

平成26年度 第6回 国道298号 交通事故安全対策検討会

平成27年2月20日

国土交通省 関東地方整備局
北首都国道事務所

目 次

1. 報告事項

- (1) これまでの検討会の経緯
- (2) 第5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・八条白鳥交差点の中間評価（2年後）結果について
- (4) 三郷IC出口（西）交差点の交通挙動による効果検証結果について

2. 審議事項

- ◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策（案）について

3. 今後のスケジュール

1.報告事項

(1)これまでの検討会の経緯

◇検討会の開催時期と内容 (1/2)

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

◇検討会の開催時期と内容 (2/2)

第4回 平成25年7月18日

- ◇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

第5回 平成26年3月11日

- ◇第4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、八条白鳥交差点の中間評価(1年後)結果について
- ◇H26対策実施箇所の交通事故安全対策(案)について・・・6箇所

本日の検討会

第6回 平成27年2月20日

- ◇第5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、八条白鳥交差点の中間評価(2年後)結果について
- ◇三郷IC出口(西)交差点の交通挙動による効果検証結果について
- ◇新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について・・・7箇所

1.報告事項

(2)第5回検討会の議事要旨と 対応報告について

①: 第5回検討会の議事要旨

■ 第5回検討会議事【H26.3.11】

- (1) これまでの検討会の経緯
- (2) 第4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・八条白鳥交差点の中間評価(1年後)結果について
- (4) H26対策実施箇所の交通事故安全対策(案)について
- (5) 今後のスケジュール

◆ 第5回検討会の様子 ◆



【H26対策実施箇所】



※ 網掛け交差点は、第5回検討会を受け対策を検討した交差点

①: 第5回検討会の議事要旨

■ 議事要旨

① 蕨戸田衛生センター南交差点

1) 横断歩道の移設を長期対策としているが、短期対策の注意喚起看板ではインパクトも低いため、可能であれば横断歩道の移設を短期対策としてはどうか。

② 辻六丁目東交差点 ・意見なし

③ 伊刈消防分署交差点 ・意見なし

④ 安行領根岸～大字道合(地下アンダー部)

1) サグ部のボックス出口付近の事故が減少していないため、薄層舗装の設置位置をボックスより手前とした方がよいのではないかな。

2) ボックス内を明るくする必要はないかな。

3) 合流部の影響はないかな(速度低下が手前に伝播していないかな)。あれば、手前から「合流注意」の注意喚起が必要ではないかな。

⑤ 旭町二丁目交差点

1) 二輪車のすり抜け防止のためのポールコーン設置は良い対策だと思うが、手前に側道からの合流部があり、さらにその手前の路肩が広いため、手前の路肩にもポールコーン設置を検討して欲しい。

2) 左折専用レーン設置はできないかな。

⑥ 中川下水処理センター(西)交差点

1) 法定外標識の表示内容を見直してほしい。

2) 出会い頭事故の減少を図るため、外環下の右折停止線を少しでも前出しできないかな検討してほしい。(交差道路側の信号は右折専用現示がないことから、右折車が無理に交差点に進入し出会い頭事故が起きていると考えられる。)

【報告】ご意見を頂いた①、④～⑥の4箇所について、対策案を再検討しましたので、本日、委員の皆様にご報告いたします。

なお、各箇所とも今年度中に対策工事を施工する予定となっており、一部はすでに施工済みとなっております。

① 蕨戸田衛生センター南交差点 (戸田市大字美女木)

第5回検討会で提示した事故対策の方針と事故対策(案)

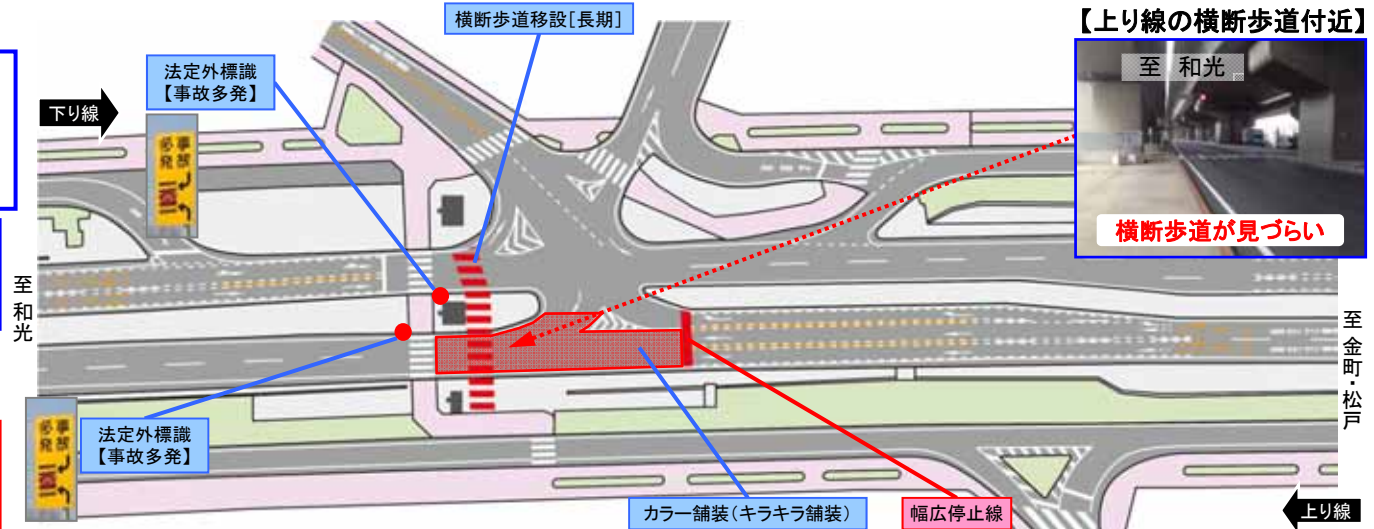
【着目事故】

- ① 右折時事故・出会頭事故
(自転車×自動車)
※横断歩道付近に集中

歩行者への注意喚起
視認性の向上

② 追突事故

追突事故への注意喚起
安全な停止の支援



【検討会の意見】

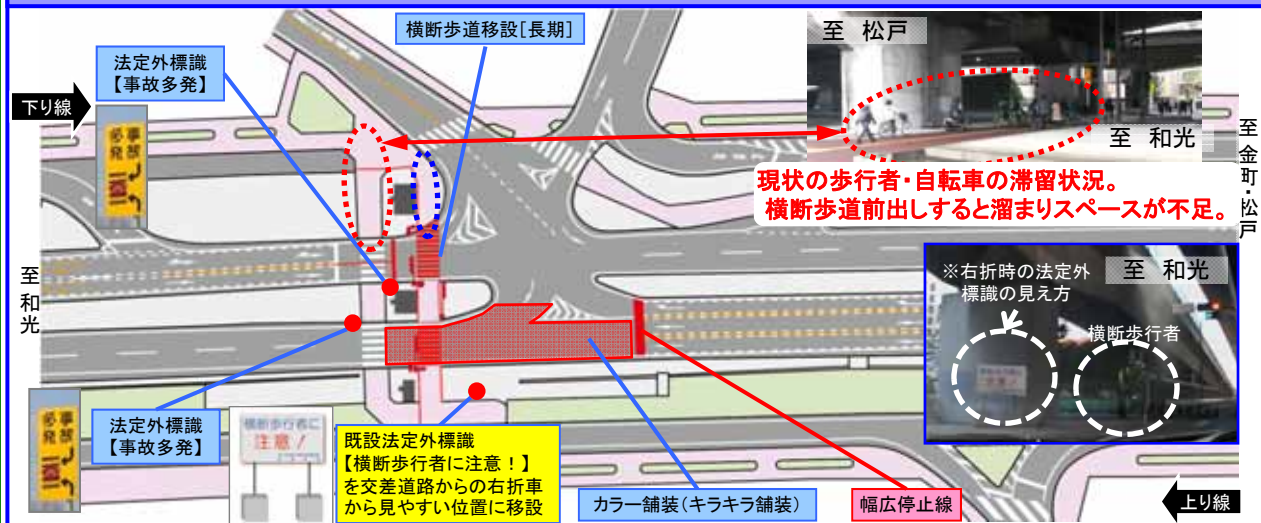
- 現地状況から、横断歩道が見づらいことは明らかである。可能であれば横断歩道の前出しを短期対策としてはどうか。

【意見への対応】

- 横断歩道前出しは、以下の問題がある。
 - 1) 歩行者・自転車の溜まりスペース不足。
 - 2) 横断距離が長くなり歩行者信号の精査が必要。
 - 3) 横断箇所の照度検討が必要。
 - 4) 信号機・照明・規制標識等の移設必要。
 - 5) 下り線の停止車両から横断者の見通しが悪化し、信号変わり目の横断時の事故の懸念がある。

したがって、当初案の通りとし、対策後の事故状況を監視するが、「横断歩行者に注意」の法定外標識は見やすい位置に移設する。

見直し後の事故対策(案)⇒既設の法定外標識のみ移設



※ : 追加・見直し案

④安行領根岸～大字道合 (川口市大字安行領根岸～大字道合)

第5回検討会で提示した事故対策の方針と事故対策(案)

【着目事故】

①追突事故

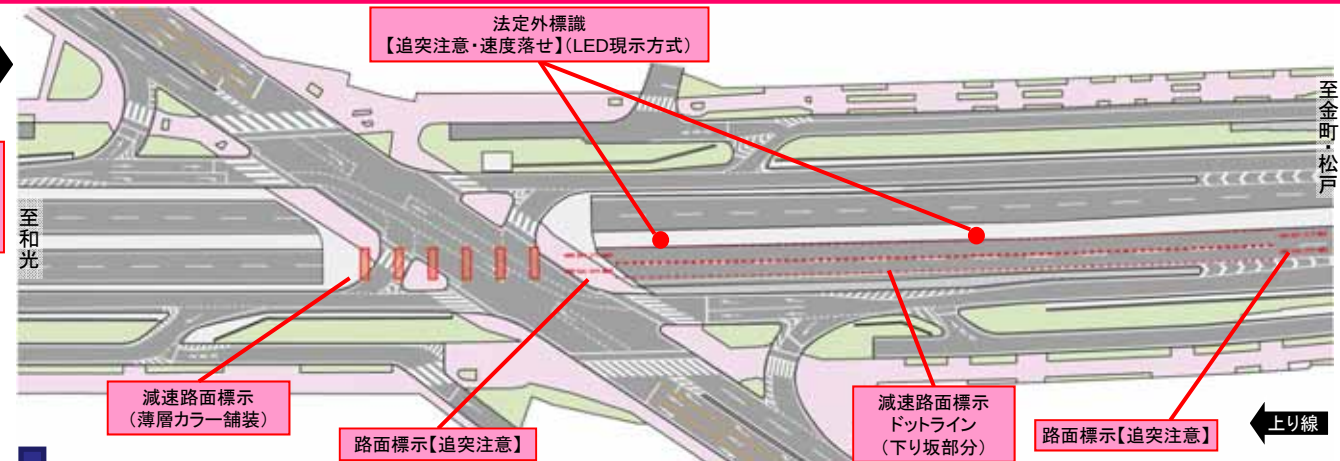
速度抑止
追突事故への注意喚起

【検討会の意見】

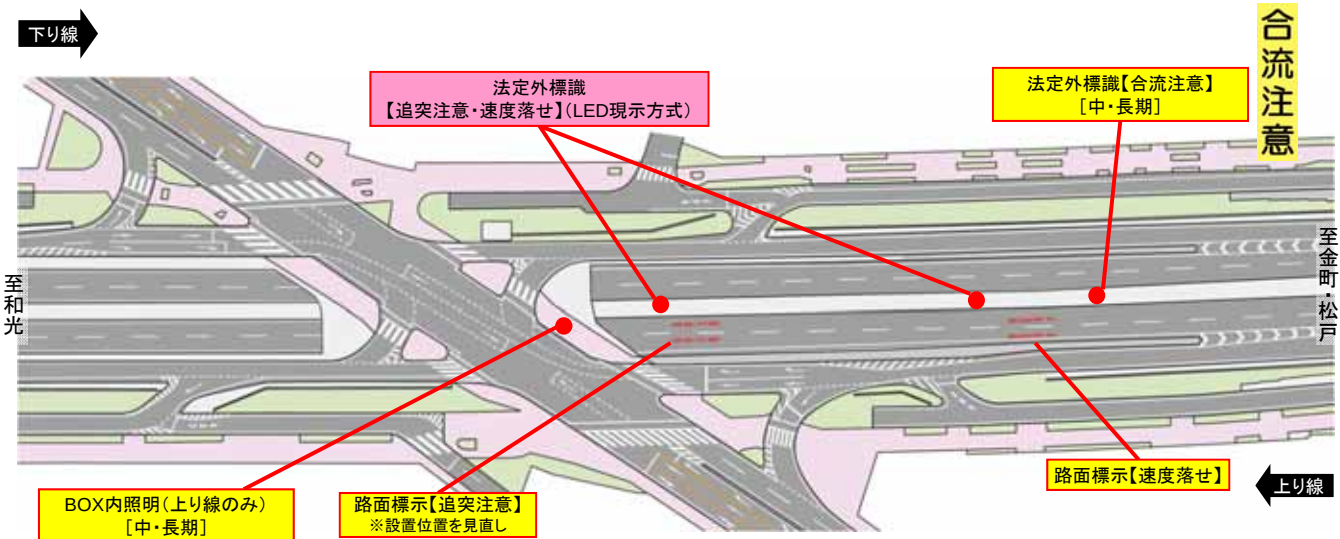
- ①薄層カラー舗装を、アンダー部上流の下り坂区間に設置した法が良いのではないかな。
- ②ボックス内をもっと明るくした方がよいのではないかな
- ③合流の注意喚起を下り坂に設置してはどうか

【意見への対応】

- ①への対応⇒ゼブラカラー舗装をアンダー部上流の下り坂区間に施工する計画に見直したが、騒音の懸念があるため、他の対策の効果検証後に再検討する。
- ②・③への対応⇒路面標示及びLED現示方式の「追突注意・速度落せ」を設置することで、追突への注意喚起や減速効果が期待できることから、ボックス内照明の改良や合流の注意喚起については、中・長期対策案とし、事故状況を監視する。



見直し後の事故対策(案)



※ : 追加・見直し案

⑤旭町二丁目交差点 (草加市旭町二丁目)

第5回検討会で提示した事故対策の方針と事故対策(案)

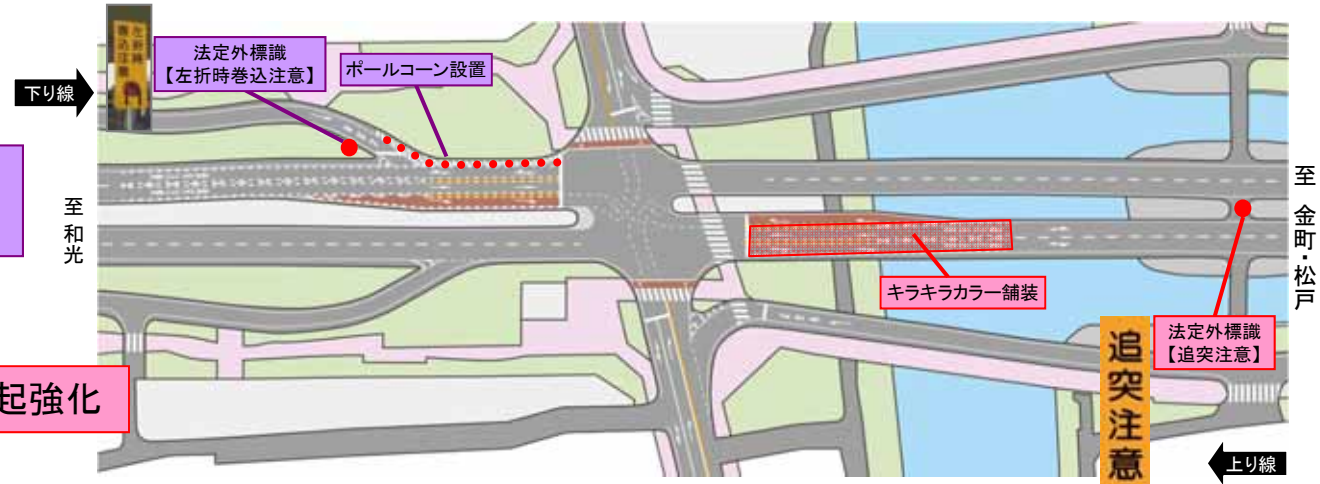
【着目事故】

①左折時事故 (自転車・二輪車×自動車)

左折車の速度抑止
二輪車のすり抜け防止強化

②追突事故(夜間事故)

夜間の追突事故への注意喚起強化



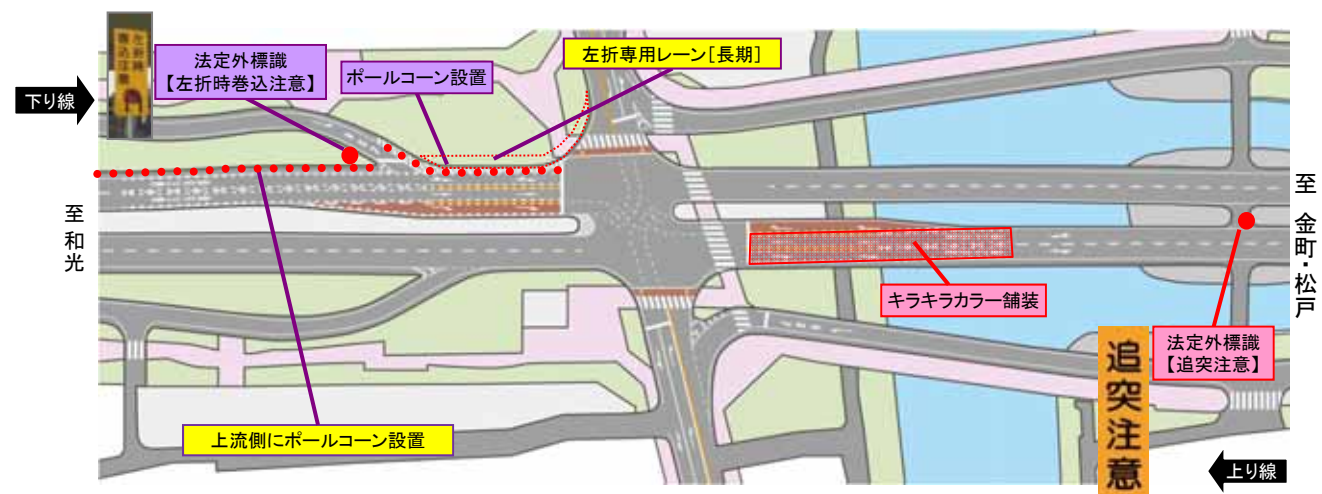
【検討会の意見】

- ①下り線のポールコーン設置範囲を上流側まで延伸しては
- ②下り線側に左折専用レーンは設置できないか

【意見への対応】

- ①への対応⇒下り線のポールコーン設置については、設置範囲を上流側まで延伸する
- ②への対応⇒左折専用レーン設置については、大規模工事を伴うため、対策後の事故発生状況を経過観察した上で必要性を再度検討する。

見直し後の事故対策(案)



※ : 追加・見直し案

⑥中川下水処理センター(西)交差点 (三郷市彦江二丁目)

第5回検討会で提示した事故対策の方針と事故対策(案)

【着目事故】

①出合い頭事故

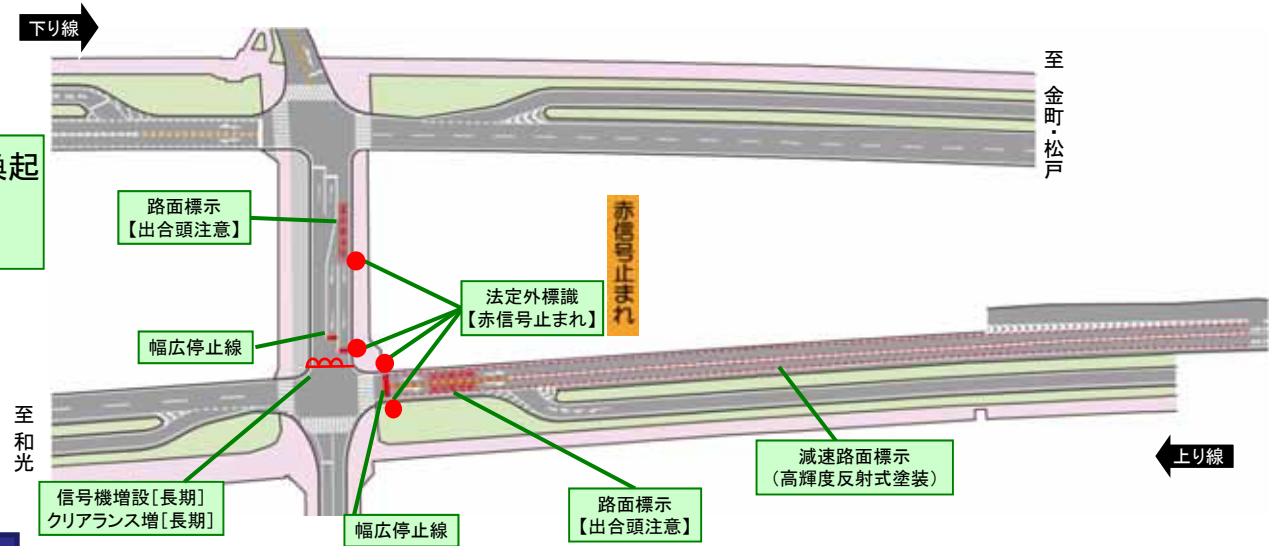
交差道路直進車(上下線)への注意喚起
安全な停止の支援
信号機の増設・現示改善

【検討会の意見】

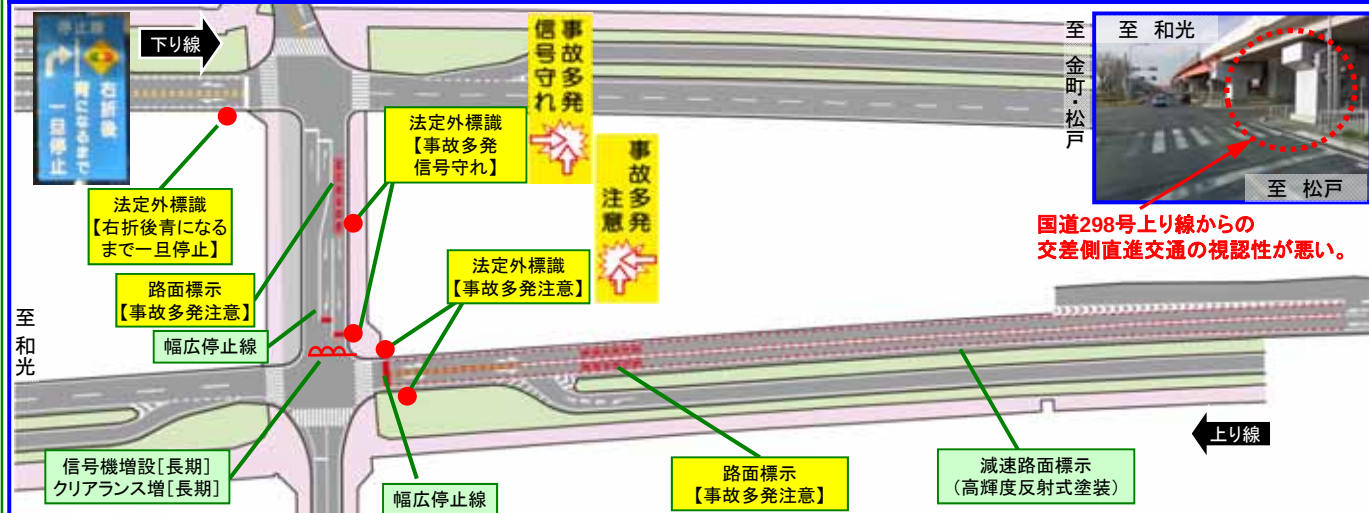
- ①「赤信号止まれ」の表示内容は、この先赤信号があると勘違いされる可能性がある
- ②交差道路側の信号は右折専用現示がないことから、右折車が無理に交差点に進入し出合い頭事故が起きていると考えられる。よって、外環下の右折停止線を少しでも前出しできないか。

【意見への対応】

- ①への対応⇒表示内容を右図の通り見直し
- ②への対応⇒出合い頭事故は交差道路側の直進車と国道298号の直進車との事故が大半であった。このため、右折停止線の前出しが出合い頭事故の削減に直接的に寄与しないと考えられるため、提案した対策を実施し、事故状況を経過観察する。



見直し後の事故対策(案)

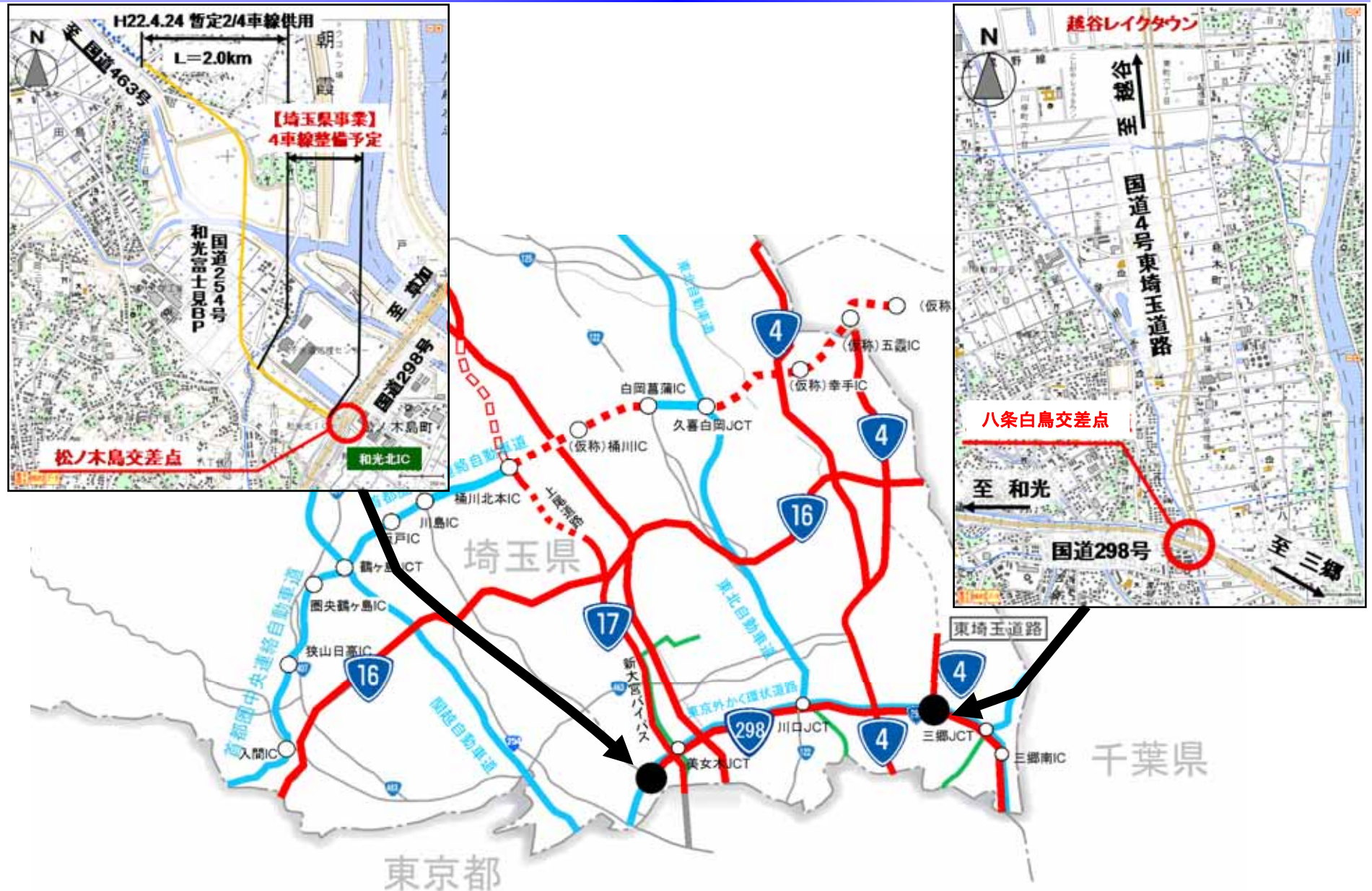


※ : 見直し案

1. 報告事項

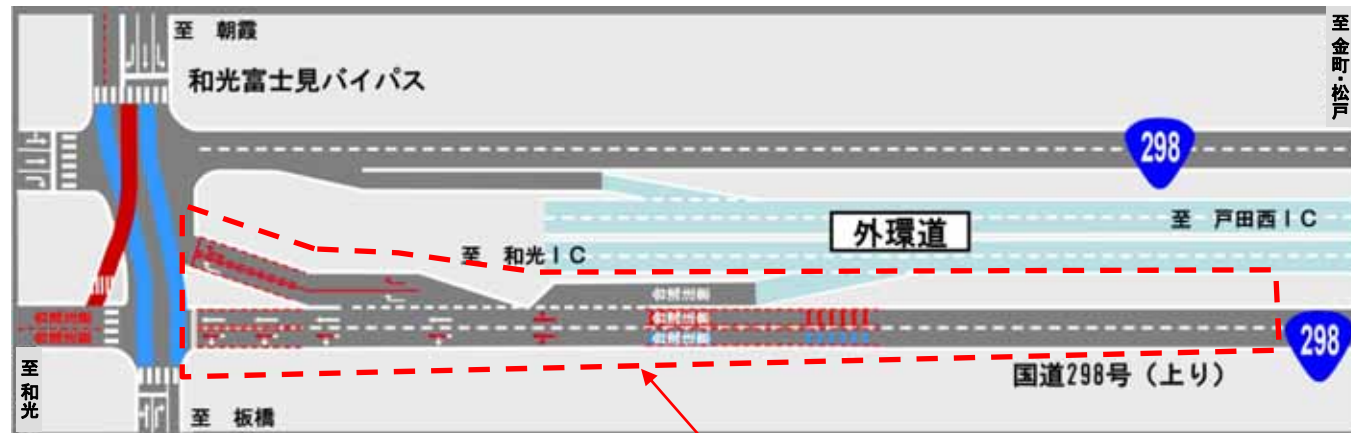
(3) 松ノ木島交差点・八条白鳥交差点
の中間評価(2年後)結果について

①:松ノ木島交差点・八条白鳥交差点 位置図



②:松ノ木島交差点の整備効果

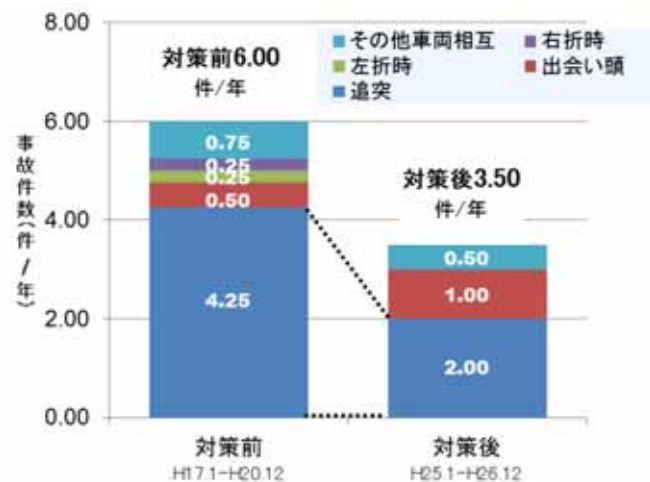
改良区間全体の事故件数が**約4割減少**、このうち、追突事故件数は**約5割減少**。



追突事故 6.00件/年:対策前(H17.1~H20.12)
3.50件/年:対策後(H25.1~H26.12)

出典:事故データ

【事故件数の変化】



出典:事故データ

改良区間全体の事故が**約4割**
(2.50/年)減少

追突事故が**約5割**
(2.25件/年)減少

注:対策前事故件数:H17.1~H20.12
対策後事故件数:H25.1~H26.12
表示件数は年平均値としている。

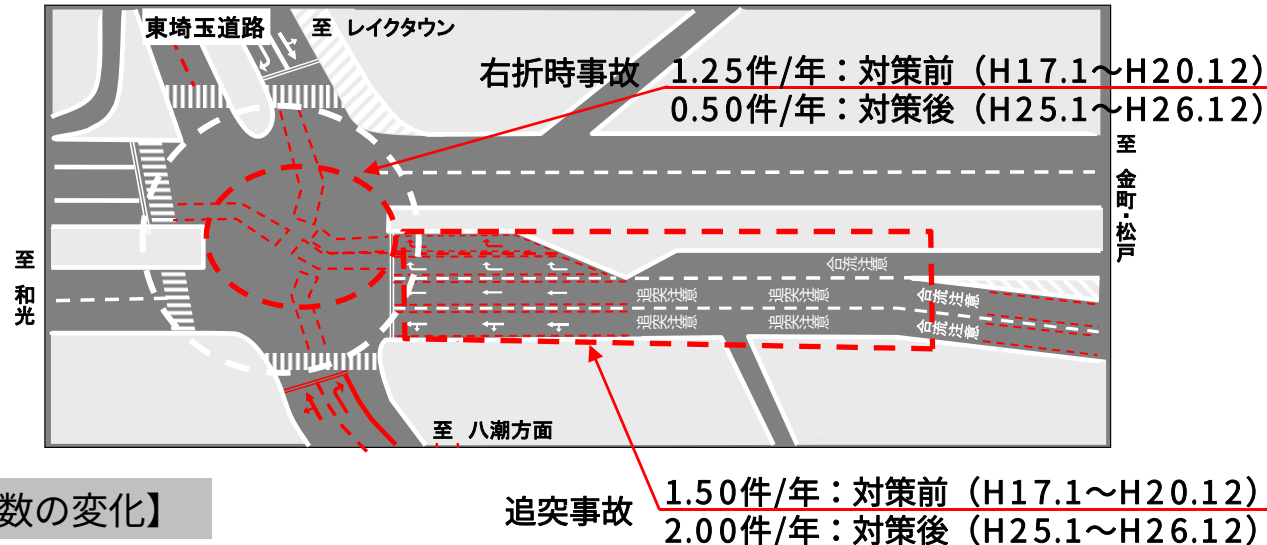
【対策後の交通状況】



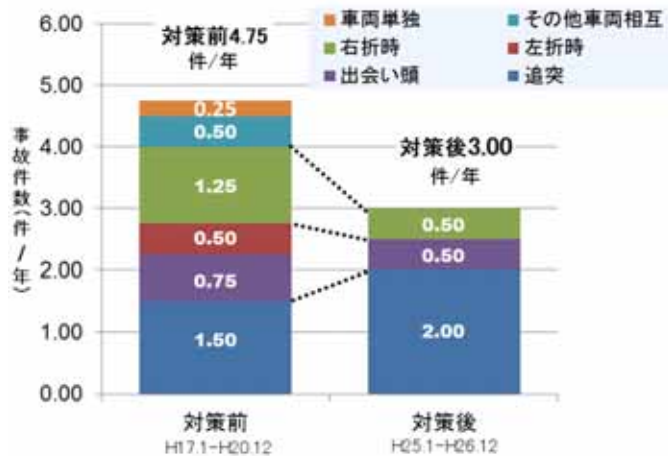
H26.11.11撮影

③: 八条白鳥交差点の整備効果

改良区間全体の事故件数が**約4割減少**、このうち、交差点内の右折時事故が**約6割減少**。追突事故については約3割増加。



【事故件数の変化】



改良区間全体の事故が**約4割**
(1.75件/年)減少

右折時事故が**約6割**
(0.75件/年)減少

追突事故は**約3割**
(0.50件/年)増加

※対策後2年目に夜間の追突事故が3件発生。
走行環境の改善による速度上昇が要因と推察。
今後とも追突事故の動向を経過観察。

注：対策前事故件数：H17.1～H20.12
対策後事故件数：H25.1～H26.12
表示件数は年平均値としている。

出典：事故データ

【対策後の交通状況】



右折滞留車のはみ出しが減少し
円滑な走行が継続しています

H26.11.16撮影

1. 報告事項

(4) 三郷IC出口(西)交差点の交通 挙動による効果検証結果について

①: 三郷IC出口 (西) 交差点の対策概要

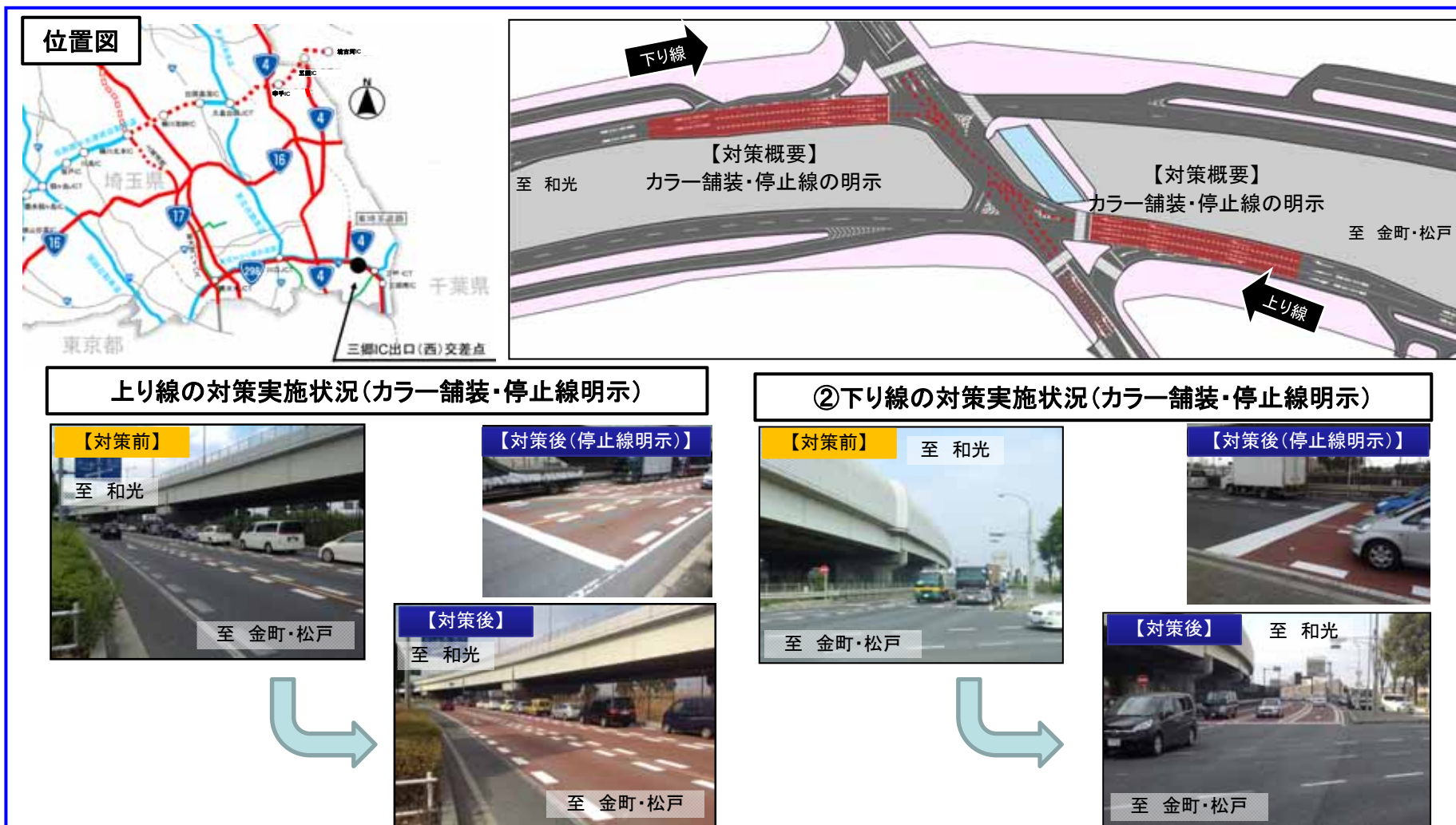
(4) 三郷IC出口 (西) 交差点の交通挙動
による効果検証結果について

【対策概要】追突事故・出会い頭事故の減少を図るため交差点流入部にカラー舗装を施工

停止線を明示し・幅広停止線を施工

(※対策は上下線で実施)

●事故件数は、上り線が昼間、下り線が夜間に多い。夜間は走行速度も高く、対策により、事故につながる危険挙動の減少がより期待できるため、今回、下り線の夜間12h(16:00~4:00)についてビデオ撮影調査を実施し、危険挙動の変化を検証した。



②: 三郷IC出口(西) 交差点の走行挙動調査

- 下り線側の追突・右折・出会い頭事故の大半は夜間に発生
(11件中9件が夜間、不明2件)

⇒ビデオ撮影は夜間12h(16:00~4:00)で実施(カメラ3基)

対策区分	調査日	調査時間帯
対策前	H26.1.9(木) ~1.10(金)	16:00~4:00
対策後	H26.3.12(水) ~3.13(木)	16:00~4:00

【対策前】



【対策後】



③: 三郷IC入口(西) 交差点の走行挙動調査結果

【急ブレーキ車両の変化(16時~4時の12時間)】

- [③-1]対策区間では、前方車両の影響による
急ブレーキ 操作台数が対策後に約65%減少
(78台⇒27台 ▲51台減少)



〔急ブレーキの定義〕

前方車両が車線変更などした時に、後方の車両が急ブレーキを踏んだ状況、あるいは後方の車両が急ブレーキを踏んでいてかつ急接近している状況。

【停止線超過車両の変化】

- [③-2]対策区間では、停止線の明示と幅広化により
停止線超過車両が対策後に約36%減少
(28台⇒18台 ▲10台減少)



〔停止線超過の定義〕

車両の前輪すべてが停止線を越えた状態を停止線超過と判定。
図中台数は、直進レーン2車線で停止線を越えた車両の判読結果。

【対策前】



対策前は停止線が明確でない

【対策後】



対策により停止線を明示し幅広に

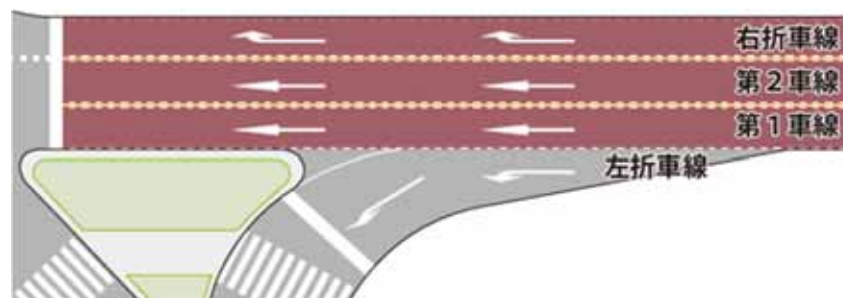
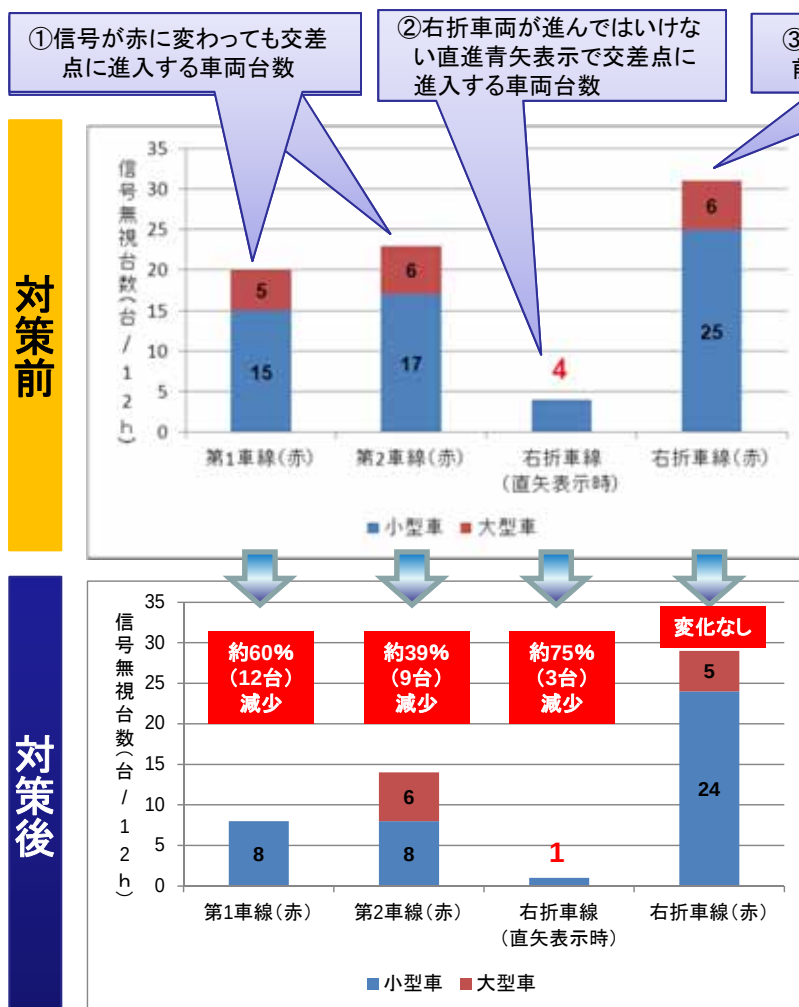
③:三郷IC入口(西)交差点の走行挙動調査結果

(4) 三郷IC出口(西)交差点の交通挙動による効果検証結果について

【信号無視車両の変化(16~4時の12時間)】

・対策後、事故に繋がりやすい危険な挙動が減少しました。
 今後は事故件数による評価を実施していきます。

●[③-3]第1車線、第2車線において信号無視をする車両が概ね40%以上減少。



2. 審議事項

◆新たな事故危険箇所の交通 事故安全対策(案)について

(1) 新たな事故危険箇所の位置図

- ①H19～H22年の事故を対象として「新たな事故危険箇所」をH25年に選定し、引き続き事故対策を進めています。
②なお、H15～H18年の事故を対象として指定した「事故危険箇所」は、対策実施(H20～H24)が完了し、対策後の経過観察を行っています。



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
①美女木六丁目交差点 [戸田市]	382.5	58.9	29.4
②栄一丁目(東)交差点 [三郷市]	231.4	21.0	21.0
③鷹野五丁目(東)交差点 [三郷市]	526.0	126.2	21.0
④みさと公園入口交差点 [三郷市]	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)

基準B該当箇所	該当要件
⑤安行西交差点 [川口市]	自転車・高齢者事故 6件/4年
⑥旭町二丁目交差点～八幡町 交差点(かさね橋)[草加市]	自転車・高齢者事故 1件/4年
⑦産業道路交差点東側内外回り の側道分合流部[草加市]	基準Aに準ずる 死傷事故率95.3 重大事故率15.9 死亡事故率15.9

(2) 現地点検の実施状況

- 道路管理者、交通管理者が合同で死傷事故等が発生した交差点の現地点検を実施し、対策方針について検討

【現地点検時の与条件】

- ①H19～H22の4年間の事故に加え、H23.H24の最新の事故状況も考慮し現地点検を実施
- ②交差点付近のみならず、交差点上流側等の事故発生状況も考慮し対策を検討
- ③死傷事故等の対策に加え、事故発生の危険性が高いと考えられる場所についても対策を検討

基準A該当箇所	実施日	参加者
①美女木六丁目交差点 [戸田市]	H25年10月29日	国土交通省、蕨警察署、戸田市
②栄一丁目(東)交差点 [三郷市]	H25年9月24日	国土交通省、吉川警察署、三郷市
③鷹野五丁目(東)交差点 [三郷市]	H25年9月24日	国土交通省、吉川警察署、三郷市
④みさと公園入口交差点 [三郷市]	H25年9月24日	国土交通省、吉川警察署、三郷市

【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	実施日	参加者
⑤安行西交差点 [川口市]	H25年10月8日	国土交通省、武南警察署 川口市
⑥旭町二丁目交差点～八幡町交差点(かさね橋) [草加市]	H25年11月8日	国土交通省、草加警察署 草加市
⑦産業道路交差点東側内外回りの側道分合流部 [草加市]	H25年11月8日	国土交通省、草加警察署 草加市

【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)

現地点検状況



対策方針 A基準:①美女木六丁目交差点 [戸田市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

位置図



事故の概要及び現地地点検による意見(対策方針)

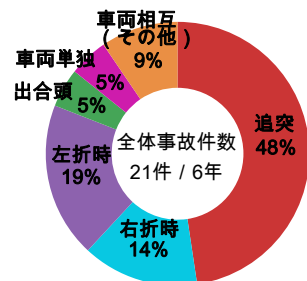
事故の概要 (下図赤枠 □)	対策方針
A 対策後に、下り線流入部の上流側で追突事故が発生 下り線は下り勾配区間であるため、スピード超過しやすい (写真①)	・流入部上流側への追加対策
B 右折車両が直進車両を阻害する場合がある。 後続直進車の急制動の一要因となっている。 (写真②)	・右折車滞留の緩和
C 交差点内で右折車両と直進車両の事故が発生 (死亡事故) (写真③)	・右折走行位置の誘導 (対策済)
D 交差点左折時に自転車と衝突	・左折時の速度抑制 (対策済)



事故特性 (H19-H24)

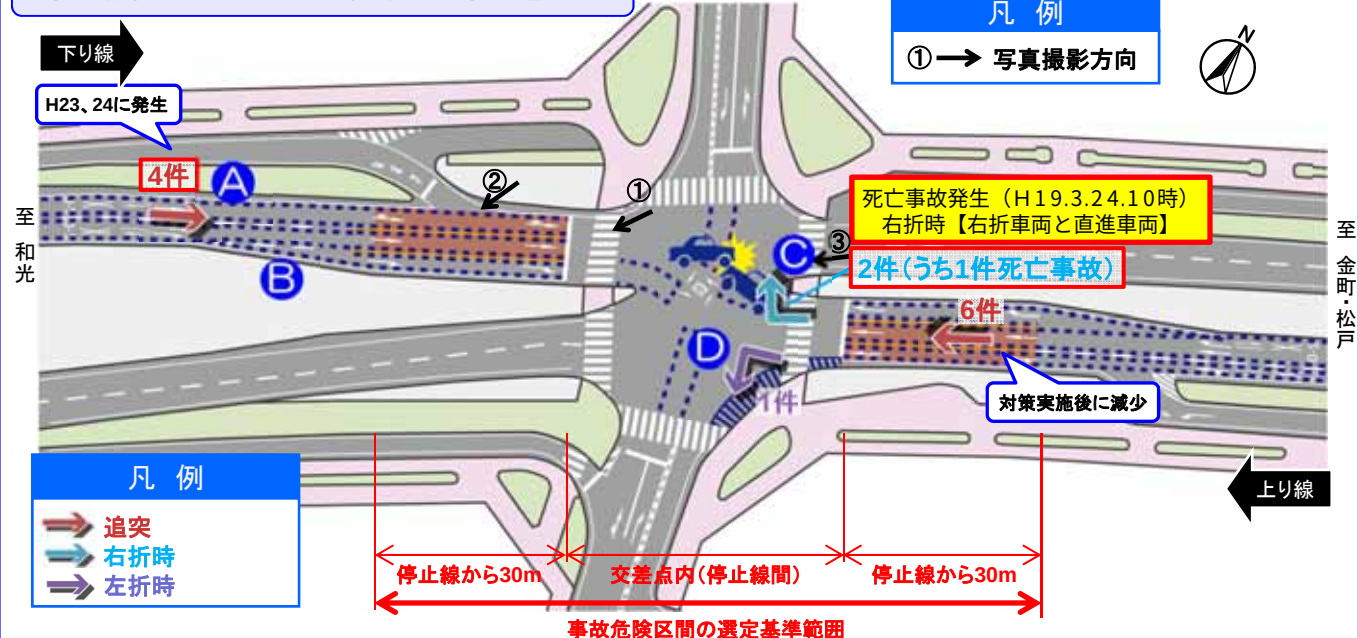
【事故の特徴】

- 追突事故が約48%
- 左折時事故が約19%
- 右折時事故が約14%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図 (H19-24) ※特徴的な事故を図示



対策方針 A基準:①美女木六丁目交差点 [戸田市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

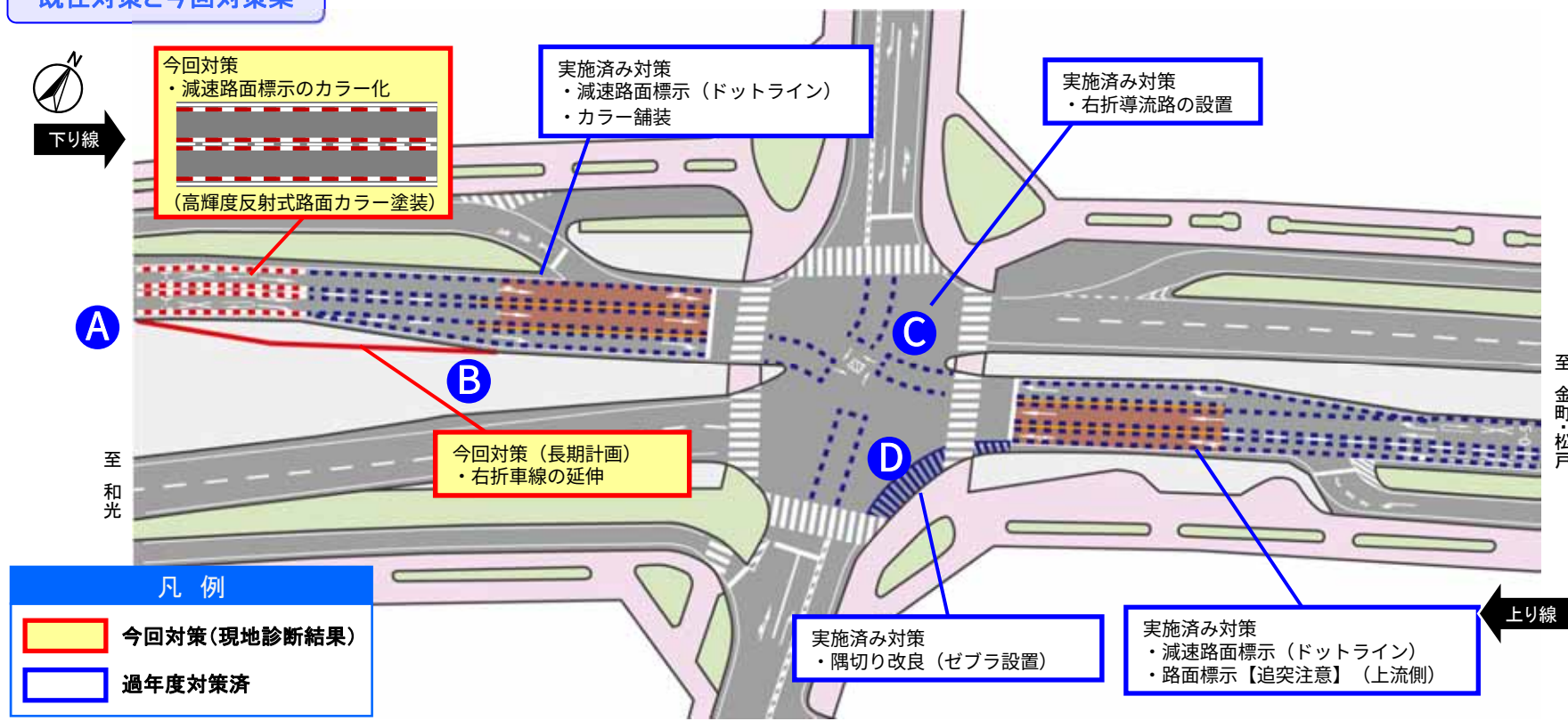
事故の概要	
A	・対策後に、下り線流入部の上流側で追突事故が発生 ・下り線は下り勾配区間であるため、スピード超過しやすい
B	・右折車両が直進車両を阻害する場合がある。 ・後続直進車の急制動の一要因となっている
C	・交差点内で右折車両と直進車両の事故が発生(死亡事故)
D	・交差点左折時に自転車と衝突

対策方針
・流入部上流側への追加対策
・右折車滞留の緩和
・右折走行位置の誘導
・左折時の速度抑制

対策メニュー(案)
・減速路面標示のカラー化 (高輝度反射式路面カラー塗装)
・右折車線の延伸
・右折導流路の設置(対策済)
・隅切り部のゼブラ処理(対策済)

凡 例	
 	今回対策(現地診断結果)
 	過年度対策済

既往対策と今回対策案



対策方針 A基準:②栄一丁目(東) 交差点 [三郷市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

位置図



事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要(下図赤枠 〇)	対策方針
A 右折車両が直進車両を阻害する可能性がある 後続直進車の急制動の一要因となっている (写真①)	・右折車滞留スペースの確保
B 植樹帯により、左折時に横断歩行者が視認しづらいため、今後事故の発生が懸念される (写真②)	・左折時の視認性を確保
C 交差点流入部で対策後も追突事故が発生 (写真③)	・更に注意喚起を図る
D 交差点内で右折車両と二輪車の事故が発生(死亡事故)	・右折走行位置の誘導(対策済)

写真① 至 和光

※朝ピーク時には滞留車線を越える場合がある
右折車両の滞留状況

写真② 至 和光

左折時の視認性が良くない

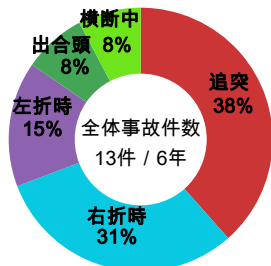
写真③ 至 和光

下り勾配で速度が出やすい

事故特性(H19-H24)

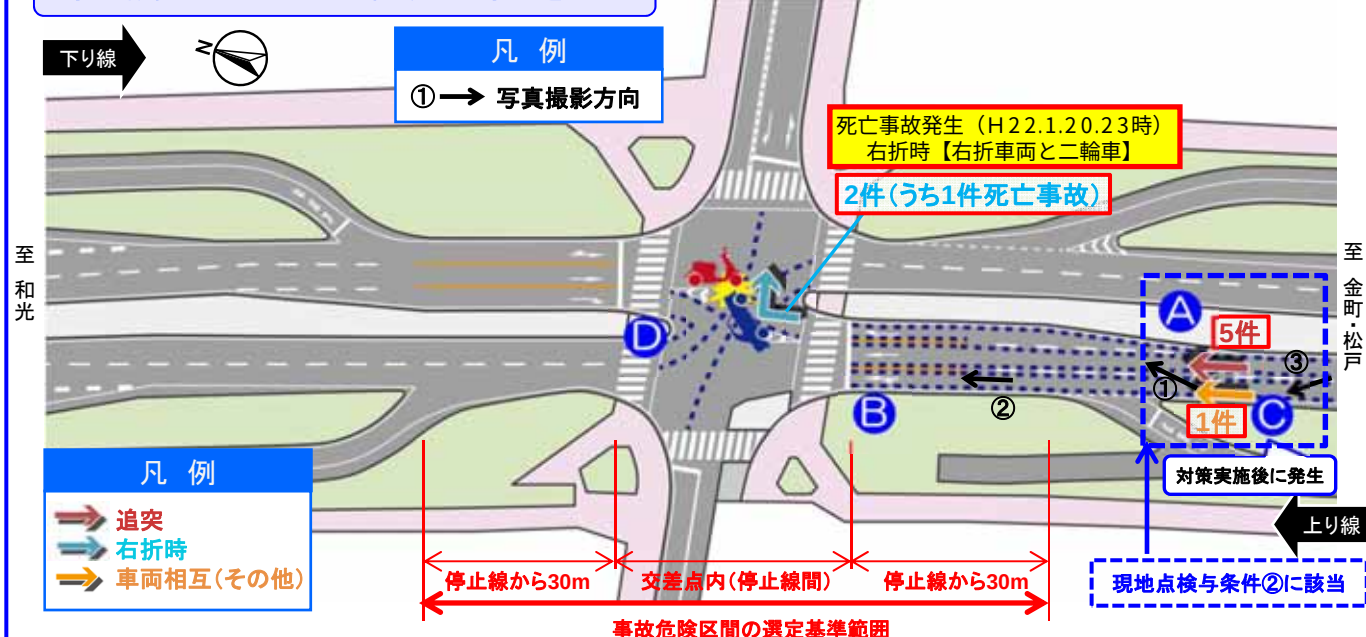
【事故の特徴】

- 追突事故が約38%
- 右折時事故が約31%
- 左折時事故が約15%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図(H19-24)※特徴的な事故を図示



※新たな事故危険箇所は、H19～H22の4年間の事故データを対象に選定したが、対策検討はH24までの最新の事故状況も考慮し実施。 25

対策方針 A基準:②栄一丁目(東)交差点 [三郷市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

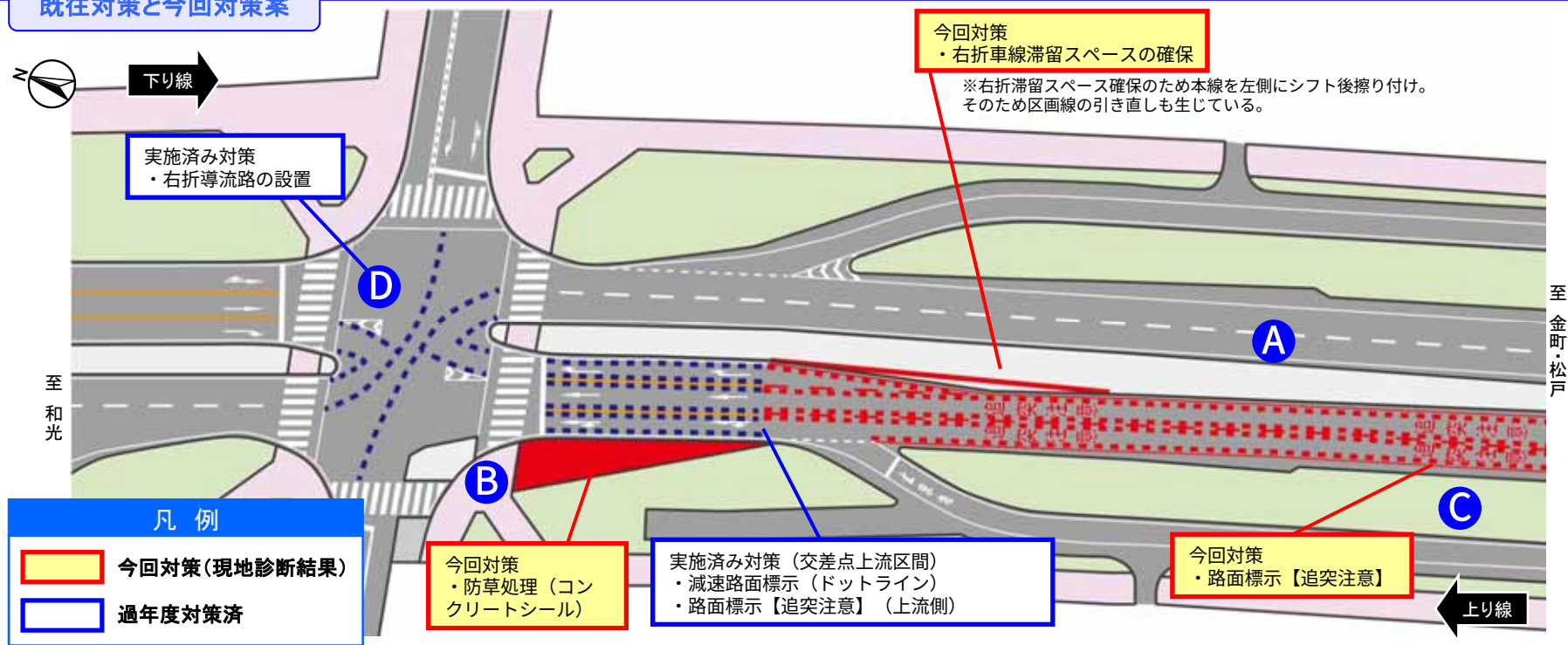
事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要	対策方針	対策メニュー(案)
A ・右折車両が直進車両を阻害する可能性がある ・後続直進車の急制動の一要因となっている	・右折車滞留の緩和	・右折車線滞留スペースの確保
B ・植樹帯により、左折時に横断歩行者が視認しづらいため、今後事故の発生が懸念される	・左折時の視認性を確保 ・更に注意喚起を図る	・防草処理(コンクリートシール)による視認性の向上 ・路面標示【追突注意】
C ・交差点流入部で対策後も追突事故が発生	・右折走行位置の誘導	・減速路面標示(ドットライン)(対策済) ・路面標示【追突注意】(上流側)(対策済)
D ・交差点内で右折車両と二輪車の事故が発生(死亡事故)	・右折走行位置の誘導	・右折導流路の設置(対策済)

凡 例

- 今回対策(現地診断結果)
- 過年度対策済

既往対策と今回対策案



対策方針 A基準:③鷹野五丁目(東)交差点[三郷市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

位置図



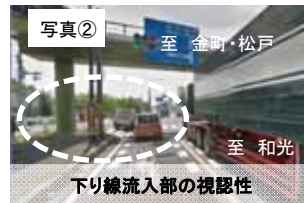
事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要(下図赤枠 〇)

- A・交差道路からの左折時に自転車との衝突事故が発生(写真①)
- B・下り線流入部で左折時に自転車との衝突事故が発生(写真②)
- C・上り線流入部で左折時に自転車との衝突事故が発生(写真③)
・側道合流部で追突事故が発生(写真④)
- D・交差点内で右折車両と二輪車の事故が発生(死亡事故)
- E・交差点流入部で追突事故が発生

対策方針

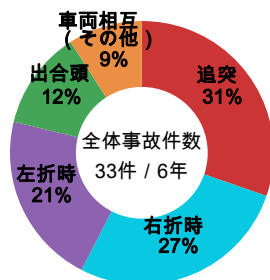
- ・左折時の安全性向上を図る
- ・左折時及び側道合流部の視認性を向上
- ・右折走行位置の誘導(対策済み)
- ・速度抑制の注意喚起(対策済み)



事故特性(H19-H24)

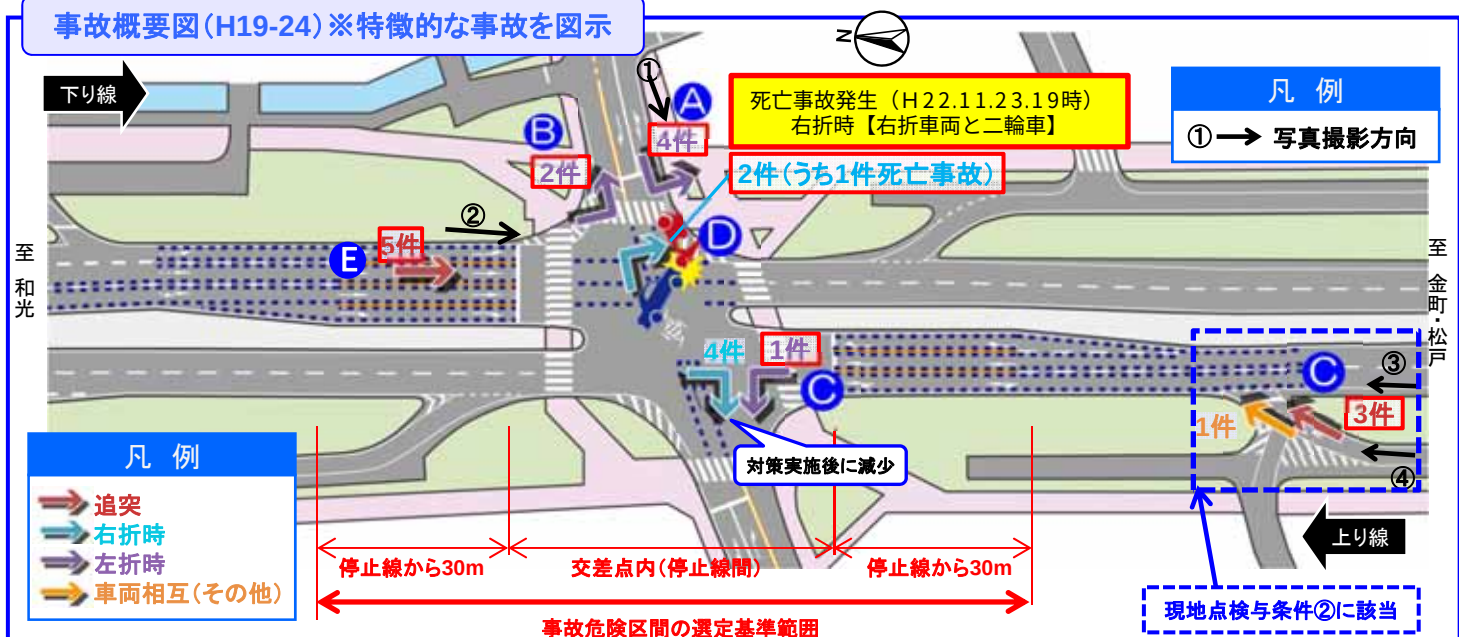
【事故の特徴】

- 追突事故が約31%
- 右折時事故が約27%
- 左折時事故が約21%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図(H19-24)※特徴的な事故を図示



対策方針 A基準:③鷹野五丁目(東)交差点[三郷市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

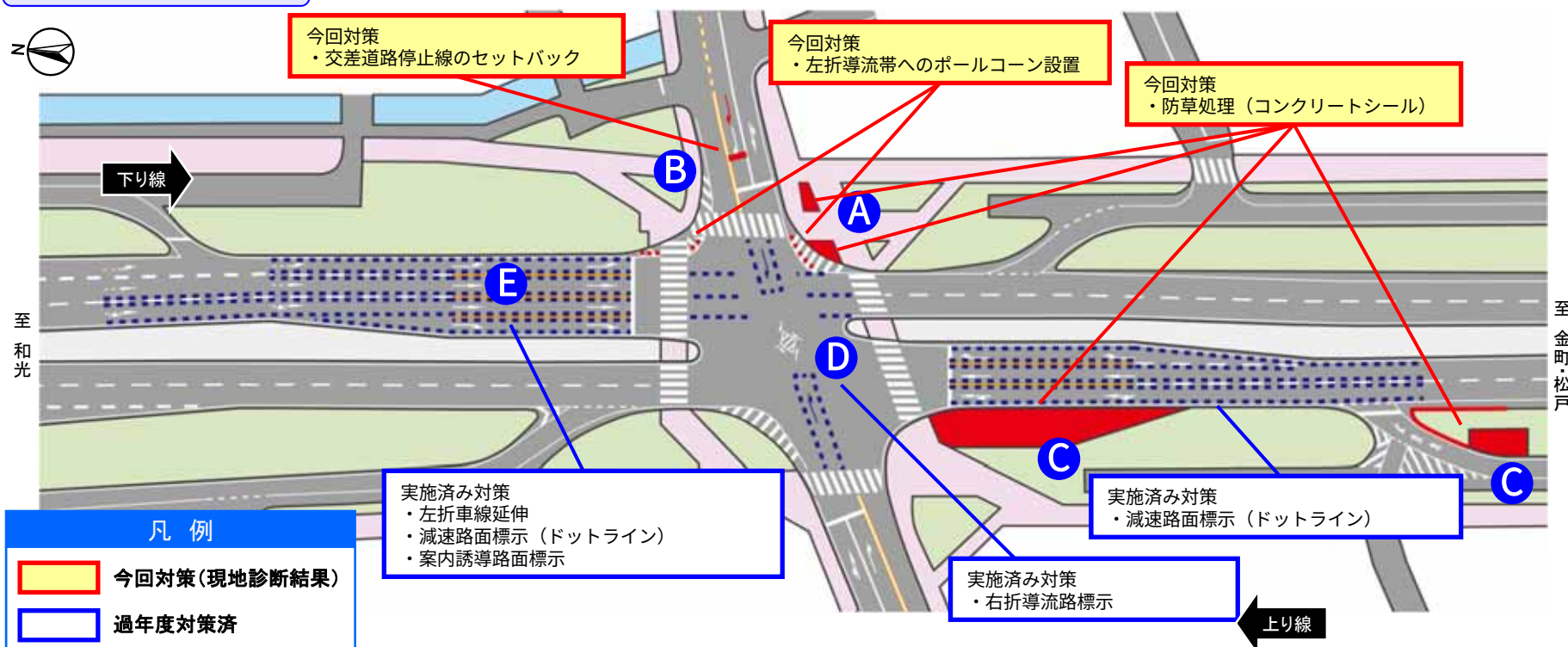
事故の概要	
A	・交差道路からの左折時に自転車との衝突事故が発生
B	・下り線流入部で左折時に自転車との衝突事故が発生
C	・上り線流入部で左折時に自転車との衝突事故が発生 ・側道合流部で追突事故が発生
D	・交差点内で右折車両と二輪車の事故が発生(死亡事故)
E	・交差点流入部で追突事故が発生

対策方針	
・左折時の安全性向上を図る	
・左折時及び側道合流部の視認性を向上	
・右折走行位置の誘導	
・速度抑制の注意喚起	

対策メニュー(案)	
・左折導流帯へのポールコーン設置	
・左折導流帯へのポールコーン設置 ・交差道路側停止線のセットバック	
・防草処理(コンクリートシール)による視認性の向上	
・右折導流路の設置(対策済)	
・減速路面標示(ドットライン)(対策済)	

凡 例	
	今回対策(現地診断結果)
	過年度対策済

既往対策と今回対策案



対策方針 A基準:④みさと公園入口交差点 [三郷市] ◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

位置図



事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

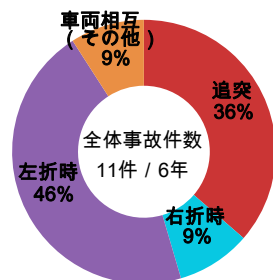
事故の概要 (下図赤枠 〇)	対策方針
A ・ 上り線流入部で左折時に自転車との衝突事故が発生 (写真①)	・ 左折時の視認性を向上
B ・ 側道合流部付近で追突事故が発生 (写真②)	・ 視認性を向上
C ・ 交差道路から左折時の視認性が悪いため、今後事故の発生が懸念される (写真③)	・ 夜間の視認性を向上 (交差点の明示)
D ・ 交差点付近での追越し、車線変更により、車線を逸脱 (死亡事故)	・ 走行車両への注意喚起 (対策済)



事故特性 (H19-H24)

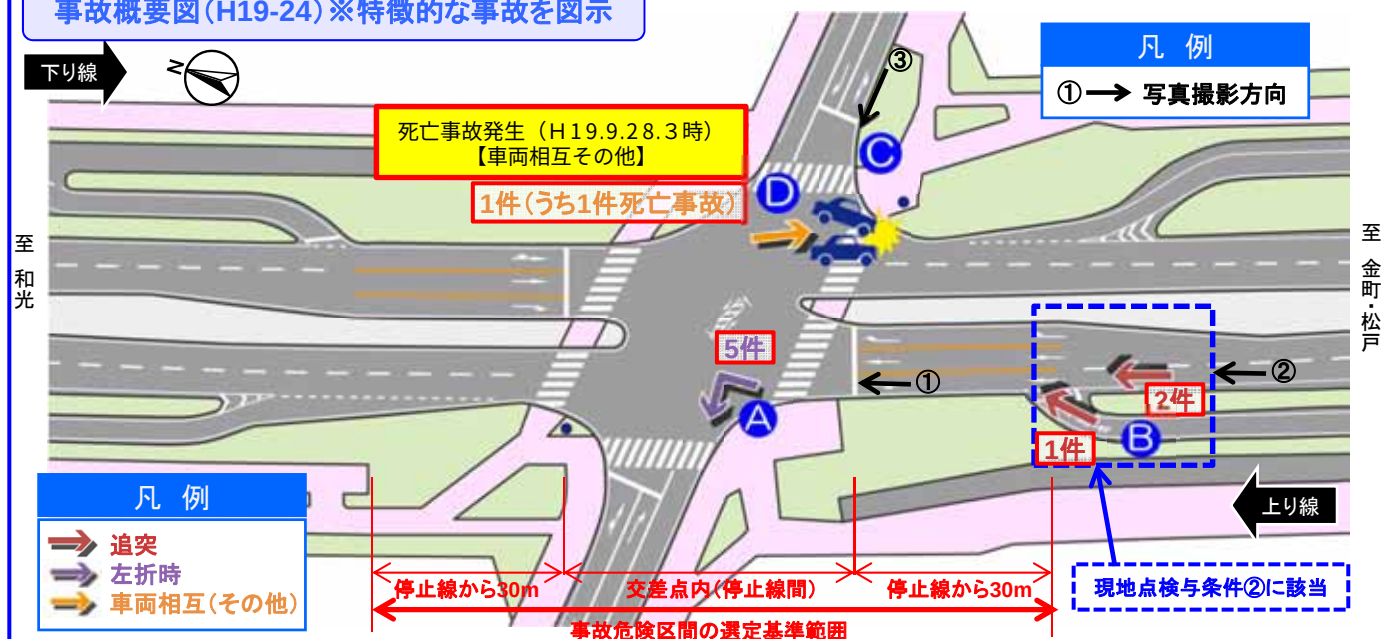
【事故の特徴】

- 左折時事故が約46%
- 追突事故が約36%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図 (H19-24) ※特徴的な事故を図示



※新たな事故危険箇所は、H19～H22の4年間の事故データを対象に選定したが、対策検討はH24までの最新の事故状況も考慮し実施。 29

対策方針 A基準:④みさと公園入口交差点 [三郷市] ◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

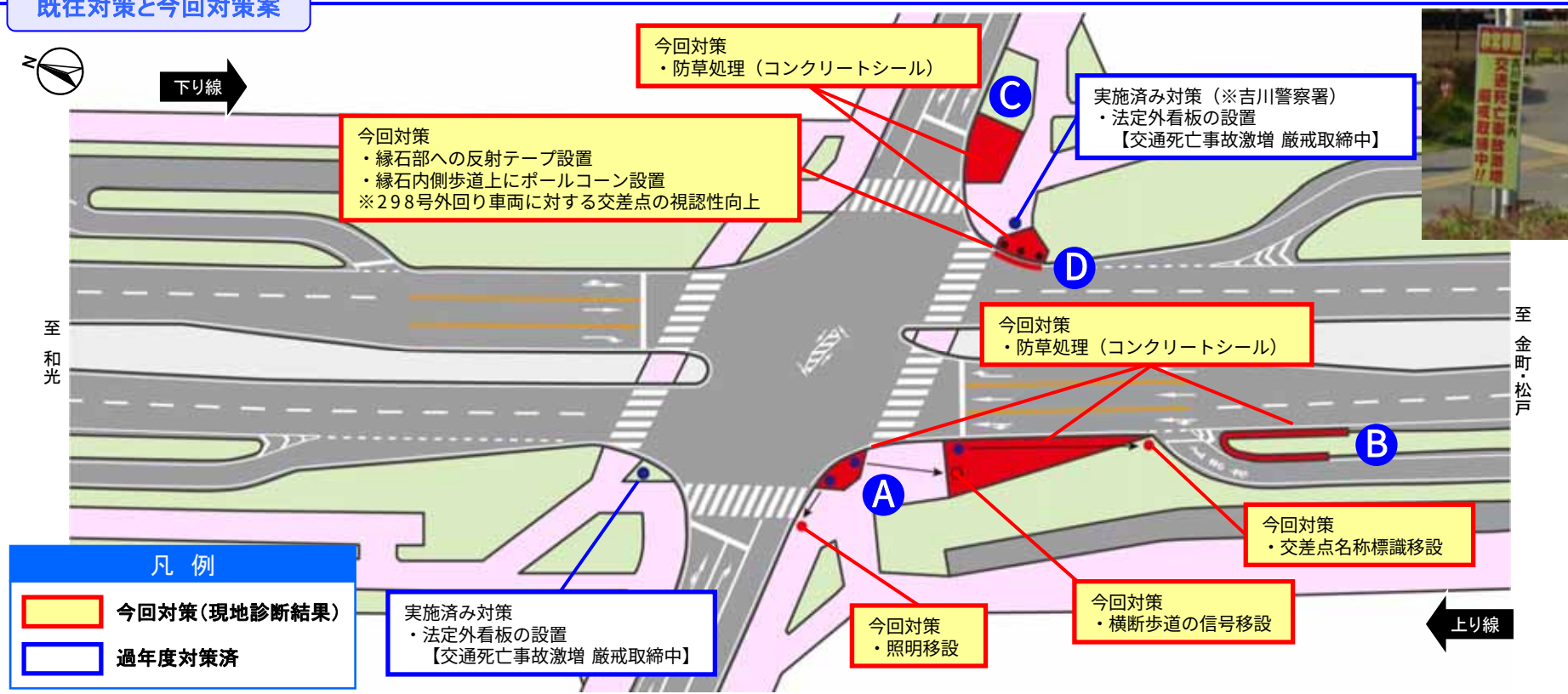
事故の概要	
A	・上り線流入部で左折時に自転車との衝突事故が発生
B	・側道合流部で追突事故が発生
C	・交差道路から左折時の視認性が悪いため、今後事故の発生が懸念される
D	・交差点付近での追越し、車線変更により、車線を逸脱(死亡事故)

対策方針
・左折時の視認性を向上
・視認性を向上
・夜間の視認性を向上(交差点の明示)
・走行車両への注意喚起

対策メニュー(案)
・照明灯等の移設、防草処理による視認性の向上
・防草処理及び標識の集約による視認性の向上
・防草処理(コンクリートシール)による視認性の向上
・縁石部への反射テープ設置 ・縁石内側歩道上にポールコーン設置 ※298号外回り車両に対する交差点の視認性向上
・法定外看板の設置(対策済)

凡 例	
	今回対策(現地診断結果)
	過年度対策済

既往対策と今回対策案



対策方針 B基準:⑤安行西交差点 [川口市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

位置図



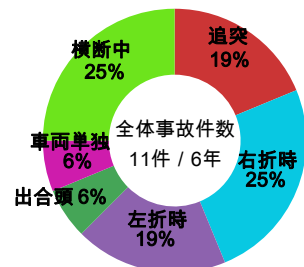
事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要(下図赤枠 〇)		対策方針
A 交差点内で歩行者横断中に衝突事故が発生(写真①) B 交差角が斜めであるため、交差点を内回りして右折する車両が多い(写真②) C 上り線流入部で左折車と横断中の自転車との事故が発生(写真③) D 上り線流入部で追突事故が発生 E 交差点流入部で追突事故が発生 F 交差点右折時に横断自転車との衝突事故が発生	写真①	横断歩行者の安全性向上を図る 右折走行位置を改善
	写真②	横断歩行者、自転車の安全性向上を図る(対策済)
	写真③	速度抑制の注意喚起(対策済)
		右折走行位置の誘導(対策済)

事故特性(H19-H24)

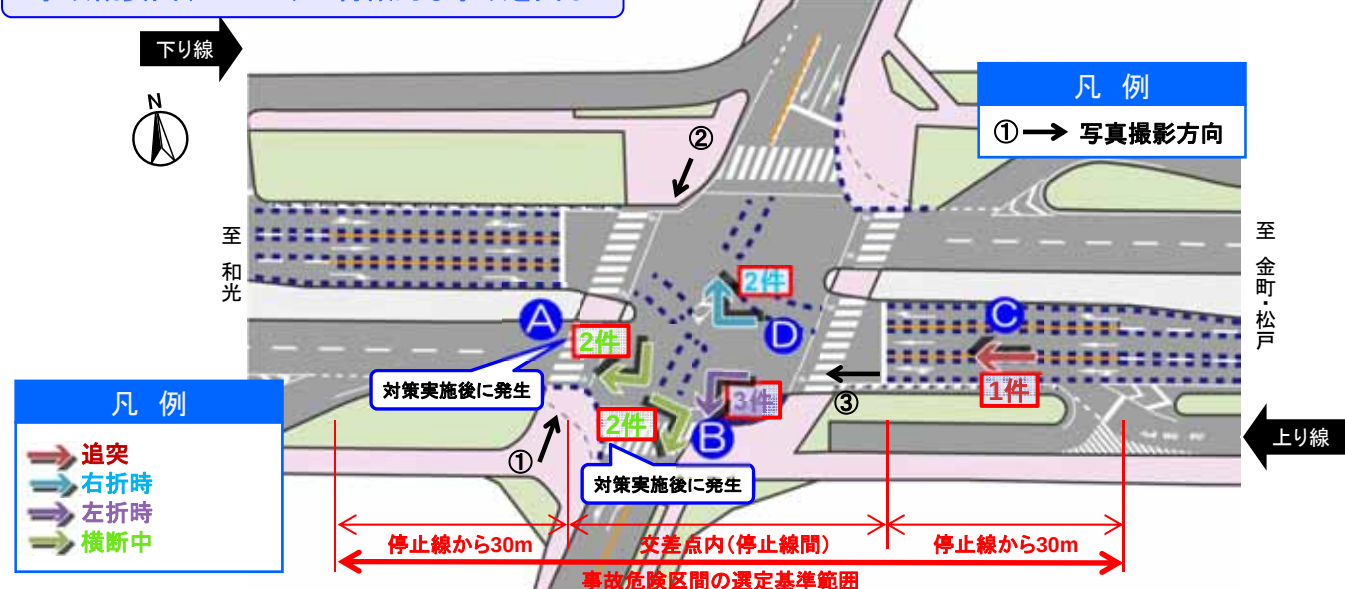
【事故の特徴】

- 右折時事故が約25%
- 追突・左折時事故がそれぞれ約19%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図(H19-24)※特徴的な事故を図示



※新たな事故危険箇所は、H19～H22の4年間の事故データを対象に選定したが、対策検討はH24までの最新の事故状況も考慮し実施。

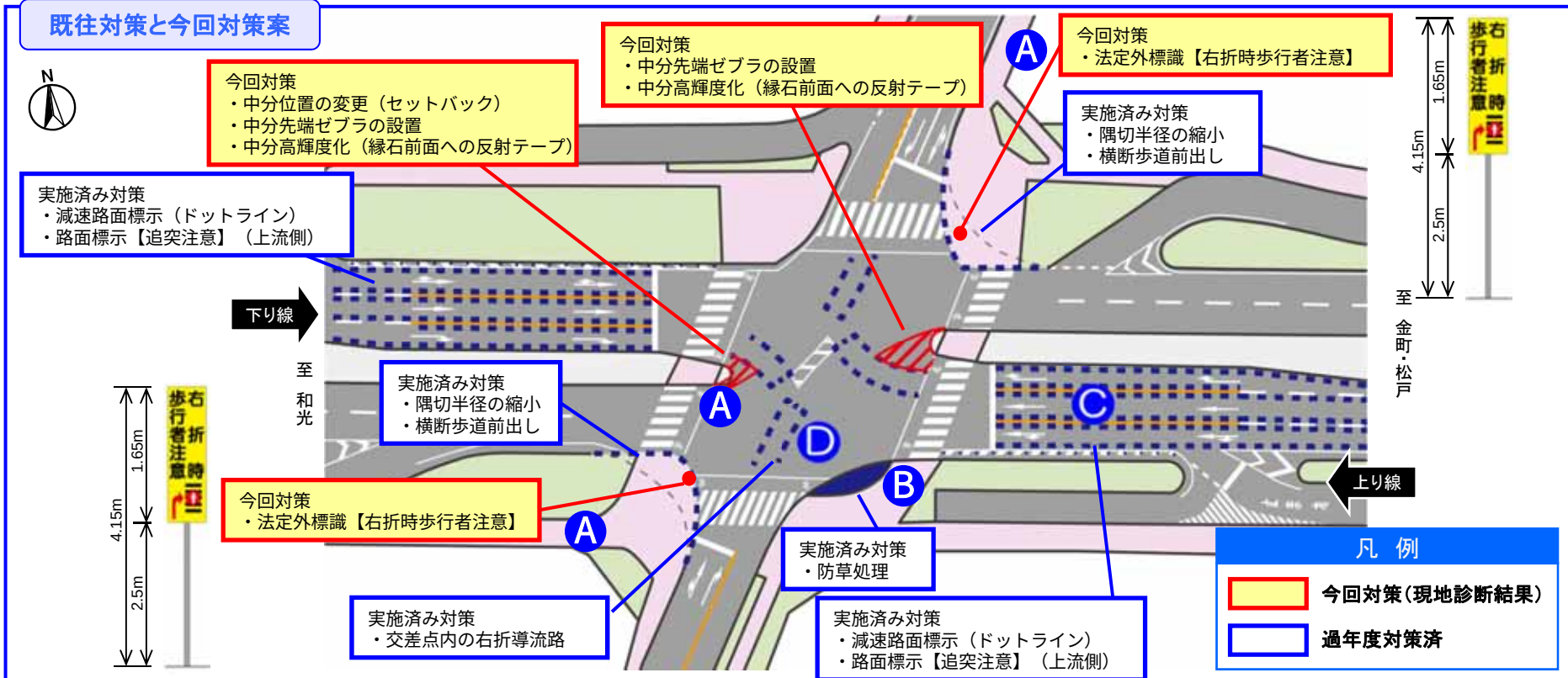
対策方針 B基準:⑤安行西交差点 [川口市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故安全対策(案)について

事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要	対策方針	対策メニュー(案)	凡 例
A ・交差点内で歩行者横断中の衝突事故が発生 ・交差角が斜めであるため、交差点を内回りをして右折する車両が多い	・横断歩行者の安全性向上を図る ・右折走行位置の改善	・中分位置の変更(セットバック)、 ・中分高輝度化(縁石前面への反射テープ)	今回対策(現地診断結果) 過年度対策済
B ・上り線流入部で左折車と横断中の自転車の事故が発生	・横断歩行者、自転車の安全性向上を図る	・中分先端ゼブラの設置	
C ・交差点流入部で追突事故が発生	・速度抑制の注意喚起を図る	・法定外標識【右折時歩行者注意】の設置	
D ・交差点右折時に横断自転車との衝突事故が発生	・右折走行位置の誘導	・防草処理による視認性の向上(対策済) ・減速路面標示(ドットライン)等(対策済) ・右折導流路の設置(対策済)	

既往対策と今回対策案



対策方針 B基準：⑥旭町二丁目交差点～ 八幡町交差点(かさね橋) [草加市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故
安全対策(案)について

位置図



事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要(下図赤枠 〇)

- A** ・取付道路接続部で、直進車両と自転車の衝突事故が発生(写真①)
- B** ・対策後も追突事故が発生(写真②)
・下り線は、上り勾配通過後の長い下り勾配区間。前方からの車両滞留に伴う急制動により、追突事故が発生(写真②)

対策方針

- ・安全性向上を図る
- ・追突事故への更なる注意喚起を図る

写真①



取付道路接続部で、直進車両と自転車の衝突事故が発生(上り線)。

写真②

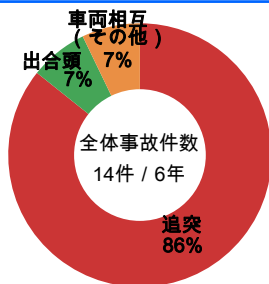


下り線は、長い下り勾配区間で、車両滞留に伴う急制動により、追突事故が発生。

事故特性(H19-H24)

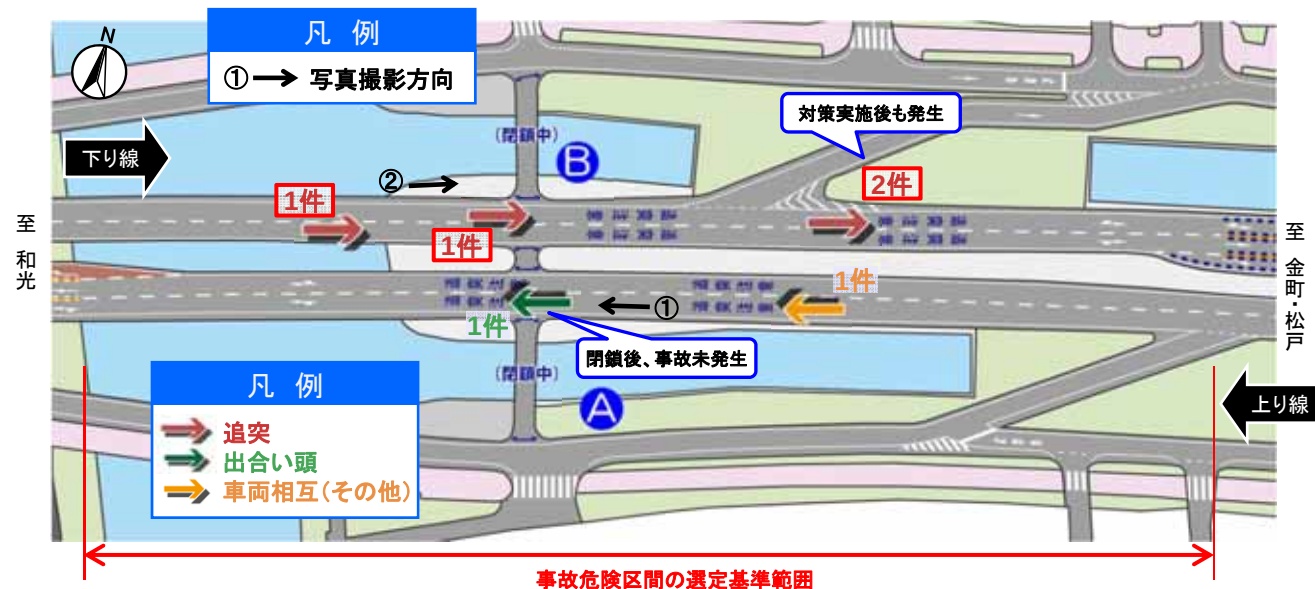
【事故の特徴】

- 追突事故が約86%
- 出合頭、車両相互事故がそれぞれ約7%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図(H19-24)※特徴的な事故を图示



対策方針 B基準：⑥旭町二丁目交差点～ 八幡町交差点 (かさね橋) [草加市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故
安全対策 (案) について

事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

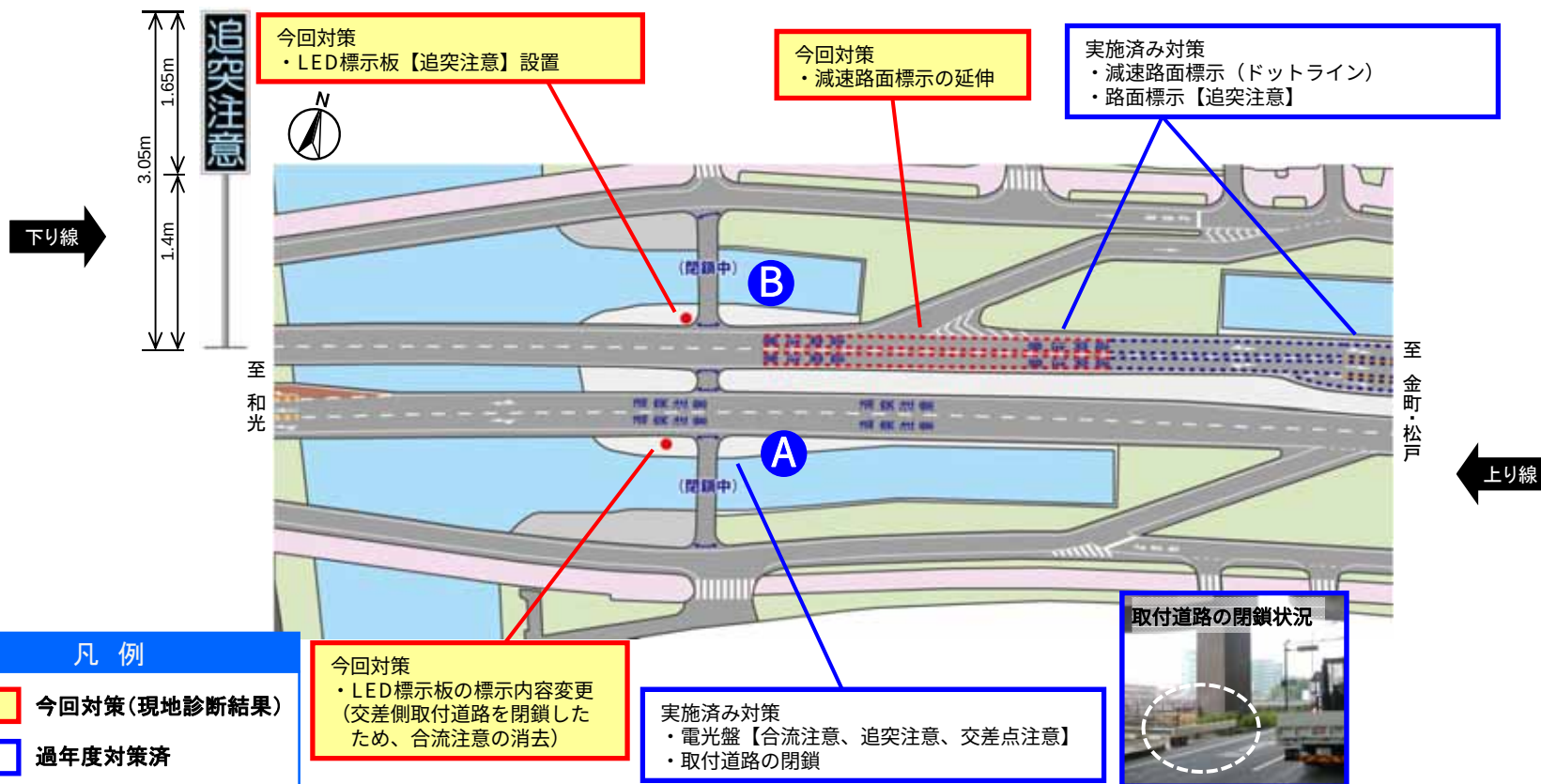
事故の概要	
A	・取付道路接続部で、直進車両と自転車の衝突事故が発生
B	・対策後も追突事故が発生 ・下り線は、上り勾配通過後の長い下り勾配区間。前方からの車両滞留に伴う急制動により、追突事故が発生

対策方針
・安全性向上を図る
・追突事故への 更なる注意喚起を図る

対策メニュー (案)
・取付道路の閉鎖 (対策済)
・LED標示板の標示内容変更
・減速路面標示 (ドットライン) の延伸
・LED標示板【追突注意】の設置

凡 例	
 	今回対策 (現地診断結果)
 	過年度対策済

既往対策と今回対策案



対策方針 B基準：⑦産業道路交差点 東側内外回りの側道分合流部 [草加市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故
安全対策(案)について

位置図



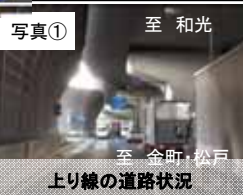
事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

事故の概要(下図赤枠□)

- A** 対策後も追突事故が発生
・上下線とも外環高架部と遮音壁により道路がやや暗い(写真①、②)
- B** 交差点内で、右折車両と横断歩行者の衝突事故が発生(死亡事故)(写真③)
- C** 中央分離帯歩道部を、右折車両がUターンで利用(写真③)
・今後事故の発生が懸念される
- D** 二輪車が側道分合流部の遮音壁基礎に衝突(死亡事故)

対策方針

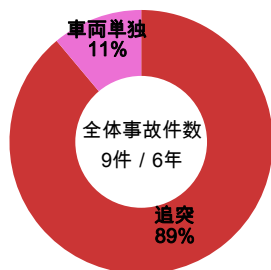
- ・追突事故への注意喚起の追加
- ・横断歩行者の安全性向上を図る
- ・右折走行位置を明確化
- ・歩行者の安全性向上を図る
- ・注意喚起、視認性の向上



事故特性(H19-H24)

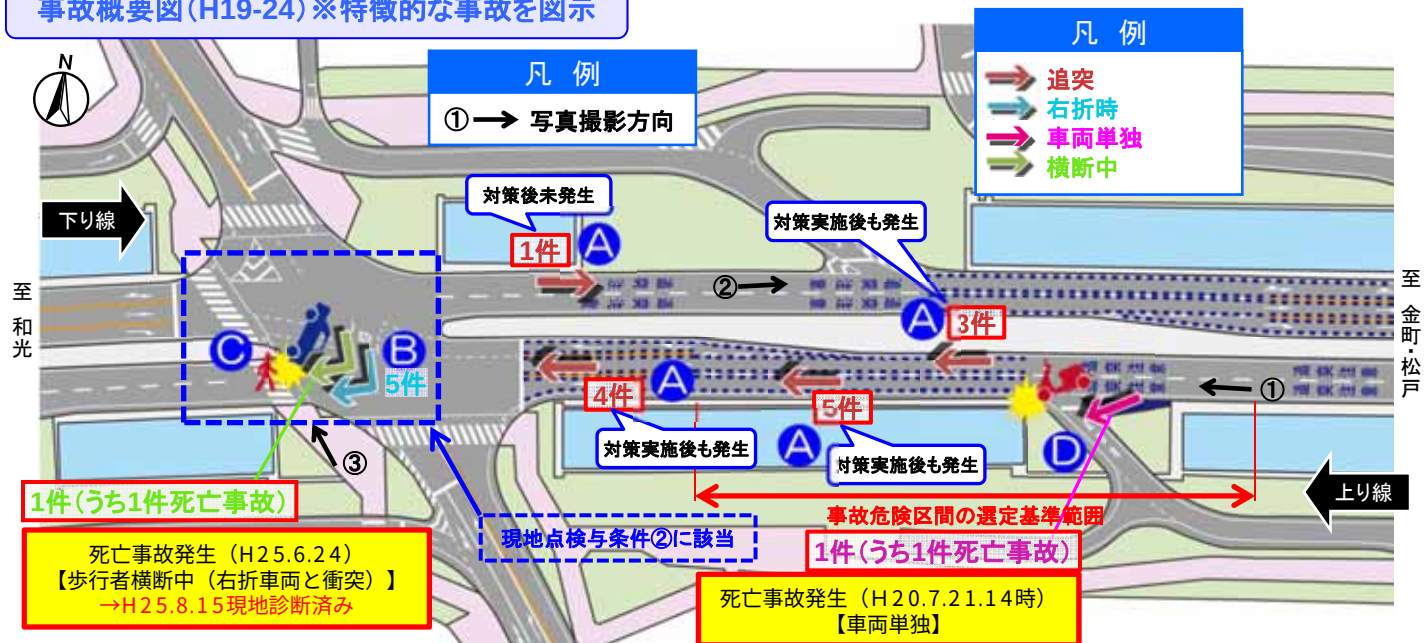
【事故の特徴】

- 追突事故が約89%
- 車両単独事故が約11%



※グラフの事故件数は、事故危険区間の選定基準範囲内の事故件数(事故データ)

事故概要図(H19-24)※特徴的な事故を图示



対策方針 B基準：⑦産業道路交差点 東側内外回りの側道分合流部 [草加市]

◆新たな事故危険箇所の交通事故
安全対策(案)について

事故の概要及び現地点検による意見(対策方針)

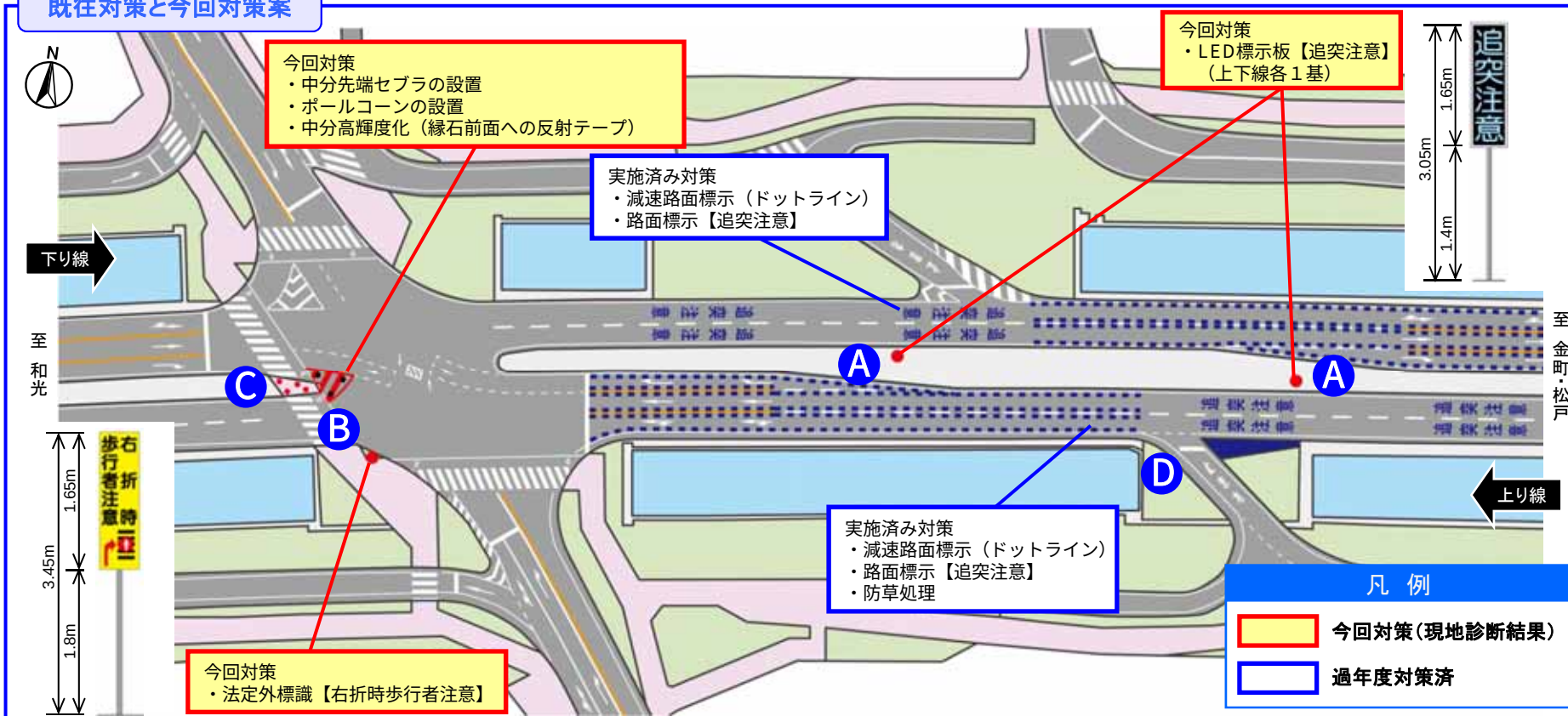
事故の概要
A ・対策後も追突事故が発生 ・上下線とも暗く、視認性が悪い
B ・交差点内で、右折車両と横断歩行者の衝突事故が発生(死亡事故)
C ・中央分離帯歩道部を、右折車両がUターンで利用 ・今後事故の発生が懸念される
D ・二輪車が側道合流部の遮音壁基礎に衝突(死亡事故)

対策方針
・追突事故への注意喚起の追加
・横断歩行者の安全性向上を図る ・右折走行位置を明確化
・歩行者の安全性向上を図る
・注意喚起、視認性の向上

対策メニュー(案)
・LED標示板【追突注意】の設置(上下線各1基)
・中分先端セブラ ・中分高輝度化(縁石前面への反射テープ) ・法定外標識の設置
・ポールコーンの設置
・減速路面標示、防草処理(対策済)

凡 例
 今回対策(現地診断結果)
 過年度対策済

既往対策と今回対策案



3. 今後のスケジュール

●議事内容 (予定)

1. H25対策箇所の対策効果について
※対策後の事故件数による中間(1年後)評価
2. H28対策実施予定箇所の交通事故安全対策について

●開催時期 (予定)

H27.11を予定