

集中して事故発生するカーブ中における ドライバー走行調査報告

五洋設計株式会社 技術部 正会員 石橋 光廣

まえがき

従来我が国における道路は、経済、文化、産業の発展に大きな影響を及ぼしてきた。しかし、昨今にみられるような交通事情、特に車両の大型化、スピード化それに急速な交通量の増大に対してよきせぬ事故や渋滞等が頻繁に発生しているのが現状である。それらの道路事情の中で特に事故の発生についてはその原因が人に夜ものか、車によるものか、道路によるものか判断するのは極めて困難なことである。

そうした中で今回、交通事故要因の究明を行い、今後もおこりうるであろう事故を未然に防げないものか調査し、検討しようとするものである。

調査概要

本調査の目的は、国道28号兵庫県津名郡東浦町釜口地区の急カーブ地点において、この10年間を通して年平均2～3件発生している交通事故（車どおしおよび車と人など）が如何なる原因によるものか分析をおこない、事故発生を未然に防ぐ為の基礎資料のとするものである。

調査方針

1) 走行状態(ビデオおよび写真撮影)の調査

上下車線とも平日、休日の2日間について朝(9:00~10:00)、昼(12:00~13:00)、夕(16:00~17:00)の三回実施する。

カーブ進入時の車の走行軌跡、およびブレーキの頻度を把握するためビデオを用いて収録する。

2) 聞き取り調査

過去の事故状況を把握するため、当該地区の住民に聞き込みを行い事故当時の状況等を調べる。

3) 速度および種別調査（スピードガンによる測定）

a. 通過交通の速度を上下車線2ヶ所にて測定（直線部とカーブ進入前）

カーブの手前100mと進入直前のスピードの変化をしるためスピードガンによる速度の調査を行なう。

b. 車種および都道府県別の調査

車種（大型貨物、普通貨物、バン、乗用車、定期バス、観光バス）および、当該地域の道路事情を熟知しているか否かを知るため都道府県別の分類を行なう。

c. 運転者の性別、年齢

交通事故の要因と無関係とはいえないため調査する。

4) 痕跡調査

路面上のタイヤのスキッドマークや波がえし、ガードレール等の路側構造物との接触の際見

Mituhiko ISHIBASHI

られる事故の痕跡を調査する。

5) 運転者の心理について

交通心理学上車を運転中のドライバーがカーブに直面した場所での心理状態の予測を行なう。

調査結果

現地での調査を実施した結果、次の事が交通事故発生の大いなる要因になっているものと思われる。

- 1.カーブ進入前に一旦対向車線に進路を移行し、再び本来の車線に戻る。(通行量の60%)
- 2.単独走行の場合タイヤのきしむ音がある。(スピードの出しすぎ)
- 3.カーブの手前および直前においてもスピードの変化がない。(法定速度50km/hにたいして両者とも60km/h前後で走行)
- 4.道路規格上カーブの半径が小さく($R=100\text{m}$)見通しが悪い。(視距が不足)
- 5.見通しが悪い上カーブ中に横断歩道があり非常に危険である。(急ブレーキをかける車がある)
- 6.他府県の車が3割程度通行しているほか大型車の混入率が高い。(道路事情を熟知していない)
- 7.車道幅員が狭く路側の余裕がない。

結 論

上記の要因をみてもわかるように、当該地区における道路環境、交通事情とも前後数kmにわたるなめらかで風光明媚な海岸道路が連続している中で当該地区にみられるように予測すら出来ない急カーブを配しているため非常に危険度の高い場所といえよう。

従って、現道路構造令に合致した線形の見直しとドライバーがカーブの存在を容易に予測し、安心して走行できる道路に改良することが重要である。

位置図

