

交通事故の実態分析と交通安全施設計画について

大阪府警 正 大石久和
小畑秀夫

1 研究の目的

個別輸送機関である自動車に、人的物的流動の大半が帰せられ地域経済社会の発展に大きな恩恵を受けてきた。その反面、交通事故は騒音、振動、排気ガス等の公害とともに、外部的不経済となっている。従って、道路計画及び道路管理計画には、交通事故の抑止が第1義的に配慮されなければならない。本研究は、交通事故を減少させるための安全施設対策の実例をもとに、そのあり方を探ろうとするものである。

2 事故の実態

53年中における大阪府下の交通事故は、発生件数33,645件で全国第1位、死者数416人で全国第2位、負傷者数42,461人で全国第1位という全国でトップの位置を占めており、大変きびしい結果となっている。その詳細について、本研究に関連する事故の主な特徴をみると次のとおりである。表1に示すように、約7割の事故と約6割の死亡者が、交差点及び交差点附近で発生しており、事故の約半数が交通弱者（歩行者及び自転車利用者）で占められている。また交通弱者が死亡事故の約6割（57.2%）を占めており、全国平均（45.7%）を大幅に上回っている。この実態から、いかに交差点及び交差点附近で多くの事故が発生し、交通弱者が被害を受けているかがわかる。ついで交通弱者である歩行者、自転車利用者別に、実態をみるとさらにその状況が明確となる。すなわち表2、表3に示すように、歩行者事故の約6割、自転車利用者事故の約8割が、交差点及び交差点附近で発生しており、その場所で歩行者の約6割、自転車利用者の約8割という高率の死亡者を出している。

表1 全事故の状況

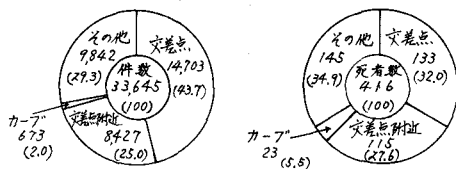


表2 歩行者事故の状況

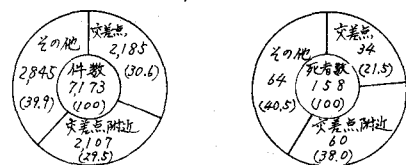
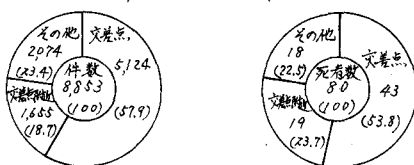


表3 自転車利用者事故の状況



このような状況は、我が国の道路密度が著しく高く交差道路が極めて多いこと、道路周辺の土地利用が進んでいるためなどの理由によっているものと考えられる。

今日まで、この状況を改善するため、種々の事故防止対策が実施され効果をあげてきた

が、事故の実態からは更に検討の必要があると思われる。

3 安全施設対策の具体例

図1に示す道路は、都市計画により位置づけられた住宅地の中を縦断する幹線道路である。地域的には、人、自転車等の横断交通が多く、縦断線形にも問題があるところへ、地域住民団体より地域分断を理由に平面横断を要求され、安全対策には道路管理者とともに苦慮した道路である。まず安全対策の基本として、対向車両の分離、車両の通行規制、歩車分離、横断交通の集約、乱横断防止等のために、本線に中央分離帯の設置、縦断取付直近交差点となるため右折禁止、側道からの直進及び右折禁止、交差点は信号処理し縦断取付側には横断歩道は設置せず、側道にはハターン施設を確保し、歩車道は防護柵にて分離、そしてこの機会に横断道路を一方通行とした。なお一箇所には横断歩道橋を設置した。その他交差点付近には乱横断防止の安全柵設置、中央分離帯及び側壁の先端部にブリンカーライト、キングライト、セーフティロック、チャッターバー、ゼブラの混合により衝突事故防止を図り、あと交差点内導流標示、すべり止め舗装、照明施設設置等を実施した。

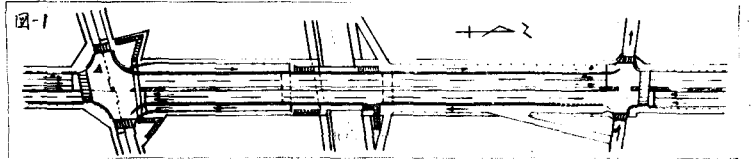
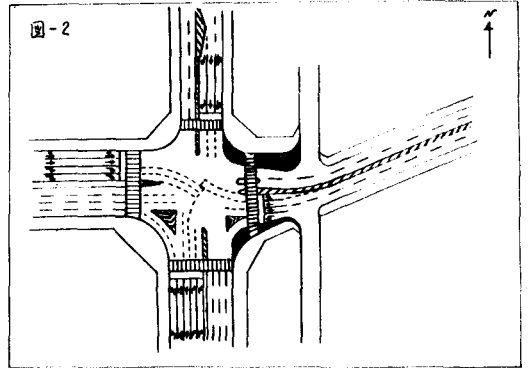


図2に示す交差点は、大阪市域内の幹線道路が交差する、交通量の多い場所である。本交差点の特徴は、8車線から4車線に、また6車線から4車線に接続されている幅員構成が変則な道路が交差しているため、交差点及び交差点付近の動線が不規則で、通行車両の走行秩序が乱れている。また交差点が広いため、横断者の通行、左折車の通行等に対し、安全対策に問題があった。本交差点の安全対策として、歩車道境界をガードレールにより張出し、隅切部の曲線半径の縮小、導流島の撤去等を行い、交差点全体をコンパクトにし、同時に交差点及び交差点付近の路面標示による導流標示を実施して、車線整理による走行秩序の確保や左折車のスピードダウンによる事故防止、横断通行者の時間短縮による安全確保を行った。



4 安全施設の設置のあり方

安全施設対策の基本は、道路のもつ本来の機能を維持しながら、地域交通（特に歩行者、自転車利用者である横断交通）と分離するとともに、交通の秩序づけを物理的に確保することにある。大阪府警では、道路交通環境整備をよびかけ、道路交通環境と、道路機能及び地域の生活実態との調和を図るよう安全施設等の整備をすすめている。これを有効なものにするためには、道路管理者と交通警察、地域住民と道路利用者等相互が一致した理解にたつよう努め、安全対策を実施していく必要があると考えられる。