

# 交通安全事業における新たな取り組み

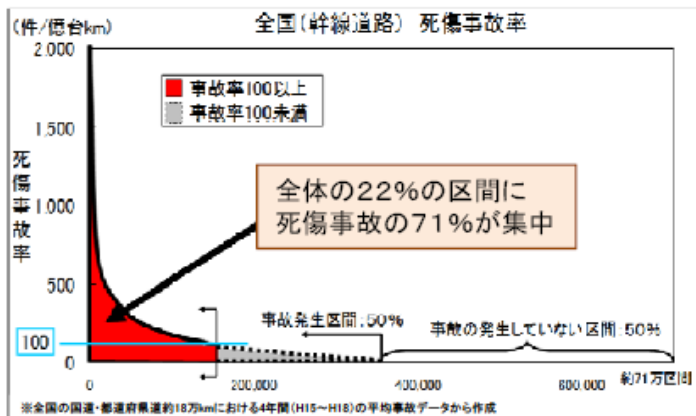
「成果を上げるマネジメント」について



# 「成果を上げるマネジメント」(交通安全分野)の導入

限られた予算の中、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を交通安全分野に導入。

## 【交通事故の発生は特定の箇所に集中】

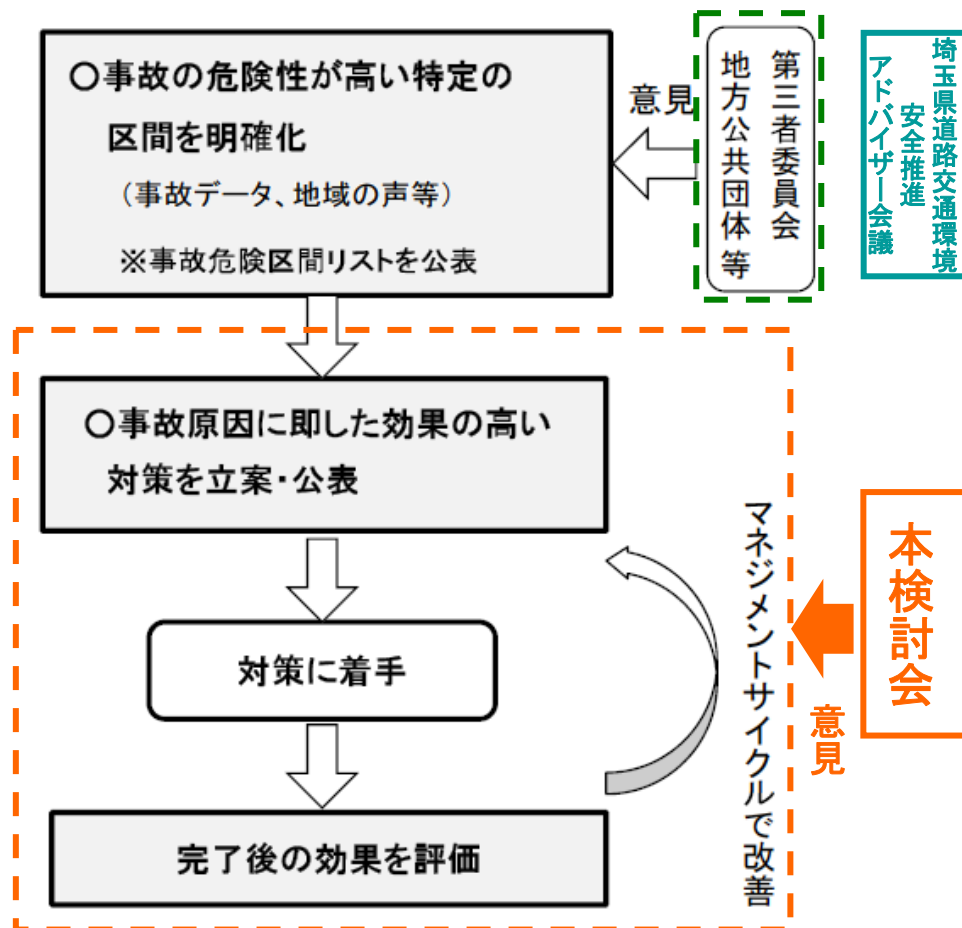


## 【事故要因に即した対策の立案(イメージ)】



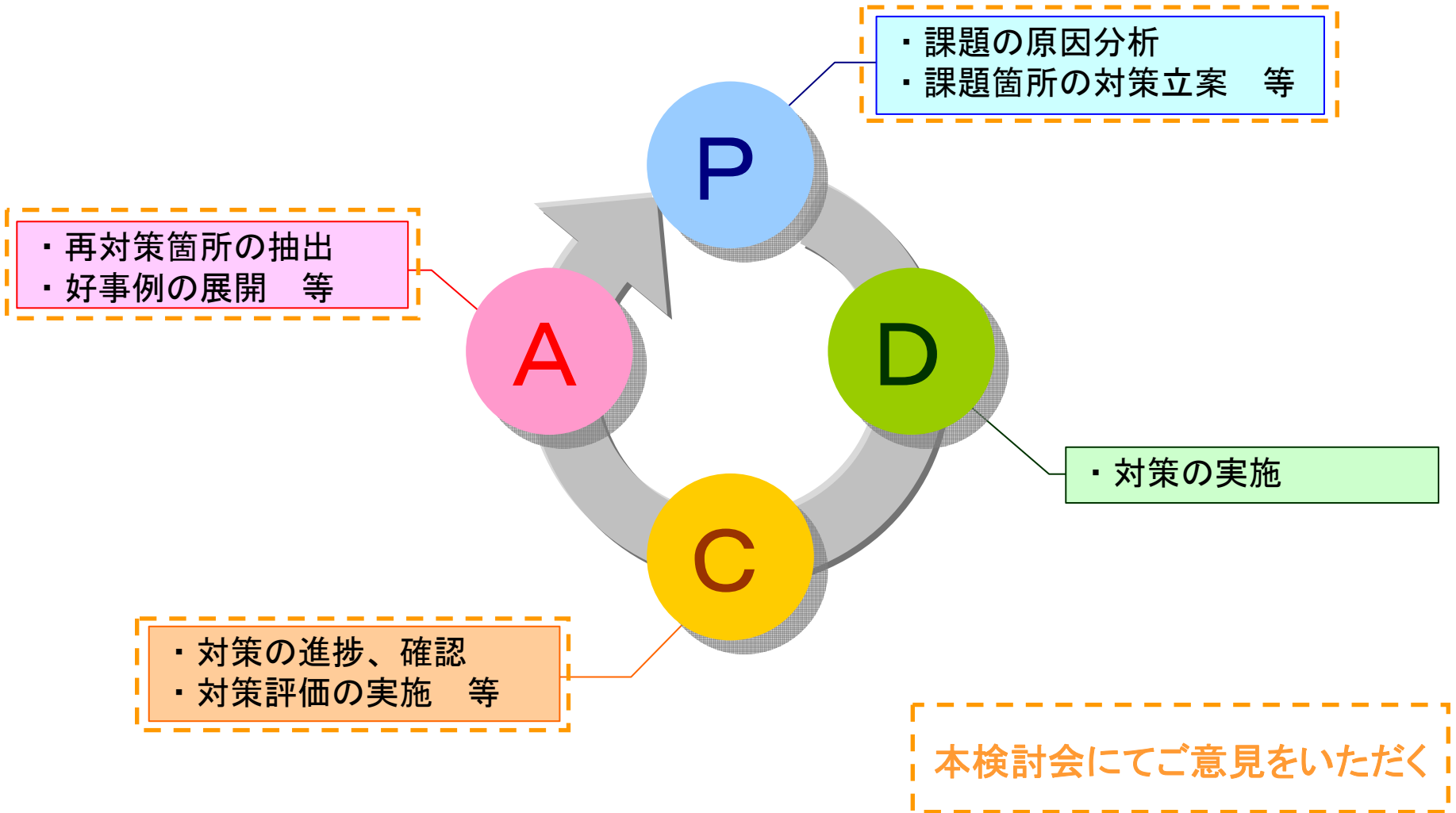
- ・道路線形の見直し (急カーブの改善)
- ・視距の確保
- ・減速路面表示
- ・注意看板 等

## 【「成果を上げるマネジメント」の流れ】



## (参考)マネジメントサイクルについて

交通事故安全対策については、箇所の抽出・対策の立案・効果の評価について、マネジメントサイクル(PDCAサイクル)に従い計画的に実施しています。



## 今後のスケジュール

### 第1回 H22.11.24

- ・ 成果を上げるマネジメントについて
- ・ 北首都国道事務所における交通事故安全対策の取組みについて
- ・ 課題箇所における交通事故安全対策（案）について

### 第2回 H23.2～3頃

- ・ 第1回検討会の意見を踏まえた課題箇所の対策（案）について

### H23以降

- ・ 課題箇所における交通事故安全対策
- ・ 課題箇所における効果検討

# 北首都国道事務所における 交通事故安全対策の取組みについて

---

関東地方整備局 北首都国道事務所

---

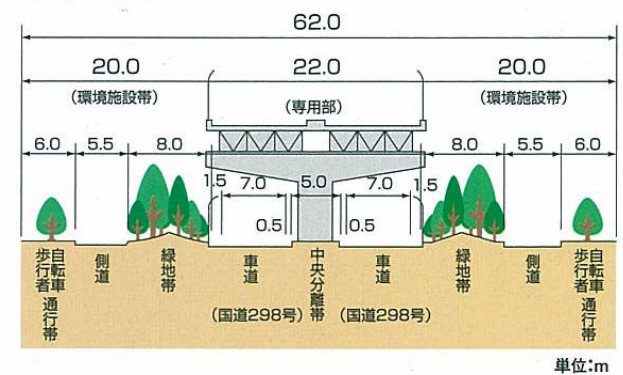
# 1. 北首都国道事務所の管理路線について

## 国道298号の特徴

- ◇東京都心から約15kmに位置する埼玉県南部地域を東西に結ぶ主要幹線道路  
(交通量：約3～5万台/日 大型車混入率：約2～3割 混雑度：約1.3～2.0)
- ◇中央に高架構造の専用部、高架下に国道298号の本線、両側に環境施設帯を設置した構造
- ◇主要な幹線道路とは立体交差、全ての平面交差点に信号機及び右折レーンを整備済み、副道により沿道からの出入が制限されている
- ◇沿線の土地利用状況は住居、商業、工業地域及び田畑等が混在  
越谷(レイクタウン) 及び三郷(ららぽーと等)市域において集客力がある大型店舗が出店



横断図面



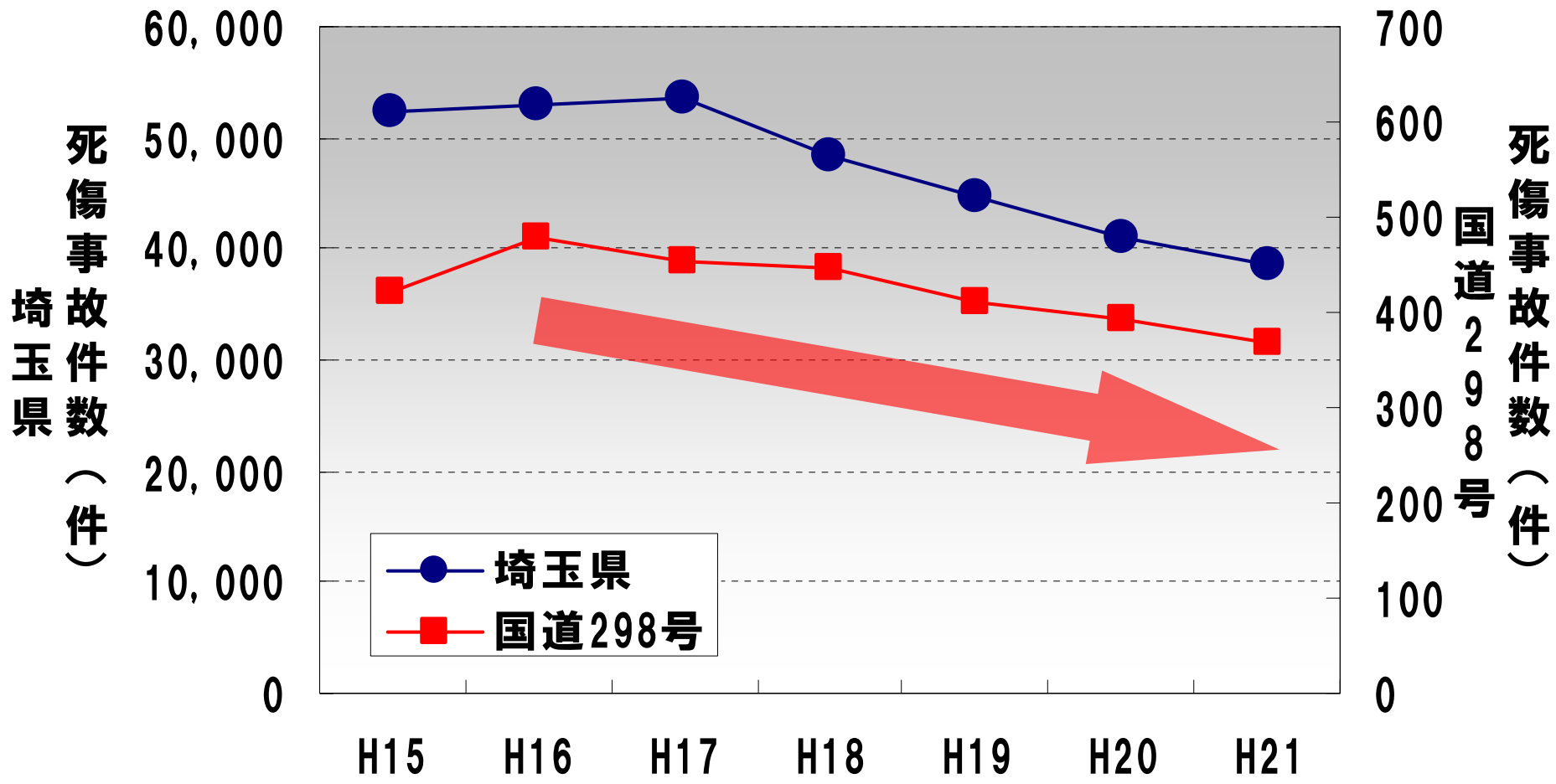
道路規格：第4種第1級  
 設計速度：60km/h  
 延長：30.6km  
 幅員：62m～82m(4車線)

# 2. 北首都国道事務所における交通事故の発生状況

死傷事故



H16から減少傾向が続く



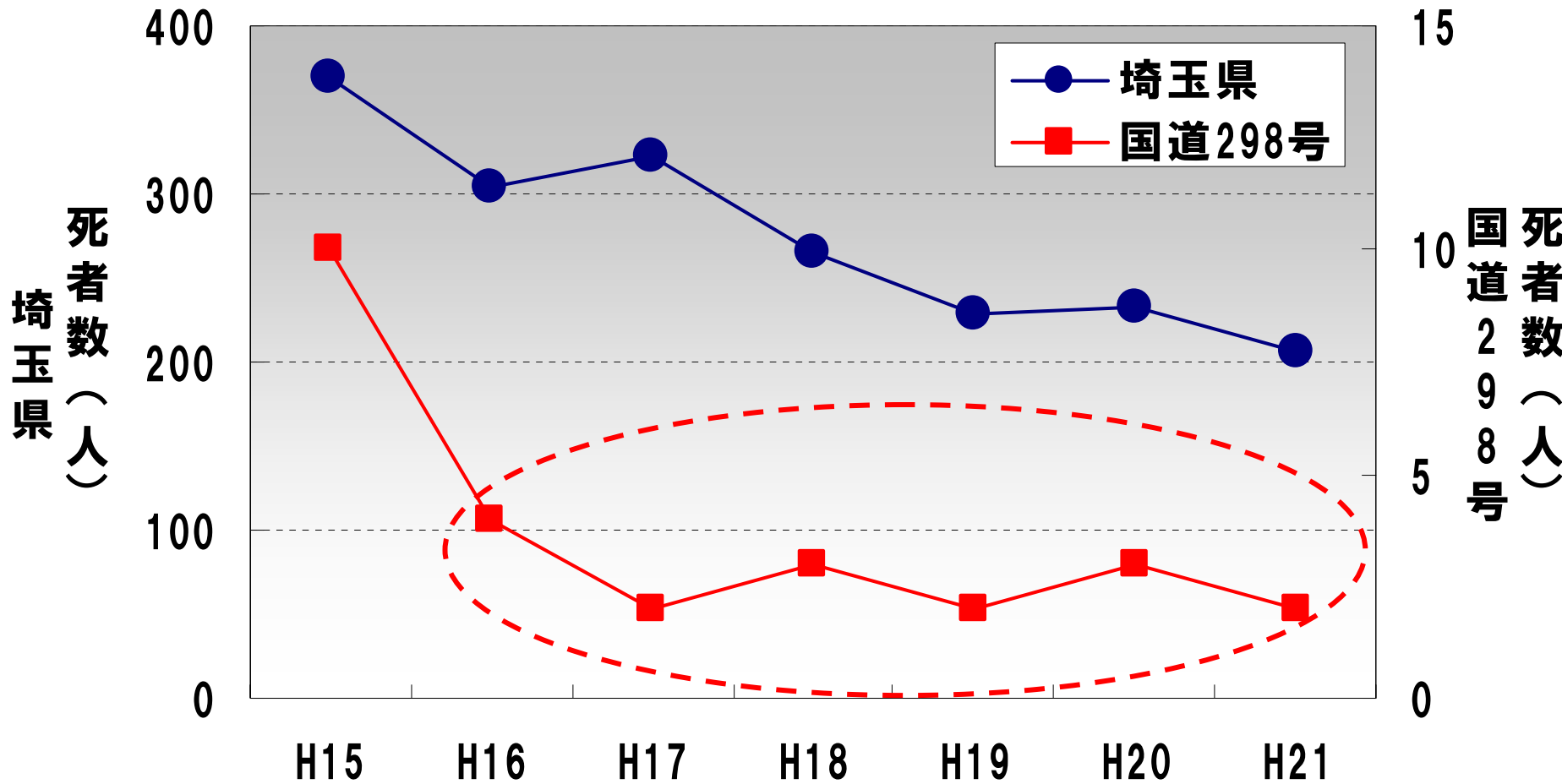
※ 埼玉県: 交通事故統計年報(H15~21)より  
北首都: 北首都国道事務所事故調査資料(H15~21)より

# 2. 北首都国道事務所における交通事故の発生状況

死者数



H16以降2～4人で低推移



※ 埼玉県: 交通事故統計年報(H15~21)より  
 北首都: 北首都国道事務所事故調査資料(H15~21)より

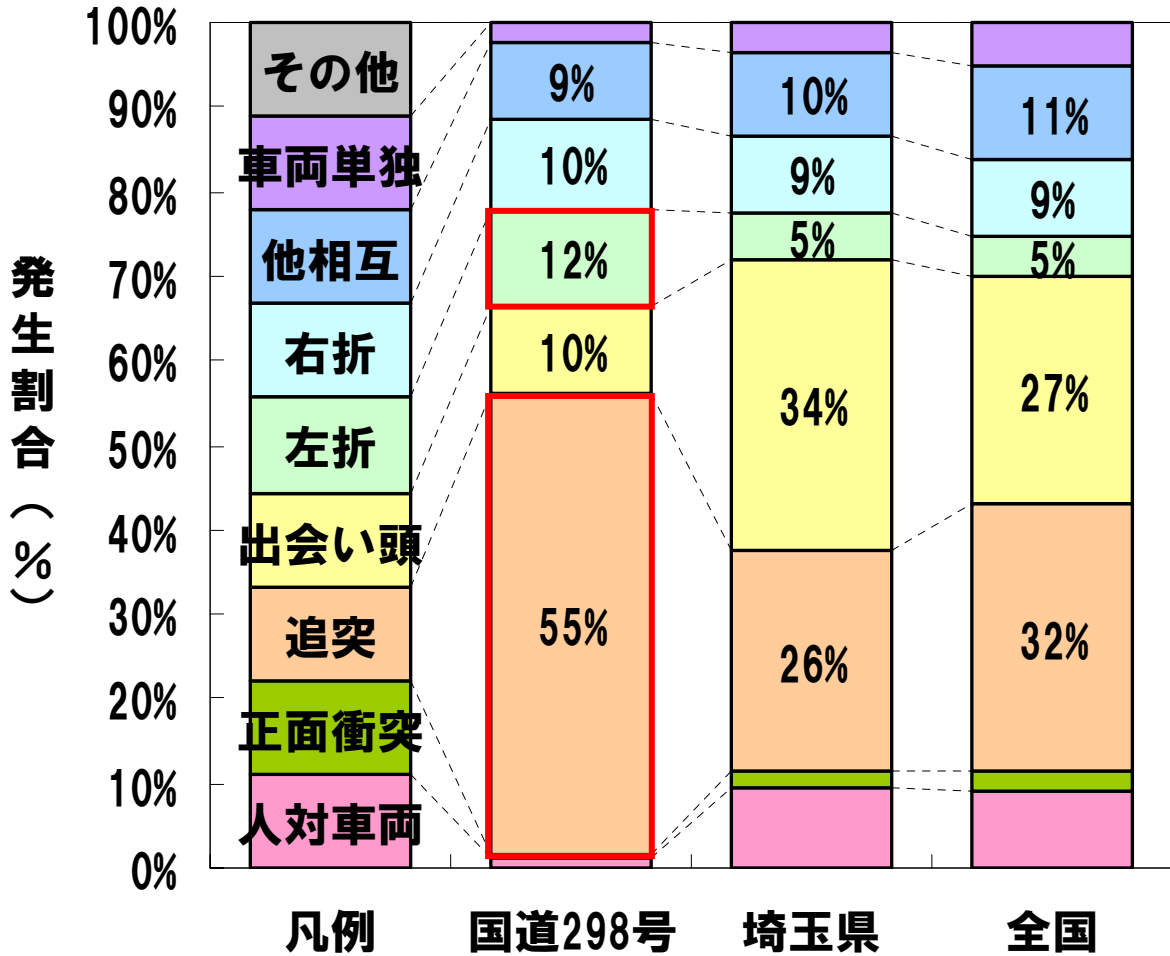


# 2. 北首都国道事務所における交通事故の発生状況

## 事故類型別



全国・県内と比較して追突・左折の割合が高い



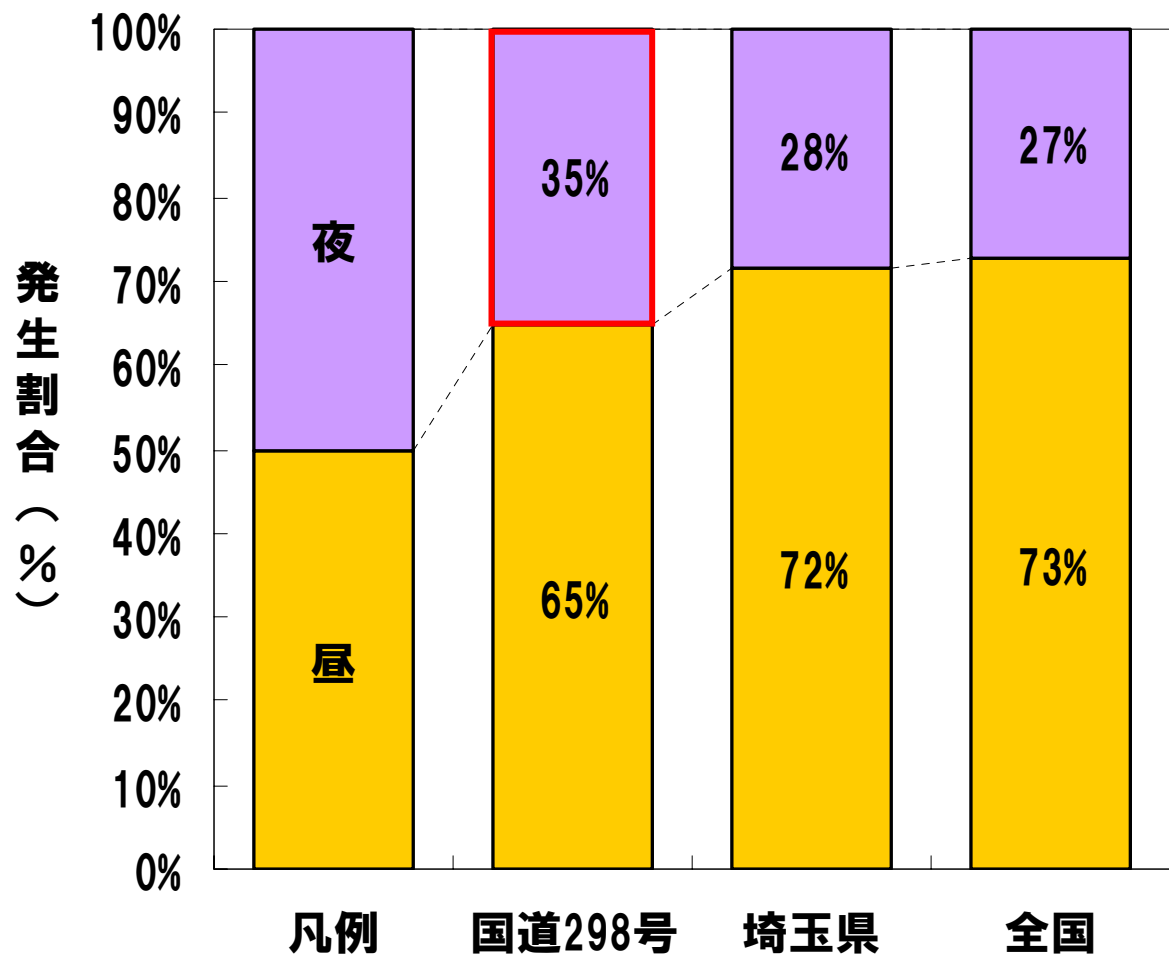
※ 全国・埼玉県: 交通事故統計年報(H17~21)より  
 北首都: 北首都国道事務所事故調査資料(H17~21)より

# 2. 北首都国道事務所における交通事故の発生状況

## 昼夜別



全国・県内と比較して夜間事故の割合が高い



※ 全国・埼玉県: 交通事故統計年報(H17~21)より  
北首都: 北首都国道事務所事故調査資料(H17~21)より

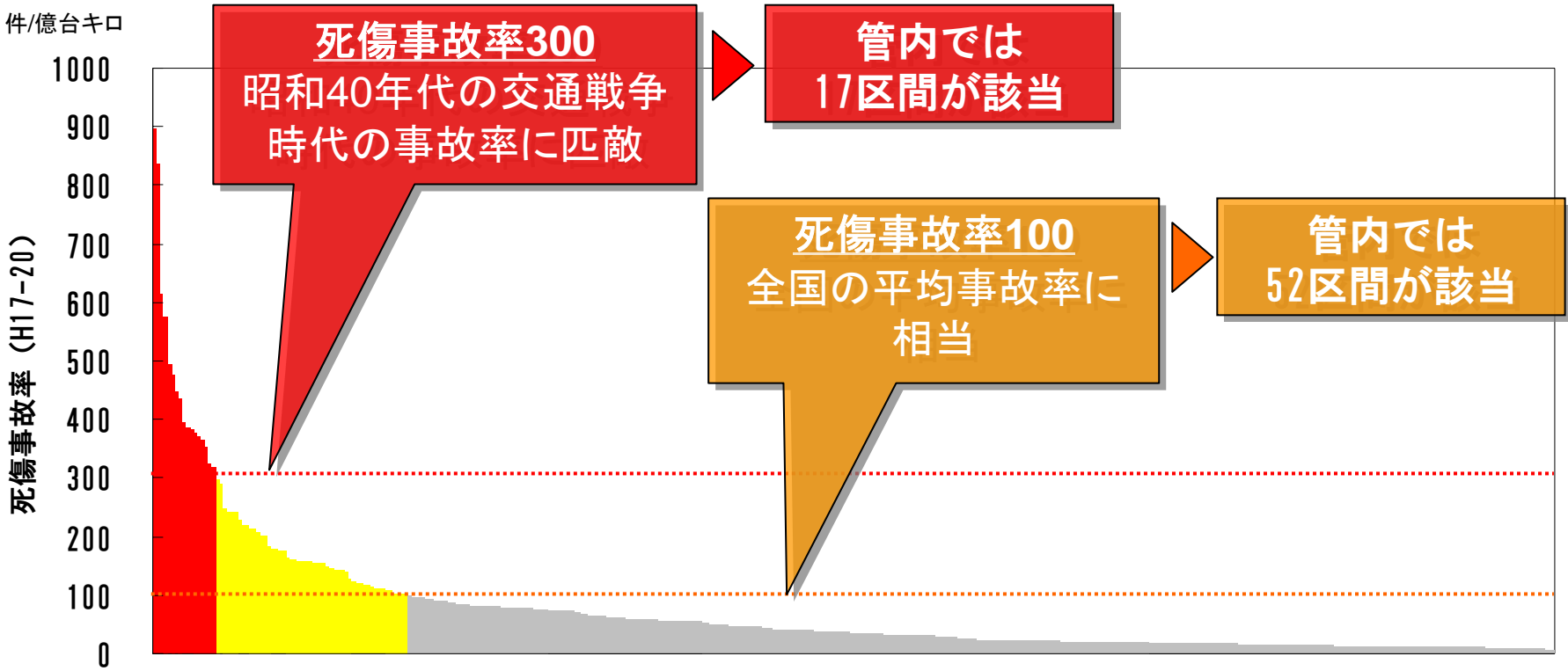
# 2. 北首都国道事務所における交通事故の発生状況

事故率別



死傷事故率の高い区間が存在

単位: 件/億台キロ



▲死傷事故率曲線

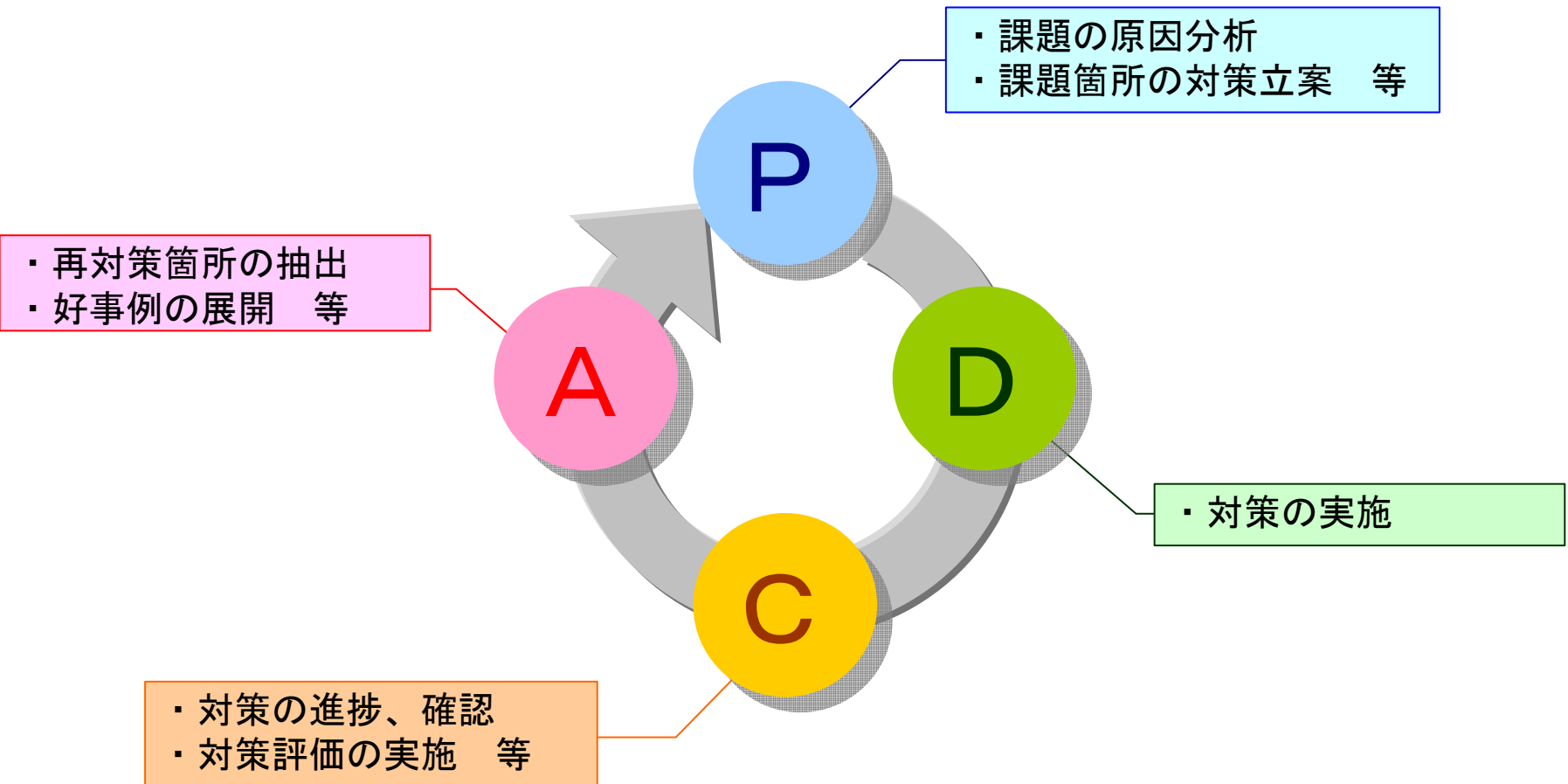
※死傷事故率とは、一定の区間を走行した場合に事故に遭う確率を示したもので、死傷事故件数÷自動車走行台キロで表されます。

※全国における平均事故率は109件/億台キロ(H19年)(国交省資料より)

# 3. 北首都国道事務所における交通事故安全対策の取組み

## 北首都国道事務所における交通事故安全対策の取組み

交通事故安全対策については、箇所抽出・対策立案・効果の評価について、PDCAサイクルに従い計画的に実施しています。



# 3. 北首都国道事務所における交通事故安全対策の取組み

成果を上げるマネジメント（交通安全分野）

## 埼玉ブロックの取組み

事故の危険性の高い区間の抽出  
(事故データ、地元の声等)



事故危険区間リスト  
(公表予定)



## 北首都国道事務所の取組み

抽出された事故の危険性の高い区間  
について対策を実施

今回の検討箇所は

- 対策後に依然として死傷事故率が300以上にある箇所
- 対策の効果が見られない箇所

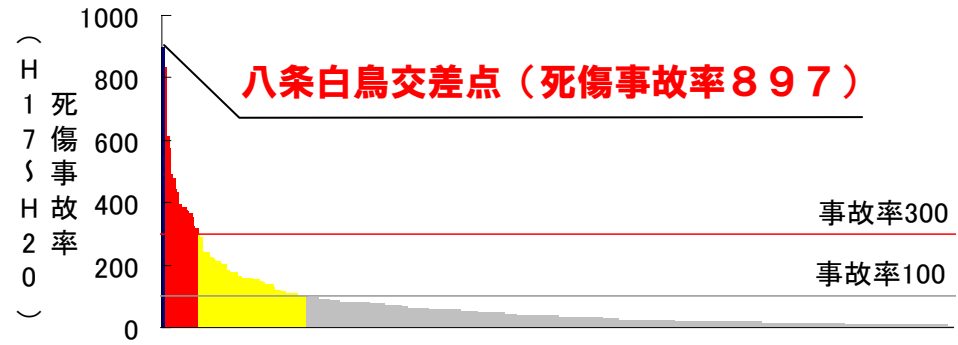
↑ 意見

埼玉県道路交通環境安全推進  
アドバイザー会議

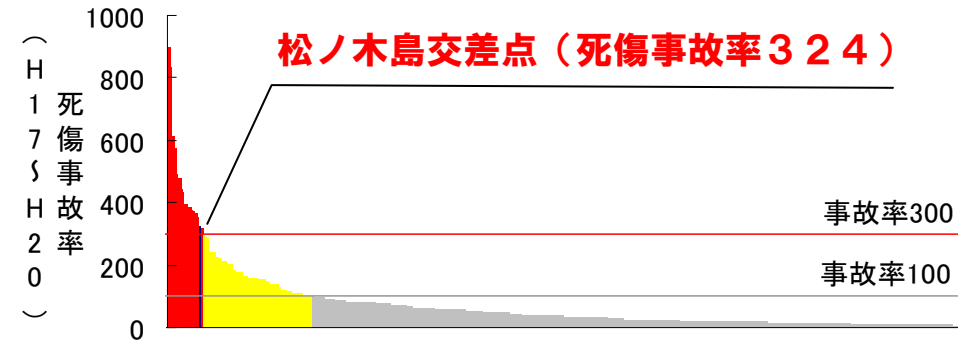
# 3. 北首都国道事務所における交通事故安全対策の取組み

## H22年度における再対策検討箇所について

### ①八条白鳥交差点（H19に対策実施）



### ②松ノ木島交差点（H16に対策実施）



#### 評価

最新の事故データによる評価の結果、死傷事故率が管内ワーストであること、また、対策後事故が増加（対策前2年：12件⇒事後2年14件）と効果が見られない。

#### 評価

最新の事故データによる評価の結果、依然として事故率300以上として存在している状況にある。

上記2交差点においては、抜本的改良を踏まえた再対策を検討

# 課題箇所における 交通事故安全対策(案) について

国土交通省 関東地方整備局  
北首都国道事務所



# 八条白鳥交差点改良 について





## 2. 箇所が抱える課題

### ○交通事故が多発

八条白鳥交差点では、過去5年間に31件の死傷事故が発生し、このうちの約6割が追突事故、約2割が右折事故である。

### ○増加した交通量

外環より約2 km北側の大規模開発（越谷レイクタウン H20.10月開店）に向かう交差点であり、近年交通量が増加している。

# 3. 交通事故の発生状況

- 1. 追突事故

➔

左折しようとする車両が遠くから見えにくい左折導流路があることに気づき急減速することにより、後続車両が追突
- 2. 右折事故

➔

交差点形状が大きく、右折車両の走行導線が不明瞭なこと及び対向直進車を確認しづらいため、右折車両と直進車両と衝突
- 3. 追突事故

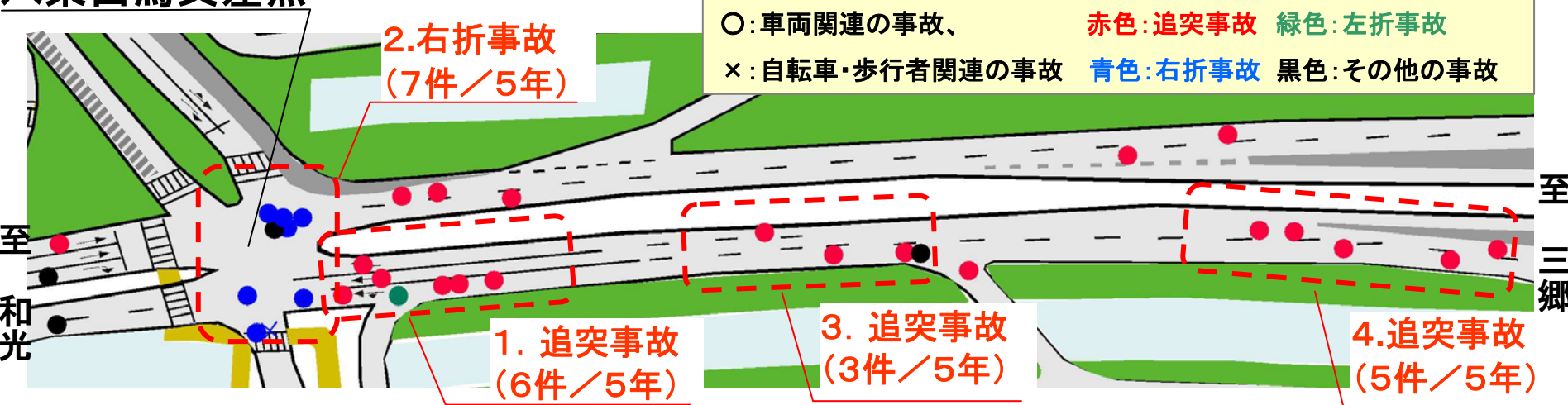
➔

国道4号東埼玉道路への右折滞留長不足により、右折レーンからはみ出した車両へ、後続車両が追突
- 4. 追突事故

➔

合流車両による危険を回避するため、急な停止や車線変更をする車両に、後続車両が追突

八条白鳥交差点



## 4. 整備方針(案)

### 交通の安全

- ✓多発する追突事故解消のため、交差点改良、合流車両の注意喚起により安全性の向上を図る。
- ✓多発する右折事故解消のため、国道4号および市道の相互の視認性の向上を図る。

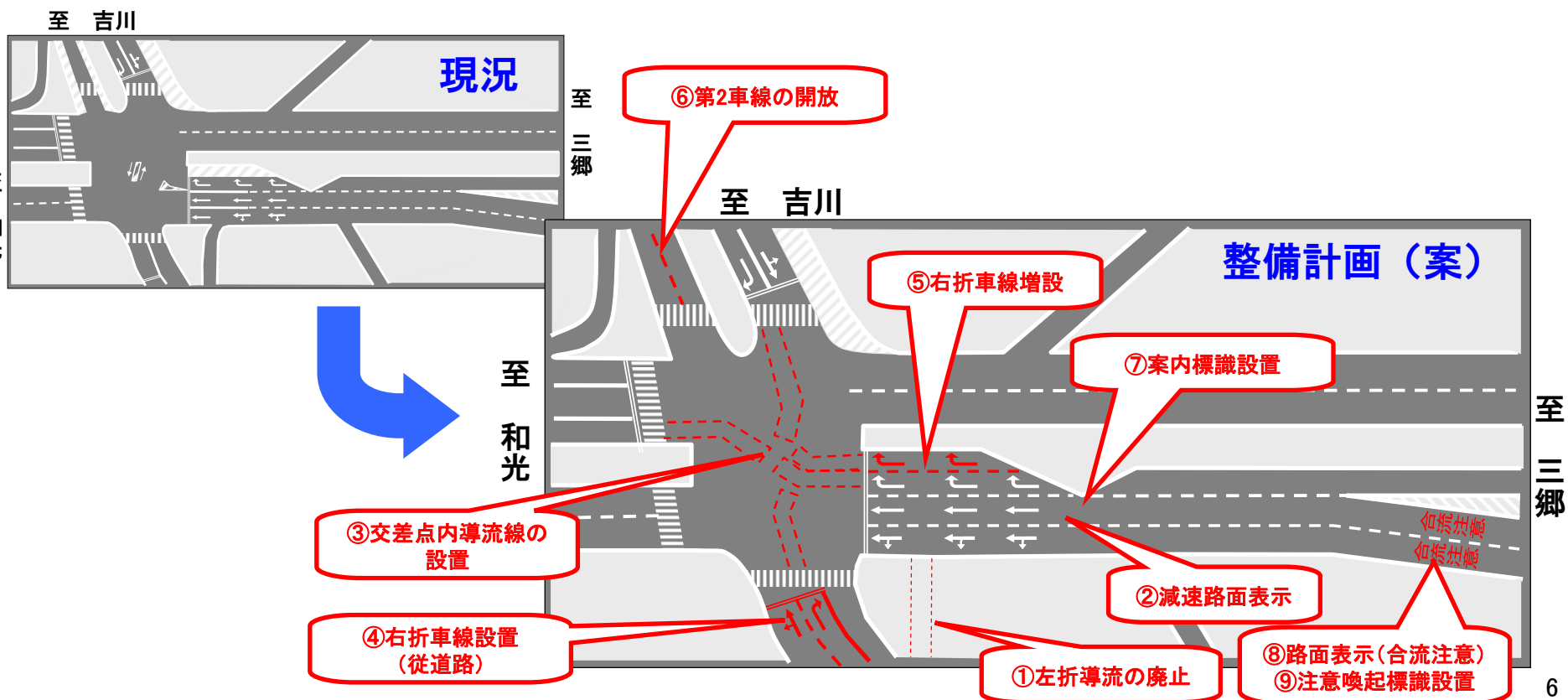
### 交通の円滑化

- ✓増加した交通量に対応するため、右折車線の処理能力を拡大し、交通の円滑化を図る。

# 5. 整備計画(案)

## ■対策案

- 1. 追突事故：→ ①左折導流路の廃止、②減速路面標示
- 2. 右折事故：→ ③交差点内導流線の設置、④右折車線設置（従道路）
- 3. 追突事故：→ ⑤右折車線増設、⑥第2車線の開放、⑦案内標識設置
- 4. 追突事故：→ ⑧路面標示（合流注意）、⑨注意喚起標識設置



## 6. 期待される効果

### 「①左折導流路の廃止、②減速路面標示」

⇒左折導流路手前で発生している追突事故減少が期待できる。

### 「③交差点内導流、④右折車線の設置（従道路）」

⇒交差点内の右折車両の整流化や、対向直進車に対する視認性向上され、交差点内の右折事故減少が期待できる。

### 「⑤～⑦右折レーン増設等」

⇒右折滞留長不足による渋滞末尾への追突事故減少や、交通の円滑化が期待できる。

### 「⑧路面標示、⑨注意喚起標識の設置」

⇒連結側道からの合流車両を回避する車両との追突事故減少が期待できる。



# 松ノ木島交差点改良 について





## 2. 箇所が抱える課題

### ○交通事故が多発

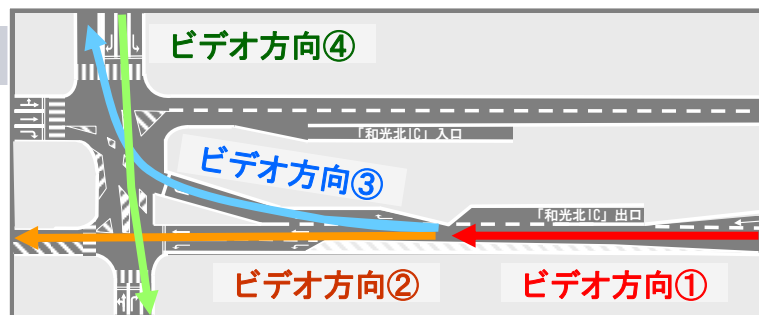
松ノ木島交差点付近の内回り（上り）において、追突事故が集中して発生している。（過去4年間に16件、H21年も4件発生）

内回りは見通しが良い下り勾配で速度超過しやすく、分合流部が連続していることなどから、追突事故が多発している。

### ○慢性的な渋滞箇所

国道298号内回り（上り）では、右折・直進車線の交通容量不足により慢性的な渋滞が見られる。

# 3. 交通事故の発生状況



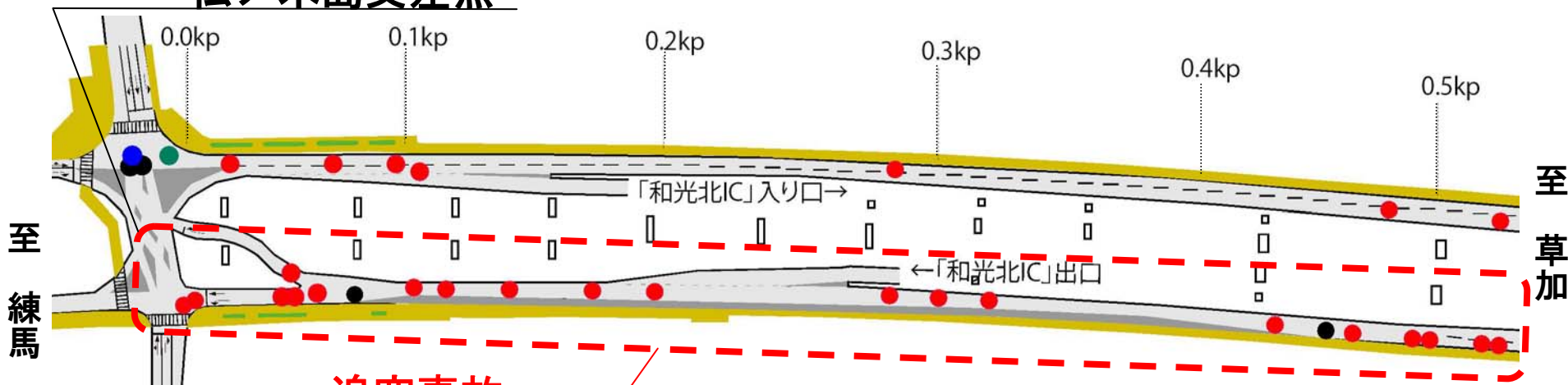
追突事故  
(渋滞末尾への追突)

渋滞の末尾に、見通しのよい直線区間のため  
高速走行となった後続車両が減速しきれずに追突

外環オフランプと交差点が近接しており、合流時  
の安全確認不足等により、渋滞末尾に追突

車線減少により無理な車線変更による衝突や後続  
車両の急制動により、後続車両が衝突

至 朝霞 松ノ木島交差点

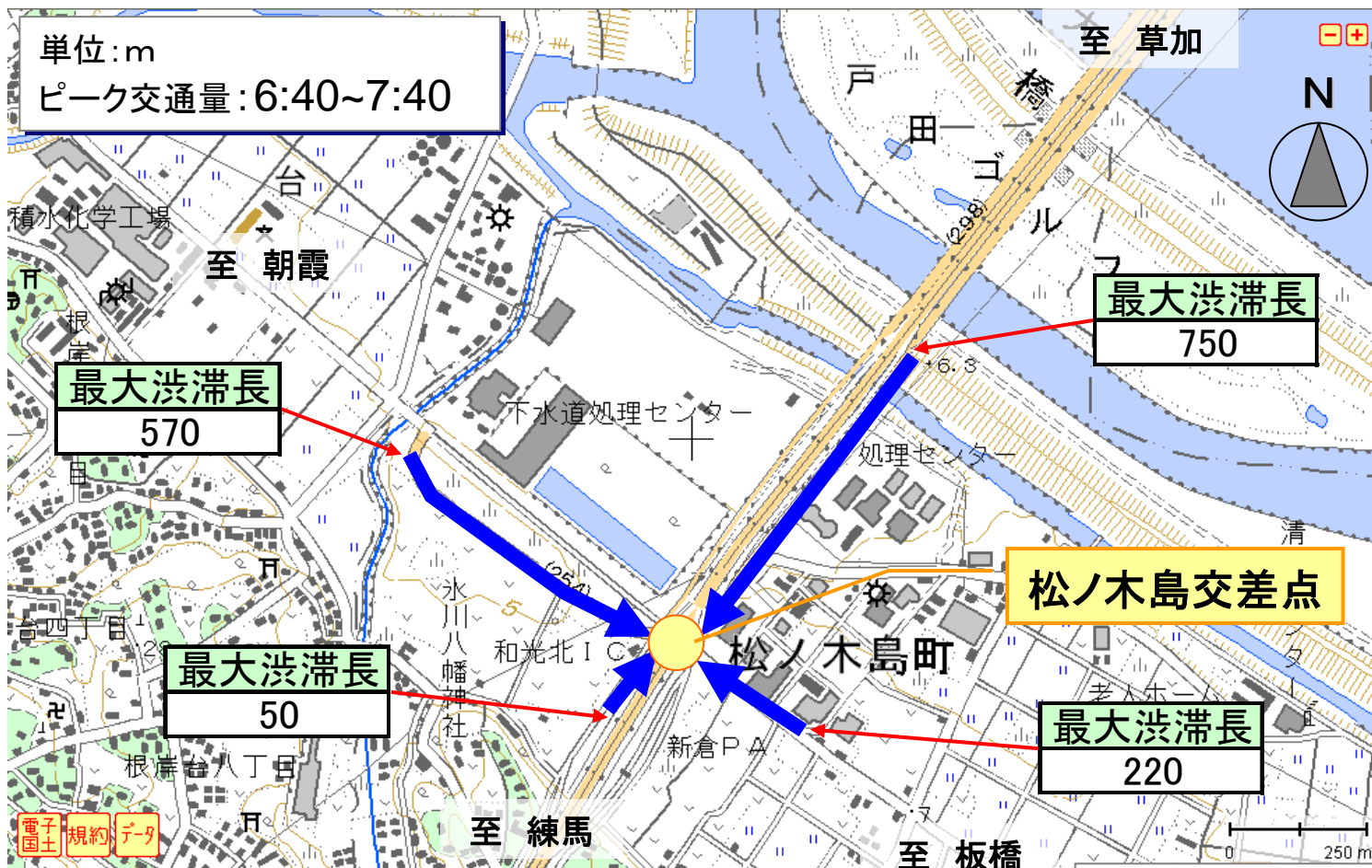


追突事故  
(20件/5年)

- : 車両関連の事故、
- ×: 自転車・歩行者関連の事故
- 赤色: 追突事故
- 青色: 右折事故
- 緑色: 左折事故
- 黒色: その他の事故

# 4. 渋滞の発生状況

✓松ノ木島から幸魂大橋側、松ノ木島から朝霞方面に伸びる渋滞が慢性化している。



※図中の矢印はピーク時間内における最大渋滞長を表示

※渋滞長とは、信号が青になっても交差点を通過できない自動車全体の長さ(停止線から最後尾車両まで)

# 5. 整備方針(案)

## 交通の安全

- ✓多発する事故解消のため、速度抑制・注意喚起を図る。
- ✓交差点形状が複雑なため、分かりやすい方面案内により走行の安全性の向上を図る。

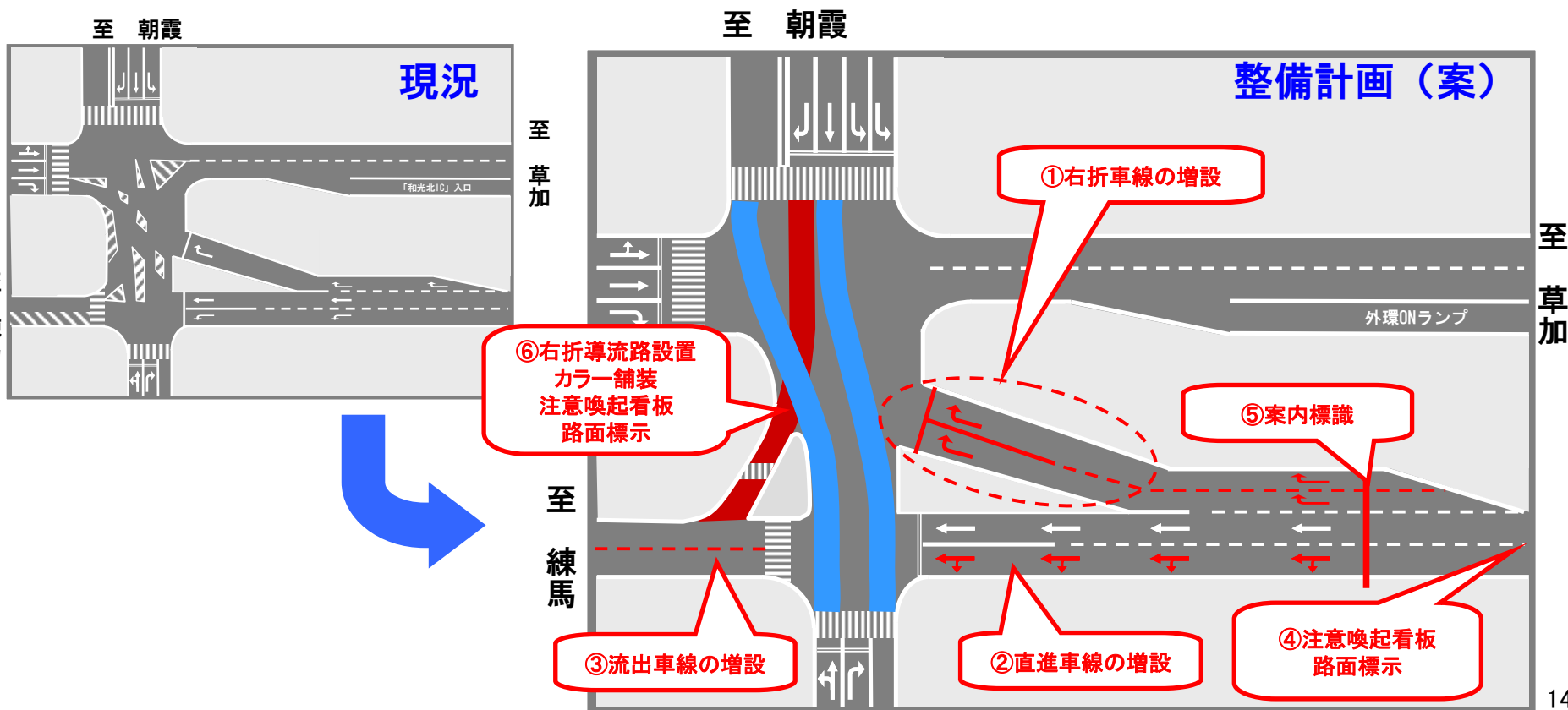
## 交通の円滑化

- ✓慢性的な渋滞を解消するため、交差点の処理能力を拡大し、交通の円滑化を図る。

# 6. 整備計画(案)

## ■対策案

1. 渋滞対策：→ ①右折車線増設、②直進車線増設、③流出車線の増設
2. 事故対策：→ ④注意喚起標識・路面標示、⑤案内標識・予告案内標識
3. くい違い：→ ⑥右折導流路設置、カラー舗装、注意喚起標識・路面標示



# 7. 期待される効果

## 「①～③車線の増設」

⇒交差点の処理容量が拡大し、渋滞解消が期待できる。

## 「④注意喚起標識・路面標示」

⇒渋滞後尾で発生している追突事故減少が期待できる。

## 「⑤案内標識・予告案内」

⇒円滑な車両の移動を促進し、交通の円滑化が期待できる。

## 「⑦右折導流路設置等」

⇒交差点内の整流化が期待できる。