

IV-158

イギリス中・小都市における交通安全の取り組みについて

近畿大学工学部 正 員 高 井 広 行

1. はじめに この度、イギリスの交通環境改善対策について調査研究する機会を得ましたのでその一部について報告する。ここでは、“イギリスの中・小都市における交通安全”についての現状を紹介したい。ここで対象とした都市は人口10万人以下であり、世界各国において最も多く存在し、各種の類似した問題を有しているものと思われる。交通事故発生は各国の特徴を反映しており興味深い点が多々ある。欧米諸国と日本を例にみると、死亡者数では日本はアメリカについて多く、ついでフランスとなっている。また、車利用者と歩行者の死亡者数の構成率をみると歩行者の死亡者の割合はポーランド、イギリス、日本の順に高い。10万人あたりの死亡者数はポルトガルが最も多く、ついでスペインとなっている。10万人あたりの歩行者死亡事故はポルトガル、ポーランドがかなり高く、日本、イギリスも比較的高い数値を示している。そのような状況下において各国の交通安全に対する取り組み方は我国に比べかなり積極的に行われているといえよう。

2. 対象地区と交通運用 ここで対象とした都市はイギリスの南に位置するWEST SUSSEXにおける11の都市である。その位置図を図1に示す。これらの都市の人口は2～10万人規模であり、とくに、歩行者事故23%および自転車利用者の事故20%と弱者の事故が平均42%と高い割合を示し、過半数を越える都市も見られる。本地域ではこれらの弱者の事故件数の減少を目的として努力している。

本地域の主なる交通運用目標は次の5点である。

- ①交通事故件数および被害を少なくする
- ②交通の流れおよび緊急車両の走行を改善する
- ③大型車に起因する不必要な問題を現象させる
- ④歩行者および自転車利用者の交通環境を改善、また、これらと車両のコンフリクトを最小にする
- ⑤一般的な環境の質を改善する

本地域も政府の目標でもある“今世紀末までに3分の1の人身事故減少計画”の実現を目指し各種の安全計画を掲げている。その計画の主なもの①事故調査(AIP)計画の推進②効果的な事故減少対策の積極的な検討③完全な事故聴取の実施④地区安全計画および道路安全教育の実施、となっている。また、都市部とその周辺を対象に安全計画が行われており、都市部においては危険性の高い地点を有する住宅地区における若年および老人の歩行者、自転車対策を中心に、また、周辺部においてはバイパス道路におけるトラフィックカーミング/環境改善対策の実施を中心に行う計画である。さらに、対象者を年齢別に分け安全教育を、また、自転車利用者、乗馬者、バイク利用者についても特別に指導を行い、さらに、ラジオ、TV等のマスコミを利用して幅広いキャンペーンを実施している。

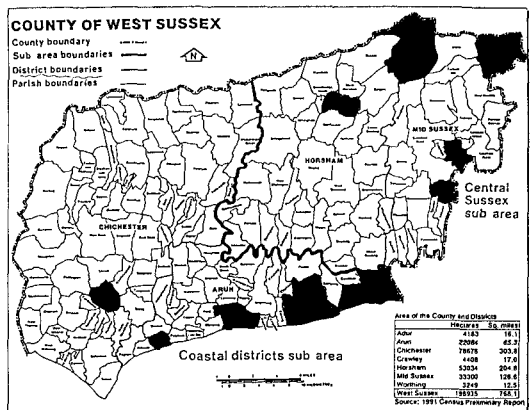


図1 対象地区の位置図

3. 交通事故発生状況と取り組み いま、対象とした11都市における1987年から5年間の交通事故発生状況を表1に示す。一般的な発生状況は都心部で約1/3、主要道路で1/3、他の道路で1/3の事故が発生している。人口千人あたりの全地区の1年平均事故件数は3.012件/千人で、BOGNER REGISが4.893件/千人と最も高く、SHOREHAM/SOUTHWICK, LANCING/SOMPTING, WORTHING, CHICHESTERの順に高い。(筆者が調べた広島市内の住宅地平均値は2.749件/千人、広島県下では5.733件/千人)重大(死亡+重傷)事故の割合は平均で17%, 3地区で20%を越えている。歩行者事故の割合は平均で23%, 自転車事故は平均20%合計すると43%が弱者関連の事故といえる。本地区において過半数を閉めている地区が2地区存在する。また、イギリスの特徴の一つでもある駐車車両関係の事故発生が平均で13%と比較的高い割合を示している。いま、イギリスにおける住宅地区の駐車状況を写真1, 2に示す。本地域においてはこれら弱者の事故発生を減少させるため“URBAN SAFETY MANAGEMENT SCHEME”を立案し、各都市に重点地域を指定し、上記に示した目標を掲げ、細部にわたり総合的な対策を講じようとしている。計画も5年計画と将来計画の両者を示し政府と歩調をとりながら積極的に取り組んでいる。

表1 対象地区における交通事故発生状況

AREA	ITEN	Resident (1991)	Injury Accidents	Accidents/ Population	Fatal+Serious Accidents(%)	Pedestrian Accidents	P Cyclist Accidents	Parked vehicle (%)
East Grinstead		24,430	228	1.867	48(21.1)	63(27)	27(12)	33(14)
Crawley		88,500	1,166	2.635	161(13.8)	297(25)	174(15)	187(9)
Horsham		22,700	251	2.211	32(12.7)	46(18)	55(22)	28(11)
Haywards Heath		22,620	272	2.405	35(12.9)	77(28)	43(16)	39(14)
Burgess Hill		25,470	241	1.892	51(21.2)	59(24)	57(24)	24(10)
Shoreham/Southwick		20,730	458	4.419	93(20.3)	94(21)	87(19)	68(15)
Lancing/Sompting		18,448	393	4.262	75(19.1)	73(19)	83(21)	60(15)
Worthing		98,900	1,752	3.543	319(18.2)	372(21)	368(21)	265(15)
Littlehampton		35,490	385	2.178	68(17.7)	86(22)	112(29)	47(12)
Bognor Regis		28,640	595	4.893	76(15.1)	98(19)	127(25)	54(11)
Chichester		23,810	397	3.362	55(13.9)	114(29)	102(26)	49(12)
TOTAL		481,530	6,848	3.812	1,813(16.7)	1,378(23)	1,234(28)	774(13)
Great Britain		56,467	1,627	5.763	312(19.2)	279(17)	128(8)	—

(1000p) (x1000) (accidents/1000people/year)

4. おわりに 中・小規模都市あるいは住宅地区において各種の対策が各国において異なった方法、考え方で行われているが、主なる対策は速度低下を目的としているものが多い。しかし、これを実施する方法は多くあるなかでも“ランドアバウト”が最も効果的であるという意見が圧倒的に多い。逆に、効果の少ないものとしては“40Km/時ゾーン”、“スピードハンプ”等という報告がある。最後に、1年間お世話になったオールソップ教授、ウオード研究員始めUCLのTRANSPORT STUDIES GROUPの皆様は紙面をお借りして感謝の意を表したい。



<参考文献>写真1 地区幹線道路における駐車状況写真2 住宅地区における駐車状況

- 1) HEATHER WARD, A REVIEW OF INJURY ACCIDENTS IN URBAN AREAS OF WEST SUSSEX, UCL TRANSPORT STUDIES GROUP, 1991
- 2) THE DEPARTMENT OF TRANSPORT, ROAD ACCIDENTS GREAT BRITAIN 1992 (CASUALTY REPORT) HMSO, 1993
- 3) WEST SUSSEX COUNTY COUNCIL, TRANSPORT POLICY AND PROGRAMMING (FOR WEST SUSSEX 1994/1995)
- 4) WEST SYDNEY REGIONAL ORGANISATION OF COUNCILS-GEOPLAN TOWN PLANNING, NEIGHBOURHOOD ROAD SAFETY AND AMENITY, 1990
- 5) DANISH ROAD DIRECTORATE, SPEED MANAGEMENT IN URBAN AREAS, 1990