

二重線：削除 強調， 下線：追加

通し番号 85,87,88

HP番号 11,12,13

第3章 平面交差の事故と防止対策

- ・ 昭和 62 年当時の統計が示されているが、改訂するなら平成 7 年もしくは 8 年現在の統計を載せてほしい。また、交差点内での事故が多発していることから、交通安全対策として新しく設けた基準や規制、考え方などを明示してほしい。最近、コミュニティ道路などで、交差点ハンプや交差点への流入車両を制限する意味での狭窄などを設計する機会があるが、これら新しい道路、新しい交差点の考え方等で規制、基準やすでに決定している事項があれば記載してほしい。もしくは、図、表などを用いて設置例を示してほしい。
 - ・ 表 3-1-1、表 3-1-2 の資料が古い（昭和 57 年）
 - ・ 本文中の平面交差部における事故の割合と、表の割合が一致していない。
- <対応方針：統計データを更新する。本文も同時に修正する。ただし、交通抑制施設の扱いは構造令等との関係で決めかねるため、ここでは保留。>

通し番号 91

HP番号

第3章 平面交差の事故と防止対策

1. 交通事故の概況と安全対策

1.2 安全対策の位置づけ

1.2.1 交通事故の原因と要因

- ・ 表 3-1-2：古いデータを改訂。事故多発地点のデータが全国的に整理されている。（H2～H5）事故分析センターの新データを記載すること。
- <対応方針：事故多発地点データのここでの記載はなじまないため、**データのみ更新とし、指摘内容には対応しない。**>

改訂版 第1編第3章 交通事故の概況と安全対策

3.1 平面交差部における事故の概況

3.2 平面交差部における安全対策

の改訂記述案。

現行版 第3章 1.交通事故の概況と安全対策

1.1 平面交差部における事故の概況

1.2 安全対策の位置付け

をベースに、アンケート意見への対応のほか、章節番号を整備、一部の文言の修正を実施。

（記述案）

第3章 交通平面交差の事故の概況と安全防止対策

~~1. 交通事故の概況と安全対策~~

~~3.1.1 平面交差部における事故の概況~~

すべての道路網の中で、平面交差部は事故防止対策上最も注意を要する区間であり、全事故の ~~40~~約58%は交差部で発生している。

市街地部では、全事故の約 ~~53.62~~%が平面交差部で起っており、非市街地部は全事故の約 ~~39.48~~%が平面交差部におけるものである。しかもこのような傾向は長期的にもほとんど変化していないし、また諸外国でもほぼ同様な傾向を示している。

表 3-1-1 平面交差部の事故件数

（全国平成 12 年）

	市街地部	非市街地部	計
平面交差部	423,752 (62.0) %	118,698 (47.9) %	542,450 (58.2) %
その他	260,165 (38.0)	129,319 (52.1)	389,484 (41.8)
計	683,917 (100.0)	248,017 (100.0)	931,934 (100.0)

平面交差部の事故類型別の発生状況は全国の例では表3-1-2のようになっており、車両相互の事故が約87.9%で最も多く、次いで人対車の事故が約11.8%であり、車両の単独事故は約2%で最も少ない。

車両相互の事故では出合い頭の衝突が最も多く約42%を占め、次いで追突の約21%、右折時の側面衝突が約13%、左折時の側面衝突約6%等となっている。人対車両の事故では横断中の事故が最も多く、全体の約46%を占める。

表3-1-2 平面交差部における事故分類別の発生状況

(全国平成12年)

事故類型		交差点	交差点付近	合計	
		%	%	%	
人対車	対面通行	歩道上	47	40	87
		路側帯	39	31	70
		道路	707	306	1,013
		その他	23	7	30
	小計		816	384	1,200
	背面通行	歩道上	40	52	92
		路側帯	41	32	73
		道路	705	572	1,277
		その他	24	18	42
	小計		810	674	1,484
車両	横断中	横断歩道	19,527	736	20,263
		横断歩道付近	2,336	875	3,211
		横断歩道橋付近	296	87	383
		その他	8,931	2,223	11,154
	小計		31,090	3,921	35,011
路上遊戯中		487	80	567	
路上作業中		267	126	393	
路上停止中		541	260	801	
その他		2,975	1,071	4,046	
人対車計		36,986 8.2	6,516 7.3	43,502 8.0	
車両相互	正衝突	追越・追抜	82	57	139
		その他	5,067	2,090	7,157
		小計	5,149	2,147	7,296
	追突	進行中	6,762	5,249	12,011
		駐・停車中	47,036	53,955	100,991
		小計	53,798	59,204	113,002
	出合い頭衝突	出合い頭衝突	222,963	3,175	226,138
		追越・追抜時衝突	3,435	1,399	4,834
		進路変更時衝突	2,471	2,143	4,614
		すれ違い時衝突	1,307	753	2,060
		左折時衝突	31,936	2,048	33,984
		右折時衝突	70,274	2,652	72,926
		横断時衝突	2,522	895	3,417
		転回時衝突	1,728	434	2,162
		後退時衝突	2,817	1,462	4,279
その他		9,172	3,107	12,279	
車両相互計		407,572 89.9	79,419 89.0	486,991 89.8	
電柱		893	394	1,287	

車 両 単 独	工 作 物 衝 突	標 識	188		94		282
		分 離 帯 等	596		151		747
		防 護 柵 等	948		366		1,314
		家 屋 ・ 塀	515		176		691
		橋 梁 ・ 橋 脚	115		39		154
	そ の 他	952		368		1,320	
	小 計	4,207		1,588		5,795	
	駐 車 車 両 衝 突	137		193		330	
	路 逸 外 脱	転 落	280		137		417
		そ の 他	160		74		234
小 計	440		211		651		
転 倒	2,755		866		3,621		
そ の 他	1,107		453		1,560		
車 両 単 独 計	8,646	1.9	3,311	3.7	11,957	2.2	
合 計	453,204	100.0	89,246	100.0	542,450	100.0	

3.1.2 平面交差点における安全対策の位置づけ

3.1.2.1 交通事故の原因と要因

凡そ交通事故の原因が何であるかを知ることは、適切で合理的な安全対策をたてる上での基礎である。ところで交通事故の原因として掲げられるのは、「信号無視」「右左折違反」「一時停止違反」「優先通行違反」など、いわゆる法令違反事項が多い。

しかしながら交通事故というのは、後に述べるような各種の条件が重なって起るものであり上述の法令違反行為が必然的に事故の発生に結びつくものであるとは限らない。

一般には、これらの行動が他のいくつかの条件(要因)と重なって、事故を起す可能性が高まったということであろう。

交通事故の要因としては大別して

- ① 道路構造や交通制御等の道路・交通ならびに沿道に関する条件.
- ② 通行車両に関する条件.
- ③ ドライバー、歩行者などの通行者に関する条件.
- ④ 天候や明暗等の環境条件等.

が挙げられ、交通事故はこれらのいくつかの要因がたまたま重合して発生するものである。

3.1.2.2 安全対策の総合性

以上のように、これら要因のうちの一項目だけをとらえて、事故原因であるときめつけることはできず、総合的な安全対策としては、いわゆる 3E(Education, Enforcement, Engineering)からのアプローチが必要である。

安全教育という面からいうなら、例えば事故率の高い通行者層を中心に、単なる交通徳論ではない実際の安全指導を周知徹底するというような日常的な努力が必要であり、また、交通取締りという面でも平面交差点が安全確保上も交通処理上も極めて重要な部分であることにかんがみ、その道路構造や沿道環境、交通状況等に見合った適切な取締り、とくに通行方法、駐停車等についての取締りに意を用いることが望まれるのである。

3.1.2.3 交通の安全性と円滑性

Engineering の面からの平面交差点の安全対策は、主として、交通規制、信号制御、道路構造等についての適切な運用、改善であり、第1章及び第2章において述べられた平面交差点の計画・設計における原則的な諸事項及びその背景となっている考え方に基づくことが安全対策の基本であるといえる。

そして、たとえば交通運用面や道路構造の面で通行者に、自然で円滑な流れを保証することは、そこで起ったかもしれない不必要な混乱や錯線を除去し、突発的な対応、回避動作等の頻度を下げることであり、安全性の向上にもつながることである。

このように、交通の安全性を高めるといふことと、交通の円滑化を図るといふことは、本質的には、矛盾するものではなく、したがって安全対策や運用方法が独立してあるわけではなく、この両者はいずれも現実の交通現象を対象とし、その適正な処理を図るといふ一体不可分のもので、それぞれを別個に考えることはできないのである。