

建設省土木研究所 正〇天野 光一

正 梶 太郎

□はじめに

近年 駅前自転車駐車場 歩道 自転車道の整備拡充などがすすめられているが、「バイコロジー」運動の活発化とともに自転車交通が急速に増加し、それとともに、自転車にかかわる様々な社会問題が生じてきている。その中でも、自転車と歩行者の混合交通を認めることにより、発生している歩行者と自転車、あるいは自転車相互などの事故はその被害程度が一般に軽微ではあるが、その頻度は非常に大きいと考えられ、無視できない問題となりつつある。本調査は、昨年度にひきつづき自転車利用者にアンケート調査を行うことにより、事故の特性を把握し、事故発生地点の調査によ、事故原因をさぐろうと試みたものである。

□調査地点および調査方法

表1 昭和54年度 調査の基本事項

調査地点	実施年月日	調査時間	サンプル数
東京都江東区国鉄亀戸駅前	S54.2.20 (水)	PM 2:00 ~ 6:30	342人
東京都小平市西武新宿線花小金井駅前	S54.3.4 (火)	PM 2:00 ~ 7:30	354人

調査地点および調査実施年月日などの基本事項に、昭和54年度に行、たものと表1に、昭和55年度に行、たものを表2に示す。昭和54年度の調査については既に昨年度報告を行ってというが、今回は昭和55年度の調査に加えて考察を行ったため基本事項については再度示している。

表2 昭和55年度 調査の基本事項

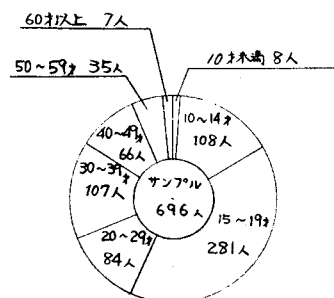
調査地点	実施年月日	調査時間	サンプル数
東京都葛飾区国鉄新小岩駅前	S55.8.8(金) 8.9(土)	AM 10:00 ~ 6:00	286人
千葉県柏市国鉄柏駅前	S55.7.28(月) 7.30(火)	AM 10:00 ~ 6:00	293人
千葉県市川市国鉄市川駅前	S55.8.14(水) 8.15(金)	AM 10:00 ~ 6:00	319人

調査方法は昭和54年度と同様に、自転車駐車場において調査員が自転車利用者に直接インタビューを行い、聴取した内容を調査原簿に書き込む方法をとった。調査項目は昭和54年度と同様に、被験者の属性(性別、年齢、自転車利用目的、品度)、事故経験の有無、事故発生場所、事故類型、事故被害状況、混雑状況などであるが、昭和55年度は自転車運転免許の有無についてインタビューを行った。ただし、昭和55年度の調査においては、事故を経験したサンプルについて、調査員が持参した住居地図上に事故地点を記録しその事故原因について聴取を行った。アンケート調査の結果を考察し、交差的な事故パターンを把握したのち、典型的な事故例を抽出しその事故地点の現地調査を行い、事故原因の考察を行った。

□調査結果

今回の調査において、事故として、人身事故、接触事故、接触しそうになる、などの3種をとりあげ、前述したように自転車関係の事故は軽微なのほとんどで、欠陥現象が生じたことに注目したためである。また、調査を行った5箇所について地点特性がほとんどみられなかったため、以下の議論は5箇所のデータを合計して行っている。

図-1 事故経験者の年齢構成



1. 自転車事故の特性

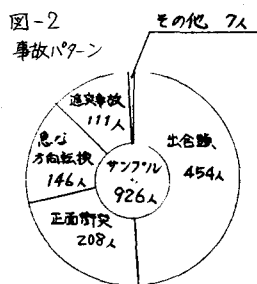
アンケート調査の結果、自転車相互および自転車と歩行者の事故には以下のような特性があると思われる。ただし、以下の議論は事故件数についてのことであり、交通量によ、換算した事故によるものではない。

① 年齢構成でみると若干層にやや事故が多い。(図-1)

② 事故経験者716人のうち、自転車運転免許のないものが、563人

と大半をしめ、免許証のない人に事故が多いことが分かる。したがって、交通ルールの認識程度が事故の発生に影響を与えていると思われる。

- ③ 事故パターンについては出会い頭の事故が多い。(図-2) また、自転車相互の事故と自転車と歩行者の事故を比較すると、人身事故に致。たものの数が、自転車事故では509人中90人(18%)、自転車と歩行者では417人中33人(8%)で、自転車相互の事故の方が重大事故につながりやすいといえる。

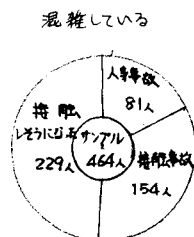
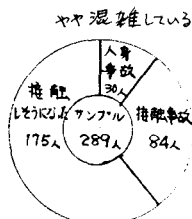
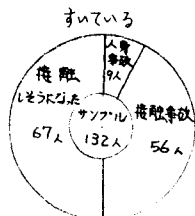


- ④ 事故の発生場所については、サンプル927人中直通りが584人、歩道上が300人、その他が43人となっており、直通りにおいて事故が多いことが分かる。
- ⑤ 事故の警察への届け出については、最も届け出る可能性の高い人身事故をみても、サンプル101人中届け出たものはわずか6人であり、ほとんど届け出は行われていないことが分かる。したがって、事故統計などにあられる数に比して実際に発生している事故は非常に多いことがわかる。
- ⑥ 道路がすいているときに、重大事故が発生している。(図-3)

2. 事故原因の考察

図-3

抽出した典型的な事故について、現地調査(写真撮影、概略図作成など)を行い、事故原因の考察を行った。(例、写真1、図-4) その結果を以下に述べる。



- ① 見通しを確保するために

設けられた隅切りは、自転車が最短距離を走行するため十分な効果を発揮していない。

- ② 自転車用のカーブミラー、路面表示などは、自転車・歩行者に対しては効果が少ない。

- ③ 交差部の継続勾配は事故の原因となりやすい。

- ④ 交差部に、自転車利用者の注意をひくものがある時、安全への注意が減少し事故が発生しやすい。

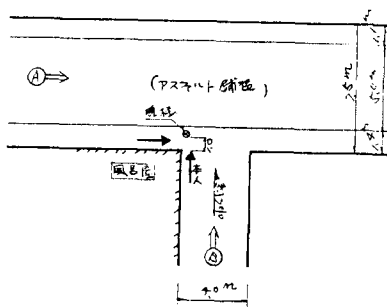
写真1



(A)

(B)

図-4



図おわりに

本調査は昭和54年度にひきつづき自転車関連の事故の実態について調査し、事故原因について考察を行ったものである。今後はこの調査および考察を踏まえて、自転車と歩行者に対する安全対策を考えていかなければならないと思われる。

図参考文献

梶 太郎：自転車と歩行者の混合交通の安全性に関する実態調査，第35回年次学術講演会IV-20