

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 27 国道8号 新町～上新田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 新潟市中央区方面から無信号区間が続くため、速度超過を誘発しやすく、交差点手前での減速・停止車両等への対応が遅れ追突事故が発生 ⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示設置**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **1.75**件/年
 ・死傷事故率 **231.9**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H25年)



注意喚起路面標示
ドットライン (H25)

Check

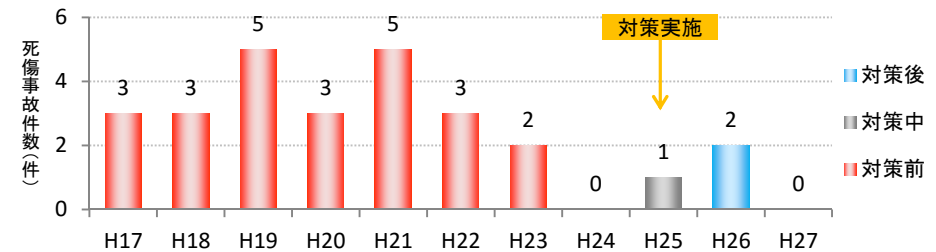
効果の検証

<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3.50件/年→対策後1.00件/年 **71%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

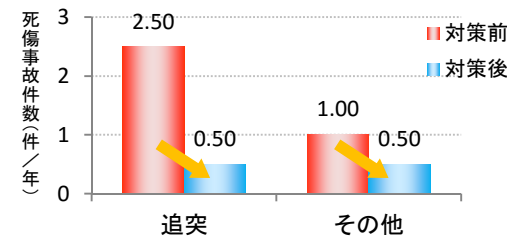
※H27は暫定値



対策前平均
3.50件/年

対策後平均
1.00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)
0.50	73.8

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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 43 国道116号 下和納交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点にむかって下り勾配のため、速度超過を誘発しやすく、交差点手前での減速・停止車両等への対応が遅れ追突事故が発生
⇒ **ドットライン設置**

下和納交差点

至 新潟市中央区

至 燕市

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 **275.3**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H25年)

至 燕市

ドットライン (H25)

至 新潟市中央区

Check

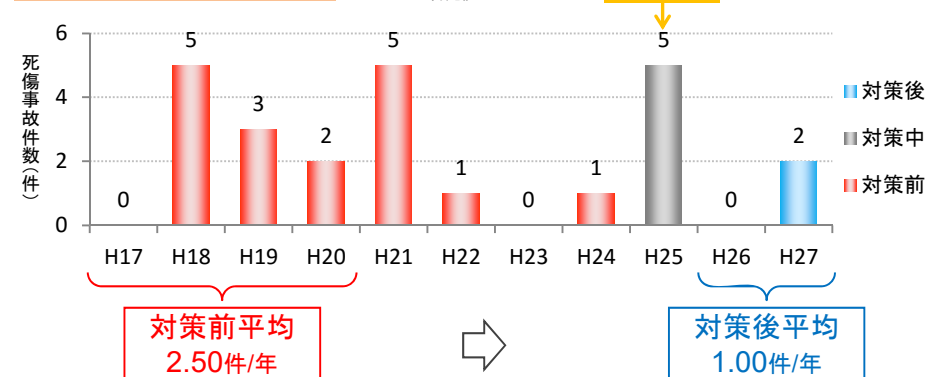
効果の検証

<事故データによる評価>

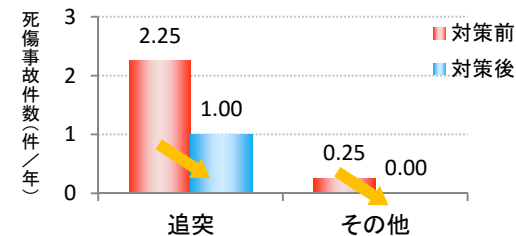
- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前2.50件/年→対策後1.00件/年 **60%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

※H27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)
1.00	184.0

Action

進捗状況の判定

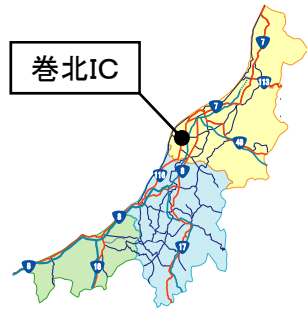
- 卓越していた追突事故をはじめ、当該交差点の死傷事故件数が減少し、「事故データに基づく選定条件」にも該当しない ⇒ **対策完了**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 44 国道116号 巻北IC】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点にむかって下り勾配のため、速度超過を誘発しやすく、交差点手前での減速・停止車両等への対応が遅れ追突事故が発生
⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示設置**



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 **599.5**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H25年)



ドットライン
 注意喚起路面標示 (H25)

Check

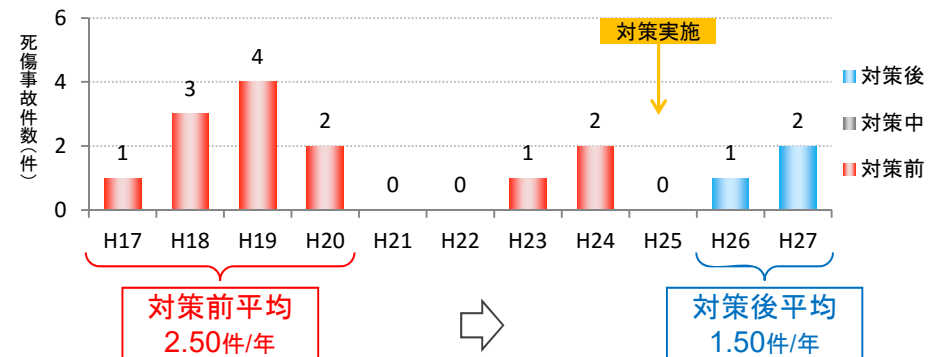
効果の検証

<事故データによる評価>

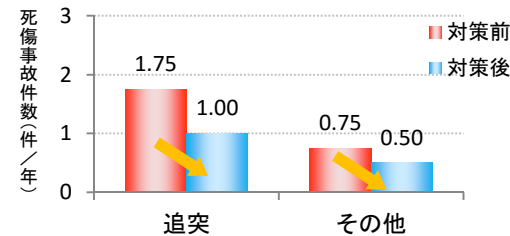
- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前2.50件/年→対策後1.50件/年 **40%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

※H27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)
1.50	238.1

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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 45 国道116号 押付交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 前後区間が長い直線であるため、速度超過を誘発しやすく、交差点手前での減速・停止車両等への対応が遅れ追突事故が発生
⇒ **ドットライン・注意喚起路面標示設置**

押付交差点

至 新潟市中央区

至 燕市

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 **312.7**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H25年)

ドットライン
注意喚起路面標示 (H25)

至 新潟市中央区

至 燕市

Check

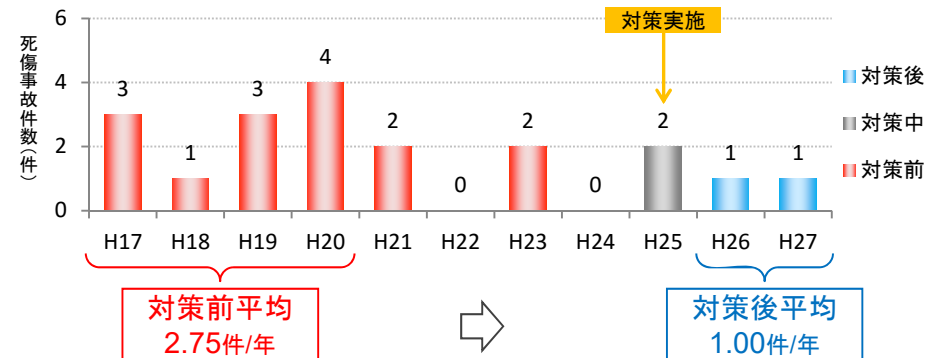
効果の検証

<事故データによる評価>

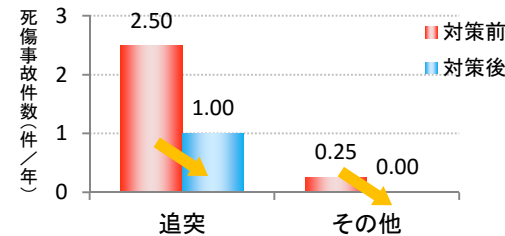
- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前2.75件/年→対策後1.00件/年 **64%減少**)
- ・対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に非該当。
- ・卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

※H27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)
1.00	158.7

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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 61 国道116号 市役所前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 信号交差点が連坦している市街地部区間で、前方不注意等により、交差点手前での減速・停止車両等への対応が遅れ追突事故が発生
⇒ **ドットライン設置**



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 **580.7**件/億台km

交差点手前での追突事故が発生

Do

対策実施 (H25年)



Check

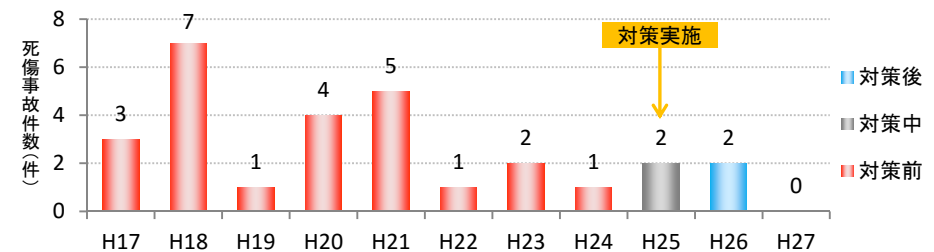
効果の検証

<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3.75件/年→対策後1.00件/年 **73%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

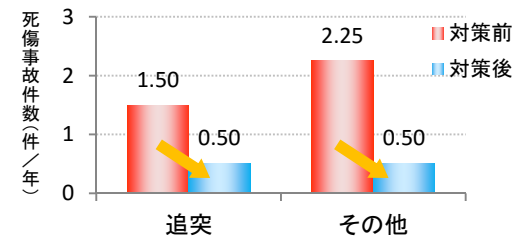
※H27は暫定値



対策前平均
3.75件/年

対策後平均
1.00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)
1.00	229.3

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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 95 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。
- 上り線は右折車線が2車線あり、対向直進車を確認しづらい。
⇒**ドットライン、路面標示「追突注意」、右折分離ゼブラ拡幅**



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

長い直線区間が速度超過や漫然運転を誘発

Do

対策実施 (H25年)



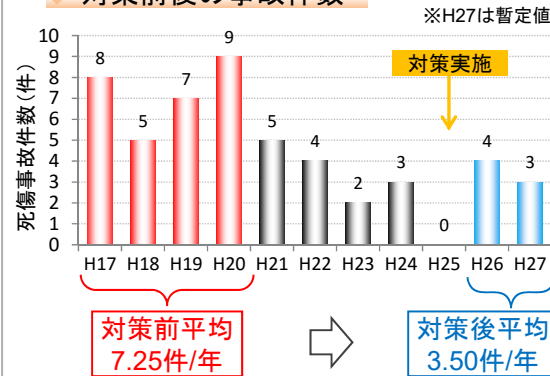
Check

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。
(7.25件/年→3.50件/年 **52%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、右折時事故は、対策後**減少**。

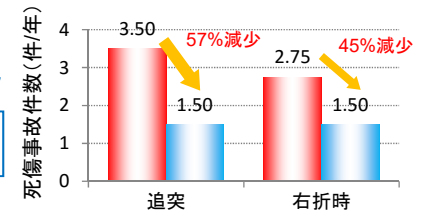
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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)
3.50	333.9

◆ 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(H28)



- ・H28には追突事故が3件発生。右直事故は発生なし。
- ・右直事故に対して効果が認められるが、追突事故は依然として多発しており、今後も継続的な調査が必要。

Action

進捗状況の判定

- 事故件数は減少しているものの、依然、「事故データに基づく選定条件」に該当する。⇒**経過観察**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 103 国道8号 枇杷島交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■時差式信号のため、右折可能な現示はあるが、本線が混雑しており、車線運用も複雑なため、右折急ぎが発生。

⇒路面標示「対向車注意」

右折急ぎが発生



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 431.5件/億台km

至 長岡市

Do

対策実施 (H25年)



注意喚起路面標示
「対向車注意」
(H25)

至 上越市

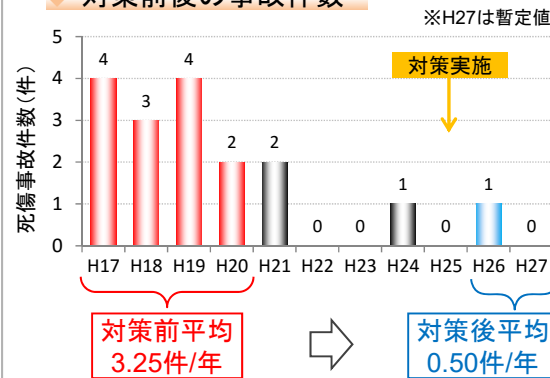
Check

効果の検証

<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(3.25件/年→0.50件/年 **85%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、対策後**減少**。

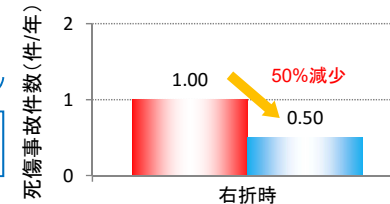
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	72.5

◆ 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(H28)



・H28に死傷事故が数件発生したが、交通量の割には事故が少なくなっており、追加対策は必要ないと思われる。

Action

進捗状況の判定

- 卓越していた右折時事故をはじめ、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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【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

■長い直線、急な下り坂により速度超過を引き起こし、交差点左折車の急な減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。

⇒**交差点改良、自発光式注意喚起表示板**



長い直線、急な下り坂により
速度超過を誘発

選定時事故データ(H17～H20)

- ・死傷事故件数 2.75件/年
- ・死傷事故率 162.4件/億台km

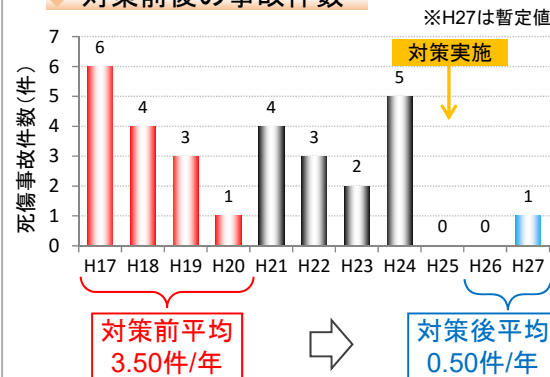
Check

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。
(3.50件/年→0.50件/年 **86%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**。

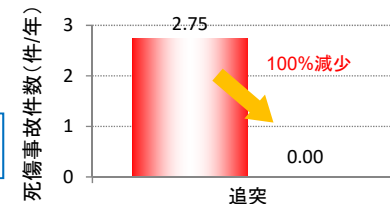
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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



Do

対策実施 (H25年)



交差点改良
(H25)

自発光式注意喚起表示板
(H25)

<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H28)



- ・H28年6月末までの半年間に4件の事故発生。7月以降事故の発生はないため、偶発的な多発の可能性がある。
- ・経過観察が望ましい。

Action

進捗状況の判定

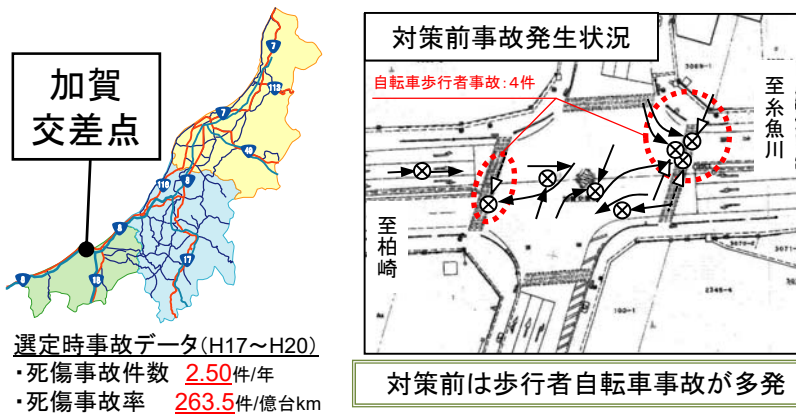
- 卓越していた追突事故をはじめ、区間全体の死傷事故件数が減少し、事故データに基づく選定条件」にも該当しないが、H28に4件の事故が発生。
- H28の事故は偶発的な多発の可能性が高い。⇒経過観察

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 185 国道8号 加賀交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■交通量が多く、対向直進車の間隙をぬっての右折急ぎ等で、横断する自転車・歩行者への注意が不足することで事故が発生
 ⇒ **交差点照明LED化、信号灯器LED化**



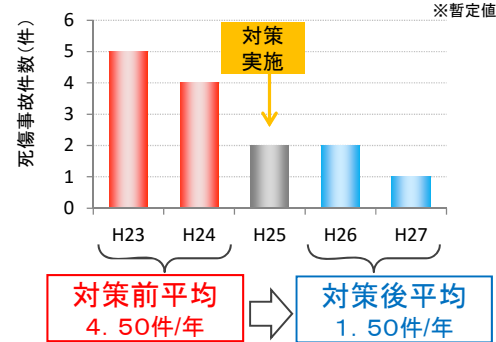
Check

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。(4.50/年→1.50件/年 **67%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。
- ・卓越していた歩行者・自転車事故は減少。

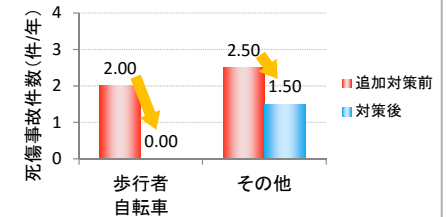
◆ 対策前後の事故件数



◆ 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	160.1

◆ 卓越事故の事故件数変化



Do

対策実施 (H25年)



<所轄警察による評価>

◆ 所轄警察ヒアリング(H28)



- ・照明LED化により歩行者の視認性は良くなったと感じる。
- ・事故件数も減少しており、効果があったと認められる。

Action

進捗状況の判定

■卓越していた歩行者・自転車事故をはじめ、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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 66 国道7号 藤沢交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 交差点まで直線区間が続くため、速度超過や漫然運転を誘発しやすく、交差点手前での前方車両の減速・停止に対する対応が遅れて追突事故が発生 ⇒ **ドットライン設置**

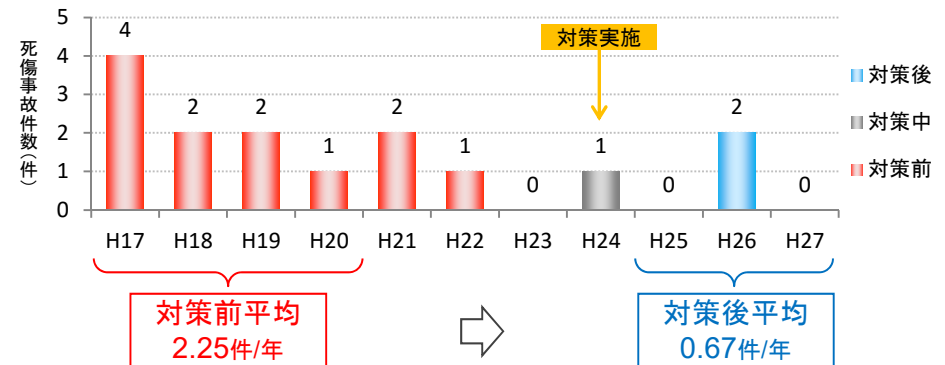


Check 効果の検証

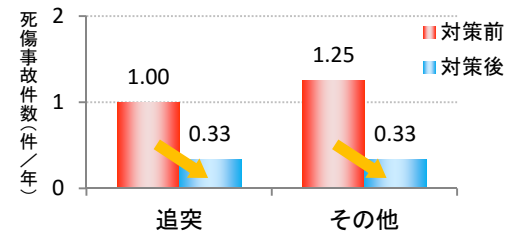
<事故データによる評価>

- ・対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前2.25件/年→対策後0.67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 ※H27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)
0.67	137.7

Do 対策実施 (H24年)



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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 180 国道7号 仲間町交差点～新町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 沿道施設に出入する車両の減速・停止に対して、後続車が対応できずに追突事故等が発生 ⇒ **中央ゼブラ帯設置**

仲間町交差点
～新町交差点



沿道施設への出入車両が影響して追突事故が発生

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 **171.0**件/億台km

Do

対策実施 (H24年)



中央ゼブラ帯 (H24)

Check

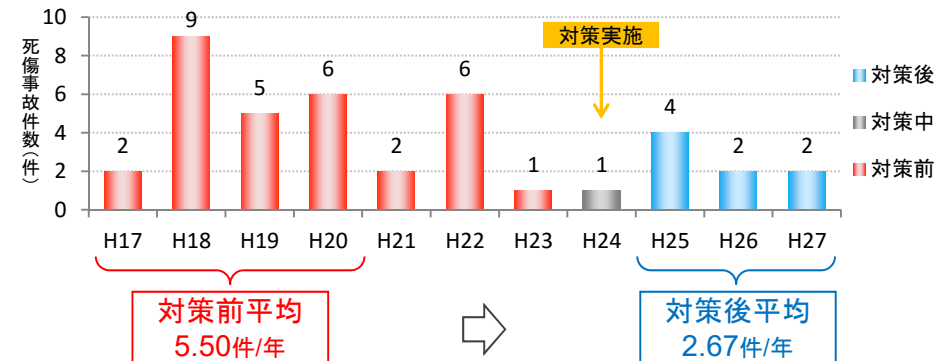
効果の検証

<事故データによる評価>

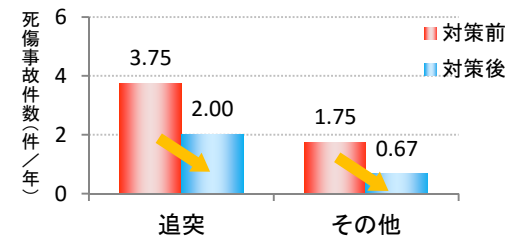
- 対策実施後、死傷事故は減少。
(対策前5.50件/年→対策後2.67件/年 **52%減少**)
- 対策後の事故データは「事故データに基づく選定条件」に非該当。
- 卓越していた追突事故は減少。

◆ 対策前後の事故件数

※H27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)
0.33	32.0

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**

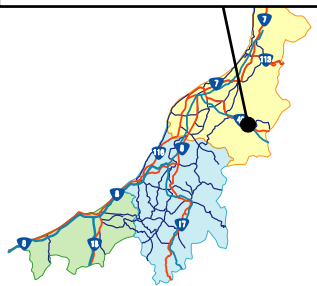
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 146 国道49号 揚川トンネル～黒岩～白崎】

Plan

問題の把握と対策立案

■当該箇所は、歩道が未整備で路肩も狭いため、近隣集落から街の中心部へむかう歩行者の安全な歩行空間が確保されていなかった。
⇒**歩道整備(新設)**

揚川トンネル～黒岩～白崎



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **0.25**件/年
 ・死傷事故率 **72.4**件/億台km



歩道未設置で路肩を歩行する生徒

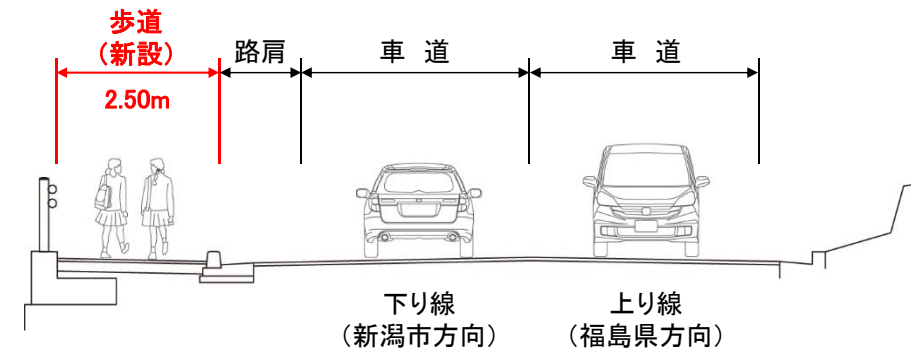
Check

効果の検証

<間接的効果>

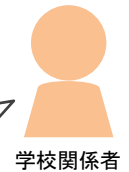
◆歩行者空間の確保

・歩道未設置区間の解消により、安全な歩行空間を確保。



<道路利用者の評価>

・生徒は自転車で登校する場合もあるが、国道49号は交通量も多いので、歩道が無かった当該区間はとても危ない区間であった。
 ・学校への通学時のほか、町内のスポーツ施設へ移動する際などに、整備された歩道を通行することで安全になったと感じている。



<所轄警察による評価>

・大型車交通も多い区間であったが、近隣集落の方は最寄り駅にむかう際に、歩道が無い当該区間を通行しなくてはならなかった。
 ・歩道が整備されたことにより、冬期間でも安全に通行することができていると感じている。



Do

対策実施(H28年)



Action

進捗状況の判定

■歩道整備により安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者などからも対策の効果が認められた ⇒**対策完了**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 192 国道116号 学校町～寄居町】

Plan

問題の把握と対策立案

■周辺には新潟市役所の他、小中学校、総合病院、商業施設等が立地しているが、歩道面の凹凸や、歩道幅員の狭小箇所があり、安全な歩行空間が確保されていなかった。

⇒歩道整備(バリアフリー化)



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 1.25件/年
 ・死傷事故率 214.5件/億台km



植樹帯等による歩道狭小箇所

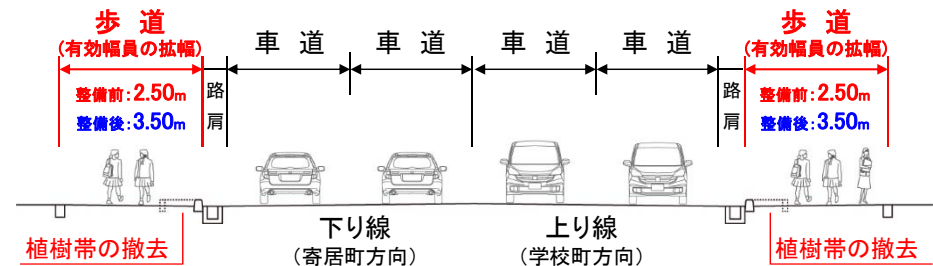
Check

効果の検証

<間接的効果>

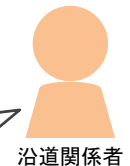
◆歩道幅員の確保・バリアフリー化

- ・歩道の有効幅員が広くなり、自転車歩行者の安全な歩行空間を確保。
- ・凹凸が少なく平坦な歩道にすることで、バリアフリー化を図る。



<道路利用者の評価>

- ・歩道の幅員が広がり、平坦な歩道になったので、高齢者の方などが歩きやすくなったと感じている。
- ・歩道が整備されたことにより、街が明るくなったように感じる。



Do

対策実施 (H28年)



Action

進捗状況の判定

■歩道整備により安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者などからも対策の効果が認められた ⇒対策完了

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 80 国道8号 善久寺交差点～福島乙交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 長い直線区間であるため、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。
- 右左折車線が設置されておらず、直進車と右左折車が同一車線に混在することも事故の一因。⇒**付加車線設置等**



選定時事故データ(H17～H20)
 ・死傷事故件数 **1.75**件/年
 ・死傷事故率 **190.4**件/億台km

Do

対策実施 (H28年)



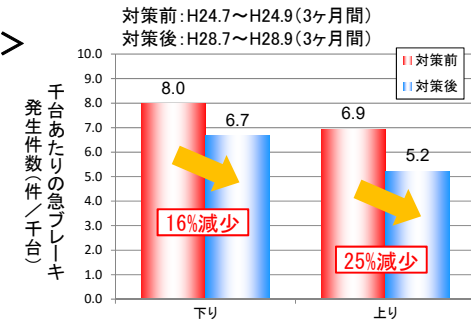
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

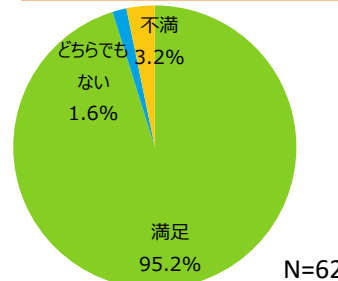
- ・対策実施後、善久寺交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少
(下り**16%減少**、上り**25%減少**)



<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

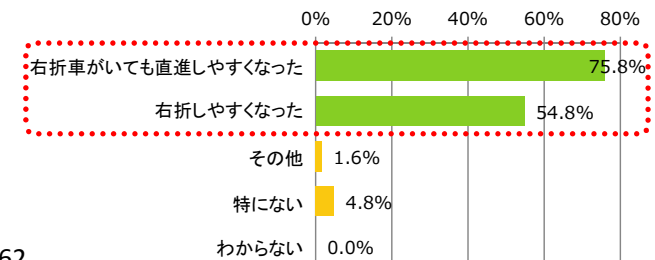
◆対策の満足度 (H28)



【不満と回答した方の意見】

- ・交通が多い。

◆対策後に感じたこと



<所轄警察による評価>



- ・対策により車線区分が明確になり、非常に走りやすくなったと感じる。
- ・地下横断歩道の設置によって通学児童の安全も確保され、良好な対策ができた。
- ・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、車両挙動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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 82 国道8号 荻島交差点】

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。
⇒**ドットライン、注意喚起路面標示(追突注意)**



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 **108.8**件/億台km

長い直線区間で速度超過・漫然運転

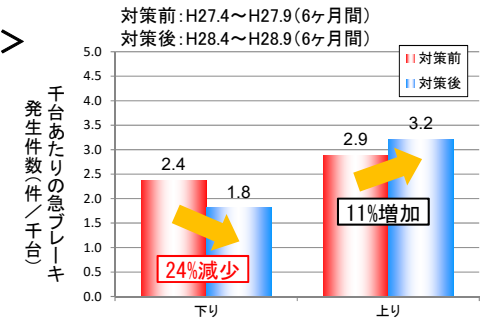
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

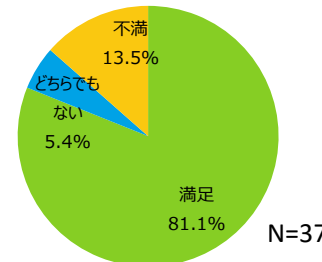
・対策実施後、荻島交差点で発生していた下り線急ブレーキ件数が減少(**24%減少**、上りは増加)



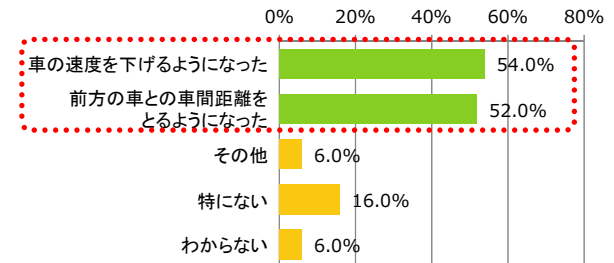
<道路利用者の評価>

・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

◆対策の満足度(H28)



◆対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・対策を実施しても、ドライバーの意識が変わらない
- ・抜本的な要因を探ってから、改良工事を行うべきである

N=50(複数回答あり)

<所轄警察による評価>



- ・H28に死傷事故が1件発生したが、以前に比べれば事故は少なくなっている。
- ・住民からの追加対策の要望はなく、現時点では他の対策は難しいように思える。

Do

対策実施(H28年)



ドットライン
(H28)

注意喚起路面標示
(H28)

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、車両挙動では一部効果が認められないが、道路利用者からの評価は高く、対策効果が認められる ⇒**対策完了**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 98 国道8号 宮本バス停前交差点～宮本東方町交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■走行速度が高く、前方車の急な減速・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(速度落せ)**



速度超過・漫然運転により追突

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 **85.9**件/億台km

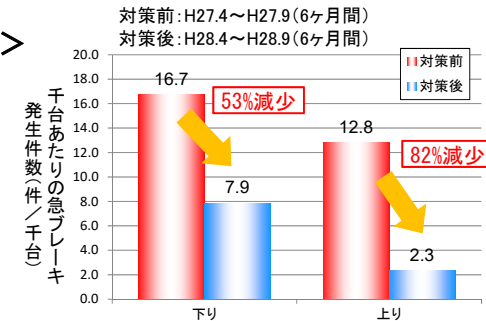
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

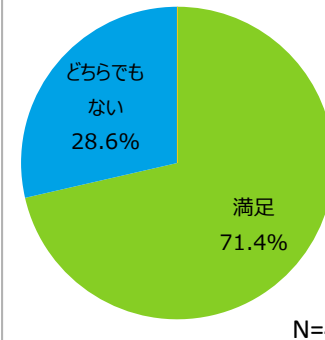
・対策実施後、区間内で発生していた急ブレーキ件数が減少
 (下り**53%減少**、上り**82%減少**)



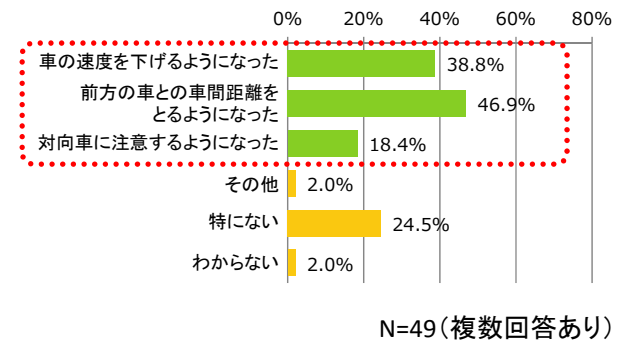
<道路利用者の評価>

・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

◆対策の満足度(H28)



◆対策後に感じたこと



Do

対策実施 (H28年)



ドットライン (H28)

注意喚起路面標示 (H28)

<所轄警察による評価>



・対策後のH28Iには死傷事故は発生しておらず、対策の効果が認められる。

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、車両挙動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**

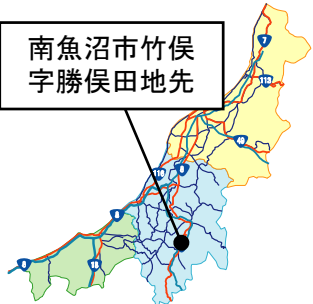
■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 113 国道17号 南魚沼市竹俣字勝俣田地先】

Plan

問題の把握と対策立案

■長い直線区間であるため、速度超過や漫然運転を引き起こし、細街路や沿道施設への出入り 車両の急な減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。

⇒ **注意喚起路面標示(追突注意)、ドット標示**



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 **152.0**件/億台km



長い直線区間で速度超過・漫然運転

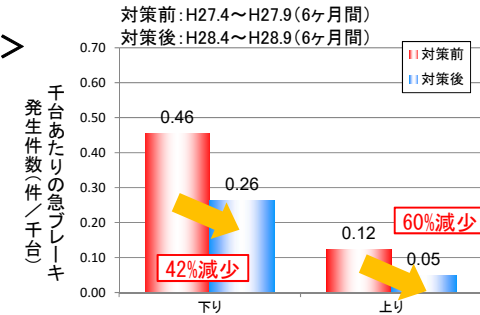
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

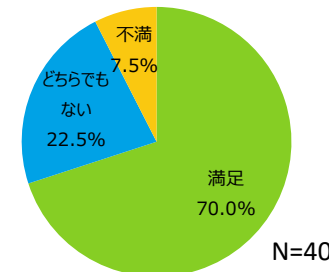
・対策実施後、区間内で発生していた急ブレーキ件数が減少
 (下り**42%減少**、上り**60%減少**)



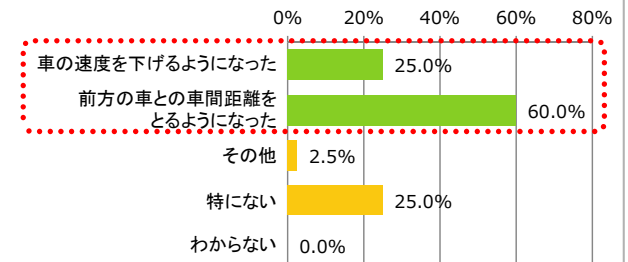
<道路利用者の評価>

・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

◆対策の満足度(H28)



◆対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・文字だけでは変わらない
- ・逆に文字に気をとられる

<所轄警察による評価>



- ・対策後、目立って事故は発生していない。
- ・追加対策の必要はないように思える。

Do

対策実施 (H28年)



ドット標示 (H28)

注意喚起路面標示 (H28)

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、車両挙動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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 215 国道8号 新田畑交差点】

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。
⇒**ドットライン、注意喚起路面標示(追突注意)**



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 **109.5**件/億台km

長い直線区間で速度超過・漫然運転

Do

対策実施 (H27年)



ドットライン (H27)

注意喚起路面標示 (H27)

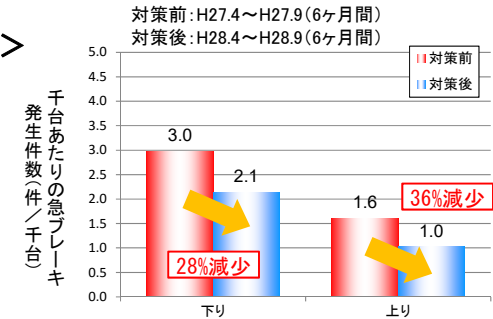
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

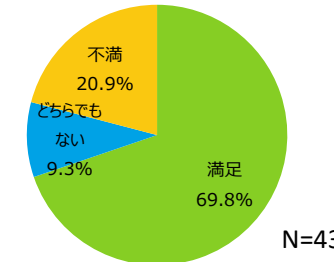
・対策実施後、新田畑交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少
(**下り28%減少、上り36%減少**)



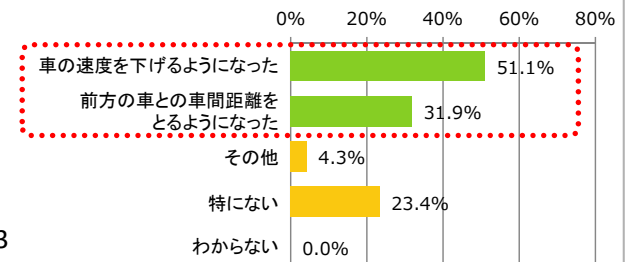
<道路利用者の評価>

・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

◆対策の満足度 (H28)



◆対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・交通渋滞が緩和されない
- ・ドットラインの視覚効果が薄いように感じられます

<所轄警察による評価>



・事故が目立って多発しているということはなく、追加対策は必要ないと思われる。

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、車両挙動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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 243 国道17号 東川口(単路)】

Plan

問題の把握と対策立案

■手前の長い無信号区間が速度超過や漫然運転を引き起こし、高い速度でカーブに進入、カーブを曲がりきれずに車線逸脱し、正面衝突事故が発生。

⇒**ドットライン、注意喚起路面標示(速度落せ)、凍結抑制舗装**



高い速度でカーブに進入し車線逸脱

選定時事故データ(H18~H21)

- ・死傷事故件数 1.00件/年
- ・死傷事故率 64.2件/億台km

Do

対策実施 (H27年)



ドットライン (H27)

注意喚起路面標示 (H27)

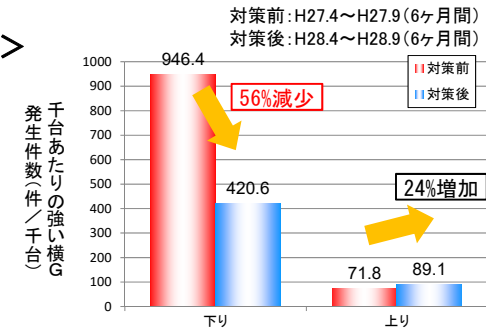
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆0.25G以上の強い横G発生件数

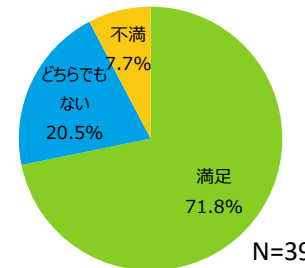
・対策実施後、区間内で発生していた0.25G以上の強い横G発生件数が減少
(下り**56%減少**、上りは**24%増加**)



<道路利用者の評価>

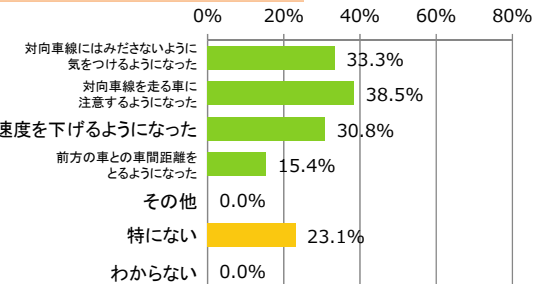
・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約7割**が満足と評価

◆対策の満足度 (H28)



【不満と回答した方の意見】
・変わらない

◆対策後に感じたこと



N=39 (複数回答あり)

<所轄警察による評価>



・下り線側では事故は少ないが、上り線側(下り勾配)の対策実施区間よりも長岡側から、**冬期のスリップ事故が多発**している。
・下り勾配区間の手前から速度を落とさせるような対策が必要。

Action

進捗状況の判定

■安全化事業は完了し、一定の評価は得られたが、下り勾配区間全体で事故の危険性が残っており追加対策が必要 ⇒**要追加対策**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 261 国道8号 寺島交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■交差点手前の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。

■交差点左折車の影響も、追突事故の一因

⇒**ドットライン、注意喚起路面標示(追突注意)、交差点内路面標示修繕**



寺島交差点

前方車両の急な減速・停止に対応が遅れ追突



至 柏崎

至 新潟

選定時事故データ(H18~H21)

- ・死傷事故件数 **1.00**件/年
- ・死傷事故率 **109.5**件/億台km

Do

対策実施 (H28年)

交差点内路面標示修繕 (H28)

ドットライン (H28)

注意喚起路面標示 (H28)



至 柏崎

至 新潟

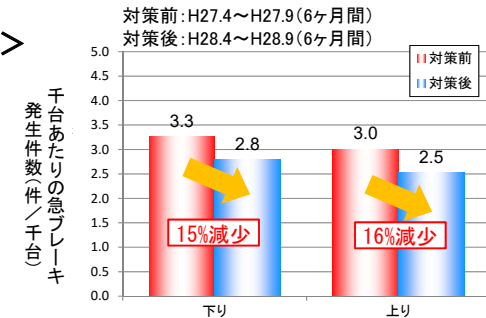
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

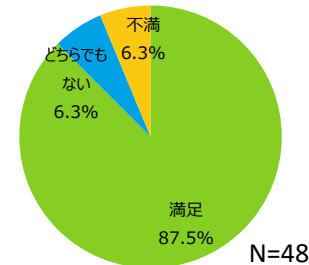
・対策実施後、寺島交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少
(下り**15%減少**、上り**16%減少**)



<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

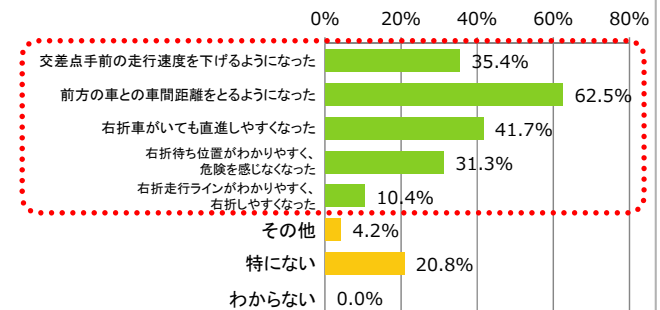
◆対策の満足度 (H28)



【不満と回答した方の意見】

- ・変わったと感じないから
- ・もっとわかりやすく

◆対策後に感じたこと



N=48 (複数回答あり)

<所轄警察による評価>



・対策後のH28Iには死傷事故は発生しておらず、対策の効果が認められる。

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、車両挙動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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 292 国道17号 佐梨】

Plan

問題の把握と対策立案

■魚沼市小出地区の市街地に位置し、付近に小中学校・公民館・福祉施設が立地しており、通学者・沿道住民の歩行者交通需要が高い区間であったが、上り線は歩道未整備、下り線は幅員が狭隘な歩道となっているため、安全な歩行空間の確保が課題。

⇒ **歩道整備**



佐梨



歩道未整備区間

選定時事故データ(H17~H20)
 ・死傷事故件数 1.25件/年
 ・死傷事故率 201.7件/億台km

Do

対策実施 (H27年)



歩道整備 (H27)

至 湯沢

至 長岡

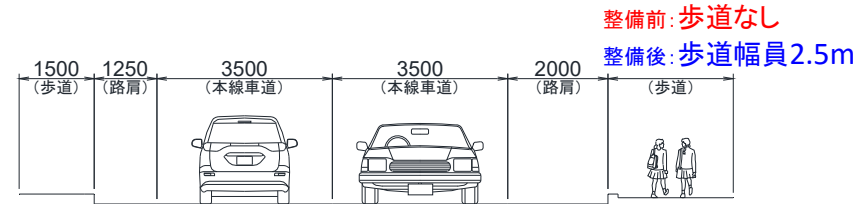
Check

効果の検証

<間接的効果>

◆ 冬期歩行者空間の確保

- ・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。



対策前: 狭い隅切り部で横断待ちする児童



対策後: 隅切り部に退避スペース確保



歩道除雪実施により、冬期も安全な歩行区間を確保

<道路利用者の評価>

- ・現在は通学路ではないが、歩道整備されたことで今後通学路に指定される可能性もある。通学路の選択肢が増えたことはありがたい。
 - ・生活道路として利用されている区間であり、安全に通行できるようになってよかった。
- (小出小学校 教員)

Action

進捗状況の判定

■歩道整備により、沿道住民や通学児童の安全・安心な歩行空間が確保され、道路利用者からも対策の効果が認められた。 ⇒ **対策完了**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 294 国道17号 片田交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

■手前の長い無信号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。

⇒**ドットライン、注意喚起路面標示(追突注意)**



長い無信号区間で速度超過・漫然運転

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 **116.4**件/億台km

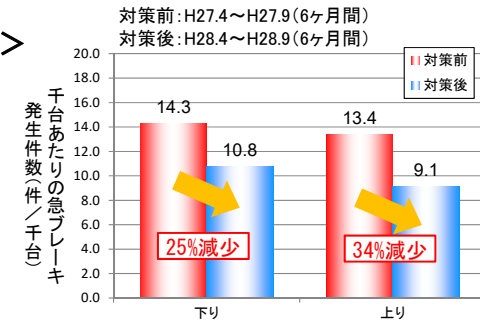
Check

効果の検証

<危険な車両挙動の変化による評価>

◆急ブレーキ発生件数

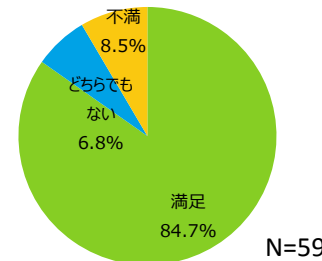
・対策実施後、片田交差点で発生していた急ブレーキ件数が減少
 (下り**25%減少**、上り**34%減少**)



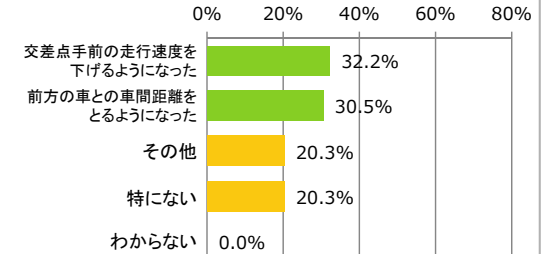
<道路利用者の評価>

・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

◆対策の満足度(H28)



◆対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・速度を落としていない
- ・速度取り締まりを強化する必要あり

<所轄警察による評価>



・対策後のH28Iには死傷事故は発生しておらず、対策の効果が認められる。

Do

対策実施 (H28年)



ドットライン (H28)

注意喚起路面標示 (H28)

Action

進捗状況の判定

■安全化事業が完了し、車両挙動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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 305 国道17号 川口支所前交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 横断者が少ないこともあり、従道路からの右左折車両は横断者に対する注意力が低下。
- 横断者存在時には見落としによる重大な事故の危険性がある。
⇒**横断歩道追加設置、照明灯追加設置**



横断者に対する注意力が低下

選定時事故データ(H20~H23)
 ・死傷事故件数 **1.25**件/年
 ・死傷事故率 **196.5**件/億台km

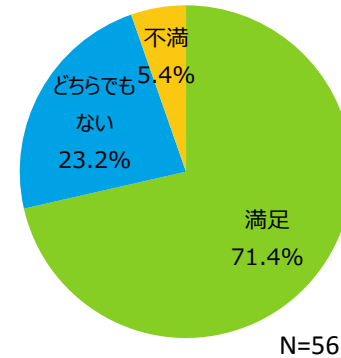
Check

効果の検証

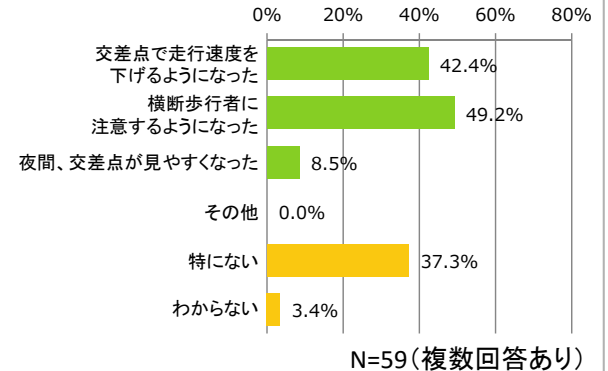
<道路利用者の評価>

・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**

◆ 対策の満足度 (H28)



◆ 対策後に感じたこと



Do

対策実施 (H27年)

照明灯追加設置 (H27)



横断歩道追加設置 (H27)

<所轄警察による評価>



・対策後、物損事故は発生しているが、人身事故は発生していないか、あっても1件くらい。歩行者事故はない。
 ・今のところ追加対策の必要はないように思える。
 ・大きな事故は無く、交差点が明るくなって歩行者が見えやすくなったので、大きな効果が認められると嬉しい。

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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 299 国道8号 名立大橋東詰交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 視界の開けた海沿いの区間であることから、速度超過・漫然運転を誘発、前方車両の減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。
 - 「うみてらす名立」の案内が分かりづらく、当該交差点での急ブレーキ等の迷い運転が発生しやすいことも、追突事故の一因。
- ⇒案内標識改良、ドットライン



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 197.3件/億台km

視界の開けた海沿いの区間
⇒速度超過、漫然運転

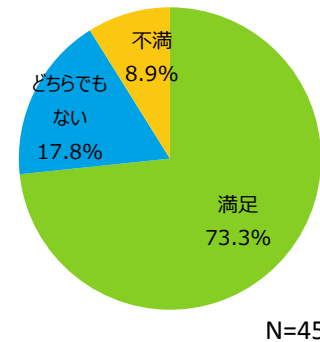
Check

効果の検証

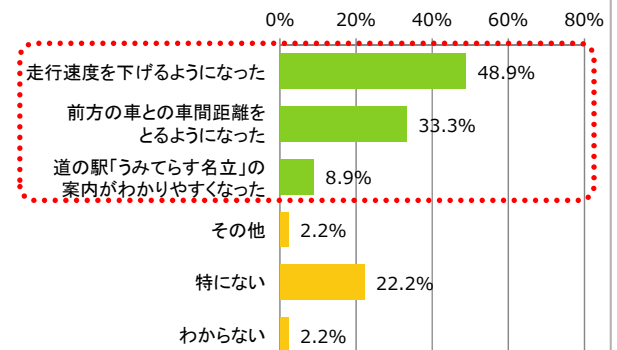
<道路利用者の評価>

・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

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



【不満と回答した方の意見】

- ・路面だけでなく標識もあるとよい
- ・案内看板は気づかなかった

<所轄警察による評価>



- ・対策後、区間の車両走行速度は低下したように感じられる。
- ・安全性が向上したと考えられる。

Do

対策実施(H28年)

案内標識改良
(H28)



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

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 309 国道18号 関山交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 見通しの良い直線区間が速度超過・漫然運転を誘発し、前方車両の減速・停止に対応が遅れ、追突事故が発生。
 - コンビニ乗入れ車両の無理な右折、対向直進車の高い走行速度により、右折時事故が発生。
- ⇒ **ドットライン、注意喚起路面標示**



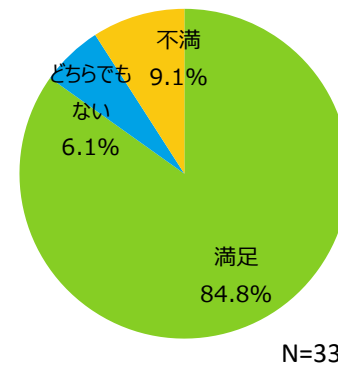
Check

効果の検証

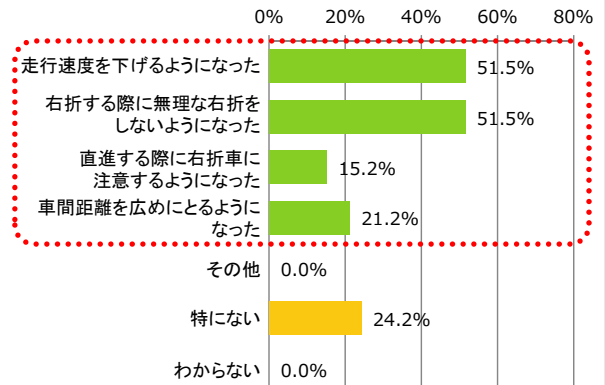
<道路利用者の評価>

・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**約8割**が満足と評価

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



【満足と回答した方の意見】

- ・速い速度で走る車が多いので、今回の対策は大変有効だと思います
- ・スピードが控えられるようになった

【不満と回答した方の意見】

- ・通行量が多いので、車線を増やすべき。

<所轄警察による評価>



- ・対策後、区間の車両走行速度は低下したように感じられる。
- ・対策後、事故は減少しており安全性が向上したと考えられる。

Do

対策実施 (H28年)



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**

■対策実施済み箇所の効果評価事例【No. 67 国道7号 牧目交差点】

Plan

問題の把握と対策立案

- 交差点手前での前方車両への対応遅れて追突事故が発生
- 従道路側(日東道ICアクセス路)の整備に伴い、交差点利用の増加が予想され、追突事故に対するリスク増加が懸念

⇒左折レーン設置

牧目交差点



ICアクセス路で追突事故発生の危険性

選定時事故データ(H17~H20)

- ・死傷事故件数 1.75件/年
- ・死傷事故率 265.6件/億台km

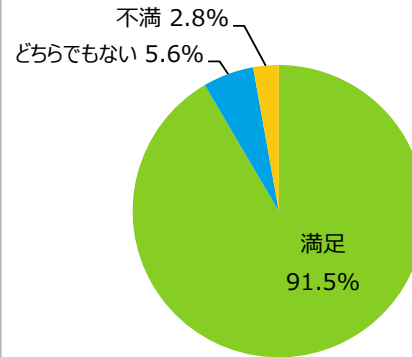
Check

効果の検証

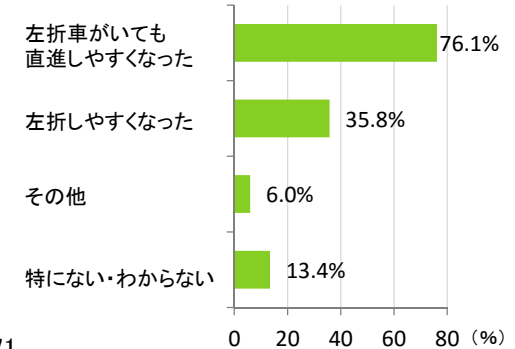
<道路利用者の評価>

- ・道路利用者に対策の満足度をアンケートしたところ、**9割以上**が満足と評価。
- ・特に、左折車に対する安全性の向上について高い評価を頂いている。

◆ 対策の満足度(H28)



◆ 対策後に感じたこと



N=71

※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。

◆ 村上警察署ヒアリング(H28年12月)



・対策後、目立った事故は発生していないので、特に問題は生じていないと考えられる。

Do

対策実施(H26年)



左折レーン(H26)

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**