

記者発表資料

新潟県政記者クラブ
新潟市政記者クラブ
長岡市記者クラブ
上越記者クラブ
本紙投込みをもって解禁

平成31年3月4日

新潟国道事務所
羽越河川国道事務所
長岡国道事務所
高田河川国道事務所

事故ゼロプラン

〈事故危険区間重点解消作戦〉

新潟県版



平成30年度

道路安全性検討委員会を開催します

■平成22年度より、「**事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)**」として、国土交通省が管理する新潟県内の国道を対象に、事故の危険性が高い区間(事故危険区間)を選定し、優先的に事故対策に取り組んでいます。事故危険区間は、昨年度迄に356区間を選定し、そのうち170区間の対策が完了(昨年度迄)、今年度は残る186区間を対象として実施しています。

■今回、事故対策を実施した区間の効果検証や最新事故データ及びアンケート結果を踏まえた事故危険区間の選定に加え、平成22年度から開始した取り組みの成果や今後の目標等について報告・検討するため委員会を開催します。

日時：平成31年3月7日(木) 10時20分～

会場：新潟国道事務所 B棟 会議室
(新潟県新潟市中央区南笹口2-1-65)

- 内容：
- 1) 事故ゼロプランの取組状況について
 - 2) 対策優先実施方針の設定について
 - 3) 県内直轄国道の事故特性を踏まえた事故対策の重点化について
 - 4) その他



【昨年度の委員会】

※本委員会は非公開ですが、冒頭の撮影は可能です。

お問い合わせ先



国土交通省 北陸地方整備局 〒950-0912 みなみささぐち

新潟国道事務所 新潟市中央区南笹口2-1-65
<http://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/>

調査課長 鈴木 桂太(すずき けいた) (内線451)

電話 025-244-2159 (代表) FAX 025-246-7763

事故ゼロプラン **新潟県版**

新潟事故ゼロ

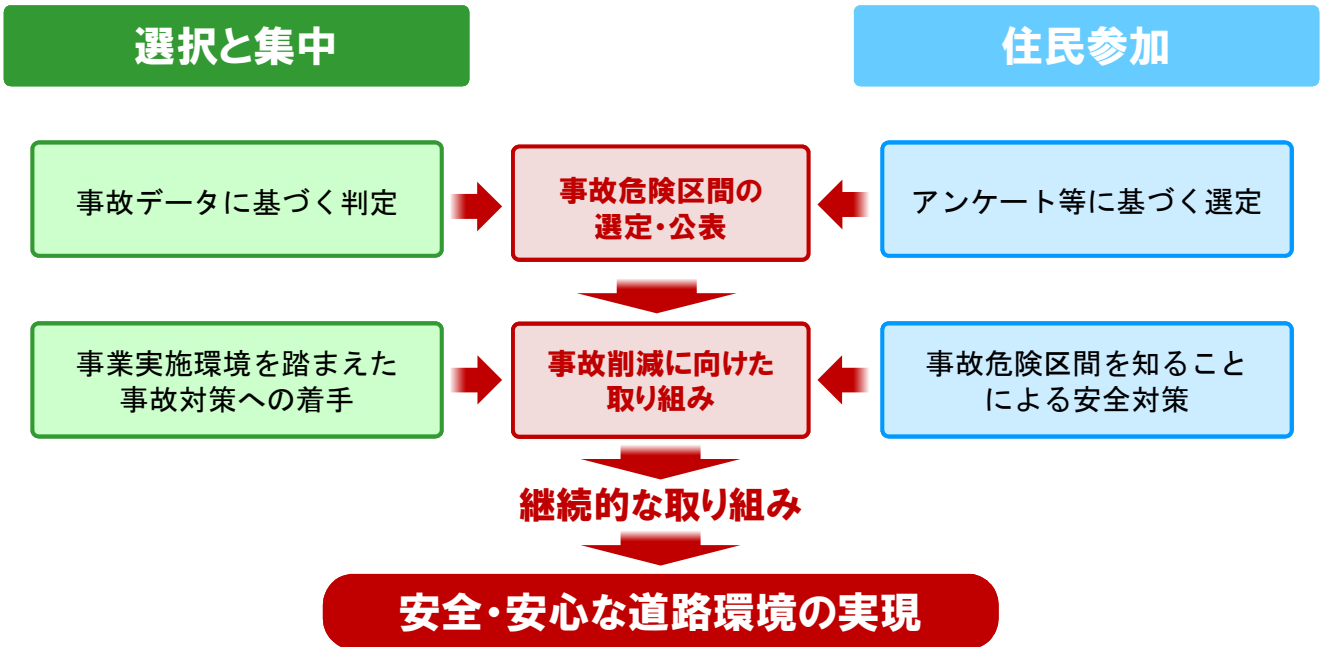
検索

<http://www.2159.go.jp/enquete/top.html>



『事故ゼロプラン』とは

- 「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」とは、安全安心な道路環境を実現するため、「選択と集中」「住民参加」により、重点的・集中的に継続的な事故対策を進める取り組みです。



『道路安全性検討委員会』とは

- 「道路安全性検討委員会」は、新潟県内における国土交通省が管理する国道の安全性について、県民や道路利用者と共通認識を図るためのプロセスおよび要対策区間（リスト）の検討を行うこと等を目的としています。

道路安全性検討委員会 委員（敬称略）

上越教育大学大学院学校教育研究科 教授	浅倉 有子
公益財団法人新潟県女性財団 顧問	大島 煦美子
○ 長岡技術科学大学大学院工学研究科 教授	佐野 可寸志
株式会社新潟日報社 論説編集委員室 次長	大塚 清一郎
新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	鈴木 久夫
公益社団法人新潟県バス協会 専務理事	高橋 清吉
公益社団法人新潟県トラック協会 専務理事	浅間 博
カミフル・サイクルステーション	高橋 正良
有限会社ミカユニバーサルデザインオフィス	中村 美香

- ※ ○：委員長
※ この他、行政機関の関係者が委員となります。

『事故ゼロプラン』の取り組み(事故対策)事例

事故データに基づく選定箇所【国道7号 三日市～上館三差路交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 沿道の商業施設や交差道路などへ出入する車両も多く、前方車両の減速・停止に後続車に対応できず追突事故が発生
⇒ **右折車線・中央ゼブラ帯設置**

三日市～上館三差路交差点



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 118.1件/億台km



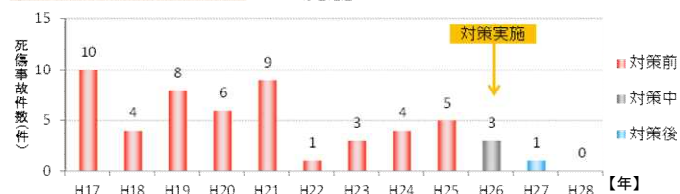
沿道出入時などに追突事故の危険

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7.00件/年→対策後0.50件/年 **93%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 ※H28は暫定値



対策前平均 7.00件/年

対策後平均 0.50件/年

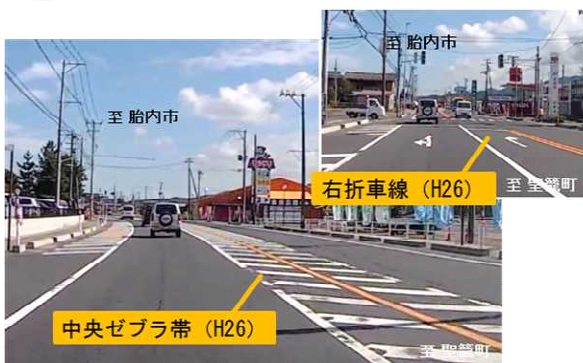
◆ 卓越事故の事故件数変化



◆ 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)
0.00	00.0

Do 対策実施(H26年)



地域の声に基づく選定箇所【国道7号 勝木駅前交差点】

Plan 問題の把握と対策立案

- 新潟市側から鶴岡市側へ向かうカーブの先に交差点があり、見通しが悪く、交差点で停止・滞留している車の確認が遅れて追突事故などが発生
⇒ **カーブ改良・右折車線設置**

勝木駅前交差点



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 235.5件/億台km



カーブ先の交差点で追突事故の危険

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、信号や停止車両など、交差点の見やすさの改善について高く評価

◆ 対策の満足度(H29)



◆ 対策後に感じたこと



<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(H30年1月)



・対策前はカーブがきつくて、カーブ先にある交差点の見通しが悪かったが、対策後はカーブも緩やかになり、カーブ先の見通しが良くなった。

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**