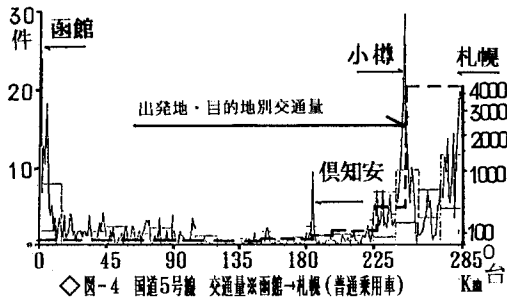
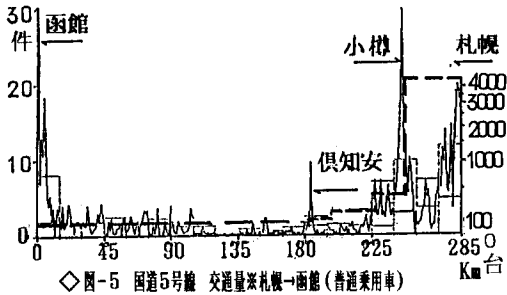
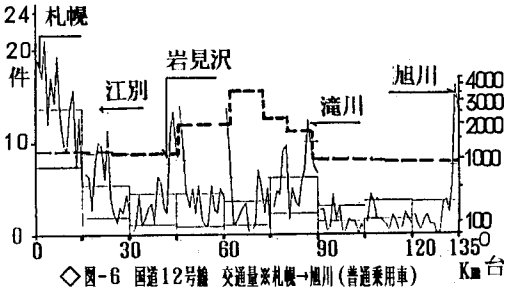




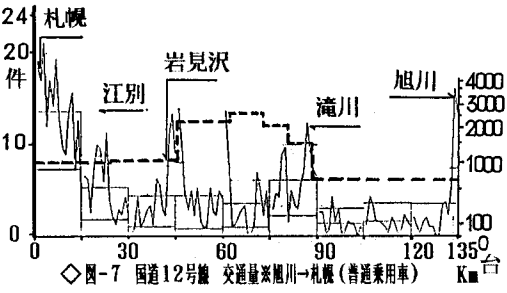
◇図-4 国道5号線 交通量・事故発生率→札幌(普通乗用車)



◇図-5 国道5号線 交通量・事故発生率→函館(普通乗用車)



◇図-6 国道12号線 交通量・事故発生率→旭川(普通乗用車)



◇図-7 国道12号線 交通量・事故発生率→札幌(普通乗用車)

国道5号線では、都市部で発生する交通事故の増加と、札幌近郊の危険区間が都市中心部へ移動する傾向が見られる。

12号線では、起点から15 Kmの間に於いて危険区間の広がりが顕著に現れた。

36号線では、起点から15 Kmまでの区間と、60 Kmから75 Kmまでの2区間に特徴的な変化が見られた。0～15 Kmについては、交通事故発生件数のバラツキが群間変動と共に減少し、管理限界線の間隔が狭められる傾向にある。これは、交通事故発生件数の定常化を示すものと思われる。

60 Km～75 Kmについては、昭和55年以後郊外に向けて減少傾向にあった交通事故件数が、昭和57年以降苫小牧市内に集中し急激な増加を示した。

図-4～図-7は、以上の結果に出発地・目的地別交通量を加えたものである。この結果から注目される区間は、交通量が多いにもかかわらず交通事故発生件数の少ない区間と交通量が定量化された路線内に存在する危険区間の2点であった。

4 — まとめ —

今回は、交通安全対策に必要な情報を外的要因から見出す為に、交通の質的解析を試みた。この解析により、郊外部で特定した危険区間は、いずれも特定した区間の付近及び区間内に支線や分岐点を持っており、その為、国道本線交通流の質を乱し、交通事故が多発している。

また、札幌市を中心として、15 Km範囲に見られる危険区間は、札幌市の人口増加の為、団地等の開発による都市域の拡大が起こり、新設された道路網によつて発生する開発交通量に起因するものと思われる。特に、国道12号線では、顕著な傾向が見られた。

36号線では、交通流が12号線と比較して、交通流が安定しており危険区間の拡大が明確に見られない。この原因として考えられるのは、都市域の拡大を不可能とする空間が、恵庭市近郊から千歳市・苫小牧市にかけて存在し、開発交通量が発生しない為と思われる。

国道5号線・12号線・36号線の起終点付近で発生する事故発生件数を見ると36号線が突出している、これは交通密度が主な原因と考えられる。

今回は、危険区間の特定と、その比較を試みた。今後は、さらにデータの集積に務め他の路線についても解析を試みる所存である。

5 — おわりに —

本研究に当たり、有意義なアドバイスと、データ快く提供して下さい、北海道警察本部交通部並びに北海道開発局道路計画課に謝意を表します。

※参考文献

- 1) 北海道交通年鑑：北海道警察本部
昭和57・58・59年
- 2) 交通事故類型：北海道開発局道路計画課
昭和55～60年
- 3) 昭和60年度全国道路交通情勢調査出発地・目的地別交通量調査集計表 北海道開発局
- 4) 品質管理講座新編統計の方法：森口繁一
- 5) 札幌近郊における交通事故の基礎的研究
土木学会北海道支部：鈴木久夫