

2. 目標達成度評価

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. 22 国道8号中善久交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 信濃川大橋西詰交差点からの先詰まりや左折車の影響等により追突 ⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示「追突注意」・ゼブラ帯(隅切り)・右折導流標示を設置、停止線の前出し**



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 **136.9**件/億台km



至三条市
 交差点付近での追突事故が多発
 至新潟市中央区

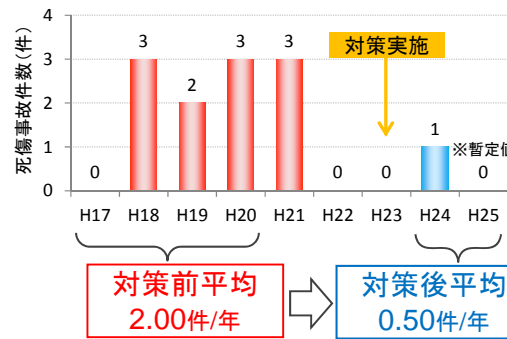
Check

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。(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。
- ・卓越していた右折時事故は減少したものの、追突事故が若干増加。

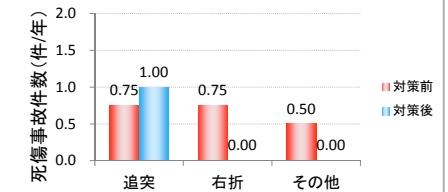
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
0.50	38.6

◆ 卓越事故の事故件数変化



Do

対策実施(H23年)



至三条市

ゼブラ帯(隅切り)、
 右折導流標示、
 停止線前出し (H23)

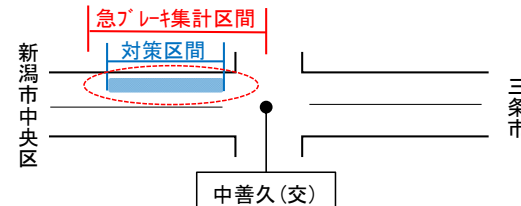


ドットライン、
 注意喚起路面標示
 「追突注意」H23)

至新潟市中央区

<危険な車両挙動の変化による変化>

- ・対策後、急ブレーキ発生率が減少し(**約36%減少**)、潜在的な危険性も低下。



- プロローデータより対策前後の同月で集計
 - ・急ブレーキ発生率(件/百台km)
 - ・急ブレーキ発生率(件/百台km)は下記式により算出
 $\rightarrow 4\text{ヶ月間の急ブレーキ発生件数} \div (\text{プローブ台数} \times \text{区間延長(km)} \times 100)$
- 急ブレーキ発生率(件/百台km)
 - ・百台の車が対象区間を1km走行したときに発生する急ブレーキ台数
- ・対策前は平成23年6月~9月の集計値
- ・対策後は平成24年6月~9月の集計値

◆ 対策区間の急ブレーキ発生率

	下り(三条市方面)
対策前	8.1 件/百台km
対策後	5.2 件/百台km
増減	-2.9 件/百台km (約 36%減)

Action

進捗状況の判定

- 追突事故の割合が若干増加しているものの、区間全体の死傷事故件数は減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

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. 56 国道116号新光町交差点～千歳大橋】

Plan

問題の把握と対策立案

- 下り勾配で速度が出やすい中、沿道出入り、右折滞留はみ出しに後続車に対応できず追突 ⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示「追突注意」を設置、右折車線を延伸**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **3.50**件/年
 ・死傷事故率 **440.5**件/億台km



沿道出入りや右折滞留のはみ出しあり
 至関屋昭和町

Do

対策実施 (H23年)



ドットライン、注意喚起路面標示「追突注意」、右折車線延伸 (H23)

至関屋昭和町

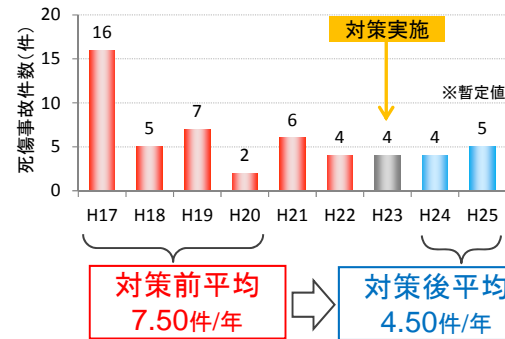
Check

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。(7.50件/年→4.50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。

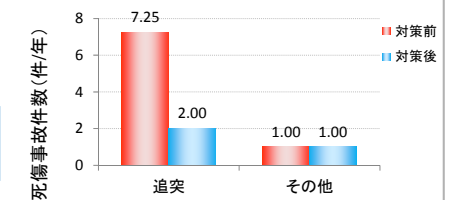
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	567.8

◆ 卓越事故の事故件数変化



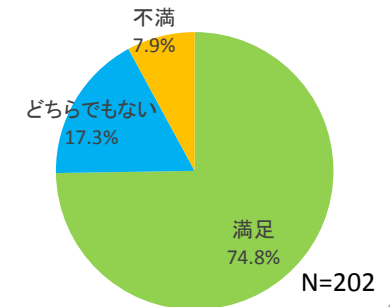
<道路利用者の評価>

- ・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。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見についての検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・右左折車線の長さが不足しており、直進車線にはみ出していることがある。
- ・信号サイクルが少し複雑。

◆ 対策の満足度 (H26)



Action

進捗状況の判定

- 卓越事故は減少しているものの、区間全体の死傷事故件数が横ばい、「事故データに基づく選定条件」にも該当 ⇒ **対策検討中**

2. 目標達成度評価

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. 62 国道116号東中通二交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 右折車線が設置されていないため、右折車の減速・停止や急に車線変更する直進車に後続車に対応できず追突
⇒**ドットラインを設置**



東中通二
交差点



右折車発生による交通の
錯綜、追突の危険性

至新潟駅

至新潟市役所

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 429.0件/億台km

Do

対策実施 (H23年)



至新潟駅

ドットライン
(H23)

至新潟市役所

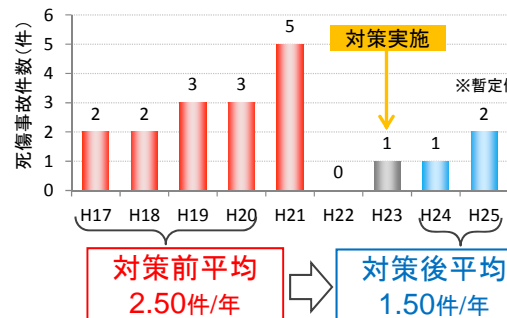
Check

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や人対車両事故は減少。

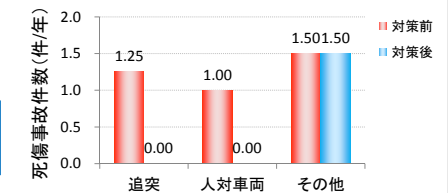
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

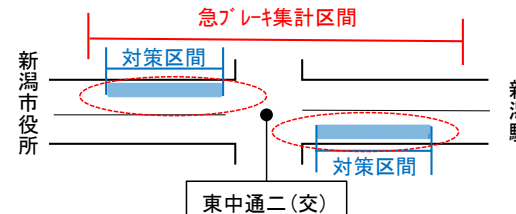
事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
1.50	381.1

◆卓越事故の事故件数変化



<危険な車両挙動の変化による変化>

- ・対策後、急ブレーキ発生率が減少し(**約30%減少**)、潜在的な危険性も低下。



- プローブデータより対策前後の同月で集計
- ・対策前は平成23年3月~6月の集計値
- ・対策後は平成24年3月~6月の集計値

■急ブレーキ発生率 (件/百台km)

- ・百台の車が対象区間を1km走行したときに発生する急ブレーキ台数
- ・急ブレーキ発生率 (件/百台km) は下記式により算出
→4ヶ月間の急ブレーキ発生件数÷(プローブ台数×区間延長(km)×100)

◆対策区間の急ブレーキ発生率

	東中通二交差点
対策前	5.4件/百台km
対策後	3.8件/百台km
増減	-1.6件/百台km (約30%減)

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該交差点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**

2. 目標達成度評価

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. 63 国道116号寄居町交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 速度が高いままでの左折進入、前方不注意・安全不確認による横断歩行者・自転車の見落としにより追突
⇒**ドットラインを設置**



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 **471.9**件/億台km

横断者の見落とし等で急減速し追突

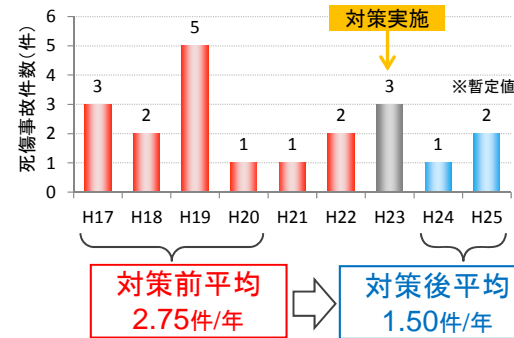
至新潟駅

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→1.50件/年 **45.5%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」に非該当。
- ・卓越していた人对車両事故や左折時事故は減少。

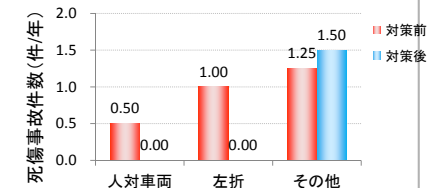
◆ 対策前後の事故件数



◆ 対策後の事故データ(代表区間)

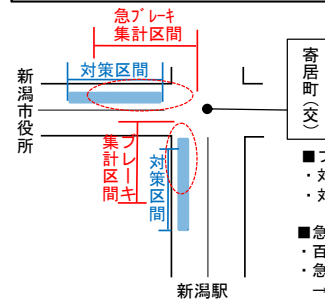
事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
1.50	381.1

◆ 卓越事故の事故件数変化



<危険な車両挙動の変化による変化>

- ・対策後、急ブレーキ発生率が減少し(**約30%減少**)、潜在的な危険性も低下。



- プローブデータより対策前後の同月で集計
- ・対策前は平成23年3月~6月の集計値
- ・対策後は平成24年3月~6月の集計値

- 急ブレーキ発生率(件/百台km)
- ・百台の車が対象区間を1km走行したときに発生する急ブレーキ台数
- ・急ブレーキ発生率(件/百台km)は下記式により算出
- 4ヶ月間の急ブレーキ発生件数÷(プローブ台数×区間延長(km)×100)

◆ 対策区間の急ブレーキ発生率

	寄居町交差点
対策前	15.6 件/百台km
対策後	10.9 件/百台km
増減	-4.7 件/百台km (約 30%減)

Do 対策実施(H23年)



至新潟駅

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた左折時事故をはじめ、当該交差点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**

2. 目標達成度評価

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. 165 国道7号紫雲橋交差点～紫竹山IC】

Plan

問題の把握と対策立案

- 紫竹山IC手前で急に車線変更する直進車に、後続車に対応できず追突 ⇒ **案内標識連携カラー舗装を施工**



- 選定時事故データ(H17～H20)
- ・死傷事故件数 **19.50**件/年
 - ・死傷事故率 **903.4**件/億台km

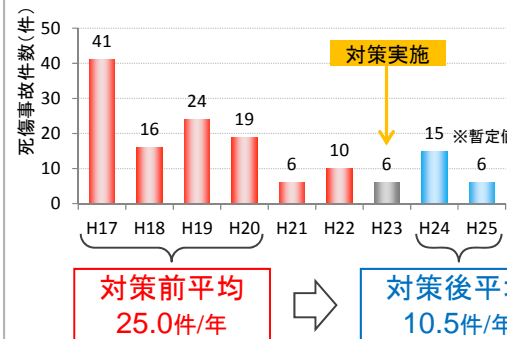
Check

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。(25.0件/年→10.5件/年 **58.0%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」に該当。
- ・卓越していた追突事故は減少したものの、依然として事故件数は多い。

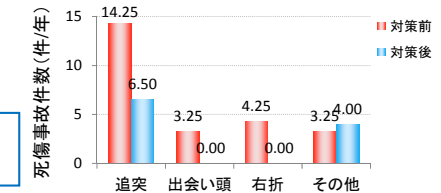
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
5.00	246.3

◆ 卓越事故の事故件数変化



Do

対策実施 (H23年)



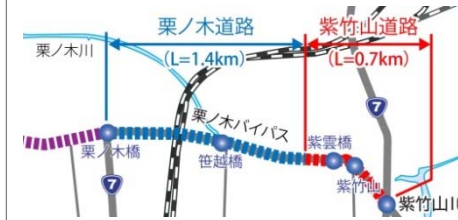
Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故は減少したものの、依然として事故件数は多く、「事故データに基づく選定条件」にも該当。抜本対策として、栗ノ木道路・紫竹山道路が事業中 ⇒ **経過観察**

【栗ノ木道路・紫竹山道路】

“地域を通過する交通”と“地域に関係ある交通”を高架道路と地表道路に分離することで、渋滞緩和や**交通事故の削減**を目的とした事業



2. 目標達成度評価

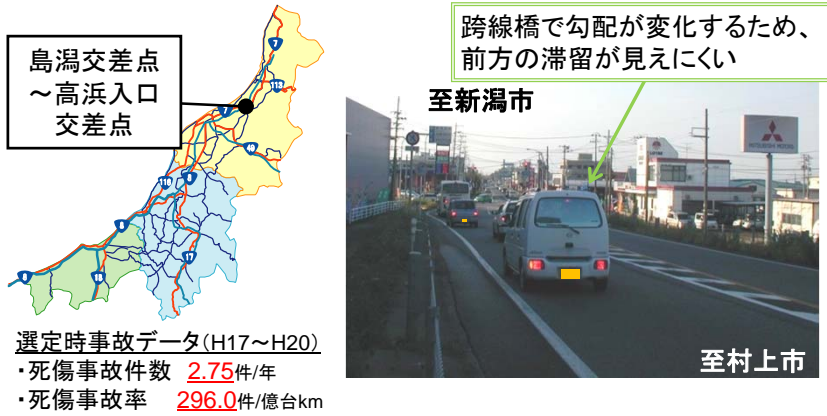
事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 170 国道7号島潟交差点～高浜入口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 跨線橋上り勾配区間での加速走行、縦断勾配の変化による視認性低下により、前方停止車両に追突 ⇒ **ドットラインを設置**



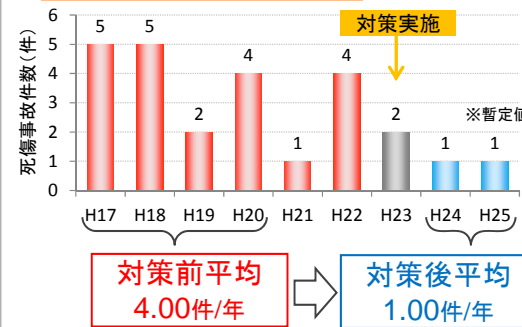
Check

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。(4.00件/年→1.00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。
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が減少。

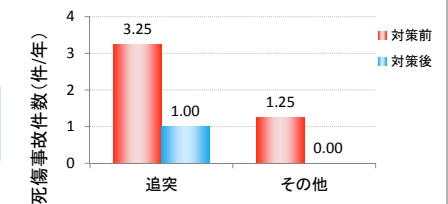
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	69.1

◆ 卓越事故の事故件数変化



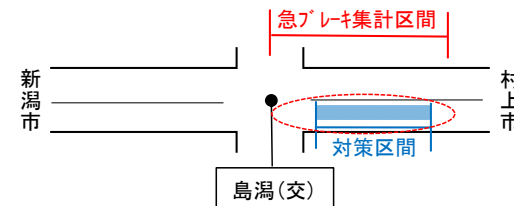
Do

対策実施(H23年)



<危険な車両挙動の変化による変化>

- ・対策後、急ブレーキ発生率が減少し(**約28%減少**)、潜在的な危険性も低下。



- ブロープデータより対策前後の同月で集計
- ・ 対策前は平成22年4月～7月の集計値
- ・ 対策後は平成23年4月～7月の集計値

- 急ブレーキ発生率(件/百台km)
- ・ 百台の車が対象区間を1km走行したときに発生する急ブレーキ台数
- ・ 急ブレーキ発生率(件/百台km)は下記式により算出
- 4ヶ月間の急ブレーキ発生件数 ÷ (ブロープ台数 × 区間延長(km) × 100)

◆ 対策区間の急ブレーキ発生率

	上り(新潟市方面)
対策前	4.0件/百台km
対策後	2.9件/百台km
増減	-1.1件/百台km (約28%減)

Action

進捗状況の判定

- 卓越し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**

2. 目標達成度評価

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. 171 国道7号島潟】

Plan

問題の把握と対策立案

- 勾配による速度低下または速度超過、前方不注意、渋滞による先詰まりにより追突 ⇒ **ドットラインを設置**



選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 3.50件/年
 ・死傷事故率 183.8件/億台km



速度低下または超過、渋滞による先詰まりにより追突事故が発生

Do

対策実施 (H23年)



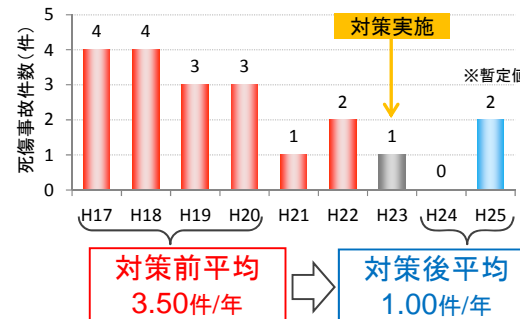
Check

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→1.00件/年 **71.4%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やその他の事故類型が減少。

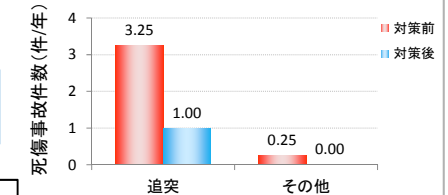
◆対策前後の事故件数



◆対策後の事故データ(代表区間)

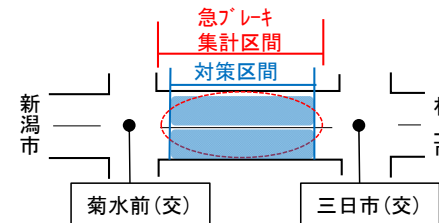
事故件数 (件/年)	死傷事故率 (件/億台km)
1.00	62.0

◆卓越事故の事故件数変化



<危険な車両挙動の変化による変化>

- ・対策後、急ブレーキ発生率が減少し(約30%減少)、潜在的な危険性も低下。



- プローブデータより対策前後の同月で集計
 - ・対策前は平成22年3月~6月の集計値
 - ・対策後は平成23年3月~6月の集計値
- 急ブレーキ発生率 (件/百台km)
 - ・百台の車が対象区間を1km走行したときに発生する急ブレーキ台数
 - ・急ブレーキ発生率 (件/百台km) は下記式により算出

$$\rightarrow 4ヶ月間の急ブレーキ発生件数 \div (\text{プローブ台数} \times \text{区間延長(km)} \times 100)$$

◆対策区間の急ブレーキ発生率

	島潟
対策前	1.0件/百台km
対策後	0.7件/百台km
増減	-0.3件/百台km (約30%減)

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**

2. 目標達成度評価

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. 173 国道8号黒埼IC】

Plan

問題の把握と対策立案

- 車線減少部での急な減速、無理な車線変更の後続車に対応できず追突 → IC橋改良(3車線化)、ドットライン・注意喚起路面標示「追突注意」を設置



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 130.2件/億台km

車線減少部で交通が
錯綜、追突発生

至燕市

Do

対策実施 (H23年)

IC橋改良(3車線化)
 ドットライン、注意喚起路面標示
 「追突注意」 (H23)



至燕市

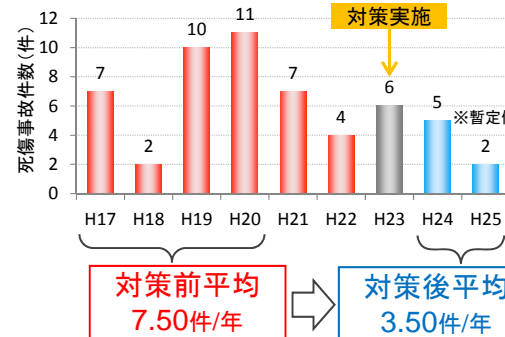
Check

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。(7.50件/年→3.50件/年 **53.3%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。

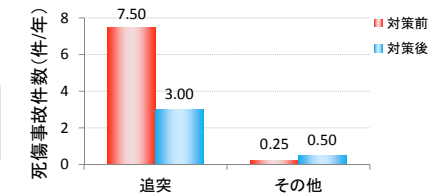
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	25.4

◆ 卓越事故の事故件数変化



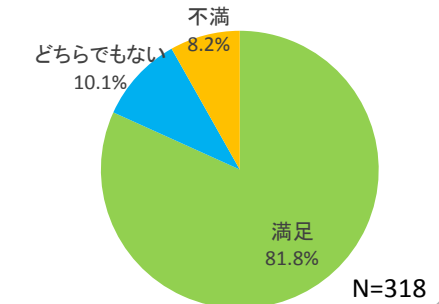
<道路利用者の評価>

- ・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。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見についての検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・渋滞が緩和・解消されていない。
- ・黒埼ICからの合流車両が、無理に合流・車線変更してくる。

◆ 対策の満足度(H26)



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**

2. 目標達成度評価

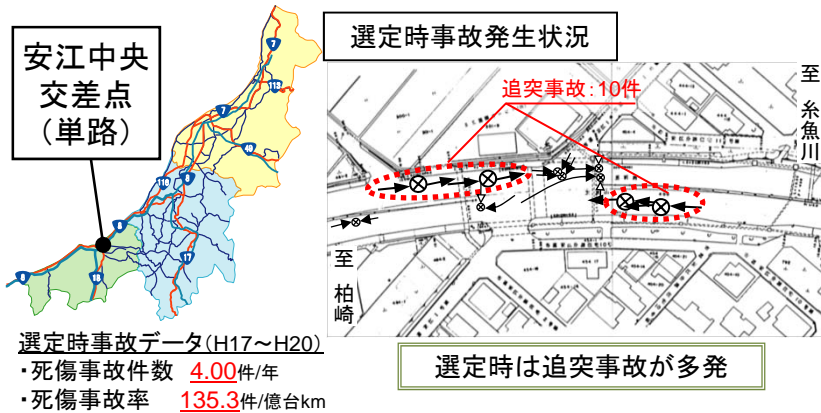
事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 132 国道8号安江中央交差点(単路)】

Plan

問題の把握と対策立案

- 多車線区間で走行速度が高く、交差点の規模が大きいことから、信号変わり目での交差点進入と停止の判断の相違が生じ易く、追突事故が発生 ⇒ **ドットラインを設置**



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4.00件/年→対策後0.50件/年 **87.5%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。

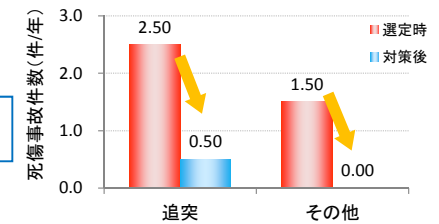
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	16.9

◆ 卓越事故の事故件数変化



Do

対策実施(H23年)



<所轄警察による評価>

- ・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、以前に比べて安全性は向上していると評価。

◆ 所轄警察ヒアリング(H26)

- ・速度抑制されるため、安全面でも効果的であると思う。追突事故も減少している



Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故件数が減少、卓越事故も減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない。 ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

事故データに基づく選定箇所

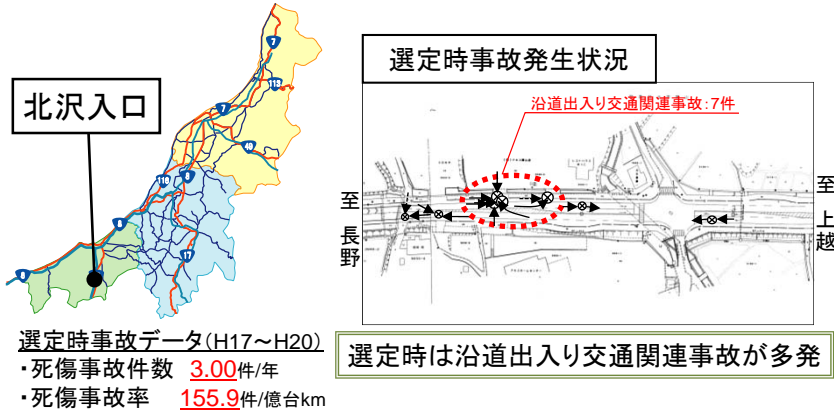
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 140 国道18号北沢入口】

Plan

問題の把握と対策立案

■走行速度が高く、沿道商業施設出入り交通の停止・減速による後続車への影響により、事故が発生

⇒沿道乗入部カラー舗装、中央ゼブラを設置



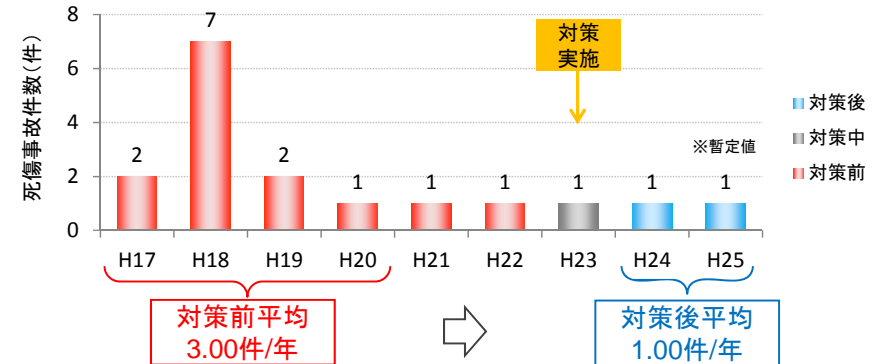
Check

効果の検証

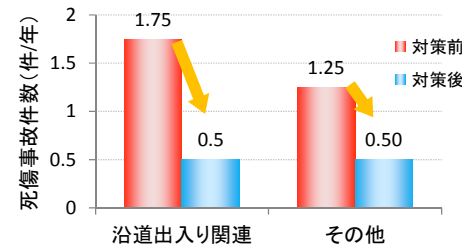
<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前3.00件/年→対策後1.00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。
- ・卓越していた沿道出入り交通関連事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	52.0

Do

対策実施 (H23年)



Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故件数が減少、卓越事故も減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない。 ⇒対策完了

2. 目標達成度評価

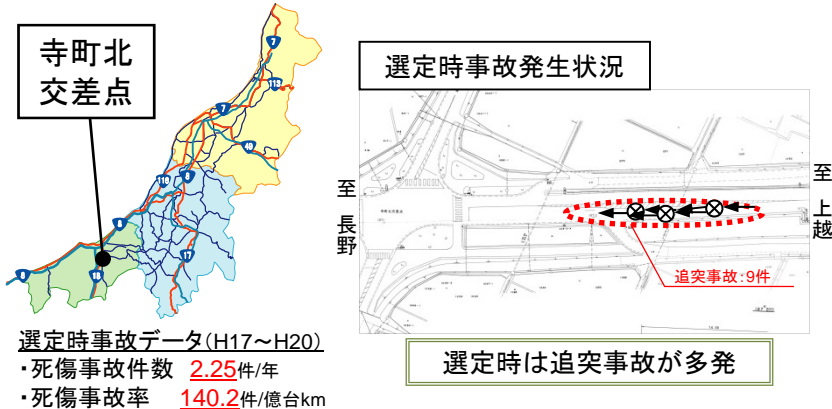
事故データに基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 142 国道18号寺町北交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■旧板倉町へのアクセス交差点のため、タピーク時を中心に左折車が多く、左折車の影響による後続車の減速、停止などにより追突事故が発生 ⇒ **左折車線設置**



Do

対策実施 (H23年)



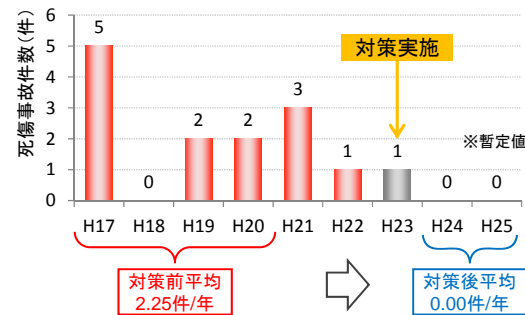
Check

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0.00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。

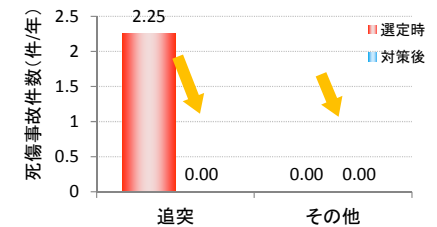
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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、所轄警察に確認したところ、以前に比べて安全性が向上していると評価。

◆ 所轄警察ヒアリング (H26)

- ・左折車線設置による直進車両、左折車両の分離は、追突事故の防止に効果的と思われる。



Action

進捗状況の判定

- 区間全体の死傷事故件数が減少、卓越事故も減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない。 ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

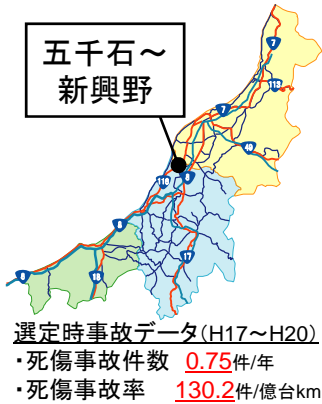
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 178 国道116号五千石～新興野】

Plan

問題の把握と対策立案

- 朝夕ピーク時に慢性的な渋滞・混雑が発生し、追突事故が多発 ⇒ **直進車線の2車線化(上り新潟側流入部)**



Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

- ・直進2車線化により、高架道路と側道分岐部での混雑が緩和され、前方車両の速度低下による、後続車両の危険挙動が減少した。
- ・これにより、追突事故の危険性も低下するものと考えられる。

◆ 交差点付近での急ブレーキ発生状況



	上り 柏崎市方面
対策前	8.2件/百台km
対策後	2.6件/百台km
増減	-5.6件/百台km (約68%減)

※使用データ
 ・対策前は平成25年10月10日(木)実測
 ・対策後は平成26年10月24日(金)実測
 ・調査時間はいずれも午前7時～午前11時

Do

対策実施(H26年)



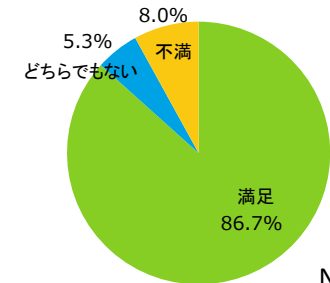
<道路利用者の評価>

- ・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。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見に対する検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・車線を間違えた車が突然進路変更する。
- ・直進車がスピードを出すようになった。

◆ 対策の満足度(H26)



Action

進捗状況の判定

- 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. 目標達成度評価

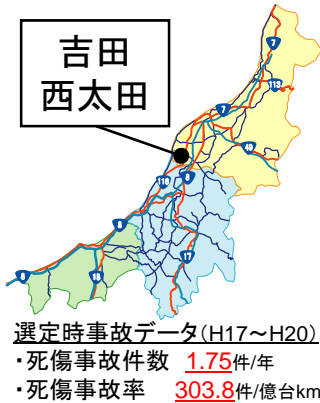
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 189 国道116号吉田西太田】

Plan

問題の把握と対策立案

■右折車線が設置されていないため、右折車の減速・停止に後続車に対応できず追突 ⇒ **右折車線相当のふくらみを確保**



Do

対策実施 (H26年)



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、以前に比べて円滑な走行が確保できていると評価。

◆ 所轄警察ヒアリング (H26)

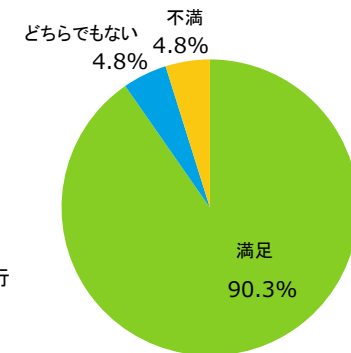
・右折交通量が多い交差点ではないので、対策を実施したことで、国道116号の円滑な走行につながっている。
・追突事故の危険性も減少したのと感じている。



<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。
・一方で、不満と回答した方もいるため、不満意見に対する検討が必要。

◆ 対策の満足度 (H26)



【不満と回答した方の意見】

・右折車線、左折車線の延長を長くしていただきたい。
直進走行部にはみ出す車両が多く、直進車両の通行の支障となり、渋滞原因となる最大要因である。
・渋滞がしやすい。
・やはり道路幅員が狭い。

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による評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づく選定箇所

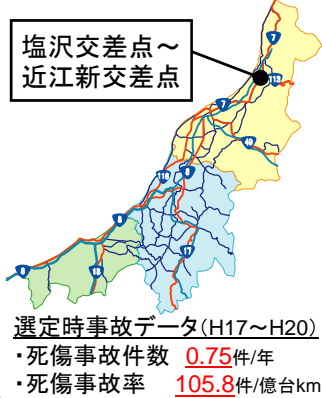
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 208 国道7号塩沢交差点～近江新交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■見通しがよく、漫然運転、速度超過を誘発し、交差点停止車両への対応遅れ等で追突

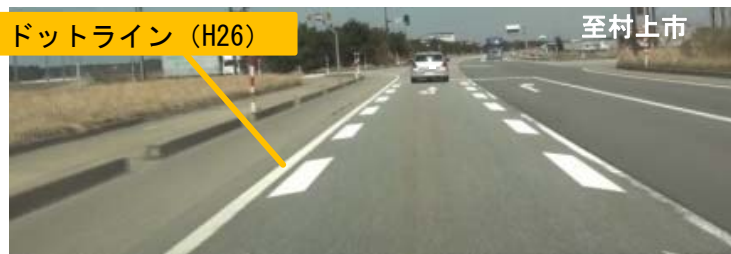
⇒**ドットライン・注意喚起路面標示「交差点注意」を設置**



Do

対策実施 (H26年)

ドットライン (H26)



注意喚起路面標示
「交差点注意」 (H26)



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、交差点流入部における注意喚起として機能していると評価。

◆ 所轄警察ヒアリング (H26)

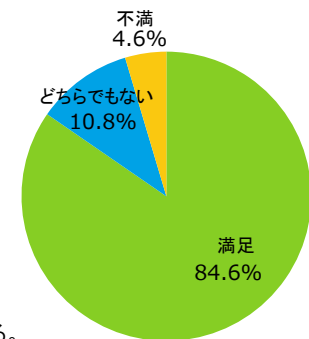
・この区間は見通しが良く、速度も出しやすい区間であるため、信号交差点付近では追突事故が散見していたが、ドットラインや文字も見やすく、注意喚起につながっていると感じている。



<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。
・一方で、不満と回答した方もいるため、不満意見に対する検討が必要。

◆ 対策の満足度 (H26)



【不満と回答した方の意見】

・安全には良いだろうが、道が狭く感じられ怖い感じがする。
・今は慣れたが、急ブレーキをしてしまった。

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による評価により対策効果が認められた ⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 211 国道116号金属団地入口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 沿道商業施設の出入り車両の減速・停止に後続車に対応できず追突 ⇒ **区画線(センターゼブラ)を設置**



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 **173.6**件/億台km

Do

対策実施 (H25年)



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、以前に比べて円滑な走行が確保できていると評価。

◆ 所轄警察ヒアリング (H26)

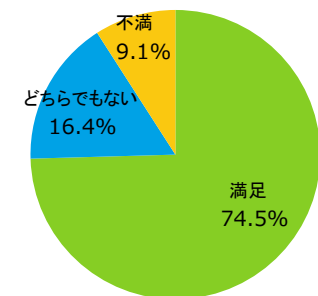
- ・右折待ちによる渋滞の機会が減少し、国道116号の円滑な走行につながっている。
- ・追突の危険性は見られない。



<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。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不滿意見に対する検討が必要。

◆ 対策の満足度 (H26)



【不満と回答した方の意見】

- ・あまり効果がない。
- ・ゼブラがあることで、なんだか圧迫感がある。
- ・沿道に入る車両が右折できず渋滞する。
- ・沿道の事業所に対するお願いも必要。

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による評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

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. 263 国道8号大野大橋】

Plan

問題の把握と対策立案

- 車線減少による内側車線への交通の集中と、縦断勾配の変化による視認性の低下により、前方停止車両に追突
⇒**ドットライン・注意喚起路面標示「追突注意」を設置**



選定時事故データ(H18～H21)
・死傷事故件数 **1.75**件/年
・死傷事故率 **207.2**件/億台km



橋梁部で勾配が変化するため、前方の滞留が見えにくい、車線減少により内側車線に交通が集中

Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

- ・工事完了後の状況について、所轄警察に確認したところ、当該区間の交通流は安定していると評価。

◆ 所轄警察ヒアリング (H26)

- ・当該区間の交通の流れは安定しており、現場に出動する機会も増えていない。
- ・対策が合わない場合、地域の方から改善要望をいただくことはよくあるが、当該区間に対する改善要望は出ていない。



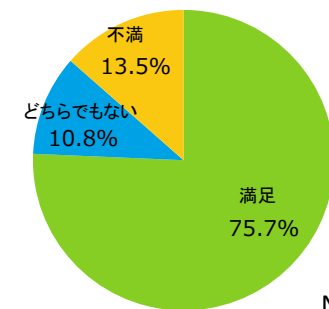
<道路利用者の評価>

- ・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。
- ・一方で、約1割が不満と回答しており、不満意見に対する検討が必要。

【不満と回答した方の意見】

- ・渋滞がまったく緩和されてない。抜本的な要因を探ってから、改良工事を行うべきである。
- ・早く車線を増やしてほしい。
- ・対策を実施しても、ドライバーの意識が変わらない限り、イタチごっこになる気がする。

対策の満足度 (H26)



N=37

Do

対策実施 (H26年)



ドットライン、注意喚起路面標示「追突注意」 (H26)

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による評価により対策効果が認められた ⇒ **対策完了**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 181 国道7号小川地区】

Plan

問題の把握と対策立案

- 右折車線が設置されていない交差点において、右折急ぎによる事故や、右折待ち車両への追突事故が発生

⇒右折車線を設置

小川地区



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 33.6件/億台km



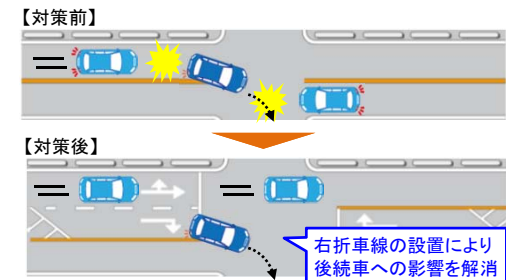
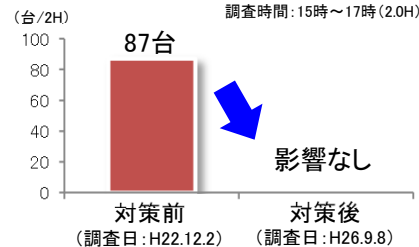
Check

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。

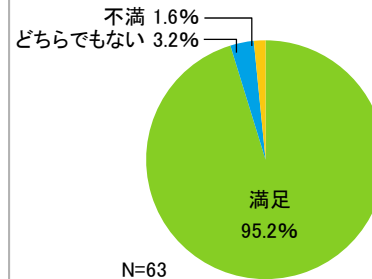
◆右折後続車の減速・停止



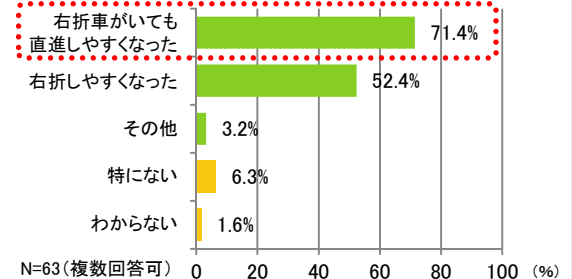
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、9割以上が満足と評価。
- ・特に、右折車による直進阻害の解消について良い評価を頂いている。

◆対策の満足度(H26)



◆対策後に感じたこと



[対策に関する主な意見]

- ・スムーズに通行できるようになって大変満足している。

[不満と回答した方の意見]

- ・右折する際、大回りして対向車線に入ってくる車が多い。

Do

対策実施(H26年)



Action

進捗状況の判定

- 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. 目標達成度評価

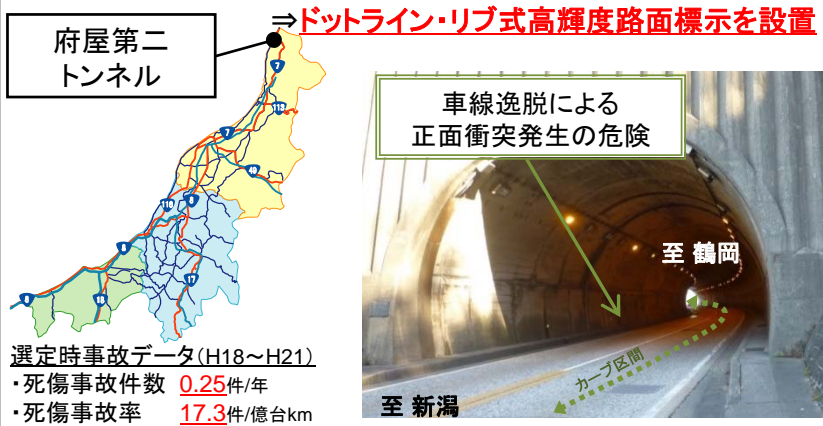
地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 240 国道7号府屋第二トンネル】

Plan

問題の把握と対策立案

- 走行速度が高いため、トンネルカーブ区間でハンドル操作ミスを起こしやすく、車線逸脱による正面衝突事故が発生



Check

効果の検証

<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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)

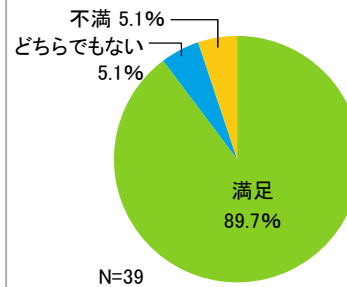


- ・対策後に死傷事故の発生は確認されていないため、今のところ特に問題はない。

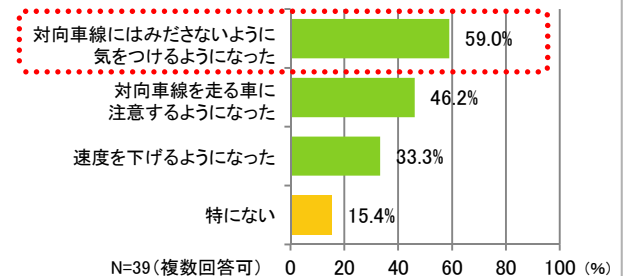
<道路利用者の評価>

- ・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、車線逸脱に対して注意するようになったという意見が多い。

◆ 対策の満足度(H26)



◆ 対策後に感じたこと



[対策に関する主な意見]

- ・安全に走れるようになった
- ・対向車線にはみださないようになった。
- ・ちょっとした車線の対策をしてあるだけで相当助かる。

[不満と回答した方の意見]

- ・道路が狭いし、道が悪い。
- ・ポールを設置した方が有効だと思う。

Do

対策実施(H26年)



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察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. 目標達成度評価

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. 104 国道8号御野立公園入口交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■郊外部で上下線とも走行速度が高く、過去に横断歩行者死亡事故が発生

⇒ **自発光式文字表示板・ドットラインを設置**



選定時事故データ(H15～H18)
 ・死傷事故件数 0.50件/年
 ・死傷事故率 102.6件/億台km



郊外部で上下線とも走行速度が高い

至上越市

至長岡市

Do

対策実施 (H22年)



自発光式文字表示板 (H22)
 「追突注意・速度落せ」

至長岡市

ドットライン (H22)

至上越市

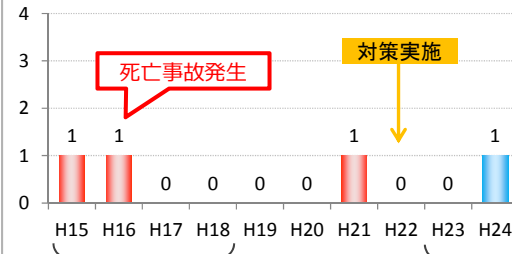
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は横ばい。(0.50件/年→0.50件/年)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に該当せず。
- ・抽出の要因となった横断中事故は発生していない。

◆ 対策前後の事故件数



対策前平均
0.50件/年

対策後平均
0.50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)
0.50	128.0

◆ 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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)



・対策後、目立った事故は発生しておらず、安全対策は十分実施されていると思う。

Action

進捗状況の判定

- 抽出の要因となった横断中事故は発生しておらず、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. 目標達成度評価

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. 108 国道17号湯沢町大字三国字関～浅貝交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■両側に沿道施設が多いため、横断歩行者が多く、過去に横断歩行者死亡事故が発生 ⇒ **自発光式文字表示板を設置**



選定時事故データ(H15～H18)
 ・死傷事故件数 **1.25**件/年
 ・死傷事故率 **196.2**件/億台km



横断歩行者と車両の衝突の危険性

Do

対策実施（H22年）



自発光式文字表示板(H22)
 「歩行者注意・横断注意」

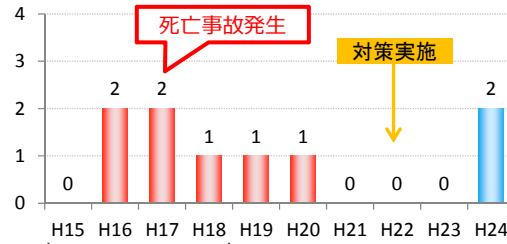
Check

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。(1.25件/年→1.00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」に該当せず。
- ・抽出の要因となった横断中事故は発生していない。

◆ 対策前後の事故件数



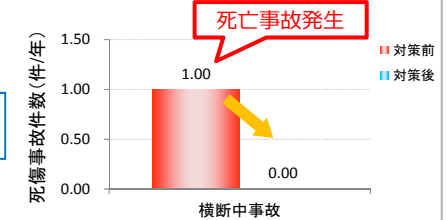
対策前平均
1.25件/年

対策後平均
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)
1.00	230.9

◆ 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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)



・対策後、目立った事故は発生しておらず、追加対策を行う必要はないと思う。

Action

進捗状況の判定

- 抽出の要因となった横断中事故は発生しておらず、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. 目標達成度評価

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. 111 国道17号宮林交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 下り線交差点通過後に2車線から1車線に減少するため、交差点手前で無理な合流を誘発し、追突事故が発生
⇒**自発光式文字表示板を設置**



Do 対策実施 (H22年)

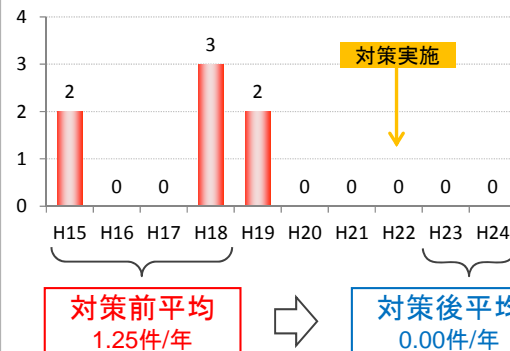


Check 効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。(1.25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」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が減少。

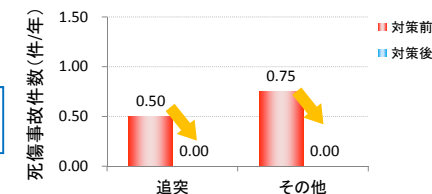
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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>

- ・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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)



- ・対策後、目立った事故は発生しておらず、追加対策を行う必要はないと思う。

Action 進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、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. 目標達成度評価

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. 115 国道17号南魚沼市六日町字館～字西裏】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点が近接しており、沿道施設も立ち並ぶため、前方車両に対する注意力が散漫になり、追突事故が発生
⇒ **自発光式文字表示板を設置**



南魚沼市六日町字館～字西裏
選定時事故データ(H15～H18)
・死傷事故件数 2.50件/年
・死傷事故率 173.3件/億台km



前方車両への追突の危険性

Do

対策実施（H22年）

自発光式文字表示板（H22）
「交差点有り・追突注意」



至 湯沢町

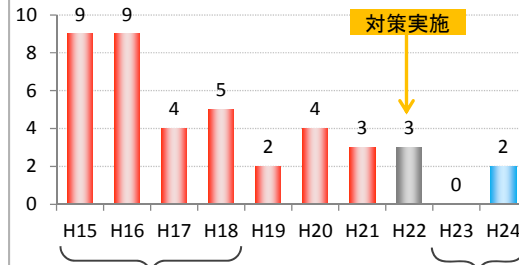
Check

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。（6.75件/年→1.00件/年 **85.2%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」に該当せず。
- ・卓越していた追突事故やその他の事故類型が減少。

◆ 対策前後の事故件数



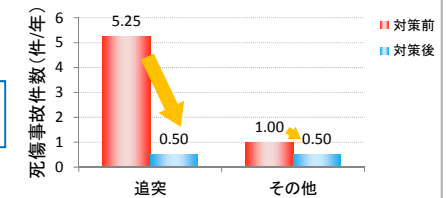
対策前平均
6.75件/年

対策後平均
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)
0.50	46.6

◆ 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。

◆ 所轄警察署ヒアリング（H26）



・対策後、目立った事故は発生しておらず、追加対策を行う必要はないと思う。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、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. 目標達成度評価

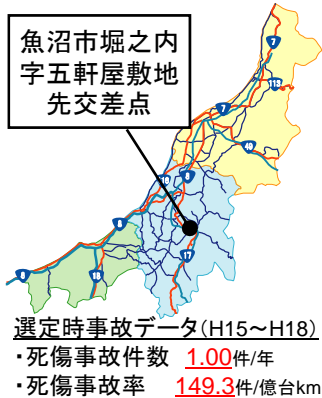
地域の声に基づく選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 117 国道17号魚沼市堀之内字五軒屋敷地先交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- カーブ区間のため信号の視認性に劣ること、交差点手前の長い直線区間が速度超過を誘発し、追突事故が発生
⇒ **自発光式文字表示板を設置**



Do

対策実施 (H22年)



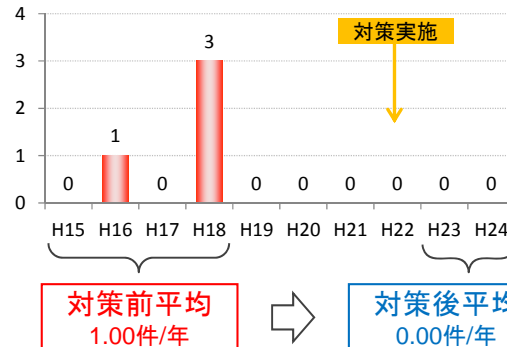
Check

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。(1.00件/年→0.00件/年 **100.0%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」に該当せず。
- ・卓越していた人対車両事故やその他の事故類型が減少。

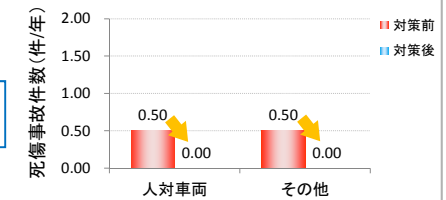
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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>

- ・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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)



- ・対策後、特に目立った事故は発生しておらず、追加対策を行う必要はない。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた人対車両事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、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. 目標達成度評価

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. 118 国道17号堀之内小学校前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■交差点手前の長い直線区間のため速度超過を誘発し、過去に追突事故に起因する死亡事故が発生

⇒ **自発光式文字表示板・ドットラインを設置**



選定時事故データ(H15~H18)

- ・死傷事故件数 1.75件/年
- ・死傷事故率 261.3件/億台km



Do

対策実施 (H22年)



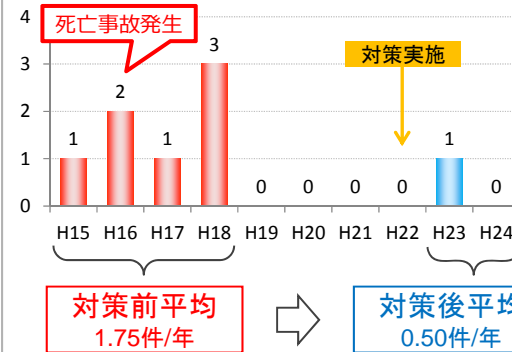
Check

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。(1.75件/年→0.50件/年 **71.4%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」に該当せず。
- ・抽出の要因となった追突事故やその他の事故類型が減少。

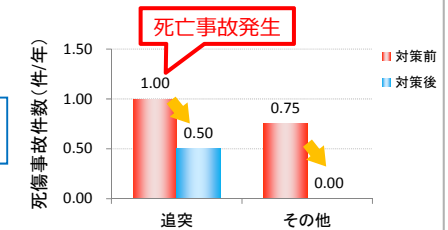
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	91.4

◆ 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。

◆ 所轄警察署ヒアリング (H26)



・対策後、特に目立った事故は発生しておらず、追加対策を行う必要はない。

Action

進捗状況の判定

- 抽出の要因となった追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、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. 目標達成度評価

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. 124 国道17号十日町交差点（県道498号と国道17号の合流部）】

Plan

問題の把握と対策立案

- ランプと十日町交差点が近接しており、走行速度が高い中で合流と交差点が連続するため、道路利用者から危険性が指摘
⇒**ドットライン・注意喚起路面標示を設置**



Check

効果の検証

<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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)

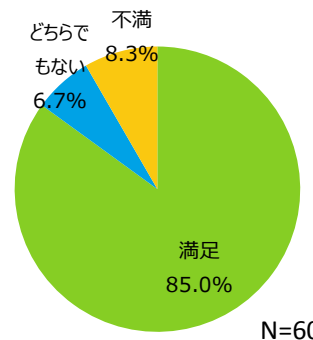
- ・対策後、目立った事故は発生しておらず、追加対策の必要はない。



<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、走行速度の抑制や、合流のしやすさ、車間距離をとるようになったと回答する方が多かった

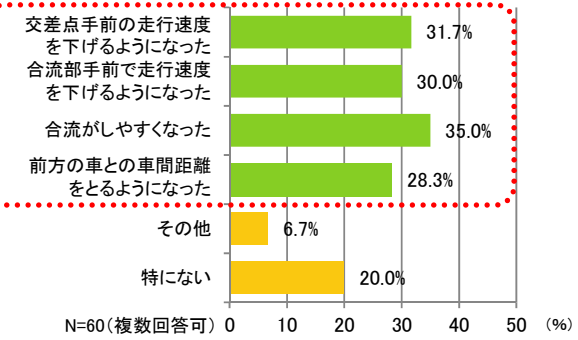
◆ 対策の満足度(H26)



【満足と回答した方の意見】

- ・路面標示は目に付くのでとても良いと思いました。

◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・ランプと交差点が接近しているという構造上の欠陥を取り除かない限り、安全の向上は望めない。等

Do

対策実施(H25年)



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察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. 目標達成度評価

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. 125 国道17号高畑南交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■交差点手前が下り勾配のため、車の走行速度が高く、過去に追突事故に起因する死亡事故が発生

⇒ **自発光式文字表示板を設置**



選定時事故データ(H15~H18)
 ・死傷事故件数 2.00件/年
 ・死傷事故率 133.0件/億台km



下り勾配のため速度超過を誘発

Do

対策実施 (H22年)



自発光式文字表示板 (H22)
 「交差点有り・速度落せ」

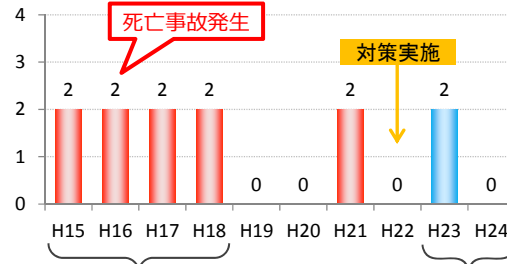
Check

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→1.00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」に該当せず。
- ・抽出の要因となった追突事故やその他の事故類型が減少。

◆ 対策前後の事故件数



対策前平均
2.00件/年

対策後平均
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)
1.00	70.3

◆ 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。

◆ 所轄警察署ヒアリング(H26)



・対策後、特に危険だという認識はない。現時点で追加対策の必要はない。

Action

進捗状況の判定

- 抽出の要因となった追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、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. 目標達成度評価

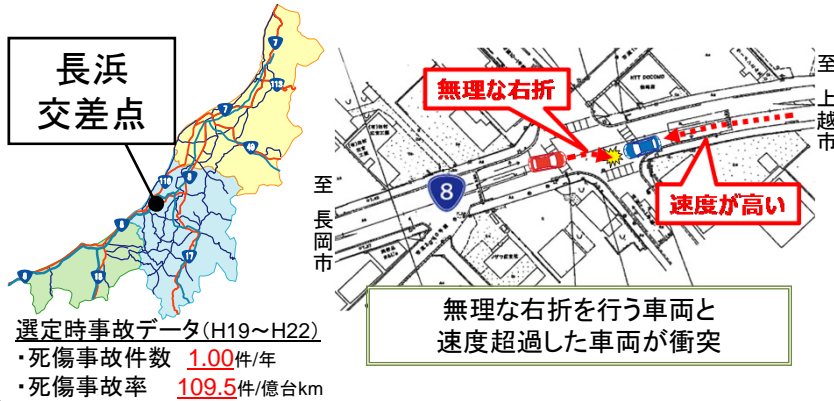
地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 268 国道8号長浜交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点を右折する際、無理な右折を行うため、速度超過した対向直進車が対応できずに交差点内で事故が発生
⇒**ドットラインを設置**



Check

効果の検証

<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。

◆ 所轄警察署ヒアリング (H26)

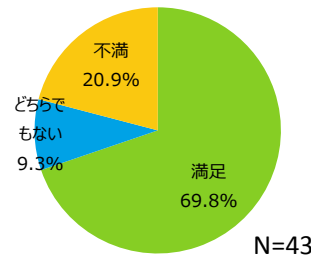
- ・対策後、目立った事故は発生しておらず、対策効果が現れたのではないかと思います。



<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、交差点手前の走行速度を下げるようになったと回答する方が多かった
- ・一方、約2割の道路利用者が不満と回答したが、並行する柏崎バイパスの整備により、改善が期待される。

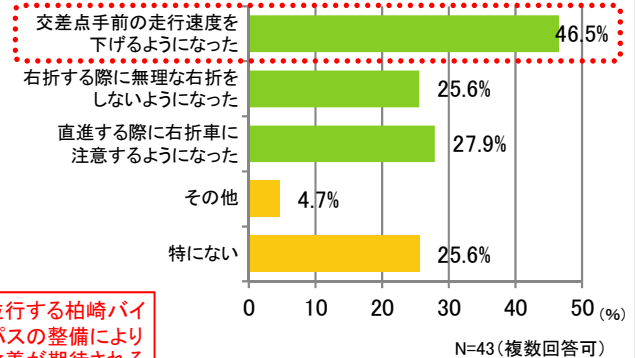
◆ 対策の満足度 (H26)



【不満と回答した方の意見】

- ・交通渋滞が緩和されない。
- ・信号待ちが長すぎる。
- ・交通量が多い。等

◆ 対策後に感じたこと



並行する柏崎バイパスの整備により改善が期待される

Do

対策実施 (H25年)



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察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. 目標達成度評価

地域の声に基づくと選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 284 国道8号堺交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 片側2車線区間で見通しが良く速度超過を誘発しやすく、左折車の急な減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生
⇒**ドットライン・注意喚起路面標示を設置**



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 **109.3**件/億台km



Check

効果の検証

<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。

◆ 所轄警察署ヒアリング (H26)

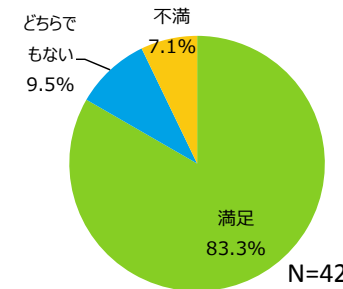
- ・対策後、目立った事故は発生しておらず、対策効果が現れたのではないかと思います。



<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、交差点手前の走行速度を下げるようになった、前方の車との車間距離をとるようになったと回答する方が多かった

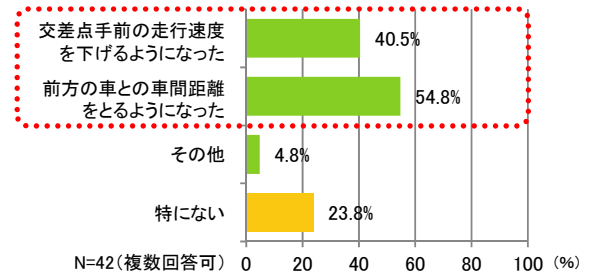
◆ 対策の満足度 (H26)



【満足と回答した方の意見】

- ・直線道路でスピードを出す車が多いので助かる。

◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・変わったと感じない。
- ・もっと分かりやすくした方がいいと思う。等

Do

対策実施 (H25年)



Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察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. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 288 国道17号寺尾交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 下り勾配のため車の走行速度が高く、前方車両の急な減速・停止に後続車に対応できず追突事故が発生
⇒減速路面標示・注意喚起路面標示を設置



選定時事故データ(H19~H22)
 ・死傷事故件数 1.75件/年
 ・死傷事故率 341.6件/億台km

下り勾配のため車の走行速度が高く、前方車両への追突の危険性



Check

効果の検証

<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。

◆ 所轄警察署ヒアリング (H26)

- ・対策後、目立った事故は発生しておらず、追加対策の必要はない。



<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、交差点手前の走行速度を下げるようになった、前方の車との車間距離をとるようになったと回答する方が多かった

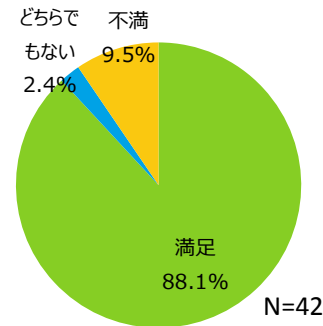
Do

対策実施 (H25年)



追突注意

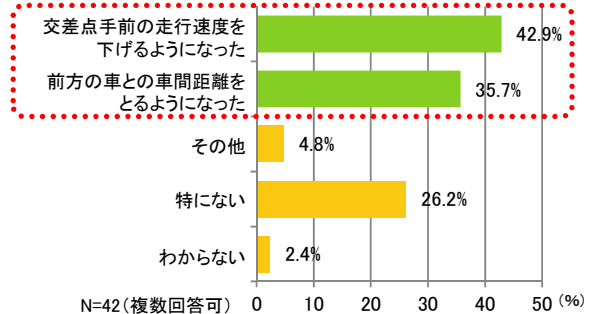
◆ 対策の満足度 (H26)



【満足と回答した方の意見】

- ・スピードを出す車が減ったと思う。

◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・もっと分かりやすい対策にした方がいい。
- ・道路に溝を掘るなど振動で分からせなければ意味がない。等

Action

進捗状況の判定

- 安全化事業が完了し、所轄警察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. 目標達成度評価

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. 148 国道8号大積田代】

Plan 問題の把握と対策立案

■大積小学校の通学路であるが、一部区間で歩道が整備されていないため歩道の連続性に欠けており、歩行者の安全な歩行空間の確保に課題。⇒**歩道の新設、ガードパイプ設置**



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 43.7件/億台km



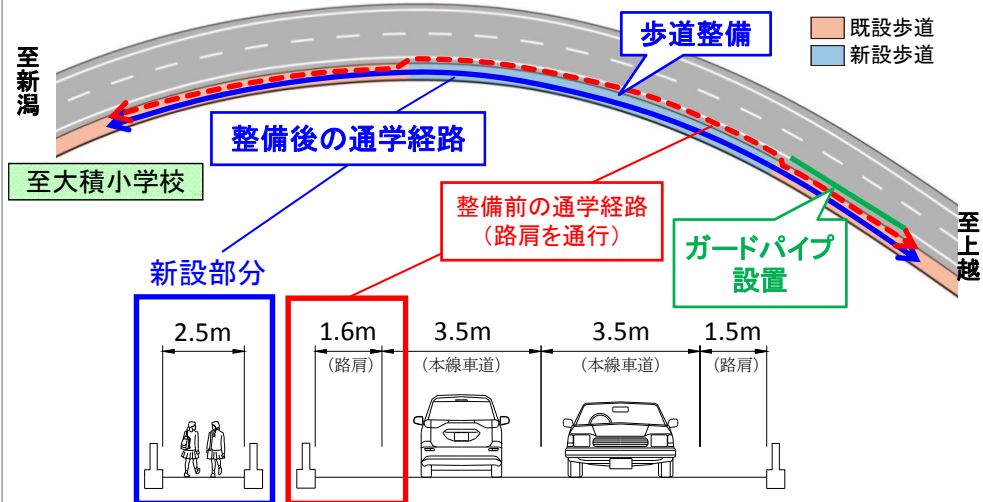
歩道がなく路肩を通行する児童

Check 効果の検証

<間接的効果>

◆安全な通学路の確保・冬期歩行空間の確保

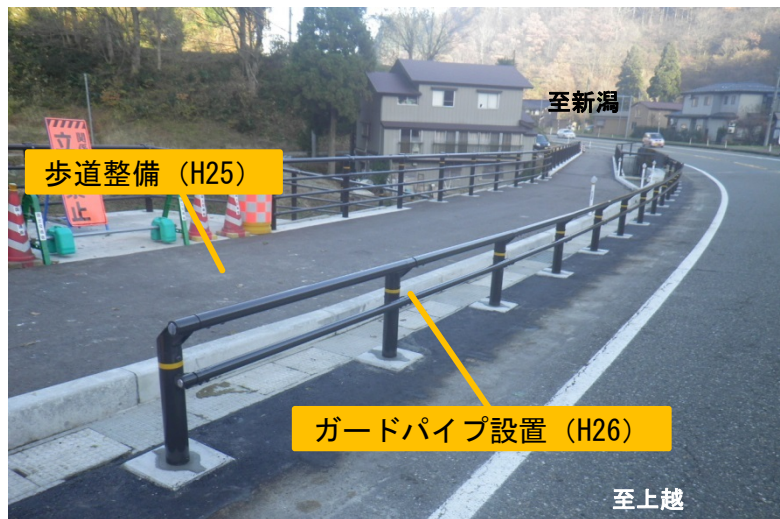
- ・前後の歩道との連続性を確保したことにより、安全な通学経路を確保。
- ・機械除雪可能(幅員2.0m以上)となり、冬期の歩行空間も確保。
- ・また、ガードパイプ設置により、歩行者の安全性が向上。



<道路利用者の評価>

歩道整備後、この区間が危険だという声は上がっておらず、防護柵も設置されたため、歩行者の安全性が向上したと感じます。
(大積小学校 教員)

Do 対策実施 (H26年)



歩道整備 (H25)

ガードパイプ設置 (H26)

Action 進捗状況の判定

■歩道整備により、通学児童の安全・安心な歩行空間を確保し、道路利用者からも対策の効果が認められた。⇒**対策完了**

2. 目標達成度評価

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. 198 国道17号南田中】

Plan

問題の把握と対策立案

■石打小学校の通学路であるが、歩道幅員が狭隘であるため、冬期に利用することができず、通学児童が並行する市道を迂回登校しているなど、安全な歩行空間の確保に課題。

⇒**歩道を拡幅**



狭隘な歩道幅員 (W=1.5m程度)

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 114.0件/億台km

Do

対策実施 (H26年)

機械除雪が可能になり、冬期の歩行空間を確保



歩道整備 (H26)

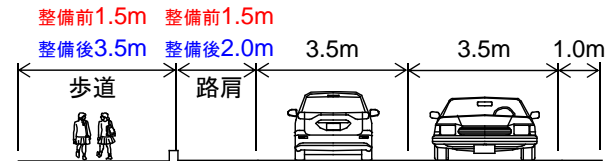
Check

効果の検証

<間接的效果>

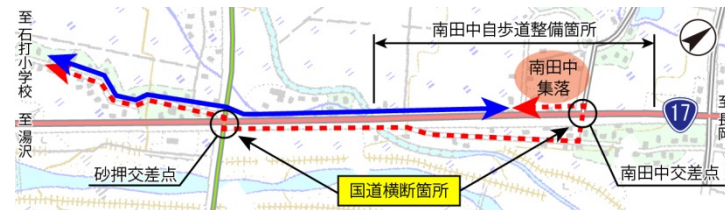
◆ 冬期歩行者空間の確保

- ・通学経路の歩道・路肩幅員が広がったため、機械除雪可能 (幅員2.0m以上) となり、冬期の歩行空間を確保。



◆ 安全な通学路の確保・冬期通学時間の短縮

- ・冬期通学時に迂回の必要がなくなり、通学時間短縮による児童の負担が軽減。
- ・国道を横断する必要もなくなり、通学時の安全性が向上。



整備前の通学経路
40.0分 (2.4km)

約7分短縮

整備後の通学経路
33.3分 (2.0km)

※歩行速度1.0m/sとして算定

<道路利用者の評価>

歩道が狭く、冬期に利用できずに遠回りをしなければいけなかった区間が、歩道整備により年間を通して利用できるようになり、児童の負担がかなり軽減されました。また、冬期に国道を横断する必要がなくなり、児童の安全性が向上しました。

(石打小学校 教員)

Action

進捗状況の判定

- 歩道拡幅により、通学児童の安全・安心な歩行空間を確保し、道路利用者からも対策の効果が認められた。 ⇒**対策完了**

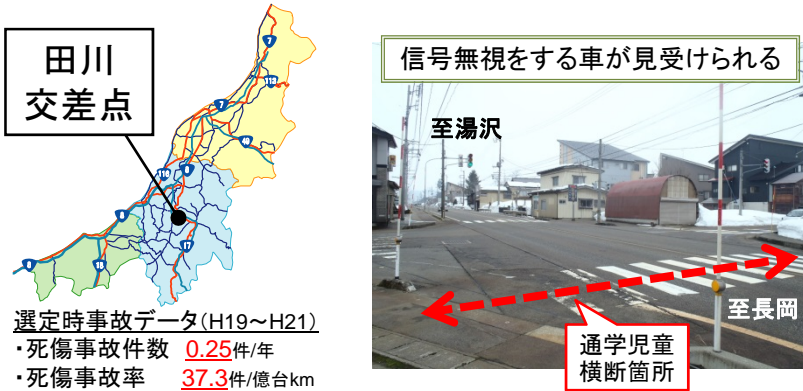
2. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 293 国道17号田川交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

■宇賀地小学校児童が国道を横断している箇所であるが、信号無視をする車が見受けられると、通学路危険箇所点検(H24)において学校関係者等から指摘
 ⇒**交差点内カラー舗装化・自発光式文字表示板を設置**



Do 対策実施(H25年)



Check 効果の検証

<学校関係者の評価>

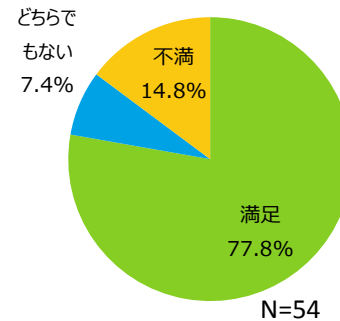


対策実施後、特に危険だという声は上がっておらず、対策の効果が表れていると感じます。また、交差点がはっきりと明示されたので、児童にも指導がしやすくなりました。
 (宇賀地小学校 教員)

<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、交差点が認識しやすくなったと回答する方が多かった

◆ 対策の満足度(H26)



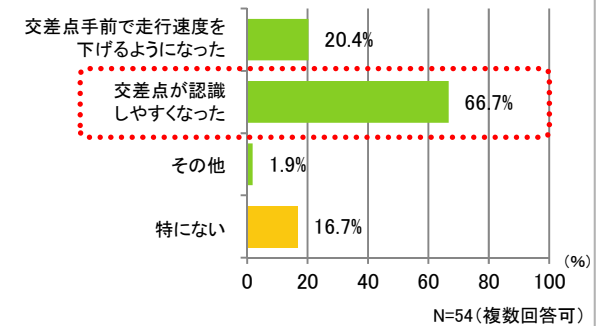
【満足と回答した方の意見】

・前より安全に渡れるようになったと思う。

【不満と回答した方の意見】

・雪が積もっている冬は道路が見えない。
 ・夜はカラー化してあっても良くわからない、冬は特に。等

◆ 対策後に感じたこと



Action 進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、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. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 129 国道8号土底浜駅前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■従道路が狭く、左折時の走行速度が低いことから、左折交通の減速・停止に後続車の対応が遅れ、追突事故が発生。踏切遮断時の滞留車列が主道路まで続くことで生じている交通障害も、追突事故の一因。 ⇒ **左折車線を設置**



Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H26)



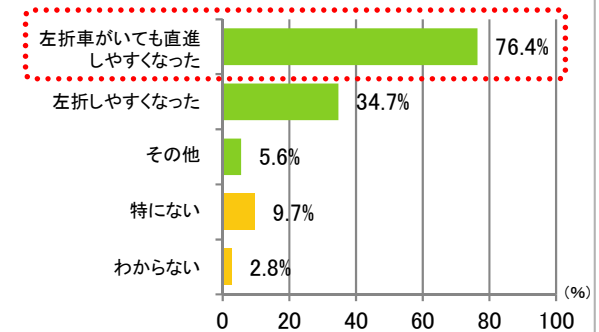
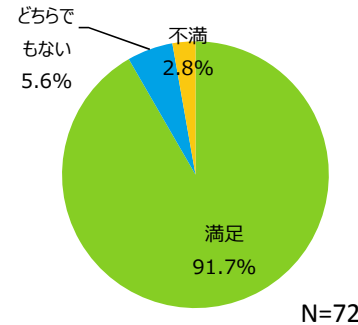
・通勤時間帯の左折需要が多く追突事故も多かったが、左折レーン設置により直進がスムーズに流れるようになり、効果的だと感じる。

<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、左折車がいなくても直進しやすくなったと回答する方が多かった。

◆ 対策の満足度(H26)

◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

・あんまり変わらない。
・交通量が多い。

Do

対策実施(H25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**

2. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 158 国道8号五智～虫生岩戸】

Plan

問題の把握と対策立案

■郷津トンネル内の照明が暗く、自転車などの低速車や無灯火車両などの確認遅れにより急ブレーキを誘発し、追突事故が発生。 ⇒ **照明LED化**



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 38.6件/億台km

トンネルを走行する自転車

Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング (H26)

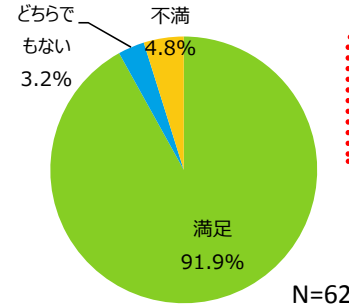


・照明のLED化で明るくなり、見通しが良くなったと思われる。

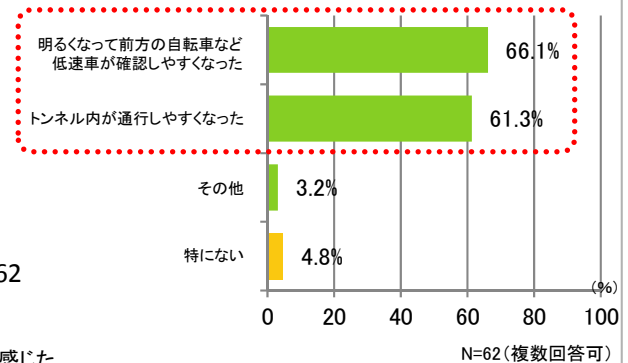
<道路利用者の評価>

・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、明るくなって前方の自転車など低速車が確認しやすくなった、トンネル内が通行しやすくなったと回答する方が多かった。

◆ 対策の満足度 (H26)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

・明るくなったのはいいが、見えづらく感じた。
 ・交通量が多い。
 ・一部点灯ではなく、全点灯まではいかなくとも、もう少し多く点灯してほしい。

Do

対策実施 (H25年)



照明LED化 (H25)

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. 目標達成度評価

地域の声に基づき選定箇所

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 258 国道18号今池交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■2車線の道路で交通量が多く、道路が混雑。前後に信号交差点が少なく、沿道アクセスコントロールされた区間であることから、速度超過を誘発し、追突事故が多発。

⇒**上新バイパス4車線化**



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 **310.0**件/億台km



2車線で混雑

Check

効果の検証

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H26)

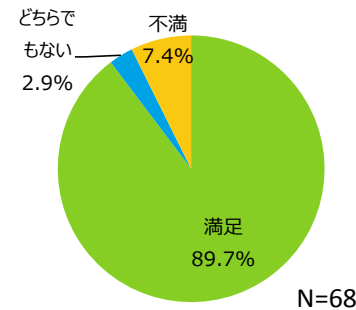


・通勤時間は渋滞が発生していたが、4車線化により渋滞が解消し、追突事故も減少した。

<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、混雑が緩和され通行しやすくなったと回答する方が多かった。
- ・一方、R18側に右折矢印信号がないので右折が危険との回答もあった。

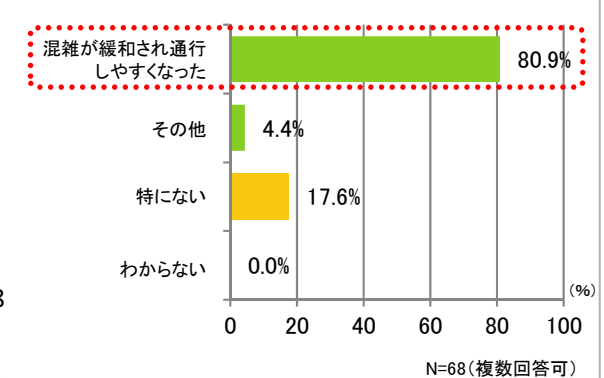
◆ 対策の満足度(H26)



【不満と回答した方の意見】

- ・渋滞してる。
- ・車線変更しにくい。片側しか曲がれない。
- ・R18側に右折専用矢印信号がないので右折が危険。

◆ 対策後に感じたこと



Do

対策実施(H25年)



上新バイパス4車線化(H25)

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. 目標達成度評価

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. 254 国道18号乙吉交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■高い走行速度で交差点に到達し、左折車の減速・停止に後続車の対応が遅れ、追突事故が多発。

⇒左折車線を設置



前車に対応し減速する後続車

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 316.5件/億台km

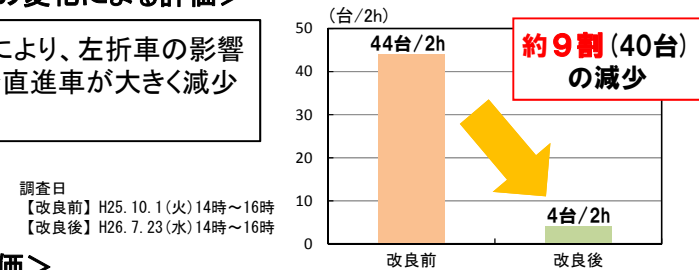
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

・左折車線の設置により、左折車の影響でブレーキを踏む直進車が大きく減少(約9割減少)。

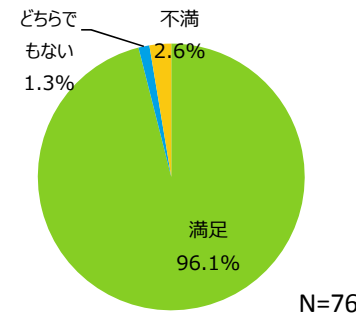
◆ブレーキを踏んだ後続直進車数



<道路利用者の評価>

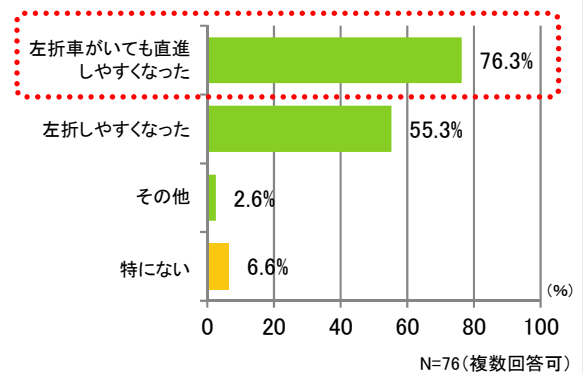
・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、約9割が満足と評価。
 ・特に、左折車がいっても直進しやすくなった、左折しやすくなったと回答する方が多かった。

◆対策の満足度(H26)



【不満と回答した方の意見】
 ・交通量が多い
 ・わからない

◆対策後に感じたこと



Do

対策実施(H25年)



左折車線を設置 (H25)

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