

北米合衆國に於ける

交通事故研究所と其の業績

M K 生

一九三六年、ニュー・ジャージー州に於て確證された處に依ると、道路上に於ける自動車事故の爲に毎日平均死者三、負傷者一八を出して居り、翌一九三七年には此の平均が更に増加して死者四、重傷者二十四に達してゐる。

主要なる州道路に於けるかうした事故を出來る限り減少せしめんとする見地から、之等の道路に關し三ヶ所の「交通事故研究所」が組織された。

その三つの研究所中第一研究所は監督區域三哩、第二研究所は十哩で、老練な技師達が囑託され、各受持全區域に亘つて晝夜兼行監督に當ることになつた。技師達は大小を

問はず突發する交通事故全部並に專故に關聯せる一切の状況を綿密に記録しなければならぬのである。即ち其の位置、氣温、運轉者の状態、路面並に車輛の状態及事故の徹底的解剖に役立つべきあらゆる詳細なる事情或は特異點を記録することを必要とする。

大「フランススイツク賃取道路」の監督を託された第三研究所の調査研究は、中央地帯に依つて、相反する二つの交通の流を効果的に分離するときほどの程度迄安全性が高められ得るかを確認せんとする見地から實施せられた。

先づ第一にその道路はコンクリート造りで四車線路――

即ち往復夫々二車線路——を含んでゐるが互に分離されてゐなかつた。そこで反對に疾走する車輛間の夥しい衝突、及び歩行者に對する同様に多數の事故が記録された。此の

内十六哩を除き、他は此の様に分離され又は、工事中であることと聞く。

状態を改良する爲に二つの交通の流を分離した。車道は三個のスラビング（コンクリート製の厚板）から出來てゐるので交通の分離方法は色々あつた。第一の方法は現在路面を擴張して分離し、小さいコンクリート安全地帯を設ける

此の分離が施工された部分に於て惹起された事故數が記録された。其れに依ると、最初の六ヶ月間には正面衝突及側面衝突がなくなり歩行者は中央地帯のおかげで安全に道路横斷が出來て事故數は殆んど採るに足らぬ程になつた。

方法であつた。第二の方法は一方に於て第三スラビングを

之等の事實を考慮して將來建設若くは改良さるべき重要な道路は、凡べて四車線路とし特設の安全地帯に依つて二つの交通の流に對し中央分離地帯を設ける事に決定された。

新らしく計畫される無鋪裝分離地帯の幅員に等しい距離だけ傍へ移動させ、他方もう一つの車線即ちコンクリート車道を建設する。斯くする事に依つて反對の方向に疾走する二つの交通の流が各等しい幅員を持ち、白セメントで縁取つた十二呎幅の芝生地帯で分離された車道を自在に使へる様に設計した。此の第二の方法を採用し最初に試験的に四千呎のものを建設した。之が好結果を生んだのでそれ此の道路の他の部分にも適用した。現在に於てはエリザベス・トレントン間の全プランスウィック貨取道路は、その

更に現在二車線しかない道路に對しては、適時に又必要な場合に分離安全地帯と三車線或は四車線を設置する爲に必要なる土地を收用することが出來る様になつた。交通の要求を調べる爲に全米に亘り定期的に調査がなされてゐる。二車線道路に於て交通激度が一日平均六〇〇〇臺に上るもの或は最大限九〇〇〇臺に達する地域に對しては、財源の許す範圍に於て車道を擴張して小分離地帯を設置することに於てあらう。