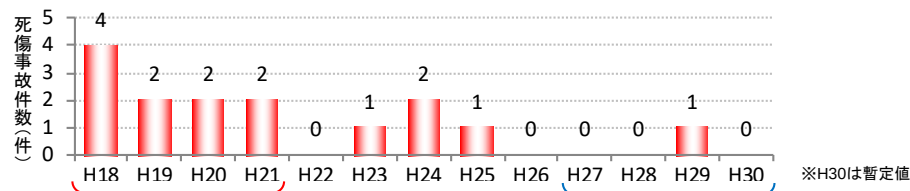


Check 効果の検証

<事故データによる評価>

- ・当該区間は、沿道施設の閉店により交通流動が変化。
- ・交通流動の変化に伴い、死傷事故も減少。
(選定時2.50件/年→現在0.25件/年 **90%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



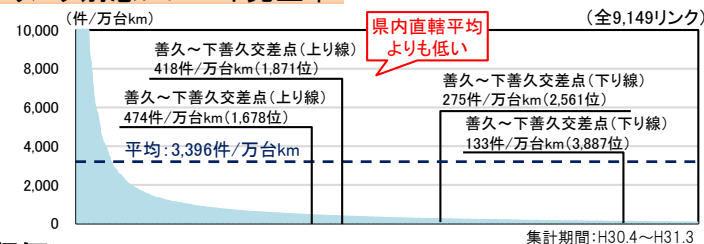
選定時平均 2.50件/年

直近4ヶ年平均 0.25件/年

<急挙動による評価>

◆県内直轄国道のリンク別急ブレーキ発生率

- ・当該区間の急挙動発生率は県内平均よりも低い。



<所轄警察による評価>

◆所轄警察ヒアリング(H30.3)



- ・近年交通事故が発生しているイメージは無い。

Action 進捗状況の判定

- 沿道商業施設の閉店により、交通流動が変化。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. 地域の声に基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 255 国道49号 茅野山IC】

Plan 問題の把握と対策立案

- 走行速度が高い中、カーブ区間のため前方の信号機が見えづらく、交差点認識が遅れた車両が交差点停止車を見落とし衝突。

⇒**注意喚起標識設置(信号あり)**



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 **52.3**件/億台km

・カーブ区間に起因した前方停止車両への追突する事故が多発。

Do 対策実施 (H30年)

注意喚起標識設置
(H30年)

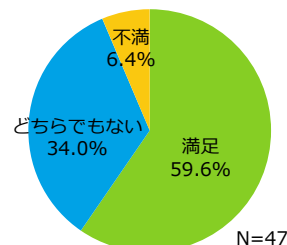


Check 効果の検証

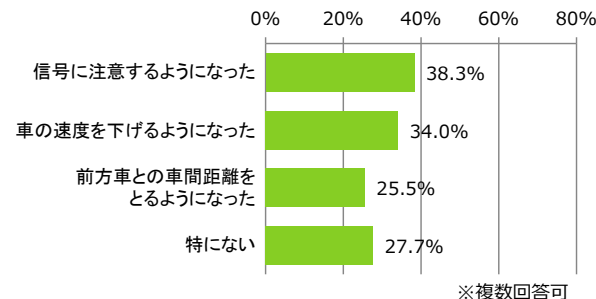
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**6割**が満足と評価

◆ 対策の満足度 (R1)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・看板が小さくて見えづらい。
- ・新津方向(国道403号)からの合流が危険。

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.1)



- ・IC下交差点では昨年、死傷事故が発生していないため、事故対策の効果があったと考えられる。
- ・新津方向(国道403号)からの合流部では、引き続き事故が発生している。



Action 進捗状況の判定

- 対策を実施した箇所について道路利用者から一定の評価は得られているが、その他の箇所でも引き続き事故が発生。⇒**要追加対策**

2. 地域の声に基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 267 国道7号 流作場五差路交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 当該交差点は、交差点規模が大きくカーブしているため、走行位置が分かりづらい。そのため、交差点内で不規則な挙動をとる車両が多く、それに起因した事故が発生している。

⇒ **交差点内誘導線設置**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **1.50**件/年
- ・死傷事故率 **99.6**件/億台km

交差点内の走行位置が不明確

Do 対策実施 (H30年)

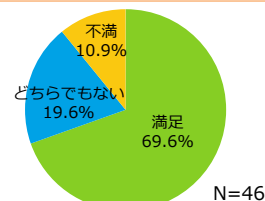


Check 効果の検証

<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

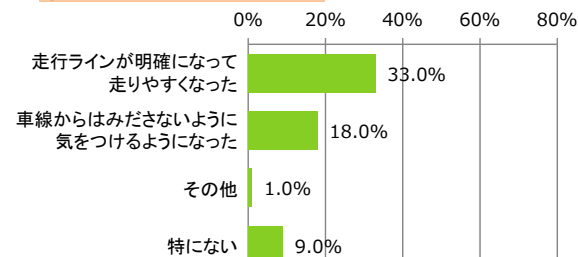
◆ 対策の満足度 (R1)



【不満と回答した方の意見】

- ・もっと分かりやすくして欲しい
- ・万代一丁目方面から新潟駅方面に向かう際、車線が曖昧で危険を感じる

◆ 対策後に感じたこと

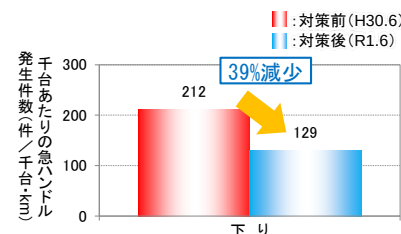


※複数回答可

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆ 急ハンドル発生件数

・対策後、交差点内で発生していた急ハンドル件数が減少(**下り39%減少**)



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.1)



・今回の対策で、国道7号を直進する車両の安全性は向上したとを感じるが、交差点全体が安全になったとはまだ言いづらい。



Action 進捗状況の判定

- 対策について道路利用者から一定の評価は得られているが、所轄警察よりまだ危険性が指摘されている。⇒ **要追加対策**

2. 地域の声に基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 358 国道113号 片貝トンネル】

Plan 問題の把握と対策立案

■片貝トンネル内は、狭く暗いため走行ラインが分かりづらい。
カーブ区間のため、ハンドル操作を見誤った車両が反対車線
へ逸脱し対向車と衝突。

⇒ **滑り止め舗装、ランブルストリップス、視線誘導標設置**



選定時事故データ(H25～H28)

- ・死傷事故件数 **0.50**件/年
- ・死傷事故率 **24.5**件/億台km



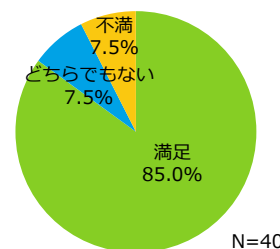
トンネル内は暗く狭い上、
走行位置が不明確

Check 効果の検証

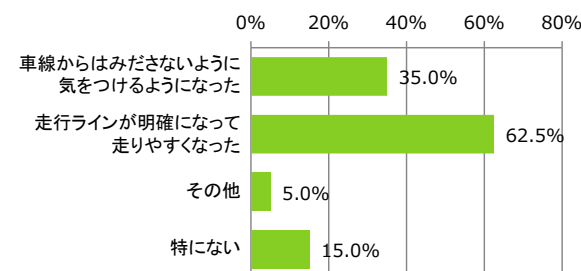
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**9割**が満足と評価

◆ 対策の満足度(R1)



◆ 対策後に感じたこと



※複数回答可

【不満と回答した方の意見】

- ・大型トラックなどの走行速度が高くて危険
- ・根本的にトンネルが狭い

Do 対策実施 (H30年)



ランブルストリップス
(H30年)



視線誘導標
(H30年)

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(R2.1)



- ・R1年にトンネル内で正面衝突事故が2件発生しており、うち1件は重傷事故である。
- ・追加対策を検討する必要があると感じる。

Action 進捗状況の判定

■対策について道路利用者から一定の評価は得られているが、所轄警察よりまだ危険性が指摘されている。 ⇒ **要追加対策**

2. 地域の声に基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 122 国道17号 妙見堰交差点～妙見交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 交差点の直前で車線数が増えるため、無理な車線変更をする車両が多い
- 小千谷方面に向かって県道への左折が多く、左折車の減速・急停止に、後続車の対応が遅れ、追突事故が発生
⇒**左折専用車線・注意喚起看板**



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 **291.1**件/億台km



交差点直近での無理な車線変更及び左折車の影響により追突事故発生

Do 対策実施（H31年）



左折専用車線設置
(H31年)

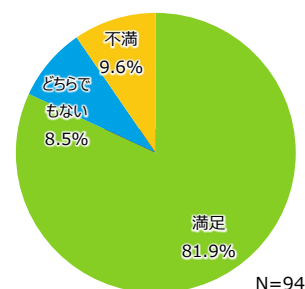


Check 効果の検証

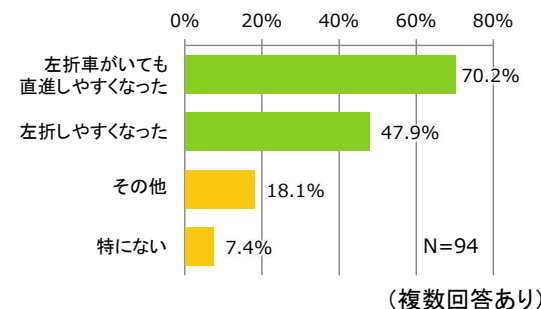
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**8割**が満足と評価

◆ 対策の満足度 (R1)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

・理解がなされておらず、左折ラインから右折ラインへ急激な車線変更をする車がよくいる。そのためぶつかそうになり危険がある。

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.1)



・対策後は自損事故1件のみで、人身事故はない。
現状で問題はなく、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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 296 国道8号 下荒浜交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 当該交差点の柏崎側で車線数が増えることから、車線増減に伴う追い越し加速により追突事故が発生。

⇒**ドットライン、注意喚起路面標示**



選定時事故データ(H19～H22)

- ・死傷事故件数 **1.5**件/年
- ・死傷事故率 **176.39**件/億台km



曲線が連続し、視界が開けており、走行速度が高く危険

Do 対策実施（H30年）



ドットライン(H30)

下荒浜交差点

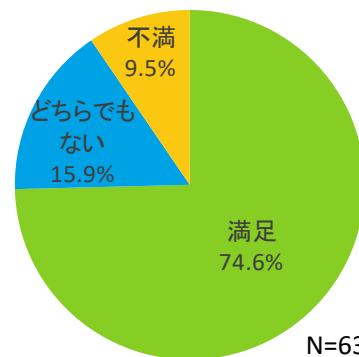
注意喚起路面標示(H30)

Check 効果の検証

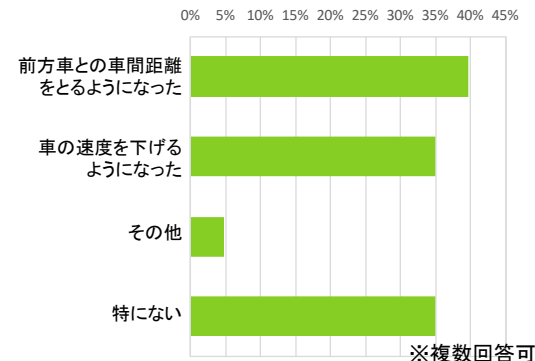
<道路利用者の評価>

- ・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、車間距離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



※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(R1.12)



- ・対策後、事故は減少。事故対応に駆けつけることも少なくなった。
- ・安全になったと感じる。

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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 239 国道7号 笹谷】

Plan 問題の把握と対策立案

- 市道との交差点で、前方の右折車両の減速・停止に後続車に対応できず追突事故が発生しているほか、沿道の歩道(通学路)で幅員が狭小な箇所が存在 ⇒ **右折車線設置・歩道整備**



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 **109.6**件/億台km



交差点付近での追突事故が発生
歩道の一部区間で幅員狭小箇所が存在

Do 対策実施 (H30年)

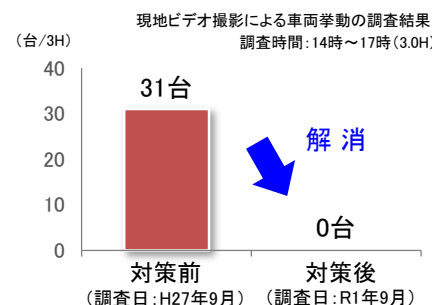


Check 効果の検証

<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により、前方に右折待ち車がいるても、後続車の急な減速や回避が解消されている。

◇ 右折後続車の減速・停止



右折車線の設置により
後続車への影響を解消

<道路利用者の評価>

- ・歩道整備により、通学路として利用している小学校から、通学する児童の安全性向上に関して良い評価を頂いている。

- ・対策前は、車と歩道が近接していたため、水しぶきなどが歩道側に飛び跳ねていた。
- ・車道も歩道も整備されたため、冬期間でも通学する児童が安心して通行できるのではないかと思います。

保内小学校 教員
(H30年12月ヒアリング)

Action 進捗状況の判定(例)

- 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. 地域の声に基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 319 国道7号 下大鳥地区】

Plan 問題の把握と対策立案

- 無信号区間が続く単路部で速度超過や漫然運転を誘発しやすく、これらの車両がカーブ区間に入ると、ハンドル操作を誤って正面衝突や単独事故(路外逸脱)が発生

⇒カラー舗装、ドットライン



選定時事故データ(H22～H25)
・死傷事故件数 0.50件/年
・死傷事故率 36.5件/億台km



大きくカーブしているため、
車線逸脱の危険性が高い

Do 対策実施(H30年)



ドットライン(H30年)



カラー舗装(H30年)

至 胎内市

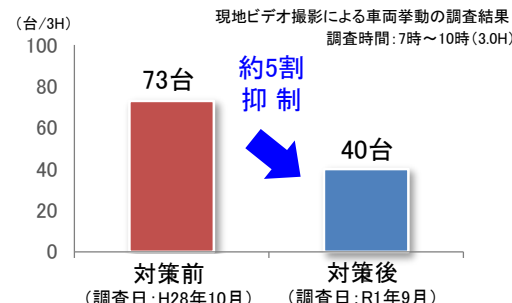
Check 効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

- ・カラー舗装等を設置したことにより、カーブ区間において車線を逸脱する車両が減少

※カーブ区間の車線逸脱状況は、現地ビデオ撮影による調査から、上下線で中央線又は外側線をはみ出して走行した車両を対象に計測を行っている。

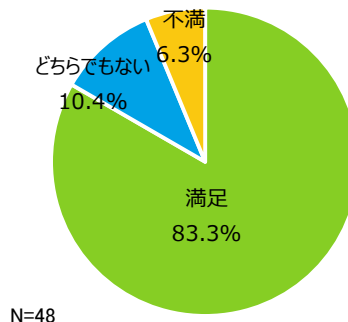
◇車線逸脱する車両



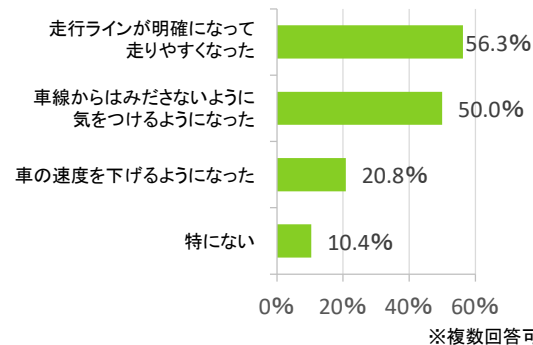
<道路利用者の評価>

- ・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、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



Action 進捗状況の判定(例)

- 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

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

渋滞が起因し、停止・発進回数が増え
判断を見誤った車両が追突



- ・令和元年に死傷事故は発生していない。
- ・当該交差点は、4車線化で以前より事故の危険性が低下したと感じる。

■車両挙動や所轄警察からの評価により、安全化事業の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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 120 国道17号 和南津トンネル～和南津橋】

Plan 問題の把握と対策立案(和南津トンネル小千谷側)

- 走行速度が高く、急カーブ区間では車線逸脱による事故が発生。交差点手前では追突事故が発生。

⇒カラー舗装



選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 1.0件/年
- ・死傷事故率 149.3件/億台km



急カーブにより車線逸脱事故が発生

Do 対策実施(H27年 和南津トンネル小千谷側)



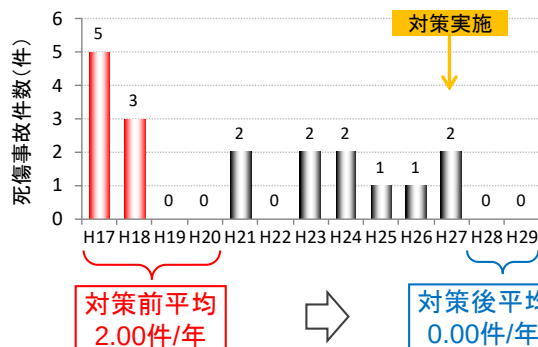
カラー舗装
(H27年)

Check 効果の検証(和南津トンネル小千谷側)

<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→0.00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**減少**。

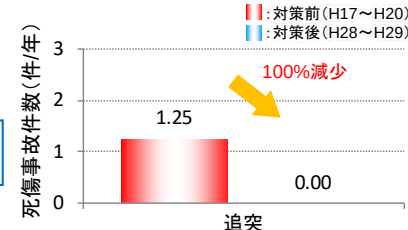
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.00	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(R2.1)



- ・小千谷側では、対策は十分と考えられ、追加対策は必要ない。
- ・和南津トンネル内及びトンネルの魚沼側は、物損事故を含めて事故が非常に多い。対策をお願いしたい。

Action 進捗状況の判定

- 和南津トンネル小千谷側では、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。
- 和南津トンネル内及び魚沼側は事故が多く、警察から対策要望あり。
⇒「**対策検討中**」

2. 地域の声に基づく選定区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【No. 290 国道17号 五日町病院前交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

■小規模な交差点であるため、交差点の認識が遅れ、前方車両の急な減速・停止に対応が遅れることにより追突事故が発生。

⇒カラー舗装



選定時事故データ(H19～H22)

・死傷事故件数 1.50件/年
・死傷事故率 292.8件/億台km

小規模な交差点のため
交差点認識が遅れ急減速が発生

Do 対策実施(H27年)

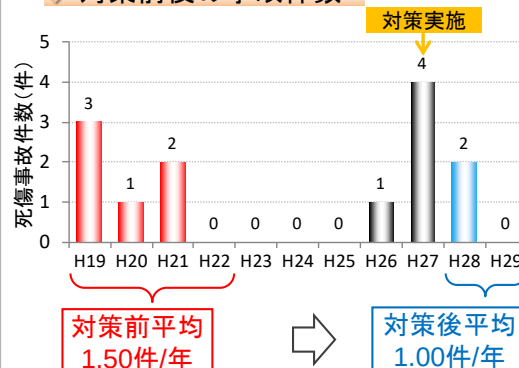


Check 効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(1.50件/年→1.00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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は、対策後**減少**。

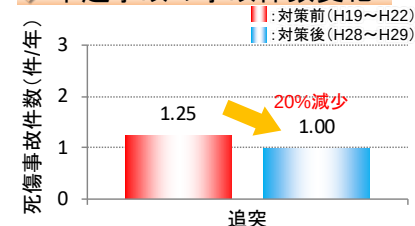
◆対策前後の事故件数



◆代表区間の事故データ

	事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
対策後2年間 (H28～H29)	1.00	232.0
最新4年間 (H26～H29)	1.75	406.1

◆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(R2.1)



- ・事故は減少しているため、追加対策は必要ないと思う。
- ・カラー舗装が薄くなってきていることに対しては、ドットラインを引くのは良いと思う。

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、最新4年間の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当。⇒経過観察