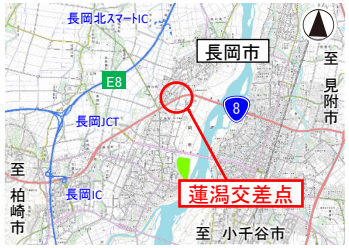
■対策実施区間の評価事例【1. 国道8号　蓮潟（はすがた）交差点】

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、注意喚起路面表示、自発光式文字表示板設置**



長い下り勾配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　5.50件/年
- ・死傷事故率　400.6件/億台km

Do　対策実施（H26、H29年）

自発光式文字表示板（H29）

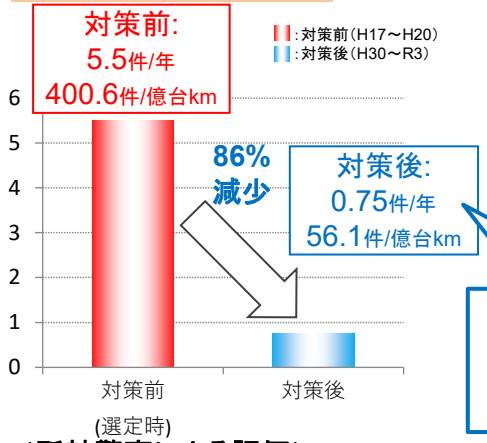
ドットライン（H26）
注意喚起路面表示（H26）

Check　効果の検証

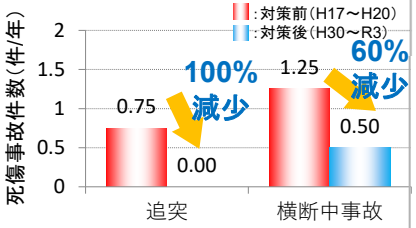
＜事故データによる評価＞

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
（対策前5.5件/年→対策後0.75件/年　86.4%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。
- ・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



◆ 卓越事故の事故件数変化



事故データに基づく選定条件
（事故件数 1.5件/年以上かつ
死傷事故率 100件/億台km以上）に
該当しない

＜所轄警察による評価＞

◆ 所轄警察ヒアリング（R5.9月）

・対策を実施した事故については減少しているため、効果は出ていると考えられる。対策完了として良いと思う。

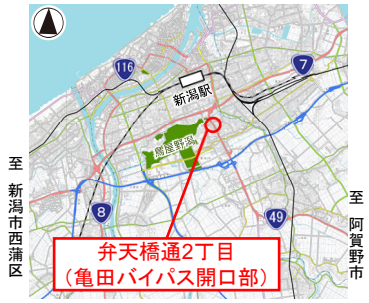
Action　進捗状況の判定

■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。　⇒対策完了

■対策実施区間の評価事例【3. 国道49号　弁天橋通2丁目（亀田バイパス開口部）】

Plan　問題の把握と対策立案

■対策前は、側道から亀田バイパスへ無理な合流があり、急ブレーキを踏む車両が多発している。
⇒**亀田バイパスの開口部を封鎖**



当該区間は、側道からバイパスへ無理な合流があり危険のため事故危険区間へ登録

Do　対策実施（R4年9月）

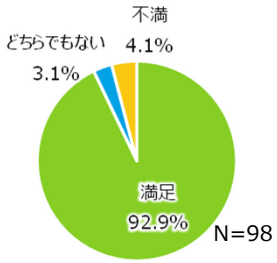
亀田バイパス開口部封鎖
（R4年9月）

Check　効果の検証

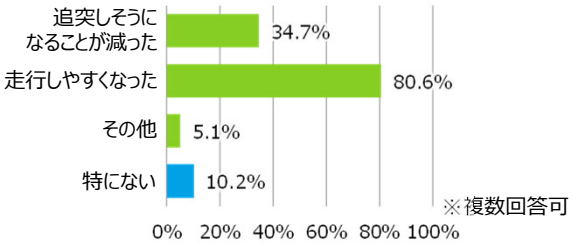
＜道路利用者の評価＞

・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。

◆ 対策の満足度（R5）



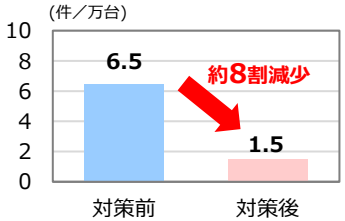
◆ 対策後に感じたこと



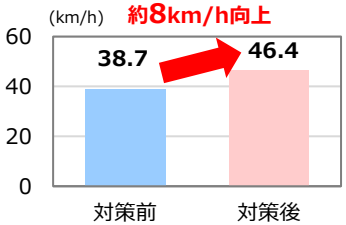
＜車両挙動の評価＞

・対策箇所周辺の急ブレーキ発生率**約8割減少**、平均速度**約8km/h向上**。

◆ 急ブレーキ発生率



◆ 平均速度



出典　急ブレーキ：ETC2.0挙動履歴データ（様式1-4）、0.3G以上の減速度
平均速度：ETC2.0走行履歴データ（様式1-2）
期間：対策前　R3.10～12　対策後　R4.10～12

＜所轄警察による評価＞

◆ 警察署ヒアリング（R5年9月）

・亀田バイパスの急ブレーキも無くなり、事故の危険性が無くなった。

Action　進捗状況の判定

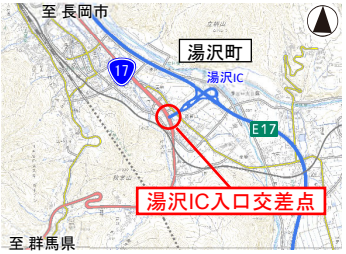
車両挙動の変化や道路利用者アンケート、所轄警察ヒアリングより一定の対策効果が認められた　⇒　**対策完了**

■対策実施区間の評価事例【8. 国道17号　湯沢(ゆざわ)IC入口交差点】

Plan　問題の把握と対策立案

- ■ 長い下り勾配(i=4%)により速度超過を誘発し、前方車両の減速・停止に対応が遅れて、追突事故が発生。
- ■ 曲線区間の交差点であるため、右折時に対向車を確認しにくく、誤判断した車両の右折事故が発生。

⇒**カラードットライン、停止線前出し、右折導流標示設置**



選定時事故データ(H25～H28)
- ・死傷事故件数　1.25件/年
- ・死傷事故率　942.1件/億台km

下り勾配による速度超過や右折時の視認性低下が事故誘発

Do　対策実施（R4年度）

右折導流標示
(R4. 11)

停止線前出し
(R4. 11)

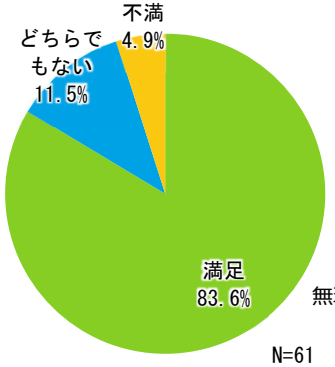
カラードットライン
(R4. 11)

Check　効果の検証

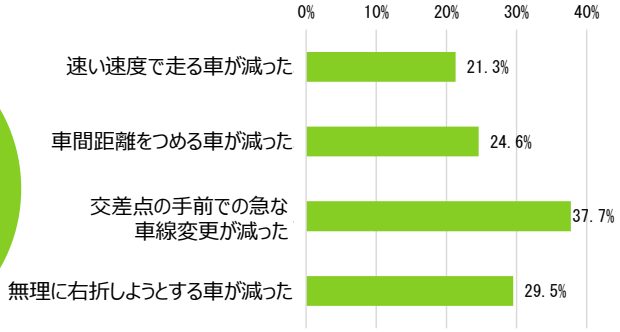
＜道路利用者アンケート結果＞

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価。
・特に交差点手前での急な車線変更減少について評価が高い。

◆ 対策の満足度(R5)



◆ 対策による効果



※複数回答可

＜所轄警察による評価＞

◆ 所轄警察ヒアリング（R5.9月）

・対策以降人身事故は発生していないため、追加対策の必要はないと思う。

Action　進捗状況の判定

■道路利用者や所轄警察より一定の対策効果が認められた。

⇒対策完了