

1. はじめに

1.1 目的

近年、交通事故の死者数、死傷者数は減少傾向にあるものの、年間80万人以上が交通事故で死傷しており、絶対数としては依然として高い状態で推移している。

交通事故の減少に対しては、交通安全教育の推進、車両の安全性の向上等とともに、道路側の多様な交通安全対策も大きく寄与してきた。一方、道路管理者が交通安全対策を実施する場所は、それぞれ固有の道路交通環境、現場条件を有しており事故要因も多様であることから、あらゆる道路交通環境、現場条件に対応した交通安全対策の教科書は存在せず、現場の担当者がその都度、頭を悩ませながら対策を立案しなければならないといった課題がある。

そこで、効果的な交通安全対策の実施に向けて、個別箇所における事故要因に対応した的確な交通安全対策の立案を支援することを目的として、「交通事故の要因分析・対策立案に関する技術資料」をとりまとめた。

1.2 本資料の位置づけと内容

本資料は、事故データ等をもとに対策が必要と判断された幹線道路の箇所において、道路管理者が行う対策立案を支援する資料である。

本資料は、対策立案の検討プロセスと各段階における実施方法及び留意事項等を整理した「2. 対策立案の進め方」と、事故要因に即した的確な対策立案を支援するために作成した「3. 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）」に関する内容で構成されている。

「3. 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）」では、道路管理者が行う対策立案を中心として、事故類型及び事故形態毎に、事故発生過程、事故要因、対策方針、対策工種の関連性を表形式でとりまとめている。なお、事故危険箇所等では、道路管理者と公安委員会が連携して交通安全対策を実施していることから、公安委員会が行う対策工種についても、一部（信号、横断歩道、停止線等）を事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）に記載している。

これらは、事故多発地点における対策立案の実例を収集して作成した「交通事故対策事例集」（国土技術政策総合研究所資料 第165号、平成16年3月）をもとに、その後に事故対策データベースに蓄積された事故危険箇所等での対策立案の実例（約8,000事例）を収集して整理したものである。

本資料は、事故対策データベースに今後登録される内容や、本資料を利用した方々からのご意見等をいただきながら、更新・改善していく予定である。

2. 対策立案の進め方

2.1 全体の流れ

事故データ等をもとに交通安全対策が必要と判断された箇所における対策立案の一般的な検討プロセスを図 2-1に示す。一般に、交通安全対策の立案は、①各種データの収集・整理、②着目すべき事故形態の設定、③事故発生過程の推定、④事故要因の分析、⑤対策方針の検討、⑥対策工種の立案、⑦対策工種の選定の7段階で進められる。

次節で、①から⑦までの各段階における基本的な実施方法（考え方）と留意事項を示す。

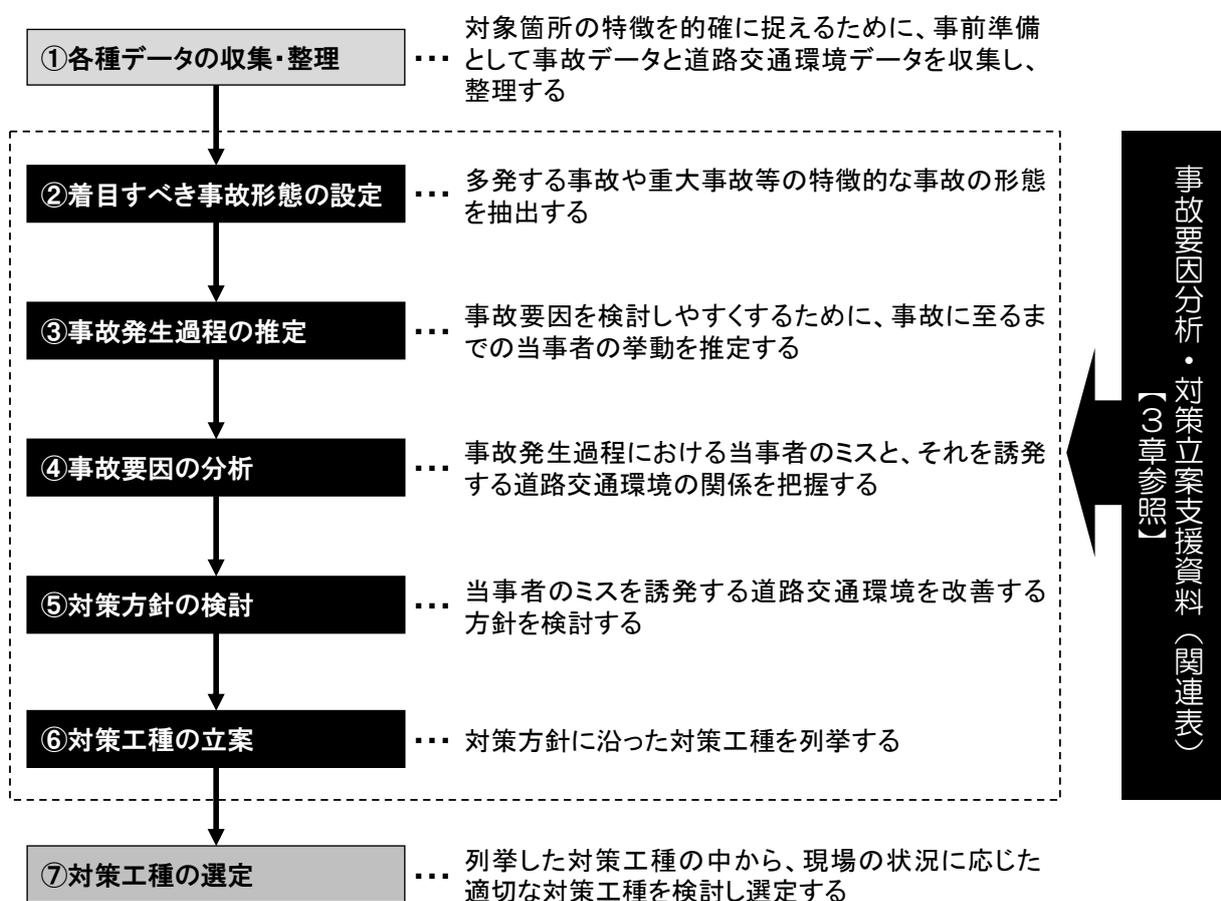


図 2-1 道路管理者による対策立案の一般的な検討プロセス

2.2 各段階の基本的な実施方法（考え方）と留意事項

① 各種データの収集・整理

対策立案の事前準備として、個別箇所の事故データと道路交通環境データを収集し整理する。

(1) 事故データの収集・整理

事故データは、主として②着目すべき事故形態の設定、③事故発生過程の推定、④事故要因の分析を行うにあたって、重要なデータとなる。

交通事故の要因は、事故類型の別、当事者の別、発生地点の別等により様々であることから、当該箇所において特徴的な事故要因を的確に分析するために、「いつ、どこで、だれが、どのような形態で事故となっているのか」を明らかにする必要がある。そのため、主として以下の項目を中心に収集することが望ましい。

- 発生時間帯：昼・夜 等
- 路面状態：乾燥・湿潤・凍結・積雪 等
- 発生位置：単路・交差点・交差点付近、車道・路肩・自歩道・横断歩道 等
- 当事者：（第一、第二当事者の）自動車・二輪車・自転車・歩行者・その他
- 事故類型：人対車両・正面衝突・追突・出会い頭・右折時・左折時・車両単独
- 進行方向や行動：直進・右折・左折、横断中・停止中 等

これらの項目は、以下のデータから収集することが考えられる。

a) 交通事故統合データ

交通事故統合データは、交通事故総合分析センター（ITARDA）で作成される交通事故と道路交通センサスのデータが統合されたデータである。交通事故統合データの対象道路は、道路交通センサスの対象道路と同一である。

b) 事故見取り図

事故見取り図は、交通事故1件毎の発生位置、当事者、事故に至る過程等を記録した資料である。

上記のデータを用いて整理する内容の例は、以下のとおりである。

a) 死亡・死傷事故の特徴整理

過去数年間に発生した交通事故統合データを集計することにより、個別箇所における事故発生傾向（「追突事故が多い」「二輪車事故が多い」「夜間事故が多い」等）や、その経年変化を整理する。これらをもとに、当該箇所が発生する事故の特徴を整理する。

b) 事故発生状況図の作成

個々の事故の発生位置、当事者種別、進行方向等の情報をもとに、事故発生状

況図を作成し、個々の事故の形態や、事故が集中して発生している地点または範囲を把握する。なお、②着目すべき事故形態の設定以降の分析・検討を円滑に実施するために、事故位置のマークは事故類型等の違いにより着色を分け、一見して特徴を認識できるように配慮することが望ましい。

なお、事故発生状況図の作成にあたっては、「交通工学ハンドブック2014」（一般社団法人交通工学研究会編）等を参考にするとよい。

(2) 道路交通環境データの収集・整理

道路交通環境データ（道路構造、交通状況、既存の交通安全施設等のデータ）は、主として④事故要因の分析、⑤対策方針の検討、⑥対策工種の立案、⑦対策工種の選定を行うにあたって重要なデータとなる。

①各種データの収集・整理の段階では、道路台帳や道路交通センサス等から、道路構造（単路・交差点等の道路形状、道路線形、車線構成等）や交通状況（交通量、混雑度、平均旅行速度等）等の情報を可能な範囲で収集する。④事故要因の分析以降の段階では、既存の交通安全施設や信号現示等の詳細な情報を適宜追加することが望ましい。

また、各段階で、適宜、現地調査を行い、道路交通環境の現況を確認することが望ましい。

② 着目すべき事故形態の設定

事故発生状況図等から、当該箇所において着目すべき事故形態を設定する。

設定にあたっては、以下の2つの観点から検討することが望ましい。なお、着目すべき事故形態は、1つに絞り込む必要はなく、特徴的なものをすべて抽出する。

a) 事故類型、当事者、発生地点が同一で、多発している事故

交通事故は偶発的な事象ではあるが、同じ地点で同じ形態の事故が多発する場合、それらの事故を引き起こす何らかの共通する要因がある可能性が高い。また、多発する同じ形態の事故を解消することにより、当該箇所の安全性を効率的に高めることができると考えられる。

このため、同一の事故類型が多発する、当事者が共通する、事故発生時間帯が共通する等、多様な視点から、発生した事故の共通性を見出し、着目すべき事故形態として抽出することが望ましい。

b) 死亡・重傷事故等の重大事故

死亡事故や重傷事故に至った事故の形態に対しては、更なる重大事故の発生を予防するために、少数であっても着目すべき事故形態として抽出することが望ましい。

③ 事故発生過程の推定

収集した各種データと交通状況の観測結果を基に、着目した事故形態における当事者及び周辺車両等の事故に至るまでの動きを推定する。

交通事故は、当事者及び周辺車両等の一連の交通挙動の中で発生し、その過程に事故を引き起こす要因があると考えられる。このため、事故要因の分析に先立ち、着目した事故形態における第一当事者、第二当事者、その他周辺車両等の事故に至るまでの挙動を、可能な限り正確に推定する必要がある。

なお、交通状況の観測については、ビデオ撮影等を行い、着目した事故形態に至らないまでも危険であった状況を抽出する方法が考えられる。

④ 事故要因の分析

着目すべき事故形態として設定した事故の要因を分析する。

交通事故の直接的な要因は、安全不確認、見落とし等、当事者のミスによるものが多い。しかしながら、交通事故が発生する背景には、道路交通環境が当事者のミスを誘発する場合もあることから、交通事故を防止するためには道路側からのアプローチが必要である。

そのため、事故要因の分析では、事故発生過程における当事者のミスを検討するとともに、そのミスを誘発する道路交通環境の有無とその内容を検討することが必要である。具体的には、事故発生過程における当事者等のそれぞれの行動に着目し、その中で、各当事者がどのような認知・判断・操作のミスをしたかを推定する。さらには、その認知・判断・操作のミスが道路交通環境に誘発されたかどうか、誘発された場合、どのような道路交通環境によるものかを分析する。

また、交通事故は、一方の当事者のミスだけではなく、複数の当事者または周辺車両等のミスが重なって発生する場合がほとんどである。そのため、事故に関係した全ての車両や歩行者の視点から事故要因を検討することが必要である。

また、事故原票に記載される事故類型は事故発生時の最終的な形態を基に分類される。しかし、交通事故の中には、ある事故の発生を回避するためにとった行動（急減速、急な車線変更等）により、別の事故形態の事故が発生する場合がある。例えば、本線を走行する車両が、沿道施設から本線に流入しようとする車両との衝突（出会い頭事故）を回避しようとして急減速・急停止した結果、本線後続車両と追突する事故が考えられる。そのため、最終的に事故を起こした当事者の行動だけではなく、事故に関係した全ての車両や歩行者の行動を整理する必要がある。

⑤ 対策方針の検討

分析した事故要因に対する対策方針を検討する。

事故要因を着実に解消する観点から、当事者のミスを誘発する道路交通環境を改善する対策方針を中心に検討することが必要である。また、居眠りや速度超過等、当事者のミスに大きく依存する事故要因に対しては、当事者のミスを抑制するための注意喚起を行う方針を検討することが望ましい。

⑥ 対策工種の立案

対策工種の立案では、対策方針に沿った対策工種の候補を複数列举する。

⑦ 対策工種の選定

列举した対策工種の候補毎に、効果、費用、対策に必要な期間等の諸条件について整理する。また、対策実施による交通挙動等の変化を想定し、着目した事故形態以外の事故が発生・増加する可能性がないか検討することが望ましい。着目した事故形態以外の事故の発生が懸念される場合は、その事故を抑制するための対策工種の候補についても同様に整理する。

なお、対策効果の整理にあたっては、事故対策データベースに蓄積された個別の対策箇所における対策前後の事故類型別事故件数の変化等を参考にすることが望ましい。

整理した対策工種の候補の中から、現地条件（用地的・道路構造的制約等）を踏まえて、現地に適した対策工種を選定する。その際、対策工種の候補毎のメリット、デメリットを比較して、現地に適しているかどうかの判断をする必要がある。また、対象箇所周辺の道路整備計画や、道路交通に影響を及ぼすその他の計画等も勘案しつつ、適切な対策工種を選定する。

3. 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）

「2. 対策立案の進め方」にしたがって、事故要因に即した対策立案を行う際に参考とすることができるよう、「事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）」を作成した。本資料は、事故類型別、単路・交差点別に、想定すべき事故形態、事故発生過程、事故要因、対策方針、対策工種を順に選択することができる表構成で整理したものである（図 3-1参照）。

なお、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）は、事故対策データベースに登録されたこれまでの交通安全対策の検討実績をもとに作成している。そのため、全ての事故に対する検討プロセスを網羅しているわけではないことに留意し、この資料を参考としつつ、現場の特徴を十分に踏まえた対策立案を行うことが必要である。

以降、3.1において、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）で対象とする事故類型を示し、3.2において、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の利用手順を述べ、3.3において、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の活用方法と留意事項を述べ、3.4において、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）を示す。

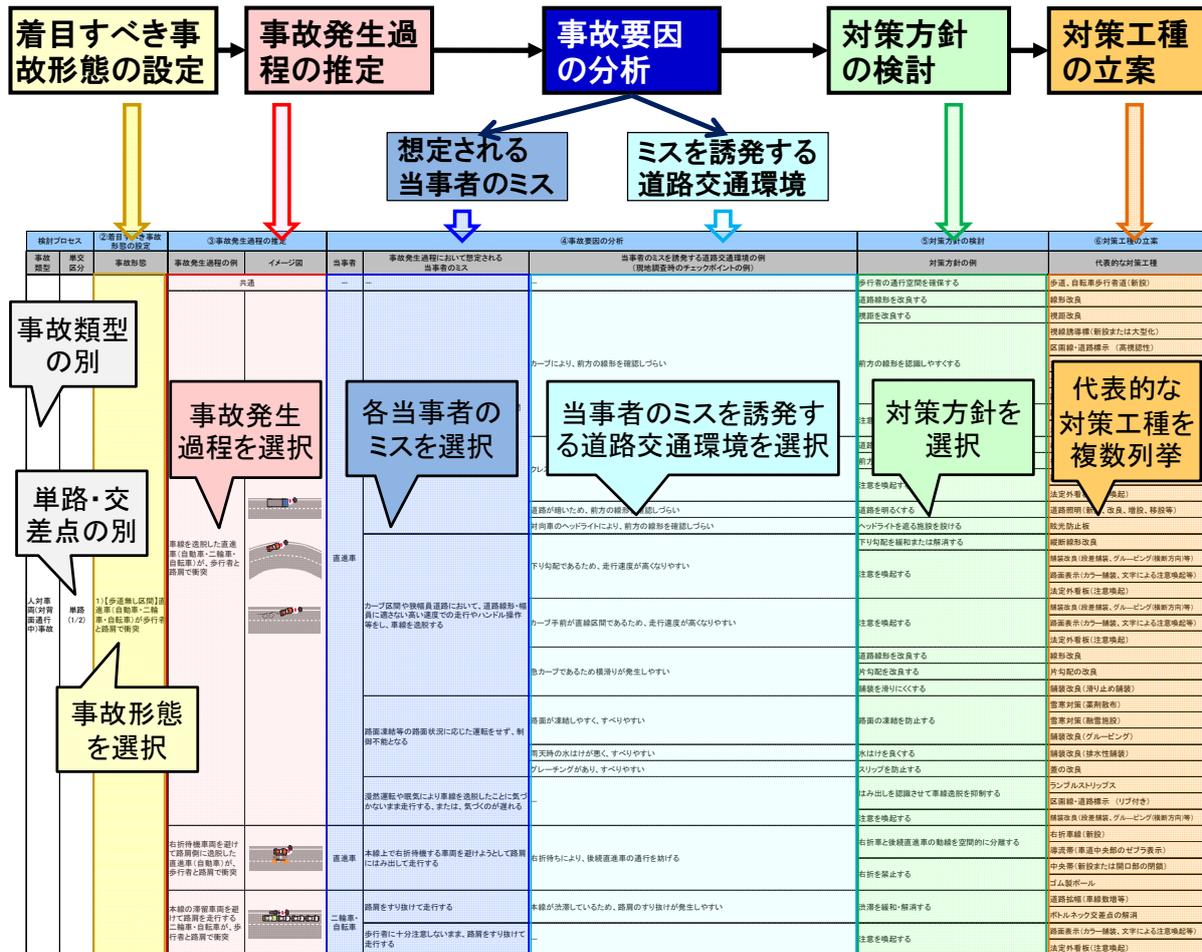


図 3-1 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の表構成

【参考 1：事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の現場での活用イメージと作成方法】

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）は、交通安全担当者が以下のように活用することを想定して作成したものである。

- 1) 事故形態毎に、事故発生過程の推定、その過程における事故要因の分析、事故要因に応じた対策方針の検討、決定した方針に沿った対策工種の立案の流れを確認できるようにするため、対策立案の一般的な検討プロセスに合わせた表構成で作成。
- 2) 交通安全事業に初めて携わる担当者でも、表を追うことである程度の対策立案ができるようにするため、また、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）に記載されている内容から現場固有の事故要因を想定しやすくするため、事故形態毎に事故要因分析の実績を整理。
- 3) 事故発生過程、当事者のミス、当事者のミスを誘発する道路交通環境は、各現場で該当するかどうかについての推定しやすさが異なることから、各担当者を取り組みやすいところから対策立案を進めることができるようにするため、3つの項目をそれぞれ区分して整理。

なお、事故発生過程、当事者のミス、当事者のミスを誘発する道路交通環境の推定にあたっては、以下の方法が考えられる。

- ・事故発生過程：現地でのビデオ撮影等を通じて推定
- ・当事者のミス：事故発生過程または当事者のミスを誘発する道路交通環境を推定後、それとの因果関係を推定
- ・当事者のミスを誘発する道路交通環境：現地を確認することにより推定

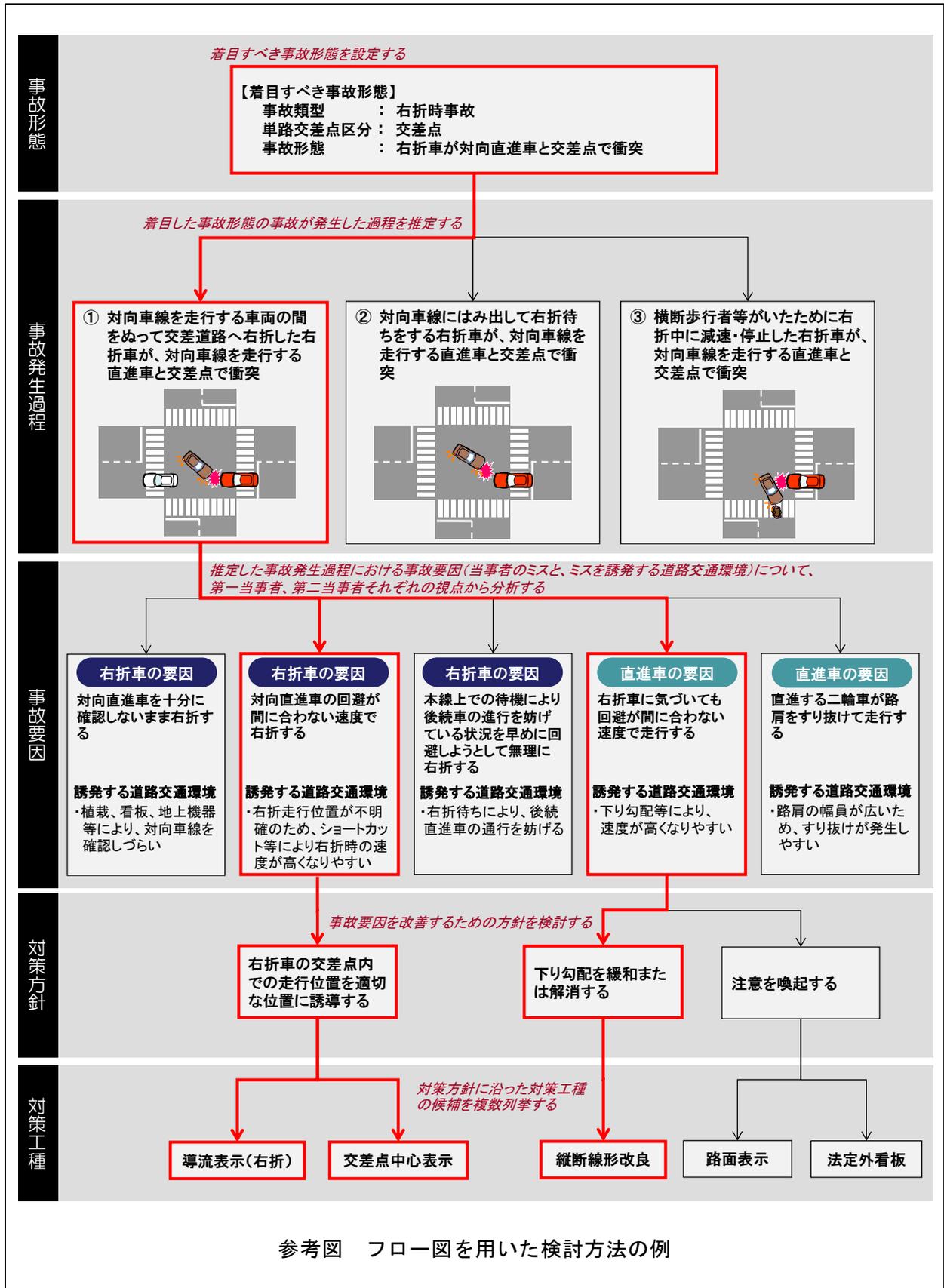
これらの他、事故要因の分析における当事者のミスやそれを誘発する道路交通環境を検討する時に、検討漏れがないかを確認できる資料としての活用も想定して作成した。

【参考 2：フォルトツリーを活用した検討方法】

交通安全対策の立案を行う上での有効なツールとして、フォルトツリーを活用した検討方法がある。この方法は、事故形態毎に、想定される事故発生過程、事故要因、対策方針、対策工種をあらかじめフロー図に整理しておき、検討対象となる箇所の現地条件や特徴を踏まえて順を追って選択していく方法である。

次頁の参考図は、右折車と対向直進車が交差点で衝突した事故を対象として、フロー図を用いて検討を行った例を示している。図中の太線（赤線）で示すように、対策立案の検討プロセスに沿って、各段階の該当する項目を追っていく形で検討を行う方法である。

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）は、このフォルトツリーを活用した検討方法を参考にして、横向きのフロー図形式で整理したものである。



3.1 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）で対象とする事故類型

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）では、交通事故統合データの事故類型の分類の中から、表 3-1に示す代表的な8種類の事故類型を対象として作成した。

表 3-1 交通事故統合データの事故類型と事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の対象とした事故類型の対応

交通事故統合データにおける 事故類型の分類		事故要因分析・対策立案支援資料 （関連表）の対象とした事故類型	
		No	事故類型
人 対 車 両	対面通行中	1	人対車両 (対背面通行中)
	背面通行中		
	横断歩道横断中	2	人対車両 (横断中)
	横断歩道付近横断中		
	横断歩道橋付近横断中		
	その他横断中		
	路上遊戯中	—	—
	路上作業中	—	—
	その他	—	—
車 両 相 互	正面衝突	3	正面衝突
	すれ違い時		
	追突	4	追突
	進路変更時		
	追越追抜時		
	出会い頭	5	出会い頭
	左折時	6	左折時
	右折時	7	右折時
	転回時		
	後退時	—	—
	その他	—	—
車 両 単 独	工作物衝突	8	車両単独
	路外逸脱		
	駐車車両衝突(運転者不在)		
	転倒		
	その他	—	—
列車	—	—	
不明	—	—	

3.2 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の利用手順

図 2-1に示した対策立案の一般的な検討プロセスを踏まえた事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の利用手順を図 3-2に示す。初めに、事故発生状況図等から着目すべき事故形態を設定し、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）から該当する事故形態を選択する。その後は、事故発生過程、当事者のミス、当事者のミスを誘発する道路交通環境、対策方針、対策工種について、図 3-2の手順で選択する。

対策立案の一般的な検討プロセス	事故要因分析・対策立案支援資料(関連表)の利用手順
(① 各種データの収集・整理)	
(② 着目すべき事故形態の設定)	1) 事例集から、該当する事故形態を選択
(③ 事故発生過程の推定)	↓ 2) 想定される事故発生過程を選択(※)
(④-1 事故要因の分析 (当事者のミスの推定))	↓ 3) 想定される当事者のミスを選択(※)
(④-2 事故要因の分析 (当事者のミスを誘発する 道路交通環境の推定))	↓ 4) 当事者のミスを誘発する道路交通環境 として想定されるものを選択(※)
(⑤ 対策方針の検討)	↓ 5) 対策方針を選択
(⑥ 対策工種の立案)	↓ 6) 対策工種を列挙

※事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の利用手順のうち、2)、3)の段階で、事故発生過程または当事者のミスを一つに限定できない場合は、複数ものを選択する。4)の後で、選択した複数の組合せの中から、対象箇所で確からしい組合せを選択する。

図 3-2 対策立案の一般的な検討プロセスと事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の利用手順

【留意点】 本書に記載のない事故形態に対して検討する場合

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）は、これまでの交通安全対策の検討実績を踏まえて、できるだけ多くの事故形態に対して、事故発生過程、当事者のミス、当事者のミスを誘発する道路交通環境、対策方針、対策工種を整理した。しかし、事故形態や現場条件は様々であることから、全てを網羅することは困難なため、記載のない事故形態もある。本書に記載のない事故形態に対して対策立案を行う場合は、事故形態や事故発生過程が類似するものを参考にするとよい。なお、その際、必要に応じて、本書に記載した組合せを見直すことも検討する。

3.3 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の活用方法と留意事項

対策立案の一般的な検討プロセスのうち「①各種データの収集・整理」を行った後、「②着目する事故の設定」以降の各段階で、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）を用いて対策立案を行う際の活用方法と留意事項を示す。

① 各種データの収集・整理

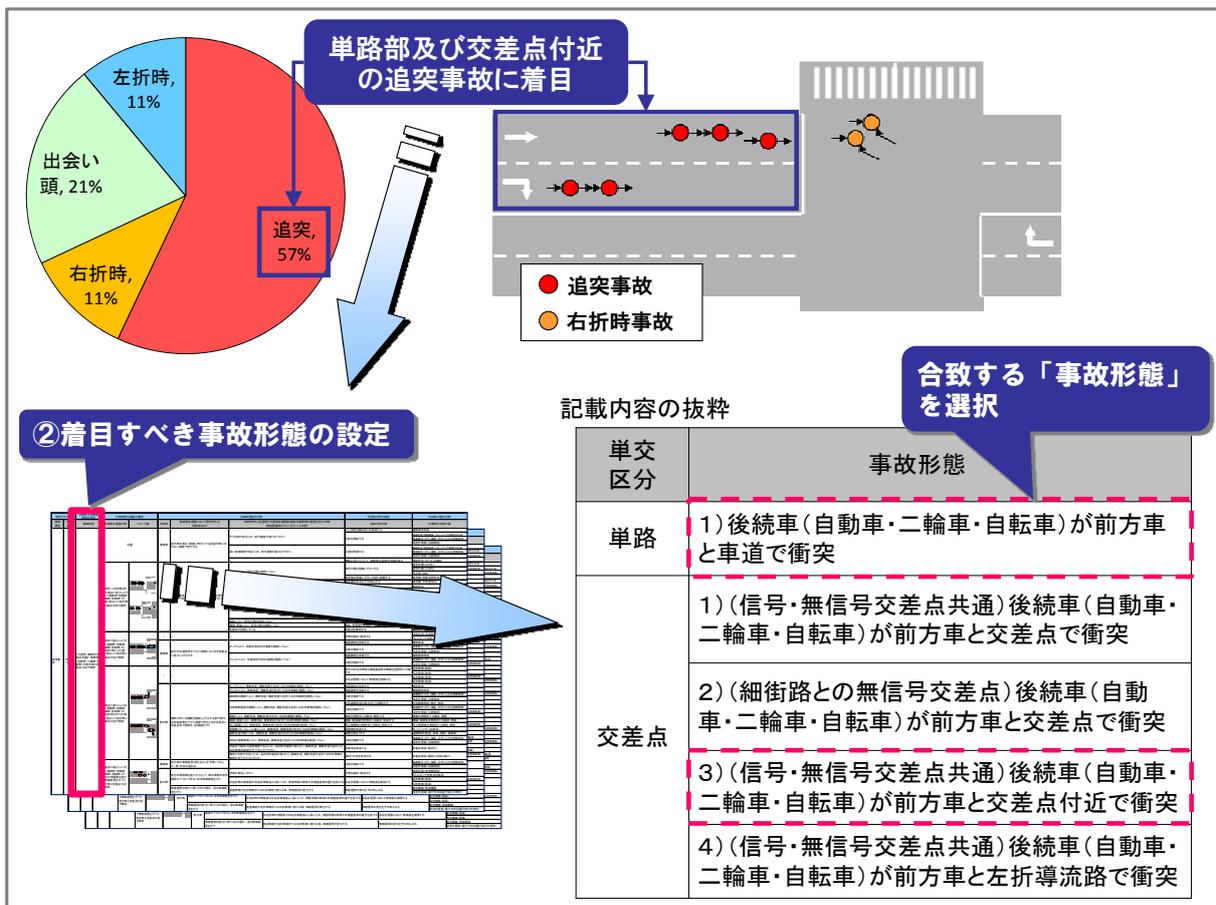
対策立案の事前準備として、個別箇所の事故データと道路交通環境データを収集し整理する。

② 着目すべき事故形態の設定

事故発生状況図等から着目すべき事故形態（当事者種別、進行方向、事故発生位置の組合せ）を抽出し、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の該当する事故類型の「②着目すべき事故形態の設定」欄の記載内容の中から、合致するものを選択する。

なお、事故形態の欄に“共通”と記載された行には、事故形態に関わらず、その事故類型に共通する対策方針、対策工種が記載されている。事故形態の欄に“共通”と記載された行の対策方針については、「⑤対策方針の検討」の段階で現場に該当するかどうかを検討する。

《事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）を活用した対策立案の一例》



③ 事故発生過程の推定

「③事故発生過程の推定」の列のうち、選択した事故形態の右側に記載された事故発生過程の中から、現場で想定される事故発生過程を選択する。

この時、一つの事故発生過程に限定できない場合は、複数の事故発生過程を選択する。

また、ある事故を回避しようとして発生した事故（例えば、沿道出入り口から進入しようとした自動車との出会い頭事故を回避しようとして急減速した本線の自動車に、後続の自動車が衝突した追突事故等）の事故発生過程に対しては、回避しようとした事故（上述の例の場合、出会い頭事故）及び実際に発生した事故（上述の例の場合、追突事故）の双方について検討する。

なお、事故発生過程の欄に“共通”と記載された行には、事故発生過程に関わらず、その事故形態に共通する事故要因または対策方針が記載されている。事故発生過程の欄に“共通”と記載された行の事故要因または対策方針については、「④事故要因の分析」または「⑤対策方針の検討」の段階で現場に該当するかどうかを検討する。

《事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）を活用した対策立案の一例》

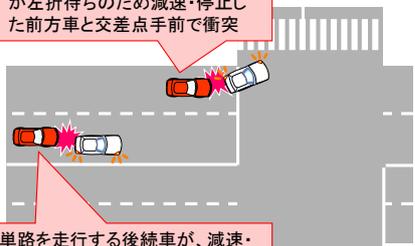
③事故発生過程の推定



着目した事故形態の「事故発生過程」として想定されるものを選択

【想定した事故発生過程のイメージ】

交差点に進入しようとした後続車が左折待ちのため減速・停止した前方車と交差点手前で衝突



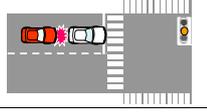
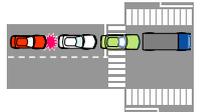
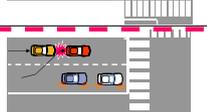
単路を走行する後続車が、減速・停止した前方車と車道で衝突

記載内容の抜粋

○単路

事故発生過程の例	イメージ図
単路を走行する後続車(自動車・二輪車・自転車)が、減速・停止または車線変更を行った前方車と車道で衝突	

○交差点(付近)

事故発生過程の例	イメージ図
赤信号への切り換え時に交差点に進入しようとした後続車(自動車・二輪車・自転車)が、減速・停止した前方車と交差点手前で衝突	
交差点に進入しようとした後続車(自動車・二輪車・自転車)が、先詰まり等により減速・停止した前方車と交差点付近で衝突	
交差点に進入しようとした後続車(自動車・二輪車・自転車)が、右左折待ちのため減速・停止した前方車と交差点付近で衝突	
交差点に進入しようとした後続車(自動車・二輪車・自転車)が、前方の滞留等を避けて車線変更を行った前方車と交差点付近で衝突	

④ 事故要因の分析

「④事故要因の分析」の列のうち、選択した事故発生過程の右側に記載された事故要因の中から、現場で想定される事故要因を選択する。

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の「④事故要因の分析」欄は、「当事者」、「事故発生過程において想定される当事者のミス」、「当事者のミスを誘発する道路交通環境の例」の欄に区分して記載されている。なお、「当事者のミスを誘発する道路交通環境の例」に“-”が記載されているものについては、漫然運転といった道路交通環境に関係しない当事者のミスである場合を示している。

検討に当たっては、初めに、③で選択した事故発生過程における第一当事者、第二当事者双方のミスとして想定されるものを「事故発生過程において想定される当事者のミス」欄の中から選択する。この時、当事者のミスの想定は非常に難しいため、可能性がある当事者のミスを全て選択することが望ましい。また、選択した事故発生過程を含む事故形態に共通の事故要因が記載されている場合は、そこに記載されている事故要因も含めて検討する。

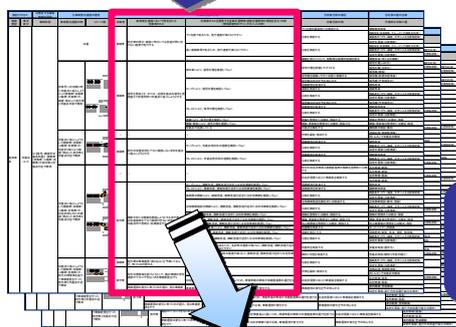
次に、「当事者のミスを誘発する道路交通環境の例」に記載された内容のうち、選択した当事者のミスの右側に記載された内容を現場の道路交通環境と照らし合わせることで、当事者のミスを誘発する道路交通環境を推定し、該当する内容を選択する。

最後に、選択した「事故発生過程の例」「事故発生過程において想定される当事者のミス」「当事者のミスを誘発する道路交通環境の例」の組合せを見直し、確からしい組合せを選択する。確からしい組合せが複数ある場合は、複数の組合せを選択する。

なお、「当事者」、「事故発生過程において想定される当事者のミス」、「当事者のミスを誘発する道路交通環境の例」の欄全てに“-”が記載された行については、「⑤対策方針の検討」の段階で、対策方針が現場に該当するかどうかを検討する。

なお、「当事者のミスを誘発する道路交通環境の例」の記載内容は、現地調査等でチェックリストとして活用することを想定して、現地で確認すべき道路交通環境（道路構造、交通状況、既存の交通安全施設等）をできるだけ列挙している。そのため、この欄に記載されている道路交通環境の該当の有無について現地調査を行い確認することが望ましい。ただし、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）に記載されている道路交通環境は、全てを網羅しているわけではないため、記載のない道路交通環境によって当事者のミスが生じた可能性についても検討することが必要である。

④事故要因の分析



記載内容の抜粋
○単路

(1)事故発生過程において想定される当事者のミスを選択する

(2)当事者のミスを誘発する道路交通環境として、現場で該当するものを選択する

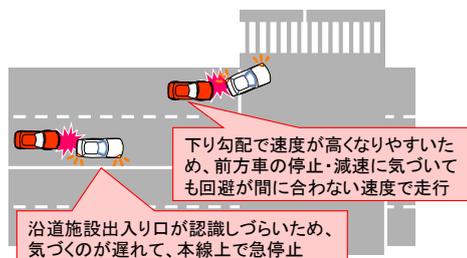
(再掲) 事故発生過程	当事者	事故発生過程において想定される当事者のミス	当事者のミスを誘発する道路交通環境の例 (現地調査時のチェックポイントの例)
単路を走行する後続車(自動車・二輪車・自転車)が、減速・停止または車線変更を行った前方車と車道で衝突	—	—	—
	後続車	前方の交通状況を十分に確認しないまま走行する 前方車の停止・減速や車線変更(割り込み)に気づいても回避が間に合わない速度で走行する	カーブにより前方の道路を確認しづらい クレストにより前方の道路を確認しづらい 下り勾配であるため、走行速度が高くなりやすい 長い直線区間であるため、走行速度が高くなりやすい
	前方車	沿道施設進入時に沿道施設出入口に気づくのが遅れ、本線上で急停止・急減速または車線変更を行う	沿道施設出入口を認識しづらい

○交差点(付近)

(再掲) 事故発生過程	当事者	事故発生過程において想定される当事者のミス	当事者のミスを誘発する道路交通環境の例 (現地調査時のチェックポイントの例)
交差点に進入しようとした後続車(自動車・二輪車・自転車)が、右左折待ちのため減速・停止した前方車と交差点付近で衝突	共通	前方車の停止・減速に気づいても回避が間に合わない速度で走行する	下り勾配であるため、走行速度が高くなりやすい 長い直線区間であるため、走行速度が高くなりやすい
	前方車	横断中または横断を開始しようとする歩行者を十分に確認しないまま右左折し、交差点内で急停止・急減速を行う	植栽により、横断歩道等を確認しづらい 標識・看板により、横断歩道等を確認しづらい 地上機器により、横断歩道横断歩道等を確認しづらい 防護柵(ガードレール等)により、横断歩道等を確認しづらい

(3)「事故発生過程」「当事者のミス」「道路交通環境」の組合せの中から、確からしいものを選択

【選択した事故要因のイメージ】



⑤ 対策方針の検討

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の「⑤対策方針の検討」欄には、事故類型または事故形態に共通する対策方針の例、当事者のミスを誘発する道路交通環境を改善する対策方針の例、もしくは、当事者のミスを抑制する対策方針の例が記載されている。これらの対策方針の例を参考にして、現場にあった対策方針を選定する。なお、当事者のミスを誘発する道路交通環境が複数ある場合は、それぞれを改善する対策方針を選択する。

《事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）を活用した対策立案の一例》

⑤対策方針の検討

(再掲)
当事者のミスを誘発する
道路交通環境の例

—

カーブにより前方の道路を確認しづらい

沿道施設出入口を認識しづらい

記載内容の抜粋
○単路

対策方針の例

前方の沿道施設進入車両と後続直進車の動線を空間的に分離する

渋滞を緩和・解消する

道路線形を改良する

視距を改良する

注意を喚起する

沿道施設出入口を認識しやすくする

沿道施設出入口を集約または移設する

(再掲)
当事者のミスを誘発する
道路交通環境の例

下り勾配であるため、走行速度が高くなりやすい

—

植栽により、横断歩道等を確認しづらい

○交差点(付近)

対策方針の例

下り勾配を緩和または解消する

注意を喚起する

前方の右左折車両と後続直進車の動線を空間的に分離する

右左折需要に応じた車線長を確保する

植栽を整理または撤去・移設する

現場にあった「対策方針」を選択

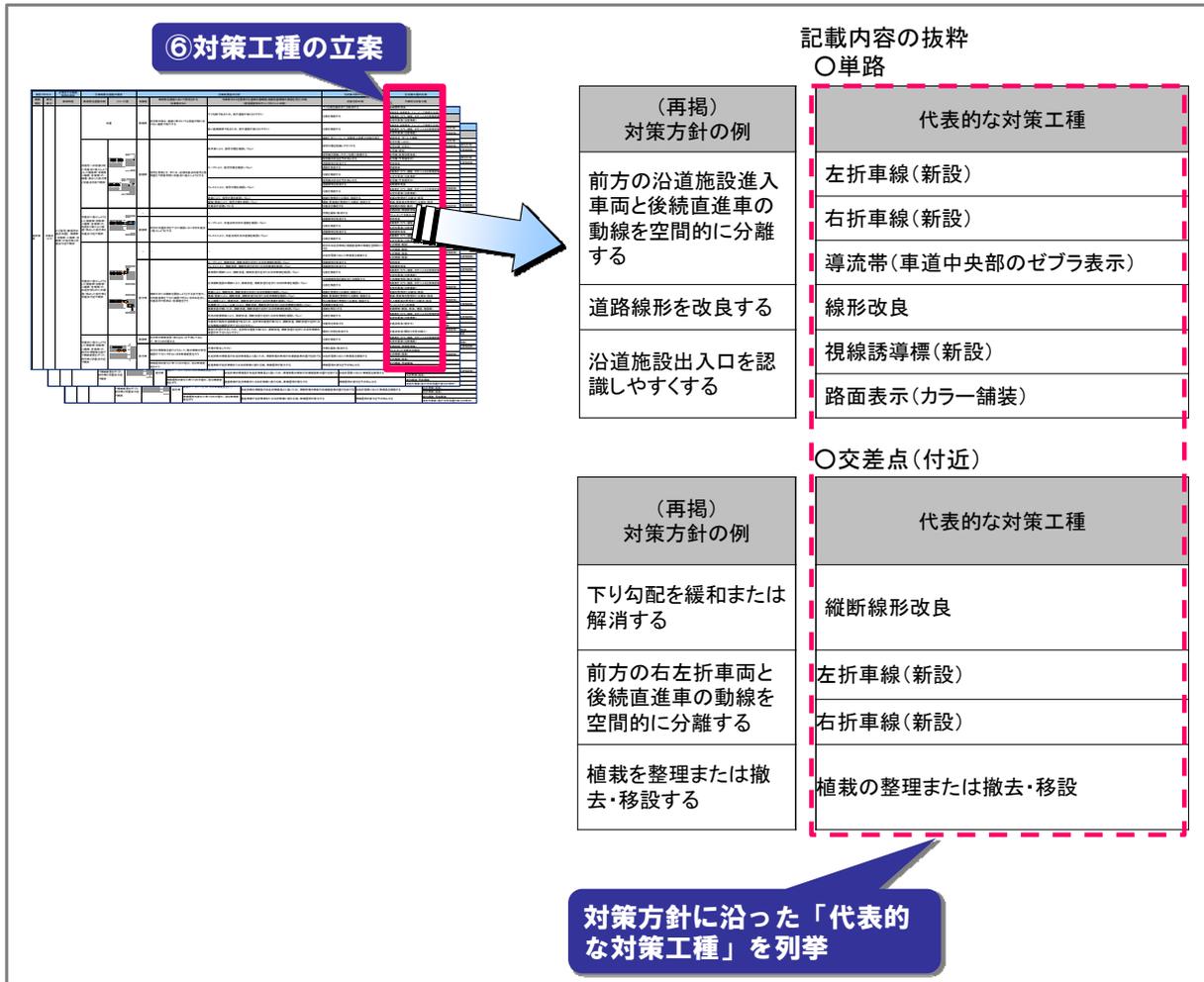
【参考】 自転車関連事故の対策方針について

車道または路肩を走行する自転車が当事者となる事故において、自転車と他の当事者の通行空間が分離されていないことが事故の一因として考えられるものについては、事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の対策方針には「自転車通行空間を整備する」と記載した（対策工種の立案の欄では、「自転車道・自転車専用通行帯等」を記載した）。これらが該当する場合は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局・警察庁交通局、平成24年11月）を参考にするとよい。

⑥ 対策工種の立案

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の「⑥対策工種の立案」欄に記載された代表的な対策工種を参考として、対策方針を具体化する対策工種の候補を複数挙げる。

《事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）を活用した対策立案の一例》



3.4 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）

事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）は、事故類型別に表 3-2に示す順にまとめている。

表 3-2 事故要因分析・対策立案支援資料（関連表）の事故類型別の記載ページ

No	事故類型	単路・交差点	ページ
1	人対車両（対背面通行中）	単路	P. 1～2
2	人対車両（横断中）	単路	P. 3～4
		交差点	P. 5～10
3	正面衝突	単路	P. 11～12
		交差点	P. 12
4	追突	単路	P. 13
		交差点	P. 14～18
5	出会い頭	単路	P. 19～20
		交差点	P. 21～23
6	左折時	単路	P. 24
		交差点	P. 25～27
7	右折時	単路	P. 28～29
		交差点	P. 30～32
8	車両単独	単路	P. 33
		交差点	P. 34