



第16回北海道交通事故対策検討委員会

・フォローアップ代表事例集



中間評価



中間評価事例(事故データ) No.26 国道5号 共和町国富753

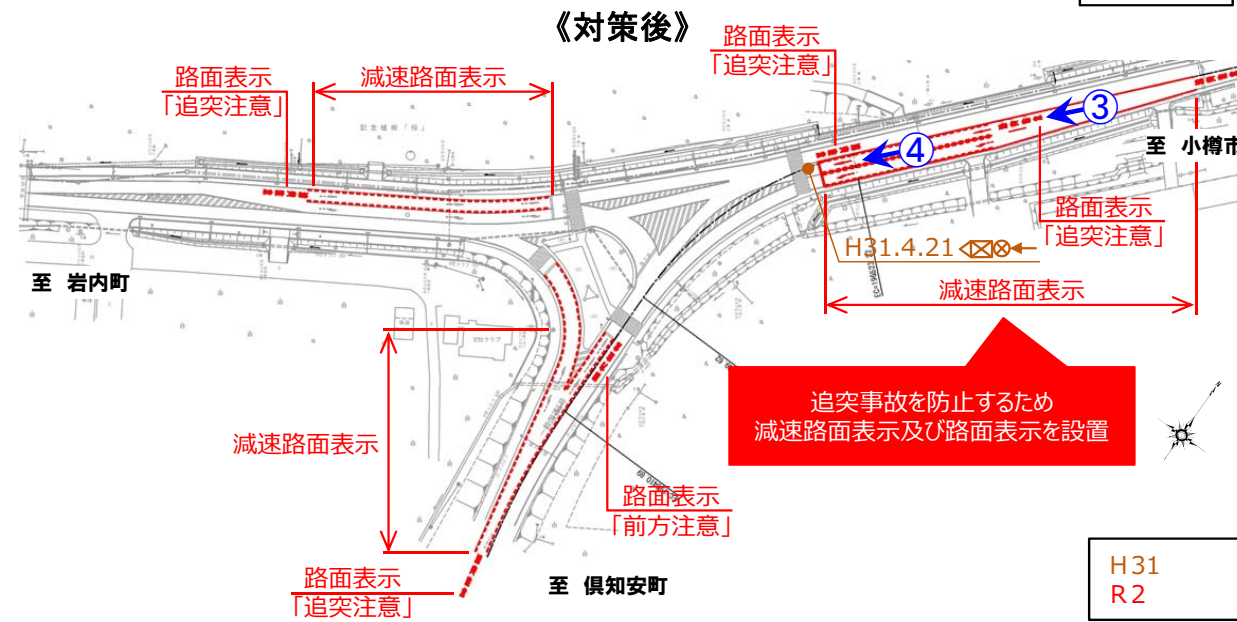
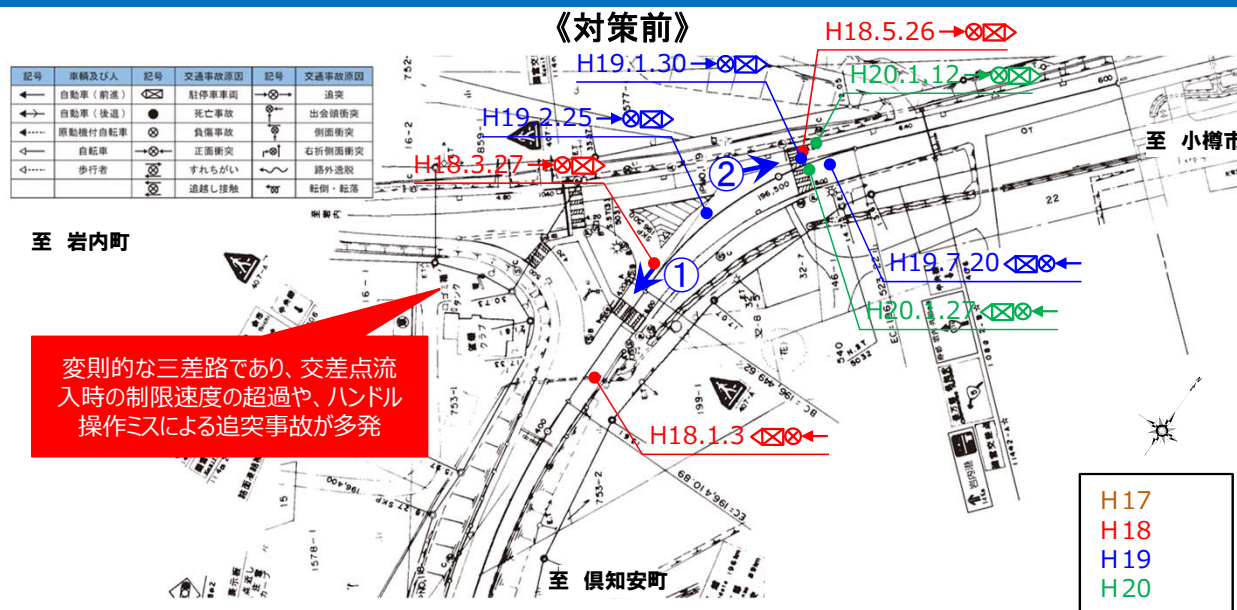
対策前後の事故危険区間詳細図

位置図



基本情報

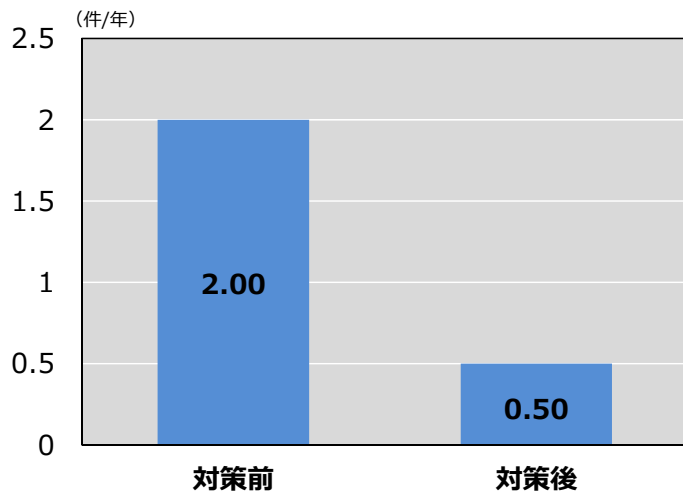
国道番号	5号
地先名	共和町国富753
選定年度	H22
選定条件	事故データ
対策着手年度	H30
対策完了年度	H30



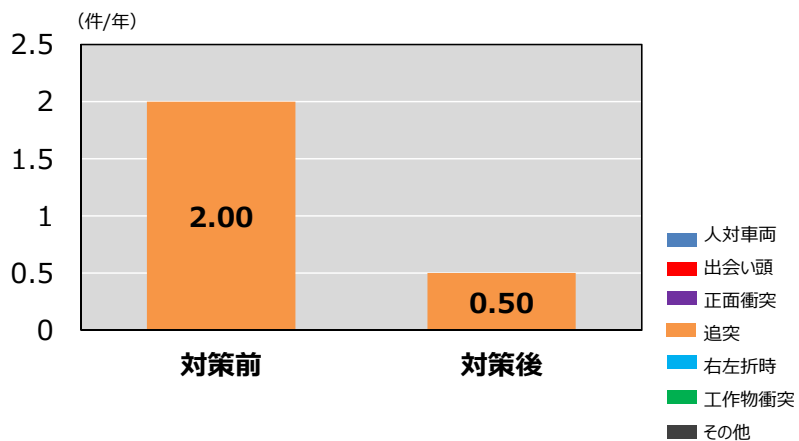
中間評価事例(事故データ) No.26 国道5号 共和町国富753

事故詳細分析

■事故件数



■ターゲット事故



※ITARDA事故データ(対策前:H17~H20、対策後:H31~R2)

フォローアップ結果

【事故件数】

○ 対策前は2件/年だったが、対策後は0.5件/年で約75%減少

【ターゲット事故】

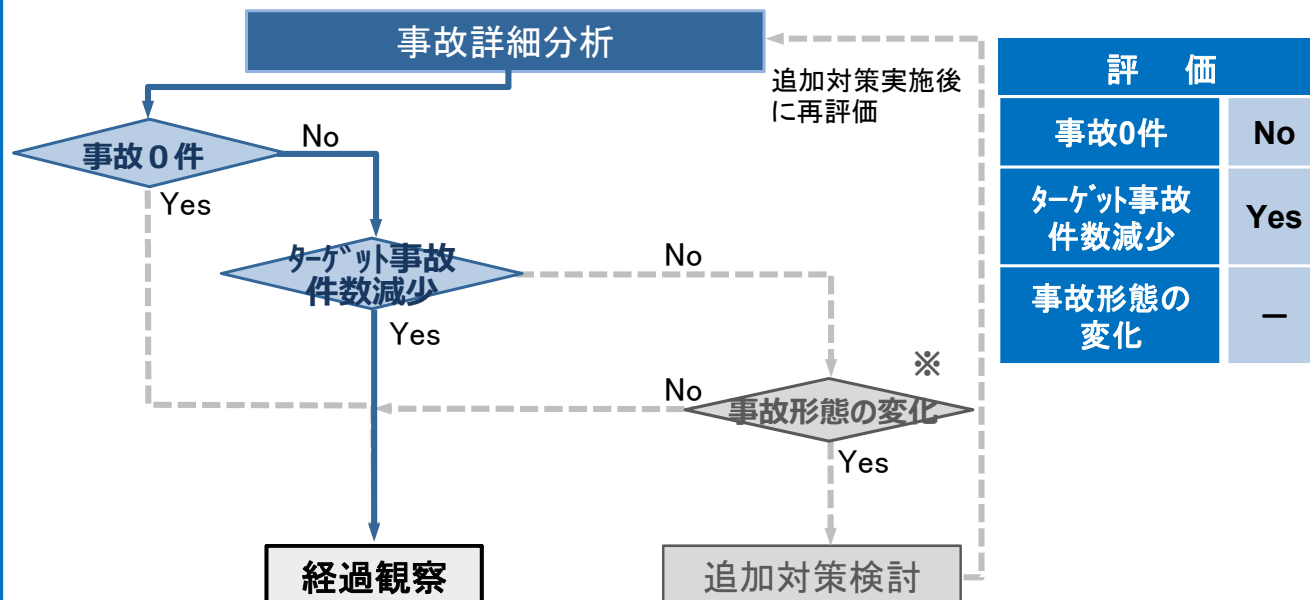
○ 追突事故の対策前は2件/年だったが、対策後は0.5件/年で約75%減少



結果

経過観察

■フォローアップ



※ 大幅な周辺状況の変化等により、事故形態の変化があった場合



最終評価(事故データに基づく選定区間)

最終評価事例(事故データ) No.201 国道38号 釧路市星が浦大通1丁目6-1

対策前後の事故危険区間詳細図

■位置図



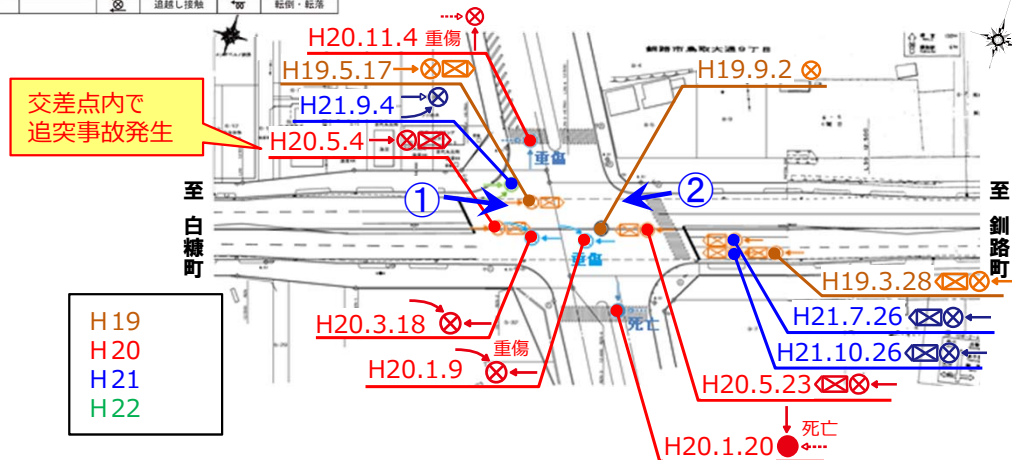
■基本情報

国道番号	38号
地先名	釧路市星が浦大通1丁目6-1
選定年度	H22
選定条件	事故データ
対策着手年度	H25
対策完了年度	H28

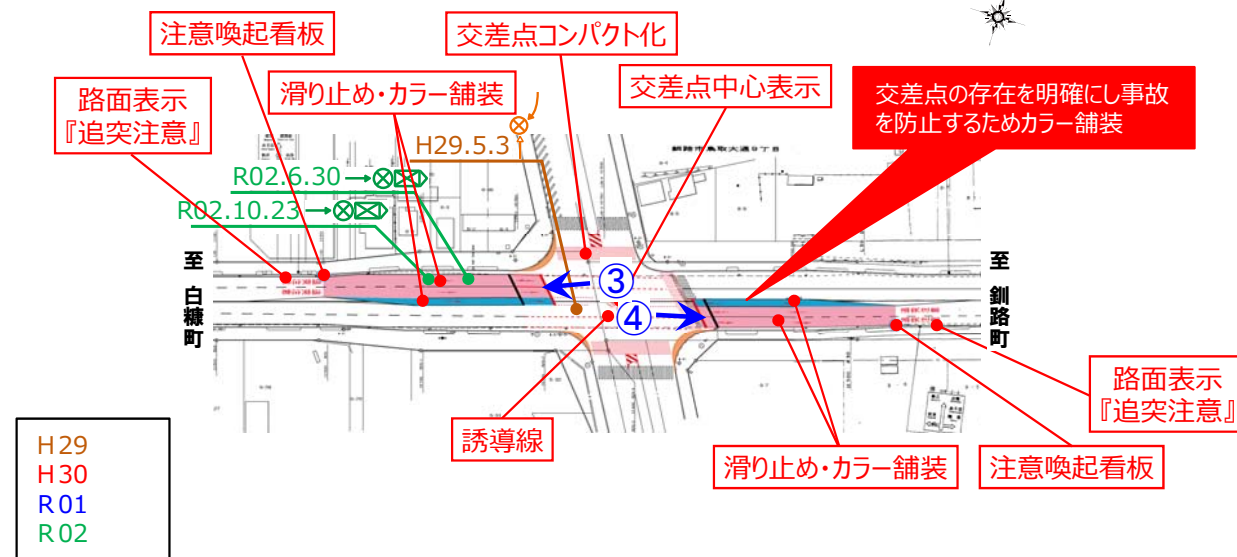
記号	車種及び人	記号	交通事故原因	記号	交通事故原因
←	自動車(前進)	⊗	駐停車車両	→	追突
↔	自動車(後退)	●	死亡事故	↗	出会い衝突
↔	原動機付自転車	⊗	負傷事故	↘	側面衝突
↔	自転車	⊗	正面衝突	↖	右折側面衝突
↔	歩行者	⊗	すれちがい	↗	路外逸脱
↔		⊗	追越し接触	↘	転倒・転落

《対策前》

ターゲット事故①：追突事故
ターゲット事故②：右左折時事故



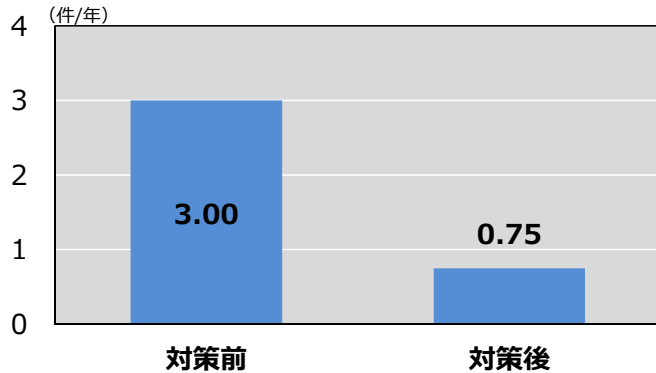
《対策後》



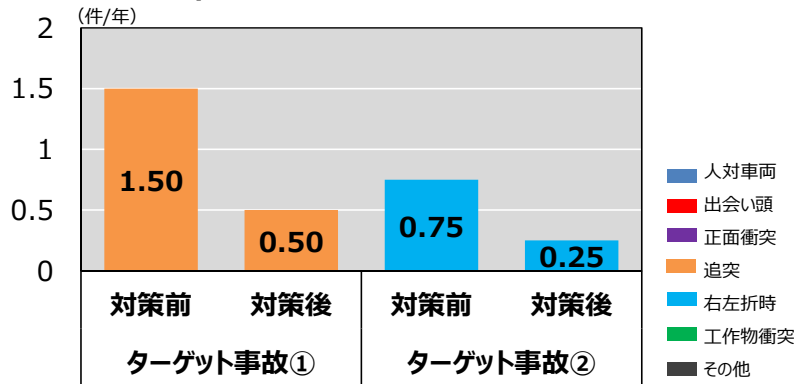
最終評価事例(事故データ) No.201 国道38号 釧路市星が浦大通1丁目6-1

事故詳細分析

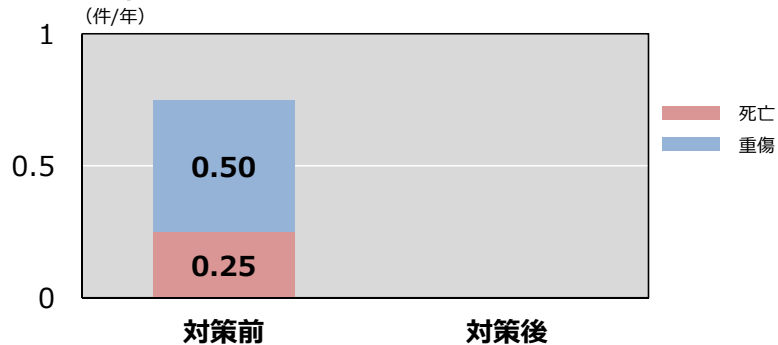
■事故件数



■ターゲット事故



■重大事故



※ITARDA事故データ(対策前:H19~H22、対策後:H29~R02)

フォローアップ結果

【事故件数】

○ 対策前は3.00件/年だったが、対策後は0.75件/年で75%減少

【ターゲット事故】

○ 追突事故の対策前は1.50件/年だったが、対策後は0.50件/年で約67%減少

○ 右左折時事故の対策前は0.75件/年だったが、対策後は0.25件/年で約67%減少

【重大事故】

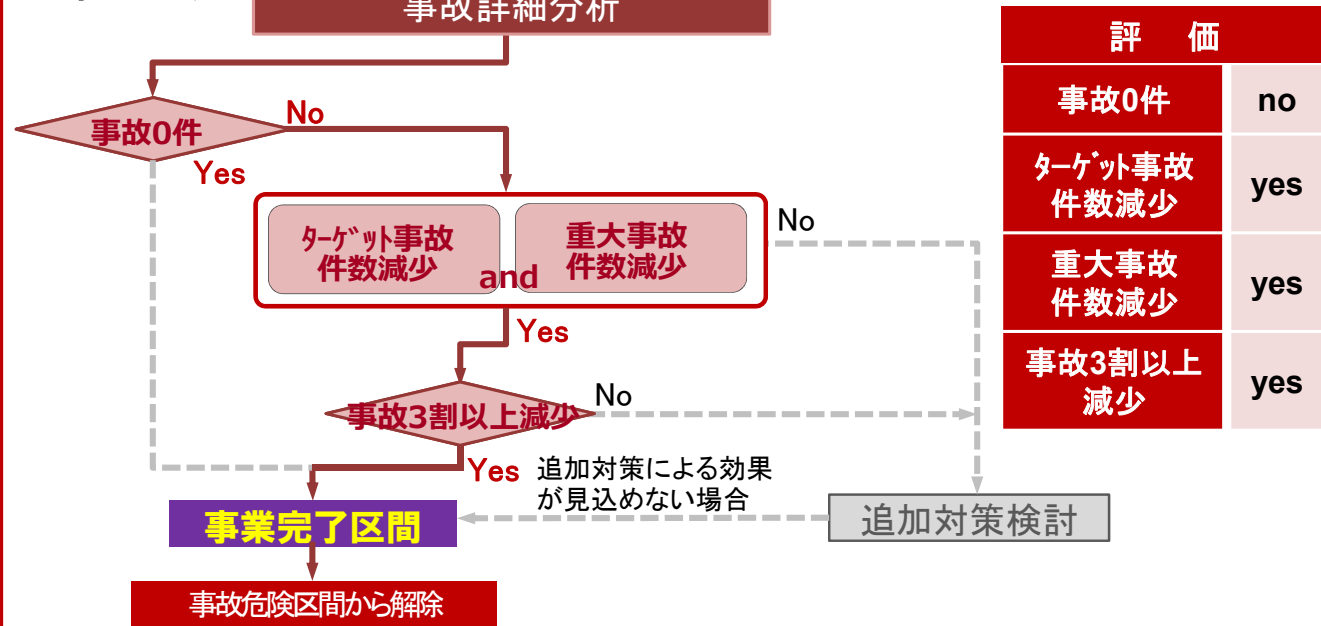
○ 対策前は0.75件/年だったが、対策後は0.00件/年で100%減少



結果

解除区間

■フォローアップ





最終評価(地域の声に基づく選定区間)

対策前後の事故危険区間詳細図

位置図



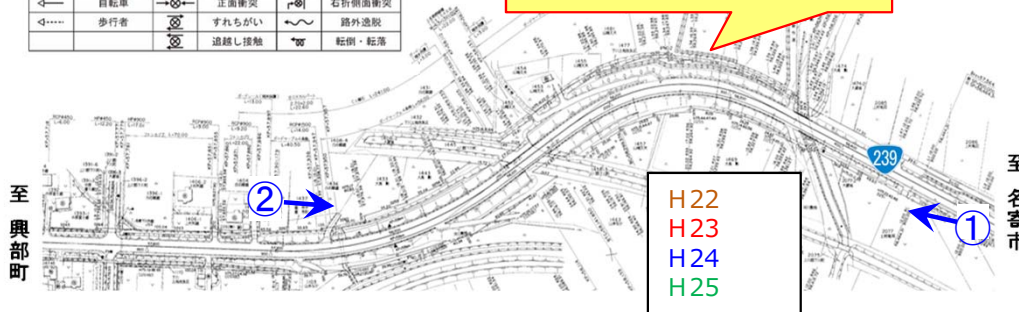
基本情報

国道番号	239号
地先名	下川町上名寄
選定年度	H25
選定条件	地域の声
対策着手年度	H28
対策完了年度	R2

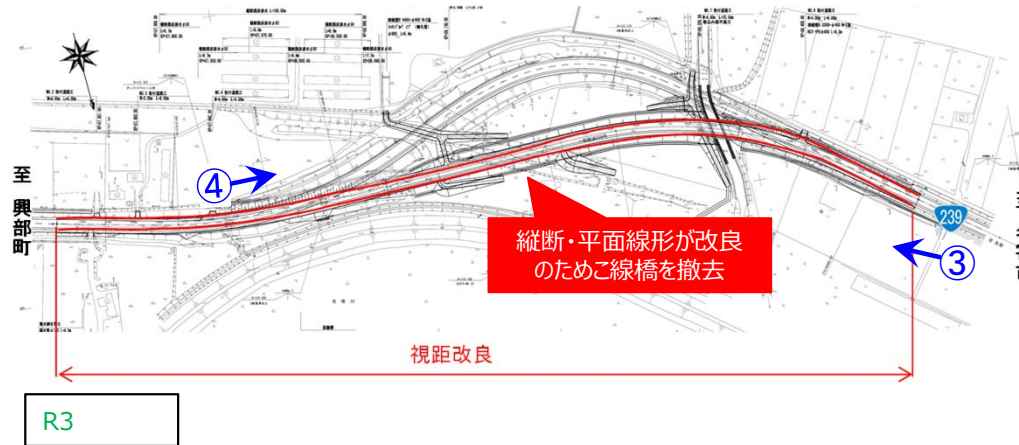
《対策前》

記号	車種及び人	記号	交通事故原因	記号	交通事故原因
←	自動車(前道)	☒	駐停車車両	→	追突
↔	自動車(後道)	●	死亡事故	↗	出会頭衝突
←	原動機付自転車	⊗	負傷事故	↘	側面衝突
←	自転車	⊕	正面衝突	↖	右折側面衝突
←	歩行者	⊖	すれちがひ	〰	路外逸脱
		⊗	追越し接触	〰	転倒・転落

カーブと縦断線形により見通しが悪く、
この線橋で冬は凍結しやすいためスリップ
事故のリスクが高かった。



《対策後》



最終評価事例(地域の声) No.688 国道239号 下川町上名寄

地域の声



【対策前】地域の声

- 平成元年に廃止された旧名寄本線の跨線橋であるが、冬季間はもとより、秋口は橋部分のみ凍結するなどスリップ事故が多く、重大な事故につながる危険性がある。

評価

効果有り

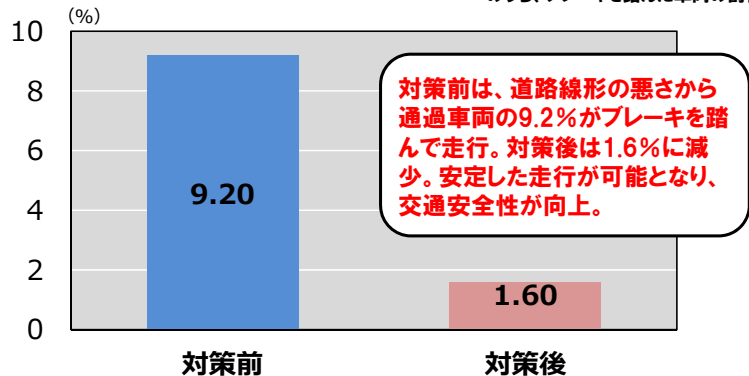
【理由】

- 跨線橋が撤去されたことにより、縦断勾配、曲線ともに緩やかになり、視距も改善されたことから、当該区間の安全性向上に効果を感じている。

急挙動発生状況

■ブレーキング比率(下り車線)

※ブレーキング比率:対象区間通過車両のうち、ブレーキを踏んだ車両の割合



※現地調査結果より(対策前:H28.4、対策後:R3.8)

フォローアップ結果

【地域の声】

- 対策前は、カーブ区間に跨線橋が存在し、見通しが悪いため、カーブへの認識が遅れ、ハンドル操作ミス等により事故が発生する恐れがあった。
- 対策後は、線形改良により視距が改善され安全性が向上。

結果

解除区間

■フォローアップ

「地域の声」に基づく選定区間(対策完了後)

市町村の声による評価

- アンケート・パブコメ:市町村の声
- 通学路緊急合同点検:学区毎の推進体制

追加対策実施後に再評価

Yes

No

対策効果あり

事業完了区間

追加対策検討

事故危険区間から解除

追加対策による効果が見込めない場合

最終評価



追加対策検討

最終評価事例(地域の声) No.742 国道276号 苫小牧市泉町2丁目5

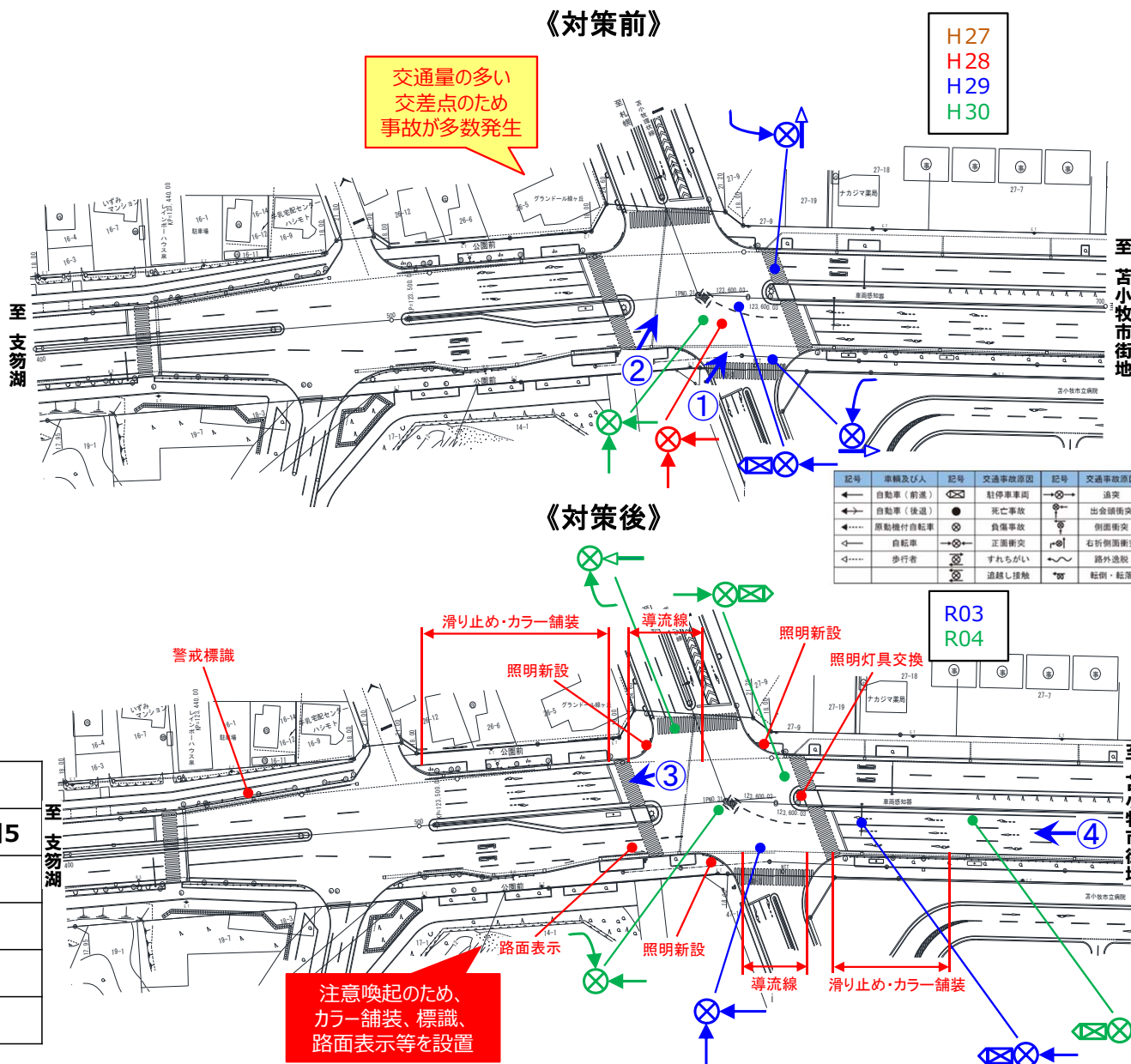
対策前後の事故危険区間詳細図

位置図



基本情報

国道番号	276号
地先名	苫小牧市泉町2丁目5
選定年度	H25
選定条件	地域の声
対策着手年度	R3
対策完了年度	R3



最終評価事例(地域の声) No.742 国道276号 苫小牧市泉町2丁目5

地域の声

【対策前】地域の声

- おそらく病院の駐車場から出てきた車が、多数、右折する交差点。強引な割り込みが非常に多い。

評価

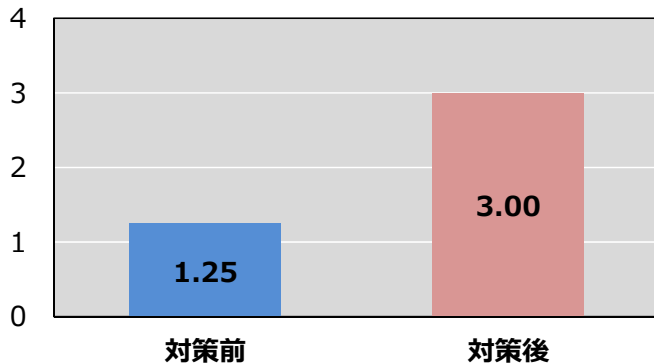
要追加対策

【理由】

- 走行車両における交通安全に対する視覚効果が高まったが、苫小牧中央ICの利用増により、交差点の交通量も年々増加傾向で、交差点内の事故も増加していることから、さらなる交通安全対策が必要。

事故発生状況

■事故発生件数(件/年)



※ITARDA事故データ(対策前:H27-H30、対策後:R3-R4)

フォローアップ結果

【地域の声】

- 対策前は交通量の多い交差点のため、交差点内での事故が多数発生。
- 苫小牧中央ICの利用増により、交差点の交通量も年々増加傾向にあり、対策後も事故が発生しており、更なる対策が必要。

結果

追加対策検討

■フォローアップ

「地域の声」に基づく選定区間(対策完了後)

市町村の声による評価

- アンケート・パブコメ:市町村の声
- 通学路緊急合同点検:学区毎の推進体制

追加対策実施後に再評価

Yes

No

対策効果あり

追加対策による効果が見込めない場合

解除区間

追加対策検討

事故危険区間から解除

最終評価