

豊田市における交通事故分析 ― 生活道路を中心として

(財) 豊田都市交通研究所 正会員 伊豆原浩二

(財) 豊田都市交通研究所 増岡 義弘

(財) 豊田都市交通研究所 ○稲村ひとみ

1. はじめに

豊田市では、ここ数年交通人身事故件数が増加しており（図1）、その低減は大きな課題となっている。そのためには事故の発生している状況を分析し、適切な対策を提案していくことが必要である。特に、すべての人が関わりを持つ生活道路での事故の対策を講じることは重要であると思われる。そこで本報告では、生活道路での事故に焦点をあててその特徴を分析した。

2. 方法

平成2年から6年までの交通事故統計原票のデータ（※1）を用いて分析した。このデータでは、車道幅員を3.5m、5.5m、9.0m、13.5m、19.0mで区分している。生活道路としての機能を持つ道路を分類するにあたっては、二方向で片側2.75mとなる5.5mで区切るのが適当と判断した。そこで、5.5m未満を「生活道路」、5.5m以上を「幹線道路」と定義して以下の分析を行った。

3. 分析結果

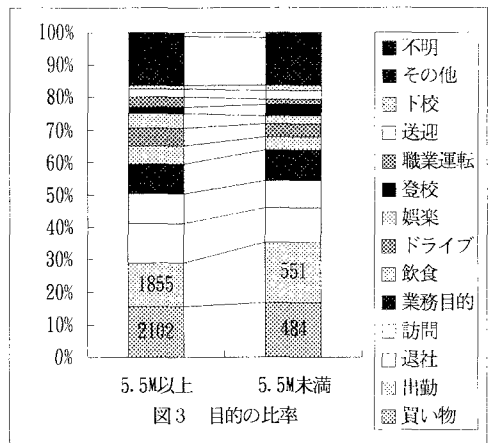
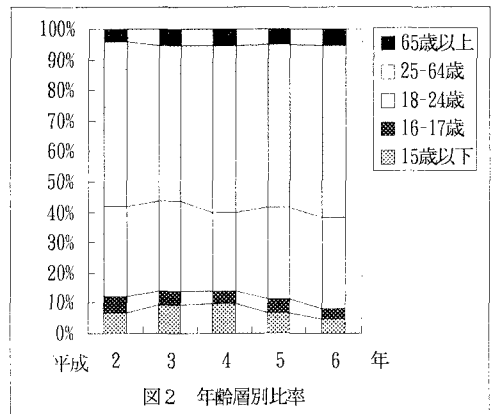
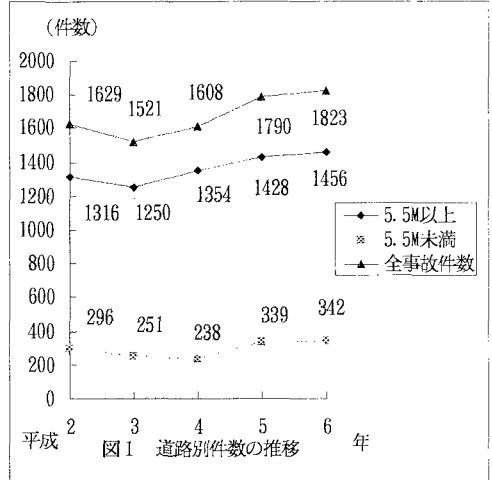
生活道路での事故件数は、2年から6年の全件数の17.5%である。件数の経年変化を見ると、幹線道路では4年以降やや増加しているにすぎないが、生活道路では2～4年に減少した後、5年以降急増している（図1）。

(1) 当事者の属性（以下に述べる比率は、第一当事者と第二当事者の総数に対するものを示す）

- 性別：生活道路では女性の関わる比率がやや高い（36.4%：幹線道路は31.1%）。
- 年齢：生活道路では自動車免許を持たない18歳未満の比率が高い（11.6%：幹線道路は6.0%。経年変化を見ると、18～24歳の比率が5年から増加している（図2））。
- 目的：生活道路では出勤目的の比率が高い（37.6%：幹線道路は27.3%、図3）

(2) 事故発生時の状況

- 昼夜：生活道路では昼間の比率が高い（77.1%：幹線道路は65.2%）。経年変化を見ると3、4年と夜間の事故がやや減少し、5年からは増加傾向にある。（図4）



(3) 道路の状況

- a) 道路形状：生活道路では交差点が単路の1.86倍と比率が高い（幹線道路は1.16倍、図5）。経年変化を見ると、4年から5年にかけて交差点では1.17倍と微増にすぎないが、単路では2.0倍と大幅に増加している（図6）。

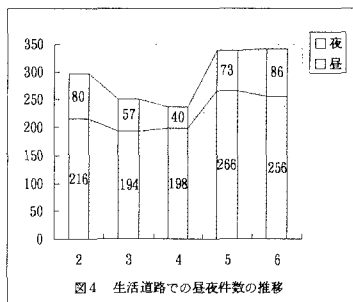


図4 生活道路での昼夜件数の推移

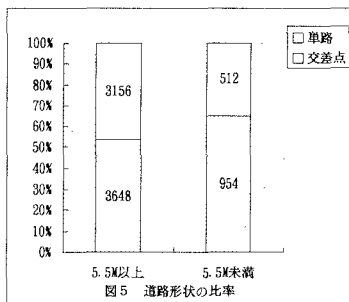


図5 道路形状の比率

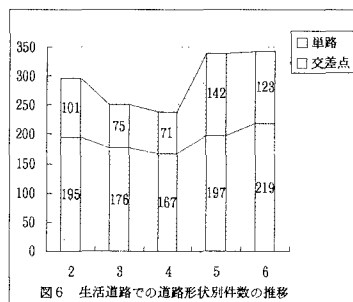


図6 生活道路での道路形状別件数の推移

(4) 事故の状況

- a) 事故類型：幹線道路では追突その他が31.8%で最も多いが、生活道路では出会い頭が51.6%と約半分を占めている（幹線道路は25.7%、図7）。また、幹線道路では右折時が多いが、生活道路では正面が多い。経年変化を見ると、生活道路では5年から追突その他が大幅に増加している（図8）。

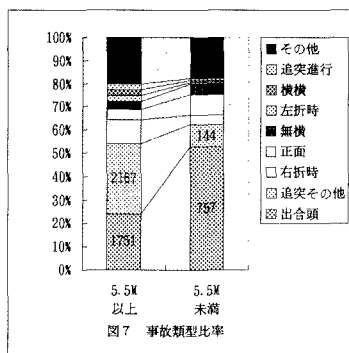


図7 事故類型比率

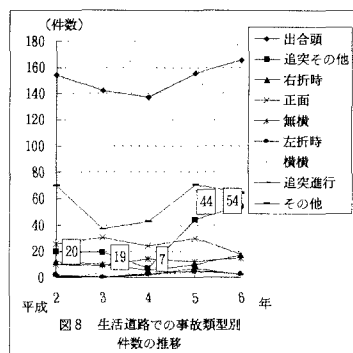


図8 生活道路での事故類型別件数の推移

- b) 当事者種別：生活道路では、車両対人の事故の割合が高い（33.1%：幹線道路は18.9%、図9）。また、生活道路では5年から車両相互が増加してきている（図10）。

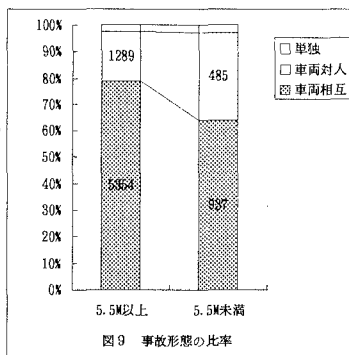


図9 事故形態の比率

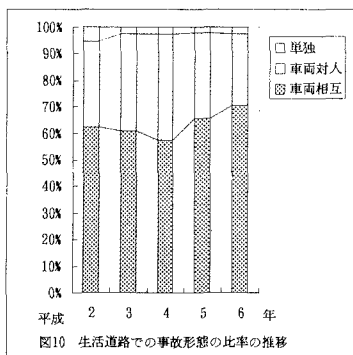


図10 生活道路での事故形態の比率の推移

* グラフ中の数字は、すべて件数を表す。

4. まとめ

以上、豊田市内で発生した生活道路における事故について、事故発生時の状況、当事者の属性、道路の状況、事故類型の視点から概観してきた。その結果、生活道路の事故の特徴として、1)18歳未満の当事者、2)車両対人、3)交差点、4)出会い頭、が挙げられた。また、5年から件数が大幅に増加しているが、その主な特徴として、1)18～24歳の当事者、2)車両相互、3)夜間、4)単路、が挙げられるが、2)～4)については、幹線道路での特徴に類似の傾向にあると思われる。今後、これらの現象の関連を探り、対策につなげていくことが重要であると言えよう。生活道路の事故についての詳細な分析は当日発表する。

*1 資料提供：豊田市役所社会部安全対策課