

国道9号 阿東地福上 交通事故対策の効果

対策前の状況

Plan

位置図

広域図



至山口県庁



●正面衝突事故による死亡事故が発生！

片側1車線で長い直線と緩く短いカーブが混在するため、スピードの出し過ぎや居眠り等に伴うハンドル誤操作により、重大事故につながる中央線のはみ出しによる正面衝突事故が発生。

対象区間付近は沿線施設もなく、夜間は暗く、視認性も悪い。

検討会の開催

●運送業者を含め現地点検、対策案の意見交換を実施 (H21.12.22)

《検討会メンバー》

- ・運送事業者：山口県トラック協会
- ・警察：山口県警察署
- ・行政：山口市 国土交通省山口河川国道事務所

▼ 現地点検の状況



▼ 検討会の実施状況



対策の実施

Do

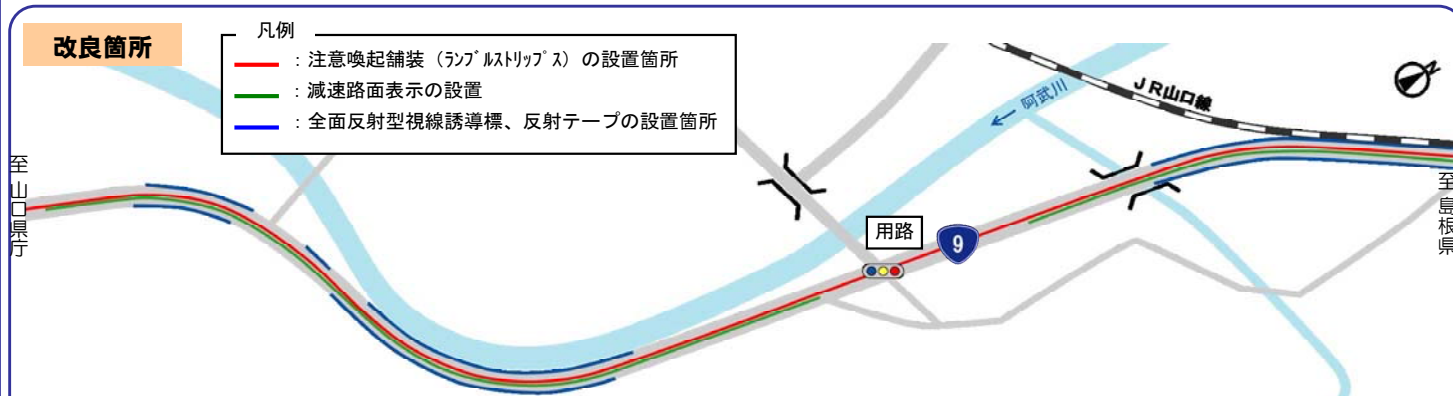
平成22年2月完成！

- 中央線のはみ出し抑制を目的とした切削型注意喚起舗装(ランブルストリップス)を設置
- ドライバーの速度抑制や注意喚起を目的とした減速路面標示の設置
- ドライバーの視線誘導の強化を目的とした全面反射型視線誘導標を設置

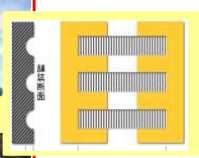
改良箇所

凡例

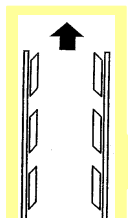
- : 注意喚起舗装(ランブルストリップス)の設置箇所
- : 減速路面標示の設置
- : 全面反射型視線誘導標、反射テープの設置箇所



切削型注意喚起舗装(ランブルストリップス)の設置



減速路面標示の設置



全面反射型視線誘導標、反射テープの設置

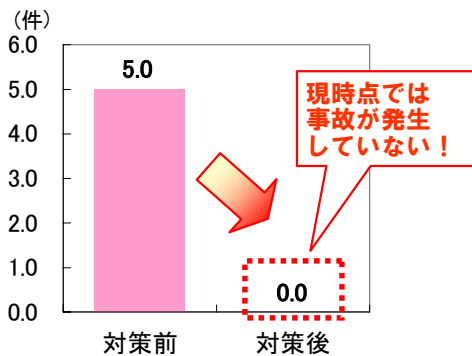


夜間

国道9号阿東地福上では、正面衝突事故による死亡事故が発生していたが、はみ出し注意喚起舗装(ランブルストリップス)や視線誘導標等の設置により、**事故の危険性が低下!**

- ⇒ 対策後は事故が発生していない。
- ・ 正面衝突事故と関連の高い中央線の逸脱割合は対策1年後に半減。
- ・ 追越発生回数は約9割減(夜間の追越は0件に)。
- ・ 夜間のカーブ進入速度は約2km/h低下。
- ・ 利用者の6割が対策前と比べて良くなったと回答。

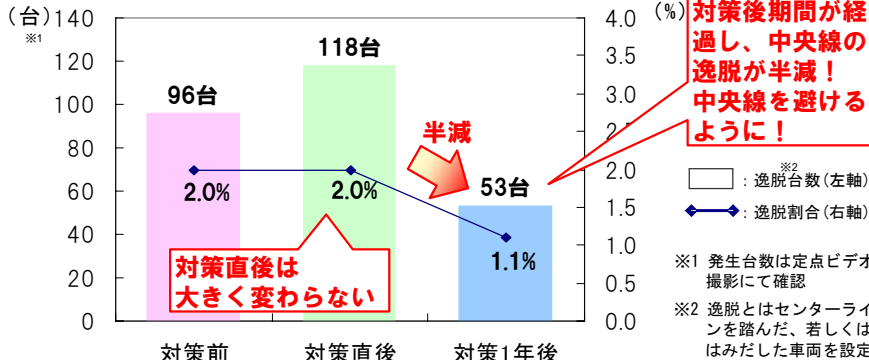
▼ 死傷事故の減少



【対策前】 H17. 1～H22. 2の5年2ヶ月間の発生件数
【対策後】 H22. 3～H23. 11の1年9ヶ月間の発生件数

※ 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

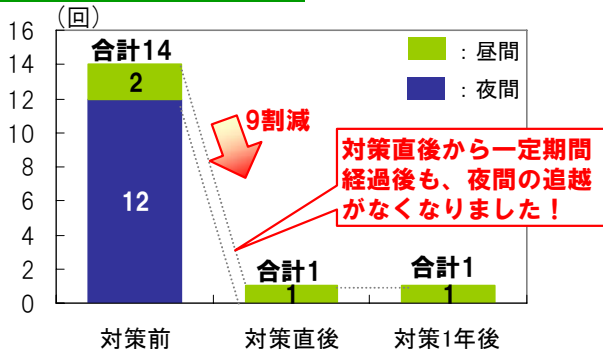
▼ 中央線の逸脱状況の変化



調査日: 【対策前】 H22. 2. 18 12:00～15:00の合計値
【対策直後】 H22. 3. 6 12:00～15:00の合計値
【対策1年後】 H23. 2. 4 12:00～15:00の合計値

※1 発生台数は定点ビデオ撮影にて確認
※2 逸脱とはセンターラインを踏んだ、若しくははみだした車両を設定

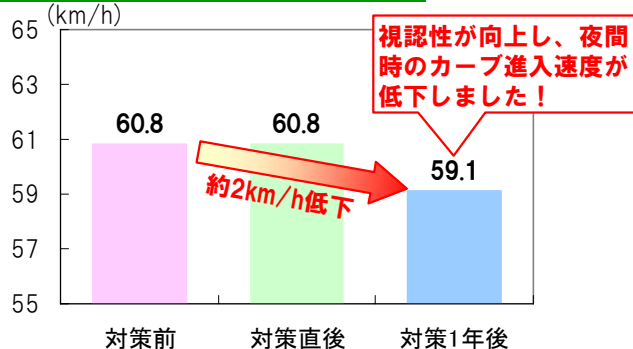
▼ 追越発生回数の変化



調査日: 【対策前】 H22. 2. 18 12:00～15:00、18:00～21:00の合計値
【対策直後】 H22. 3. 6 12:00～15:00、18:00～21:00の合計値
【対策1年後】 H23. 2. 4 12:00～15:00、18:00～21:00の合計値

※ 発生回数は定点ビデオ撮影にて確認

▼ 夜間のカーブ進入速度の変化

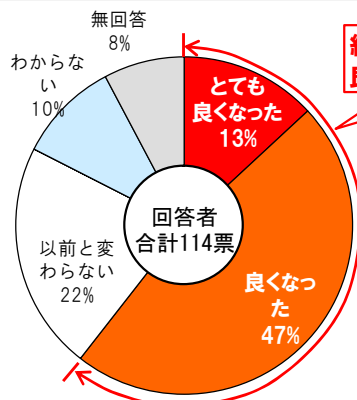


調査日: 【対策前】 H22. 2. 18 18:00～21:00の平均値
【対策直後】 H22. 3. 6 18:00～21:00の平均値
【対策1年後】 H23. 2. 4 18:00～21:00の平均値

※ 進入速度はスピードガンにて確認

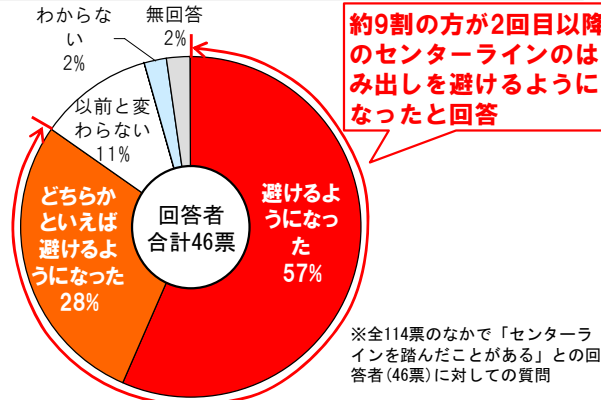
▼ 利用者の実感(アンケート調査、インタビュー調査)

Q. ランブルストリップスによるはみ出し抑制効果の実感は?



アンケート (H23. 2. 21)
山口市職員アンケート (配布50票、回収50票)
企業アンケート (配布70票、回収38票)
インタビュー (H23. 2. 1)
道の駅「願就寺温泉」「長門峡」でインタビュー (聞き取り26票)

Q. 対策後の中央線への意識は?



※全114票のなかで「センターラインを踏んだことがある」との回答者(46票)に対する質問

更なる事故軽減に向けて

Action

- 正面衝突事故などに起因する中央線の逸脱や追越などに対して、当対策(主にランブルストリップス)が効果的であったため、当該区間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。