

中央分離帯開口部の閉鎖の取組みについて

小倉 武

三重河川国道事務所 津国道維持出張所（〒514-0002 津市島崎町 315）

三重河川国道事務所管内には、信号交差点以外に中央分離帯開口部が多数存在し、交通事故発生
の危険性が高い。特に、松阪市においては、平成 26 年、全国の人口 10 万人以上の都市における交
通事故死者数のワースト 2 となり、当事務所としてもその対策は喫緊の課題であり、「三重県内中
央分離帯開口部交通事故対策会議」を設立し、事故対策の検討・計画を行い、国道 23 号・松阪市
内において警察署、自治体と連携し、先行的に中央分離帯開口部の閉鎖工事を実施した。

本論文は、過去の経緯に目を向けつつ、松阪市内における中央分離帯開口部の安全対策への取り
組みについて報告するものである。

キーワード：中央分離帯開口部、ヒヤリハット、日頃のつきあい、合意形成

1. 背景

三重河川国道事務所（以下、「事務所」という）が管理
する国道の内、特に国道 1 号、23 号における中央分離帯
の開口部（以下、開口部）という）は、昭和 50 年代の 2
次改築（4 車線化）事業の際、農耕車の横断や取付支道
との連絡を目的に、地元要望等に基づき設置されたもの
と推察される。以降 30 年余が経過し、沿道利用状況も交
通量も 4 車線化当時と大きく変化し、開口部も店舗への
出入り等、当初と異なる目的で使用され、近年、開口部
における交通事故が多発している。

このような背景から、事務所管内の開口部について計
画的に安全対策を施す必要があるとの考えに至った。

2. 開口部の現状

事務所管内の国道 1 号、国道 23 号、国道 25 号、国道
258 号について確認したところ、平成 22 年度時点で合計

114 箇所の開口部が存在した。

このうち、既に 26 箇所が閉鎖済み又は暫定閉鎖済みで
あり、88 箇所が残存している（平成 28 年 5 月末現在）。
残存箇所のうち、緊急車両の出入りに係る箇所が 4 箇所
（23 号 12.07kp 鈴鹿消防署南分署、25 号 0.05kp 四日市
南消防署、258 号 31.33kp 消防団車庫、258 号 38.96kp 桑
名警察署）含まれている。また、14 箇所においては、上
下線のうち、どちらか、あるいは両方に右折レーンや右
折ポケットが設置され、導流矢印が表示されている箇所
もある。

3. 中央分離帯開口部における交通事故発生状況

中央分離帯開口部での平成 17 年～平成 26 年（10 年間）
における交通事故（人身事故）は、132 件発生している。
発生状況は表-2 のとおり。

路線	管理延長 (km)	開口部箇所数 (箇所) (a)	うち、右折レー ン、右折ポケッ ト設置箇所数 (箇所)	閉鎖又は仮閉 鎖済み箇所数 (箇所) (b)	残存箇所数 (箇所) (a-b)	備考
1号	55.0	31	4	3	28	北勢BP除く
23号	91.5	77	9	23	54	中勢BP除く
25号	1.6	2	0	0	2	
258号	14.1	4	1	0	4	
合計	162.2	114	14	26	88	

表－1 三重河川国道事務所管理道路の中央分離帯開口部状況（H28.5 末現在）

(1) 事故当事者

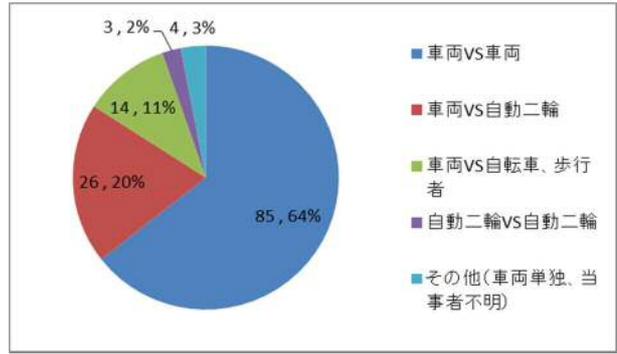
単位：件 () は死亡事故件数

	1号	23号	25号	258号	合計
車両VS車両	(0) 22	(0) 59	(0) 2	(0) 2	(0) 85
車両VS自動二輪	(2) 6	(1) 20	(0) 0	(0) 0	(3) 26
車両VS自転車、歩行者	(0) 2	(3) 12	(0) 0	(0) 0	(3) 14
自動二輪VS自動二輪	(0) 0	(0) 3	(0) 0	(0) 0	(0) 3
その他(車両単独、当事者不明)	(0) 1	(0) 3	(0) 0	(0) 0	(0) 4
合計	(2) 31	(4) 97	(0) 2	(0) 2	(6) 132

※車両は、大型車、普通車、軽自動車等を含む

※自動二輪は原付含む

表－2 事故当事者別事故分類



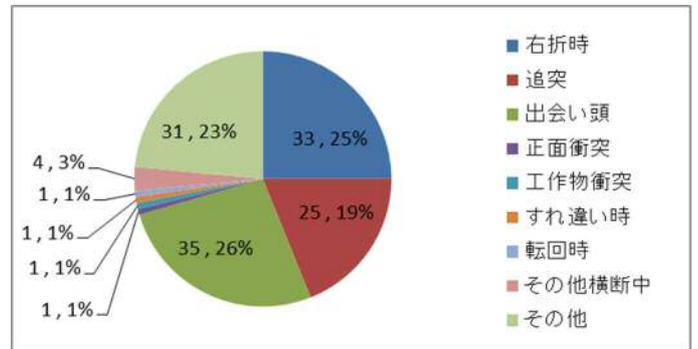
図－1 事故当事者別事故分類

(2) 事故形態

単位：件 () は死亡事故件数

	1号	23号	25号	258号	合計
右折時	(1) 10	(1) 23	(0) 0	(0) 0	(2) 33
追突	(0) 4	(0) 20	(0) 0	(0) 1	(0) 25
出会い頭	(1) 8	(1) 25	(0) 1	(0) 1	(2) 35
正面衝突	(0) 1	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 1
工作物衝突	(0) 0	(0) 1	(0) 0	(0) 0	(0) 1
すれ違い時	(0) 0	(0) 1	(0) 0	(0) 0	(0) 1
転回時	(0) 0	(0) 1	(0) 0	(0) 0	(0) 1
その他横断中	(0) 1	(2) 3	(0) 0	(0) 0	(2) 4
その他	(0) 7	(0) 23	(0) 1	(0) 0	(0) 31
合計	(2) 31	(4) 97	(0) 2	(0) 2	(6) 132

表－3 事故形態別事故分類



図－2 事故形態別事故分類

開口部における交通事故件数については、県警のデータを基に毎年取りまとめる事故分析図を見て判断しているものであり、真に開口部に起因する事故か否か判断に迷うもの（例えば、開口部において右折又は転回待ちの車両に後続車が追突した事故か、あるいは、渋滞している車列に後続車が追突した事故か等）もある。正確を期するには、県警の事故原票を確認する必要があるが、それをするには、県警の協力と膨大な時間と労力を要するため、本報告では事故分析図に基づく分析にとどめる。

事故当事者で分類すると、車両同士が約3分の2を占め、次いで車両対自動二輪、車両対自転車、歩行者と続く。事故形態では、右折時、追突、出会い頭で全体の約7割を占めるが、6件の死亡事故を取り上げれば、当事者

は車両対自動二輪、自転車、歩行者である。また、事故形態では、右折時、出会い頭、横断中が各2件となっている。

三重河川国道事務所管内における平成17年～26年の10年間で的人身交通事故は、概ね1万6千件発生しており、このうち死亡事故件数は約120件である。開口部での交通事故は、それらの1%弱に過ぎないが、死亡事故に着目してみれば、概ね5%を占めており、死亡事故が発生しやすい状況といえる。

4. 国道23号松阪市内における取り組み(その1)

次に、国道23号・松阪市内における中央分離帯開口部対策の取り組みについて報告する。

昨年4月に国道23号の松阪市内の中央分離帯開口部で横断中の歩行者と普通乗用車との交通事故が発生した。

(1) 当面の処置

松阪警察署より事故現場の開口部について、バリケード等で暫定的に封鎖して欲しい旨の要請が津国道維持出張所(以下、「出張所」という。)にあった。松阪市三雲地域振興局を通じて近隣2地区の自治会長の意向を確認したところ、事故現場の開口部の他に、上り方向(名古屋方向)に約300m離れた開口部も締めて欲しいとの意見をいただいたため、4月23日にバリケードで暫定的に

封鎖した。4月27日に松阪警察署と出張所が現地立会を行った際、松阪警察署から、迅速な協力に対して謝意が表された。

(2) その他の箇所

引き続き、松阪警察署から、警察署管内の国道23号に存在する残り5箇所の開口部の閉鎖について協力要請があり、出張所においては、松阪市の協力を得つつ、沿道自治会等との調整を進めた。

他方、事務所においては、交通事故の発生を契機に、場当たりに開口部の事故対策を実施してきたというこれまでの反省を踏まえ、今後は、道路管理者だけでなく、交通管理者、地元行政といった多角的な視点から優先度を決め、計画的に開口部の事故対策を進めることが重要との考えから、新たな体制として「三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議」を設立した。



図-3 事故現場の暫定封鎖状況



図-4 事故現場北側の開口部暫定封鎖状況

5. 三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議

本会議のイメージと構成員は以下のとおり。

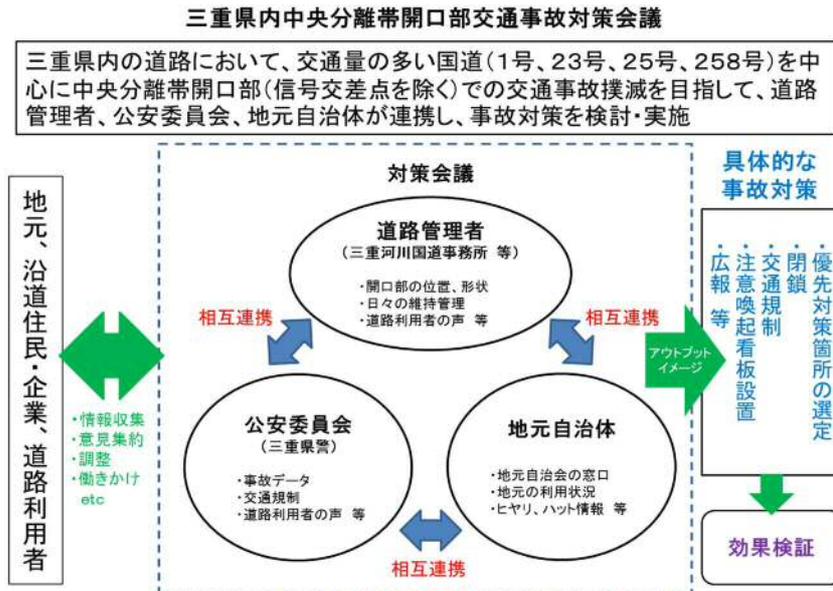


図-5 会議のイメージ

本会議では、三重県内すべての道路を対象にしており、その観点から三重県県土整備部、北勢国道事務所、紀勢国道事務所にも参画してもらっているが、当面は、交通量の多い三重河川国道事務所所管の道路を中心に検討することから、その沿線市町を委員としている。また、各地区毎に部会を設置し、具体的対策の実施について事務所、出張所、所轄署、市町が検討する。

第1回会議を平成27年6月26日（金）に開催した。この会議の中で、先行的に地元との調整を進めている国



図-6 会議の様子

道23号の松阪地区を「先行モデル地区」として位置付けるとともに、各機関に対して開口部における利用実態、苦情、いわゆる“ヒヤリ・ハット”などの情報提供等の協力を要請した。その結果、当時未入手であった平成26年度の事故情報を三重県警より提供していただいた他、各所轄署へのヒアリングにも積極的に協力していただいた。

役職	メンバー
議長	国土交通省三重河川国道事務所長
副議長	三重河川国道事務所副所長
副議長	三重県警察本部交通部企画課長
委員	三重県警察本部交通部交通規制課長
委員	三重県県土整備部道路管理課長
委員	桑名市都市整備部土木課長
委員	川越町産業建設課長
委員	四日市市都市整備部都市計画課事業調整監
委員	亀山市建設部都市計画室長
委員	鈴鹿市土木部道路保全課長
委員	津市建設部事業調整室長
委員	松阪市環境生活部地域安全対策室長
委員	伊勢市都市整備部監理課長
オブザーバー	国土交通省北勢国道事務所管理課長
オブザーバー	国土交通省紀勢国道事務所管理第二課長
事務局	国土交通省三重河川国道事務所調査第二課

表-4 構成メンバー

6. 国道23号松阪市内における取り組み(その2)

三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議での位置付けを受け、7月1日より沿線自治会へ開口部閉鎖予告の回覧を開始した。また、平行して、津国道維持出張所

において沿道店舗を廻り、開口部閉鎖について説明を行った。沿道店舗は次のとおり。

不動産業、自動車修理工場、建設会社、バイク販売店、写真スタジオ、自動車販売店（3軒）、飲食店、衣料品店、リサイクル工場

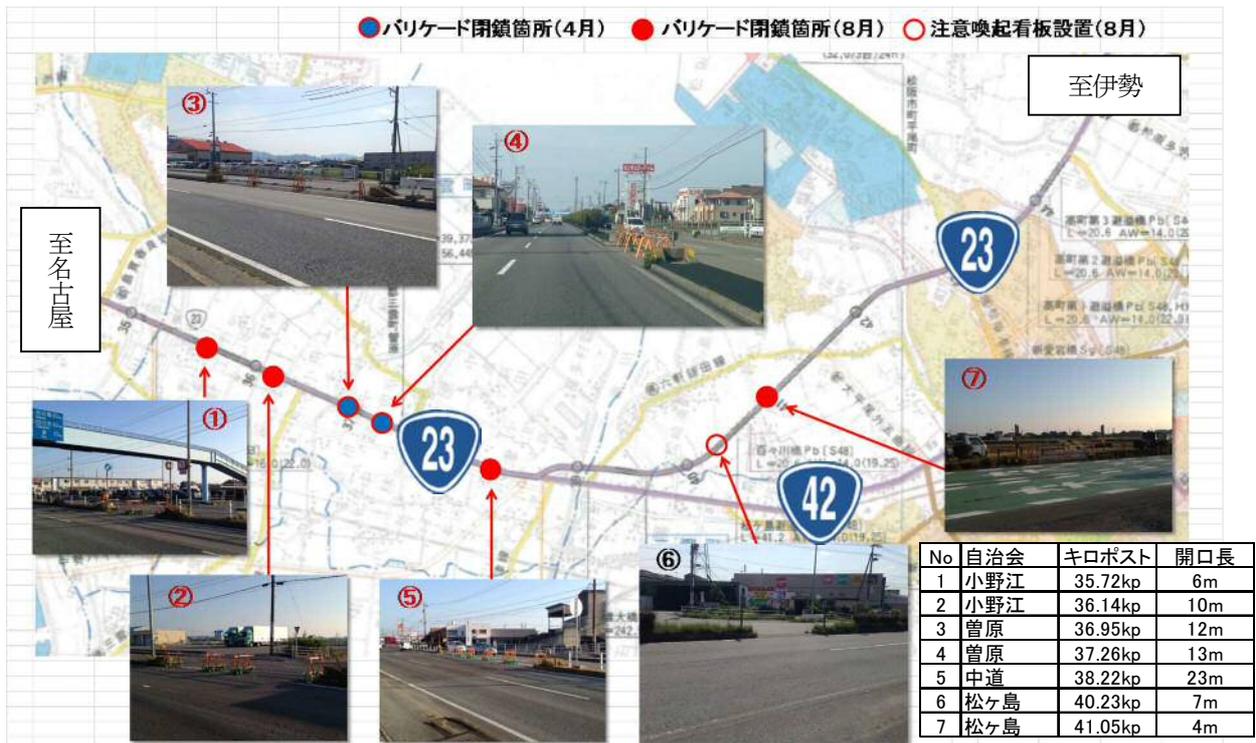


図-7 国道23号 中央分離帯開口部バリケード閉鎖状況（松阪市）

約1ヵ月の回覧及び店舗への説明の結果、松阪市松ヶ島地区の1箇所のみ閉鎖に反対意見（代替路が無い、農耕車の横断のため、開口部を残して欲しい）があったが、それ以外については、特に反対意見は無かった。

7月31日に「三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議（松阪地区部会）」を開催し、回覧並びに店舗への説明結果を報告するとともに、①8月よりバリケードによる暫定閉鎖工事を行う、②反対意見があった開口部（松ヶ島地区）については閉鎖せず、注意喚起看板を設置する、③暫定閉鎖を2～3ヶ月継続し、特に反対意見がなければ、コンクリートブロックによる完成形で閉鎖する旨を確認した。

これを受け、翌8月1日～8月3日にかけて、単管バリケードによる暫定閉鎖を行い、松ヶ島地区の開口部においては、注意喚起看板を設置した。

別紙-2

市場庄町・菅原浜区
 曾原西・南曾原・中道町
 小津町・小舟江町
 笠松町・東小野江

自治会の皆様へ

平成27年7月1日

国土交通省三重河川国道事務所
 三重県松阪警察署

国道23号三雲地区の中央分離帯開口部の閉鎖について

平常は三重河川国道事務所、松阪警察署の業務にご理解、ご協力を頂き感謝しております。

さて国道23号三雲地区の中央分離帯開口部については、車と車の追突事故や衝突事故の危険性が高い事から、皆様からご意見をお聞きし問題がなければ平成27年8月1日にバリケードにて閉鎖を予定しています。ご意見等がございましたら以下の連絡先まで電話をお願いします。

連絡先	三重河川国道事務所 津国道維持出張所 住所：津市島崎町315 TEL：059-228-6990	松阪警察署 交通第一課 住所：松阪市中央町366-1 TEL：0598-53-0110
-----	--	--

閉鎖箇所 位置図

閉鎖予定箇所現況写真

図-8 自治会回覧文

7. 国道23号松阪市内における取り組み(その3)

松阪市内の国道23において、平成27年4月に2箇所、8月に4箇所の開口部をバリケードで暫定閉鎖したが、2ヵ月経過後の10月に確認したところ、事務所、出張所、並びに松阪警察署、市役所にも、特に開口部閉鎖に関する苦情・意見はなかった。また、地元自治会長にも確認したが、自治会内部にも開口部閉鎖についての反対意見

等は確認されていないとのことであった。

このことから、沿道自治会に対し、回覧にて開口部の完成形での閉鎖について周知するとともに11月中旬～12月にかけて、コンクリートブロック及び横断防止柵による閉鎖工事を実施し、完成形で開口部の閉鎖を完了した。8月に注意喚起看板を設置し、開口のまま残存している松島地区においては、その後事故は発生していない。



図-9 暫定閉鎖（施工前）



図-10 完成閉鎖（施工後）

8. まとめ

今般、交通事故に端を発しているとはいえ、沿道自治体、関係機関との協力を得て松阪市内の国道23号の中央分離帯開口部を閉鎖し、また、閉鎖できなかった箇所には注意喚起看板を設置するといった安全対策を比較的円滑に進めることができ、平成27年、全国の10万人以上都市における交通事故死者数のワースト上位の返上に繋がった。

今回の取り組みを振り返って、そのポイントと課題について挙げてみたい。

(1) 地元警察、地元市町との連携した対応

交通事故発生後、出張所、松阪警察署、松阪市三雲振興局が連携し、事故現場の閉鎖に係る地元自治会の了解付け、バリケードによる暫定閉鎖がスムーズに行われた。また、松阪市内のその他の開口部の閉鎖においても、沿道自治会への回覧等も、松阪警察署、松阪市三雲振興局の協力の下、スムーズに進めることができた。当然のことながら、出張所における“日頃のつきあい”が重要であるが、今回は、「三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議」が発足したことも、一因と思われる。今回は無かったが、今後、他の地区では、開口部閉鎖の代替手段として、交差点部での転回が必要になった際の信号現示の見直しや、沿道自治会からの情報収集、沿道自治会への情報発信等、警察（公安委員会）や市町との連携は、更に重要になるとと思われる。

(2) 時間をかけた地元調整

今回は、交通事故発生後の対応を除き、沿道自治体への閉鎖予告回覧の周知期間を約1ヵ月、単管バリケードによる暫定閉鎖機関を2〜3ヵ月とし、その間、沿道店舗への説明を実施するなどして、利用者からの反応を収集したが、松ヶ島地区の1箇所を除き反対意見は無かったことから、開口部閉鎖に関して、十分なご理解をいただけたものと思料する。また、松ヶ島地区の反対者とも十分なコミュニケーションを取ることができ、先方の事情も理解し、当方の“想い”も伝えることができたと考えられる。

今回の事案により、交通事故発生後における再発防止の観点からの緊急対応を除き、回覧等による概ね1ヵ月

の周知、2〜3ヵ月の暫定封鎖、その後の完成形での封鎖工事及びその周知について、一つの手法として確認できたものとする。

(3) 地域との合意形成

しかしながら、結果として開口部が残存したことで、改めて地元との合意形成の難しさを感じた。今後、津市、鈴鹿市等の市街地に存在する開口部を対象とする際、特に沿道店舗から、営業面への影響を懸念する意見が出ることは容易に予想できる。このことから、合意形成手法が大きな課題と考えるが、今回設置した対策会議を活用し、公安委員会、地元市町の協力も得つつ、検討していきたい。

(4) 整備効果の確認

今回、封鎖した箇所においては、当然のことながら、その後交通事故は発生していないが、その周辺の交差点等における交通事故発生状況について、物損事故などの状況やETC2.0プローブ情報など活用して確認していく。

9. 今後の展開

開口部における事務所の対策方針としては、閉鎖を基本として考えるが、暫定閉鎖を含め、管内で90箇所弱存在する開口部を一気に閉鎖することは困難である。優先対策箇所を抽出する上でのキーワードとして、以下の3点を考える。

- ① 事故発生件数（事故多発箇所か）
- ② 開口部延長と中央帯幅員（安全に停車できるか）
- ③ 直近の信号交差点までの距離（迂回が容易か）

以上の観点で総合的に検討すると、津国道維持出張所管内の場合、津市北部及び津市南部の国道23号開口部の優先度が高いと考えられるが、今年8月を目途に「三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議」を開催し、公安委員会や地元自治体の“想い”も確認しつつ優先対策箇所を抽出するとともに、三者で連携して地元自治会や沿道店舗等と合意形成を図り、開口部対策を進めて参りたい。

最後に、本論文の執筆にあたり、ご協力いただいた関係各位に深く感謝申し上げる次第である。