

平成25年度 第4回 国道298号 交通事故安全対策検討会

平成25年7月18日

国土交通省 関東地方整備局
北首都国道事務所

目 次

1. これまでの検討会の経緯
2. 第3回検討会の議事要旨と対応報告について
3. 松ノ木島交差点・八条白鳥交差点の整備効果(報告)
4. 松ノ木島交差点・八条白鳥交差点の中間評価(1年後)の方法について
5. 新たな事故危険箇所の選定について
6. H25対策実施箇所の交通事故安全対策(案)について
7. 今後のスケジュール

1. これまでの検討会の経緯

◇検討会の開催時期と内容

第1回 平成22年11月24日

- ◇検討会設立趣旨・規約の確認
- ◇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事業の取り組みについて
- ◇八条白鳥交差点、松ノ木島交差点における交通事故安全対策(案)について

- 埼玉県的主要事故危険区間(国道を対象に50箇所)を選定し公表(平成22年12月14日)
- 北首都国道事務所管内では事故危険区間として62箇所を選定

第2回 平成23年5月31日

- ◇道路利用者アンケート調査の概要
- ◇八条白鳥交差点の現況と課題、道路利用者アンケート調査結果、交通安全対策(案)について
- ◇松ノ木島交差点の現況と課題、道路利用者アンケート調査結果、交通安全対策(案)について

- 道路利用者アンケート調査実施(平成23年1月14日～2月18日)
 周辺企業に調査表を郵送配布(1社あたり3票)・郵送回収
- ・八条白鳥交差点⇒126社に配布 66社回答(151票)、回収率52%
 - ・松ノ木島交差点⇒135社に配布 61社回答(126票)、回収率45%

第3回 平成24年8月7日

- ◇事故危険区間の選定経緯
- ◇事故ゼロプランの進め方
- ◇松ノ木島交差点、八条白鳥交差点の効果測定(速報)
- ◇H24対策実施箇所の交通事故安全対策(案)について・・・3箇所

- 【記者発表(平成25年3月15日)】
- ・八条白鳥交差点、松ノ木島交差点の対策効果

第4回 平成25年7月18日

⇒本日の検討会

- ◇第3回検討会の議事要旨と対応報告について
- ◇松ノ木島交差点、八条白鳥交差点の対策効果(報告)
- ◇松ノ木島交差点、八条白鳥交差点の中間評価(1年後)の方法について
- ◇新たな事故危険箇所の選定について
- ◇H25対策実施箇所の交通事故安全対策(案)について・・・4箇所

2. 第3回検討会の議事要旨と 対応報告について

(1)第3回検討会の議事要旨

■ 第3回検討会議事

- (1)事故危険区間の選定経緯
- (2)事故ゼロプランの進め方
- (3)松ノ木島交差点・八条白鳥交差点の効果測定(速報)
- (4)H24対策実施箇所
- (5)今後の予定

■ 議事要旨

検討会での主な意見は以下の通り

(3)松ノ木島交差点・八条白鳥交差点の効果測定(速報)

- 効果測定結果の詳細については、次回検討会において報告願いたい。

(4)H24対策実施箇所

＜北戸田駅交差点について＞

- 追突事故対策として注意喚起を行う場合、「追突注意」と表示するだけでなく、その先の交差点の存在を認識させる対策も必要ではないか。
⇒事務局で対策案を再整理する。
- 自転車事故は、自転車のマナーが悪いことも要因であると考えられるため、自転車に対し注意喚起することはできないか。
⇒事務局で追加対策検討を行う。
- 当該交差点の「追突注意」の法定外標識について、他地点(旭町6丁目・旭町4丁目交差点)はLED方式であるが、当該交差点はLED方式としていない理由はあるか。
⇒全ての箇所で導入の可能性を再検討する。

(2)戸田市大字美女木(北戸田駅交差点)の追加対策報告

【報告】

北戸田駅交差点については、第3回検討会のご意見を受け、以下の対策案を再検討しました。
対策案については、既に委員長にもご了解を得ておりますので、ご報告いたします。

追加対策内容

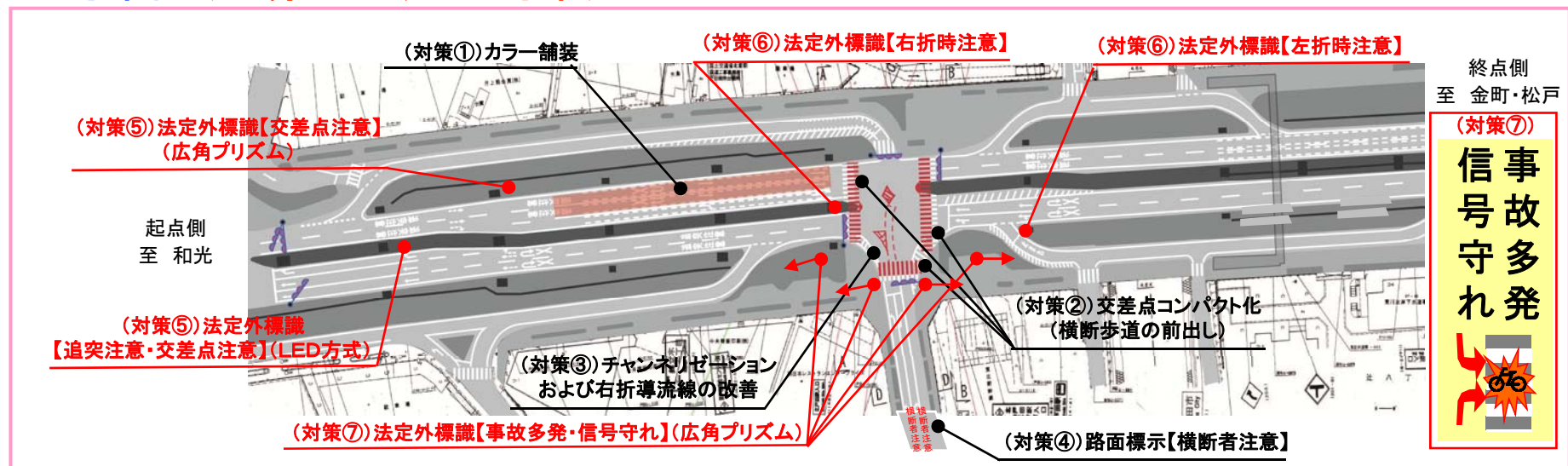
【追突対策】

- 法定外標識【追突注意・交差点注意】(LED方式)(対策⑤)設置により、ドライバーへの注意喚起強化を図る。

【自転車事故対策】

- 本線右左折車への法定外標識【右折時注意】【左折時注意】(対策⑥)設置により、右左折時の注意喚起を図り、自転車の巻き込み事故を防止する。
- 法定外標識【事故多発・信号守れ】(対策⑦)設置により、横断自転車に対する注意喚起を図る。

対策図(※赤字が追加対策)

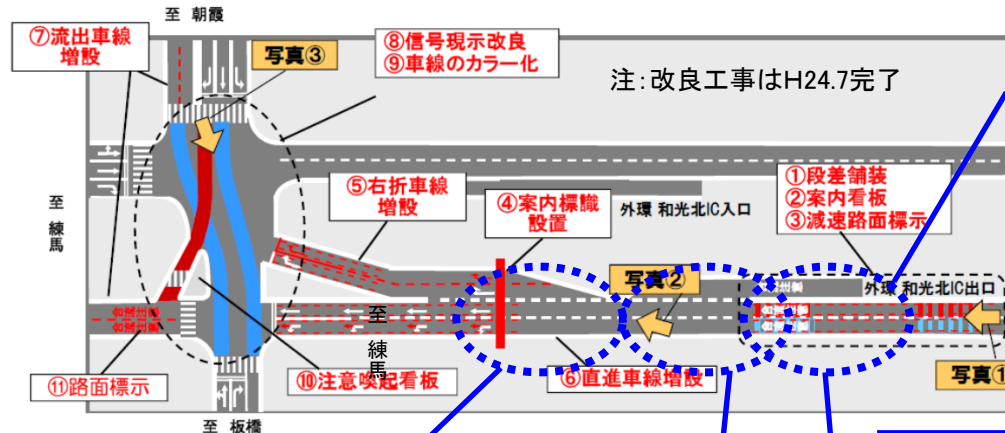


3. 松ノ木島交差点・八条白鳥交差点 の整備効果(報告)

(2) 松ノ木島交差点の整備効果

①交通の錯綜挙動や最大渋滞長が減少し安全性が向上

【対策概要と交通挙動の変化】



合流車との錯綜による
急ブレーキ回数
【対策前】41回
【対策後】2回
約9割減少

追突回避の車線変更
【対策前】42回/13h
【対策後】4回/13h
約9割減少

右折滞留車のはみ出し
【対策前】87回/13h
【対策後】19回/13h
約8割減少

合流部のブレーキ回数
【対策前】322回/13h
【対策後】151回/13h
約5割減少

【最大渋滞長の変化】

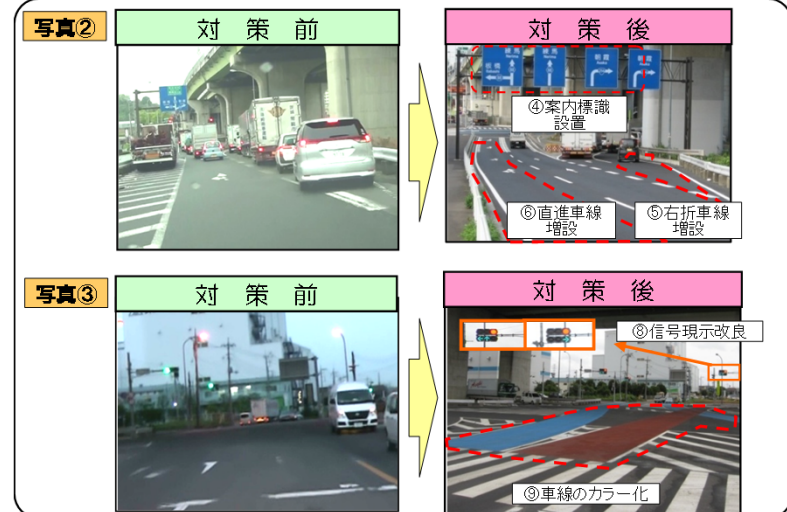
最大 渋滞長	対策前	750m
	対策後	50m 約8割(700m)減少

注1: 錯綜挙動はビデオ撮影画像より、渋滞長は渋滞長調査結果による。

対策前⇒H22.6.8(火) 対策後⇒H24.9.5(水)

注2: 急ブレーキ回数はプローブデータによる。

対策前⇒H23.8月～10月 対策後⇒H24.8月～10月



(2) 松ノ木島交差点の整備効果

②道路利用者の約86%が「安全性が向上した」、約70%が「快適になった」と回答

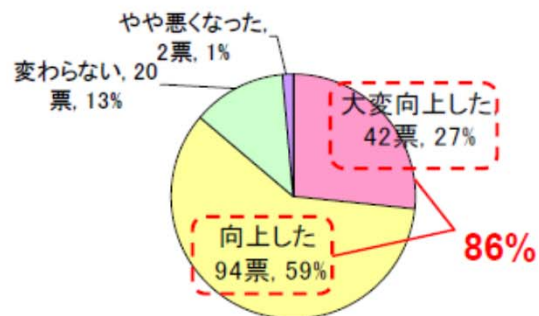
松ノ木島交差点周辺の企業の方々にアンケート調査を行い、ご意見をいただきました

効果の
検証方法

松ノ木島交差点周辺の企業にアンケート実施 【実施期間】平成25年2月12日から22日
⇒65社 158名から意見を収集（回収率39%）

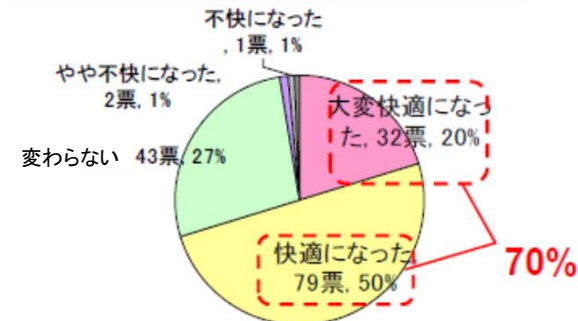
◆ 対策による、安全性の変化

「大変向上した」「向上した」
との回答が、合わせて86%



◆ 対策による、快適度の変化

「大変快適になった」「快適になった」
との回答が、合わせて70%



◆ 利用者意見の例

●右折車線新設は、追突事故防止に大変効果があると思います。（40代 男性）

●カラー舗装と同じ色をした看板（朝霞方面は右へ）が、わかりやすく良いと思いました。
（年令不明 男性）

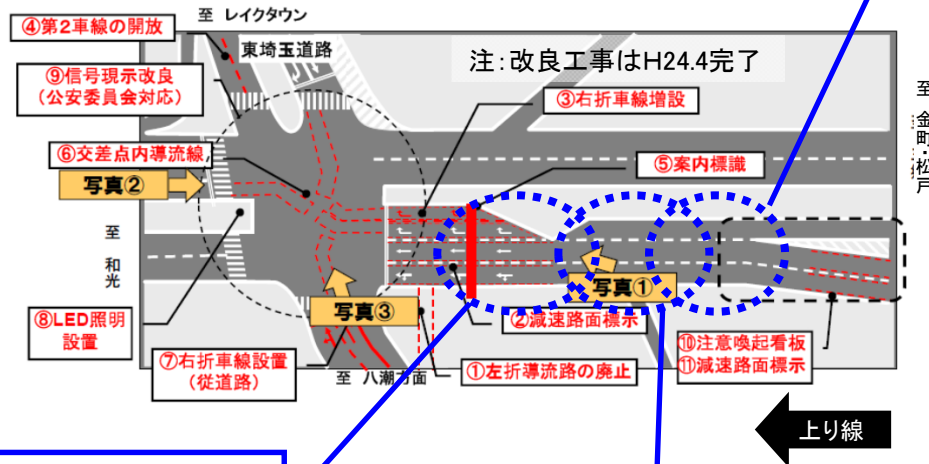
●毎日20分の渋滞が全くなりました。車線のカラー化もわかりやすいです。

（30代 男性）

(4) 八条白鳥交差点の整備効果

①交通の錯綜挙動が減少し安全性が向上

【対策概要と交通挙動の変化】



右折滞留車のはみ出し
【対策前】152回/12h
【対策後】16回/12h
約9割減少

追突回避の車線変更
【対策前】502回/12h
【対策後】81回/12h
約9割減少

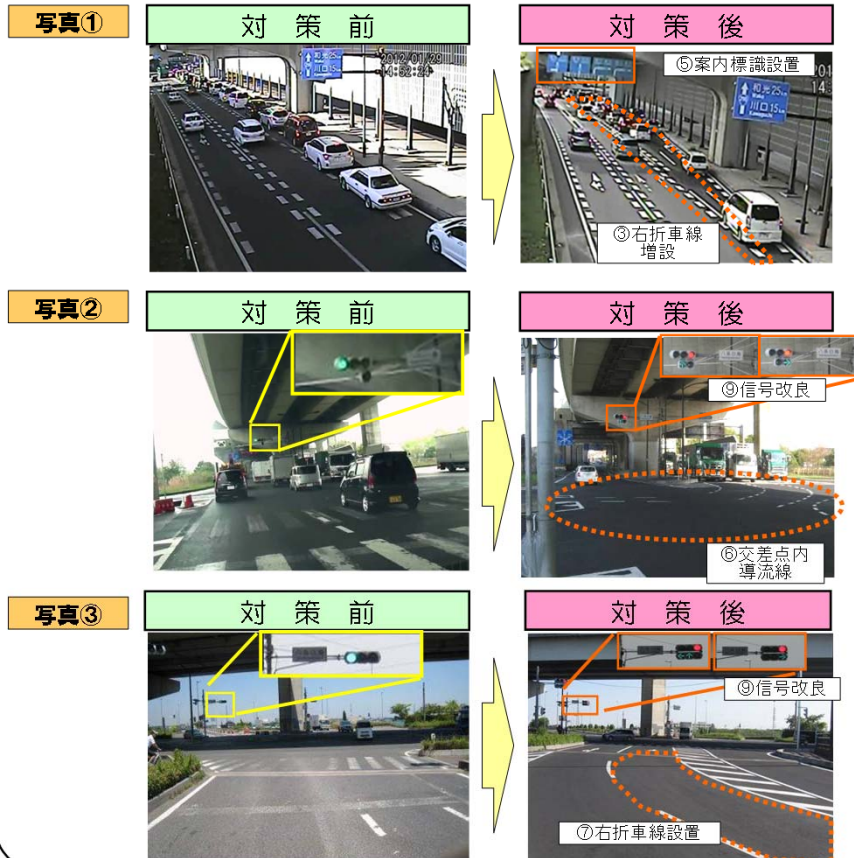
合流車との錯綜による
急ブレーキ回数
【対策前】447回
【対策後】243回
約5割減少

注1:錯綜挙動はビデオ撮影画像による。

対策前⇒H24.1.29(日) 対策後⇒H24.5.14(月)

注2:急ブレーキ回数はプローブデータによる。

対策前⇒H23.5月～7月 対策後⇒H24.5月～7月



(4) 八条白鳥交差点の交差点改良による整備効果

②道路利用者の約75%が「安全性が向上した」、約47%が「快適になった」と回答

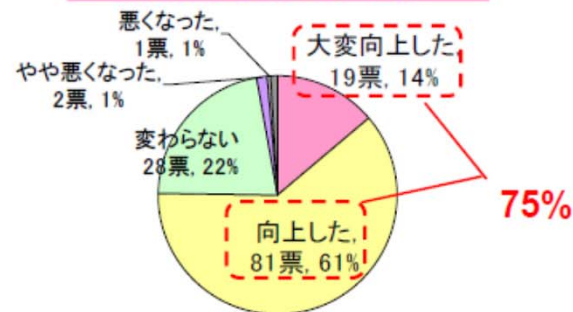
八条白鳥交差点周辺の企業の方々にアンケート調査を行い、ご意見をいただきました

効果の
検証方法

八条白鳥交差点周辺の企業にアンケート実施 【実施期間】平成25年2月12日から22日
⇒54社 138名から意見を収集（回収率37%）

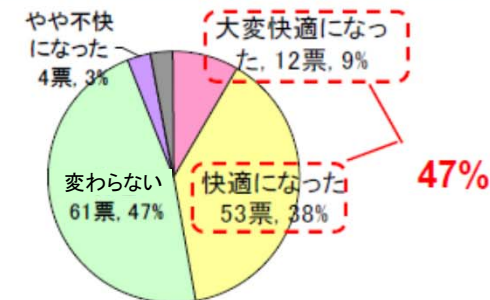
◆ 対策による、安全性の変化

「大変向上した」「向上した」
との回答が、合わせて 75%



◆ 対策による、快適度の変化

「大変快適になった」「快適になった」
との回答が、合わせて 47%



◆ 利用者意見の例

●潮郷橋を下りて来る車両との合流が怖かったですが、スムーズになりました。路面標示と注意喚起看板の効果だと思います。（50代女性）

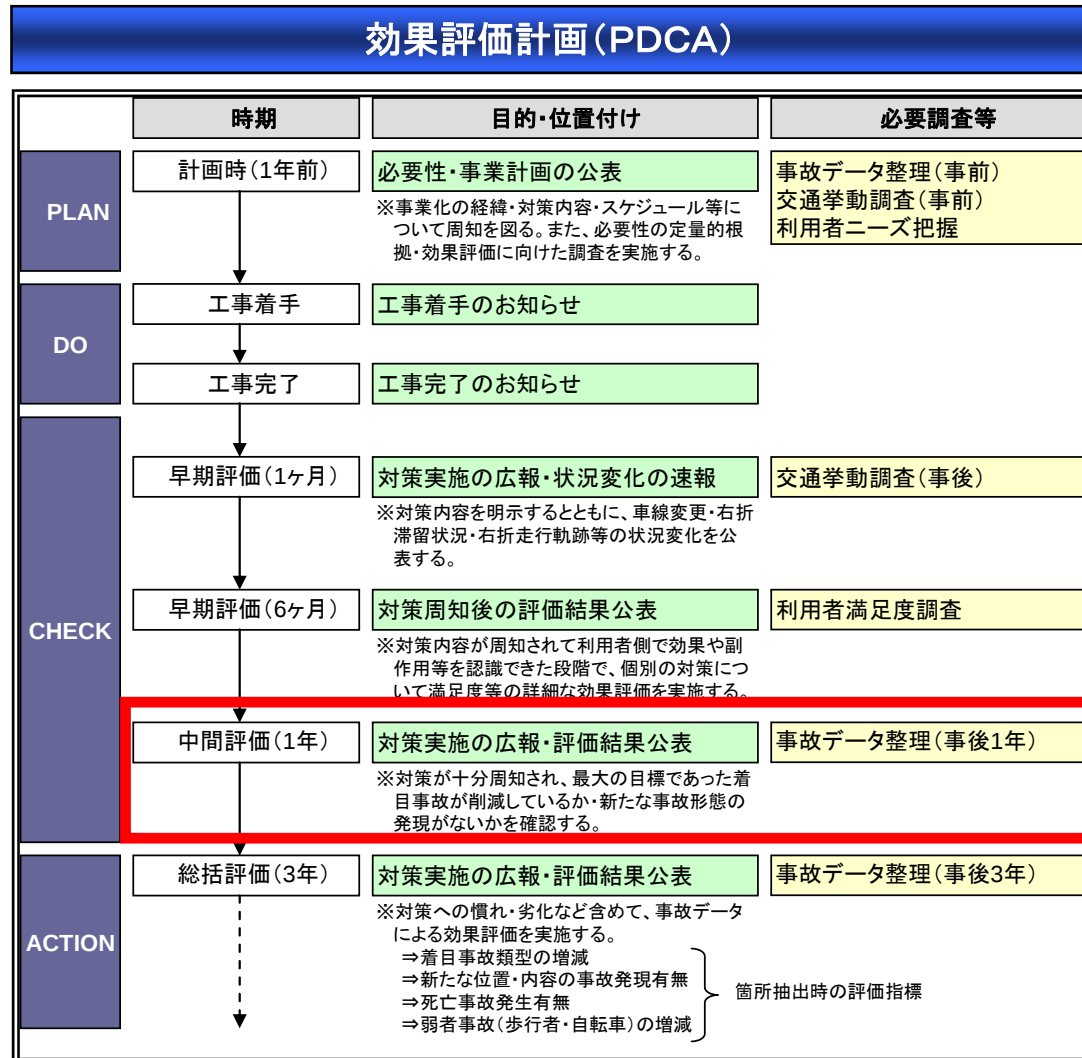
●導流線の設置により、車の走るコースが以前より分かり易くなった。（50代男性）

●毎朝の通勤時、以前は右折車が動かなく直進の妨げになっていたが、スムーズに信号を直進できるようになった。（60代男性）

4. 松ノ木島交差点・八条白鳥交差点 の中間評価(1年後)の方法について

中間評価(1年後)の方法について

松ノ木島交差点・八条白鳥交差点の中間評価(1年後)は、下図の効果評価計画(PDCA)に基づき事故データによる評価を行う。



以下の着目事故の動向から
評価します

【松ノ木島交差点(H24.7対策完了)】

着目事故	対策前 (H17～H21)	対策後 (H24～H25)
追突事故	20件/5年 (4.00件/年)	●件/年

【八条白鳥交差点(H24.4対策完了)】

着目事故	対策前 (H19～H22)	対策後 (H24～H25)
追突事故	5件/4年 (1.25件/年)	●件/年
右折事故	7件/4年 (1.75件/年)	●件/年

※()内は年平均事故件数

事故動向の整理では、追突・右折事故以外の
新たな事故形態の動向も把握します！

5. 新たな事故危険箇所の 選定について

(1)新たな事故危険箇所の選定方法

- 第3次社会資本整備重点計画(平成24～28年度)における新たな事故危険箇所を選定。
- 事故の危険性が高い区間のうち、道路整備や交通安全施設整備によって対策効果の見込まれる区間を選定し、道路管理者と公安委員会が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。

事故ゼロプランによる事故危険「区間」の選定方法

新たな事故危険「箇所」の選定方法

埼玉県内の事故データを踏まえた選定区間の視点

事故データの視点

事故データに
基づく選定

- ・死傷事故率:300件以上
- ・死傷事故件数:2件/年以上
- ・死者数:1人/4年以上
- ・特性事故ワースト上位5%

地元からの意見に
基づく選定

- ・利用者アンケート結果の反映
- ・埼玉県道路交通環境安全推進アドバイザー会議の審議

事故の危険性が高く、道路整備や交通安全施設整備によって対策効果の見込まれる箇所

抽出基準A:

過去4年間(H19～H22)の交通事故発生状況から交通事故が多発する恐れが高い箇所

- ・死傷事故率100件以上
- ・重大事故率10件以上
- ・死亡事故率1件以上

抽出基準B:

地域の課題や特性を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

- ・基準Aに準じた箇所

※原則として選定済みの事故危険箇所は対象外

※道路整備や交通安全施設整備によって対策効果の見込まれる区間、平成28年度までに事業完了見込みのある区間を選定

※箇所の選定、基準Bの具体的な考え方は既存組織を活用して有識者・道路利用者等の意見を聴取して反映

事故危険「区間」を選定

埼玉県全体:503箇所 北首都管内: 62箇所

新たな事故危険「箇所」を選定

北首都管内: 7箇所
(A基準:4箇所、B基準:3箇所)

(1)新たな事故危険箇所の選定方法

5. 新たな事故危険箇所の選定について

【参考】事故ゼロプランによる事故危険「区間」62区間の一覧表

平成24年度までに62箇所全箇所対策を実施！

事故危険区間リスト総括表(直轄国道分)

No	市区町村名	対象区間(地先名)	単路/交差点	対策前 4年件数 (年平均)	対策完了年度					
					H19	H20	H21	H22	H23	H24
1	和光市	和光市新倉5丁目～7丁目(松ノ木島交差点流入部外)【事故集中地区】		4.8						●
2	戸田市	戸田市美女木6丁目(美女木六丁目交差点)	交差点	3.5				●		
3	戸田市	戸田市美女木4丁目(美女木八幡交差点)	交差点	7.8					●	
4	戸田市	戸田市美女木4丁目(美女木八幡交差点)	交差点	4.0	●					
5	戸田市	戸田市美女木三丁目(美女木三丁目交差点)	交差点	5.3				●		
6	戸田市	戸田市美女木4丁目(美女木三丁目付近分合流部)(信号なし)	交差点	2.8				●		
7	戸田市	戸田市大字美女木(蔵戸田衛生センター南交差点)	交差点	3.0				●		
8	戸田市	戸田市大字美女木付近	単路	0.8		●				
9	戸田市	戸田市大字美女木(北戸田駅交差点)	交差点	4.3						●
10	さいたま市	南区辻6丁目(辻六丁目東交差点)	交差点	3.8	●					
11	さいたま市	南区文蔵3丁目(文蔵四丁目交差点)	交差点	4.5					●	
12	川口市	川口市大字小谷場(芝西二丁目交差点)	交差点	4.3	●					
13	川口市	川口市大字芝(芝支所交差点)	交差点	2.3				●		
14	川口市	川口市大字芝(伊刈(西)交差点)	交差点	3.3					●	
15	川口市	川口市大字伊刈付近	単路	3.5	●					
16	川口市	川口市大字伊刈付近	単路	3.3	●					
17	川口市	川口市大字伊刈(伊刈消防分署交差点)	交差点	9.3	●					
18	川口市	川口市大字安行領根岸(岸川中学校交差点)	交差点	5.0				●		
19	川口市	川口市大字安行領根岸(岸川中学校付近分合流部)(信号なし)	交差点	2.3				●		
20	川口市	川口市大字安行領根岸～大字道合	単路	2.5	●					
21	川口市	川口市大字安行領根岸～大字道合	単路	2.8	●					
22	川口市	川口市石神24番地(石神南交差点)	交差点	4.5			●			
23	川口市	川口市大字石神(石神南付近分合流部)(信号なし)	交差点	2.0			●			
24	川口市	川口市大字安行(植物振興センター付近分合流部)(信号なし)	交差点	1.0				●		
25	川口市	川口市大字安行(植物振興センター交差点)	交差点	2.0				●		
26	川口市	川口市大字安行付近	単路	0.0				●		
27	川口市	川口市大字安行領家(安行(東)交差点)	交差点	2.8				●		
28	川口市	川口市大字安行領家(安行(東)付近分合流部)(信号なし)	交差点	2.3				●		
29	草加市	草加市旭町6丁目(信号なし交差点)	交差点	4.0						●
30	草加市	草加市旭町4丁目(旭町四丁目(西)交差点)	交差点	5.0						●

No	市区町村名	対象区間(地先名)	単路/交差点	対策前 4年件数 (年平均)	対策完了年度					
					H19	H20	H21	H22	H23	H24
31	草加市	草加市旭町4丁目(旭町四丁目(西)付近分合流部)(信号なし)	交差点	3.5		●				
32	草加市	草加市旭町4丁目3番(旭町4丁目交差点)	交差点	2.0			●			
33	草加市	草加市旭町2丁目(旭町四丁目交差点)	交差点	2.0			●			
34	草加市	草加市旭町2丁目(旭町2丁目交差点)	交差点	7.3			●			
35	草加市	草加市八幡町付近	単路	2.3		●				
36	草加市	草加市八幡町(八幡町交差点)	交差点	1.3		●				
37	草加市	草加市八幡町(草加産業道路交差点)	交差点	6.0				●		
38	草加市	草加市八幡町(八幡町東交差点)	交差点	3.3	●					
39	草加市	草加市青柳4丁目～八幡町	単路	3.5					●	
40	草加市	草加市青柳4丁目～八幡町	単路	3.0					●	
41	草加市	草加市青柳6丁目(青柳六丁目交差点)	交差点	1.3					●	
42	草加市	草加市青柳6丁目(青柳六丁目(東)付近分合流部)(信号なし)	交差点	1.8	●					
43	草加市	草加市青柳6丁目(青柳六丁目(東)交差点)	交差点	1.5				●		
44	八潮市	八潮市大字八條(八条白鳥交差点)		6.5						●
45	八潮市	八潮市大字八條(八潮八条交差点)	交差点	2.8	●					
46	八潮市	八潮市大字八條潮郷橋右岸交付橋付近(信号なし)	交差点	2.3		●				
47	三郷市	三郷市天神付近(三郷IC出口(西)交差点付近)	単路	1.3			●			
48	三郷市	三郷市天神付近(三郷IC出口(西)交差点付近)	単路	1.3			●			
49	三郷市	三郷市彦野1丁目付近(三郷IC出口(西)交差点付近)	単路	2.0			●			
50	三郷市	三郷市天神1丁目(三郷IC出口(西)交差点)	交差点	9.5			●			
51	三郷市	三郷市彦倉2丁目(三郷IC入口(西)交差点)	交差点	7.0			●			
52	三郷市	三郷市彦江2丁目(中川下水処理センター(西)交差点)	交差点	5.3		●				
53	三郷市	三郷市花和田(花和田交差点)	交差点	4.5					●	
54	三郷市	三郷市谷口付近	単路	0.0	●					
55	三郷市	三郷市栄5丁目(栄五丁目(東)付近分合流部)(信号なし)	交差点	1.3				●		
56	三郷市	三郷市栄5丁目(栄五丁目(東)交差点)	交差点	2.3				●		
57	三郷市	三郷市鷹野5丁目(鷹野五丁目(東)付近分合流部)(信号なし)	交差点	1.5				●		
58	三郷市	三郷市鷹野5丁目(鷹野五丁目(東)交差点)	交差点	6.0				●		
59	三郷市	三郷市鷹野5丁目(鷹野五丁目(東)付近分合流部)(信号なし)	交差点	1.5				●		
60	三郷市	三郷市高州2丁目(高洲交番前交差点)	交差点	3.3				●		
61	三郷市	三郷市高州2丁目187-2付近(信号なし)	交差点	—	●					
62	三郷市	三郷市高州4丁目(高州四丁目(西)交差点)	交差点	5.5					●	
対策箇所数計					13	6	10	20	8	5

注:対策前の事故件数はH18～H21の4年間の年平均

(2)新たな事故危険箇所の位置図

5. 新たな事故危険箇所の選定について



基準A該当箇所	死傷事故率 100件以上	重大事故率 10件以上	死亡事故率 1件以上	備考
美女木六丁目	382.5	58.9	29.4	
栄一丁目	231.4	21.0	21.0	
鷹野五丁目(東)	526.0	126.2	21.0	
みさと公園入口	126.2	21.0	21.0	

【基準A該当要件(H19～H22の事故が対象)】

- ・死傷事故率100件/億台キロ以上 &
- ・重大事故率10件/億台キロ以上 &
- ・死亡事故1件/億台キロ以上

基準B該当箇所	該当要件
安行西	自転車・高齢者事故(6件/4年)
旭町二丁目～ 八幡町	自転車・高齢者事故(1件/4年)
産業道路交差点 東側内回りの側 道分合流部	基準Aに準拠 死傷事故率95.3 重大事故率15.9、死亡事故率15.9

【基準B該当要件(H19～H22の事故が対象)】

- ・基準Aに準じた箇所
- ・顕在的な危険箇所(区間統合、自転車・高齢者)
- ・潜在的な危険箇所(ヒヤリ・総点検、プローブデータ等、
道路構造上問題あり、交通量増加、通学路対策必要箇所) 18

6. H25対策実施箇所の交通事故 安全対策(案)について

(1)H25対策実施箇所について



H25対策実施箇所	対策検討に至った経緯	備考
①三郷IC出口(西)	H23に死亡事故が1件発生(※H24にも1件発生) H21の対策以降、夜間の追突・右折時事故が増加	
②三郷IC入口(西)	H23に死亡事故が1件発生 H21の対策以降も追突、左折、出会い頭事故が依然発生	
③安行(東)	近年自転車が関与する事故が多発(H23に5件発生) H22の対策以降、右左折時事故が増加	
④川口緑化センター	自転車に関与する事故が継続的に発生(年間2件)	

① Check ～対策効果～

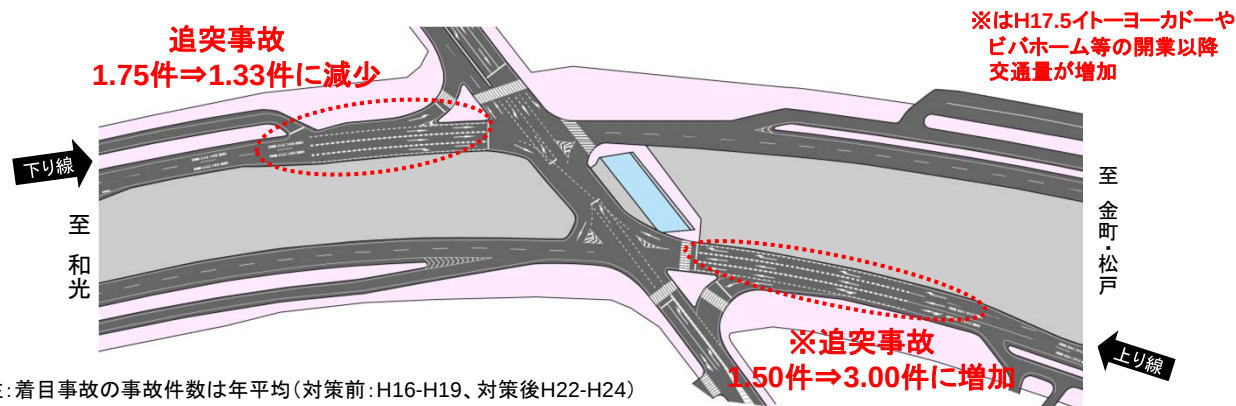
三郷IC出口(西)交差点

位置図



H21実施の対策概要と着目事故の変化

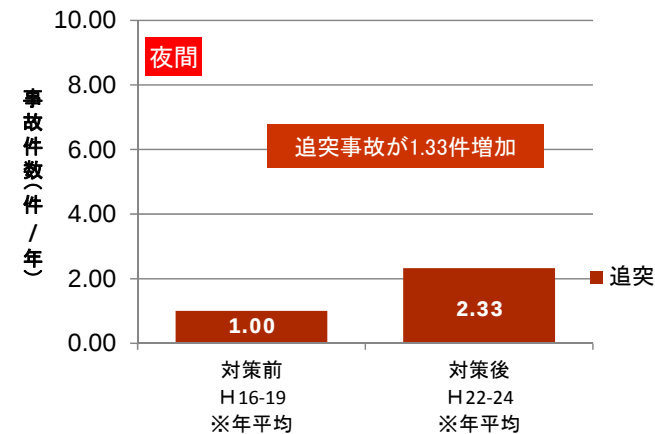
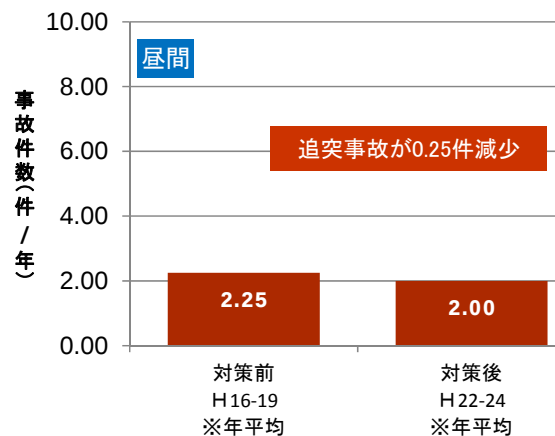
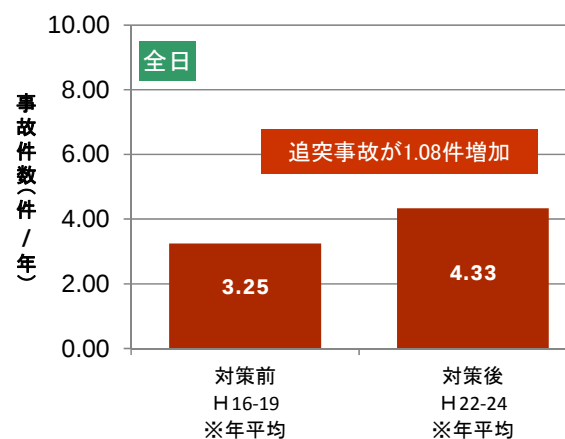
●国道298号の追突事故防止⇒【対策】減速路面標示、「追突注意」の路面標示



対策効果(対策前: H16～H19、対策後: H22～H24)

●追突事故は夜間に1.33件/年(約133%)増加

夜間の視認性向上を含めた追加対策が必要



① Action ～追加対策判定～

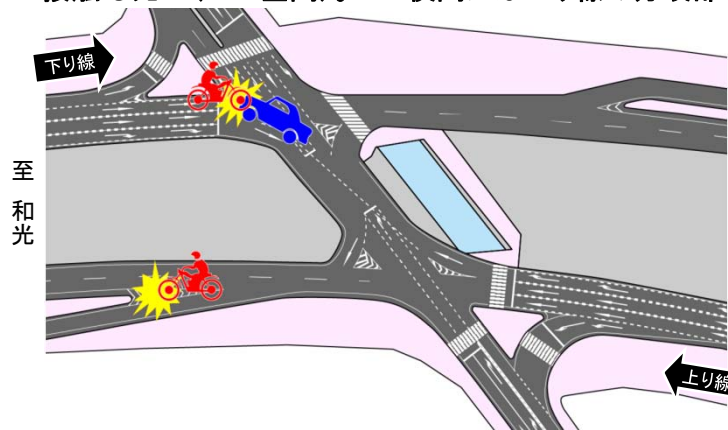
H23に死亡事故1件発生

三郷IC出口(西)交差点

死亡事故の発生概要

- 右直分離信号時(右矢時)に、下り線の二輪車が交差点に進入し、上り線からの右折車両と接触し死亡(H23昼間)。H24夜間には上り線の分岐部工作物に二輪車が衝突し死亡。

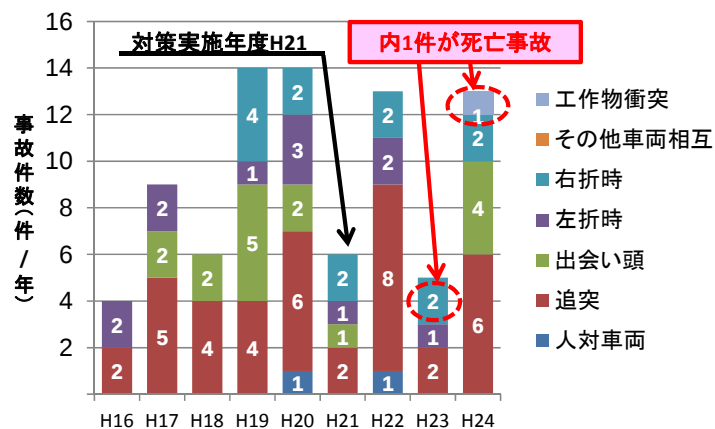
298号上り線右折車両への注意喚起が必要



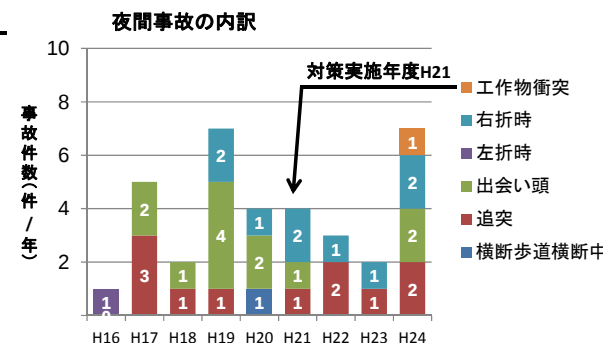
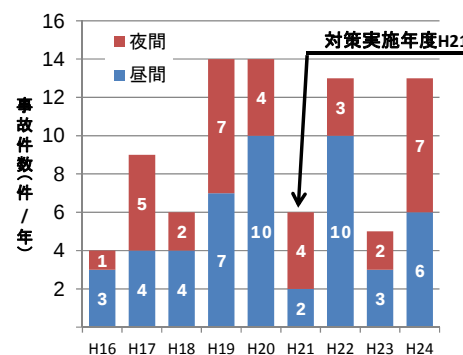
近年の事故動向(H16～H24) ※事故ゼロプランはH18～H21で選定

- 対策後、特にH22とH24の総事故件数はいずれも13件/年発生。
- H22以降、依然として追突や右左折時、出会い頭の事故が多く、夜間にも多数発生。

夜間も含めた、追突、右左折時、出会い頭事故の追加対策が必要



例年夜間の事故が多いのが特徴的であり、H24には夜間の事故が13件中7件発生



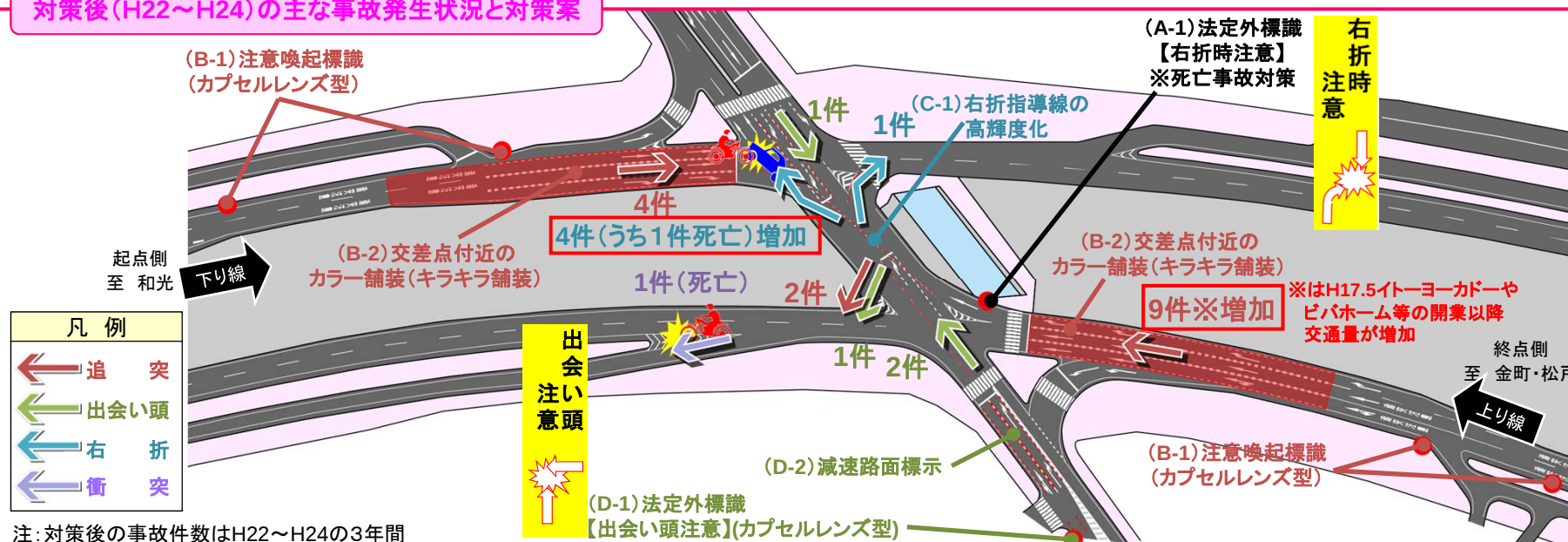
① Plan ～要因分析と対策立案～

三郷IC出口(西)交差点

事故要因と対策の方向性

着目事故	事故要因	対策の方向性
【重点】死亡事故対策 (※右直交通で発生)	・二輪車の交差点内への無理な進入 ・右折導流路が長いいため右折時の速度が上昇しやすい	A-1: 右折車両への注意喚起
【重点】追突事故 (特に上り)	・交差点の手前が直線のため、速度超過となりやすい ・下り線は横断歩道も無く、停止位置が分かりにくい(※夜間は視認性も悪い)	B-1: 車両の速度抑止と注意喚起 B-2: 安全な停止の支援
【重点】右折時事故 (特に上りからの右折)	・事故は夜間に集中しており、298号下り線を直進する車両の信号無視が要因 ・下り線は横断歩道も無く、停止位置が分かりにくい(※夜間は視認性も悪い)	B-1: 車両の速度抑止と注意喚起 B-2: 安全な停止の支援 C-1: 右折誘導線の明確化
出会い頭事故	・従道路の停止線間距離が長く、無理な交差点進入が発生 ・従道路側が直線であり、速度超過となりやすい	D-1: 従道路交通への注意喚起 D-2: 従道路車両の速度抑止

対策後（H22～H24）の主な事故発生状況と対策案



② Check ～対策効果～

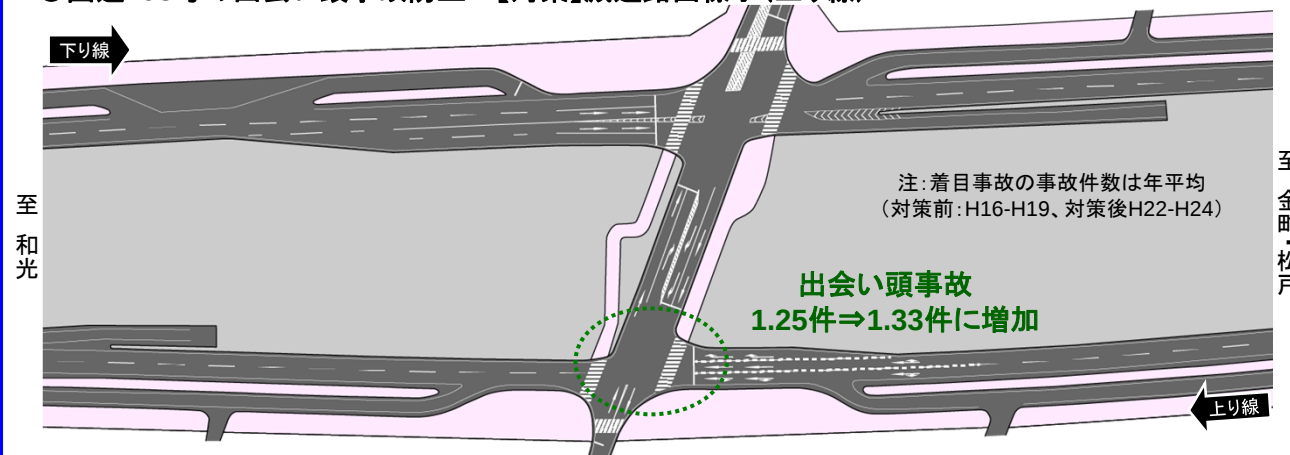
三郷IC入口(西)交差点

位置図



H21実施の対策概要と着目事故の変化

- 国道298号の出会い頭事故防止⇒【対策】減速路面標示(上り線)

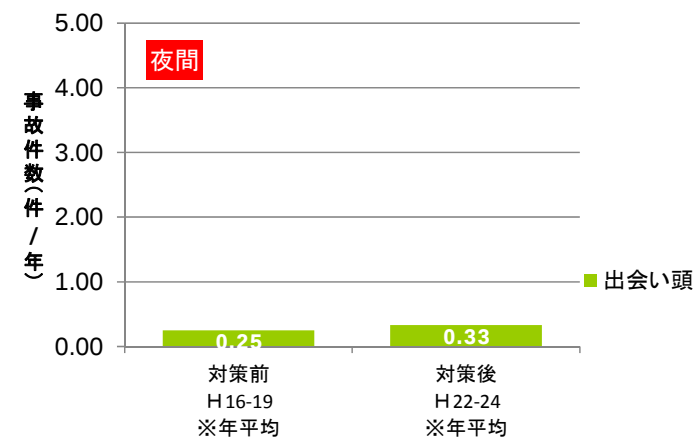
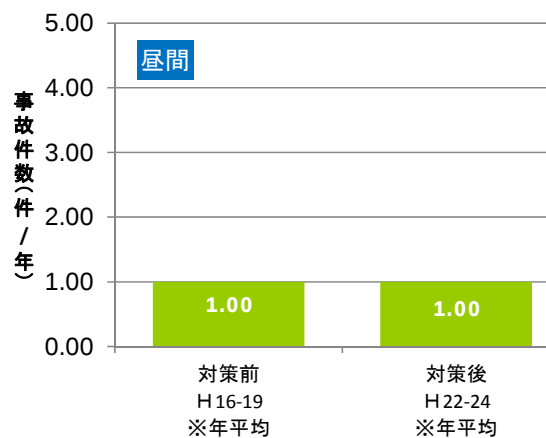
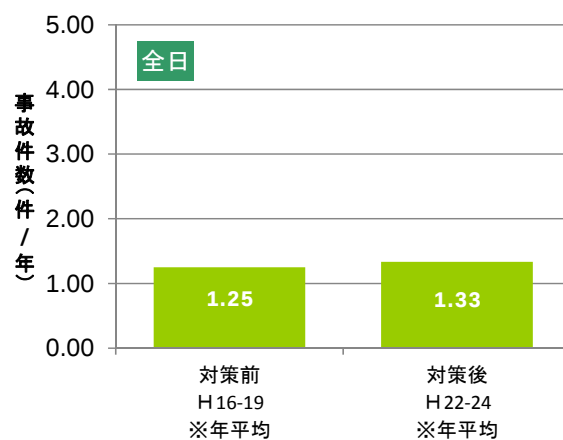


対策効果(対策前: H16～H19、対策後: H22～H24)

- 昼間の出会い頭事故に変化は無く、夜間にやや増加



出会い頭事故を削減するための追加対策が必要



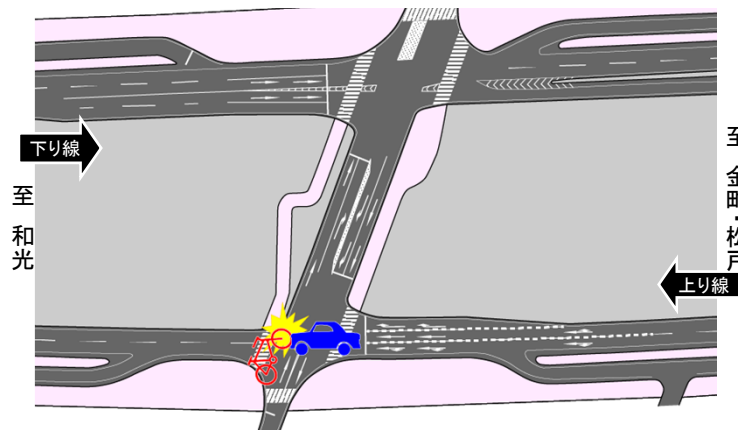
② Action ～追加対策判定～

H23に死亡事故1件発生

三郷IC入口(西)交差点

死亡事故の発生概要

- 横断歩道を渡ろうとしていた自転車に信号無視で上り線を直進してきた乗用車とが出会い頭に衝突（H23夜間）

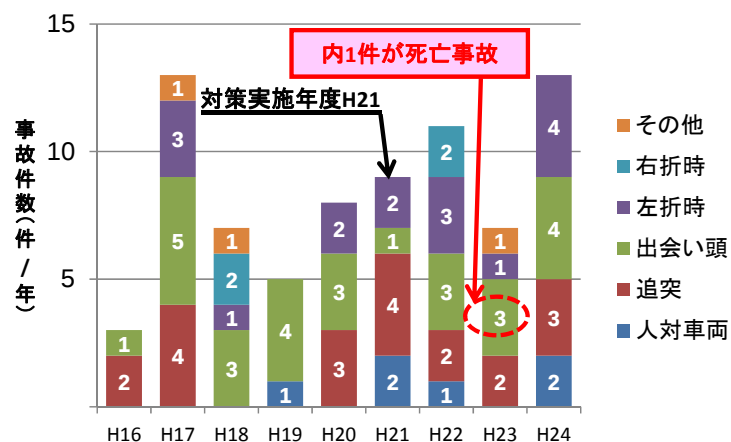


出会い頭事故を削減するための追加対策が必要

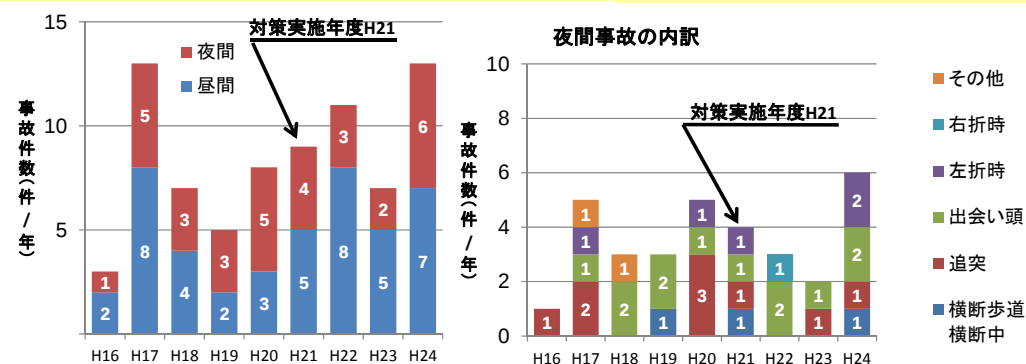
近年の事故動向(H16～H24) ※事故ゼロプランはH18～H21で選定

- 近年事故は概ね増加傾向
- 各年とも追突、出会い頭、左折時の事故が目立ち、減少傾向はみられない

追突、出会い頭、左折時に対する追加対策が必要



例年夜間の事故が全事故件数の半数近くを占めることも特徴的であり、夜間事故の多くが出会い頭の事故



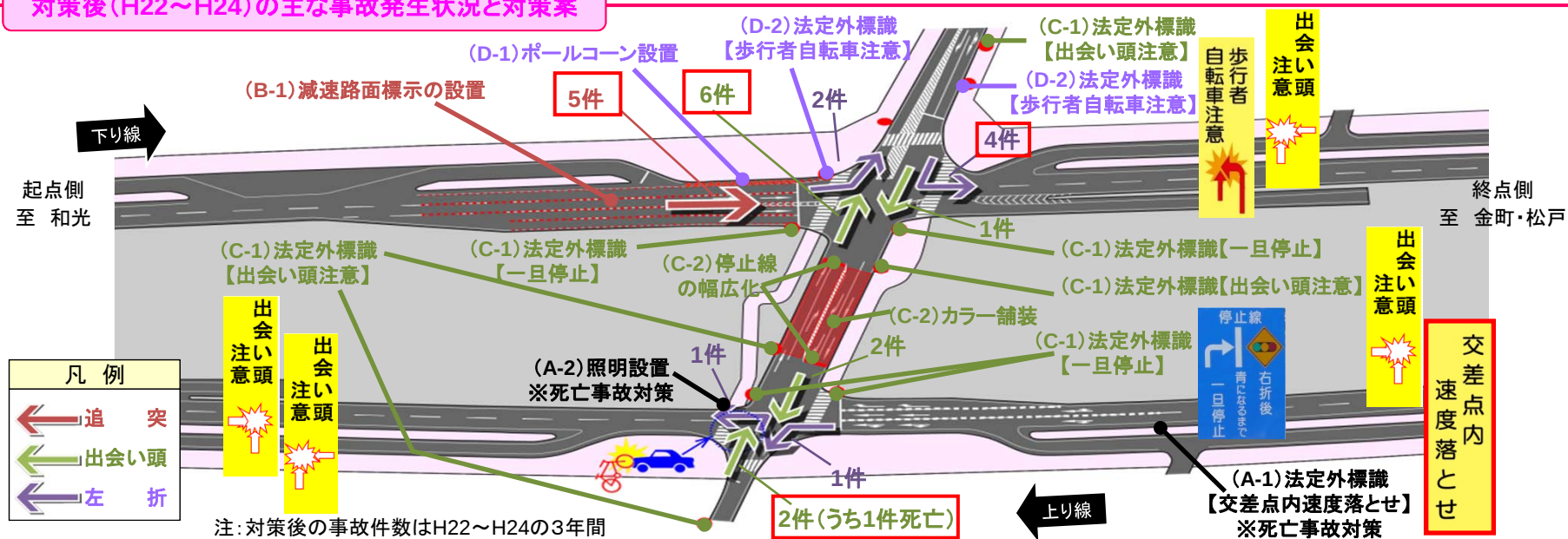
② Plan ～要因分析と対策立案～

三郷IC入口(西)交差点

事故要因と対策の方向性

着目事故	事故要因	対策の方向性
【重点】死亡事故対策 (※出会い頭で発生)	・交差点点前が直線であり、車両の走行速度が高くなりやすい ・歩道の溜り場が暗く、自転車が認識しづらい	A-1: 車両への注意喚起 A-2: 視認性の確保
【重点】追突事故	・交差点点前が直線であり、車両の走行速度が高くなりやすい	B-1: 車両の速度抑止
【重点】出会い頭事故	・交差点点前が直線であり、車両の走行速度が高くなりやすい ・従道路の停止線間距離が長く、無理な交差点進入が発生 ・外環高架下には信号機及び停止線があるが、無理に交差点に進入し、信号や停止線を無視して無理に進行	B-1: 車両の速度抑止 C-1: 車両への注意喚起 C-2: 安全な停止の支援
【重点】左折時事故	・交差点手前の路肩幅が1.0mと広く、すり抜けが発生しやすい ・従道路が斜め交差で鈍角であり、左折車両の速度が出やすい ・歩道の溜り場が暗く、左折車から自転車が認識しづらい	D-1: 二輪車のすりぬけ防止 D-2: 左折車両への注意喚起 A-2: 視認性の確保

対策後（H22～H24）の主な事故発生状況と対策案



③ Check ～対策効果～

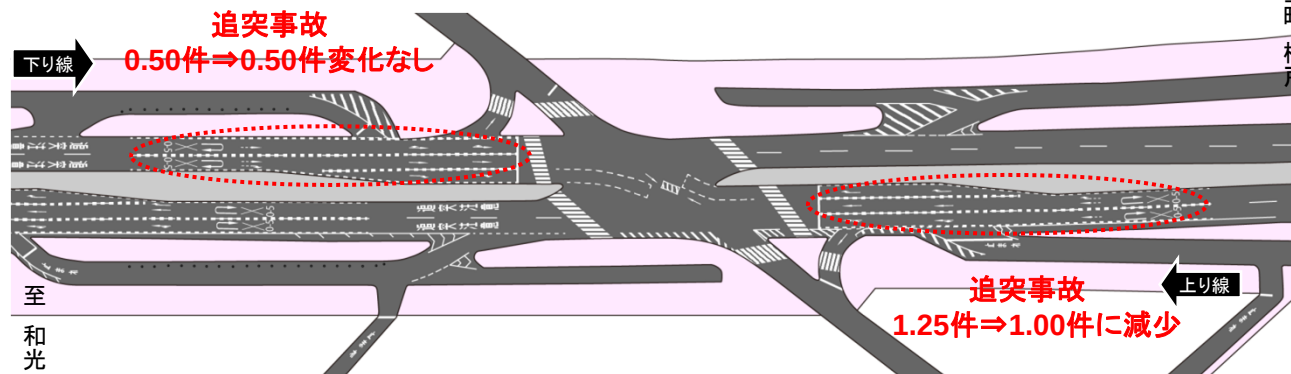
安行(東)交差点

位置図



H22実施の対策概要と着目事故の変化

●国道298号の速度抑制⇒【対策】減速路面標示、「追突注意」の路面標示

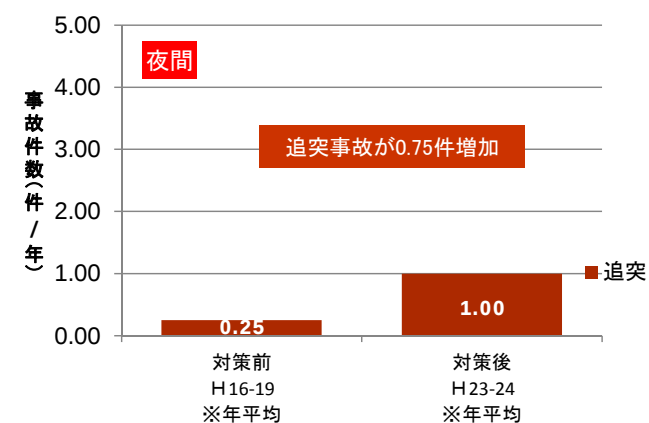
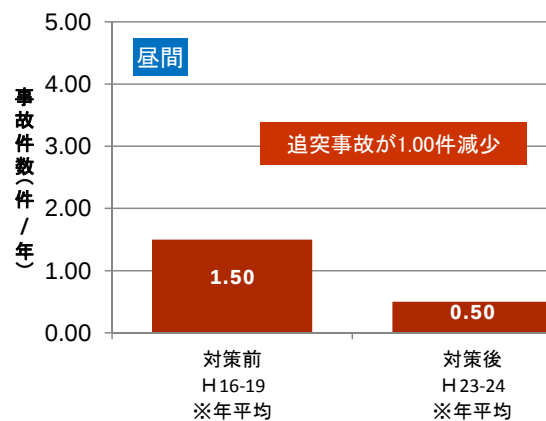
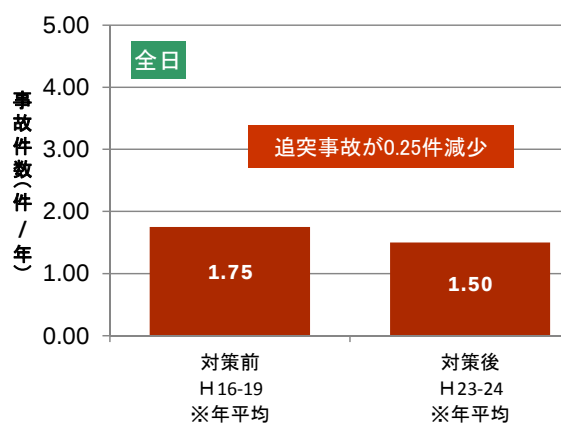


注：着目事故の事故件数は年平均(対策前：H16-H19、対策後H23-H24)

対策効果(対策前：H16～H19、対策後：H23～H24)

- 追突事故は全日で0.25件/年(約14%)減少。特に昼間は1.00件/年減少し対策効果が高い。
- 夜間のみで見ると、0.75件増加。

追突事故については、夜間はやや増加しているものの、全日では0.25件/年減少しており、経過観察と判断

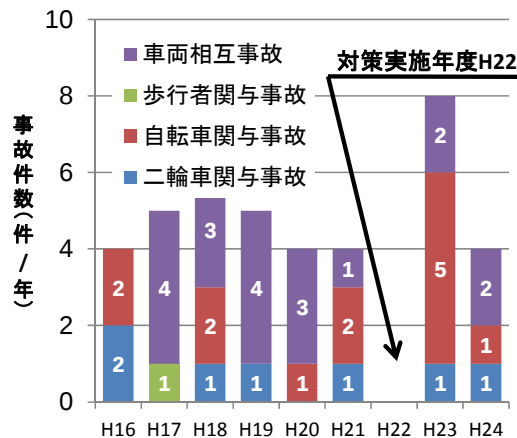


③ Action ～追加対策判定～

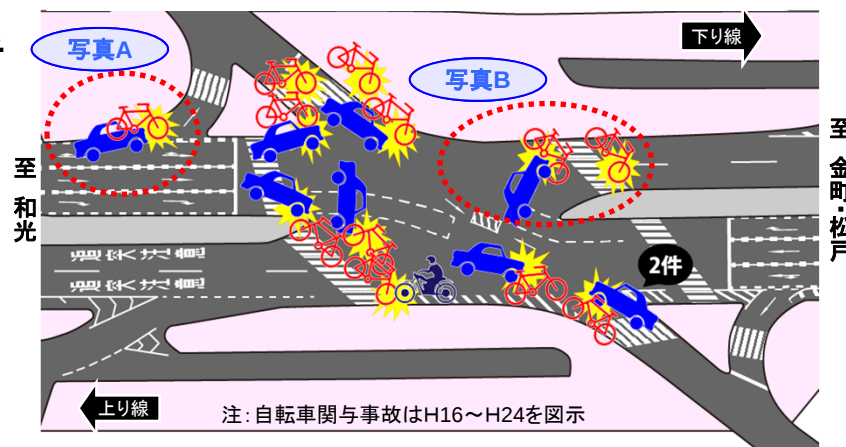
H23に自転車関与事故が5件発生

安行(東)交差点

自転車に関与する事故の発生概要



●主道路・従道路からの右左折時に横断自転車と交錯あるいは左折時の巻き込み事故が発生



写真A: 植栽により左折時に横断歩道が見づらい

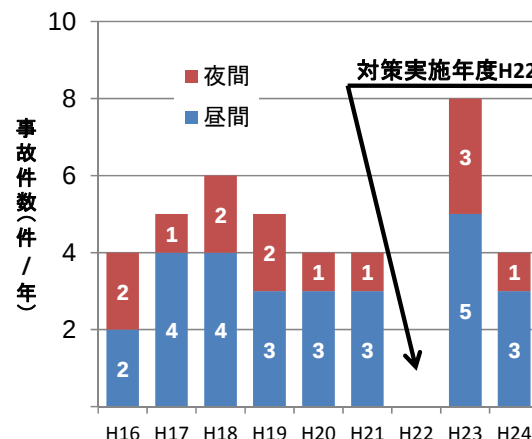
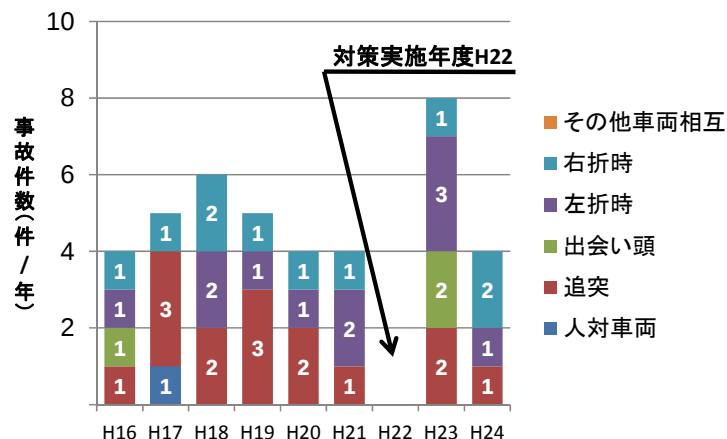


写真B: 外環の橋脚により横断歩道が見づらい

近年の事故動向(H16-H24) ※事故ゼロプランはH18-H21で選定

- H22に事故は一旦解消したものの、H23には8件/年の事故が発生
- 各年とも右左折時の事故が多くを占める
- H23以降の事故では、昼間の事故が大半を占める

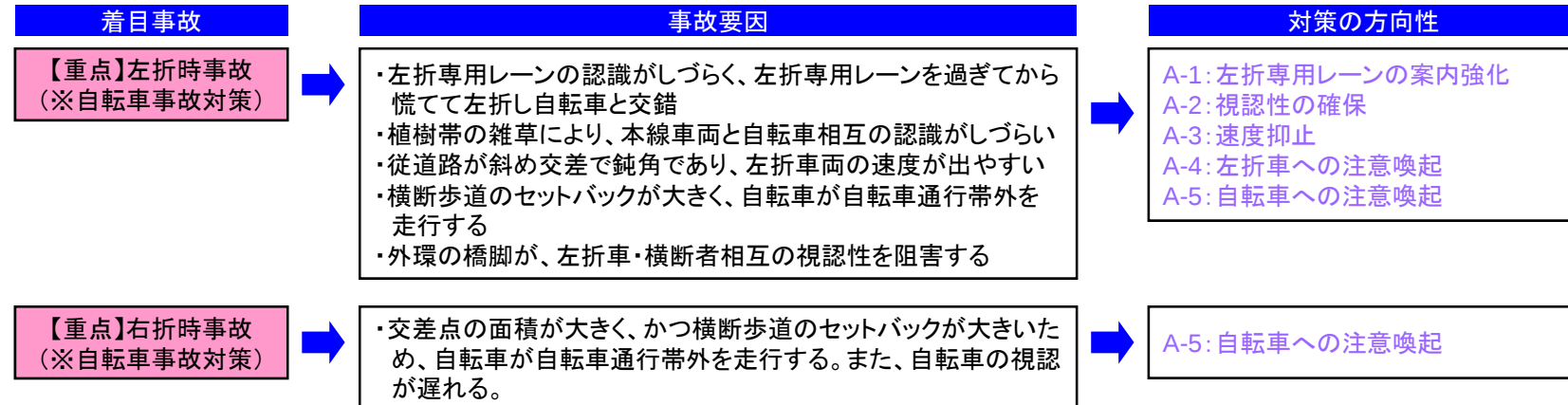
右左折時における自転車事故を対象とした追加対策が必要



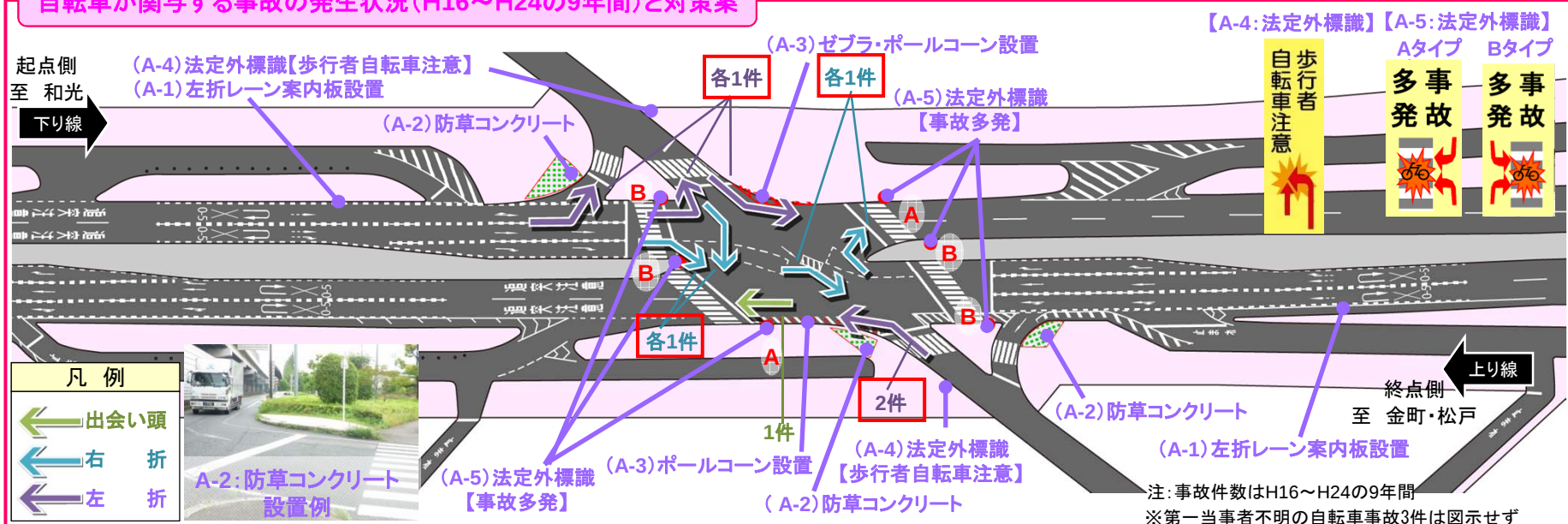
③ Plan ～要因分析と対策立案～

安行(東)交差点

事故要因と対策の方向性



自転車が関与する事故の発生状況(H16～H24の9年間)と対策案



④ Plan ～事故の発生状況～

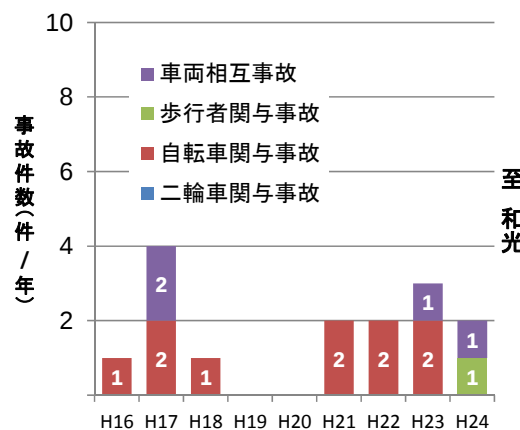
H21以降自転車関与事故が毎年2件発生

川口緑化センター交差点

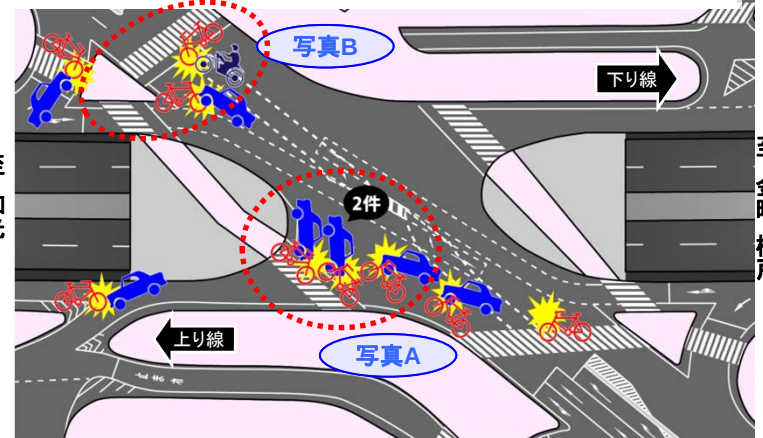
位置図



自転車に関与する事故の発生概要



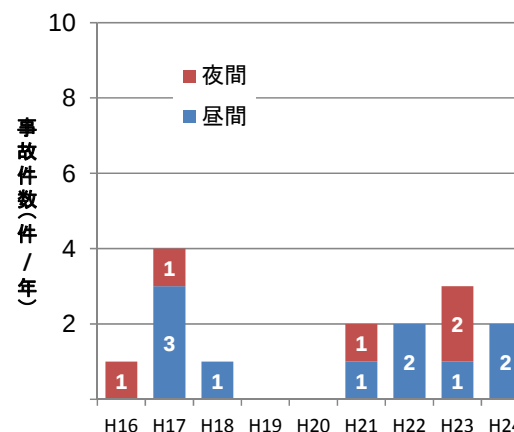
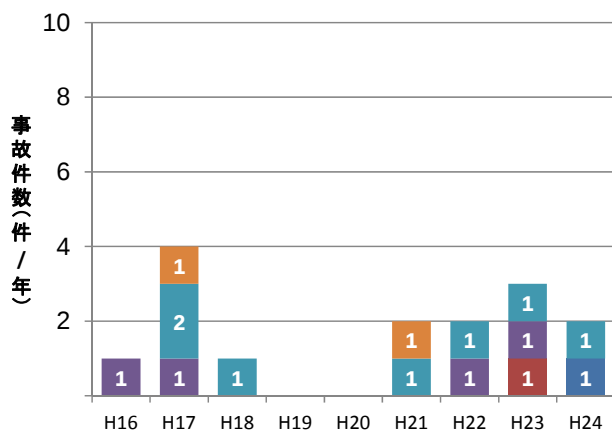
●主道路・従道路からの右左折時に横断自転車と交錯あるいは左折時の巻き込み事故が発生



近年の事故動向 (H16-H24)

- H21以降、右折時の事故が毎年1件発生
- 夜間に比べ昼間の事故が概ね多い傾向

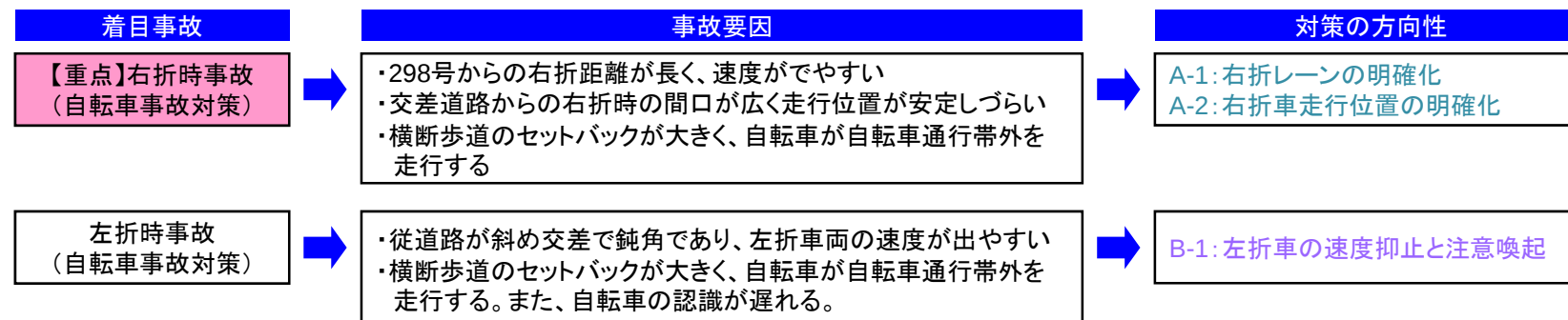
右左折時における自転車事故を対象とした対策が必要(※特に右折)



④ Plan ～要因分析と対策立案～

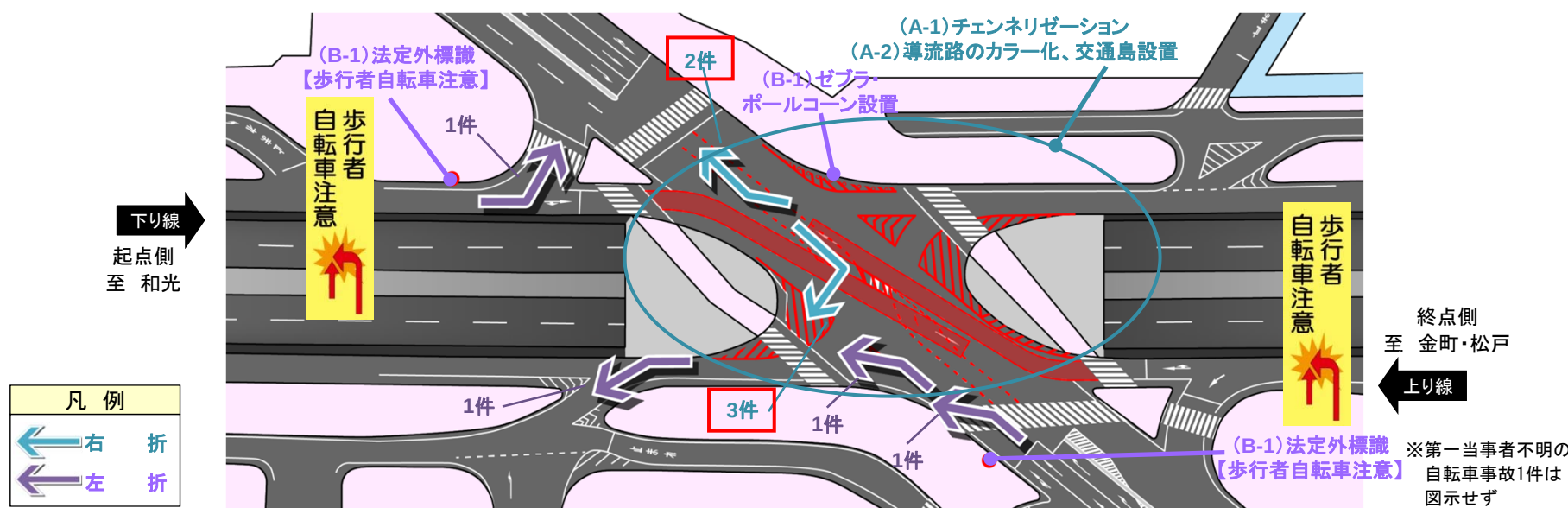
川口緑化センター交差点

事故要因と対策の方向性



自転車が関与する事故の発生状況(H16～H24の9年間)と対策案

注: 事故件数はH16～H24の9年間



7. 今後のスケジュール

◇第5回 国道298号交通事故安全対策検討会の審議事項 7. 今後のスケジュール

●議事内容(予定)

1. 松ノ木島交差点・八条白鳥交差点の中間評価(1年後)結果について
2. 新たな事故危険「箇所」の交通事故安全対策(案)について
3. H26対策実施予定箇所の交通事故安全対策(案)について

●開催時期(予定)

H25.12～H26.1を予定