

狭幅員道路における事故要因とその責任評価

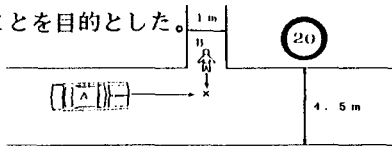
大阪大学工学部 正 員 ○田中聖人
 大阪大学工学部 正 員 森 康男
 大阪大学工学部 学生員 青山秀之

1. はじめに

本来、住宅地域内の狭幅員道路は地域住民の生活の場であるべきであり、人優先の安全策を考えなければならない。しかし、自動車が我々の日常生活上必要不可欠のものとなった今日では、自動車の利便性を無視した安全策は、住民の側にも受け入れられず、安全性と利便性の両方を考慮した安全策を考える必要がある。そこで車と住民が共存可能な速度や駐車の状態はどのようなものであるのかを、事故要因である速度の出し過ぎや、事故誘発性の高い出入口直前の駐車に対する人々の責任評価という観点から探ることを目的とした。

2. 調査の概要

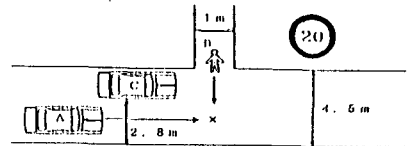
本研究では狭幅員道路での一般車の速度調査、事故原因に対する責任評価のアンケート調査を行った。速度調査は幅員が3.5～6.5mの住宅地域内



【事故の概要】

A車（普通乗用車）は、時速25km/hで進行中、横切出口手前8mの地点で、左右確認をせずに横切してきた子供（6歳）を発見し、ブレーキをかけたが間に合わず、×印の地点で子供と衝突して、傷害を負わせました。

1. ドライバーが100%悪い
2. どちらかといえば、ドライバーの方が悪い
3. どちらにも責任があり、五分と五分である
4. どちらかといえば、子供の方が悪い
5. 子供が100%悪い



【事故の概要】

駐車してはいない道路に、C車（普通乗用車）が路上駐車しています。A車（普通乗用車）は、時速25km/hで進行中、時速25km/hでC車の横を通過中、左右確認をせずに横切ってきた子供（6歳）を発見し、ブレーキをかけたが間に合わず、×印の地点で子供と衝突して、傷害を負わせました。



図1. 交通事故事例

の直線平坦な道路で区間を4つ選定し、駐車のある場合とない場合の速度を、同一路線の同一地点で測定した。アンケート調査は、ドライバーと小学1・2年生の子供を持つ保護者に図1

に例示するような、駐車に関わる場合と関わらない場合それぞれ2ケースずつ、計4つの交通事故事例を提示し、事故責任の評価をしてもらった。ドライバーアンケートは、調査員が各家庭を訪問しアンケート配布を行い回答してもらい、有効回収数は446票を得た。一方、保護者アンケートは小学校を通じて行い、有効回収数460票を得た。

3. 駐車車両が速度に与える影響

走行速度調査の結果から、駐車車両のある場合とない場合の普通乗用車の平均速度を求め、道路幅員または通行可能幅との関係を示したものが図2である。これより、各路線とも駐車車両があることにより平均速度が低下していることがわかる。また、通行可能幅が狭い駐車車両ほど、速度に与える影響が大きく、通行可能幅が250cm以下になるような駐車状態にすれば、平均速度は規制速度20km/hに近い速度値になることがわかる。

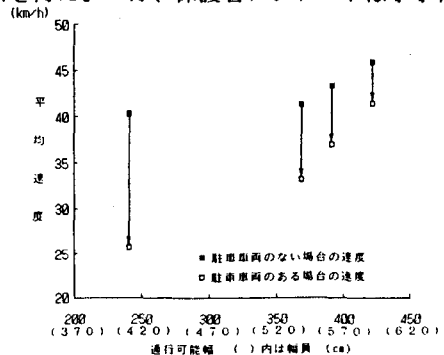


図2. 駐車のある場合とない場合の速度

Seijin TANAKA

Yasuo MORI

Hideyuki AOYAMA

4. 事故における速度・駐車車両・子供の責任

事故原因である速度の出し過ぎ、出入口直前の駐車に対して人々はどのような責任評価を行っているのかをしてみる。まず、駐車のない事故についての責任評価の結果を図3に示す。ドライバー・保護者とも、速度の責任を重く評価している。特にドライバーは速度に対して非常に厳しい評価を行っている。また、速度の大小(25km/hと40km/h)により責任の重さはかなり変化し、40km/hではドライバー・保護者とも速度に100%責任ありとした人が過半数を超えているのに対して、25km/hでは速度の責任の方が重いとした保護者は約半数にとどまっている。一方、駐車が関与した事故の責任評価の結果を示したのが図4である。駐車のない場合と同じく、やはり速度の責任を非常に重く評価しているが、速度の大小(25km/hと35km/h)によりかなり変化が見られる。また、駐車の責任は通行可能幅の大小(2.8mと3.8m)に関わらず非常に小さいものとなっていることがわかる。駐車車両による迷惑の声は日頃よく耳にするが、事故における責任の点からみると、ドライバー・保護者ともに駐車を許す意識が強いものと推測される。速度25km/h・通行可能幅2.8mの駐車という状態は、保護者の評価結果をみると過半数を超える人が速度の責任を50%以下であると評価しており、また駐車責任は通行可能幅が3.8mの場合と比較するとやや増加しており、速度・駐車・子供の事故責任度が近づく傾向にある。しかし、それらの差はまだ大きく、人々の受け入れる速度は25km/hよりもさらに低い速度であるといえる。

5. まとめ

本研究では、事故における責任評価という観点から人と車の共存可能な速度や駐車の状態を探った。駐車による速度低下は顕著であるが、速度値そのものは高く、通行可能幅が250cm以下になってやっと規制速度20km/hに近い速度になることが明らかになった。しかし、その速度を事故の責任度の観点からみると人々に受け入れられる速度とはいえず、更に低い速度が要請されているといえる。駐車責任度は極めて低く、駐車を受容する意識の強さがうかがわれる。

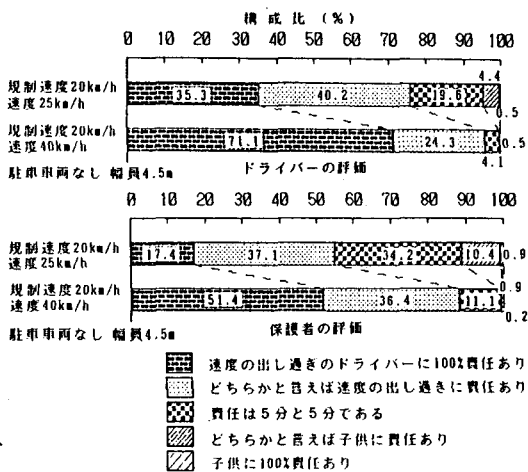


図3. 駐車のない場合の責任評価

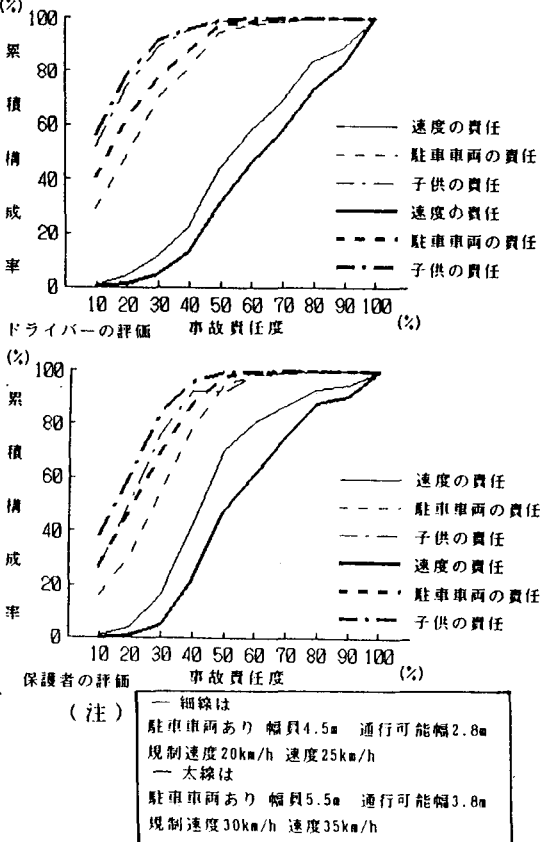


図4. 駐車のある場合の責任評価