

みささぎ台西交差点、みささぎ台交差点(広陵町内)【事故要因】

(交差点形状・利用状況)

- ・右折専用車線が無く、交差点間距離が近接(約50m)した2つの信号交差点(みささぎ台西交差点、みささぎ台交差点)。
- ・交差点間距離が近接していることから、みささぎ台交差点南側からの左折車が1つの大きな交差点と誤認し、みささぎ台西交差点を信号無視し、事故発生が懸念される交差点(前回協議会時の意見)。

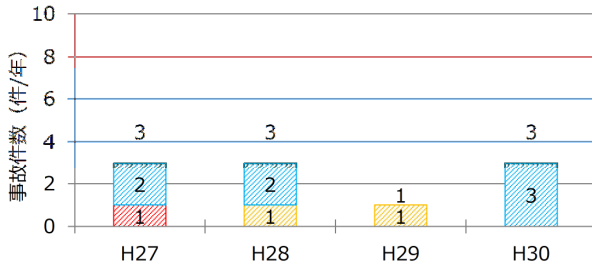
(着目すべき事故の特徴)

- ・①東行流入部での追突事故、②東行流出部・西行流入部での追突事故が発生している。

○死傷事故件数の推移

使用データ: 県警データ(H27~H30)

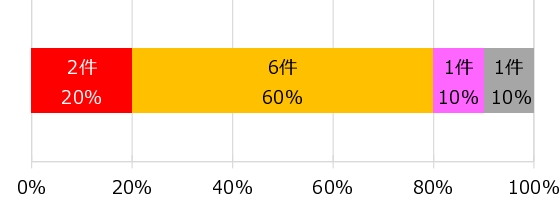
■死亡 ■重傷 ■軽傷



○類型別事故件数・割合

使用データ: 県警データ(H27~H30)

■人対車両 (歩行者に限る) ■追突 ■右折時 ■左折時 ■出会い頭
■正面衝突 ■追越追抜時 ■すれ違い時 ■その他 ■車両単独



①東行流入部での追突事故 (2件/4年)

・右折専用車線が無い交差点であり、右折滞留車への追突と想定される。

みささぎ台交差点南側から左折した車両のみささぎ台西交差点の信号を見落としが想定される。

③歩行者と右折車の接触事故(1件/4年)

対策済

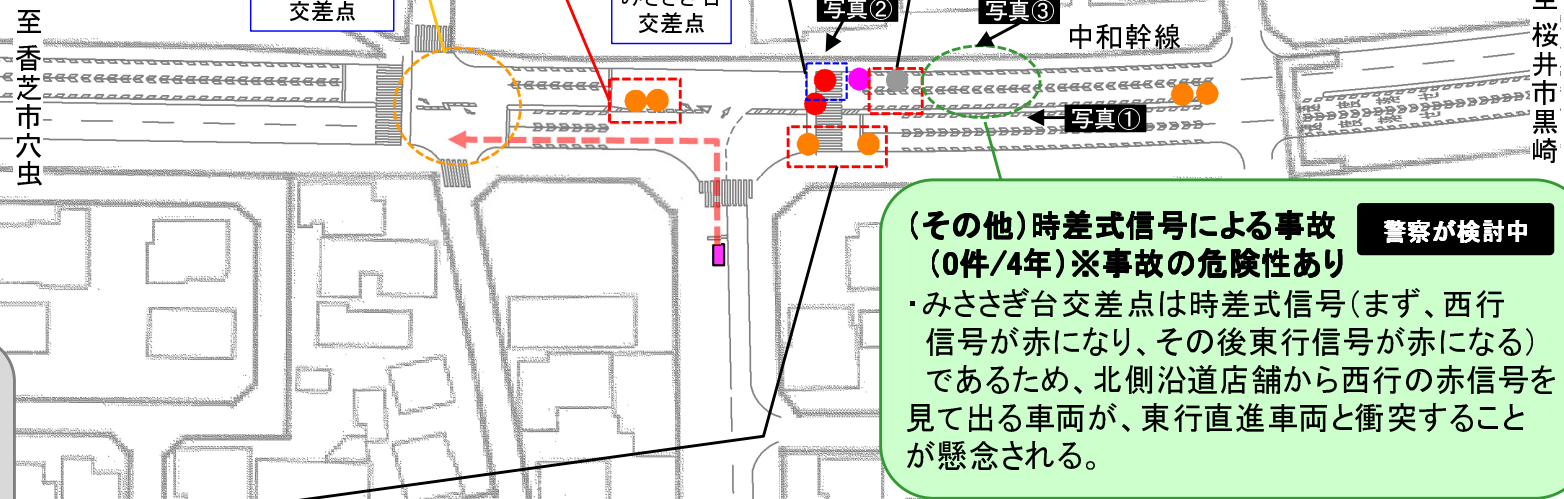
・対向車のないT字交差点で右折車の速度が高くなりやすいと想定される。
⇒右折ショートカット防止用にポール設置済み

④東行流出部での追突事故 (1件/4年[死亡事故1件])

対策済

・西行き車両が交差点でUターンして北側の沿道店舗に進入する際に、左側から抜こうとした自動二輪を巻き込んだと想定される。

平面図



②西行流入部での追突事故 (2件/4年)

対策済

・みささぎ台交差点とみささぎ台西交差点との間が縦断曲線の頂部となっており、西行流入部の視認性が悪いと想定される。

(その他)時差式信号による事故 (0件/4年)※事故の危険性あり

警察が検討中

・みささぎ台交差点は時差式信号(まず、西行信号が赤になり、その後東行信号が赤になる)であるため、北側沿道店舗から西行の赤信号を見て出る車両が、東行直進車両と衝突することが懸念される。

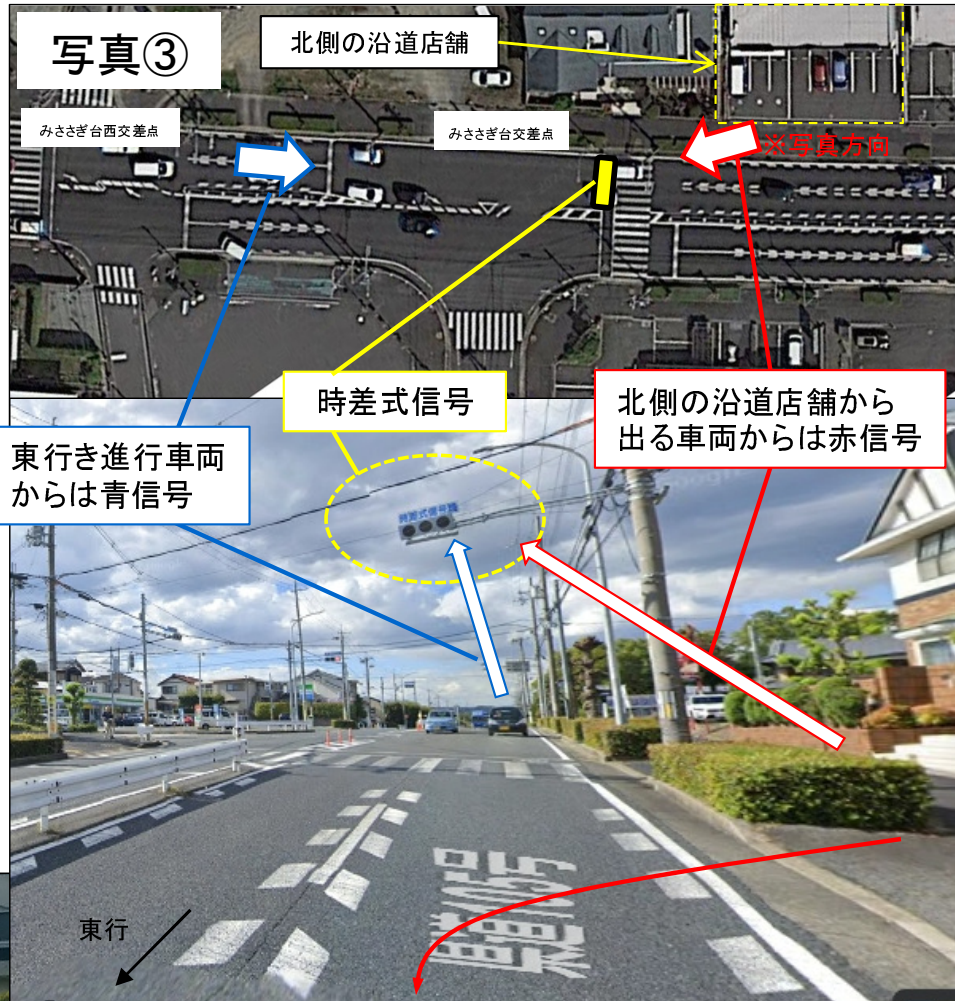
縦断図(イメージ)

縦断曲線の頂部となっており、視認性が悪いと想定される。

着目事故の抽出及び事故要因の分析

【みささぎ台西交差点、みささぎ台(広陵町内)】<A基準>

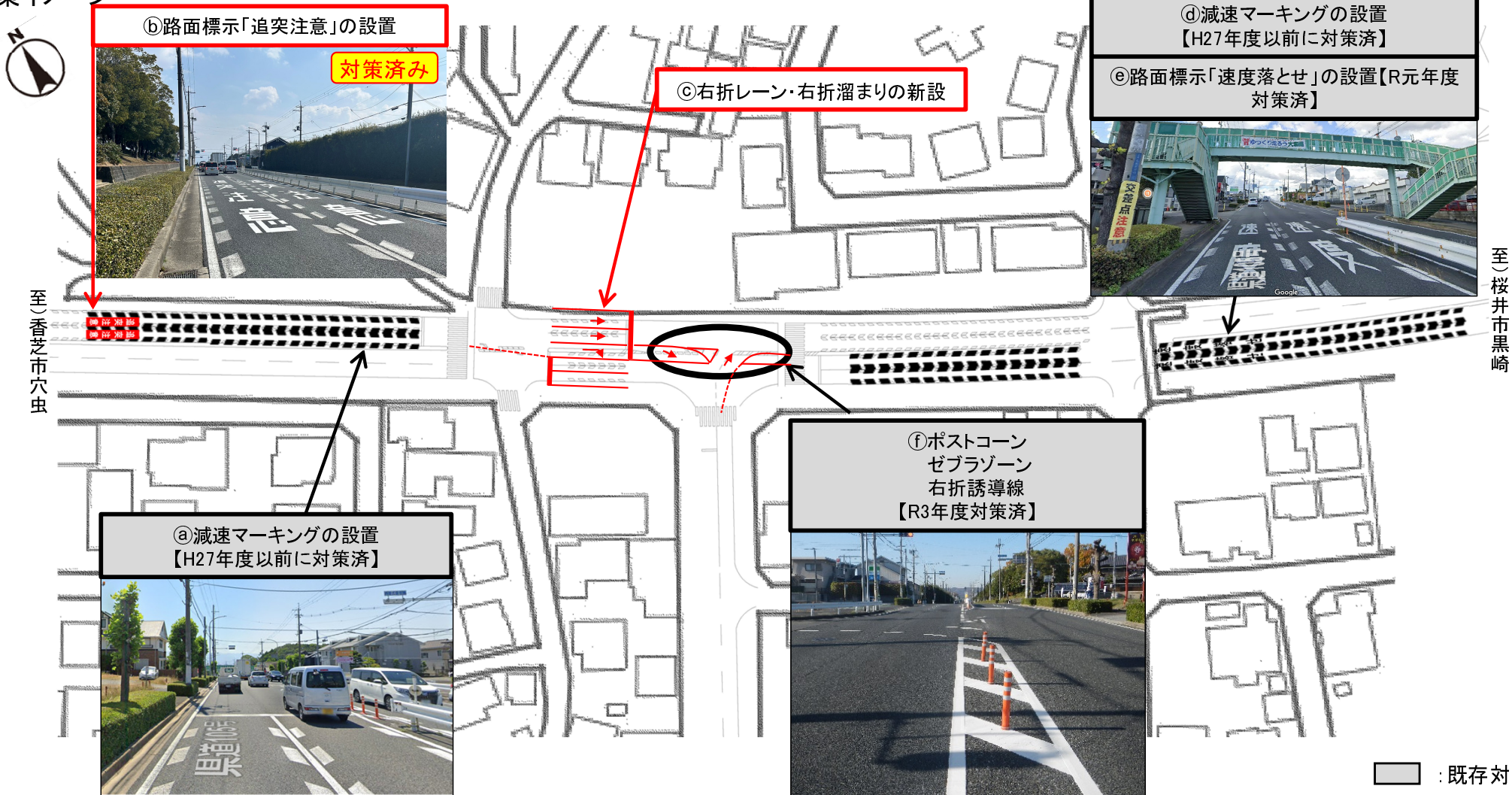
○現況状況写真



みささぎ台西交差点、みささぎ台交差点 (広陵町内) 【令和5年度から実施した事故対策の進捗状況と現地状況】

方向	事故要因	対策内容	期待される効果	対策実施状況
東行(中和幹線)	○右折専用車線が無い交差点であり、右折滞留車への追突が想定される。	⑥路面標示「追突注意」の設置	追突への注意喚起	・対策済み(R6. 2)
東行(中和幹線)	○右折専用車線が無い交差点であり、右折滞留車への追突が想定される。	◎右折レーン・右折溜まりの新設	右折車両による直進交通阻害を軽減	・対策実施予定(R8年度)

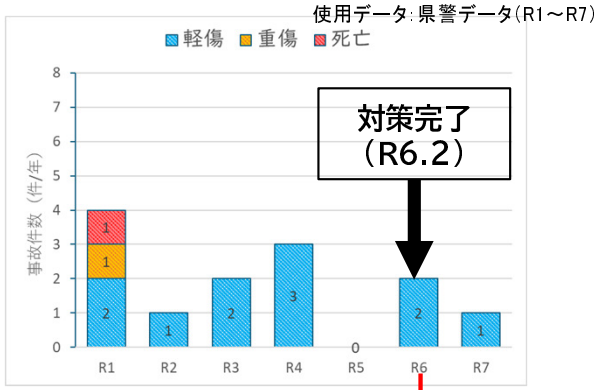
○対策イメージ



着目事故の抽出及び事故要因の分析 (R1~R7の事故状況) 【みささぎ台西交差点、みささぎ台交差点 (広陵町内)】<B基準>

- (交差点形状・利用状況)
 - ・右折専用車線が無く、交差点間距離が近接(約50m)した2つの信号交差点(みささぎ台西交差点、みささぎ台交差点)。
 - ・交差点間距離が近接していることから、みささぎ台交差点南側からの左折車が1つの大きな交差点と誤認し、みささぎ台西交差点を信号無視し、事故発生が懸念される交差点(前回協議会時の意見)。
- (着目すべき事故の特徴)
 - ・令和6年2月に対策後、①東行流入部での追突事故、②東行流出部・西行流入部での追突事故が発生していない。

○死傷事故件数の推移



①東行流入部での追突事故 (0件/2年)

・右折専用車線が無い交差点であり、右折滞留車への追突と想定される。

③歩行者と右折車の接触事故(0件/2年) 対策済

・対向車のないT字交差点で右折車の速度が高くなりやすいと想定される。
⇒右折ショートカット防止用にポール設置済み

④東行流出部での追突事故 (0件/2年) 対策済

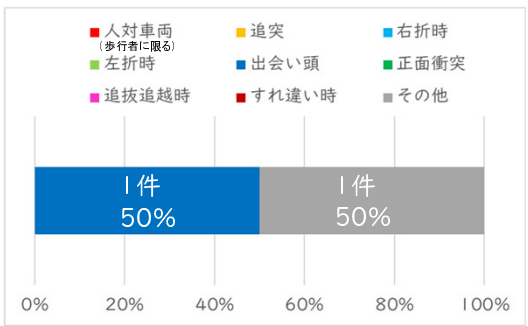
・西行き車両が交差点でUターンして北側の沿道店舗に進入する際に、左側から抜こうとした自動二輪を巻き込んだと想定される。



②西行流入部での追突事故 (0件/2年) 対策済

・みささぎ台交差点とみささぎ台西交差点との間が縦断曲線の頂部となっており、西行流入部の視認性が悪いと想定される。

○対策後の類型別事故件数・割合



※令和6年1月1日~令和7年以内に発生した事故を図にプロット
 □: 対策後(令和6年2月以降)に発生した事故

そらつ橋西詰交差点(広陵町内)【事故要因】

(交差点形状・利用状況)

- ・交差点の西側では緩い曲線区間であり、東行流入部は池まで下り勾配。
- ・一方で、西行流入部は高田川右岸部まで上り勾配となっている交差点。
- ・従道路側は交差点に至るまで比較的信号交差点が少なく、本交差点への進入速度が大きくなりやすいと想定。

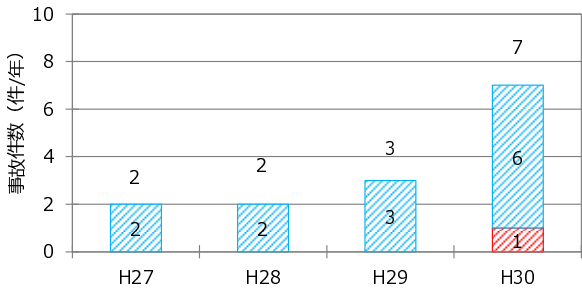
(着目すべき事故の特徴)

- ・①東行流入部、③西行流入部での追突事故、②交差点内での右直事故、④交差点北西部での単独事故(死亡事故)が発生している。

○死傷事故件数の推移

使用データ: 県警データ(H27~H30)

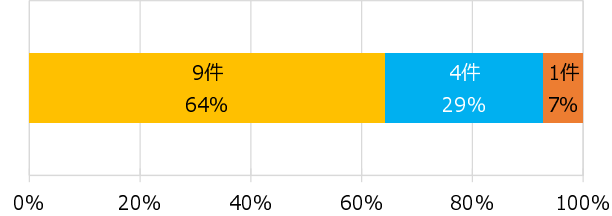
■死亡 ■重傷 ■軽傷



○類型別事故件数・割合

使用データ: 県警データ(H27~H30)

■人対車両 (歩行者に限る) ■追突 ■右折時 ■左折時 ■出会い頭
■正面衝突 ■追越追抜時 ■すれ違い時 ■その他 ■車両単独



④単独事故(電柱衝突)(1件/4年[死亡事故1件])

- ・事故の時間帯が午前2時頃で、夜間時で視認性が悪く、交差点流出部の導線が視認しづらい。
- ・死亡事故であるため、高い速度で交差点に進入したことにより電柱へ衝突したと想定される。

①東行流入部での追突事故(6件/4年)

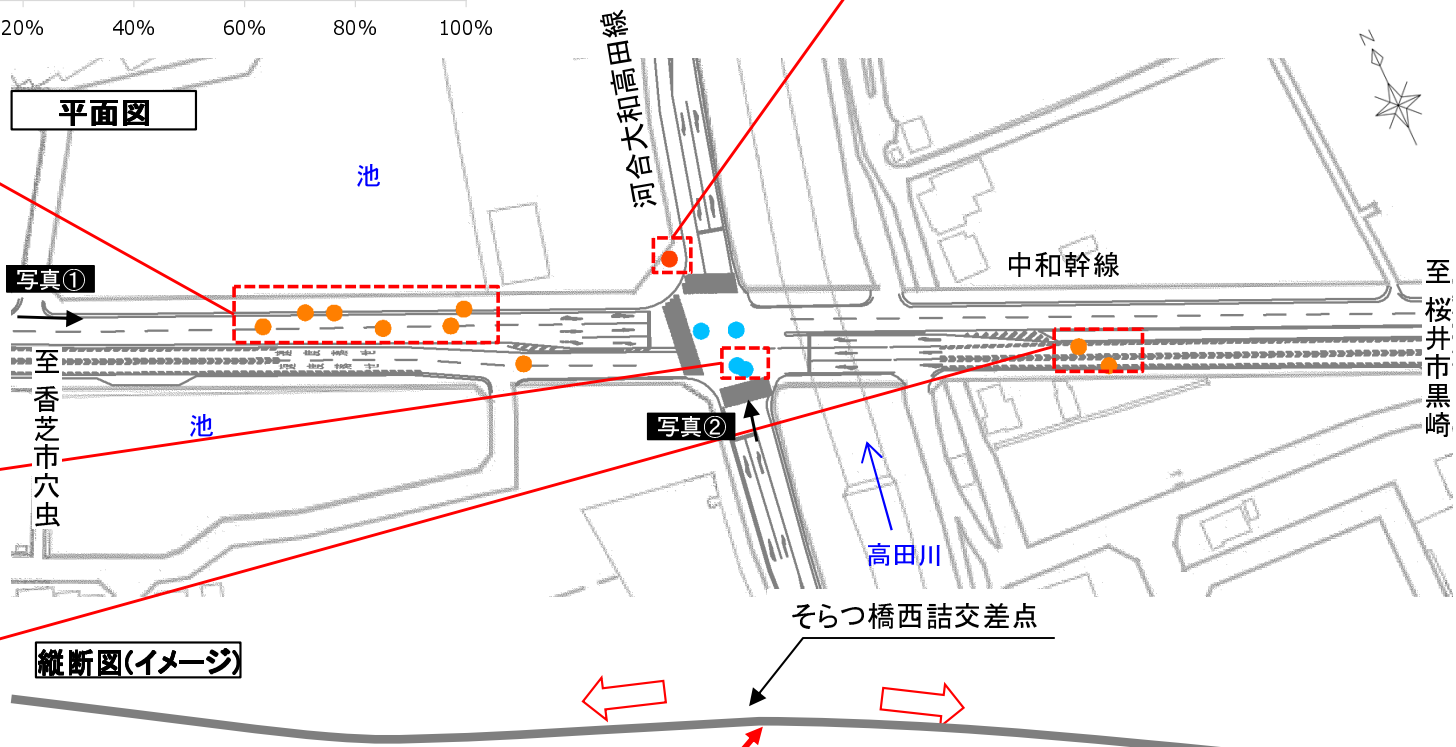
- ・交差点流入部まで下り坂となっており、減速しにくいと想定される。
- ・緩い左カーブとなっており、植樹等により前方の視認性が悪い為、前方車両の停止に対応が間に合わない想定される。

②交差点内での右直事故(2件/4年)

- ・交差点が縦断曲線の頂部であるため、東行流入部の右折車両から西行流入部の対向直進車の視認性が悪い。

③西行流入部での追突事故(2件/4年)

- ・西行流入部が高田川右岸部まで上り勾配となっており、前方車両の視認性が悪く、登坂部でアクセルを踏むことによる進入速度が大きくなりやすいと想定される。



交差点部が縦断曲線の頂部となっており、視認性が悪いと想定される。

着目事故の抽出及び事故要因の分析 【そらつ橋西詰交差点(広陵町市内)】<A基準>

○現況状況写真

植樹による交差点流入部
が視認しづらい

写真①



令和4年度に剪定を実施し、視距を確保



街路樹を撤去することで、
更なる視距の改良を図る

写真②

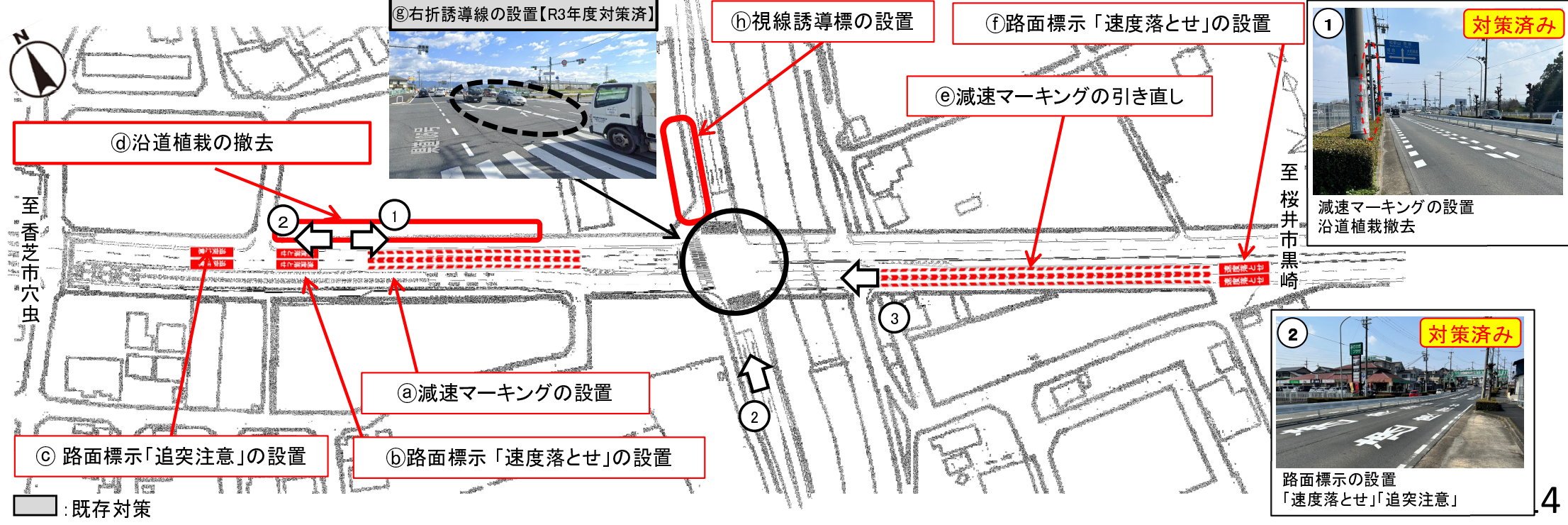


夜間時は視認性が悪く、
交差点流出部の導線が
視認しづらい

そらつ橋西詰交差点(広陵町内)【令和5年度から実施した事故対策の進捗状況と現地状況】

方向	事故要因	対策内容	期待される効果	対策実施状況
東行(中和幹線)	○交差点流入部まで下り坂となっており、減速しにくい。 ○緩い左カーブとなっており、植樹等により前方の視認性が悪い為、前方車両の停止に対応が間に合わない。	㉓減速マーキングの設置	速度抑制	・対策済み(R6. 2)
		㉔路面標示「速度落とせ」の設置	速度抑制	・対策済み(R6. 2)
		㉕路面標示「追突注意」の設置	追突への注意喚起	・対策済み(R6. 2)
		㉖沿道植栽撤去	見通しの改良	・対策済み(R6. 2)
西行(中和幹線)	○西行流入部が高田川右岸部まで上り勾配となっており、前方車両の視認性が悪く、登坂部でアクセルを踏むことによる進入速度が大きくなりやすい。	㉗減速マーキングの引き直し	速度抑制	・対策済み(R6. 2)
		㉘路面標示「速度落とせ」の設置	速度抑制	・対策済み(R6. 2)
北行(河合大和高田線)	○事故の時間帯が午前2時頃で、夜間で視認性が悪く、交差点流出部の導線が視認しづらい。	㉙視線誘導標の設置	夜間の視認性向上	・対策済み(R6. 2)

○対策イメージ

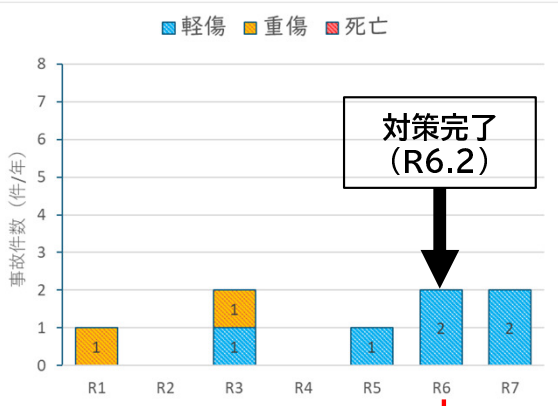


着目事故の抽出及び事故要因の分析 (R1~R7の事故状況)

- (交差点形状・利用状況) ・交差点の西側では緩い曲線区間であり、東行流入部は池まで下り勾配。一方で、西行流入部は高田川右岸部まで上り勾配となっている交差点。
 ・従道路側は交差点に至るまで比較的信号交差点が少なく、本交差点への進入速度が大きくなりやすいと想定。
- (着目すべき事故の特徴) ・令和6年2月に対策完了後、①東行流入部、③西行流入部での追突事故が発生している。

○死傷事故件数の推移

使用データ: 県警データ(R1~R7)

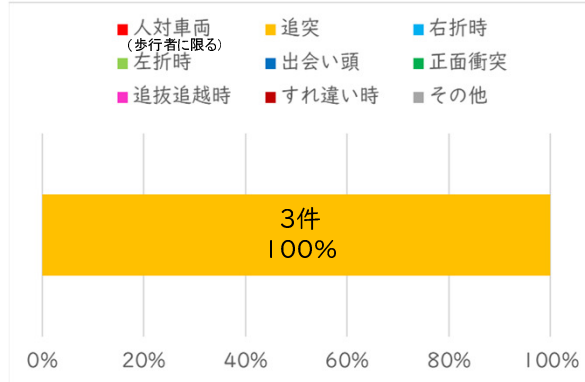


対策前
約1件/年

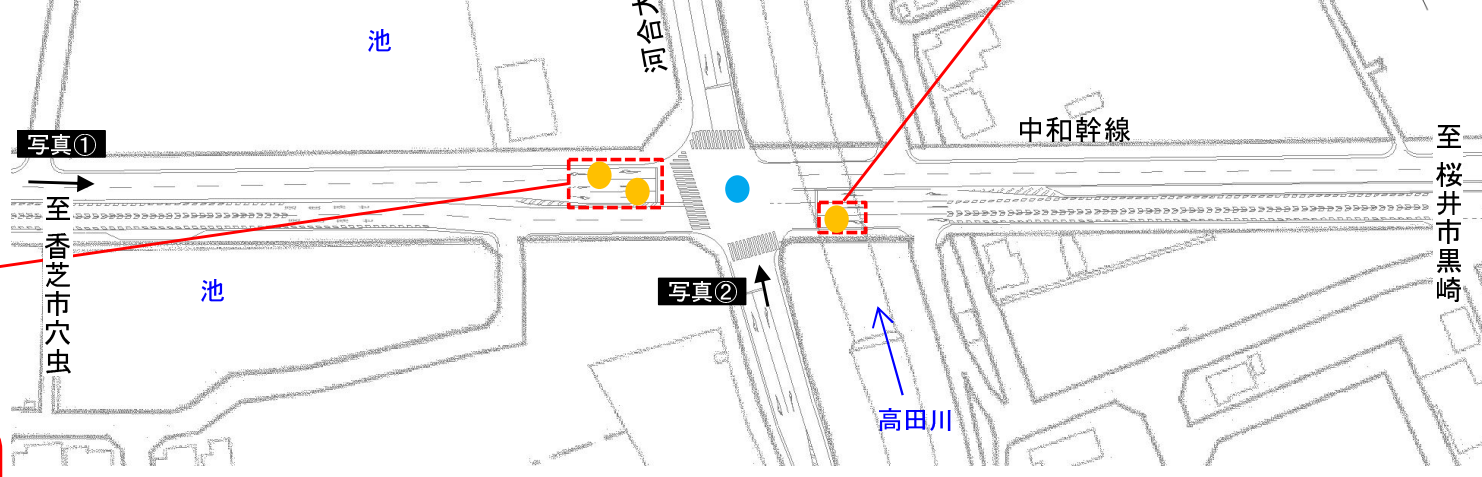
対策後
約2件/年

○対策後の類型別事故件数・割合

使用データ: 県警データ(R6~R7)



平面図



③西行流入部での追突事故(1件/2年)
 ・西行流入部が高田川右岸部まで上り勾配となっており、前方車両の視認性が悪く、登坂部でアクセルを踏むことによる進入速度が大きくなりやすいと想定される。

①東行流入部での追突事故(2件/2年)
 ・交差点流入部まで下り坂となっており、減速しにくいと想定される。
 ・緩い左カーブとなっており、植樹等により前方の視認性が悪い為、前方車両の停止に対応が間に合わないと想定される。

②交差点内での右直事故(0件/2年)
 ・交差点が縦断曲線の頂部であるため、東行流入部の右折車両から西行流入部の対向直進車の視認性が悪い。

※令和6年1月1日~令和7年以内に発生した事故を図にプロット
 □: 対策後(令和6年2月以降)に発生した事故

対策の効果を確認するため、引き続き、モニタリングを実施する。