

■対策実施区間の評価事例【No. 384 国道8号 国府交差点付近】

Plan

問題の把握と対策立案

- 下り勾配かつカーブ区間により速度超過、交差点視認性不良により、追突事故を誘発。
 - 交差点内で車線が増加することにより迷い運転を誘発。
- ⇒ **上り線車線増設、ドットライン設置**



Do

対策実施 (R5年)



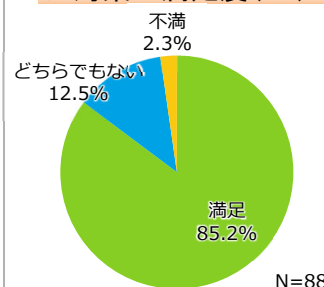
Check

効果の検証

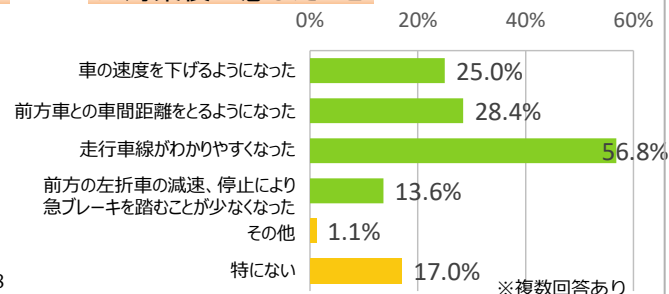
＜道路利用者の評価＞

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価。
- ・特に、走行する車線がわかりやすくなったとの意見が多い。

◆ 対策の満足度 (R6)

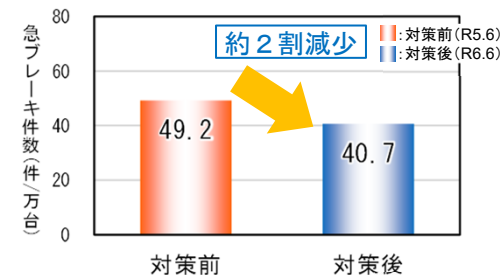


◆ 対策後に感じたこと



＜車両挙動の変化による評価＞

- ・対策実施区間の急ブレーキ件数が減少(**約2割減少**)
- ⇒車線増設により後続車の通行がスムーズ(**減速・停止要因が減少**)になり、**安全性が向上**。



＜所轄警察の意見＞

◆ 所轄警察ヒアリング (R6年9月)

- ・対策後、事故は発生していない。渋滞も減少し、安全性も向上したと考えられる。



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**

たけまた いりぐち ■対策実施区間の評価事例【No. 364 国道17号 竹俣入口交差点】

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、漫然運転になりやすく、スピードを出しやすいため、交差点手前で前方車両の減速・急停止に後続車の対応が遅れて追突事故が発生。
- 交差点の交差角によって停止線の位置が手前に下がっているため、車両停止位置を誤認識しやすい。

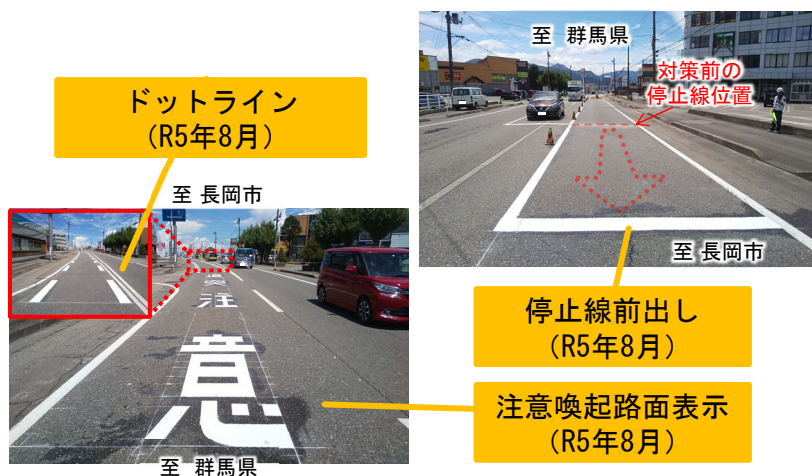
⇒ **ドットライン、注意喚起路面表示、停止線前出し**



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 **192.3**件/億台km

見通しの良い直線区間による速度超過、停止線の位置が手前に下がっていることによる停止位置の誤認識により事故を誘発

Do 対策実施（R5年）

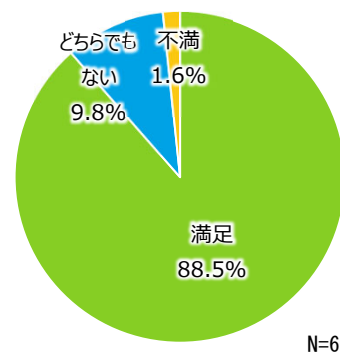


Check 効果の検証

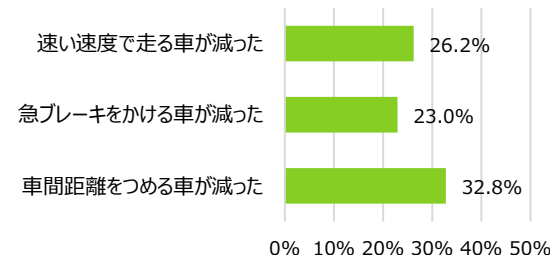
＜道路利用者の評価＞

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約9割**が満足と評価。
- ・特に車間距離の確保や走行速度の低下について評価が高い。

◆ 対策の満足度(R6)



◆ 対策による効果



※複数回答可

＜所轄警察による評価＞

◆ 警察署ヒアリング（R6年9月）



・対策後に着目事故である追突事故が起きているため、しばらくは様子見が良い。

Action 進捗状況の判定

道路利用者の満足度が高いが、対策後に追突事故が発生しており、所轄警察からも様子見が良いとの意見 ⇒ **経過観察**

