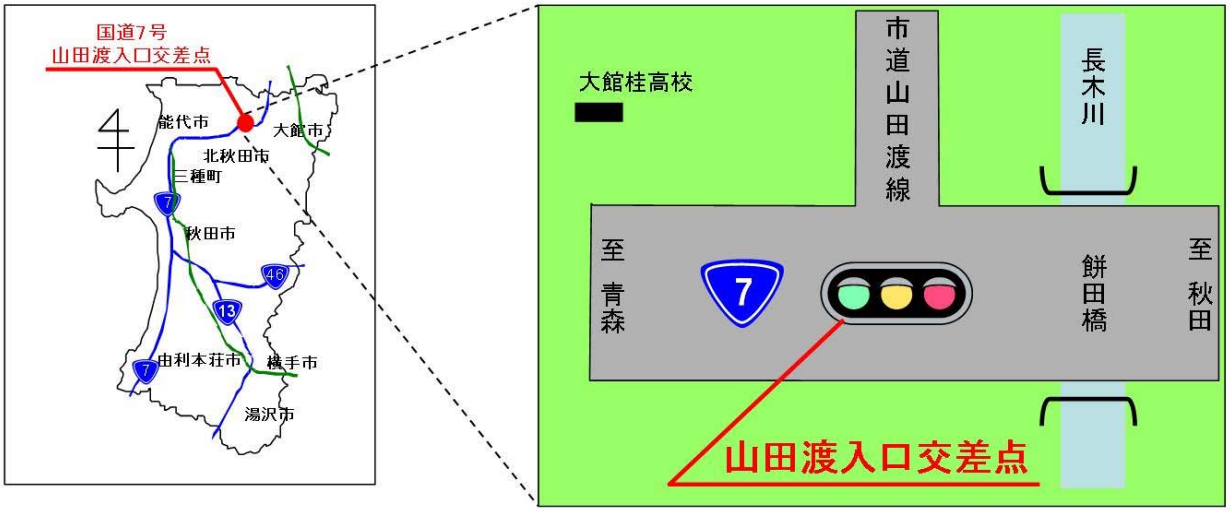
記者発表資料

平成２４年１１月３０日
能代河川国道事務所

一般国道７号大館市　山田渡（やまだわたり）入口交差点の交通事故対策の効果

『右折レーン設置』で死傷事故ゼロ！　渋滞ゼロ！

平成24年3月に完成した一般国道7号大館市の山田渡入口交差点の死傷事故件数［4月～9月（上半期）の年換算件数］が4件から0件に減少しました。



	整備前		整備後
○死傷事故件数がゼロに減少	４．０件／年	→	０件／年
※整備前：H19～H22の4～9月の年換算平均件数		整備後：Ｈ２４の４～９月の年換算件数	
○朝方の渋滞がゼロに減少	最大渋滞長670m	→	０m

※詳細については別添資料を参照してください。

記者発表先：大館市記者クラブ、北秋田市記者クラブ

【問い合わせ先】

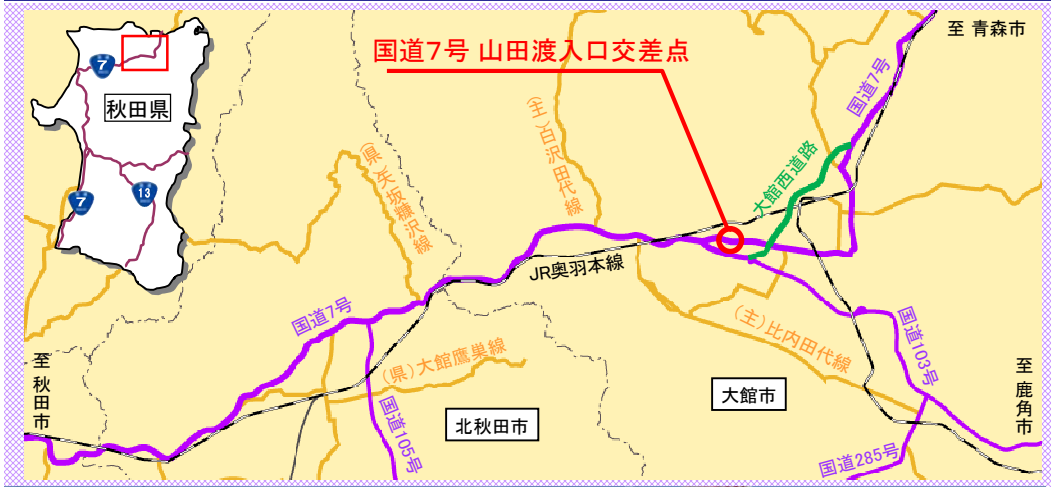
国土交通省　東北地方整備局　能代河川国道事務所
TEL ０１８５－７０－１００１(代表)
道路担当副所長　　佐藤　寿昭　（内線２０５）
道路管理課長　　三浦　邦彦　（内線４３１）

一般国道7号　山田渡（やまだわたり）入口交差点

『右折レーン』設置で事故・渋滞ゼロ

（平成24年3月供用）

①整備後、死傷事故ゼロ！
②朝方に発生していた渋滞もゼロ！



●死傷事故が過去4ヶ年（H19～H22）で平均4.0件発生 ⇒ 整備後はゼロ

●朝方の渋滞長が、670m ⇒ 0m へと緩和

	整備前		整備後
○死傷事故が「ゼロ」	4.0 件/年	➡	0 件/年

※整備前：H19～H22の4～9月、整備後：H24の4～9月の年平均件数

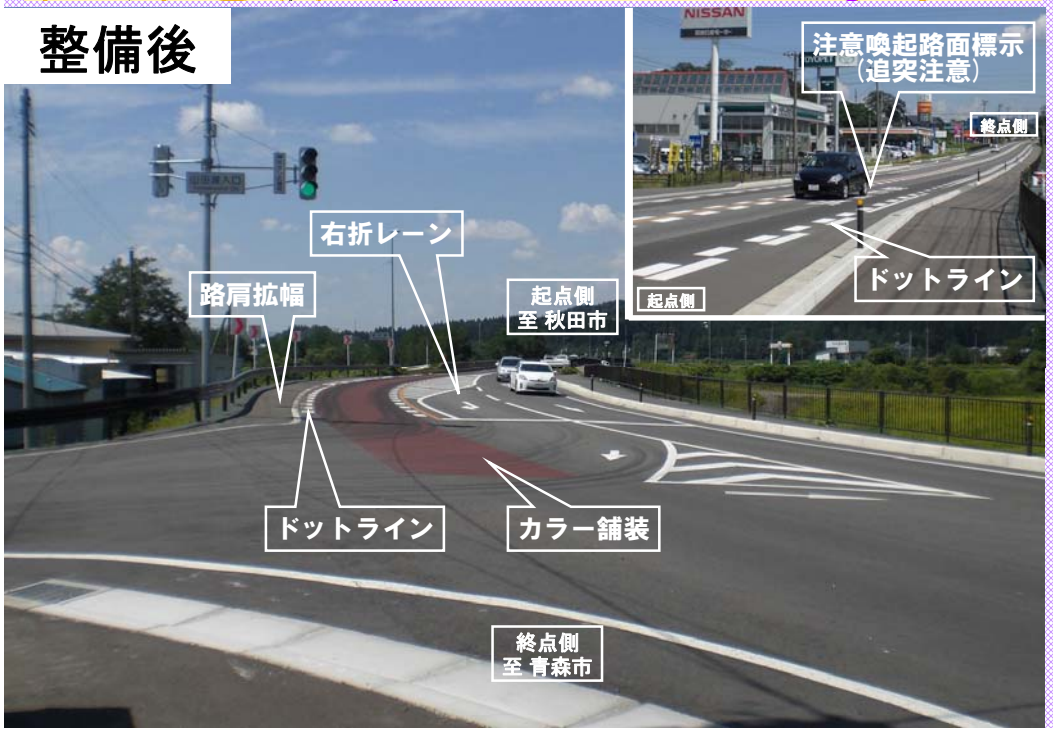
	整備前		整備後
○朝の渋滞も「ゼロ」	最大渋滞長 670 m（最大通過時間5分57秒）	➡	0 m

※整備前：H20.1.16、整備後：H24.11.5の観測調査より（8時台）

○沿線地域の方々は、渋滞、追突事故などの要因となっていた右折待ち車両の問題が改善されたことを実感し、実施された対策を評価

※H24.9実施の沿線地域の代表者・企業へのヒアリング調査より

整備後



整備前



- 工事期間：H23.3～H24.3
- 整備内容：
  - 右折レーン設置
  - 路肩拡幅
  - カラー舗装
  - 減速路面標示（ドットライン）
  - 注意喚起路面標示（追突注意）
- 工事費：約3.3億円

国道7号山田渡入口交差点における交差点改良・路肩拡幅・注意喚起対策を実施しました！
～【事故ゼロプランの取り組み】～

背景 ～以前の山田渡入口交差点の状況は～

- 平成19年～22年の4年間で18件の死傷事故が発生するＴ字交差点でした。
- 特に、右折レーン未設置の山田渡入口交差点や起点側のカーブ区間、終点側の沿道施設出入口付近において、追突事故(12件)が発生していました。

この状況を踏まえ、交通円滑化や注意喚起による追突事故などの削減を目的とした対策を検討しました。

実施対策 ～実施した主な対策の内容は～

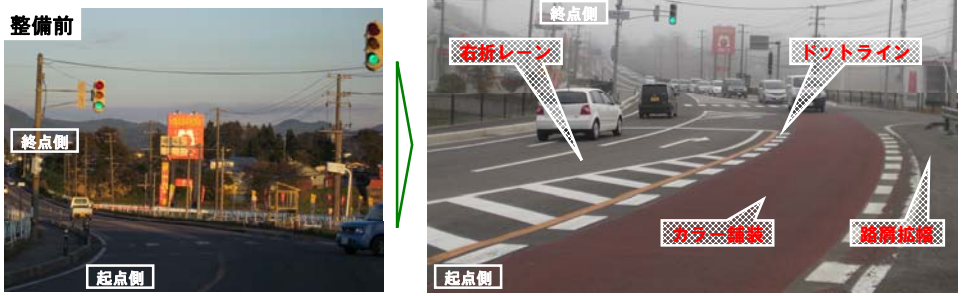
■ 交差点改良(右折レーン設置)・路肩拡幅

- 右折レーンを設置し、直進車と右折車を分離しました。
- 路肩を拡幅し、車道の走行空間を確保しました。



■ 追突事故対策；『カラー舗装』『ドットライン』『注意喚起路面標示(追突注意)』etc

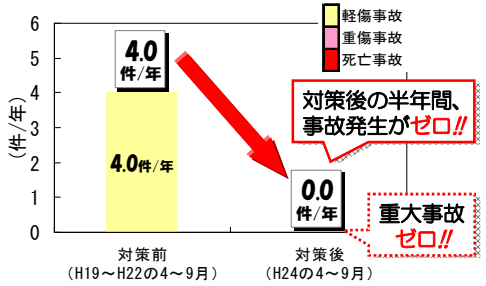
- カラー舗装や追突注意の路面標示により通過車両への注意喚起を図りました。
- ドットライン設置により車線を視覚的に狭く見せることで速度抑制、注意喚起を図りました。



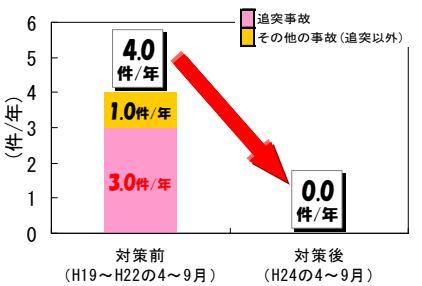
整備効果 ～対策実施による効果は～

■ 重大事故が未発生!!

① 対策実施後、**事故ゼロ!!**



▲整備前後における全死傷事故件数



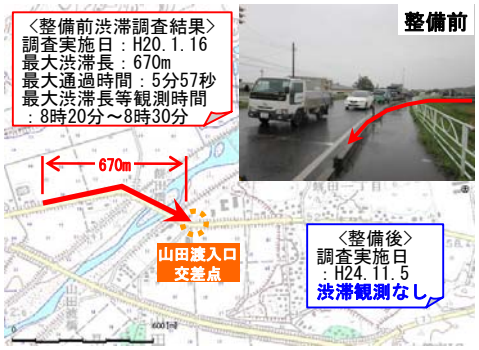
▲整備前後における事故類型別事故件数

H19～22交通事故統合データベース、H23・24県警事故原票データより

■ 渋滞が解消し、沿線地域の方々も交通円滑化や安全性の向上を実感!!

② 右折レーン、路肩拡幅によって**渋滞が解消!!**

③ 沿線地域の方々は**交通円滑化や安全性の向上を実感!!**



▲整備前後における渋滞発生状況

〈沿線地域代表者の意見〉

- 山田渡入口交差点や沿道商業施設前では右折待ち車両に起因する追突事故が多発していたが、対策により見通しが良くなり安全性が向上した。
- 特に、路肩拡幅によって雪の影響が軽減され、児童が安全に通学できると期待している。
- 渋滞がほとんど見られなくなり、市役所までの時間が3～4分ほど短縮した。
- 市道側から国道への流入もスムーズになった。

〈沿線企業の意見〉

- 右折待ち車両の脇をすり抜けるような無理な追い越しが無くなり、安全性が向上した。
- 以前は右折待ちの大型車などが渋滞を引き起こしていたが、右折レーン設置により通行しやすくなった。

H24.9実施のヒアリング調査結果より

今後の取り組み ～秋田県内事故ゼロに向けて～

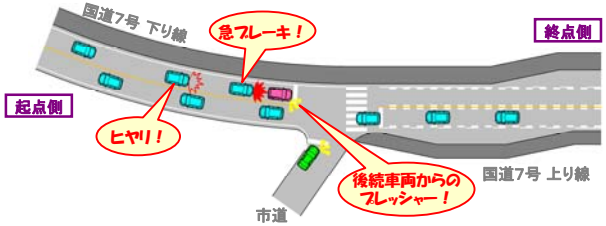
- 今後も継続的に効果評価(事故発生状況の確認)を行い、更なる事故削減に向けた改善に努めていきます。
- 他の事故危険区間(同様の事故パターンが発生している交差点や単路区間)へも同様の対策を展開していきます。

参考：『交差点改良』による主な交通状況の変化

右折待ち車両が後続直進車両の通行を阻害し、減速・停止を招くなど、追突事故を誘発するような状況が解消！！

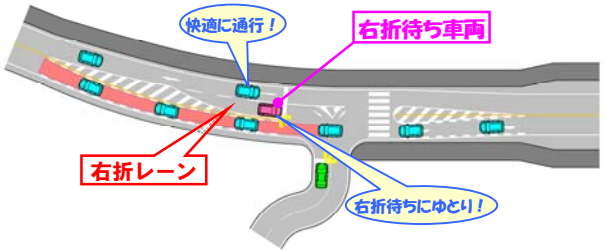
整備前

国道の下り線側で右折待ち車両が車線を封鎖し、後続の直進車両が滞留。急ブレーキやヒヤリとする状況も発生。



整備後

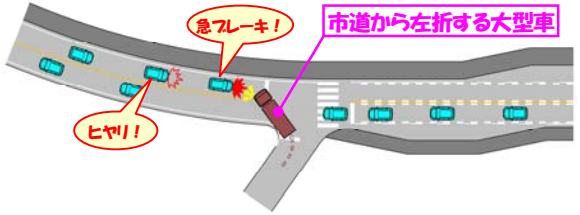
新設された右折レーンを利用し、ゆとりを持って右折待ちができ、後続の直進車もスムーズに通行。



市道から左折する大型車が国道７号の下り線側にはみ出し、通行する車両のハンドル操作や減速・停止を招くなど、追突事故を誘発する状況が解消！！

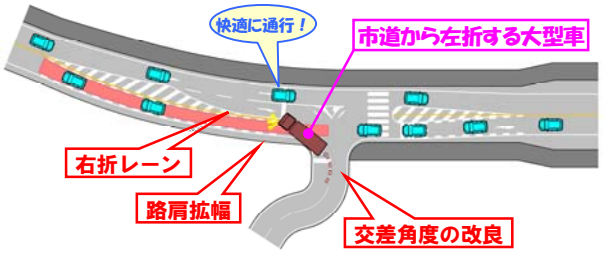
整備前

トレーラーなど大型車が市道から左折する際に、国道の下り線側にはみ出し、国道の通行を封鎖する状況が発生。



整備後

右折レーン新設や路肩拡幅によって走行空間が拡がり、市道の交差角度も改良されたことで、左折の影響が低減。



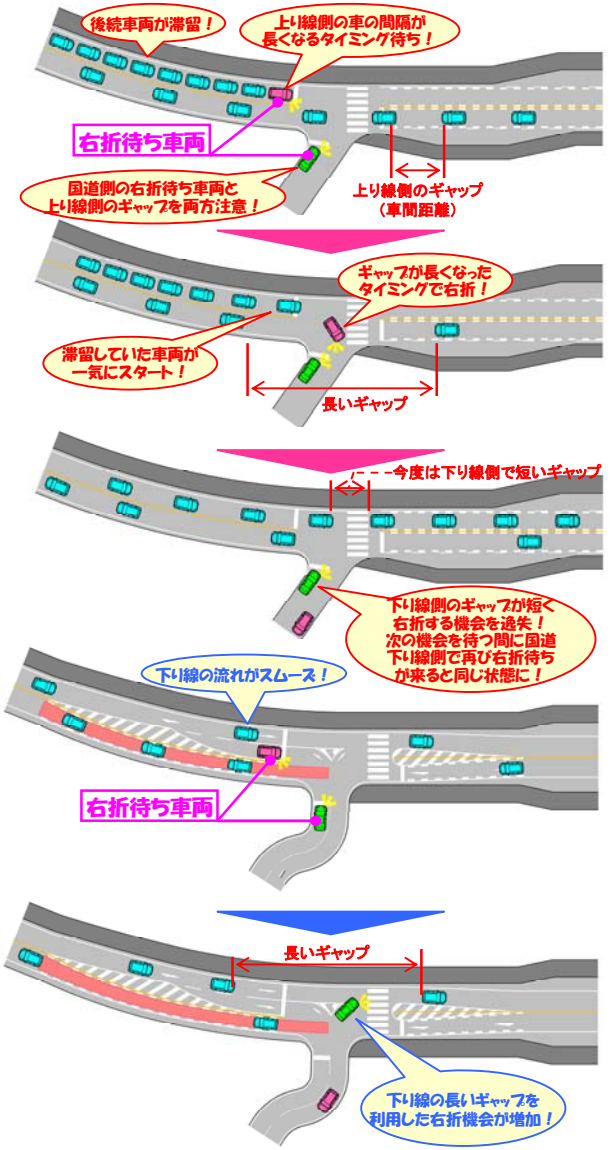
混雑する時間帯において、市道からの右折流入を困難とさせていた国道７号下り線側の短いギャップ(車間距離)が緩和！！

整備前

国道下り線側からの右折待ち、市道から国道への右折待ちの車両がともに右折のタイミングを見計らってる状態。

国道上り線側のギャップが長くなったタイミングで下り線側の車両が右折。後続の滞留車両が続いて進行。

国道上り線側で長いギャップが続いても、今度は下り線側でギャップが短くて右折が困難な状況が発生。



整備後

国道下り線側、市道側ともに右折待ちの状態で、整備前とは異なり、下り線側の右折待ちに伴う後続の滞留が解消。

国道下り線側の交通の流れがスムーズであるため、長いギャップを利用した市道からの右折が容易。