

国道9号 木戸山交差点 交通事故対策の効果

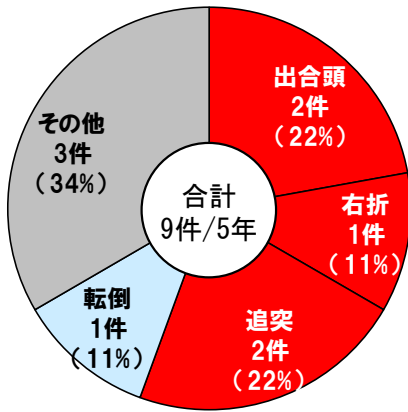
対策前の状況

Plan

●国道262号の一旦停止⇒右折に関する事故が多発!

信号が無いT字交差点のため、国道262号から山口県庁方面への右折は、一旦停止が必要。事故は国道262号の停止・右折に関するものが多く、複雑な交差点形状や視認性の悪さから国道262号からの右折車両と国道9号の直進車両の車両相互の認知の遅れ等により、交差点付近で出合頭事故や停止線付近での追突が発生。

▼ 死傷事故の事故発生状況(H17~21)



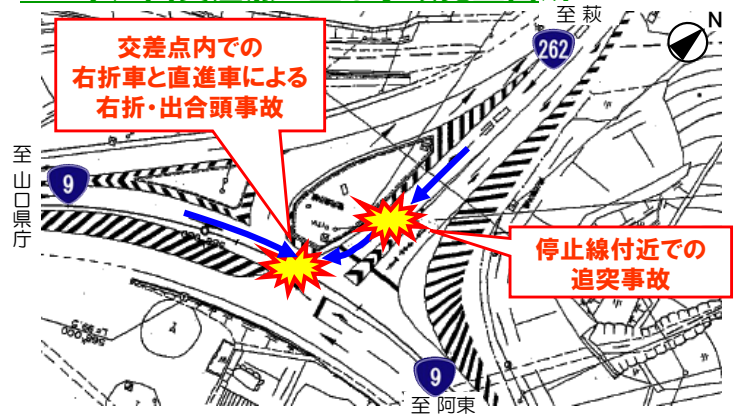
位置図



広域図



▼ 木戸山交差点の主な事故発生箇所



対策の実施

Do

平成21年11月完成!

- 交差点内における視認性の向上を目的とした施策の実施(曲線半径の緩和、カラー舗装、交通島の縮小等)
- 追突防止を目的とした停止線付近での減速路面標示の設置
- 交差点内の適切な誘導を目的としたポストコーンの設置や案内標識の見直し

写真①



写真③



写真④



写真②



案内標識の見直し

写真①

写真②

写真③

写真④

曲線半径の緩和(R80→R100)・カラー舗装

減速路面標示の設置

ポストコーンの設置

至山口県庁

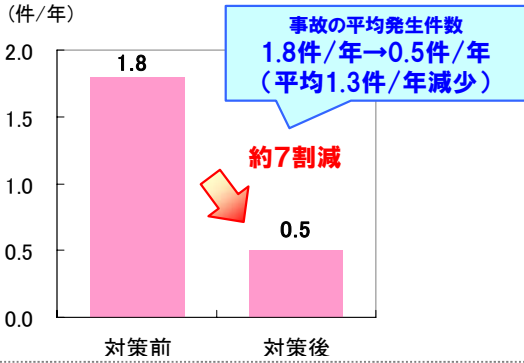
至阿東・津和野



国道9号木戸山交差点では、国道262号からの右折に関する出会頭事故や追突事故が多発していたが、曲線半径の緩和、カラー舗装、交通島の縮小、ポストコーン、路面標示等の安全対策を実施した結果、視認性が向上し、**交通事故が減少!**

- ⇒ 死傷事故が7割削減 (1.3件/年減少)
- ・交差点付近でヒヤリとするような急減速の頻度が約4割減少
- ・曲線半径の緩和・カラー舗装・交通島の縮小による視認性の向上
- ・利用者満足度では、約6割の回答者が今回の対策について満足

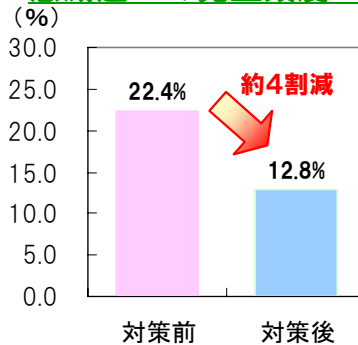
▼ 死傷事故件数の減少



【対策前】 H17.1~H21.11の4年11ヶ月間の発生件数を年あたりに換算
 【対策後】 H21.12~H23.11の2年間の発生件数を年あたりに換算

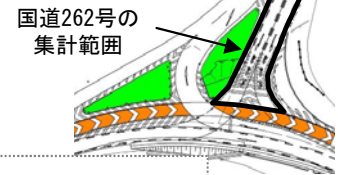
※ 事故発生件数は山口県警察から提供された事故データを使用

▼ 国道262号の停止線付近における急減速※1の発生頻度※2



《集計期間》 年換算値で補正
 【対策前】 急減速件数: H20.12~H21.11 走行車両数: H21.3~H21.11
 【対策後】 急減速件数: H21.12~H22.12 走行車両数: H21.12~H22.10

※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』



▼ 曲線半径の緩和・カラー舗装・交通島の縮小による視認性の向上



対策前

至 山口県庁



対策後

至 山口県庁

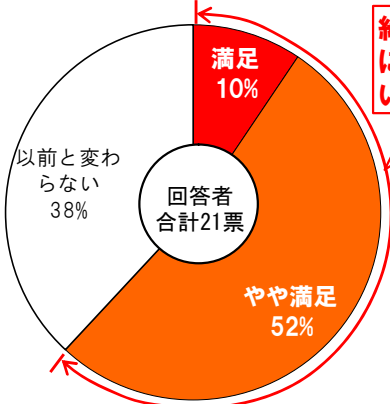
●●●●: 対策前の車線位置

対策前と同じ地点において、国道262号の右折車両を正面に捉えることができ、視認性が向上

▼ 利用者の実感(アンケート調査、インタビュー調査)

Q. 今回の事故対策の満足度は?

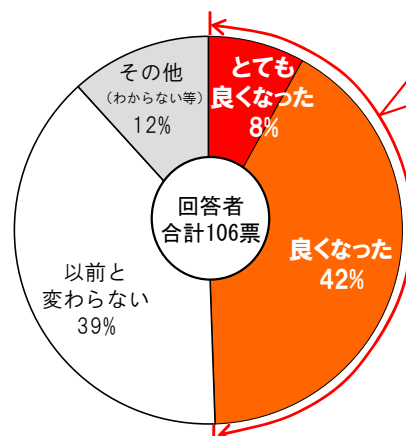
《当該区間を良く利用する企業》



約6割の方が対策に対して満足しています。

アンケート (H23.2.21)
 企業アンケート (配布50票、回収21票)
 インタビュー (H23.2.1)
 道の駅「あさひ」「長門峡」でインタビュー (聞き取り85票)

Q. 複雑な交差点であることの認識性が変わりましたか?



約半数の方がよくなったと評価しています。

更なる事故軽減に向けて

Action

●信号の無い交差点における出会頭事故や追突事故の発生や追突事故に起因する急減速の頻度の低減に対して、曲線半径の緩和やカラー舗装等の対策は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対し当該対策の適用を検討します。