

図-6 直進車の交通量

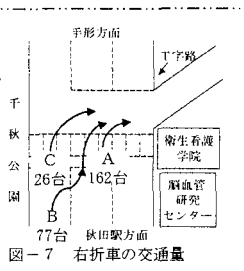


図-7 右折車の交通量

これから手形方面へ向かう車両 2138 台のうち、1973 台(約 92%)の車両が左車線を直進しているのが特徴的である。すなわち、中央車線は 165 台(約 8%)しか利用されていない。さらに現地調査から、交通量が少ない状況ではほとんどが左車線を使用しており、左車線が渋滞した時にはじめて中央車線を使用する状況であることを確認した。こうした挙動をする車両が、はじめから中央車線を走行しない理由は、2 で述べた仮説が原因と考えられる。またこのように中央車線があまり利用されていないのなら、進行方向を逆にしたらいいのではと考えられるが、方向別交通量を見ると手形方向に走行する交通量が秋田駅方向より多く、リバーシブルレーンの方向設定として問題ないことが確認できる。

図-7 より、2 で示した右折パターンの交通量は、Aの右折パターン 162 台、Bの右折パターン 77 台、Cの右折パターン 26 台であった。この 3 パターンの中でCの右折方法の割合を計算すると 10%であり危険な状況と言える。このような右折方法がとられている理由として以下の仮説が考えられる。a) 走行する車線が二車線であることに気付かず、一車線と思い左車線から右折する。b) 対向車がなく、中央車線を走行してくる車両もないため車線変更するのがわずらわしさから左車線から右折する。

4. 当該区内利用者の意識調査

3 から人間の意識的な面が明らかとなったので当該区間を走行する人の意識調査を実施した。意識調査の概要は表-1 に示す。意識調査より、左車線の走行理由を聞いたところ、図-8 より『今の時間帯走行していいかわからないから』『右折車がいて邪魔だから』の二つの意見で過半数を占める特徴を確認できる。このことから中央車線の交通量が少なく左車線に偏る状況は、ドライバーがリバーシブルレーンの存在自体を認識しているにもかかわらず、1) 現在

の進行方向を認識していないこと、2) 右折車が中央車線をふさぐことからの回避により生じたと考えられることがわかった。

また左車線、中央車線(リバーシブルレーン)の二車線がある状況での仮想交通量を示

し、直進、右折する際の走行車線を質問した結果を図-9、10 に示す。これからわかるように、総交通量を増加させると、車線間の交通量は同数になるのだが、走行車数に変化が見られた。割合で見るとは直進時中央車線を走行 6.1 ポイント、右折時左車線を走行 9.9 ポイントとなった。通常の二車線区間なら交通量の割合は同じ程度になるはずだが、ここでは大きな偏りが生じている。これは、2 の仮説が原因と確認できる。また、通常の右折車なら全て中央車線を走行すると考えられるが、交通量が増えると右折車でも左車線を走行する結果となった。見た目により左車線を走行する割合が増えるため、これより実際の交通でも左車線を走行する右折車が増え、3 で示したB、Cの右折パターンが増えると考えられる。

表-1 意識調査の内容

日時	2001年 12月20日
対象	秋田大学学生
回収枚数	399枚
質問内容	性別、年齢、車両所持の有無 免許保有の有無、免許取得からの経過年数 リバーシブルレーンを認知しているか リバーシブルレーンの使用状況(月間走行回数) 普段どの車線を走行しているか 仮設交通量を提示したときの走行車線の決定 危険と感じた体験 など

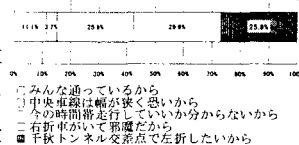


図-8 左車線を走行した理由

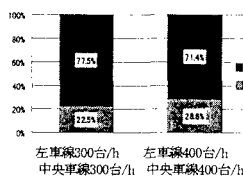


図-9 直進時における走行車線

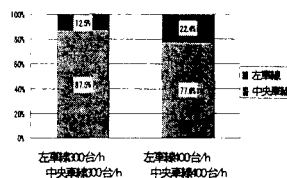


図-10 右折時の走行車線

5. まとめ

本研究では、リバーシブルレーンでの中央車線の交通量が少なく左車線に偏る状況が起きる原因や、危険な右折の仕方をする要因を知ることが出来た。特に危険な右折の仕方によって事故が起きているので、これからの課題として、事故削減にむけての安全性を高めるために、リバーシブルレーンでの走行方法や右折挙動についてもっと詳細に分析したいと考えている。