

一般国道242号遠軽大通での事故防止対策について 北海道スタンダードへの一考察

網走開発建設部 遠軽道路事務所 ○倉内 圭
和田 重則
河内 義則

遠軽町市街の一般国道242号は、外側線を設置しないいわゆる見なし4車線状態であり、片側1車線を2車線のごとく車両が併走することにより接触事故が多発していた。このことから、所轄警察署からの要望もふまえ、平成20年度より区画線による交差点部の付加車線整備や外側線の設置工事を実施した。本件は、区画線施工後の事故発生状況の変化、町民アンケートによる意識調査結果を報告するものである。

キーワード：事故防止、区画線

1. 交通事故の発生状況

遠軽道路事務所管内では、遠軽市街に位置する、一般国道242号・遠軽大通での事故が多発している。

事故類型は、市街地特有の右折時におけるオフセット事故が特に多いものとなっており、側面衝突や接触及び右折待ちの停止車両への追突事故が全体の70%を占めている。（図-1参照）

※集計期間：H15～H19（7月～12月期）

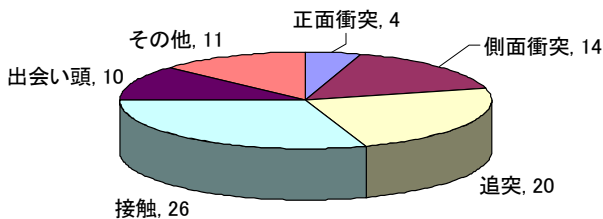


図-1 交差点における類型別事故の発生状況

原因としては、ドライバーの安全義務違反（不注意）によることが一番に挙げられるが、当該区間は、外側線を設置しないいわゆる見なし4車線状態となっており、走行車線が不明なことから、通行車両が片側2車線で併走しており、同一車線内での無理な追い越しや進路変更など、道路構造的な要因も事故につながっていると考えられる。（写真-1参照）

本件は、道路構造の見直しによる事故対策について検討を行い、施工後の事故発生状況や町民の意識調査結果について報告するものである。

Kurauchi Kei, Wada Shigenori, Kawauchi Yoshinori



写真-1 見なし4車線状況（施工前）

2. 対策工の検討

対象区間では、交差点部での事故発生率が高いものとなっており、まずは交差点での事故対策を行うこととした。

対策工の実施にあたっては、その有効性を確認するため、全箇所同時ではなく段階的に行うこととし、第1段階として特に事故の多い、大通2丁目と6丁目の2箇所の交差点を重点対策箇所として抽出した。

対策方法は、事故類型から交差点付近での接触、側面衝突、追突事故が多いことをふまえ、事務所内、所轄警察署とも協議の結果、比較的到低コストの工法として区画線での右折レーン設置工事を平成18年度に実施した。（写真-2参照）



写真-2 平成18年施工後の状況

右折レーン設置の結果、交差点事故は減少したものの、この段階では外側線がまだ設置されていないため、接触事故件数はそれほど減少しない状況であった。（図-2参照）

このことから、平成20年度に所轄警察署との協議の結果、他の交差点での付加車線と外側線を設置し、走行車線を明確化することとした。

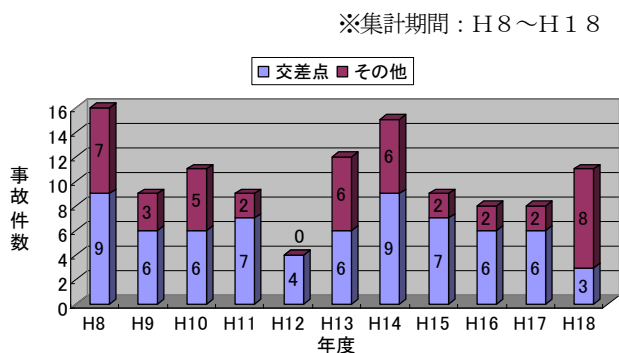


図-2 人身事故発生件数の推移

3. 幅員構成の検討

区画線設置にあたり、幅員構成は、所轄警察署との事前協議により以下のように決定した。

- 【現況幅員】 道路形態：見なし4車線
車道：6.50m
路肩：設置せず
- 【計画幅員】 級種区分：4種1級
車道：3.25m
停車帯：2.50m
中央帯：1.50m

平成17年度道路交通センサスによると、当該区間の自動車交通量は11,823台/日となっており、道路構造令に規定する2車線道路の設計基準交通量（交差点の多い4種道路として9,600台/日）を越えていることから、対策工の1つとして4車線化も視野に入れたが、歩道および電線共同溝の整備が完了している区間であり、車道幅員の拡幅は現実的な対策ではないため、現況の車道幅員13mの中での対策工として検討することとした。

車線幅員は、現況の見なし4車線の車道幅員6.5mから、当該区間の級種区分にあわせ、車線幅員を3.25mとする。

市街地であることから、路側部には停車帯を設けることとし、構造令より幅員を2.5mとする。

4種1級の場合、構造令における中央帯の最低幅員は1.0mとなっているが、現況の全体総幅員のバランスおよび、右折待ち車両を想定し若干広い1.5mとする。

（図-3参照）

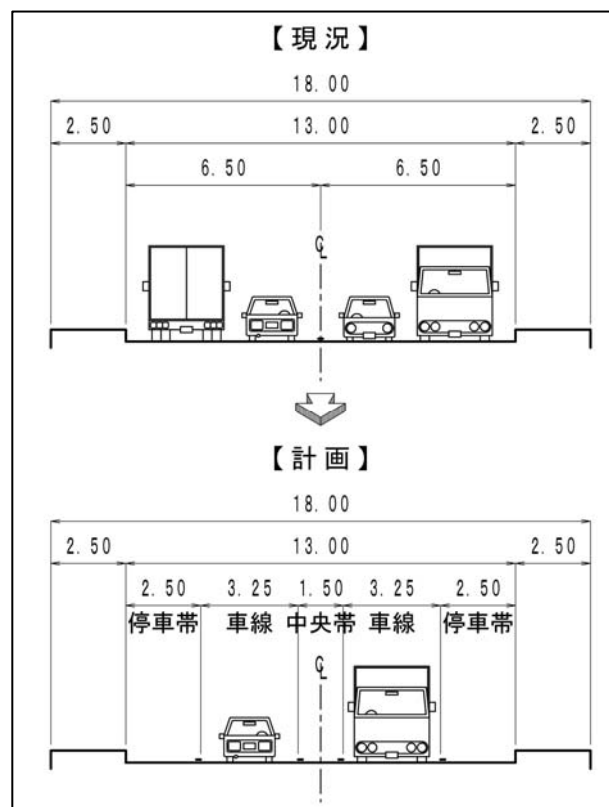


図-3 幅員構成

工事施工にあたっては、平成20年7月8日～10日の期間において、区画線設置の目的、実施箇所等について町内会、教育委員会、観光協会および運送業など他の利用者に説明すると共に、内容を記載したチラシを配布して周知を行った。

4. アンケート結果

区画線工事は、日中の混雑回避、明確化した車線の走行をドライバーに早くなれてもらうために、早朝の施工とした。

区画線設置の1ヵ月後にアンケート調査を実施したが、区画線設置により走行しやすくなったとの回答が半数以上を占め、比較的好意的な結果となったが、自由意見では反対派の強硬な意見が目立った。

賛成派、反対派のそれぞれの意見をみると、賛成派では、区画線設置による整流化により安全になったとの意見がほとんどであったのに対し、反対派意見では、今までの見なし4車線状態の広い車線幅員に慣れた利用者はとまどった様子が見うけられる。

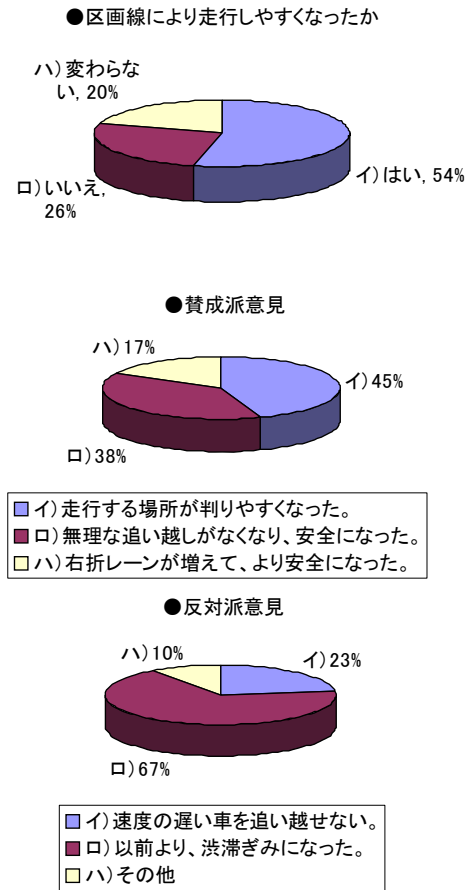


図4 アンケート結果

※自由意見より
(賛成派)

- ・ 走行車線が明確になったことにより、走行しやすくなった。
- ・ 高齢ドライバーが車線通りに走行するようになったので、安全になったと思う。
- ・ 市街地であるため、走行速度を追求するわけではないので1車線で十分。
- ・ 最初は戸惑ったものの、外側線に沿って走行す

ることにより安全になったと思う。

- ・ 自転車が外側線で区切られたところを走行するので安全になった。
(※自転車専用レーンではない)

(反対派)

- ・ 元に戻せ!
- ・ 渋滞気味になった。
- ・ 大幅に変わりすぎ、走りにくい、走行車線がわかりにくい。圧迫感がある。
- ・ 片側2車線の方が・・・ 外側線が紛らわしい。流れもその方がスムーズでは?
- ・ 路肩部から追い越す車両もいてかえって危険度が増したのでは?
- ・ 他地域から来た人達が戸惑うのでは?
- ・ 線がグニャグニャ。
- ・ 冬期だと、この状況が判りにくく危険ではないのか?

5. 対策工の効果

対策工の効果を事故発生件数より検証すると、重点対策箇所として抽出した2箇所の交差点では、対策後2年間は事故が発生していないこともあり、平成19年には交差点全体での事故が減少している。(図-5、図-6参照)

しかし、対象区間の全線にわたって交差点部の付加車線整備や外側線の設置工事を実施した後の平成20年は、前年度より事故が大幅に増加し、その後は減少傾向となっている。(図-6参照)

※集計期間：H8～H19

| 区間 | H8～17 (対策前10年間) | | H18～19 (対策後1.5年間) | | 備考 |
|---------|--------------------|---------|----------------------|--------|------|
| | 件数 | 平均 | 件数 | 平均 | |
| 遠軽市街 | 101件 | 10.1件/年 | 14件 | 9.3件/年 | |
| 交差点 | 66件 | 6.6件/年 | 4件 | 2.7件/年 | 10箇所 |
| その他 | 35件 | 3.5件/年 | 10件 | 6.7件/年 | |
| 重点対策交差点 | 14件 | 1.4件/年 | 0件 | 0件/年 | 2箇所 |

図-5 事故発生件数

※集計期間：H15～H21 (7月～12月期)

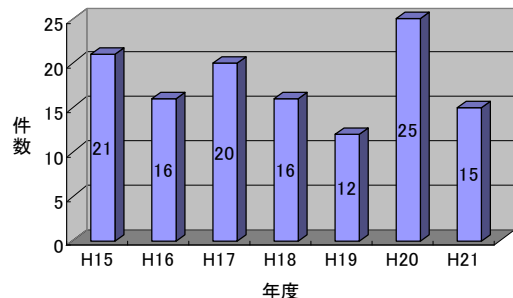


図-6 交差点での事故発生件数

これは、道路利用者が、試験的に実施した小規模な改良には柔軟に対応しているのに比べ、大規模な道路構造の変化に対しては慣れるまでの期間がある程度必要であり、対策工の効果が徐々に現れてきているためと考えられる。

事故類型毎の事故件数をみると、全線での施工前は接触や側面衝突が多かったのに対し、施工後はこれらが減少し、追突事故が増加している。(図-7参照)

このことから、区画線設置により、2台併走や車線内の進路変更などが解消され、整流化しているものと思われる、対策工には一定の効果があったものと考えられる。

※集計期間：H15～H21（7月～12月期）

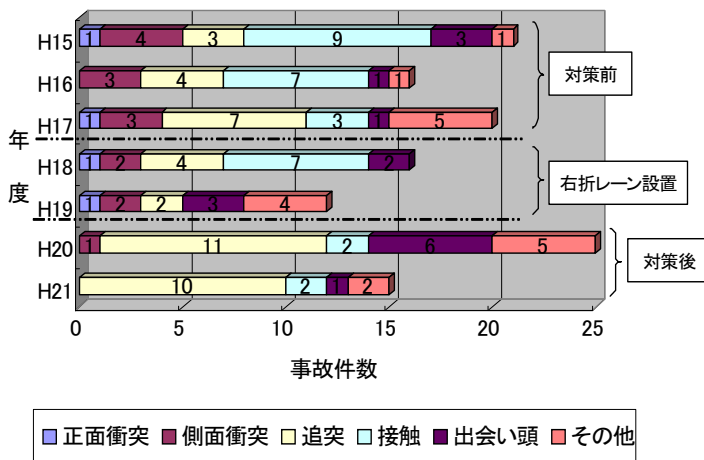


図-7 交差点における類型別事故の発生状況

一冬が経過し、除雪などにより平成20年度に施工した区画線が消えてしまっている箇所もあり、施工前の感覚で車線通りに走行しない利用者も若干見うけられるが、車線状況を把握し慣れた利用者も多く、区画線整備による違和感は薄らいだように見うけられる。

ただし、施工後1年少々と期間が短いため、区画線整備による効果確認にはもう少しの経過観察期間が必要と考えられる。

今後の課題としては、追突事故の増加があり、交差点間隔が狭い中での区画線の煩雑さ、特に中央帯の幅員変更による右折車線の設置などが、道路利用者に視覚的な影響を与えている可能性もあり、所轄警察署との協議を行った上で、改善していく必要があると考えられる。

おわりに

当事務所管内には、今回報告した遠軽市街と同じ状況の箇所が他にもあり、一般国道242号遠軽大通での区画線設置による事故防止対策を北海道スタンダードの1つ

として検証した上で、次年度以降、他の箇所についても順次整備していく予定である。



写真-3 施工後の状況 1



写真-4 施工後の状況 2



写真-5 施工後の状況 3