

マイクロフィルム用資料

ISSN 0386-5878

土木研究所資料第3714号

土木研究所資料

歩行者交通事故に関する研究

平成12年3月

建設省土木研究所
道路部交通安全研究室

Copyright © (2000) by P.W.R.I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.W.R.I.

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複製は、土木研究所長の文書による承認を得ずしてこれを行ってはならない。

歩行者交通事故に関する研究

交通安全研究室 室 長 三 橋 勝 彦

主任研究員 高 宮 進

交流研究員 加 古 真 一 *

要 旨

従来からの「車」中心の道路づくりに代わり、本来の利用者である「人」を中心に据えた道づくりが展開されつつある。ここでは、歩行者が関わる交通事故を検証し対策を導くことにより、さらなる歩行者交通事故の削減が求められている。

本研究では、現在発生している歩行者事故を、「だれが」、「いつ」、「どこで、どんなふう」に」という観点から分析した。さらに道路交通施設の整備に限らず、交通運用、ドライバーの見方や歩行者の見られ方などの教育・啓蒙活動も含めて対策案を検討した。今後はこれらの対策案の充実と展開により歩行者事故を削減していくことが必要と考える。なお、本研究は、平成10年度に建設省土木研究所が(財)交通事故総合分析センターに業務委託(業務名:交通安全施策の立案に関する調査業務)した結果の一部をとりまとめたものである。

キーワード: 歩行者、交通事故、分析、交通安全対策

* 交流研究員在職期間(平成10年4月から11年3月まで)

はじめに

我が国の交通事故件数は昭和 45 年頃まで増加の一途をたどり、昭和 45 年には、歩行者が関わる事故（人と車両とがともに当事者となる人身事故：人対車両事故）についても年間に 17 万件を超える件数が発生していた。当時は、歩行者交通と、急速に進展した自動車交通との分離が十分でなく、この後、歩道整備などの道路整備が進められて交通事故が削減されることとなった。一方近年では、従来からの「車」中心の道路づくりに代わり、本来の利用者である「人」を中心に据えた道づくりが展開され、歩行者にとってさらに安全で快適な歩行空間の確保が強く望まれてきている。このような中で、さらなる歩行者の交通事故削減に向けて、歩行者が関わる交通事故を再度検証し対策を導くことが求められている。

このような背景のもと、本研究では、現在発生している歩行者事故を、「だれが」、「いつ」、「どこで、どんなふうに」という観点から分析し、さらに道路交通施設の整備に限らず、交通運用、ドライバーの見方や歩行者の見られ方などの教育・啓蒙活動も含めて対策案を検討した。対策案については今後の方向性を述べるにとどまっているのが実際のところであるが、歩道整備に加えて、住宅地内での総合的な安全対策を実施したり、歩行者自身が自分の身を守るように行動することなどが必要であると考えられた。今後は、これらの対策案の充実と展開により、歩行者事故が削減されることを願うところである。

なお、本研究は、平成 10 年度に建設省土木研究所が（財）交通事故総合分析センターに業務委託（業務名：交通安全施策の立案に関する調査業務）した結果の一部をとりまとめたものである。

目 次

はじめに

第1章 総論	1
1.1 研究の目的	1
1.2 研究の手順	2
1.3 事故データ等の使用	3
1.4 用語の定義	3
第2章 歩行者事故の概要把握	6
2.1 目的	6
2.2 方法	6
2.3 歩行者事故の概要	7
2.3.1 「だれが（人）」に関する集計・分析	7
2.3.2 「いつ（日時）」に関する集計・分析	10
2.3.3 「どこで・どんな（場所・事故類型）」に関する集計・分析	11
2.4 個別事故の抽出	14
第3章 個別事故に対する詳細分析	16
3.1 目的	16
3.2 方法	16
3.3 個別事故の特徴	16
3.3.1 交差点横断歩道横断中事故の特徴	16
3.3.2 交差点その他横断中事故の特徴	21
3.3.3 単路横断歩道横断中事故の特徴	26
3.3.4 単路その他横断中事故の特徴	29
3.3.5 単路背面通行中事故の特徴	33
3.3.6 高齢歩行者事故の特徴	36
3.3.7 子供歩行者事故の特徴	39
第4章 交通安全対策案の立案	42
4.1 目的	42
4.2 方法	42

4.3 交通安全対策案	4 2
4.3.1 交差点横断歩道横断中事故対策	4 3
4.3.2 交差点その他横断中事故対策	4 5
4.3.3 単路横断歩道横断中事故対策	4 6
4.3.4 単路その他横断中事故対策	4 7
4.3.5 単路背面通行中事故対策	4 8
4.3.6 高齢歩行者事故対策	4 9
4.3.7 子供歩行者事故対策	4 9
第5章 まとめと今後の課題	5 1
5.1 まとめ	5 1
5.2 今後の課題等	5 2
参考文献	5 4

資料編

- 参考資料－1 個別事故の特徴
- 参考資料－2 交通安全対策案

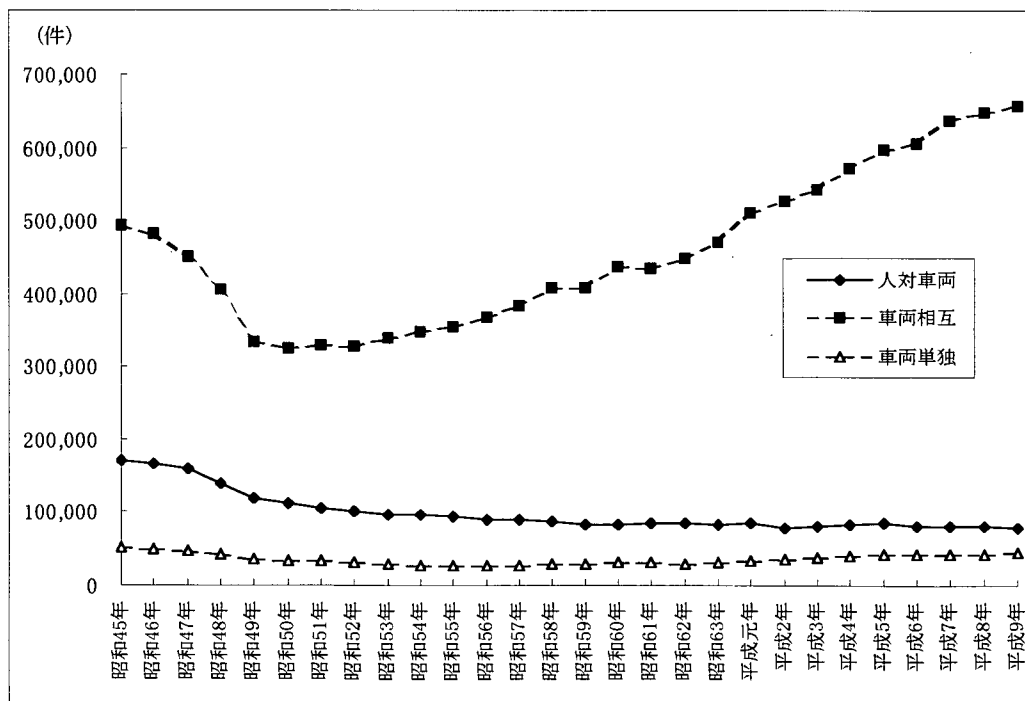
第1章 総論

1.1 研究の目的

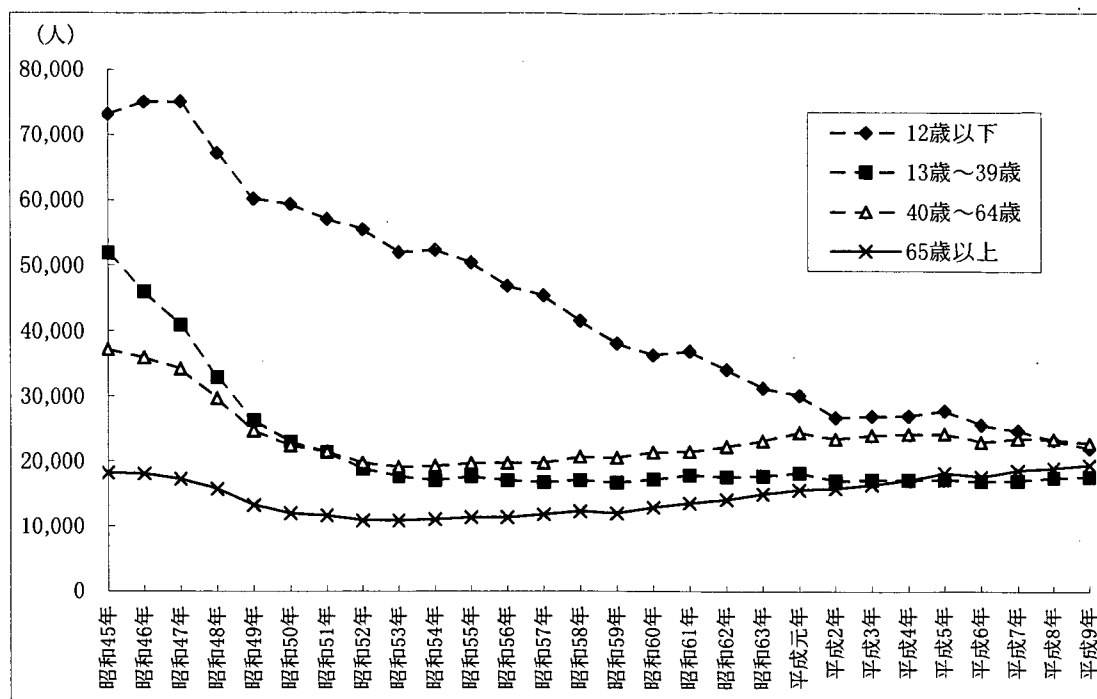
我が国の交通事故件数は、第一次交通戦争と呼ばれた昭和45年頃まで増加の一途をたどり、歩行者事故（人対車両事故）においても、昭和45年には171,027件／年にまで達した。これに対して、歩道整備や信号機の設置等の積極的な交通安全対策が進められ、昭和53年には歩行者事故件数を10万件／年以下にまで激減させることに成功した（図－1・1）。ところがそれ以降は、歩行者事故は減少傾向にはあるものの、横這いの厳しい状況が続いている。

また近年では、社会の高齢化を受けて高齢歩行者事故が増加しており（図－1・2）、対応策が必要とされるとともに、一方で、少子化の流れの中で子供が関わる事故の防止が期待されている。さらに、従来からの「車」中心の道路づくりに代わり、本来の利用者である「人」を中心に据えた道づくりが展開され、歩行者にとって安全な歩行空間の確保が強く望まれてきている中で、歩行者交通事故への対応策は重要な意味を持ってくる。

このような状況の中、本研究では、現在の歩行者事故を詳細に、かつ、様々な視点から分析し、その傾向・特徴を明らかにするとともに、事故分析に基づく交通安全対策を立案し事故削減に資することを目的とする。



図－1・1 事故類型別交通事故件数の推移



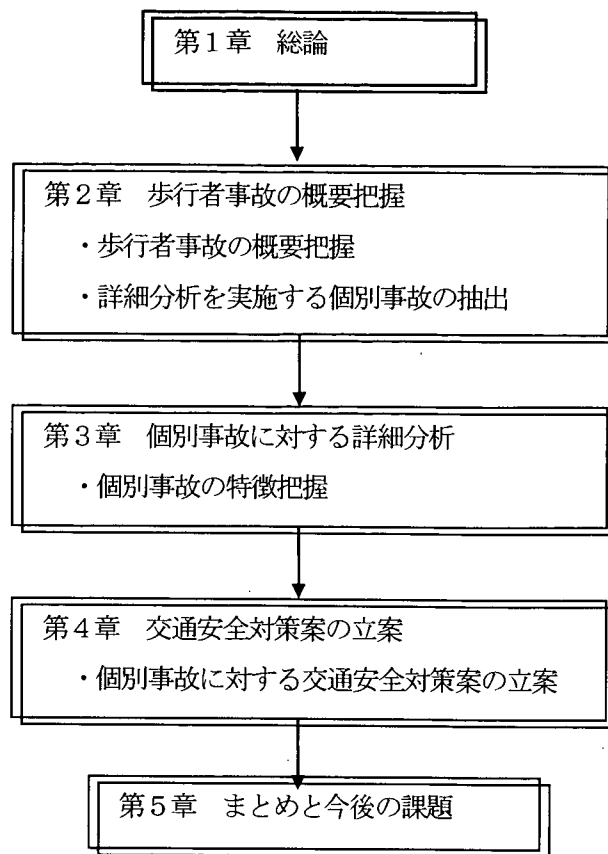
図－1・2 年齢層別歩行者死傷者数の推移

1.2 研究の手順

本研究の手順を図－1・3に示す。

本研究では、平成9年の交通事故統計データにおける歩行者事故（以下、交通事故統計データにおける人対車両事故を歩行者事故と呼ぶ。）全数を対象とした。

ここでは、まず当データから単純集計、クロス集計を行い、その結果を用いて歩行者事故の概要を把握した。また、次章以降で詳細な分析を行ういくつかの重要な事故類型・事故区分（以下、個別事故と呼ぶ。）を抽出した（第2章）。つぎに、個別事故に対して詳細集計を行い、「だれが（人）」、「いつ（日時）」、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という3つの視点で個別事故の特徴把握を行った（第3章）。さらに、個別事故の特徴を考慮しながら、「道路交通施設の整備・運用」と「教育・啓蒙活動等」の両面から交通安全対策の立案を行った（第4章）。



図－１・３ 研究の手順

1.3 事故データ等の使用

本資料で用いられている交通事故の集計・分析結果は、平成10年度に建設省土木研究所が（財）交通事故総合分析センターに業務委託（業務名：交通安全施策の立案に関する調査業務）した結果を使用したものである。

1.4 用語の定義

「交通統計」（（財）交通事故総合分析センター発行）を参考に、本資料で用いる用語を以下のように定義する。

(1) 歩行者事故

「歩行者事故」とは、交通事故のうち、人の死亡または負傷を伴う人身事故で、人と車両が当事者となる「人対車両」事故とする。

(2) 事故内容

「死亡」とは、交通事故によって発生から24時間以内に亡くなった場合をいう。「重傷」とは、交通事故に

よって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する場合をいう。「軽傷」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）未満の治療を要する場合をいう。

(3) 第1当事者

「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

(4) 昼夜

「昼」は日の出から日没まで、「夜」は日没から日の出までをいう。

(5) 地形

地形は「市街地」と市街地以外の「非市街地」に分類され、「市街地」とは、道路に沿って概ね500m以上にわたって住宅、事業所等が連立している状態であって、その地域における建築物（敷地を含む）の占める割合が80%になるいわゆる市街地形態をなしている地域をいう。

(6) 道路形状

「交差点」とは、横断歩道が設けられている場合には横断歩道を含み、横断歩道のない場合には交差道路の歩車道境界延長線内側とするが、隅切り部分も含むものとする。「交差点付近」とは、交差点の側端から30m以内の道路の部分进行。」「一般交通の場所」とは、サービスエリア、パーキングエリア等をいう。「単路」は上記以外の部分进行。

(7) 交差点規模

交差点規模は、交差する道路のうち2番目に道路幅の広いものを基準とし、その道路幅員（歩道と車道の区分があるときは車道幅員）が5.5m未満を「小」、5.5m以上13m未満を「中」、13m以上を「大」とする。

(8) 車道幅員

車道幅員は、歩道と車道の区分がある場合は車道の部分の幅員をいう。歩車道の区分のない場合は、当該道路の幅員をいう。中央分離帯によって、上下車線が分離されている場合に限り当該通行区分の幅員とする。交差点事故の場合は、第1当事者の流入側道路の車道幅員とする。

(9) 幹線道路・非幹線道路

高速自動車国道及び自動車専用道路以外の道路のうち、ここでは、道路種別と道路の幅員構成から、「幹線道路」は「非幹線道路」を除くすべての道路をいい、「非幹線道路」は表-1・1に示すとおり、中央分離帯のない一般市町村道以下でかつ車道幅員が5.5m未満の道路、並びに、市街地における歩道のない車道幅員が5.5m以上9.0m未満の道路をいう。

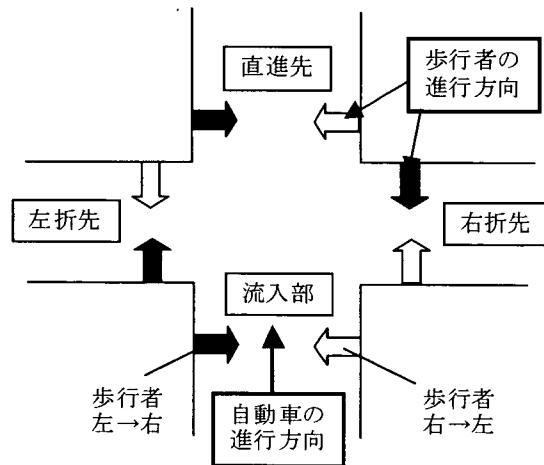
表－１・１ 幹線道路・非幹線道路の区分

			中央分離帯あり	中央分離帯無し		
				車道幅員		
				9m以上	5.5 m ～ 9.0m未満	5.5m未満
一般国道						
都道府県道						
市町村道	市街地	歩道有り				
		歩道無し				
	非市街地	歩道有り				
		歩道無し				

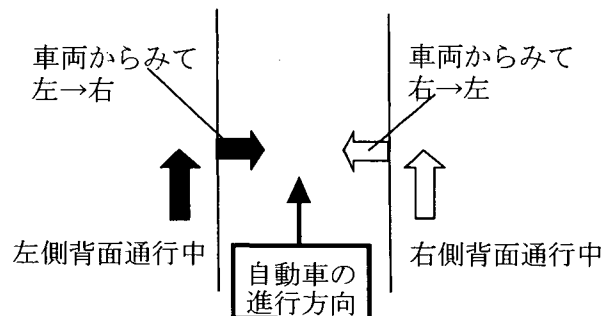
注) 1：非幹線道路は の範囲の道路。
2：幹線道路は非幹線道路以外の全ての道路。

(10) 事故発生位置と歩行者の進行方向

交差点部における事故発生位置、並びに、歩行者の進行方向は、自動車の進行方向を基準に図－１・４のとおりとする。また、単路部における歩行者の進行方向は、自動車の進行方向を基準に図－１・５のとおりとする。



図－１・４ 交差点部における事故発生位置及び歩行者の進行方向



図－１・５ 単路部における歩行者の進行方向

第2章 歩行者事故の概要把握

2.1 目的

本章の目的は、以下に示す2点である。

- ①交通事故統計データから歩行者事故の概要を把握する。
- ②次章以降で詳細な分析を行う幾つかの主要な事故類型・事故区分（個別事故）の抽出を行う。

2.2 方法

平成9年の交通事故統計データから、以下に示す方法で歩行者事故の概要の把握、及び、次章以降で詳細分析を実施する個別事故の抽出を行った。

①使用データ

- ・平成9年の交通事故統計データにおける歩行者事故全数を対象とした。

②集計方法

- ・交通事故統計データの分類項目から必要な項目を抽出し、単純集計、クロス集計を行った。表-2・1に交通事故統計データの分類項目を示す。

③着眼点

- ・歩行者事故の概要把握にあたっては、「だれが（人）」、「いつ（日時）」、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という3つの視点・着眼点から検討した。
- ・個別事故の抽出にあたっては、歩行者事故の概要を把握した上で主要な事故類型・事故区分を抽出した。

表-2・1 交通事故統計データの分類項目¹⁾

概要	発生年月日、事故形態（33）、 天候（5）、昼夜（2）など
人的項目	年齢（99）、免許状況（11）、 性別（3）、通行目的（35）など
車両項目	車両形状（17）、積載状況（7）、 当事者種別（32）など
道路交通項目	路面状況（5）、道路線形（10）、 道路形状（7）など
傷害項目	傷害部位（13）、傷害状況（11）、 保護装置（13）など

注）：（ ）内はカテゴリー数

2.3 歩行者事故の概要

以下に示すように、「だれが（人）」、「いつ（日時）」、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という3つの視点・着眼点から検討した。

2.3.1 「だれが（人）」に関する集計・分析

(1) 年齢層別集計・分析

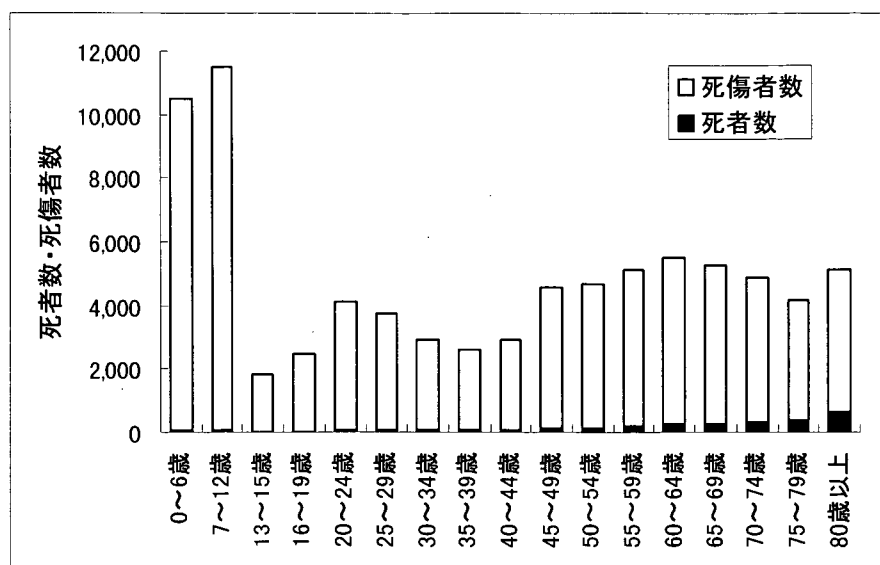
表－2・2、図－2・1に年齢層別死者数・死傷者数を示す。これより、平成9年の死者数は2,643人で、高齢者の占める割合が多いことがわかる。また、平成9年の歩行者事故の死傷者数は、81,751人であり、年齢層別にみると65歳以上の高齢者とともに12歳以下（子供）の死傷者数が多い。

さらに、図－2・2に年齢層別の人口10万人当たり死者数・死傷者数を示す。12歳以下（子供）及び65歳以上（高齢者）の人口10万人当たりの死傷者数が多いこと、高齢者の致死率が高いことが特徴的であり、子供及び高齢者の事故の削減が望まれる。

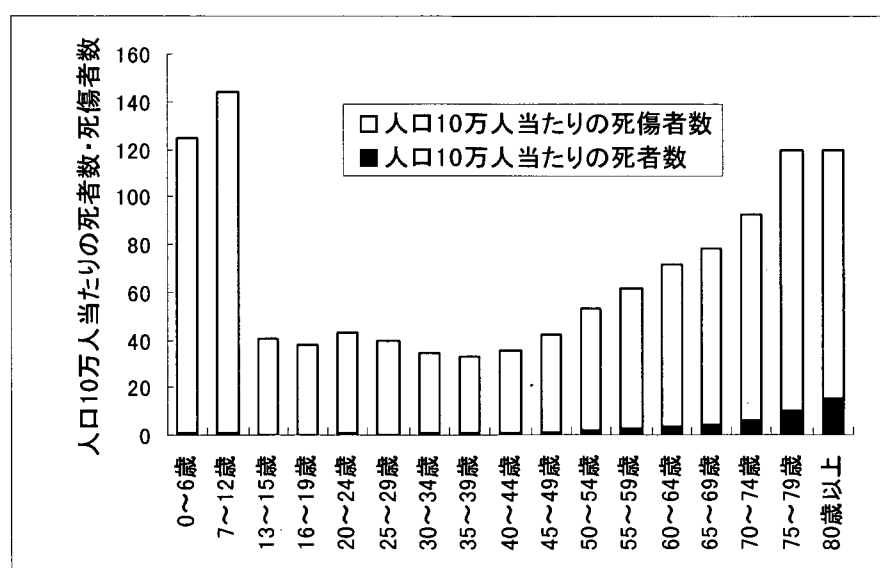
表－2・2 年齢層別の死者数・死傷者数

		H9人口 (千人)	死者数・死傷者数		人口10万人当たり 死者数・死傷者数	
			歩行者 死者数	歩行者 死傷者数	歩行者 死者数	歩行者 死傷者数
15歳以下	0～6歳	8,374	79	10,464	0.94	124.96
	7～12歳	7,989	42	11,503	0.53	143.99
	13～15歳	4,520	10	1,840	0.22	40.71
	小計	20,883	131	23,807	0.63	114.00
16～24歳	16～19歳	6,488	25	2,473	0.39	38.12
	20～24歳	9,583	47	4,079	0.49	42.56
	小計	16,071	72	6,552	0.45	40.77
25～64歳	25～29歳	9,499	32	3,757	0.34	39.55
	30～34歳	8,266	39	2,883	0.47	34.88
	35～39歳	7,810	50	2,572	0.64	32.93
	40～44歳	8,218	40	2,911	0.49	35.42
	45～49歳	10,789	118	4,548	1.09	42.15
	50～54歳	8,846	149	4,667	1.68	52.76
	55～59歳	8,327	202	5,115	2.43	61.43
	60～64歳	7,699	244	5,526	3.17	71.78
	小計	69,454	874	31,979	1.26	46.04
65歳以上	65～69歳	6,712	259	5,229	3.86	77.91
	70～74歳	5,261	305	4,884	5.80	92.83
	75～79歳	3,521	349	4,196	9.91	119.17
	80歳以上	4,263	653	5,104	15.32	119.73
	小計	19,757	1,566	19,413	7.93	98.26
合計		126,166	2,643	81,751	2.09	64.80

注）：人口は総務庁統計資料「平成9年10月1日現在推計人口」による。



図－２・１ 年齢層別の死者数・死傷者数

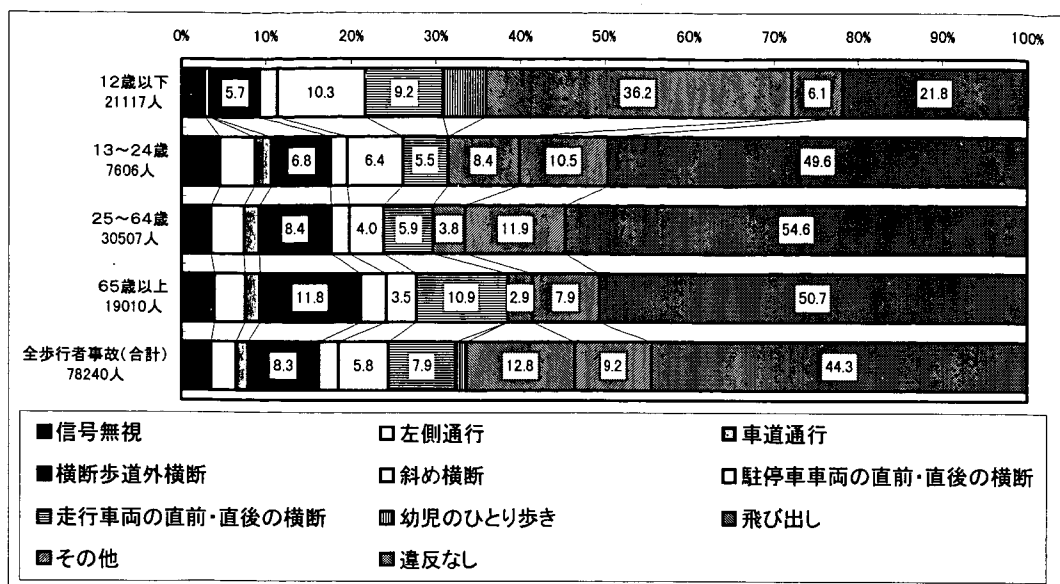


図－２・２ 年齢層別の人口10万人当たり死者数・死傷者数

(2) 歩行者側の法令違反別集計・分析

図－２・３に歩行者の年齢層別、法令違反別の事故発生状況を示す。全歩行者事故（合計）でみると、まず「違反無し」での事故が44.3%を占めている。また違反に伴う事故では「飛び出し」が12.8%と最も多く、ついで「横断歩道外横断」が8.3%、「走行車両の直前・直後横断」が7.9%を占めている。

12歳以下（子供）では、何らかの法令違反に伴う事故割合が78.2%であり、他の年齢層と比べてもその値は大きく、違反内容は「飛び出し」による事故が36.2%、「駐停車車両の直前・直後の横断」による事故が10.3%と多いことが特徴的である。

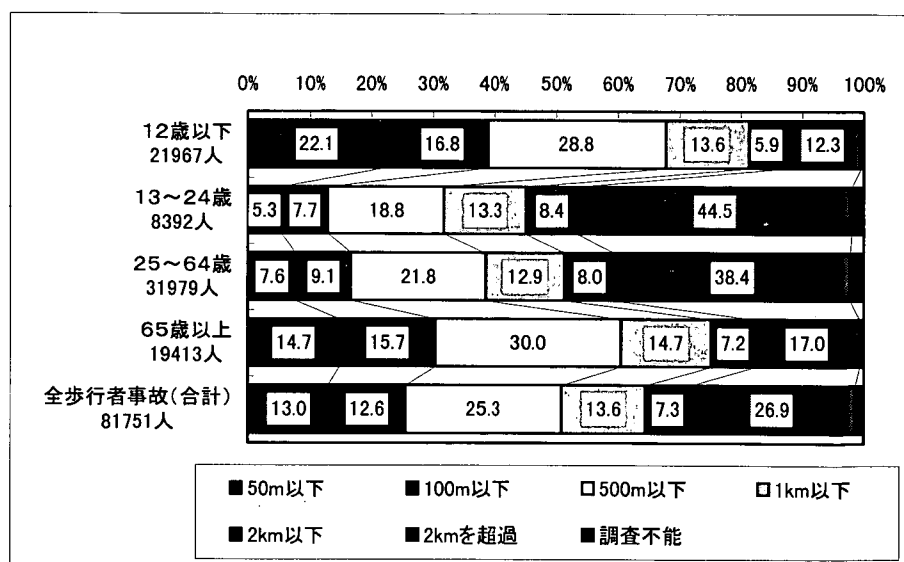


注) 歩行者が第1当事者あるいは第2当事者となった事故のみを対象としている。

図－２・３ 歩行者の年齢層別、法令違反別の事故発生状況

(3) 自宅からの距離別集計・分析

図－２・４に歩行者の年齢層別、事故発生場所（自宅からの距離）別の事故発生状況を示す。12歳以下（子供）及び65歳以上（高齢者）では、自宅より500m以下の範囲内で60%以上の事故が発生しており、自宅近くでの事故が多いことが特徴的である。



図－２・４ 歩行者の年齢層別、事故発生場所（自宅からの距離）別の事故発生状況

2.3.2 「いつ(日時)」に関する集計・分析

(1) 時間帯別集計・分析

図-2・5に時間帯別の事故発生状況を示す。歩行者事故は6時以降に増え始め、8時に午前のピークを迎え、お昼にかけて若干減少する。その後14時以降増加に転じ17時には10.3%(8,405人)と最も多くの事故が発生する。

図-2・6に年齢層別、時間帯別の事故発生状況を示す。12歳以下(子供)では、朝7~8時に小さなピークが生じ、夕15~17時に大きなピークが表れているのが特徴的であり、登下校時、帰宅後での事故が大半を占める。つぎに、65歳以上(高齢者)では、朝の10~11時と夕方の17~18時にピークが生じる。

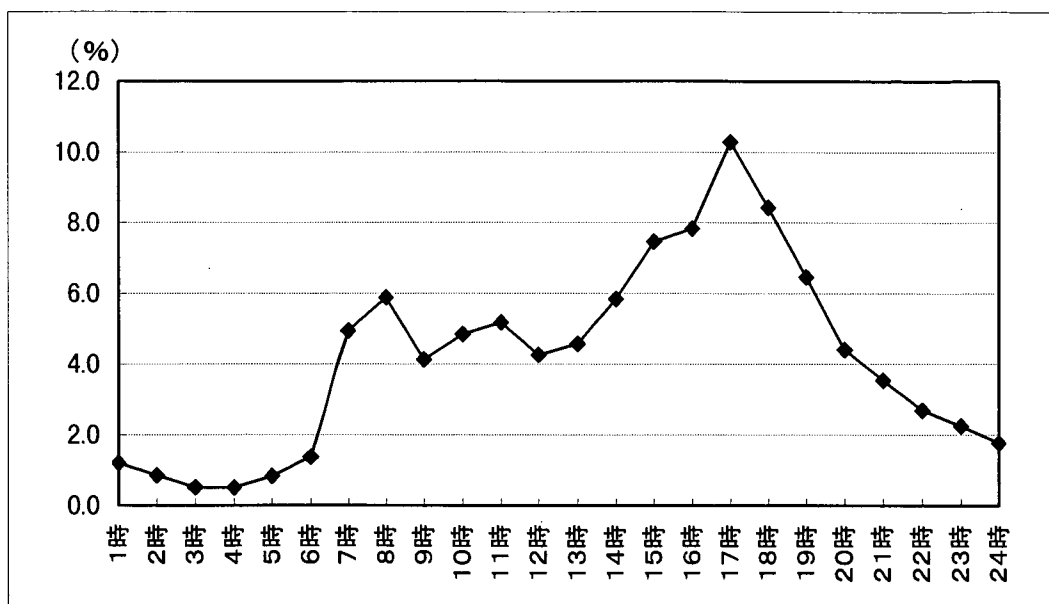


図-2・5 時間帯別の事故発生状況

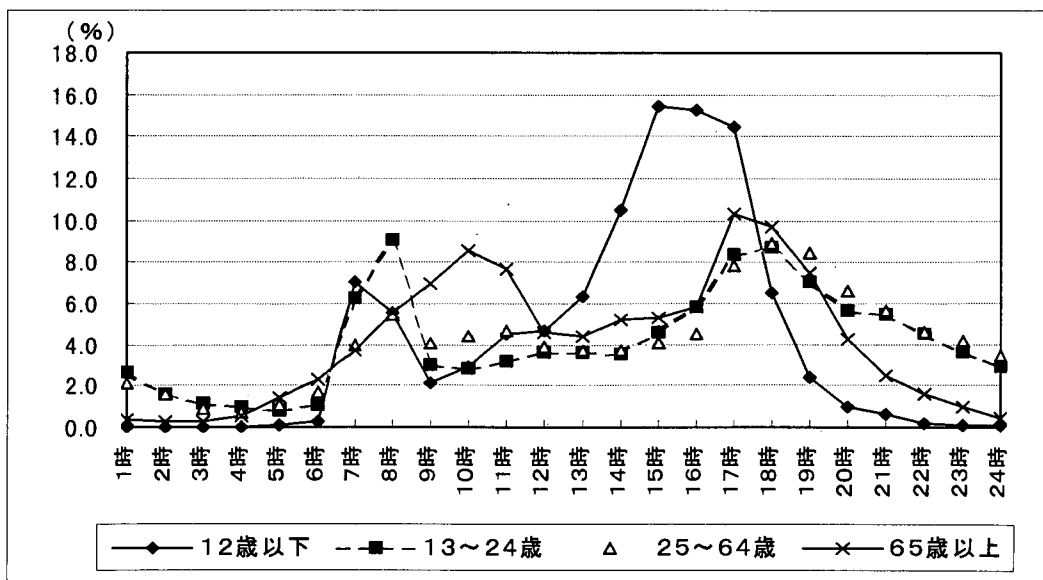
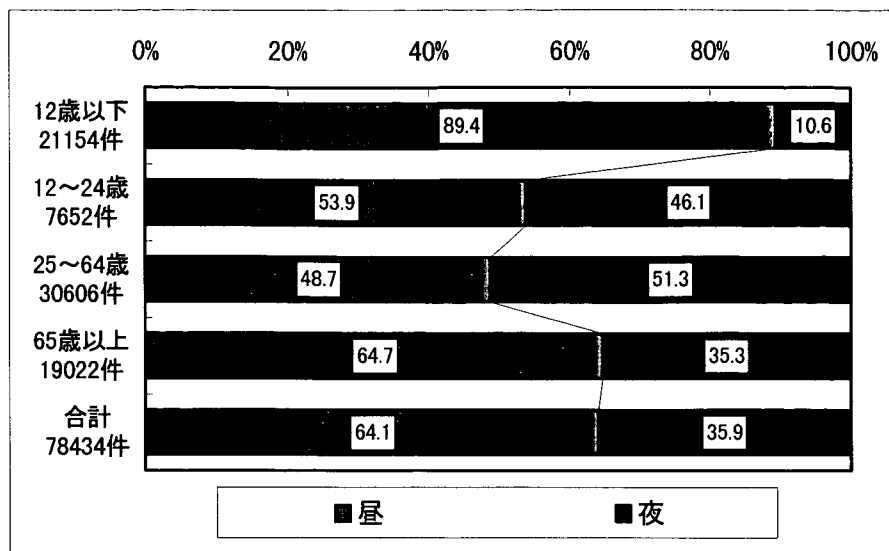


図-2・6 年齢層別、時間帯別の事故発生状況

(2) 昼夜別集計・分析

図－２・７に年齢層別、昼夜別の事故発生状況を示す。歩行者事故全体（合計）でみると、昼間事故が64.1%を占めている。年齢層別にみると、12歳以下（子供）及び65歳以上（高齢者）では昼間の事故割合が大きい。一方、13～64歳までの歩行者では夜間事故割合が約50%を占めている。



図－２・７ 年齢層別、昼夜別の事故発生状況

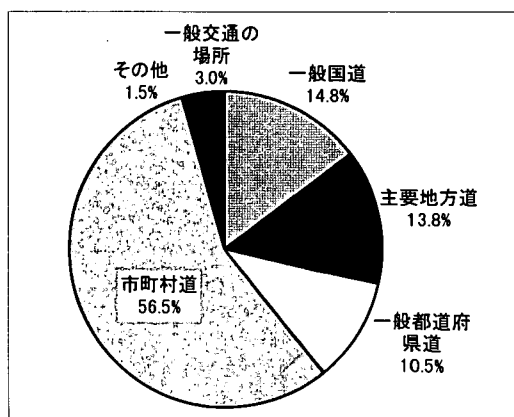
2.3.3 「どこで・どんな（場所・事故類型）」に関する集計・分析

(1) 道路種類別集計・分析

表－２・３、図－２・８に道路種類別の事故発生状況を示す。これより、市町村道で過半数を越える56.5%の事故が発生しており、ついで一般国道で14.8%、主要地方道で13.8%の事故が発生している。また、道路実延長1km当たりでの事故発生件数をみると、一般国道が0.22件/kmで最も多く、ついで主要地方道で0.19件/km、一般都道府県道で0.12件/kmとなっている。

表－２・３ 道路種類別の事故発生状況

	歩行者事故件数 (件)	道路種類 構成率	道路延長 (km)	道路延長 1km当たり 発生件数
一般国道	11,590	14.8	53,278	0.22
主要地方道	10,801	13.8	57,206	0.19
一般都道府県道	8,226	10.5	69,709	0.12
市町村道	44,300	56.5	961,406	0.05
高速自動車国道	112	0.1	5,923	0.02
自動車専用道路	34	0.0		
道路運送道路	36	0.0		
農道	83	0.1		
林道	10	0.0		
港湾道	87	0.1		
私道	214	0.3		
その他	572	0.7		
一般交通の場所	2,369	3.0		
合計	78,434	100.0		



図－２・８ 道路種類別の事故発生状況

注) 算出基礎とした道路延長は、建設省統計資料「道路統計年報（平成8年4月1日現在）」による。

(2) 道路幅員別集計・分析

表－２・４、図－２・９に道路幅員別、昼夜別の事故発生状況を示す。道路幅員別にみると、5.5m 以上 9.0m 未満の道路での事故が多く 51.5% を占めており、9.0m 未満の道路で全体の 70%以上を占めている。これを昼夜別にみると、昼間事故では狭幅員道路での事故割合が大きく、夜間では逆に広幅員道路での事故割合が大きいことが特徴的である。

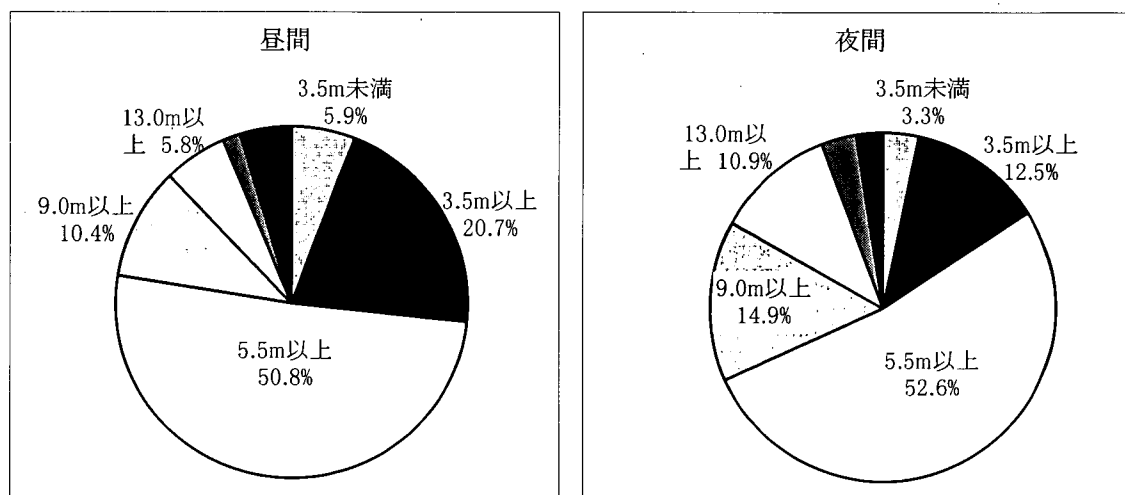
また、道路実延長 1 km 当たりでの事故発生件数をみると、幅員が 19.5m以上の道路での発生件数が 0.59 件/km でもっとも大きく、ついで 13.0m以上 19.0m未満の道路で 0.37 件/km となっている。

表－２・４ 道路幅員別、昼夜別の事故発生状況

	昼(件)		夜(件)		合計(件)		道路延長 (km)	道路延長 1 km当たり 発生件数
		道路幅員 構成率		道路幅員 構成率		道路幅員 構成率		
3.5m未満	2,968	5.9	920	3.3	3,888	5.0	804,110	0.02
3.5m以上	10,414	20.7	3,507	12.5	13,921	17.7		
5.5m以上	25,554	50.8	14,810	52.6	40,364	51.5		
9.0m以上	5,206	10.4	4,192	14.9	9,398	12.0	265,609	0.19
13.0m以上	2,909	5.8	3,076	10.9	5,985	7.6	15,974	0.37
19.5m以上	801	1.6	970	3.4	1,771	2.3	3,007	0.59
その他の道路	2,420	4.8	687	2.4	3,107	4.0		
合計	50,272	100.0	28,162	100.0	78,434	100.0		

注) 1：道路幅員は、歩道と車道の区分がある場合は車道の幅員による。

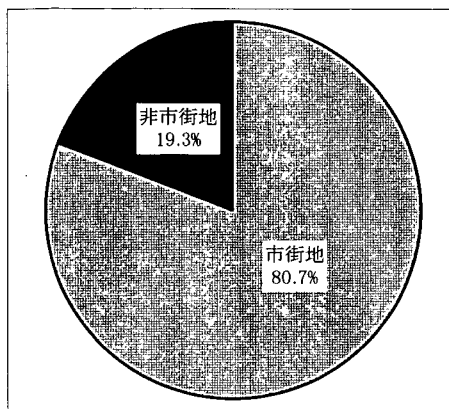
2：「その他の道路」とは、広場等車道幅員が容易に測定できない道路であり、高速道路等に設けられたサービスエリア等である。



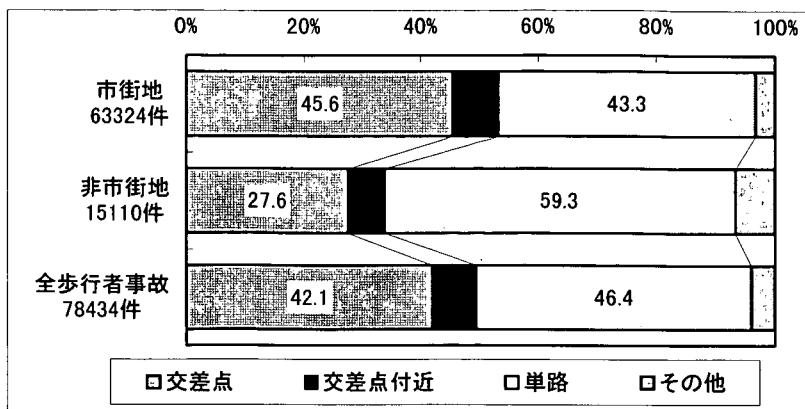
図－２・９ 道路幅員別、昼夜別の事故発生状況

(3) 地形別、道路形状別集計・分析

図－２・１０に地形別の事故発生状況、図－２・１１に地形別、道路形状別の事故発生状況をそれぞれ示す。地形別にみると、市街地での事故が80.7%と大半を占めている。また、道路形状別にみると、交差点での事故が42.1%、単路での事故が46.4%を占めている。さらに地形別、道路形状別に事故発生状況をみると、市街地では交差点での事故割合が大きく、非市街地では単路での事故割合が大きいことが特徴的である。



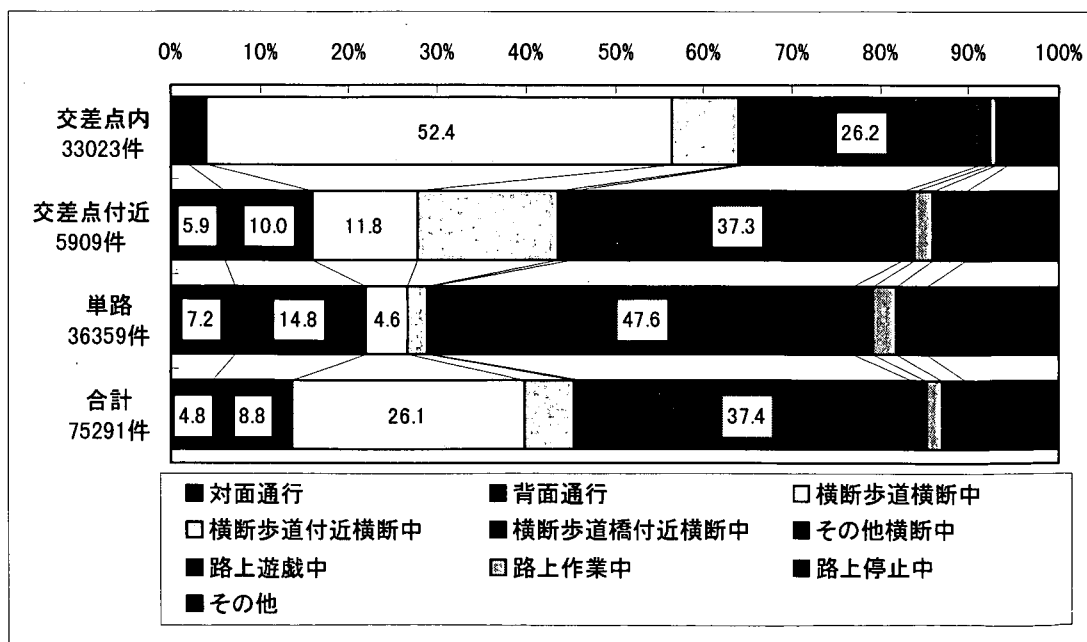
図－２・１０ 地形別の事故発生状況



図－２・１１ 地形別、道路形状別の事故発生状況

(4) 道路形状別、事故類型別集計・分析

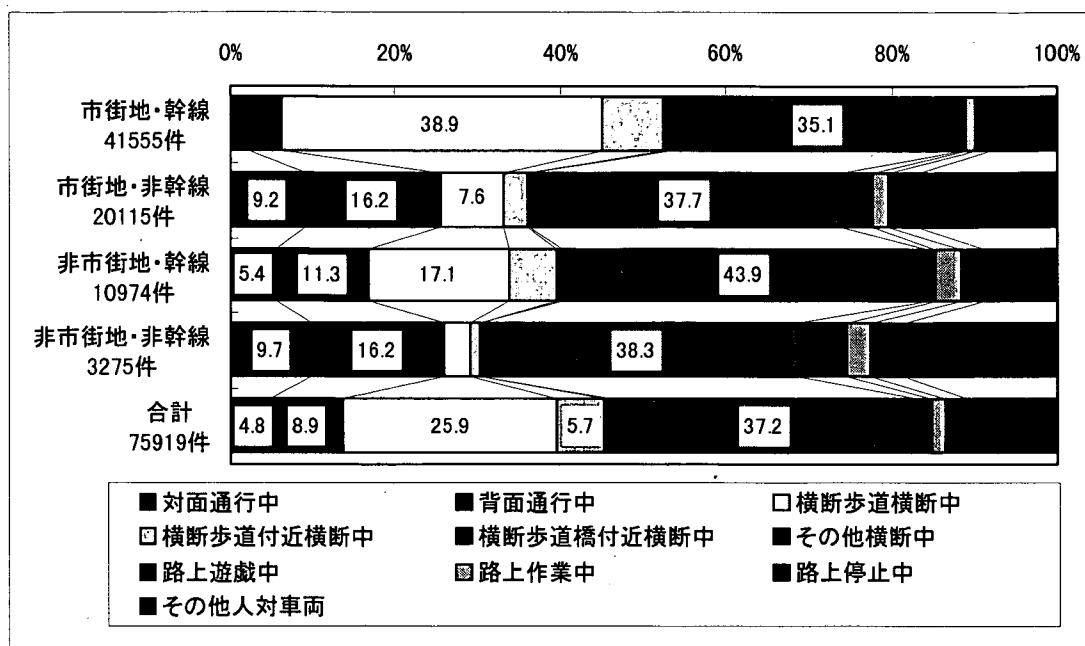
図－２・１２に道路形状別、事故類型別の事故発生状況を示す。道路形状によって事故類型の構成が大きく異なる。交差点では「横断歩道横断中」事故が52.4%と最も多く、ついで「その他横断中」事故が26.2%を占めている。単路での事故についてみると、「その他横断中」事故が最も多く47.6%を占めており、ついで背面通行中事故が14.8%となっている。



図－２・１２ 道路形状別、事故類型別の事故発生状況

(5) 地形別、幹線・非幹線別、事故類型別集計・分析

図－２・１３に地形別、幹線・非幹線別、事故類型別の事故発生状況を示す。市街地の幹線道路では「横断歩道横断中」事故が38.9%と最も多く、ついで「その他横断中」事故が35.1%を占めている。非市街地の幹線道路では「その他横断中」事故が43.9%と最も多く、ついで「横断歩道横断中」事故が17.1%を占めている。一方、非幹線道路では「その他横断中」事故が最も多いが、ついで「通行中」事故が多いことが特徴的である。



注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。

図－２・１３ 地形別、幹線・非幹線別、事故類型別の事故発生状況

2.4 個別事故の抽出

ここでは、次章で詳細分析を実施する個別事故の抽出を行った。

まず、道路形状によって事故の発生形態が大きく異なることから、対象とする事故を道路形状によって区分することとし、各々40%以上の事故割合を占める「単路」、「交差点」に着目することとした。つぎに、図－２・１２から単路、交差点毎に主要な事故類型を抽出することとし、表－２・６に示す①～⑤の事故を抽出した。なお、「③単路横断歩道横断中事故」は、単路事故全体の4.6%（1,673件）と事故件数は他の4つの個別事故に比べて少ないが、「その他横断中」と並んで横断中事故の代表的事故類型と考えられるため、ここで抽出した。

一方、近年の社会情勢の変化に伴い、今後の事故削減が強く望まれる「高齢歩行者事故」、「子供歩行者事故」を抽出した。

表－２・６ 詳細分析を行う７つの個別事故

個別事故	交通事故件数（件）
①交差点横断歩道横断中事故	17,293
②交差点その他横断中事故	8,663
③単路横断歩道横断中事故	1,673
④単路その他横断中事故	17,299
⑤単路背面通行中事故	5,384
⑥高齢歩行者事故	18,491
⑦子供歩行者事故	20,648

第3章 個別事故に対する詳細分析

3.1 目的

本章の目的は、先に抽出した7つの個別事故の詳細分析を行い、個別事故の特徴を把握することである。

表-3・1 詳細分析を行う7つの個別事故

- | |
|---------------|
| ①交差点横断歩道横断中事故 |
| ②交差点その他横断中事故 |
| ③単路横断歩道横断中事故 |
| ④単路その他横断中事故 |
| ⑤単路背面通行中事故 |
| ⑥高齢歩行者事故 |
| ⑦子供歩行者事故 |

3.2 方法

平成9年の交通事故統計データから、以下に示す方法で7つの個別事故に対する特徴把握を行った。

①使用データ

- ・平成9年の交通事故統計データにおける個別事故を対象とした。

②集計方法

- ・交通事故統計データの分類項目から必要な項目を抽出し、詳細集計を行った。
- ・集計項目については、交通事故に至る過程を想定して設定した。

③着眼点

- ・個別事故の特徴を把握するにあたっては、「だれが（人）」、「いつ（日時）」、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という3つの視点で整理し、全歩行者事故と比較するなどして検討した。

3.3 個別事故の特徴

7つの個別事故の詳細な特徴を、参考資料-1に示す。ここでは、主な特徴についてのみ取り上げて考察する。

3.3.1 交差点横断歩道横断中事故の特徴

(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

当該事故（交差点横断歩道横断中事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表-3・2、

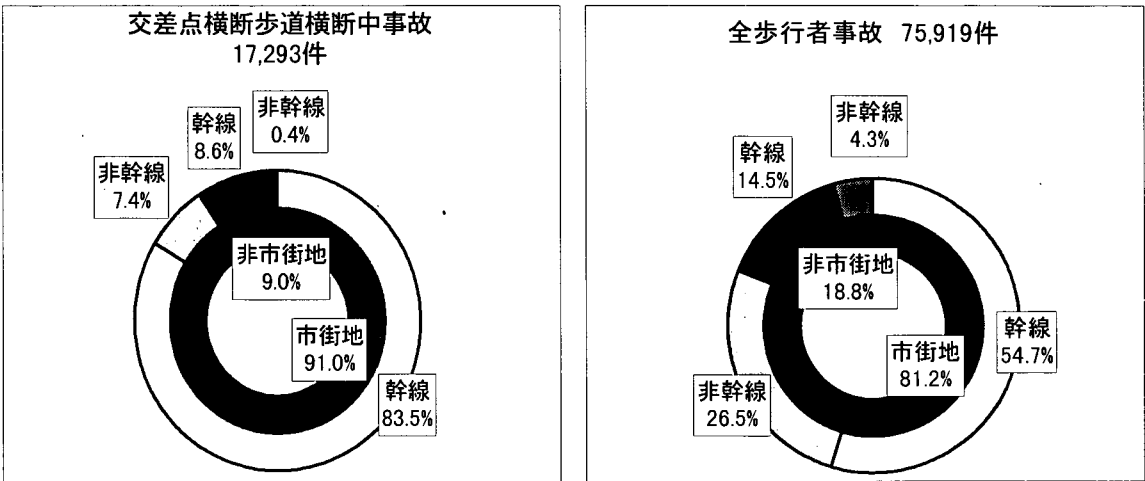
図－３・１に示す。当該事故は「市街地・幹線」で 83.5%の事故が発生しており、全歩行者事故と比べてもその割合が大きいことが特徴的である。

また、信号の有無別の事故発生状況を図－３・２、地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別の事故発生状況を表－３・３に示す。当該事故の大半は「信号交差点」での事故であり、「市街地・幹線・信号交差点」での事故が最も多く、当該事故の 65.9%を占めている。

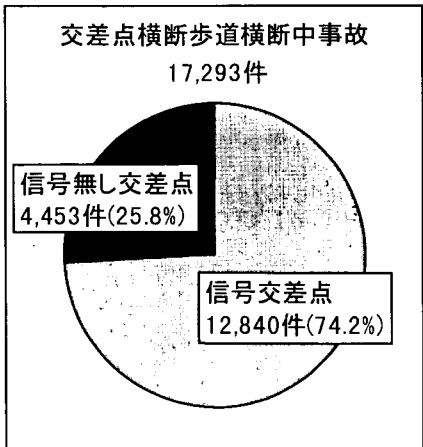
表－３・２ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		交差点横断歩道横断中事故		全歩行者事故	
		件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	14,443	83.5	41,555	54.7
	非幹線	1,287	7.4	20,115	26.5
非市街地	幹線	1,493	8.6	10,974	14.5
	非幹線	70	0.4	3,275	4.3
合計		17,293	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。



図－３・１ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況



図－３・２ 信号の有無別事故発生状況

表－３・３ 地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別事故発生状況

			交差点横断歩道横断中事故	
			件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	信号あり	11,397	65.9
		信号なし	3,046	17.6
	非幹線	信号あり	509	2.9
		信号なし	778	4.5
非市街地	幹線	信号あり	917	5.3
		信号なし	576	3.3
	非幹線	信号あり	17	0.1
		信号なし	53	0.3
合計			17,293	100.0

(2) 歩行者側の法令違反別集計・分析

表－３・４に、歩行者側の法令違反別事故発生状況を示す。

当該事故では、歩行者側に違反がない場合での事故が 83.3%と大半を占めており、全歩行者事故と比べてもその割合は大きい。これより、横断歩道横断中歩行者は法令違反には至らないが、車両側の「歩行者妨害」、「安全不確認」等の違反により巻き込まれて事故に遭う場合が多く、車両側の違反と歩行者側での横断前の注意不足、危険予測が不十分なことにより事故に遭っていると考えられる。

表－３・４ 歩行者側法令違反別事故発生状況

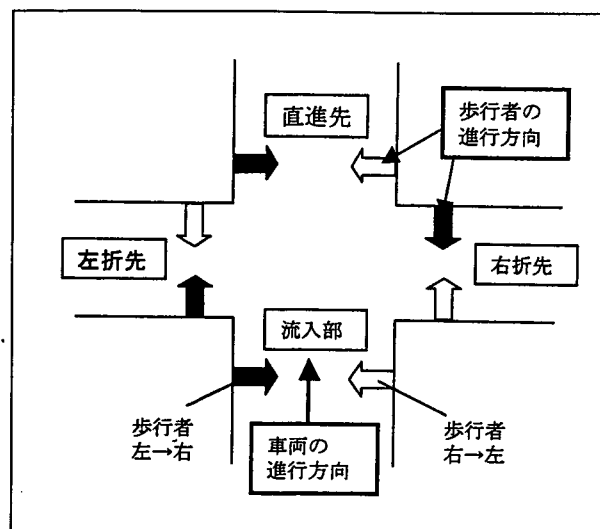
	交差点横断歩道横断中事故		全歩行者事故	
	件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
信号無視	1,931	11.2	2,817	3.7
左側通行	2	0.0	2,290	3.0
車道通行	1	0.0	1,110	1.5
その他通行区分	7	0.0	250	0.3
横断歩道外横断	20	0.1	6,537	8.6
斜め横断	20	0.1	1,806	2.4
駐停車車両の直前・直後の横断	71	0.4	4,507	5.9
走行車両の直前・直後の横断	218	1.3	6,151	8.1
横断禁止場所の横断	3	0.0	1,084	1.4
幼児のひとり歩き	44	0.3	950	1.3
踏切不注意	1	0.0	3	0.0
酩酊、徘徊、寝そべり等	21	0.1	870	1.1
路上遊戯	5	0.0	703	0.9
路上作業	1	0.0	544	0.7
飛び出し	265	1.5	9,876	13.0
その他の違反	240	1.4	3,106	4.1
調査不能	40	0.2	254	0.3
違反無し	14,403	83.3	33,061	43.5
合計	17,293	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。

(3) 事故発生位置別集計・分析

表－３・５に事故発生位置別の事故発生状況を示す。当該事故では右折先での事故が最も多く約 40%を占めている。なお、事故発生位置、歩行者の進行方向は図－３・３に示すとおりである。

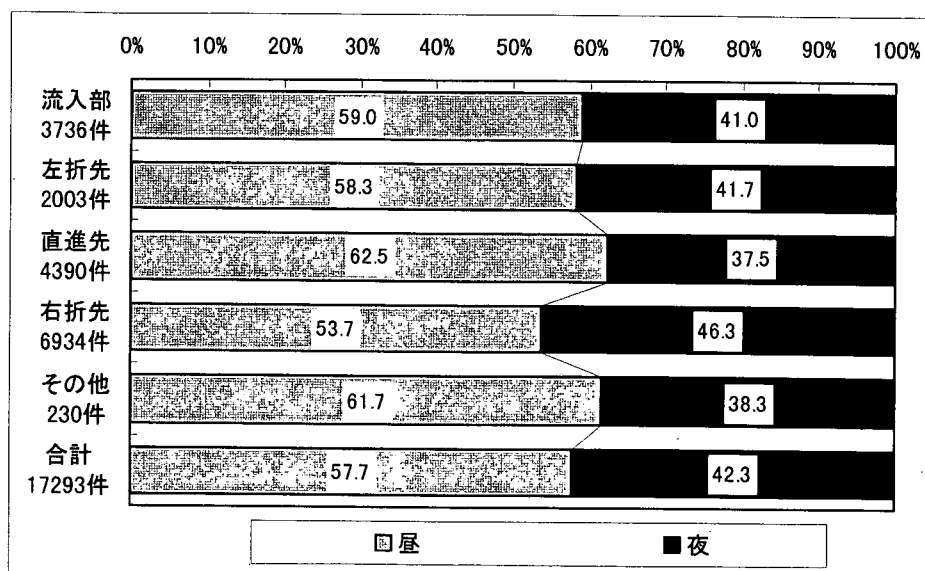
さらに、図－３・４、３・５に昼夜別の事故発生状況を示す。その結果、右折先事故での夜間事故割合、雨天時の事故割合が特に高く、横断歩道横断中の歩行者にとって、夜間や雨天時が危険であることがわかる。これは、車両右折時においては、ドライバーはまず対向車両への注意を最優先としており、歩行者への注意が散漫となり、特に視認性が低下する夜間、雨天時に歩行者への注意漏れが生じやすくなることが原因であると考えられる。



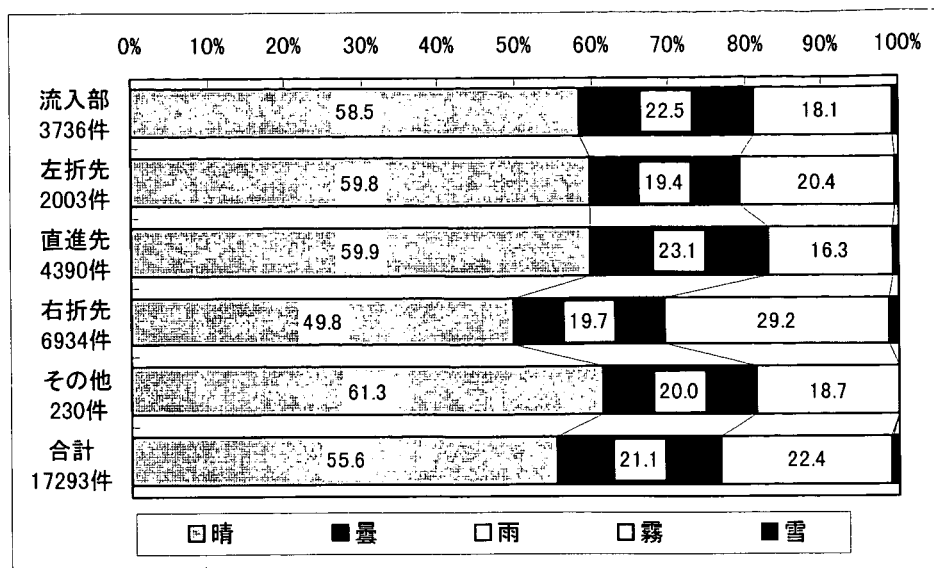
図－３・３ 交差点の事故発生位置と歩行者の進行方向

表－３・５ 事故発生位置別の事故発生状況

	交差点横断歩道横断中事故	
	件数(件)	比率(%)
流入部	3,736	21.6
左折先	2,003	11.6
直進先	4,390	25.4
右折先	6,934	40.1
その他	230	1.3
合計	17,293	100.0



図－３・４ 事故発生位置別、昼夜別事故発生状況



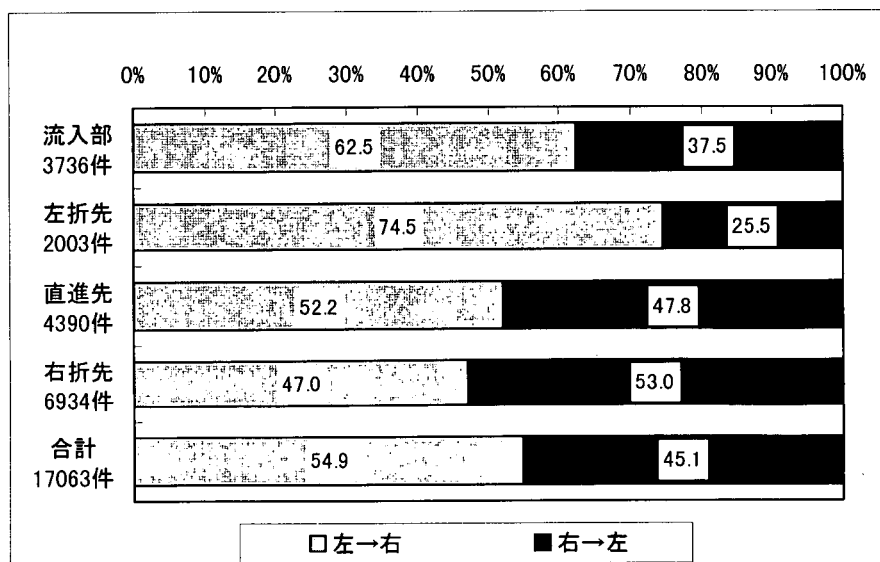
図－３・５ 事故発生位置別、天候別事故発生状況

(4) 歩行者の進行方向別集計・分析

図－３・６に、歩行者の進行方向別事故発生状況を示す。

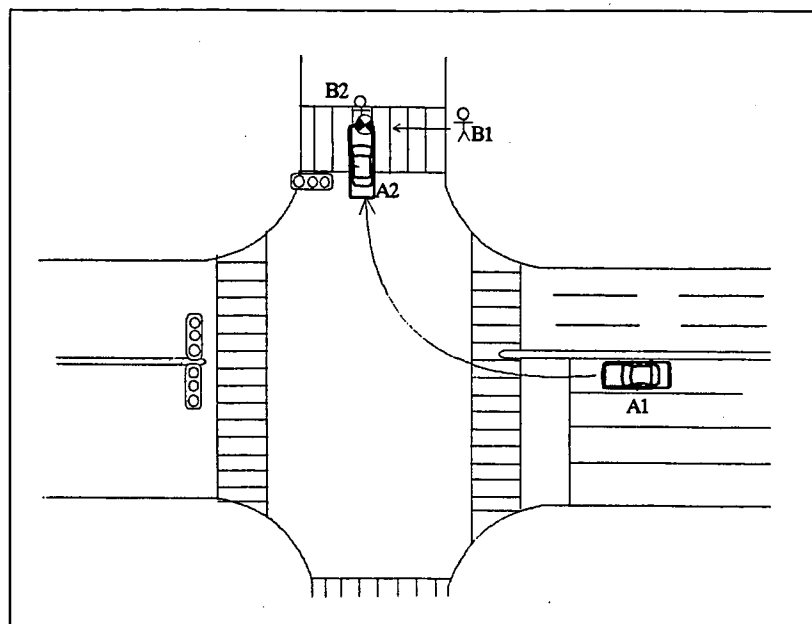
これより、当該事故で最も多い右折先事故では「右→左」への進行中歩行者事故が、「左→右」への進行中事故より多いことがわかる。これは、右折車両のドライバーから、後方に位置する右から左への進行中歩行者が見えにくいこと、ドライバーはフロントガラス外（フロントピラーより後方）の歩行者を認識していないことが主な原因であると考えられる。

また、左折先事故では「左→右」への進行中歩行者事故が約 75%を占めており、ドライバーから見えにくい位置から歩行者が進行してくる際に事故が多くなっている。



図－３・６ 事故発生位置別、歩行者の進行方向別事故発生状況

図－３・７に当該事故の代表的な事故パターンを示す。事故は、市街地・幹線・信号交差点で多く発生し、車両の右折先で、車両と「右→左」へ進行する歩行者とが事故を起こしているケースが多い。



図－３・７ 当該事故の代表的な事故パターン

3.3.2 交差点その他横断中事故の特徴

(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

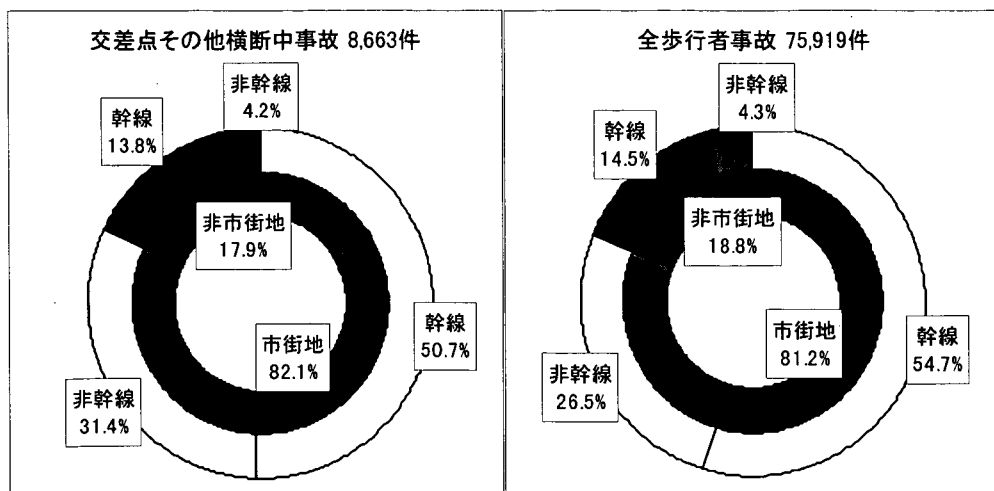
当該事故（交差点その他横断中事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表－３・６、図－３・８に示す。当該事故は、「市街地・幹線」で50.7%、「市街地・非幹線」で31.4%の事故が発生しており、全歩行者事故に比べて、「非幹線」での事故が多いことが特徴的である。

また、信号の有無別の事故発生状況を図－３・９、地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別の事故発生状況を表－３・７に示す。当該事故の大半は、「信号無し交差点」での事故である。

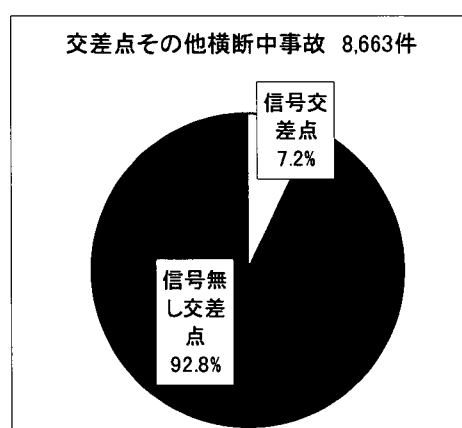
表－３・６ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		交差点その他横断中事故		全歩行者事故	
		件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	4,389	50.7	41,555	54.7
	非幹線	2,720	31.4	20,115	26.5
非市街地	幹線	1,194	13.8	10,974	14.5
	非幹線	360	4.2	3,275	4.3
計		8,663	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。



図－３・８ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況



図－３・９ 信号の有無別事故発生状況

表－３・７ 地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別事故発生状況

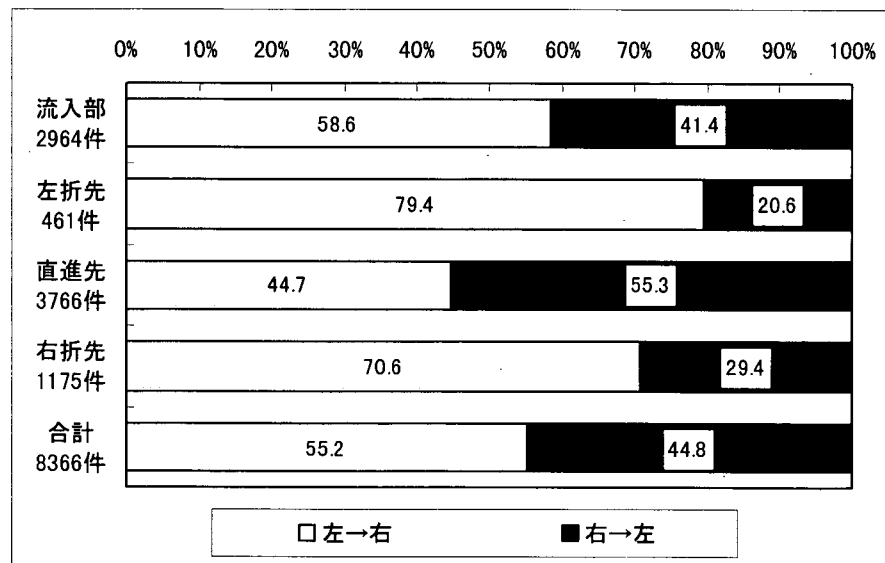
			交差点その他横断 中事故	
			件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	信号あり	496	5.7
		信号なし	3,893	44.9
	非幹線	信号あり	67	0.8
		信号なし	2,653	30.6
非市街地	幹線	信号あり	58	0.7
		信号なし	1,136	13.1
	非幹線	信号あり	4	0.0
		信号なし	356	4.1
合計			8,663	100.0

(2) 事故発生位置別集計・分析

表－３・８に事故発生位置別の事故発生状況を示す。当該事故では直進先での事故が 43.5%と最も多く、ついで流入部での事故が 34.2%を占めている。図－３・１０に、歩行者の進行方向別事故発生状況を示す。

表－３・８ 事故発生位置別の事故発生状況

	交差点その他横断 中事故	
	件数(件)	比率(%)
流入部	2,964	34.2
左折先	461	5.3
直進先	3,766	43.5
右折先	1,175	13.6
その他	297	3.4
合計	8,663	100.0

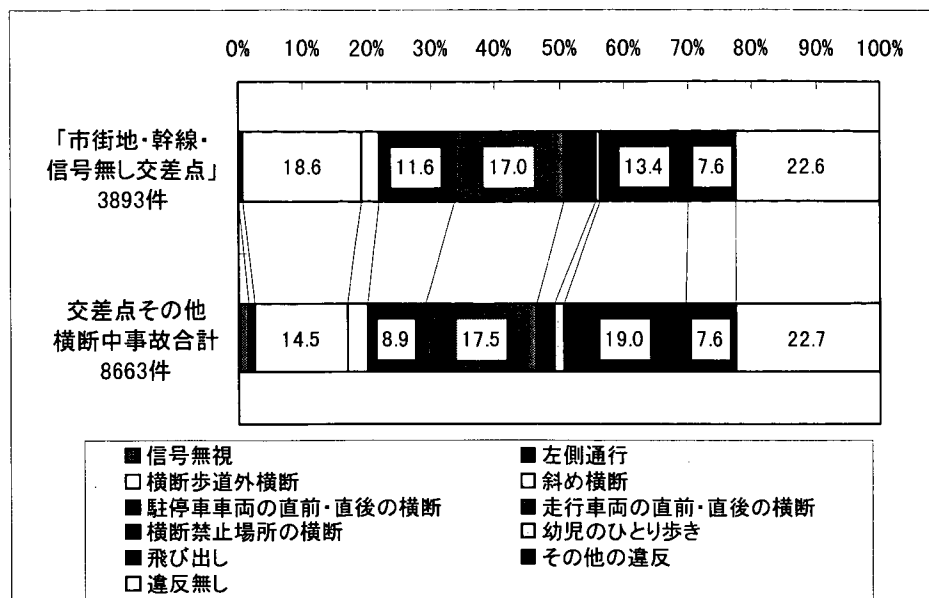


図－３・１０ 歩行者の進行方向別事故発生状況

(3) 「市街地・幹線・信号無し交差点」事故に関する集計・分析

図－３・１１に、当該事故で最も多い「市街地・幹線・信号無し交差点」事故での歩行者側の法令違反別事故発生状況を示す。

「市街地・幹線・信号無し交差点」での事故では、「横断歩道外横断」による事故が 18.6%と最も多く、横断歩道が設置されているにもかかわらず、横断歩道の内側を渡るなど、横断歩道を利用せずに事故に遭うケースが多いことがわかる。

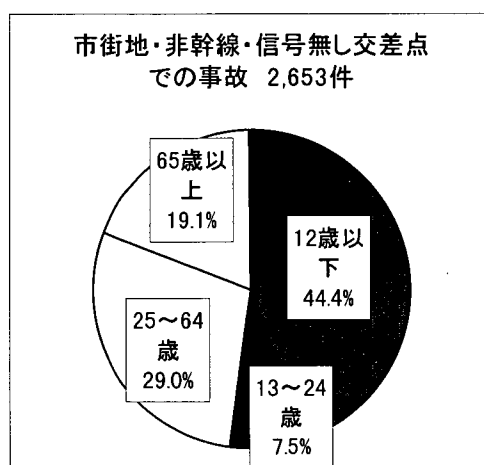


図－３・１１ 交差点その他横断中事故における歩行者側の法令違反別事故発生状況

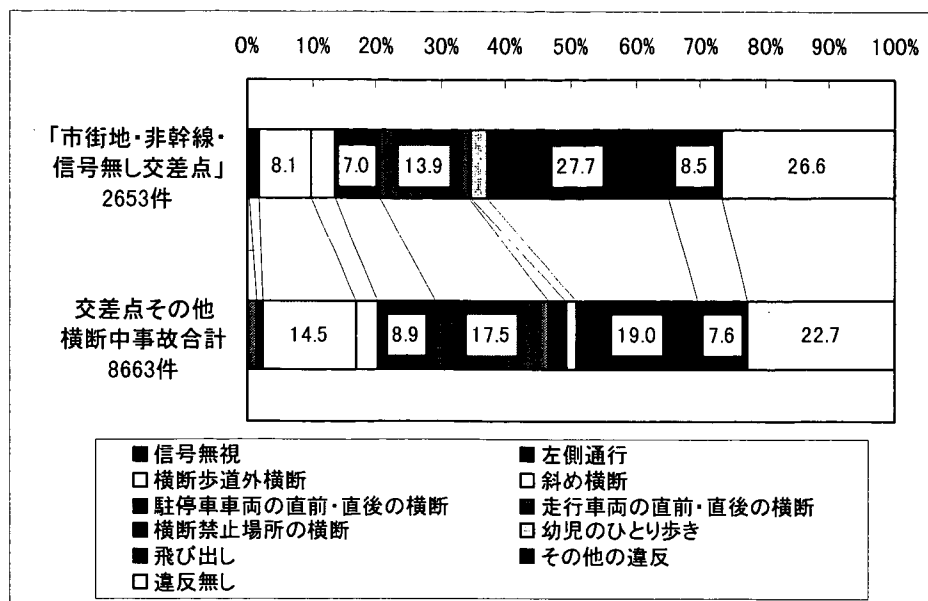
(4)「市街地・非幹線・信号無し交差点」事故に関する集計・分析

図－３・１２、３・１３に、当該事故で２番目に多い「市街地・非幹線・信号無し交差点」事故での歩行者側の年齢構成、歩行者側の法令違反別事故発生状況を示す。

「市街地・非幹線・信号無し交差点」事故では、子供が係わる事故が多く 44.4%を占めている。また、歩行者側の法令違反をみても、子供特有の「飛び出し」に伴う事故が 27.7%と多いことが特徴的である。

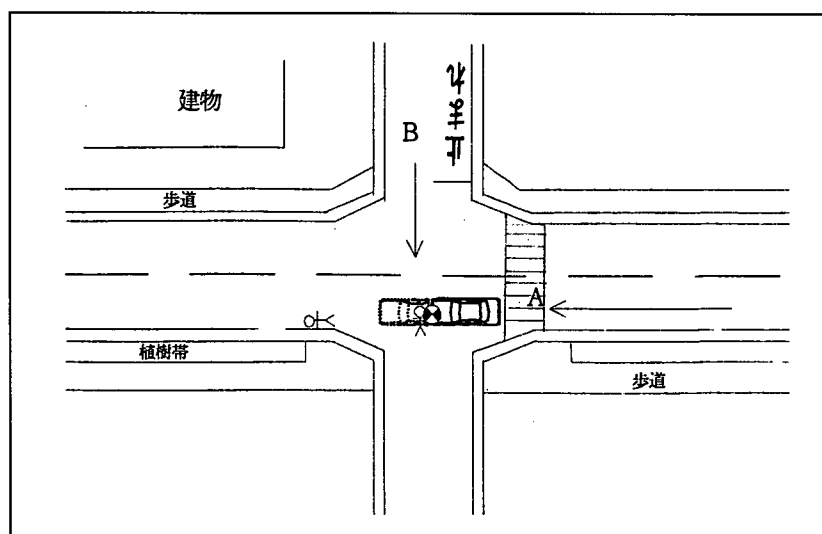


図－３・１２ 歩行者の年齢構成



図－３・１３ 交差点その他横断中事故における歩行者側の法令違反別事故発生状況

図－３・１４に当該事故の代表的な事故パターンを示す。事故は、市街地で信号のない交差点で多く発生している。図のような幹線道路では、横断歩道があるにもかかわらず横断歩道を利用しないで事故に遭うケースが多く、また非幹線道路では、飛び出しによる事故が多いものと考えられる。



図－３・１４ 当該事故の代表的な事故パターン（市街地・幹線・信号無し交差点での事故）

3.3.3 単路横断歩道横断中事故の特徴

(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

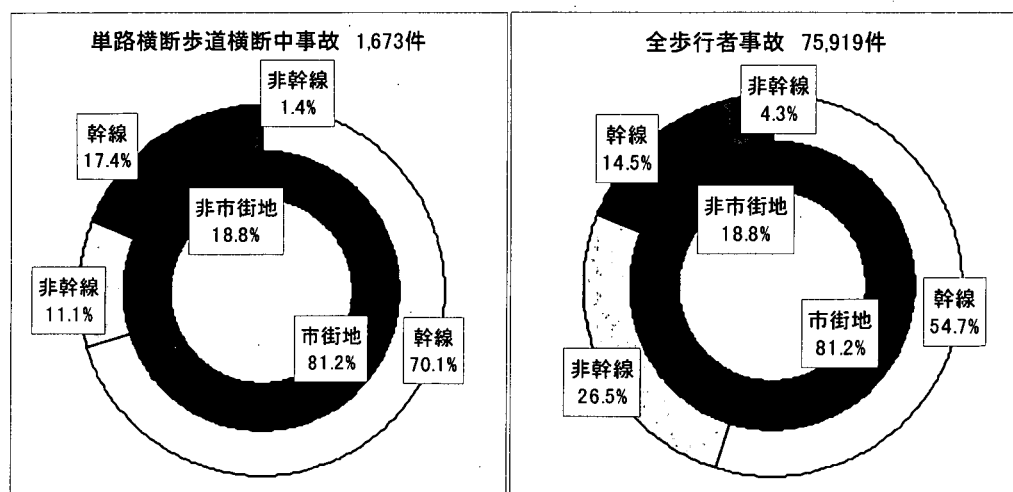
当該事故（単路横断歩道横断中事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表－3・9、図3・15に示す。これより、当該事故は「市街地・幹線」での事故が最も多く70.1%、ついで「非市街地・幹線」の事故が17.4%を占めており、全歩行者事故と比べて「幹線」での事故割合が大きいことが特徴的である。

また、信号の有無別の事故発生状況を図－3・16、地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別の事故発生状況を表－3・10に示す。当該事故の大半は「信号無し横断歩道」での事故であり、「市街地・幹線・信号無し」での事故が57.7%、「非市街地・幹線・信号無し」での事故が15.4%を占めている。横断歩道横断中事故は、横断歩道が設置されている幹線道路で多く発生するものであるが、そのうち信号のない横断歩道では、歩行者と自動車の時間的な分離は明確ではなく、歩行者が注意をしてタイミングを計って横断する必要があるのと自動車側で歩行者を認知する必要がある、このどちらかの注意が欠けて事故が発生しているようである。

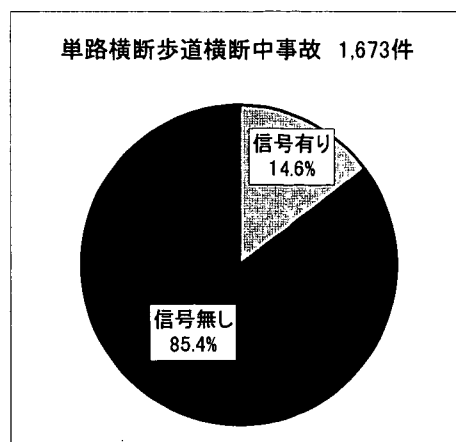
表－3・9 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		単路横断歩道横断中事故		全歩行者事故	
		件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	1,173	70.1	41,555	54.7
	非幹線	186	11.1	20,115	26.5
非市街地	幹線	291	17.4	10,974	14.5
	非幹線	23	1.4	3,275	4.3
計		1,673	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。



図－3・15 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況



図－３・１６ 信号の有無別事故発生状況

表－３・１０ 地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別事故発生状況

			単路横断歩道横断 中事故	
			件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	信号有り	207	12.4
		信号無し	966	57.7
	非幹線	信号有り	5	0.3
		信号無し	181	10.8
非市街地	幹線	信号有り	33	2.0
		信号無し	258	15.4
	非幹線	信号有り	0	0.0
		信号無し	23	1.4
合計			1,673	100.0

(2) 歩行者側の法令違反別、及び、車両の行動類型別集計・分析

表－３・１１、３・１２に、歩行者側の法令違反別事故発生状況、車両の行動類型別事故発生状況を示す。

当該事故では、歩行者側に違反がない場合での事故が 78.8%と大半を占めており、全歩行者事故と比べてもその割合は大きい。これは、歩行者側は法令違反には至らないが、車両側の違反により巻き込まれて事故に遭う場合が多く、車両側の違反と歩行者側での横断前の注意不足、危険予測が不十分なことにより事故に遭っていると考えられる。一方、車両の行動類型では、「直進・等速」の状態での事故割合が 79.8%を占めている。これより、車両側は歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故を引き起こしていると考えられる。

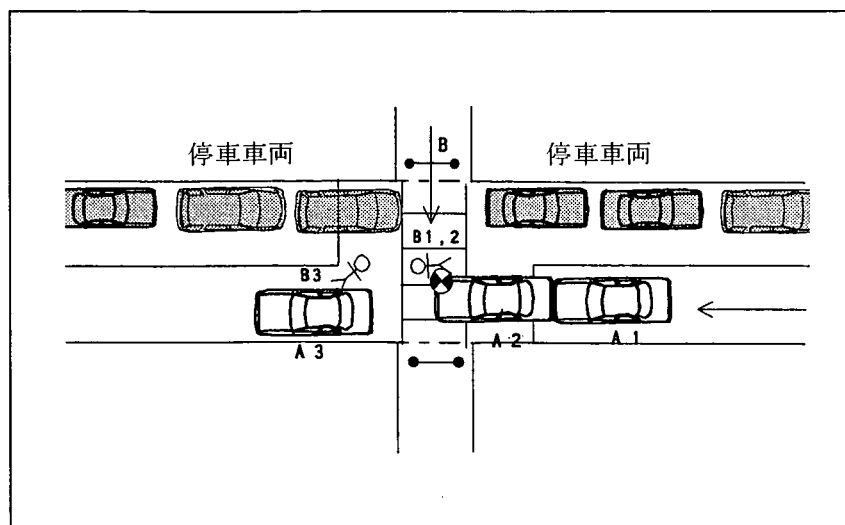
表－３・１１ 歩行者側の法令違反別事故発生状況

	単路横断歩道横断 中事故		全歩行者事故	
	件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
信号無視	110	6.6	2,817	3.7
左側通行	0	0.0	2,290	3.0
車道通行	0	0.0	1,110	1.5
その他通行区分	1	0.1	250	0.3
横断歩道外横断	12	0.7	6,537	8.6
斜め横断	3	0.2	1,806	2.4
駐停車車両の直前・直後の横断	31	1.9	4,507	5.9
走行車両の直前・直後の横断	46	2.7	6,151	8.1
横断禁止場所の横断	1	0.1	1,084	1.4
幼児のひとり歩き	18	1.1	950	1.3
踏切不注意	0	0.0	3	0.0
酩酊、徘徊、寝そべり等	4	0.2	870	1.1
路上遊戯	1	0.1	703	0.9
路上作業	0	0.0	544	0.7
飛び出し	96	5.7	9,876	13.0
その他の違反	26	1.6	3,106	4.1
調査不能	5	0.3	254	0.3
違反無し	1,319	78.8	33,061	43.5
合計	1,673	100.0	75,919	100.0

表－３・１２ 車両の行動類型別事故発生状況

	単路横断歩道横断中 事故事故		全歩行者事故	
	件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
発進	50	3.0	3,714	4.9
直進加速	31	1.9	1,796	2.4
直進等速	1,335	79.8	41,561	54.7
直進減速	184	11.0	7,494	9.9
追越	2	0.1	245	0.3
右に進路変更	3	0.2	265	0.3
左に進路変更	1	0.1	236	0.3
左折	7	0.4	3,084	4.1
右折（専用車線利用）	2	0.1	1,697	2.2
右折（その他）	14	0.8	10,335	13.6
転回	2	0.1	97	0.1
後退	25	1.5	3,868	5.1
横断	1	0.1	229	0.3
蛇行	0	0.0	24	0.0
急停止	3	0.2	49	0.1
停止	1	0.1	186	0.2
駐車（運転者不在）	0	0.0	25	0.0
その他	3	0.2	161	0.2
不明	9	0.5	853	1.1
合計	1,673	100.0	75,919	100.0

図－３・１７、３・１８に当該事故の代表的な事故パターンを示す。事故は、信号のない単路部横断歩道を歩行者が横断する際に発生しているケースが多い。図－３・１７は、渋滞中の停車車両の間をぬって歩行者が横断する際に事故となるものであり、歩行者、自動車間の十分な視認性と双方の注意が必要である。



図－３・１７ 当該事故の代表的な事故パターン

3.3.4 単路その他横断中事故の特徴

(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

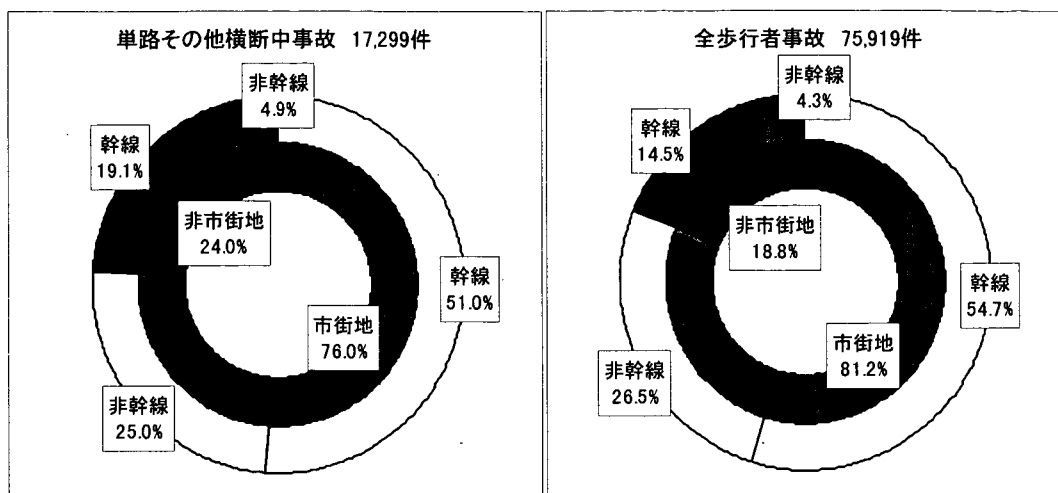
当該事故（単路その他横断中事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表－３・１３、図－３・１８に示す。当該事故は、「市街地・幹線」での事故が最も多く 51.0%、ついで「市街地・非幹線」で 25.0%の事故が発生している。

また、歩車道区分別の事故発生状況を図－３・１９、地形別、幹線・非幹線別、歩車道区分別の事故発生状況を表－３・１４に示す。ここで、「歩道有り」は歩車道境界の防護柵の有無により２種類に区分した。当該事故は、「市街地・幹線・歩道有り（防護柵無し）」での事故が 37.9%と最も多く、ついで「市街地・非幹線・歩道無し」での事故が 22.3%を占めている。

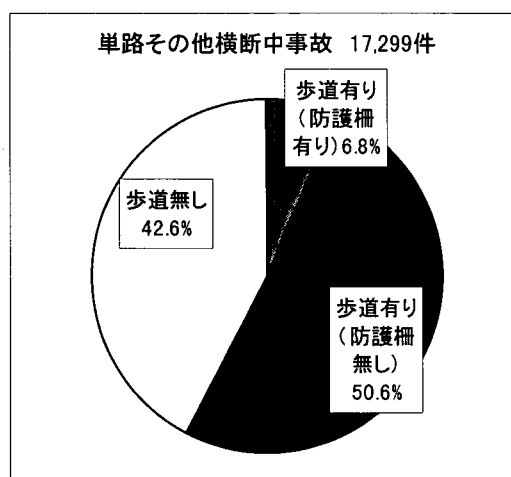
表－３・１３ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		単路その他横断中事故		全歩行者事故	
		件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	8,820	51.0	41,555	54.7
	非幹線	4,323	25.0	20,115	26.5
非市街地	幹線	3,312	19.1	10,974	14.5
	非幹線	844	4.9	3,275	4.3
合計		17,299	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。



図－３・１８ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況



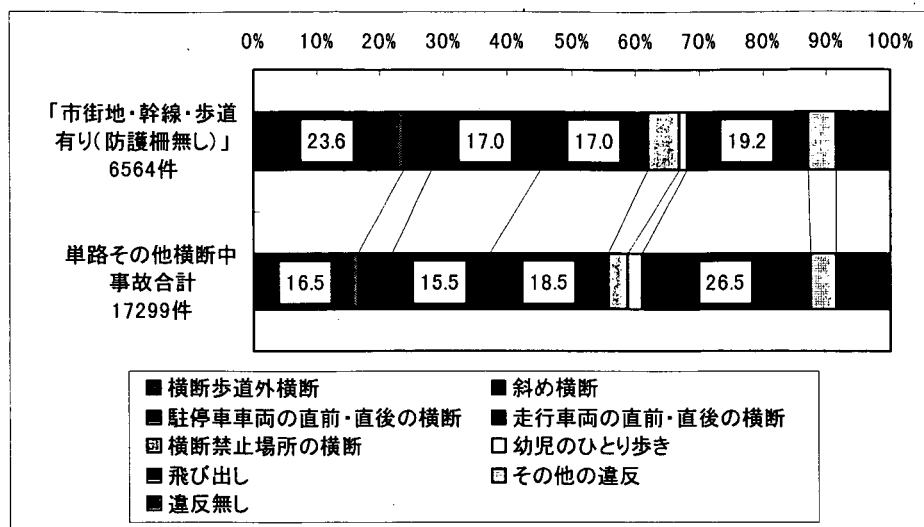
図－３・１９ 歩車道区分別事故発生状況

表－３・１４ 地形別、幹線・非幹線別、歩車道区分別事故発生状況

			単路その他横断中事故	
			件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	歩道有り(防護柵有り)	1,024	5.9
		歩道有り(防護柵無し)	6,564	37.9
		歩道無し	1,232	7.1
	非幹線	歩道有り(防護柵有り)	56	0.3
		歩道有り(防護柵無し)	410	2.4
		歩道無し	3,857	22.3
非市街地	幹線	歩道有り(防護柵有り)	89	0.5
		歩道有り(防護柵無し)	1,704	9.9
		歩道無し	1,519	8.8
	非幹線	歩道有り(防護柵有り)	2	0.0
		歩道有り(防護柵無し)	67	0.4
		歩道無し	775	4.5
合 計			17,299	100.0

(2) 「市街地・幹線・歩道有り（防護柵無し）」での事故に関する集計・分析

図－３・２０に、当該事故で最も多い「市街地・幹線・歩道有り（防護柵無し）」事故での歩行者側の法令違反別事故発生状況を示す。「市街地・幹線・歩道有り（防護柵無し）」事故では、「横断歩道外横断」による事故が23.6%と最も多く、横断歩道が設置されているにもかかわらず、利用せずに横断歩道外を横断して事故に遭うケースが多いことがわかる。

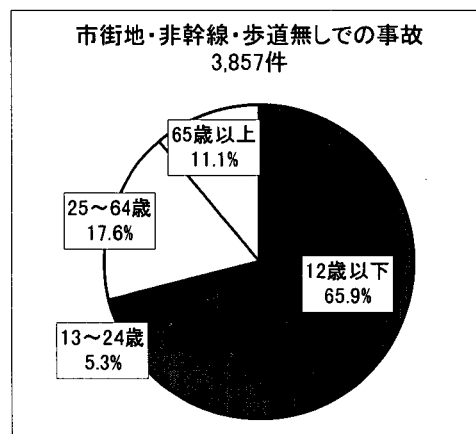


図－３・２０ 単路その他横断中事故における歩行者側の法令違反別事故発生状況

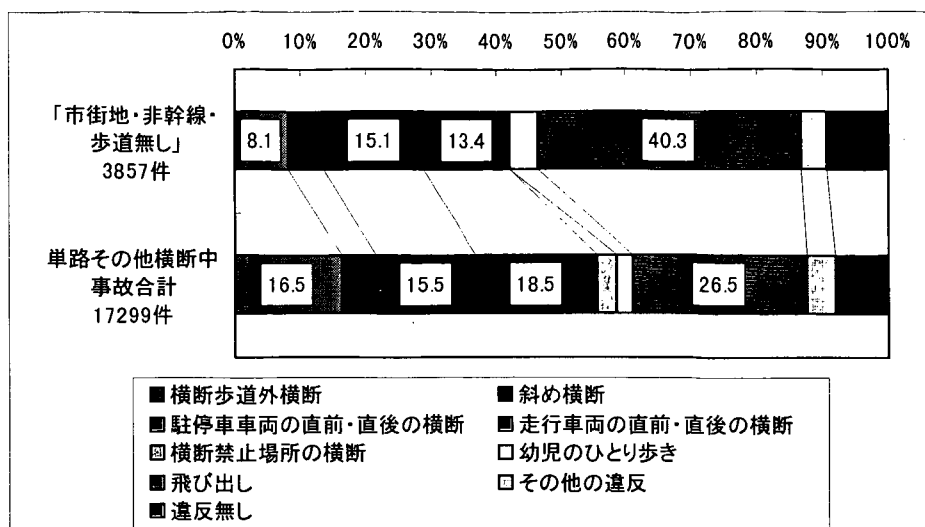
(3) 「市街地・非幹線・歩道無し」での事故に関する集計・分析

図－３・２１、３・２２には、当該事故で２番目に多い「市街地・非幹線・歩道無し」事故での歩行者側の年齢構成別事故発生状況、歩行者側法令違反別事故発生状況を示す。

これより、「市街地・非幹線・歩道無し」での事故では、子供事故が多く65.9%を占めている。また、歩行者側の法令違反をみても、子供特有の「飛び出し」に伴う事故が40.3%と多いことが特徴的である。

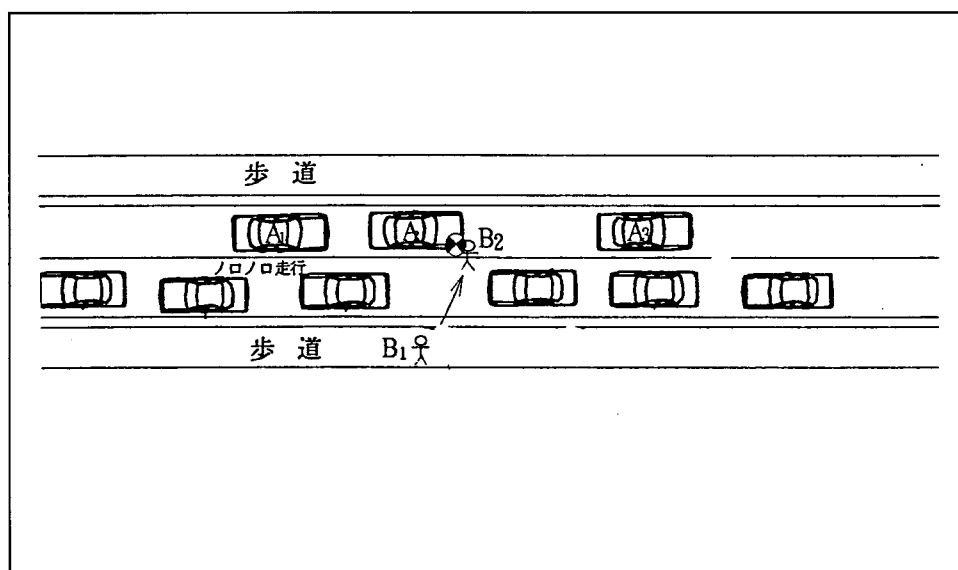


図－３・２１ 歩行者の年齢構成



図－３・２２ 単路その他横断中事故における歩行者側の法令違反別事故発生状況

図－３・２３に当該事故の代表的な事故パターンを示す。事故は、幹線道路で歩道が設置されている場合や、歩道のない非幹線道路で発生していることが多い。幹線道路での事故は、歩道が設置されているものの歩車道境界に防護柵はない状態で、非幹線道路での事故も合わせて考えると、いわば自由に横断機会が得られる場面で事故が発生している。



図－３・２３ 当該事故の代表的な事故パターン

3.3.5 単路背面通行中事故の特徴

(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

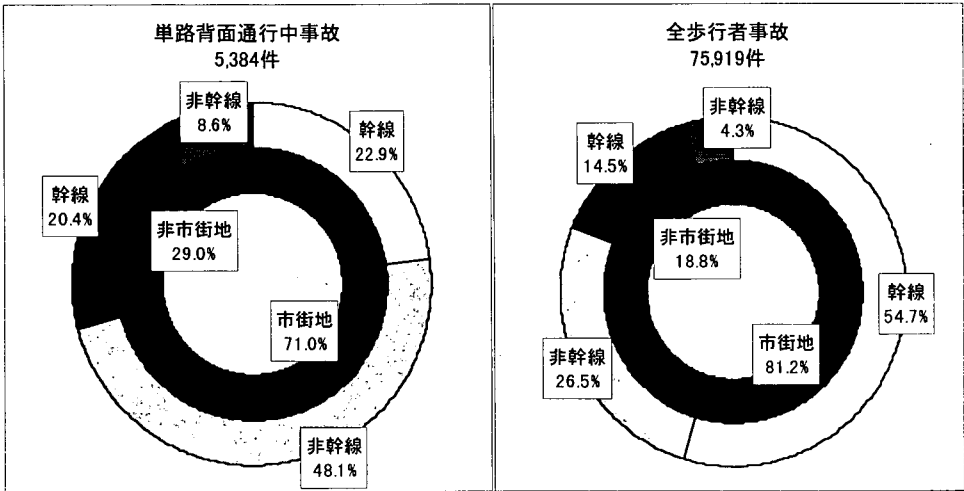
当該事故（単路背面通行中事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表－3・15、図－3・24に示す。当該事故は、「市街地・非幹線」での事故が最も多く48.1%、ついで「市街地・幹線」で25.0%、「非市街地・幹線」で20.4%の事故が発生している。また、全歩行者事故と比較すると、地形別では「非市街地」、幹線・非幹線別では「非幹線」での事故割合が大きいことが特徴的である。

歩道の有無別の事故発生状況を図－3・25、地形別、幹線・非幹線別、歩道の有無別の事故発生状況を表－3・16に示す。当該事故の大半は「歩道無し」道路での事故であり、「市街地・非幹線・歩道無し」での事故が45.8%と最も多い。

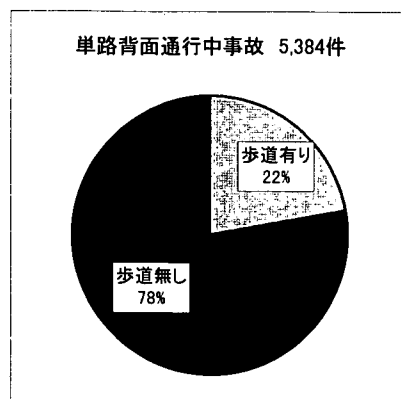
表－3・15 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		単路背面通行中事故		全歩行者事故	
		件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	1,233	22.9	41,555	54.7
	非幹線	2,589	48.1	20,115	26.5
非市街地	幹線	1,098	20.4	10,974	14.5
	非幹線	464	8.6	3,275	4.3
合計		5,384	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。



図－3・24 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況



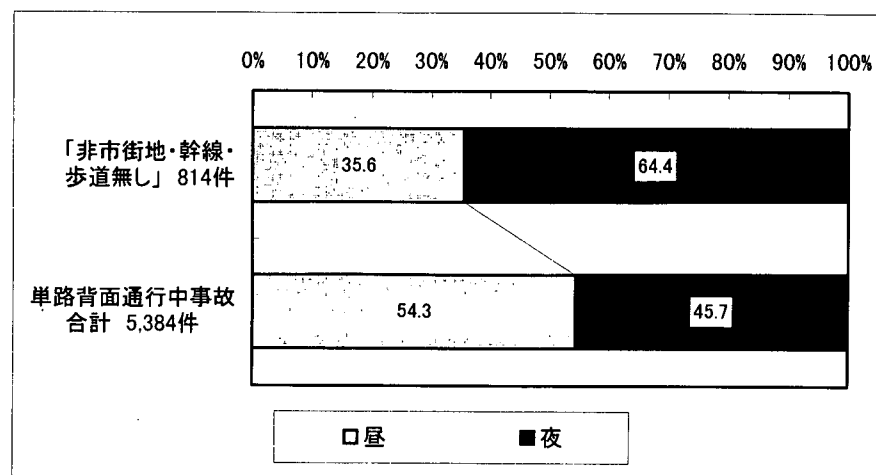
図－３・２５ 歩道の有無別事故発生状況

表－３・１６ 地形別、幹線・非幹線別、歩道の有無別事故発生状況

			单路背面通行中事故	
			件数(件)	比率(%)
市街地	幹線	歩道有り	767	14.2
		歩道無し	466	8.7
	非幹線	歩道有り	122	2.3
		歩道無し	2,467	45.8
非市街地	幹線	歩道有り	284	5.3
		歩道無し	814	15.1
	非幹線	歩道有り	16	0.3
		歩道無し	448	8.3
合 計			5,384	100.0

(2) 昼夜別集計・分析

図－３・２６に、昼夜別事故発生状況を示す。当該事故は、夜間事故割合が大きいことが特徴的であり、特に道路照明の設置されることが少ない非市街地・幹線でその傾向は顕著である（非市街地・幹線での夜間事故割合は64.4%）。

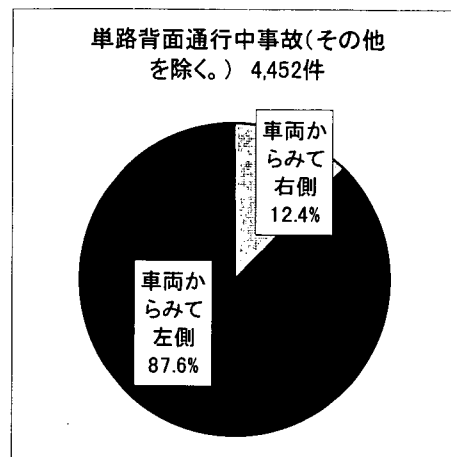


図－３・２６ 昼夜別事故発生状況

(3) 歩行者の進行方向別集計・分析

図－３・２７、表－３・１７に、当該事故での歩行者の進行方向別事故発生状況、及び、歩行者の法令違反別事故発生状況を示す。

当該事故では歩行者が道路の左側を背面通行中に事故に遭っているのが大多数であり、法令違反をみても、「左側通行」に伴う事故が最も多い。これは、自動車が道路の左側に寄って通行することが一般的なルールとなっているのに対し、歩行者が道路の左側を通行すると、歩行者と自動車との距離は接近し、また夜間などでは自動車から歩行者の存在が認知しづらいこと、歩行者は自分の後方での状況（自動車の接近）を認識しづらいことなどが考えられ、これらが事故の遠因になるものと考えられる。

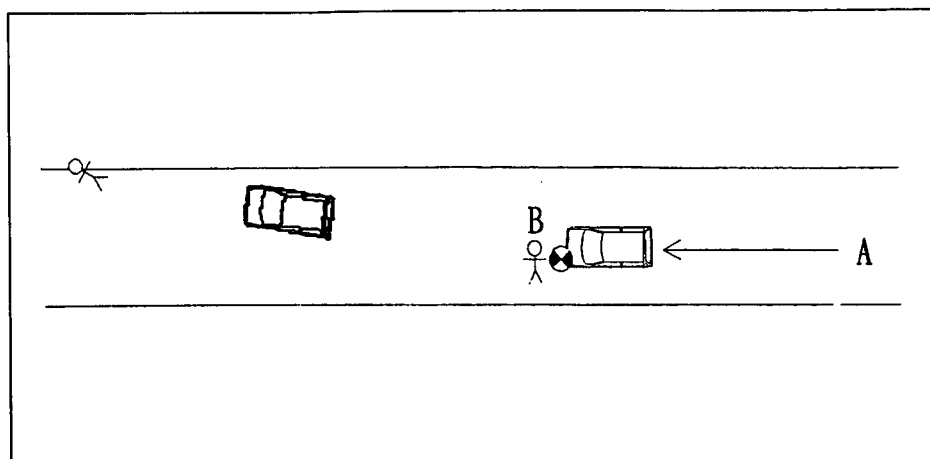


図－３・２７ 歩行者の進行方向別事故発生状況

表－３・１７ 歩行者の法令違反別事故発生状況

	単路背面通行中事故		全歩行者事故	
	件数(件)	比率(%)	件数(件)	比率(%)
信号無視	4	0.1	2,817	3.7
左側通行	1,521	28.3	2,290	3.0
車道通行	439	8.2	1,110	1.5
その他通行区分	46	0.9	250	0.3
横断歩道外横断	27	0.5	6,537	8.6
斜め横断	98	1.8	1,806	2.4
駐停車車両の直前・直後の横断	13	0.2	4,507	5.9
走行車両の直前・直後の横断	55	1.0	6,151	8.1
横断禁止場所の横断	2	0.0	1,084	1.4
幼児のひとり歩き	15	0.3	950	1.3
踏切不注意	0	0.0	3	0.0
酩酊、徘徊、寝そべり等	73	1.4	870	1.1
路上遊戯	11	0.2	703	0.9
路上作業	11	0.2	544	0.7
飛び出し	156	2.9	9,876	13.0
その他の違反	218	4.0	3,106	4.1
調査不能	18	0.3	254	0.3
違反無し	2,677	49.7	33,061	43.5
合計	5,384	100.0	75,919	100.0

図－３・２８に当該事故の代表的な事故パターンを示す。事故は歩道のない道路で主に発生しており、市街地の非幹線道路での発生が多い。このような道路では、歩行者、自動車の双方が同一空間を利用して通行しているため、両者間の視認性の確保と、十分な注意が必要である。



図－３・２８ 当該事故の代表的な事故パターン

3.3.6 高齢歩行者事故の特徴

(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

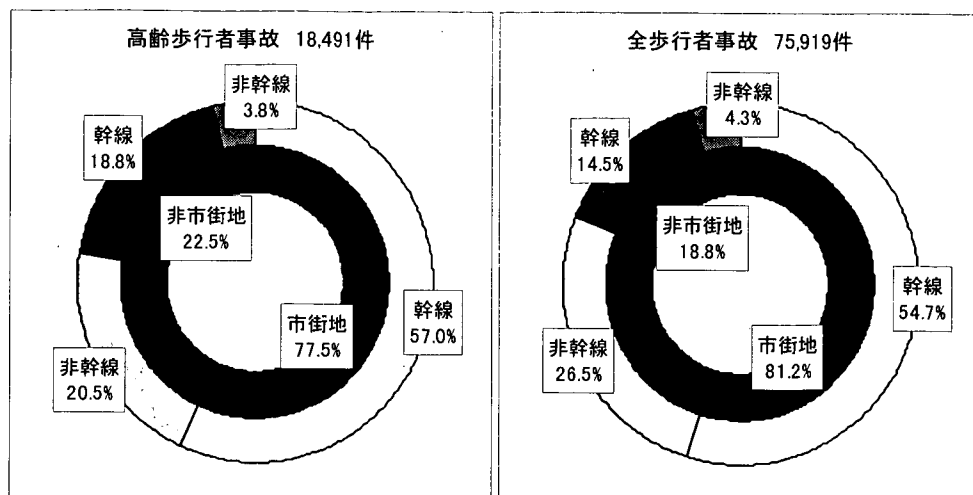
当該事故（高齢歩行者事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表－３・１８、図－３・２９に示す。

当該事故は、「市街地・幹線」での事故が最も多く 57.0%、ついで「市街地・非幹線」で 20.5%、「非市街地・幹線」で 18.8%の事故が発生している。「非市街地・幹線」での事故割合が全歩行者事故に比べて大きいことが特徴的である。

表－３・１８ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		高齢歩行者事故		全歩行者事故	
		件数 (件)	比率 (%)	件数 (件)	比率 (%)
市街地	幹線	10,532	57.0	41,555	54.7
	非幹線	3,793	20.5	20,115	26.5
非市街地	幹線	3,468	18.8	10,974	14.5
	非幹線	698	3.8	3,275	4.3
計		18,491	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。

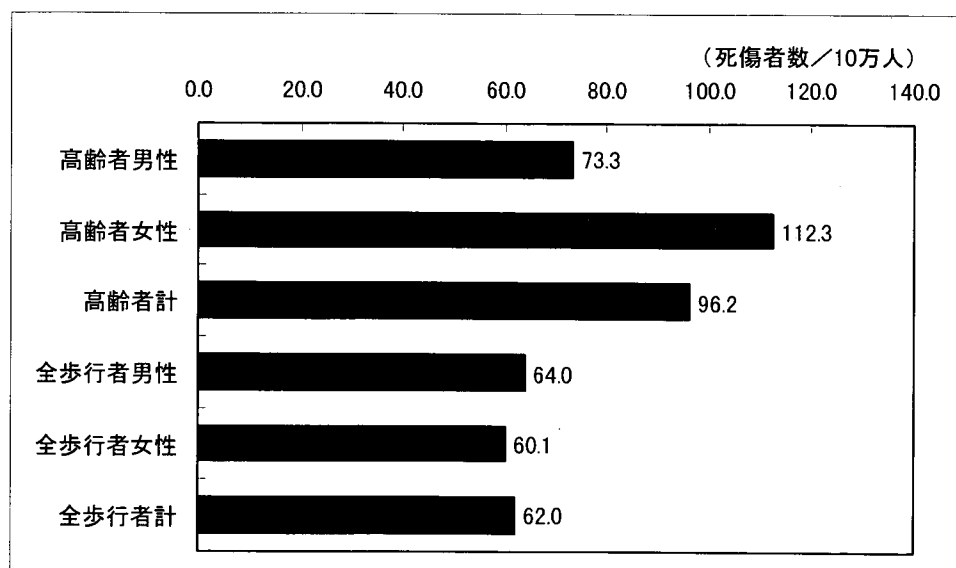


図－３・３０ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

(2) 人口 10 万人当たりの死傷者数、及び、歩行者側の法令違反別集計・分析

図－３・３０、表－３・１９に、当該事故の人口 10 万人当たりの死傷者数、及び、法令違反別事故発生状況を示す。

高齢者では、全歩行者に比べて人口 10 万人当たりの死傷者数の値は大きく、特に女性の値が大きい。また、高齢歩行者は「違反無し」で事故に遭っている場合が多い。高齢者は自動車側の違反により事故に巻き込まれる場合が多く、自動車側の違反と歩行者側での注意不足、危険予測が不十分なことなどにより、高齢者が事故に遭っているものと考えられる。



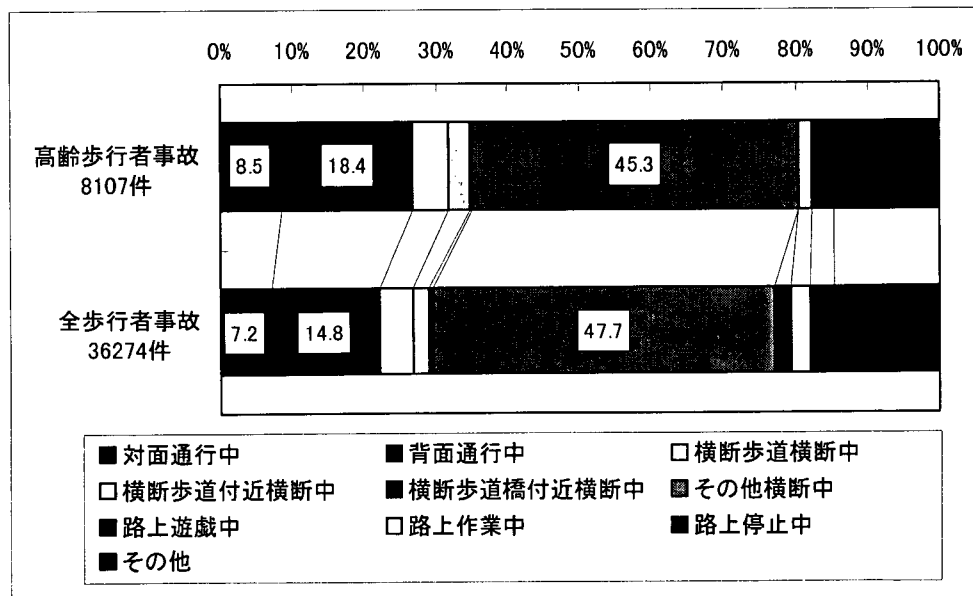
図－３・３０ 人口 10 万人当たりの死傷者数

表－３・１９ 法令違反別事故発生状況

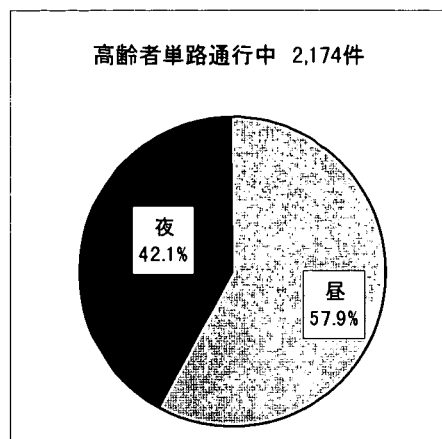
	高齢歩行者事故		全歩行者事故	
	人数(人)	比率(%)	人数(人)	比率(%)
信号無視	759	4.0	2,788	3.6
左側通行	686	3.6	2,286	2.9
車道通行	340	1.8	1,112	1.4
その他通行区分	39	0.2	254	0.3
横断歩道外横断	2,240	11.8	6,531	8.3
斜め横断	568	3.0	1,815	2.3
駐停車車両の直前・直後の横断	671	3.5	4,543	5.8
走行車両の直前・直後の横断	2,064	10.9	6,216	7.9
横断禁止場所の横断	264	1.4	1,079	1.4
幼児のひとり歩き	0	0.0	1,065	1.4
踏切不注意	2	0.0	3	0.0
めいてい、はいかい、寝そべり等	133	0.7	897	1.1
路上遊戯	3	0.0	738	0.9
路上作業	78	0.4	563	0.7
飛び出し	555	2.9	10,006	12.8
その他の違反	884	4.7	3,392	4.3
調査不能	83	0.4	265	0.3
違反なし	9,630	50.7	34,670	44.3
合計	18,999	100.0	78,223	100.0

(3) 単路での事故類型別集計・分析

図－３・３１に、当該事故の単路での事故類型別事故発生状況を示す。当該事故では、全歩行者事故と比べて、通行中（対面通行中・背面通行中）での事故割合が 26.9%と大きいことが特徴的である。また、図－３・３２に、単路での通行中事故の昼夜構成を示す。夜間事故割合は 42.1%と全歩行者事故と比べても大きい。高齢者は夜間視認性の低い服装で外出していることがあり、その結果、夜間や通行中での発見遅れや事故発生となっているものと考えられる。



図－３・３１ 単路での事故類型別事故発生状況



図－３・３２ 通行中事故の昼夜構成

3.3.7 子供歩行者事故の特徴

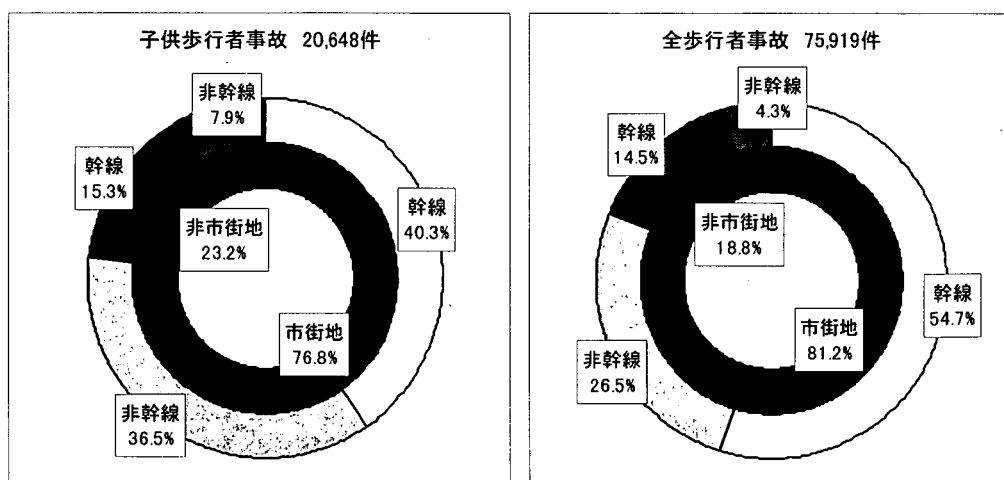
(1) 地形別、幹線・非幹線別集計・分析

当該事故（子供歩行者事故）における、地形別、幹線・非幹線別事故発生状況を表－３・２０、図－３・３３に示す。当該事故は、「市街地・幹線」での事故が最も多く 40.3%、ついで「市街地・非幹線」で 36.5% の事故が発生しており、「非幹線」での事故割合が全歩行者事故に比べて大きいことが特徴的である。これは、子供では自宅近くの非幹線道路での事故が多いためと考えられる。

表－３・２０ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

		子供歩行者事故		全歩行者事故	
		件数 (件)	比率 (%)	件数 (件)	比率 (%)
市街地	幹線	8,327	40.3	41,555	54.7
	非幹線	7,537	36.5	20,115	26.5
非市街地	幹線	3,157	15.3	10,974	14.5
	非幹線	1,627	7.9	3,275	4.3
計		20,648	100.0	75,919	100.0

注) 高速道路、自動車専用道路、一般交通の場所での事故は除く。



図－３・３３ 地形別、幹線・非幹線別事故発生状況

(2) 歩行者側の法令違反別集計・分析

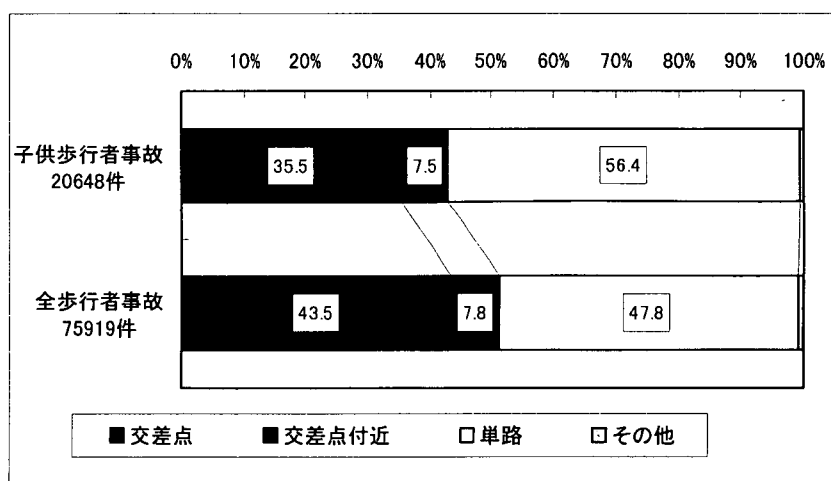
表－３・２１に、当該事故の法令違反別事故発生状況を示す。当該事故では、子供特有の「飛び出し」、「幼児のひとり歩き」、「路上遊戯」等の違反に伴う事故が多いことが特徴的である。

表－３・２１ 法令違反別事故発生状況

	子供歩行者事故		全歩行者事故	
	人数(人)	比率(%)	人数(人)	比率(%)
信号無視	597	2.8	2,788	3.6
左側通行	109	0.5	2,286	2.9
車道通行	50	0.2	1,112	1.4
その他通行区分	48	0.2	254	0.3
横断歩道外横断	1,209	5.7	6,531	8.3
斜め横断	435	2.1	1,815	2.3
駐停車車両の直前・直後の横断	2,176	10.3	4,543	5.8
走行車両の直前・直後の横断	1,944	9.2	6,216	7.9
横断禁止場所の横断	37	0.2	1,079	1.4
幼児のひとり歩き	1,065	5.0	1,065	1.4
踏切不注意	1	0.0	3	0.0
めいてい、はいかい、寝そべり等	8	0.0	897	1.1
路上遊戯	678	3.2	738	0.9
路上作業	18	0.1	563	0.7
飛び出し	7,650	36.2	10,006	12.8
その他の違反	444	2.1	3,392	4.3
調査不能	42	0.2	265	0.3
違反なし	4,604	21.8	34,670	44.3
合計	21,115	100.0	78,223	100.0

(3) 道路形状別、事故類型別集計・分析

図－３・３４、３・３５に、当該事故の道路形状別事故発生状況、及び、単路、交差点別事故類型構成を示す。当該事故では、全歩行者事故に比べて単路での事故が多く、その中でも「その他横断中事故」が多いことが特徴的である。これは、非幹線道路を中心に子供の「飛び出し」に伴う事故が多いことによるものである。また、子供の交差点事故も単路と同様、全年齢に比べて「その他横断中事故」が多いことが特徴的である。



図－３・３４ 道路形状別事故発生状況

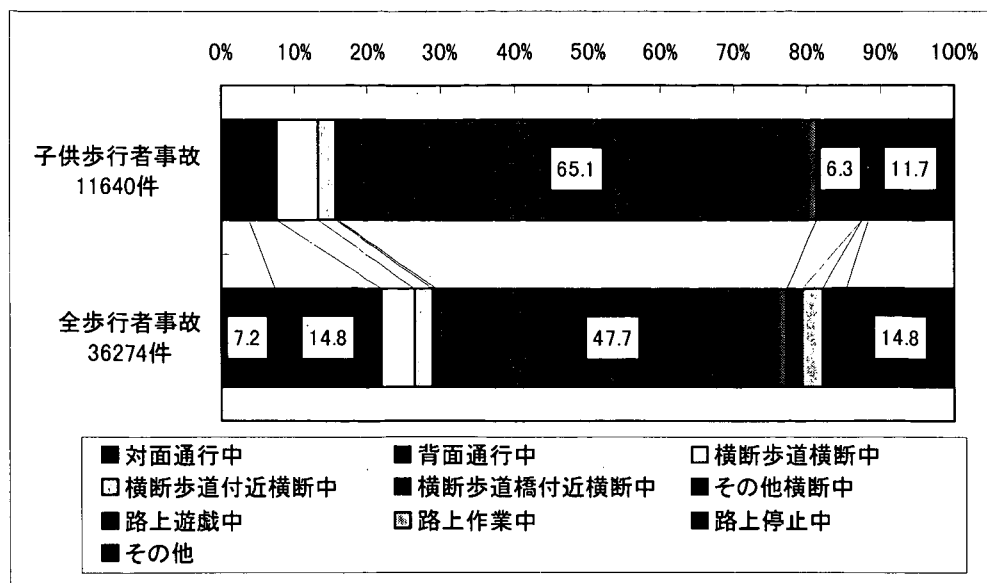


図-3・35 (1) 単路における事故類型構成

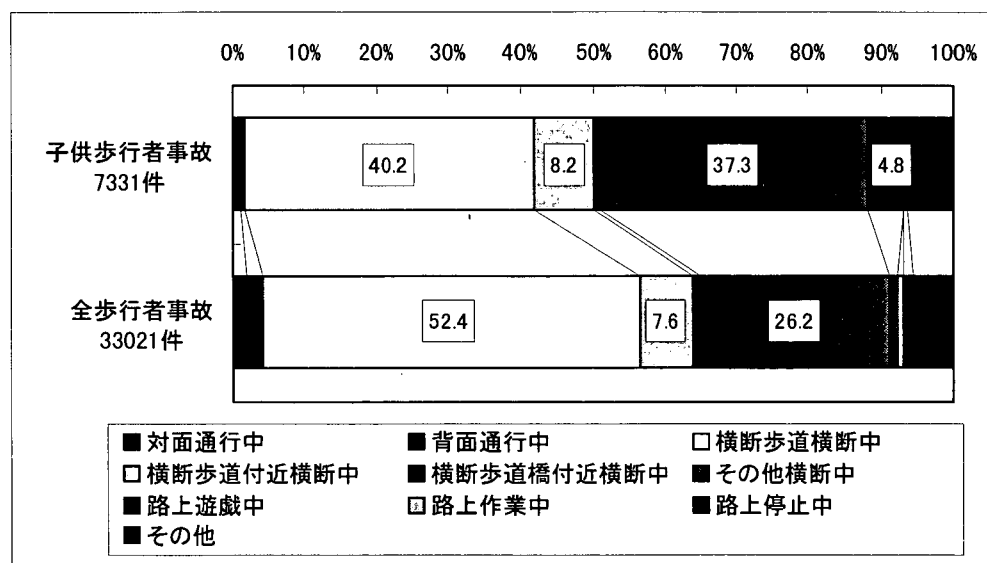


図-3・35 (2) 交差点における事故類型構成

第4章 交通安全対策案の立案

4.1 目的

本章の目的は、第3章で導いた7つの個別事故の特徴を踏まえながら、個別事故毎に交通安全対策のポイントを抽出することである。

表－4・1 交通安全対策案の立案を行う7つの個別事故

- | |
|---------------|
| ①交差点横断歩道横断中事故 |
| ②交差点その他横断中事故 |
| ③単路横断歩道横断中事故 |
| ④単路その他横断中事故 |
| ⑤単路背面通行中事故 |
| ⑥高齢歩行者事故 |
| ⑦子供歩行者事故 |

4.2 方法

交通安全対策案の立案は、第3章で導いた7つの個別事故の特徴を踏まえながら、個別事故毎に総合的な交通安全対策を提案するものとし、「だれに、どんな教育・啓蒙活動を」という視点と、「どこで、どんな対策を」という視点から検討した。ここで、「だれに、どんな教育・啓蒙活動を」という視点では、教育・広報活動等に関わる内容を提案した。また、「どこで、どんな対策を」という視点では、地形別、幹線・非幹線別など道路等の条件に対して、道路交通施設の整備、交通運用の改善の両側面から対策を立案した。

4.3 交通安全対策案

本研究で得られた7つの個別事故に対する主な交通安全対策案を以下に示す。なお具体的な対策案は参考資料－2に示す。

歩行者事故に限らず交通事故は「人」、「車両」、「交通環境」の3つの要素が絡み合って発生するものである。また、個々の交通事故には複数の事故要因があり、これらの要因の絡み合い方によって発生する事故は様々に異なる。さらに、実施する対策も複数ある場合が多く、実施する対策によっては、交通の円滑性に支障をきたす場合や他の交通事故を増加させることもある。したがって、個別具体的問題箇所の交通事故対策の立案にあたっては、現場を仔細に観察し各箇所特有の状況を把握した上で適切な対策を講じる必要がある。

以下に示す7つの個別事故に対する交通安全対策案、並びに、参考資料－2に示す交通安全対策案は、最も基本的な内容であり考慮すべき事項であるが、個別箇所の対策立案にあたっては、事故の発生状況を十分に分析し要因と対策の関係を明確にした上で、公安委員会等との調整のもと、有効な対策を実施する必要がある。

4.3.1 交差点横断歩道横断中事故対策

(1) 横断前の安全確認と危険予測（歩行者）

当該事故（交差点横断歩道横断中事故）では、事故の83.3%で歩行者側に法令違反がなく、自動車側の認知ミスや法令違反に伴い、歩行者が事故に巻き込まれているようである。例えば、3章で詳述した自動車の右折時における事故については、（信号がある場合は信号に従って）歩行者は横断歩道を渡ることになるが、その挙動を自動車側で認知していなければ、両者の接触や事故の可能性は高くなる。実際のところ、3章の分析にあるように、自動車の後方側から歩行者が接近するような場合（自動車の右折時には右側から歩行者が横断する場合、自動車の左折時には左側から歩行者が横断する場合）に事故が多く、これは自動車から歩行者が見えていないものと考えられる。

自動車側での対応策は(2)で述べるが、歩行者側でも、「自動車が右折してくる場合など、自動車との位置関係によっては、自動車から自分は見えていない場合がある」という認識のもと、道路横断を図ることが重要と考える。このためには、青信号で横断歩道を横断する場合であっても、自動車の行動によっては事故の危険があり、十分な注意や安全確認、さらには危険の予測、自分の存在を見せる工夫などにより、交通事故に及ばないよう意識づけしていくことが重要である。

(2) 歩行者の存在に対する注意（ドライバー）

上述したように、交差点を通行する自動車から、歩行者が認知できていない場合が生じている。例えば、自動車が右折する場合に右方向から道路を横断してくる歩行者や、自動車が左折する場合に左方向から道路を横断する歩行者がそうである。右折時のドライバーの視界は、写真－4・1のようであり、右後方の歩行者に注意が及ばないことがある。また右折時については、対向直進車への注意や対向直進車の通過待ちのために、歩行者への注意や配慮がさらに疎かになる場合が考えられる。この傾向は夜間や雨天時に強い。

このため、自動車のドライバーにおいても、①右折時には右側から接近する歩行者を見落としやすいこと、②右後方の歩行者の存在についても十分に確認をすることなどを意識づけさせることが必要と考える。

(3) 市街地・幹線・信号交差点での対策（道路）

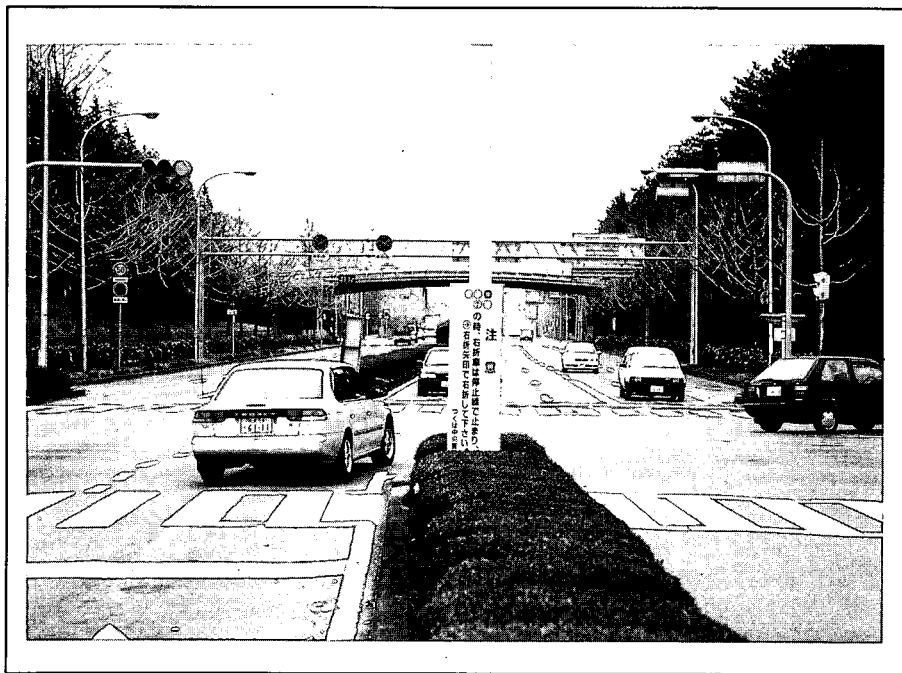
当該事故では、市街地・幹線・信号交差点での事故が最も多く65.9%を占めており、そのうち約半数が右折先での事故である。

市街地・幹線・信号交差点での道路側の対策には、まず①歩行者と自動車を立体的に分離する「立体横断施設の整備」や、②歩行者と自動車の時間的分離を図る「右折専用車線の設置と右折現示の採用」が考えられる。右折現示の採用にあたっては、右折車の交差点内での滞留を考慮する必要があり、ここでは右折専用

車線の設置と合わせて対策とした。これらの対策は、歩行者と自動車との分離を図ることを基本としており、これら以外の対策においては、(1)、(2)で述べた道路利用者の意識づけを行っていくことも重要であると考えられる。なお、当該事故の軽減を図るには、右折車の高速度走行の防止を目的とした「交差点面積の縮小」なども一つの方法と考えられる。



写真－４・１ 右折時のドライバーの視界



写真－４・２ 右折専用車線と右折現示による歩行者と自動車の時間的分離の例

4.3.2 交差点その他横断中事故対策

(1) 横断前の安全確認と危険予測、交通ルールへの遵守（歩行者）

当該事故（交差点その他横断中事故）は、主に信号のない交差点で発生し、交差点を自動車が直進した歩行者がその道路を横断する際に生じている。幹線道路においては、横断歩道が設置されているにもかかわらず歩行者が横断歩道を利用しなかった場合や、駐停車車両、走行車両の直前、直後歩行者が横断する場合に交通事故となる。また、非幹線道路においては、子供を中心とした「飛び出し」が主な原因である。

幹線道路の信号のない交差点では、走行する自動車の通過タイミングを見計らって横断する必要があり、十分な安全確認が必要である。一方で、その交差点に横断歩道がある場合には横断歩道を利用する、その交差点に横断歩道がなくても前後の交差点に横断歩道がある場合はそちらを利用して道路を横断するなど、交通ルールの遵守が必要と考える。なおこの際には、横断歩道など歩行者の道路横断が予測できる場所では、ドライバーの注意が歩行者に向くことが考えられ、それ以外の場所では、歩行者の認識自体が疎かになる可能性があることなどを説くことにより、歩行者の意識づけを進めることが考えられる。

非幹線道路で多い子供の事故に対しては、歩いたり走ったりしている場合でも交差点での一時停止を心がけるなど、子供への教育を進めていくことが肝要と考える。

(2) 非幹線道路における安全速度での走行（ドライバー）

非幹線道路においては、子供の飛び出しが生じやすいこと、子供たちが路上で遊んでいる場合があること、さらにはこれらの道路は生活の場であり、地域の住民に配慮して走行すべきことなどを考慮して、ドライバーが適切な速度で通行するよう心がけることが必要である。この点に向けての意識づけも重要である。

(3) 市街地・幹線・信号無し交差点での対策（道路）

上述したように、幹線道路では、歩行者に横断歩道を利用してもらい、歩行者の道路横断の集約化、歩行者に対するドライバーの認識・認知性の向上を図ることが重要である。このためには、歩行者動線を考慮して横断歩道を設置することが重要であり、これには、①交差点内での横断歩道の位置を適正化すること、②横断前後の歩行者動線との関係から、必要な交差点（歩行者の道路横断が生じうる交差点）に横断歩道を設置することなどが考えられる。一方で、歩行者の動線をコントロールすることも考えられ、必要に応じては、乱横断の防止を図ることも重要と考える。

(4) 市街地・非幹線・信号無し交差点での対策（道路）

非幹線道路においては、安全速度での走行をドライバーに意識づけると同時に、必要に応じて、自動車の走行速度を抑制する対策が考えられる。自動車の走行速度を抑制するためには、従来からの速度規制に加えて、ハンプやシケイン等の速度抑制施設を設置することが考えられる。また、住宅地区を一体として速度の抑制、生活環境の向上を図る「コミュニティ・ゾーン」があり、この対策を適用することも考えられる。写真－4・3は、東京都三鷹市上連雀地区のコミュニティ・ゾーンに設置された速度抑制施設である。



写真－４・３ 住宅地区内における速度抑制施設の設置（東京都三鷹市上連雀地区）

4.3.3 単路横断歩道横断中事故対策

(1) 横断時の安全確認（歩行者）と歩行者の存在の認知（ドライバー）

当該事故（単路横断歩道横断中事故）は、幹線道路に87.5%の事故が集中し、また信号のない横断歩道で85.4%の事故が発生している。

単路部で信号のない横断歩道を歩行者が横断する場合には、歩行者側で自動車の通過のタイミングを計り道路横断を行うこととなるが、その際には、十分な安全確認と、歩行者の存在を自動車のドライバーに認知させることが必要であると考ええる。また自動車側では、歩行者の存在に留意するとともに、歩行者がいる場合には、走行速度の低減など必要な措置をとることが必要である。

また当該事故では、高齢者や子供が被害者となることがあるが、高齢者に対しては、体力的な低下や以前より（若い頃より）横断に時間を要することを高齢者自身に認識させること、子供に対しては、信号のある場所や横断歩道橋などを利用して道路を横断するよう意識づけることが必要と考える。

(2) 市街地・幹線・信号無し横断歩道、及び、非市街地・幹線・信号無し横断歩道での対策（道路）

上述の内容と関連して、道路側では、横断歩道の存在を認識しやすくすること、歩行者と自動車との間の視認性を向上させることが必要となる。これには、不必要な植栽を撤去する、横断歩道用照明を設置するなどの対応が考えられる。

また、歩行者と自動車の空間的・時間的分離を図ることも重要な対応策であり、自動車の交通処理、歩行者交通量を考慮しつつ、立体横断施設の設置、信号機の設置を検討していくことも重要と考える。

4.3.4 単路その他横断中事故対策

(1) 横断前の安全確認（歩行者）

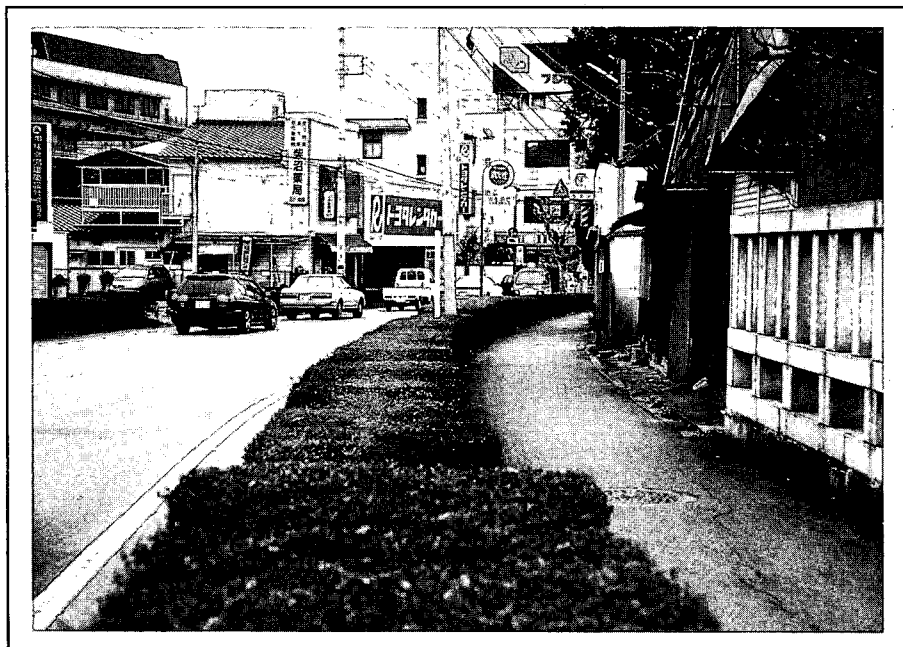
当該事故（単路その他横断中事故）では、歩行者側に何らかの法令違反が見られることが多く、「飛び出し」（26.5%）、「走行車両の直前・直後の横断」（18.5%）、「横断歩道外横断」（16.5%）、「駐停車車両の直前・直後の横断」（15.5%）などが代表的な歩行者の法令違反である。

当該事故は横断歩道が設置されていない場所で発生しているものであり、そのような場所では自動車のドライバーも歩行者の道路横断を予見していないことが多い。そのため、このような場所ではむやみに道路を横断しないことや、横断する際には安全確認を十分に行うことを歩行者側に意識づけることが必要と考える。また、当該事故では飛び出しなどにより子供が当事者となることが多いが、特に非幹線道路での飛び出し、安全不確認などによる事故の危険性を、子供に認識させていくことも必要と考える。

(2) 市街地・幹線での対策（道路）

当該事故では市街地・幹線での事故が51.0%を占めている。

市街地の幹線道路では、歩行者のむやみな道路横断を防止し、適切な場所（信号交差点の横断歩道など）での道路横断へと誘導する必要がある。そのためには、適切な場所での横断歩道の設置や、一方では、むやみな横断を防止する対策が必要である。むやみな横断を防止するため、従来から歩道用横断防止柵が用いられてきたが、低木の植栽を連続的に歩車道境界に配することにより、同様の効果を期待することもできる。また4車線道路では中央分離帯にこれらの施設を設けることもむやみな横断の防止につながる。



写真－4・4 歩行者のむやみな横断の防止のため植栽を活用した例

(3) 市街地・非幹線での対策（道路）

当該事故では市街地・非幹線での事故が2番目に多く25.0%を占めている。

非幹線道路においては、安全速度での走行をドライバーに意識づけると同時に、必要に応じて、自動車の走行速度を抑制する対策が考えられる。自動車の速度抑制策は、4.3.2の(4)に述べたとおりである。

4.3.5 单路背面通行中事故对策

(1) 危険予測と自分の存在を見せる工夫（歩行者）

当該事故（単路背面通行中事故）では、夜間の事故割合が 45.7%と大きい。また当該事故では、歩行者が道路の左側を通行していた際の事故が 87.6%も生じている。

歩行者には、これらの事故状況を踏まえ、夜間や左側を通行する際の危険を意識して通行することが望まれるところである。基本的には、歩行者は歩車道が分離されている場合は歩道を通行し、また分離がなされていない場合も、道路の右側を通行して周囲の状況（自動車の接近）の把握や自分の存在を自動車に知らせるなど、事故に合わない対応が望まれる。また、夜間においては、服装に配慮したり反射材等を身につけるなどにより、自動車に対して自分の存在を見せる工夫をすることが考えられる。

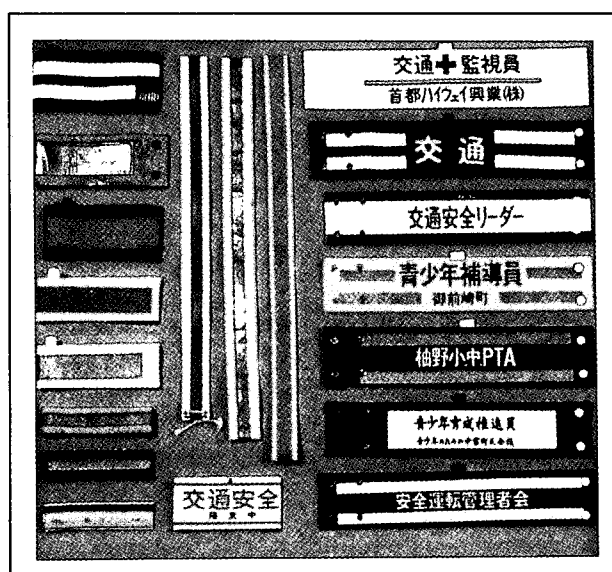


写真-4・5 反射材の例

(2) 市街地・非幹線・歩道無し道路での対策（道路）

当該事故では市街地・非幹線・歩道無し道路での事故が多く 45.8%を占めている。

非幹線道路においては、安全速度での走行をドライバーに意識づけると同時に、必要に応じて、自動車の走行速度を抑制する対策が考えられる。自動車の速度抑制策は、4.3.2の(4)に述べたとおりである。速度抑制策は、物理的に自動車の速度を抑えることと同時に、これらの地区・区域においては歩行者が道路上に居ることをドライバーに意識させ、ドライバーが自主的に安全速度を選択するものとなることが望ましい。

4.3.6 高齢歩行者事故対策

(1) 危険予測と安全確認（歩行者）

当該事故（高齢歩行者事故）では、結果的に歩行者側に違反がないケースが多いが、自動車の行動・挙動に対し、高齢歩行者が危険を予測して事故を避ける対応が望まれる。そのためには十分な注意と安全確認が高齢歩行者側に必要となる。一方、高齢歩行者の違反としては、「横断歩道外横断」、「走行車両の直前・直後の横断」が大きな割合を示しており、以前のような（若い頃のような）運動能力が高齢者でないことを高齢者自身が自覚し行動することが望まれる。また、高齢者のうち女性が事故に遭う危険性が高く、これは、交通場面での経験や、事故、交通ルールに関する知識・関心が低いためとも考えられ、これらの点に対する対応策が必要と考える。

上記のような高齢者の特徴に対しては、高齢者自身による危険箇所の認識や危険の予測・回避を目的として、「ヒヤリ地図づくり」が行われている。このような参加・体験型の教育、啓発活動を通じて、高齢者に対し交通安全を意識づけることが重要である。

【「ヒヤリ地図」づくり²⁾】

- ・「ヒヤリ地図」づくりは、高齢者のヒヤリ体験をもとに危険マップを作り、高齢者を交通安全に向けて動機づけていこうという参加・体験・実践型交通安全教育の具体例である。
- ・これにより、（他人により）作られた計画によって体験するのではなく、高齢者自らが提案・計画・指導していく課程により、自分たちの安全は自分たちで守ろうという自立的な意識が芽生えることとなる。

(2) 歩行者空間の充実、連続的な確保（道路）

高齢歩行者は、その他横断中や通行中（対面通行中・背面通行中）に事故に遭っていることが多いことから、歩行者の道路横断位置や通行位置を適切に配置し、高齢者の利用を誘導していくことが考えられる。これには歩道等の整備と道路横断への対応（横断歩道、立体横断施設の位置の配慮）を連携させること、非幹線道路における自動車の速度抑制策により非幹線道路自体を安全な空間としていくことなどが考えられる。またこの際には、高齢者が快適で利用しやすいよう配慮し、バリアフリーな空間として整備していく必要がある。

4.3.7 子供歩行者事故対策

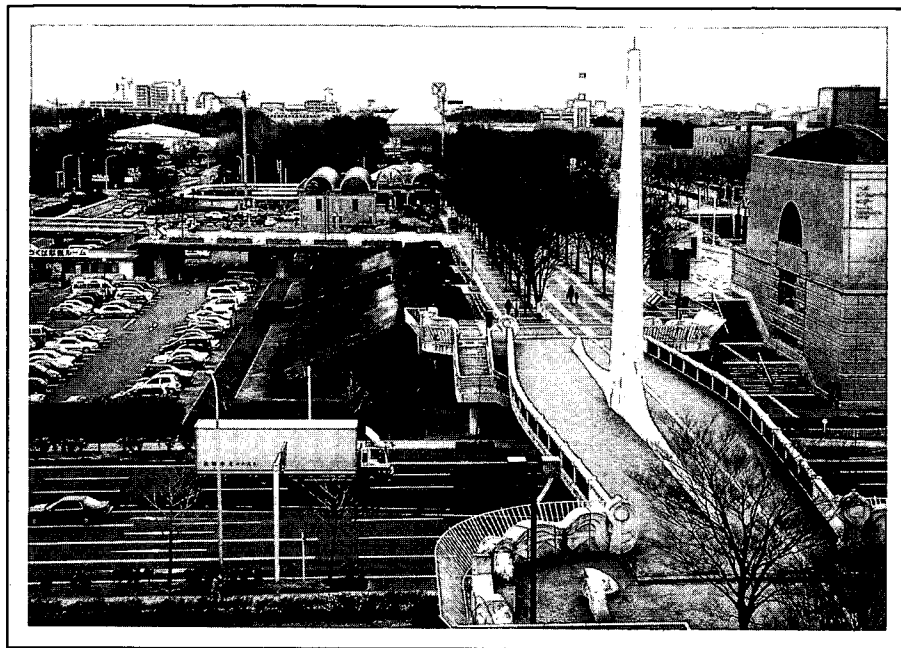
(1) 安全確認の意識づけ（歩行者）子供歩行者事故防止のための教育・啓蒙活動等の実施

当該事故（子供歩行者事故）の約80%は、歩行者（子供）側に違反がある。「飛び出し」、「駐停車車両の直前・直後の横断」、「走行車両の直前・直後の横断」が主な違反であり、基本的な交通ルールと安全確認を子供に意識づけしていくことが重要となる。また、子供の事故に対しては、保護者からの実践教育が有効であると考えられ、保護者の交通安全への意識づけ、保護者から子供への交通安全意識の伝達を図っていくことが考えられる。保護者自らが交通規則を守り、生活の中で子供に手本を示すということが重要である。

と考える。

(2) 歩行者空間の充実、連続的な確保（道路）

子供の事故に対しても、歩行者空間の充実を図ることは重要である。これには歩道等の整備と道路横断への対応（横断歩道、立体横断施設の位置の配慮）を連携させること、非幹線道路における自動車の速度抑制策により非幹線道路自体を安全な空間としていくことなどが考えられる。



写真－４・６ 連続的な歩行者空間の例（茨城県つくば市）

第5章 まとめと今後の課題

5.1 まとめ

本研究の手順は第1章に示したとおりであるが、ここではその手順に沿って、検討内容と検討結果を整理しまとめる。

第2章では、まず「だれが（人）」、「いつ（日時）」、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という3つの着眼点に沿って、事故データを集計分析した。この結果、「年齢層別人口10万人当たりの死傷者数」から12歳以下の子供及び65歳以上の高齢者が事故に遭いやすいとの結果を得た。また8割の事故は市街地で発生していること、交差点での事故が4割強、単路部での事故が5割弱であること、交差点では「横断歩道横断中」事故が5割強と最も多く、単路部では「その他横断中」事故が5割弱と最も多いことなどを得た。

また、第2章では、第3章以降で詳細な分析を行う個別事故を抽出した。ここでは、交差点、単路部の双方で主要な事故類型を抽出すること、上述の分析の結果、事故に遭う危険性の高い高齢者、子供に焦点を絞ることの2点を考慮し、次の7つの個別事故を得た。

- ①交差点横断歩道横断中事故
- ②交差点その他横断中事故
- ③単路横断歩道横断中事故
- ④単路その他横断中事故
- ⑤単路背面通行中事故
- ⑥高齢歩行者事故
- ⑦子供歩行者事故

第3章では、7つの個別事故に対して詳細集計を行った。ここでも、「だれが（人）」、「いつ（日時）」、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という3つの着眼点に沿って、各個別事故を分析しそれらの特徴を把握した。第3章本文にはそれらのうちの特徴的なものについて整理した。例えば、「交差点横断歩道横断中事故」であれば、市街地の幹線道路での事故が8割強であること、交差点で自動車が右折する場合に事故が多いこと、夜間や雨天時にさらに多いこと、歩行者が自動車の死角の方向から近づいてくる場合に事故が発生しやすいことなど、対策に向けた手掛かりを得た。

第4章では、個別事故の特徴を踏まえながら、個別事故毎に総合的な交通安全対策を提案するものとし、「だれに、どんな教育・啓蒙活動を」という視点と、「どこで、どんな対策を」という視点から対策案を立案・提案した。第4章本文には個別事故毎に具体的な対策の考え方や内容を示したが、それらを分類し直せば次のようにまとめられる。

1)歩行者やドライバーは、交通事故に至る経緯を十分に理解し、事故に及ばないようにすることが必要である。例えば、自動車や歩行者の存在、挙動、行動を十分に認識することが第一であり、次いで危険事象の予測のもとに適切な行動をとることが必要である。適切な行動の中には、例えば歩行者では、余裕を持っ

て道路を横断したり、道路の横断に際して自分の存在を自動車に知らせる（自分を見せる）工夫をすることなどが考えられる。このような交通事故に至る経緯や対処方法は、日々の交通場面への参加や経験によって、学習され培われるものであるが、近年のドライバースクールや講習会、「ヒヤリ地図」づくりに見られるように、道路利用者それぞれが学習できる場を用意していくことが重要であると考えられる。またこのような課題に対しては、広報の利用、住民参加グループを媒体とした意見交換、情報交換なども重要な役割を担うものと考えられる。

- 2) 道路管理者（あるいは公安委員会を含めて）は適切な対策を実施する必要がある。特に道路管理者は、歩行者、自動車それぞれの動きを考慮して、必要な道路空間や交通安全施設等を整備すべきである。例えば幹線道路ならば、歩行者と自動車の空間を区分すべきであり、またそのために歩行者の道路横断が不便となるようならば横断歩道や立体横断施設を適切に設けるべきである。さらにこれらの横断用施設は、歩行者動線や歩行者の体力等の条件に適合していない限り無理な道路横断を生じさせる可能性があることを理解すべきである。また非幹線道路においては、場所に応じて自動車が安全速度を選択するように、ハンプ等の必要な施設を設けることが考えられる。一方、1)と関係してくるが、道路空間や交通安全施設等の整備だけでは、必ずしも交通事故をゼロにすることはできず、そのためには道路利用者の適切な道路利用を誘導する必要がある。よって道路管理者としては、道路等の整備・運用による交通事故削減の効果や限界を理解し、広報や住民参加の場などを通じて、①交通事故削減のためにどういう方針で道路等を整備・運用するのか、②残される課題は何か、③残された課題については道路利用者の自己責任のもとで対応を図っていった旨などを伝えて行くべきと考える。

5.2 今後の課題等

本研究では、歩行者事故に的を絞り、集計・分析と対策案の立案を行った。本研究全体を眺めた上での反省点も含め、今後の課題等を整理する。

- 1) 第3章では個別事故に対する集計・分析を進めたが、実際の検討では、当該個別事故に含まれる特徴的な事故が発生に至る状況を予想し、事故データの分析により裏付けをとるという手順を採った。このため、事故に至る状況を予想し得ない場合には、分析が進められないこととなった。この点に対しては4)とも関連するが、交通事故をミクロ的に眺めて、より多くの特徴的な事故を抽出し分析を加えていくことが必要と考えている。
- 2) 交通事故は人・道・車の3要素の絡み合いから発生したり規模が決まるものであるが、本研究では歩行者事故の発生自体を低減することを目標として、「人」及び「交通環境」を中心とし総合的な対策案を提案した。本研究で「人」への対策を展開したのは、道路管理者の道路空間整備の意義と限界を明示し、事故削減のためには、単なる道路整備だけではなく道路の使い方を誘導していくことも道路管理者として実施すべきことと考えたためである。これ以外に他意はないことをお断りしておく。
- 3) 本研究では、「どこで・どんな（場所・事故類型）」という着眼点を提示した。この中では、市街地・非市街地、幹線道路・非幹線道路の両軸の組合せから事故を整理した。実際のところ、この組合せ・分類を

第一のキーとし対策案まで展開する方が報告書としてのまとまりや今後の利用・理解の面でも意義のあることと考えられたが、分析にあたっては事故データ数がそれほど十分ではなくクロス集計等に際して苦慮し、結果的に今回のようなまとめ方になったというところもある。このためには、複数年にわたる事故データ等を活用し再度一貫した分類・整理のもとで分析を行うことも必要かと考えている。

- 4) 本研究では、交通事故統計データを活用したマクロ的な分析と対策の方向性を述べた。実際の現場においては、事故をミクロ的に分析・評価し、今回提案した対策メニューを参考として対策を実施していくことが必要と考える。またこれらのミクロ分析結果や対策の事例をまとめ、さらなる箇所の対策の展開に供していくことも大切だと感じている。

最後に、今後の課題等を参考にしてさらなる調査・研究を進め、さらには現場での対策への反映、対策実施を行って、交通事故が発生しない道路空間が整備されていくことを願うところである。

参考文献

- 1) 田久保信昭；「安全を支える交通事故分析」、自動車技術、Vol.52、No.4、1998 年
- 2) 鈴木春男；「高齢者が進める高齢者のための交通安全」、人と車、p.4、1998 年 9 月

資 料 編

参考資料－１ 個別事故の特徴

参考資料－２ 交通安全対策案

参考資料－1 個別事故の特徴

参考表－１・１ 交差点横断歩道横断中事故の特徴（１）

分類	特徴	考察等
人 (だれが)	①歩行者側の性別 ・当該事故（交差点横断歩道横断中事故）では、女性の占める割合が57.3%と大きい。 注）全歩行者事故における女性の割合は、49.4%である。	
	②歩行者側の年齢 ・年齢層別にみると、当該事故では「25～64歳」の占める割合が45.9%と大きく、「12歳以下」（幼児・小学生）の占める割合が17.0%と小さい。 注）全歩行者事故では、「25～64歳」が38.7%、「12歳以下」（幼児・小学生）が27.2%である。	
	③歩行者側の法令違反 ・当該事故では、「違反無し」が83.3%と大半を占めており、ついで「信号無視」が11.2%となっている。 注）全歩行者事故の「違反無し」の占める割合は43.5%である。	・当該事故が横断歩道横断中事故であることから、「信号無視」以外に歩行者側の法令違反はほとんどない。 ・法令違反には及ばないが、車両への注意が不十分で事故に至ったものと考えられる。
	④車両側の法令違反 ・車両側の法令違反についてみると、「歩行者妨害等」が60.8%と大きな割合を占めており、ついで「安全不確認」が15.6%となっている。	・車両側は、歩行者への注意が不十分である。
日時 (いつ)	①時間 ・当該事故のピークは18～20時（17.2%）であり、全歩行者事故に比べてピーク時間が遅い。 注）全歩行者事故のピークは16～18時（18.4%）である。	
	②昼夜 ・当該事故では、全歩行者事故に比べて夜間での事故割合が42.3%と大きい。 注）全歩行者事故の夜間事故割合は36.3%である。	
	③天候 ・天候別にみると、当該事故では雨天時での事故が22.4%と多い。 注）全歩行者事故の雨天時事故割合は13.8%である。	・「交差点横断歩道横断中」においては、夜間・雨天時が最も危険な状況といえる。

参考表－１・１ 交差点横断歩道横断中事故の特徴（２）

分類	特徴	考察等
場所 (どうし)	①地形別、幹線・非幹線別 ・全歩行者事故と比較した場合、「市街地」(91.0%)での事故が多いことが特徴的である。 注) 全歩行者事故では、市街地で 81.2%の事故が発生している。 ・全歩行者事故と比較した場合、「幹線」(92.2%)での事故が多いことが特徴的である。 注) 全歩行者事故では、幹線で 69.2%の事故が発生している。 ・当該事故は、市街地・幹線で 83.5%、市街地・非幹線で 7.4%、非市街地・幹線で 8.6%の事故が発生している。 注) 全歩行者事故では、市街地・幹線(54.7%)、市街地・非幹線(26.5%)、非市街地・幹線(14.5%)の順で事故が発生している。	・当該事故は、市街地・幹線で大半の事故が発生している。
	②交差点規模 ・交差点規模別にみると、中規模交差点での事故が全体の 66.1%と最も大きな割合を占めている。	
	③信号の有無 ・信号の有無別にみると、信号有り交差点での事故が全体の 74.2%を占めている。	
	④地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別 ・市街地・幹線・信号交差点での事故が当該事故全体の 65.9%を占めている。 ・ついで市街地・幹線・信号無し交差点で 17.6%、を占めている。	・「交差点横断歩道横断中事故」は、「市街地」、「幹線道路」、「信号交差点」で多数発生しており、これは交差点で横断歩道が設置されている場合の特徴と一致している。

参考表－１・１ 交差点横断歩道横断中事故の特徴（３）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	⑤事故発生位置	・事故発生位置についてみると、車両右折先での事故が 40.1%と最も多く、ついで車両直進先での事故が 25.4%を占めている。 【事故発生位置と歩行者法令違反のクロス集計】 ・歩行者側の法令違反をみると、車両右・左折先事故では、歩行者側の法令違反に伴う事故割合は 9%未満と小さい。 ・車両直進事故（流入部、直進先）では歩行者側の法令違反に伴う事故割合が約 30%を占めており、その内容は「信号無視」が約 20%と最も多い。 【事故発生位置と車両側法令違反のクロス集計】 ・車両直進事故（流入部、直進先）では「信号無視」（10.9%、14.2%）の占める割合が大きい。 注）当該事故全体での「信号無視」の占める割合は、6.3%である。 【事故発生位置と昼夜別のクロス集計】 ・昼夜別にみると、右折先での夜間事故割合が 46.3%と大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体の夜間事故割合は 42.3%である。 【事故発生位置と天候別のクロス集計】 ・天候別にみると、右折先事故での雨天時の事故割合が 29.2%と大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体の雨天時事故割合は 22.4%である。	・信号交差点が大半を占めることから、基本的に歩行者と車両が同一現示で進行し、対向車両への注意も必要な右折先事故が多い。 ・車両直進事故（流入部、直進先）は、歩行者あるいは車両のどちらかの「信号無視」が事故の一因と考えられる。 ・車両右折時においては、ドライバーはまず対向車両への注意を最優先としており、視認性が低下する夜間、雨天時においては、特に歩行者への注意漏れが生じやすくなると考えられる。
	⑥歩行者の進行方向	【進行方向と事故発生位置のクロス集計】 ・事故発生位置別に歩行者の進行方向をみると、右折先では右→左への進行中事故が 53.0%と多い。 ・右折先事故以外では、左→右への進行中事故割合の方が大きい。	・見えにくいところから歩行者が近づいている場合（車両右折先事故では右から、車両左折先事故では左から）の事故が多い。 ・ドライバーは、フロントガラス内だけを見ている傾向があり、フロントガラス外（フロントピラーより後方）の歩行者を認識していないと考えられる。

参考表－１・１ 交差点横断歩道横断中事故の特徴（４）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	⑦地形別、幹線・非幹線別		
	市街地・幹線	○信号交差点 ・当該事故（交差点横断歩道横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・信号交差点）での事故が最も多く、65.9%を占めている（11,397件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、右折先での事故が最も多く47.1%を占めている。 ・歩行者の進行方向をみると、右折先事故では、歩行者が「右→左」へ進行する事故割合が58.6%と大きい。 ・交差点規模が大きいほど、左折先事故の割合が大きくなる。 ・夜間での事故割合が46.2%と大きい。 注）当該事故全体の夜間事故割合は42.3%である。 上記の傾向は、右折先事故で顕著である。 上記の傾向は、大規模交差点事故で顕著である。 ・雨天時での事故割合が25.6%と大きい。 注）当該事故全体の雨天時事故割合は22.4%である。 上記の傾向は、右折先事故で顕著である。 上記の傾向は、大規模交差点事故で顕著である。	・基本的に歩行者と車両が同一現示で進行し、対向車両への注意も必要な右折先事故が多い。 ・見えにくいところから歩行者が近づいている場合（車両右折先事故では右から、車両左折先事故では左から）の事故が多い。 ・交差点規模が大きい（面積が大きい）ほど左折車両の走行速度が上がるのが原因の1つであると考えられる。 ・大規模交差点での右折時は、広い視野の確保が必要であり、特に夜間・雨天時に広い視野を確保することが困難となる。
		○信号無し交差点 ・当該事故（交差点横断歩道横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・信号無し交差点）での事故が2番目に多く、17.6%を占めている（3,046件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、直進先での事故が多く41.9%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が50.5%を占めている。 ・歩行者側の人的要因をみると、判断の誤り等（「相手がルールを守ったと思った」、「相手が譲ってくれると思った」等）が7.2%と最も多い。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が発生している。 ・歩行者は、車が止まってくれるだろう、ドライバーは自分に気づいているだろうと思いこんでしまっている。 ・ドライバー、歩行者両者の注意が必要である。

参考表－１・１ 交差点横断歩道横断中事故の特徴（５）

分類		特徴	考察等
場所（どこで）	市街地・非幹線	○信号交差点 ・当該事故の 2.9%を占めている（509 件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、右折先での事故が最も多く 52.5%を占めている。	・基本的に歩行者と車両が同一現示で進行し、対向車両への注意も必要な右折先事故が多い。
		○信号無し交差点 ・当該事故の 4.5%を占めている（778 件／年）。 ・事故発生位置をみると、直進先での事故が最も多く 42.7%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 38.2%を占めている。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が発生している。 ・歩行者は、車が止まってくれるだろう、ドライバーは自分に気づいているだろうと思いこんでしまっている。 ・ドライバー、歩行者両者の注意が必要である。
	非市街地・幹線	○信号交差点 ・当該事故の 5.3%を占めている（917 件／年）。 ・事故発生位置をみると、右折先での事故が最も多く 45.6%を占めている。	・基本的に歩行者と車両が同一現示で進行し、対向車両への注意も必要な右折先事故が多い。
		○信号無し交差点 ・当該事故の 3.3%を占めている（576 件／年）。 ・事故発生位置をみると、直進先で 41.9%、流入部で 32.5%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 72.9%を占めている。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が発生している。 ・歩行者は、車が止まってくれるだろう、ドライバーは自分に気づいているだろうと思いこんでしまっている。 ・ドライバー、歩行者両者の注意が必要である。

参考表－１・２ 交差点その他横断中事故の特徴（１）

分類		特徴	考察等
人 (だれが)	①歩行者側の年齢	・当該事故（交差点その他横断中事故）では、子供（31.6%）、高齢者（28.3%）の占める割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者事故では、子供が 27.2%、高齢者が 24.4%を占めている。	・当該事故は、信号の無い非幹線系の道路で多発していることから、生活圏が狭くこのような道路を主な利用経路としている子供、高齢者の事故割合が大きくなると考えられる。
	②歩行者側の法令違反	・当該事故では全歩行者事故に比べて、「飛び出し」（19.0%）、「走行車両の直前・直後横断」（17.5%）、「横断歩道外横断」（14.5%）といった横断違反に関する事故割合が大きい。 注）全歩行者事故では、「飛び出し」（13.0%）、「走行車両の直前・直後横断」（8.1%）、「横断歩道外横断」（8.6%）となっている。	・子供事故が多いことから、子供事故特有の「飛び出し」による事故割合が大きい。
	③車両側の法令違反	・車両側の法令違反についてみると、「安全不確認」が最も多く 33.2%、ついで「交差点安全進行義務違反」が 14.4%を占めており、その占める割合は大きい。 注）全歩行者事故では、「安全不確認」が 27.3%、「交差点安全進行義務違反」が 4.3%となっている。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が多発していると考えられる。
日時 (いつ)	①時間	・当該事故のピークは 16～18 時であり、20.7%を占めている。 注）全歩行者事故のピークは 16～18 時であり、18.4%を占めている。	
	②昼夜	・全歩行者事故に比べて、若干昼間事故の割合が 66.8%と大きい。 注）全歩行者事故の昼間事故割合は 63.7%である。	・子供事故が多いことから、昼間事故割合が大きくなっている。

参考表－１・２ 交差点その他横断中事故の特徴（２）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	①地形別、幹線・非幹線別	・全歩行者事故と比較した場合、「非幹線」（35.6％）での事故が多いことが特徴的である。 注）全歩行者事故では、非幹線で 30.6％の事故が発生している。 ・当該事故は、市街地・幹線で 50.7％、市街地・非幹線で 31.4％、非市街地・幹線で 13.4％の事故が発生している。 注）全歩行者事故では、市街地・幹線で 54.7％、市街地・非幹線で 26.5％、非市街地・幹線で 14.5％の事故が発生している。	・当該事故は、横断歩道が設置されていない非幹線系の道路で発生している。
	②交差点規模	・交差点規模別にみると、小規模交差点での事故が全体の 55.7％と最も大きな割合を占めている。	
	③信号の有無	・信号の有無別にみると、信号無し交差点での事故が全体の 92.8％を占めている。	
	④地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別	・「市街地・幹線・信号無し交差点」（44.9％）と「市街地・非幹線・信号無し交差点」（30.6％）での事故が当該事故全体の 75.5％を占めている。 ・ついで、「非市街地・幹線・信号無し交差点」での事故が 13.1％を占めている。	・当該事故は、横断歩道が設置されていない「信号無し交差点」、「小規模交差点」で多数発生している。

参考表－１・２ 交差点その他横断中事故の特徴（３）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	⑤事故発生位置	・事故発生位置についてみると、車両直進先での事故が 43.5%と最も多く、ついで車両流入部での事故が 34.2%を占めている。 【事故発生位置と歩行者法令違反のクロス集計】 ・歩行者側の法令違反をみると、流入部及び直進先事故では「飛び出し」、「走行車両の直前・直後横断」、「駐停車車両の直前・直後横断」の占める割合が大きい。 ・右・左折先事故では「横断歩道外横断」の占める割合が大きいものの、歩行者側の違反を伴う事故割合自体は小さい。 【事故発生位置と昼夜別のクロス集計】 ・昼夜別にみると、右折先での夜間事故割合が 43.3%と大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体の夜間事故割合は 33.2%である。 【事故発生位置と天候別のクロス集計】 ・天候別にみると、右折先事故での雨天時の事故割合が 18.4%と大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体の雨天時事故割合は 11.6%である。	・右・左折先事故では、横断歩道が設置されているにも関わらず、利用せずに横断歩道外を横断して事故に遭うケースが多い。 ・車両右折時においては、ドライバーはまず対向車両への注意を最優先としており、視認性が低下する夜間、雨天時においては特に歩行者への注意漏れが生じやすくなると考えられる。
	⑥歩行者の進行方向	【進行方向と事故発生位置のクロス集計】 ・事故発生位置別に歩行者の進行方向をみると、直進先事故では「右→左」への進行中事故割合が 55.3%を占めている。 ・流入部事故では逆に「左→右」への進行中事故割合が大きく 58.6%を占めている。	

参考表一・２ 交差点その他横断中事故の特徴（４）

分類	特徴	考察等
⑦地形別、幹線・非幹線別	○信号交差点 ・当該事故（交差点その他横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・信号交差点）での事故が5.7%を占めている（496件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、流入部で30.6%、直進先で30.4%、右折先で26.2%の事故が発生している。 ・夜間での事故割合が45.2%と大きい。 注）当該事故全体の夜間事故割合は33.2%である。 ・歩行者側の法令違反についてみると、当該事故全体に比べて「横断歩道外横断」（23.0%）、「信号無視」（22.6%）による事故割合が大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体では、「横断歩道外横断」が14.5%、「信号無視」が1.6%となっている。	・車両右折時のドライバーは、まず対向車両への注意を最優先としており、視認性が低下する夜間においては歩行者の注意漏れが生じやすいと考えられる。 ・当該条件では、横断歩道が設置されているにもかかわらず、利用せずに横断歩道外を横断して事故に遭うケースが多い。
市街地・幹線	○信号無し交差点 ・当該事故（交差点その他横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・信号無し交差点）での事故が最も多く、44.9%を占めている（3,893件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、直進先での事故が44.3%と最も多く、ついで流入部での事故が33.0%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が58.8%を占めている。 ・歩行者側の人的要因をみると、判断の誤り等（「相手がルールを守ると思った」、「相手が譲ってくれると思った」等）が37.0%と最も多い。 ・歩行者側の法令違反についてみると、当該事故全体に比べて「横断歩道外横断」（18.6%）、「駐車車両の直前・直後の横断」（11.6%）による事故割合が大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体では、「横断歩道外横断」が14.5%、「駐車車両の直前・直後の横断」が8.9%となっている。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が多発していると考えられる。 ・歩行者は、車が止まってくれるだろう、ドライバーは自分に気づいているだろうと思い込んでしまっている。 ・ドライバー、歩行者両者の注意が必要である。 ・当該条件では、横断歩道が設置されているにもかかわらず、利用せずに横断歩道外を横断して事故に遭うケースが多い。

参考表－１・２ 交差点その他横断中事故の特徴（５）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	市街地・非幹線	○信号無し交差点 ・当該事故（交差点その他横断中事故）の内、当該条件（市街地・非幹線・信号無し交差点）での事故が２番目に多く 30.6%を占めている（2,653 件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、直進先での事故が 42.5%と最も多く、ついで流入部での事故が 35.8%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 49.2%を占めている。 ・子供事故が最も多く、44.4%を占めている。 ・歩行者側の法令違反についてみると、「飛び出し」による事故が 27.7%と最も多い。 注）当該事故全体では、「飛び出し」による事故が 19.0%となっている。 ・道路環境的要因をみると、「建物等による見通し不良」の占める割合が 5.6%と最も大きい。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が多発していると考えられる。 ・子供事故特有の「飛び出し」による事故割合が大きい。 ・当該条件では、交差点での視認性が悪いことが事故原因の１つであると考えられる。
	非市街地・幹線	○信号無し交差点 ・当該事故の 13.1%を占めている（1,136 件／年）。 ・当該条件の事故発生位置をみると、直進先での事故が 46.9%、流入部での事故が 36.4%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 73.0%を占めている。 ・高齢者事故が最も多く、40.8%を占めている。 注）当該事故全体の、高齢歩行者事故の割合は 32.1%である。 ・当該条件では、死亡事故の割合が 9.5%と大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体の、死亡事故の割合は 3.6%である。 ・歩行者側の法令違反についてみると、「走行車両の直前・直後の横断」による事故が 32.7%と最も多い。 注）当該事故全体では、「走行車両の直前・直後の横断」による事故が 17.5%となっている。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が多発していると考えられる。 ・当該条件は、体力が衰えている高齢者に車両が高い速度で衝突するケースが多いため、死亡事故割合が多いと考えられる。

参考表－１・２ 交差点その他横断中事故の特徴（６）

分類		特徴	考察等
場所 (どこで)	非市街地・ 非幹線	○信号無し交差点 ・当該事故の 4.1%を占めている (356 件／年)。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 68.8%を占めている。 ・子供事故が 65.2%を占めている。 ・歩行者側の法令違反についてみると、「飛び出し」による事故が 41.0%と最も多い。 注) 当該事故全体では、「飛び出し」による事故が 19.0%となっている。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が多発していると考えられる。 ・子供事故特有の「飛び出し」による事故割合が大きい。

参考表－１・３ 単路横断歩道横断中事故の特徴（１）

分類		特徴	考察等
人（だれが）	①歩行者側の年齢	・当該事故（単路横断歩道横断中事故）では、子供事故（38.9％）の占める割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者事故の子供事故割合は 27.2％である。	・子供を中心に横断前の安全確認が不十分であると考えられる。
	②歩行者側の法令違反	・当該事故では、「違反無し」が 78.8％と大半を占めており、ついで「信号無視」（6.6％）、「飛び出し」（5.7％）となっている。 注）全歩行者事故の「違反無し」の占める割合は 43.5％である。	・当該事故は歩行者側の法令違反には至らないが、横断前の安全確認が不十分なことにより多数発生していると考えられる。
日時（いつ）	①時間	・当該事故は 14～20 時に集中しており、全体の 53.9％を占めている。 注）全歩行者事故は 14～20 時に 46.8％の事故が発生している。	
	②昼夜	・全歩行者事故に比べて、昼間事故の割合が 69.8％と大きい。 注）全歩行者事故の昼間事故割合は 63.7％である。	・子供事故が多いことから、昼間事故割合が大きくなっている。
場所（どこで）	①地形別、幹線・非幹線別	・全歩行者事故と比較した場合、「幹線」（87.5％）での事故が多いことが特徴的である。 注）全歩行者事故では、幹線で 68.2％の事故が発生している。 ・当該事故は、市街地・幹線で 70.1％、市街地・非幹線で 11.1％、非市街地・幹線で 17.4％の事故が発生している。 注）全歩行者事故では、市街地・幹線で 54.7％、市街地・非幹線で 26.7％、非市街地・幹線で 14.5％の事故が発生している。	・当該事故の大半は、横断歩道が多数設置されている幹線道路で発生している。
	②信号の有無	・信号の有無別にみると、信号がない場所での事故が全体の 85.4％を占めている。	・単路では、信号有り横断歩道が少なく、また、信号が作動していればドライバーが注意し歩行者を見つけやすくなるなど事故が発生しにくいと考えられる。
	③地形別、幹線・非幹線別、信号の有無別	・「市街地・幹線・信号無し」での事故が当該事故の 57.7％を占めている ・ついで「非市街地・幹線・信号無し」で 15.4％、「市街地・幹線・信号有り」で 12.4％の事故が発生している。	

参考表－１・３ 単路横断歩道横断中事故の特徴（２）

分類	特徴	考察等
④歩行者の進行方向	歩行者の進行方向をみると、「車両からみて右→左」への進行中事故が 52.4%、「車両からみて左→右」への進行中事故が 47.6%となっており、「車両からみて右→左」への進行中事故割合の方が大きい。	車両から見て右側から横断してくる歩行者は、ドライバーの意識に入りづらく、また視認しづらいため、事故に及びやすいものと考えられる。
⑤車両の行動類型	車両の行動類型をみると、「直進・等速」が全体の 79.8%を占めている。	大半の車両が、歩行者に気づかずに、等速走行中に事故を引き起こしている。
⑥地形別、幹線・非幹線別		
場所（ふたつ） 市街地・幹線	○信号有り - 当該事故（単路横断歩道横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・信号有り）での事故が 12.4%を占めている（207 件／年）。 - 対向 2 車線以上の道路での歩行者の進行方向をみると、右→左への進行中事故割合が 63.2%と大きい。 - 歩行者、車両いずれかの「信号無視」による事故が 76.8%を占めている。 - 夜間での事故割合が 41.1%と大きい。 注）当該事故全体の夜間事故割合は 30.2%である。 - 雨天時での事故割合が 22.7%と大きい。 注）当該事故全体の雨天時事故割合は 13.9%である。	- 当該条件では、渡りきる直前に事故に遭う場合が多い。 - 当該条件での事故は、両者が信号を守ることにより大半の事故が防止できると考えられる。 - 夜間、雨天時には、ドライバーから歩行者の存在を見落としやすくなると考えられる。
	○信号無し - 当該事故（単路横断歩道横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・信号無し）での事故が最も多く、57.7%を占めている（966 件／年）。 - 車両の行動類型をみると、直進・等速の状態で 78.8%の事故が起こっている。 - 歩行者側の法令違反に伴う事故は、14.0%と少ない。	- ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が発生していると考えられる。 - 歩行者は、法令違反には至らないが、横断前の安全確認が不十分であると考えられる。

参考表－１・３ 単路横断歩道横断中事故の特徴（３）

分類		特徴	考察等
場所（どこで）	市街地・非幹線	○信号無し ・当該事故の 10.8%を占めている（181 件／年）。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速の状態で 74.6%の事故が起こっている。 ・子供歩行者事故が 49.7%を占めている。 ・歩行者側の法令違反に伴う事故は、23.8%と少ない。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が発生していると考えられる。 ・歩行者は、法令違反には至らないが、横断前の安全確認が不十分であると考えられる。
	非市街地・幹線	○信号無し ・当該事故の 15.4%を占めている（258 件／年）。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速の状態で 87.6%の事故が起こっている。 ・死亡・重傷事故割合は、30.6%と大きい。 注）当該事故全体での死亡事故割合は 19.6%である。 ・子供（43.4%）及び高齢者（31.4%）の事故割合が大きい。 注）当該事故全体の子供事故割合は 38.9%、高齢者事故割合は 24.3%である。 ・歩行者側の法令違反に伴う事故は、19.8%と少ない。	・ドライバーが、歩行者を意識していない、気づいていない状況で事故が発生していると考えられる。 ・歩行者は、法令違反には至らないが、横断前の安全確認が不十分であると考えられる。

参考表－１・４ 単路その他横断中事故の特徴（１）

分類		特徴	考察等
人 (だれが)	①歩行者側年齢	・当該事故（単路その他横断中事故）では、子供事故の占める割合が 43.8%と大きいことが特徴的である。 注）全歩行者事故の子供事故割合は 27.2%である。	・当該事故は、非幹線道路で多発していることから、生活圏が狭くこのような道路を主な利用経路としている子供、高齢者の事故割合が大きくなると考えられる。
	②歩行者側法令違反	・当該事故は、歩行者側の法令違反に伴う事故割合が大きく 91.7%を占めている。 注）全歩行者事故における歩行者側の法令違反に伴う事故割合は 56.5%である。 ・当該事故では、「飛び出し」が最も多く 26.5%を占めており、ついで「走行車両の直前・直後横断」（18.5%）、「横断歩道外横断」（16.5%）、「駐停車車両の直前・直後横断」（15.5%）となっている。 注）全歩行者事故では、「飛び出し」（13.0%）、「走行車両の直前・直後横断」（8.1%）、「横断歩道外横断」（8.6%）、「駐停車車両の直前・直後横断」（5.9%）となっている。	・子供事故が多いことから、子供事故特有の「飛び出し」による事故割合が大きい。
	③車両側法令違反	・車両側の法令違反についてみると、全歩行者事故に比べて「安全速度違反」による事故割合が 12.6%と大きいことが特徴的である。 注）全歩行者事故における「安全速度違反」による事故割合は 5.3%ある。	
日時 (いつ)	①時間	・当該事故は 16～18 時にピークがあり、全体の 22.4%を占めている。 注）全歩行者事故のピークは 16～18 時であり、全体の 18.4%を占めている。	
	②昼夜	・全歩行者事故に比べて、昼間事故の割合が 68.8%と大きい。 注）全歩行者事故の昼間事故割合は 63.7%である。	・子供事故が多いことから、昼間事故割合が大きくなっている。

参考表－１・４ 単路その他横断中事故の特徴（２）

分類	特徴	考察等
場所（どこで）	①地形別、幹線・非幹線別 ・当該事故は、市街地・幹線で51.0%、市街地・非幹線で25.0%、非市街地・幹線で19.1%の事故が発生しており、全歩行者事故と比較して「非市街地・幹線」での事故割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者事故では、市街地・幹線で54.7%、市街地・非幹線で26.7%、非市街地・幹線で14.5%の事故が発生している。	
	②歩車道区分 ・当該事故は、歩道有り道路（防護柵無し）で50.6%、歩道の無い道路（「路側帯」＋「区分無し」）で42.6%、防護柵有りの道路で6.8%の事故が発生している。 注）全単路歩行者事故では、歩道有り道路（防護柵無し）で40.7%、歩道の無い道路（「路側帯」＋「区分無し」）で53.3%、防護柵有りの道路で6.1%の事故が発生している。	・「縁石・ブロック等」の設置だけでは、危険箇所での歩行者の横断防止効果は小さいものと考えられる。
	③地形別、幹線・非幹線別、歩車道区分別 ・当該事故では「市街地・幹線・歩道有り（防護柵無し）」での事故が最も多く、37.9%を占めている。 ・ついで、「市街地・非幹線・歩道無し」（22.3%）、「非市街地・幹線・歩道有り（防護柵無し）」（9.9%）、「非市街地・幹線・歩道無し」（8.8%）の順で事故が発生している。	
	④衝突地点 ・衝突地点をみると、第一通行帯が62.6%と最も多く、ついで非分離道路が25.7%、第二通行帯以上が6.0%となっている。	・二車線以上の道路においても、横断歩道外での横断が行われ、事故が発生している。
	⑤車両の行動類型 ・車両の行動類型をみると、「直進・等速」が全体の78.7%を占めており、ついで「直進・減速」が12.3%となっている。	・大半の車両が、歩行者に気づかず、等速走行中に事故を引き起こしている。

参考表－１・４ 単路その他横断中事故の特徴（３）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	⑥地形別、幹線・非幹線別		
	市街地・幹線	○防護柵有り ・当該事故（単路その他横断中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・防護柵有り）での事故が5.9%を占めている（1,024件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「横断歩道外横断」が25.2%、「横断禁止場所の横断」が19.4%を占めている。 ○歩道有り（防護柵無し） ・当該事故の内、当該条件（市街地・幹線・歩道有り）での事故が最も多く37.9%を占めている（6,564件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「横断歩道外横断」が23.6%、「飛び出し」が19.2%を占めている。	・歩行者は、横断箇所が危険であることを認識しているが、横断歩道を利用せずに事故に遭っていると考えられる。 ・横断歩道が設置されているにもかかわらず、横断歩道を利用せず危険箇所での横断中に事故に遭っていると考えられる。
	市街地・非幹線	○歩道無し ・当該事故の内、当該条件（市街地・幹線・歩道無し）での事故が7.1%を占めている（1,232件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「走行車両の直前・直後横断」が24.8%、「飛び出し」が22.3%を占めている。 ○歩道無し ・当該事故の内、当該条件での事故が22.3%を占めている（3,857件／年）。 ・当該条件では、子供事故が65.9%を占めている。 ・歩行者側の法令違反は、「飛び出し」が40.3%と最も多い。 ・当該条件では、昼間事故割合が82.3%を占めている。	・歩行者は、車両を意識せず、横断前の安全確認を行うことなく自由に横断していると考えられる。 ・歩行者は、車両を意識せず、横断前の安全確認を行うことなく自由に横断していると考えられる。 ・子供事故が多いことから、子供事故特有の「飛び出し」による事故が多い。 ・歩行者は、車両を意識せず、横断前の安全確認を行うことなく自由に横断していると考えられる。

参考表－１・４ 単路その他横断中事故の特徴（４）

分類	特徴	考察等
場所（どこで）	非市街地・幹線 ○歩道有り（防護柵無し） ・当該事故の内、当該条件での事故が 9.9%を占めている（1,704 件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「走行車両の直前直後横断」が 29.3%、「飛び出し」が 20.1%を占めている。 ・当該条件では、夜間事故割合が 40.9%を占めている。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 84.0%を占めている。	・当該条件では、ドライバーが歩行者に気づかず、高い速度で事故が発生していると考えられる。
	○歩道無し ・当該事故の内、当該条件での事故が 8.8%を占めている（1,519 件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「飛び出し」が 29.6%、「走行車両の直前直後横断」が 25.7%を占めている。	
	非市街地・非幹線 ○歩道無し ・当該事故の内、当該条件での事故が 4.4%を占めている（775 件／年）。 ・当該条件では、子供事故が 72.7%を占めている。 ・歩行者側の法令違反は、「飛び出し」が 50.6%と最も多い。 ・当該条件では、昼間事故割合が 89.0%を占めている。	・子供事故が多いことから、子供事故特有の「飛び出し」による事故が多い。 ・歩行者は、車両を意識せず、横断前の安全確認を行うことなく自由に横断していると考えられる。

参考表－１・５ 単路背面通行中事故の特徴（１）

分類		特徴	考察等
人 (だれが)	①歩行者側年齢	・当該事故（単路背面通行中事故）では、子供事故の占める割合が 8.6%と極端に小さいことが特徴的である。 注) 全歩行者事故の子供事故割合は 27.2%である。 ・子供を除いた場合の当該事故と全歩行者事故の年齢別構成比は同様である。	・当該事故は夜間に発生する割合が高く、夜間外出が少ない子供事故割合は小さい。
	②歩行者側法令違反	・当該事故における歩行者側の法令違反は、「左側通行」が最も多く 28.3%を占めており、ついで「車道通行」（8.2%）となっている。 注) 全歩行者事故では、「左側通行」が 3.2%、「車道通行」が 1.5%を占めている。	・当該事故は、「歩道無し道路での左側通行時」及び「歩道有り道路での車道通行時」に多数の事故が発生している。
	③相手側車両区分	・当該事故では、原付による事故が 15.2%と多いことが特徴的である。 注) 全歩行者事故では、原付による事故が 8.4%である。	・原付は車道左端を走行することから、左側通行時の歩行者との事故が多いと考えられる。
	④車両側法令違反	・車両側の法令違反についてみると、全歩行者事故に比べて「脇見運転」（26.9%）、「動静不注視」（19.4%）、「漫然運転」（11.1%）による事故割合が大きいことが特徴的である。 注) 全歩行者事故では、「脇見運転」（13.2%）、「動静不注視」（11.3%）、「漫然運転」（6.0%）である。	・ドライバーの歩行者への注意が不十分であり、歩行者を見落としていると考えられる。
日時 (いつ)	①時間	・当該事故は 18～20 時にピークがあり、全体の 16.1%を占めている。 注) 全歩行者事故のピークは 16～18 時であり、全体の 18.4%を占めている。	
	②昼夜	・全歩行者事故に比べて、夜間事故の割合が 45.7%と大きいことが特徴的である。 注) 全歩行者事故の夜間事故割合は 36.3%である。	・夜間においては、特にドライバーから背面通行中歩行者の存在を見落としやすいと考えられる。

参考表－１・５ 単路背面通行中事故の特徴（２）

	分類	特徴	考察等
場所（どこで）	①地形別、幹線・非幹線別	・全歩行者事故と比較した場合、「非市街地」（29.0％）での事故が多いことが特徴的である。 注）全歩行者事故では、非市街地で 18.8％の事故が発生している。 ・全歩行者事故と比較した場合、「非幹線」（56.7％）での事故が多いことが特徴的である。 注）全歩行者事故では、非幹線で 30.8％の事故が発生している。 ・当該事故は、市街地・幹線で 22.9％、市街地・非幹線で 48.1％、非市街地・幹線で 20.4％、非市街地・非幹線で 8.6％の事故が発生している。 注）全歩行者事故では、市街地・幹線で 54.7％、市街地・非幹線で 26.7％、非市街地・幹線で 14.5％、非市街地・非幹線で 4.3％の事故が発生している。	・当該事故は、歩道の設置率が低い「非市街地」、「非幹線」での事故割合が大きい。 ・市街地・非幹線では、歩道の設置率が低いことから多くの事故が発生している。
	③歩車道区分	・当該事故は、歩道の無い道路で 78.0％の事故が発生しており、その内訳は路側帯での区分有りが 30.3％、区分無しが 47.7％となっている。	・歩道有りの道路で歩道上を通行していれば、この種の事故に遭う確率は極めて低い。
	④地形別、幹線・非幹線別、歩道の有無別	・「市街地・非幹線・歩道無し」での事故が最も多く、当該事故の 45.8％を占めている。 ・ついで、「非市街地・幹線・歩道無し」（15.1％）、「市街地・幹線・歩道有り」（14.3％）、「市街地・幹線・歩道無し」（8.6％）の順で事故が発生している。	
	⑤衝突地点	・衝突地点をみると、第一通行帯での事故が 42.5％と最も多く、ついで非分離道路での事故が 41.7％を占めており、両者で当該事故の 84.2％を占めている。	
	⑥歩行者の進行方向	・当該事故では、歩行者が車両の左側を背面通行している場合に 87.6％の事故が発生している。 【歩行者の進行方向と衝突地点のクロス集計】 ・当該事故では、「第一通行帯左側通行中事故」が 40.6％、「非分離道路左側通行中事故」が 34.8％、「非分離道路右側通行中事故」が 6.8％、「左側路側帯通行中事故」が 6.5％を占めている。	・非分離道路であっても、車両は道路左側を走行することから、左側通行中の歩行者事故が多い。
	⑦車両の行動類型	・車両の行動類型をみると、「直進・等速」での事故が 67.8％を占めている。	・大半の車両が、歩行者に気づかず、等速走行中に事故を引き起こしている。

参考表－１・５ 単路背面通行中事故の特徴（３）

分類		特徴	考察等
場所（どこで）	⑧地形別、幹線・非幹線別		
	市街地・幹線	○歩道有り ・当該事故（単路背面通行中事故）の内、当該条件（市街地・幹線・歩道有り）での事故が14.3%を占めている（767件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「車道通行」が25.2%と最も多い。 ・夜間での事故割合が51.0%と大きい。	・歩道が設置されているにもかかわらず、車道上を通行中に事故に遭っている。 ・夜間においては、特にドライバーから背面通行中歩行者の存在を見落としやすいと考えられる。
		○歩道無し ・当該事故の内、当該条件（市街地・幹線・歩道無し）での事故が8.6%を占めている（466件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「左側通行」が36.5%と最も多い。 ・夜間での事故割合が50.9%と大きい。	・夜間においては、特にドライバーから背面通行中歩行者の存在を見落としやすいと考えられる。
	市街地・非幹線	○歩道無し ・当該事故の内、当該条件での事故が最も多く45.8%を占めている（2,467件／年）。 ・当該条件では、原付による事故割合が16.8%と大きい。 ・歩行者側の法令違反は、「左側通行」が26.3%と最も多い。	・市街地・非幹線では、歩道の設置率が低いことから多くの事故が発生している。 ・原付は車道左端を走行することから、左側背面通行時の歩行者との事故が多いと考えられる。

参考表－１・５ 単路背面通行中事故の特徴（４）

分類		特徴	考察等
場所（エリア）	非市街地・幹線	○歩道無し ・当該事故の 15.1%を占めている（814 件／年）。 ・歩行者側の法令違反は、「左側通行」が 41.9%と最も多い。 ・車両の行動類型をみると、直進・等速での事故割合が 82.3%を占めている。 ・夜間での事故割合が 64.4%と大きい ・曇、雨天時の事故割合が、それぞれ 26.2%、18.3%と大きいことが特徴的である。 注）当該事故全体では、曇で 22.4%、雨天時で 14.1%の事故割合となっている。	・当該条件では、ドライバーが歩行者に気づかず、高い速度で事故が多発していると考えられる。 ・夜間、悪天候時（曇、雨天時）においては視認性が悪く、特にドライバーから背面通行中歩行者の存在を見落としやすいと考えられる。
	非市街地・非幹線	○歩道無し ・当該事故の 8.3%を占めている（448 件／年）。 ・当該条件では、原付による事故割合が 17.0%と大きい。 ・歩行者側の法令違反は、「左側通行」が 29.5%と最も多い。	・原付は車道左端を走行することから、左側背面通行時の歩行者との事故が多いと考えられる。

参考表－１・６ 高齢歩行者事故の特徴（１）

分類	特徴	考察等
人（だれが）	①性別 ・ 高齢歩行者では人口 10 万人当たりでの死傷者数は大きく、特に女性での値が大きい。	・ 高齢者は、交通事故・交通ルールに関する知識・関心が低いことが原因の 1 つであると考えられる。
	②免許の有無 ・ 人口 10 万人当たりでの死傷者数をみれば、高齢歩行者の中でも、免許非保有者の方が免許保有者に比べてその値は大きい。 注）高齢者の免許保有率は低く、特に高齢女性の免許保有率は 8 % と低い。	・ 高齢歩行者の中でも、特に免許非保有者は交通事故・交通ルールに関する知識・関心が低いと考えられる。
	③法令違反 ・ 全歩行者よりも高齢者、あるいは高齢男性よりも高齢女性の方が法令違反無しでの事故が多い。 ・ 全歩行者に比べて、「横断歩道外横断」（11.8%）、「駐停車車両の直前・直後横断」（10.9%）といった横断違反に関する事故が多い。	・ 高齢者は、交通ルールを守ってはいるが、危険予測・回避が不十分であると考えられる。
	④通行目的 ・ 買い物、訪問、散歩、通院目的での事故が多い。	・ 高齢者の行動特性が表れた結果となっている。
	⑤事故内容 ・ 高齢歩行者事故では重大事故（死亡・重傷事故）の割合が高い。	・ 体力（或いは傷害に対する抵抗力）の衰えが主な原因であると考えられる。
日時（いつ）	①日時 ・ 高齢歩行者事故は、8 時～12 時までの午前中と、18 時～20 時までの夕方の 2 回ピークがある。 注）全歩行者事故では夕方にピークがある。 【日時と目的のクロス集計結果】 ・ 高齢者歩行者の場合、午前中の通院、買い物目的での事故が多い。	・ 高齢者の行動特性が表れた結果となっている。
	②昼夜 ・ 昼夜構成において高齢者と全歩行者では大きな差はなく、昼間事故が約 65% を占めている。 【昼夜別と事故類型のクロス集計結果】 ・ 昼夜別に事故類型を比較すると、夜間の「その他横断中事故」が多いことが特徴的である。 注）全歩行者では逆に、昼間で「その他横断中事故」が多く、夜間で「横断歩道横断中事故」が多い。	・ 高齢者は、普段夜間視認性が低い服装を着用し外出しがちであることが、夜間のその他横断中事故が多い原因の 1 つであると考えられる。
	③曜日 【曜日と日時のクロス集計結果】 ・ 高齢歩行者は曜日の事故割合が小さく、ピーク特性も曜日のみ異なる。 注）全歩行者では土・日曜日のピーク特性が平日に比べて異なる。	

参考表－１・６ 高齢歩行者事故の特徴（２）

分類		特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	①道路形状 （単路・交差点別）	・ 高齢歩行者事故は、交差点で 47.3%、単路部で 43.8%、交差点付近で 8.0%の事故が生じており、交差点での事故割合が大きい。 注）全歩行者の交差点での事故割合は 43.5%である。	・ 高齢者は、交通流が錯綜し、衝突機会が多い交差点での横断が苦手であると考えられる。
	単路	・ 高齢歩行者の単路事故は、「その他横断中事故」（45.3%）、「通行中事故」（26.9%）で約 7 割を占めており、全歩行者と比較した場合、「通行中事故」の占める割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の「通行中事故」の割合は 21%である。 ・ 高齢歩行者の単路事故は、市街地・幹線で 44.5%、市街地・非幹線で 25.6%、非市街地・幹線で 23.8%生じており、全歩行者と比較して非市街地・幹線での事故割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の非市街地・幹線での事故割合は 18.1%である。 ・ 高齢歩行者の単路事故は、夜間での事故割合が 39.4%と大きい。 注）全歩行者の単路夜間事故割合は 34%である。	・ 高齢者は、通常夜間視認性の低い服装を着用している事により、夜間事故割合が高い「通行中事故」を多数引き起こしていると考えられる。 ・ 高齢者の非市街地での居住割合が、全歩行者に比べて高いことが原因の 1 つであると考えられる。 ・ 高齢者は広幅員の幹線道路において、渡りきることができずに多くの事故に遭っていると考えられる。 ・ 単路は道路照明施設数が少なく暗い、高齢者は通常夜間視認性が低い服装を着用していること等が原因であると考えられる。
	市街地・幹線	○その他横断中事故 ・ 当該条件（単路・市街地・幹線）で最も多い事故類型であり、57.2%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（単路・市街地・幹線）での「その他横断中事故」割合は 57.3%である。	・ 全歩行者と同様、その他横断中事故が最も多い。 ・ 高齢者は、「飛び出し」等の無謀な横断は少ないと思われるが、渡りきることができずに事故に遭っていると考えられる。
		○通行中事故（対面・背面） ・ 当該条件（単路・市街地・幹線）で 2 番目に多い事故類型であり、13.9%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（単路・市街地・幹線）での「通行中事故」割合は 11.9%である。 ・ 夜間での事故割合が 44%と大きい。 注）全歩行者の夜間事故割合は 51.7%である。	・ 高齢者は通常夜間視認性が低い服装を着用していることが主な原因であると考えられる。

参考表－１・６ 高齢歩行者事故の特徴（３）

分類		特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	市街地・非幹線	○通行中事故（対面・背面） ・当該条件で最も多い事故類型であり、45.8%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「通行中事故」割合は、32.3%である。	・通行中事故は非幹線道路で多発しており、また高齢者は生活圏が狭くこのような道路を主な利用経路としていると考えられる。
	非市街地・幹線	○その他横断中事故 ・当該条件で最も多い事故類型であり、52.5%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は50.3%である。 ・夜間での事故割合が53.7%を占めている。 注）全歩行者の夜間事故割合は36.1%である。	・高齢者は、「飛び出し」等の無謀な横断は少ないと思われるが、渡りきることができずに事故に遭っていると考えられる。 ・高齢者の夜間視認性が低い服装の着用が原因の1つであると考えられる。
		○通行中事故（対面・背面） ・当該条件で2番目に多い事故類型であり、27.3%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「通行中事故」割合は、24.3%である。 ・歩道無し道路での事故割合が73.1%を占めている。 注）全歩行者の歩道無し道路での事故割合は75.1%である。 ・夜間での事故割合が60.9%を占めている。 注）全歩行者の夜間事故割合は61.6%である。	・歩行者と自動車の空間を構造的に分離する必要がある。 ・高齢者の夜間視認性が低い服装の着用が原因の1つであると考えられる。

参考表－１・６ 高齢歩行者事故の特徴（４）

分類		特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	交差点	・高齢歩行者の交差点事故は、「横断歩道横断中事故」（50.8%）、「その他横断中事故」（28.0%）で約８割を占めている。 ・高齢歩行者の交差点事故は、市街地・幹線で68.2%、市街地・非幹線で15.7%、非市街地・幹線で14.2%生じており、全歩行者と比較して非市街地・幹線での事故割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の非市街地・幹線での事故割合は10.3%である。	・高齢者の非市街地での居住割合が、全歩行者に比べて高いことが原因の１つであると考えられる。
	市街地・幹線	○横断歩道横断中 ・当該条件（交差点・市街地・幹線）で最も多い事故類型であり、60.4%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（交差点・市街地・幹線）での「横断歩道横断中事故」割合は64.7%である。	・全歩行者と同様、車両との交差機会が最も多い状況が「横断歩道横断中」であると考えられる。
		○その他横断中 ・当該条件で２番目に多い事故類型であり、23.2%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（交差点・市街地・幹線）での「その他横断中事故」割合は19.7%である。	・高齢者にとって、信号が設置されていない市街地・幹線の交差点を横断することは、難しいと考えられる。
	市街地・非幹線	○その他横断中 ・当該条件で最も多い事故類型であり、37.9%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（交差点・市街地・非幹線）での「その他横断中事故」割合は41.7%である。	
		○横断歩道横断中 ・当該箇所でも２番目に多い事故類型であり、24.4%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（交差点・市街地・非幹線）での「横断歩道横断中事故」割合は19.7%である。	

参考表－１・６ 高齢歩行者事故の特徴（５）

場所・事故類型（どこで・どんな）	分類	特徴	考察等
	非市街地・幹線	○横断歩道横断中 ・当該条件で最も多い事故類型であり、39.4%を占めている。 注) 全歩行者の当該条件（交差点・非市街地・幹線）での「横断歩道横断中事故」割合は43.7%である。	・全歩行者と同様、車両との交差機会が最も多い状況が「横断歩道横断中」であると考えられる。
		○その他横断中 ・当該条件で２番目に多い事故類型であり、39.1%を占めている。 注) 全歩行者の当該条件（交差点・非市街地・幹線）での「その他横断中事故」割合は35.0%である。 ・夜間での事故割合が47%以上を占めている。 注) 全歩行者の夜間事故割合は37.4%である。	・高齢者にとって、信号が設置されていない非市街地・幹線の交差点を横断することは、難しいと考えられる。 ・高齢者の夜間視認性が低い服装の着用も原因の１つであると考えられる。

参考表－１・７ 子供歩行者事故の特徴（１）

分類		特徴	考察等
人 (だれが)	①性別	当該事故（子供歩行者事故）では人口 10 万人当たりでの死傷者数は大きく、特に男性での値が大きい。	子供は、交通ルールを十分に理解していないと考えられる。
	②法令違反	- 子供歩行者事故は、歩行者側の法令違反に伴う事故割合が 79.2%と大きい。 注）全歩行者事故では、歩行者側の法令違反に伴う事故割合が 55.7%である。 - 全歩行者に比べて、「飛び出し」（36.2%）、「駐停車車両の直前・直後横断」（10.3%）、「幼児のひとり歩き」（5.0%）、「路上遊戯」（3.2%）といった違反に関する事故が多い。 注）全歩行者では、「飛び出し」（12.8%）、「横断歩道外横断」（8.3%）「走行車両の直前・直後横断」（7.9%）といった違反に関する事故が多い。 【法令違反と性別のクロス集計】 - 性別で比較すると、子供男性の方が歩行者側の法令違反に伴う事故割合が 80.3%と大きい 注）子供女性の法令違反に伴う事故割合は 74.3%である。	子供は、「飛び出し」等の法令違反により事故を引き起こしやすい。
	③通行目的	- 遊戯、下校、買い物、登校目的での事故が多い。 - 登下校で比較すると、登校の 10.4%に対して下校は 15.0%であり、下校時の事故割合の方が大きい。	登校時は、集団登校等の安全対策が効果をあげていると考えられる。
	④事故内容	子供事故では死亡事故の発生確率が低い。	子供事故が住区内道路等、比較的自動車の走行速度が低い状態で発生していることが主な原因であると考えられる。

参考表－１・７ 子供歩行者事故の特徴（２）

分類		特徴	考察等
日時（いこ）	①時間	・当該事故は 14～18 時の夕方に集中しており、全体の 56.2%を占めている。 注）全歩行者事故では、14～18 時に 31.7%の事故が発生している。 【日時と目的のクロス集計】 ・当該事故の場合、夕方の下校、遊戯、買い物目的での事故が多い。	・子供の行動特性が表れた結果となっている。
	②昼夜	・当該事故は、昼間事故が 89.4%を占めている。 注）全歩行者事故では、昼間事故が 64.1%となっている。	・子供の夜間外出は少なく、夜間外出したとしても保護者が同伴しているものと考えられる。
	③曜日	・当該事故は全歩行者事故と同様、日曜日の事故割合が小さい。	・日曜日は、通学、登校目的の外出がほとんどないことが主な原因であると考えられる。
	④天候	・当該事故は、全歩行者事故に比べて晴天時の事故割合が 69.7%と大きく、雨天時の事故割合が 5.9%と小さい。 注）全歩行者事故は、晴天時の事故割合が 62.3%、雨天時の事故割合 13.4%となっている。	・雨天時には外で遊ばない、或いは外出したとしても保護者が同伴していると考えられる。

参考表－１・７ 子供歩行者事故の特徴（３）

	分類	特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	①道路形状（単路・交差点別）	- 子供歩行者事故は、単路部で 56.4%、交差点で 35.5%、交差点付近で 7.5%生じており、単路での事故割合が大きい。 注）全歩行者の単路での事故割合は 47.8%である。	当該事故は、「飛び出し」、「路上遊戯」等により単路部での事故が多い。
	単路	- 子供歩行者の単路事故は、「その他横断中事故」（65.1%）が最も多く、ついで「路上遊戯中事故」（6.3%）、「横断歩道横断中事故」（5.6%）となっており、全歩行者と比較した場合、「その他横断中事故」の占める割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の「その他横断中事故」の占める割合は 47.7%である。 - 子供歩行者の単路事故は、非幹線道路での事故割合が 50.4%と大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の非幹線道路での事故割合は 39.4%である。 - 子供歩行者の単路事故は、市街地・幹線で 33.3%、市街地・非幹線で 40.6%、非市街地・幹線で 16.3%、非市街地・非幹線で 9.8%の事故が発生している。 注）全歩行者では、市街地・幹線で 42.5%、市街地・非幹線で 33.0%、非市街地・幹線で 18.1%、非市街地・非幹線で 6.4%の事故が発生している。 - 子供歩行者の単路事故は、歩道無し道路での事故割合が大きく 61%を占めている。 注）全歩行者では、歩道無し道路で 53%発生している。	- 子供は「飛び出し」等の違反により事故に遭っている。 - 子供は行動範囲が狭く、住区内（自宅近く）の非幹線道路での事故割合が大きい。 - 子供歩行者事故が多い非幹線道路では、歩道の設置率が低い。
	市街地・幹線	○その他横断中事故 - 当該条件（単路・市街地・幹線）で最も多い事故類型であり、72.6%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（単路・市街地・幹線）での「その他横断中事故」割合は 57.3%である。	子供は、「飛び出し」等の横断違反に伴い、事故に遭っている。
		○横断歩道横断中事故 - 当該条件で２番目に多い事故類型であり、10.5%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「横断歩道横断中事故」割合は 7.6%である。	横断前の安全確認が不十分なことにより事故に遭っている。

参考表－１・７ 子供歩行者事故の特徴（４）

分類		特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	市街地・非幹線	○その他横断中事故 ・当該条件で最も多い事故類型であり、59.4%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は36.1%である。	・子供は、「飛び出し」等の横断違反、安全不確認のままの横断に伴い、事故に遭っている。
		○路上遊戯中事故 ・当該条件で２番目に多い事故類型であり、9.5%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「路上遊戯中事故」割合は3.9%である。	・子供特有の事故である。
	非市街地・幹線	○その他横断中事故 ・当該条件で最も多い事故類型であり、71.4%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は50.3%である。	・子供は、「飛び出し」等の横断違反に伴い、事故に遭っている。
	非市街地・非幹線	○その他横断中事故 ・当該条件で最も多い事故類型であり、53.2%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は36.3%である。	・子供は、「飛び出し」等の横断違反、安全不確認のままの横断に伴い、事故に遭っている。
	交差点	・子供歩行者の交差点事故は、全歩行者に比べて非幹線道路での事故割合が37.0%と大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の非幹線道路での事故割合は22.1%である。 ・子供歩行者の交差点事故は、市街地・幹線で49.6%、市街地・非幹線で31.4%、非市街地・幹線で13.4%、非市街地・非幹線で5.6%の事故が発生している。 注）全歩行者では、市街地・幹線で67.6%、市街地・非幹線で19.8%、非市街地・幹線で10.3%、非市街地・非幹線で2.3%の事故が発生している。 ・子供歩行者の交差点事故は、「横断歩道横断中事故」（40.2%）、「その他横断中事故」（37.3%）で約８割を占めおり、全歩行者と比較した場合、「その他横断中事故」の占める割合が大きいことが特徴的である。 注）全歩行者の「その他横断中事故」の占める割合は26.2%である。 ・子供歩行者の交差点事故は、信号無し交差点での事故割合が大きく72.8%を占めている。 注）全歩行者では、信号無し交差点で53.0%の事故が発生している。	・子供は行動範囲が狭く、住区内（自宅近く）の非幹線道路での事故割合が大きい。 ・子供歩行者事故が多発している非幹線道路の交差点は、横断歩道が設置されていない小規模、信号無し交差点が多いことから、「その他横断中事故」割合が大きくなる。

参考表－１・７ 子供歩行者事故の特徴（５）

分類		特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	交差点	- 子供歩行者の交差点事故は、小規模交差点での事故割合が大きく 52.7%を占めている。 注）全歩行者では、小規模交差点で 36.1%の事故が発生している。	
	市街地・幹線	○横断歩道横断中事故 - 当該条件（交差点・市街地・幹線）で最も多い事故類型であり、58.8%を占めている。 注）全歩行者の当該条件（単路・市街地・幹線）での「横断歩道横断中事故」割合は 64.7%である。	当該条件では交差点に横断歩道が設置されていることが多く、横断前の安全確認が不十分なことにより事故に遭っている。
		○その他横断中事故 - 当該条件で２番目に多い事故類型であり、26.0%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は 19.7%である。 - 信号無し交差点での事故割合が 91.9%を占めている。 注）全歩行者の信号無し交差点での事故割合は 88.7%である。	当該条件の横断歩道が設置されていない交差点において、「飛び出し」等の横断違反に伴い、事故に遭っている。
	市街地・非幹線	○その他横断中事故 - 当該条件で最も多い事故類型であり、51.9%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は 41.7%である。 - 信号無し交差点での事故割合が 98.7%を占めている。 注）全歩行者の信号無し交差点での事故割合は 97.5%である。	当該条件では交差点に横断歩道が設置されていないことが多く、「飛び出し」等の横断違反により事故に遭っている。
		○横断歩道横断中事故 - 当該条件で２番目に多い事故類型であり、14.0%を占めている。 注）全歩行者の当該条件での「横断歩道横断中事故」割合は 19.7%である。 - 信号無し交差点での事故割合が 76.4%を占めている。 注）全歩行者の信号無し交差点での事故割合は 60.5%である。	当該条件の横断歩道設置交差点において、横断歩道への「飛び出し」、横断前の安全確認が不十分なことにより事故に遭っている。
		○路上遊戯中事故 当該条件の 10.0%を占めており、子供特有の事故である。	子供特有の事故である。

参考表－１・７ 子供歩行者事故の特徴（６）

分類		特徴	考察等
場所・事故類型（どこで・どんな）	非市街地・幹線	○横断歩道横断中事故 ・当該条件で最も多い事故類型であり、46.0%を占めている。 注) 全歩行者の当該条件での「横断歩道横断中事故」割合は 43.7%である。	・当該条件では交差点に横断歩道が設置されていることが多く、横断前の安全確認が不十分なことにより事故に遭っている。
		○その他横断中事故 ・当該条件で２番目に多い事故類型であり、37.1%を占めている。 注) 全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は 35.0%である。 ・信号無し交差点での事故割合が 97.3%を占めている。 注) 全歩行者の信号無し交差点での事故割合は 97.2%である。	・当該条件の横断歩道が設置されていない交差点において、「飛び出し」等の横断違反に伴い、事故に遭っている。
	非市街地・非幹線	○その他横断中事故 ・当該条件で最も多い事故類型であり、57.1%を占めている。 注) 全歩行者の当該条件での「その他横断中事故」割合は 47.4%である。	・当該条件では横断歩道が設置されていない交差点が多く、「飛び出し」等の横断違反により事故に遭っている。

参考資料－2 交通安全対策案

参考表－２・１ 交差点横断歩道横断中事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①主な対象者 ・当該事故割合が多い女性が対象と考えられ、交通事故への関心を持ってもらうことが重要である。
	②理念（活動目標） ・違反行為防止のための活動だけではなく、危険箇所を知らせたり、対象者が危険の予測や回避を行えるようにすることが重要である（例えば、青信号で交差点の横断歩道を横断中であっても、左折車・右折車への注意が必要である等）。
	③具体的な内容 1) どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・当該事故は、市街地・幹線・信号交差点で 65.9% の事故が発生している。 ・歩行者側に違反がなくても事故に至ることがある（83.3%の事故で歩行者に違反がない）。 ・当該事故は 18～20時 にピークがあり、 17.2% が集中して発生している。 2) ドライバーの見方、歩行者の見られ方を伝える。 ○歩行者側 ・車両と歩行者の位置関係によっては、自分がドライバーに発見されていない場合がある。 ・特に、「夜間」、「雨天時」にはドライバーから発見されにくい。 ○車両側 ・右折時等においては、死角となる位置から歩行者が現れることがある。 ・特に、「夜間」、「雨天時」、「大規模交差点」では、右折先での歩行者を見落としやすい。 ・ドライバーは、フロントガラス内だけを見ており、フロントガラス外（フロントガラスより後方）の歩行者にも注意を払う必要がある。 3) 対応方法を例示する。 ○歩行者側 ・信号交差点では、青信号に横断歩道を横断中であっても決して安全ではない。 ・横断前、横断時の安全確認（特に右折車両への注意）を徹底する。 ・信号の無い交差点では、直進車両への安全確認を徹底する。 ○車両側 ・交差点内での歩行者への注意を心掛ける。 ・信号交差点における右折先での歩行者に注意が必要である。 ・早めの前照灯点灯を心掛ける。
	④その他 ・交通安全ポスターの掲示等による意識の向上。

参考表－２・１ 交差点横断歩道横断中事故交通安全対策案（２）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・幹線	信号交差点	①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速走行の防止 ２）交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速走行の防止 ３）右折現示とのセットによる右折専用車線の設置 →横断歩行者と右折車両の分離 ②立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ③２段階横断を考慮した交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止 ④道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性向上	①信号現示方式の改良 １）右折専用現示の実施（右折専用車線とのセット） →横断歩行者と右折車両の分離 ２）２段階横断方式の信号の採用 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止 ３）歩行者信号待ち時間残表示の導入 →歩行者の信号無視の防止 ②道路外照明（広告看板、沿道施設）の規制 →グレアの防止
	信号無し交差点	①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速走行の防止 ２）交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速走行の防止 ②信号機の設置 →横断歩行者と直進車両の時間的分離 ③道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性向上	

参考表－２・１ 交差点横断歩道横断中事故交通安全対策案（３）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・非幹線	信号交差点	①交差点改良 1) 横断歩道設置位置の適正化 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速度走行の防止 2) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制
	信号無し交差点	①交差点改良 1) 信号機の設置 →横断歩行者と直進車両の時間的分離 2) 横断歩道設置位置の適正化 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速度走行の防止 3) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 4) カーブミラーの設置 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制

参考表－２・１ 交差点横断歩道横断中事故交通安全対策案（４）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
非市街地・幹線	信号交差点	①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速度走行の防止 ２）交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速度走行の防止 ３）右折現示とのセットによる右折専用車線の設置 →横断歩行者と右折車両の分離 ②立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の立体的な分離 ③２段階横断を考慮した交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止 ④道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性向上	①信号現示方式の改良 １）右折専用現示の実施（右折専用車線とのセット） →横断歩行者と右折車両の分離
	信号無し交差点	①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速度走行の防止 ２）交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速度走行の防止 ②信号機の設置 →横断歩行者と直進車両の時間的分離 ③道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性向上	

参考表－２・２ 交差点その他横断中事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①主な対象者 ・子供への交通安全の意識づけが重要である。 ・一方、保護者に対する教育活動も必要である。
	②理念（活動目標） ・違反行為防止のための活動だけではなく、危険箇所を知らせたり、対象者が危険の予測や回避を行えるようにすることが重要である。
	③具体的な内容 1) どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・当該事故は、市街地・幹線で 50.7%、市街地・非幹線で 31.4%の事故が発生しており、どちらも信号無し交差点での事故が大半を占めている。 ・当該事故の大半は、歩行者側、車両側どちらにも何らかの過失があり、歩行者側では「飛び出し」、車両側では「安全不確認」といった違反が多い。 ・当該事故は 16～18 時にピークがあり、20.7%が集中して発生している。 2) 対応方法を例示する。 ○歩行者側 ・横断前の安全確認を徹底する。 ・「飛び出し」や「駐車車両の直前・直後の横断」をしない。 ・横断歩道がある交差点では横断歩道を利用して道路を渡る。 ○車両側 ・交差点内での歩行者への注意を心掛ける。 ・非幹線道路での子供の飛び出しへの注意を心掛ける。特に駐停車車両の陰からの飛び出しに注意する。 ・交差点付近で駐停車をしない。 ・早めの前照灯点灯を心掛ける。 3) 子供への見本を見せる。 ・親が事故の内容を理解するとともに、子供への見本を見せ事故防止を図る。
	④その他 ・交通安全ポスターの掲示等による意識の向上。

参考表－２・２ 交差点その他横断中事故交通安全対策案（２）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・幹線	信号交差点	①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ２）交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速度走行の防止 ②立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ③道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性の確保	①道路外照明（広告看板、沿道施設）の規制 →グレアの防止
	信号無し交差点	①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ２）横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ３）交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速度走行の防止	①交通規制の実施 １）一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保
市街地・非幹線	信号無し交差点	①交差点改良 １）横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ２）隅切りの確保 等 →視認性の確保 ３）カーブミラーの設置 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 １）交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 ２）連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ３）コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 １）一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底 ２）速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ３）コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保

参考表－２・２ 交差点その他横断中事故交通安全対策案（３）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
非市街地・幹線	信号無し交差点	①交差点改良 1) 横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 2) 交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速度走行の防止	①交通規制の実施 1) 一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保
非市街地・非幹線	信号無し交差点	①交差点改良 1) 横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 2) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 3) カーブミラーの設置 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制	①交通規制の実施 1) 一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底 2) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制

参考表－２・３ 単路横断歩道横断中事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①主な対象者 ・ 子供への交通安全の意識づけが重要である。 ・ 一方、保護者に対する教育活動も必要である。
	②理念（活動目標） ・ 違反行為防止のための活動だけではなく、対象者が危険の予測や回避を行えるようにすることが重要である（例えば、信号のない横断歩道では、ドライバーは歩行者を認識していないことが多い等）。
	③具体的な内容 1) どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・ 当該事故は、全歩行者事故に比べて子供の占める割合が大きい。 ・ 当該事故は、市街地・幹線・信号無し横断歩道で 57.7%の事故が発生している。 ・ 当該事故の大半は、車両側に過失がある事故である。 ・ 信号有り横断歩道では、歩行者、車両いずれかの「信号無視」により大半の事故が生じている。 ・ 当該事故は 16～18 時にピークがあり、20.8%が集中して発生している。 2) 対応方法を例示する。 ○歩行者側 ・ 横断前の安全確認を徹底する。 ・ 「飛び出し」や「走行車両の直前・直後の横断」をしない。 ・ 渋滞車列の間での横断時には、対向車線上の車両に注意する。 ○車両側 ・ 横断歩道通過前には、歩行者の確認を徹底する。 ・ 対向車線の渋滞車列から歩行者が横断歩道を横断してくる場合があり、注意する。 ・ 早めの前照灯点灯を心掛ける。 3) 子供への見本を見せる。 ・ 親が事故の内容を理解するとともに、子供への見本を見せ事故防止を図る。
	④その他 ・ 交通安全ポスター等による意識の向上。

参考表－２・３ 単路横断歩道横断中事故交通安全対策案（２）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・幹線	信号有り	①立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ②交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止 ③道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性の確保	①歩行者用信号の横断青時間の延長 →横断距離が長いことによる青時間外横断の防止
	信号無し	①信号機の設置 →横断歩行者と車両の時間的な分離 ②道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性の確保	
市街地・非幹線	信号無し	①速度抑制施設の設置 1) ハンプと横断歩道の組み合わせ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制
非市街地・幹線	信号無し	①信号機の設置 →横断歩行者と車両の時間的な分離 ②道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性の確保	

参考表－２・４ 単路その他横断中事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①主な対象者 ・子供への交通安全の意識づけが重要である。 ・一方、保護者に対する教育活動も必要である。
	②理念（活動目標） ・違反行為防止のための活動だけではなく、危険箇所を知らせたり、対象者が危険の予測や回避を行えるようにすることが重要である。
	③具体的な内容 1) どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・当該事故は、市街地・幹線で 51.0%、市街地・非幹線で 25.0%の事故が発生している。 ・当該事故の大半は、歩行者側、車両側どちらにも何らかの過失があり、歩行者側では「飛び出し」、車両側では「安全不確認」といった違反が多い。 ・当該事故は 16～18 時にピークがあり、22.4%が集中して発生している。 2) 対応方法を例示する。 ○歩行者側 ・横断歩道、立体横断施設を利用して道路を渡る。 ・横断前の安全確認を徹底する。 ・「飛び出し」や「走行車両の直前・直後の横断」をしない。 ○車両側 ・非幹線道路（特に公園、学校周辺）を通行する際には、子供の「飛び出し」等を予測し、適切な運転を心掛ける。 ・対向車線の渋滞車列の横や、駐車車両の横を通過するときには、特に子供の「飛び出し」に注意する。 ・早めの前照灯点灯を心掛ける。 3) 子供への見本を見せる。 ・親が事故の内容を理解するとともに、子供への見本を見せ事故防止を図る。
	④その他 ・交通安全ポスターの掲示等による意識の向上。

参考表－２・４ 単路その他横断中事故交通安全対策案（２）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・幹線	防護柵有り	①横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ②立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ③中央分離帯（連続植栽等）の設置等 →乱横断の防止 ④横断箇所での道路照明の適切な設置 →夜間での視認性の確保	
	歩道有り（防護柵無し）	①歩道側での防護柵、連続植栽等の設置 →乱横断の防止 ②中央分離帯（連続植栽等）の設置等 →乱横断の防止 ③横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ④横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ⑤横断箇所での道路照明の適切な設置 →夜間での視認性の確保	
	歩道無し	①横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ②横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止	
市街地・非幹線	歩道無し	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制

参考表－２・４ 単路その他横断中事故交通安全対策案（３）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
非市街地・幹線	歩道有り（防護柵無し）	①歩道側での防護柵、連続植栽等の設置 →乱横断の防止 ②中央分離帯（連続植栽等）の設置等 →乱横断の防止 ③横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ④横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ⑤横断箇所での道路照明の適切な設置 →夜間での視認性の確保	
	歩道無し	①横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ②横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ③横断箇所での道路照明の適切な設置 →夜間での視認性の確保	
非市街地・非幹線	歩道無し	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制

参考表－２・５ 単路背面通行中事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①理念（活動目標） ・違反行為防止のための活動だけではなく、歩行者が危険の予測や回避を行えるようにすることが重要である（例えば、夜間の歩道の無い道路での通行は危険であり、視認性の高い服装を着用することなどを心掛ける等）。
	②具体的な内容 １）どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・当該事故は、「市街地・非幹線・歩道無し」道路で 45.8%の事故が発生している。 ・当該事故は、歩道の無い道路で 78.0%の事故が発生している。 ・当該事故は、夜間での事故割合が 45.7%を占めている。 ・車両についてみると、原付による事故割合が 15.2%と大きい。 ２）ドライバーの見方、歩行者の見られ方を伝える。 ・夜間における背面通行中の歩行者は、ドライバーから視認されにくい。 ・道路照明の設置数が少ない非市街地・幹線道路では、特に歩行者を認識することが困難である。 ３）対応方法を例示する。 ○歩行者側 ・歩道のある道路では、歩道を通行する。 ・歩道の無い道路では、道路の右側を通行する。 ・夜間に視認性の高い服装で外出する。 ○車両側 ・非幹線道路通行時には、適切な速度での走行を心掛け、歩行者に注意する。 ・特に、夜間における通行中歩行者を意識する。 ・早めの前照灯点灯を心掛ける。
	③その他 ・交通安全ポスター等による意識の向上。

参考表－２・５ 単路背面通行中事故交通安全対策案（２）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・幹線	歩道有り	①歩道の拡幅整備 →車道通行の防止 ②防護柵の設置等 →車道通行の防止	
	歩道無し	①歩道整備 →歩車道の分離 ②道路照明の充実 →夜間での視認性の確保	
市街地・非幹線	歩道無し	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制
非市街地・幹線	歩道無し	①歩道整備 →歩車道の分離 ②路側整備 →通行位置の分離 ③道路照明の充実 →夜間での視認性の確保	
非市街地・非幹線	歩道無し	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制

参考表－２・６ 高齢歩行者事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①主な対象者 ・当該事故で関与する割合が多い高齢女性あるいは免許非保有者が対象と考えられ、交通事故への関心を持ってもらえうことが重要である。
	②理念（活動目標） ・高齢女性、免許非保有者に対しては、交通場面への参加に際しての基本的なルールを理解してもらう。 ・違反行為防止のための活動だけではなく、危険箇所を知らせたり、対象者が危険の予測や回避を行えるようにすることが重要である（例えば、青信号で交差点の横断歩道を横断中であっても、左折車・右折車への注意が必要である等）。
	③具体的な内容 １）どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・高齢歩行者事故は、市街地での事故はもちろん非市街地・幹線道路での事故も多い。 ・交差点での事故が多い。 ・単路部では、「その他横断中事故」が最も多い。 ・単路部における「横断歩道外横断」、「駐停車車両の直前・直後の横断」といった横断違反による事故が多く危険である。 ２）ドライバーの見方、歩行者の見られ方を伝える。 ・単路における横断歩道外での横断は、ドライバーから視認されにくく、特に夜間は危険である。 ・単路部の夜間通行中（特に背面通行中）は、ドライバーから視認されにくい。 ３）対応方法を例示する。 ○歩行者側 ・単路では道路の右側を通行する。 ・夜間に視認性の高い服装で外出する。 ・横断歩道がある場合は、横断歩道で道路を渡る。 ・横断歩道がない交差点での横断や、横断歩道を横断する場合でも安全確認を徹底する。 ○車両側 ・ドライバーは、特に夜間における単路部通行中、横断歩道外横断中の高齢歩行者に注意する。 ・高齢者独特の短絡的な判断により、思ってもみなかったところで高齢者が道路横断を図る可能性があることを意識する。
	④その他 ・交通安全ポスターの掲示等による意識の向上。 ・高齢者のヒヤリ地図づくりによる自発的な事故予防。

参考表－２・６ 高齢歩行者事故交通安全対策案（２）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
単路	市街地・幹線	○その他横断中事故	①横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ②横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ③立体横断施設の整備（場合によっては昇降を支援：斜路、エレベータ等） →横断歩行者と車両の立体的な分離 ④歩道側での防護柵、連続植栽等の設置 →乱横断の防止 ⑤中央分離帯（連続植栽等）の設置等 →乱横断の防止	
		○通行中事故（対面・背面通行中事故）	①歩道整備 →歩車道の分離 ②防護柵の設置 →車道通行の防止 ③道路照明の充実 →夜間での視認性の確保	
	市街地・非幹線	○通行中事故（対面・背面通行中事故）	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制

注）○印は全歩行者に比べて高齢歩行者で多い事故類型。

参考表－２・６ 高齢歩行者事故交通安全対策案（３）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
単路	非市街地・幹線	○その他横断中事故	①横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ②横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ③歩道側での防護柵、連続植栽等の設置 →乱横断の防止	
		○通行中事故（対面・背面通行中事故）	①歩道整備 →歩車道の分離 ②路側整備 →通行位置の分離 ③道路照明の充実 →夜間での視認性の確保	

注）○印は全歩行者に比べて高齢歩行者で多い事故類型。

参考表－２・６ 高齢歩行者事故交通安全対策案（４）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
交差点	市街地・幹線	横断歩道横断中事故	①交差点改良 1) 横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速走行の防止 2) 交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速走行の防止 3) 右折現示とのセットによる右折専用車線の設置 →横断歩行者と右折車両の分離 ②立体横断施設の整備（場合によっては昇降を支援：斜路、エレベータ等） →横断歩行者と車両の空間的な分離 ③２段階横断を考慮した交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止 ④道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性向上	①信号現示方式の改良 1) 右折専用現示の実施（右折専用車線とのセット） →横断歩行者と右折車両の分離 2) ２段階横断方式の信号の採用 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止
		○その他横断中事故	①交差点改良 1) 横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 2) 横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 3) 交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速走行の防止	①交通規制の実施 1) 一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底

注) ○印は全歩行者に比べて高齢歩行者で多い事故類型。

参考表－２・６ 高齢歩行者事故交通安全対策案（５）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
交差点	市街地・非幹線	その他横断中事故	①交差点改良 1) 横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 2) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 3) カーブミラーの設置 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 一時停止規制の実施 →点的な車両の速度抑制、安全確認の徹底 2) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制
		横断歩道横断中事故	①交差点改良 1) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 2) カーブミラーの設置 →視認性に確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制

参考表－２・６ 高齢歩行者事故交通安全対策案（６）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
交差点	非市街地・幹線	横断歩道横断中事故 ①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速走行の防止 ２）交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速走行の防止 ３）右折現示とのセットによる右折専用車線の設置 →横断歩行者と右折車両の分離 ②立体横断施設の整備（場合によっては昇降を支援：斜路、エレベータ等） →横断歩行者と車両の立体的な分離 ③２段階横断を考慮した交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止 ④道路照明施設の整備、改良 →夜間での視認性向上	①信号現示方式の改良 １）右折専用現示の実施（右折専用車線とのセット） →横断歩行者と右折車両の分離
	○その他横断中事故	①交差点改良 １）横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ２）交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速走行の防止	①交通規制の実施 １）一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底

注）○印は全歩行者に比べて高齢歩行者で多い事故類型。

参考表－２・７ 子供歩行者事故交通安全対策案（１）

分類	対策の内容
教育・啓蒙活動等	①主な対象者 ・子供歩行者事故の約８割は、子供側（歩行者側）に何らかの過失（違反）があり、子供への交通安全の意識づけが重要である。子供の中では、男の子の方が女の子に比べて法令違反を犯す割合が高い。 ・保護者に対する教育活動も必要である。
	②理念（活動目標） ・保護者みずから交通規則を守り、手本を示すなどして、基本的な交通ルールを子供に身につけさせる。
	③具体的な内容 1) どこで、どんな事故が多いかを伝える。 ・子供歩行者事故は、幹線道路での事故はもちろん非幹線道路での事故も多い。 ・特に単路の非幹線道路での事故が多い。 ・子供歩行者事故は、14～18時に過半数（56.2%）の事故が集中している。 ・「飛び出し」、「駐停車車両の直前・直後横断」、「幼児のひとり歩き」といった法令違反に伴う事故が多い。 2) 対応方法を例示する。 ○子供 ・信号を守る。 ・「飛び出し」をしない。 ・道路上で遊ばない。 ・渋滞車列の間からの横断や、駐停車車両の前後での横断をしない。 ・横断歩道での横断の前に、安全確認を徹底する。 ○保護者 ・子供を交通量の多い道路で遊ばせたり、幼児をひとり歩きさせたりしない。 ・幼児との外出時は、手を握るなどして決して目を離さないように心掛ける。 ・幼い兄弟だけで買い物等に行かせない。 ○車両側 ・非幹線道路の公園、学校周辺等を通行する際には、子供の「飛び出し」等を予測し、適切な速度での走行を心掛ける。 ・信号が青であっても子供が待っている場合には注意する。 ・対向車線の渋滞車列の横、駐停車車両の横を通過するときには、特に子供の「飛び出し」に注意する。
	④その他 ・保護者への指導が重要。 ・家庭、幼稚園、保育所、学校、塾等での適切な指導を行う。

参考表－２・７ 子供歩行者事故交通安全対策案（２）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
単路	市街地・幹線	その他横断中事故	①横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ②横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ③立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ④歩道側での防護柵、連続植栽等の設置 →乱横断の防止 ⑤中央分離帯（連続植栽等）の設置等 →乱横断の防止	
		横断歩道横断中事故	①立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ②信号機の設置 →横断歩行者と車両の分離	
		○その他横断中事故	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制
		○路上遊戯中事故		②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保
	市街地・非幹線			

注) ○印は全歩行者に比べて子供歩行者で多い事故類型。

参考表－２・７ 子供歩行者事故安全対策案（３）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
単路	非市街地・幹線	○その他横断中事故	①横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 ②横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ③歩道側での防護柵、連続植栽等の設置 →乱横断の防止	
	非市街地・非幹線	○その他横断中事故	①速度抑制施設の設置 1) ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保

注）○印は全歩行者に比べて子供歩行者で多い事故類型。

参考表－２・７ 子供歩行者事故安全対策案（４）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
市街地・幹線 交差点	横断歩道 横断中事故	①交差点改良 1) 横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速走行の防止 2) 交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速走行の防止 3) 右折現示とのセットによる右折専用車線の設置 →横断歩行者と右折車両の分離 ②立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の空間的な分離 ③２段階横断を考慮した交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止	①信号現示方式の改良 1) 右折専用現示の実施（右折専用車線とのセット） →横断歩行者と右折車両の分離 2) ２段階横断方式の信号の採用 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止
	その他横断中事故	①交差点改良 1) 横断歩道設置位置の適正化（歩行者動線を考慮した横断歩道位置） →横断歩道外横断の防止 2) 横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 3) 交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速走行の防止	①交通規制の実施 1) 一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底

参考表－２・７ 子供歩行者事故安全対策案（５）

分類			対策の種類と内容	
			道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
交差点	市街地・非幹線	○その他横断中事故	①交差点改良 1) 横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 2) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 3) カーブミラーの設置 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 一時停止規制の実施 →点的な車両の速度抑制、安全確認の徹底 2) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保
		○路上遊戯中事故		
		横断歩道横断中事故	①交差点改良 1) 隅切りの確保 等 →視認性の確保 2) カーブミラーの設置 →視認性に確保 ②速度抑制施設の設置 1) 交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制 2) 連続的なハンプ、シケイン等の設置 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 3) コミュニティ・ゾーン等の形成 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制	①交通規制の実施 1) 速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 2) コミュニティ・ゾーンの形成等 →面的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保

注) ○印は全歩行者に比べて子供歩行者で多い事故類型。

参考表－２・７ 子供歩行者事故安全対策案（６）

分類		対策の種類と内容	
		道路交通施設整備の内容	交通運用の内容
交差点	非市街地・幹線	横断歩道横断中事故 ①交差点改良 １）横断歩道設置位置の適正化 ・交差点に近づけすぎない →左折車滞留部分（１台分程度）の確保 ・遠ざけすぎない →右左折車両の高速走行の防止 ２）交差点面積の縮小 →横断歩道位置での高速走行の防止 ３）右折現示とのセットによる右折専用車線の設置 →横断歩行者と右折車両の分離 ②立体横断施設の整備 →横断歩行者と車両の立体的な分離 ③２段階横断を考慮した交通島の設置 →幹線道路を一度に渡りきれない歩行者の事故防止	①信号現示方式の改良 １）右折専用現示の実施（右折専用車線とのセット） →横断歩行者と右折車両の分離
	その他横断中事故	①交差点改良 １）横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ２）交差点面積の縮小 →歩行者横断箇所での高速走行の防止	①交通規制の実施 １）一時停止規制の実施 →一時停止と安全確認の徹底
	○その他横断中事故	①交差点改良 １）横断歩道の設置 →安全な歩行者横断場所の確保、明確化 ２）隅切りの確保 等 →視認性の確保 ３）カーブミラーの設置 →視認性の確保 ②速度抑制施設の設置 １）交差点ハンプ、カラー舗装等の設置 →点的な車両の速度抑制	①交通規制の実施 １）一時停止規制の実施 →点的な車両の速度抑制、安全確認の徹底 ２）速度規制、一方通行規制等の実施 →線的な車両の速度抑制、交通量の抑制 ②駐停車車両の取り締まりの強化 →視認性の確保
非市街地・非幹線			

注）○印は全歩行者に比べて子供歩行者で多い事故類型。