

平 成 2 5 年 3 月 2 5 日
秋 田 河 川 国 道 事 務 所
湯 沢 河 川 国 道 事 務 所
能 代 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)進行中！

～事故防止対策効果報告～

～『事故ゼロプラン』新たに3箇所を抽出～

「平成24年度 秋田県道路交通環境安全推進連絡会議」実施報告

国土交通省では、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「**事故ゼロプラン**」を平成22年12月に策定し、交通事故対策を進めております。

「事故ゼロプラン」では、事故データや地域の声などに基づき、平成25年3月18日開催の「秋田県道路交通環境安全推進連絡会議」において、委員、アドバイザーのご意見を踏まえ、交通事故対策を優先的に進める事故危険区間を**63区間から66区間**に見直しました。今後も事故原因に即した効果の高い対策について、集中的・重点的に取り組んでいきます。



【記者発表先】 秋田県政記者クラブ

〈問い合わせ先〉

国土交通省	秋田河川国道事務所	道路管理第二課長	齊藤 正志	TEL:018-864-2292
国土交通省	湯沢河川国道事務所	道路管理課長	酒井 宏	TEL:0183-73-5350
国土交通省	能代河川国道事務所	道路管理課長	三浦 邦彦	TEL:0185-70-1276

(1)事故危険区間のH24新規追加区間

路線名	管理事務所	箇所名	キロ程	追加理由
国道7号	秋田河川国道	秋田市金足追分字海老穴	281.95kp.～ 283.40kp.	近年継続して死傷事故が多発し、重大事故も過去4年間で3件発生していることから、公表区間として新規追加
	能代河川国道	能代市切石(切石入口交差点)	347.86kp.～ 348.02kp.	今年度の降雪期(H24年12月～翌1月)に死傷事故が多発し、緊急的な対策が必要なことから、公表区間として新規追加
		大館市釈迦内(商人留交差点)	389.01kp.～ 389.34kp.	信号交差点付近で追突事故や右折事故が集中。地元要望もあることから事故危険区間に新規追加。

(2)平成24年度の事故対策実施状況

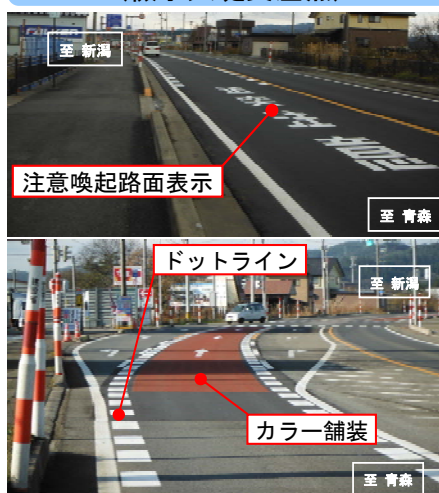
○注意喚起・速度抑制対策の実施内容

●注意喚起・速度抑制対策として、主に「交差点流入部のカラー舗装」「減速路面標示（ドットライン）」「注意喚起路面標示（追突注意）」「右折導流线」などを実施

国道7号 三種町鹿渡（鹿渡交差点）



国道7号 北秋田市綴子（綴子大堤交差点）



国道7号 三種町鹿渡（森岳入口南交差点）



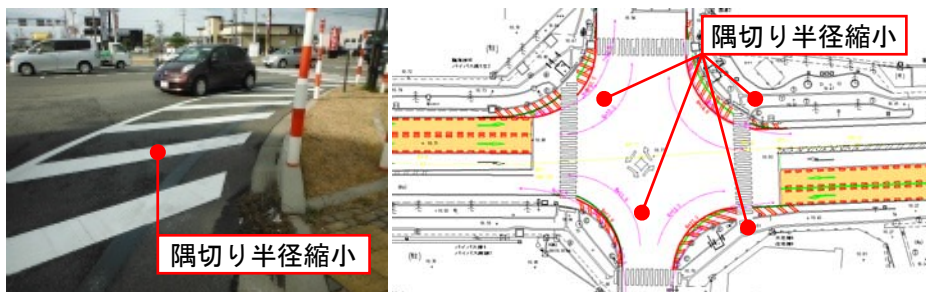
【その他主な実施区間】

- 国道7号 三種町森岳（森岳入口北交差点）
- 国道7号 三種町鶴川（西鶴川交差点）
- 国道7号 能代市臈淵（かいらげぶち交差点）
- 国道7号大館市豊町（大館市立病院前交差点）

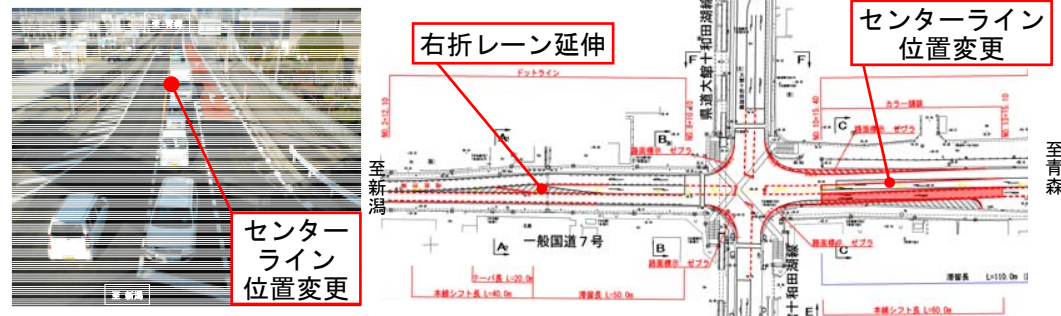
○交差点内整流化対策の実施内容

●ゼブラ帯による「隅切り半径縮小」（芝童森交差点）、センターライン位置変更や右折レーン延伸などの「区画線による線形改良」（有浦1丁目交差点）を実施

国道7号 能代市芝童森（芝童森交差点）



国道7号 大館市有浦（有浦1丁目交差点）



(3)これまで対策を実施した箇所の効果検証①

【国道13号合員交差点】

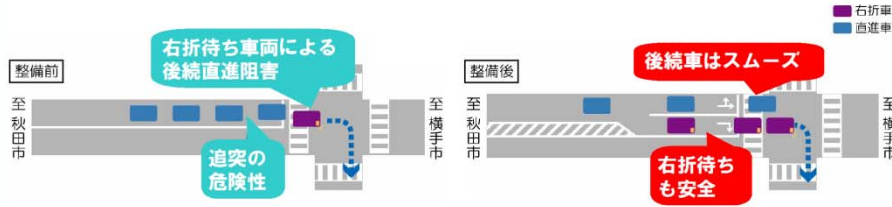
背景 ~以前の合員交差点の状況は~

- 交差点で右折待ちの車両に追突事故が多発していました。
- 冬期積雪時に縦断が急勾配であることから大型トラックが登れない等の問題が発生していました。
- 歩道幅員は狭く、大型車が歩行者の横を通過するとき、歩行者が風圧を受けて危険な思いをしていました。

この状況を踏まえ、右折レーン設置や縦断勾配の改善、歩道拡幅を目的とした対策を検討しました。

実施対策 ~実施した主な交通事故対策の内容は~

● 交差点改良 → 『右折レーン設置』 『縦断勾配の改善』 『歩道拡幅』



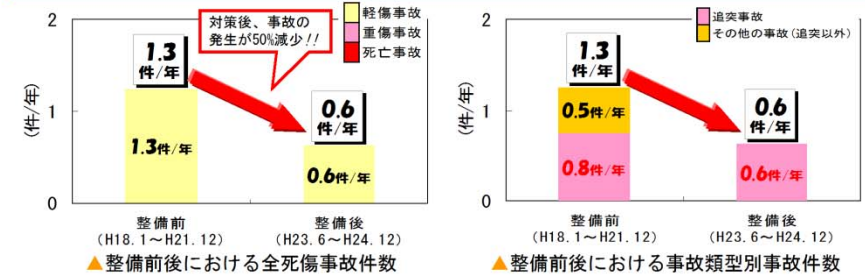
- 右折レーンを設置し、右折車両と左折・直進車両とを分離することにより、右折待ち車両に後続直進車両が追突するのを防止するとともに、交通の円滑化を図りました。
- 縦断勾配を緩やかにすることにより、冬期の積雪時に、急勾配により大型車などが発進できない状況やスリップの防止を図りました。
- 歩道の拡幅によって歩行者・自転車の安全・安心な通行空間を確保しました。



整備効果 ~交通事故対策実施による効果は~

● 事故発生件数が半減!!

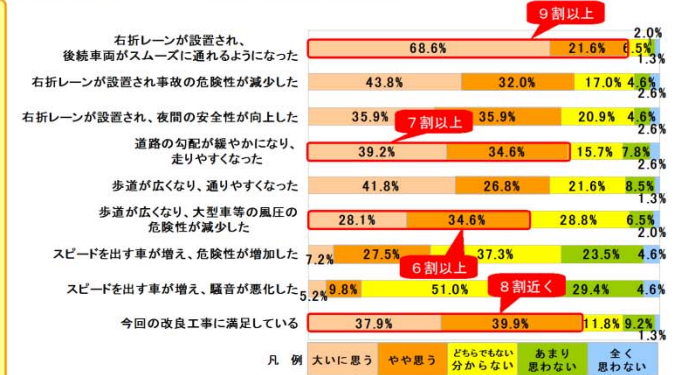
① 交通事故対策の実施後、事故発生件数が5割減少!!



H18~22交通事故総合データベース、H23・24県警事故原票データより

● 地域住民の約9割が右折レーン設置効果を実感!!

- 右折レーン設置による交通円滑化を9割以上が実感!!
- 歩道が広くなり、安全性の向上を6割以上が実感!!
- 当該交差点の改良事業に対して8割近くが満足!!



▲整備後における沿線地域住民の意識変化

平成23年度実施の沿線地域住民へのアンケート調査より

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。
- 対策効果が認められた場合は、他の事故多発箇所(同様の事故パターンが発生している交差点)へも同様の対策を展開していきます。

(3)これまで対策を実施した箇所の効果検証②

○注意喚起・速度抑制対策による効果事例

【国道7号三種町鹿渡(森岳入口南交差点)】

●対策効果の速やかに把握し、迅速なPDCAの展開を図るため、今年度対策実施箇所を対象にアンケート調査による「利用者意見」、CCTV画像解析やビデオ調査による「交通挙動」に着目した効果検証を実施。

対策内容と目的

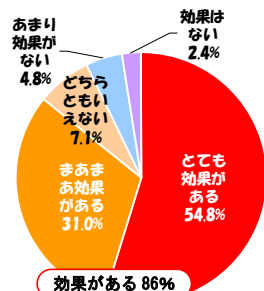
- ①「カラー舗装」や「注意喚起路面標示」により前方の減速・停止車両に対する注意喚起を行い、交差点流入部での追突事故を防止。
- ②「ドットライン」を設置することで、走行速度を抑制し、交差点流入部での追突事故を防止。
- ③「右折指導線」を設置することで、交差点内での走行位置を明示し、右折直進事故や出会い頭事故を防止。



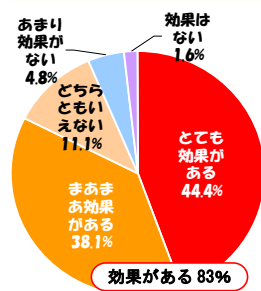
「利用者意見」による効果評価

●7～8割の道路利用者に対策実施効果が認知されている。

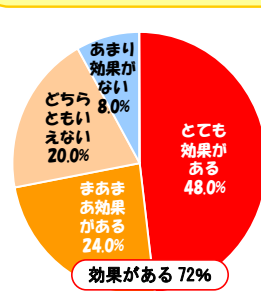
安全意識の向上などの面で
カラー舗装は...



安全意識の向上などの面で
ドットラインは...



安全意識の向上などの面で
注意喚起路面標示(追突注意)は...

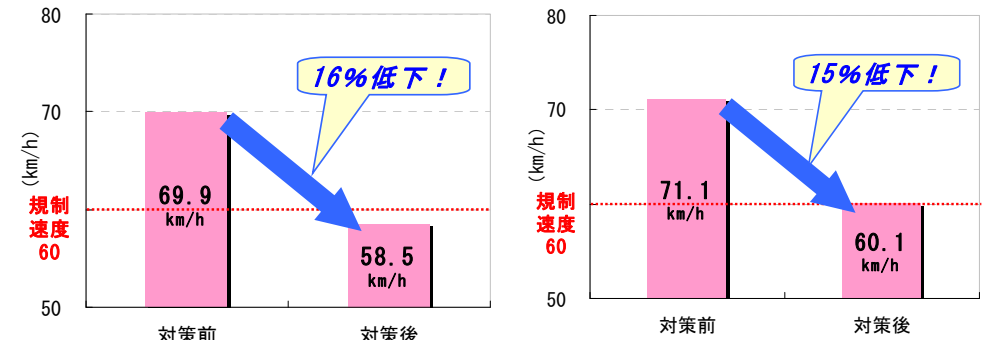


▲実施対策の効果認識度(道の駅ことおかアンケート)

「交通挙動」による効果評価

【交差点進入時の速度の変化】

●対策後は、走行速度が10km/h以上(15～16%)低下



▲交差点接近速度の変化(上; 上り線側、下; 下り線側)

【右折車両の走行位置の変化】

●対策後は、右折車両の走行位置が安定化



▲交差点接近速度の変化(上; 上り線側、下; 下り線側)

(3)これまで対策を実施した箇所の効果検証③

○交差点改良による対策効果事例 【国道7号大館市餅田】

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】～

H24.11.30
記者発表

背景 ～以前の山田渡入口交差点の状況は～

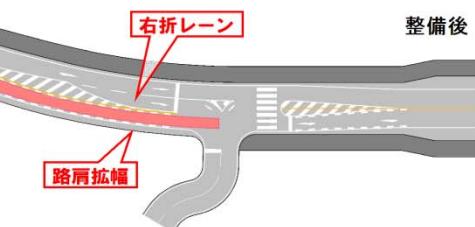
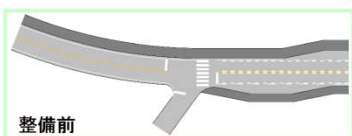
- 平成19年～22年の4年間で18件の死傷事故が発生するT字交差点でした。
- 特に、右折レーン未設置の山田渡入口交差点や起点側のカーブ区間、終点側の沿道施設出入口付近において、追突事故(12件)が発生していました。

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

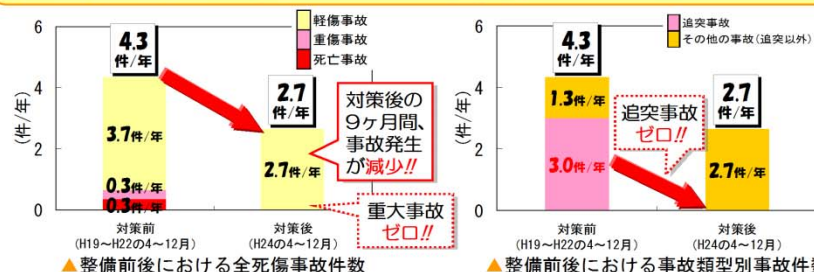
- カラー舗装や追突注意の路面標示により通過車両への注意喚起を図りました。
- ドットライン設置により車線を視覚的に狭く見せることで速度抑制、注意喚起を図りました。



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、重大事故ゼロ!! 追突事故もゼロ!!



■ 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 沿線地域の方々も交通円滑化や安全性の向上を実感!!

- ＜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なくなり、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。

(3)これまで対策を実施した箇所の効果検証④

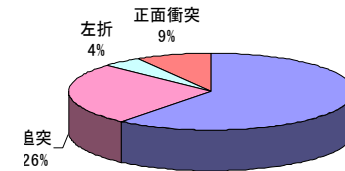
【国道13号中田交差点】



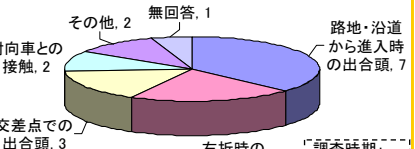
● 背景 ~中田交差点の状況~

- 周辺に複数の大型商業施設が立地し、右左折する交通量が多い
- 湯沢横手道路に接続する区間で速度超過傾向の車両も見られる中、右折時事故・追突事故が多発
- 沿道出入りや右折時のヒヤリ・ハット体験指摘数も多数

■ 右折時事故や追突事故が多発



■ ヒヤリ・ハット調査結果で体験数が管内最多



● 対策の内容

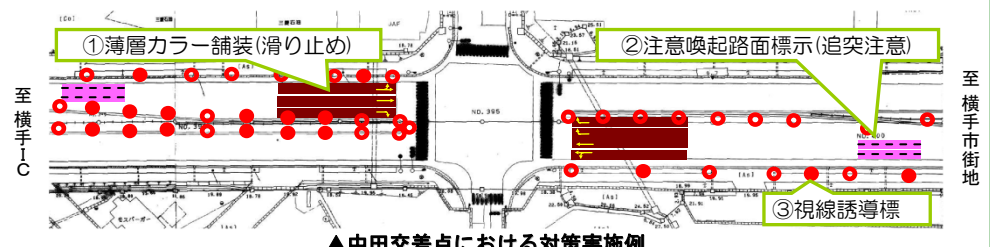
■ 主に速度抑制、注意喚起を目的とした対策を実施

① 薄層カラー舗装(滑り止め)



舗装面の滑り抵抗の向上によるスリップ防止の効果も期待!

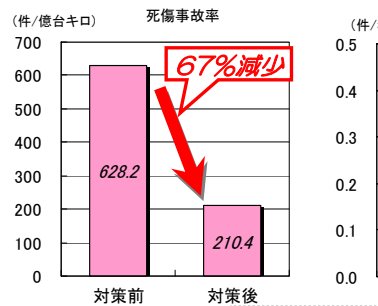
② 注意喚起路面標示(追突注意)



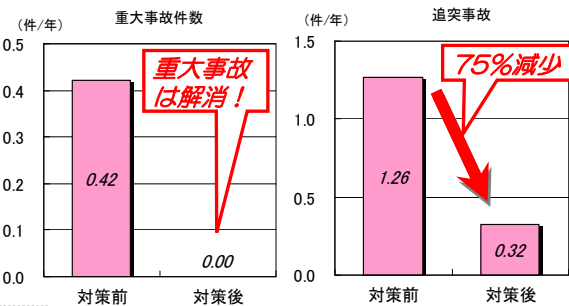
▲中田交差点における対策実施例

● 対策の効果

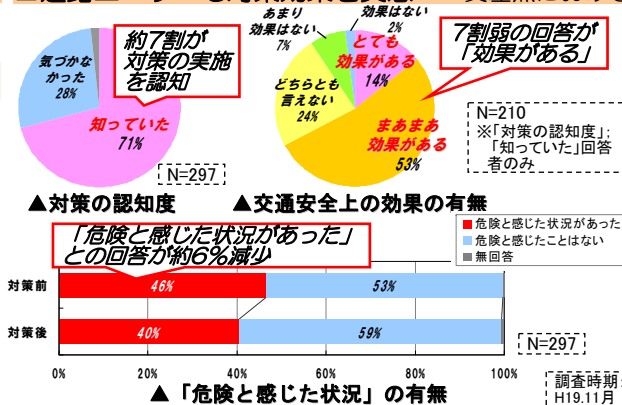
■ 対策実施後に事故率が低下



■ 重大事故・追突事故が大幅に減少



■ 道路ユーザーも対策効果を実感



▲アンケートの実施状況 (マイカル横手サティにて)

【意見・要望など】
 ■ 交差点の手前では、他の交差点でも全てカラー舗装や注意喚起路面標示による対策をするべき。
 ■ 交差点の他、急カーブや事故の多発する箇所にもカラー舗装をしてほしい。