

交差点カラー化等の対策後 1 年以上経過した箇所の効果検証

香川県では、平成 23 年、24 年の 2 ヶ年にわたり、人口 10 万人あたりの交通事故死者数が全国で最多となり、平成 25 年度から交通死亡事故抑止対策に取り組んできました。

これまでに、ドライバーの注意喚起を促すために「交差点のカラー舗装化」や「分かりやすい路面標示」等の事故抑止対策を平成 25 年度から実施し、平成 28 年 5 月までにすべての箇所で対策が完了しました。

今回、対策後 1 年以上経過した箇所において、検証した結果、事故件数が約 32%減少しました。

1 効果検証の対象と結果

(1) 効果検証の対象

対策が完了した 332 箇所のうち、平成 28 年 3 月時点で対策後 1 年以上経過した 295 箇所を検証の対象としました。

表 1 事故抑止対策箇所と事故対策

対策箇所	交差点				交差点以外 分かりやすい路面標示	合計
	交差点カラー化		車線カラー化			
	路面標示有	路面標示無	路面標示有	路面標示無		
検証箇所(※)	50	56	15	19	155	295

※対策完了後、1 年以上経過箇所

(2) 事故抑止対策の効果（検証結果）

検証した 295 箇所での事故件数は、施工前に比べ平均で約 32%の減少が見られました。特に、「出会い頭」の事故の多い箇所で対策を実施した「交差点カラー化」の事故件数は、施工前に比べ平均で約 63%の減少が見られました（図 1）。

次のグラフは、計画時点の 4 年間の事故データ（平成 19 年～22 年）の年平均事故件数と施工後に発生した事故件数を 1 年当たり換算した件数を比較したものです。

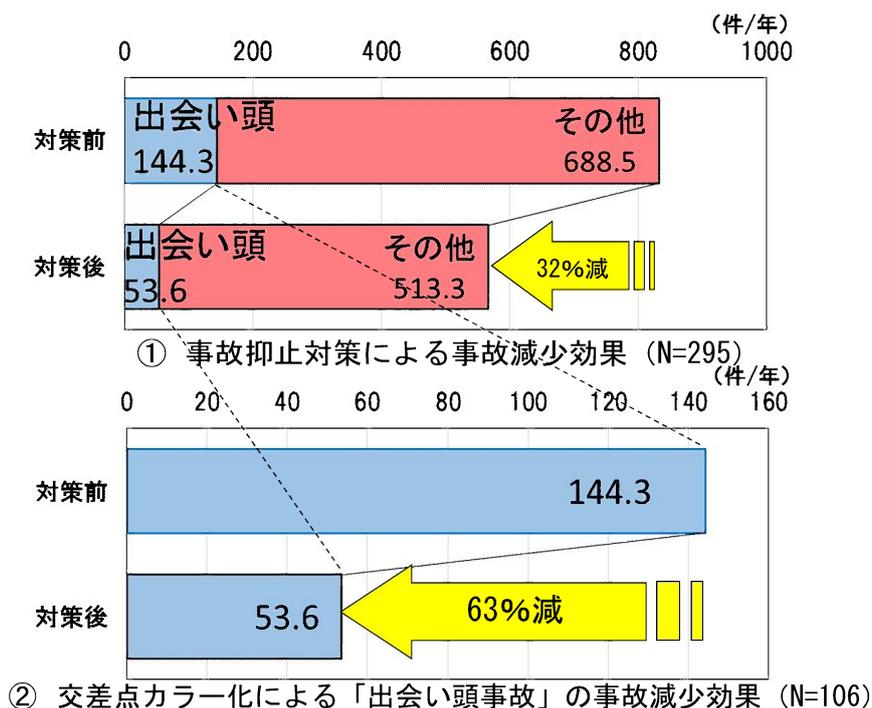


図 1 出会い頭事故に高い効果のある交差点カラー化

3 事故抑止対策とは

交通事故抑止対策の対象とする事故の種類（事故類型）を、死傷事故の主な原因となっている「出会い頭事故」、「右折や左折の事故」、「追突事故」の3つとし、各交差点等で3つの事故類型が原因となった死傷事故件数が4件/4年以上発生した箇所において、次のとおり対策を組み合わせ実施しました（図2）。



(a)交差点カラー化

(b)車線カラー化

(c)わかりやすい路面標示

図2 交差点のカラー舗装化等の事例

4 対策方法の選定

事故類型と事故箇所から事故対策を選定しています（表2）。

なお、事故類型と事故箇所との関係から詳細な検証結果を算出しています（別紙参照）。

表2 事故対策の選定方法

事故箇所 事故類型	交差点内	右左折レーン	交差点以外
出会い頭事故	交差点カラー化	—	—
右左折事故	—	車線カラー化	—
追突	路面標示	路面標示	路面標示

(表の中に「—」があるのは、事故箇所と事故類型の組合せから、対策がないことを示しています。)

5 対策で期待される効果

(1) 交差点カラー化や車線カラー化

- ・ ドライバーが交差点の存在に気づき、自動車の速度を落とすことが期待されます。
- ・ 交差点の右折や左折の進路を明らかにすることで、急な右折等を抑えます。

(2) 分かりやすい路面標示

- ・ 直線部分に、「交差点注意」等の標示をすることにより、事前に交差点があることを知らせ、交差点直前での急な車線変更を抑えます。
- ・ 減速マーク（車線の内側の矢羽根）と文字の標示の併用で、速度を抑えます。

お問い合わせ

香川県土木部道路課
建設・維持グループ
電話 087-832-3532

■ 事故抑止対策による事故減少効果：年平均事故件数の変化

別紙

対策内容	箇所数	全事故	対象事故（抽出条件とした事故類型）		
			出会い頭事故	右折事故（左折事故）	追突事故
対策実施全箇所	295		<div style="border: 2px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">全平均より効果の大きい対策</div> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 20px;">全平均より効果の小さい対策</div>		
事故箇所：交差点内	交差点カラー化 + 路面標示	50			
	交差点カラー化	56			
事故箇所：右左折レーン	車線カラー化 + 路面標示	15			
	車線カラー化	19			
事故箇所：交差点以外	分かりやすい 路面標示	155			

※「全事故」件数は、対象とする箇所で発生した、3類型以外も含む全ての事故件数の合計