



土木研究所資料

第 892 号

交差点改良の交通安全効果(その1)
—昭和47年事前事後事故調査結果より—

昭和49年3月

建設省土木研究所

IM-91.11-61-639

交 差 点 の 改 良 に 関 す る 調 査 (そ の 1)

ま え が き

本資料は、昭和47年度、本省道路局により実施された直轄国道管理調査のうち、事前事後調査成果(表-1 参照)の中から、交差点およびその付近についての調査結果を取りまとめたものである。

巻末の「事前事後調査要領」で明らかなように、事前事後調査は横断歩道橋、歩道、自転車道、中央帯、交差点改良およびバス停車帯の各施設等の設置前後におけるその付近の交通事故発生状況を調査、分析し、それら施設等の効果を検討しようとするものであるが、当研究所においては交差点の改良に関する試験調査に着手していることもあり、今回はとくに交差点の改良事例を事前事後調査から拾い上げたものである。

なお、横断歩道橋(または地下横断歩道)の設置についての調査であつても、それが、交差点またはその付近における場合には、これも本資料の中に取り入れた。

交差点に関する事前事後調査の箇所数は表-2のとおりである。

次に、本資料の対象とした交差点およびその付近における交通事故発生状況を事前、事後について比較すると、施設等の設置後においては、設置前に比し、概して事故は減少していることが認められるが、とくに交差点の改良が積極的に行なわれた箇所についてはその傾向が大きい。

しかし、中には交通事故の態様の変化にとどまり、全体としての事故の減少効果があまり認められないもの、また中にはむしろ事前より事後の事故が全体としても増加している例も見受けられる。

交差点における交通流は複雑であり、改良の効果、影響については、十分な資料に基づく慎重な検討が必要であるが、これらの原因としては、例えば横断歩道橋等の立体横断施設の設置等により、人対車輛の事故は減少したが車線を横切る横断歩行者がいなくな たために、交差点付近における自動車の走行速度が増加し、結果として車輛相互の追突、接触、出合頭衝突等の事故が増加したということも考えられよう。

調査対象となつた事例がごく少数にとどまつたことは、残念であり、またその資料内容も必ずしも十分でなく(例えば交差点の方向別交通量等)、そのためこれよりただちにその効果について客観的な評価をしがたいが、現地における交通事故防止対策の参考になれば幸甚であり、今後ともこの種の資料が豊富に収集され、さらに厳密に整備、分析されることが必要である。

昭和49年 1 月

土 木 研 究 所 交 通 安 全 研 究 室

室 長 栗 本 典 彦

主任研究員 満 田 喬

建設技官 大 友 恭 也

TM-91.FI-6F-641

表 - 1 管理に関する調査の種類

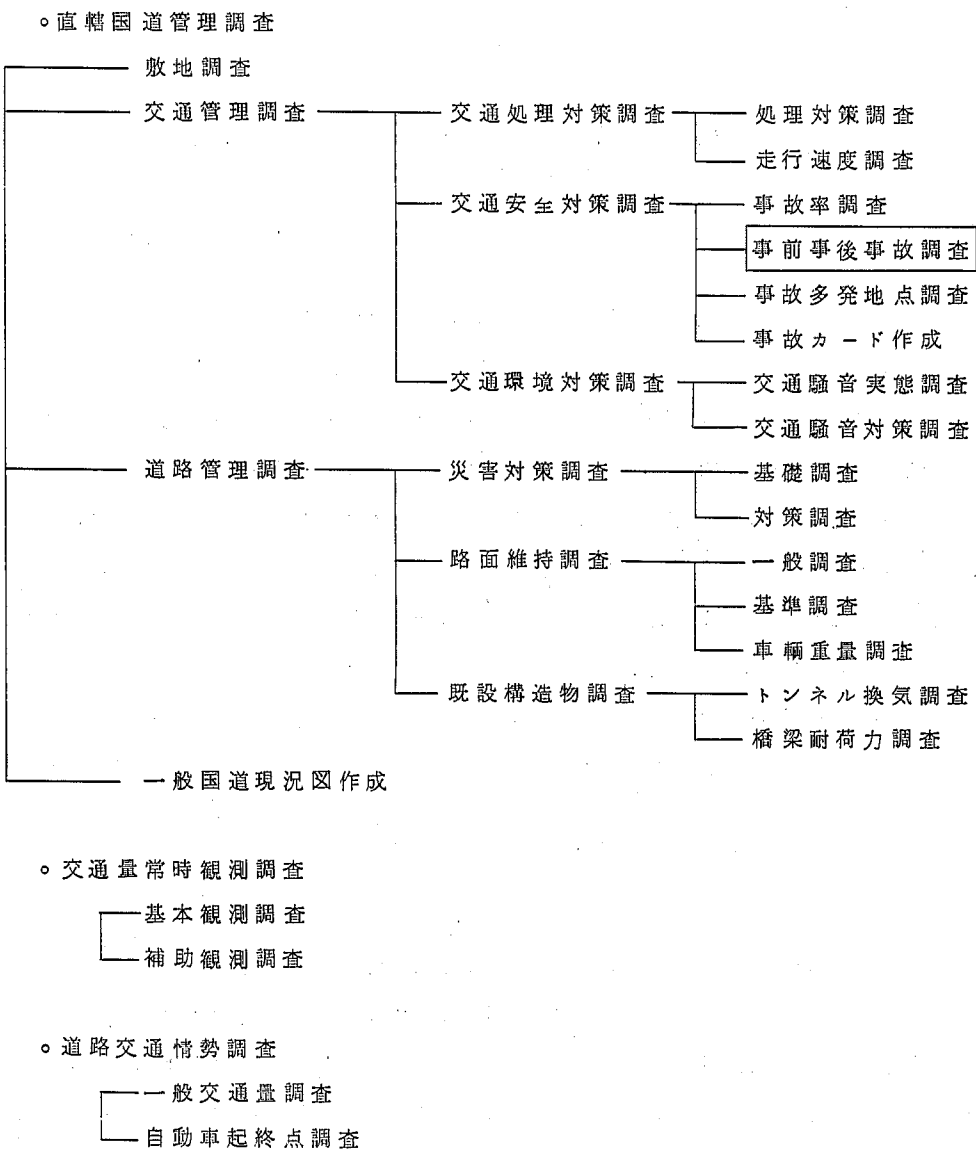
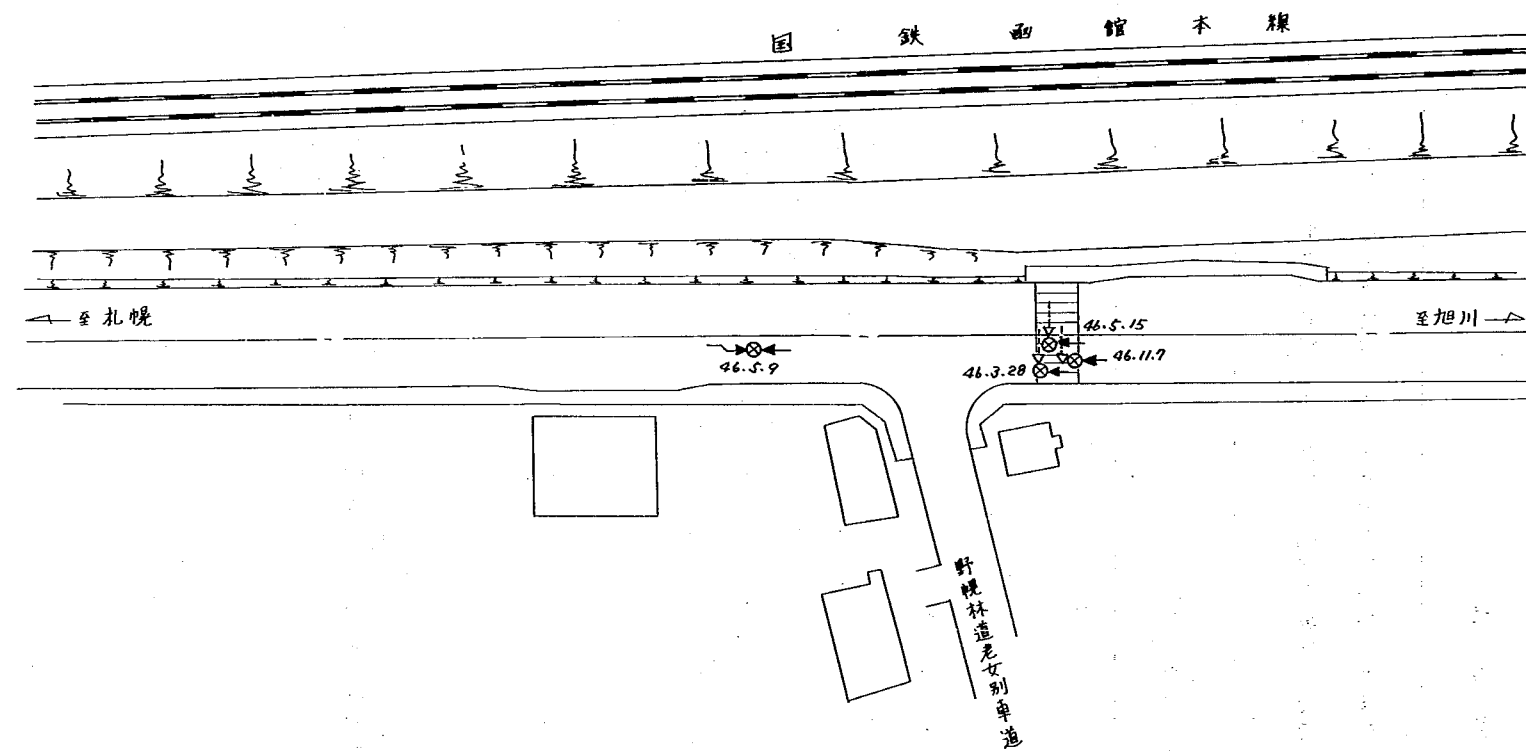


表 - 2 調査箇所一覧表

道路管理担当 地方建設局名	車線整備・導 流島設置・等	立体横断 施設設置	マーキング 照明・等	計
北海道開発局		1		1
東北地建	1	1		2
関東地建	4	10		14
北陸地建	2			2
中部地建		2		2
中国地建	5	2	1	8
四国地建		5		5
九州地建		5		5
計	12	26	1	39

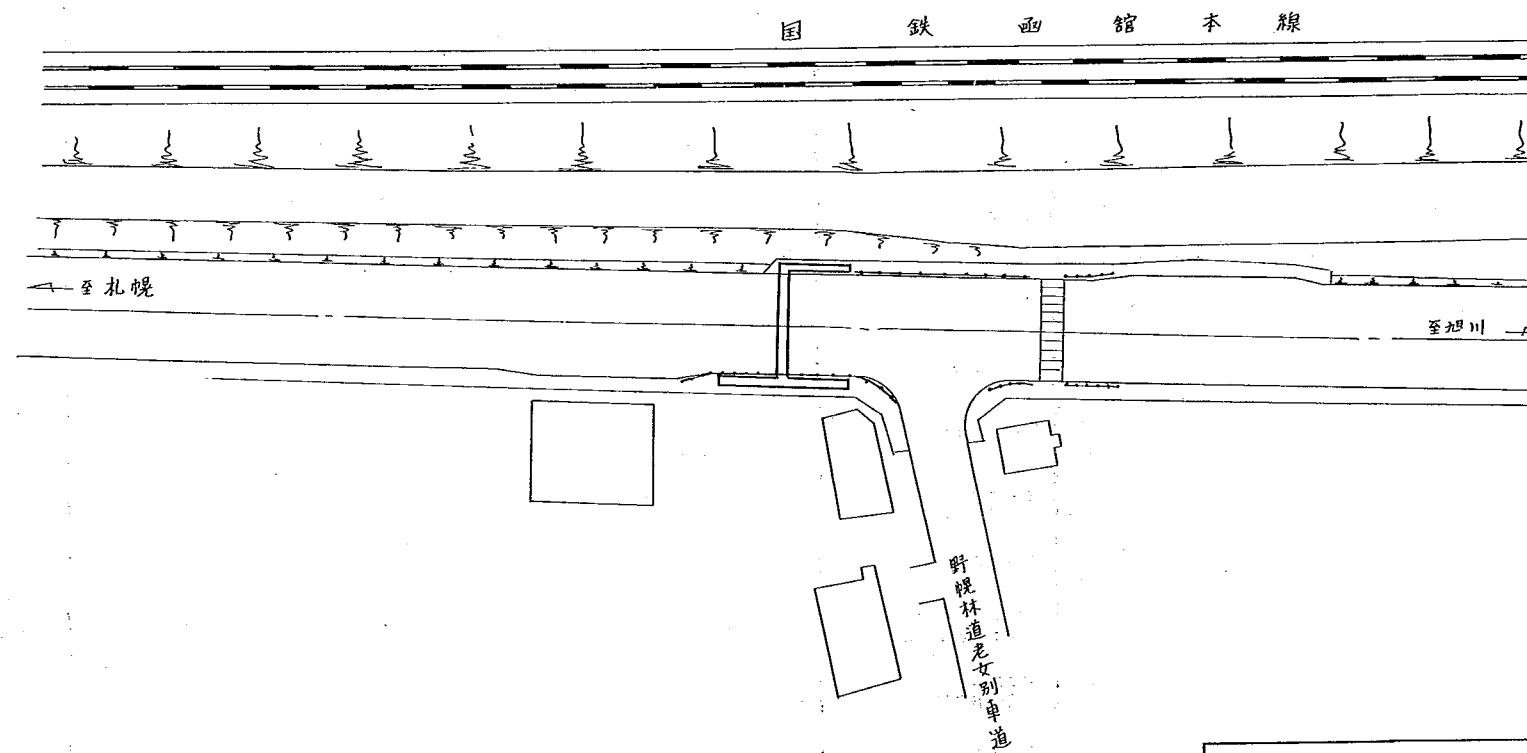
路 線 名	1 2 号 線			
場 所	北 海 道 江 別 市 大 麻 1 6 丁 目			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	北 海 道 開 発 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 6 月 1 0 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 2 月 1 0 日 (事 後) 昭 和 4 6 年 1 2 月 1 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 6 月 1 6 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 2 月 1 0 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 3	0	- 1	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	この地区は大麻団地，新野幌文京住宅の間に国鉄，国道12号線が横断しており，大麻西小学校新設にあたり両地区を短縮するため，市では誘線橋を新設するので，4号線に拡巾され交通量も多い同国道を横断する歩行者がふえるため，横断歩道のみでは歩行者の安全上問題があるとして，昭和45年10月31日に江別市長より陳情書が提出された。			
設置後の効果 の概要	横断歩道橋架設後この地区での事故は0になり，歩道橋が設置された効果は十分出ている。			

IM-91.FI-6.f-642



事前調査 No. 1	
路線名	12号線(北海道開発局)
地名	北海道江別市大森16丁目

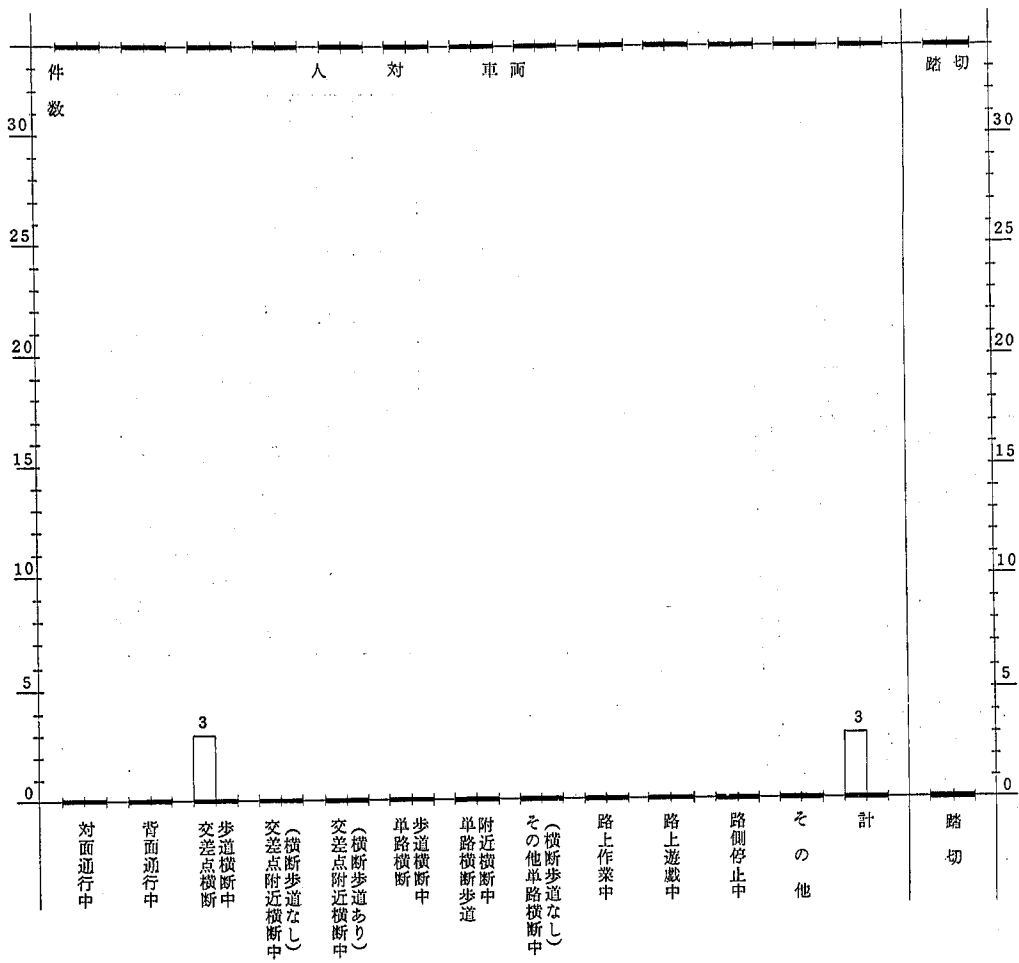
TM-91.FT- 6.F-643



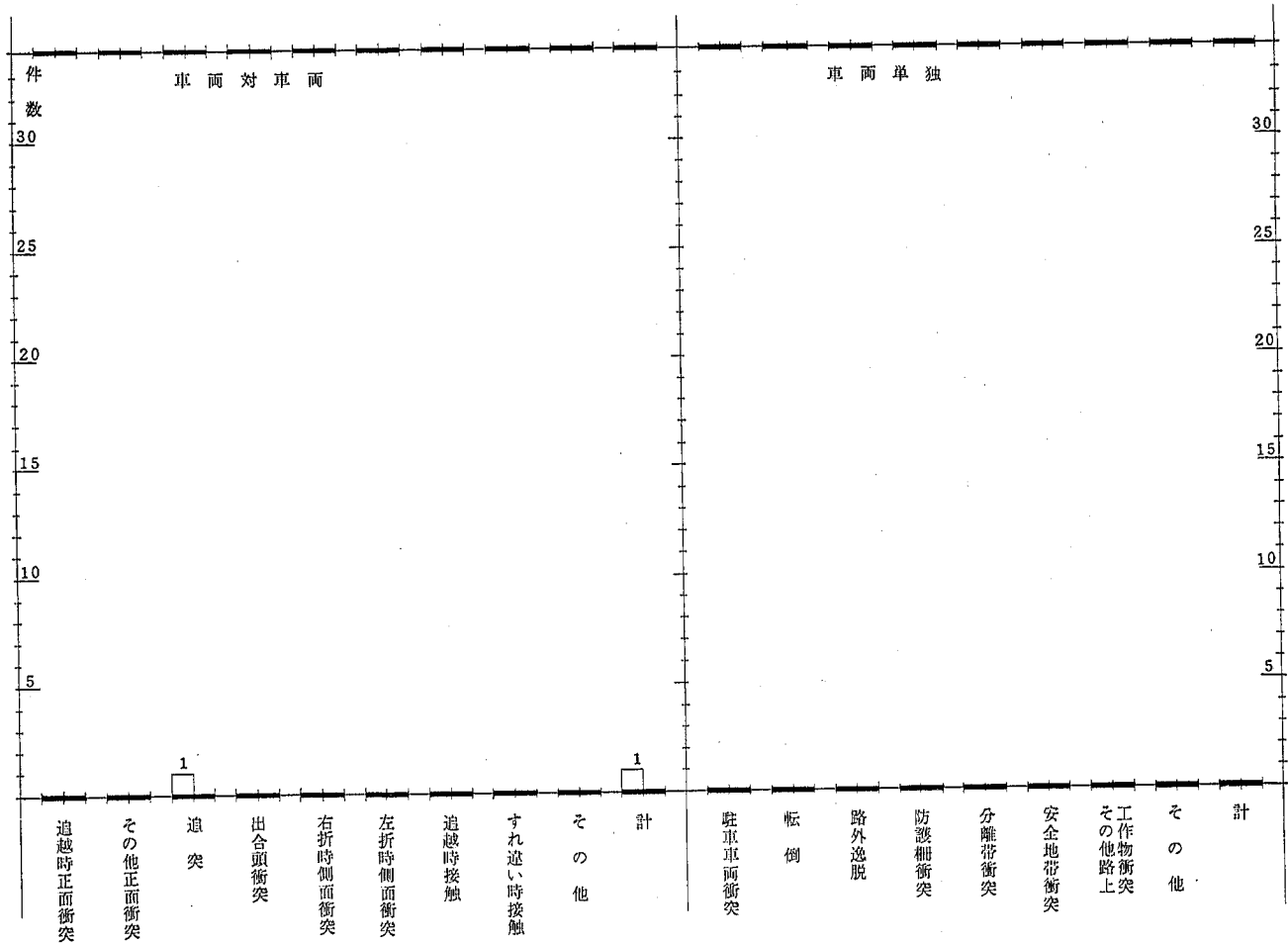
事後調査 No. 1	
路線名	12号線(北海道開発局)
地名	北海道江別市大麻16丁目
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和46年12月10日

TM-91.FT- 6.F-644

TM-91.FI-645

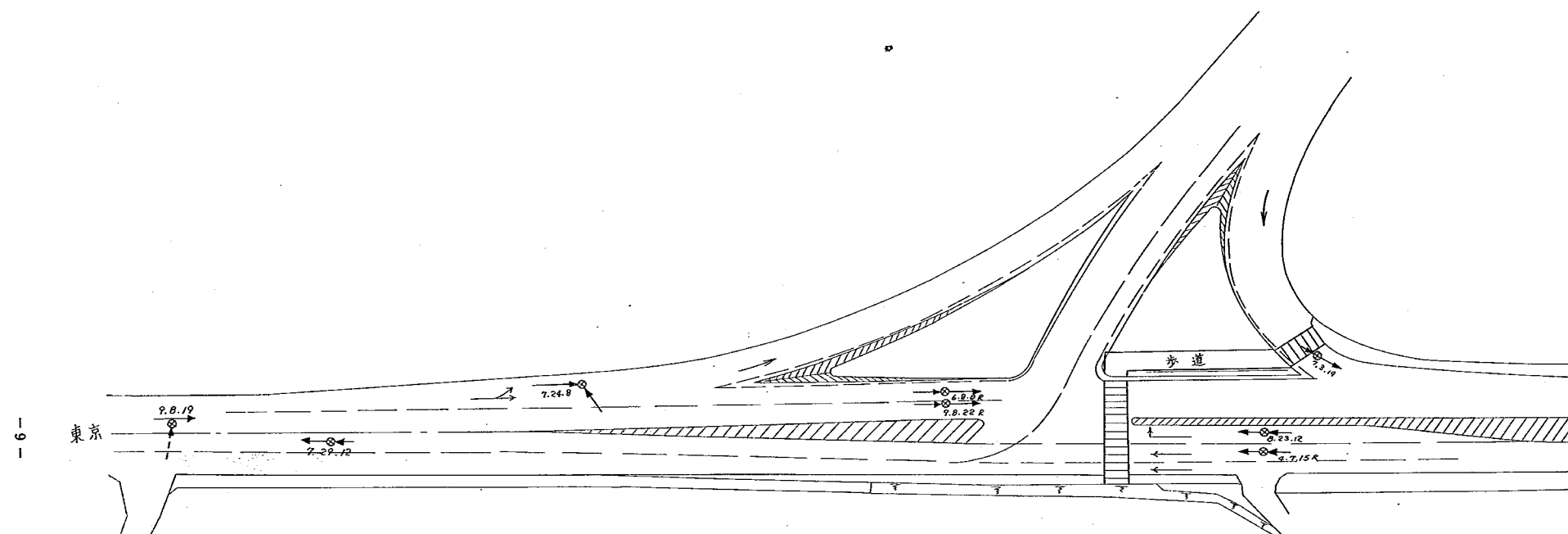


北海道12号
江別市大麻16丁目
(横断歩道橋)



IM-91-FI-B-F-646

路線名	4 号 線			
場 所	宮 城 県 仙 台 市 郡 山			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	東 北 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 6 月 2 8 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 2 月 2 7 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 3	0
道 路 状 況	交 差 点 改 良 (右 折 車 線 新 設 等) 歩 道 設 置 , マ ー キ ン グ			
施設等の設置 に至る経緯	調査箇所は当初右折レーンがなく、右折車による交通渋滞がはなはだしく、又、右折車に対する追突事故の危険性が多いため、交通安全施設整備の一環として交差点改良を実施した。			
設置後の効果 の概要	交差点改良後の事故件数は増えているが、これは交通量の増加に伴なう総体的なものと考えられる。しかし、右折車に対する事故は減っているなので、ある程度の効果はあつたと思われる。			



事後調査 № 2	
路線名	4号線（東北地方建設局）
地名	宮城県仙台市郡山
道路状況	交差点改良（右折車線新設等），歩道設置，マーキング
竣工年月日	昭和47年3月25日

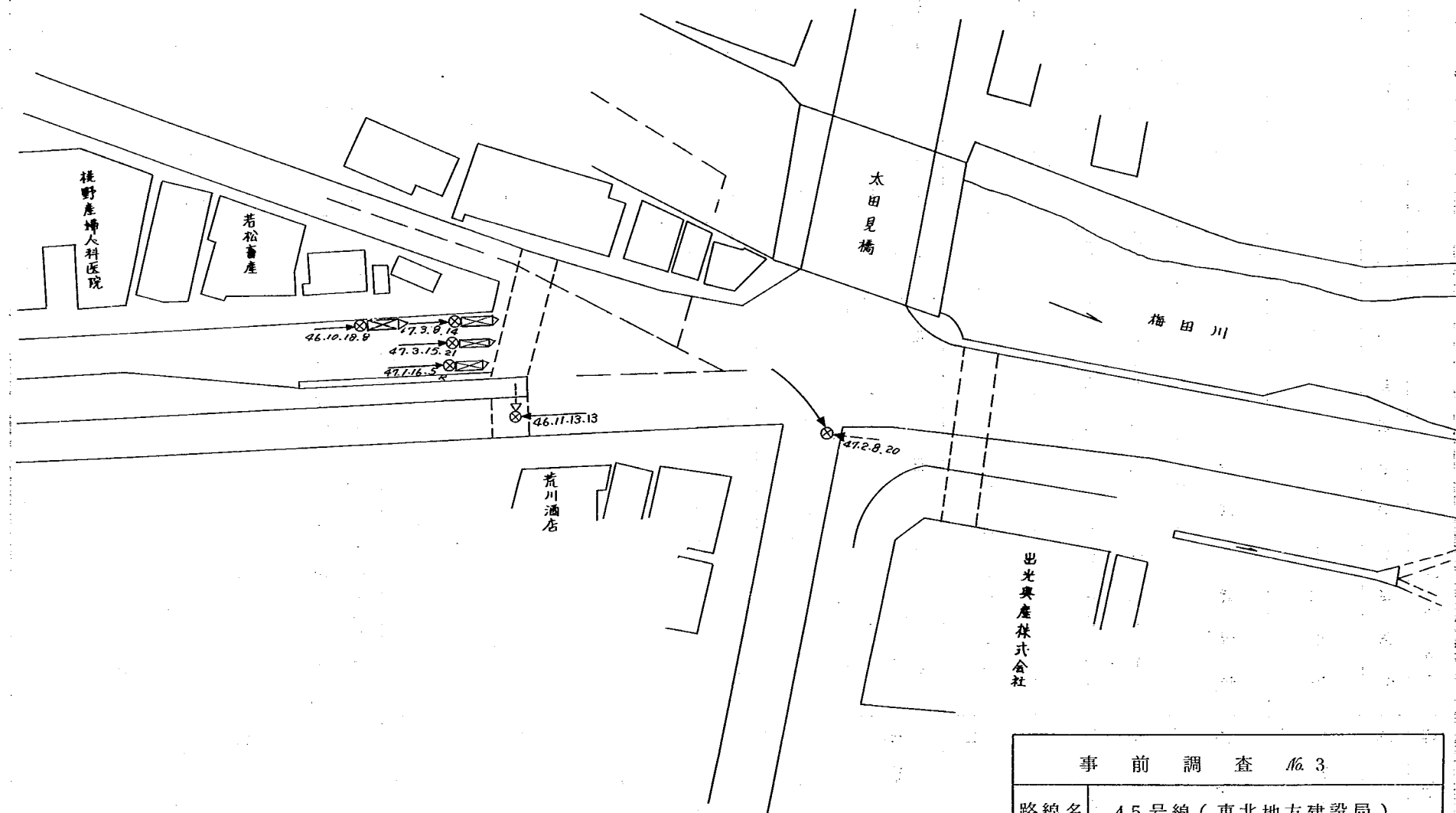
TM-91.FT- 6.F-648

横断歩道の種類	件数
踏切	30
計	2
その他	1
路側停止中	1
路上遊戯中	1
路上作業中	1
その他(横断歩道なし)	1
単路横断歩道	1
歩道横断中	1
単路横断	1
交差点附近横断中	1
交差点附近横断	1
歩道横断中	1
交差点横断	1
背面通行中	1
対面通行中	1

事故種別	対車両 (件数)	単独 (件数)
追越時正面衝突	0	0
その他正面衝突	0	0
追突	4 (白), 6 (黒, 150%)	0
出合頭衝突	1 (白), 1 (黒)	0
右折時側面衝突	1 (白), 1 (黒, 100%)	0
左折時側面衝突	0	0
追越時接触	0	0
すれ違い時接触	0	0
その他	0	0
計	5 (白), 8 (黒, 160%)	0
駐車車両衝突	0	0
転倒	0	0
路外逸脱	0	0
防護柵衝突	0	0
分離帯衝突	0	0
安全地帯衝突	0	0
工作物衝突	0	0
その他路上	0	0
その他	0	0

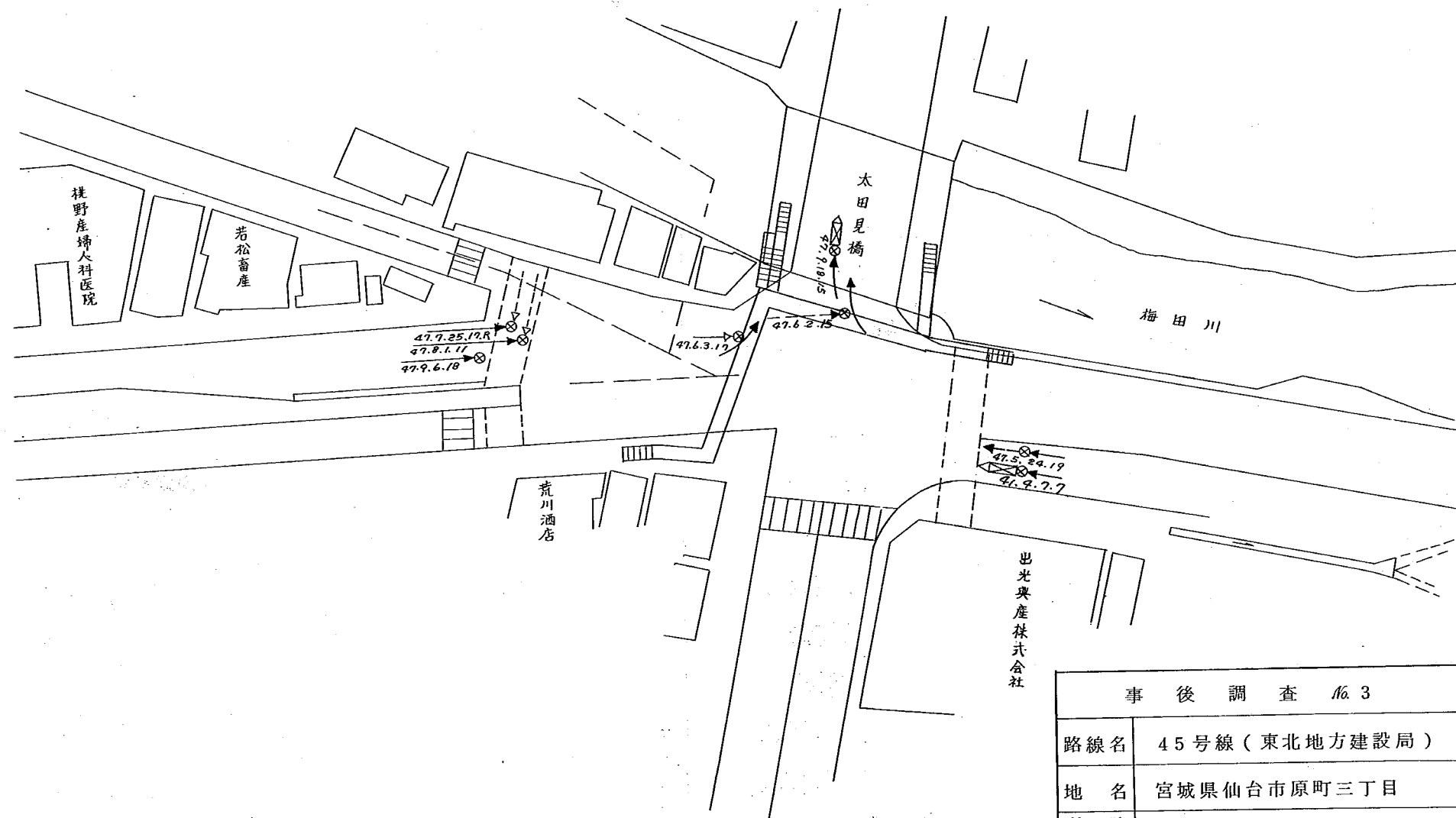
IM-91.FI-6F-650

路 線 名	4 5 号 線			
場 所	宮 城 県 仙 台 市 原 町 三 丁 目			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	東 北 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 3 0 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	+ 1	0	0	+ 1
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	調査箇所は通学路の区間に入っており、通学児童の横断が多く、交通量も年々増大し、危険が感じられたため陳情があり設置した。			
設置後の効果 の概要	歩道橋手前の横断歩道での人体事故ならびに追突事故が多いのは、電停にわたる人と、歩道橋をわたらず、手前で横断する人が多い為と思われる。			



事前調査 № 3	
路線名	45号線（東北地方建設局）
地名	宮城県仙台市原町三丁目

TM-91.FT- 6.F- 651

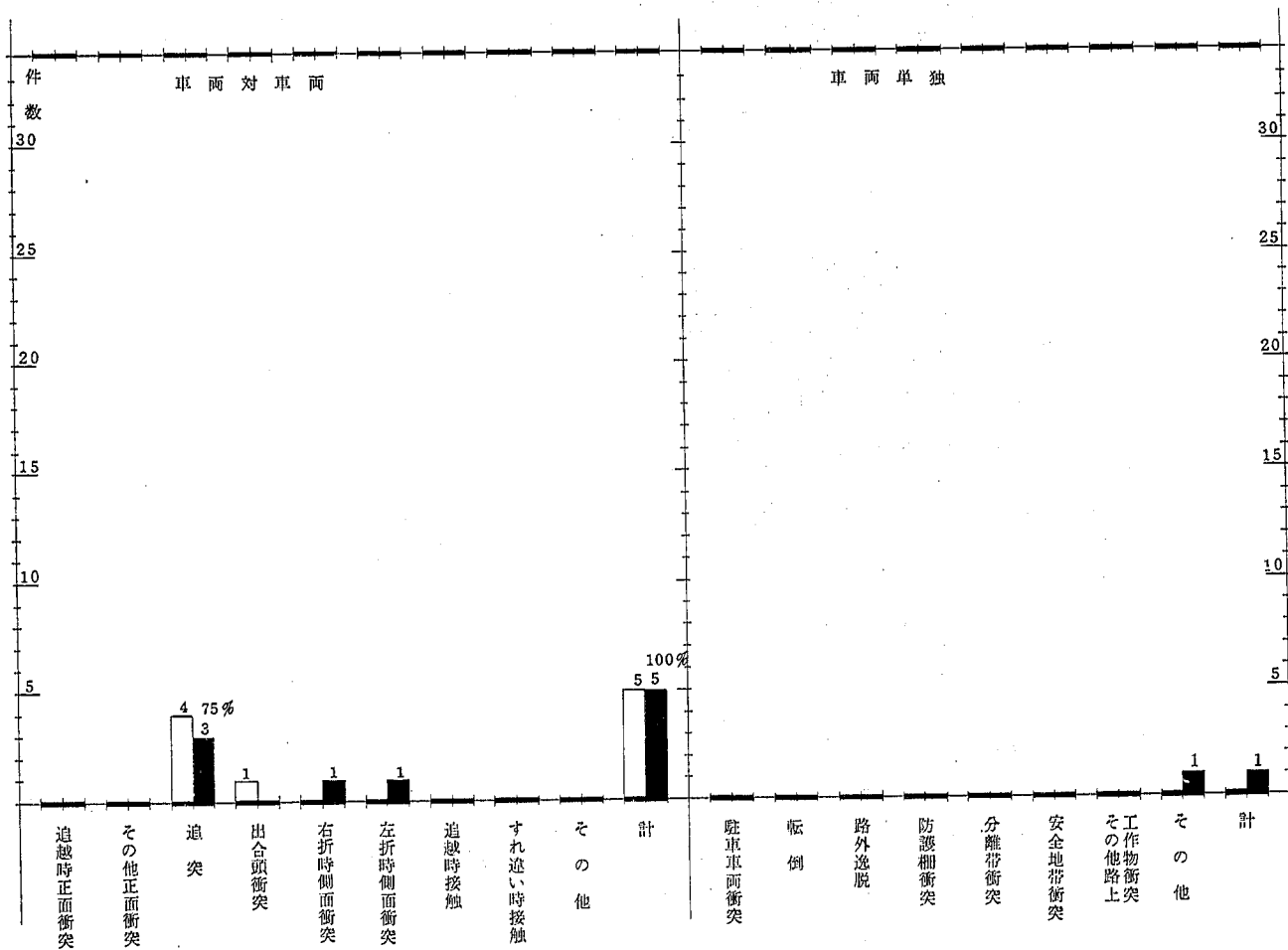
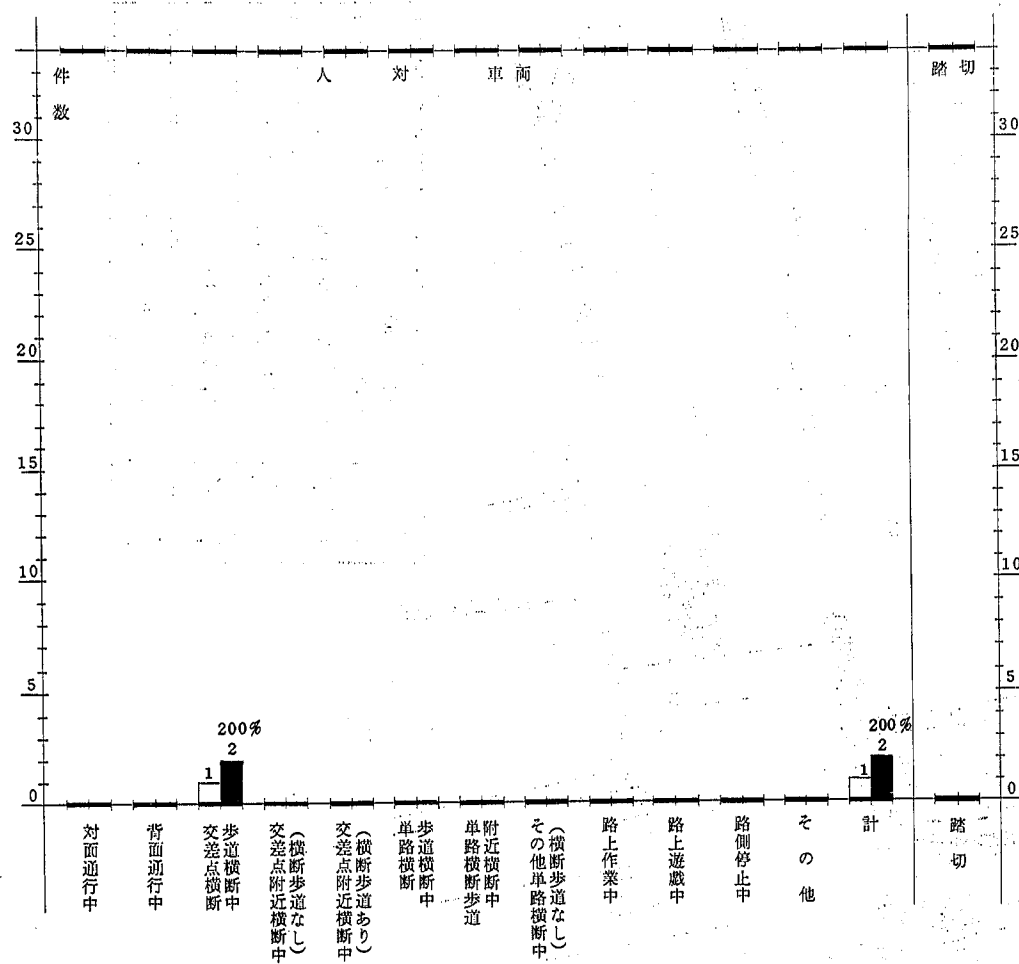


- 13 -

事後調査 No. 3	
路線名	45 号線 (東北地方建設局)
地名	宮城県仙台市原町三丁目
道状 路況	横断歩道橋新設
竣工 年月日	昭和 47 年 3 月 30 日

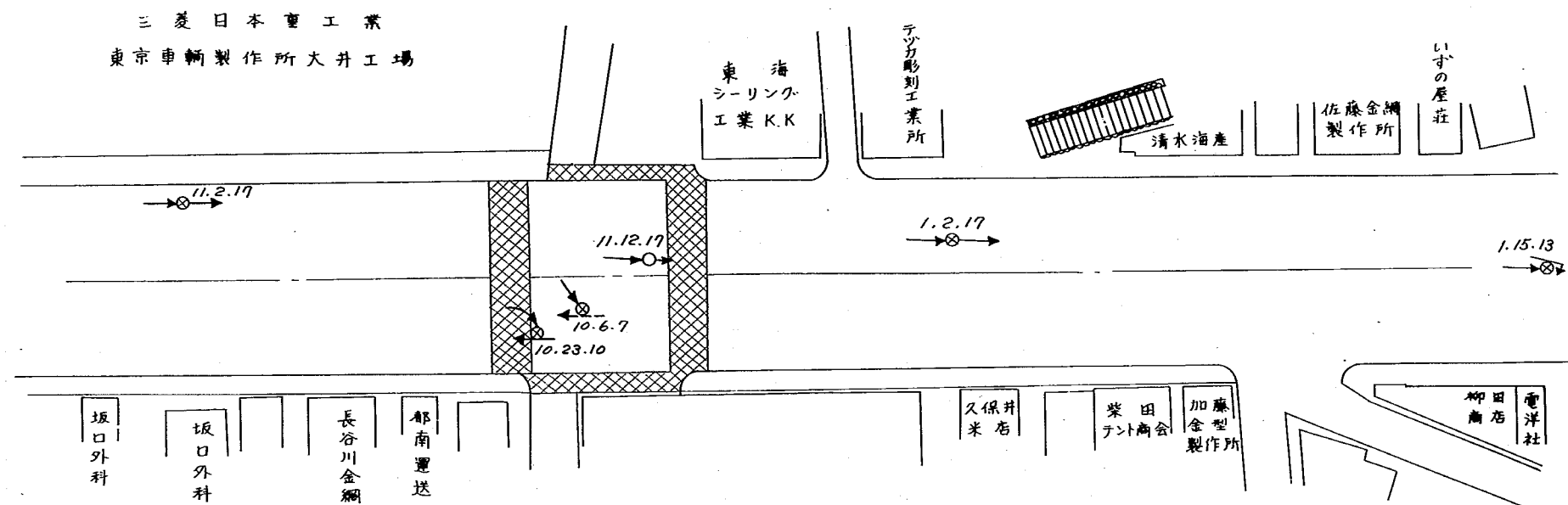
TM-91.FT- 6.F- 652

TM-91.FI-6F-653



IM-91.FI-6.F-654

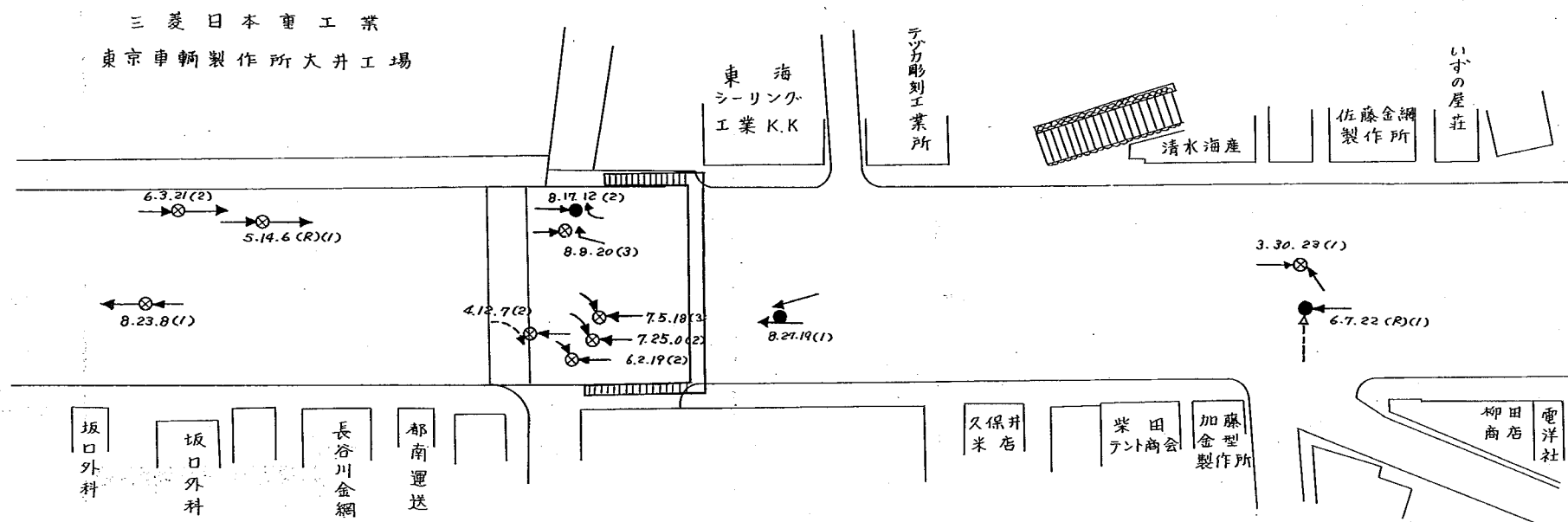
路 線 名	1 号 線			
場 所	東 京 都 大 田 区 東 馬 込			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 2 4 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	+ 1	0	+ 5	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	桜田方面（都心側）が下り坂になっており、頂上に横断歩道があり、都心側から来た車は、横断歩道上の通行人が見えにくい。又、この横断歩道は近くの中学校へ通学する通学路になっているため、警視庁、所轄警察署と協議をし、地区住民の協力を得て設置した。			
設置後の効果 の概要				



事前調査 No. 4	
路線名	1号線 (関東地方建設局)
地名	東京都大田区東馬込

TM-91.FT- 6.F-655

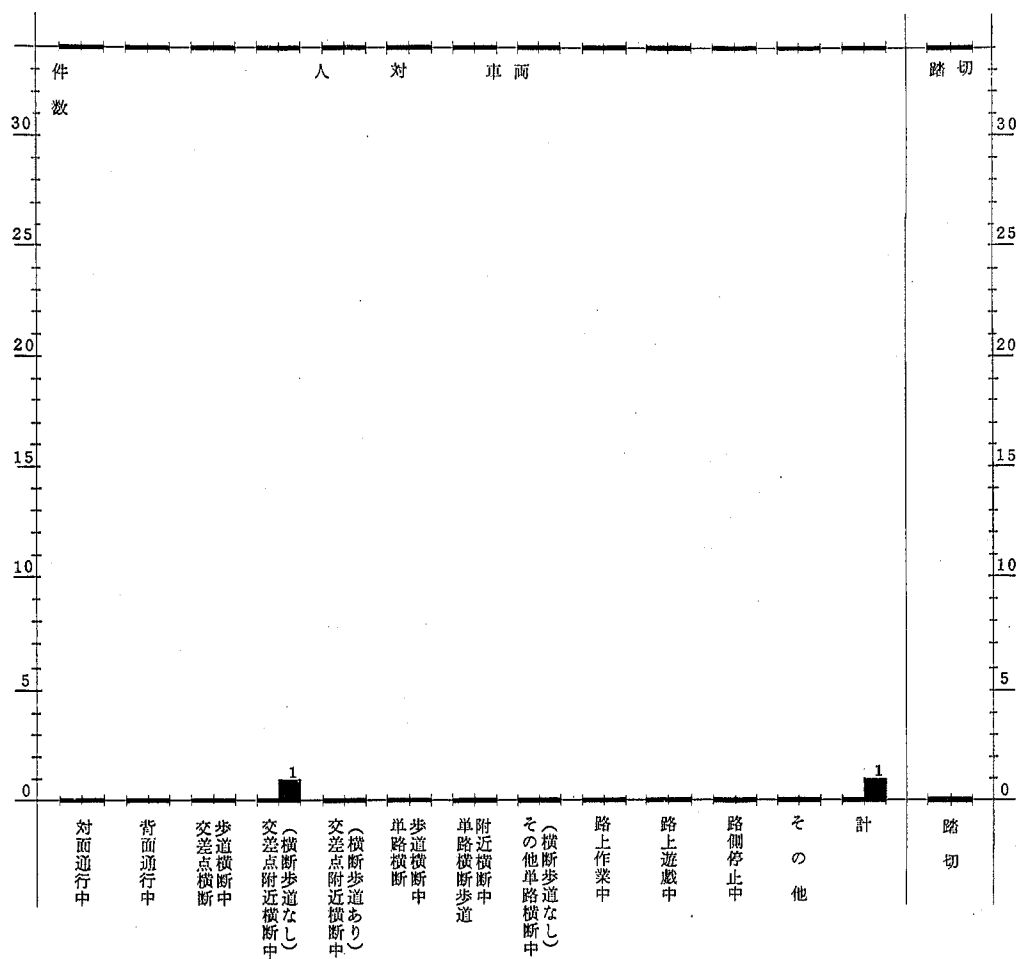
- 17 -



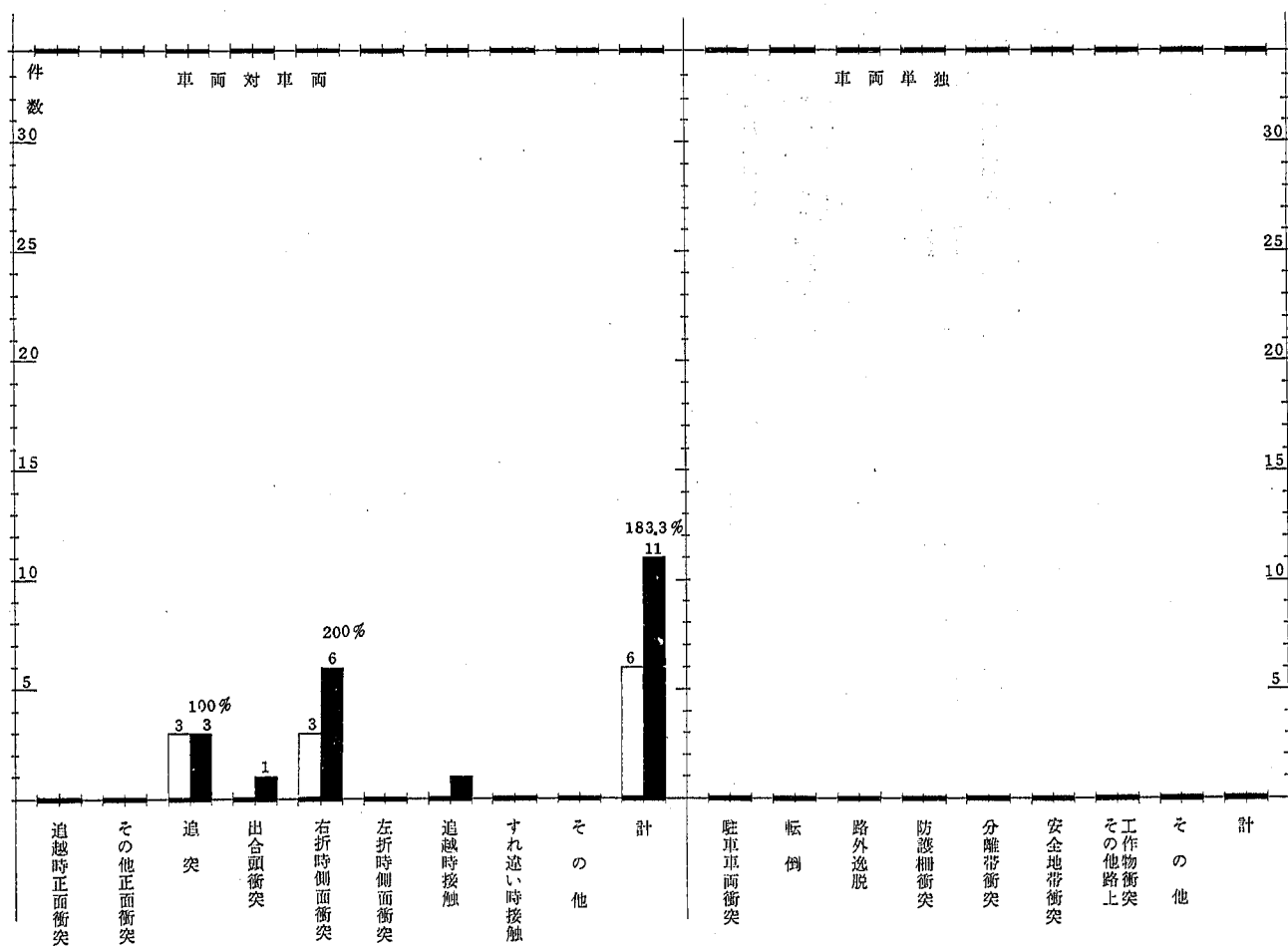
事後調査 No. 4	
路線名	1号線（関東地方建設局）
地名	東京都大田区東馬込
道状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年3月25日

TM-91.FT- 6.F- 656

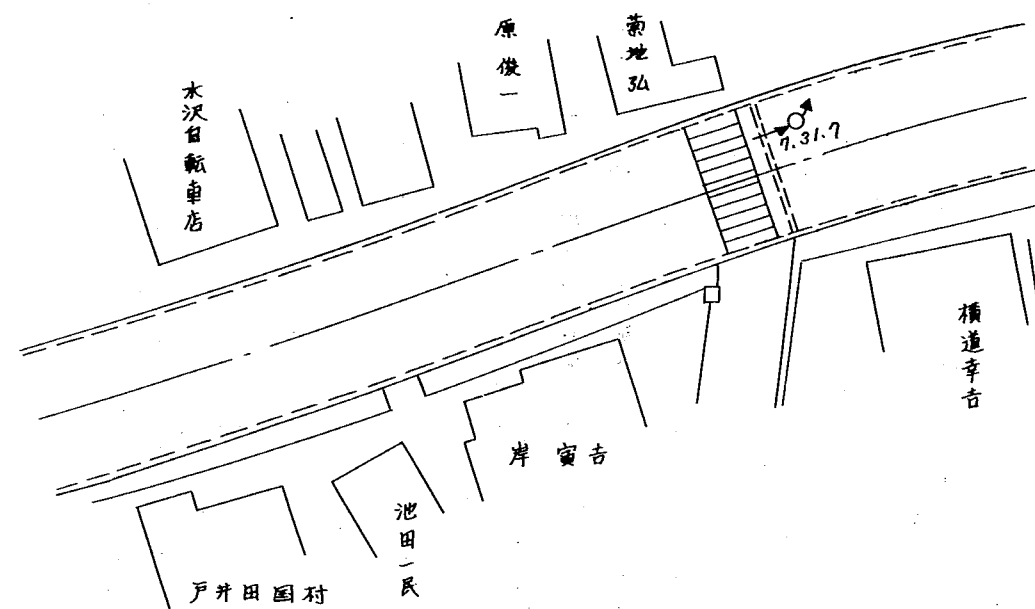
TM-91.FI-6.F-657



東京 1号
太田区東馬込
(横断歩道橋)

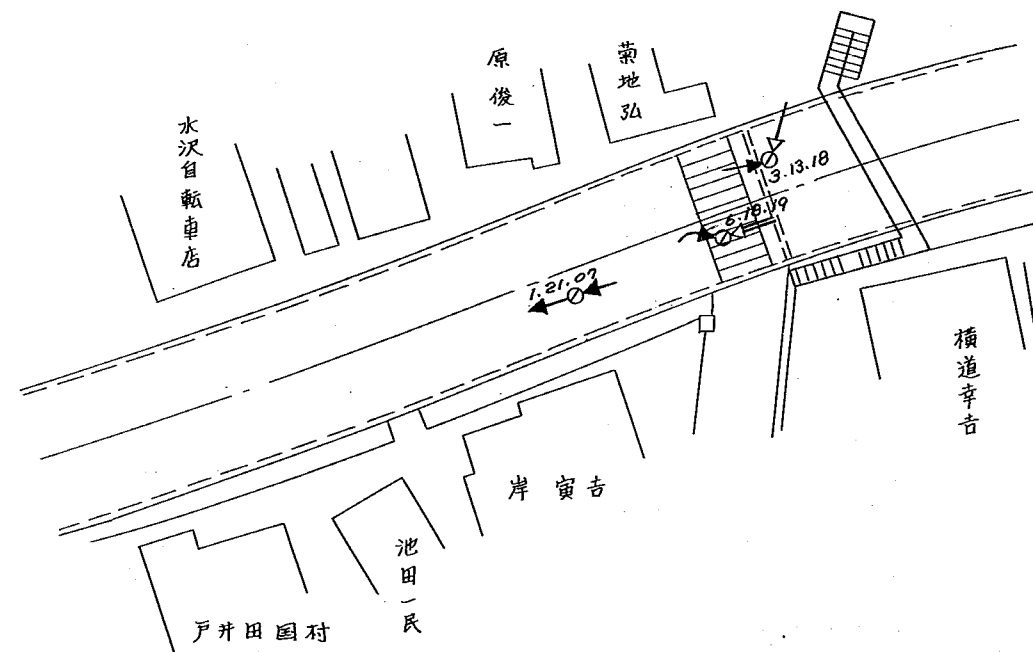


路 線 名	1 号 線			
場 所	神 奈 川 県 茅 ヶ 崎 市 本 村			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 5 月 2 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 1 月 1 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 1 月 3 日 ~ 昭 和 4 7 年 7 月 2 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 2 月 2 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 2	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	昭和44年度に於いて、地元民より入玉子幼稚園に通園するための歩道橋を是非設置してもらいたい、その為には、必要用地も提供すると言う事で、45年に用地関係を茅ヶ崎市に於いて解決し、46年度施工完成したものである。此の箇所はS曲りであり、設置必要箇所である。			
設置後の効果 の概要	設置前設置後の事故については、車両対車両の事である。横断者、及び地元民にとって、歩道橋が完成された事は、事故が起きなくなつたと云う事で喜んでいる。			



事前調査 No. 5	
路線名	1号線（関東地方建設局）
地名	神奈川県茅ヶ崎市本村

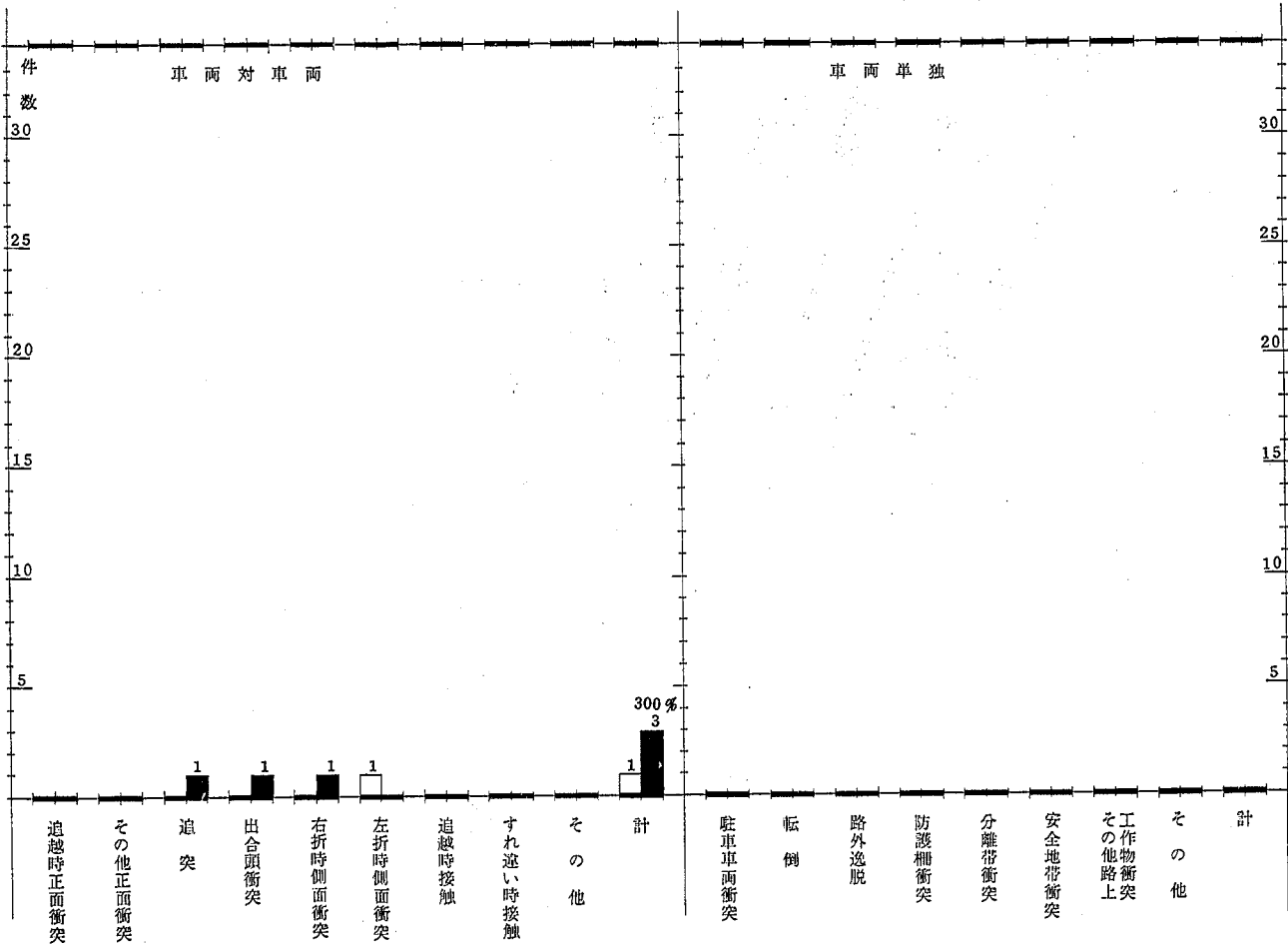
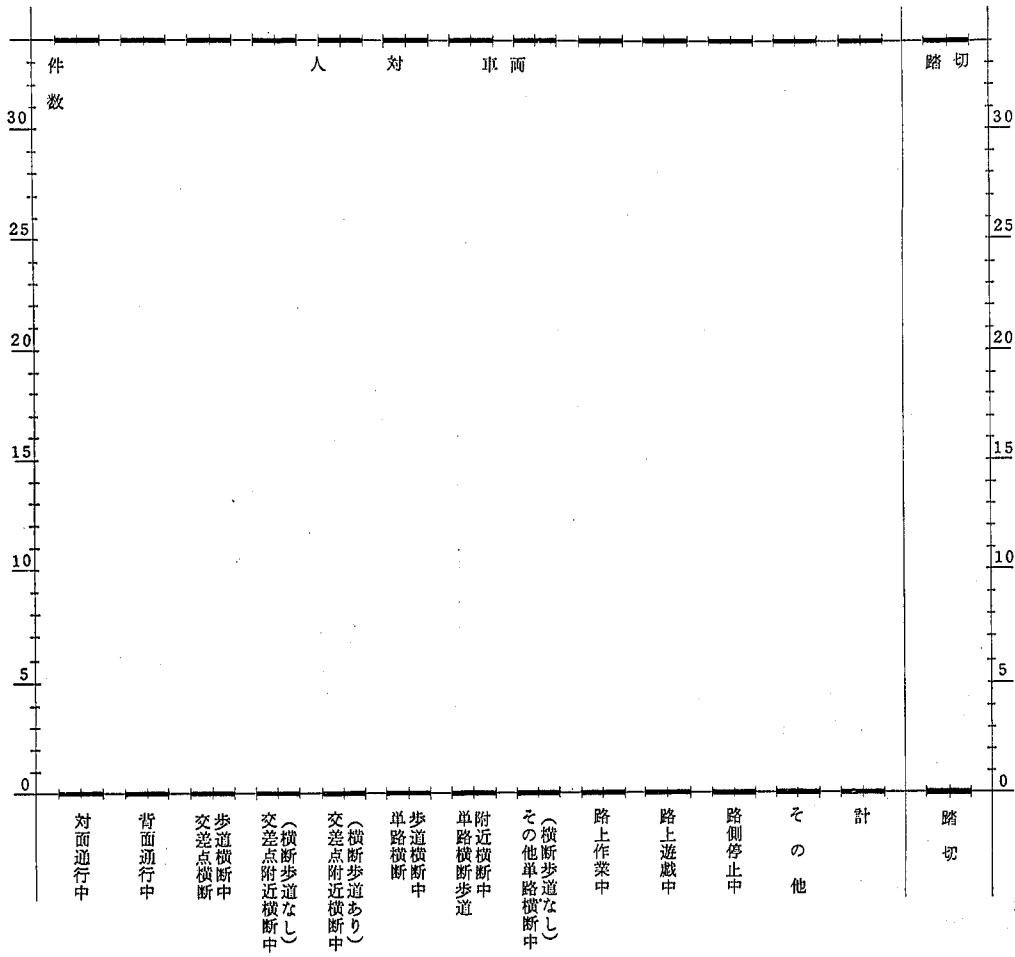
TM-91.FT- 6.F- 659



事後調査 № 5	
路線名	1 号線（関東地方建設局）
地名	神奈川県茅ヶ崎市本村
道状路況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和 4 6 年 1 2 月 2 日

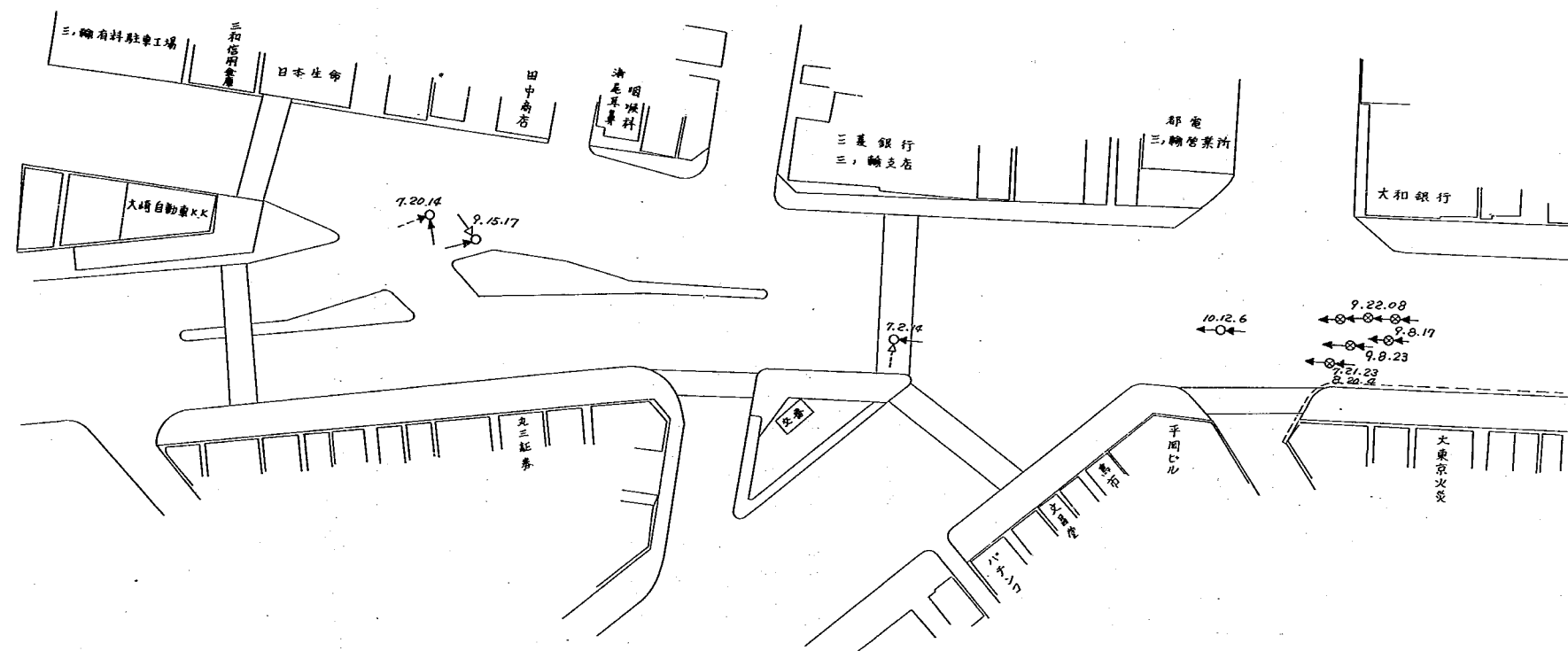
TM-91.FT- 6.F-660

TM-91.FI-6F-661



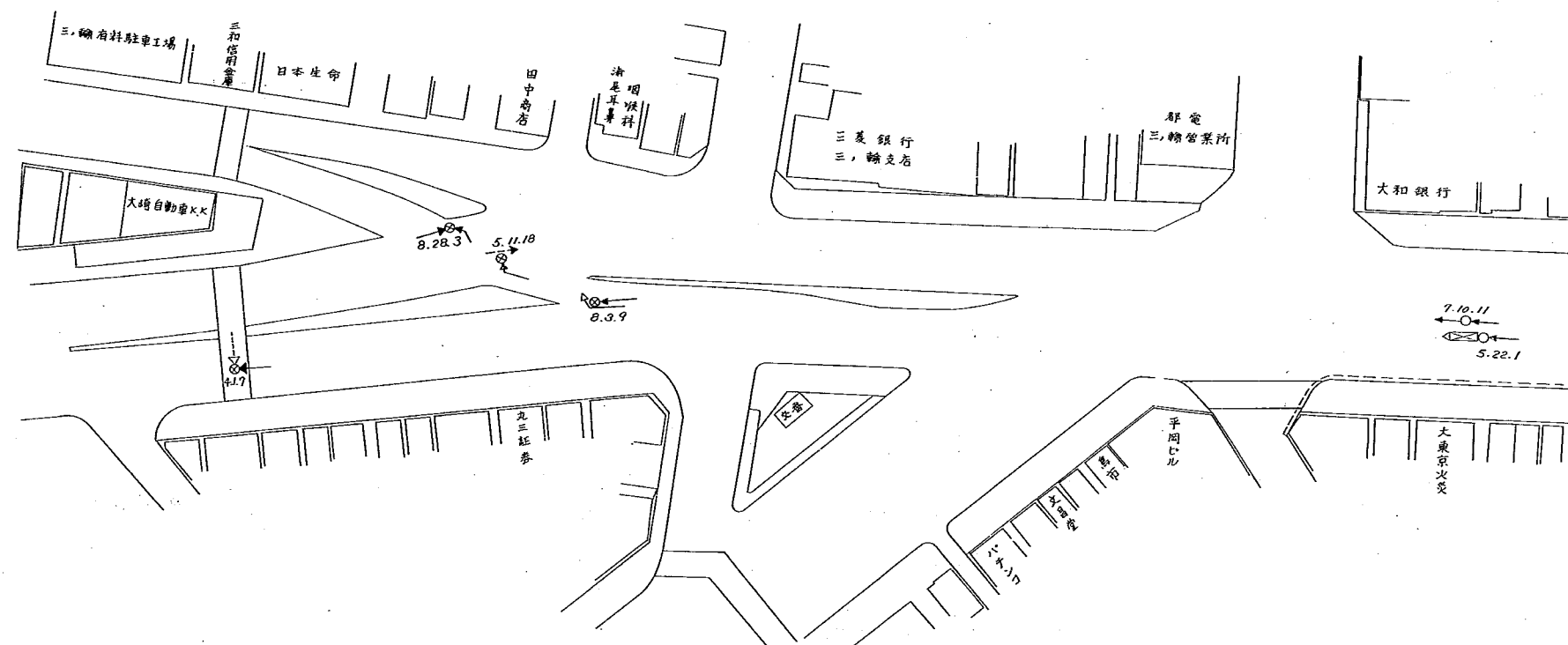
IM-91.FI-6F-662

路線名	4 号 線			
場 所	東 京 都 台 東 区 三 の 輪 町			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 6 月 1 7 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 2 月 1 6 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 2 月 2 9 日 ~ 昭 和 4 7 年 8 月 2 8 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 3	0
道 路 状 況	交 差 点 改 良 (交 通 島 の 改 善 な ど)			
施設等の設置 に至る経緯	本交差点は事前事後調査表の平面図で説明すると、梅田(郊外)方面から菊屋橋方面へ向う場合、上野方面へ行ってから交差点中心で右折し菊屋橋方面へ行く様になっているが、これを知らない一般運転者は、梅田方面から菊屋橋方面へ一気に行ってしまうため、非常に危険である。又、現在の道路巾員から考えて交互交通は無理なためと、渋滞が非常にある交差点のため、警視庁、所轄警察署と協議して交差点の改良を行つた。			
設置後の効果 の概要	全体事故数として事故は½に減少し、中でも追突が約⅓となっている。又、交差点の交通容量も増大し渋滞が改良前より減少している。			



事前調査 № 6	
路線名	4号線（関東地方建設局）
地名	東京都台東区三の輪町

TM-91.FT- 6.F- 663



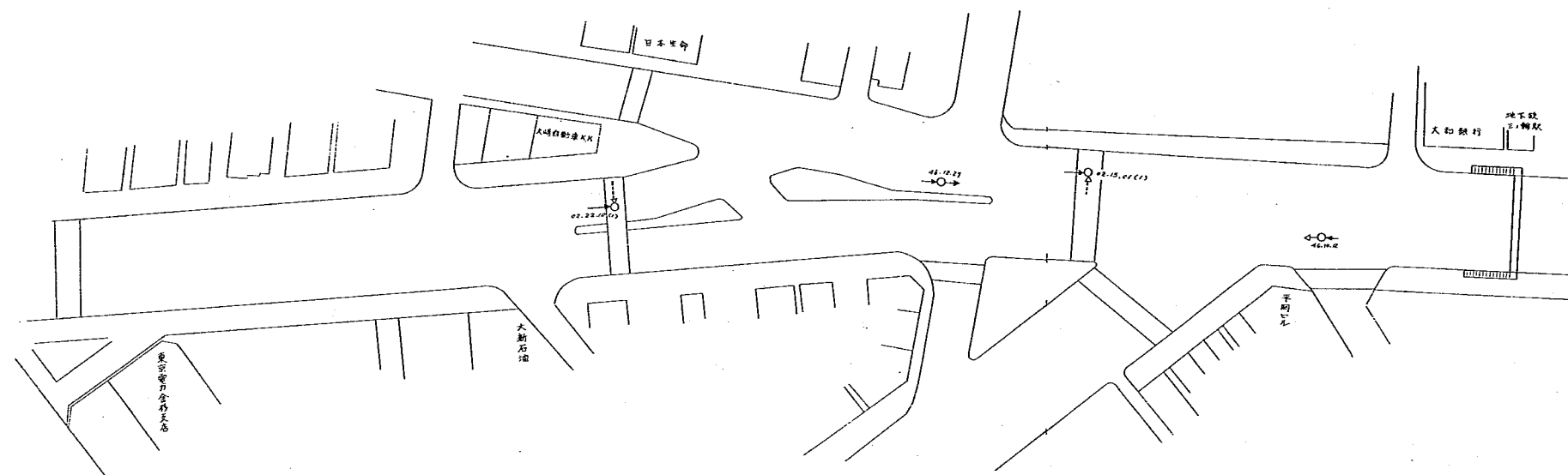
事後調査 No. 6	
路線名	4 号線（関東地方建設局）
地名	東京都台東区三の輪町
道路状況	交差点改良（交通島の改善など）
竣工年月日	昭和 4, 7 年 2 月 2 8 日

TM-91.FT- 6.F-664

対人対車両	件数
対面通行中	1
背面通行中	1
歩道横断	0
交差点横断	0
交差点附近横断	0
交差点附近横断中	1
歩道横断中	0
単路横断	0
単路横断歩道	0
附近横断	0
附近横断歩道	0
その他	0
路上作業中	0
路上遊戯中	0
路側停止中	0
その他	0
計	100%
踏切	0

事故種別	対車 (件数)	単独 (件数)
追越時正面衝突	0	0
その他正面衝突	0	0
追突	6 (33.3%)	2
出合頭衝突	1 (100%)	1
右折時側面衝突	2	0
左折時側面衝突	1	0
追越時接触	0	0
すれ違い時接触	0	0
その他	0	0
計	11	5
駐車車両衝突	0	0
転倒	0	0
路外逸脱	0	0
防護柵衝突	0	0
分離帯衝突	0	0
安全地帯衝突	0	0
工作物衝突	0	0
その他路上	0	0
その他	0	0
計	11	5

路線名	4 号 線			
場 所	東 京 都 台 東 区 三 の 輪 町			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 2 4 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	+ 3	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当交差点は、歩行者が1現示で2つの横断歩道は渡れず1つの横断歩道では少し時間にあまつてしまう。又、これを主眼において信号を組むと現在でも渋滞しているのがますますひどくなつてしまう。このため地元の交通安全員がこの交差点で歩行者の指導をしている現状である。これらの現状と、地元住民、所轄署の要望と合わせて警視庁と協議し、交差点の改良と合わせて設置した。			
設置後の効果 の概要	歩道橋設置により歩行者の事故は皆無となつた。事故件数としては増加しているが交差点改良の事故件数で解る様に交差点全体として考え合わせると、事故は減少している。			



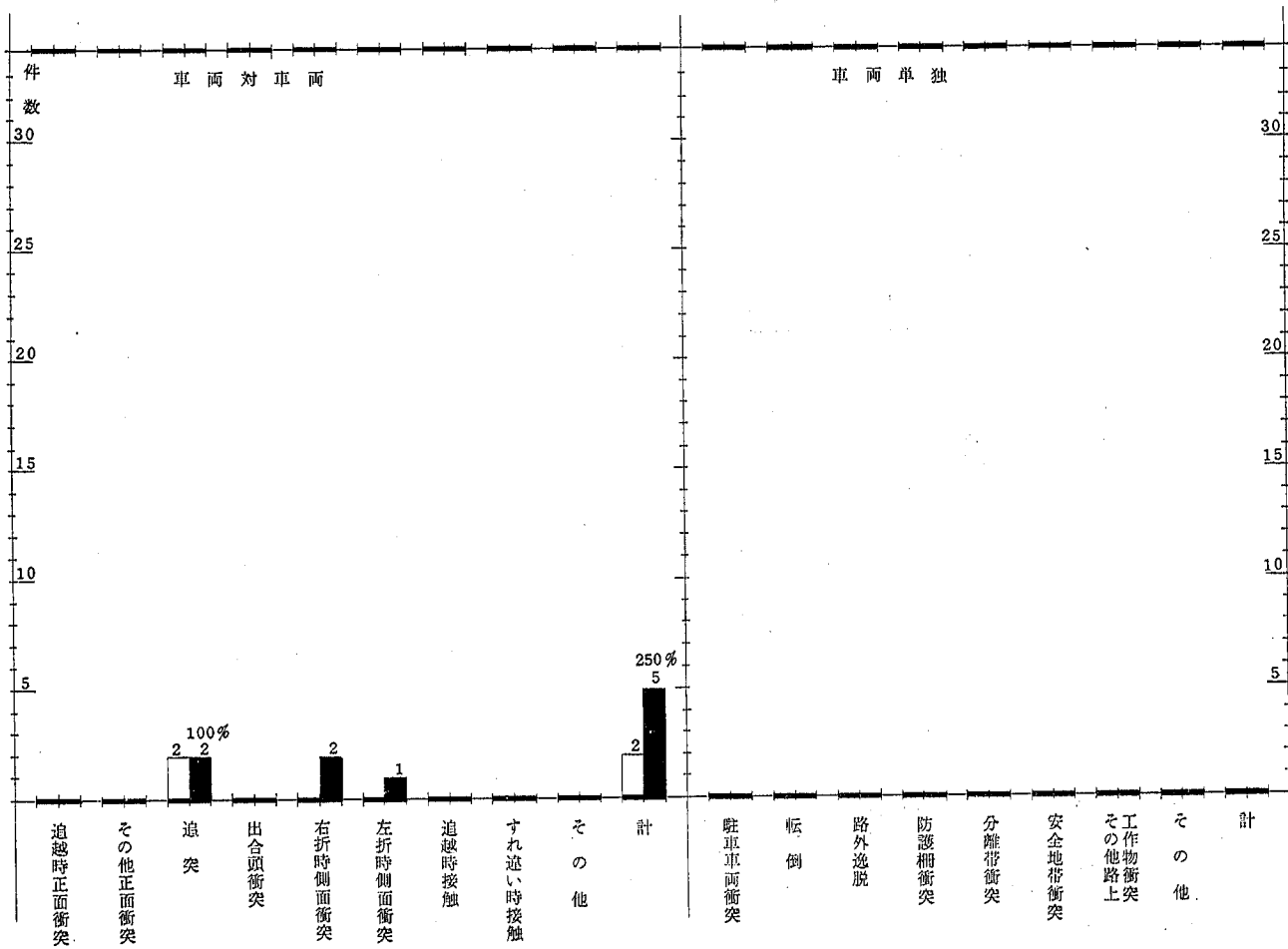
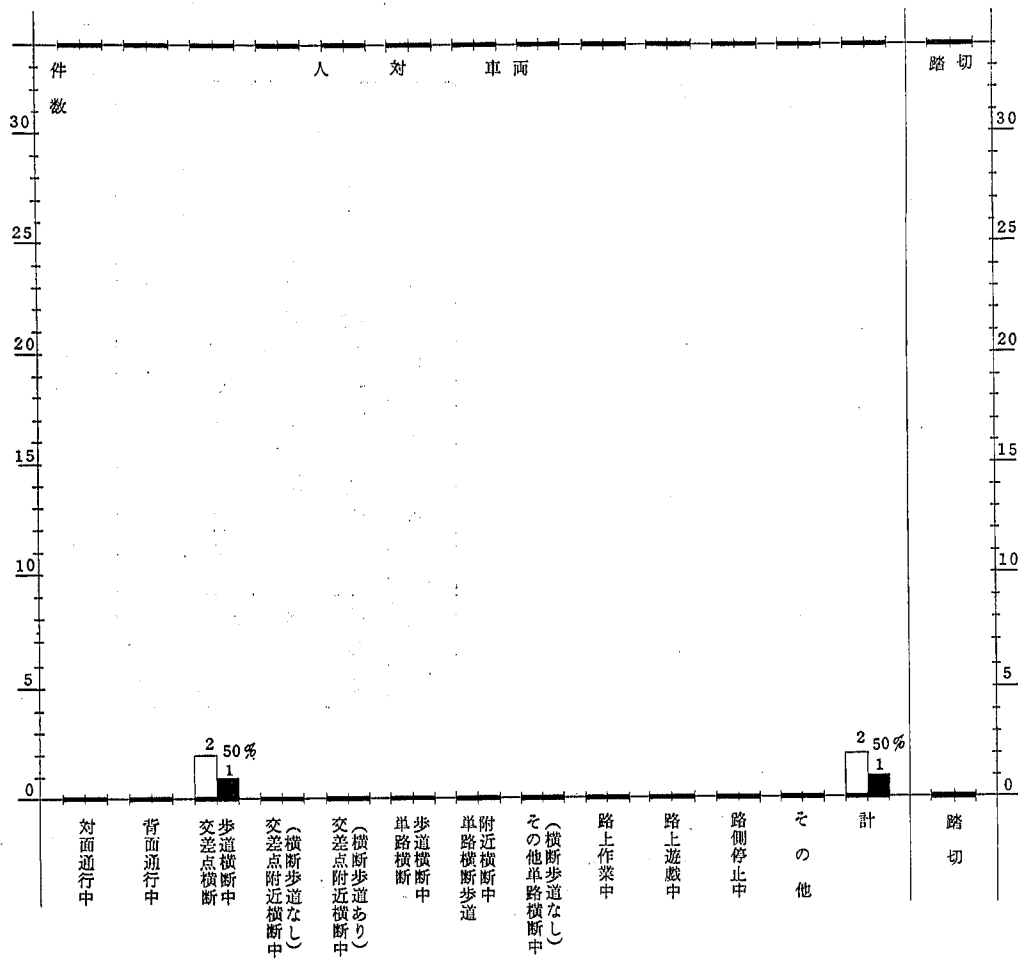
事前調査 No. 7	
路線名	4 号線 (関東地方建設局)
地名	東京都台東区三の輪町

TM-91.FT- 6.F-667

事 後 調 査 № 7	
路線名	4 号線（関東地方建設局）
地 名	東京都台東区三ノ輪町
道 路 状 況	横断歩道橋新設
竣 工 年 月 日	昭和 4 7 年 3 月 2 5 日

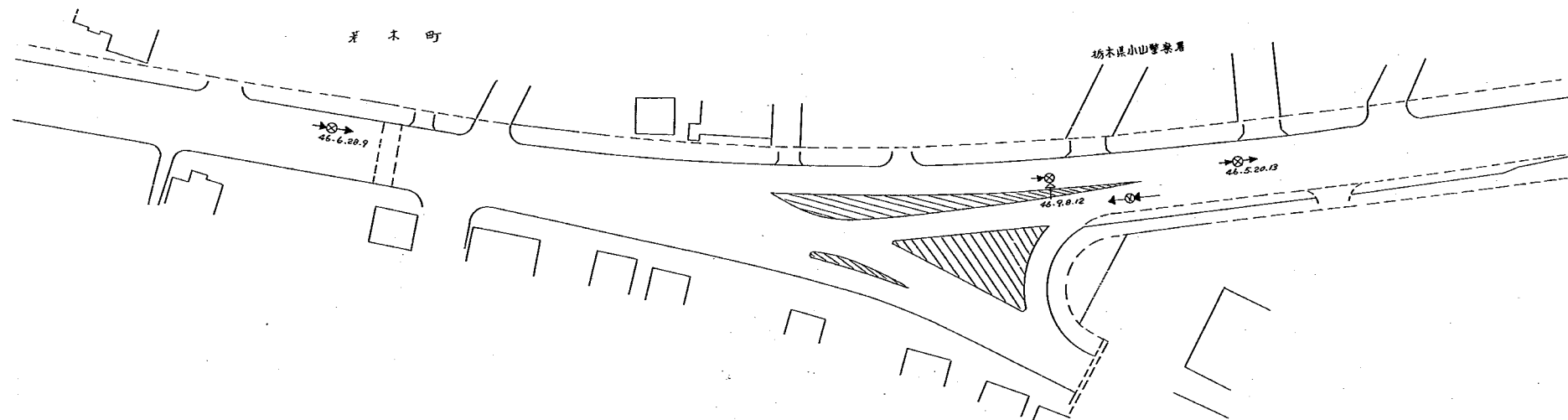
TM-91.FT-6.F-668

TM-91-F-6F-669



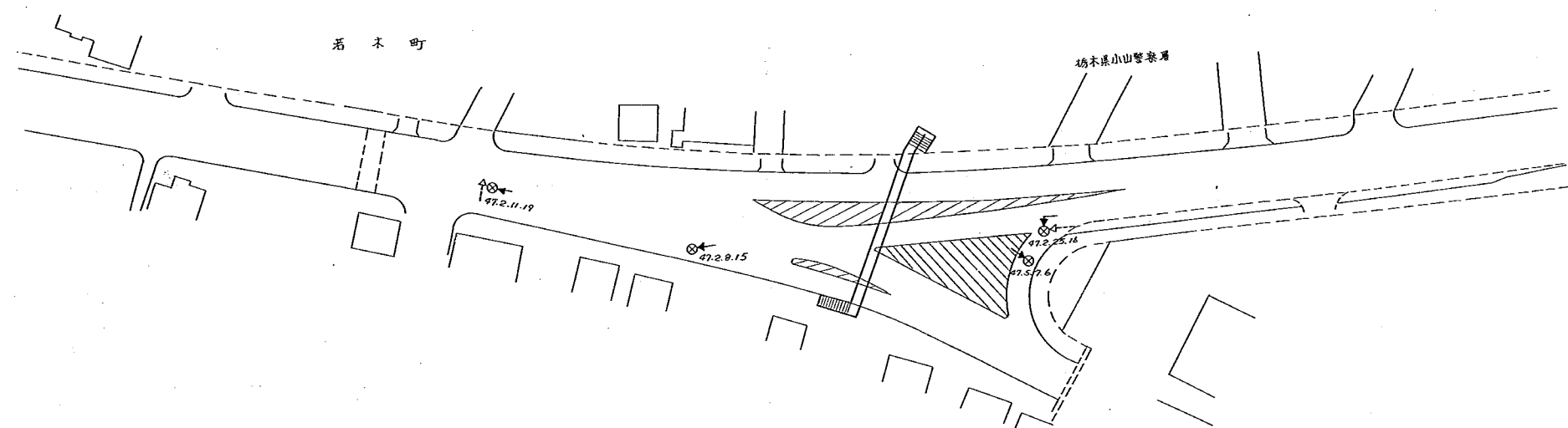
IM-91.FI-B.F-670

路 線 名	4 号 線			
場 所	栃 木 県 小 山 市 若 木 町			
交 差 形 式	三 枝 交 差 （ 導 流 式 Y 型 交 差 ）			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 3 月 2 8 日 ~ 昭 和 4 6 年 9 月 2 8 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 1 月 2 7 日 ~ 昭 和 4 7 年 7 月 2 7 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 1 月 2 6 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	+ 2	0	- 4	+ 2
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当設置箇所は、Y路で旧道とB.P. が合流してから横断歩道があり、信号処理（点減）を行なつてたが、横断者は危険にさらされ、地元の強い要望もあり、横断歩道橋を架設して、横断歩行者の安全を計った。			
設置後の効果 の概要	通学児童，一般歩行者（高校，買物）の安全が確保された。 事故は変化していない。			



事前調査 № 8	
路線名	4号線（関東地方建設局）
地名	栃木県小山市若木町

TM-91.FT- 6.F-671

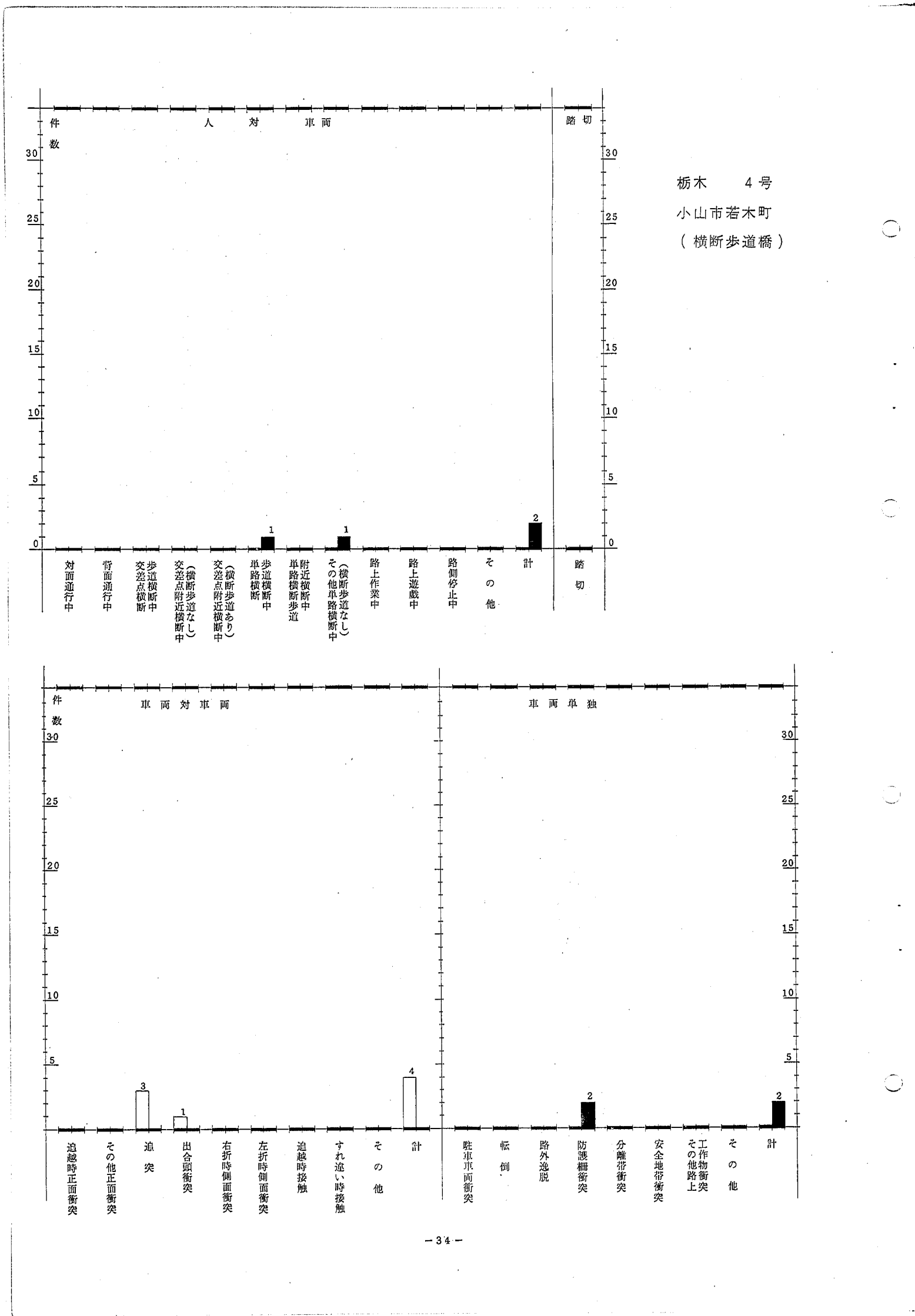


- 33 -

事後調査 No. 8	
路線名	4 号線 (関東地方建設局)
地名	栃木県小山市若木町
道状 路況	横断歩道橋新設
竣工 年月日	昭和 4 7 年 1 月 2 6 日

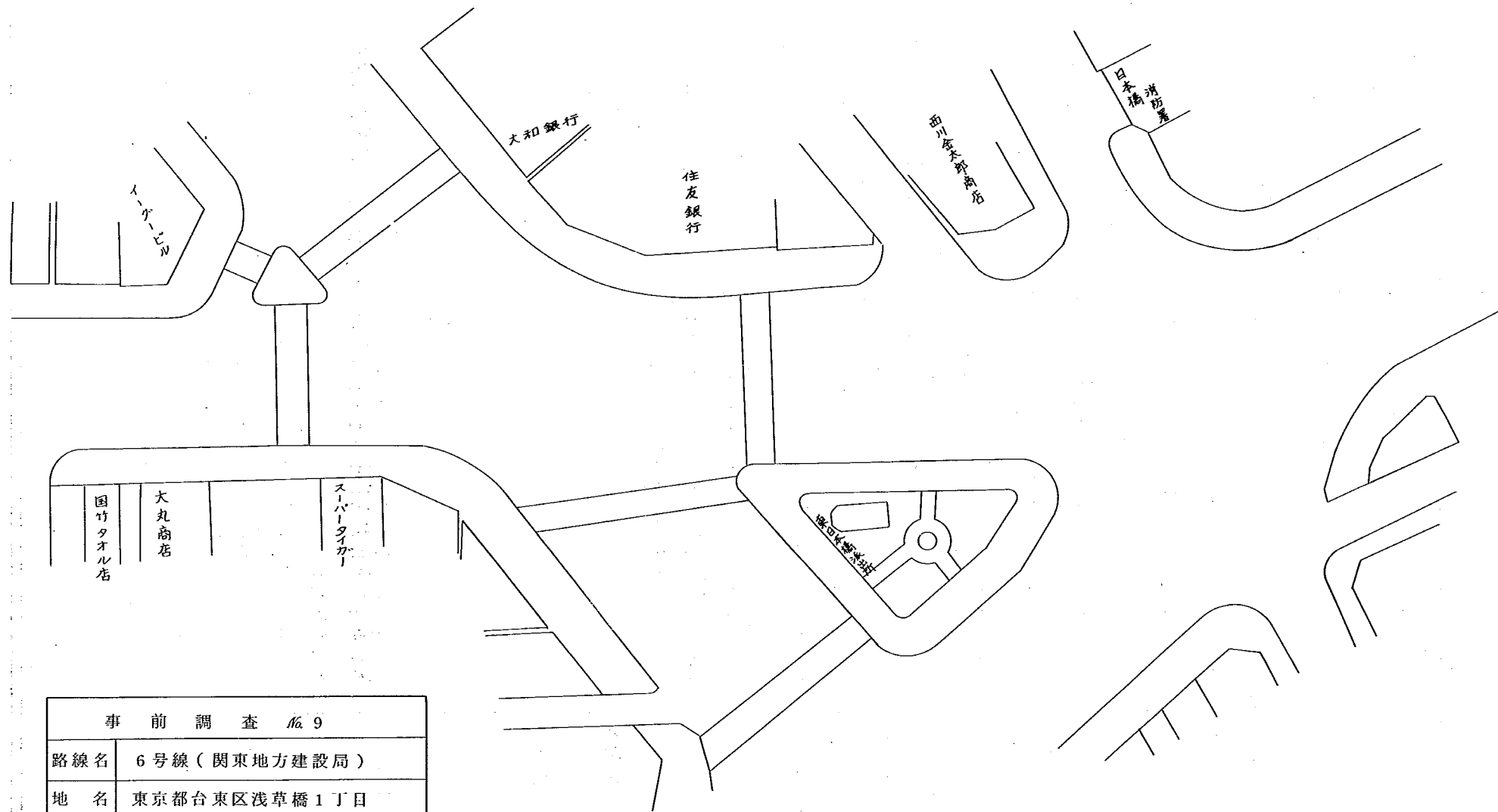
TM-91.FT- 6.F-672

TM-91.FI-Bf-B73



IM-91.FI-6F-674

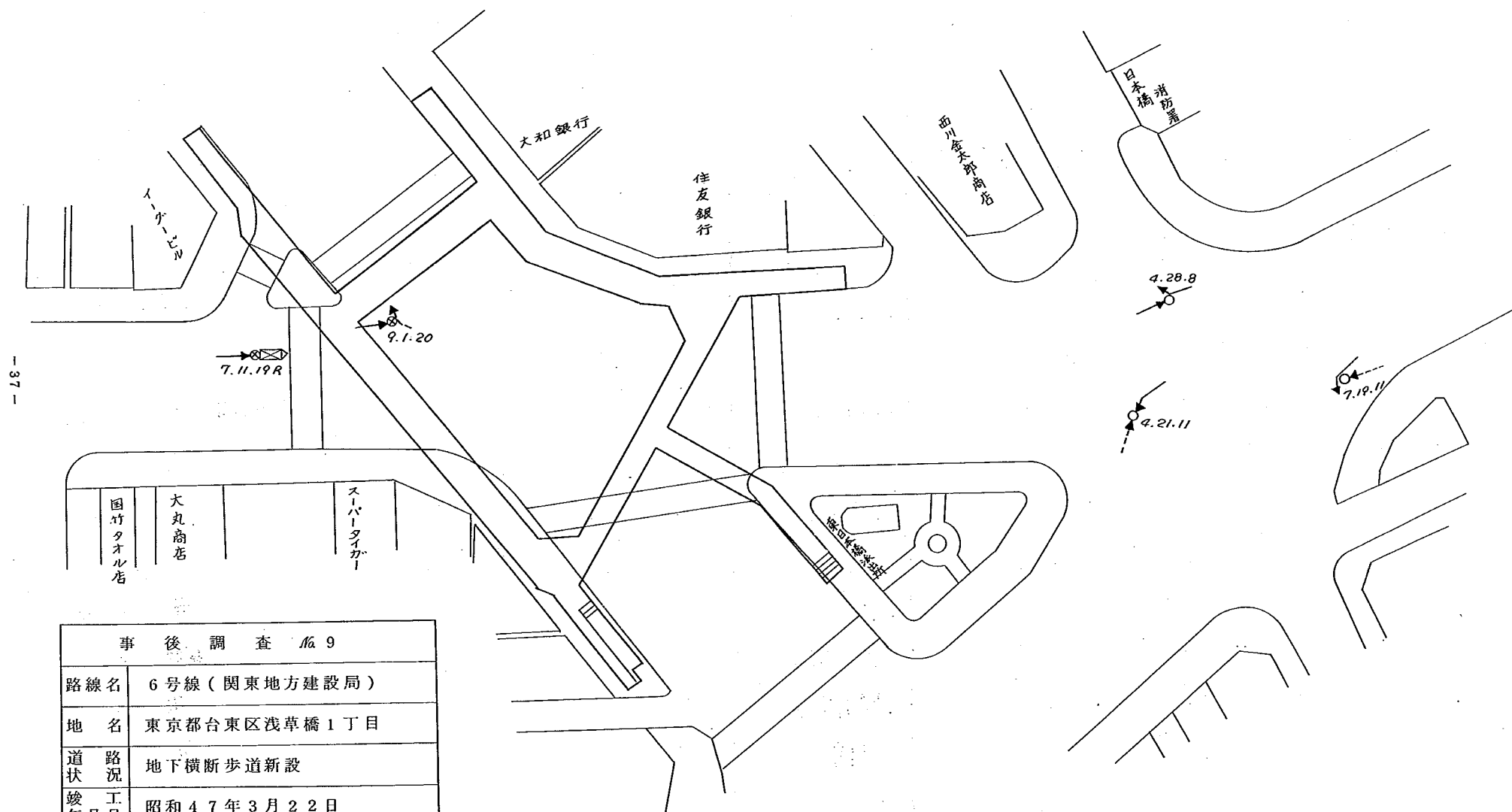
路線名	6 号 線			
場 所	東 京 都 台 東 区 浅 草 橋 1 丁 目			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 2 4 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 2 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 5	0
道 路 状 況	地 下 横 断 歩 道 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当初歩道橋を計画したが、総武線の開通により、コンコースと連絡して外へ出られる様地元から強い要望があり、警視庁、所轄署と協議し、国鉄、地元から負担金を取つてこれを設置した。			
設置後の効果 の概要	事故数としては増加しているが、事故図に見る様に地下横断歩道のための事故とは考えられない。 効果としては、蔵前方面からの右折専用車線を取り、交通容量が増加し、歩行者は駅から出て、横断歩道（方向によつては2回渡り）を渡らず駅のコンコースと連絡しているため、どの方向へも行く事ができる。			



事前調査 No. 9	
路線名	6号線 (関東地方建設局)
地名	東京都台東区浅草橋1丁目

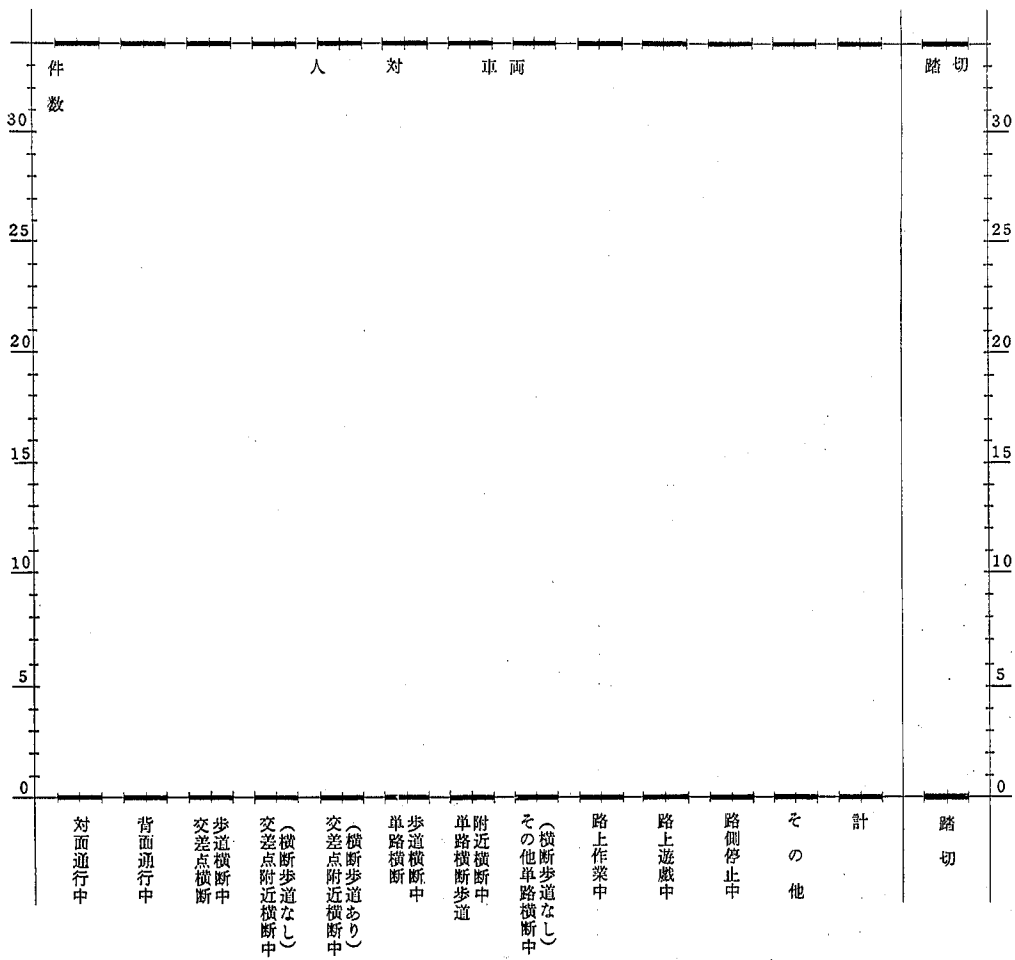
TM-91.FT- 6.F-675

TM-91-F-676

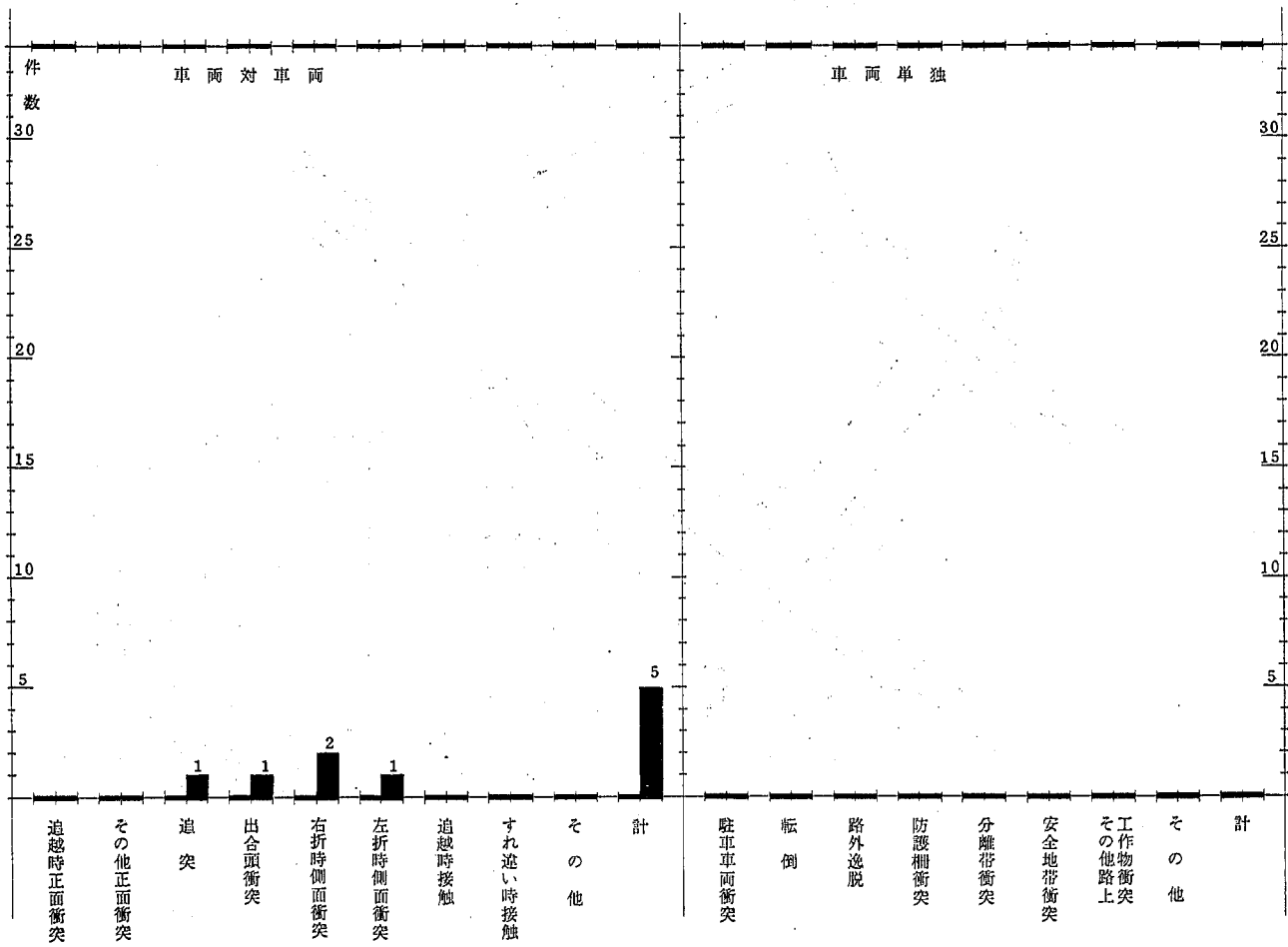


事後調査 № 9	
路線名	6 号線（関東地方建設局）
地名	東京都台東区浅草橋 1 丁目
道状	地下横断歩道新設
竣工年月日	昭和 47 年 3 月 22 日

TM-91.FI-6.F-677

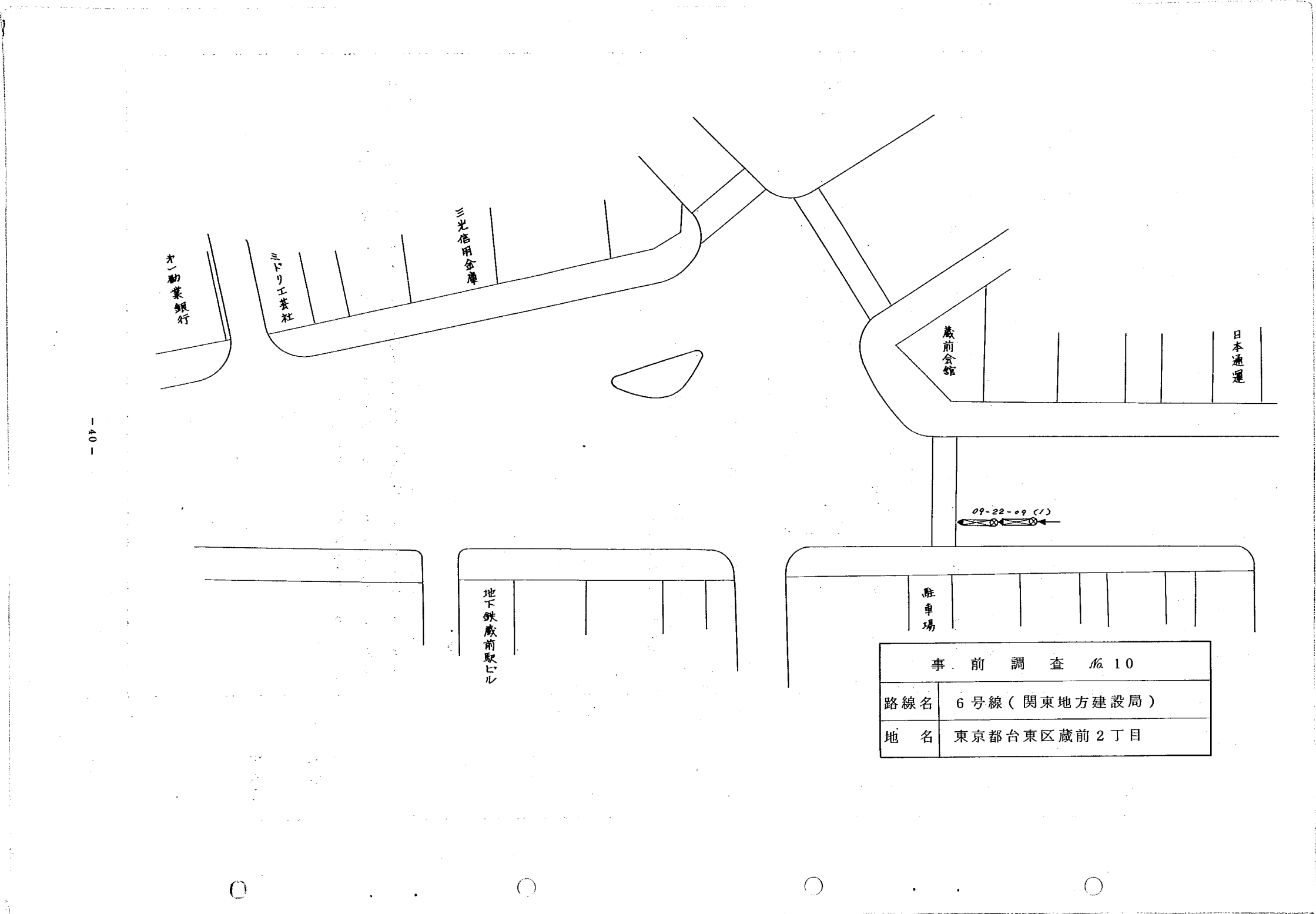


東京 6号
台東区浅草橋1丁目
(地下横断歩道)



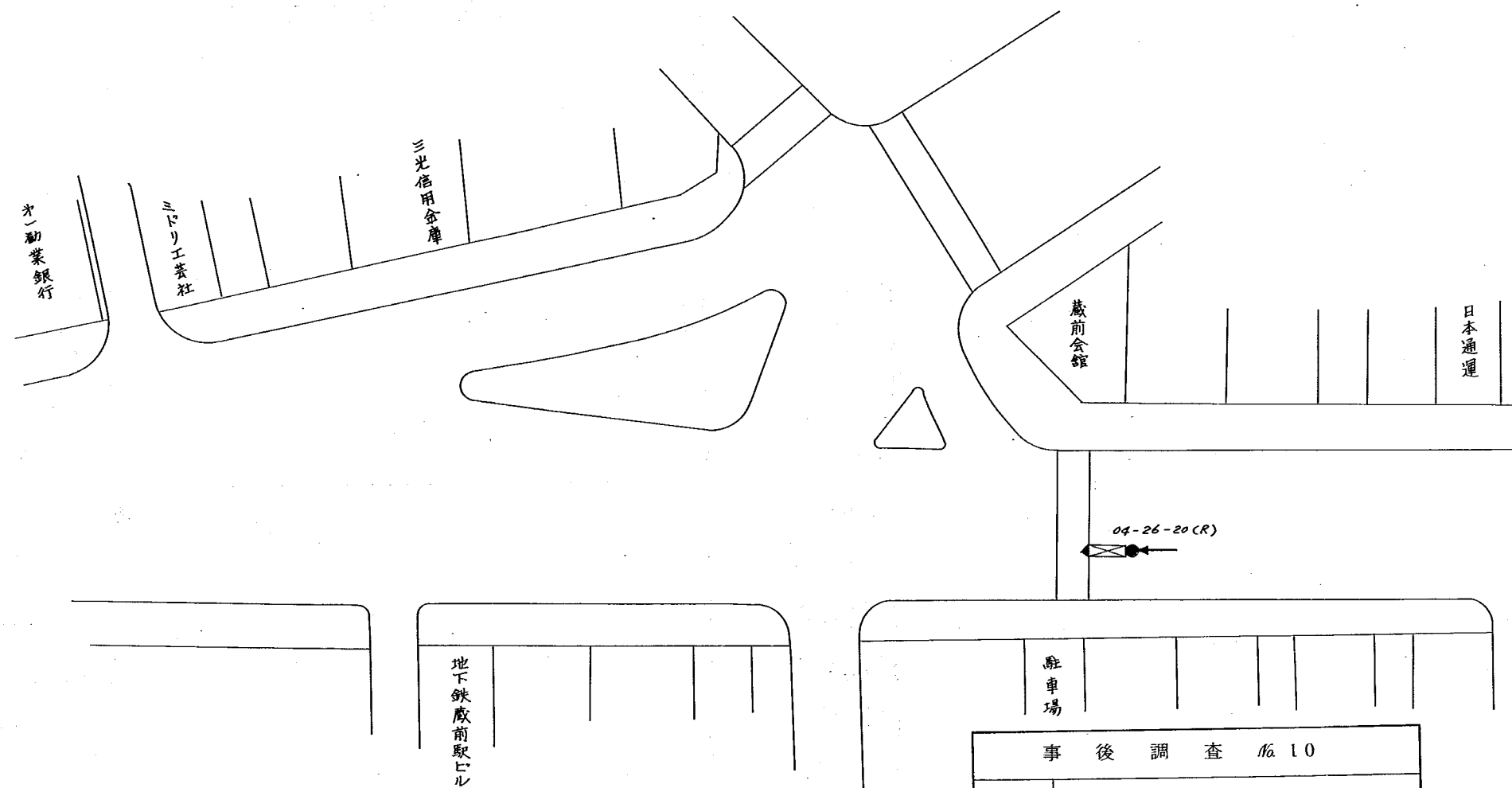
IM-91.FI-6F-678

路線名	6 号 線			
場 所	東 京 都 台 東 区 蔵 前 2 丁 目			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 6 月 1 5 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 2 月 1 6 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 2 月 2 9 日 ~ 昭 和 4 7 年 8 月 2 8 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 1	0
道 路 状 況	交 差 点 改 良 (交 通 島 の 改 善 な ど)			
施設等の設置 に至る経緯	この交差点は非常に大きく交差点内の区画線も不明確なため、警視庁所轄署と協議し交差点の改良をした。			
設置後の効果 の概要	事故件数としては、1 件増加しているが、事故図で解る様に交差点外の事故である。 効果としては、この改良により交差点を小さく三輪方面から向島方向をフリーとしたため、交通容量が増加している。			



事前調査 № 10	
路線名	6 号線 (関東地方建設局)
地名	東京都台東区蔵前 2 丁目

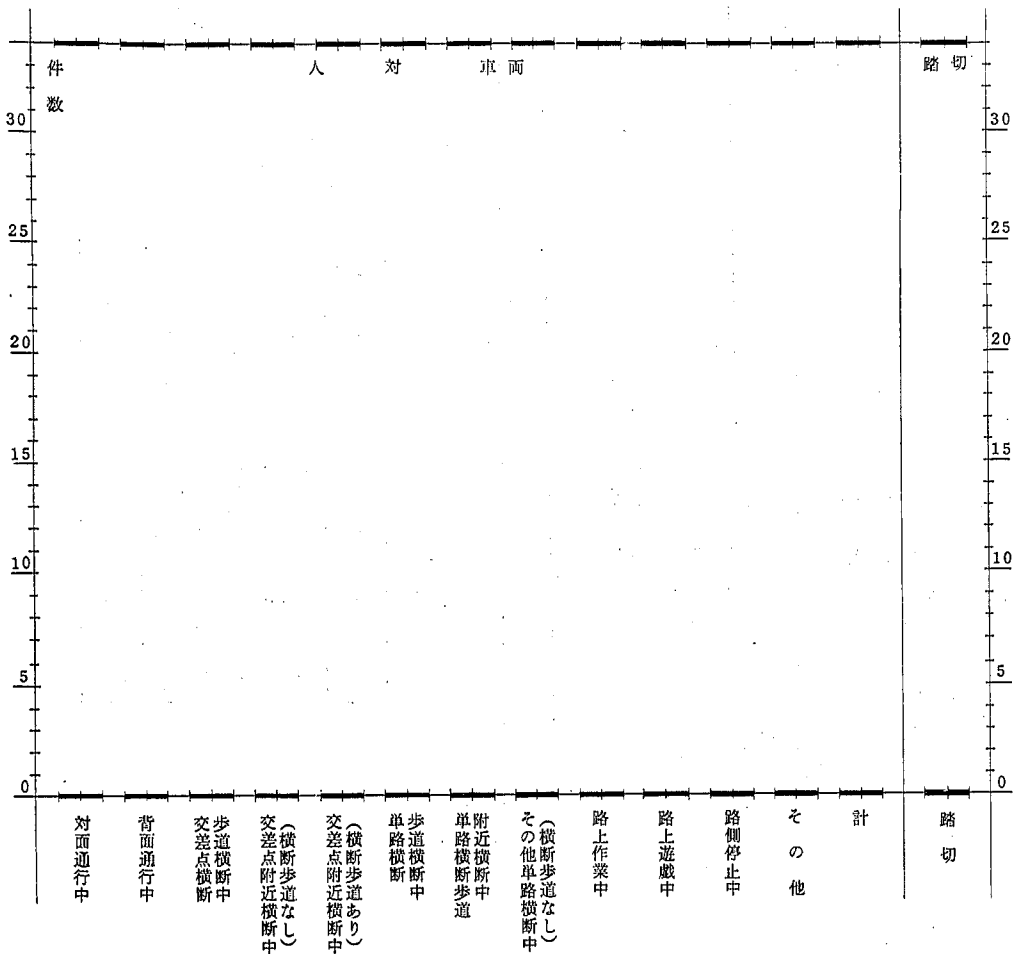
TM-91.FT- 6.F-679



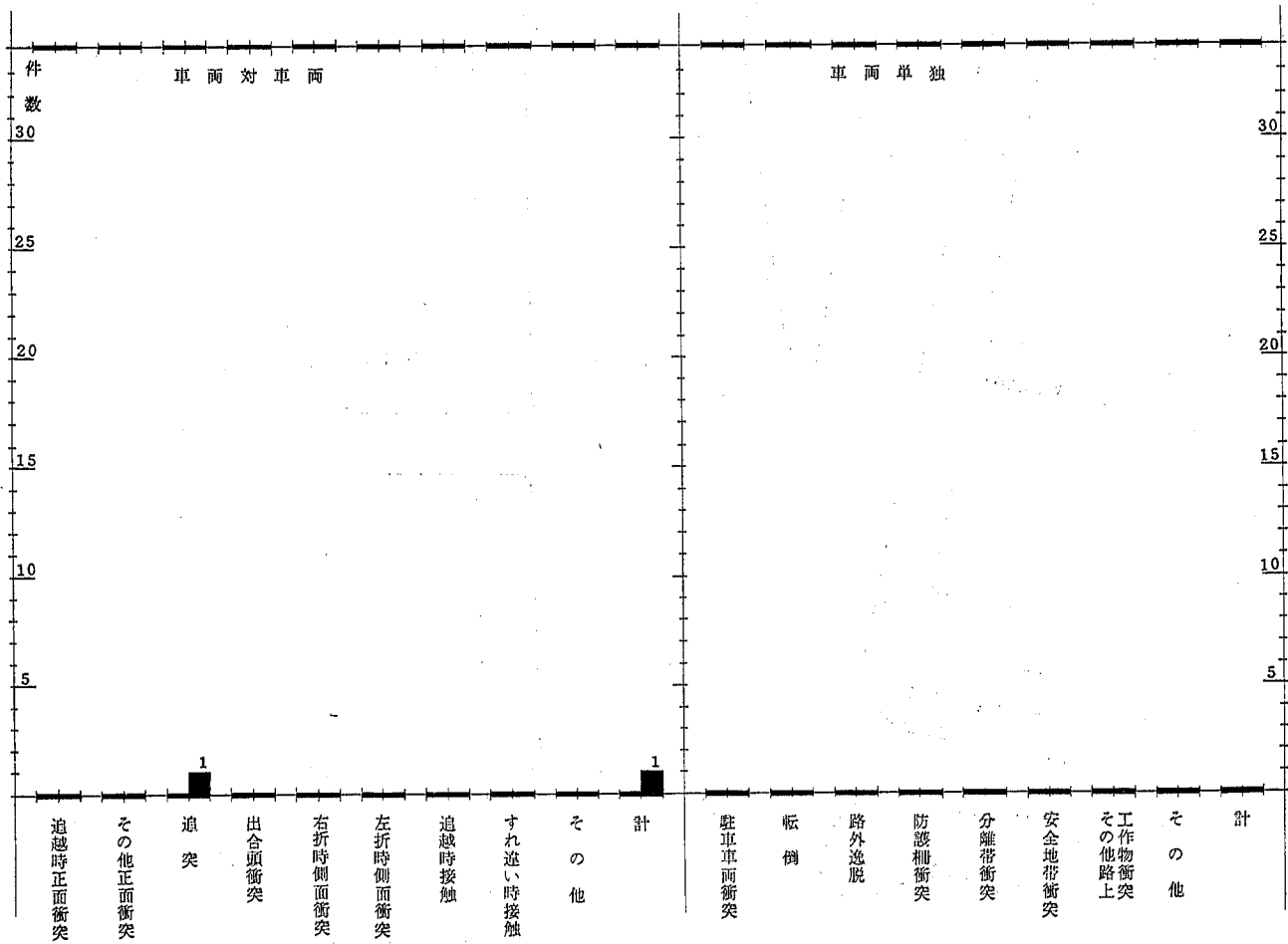
事後調査 No. 10	
路線名	6号線（関東地方建設局）
地名	東京都台東区蔵前2丁目
道路状況	交差点改良 （交通島の改善など）
竣工年月日	昭和47年2月28日

TM-91.FT- 6.F-680

TM-91.FI-6.F-681

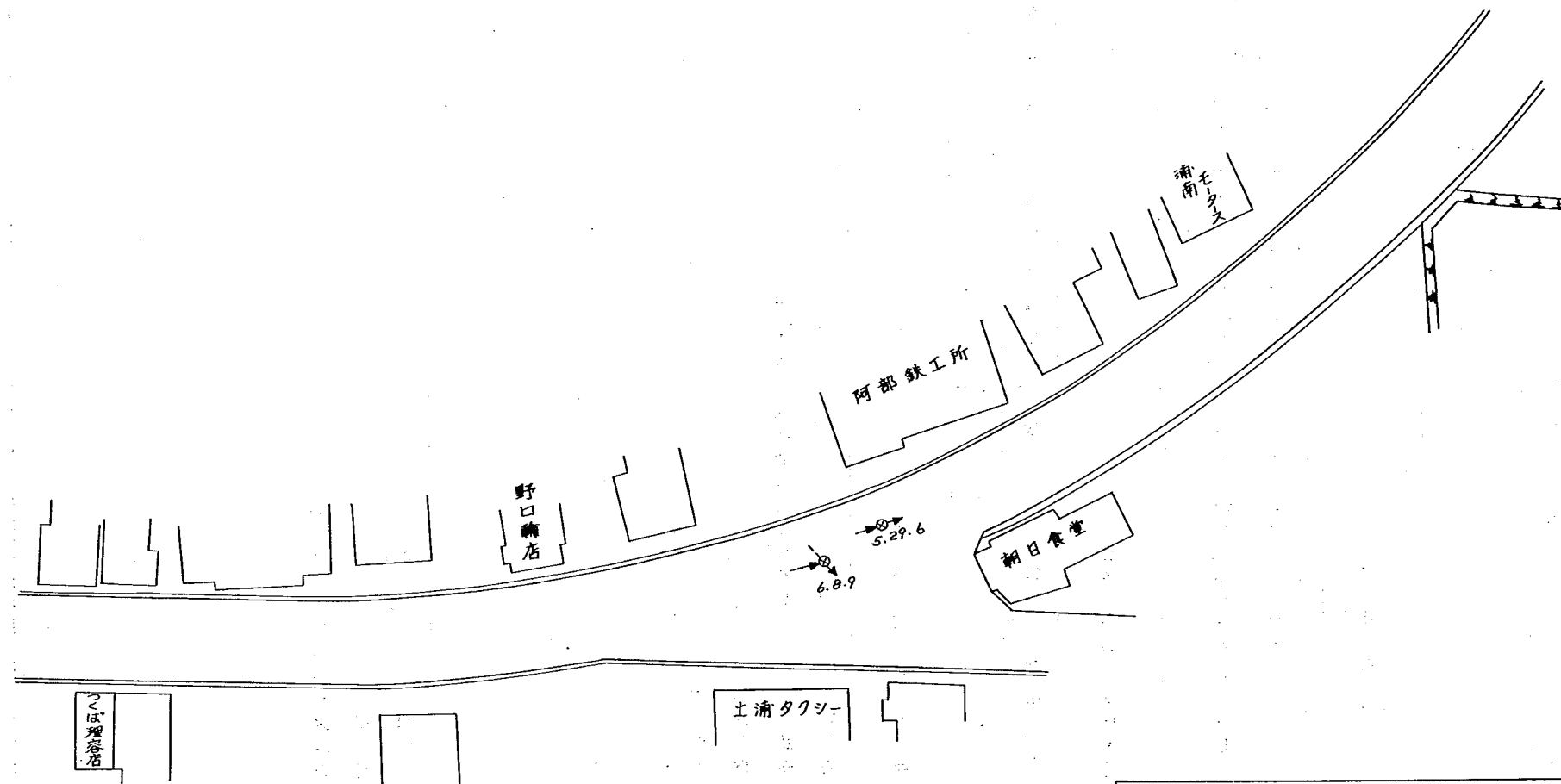


東京 6号
台東区蔵前2丁目
(交差点改良)



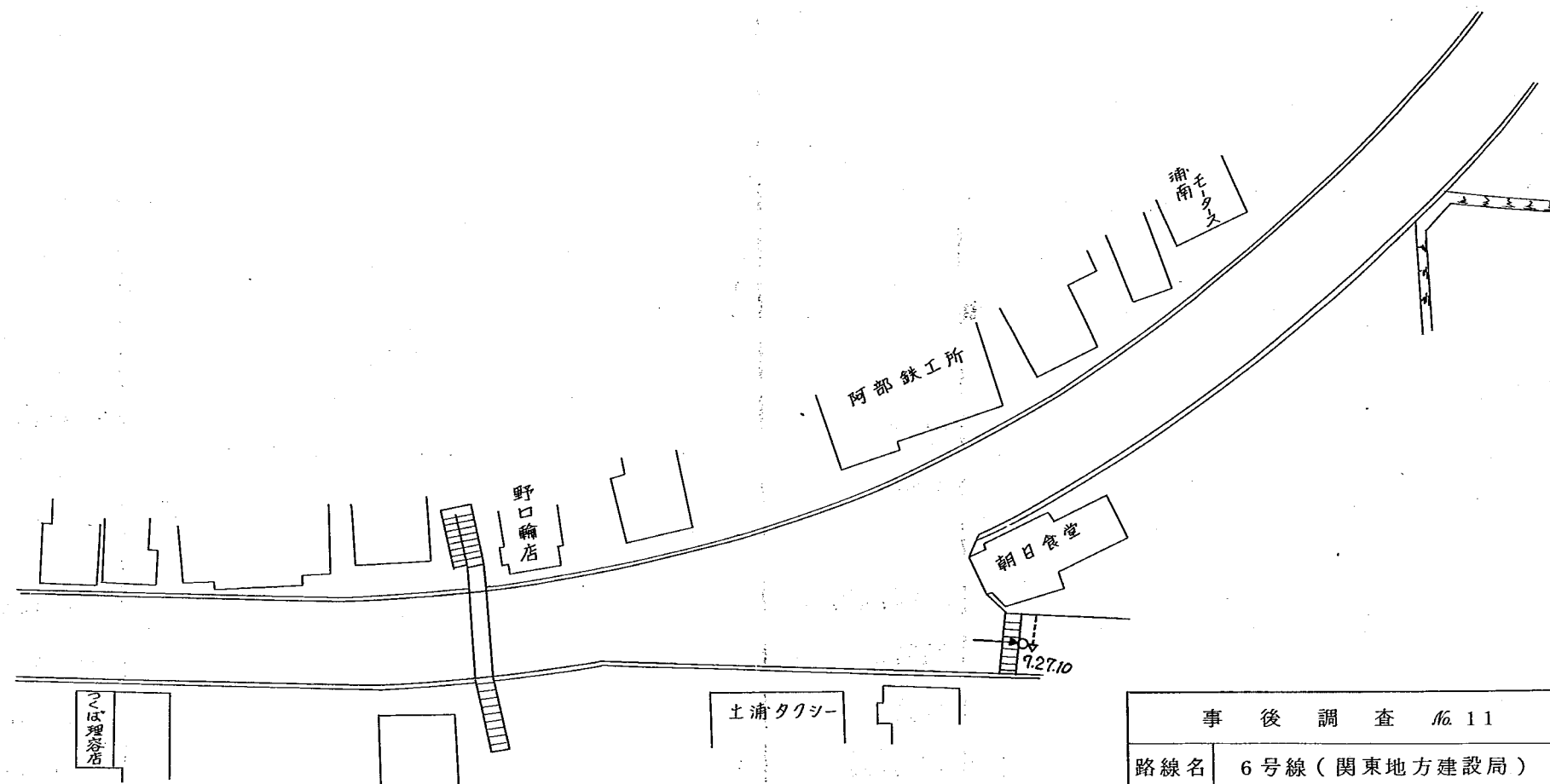
IM-91.FI-6.F-682

路線名	6 号 線			
場 所	茨 城 県 土 浦 市 中 高 津 町			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 1 月 1 日 ~ 昭 和 4 6 年 6 月 3 0 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 4 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 3 0 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 6 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	+ 1	0	- 2	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	警察の意見 な し 交通規則 駐 車 禁 止 , 速 度 制 限 5 0 km / h 交通安全施設 な し 地元民の意見			
設置後の効果 の概要	効果の評価 な し 問 題 点 な し 今後の対策について な し			



事前調査 No. 11	
路線名	6号線（関東地方建設局）
地名	茨城県土浦市中高津町

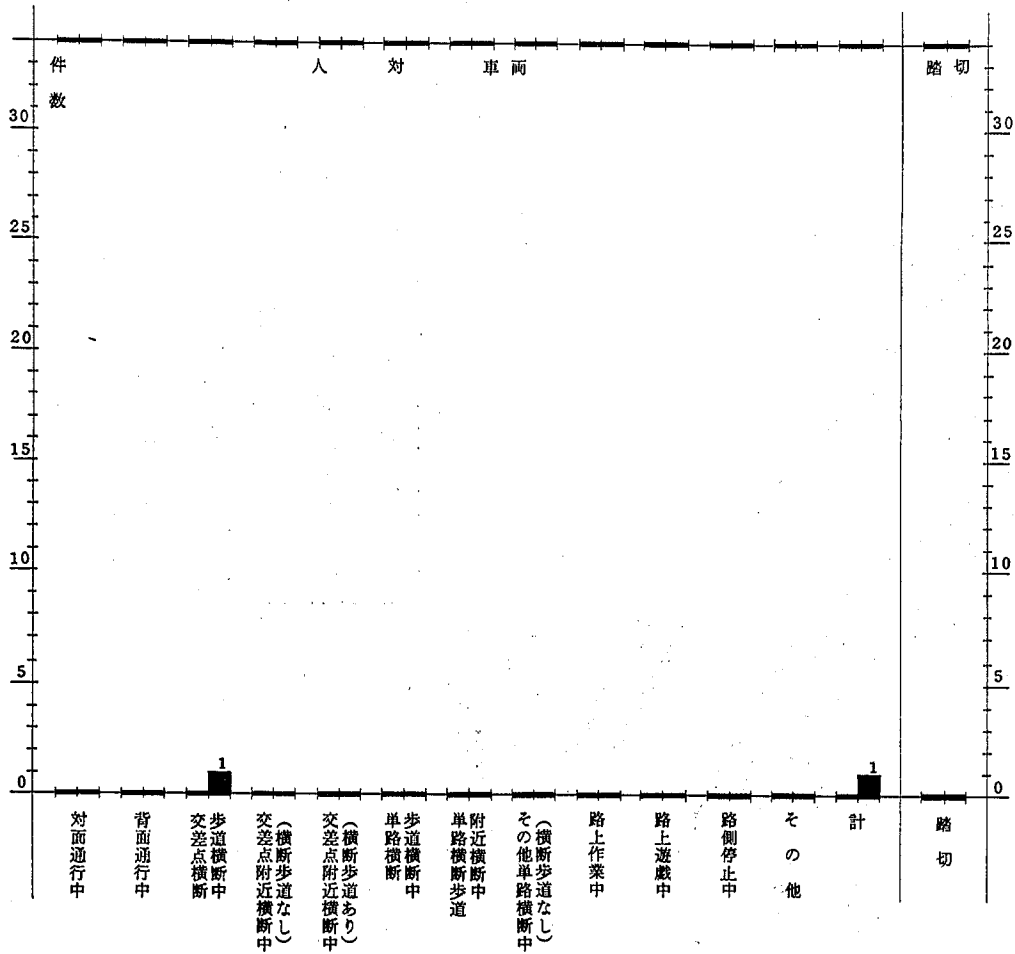
TM-91.FT- 6.F-683



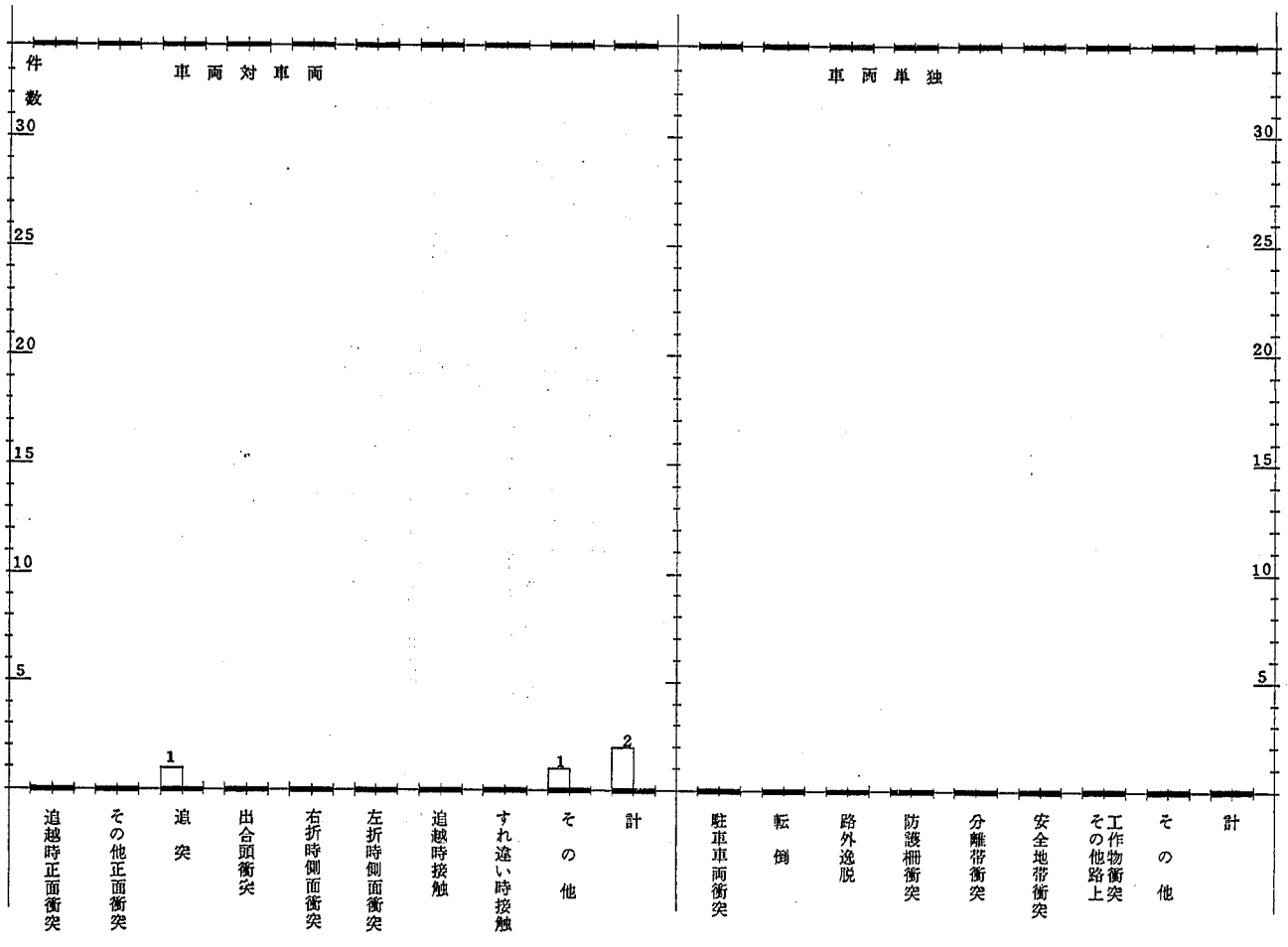
事後調査 No. 11	
路線名	6号線（関東地方建設局）
地名	茨城県土浦市中高津町
道状 路況	横断歩道橋新設
竣工 年月日	昭和47年2月6日

TM-91.FT- 6.F-684

IM-91.FI-6.F-685

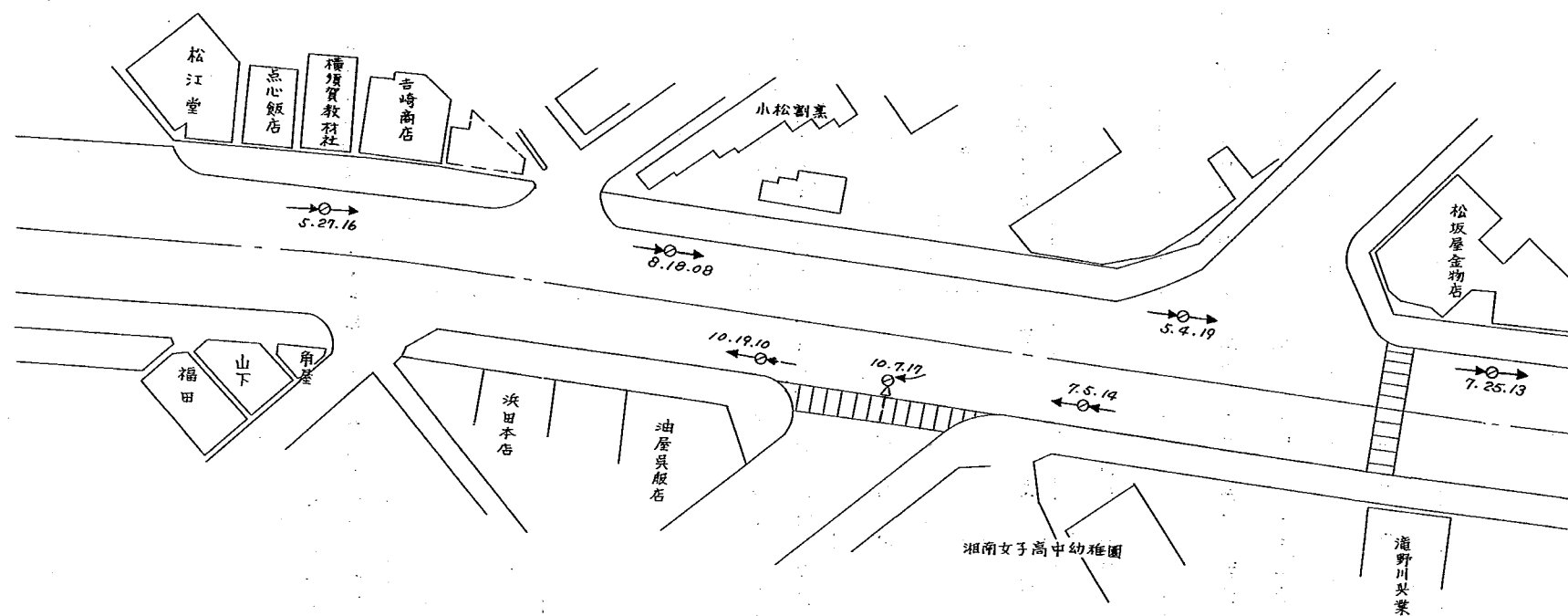


茨城 6号
土浦市中高津町
(横断歩道橋)



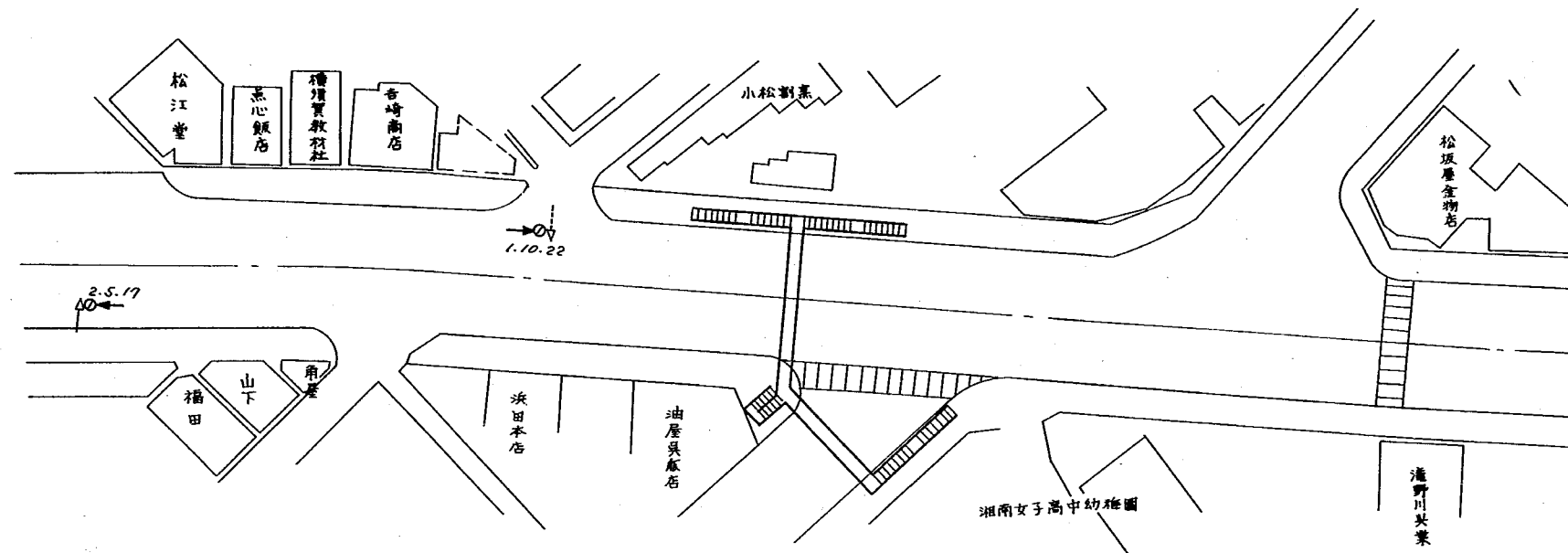
路 線 名	1 6 号 線			
場 所	神 奈 川 県 横 須 賀 市 日 ノ 出 町			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 5 月 2 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 1 月 1 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 1 月 3 日 ~ 昭 和 4 7 年 7 月 2 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 2 月 2 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 5	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	此の箇所はくい違い交差点で、交通安全上是非横断歩道橋を必要とする箇所であったが、直接沿道住民の協力も得られたので設置するに至った。			
設置後の効果 の概要	設置後の事故は1件であり、歩道橋の利用も良く交差点信号機のサイクル・タイムも短縮でき、良好である。			

IM-91.FI-6.F-686



事前調査 No. 12	
路線名	16号線（関東地方建設局）
地名	神奈川県横須賀市日ノ出町

TM-91.FT- 6.F-687

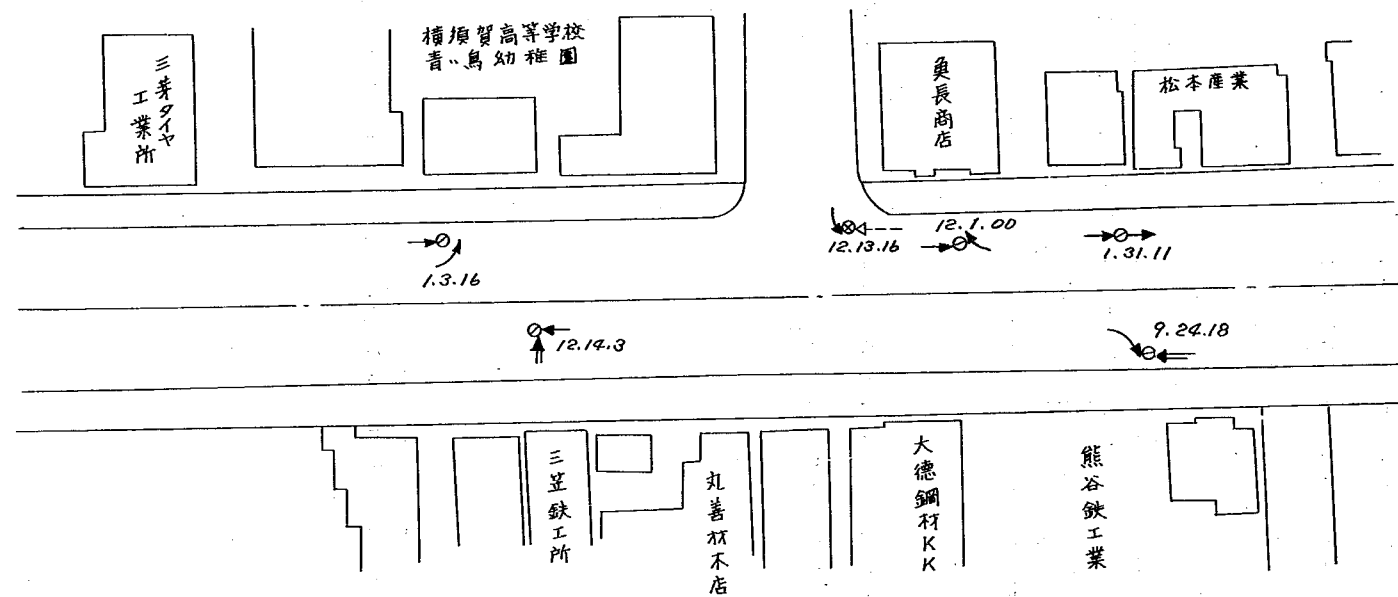


事後調査 12	
路線名	16号線（関東地方建設局）
地名	神奈川県横須賀市日ノ出町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和46年12月2日

TM-91.FT- 6.F-688

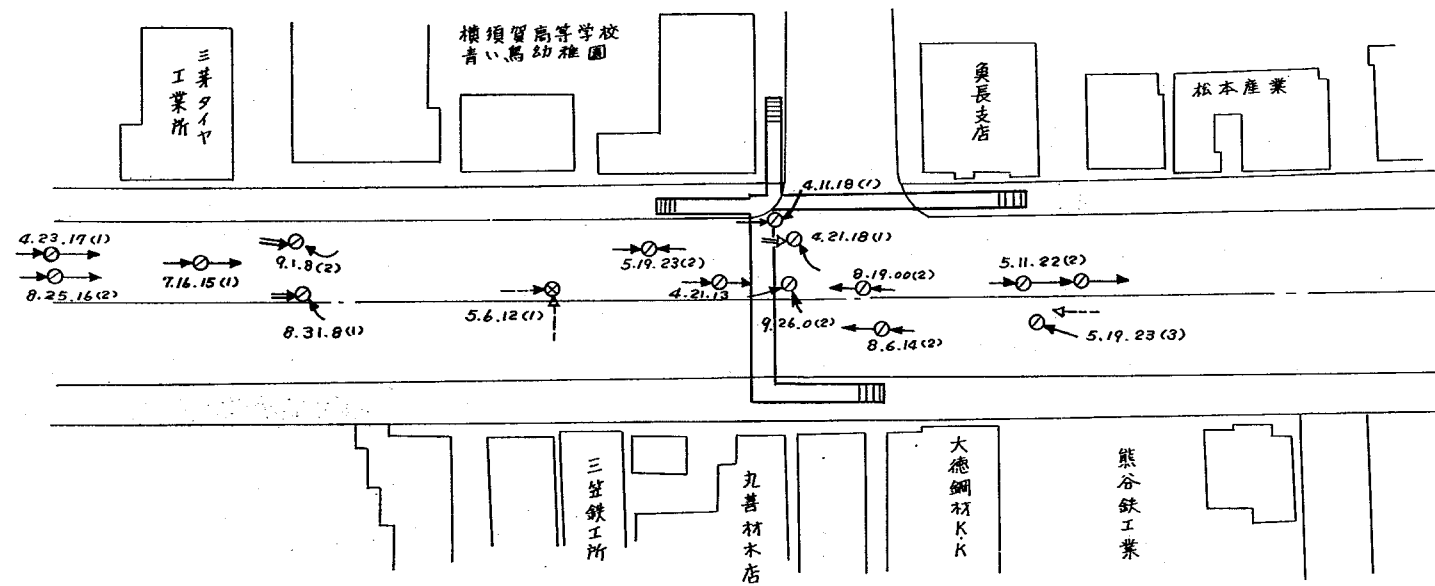
路線名	16号線			
場所	神奈川県横須賀市三春町			
交差形式	三枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 8月 4日 ~ 昭和47年 2月 3日 (事後) 昭和47年 4月 3日 ~ 昭和47年 10月 2日			
竣工年月日	昭和47年 3月 3日			
事故増減	人 - 車両	踏切	車両 - 車両	車両単独
	+ 2	0	+ 7	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置 に至る経緯	青い鳥幼稚園前で44年より園長及び市より要望があつたが、直接沿道住民の意見調整が出来なかつた為に、46年度施工となつた。			
設置後の効果 の概要	事故は7件も増となっているが、歩道橋との関連性はなく追突事故が多い。			

IM-91.FI-6.F-690



事前調査 No. 13	
路線名	16号線(関東地方建設局)
地名	神奈川県横須賀市三春町

TM-91.FT- 6.F- 691



事後調査 No. 13	
路線名	16号線（関東地方建設局）
地名	神奈川県横須賀市三春町
道状	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年3月3日

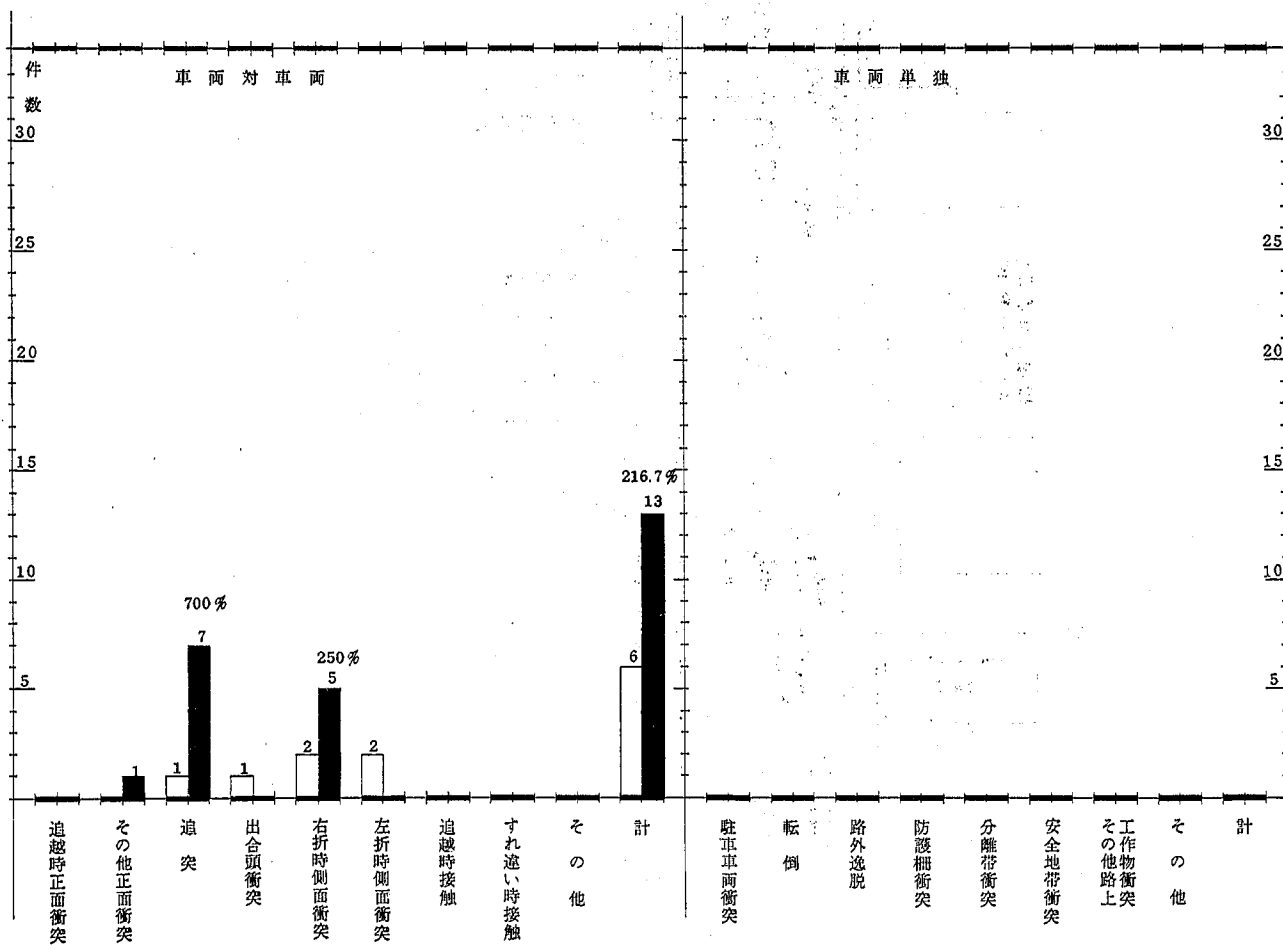
TM-91.FT- 6.F-692

横断方法	件数
踏切	30
計	2
踏切	2
対面通行中	0
背面通行中	0
交差点横断	0
歩道横断	0
交差点附近横断中	2
交差点附近横断中 (横断歩道なし)	0
交差点附近横断中 (横断歩道あり)	0
単路横断	0
歩道横断	0
単路横断歩道	0
附近横断中	0
その他単路横断中	0
(横断歩道なし)	0
路上作業中	0
路上遊戯中	0
路側停止中	0
その他	0

神奈川 16号
横須賀市三春町
(横断歩道橋)

横須賀市三春町

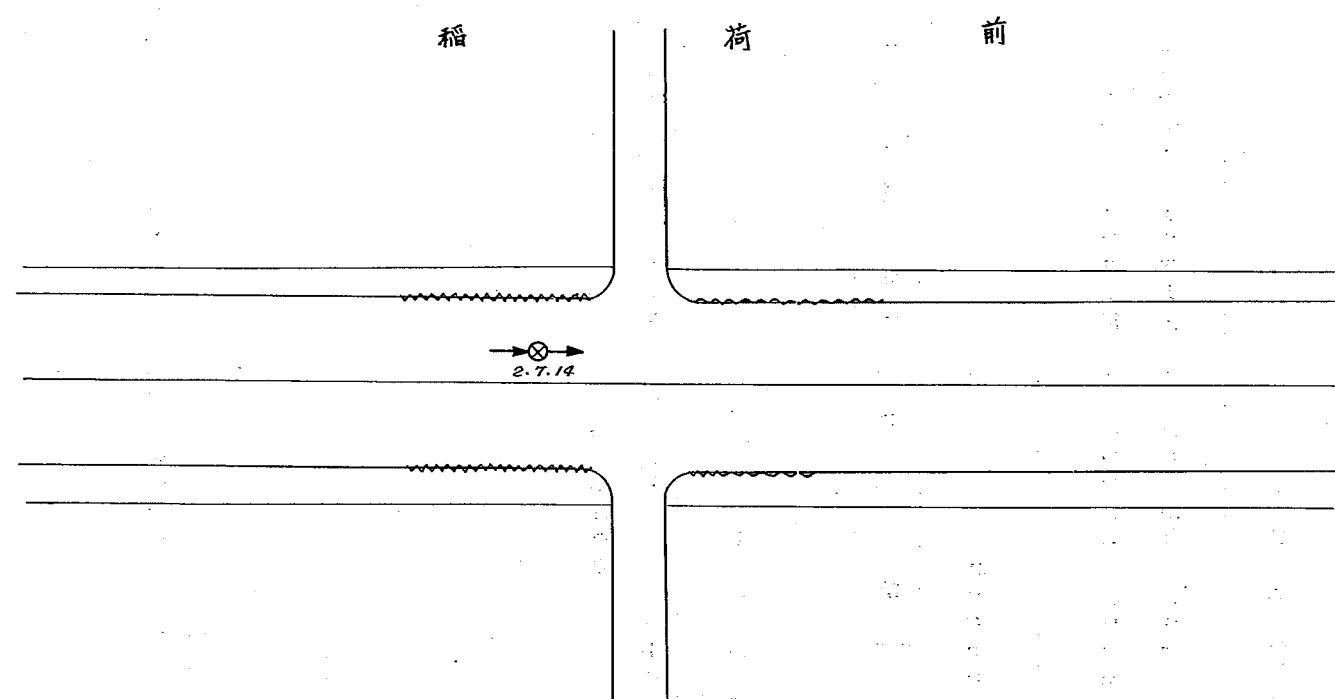
(横断歩道橋)



- 54 -

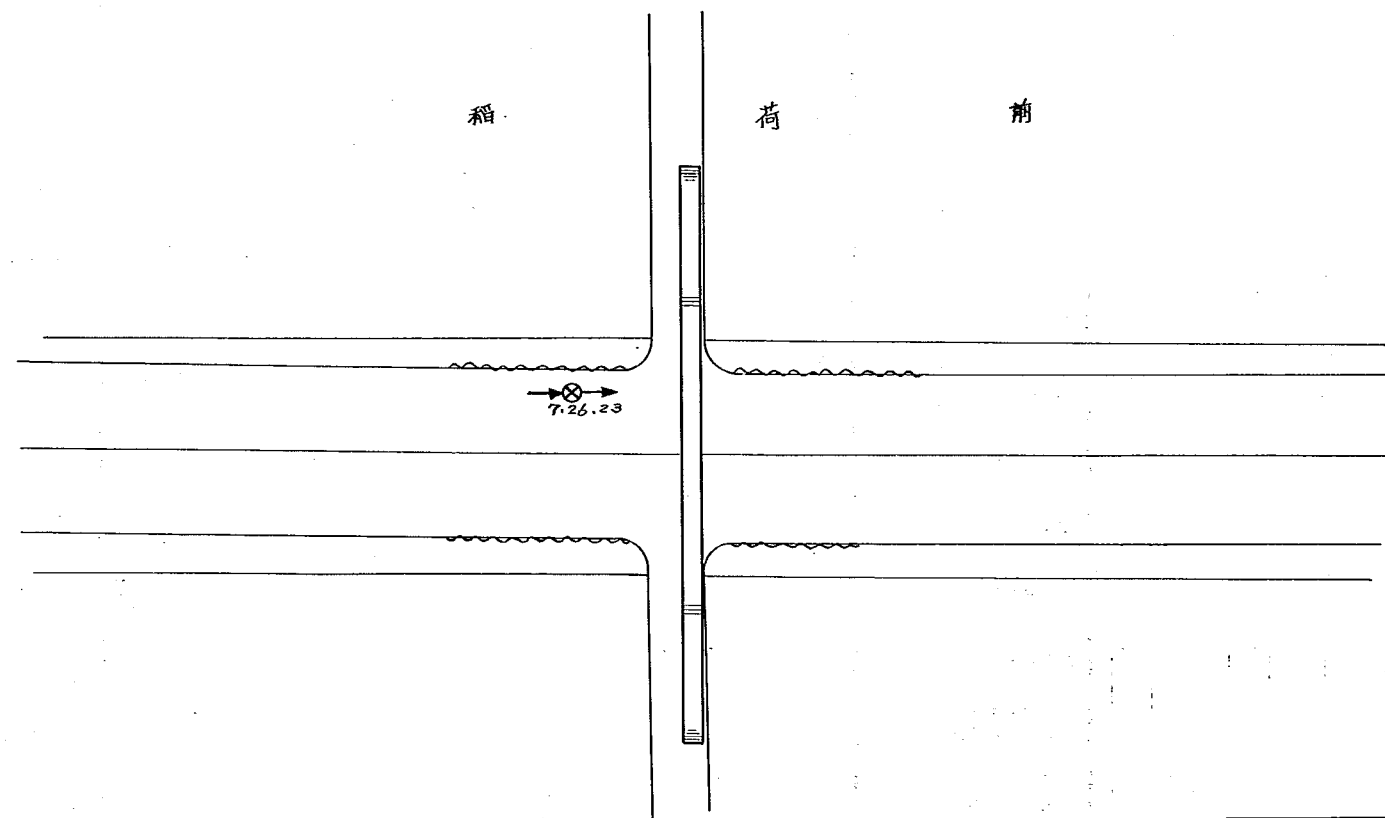
IM-91.FI-6-F-694

路線名	17号線			
場所	埼玉県桶川市末広三丁目			
交差形式	四枝交差（十字交差）			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 8月23日 ~ 昭和47年 2月23日 (事後) 昭和47年 2月25日 ~ 昭和47年 8月25日			
竣工年月日	昭和47年 2月24日			
事故増減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	0	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置 に至る経緯	地元及び関係者の要望により調査した結果、通学路に指定されており、国道横断が危険にさらされているため設置した。			
設置後の効果 の概要	国道横断者の事故がなく、今迄危険な状態にあった学童も安心して通学できるようになった。			



事前調査 No. 14	
路線名	17号線（関東地方建設局）
地名	埼玉県桶川市末広三丁目

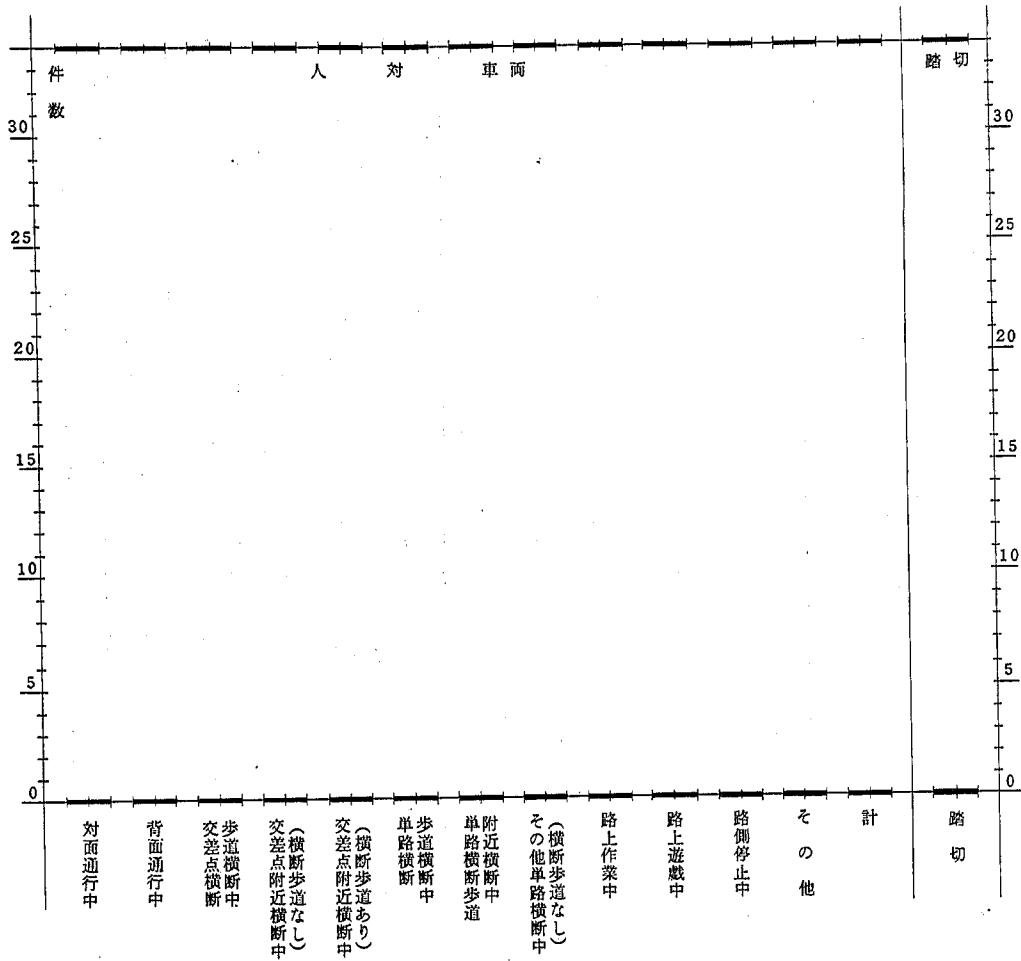
TM-91.FT- 6.F- 695



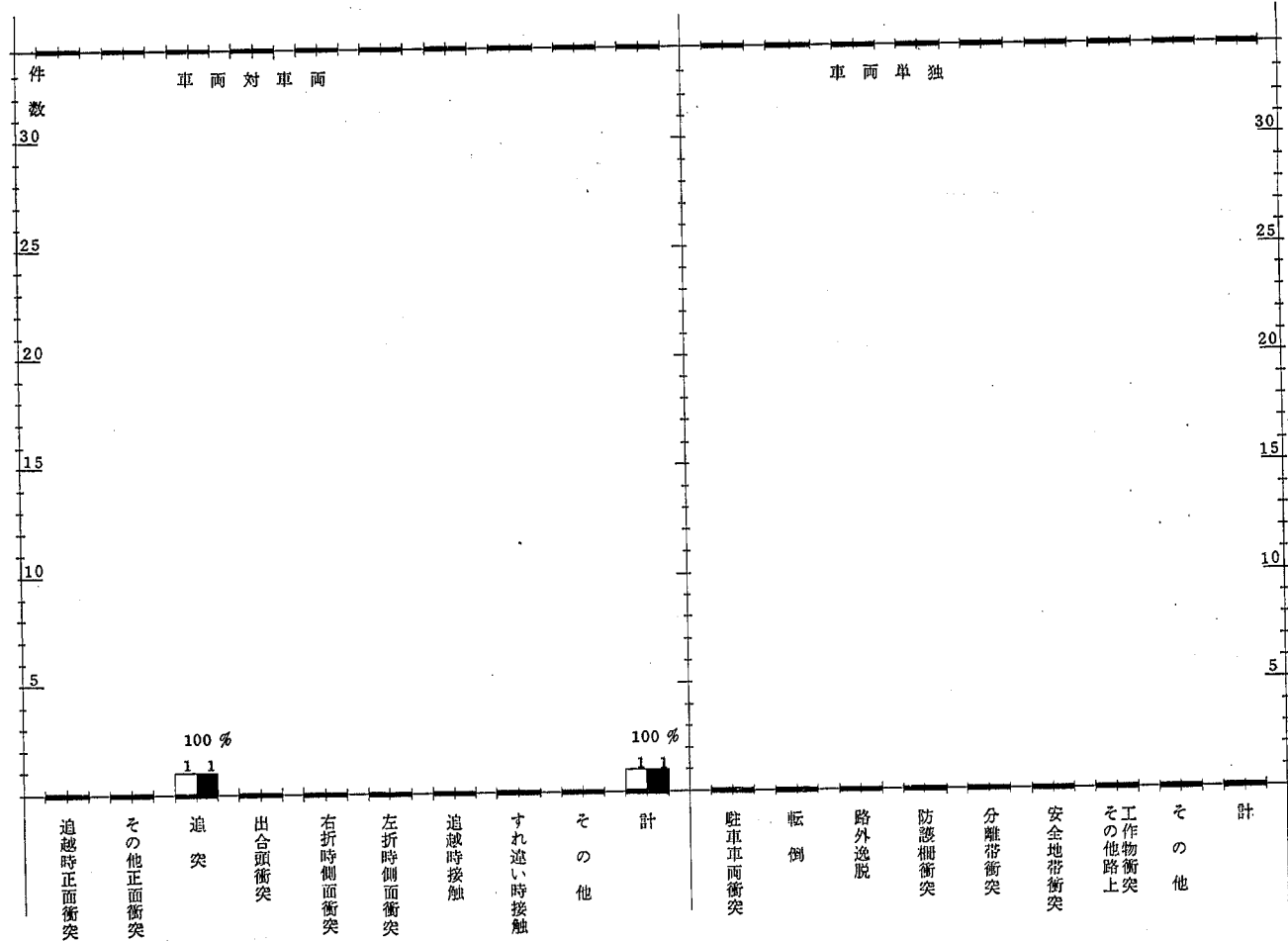
事後調査 № 14	
路線名	17 号線（関東地方建設局）
地名	埼玉県桶川市末広三丁目
道状路況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和 47 年 2 月 24 日

TM-91.FT- 6.F- 696

IM-91.FI-6.F-697

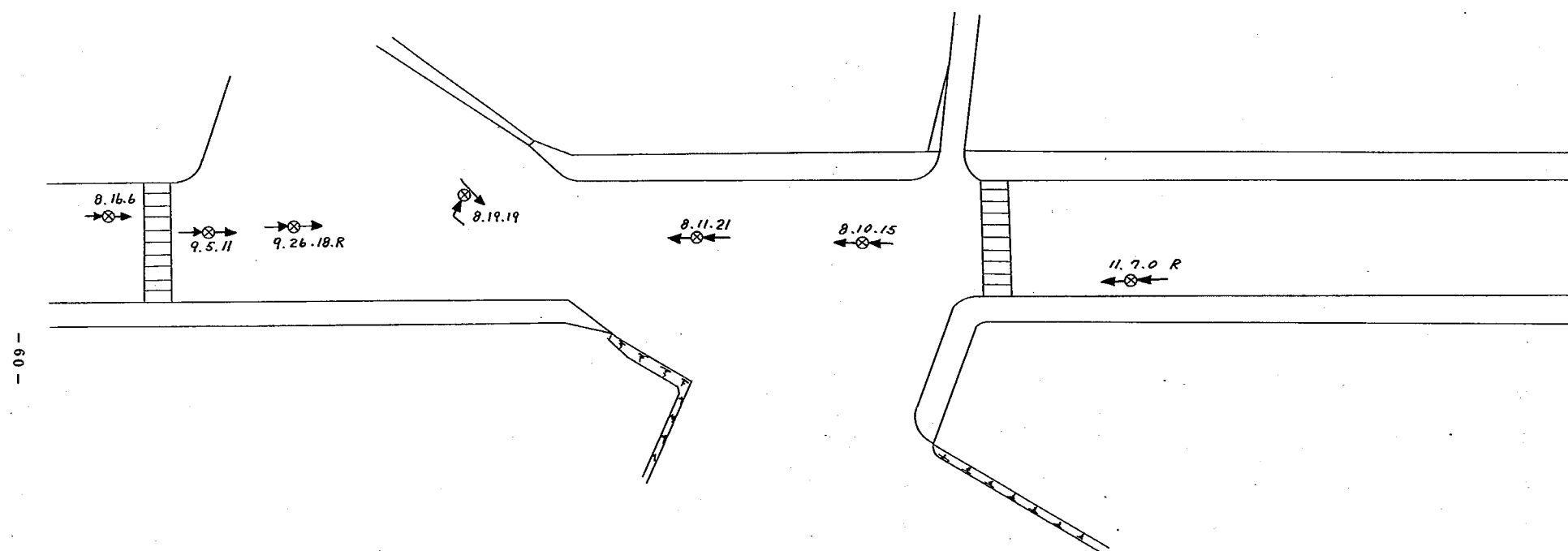


埼玉 17号
桶川市末広三丁目
(横断歩道橋)



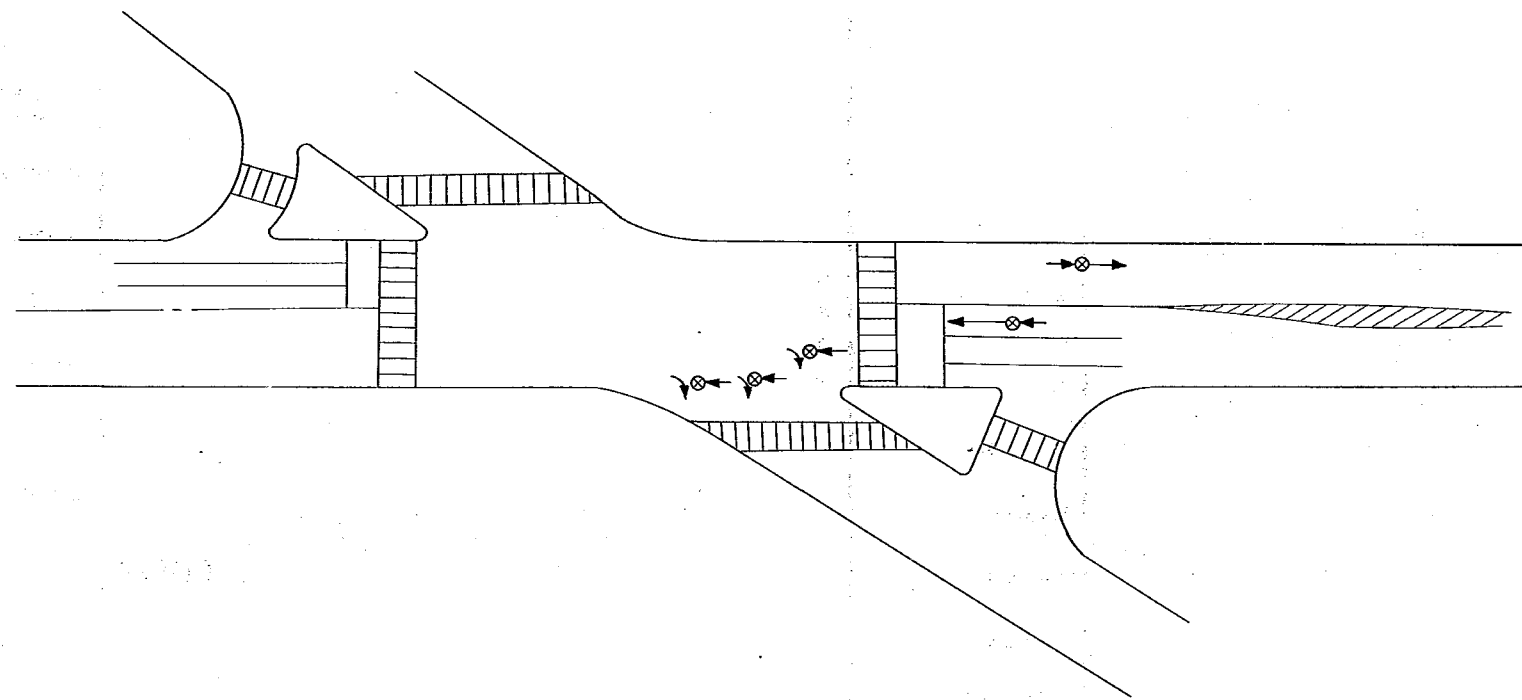
IM-91.FI-6.F-698

路 線 名	1 7 号 線			
場 所	埼 玉 県 桶 川 市 細 谷			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 5 月 1 6 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 1 月 1 6 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 6 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 2	0
道 路 状 況	導 流 島 , 右 折 専 用 車 線 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当交差点は交通事故多発箇所であり、右左折の車両も非常に多いため、交通渋滞、追突等の事故が多いので、導流島、右折専用車線を設けて、事故防止のための改良工事を行なった。			
設置後の効果 の概要	事故が減少し、交通渋滞が緩和された。			



事前調査 No. 15	
路線名	17号線(関東地方建設局)
地名	埼玉県桶川市細谷

TM-91.FT- 6.F- 699

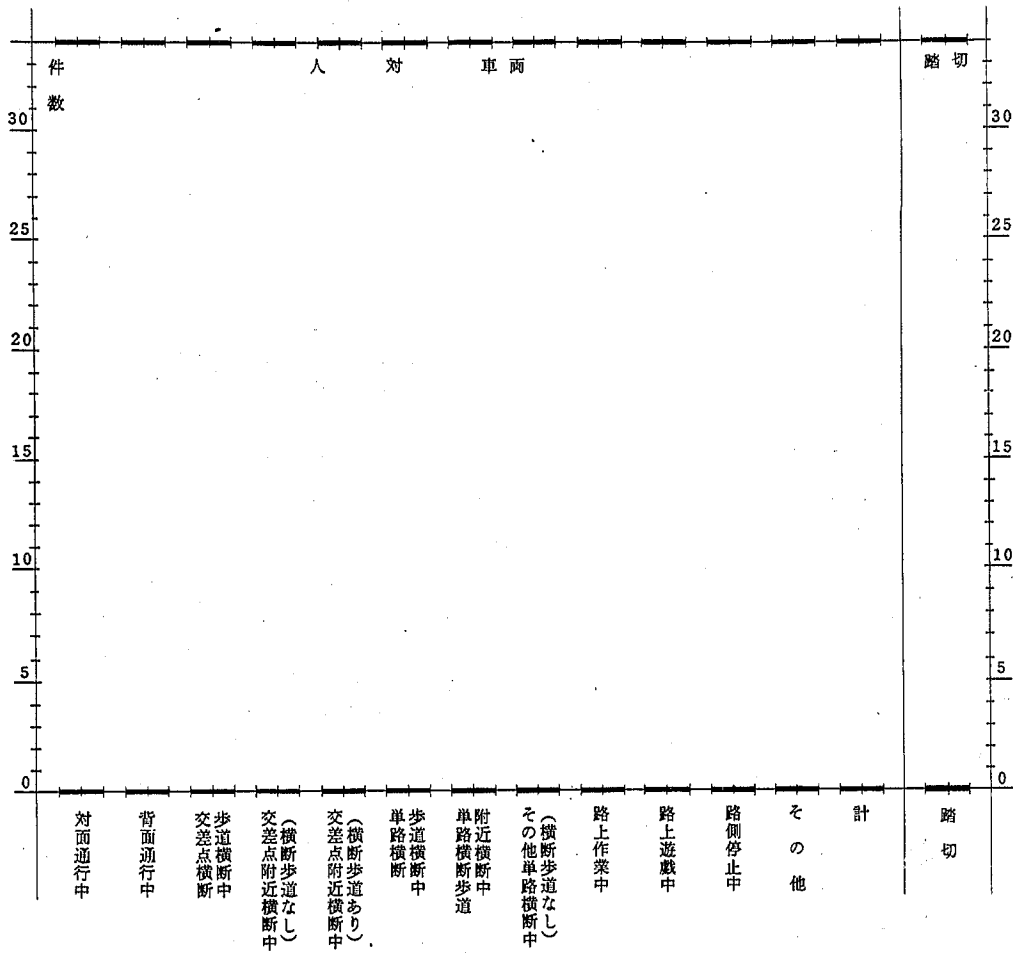


- 61 -

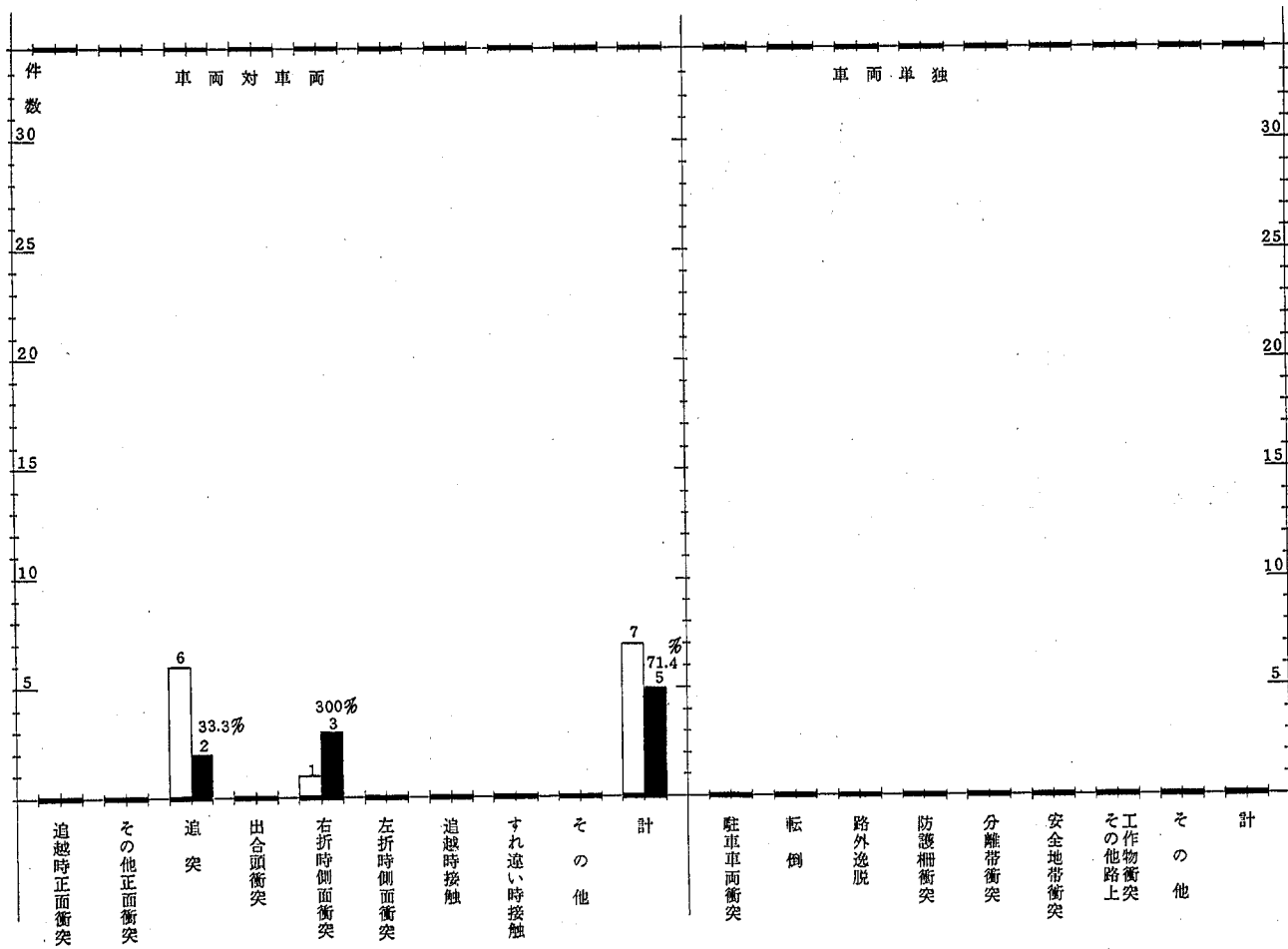
事後調査 № 15	
路線名	17号線(関東地方建設局)
地名	埼玉県桶川市細谷
道 状 路 況	導流島, 右折専用車線新設
竣 工 年 月 日	昭和47年 3月25日

TM-91.FT- 6.F-700

IM-91.FI-6.F-701

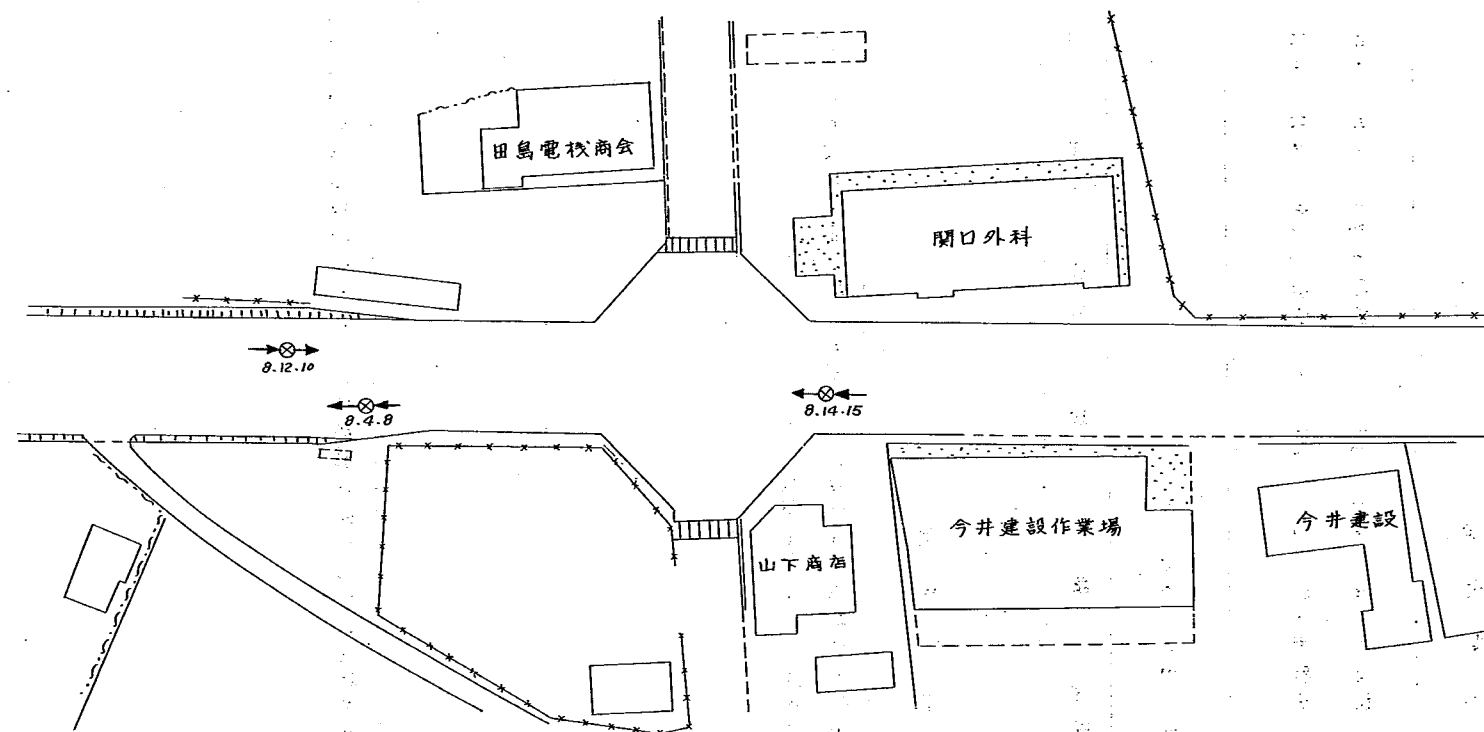


埼玉 17号
桶川市細谷
(交差点改良)



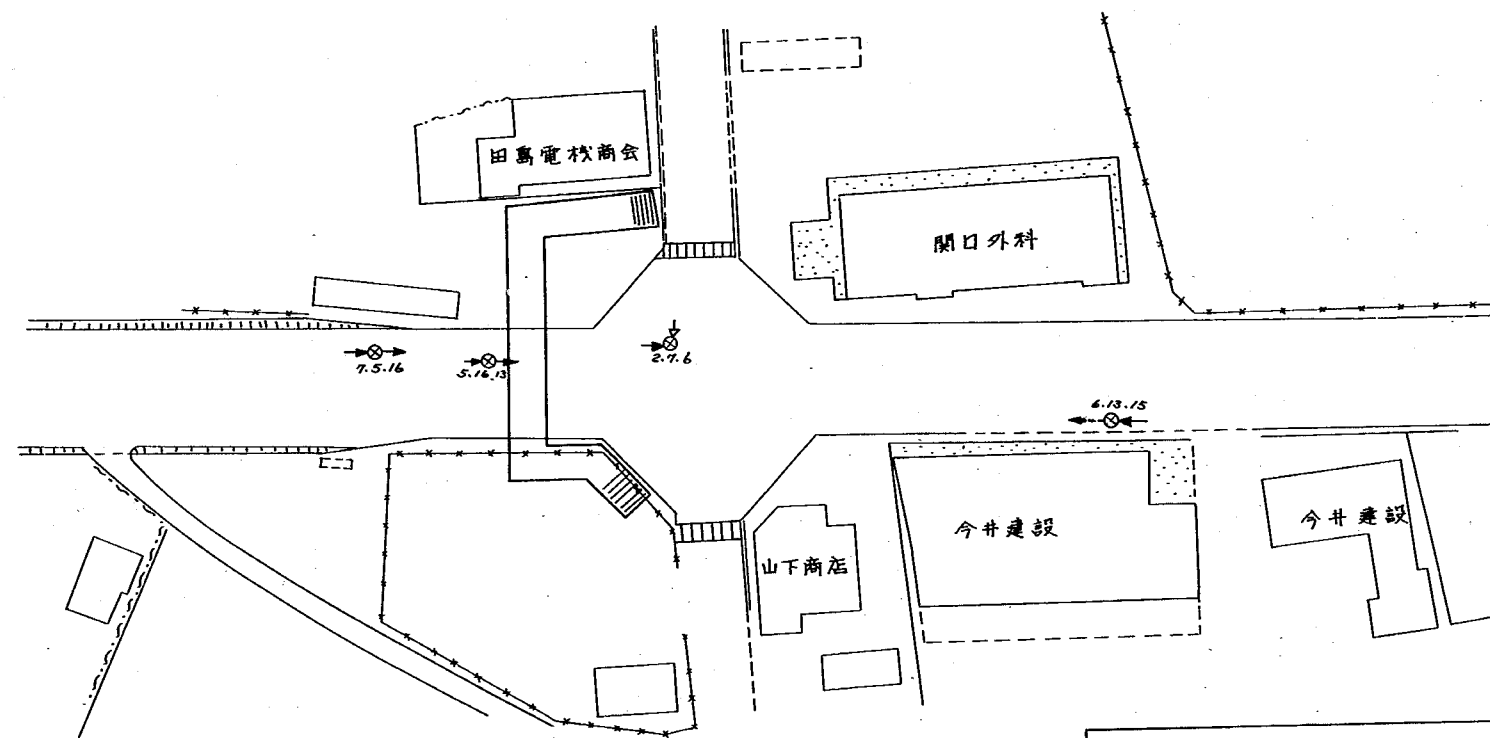
IM-91.FI-6F-702

路 線 名	1 7 号 線			
場 所	埼 玉 県 上 里 町 神 保 原			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 8 月 4 日 ~ 昭 和 4 7 年 2 月 4 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 2 月 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 8 月 6 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 5 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 1	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	地元及び関係当局の要望により調査した結果，通学路に指定されており，国道横断が危険にさらされているため設置した。			
設置後の効果 の概要	国道横断者の事故がなく，危険な状態にあつた学童も安心して通学できるようになった。			



事前調査 No. 16	
路線名	17 号線 (関東地方建設局)
地名	埼玉県上里町神保原

TM-91.FT- 6.F-703

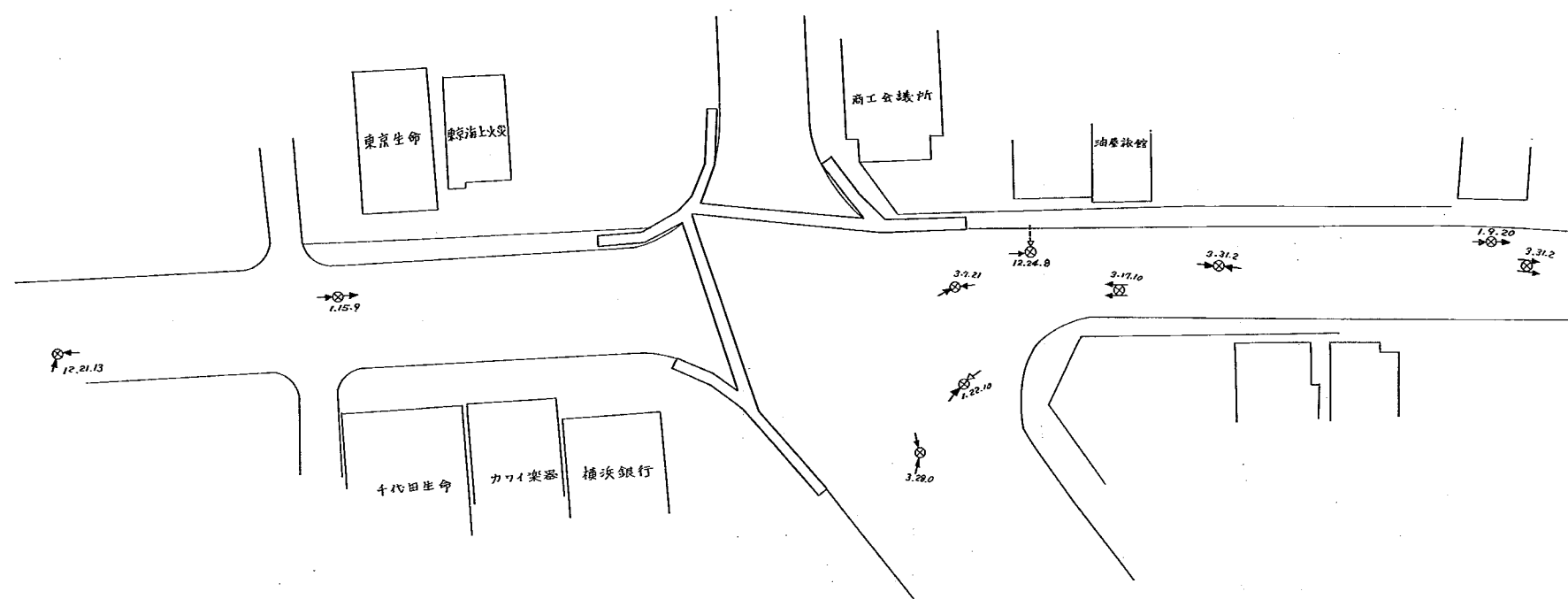


事後調査 № 16	
路線名	17号線（関東地方建設局）
地名	埼玉県上里町神保原
道状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年2月5日

TM-91.FT- 6.F- 704

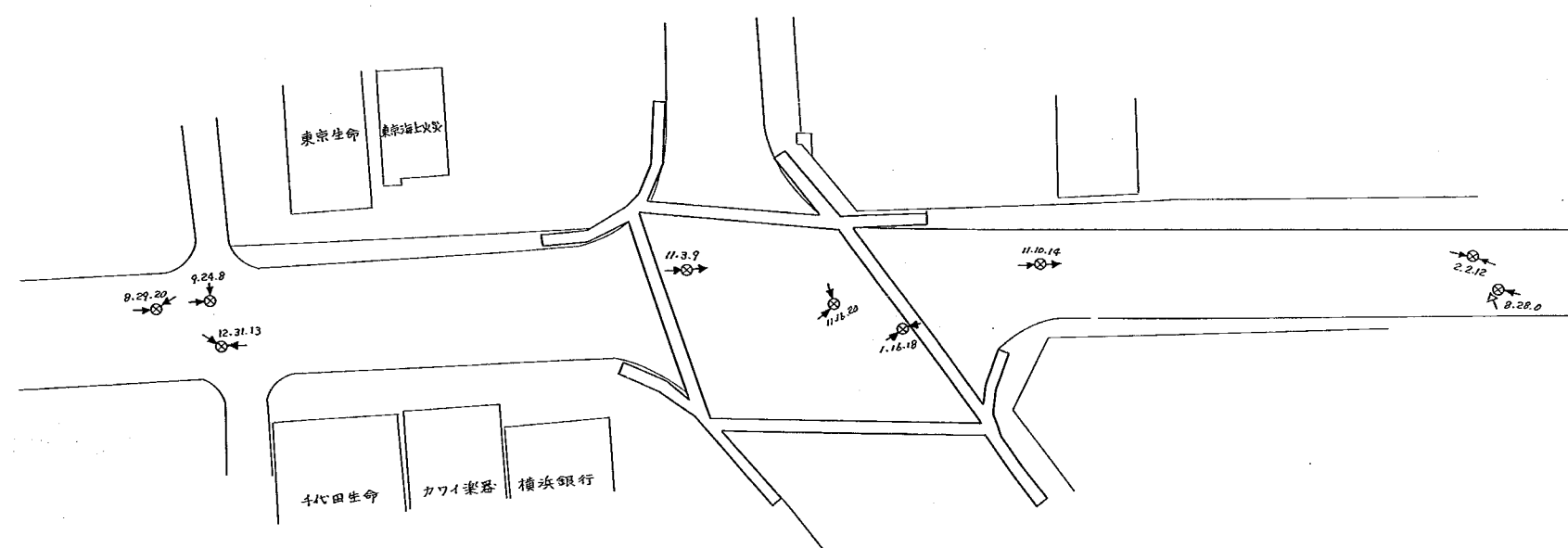
路 線 名	5 0 号 線			
場 所	群 馬 県 前 橋 市 本 町 2 丁 目			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	関 東 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 5 年 1 1 月 2 9 日 ~ 昭 和 4 6 年 4 月 2 8 日 (事 後) 昭 和 4 6 年 8 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 2 月 2 4 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 8 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	0	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	関係機関及び地元民の陳情。 4 5 年 , 4 6 年 の 2 ケ 年 に 渡 っ て 設 置 し た 。 横断歩行者数 5, 0 0 0 名 / 日 (4 5 年 調)			
設置後の効果 の概要	人対車両事故は0になった。 車両相互事故は変っていない。			

IM-91.FI-6.F-706



事前調査 No. 17	
路線名	50号線（関東地方建設局）
地名	群馬県前橋市本町二丁目

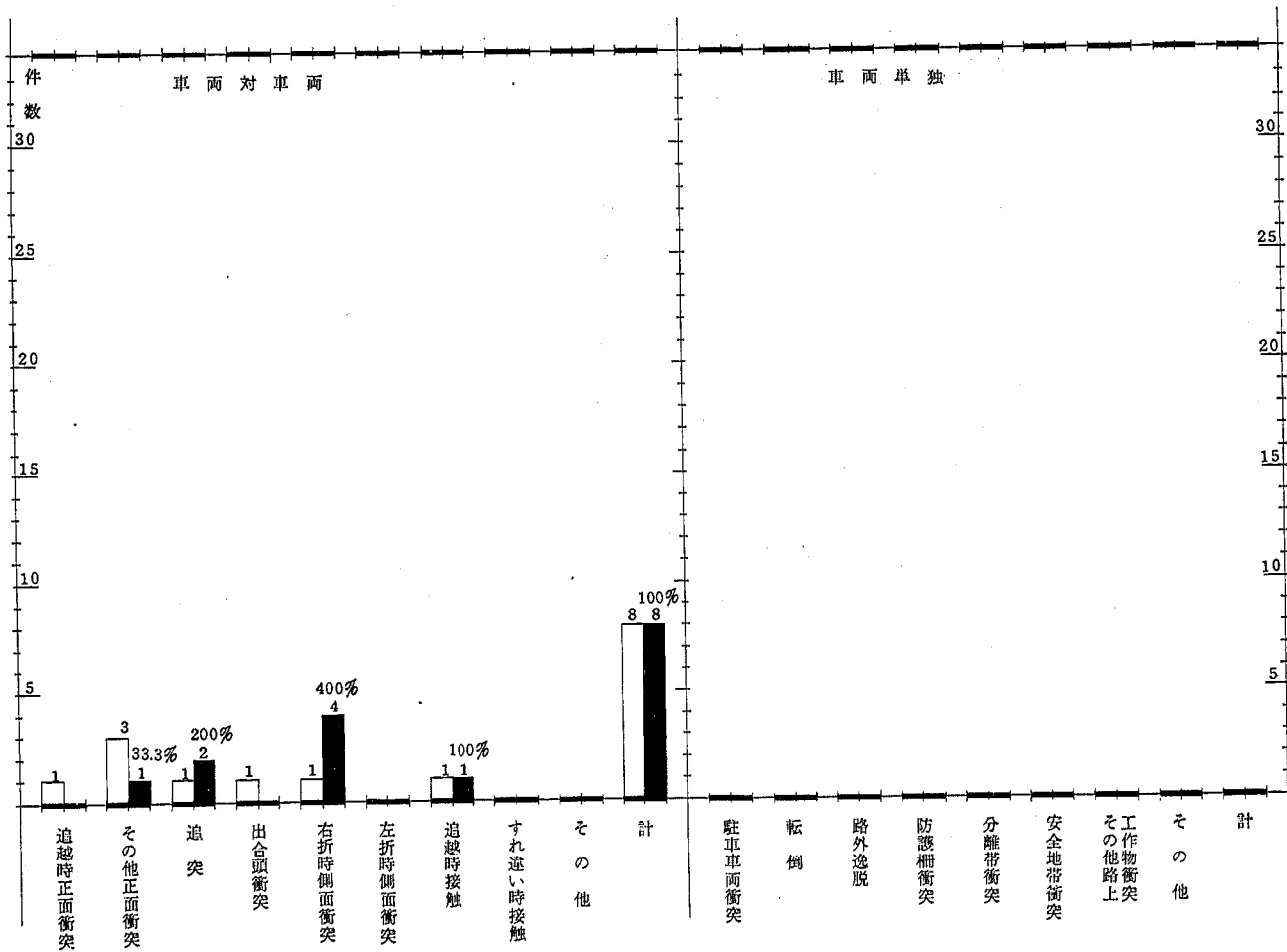
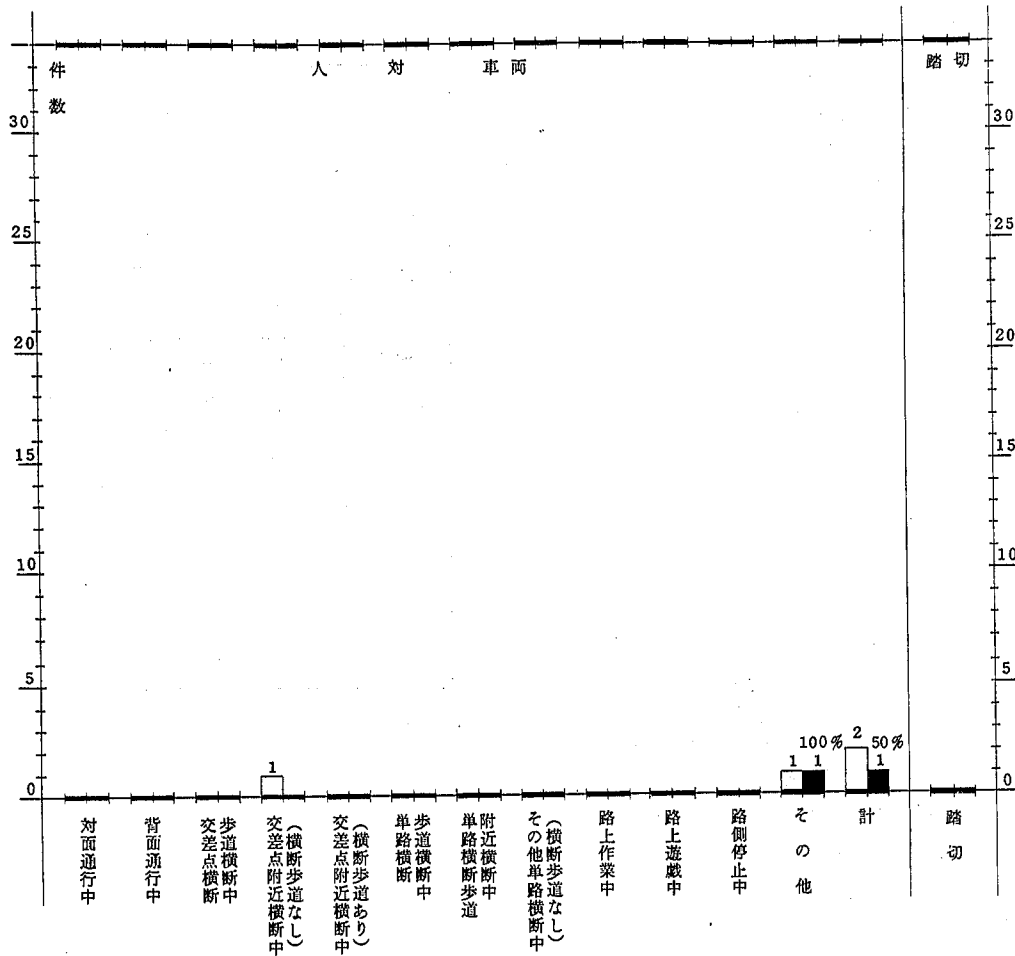
TM-91.FT- 6.F-707



事後調査 No. 17	
路線名	50号線（関東地方建設局）
地名	群馬県前橋市本町二丁目
道状路況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和46年8月25日

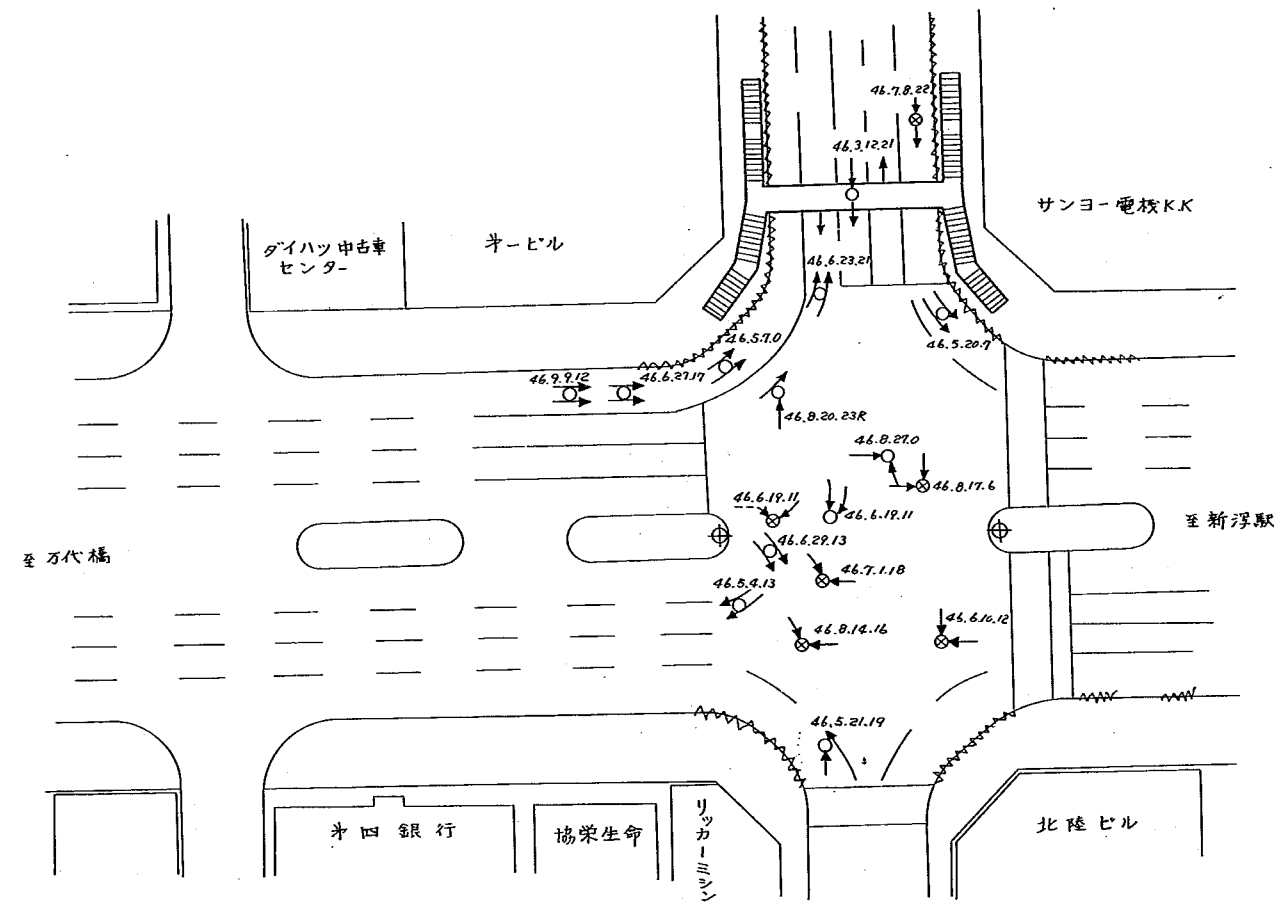
TM-91.FT- 6.F-708

TM-91.FI-6.F-709



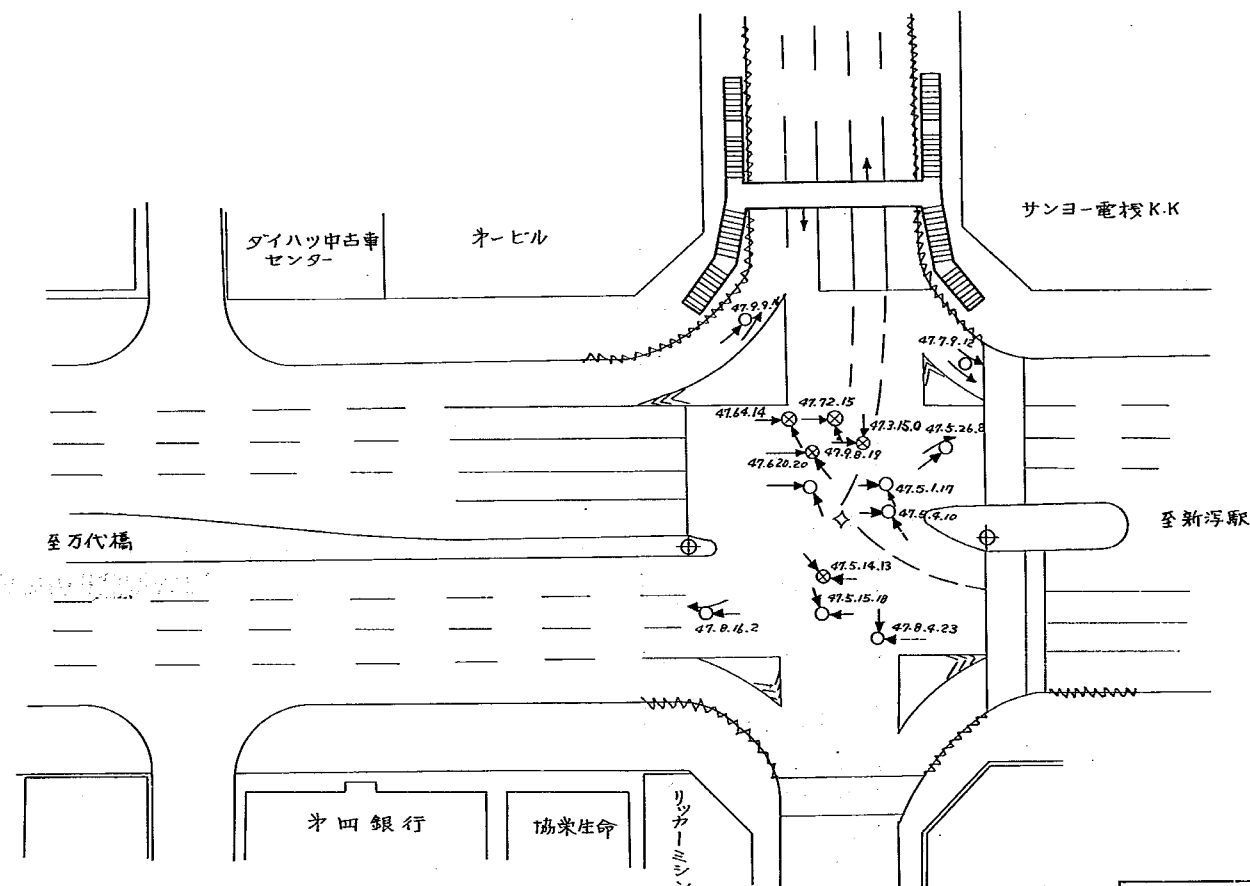
IM-91.FI-6.F-710

路 線 名	7 号 線			
場 所	新 潟 県 新 潟 市 東 大 通 り			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	北 陸 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 3 月 1 0 日 ~ 昭 和 4 6 年 9 月 1 0 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 1 0 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 1 0 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 2 月 1 8 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 4	0
道 路 状 況	交 差 点 改 良 (交 通 島 改 善 な ど)			
施設等の設置 に至る経緯	交 差 点 内 に 発 生 す る 交 通 事 故 件 数 は , 4 2 年 4 4 件 , 4 3 年 5 1 件 , 4 4 年 6 0 件 と 年 々 増 加 し て お り , 4 4 年 に 信 号 機 の 増 加 お よ び 現 示 の 変 更 , 交 差 点 周 辺 の 駐 停 車 禁 止 , 又 は , 路 面 標 示 に よ る 右 , 左 折 の 指 導 線 を 行 な っ た 。 そ の 結 果 4 5 年 に は 事 故 件 数 が 5 2 件 と な っ た が , 大 巾 な 減 少 と な ら な か っ た た め , 交 差 点 改 良 を す る に 至 っ た 。			
設置後の効果 の概要	交 差 点 改 良 後 の 4 7 年 一 年 間 の 事 故 発 生 件 数 は 4 0 件 と な り , 4 4 年 の 最 高 6 0 件 に 対 し , 約 3 5 % の 減 少 と な っ た 。 今 後 は 所 轄 署 に お い て , 現 在 方 向 別 信 号 現 示 を 検 討 し て お り , 又 , 車 線 指 定 の 標 識 , 交 差 点 内 の 指 導 車 線 の 設 置 に つ い て も 検 討 中 で あ る 。 事前交通量 3 6 , 4 3 9 台 / 1 2 h 事後 3 9 , 2 0 0 台 / 1 2 h			



事前調査 No. 18	
路線名	7号線(北陸地方建設局)
地名	新潟県新潟市東大通り

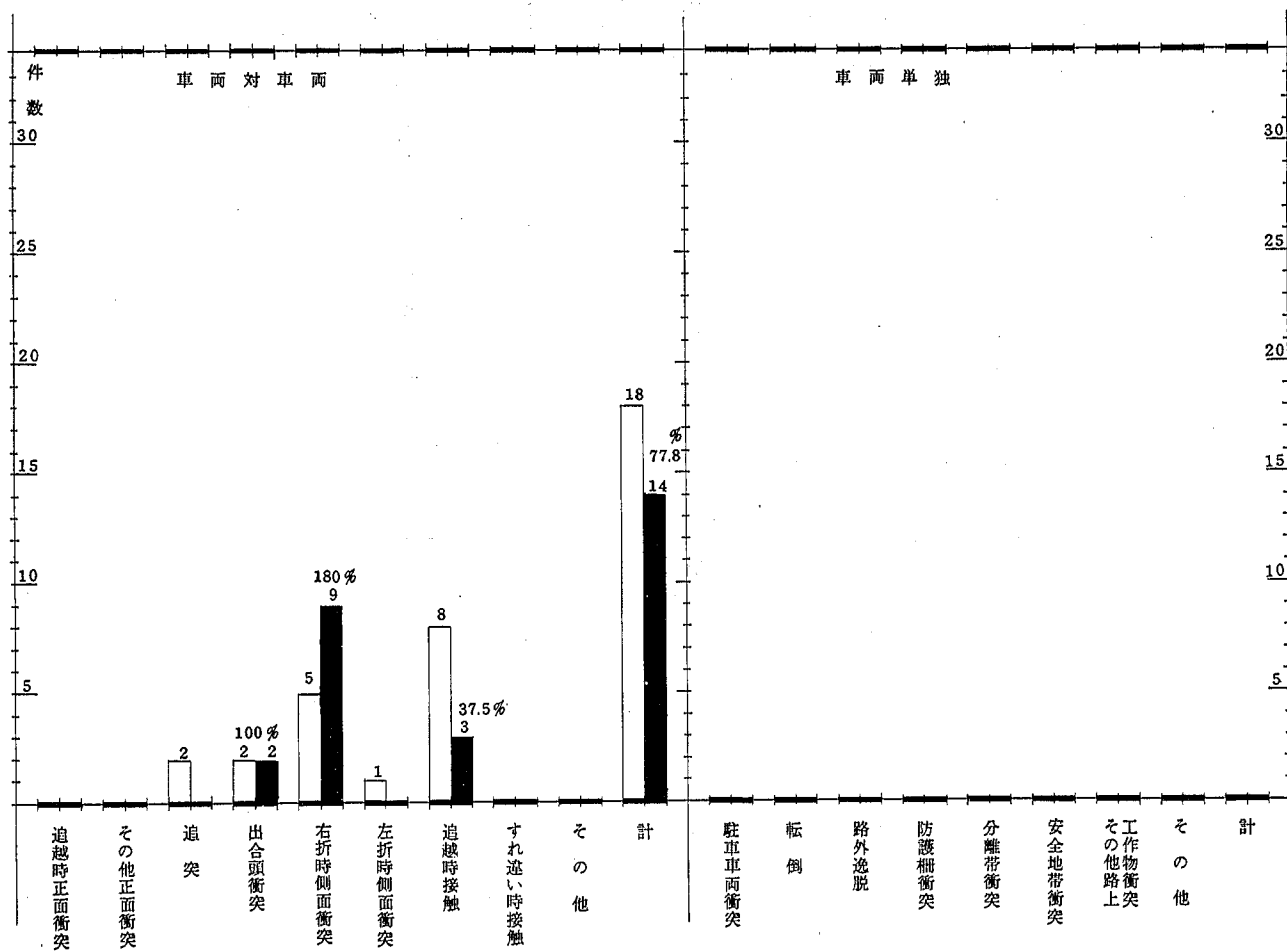
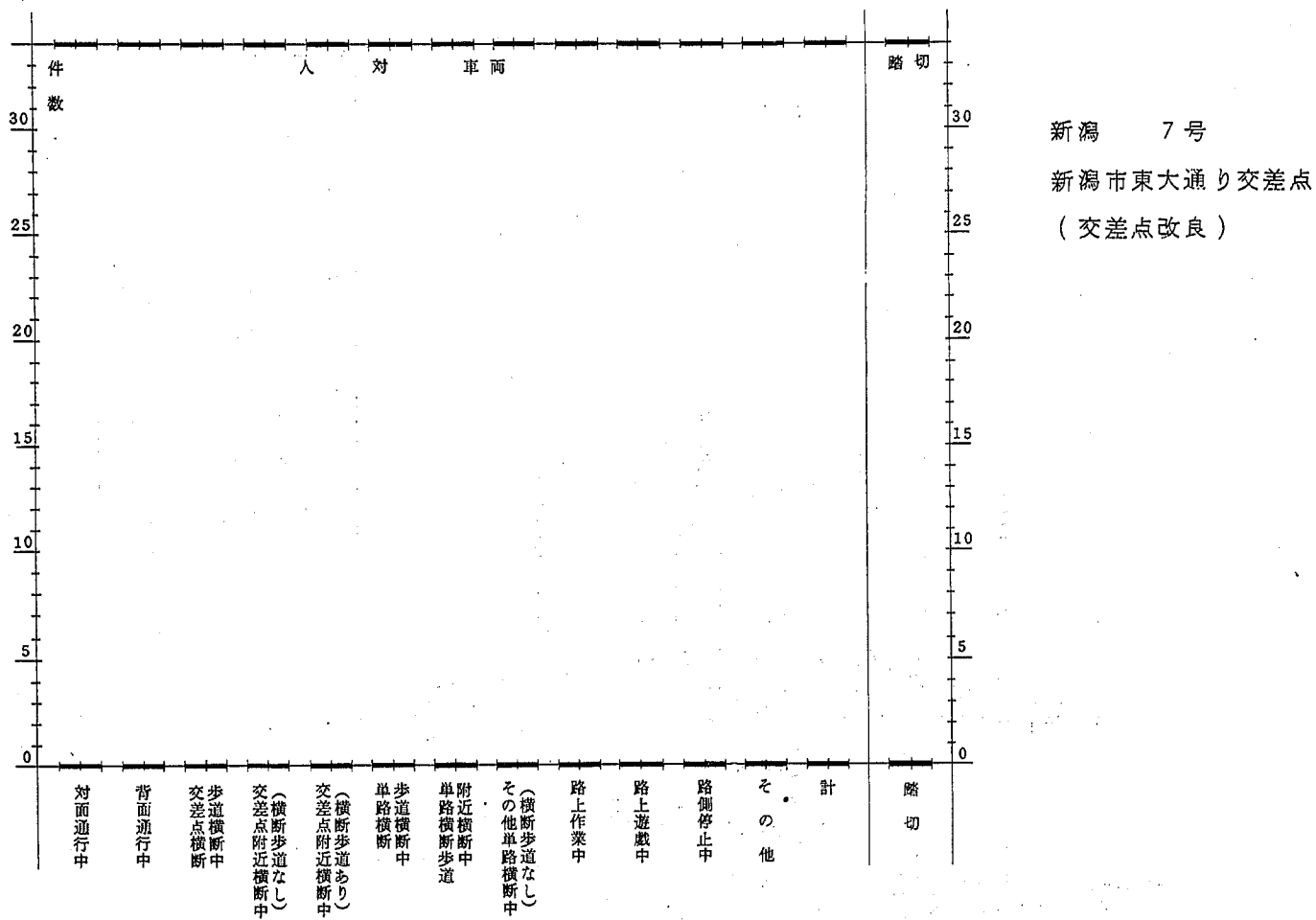
TM-91.FT- 6.F-711



事後調査 No. 18	
路線名	7号線(北陸地方建設局)
地名	新潟県新潟市東大通り
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和46年12月18日

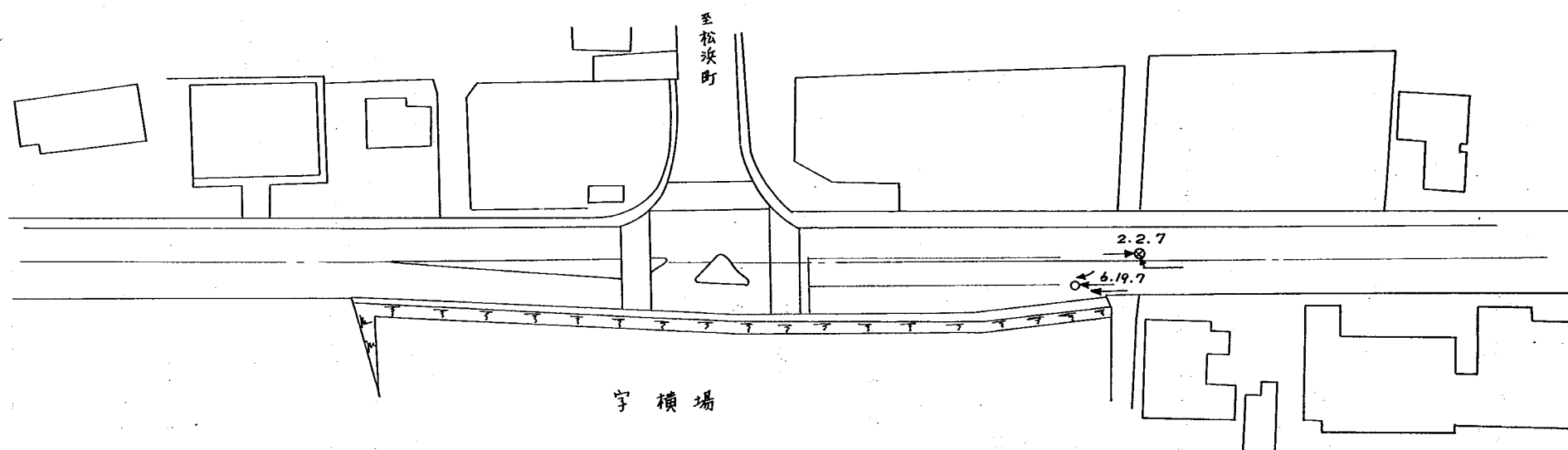
TM-91.FT- 6.F- 712

TM-91.FI-6F-713



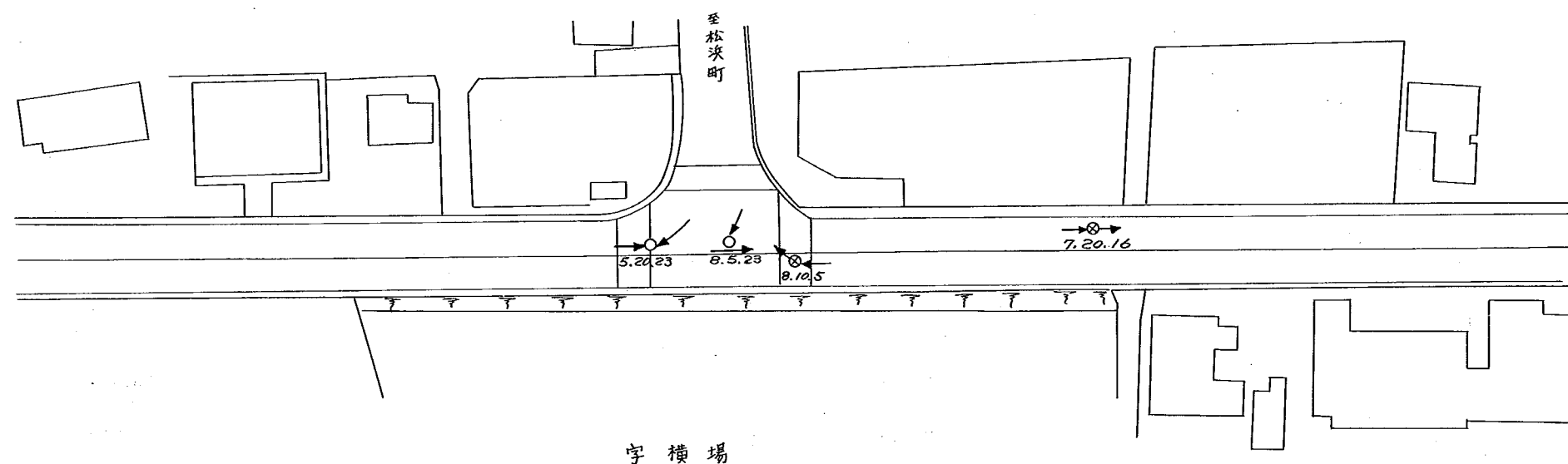
IM-91.FI-6F-714

路 線 名	7 号 線			
場 所	新 潟 県 新 潟 市 築 上 山			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	北 陸 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 3 月 1 0 日 ~ 昭 和 4 6 年 9 月 1 0 日 (事 後) 昭 和 4 6 年 1 2 月 2 3 日 ~ 昭 和 4 7 年 6 月 2 3 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 2 月 1 8 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 2	0
道 路 状 況	交 差 点 改 良 , 車 線 増			
施設等の設置 に至る経緯	交差点内の事故は少ないが、道路巾員がせまく、右左折車があると直進車の進行が出来ず、交通渋滞となっており、警察署からの要望もあり車線増を行なった。			
設置後の効果 の概要	交差点改良後は交差点内の事故もなく、右左折車による交通障害も緩和されたが、全体的に交通渋滞ははげしく、事故につながる原因となる恐れがあるため、バイパスの早期完成が待たれる。 信号は、事前、事後とも現示は変っていないが、現在は、感應装置付となっている。 事前交通量 1 4, 5 9 6 台 / 1 2 h 事後 " 1 5, 7 2 3 台 / 1 2 h			



事前調査 No. 19	
路線名	7号線 (北陸地方建設局)
地名	新潟県新潟市築上山

TM-91.FT- 6.F- 715

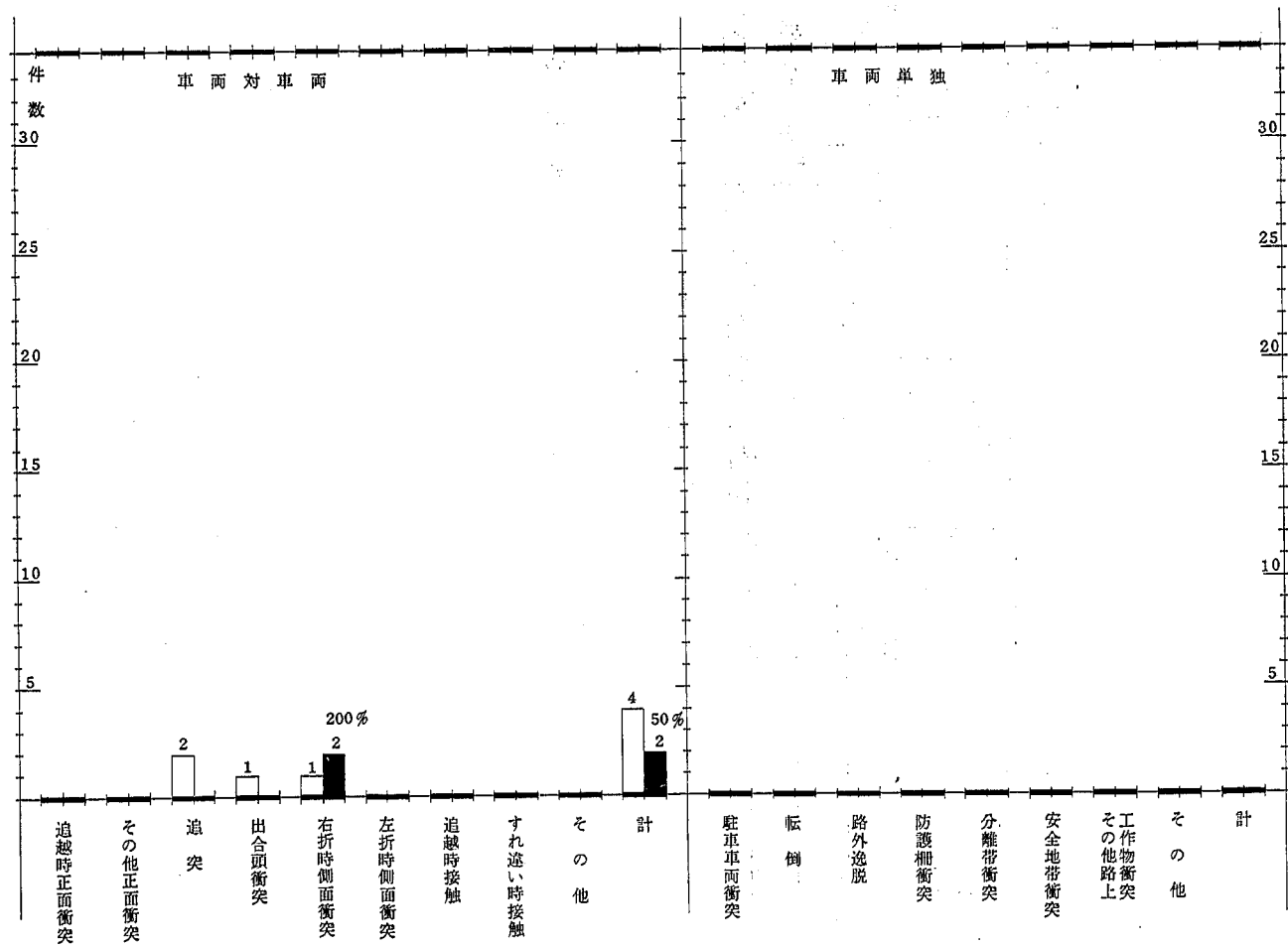
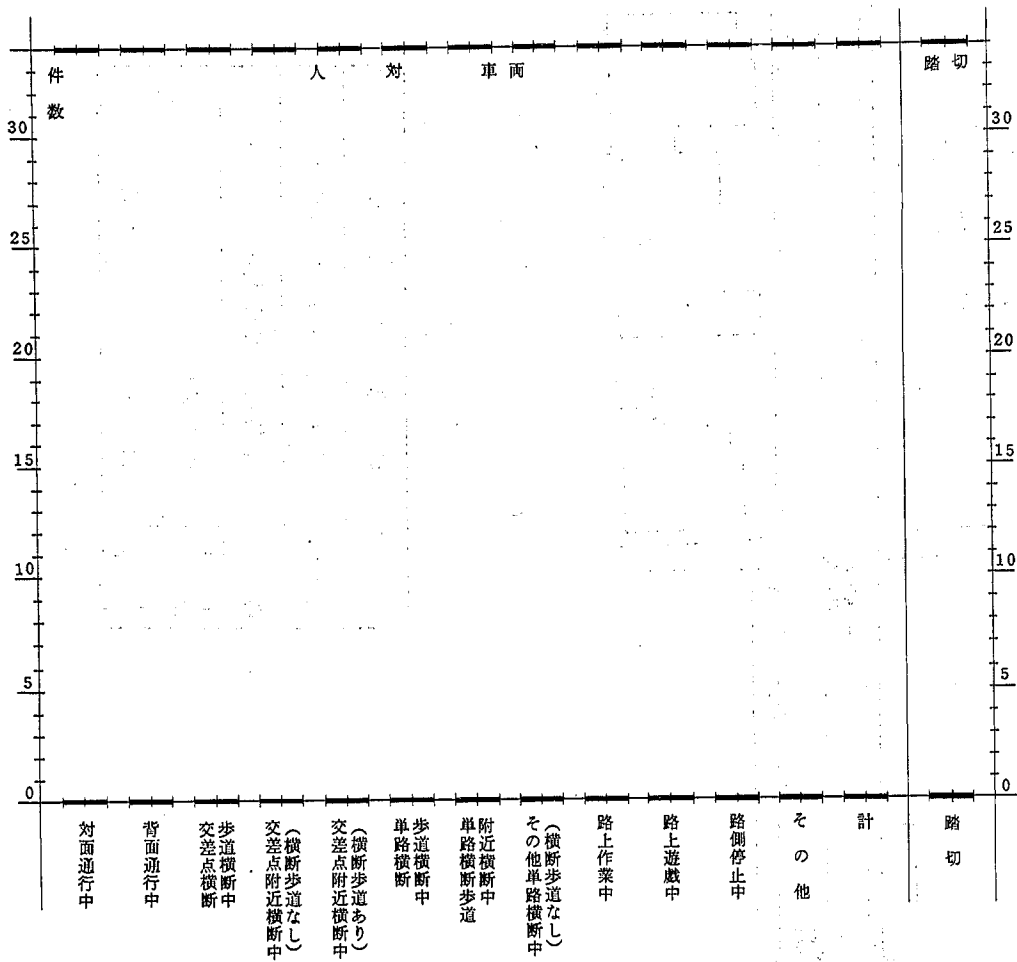


字横場

事後調査 № 19	
路線名	7号線（北陸地方建設局）
地名	新潟県新潟市築上山
道 状 路 況	交差点改良
竣 工 年 月 日	昭和46年12月18日

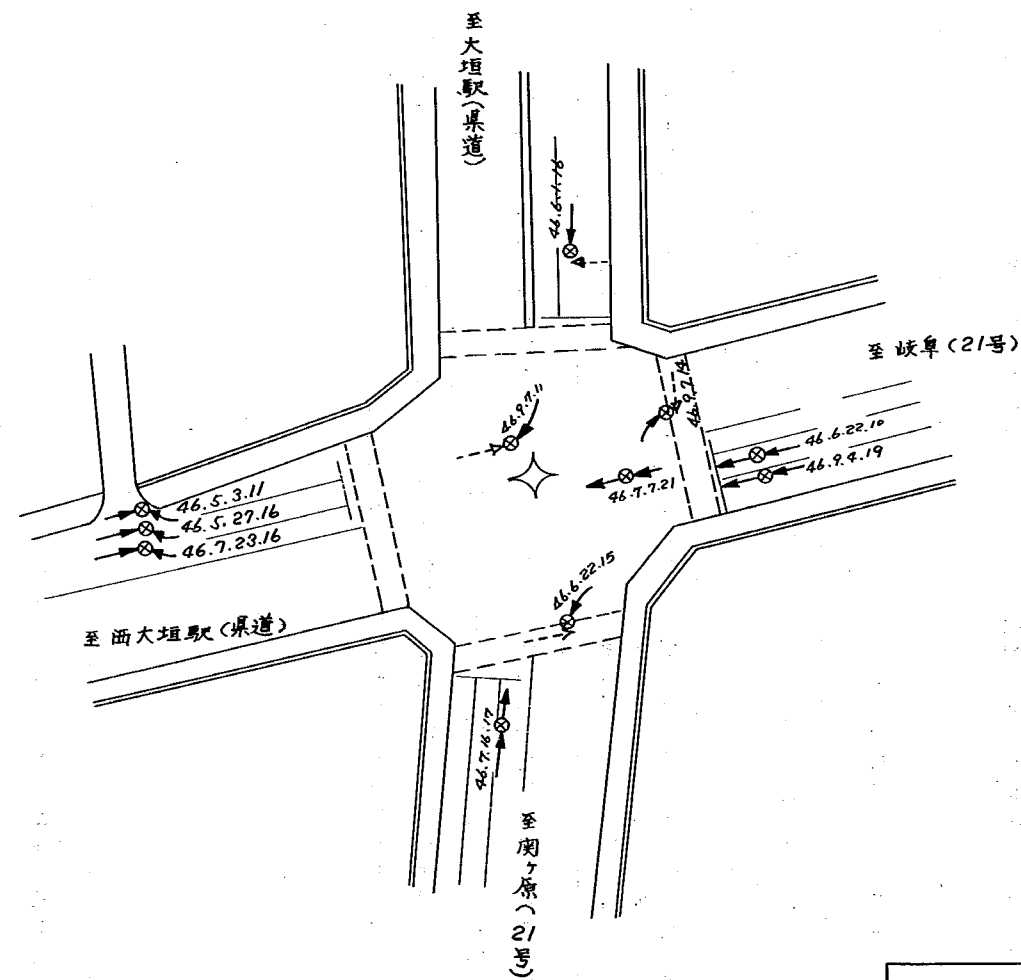
TM-91.FT- 6.F- 716

IM-91.FI-6F-717



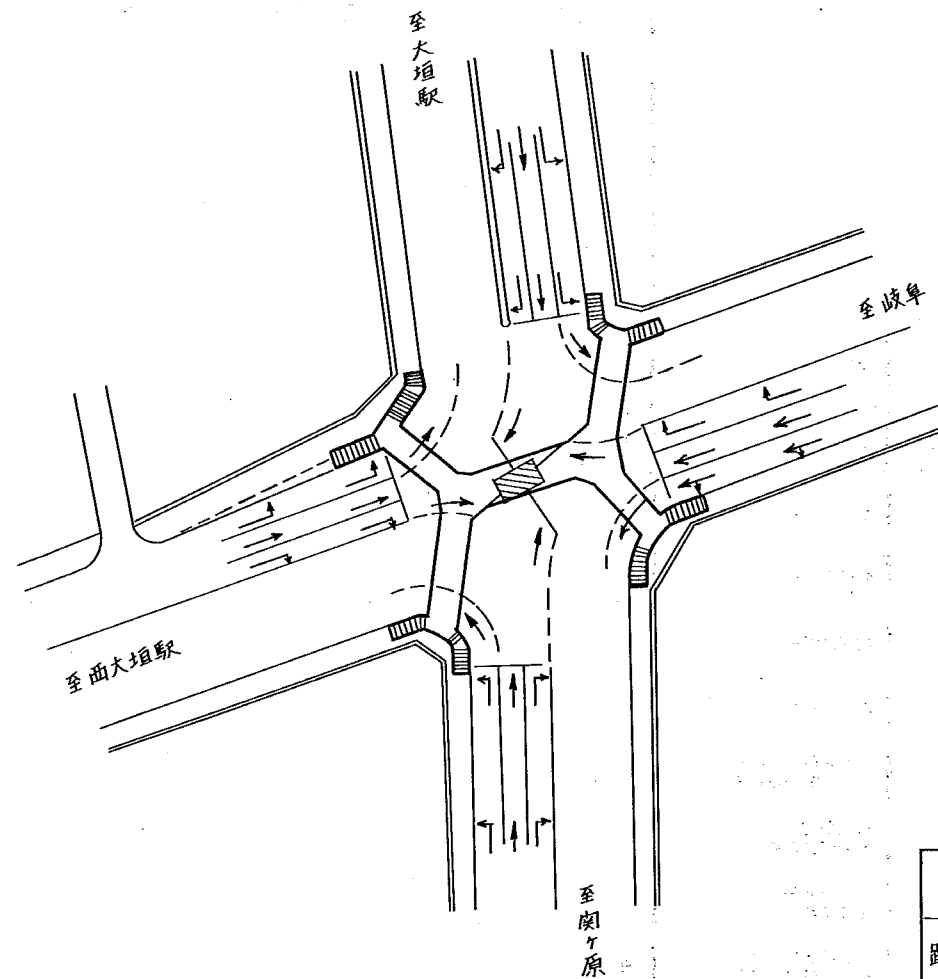
IM-91.FI-6.F-718

路線名	21号線			
場所	岐阜県大垣市郭町三丁目			
交差形式	四枝交差			
管理者	中部地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 5月 1日 ~ 昭和46年10月31日 (事後) 昭和47年 4月 1日 ~ 昭和47年 9月30日			
竣工年月日	昭和47年 3月30日			
事故増減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 4	0	- 7	0
道路状況	横断歩道橋新設(地下) 巾員 中央部=4.75m H型ボックスカルバート 取付部=4.0m 高さ(有効)2.5m 階段部=2.5m			
施設等の設置 に至る経緯	大垣市の繁華街で国道21号と県道との主要交差点である事によつて、自動車、歩行者共に多く、立体交差の必要があつた。 当初、建設省、岐阜県共、横断歩道橋による立体交差を計画していたが、地元大垣市の強い要望により、地下道にしたものである。			
設置後の効果 の概要	交差点内に於ける事故件数が0になつた。			



事前調査 № 20	
路線名	21号線(中部地方建設局)
地名	岐阜県大垣市郭町3丁目

TM-91.FT- 6.F-719



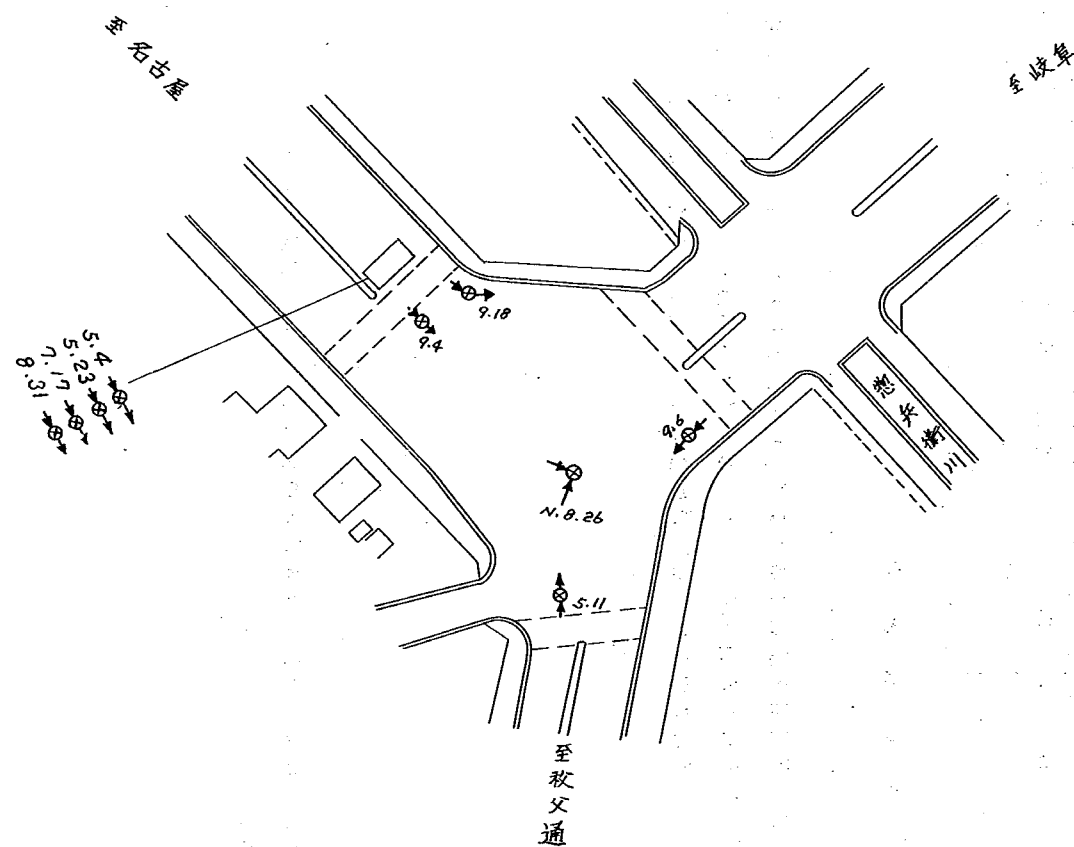
事後調査 № 20	
路線名	21号線（中部地方建設局）
地名	岐阜県大垣市郭町3丁目
道状 路況	横断歩道橋新設
竣工 年月日	昭和47年3月30日

TM-91.FT- 6.F-720

- 82 -

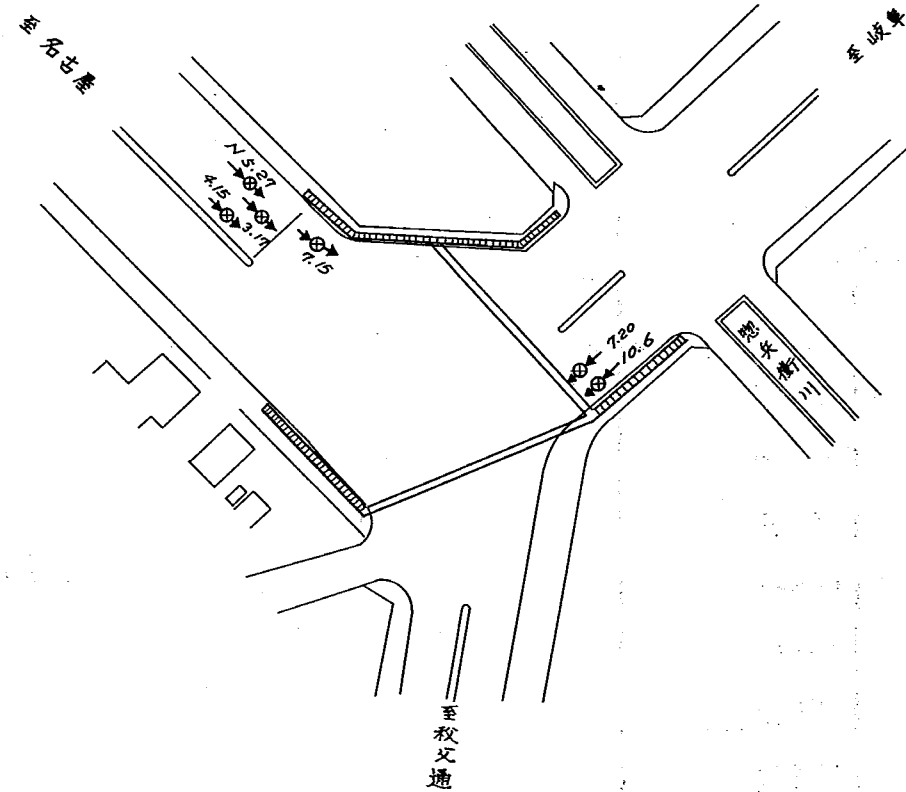
IM-91.FI-6.F-722

路 線 名	2 2 号 線			
場 所	愛 知 県 名 古 屋 市 西 区 康 生 通 り			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	中 部 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 3 月 2 9 日 ~ 昭 和 4 6 年 9 月 2 8 日 (事 後) 昭 和 4 6 年 9 月 2 6 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 9 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 3	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当箇所は3又変則交差点で横断歩道も長く、青信号で進行した車が、横断者のため、一旦停車したのと追突するという事故、横断歩道直前での追突事故が発生している。警察、地元等の要望もあり横断者保護のために横断歩道橋を設置した。			
設置後の効果 の概要	本施設設置により9件より6件と減少したが、更に追跡調査をする車両事故は必要がある。			



事前調査 No. 21	
路線名	22号線(中部地方建設局)
地名	愛知県名古屋市西区康生通り

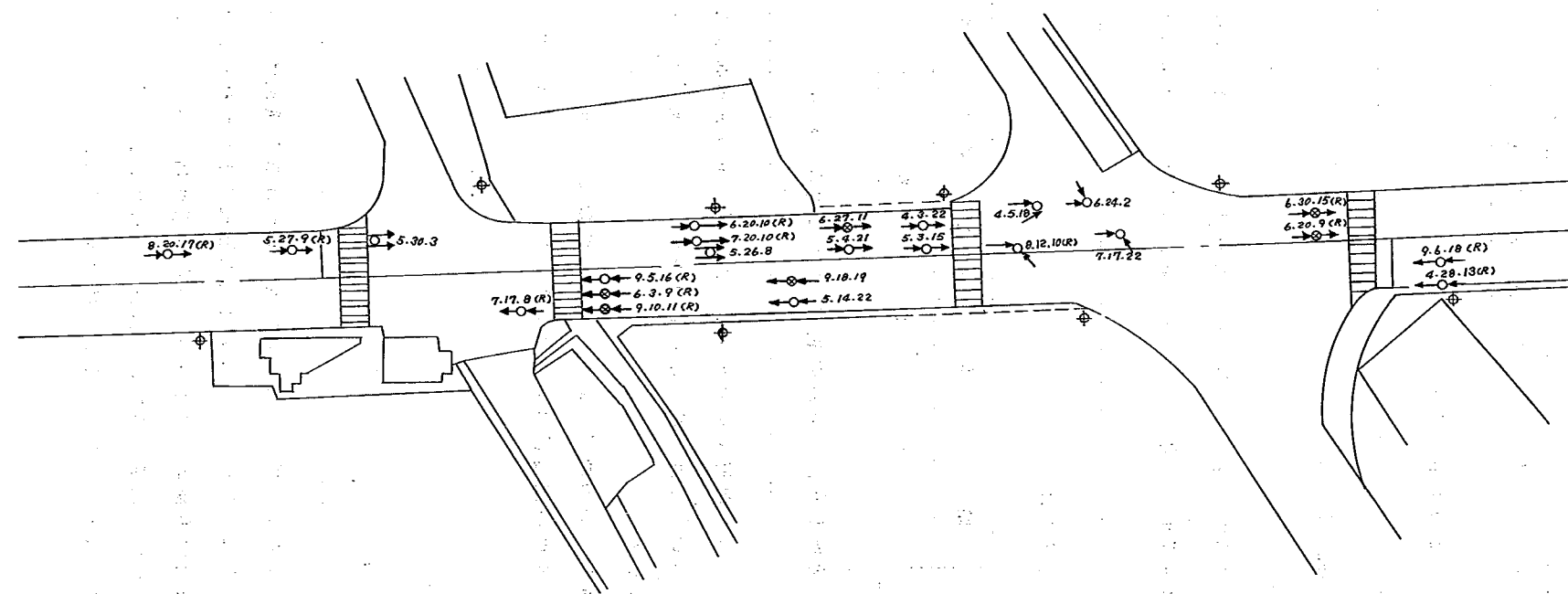
TM-91.FT- 6.F-723



事後調査 № 21	
路線名	22号線 (中部地方建設局)
地名	愛知県名古屋市西区康生通り
改事良項	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和46年9月25日

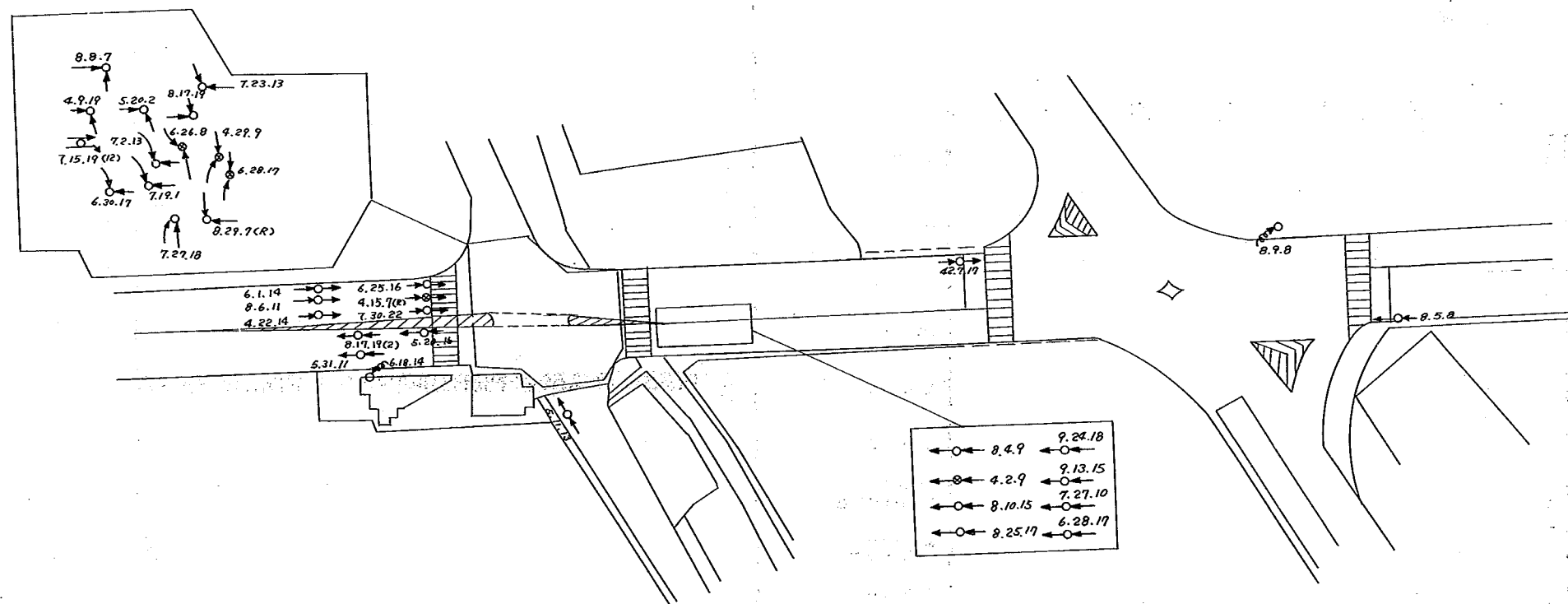
TM-91.FT- 6.F-724

路線名	岡山 2 号			
場所	岡山市上道町平島平島交差点			
交差形式	四枝交差（並通十字交差）			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 4月 1日 ~ 昭和46年 9月 30日 (事後) 昭和47年 4月 1日 ~ 昭和47年 9月 30日			
竣工年月日	昭和47年12月20日			
事故増減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 8	+ 2
道路状況	交差点改良 交差点が2箇所あり、うち県道B.P.の方に右折車線の増設			
施設等の設置に至る経緯	2号線に県道バイパスと旧道(w=5.0m)が、ℓ=60mの間隔で接続している交差点である。2つの交差点間における追突事故が多く、又バイパスからの車両との衝突が発生していた。 当地区は常時渋滞している地区であり、この2つの交差点によつてなお一層渋滞をきたしていた。直進車の流出能力をアップするため、バイパス側の交差点に右折車線を増設した。			
設置後の効果の概要	1. 当交差点の改良によつて、B.P.側交差点における交通流はスムーズとなつて事故はほとんどなくなつたが、旧道交差点附近に事故が移行した。 2. 改良後は、横断歩道前後と交差点内の右折時側面衝突が発生した。 3. 今後の対策として、旧道の車両の進入禁止を行ない、歩行者の立体横断施設を整備して、交差点を一カ所とするよう検討を要する。			



事前調査 No. 22	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	岡山市上道町平島

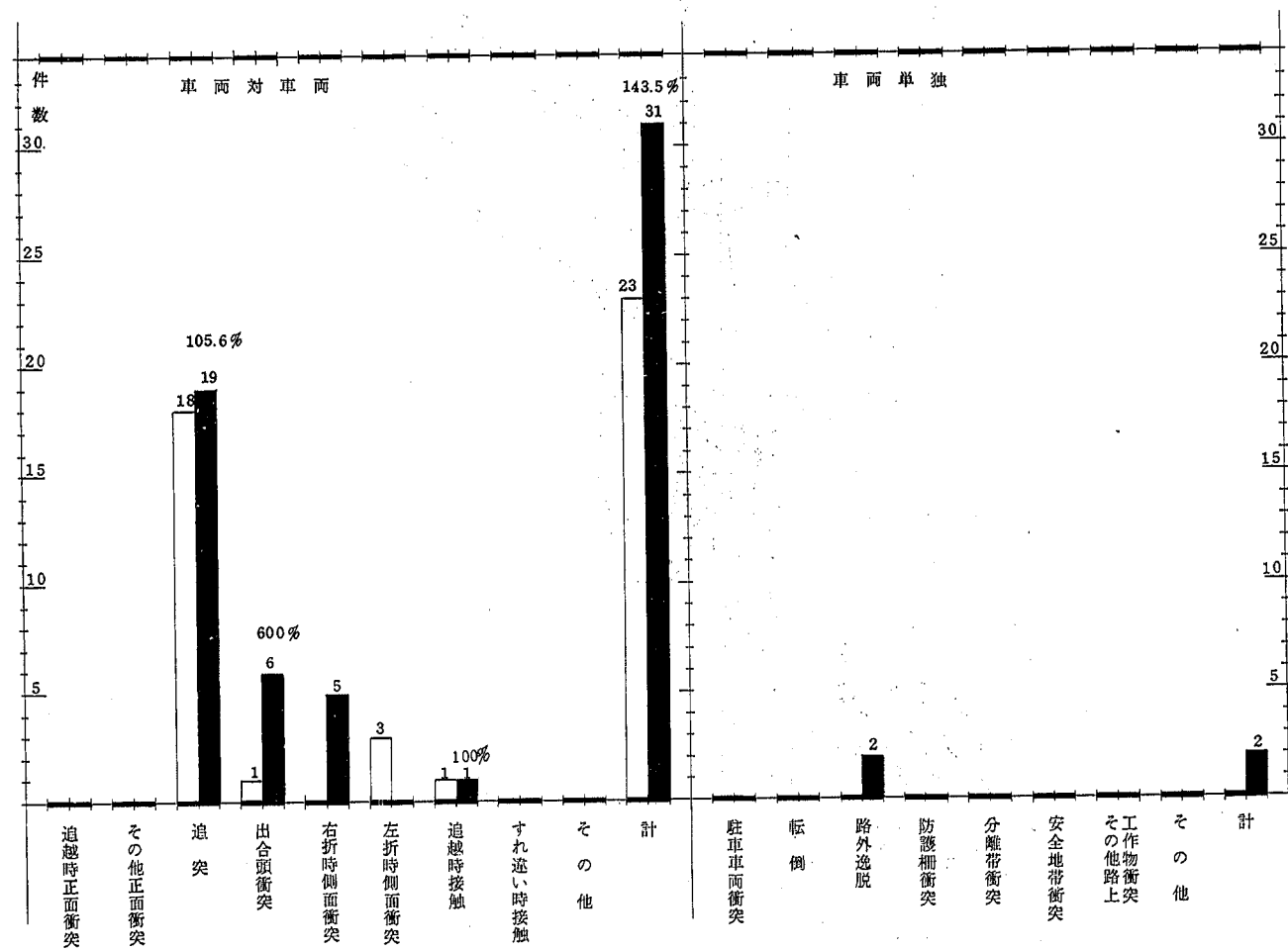
TM-91.FT- 6.F-727



事後調査 № 22	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	岡山市上道町平島
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年12月20日

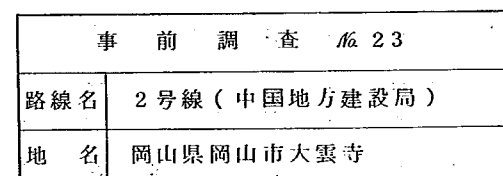
TM-91.FT- 6.F- 728

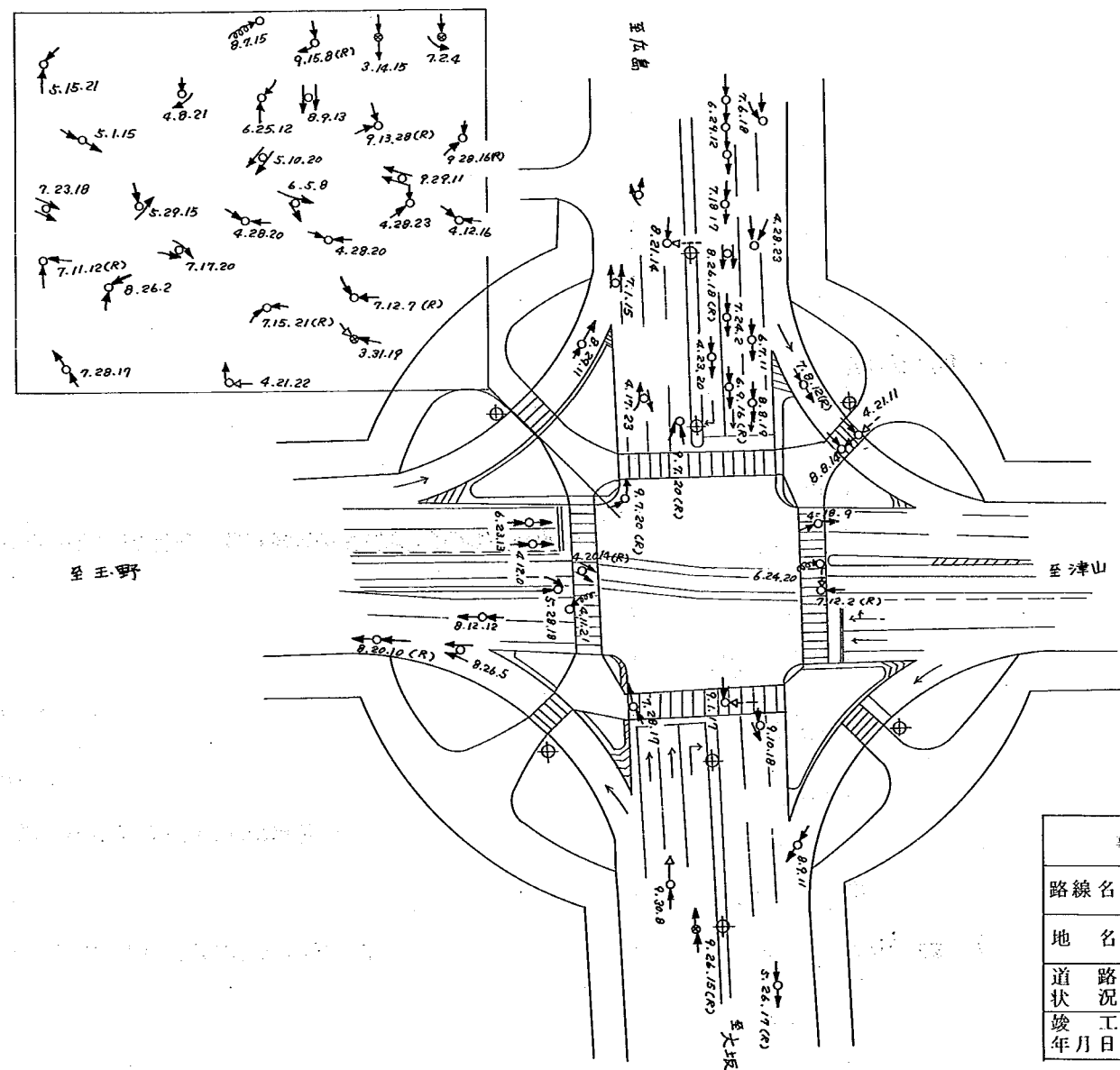
横断歩道の種類	件数
踏切	30
踏切	30
計	30
その他	30
路上遊戯中	30
路上作業中	30
その他 (横断歩道なし)	30
その他 (横断歩道あり)	30
単路横断歩道	30
歩道横断中	30
単路横断	30
歩道横断中	30
交差点附近横断中	30
交差点附近横断中 (横断歩道なし)	30
交差点附近横断中 (横断歩道あり)	30
歩道横断中	30
歩道横断	30
背面通行中	30
対面通行中	30



IM-91.FI-6-F-730

路 線 名	2 号 線			
場 所	岡 山 県 岡 山 市 大 雲 寺 大雲寺交差点			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	中 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 4 月 1 日 ~ 昭 和 4 6 年 9 月 3 0 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 4 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 3 0 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	+ 2	0	+ 3	+ 1
道 路 状 況	交 差 点 改 良 交差点を縮小し、車線の整備			
施設等の設置 に至る経緯	当交差点は、2号線に交差する53号及び30号の起点となる大規模交差点である。 路面電車の軌道もあり、毎年事故多発地点として注目されていた。 交差点の西半分は広く、東半分が狭くなっている。したがって、交差点の中心位置 が東寄りとなり、変形した交差点となっているため、横断歩道の前後と交差点内の 不規則な追突事故が発生していた。			
設置後の効果 の概要	1. 当交差点附近は改良により、左折を始め、各車線とも、スピードアップにより 交通流はスムーズとなった。 2. 追突事故は大巾に減少している。 3. 左折車がフリーとなったため、安全島へ渡る歩行者の事故が発生した。 4. 昼間事故は減少したが、夜間はスピードの出し過ぎ等により、中央分離帯への 衝突事故が出現した。又、夜間の右折時における接触事故が発生した。 5. 交差点改良によつて、環境整備上もかなり効果はあつたものと思われる。 6. 交差点内における軌道がカーブしており、ドライバーの心理的影響が大きいた め、修正するよう、現在、協議中である。			





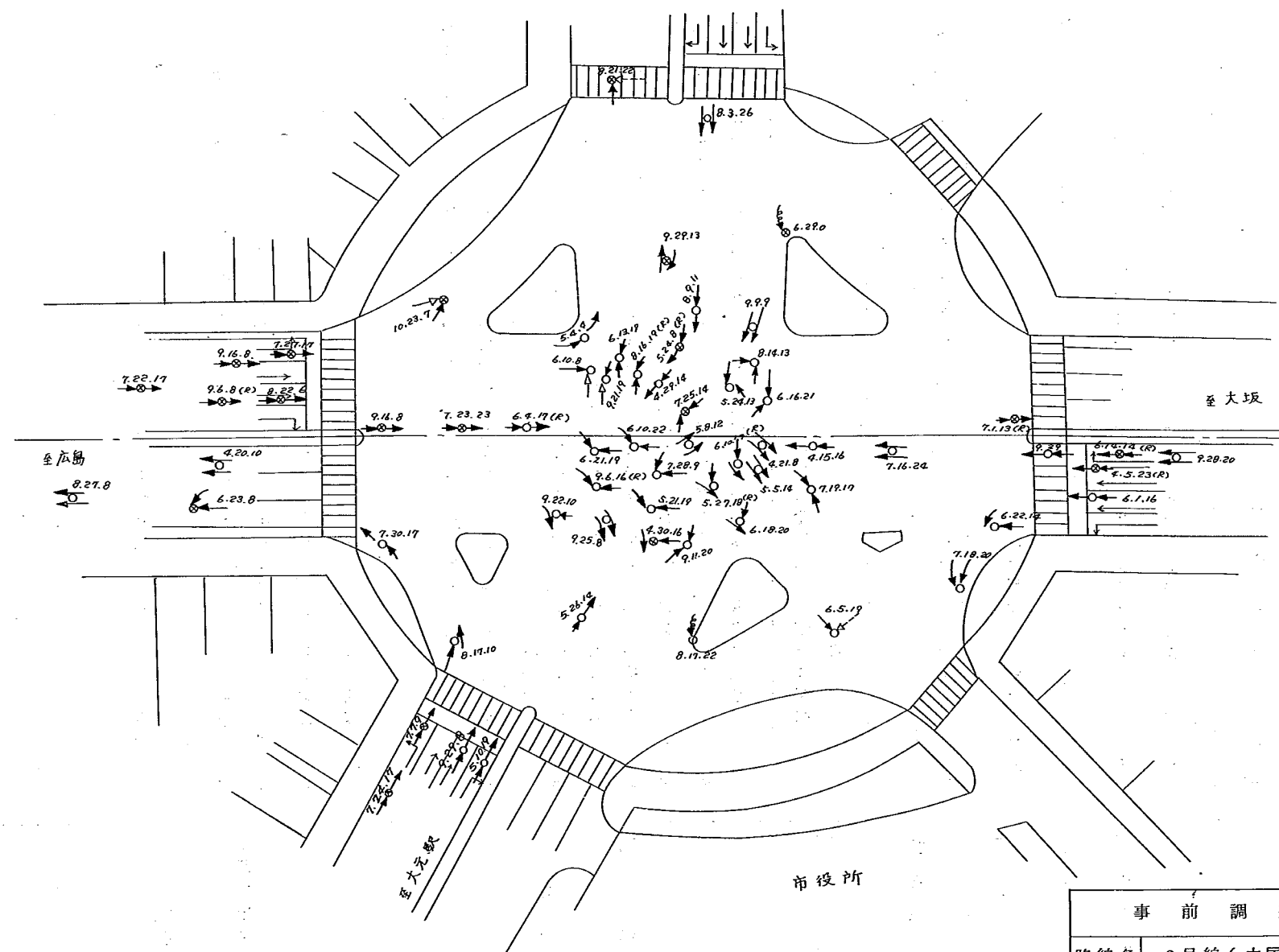
事後調査 No. 23	
路線名	2号線(中国地方建設局)
地名	岡山県岡山市大雲寺
道路状況	交差点改良 (交差点の縮小, 車線の整備)
竣工年月日	昭和47年3月25日

TM-91.FT- 6.F-732



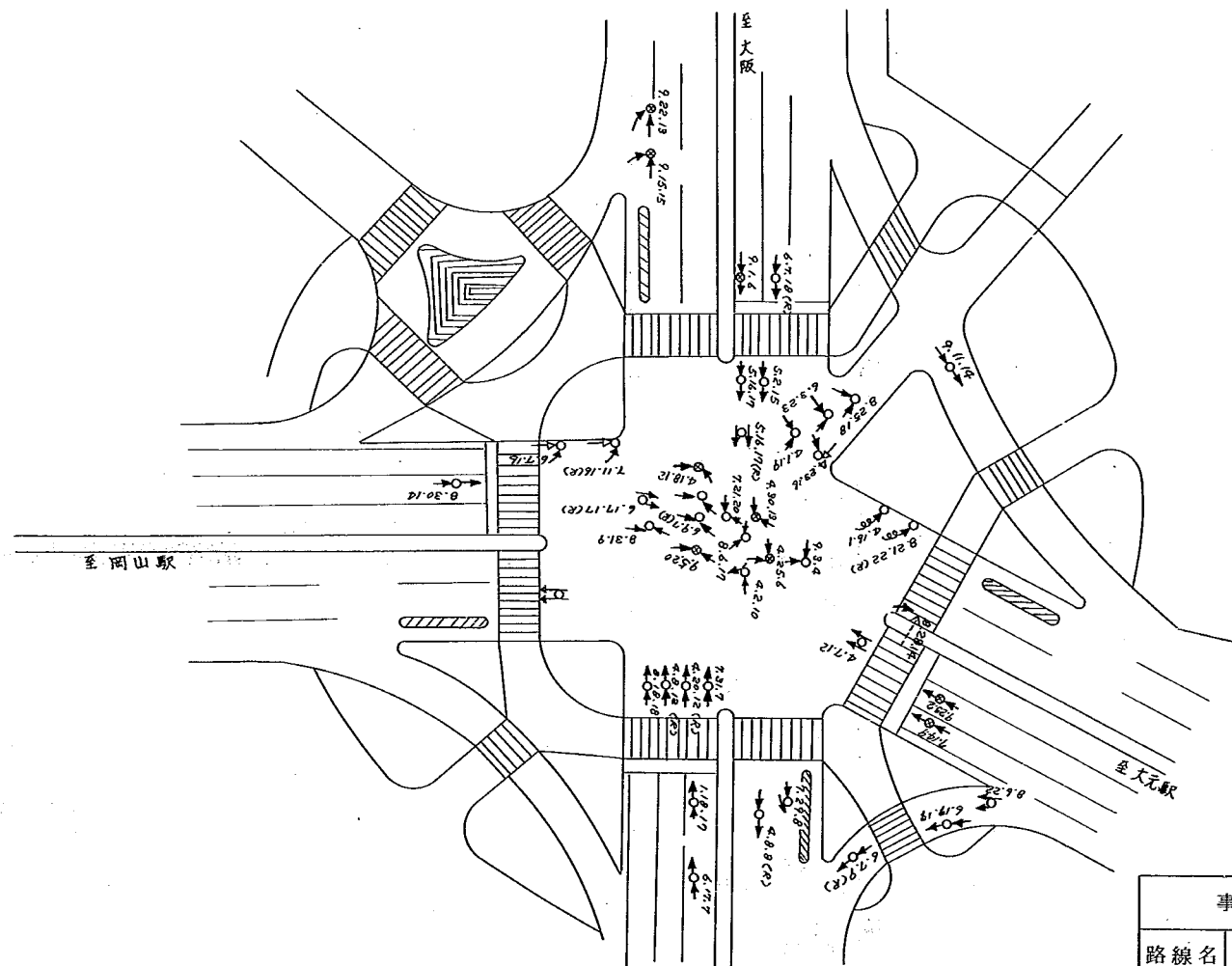
TM-91.FI-6F-734

路線名	2 号 線			
場 所	岡 山 県 岡 山 市 大 供			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	中 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 4 月 1 日 ~ 昭 和 4 6 年 9 月 3 0 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 4 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 3 0 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 3 1 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 1 6	+ 1
道 路 状 況	交 差 点 改 良 交差点を縮小し、車線の整備			
施設等の設置 に至る経緯	当交差点は、2号線に接続する岡山駅線と南進市道には、官庁街を控えた岡山市内第一の交差点であり、交通量は50,000台/日ある。又、市役所入口枝道、商店街支道を含み、6枝交差点となつている。 1. 交差点が広すぎるため、交差点内で右左折時側面衝突等が発生している。 2. 左折車両は、出来るだけフリーとする。 3. 小さい枝道はなるべく交通規制をし、交差道路を少なくし、交通流を簡素化するよう努める。 4. 南側は市役所があり、バスの乗降も著しく、バス停車帯が必要である。 5. 岡山駅～市役所の岡山の中心部であるため、植樹照明等によつて環境整備を図る。			
設置後の効果 の概要	1. 追突が大巾に減少した。 2. 右折時の側面衝突も大巾に減少している。 3. 全体の事故は昼夜とも減少しており、特に昼間の減少が著しい。 4. 市役所入口付近で、設置当初、ドライバーの不慣れのため、衝突事故が発生した。 5. 交差点改良によつて、環境整備もかなり効果があつたものと思われる。			



事前調査 No. 24	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	岡山県岡山市大供

TM-91.FT- 6.F- 735

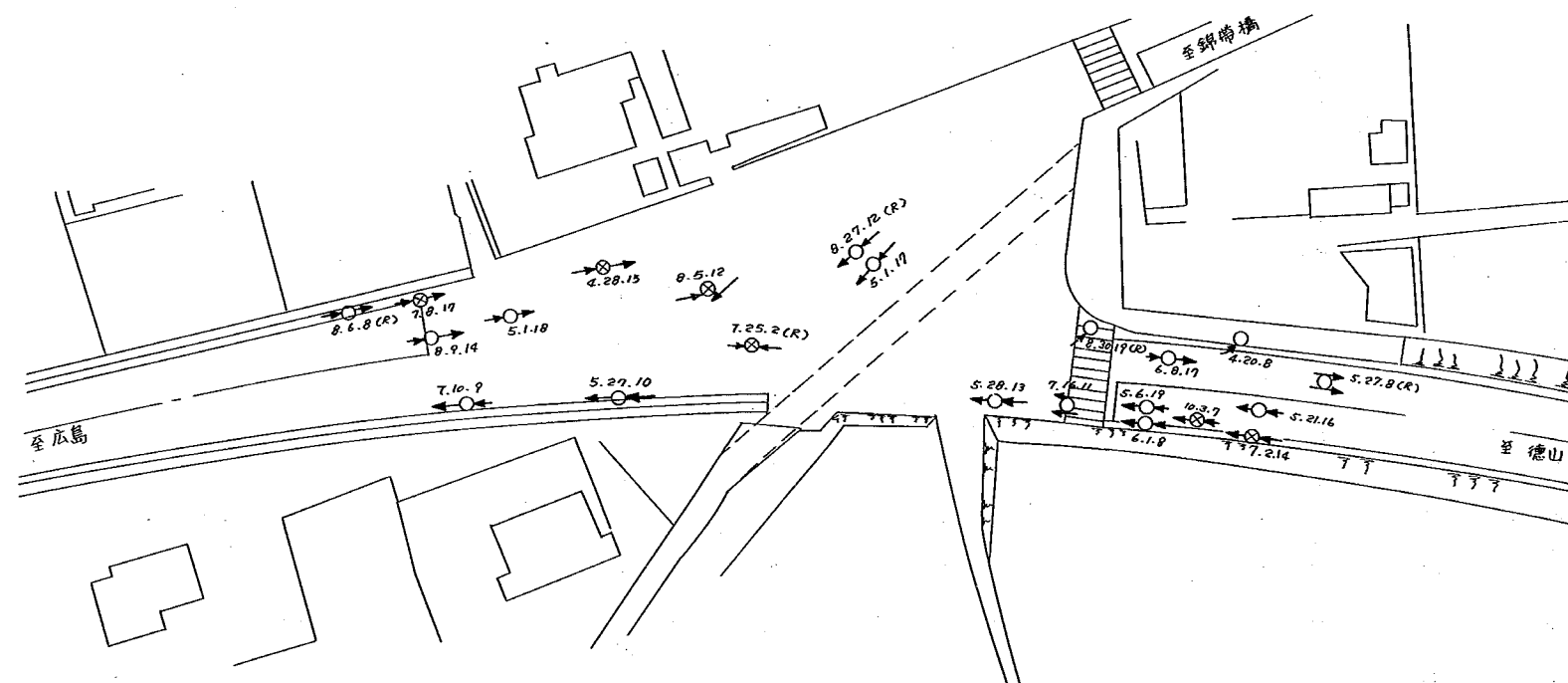


事後調査 № 24	
路線名	2 号線 (中国地方建設局)
地名	岡山県岡山市大供
道路状況	交差点改良 (交差点の縮小, 車線の整備)
竣工年月日	昭和 47 年 3 月 31 日

TM-91.FT- 6.F-736

路線名	山口 2 号			
場所	岩 国 市 錦 見 一 丁 目			
交 差 形 式	三 枝 交 差 （導流式 Y 型交差）			
管 理 者	中 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 4 月 1 5 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 0 月 1 5 日 (事 後) 昭 和 4 6 年 1 0 月 1 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 4 月 1 5 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 0 月 1 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 1 1	- 2
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 設 置 と 車 線 整 備			
施設等の設置 に至る経緯	当交差点は、国道 2 号に、観光地錦帯橋に通ずる市道が接続する 3 枝交差点であり、行楽客のマイカー、観光バス等の通行が多い。又、この付近には、小、中、高等学校があり、学生、児童の横断自転車の通行も多く、学生、児童が危険にさらされ、又、これに起因する追突事故が発生していたので、立体横断施設が望まれていた。			
設置後の効果 の概要	横断歩行者の安全と交通流がスムーズとなり、車両の追突事故が大巾に減少した。			

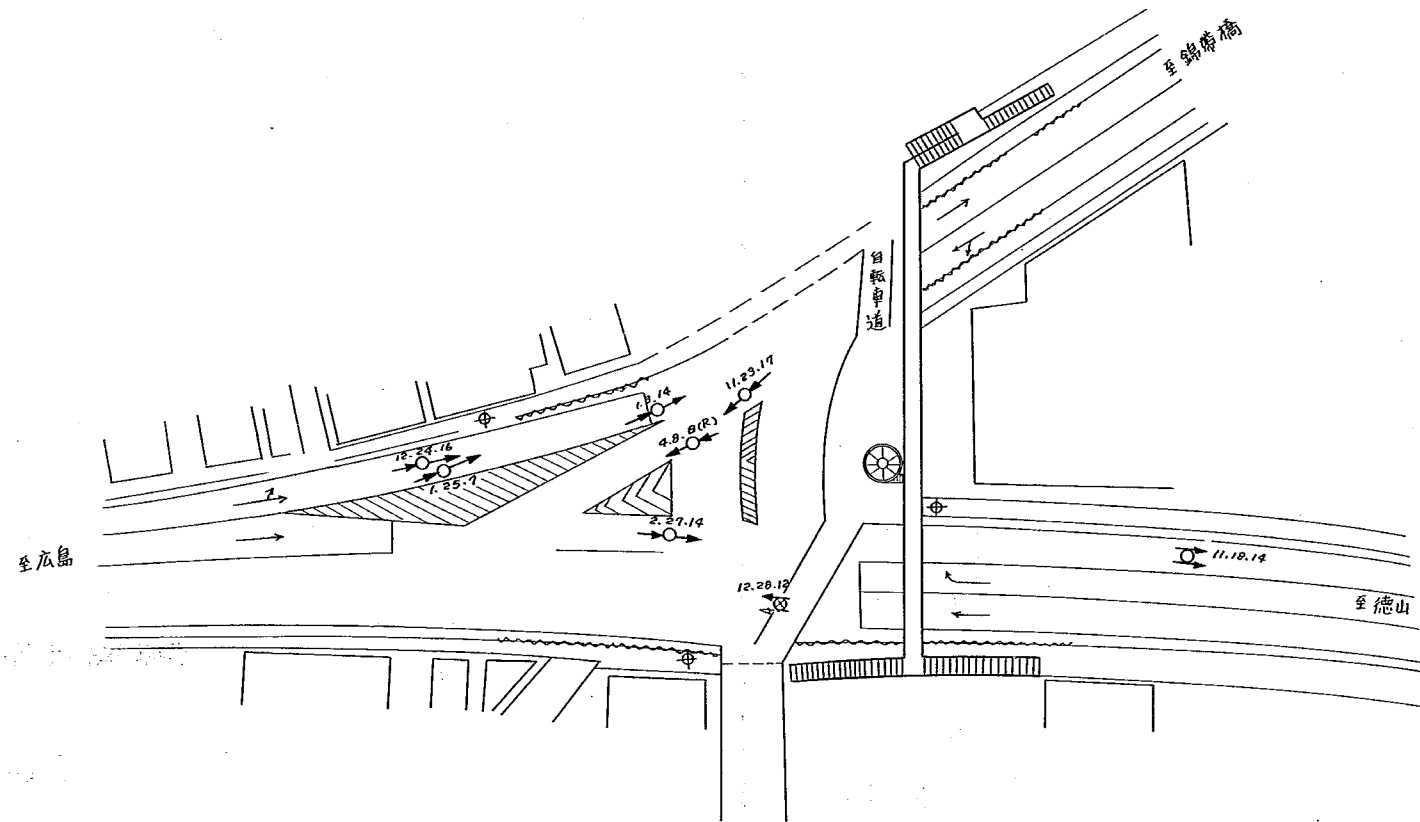
IM-91.FI-6.F-738



事前調査 № 25	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	岩国市錦見1丁目

TM-91.FT- 6.F- 739

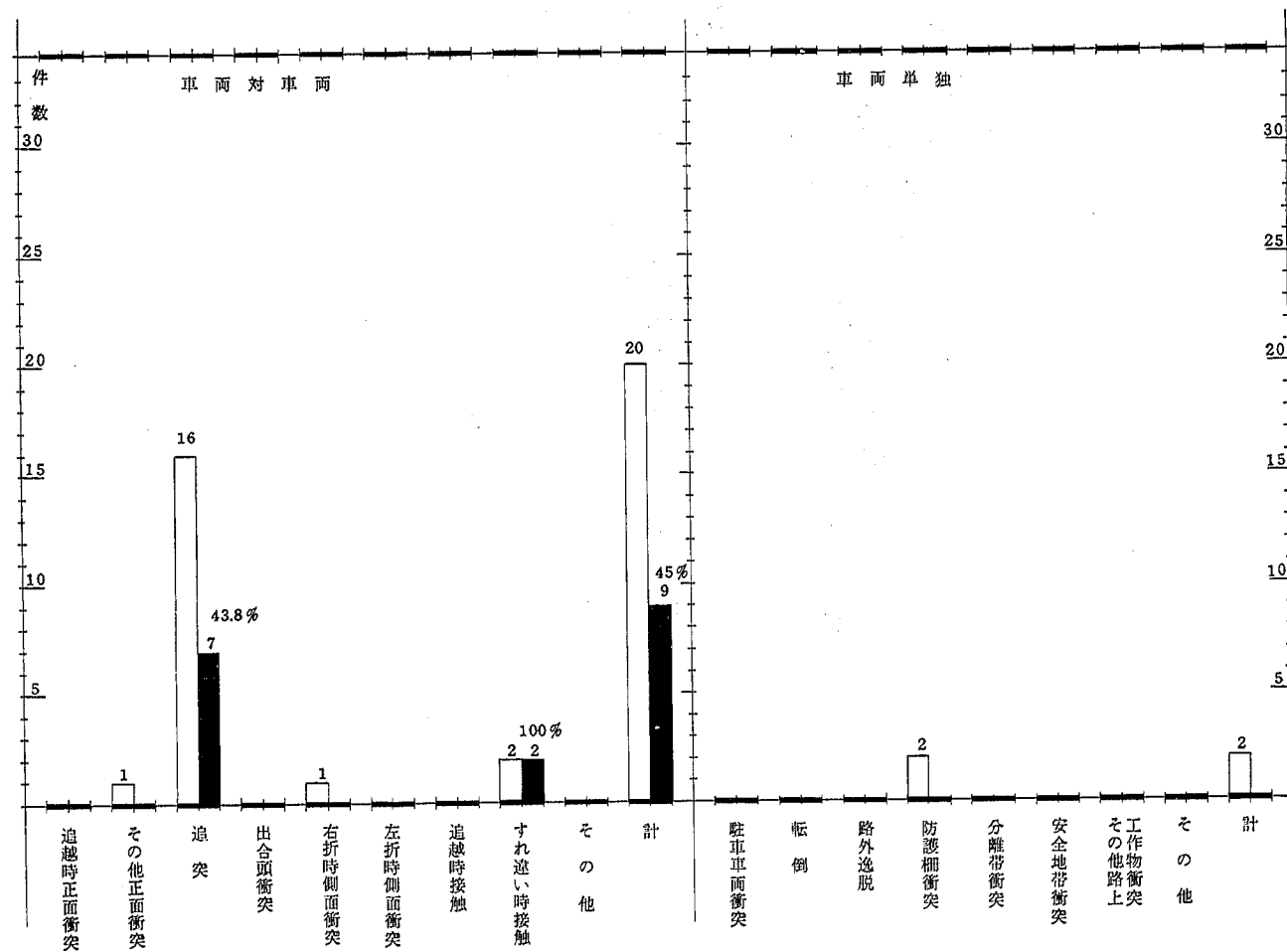
- 101 -



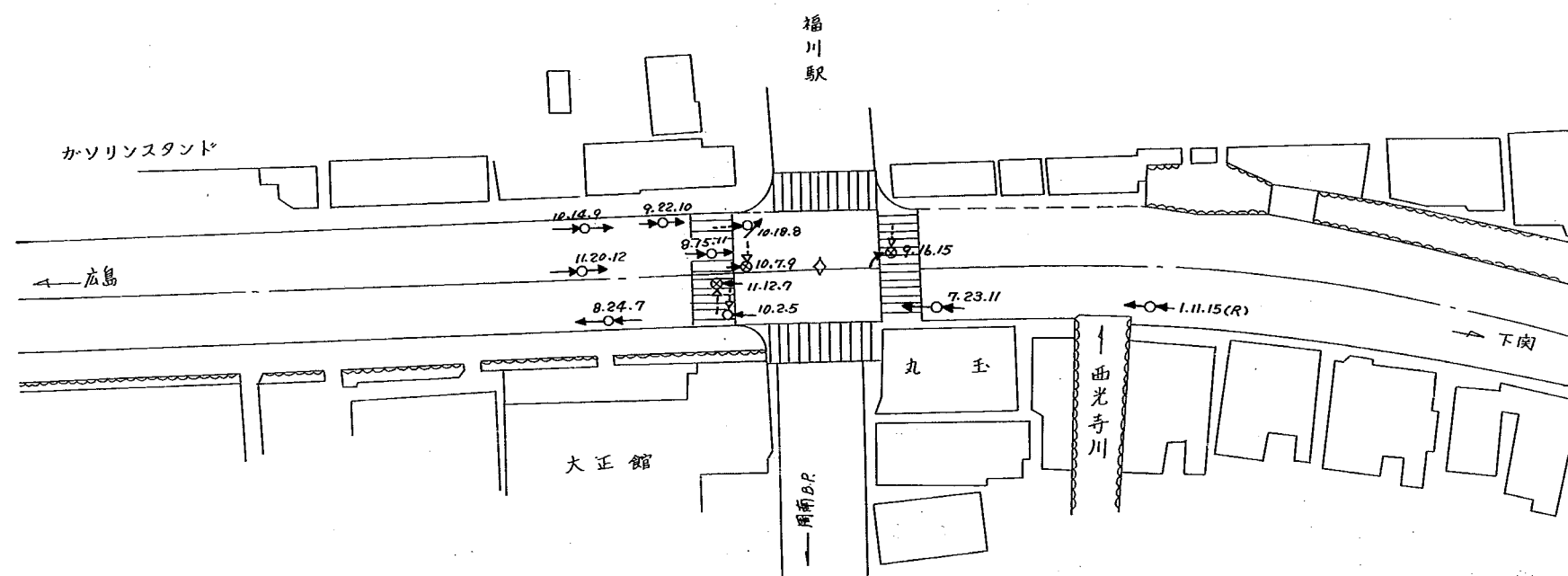
事後調査 No. 25	
路線名	2号線(中国地方建設局)
地名	岩国市錦見1丁目
道路状況	横断歩道橋設置と車線の整備
竣工年月日	昭和46年10月5日

TM-91.FT- 6.F- 740

理由 (Reason)	件数 (Number of Cases)
踏切	32
計	32
その他	0.5
路上遊戯中	0.5
路上作業中	0.5
その他(横断歩道なし)	0.5
単路横断歩道	0.5
歩道横断中	0.5
単路横断	0.5
(横断歩道あり)交差点附近横断中	0.5
(横断歩道なし)交差点附近横断中	0.5
歩道横断中	0.5
交差点横断	0.5
背面通行中	0.5
対面通行中	0.5

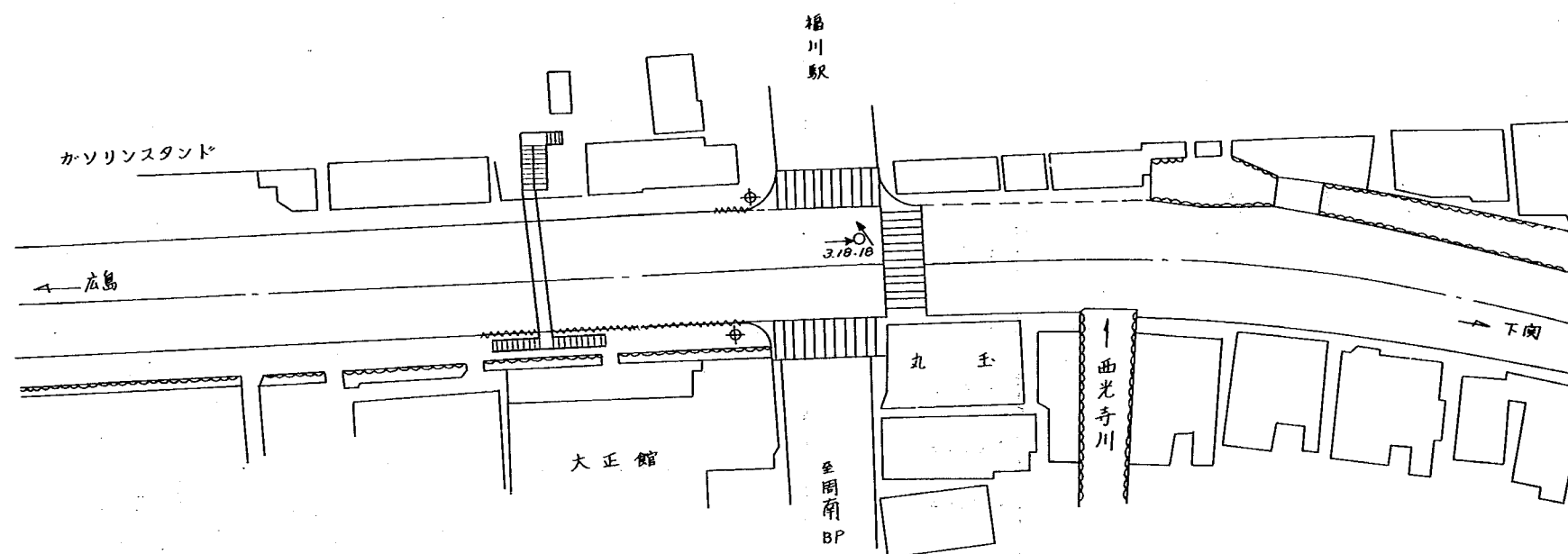


路線名	山口 2 号			
場所	新南陽市 福川 駅前			
交差形式	四枝交差（普通十字交差）			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 7月20日 ~ 昭和47年 1月20日 (事後) 昭和47年 1月20日 ~ 昭和47年 7月20日			
竣工年月日	昭和47年 1月20日			
事故増減	人 - 車両	踏 切	車両 - 車両	車両 単 独
	- 4	0	- 8	0
道路状況	横断歩道橋新設 駅前交差点で、横断歩道橋の設置 マーキングおよび横断歩道照明灯の設置			
施設等の設置 に至る経緯	当地方は、周南工業地帯のベッタタウンであり、又、附近にKK世界長の工場があるため、その関係者が通勤通学に利用する国鉄福川駅前の4枝交差点である横断歩道附近で、歩行者に起因する追突事故があり、特に交差点東側に多発している。又、横断中の歩行者事故が4件もあり、対策として横断歩道橋を新設した。			
設置後の効果 の概要	横断歩道橋の設置により、歩行者の安全は勿論のこと、車両事故も大巾に減少し大きな効果があつたと思われる。			



事前調査 № 26	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	新南陽市福川駅前

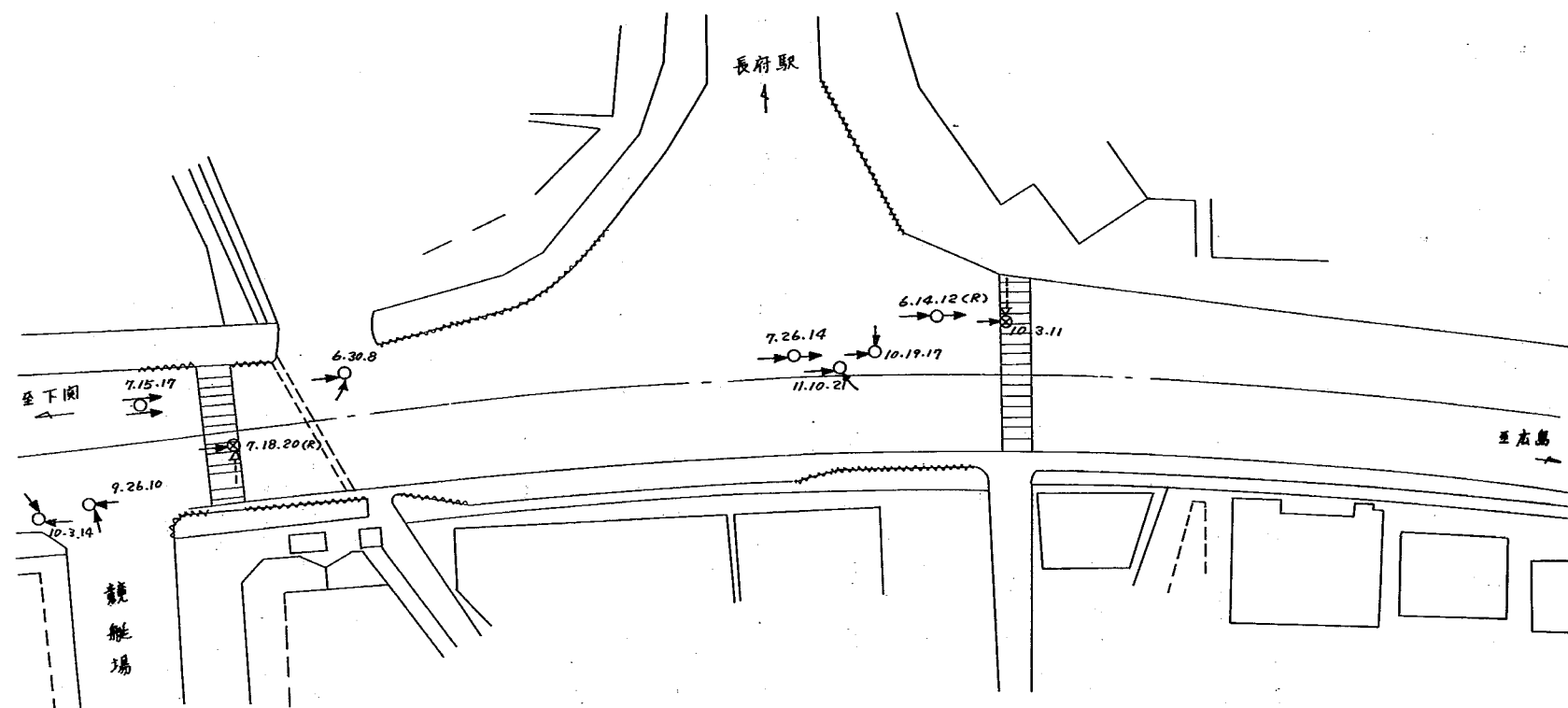
TM-91.FT- 6.F-743



事 後 調 査 № 26	
路線名	2 号 線 (中国地方建設局)
地 名	新南陽市福川駅前
道 路 状 況	横断歩道橋
竣 工 年 月 日	昭和 4 7 年 1 月 2 0 日

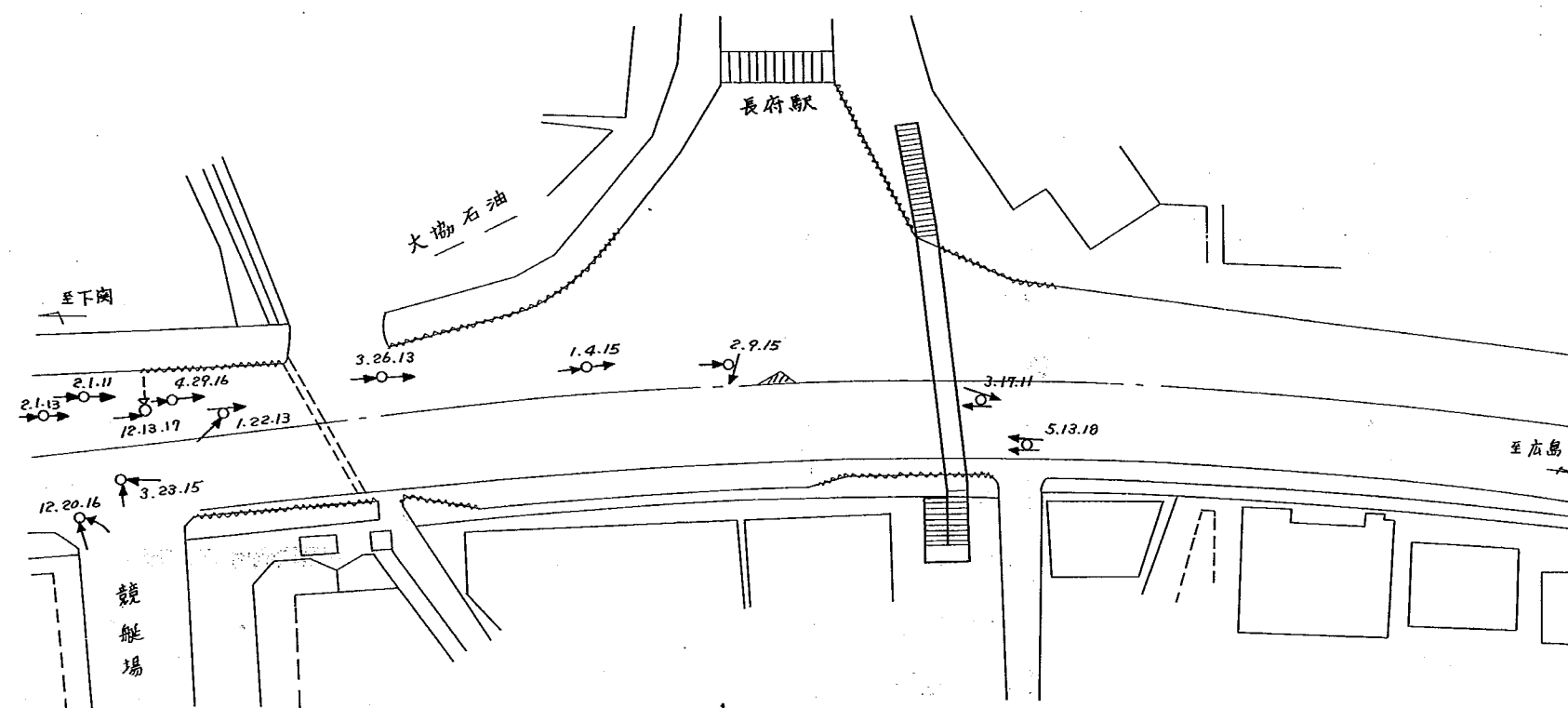
IM-91.FI-6.F-74B

路線名	山口 2 号			
場所	下関市長府駅前			
交差形式	三枝交差（普通T型交差）			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	（事前）昭和46年 5月30日 ～ 昭和46年11月30日 （事後）昭和46年11月30日 ～ 昭和47年 5月30日			
竣工年月日	昭和46年11月30日			
事故増減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	+ 3	0
道路状況	横断歩道橋新設 駅前交差点で、横断歩道橋の設置			
施設等の設置 に至る経緯	当附近は、国道2号に国鉄長府駅前と、さらに約50m西側に市営競艇場へ通じる市道が接続した信号のない三枝交差点が連続している。又、その間にはガソリンスタンドの出入口があるなど、悪条件の重なった箇所である。ことに競艇開催日には、歩行者、自転車、自動二輪車等が多く、国道は渋滞し、横断歩道に起因する歩行者事故や、車両事故が発生していた。 歩行者対策として横断歩道橋を設置する。			
設置後の効果 の概要	横断歩道橋の設置によつて、横断歩行者は安全となり、車の流れはスムーズとなつたが、長府駅より出入する車両に起因する追突、衝突事故がなお発生している。又競艇場入口の交差点は、競艇開催日における衝突事故は、増加している現状である。以上の理由により、信号機設置によつて事故の減少を図るべきである。			



事前調査 No. 27	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	下関市長府駅前

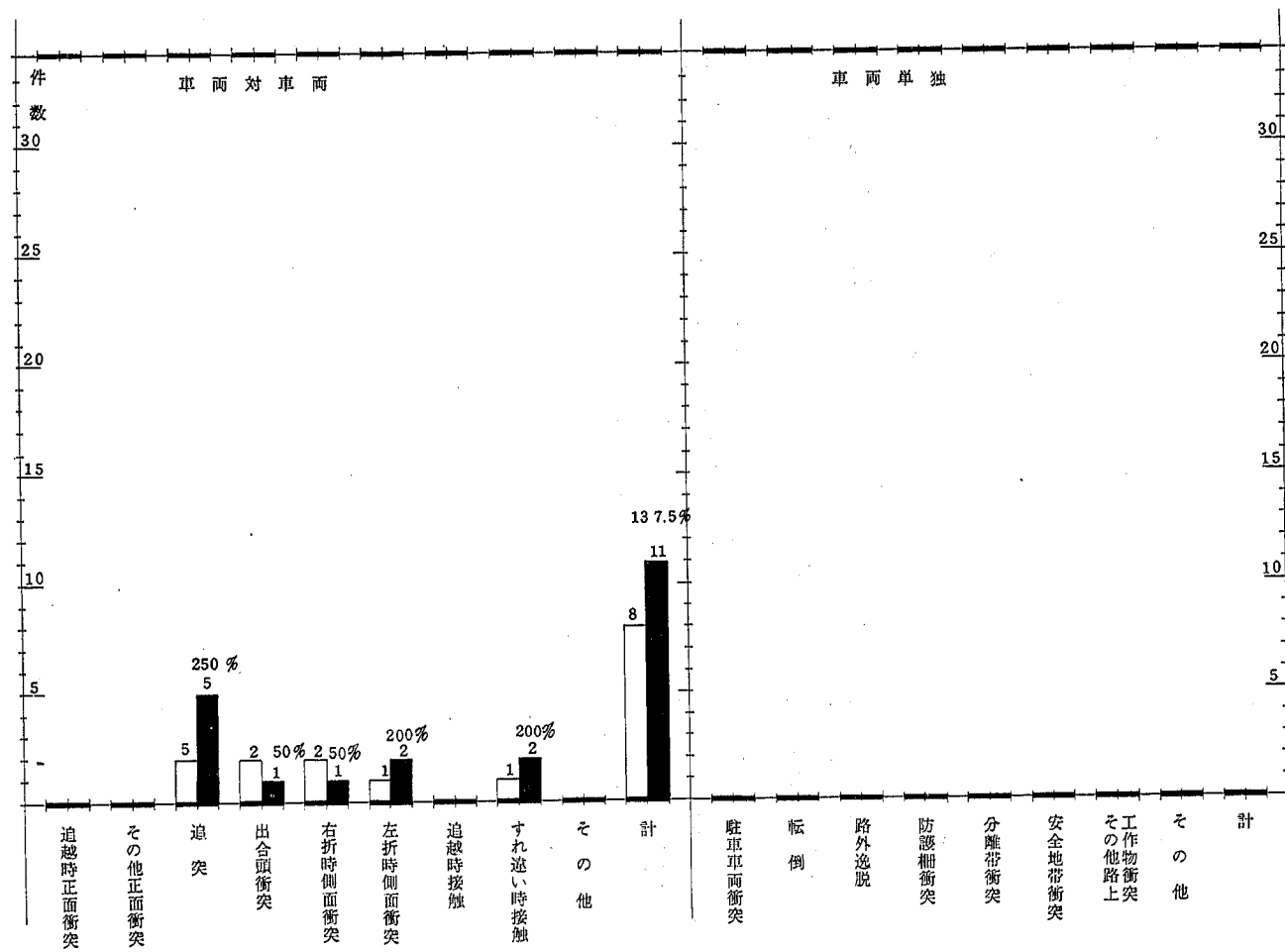
TM-91.FT- 6.F-747



事後調査 No. 27	
路線名	2号線 (中国地方建設局)
地名	下関市長府駅前
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和46年11月30日

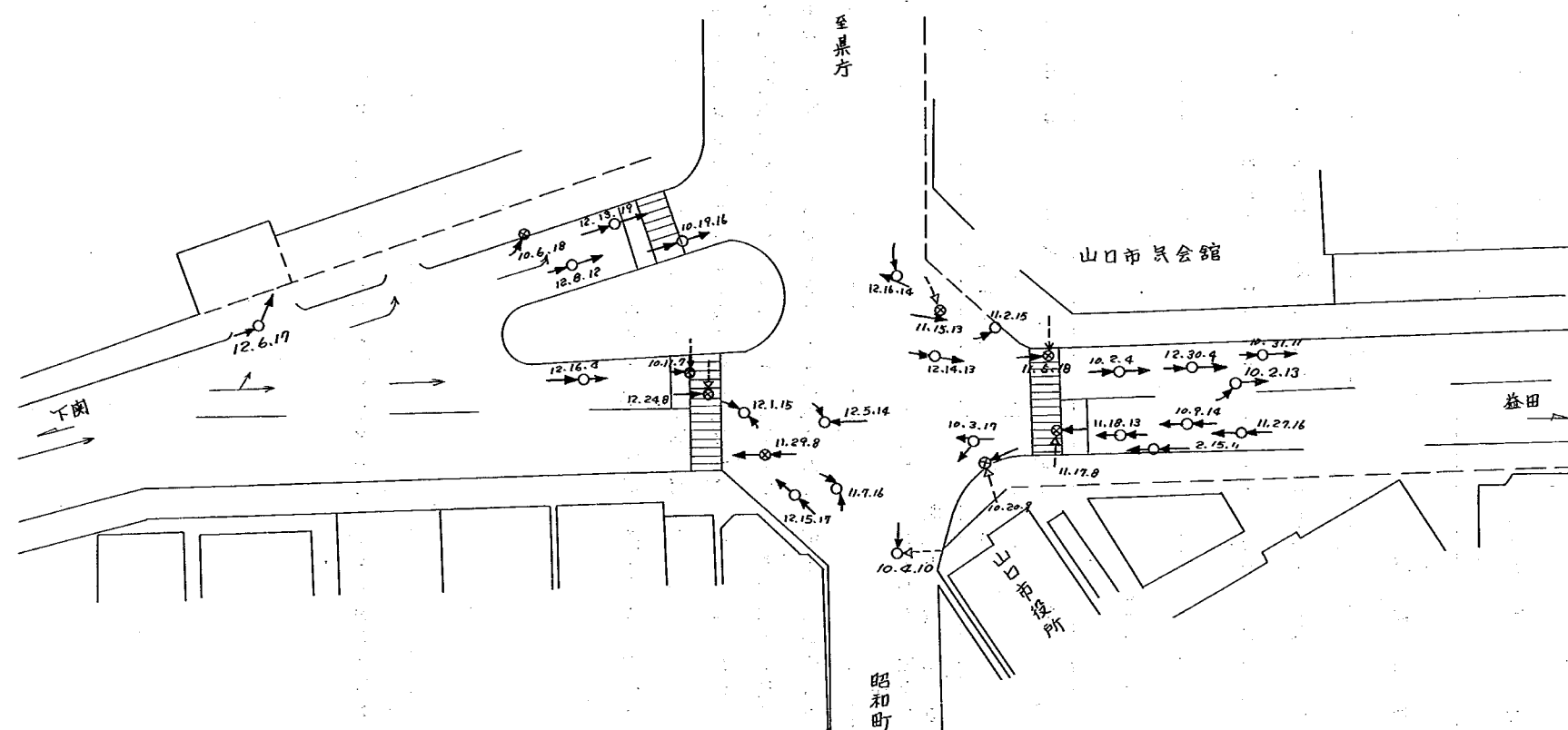
TM-91.FT- 6.F-748

横断方法	件数
対面通行中	0
背面通行中	0
交差点横断 (歩道横断中)	2
交差点横断 (交差点附近横断中)	1
(横断歩道なし) (横断歩道あり)	0
交差点附近横断中	0
単路横断	0
歩道横断中	0
単路横断歩道	0
附近横断中	0
その他単路横断中	0
(横断歩道なし) 路上作業中	0
路上遊戯中	0
路側停止中	0
その他	0
計	2 (白) + 1 (黒) = 3 (50%)
踏切	0



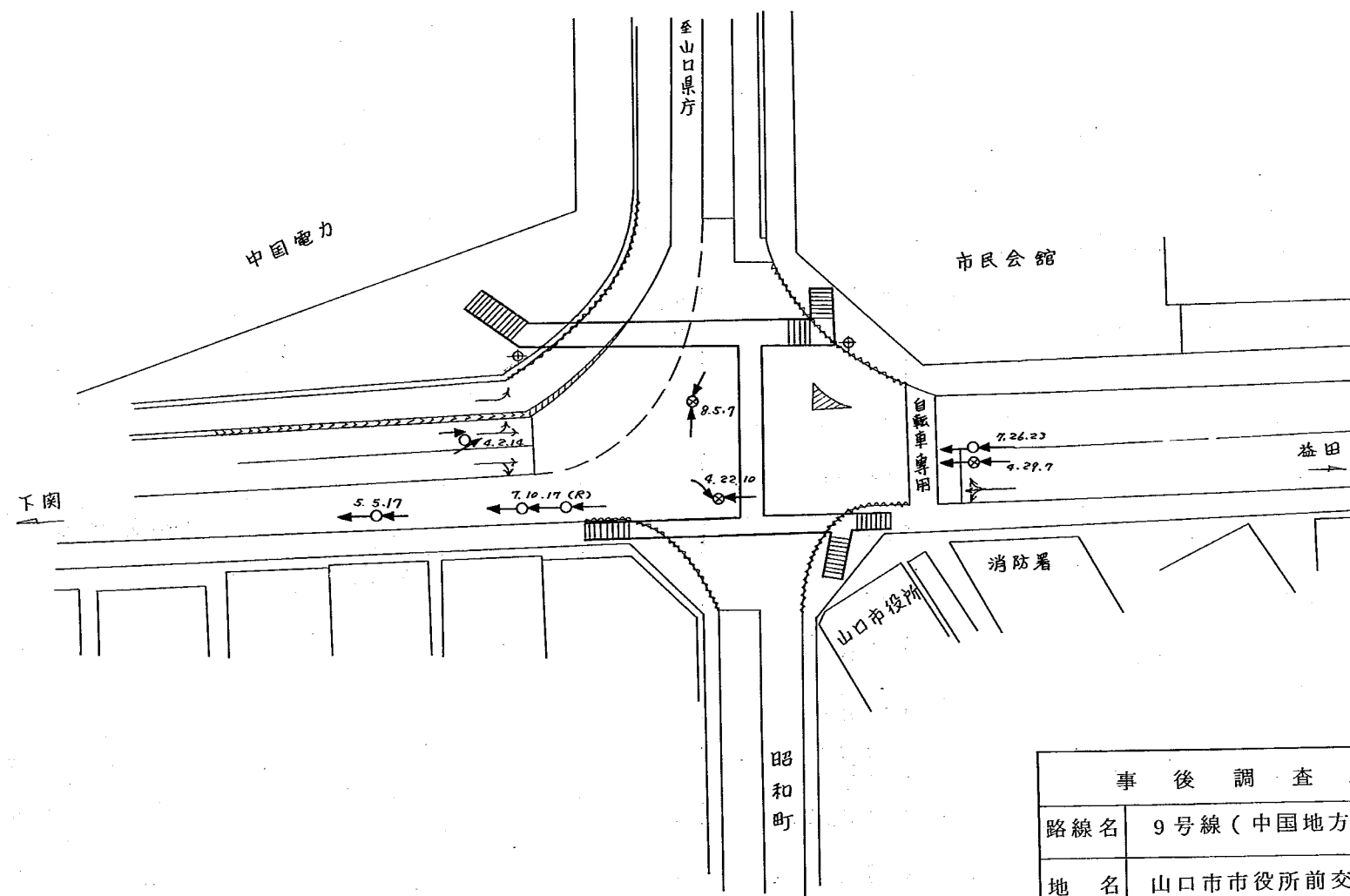
IM-91.FI-6F-750

路線名	山口 9 号			
場所	山 口 市 市 役 所 前 交 差 点			
交 差 形 式	四 枝 交 差 （普通十字交差）			
管 理 者	中 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 3 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 3 1 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 3 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 3 1 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 3 1 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	- 7	0	- 1 4	- 2
道 路 状 況	地 下 横 断 歩 道 新 設 地下道の設置によつて交差点の縮小 車線の整備			
施設等の設置 に至る経緯	当箇所は山口市の中心部に位置し、国道9号に市道が交差した十字交差点である。 市道は国鉄山口駅から市役所、県庁を結ぶ幹線道となつているため歩行者も多く、 立体横断施設が要望されていた。事故は、横断歩道前後における追突と横断中の歩 行者事故が多く、又、交差点内では左折車による衝突が目立っていた。そこで、事 故対策として交差点の縮小を図り横断地下道を設置した。			
設置後の効果 の概要	歩行者事故の減少は当然であるが、追突をはじめ衝突事故が大巾に減少した。			



事前調査 № 28	
路線名	9 号線 (中国地方建設局)
地名	山口市市役所前交差点

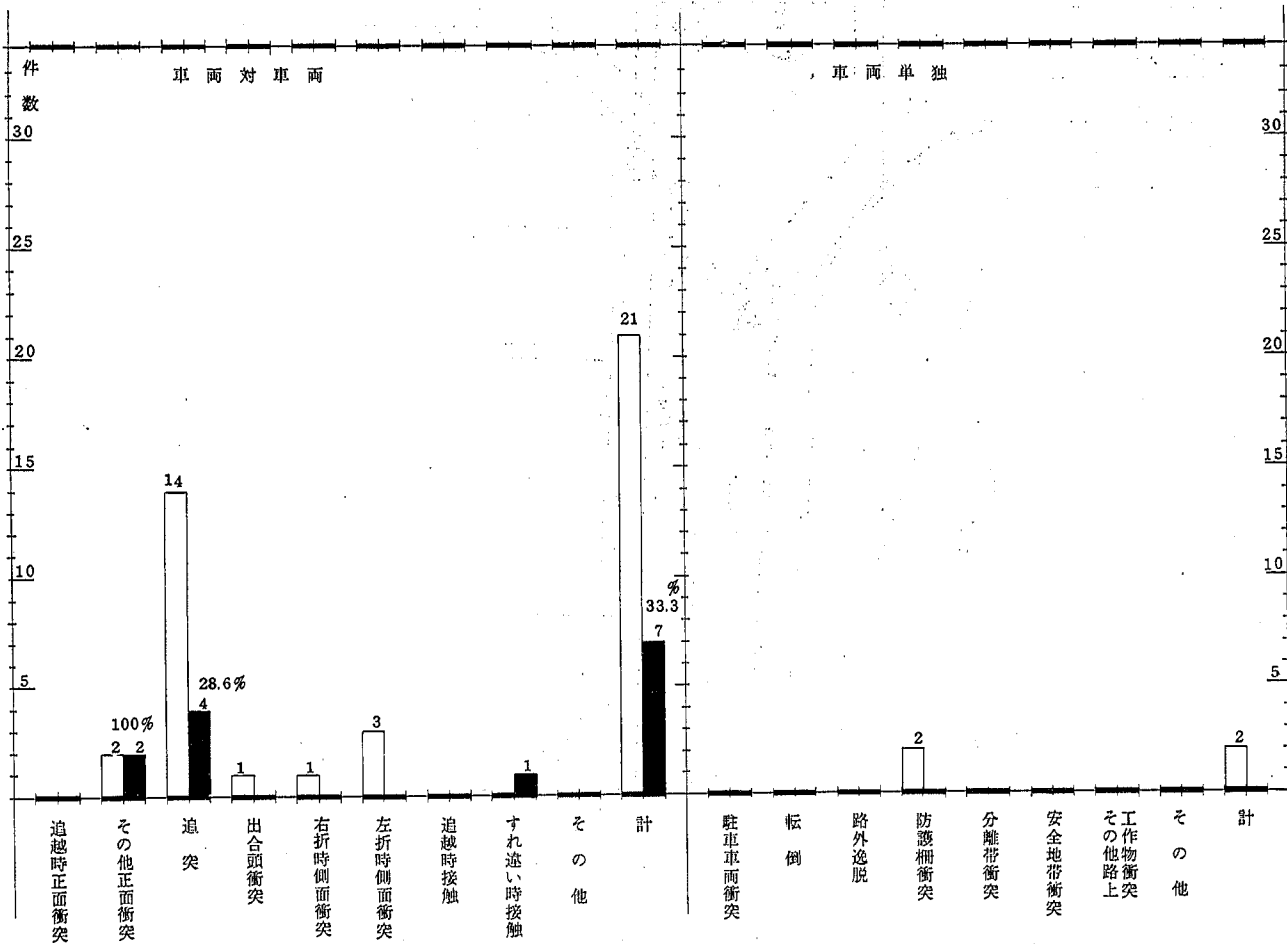
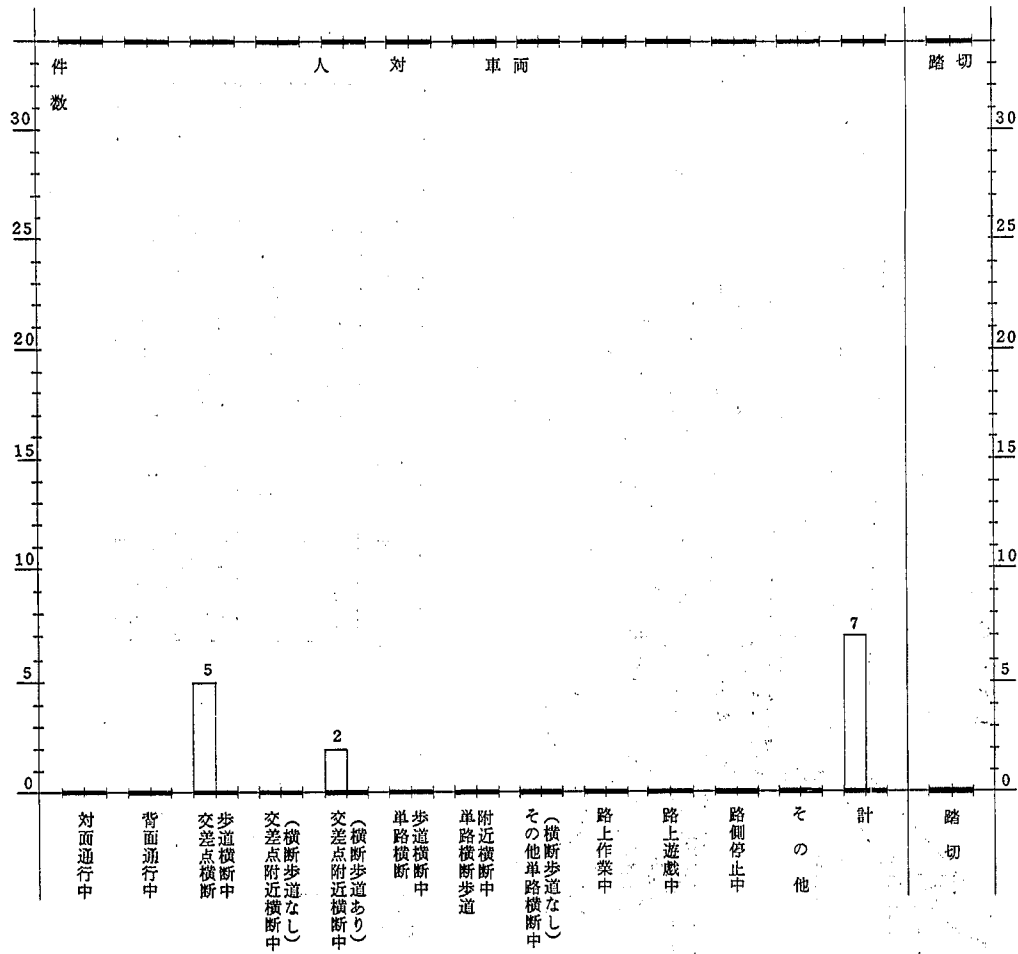
TM-91.FI- 6.F- 751



事後調査 No. 28	
路線名	9 号線 (中国地方建設局)
地名	山口市市役所前交差点
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和 47 年 3 月 31 日

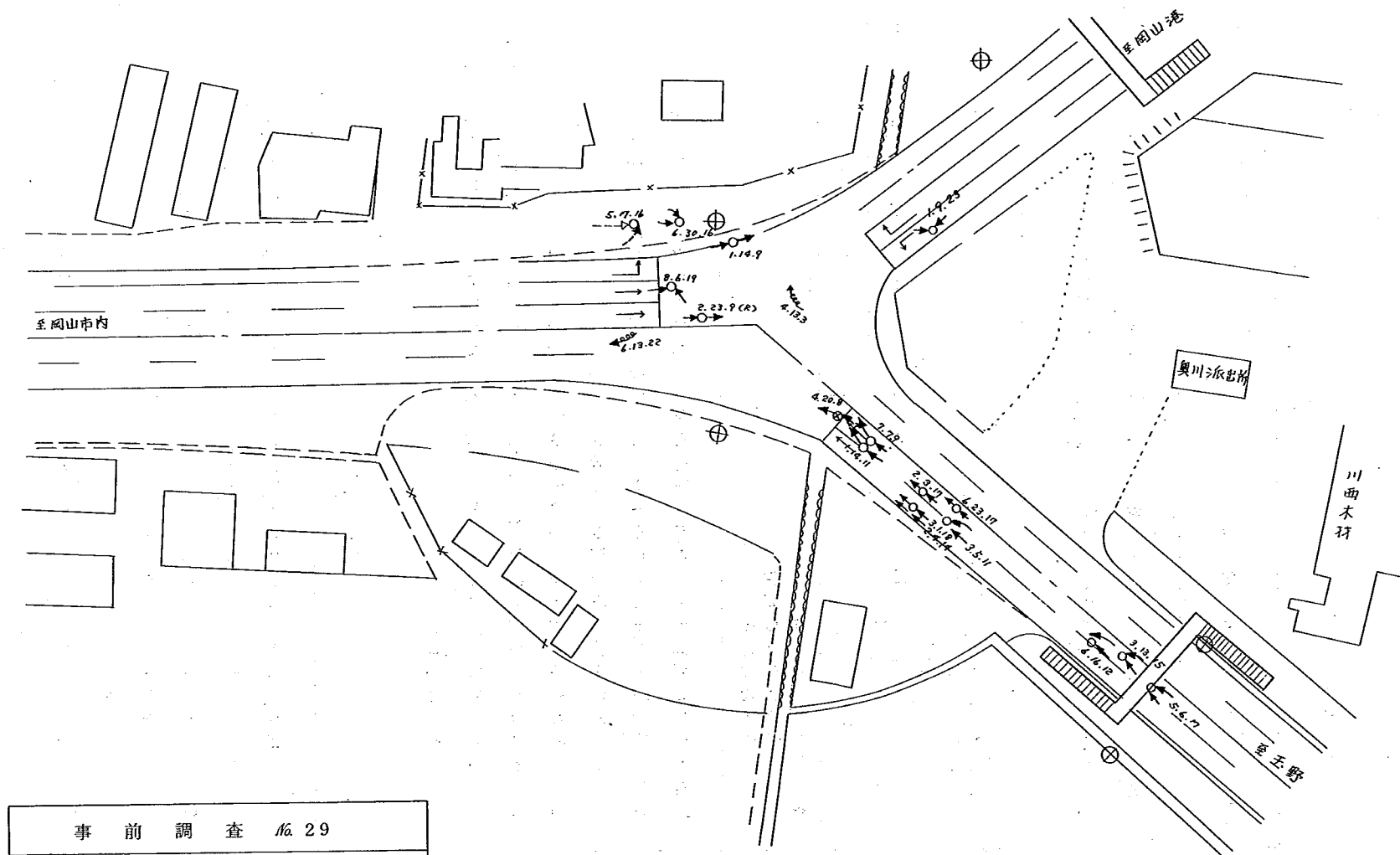
TM-91.FT- 6.F-752

IM-91.FI-B-F-753



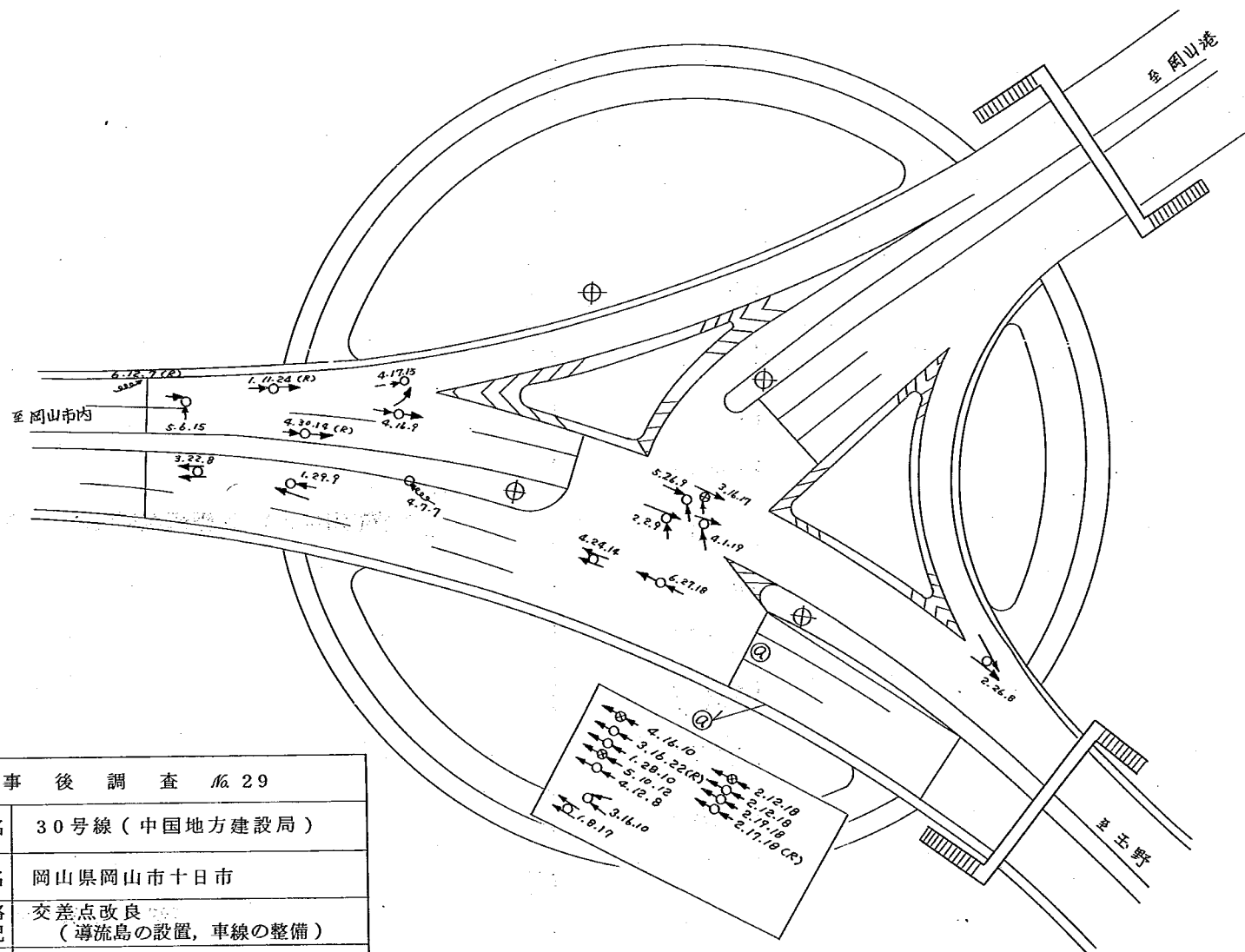
IM-91.FI-6.F-754

路 線 名	3 0 号 線			
場 所	岡 山 県 岡 山 市 十 日 市			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	中 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 1 月 1 1 日 ~ 昭 和 4 6 年 6 月 3 0 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 1 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 6 月 3 0 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 0 月 1 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	+ 1 0	0
道 路 状 況	交 差 点 改 良 右 左 折 車 線 の 整 備 導 流 島 の 設 置			
施設等の設置 に至る経緯	国道 3 0 号 の 曲 線 部 に , 県 道 , 岡 山 港 線 が 接 続 す る 三 枝 の 交 差 点 で あ る 。 主 な 交 通 量 は 国 道 上 下 と 岡 山 港 ~ 岡 山 市 内 で , 岡 山 港 ~ 玉 野 市 は ほ と ん ど な い 。 1. 横断歩道橋が交差点南側と東側にある。 2. 交差点手前で進路変更中の接触事故が発生していた。 3. 国道 3 0 号 の 交 通 量 は 6 2 , 0 0 0 台 / 1 2 h で あ る 。 当 交 差 点 で 国 道 を 兩 進 の 車 両 は 大 半 が 岡 山 港 方 面 へ 左 折 し , 又 , 岡 山 港 よ り 流 入 す る 車 両 は 右 折 に よ る 北 進 が ほ と ん ど で あ る 。			
設置後の効果 の概要	1. 改良後 , 追 突 , 右 折 時 の 側 面 衝 突 が 大 巾 に 増 え た の は , 車 の 流 れ が ス ム ー ズ に な り , 車 両 の ス ピ ー ド ア ッ プ と な っ た こ と も 一 因 し て い る 。 2. 当 地 区 の 車 両 の 渋 滞 が 大 巾 に 緩 和 さ れ , 事 前 に お け る 事 故 よ り , 追 突 , 右 折 等 の 側 面 衝 突 等 が 多 発 す る 現 象 が あ ら わ れ た 。 その 原因 は ① 県 道 , 岡 山 港 線 の 整 備 に 伴 っ て , 交 通 形 態 も 変 化 し , 又 , 交 通 量 も 増 加 し た 。 ② 交 差 点 改 良 に よ っ て 車 両 が ス ム ー ズ に 流 れ , ス ピ ー ド が ア ッ プ し た 。			



事前調査 No. 29	
路線名	30号線 (中国地方建設局)
地名	岡山県岡山市十日市

TM-91.FT- 6.F-755

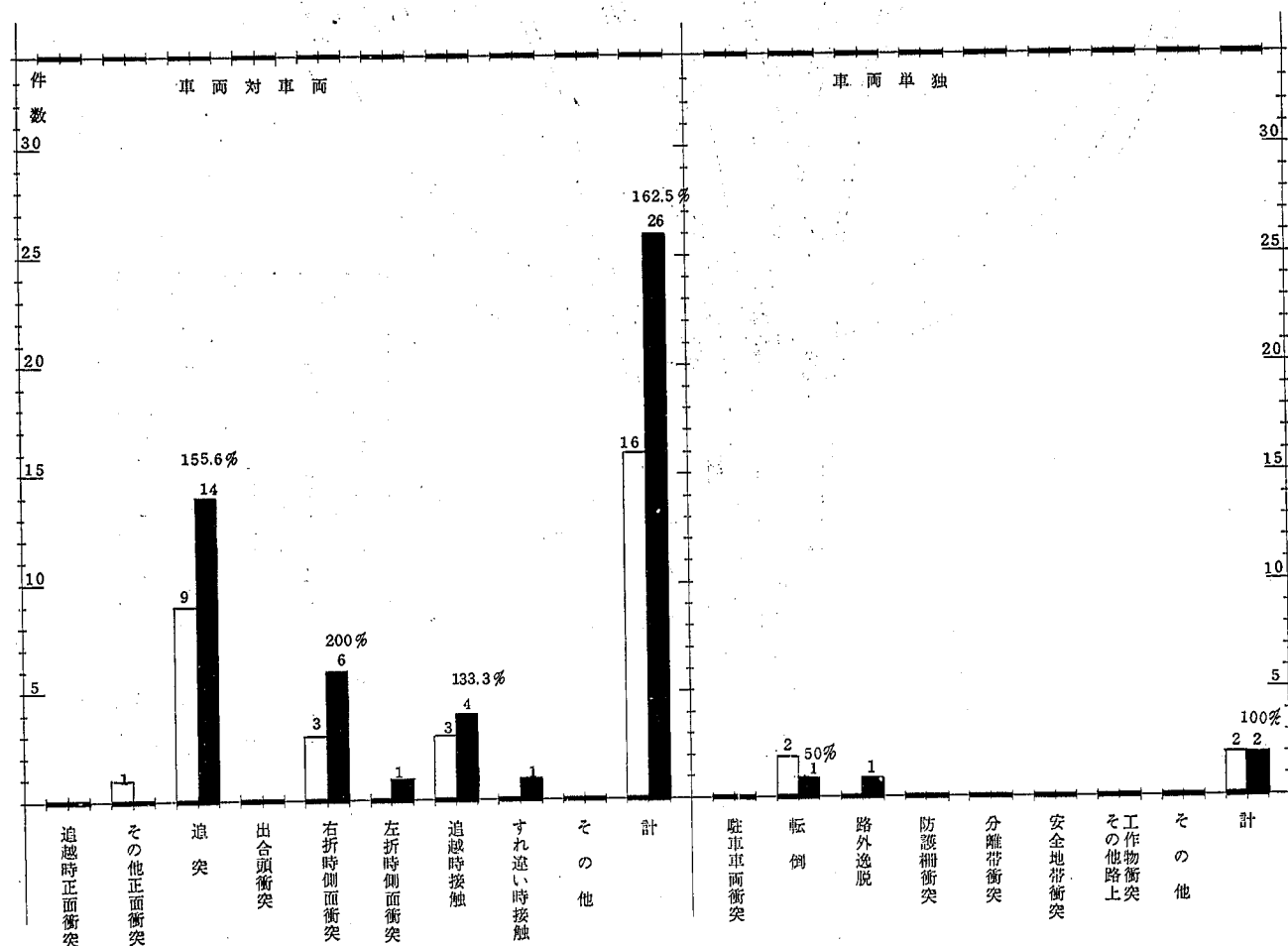


事後調査 № 29	
路線名	30号線 (中国地方建設局)
地名	岡山県岡山市十日市
道路状況	交差点改良 (導流島の設置, 車線の整備)
竣工年月日	昭和46年10月15日

TM-91.FT- 6.F-756

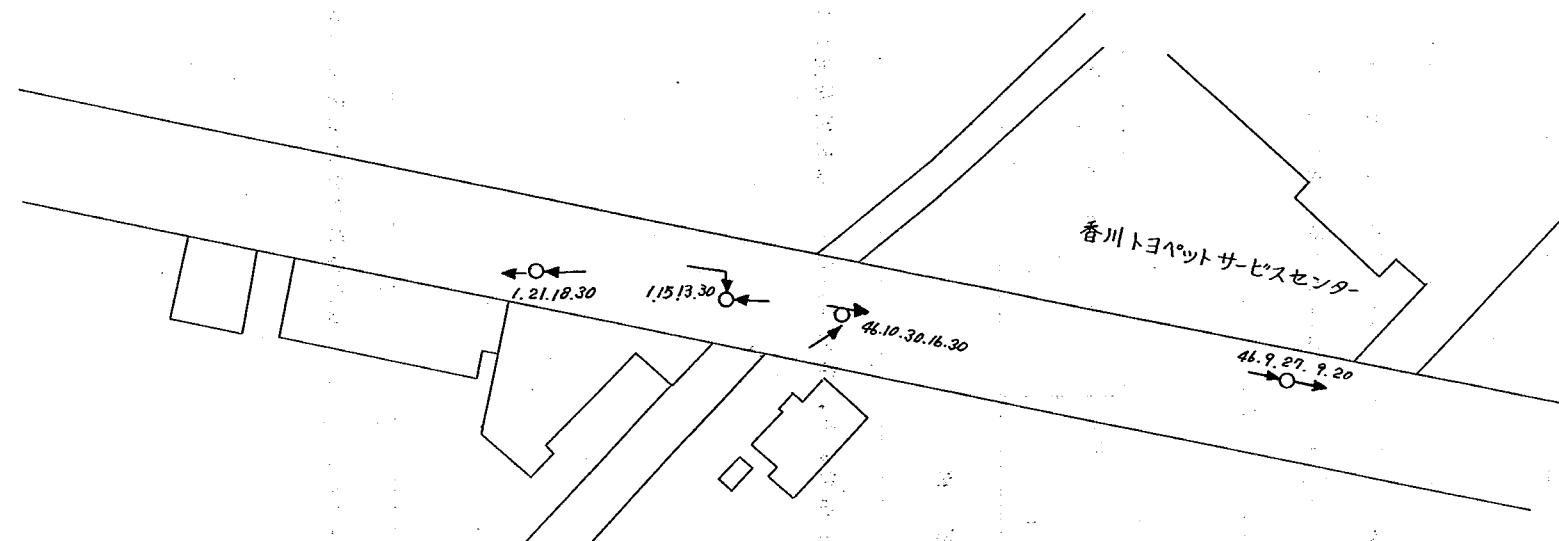
This horizontal bar chart displays the number of cases for various reasons leading to pedestrian accidents at road crossings. The vertical axis represents the number of cases, ranging from 0 to 30 in increments of 5. The horizontal axis lists the reasons. Two categories have bars extending to the value of 1.

理由 (Reason)	件数 (Number of Cases)
踏切 (Level Crossing)	0
計 (Total)	1
その他 (Others)	0
路側停止中 (Stopped by side of road)	0
路上遊戯中 (Playing on road)	0
路上作業中 (Working on road)	0
(横断歩道なし) その他単路横断中 (Without crosswalk, single-lane crossing)	0
単路横断歩道 (Single-lane crosswalk)	0
歩道横断中 (Crossing sidewalk)	0
単路横断 (Single-lane crossing)	0
(横断歩道あり) 交差点附近横断中 (With crosswalk, near intersection crossing)	1
(横断歩道なし) 交差点附近横断中 (Without crosswalk, near intersection crossing)	0
歩道横断中 (Crossing sidewalk)	0
交差点横断 (Intersection crossing)	0
背面通行中 (Moving backward)	0
対面通行中 (Moving forward)	0



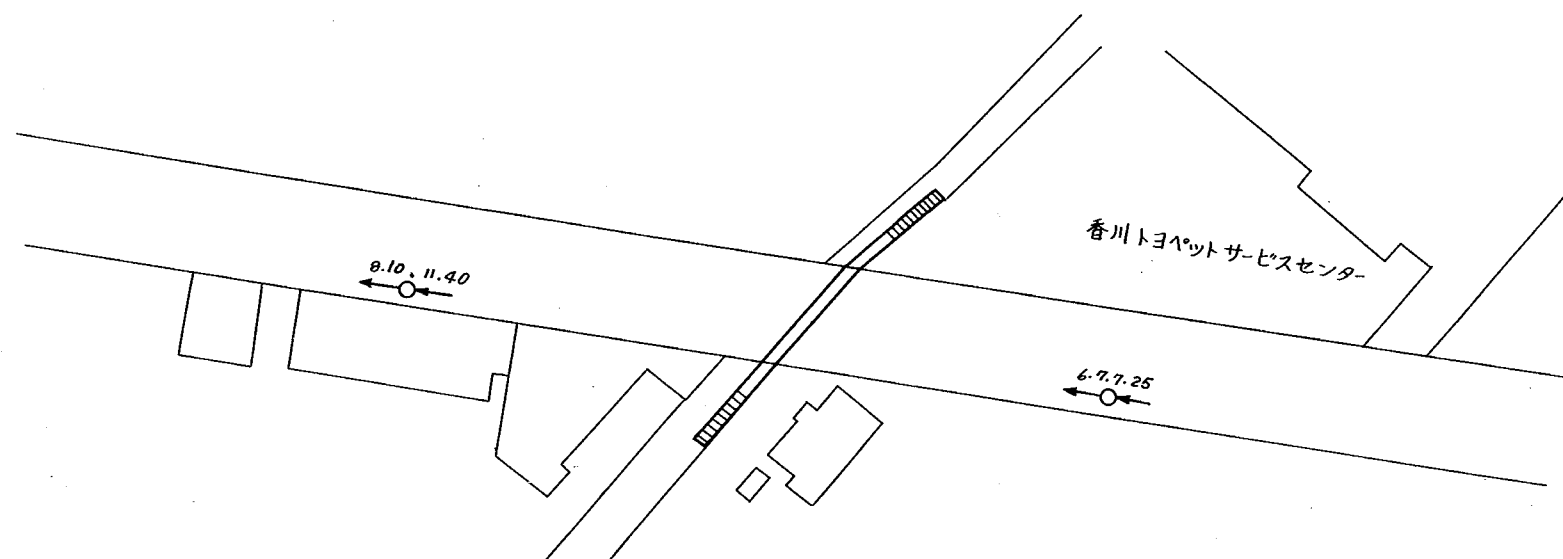
路 線 名	1 1 号 線			
場 所	香 川 県 高 松 市 香 西 南 町			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	四 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 8 月 2 8 日 ~ 昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日 ~ 昭 和 4 7 年 8 月 2 8 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 2	0
道 路 状 況	ス ロ ー プ 式 横 断 歩 道 橋			
施設等の設置 に至る経緯	交通量多く、中学生の横断通学路であり、学校等から強力な設置要望があつた。			
設置後の効果 の概要	横断歩行者に起因する事故の減少が見られ、交通渋滞箇所での横断を容易にした。			

IM-91.FI-6.F-758



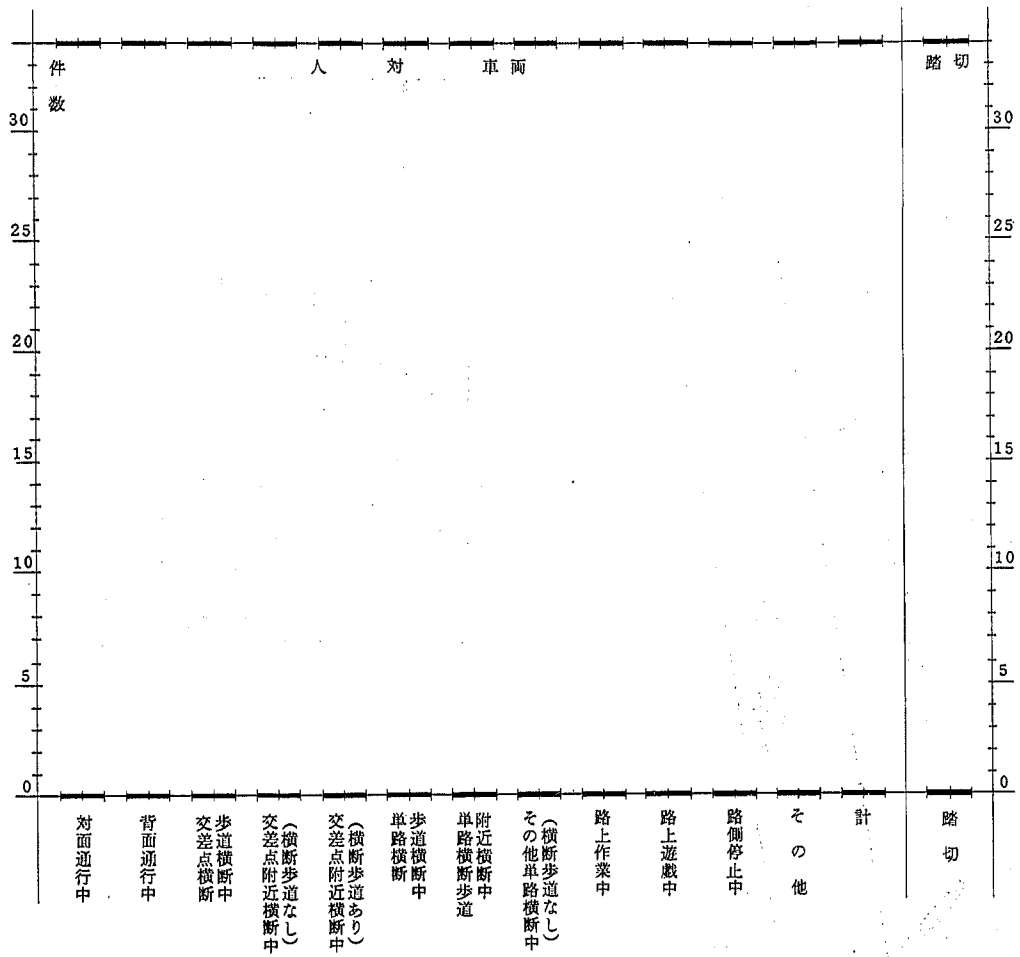
事前調査 № 30	
路線名	1.1 号線 (四国地方建設局)
地名	香川県高松市香西南町

TM-91.FT- 6.F- 759

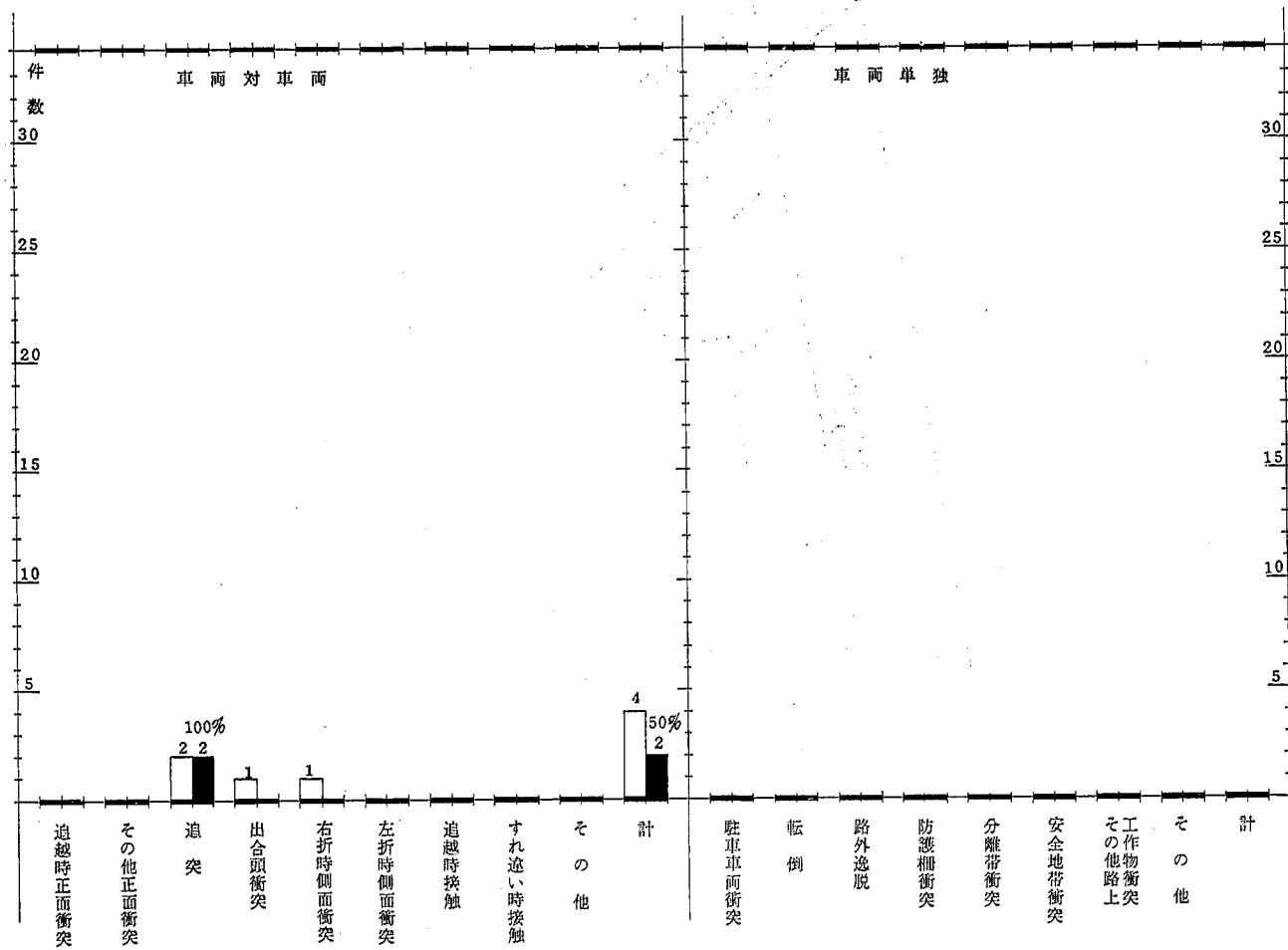


事後調査 № 30	
路線名	11 号線 (四国地方建設局)
地名	香川県高松市香西南町
道 状 路 況	横断歩道橋新設
竣 工 年 月 日	昭和 47 年 2 月 28 日

TM-91.FT- 6.F- 760



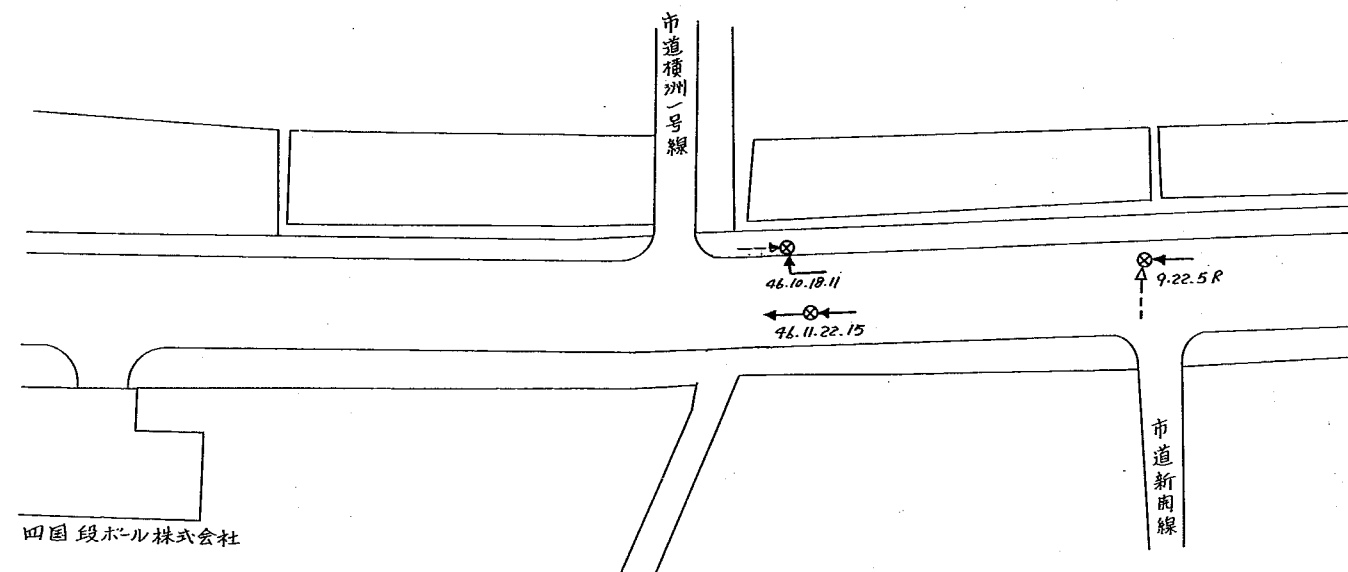
香川 11号
高松市香西南町
(スロープ式, 横断歩道橋)



TM-91.FI-6.F-761

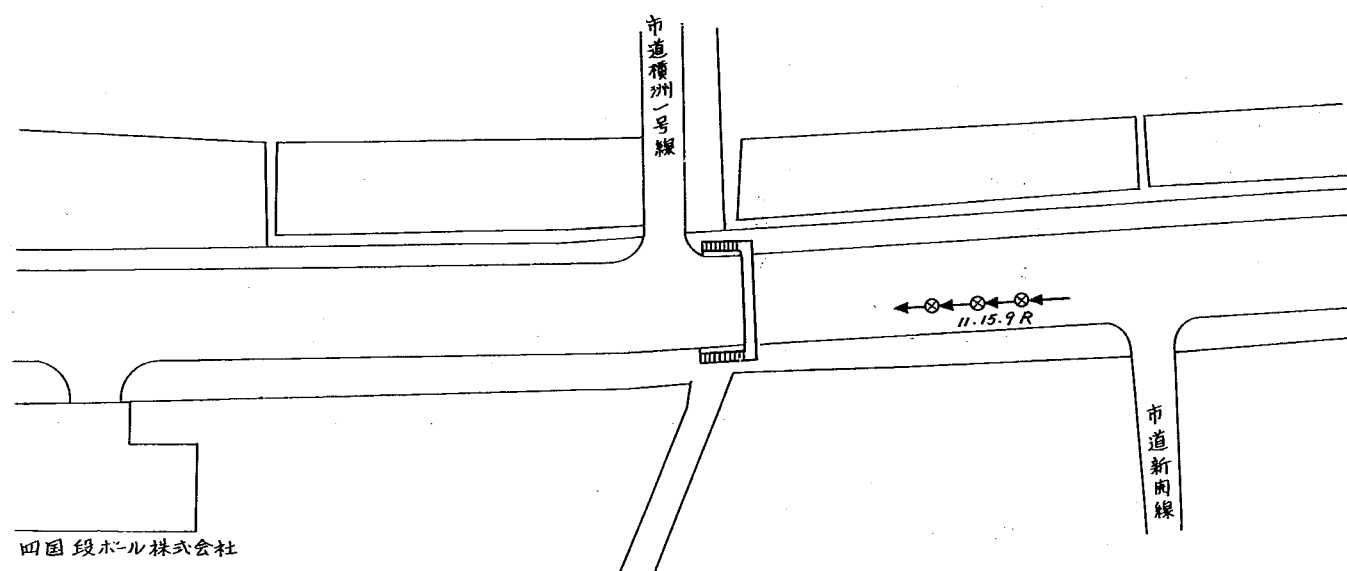
路 線 名	1 1 号 線			
場 所	香 川 県 坂 出 市 坂 出 町 中 新 開			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	四 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 8 月 2 8 日 ~ 昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日 ~ 昭 和 4 7 年 8 月 2 8 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 2 8 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	- 3	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	交通渋滞箇所である。 小学生、中学生の横断が多く通学路がある。			
設置後の効果 の概要	横断歩行者に起因する事故の減少が見られる。			

IM-91.FI-6.F-762



事前調査 No. 31	
路線名	11号線（四国地方建設局）
地名	香川県坂出市坂出町中新開

TM-91.FT- 6.F- 763



四国 段木株式会社

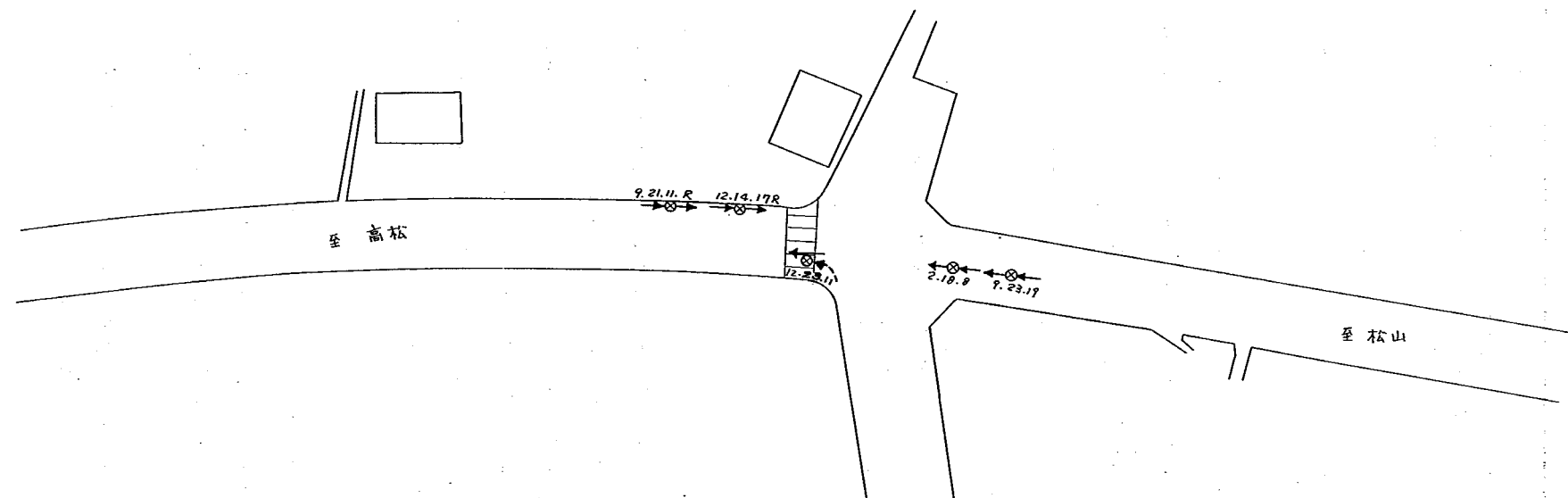
事後調査 № 31	
路線名	11号線（四国地方建設局）
地名	香川県坂出市坂出町中新開
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年2月28日

TM-91.FT- 6.F- 764

横断方法	件数
踏切	30
踏切	1
計	1
その他	0
路上遊戯中	0
路上作業中	0
その他単路横断中	0
単路横断中	0
歩道横断中	0
単路横断	0
(横断歩道あり)交差点附近横断中	0
(横断歩道なし)交差点附近横断中	1
歩道横断中	0
交差点横断	0
背面通行中	0
対面通行中	0

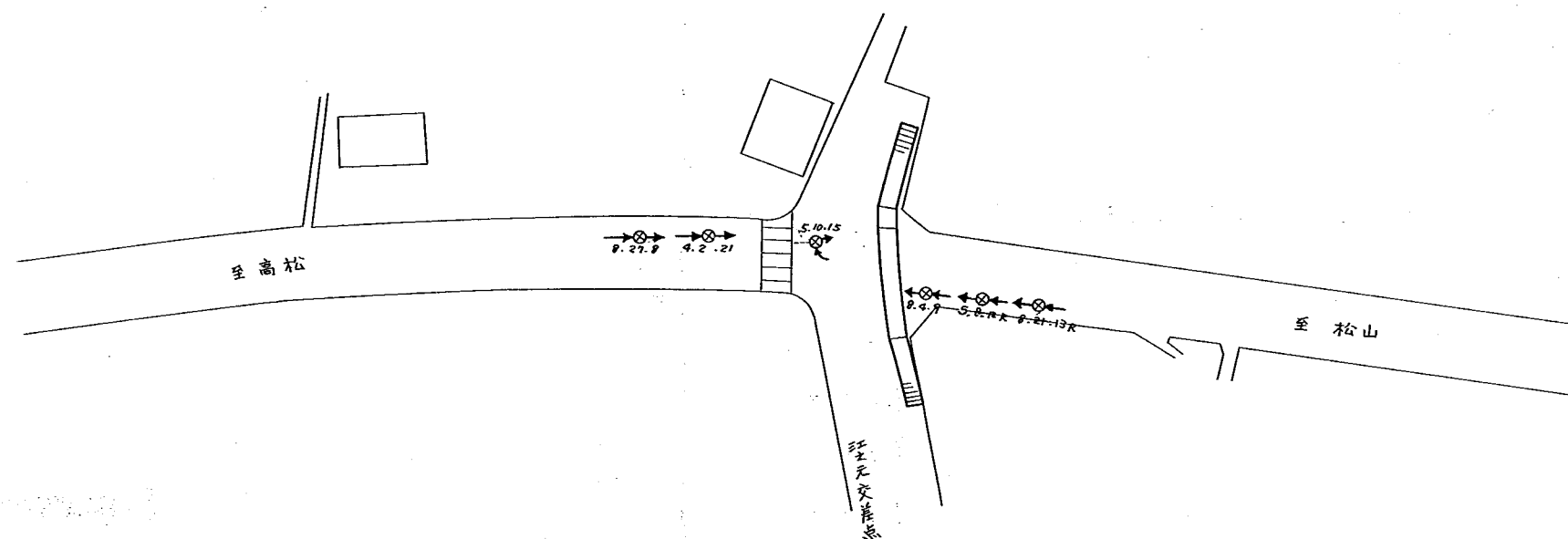
事故の種類	件数
追越時正面衝突	0
その他正面衝突	0
追突	0
出合頭衝突	2
右折時側面衝突	1
左折時側面衝突	0
追越時接触	0
すれ違い時接触	0
その他	0
計	3
駐車車両衝突	0
転倒	0
路外逸脱	0
防護柵衝突	0
分離帯衝突	0
安全地帯衝突	0
工作物衝突	0
その他路上	0
その他	0
計	0

路線名	11号線			
場所	愛媛県伊予三島市寒川町江之元			
交差形式	四枝交差			
管理者	四国地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 8月29日 ~ 昭和47年 2月28日 (事後) 昭和47年 2月29日 ~ 昭和47年 8月28日			
竣工年月日	昭和47年 2月29日			
事故増減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	+ 1	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	寒川連合自治会長，同副会長，伊予三島市議会副議長，寒川公民館長，寒川小学校PTA，代表連名の陳情書，伊予三島市長の再度の陳情書の提出あり。 当該箇所の交通安全施設々置については41年～42年にわたり調査中であつたが用地関係の調整が困難なため設置対象から除外していたものであるが，以降市側において用地の調整が円満解決したので施設々置してほしいとの要望あり，当交差点は横断歩行者が極めて多く交通安全施設々置基準にも該当すると同時に危険な状態であるので事故防止のため設置することとした。			
設置後の効果の概要	この交差点は信号交差点であるが，ラッシュ時横断歩行者は信号に規制されながらも十分な安心感が得られぬと訴えていたもので，設置後施設利用者の喜びは深いものがあると思う。 なお，当該施設の架設地点の前後100m（計200m）の区間内で供用開始前後6ヶ月に発生した事故件数次のとおりである。 設置前 5件 設置後 6件			



事前調査 № 32	
路線名	11 号線 (四国地方建設局)
地名	愛媛県伊予三島市寒川町江之元

TM-91.FT- 6.F- 767



事後調査 № 32	
路線名	11号線（四国地方建設局）
地名	愛媛県伊予三島市寒川町江之元
道状	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年2月29日

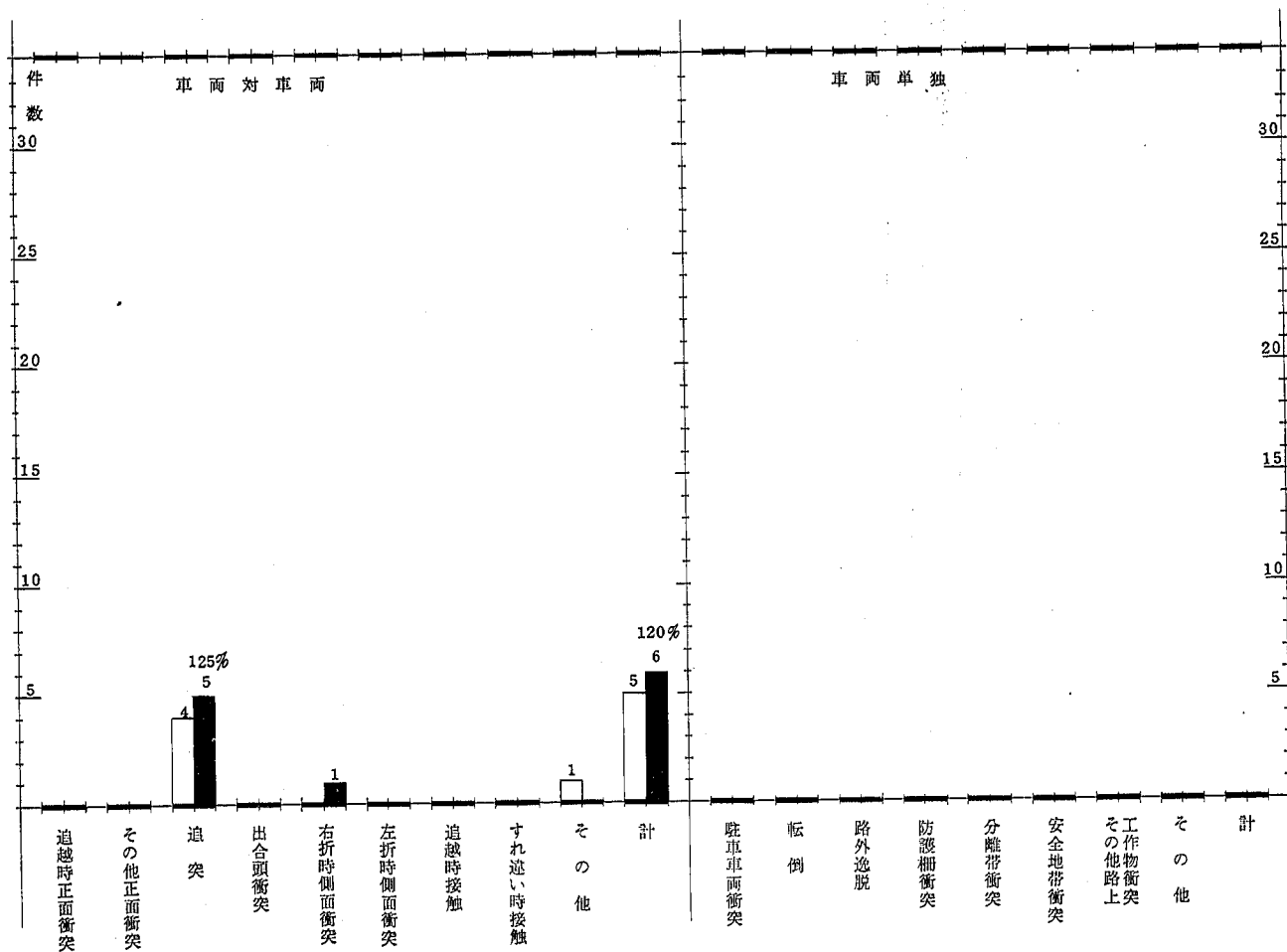
TM-91.FT- 6.F- 768

横断歩道の種類	件数 (Estimated)
踏切	32
計	0
その他	0
路側停止中	0
路上遊戯中	0
路上作業中	0
その他(横断歩道なし)	0
単路横断歩道	0
附近横断歩道	0
歩道横断中	0
単路横断	0
(横断歩道あり)交差点附近横断中	0
(横断歩道なし)交差点附近横断中	0
歩道横断中	0
交差点横断	0
背面通行中	0
対面通行中	0

愛媛 11号
伊予三島市寒川町江之元
(江之元横断歩道橋)

伊予三島市寒川町江之元

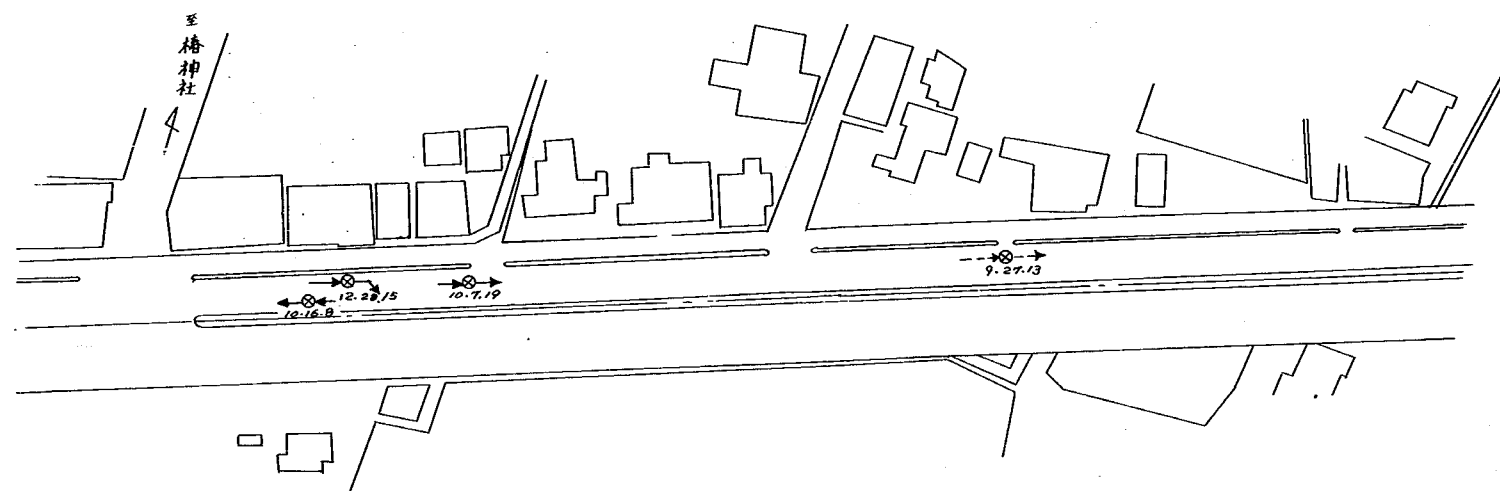
(江之元横断步道橋)



- 130 -

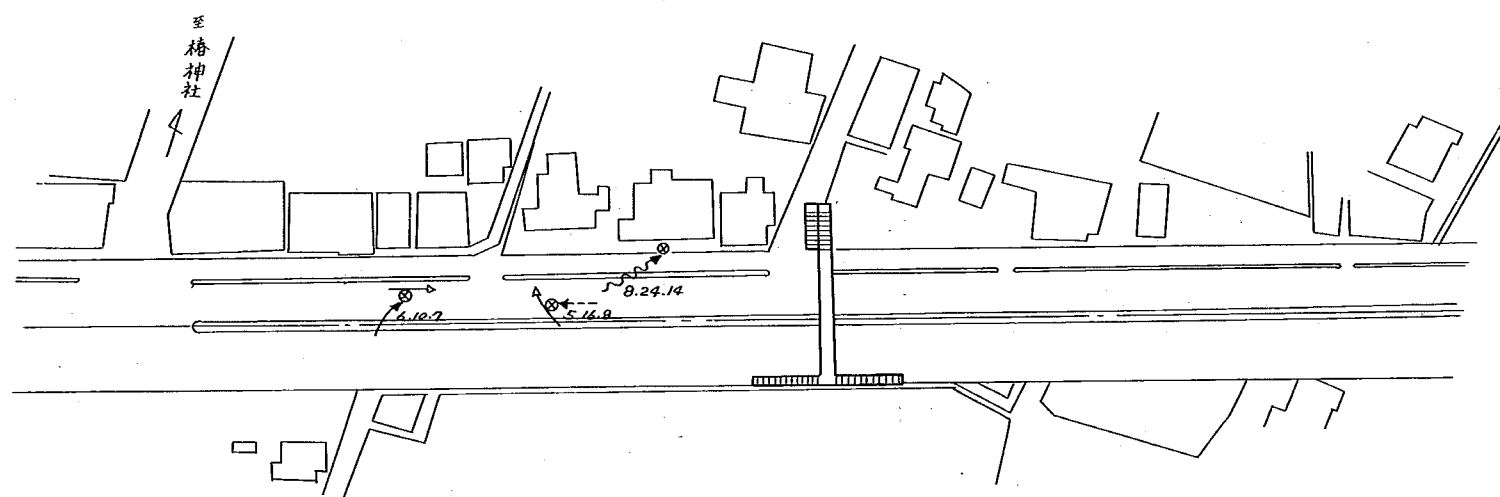
路 線 名	3 3 号 線			
場 所	愛 媛 県 松 山 市 東 石 井 町			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	四 国 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 3 月 2 4 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 2 4 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 3 月 2 5 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	0	0	- 2	+ 1
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	前石井小学校PTA会長並びに地区民の署名, 及び石井小学校長, PTA会長の連名による陳情書, その他石井小, 中学校の父兄の陳情団の請願とあいまつて, 指定通学路安全施設々置基準をはるかに上廻る利用者数のため道路拡巾の時点に設置することとした。			
設置後の効果 の概要	当該箇所は松山市の中心街より南へ約 3.7 km の家屋の連担する市街で, 自動車類の交通量は $T46=13,187$ 台 / 12 h で登校時は一般通勤者と時間的に重なるため, 交通指導員はもとより父兄は輪番制で登下校時は暗雨にかかわらず児童群を横断さすため己が危険も顧ず遮断機代りに道路に縄を張り車両を一旦停止さすことが日曜日を除く外毎日の繰り返しであつた事を見聞している。 設置後はその必要もなくなり日常家庭において愛児の送迎できる父兄の喜びは一人格別なものがあると思う。なお, 当該施設の架設地点の前後 100 m (計 200 m) の区間内で供用開始前後 6 ヶ月に発生した事故件数は次のとおりである。 設置前 4 件 設置後 3 件			

IM-91.FI-6.F-770



事前調査 № 33	
路線名	33号線（四国地方建設局）
地名	愛媛県松山市東石井町

TM-91.FT- 6.F- 771

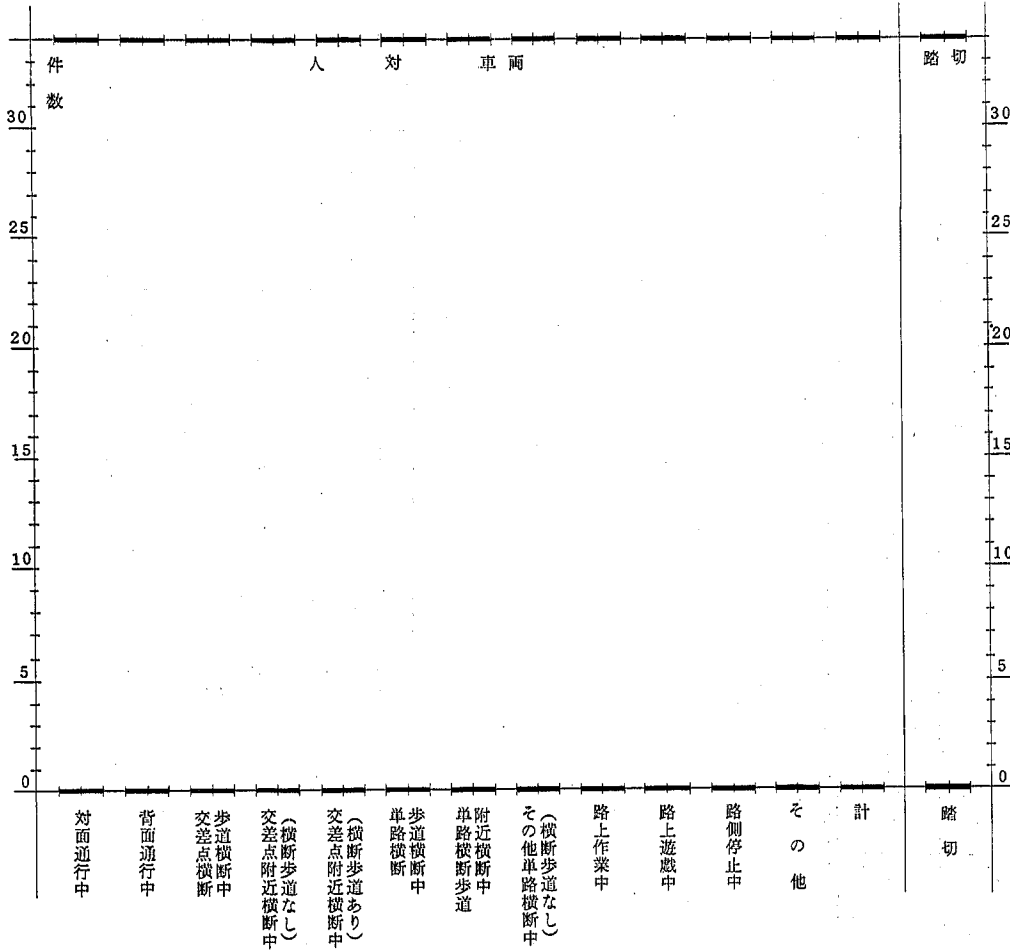


-133-

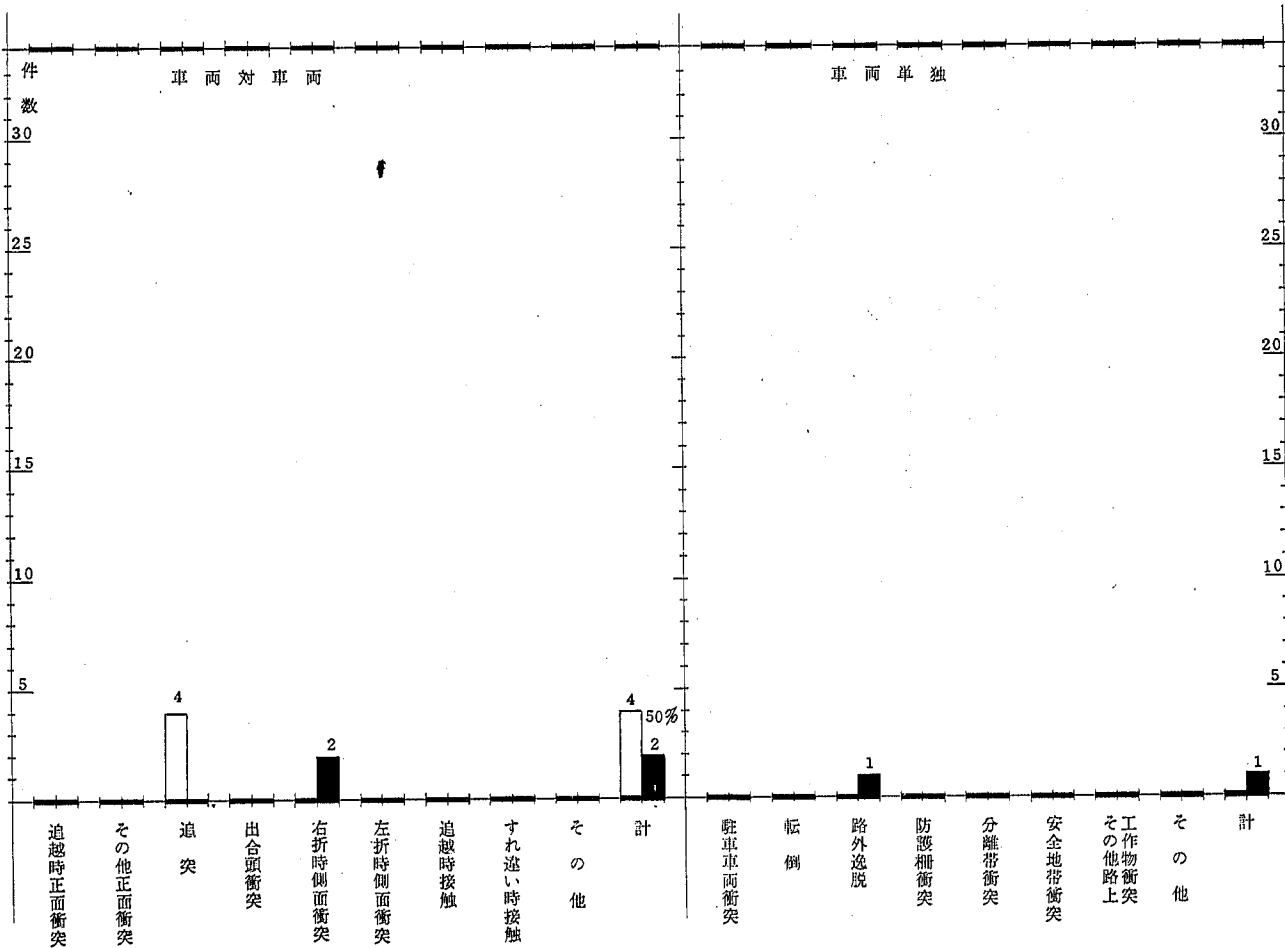
事後調査 № 33	
路線名	33号線（四国地方建設局）
地名	愛媛県松山市東石井町
道状 路況	横断歩道橋新設
竣工 年月日	昭和47年3月25日

TM-91.FT- 6.F-772

TM-91.FI-6F-773



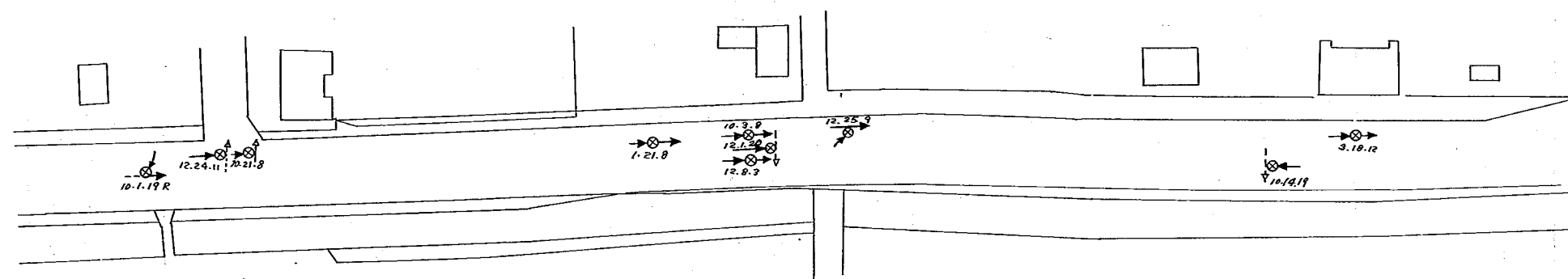
愛媛 33号
松山市東石井町
(東石井横断歩道橋)



路線名	196号線			
場所	愛媛県松山市山越町			
交差形式	四枝交差			
管理者	四国地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和46年 9月25日 ~ 昭和47年 3月24日 (事後) 昭和47年 3月25日 ~ 昭和47年 9月24日			
竣工年月日	昭和47年 3月25日			
事故増減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 2	0	+ 2	- 1
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置 に至る経緯	松山市清水小学校区第8, 9, 10区町内会長総勢余名及び松山市長並びに清水小学長, 御幸中学校長, PTA会長, 清水公民館長等々連名による陳情書, 及び数百名の請願書名簿による他, 清水小学校区の指定通学路であり交通安全施設々置基準もはるかに上廻り, 又, 交通の実状に照し設置予定を繰り上げ設置したのである。			
設置後の効果 の概要	当該地点は当工事々務所の指定路線の内随一を誇る?交通量(T47=25,485台/12h二輪車を含む)を有し, ラッシュ時山越交差点で交通信号機により規制が行なわれているが, 対面停止する車両の長さは200-300m ときには500mにも及ぶことしばしばで現在もお繰り返されている現状である。この渋滞する国道を横断して登校する児童は, 清水小学校児童だけで約370名であり, かかる慢性的渋滞現象は, 歩行者の横断には大変困難で常に重大事故の危険をはらみ, 学校関係者, 父兄等の重大関心事であつたことは否めない実状であつたが, 施設々置後は通学児童はもとより高学年生, 一般住民に広く利用されていると聞く。なお当該施設の架設地点の前後100m(計200m)の区間内で供用開始前後6ヶ月に発生した事故件数は次のとおりである。 設置前 10件 設置後 9件			

IM-91.FI-6.F-774

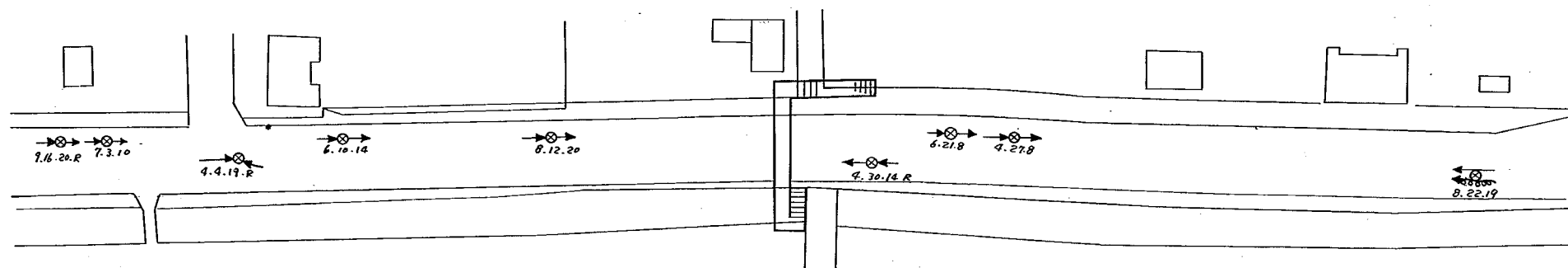
山越 = 丁目



- 136 -

事前調査 № 34	
路線名	196 号線 (四国地方建設局)
地名	愛媛県松山市山越町

TM-91.FT- 6.F-775

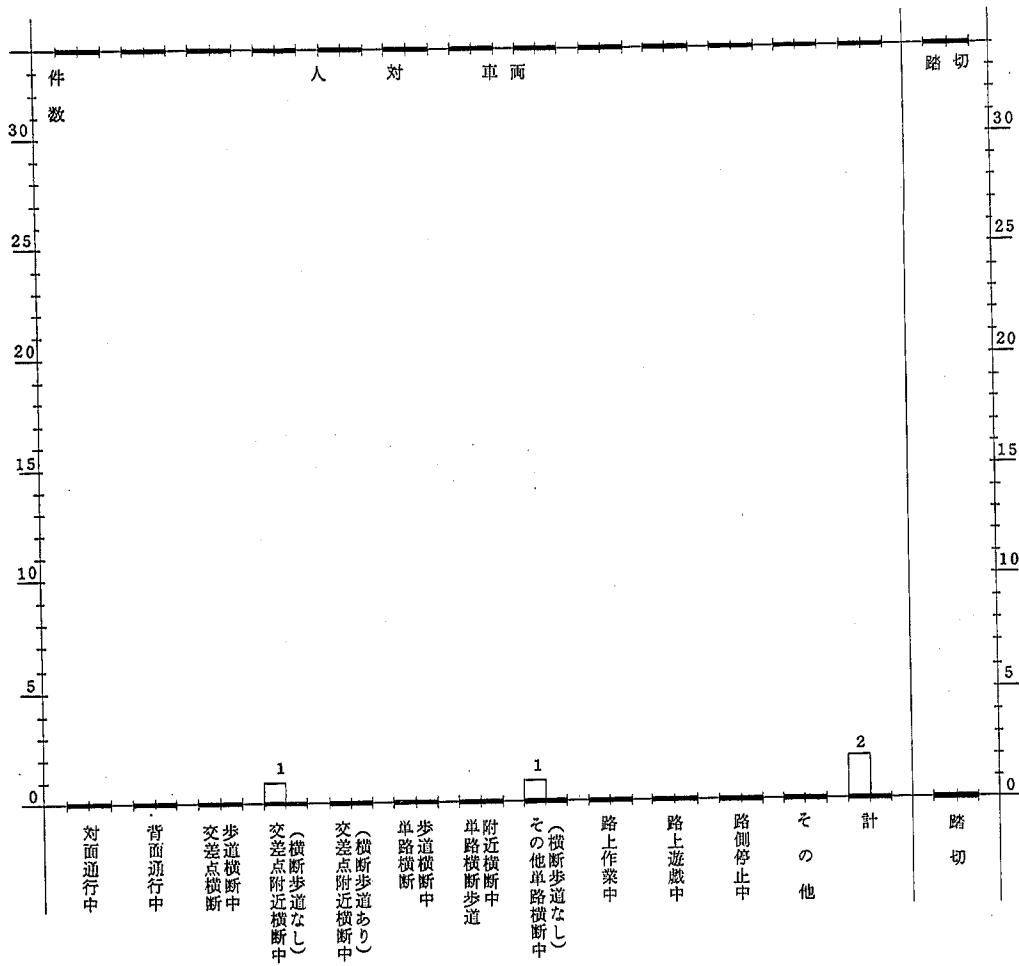


- 137 -

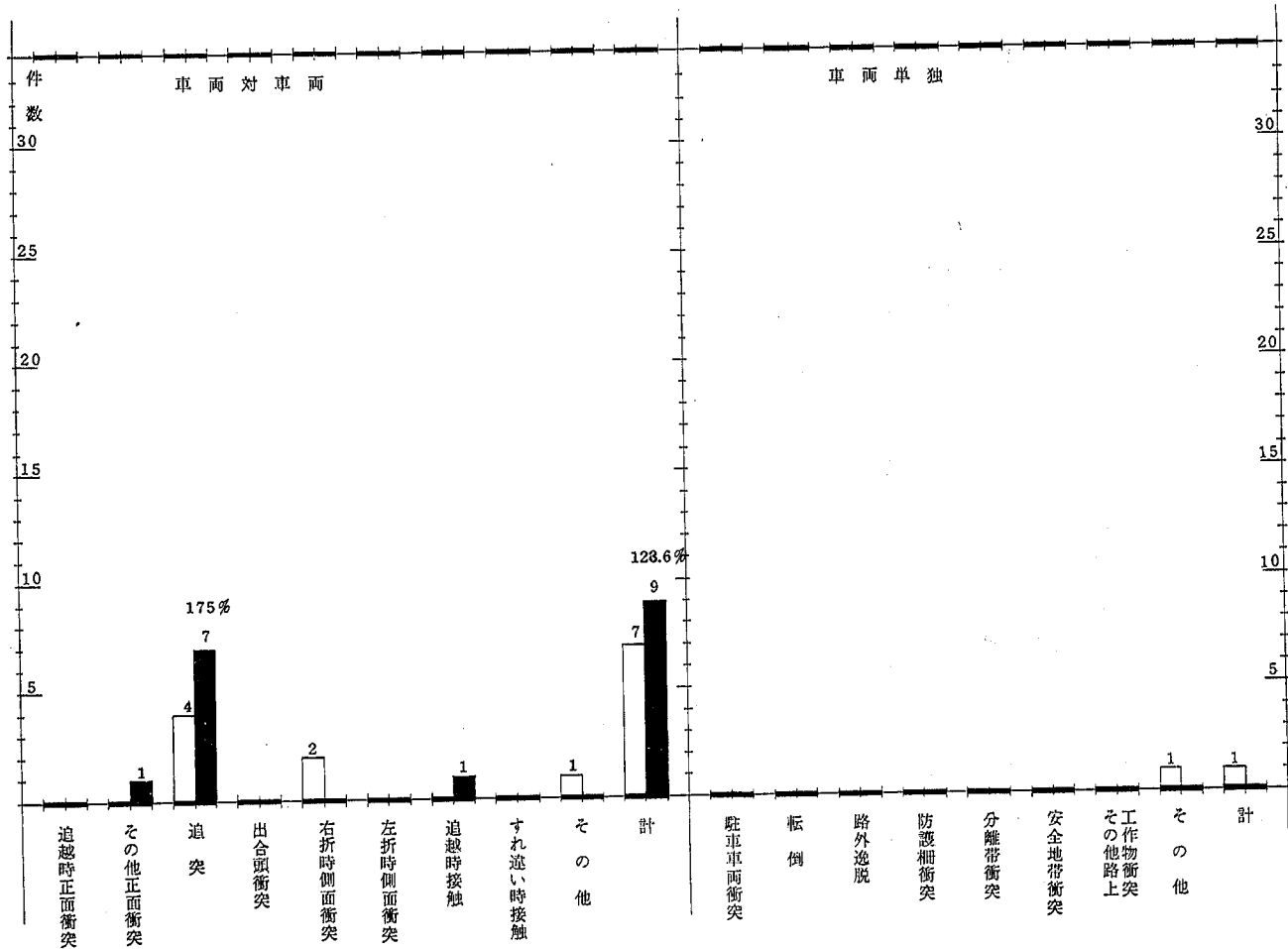
事後調査 № 34	
路線名	196 号線 (四国地方建設局)
地名	愛媛県松山市山越町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和 47 年 3 月 25 日

TM-91.FT- 6.F- 776

IM-91.FI-6.F-777

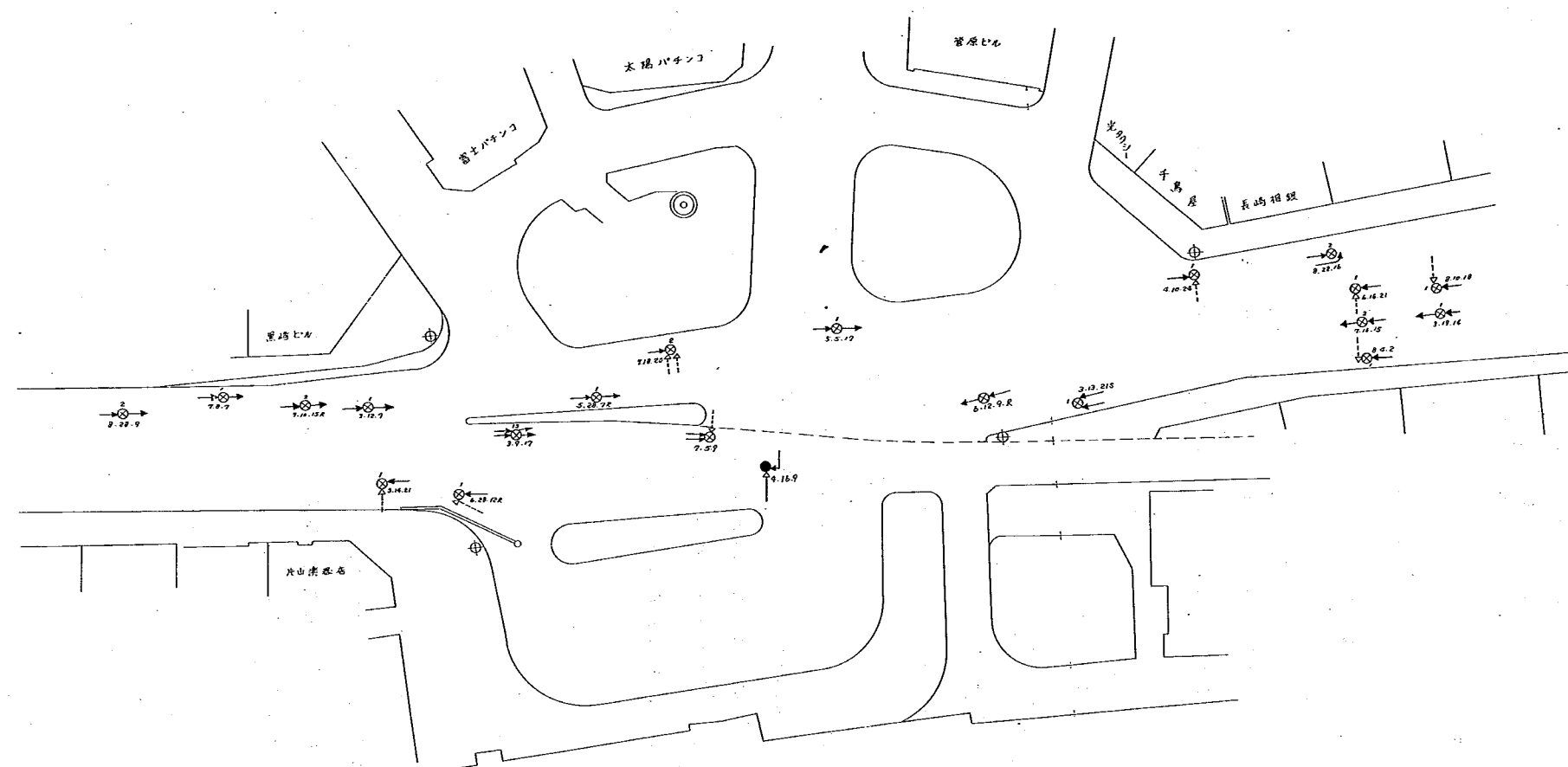


愛媛 196号
松山市山越町
(山越横断歩道橋)



IM-91.FI-6.F-778

路 線 名	3 号 線			
場 所	福 岡 県 北 九 州 市 八 幡 区 黒 崎			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	九 州 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 3 月 日 ~ 昭 和 4 6 年 8 月 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 日 ~ 昭 和 4 7 年 8 月 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	- 8	0	- 2	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設 (安 全 島 の 拡 大 を 含 む)			
施設等の設置 に至る経緯	当該個所は(交通量 45,800 台 / 12h) 国鉄黒崎駅前で常時横断歩行者が多く、横断歩道では、交通渋滞を来たし、事故多発地点であつて、地元より歩道橋設置の陳情が出されたもので、尚警察署に於いても、早急に歩道橋設置が必要であるとの意見であつたため、47年2月に設置完了したものである。			
設置後の効果 の概要	横断歩道橋設置により、歩行者はすべて歩道橋を利用しているので歩行者事故はゼロとなつたが、車相互の追突事故は事前より多くなつている。今後の対策としては、路面のスベリ止舗装が必要である。			

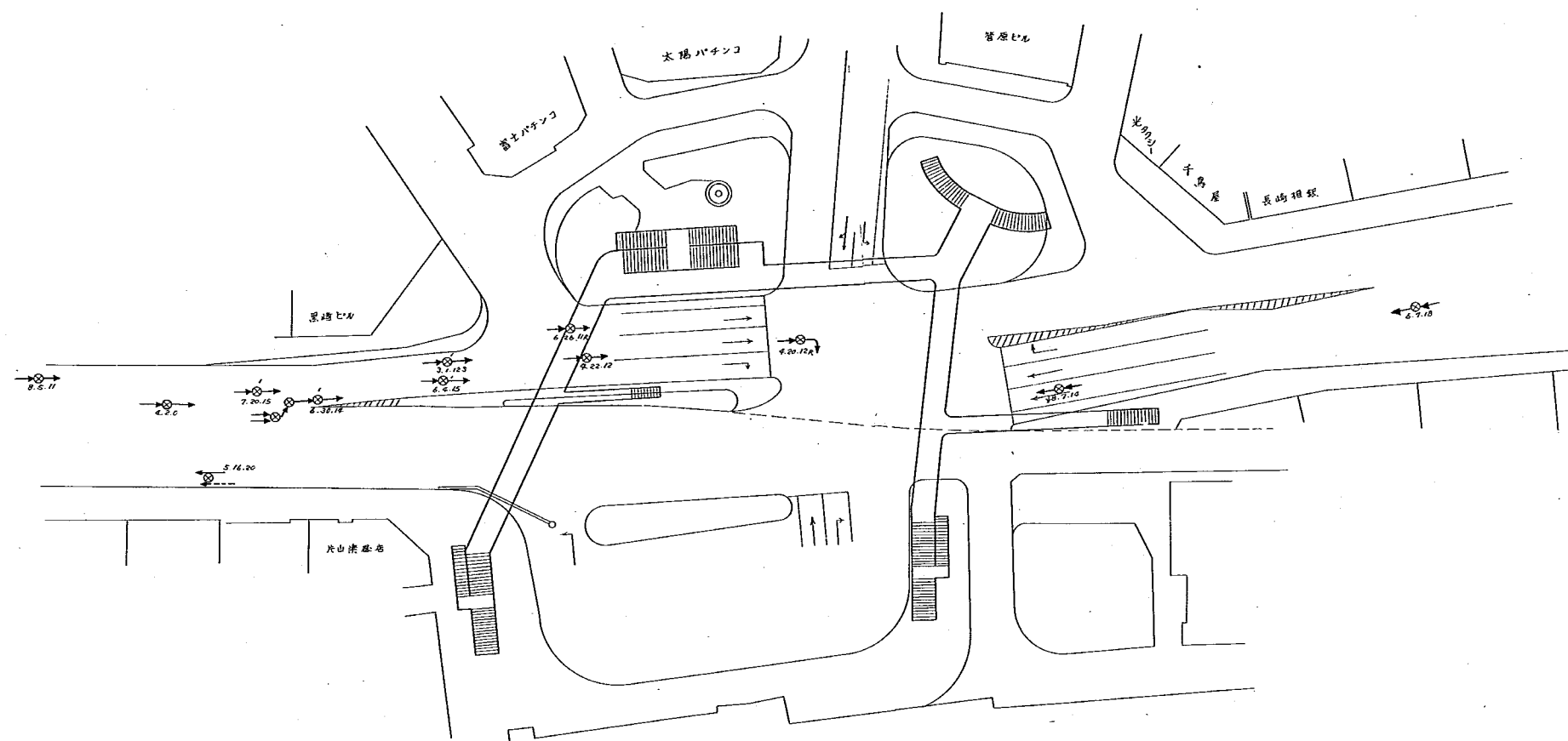


事 前 調 査 № 35	
路線名	3号線（九州地方建設局）
地 名	福岡県北九州市八幡区黒崎

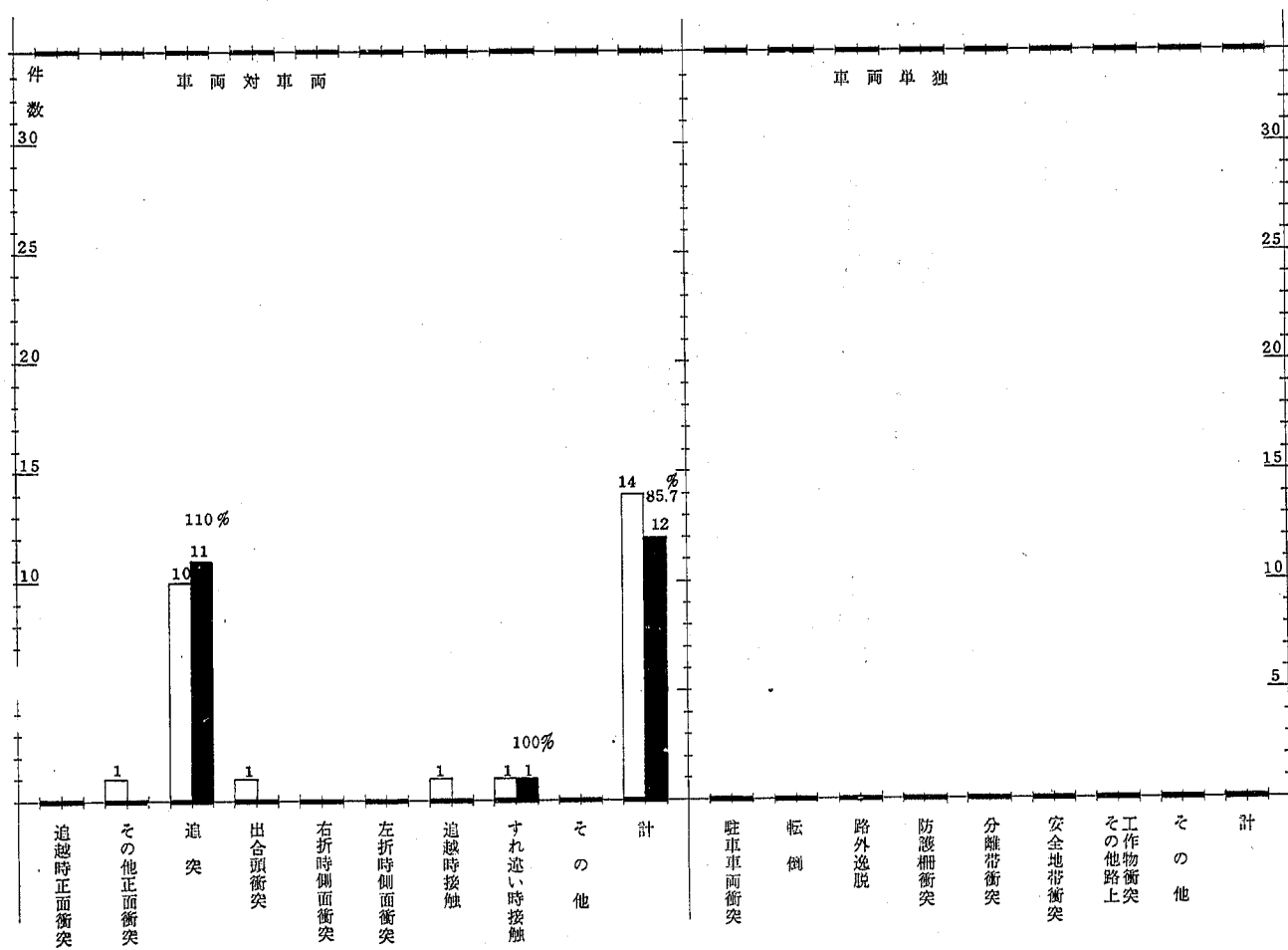
路線名	3号線（九州地方建設局）
-----	--------------

地 名	福岡県北九州市八幡区黒崎
-----	--------------

TM-91.FT-6.F-779

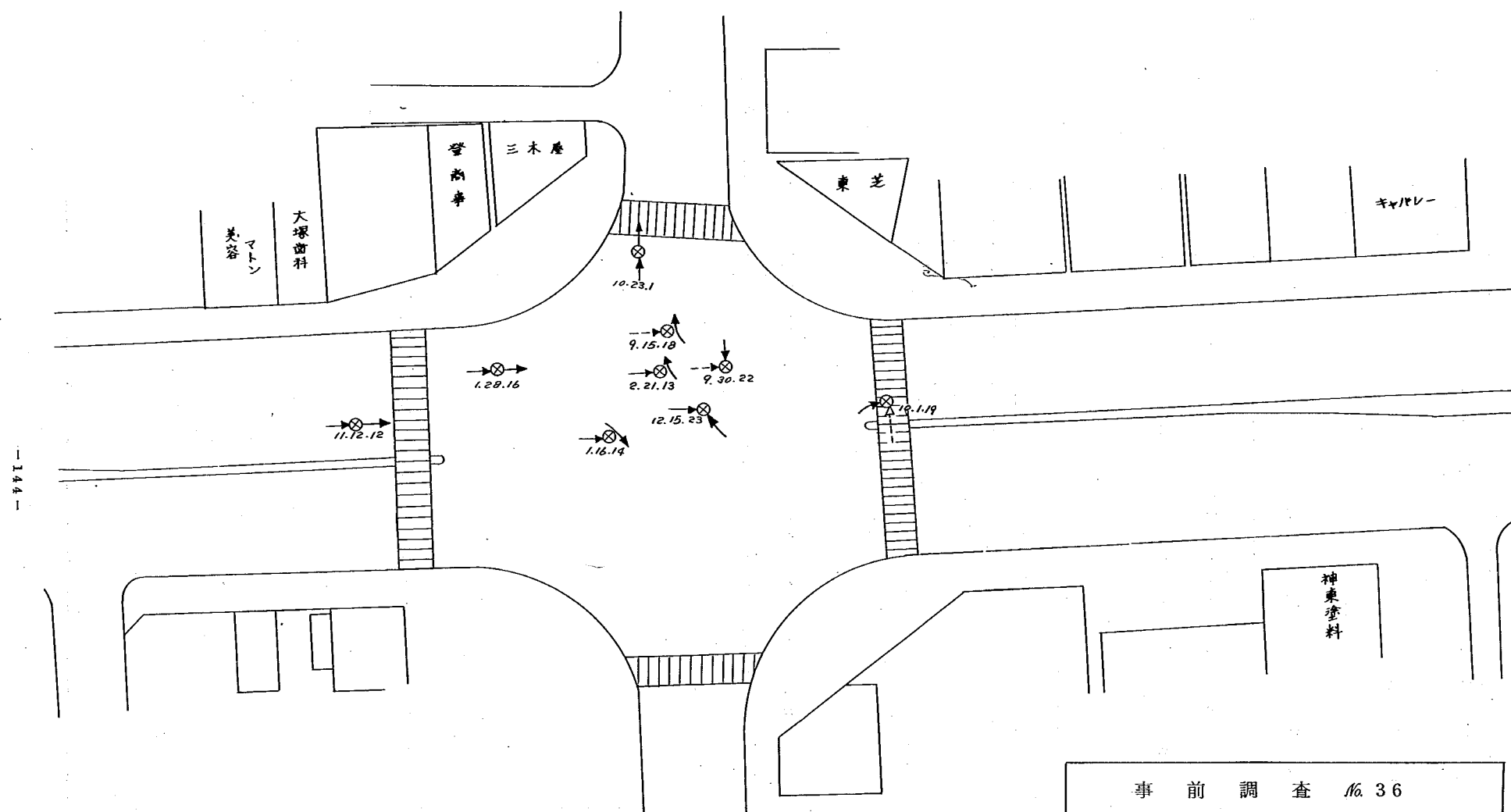


- 141 -

[illegible]

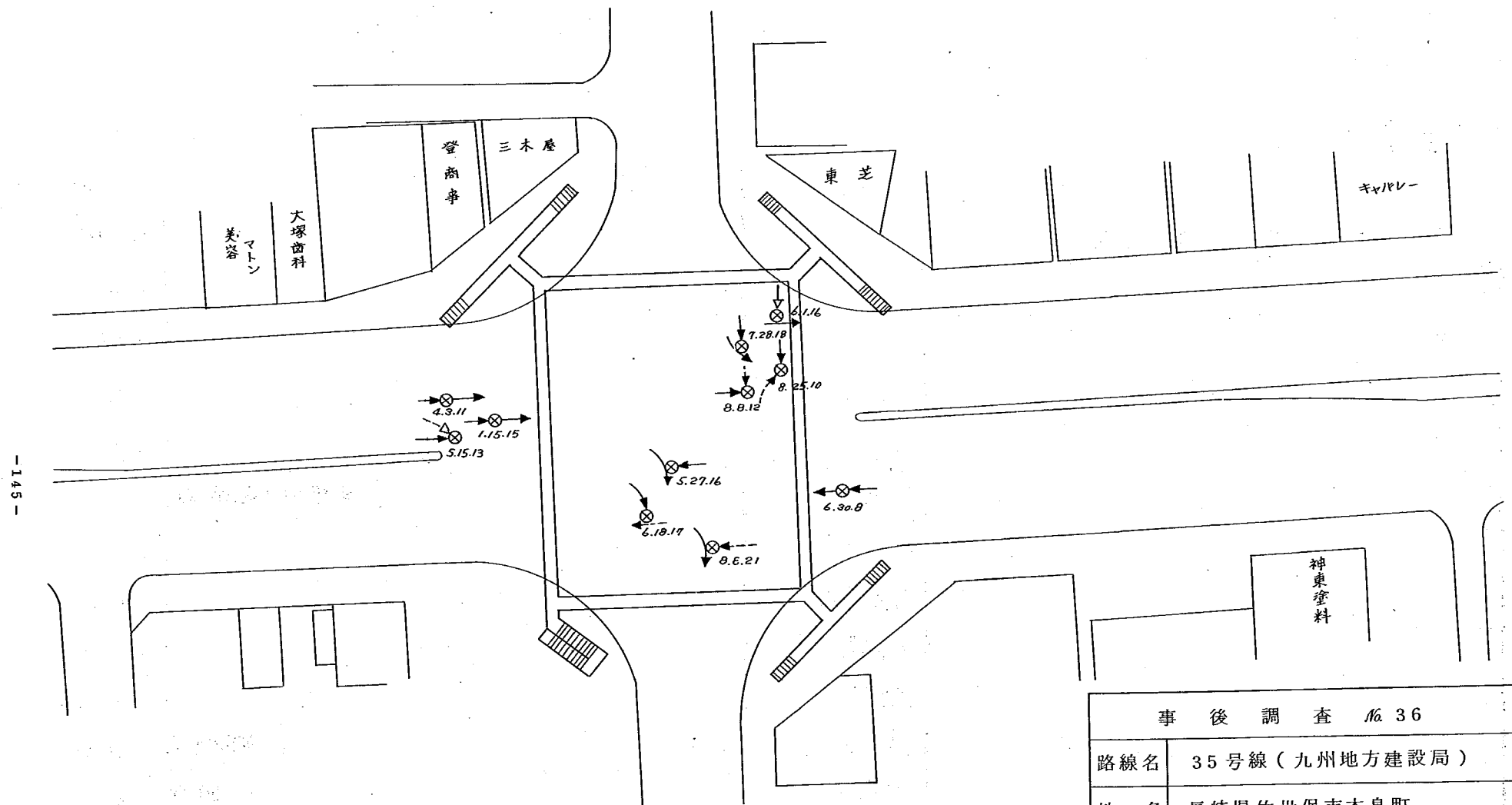
IM-91.FI-6.F-782

路 線 名	3 5 号 線			
場 所	長 崎 県 佐 世 保 市 本 島 町			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	九 州 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 2 9 日 ~ 昭 和 4 7 年 2 月 2 9 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 1 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 2 9 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	+ 2	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	佐世保市の中心街で車道巾員が広く、交通量T46=38,000台/24h 歩行者12,500人/12h に達し、歩行者が危険にさらされ、又、町内及び警察からの陳情も出ている。			
設置後の効果 の概要	車の流れがスムーズになり、人対車両の事故が減少した。			



事前調査 № 36	
路線名	35号線 (九州地方建設局)
地名	長崎県佐世保市本島町

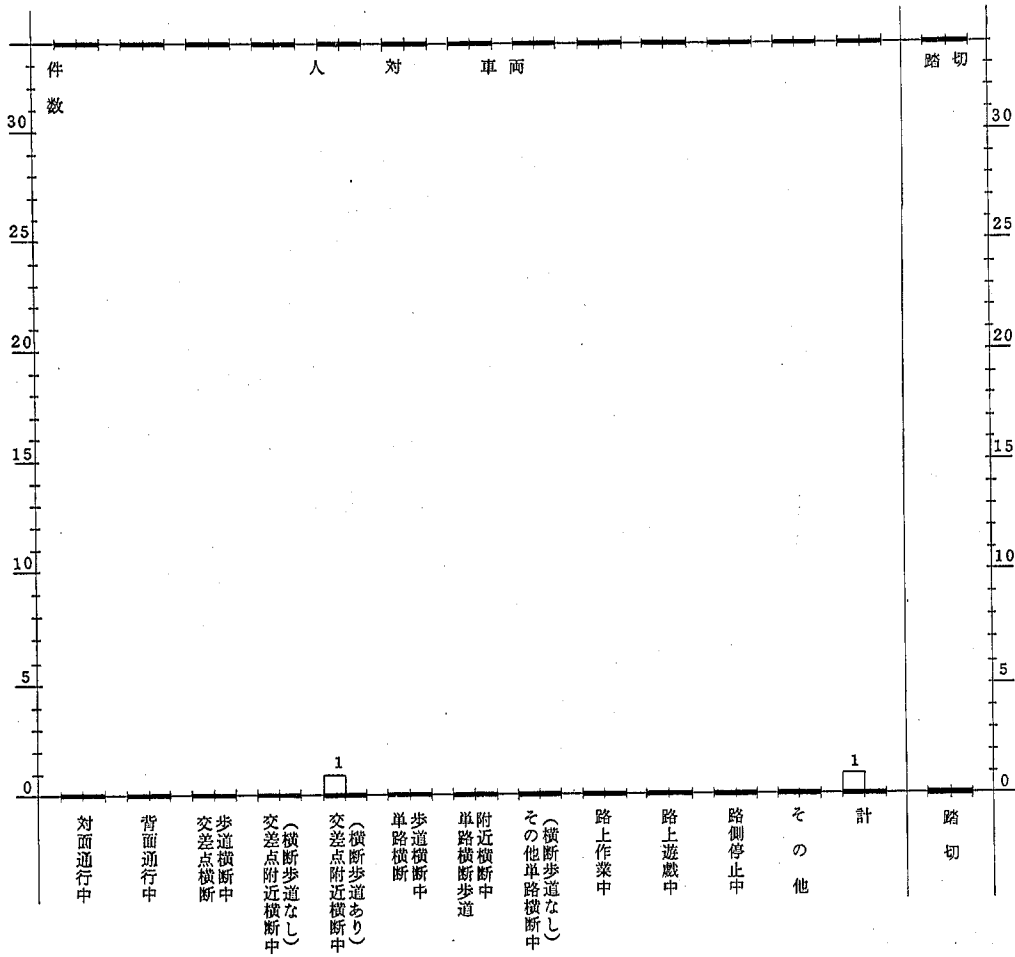
TM-91.FT- 6.F-783



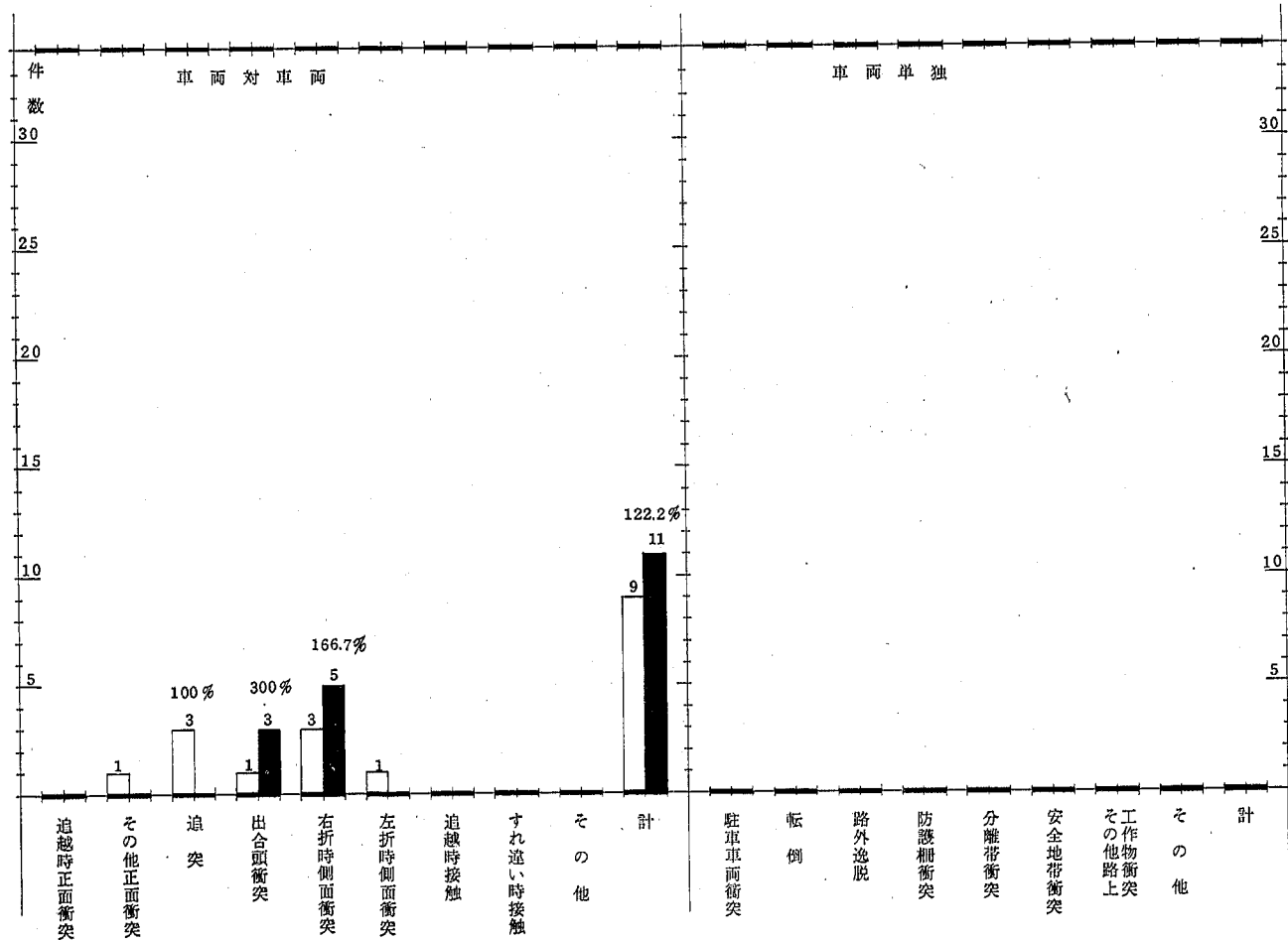
事後調査 № 36	
路線名	35号線（九州地方建設局）
地名	長崎県佐世保市本島町
道状	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年2月29日

TM-91.FT- 6.F-784

IM-91.FI-6F-785

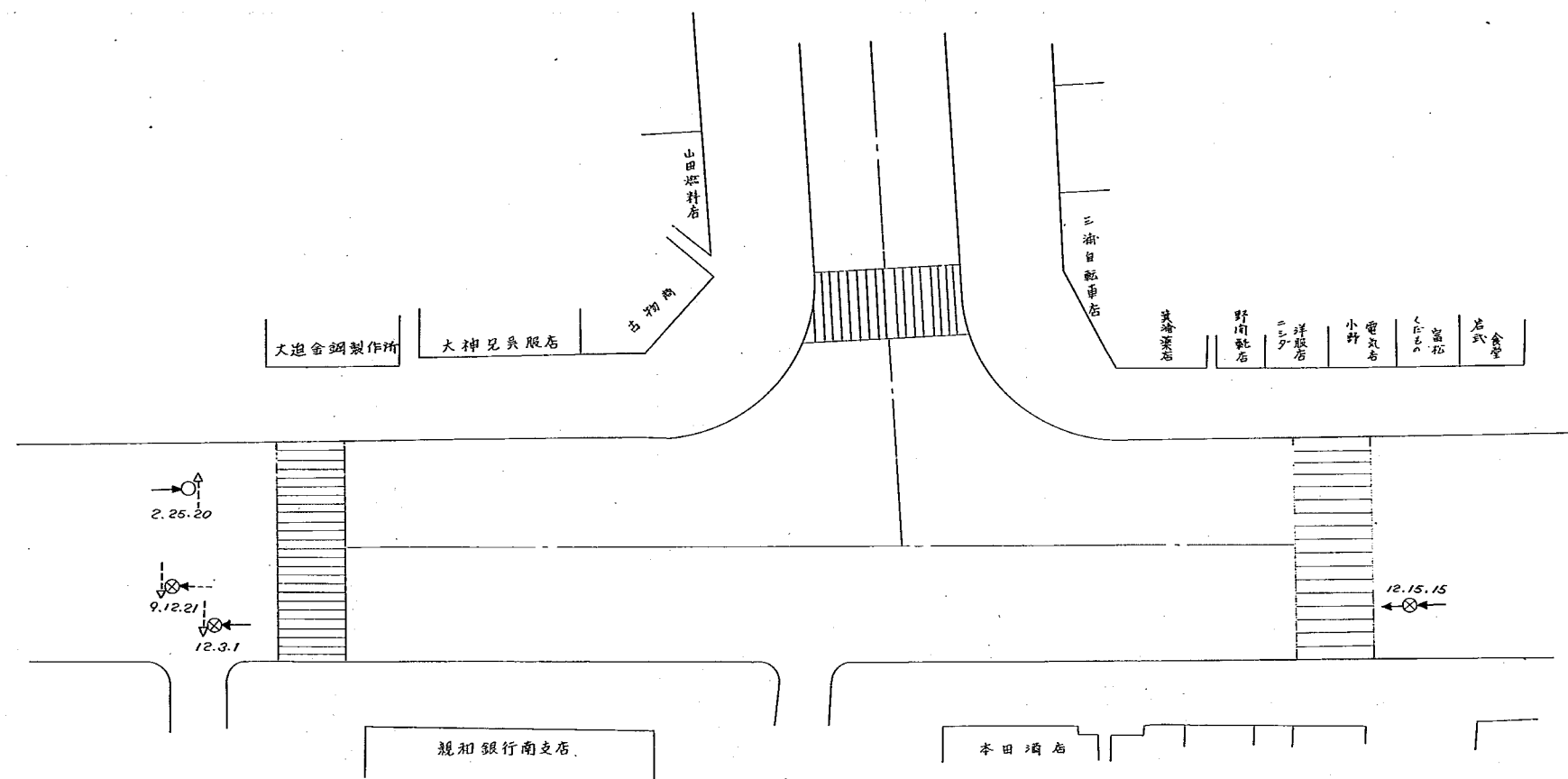


長崎 35号
佐世保市本島町
(横断歩道橋)



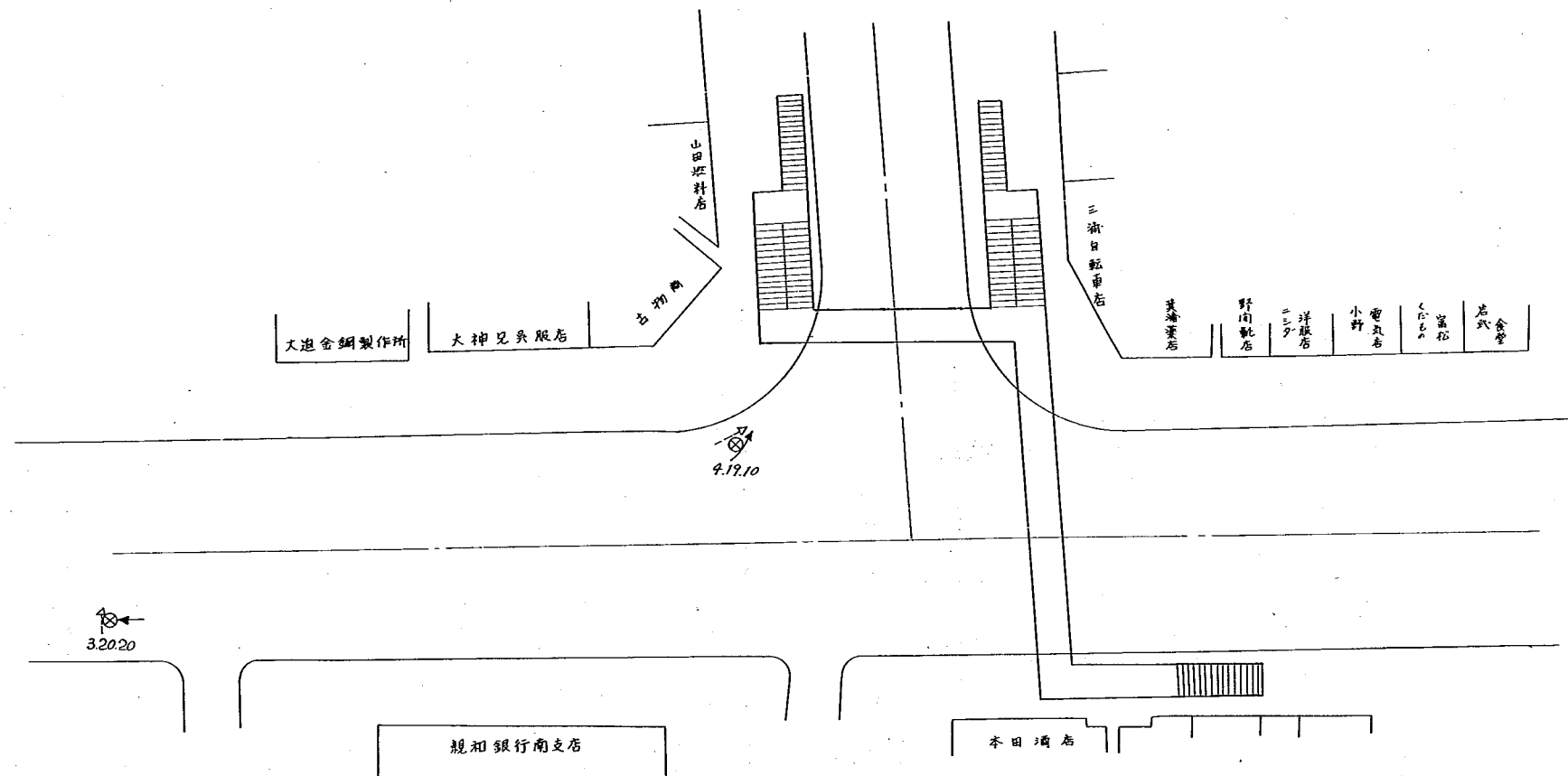
IM-91.FI-6.F-786

路 線 名	3 5 号 線			
場 所	長 崎 県 佐 世 保 市 汐 見 町			
交 差 形 式	三 枝 交 差			
管 理 者	九 州 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 9 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 2 月 2 9 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 3 月 1 日 ~ 昭 和 4 7 年 9 月 1 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 7 年 2 月 2 9 日			
事 故 増 減	人 一 車 両	踏 切	車 両 一 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	- 1	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	佐世保市の中心街で競輪場の入口交差点でもあり，既設競輪場入口交差点より起点側 3 0 m に横断歩道（信号機有り），終点側 2 0 m に横断歩道（信号機なし）があったが，現在交通量 T46=38,000 台／24h，歩行者 6,970 人／12h あり，競輪開催日等は混雑度が高く，終点側の交差点に信号機を設置したら交通渋滞が大きい。			
設置後の効果 の概要	横断歩行者は廻り路になり，既設横断歩道箇所を横断する人が跡をたたず，人対車の事故が発生している故，親和銀行支店前（別図）にも階段が必要ではなかったかと思考される。			



事前調査 № 37	
路線名	35号線(九州地方建設局)
地名	長崎県佐世保市汐見町

TM-91.FT- 6.F- 787

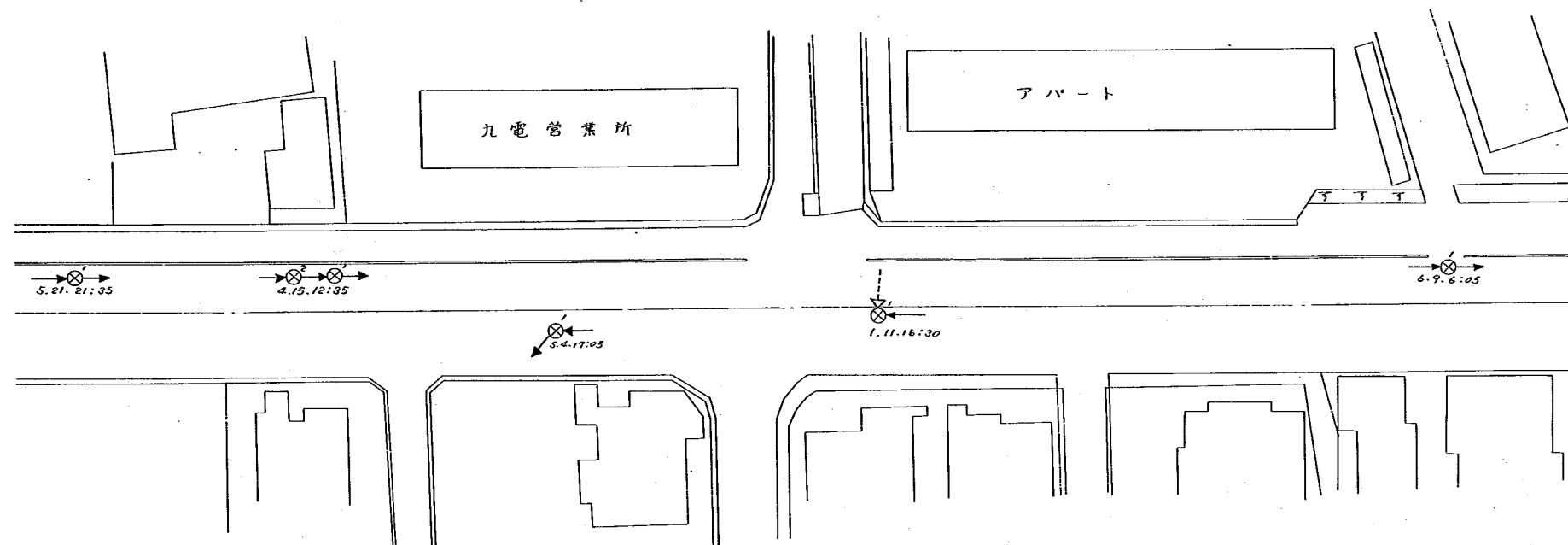


事後調査 № 37	
路線名	35号線（九州地方建設局）
地名	長崎県佐世保市汐見町
道状路況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年2月29日

TM-91.FT-6.F-788

IM-91.FI-6F-790

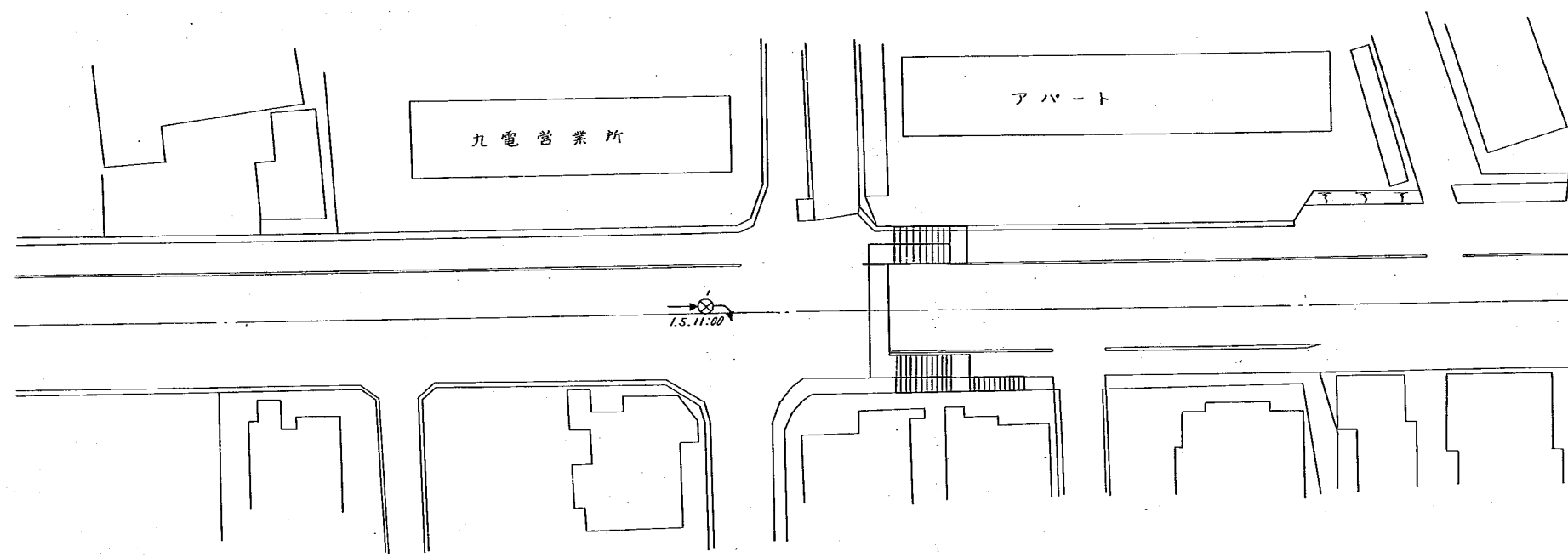
路 線 名	2 0 1 号 線			
場 所	福 岡 県 行 橋 市 行 事			
交 差 形 式	四 枝 交 差			
管 理 者	九 州 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 1 月 日 ~ 昭 和 4 6 年 6 月 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 1 月 日 ~ 昭 和 4 7 年 6 月 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 2 月 1 0 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	- 3	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当該箇所は国道に市道が交差しており，横断歩行者が多く，危険度が高いので地元より陳情書が出され，又，警察からも歩道橋が必要であるとの意見があつたので事故防止のため設置したものである。			
設置後の効果 の概要	当該箇所の設置前に横断中の事故が1件あつたが，設置後は歩行者事故はなくなり，車両相互の事故も減少した。			



-152-

事前調査 № 38	
路線名	201号線(九州地方建設局)
地名	福岡県行橋市行事

TM-91.FT- 6.F-791

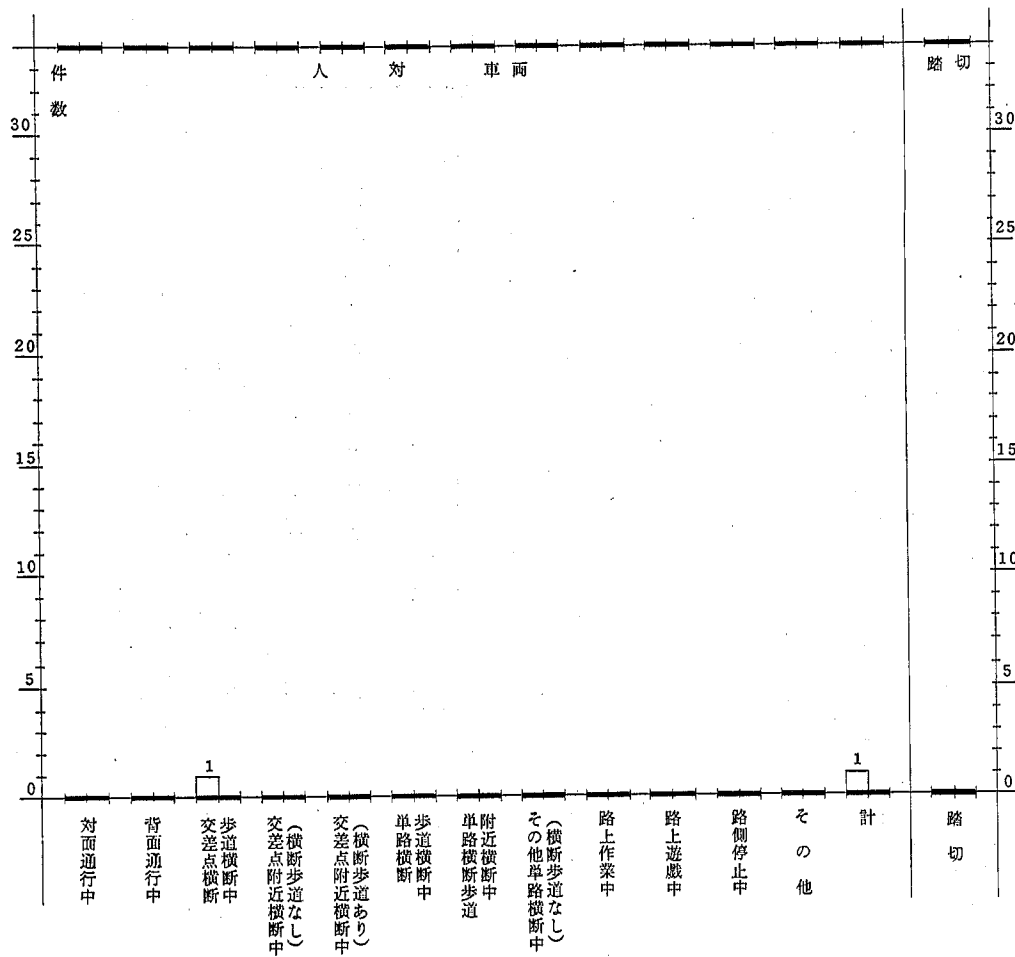


- 153 -

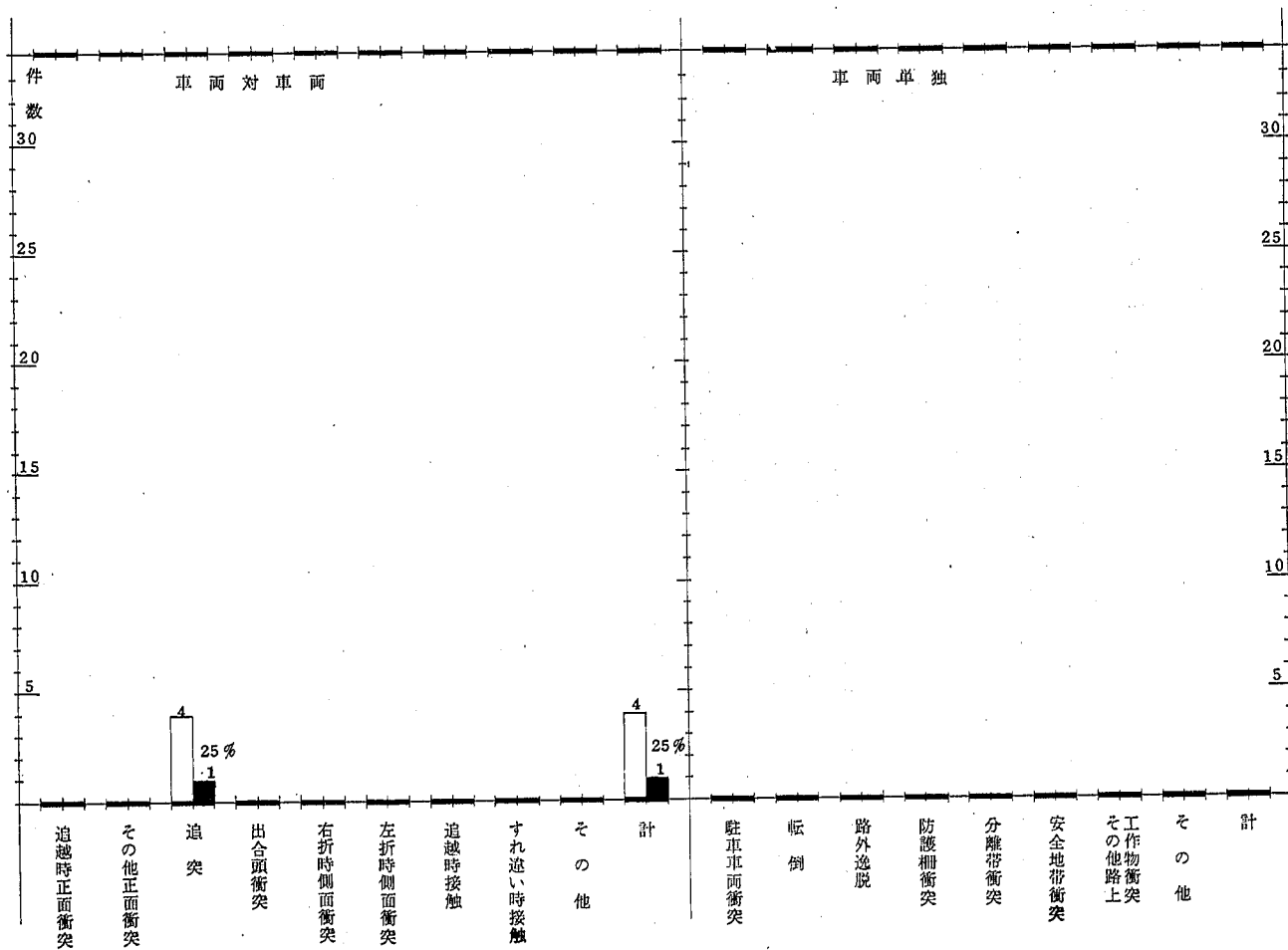
事後調査 № 38	
路線名	201号線（九州地方建設局）
地名	福岡県行橋市行事
道状路況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和46年12月10日

TM-91.FT- 6.F- 792

IM-91.FI-6.F-793

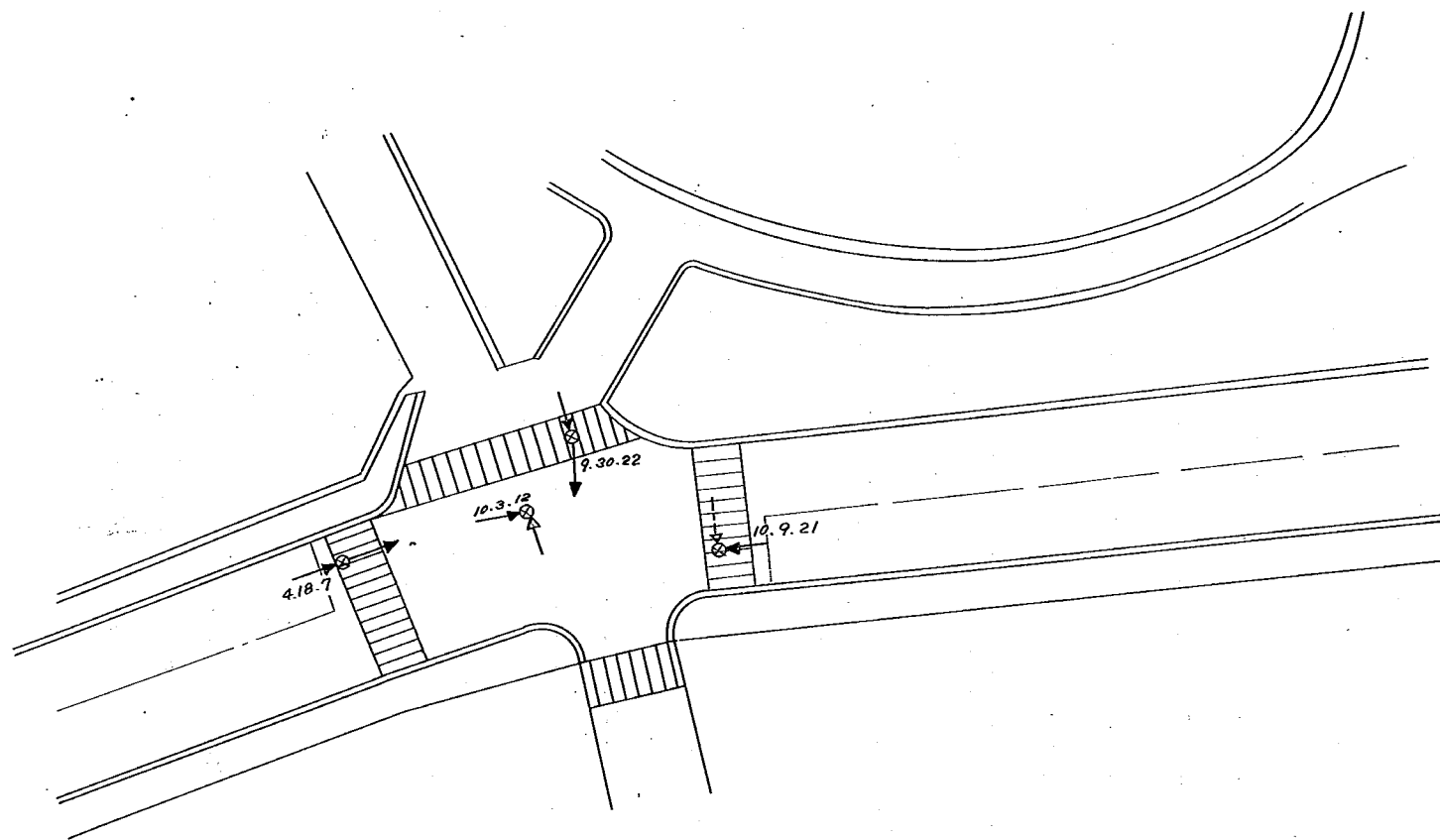


福岡 201号
行橋市行事
(横断歩道橋)



路 線 名	2 2 5 号 線			
場 所	鹿 児 島 県 鹿 児 島 市 鴨 池 町			
交 差 形 式	多 枝 交 差			
管 理 者	九 州 地 方 建 設 局			
事 故 調 査 期 間	(事 前) 昭 和 4 6 年 4 月 1 8 日 ~ 昭 和 4 6 年 1 0 月 1 8 日 (事 後) 昭 和 4 7 年 4 月 1 8 日 ~ 昭 和 4 7 年 1 0 月 1 8 日			
竣 工 年 月 日	昭 和 4 6 年 1 0 月 1 9 日			
事 故 増 減	人 - 車 両	踏 切	車 両 - 車 両	車 両 単 独
	- 1	0	+ 1	0
道 路 状 況	横 断 歩 道 橋 新 設			
施設等の設置 に至る経緯	当 地 点 は 交 通 量 (4 6 年) 2 7 , 5 0 0 台 / 1 2 h と , 鹿 児 島 市 内 に お い て も , 最 も 多 い 箇 所 で あ る 。 当 地 点 は 住 宅 密 集 地 で あ り , 又 国 道 を 挟 ん で 体 育 競 技 施 設 も あ り , こ の た め , 国 道 の 横 断 歩 行 者 が 多 く , 交 通 渋 滞 の 要 因 と な っ て い た 。 こ れ ら の 状 況 か ら , 警 察 及 び 県 か ら の 要 望 も あ り , 国 体 開 催 を 前 に 歩 道 橋 の 架 設 を 行 っ た も の で あ る 。			
設置後の効果 の概要	当 地 点 に お け る 設 置 効 果 は , 明 確 と は 言 え な い が , 横 断 歩 行 者 の 増 加 (4 6 年 見 込 み 4 0 7 0 人 / 日) か ら 推 察 す る と 効 果 が 有 っ た と 思 わ れ る 。 今 後 の 対 策 と し て は , 信 号 現 示 及 び 路 面 の ス ペ リ 止 舗 装 等 も 考 え ら れ る 。			

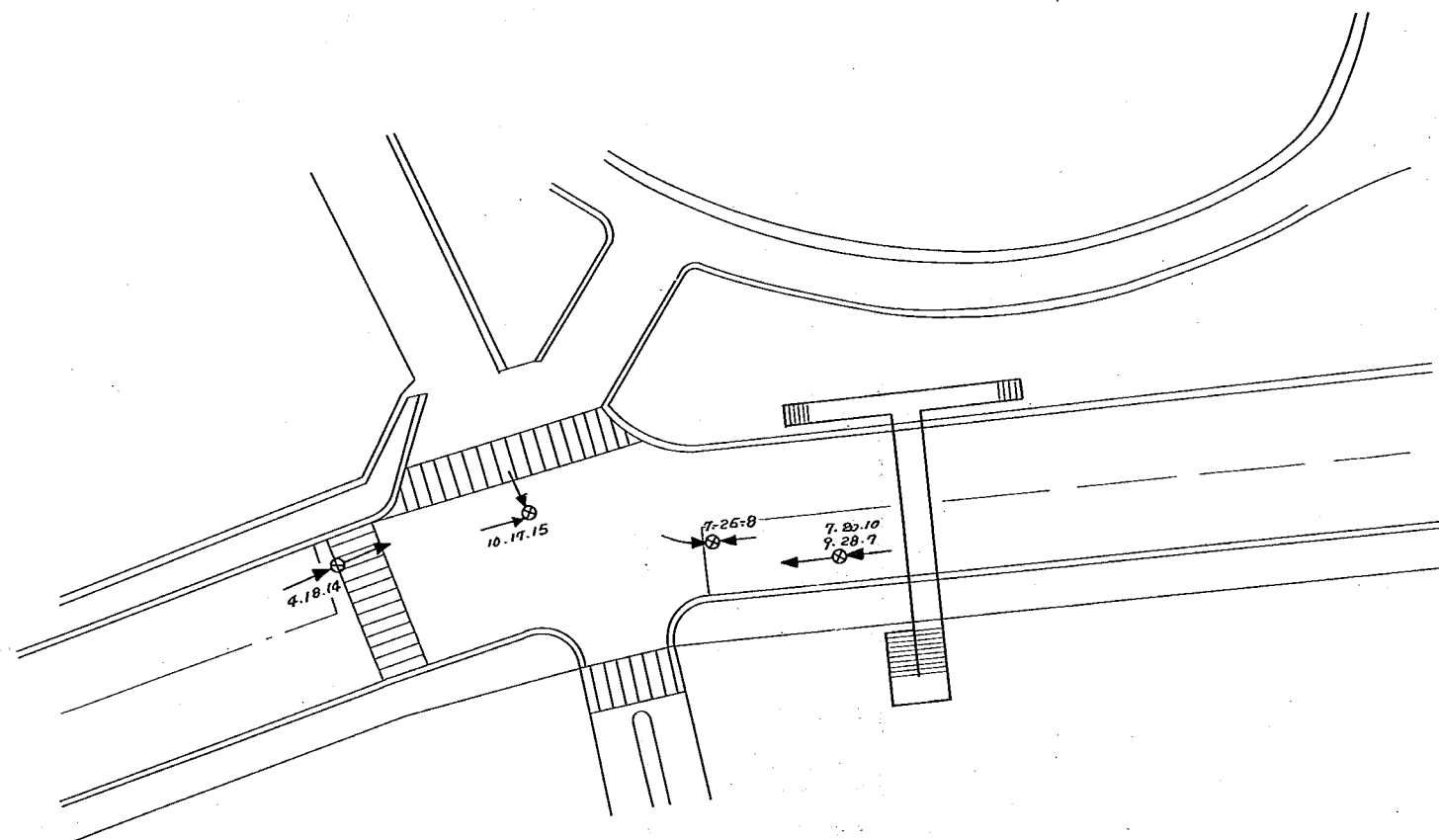
IM-91.FI-6.F-794



事前調査 № 39	
路線名	225 号線 (九州地方建設局)
地名	鹿児島県鹿児島市鴨池町

TM-91.FT- 6.F-795

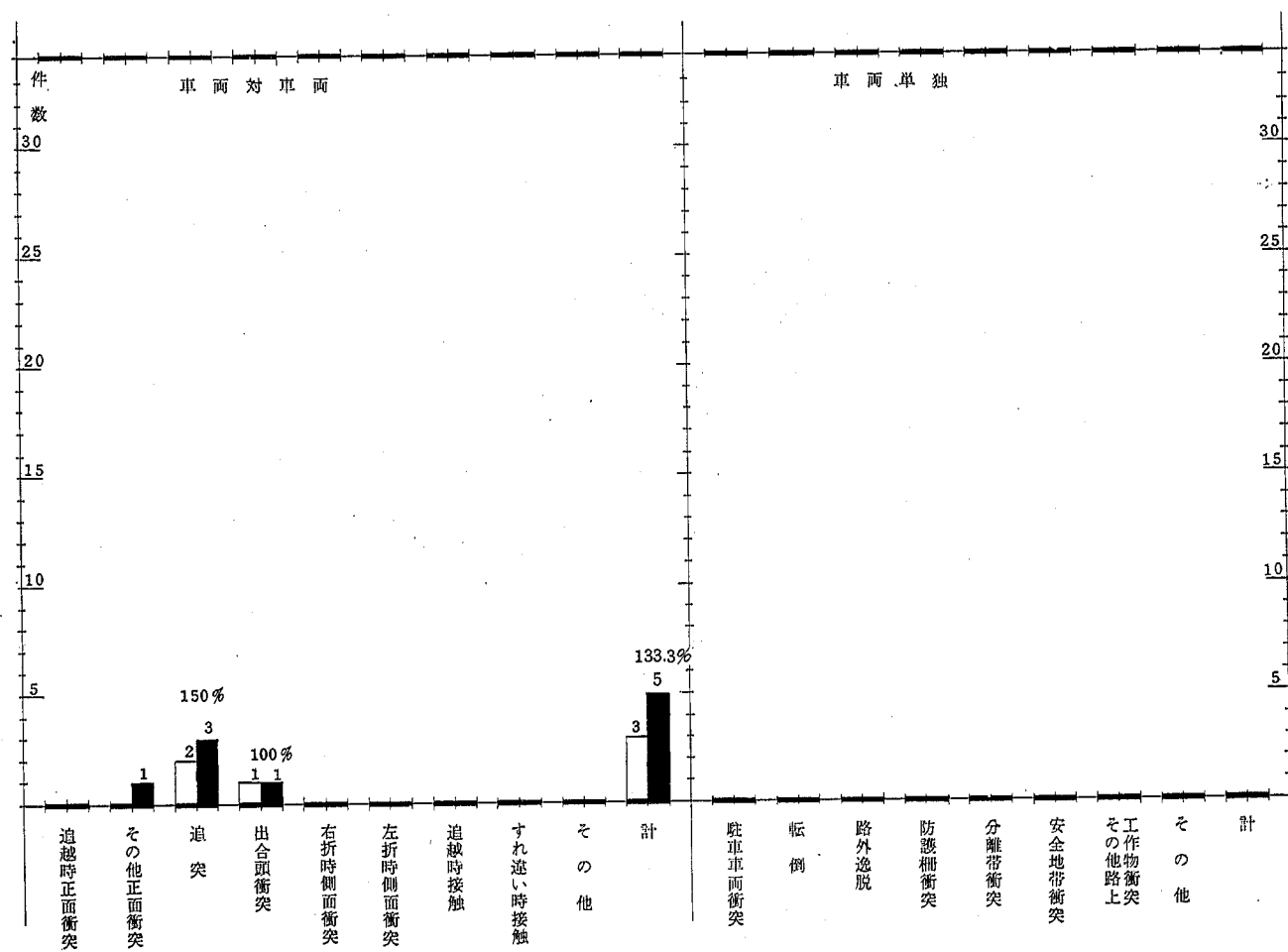
- 157 -



事後調査 № 39	
路線名	225号線（九州地方建設局）
地名	鹿児島県鹿児島市鴨池町
道 状 路 況	横断歩道橋新設
竣 工 年 月 日	昭和46年10月19日

TM-91.FT- 6.F- 796

横断歩道の種類	件数
踏切	1
計	1
その他	0
路側停止中	0
路上遊戯中	0
路上作業中	0
その他単路横断中	0
附近横断中	0
歩道横断中	0
単路横断	0
(横断歩道あり) 交差点附近横断中	0
(横断歩道なし) 交差点附近横断中	0
交差点横断	1
歩道横断中	0
背面通行中	0
対面通行中	0



あ　と　が　き

一般道路における交通事故の大半は交差点およびその付近で発生している。したがって交差点の改良は極めて重要な意味をもつものであるが、わが国においては、それら交差点の改良事例に関する資料は、現在まであまりまとめられていない。また外国の事例は土木研究所資料第321号に示されているが、これはそのままわが国の実情には適用しにくい場合があつた。この資料は主として昭和46年度に各地方建設局により実施された交差点改良の事例をまとめたものであるが、その数が極めて限られており、また必ずしも全て満足すべき改良事例とは限らないが、今後、改良を検討する際の参考資料となることを期待する。

これらの調査結果は、「処理対策調査」に引継がれさらに詳細な調査検討がされることにはなろうが、それら一連の調査を通じて、今後、交差点改良方法を検討するに当然必要な資料として気づいた事項を示せば次のとおりである。

1. 交差点の状況は平面図を見ればわかるとはいふものの、やはり俯瞰写真が有効である。
2. 記入要領には交通量を示すことを義務づけてはいないが、方向別交通量は事前事後にわたつて必要である。
3. 交通信号の現示方法も示すこと。
4. 交差点の改良した事項はできるだけ詳しく示すこと。
5. 本資料のように後日まとめて一般の人の参考にしたい場合に図面の縮尺の統一と鮮明なものが望まれる。
6. 本資料には新設交差点は含まれていない。しかし参考となる場合もあることと考えられるので、新設交差点及び事後の事故は収録すべきであると考ええる。
7. 交差点の標識・信号とくに案内標識を図面に併記すること。

なお、今後とも交差点改良事例の資料が集り次第まとめたいと考えている。

TM-91.FI-6.F-798

〔付〕 事故多発地点事故分析要領

(1) 目 的

指定区間における事故多発地点（区間を含む。）を抽出し、各地点における事故発生状況を分析し、事故原因と対策を検討し、様式－４および様式－５によりまとめるものとする。

ここで事故多発地点とは原則としては、年間死傷事故発生件数が約２０件以上の交差点（交差点の側端から３０ｍ程度の区間を含む）および単路（区間延長３００ｍ以内）を目安とするが、現地の警察署または道路管理者で、事故が多発しているとして問題になっている箇所については、上記の件数に達していなくとも事故多発地点としてとり上げてよい。また調査対象は、死傷者を生じた事故を原則とする。

(2) 調査方法

(i) 事故発生図の作成

事故状況を示す記号は下記のとおりとする。

月・日・時・天候

雨 なら R
雪 なら S
霧 なら F
路面凍結なら I

また各事故には発生日時および天候を必ず記入する。

様式－５

記 号	意 味	記 号	意 味	記 号	意 味
←	自動車（前進）	→⊗←	正面衝突	↺	{ 転 倒 転 落
←→	“ （後退）	←⊗→	すれちがい事故	R (r)	雨 (雨のため道路湿潤)
←---	原動機付自転車	←⊗←	追越し接触	S	雪
◁	自転車	←⊗←	追 突	F	霧
◁---	歩 行 者	●←	出 合 い 頭 衝 突	I	路 面 突 結
←==	汽 車 電 車 等	←⊗	側 面 衝 突		
◻	駐 停 車 車 輛	→⊗	（右折側面衝突）		
●	死 亡 事 故	↺	{ 操 縦 不 能 路 外 逸 脱		
⊗	負 傷 事 故				

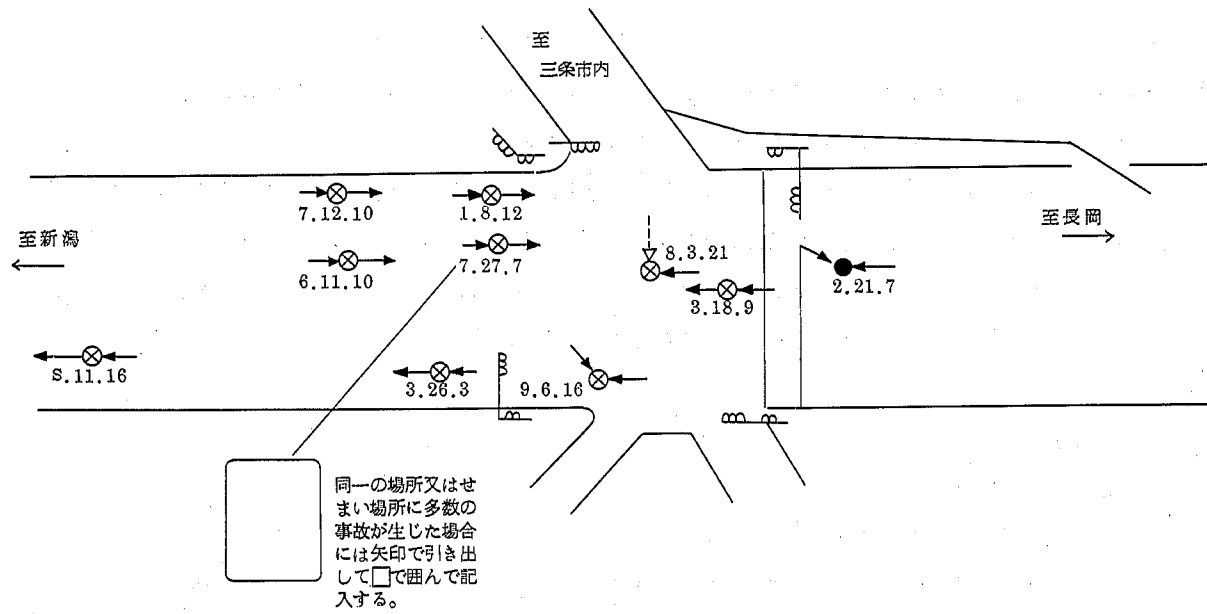
様式 - 4

多発地点事故発生状況

(例) 三條市西本条寺交差点

道路種別 一般国道

路線名 8号線



(ii) 地点事故分析表の作成

(a) 事故発生状況

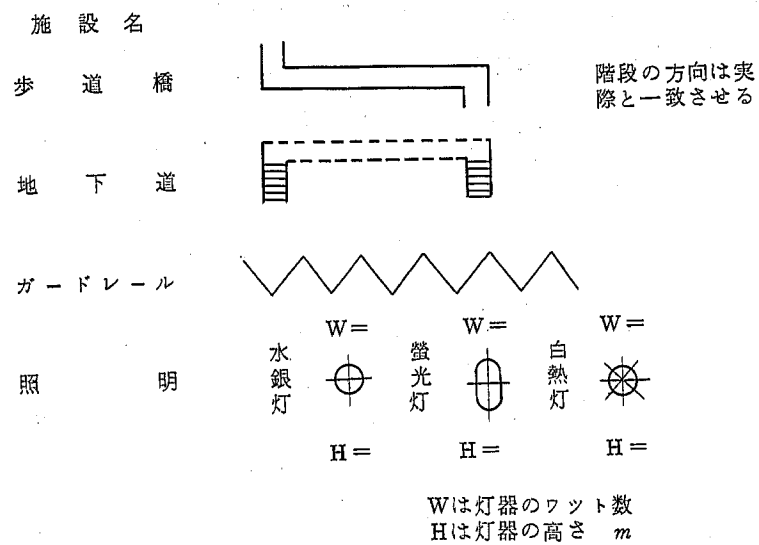
- ① 事故件数を記入する。
- ② 昼夜間別は、自動車の走行にヘッドライトが必要であるかないかにより判断する。従って、地域、季節、天候によりその時刻はかわるので単に時刻だけで判断しないよう注意しなければならない。

(b) 現在の道路現状及び交通規制等の概要

現在の道路現状及び交通規制等の概要は、縮尺 1/500 の図面程度で図式化するものとする。

① 道路の現状

車道の巾員、歩道、中央帯、路面標示等のほか、以下の施設について図面に記入する。



IM-91.FI-6F-801

横断歩道照明
(スポットライト式)



オーバーヘッド型
横断歩道標識

内部照明式



照明のないもの



点滅警告灯
(一色式)

黄点



赤点



信号灯器用
(車輛用)

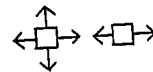
片面式



両面式



懸重式



(4方向)(2方向)

信号灯器用
(歩行者用)



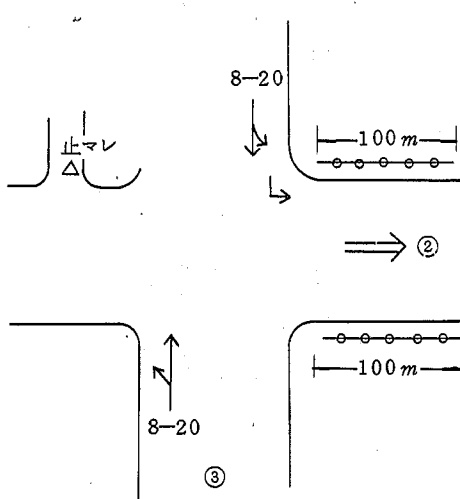
バス停



② 規制図

一時停止、指定方向外進行、禁止、一方通行、常時左折可、横断禁止の規制状況を図-1に示される記号に従って平面図に記入する。

駐車禁止、停車禁止の規制については、記入の必要はない。



時間 ↑	指定方向外 進行禁止 (右折禁止も含む)
↑	一方通行
↑	常時左折可 (信号による ものも含む)
○	横断禁止
止マレ ▽	一時停止

図 - 1 規制の記号

③ 信号現示図

イ) 信号交差点である場合には、図-2の要領に従って、規制図の余白に記入する。

黄時間、全赤時間は記入する必要はない。

ロ) 夜間に点滅制御をしている場合には、その時間と点滅の方法を図-3の要領に従って上記現示図の横に記入する。

ハ) 夜間滅灯の場合には、その旨と時間とを現示図の横に記入する。

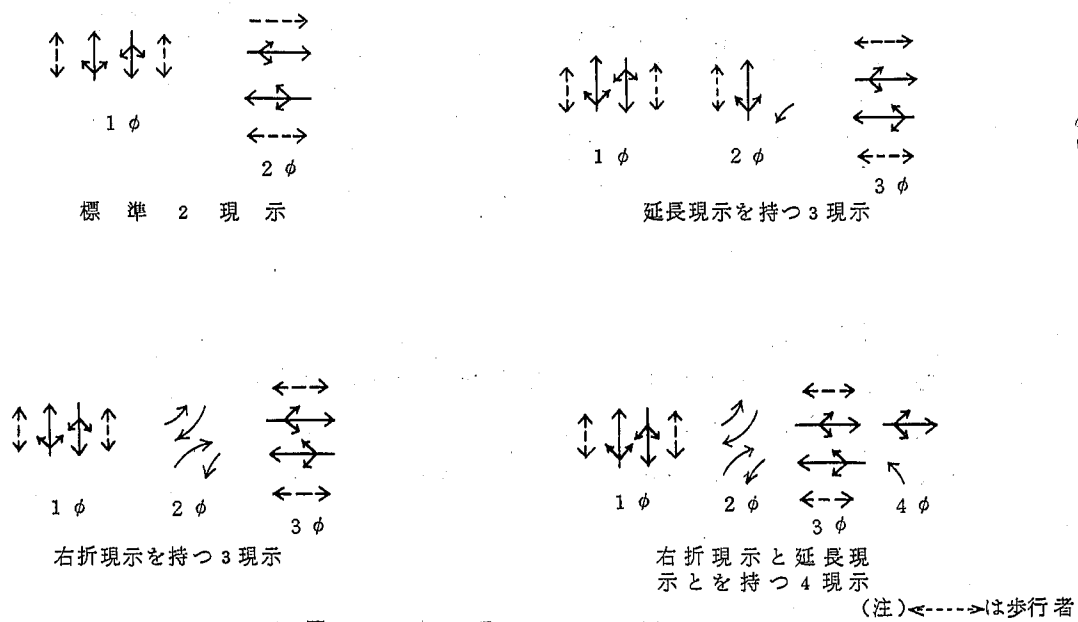


図 - 2 現示図の例

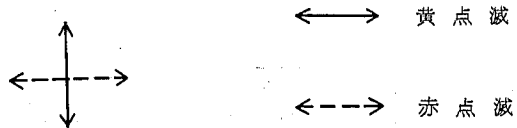


図 - 3 点滅制御の表わし方

IM-91FI-6F-803

c) 事故発生状況の概要

事故発生状況については、発生図、交通の状況、警察の資料等を参考にして、その概要を記述する。

d) 事故原因の分析

事故原因の分析は、型態別類型に分類し、その地点で起りやすい事故の傾向あるいは共通的な原因をつかみ、それにもとづいて、道路条件、交通条件、あるいは人間工学上の考察を加え記述すること。

e) 事故対策

事故対策については、具体的な検討を行ないその対策方法を記述するとともに、対策図（縮尺は任意）をもつて示すこと。

地 点 事 故 分 析 表

1 事故発生状況

	事 故 類 型	昼	夜	計		事 故 類 型	昼	夜	計
人 対 車 輛	対 面 通 行 中				車 輛 相 互	右 折 時 側 面 衝 突			
	背 面 通 行 中					左 折 時 側 面 衝 突			
	交 差 点 横 断 歩 道 横 断 中					追 越 時 接 触			
	交 差 点 付 近 横 断 中					す れ 違 い 時 接 触			
	交 差 点 付 近 横 断 中					そ の 他			
	単 路 横 断 歩 道 横 断 中					計			
	単 路 横 断 歩 道 附 近 横 断 中				車 輛 単 独	駐 車 車 輛 衝 突			
	そ の 他 単 路 横 断 中					転 倒			
	路 上 作 業 中					路 外 逸 脱			
	路 上 遊 戯 中					防 護 柵 衝 突			
	路 側 停 止 中					分 離 帯 衝 突			
車 輛 相 互	路 上 へ の と び だ し					安 全 地 帯 衝 突			
	そ の 他					そ の 他 路 上 工 作 物 衝 突			
	計					計			
	追 越 時 正 面 衝 突					踏 切			
車 輛 相 互	そ の 他 正 面 衝 突					計			
	追 突								
	出 合 頭 衝 突								

2 現在の道路現状及び交通規制等の概要

3 事故発生状況の概要

4 事故原因の分析

5 事故対策

事前事後調査要領

(1) 目的

交通安全施設等の設置前後における事後発生状況を分析し、これら施設等の効果を測定するものであり、様式－6および様式－7によりとりまとめるものとする。

(2) 調査方法

(a) 調査対象

前年度に設置された次の施設等とする。（同一箇所に2つ以上設置した場合を含む。）

- ① 横断歩道橋（地下横断歩道を含む。）
- ② 歩道
自転車道 } （境界ブロックまたは防護柵のみによるものを含むが、外側線のみによるものは含めない。）
- ③ 中央帯（チャッターバーによるものを含む。）
- ④ 交差点改良（マーキングのみによるものを含む。）
- ⑤ バス停車帯

(b) 調査期間

調査期間は原則として各施設の設置工事着工前6ヵ月および竣工後6ヵ月とし、実際の工事期間中は除くものとする。

ただし、横断歩道橋については供用開始の日前後各6ヵ月として差しつかえない。

(c) 調査範囲

調査は次の範囲内で発生した事故を対象とする。

- ① 歩道、中央帯については当該施設の設置全区間とする。
- ② 横断歩道橋については、原則として架設地点の前後100m（計200m）の区間とする。ただし、交差点に設置されたような場合は交差点から主要な各枝について100m程度の範囲内とする。
- ③ 交差点改良については、その規模の大小によって判断するものとするが、原則として交差点から主要な各枝について100m程度の範囲内とする。
- ④ バス停車帯については原則としてその前後各100m（計200m＋バス停延長）の区間とする。

(d) 事前事後事故発生状況図

作成要領については「事故多発地点事故分析」の項を参照するものとし、事前および事後についてそれぞれ事故発生状況図を作成する。

縮尺は原則として1/500とし工事用平面図等正確な図面に記入する。

ただし、歩道、分離帯等延長の長いものは適当な縮尺を選んでよい。

なお、交差点改良については必ず事前事後（事前の分がない場合は事後の分のみでよい）の状況がよくわかる写真及び平面図を添付すること。

いずれにしても事前事後の道路状況、交通規制、信号機の状況（防護柵、照明、マーキング等を含む）の変化を洩れなく記入すること。

なお、その平面図の大きさについては、特に規定しない。

路線名	号線	設置場所	設置施設	竣工年月日						
(事前)			(事後)							
事故発生状況										
		事前年月日	事後年月日	事前年月日	事後年月日					
		昼	夜	計	昼	夜	計			
人対車	対面通行中				相	左折時側面衝突				
	背面通行中					追越時接触				
	交差点横断歩道横断中				互	すれ違い時接触				
	交差点付近横断中 (横断歩道あり)					その他の				
	交差点付近横断中 (横断歩道なし)					計				
	単路横断歩道横断中				車	駐車車両衝突				
	単路横断歩道付近横断中					転倒				
	その他単路横断中 (横断歩道なし)				輦	路外逸脱				
	路上作業中					防護柵衝突				
	路上遊戯中				単	分離帯衝突				
輦	路上停止中					安全地帯衝突				
	その他					その他路上工作物衝突				
	計				独	その他				
						計				
	追越時正面衝突				踏	踏切				
	その他正面衝突				切	計				
	追突									
	輦出合頭衝突					合	計			
	右折時側面衝突									

(e) 記載事項(様式-7)

① 設置場所図

1 / 50,000 ~ 1 / 200,000 の概略図(管内図)に当該施設等の設置位置を朱書きで明示する。

② 施設等の設置に至る経緯

事故の発生状況等からみた当該施設の必要性、地元住民、警察の意見等および交通規制、信号機等警察側の対策について記載する。

③ 施設等の設置の概要

イ) 横断歩道橋.....支間、幅員、階段等

ロ) 歩道、中央分離帯.....横断形状等

ハ) 交差点改良、バス停、平面形状等

を略図により明示する。

④ 設置後の効果の概要

効果の評価、問題点、今後の対策等について記載する。なお、交差点改良については、特に事前事後の交通量、信号現示の変化等具体的に記載する。

様式-7

記 載 事 項

路線名	号線	設置場所	設置施設	竣工年月日
(1) 設 置 場 所				
(2) 施設等の設置に至る経緯				
(3) 施設等の設置概要				
(4) 設置後の効果の概要				

4-5 事故発生状況図の作成要領

1/500～1/1,000の平面図を利用し、1年間の事故を事故類型別に、死亡、重傷、軽傷別により表示し、事故発生の月、日、時刻を付記する。

なお、事故発生状況図の記入要領は3-3によるものとする。

5. 調査成果の報告 (略)

IM-91.FI-6.F-807

IM-91.FI-6.F-808

交差点改良の交通安全効果(その1)
—昭和47年事前事後事故調査結果より—

土研資料第892号
昭49年3月(1974)
建設省土木研究所
交通安全研究室

要旨

昭和47年度事前事後事故調査より交差点における改良
効果を交通事故から調べたものである。

郵便はがき

十円切手を
はって下さ

2 8 0 - □ □

千葉市穴川四丁目二番五二号

建設省土木研究所 千葉支所

道路部
交通安全 研究室 御中

No. 2

IM-91.FI-6.F-809

土木研究所資料第 892号 部

上記のとおり受領しました。

所 属(住所)

氏 名 印