

対策実施事例

国道8号 ^{けいの} 慶野交差点 【抽出基準①：事故危険箇所】

- 対策前：交差点内での右折事故が多発。（H24年に死亡事故発生）
- 対策内容：右折誘導線＋注意喚起路面標示「右折時対向車注意」設置
- 対策後：対策後、**死傷事故が約7割減少**。（選定時 1.25件/年→対策後 0.33件/年）
最新事故データより解除判定に該当するため、**安全走行阻害箇所から解除**。

《位置図》

慶野交差点
(国道8号)



《対策》

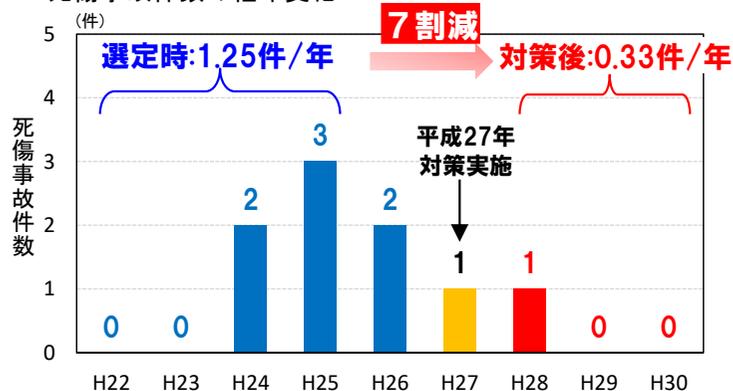
事故概要



図-8 慶野交差点の主な事故

《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ
(平成22年～平成25年)

- ①死傷事故率：139.7件/億台km
- ②重大事故率：27.9件/億台km
- ③死亡事故率：27.9件/億台km
- ④死傷事故件数：1.25件/年

■ 対策後の事故データ
(平成27年～平成30年)

- ①死傷事故率：34.6件/億台km
- ②重大事故率：0.0件/億台km
- ③死亡事故率：0.0件/億台km
- ④死傷事故件数：0.50件/年

解除

対策



至滑川市



交差点内に
右折待機線設置

図-9 対策実施の概要

【写真撮影日】令和2年8月31日(月)

対策実施事例

国道8号 ^{ばんどう} 坂東交差点 【当初抽出基準：①事故危険箇所】

- 対策前: 交差点から延びる渋滞の末尾で追突事故が多発。
- 対策内容: 交差点立体化
- 対策後: 対策後、死傷事故が約9割減少。(選定時 5.0 件/年→対策後 0.5 件/年)
解除判定基準に該当するため、安全走行阻害箇所から解除。

《位置図》

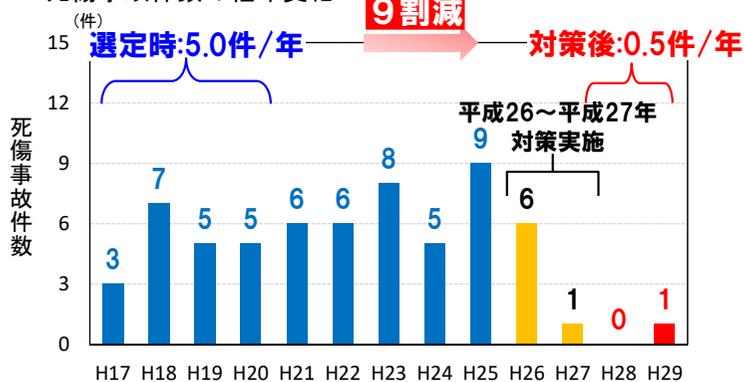


《対策》



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ
(平成17年～平成20年)

- ①死傷事故率 : 347.1 件/億台km
- ②重大事故率 : 17.4 件/億台km
- ③死亡事故率 : 17.4 件/億台km
- ④死傷事故件数: 5.0 件/年

■ 対策後の事故データ
(平成26年～平成29年)

- ①死傷事故率 : 34.7件/億台km
- ②重大事故率 : 0.0件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0件/億台km
- ④死傷事故件数: 0.5 件/年

解除判定



【写真撮影日】平成25年10月11日(金)



【写真撮影日】平成28年3月29日(火)

図-5 実施対策の概要

対策実施事例

国道41号 下大久保六区西交差点 【当初抽出基準：事故危険箇所】

- 対策前：無信号交差点のため、国道41号を走行する車と従道路から無理に交差点進入した車との事故が多発。
- 対策内容：信号機、右折レーン設置。
- 対策後：対策後、死傷事故が約7割減少。(選定時 1.0 件/年→対策後 0.3 件/年)
解除判定基準に該当するため**安全走行阻害箇所から解除**。

《位置図》



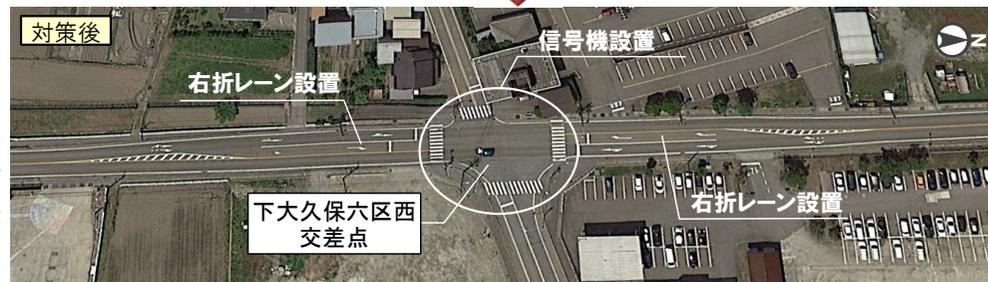
《対策》

事故概要



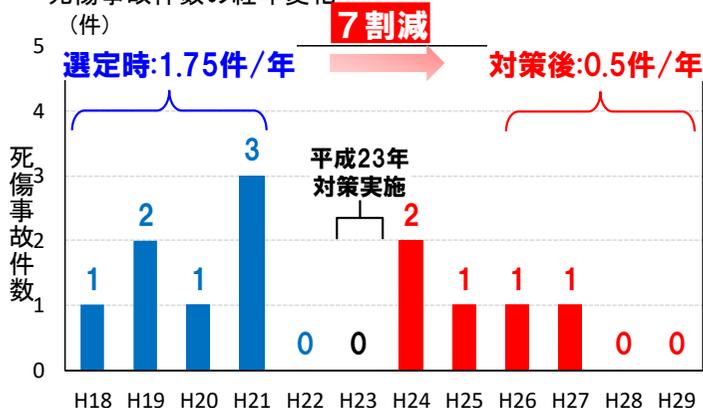
事故データ出典:ITARDA(平成19年～平成21年)

対策



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化 (件)



■ 選定時の事故データ (平成18年～平成21年)

- ①死傷事故率：310.1 件/億台km
- ②重大事故率：58.2 件/億台km
- ③死亡事故率：14.6 件/億台km
- ④死傷事故件数：1.75 件/年

■ 対策後の事故データ (平成26年～平成29年)

- ①死傷事故率：93.6 件/億台km
- ②重大事故率：0.0 件/億台km
- ③死亡事故率：0.0 件/億台km
- ④死傷事故件数：0.5 件/年

解除判定



【写真撮影日】平成23年10月25日(火) 図-6



【写真撮影日】平成25年11月7日(木)

実施対策の概要

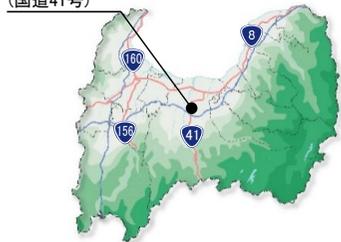
対策実施事例

国道41号 ^{かみぶくろ} 上袋交差点 【抽出基準②：事故多発箇所】

- 対策前：交差点手前での追突事故が多発。
- 対策内容：ドットライン＋注意喚起路面標示「追突注意」設置
- 対策後：対策後、**死傷事故が約8割減少**。(選定時 2.75件/年→対策後 0.5件/年)
最新事故データより解除判定に該当するため、**安全走行阻害箇所から解除**。

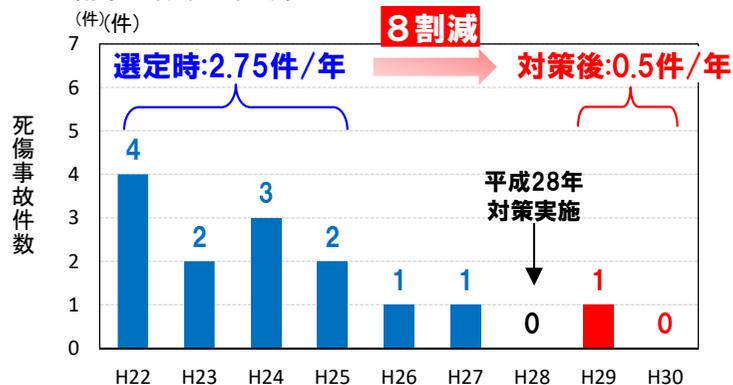
《位置図》

上袋交差点
(国道41号)



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ
(平成22年～平成25年)

- ①死傷事故率 : 181.0件/億台km
- ②重大事故率 : 16.4件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0件/億台km
- ④死傷事故件数: 2.75件/年

■ 対策後の事故データ
(平成27年～平成30年)

- ①死傷事故率 : 34.6件/億台km
- ②重大事故率 : 0.0件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0件/億台km
- ④死傷事故件数: 0.5件/年

解除

《対策》

事故概要

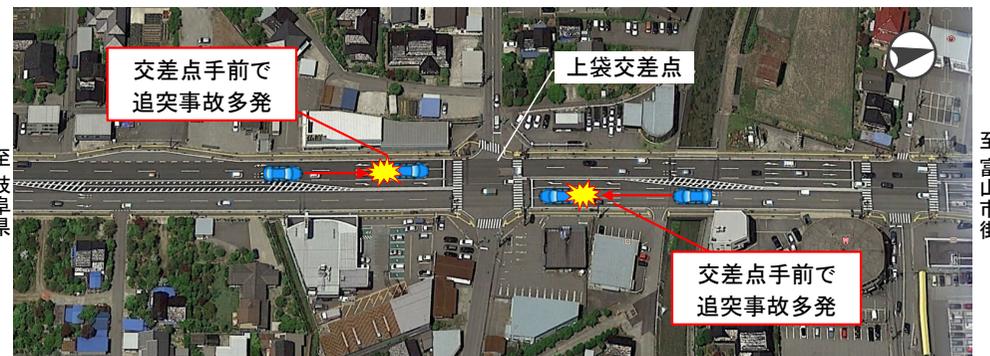


図-6 上袋交差点の主な事故

対策



至 岐阜県



至 岐阜県

【写真撮影日】平成24年10月30日(火)

【写真撮影日】平成29年11月16日(木)

図-7 対策実施の概要

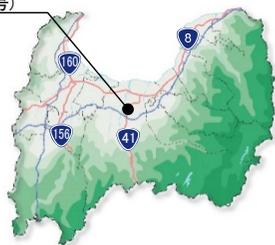
対策実施事例

国道41号 星井町交差点 ほし い まち 【抽出基準②：事故多発箇所】

- 事故発生状況：交差点手前での追突事故と左折事故が多発。
- 対策内容：ドットライン、注意喚起路面標示「歩行者注意」設置（H29年完了）
- 対策効果：対策後、**死傷事故が約8割減少**。（選定時 3.00件/年→対策後 0.50件/年）
- 判定：最新事故データより解除判定に該当するため、**安全走行阻害箇所から解除**。

《位置図》

星井町交差点
(国道41号)



※電子地形図25000(国土地理院)に一部追記
図-6 位置図

《事故発生状況》

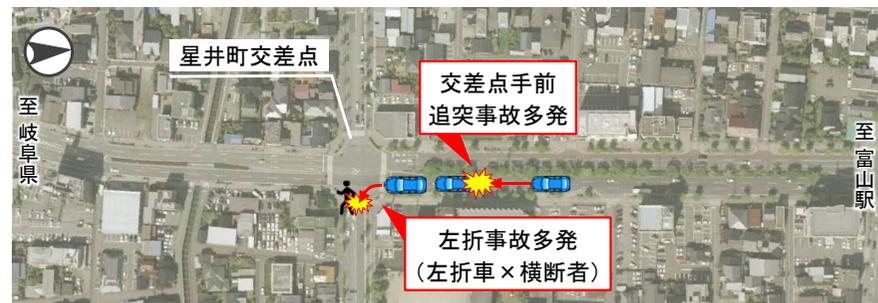


図-8 星井町交差点の事故発生状況 ※地理院地図に一部追記

《対策》



ドットライン設置

至富山駅

【写真撮影日】平成29年9月29日（金）



注意喚起路面標示
「歩行者注意」設置

至富山駅

【写真撮影日】平成29年9月22日（金）

図-7 対策実施の概要



図-9 死傷事故件数 出典:ITARDAデータ

《判定》

■ 選定時の事故データ
(平成19年～平成22年)

- ①死傷事故率 : 218.9件/億台km
- ②重大事故率 : 54.7件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0件/億台km
- ④死傷事故件数: 3.00件/年

■ 最新の事故データ
(平成28年～令和元年)

- ①死傷事故率 : 63.4件/億台km
- ②重大事故率 : 0.0件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0件/億台km
- ④死傷事故件数: 0.75件/年

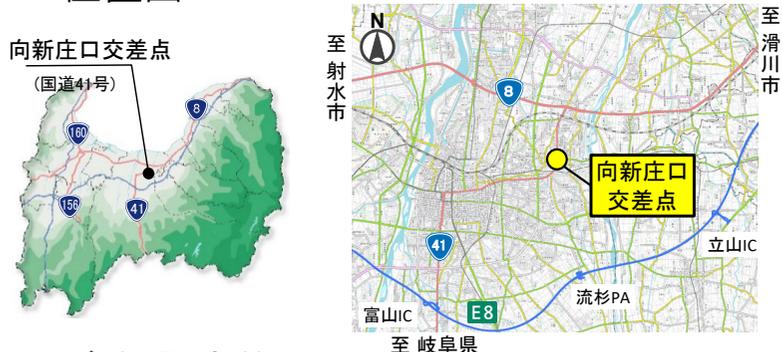
解除

対策実施事例

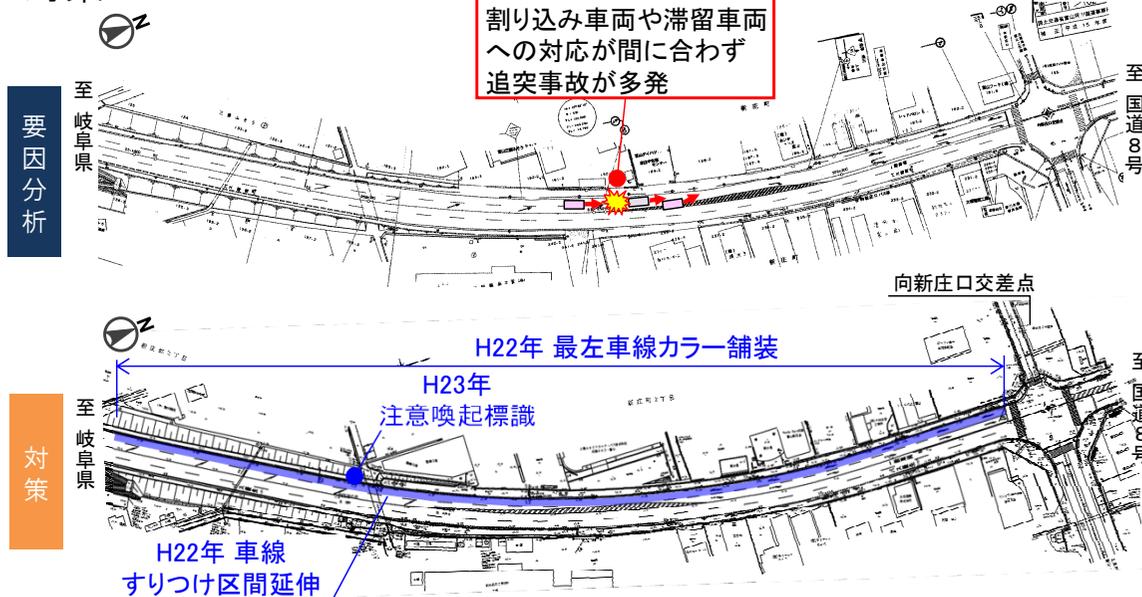
国道41号 向新庄口交差点 【当初抽出基準：②事故多発箇所】

- 対策前：交差点手前の車線減少区間で追突事故が多発。
- 対策内容：H22年最左車線カラー舗装、車線すりつけ区間延伸、H23年注意喚起標識設置。
- 対策後：死傷事故は約6割減少。しかし、依然、抽出基準に該当するためモニタリングを継続。

《位置図》

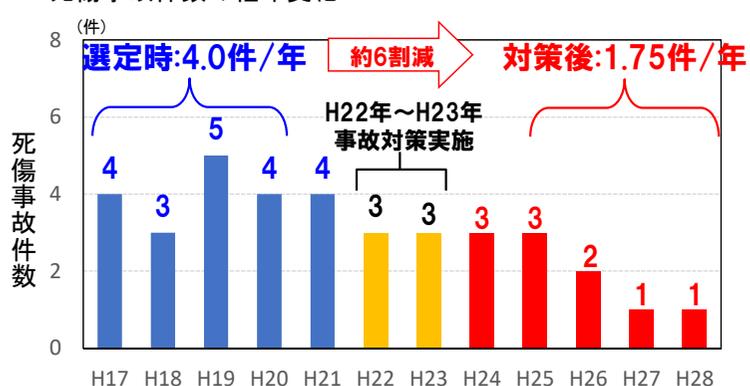


《対策》



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ (H17~H20年データ)

- ① 死傷事故率 : 345.5件/億台km
- ② 重大事故率 : 21.9件/億台km
- ③ 死亡事故率 : 0件/億台km
- ④ 死傷事故件数 : 4.0件/年

■ 対策後の事故データ (H25~H28年データ)

- ① 死傷事故率 : 165.1件/億台km
- ② 重大事故率 : 0件/億台km
- ③ 死亡事故率 : 0件/億台km
- ④ 死傷事故件数 : 1.75件/年

抽出基準該当
モニタリング継続



図 実施対策の概要

対策実施事例

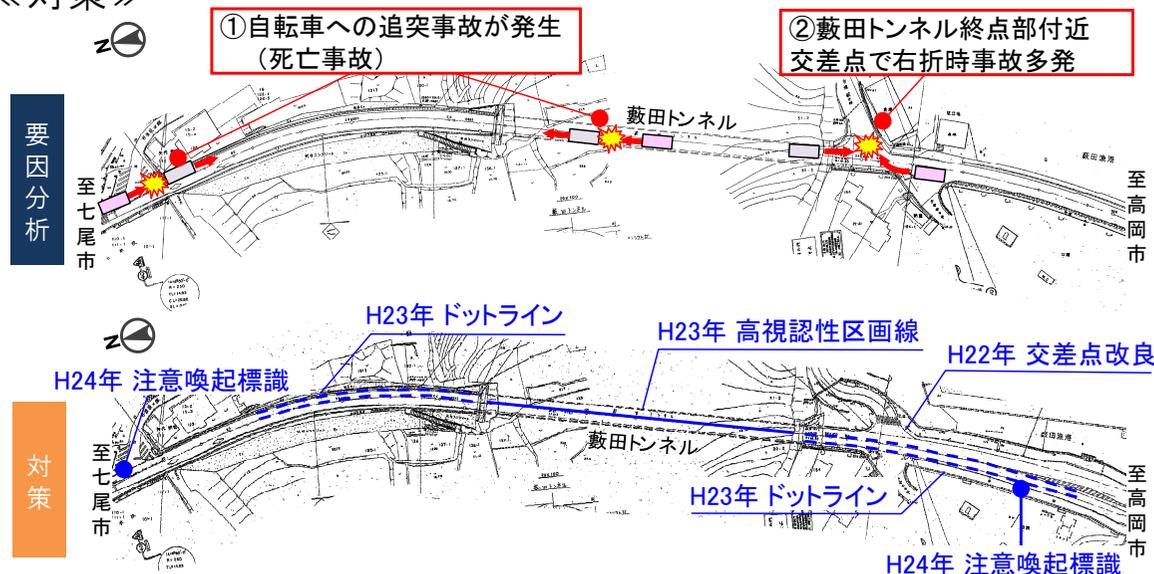
国道160号 藪田地区 【当初抽出基準：①事故危険箇所】

- 対策前：トンネル終点部の交差点で右折時事故が多発。歩道が狭く自転車への追突事故が発生。（死亡事故）
- 対策内容：H22年交差点改良。H23年ドットライン、高視認性区画線設置。H24年注意喚起標識設置。
- 対策後：死傷事故は発生していない。解除判定基準に該当するため**安全走行阻害箇所から解除**。

《位置図》

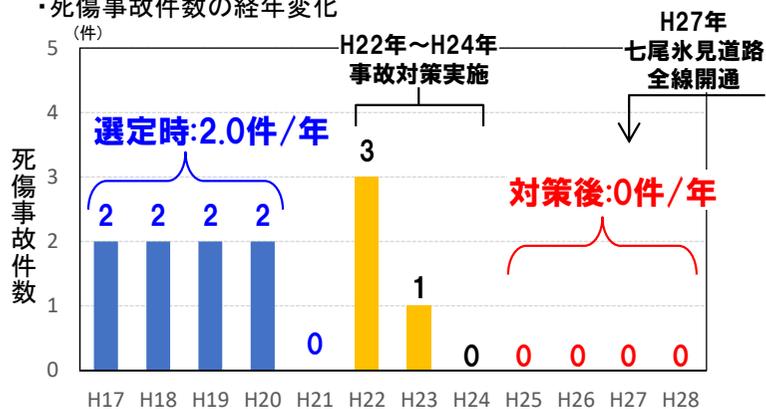


《対策》



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ

- (H17～H20年データ)
- ①死傷事故率：116.5件/億台km
 - ②重大事故率：58.2件/億台km
 - ③死亡事故率：14.6件/億台km
 - ④死傷事故件数：2.0件/年

■ 対策後の事故データ

- (H25～H28年データ)
- ①死傷事故率：0件/億台km
 - ②重大事故率：0件/億台km
 - ③死亡事故率：0件/億台km
 - ④死傷事故件数：0件/年

解除判定基準に該当



図 実施対策の概要

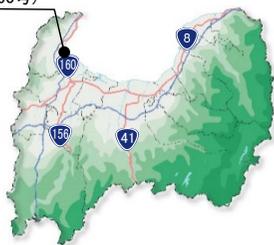
対策実施事例

国道160号 ^{くぼ} 窪交差点 【抽出基準②：事故多発箇所】

- 事故発生状況：交差点内で右折事故が多発。
- 対策内容：右折分離ゼブラ設置（H28年事業化、H29年完了）
- 対策効果：**死傷事故が皆減**。（選定時 2.50件/年→対策後 0.00 件/年）
- 判定：最新事故データより解除判定に該当するため、**安全走行障害箇所から解除**。

《位置図》

窪交差点
(国道160号)



※電子地形図25000(国土地理院)に一部追記

図-10 位置図

《事故発生状況》



図-12 窪交差点の事故発生状況 ※地理院地図に一部追記

《対策》



【写真撮影日】平成30年12月13日(木)



【写真撮影日】平成29年3月7日(火)

図-11 対策実施の概要

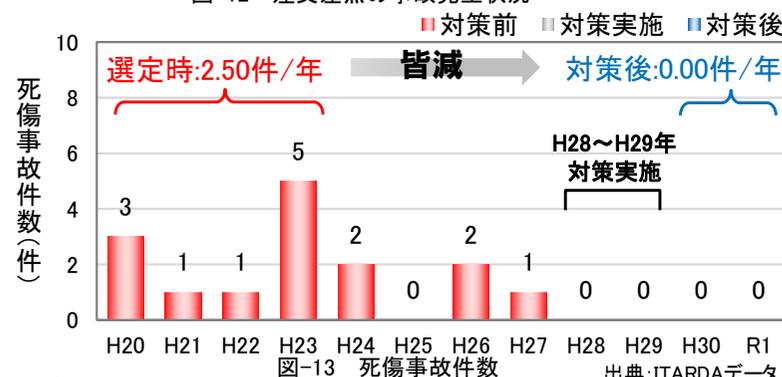


図-13 死傷事故件数 出典:ITARDAデータ

《判定》

■ 選定時の事故データ
(平成20年~平成23年)

- ①死傷事故率 : 247.3 件/億台km
- ②重大事故率 : 24.7 件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0 件/億台km
- ④死傷事故件数 : 2.50 件/年

■ 最新の事故データ
(平成28年~令和元年)

- ①死傷事故率 : 0.0 件/億台km
- ②重大事故率 : 0.0 件/億台km
- ③死亡事故率 : 0.0 件/億台km
- ④死傷事故件数 : 0.00 件/年

解除

対策実施事例

国道359号 津沢小学校前交差点 つざわしょうがっこうまえ 【抽出基準②：事故多発箇所】

- 対策前：交差点内で多種多様な事故が発生。
- 対策内容：交差点を認識させる対策を実施〔対策：明色(滑り止め)舗装、区画線引き直し〕
- 対策後：対策後、**死傷事故が約9割減少**。(選定時 2.0 件/年→対策後 0.25 件/年)
最新事故データより解除判定に該当するため**安全走行阻害箇所から解除**。

《位置図》



《対策》

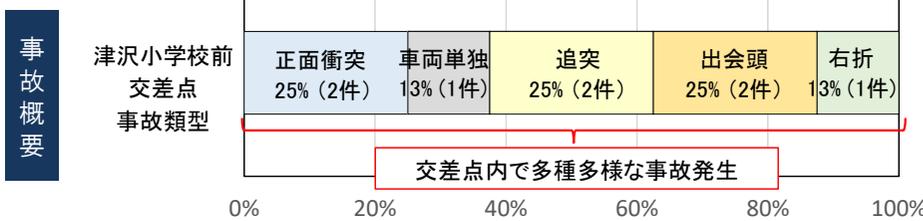
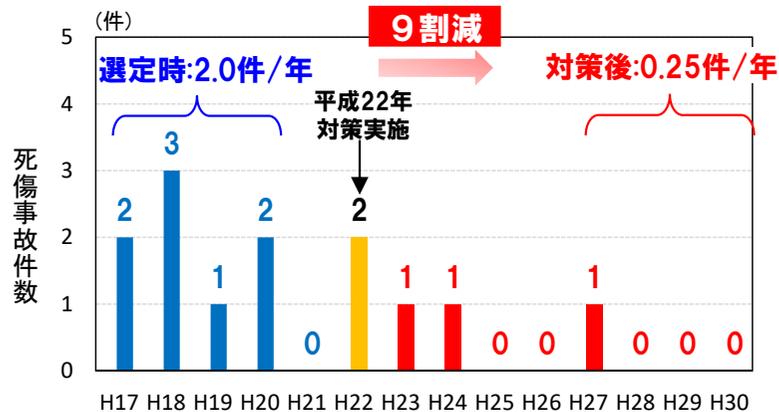


図-10 津沢小学校前交差点の事故類型割合

※ 事故件数：H17～H20年事故データ

《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ

- (平成17年～平成20年)
- ①死傷事故率：758.7 件/億台km
 - ②重大事故率：94.8 件/億台km
 - ③死亡事故率：0.0 件/億台km
 - ④死傷事故件数：2.0 件/年

■ 対策後の事故データ

- (平成27年～平成30年)
- ①死傷事故率：53.4 件/億台km
 - ②重大事故率：0.0 件/億台km
 - ③死亡事故率：0.0 件/億台km
 - ④死傷事故件数：0.25 件/年

解除

対策

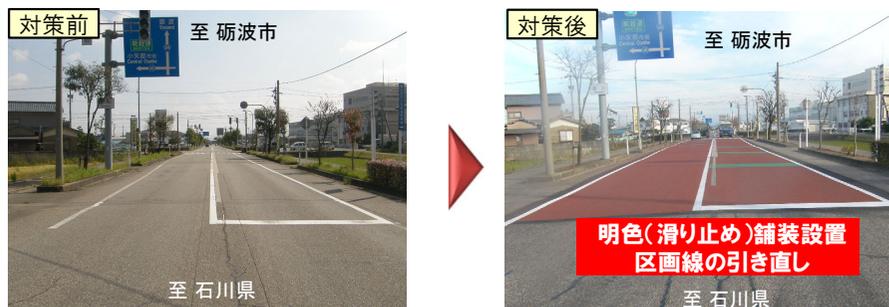


図-11 対策実施の概要

対策実施事例

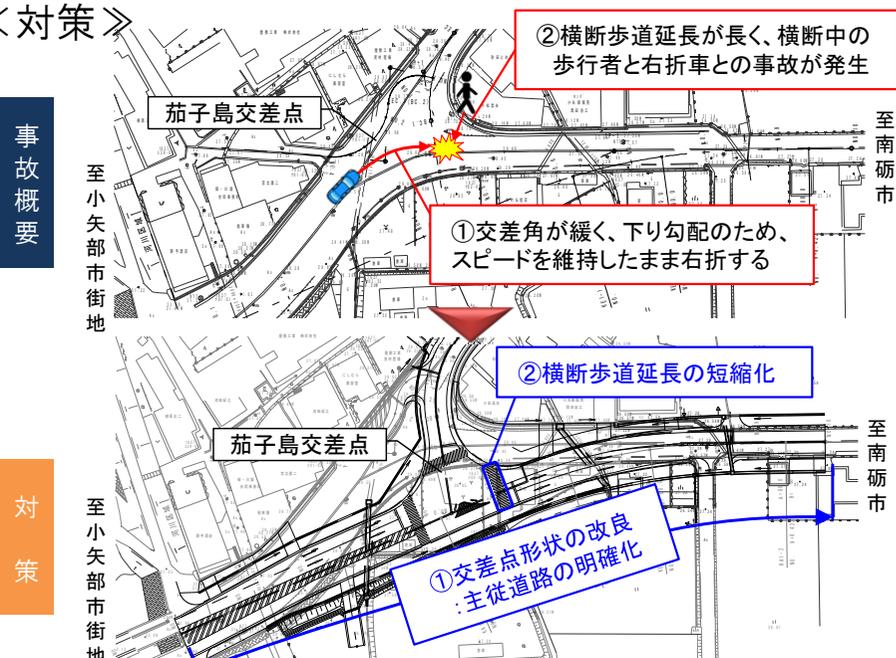
国道471号 茄子島交差点 なすじま 【当初抽出基準：事故危険箇所】

- 対策前：小矢部市街地よりスピードを維持したまま右折する車と横断歩行者との事故が多発。
- 対策内容：交差点改良（線形改良）、横断歩道延長の短縮化
- 対策後：対策後、死傷事故が約7割減少。（選定時 1.0 件/年→対策後 0.3 件/年）
解除判定基準に該当するため**安全走行阻害箇所から解除**。

《位置図》

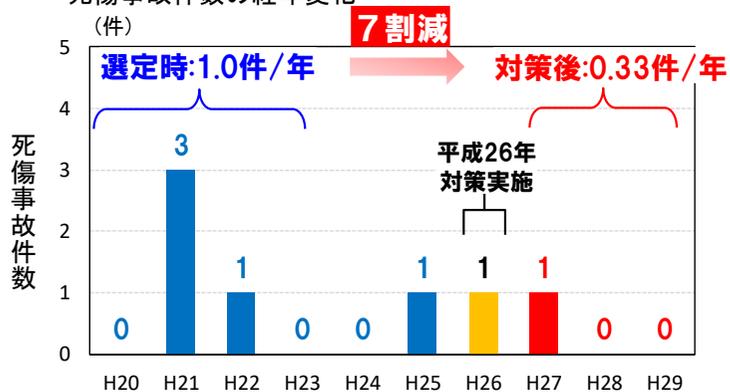


《対策》



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化
(件)



■ 選定時の事故データ
(平成20年～平成23年)

- ① 死傷事故率：231.1 件/億台km
- ② 重大事故率：57.8 件/億台km
- ③ 死亡事故率：0.0 件/億台km
- ④ 死傷事故件数：1.0 件/年

■ 対策後の事故データ
(平成27年～平成29年)

- ① 死傷事故率：77.1 件/億台km
- ② 重大事故率：0.0 件/億台km
- ③ 死亡事故率：0.0 件/億台km
- ④ 死傷事故件数：0.33 件/年

解除判定



図-7 実施対策の概要

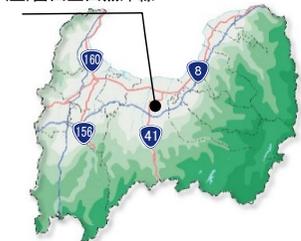
対策実施事例

(主) 富山立山魚津線 大泉本町地先～大泉本町交差点【当初抽出基準：①事故危険箇所】

- 対策前：大泉本町交差点にて右折車の後続車が渋滞し、その末尾で追突事故が発生。
- 対策内容：①交差点に右折レーン設置、②カラー舗装により注意喚起。
- 対策後：死傷事故は発生していない。解除判定基準に該当するため安全走行阻害箇所から解除。

《位置図》

大泉本町地先～
大泉本町交差点
(主)富山立山魚津線

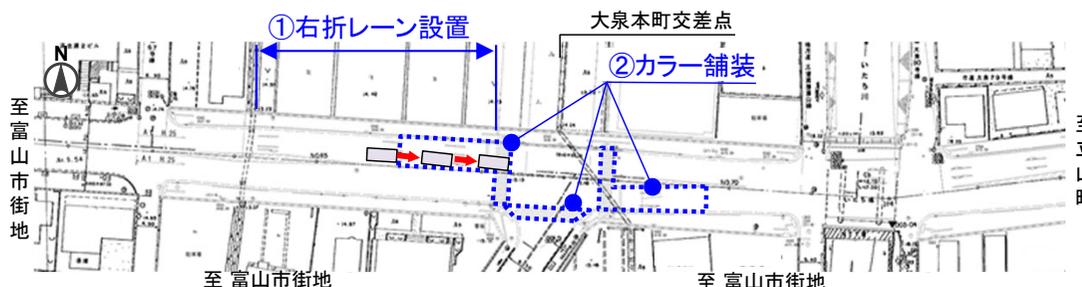


《対策》

要因分析

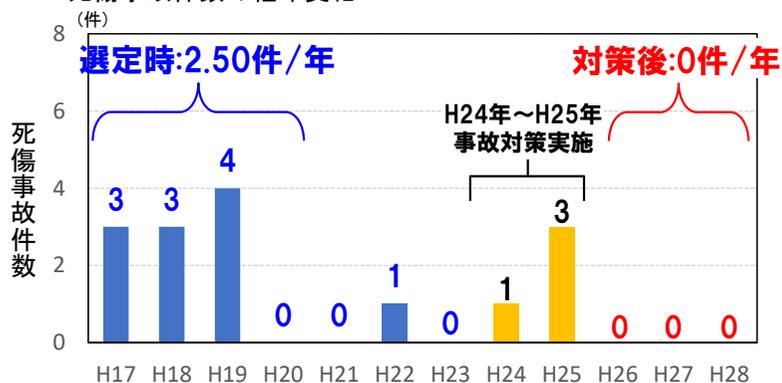


対策



《事故発生状況》

・死傷事故件数の経年変化



■ 選定時の事故データ (H17～H20年データ)

- ①死傷事故率：185.6件/億台km
- ②重大事故率：37.1件/億台km
- ③死亡事故率：18.6件/億台km
- ④死傷事故件数：2.50件/年

■ 対策後の事故データ (H26～H28年データ)

- ①死傷事故率：0件/億台km
- ②重大事故率：0件/億台km
- ③死亡事故率：0件/億台km
- ④死傷事故件数：0件/年

解除判定
基準に該当



至立山町
図 実施対策の概要

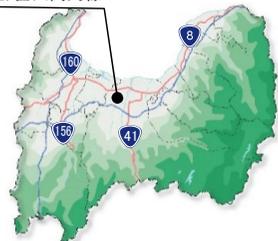
対策実施事例

(主) 富山高岡線 呉羽町6444番1 くれはまち 【抽出基準①：事故危険箇所】

- 事故発生状況：区間全体で追突事故や出会い頭事故、対人事故が多発し、うち1件は死亡事故。
- 対策内容：横断歩道や歩道たまり場のカラー舗装等（H25年完了）
- 対策効果：死傷事故が約6割減少。（選定時 2.50件/年→対策後 1.00件/年）
- 判定：最新事故データより解除判定に該当するため、安全走行障害箇所から解除。

《位置図》

呉羽町6444番1
(主)富山高岡線



※電子地形図25000(国土地理院)に一部追記

図-14 位置図

《事故発生状況》

選定時の事故(H20~H23) ●:対人 ●:追突 ●:出会い頭

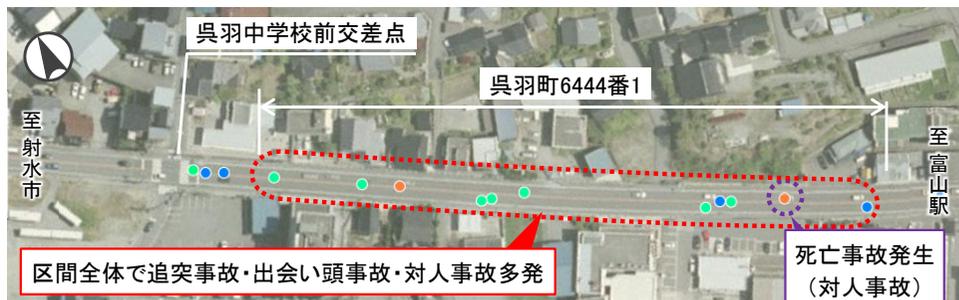


図-16 呉羽町6444番1の事故発生状況 ※地理院地図に一部追記

《対策》



【写真撮影日】平成22年11月11日(木)



【写真撮影日】令和3年7月13日(火)

図-15 対策実施の概要

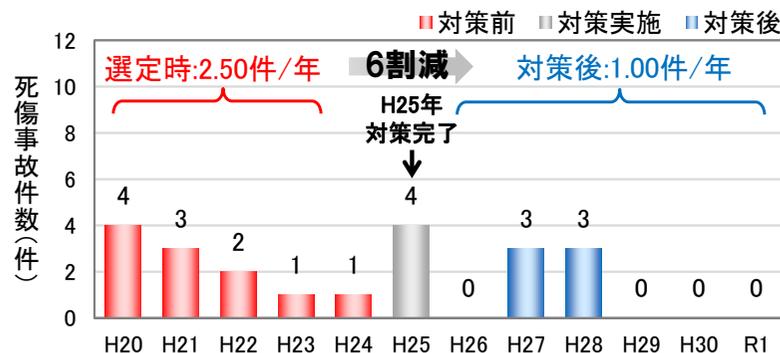


図-17 死傷事故件数 出典:ITARDAデータ

《判定》

■ 選定時の事故データ
(平成20年~平成23年)

- ①死傷事故率：175.0件/億台km
- ②重大事故率：17.5件/億台km
- ③死亡事故率：17.5件/億台km
- ④死傷事故件数：2.50件/年

■ 最新の事故データ
(平成28年~令和元年)

- ①死傷事故率：42.9件/億台km
- ②重大事故率：0.0件/億台km
- ③死亡事故率：0.0件/億台km
- ④死傷事故件数：0.75件/年

解除