

## 継続

原議保存期間	10年（平成41年3月31日まで）
有効期間	一種（平成36年3月31日まで）

各地方機関の長  
各都道府県警察の長 殿  
（参考送付先）  
庁内各局部課長  
各附属機関の長

警察庁丙規発第16号、丙交企発第80号  
平成31年3月29日  
警察庁交通局長

危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進について（通達）

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合においては、道路管理者等とも連携しつつ、当該重大事故が発生した原因、当該重大事故発生場所の道路交通環境、同様の交通事故の再発を防止するために必要と認められる措置等を検証するための現場点検、現地検討会等（以下「一次点検」という。）が実施され、必要と認められた場合には、当該重大事故発生場所における道路交通環境の改善が図られているところである。こうした一次点検の実施及びその結果に基づく道路交通環境の改善は、同一の場所において同様の交通事故の再発を防止するために特に有効であるが、これに加えて、管内全域において同様の道路交通環境にある他の場所についても点検・改善が図られれば、一層効果的に交通事故の発生を防止することができる。

そこで、各都道府県警察にあつては、下記のとおり、一次点検により道路交通環境の改善を図ることとなった重大事故のうち必要と認められるものについて、一次点検の結果等を警察本部及び警察署で共有することにより同様に道路交通環境の改善を図るべき危険箇所を発見し、当該危険箇所においても同様の交通事故の再発を防止するために必要と認められる措置を講ずる二次点検プロセスを推進されたい。

### 記

#### 1 二次点検プロセスの実施要領

##### (1) 二次点検プロセスの対象とする重大事故の選定

年に1～3回程度の頻度で、定期的に、交通部長等、交通規制課長、交通事故分析担当課長等から成る委員会（以下「二次点検プロセス推進委員

会」という。)を開催することとし、当該委員会において、一次点検を行った重大事故のうち次に該当するものを選定し、これを二次点検プロセスの対象とする。

ア 一次点検により道路交通環境の改善を図ることとなったものであること。

イ 道路交通環境が類似していることから、一次点検による道路交通環境の改善と同様の対策を講ずることにより、効果的に重大事故の再発を防止することができると思われる場所(以下「同一類型危険箇所」という。)が他にもあると見込まれるものであること。

(2) 一次点検の結果等の共有

二次点検プロセスの対象とされた重大事故について、警察本部交通事故分析担当課において、次の事項を集約・整理した二次点検用通報資料(別添「モデル二次点検用通報資料」を参照)を作成し、各警察署に配付する。

ア 重大事故の概要

イ 重大事故の要因となったと考えられる道路交通環境

ウ イと当該重大事故の発生との関係の概略

エ 道路交通環境の改善の内容

(3) 二次点検の実施

二次点検用通報資料を配付された各警察署においては、管内における同一類型危険箇所の有無を点検し、同一類型危険箇所が発見された場合には、警察本部交通規制課に報告する。

(4) 同一類型危険箇所における道路交通環境の改善

警察本部交通規制課は、警察署から報告を受けた同一類型危険箇所について、道路交通環境の改善が必要であると認めた場合には、交通安全施設等の整備、信号制御の調整、道路管理者への道路整備の働き掛け等により、道路交通環境の改善を図る。

## 2 留意事項

(1) 関係機関・団体との連携

一次点検については、道路管理者、地方公共団体、交通安全協会等の関係機関・団体と適切に連携して実施しているところであるが、二次点検プロセスにおいても、関係機関・団体にも二次点検用通報資料を提供して同一類型危険箇所の有無を照会するなど緊密な連携を図ること。

特に、同一類型危険箇所の道路交通環境の改善を図る上で、道路整備が

必要であると認められる場合には、「国土交通省が実施する交通安全の向上に資する道路事業における「成果を上げるマネジメント」の試行に伴う対応について」（平成22年8月24日警察庁丁規発第43号）1(2)イの委員会において、当該同一類型危険箇所を事故危険区間リストに盛り込むよう意見を述べるなど、道路管理者との効果的な連携に配慮すること。

(2) 一次点検の徹底

二次点検プロセスが有効に機能するためには、まず、重大事故が発生した場合に行われる一次点検が确实かつ適切に行われることが重要である。

したがって、一次点検についても、引き続き、関係機関・団体と連携して合同で現場を確認するなど、効果的に実施すること。

(3) 推進体制の確立

交通規制課、交通事故分析担当課等が緊密に連携して二次点検プロセスを着実に推進するため、警察本部において二次点検プロセス推進委員会を組織するほか、管内における同一類型危険箇所の有無を点検する警察署においても、適切な推進体制を確立すること。

3 警察庁への報告

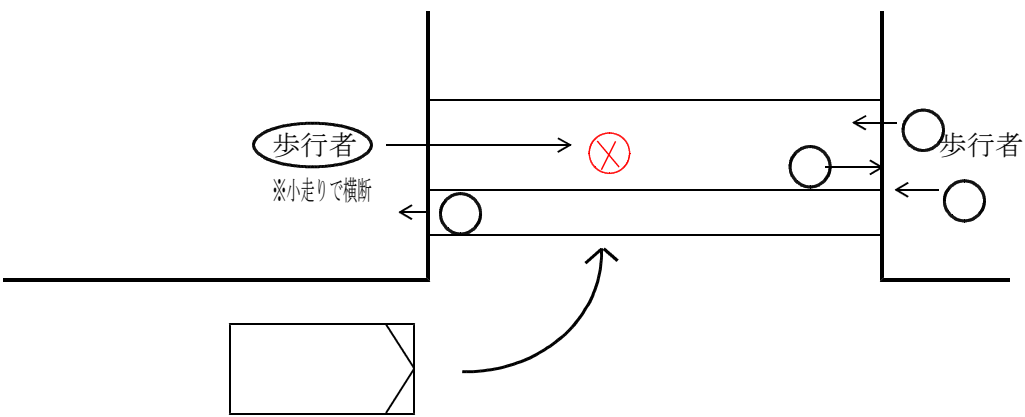
二次点検プロセスにより発見した同一類型危険箇所及び当該同一類型危険箇所における道路交通環境の改善については、別途指示する方法により、警察庁交通局交通規制課あてに報告すること。

【継続措置状況】


初回発出日：平成23年5月27日

(有効期間：平成31年3月31日)

モデル二次点検用通報資料

<p>NO. 1</p>	<p>信号制御の改善</p>		
<p>事故概要</p>	<p>主要県道の交差点を青信号に従って、東進左折の大型貨物車と横断歩道を横断中の歩行者（〇歳）との衝突事故</p>		
<p>発生時間</p>	<p>午前・後〇時〇分ころ</p>	<p>天候</p>	
<p>事故原因</p>	<p>①左後方の安全不確認</p>		
<p>道路環境要因</p>	<p>左折車両の多い交差点であり、かつ横断歩行者も多い</p>		
<p>改善策</p>	<p>歩車分離式信号制御の導入</p>		
<div style="text-align: center;">  </div> <p>〇 道路交通環境要因と事故との関係                  交差点北側の東西横断歩道は、常時多くの横断歩行者があり、かつ左折北進する車両が多い交差点である。横断歩行者の切れ目で左折進行しようとした車両は、進路前方の歩行者に気を奪われ、左後方から小走りに横断しようとした歩行者に気がつかなかったと考えられる。</p> <p>〇 対策                  信号制御を歩車分離式とし、歩行者・自転車と車両が錯綜しないようにする。</p>			

## モデル二次点検用通報資料

NO. 2	中央分離帯の改善		
事故概要	東進中の普通乗用車と片側2車線の県道を南から北へ横断中の歩行者(〇歳)との衝突事故		
発生時間	午前・後〇時〇分ころ	天候	
事故原因	①前方不注視                      ②速度		
道路環境要因	中央分離帯植栽に切れ目があるため乱横断を誘発していた		
改善策	中央分離帯に柵を設置(東西200m)		
<p>○ 道路交通環境要因と事故との関係 多くの横断者のため、中央分離帯の植栽の一部が抜け道のようにになっていたが、そのことが乱横断を誘発し、横断者の事故につながったと考えられる。</p> <p>○ 対策 道路管理者に働き掛け、中央分離帯に柵(  )を設置し、物理的に乱横断を防止した。</p>			