記者発表資料

安心・みちリフォーム in ふくしま
事故ゼロプラン
事故危険区間重点解消作戦

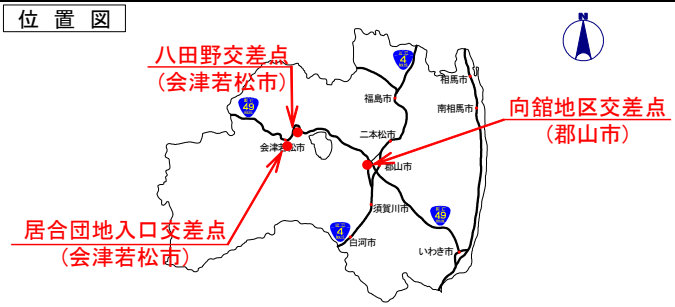
平成２６年１２月１９日
郡 山 国 道 事 務 所

交差点改良により約９割の方が安全性を実感！

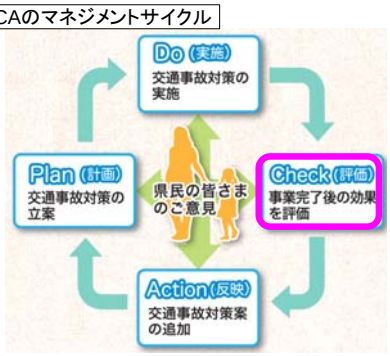
～　３事業の交通安全事業の中間報告について　～

国道４９号の**事故ゼロプラン（事故危険区間）**に位置づけられている交差点３区間について事業が完成し(Do)、６ヶ月経過したことから、この度短期的整備効果検証(Check)を実施し、結果をとりまとめましたのでお知らせします。
今後も経過観察を行いながら、ＰＤＣＡのサイクルによるマネジメントを実施し、順次公表していくこととしています。

位 置 図



PDCAのマネジメントサイクル



①向舘地区交差点（むかいだて）「向舘交差点（むかいだて）」「六中交差点（ろくちゅう）」

事故要因：右折待ち車両の本線滞留に伴う追突や右折時の事故が多く発生
事故対策：右折レーン及び右折導流標示を新設
完成時期：平成２６年2月

②八田野（はった）交差点（の）

事故要因：右折待ち車両の本線滞留に伴う追突や右折時の事故が多く発生
事故対策：右折レーン及び右折導流標示を新設
完成時期：平成２６年２月

③居合団地入口（いあわせだんちいりぐち）交差点

事故要因：右折レーンからの「はみ出し車両」に伴う追突事故が多く発生
事故対策：右折レーンを延伸
完成時期：平成２５年８月

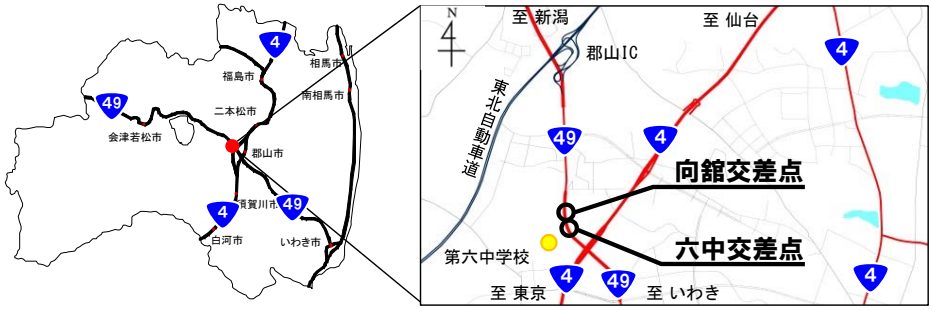
≪　発表記者会：郡山記者クラブ・会津若松市記者クラブ　≫

【問い合わせ先】
国土交通省　東北地方整備局　郡山国道事務所　　電話(代表)：024-946-0333
副所長（管理）　舟山（ふなやま）　義広（よしひろ）　(内線 205)
交通対策課長　長崎（ながさき）　有司（ゆうじ）　(内線 471)

【安全】 国道49号　向館（むかいだて）地区交差点の事故対策（H26.2完了）

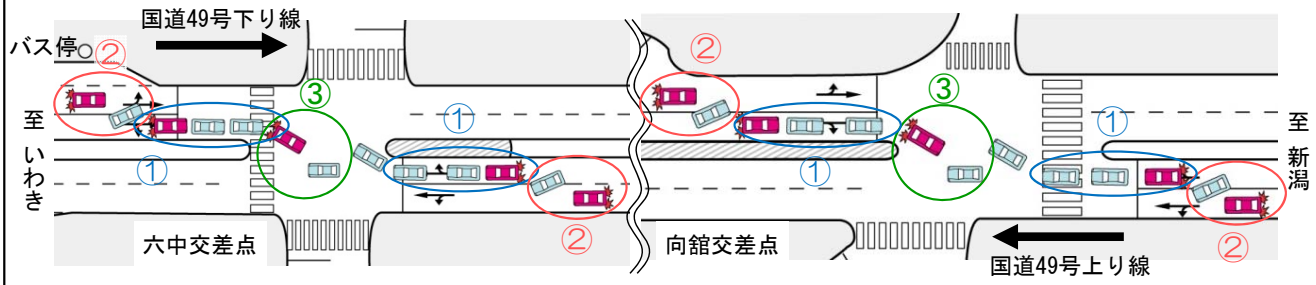
【事業のねらい】　右折待ち車両の本線滞留に伴う追突事故、交差点内の右折事故の削減
【 事業の効果 】　追突事故や右折事故件数がゼロ、いわき方面への通過時間が短縮

位置図



現況データの分析

（H17-20死傷事故件数）

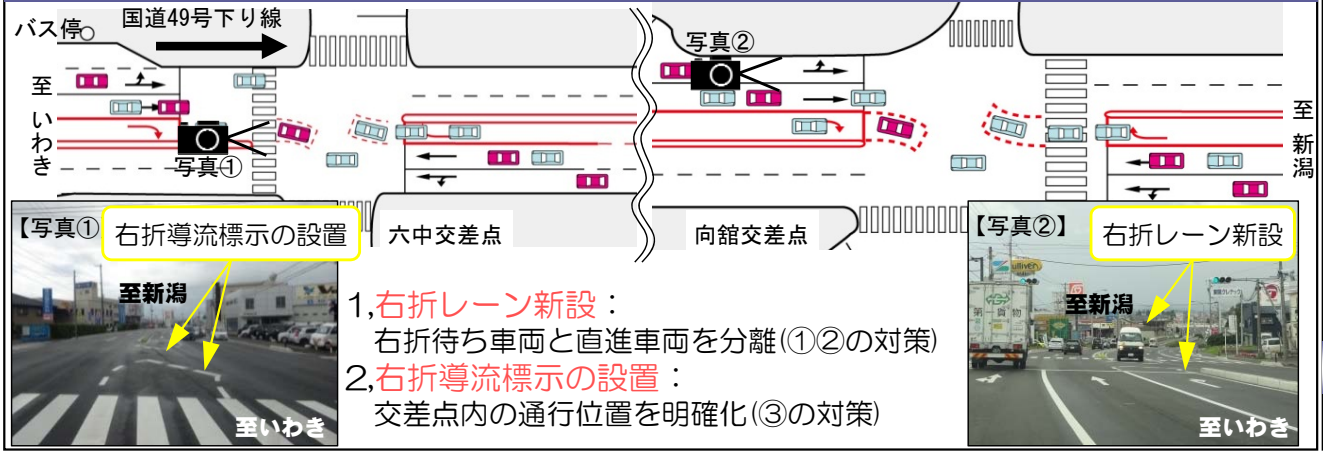


①. 右折待ち車両の本線滞留
右折レーンが無いため右折待ち車両が本線に滞留し、直進車の進行を阻害

②.右折待ち車両に伴う追突事故（10件/4年）
本線滞留車両を回避するため車線変更を行う車両などに対して、追突事故が発生

③.右折事故（1件/4年）
交差点内の右折時に事故が発生

取り組み

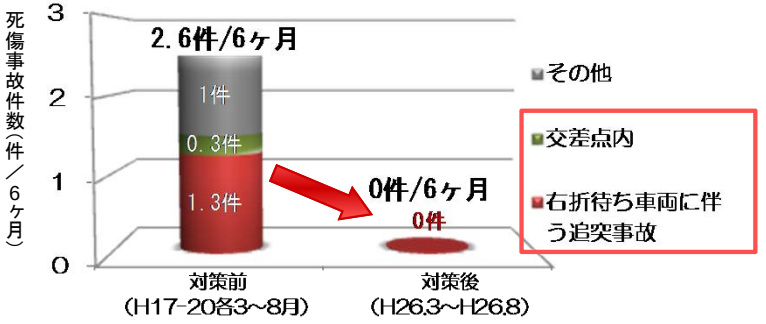


1,右折レーン新設：
右折待ち車両と直進車両を分離（①②の対策）
2,右折導流標示の設置：
交差点内の通行位置を明確化（③の対策）

効果検証

◆事故件数の変化

○ 対策から6ヵ月が経過。右折待ち車両に伴う追突事故、交差点内事故の発生件数がゼロ

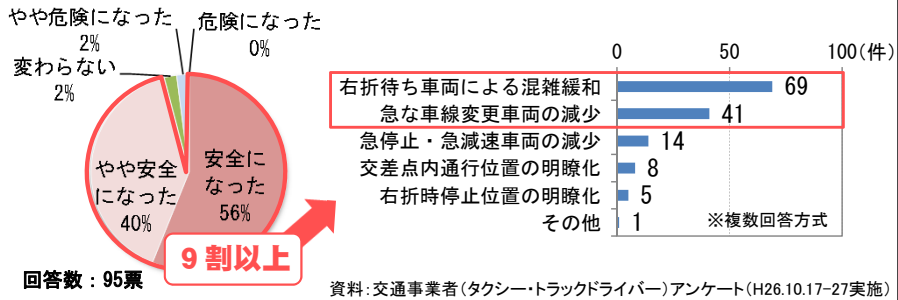


資料：イタルダ交通事故データ（H17-20,25）、県警事故原票データ（H26）

◆利用者の実感

○ 全体の9割以上が「安全性」を実感。具体的には「右折待ち車両による混雑緩和」や「急な車線変更車両の減少」を実感。

【安全性の確認】



資料：交通事業者（タクシー・トラックドライバー）アンケート（H26.10.17-27実施）

◆通過時間の変化

○ 右折レーンを新設したことで、いわき方面への通過時間が短縮
（六中交差点　対策前：12分　⇒　対策後：1分
向舘交差点　対策前：9分　⇒　対策後：1分）

資料：タピーク時渋滞調査結果（対策前：H21.1.13、対策後：H26.10.9実施）

今後の展開

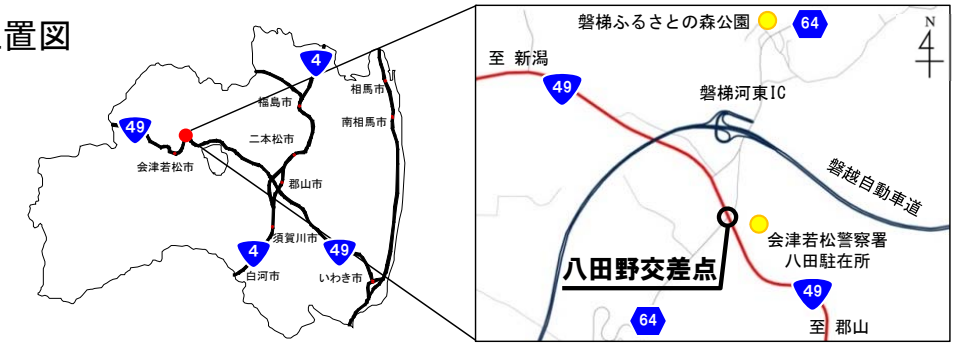
経過観察により、引き続き、対策効果の確認を行います。

【安全】 国道49号 八田野（はったの）交差点の事故対策（H26.2完了）

【事業のねらい】 右折待ち車両の本線滞留に伴う追突事故、交差点内の右折事故の削減

【 事業の効果 】 追突事故や右折事故件数がゼロ

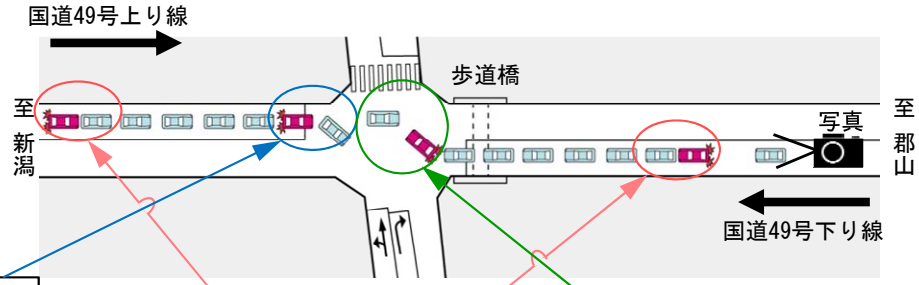
位置図



現況データの分析

（H17-20死傷事故件数）





①. 右折待ち車両による滞留
右折レーンが無いため、右折待ち車両が本線に滞留し、直進車の進行を阻害

②. 滞留末尾の追突事故（4件/4年）
右折待ち車両で発生した滞留の末尾で停車している車両等に対して、追突事故が発生

③. 右折事故（4件/4年）
交差点内の右折時に事故が発生

取り組み



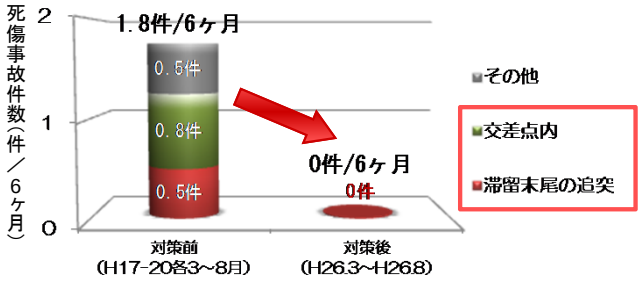


1,右折レーン新設：右折車両と直進車両を分離。（①②の対策）
2,右折導流標示の設置：交差点内の通行位置を明確化。（③の対策）

効果検証

◆事故件数の変化

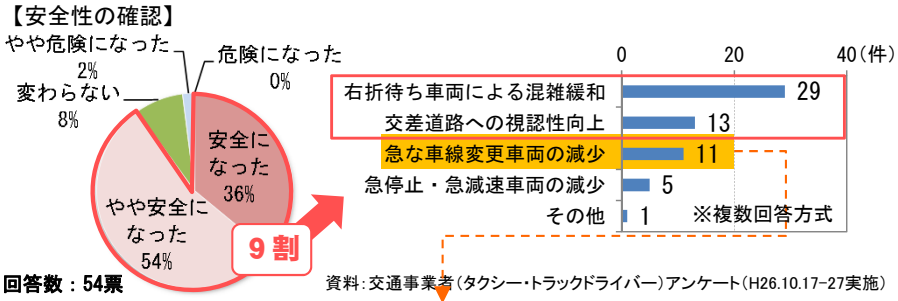
○ 対策から6ヵ月が経過。滞留末尾の追突事故、交差点内事故の発生件数がゼロ



資料：イタルダ交通事故データ（H17-20,25）、県警事故原票データ（H26）

◆利用者の実感

○ 全体の約９割が安全性を実感。具体的には「右折待ち車両による混雑緩和」や「交差道路への視認性向上」を実感。



回答数：54票

資料：交通事業者（タクシー・トラックドライバー）アンケート（H26.10.17-27実施）



◆通過時間の変化

○ 通過時間に変化はありません。（対策前後約１分）

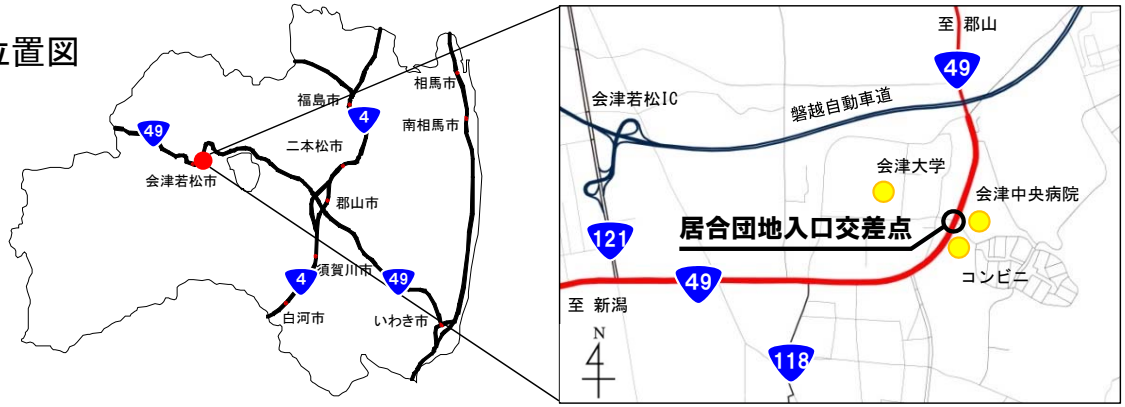
今後の展開

経過観察により、引き続き、対策効果の確認を行います。

【安全】 国道49号 居合団地入口交差点の事故対策（H25.8完了）

【事業のねらい】 右折レーンからの「はみ出し車両」に伴う追突事故の削減
【 事業の効果 】 追突事故件数がゼロ、郡山方面への通過時間が短縮

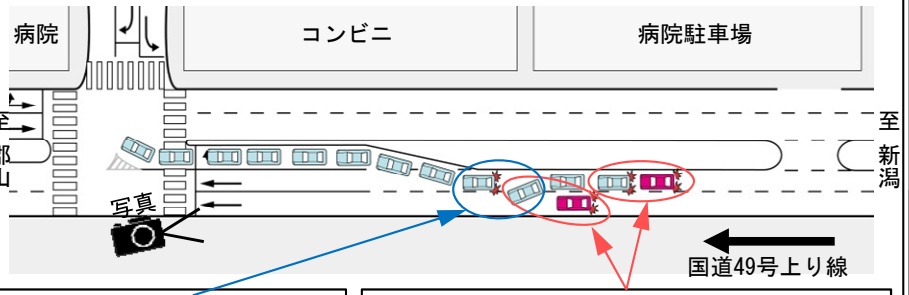
位置図



現況データの分析

（H17-20死傷事故件数）



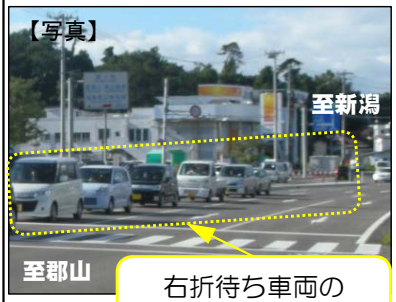


右折待ち車両が直進車を阻害

①. 右折レーンからの「はみ出し車両」発生
右折レーンから直進車線への「はみ出し車両」が発生し、直進車の進行を阻害

②. 交差点付近の追突事故(3件/4年)
交差点付近では、「はみ出し車両」を回避するために車線変更や停車する車両への追突事故が発生

取り組み



右折待ち車両の滞留スペースを確保

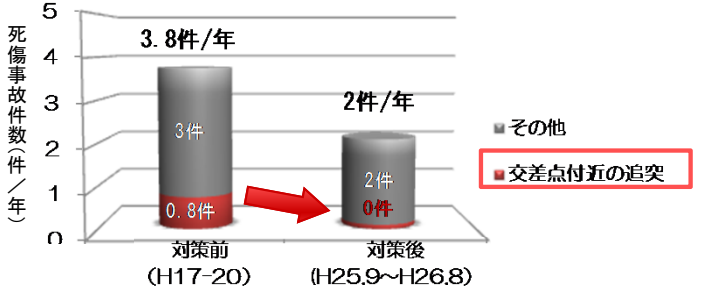


右折レーンの延伸：右折待ち車両の滞留スペースを確保。
（①②の対策）

効果検証

◆事故件数の変化

○ 対策から1年が経過。交差点付近の追突事故件数はゼロ。

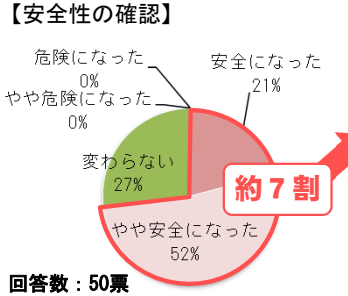


資料：イタルダ交通事故データ(H17-20,25)、県警事故原票データ(H26)

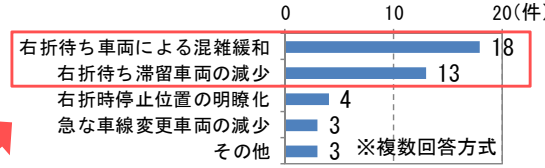
◆利用者の実感・意見

○ 全体の約7割が「安全性」を実感。 具体的には「右折待ち車両による混雑緩和」や「右折待ち滞留車両の減少」を実感。
○ 一方、無理な右折や直進車の速度超過に関する意見もあり。

【安全性の確認】



回答数：50票



【利用者からのご意見】
➢ 無理な右折車と、右折矢印が出てからも直進車が進入してくる（直進車はこの時赤信号）。

資料：交通事業者（タクシー・トラックドライバー）アンケート（H26.10.17-27実施）

◆通過時間の変化

○ 右折レーンの延伸で郡山方面への通過時間が短縮
（対策前：9分 ⇒ 対策後：4分）

資料：朝ピーク時渋滞調査結果（対策前：H21.4.16、対策後：H26.10.9実施）

今後の展開

右折レーンからの「はみ出し車両」に伴う追突事故が減少しました。今後、経過観察により、事故分析及び利用者のご意見を踏まえ、追加対策の必要性を検討します。