建設省土木研究所
50.6.30
図書室

土木研究所資料　第一〇二八号　交差点改良の交通安全効果（その二）—昭和四十八年事前事後事故調査結果より—　昭和50年3月　建設省土木研究所

土木研究所資料

第1028号

交差点改良の交通安全効果(その2)

—昭和48年事前事後事故調査結果より—

昭和50年3月

建設省土木研究所
交通安全研究室

目　　次

まえがき

1. 調査結果の総括 …… 1

2. 交差点改良事例 …… 13

(1)	国道３９号	旭川市永山	（北海道）	15
(2)	国道　５号	小樽市若竹	（北海道）	19
(3)	国道　７号	青森市上古川	（東北）	23
(4)	国道　７号	秋田市金足追分	（東北）	27
(5)	国道１３号	湯沢市田町裏	（東北）	31
(6)	国道　７号	鶴岡市末広町	（東北）	35
(7)	国道　６号	相馬市百槻	（東北）	39
(8)	国道　４号	郡山市城清水	（東北）	43
(9)	国道４９号	会津若松市一箕町	（東北）	47
(10)	国道１７号	鴻巣市加美	（関東）	51
(11)	国道１７号	北本市山中	（関東）	55
(12)	国道１７号	桶川市東１丁目	（関東）	59
(13)	国道１７号	浦和市辻	（関東）	63
(14)	国道　４号	台東区上野	（関東）	67
(15)	国道１７号	千代田区外神田	（関東）	71
(16)	国道１５号	横浜市鶴見区	（関東）	75
(17)	国道　１号	横浜市鶴見区	（関東）	79
(18)	国道１６号	横浜市磯子区	（関東）	83
(19)	国道　７号	岩船郡荒川町	（北陸）	87
(20)	国道　７号	岩船郡神林村	（北陸）	91
(21)	国道１８号	妙高高原町大字田切	（北陸）	95
(22)	国道　８号	三条市中沢道下	（北陸）	99
(23)	国道１７号	塩沢町大字関山	（北陸）	103
(24)	国道　８号	滑川市西加積	（北陸）	107
(25)	国道　１号	岡崎市島町	（中部）	111
(26)	国道２３号	津市万町	（中部）	115
(27)	国道　１号	四日市市金場町	（中部）	119
(28)	国道４３号	大阪市西淀川区	（近畿）	123
(29)	国道２６号	大阪市西成区	（近畿）	127

(30) 国道25号　大阪市南区　（近畿）…… 131
(31) 国道163号　大阪市城東区　（近畿）…… 135
(32) 国道25号　大阪市天王寺区　（近畿）…… 139
(33) 国道 1 号　大阪市都島区　（近畿）…… 143
(34) 国道43号　大阪市港区　（近畿）…… 147
(35) 国道 1 号　守口市大日　（近畿）…… 151
(36) 国道 2 号　岡山市厚生町　（中国）…… 155
(37) 国道53号　岡山市運動公園前　（中国）…… 159
(38) 国道 2 号　笠岡市笠岡駅前　（中国）…… 163
(39) 国道 2 号　福山市郵便局前　（中国）…… 167
(40) 国道191号　山口県三隅町　（中国）…… 171
(41) 国道 2 号　山口県小郡町　（中国）…… 175
(42) 国道11号　善通寺市金蔵寺町　（四国）…… 179
(43) 国道11号　大川郡志度町　（四国）…… 183
(44) 国道56号　宇和島市和霊町　（四国）…… 187
(45) 国道56号　宇和島市文京町　（四国）…… 191
(46) 国道 3 号　下益城郡富合町　（九州）…… 195
(47) 国道 3 号　串木野市大原町　（九州）…… 199

あとがき …… 203

付　録

事故多発地点事故分析要領 …… 207
事前事後調査要領 …… 212

交差点改良の交通安全効果(その2)

ま　え　が　き

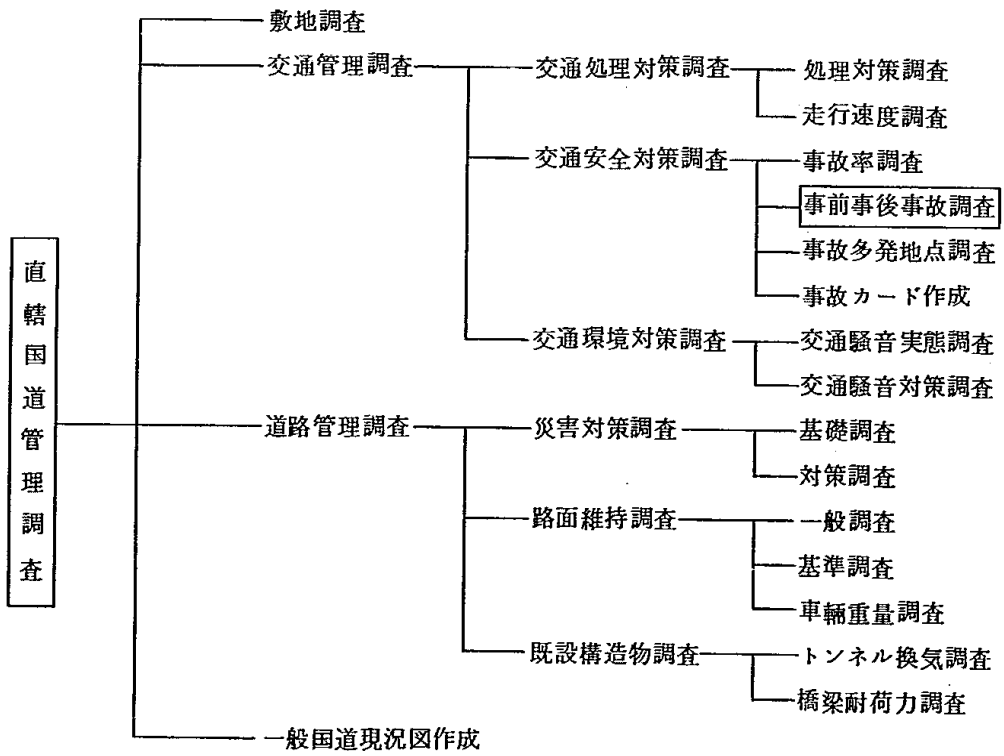
本資料は，昭和４８年度，本省道路局により実施された直轄国道管理調査のうち．事前事後調査（表－１参照）の成果の中から交差点及びその付近についての調査結果を取りまとめたものであり，交差点改良の交通安全効果（その１），土木研究所資料第892号（昭和４９年３月）のいわば続編である。

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，当研究室においては，交差点の改良に関する試験調査を実施していることもあり，交差点改良の交通安全効果（その１）と同様に，今回も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。

また横断歩道橋（または地下横断歩道）設置のみの場合にも，それが交差点またはその付近における場合には本資料の中に取り入れた。

調査対象となった事例が比較的少数にとどまり，資料内容も必ずしも十分でなく，そのためこれよりただちに一般的な結論を導きがたいが，一例一例を検討するには有意であり，現地における交通事故防止対策の参考になれば，幸甚である。今後とも継続して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。

表－１　直轄国道管理調査の種類



昭和５０年３月

土木研究所　交通安全研究室
室　長　栗本典彦
研究員　高木正幸
技　官　松野敏行

1. 調査結果の総括

本資料において対象となった交差点の箇所数は表－２のとおりで，前年度に比して，８箇所の増加をみた。

このうち車線整備，導流島の設置等総合的に交差点の改良を施した所は２２箇所となっている。

次に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対策内容別に比較すると表－３である。即ち，施設の設置等改良後においては，改良前に比較し，概して交通事故の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その傾向が大きいことは，資料（その１）と同様である。

しかし中には交通事故の態様の変化にとどまり，必ずしも事故の減少効果が認められないものも見受けられた。

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	2
東北地建	5	2		7
関東地建	2	7		9
北陸地建	2	4		6
中部地建	1	2		3
近畿地建	6		2	8
中国地建	6			6
四国地建		4		4
九州地建		2		2
計	２２	２２	3	４７

表－４は交差点改良の交通安全効果（その１）で実施した交差点改良の効果についての総括表であるが，表－３および表－４から事前，事後の事故数の変化を基に，交差点改良がどの様に効果があったかを検討してみる。ただしこの場合，各々の交差点において事前，事後における交通量はほぼ等しく，また交通量の質は同一であると仮定する。また各交差点の型式を，本表においては，三枝，四枝，多枝交差と分類したが，三枝交差においては，Ｙ交差，Ｔ交差，四枝交差においては，十字交差，食い違い交差等，より細かく分類する方が好ましいと思われ，同様に，車線整備・導流島設置等においても，交差点縮小，交差点拡幅等，非常に多様な条件になるのであるが，資料が少ない為，便宜上，今回はこの様に分類したものである。尚，詳細については各々図面を参考されたい。

表－５より，今回の調査においては，交差点改良によって事故件数は全体で約７７％まで減少しており，ある程度の効果はあった様に思われる。しかし種々の特殊な条件によって，改良前後の交

表－3　交差点改良の交通安全効果（その2）

上段（ ）書　事前事故数
下段　事後事故数

道路管理 担当地方建設局	(I) 車線整備・導流島設置・等												(II) 立体横断施設設置												(III) マーキング・照明・等												計
	三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	
北海道　39号																													(2) 0	(0) 0	(2) 0	(0) 0					
〃　5号																					(0) 0	(0) 0	(2) 0	(0) 0													
東北・青森7号																					(5) 0	(0) 0	(20) 5	(1) 0													
〃　秋田7号																					(1) 0	(0) 0	(2) 1	(0) 0													
〃　秋田13号					(1) 0	(0) 0	(1) 0	(0) 0																													
〃　山形7号									(1) 1	(0) 0	(16) 4	(0) 0																									
〃　福島6号									(1) 0	(0) 0	(4) 0	(0) 0																									
〃　福島4号					(1) 0	(0) 0	(17) 11	(1) 0																													
〃　福島49号	(1) 0	(0) 0	(6) 0	(0) 0																																	
関東・埼玉17号																					(1) 0	(0) 0	(1) 2	(0) 0													
〃　埼玉17号																	(0) 0	(0) 0	(1) 1	(0) 0																	
〃　埼玉17号																	(0) 0	(0) 0	(2) 3	(1) 0																	
〃　埼玉17号													(0) 0	(0) 0	(0) 2	(0) 0																					
〃　東京4号									(0) 0	(0) 0	(9) 9	(0) 0																									
〃　東京17号					(1) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0																													
〃　神奈川15号																	(0) 0	(0) 0	(3) 2	(0) 0																	
〃　神奈川1号																	(0) 0	(0) 0	(5) 1	(0) 0																	
〃　神奈川16号																	(0) 0	(0) 0	(7) 6	(0) 0																	
北陸・新潟7号																	(0) 0	(0) 0	(0) 3	(0) 0																	
〃　新潟7号									(0) 0	(0) 0	(1) 0	(0) 0																									
〃　新潟18号																					(2) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0													
〃　新潟8号					(0) 0	(0) 0	(15) 12	(0) 1																													
〃　新潟17号																	(0) 0	(0) 0	(1) 1	(0) 1																	
〃　富山8号																	(0) 0	(0) 0	(4) 2	(0) 0																	

道路管理 担当地方建設局	(I) 車線整備・導流島設置・等												(II) 立体横断施設設置												(III) マーキング・照明・等												計
	三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	
中部・愛知1号																	(3) 1	(0) 0	(11) 7	(0) 0																	
近畿・三重23号																					(4) 0	(0) 0	(1) 3	(0) 0													
〃 三重1号					(1) 0	(0) 0	(7) 5	(0) 0																													
〃 大阪43号					(2) 2	(0) 0	(4) 9	(0) 0																													
〃 大阪阪26号									(3) 3	(0) 0	(7) 2	(0) 0																									
〃 大阪25号					(1) 0	(0) 0	(16) 14	(1) 0																													
〃 大阪阪163号					(1) 0	(0) 0	(9) 2	(1) 0																													
〃 大阪25号									(1) 2	(0) 0	(11) 8	(0) 0																									
〃 大阪1号																																	(2) 1	(0) 0	(5) 4	(0) 0	
〃 大阪43号																													(0) 1	(0) 0	(10) 10	(1) 0					
〃 大阪1号									(0) 4	(0) 0	(23) 8	(0) 0																									
中国・岡山2号					(0) 1	(0) 0	(26) 14	(0) 0																													
〃 岡山53号									(1) 1	(0) 0	(20) 30	(0) 0																									
〃 岡山2号					(1) 0	(0) 0	(8) 4	(0) 0																													
〃 広島2号					(4) 1	(0) 0	(40) 50	(1) 0																													
〃 山口191号	(0) 0	(0) 0	(6) 1	(2) 0																																	
〃 山口2号					(1) 0	(0) 0	(6) 6	(0) 0																													
四国・香川11号																	(0) 0	(0) 0	(1) 1	(0) 0																	
〃 香川11号																					(0) 0	(0) 0	(2) 1	(0) 0													
〃 愛媛56号																	(0) 2	(0) 0	(2) 2	(0) 0																	
〃 愛媛56号													(0) 0	(0) 0	(3) 2	(0) 1																					
九州・熊本3号																	(1) 0	(0) 0	(7) 2	(0) 0																	
〃 鹿児島3号																	(1) 0	(0) 0	(3) 1	(0) 0																	
合計(件)	(1) 0	(0) 0	(12) 1	(2) 0	(14) 4	(0) 0	(149) 127	(4) 1	(7) 11	(0) 0	(91) 61	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(3) 4	(0) 1	(5) 3	(0) 0	(47) 32	(1) 1	(13) 0	(0) 0	(28) 12	(1) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(2) 1	(0) 0	(12) 10	(1) 0	(2) 1	(0) 0	(5) 4	(0) 0	(400) 274
増減	−1	±0	−11	−2	−10	±0	−22	−3	+4	±0	−30	±0	±0	±0	+1	+1	−2	±0	−15	±0	−13	±0	−16	−1	±0	±0	±0	±0	−1	±0	−2	−1	−1	±0	−1	±0	−126

ただし　A：スー車輛，B：踏切，C：車輛一車輛，D：車輛単独の事故である。

表－4　交差点改良の交通安全効果（その1）

上段（ ）書　事前事故数
下段　事後事故数

道路管理 担当地方建設局	(I) 車線整備・導流島設置・等												(II) 立体横断施設設置												(III) マーキング・照明・等												計
	三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	
北海道　12号													(3) 0	(0) 0	(1) 0	(0) 0																					
東北・宮　城4号	(0) 0	(0) 0	(5) 8	(0) 0																																	
〃　宮　城45号																					(1) 2	(0) 0	(5) 5	(0) 1													
関東・東　京1号																	(0) 1	(0) 0	(6) 11	(0) 0																	
〃　神奈川1号													(0) 0	(0) 0	(1) 3	(0) 0																					
〃　東　京4号									(1) 1	(0) 0	(8) 5	(0) 0																									
〃　東　京4号																					(2) 1	(0) 0	(2) 5	(0) 0													
〃　栃　木4号													(0) 2	(0) 0	(4) 0	(0) 2																					
〃　東　京6号																					(0) 0	(0) 0	(0) 5	(0) 0													
〃　東　京6号					(0) 0	(0) 0	(0) 1	(0) 0																													
〃　茨　城6号													(0) 1	(0) 0	(2) 0	(0) 0																					
〃　神奈川16号																	(1) 1	(0) 0	(6) 1	(0) 0																	
〃　神奈川16号													(0) 2	(0) 0	(6) 13	(0) 0																					
〃　埼　玉17号																	(0) 0	(0) 0	(1) 1	(0) 0																	
〃　埼　玉17号					(0) 0	(0) 0	(7) 5	(0) 0																													
〃　埼　玉17号																	(0) 0	(0) 0	(3) 4	(0) 0																	
〃　群　馬50号																	(2) 1	(0) 0	(8) 8	(0) 0																	
北陸・新　潟7号					(0) 0	(0) 0	(18) 14	(0) 0																													
〃　新　潟7号	(0) 0	(0) 0	(4) 2	(0) 0																																	
中部・岐　阜21号																	(4) 0	(0) 0	(7) 0	(0) 0																	
〃　愛　知22号																	(0) 0	(0) 0	(9) 6	(0) 0																	
中国・岡　山2号					(0) 0	(0) 0	(23) 31	(0) 2																													
〃　岡　山2号					(4) 6	(0) 0	(53) 56	(1) 2																													

道路管理 担当地方建設局	(I) 車線整備・導流島設置・等												(II) 立体横断施設設置												(III) マーキング・照明・等												計
	三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				三枝交差				四枝交差				多枝交差				
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	
中国・岡山2号									(1) 1	(0) 0	(60) 44	(1) 2																									
〃 山口2号	(0) 0	(0) 0	(20) 9	(2) 0																																	
〃 山口2号																													(4) 0	(0) 0	(9) 1	(0) 0					
〃 山口2号													(2) 1	(0) 0	(8) 11	(0) 0																					
〃 山口9号																	(7) 0	(0) 0	(21) 7	(2) 0																	
〃 岡山30号	(1) 0	(0) 0	(16) 26	(2) 2																																	
四国・香川11号																	(0) 0	(0) 0	(4) 2	(0) 0																	
〃 香川11号													(1) 0	(0) 0	(3) 0	(0) 0																					
〃 愛媛11号																	(0) 0	(0) 0	(5) 6	(0) 0																	
〃 愛媛33号													(0) 0	(0) 0	(4) 2	(0) 1																					
〃 愛媛196号																	(2) 0	(0) 0	(7) 9	(1) 0																	
九州・福岡3号																					(8) 0	(0) 0	(14) 12	(0) 0													
〃 長崎35号																	(1) 0	(0) 0	(9) 11	(0) 0																	
〃 長崎35号													(3) 2	(0) 0	(1) 0	(0) 0																					
〃 福岡201号																	(1) 0	(0) 0	(4) 1	(0) 0																	
〃 鹿児島225号																					(1) 0	(0) 0	(4) 5	(0) 0													
合計(件)	(1) 0	(0) 0	(45) 45	(4) 2	(4) 6	(0) 0	(101) 107	(1) 4	(2) 2	(0) 0	(63) 49	(1) 2	(9) 8	(0) 0	(30) 29	(0) 3	(18) 3	(0) 0	(90) 67	(3) 0	(12) 3	(0) 0	(25) 32	(0) 1					(4) 0	(0) 0	(9) 1	(0) 0					(427) 364
増減	−1	0	±0	−2	+2	0	+6	+3	0	0	−19	+1	−1	0	−1	+3	−15	0	−23	−3	−9	0	+7	+1					−4	0	−8	0					−63

ただし　A：人－車輌，B：踏切，C：車輌－車輌，D：車輌単独の事故である。

表－5　交差点改良結果

事故件数	昭和47年調査	昭和48年調査	計
事　前　(件)	427	400	827
事　後　(件)	364	274	638
増　減　(件)	－63	－126	－189
事後　事前	0.852	0.685	0.771

通事故への影響があると思われるが，その影響を取り除く方法としてTannerの方法を用いて以下に検討してみる。

表－6において a_i は事前調査期間における事故件数，b_i は事後調査期間における事故件数，n_i は事前調査期間と事後調査期間における事故件数の合計，A_i，B_i は a_i，b_i と同じ期間の県全体の事故件数である。また県全体の事後期間の事故件数の事前期間のそれに対する比を C_i とすれば $C_i = B_i / A_i$ である。

$$\Sigma \frac{n_i}{(1+kC_i)} = \Sigma a_i \quad \cdots\cdots (1)$$

式(1)より試算的に k を求めると $k = 0.83$ となる。

次に $k = 0.83$ の有意性をみると

$$\log_e k = -0.19$$

$\log_e k$ の分散 $Var(\log_e k)$ は式(2)で与えられる。

$$Var(\log_e k) = \frac{(1+\phi)\left(1+\frac{2}{\Sigma n_i}\right)}{\Sigma \frac{kC_i n_i}{(1+kC_i)^2}} \quad \cdots\cdots (2)$$

ただし　$\phi = \left(\frac{x_0^2}{n-1} - 1\right) \frac{n \Sigma n_i^2}{(\Sigma n_i)^2}$ $\cdots\cdots (3)$

式(2)の分母の k の値を $k = 1$，即ち改良後も事故数は変化がないと仮定して計算してみると，表－6の $\frac{C_i n_i}{(1+C_i)^2}$ となる

式(2)，式(3)にそれぞれ数値を代入してみる。

$$\phi \fallingdotseq 1.89$$

$$Var(\log_e k) = 0.008$$

$\log_e k$ の標準偏差は $Var(\log_e k)$ の平方根であるから

$$\sqrt{Var(\log_e k)} = 0.09$$

次に $\log_e k$ を $\log_e k$ の標準偏差で割り t 分布で有意性をみると

$$t_0 = \frac{\log_e k}{\sqrt{Var(\log_e k)}} = 2.11 > t(\phi = 85,\ \alpha = 0.05) = 1.99$$

表－6　交差点改良前後の交通事故検定表

No.	事前調査	事後調査	a_i	b_i	$n_i=a_i+b_i$	A_i	B_i	$C_i=B_i/A_i$	$\lvert b_i-kaiC_i\rvert$	x_0^2	$\frac{C_i n_i}{(1+C_i)^2}$
1	6/46,11/46	1/47, 6/47	4	0	4	7,678	5,529	0.720	2.390	2.39	0.97
2	7/46,12/46	4/47, 9/47	5	8	13	5,267	4,889	0.928	4.149	1.72	3.25
3	10/46,3/47	4/47, 9/47	6	8	14	4,565	4,889	1.071	2.667	0.57	3.50
4	10/46,3/47	4/47, 9/47	6	12	18	25,070	24,891	0.993	7.055	3.35	4.50
5	5/46,10/46	1/47, 6/47	1	3	4	15,851	13,814	0.871	2.277	1.79	1.00
6	7/46,12/46	3/47, 8/47	9	6	15	28,703	25,104	0.875	0.536	0.03	3.73
7	10/46,3/47	4/47, 9/47	4	6	10	25,070	24,891	0.993	2.703	0.89	2.50
8	4/46, 9/46	2/47, 7/47	4	4	8	7,165	6,687	0.933	0.903	0.13	2.00
9	10/46,3/47	4/47, 9/47	0	5	5	25,070	24,891	0.993	5	6.07	1.25
10	6/46,11/46	3/47, 8/47	0	1	1	28,839	25,104	0.870	1	1.38	0.25
11	1/46, 6/46	4/47, 9/47	2	1	3	6,998	7,582	1.083	0.798	0.24	0.75
12	5/46,10/46	1/47, 6/47	7	2	9	15,851	13,814	0.871	3.061	1.44	2.24
13	8/46, 1/47	4/47, 9/47	6	15	21	14,848	14,428	0.972	10.160	6.09	5.25
14	9/46, 2/47	3/47, 8/47	1	1	2	12.792	13,315	1.041	0.136	0.01	0.50
15	6/46,11/46	4/47, 9/47	7	5	12	13,605	13,238	0.973	0.653	0.04	3.00
16	8/46, 1/47	2/47, 7/47	3	4	7	13,413	12,813	0.955	1.622	0.47	1.75
17	12/45,5/46	9/46, 2/47	10	9	19	5,940	6,004	1.011	0.609	0.02	4.75
18	3/46, 8/46	3/47, 8/47	18	14	32	7,546	7,503	0.994	0.850	0.03	8.00
19	3/46, 8/46	1/47, 6/47	4	2	6	7,546	6,253	0.829	0.752	0.14	1.49
20	5/46,10/46	4/47, 9/47	11	0	7	6,017	5,285	0.878	8.016	12.60	1.74
21	4/46, 9/46	10/46,3/47	9	6	15	18,444	16,028	0.869	0.491	0.02	3.73
22	4/46, 9/46	4/47, 9/47	23	33	56	7,120	6,563	0.922	15.399	5.53	13.98
23	4/46, 9/46	4/47, 9/47	58	64	122	7,120	6,563	0.922	19.615	4.12	30.45
24	4/46, 9/46	4/47, 9/47	62	47	109	7,120	6,563	0.922	0.446	0	27.20
25	4/46, 9/46	10/46,3/47	22	9	31	5,082	4,329	0.852	6.558	1.96	7.70
26	8/46, 1/47	2/47, 7/47	13	1	14	4,613	4,536	0.983	9.607	8.08	3.50
27	6/46,11/46	12/46,5/47	10	12	22	4,881	4,423	0.906	4.480	1.21	5.49
28	10/46,3/47	4/47, 9/47	30	7	37	4,329	4,854	1.121	20.913	12.70	9.22
29	1/46, 6/46	1/47, 6/47	19	28	47	6,165	6,701	1.087	10.858	2.78	11.73
30	9/46, 2/47	3/47, 8/47	4	2	6	3,643	3,903	1.071	1.556	0.45	1.50
31	9/46, 2/47	3/47, 8/47	4	0	4	3,643	3,903	1.071	3.556	3.56	1.00
32	9/46, 2/47	3/47, 8/47	5	6	11	3,975	4,133	1.040	1.684	0.30	2.75
33	10/46,3/47	4/47, 9/47	4	3	7	4,033	4,101	1.017	0.376	0.02	1.75
34	10/46,3/47	4/47, 9/47	10	9	19	4,033	4,101	1.017	0.559	0.02	4.75
35	3/46, 8/46	3/47, 8/47	22	12	34	21,776	19,872	0.913	4.671	0.85	8.48
36	10/46,2/47	3/47, 8/47	10	11	21	3,381	4,216	1.247	0.650	0.02	5.19
37	9/46, 2/47	3/47, 8/47	4	2	6	4,064	4,216	1.037	1.443	0.40	1.50
38	1/46, 6/46	1/47, 6/47	5	1	6	19,934	18,750	0.941	2.905	1.80	1.50
39	5/46,10/46	5/47,10/47	5	5	10	4,634	5,138	1.109	0.398	0.02	2.49
40	4/47, 9/47	12/47,5/48	4	0	4	2,236	1,986	0.888	2.948	2.95	1.00
41	7/47,12/47	1/48, 6/48	2	0	2	6,882	5,437	0.790	1.311	1.31	0.49
42	4/47, 9/47	11/47,4/48	26	5	31	4,305	3,189	0.741	10.991	6.34	7.58
43	10/47,3/48	4/48, 9/48	3	1	4	2,273	2,761	1.215	2.025	1.02	0.99
44	10/47,3/48	4/48, 9/48	2	0	2	2,273	2,761	1.215	2.017	2.02	0.50
45	6/47,11/47	1/48, 6/48	17	5	22	2,703	1,039	0.384	0.418	0.02	4.41

No.	事前調査	事後調査	a_i	b_i	$n_i=a_i+b_i$	A_i	B_i	$C_i=B_i/A_i$	$\lvert b_i-k a_i C_i \rvert$	x_0^2	$\frac{C_i n_i}{(1+C_i)^2}$
46	6/48, 11/48	4/49, 9/49	5	0	5	6,176	4,984	0.807	3.349	3.35	1.24
47	9/46, 2/47	3/48, 8/48	19	11	30	6,840	6,511	0.952	4.013	0.68	7.50
48	7/46, 12/46	1/48, 6/48	7	0	7	7,755	5,959	0.768	4.462	4.46	1.72
49	5/47, 10/47	11/47, 5/48	2	2	4	13,204	14,109	1.069	0.226	0.01	1.00
50	8/47, 1/48	2/48, 7/48	1	1	2	12,644	11,817	0.935	0.224	0.03	0.50
51	5/47, 10/47	11/47, 4/48	3	3	6	13,204	11,963	0.906	0.744	0.12	1.50
52	10/47, 3/48	4/48, 9/48	0	2	2	12.104	11,932	0.986	2	2.44	0.50
53	8/47, 1/48	4/48, 9/48	9	9	18	23,000	22.358	0.972	1.739	0.21	4.50
54	6/47, 11/47	2/48, 7/48	1	0	1	24,374	22,629	0.928	0.770	0.77	0.25
55	6/47, 11/47	12/47, 5/48	3	2	5	14,031	13,049	0.930	0.316	0.03	1.25
56	1/47, 6/47	11/47, 4/48	5	1	6	13,814	13,013	0.942	2.909	1.80	1.50
57	2/47, 7/47	8/47, 1/48	7	6	13	14,334	13,314	0.929	0.603	0.04	3.25
58	10/47, 3/48	4/48, 9/48	0	3	3	6,310	7,260	1.151	3	3.14	0.75
59	11/46, 4/47	8/47, 1/48	1	0	1	6,301	7,350	1.166	0.968	0.97	0.25
60	5/47, 10/47	1/48, 6/48	2	0	2	7,802	5,894	0.755	1.253	1.25	0.49
61	3/47, 8/47	3/48, 8/48	15	13	28	7,503	7,057	0.941	1.285	0.08	6.99
62	6/47, 11/47	12/47, 5/48	1	2	3	7,930	5,910	0.745	1.382	1.03	0.73
63	4/47, 9/47	2/48, 7/48	4	2	6	3,238	2,464	0.761	0.527	0.07	1.47
64	4/47, 9/47	3/48, 8/48	14	8	22	16,468	13,972	0.848	1.854	0.22	5.46
65	5/47, 10/47	12/47, 5/48	5	3	8	4,532	4,162	0.918	0.810	0.11	2.00
66	3/47, 8/47	10/47, 3/48	8	5	13	4,530	4,379	0.967	1.421	0.19	3.25
67	6/47, 11/47	1/48, 6/48	6	11	17	23,019	19,847	0.862	6.707	3.70	4.23
68	5/47, 10/47	11/47, 4/48	10	5	15	23,342	20,325	0.871	2.229	0.46	3.73
69	2/47, 7/47	10/47, 3/48	18	14	32	23,552	20,644	0.877	0.898	0.03	7.97
70	7/47, 12/47	1/48, 6/48	11	2	13	22,853	19,847	0.868	5.925	3.75	3.23
71	3/47, 8/47	10/47, 3/48	12	10	22	23,754	20,644	0.869	1.345	0.11	5.47
72	1/47, 6/47	7/47, 12/47	7	5	12	22,872	22.853	0.999	0.804	0.06	3.00
73	5/47, 10/47	1/48, 6/48	11	11	22	23,342	19,847	0.850	3.240	0.68	5.46
74	5/47, 10/47	11/47, 4/48	23	12	35	23,342	20,325	0.871	4.627	0.85	8.71
75	3/47, 8/47	12/47, 5/48	26	15	41	6,781	5,679	0.837	3.062	0.33	10.17
76	9/46, 2/47	4/47, 9/47	21	31	52	7,091	6,563	0.926	14.860	5.53	12.98
77	11/47, 4/48	6/48, 11/48	9	4	13	5,540	6,229	1.124	4.396	1.59	3.24
78	5/47, 10/47	4/48, 9/48	45	51	96	11,420	10,185	0.892	17.684	4.40	23.92
79	4/48, 9/48	10/48, 3/49	8	1	9	4,453	3,738	0.839	4.571	3.33	2.23
80	1/48, 6/48	8/48, 1/49	7	6	13	4,365	4,143	0.949	0.486	0.02	3.25
81	4/47, 9/47	10/47, 3/48	1	1	2	3,880	3,169	0.817	0.322	0.08	0.49
82	7/47, 12/47	1/48, 6/48	2	1	3	3,660	3,269	0.893	0.482	0.10	0.75
83	10/47, 3/48	4/48, 9/48	2	4	6	4,134	4,063	0.983	2.368	1.15	1.50
84	10/47, 3/48	4/48, 9/48	3	3	6	4,134	4,063	0.983	0.552	0.06	1.50
85	2/47, 7/47	2/48, 7/48	8	2	10	6,183	5,546	0.897	3.956	2.10	2.49
86	11/46, 4/47	11/47, 4/48	4	1	5	4,824	4,980	1.032	2.426	1.37	1.25
合計			827	638	1,465					147.60	362.97

となるから$k \fallingdotseq 1$であり，従って$k = 0.83$は有意である。

即ち交通事故は交差点改良により８３％（７７％でない）まで減少したと言えるようである。

次に対策別に事故減少効果をみると表－７，表－８，表－９の様になる。

表－７　(I)　車線整備・導流島設置・等の対策結果

事故件数	人－車輛			踏切			車輛－車輛			車輛単独			合計
	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	
事前(件)	7	22	29	0	0	0	214	252	466	6	6	12	507
事後(件)	8	15	23	0	0	0	201	189	390	8	1	9	422
増減(件)	＋1	－7	－6	0	0	0	−13	−63	−76	＋2	－5	－3	−85
事前／事後	1.143	0.682	0.793	0	0	0	0.939	0.750	0.837	1.333	0.167	0.750	0.832

表－８　(II)　立体横断施設設置の対策結果

事故件数	人－車輛			踏切			車輛－車輛			車輛単独			合計
	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	
事前(件)	39	18	57	0	0	0	145	78	223	3	2	5	285
事後(件)	14	3	17	0	0	0	128	48	176	4	2	6	199
増減(件)	−25	−15	−40	0	0	0	−17	−30	−47	＋1	0	＋1	−86
事前／事後	0.359	0.167	0.298	0	0	0	0.883	0.615	0.789	1.333	1	1.20	0.698

表－９　(III)　マーキング・照明・等の対策結果

事故件数	人－車輛			踏切			車輛－車輛			車輛単独			合計
	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	昭和47年調査	昭和48年調査	小計	
事前(件)	4	4	8	0	0	0	9	17	26	0	1	1	35
事後(件)	0	2	2	0	0	0	1	14	15	0	0	0	17
増減(件)	－4	－2	－6	0	0	0	－8	－3	−11	0	－1	－1	−18
事前／事後	0	0.5	0.25	0	0	0	0.111	0.824	0.577	0	0	0	0.486

即ち(I)車線整備・導流島設置等，(II)立体横断施設設置，(III)マーキング・照明等の改良方法について事後期間の事故件数の事前期間の事故件数に対する割合を比較すると，それぞれ83.2％，69.8％，ならびに48.6％となり，(III)の改良方法が最も効果があった様に思われるが，この値のみでは判断しがたい。

また(II)の改良方法において人－車輛の事故は29.8％（Tanner の方法によると，少し大きな値となろう）まで減少をみた。即ち当然のことながら立体横断施設は人－車輛の事故を減少さすには効果のある方法と思われる。

車輛－車輛の事故の減少は，全数で（390＋176＋15）／（466＋223＋26）＝0.813にとどまり，また車輛単独の事故は全数においても資料が少ない為，一概には言えないが，積極的な交

差点改良においては減少傾向も見受けられる。しかし総体としては必ずしも事故減少の著しい効果は認められない。

次に事故型態別に事故減少効果をみたものが表－１０である。

表－１０より人－車輛の事故では，交差点附近横断中（横断歩道なし）の事故類型が，最も事故減少効果が少なく，横断歩道のない交差点附近を横断する事は非常に危険であり，今後，この問題について対策を講ずる必要があると思われる。

車輛－車輛の事故については，右折時側面衝突の事故類型が，相変らず多数発生しており，特に，この事故類型について検討する必要があろう。また車輛単独の事故では，路外逸脱の事故が減少効果は認められず，問題点が生じている。

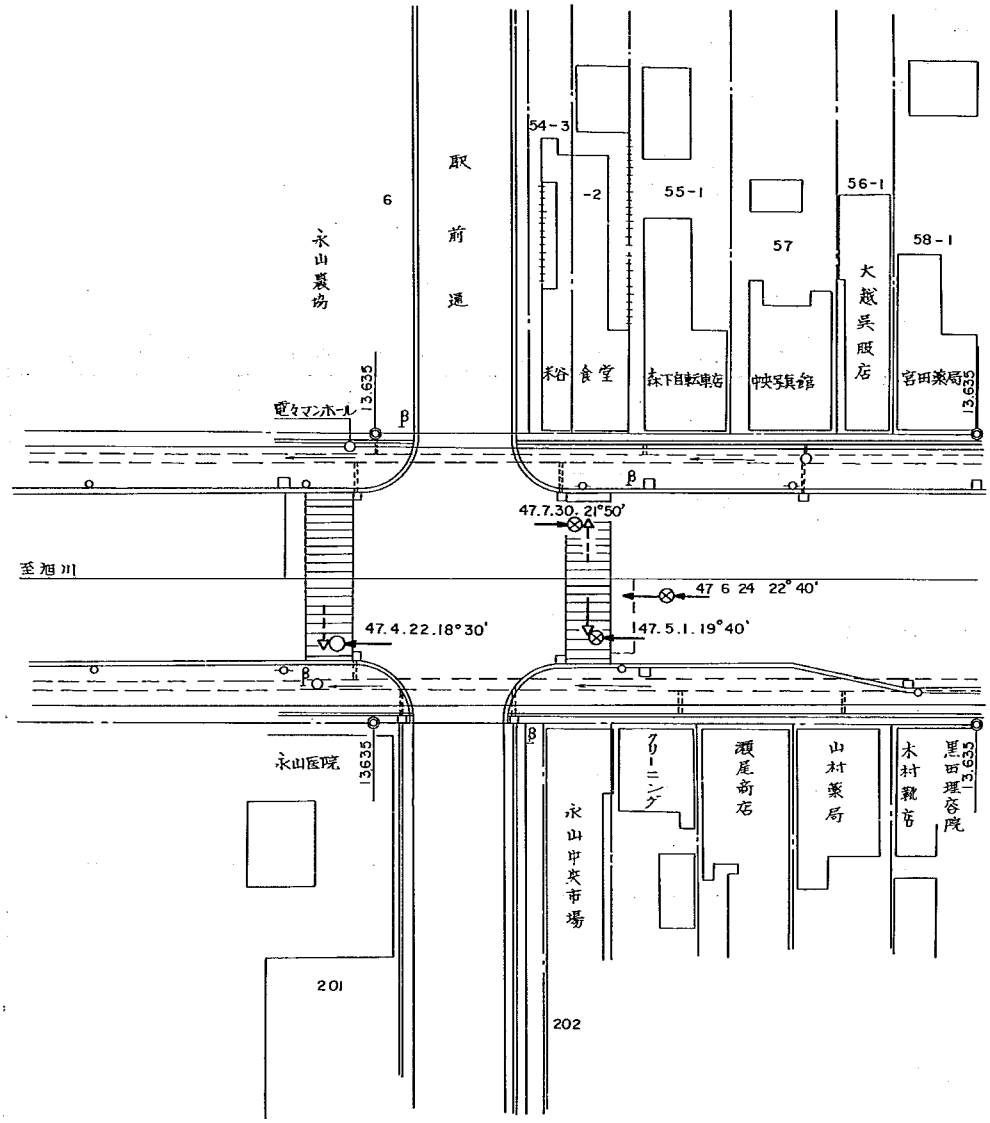
しかし，以上は今回の調査結果においての事であり，また，交差点における交通流は極めて複雑であり，これらの現象については更に詳細な検討が必要であろう。

表－10　事故型態別事故件数

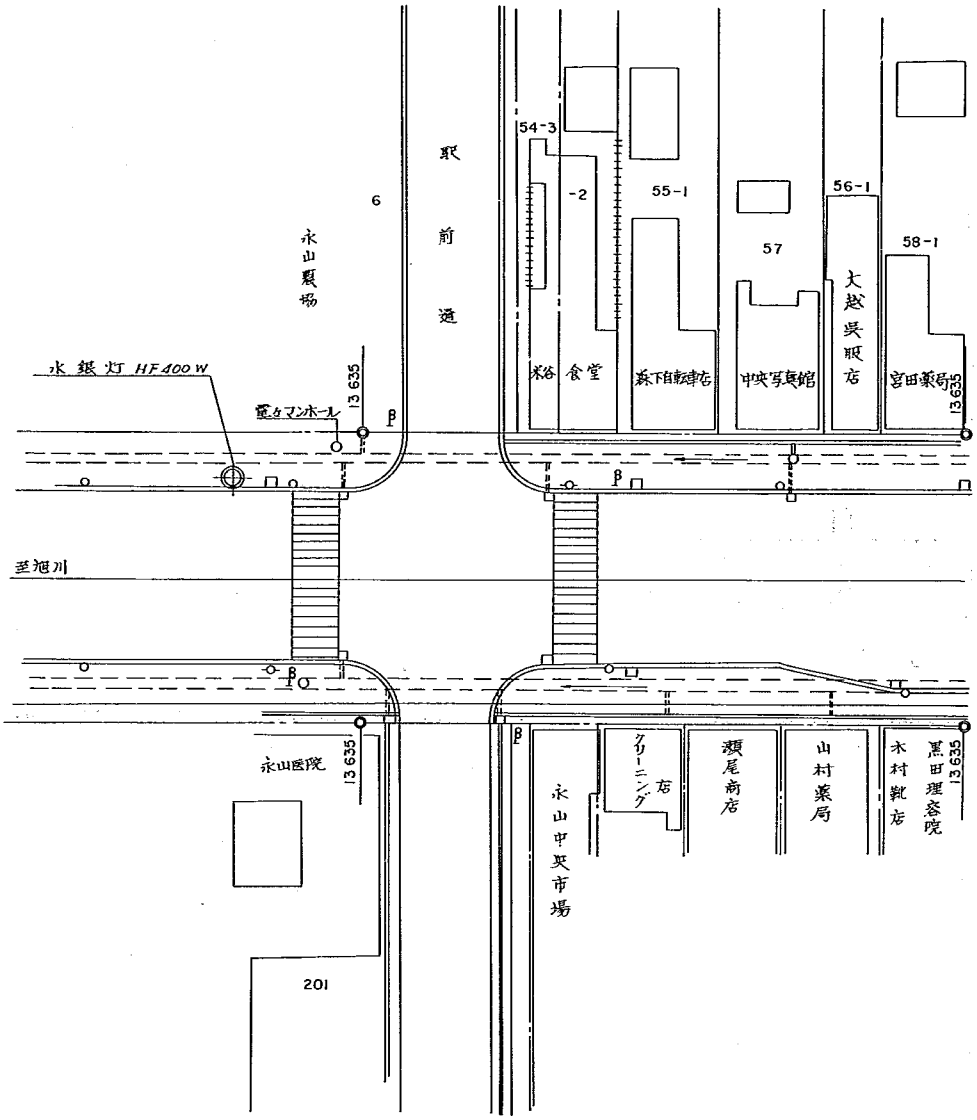
	改良点 / 事故類型	Ⅰ 車線整備・導流島設置等							Ⅱ 立体横断施設設置							Ⅲ マーキング・照明等							合計	
		事前			事後			事後小計/事前小計	事前			事後			事後小計/事前小計	事前			事後			事後小計/事前小計		
		昭和47	昭和48	小計	昭和47	昭和48	小計		昭和47	昭和48	小計	昭和47	昭和48	小計		昭和47	昭和48	小計	昭和47	昭和48	小計		事前	事後
人	対面通行中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	背面通行中	2	4	6	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0
	交差点横断歩道横断中	3	8	11	5	8	13	1.182	17	8	25	4	1	5	0.2	4	3	7	0	2	2	0.286	43	20
	交差点附近横断中(横断歩道なし)	0	5	5	2	7	9	1.8	6	7	13	6	1	7	0.538	0	1	1	0	0	0	0	19	16
	交差点附近横断中(横断歩道あり)	2	0	2	1	0	1	0.5	13	2	15	1	0	1	0.067	0	0	0	0	0	0	0	17	2
	単路横断歩道横断中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	単路横断歩道附近横断中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他単路横断中(横断歩道なし)	0	4	4	0	0	0	0	1	0	1	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	5	2
	路上作業中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	路上遊戯中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	路側停止中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	1	1	0	0	0	0	1	1	2	1	0	1	0.5	0	0	0	0	0	0	0	3	1
車輛	小計	7	22	29	8	15	23	0.793	39	18	57	14	3	17	0.298	4	4	8	0	2	2	0.25	136	
車輛	追越時正面衝突	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	その他正面衝突	3	8	11	3	7	10	0.909	7	2	9	6	2	8	0.889	1	0	1	0	1	1	1	21	19
	追突	121	128	249	88	97	185	0.743	89	49	138	70	34	104	0.754	7	5	12	0	8	8	0.667	399	297
	出合頭衝突	10	44	54	18	23	41	0.759	13	2	15	10	7	17	1.133	0	3	3	0	1	1	0.333	72	59
	右折時側面衝突	36	48	84	52	38	90	1.071	20	8	28	30	4	34	1.214	0	8	8	1	4	5	0.625	120	129
	左折時側面衝突	15	10	25	14	12	26	1.04	8	6	14	5	1	6	0.429	1	1	2	0	0	0	0	41	32
	追越時接触	27	9	36	21	6	27	0.75	2	4	6	3	0	3	0.5	0	0	0	0	0	0	0	42	30
	すれ違い時接触	2	1	3	5	0	5	1.667	2	2	4	4	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	7	9
	その他	0	4	4	0	6	6	1.5	3	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	6
	小計	214	252	466	201	189	390	0.837	145	78	223	128	48	176	0.789	9	17	26	1	14	15	0.577	1,296	
車両単独	駐車車両衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	転倒	3	1	4	4	0	4	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4
	路外逸脱	0	2	2	3	0	3	1.5	0	1	1	1	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	3	6
	防護柵衝突	2	0	2	0	0	0	0	2	0	2	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	4	2
	分離帯衝突	0	2	2	1	0	1	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1
	安全地帯衝突	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	その他路上工作物衝突	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	3	1
	小計	6	6	12	8	1	9	0.75	3	2	5	4	2	6	1.2	0	1	1	0	0	0	0	33	

2. 交差点改良事例

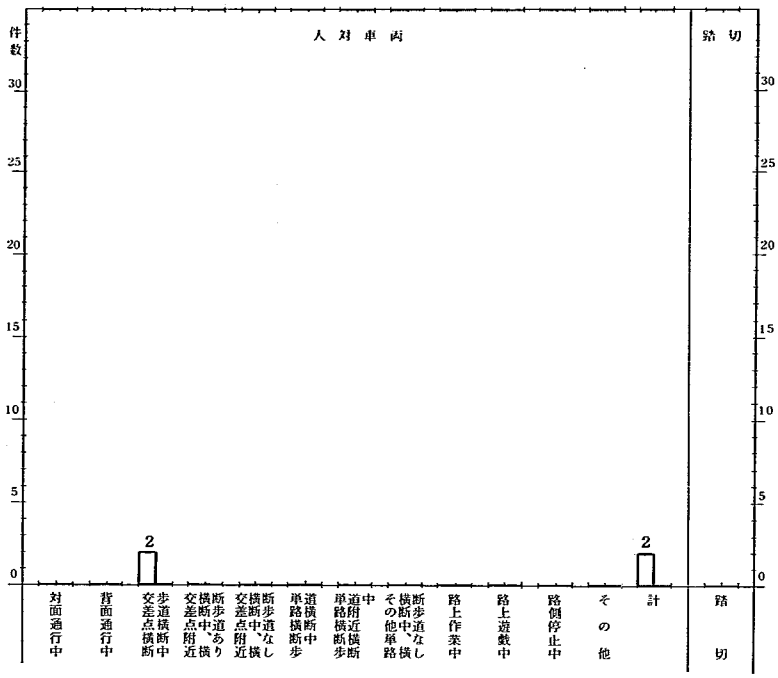
路線名	３９号線			
場所	旭川市永山１０丁目			
交差形式	四枝交差			
管理者	北海道開発局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　４月１５日　～　昭和４７年１０月１５日 （事後）　昭和４７年１１月２０日　～　昭和４８年　５月２０日			
竣工年月日	昭和４７年１１月２０日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－2	0	－2	0
道路状況	照明（水銀灯）新設			
施設等の設置に至る経緯	歩行者多く地元から要望あり			
設置後の効果の概要	夜間歩行者の事故が減った			



事前調査 No. 1	
路線名	39号線（北海道開発局）
地名	旭川市永山10丁目



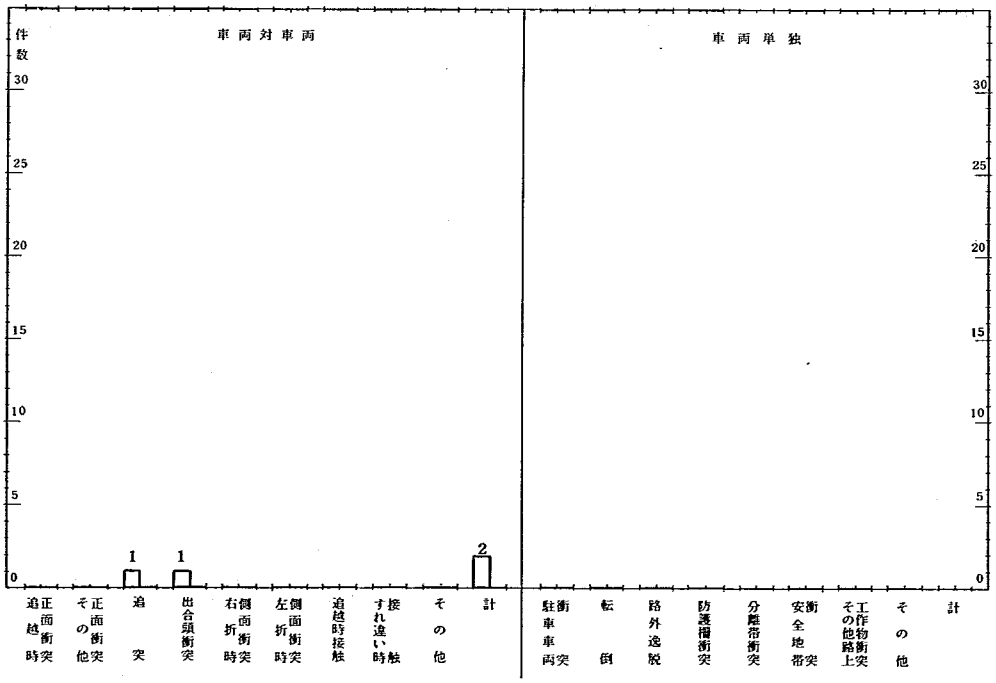
事後調査 No. 1	
路線名	39号線（北海道開発局）
地名	旭川市永山10丁目
道路状況	照明（水銀灯）新設
竣工年月日	昭和47年11月20日



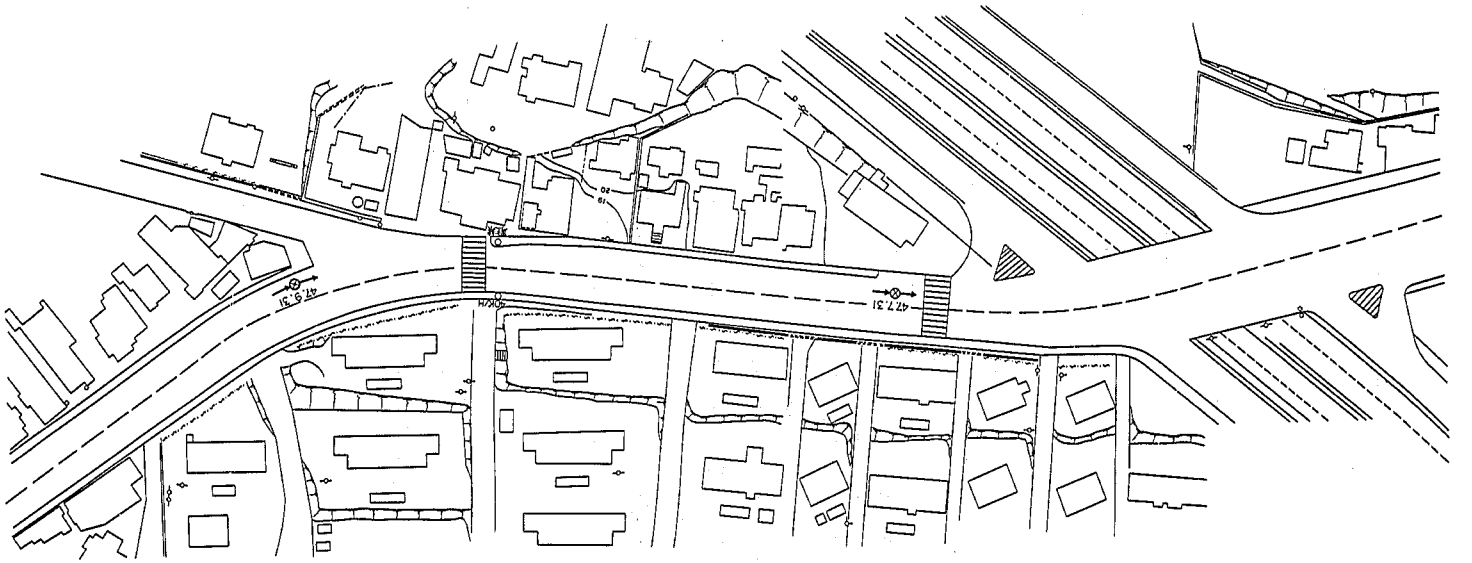
北海道　39号

旭川市永山10丁目

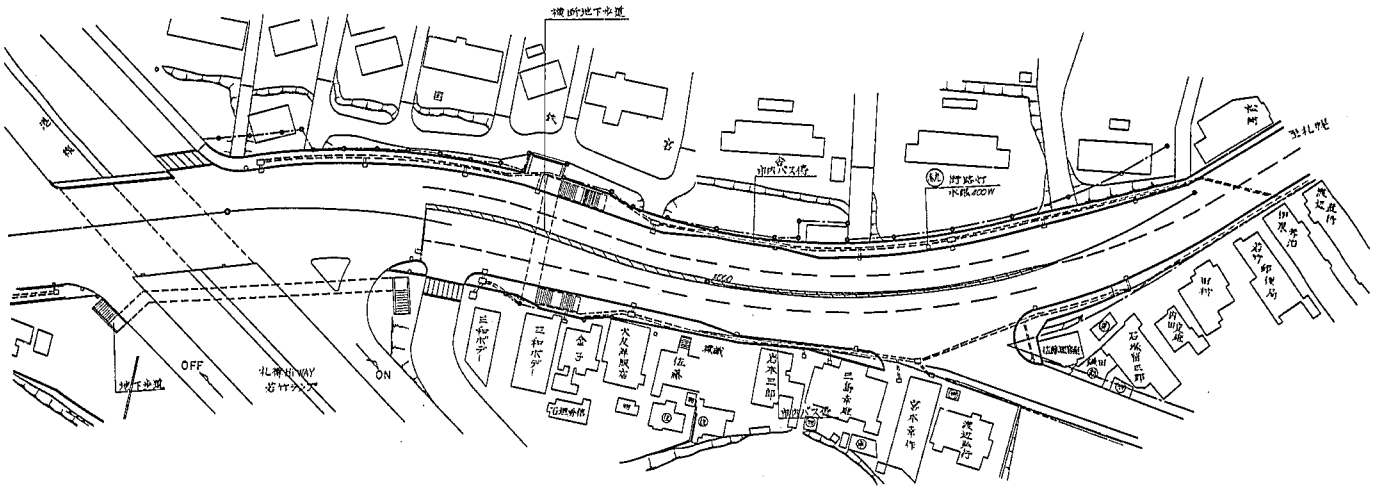
照明（水銀灯）新設



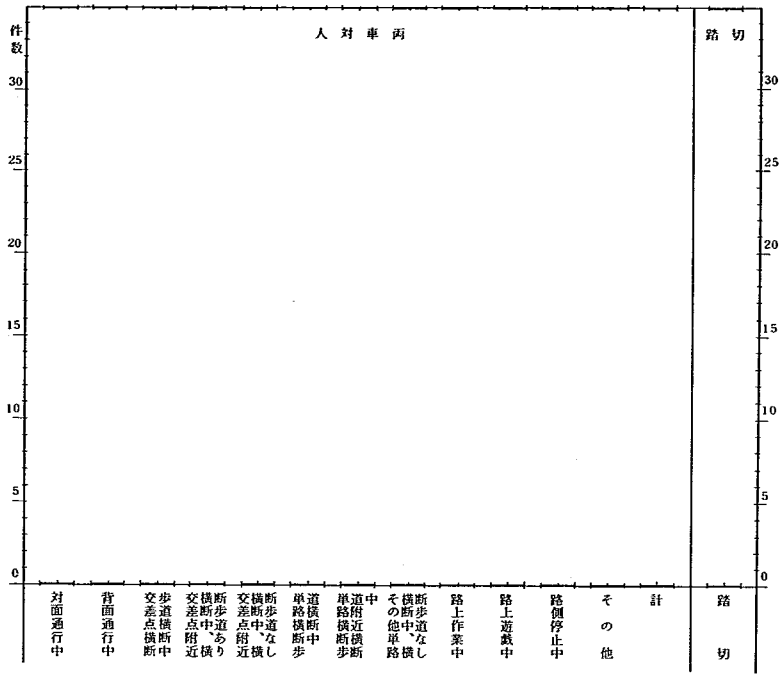
路線名	5号線			
場所	小樽市若竹交差点			
交差形式	多枝交差			
管理者	北海道開発局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 6月25日 ～ 昭和47年12月25日 （事後） 昭和47年12月26日 ～ 昭和48年 6月26日			
竣工年月日	昭和47年12月25日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－2	0
道路状況	地下横断歩道			
施設等の設置に至る経緯	S41年交通安全対策として両歩道W＝1.5mが設置され，S46年12月札幌高速自動車道若竹ランプが供用開始されたので，交差点改良（2次改築）としてS47年施行された。 改良前は若竹町に入る差路に横断歩道（マーキング）があり，国道横断が行われていたが，車道巾がW＝16mと広くなったため，また，冬期間車両の一時停止後，スリップして交通渋滞の原因となった事などから，ロードヒーテング設備，横断地下歩道を設置した。			
設置後の効果の概要	車道巾が広がったため，交差点の渋滞がなくなり，又，冬期間の車両のスリップによる渋滞がなくなった。			



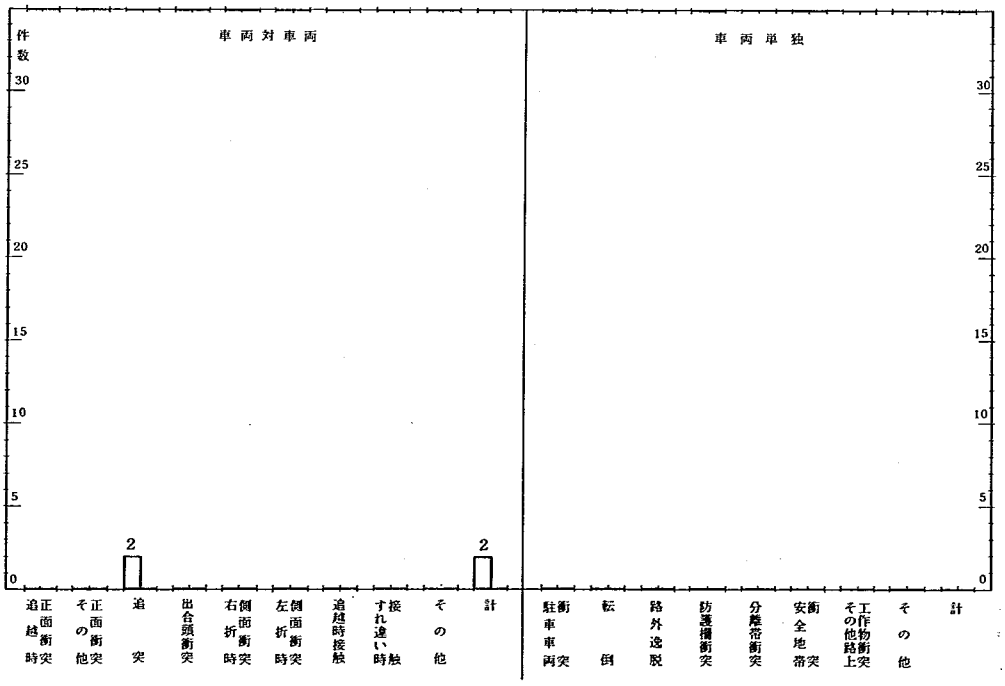
事前調査 No. 2	
路線名	5号線（北海道開発局）
地　名	小樽市若竹交差点



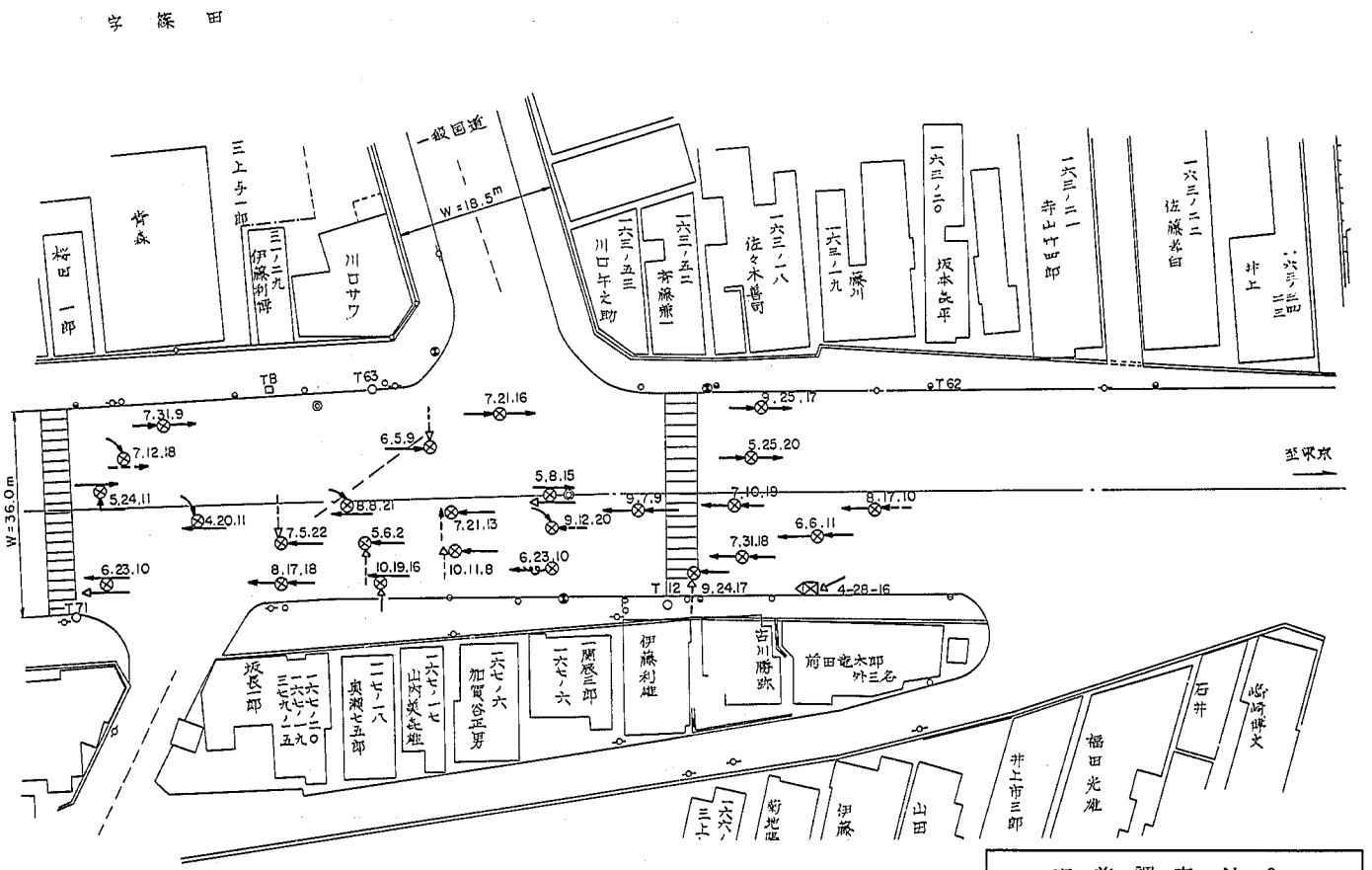
事後調査 No. 2	
路線名	5号線（北海道開発局）
地名	小樽市若竹交差点
道路状況	地下横断歩道
竣工年月日	昭和47年12月25日



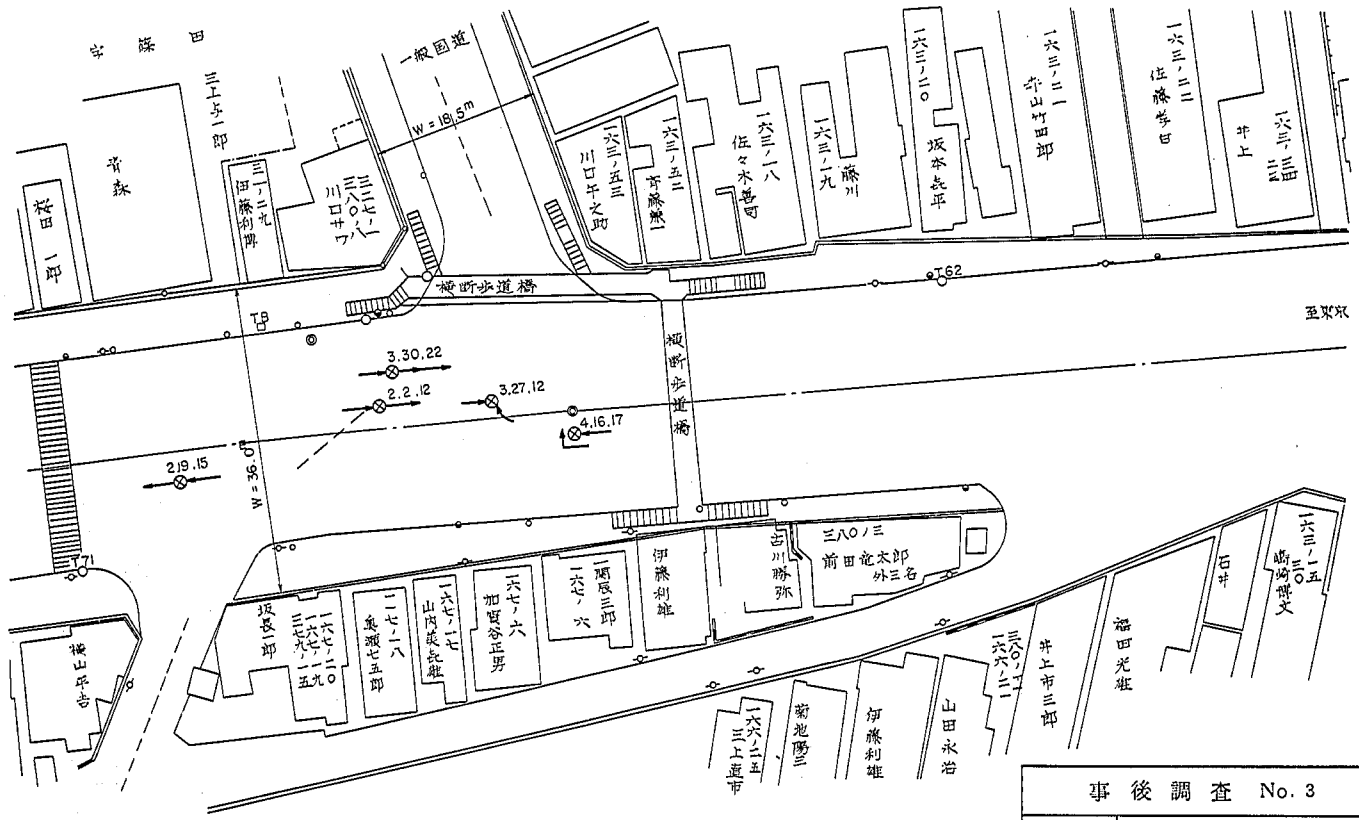
北海道　5号
小樽市若竹交差点
地下横断歩道



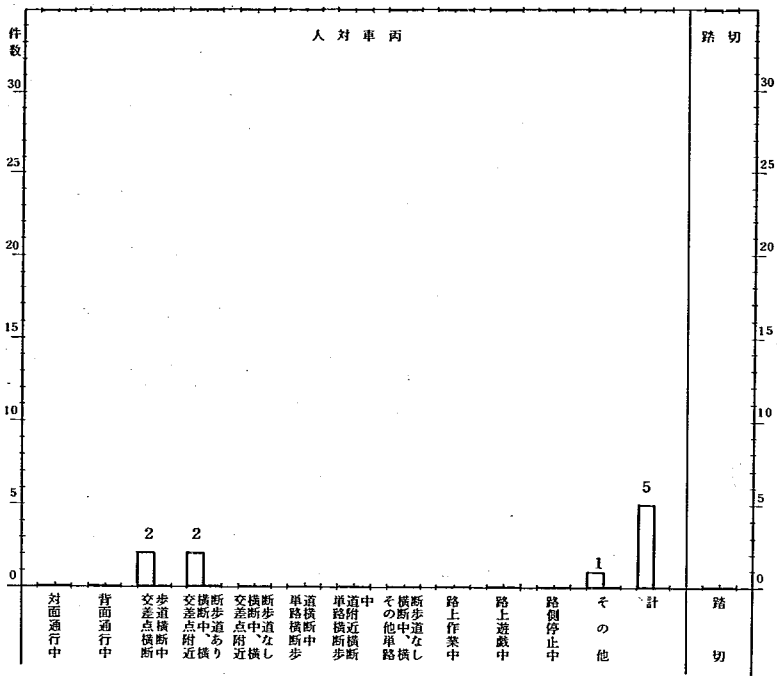
路線名	7号線			
場所	青森市上古川			
交差形式	多枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 4月15日 ～ 昭和47年10月14日 （事後） 昭和47年10月16日 ～ 昭和48年 4月15日			
竣工年月日	昭和47年10月15日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－5	0	－15	－1
道路状況	横断歩道橋			
施設等の設置に至る経緯	当該所は青森市中心部の市街地で交通量40,000台/日（S46）もあり，また，横断歩行者は，ピーク時600人/hと非常に多く事故例も多いことから危険であったため，地元住民及び，関係機間からの要望等から交通安全施設事業の一環として，設置したものである。			
設置後の効果の概要	設置後，横断歩道橋が交差点と信号を表示することとなり，車の流れはスムースになり，歩行者の安全も保たれ，事故の件数も26件から5件と減少し，設置の効果は，大いにでたものと見られる。			



事前調査 No. 3	
路線名	7号線
地名	青森県青森市上古川



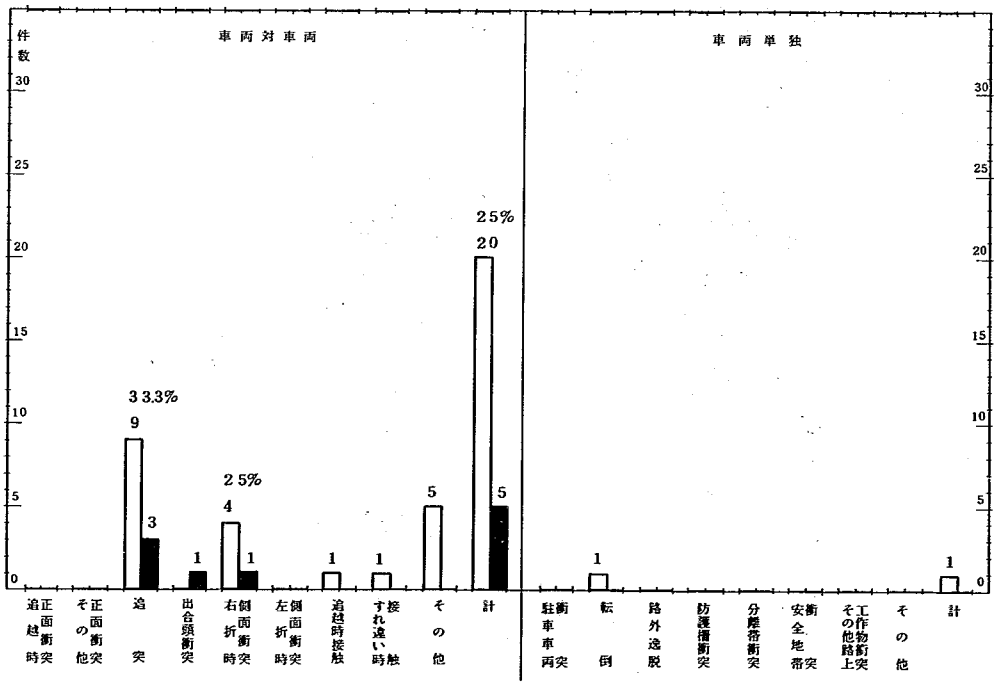
事後調査 No. 3	
路線名	7号線
地名	青森県青森市上古川
道路状況	横断歩道橋
竣工年月日	昭和47年10月15日



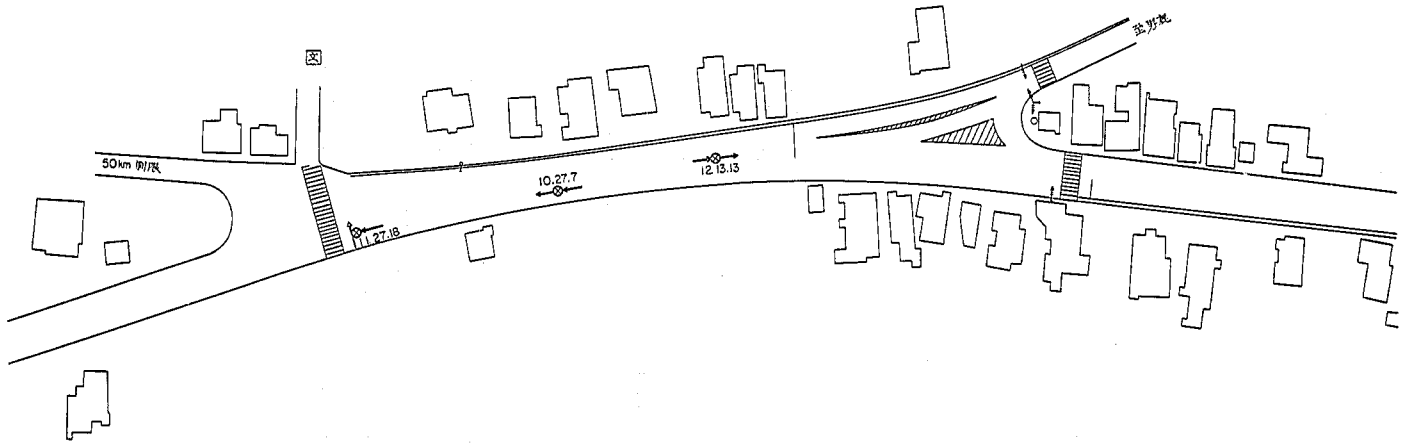
青森　7号線

青森市上古川

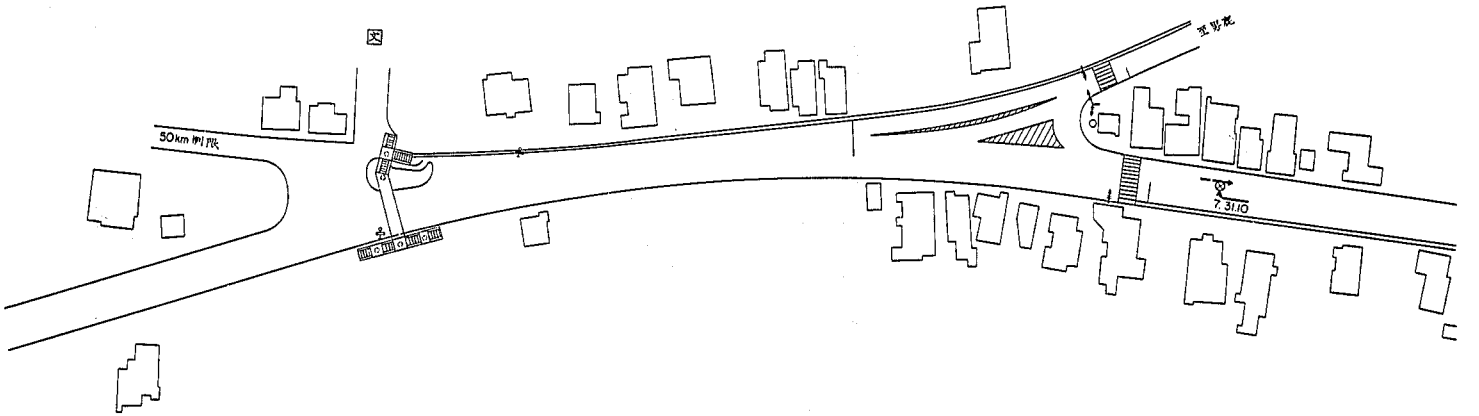
横断歩道橋



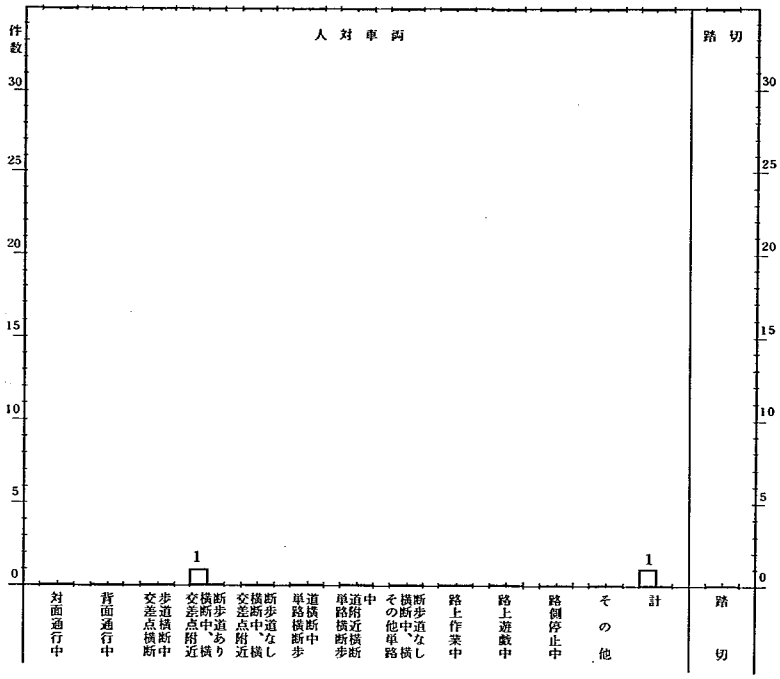
路線名	7号線			
場所	秋田県秋田市金足追分			
交差形式	多枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 9月25日 ～ 昭和48年 3月25日 （事後） 昭和48年 3月25日 ～ 昭和48年 9月25日			
竣工年月日	昭和48年 3月25日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－1	0
道路状況	横断歩道橋			
施設等の設置に至る経緯	当交差点の交通安全施設の設置については，昭和44年頃から地域住民より追分三差路近接付近から生じる交通渋滞を緩和し，生徒，児童及び一般歩行者の安全をはかって欲しいと関係機間に，陳情があった。特に秋田北中学校前の横断歩道は，附近の交通量（T24＝22,700台/日）の多いこともあり歩行者の横断が困難であった。そのため無理な横断も目立ち，歩行者は常に危険にさらされていた。そこで歩行者の安全確保のため，又，生徒の大半が自転車通学している関係上，自転車登橋付きの横断歩道橋を設置したものである。			
設置後の効果の概要	歩道橋設置により，歩行者横断時の危険が解消され，又，歩行者及び自転車の車道横断がなくなった為，交通流が円滑になった効果は大きいと思われる。しかし，最近の交通量の増大は著しいものがあり，当附近の混雑度は1.65と非常に高く拡巾しない限り，今の交通渋滞は解消できないと思われる。			



事前調査 No. 4	
路線名	7号線
地　名	秋田県秋田市金足追分



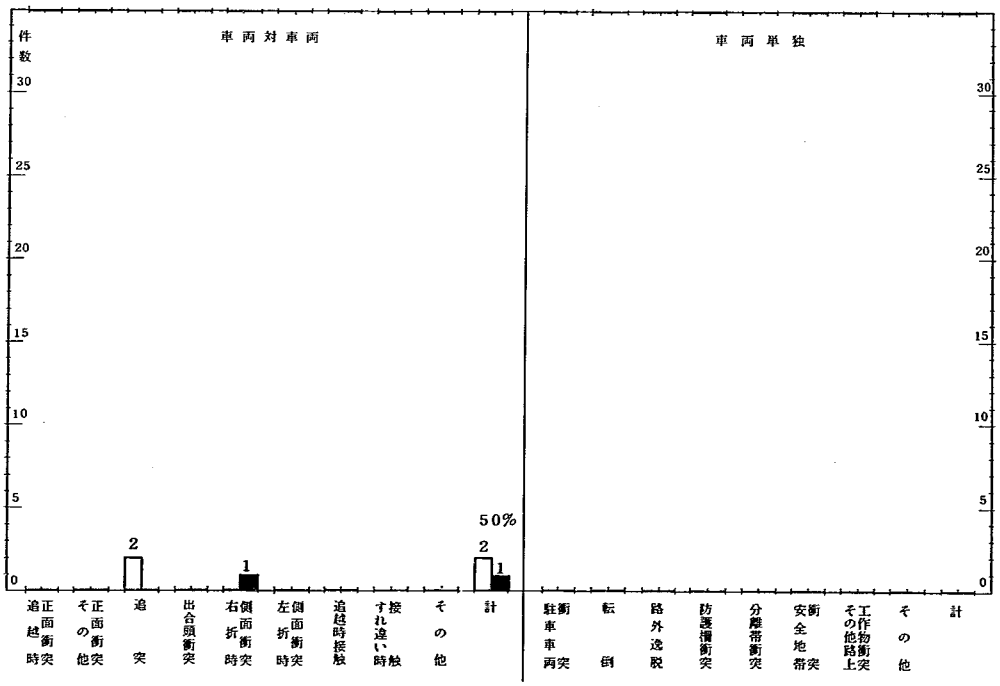
事後調査 No. 4	
路線名	7号線
地名	秋田県秋田市金足追分
道路状況	横断歩道橋
竣工年月日	昭和48年3月25日



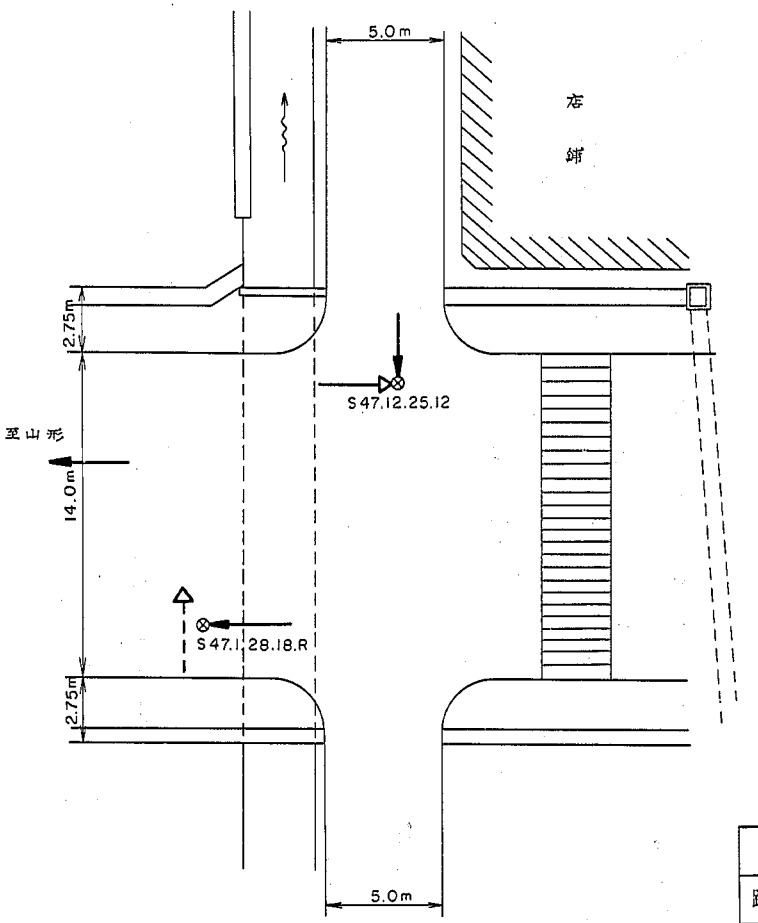
秋田　7号線

秋田市金足追分

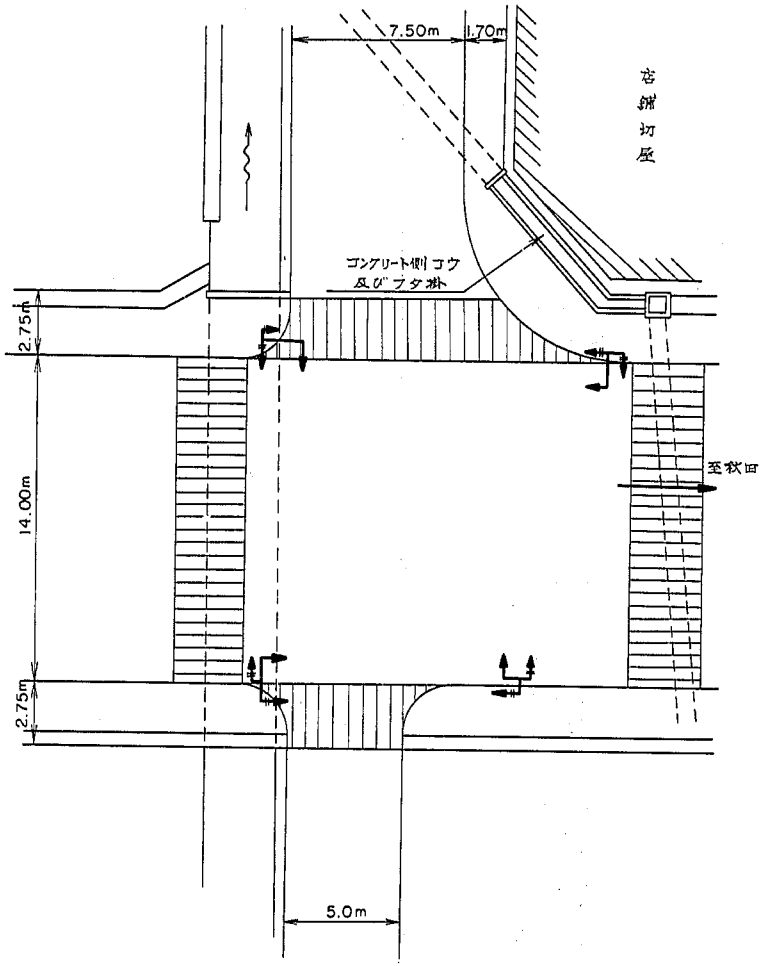
横断歩道橋



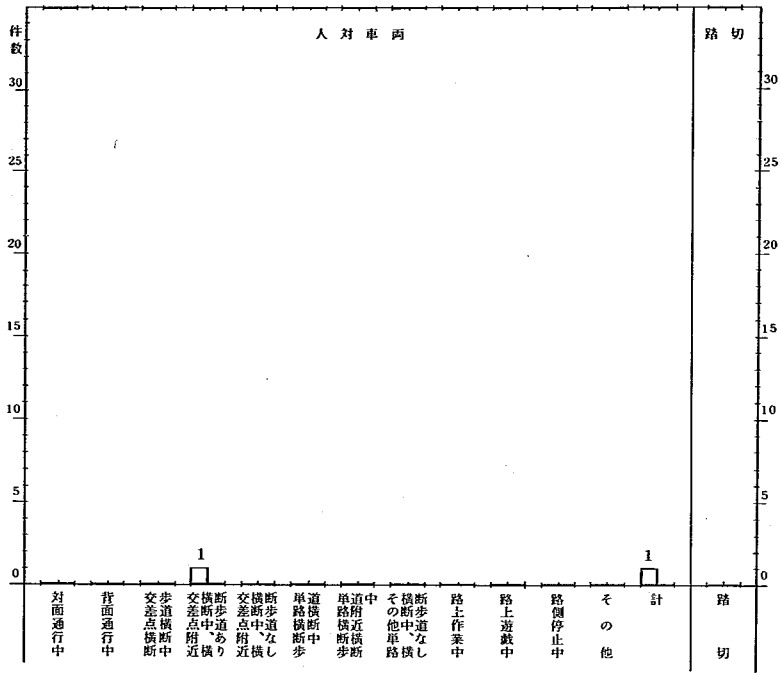
路線名	１３号線			
場所	秋田県湯沢市田町裏			
交差形式	４枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　９月２０日　～　昭和４８年　３月２０日 （事後）　昭和４８年　３月２０日　～　昭和４８年　９月２０日			
竣工年月日	昭和４８年　３月２０日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－1	0
道路状況	交差点改良（信号機＜車両用4基　歩行者用8基＞横断歩道３ヶ所，車道拡巾歩道設置）			
施設等の設置に至る経緯	昭和４６年度事故多発地点として，事故分析の結果により交差点改良（県道湯沢～院内線の拡巾及び信号機設置，工期昭和４７年３月より昭和４８年３月）を実施した。			
設置後の効果の概要	交差点改良後，事故は全く無くなっており効果は大いにあった。			



事前調査 No. 5	
路線名	13号線
地　名	湯沢市田町裏



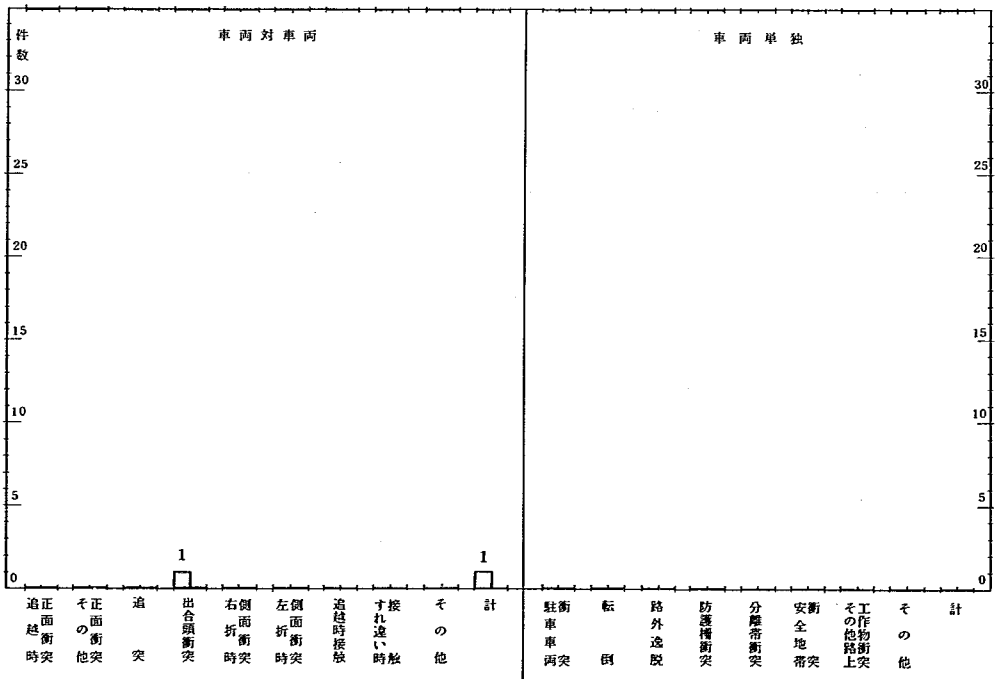
事後調査 No. 5	
路線名	13号線
地名	湯沢市田町裏
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年3月20日



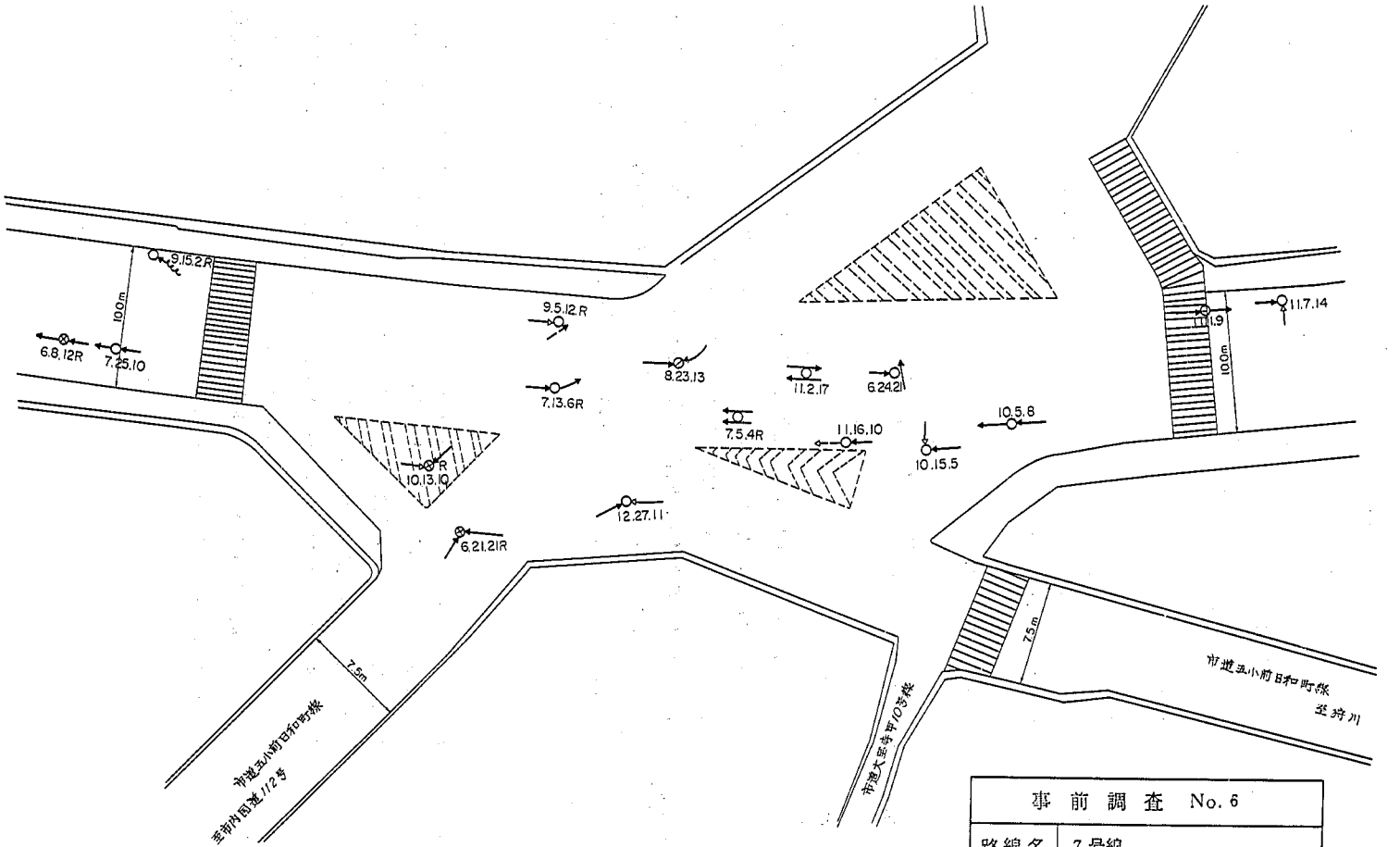
秋田　13号線

湯沢市田町ウラ

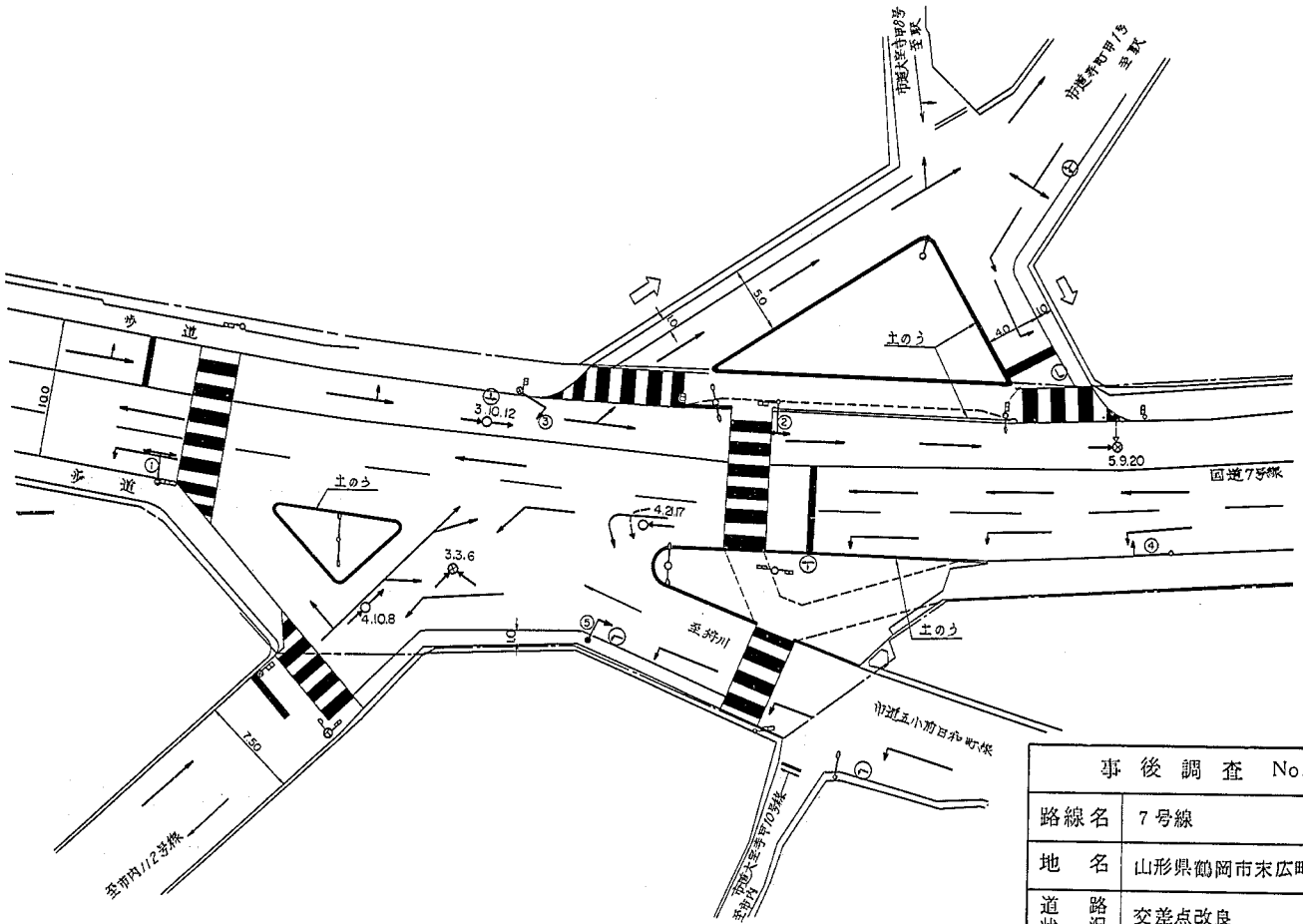
交差点改良



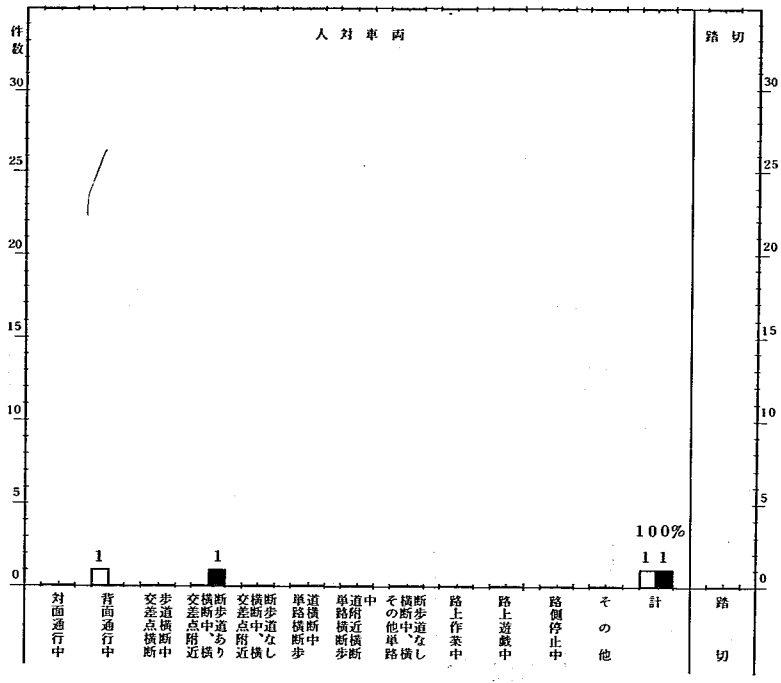
路線名	7号線			
場所	鶴岡市末広町			
交差形式	多枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 6月 1日 ～ 昭和47年12月29日 （事後） 昭和47年12月31日 ～ 昭和48年 5月30日			
竣工年月日	昭和47年12月30日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－12	0
道路状況	交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	本交差点は鶴岡市駅前交差点と元消防分署前交差点の中間にあり交差点密集地の中でも変則的な五差路交差点である。しかも無信号で交通規制もなく朝夕のラッシュ時には人身事故は少ないものの無理な割込みによる側面，出合頭の衝突事故が多く，昭和47年度事故調査には，当事務所で事故多発地点として調査を行ない，警察側との協力で，交差点改良の対策をたてるに至った。本交差点改良は，その昭和47年度事故調査の対策によるものである。			
設置後の効果の概要	事前の調査時には交通量T47＝17,830台／日。 交通量はT48＝22,900台／日であるが，事故は，事前において人身事故4件，物損事故13件でほとんどが側面，出合頭の衝突事故である。事後においては，人身事故2件，物損事故3件と事故は大きく減少している。また，事後の事故原因もドライバーの人的要因により発生している様に思われる。とにかく信号設置，交通規制，照明灯の設置等により，事故は減少し，その効果は大となり，交差点内の流れも以前よりスムーズになった。			



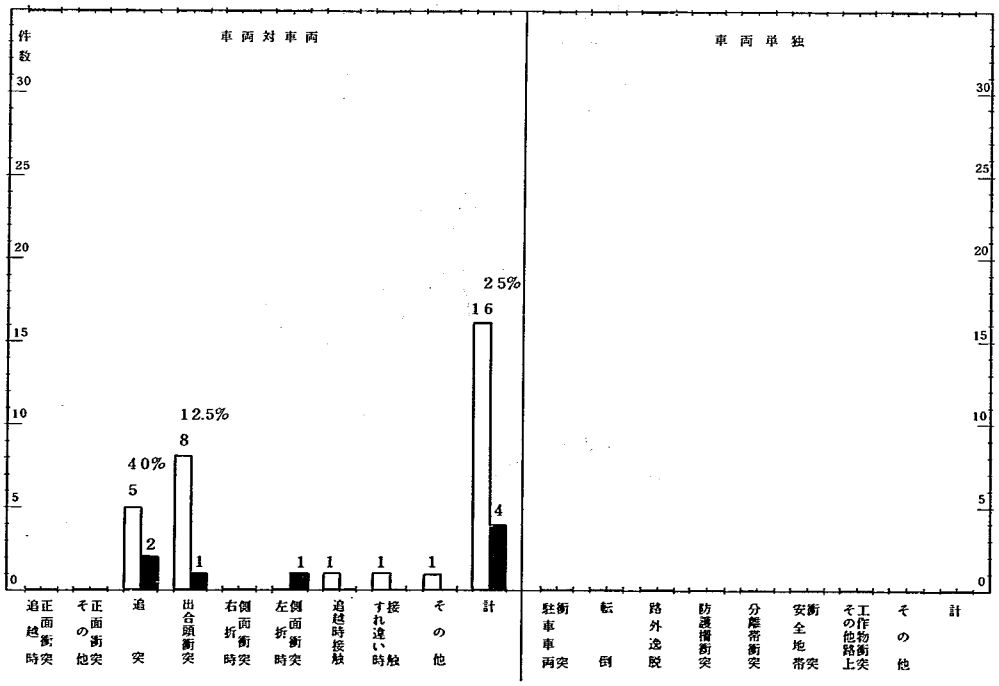
事前調査 No. 6	
路線名	7号線
地名	山形県鶴岡市末広町



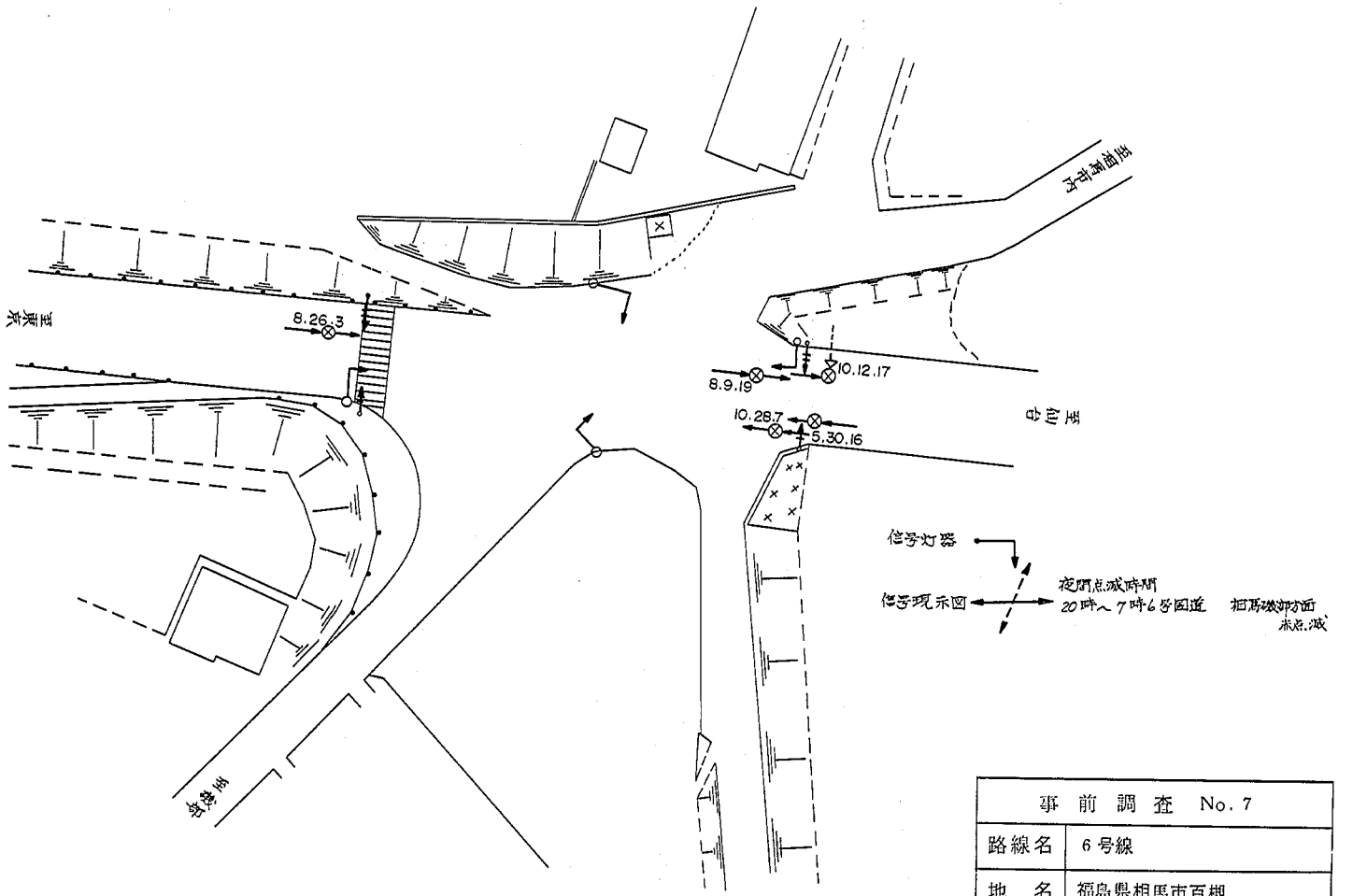
事後調査 No. 6	
路線名	7号線
地名	山形県鶴岡市末広町
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年12月30日



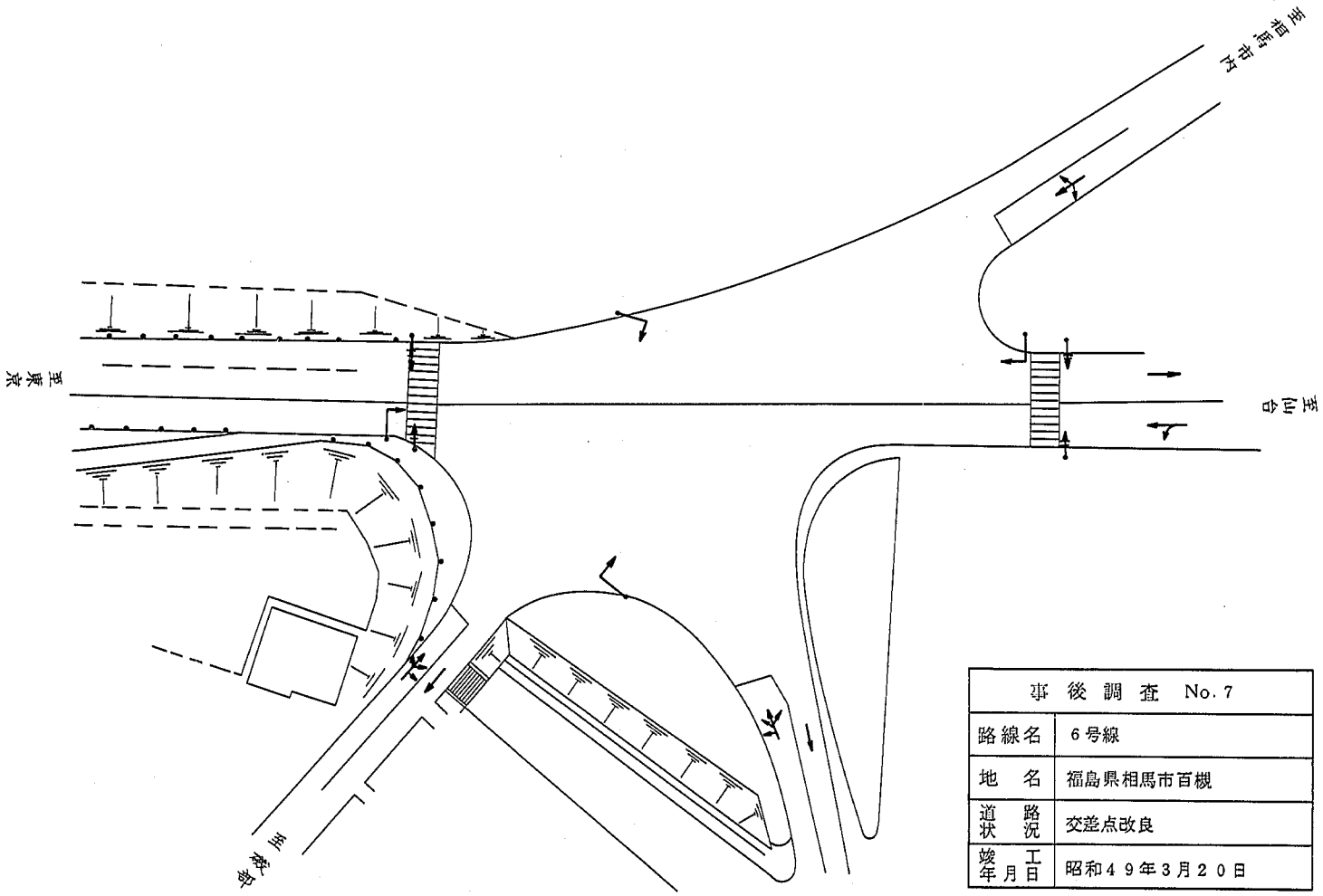
山形　7号線
鶴岡市末広町
交差点改良



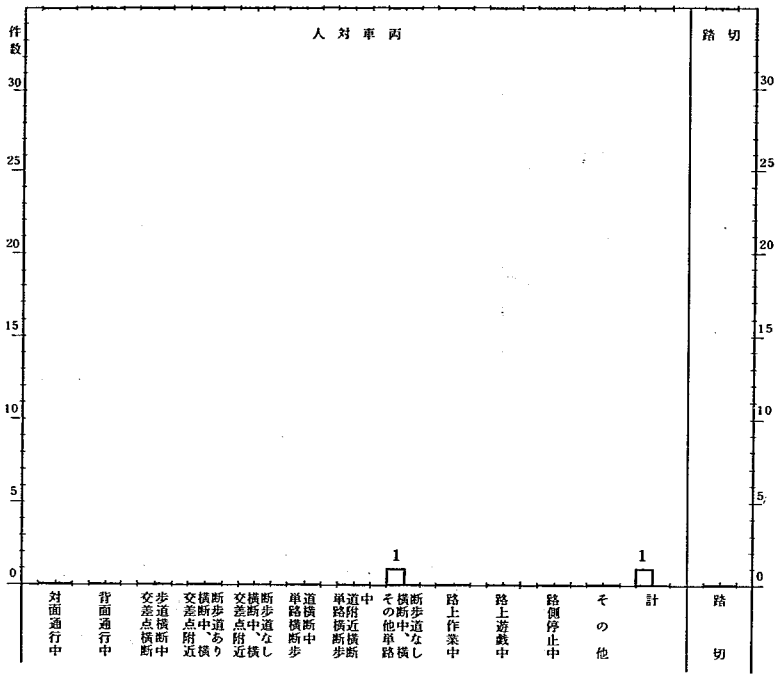
路線名	6号線			
場所	福島県相馬市百槻			
交差形式	多枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和48年 6月 1日 ～ 昭和48年11月30日 （事後） 昭和49年 3月21日 ～ 昭和49年 9月21日			
竣工年月日	昭和49年 3月20日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－4	0
道路状況	交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	広域市町村圏整美事業として，百槻交差点改良について，昭和47年当初相馬市長より陳情あり，同年6月之が促進について再度陳情あり，又，交通量の増加に伴い交通事故多発地点として地区警察署も重要視していた箇所であるが，昭和48年度，交通安全施設の一環として交差点改良を行い，交通の安全を図るため，交差点改良を行ったものである。			
設置後の効果の概要	この地点は，近くに相馬港を控えており，大型車の交通量多く，又，朝夕，通学及び一般通行人も多く，改良によって円滑な交通の流通と，歩道設置等により安心して通行出来ると，地元より期待が寄せられている。			



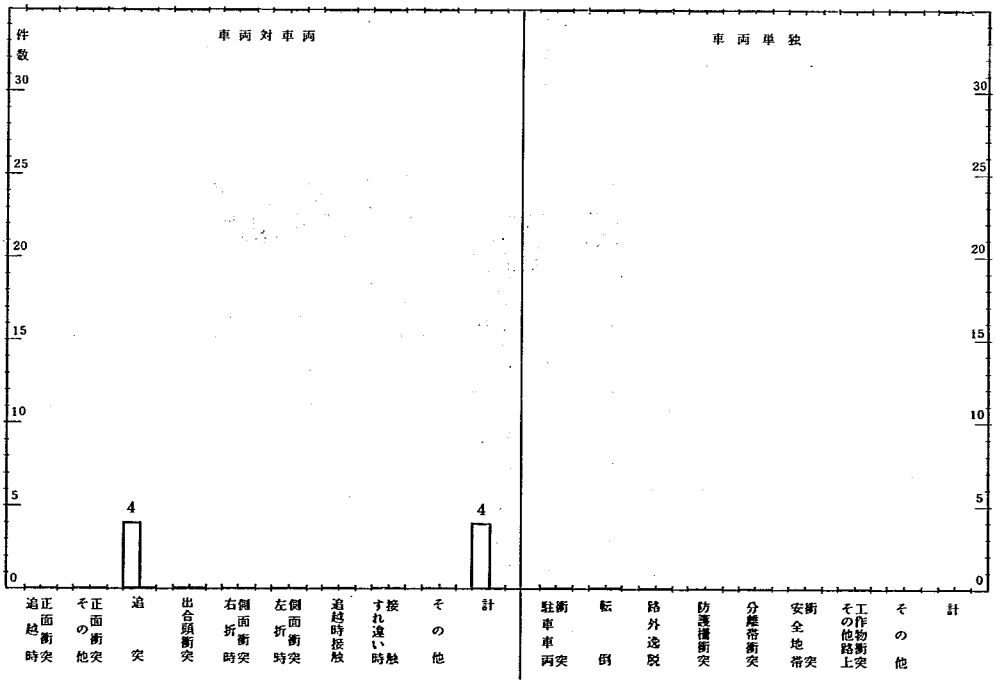
事前調査 No. 7	
路線名	6号線
地　名	福島県相馬市百槻



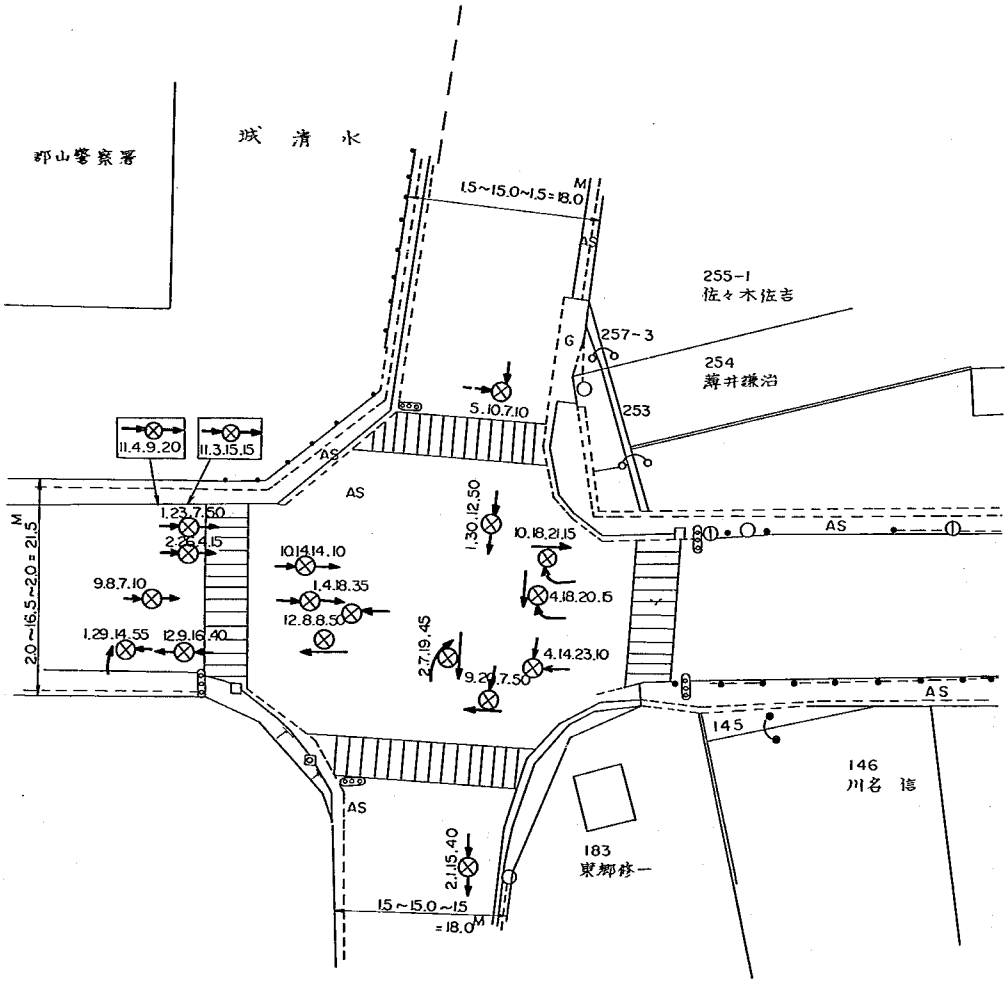
事後調査 No. 7	
路線名	6号線
地名	福島県相馬市百槻
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和49年3月20日



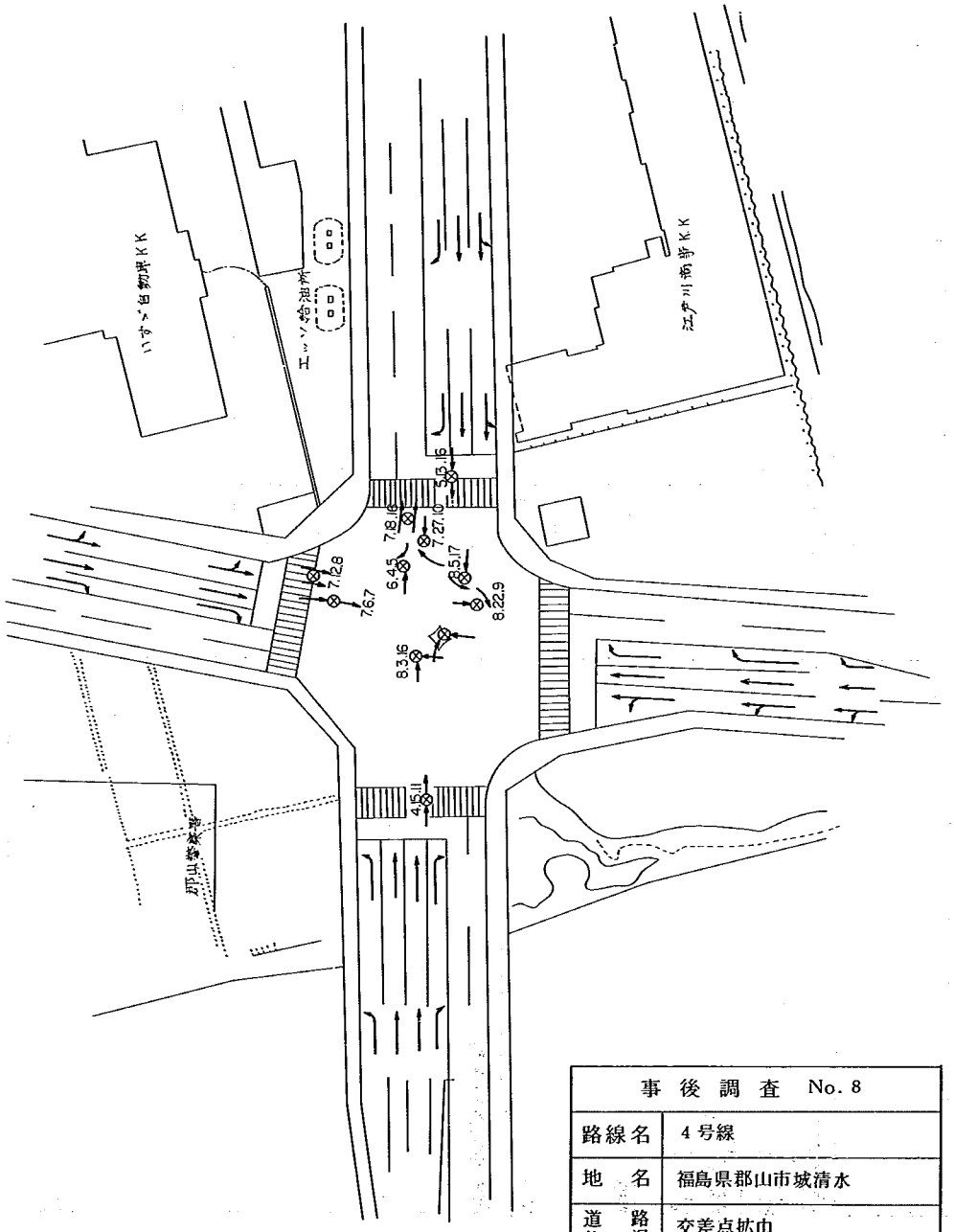
福島　6号線
相馬市百槻
交差点改良



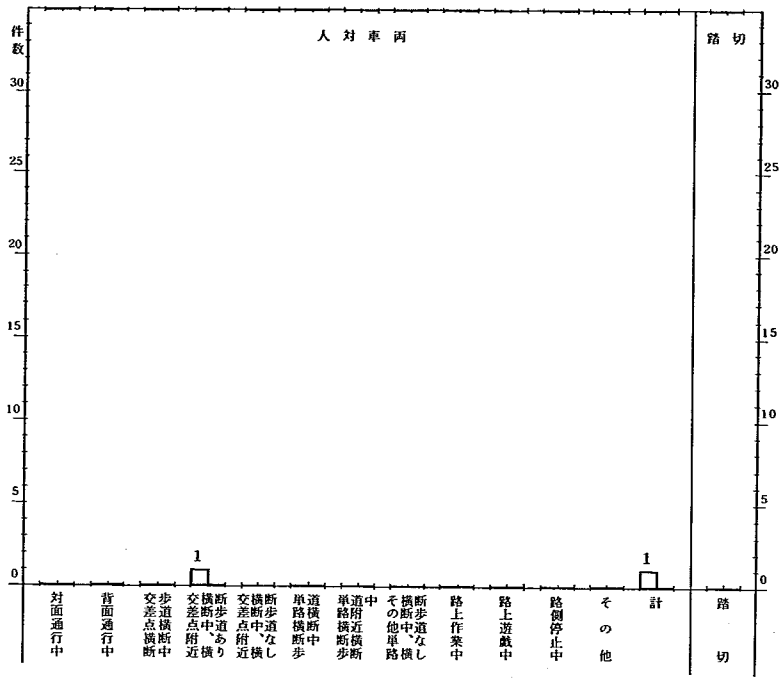
路線名	4号線			
場所	福島県郡山市城清水			
交差形式	4枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和46年 9月 1日 ～ 昭和47年 2月29日 （事後） 昭和48年 3月 1日 ～ 昭和48年 8月31日			
竣工年月日	昭和47年3月1日 48年2月28日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－6	－1
道路状況	交差点拡巾			
施設等の設置に至る経緯	4号，49号交差点は年々，交通量の増大により，道路の巾員が狭くなり，朝夕のピーク時には交通渋滞が続き，混雑し，信号待ちにより出入交通による事故の原因が多く，昭和46年度より事故対策の問題として考え，交差点改良を見たものである。			
設置後の効果の概要	城清水交差点の拡巾により追突事故が半分に減少し，左折時，又は，右折時側面衝突も減少し，事前よりは効果がおおいに増し，安全が保たれたと考えられる。			



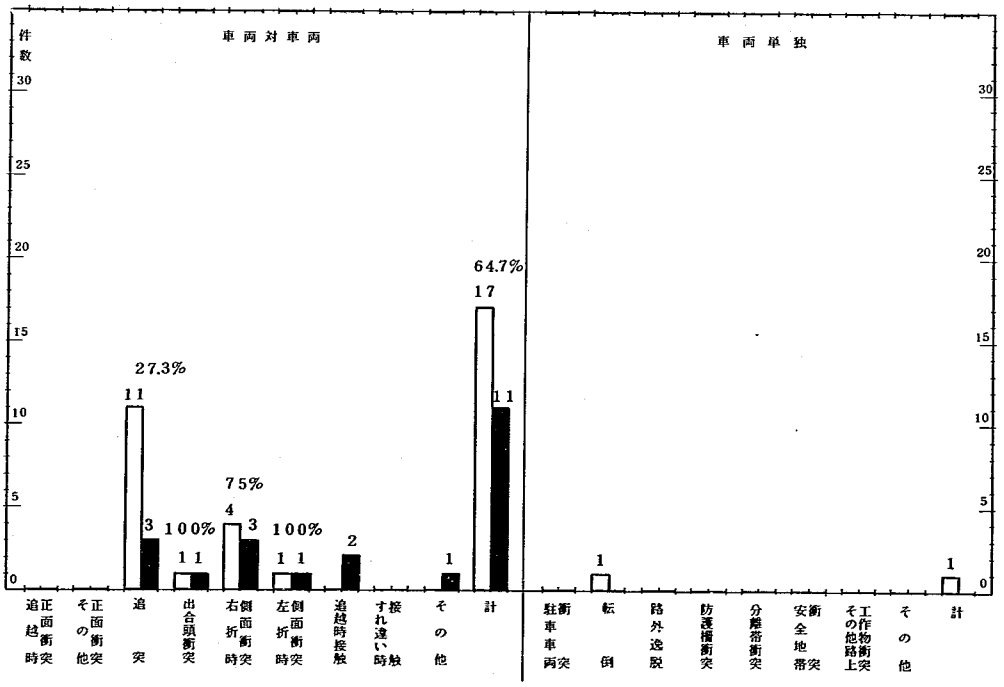
事前調査 No. 8	
路線名	4号線
地名	福島県郡山市城清水



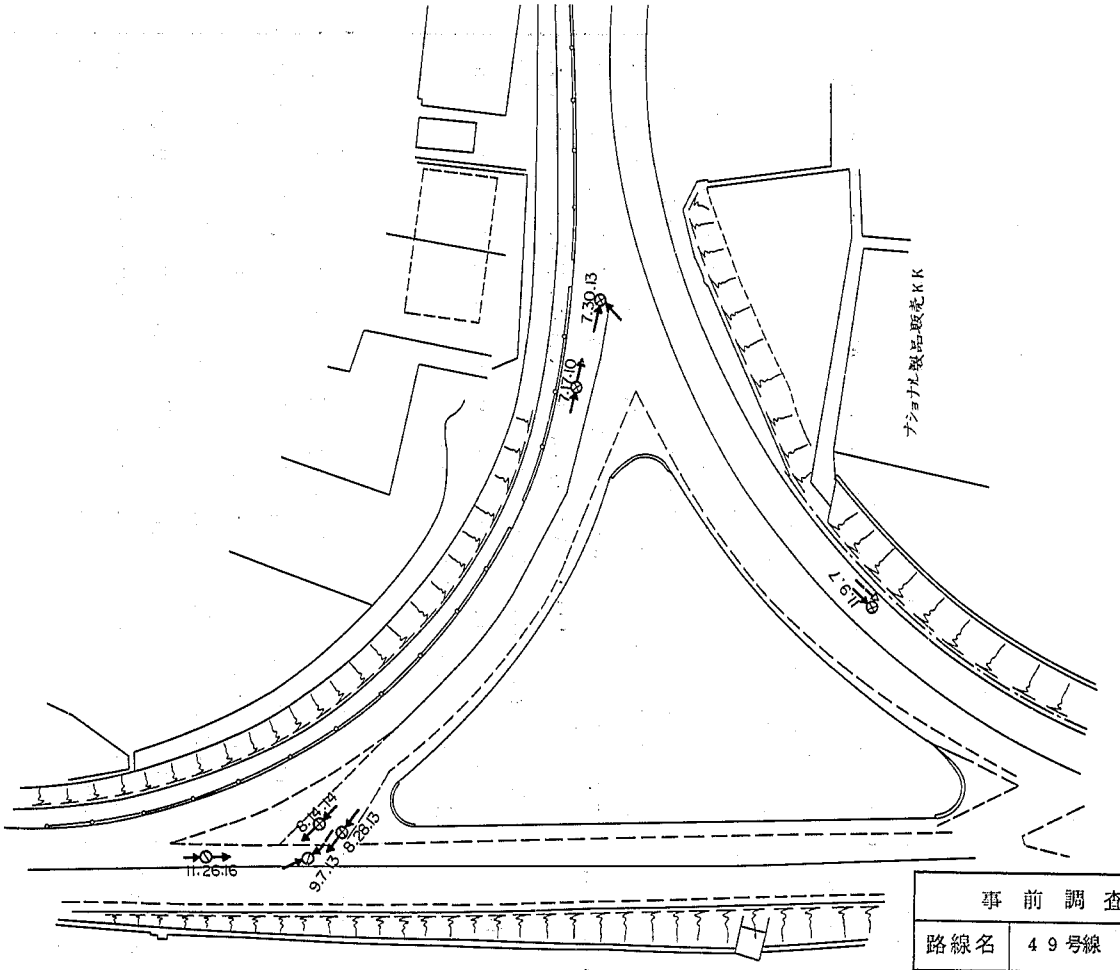
事後調査 No. 8	
路線名	4号線
地名	福島県郡山市城清水
道路状況	交差点拡巾
竣工年月日	昭和47年3月 1日 昭和48年2月28日



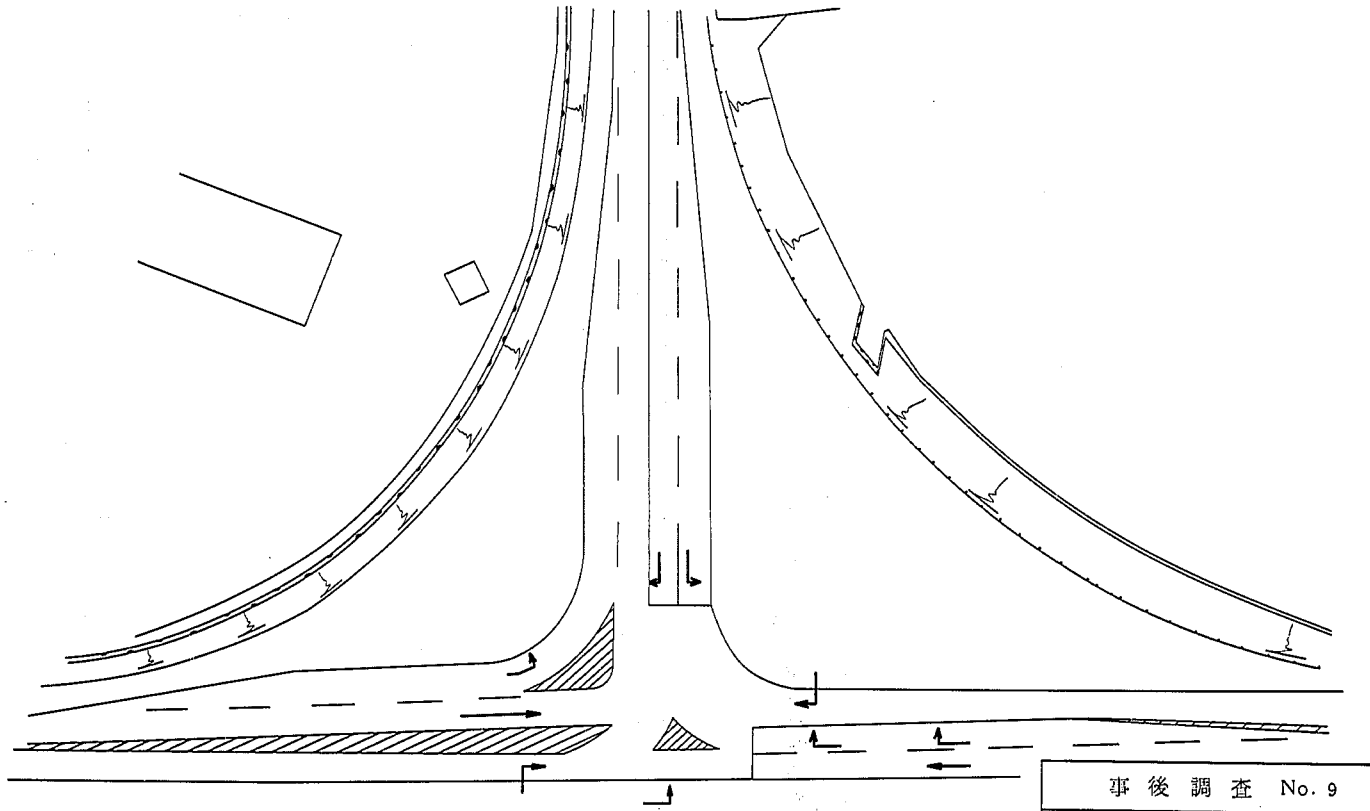
福島　4号線
郡山市城清水
交差点拡巾



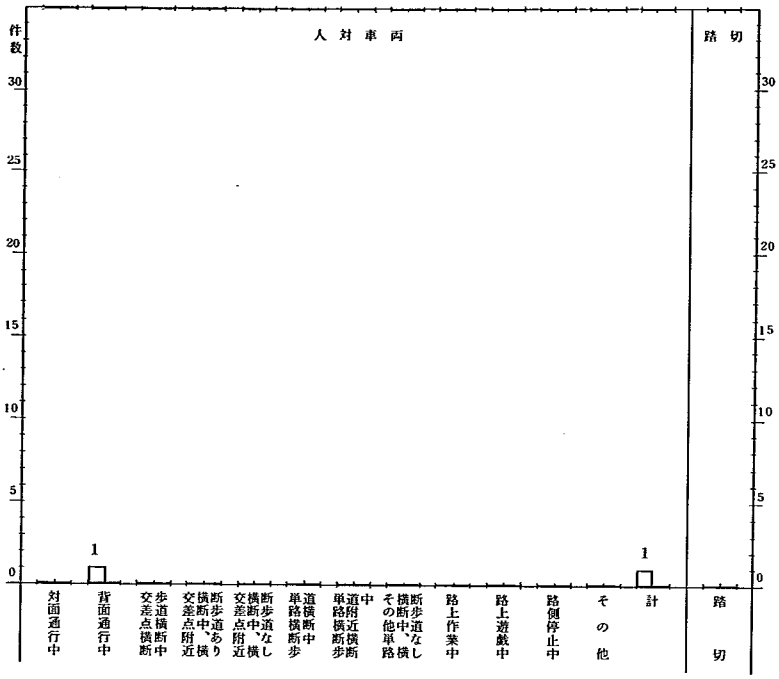
路線名	49号線			
場所	福島県会津若松市一箕町			
交差形式	三枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和46年 7月 1日 ～ 昭和46年12月31日 （事後） 昭和48年 1月11日 ～ 昭和48年 6月30日			
竣工年月日	昭和47年10月1日 48年1月10日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－6	0
道路状況	49号，121号交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	一般国道49号は福島県内の中央を東より西へ結ぶ路線にて，いわきより郡山，会津若松，新潟へとその観光都市，会津若松で121号と交差し会津若松の玄関でもある，市内駅前へ通る道路で，121号と合流し，通過する交通量は昭和45年度で7,500台／日にて事故発生件数は12件，46年度は14件と交差点の事故発生率が増加し，46年度の交通量は9,300台／日観光地，会津若松の通加交通が，年々増加する状況なので昭和47年度において交差点の改良を行い，一般交通の緩和を計るため，又，会津若松市，都市計画に平行して完成をみたものである。			
設置後の効果の概要	会津若松，バイパス，121号交差点完成後，昭和44年追突6件，右折時側面衝突5件，防護柵衝突2件，又，45年では追突5件，右折時側面6件，正面衝突1件にて，44年～45年では，件数は変らず，交差点の右折側面については，その原因を，多少考えられる点があり，ゼブラマーキングはあるものの，信号機がなく，右折側面の事故が多く，昭和46年，追突4件，出合頭3件，その他2件と成っていましたが，改良完成後信号機設置により，事故件数がなく効果がみられる。			



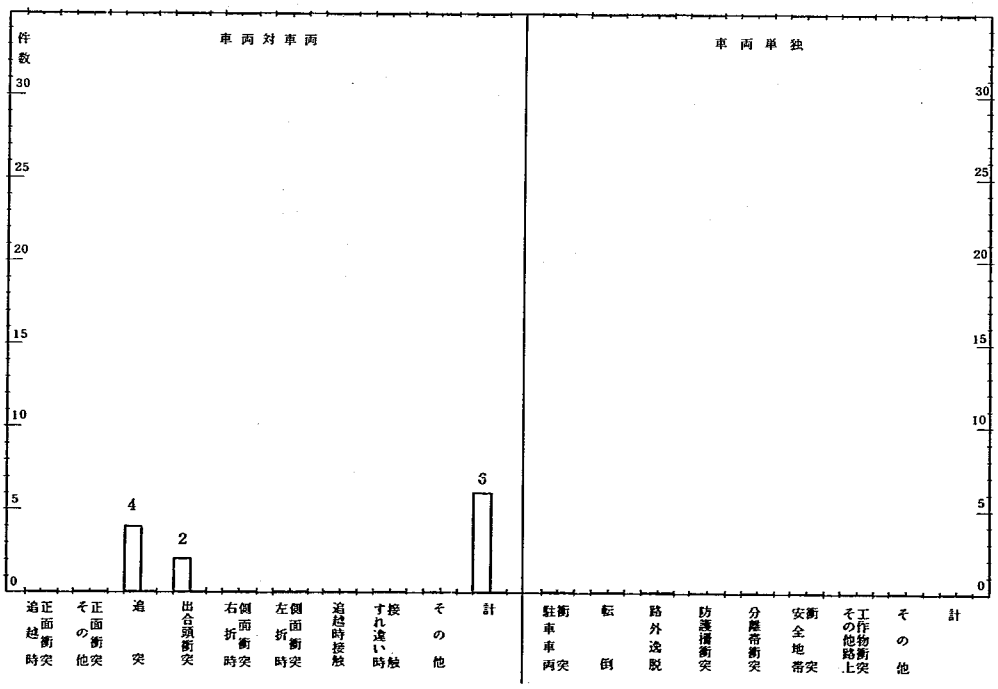
事前調査 No. 9	
路線名	49号線
地　名	会津若松市一箕町



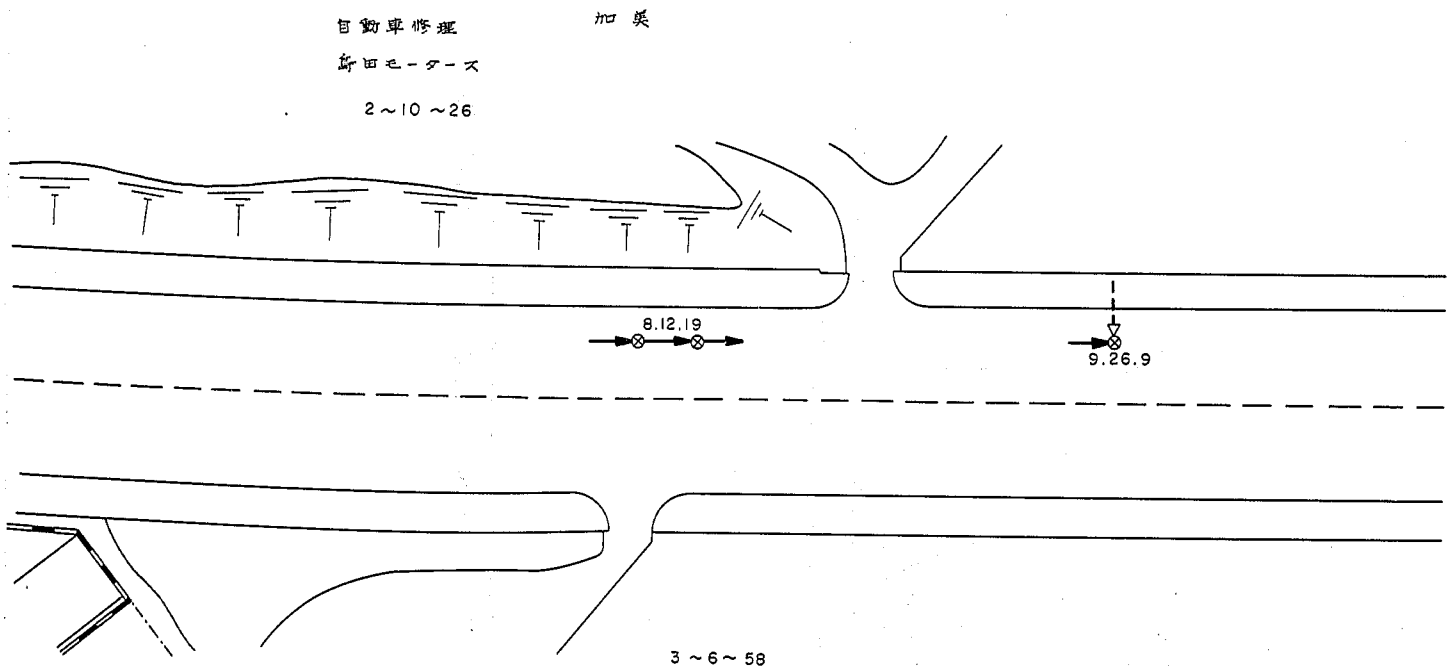
事後調査 No. 9	
路線名	49号線
地名	会津若松市一箕町
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年10月 1日 昭和48年 1月10日



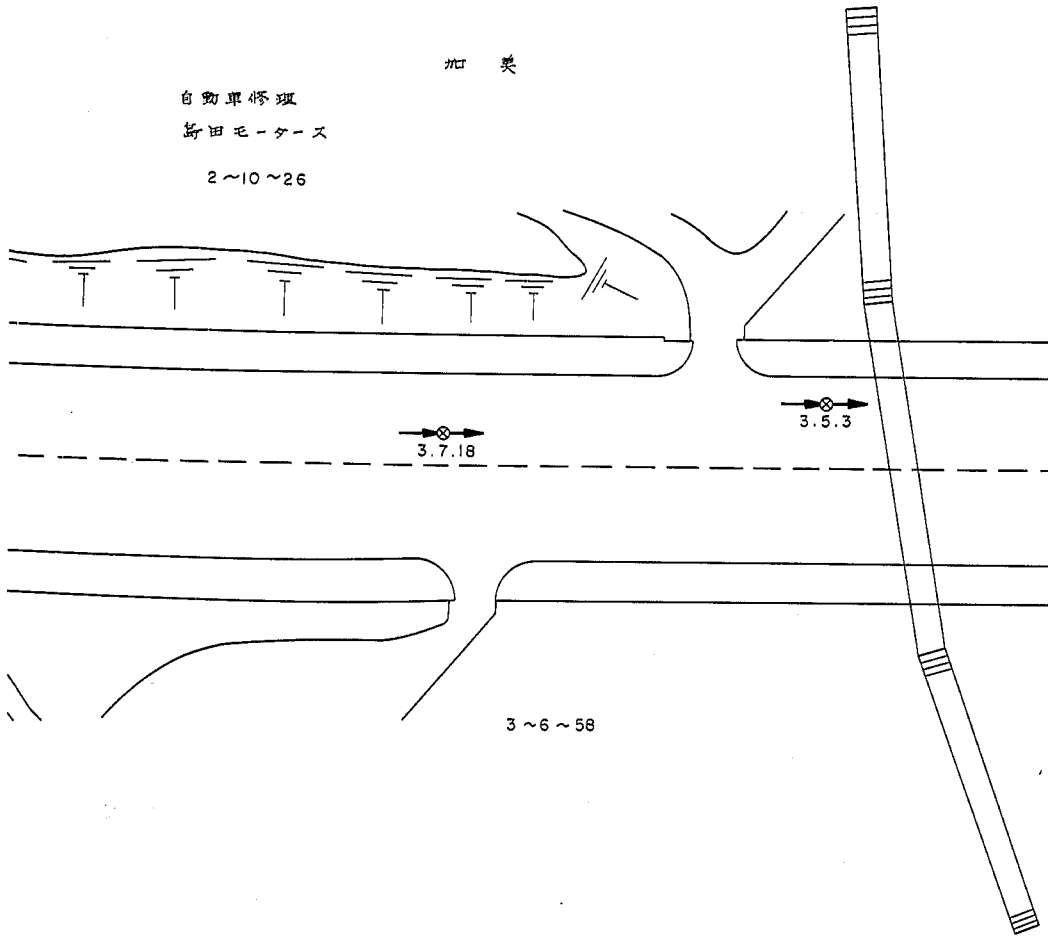
福島　49号線
会津若松市一箕町
交差点改良



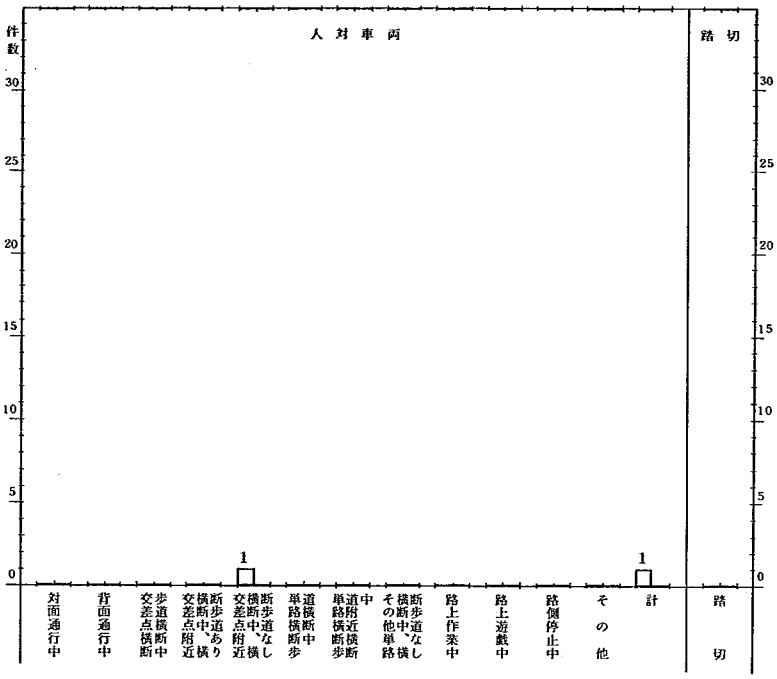
路線名	１７号線			
場所	埼玉県鴻巣市加美			
交差形式	多枝交差			
管理者	東北地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和４７年 ４月２４日 ～ 昭和４７年１０月２３日 （事後） 昭和４７年１０月２５日 ～ 昭和４８年 ４月２４日			
竣工年月日	昭和４７年１０月２４日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	＋1	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	地元及び関係当局の要望により調査した結果，通学路に指定されており，国道横断が危険にさらされているため設置した。			
設置後の効果の概要	今迄，危険な状態にあった学童も安心して通学出来る様になった。			



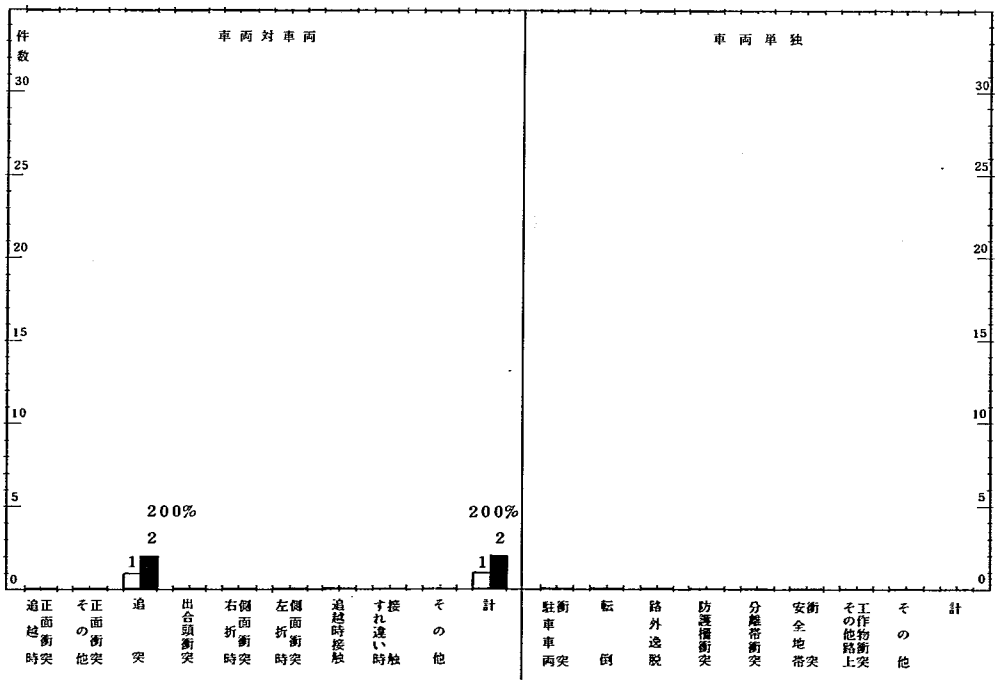
事前調査 No. 10	
路線名	17号線
地　名	埼玉県鴻巣市加美



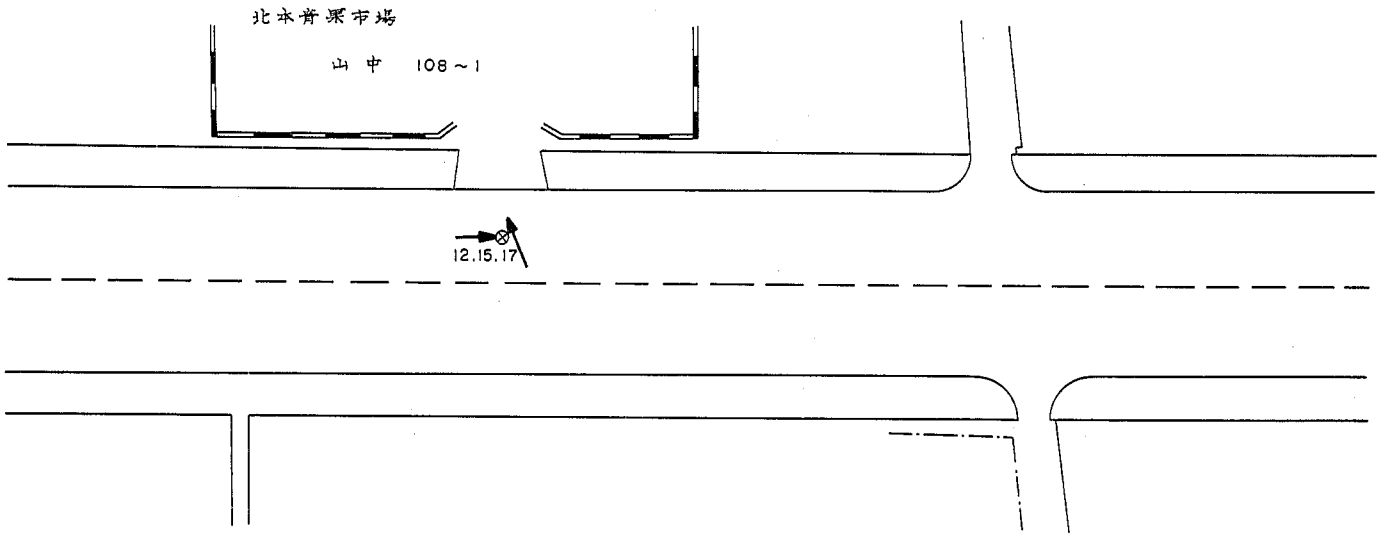
事 後 調 査 No. 10	
路線名	17号線
地 名	埼玉県鴻巣市加美
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年10月24日



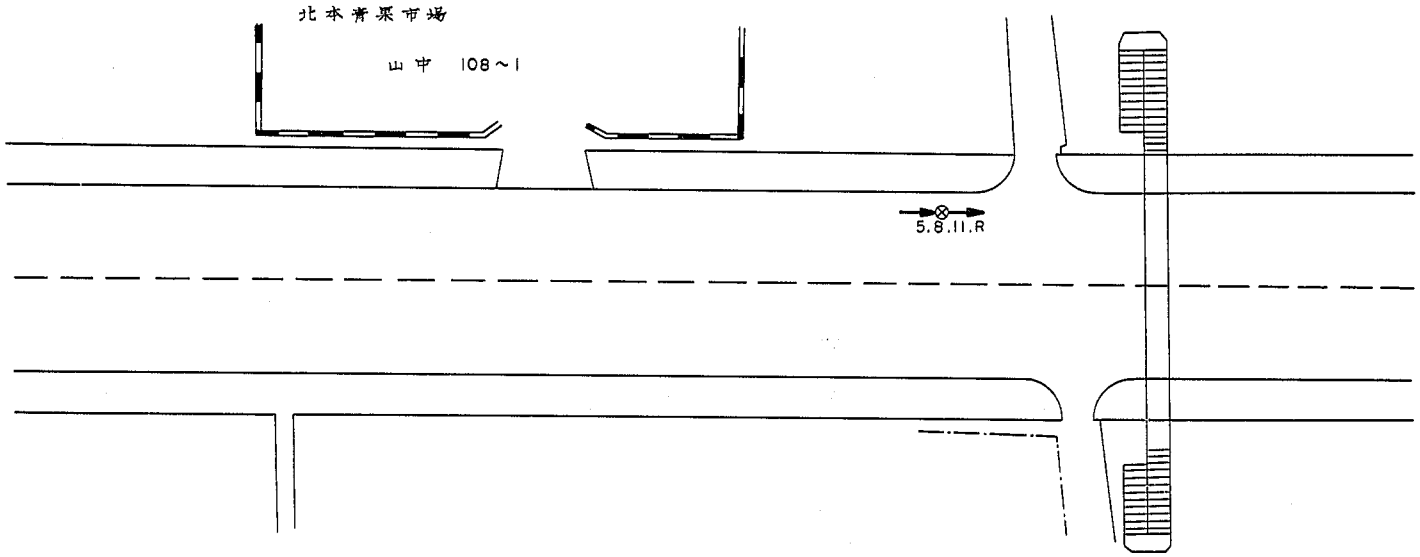
埼玉　17号線
鴻巣市加美
横断歩道橋新設



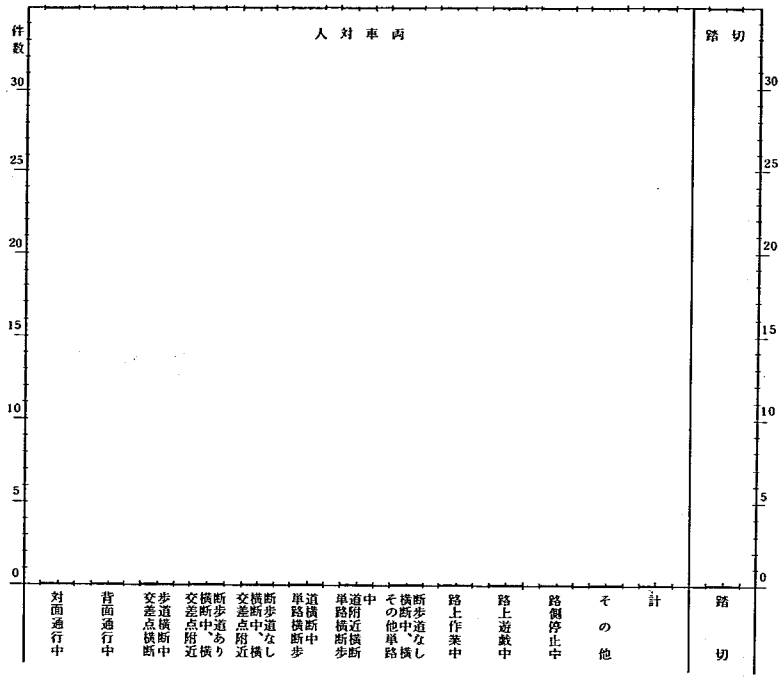
路線名	１７号線			
場所	埼玉県北本市山中			
交差形式	四枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　７月２６日　～　昭和４８年　１月２５日 （事後）　昭和４８年　１月２７日　～　昭和４８年　７月２６日			
竣工年月日	昭和４８年　１月２６日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	0	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	地元及び関係当局の要望により調査した結果通学路に指定されており，国道横断が危険にさらされているため設置した。			
設置後の効果の概要	国道横断の事故がなく，学童も安心して通学出来る様になった。			



事前調査 No. 11	
路線名	17号線
地　名	埼玉県北本市山中



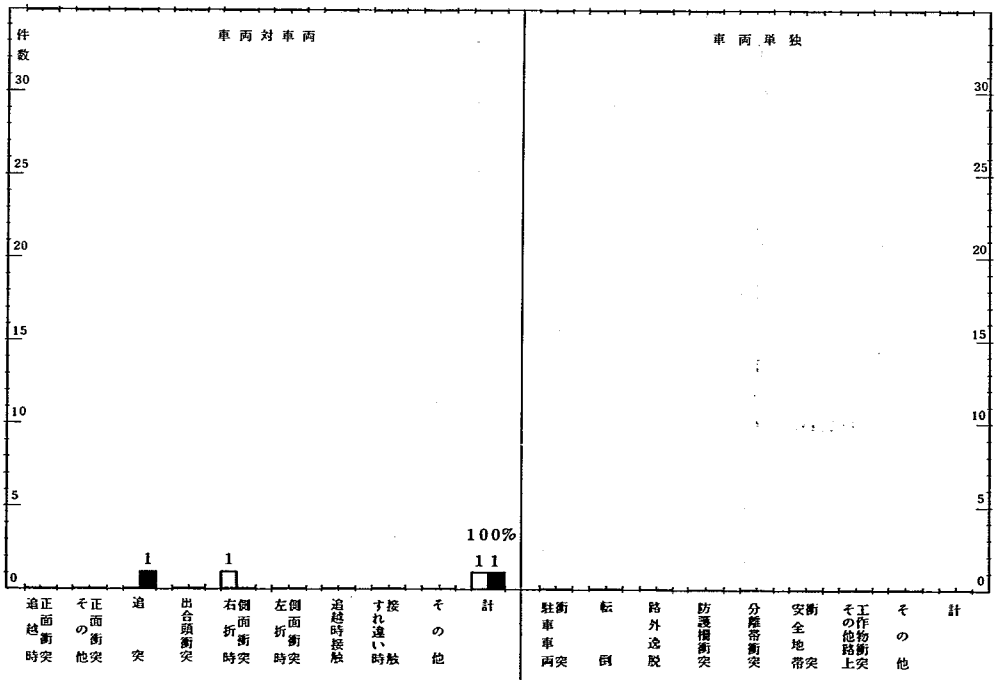
事後調査 No. 11	
路線名	17号線
地名	埼玉県北本市山中
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和48年1月26日



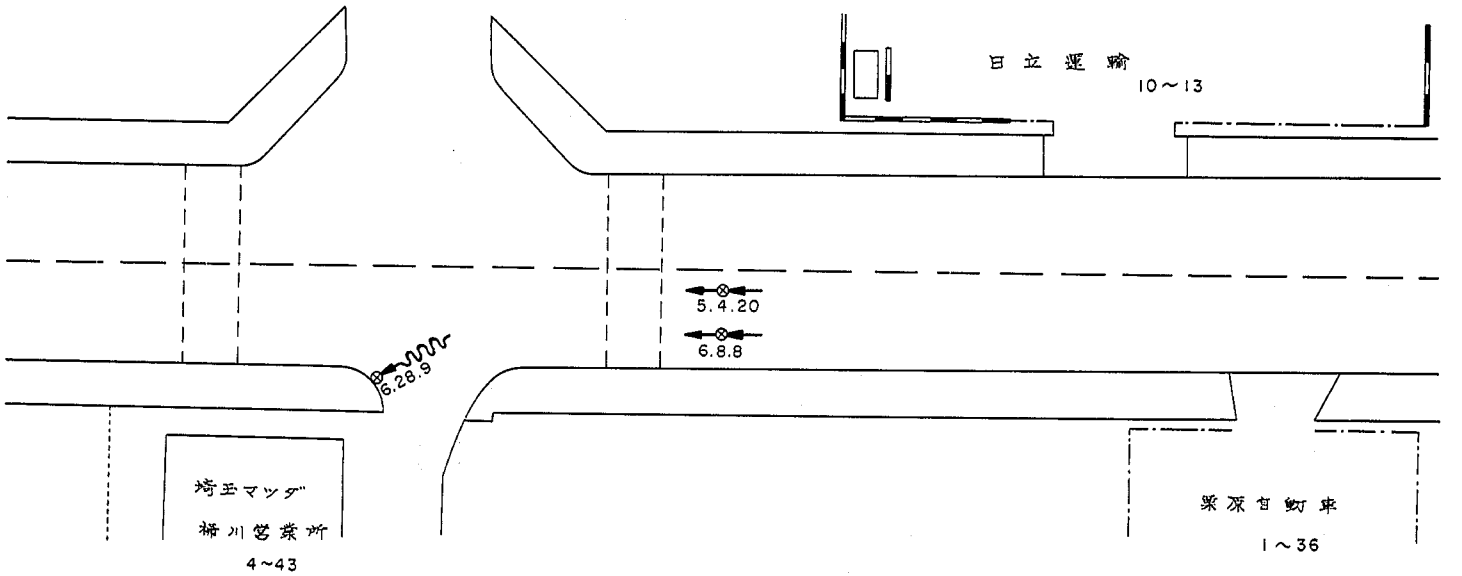
埼玉　17号線

北本市山中

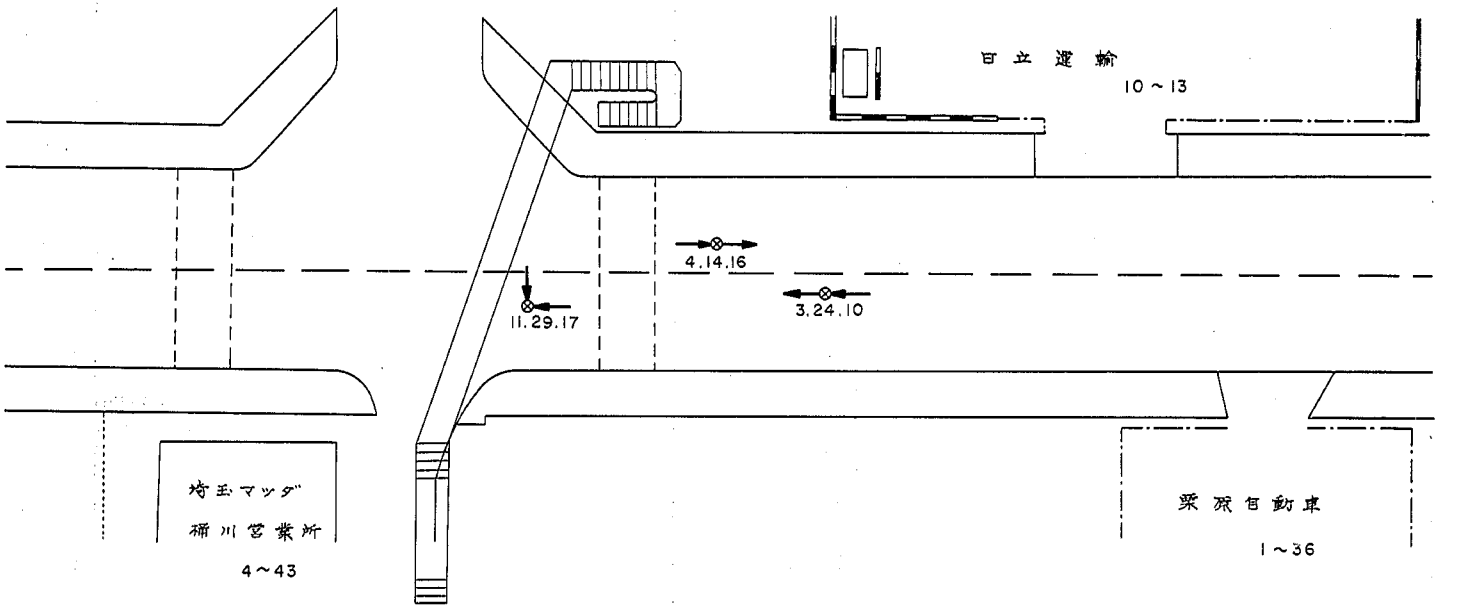
横断歩道橋新設



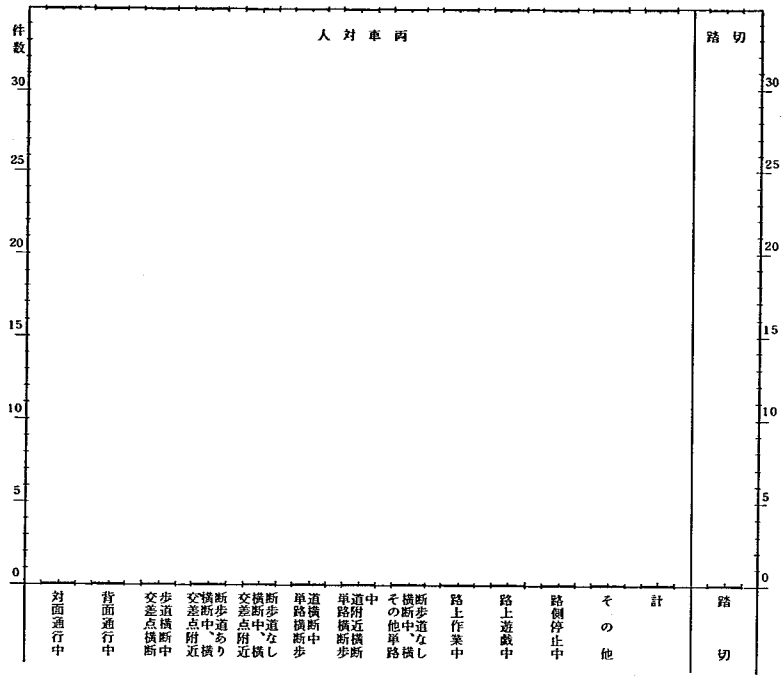
路線名	１７号線			
場所	埼玉県桶川市東１丁目			
交差形式	四枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　４月２４日　～　昭和４７年１０月２３日 （事後）　昭和４７年１０月２５日　～　昭和４８年　４月２４日			
竣工年月日	昭和４７年１２月２４日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	+1	−1
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	地元及び関係当局の要望により調査した結果通学路に指定されており，国道横断が危険にさらされているため設置した。			
設置後の効果の概要	国道横断者の事故がなく，今迄，危険な状態にあった学童も安心して通学できる様になった。			



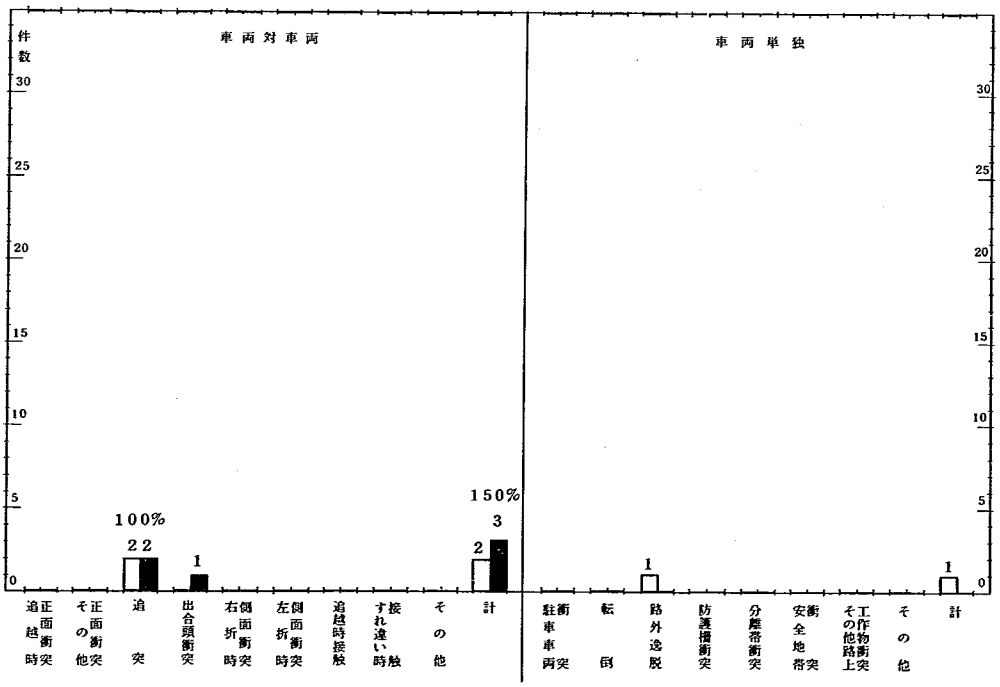
事前調査 No. 12	
路線名	17号線
地　名	埼玉県桶川市東1丁目



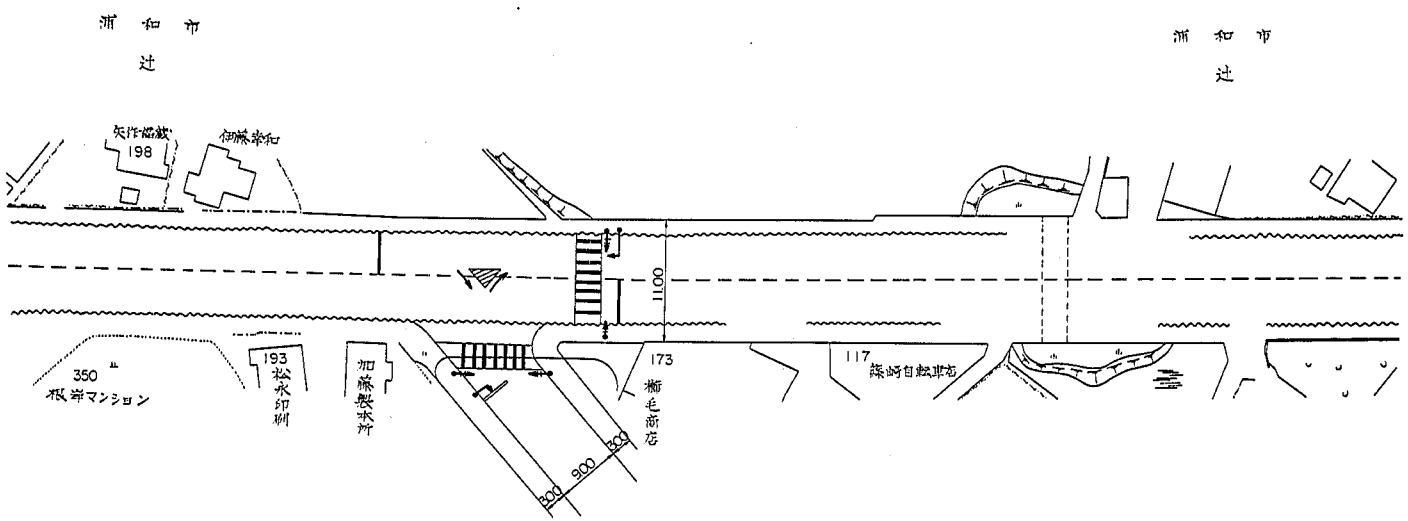
事後調査 No. 12	
路線名	17号線
地名	埼玉県桶川市東1丁目
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年12月24日



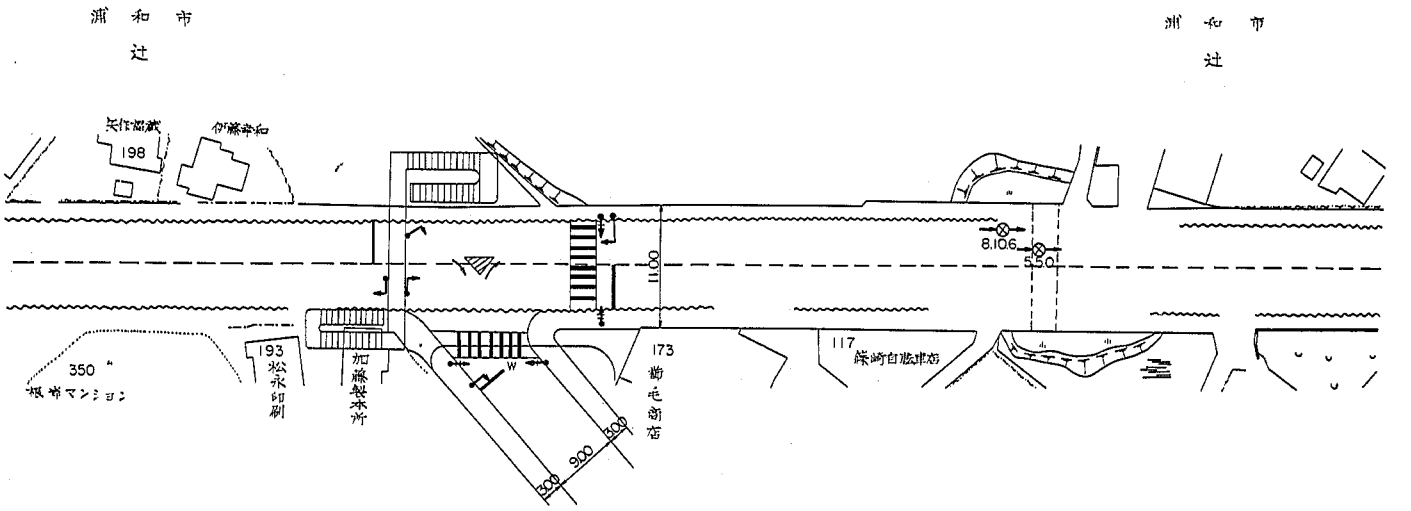
埼玉　17号線
桶川市東1丁目
横断歩道橋新設



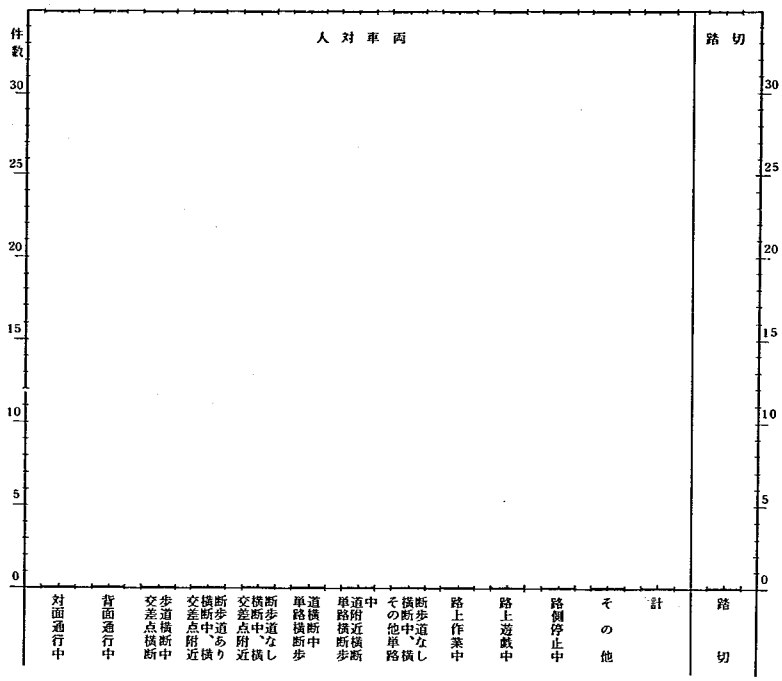
路線名	１７号線			
場所	埼玉県浦和市辻			
交差形式	三枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和４７年 ９月２５日 ～ 昭和４８年 ３月２４日 （事後） 昭和４８年 ３月２６日 ～ 昭和４８年 ９月２５日			
竣工年月日	昭和４８年 ３月２５日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	+2	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	地元及び関係当局の要望により調査した結果交通量の増加，団地造成による人口の増加に伴い，国道横断が危険なため設置した。			
設置後の効果の概要	国道横断者が安心して横断できる様になった。			



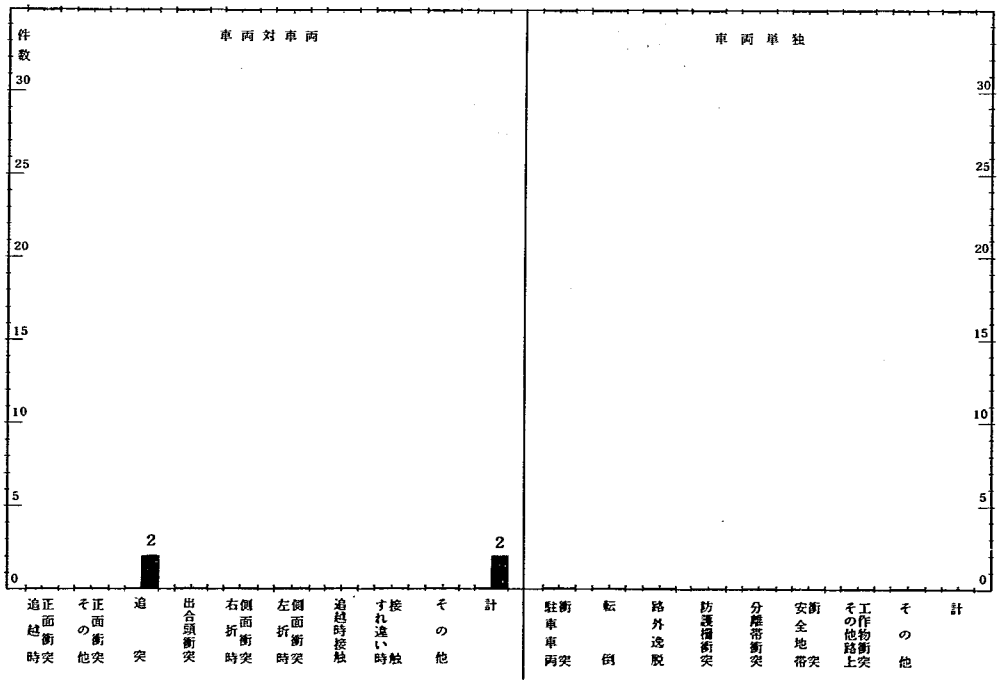
事前調査 No. 13	
路線名	17号線
地　名	埼玉県浦和市辻



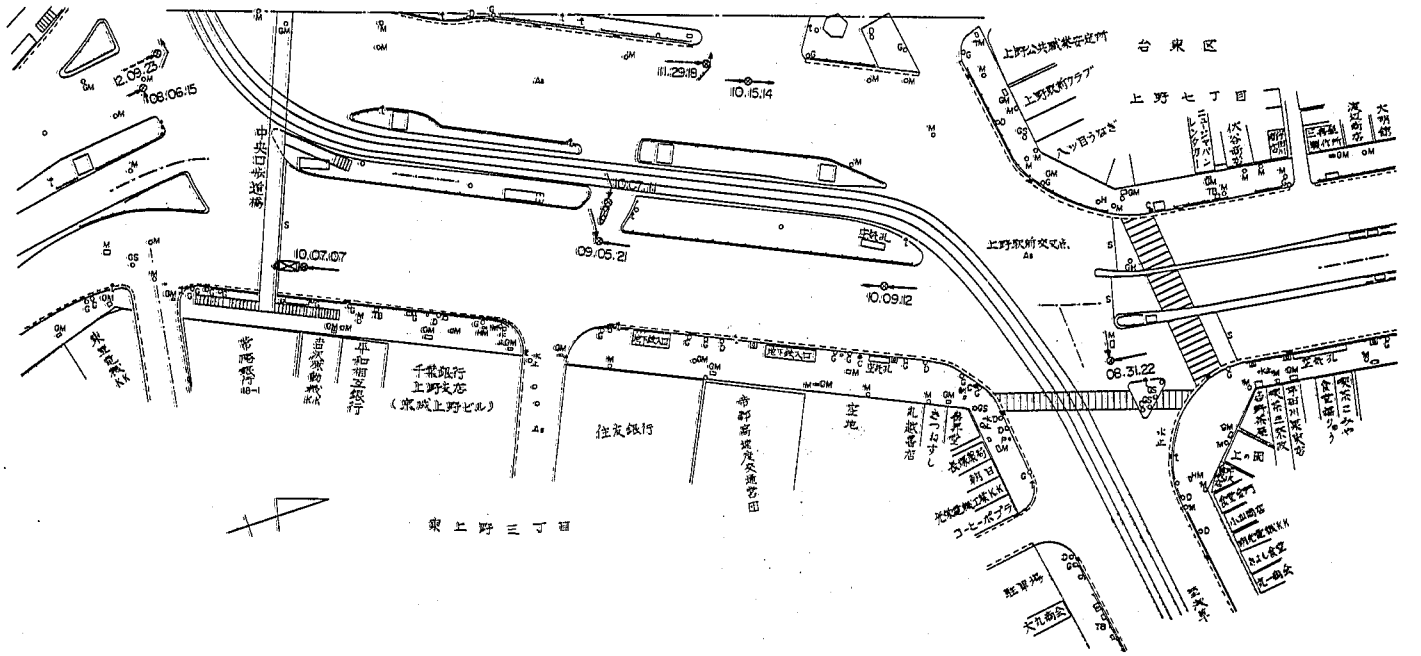
事後調査 No. 13	
路線名	17号線
地名	埼玉県浦和市辻
道路状況	横断歩道橋
竣工年月日	昭和48年3月25日



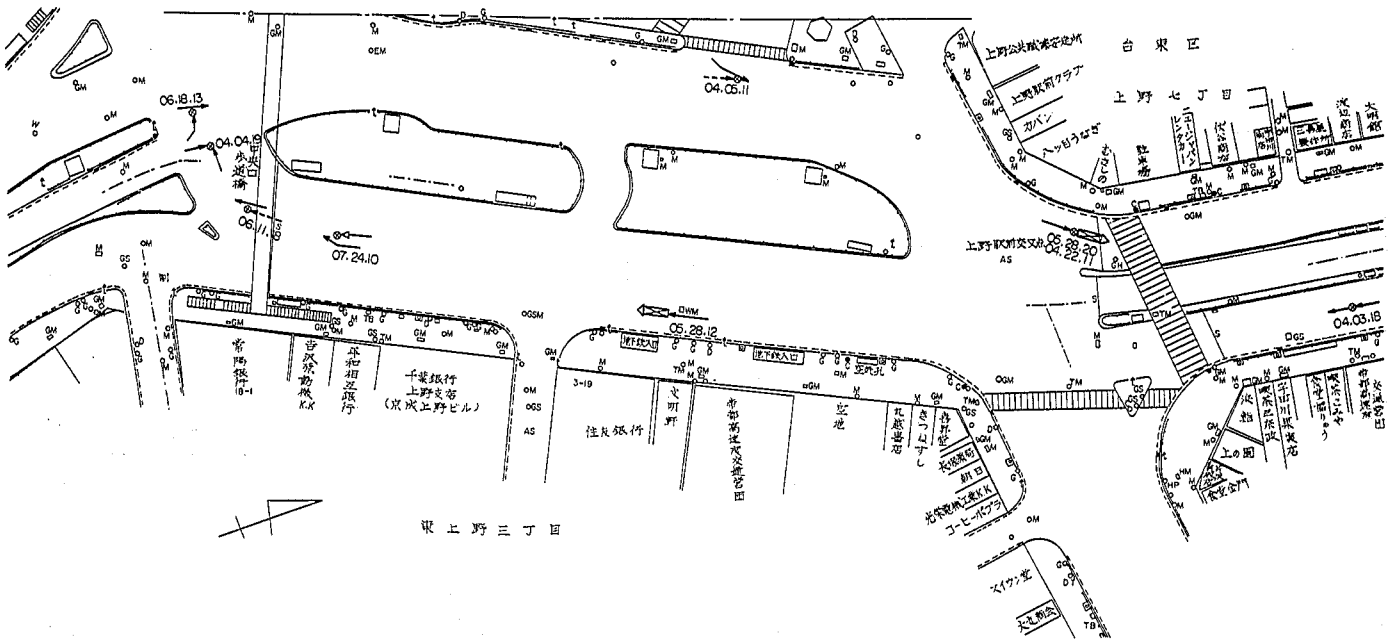
埼玉　17号線
浦和市辻
横断歩道橋新設



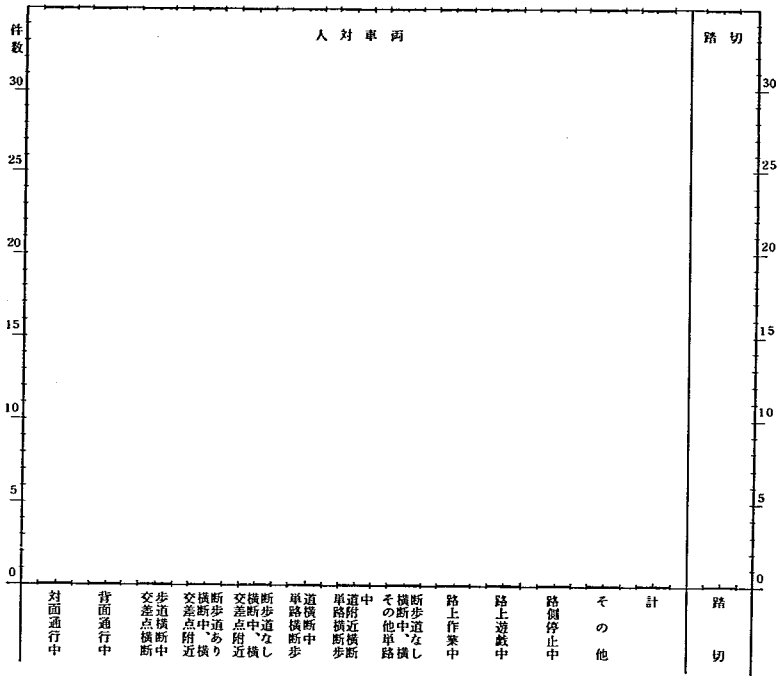
路線名	4号線			
場所	台東区上野7丁目			
交差形式	多枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和47年 7月30日 ～ 昭和48年 1月29日 (事後) 昭和48年 3月31日 ～ 昭和48年 9月30日			
竣工年月日	昭和48年 3月30日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	0	0
道路状況	交差点改良(導流島の整理)			
施設等の設置に至る経緯	本交差点は当初軌道があり，路面電車が走っていたが軌道の廃止にともない交差点内の導流島を整理すべく調査し，警視庁，所轄警察署と協議のうえ導流化のための島，マーキング等の整備をした。			
設置後の効果の概要	交通導流島の改良により，出合頭衝突がなくなった。			



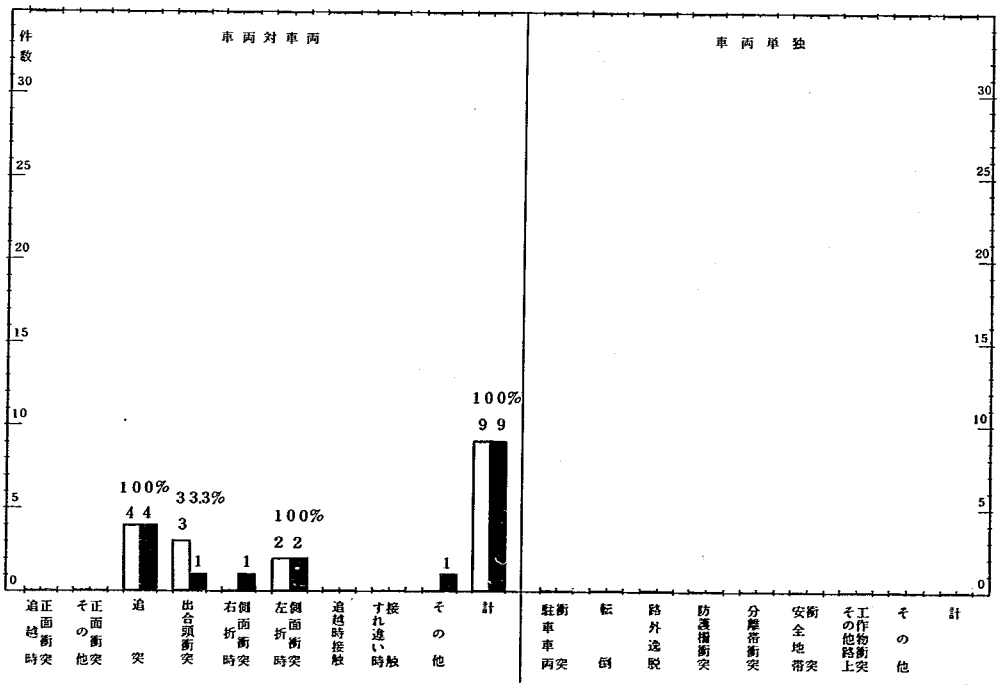
事前調査 No. 14	
路線名	4号線
地名	東京都台東区上野7丁目



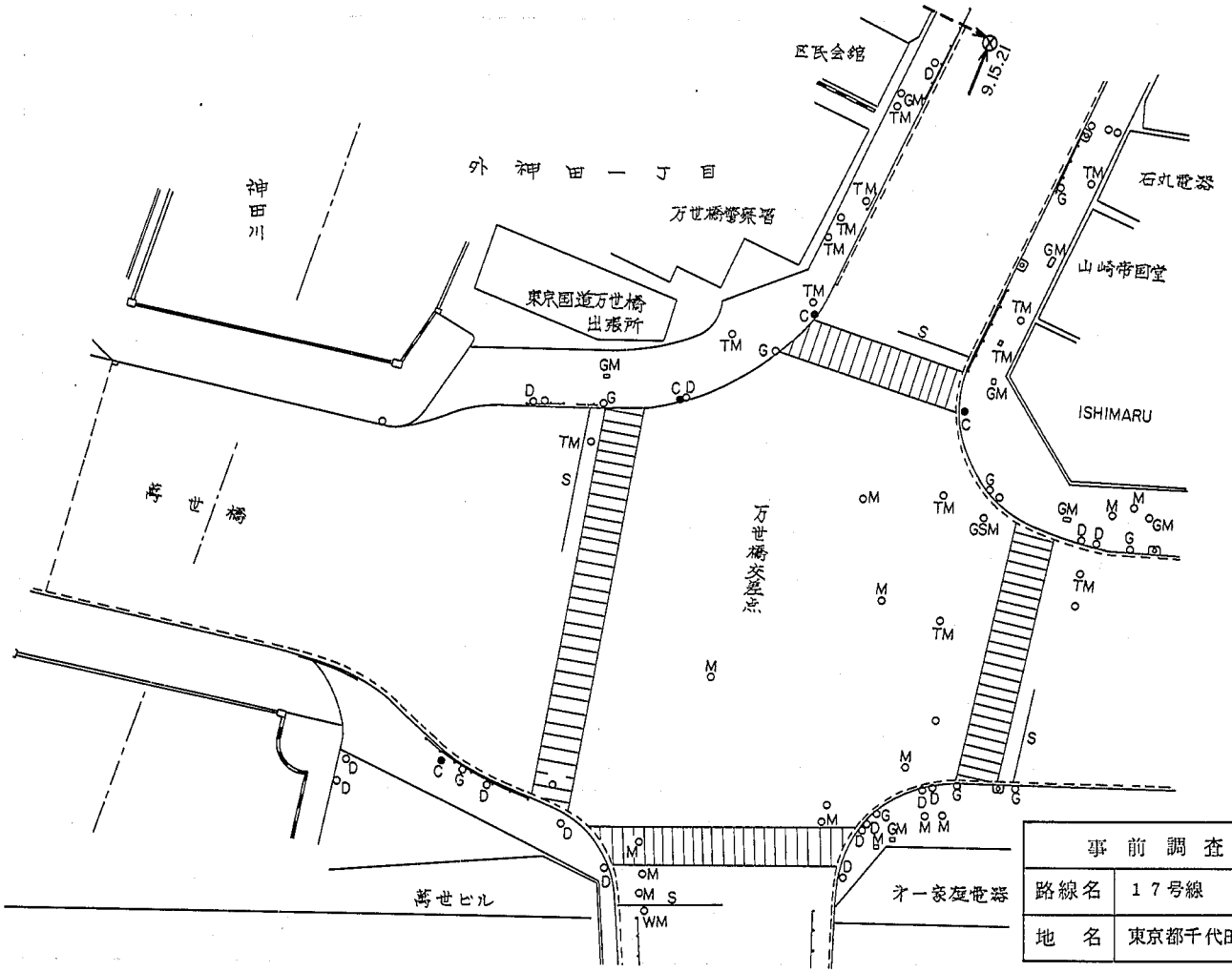
事後調査 No. 14	
路線名	4号線
地名	東京都台東区上野7丁目
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年3月30日



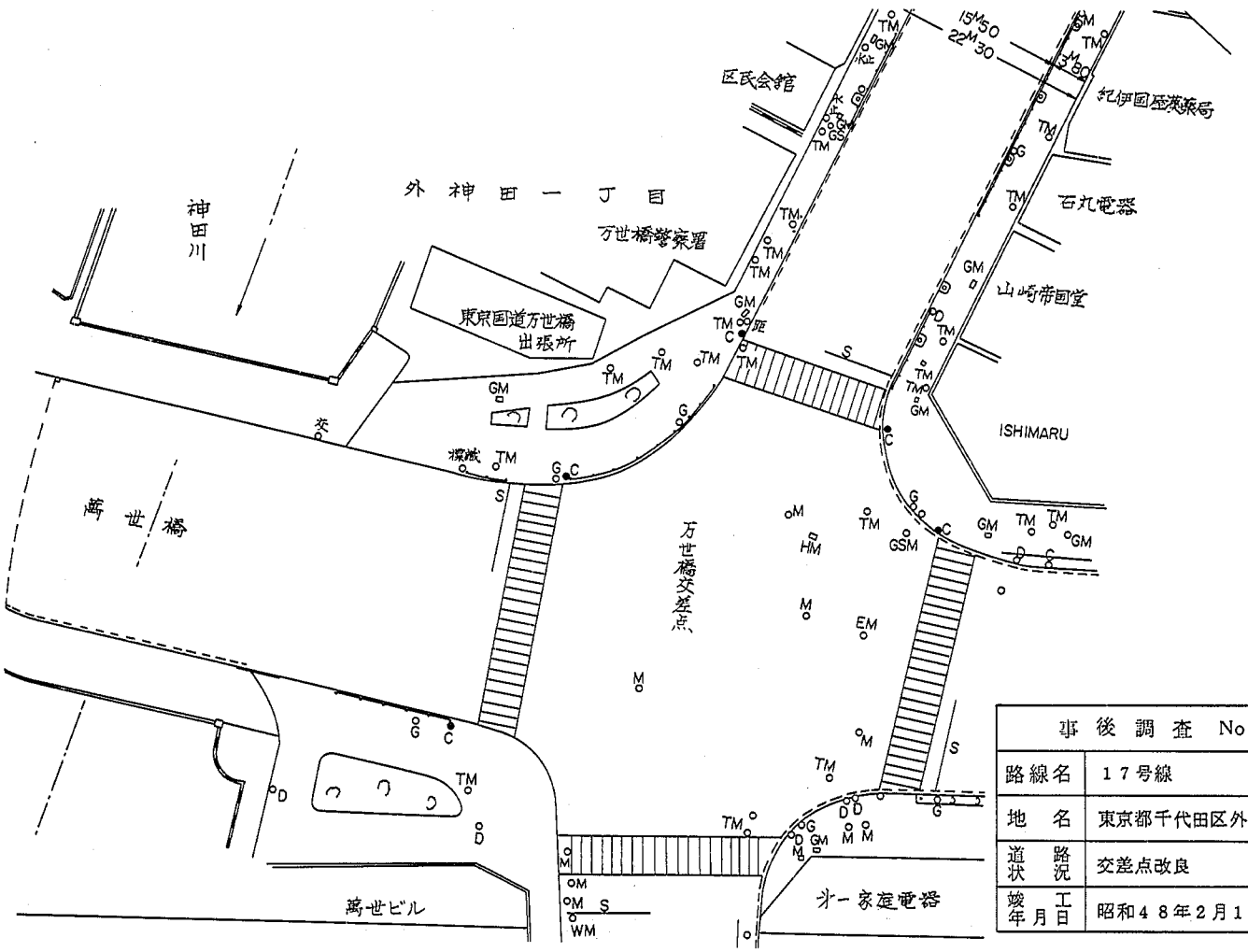
東京　4号線
台東区上野7丁目
交差点改良



路線名	１７号線			
場所	千代田区外神田１丁目			
交差形式	４枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　５月１７日　～　昭和４７年１１月１６日 （事後）　昭和４８年　２月１５日　～　昭和４８年　８月１４日			
竣工年月日	昭和４８年　２月１４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	交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	当交差点は国道が直角に曲がっている交差点及び都心側の歩道が凹のため駐車する車がある等により交通に支障をきたしているため，警視庁所轄警察署と協議のうえ歩道の導流化を実施した。			
設置後の効果の概要	全体の事故で０に減少した。			

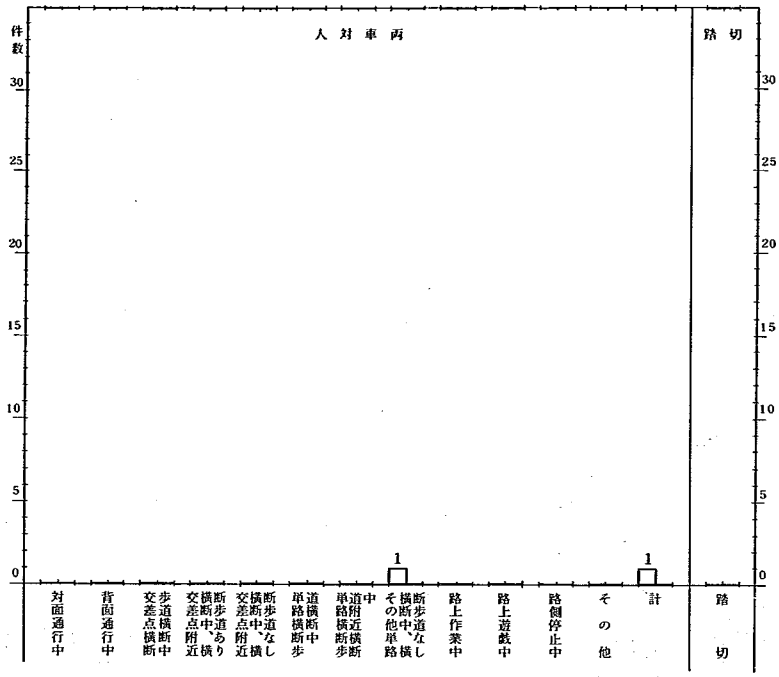


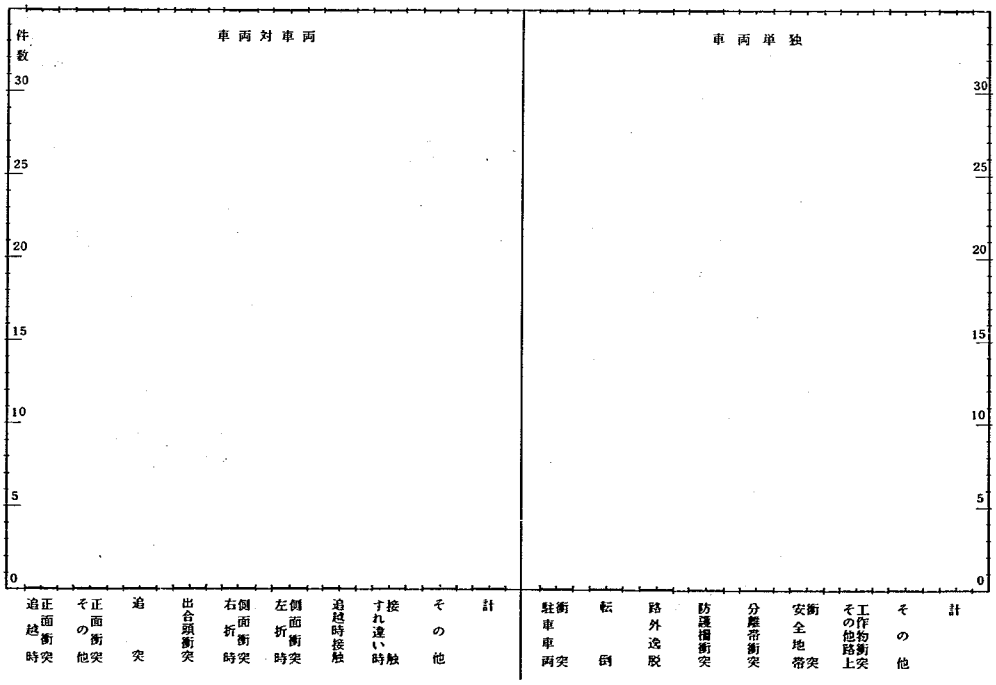
事前調査 No.15	
路線名	17号線
地名	東京都千代田区外神田1丁目



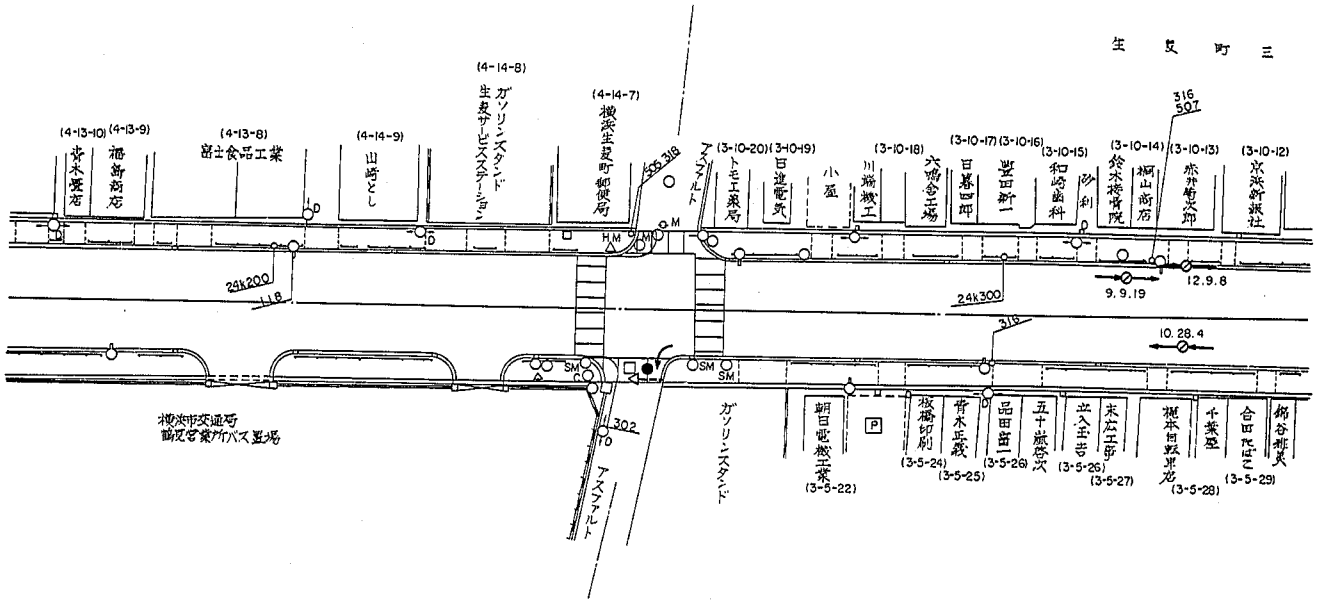
事後調査 No.15	
路線名	17号線
地名	東京都千代田区外神田1丁目
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年2月14日

東京　17号線
千代田区外神田1丁目
交差点改良

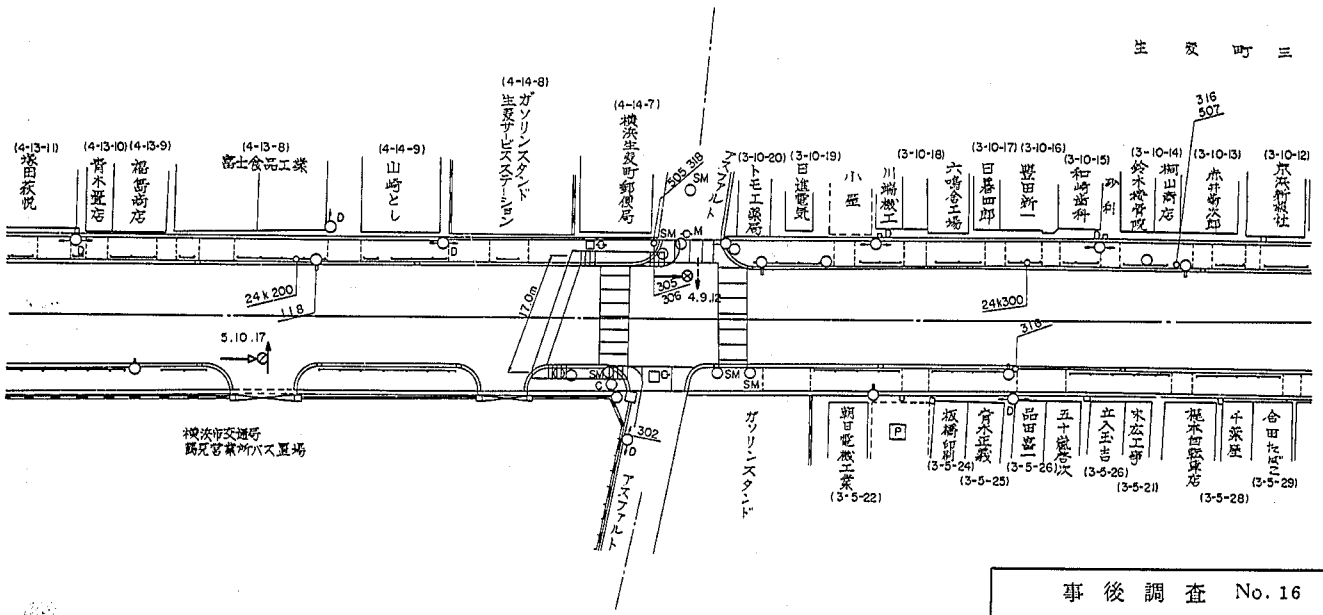




路線名	１５号線			
場所	横浜市鶴見区生麦町			
交差形式	４枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和４７年 ６月１１日 ～ 昭和４７年１２月１０日 （事後） 昭和４７年１２月１１日 ～ 昭和４８年 ６月 ９日			
竣工年月日	昭和４７年１２月１０日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－1	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	４３年より地元の要望があり現在位置とは多少違っているが，４７年１月学童の死亡事故より現在の所に架橋を望む声が多く新設に至った。			
設置後の効果の概要	通学路としての効果は大であるが，一般の人々が時々，平面横断するので車による追突が出ている。			

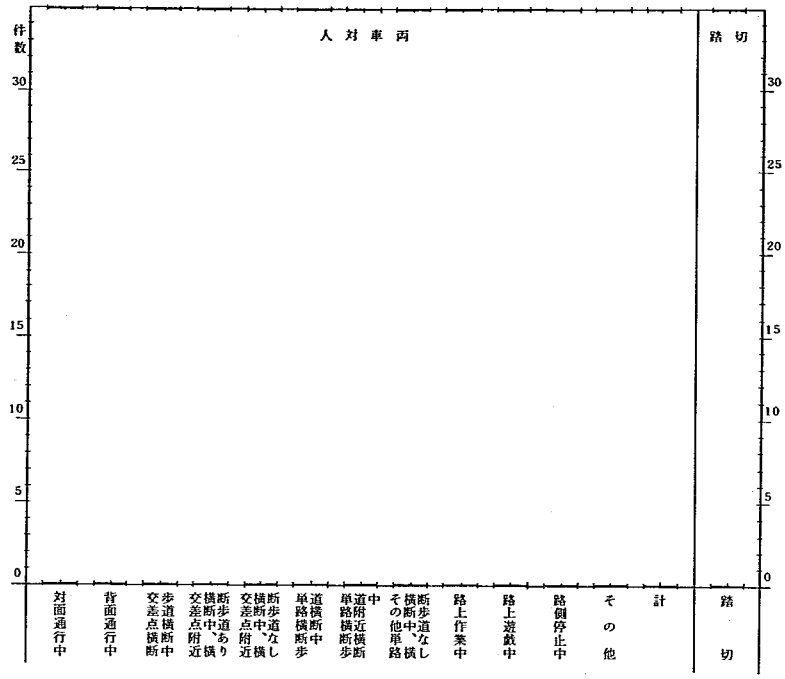


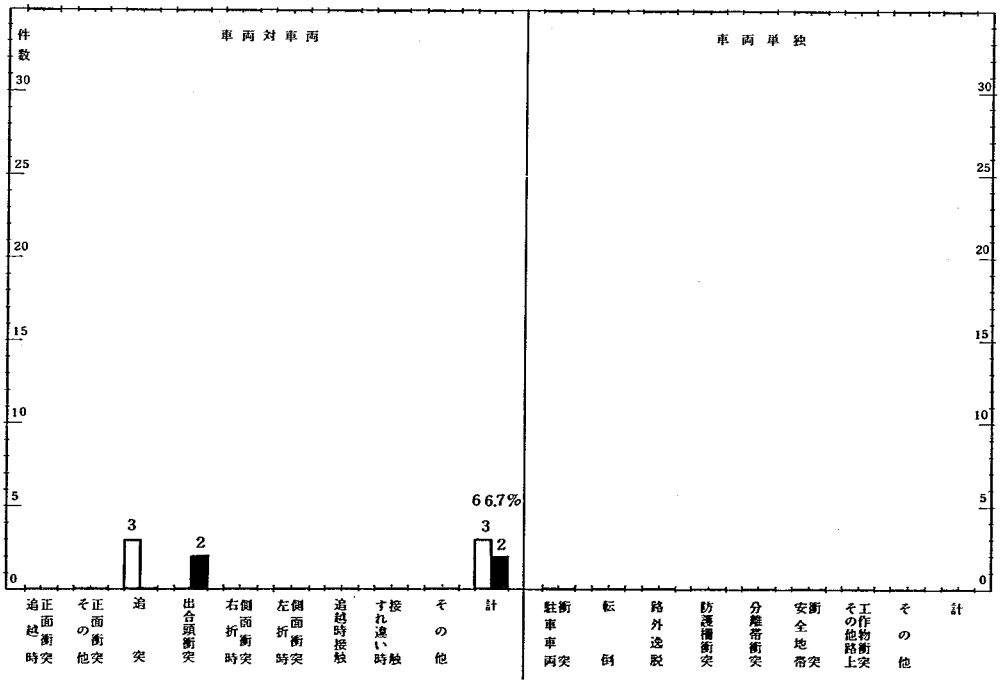
事前調査 No.16	
路線名	15号線
地名	横浜市鶴見区生麦町



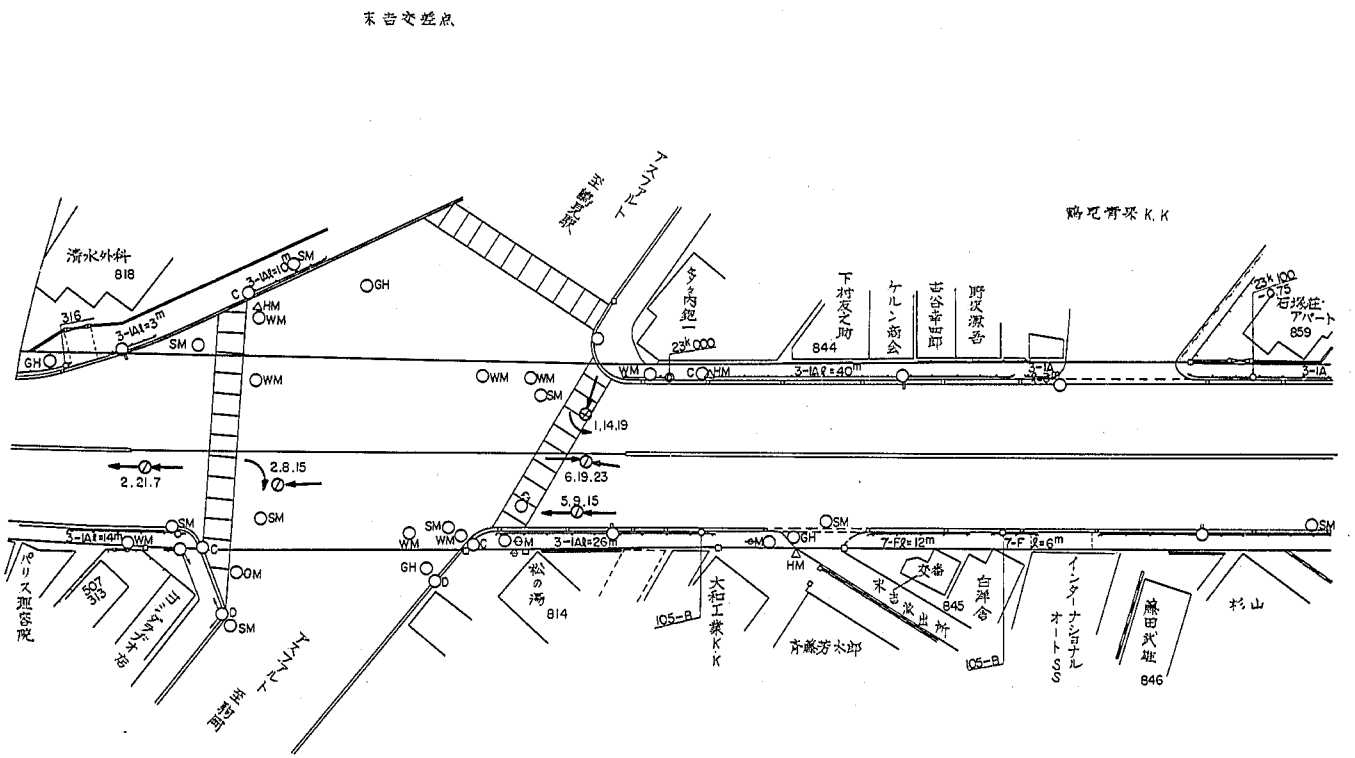
事後調査 No. 16	
路線名	15号線
地名	横浜市鶴見区生麦町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年12月10日

神奈川　15号線
横浜市鶴見区生麦町
横断歩道橋新設

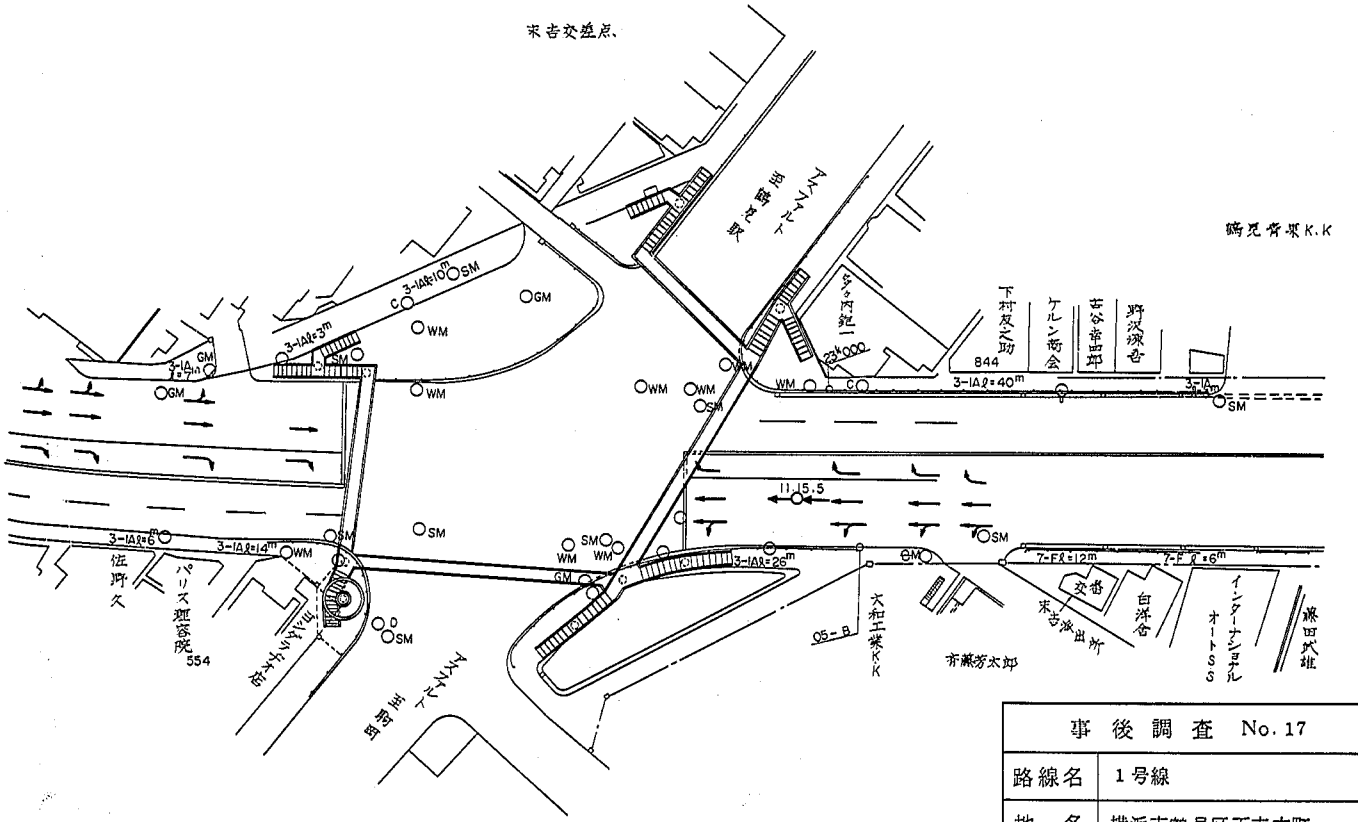




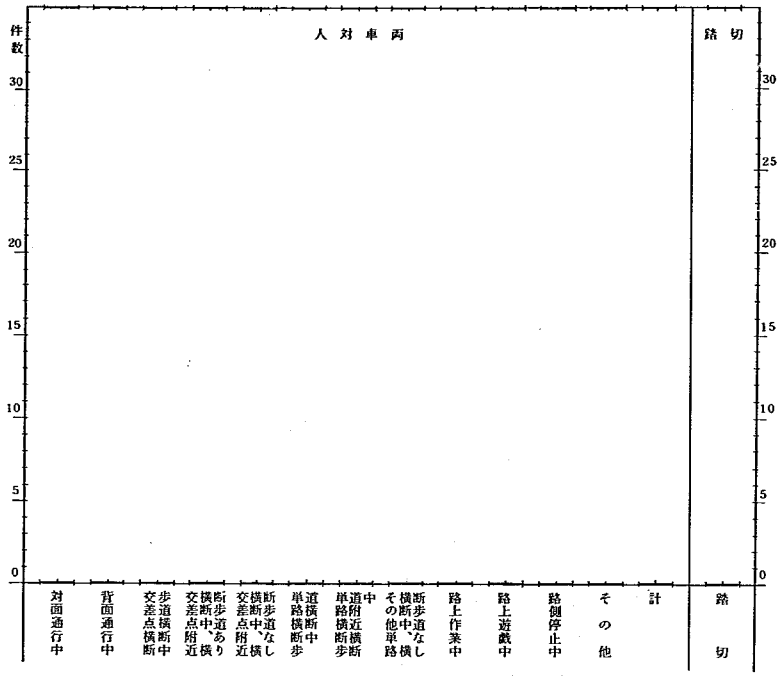
路線名	1号線			
場所	横浜市鶴見区下末吉町			
交差形式	4枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 1月 7日 ～ 昭和47年 7月 6日 （事後） 昭和47年10月23日 ～ 昭和48年 4月22日			
竣工年月日	昭和47年10月23日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－4	0
道路状況	交差点改良（横断歩道橋）			
施設等の設置に至る経緯	この交差点は上り線側の松の湯の敷地が国道敷である為，街路事業計画で移転させ交差点改良にて島を造り横断歩道橋も架橋出来た。			
設置後の効果の概要	交差点改良を行った事によって右，左折時の事故がなくなった。横断歩行者も安心して歩行出来る様になり地元住民より喜こばれている。			



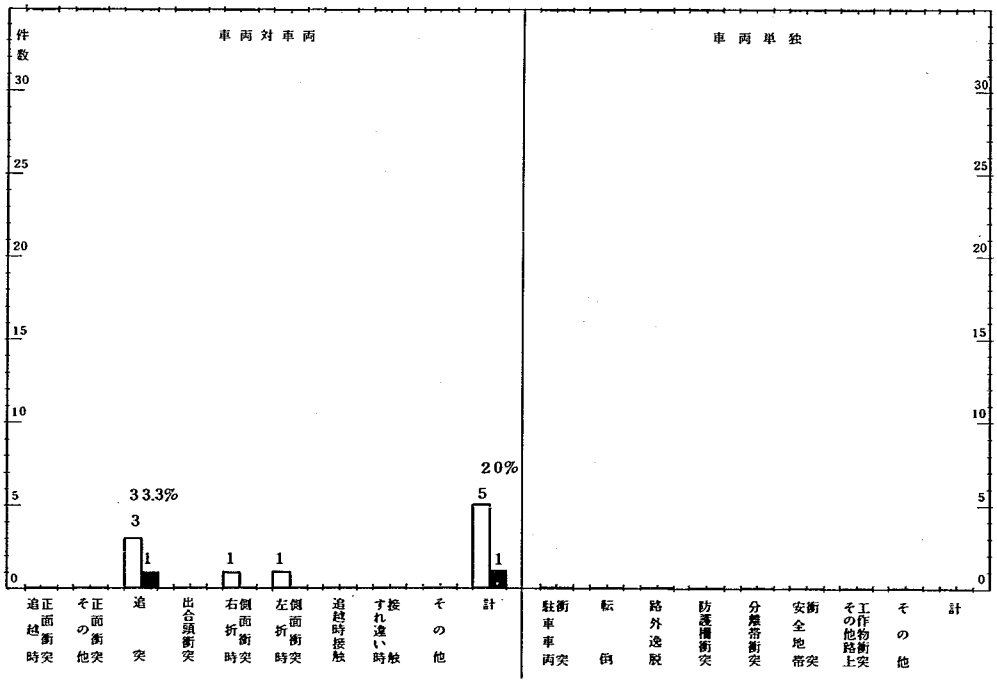
事前調査 No.17	
路線名	1号線
地名	横浜市鶴見区下末吉町



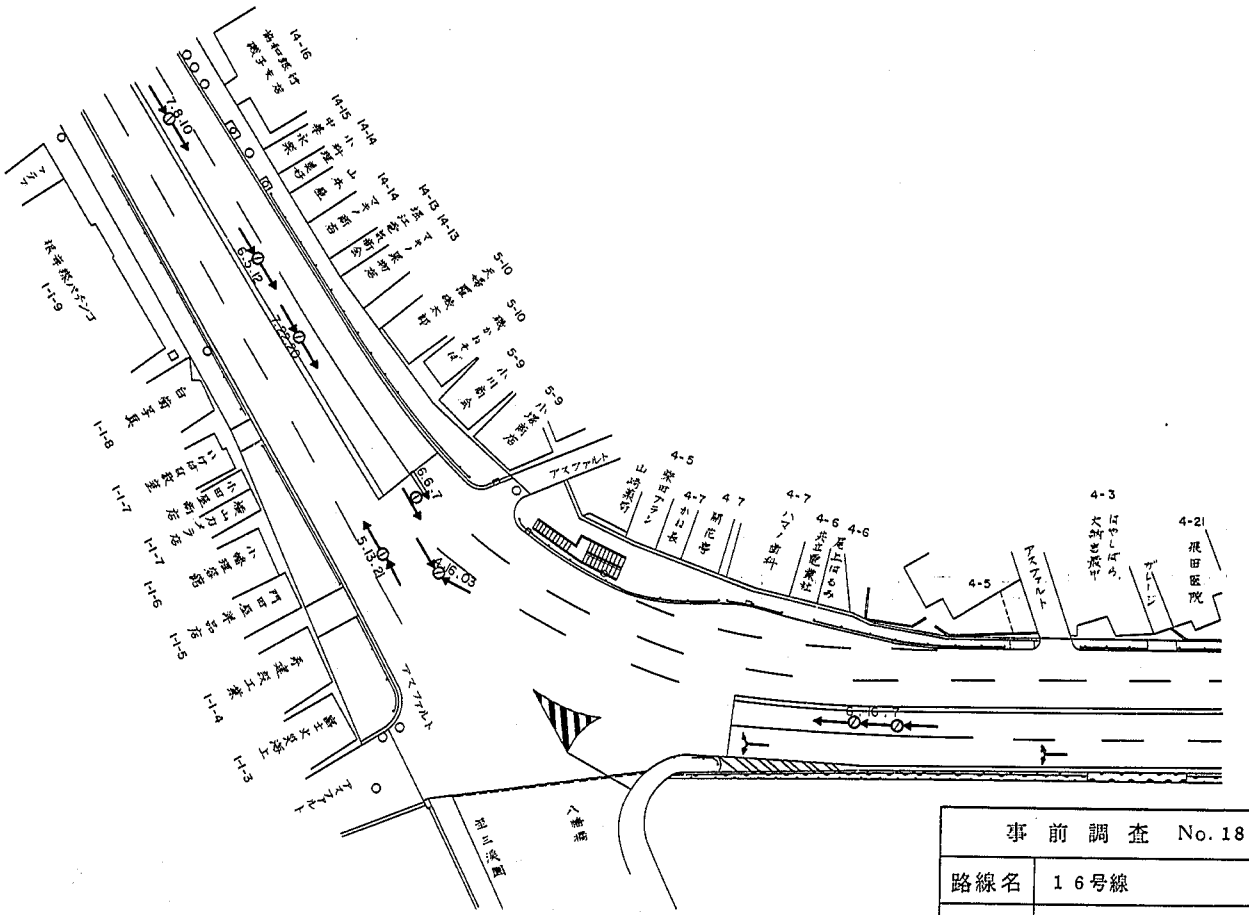
事後調査 No. 17	
路線名	1号線
地名	横浜市鶴見区下末吉町
道路状況	交差点改良（横断歩道橋）
竣工年月日	昭和47年10月23日



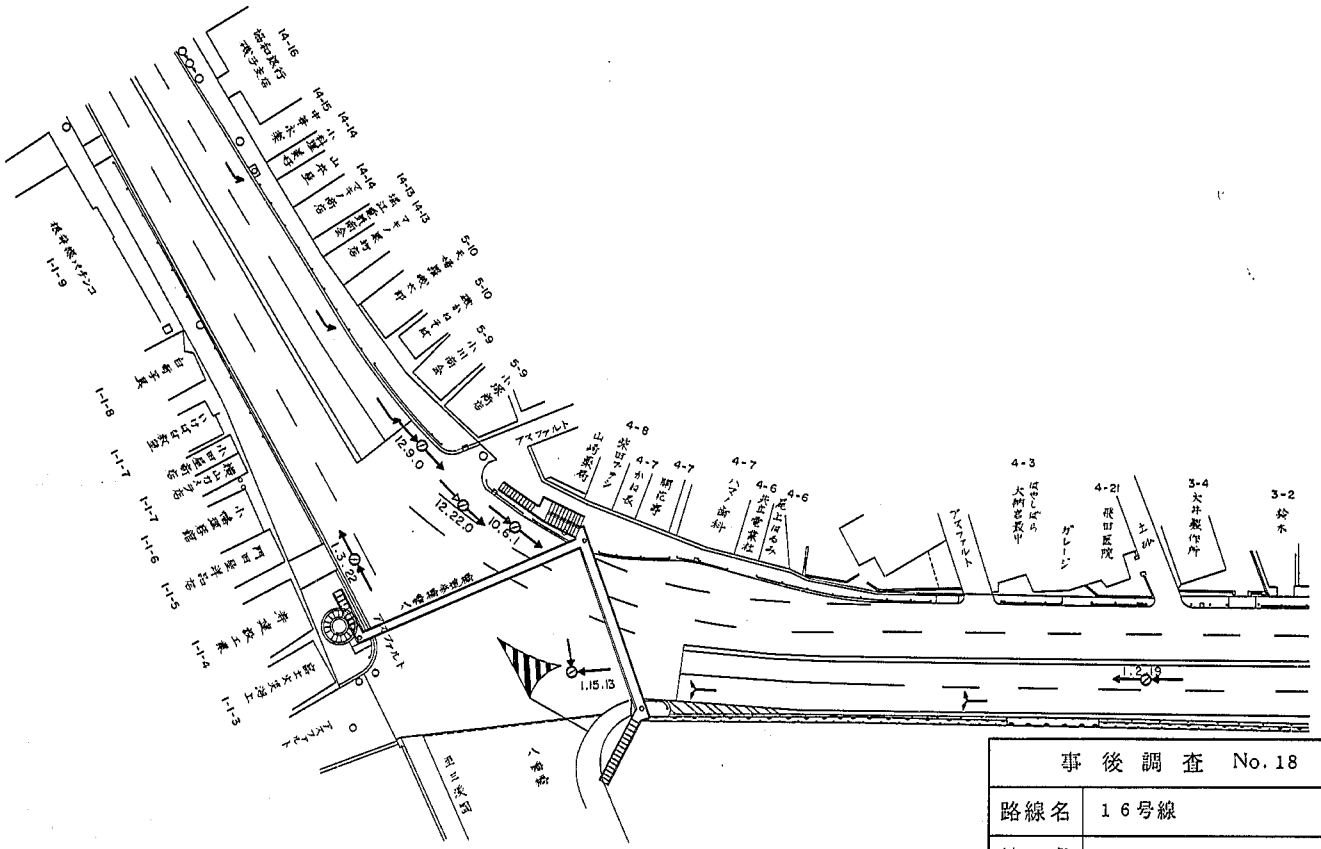
神奈川　1号線
横浜市鶴見区下末吉町
交差点改良（横断歩道橋）



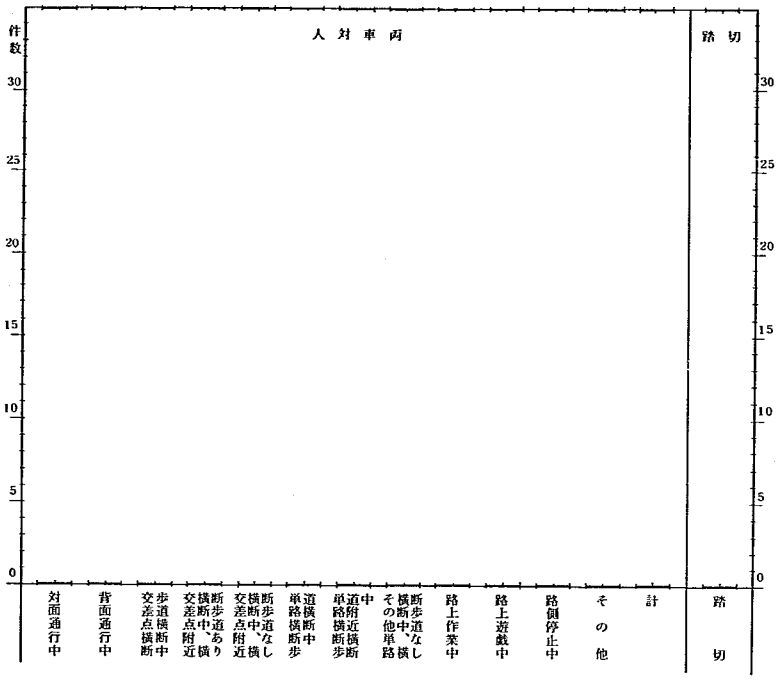
路線名	１６号線			
場所	横浜市磯子区中浜町			
交差形式	４枝交差			
管理者	関東地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　２月　３日　～　昭和４７年　８月　２日 （事後）　昭和４７年　８月　４日　～　昭和４８年　２月　３日			
竣工年月日	昭和４７年　８月　３日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－1	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	市電撤去にともなって架橋するに至った。前年より住民の要望が大であった。			
設置後の効果の概要	走行車中の前を横断歩行する者がなくなりそれにともなっての追突事故が減少している。			



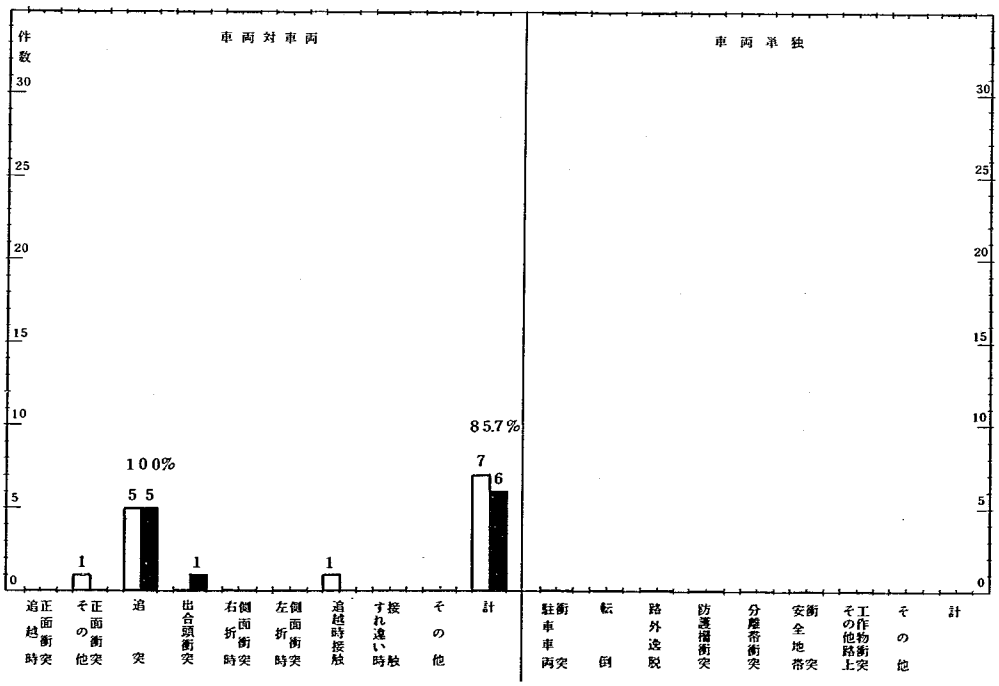
事前調査 No. 18	
路線名	１６号線
地　名	横浜市磯子区中浜町



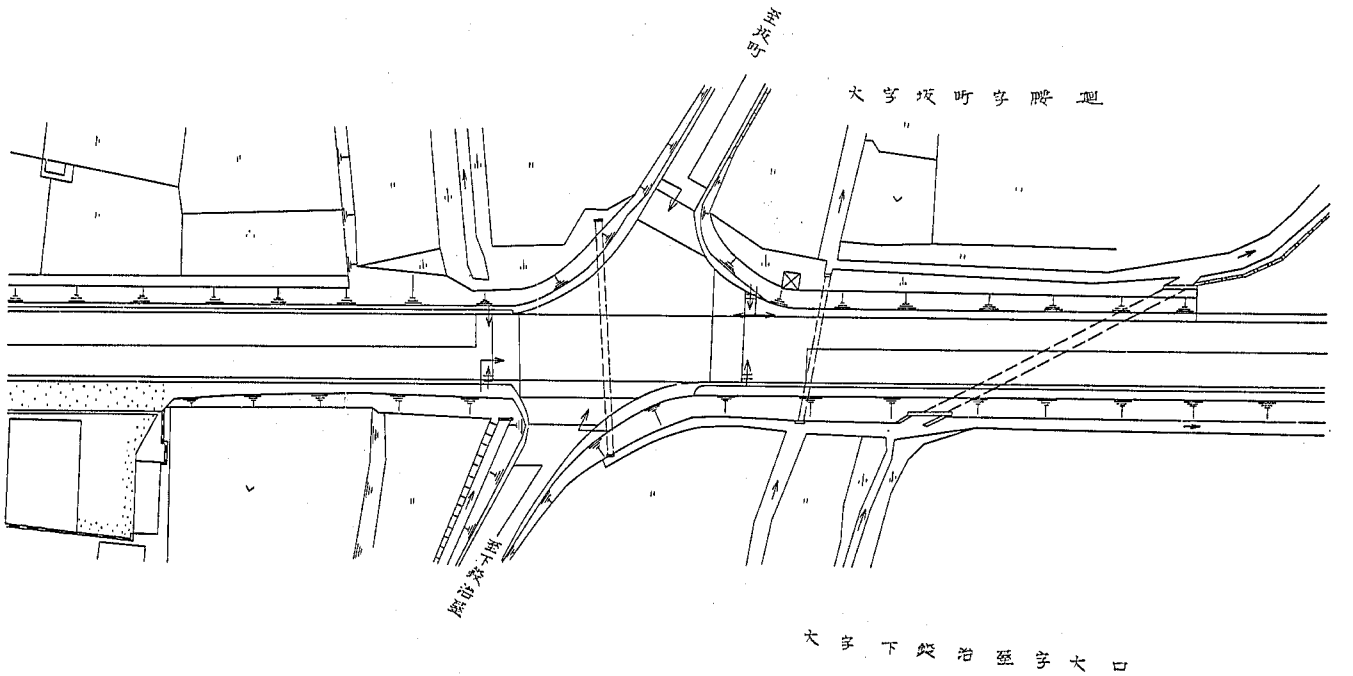
事後調査 No. 18	
路線名	16号線
地名	横浜市磯子区中浜町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年8月3日



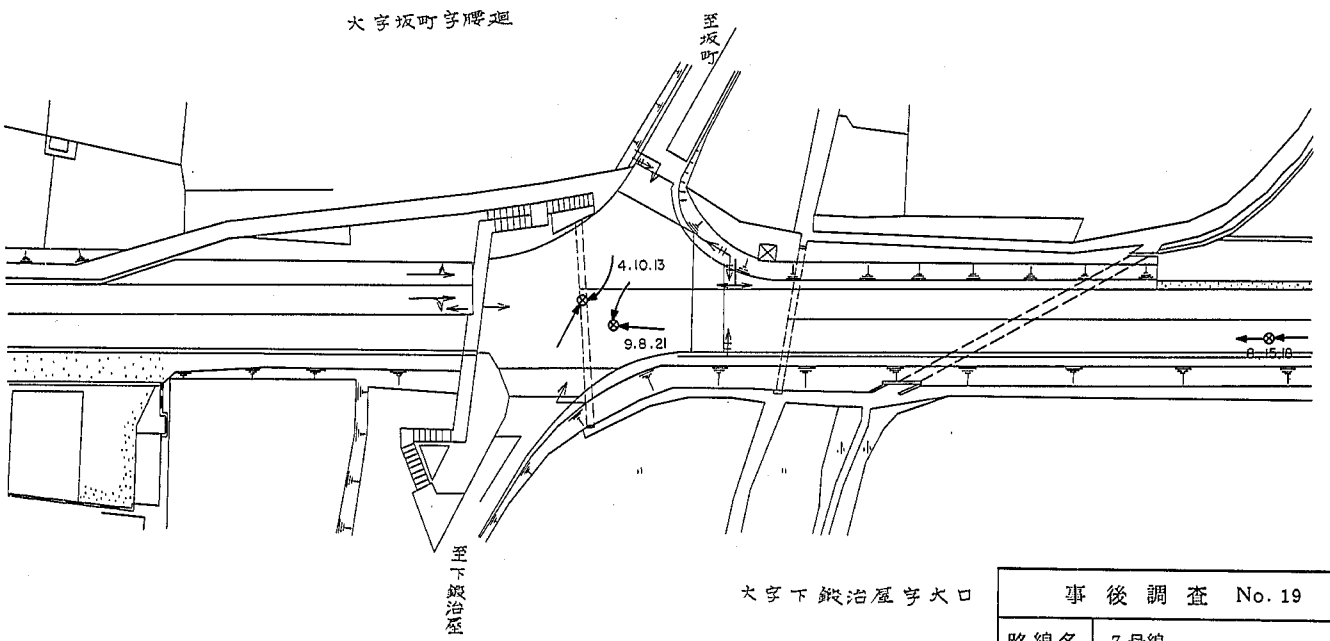
神奈川　16号線
横浜市磯子区中浜町
横断歩道橋新設



路線名	7号線			
場所	新潟県岩船郡荒川町坂町			
交差形式	4枝交差			
管理者	北陸地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 9月24日 ～ 昭和48年 3月24日 （事後） 昭和48年 3月26日 ～ 昭和48年 9月26日			
竣工年月日	昭和48年 3月25日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－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	当交差点を通学している学童数は約200名で学童の安全を確保するため歩道橋を設置するに至った。			
設置後の効果の概要	設置前は車両事故，横断歩行者事故とも皆無であったが設置後は歩行者事故はないものの，交差点内における車両相互の事故が2件，附近における事故が1件発生した。これは，歩道橋設置時点とほぼ同時に交差点改良がなされ右折車線の位置と歩道橋の設置によって，車の流れが良くなりこれと呼応して，坂町方面の車道拡巾工事がなされて車のスピードが上げられるようになって来たことが原因と思われる。			

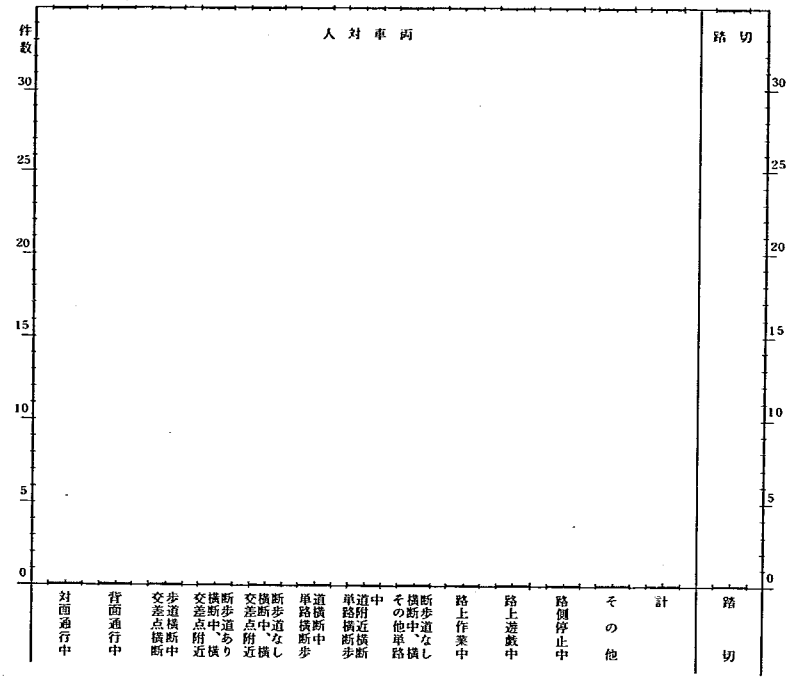


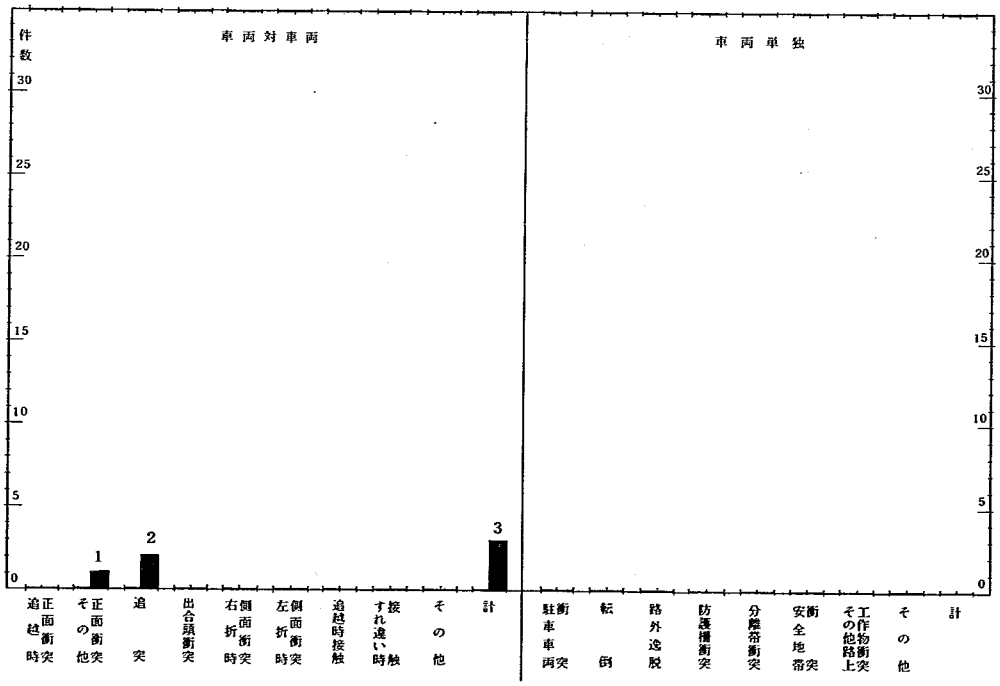
事前調査 No. 19	
路線名	7号線
地　名	新潟県岩船郡荒川町坂町



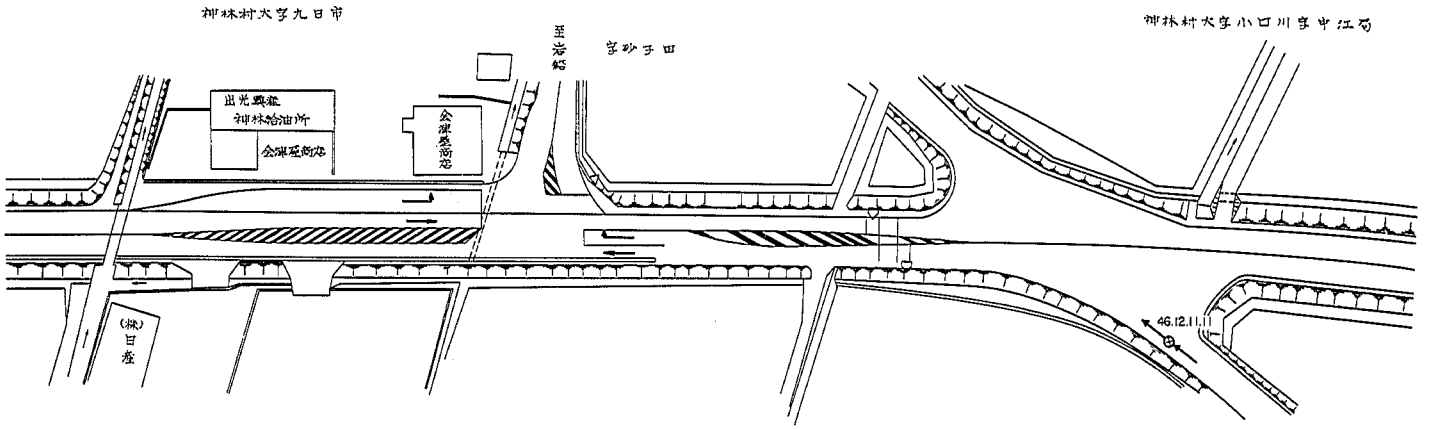
事後調査 No. 19	
路線名	7号線
地名	新潟県岩船郡荒川町坂町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和48年3月25日

新潟 7号線
岩船郡荒川町坂町
横断歩道橋新設

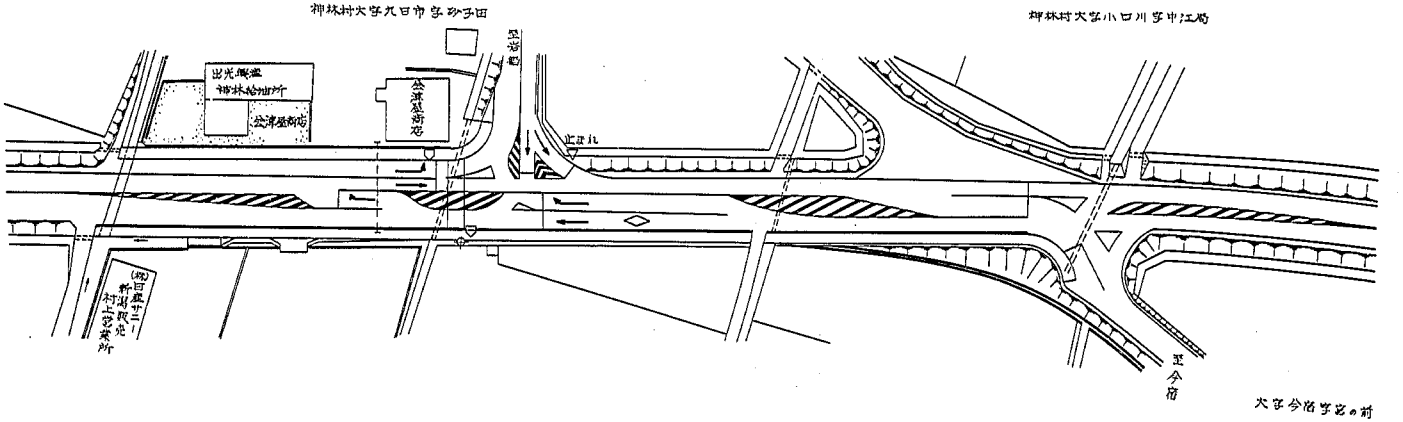




路線名	7号線			
場所	新潟県岩船郡神林村今宿			
交差形式	多枝交差			
管理者	北陸地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和46年10月25日 ～ 昭和47年 4月25日 （事後） 昭和47年 8月12日 ～ 昭和48年 2月12日			
竣工年月日	昭和47年 8月12日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－1	0
道路状況	交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	当交差点は国道から今宿駅方面への右左折の車が多く又，ほぼ直線区間で，スピードを出しやすいことから事故の防止と，渋滞の解消のため交差点改良を実施するに至った。			
設置後の効果の概要	改良後事故は1件も発生しておらず又，右左折車の交通の流れもよくなり良い効果をあげている。			

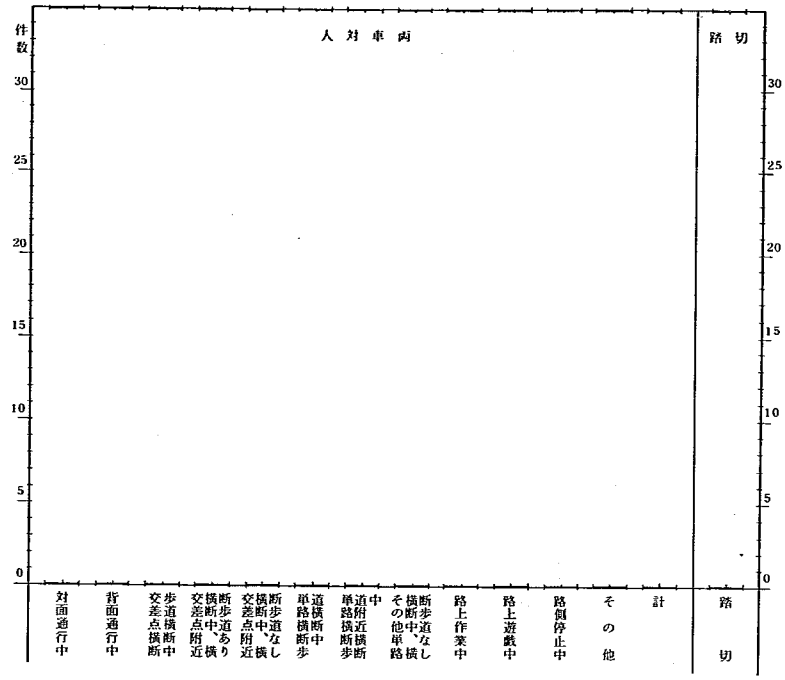


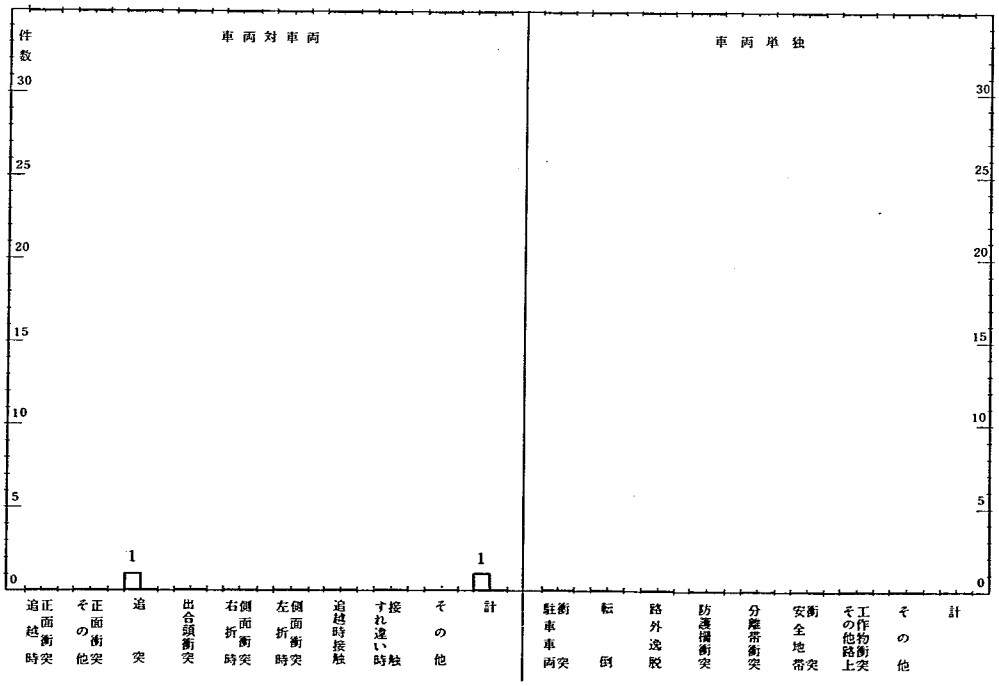
事前調査 No. 20	
路線名	7号線
地　名	新潟県岩船郡神林村今宿



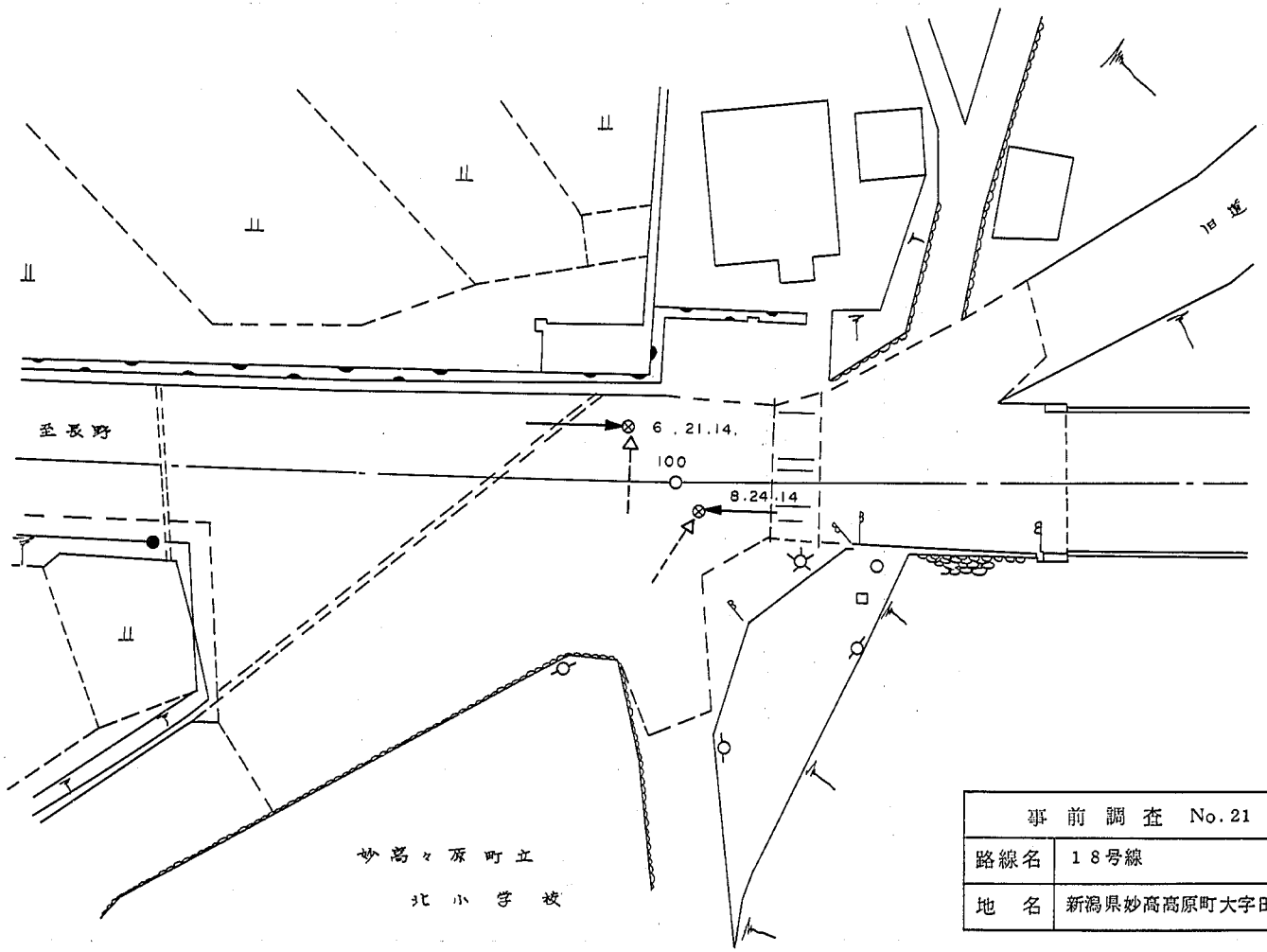
事後調査 No. 20	
路線名	7号線
地名	新潟県岩船郡神林村今宿
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年8月12日

新潟　7号線
岩船郡神林村今宿
交差点改良

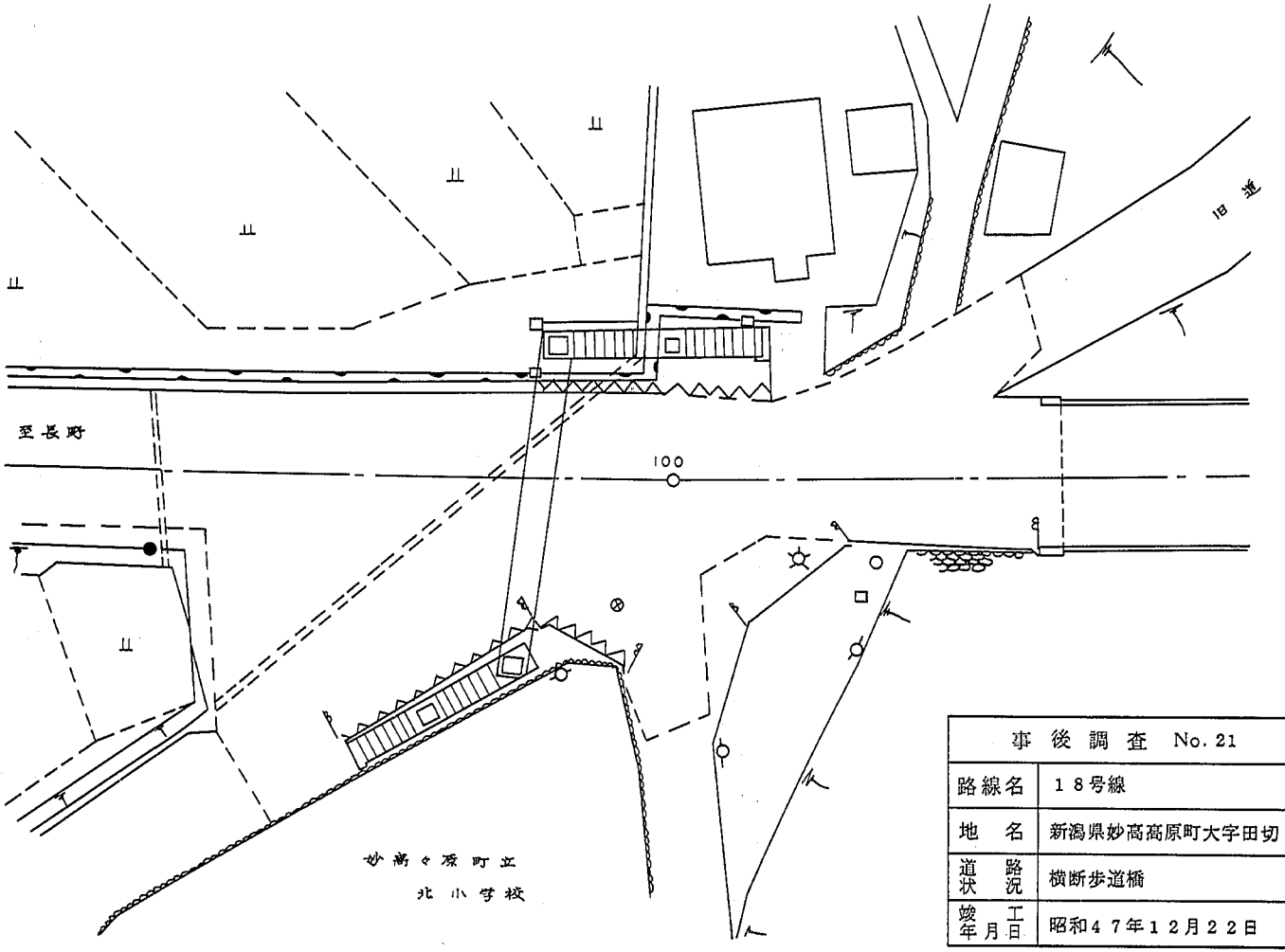




路線名	１８号線			
場所	妙高高原町大字田切			
交差形式	多枝交差			
管理者	北陸地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和４７年 ５月 日 ～ 昭和４７年１０月 日 （事後） 昭和４８年 １月 日 ～ 昭和４８年 ６月 日			
竣工年月日	昭和４７年１２月２２日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－２	０	０	０
道路状況	横断歩道橋			
施設等の設置に至る経緯	旧道が交差し，横断歩行者，通学児童の事故が相次ぎ横断歩道橋を設置して安全を図るに至った。			
設置後の効果の概要	事前６ヶ月において横断歩行者事故が２件発生していたが，事後においては皆無となり，効果をあげている。			



事前調査 No. 21	
路線名	18号線
地名	新潟県妙高高原町大字田切

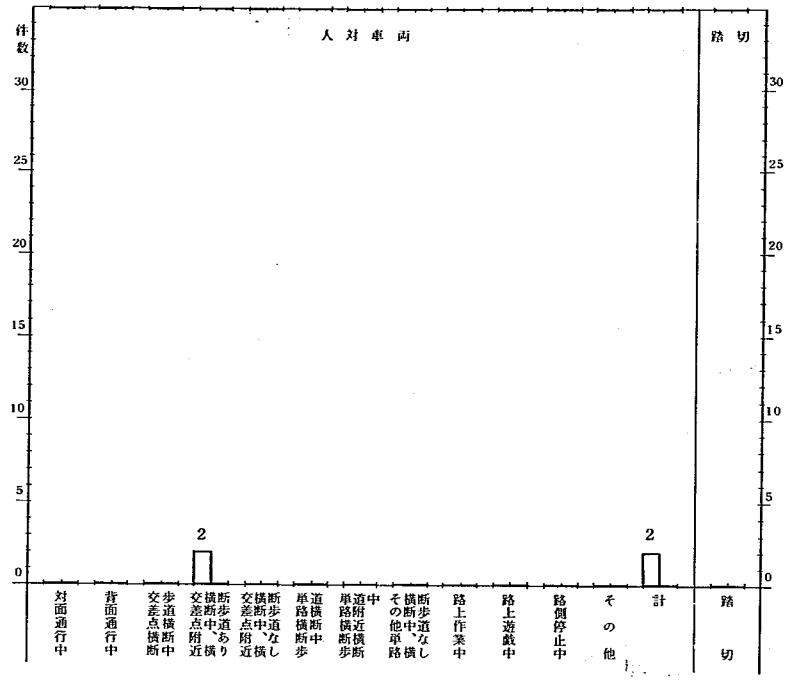


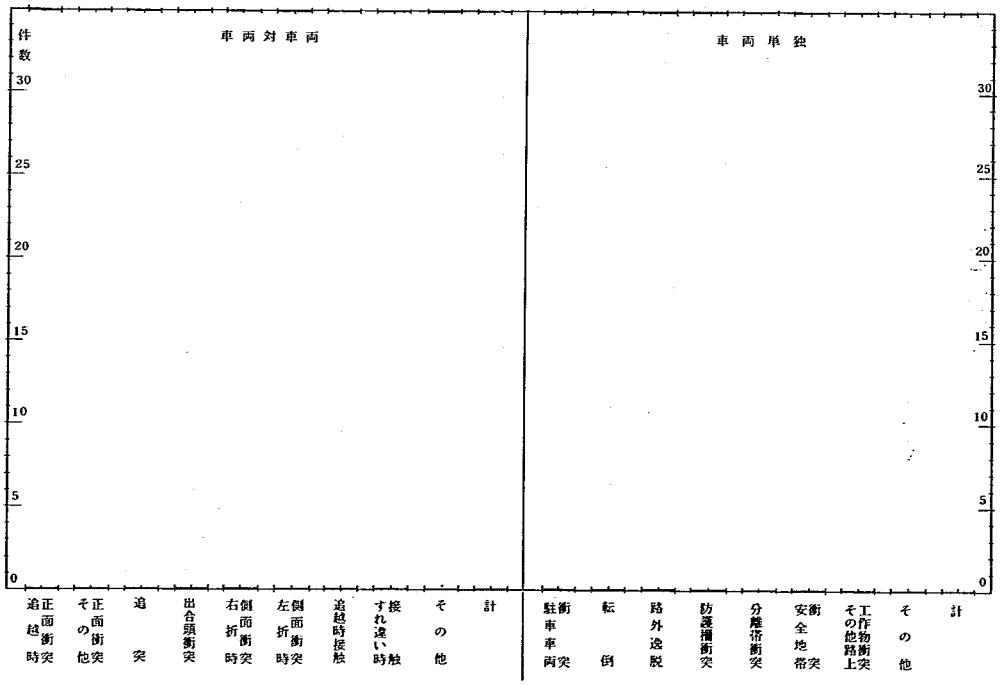
事後調査 No. 21	
路線名	18号線
地名	新潟県妙高高原町大字田切
道路状況	横断歩道橋
竣工年月日	昭和47年12月22日

新潟　18号線

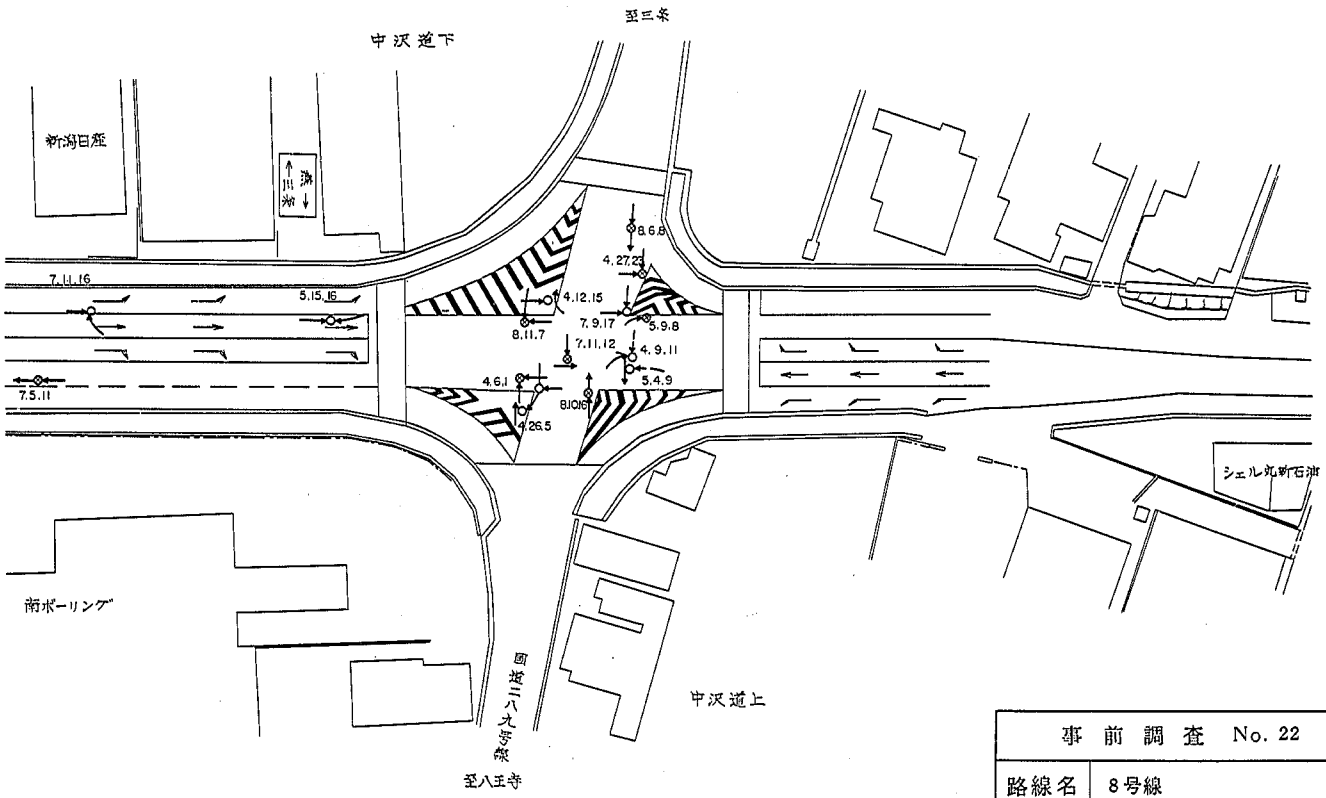
妙高高原大字田功

横断歩道橋

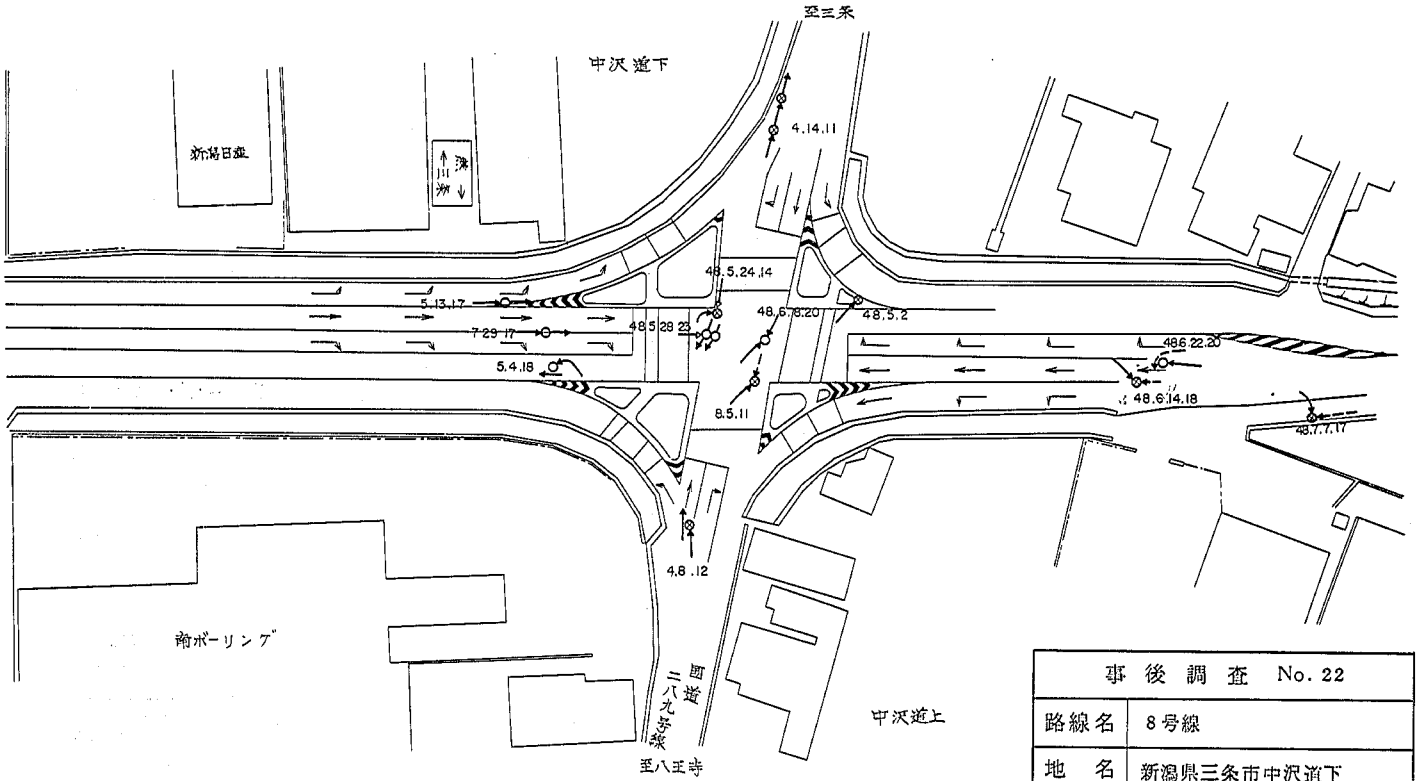




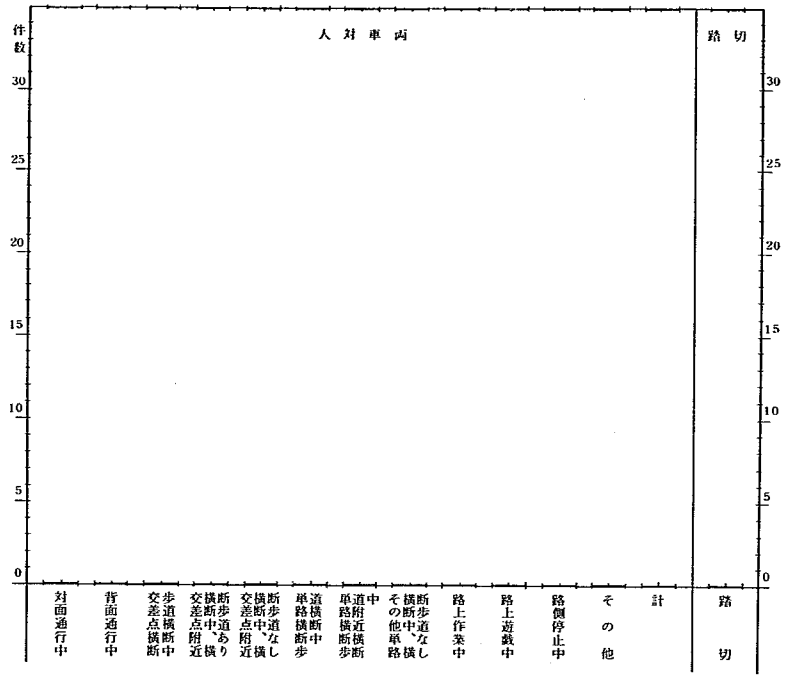
路線名	8号線			
場所	新潟県三条市中沢道下			
交差形式	4枝交差			
管理者	北陸地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和47年 3月10日 ～ 昭和47年 9月10日 (事後) 昭和48年 3月10日 ～ 昭和48年 9月10日			
竣工年月日	昭和48年 3月10日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－3	＋1
道路状況	交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	当交差点は，日交通量が30,000台に達し，マーキングのみによる導流規制を実施していたが，マーキング上の無差別の通過による事故も多く，事故の減少を目的に交差点改良を実施するに至った。			
設置後の効果の概要	事前6ヶ月間において7件の出合頭の衝突，左折時の衝突など15件発生していたが，改良後6ヶ月間の事故は5件の右折時側面衝突となり，事故は事前に比べ若干減少し効果をあげているが，事故の内容が変化して来ている。			



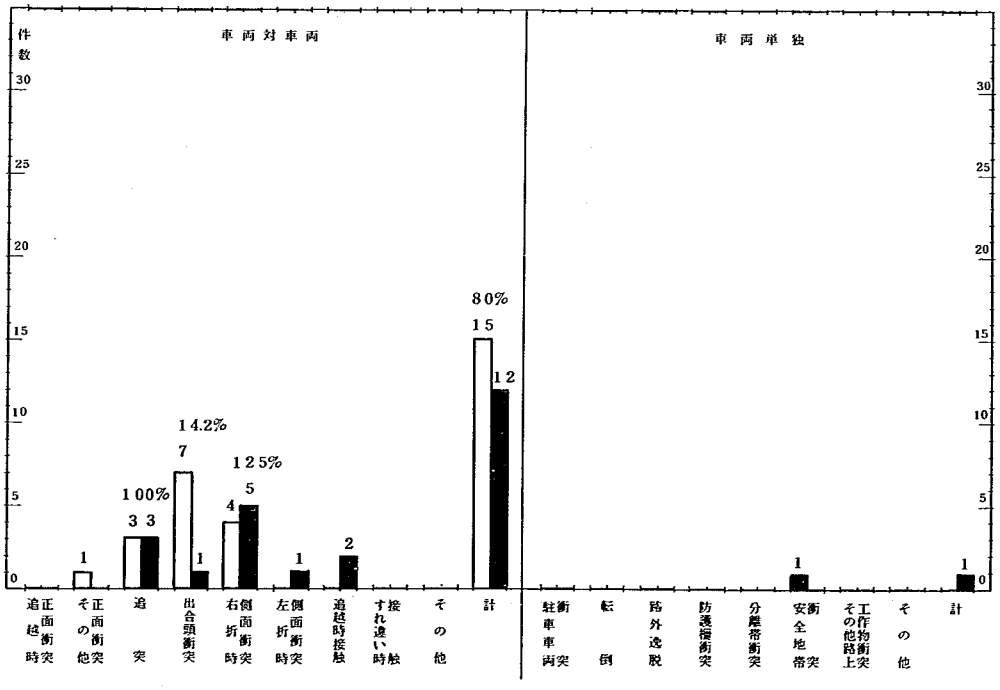
事前調査 No. 22	
路線名	8号線
地　名	新潟県三条市中沢道下



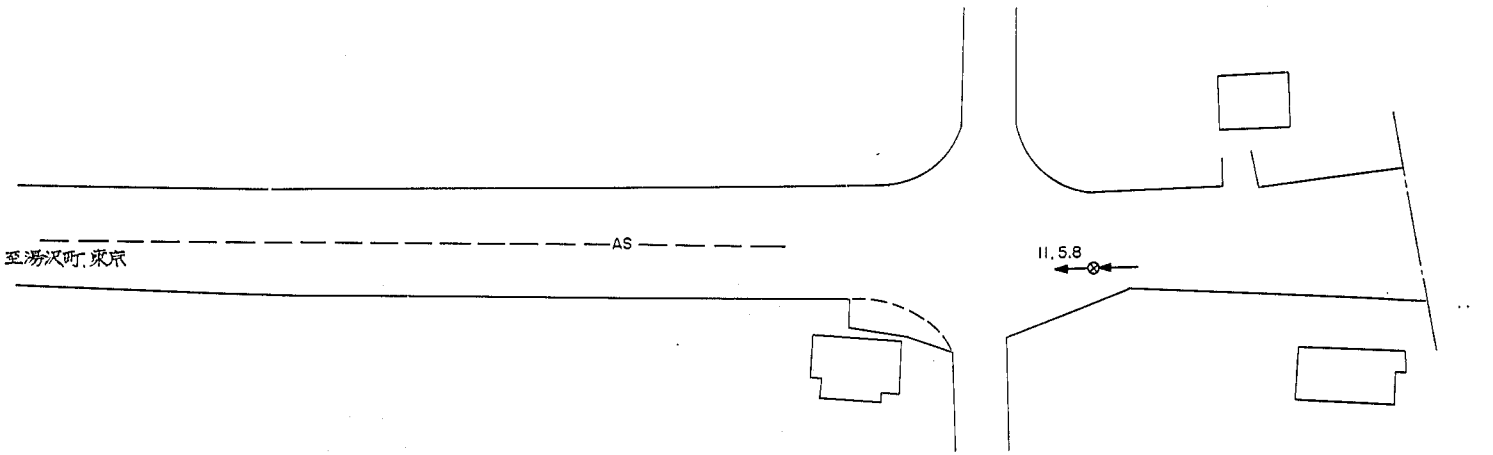
事後調査 No. 22	
路線名	8号線
地名	新潟県三条市中沢道下
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年3月10日



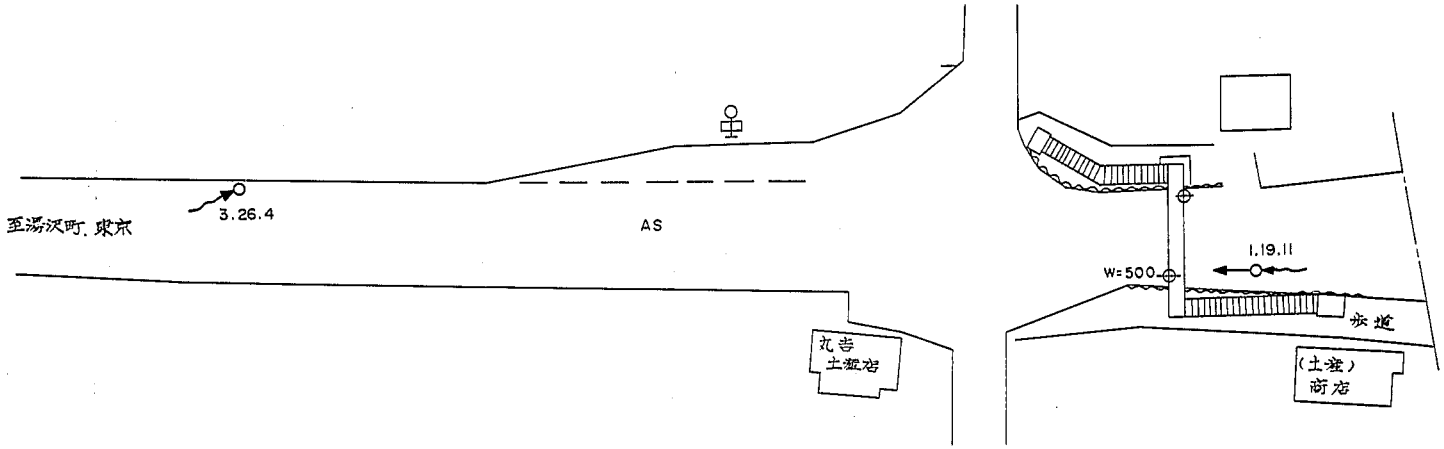
新潟　8号線
三条市中沢道下
交差点改良



路線名	１７号線			
場所	新潟県塩沢町大字関山			
交差形式	４枝交差			
管理者	北陸地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　６月３０日　～　昭和４７年１２月１３日 （事後）　昭和４７年１２月１３日　～　昭和４８年　６月１３日			
竣工年月日	昭和４７年１２月１３日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	0	＋１
道路状況	横断歩道橋			
施設等の設置に至る経緯	当該箇所は，旧国道との交差点に位置し，横断者（通学者）の安全を図るため設置したものである。 当該箇所をはさみ，Ｓカーブとなり，三国側にスノーシェッドが設置されており，国道横断者の危険が想定された箇所である。			
設置後の効果の概要	歩行者事故の発生はないが，交差点附近では物損事故は多くなっている。（三国側） 今後の対策としては，上記物損事故は路上横断歩行者が起因する事故もあり，路上とび出し防止のため標識防護棚の設置延長の増工等の検討をしたい。			

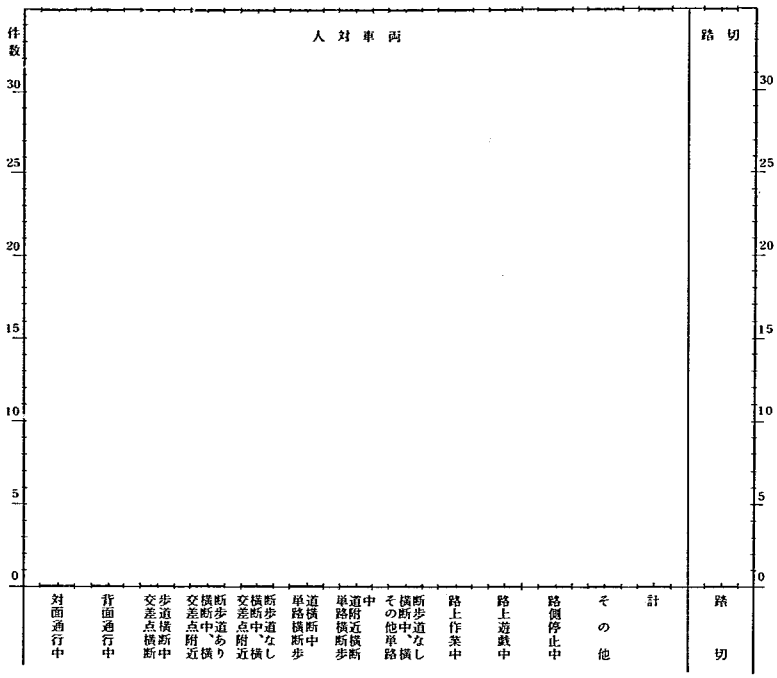


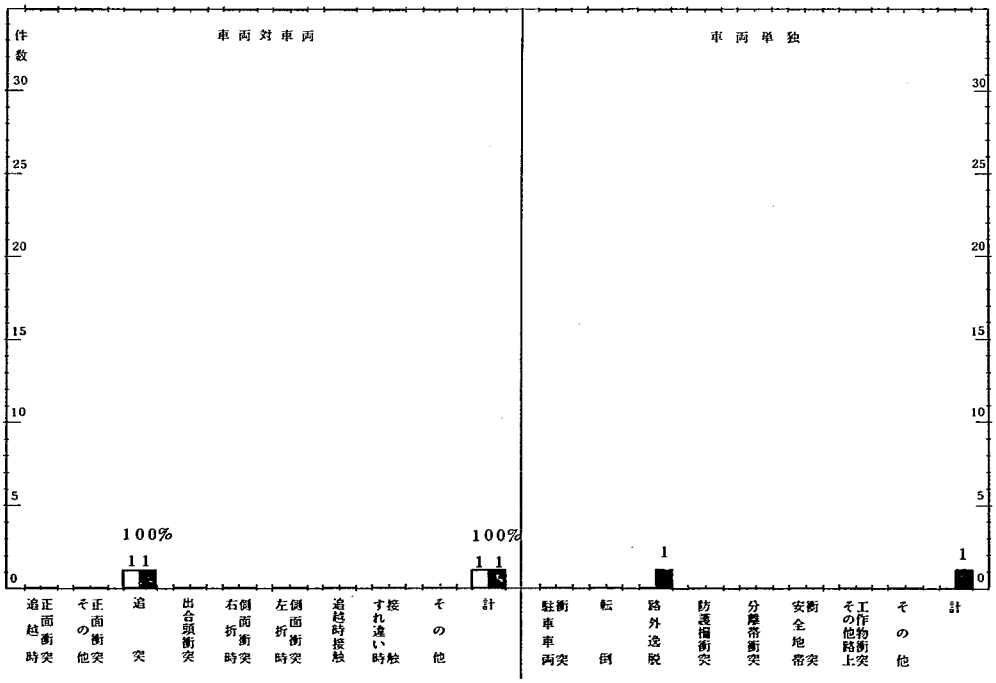
事前調査 No. 23	
路線名	17号線
地　名	新潟県塩沢町大字関山



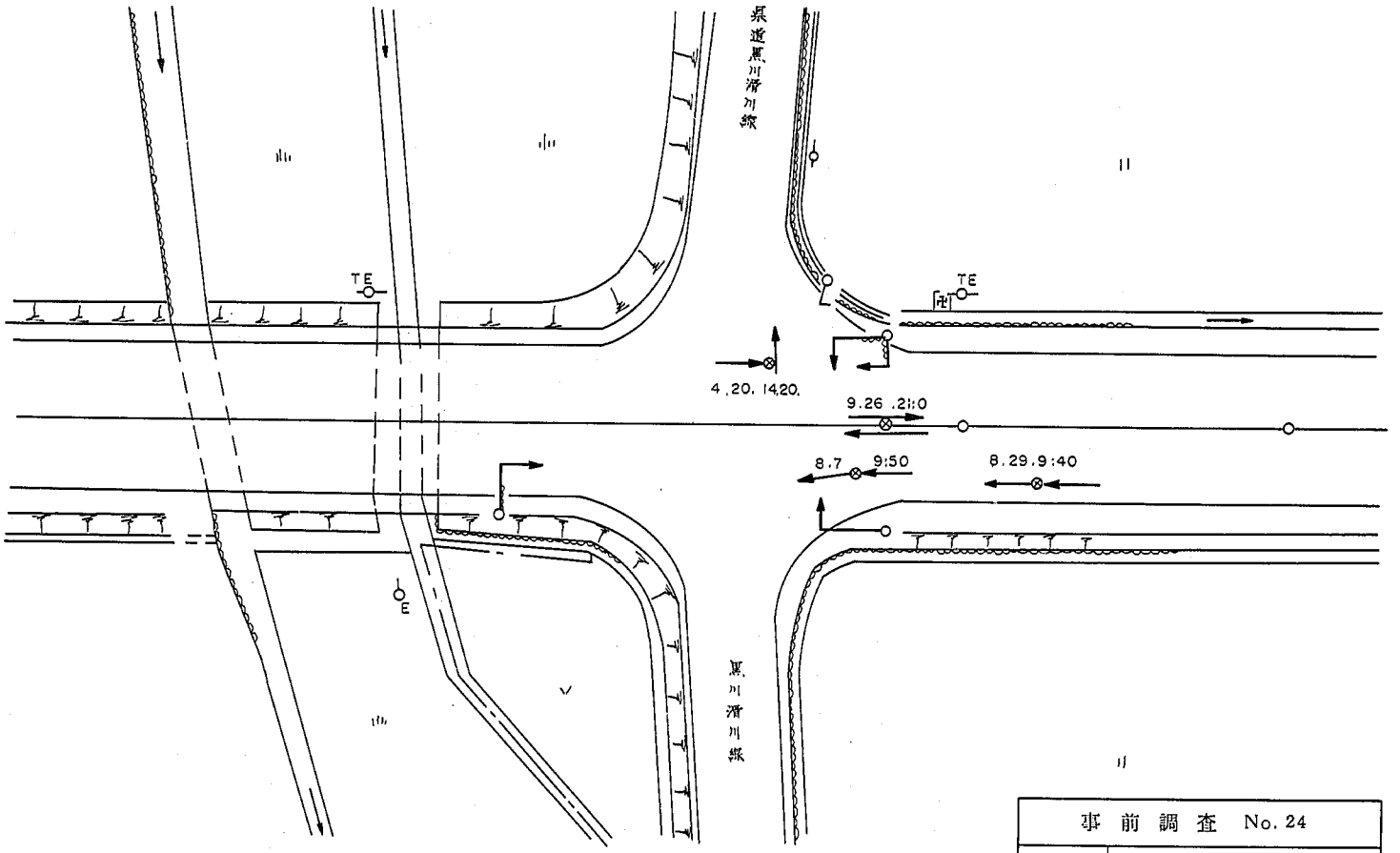
事後調査 No. 23	
路線名	17号線
地名	新潟県塩沢町大字関山
道路状況	横断歩道橋
竣工年月日	昭和47年12月13日

新潟17号線
塩沢町大字関山
横断歩道橋

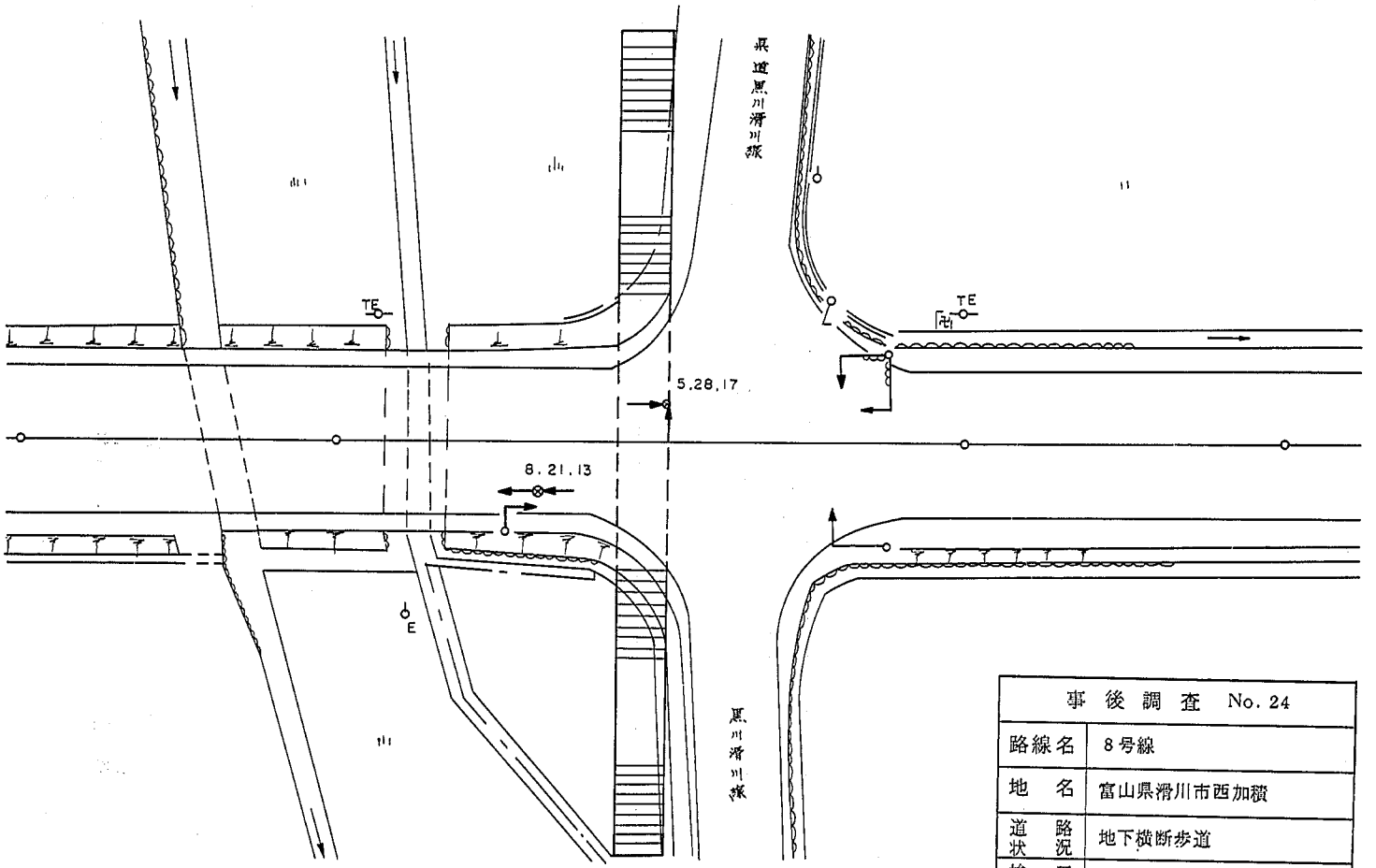




路線名	8号線			
場所	富山県滑川市西加積			
交差形式	4枝交差			
管理者	北陸地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 3月30日 ～ 昭和47年 9月30日 （事後） 昭和48年 1月31日 ～ 昭和48年 7月30日			
竣工年月日	昭和48年 1月30日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－2	0
道路状況	地下横断歩道			
施設等の設置に至る経緯	県道黒川滑川線からの国道横断学童及び自転車が非常に多く車の渋滞もあり危険のため自転車の横断を可能な地下道を設置した。			
設置後の効果の概要	交差点内に於ける車輛相互事故のみで完成後も完成前に比べ50％の減少となっている。人対車輛事故（交差点の海岸よりに滑川中学あり）皆無であり，効果をあげている。			



事前調査 No. 24	
路線名	8号線
地　名	富山県滑川市西加積

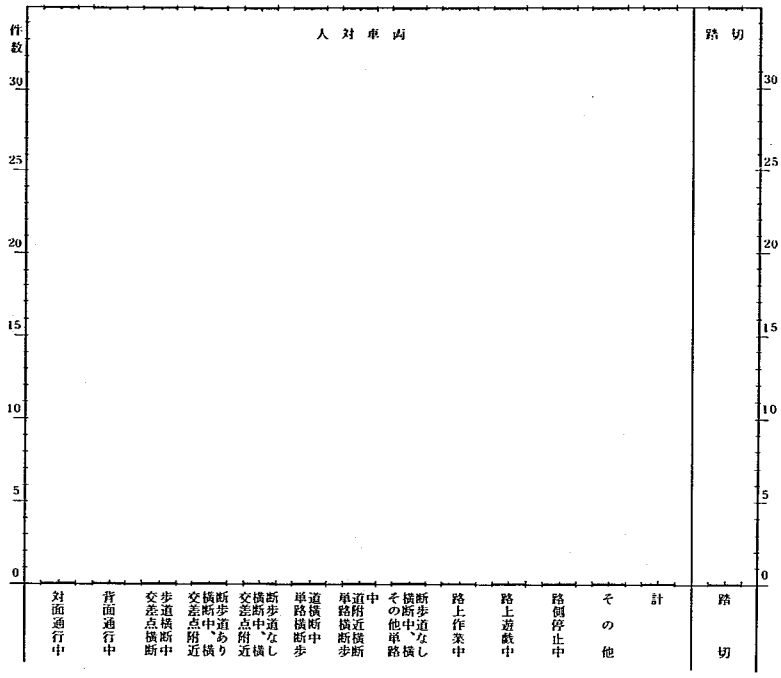


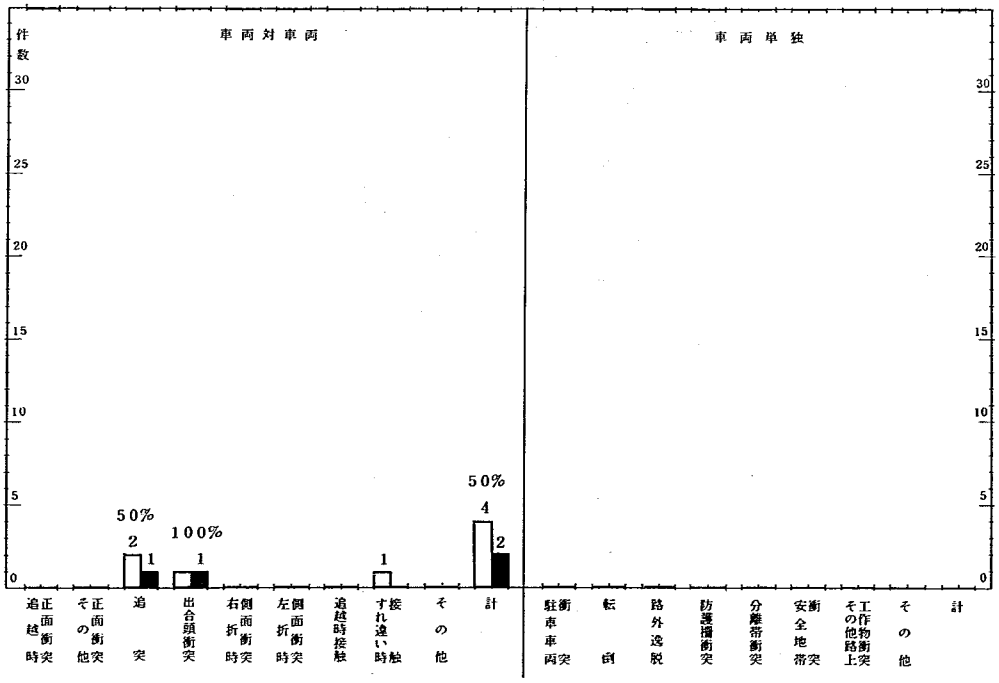
事後調査 No. 24	
路線名	8号線
地名	富山県滑川市西加積
道路状況	地下横断歩道
竣工年月日	昭和48年1月30日

富山　8号線

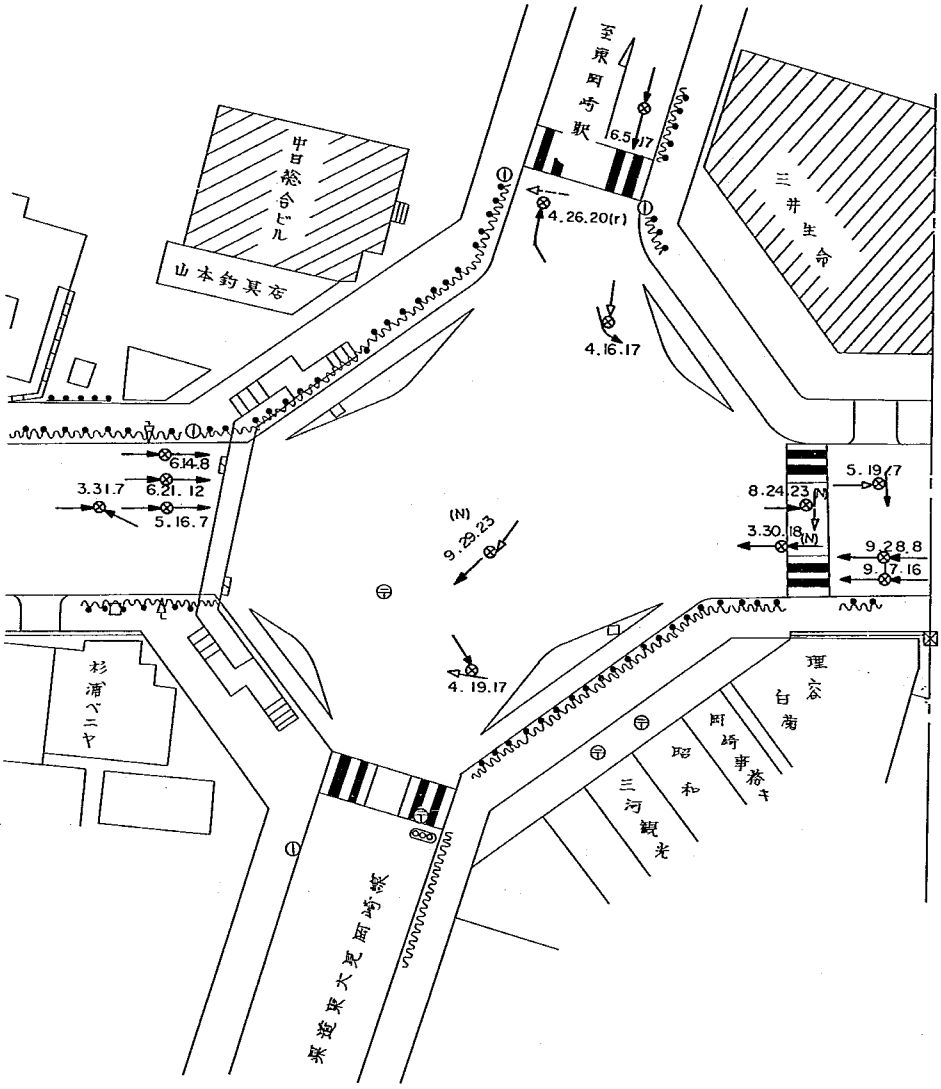
滑川市西加積沖田新

地下横断歩道

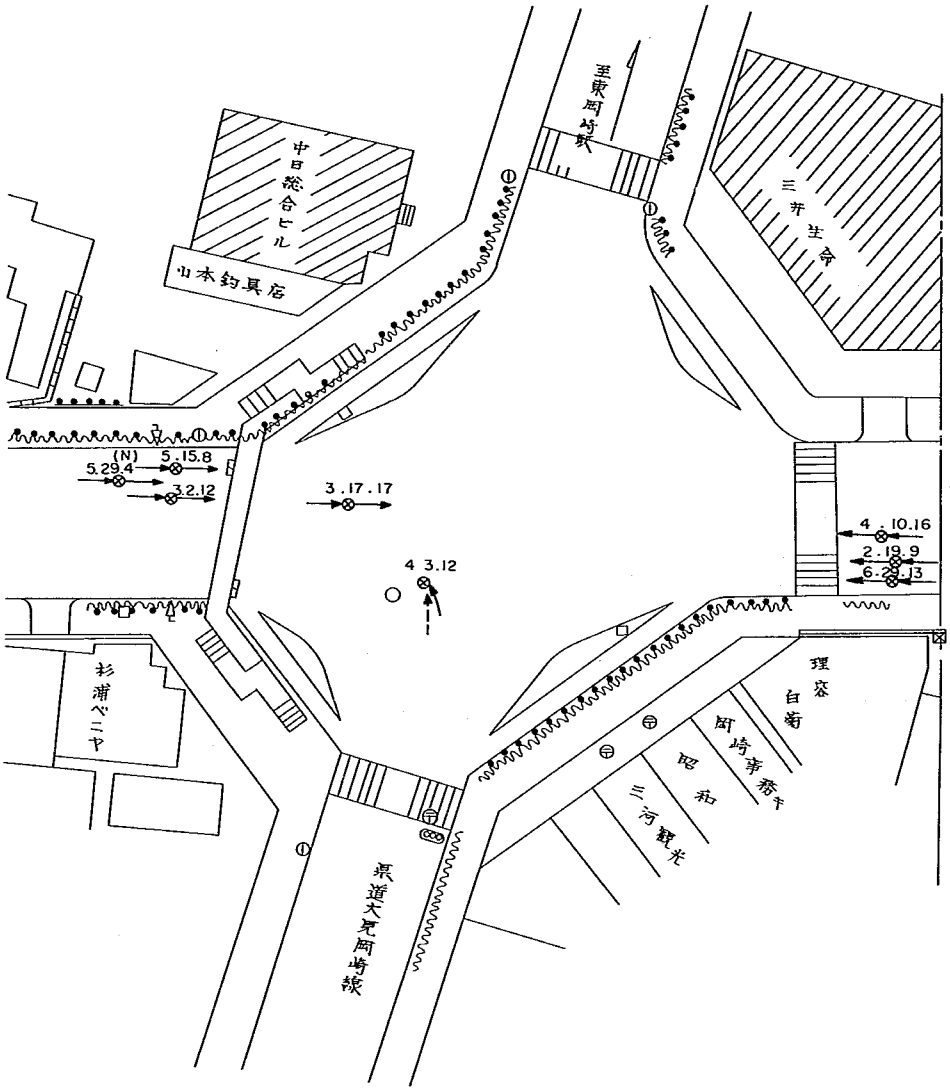




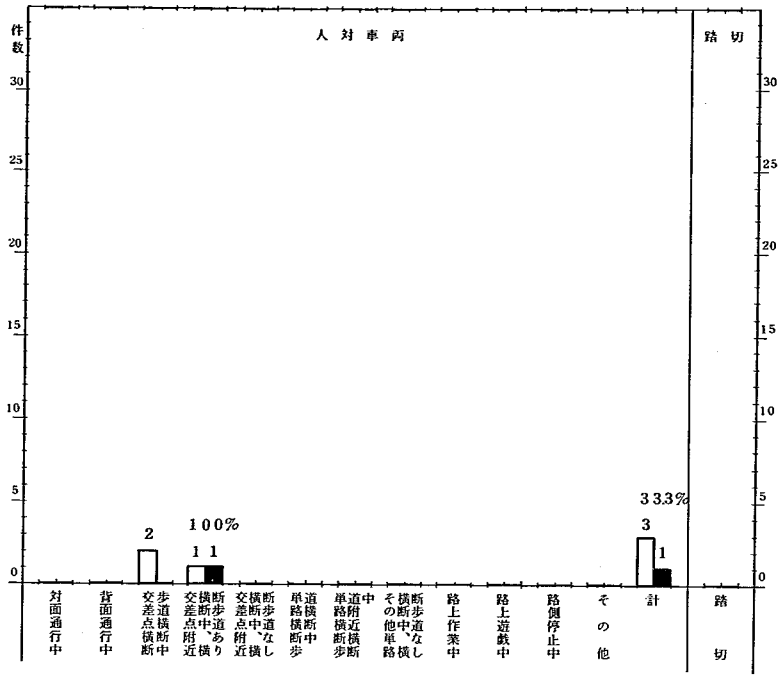
路線名	1号線			
場所	愛知県岡崎市島町			
交差形式	4枝交差			
管理者	中部地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 3月30日 ～ 昭和47年 9月29日 （事後） 昭和48年 2月27日 ～ 昭和48年 8月26日			
竣工年月日	昭和48年 2月26日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－2	0	－4	0
道路状況	横断歩道橋設置			
施設等の設置に至る経緯	当地は岡崎市の中心街に近く交通量も40,000台／日と多く，又名鉄東岡崎駅に行く歩行者も1,500人／12hと多く，事故の多発が予想されるので横断歩道橋を設置した。			
設置後の効果の概要	事故発生件数14件が8件に減少 歩行者事故も3件より1件と減少しているので効果があった。			



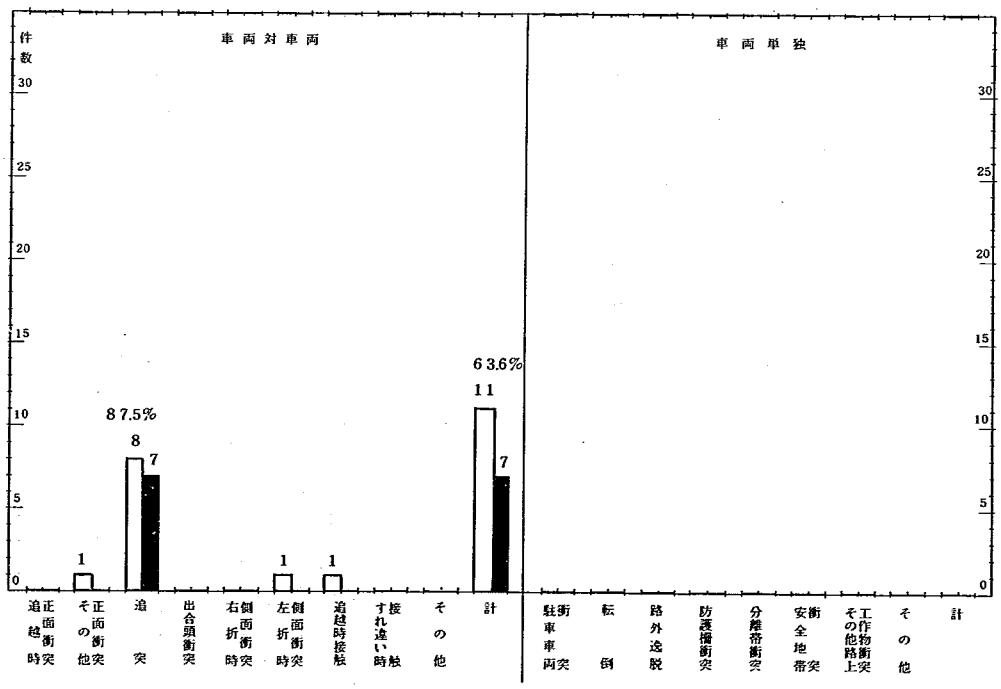
事前調査 No. 25	
路線名	1号線
地　名	愛知県岡崎市島町



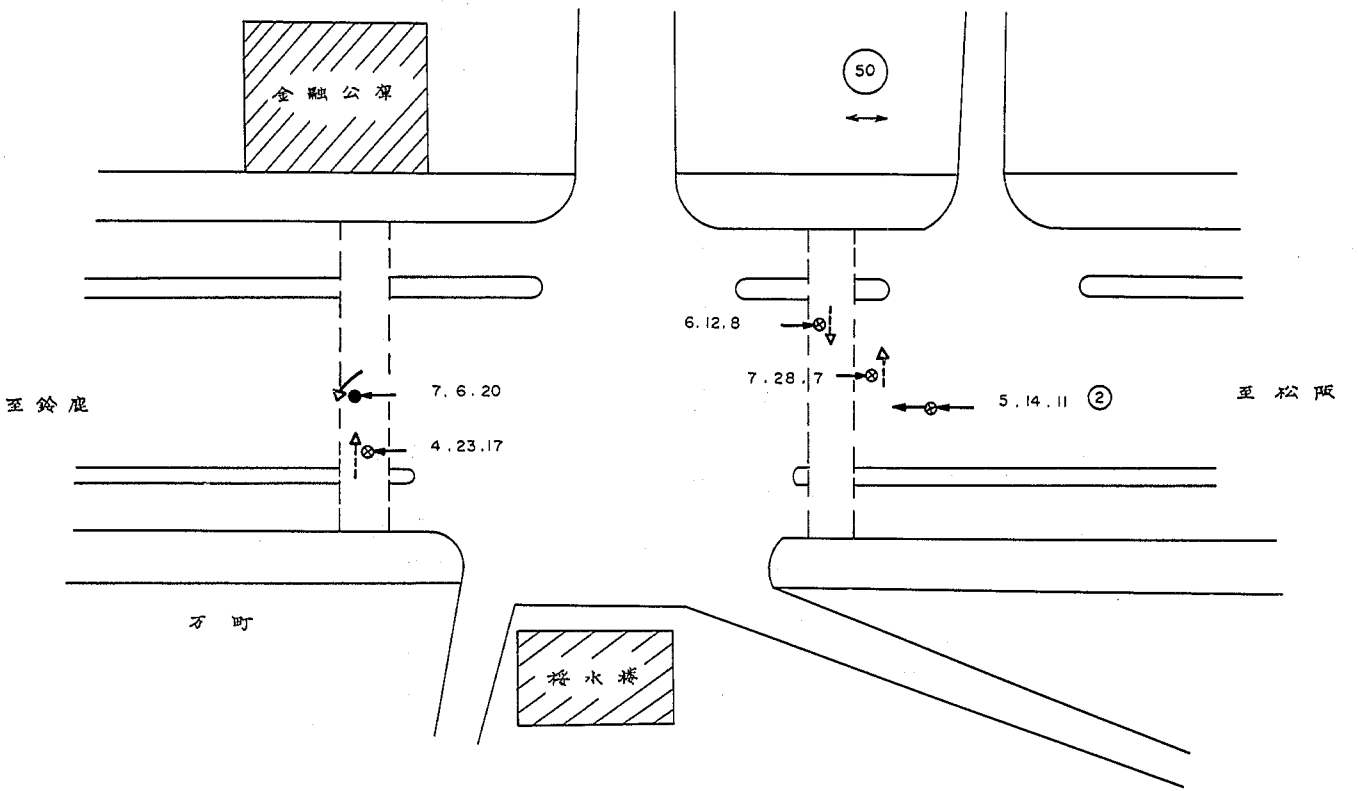
事後調査 No. 25	
路線名	1号線
地名	愛知県岡崎市島町
道路状況	横断歩道橋設置
竣工年月日	昭和48年2月26日



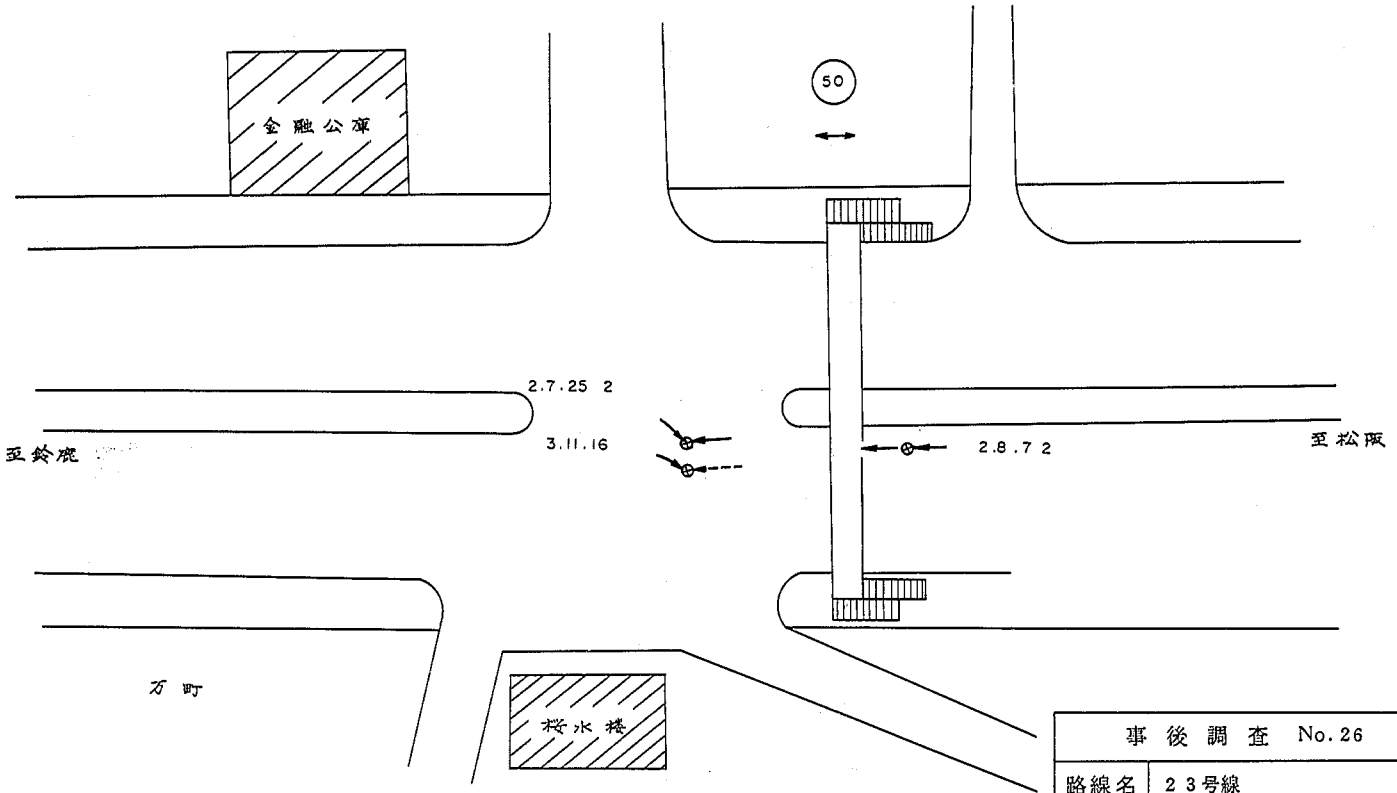
愛知　1号線
岡崎市島町
横断歩道橋設置



路線名	２３号線			
場所	三重県津市万町			
交差形式	多枝交差			
管理者	中部地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和４７年 ４月１６日 ～ 昭和４７年１０月１５日 （事後） 昭和４７年１１月１６日 ～ 昭和４８年 ５月１５日			
竣工年月日	昭和４７年１１月１５日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－４	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	上記地内は従来，中央分離帯もなく緩速分離帯であったが昭和４７年度に道路改良をおこない現在６車線の道路である。 増加交通に対処するため，歩行者対策として立体横断施設を設置したもので，当該地区は商店街であり，津市のメーン街でもある。			
設置後の効果の概要	事故発生状況は別表のとおりである。 歩行者の件数が減少しているのが目立っている。			



事前調査 No. 26	
路線名	23号線
地名	三重県津市万町

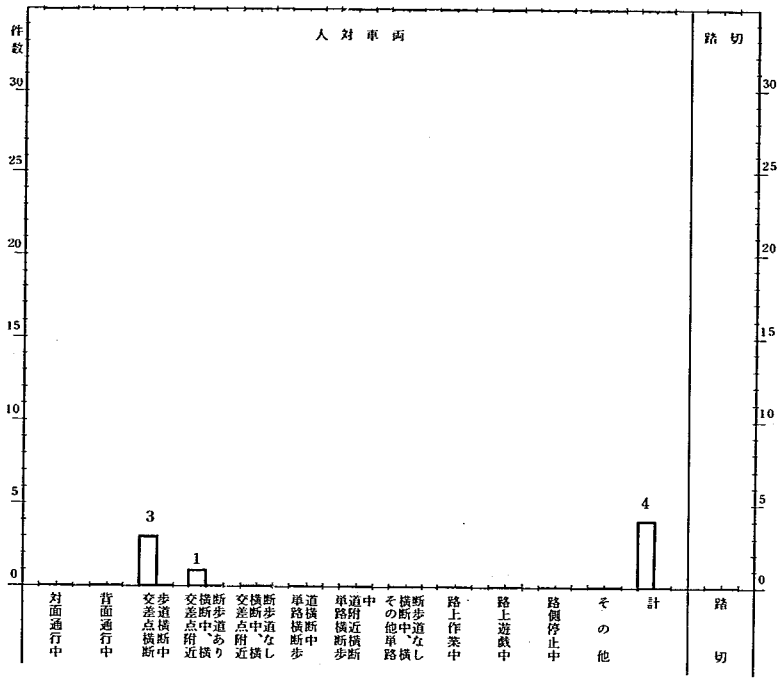


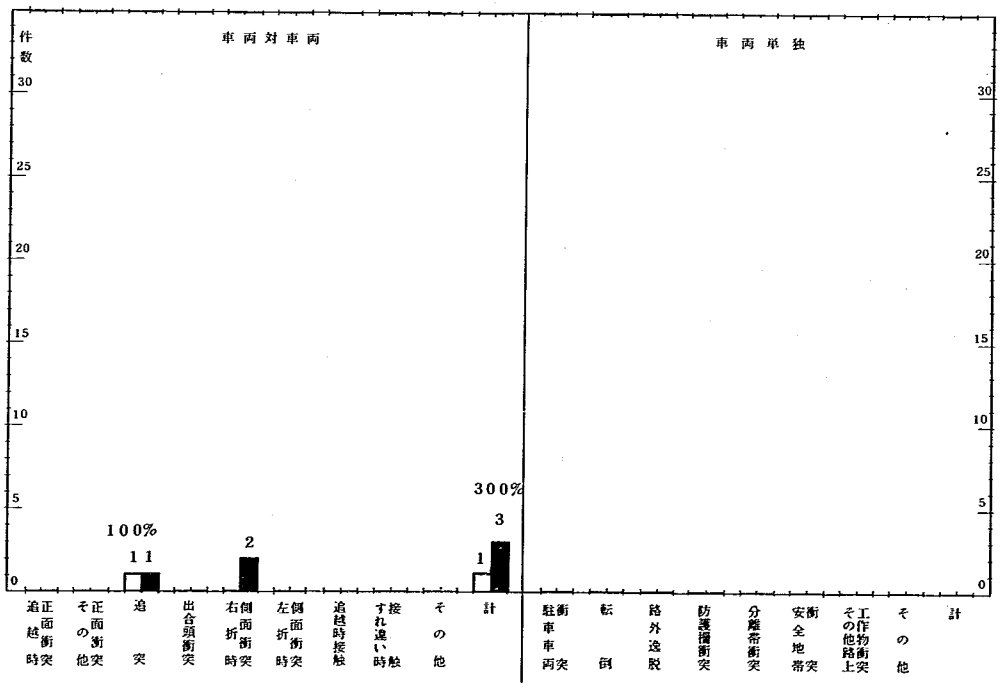
事後調査 No.26	
路線名	23号線
地名	三重県津市万町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年11月15日

三重　23号線

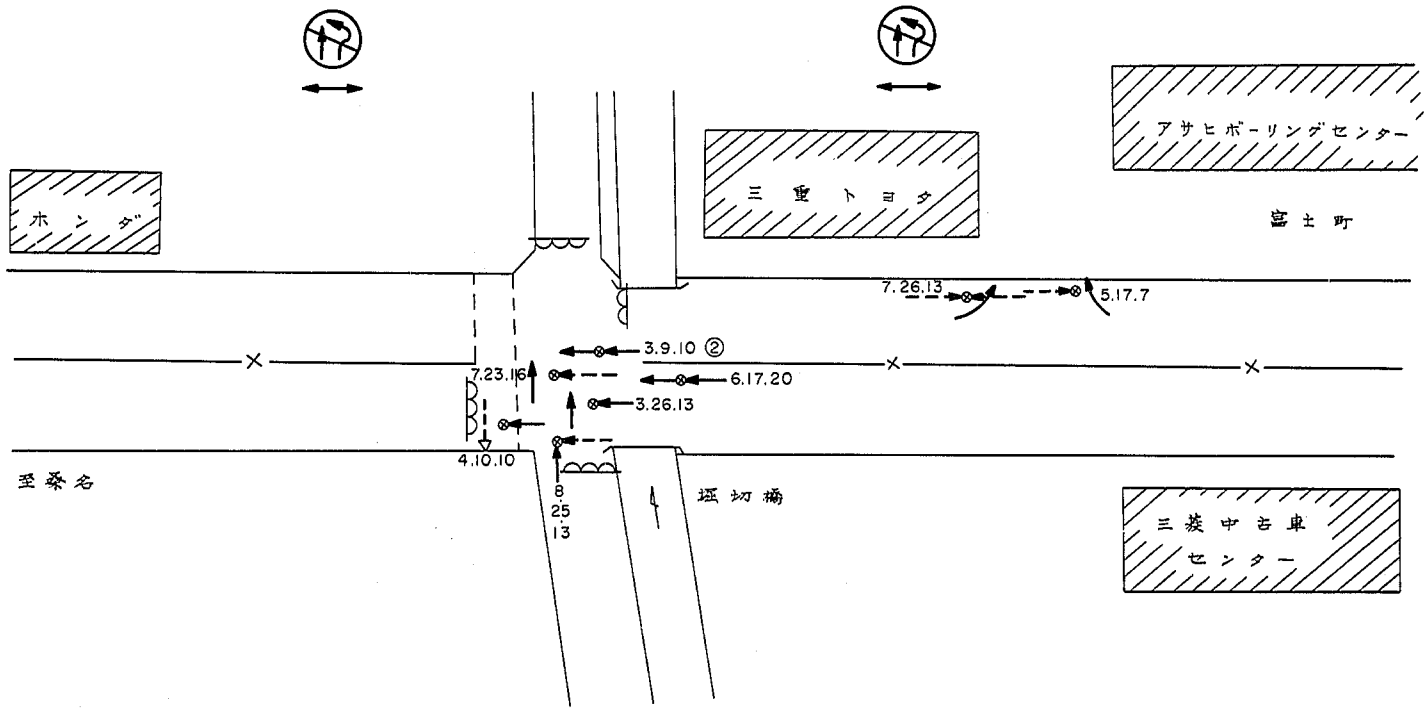
津市万町

横断歩道橋新設

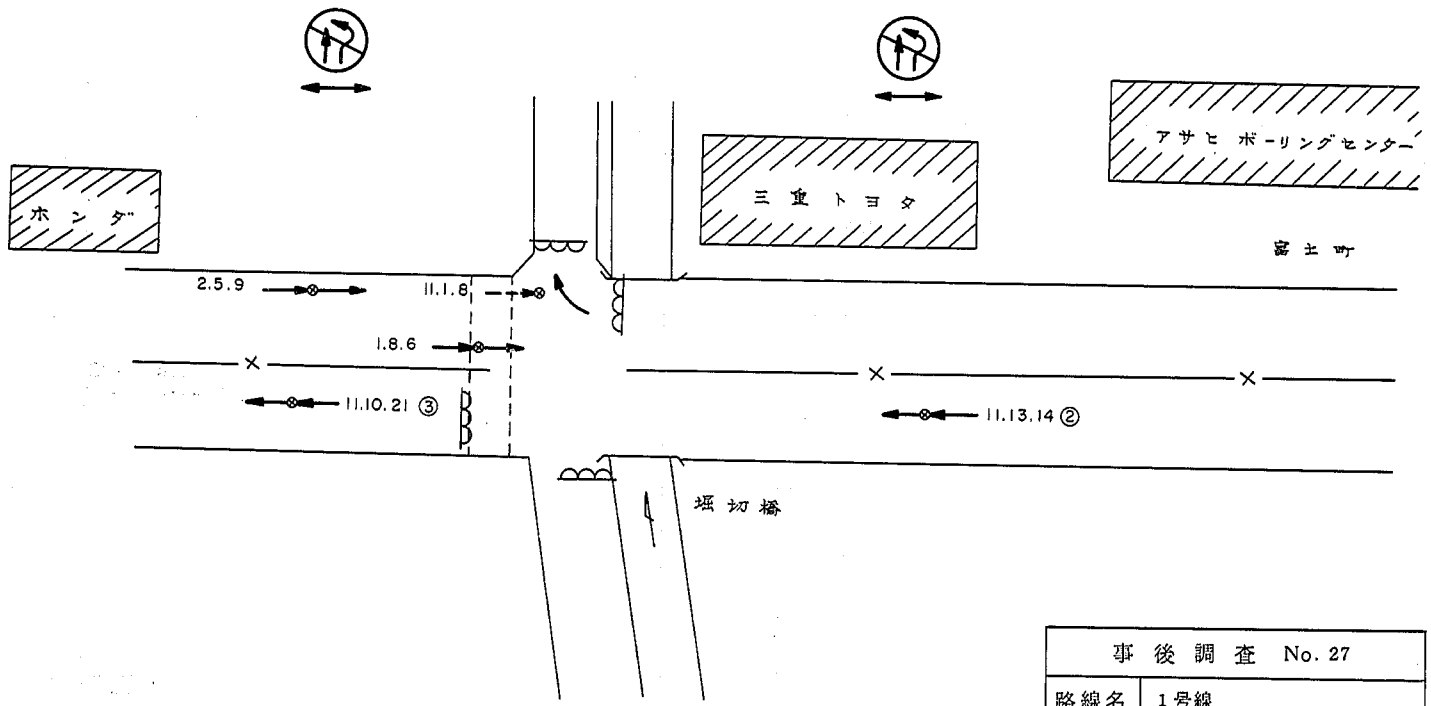




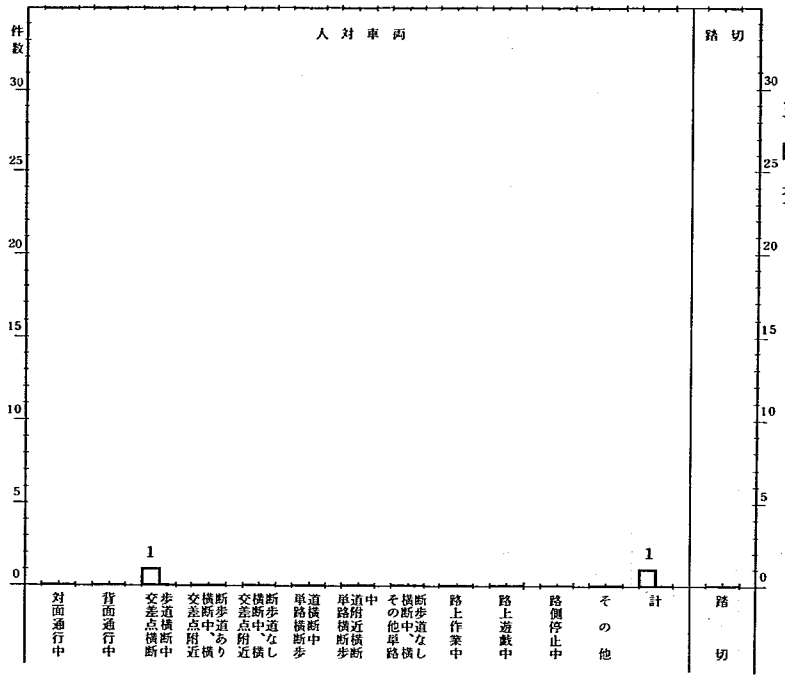
路線名	1号線			
場所	三重県四日市市金場町			
交差形式	4枝交差			
管理者	中部地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 3月 6日 ～ 昭和47年 9月 5日 （事後） 昭和47年10月 6日 ～ 昭和48年 4月 5日			
竣工年月日	昭和47年10月 5日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－2	0
道路状況	交差点改良			
施設等の設置に至る経緯	上記地内は2車線道路であるが，1号と名四を結ぶ重要な路線であり，1号の堀切橋の拡巾を含めて交差点改良を昭和47年度に四日市市土木部で施工した。			
設置後の効果の概要	事故発生状況は別表のとおりであり，歩行者及び車両の事故が減少している。 交差点改良により視距がよくなった。			



事前調査 No.27	
路線名	1号線
地　名	三重県四日市市金場町



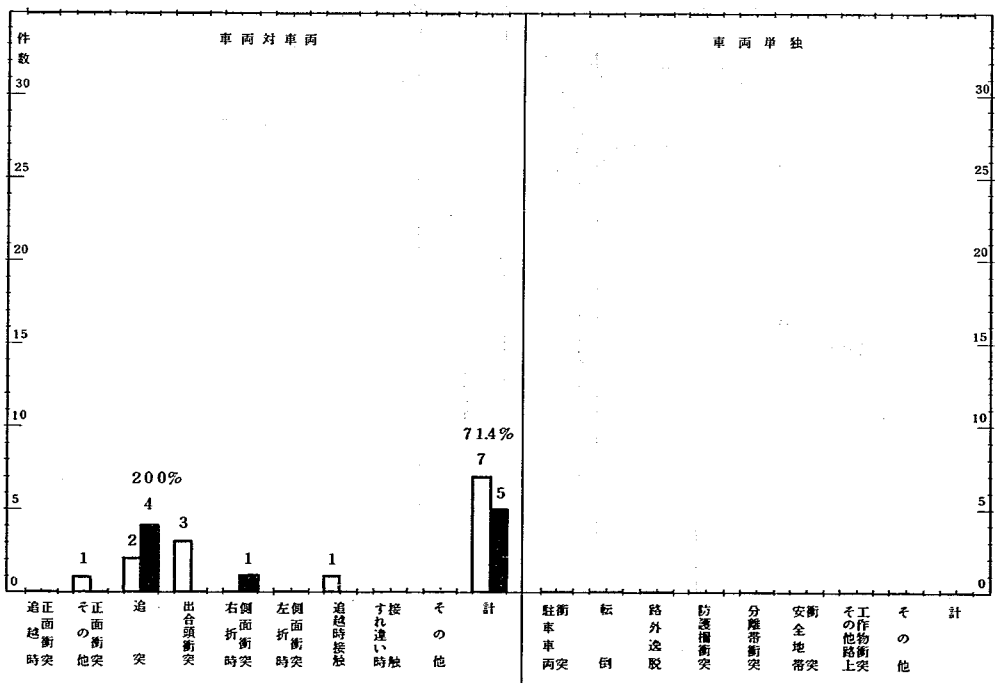
事後調査 No. 27	
路線名	1号線
地名	三重県四日市市金場町
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年10月5日



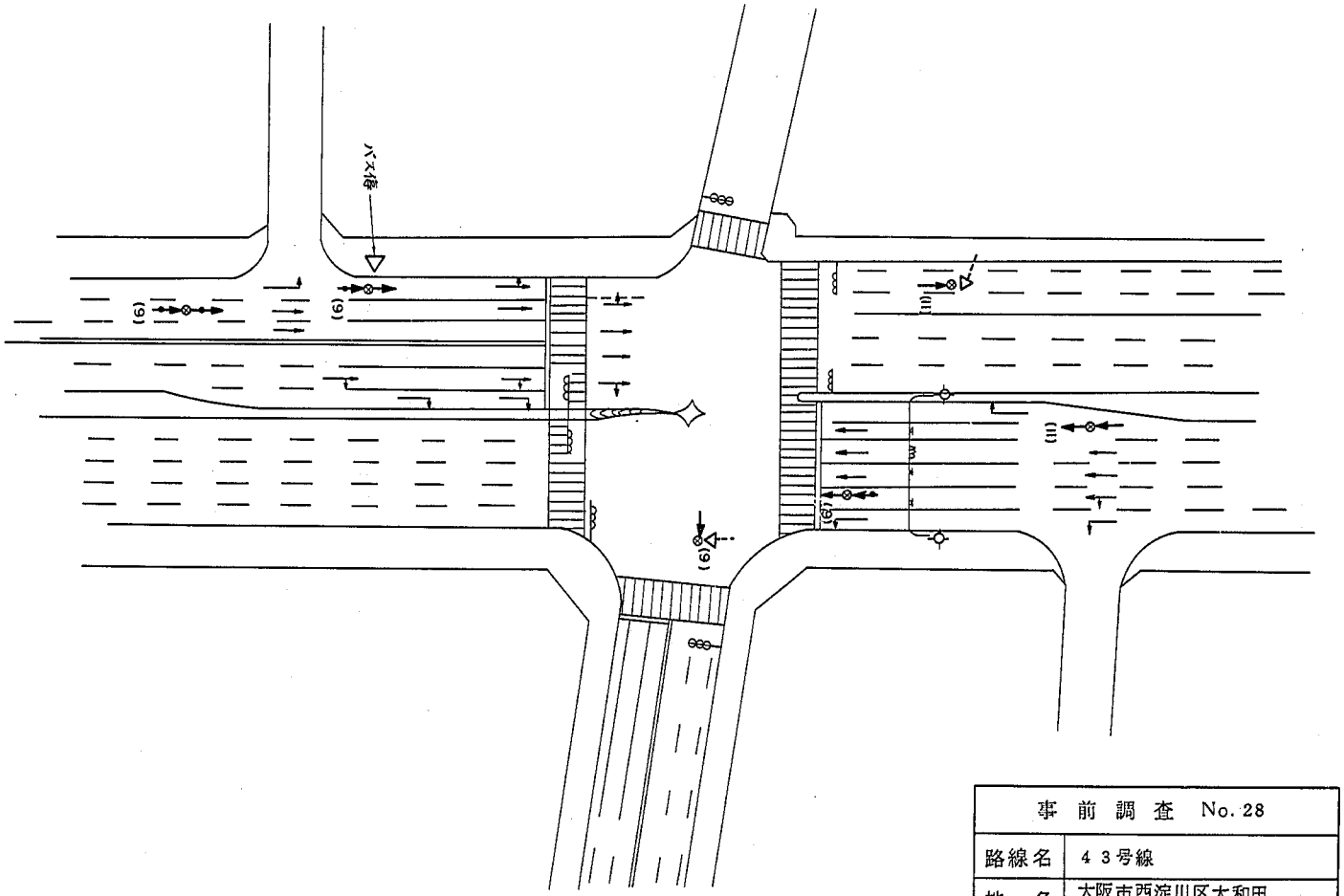
三重　1号線

四日市市金場町

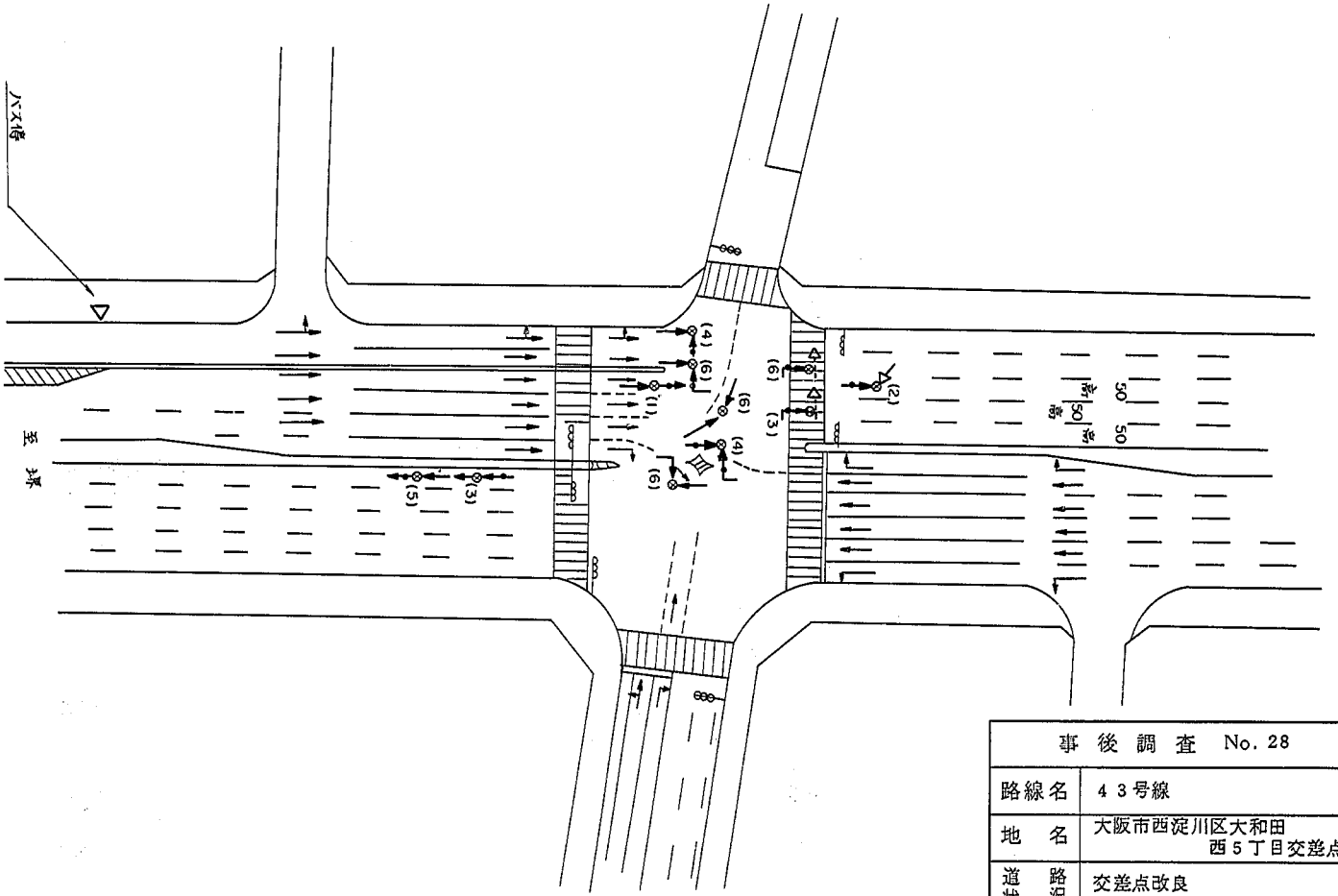
交差点改良



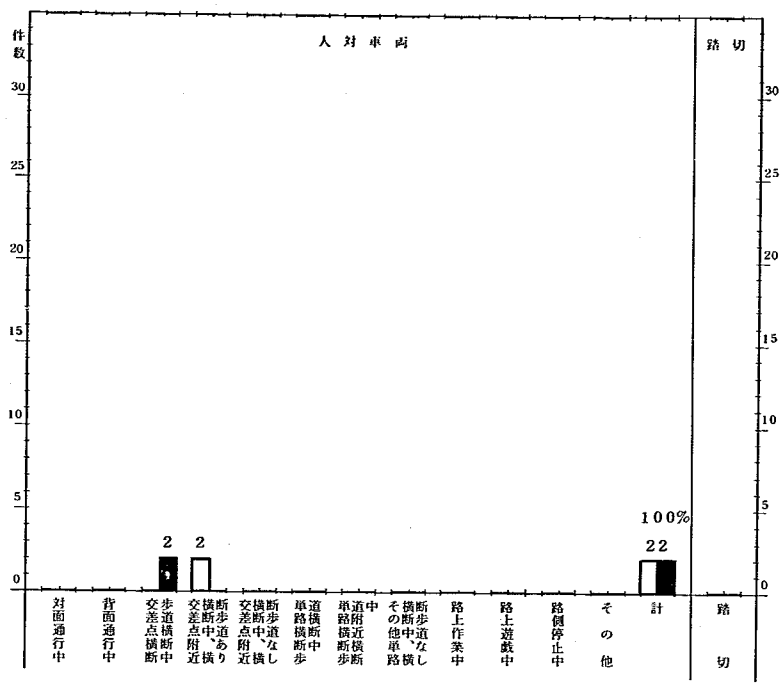
路線名	43号線			
場所	大阪市西淀川区大和田西5丁目交差点			
交差形式	4枝交差点			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	(事前) 昭和47年 6月 日 ～ 昭和47年11月 日 (事後) 昭和48年 1月 日 ～ 昭和48年 6月 日			
竣工年月日	昭和47年11月24日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	＋5	0
道路状況	交差点改良，分離帯移設，車道一部改築			
施設等の設置に至る経緯	西大阪随一の交通渋帯地点として，昭和46年度交通処理対策調査の対象として検討を行ない，対策として次の3項目を提案した。 ① 南側(堺側)流入部の方向別交通量のバランスに適合した車線構成。 ② 北側(神戸側)流出部の横断方向段差解消のための工事。 ③ 交差点内右折車誘導路面標示。			
設置後の効果の概要	本交差点での主な問題点であった北行神戸方面への渋滞は対策①および②によって効果をあげ，結果として南行大阪市内方面と渋滞回数，時間ともかわらない程度におちついてきた。なお，事故の面では，かえって増加している面もある。(右折側面衝突<3件>により22.2％増)が，これは主として今回対策を行なわなかった南側(大阪側)流出部に問題があると思われるので，別に対策を考えねばならないであろう。			



事前調査 No. 28	
路線名	43号線
地　名	大阪市西淀川区大和田 西5丁目交差点



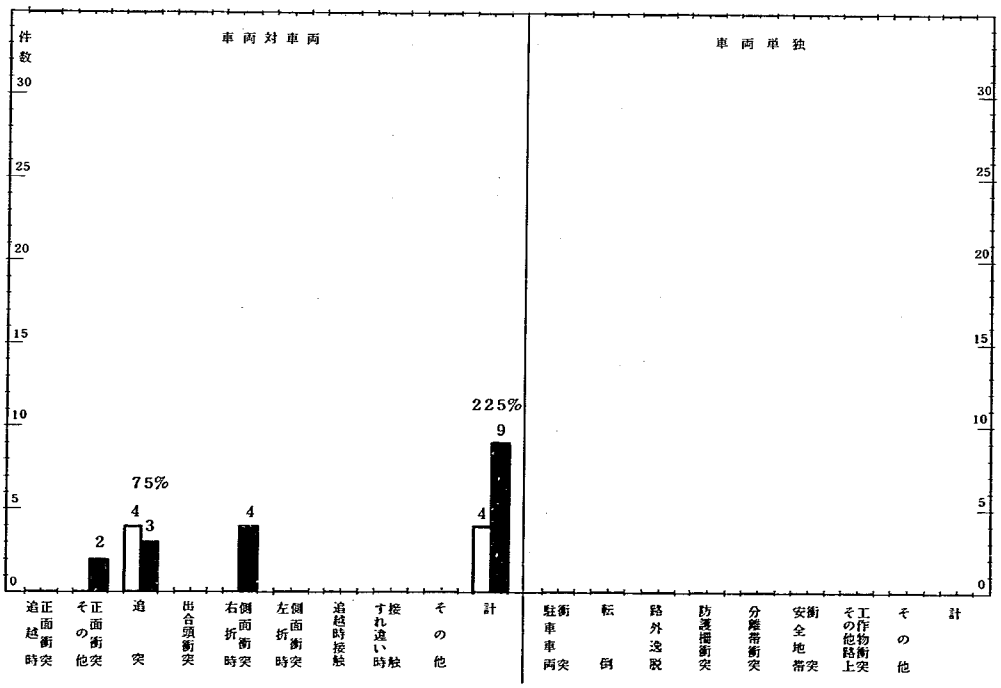
事後調査 No. 28	
路線名	43号線
地名	大阪市西淀川区大和田 西5丁目交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年11月24日



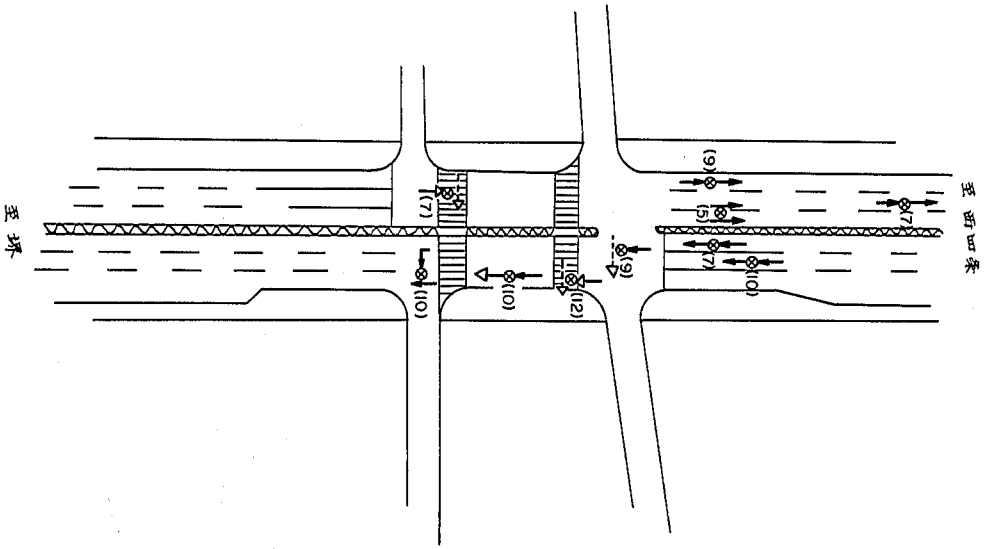
大阪　43号線

大阪市西淀川区大和田西5丁目交差点

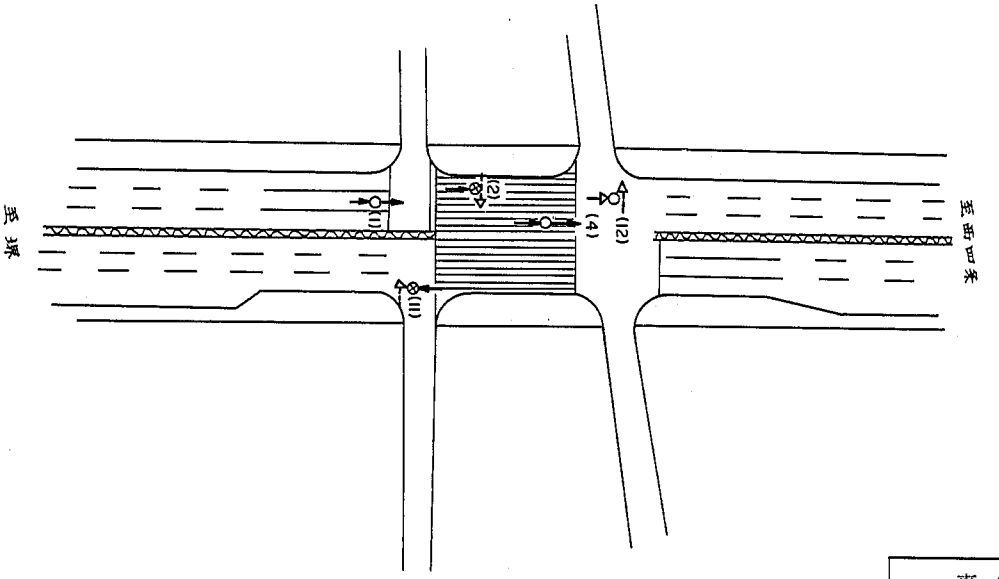
交差点改良



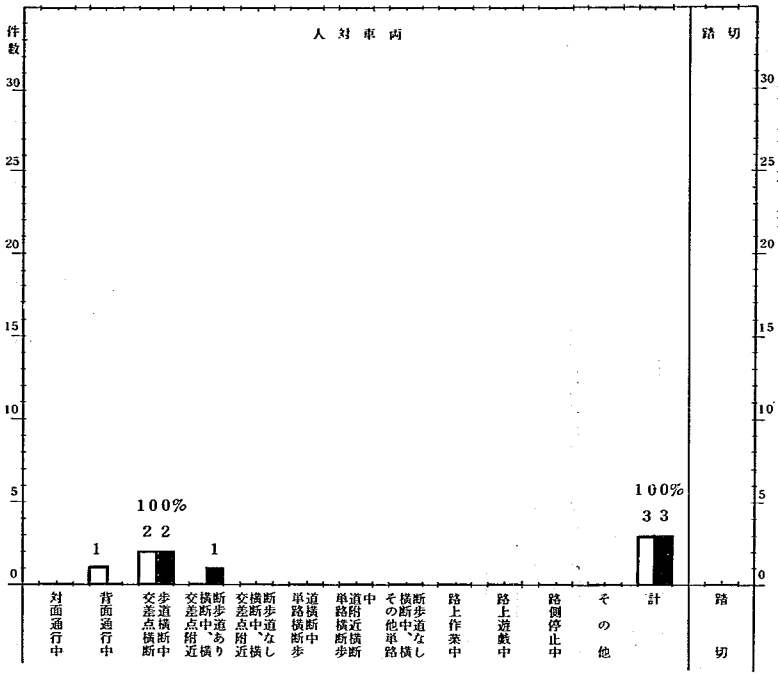
路線名	２６号線			
場所	大阪市西成区鶴見橋北通１丁目交差点			
交差形式	多枝交差			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　５月　　日　～　昭和４７年１０月　　日 （事後）　昭和４７年１１月　　日　～　昭和４８年　４月　　日			
竣工年月日	昭和４７年１０月１３日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－５	0
道路状況	交差点改良　防護柵の撤去，近接交差点統分横断歩道拡幅			
施設等の設置に至る経緯	近接交差点の処理のモデルとして昭和４６年度交通処理対策調査の対象地点にあげられ，検討の結果，①　横断歩道の統合と拡幅，②　以上に伴う中央分離帯の改造，が提案された。			
設置後の効果の概要	本交差点における昭和４６年中の事故は，３６件にのぼっていたが，事後６カ月の事故数は５件で，事故減少の効果は著しい。			



事前調査 No. 29	
路線名	26号線
地　名	大阪市西成田鶴見橋 北通1丁目交差点



事後調査 No. 29	
路線名	２６号線
地名	大阪市西成田鶴見橋 北通１丁目交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和４７年１０月１３日

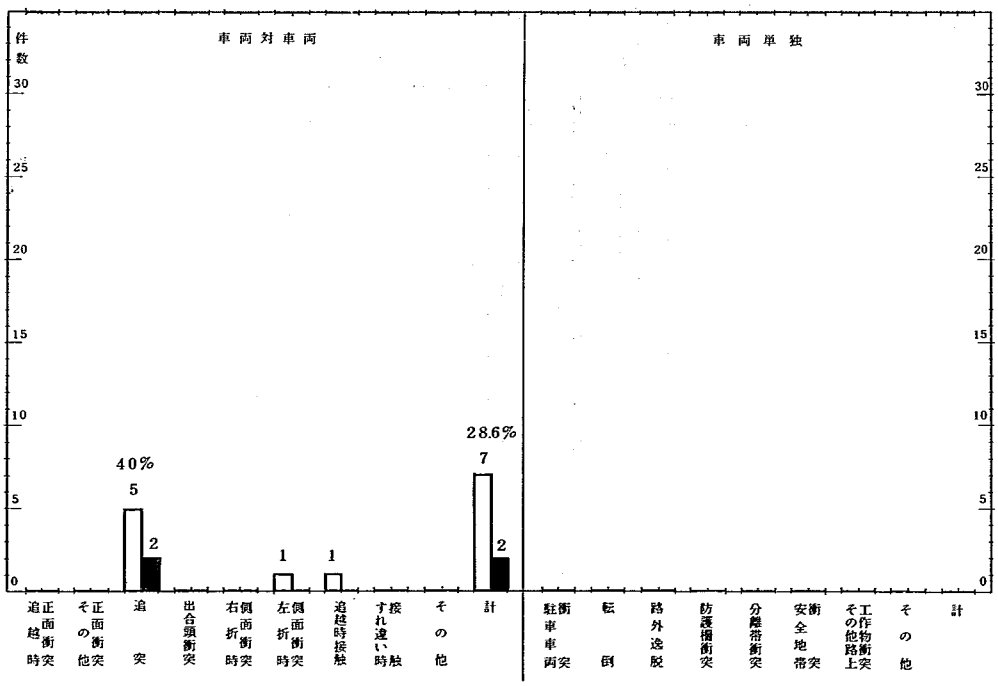


大阪　26号線

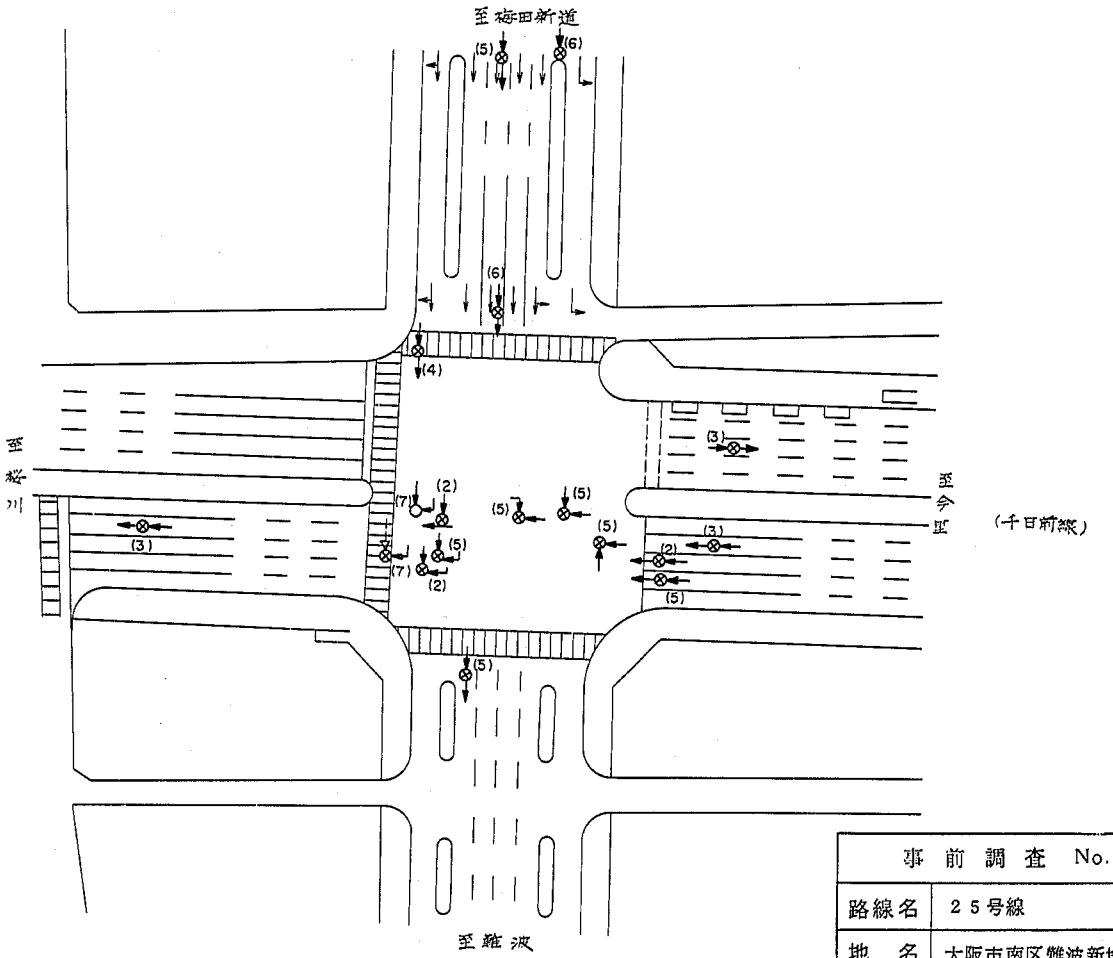
大阪市西成田鶴見橋

北通1丁目交差点

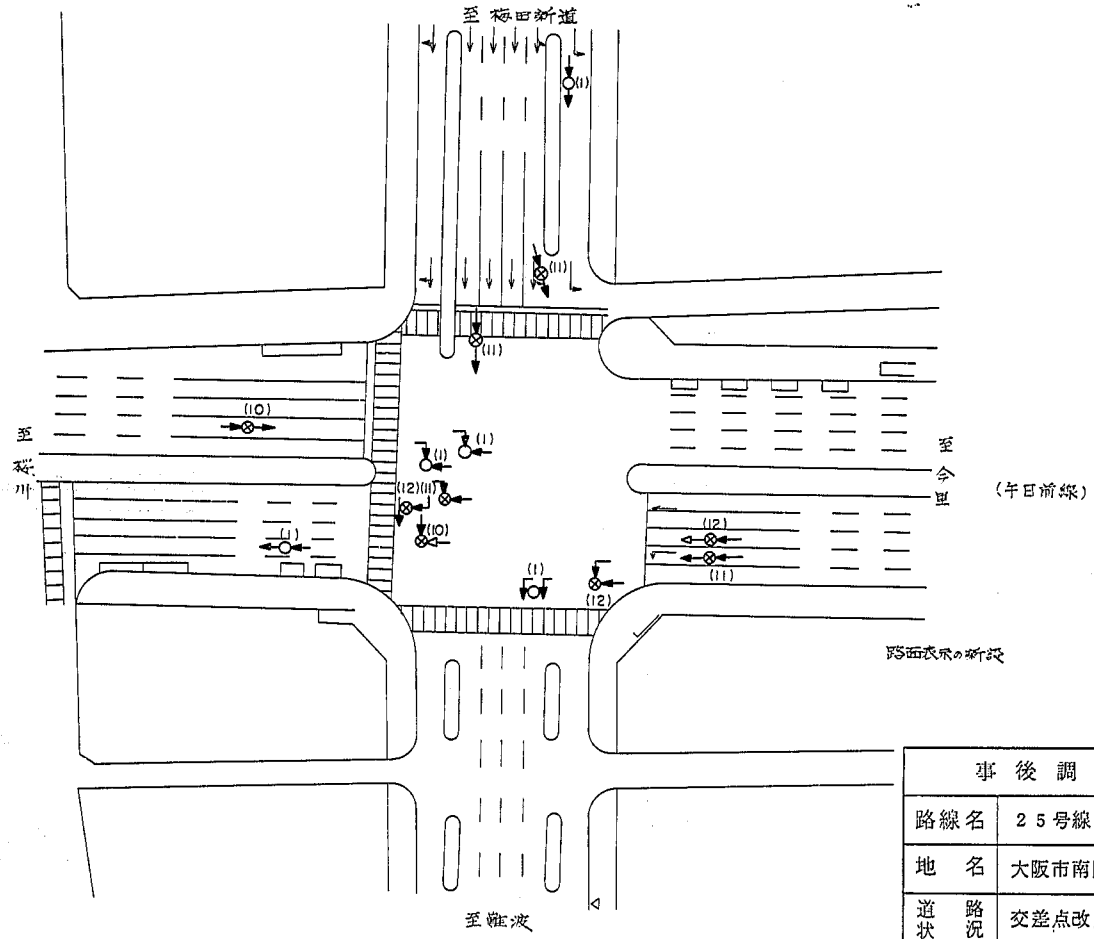
交差点改良



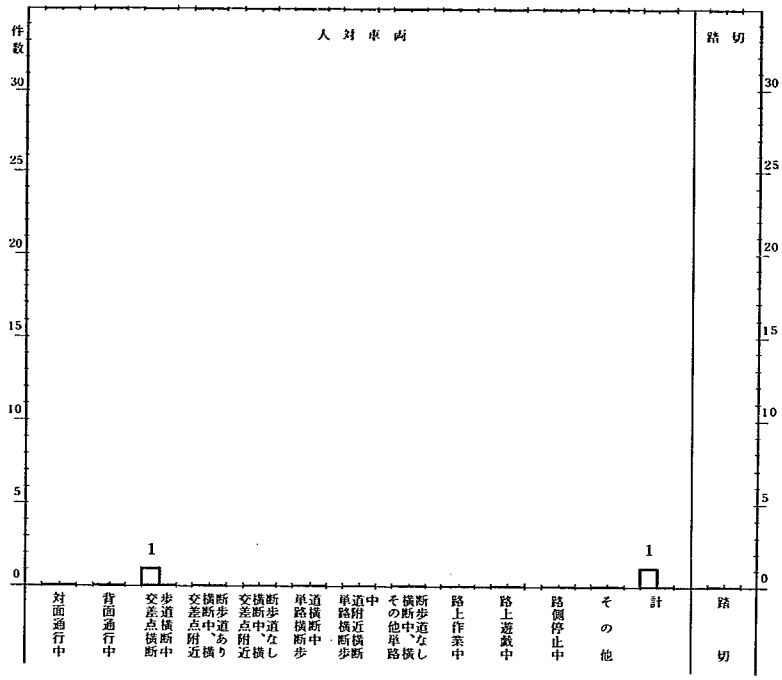
路線名	２５号線			
場所	大阪市南区難波新地交差点			
交差形式	４枝交差			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　２月　　日　～　昭和４７年　７月　　日 （事後）　昭和４７年１０月　　日　～　昭和４８年　３月　　日			
竣工年月日	昭和４７年１０月　４日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－１	０	－２	－１
道路状況	交差点改良（分離帯延長，広域制御信号）			
施設等の設置に至る経緯	広幅員一方通行道路の交差点における交通処理のモデルとして昭和４６年度交通処対策調査の対象地点とされた。 改良ポイントとして ① 多車線一方通行を進行方向別に規制し，分離帯を延長して規制する。 ② 千日前線の時差信号の感応化と補助信号機の増設 ③ 交差点内の道流路面標示 が提案された。			
設置後の効果の概要	事故数についてみると，全体として横ばい状態である。これは，提案①の導流のみでは多少流入部の規制ができるとしても不十分であり，③の交差点内路面標示による整然とした交差点内の車両の流れが不可欠であることを示しているといえ，早急な路面誘導標示がのぞまれる。			



事前調査 No. 30	
路線名	25号線
地　名	大阪市南区難波新地交差点



事 後 調 査 No. 30	
路線名	25号線
地 名	大阪市南区難波新地交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年10月4日



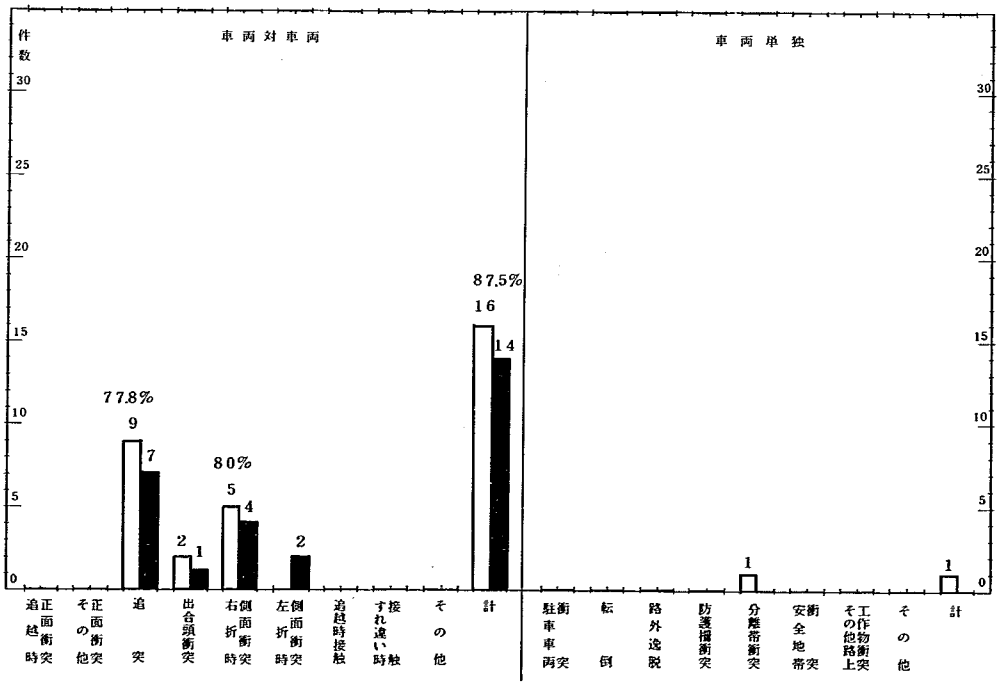
大阪　25号線

大阪市南区難波新地

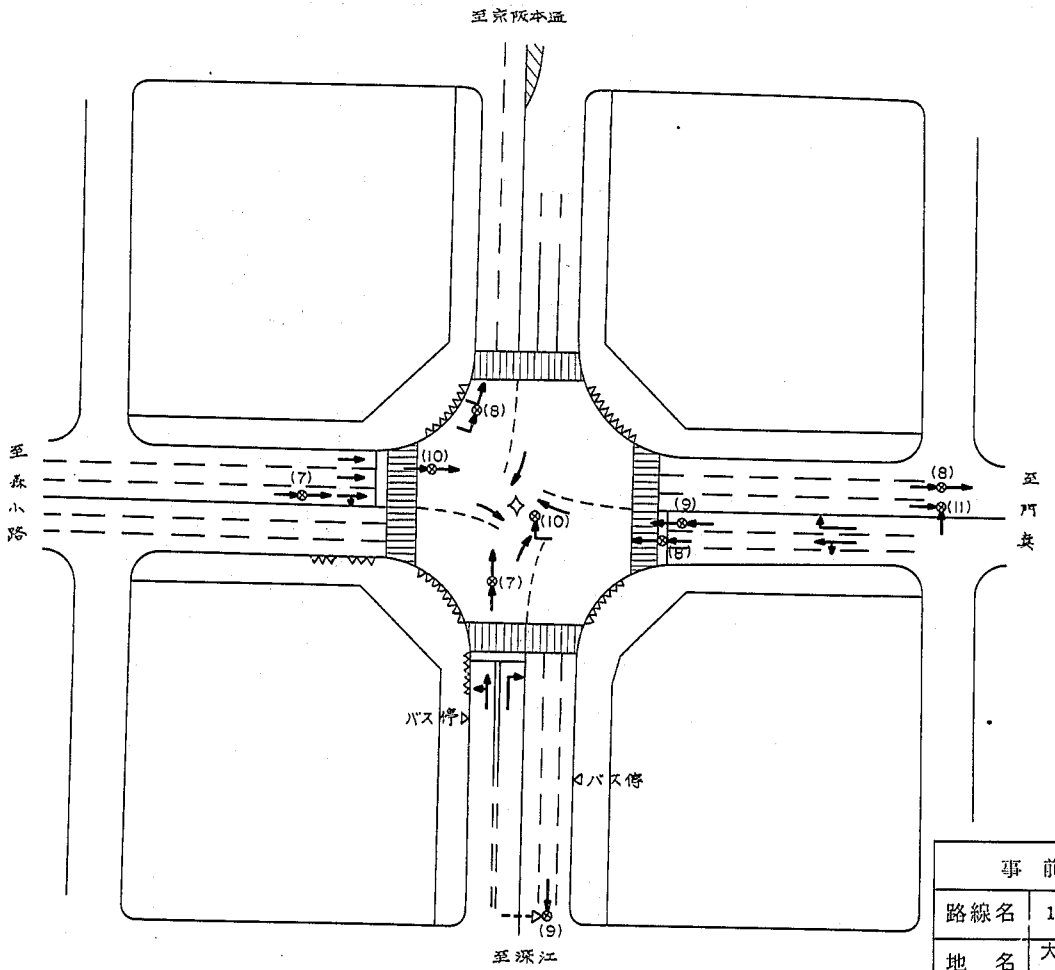
交差点

交差点改良

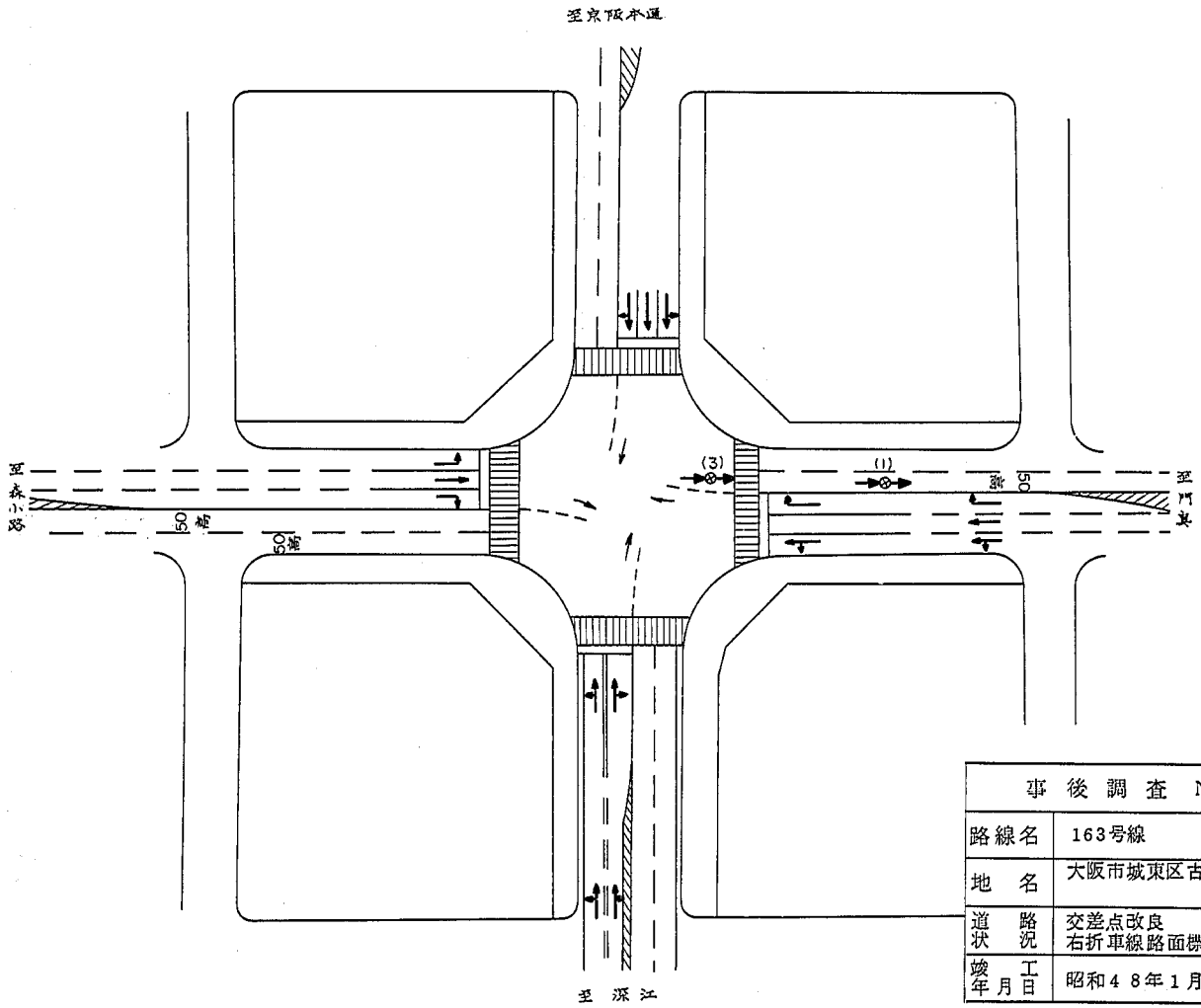
（分離帯延長　広域制御信号）



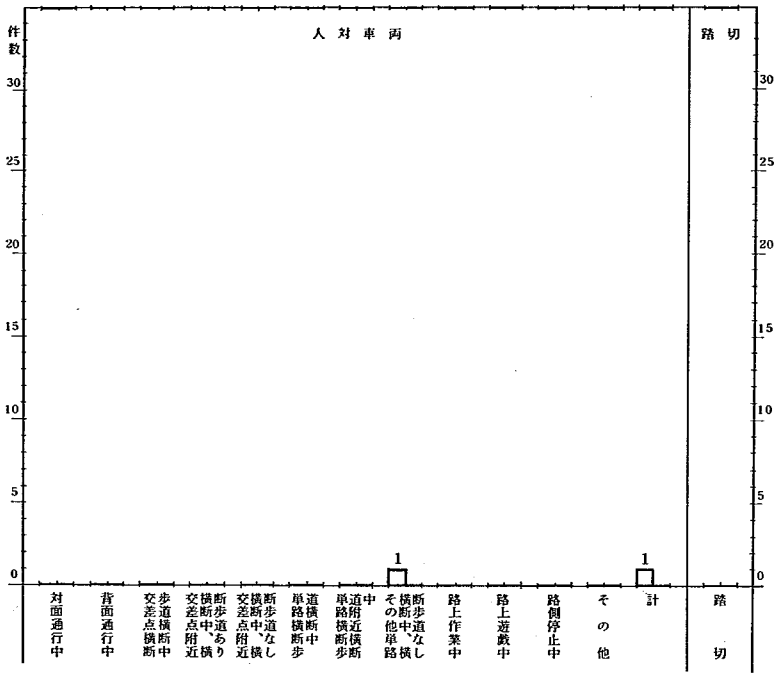
路線名	163号線			
場所	大阪市城東区古市大通5丁目交差点			
交差形式	4枝交差			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 7月 日 ～ 昭和47年12月 日 （事後） 昭和48年 1月 日 ～ 昭和48年 6月 日			
竣工年月日	昭和48年 1月10日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－7	－1
道路状況	交差点改良右折車線路面標示（右折用信号現示の延長実施 右折用車線の路面標示			
施設等の設置に至る経緯	右折車による渋滞の多発が問題となり，昭和46年度交通処理対策調査の対象地点として検討した結果。 ① 右折用信号現示時間の不足 ② 右折用車線の不適当による交通混乱が指摘され，対策として信号現示の手直しと，中央線変移による右折専用車線の設置が提案された。 ③ その他，隣接の信号のない交差点での右折禁止，進行方向規制が提案されたが実施されてはいない。			
設置後の効果の概要	交通渋滞は昭和46年度の108回延89時間30分に対し，実施後の昭和48年1月～6月の6ヵ月には38回延26時間に減った。なお昭和48年5月交通量は60,000台／12時間で対前年度比－8.2％であった。 また，交通事故は80％の減少を見，とくに交差点内事故の減少がみられ効果があったことが知られる。提案の③は，地域の交通の実情から実施困難な面もあるが，当交差点からの流出車両の進路が，隣接交差点からの右折車で妨げられないためには，必要な処理と考えられ検討をのぞみたい。			



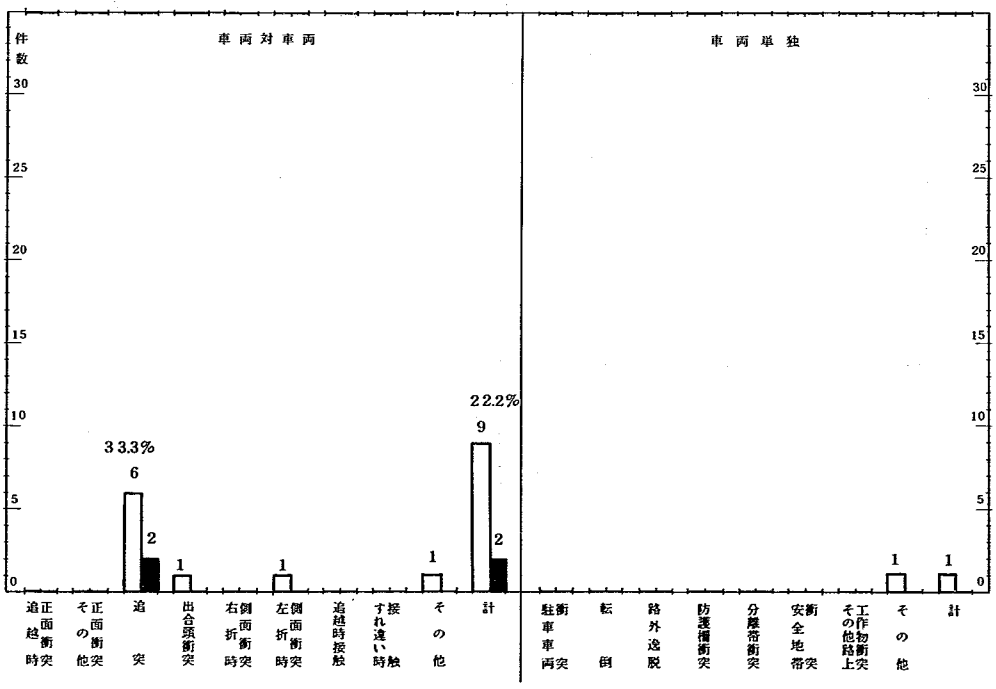
事前調査 No. 31	
路線名	163号線
地名	大阪市城東区古市大通 5丁目交差点



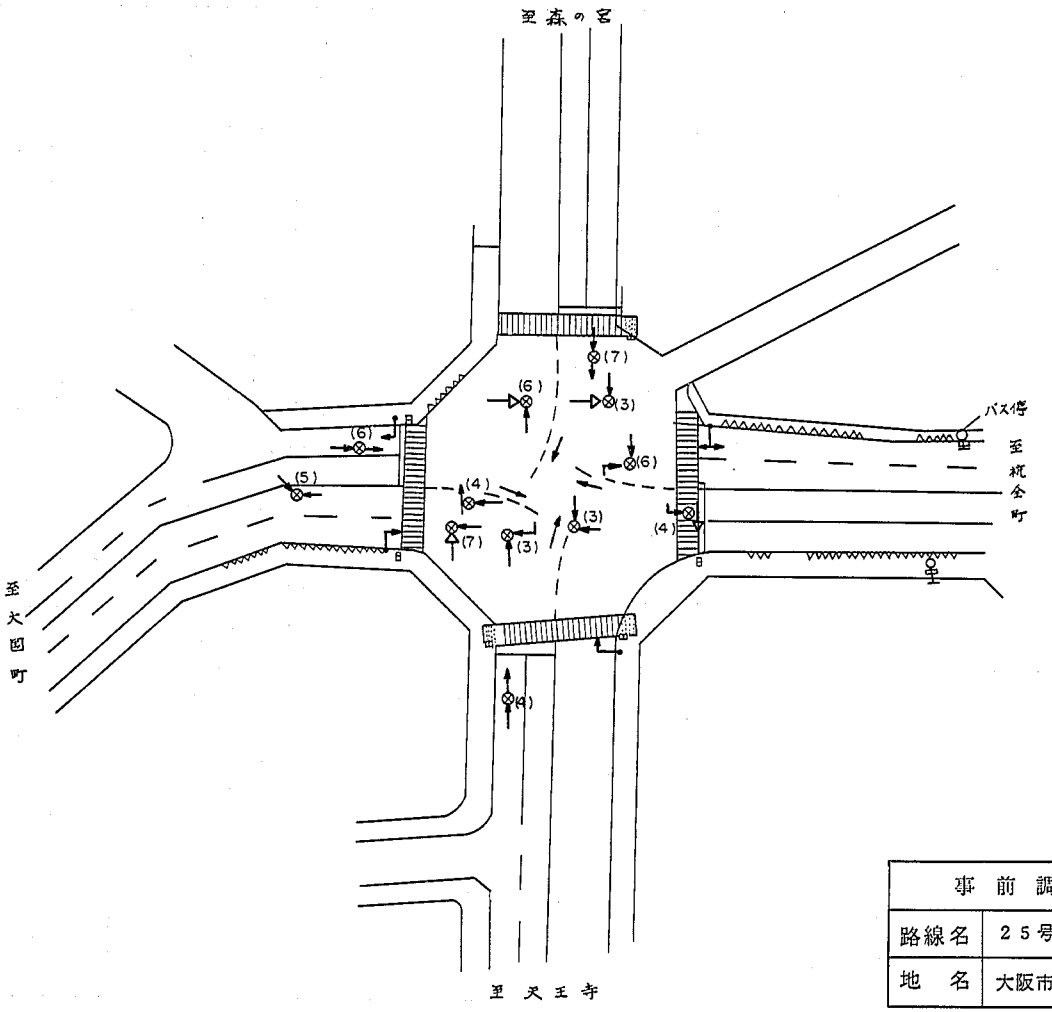
事後調査 No. 31	
路線名	163号線
地名	大阪市城東区古市大通 5丁目交差点
道路状況	交差点改良 右折車線路面標示
竣工年月日	昭和48年1月10日



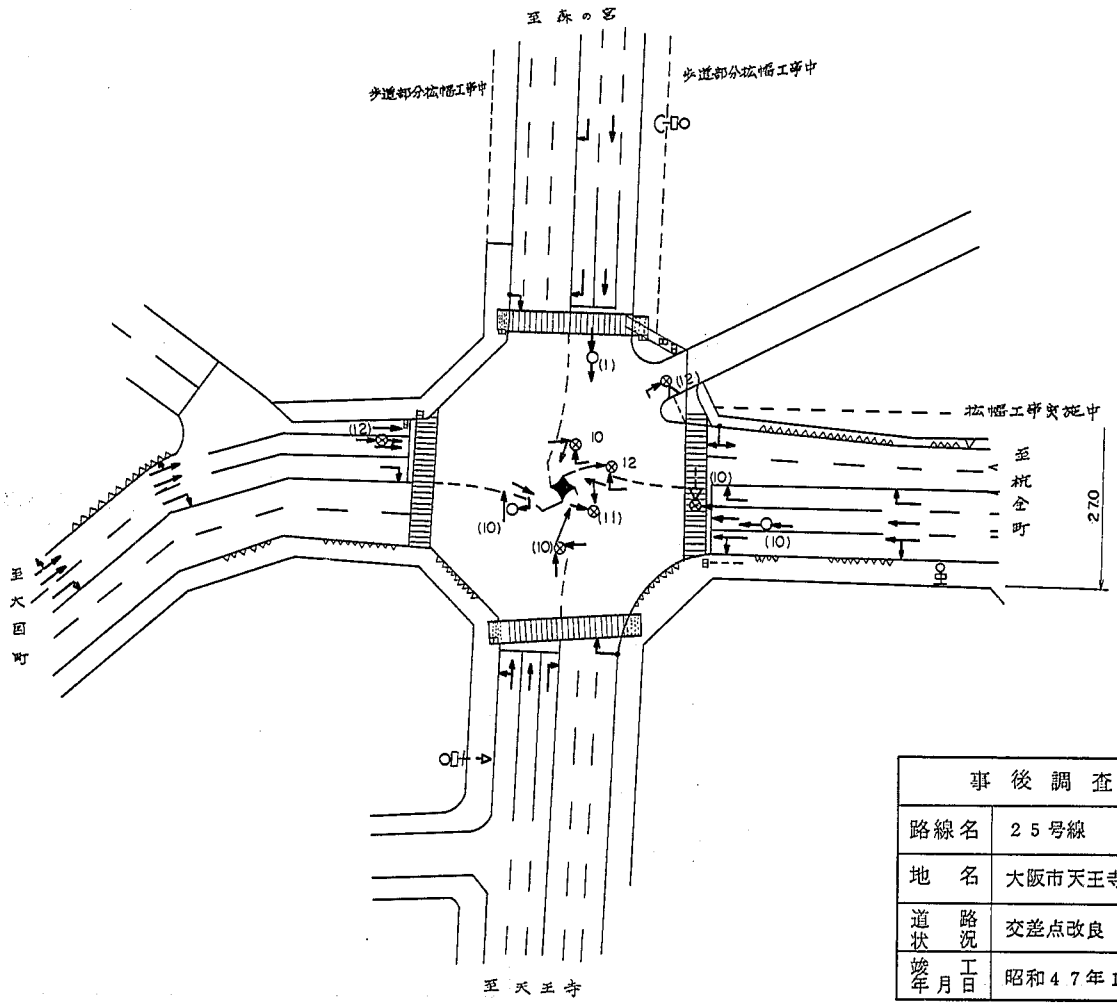
大阪　163号線
大阪市城東区古市大通5丁目交差点
交差点改良右折車線
路面標示



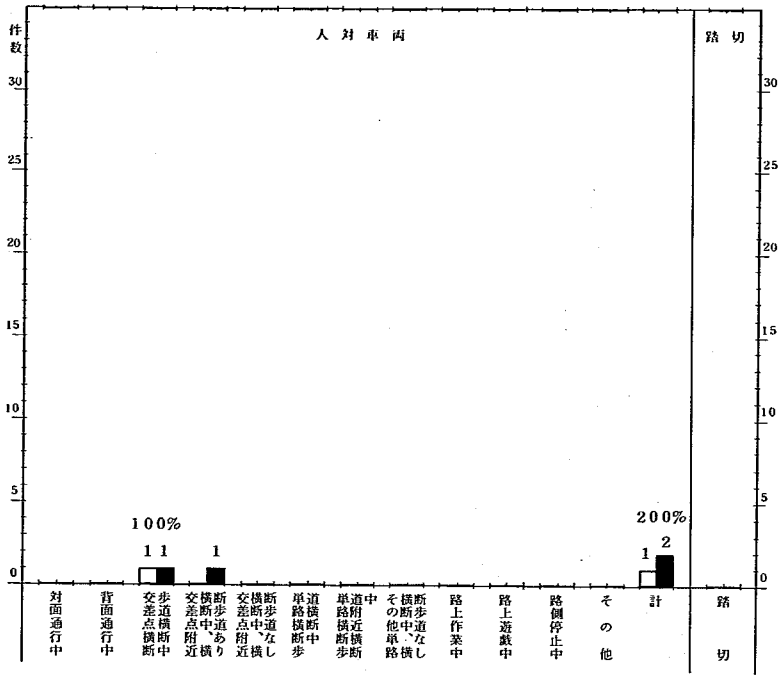
路線名	２５号線			
場所	大阪市天王寺区寺田町交差点			
交差形式	多枝交差点			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　３月　　日　～　昭和４７年　８月　　日 （事後）　昭和４７年１０月　　日　～　昭和４８年　３月　　日			
竣工年月日	昭和４７年１０月　６日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	＋１	０	－３	０
道路状況	交差点改良　歩道一部改築および右折路面標示			
施設等の設置に至る経緯	変形５枝交差点で交通事故多発地点であるという観点から昭和４６年度交通処理対策調査の対象地点として検討し， ①　路面標示による導流と右折車線設置 ②　交差点より直接流出する細街路の開口部形状の改良 ③　信号灯器の増設			
設置後の効果の概要	①，②の対策により，車の流れはかなり良く規制されるようになったと認められる。とくに細街路への流入と，杭全町－森の宮の右折はかなり円滑に行なわれ，交差点内の事故は３８.５％減った。しかし，国道２５号の大国町方向の線形の不良と，交差点でのくい違いは都計街路事業の進歩に伴い今後改善を検討すべきである。 信号灯器については，右折専用矢印現示を含めて，全面的に新式のものにとりかえよう，大阪府警にて立案中である。 ②の対策地点附近で新しい歩行者事故がおこっているが，横断歩道を明確に路面標示することにより，今後の事故発生はなくなるであろう。			



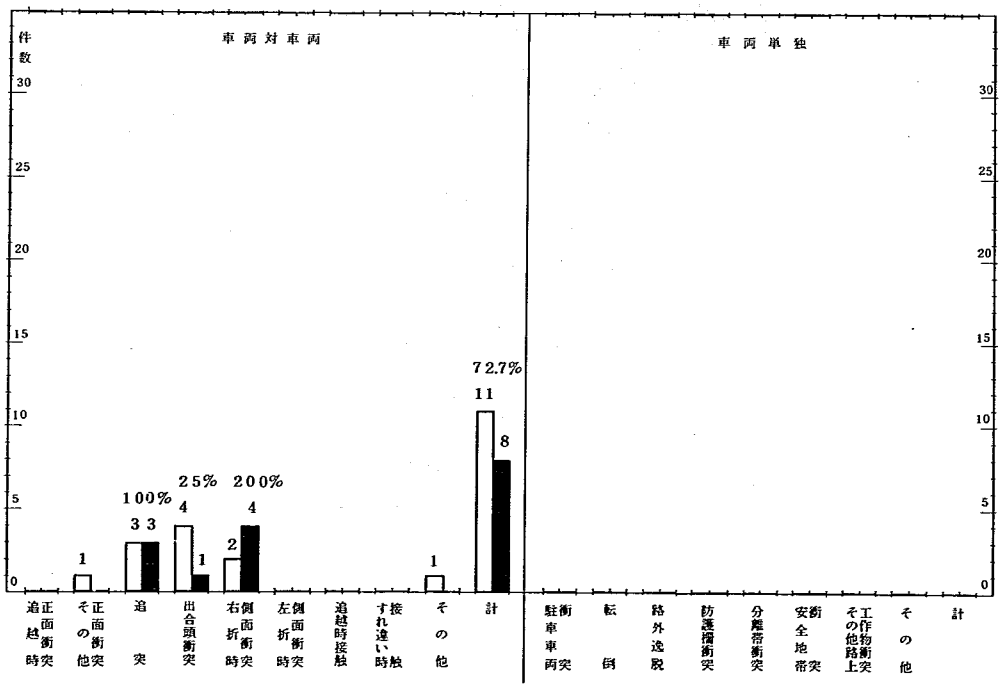
事前調査 No. 32	
路線名	25号線
地　名	大阪市天王寺区寺田町交差点



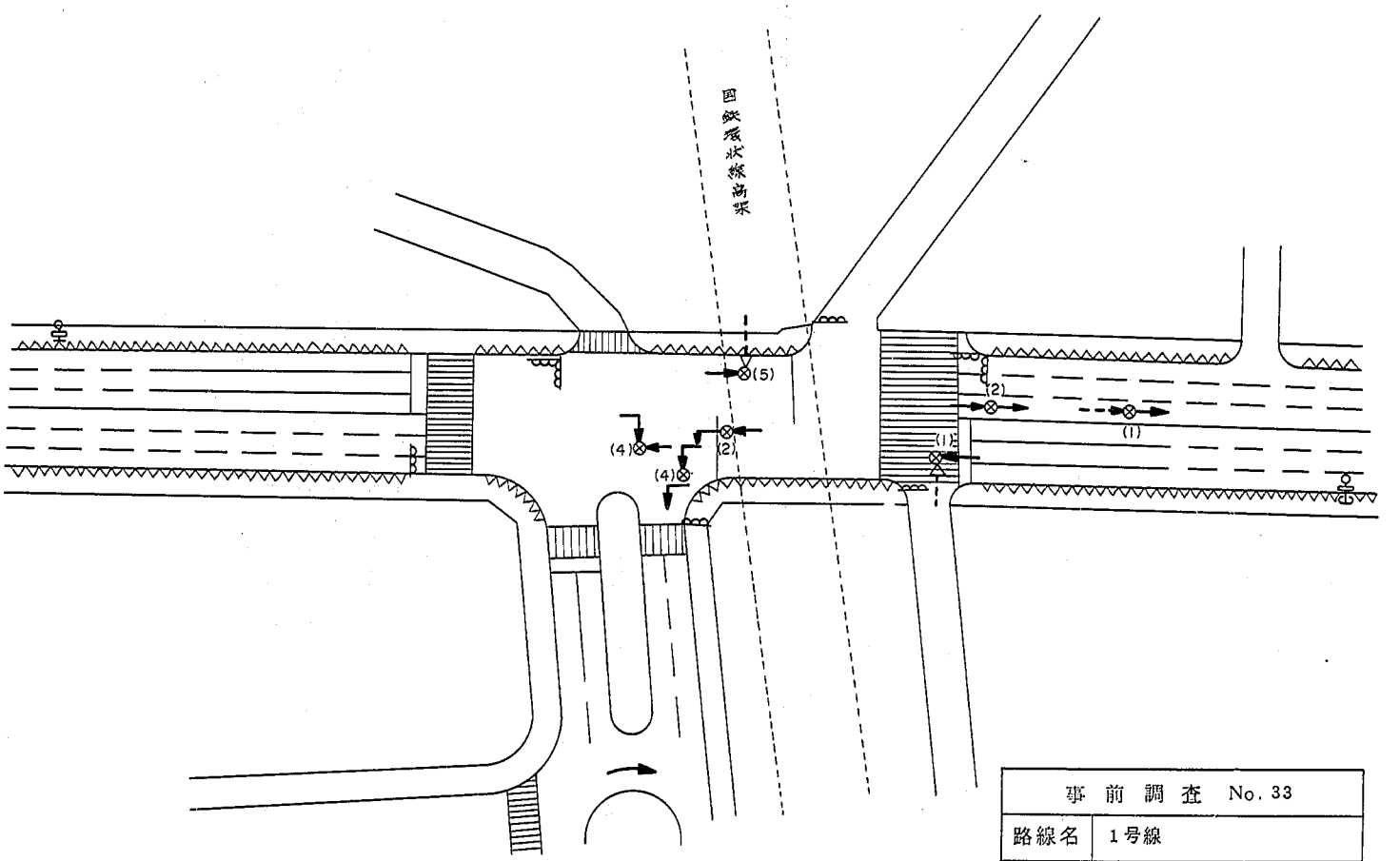
事後調査 No. 32	
路線名	25号線
地名	大阪市天王寺区寺田町交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年10月6日



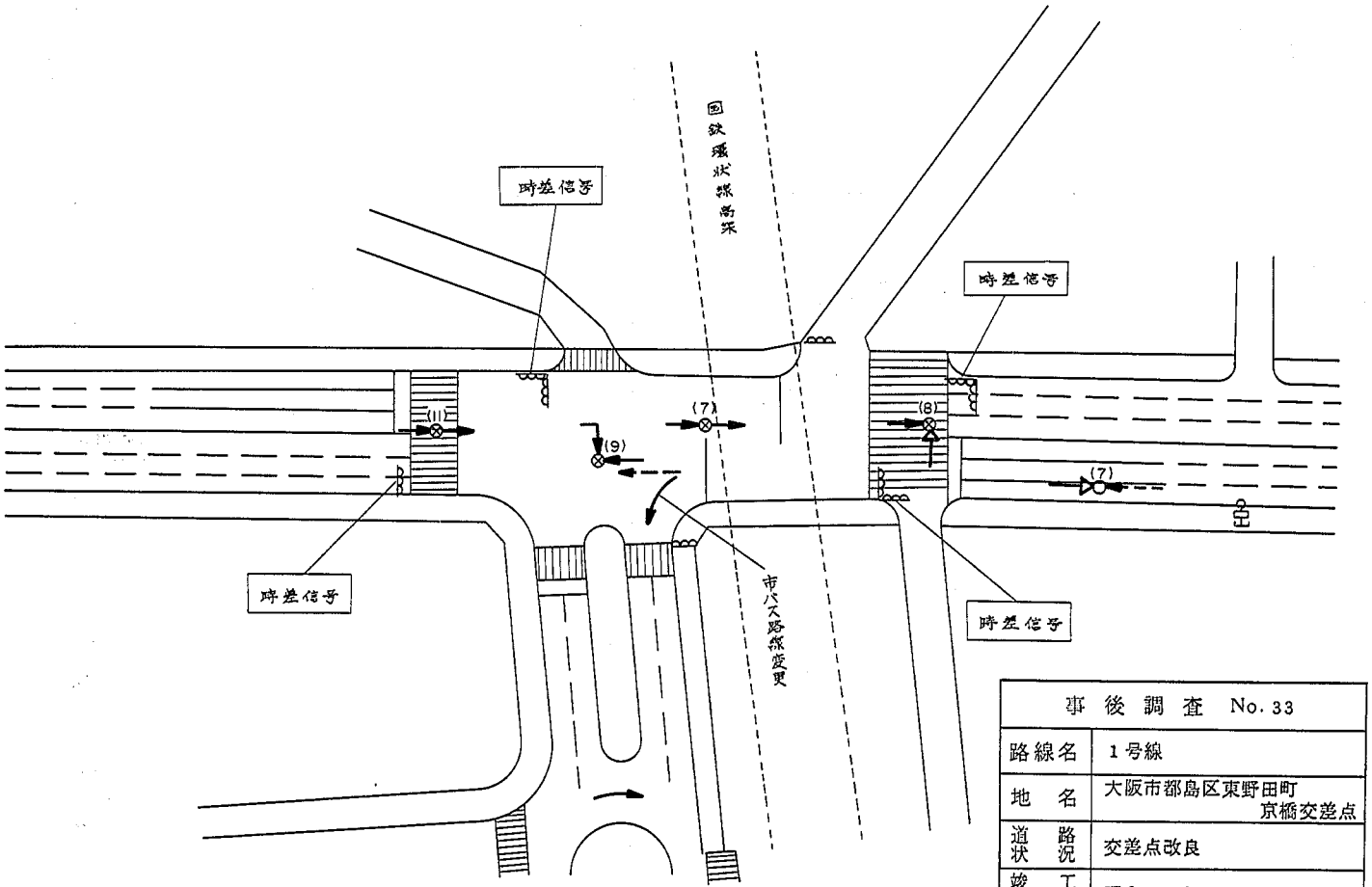
大阪　25号線
大阪市天王寺区寺田町交差点
交差点改良
（歩道一部改築および右折路面標示）



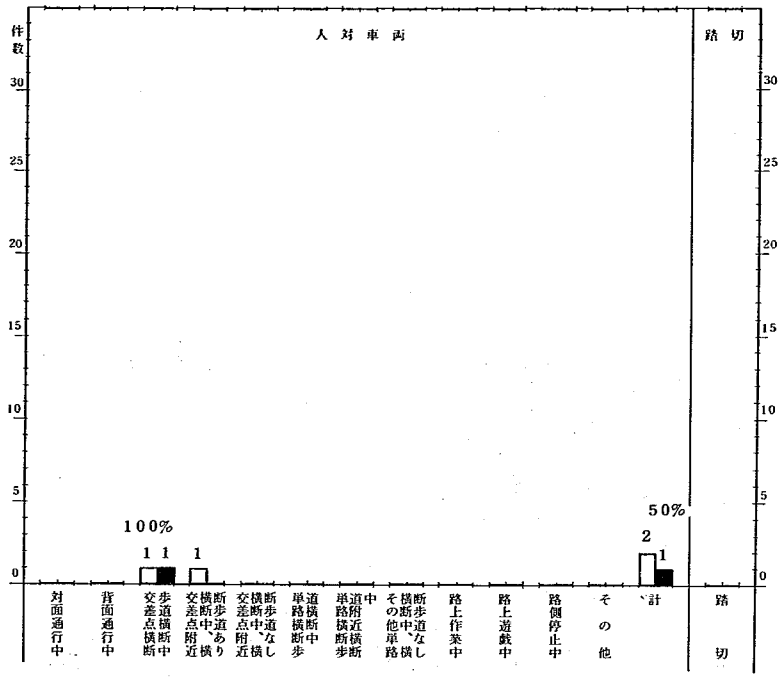
路線名	1号線			
場所	大阪市都島区東野田町京橋交差点			
交差形式	多枝交差			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 1月 日 ～ 昭和47年 6月 日 （事後） 昭和47年 7月 日 ～ 昭和47年12月 日			
竣工年月日	昭和47年 5月 8日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－1	0
道路状況	交差点改良（近接交差点の時差信号現示）			
施設等の設置に至る経緯	京阪電鉄京橋駅の移設と拡張に伴う歩行者横断交通量の激増と交差点附近での交通事故多発に対処するため，昭和46年度交通処理対策調査の対象地点として交差点処理についての検討を待って，次の3項目を提案した。 ① 隣接する交差点信号に時差をつけることによって車両通行可能なスルーバンドを長くし，車両の流れをスムーズにする。 ② バス停の位置検討。 ③ 交差点内の誘導路面標示。			
設置後の効果の概要	信号現示の変更により平常時の交差点内での車両混雑は減少し，交通事故も減少（28.6）したことが認められる。但し，ラッシュ時は，前方の信号交差点での渋滞待ち車両行列の後尾が，本交差点にもはみだして慢性的な停滞を生じ，時差現示による，スムーズな交通処理の効果が殺されている場合がある。しかし，この時は，車両はきわめて低速であるから事故には影響しない。バス停の移設，経路変更は乗客の分散に効果があったと思われるが，利用者の絶対量が大きいので，横断歩道の拡幅等が更に必要である。なお，車両の日交通量は50,826（対昭和46年，85.5％）でかえって減少している。			



事前調査 No. 33	
路線名	1号線
地　名	大阪市都島区東野田町 京橋交差点



事後調査 No. 33	
路線名	1号線
地名	大阪市都島区東野田町 京橋交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年5月8日

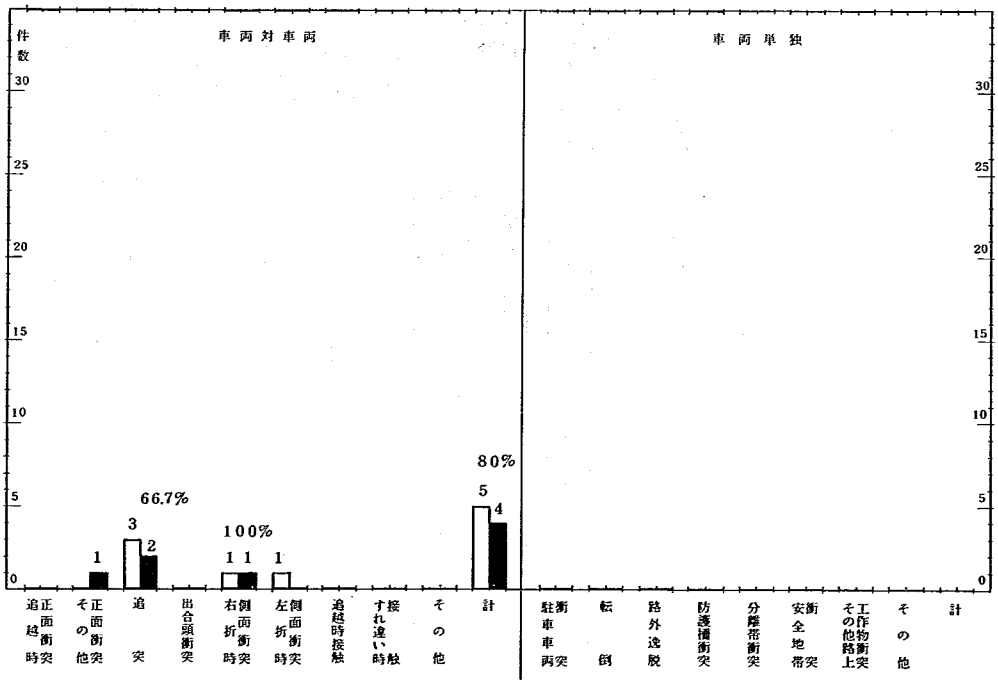


大阪　1号線

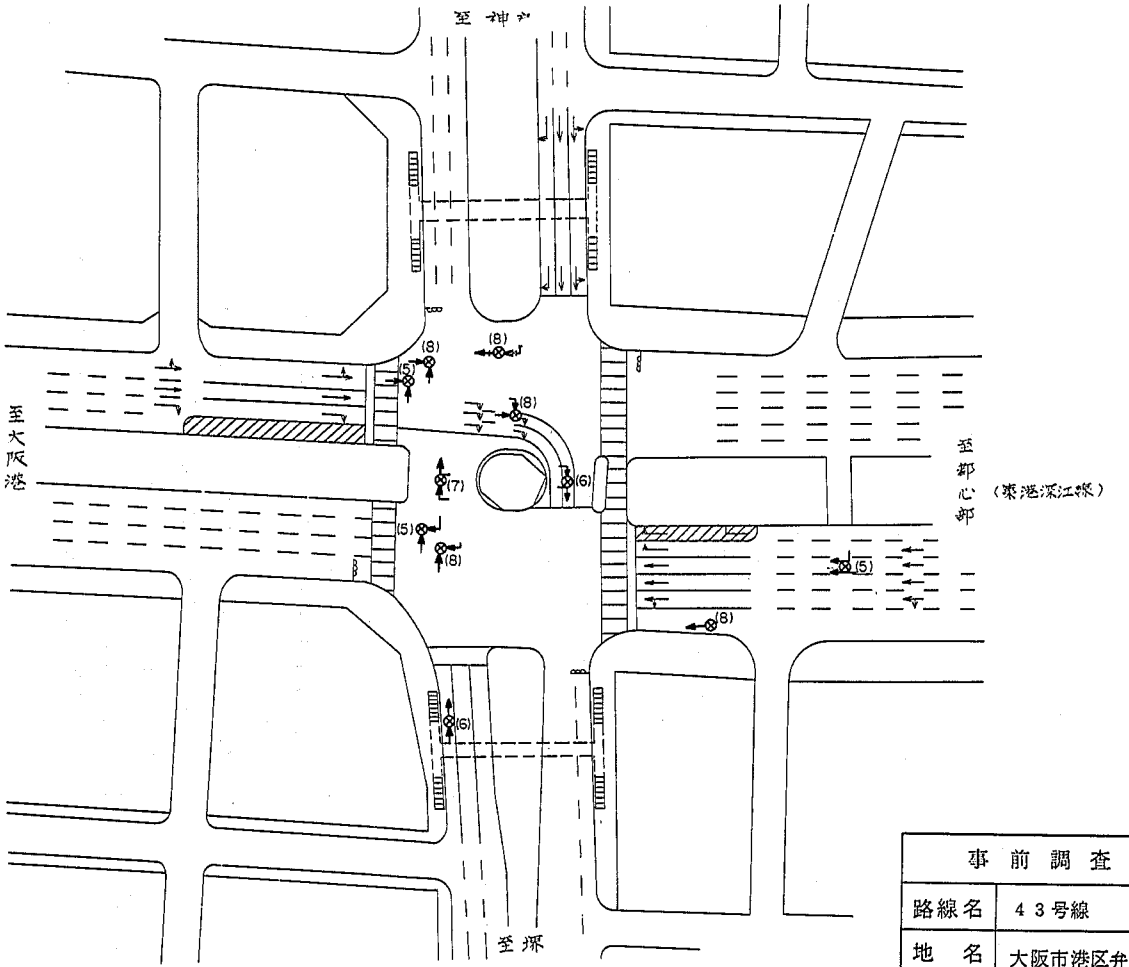
大阪市都島区東野田町京橋交差点

交差点改良

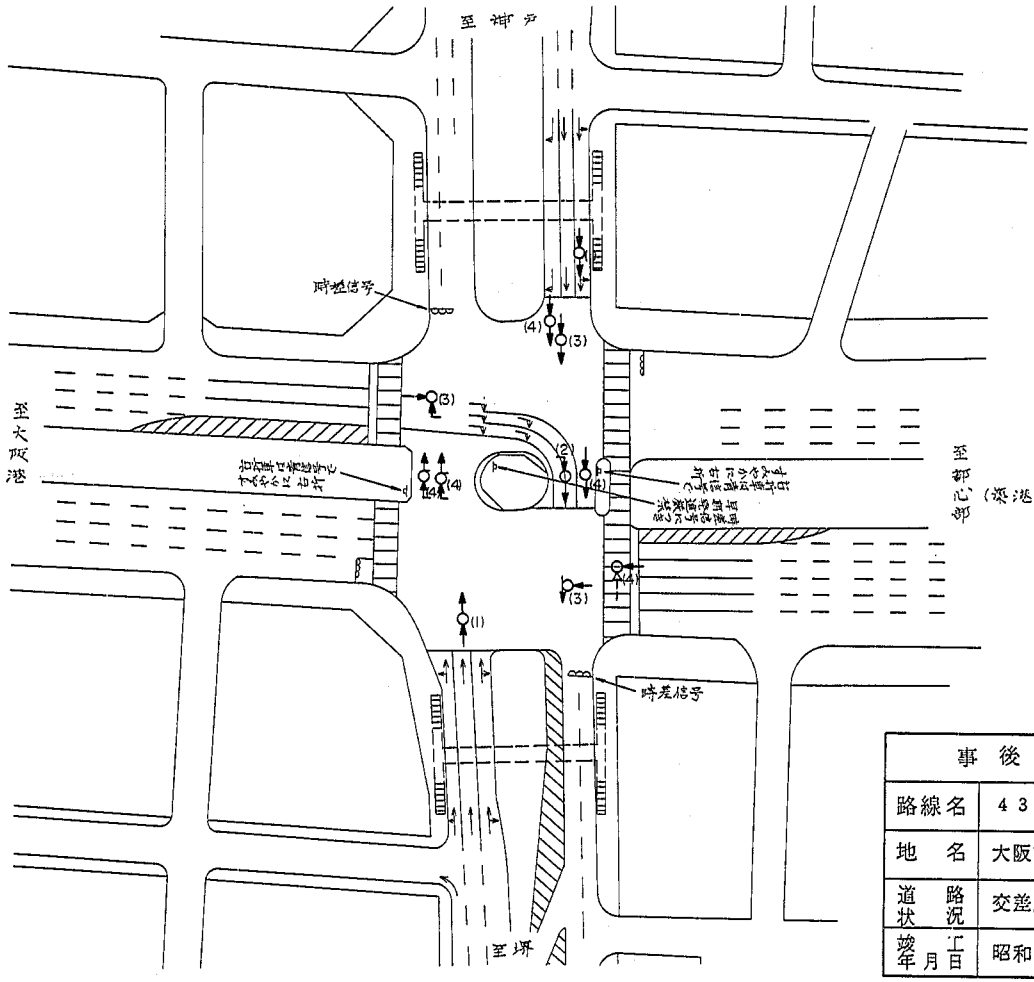
（近接交差点の時差信号現示）



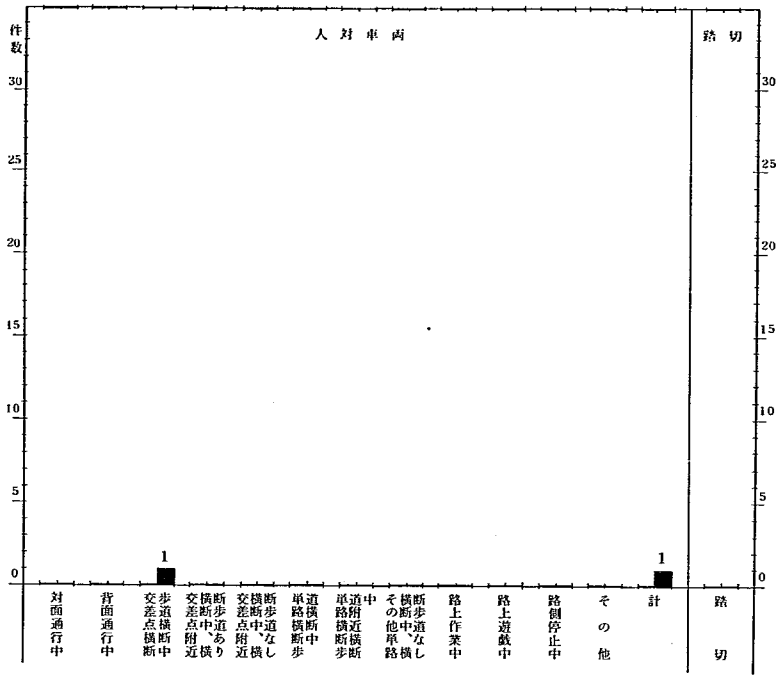
路線名	43号線			
場所	大阪市港区弁天町交差点			
交差形式	4枝交差			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 5月 日 ～ 昭和47年10月 日 （事後） 昭和48年 1月 日 ～ 昭和48年 6月 日			
竣工年月日	昭和47年12月21日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	＋1	0	＋1	－1
道路状況	交差点改良 信号現示変更			
施設等の設置に至る経緯	右折外まわりの交差点処理について昭和46年度交通処理対策調査において検討し， ○ 市道側の東行と西行の現示を方向別分離し，3現示化する。 ○ 同時に地点感応式とする。 という信号改良案を提示した。			
設置後の効果の概要	流入方向別の現示分離によって，市道側の右折事故はかなり減っている（事後4件）が，全体として事故件数は事前，事後6カ月比較で33.3％増であった。これは，大和田西5，四貫島大通3も最近の事故数がむしろ増加の傾向にあり，43号全体に非常に事故がふえていることがうかがわれ，この路線自体に，交通事故を増加させる要因がないかどうか検討しなければならないと考える。 高い右折率に対して，進入方向別3現示は適当であると考えられる。			



事前調査 No. 34	
路線名	43号線
地名	大阪市港区弁天町交差点



事後調査 No. 34	
路線名	43号線
地名	大阪市港区弁天町交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年12月21日

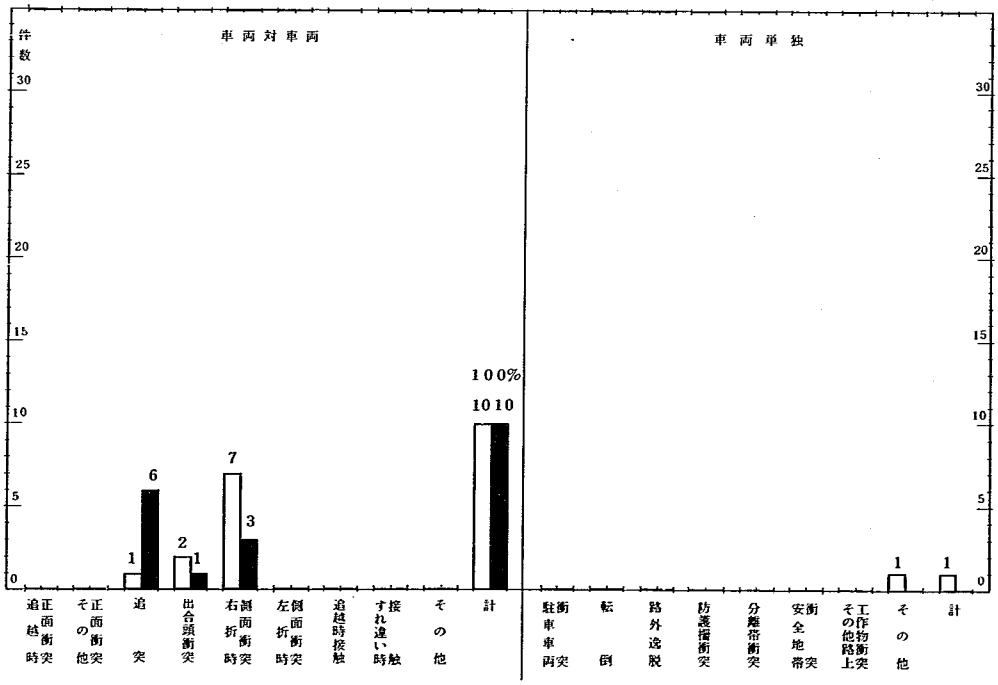


大阪　43号線

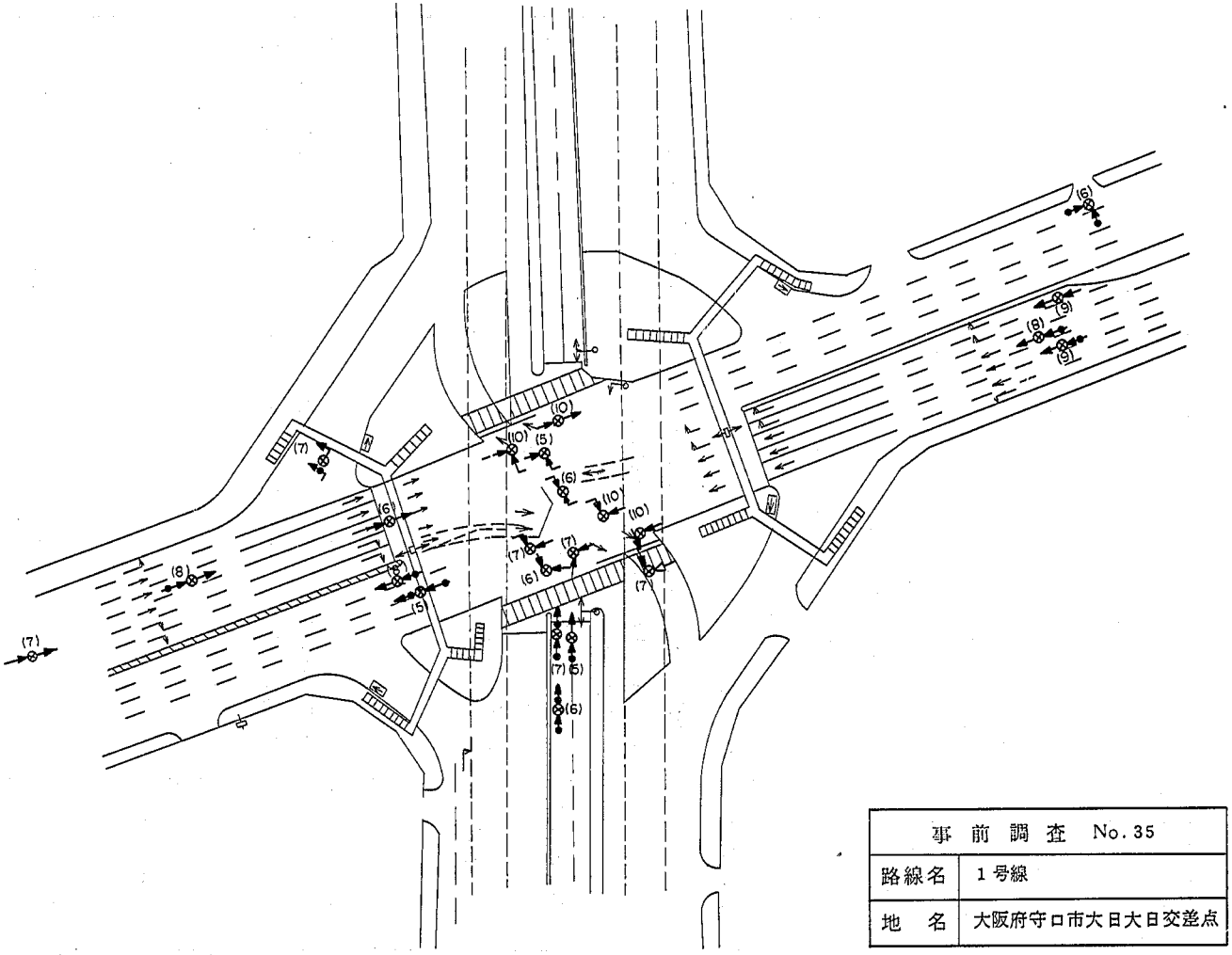
大阪市港区弁天町交差点

交差点改良

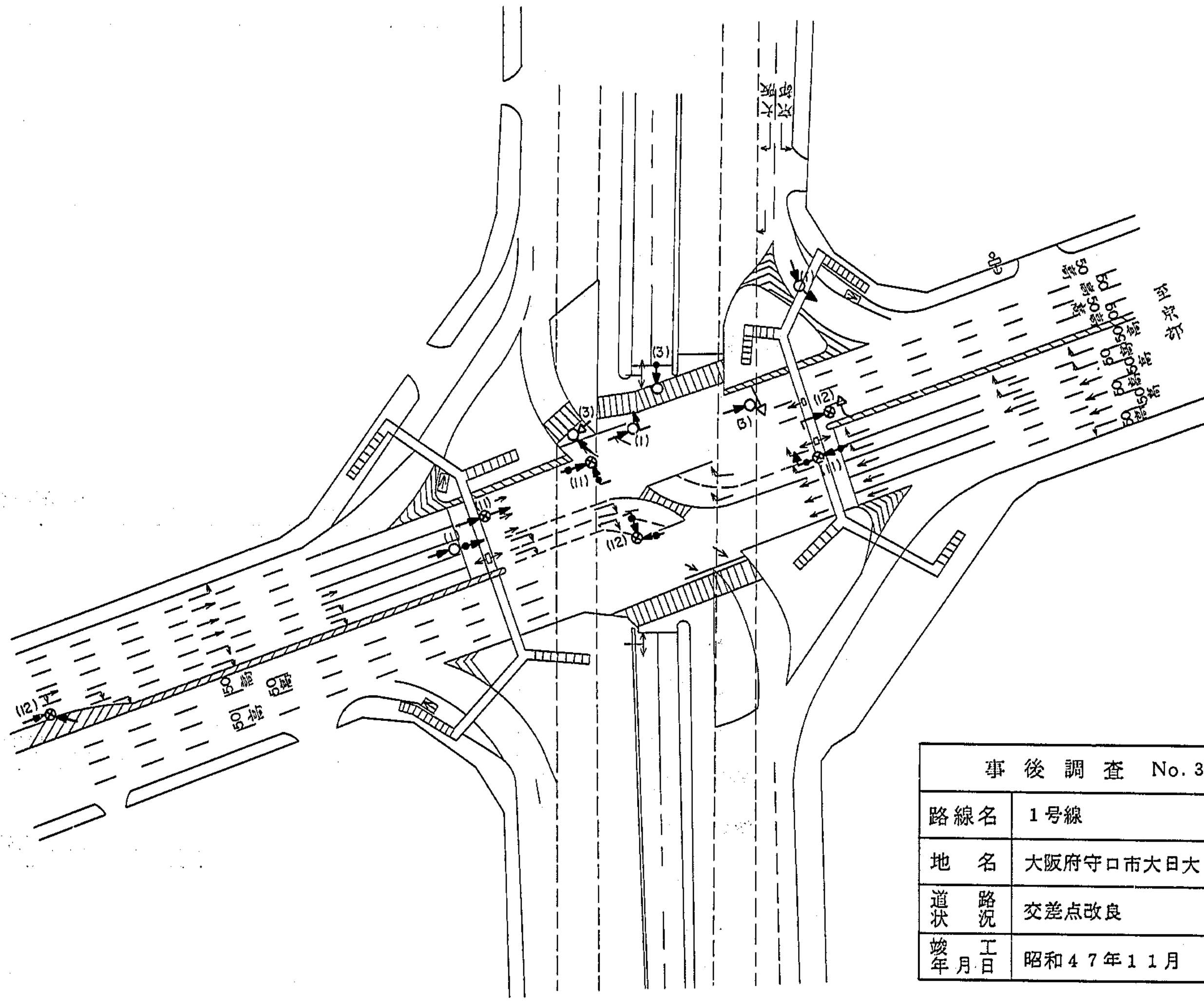
（信号現示変更）



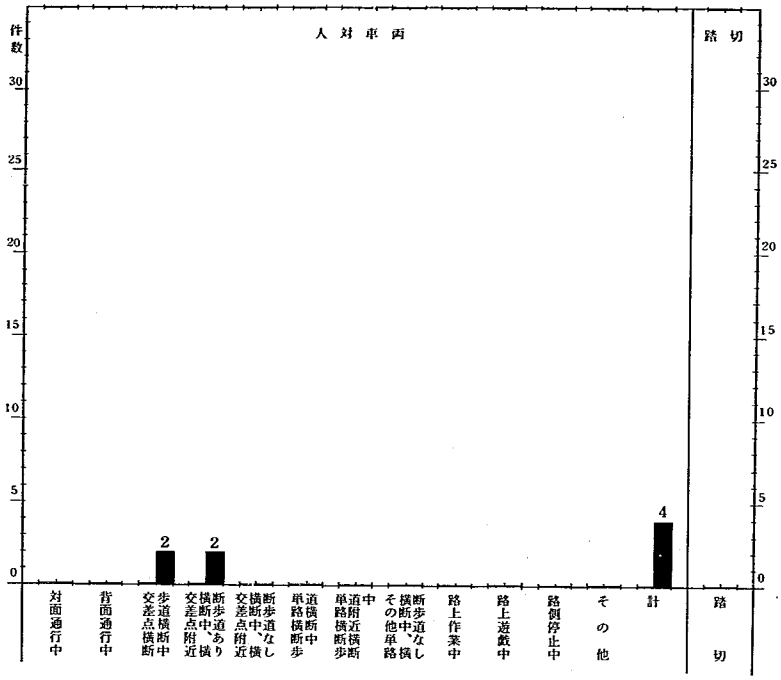
路線名	1号線			
場所	大阪府守口市大日　大日交差点			
交差形式	多枝交差			
管理者	近畿地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和47年　5月　　日　～　昭和47年10月　　日 （事後）　昭和47年11月　　日　～　昭和48年　4月　　日			
竣工年月日	昭和47年11月　　日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	＋4	0	－15	0
道路状況	交差点改良　導流路面標示			
施設等の設置に至る経緯	交差点が大きいため，交差点内事故が多い。この対策を考えるため昭和46年度交通処理対策調査の対象地点として選ばれた。 対策として ① 交差点内の導流標示 ② 歩行者専用信号機の整備 があげられた。			
設置後の効果の概要	交差点内の事故は47.8％の減少を見，導流化の効果があったと認められる。今後の問題として自転車による国道の横断に対する安全対策が必要とされる。			



事前調査 No. 35	
路線名	1号線
地　名	大阪府守口市大日大日交差点



事　後　調　査　No. 35	
路線名	1号線
地　名	大阪府守口市大日大日交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和４７年１１月

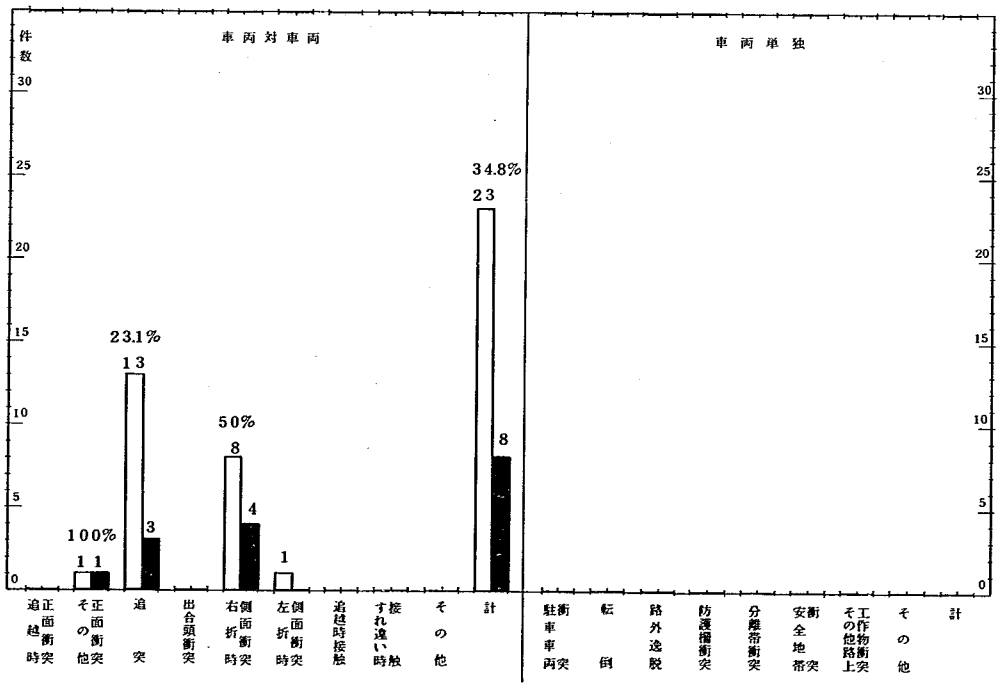


大阪　1号線

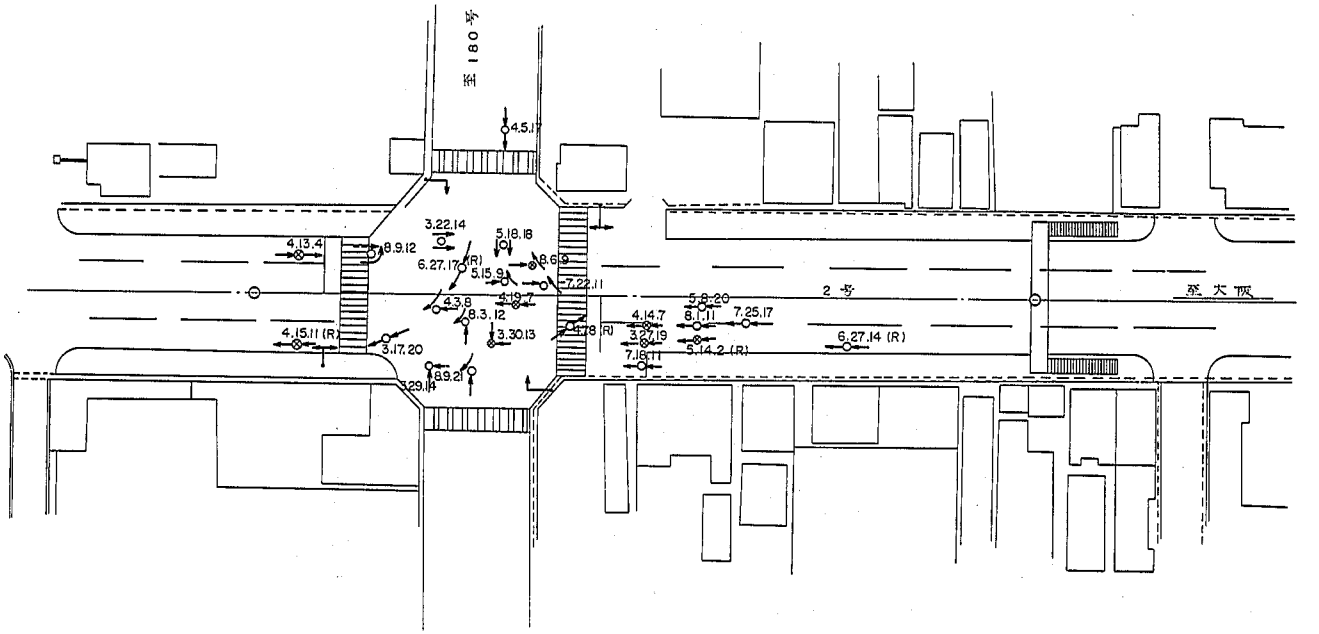
守口市大日大日交差点

交差点改良

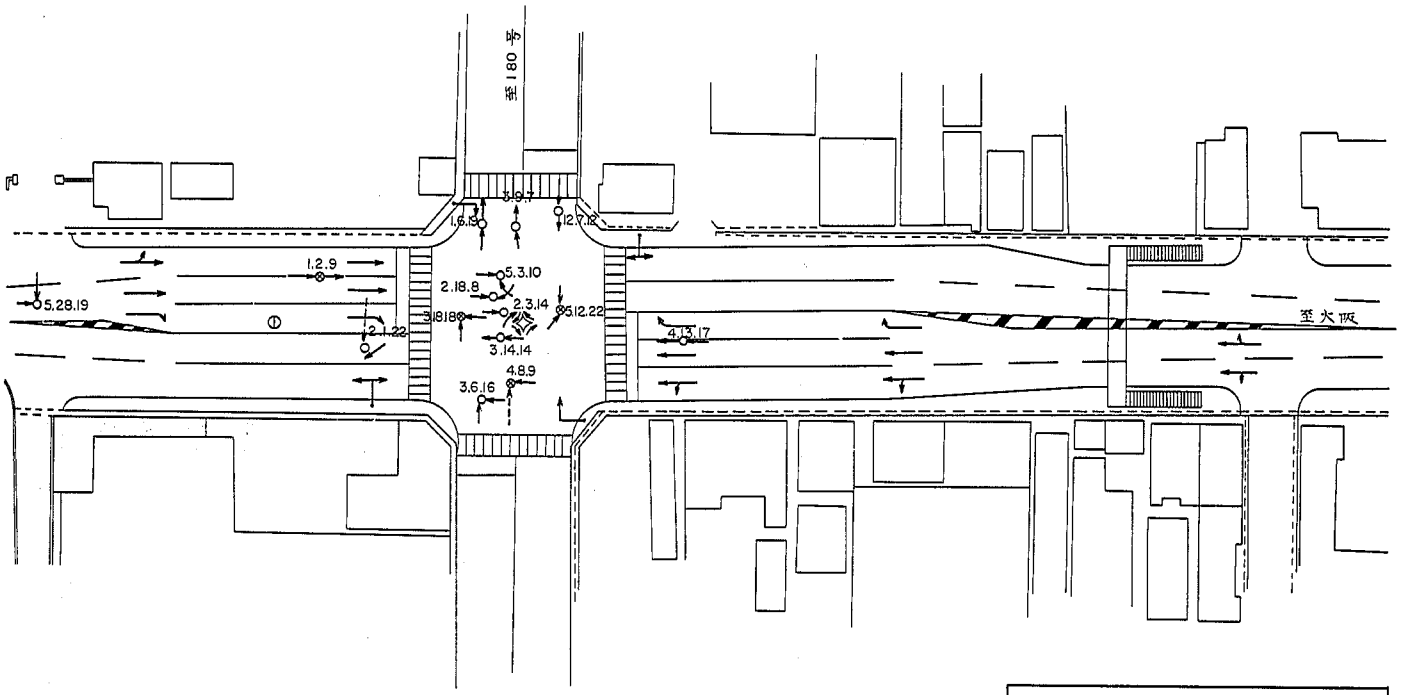
（道流路面標示）



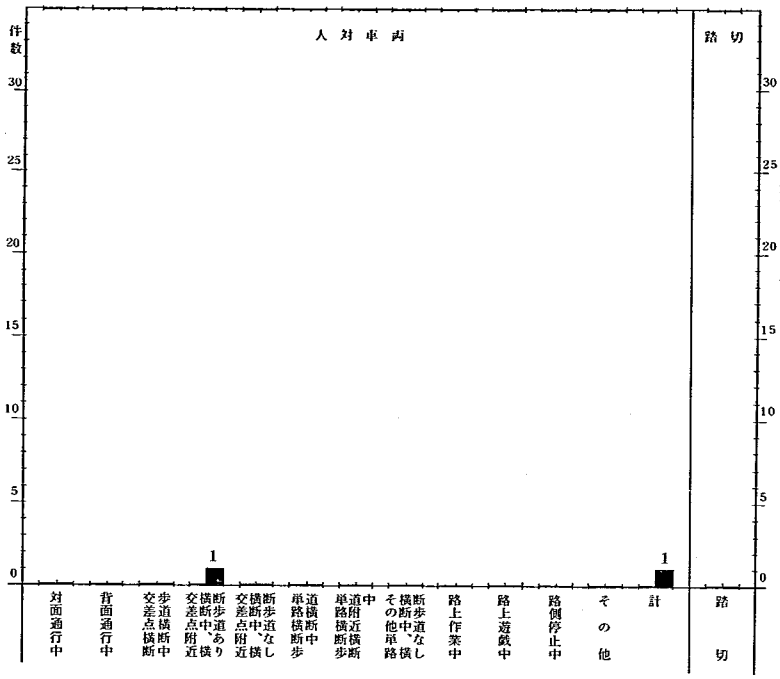
路線名	2号線			
場所	岡山県岡山市厚生町			
交差形式	四枝交差			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 2月20日 ～ 昭和47年 8月20日 （事後） 昭和47年11月30日 ～ 昭和48年 5月30日			
竣工年月日	昭和47年11月30日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	＋1	0	－12	0
道路状況	交差点改良 （名折車線の増設，バス停の移設）			
施設等の設置に至る経緯	当ヶ所は岡山市の市街部で国道2号（4車線）に市道（4車線）が交差する十字交差点であり，特に北方の市道は都市計画街路として国鉄踏切道を立体交差化によって整備されたため，交通量が急増し，特に2号下り線の渋滞が目立ってきた。これに伴い，追突事故が多発し，右折時における衝突事故等が発生していた。			
設置後の効果の概要	1. 流入部の追突事故が著しく減少した。 2. 右，左折時における側面衝突及び接触事故が減少した。 3. 改良後は，交差点内の交通流が事前に比べてスムーズになった。			



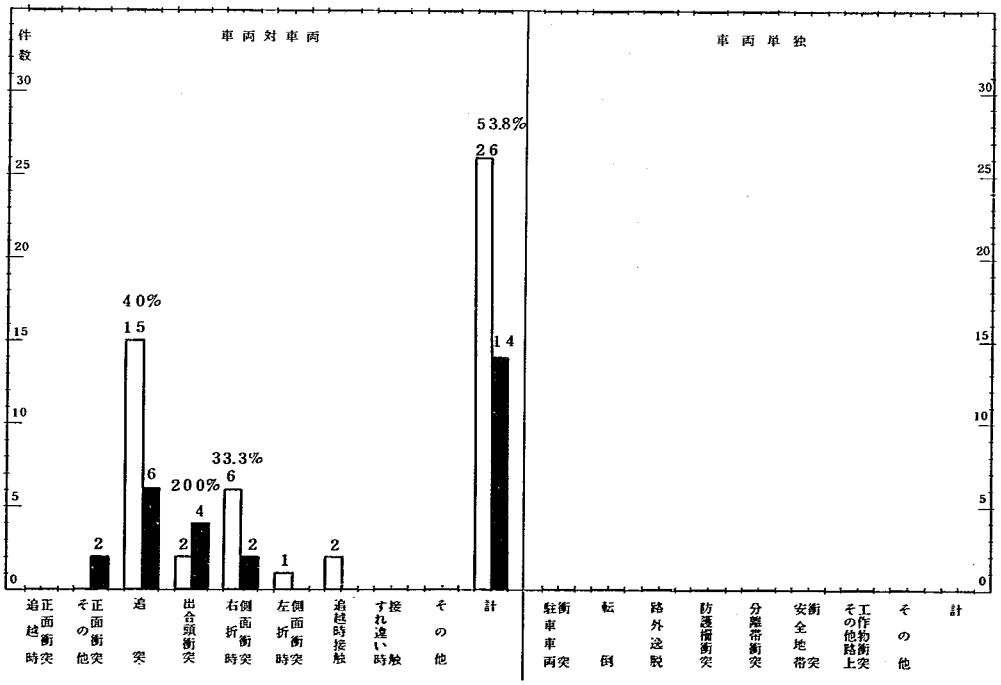
事前調査 No. 36	
路線名	2号線
地　名	岡山県岡山市厚生町



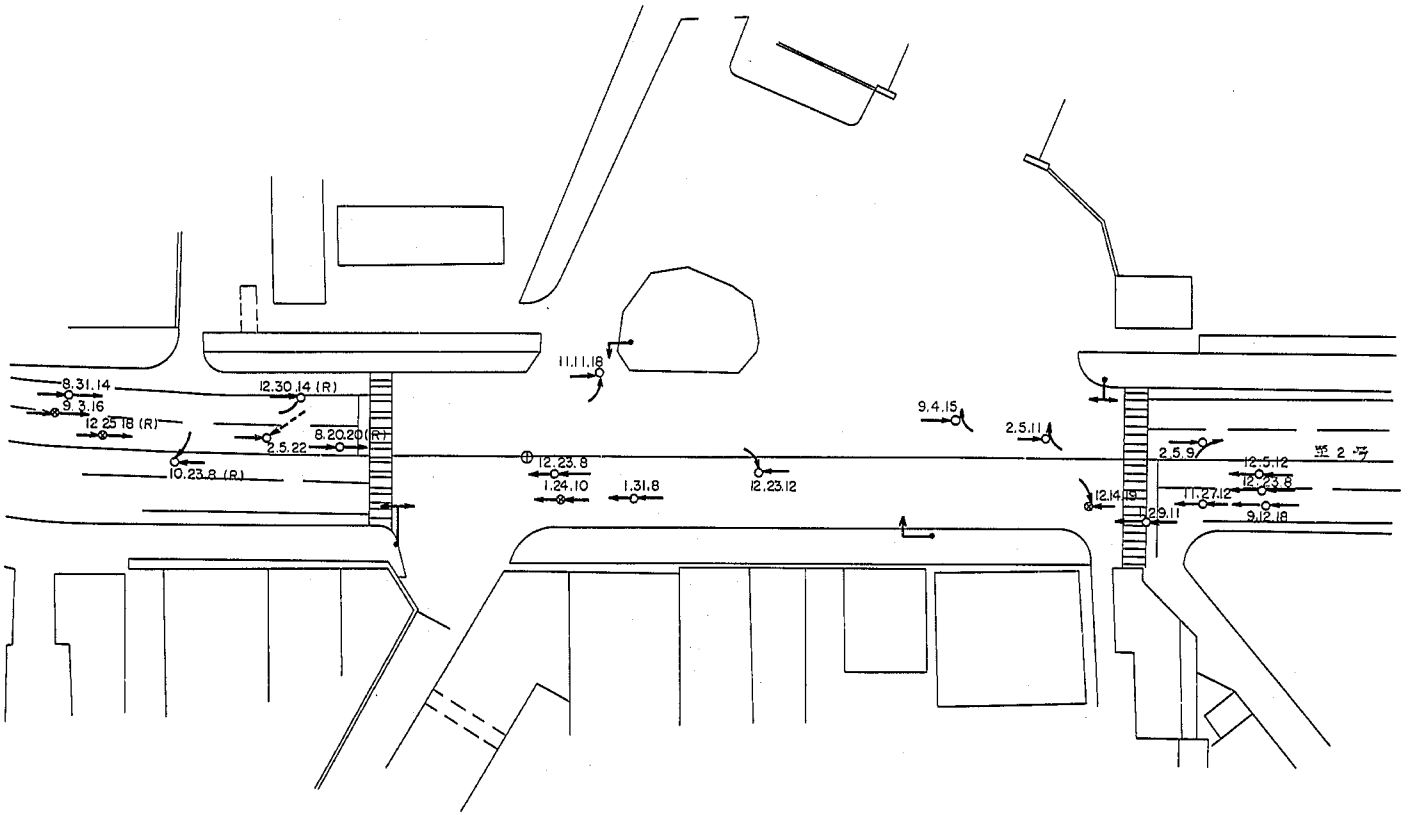
事後調査 No. 36	
路線名	2号線
地名	岡山県岡山市厚生町
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年11月30日



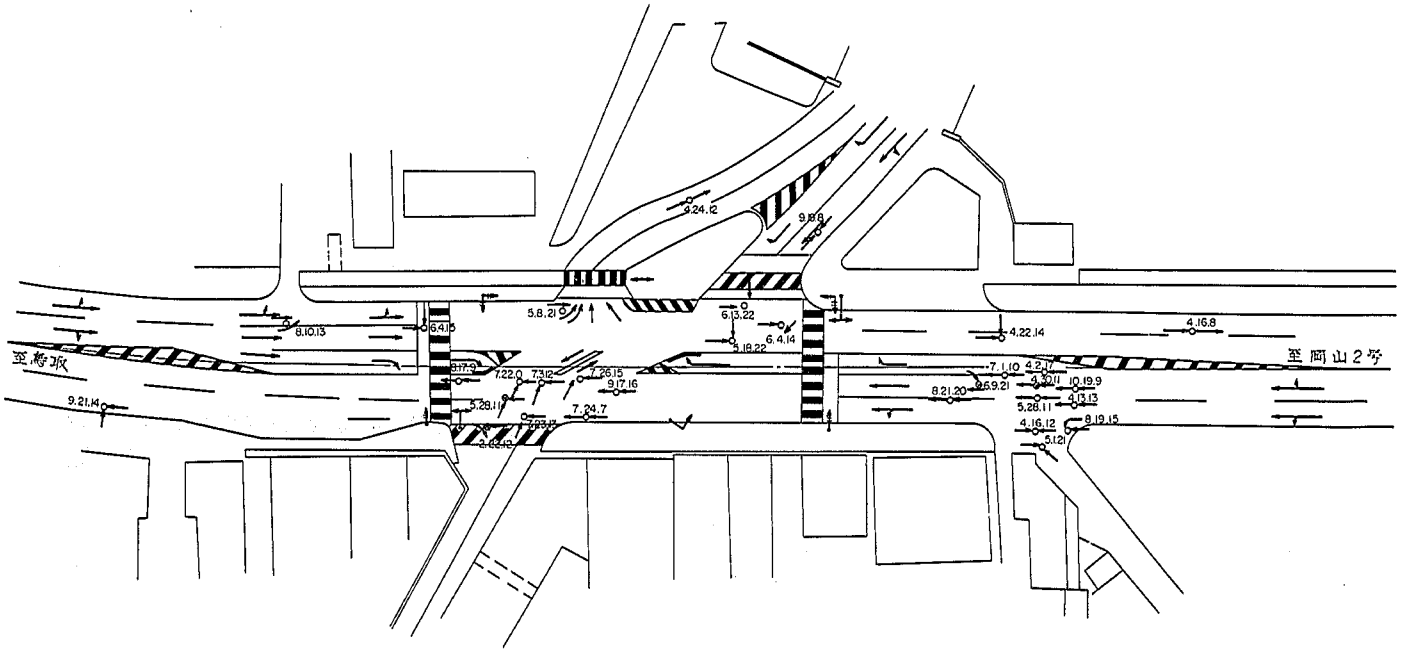
岡山　２号線
岡山市厚生町
交差点改良
（右折車線の増設、
バス停の移設）



路線名	５３号線			
場所	岡山県岡山市運動公園前			
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４６年 ８月３０日 ～ 昭和４７年 ２月２０日 （事後） 昭和４７年 ３月３０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－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	＋10	0
道路状況	交差店改良（右折車線増設，運動公園側歩道延長による交差点の縮小）			
施設等の設置に至る経緯	当ケ所は岡山市の住宅地域に当り国道５３号に県営運動公園の出入口が接し，また反対側には市道が２ヶ所接続している交差点である。 運動公園は，グランド，各球技場，プール，体育館等が整備され，大会等には2,500台／日の車両が出入することもある。 事故は市道接続部付近の追突事故がほとんどで，その他右，左折時における側面追突事故が発生していた。なお，５３号の交通量は25,800台／12hである。			
設置後の効果の概要	1. 改良後は出合頭衝突及び接触事故が増加している。その他の類型別事故はあまり変化はない。 2. 改良を行ったけれど結果としては，交差点の交通処理は適当でなく運動公園出口を入口側に寄せて，更に交差点を縮小する必要がある。			

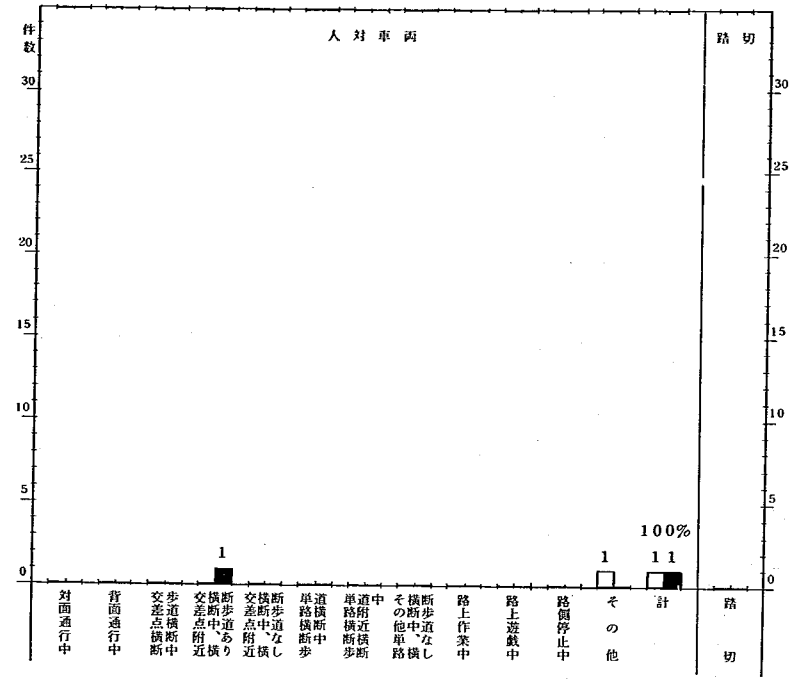


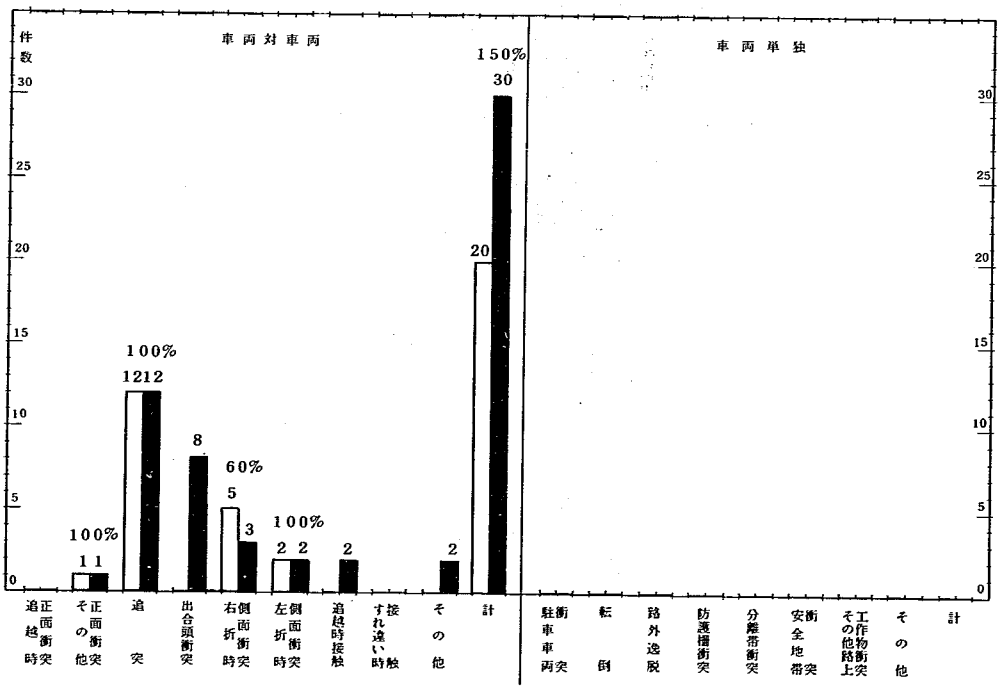
事前調査 No. 37	
路線名	53号線
地　名	岡山県岡山市運動公園前



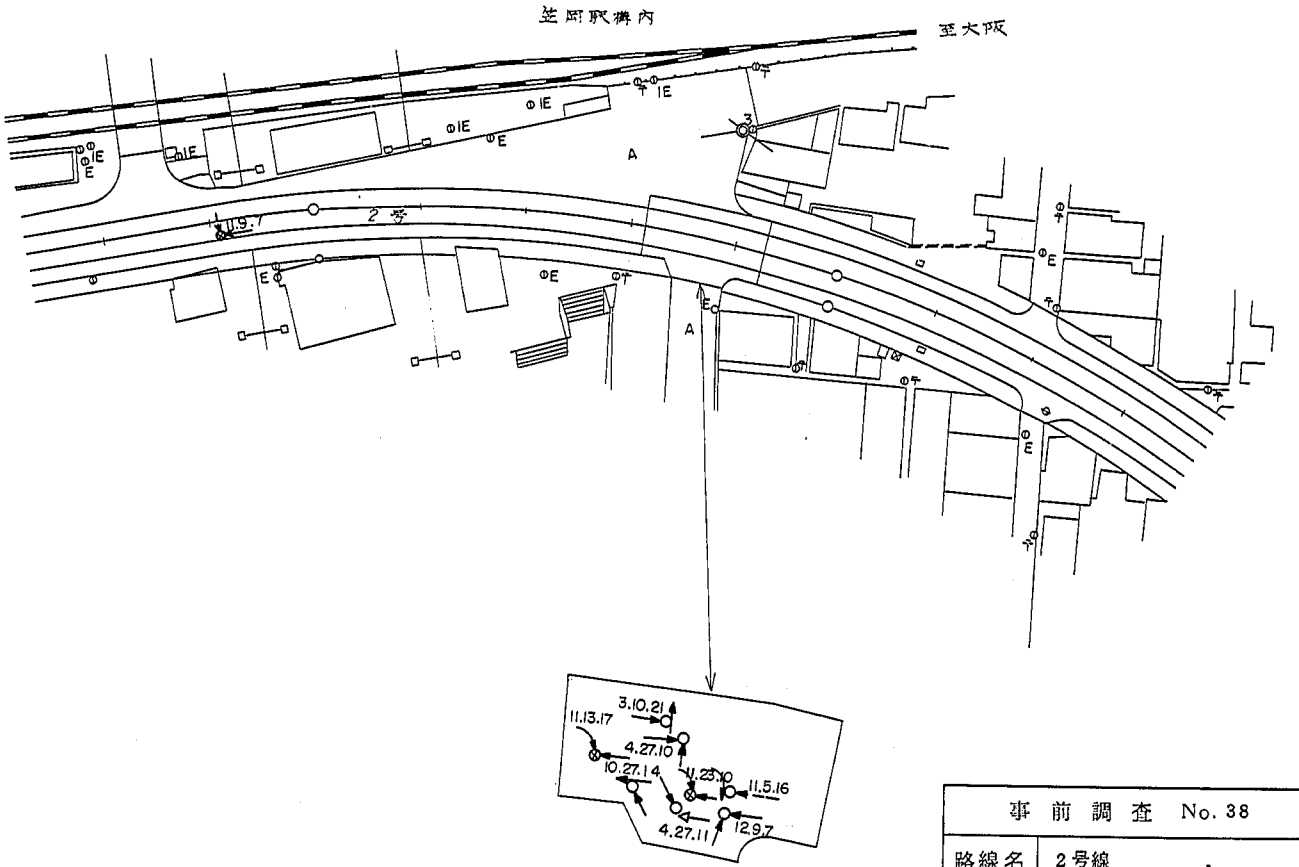
事後調査 No. 37	
路線名	53号線
地名	岡山県岡山市運動公園前
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和47年3月30日

岡山　53号線
岡山市運動公園前
交差点改良

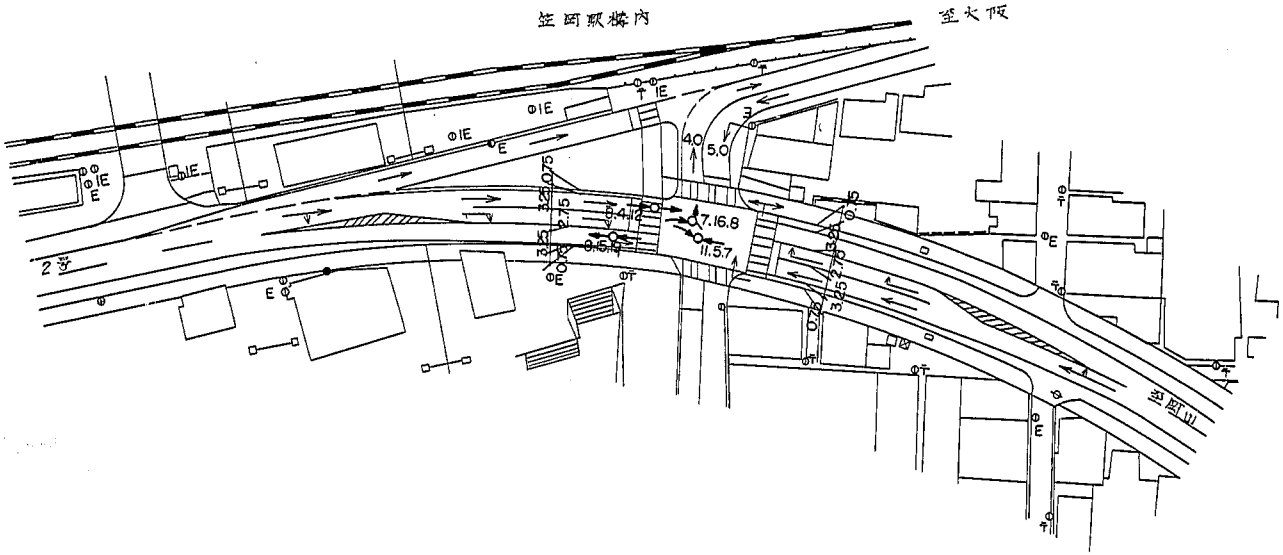


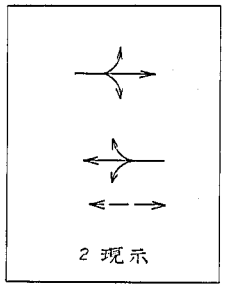


路線名	2号線			
場所	岡山県笠岡市笠岡駅交差点			
交差形式	4枝交差点			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年11月 1日 ～ 昭和48年 5月 1日 （事後） 昭和48年 6月 1日 ～ 昭和48年12月 1日			
竣工年月日	昭和48年 5月30日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－4	0
道路状況	交差点改良（導流島，横断歩道）			
施設等の設置に至る経緯	当ケ所は笠岡市の市街部で，国道2号の曲線部（R＝250m）に市道が接続する4枝交差点（無信号）であり，北側の市道が鋭角に接続しているため，出入口が広く，変形した交差点であった。 交通事故は南側の市道に出入する車両に起因する衝突事故が多く発生していた。			
設置後の効果の概要	正面及び側面衝突が減少した。			

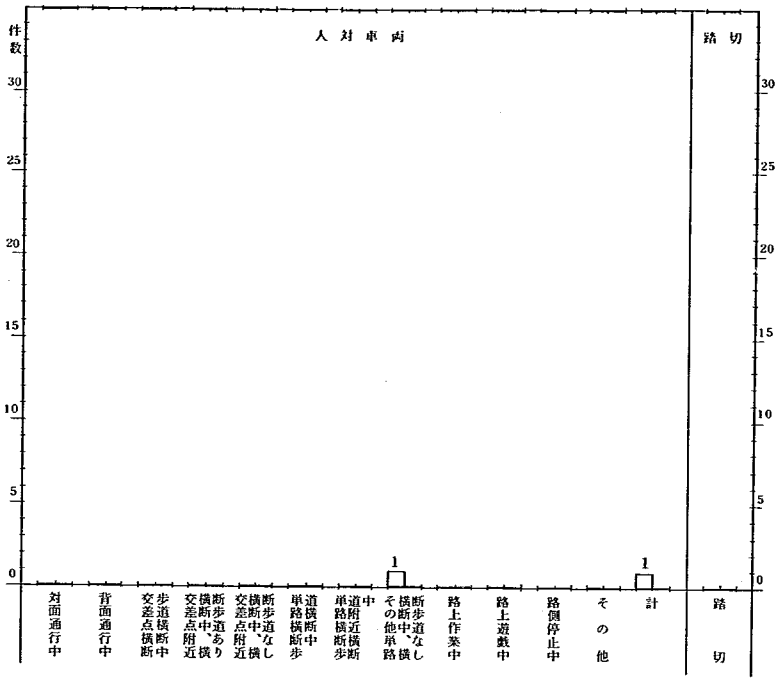


事前調査 No. 38	
路線名	2号線
地　名	笠岡市笠岡駅前交差点





事後調査 No. 38	
路線名	2号線
地名	笠岡市笠岡駅前交差点
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年5月30日

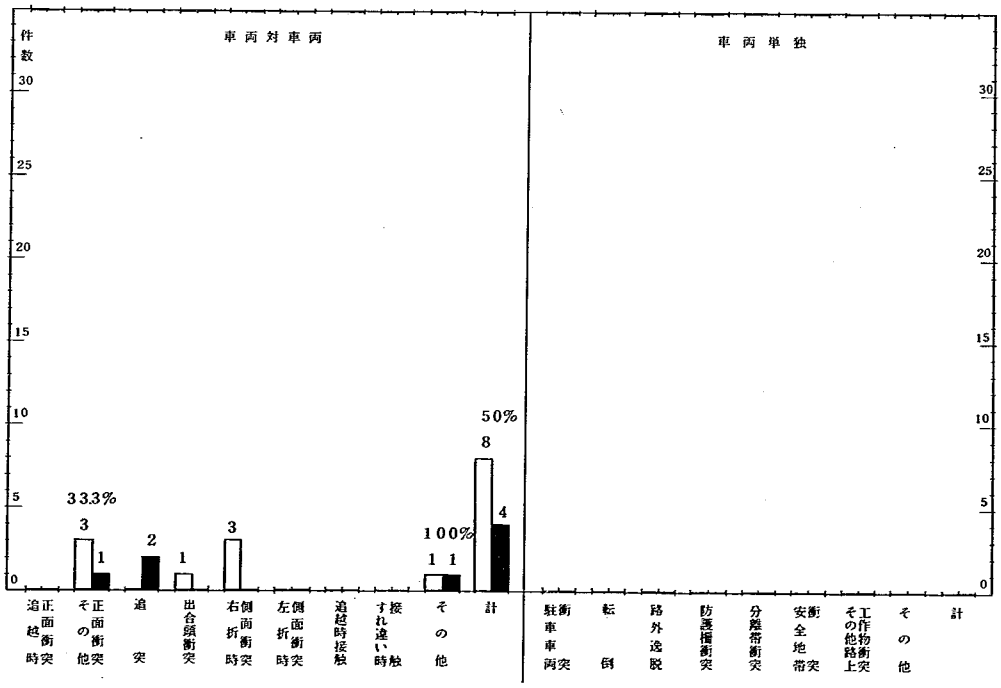


岡山　2号線

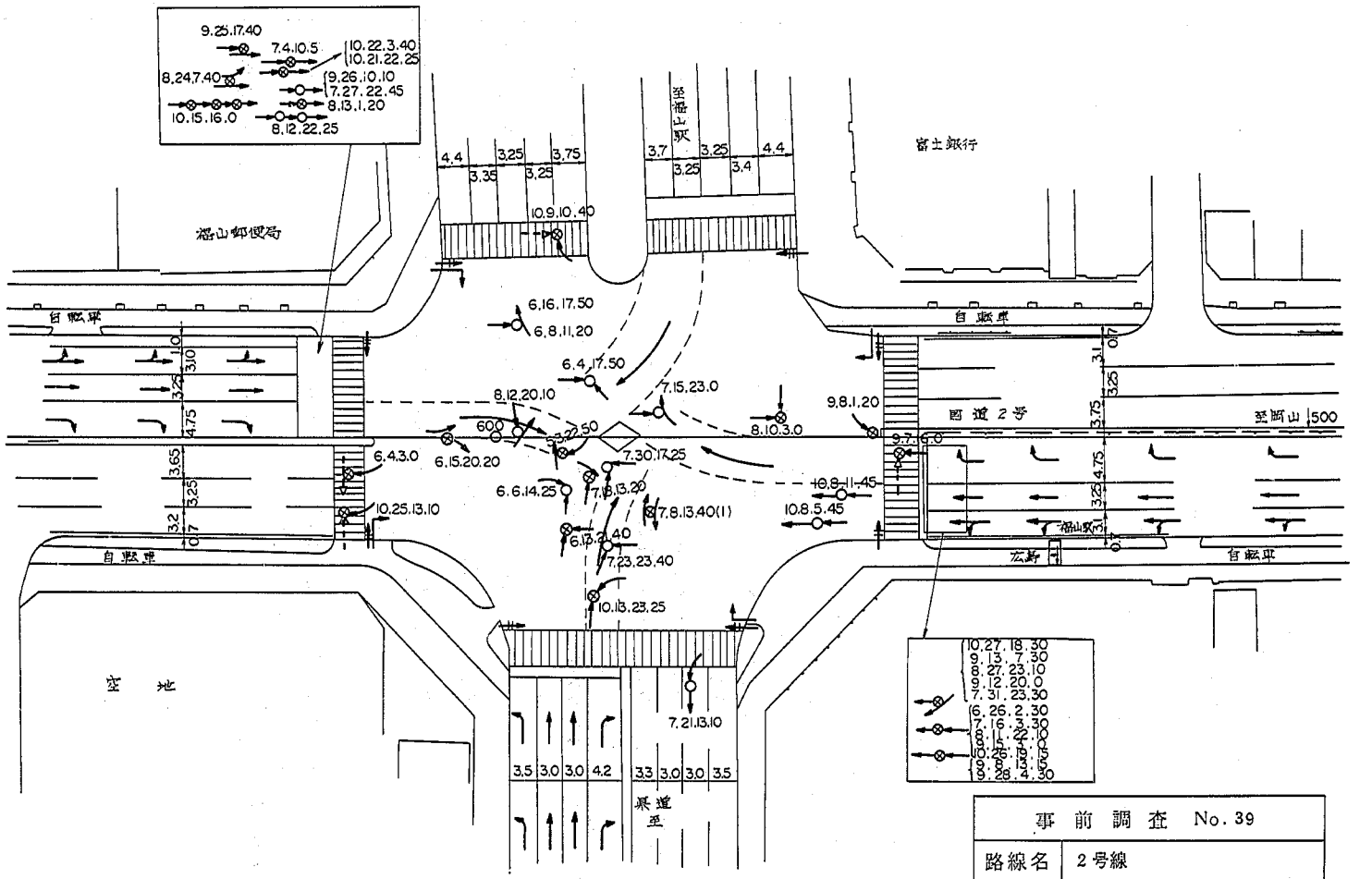
笠岡市笠岡駅前交差点

交差点改良

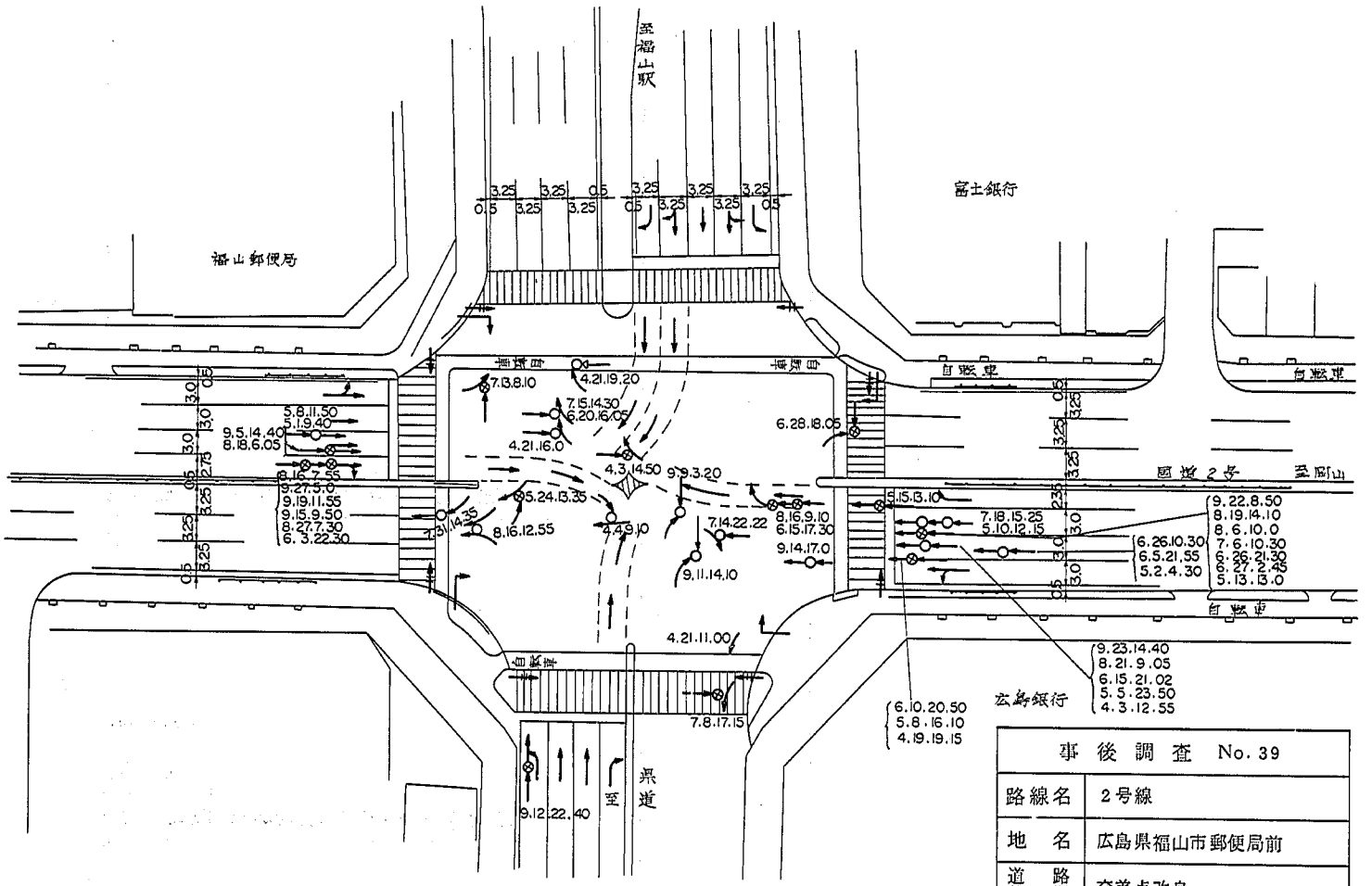
(導流島、横断歩道)



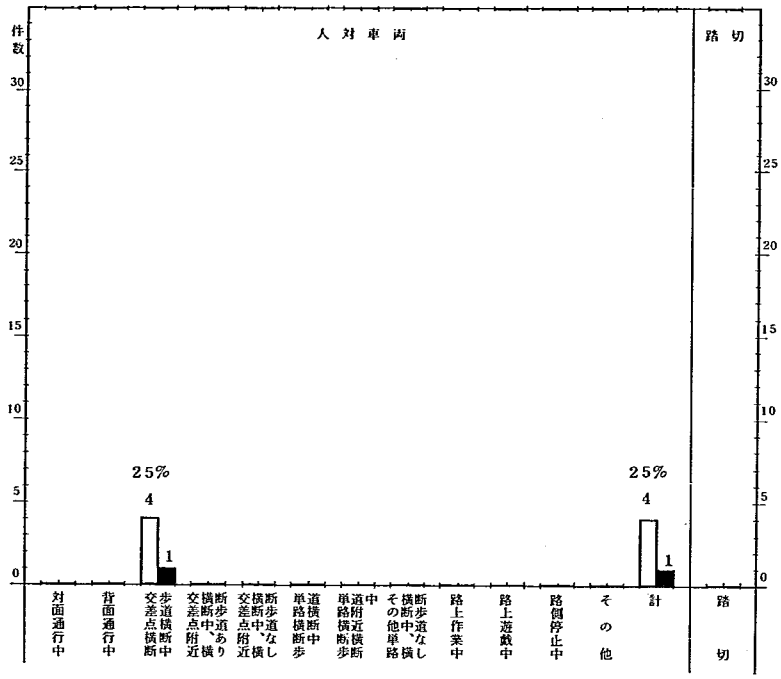
路線名	2号線			
場所	広島県福山市郵便局前			
交差形式	四枝交差			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和47年 5月 1日 ～ 昭和47年11月 1日 （事後） 昭和48年 4月 1日 ～ 昭和48年10月 1日			
竣工年月日	昭和48年 3月31日			
事故増減	人－車両	路切	車両－車両	車両単独
	－3	0	＋10	－1
道路状況	交差点改良（中央分離帯延長，歩道拡幅による交差点縮小）			
施設等の設置に至る経緯	当ケ所は福山市の市街中心部に当り，国道2号，6車線（歩道，自転車専用道を含む）に県道が，8車線と10車線で接続している市内第一の規模をもつ交差点である。 交通量は国道35,000台／12h，交差点全流入量66,200台／12h，交差点内の全横断歩行者数6,700人／12hであり，交通処理上問題のある交差点であった。 1）交差点が広すぎるため，縮少すると同時に県道の車線を整備する必要があった。 2）交通事故は追突事故，出合頭及び右折時における衝突事故が多発しているが，その大半は，夜間に発生していた。			
設置後の効果の概要	1）当，交差点付近は改良によって，各車線ともスピードアップして交通流はスムーズになった。 2）交差点を縮小したため，横断中の歩行者事故が減少した。 3）衝突及び接触事故は減少しているが，追突事故が増大している事は，なお検討を要する事項である。 4）今後の問題として歩行者の安全を期すため立体横断施設を設置する必要がある。			



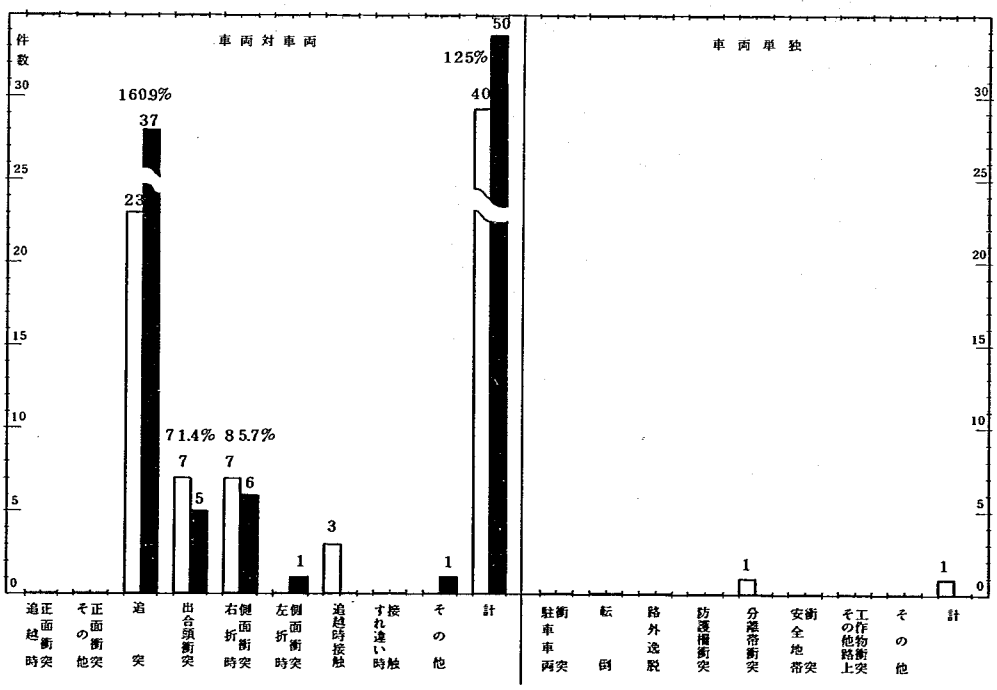
事前調査 No. 39	
路線名	2号線
地名	広島県福山市郵便局前



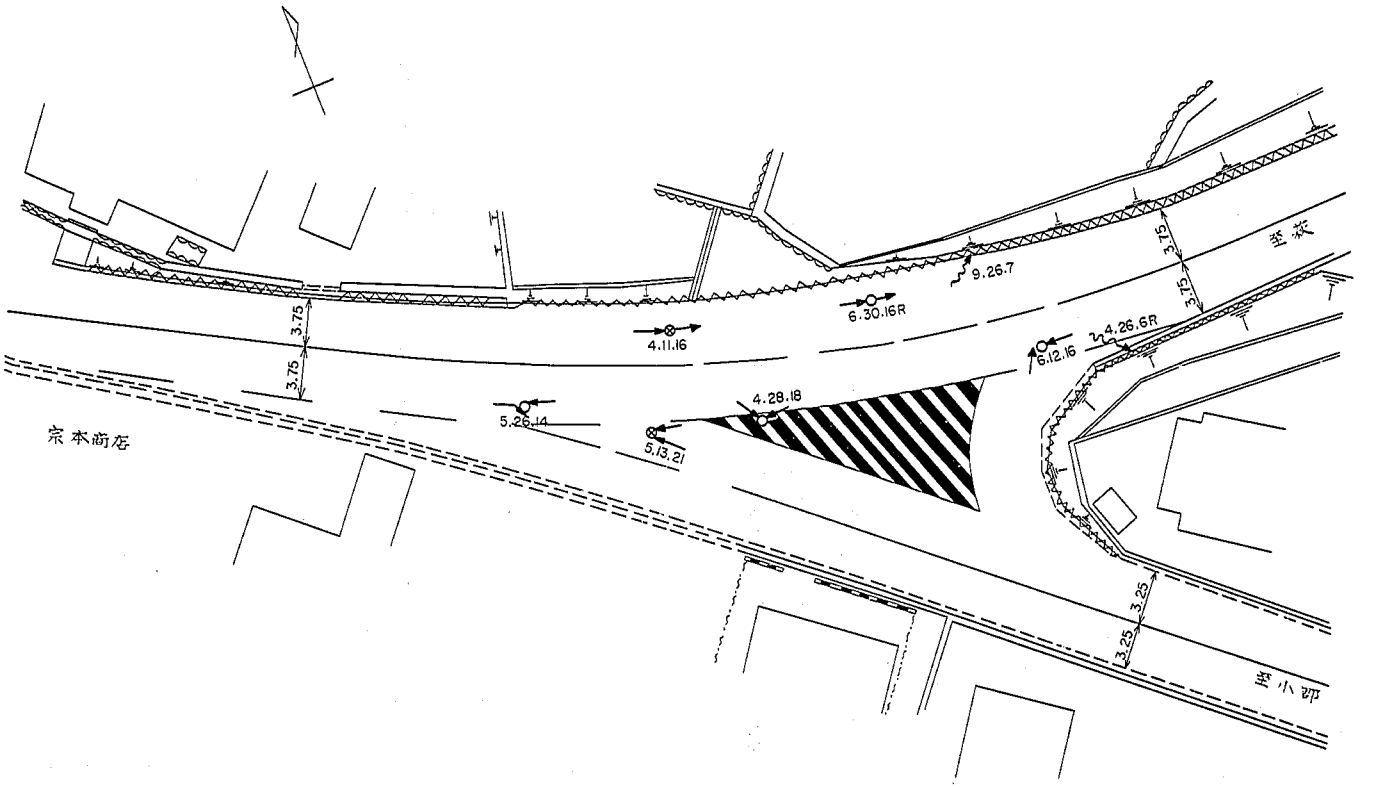
事後調査 No. 39	
路線名	2号線
地名	広島県福山市郵便局前
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年3月31日



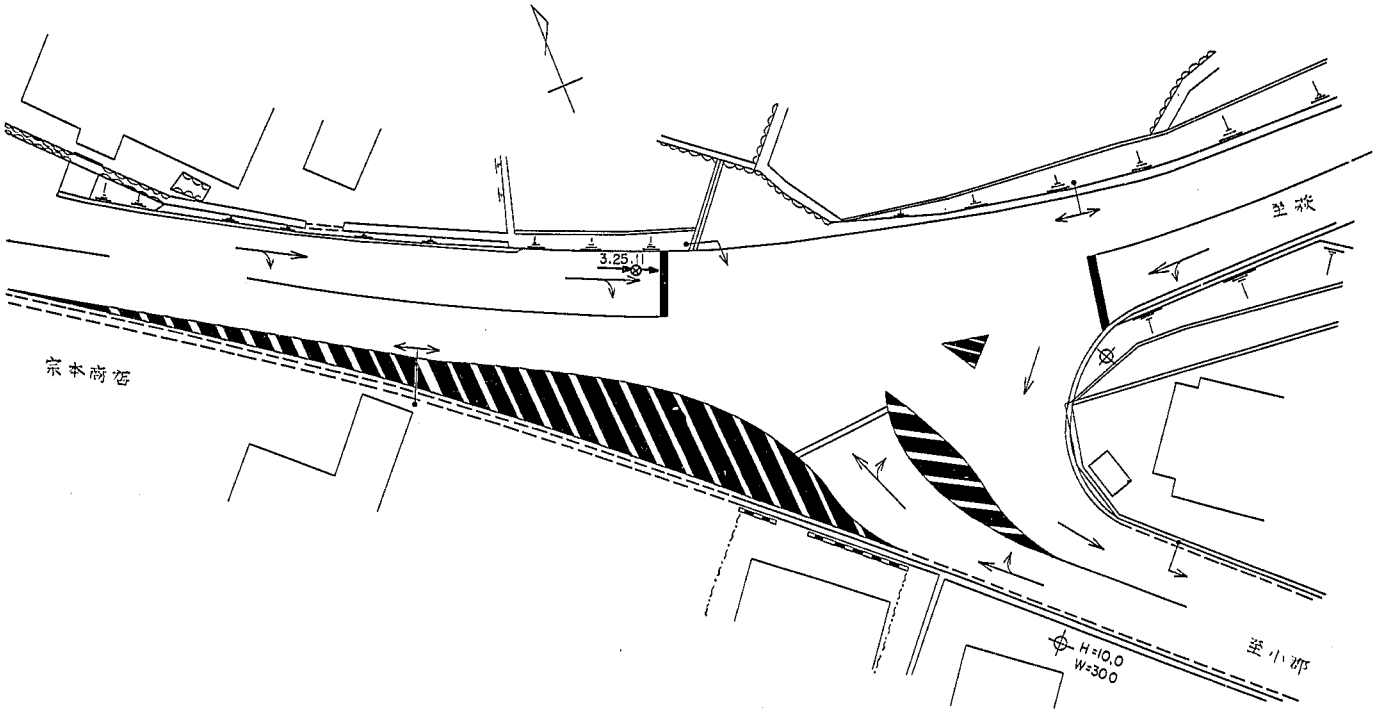
広島　2号線
福山市郵便局前
交差点改良
（中央分離帯延長、
歩道拡幅による交差
点縮小）



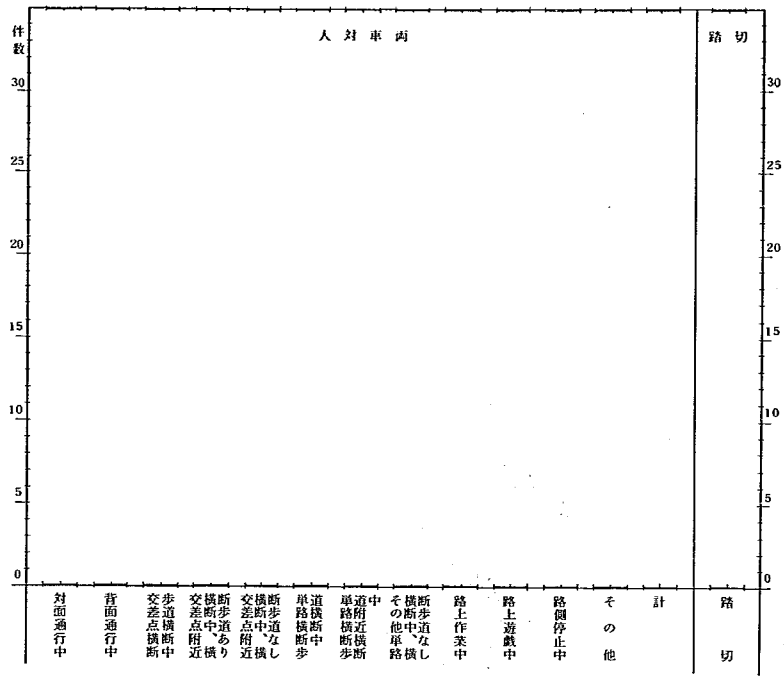
路線名	191号線			
場所	山口県三隅町宗頭			
交差形式	三枝交差			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和48年 4月 1日 ～ 昭和48年10月 1日 （事後） 昭和48年10月 1日 ～ 昭和49年 4月 1日			
竣工年月日	昭和48年10月31日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－5	－2
道路状況	交差点改良（信号機，照明灯設置，路面表示による交差点縮小）			
施設等の設置に至る経緯	国道191号に県道が接続する三枝交差点（無信号）であり．事故は県道の流出入車が影響しているものばかりで追突及び側面事故が発生していた。			
設置後の効果の概要	今後の問題として右折車線と歩道設置を伴う交差点改良を行う必要がある。			



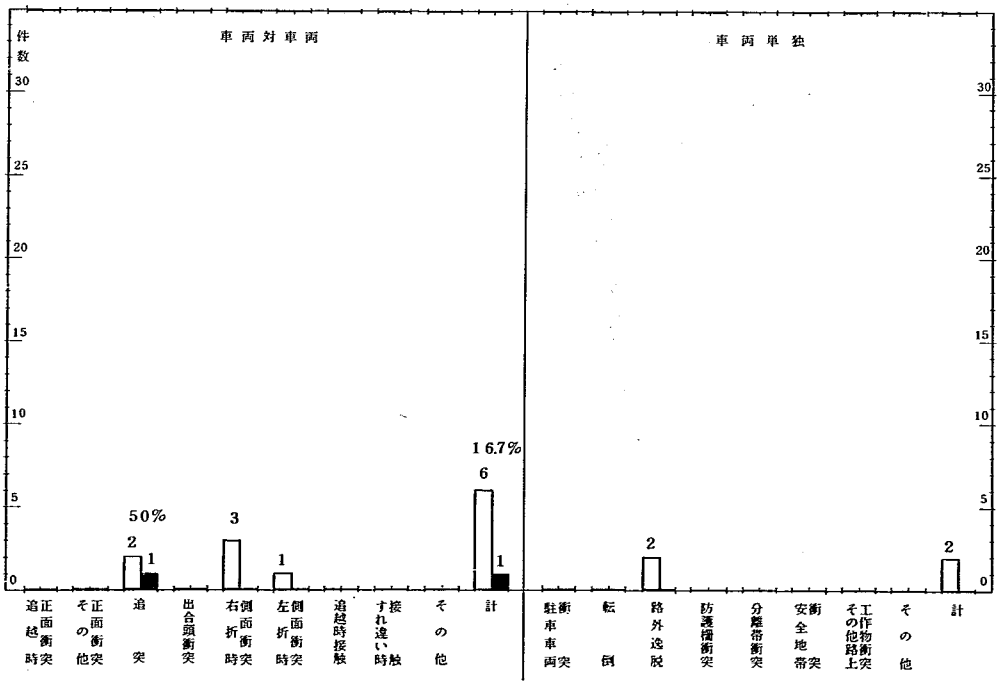
事前調査 No. 40	
路線名	191号線
地　名	山口県三隅町宗頭



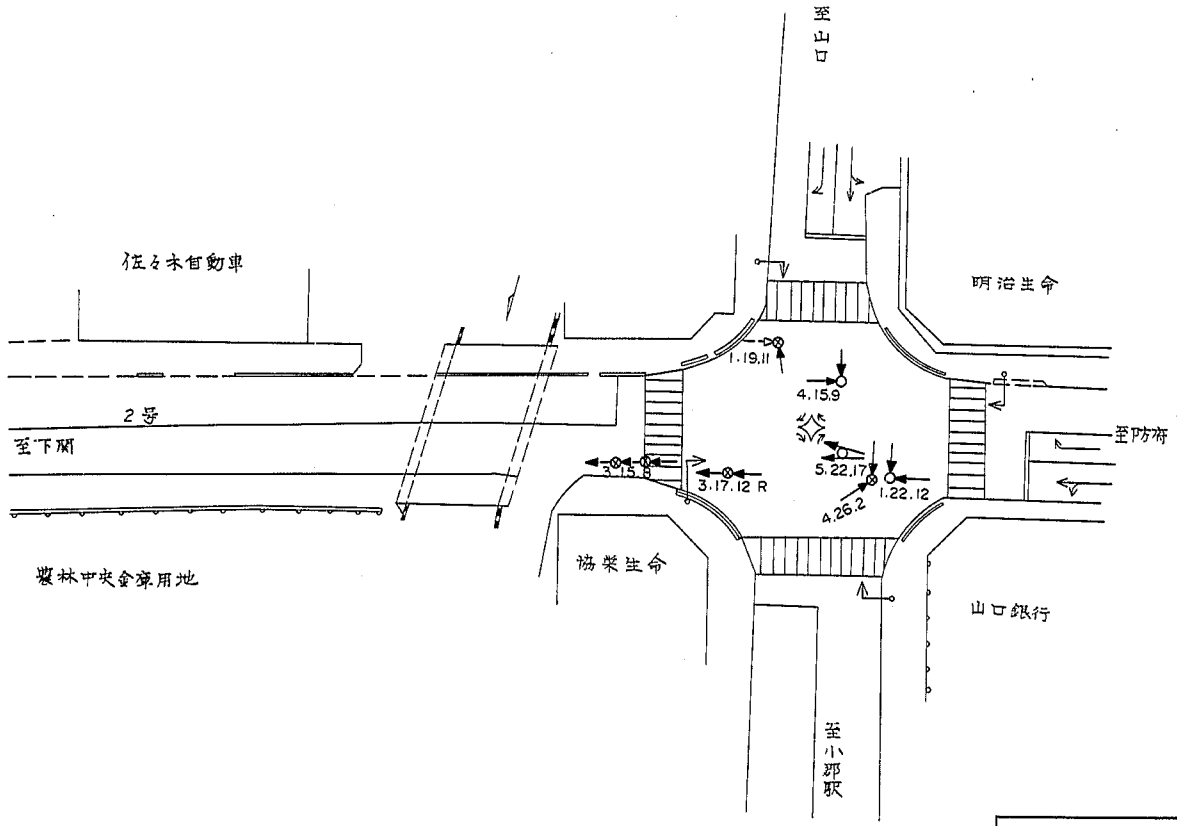
事後調査 No. 40	
路線名	191号線
地名	山口県三隅町宗頭
道路状況	交差点改良
竣工年月日	昭和48年10月31日



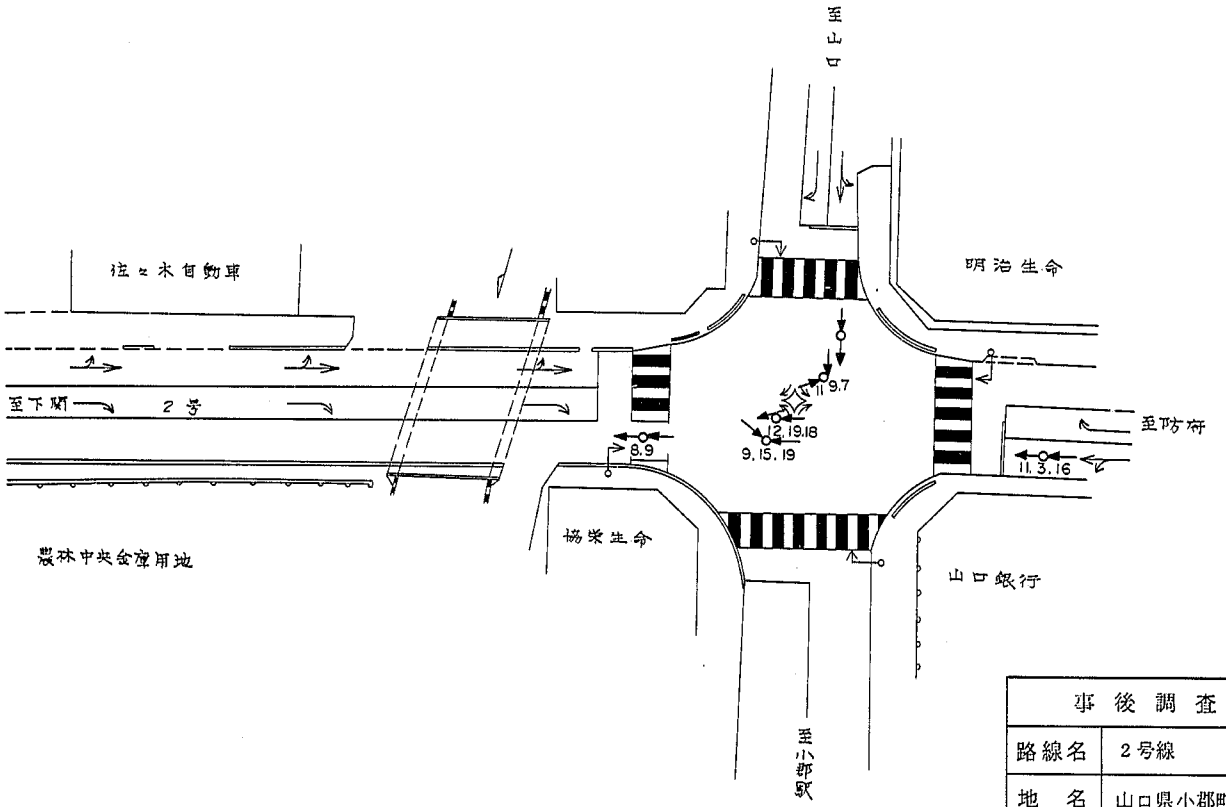
山口　191号線
三隅町宗頭
交差点改良



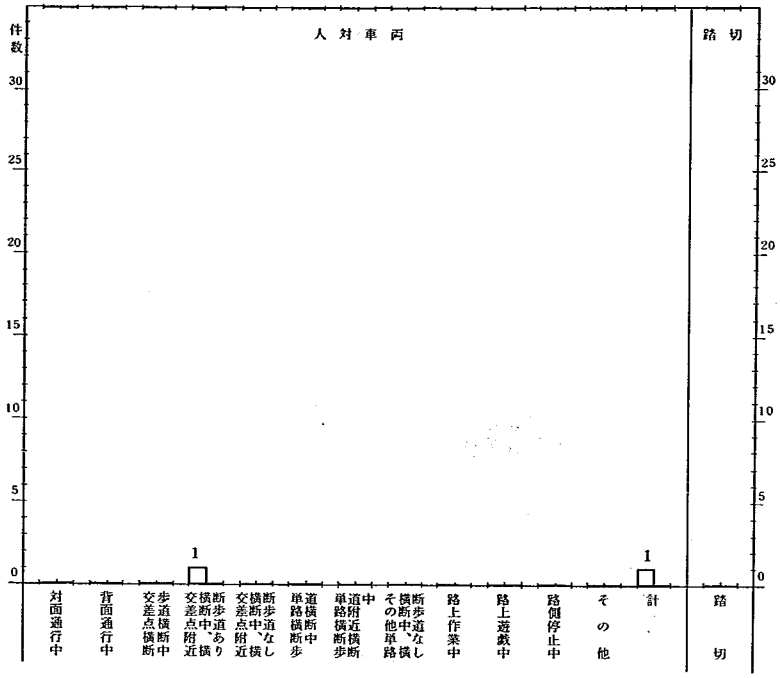
路線名	2号線			
場所	山口県小郡町小郡駅前			
交差形式	四枝交差			
管理者	中国地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和48年 1月 1日 ～ 昭和48年 7月 1日 （事後） 昭和48年 8月 1日 ～ 昭和49年 2月 1日			
竣工年月日	昭和48年 7月31日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	0	0
道路状況	交差点改良（右折車線増設）			
施設等の設置に至る経緯	当ヶ所は国道2号に県道が接続する人家連担部における十字交差点である。国道の車道幅員が狭いのと，県道駅方面の右左折は大型バスを含む，大型車の混入が多いため，交通渋滞が著しく，下関側の車線増と歩行者の立体横断施設が要望されていたところである。なお，当地区には，小郡バイパスを施工中であり，昭和50年4月には供用開始の予定である。			
設置後の効果の概要	右折車線の増設による交通事故の減少は見受けられないが，下関側の車両の渋滞に対しては，かなりの成果があった。 今後の問題としては，歩行者の安全を守るため，立体横断施設を整備する必要がある。			



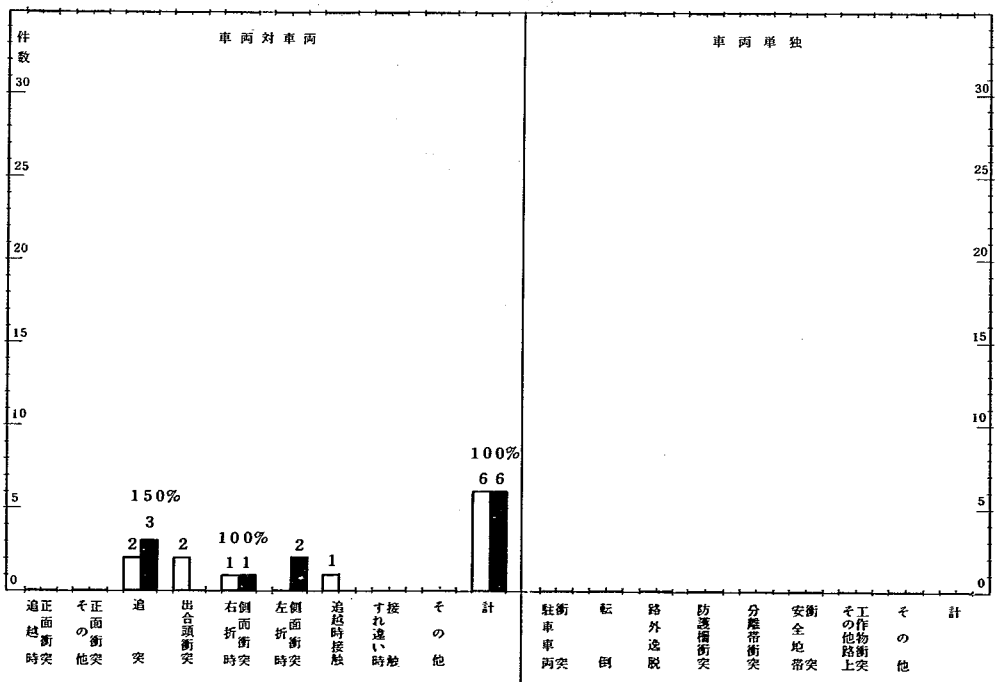
事前調査 No.41	
路線名	2号線
地　名	山口県小郡町小郡駅前



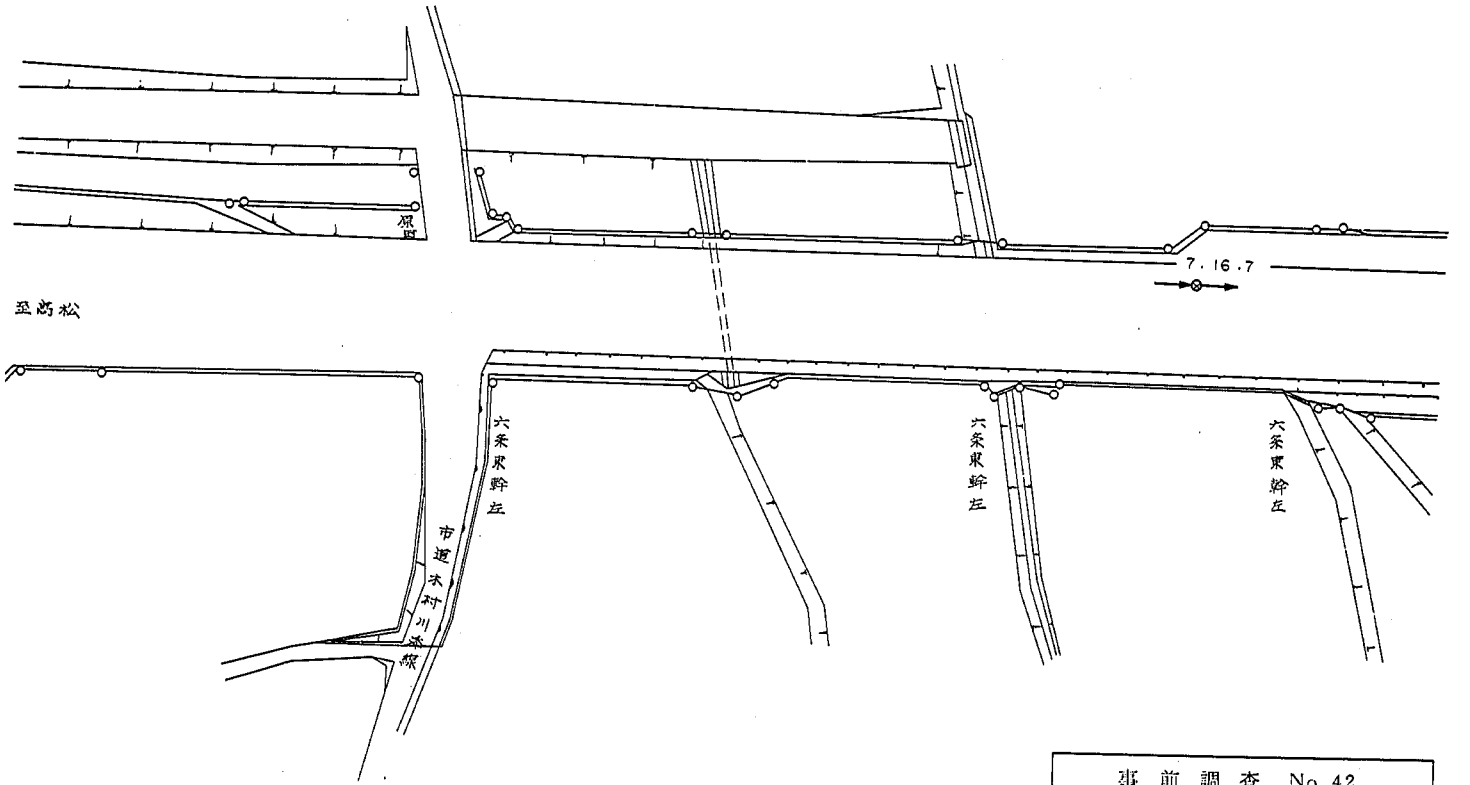
事後調査 No. 41	
路線名	2号線
地名	山口県小郡町小郡駅前
道路状況	交差点改良（右折車線増設）
竣工年月日	昭和48年7月31日



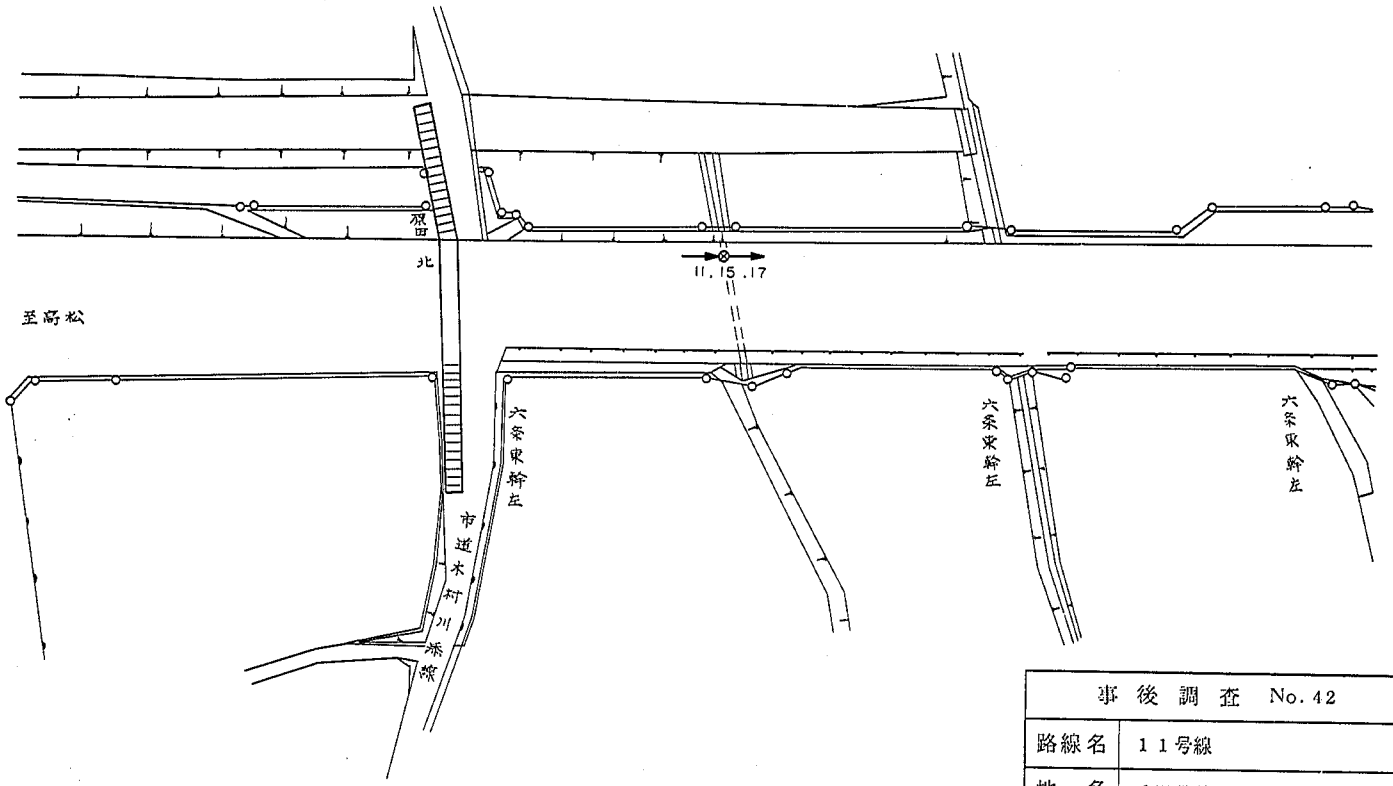
山口　2号線
小郡町小郡駅前
交差点改良
（右折車線増設）



路線名	１１号線			
場所	香川県善通寺市金蔵寺町			
交差形式	４枝交差			
管理者	四国地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　３月３０日　～　昭和４７年　９月３０日 （事後）　昭和４７年１０月　１日　～　昭和４８年　３月３１日			
竣工年月日	昭和４７年　９月３０日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	0	0
道路状況	歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	通学路であり地元の要望が強い。			
設置後の効果の概要	見透しの良い直線区間であるので高速車により危険箇所であったが歩道橋により安全に横断できる。			



事前調査 No.42	
路線名	11号線
地　名	香川県善通寺市金蔵寺町

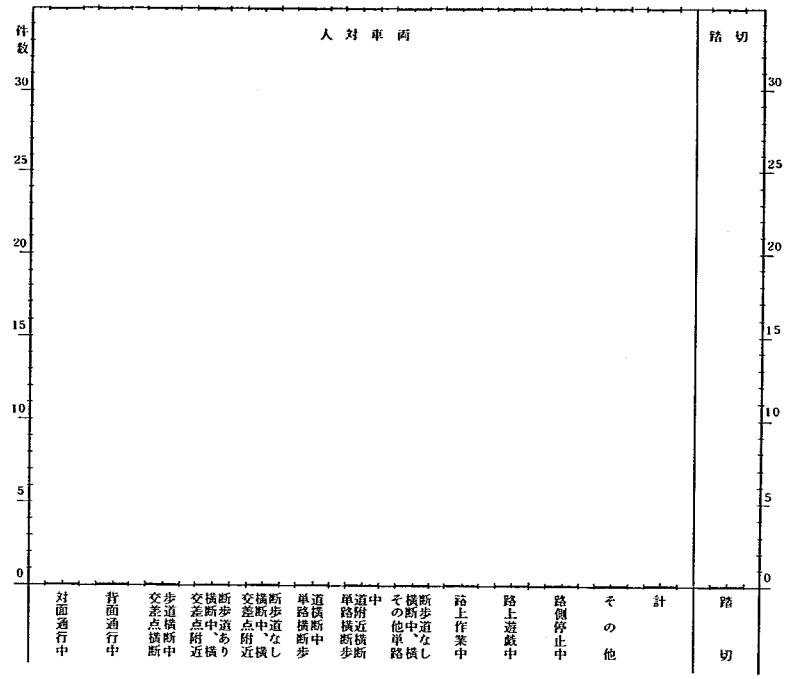


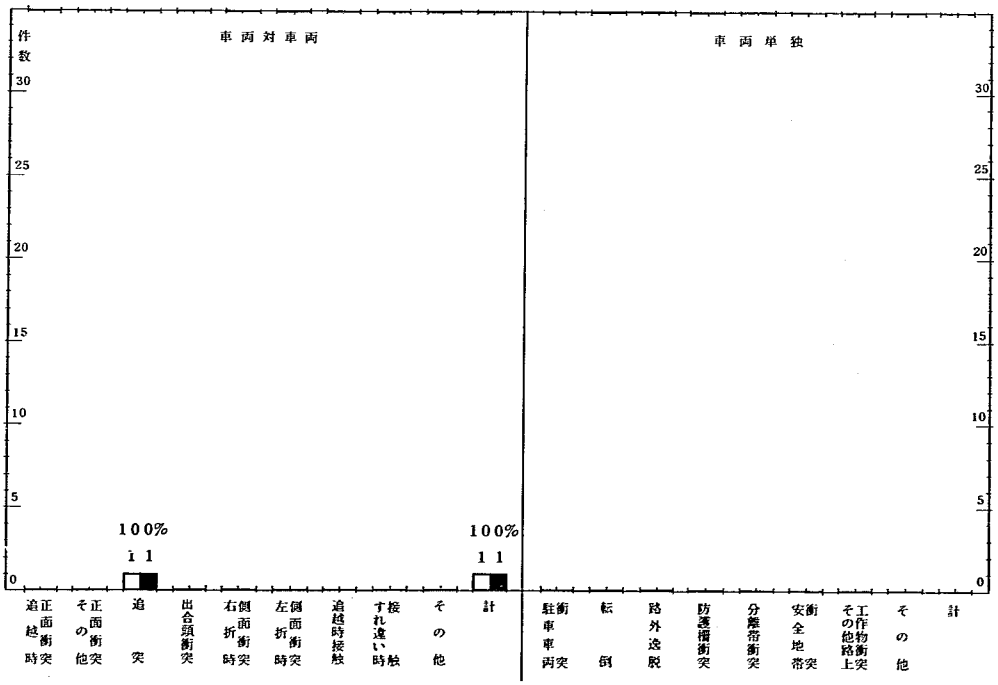
事後調査 No.42	
路線名	11号線
地名	香川県善通寺市金蔵寺町
道路状況	歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年9月30日

香川　11号線

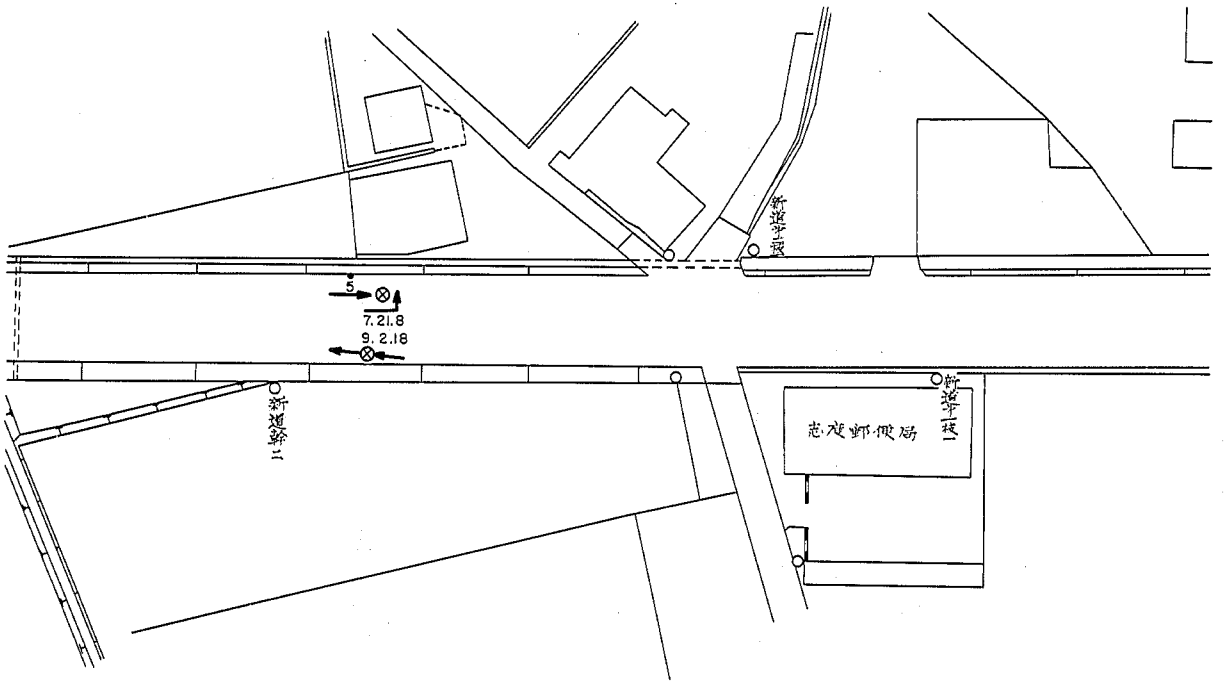
善通寺市金蔵寺町

歩道橋新設

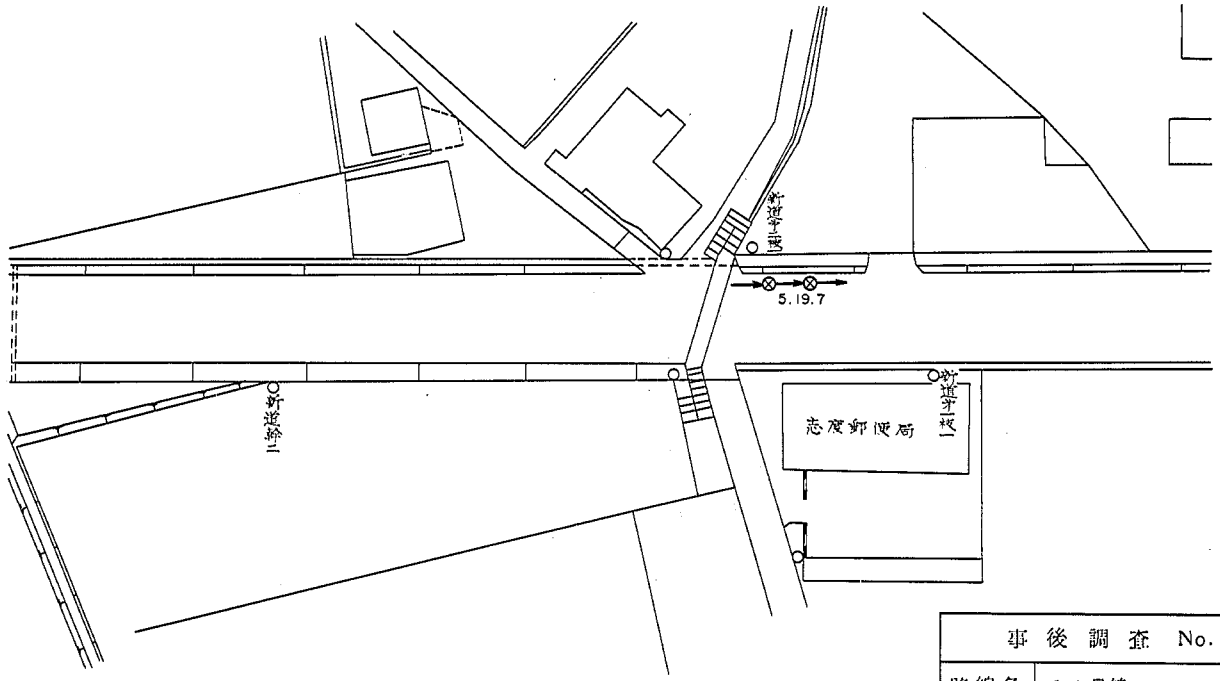




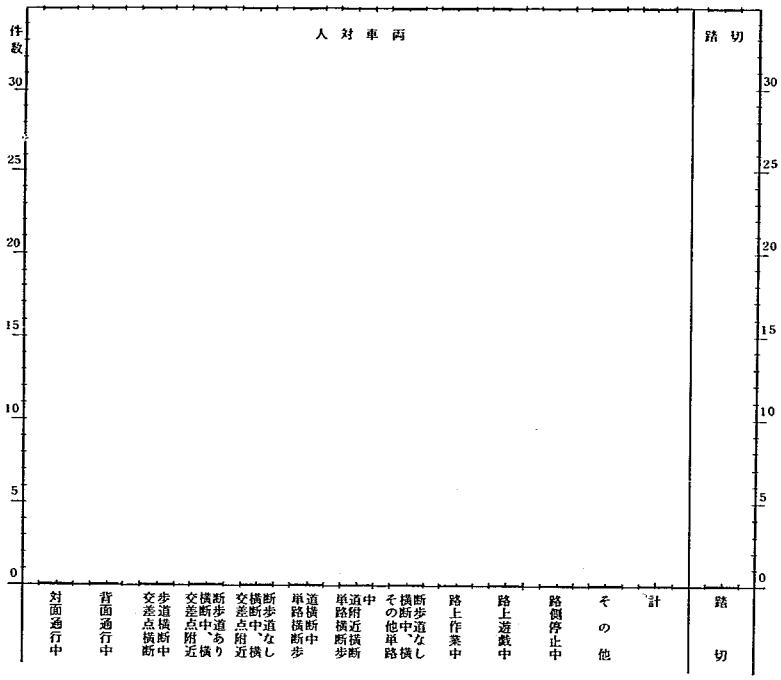
路線名	１１号線			
場所	香川県大川郡志度町大字志度			
交差形式	多枝交差			
管理者	四国地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和４７年 ６月２５日 ～ 昭和４７年１２月２５日 （事後） 昭和４７年１２月２６日 ～ 昭和４８年 ６月２６日			
竣工年月日	昭和４７年１２月２５日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－1	0
道路状況	歩道橋設置			
施設等の設置に至る経緯	通学路であり朝夕1,400人位の通学生がいる箇所で，地元の強い要望があった。			
設置後の効果の概要	交通渋滞箇所であり通学生の横断を容易にした。			



事前調査 No. 43	
路線名	11号線
地　名	香川県大川郡志度町大字志度



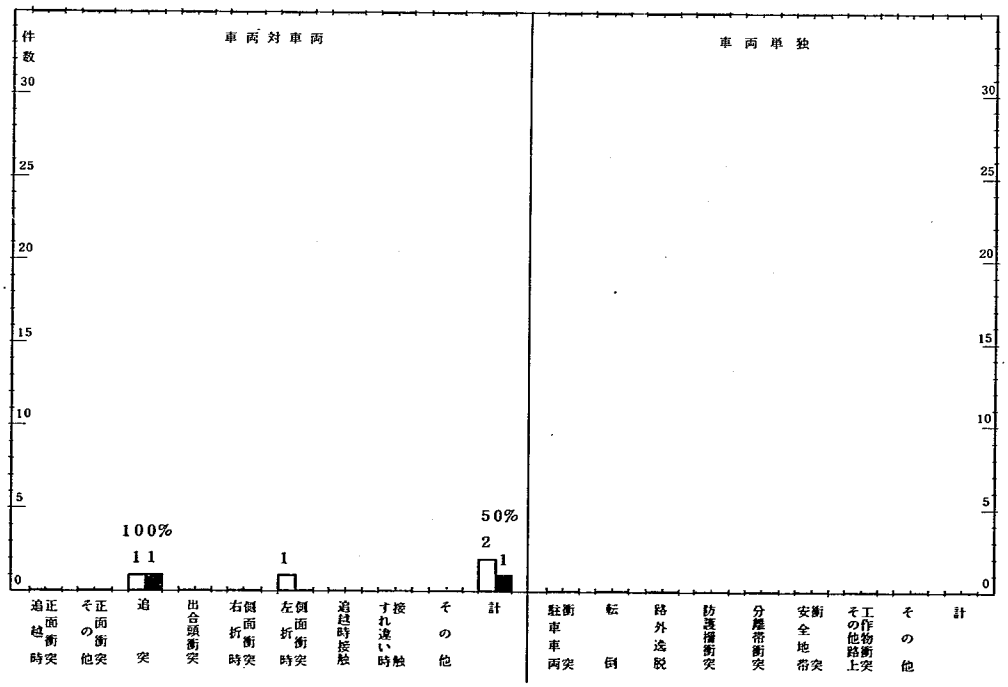
事後調査 No.43	
路線名	11号線
地名	香川県大川郡志度町大字志度
道路状況	歩道橋設置
竣工年月日	昭和47年12月25日



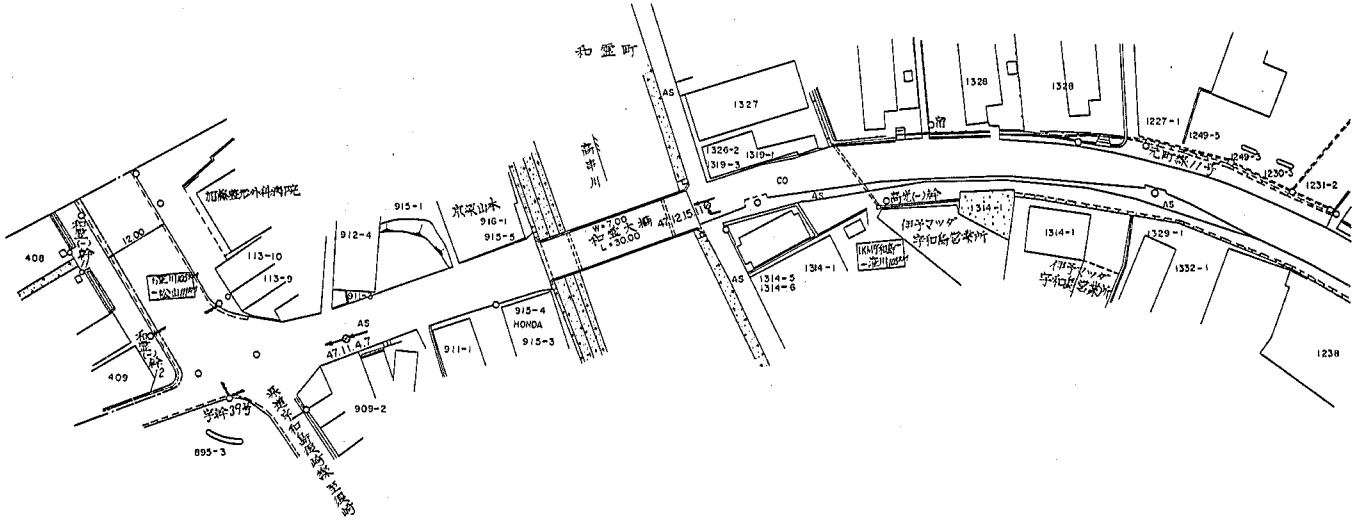
香川　11号線

大川郡志度町大字志度

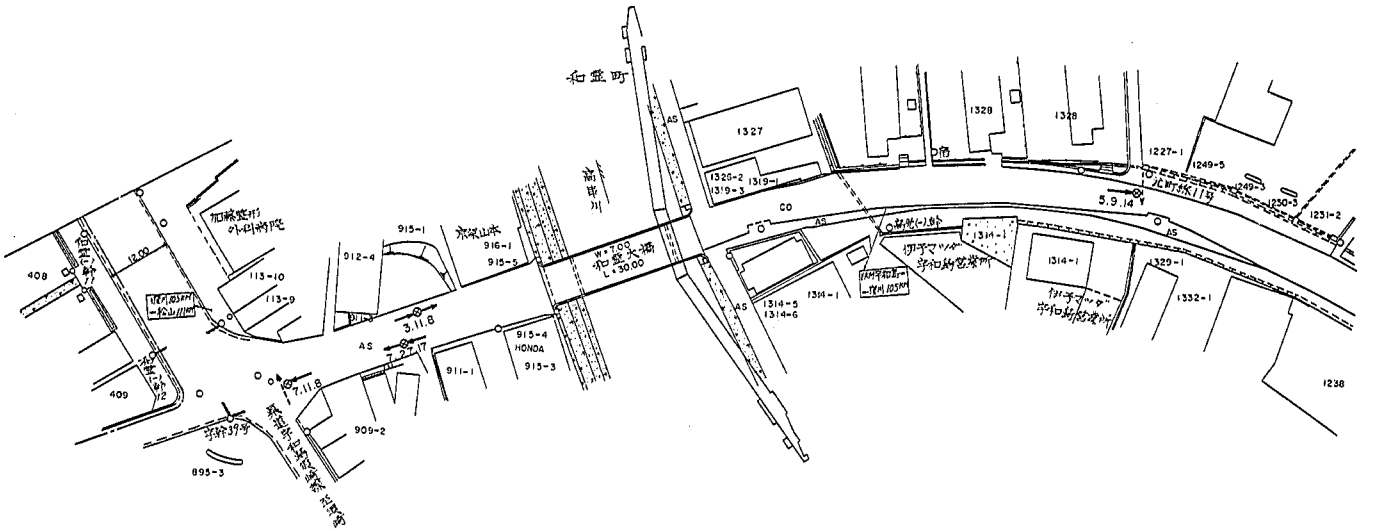
歩道橋新設



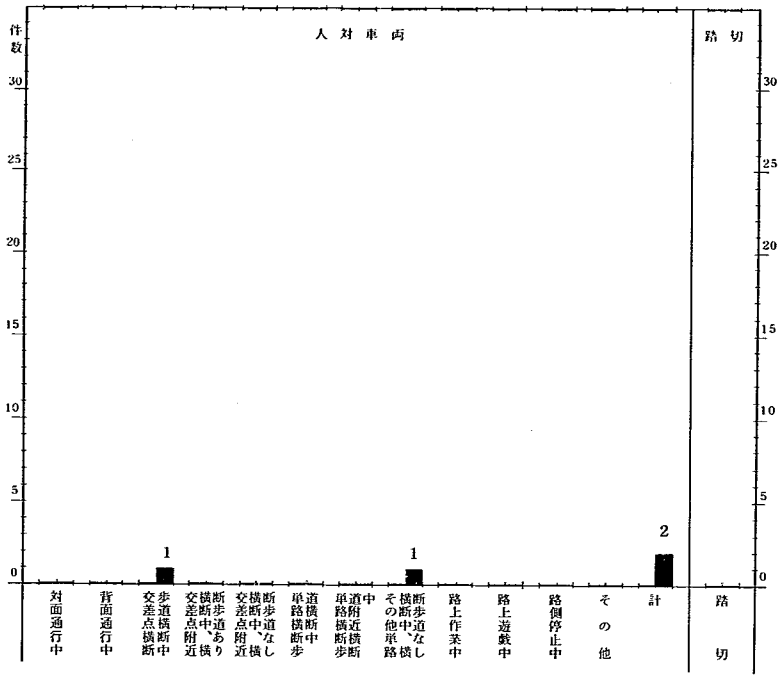
路線名	５６号線			
場所	愛媛県宇和島市和霊町１３１９－１地先			
交差形式	４枝交差			
管理者	四国地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　９月２０日　～　昭和４８年　３月２０日 （事後）　昭和４８年　３月２１日　～　昭和４８年　９月２１日			
竣工年月日	昭和４８年　３月２０日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	＋２	０	０	０
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	交通量の増加に伴い，児童及び，自転車，一般歩行者の安全を確保するために交通事故防止対策事業の一環として横断自歩道橋を設置したものである。			
設置後の効果の概要	交通量が増加している現状でも，運転者の不注意による事故は見られるが，一般交通も円滑になり児童及び自転車，一般歩行者の安全は確保できている。			



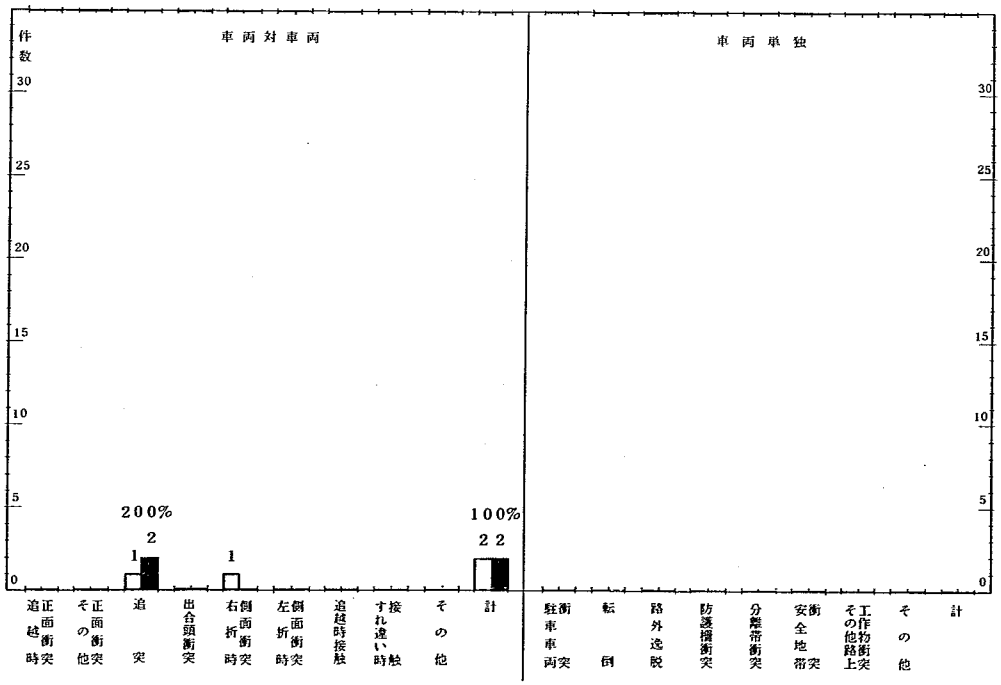
事前調査 No.44	
路線名	56号線
地名	愛媛県宇和島市和霊町 1319－1地先



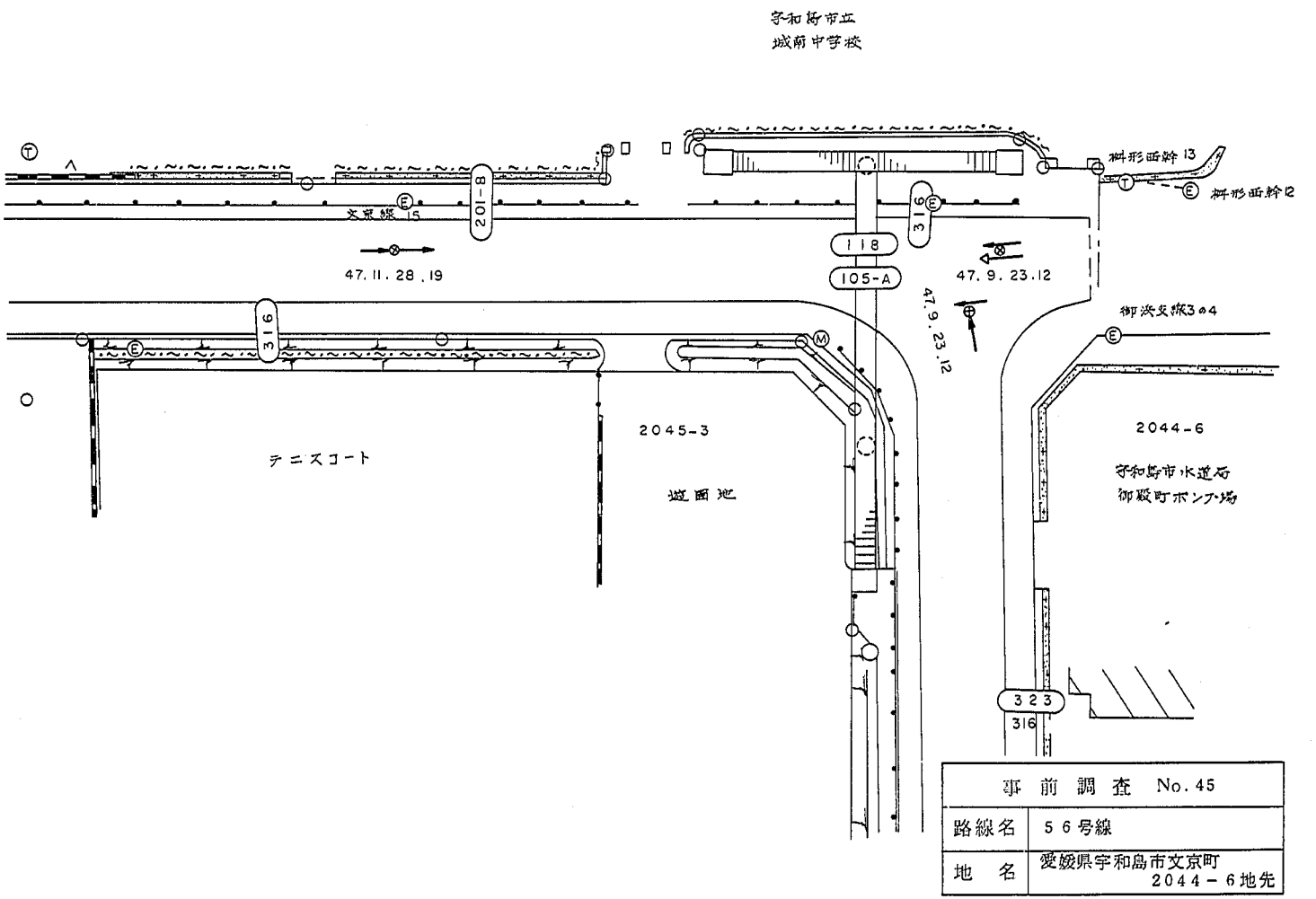
事後調査 No. 44	
路線名	56号線
地名	愛媛県宇和島市和霊町 1319－1地先
道路状況	横断歩道橋設置
竣工年月日	昭和48年3月20日



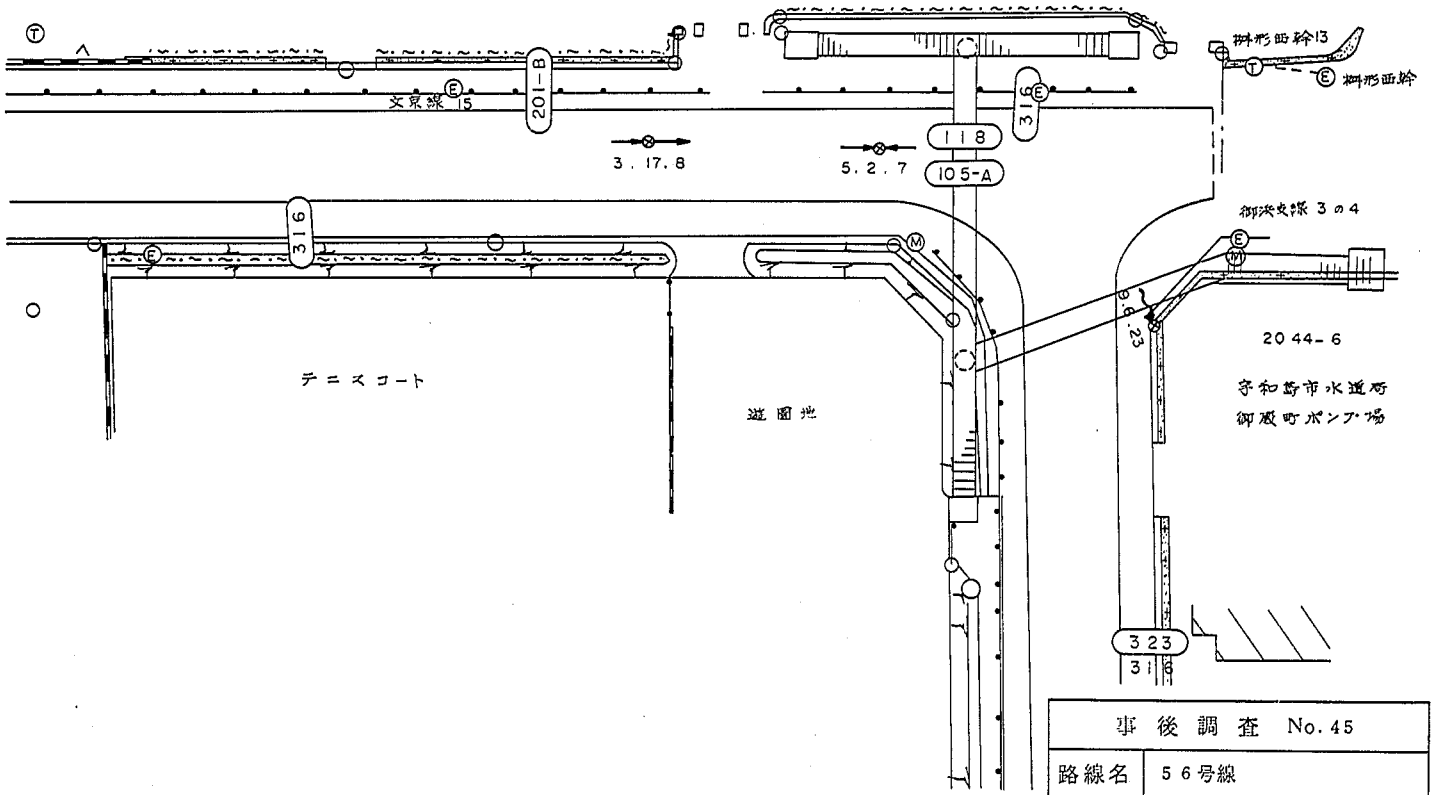
愛媛　56号線
宇和島市和霊町
1319－1地先
横断歩道橋設置



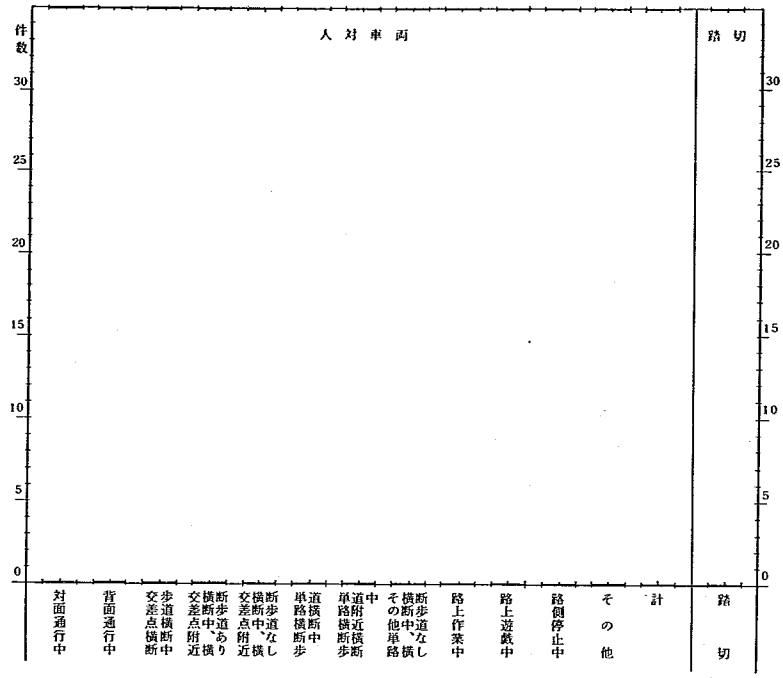
路線名	５６号線			
場所	愛媛県宇和島市交京町2044－６地先			
交差形式	三枝交差			
管理者	四国地方建設局			
事故調査期間	（事前）　昭和４７年　９月２０日　～　昭和４８年　３月２０日 （事後）　昭和４８年　３月２１日　～　昭和４８年　９月２１日			
竣工年月日	昭和４８年　３月２０日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	0	0	－1	＋1
道路状況	横断歩道橋設置			
施設等の設置に至る経緯	交通量の増加に伴い児童及び一般歩行者の安全を確保するために交通事故防止対策事業の一環として横断歩道橋を設置したものである。			
設置後の効果の概要	交通量が増加している現状でも，運転車の不注意による事故は見られるが，一般交通も円滑になり，児童及び一般歩行者の安全は確保できている。			



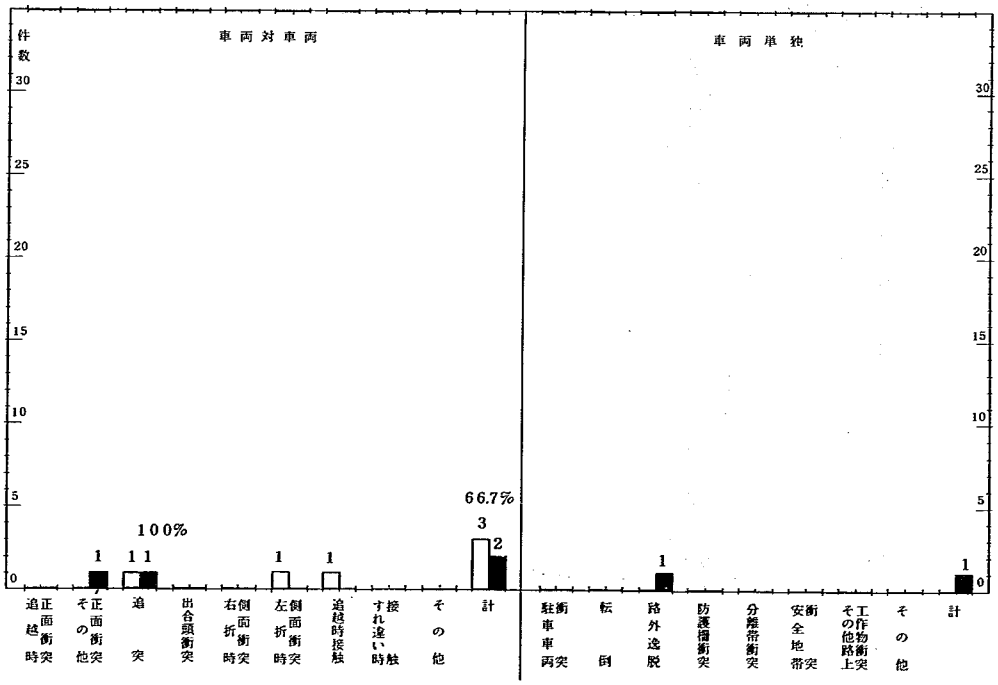
事前調査 No. 45	
路線名	56号線
地名	愛媛県宇和島市文京町 2044－6地先



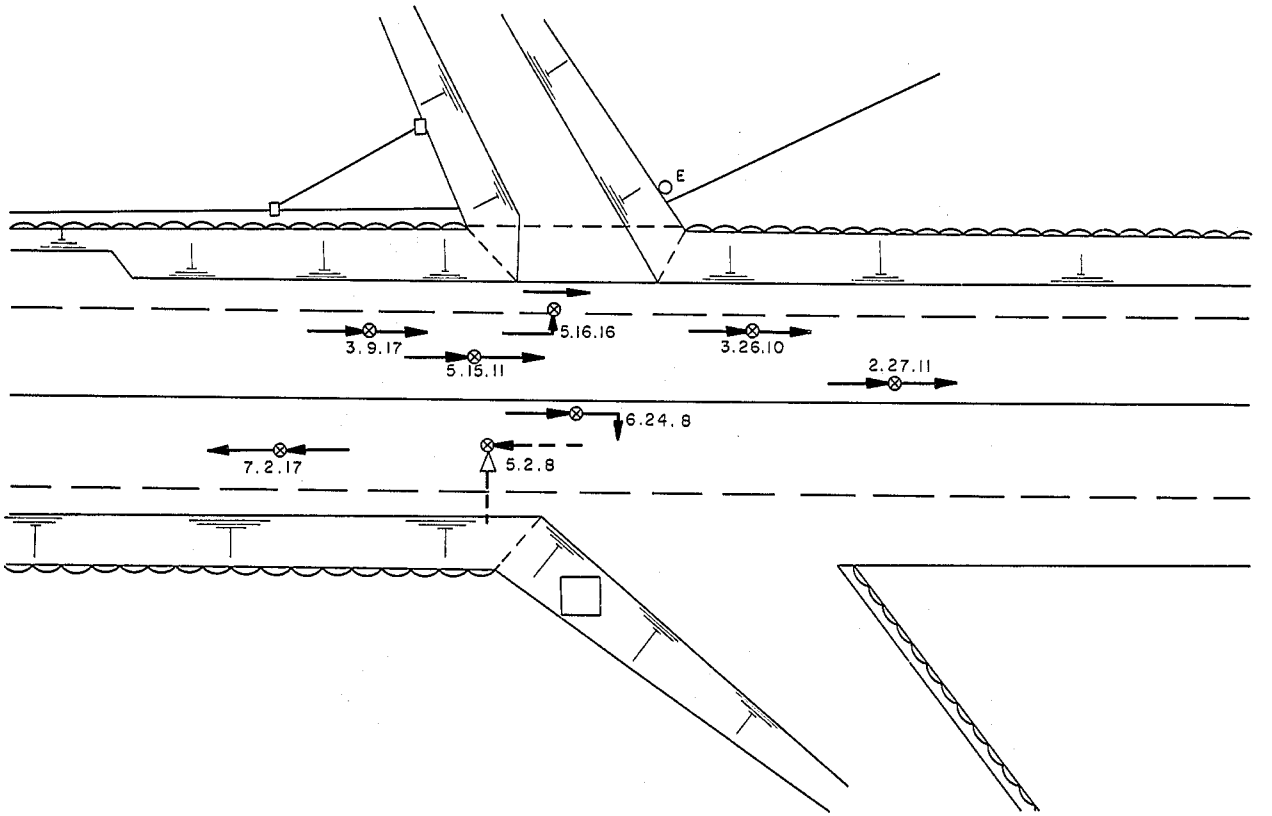
事後調査 No. 45	
路線名	56号線
地名	愛媛県宇和島市文京町 2044－6地先
道路状況	横断歩道橋設置
竣工年月日	昭和48年3月20日



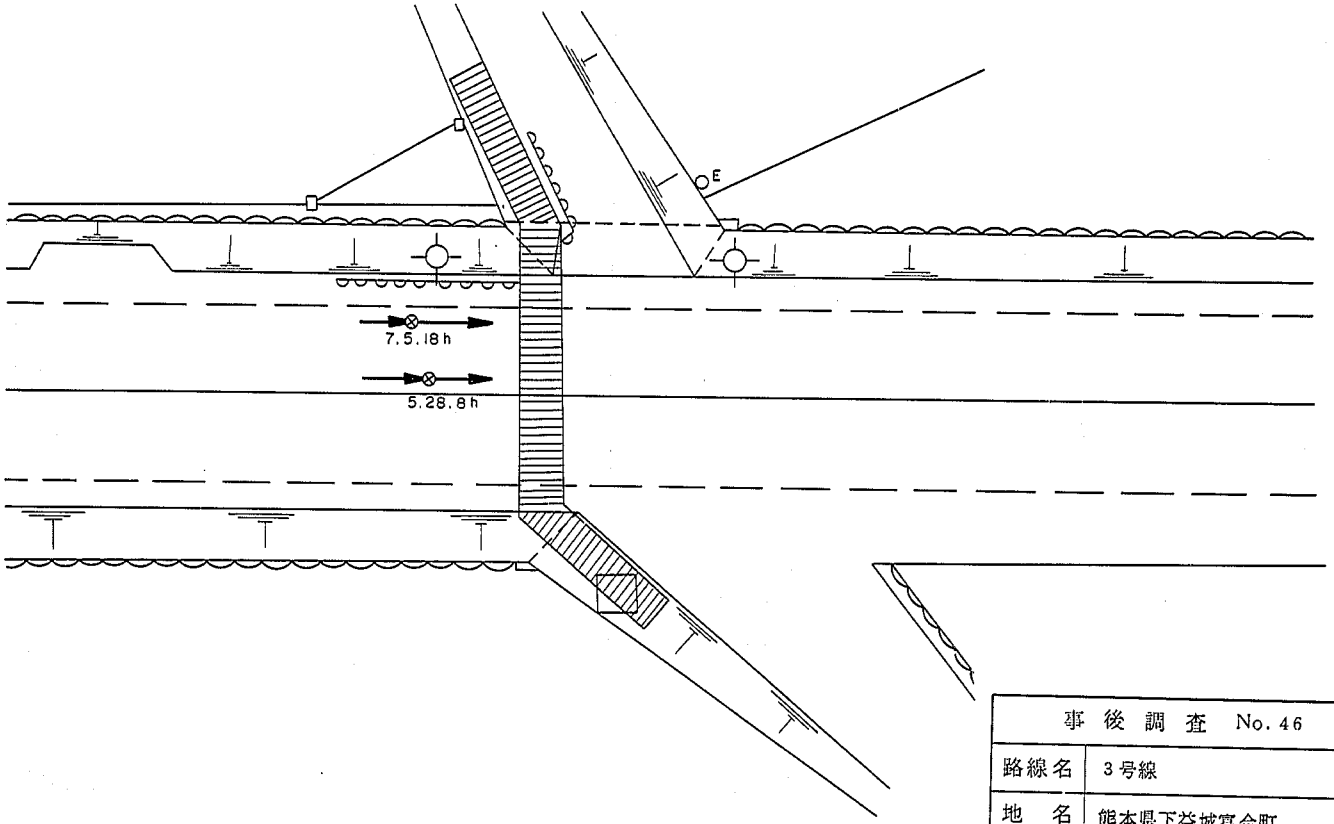
愛媛　56号線
宇和島市文京町
2044−6地先
横断歩道橋新設



路線名	3号線			
場所	熊本県下益城郡富合町			
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47年 2月 日 ～ 昭和47年 7月 日 （事後） 昭和48年 2月 日 ～ 昭和48年 7月 日			
竣工年月日	昭和48年 1月30日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－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	既設の横断歩道は直線区間にあり，又通学路と直角交差になり通学児童及び住民の国道横断は甚だ危険であるため自動車交通と分離交差させるため架橋した。 歩行者200名／12h，自転車類800台／12h，自動車類21,000台／12hであり，地元ＰＴＡ，警察署より強く要望された。			
設置後の効果の概要	本個所の取付道路は，通学路であり，事故も，登校・下校時の横断による追突事故であったのが，本橋架設により事故が減少した。			

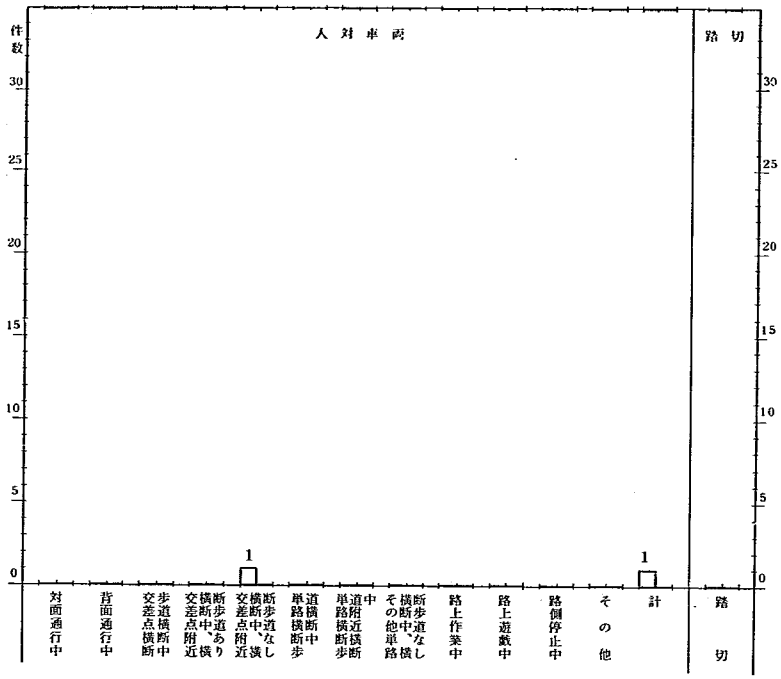


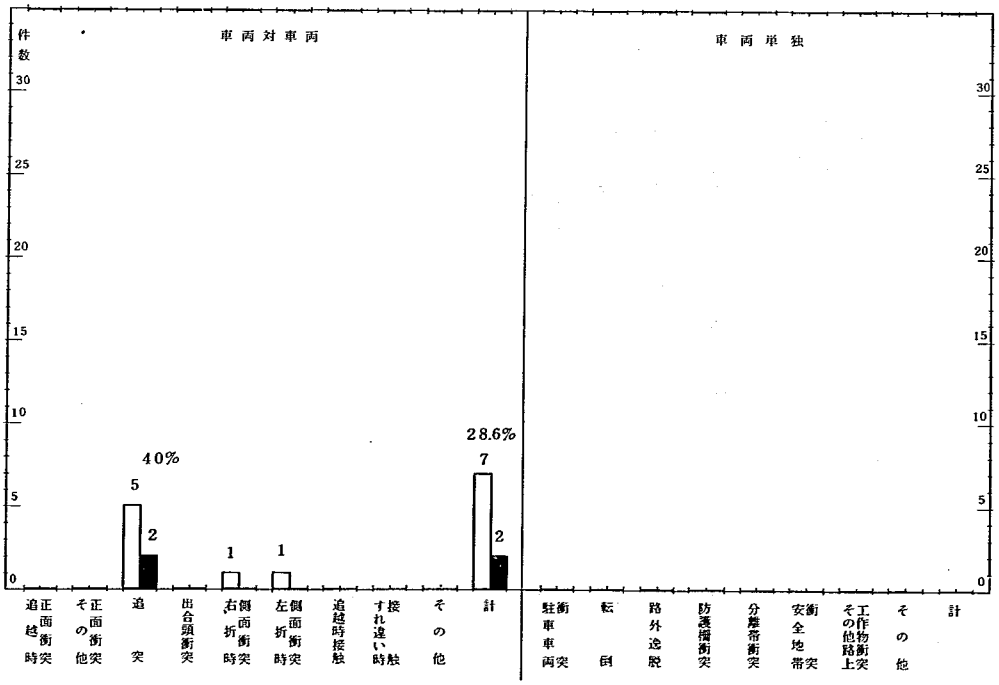
事前調査 No. 46	
路線名	3号線
地　名	熊本県下益城富合町



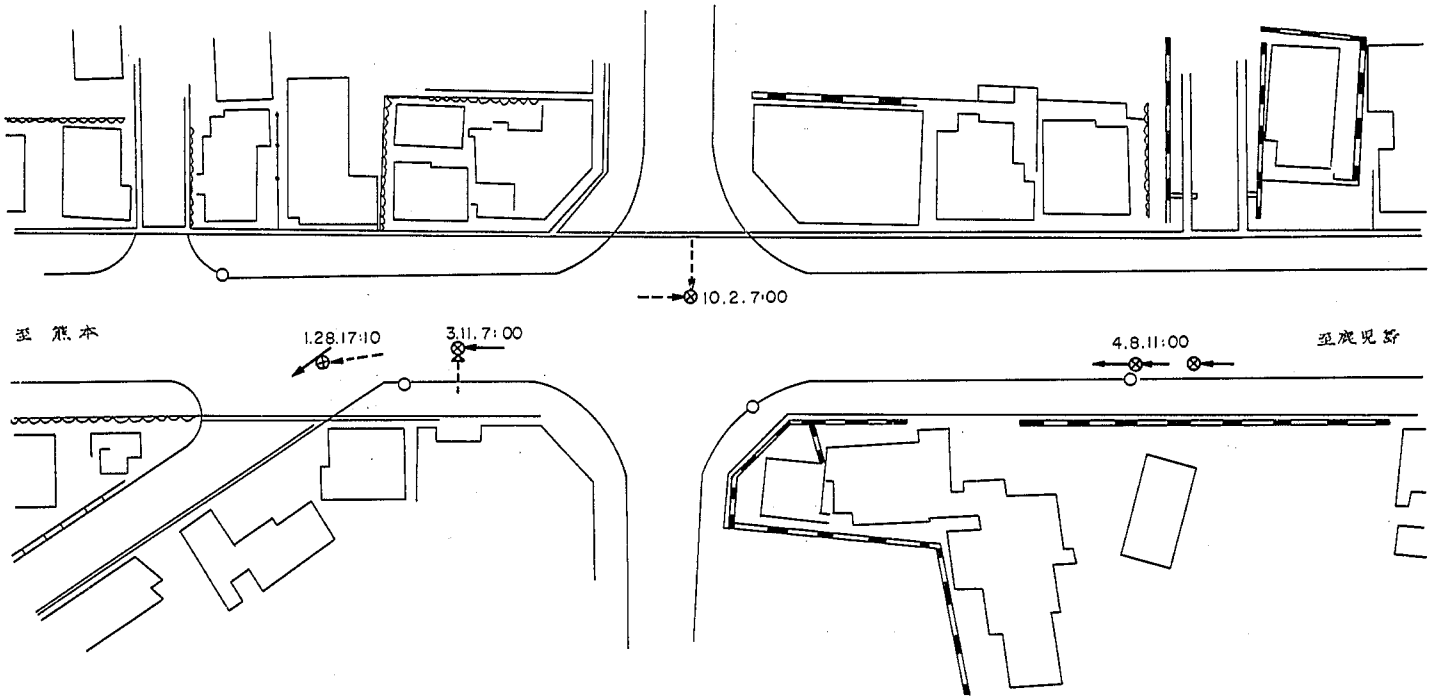
事後調査 No.46	
路線名	3号線
地名	熊本県下益城富合町
道路状況	横断歩道新設
竣工年月日	昭和48年1月30日

熊本　3号線
下益城郡富合町
横断歩道橋新設

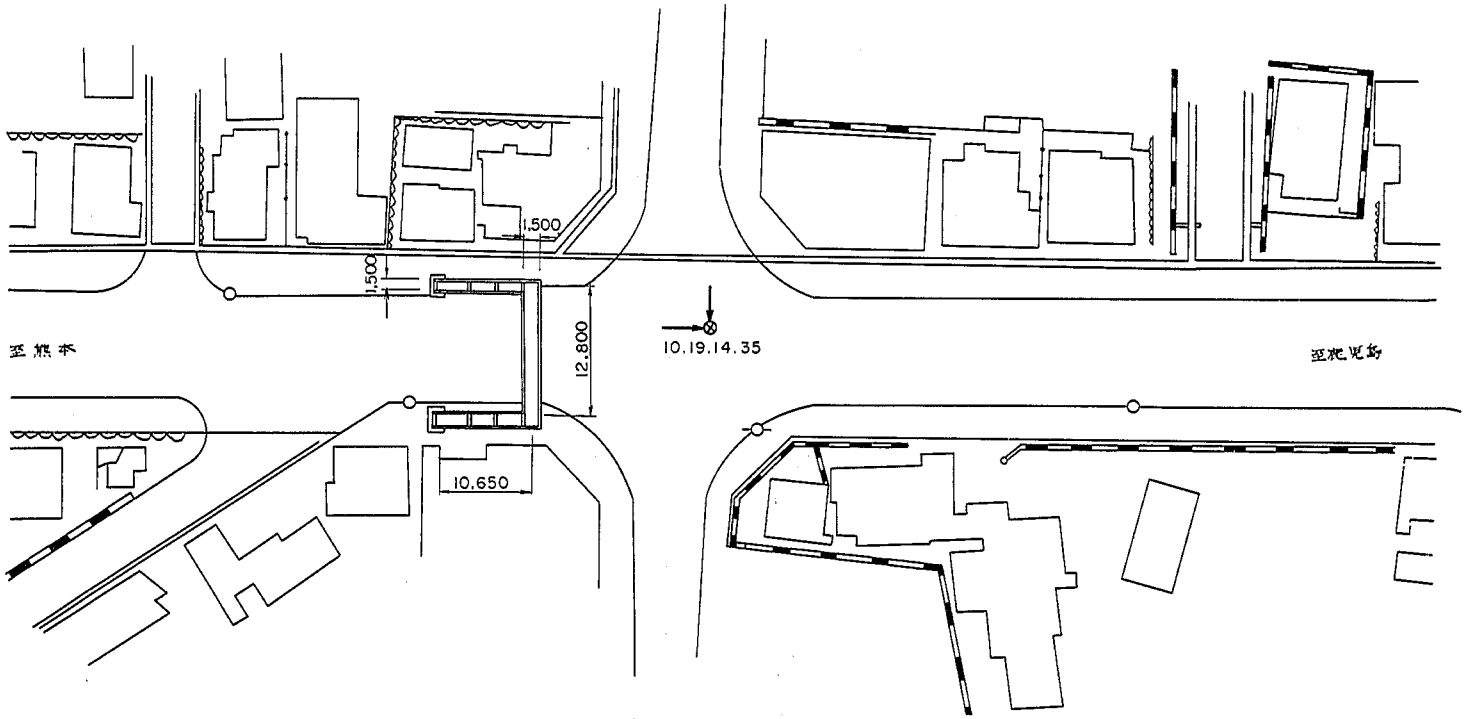




路線名	3号線			
場所	鹿児島県串木野市大原町			
交差形式	4枝交差			
管理者	九州地方建設局			
事故調査期間	（事前） 昭和46年10月24日 ～ 昭和47年 4月24日 （事後） 昭和47年10月24日 ～ 昭和48年 4月24日			
竣工年月日	昭和47年10月23日			
事故増減	人－車両	踏切	車両－車両	車両単独
	－1	0	－2	0
道路状況	横断歩道橋新設			
施設等の設置に至る経緯	当該地点は串木野市の中心部であり通学生，一般歩行者も多い，又当該路線は福岡方向から鹿児島市へ向う長距離輸送車輛等の通過交通が多く，早朝に当該地点を通過する。このため運転手の疲労度が高く，当該点前後においては，重大事故が多発している。これらの事情から地元，及び警察等の要望も有り，横断歩道橋の架設を行ったものである。			
設置後の効果の概要	別図に見られるように，横断歩行者に起因したと思われる事故（当初・人対車輛，1件，追突1件）が2件あったが，設置後の事故は見受けられない。尚，今後の対策としては，取付道への流入，流出車輛が多いため，これらのために右折，左折車線の確保等を図る交差点改良の必要があると思われる。			

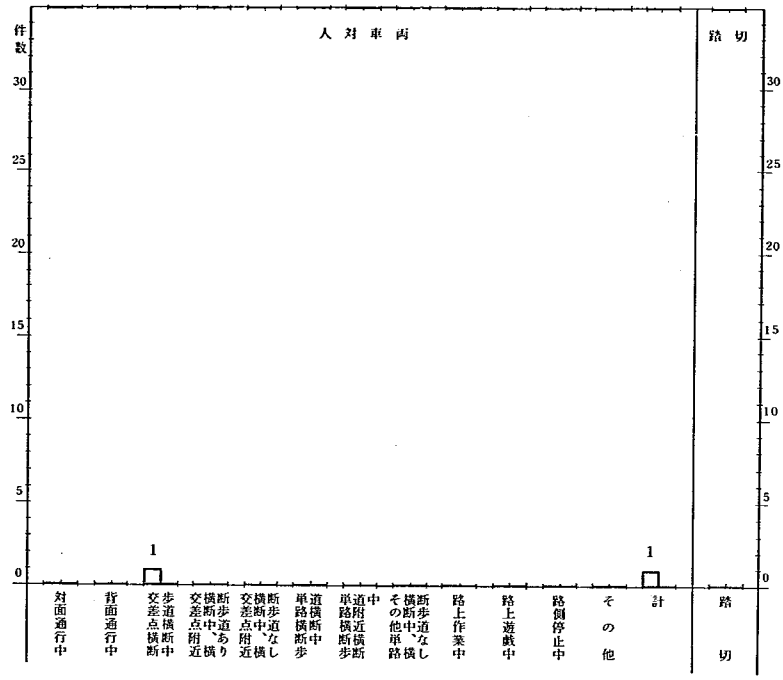


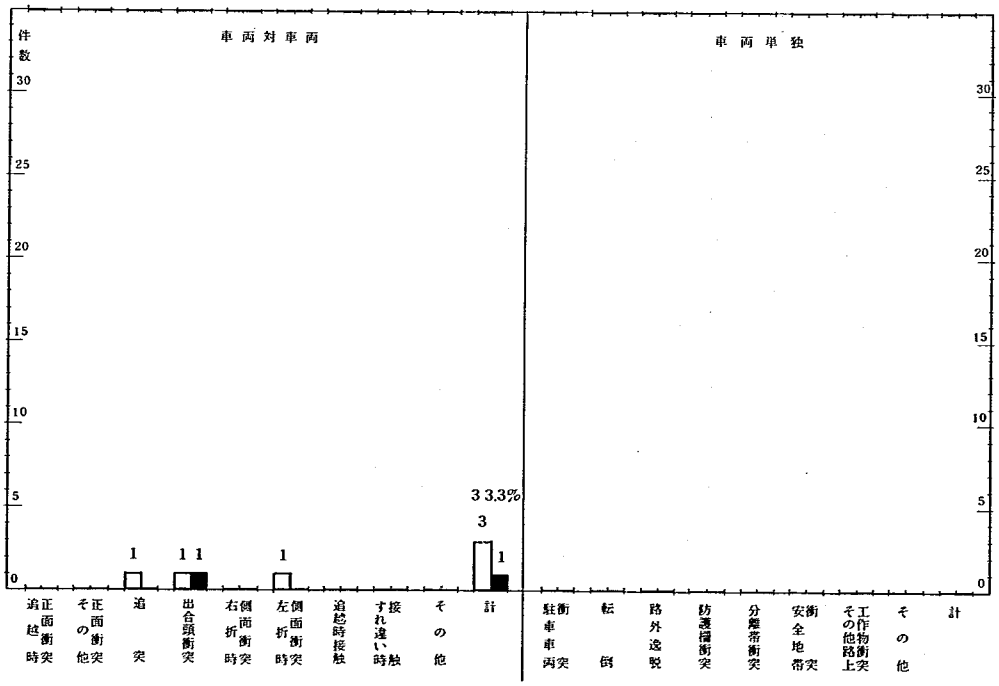
事前調査 No. 47	
路線名	3号線
地　名	鹿児島県串木野市大原町



事後調査 No. 47	
路線名	3号線
地名	鹿児島県串木野市大原町
道路状況	横断歩道橋新設
竣工年月日	昭和47年10月23日

鹿児島　3号線
串木野市大原町
横断歩道橋新設





あ と が き

交差点における交通流は極めて複雑であり，また一般道路における交通事故の約半数は交差点およびその附近で発生している。そのため交差点の改良は，非常に重要であるが，それら交差点改良の資料はほとんど取りまとめられていない。本資料は昭和４８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取りまとめたものであり，土木研究所資料第892号に続くものである。しかし，これらの調査においても今後交差点改良方法を検討するには，以下に示すデータが当然必要であると思われる。

1. 道 路 状 況

　　a）「事前」，「事後」状態の写真

　　b）交通信号の現示方法

　　c）標識の型式，大きさ，および位置

　　d）路面標示の型式，位置

　　e）その他，交差点改良事項

2. 交 通 状 況

　　a）事前，事後における方向別日交通量

　　b）接近速度，もしくは制限速度

3. そ の 他

　　a）事故多発または異常な事故原因

　　b）視距，利用できる道路敷，制約等のような不満足な運用をもたらす設計要素についての説明

本資料のとりまとめ方法についても必ずしも十分とは言いがたいが，今後，交差点改良を検討する際の参考資料となる事を期待する。

尚，今後もこの種の資料が集り次第引続き，まとめたいと考えている。

参考文献

1）交通安全研究室「交差点改良の交通安全効果（その１）」
　土木研究所資料　第８９２号

2）米谷栄二，定井喜明「交通工学のための推計学」
　国民科学社　昭和４６年６月

〔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もよい。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

また各事故には発生日時および天候を必ず記入する。

（雨ならR　雪ならS　霧ならF　路面凍結ならI）

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				

(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

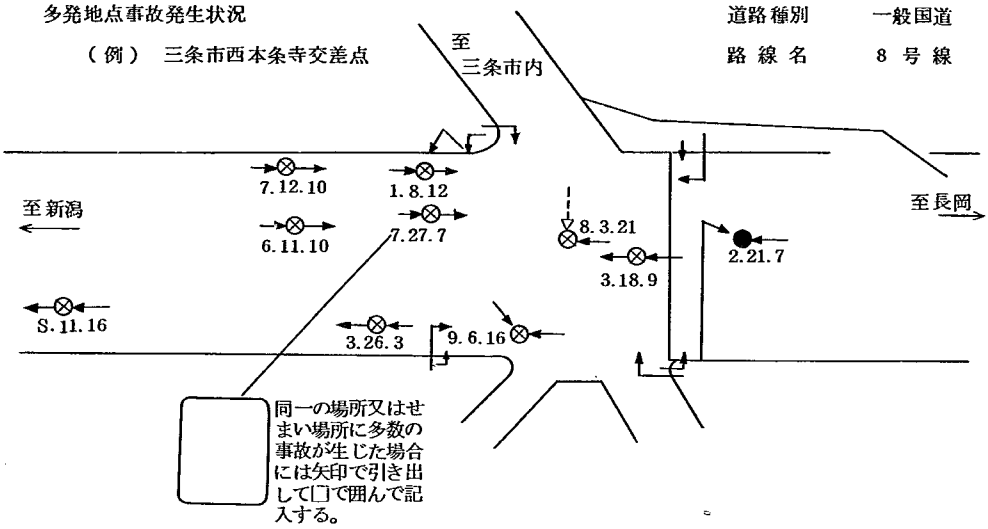
様式－4

多発地点事故発生状況

（例）　三条市西本条寺交差点

道路種別　一般国道

路線名　8号線



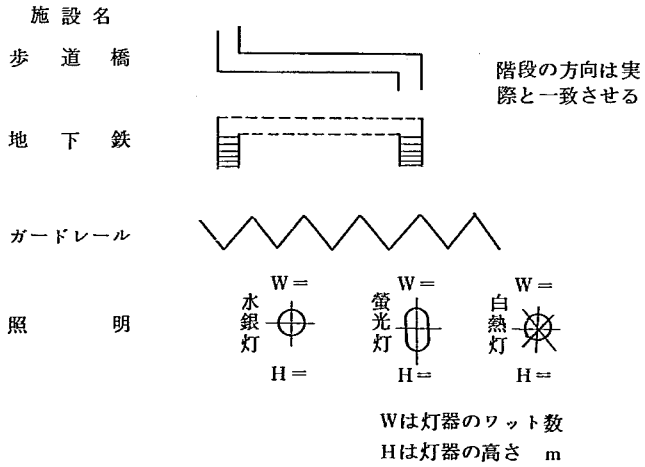
て，地域，季節，天候によりその時刻はかわるので単に時刻だけで判断しないよう注意しなければならない。

(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。



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
（車輛用）　　片面式　　両面式　　懸重式
（4方向）（2方向）

信号灯器
（歩行者用）

バス停

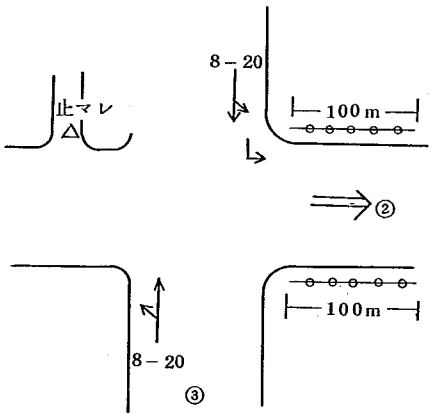
② 規制図

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。

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。



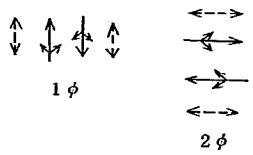
時間	指定方向外進行禁止（右折禁止も含む）
	一方通行
	常時左折可（信号によるものも含む）
	横断禁止
止マレ	一時停止

図－1　規制の記号

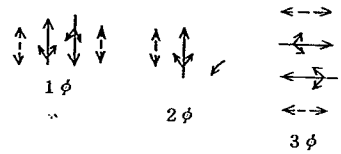
黄時間，全赤時間は記入する必要はない。

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。

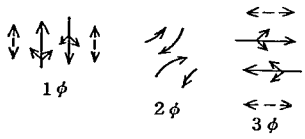
ハ）夜間滅灯の場合には，その旨と時間とを現示図の横に記入する。



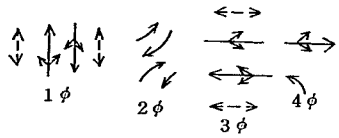
標　準　２　現　示



延長現示を持つ３現示



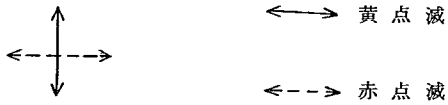
右折現示を持つ３現示



右折現示と延長現示とを持つ４現示

（注）<---> は歩行者

図－２　現示図の例



図－３　点滅制御の表わし方

(c)　事故発生状況の概要

事故発生の状況については，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。

(b)　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）をもって示すこと。

地点事故分析表

1　事故発生状況

	事故類型	昼	夜	計
人対車輛	対面通行中			
	背面通行中			
	交差点横断歩道横断中			
	交差点付近横断中（横断歩道あり）			
	交差点付近横断中（横断歩道なし）			
	単路横断歩道横断中			
	単路横断歩道附近横断中			
	その他単路横断中（横断歩道なし）			
	路上作業中			
	路上遊戯中			
	路側停止中			
	路上へのとびだし			
	その他			
	計			
車輛相互	追越時正面衝突			
	その他正面衝突			
	追突			
	出合頭衝突			

	事故類型	昼	夜	計
車輛相互	右折時側面衝突			
	左折時側面衝突			
	追越時接触			
	すれ違い時接触			
	その他			
	計			
車輛単独	駐車車輛衝突			
	転倒			
	路外逸脱			
	防護柵衝突			
	分離帯衝突			
	安全地帯衝突			
	その他路上工作物衝突			
	その他			
	計			
	踏切			
	計			

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（チャツ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。

様式－6

事　前　事　後　調　査　表

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			昼	夜	計	昼	夜	計
人対車輛	対面通行中							車輛相互	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								すれ違い時接触						
	交差点付近横断中（横断歩道あり）								その他						
	交差点付近横断中（横断歩道なし）								計						
	単路横断歩道横断中							単輛単独	駐車車輛衝突						
	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）								路外逸脱						
	路上作業中								防護柵衝突						
	路上遊戯中								分離帯衝突						
	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								その他						
車輛相互	追越時正面衝突								計						
	その他正面衝突							踏切	踏切						
	追突								計						
	出合頭衝突							合計							
	右折時正面衝突														

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。

(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）

交差点改良の交通安全効果(その2)
－昭和48年事前事後事故調査結果より－

土研資料第1028号
昭50年3月(1975)

建設省土木研究所
交通安全研究室

要旨 昭和48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

2 8 0 －□□

十円切手をはって下さい

千葉県千葉市穴川
四丁目十二番五二号

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. 8

土木研究所資料第1028号　　部

上記のとおり受領しました。

所　属（住所）

氏　名　　印