

事故対策結果について

◇《実施状況》

- 27要対策箇所のうち、24箇所で対策実施済み（平成18年10月31現在）。
- 27要対策箇所の平成18年3月末完成予定に対して23箇所実施済み。
- 未対策箇所3箇所のうち、2箇所は現在工事中のため完成後に実施予定、残る1箇所は沿道施設管理者の同意を必要とする沿道施設の出入りに関する対策で、駐車場の舗装整備予定を理由に同意が得られていないもの。

◇《対策効果検証とその評価》

- 「合図マーク」の設置による交差点流入部での追突事故対策

①死傷事故件数

- ・交差点全体（6箇所）の死傷事故件数（件／月）について、対策前と対策5ヶ月後で比べると、流入部の半数で死傷事故件数が減少。
- ・対策後5ヶ月を経ても事故が発生していない交差点流入部は約3割（4流入部）。
- ・交差点規模（車線数、付加車線の数や長さ等）により事故発生件数にバラツキが見られる。

②危険挙動

- ・交差点全体（6箇所）における危険挙動発生頻度（回／時間）は、対策1週間後に約3割減少。

③走行状況（交通ルール遵守）

- ・交差点全体（6箇所）において、対策実施5ヶ月後に右・左折時のウインカーを出さない車両が約7割（対策前の約9割）減少。右・左折時の合図遵守率が向上。
- ・30m以上でウインカーを出した車両が約6割（対策前の約1割）増加。
- ・交差点全体（6箇所）において、対策実施5ヶ月後に適正範囲内（原則として停止線から30～60m区間）での右・左折時の合図遵守率が14割（対策前の約6割）増加。適正範囲内での右・左折合図の履行に大きく貢献。

④道路利用者意識

- ・ドライバーに対するインタビュー結果で「合図ポイントを再確認できた」と答えた人は、全サンプル（383人）の約7割と多い。
- ・交差点流入部でのヒヤリ体験が約25%減少。

⑤評価

- ・「効果あり」と判断できる交差点流入部の割合は約9割。
- ・効果は、付加車線長が約60～80mと短く比較的規模の小さい交差点流入部および左折需要の多い左折専用2車線の多い流入部などで発現。
- ・合図マークの設置により、適正な合図位置をドライバーに再確認させるとともに、合図遵守意識を高揚させ交差点流入部での危険挙動の発生を減少させる効果があることが検証できた。さらに、交差点流入部の道路特性（交差点の形状や規模など）により効果の発現程度が異なることも検証できたといえる。

- 「矢印・停止線マーク」設置による沿道施設出入り箇所付近での事故対策

①死傷事故件数

- ・対策前と対策5ヶ月後を比べると、沿道施設から本線に流入する際に適正位置を通過した車両が約15ポイント（対策前の約2割）増加し効果発現。
- ・対策後5ヶ月を経ても事故が発生していない箇所が1箇所。
- ・沿道施設毎に営業形態や駐車場施設形状の相違により事故発生件数にバラツキが見られる。

②危険挙動

- ・対策実施箇所全体（4箇所）における危険挙動発生頻度（回／時間）が、対策1週間後に約1割減少。
- ・対策1週間後に危険挙動が減少した施設数は2（5割）。

③走行状況（交通ルール遵守）

- ・沿道施設全体（4箇所）において、対策実施5ヶ月後に沿道施設へ流入する際に適正位置を通過する車両は約8ポイント（対策前の約1割）減少したものの、本線に流入する際に適正位置を通過した車両は約15ポイント（対策前の約2割）増加。

④道路利用者意識

- ・ドライバーに対するインタビュー結果で「出入口を迷わなくなった」と答えた人が、全サンプル（223人）の約6割。
- ・一方、歩行者・自転車に対するインタビュー結果では「出入口で車に注意するようになった」と答えた人が、全サンプル（101件）の約5割。

⑤評価

- ・「効果あり」と判断できる箇所の割合は約8割。
- ・沿道出入り口が直線区間の平坦部に存在する箇所では、矢印マークに対する視認が容易であるため効果発現したと考えられる。
- ・一方、沿道出入り口がカーブ区間でしかもその前後が登り勾配となっている箇所では、矢印マークが視認しにくいため効果が発現しにくかったと考えられる。
- ・矢印・停止線マークの視認性が容易な箇所で効果を発揮することが検証できたといえる。

●「ゼブラマーク」設置による中央分離帯開口部での事故対策

①死傷事故件数

- ・対策実施箇所全体（6箇所）の死傷事故件数（件／月）について、対策前と対策5ヶ月後で比べると約65%減少。事故の発生が大幅に減少。

②危険挙動

- ・対策実施箇所全体（6箇所）における危険挙動発生頻度（回／時間）が、対策1週間後に約1割増加。

③走行状況（交通ルール遵守）

- ・対策実施箇所全体（6箇所）において、対策実施5ヶ月後に対向車線側への車両前部はみ出し比率が約13ポイント（対策前の約9割）減少。
- ・枝道からの利用台数についても対策実施5ヶ月後に3台（対策前の約2割）減少。

④道路利用者意識

- ・ドライバーに対するインタビュー結果で「Uターンや右折する車両が減少した」と回答した人は、全サンプル（297件）の約4割。

- ・また、「急な飛び出しがなくなり安全に走行できるようになった」と答えた人は約3割。

⑤評価

- ・「効果あり」と判断できる箇所の割合は10割。
- ・中央分離帯開口部が比較的大きな信号交差点に近接（数十m範囲）している箇所では、その信号交差点を利用することで希望方向に進行できることから効果が発現したと考えられる。
- ・最寄りに信号交差点がなく、開口部を利用しなければ大きな迂回を強いられる箇所では、平均並みの効果しか発現していない。
- ・比較的大きな信号交差点に挟まれる形で中央分離帯開口部が存在する場合には、開口部利用に対する抑制意識を高めることが検証できたといえる。

●「破線」設置による枝道接続部付近での出会頭事故対策

①死傷事故件数

- ・対策実施箇所全体（9箇所）の死傷事故件数（件／月）について、対策前と対策5ヶ月後で比べると約35%減少。

②危険挙動

- ・対策実施箇所全体（9箇所）における危険挙動発生頻度（回／時間）が、対策1週間後に約4%減少。

③走行状況（交通ルール遵守）

- ・対策実施箇所全体（9箇所）において、対策実施5ヶ月後に枝道からの本線流入時に一旦停止を行わない車両比率が約2ポイント（対策前の約1割）減少。
- ・対策実施箇所全体（9箇所）において、対策実施5ヶ月後に停止線付近で左右確認車両比率が約48ポイント（対策前の約1.6倍）増加するとともに、破線付近での左右確認車両比率についても約31ポイント（対策前の約6割）増加。
- ・枝道車両の左右確認を大きく促進。

④道路利用者意識

- ・ドライバーに対するインタビュー結果で「本線へのはみ出し停止がなくなった」と回答した人は、全サンプル（462人）の約5割。
- ・また、「急な飛び出しがなくなり安全に走行できるようになった」と答えた人は約3割。

⑤評価

- ・「効果あり」と判断できる箇所の割合は約4割。
- ・単路部に枝道が存在する箇所では、破線手前での左右或いは直進車両といった確認行為が少ないため、効果発現したと考えられる。
- ・枝道接続部が信号交差点内に存在する箇所では、破線手前での左右或いは直進車両に対する確認対象が多いため、一旦停止挙動や左右確認行為が遅延或いは省略される結果、効果発現しにくかったと考えられる。
- ・枝道接続部が信号交差点内に存在する場合を除いては、枝道接続部への破線設置により、枝道利用者に対する本線流入時の注意喚起をもたらし、一旦停止や左右確認を行わない場合の本線車両や歩行者・自転車との衝突といった危険挙動の発生を減少させる効果があることが検証できたといえる。