

# 国道2号 土井交差点 交通事故対策の効果

## 対策前の状況

Plan

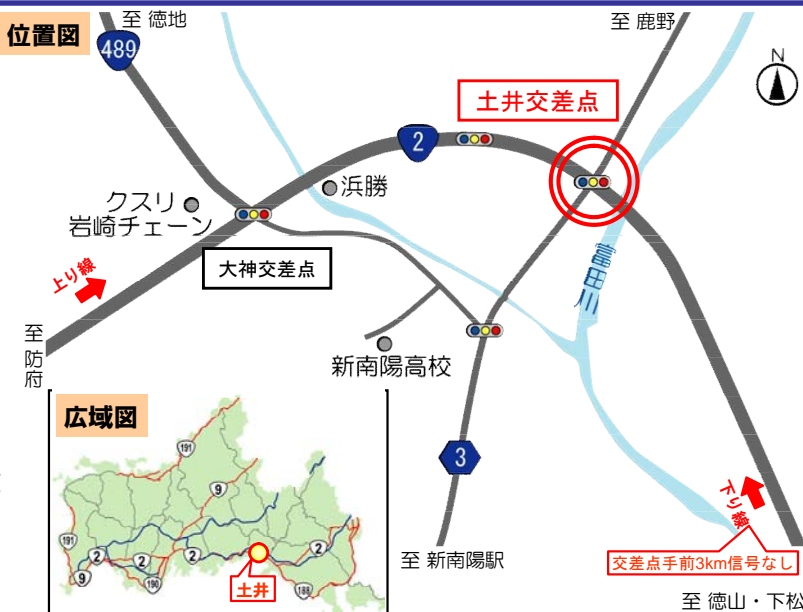
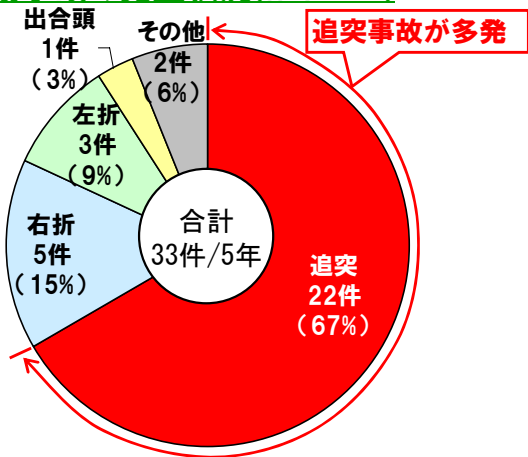
### ● 下り坂下の曲線部に位置する交差点付近で追突事故が多発！

交差点に向けて下り勾配が連続していることから速度超過になりやすく交差点付近で追突事故が発生。

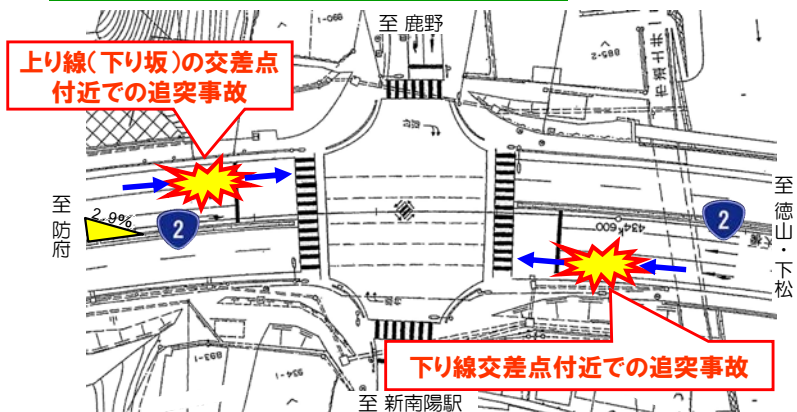
### ● 下り線側の交差点付近の最左車線で追突事故が多発！

交差点の手前3km程度信号がなく走行速度が速くなりやすいこと、交差点が曲線部に位置し下り線は新南陽駅に向かう左折交通が多いことから追突事故が発生。

### ▼ 死傷事故の発生状況(H17~21)



### ▼ 土井交差点の主な事故発生箇所

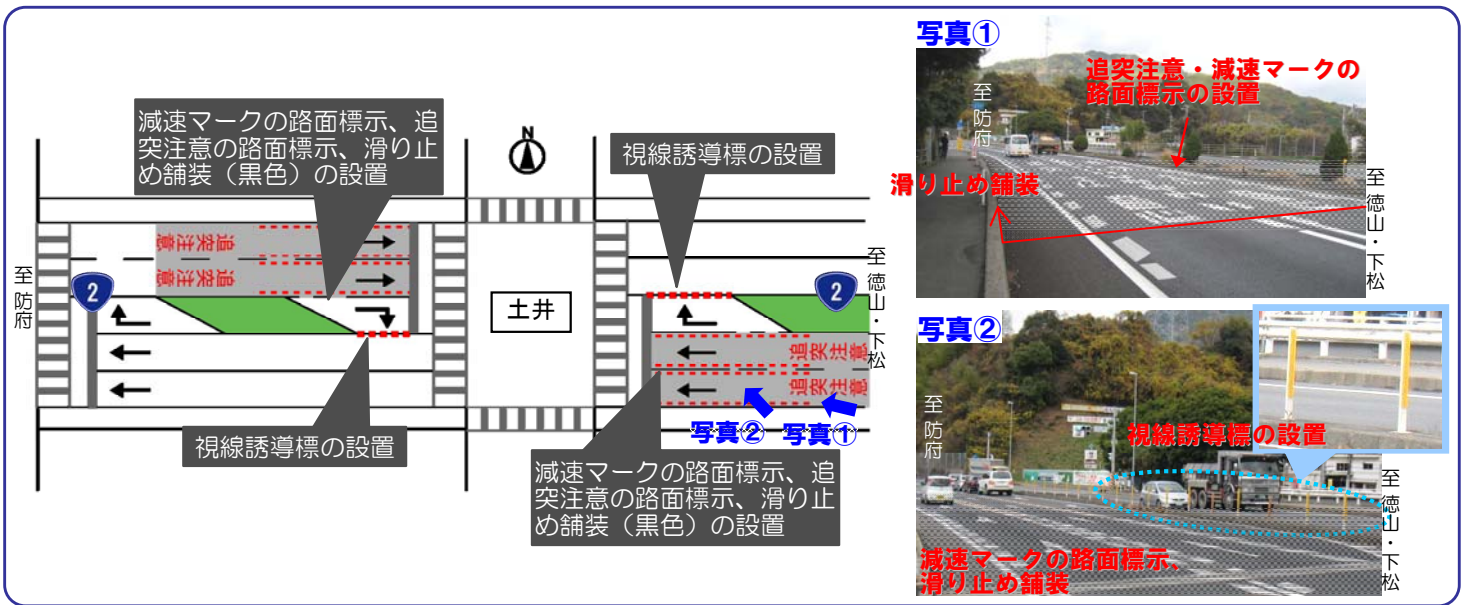


## 対策の実施

Do

平成22年3月完成！

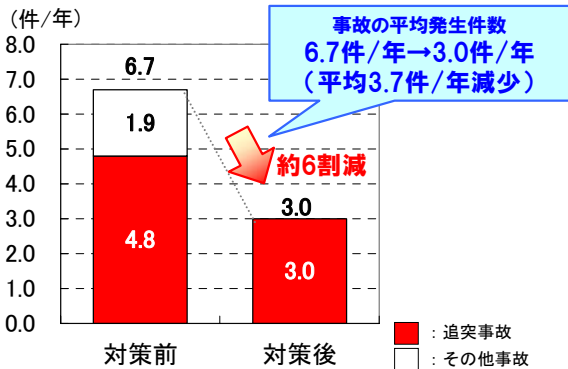
- 走行速度の抑制や停止挙動の支援を目的とした減速路面標示や注意喚起の路面標示（追突注意）、すべり止め舗装等を設置
- 曲線部に位置する交差点における安定した走行確保を目的とした視線誘導標を設置



国道2号土井交差点は、交差点付近において追突事故が多発していたが、すべり止め舗装や減速路面標示、注意喚起の路面標示等により**死傷事故(追突・その他)**が削減！

- ⇒ 死傷事故が約6割削減。
- ・ 交差点付近でヒヤリとするような急減速の発生頻度は約5割削減。
- ・ 赤信号時における通過率は隣接交差点に比べて低い（土井交差点6%、隣接交差点30%）。
- ・ 利用者の満足度は約5割の回答者が今回の対策に満足。

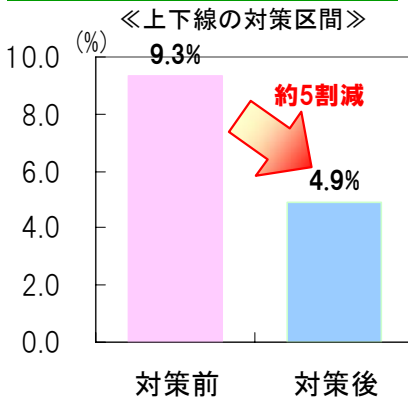
▼ 死傷事故件数の減少



【対策前】 H17. 1～H22. 3の5年3ヶ月間の発生件数を年あたりに換算  
【対策後】 H22. 4～H23. 7の1年4ヶ月間の発生件数を年あたりに換算

※ 事故発生件数は山口県警察から提供された事故データを使用

▼ 急減速※1の発生頻度※2



※1 急減速とは  
ブレーキ等による減速挙動のうち、特に交通挙動に影響のある0.2G以上の減速度を急減速と設定

※2 発生頻度とは  
民間のカーナビゲーションシステムの記録データを活用し、対象区間で記録された急減速の発生件数を対象区間で記録された車両数で割ったもの

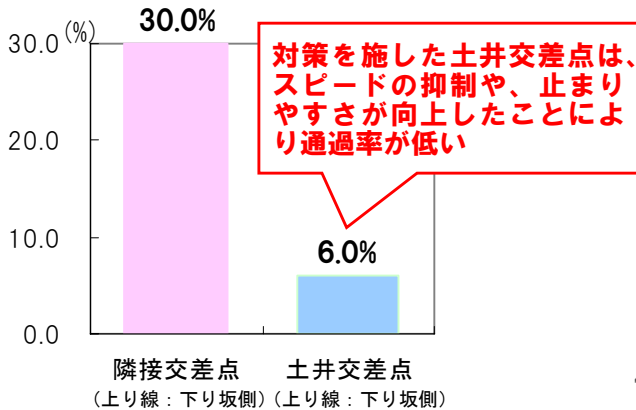
『急減速発生件数÷記録車両数』

＜集計期間＞  
【対策前】 急減速件数：H21. 4～H22. 3 走行車両数：H21. 4～H22. 3  
【対策後】 急減速件数：H22. 4～H22. 12 走行車両数：H22. 4～H22. 10

▼ 信号赤時の通過率

※1 土井交差点の対策前の調査を実施していないため、同じ下り勾配で、すべり止め舗装の対策をしていない隣接交差点と比較

※2 ビデオ撮影によってサイクル数をカウント  
(調査日：H23. 2. 1 7: 00～10: 00)



交差点	観測時間の信号赤時の通過発生サイクル数(回)	観測時間の信号サイクル数(回)	通過率
土井交差点	5	84	6.0%
隣接交差点	6	20	30.0%



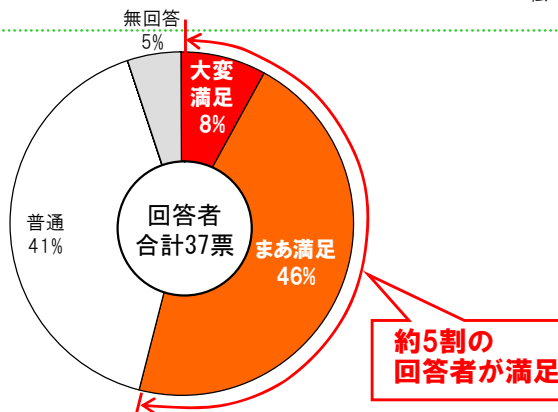
▼ 利用者の実感(アンケート調査)

Q. 今回の事故対策の満足度は？

アンケート (H23. 1. 25) (H23. 2. 21) :  
バス会社および山口県トラック協会登録企業へ配布  
(配布: 55票 回収: 37票)

※ 土井、大神交差点が同じ対策であるため、まとめてアンケートを実施

防府から徳山方面へ向かう際の路面標示はよく気づくようになりました。(40代男性)



更なる事故軽減に向けて

Action

● 追突事故の発生や、追突事故に起因するような急減速の頻度の低減や信号赤時の通過の抑制に対し、すべり止め舗装などの対策が効果的であったため、当交差点において引き続き経過を観測するとともに、他の類似事故多発箇所に当対策の適用を検討します。

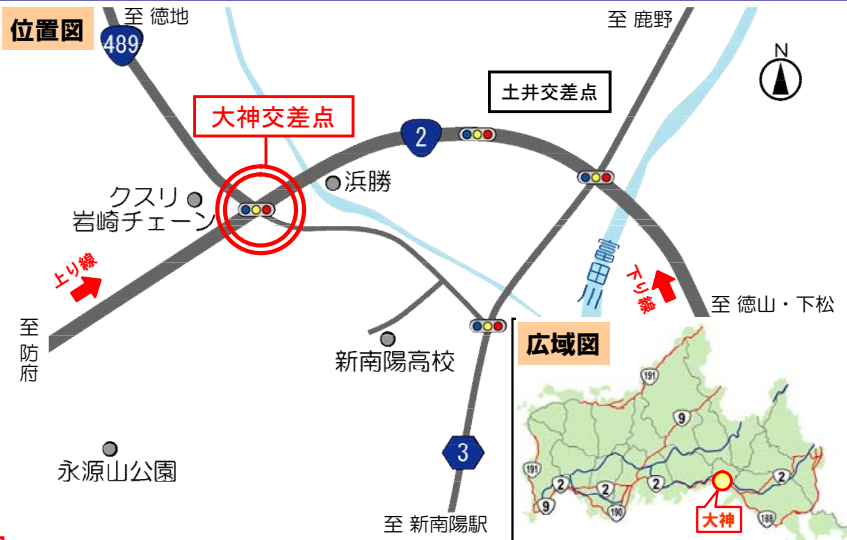
# 国道2号 大神交差点 交通事故対策の効果

## 対策前の状況

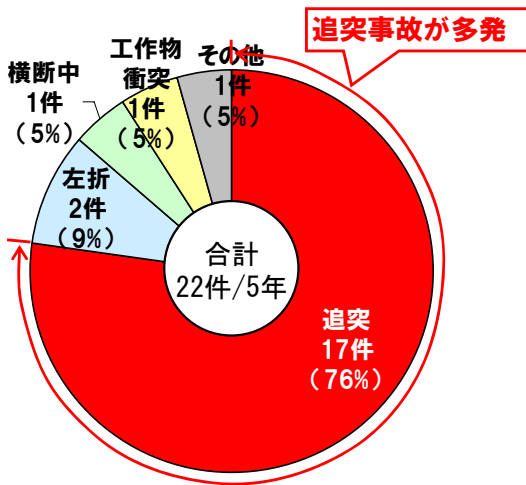
Plan

### ●交差点付近で追突事故が多発！

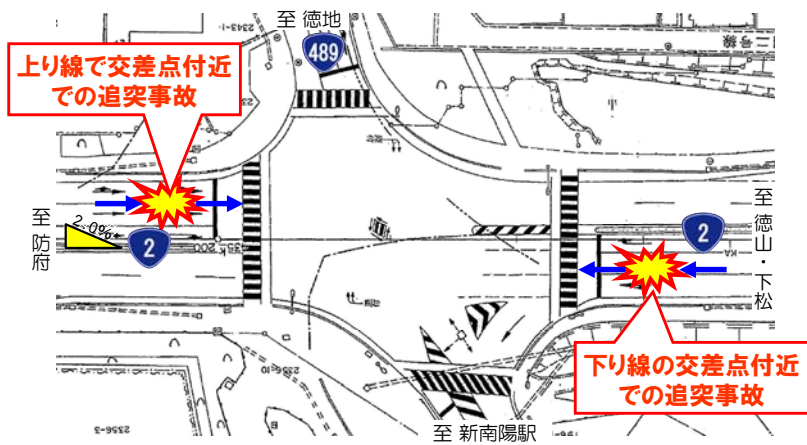
交差点に向けて、上り線は直線区間でかつ下り勾配であり速度超過になりやすいことや、交差点が大きく信号の変わり目に停止する車両と通過する車両が混在すること等により交差点付近で追突事故が発生。



### ▼ 死傷事故の発生状況(H17~21)



### ▼ 大神交差点の主な事故発生箇所

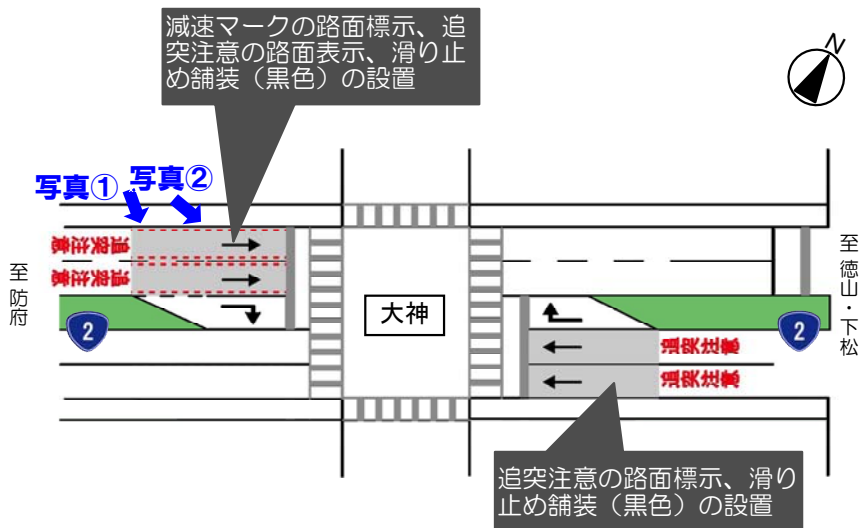


## 対策の実施

Do

平成22年3月完成！

### ●走行速度の抑制や停止挙動の支援を目的とした減速路面標示や注意喚起の路面標示（追突注意）、すべり止め舗装等を設置





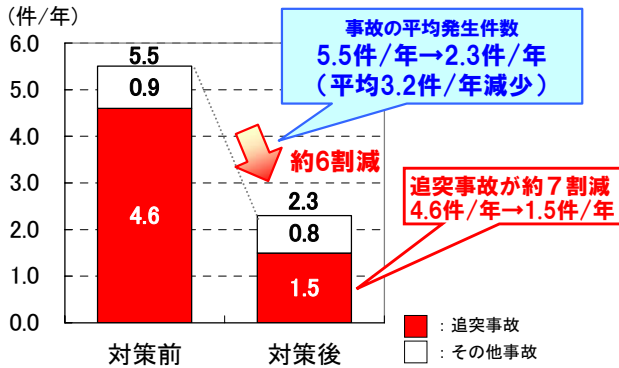
# 対策効果

Check

**国道2号大神交差点は、交差点付近において追突事故が多発していたが、すべり止め舗装や減速路面標示、注意喚起の路面標示等により死傷事故(追突)が削減!**

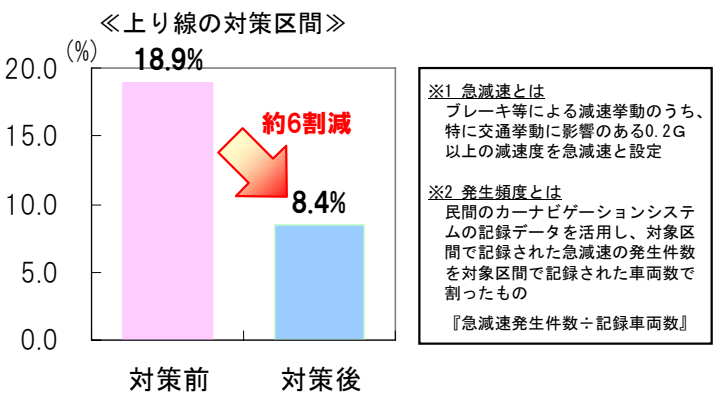
- ⇒ 死傷事故が約6割削減(追突は約7割減)。
- ・ 上り線の対策区間において、ヒヤリとするような急減速の頻度も約6割減少。
- ・ 赤信号時における通過率は、隣接交差点と比べて低い(大神交差点22.6%、隣接交差点30.0%)
- ・ 利用者の満足度は約5割の回答者が今回の対策に満足。

## ▼ 死傷事故件数の減少



【対策前】 H17.1~H22.3の5年3ヶ月間の発生件数を年あたりに換算  
【対策後】 H22.4~H23.7の1年4ヶ月間の発生件数を年あたりに換算  
※ 事故発生件数は山口県警察から提供された事故データを使用

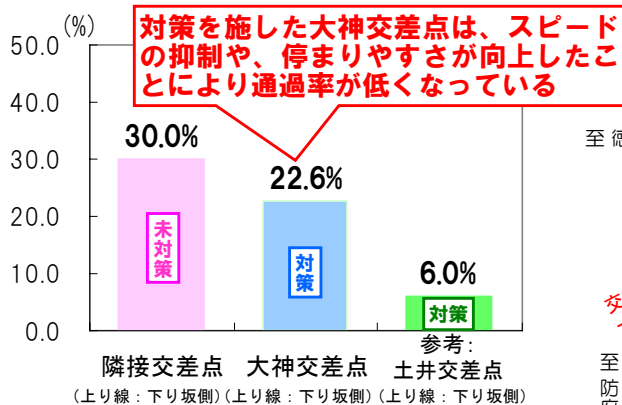
## ▼ 急減速※1の発生頻度※2



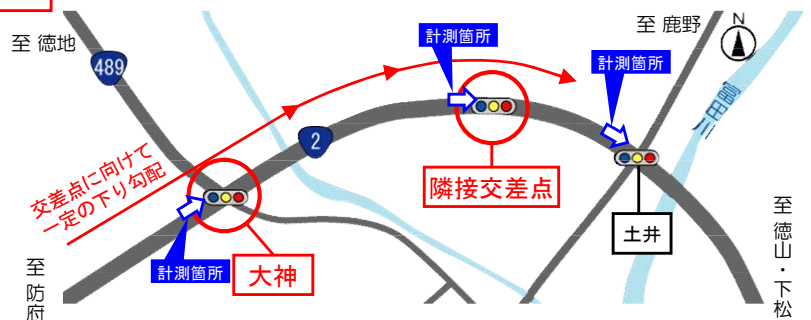
※1 急減速とは  
ブレーキ等による減速挙動のうち、特に交通挙動に影響のある0.2G以上の減速度を急減速と設定  
※2 発生頻度とは  
民間のカーナビゲーションシステムの記録データを活用し、対象区間で記録された急減速の発生件数を対象区間で記録された車両数で割ったもの  
『急減速発生件数 ÷ 記録車両数』  
【対策前】 急減速件数: H21.4~H22.3 走行車両数: H21.4~H22.3  
【対策後】 急減速件数: H22.4~H22.12 走行車両数: H22.4~H22.10

## ▼ 信号赤時の通過率(信号無視車が発生したサイクルの割合)

※1 土井交差点の対策前の調査を実施していないため、同じ下り勾配で、すべり止め舗装の対策をしていない隣接交差点と比較  
※2 ビデオ撮影によってサイクル数をカウント(調査日: H23.2.1 7:00~10:00)



交差点	観測時間の信号赤時の通過発生サイクル数	観測時間の信号サイクル数	通過率
大神交差点	19	84	22.6%
隣接交差点	6	20	30.0%
参考: 土井交差点	5	84	6.0%

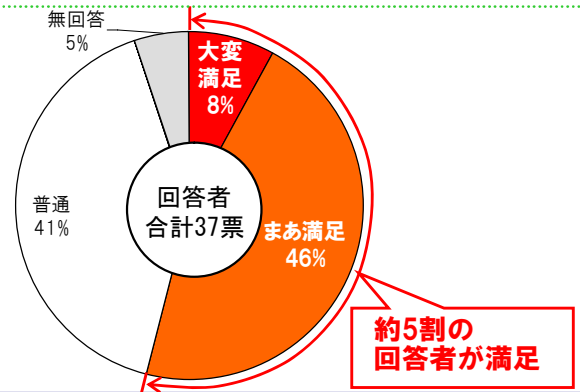


## ▼ 利用者の実感(アンケート調査)

Q. 今回の事故対策の満足度は?

アンケート (H23.1.25) (H23.2.21):  
バス会社および山口県トラック協会登録企業へ配布  
(配布: 55票 回収: 37票)  
※ 土井、大神交差点が同じ対策であるため、まとめてアンケートを実施

交差点を走り易くなったと感じる。(50代男性)



# 更なる事故軽減に向けて

Action

● 土井交差点と同様に、追突事故の発生や、急減速の頻度の低減や信号赤時の通過の抑制に対し、すべり止め舗装などの対策が効果的であったため、当交差点についても引き続き経過を観測するとともに、他の類似事故多発箇所に当対策の適用を検討します。