

---

# 対策効果評価資料

---

---

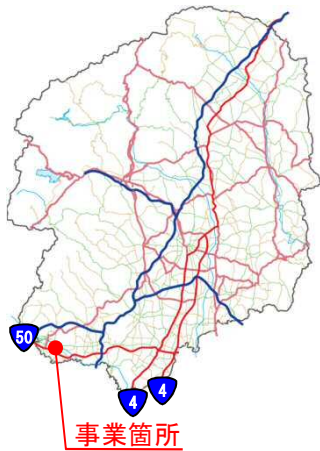
# 総合評価箇所

(対策完了:5箇所、経過観察:4箇所、追加対策:1箇所)

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.1 国道50号 足利市問屋町付近 経過観察

### 箇所概要



【路線】 国道50号  
 【住所】 足利市問屋町  
 【交通量】 48,381台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

B.事故多発区間  
 ④死亡・重傷事故件数(2件)

C.特徴的な区間  
 ⑤夜間事故件数(3件)  
 ⑦高齢者事故件数(2件)  
 ⑧追突事故件数(10件)

※事故件数:H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・交差点流入部で追突事故が発生

#### 事故発生要因

・直線区間での速度超過や前方不注意によりブレーキが遅れ、衝突する

#### 対策方針

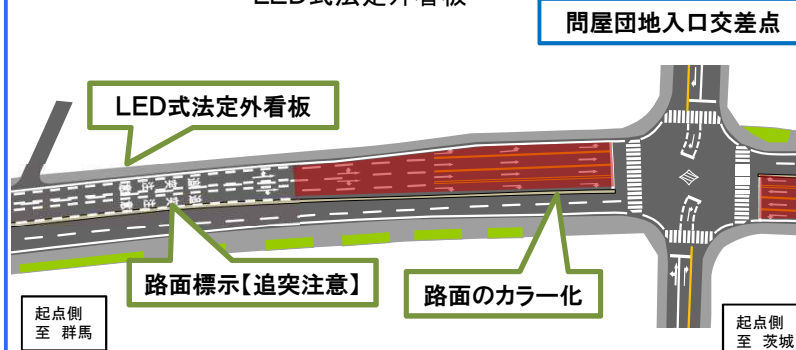
・注意を喚起する

#### 対策内容

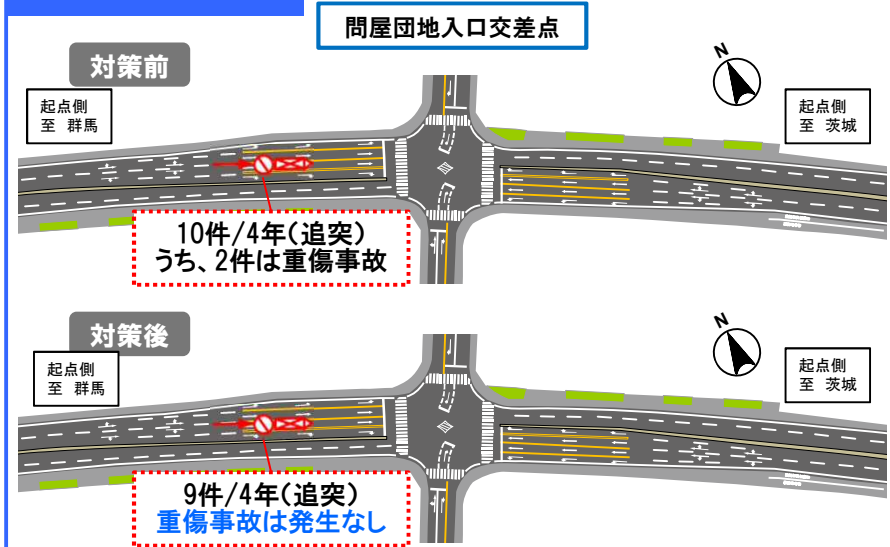
・路面のカラー化、路面標示【追突注意】、LED式法定外看板

### 対策内容

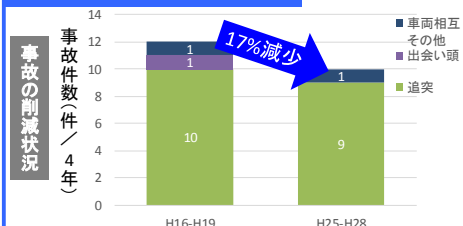
- ・路面のカラー化
- ・路面標示【追突注意】
- ・LED式法定外看板



### 事故発生状況



### 効果評価結果



⇒事故の減少率が小さい(50%未満)

指標該当状況	A.事故多発区間		B.死亡・重傷事故多発区間		C.特徴的な区間	
	死傷事故率	死傷事故数	死者数	重傷	夜間	追突
死傷事故率	○	○	○	○	×	×
死傷事故数	○	○	○	○	○	○
					歩行者自転車	○
					高齢者	○
					追突	×

⇒抽出基準をクリア

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.2 国道4号 那須塩原市西富山( (仮)西那須野車輛計量所前交差点) 対策完了

### 箇所概要



事業箇所

【路線】 国道4号  
 【住所】 那須塩原市西富山  
 【交通量】 21,537台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

B.事故多発区間  
 ④死亡・重傷事故件数(2件)

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

**事故発生状況**  
 ・出会い頭事故が発生

**事故発生要因**  
 ・カーブ区間のため、従道路や沿道店舗から本線車両を確認しにくく、無理に進入し衝突

**対策方針**  
 ・速度を抑制する、注意を喚起する

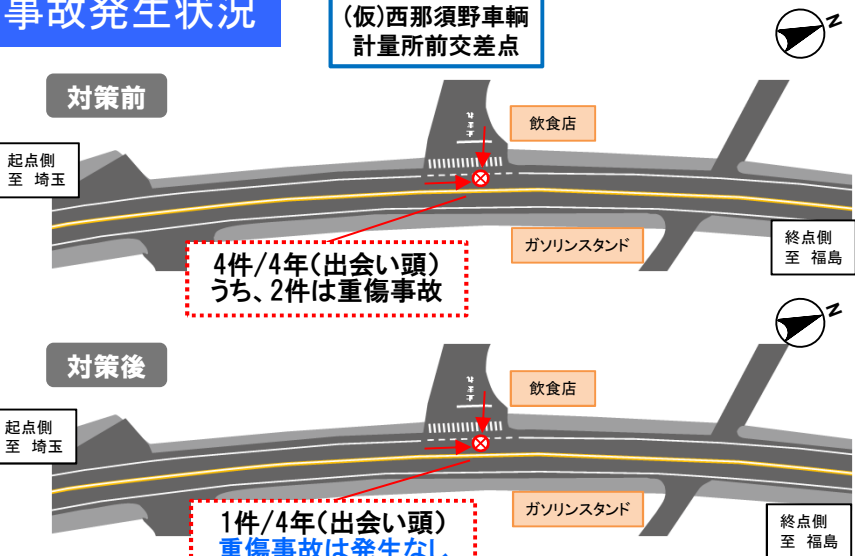
**対策内容**  
 ・減速路面標示、路面標示【カーブ注意】、道路鈺

### 事故発生状況

(仮)西那須野車輛計量所前交差点

**対策前**  
 4件/4年(出会い頭)うち、2件は重傷事故

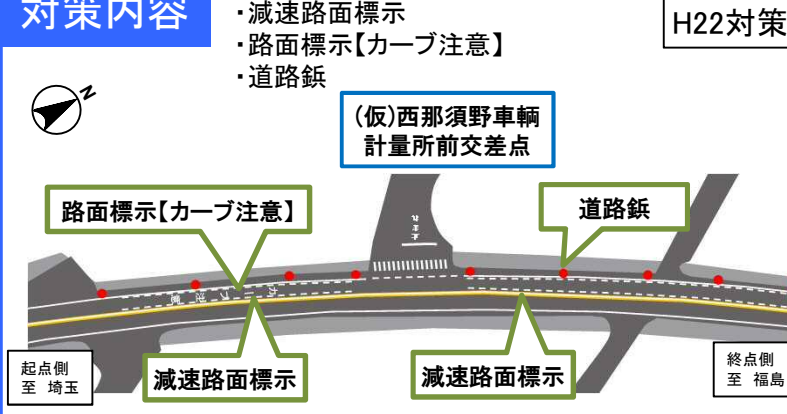
**対策後**  
 1件/4年(出会い頭)重傷事故は発生なし



### 対策内容

H22対策

- 減速路面標示
- 路面標示【カーブ注意】
- 道路鈺



(仮)西那須野車輛計量所前交差点

路面標示【カーブ注意】

道路鈺

減速路面標示

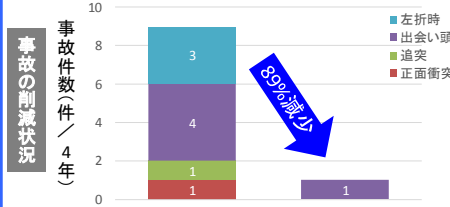
減速路面標示

起点側至 埼玉

終点側至 福島

### 効果評価結果

事故の削減状況



87.5%削減

⇒事故が50%以上減少

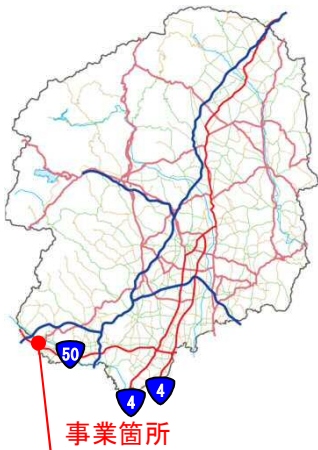
指標該当状況	A.事故多発区間	B.死亡・重傷事故多発区間	C.特徴的な区間
死傷事故率	<input type="checkbox"/>	死者数	<input type="checkbox"/>
死傷事故件数	<input type="checkbox"/>	死亡・重傷	<input type="checkbox"/>
		夜間	<input type="checkbox"/>
		歩行者自転車	<input type="checkbox"/>
		高齢者	<input type="checkbox"/>
		追突	<input type="checkbox"/>

⇒抽出基準をクリア

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.3 国道50号 足利市西新井町(西新井町交差点) 対策完了

### 箇所概要



【路線】 国道50号  
 【住所】 足利市西新井町  
 【交通量】 48,381台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

B.事故多発区間  
 ④死亡・重傷事故件数(2件)

C.特徴的な区間  
 ⑤夜間事故件数(5件)  
 ⑦高齢者事故件数(4件)  
 ⑧追突事故件数(12件)

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・交差点流入部で追突事故が発生

#### 事故発生要因

・直線区間での速度超過や前方不注意によりブレーキが遅れ、衝突する

#### 対策方針

・速度を抑制する、注意を喚起する

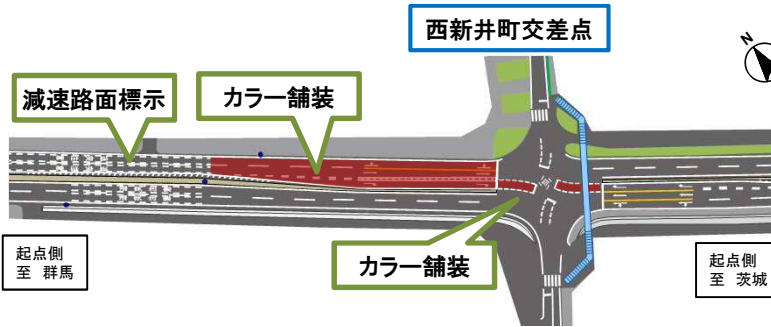
#### 対策内容

・減速路面標示、路面のカラー化(流入部・右折導流部)

### 対策内容

- ・減速路面標示
- ・路面のカラー化

### H24対策



### 事故発生状況

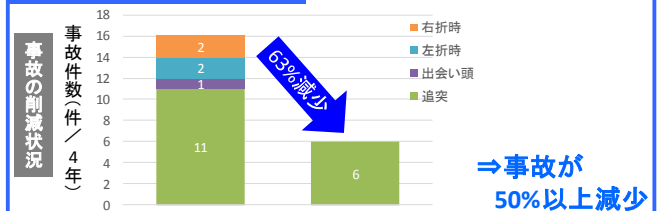
#### 対策前



#### 対策後



### 効果評価結果



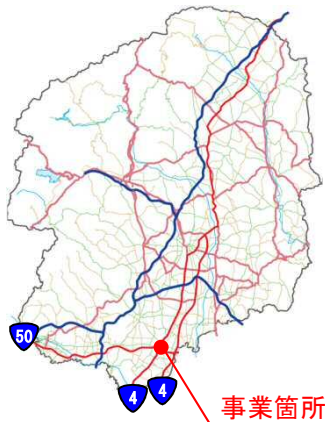
指標該当状況	A.事故多発区間		B.死亡・重傷事故多発区間		C.特徴的な区間	
	死傷事故率	死者数	死者数	死亡・重傷	夜間	高齢者
死傷事故件数	○	○	○	○	○	○
					歩行者自転車	○
					追突	×

⇒抽出基準をクリア

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.4 国道4号 小山市大字神鳥谷(神鳥谷交差点) 対策完了

### 箇所概要



【路線】 国道4号  
 【住所】 小山市大字神鳥谷  
 【交通量】 23,116台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- A.事故多発区間
- ②死傷事故率(380件/億台キロ)

### 対策概要

#### 事故発生状況

- ・交差点流入部で追突事故が発生

#### 事故発生要因

- ・ゆるいカーブ区間での速度超過や前方不注意によりブレーキが遅れ、衝突する

#### 対策方針

- ・速度を抑制する、注意を喚起する

#### 対策内容

- ・減速路面標示、路面標示【追突注意】、路面のカラー化

### 事故発生状況

#### 対策前

起点側  
至 埼玉

4件/4年(追突)

#### 対策後

起点側  
至 埼玉

2件/4年(追突)

### 神鳥谷交差点

至 群馬

至 茨城

至 群馬

至 茨城

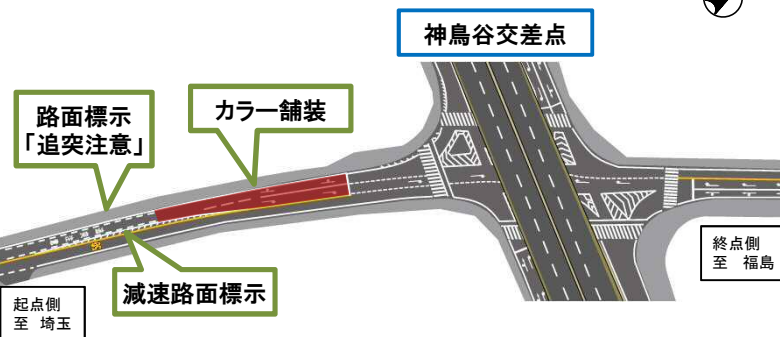
終点側  
至 福島

終点側  
至 福島

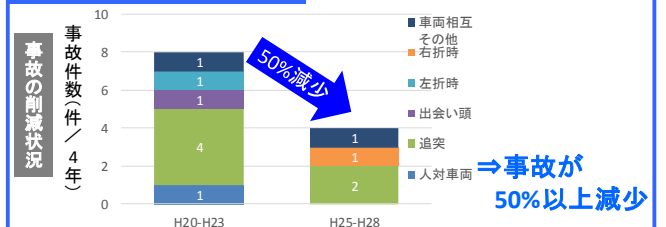
### 対策内容

- ・減速路面標示
- ・路面標示【追突注意】
- ・路面のカラー化

### H24対策



### 効果評価結果



指標該当状況	A.事故多発区間		B.死亡・重傷事故多発区間		C.特徴的な区間	
	死傷事故率	死傷事故数	死者数	死亡・重傷	夜間	歩行者自転車
	○	○	○	○	○	×
	○	○	○	○	×	×
	○	○	○	○	○	○

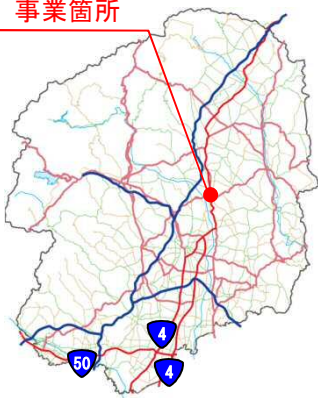
⇒抽出基準をクリア

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.5 国道4号 さくら市馬場(馬場南交差点) 追加対策

### 箇所概要

#### 事業箇所



【路線】 国道4号  
 【住所】 さくら市馬場  
 【交通量】 32,114台/日  
 ※H22道路交通センサス

#### 抽出指標

#### C.特徴的な区間

- ⑤夜間事故件数(3件)
- ⑥歩行者・自転車事故件数(4件)
- ⑦高齢者事故件数(3件)

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・交差点流入部で追突・右折時事故が発生

#### 事故発生要因

・交通容量不足により本線が渋滞し、前方不注意や急な減速・停止、信号変わり目の無理な右折が発生

#### 対策方針

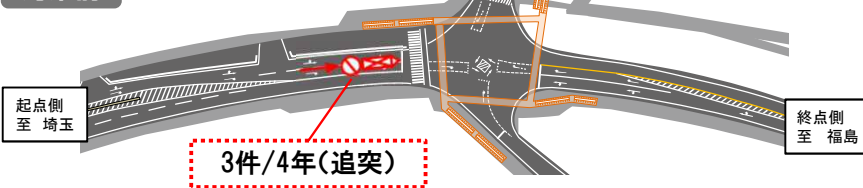
・交通容量不足の解消

#### 対策内容

・4車線化

### 事故発生状況

#### 対策前



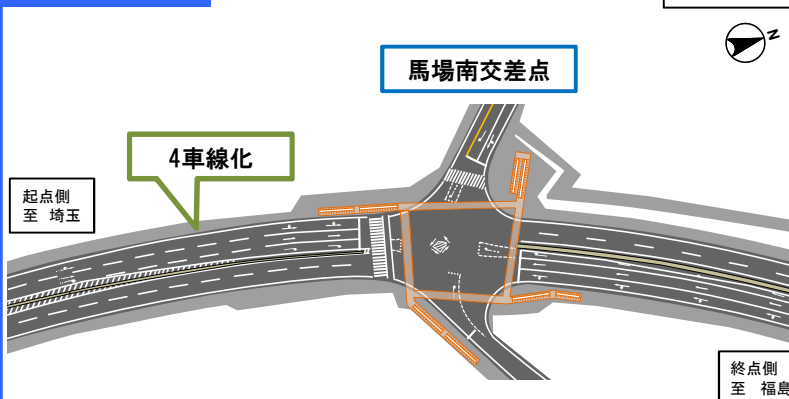
#### 対策後



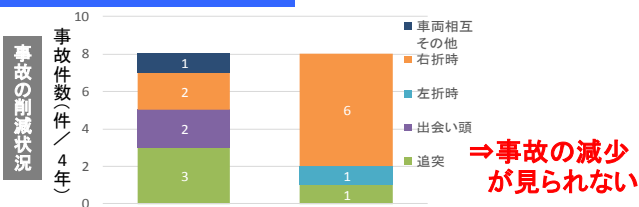
### 対策内容

・4車線化

#### H24対策



### 効果評価結果



指標該当状況	A.事故多発区間		B.死亡・重傷事故多発区間		C.特徴的な区間	
	死傷事故率	死傷事故件数	死者数	死亡・重傷	夜間	歩行者自転車 高齢者 追突 ×(3つ以上)
○	○	○	○	○	×	×

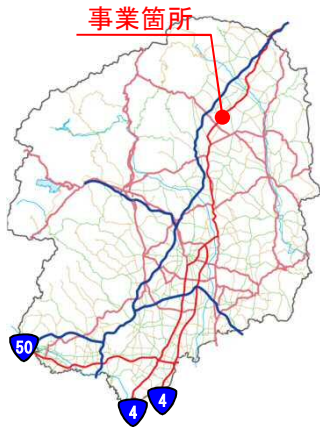
⇒特徴的な事故が発生

⇒今後、関係者にて追加の対策内容について検討していく

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.6 国道4号 那須塩原市東三島2丁目 経過観察

### 箇所概要



【路線】 国道4号  
 【住所】 那須塩原市東三島2丁目  
 【交通量】 21,537台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- A. 事故多発区間
    - ② 死傷事故率(332件/億台キロ)
  - B. 事故多発区間
    - ④ 死亡・重傷事故件数(2件)
  - C. 特徴的な区間
    - ⑤ 夜間事故件数(7件)
    - ⑥ 歩行者・自転車事故件数(2件)
    - ⑧ 追突事故件数(6件)
- ※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・上下線で追突事故が発生

#### 事故発生要因

・路面が劣化し、水はけも悪いため、車両の走行性が悪くなり制御不能を誘発

#### 対策方針

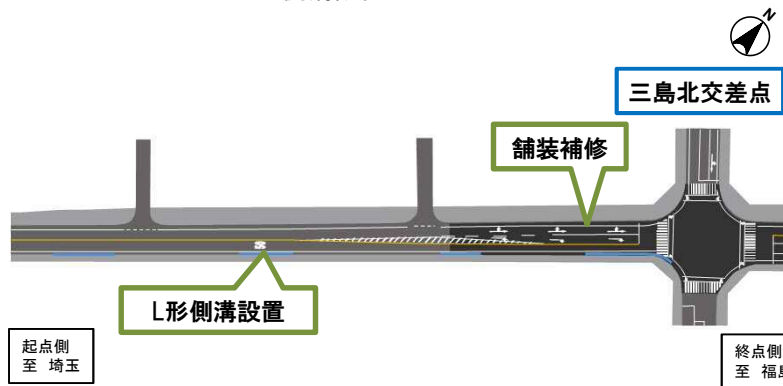
・車両の走行性、排水性の改善

#### 対策内容

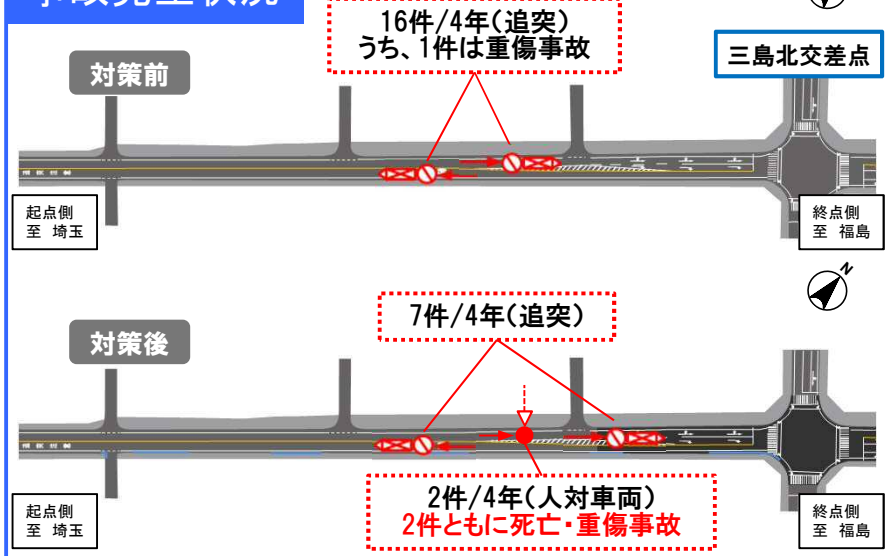
・舗装補修、L形側溝設置

### 対策内容

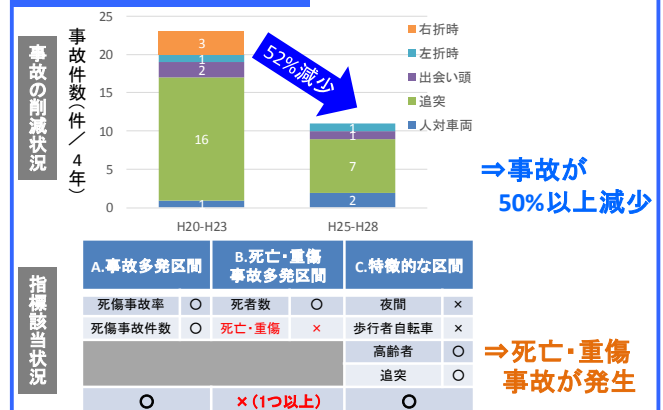
- ・舗装補修
- ・L形側溝設置



### 事故発生状況



### 効果評価結果

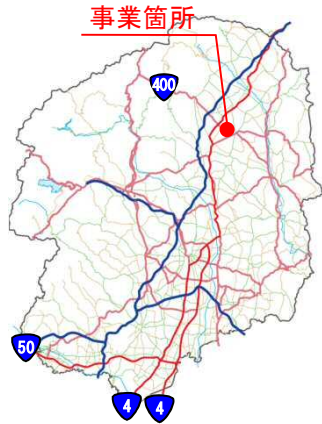




# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.7 国道400号 那須塩原市緑2丁目 対策完了

### 箇所概要



【路線】 国道400号  
 【住所】 那須塩原市緑2丁目  
 【交通量】 20,238台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

D.安全性の危惧

### 対策概要

#### 事故発生状況

・横断歩道を渡る通学児童と自動車の接触の危険性あり

#### 事故発生要因

・交通量が多く、右左折車両と歩行者・自転車の横断時に錯綜が発生

#### 対策方針

・横断歩行者・自転車と自動車を分離

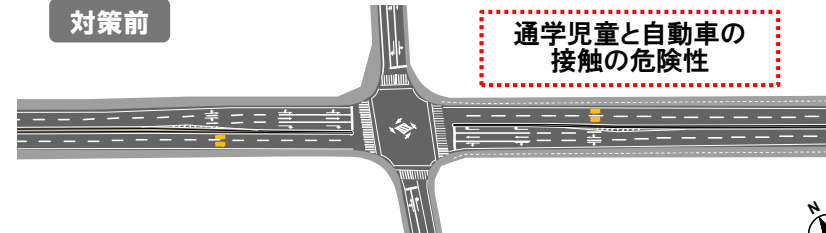
#### 対策内容

・横断歩道橋の設置

### 事故発生状況

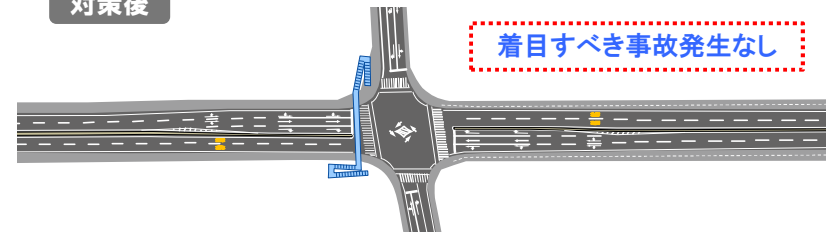
#### 緑交差点

#### 対策前



通学児童と自動車の接触の危険性

#### 対策後

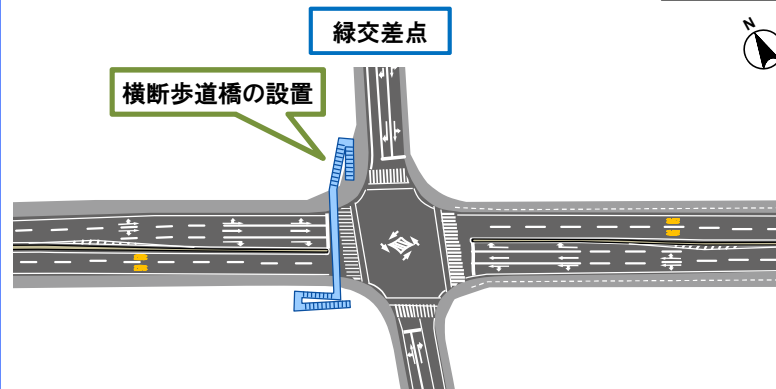


着目すべき事故発生なし

### 対策内容

・横断歩道橋の設置

#### H24対策



### 効果評価結果

事故の削減状況

「D.安全性の危惧」のみによる抽出のため、事故件数による評価は行わない

指標該当状況

A.事故多発区間	B.死亡・重傷事故多発区間	C.特徴的な区間
死傷事故率 <input type="checkbox"/>	死者数 <input type="checkbox"/>	夜間 <input type="checkbox"/>
死傷事故件数 <input type="checkbox"/>	死亡・重傷 <input type="checkbox"/>	歩行者自転車 <input type="checkbox"/>
		高齢者 <input type="checkbox"/>
		追突 <input type="checkbox"/>

⇒抽出基準をクリア

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.8 (主)宇都宮今市線 宇都宮市一の沢((仮)作新学院付近交差点)

## 経過観察

### 箇所概要



事業箇所

【路線】 (主)宇都宮今市線  
 【住所】 宇都宮市一の沢  
 【交通量】 14,734台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- A.事故多発区間  
 ②死傷事故率(538件/億台キロ)
- C.特徴的な区間  
 ⑤夜間事故件数(4件)  
 ⑥歩行者・自転車事故件数(4件)  
 ⑦高齢者事故件数(2件)  
 ⑧追突事故件数(8件)  
 ※事故件数:H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・追突事故や歩行者・自転車が関係する事故が発生

#### 事故発生要因

・車道及び歩道が狭く、慢性的な渋滞発生や、歩行者・自転車の安全な通行が困難

#### 対策方針

・渋滞解消、歩行者・自転車の安全確保

#### 対策内容

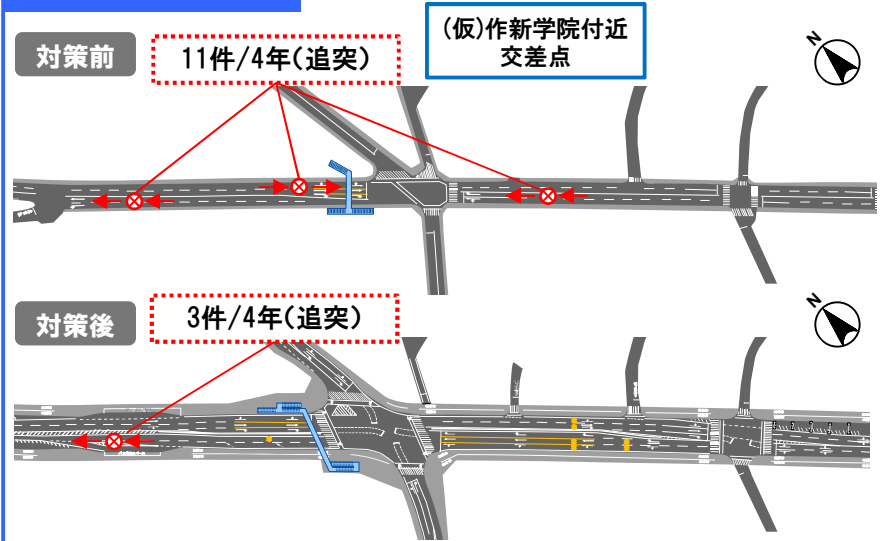
・道路拡幅、交差点改良

### 事故発生状況

#### 対策前

11件/4年(追突)

(仮)作新学院付近  
交差点



#### 対策後

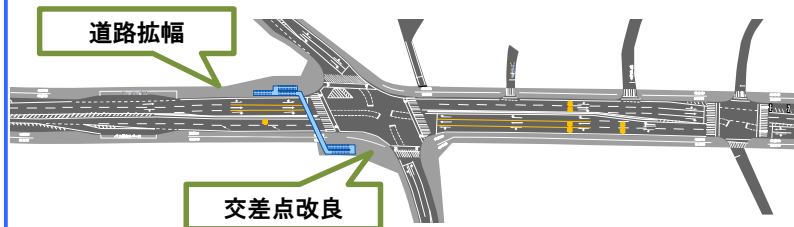
3件/4年(追突)

### 対策内容

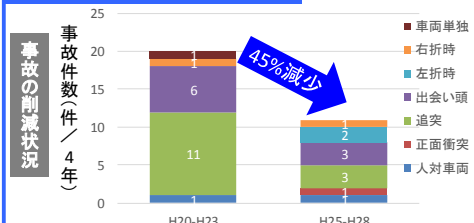
- ・道路拡幅
- ・交差点改良

H24対策

(仮)作新学院付近  
交差点



### 効果評価結果



⇒事故の減少率が小さい(50%未満)

指標該当状況	A.事故多発区間		B.死亡・重傷事故多発区間		C.特徴的な区間	
	死傷事故率	死者数	死者数	夜間	歩行者自転車	高齢者
死傷事故率	×	○	○	×	×	○
死者数	○	○	○	○	○	○
夜間	○	○	○	○	○	○
歩行者自転車	○	○	○	○	○	○
高齢者	○	○	○	○	○	○
追突	○	○	○	○	○	○

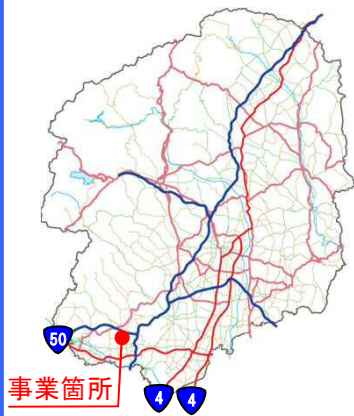
⇒事故率が低い

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.9 (主) 佐野田沼線 佐野市吉水町((仮)クリピアハイツ付近交差点)

**対策完了**

### 箇所概要



【路線】 (主) 佐野田沼線  
 【住所】 佐野市吉水町  
 【交通量】 21,510台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- C. 特徴的な区間
- ⑤ 夜間事故件数(4件)
  - ⑥ 歩行者・自転車事故件数(3件)
  - ⑦ 高齢者事故件数(4件)

### D. 安全性の危惧

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

- ・ 出会い頭事故や歩行者・自転車が関係する事故が発生

#### 事故発生要因

- ・ 歩道が狭く、交差点のたまり空間もないため、歩行者・自転車の安全な通行・横断が困難

#### 対策方針

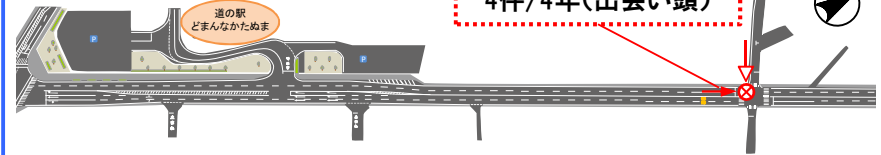
- ・ 歩行者・自転車の通行空間を確保する

#### 対策内容

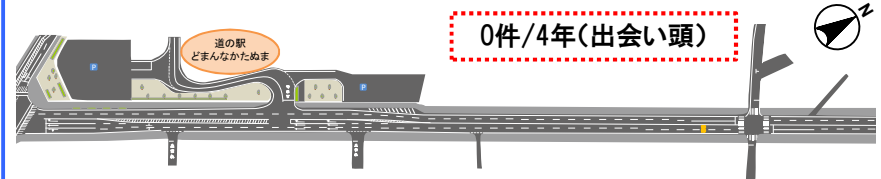
- ・ 道路拡幅(歩道拡幅)

### 事故発生状況

#### 対策前



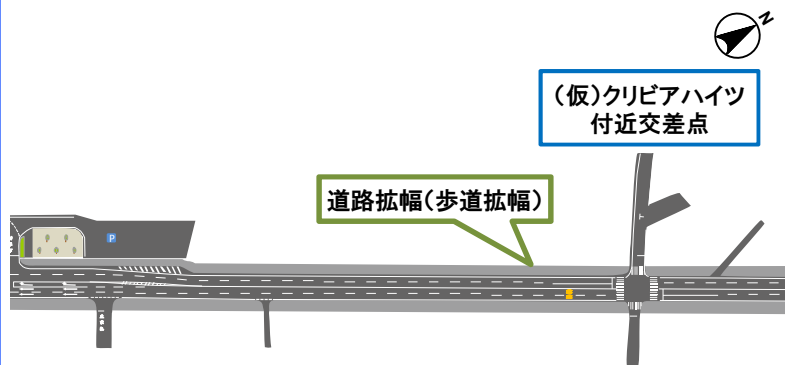
#### 対策後



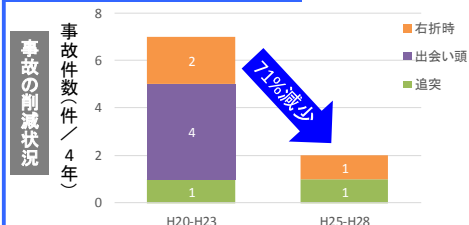
### 対策内容

- ・ 道路拡幅(歩道拡幅)

#### H24対策



### 効果評価結果



⇒事故が50%以上減少

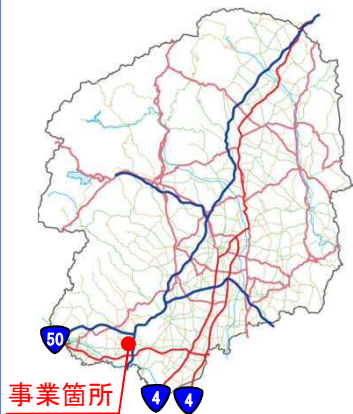
指標該当状況	A. 事故多発区間		B. 死亡・重傷事故多発区間		C. 特徴的な区間	
	死傷事故率	死者数	死者数	夜間	歩行者自転車	高齢者
	○	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○	○

⇒抽出基準をクリア

# 対策実施箇所の効果評価(総合評価)

## No.10 (一) 唐沢山公園線 佐野市犬伏上町 経過観察

### 箇所概要



【路線】 (一) 唐沢山公園線  
 【住所】 佐野市犬伏上町  
 【交通量】 14,882台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- C. 特徴的な区間  
 ⑤ 夜間事故件数(3件)  
 ⑦ 高齢者事故件数(4件)  
 ⑧ 追突事故件数(8件)

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・追突事故や歩行者・自転車が関係する事故が発生

#### 事故発生要因

・幅員が狭く歩道がないため、輻輳する歩行者・自転車により安全な通行が困難

#### 対策方針

・自動車・歩行者・自転車、それぞれの通行空間を確保する

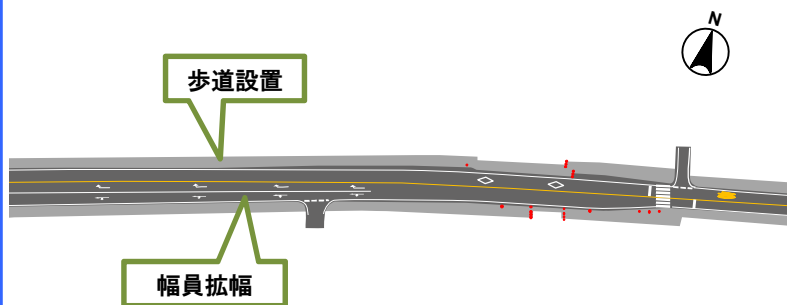
#### 対策内容

・車道幅員の拡幅、歩道整備

### 対策内容

- ・車道幅員の拡幅  
 ・歩道整備

### H24対策



### 事故発生状況

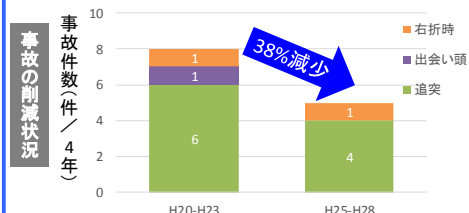
#### 対策前

6件/4年(追突)

#### 対策後

4件/4年(追突)

### 効果評価結果



⇒事故の減少率が小さい(50%未満)

指標該当状況	A. 事故多発区間		B. 死亡・重傷事故多発区間		C. 特徴的な区間	
	死傷事故率	死者数	死者数	死亡・重傷	夜間	歩行者自転車 高齢者 追突
	○	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○	×
	○	○	○	○	○	○

⇒抽出基準をクリア

---

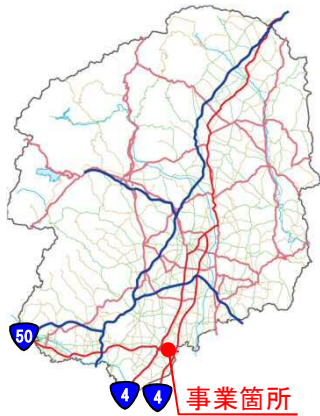
# 中間評価箇所(一部抜粋)

(経過観察:1箇所、追加対策:1箇所)

# 対策実施箇所の効果評価(中間評価)

## No.4 国道50号 小山市駅南6丁目((仮)駅南6丁目交差点) 経過観察

### 箇所概要



【路線】 国道50号  
 【住所】 小山市駅南6丁目  
 【交通量】 44,705台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- C. 特徴的な区間  
 ⑤夜間事故件数(3件)  
 ⑥歩行者・自転車事故件数(3件)  
 ⑦高齢者事故件数(2件)

### D. 安全性の危惧

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・追突事故の発生や、信号待ちの歩行者が歩道にあふれ事故の危険性あり

#### 事故発生要因

・短い間隔で信号交差点が連続するほか、信号待ちの際に歩行・滞留空間が不足

#### 対策方針

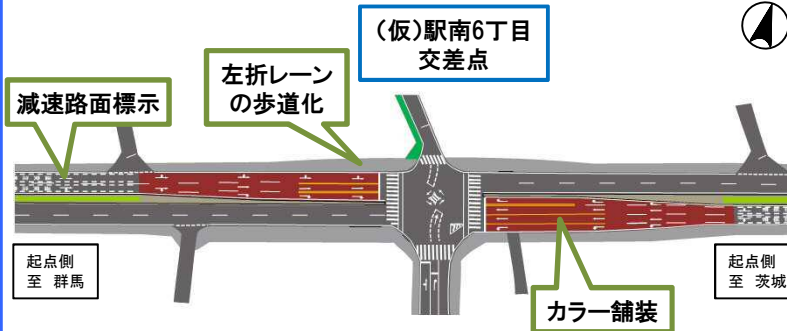
・自動車に注意を喚起する、歩行者の通行空間・滞留空間を確保する

#### 対策内容

・路面のカラー化、減速路面標示、左折レーンの歩道化

### 対策内容

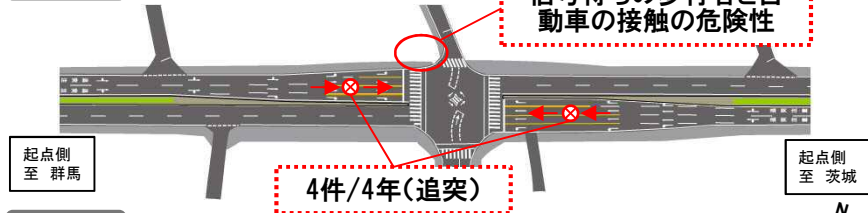
- ・路面のカラー化
- ・減速路面標示
- ・左折レーンの歩道化



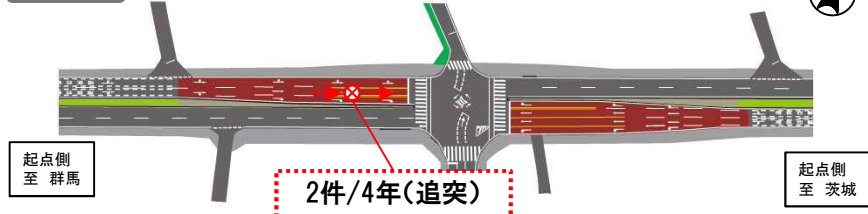
### 事故発生状況

(仮)駅南6丁目交差点

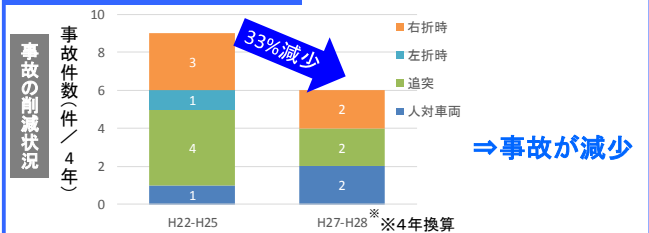
#### 対策前



#### 対策後



### 効果評価結果

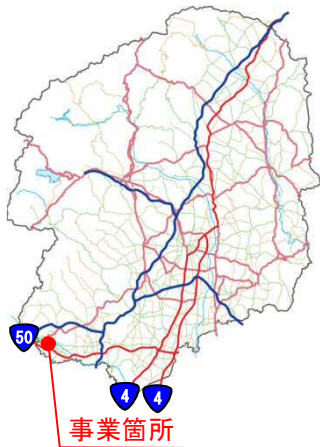


⇒死亡事故は発生していない (死者数0人)

# 対策実施箇所の効果評価(中間評価)

## No.15 (主) 足利千代田線 足利市堀込町((仮)フライングガーデン足利店付近交差点) 追加対策

### 箇所概要



【路線】 (主) 足利千代田線  
 【住所】 足利市堀込町  
 【交通量】 14,102台/日  
 ※H22道路交通センサス

### 抽出指標

- A. 事故多発区間
  - ② 死傷事故率(482件/億台キロ)
- C. 特徴的な区間
  - ⑤ 夜間事故件数(3件)
  - ⑦ 高齢者事故件数(2件)
  - ⑧ 追突事故件数(5件)

※事故件数: H17-H20の合計値

### 対策概要

#### 事故発生状況

・追突事故の発生や自転車・歩行者と自動車  
 が衝突する危険性あり

#### 事故発生要因

・幅員が狭く渋滞が発生するほか、歩道が設  
 置されておらず、安全な通行が困難

#### 対策方針

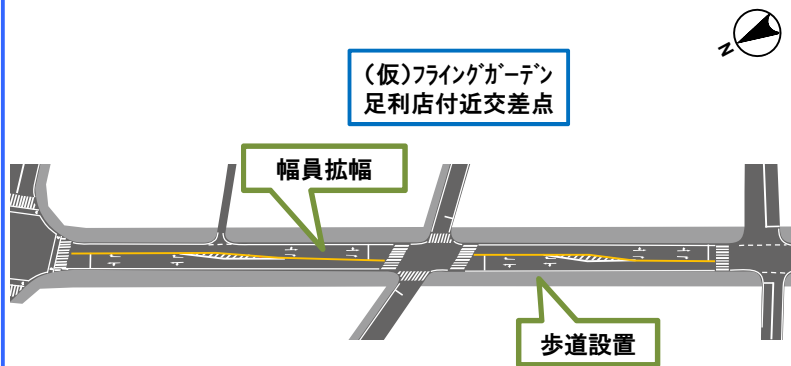
・自動車・歩行者・自転車、それぞれの通行  
 空間を確保する

#### 対策内容

・車道幅員の拡幅、歩道整備

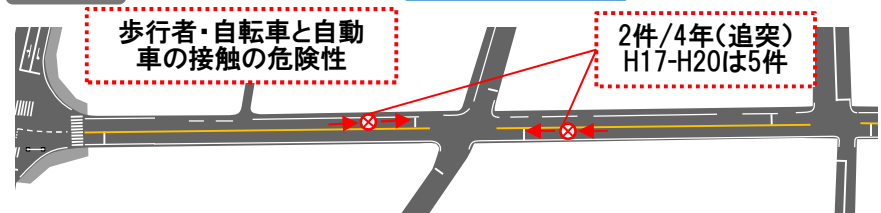
### 対策内容

- ・車道幅員の拡幅
- ・歩道整備

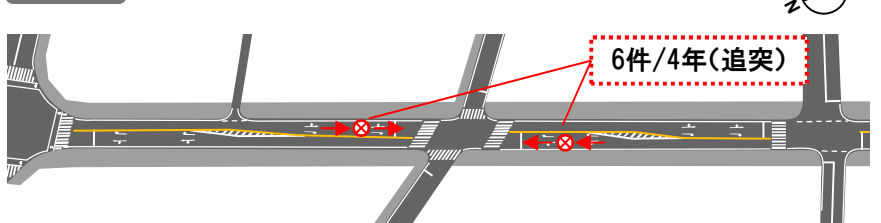


### 事故発生状況

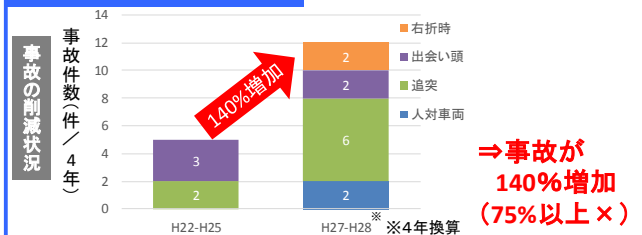
#### 対策前



#### 対策後



### 効果評価結果



⇒死亡事故は発生していない  
 (死者数0人)

⇒今後、関係者にて追加の対策内容について検討していく