

# 国道4号 高倉杉下交差点改良

- ①対策により、事故や事故リスクが低減
- ②道路利用者が安全性・快適性の向上を実感

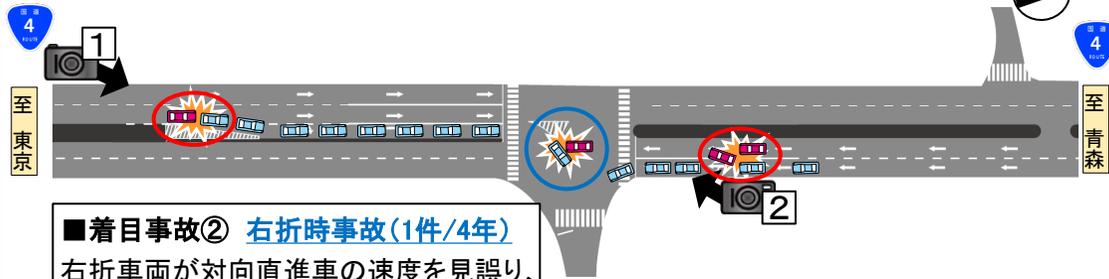
## 【位置図】



## 対策前の課題

### 対策前 ■右折・左折待ちの車両による追突事故が多発

■着目事故① **追突事故(10件/4年)**  
 右折・左折待ちの車両が後続直進車を阻害することで追突事故が発生



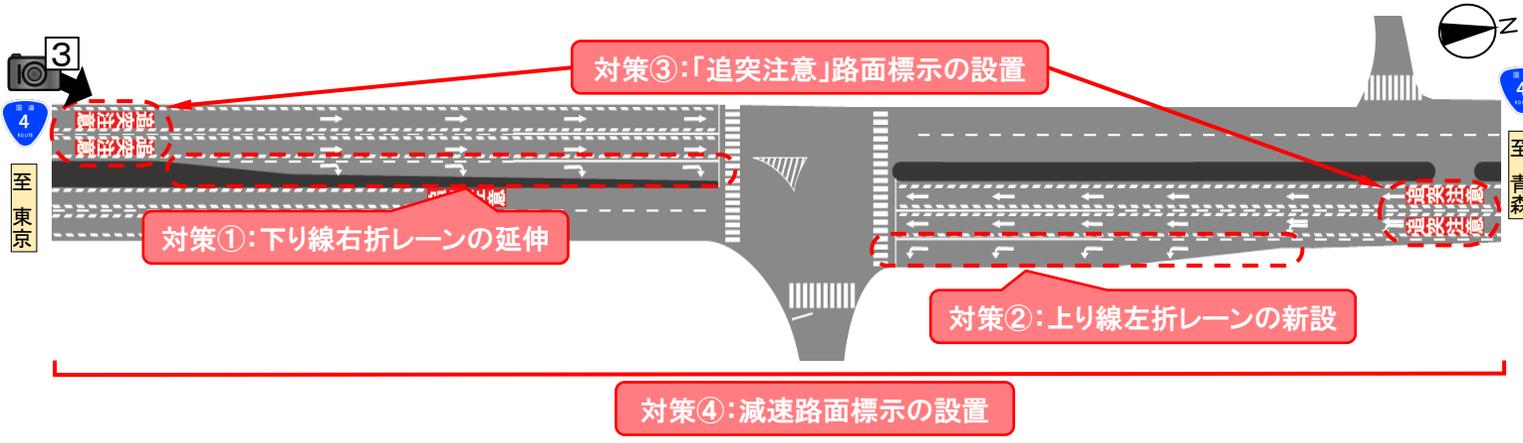
■着目事故② **右折時事故(1件/4年)**  
 右折車両が対向直進車の速度を見誤り、右折時事故が発生

※出典：イタルダ事故データ(対策前:H22~H25)



## 対策内容

### 対策後 ■令和3年9月に完成・供用



右折レーンの延伸により、右折待ちの滞留による後続直進車の阻害が解消

# 整備効果

## ①事故データによる評価

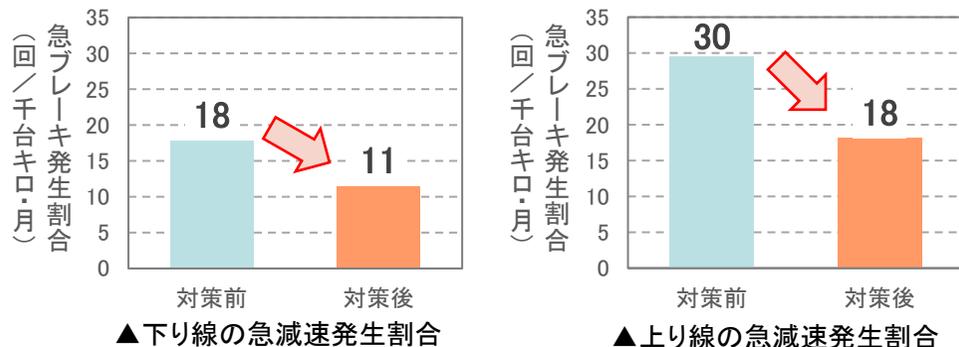
■対策により事故が減少、事故の削減効果を確認



※出典：イタルダ事故データ(対策前：H22～H25)、事故速報データ(対策後：R3.10月～R4.9月)

## ②潜在的な事故リスクによる評価

■対策区間全体の急ブレーキ発生割合が減少し、事故リスクが低減



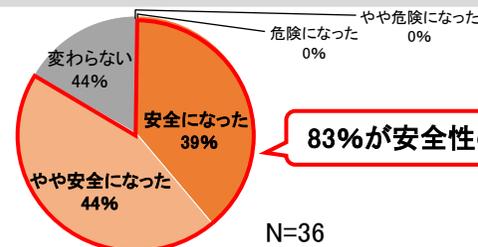
※出典：ETC2.0データ(対策前：H30.10月、対策後：R4.10月)、前後加速度-0.3G以下のデータを抽出

## ④ヒアリング調査による評価

■周辺事業者が安全性・快適性の向上を実感

- 対策により、**交差点手前**で急な車線変更を行う車両が減少し、安全になりました。
- また、直進車線にまで伸びていた右左折待ち車両の滞留がなくなり、**直進通過時**も**快適に通行**できるようになりました。

▲周辺事業者の声



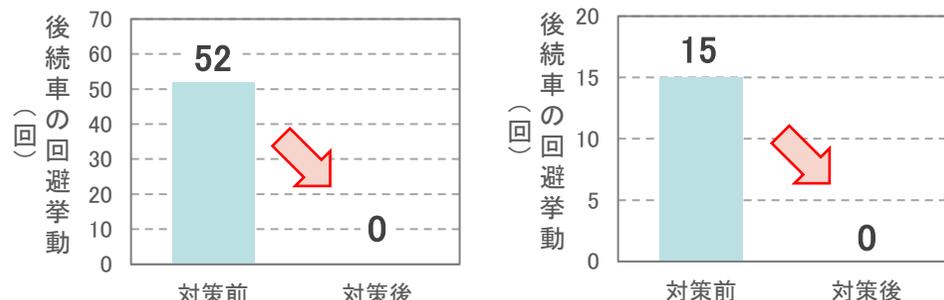
83%が安全性の向上を実感

N=36

▲対策による安全性の変化 ※出典：事業者ヒアリング調査(R3.10月)

## ③交通挙動による評価

■上下線とも右左折滞留車両に起因する後続直進車の**危険挙動**が解消

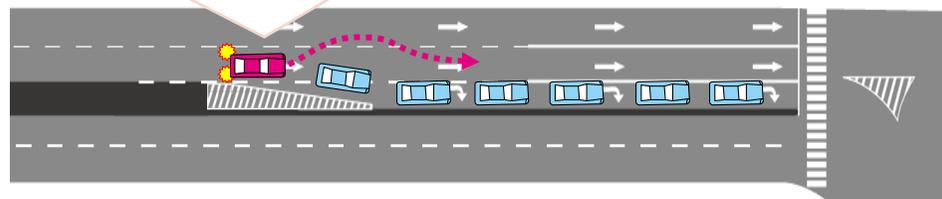


▲下り線後続車の回避挙動

▲上り線後続車の回避挙動



右左折滞留車両に対して、後続直進車が「停止」「急な車線変更」「減速」で回避するような挙動 ⇒危険挙動として観測



▲後続車の回避挙動 計測イメージ

※出典：交通挙動調査(対策前：H28.9月、対策後：R3.10月 計測時間は7:00～11:00の計4時間)

## 今後の展開

引き続き、事故データやETC2.0データ等の蓄積により、対策効果の確認を行います。