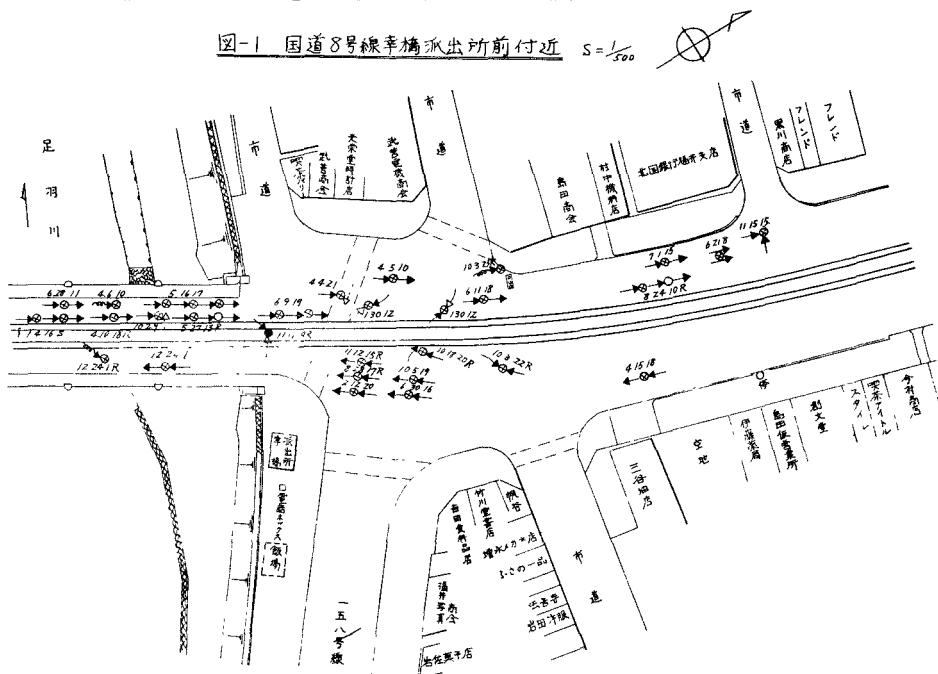


福井工業大学 正会員 長 浜 友 治

1. 交差点構造不良 (国道8号線幸橋派出所前付近)

図-1 国道8号線幸橋派出所前付近 $S = \frac{1}{500}$ 

A. 事故発生原因 (1) 道路構造上の要因 a) 幸橋より北へ下り3%勾配の坂路中に、国道158号線と市道が6交差する多枝交差であり、橋梁を含めて所謂変形交差点を形成している。目下点滅信号制御を行っているが、直進、右左折の車輛の混乱が、交通流を乱し、事故の要因となつている。

b) 橋梁巾員(12m)が、国道巾員の約半分であり、橋梁上の交通渋滞が、追突事故の要因である。

(2) 交通分離施設及び交通環境上の要因 a) 国道8号線の横断歩道を認めているために、車輛急停止の際の追突事故が多発している。b) 市道への右折禁止標識、赤黄の点滅信号は、昼間には看板、夜間にはネオンのために、対比効果が薄い。c) 路面電車による交通容量の減少と、車輛走行障害が事故多発を助長し、特に橋梁上において著しい。(3) 人的要因 a) 市道への右折禁止違反、b) 直進車の除行違反、c) 歩行者の横断歩道外の横断が、事故要因となつている。

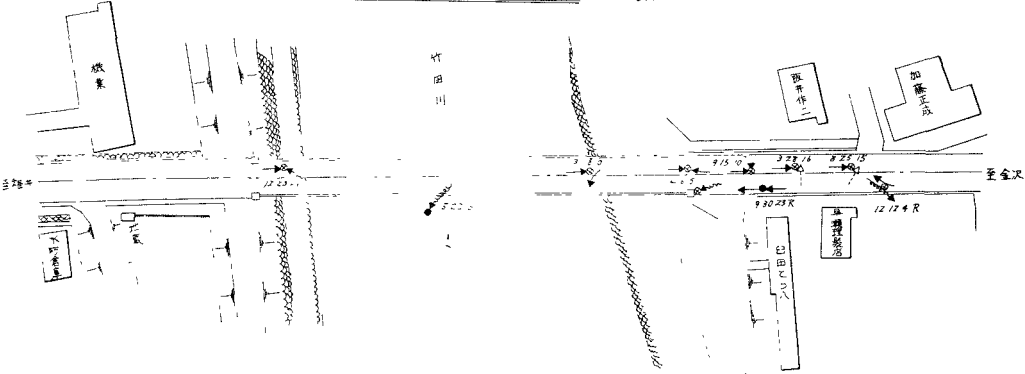
B. 事故防止対策 (1) 道路構造上の要因除去 交差点構造の改良が困難であるが、将来車道巾員25m程度の橋梁架換は絶対必要である。当面の処置として、a) 橋梁上の歩道を切削して車道巾員の拡巾をはかり、併せて両側に歩道橋を設置する。但し、橋梁現況に対する耐荷荷重、腐蝕程度、等安全性の調査が必要である。b) 橋梁を含め交差点のすべり止め舗装を行う。(2) 交通分離施設及び交通環境上の要因除去 a) 事故の直接原因となる国道8号線の横断歩道は、早急に廃止すると共に横断歩道橋又は地下道の立体横断施設を設ける。b) 看板、ネオンの規制を行う。c) 路面電車は、

帯を設けて、点滅信号制御を行っているか、交通量の増加した現在信号停止中、高速で通過するため事故の発生要因となつている。(3) 人的要因 バイパス巾員が広いので、優先道路と考え交差点内の混乱が起きている。(信号機停止中)

B. 事故防止対策 (1) 道路構造上の要因除去 158号線の嵩上工事を行つて、安全視距を現在の65mから110mに増大する。このために現在56%の縦断勾配を図-3のように改良する。これによつてガードレールの見通し障害も除かれる。(2) 交通分離施設及び交通環境上の要因除去 バイパスの夜間交通量が增大しつつある現在、定サイクル信号に切替える。(3) 人的要因除去 信号機の終日運転により解決される。

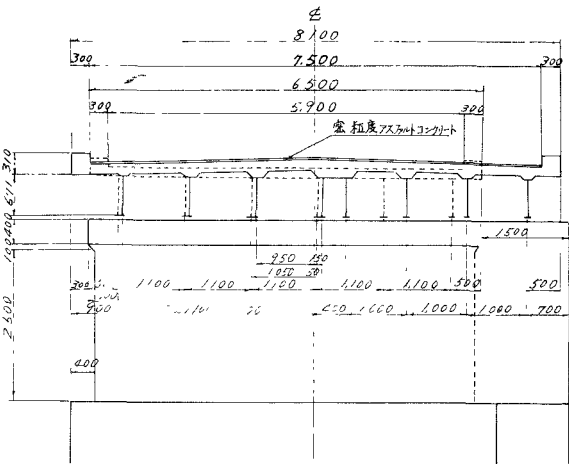
3 橋梁巾員狭小 (国道8号線長畝橋付近) 図-4. 図-5 参照

図-4 国道8号線長畝橋付近 $S = \frac{1}{500}$



A. 事故発生原因 (1) 道路構造上の要因 a) 国道巾員65m, 橋梁巾員59m, と0.6m橋梁巾員が狭く, 所謂橋梁が取付道路よりも狭い事故発生の危険構造となつている。b) 車輛が大型化した現在, 高速で橋上を通過する車輛には巾員自身が狭く, 高欄への激突の跡が数多く見られ正面衝突, 転落の事故が発生している。(2) 人的要因 a) 橋梁金沢側の国道は2%勾配, 直線路で見通し良く, 金沢方面への車輛は交通渋滞地域を出て, 又福井方面への車輛は長い直線区間より共に高速度で本地点に進入するために, 事故を誘発している。b) 橋梁金沢側の国道に

図-5 S号線長畝橋幅巾横断面図 $S = \frac{1}{50}$

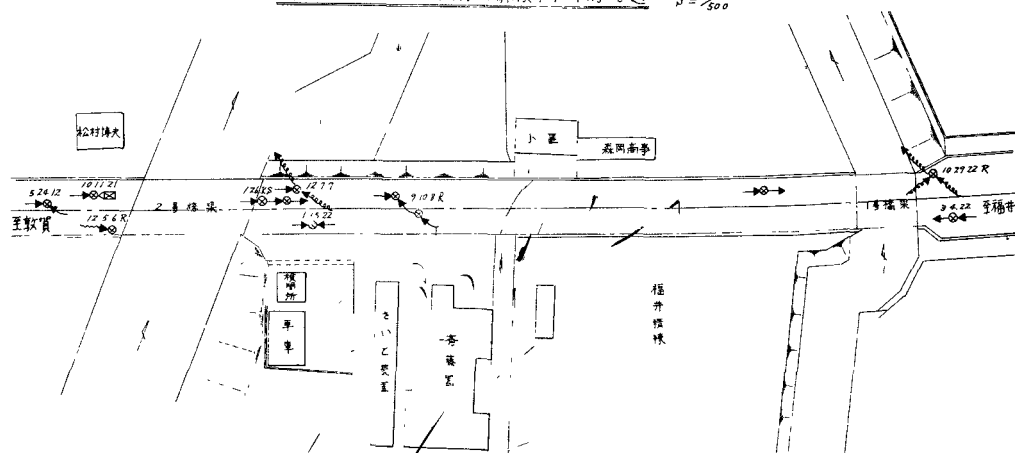


において、歩行者の国道横断による事故が発生している。

B. 事故防止対策 (1) 道路構造上の要因除去 橋梁巾員を図-5のように現在、有効巾員59mより7.5mに拡巾する。但し、現況調査の結果、巾員の拡巾と共に、床版の打換えも必要となった。尚、アメリカの調査結果では、橋梁巾員が取付道路よりも1ft以上狭いときは、5ft以上広い場合に比べて、事故率は8倍となっている。(2) 人的要因除去 橋梁金沢側の国道を 40km/h の速度規制を行うと共に、横断歩道橋の設置を検討する。

4 道路巾員の急縮 (国道8号線江端検問所前付近)

図-6 国道8号線江端検問所前付近 $S=1/500$



A. 事故発生原因 (1) 道路構造上の要因 a) 1号橋梁の個所で、国道巾員が14mから9mと2車線近くも急縮しているので、交通流の乱れを誘発している。b) 2号橋梁はB.Cの位置にあり、更に橋梁前後の道路は2%勾配のために、高速走行の車輛が操縦の安定を失つての事故が発生している (2) 人的要因 敦賀方面への車輛は福井市内の交通渋滞地域を抜け、福井方面への車輛も共に見通しの良い、一見走り易く見える道路に高速運転を行い、心の弛みが事故発生要因となっている。

B. 事故防止対策 (1) 道路構造上の要因除去 a) 道路巾員拡巾の際の接続点の問題である。本地点は、特に急縮部とB.Cが橋梁である構造上の悪条件と、前後の道路が高速運転の条件を満たしているために、多発地点となっている。従つて今後拡巾工事を進める場合、接続点は橋梁を避ける事は勿論、除行地点(例えば市街地交差点)を選ぶべきである。b) 道路拡巾工事に伴い橋梁巾員を道路より1.5m程度大きくする。(2) 人的要因除去 当面の処置として、 40km/h の速度規制を行い、警戒標識を設置する。

以上は著者が、福井県より委嘱されて行つた事故多発地点の分析の内、一部を発表したものである。交通事故は、人、車、道路の要因が複雑に組合つて原因を構成するものであり、事故防止対策を立てるには、これらの要因を適確に分析、把握しなければならない。分析の結果、技術的には道路本体の構造は万全であつても、道路交通運用面の安全に対する配慮に欠けていることが指摘される。