記者発表資料

令和元年５月１７日
国　土　交　通　省
山形河川国道事務所

歩道・交差点整備により利用者の満足度が向上しました

山形河川国道事務所では道路利用者の安全対策を目的に事業を実施してきたところであります。

平成29年4月から平成３１年3月まで歩道・交差点整備を実施した、国道１３号糠野目歩道（高畠町）及び、鳥居ヶ丘交差点（山形市）、天童市山元交差点～若松街道口十字路（天童市）について、整備効果がまとまりましたので、お知らせします。

■糠野目歩道（H30.12完成）

歩道整備により、歩行者の安心感が向上しただけでなく、自動車の安全性も向上。

■鳥居ヶ丘交差点（H30.11完成）

ドットライン・注意喚起路面標示・看板の設置等により、急ブレーキ発生時の旅行速度が半減し、急ブレーキの発生割合も減少。

※事故危険箇所の指定による事故対策

■天童市山元交差点～若松街道口十字路（H29.12完成）

ドットライン・看板の設置等により、対策後の事故件数が減少、走行速度が低下しただけでなく、ドライバーも安全性の向上を実感。

※事故ゼロプランに基づく事故対策

［ 発表記者会／山形県政記者クラブ　山形建設業界専門紙 ］

【お問い合わせ先】

国土交通省　東北地方整備局　山形河川国道事務所

TEL 023-688-8421

交通対策課長　楢岡（ならおか）　民幸（たみゆき）（内線４７１）

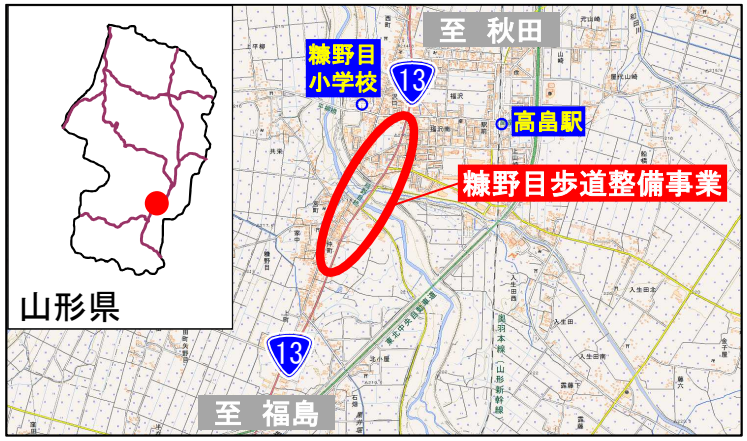
一般国道13号

高畠町糠野目地区における歩道整備事業

（平成30年12月14日完成）

①当該区間の整備に満足している住民は**約7割**
②「歩きやすくなった」と実感している住民は**約9割**
③自動車利用で安全性の向上を実感している住民は**約8割**

【位置図】



実施対策



幅員が狭く車両との距離も近いため、安全性が確保されていない



幅員が広くなり、車両との距離も遠くなることで歩行者、車両ともに安全性が確保された

整備前の問題点

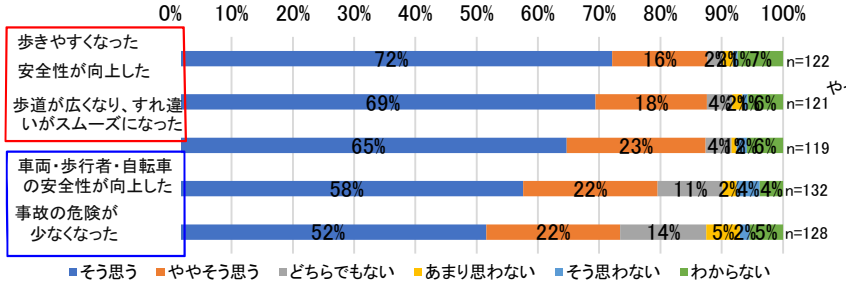
- 周辺には糠野目小学校が立地しているが、歩道未整備区間や幅員狭隘区間があり、歩行者の安全が確保されていない。
- 児童等は国道を迂回して通学している、
- 通学路の緊急合同点検においても対策必要箇所とされた。



整備効果（アンケート調査結果より）

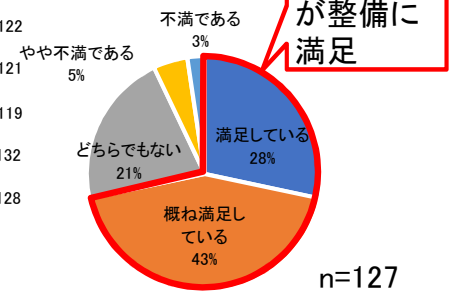
歩行者の約9割が効果を実感

ドライバーの約8割が効果を実感



▲当該区間を利用した際の感じ方

住民の約7割の方が整備に満足



▲当該区間の整備に対する満足度

自由意見（アンケート調査結果より）



40代女性

- 整備前の歩道は狭く、歩いているとすぐ近くを車が走っていて怖い思いをしていた。
  車で通っている時も、自転車などが車道に倒れてこないかと心配だった。
  歩道を広くして頂き、歩行者も車両を運転する側も安心して通れるようになった。



糠野目小学校

- 放課後、友達の家や公園等に行くときに利用する生徒は多い。交通量が多い路線なので、以前は生徒が利用するとき心配していたが、広い歩道になり安心感が増した。（教員回答）

出典：アンケート調査結果（H31.2実施）

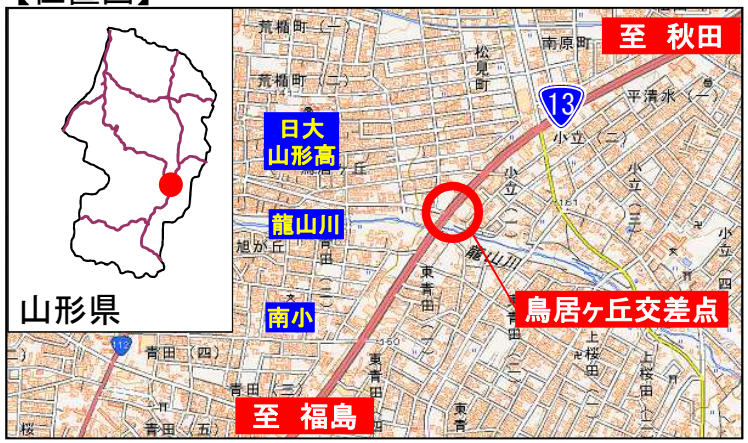
一般国道13号

鳥居ヶ丘交差点における ドットライン・注意喚起路面標示・看板の設置等

（平成30年11月30日完成）

急ブレーキ多発位置の発生割合が**2割減**

【位置図】

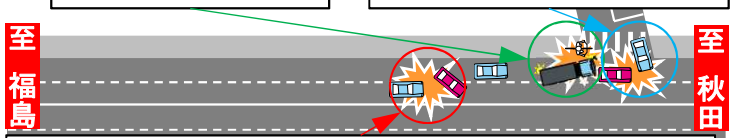


整備前の問題点

- 当該区間の国道13号はバイパス区間であり車両の走行速度が高い。
- 周辺はコンビニなどが立地し店舗への出入りする車両の左折で、前方車両の急な左折等の減速に間に合わず、追突事故が発生しやすい状況。

左折事故（4件/5年）
速度超過の左折により確認が間に合わず、左折事故が発生。

出会い頭事故（3件/5年）
本線は速度超過になりやすく、交差点が不明確であるため、出会い頭事故が発生。



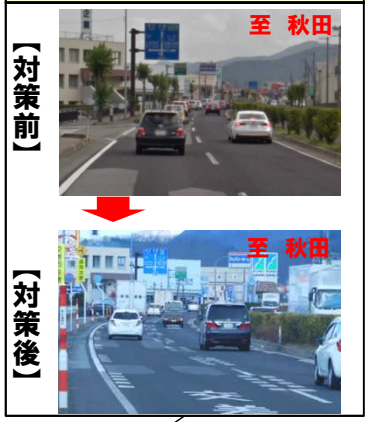
減速・車線変更による追突事故（4件/5年）
交差点直近の減速・車線変更等を行うことにより、追突事故が発生。

実施対策と効果

注意喚起看板（交差点注意）

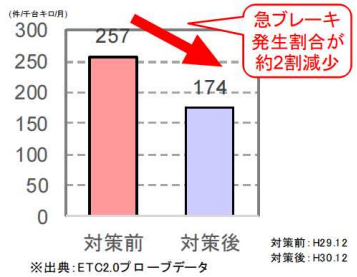


路面標示（ドットライン）
路面標示（交差点注意）

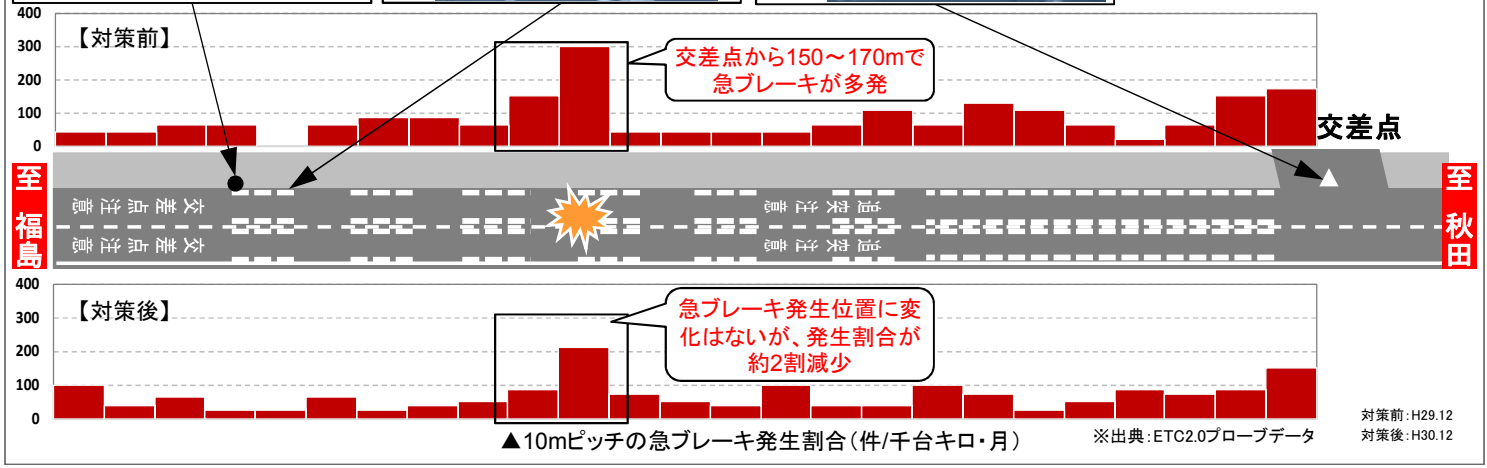


従道路交差部ゼブラ帯設置





※出典：ETC2.0プローブデータ



▲10mピッチの急ブレーキ発生割合（件/千台キロ・月）

※出典：ETC2.0プローブデータ

今後の展開

- 対策後の急ブレーキ多発位置においての急ブレーキの発生割合が減少するなど、対策の効果が見られました。
- 引き続き、死傷事故データやETC2.0プローブデータを蓄積し、対策効果の確認等を行います。

一般国道13号

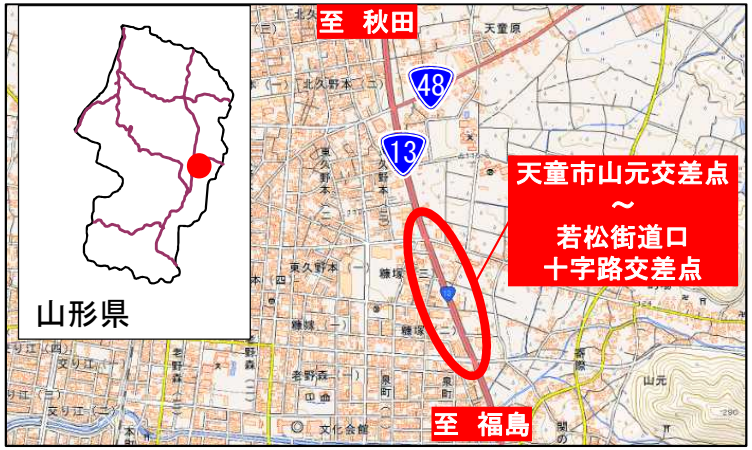
天童市山元交差点～若松街道口十字路における ドットライン・看板の設置等

（平成29年12月18日完成）

①交差点流入部での追突事故が**半減**

②安全性の向上を実感したドライバーは**6割以上**

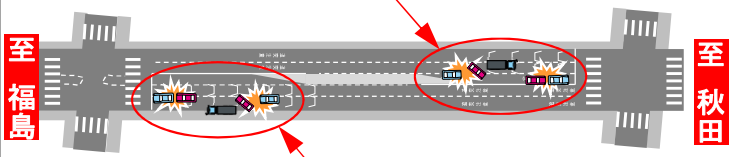
【位置図】



整備前の問題点

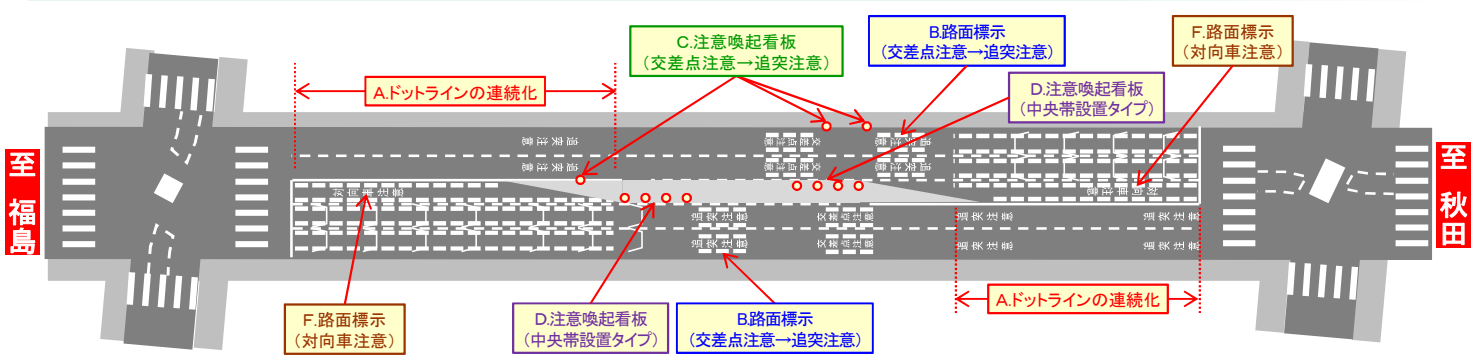
- 当該区間の国道13号はバイパス区間であり車両の走行速度が高い傾向。
- 右左折車による前方車の減速等が発生しやすく、追突事故が発生しやすい状況にありました。

下り線減速・車線変更による追突事故（12件/5年）
交差点直近の減速・車線変更等を行うことにより、追突事故が発生。



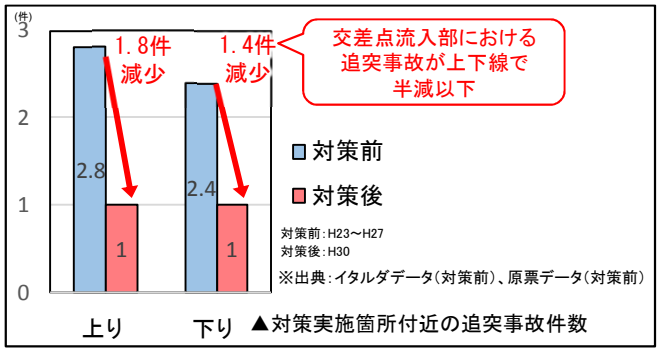
上り線減速・車線変更による追突事故（14件/5年）
交差点直近の減速・車線変更等を行うことにより、追突事故が発生。

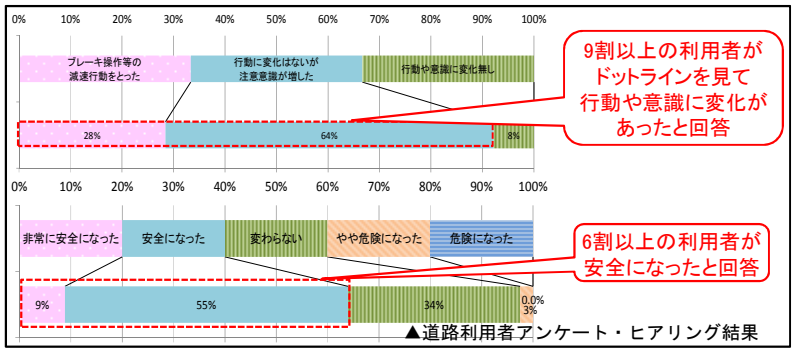
実施対策





対策効果





今後の展開

- 対策により事故件数が減少するとともに、ドライバーによる安全性向上の実感が確認できました。
- 引き続き、死傷事故データやETC2.0プローブデータを蓄積し、対策効果の確認等を行います。