

(IV-111) 千葉県における事故多発地点緊急対策事業について

千葉県土木部道路維持課 正会員 田中 賢一

1. まえがき

交通事故の発生実態は、全国の死者数が１万人レベルで推移し、ここ３年間は１万人を下回ったものの人身事故件数も年々増加の傾向にあり、千葉県においても平成１０年の死者数が４０４人を記録するなど極めて厳しい状況にある。このようなことから、「特定交通安全施設等整備事業七箇年計画」では「事故多発地点緊急対策事業」を主要施策として掲げ、緊急度の高い事故多発地点への対策に重点的に取り組むこととしている。具体的には、事故分析等徹底した事故実態の把握を行い、交差点改良、歩道の整備、道路照明の設置、信号運用の見直しなどを行うとともに、広報周知活動などによりドライバーや歩行者等の協力も仰ぐなどハード・ソフトの両面から当該箇所の状況に応じた対策を地域の協力のもとに行うことにより、事故削減を図るものである。

2. 箇所を選定

平成２年～５年の４年間のデータに基づいて、平成６年～７年のデータを加味し、（財）交通事故分析センターが分析し、今後１０年間に死亡事故が発生・再発する可能性の高い箇所または人身事故発生率が高い死亡事故発生箇所を選定しており、以下の何れか１つ以上の指標で選定された箇所が事故多発地点である。

2.1 死亡事故件数（発生事故の重大性を評価）：土木研究所の試算によると、4年間で2件の死亡事故が発生した箇所は、その95%が今後10年間に1件以上の死亡事故が発生する確率を持つ箇所である。

2.2 人身事故件数（発生事故の重大性を評価）：データによると4年間の事故発生状況から人身事故60件に対し、1件の割合で死亡事故が発生しているが、この割合でいくと4年間に24件以上の人身事故が発生している箇所は、10年間で1件以上の死亡事故が発生し得る箇所となる。

2.3 潜在的死亡事故件数（類型からみた死亡事故の潜在的発生可能性を評価）：人身事故の事故類型別に死亡事故になる割合（致死率）を乗じて算定した死亡換算係数を潜在的死亡事故件数とし、死亡換算係数が4年間で0.4件以上となる箇所は、10年間で1件以上の死亡事故が発生する可能性のある箇所となる。

2.4 事故率（重大事故の発生率を評価）：事故率とは、その箇所の交通事故死傷者数を年間の走行台キロ（交通量×距離の年間合計値）で除した値であり交通事故の多発箇所を評価する場合に一般的に用いられる指標である。今回は、死亡事故が1件以上発生している箇所のうち人身事故の事故率が250人／億台キロ以上の箇所を選定した。事故率250人／億台キロの箇所とは、交通量10,000台／日の場合、単位延長当たり10年間で1件以上の死亡事故が発生する可能性のある箇所となる。更に、死亡事故が1件発生していることより、重大事故の発生している箇所として位置付けることができる。

3. 事故多发地点箇所数

事故多発地点は全国で約3,000箇所あり、そのうち千葉県内には全国の約3%にあたる93箇所が存在する。千葉県内における事故多発地点を各道路管理者別に区分すると表-1のとおりである。

キーワード：事故多発地点 事故分析 死亡事故件数 人身事故件数 潜在的死亡事故件数

特定交通安全施設等整備事業七箇年計画

〒260-8667 千葉県千葉市中央区市場町1-1 TEL 043-223-3142 FAX 043-227-0804

4. 事故多発地点緊急対策事業の推進について

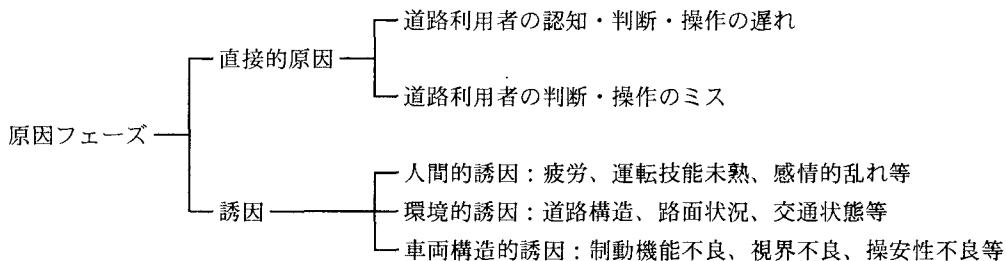
選定された箇所は「事故多発地点緊急対策事業」で対策を実施する予定箇所であり、「千葉県交通安全対策推進委員会」の中に平成8年12月に設置した「交通事故多発地点対策推進協議会」において、事故実態の把握と対策の立案を行い、これを受けて道路管理者、公安委員会等が連携し対策を実施している。

表一 千葉県内における事故多発地点集計表

道路管理者	多発地点（箇所数）		
	単路部	交差点部	合 計
建 設 省	1 5	8	2 3
千 葉 県	4 5	2 0	6 5
千 葉 市	4	1	5
合 計	6 4	2 9	9 3

5. 事故原因について

交通事故の直接の原因は運転者、自転車運転者、歩行者など道路利用者の危険に対する情報認知・判断・操作のいずれかの段階における「遅れ」や「誤り」である。これらの事故原因を整理すると以下のように示すことができる。



6. 主な対策内容

現在、千葉県の65箇所については56箇所に対策を実施または着手したところである。その主な対策内容としては、道路管理者が実施する歩道、自転車歩行者道、右折レーンの設置に加え、舗装改良、道路照明、視線誘導標、路面標示、標識、防護柵等の整備を実施している。また、公安委員会においては、信号現示の改良、横断歩道や進行方向別通行区分の標識の整備を実施している。

7. まとめ

- (1) 交通安全対策は、道路の形状や事故の特徴を分析するとともに、その他の要因を含め総合的に分析し適切な対策を講じる必要がある。そのためには早期の問題抽出、正確な問題の分析、適切な対策の策定を的確に行わなければならない。また、対策実施後にそのフォローアップとして事故削減効果を評価することが必要不可欠である。
- (2) 交通事故死者数の増減は、社会の経済状況や人間の意識等によるところが多いと思われる。しかし、交通事故抑止の観点からとらえれば、それでは許されないところである。これを打開するためには、今までの広報的な交通安全運動とは別な交通安全教育の体系化が必要不可欠である。
- (3) 交通安全には、人、環境、車が一体となった総合的対策が必要であり、今後は行政だけではなく、地域住民等も参画した施策や、NPO（非営利団体）等との連携・協力も求められる。その一例としては、流通体系まで踏み込んだ交通需要マネジメント（TDM）の推進が挙げられる。

参考文献

- 1) 菊池ら（1998）：交通事故対策、交通工学講習会テキスト／交通事故総合分析センターからの報告／交通工学研究会