

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management
No.165 March 2004

交 通 事 故 対 策 事 例 集

道路空間高度化研究室

Guideline for improving road safety at Hazardous Spots
- from the point of view of infrastructure

Advanced Road Design and Safety Division

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Japan

交通事故対策事例集

森 望^{*1}

池田 裕二^{*2}

村田 重雄^{*3}

宮下 直也^{*4}

概要

本資料は、事故多発地点における事故要因の分析、事故対策の事例を収集し、道路特性や事故類型毎に、事故要因ならびにそれに対応した事故対策について分析し、その結果を事例集としてまとめたものである。事故対策がより効果的、効率的に実施できるように、事故分析から事故対策立案までの過程を整理し、道路特性毎、事故要因毎にこれまでに検討された主要な事故対策およびその他有効と考えられる対策についてまとめている。

キーワード：事故要因、事故対策、事故多発地点

-
- *1 道路研究部 道路空間高度化研究室 室長
 - *2 前 道路研究部 道路空間高度化研究室 主任研究官
 - *3 道路研究部 道路空間高度化研究室 主任研究官
 - *4 道路研究部 道路空間高度化研究室 交流研究員

Guideline for improving road safety at Hazardous Spots - from the point of view of infrastructure

Nozomu MORI*1
Yuji IKEDA*2
Shigeo MURATA*3
Naoya MIYASHITA*4

Synopsis

In this Technical Note, examples of the accident analysis and road safety measures at Hazardous Spots were collected and analyzed by road structure type, road environment and causal factor. The process of accident analysis and road safety measure planning has been arranged. Road engineers can implement road safety measures more effectively and efficiently referring to the road safety measures studied according to causal factors.

Key Words: Causal factor, Road safety measure, Hazardous Spot

*1 Head, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department

*2 Former Senior Researcher, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department

*3 Senior Researcher, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department

*4 Guest Research Engineer, Advanced Road Design and Safety Division, Road Department

はじめに

近年、交通事故による死者数は減少傾向にあるものの、事故発生件数は依然として増加傾向にある。このような中、道路の安全性を高めるために、全国で様々な事故抑止対策（以下、「対策」という）が実施されている。しかし、対策を実施しても、必ずしも事故減少に至っていないケースもある。この理由として、実施した対策が事故の要因に必ずしも十分対応したものとなっていないことが考えられる。

本資料は、事故多発地点における事故要因の分析、対策の事例を収集し、道路特性や事故類型毎に、事故要因ならびにそれに対応した対策について分析・検討し、事故要因の分析から対策立案までの過程を整理し、道路特性毎、事故要因毎にこれまでに検討された主要な対策ならびその他有効と考えられる対策について体系的にとりまとめている。実際に現場で対策を実施する担当者が、本資料を参考として、今後の対策をより効果的、効率的に実施されることを期待している。

目 次

頁

第1章 本事例集の概要.....	1
1.1 はじめに.....	1
1.2 本事例集の特徴.....	1
1.3 本事例集の内容.....	1
1.4 本事例集の作成手順.....	2
第2章 本事例集の使い方	4
2.1 事前準備.....	5
2.2 事故要因の抽出.....	8
2.3 対策の立案.....	13
資料1 事故要因一覧表.....	資料1－1
資料2 対策一覧表	資料2－1
資料3 対策の事例	資料3－1



第1章 本事例集の概要

1.1 はじめに

本資料は、平成8年度から実施した事故多発地点緊急対策事業^(注1)における事故分析、対策の事例を収集し、道路特性や事故類型毎に、事故要因ならびにそれに対応した対策について分析し、その結果を事例集としてまとめたものである。事故要因の分析から対策立案までの過程を整理し、道路特性毎、事故要因毎にこれまでに検討された主要な対策ならびにその他有効と考えられる対策についてまとめている。実際に現場で対策を実施する担当者が、本事例集を参考として、現地状況に応じた対策を検討することにより、事故要因に対応した効果的な対策が実施され交通事故を減少させることをねらいとしたものである。

なお、現段階での本事例集は極めて限定的なデータにより作成した暫定版であるため、実際の事故現場に適用できない場面があることが想定される。このため、今後さらに数多くのデータを収集、蓄積するとともに、本書をご利用した方々のご意見、ご批判をいただきながら、本事例集の内容を充実させていきたいと考えている。

1.2 本事例集の特徴

本事例集の特徴は、事故多発地点において、事故要因が分析された事例に基づき作成している点である。そして、対策実施担当者の立場から利用しやすいよう、主に道路構造及び交通環境（以下、道路交通環境という）と結びつけた事故要因、対策を整理している。

さらに、対策実施担当者が現地に赴いて行う診断作業を効率的に行うため、チェックリストとして活用できる事故要因一覧表を整備している。

表-1.2.1 本事例集の特徴

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">◎全国の事故多発地点557箇所の実例に基づいて作成◎道路交通環境から見た事故要因、対策を中心に整理◎対策実施担当者の診断作業に役立てる事故要因一覧表の整備 |
|---|

1.3 本事例集の内容

対策を行う際の一般的な手順は、対策が必要な（１）箇所の抽出、適切な事故要因分析に基づく（２）対策の立案、（３）対策の実施、対策実施後の（４）対策の評価といった４段階に分けられる。

対策検討箇所において事故要因に対応した効果的な対策を実施するには、適切な事故要因分析に基づく「（２）対策の立案」、特に事故要因の分析と具体的な対策の立案が重要ポイントになるとの認識のもと、本事例集は事故要因の分析ならびに具体的な対策の立案時での活用を対象としている。

本事例集は、「第1章本事例集の概要」「第2章 本事例集の使い方」の本文に加え、「資料1 事故要因一覧表」、「資料2 対策一覧表」、「資料3 対策の事例」に

（注1） 事故多発地点緊急対策事業は、全国の幹線道路において緊急度の高い事故多発地点を約3,200箇所抽出し、重点的に対策を実施したものである。

より構成されている。

まず、第1章において本事例集作成の背景、作成経緯等の概要を述べた後、「第2章本事例集の使い方」において資料1～3を活用し、事故要因を分析した上で対策を抽出する方法について記述している。（図-1.3.1 参照）

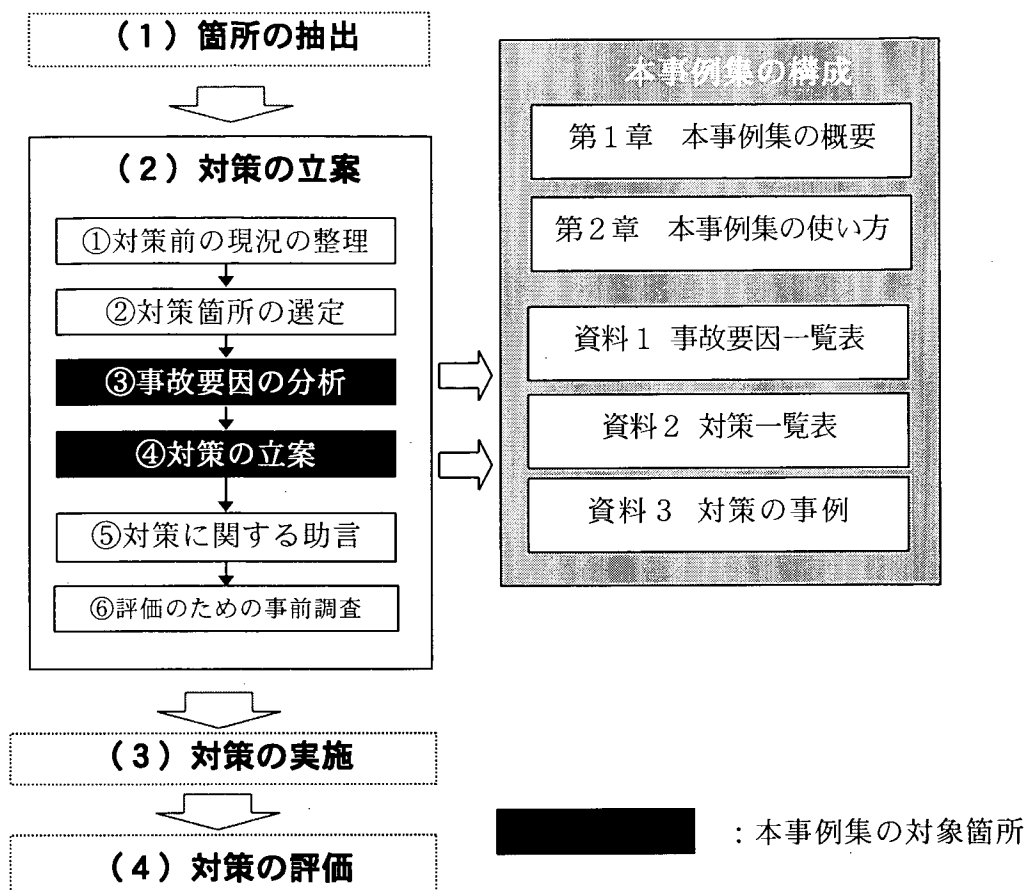


図-1.3.1 対策を行う手順と本事例集の対象

1.4 本事例集の作成手順

本事例集は以下の手順により作成した。（図-1.4.1 参照）

(1) 既存検討資料の整理

全国の事故多発地点 3,196 箇所における事故要因の分析および対策の立案の検討資料を整理し、事故要因が明確に記述されており、事故発生状況図が完備されていた 557 箇所を抽出し、各箇所について以下の内容を整理した。

- ①道路特性（単路および交差点の区分、車線数、沿道環境等）
- ②事故類型（追突事故、出会い頭事故、正面衝突事故等）
- ③事故要因（対策実施担当者の検討資料に掲載してある事故要因）

(2) 掲載する道路特性および事故類型の設定

本事例集に掲載する道路特性および事故類型を以下のように設定した。

なお、本事例集は限定的なデータにより作成しているため、事例として少ない道路特性や事故類型の場合、十分な分析ができないため掲載していない場合がある。

A. 掲載対象とする道路特性

前述の(1)の道路特性の整理結果より、単路および交差点の区分、車線数、沿道環境、信号の有無により、事故要因が異なると想定され、かつデータ収集ができた14種類について掲載している。

B. 掲載対象とする事故類型

本事例集では事故原票に定義されている事故類型を基にして、事故要因が似通っているものを整理・統合し、さらに、事故要因が把握しにくい類型を除き、事故類型は9種類に分類した。

(3)事故要因一覧表（資料1）の作成

前述の(2)の道路特性毎、事故類型別に、事故要因を整理した。事例が少ない場合には十分な分析ができなため、各道路特性毎に事故発生件数の約7～8割の事故が検討対象となるように、上位3～5の事故類型のデータを基に、事故多発地点で検討された実績のある事故要因を整理した。更に検討実績はないが事故に結びつくと推定される事故要因を分析した上で追加している。

(4)対策一覧表（資料2）の作成

前述の(3)の事故要因に対応した対策方針および対策工種を整理した。掲載する対策方針と対策工種は、検討された実績があるもの、更に検討実績はないが有効であると考えられるものを追加している。

(5)対策の事例（資料3）の作成

前述の(4)で挙げた対策のうち、「文言だけでは解釈が難しい対策」や「重要な対策」等について、事故多発地点において実施された現地調査結果をもとに具体的に事例として整理している。

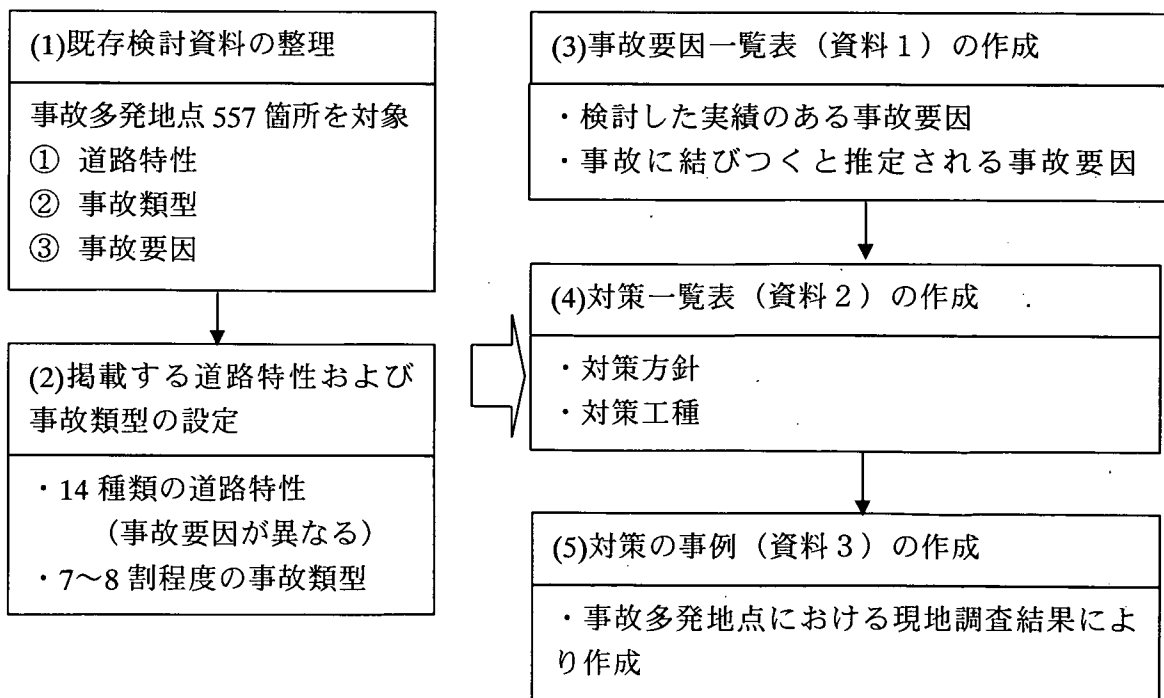


図-1.4.1 本事例集の作成手順フロー

第2章 本事例集の使い方

ここでは、本事例集を用いて事故要因の分析、対策の検討を進める際の具体的な作業内容について解説する。ただし、本事例集に従えば必ず適切な事故要因、安全対策を導き出せるものではなく、対策実施担当者は本事例集を参考とし、現地状況に応じた最適な対策を検討することが必要である。

本事例集の利用にあたっては、あらかじめ事故が多発している箇所等、対策検討箇所を選定していることが前提となる。その後、当該箇所における道路特性および多発する事故類型を選定したうえで、資料1 事故要因一覧表を活用して事故要因を分析し、資料2 対策一覧表を活用して対策検討箇所に適合する対策を抽出することとなる。

対策立案・評価の流れ

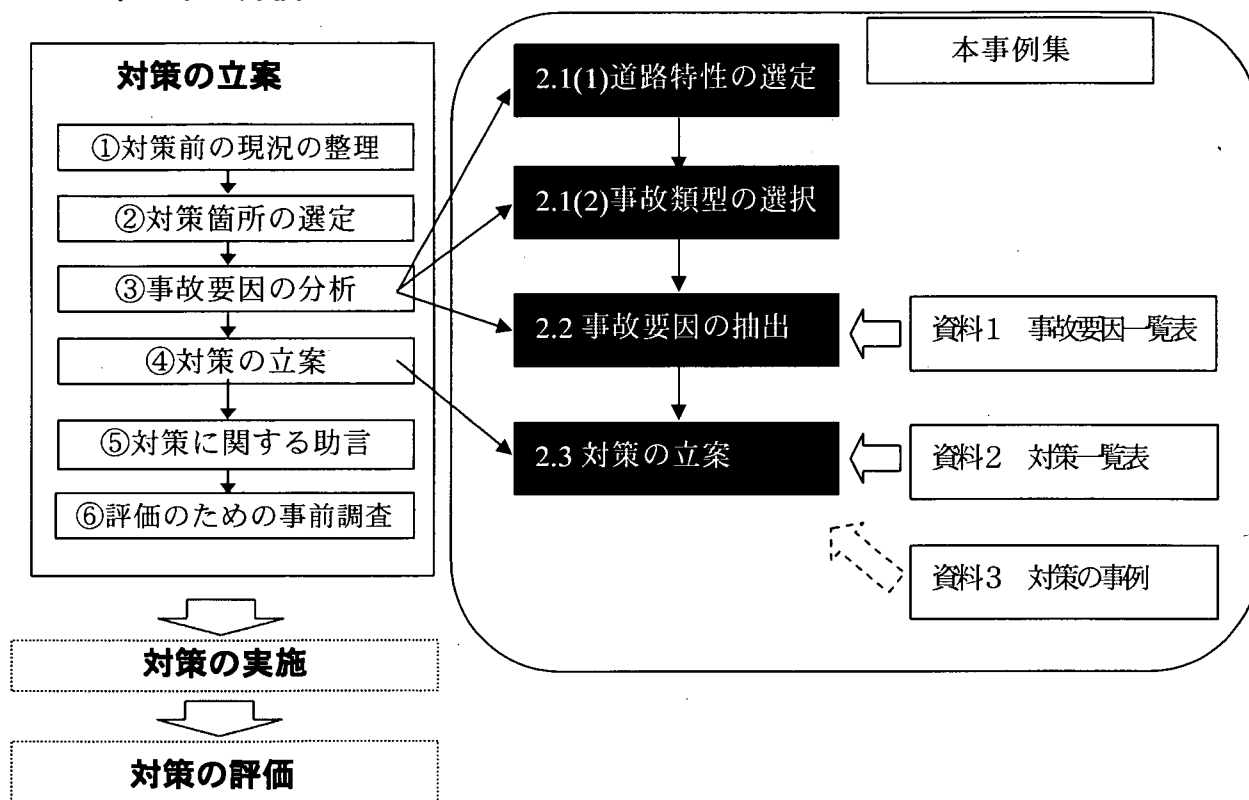


図-2.1.1 本事例集の使い方の手順

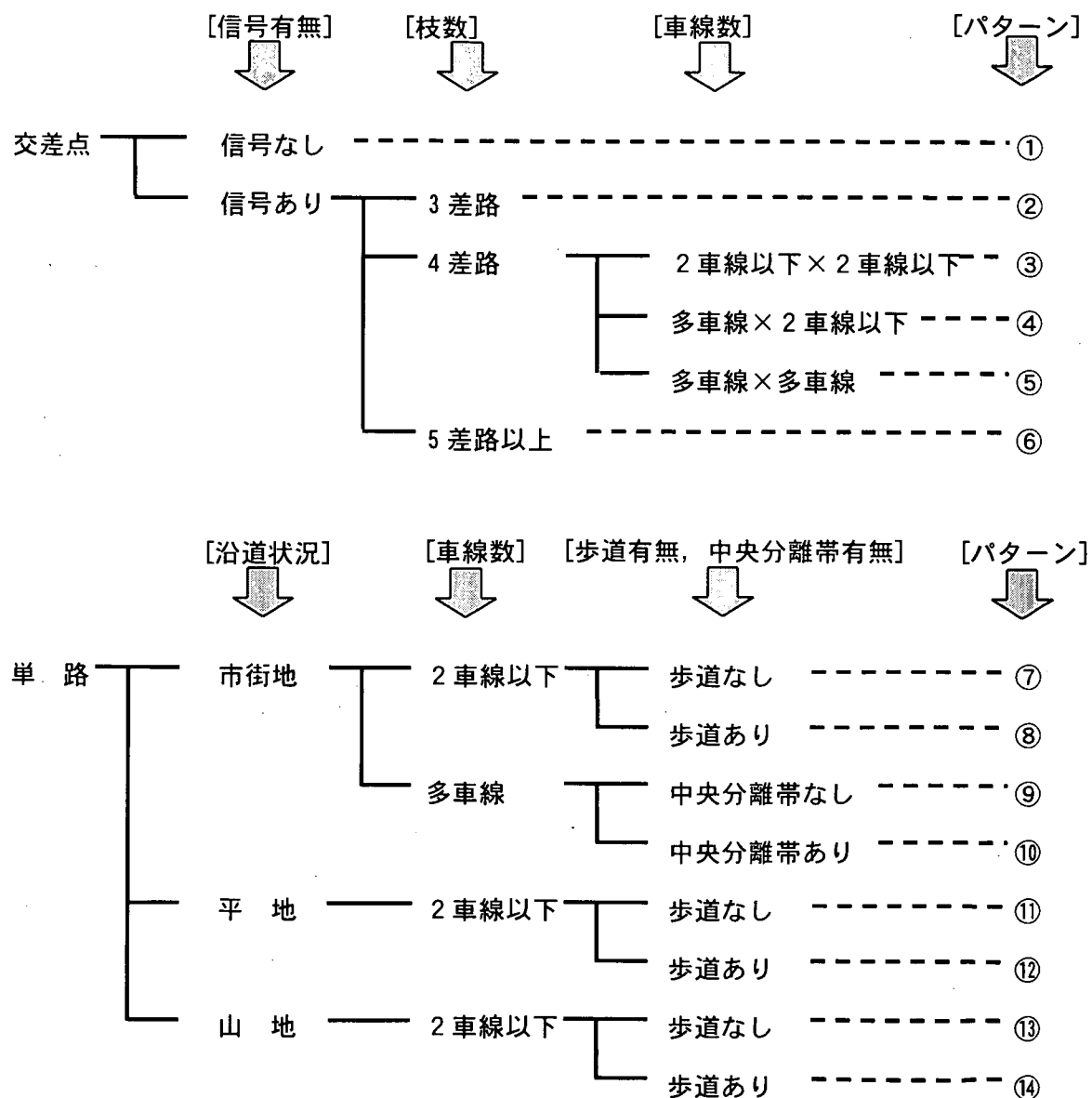
次頁からは、道路特性の選定方法から順を追って、本事例集の利用方法を詳細に記述する。

2.1 事前準備

(1) 道路特性の選定

本事例集を使用する第1段階の作業は、対策検討箇所の道路特性を選定することである。選定方法は以下に用意した14種類の道路特性の中から、対策検討箇所に該当するパターンを選択する。

なお、掲載した道路特性は事故多発地点の内557箇所の限られた道路特性のみとしたため、対策検討箇所が該当する道路特性が掲載されていない場合がある。この場合は、ほかの道路特性を参考にさせていただきたい。（例えば、単路の平地や山地では多車線を取り扱っていないため、市街地の多車線を参考にするなど。）



注) 車線数は付加車線（右折レーン等）を含まないものとして選択すること。

図-2.1.2 道路特性を選択するための樹形図

(2)事故類型の選択

対策検討箇所の道路特性を選定の後、次に、当該箇所で検討したい事故類型を選択する。選択方法は、以下に用意した事故類型の中から選択する。（図-2.1.3 参照）

なお、本事例集では、事故要因に着目して対策を立案することを目的としている。このため、事故原票に定義されている事故類型を基にして、事故要因が類似しているものを整理・統合し、12 種類の事故類型とした。さらに、掲載した事故類型は、事故要因が把握しにくい「その他人対車両」、「追越追抜時」、「その他車両相互」を除く 9 種類とした。事故原票に定義されている事故類型と本事例集で用いる事故類型の対応を表-2.1.1 に示す。

整理・統合の例としては、事故原票では追突（進行中）、追突（その他）で分かれているが、これらは事故要因には違いは無いと考えられるため統合している。

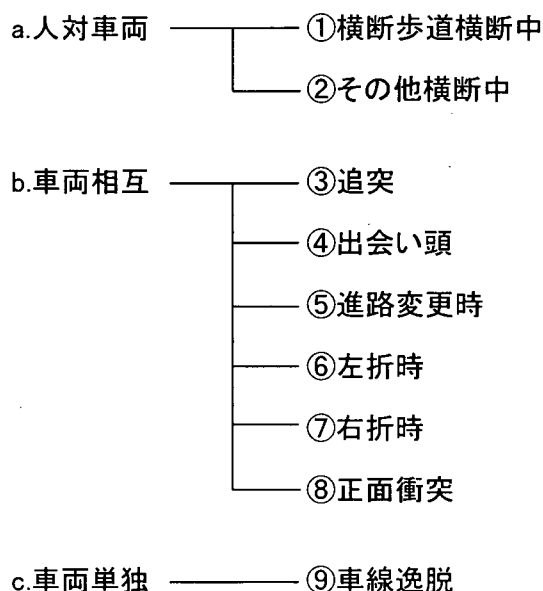


図-2.1.3 事故類型を選択するための樹形図

表-2.1.1 事故原票と本事例集における事故類型の対応

事故原票における事故類型の分類		本事例集における事故類型の分類	
車両相互	正面衝突	⑧正面衝突	
	すれ違い時衝突		
	出会い頭衝突	④出会い頭	
	追越・追抜時衝突	※追越・追抜時	
	進路変更時衝突	⑤進路変更時	
	左折時衝突	⑥左折時	
	右折時衝突	⑦右折時	
	転回時衝突		
	横断時衝突		
	後退時衝突	※その他車両相互	
	その他		
	追突	③追突	
車両単独	駐車車両衝突		
	工作物衝突		
	路外逸脱	⑨車線逸脱	
	転倒		
	その他		

事故原票における事故類型の分類		本事例集における事故類型の分類	
人対車両	横断中	横断歩道	①横断歩道横断中
		横断歩道付近	
		横断歩道橋付近	
		その他	②その他横断中
	※その他人対車両		
	対面通行		
	背面通行		
	路上遊戯中		
	路上作業中		
	路上停止中		
	その他		

注) ※ は、本事例集で取り扱わない事故類型。

また、掲載した事故類型は、本事例集を作成する際の分析に用いる事例が少ない場合には十分な分析ができないことから、各道路特性毎に上位3～5類型しか扱っていない。そのため、検討したい事故類型が掲載されていない場合がある。この場合は、その事故類型を扱っている他の道路特性の事例を参考にして頂きたい。例えば、信号無し交差点の左折時事故は取り扱っていないため、信号有りの2車線以下×2車線以下の左折時事故を参考にするなどである。

以下の表-2.1.2は、道路特性別に対象とした事故類型を整理したものである。

表-2.1.2 道路特性別に本事例集で対象とした事故類型

道路特性				対象とした事故類型									
				横断歩道横断中	その他横断中	追突	出会い頭	進路変更時	左折時	右折時	正面衝突	車線逸脱事故	
交差点	信号なし				○	○	○			○			
	信号あり	3 差路		○		○	○			○			
		4 差路	2 車線以下× 2 車線以下				○	○		○	○		
			多車線× 2 車線以下		○		○	○			○		
			多車線× 多車線				○	○		○	○		
	5 差路以上					○	○			○			
単路	市街地	2 車線以下	歩道なし		○	○				○	○	○	
			歩道あり		○	○			○	○		○	
		多車線	中央分離帯なし			○	○			○			
			中央分離帯あり			○	○	○		○			
	平地	2 車線以下	歩道なし		○	○					○	○	
			歩道あり		○	○					○	○	
	山地	2 車線以下	歩道なし			○					○	○	
			歩道あり			○					○	○	

(3)その他の準備

本事例集を活用する前に、事故要因を抽出する事前準備として、既存の事故に関する資料および道路交通環境に関する資料を整理しておくことが必要である。

例えば、(2)で選定した事故類型について、「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」といった内容を統合データベースや事故発生状況図等により整理しておく。

2.2 事故要因の抽出

事故要因は、「速度超過」「安全不確認」等、人的要因がほとんどである。しかしながら、交通事故が引き起こされる背景には、道路交通環境が人的要因を誘発する場合もあると考えられ、事故を防止するためには道路側からのアプローチも望まれる。このため、本事例集で扱う事故要因は、道路交通環境と結びついた事故要因とする。

(1)事故要因表の構成

事故要因を分析するには、資料1の事故要因一覧表を活用することとなる。事故要因一覧表は2.1で前述した道路特性別に用意している。表中では、事故類型毎の事故要因を「A. 事故の発生過程」「B. 事故を誘発する道路交通環境のチェックポイント」「C. 事故を誘発する道路交通環境」（表-2.2.1 参照）の3項目の組み合わせで整理している。一覧表中に数字（1－1等）が記載されている組み合わせは、事故多発地点で検討された実績のある組み合わせ、もしくは実績はないが検討の結果、事故に結びつくと考えた組み合わせである。また、数字（1－1等）の意味は、事故を誘発する道路交通環境のチェックポイントと事故を誘発する道路交通環境（資料1参照）の整理番号を組み合わせたものであり、資料2の対策一覧表と対応した要因コード番号となっている。

本資料は限られた事例をもとに検討・作成した資料であるため、要因コード番号が記入されていない項目でも事故要因となる組み合わせが存在する可能性がある。要因コード番号が記入されていない組み合わせについても現地確認することが望まれる。

表-2.2.1 事故要因一覧表の記載内容

項目	内容
A.事故の発生過程	道路特性、事故類型毎に、事故に至る過程が記述されており、事故当事者の認知・判断ミス等の事故状況をまとめている。
B.事故を誘発する道路交通環境のチェックポイント	現地調査時に、事故の発生過程を裏付けるような道路交通環境の有無について、見るべき主な視点をまとめている。
C.事故を誘発する道路交通環境	Bのチェックポイントを誘発する状況についての道路交通環境をまとめている。

(2)事故要因一覧表の活用方法

事故要因一覧表を活用し、事故要因を抽出する具体的な作業手順について以下に解説する。

【事故要因一覧表を活用した事故要因の抽出手順】

①室内分析（事前準備）の段階

対策検討箇所の道路特性を整理する。次に対象箇所でも多発する事故類型を抽出し、該当する事故類型を選択する。（これらの作業は前述の 2.1 を参照）

②室内分析（事故要因抽出）の段階

対象箇所の道路特性にあった事故要因一覧表を開き、2.1 事前準備(3)その他の準備で整理しておいた既存の事故に関する資料および道路交通環境に関する資料を用いて事故発生に関連する道路交通環境条件を想定し、一覧表中の A.事故の発生過程、B.事故を誘発する道路交通環境のチェックポイント、C.事故を誘発する道路交通環境の組み合わせから事故要因の候補を選択する。ただし、本資料は限られた事例をもとに検討・作成しているため、要因コード番号が記入されていない組み合わせでも事故要因となるものが存在する可能性がある。要因コード番号が記入されていない組み合わせや事故要因一覧表に掲載されていない項目についても考えられる要因があれば、それらをすべて抽出する。

③現地調査の段階

現地では、室内分析で想定した事故要因が現地に存在するかどうかを確認する。同時に室内分析で想定した以外にも事故要因一覧表の「A、B、C」に該当する可能性のある事故要因がないかをチェックし、可能性がある事故要因を選択する。ここでの作業も、事故要因一覧表以外にも考えられる要因があれば、それらをすべて抽出する。

ただし、事故要因は道路交通環境、人的要因等が複雑に関連していることから、本事例集を基本としつつも、現地の道路構造や事故の状況等を十分踏まえて判断して頂きたい。

ここでは、事故要因一覧表を活用した分析の具体例を示す。

【①道路特性選択】

追突事故が多発している4車線道路と2車線道路が直交する信号制御された交差点において、対策として警戒標識の設置と予告信号の設置が選定された事例をモデルケースとする。

この事例の場合、道路特性は交差点－信号あり－4差路－多車線×2車線以下のパターン④に該当する。そこで、資料1事故要因一覧表のパターン④（資料1-7）を開く。

パターン④ 交差点－信号あり－4差路－多車線×2車線以下		事故に至る過程		道路的要因							
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生過程	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	道路形状				交通量形状			
				1 U 字 交 差 点 の 幅 員	2 交 差 点 の 幅 員	3 交 差 点 の 幅 員	4 交 差 点 の 幅 員	5 交 差 点 の 幅 員	6 交 差 点 の 幅 員	7 交 差 点 の 幅 員	8 交 差 点 の 幅 員
追突	1	前方車の減速が遅れ、追突！	前方車に対しての減速を促す警報はあるか？	1-1		3-1					
	2	追突	注意が散漫になったり、行色悪くなる警報はあるか？								
	4	安全確認し制動・待機を行う！	減速・急停止・減速・急停止の多発を招く警報はあるか？						8-14		
	5	右折を回避するために急な停止	減速した事故誘発を誘発する警報をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15	6-15	7-15	8-15
	5	安全確認しようとしたが、追突！	右折時に減速する警報はあるか？	1-1		3-1					
右折時	2	安全を確認し、右折できるかと確認！	右折ドライバーの減速を促す警報はあるか？								
	3	右折時に減速した	減速した右折車を避ける警報はあるか？								
	3	右折時に減速した	右折車が右折を回避する警報はあるか？		2-7		4-7				
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しながら！	安全確認・減速・待機が可能な場所で、その必要性が感じられない警報はあるか？				4-5				
	2	安全確認しようとしたが、追突！	ドライバーの減速を促す警報はあるか？	1-1		3-1				7-1	
	3	安全確認しようとしたが、追突！	減速・急停止・減速・急停止の多発を招く警報はあるか？								

対策検討箇所の道路特性が該当するパターン④ 資料1-7 ページを開く

パターン④ 交差点－信号あり－4差路－多車線×2車線以下 -資料1-7-

図-2.2.1 道路特性の選択例

【②事故類型の選択】

対策検討箇所では追突事故が多く発生していることから、資料1 事故要因一覧表の事故類型『追突』の箇所を見ることとなる。

パターン④ 交差点-信号あり-4差路-多車線×2車線以下

事故に至る過程		道路的要因							
		道路形状				交通量状況			
		1 道路幅員 不足	2 車道幅員 不足	3 車線 不足	4 交差点形状 不適切	5 交差点形状 不適切	6 交差点形状 不適切	7 交差点形状 不適切	8 交差点形状 不適切
発生過程 パターン NO	事故の発生過程	事故を誘発する道路環境のチェックポイント							
	1	1-1							
	2	3-1							
	3								
	4	8-14							
右折時	5	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15	6-15	7-15	8-15
	1	1-1	3-1						
	2								
	3								
	4								
出会い頭	5								
	1								
	2								
	3								
	4								

パターン④ 交差点-信号あり-4差路-多車線×2車線以下 資料1-7-

図-2.2.2 事故類型の選択例

【③事故要因の抽出例】

事前準備の段階で整理しておいた既存の事故に関する資料や道路交通環境に関する資料等を用いた室内分析で、事故の発生過程が『前方車の確認が遅れ、追突するのでは？』、道路交通環境のチェックポイント『視認を妨げる要素はあるか？』の組み合わせを検討し、確かに交差点手前に急なカーブがあることから、事故を誘発する道路環境を『急なカーブ』と想定する。

その後、事故要因一覧表の項目を参考に現地調査を行い、「交差点手前に急カーブ」が前方の視認を妨げていることを確認して、事故要因として抽出する。

パターン④ 交差点－信号あり－4差路－多車線×2車線以下

事故に至る過程		道路的要因	
発生過程パターンNO	事故の発生過程	道路環境	交差点形状
2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？ 急なカーブ	1-1
4	安全確認が不十分で、追突するのでは？	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？ 急なカーブ	1-1
5	急ブレーキを踏む 急ブレーキを踏む	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？ 急なカーブ	1-1
1	安全確認が不十分で、追突するのでは？	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？ 急なカーブ	1-1
2	安全確認が不十分で、追突するのでは？	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？ 急なカーブ	1-1
3	安全確認が不十分で、追突するのでは？	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？ 急なカーブ	1-1

事故の発生過程では「前方車の認知が遅れ、追突するのでは？」を見る

道路交通環境のチェックポイントは「視認を妨げる要素はあるか？」に該当する

事故を誘発する道路環境は「急なカーブ」

要因コード番号は「1-1」となる

パターン④ 交差点－信号あり－4差路－多車線×2車線以下 -資料 1-7-

図-2.2.3 事故要因の抽出例

2.3 対策の立案

対策を立案するために、資料2の対策一覧表を活用する。本事例集では事故要因と対策の対応は、事故要因一覧表に書かれている要因コード番号（○-○）で関連づけている。このため、対策を立案には、前述の特定した事故要因の要因コード番号をもとに、その要因コード番号を掲載している対策一覧表のページを探す。

対策一覧表は、交差点でA表、B表、単路でC表、D表の合計4種類を用意している。（図-2.3.1 参照）

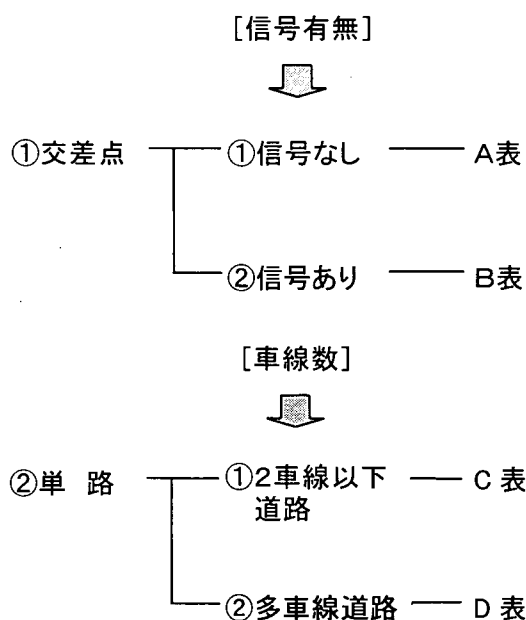


図-2.3.1 対策を掲載している表

資料2 対策一覧表を活用し、対策を立案する手順は以下のとおりである。

【対策一覧表を活用した対策の立案手順】

- ① 対策実施箇所の道路特性にあった対策一覧表を開き、資料1 事故要因一覧表を活用して事故要因を抽出した際に、事故要因一覧表に書かれた要因コード番号が掲載されているページを探す。
- ② そして、事故要因に対応した、有効と考えられる対策方針ならびに対策工種が掲載されているので、道路環境状況や関連する事故類型、右端に掲載している留意事項（対策抽出上、実施上の留意点）も参考にして、適切なものを選定する。また、本資料は限られた事例をもとに検討・作成しているため、必ずしもすべての対策が網羅されているわけではなく、掲載されている以外にも考えられる対策があれば選定する。

ただし、対策の最終的な選定にあたっては、個別の対策検討箇所の状況に応じて判断する必要があることから、本事例集を基本としつつも、現地の対策検討箇所の道路構造や事故の状況等を十分踏まえて判断して頂きたい。

ここでは、対策一覧表を活用した対策選定の具体例を示す。

【活用例】

対策検討箇所は、4車線道路と2車線道路が直交する信号制御された交差点であるから、この場合、対策一覧表は「交差点－信号あり」のB表を活用する。

特定した事故要因の要因コード番号1－1が掲載されている資料2-7ページを開き、対象箇所の状況等から、適切な対策方針として、「前方に交差点があることを注意喚起・情報提供する」を選択し、具体的な対策工種として「警戒標識」および「予告信号灯」を選定する。

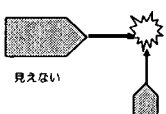
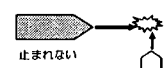
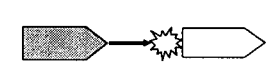
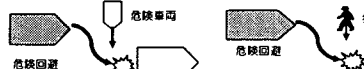
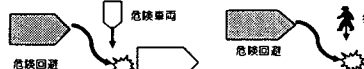
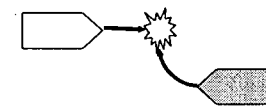
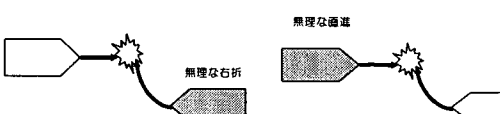
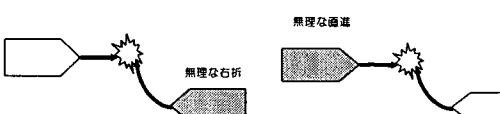
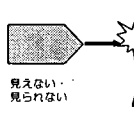
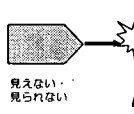
■ B表 交差点－信号あり

要因コード	事故対策の立案				事例No	事例員
	対策方針	対策コード表番号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点		
1－1	1 前方に交差点があることを注意喚起・情報提供する	2102	警戒標識（201：交差点あり）			
		5108	予告信号灯			
	2 ドライバーの視認が低下しない道路構造にする	1301	視認性向上	・交差点手前の線形を改良する ・用地や予算が確保できる等、大規模な改良が可能な場合にのみ検討する		
2－7	3 車両が安全に停止できるように信号制御する	5117	シマ感応制御	・上記対策を実施しても交差点がわかりにくい場合に、導入を検討する		
	1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に両が交錯することを防止する			・対策を積極的		
	1 直進車の速度を抑制する			・信号の対策、		
3－1	1 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2105	警戒標識（208の2：信号機あり）			
		1404	舗装改良（段差舗装）		⑨	資料3-9
	2 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号機改良（右折、あるいは左折と直進の分離）	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
3－1	1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5102	信号機設置（矢印信号）			
		2105	警戒標識（208の2：信号機あり）	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する		
	1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号機改良（右折、あるいは左折と直進の分離）	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
3－1	1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5102	信号機設置（矢印信号）			
		5003	指定方向外進行禁止	・1の方針がとれない時に検討する（対策コード5003は右折禁止）		
	2 右折車の発生を抑止する	5009	転回禁止			

図-2.3.2 対策の立案例

資料 1

事故要因一覧表

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																					
				道路的要因											交通環境的要因										
				道路線形				交差点形状							車線・幅員			付属物・構造物							
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
				交差点前の急なカーブ	急な下り勾配	クレスト	交差点手前の長い直線区間	すみ切り半端が大きい	すみ切り半端が小さい	鋭角交差	鈍角交差	交差点形状が複雑	交差点が大きいので、速度が出やすい	歩行者・自転車の横断距離が長い	歩行者・自転車の横断距離が長い	右左折車線が2車線以上ある	優先道路側の幅員が狭い	車線変更が容易になる（通過車線が右左折車線と重複する）	横断歩道場がある箇所で自転車横断帯が存在	横断歩道場が狭く歩行者、駐停車等が見えにくい	中央帯の幅員等の位置、管理が悪い	歩道上の幅員等の位置、管理が悪い	歩道・横断歩道等の位置、内容が不明	横断歩道等の位置、内容が不明	右左折車線と通過車線が同一車線上に存在する
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	安全確認・停止・徐行が必要な箇所で、その必要性が感じられない要素はあるか？				4-5									13-5						19-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1				7-1											17-1	18-1		20-1	
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2											19-2		
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1	18-1			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2						15-2					19-2		
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						6-14	7-14		9-14					14-14						19-14	21-14	22-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15	6-15	7-15	8-15	9-15	10-15	11-15		13-15	14-15	15-15	16-15	17-15	18-15	19-15	20-15	21-15	22-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1			20-1	
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2											19-2		
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	無理な右折を招く要素はあるか？										10-4											21-4	
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を認識しない箇所、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																		
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？											11-13											
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1				7-1											16-1	17-1		20-1	
			注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？					5-2		8-2													19-2		

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コード-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																				
				交通環境的要因																				
				付属物 構造物	沿道環境						路面状況		信号					渋滞 滞留	その他					
事故類型	発生過程 パターン NO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	40	41	42	43	44
				対向右折車の停止位置が不適切	道路側に足場物（建物、塀等）が存在する	明るい既設の道路型への侵入並び	運転者の気にする既設が存在する	車が取り回りの多い沿道既設出入口や横断路	沿道既設出入口や横断路が不明瞭	交差点内への沿道既設出入口	朝日、西日等の日差しのために見にくい	路面舗装が劣化している（亀裂れ、ひび等）	水はけが悪い	信号の設置位置が悪い・見えにくい	進行可能な時間が短い	クリアランス時間が短い	信号表示の運用が理解しづらい（煩雑、時間	右左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	交差点が隣接している	交差点に隣接して路切が存在する	横断需要がある場所でも横断既設がない	二輪車・自転車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所 で、その必要性が感じられない要素 はあるか？							29-5	30-5									40-5	41-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素は あるか？ 2 注意が散漫になったり、行き届か なくなる要素はあるか？		24-1														38-1					44-1
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り 込みを招く要素はあるか？				26-2				30-2										40-2	41-2		43-2
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対しての視認を妨げる要素 はあるか？ 2 注意が散漫になったり、行き届か なくなる要素はあるか？		24-1																			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避が間に合わず、 追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更 の多発を招く要素はあるか？				26-14			29-14		31-14	32-14							40-14	41-14			44-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、 追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素を チェックする	23-15	24-15	25-15	26-15			29-15	30-15	31-15	32-15						38-15	40-15	41-15	42-15	43-15	44-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素 はあるか？ 2 右折ドライバーの注意が散漫にな ったり、行き届かなくなる要素は あるか？	23-1			26-2												38-1			42-2	43-2	
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？ 7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る 要素はあるか？																					
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を認識しない箇所、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素 はあるか？																38-13		42-13			
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素は あるか？ 2 注意が散漫になったり、行き届か なくなる要素はあるか？		24-1	25-1	26-2												38-1					44-1

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

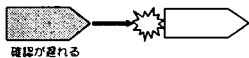
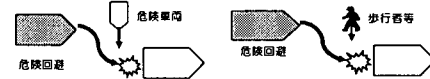
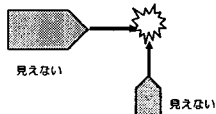
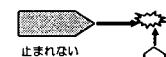
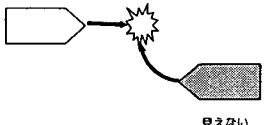
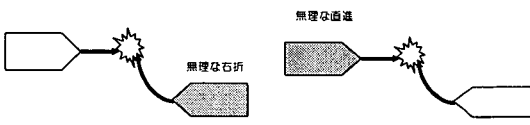
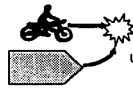
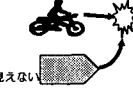
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																							
				道路的要因										交通環境的要因													
				道路線形				交差点形状						車線・幅員				付属物・構造物									
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1 交差点前の急なカーブ	2 急な長い下り勾配	3 クレスト	4 交差点手前の狭い道路区間	5 すみ切り半径が大きい	6 すみ切り半径が小さい	7 鋭角交差	8 鈍角交差	9 交差点形状が複雑	10 交差点が大きい ため、速度が出やすい	11 歩行者・自転車の横断距離が長い	12 右左折車線が2車線以上ある	13 優先道路側の幅員が狭い	14 車線幅員が狭い （歩道幅員が狭い）	15 右折歩道橋がある 場所、歩行者・自転車の横断距離が長い	16 交差点内が狭く歩行者・自転車の横断距離が長い	17 中央帯の幅員が狭い、管理が悪い	18 歩道上の歩行者・自転車の横断距離が長い	19 明確な歩道幅員の表示、内容が不適切（不明瞭、重複）	20 横断歩道の横断距離が長い	21 右左折車線と歩道が同一車線上に存在する	22 右左折車線が右左折車線からみ出る	23 対向右折車の停止位置が不適切	
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1	18-1					
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																15-2				19-2				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						6-14	7-14		9-14						14-14					19-14		21-14	22-14	
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15	6-15	7-15	8-15	9-15	10-15	11-15				14-15	15-15	16-15	17-15	18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・係行が必要な箇所 で、その必要性を感じられない要素はあるか？				4-5																19-5				
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1				7-1												17-1	18-1		20-1		
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																					19-2			
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																								
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1			20-1			23-1
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2											19-2				
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？																						21-4		
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																				
横断歩道	1	歩行者が信号を無視して横断し、車両に衝突されるのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？											11-13													
		安全確認しようとしたが、歩行者を確認できないまま進行し、衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？			3-1														16-1	17-1	18-1		20-1			
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？					5-2		8-2	9-2	10-2											19-2				
	2		5 交差点を感じられない要素はあるか？																								
			4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																								

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																			
				交通環境的要因																			
				沿道環境		沿道環境						路面状況		信号					渋滞・滞留	その他			
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	40	41	42	43	44
				道路環境に足踏地（建物・溝等）が存在する	明るい施設の道路脇への建ち並び	運転者の目にする施設が存在する	路車路の取り付く回りの多い沿道施設出入口や横断歩道	沿道施設出入口や横断歩道が不明瞭	交差点内への沿道施設出入口	朝日・西日等の日差しのために見にくい	等路面舗装が劣化している（磨耗・ひび割れ）	水はけが悪い	信号の設置位置が悪い・見えにくい	通行可能な時間が短い	クリアランスの時間が短い	視界の遮断（建物・樹木等）の運用が理解しづらい（浮遊物・時	右左折車線が本線で減速・停止	本線が渋滞している	交差点が隣接している	交差点に隣接して路車路が存在する	横断歩道がある箇所が横断歩道がない	二輪車・自転車のすり抜け・交差がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対しての視認を妨げる要素はあるか？ 2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？	24-1																			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避が間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？			26-14			29-14		31-14	32-14		33-2					40-2	41-2			
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	26-15			29-15	30-15	31-15	32-15	33-15	34-15	35-15	36-15	37-15	38-15	40-15	41-15	42-15	43-15	44-15
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・除行が必要な箇所、その必要性が感じられない要素はあるか？						29-5	30-5				33-5					40-5	41-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？ 2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？	24-1														38-1					44-1
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？			26-2			30-2				33-2						40-2	41-2		43-2	
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？ 2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？											33-1				38-1					
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？ 7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？			26-2									34-4						42-2	43-2	
																36-7							
横断歩道	1	歩行者が信号を無視して横断し、車両に衝突されるのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？												34-13			38-13					
	2	安全確認しようとしたが、歩行者を確認できないまま進行し、衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？ 2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？ 5 交差点を感じられない要素はあるか？ 4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？	24-1	25-1													38-1					
						26-2							33-2							41-2			
																			40-5				
														34-4			37-4						

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																					
				道路的要因											交通環境的要因										
				道路線形				交差点形状							車線・幅員			付属物・構造物							
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
				交差点前の急なカーブ	急な降下り勾配	クレスト	交差点手前の良い道路区間	すみ切り半径が大きい	すみ切り半径が小さい	鋭角交差	鈍角交差	交差点形状が複雑	交差点が大きいので、速度が出やすい	歩行者・自転車の横断距離が長い	右左折車線が2車線以上ある	優先道路側の幅員が狭い	車線変更が頻発する（直進車線が右左折車線に変化する）	横断歩道線がある箇所、自転車横断線が存在	交差点内が狭く歩行者、駐停車車両が見えにくい	中央部の視界等の位置、管理が悪い	歩道上の視界等、看板等の位置、管理が悪い	視界（視覚）の位置、内容が不適切（不明確・複雑）	横断歩道の位置、存在する	右左折車と直進車が同一車線上に存在する	右左折車両が右左折車線からはみ出る
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視界を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															18-1				
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？															15-2				19-2			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						6-14	7-14							14-14					19-14		21-14	22-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15		6-15	7-15	8-15	9-15					14-15	15-15			18-15	19-15	20-15	21-15	22-15
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所、その必要性が感じられない要素はあるか？				4-5															19-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視界を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1				7-1												18-1		20-1	
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																			19-2			
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																						
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視界を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1																			
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2										19-2			
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？																					21-4	
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																		
左折時	1	前方車の予期しない左折により、衝突するのでは？ 	6 急な左折を招く要素はあるか？								8-6											19-6			
	2	安全確認しようとしたが、確認できないまま左折し、左折時に衝突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																						

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																					
				交通環境的要因																					
				付属物 構造物	沿道環境						路面状況		信号						渋滞 滞留	その他					
事故類型	発生過程 パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	40	41	42	43	44	
				対向右折車の停止位置が不適切	道路幅に余裕が不足している（建物、塀等）が存在する	明るい施設の道路環境への侵入及び	運転者の侵入に注意する施設が存在する	が車道の出入りの多い沿道施設出入口や横断路	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	交差点内への沿道施設出入口	曜日・西日等の日差しのために見にくい	路面状況が劣化している（補修、ひび割）	水はけが悪い	信号の設置位置が悪い・見えにくい	通行可能な時間が短い	クリアランス時間が短い	交通信号の運用が理解しづらい（複雑、時間）	右左折車線が本線で減速・停止	本線が渋滞している	交差点が狭小になっている	交差点に隣接して路切が存在する	横断歩道がある箇所でも横断施設がない	二輪車・自転車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停車による通行障害	
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？		24-1																				
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？								30-2			33-2						40-2	41-2				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避が間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？				26-14			29-14		31-14	32-14								40-14	41-14			44-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする		23-15	24-15		26-15			29-15	30-15	31-15	32-15	33-15	34-15	35-15	36-15		38-15	40-15	41-15	42-15	43-15	44-15
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所、その必要性が感じられない要素はあるか？							29-5	30-5			33-5							40-5	41-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？		24-1															38-1				44-1	
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？				26-2				30-2			33-2							40-2	41-2		43-2	
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？													34-4	35-4								
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？		23-1										33-1					38-1					
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																			42-2	43-2		
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？													34-4									
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？														36-7								
左折時	1	前方車の予期しない左折により、衝突するのでは？ 	6 急な左折を招く要素はあるか？							29-6															
	2	安全確認しようとしたが、確認できないまま左折し、左折時に衝突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																				43-2		

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

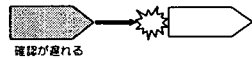
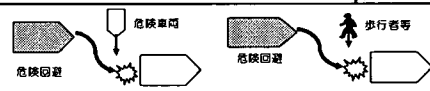
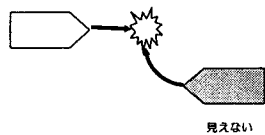
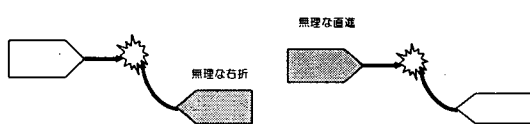
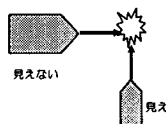
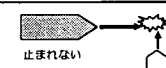
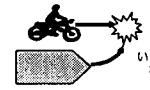
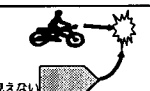
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																							
				道路的要因											交通環境的要因												
				道路線形				交差点形状							車線・幅員			付属物・構造物									
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	1 交差点前の急なカーブ	2 急な長い下り勾配	3 クレスト	4 交差点手前の長い直線区間	5 すみ切り半径が大きい	6 すみ切り半径が小さい	7 鋭角交差	8 鈍角交差	9 交差点形状が複雑	10 交差点が大きい ため、速度が出やすい	11 歩行者、自転車 の横断距離が長い	12 右左折車線が2車線以上ある	13 優先道路側の幅員が狭い	14 車線幅員が変化する （直進車線が右左折車線に狭くなる）	15 右折歩道橋がある箇所 で自転車横断帯が存在する	16 交差点内が暗く歩行者、 駐停車車両が見えにくい	17 中央部の補装等の位置、 管理が悪い	18 歩道上の補装、看板等の位置、 管理が悪い	19 明確な歩道表示の位置、 内容が不適切（不明瞭）	20 横断歩道の構造物が存在する	21 右左折車線と直進車線が同一車線上に存在する	22 右左折車線が右左折車線からみ出る	23 対向右折車の停止位置が不適切	
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1	18-1					
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？															15-2				19-2					
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						6-14			9-14					14-14					19-14		21-14	22-14		
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15	6-15	7-15	8-15	9-15	10-15	11-15			14-15	15-15	16-15	17-15	18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15	
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1			20-1			23-1
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2										19-2					
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？											10-4										21-4			
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																				
出会い頭	1	安全確認の必要性を認識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所、その必要性が感じられない要素はあるか？				4-5																19-5				
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1				7-1											17-1	18-1		20-1			
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																				19-2				
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																								
横断歩道	1	歩行者が信号を無視して横断し、車両に衝突されるのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？											11-13													
			1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？			3-1													16-1	17-1	18-1		20-1				
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？					5-2		8-2	9-2	10-2										19-2					
	2	安全確認しようとしたが、歩行者を確認できないまま進行し、衝突するのでは？ 	5 交差点を感じられない要素はあるか？																								
			4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																								

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

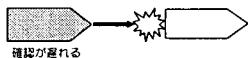
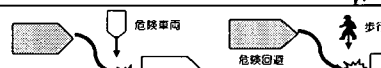
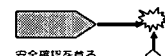
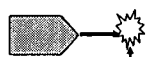
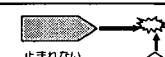
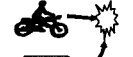
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																				
				交通環境的要因																				
				沿道環境		沿道環境						路面状況		信号						渋滞滞留	その他			
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	40	41	42	43	44	
				道路線に近距離（建物、溝等）が存在する	明るい施設の道路奥への建ち並び	運転者の気にする施設が存在する	路車取の出入りの多い沿道施設出入口や地帯	沿道施設出入口や短距離路が不明瞭	交差点内への沿道施設出入口	朝日・西日等の日差しのために見にくい	路面状況が劣化している（磨耗、ひびき）	水はけが悪い	信号の設置位置が悪い・見えにくい	進行可能な時間が短い	クリアランス時間が短い	信号機指示の運用が理解しづらい（複雑、時	右左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	交差点が渋滞している	交差点に隣接して路幅が存在する	横断歩道がある箇所や横断歩道がない	二輪車・自転車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停車による通行障害	
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対しての視認を妨げる要素はあるか？	24-1																				
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？								30-2			33-2						40-2	41-2			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？			26-14			29-14		31-14	32-14								40-14	41-14			44-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	26-15			29-15	30-15	31-15	32-15	33-15	34-15	35-15	36-15	37-15	38-15	40-15	41-15	42-15	43-15	44-15	
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？											33-1				38-1						
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？			26-2															42-2	43-2		
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？												34-4									
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？														36-7							
出合い頭	1	安全確認の必要性を意識しなかったため、安全確認をせずに出合い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所で、その必要性が感じられない要素はあるか？						29-5	30-5				33-5						40-5	41-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出合い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	24-1															38-1					44-1
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？			26-2					30-2			33-2						40-2	41-2		43-2	
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出合い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？												34-4	35-4								
横断歩道	1	歩行者が信号を無視して横断し、車両に衝突されるのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？												34-13				38-13					
			1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	24-1	25-1														38-1					
			2 注意が散漫になったり 行き届かなくなる要素はあるか？			26-2							33-2								41-2			
	2	安全確認しようとしたが、歩行者を確認できないまま進行し、衝突するのでは？ 	5 交差点を感じられない要素はあるか？																	40-5				
			4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？												34-4			37-4						

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

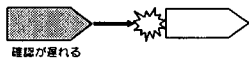
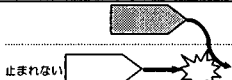
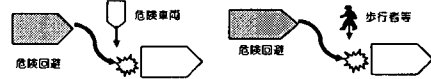
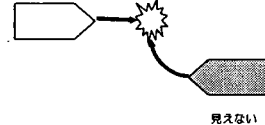
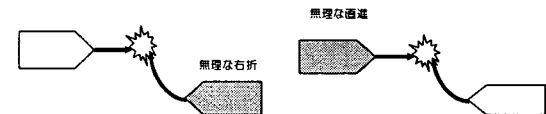
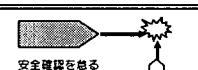
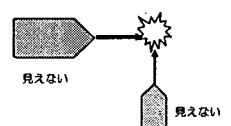
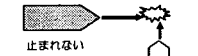
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																						
				道路的要因														交通環境的要因								
				道路線形				交差点形状						車線・幅員				付属物・構造物								
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1 交差点前の急なカーブ	2 急な長い下り勾配	3 クレスト	4 交差点手前の長い直線区間	5 すみ切り半径が大きい	6 すみ切り半径が小さい	7 鋭角交差	8 鈍角交差	9 交差点形状が複雑	10 交差点が大きいため、速度が出やすい	11 歩行者・自転車の横断距離が長い	12 右左折車線が2車線以上ある	13 優先道路側の幅員が狭い	14 車線幅員が狭い（車線幅員が狭い）	15 横断歩道橋がある箇所、自転車の横断歩道橋が狭い	16 歩道上の幅員が狭い、歩行者・駐停車間が見えにくい	17 中央部の幅員が狭い、管理が悪い	18 歩道上の幅員が狭い、管理が悪い	19 歩道上の幅員が狭い、管理が悪い	20 歩道上の幅員が狭い、管理が悪い	21 歩道上の幅員が狭い、管理が悪い	22 歩道上の幅員が狭い、管理が悪い	
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1															17-1	18-1				
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？															15-2				19-2				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避が間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						6-14	7-14		9-14					14-14					19-14		21-14	22-14	
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15		6-15	7-15	8-15	9-15	10-15		12-15		14-15	15-15		17-15	18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1									12-1						17-1			20-1		
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？									9-2											19-2			
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？											10-4										21-4		
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																			
出会い頭	1	安全確認の必要性を怠ったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所、その必要性が感じられない要素はあるか？				4-5																19-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1			7-1												17-1	18-1		20-1		
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																				19-2			
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																							
左折時	1	前方車の予測しない左折により、衝突するのでは？ 	6 急な左折を招く要素はあるか？								8-6												19-6			
	2	安全確認しようとしたが、確認できないまま左折し、左折時に衝突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

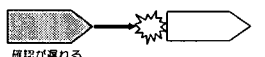
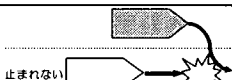
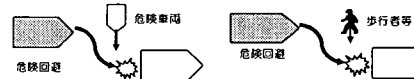
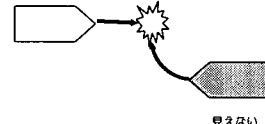
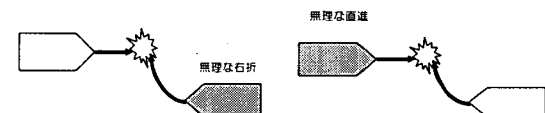
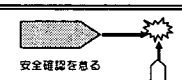
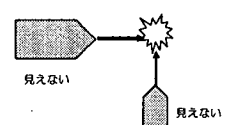
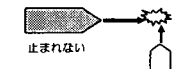
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																				
				交通環境的要因																				
				付属物 構造物	沿道環境						路面状況		信号				渋滞 滞留	その他						
事故 類型	発生過程 パターン NO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	40	41	42	43	44
				対向右折車の停止位置が不適切	道路側に遮断物（建物、塀等）が存在する	明るい施設の道路側への立ち並び	運転者の気にする施設が存在する	が車道の付入りの多い沿道施設出入口や横断路	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	交差点内への沿道施設出入口	朝日・西日等の日照しのために見にくい	路面状況が劣化している（凹凸、ひび割れ）	水はけが悪い	信号の設置位置が悪い・見えにくい	通行可能な時間が短い	クリアランス時間が短い	信号機表示の運用が理解しづらい（優先、時間）	右左折車局が本線で減速・停止	本線が渋滞している	交差点が渋滞している	交差点に隣接して踏切が存在する	横断歩道がある箇所でも横断歩道がない	二輪車・自転車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対しての視認を妨げる要素はあるか？		24-1																			
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？								30-2			33-2						40-2	41-2			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？				26-14			29-14		31-14	32-14							40-14	41-14			44-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする		23-15	24-15		26-15			29-15	30-15	31-15	32-15	33-15	34-15	35-15	36-15		38-15	40-15	41-15	42-15	43-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？		23-1									33-1					38-1					
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？				26-2															42-2	43-2	
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？												34-4									
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？														36-7							
出会い頭	1	安全確認の必要性を怠ったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所、その必要性が感じられない要素はあるか？							29-5	30-5			33-5						40-5	41-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？		24-1														38-1					44-1
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？				26-2				30-2			33-2						40-2	41-2		43-2	
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？												34-4	35-4								
左折時	1	前方車の予期しない左折により、衝突するのでは？ 	6 急な左折を招く要素はあるか？							29-6														
	2	安全確認しようとしたが、確認できないまま左折し、左折時に衝突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																				43-2	

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																					
				道路的要因										交通環境的要因											
				道路線形				交差点形状						車線・幅員				付属物・構造物							
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
				交差点前の急なカーブ	急な奥の下り勾配	クレスト	交差点手前の長い直線区間	すみ切り半径が大きい	すみ切り半径が小さい	鋭角交差	鈍角交差	交差点形状が複雑	交差点が大きいため、速度が出やすい	歩行者・自転車の横断距離が良い	石左折車線が2車線以上ある	優先道路側の幅員が狭い	車線幅員が変化する（直進車線が石左折車線に変化する）	横断歩道線がある場所等で自転車横断帯等が存在	＜交差点内が狭く歩行者、駐停車車両が見えにくい	中央帯の幅員等の位置、管理が悪い	歩道上の幅員帯・歩道等の位置、管理が悪い	（標識・構造物） 標識・構造物の位置、内容が不適切（不明）	構造物等の構造物が存在する	石左折車と直進車が同一車線上に存在する	石左折車線が石左折車線からみ出る
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1														17-1	18-1				
			2 注意が散漫になったり、行き幅がなくなる要素はあるか？										9-2					15-2				19-2			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避が間に合わず、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						6-14	7-14		9-14					14-14					19-14		21-14	22-14
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15		6-15	7-15		9-15					14-15	15-15		17-15	18-15	19-15	20-15	21-15	22-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1														17-1			20-1		
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き幅がなくなる要素はあるか？										9-2									19-2			
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？																					21-4	
			7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																		
出会い頭	1	安全確認の必要性を怠ったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所 で、その必要性が感じられない要素 はあるか？				4-5															19-5			
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素 はあるか？	1-1		3-1				7-1											17-1	18-1		20-1	
			2 注意が散漫になったり、行き幅が なくなる要素はあるか？										9-2										19-2		
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り 込みを招く要素はあるか？																						

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																					
				交通環境的要因																					
				付属物 構造物	沿道環境							路面状況		信号					渋滞 滞留	その他					
事故 類型	発生過程 パターン NO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境の チェックポイント	23 付属物 構造物	24 沿道環境	25 沿道環境	26 沿道環境	27 沿道環境	28 沿道環境	29 沿道環境	30 沿道環境	31 路面状況	32 路面状況	33 信号	34 信号	35 信号	36 信号	37 信号	38 渋滞 滞留	40 その他	41 その他	42 その他	43 その他	44 その他	
追突	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 前方車に対する視認を妨げる要素はあるか？		24-1																				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両の回避に間に合わず、追突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？								30-2			33-2						40-2	41-2				
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？				26-14			29-14		31-14	32-14								40-14	41-14			44-14
				15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	23-15	24-15		26-15			29-15	30-15	31-15	32-15	33-15	34-15	35-15	36-15		38-15	40-15	41-15	42-15	43-15	44-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 右折ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？	23-1										33-1					38-1						
			2 右折ドライバーの注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？				26-2															42-2	43-2		
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な右折を招く要素はあるか？													34-4									
				7 右折車が対向直進車の挙動を見誤る要素はあるか？														36-7							
出会い頭	1	安全確認の必要性を意識しなかったため、安全確認をせずに出会い頭に衝突するのでは？ 	5 安全確認・停止・徐行が必要な箇所です、その必要性が感じられない要素はあるか？							29-5	30-5			33-5						40-5	41-5				
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 ドライバーの視認を妨げる要素はあるか？		24-1														38-1					44-1	
			2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？				26-2				30-2			33-2							40-2	41-2		43-2	
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？													34-4	35-4								

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																									
				道路的要因												交通環境的要因													
				道路線形					交差点形状		車線・幅員					付属物・構造物					沿道環境								
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
				急なカーブ	急な、良い下り勾配	クレスト	狭い道路区間	定カント	すみ切り半径が大きい	鋭角交差	道路幅員が狭い	道路幅員が急に減少	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化	道路幅員が縮小に変化
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？									8-14	9-14	10-14	11-14						18-14					22-14	23-14	24-14	25-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1																			20-1						
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																										
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15		4-15	5-15			8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15	24-15	25-15	
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を意図しない箇所で、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？																										
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1										13-1						19-1	20-1	21-1					
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																										
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ突入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12		3-12							9-12	10-12		13-12	14-12				18-12								
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？					5-8																					
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15			8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15	24-15	25-15	
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ ・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認ができないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12		3-12										13-12	14-12				18-12								
			10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？	1-10		3-10																	20-10						
			11 はみ出しての追い越しが多発する要素はあるか？													12-11													
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線へ突入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追い越しが発生する要素はあるか？		2-17		4-17																						
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？					5-8																					
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1																19-1							
		安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																										
	3		7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																						

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境												
				交通環境的要因												
				沿道環境	路面状況					渋滞・滞留		その他				
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	27 朝日、西日等の日照のため見にくい	28 路面凹凸、凍結、水たまり、油、砂、石、その他	29 水たまり、油、砂、石、その他	30 路面凹凸、凍結、水たまり、油、砂、石、その他	31 路面凹凸、凍結、水たまり、油、砂、石、その他	34 右折車、左折車、直進車、歩行者、自転車、その他	35 本線が渋滞している	37 本線が渋滞している	40 歩行者、自転車、その他	41 歩行者、自転車、その他	42 歩行者、自転車、その他	43 歩行者、自転車、その他	
追突	1	前方車の急な停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？						34-14	35-14						43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	27-1												
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？		28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15		41-15			43-15
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を認識しない箇所、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？							35-13			41-13			43-13
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	27-1						35-1						43-1
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？		28-8	29-8	30-8	31-8								
車線逸脱	2	前方の路形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ進入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 路形が把握しにくくなる要素はあるか？													
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？		28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15		41-15			43-15
正面衝突	2	前方の路形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ 	12 路形が把握しにくくなる要素はあるか？													
		対向車の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ 	10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？													
		安全確認できないまま追い越し、正面衝突するのでは？ 	11 はみ出た際の追い越しが多発する要素はあるか？													43-11
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線へ進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追い越しが発生する要素はあるか？													
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？		28-8	29-8	30-8	31-8								
右折時	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15		41-15			43-15
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	27-1						35-1						
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？							34-4		37-4				
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？													

※発生過程パターンN05は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																						
				道路的要因										交通環境的要因												
				道路線形					交差点形状		車線・幅員			付属物・構造物					沿道環境							
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
				急なカーブ	急な長い下り勾配	クレスト	長い直線区間	逆カント	すみ切り半径が大きい	鈍角交差	車線幅員が狭い	車線数・幅員が急に減少	車線数・幅員が増加に変化	車線に適用が変化する（直道車線が右左折車線）	車道が走行し難い箇所（車線）がない区間で、低速	交差点内に歩行者、駐停車車両、線形	視界確保が不設置・不十分（夜間）	中央帯の幅員等の位置・管理が悪い	歩道上の樹木・看板等の位置・管理が悪い	中央分離帯が不意に切れている	歩道の位置・内容が不適切（不明瞭・複線）	橋脚等の構造物が存在する	道路幅員が急激に狭くなる（建物、樹木等）が存在する	明瞭な道路幅員の境目がない	運転者の気づくような施設が存在する	歩道の出入りが多い沿道施設出入口が取り
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？								8-14	9-14	10-14	11-14							18-14				22-14	23-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1															16-1				20-1			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15			8-15	9-15	10-15	11-15		13-15	14-15	16-15		18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15	
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を意図しない箇所、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？																							
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1										13-1						19-1	20-1	21-1		
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																							
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1																19-1				
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																							
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																			
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ進入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12		3-12						9-12	10-12			13-12	14-12				18-12					
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？					5-8																		
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15			8-15	9-15	10-15	11-15		13-15	14-15	16-15		18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15	
左折時	1	前方車の予期しない左折により、衝突するのでは？ 	18 本線上で急な左折を行う要素はあるか？																	18-18						
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、左折時に衝突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？																							

※発生過程パターンN05は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境														
				交通環境的要因														
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他					
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43	
				車道の出入りが多い幅員道路が狭い	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	朝日・西日等の目眩しのため見にくい	路面舗装が劣化している（磨耗、ひび割れ）	水はけが悪い	泥や砂埃の堆積	路面凍結	右左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	本線交通量が多い	自歩歩道やが路肩、およびその周辺での歩行者、自転車、バイク等	横断施設がある箇所でも横断施設がない	二輪車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停車による通行障害	
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14						34-14	35-14					43-14	
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1												
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15		41-15	42-15	43-15	
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を意図しない箇所、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？									35-13			41-13		43-13	
	2	安全確認しようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1						35-1					43-1	
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1						35-1						
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？								34-4		37-4					
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？															
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ進入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？															
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15		41-15	42-15	43-15	
左折時	1	前方車の予期しない左折により、衝突するのでは？ 	18 本線上で急な左折を行う要素はあるか？		25-18													
	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、左折時に衝突するのでは？ 	2 注意が散漫になったり、行き届かなくなる要素はあるか？													42-2		

※発生過程パターンN051は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																						
				道路的要因										交通環境的要因												
				道路線形					交差点形状		車線・幅員			付属物・構造物							沿道環境					
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
				急なカーブ	急な長い下り勾配	クレスト	長い直線区間	逆カント	すみ切り半径が大きい	鋭角交差	車線幅員が狭い	車線数・幅員が急に減少	車線数・幅員が徐々に変化	線形に急変する（直進車線が右左折車線に急変する）	車道が走行し難い箇所（車線）がない区間で、低速	が交差点に内側より歩行者、駐停車両方、線形	視界確保が未設置・不十分（夜間）	中央帯の幅数等の位置、管理が悪い	歩道上の構造物・施設等の位置、管理が悪い	中央分離帯が不規則に切れている	路肩の位置、内容が不適切（不明瞭・覆	橋脚等の構造物が存在する	道路側に遮断物（建物、塀等）が存在する	明るい施設の道路側への立ち並び	運転者の気にする施設が存在する	付属物の出入りが多い沿道施設出入口が取り
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？								8-14	9-14	10-14	11-14							18-14			22-14	23-14	
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1																			20-1			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15					8-15	9-15	10-15	11-15				16-15		18-15	19-15	20-15		22-15	23-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1																19-1				
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																							
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																			
出会い頭	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1													16-1			19-1	20-1			
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭で衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																							
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、出会い頭に衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

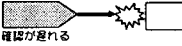
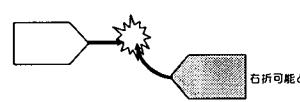
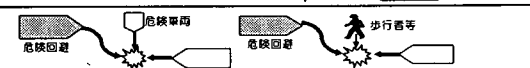
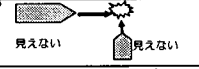
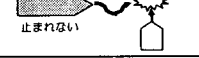
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境													
				交通環境的要因													
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他				
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43
				車両の出入りが多い、横断歩道が取り付く	沿道施設出入口や横断歩道が不明瞭	朝日、西日等の日照しのため見にくい	号路、歩道、自転車道が混在している（横断歩道、ひび	水はけが悪い	泥や砂埃の堆積	路面凍結	石左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	本線交通量が多い	自歩道車や自転車が多い、およびその周辺での歩行者	横断歩道がある箇所でも横断歩道がない	二輪車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14						34-14	35-14					43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15				43-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1						35-1					
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？								34-4		37-4				
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？														
出会い頭	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											43-1
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？										37-4				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、出会い頭に衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

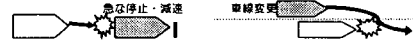
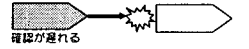
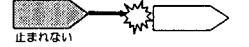
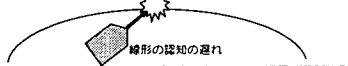
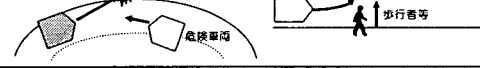
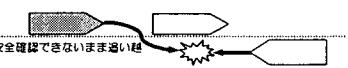
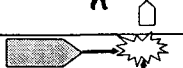
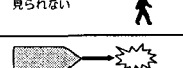
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																						
				道路的要因										交通環境的要因												
				道路線形					交差点形状		車線・幅員			付属物・構造物						沿道環境						
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1 急なカーブ	2 急な長い下り勾配	3 クレスト	4 長い直線区間	5 逆カーブ	6 すみのり半径が大きい	7 鈍角交差	8 車線幅員が狭い	9 車線数・幅員が急に減少	10 車線数・幅員が徐々に変化	11 線幅員に適用する（国道車線が右左折車線に適用する）	12 車道が通行（車線）がない区間で、低速	13 が見えにくい狭く歩行者、駐停車車両、構造物	14 視界誘導が未設置・不十分（夜間）	15 中央帯の幅員等の位置、管理が悪い	16 歩道上の照明・看板等の位置、管理が悪い	17 中央分離帯が不用意に切れている	18 （遮断）の位置、内容が不適切（不明瞭・複線）	19 横断歩道の構造物が存在する	20 道路際に遮断物（建物、塀等）が存在する	21 明るい施設の道路側への立ち並び	22 運転者の視界に遮断物がある	23 付属物の出入りが多い沿道施設出入口が取り
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？									8-14	9-14	10-14	11-14					17-14	18-14			22-14	23-14	
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1														15-1	16-1				20-1			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15					8-15	9-15	10-15	11-15		15-15	16-15	17-15	18-15	19-15	20-15		22-15	23-15	
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1												15-1				19-1				
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																							
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？		2-7		4-7																			
変更道路	5	安全確認の間がなく、進路変更を行い衝突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？																			18-14				
		危険を回避するために車線をはみ出して、歩行者と衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15					8-15	9-15	10-15	11-15		15-15	16-15	17-15	18-15	19-15	20-15		22-15	23-15	
出会い頭	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1												15-1	16-1			19-1	20-1			
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？																							
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、出会い頭に衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境													
				交通環境的要因													
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他				
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43
				車両の出入りが多い路面路が取り付く	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	朝夕、西日等の日差しのため見えにくい	路面舗装が劣化している（亀裂、ひび	水はけが悪い	定や砂ぼの堆積	路面凍結	右左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	本線交通量が多い	自歩転車や踏切、およびその周辺での歩行者・	横断路費がある箇所でも横断施設がない	二輪車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14						34-14	35-14					43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15				43-15
右折時	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま右折して、右折時に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1						35-1					
	3	安全を確認し、右折できると判断して右折したが、右折時に衝突したのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？								34-4		37-4				
			7 対向車の挙動を見誤る要素はあるか？														
交差点	5	安全確認の間がなく、進路変更を行い衝突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？		25-14												
		危険を回避するために車線をはみ出して、歩行者と衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15	37-15				43-15
出会い頭	2	安全確認しようとしたが、確認が出来ないまま進行して、出会い頭に衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											43-1
	3	安全確認し、進行できると判断して進行したが出会い頭に衝突するのでは？ 	4 無理な進行や飛び出し、強引な割り込みを招く要素はあるか？										37-4				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、出会い頭に衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

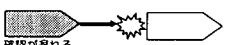
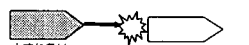
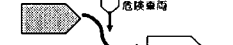
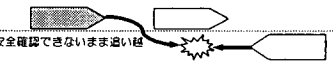
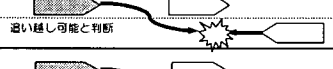
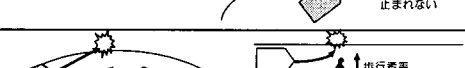
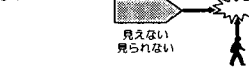
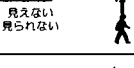
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																						
				道路的要因										交通環境的要因												
				道路線形					交差点形状		車線・幅員			付属物・構造物							沿道環境					
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
				急なカーブ	急な長い下り勾配	クレスト	長い直線区間	逆カーブ	すみ切り半径が大きい	鋭角交差	車線幅員が狭い	車線数・幅員が急に減少	車線数・幅員が頻りに変化	線形に適用する(適用が変化)する(直道車線が右左折車線に適用する)	車道が走り出し場所(車線)がない区間で、低速	が見えにくい歩行者、駐停車車両、線形	視界距離が未設置・不十分(視界)	中央帯の幅員等の位置、管理が悪い	歩道上の照明・標識等の位置、管理が悪い	中央分離帯が不用意に切れている	視界の位置、内容が不適切(不明瞭・覆)	橋脚等の構造物が存在する	道路側に遮断物(建物、塀等)が存在する	明るい施設の道路側への立ち並び	運転者の意にする施設が存在する	付属物の出入りが多い沿道施設出入口が取り
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？									8-14	9-14	10-14	11-14							18-14			22-14	23-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視界を妨げる要素はあるか？	1-1																			20-1			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？																							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15				8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ進入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12		3-12							9-12	10-12		13-12	14-12					18-12				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？					5-8																		
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15				8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12		3-12										13-12	14-12					18-12				
		・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認をできないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？	1-10		3-10																	20-10			
		安全確認できないまま追い越し 	11 はみ出しでの追い越しが多発する要素はあるか？													12-11										
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追い越しが発生する要素はあるか？		2-17		4-17																			
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？					5-8																		
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を意図しない場所で、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？																							
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視界を妨げる要素はあるか？	1-1		3-1										13-1						19-1	20-1	21-1		
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？																							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コード〇-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

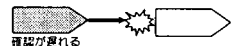
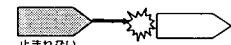
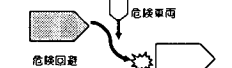
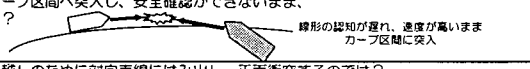
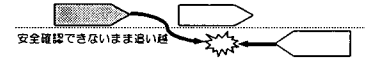
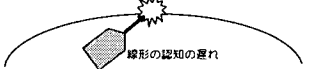
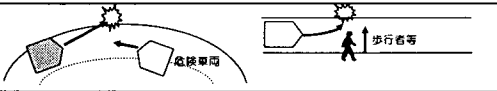
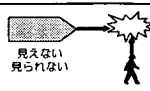
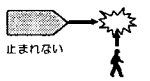
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境														
				交通環境的要因														
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他					
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43	
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14							34-14	35-14					43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1												
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15				41-15		43-15
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ進入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？															
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15				41-15		43-15
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ ・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認をできないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？ 10 対向車線へはみ出している追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？ 11 はみ出している追い越しが多発する要素はあるか？															43-11
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追い越しが発生する要素はあるか？															
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15				41-15		43-15
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を意図しない箇所で、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？										35-13			41-13		43-13
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1							35-1					43-1
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8								

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

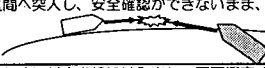
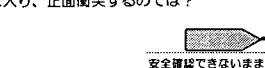
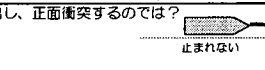
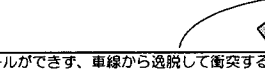
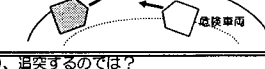
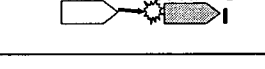
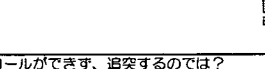
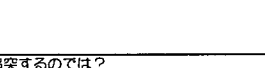
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																							
				道路的要因										交通環境的要因													
				道路線形					交差点形状		車線・幅員			付属物・構造物							沿道環境						
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
				急なカーブ	急な長い下り勾配	クレスト	長い直線区間	逆カーブ	すみ切り半径が大きい	鈍角交差	車線幅員が狭い	車線数・幅員が急に減少	車線数・幅員が徐々に変化	線形に適合しない（急カーブ・急勾配・急減速等）	車道が走行し難い（車線）がない区間で、低速	が見えにくい（歩行者、駐停車車両、線形）	視線誘導が未設置・不十分（夜間）	中央帯の幅員等の位置・管理が悪い	歩道上の樹木・看板等の位置・管理が悪い	中央分離帯が不意に切れている	（障害物の位置、内容が不適切（不明瞭・覆い）	橋脚等の構造物が存在する	道路側に障害物（建物、塀等）が存在する	明るい色調の道路線への視認性	運転者の意に反する施設が存在する	付属物の出入りが多い沿道施設出入口が取り	
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？									8-14	9-14	10-14	11-14							18-14			22-14	23-14	
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1																			20-1				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																								
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15				8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12			3-12										13-12	14-12				18-12					
		・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認ができないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？	1-10			3-10																20-10				
		安全確認できないまま追い越 	11 はみ出しての追い越しが多発する要素はあるか？													12-11											
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追越しが発生する要素はあるか？				4-17																				
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？					5-8																			
車線逸脱	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15				8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15
	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ突入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	1-12			3-12							9-12	10-12		13-12	14-12				18-12					
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？					5-8																			
その他横断中	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15				8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15	19-15	20-15	21-15	22-15	23-15
	1	ドライバーが歩行者の横断を意図しない箇所で、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？																								
	2	安全確認しようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	1-1			3-1										13-1					19-1	20-1	21-1			
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？																								

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策（要因コードO-15）は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

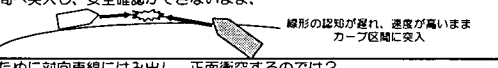
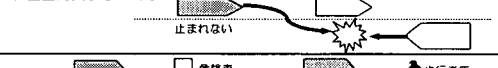
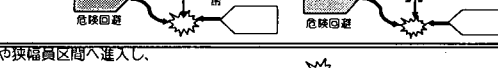
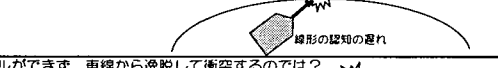
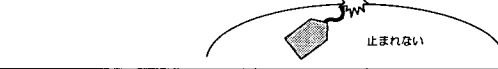
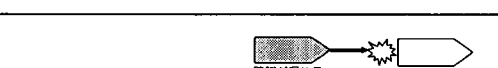
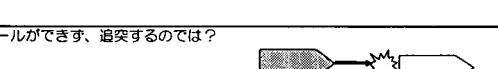
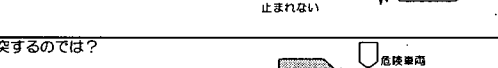
事故に至る過程				事故を誘発する道路環境													
				交通環境的要因													
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他				
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43
				車両の出入りが多い、幅員が狭い、歩道が取り付く	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	朝日、西日等の日差しのため見にくい	路面状況が劣化している（亀裂、ひび	水はけが悪い	泥や砂埃の堆積	路面凍結	石左折車両が本線で通過・停止	本線が渋滞している	本線交通量が多い	自歩道車やが路肩、およびその周辺での歩行者	横断歩道がある場所、横断歩道がない	二輪車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14						34-14	35-14					43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15			41-15		43-15
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？  ・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認をできないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？ 10 対向車線へはみ出している追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？ 11 はみ出している追い越しが多発する要素はあるか？														
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追越しが発生する要素はあるか？														
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15			41-15		43-15
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭路区間へ突入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？														
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15			41-15		43-15
その他横断中	1	ドライバーが歩行者の横断を認識しない箇所、歩行者が横断し、車両と衝突するのでは？ 	13 歩行者の無理な横断を誘発する要素はあるか？									35-13			41-13		43-13
	2	安全確認をしようとしたが、歩行者を確認できないまま進行して、衝突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1						35-1					43-1
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず衝突したのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境																							
				道路的要因										交通環境的要因													
				道路線形					交差点形状		車線・幅員			付属物・構造物					沿道環境								
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
				急なカーブ	急な長い下り勾配	クレスト	長い直線区間	逆カーブ	すみ切り半径が大きい	鈍角交差	車線幅員が狭い	車線数・幅員が急に減少	車線数・幅員が頻りに変化	線形に線形変換する（通過車線が右左折車線に変換する）	車道が直線（車線）がない区間で、低速	が見えにくい（狭く歩行者、駐停車車両、線形	視線誘導が不設置・不十分（夜間）	中央帯の幅員等の位置、管理が悪い	歩道上の柵・橋板等の位置、管理が悪い	中央分離帯が不向きに切れている	護欄等の位置、内容が不適切（不明瞭・理	橋脚等の構造物が存在する	道路幅に制限物（建物・塀等）が存在する	明瞭な施設、道路幅への侵入	運転者の気にする施設が存在する	付属物の出入りが多い沿道施設出入口が取り	
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	→	1-12		3-12									13-12	14-12				18-12						
		・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認をできないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？	→	1-10		3-10																20-10				
		安全確認できないまま追い越し 	11 はみ出しての追い越しが多発する要素はあるか？	→											12-11												
		安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追越しが発生する要素はあるか？	→		2-17		4-17																			
		車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？	→					5-8																		
車線逸脱	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	→	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15		8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15		20-15		22-15	23-15	
	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ突入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？	→	1-12		3-12						9-12	10-12			13-12	14-12				18-12					
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？	→					5-8																		
追突	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	→	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15		8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15		20-15		22-15	23-15	
	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	→								8-14	9-14	10-14	11-14							18-14			22-14	23-14	
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？	→	1-1																		20-1				
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素があるか？	→																							
追突	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	→	1-15	2-15	3-15	4-15	5-15		8-15	9-15	10-15	11-15	12-15	13-15	14-15				18-15		20-15		22-15	23-15	

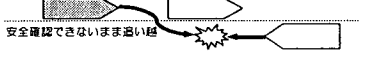
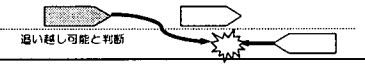
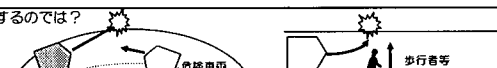
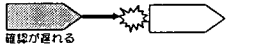
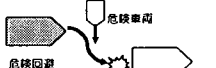
※発生過程パターンN05は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境													
				交通環境的要因													
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他				
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43
				車両の出入りが多い横断路が取り付く	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	朝日、西日等の日差しのため見にくい	路面状況が劣化している（亀裂、ひび	水はけが悪い	泥や砂埃の堆積	路面凍結	右左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	本線交通量が多い	自歩道や路肩、およびその周辺での歩行者・	横断歩道がある箇所でも横断歩道がない	二輪車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？  ・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認をできないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？ 10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？ 11 はみ出しての追い越しが多発する要素はあるか？														
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状態で、無理な追越しが発生する要素はあるか？														
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15					43-15
車線逸脱	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭路区間へ突入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？														
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15					43-15
追突	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14						34-14	35-14					43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15					43-15

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

※事故を誘発する道路環境に事故要因が記載されているものの、その下の欄が全て空欄となっている列がある。これは今後のデータ蓄積や本書の利用者のご意見等により、内容を充実させるために設けている。

事故に至る過程				事故を誘発する道路環境													
				交通環境的要因													
				沿道環境			路面状況				渋滞・滞留		その他				
事故類型	発生過程パターンNO	事故の発生状況	事故を誘発する道路環境のチェックポイント	24	25	27	28	29	30	31	34	35	37	40	41	42	43
				車両の出入りが多い横断路が取り付く	沿道施設出入口や横断路が不明瞭	朝日・西日等の日差しのため見にくい	手すり・路面舗装が劣化しているへ横ばれ・ひび	水はけが悪い	泥や砂埃の堆積	路面凍結	右左折車両が本線で減速・停止	本線が渋滞している	本線交通量が多い	自歩転車やが踏切が多い・およびその周辺での歩行者・	横断歩道がある箇所でも横断歩道がない	二輪車のすり抜け交通がある	路上駐車やバスの停留による通行障害
正面衝突	2	前方の線形を確認できないまま速度超過でカーブ区間へ突入し、安全確認ができないまま、対向車線にはみ出して、正面衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？														
		・対向車両の安全が確認できないまま、追い越しのために対向車線にはみ出し、正面衝突するのでは？ ・追い越し時に安全確認をできないまま対向車線に入り、正面衝突するのでは？ 	10 対向車線へはみ出しての追い越し時に安全確認がしにくい要素はないか？														
		安全確認できないまま追い越 	11 はみ出しての追い越しが多発する要素はあるか？														43-11
	3	安全を確認し追い越し可能と判断して、対向車線に進入したが、正面衝突したのでは？ 	17 対向車の挙動を見誤りやすい状況で、無理な追い越しが発生する要素はあるか？														
	4	車両のコントロールができずに、対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
車線逸脱	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、正面衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15					43-15
	2	前方の線形を確認できないまま、速度超過でカーブや狭幅員区間へ突入し、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	12 線形が把握しにくくなる要素はあるか？														
	4	安全確認し判断・行動を行ったが車両のコントロールができず、車線から逸脱して衝突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
追突	5	危険を回避するために対向車線へはみ出し、衝突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15					43-15
	1	前方車の予期しない停止・減速・車線変更等により、追突するのでは？ 	14 本線上で急な停止・減速・車線変更の多発を招く要素はあるか？	24-14	25-14						34-14	35-14					43-14
	2	前方車の確認が遅れ、追突するのでは？ 	1 視認を妨げる要素はあるか？			27-1											
	4	安全確認し判断・行動を行ったが、車両のコントロールができず、追突するのでは？ 	8 車両の制御不能を誘発する要素はあるか？				28-8	29-8	30-8	31-8							
	5	危険を回避するために急な停止や車線変更をし、追突するのでは？ 	15 回避した事故類型を誘発する要素をチェックする	24-15	25-15	27-15	28-15	29-15	30-15	31-15	34-15	35-15					43-15

※発生過程パターンNO5は、危険を回避するために急な停止や車線変更をしたために発生した事故であり、事故要因の推測が困難である。このため、対策(要因コードO-15)は他の事故類型を参考にすること。

対策一覧表

A 表	交差点一信号なし	資料 2-1
B 表	交差点一信号あり	資料 2-7
C 表	単路一 2 車線以下道路	資料 2-13
D 表	単路一多車線道路	資料 2-18

A 表

交差点一信号なし

■A表 交差点一信号なし

事故発生過程・要因					関連する事故類型						事故対策の立案					事例 No	事例 頁																						
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針		対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種			対策選出上、実施上の留意点																					
1	－	1	交差点手前の急なカーブ	交差点の認識が遅れる	●	●	●	●				1	前方に交差点があることを注意喚起・情報提供する	2102	警戒標識(201；交差点あり)																								
												2	ドライバーの視認が低下しない道路構造にする	1301	線形改良	・ 交差点手前の線形を改良する ・ 用地や予算が確保できる等、大規模な改良が可能な場合にのみ検討する																							
												3	車両が安全に停止できるように信号制御する	5101 5117	信号機設置(通常信号) 車両感応化、ジレンマ感応制御	・ 上記対策を実施しても交差点がわかりにくい場合に、導入を検討する																							
				<直進車> 対向右折車に対する認知が遅れる <右折車> 対向直進車の認知が遅れる			●			1	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101 5102	信号機設置(通常信号) 信号機設置(矢印信号)	・ 2つの対策を併せて実施すべきである ・ 多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである																									
2	－	7	急な長い下り勾配	<右折車> 対向直進車の挙動を見誤る	●							1	直進車の速度を抑制する	1601 5221 5304 2102 1404	路面標示(減速路面標示) 速度警告表示板 警戒標識(201；交差点あり) 舗装改良(段差舗装)	・ 対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する (対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)	⑨	資料3-9																					
														2	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101 5102	信号機設置(通常信号) 信号機設置(矢印信号)	・ 2つの対策を併せて実施すべきである ・ 多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである																					
												3	－	1	クレスト	交差点の認識が遅れる <直進車> 対向右折車に対する認知が遅れる <右折車> 対向直進車の認知が遅れる	●	●	●	●	●		1	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	2102 5101 5102	警戒標識(201；交差点あり) 信号機設置(通常信号) 信号機設置(矢印信号)	・ 対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する ・ 2つの対策を併せて実施すべきである ・ 多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである												
																									2	右折車の発生を抑止する	5003 5009	指定方向外進行禁止 転回禁止	・ 1の方針がとれない時に検討する (対策コード5003は右折禁止)										
4	－	5	交差点手前の長い直線区間	交差点の認識が遅れる	●											1	交差点をドライバーに意識させる	5016 5212 5222 5224 5103 1610 1611 2501 1404 2102 1609 1603 5217	一時停止 内照式標識 大型標識・高輝度標識 片持式・門型式標識 信号機設置(1灯点滅) 交差点中心標示(交差点版) 交差点中心標示(自発光式交差点版) 道路反射鏡 舗装改良(段差舗装) 警戒標識(201；交差点あり) 交差点中心標示(十字・T字マーク) 導流帯 導流帯	・ 既に一時停止標識が設置されている場合 ・ 小交差点が対象	⑨	資料3-9																	
												4	－	7	交差点手前の長い直線区間			<右折車> 対向直進車の挙動を見誤る	●							1	直進車の速度を抑制する	1601 5221 5304 1404 2102	路面標示(減速路面標示) 速度警告表示板 舗装改良(段差舗装) 警戒標識(201；交差点あり)	・ 対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する (対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)	⑨	資料3-9							
2	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101 5102	信号機設置(通常信号) 信号機設置(矢印信号)	・ 2つの対策を併せて実施すべきである ・ 多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである																																			
5	－	2	すみ切り半径が大きい	交差点流出部で速度が高くなり、周囲の歩行者を見落としやすい							1					走行車両の速度を抑制する	1104 5017 5037 5036									線形改良(隅切り半径の縮小) 停止線(前出し) 横断歩道(前出し) 横断歩道(新設)	・ 3つの対策をあわせて行うことが望ましい ・ 横断歩道がある場合	①	資料3-1										
6	－	14	すみ切り半径が小さい	<右左折車> 右左折開始時に本線上で急な停止、減速を行いやすい	●							1	注意を喚起する 急停止、急減速車を本線走行車線以外で停止、減速させる	2116 5216 1109	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等) 左折レーン(新設)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)																							
														3	本線で急な停止、減速、車線変更を行う要素を取り除く	1103 1111	線形改良(隅切り半径の拡大) 左折導流路の設置																						

■A表 交差点一信号なし

事故発生過程・要因			関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁
要因コード	対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響	出 会	追 突	右 折	左 折	他 横 横	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点		
7	－	1	鋭角交差	<左折車> 左折先の視認が低下する	●			●	1 交差点を通常の形状(直角の交差)に直す	1105	線形改良(交差角の改良)			
									2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
									3 交通を制御し、同時に車両同士および車両と歩行者が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)			
										5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い箇所 で上記対策と併せて検討すべきである		
									4 歩行者の巻き込みを防止する	1711	ボラード			
										1404	舗装改良(段差舗装)	・歩行者の巻き込み事故が多い場合に検討する		
7	－	14	鋭角交差	<右左折車> 右左折開始時に本線上で急な停止、減速を行ないやすい	●				1 本線で急な停止、減速、車線変更を招く要素を取り除く	1105	線形改良(交差角の改良)			
									2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
									3 交差点形状の情報を提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
									4 急停止、急減速車を本線走行車線以外で停止、減速させる	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
										1107	右折レーン(新設)			
										1108	右折レーン(延長・増設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する	②	資料3-2
8	－	2	鈍角交差	<左折車> 速度を落とさずに、高速度左折するため、注意が行き届かなくなる				● ●	1 交差点を通常の形状(直角の交差)に直す	1105	線形改良(交差角の改良)			
									2 走行車両の速度を抑制する	1401	交差点内のカラー化			
										1402	舗装改良(車線のカラー化)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる 場所に対策を実施する		
										1404	舗装改良(段差舗装)			
									3 交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5101 5110	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い 箇所で検討すべきである	⑨	資料3-9
9	－	2	交差点形状が複雑	注意が散漫になったり、行き届かなくなる	● ●	●		● ●	1 交差点内での不安定な走行動線を安定化させる	1604 5220	指導線	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する (対策コード1604は道路管理者の対策、5220は公安委員会の対策)		
										1207	中央帯の先端表示(障害物表示灯等)	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する ・中央分離帯がある場合		
									2 交差点形状の情報を提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
									3 交差点形状を簡素化する	1105	線形改良(交差角の改良)			
										1106	線形改良(その他)			
									4 交通の流れを単純化する	5002	一方通行	・比較的通行量の少ない方向に適用する		
9	－	14	交差点形状が複雑	進行方向に迷いが生じ、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する	●				1 交差点内での不安定な走行動線を安定化させる	1604 5220	指導線	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する (対策コード1604は道路管理者の対策、5220は公安委員会の対策)		
										1207	中央帯の先端表示(障害物表示灯等)	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する ・中央分離帯がある場合		
									2 情報(標識、看板)を早めに提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
									3 急停止、急減速車を本線走行車線以外で停止、減速させる	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
										1107	右折レーン(新設)			
										1108	右折レーン(延長・増設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する	②	資料3-2
									4 本線で急な停止、減速、車線変更を行う要素を取り除く	1105	線形改良(交差角の改良)			
										1106	線形改良(その他)			
									1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・2つの対策を併せて実施すべきである ・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
										5102	信号機設置(矢印信号)			
11	－	13	歩行者・自転車の距離が長い	歩行者の無理な横断を誘発する要素がある				●	1 横断者がいることを明示する	5036	横断歩道(新設)			
										5101	信号機設置(通常信号)	・交通量が多い場合併せて実施		
										5120	歩行者用灯器設置			

■A表 交差点一信号なし

事故発生過程・要因				関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁				
要因コード	対策を講ずる道路環境要因			道路環境への影響			出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針			対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点	
13	－	5	優先道路側の幅員が狭い	安全確認・停止・減速が必要な箇所で、その必要性が感じられない	●								1	交差点かつ前方が優先道路であることをドライバーに伝える	5016	一時停止	・既に一時停止標識が設置されている場合		
															5212	内照式標識			
															5222	大型標識・高輝度標識			
															5224	片持式・門型式標識			
															5103	信号機設置(1灯点滅)			
															1610	交差点中心標示(交差点鉈)			
															1611	交差点中心標示(自発光式交差点鉈)			
															2501	道路反射鏡			
															1404	舗装改良(段差舗装)		㊟	資料3-9
															2102	警戒標識(201：交差点あり)			
															1609	交差点中心標示(十字・T字マーク)			
															1603	導流帯	・合流部の場合 (対策コード1603は道路管理者の対策、5217は公安委員会の対策)		
														5217					
14	－	14	車線運用が変化する(直進車線が右左折車線に変化する)	進行方向に迷いが生じ、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する		●							1	情報を早めに提供する	5215	進行方向別通行区分の予告			
15	－	2	横断歩道橋がある箇所で自転車横断帯が存在	横断歩道橋の存在により、自転車等が車道を横断しないとの誤解が生じ、自転車横断帯を横断する自転車へ注意が行き届かなくなる		●							1	横断歩道橋を自転車が通行可能となるよう整備し、自転車横断帯は廃止する	1803	立体横断施設の改良(スロープ設置等)			
															2304	歩行者自転車用柵(横断防止)			
													2	注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「横断自転車に注意」 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
														5216					
													3	交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・一つの交差点に立体横断施設と平面横断施設(横断歩道)がある箇所 ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い箇所で検討すべきである		
														5110	信号現示改良(歩行者専用現示)				
16	－	1	交差点内が暗く、歩行者、駐停車車両が見えにくい	歩行者や駐停車車両が見えにくい						●	●		1	ドライバーの視認性を向上させる	2001	道路照明(新設)	・夜間事故が多い場合に検討する		
														2002	道路照明(増設・移設)				
													2	交通を制御し、車両と歩行者が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い箇所で検討すべきである		
														5110	信号現示改良(歩行者専用現示)				
													3	立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである		
17	－	1	中央帯の植栽等の位置、管理が悪い	＜右左折車＞ 右左折時に対向直進車や横断歩行者が見えにくい ＜直進車＞ カーブ区間において前方車が見えにくい	●	●	●			●	●		1	ドライバーの視認性を低下させるものを除去する	1305	植栽の整理	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連 ・中央帯があり、植栽がある箇所では、まず、チェックする		
													2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
														5216					
													3	交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連 ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い箇所で検討すべきである		
														5110	信号現示改良(歩行者専用現示)				
18	－	1	歩道上の植樹帯・看板等の位置、管理が悪い	＜左折車＞ 左折時に横断歩道に出てくる歩行者が見えにくい ＜直進車＞ カーブ区間において前方車が見えにくい	●	●				●			1	ドライバーの視認性を低下させるものを除去する	1305	植栽の整理	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連		
													2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
														5216					
													3	交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連 ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い箇所で検討すべきである		
														5110	信号現示改良(歩行者専用現示)				
19	－	2	標識、路面標示の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	進行方向に迷いが生じ、注意が散漫になったり、行き届かなくなった結果、対向車や歩行者を見落としやすい	●	●	●			●	●		1	複雑な表示内容の見直し	2111	案内標識の内容見直し(簡潔化等)	・交差点が連続した箇所で適用を検討すべきである		
													2	不明瞭な表示内容の見直し	1606	車道外側線、車道中央線、車線境界線(高輝度)	・夜間事故が多い場合に適用を検討すべきである (対策コード1605、1606は道路管理者の対策、5213、5225は公安委員会の対策)		
														5213	道路標示(高輝度)				
														1605	路面標示(大型化・高輝度化)				
														5225					
													3	標識、路面標示設置位置の見直し	5215	進行方向別通行区分の予告	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する		
19	－	5	標識、路面標示の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	交差点であることの認識が遅れる	●								1	複雑な表示内容の見直し	2111	案内標識の内容見直し(簡潔化等)	・交差点が連続した箇所で適用を検討すべきである		

■A表 交差点一信号なし

事故発生過程・要因				関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁
要因コード		対策を講ずる道路環境要因	道路環境への影響	出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点		
19	-	14	標識、路面標示の位置、内容が不適切 (不明瞭・複雑)		●					1 複雑な表示内容の見直し	2111	案内標識の内容見直し(簡潔化等)	・交差点が連続した箇所で適用を検討すべきである		
										2 不明瞭な表示内容の見直し	1606	車道外側線、車道中央線、車線境界線(高輝度)	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する (対策コード1605、1606は道路管理者の対策、5213、5225は公安委員会の対策)		
											5213	道路標示(高輝度)			
											1605 5225	路面標示(大型化・高輝度化)			
											5215	進行方向別通行区分の予告			
20	-	1	橋脚等の構造物が存在する		●	●	●	●		1 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)			
										2 交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101 5110	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い 箇所で検討すべきである		
21	-	4	右左折車と直進車が同一車線上に混在する			●				1 無理な右左折を防止するため、右左折車を後続の直進車両と分離する	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
											5038	横断歩道(セットバック)	・左折先の横断歩道手前に1台程度の停車スペースを設ける ・横断歩道通行者により1台の左折車が後続の直進車に阻害を与えている場合に検討する		
											1107	右折レーン(新設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する		
											1108	右折レーン(延長・増設)		②	資料3-2
										2 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101 5102	信号機設置(通常信号) 信号機設置(矢印信号)	・2つの対策を併せて実施すべきである ・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
										3 交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5101 5110	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い 箇所で検討すべきである		
21	-	14	右左折車と直進車が同一車線上に混在する		●					1 右左折車を直進車両と分離する	1107	右折レーン(新設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する		
											1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
											5101	信号機設置(通常信号)	・右左折車線が設置されているが、それを越えて本線に滞留し、直進車両に阻害を与えている場合に検討する		
											5102	信号機設置(矢印信号)			
											1108	右折レーン(延長・増設)	・右左折車線が設置されているが、それを越えて本線に滞留し、直進車両に阻害を与えている場合に検討 ・「信号青時間の再配分」でも対処できない場合に検討する	②	資料3-2
											1110	左折レーン(延長・増設)			
22	-	14	右左折車両が右左折車線からはみ出る		●					1 右左折車両の需要にあった右左折専用車線の滞留長を確保する	1110	左折レーン(延長・増設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
											1108	右折レーン(延長・増設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する	②	資料3-2
23	-	1	対向右折車の停止位置が不適切			●				1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
											5102	信号機設置(矢印信号)			
										2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
24	-	1	道路際に遮蔽物(建物、塀等)が存在する		●	●		●	●	1 ドライバーの視認性を低下させるものを除去する	3104	沿道施設・建物のセットバック	・追突については交差点手前がカーブとなっている場合		
											1304	障害物(施設・看板)の排除			
										2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・追突については交差点手前がカーブとなっている場合 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
										3 交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5101 5110	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(歩行者専用現示)	・2つの対策を併せて実施する ・追突については交差点手前がカーブとなっている場合 ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い 箇所で検討すべきである		
25	-	1	明るい施設の道路際への建ち並び					●	●	1 交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5101	信号機設置(通常信号)	・2つの対策を併せて実施する ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い 箇所で検討すべきである		
											5124	方向制限対応型信号灯器			
26	-	2	運転者の気にする施設が存在する		●	●		●	●	1 注意を喚起する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「脇見注意」等 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
26	-	14	運転者の気にする施設が存在する		●					1 注意を喚起する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「脇見注意」等 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
29	-	5	交差点内への沿道施設出入口		●					1 停止位置を変更し、停止線手前で本線への流入がある状況を防止する	5018	停止線(後退)			

■A表 交差点一信号なし

事故発生過程・要因				関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁				
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針		対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種		対策選出上、実施上の留意点		
29	-	14	交差点内への沿道施設出入口	＜直進車＞ 交差点の停止線で停止するつもりである本線走行ドライバーが停止線手前の施設出入口の出入り車両への配慮が遅れ、急な停止、減速、車線変更が発生する ＜左折後続二輪車＞ 前車は交差点で左折すると思ったが、その手前の沿道移設入口で左折し、後続二輪車が巻き込まれる		●		●				1	沿道施設出入口の移設	3101	施設出入口の本線外への移設、集約化				
												2	注意を喚起する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「出入り車両に注意」 (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
													3	沿道施設出入口の信号制御	5101	信号機設置(通常信号)	・T字路交差点に十字路型に沿道施設出入口が取り付けられている場合には積極的に検討する		
30	-	2	朝日、西日等の日差しのために見にくい	日差しにより交差点の存在を確認することができずに(遅れ)、注意が行き届かなくなる	●	●						1	注意を喚起する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
30	-	5	朝日、西日等の日差しのために見にくい	日差し等により、交差点が感じられないまたは交差点の確認が遅れる	●							1	交差点をドライバーに意識させる	1404 1401 1402	舗装改良(段差舗装) 交差点内のカラー化 舗装改良(車線のカラー化)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する	⑨	資料3-9	
																		⑦	資料3-7
31	-	14	路面舗装が劣化している(凹凸、ひび等)	不意にハンドルを取られたりすることで、本線上で急な停止、減速が発生する	●	●						1	路面のメンテナンスを継続的に実施する	1408	路面のメンテナンス	・大型車の走行が多い箇所等では、継続的な路面標示のメンテナンスが必要である			
32	-	14	水はけが悪い	不意にハンドルを取られたりすることで、本線上で急な停止、減速が発生する	●							1	車両の制御不能を発生させるものを除去する	1405 1408	舗装改良(排水性舗装) 路面のメンテナンス	・必要に応じて排水施設の見直しが必要である	⑧	資料3-8	
												2	制御不能となりやすいことを予め示す	2106	警戒標識(209：すべりやすい)				
38	-	1	本線が渋滞している	すり抜ける二輪車等に対するドライバーの視認を妨げる	●	●			●	●	1	すり抜け交通を防止する	1501	路肩の縮小					
38	-	13	本線が渋滞している	車両が停止している渋滞車線では歩行者が容易に横断できることから、歩行者の横断を誘発する						●	●	1	車両と歩行者が同時に交錯することを防止する	5101 2304	信号機設置(通常信号) 歩行者自転車用柵(横断防止)	・2つの対策を併せて実施する ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者等)が多い箇所を検討すべきである			
40	-	2	交差点が隣接している	隣接する交差点の信号を誤認し、本来みるべき交差点を見落とす	●	●						1	隣接する信号交差点を意識させない	5123	距離制限対応型信号灯器				
												2	交差点をドライバーに意識させる	1404	舗装改良(段差舗装)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する			
40	-	5	交差点が隣接している	隣接する交差点に気を取られ、本来意識すべき交差点を認識できない	●					●		1	隣接する信号交差点を意識させない	5123	距離制限対応型信号灯器				
												2	交差点をドライバーに意識させる	1404 2102	舗装改良(段差舗装) 警戒標識(201：交差点あり)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する			
40	-	14	交差点が隣接している	隣接する交差点の信号を取り違え、停止する必要のない交差点で停止してしまう	●							1	隣接する信号交差点を意識させない	5123	距離制限対応型信号灯器				
												2	交差点をドライバーに意識させる	1404	舗装改良(段差舗装)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する			
41	-	2	交差点に隣接して踏切が存在する	隣接する踏切に気を取られ、本来意識すべき交差点を認識できない	●	●					●	1	踏切と交差点の位置関係を予め情報提供する	2102 2109	警戒標識(201：交差点あり) 案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)				
												2	信号により交通を制御する	5101 5115	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(踏切連動型運用)	・2つの対策を併せて行う			
41	-	5	交差点に隣接して踏切が存在する	隣接する踏切に気を取られ、本来、停止すべき交差点に気づくのが遅れ、急な停止、減速が発生する	●							1	踏切と交差点の位置関係を予め情報提供する	2102 2109	警戒標識(201：交差点あり) 案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)				
												2	信号により交通を制御する	5101 5115	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(踏切連動型運用)	・2つの対策を併せて行う			
41	-	14	交差点に隣接して踏切が存在する	隣接する踏切を取り違え、停止する必要のない交差点で停止してしまう	●							1	踏切と交差点の位置関係を予め情報提供する	2102 2109	警戒標識(201：交差点あり) 案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)				
												2	信号により交通を制御する	5101 5115	信号機設置(通常信号) 信号現示改良(踏切連動型運用)	・2つの対策を併せて行う			
42	-	2	横断需要に応じた横断施設がない	ドライバーが歩行者の横断を意識しない箇所では歩行者の横断があるため、歩行者に注意が行き届かなくなる			●					1	横断歩行者がいることを明確にする	5036 2116 5216	横断歩道(新設) 法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
													2	歩行者をドライバーから視認しやすくする	2001 2002	道路照明(新設) 道路照明(増設・移設)			
												42	-	13	横断需要に応じた横断施設がない	横断施設がない箇所では、走行車両の間隙を縫って歩行者が横断する			
2	立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである															

■A表 交差点一信号なし

要因コード			事故発生過程・要因		関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁
			対策を講ずる道路環境要因	道路環境への影響	出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点		
43	－	2	二輪車・自転車のすり抜け交通がある	すり抜け交通はドライバーの死角に入りやすく、注意が行き届かなくなる	●		●	●			1 すり抜け交通を防止する	1501	路肩の縮小			
											2 二輪車と左折車の停止位置の分離	5020	二段停止線	・特に青信号直後の左折巻き込み事故が多発する箇所では実施することが望ましい		
44	－	1	路上駐車やバスの停留による通行障害	＜本線走行車＞ ドライバーからの死角が増え、不意に飛び出す車両、歩行者への視認が遅れる ＜本線進入車、横断歩行者＞ 本線車両を確認できないまま、本線へ進入（本線を横断）する	●				●		1 停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスベイ			
												2703	停車帯			
											2 本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止	・規制(取締り)の強化(公安)も必要である		
44	－	14	路上駐車やバスの停留による通行障害	本線走行中にあまり意識をしない路上駐車やバスの停留があることで、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する	●						1 停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスベイ			
												2703	停車帯			
											2 本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止	・規制(取締り)の強化(公安)も必要である		

B 表

交差点一信号あり

■B表 交差点一信号あり

事故発生過程・要因				関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁												
要因コード		対策を講ずる道路環境要因	道路環境への影響	出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点														
1	－	1	交差点手前の急なカーブ	交差点の認識が遅れる	●	●	●	●	●	1 前方に交差点があることを注意喚起・情報提供する	2102	警戒標識(201：交差点あり)															
										5108	予告信号灯																
										2 ドライバーの視認が低下しない道路構造にする	1301	線形改良	・交差点手前の線形を改良する ・用地や予算が確保できる等、大規模な改良が可能な場合にのみ検討する														
										3 車両が安全に停止できるように信号制御する	5117	車両感应化、シレンマ感应制御	・上記対策を実施しても交差点がわかりにくい場合に、導入を検討する														
			＜直進車＞ 対向右折車に対する認知が遅れる ＜右折車＞ 対向直進車の認知が遅れる			●				1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである														
										5102	信号機設置(矢印信号)																
										2	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	1601	路面標示(減速路面標示)	(対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)													
										5221		速度警告表示板															
2	－	7	急な長い下り勾配	＜右折車＞ 対向直進車の挙動を見誤る		●				1 直進車の速度を抑制する	5304	警戒標識(208の2：信号機あり)															
										2105	舗装改良(段差舗装)		⑨	資料3-9													
										2 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである														
										5102	信号機設置(矢印信号)																
3	－	1	クレスト	交差点の認識が遅れる ＜直進車＞ 対向右折車に対する認知が遅れる ＜右折車＞ 対向直進車の認知が遅れる	●	●	●	●	●	1 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2105	警戒標識(208の2：信号機あり)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する														
										1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである														
										5102	信号機設置(矢印信号)																
										2 右折車の発生を抑止する	5003	指定方向外進行禁止	・1の方針がとれない時に検討する (対策コード5003は右折禁止)														
										5009	転回禁止																
										4	－	5	交差点手前の長い直線区間	交差点の認識が遅れる	●							1 交差点をドライバーに意識させる	2105	警戒標識(208の2：信号機あり)			
										1404												舗装改良(段差舗装)		⑨	資料3-9		
										1401												交差点内のカラー化	・交差点内のみをカラー化する				
1402	舗装改良(車線のカラー化)		⑦	資料3-7																							
			＜右折車＞ 対向直進車の挙動を見誤る			●				2 車両が安全に停止できるように信号制御する	5117	車両感应化、シレンマ感应制御															
										4	－	7	交差点手前の長い直線区間	交差点の認識が遅れる	●							1 直進車の速度を抑制する	1601	路面標示(減速路面標示)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する (対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)	⑨	資料3-9
										5221												速度警告表示板					
										1404												舗装改良(段差舗装)					
2105	警戒標識(208の2：信号機あり)																										
			すみ切り半径が大きい	交差点流出部で速度が高くなり、周囲の歩行者を見落としやすい				●	●	1 走行車両の速度を抑制する	1104	線形改良(隅切り半径の縮小)	・3つの対策をあわせて行うことが望ましい	①	資料3-1												
										5017	停止線(前出し)																
										5037	横断歩道(前出し)					⑫	資料3-12										
										2 立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである														
6	－	14	すみ切り半径が小さい	＜右左折車＞ 右左折開始時に本線上で急な停止、減速を行ないやすい	●					1 注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「左折車への追突注意」等を標示する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)														
										5216																	
										2 急停止、急減速車を本線走行車線以外で停止、減速させる	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する														
										3 本線で急な停止、減速、車線変更を行う要素を取り除く	1103	線形改良(隅切り半径の拡大)															
										1111	左折導流路の設置																
										7	－	1	鋭角交差	＜左折車＞ 左折先の視認が低下する	●			●	1 交差点を通常の形状(直角の交差)に直す	1105	線形改良(交差角の改良)						
										2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する									2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)						
										3 交通を制御し、同時に車両同士および車両と歩行者が交錯することを防止する									5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所を検討すべきである						
4 歩行者の巻き込みを防止する	1711	ポラード	・歩行者の巻き込み事故が多い場合に検討する																								
										1404	舗装改良(段差舗装)																

■B表 交差点―信号あり

事故発生過程・要因					関連する事故類型					事故対策の立案					事例 No.	事例 頁	
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	対策方針		対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種			対策選出上、実施上の留意点
7	-	14	鋭角交差	<右左折車> 右左折開始時に本線上で急な停止、減速を行いやすい		●						1 本線で急な停止、減速、車線変更を招く要素を取り除く	1105	線形改良(交差角の改良)			
												2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
												3 交差点形状の情報を提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
												4 急停止、急減速車を本線走行車線以外で停止、減速させる	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
											1107		右折レーン(新設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する			
											1108		右折レーン(延長・増設)		②	資料3-2	
8	-	2	鈍角交差	<左折車> 速度を落とさずに、高速度左折するため、注意が行き届かなくなる					●	●		1 交差点を通常の形状(直角の交差)に直す	1105	線形改良(交差角の改良)			
												2 走行車両の速度を抑制する	1404	舗装改良(段差舗装)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する	⑨	資料3-9
											1401		交差点内のカラー化				
											1402		舗装改良(車線のカラー化)	⑦		資料3-7	
												3 交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所 所で検討すべきである		
8	-	6	鈍角交差	<左折車> 速度を落とさずに、高い速度で左折するため、注意が行き届かなくなる					●			1 交差点を通常の形状(直角の交差)に直す	1105	線形改良(交差角の改良)			
												2 左折車両の速度を抑制する	1404	舗装改良(段差舗装)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する	⑨	資料3-9
											1401		交差点内のカラー化				
											1402		舗装改良(車線のカラー化)	⑦		資料3-7	
9	-	2	交差点形状が複雑	注意が散漫になったり、行き届かなくなる	●	●	●		●	●		1 交差点内での不安定な走行動線を安定化させる	1604	指導線	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する (対策コード1604は道路管理者の対策、5220は公安委員会の対策)		
											5220						
											1207		中央帯の先端表示(障害物表示灯等)	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する ・中央分離帯がある場合に検討する			
												2 交差点形状の情報を提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
												3 交差点形状を簡素化する	1105	線形改良(交差角の改良)			
											1106		線形改良(その他)				
												4 交通の流れを単純化する	5002	一方通行	・比較的通行量の少ない方向に適用する		
9	-	14	交差点形状が複雑	進行方向に迷いが生じ、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する		●						1 交差点内での不安定な走行動線を安定化させる	1604	指導線	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する (対策コード1604は道路管理者の対策、5220は公安委員会の対策)		
											5220						
											1207		中央帯の先端表示(障害物表示灯等)	・主流交通の動線が屈折している場合に検討する ・中央分離帯がある場合に検討する			
												2 情報(標識、看板)を早めに提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
												3 急停止、急減速車を本線走行車線以外で停止、減速させる	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
											1107		右折レーン(新設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する			
											1108		右折レーン(延長・増設)		②	資料3-2	
												4 本線で急な停止、減速、車線変更を行う要素を取り除く	1105	線形改良(交差角の改良)			
											1106		線形改良(その他)				
10	-	2	交差点が大きいため、速度が出やすい	交差点流出部で速度が高くなり、周囲の歩行者を見落としやすい						●		1 交差点をコンパクト化し、走行車両の速度を抑制する	5037	横断歩道(前出し)	・2つの対策を併せて実施することを検討する	⑫	資料3-12
											5017		停止線(前出し)				
												2 交通を制御し、同時に車両同士および車両と歩行者が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所 所で検討すべきである		
												3 立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである		
10	-	4	交差点が大きいため、速度が出やすい	複数の車線数の対向車線のギャップを縫って無理に右折する			●					1 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
											5102		信号機設置(矢印信号)				
11	-	13	歩行者・自転車の距離が長い	信号待ち時間が長くなりやすいため、信号変わり目に歩行者が無理な横断を行う						●		1 横断距離を短縮する	5039	横断歩道(歩道に垂直化)	・斜めに交差する交差点で検討する		
													1113	交通島の設置		③	資料3-3
												2 その他歩行者の焦りを取り除く	5121	待ち時間表示、音声付押しボタン	・歩行者が歩道いっぱいに信号待ちをする状況がみられる場合に検討する		
											1703		歩道たまり部の拡大				
												3 立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである		
12	-	1	右左折車線が2車線以上ある	<右折車> 対向直進車の認知が遅れる			●					1 交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
											5102		信号機設置(矢印信号)				

■B表 交差点一信号あり

事故発生過程・要因					関連する事故類型					事故対策の立案					事例 No.	事例 頁
要因コード	対策を講ずる道路環境要因			道路環境への影響	出 会	追 突	右 折	左 折	他 横 横	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点			
14	－	14	車線運用が変化する(直進車線が右左折車線に変化する)	進行方向に迷いが生じ、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する	●					1 情報を早めに提供する	5215	進行方向別通行区分の予告				
15	－	2	横断歩道橋がある箇所で自転車横断帯が存在	横断歩道橋の存在により、自転車等が車道を横断しないとの誤解が生じ、自転車横断帯を横断する自転車へ注意が行き届かなくなる	●					1 横断歩道橋を自転車が通行可能となるよう整備し、自転車横断帯は廃止する	1803	立体横断施設の改良(スロープ設置等)	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである ・2つの対策を併せて実施する			
										2304	歩行者自転車用柵(横断防止)					
										2 注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「横断自転車に注意」等の標示を検討する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
										5216						
										3 交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・一つの交差点に立体横断施設と平面横断施設(横断歩道)がある箇所 ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所で検討すべきである			
16	－	1	交差点内が暗く、歩行者、駐停車車両が見えにくい	歩行者や駐停車車両が見えにくい					●	●	1 ドライバーの視認性を向上させる	2001	道路照明(新設)	・夜間事故が多い場合に検討する		
											2002	道路照明(増設・移設)				
											2 交通を制御し、車両と歩行者が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)			
											3 立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである		
17	－	1	中央帯の植栽等の位置、管理が悪い	<右左折車> 右左折時に対向直進車や横断歩行者が見えにくい <直進車> カーブ区間において前方車が見えにくい	●	●	●		●	●	1 ドライバーの視認性を低下させるものを除去する	1305	植栽の整理	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連する ・中央帯があり、植栽がある箇所では、まず、チェックする		
											2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
											5216					
											3 交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連する ・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所で検討すべきである		
18	－	1	歩道上の植樹帯・看板等の位置、管理が悪い	<左折車> 左折時に横断歩道に出てくる歩行者が見えにくい <直進車> カーブ区間において前方車が見えにくい	●	●			●		1 ドライバーの視認性を低下させるものを除去する	1305	植栽の整理	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連する ・中央帯があり、植栽がある箇所では、まず対応を検討する		
											2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間の場合は、追突事故にも関連する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
											5216					
											3 交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)			
19	－	2	標識、路面標示の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	進行方向に迷いが生じ、注意が散漫になったり、行き届かなくなった結果、対向車や歩行者、信号を見落としやすい	●	●	●		●	●	1 複雑な表示内容の見直し	2111	案内標識の内容見直し(簡潔化等)	・交差点が連続した箇所で適用を検討すべきである		
											2 不明瞭な表示内容の見直し	1606	車道外側線、車道中央線、車線境界線(高輝度) 道路標示(高輝度) 路面標示(大型化・高輝度化)	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する (対策コード1605、1606は道路管理者の対策、5213、5225は公安委員会の対策)		
												5213				
												1605				
												5225				
											3 標識、路面標示設置位置の見直し	5215	進行方向別通行区分の予告	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する		
19	－	5	標識、路面標示の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	交差点であることの認識が遅れる	●						1 複雑な表示内容の見直し	2111	案内標識の内容見直し(簡潔化等)	・交差点が連続した箇所で適用を検討すべきである		
19	－	6	標識、路面標示の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	急な左折が発生				●			1 標識、路面標示設置位置の見直し	5215	進行方向別通行区分の予告	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する		
19	－	14	標識、路面標示の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	進行方向に迷いが生じ、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する	●						1 複雑な表示内容の見直し	2111	案内標識の内容見直し(簡潔化等)	・交差点が連続した箇所で適用を検討すべきである		
											2 不明瞭な表示内容の見直し	1606	車道外側線、車道中央線、車線境界線(高輝度) 道路標示(高輝度) 路面標示(大型化・高輝度化)	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する (対策コード1605、1606は道路管理者の対策、5213、5225は公安委員会の対策)		
												5213				
												1605				
												5225				
											3 標識、路面標示設置位置の見直し	5215	進行方向別通行区分の予告	・対策により進行方向を確認後安全に進路変更ができるよう、交差点手前に設置する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
20	－	1	橋脚等の構造物が存在する	対向直進車や歩行者への視認性が低下する	●	●			●	●	1 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所で検討すべきである		
											5216					
21	－	4	右左折車と直進車が同一車線上に混在する	右左折待ちにより、後続の直進車の進行を妨げる状況が発生し、無理な右左折が発生する							1 無理な右左折を防止するため、右左折車を後続の直進車両と分離する	1109	左折レーン(新設)	・左折交通量が多い場合にのみ検討する		
											5038	横断歩道(セットバック)	・左折先の横断歩道手前に1台程度の停車スペースを設ける ・横断歩道通行者により1台の左折車が後続の直進車に障害を与えている場合に検討する			
											1107	右折レーン(新設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する			
											1108	右折レーン(延長・増設)				
											2 右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである		
											5102	信号機設置(矢印信号)				
											3 交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所で検討すべきである		

②資料3-2

■B表 交差点ー信号あり

事故発生過程・要因					関連する事故類型					事故対策の立案					事例 No.	事例 頁				
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針		対 策 コード表 番 号			対策コード表の対策工種		対策選出上、実施上の留意点	
21	ー	14	右左折車と直進車が同一車線上に混在する	右左折待ちにより、後続の直進車の進行を妨げる状況が発生し、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する		●						1	右左折車を直進車両と分離する	1107	右折レーン(新設)	・ 右折交通量がある場合は、積極的に検討する				
															1109	左折レーン(新設)	・ 左折交通量が多い場合にのみ検討する			
															5102	信号機設置(矢印信号)	・ 右左折車線が設置されているが、それを超えて本線に滞留し、直進車両に障害を与えている場合に検討する			
															5112	信号現示改良(青時間再配分)				
															1108	右折レーン(延長・増設)	・ 右左折車線が設置されているが、それを超えて本線に滞留し、直進車両に障害を与えている場合に検討する		②	資料3-2
															1110	左折レーン(延長・増設)	・ 「信号青時間の再配分」でも対処できない場合に検討する			
22	ー	14	右左折車両が右左折車線からはみ出る	右左折待ちの車両が後続の直進車の進行を妨げる状況が発生し、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する		●						1	右左折車両の需要にあった右左折専用車線の滞留長を確保する	1108	右折レーン(延長・増設)	・ 右折交通量がある場合は、積極的に検討する		②	資料3-2	
															1110	左折レーン(延長・増設)	・ 左折交通量が多い場合にのみ検討する			
23	ー	1	対向右折車の停止位置が不適切	＜右折車＞ 対向直進車の認知が遅れる			●					1	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・ 多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである				
															5102	信号機設置(矢印信号)				
												2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・ 「右折車に注意」「対向車に注意」等を標示する(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
															5216					
24	ー	1	道路際に遮蔽物(建物、塀等)が存在する	ドライバーの視認を妨げる		●			●	●		1	ドライバーの視認性を低下させるものを除去する	3104	沿道施設・建物のセットバック	・ 追突については交差点手前がカーブとなっている場合検討する				
															1304	障害物(施設・看板)の排除				
												2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・ 追突については交差点手前がカーブとなっている場合に検討する(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
															5216					
												3	交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・ 追突については交差点手前がカーブとなっている場合に検討する ・ 歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所 所で検討すべきである				
25	ー	1	明るい施設の道路際への建ち並び	ドライバーの視認を妨げる						●	●	1	交通を制御し、同時に車両と歩行者が交錯することを防止する	5110	信号現示改良(歩行者専用現示)	・ 歩行者需要が多い箇所、交通弱者(子供、高齢者)が多い箇所 所で検討すべきである				
26	ー	2	運転者の気にする施設が存在する	ドライバーの注意が散漫になり、注意が行き届かなくなる		●		●		●	●	1	注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・ 「脇見注意」等を標示する(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
															5216					
26	ー	14	運転者の気にする施設が存在する	ドライバーが施設等を気にして、本線上で急な停止、減速を行う			●					1	注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・ 「脇見注意」等を標示する(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
															5216					
29	ー	5	交差点内への沿道施設出入口	交差点に対しては配慮していたが、その手前の施設出入口には注意が払えず、出会い頭に衝突する		●						1	停止位置を変更し、停止線手前で本線への流入がある状況を防止する。	5018	停止線(後退)					
29	ー	6	交差点内への沿道施設出入口	前車は交差点で左折すると思ったが、その手前の沿道施設出入口で左折し、後続二輪車が巻き込まれる						●		1	停止位置を変更し、停止線手前で本線への流入がある状況を防止する。	5018	停止線(後退)					
29	ー	14	交差点内への沿道施設出入口	＜直進車＞ 交差点の停止線で停止するつもりである本線走行ドライバーが停止線手前の施設出入口の出入り車両への配慮が遅れ、急な停止、減速、車線変更が発生する ＜左折後続二輪車＞ 前車は交差点で左折すると思ったが、その手前の沿道施設出入口で左折し、後続二輪車が巻き込まれる			●		●			1	沿道施設出入口の移設	3101	施設出入口の本線外への移設、集約化					
												2	注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・ 「出入り車両に注意」等を標示する(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
															5216					
												3	沿道施設出入口の信号制御	5101	信号機設置(通常信号)	・ T字路交差点に十字路型に沿道施設出入口が取り付けられている場合には積極的に検討する				
30	ー	2	朝日、西日等の日差しのために見にくい	日差しにより信号を確認することができずに(遅れ)、信号通りに走行できなくなる(信号無視の可能性が生ずる)		●	●					1	信号灯器を見やすくする	5119	信号灯器のLED化					
30	ー	5	朝日、西日等の日差しのために見にくい	日差し等により、交差点が感じられないまたは交差点の確認が遅れる		●						1	交差点をドライバーに意識させる	1404	舗装改良(段差舗装)	・ 対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する ・ 段差舗装は騒音が生じるため、沿道状況に配慮する		⑨	資料3-9	
															1401	交差点内のカラー化				
															1402	舗装改良(車線のカラー化)			⑦	資料3-7
												2	注意を喚起する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
															5216					
31	ー	14	路面舗装が劣化している(轍ぼれ、ひび等)	不意にハンドルを取られたりすることで、本線上で急な停止、減速が発生する		●						1	路面のメンテナンスを継続的に実施する	1408	路面のメンテナンス	・ 大型車の走行が多い箇所等では、継続的な路面標示のメンテナンスが必要となる				
32	ー	14	水はけが悪い	不意にハンドルを取られたりすることで、本線上で急な停止、減速が発生する		●						1	車両の制御不能を発生させるものを除去する	1405	舗装改良(排水性舗装)	・ 必要に応じて排水施設の見直しが必要である		⑧	資料3-8	
															1408	路面のメンテナンス				
												2	制御不能となりやすいことを予め示す	2106	警戒標識(209：すべりやすい)					

■B表 交差点－信号あり

事故発生過程・要因				関連する事故類型							事故対策の立案				事例 No.	事例 頁				
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針		対 策 コード表 番 号			対策コード表の対策工種		対策選出上、実施上の留意点	
33	－	1	信号の設置位置が悪い・見えにくい	信号を確認することができずに(遅れ)、信号通りに走行できなくなる(信号無視の可能性が生ずる)				●				1	信号の移設・増設による視認性向上	5107	信号機の設置位置改良	・既存の信号機を移設しても対応できないときは、増設や予告信号機の設置を検討する				
														5106	信号機の増設					
														5108	予告信号灯					
														2105	警戒標識(208の2：信号機あり)					
												2	信号灯器を見やすくする	5118	信号灯器大型化		⑪	資料3-11		
33	－	2	信号の設置位置が悪い・見えにくい	異なった現示を示す信号が同時にドライバーに見えた時、注意が散漫になったり、行き届かなくなる	●	●					●	1	信号の誤認防止	5123	距離制限対応型信号灯器	・交差点が連続した場合に検討する				
														5124	方向制限対応型信号灯器				・側道が取り付き異なった現示で平行する道路の交通をコントロールする場合に検討する	
33	－	5	信号の設置位置が悪い・見えにくい	安全確認・停止・徐行が必要な箇所でその必要性が感じられない	●							1	信号の移設・増設による視認性向上	5107	信号機の設置位置改良	・既存の信号機を移設しても対応できないときは、増設や予告信号機の設置を検討する				
														5106	信号機の増設					
														5108	予告信号灯					
														2105	警戒標識(208の2：信号機あり)					
												2	信号灯器を見やすくする	5118	信号灯器大型化		⑪	資料3-11		
34	－	4	進行可能な時間が短い	青時間、もしくは青矢時間が短いため、無理に進行、割り込みを行う	●	●					●	1	進行可能な時間を増やす	5112	信号現示改良(青時間再配分)	・交通量が多い道路と極小の道路の交差点では、青時間を有効に配分することができる				
														5104	信号機設置(感应式)					
												2	車線数を増やす	1504	車線数の増加(普通道路)	・交差点の流入部の車線数を流入側と同一にすることが可能であれば検討する				
														1505	車線数の増加(小型道路)					
												3	立体的に車両同士の動線を分離する	1703	歩道たまり部の拡大	・歩行者が歩道いっばいに信号待ちをする状況がみられる場合に検討する				
														1101	立体交差化(普通道路)					
		1102	立体交差化(小型道路)																	
34	－	13	進行可能な時間が短い	歩行者用の青時間が短いため、歩行者が無理な横断を行う							●	1	進行可能な時間を増やす	5112	信号現示改良(青時間再配分)					
												2	その他歩行者の焦りを取り除く	5121	待ち時間表示、音声付押しボタン					
												3	立体的に車両と歩行者の動線を分離する	1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである				
35	－	4	クリアランス時間が短い	信号の変わり目に交差点を通行する車両が多くなり、結果的に、無理な進行となってしまう	●							1	信号の変わり目に余裕をもつ	5113	信号現示改良(クリアランス時間延長)	・2つの対策を併せて実施することを検討する ・左折交通量が多い場合には、好ましくない(21-14の状況を招くため)	⑫	資料3-12		
														2	交差点のコンパクト化				5037	横断歩道(前出し)
												5017	停止線(前出し)							
36	－	7	信号現示の運用が理解しづらい(複雑、時間差)	対向直進車の挙動を誤る	●						●	1	右折車と直進車の交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)	・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである				
														5102	信号機設置(矢印信号)					
												2	変動的な信号現示の運用を示す	5211	補助標識(時差式信号現示)					
														1	通常の信号運用に戻す	5111	信号現示改良(夜間点滅運用の廃止)	・2つの対策を併せて実施する		
				5104								信号機設置(感应式)								
				37								－	4	右左折車両が本線で減速・停止	右左折待ちにより、後続の直進車の進行を妨げる状況が発生し、無理な右左折が発生する					
5038	横断歩道(セットバック)	・左折先の横断歩道手前に1台程度の停車スペースを設ける ・横断歩道通行者により1台の左折車が後続の直進車に障害を与えている場合に検討する																		
1107	右折レーン(新設)	・右折交通量がある場合は、積極的に検討する																		
1108	右折レーン(延長・増設)																			
2	交通を制御し、同時に車両が交錯することを防止する	5114	信号現示改良(右折、あるいは左折と直進の分離)		・多車線道路の交差点では、この対策を積極的に進めるべきである															
		5102	信号機設置(矢印信号)																	
38	－	1	本線が渋滞している	すり抜ける二輪車等に対するドライバーの視認を妨げる	●	●		●	●			1	すり抜け交通を防止する	1501	路肩の縮小					
38	－	13	本線が渋滞している	車両が停止している渋滞車線では歩行者が容易に横断できることから、歩行者の横断を誘発する							●	1	車両と歩行者が交錯することを防止する	2304	歩行者自転車用柵(横断防止)	・歩行者の通行量が十分多いときに限って導入を検討すべきである				
														1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設					
40	－	2	交差点が隣接している	隣接する交差点の信号を誤認し、本来みるべき交差点の信号を見落とす	●	●						1	信号の取り違えを防止する	5123	距離制限対応型信号灯器	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する	⑨	資料3-9		
														2	交差点をドライバーに意識させる				1404	舗装改良(段差舗装)
																			3	信号交差点が連立していることを予め情報提供する

■B表 交差点一信号あり

事故発生過程・要因					関連する事故類型						事故対策の立案				事例 No.	事例 頁
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響	出 会	追 突	右 折	左 折	他 横	横 横	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点		
40	-	5	交差点が隣接している	隣接する交差点に気を取られ、本来意識すべき交差点を認識できない	●					●	1 信号の取り違えを防止する	5123	距離制限対応型信号灯器			
											2 交差点をドライバーに意識させる	1404	舗装改良(段差舗装)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する	㊟	資料3-9
												2105	警戒標識(208の2：信号機あり)			
											3 信号交差点が連立していることを予め情報提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
40	-	14	交差点が隣接している	隣接する交差点の信号を取り違え、停止する必要のない交差点で停止してしまう	●						1 信号の取り違えを防止する	5123	距離制限対応型信号灯器			
											2 交差点をドライバーに意識させる	1404	舗装改良(段差舗装)	・対策により、ドライバーが交差点を認識後、安全に止まれる場所に対策を実施する	㊟	資料3-9
											3 信号交差点が連立していることを予め情報提供する	2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
41	-	2	交差点に隣接して踏切が存在する	隣接する踏切に気を取られ、本来意識すべき交差点を認識できない	●	●				●	1 踏切と信号の位置関係を予め情報提供する	2105	警戒標識(208の2：信号機あり)			
												2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
											2 踏切と交差点信号機の連動を図る	5115	信号現示改良(踏切連動型運用)	・交通量の多い交差点と頻繁に閉まる踏切が隣接する場合には、導入することが望ましい		
											3 踏切や平面交差点による車両相互、車両と列車相互の動線を分離する	1101	立体交差化(普通道路)	・抜本的な対策であり用地・予算等可能であれば是非実施すべきである		
												1102	立体交差化(小型道路)			
41	-	5	交差点に隣接して踏切が存在する	隣接する踏切に気を取られ、本来、停止すべき交差点に気づくのが遅れ、急な停止、減速が発生する	●						1 踏切と信号の位置関係を予め情報提供する	2105	警戒標識(208の2：信号機あり)			
												2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
											2 踏切と交差点信号機の連動を図る	5115	信号現示改良(踏切連動型運用)	・交通量の多い交差点と頻繁に閉まる踏切が隣接する場合には、導入することが望ましい		
											3 踏切や平面交差点による車両相互、車両と列車相互の動線を分離する	1101	立体交差化(普通道路)	・抜本的な対策であり用地・予算等可能であれば是非実施すべきである		
												1102	立体交差化(小型道路)			
41	-	14	交差点に隣接して踏切が存在する	隣接する踏切を取り違え、停止する必要のない交差点で停止してしまう	●						1 踏切と信号の位置関係を予め情報提供する	2105	警戒標識(208の2：信号機あり)			
												2109	案内標識(108,108の2：方面および方向、その予告)			
											2 踏切と交差点信号機の連動を図る	5115	信号現示改良(踏切連動型運用)	・交通量の多い交差点と頻繁に閉まる踏切が隣接する場合には、導入することが望ましい		
											3 踏切や平面交差点による車両相互、車両と列車相互の動線を分離する	1101	立体交差化(普通道路)	・抜本的な対策であり用地・予算等可能であれば是非実施すべきである		
												1102	立体交差化(小型道路)			
42	-	2	横断需要に応じた横断施設がない	ドライバーが歩行者の横断を意識しない箇所で歩行者の横断があるため、歩行者に注意が行き届かなくなる	●		●				1 横断歩行者がいることを明確にする	5036	横断歩道(新設)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
												2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)			
											2 歩行者をドライバーから視認しやすくする	2001	道路照明(新設)			
												2002	道路照明(増設・移設)			
43	-	2	二輪車・自転車のすり抜け交通がある	すり抜け交通はドライバーの死角に入りやすく、注意が行き届かなくなる	●	●	●				1 すり抜け交通を防止する	1501	路肩の縮小			
											2 二輪車と左折車の停止位置の分離	5020	二段停止線	・特に青信号直後の左折巻き込み事故が多発する箇所では実施することが望ましい		
44	-	1	路上駐車やバスの停留による通行障害	<本線走行車> ドライバーからの死角が増え、不意に飛び出す車両、歩行者への視認が遅れる <本線進入車、横断歩行者> 本線車両を確認できないまま、本線へ進入(本線を横断)する	●					●	1 停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスベイ			
												2703	停車帯			
											2 本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止	・規制(取締り)の強化(公安)も必要となる		
44	-	14	路上駐車やバスの停留による通行障害	本線走行中にあまり意識をしない路上駐車やバスの停留があることで、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する	●						1 停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスベイ			
												2703	停車帯			
											2 本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止	・規制(取締り)の強化(公安)も必要となる		

C 表

単路一 2 車線以下道路

■C表 単路－2車線以下道路

事故発生過程・要因					関連する事故類型								事故対策の立案					事例 No.	事例 頁			
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横	進 変	車 逸	対策方針		対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種			対策選出上、実施上の留意点		
1	－	1	急なカーブ	前方の車両や横断歩行者に対する視認が悪い	●		●	●	●						1	ドライバーの視認が低下している箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間の内側に障害物がある場合に検討する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
															2	ドライバーの視認が低下しない道路構造にする	1301	線形改良				
1	－	10	急なカーブ	安全確認がしにくい状況ではみ出し追い越しが発生する		●									1	はみ出し追い越しを物理的に不可能とする	1202	中央帯(ポストコーン)				
																	1201	中央帯(分離帯)				
															2	追い越しのために車線を付加する	1506	登坂車線・ゆずり車線	・長い上り坂等、低速走行車が発生しやすいところで設置を検討する			
																	1507	追越車線				
1	－	12	急なカーブ	前方の線形の把握が遅れ、高い速度でカーブ区間に進入する		●							●	1	線形を把握しにくくするものを除去する	1305	植栽の整理	・カーブ区間の内側に障害物がある場合に検討する				
															1304	障害物(施設・看板)の排除						
															3104	沿道施設・建物のセットバック						
														2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供するとともに減速を促す	2103	警戒標識(202～206；屈折・屈曲・つづら折りあり)	・カーブ区間の内側に障害物がある場合に検討する				
																2202 5303	対向車接近表示装置	(対策コード2202は道路管理者の対策、5303は公安委員会の対策)		⑬	資料3-13	
																2401	視線誘導標(新設)					
																2402	視線誘導標(増設・移設)					
																2404	自発光式視線誘導標	・カーブ区間の内側に障害物がある場合に検討する ・特に夜間に事故が多発している場合に検討する		⑩	資料3-10	
2	－	7	急な長い下り勾配	<右折車> 対向直進車の挙動を見誤る				●						1	直進車の速度を抑制する	1404	舗装改良(段差舗装)			⑨	資料3-9	
																1402	舗装改良(車線のカラー化)			⑦	資料3-7	
																1601 5221	路面標示(減速路面標示)	(対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)				
														2	右折及び右折横断を禁止する	5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止、車両横断禁止と中央分離帯へのポストコーンの設置はあわせて実施を検討するのが望ましい (対策コードの5003は右折禁止)				
															5007	車両横断禁止						
															1202	中央帯(ポストコーン)						
2	－	17	急な長い下り勾配	<追越車> 対向直進車の挙動を見誤る		●								1	はみ出し追い越しを禁止する	5005 5218	追越しのための右側部分はみ出し通行禁止 道路標示(道路紙・パイプラ)					
																1202	中央帯(ポストコーン)					
3	－	1	クレスト	前方の車両や横断歩行者に対する視認が悪い	●			●	●					1	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
														2	右折及び右折横断を禁止する	5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止、車両横断禁止と中央分離帯へのポストコーンの設置はあわせて実施を検討するのが望ましい (対策コード5003は右折禁止)				
															5007	車両横断禁止						
															1202	中央帯(ポストコーン)						
3	－	10	クレスト	対向車線での追い越し時に安全確認がしにくい		●								1	はみ出し追い越しを禁止する	5005 5218	追越しのための右側部分はみ出し通行禁止 道路標示(道路紙・パイプラ)					
																1202	中央帯(ポストコーン)					
3	－	12	クレスト	線形が把握しにくい		●							●	1	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2103	警戒標識(202～206；屈折・屈曲・つづら折りあり)					
4	－	7	長い直線区間	<右折車> 対向直進車の挙動を見誤る				●						1	直進車の速度を抑制する	1404	舗装改良(段差舗装)			⑨	資料3-9	
																1402	舗装改良(車線のカラー化)			⑦	資料3-7	
																1601 5221	路面標示(減速路面標示)	(対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)				
														2	右折及び右折横断を禁止する	5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止、車両横断禁止と中央分離帯へのポストコーンの設置はあわせて実施を検討するのが望ましい (対策コード5003は右折禁止)				
															5007	車両横断禁止						
															1202	中央帯(ポストコーン)						
4	－	17	長い直線区間	対向車の挙動を見誤りやすい状況で無理な追越しが発生する		●								1	物理的に追越を不可能とする	1201	中央帯(分離帯)					
																1202	中央帯(ポストコーン)					
5	－	8	逆カント	車両が制御不能になる		●							●	1	車両が制御不能となる要素を除去する	1303	片勾配・横断勾配の改良					
8	－	14	車線幅員が狭い	本線上で急な停止、減速が発生する			●							1	幅員の狭まりを解消する	1503	車線の拡幅	・用地・予算が確保できれば、積極的に検討する				
9	－	12	車線数・幅員が急に減少	前方の車線数の減少や幅員の減少の把握が遅れ、減速が遅れるため、車線を逸脱する									●	1	車線数や幅員が減少することを早めに示す	2108	警戒標識(212；幅員減少)	・安全に減速・車線変更が可能となるように十分手前から複数枚設置する				
															2107	警戒標識(211；車線数減少)						

■C表 単路－2車線以下道路

事故発生過程・要因				関連する事故類型								事故対策の立案				事例 No.	事例 頁								
要因コード	対策を講ずる道路環境要因			道路環境への影響			出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横 断	進 変 更	車 逸	対策方針			対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点					
9	－	14	車線数・幅員が急に減少	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する											1	車線数や幅員が減少することを早めに示す	2108	警戒標識(212；幅員減少)	・安全に減速・車線変更が可能となるように十分手前から複数枚設置する						
																2107	警戒標識(211；車線数減少)								
10	－	12	車線数・幅員が頻繁に変化	頻繁な車線数や幅員の変化に対応できず、車線を逸脱する											●	1	車線数や幅員が頻繁に変化している状況を根本的に改良する	1301	線形改良	・用地・予算が確保できる場合には、この改良をすることが望ましい					
																2	車線数や幅員が頻繁に変化している状況を暫定的に改良する	1602	路面標示(ゼブラ標示による車線数・幅員の安定化)						
10	－	14	車線数・幅員が頻繁に変化	頻繁な車線数や幅員の変化に対応できず、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する												1	車線数や幅員が頻繁に変化している状況を根本的に改良する	1301	線形改良	・用地・予算が確保できる場合には、この改良をすることが望ましい					
																	2	車線数や幅員が頻繁に変化している状況を暫定的に改良する	1602		路面標示(ゼブラ標示による車線数・幅員の安定化)				
11	－	14	車線運用が変化する(直進車線が右左折車線に変化する)	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する				●								1	車線運用が変化する事およびその内容を早めに示す	5215	進行方向別通行区分の予告	・交差点直前ではなく、安全に車線変更できるような位置に設置する					
12	－	11	追い越し箇所(車線)がない区間で、低速車が走行	はみ出しでの追い越しが発生する												1	はみ出し追い越しを物理的に不可能とする	1202	中央帯(ポストコーン)						
																		1201	中央帯(分離帯)						
																	2	追い越しのために車線を付加する	1506	登坂車線・ゆすり車線	・長い上り坂等、低速走行車が発生しやすいところで設置を検討する				
																			1507	追越車線					
13	－	1	道路が暗く、先の線形や歩行者、駐車両が見えにくい	ドライバーから歩行者に対する視認性が低下する												1	適正な明るさを確保し、視認を向上させる	2001	道路照明(新設)	・夜間の人対車両の事故が多発しているところで検討するべきである					
																		2002	道路照明(増設・移設)						
																	2	横断需要に応じた横断箇所を設置する	5036	横断歩道(新設)	・必要に応じて、車両側にも信号を設置し、押しボタン等で歩行者が安全に横断できるようにすることが望ましい				
																		3	乱横断を防止する	2304		歩行者自転車用柵(横断防止)	・近傍に横断施設がある場合に検討する		
13	－	12	道路が暗く、先の線形や歩行者、駐車両が見えにくい	線形が把握しにくい											●	1	適正な明るさを確保し、視認を向上させる	2001	道路照明(新設)	・夜間の車両単独事故・正面衝突事故が多発しているところで検討するべきである (対策コードの1606、1607は道路管理者の対策、5213、5218は公安委員会の対策)					
																		2002	道路照明(増設・移設)						
																	2	線形を把握しやすいよう安全施設を設置する	1203		中央帯(道路紙・チャッターバー)				
																					2401	視線誘導標(新設)			
																					2402	視線誘導標(増設・移設)			
																					2403	視線誘導標(大型化)			
																					2404	自発光式視線誘導標			
																		1606	車道外側線、車道中央線、車線境界線(高輝度)						
																		5213	道路標示(高輝度)						
																	3	車線の逸脱を感知しやすいよう安全施設を設置する	1607		車道外側線、車道中央線、車線境界線(道路紙・パイプ)				
																					5218	道路標示(道路紙・パイプ)			
14	－	12	視線誘導が未設置・不十分(夜間)	線形が把握しにくい											●	1	線形を把握しやすいよう安全施設を設置する	1203	中央帯(道路紙・チャッターバー)	・夜間の車両単独事故・正面衝突事故が多発しているところで検討するべきである					
																		2401	視線誘導標(新設)						
																		2402	視線誘導標(増設・移設)						
																		2403	視線誘導標(大型化)						
																		2404	自発光式視線誘導標			⑩ 資料3-10			
																		1606	車道外側線、車道中央線、車線境界線(高輝度)		(対策コードの1606は道路管理者の対策、5213は公安委員会の対策)				
																		5213	道路標示(高輝度)						
16	－	1	歩道上の植樹・看板等の位置、管理が悪い	＜沿道や細街路等から本線へ出る車両＞ 本線車両の確認がしにくい ＜本線直進車両＞ 曲線部において、前方車の確認がしにくい												1	視認を妨げる要素を排除する	1305	植栽の整理	・カーブ区間では追突事故にも関連する					
																	2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116		法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間では追突事故にも関連する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
																					5216				
18	－	12	標識の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	標識の位置や内容が不適切で前方の線形を正しく把握できない											●	1	標識の位置、内容を見直す	2103	警戒標識(202～206；屈折・屈曲・つづら折りあり)	・まず始めにこの対策を検討する(標識内容の見直しも含む)					
																	2	視認性の高い標識を導入する	2113		大型標識・高輝度標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する			
																					2114	内照式標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する ・特に夜間の事故が多発している箇所では導入することが望ましい		
18	－	14	標識の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	判断に迷い、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する											●	1	標識の位置、内容を見直す	2103	警戒標識(202～206；屈折・屈曲・つづら折りあり)	・まず始めにこの対策を検討する(標識内容の見直しも含む)					
																	2	視認性の高い標識を導入する	2113		大型標識・高輝度標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する			
																					2114	内照式標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する ・特に夜間の事故が多発している箇所では導入することが望ましい		

■C表 単路－2車線以下道路

事故発生過程・要因				関連する事故類型								事故対策の立案				事例 No.	事例 頁					
要因コード	対策を講ずる道路環境要因			道路環境への影響		出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横 断	進 変	車 逸	対策方針	対 策 コード表 番 号			対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点			
18	－	18	標識の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	左折しようとした細街路に気づくのが遅れ、急な左折を行う						●				1	細街路を発見しやすくする	1608	車道外側線、車道中央線、車線境界線(その他)	・車道外側線の設置				
															2102	警戒標識(201；交差点あり)						
															2	視認性の高い標識を導入する	2113	大型標識・高輝度標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する			
															2114	内照式標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する ・特に夜間の事故が多発している箇所では導入することが望ましい					
19	－	1	橋脚等の構造物が存在する	ドライバーの視認を妨げる					●					1	2車線以下の道路において、右折および転回を禁止する	1208	中央分離帯の開口部(閉口等)	・頻繁に中央分離帯に開口部がある区間では、右折車により交通流が乱れ、安全性が低下するため、中央分離帯開口部は極力閉口することが望ましい ・無意味な開口部に対しては、この対策により中央分離帯を閉口すべきである (対策コード5003は右折禁止)				
															1202	中央帯(ポストコーン)						
															5003	指定方向外進行禁止						
															5009	転回禁止						
			ドライバーの視認を妨げる	●					●				2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間では追突事故にも関連する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)					
															5216							
20	－	1	道路際に遮蔽物(建物、塀等)が存在する	ドライバーの視認を妨げる	●		●			●				1	視認を妨げる要素を排除する	1304	障害物(施設・看板)の排除	・追突、その他横断中事故については、曲線部がある場合に検討する ・可能な限り優先してこの対策を行う ・追突、その他横断中事故については、曲線部がある場合に検討する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)				
																2	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する		2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)		
																			5216			
21	－	1	明るい施設の道路際への建ち並び	道路内の歩行者の横断状況が見えにくく、ドライバーの視認を妨げる						●			1	ドライバーの視認が低下しない道路環境にする	2001	道路照明(新設)	・夜間の歩行者横断中の事故が多発している場合に検討する					
															2002	道路照明(増設・移設)						
22	－	14	運転者の気にする施設が存在する	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●						1	ドライバーに注意を喚起する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)					
23	－	14	車両の出入りが多い沿道施設出入口が取り付く	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●						1	本線における施設出入口を少なくする	3101	施設出入口の本線外への移設、集約化	・駐車場出入口をもつ沿道施設が連立している箇所では極力集約化する ・付加車線の設置については、大規模沿道施設が存在する時に検討する ・中小規模の施設が連立している場合には、副道の設置が望ましい					
															2	沿道施設への出入り車両を本線車両と分離する		1508	沿道施設専用の付加車線			
																		1509	副道			
24	－	14	車両の出入りが多い細街路が取り付く	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●						1	細街路への出入り車両を本線車両と分離する	1509	副道	・用地・予算の確保が問題なければ、この対策が望ましい					
															2	本線から細街路に入るために減速する車両を少なくする		5002	一方通行			
25	－	14	沿道施設出入口や細街路が不明瞭	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●			●			1	細街路を発見しやすくする	1608	車道外側線、車道中央線、車線境界線(その他)	・車道外側線の設置					
															2102	警戒標識(201；交差点あり)						
														2	沿道施設・細街路への出入り車両を本線車両と分離する	1508	沿道施設専用の付加車線	・付加車線の設置については、大規模沿道施設が存在する時に検討する ・中小規模の施設が連立している場合には、副道の設置が望ましい				
																1509	副道					
25	－	18	沿道施設出入口や細街路が不明瞭	左折しようとした細街路に気づくのが遅れ、急な左折を行う					●				1	細街路を発見しやすくする	1608	車道外側線、車道中央線、車線境界線(その他)	・車道外側線の設置					
															2102	警戒標識(201；交差点あり)						
														2	沿道施設への出入り車両を本線車両と分離する	1508	沿道施設専用の付加車線					
																1509	副道					
27	－	1	朝日、西日等の日差しのため見にくい	ドライバーの視認を妨げる	●		●	●		●			1	注意を喚起する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「西日に注意」等を標示する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)					
															2	視認を確保する		2601	中央分離帯の眩光防止板	・対向車のヘッドランプにより、視認性が低下している場合に設置する		
28	－	8	路面舗装が劣化している(轍ぼれ、ひび等)	車両が制御不能となる	●	●	●			●		●	1	車両が制御不能となる要素を除去する	1408	路面のメンテナンス						
															2	制御不能となりやすいことを予め示す	2106	警戒標識(209；すべりやすい)				
															3	車両の制御を安定させる	1403	舗装改良(滑り止め舗装)				
																	1406	舗装改良(グルーピング舗装)				
29	－	8	水はけが悪い	車両が制御不能となる	●	●	●			●		●	1	車両が制御不能となる要素を除去する	1405	舗装改良(排水性舗装)		㊸	資料3-8			
															1408	路面のメンテナンス						
														2	制御不能となりやすいことを予め示す	2106	警戒標識(209；すべりやすい)					
30	－	8	泥や砂埃の堆積	車両が制御不能となる	●	●	●			●		●	1	制御不能となりやすいことを予め示す	2106	警戒標識(209；すべりやすい)						

■C表 単路－2車線以下道路

事故発生過程・要因				関連する事故類型								事故対策の立案				事例 No.	事例 頁						
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横	進 変	車 逸	対策方針				対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種		対策選出上、実施上の留意点		
31	－	8	路面凍結	車両が制御不能となる	●	●	●			●		●		1	車両が制御不能となる要素を除去する	2802	雪害対策(ロードヒーティング)						
																2801	雪害対策(薬剤散布)						
														2	予め、路面の情報を提供する	2201	道路情報板	・「この先路面凍結中」等を標示する ・山間部の手前等、急激に路面状態が変化する区間の前には設置を検討することが望ましい					
34	－	4	右左折車両が本線で減速・停止	沿道施設や細街路へ右折する車両が無理な進行を行う				●						1	右折を禁止する	1202	中央帯(ポストコーン)						
																5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止					
																5007	車両横断禁止						
														2	沿道施設・細街路への出入り車両を本線車両と分離する	1508	沿道施設専用の付加車線	・付加車線の設置については、大規模沿道施設が存在する時に検討する ・中小規模の施設が連立している場合には、副道の設置が望ましい					
																1509	副道						
																1204	中央帯(センターゼブラ新設)		④	資料3-4			
34	－	14	右左折車両が本線で減速・停止	沿道施設や細街路へ右左折する車両が本線上で急な停止、減速、車線変更を行う			●							1	右折を禁止する	1202	中央帯(ポストコーン)						
																5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止					
																5007	車両横断禁止						
														2	沿道施設・細街路への出入り車両を本線車両と分離する	1508	沿道施設専用の付加車線	・付加車線の設置については、大規模沿道施設が存在する時に検討する ・中小規模の施設が連立している場合には、副道の設置が望ましい					
																1509	副道						
																1204	中央帯(センターゼブラ新設)		④	資料3-4			
35	－	1	本線が渋滞している	渋滞により、歩行者の乱横断・施設、細街路からの右折車両と本線車両ドライバー間の視認を妨げる 本線からの右折車から対向のすり抜け二輪車に対する視認性が低下する				●		●				1	右折を禁止する	1202	中央帯(ポストコーン)						
																5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止					
																5007	車両横断禁止						
														2	すりぬけを防止する	1501	路肩の縮小						
														3	乱横断を防止する	2304	歩行者自転車用柵(横断防止)	・2つの対策を併せて実施することを検討する					
																5035	歩行者横断禁止						
35	－	13	本線が渋滞している	渋滞により実質の横断距離が短縮することで歩行者の乱横断を誘発しやすい上に、本線走行車両からの視認性も悪い					●					1	乱横断を防止する	2304	歩行者自転車用柵(横断防止)	・2つの対策を併せて実施することを検討する					
																5035	歩行者横断禁止						
														2	すりぬけを防止する	1501	路肩の縮小						
35	－	14	本線が渋滞している	渋滞が発生し、渋滞末尾の本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●							1	ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2299	その他道路情報提供装置	・渋滞末尾警告板を設置する ・カーブ直後やトンネル内で渋滞が発生する場合には、特に検討するべきである (対策コード2299は道路管理者の対策、5399は公安委員会の対策)					
																5399	その他						
																2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「この先渋滞注意」等を標示する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)					
																5216							
37	－	4	本線交通量が多い	沿道施設、細街路から本線へ無理な進行、割り込みを行う	●			●						1	沿道施設、細街路からの車両と本線車両を分離する	1508	沿道施設専用の付加車線						
																1509	副道						
																1204	中央帯(センターゼブラ新設)		④	資料3-4			
														2	本線への流入位置の変更	3102	本線流入車両の信号交差点への誘導	・面的な整備を検討する					
41	－	13	横断需要に応じた横断施設がない	横断施設外で歩行者が無理な横断を行う					●					1	横断需要に応じた横断箇所を設置する	5036	横断歩道(新設)	・横断需要に応じた対策を実施すべきである					
																5120	歩行者用灯器設置						
																1801	立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道)新設						
														2	乱横断を防止する	2304	歩行者自転車用柵(横断防止)	・2つの対策を併せて実施することを検討する					
																5035	歩行者横断禁止						
														3	ドライバーに注意を喚起する	2104	警戒標識(208：学校・幼稚園・保育所等あり)	・沿道に学校、幼稚園、保育所等学童のいる施設がある場合に検討するべきである					
																1699	その他区画線・路面標示	・スクールゾーン、シルバーゾーンの導入					
42	－	2	二輪車のすり抜け交通がある	左折ドライバーの注意が行き届かない				●					1	すりぬけを防止する	1501	路肩の縮小							

■C表 単路－2車線以下道路

事故発生過程・要因				関連する事故類型									事故対策の立案				事例 No.	事例 頁							
要因コード		対策を講ずる道路環境要因		道路環境への影響		出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横 変	進 変	車 逸	対策方針		対 策 コード表 番 号			対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点					
43	－	1	路上駐車やバスの停留による通行障害	ドライバーの視認を妨げる	●						●			1	停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスバイ								
															2703	停車帯									
															2	本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止							
43	－	11	路上駐車やバスの停留による通行障害	はみ出しての追い越しが発生する	●								1	停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスバイ									
														2703	停車帯										
														2	本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止								
43	－	13	路上駐車やバスの停留による通行障害	歩行者の乱横断を誘発する							●			1	停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスバイ								
															2703	停車帯									
															2	本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止							
																					3	乱横断を防止する	2304	歩行者自転車用柵(横断防止)	・2つの対策を併せて実施することを検討する
																							5035	歩行者横断禁止	
43	－	14	路上駐車やバスの停留による通行障害	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する		●							1	停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスバイ									
														2703	停車帯										
														2	本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止								

D 表

单路—多車線道路

■D表 単路－多車線道路

事故発生過程・要因					関連する事故類型								事故対策の立案					事例 No.	事例 頁
要因コード			対策を講ずる道路環境要因	道路環境への影響	出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横 断	進 変	車 逸	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点			
1	－	1	急なカーブ	前方の車両や横断歩行者に対する視認が悪い	●		●	●		●				1 ドライバーの視認が低下している箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間の内側に障害物がある場合に検討する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
														2 ドライバーの視認が低下しない道路構造にする	1301	線形改良			
2	－	7	急な長い下り勾配	＜右折車＞ 対向直進車の挙動を見誤る				●						1 直進車の速度を抑制する	1404	舗装改良(段差舗装)	(対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)	㊟	資料3-9
															1402	舗装改良(車線のカラー化)		㊦	資料3-7
															1601 5221	路面標示(減速路面標示)			
														2 右折及び右折横断を禁止する	5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止、車両横断禁止と中央分離帯へのポストコーンの設置はあわせて実施を検討するのが望ましい (対策コード5003は右折禁止)		
															5007	車両横断禁止			
															1202	中央帯(ポストコーン)			
3	－	1	クレスト	前方の車両や横断歩行者に対する視認が悪い	●			●		●				1 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	(対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)		
															2101	警戒標識(全般)			
														2 右折及び右折横断を禁止する	5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止、車両横断禁止と中央分離帯へのポストコーンの設置はあわせて実施を検討するのが望ましい (対策コード5003は右折禁止)		
															5007	車両横断禁止			
															1202	中央帯(ポストコーン)			
4	－	7	長い直線区間	＜右折車＞ 対向直進車の挙動を見誤る				●						1 直進車の速度を抑制する	1404	舗装改良(段差舗装)	(対策コード1601は道路管理者の対策、5221は公安委員会の対策)	㊟	資料3-9
															1402	舗装改良(車線のカラー化)		㊦	資料3-7
															1601 5221	路面標示(減速路面標示)			
														2 右折及び右折横断を禁止する	5003	指定方向外進行禁止	・右折禁止、車両横断禁止と中央分離帯へのポストコーンの設置はあわせて実施を検討するのが望ましい (対策コード5003は右折禁止)		
															5007	車両横断禁止			
															1202	中央帯(ポストコーン)			
8	－	14	車線幅員が狭い	本線上で急な停止、減速が発生する			●							1 幅員の狭まりを解消する	1503	車線の拡幅	・用地・予算が確保できれば、積極的に検討する		
9	－	14	車線数・幅員が急に減少	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●							1 車線数や幅員が減少することを早めに示す	2108	警戒標識(212：幅員減少)	・安全に減速・車線変更が可能となるように十分手前から複数枚設置する		
															2107	警戒標識(211：車線数減少)			
10	－	14	車線数・幅員が頻繁に変化	頻繁な車線数や幅員の変化に対応できず、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●						1 車線数や幅員が頻繁に変化している状況を根本的に改良する	1301	線形改良	・用地・予算が確保できる場合には、この改良をすることが望ましい			
													2 車線数や幅員が頻繁に変化している状況を暫定的に改良する	1602	路面標示(ゼブラ標示による車線数・幅員の安定化)				
11	－	14	車線運用が変化する(直進車線が右左折車線に変化する)	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●						1 車線運用が変化するごとおよびその内容を早めに示す	5215	進行方向別通行区分の予告	・交差点直前ではなく、安全に車線変更できるような位置に設置する			
15	－	1	中央帯の植栽等の位置、管理が悪い	＜沿道や細街路等から本線へ右折する車両＞ 本線車両に対する視認が低下する ＜本線から右折する車両＞ 対向直進車両に対する視認が低下する ＜本線直進車両＞ 曲線部において、前方の車両の減速、停止挙動の認知が遅れる	●		●	●					1 視認を妨げる要素を排除する	1305	植栽の整理	・多車線で植栽のある中央分離帯が設置されている場合に検討する ・開口部付近は、芝等、視認性が悪化しない背の低い植栽とする			
													2 多車線道路において、右折および転回を禁止する	1208	中央分離帯の開口部(関口等)	・頻繁に中央分離帯に開口部がある区間では、右折車により交通流が乱れ、安全性が低下するため、中央分離帯開口部は極力閉口することが望ましい ・多車線道路で中央分離帯が断続している場合に検討する ・無意味な開口部に対しては、この対策により中央分離帯を閉口すべきである (対策コード5003は右折禁止)			
														1202	中央帯(ポストコーン)				
														5003	指定方向外進行禁止				
														5009	転回禁止				
16	－	1	歩道上の植樹・看板等の位置、管理が悪い	＜沿道や細街路等から本線へ出る車両＞ 本線車両の確認がしにくい ＜本線直進車両＞ 曲線部において、前方車の確認がしにくい	●		●						1 視認を妨げる要素を排除する	1305	植栽の整理	・カーブ区間では追突事故にも関連する			
													2 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚起・情報提供する	2116 5216	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・カーブ区間では追突事故にも関連する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委員会の対策)			
17	－	14	中央分離帯が不用意に切れている	本線走行車が予期しないところで中央分離帯の開口部から車両が割り込み等を行うため、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する(本線走行車の注視点が多すぎる)			●						1 本線走行車の注視点が多くなりすぎないように、開口部を閉鎖する	1208	中央分離帯の開口部(関口等)	・頻繁に中央分離帯に開口部がある区間では、右折車により交通流が乱れ、安全性が低下するため、中央分離帯開口部は極力閉口することが望ましい ・多車線道路で中央分離帯が断続している場合に検討する ・無意味な開口部に対しては、この対策により中央分離帯を閉口すべきである (対策コード5003は右折禁止)			
														1202	中央帯(ポストコーン)				
														5003	指定方向外進行禁止				
														5007	車両横断禁止				
18	－	14	標識の位置、内容が不適切(不明瞭・複雑)	判断に迷い、本線上で急な停止、減速、車線変更が発生する			●				●		1 標識の位置、内容を見直す	2103	警戒標識(202～206：屈折・屈曲・つづら折りあり)	・標識内容の見直しも検討する			
													2 視認性の高い標識を導入する	2113	大型標識・高輝度標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する			
														2114	内照式標識	・既に警戒標識が設置されている場合に検討する ・特に夜間の事故が多発している箇所では導入することが望ましい			

■D表 単路－多車線道路

事故発生過程・要因				関連する事故類型								事故対策の立案				事例 No.	事例 頁
要因コード		対策を講ずる道路環境要因	道路環境への影響	出 会	正 面	追 突	右 折	左 折	他 横	進 変	車 逸	対策方針	対 策 コード表 番 号	対策コード表の対策工種	対策選出上、実施上の留意点		
34	－	14	右左折車両が本線で減速・停止	沿道施設や細街路へ右左折する車両が本線 上で急な停止、減速、車線変更を行う			●					1 右折を禁止する	1208	中央分離帯の開口部(閉口等)	・頻繁に中央分離帯に開口部がある区間では、右折車により 交通流が乱れ、安全性が低下するため、中央分離帯開口部は 極力閉口することが望ましい ・多車線道路で中央分離帯が断続している場合に検討する ・無意味な開口部に対しては、この対策により中央分離帯を 閉口すべきである (対策コード5003は右折禁止)		
													1202	中央帯(ポストコーン)			
													5003	指定方向外進行禁止			
													5007	車両横断禁止			
												2 沿道施設・細街路への出入り車両を本線車両と分離する	1508	沿道施設専用の付加車線	・付加車線の設置については、大規模沿道施設が存在する時 に検討中小規模の施設が連立している場合には、副道の設置 が望ましい		
													1509	副道			
1204	中央帯(センターゼブラ新設)	④	資料3-4														
35	－	1	本線が渋滞している	渋滞により、歩行者の乱横断・施設、細街 路からの右折車両と本線車両ドライバー間 の視認を妨げる 本線からの右折車から対向のすり抜け二輪 車に対する視認性が低下する			●		●		1 右折を禁止する	1208	中央分離帯の開口部(閉口等)	・頻繁に中央分離帯に開口部がある区間では、右折車により 交通流が乱れ、安全性が低下するため、中央分離帯開口部は 極力閉口することが望ましい ・多車線道路で中央分離帯が断続している場合に検討する ・無意味な開口部に対しては、この対策により中央分離帯を 閉口すべきである (対策コード5003は右折禁止)			
												1202	中央帯(ポストコーン)				
												5003	指定方向外進行禁止				
												5007	車両横断禁止				
											2 すりぬけを防止する	1501	路肩の縮小	・2つの対策を併せて実施することを検討する			
												2304	歩行者自転車用柵(横断防止)				
											5035	歩行者横断禁止					
35	－	14	本線が渋滞している	渋滞が発生し、渋滞末尾の本線上で急な停 止、減速、車線変更が発生する			●				1 ドライバーにとって死角となる箇所の状況を注意喚 起・情報提供する	2299	その他道路情報提供装置	・渋滞末尾警告板を設置する ・カーブ直後やトンネル内で渋滞が発生する場合には、特に 検討するべきである (対策コード2299は道路管理者の対策、5399は公安委 員会の対策)			
												5399	その他				
												2116	法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	・「この先渋滞注意」等を標示する (対策コード2116は道路管理者の対策、5216は公安委 員会の対策)			
												5216					
37	－	4	本線交通量が多い	沿道施設、細街路から本線へ無理な進行、 割り込みを行う	●		●				1 沿道施設、細街路からの車両と本線車両を分離する	1508	沿道施設専用の付加車線				
												1509	副道				
												1204	中央帯(センターゼブラ新設)		④	資料3-4	
											2 本線への流入位置の変更	3102	本線流入車両の信号交差点への誘導	・面的な整備を検討する			
43	－	1	路上駐車やバスの停留による通行障害	ドライバーの視認を妨げる	●				●		1 停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスベイ				
												2703	停車帯				
											2 本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止				
43	－	14	路上駐車やバスの停留による通行障害	本線上で急な停止、減速、車線変更が発生 する			●				1 停車車両を本線車線外で停車させる	2704	バスベイ				
												2703	停車帯				
											2 本線内で停車する車両を排除する	5022	駐停車禁止				

資料 3

対策の事例

ここでは、対策の事例として、事故多発地点における対策実施状況に基づき、対策内容および実施上の留意点についてとりまとめた。

【道路管理者の対策】

＜道路構造＞

- ①隅み切り半径の縮小 資料 3-1
- ②右折専用車線の増設（2車線化） 資料 3-2
- ③交通島の設置 資料 3-3

＜中央帯＞

- ④中央ゼブラ帯の設置 資料 3-4

＜路面標示・区画線＞

- ⑤指導線の設置（右折、直進誘導線） 資料 3-5
- ⑥区画線の高輝度化（バイブラ化） 資料 3-6

＜舗装＞

- ⑦路面舗装のカラー化 資料 3-7
- ⑧排水性舗装の導入 資料 3-8
- ⑨段差舗装の導入 資料 3-9

＜その他＞

- ⑩自発光式視線誘導標の設置 資料 3-10

【公安委員会の対策】

＜信号機＞

- ⑪信号灯器の大型化 資料 3-11

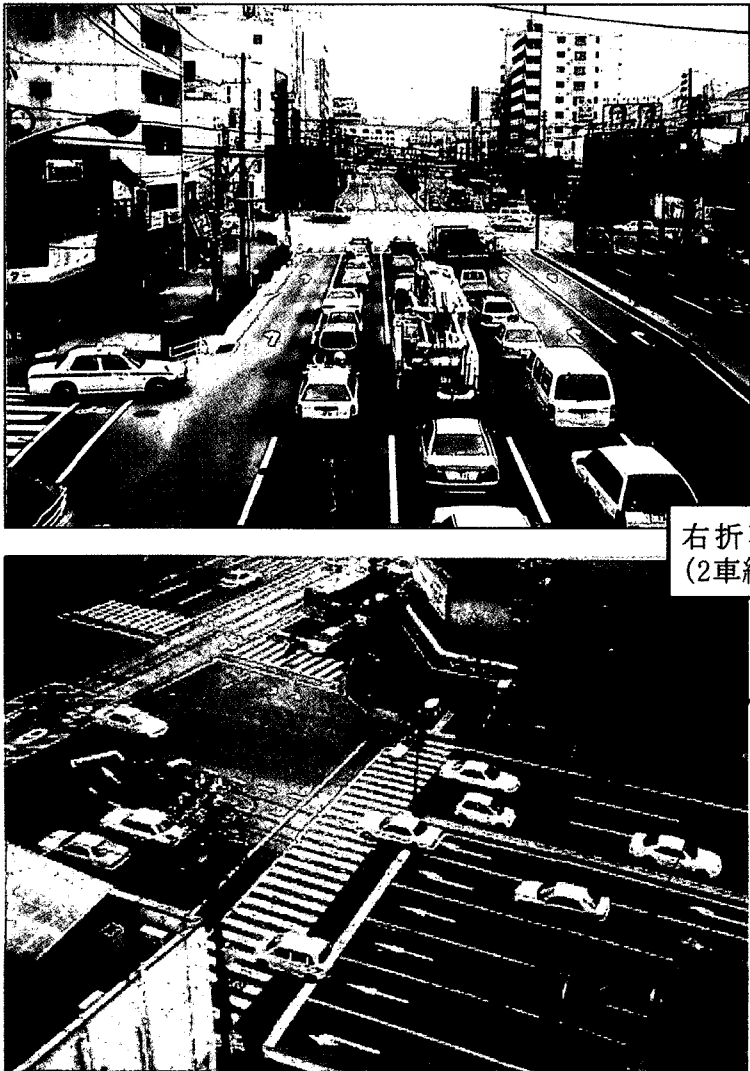
＜路面標示＞

- ⑫横断歩道の前出し 資料 3-12

＜その他＞

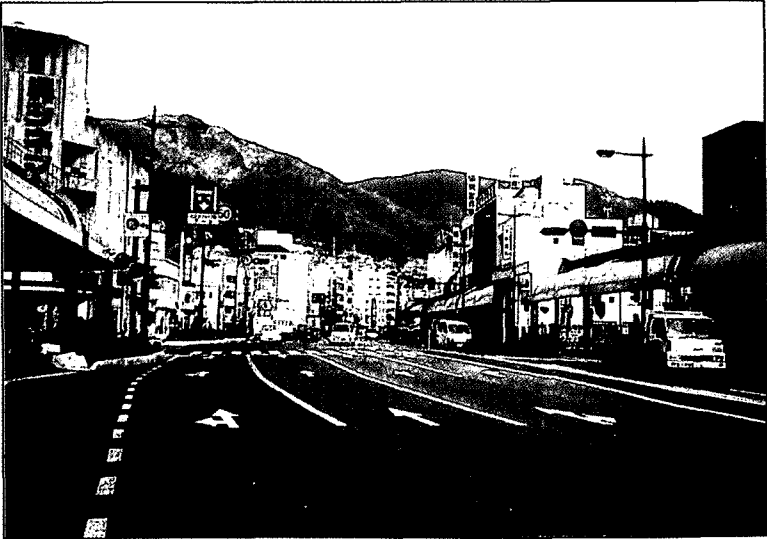
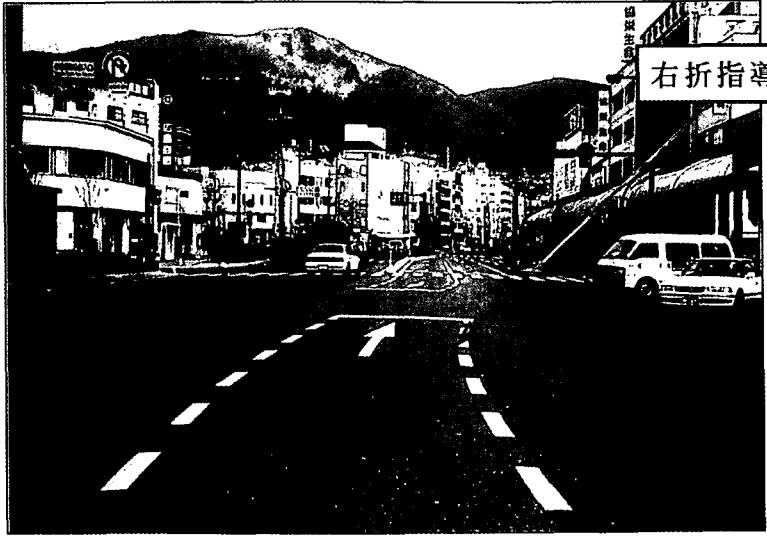
- ⑬対向車接近表示板の設置 資料 3-13

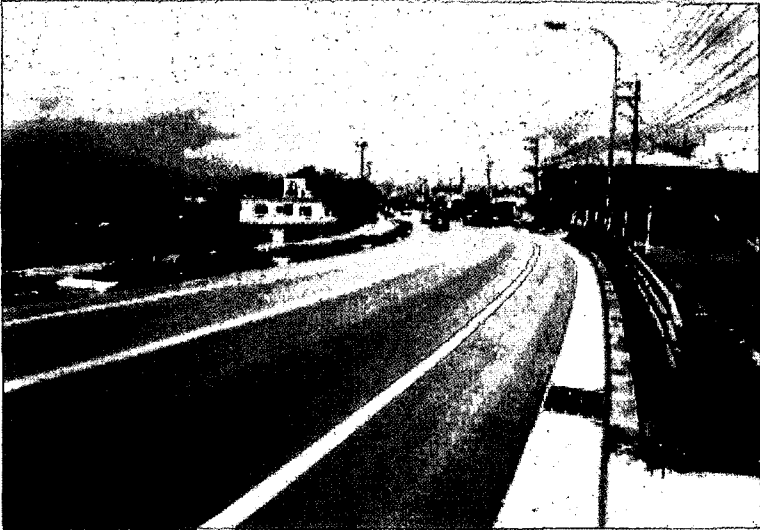
対 策 名	①隅み切り半径の縮小	目 的	速度抑制
<対策箇所> 隅切り半径が大きく、左折車の走行速度が高い箇所			
<対策内容> 隅切りを張り出して交差点面積を縮小することで、左折車の速度抑止につながる。			
<留意点等> 隅切り半径を大幅に縮小すると、左折車の円滑な走行が阻害され、交差点の交通容量低下につながる。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 左折時、横断歩道横断中			
<対策写真>			
※写真上下：京都国道事務所_国道 24 号_京都府京都市伏見区竹田久保町（263366k）			

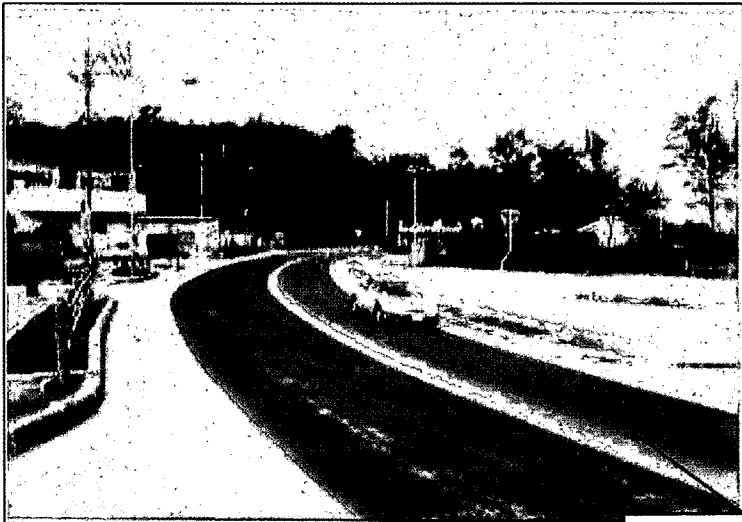
対 策 名	②右折専用車線の増設 (2車線化)	目 的	交通容量増加
<対策箇所> 右折の需要が多く、右折するために長時間の待ち時間となる箇所			
<対策内容> 右折車線を増設することで右折の捌け容量が増加し、待ち時間が短縮されるため、無理な右折行動が抑制される。			
<留意点等> 右折車線が2車線以上ある場合は、外側の右折車両が右折しようと待機すると、内側の右折車から対向直進車の視認性が悪くなる。このため、本対策実施にあたっては右折車と対向直進車を分離する右折直進分離信号の導入も組み合わせて検討することが望ましい。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 右折時、横断歩道横断中			
<対策写真>  右折専用車線増設 (2車線化)			
※写真上下：広島国道事務所__国道2号__広島県広島市中区舟入本町（343108k）			

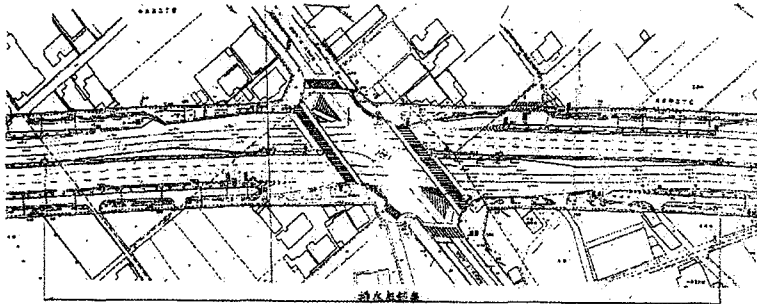
対 策 名	③交通島の設置	目 的	車両誘導
<対策箇所> 広大な交差点のため、車両の走行位置が不明確な箇所 または、歩行者の横断距離が長くなる箇所			
<対策内容> 交差点に導流島を設置することで車両の走行位置を明確にし、車両の円滑な走行に繋げる。 また、導流島の設置による歩行者の保護とともに、横断距離が短縮となることから車両と歩行者の交錯機会を減少させる。			
<留意点等> 左折導流路のように曲線半径の小さい区間では、大型車の回転半径を考慮すると導流路幅員が広くなりやすく、小型車が並進するような場合が出てきやすいので、ゼブラマーキングを用いて幅員を狭くする必要がある。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 横断歩道横断中、左折時、右折時			
<対策写真> ※写真：熊本国道事務所_国道3号_熊本市迎町2（433170k）			

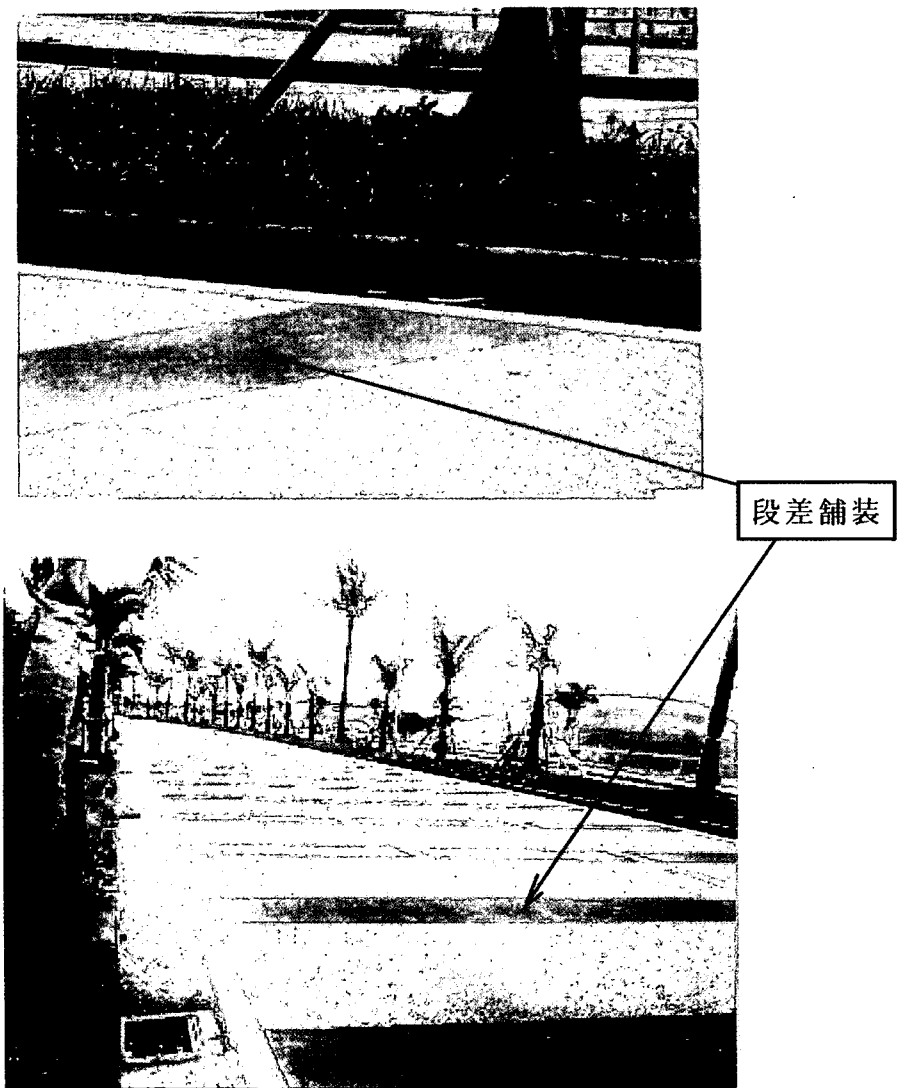
対 策 名	④中央ゼブラ帯の設置	目 的	その他
<対策箇所> 右折車が後続直進車を阻害する状況が頻発する箇所			
<対策内容> 中央にゼブラ帯を設置することで、沿道施設および細街路等へ入る右折車の滞留スペースを確保し、後続直進車の走行阻害を防止する。また、後続直進車のプレッシャーを受けた無理な右折行動を抑制する。			
<留意点等> 中央ゼブラ帯の幅員を確保するためには、車道幅員や路肩幅員等を縮小する必要がある。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 追突、右折時			
<対策写真>   中央ゼブラ帯の設置 ※写真上下：鹿児島国道事務所_国道 225 号_鹿児島県鹿児島市上福元町（463106t）			

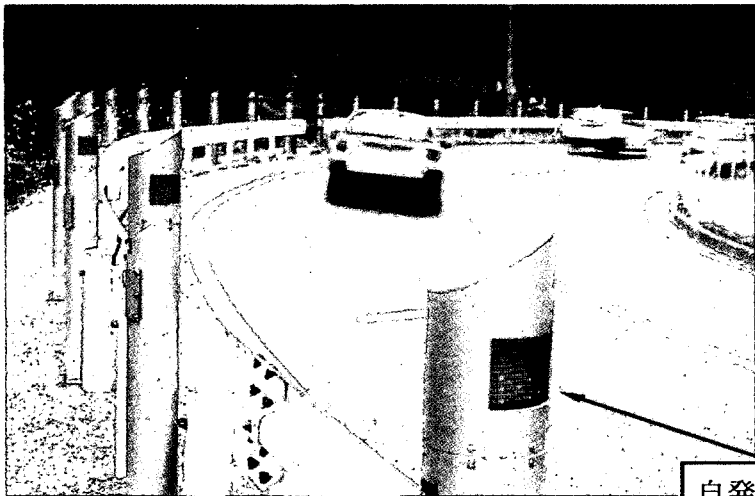
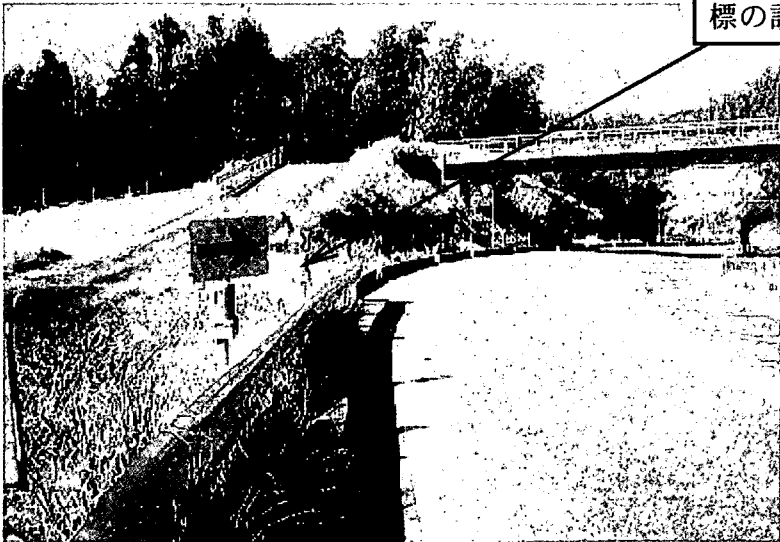
対 策 名	⑤指導線の設置 (右折、直進誘導線)	目 的	車両誘導
<対策箇所> 交差点面積が大きく交差点内での走行軌跡が不安定となる箇所			
<対策内容> 交差点内に走行すべきラインを破線で明示し、各車両の走行軌跡を安定させる。また、右折車には対向直進車の通過を待機する位置（右折停止線）を明示し、右折車と対向直進交通との交錯を防止する。			
<留意点等> 指導線の設置位置と実際の走行軌跡がズレている箇所も見られるため、設置にあたっては、無理がないようになるべく実態に即した明示とする。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 右折時、追突			
<対策写真>   ※写真上下：広島国道事務所__国道 185 号__広島県呉市本通 4 (343136k)			

対 策 名	⑥区画線の高輝度化 (パイブラ化)	目 的	車線逸脱防止・視線誘導
<対策箇所> 急なカーブ等の対向車線へはみ出す可能性がある箇所 長い直線区間等の漫然運転、居眠り運転等となりやすい箇所			
<対策内容> 中央線および外側線の線上に凹凸の突起物を付けることで、タイヤが区画線を踏むと音が鳴るため運転者への注意喚起となる。また、夜間および雨天時（路面湿潤時）にはヘッドライトが突起物に反射するため、運転者への視線誘導となる。			
<留意点等> 本施策は振動を与えるとともに騒音が発生するため、住居系地域等の設置にあたっては十分な検討が必要である。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 車線逸脱、正面衝突、追越追抜時			
<対策写真>   区画線の高輝度化			
※写真上下：南部国道事務所_国道 58 号_沖縄県恩納村字恩納（473105t）			

対 策 名	⑦路面舗装のカラー化	目 的	注意喚起
<対策箇所> 急なカーブ区間等、事故が多発する可能性が高い危険な箇所			
<対策内容> 路面舗装に色をつけることで運転者に対して注意喚起し、危険認識を高める。			
<留意点等> 交通量が多い箇所や見通しが悪い箇所では、危険箇所の路面カラー舗装しても、本対策に対する運転者の認知が遅れる。この場合は、危険箇所の手前から実施することが望ましい。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 車線逸脱、正面衝突			
<対策写真>   路面舗装のカラー化 ※写真上下：南部国道事務所_国道 58 号_沖縄県恩納村名嘉真 (473103t)			

対 策 名	⑧排水性舗装の導入	目 的	滞水防止
<対策箇所> 雨天時には路面滞水しやすく、路面マーキングが見え難くなる箇所 長い直線区間等、高い速度で走行するため、水しぶきがあがりやすい箇所			
<対策内容> 排水性舗装は舗装中にすき間をつくって「あわおこし状」とし、雨天時等では路面の表面に水がたまらない等、排水性を高めることで、夜間におけるヘッドライトの乱反射抑制による区画線等の明確化、および高速走行時の水しぶきの抑制による視認性確保を図る。			
<留意点等> 排水性舗装はすき間が詰まる（ゴミや砂等）ことで機能が低下する恐れもあり、路面のメンテナンス（洗浄等）を十分に行う必要がある。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 車線逸脱、正面衝突、追突			
<対策写真>  凡例（新設改良分の色） - 歩道（赤） - 横断施設（赤） - マンホール（緑） - 防眩壁（緑） - 区画線（黒） - 道路境界（青） - 路肩（青） - 標識（青） - その他（黒）  排水性舗装の導入			
※写真：名古屋国道事務所_国道 22 号_愛知県一宮市中島通 3 丁目（233147k）			

対 策 名	⑨段差舗装の導入	目 的	速度抑制・注意喚起
<対策箇所> 下り勾配等で速度超過しやすい区間 長い直線区間等で漫然運転、居眠り運転等となりやすい箇所			
<対策内容> 路面上に薄い層（凸型）を付け、車両（運転者）へ振動を与えることで、運転者への速度抑制および注意喚起を図る。			
<留意点等> 薄層舗装は振動を与えると同時に騒音が発生するため、住居系地域等の設置にあたっては十分な検討が必要である。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 車線逸脱、正面衝突、追突			
<対策写真>  段差舗装			
※写真上下：南部国道事務所_国道 329 号_沖縄県嘉手納町字野国（473101t）			

対 策 名	⑩自発光式視線誘導標の設置	目 的	視線誘導・速度抑制
<対策箇所> 道路線形が把握し難い、急なカーブ等の箇所 急なカーブにかかわらず速度の高い箇所			
<対策内容> 視線誘導標を車両の流れにそって点滅（自発光）させ、カーブ部等で運転者への線形誘導を行う。また、点滅させる光の流れを適正な速度とすることで車両の速度抑止を図る。			
<留意点等>			
<ターゲットとなる主な事故類型> 車線逸脱、正面衝突			
<対策写真>   自発光式視線誘導 標の設置 ※写真上下：静岡国道事務所__国道1号__静岡県三島市笹原新田字申山 246～塚原新田字倉沢 339-3（223103tt）			

対 策 名	⑪信号灯器の大型化	目 的	視認性向上・注意喚起
<対策箇所> 信号機を見落としやすい箇所 信号無視等の悪質な運転行動がみられる箇所			
<対策内容> 信号機の灯器を通常より大型にすることで、信号機の視認性を向上させるとともに、車両の通行権（赤信号は止まれ等）を強調し、運転者への注意喚起を図る。			
<留意点等> 青灯器、黄色灯器、赤灯器の3つを大型化するのが一般的であるが、なかには赤灯器のみ大型化している事例も見られる。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 出会い頭、追突			
<対策写真>  信号灯器の大型化  ※写真上下：岐阜国道事務所_国道 258 号_岐阜県大垣市和合新町（213175t）			

対 策 名	⑫横断歩道の前出し	目 的	視認性向上
<対策箇所> 見通しが悪い交差点で、左折車から横断者の確認がしづらい箇所			
<対策内容> 横断歩道を交差点中心側へ移設することで、横断者に対する右折車および左折車からの視認性が向上される。			
<留意点等> 横断歩道を前出し過ぎると、左折車が左折時に歩行者の横断待ちをする場合、後続の直進車が滞る場合があることが懸念される。 また、右左折時に歩行者を発見してから止まるまでの距離が短く、歩行者を発見しても安全に停止することができずに、横断者と衝突することも懸念されるため、極度の前出しは避けるべきである。			
<ターゲットとなる主な事故類型> 左折時、横断歩道横断中			
<対策写真>			
※写真：京都国道事務所_国道 24 号_京都府京都市伏見区竹田久保町（263306k）			

対 策 名	⑬対向車接近表示板の設置	目 的	注意喚起・車線逸脱防止
＜対策箇所＞ 急なカーブ等、視距が十分に確保できない箇所			
＜対策内容＞ カーブ手前の情報板で対向車が接近している場合には「対向車注意」と表示し、運転者への注意喚起を行うことで、対向車線へはみ出した走行（無理な追い越し等）を防止する。			
＜留意点等＞ 本事例では、対向直進車が存在しない場合は、「速度注意」等と表示し、運転への注意喚起をしている。			
＜ターゲットとなる主な事故類型＞ 正面衝突、車線逸脱、追越追抜時			
＜対策写真＞   対向車接近表示板 の設置 ※写真上下：函館開発建設部__国道5号__北海道亀田郡七飯町字西大沼（13115t）			

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of NILIM

No.165

March 2004

編集・発行 © 国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写の問い合わせは

〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地

企画部研究評価・推進課 TEL 029-864-2675