

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【国道7号 高浜入口交差点付近】

Plan 問題の把握と対策立案

- 当該交差点は、上り線側で左折車の急な減速・停止に後続車の対応が遅れ追突する事故が多発 ⇒ **左折車線設置**



選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 **7.75**件/年※1
 - ・死傷事故率 **472.5**件/億台km※2
- ※1 対策対象範囲全ての事故
※2 対策対象範囲の最大値

左折車の急な減速・停止に追突

Do 対策実施 (H29年)



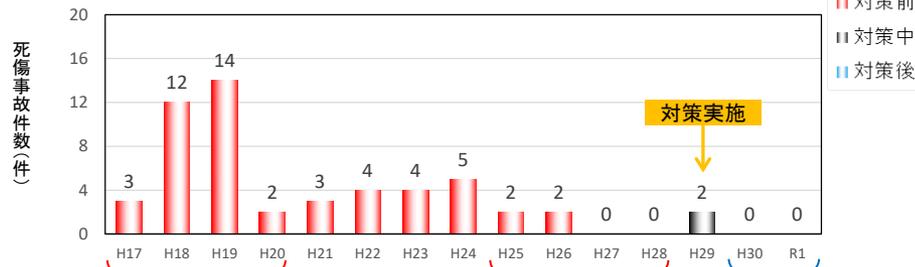
左折車線設置 (H29)

Check 効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は発生していない。
(対策前(登録当初)7.75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**対策後発生していない**。

◆ 対策前後の事故件数 ※R1は暫定値



対策前(登録時)
平均7.75件/年

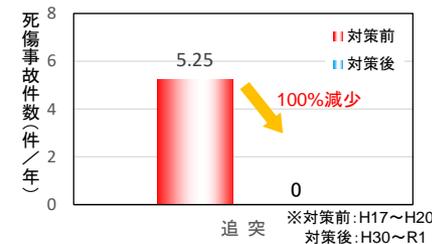
対策前(直近4年)
平均1.00件/年

対策後平均
0.00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)
0.00	0.0

◆ 卓越事故の事故件数変化



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【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



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

交差点手前での追突事故が発生

Do 対策実施 (H27年)

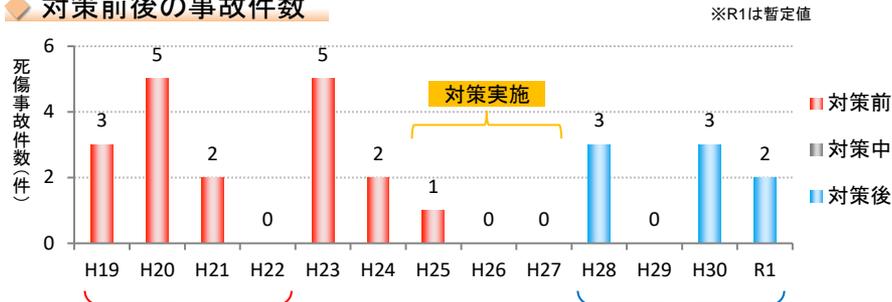


Check 効果の検証

<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2.50件/年→対策後2.00件/年 **20%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**したが、右折事故は**増加**。

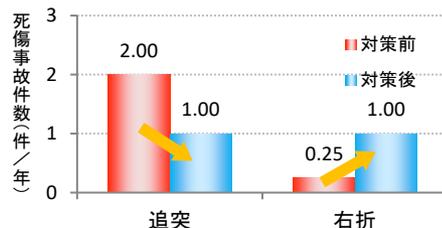
◆ 対策前後の事故件数



対策前平均
2.50件/年

対策後平均
2.00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)
2.00	222.3

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、依然、「事故データに基づく選定条件」に該当するほか、右折事故が増加傾向。⇒要追加対策

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【国道8号 福島交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 交差点手前の長い直線かつ無信号区間により速度超過を誘発し、前方車両の減速・停止に対応が遅れ追突
 - 直進車の速度が高いため右折ギャップを見誤りやすく、右折車と直進車が衝突
- ⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示の設置**



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 **155.9**件/億台km

長い直線のため速度超過を誘発

Do 対策実施 (H29年)



ドットライン (H29)
注意喚起路面標示 (H29)

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5.75件/年→対策後2.50件/年 **56.5%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及び右折時事故はともに**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)
1.50	116.2

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



- ・R2年は追突事故が1件発生した。
- ・必要な対策はすべてやっているように思える。死傷事故は減っているの、様子見がいいと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故や右折時事故をはじめ、当該区間の死傷事故件数が減少したが、「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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【国道8号 川崎五丁目～愛宕交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 橋梁部が上り勾配かつカーブ区間のため、先にある愛宕交差点を認識しにくい。また、混雑時には愛宕交差点からの滞留車両が川崎五丁目付近まで伸び、滞留末尾に後続車が追突

⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示の設置**



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 230.0件/億台km

先にある愛宕交差点を認識しづらい

Do 対策実施 (H29年)



ドットライン (H29)
注意喚起路面標示 (H29)

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6.50件/年→対策後1.00件/年 **84.6%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**。

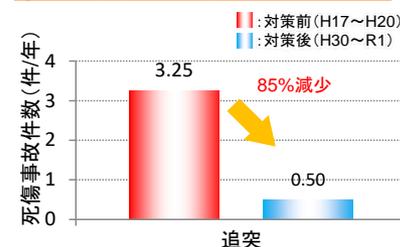
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.50	37.5

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・死傷事故は減っているので、対策の効果はあるのではないかと。対策完了で良いと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、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【国道8号 新町1丁目交差点～愛宕2丁目】

Plan 問題の把握と対策立案

- 本線が混雑している区間で、発進・停止を繰り返す不規則な車両挙動により、前方車両に対する注意力が散漫になり追突
 - 交差点形状が大きく、右左折時に横断者を見落としやすい
- ⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示、導流部路肩ゼブラ帯、隅切りゼブラ帯の設置**



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 424.6件/億台km

混雑による不規則な車両挙動

Do 対策実施 (H29年)



ドットライン (H29)
注意喚起路面標示 (H29)

導流部路肩ゼブラ帯
隅切りゼブラ帯
(H29)

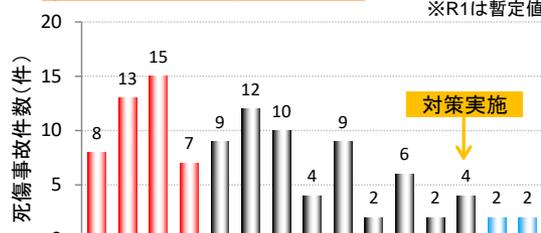


Check 効果の検証

<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10.75件/年→対策後2.00件/年 **81.4%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**だが、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**。
- ・卓越していた追突事故及び横断中事故はともに**減少**。

◆ 対策前後の事故件数



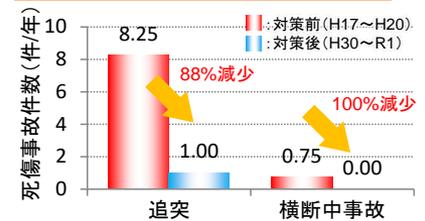
対策前平均
10.75件/年

対策後平均
2.00件/年

◆ 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 (H30～R1)	1.00	75.0
最新4年間 (H27～H30)	1.50	112.5

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・死傷事故は減っているため追加対策は必要ないが、まだ事故が多いと感じるので、経過観察が良いと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故や横断中事故をはじめ、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**

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【国道8号 蓮漉交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 下り線は長い下り勾配、上り線は長い直線区間により速度超過を誘発し、前方車両の減速・停止に対応が遅れ追突
 - 従道路交通量が多く、直進車の間隙を縫った右折となるため、横断者に対する注意が散漫になり、横断歩道上で衝突
- ⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示、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 **5.50**件/年
- ・死傷事故率 **400.6**件/億台km

長い下り勾配により速度超過を誘発

Do 対策実施 (H26、H29年)



自発光式文字表示板 (H29)

ドットライン (H26)
注意喚起路面標示 (H26)

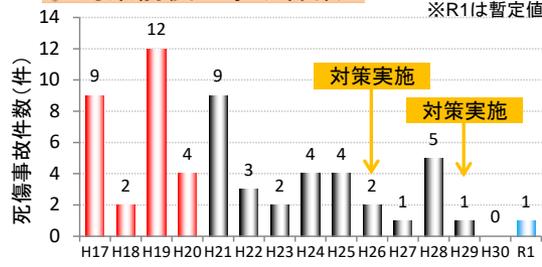


Check 効果の検証

<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6.75件/年→対策後0.50件/年 **92.6%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及び横断中事故はともに**対策後発生していないが**、依然として**物損事故が非常に多い**。

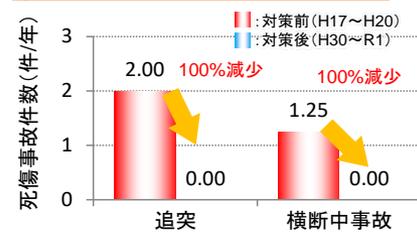
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	37.4

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・R2年は右直事故が2件発生。物損事故(追突、右直)も非常に多いため、様子見がいいと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故や横断中事故をはじめ、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」にも該当しないが、対策後も物損事故が多発。 ⇒ **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【国道8号 堺西交差点】

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

⇒ **左折車線設置、カラー舗装**



選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 7.25件/年
- ・死傷事故率 528.1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 (H29年)



左折車線設置 (H29)

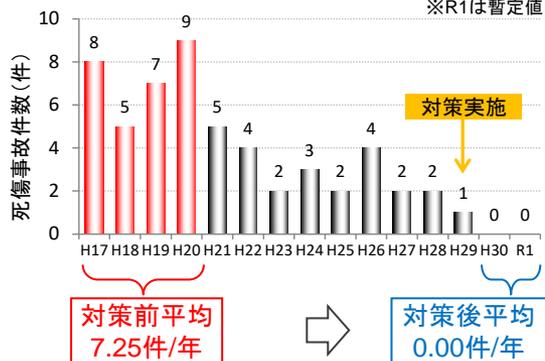
カラー舗装 (H29)

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7.25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



◆ 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



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・死傷事故は減っているので、対策完了で良いと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、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【国道17号 高畑交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 長い下り勾配かつ緩やかな曲線区間のため、直進車の走行速度が高く、間隙を見誤った右折車と直進車が衝突
 - 速度超過に加え、右折車が直進車線にはみ出して滞留することがあり、避けるための急な車線変更により追突事故が発生
- ⇒ **停止線前出し、右折待機線・誘導線の維持修繕、右折レーン延伸**



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 **133.0**件/億台km

緩やかな曲線のため速度超過を誘発

Do 対策実施 (H26、H29年)



右折レーン延伸 (H29)

停止線前出し (H26)
右折待機線・誘導線の
維持修繕 (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2.00件/年→対策後0.50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**非該当**。
- ・卓越していた右折時事故及び追突事故はともに**減少**。

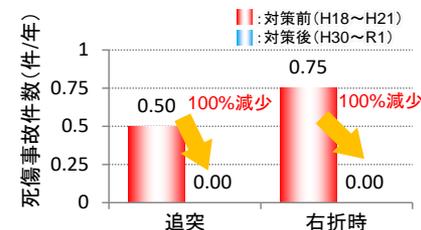
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	36.1

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



- ・死傷事故は減っているので、対策完了で良いと思う。
- ・右折車線を延伸する前は、ピーク時を中心に本線上に長い待機車列ができていた。延伸によりほぼ解消されたと感じる。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた右折時事故や追突事故をはじめ、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【国道17号 六日町交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 歩道にはアーケードが設置されており、アーケードの柱が死角となり横断歩行者・自転車を見落としやすいため、横断者と右左折車の事故が発生

⇒ **注意喚起看板設置**



選定時事故データ(H21~H24)

- ・死傷事故件数 2.00件/年
- ・死傷事故率 307.7件/億台km

柱が死角となり横断歩行者・自転車を見落としやすい

Do 対策実施 (H29年)



注意喚起路看板設置 (H29)

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**。
- ・卓越していた横断中事故は**減少**。

◆ 対策前後の事故件数

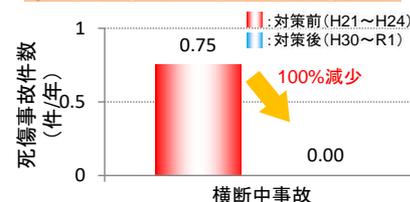


◆ 代表区間の事故データ

	事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)	高齢者 事故件数 (件/年)
対策後 (H30-R1)	0.00	0.0	0.0
最新4年間 (H27-H30)	1.25	186.5	0.75

最新4年間の事故データは、事故データによる選定条件①-5「高齢者事故重点対策区間」に該当

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R3.1月)



- ・R2年は死傷事故なし。歩行者・自転車事故の発生はない。
- ・効果はあったと思うが、もう数年様子見をしたほうがいいと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた横断中事故をはじめ、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**

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【国道17号 南魚沼市川窪地先】

Plan 問題の把握と対策立案

- 区間内に沿道乗り入れ部が多数存在するため、沿道施設出入車両の減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生
- ⇒ **ドットライン、縁石ハンチ部塗装**



選定時事故データ (H21~H24)

- ・死傷事故件数 **2.00**件/年
- ・死傷事故率 **115.7**件/億台km

沿道乗り入れ部が多数存在
出入り車両への対応が遅れ追突

Do 対策実施 (H29年)



ドットライン (H29)



縁石ハンチ部塗装 (H29)

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1.00件/年 **50.0%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は**減少**。

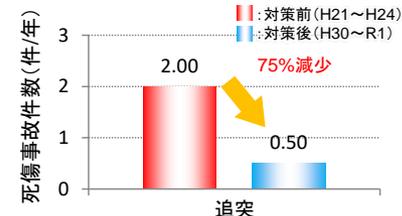
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
1.00	31.9

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R3.1月)



- ・R2年は川窪地内で死傷事故は発生していない。当該区間においても大きな事故は発生していない。
- ・対策の効果があったと言ってよいと思う。対策完了で良い。

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【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

Do 対策実施 (H26年)

ドットライン
(H26)



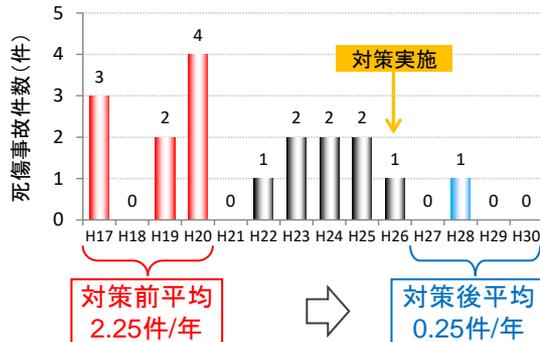
注意喚起路面標示
「追突注意」
(H26)

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0.25件/年 **88.9%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故は**減少**。

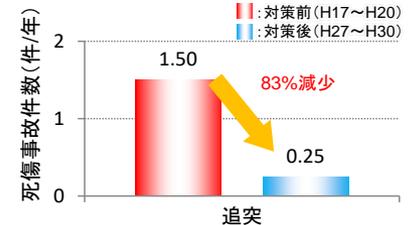
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.25	19.4

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・対策によって速度低減が図られ、死傷事故が減少したと考えられる。効果があったといってよいのではないかと。

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【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、交通量も多いため、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、右折誘導線の維持修繕**



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**/億台km

長い直線区間が速度超過や漫然運転を誘発

Do 対策実施 (H26年)



ドットライン延伸 (H26)

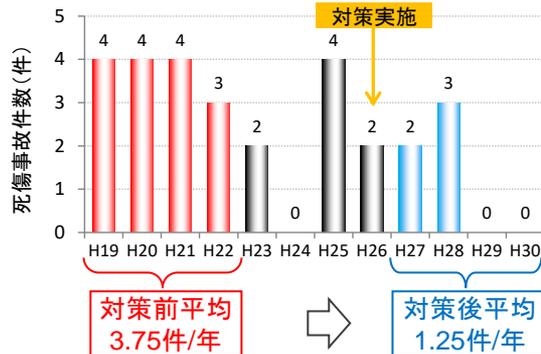
右折誘導線維持修繕 (H26)

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3.75件/年→対策後1.25件/年 **66.7%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**非該当**。
- ・卓越していた追突事故及び右折時事故は**減少**。

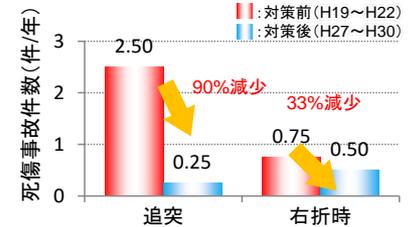
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
1.25	96.8

◆ 卓越事故の事故件数変化



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・死傷事故は減っているので、これ以上の対策は不要だと思う。対策完了で良いのではないかと。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故や右折時事故をはじめ、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【国道8号 潟町(3連続交差点)】

Plan 問題の把握と対策立案

■3つの信号交差点が連続していた区間で、いずれも右折車線が設置されておらず、右折待機車両の減速、停止に後続車に対応できず追突。

⇒右折車線車線設置(3交差点、上下線)



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 2.0件/年
 ・死傷事故率 100.56件/億台km

右折待ち車両による後続車の通行障害

Do 対策実施 (H29年)

交差点改良 (右折車線等設置)
(H29年)

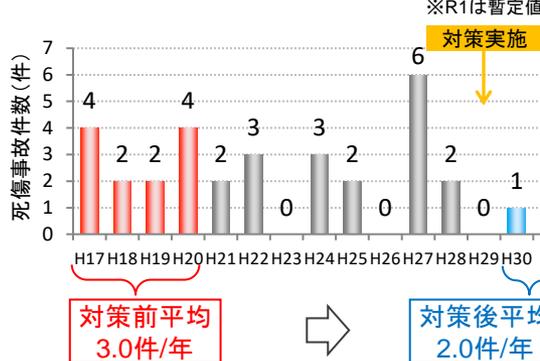


Check 効果の検証

＜事故データによる評価＞

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(3.0件/年→2.0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**。

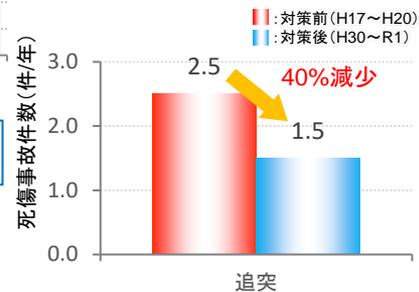
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
1.5	123.8

◆ 卓越事故の事故件数変化



＜所轄警察の意見＞

◆ 所轄警察ヒアリング (R2.12月)



・対策後、大きな事故は無くなったが、死傷事故の他、物損事故もまだ多少発生している。

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

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【国道7号 明石一】

Plan 問題の把握と対策立案

- 当該交差点は、上り線で追突事故が多発。
- 左折車の急な減速停止に後続車に対応できず追突。
⇒**注意喚起路面標示「追突注意」設置**



選定時事故データ(H18～H21)

- ・死傷事故件数 **3.25**件/年
- ・死傷事故率 **283.3**件/億台km

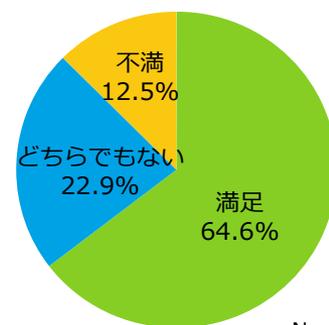
左折車の減速・停止により
後続車が追突

Check 効果の検証

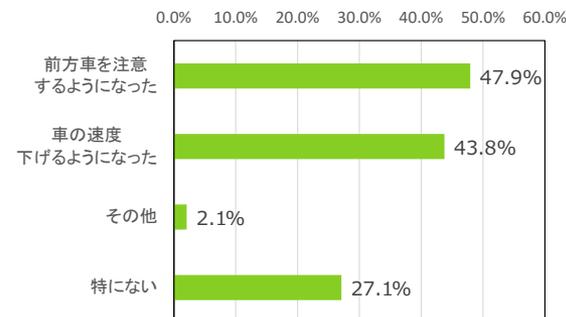
<道路利用者アンケート結果>

- ・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
- ・前方車への**注意力向上**や**速度抑制効果**を確認

◆ 対策の満足度 (R2)



◆ 対策による効果



※複数回答可

Do 対策実施 (R1年)



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2)



- ・近年交通事故が発生しているイメージはない。
- ・対策後、事故発生件数が多くないため、対策による効果が得られていると感じている。

Action 進捗状況の判定

対策について道路利用者や所轄警察から一定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【国道8号 三条市直江町2丁目交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 当該交差点は、下り線(新潟市→長岡市)で急ブレーキが多発。
- 速度超過や漫然運転が要因と考えられる。
⇒**注意喚起路面標示「追突注意」、ドットライン設置**



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 **113.0**件/億台km

下り線で急ブレーキ多発

Do 対策実施 (H29年)

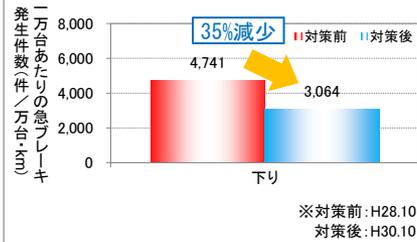


Check 効果の検証

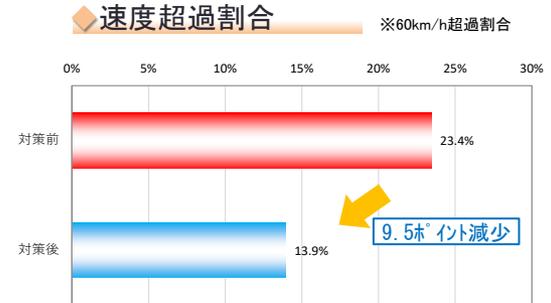
<危険な車両挙動の変化による評価>

- ・対策後、下り線で発生していた急ブレーキ件数が減少(**35%減少**)
- ・速度超過割合も減少し(**9.5ポイント**)、安全性が向上。

◆急ブレーキ発生件数



◆速度超過割合



<所轄警察の意見>

◆所轄警察ヒアリング (R2)



- ・近年、交通事故が発生しているイメージはない。
- ・注意喚起路面標示は、道路の幅員が狭く見えるため、視覚的効果が大きく、速度低下に有効と考えられる。

Action 進捗状況の判定

- 対策について、車両挙動や所轄警察ヒアリングより、一定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【国道7号 船戸地区】

Plan 問題の把握と対策立案

- 当該区間は、下り線(新潟市→村上市)で片側1車線から2車線へ広がる区間で急ブレーキが多発。
- 低速車を追い越すため加速した車両が二軒茶屋交差点で赤信号の際に急停止している。
⇒**車線すりつけ位置を変更**



選定時事故データ(H23~H26)

- ・死傷事故件数 **0.00**件/年
- ・死傷事故率 **0.0**件/億台km

片側1車線から2車線へ広がるため
加速する車両が多い

Do 対策実施 (R1年)

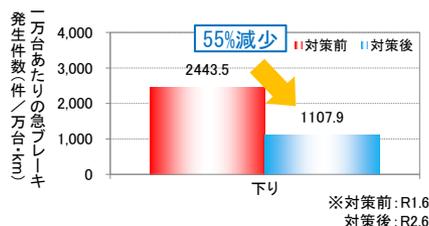


Check 効果の検証

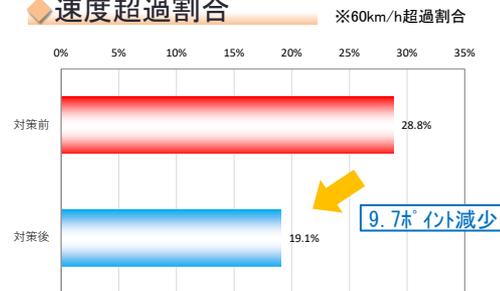
<危険な車両挙動の変化による評価>

- ・対策後、下り線で発生していた急ブレーキ件数が減少(**55%減少**)
- ・速度超過割合も減少し(**9.7ポイント**)、安全性が向上。

◆急ブレーキ発生件数



◆速度超過割合



<所轄警察の意見>

◆所轄警察ヒアリング (R2)



- ・近年交通事故が発生しているイメージはない。
- ・キープレフトが基本のため、対策により交通整流化が図られ、安全性が向上した。
- ・また、道路利用者からも利用しやすくなったとの声がある。

Action 進捗状況の判定

- 対策について、車両挙動や所轄警察ヒアリングより、一定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【国道8号 竹鼻】

Plan 問題の把握と対策立案

■速度超過しやすい区間で、連続するカーブと勾配の変化により前方の見通しが悪い。速度超過車両が車線をはみ出し正面衝突・車両単独事故が発生。

⇒線形改良



走行速度が高く、曲線をはみ出す車両が多く危険

選定時事故データ(H17~H20)

・死傷事故件数 0.5件/年

・死傷事故率 15.41件/億台km

Do 対策実施 (H30年)

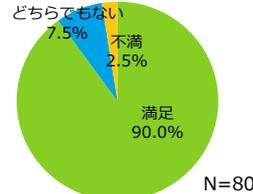


Check 効果の検証

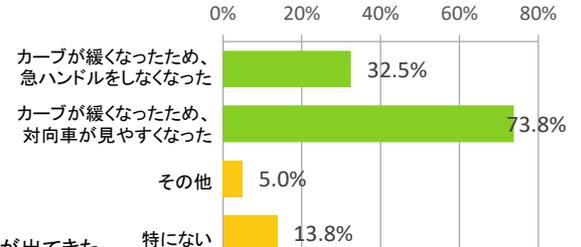
<道路利用者アンケート結果>

- ・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、対向車の視認性の改善について高く評価

◆ 対策の満足度 (R2)



◆ 対策後に感じたこと



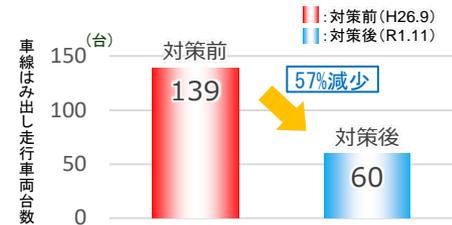
【不満と回答した方の意見】

- ・道幅が広がったことにより駐車する車が出てきた。
- ・新潟に向かう車線の右カーブで、左にはみ出した場合は逆バンク状態になり、非常に危険を感じる。

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆ 車線をはみ出し走行車両台数

- ・対策後、カーブで車線をはみ出して走行する車両が減少(57%減少)



<所轄警察の意見>

◆ 所轄警察ヒアリング (R2年12月)



- ・対策後、事故は減少。ストレス無く走行できるようになった。
- ・対策前より走行速度は高くなったが、当該区間では安全面で特段の問題はないと思われる。

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区間

■対策実施済み区間の効果評価事例【国道8号 有間川～間脇】

Plan 問題の把握と対策立案

■久比岐自転車道と国道が並走する区間を始め、歩行者・自転車・自動車それぞれの安全確保が求められている。

■自転車歩行者道の幅員が狭い区間や交差点などの進路の分かれ目では、自転車の通行経路が分かりづらい。(自転車の迷走による車道走行、飛び出し防止)

⇒**自転車走行経路誘導標示ブルーライン**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **0.75**件/年
 ・死傷事故率 **159.04**件/億台km

Do 対策実施 (H28～R2年)



ブルーライン (H28～R2)

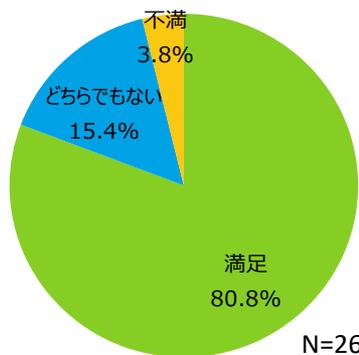
注意喚起路面標示 (H28～R2)

Check 効果の検証

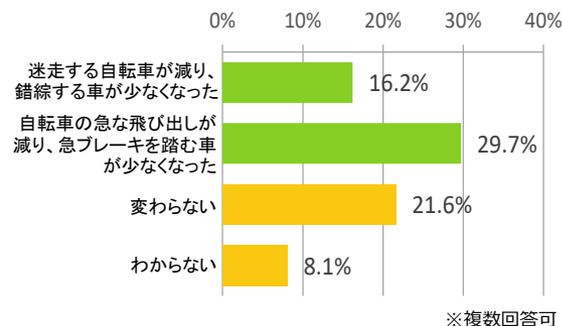
<道路利用者アンケート結果>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、自転車道の対策で認知度が低かったが、対策を知っていた方の**約8割**が対策について満足と評価

◆ 対策の満足度 (R2)



◆ 対策後に感じたこと



<所轄警察の意見>

・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

◆ 所轄警察ヒアリング (R2年12月)



・自転車関連の事故は発生していない。
 ・以前に比べて、久比岐自転車道の認知度は高くなっている中で、以前より経路が分かり易くなった。

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【国道7号 蛇ノ沢洞門～朝日トンネル】

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を誘発しやすく、朝日トンネル新潟側出口から蛇ノ沢洞門に続くカーブ区間で、ハンドル操作を誤って単独事故等が発生 ⇒ **カラー舗装**



選定時事故データ(H23~H26)
・死傷事故件数 **0.25**件/年
・死傷事故率 **15.2**件/億台km

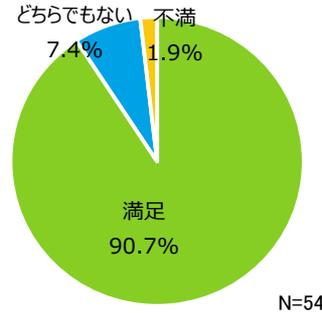
トンネルから洞門に続くカーブ区間で
車線逸脱による単独事故が発生

Check 効果の検証

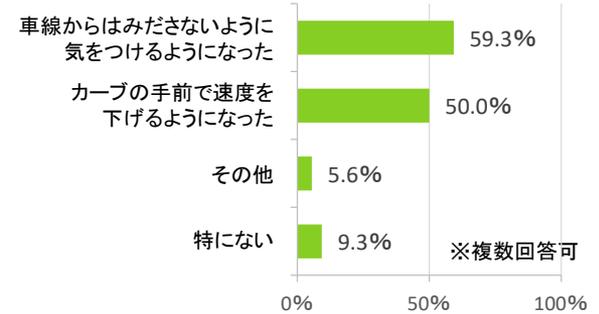
<道路利用者アンケート結果>

- ・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、車線逸脱に対する注意力が向上している。

◆ 対策の満足度 (R2)



◆ 対策後に感じたこと



Do 対策実施 (R1年)



カラー舗装 (R1年)



<所轄警察の意見>

- ・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。

◆ 所轄警察ヒアリング (R2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。

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**