

中央分離帯開口部閉鎖に関する取り組み

吉川 英稔¹

¹三重河川国道事務所 道路管理第二課 (〒514-8502 三重県津市広明町297)

三重河川国道事務所管内には、中央分離帯が途切れている「開口部」が多数存在し、そこを通過する車両等により重大事故が誘発されるなど交通安全上の課題を抱えている。中央分離帯開口部における交通事故削減を図るため、「三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議および同・地区部会」の開催をはじめ、道路管理者、警察および地元自治体が相互に連携しつつ、対策を進めている取り組み事例を紹介する。

キーワード 中央分離帯開口部、交通事故対策、地元調整、管理者連携

1. はじめに

三重河川国道事務所が管理する4車線以上の国道においては、中央分離帯が途切れている「開口部」が存在する。これは、昭和50年代の4車線化事業の際などに、農耕車の横断や取付支道との連絡等を目的として地元調整に基づき設置されたものと推察される。4車線化から40年程度が経過し、交通環境・沿道環境の変化に伴い、近年では店舗への出入り、回転など設置目的とは異なる目的で中央分離帯開口部が利用される場面も見受けられ、また利用に伴う交通事故も発生している。

このような背景から、道路利用者の安全確保のため、中央分離帯開口部における安全対策についての取り組みを紹介する。

2. 開口部の現状

(1) 中部地方整備局における中央分離帯開口部箇所数

平成30年度末時点の中部地方整備局管内直轄国道における県別の中央分離帯開口部箇所数は、表-1に示すとおりであり、三重県が全体の45%を占めて最も多い。さら

表-1 中部地方整備局管内・県別の中央分離帯開口部箇所数.

県	箇所数	割合
静岡県	32	19%
愛知県	30	18%
三重県	76	45%
岐阜県	17	10%
長野県(飯田)	14	8%
計	169	100%

(中部地方整備局資料H30 年度末時点)

に、三重県内76箇所のうち75箇所は、三重河川国道事務所管内に位置している。

(2) 三重河川国道事務所管内の中央分離帯開口部

三重河川国道事務所管内には、中央分離帯開口部閉鎖に向けた取り組みを始める前には114箇所の開口部があり、表-2に示すとおり津市、四日市市、鈴鹿市に多いものの管内各地に存在している。また、114箇所の中には消防署前など緊急車両の出入りのため必要性の高い開口箇所が4箇所含まれ、図-1に示すような右折レーンが設置された開口部もある。対策を進めてきた結果、令和2年

表-2 三重河川国道管内・市町別の中央分離帯開口部箇所数

市町村	箇所数	箇所数	
		緊急車両 出入口	右折レーン あり
津市	35	0	4
四日市市	22	1	0
伊勢市	5	0	3
松阪市	7	0	0
桑名市	7	2	1
鈴鹿市	34	1	5
亀山市	1	0	1
三重郡川越町	3	0	0
計	114	4	14

(取り組み当初)



図-1 右折レーンが設置された開口部（津市栗真小川町）。

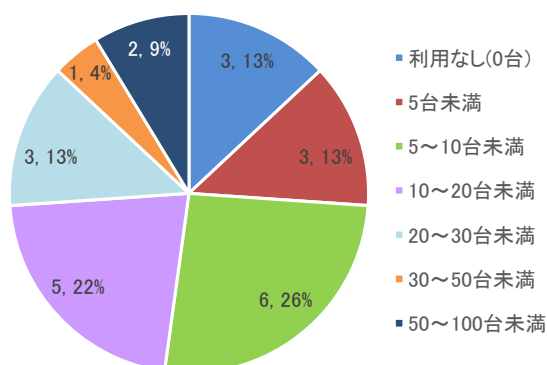
度末時点では、バリケードによる仮閉鎖中も含めると42箇所が閉鎖済みであり、残る開口部は72箇所となっている。

(3) 開口部の使われ方

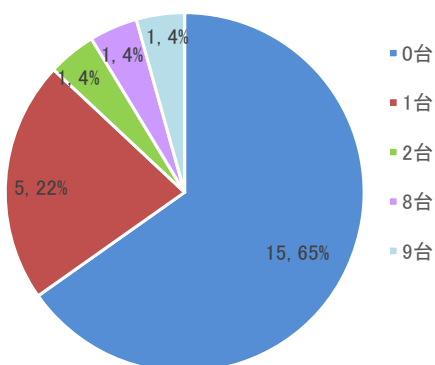
令和2年度に、閉鎖協議の基礎資料として、津、四日市、鈴鹿地区の未対策開口部計23箇所を対象にして任意の1日の昼間12時間を対象にした開口部の使われ方を調査した。調査結果を図-2に示す。

四日市地区では、現在は利用されていない開口部が3箇所確認されたほか、開口部の半数にあたる12箇所では昼間12時間での利用が10台未満であった。また、国道を横断で利用している開口部は8箇所と少なく、主な利用形態が国道上の転回に使われている開口部もあるなど、現在は開口させておく必要性が極端に低い箇所も存在していることが把握できた。

《開口部の利用交通量別構成》



《開口部の横断利用交通量別構成》



《開口部の主な利用形態別構成》

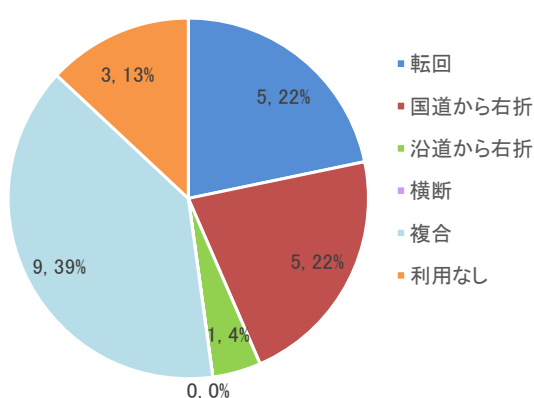


図-2 開口部の使われ方。

3. 開口部における交通事故の発生

(1) 開口部で発生する死傷事故

114箇所の開口部においては、平成17年～平成30年の14年間で200件の死傷事故が発生している。事故の形態としては、開口部を利用する車両と国道を走行する車両との出会い頭や右折時事故、開口部付近で停車・減速（右折・転回待ち）をする車両への追突事故などといった車両相互の事故のほか、中には自転車や歩行者が関連する死傷事故も発生している。

また、図-3に示すように、200件のうち死亡事故も11件発生し、死傷事故全体における死亡事故の割合は5.5%を占めている。平成17年～平成30年に三重河川国道事務所管内全体で発生した死亡事故の割合は0.8%（死亡事故174件/死傷事故21,698件）であることから、開口部で発生する事故は死亡事故の割合が高く、事故発生時には大きな被害が生じている。

(2) 重大事故の発生

閉鎖に関する取り組みを進めている中において、平成30年末に発生した死亡事故の発生状況を模式化して図-4に示す。

当該事故は、津市内・国道23号で発生し、乗客を乗せ

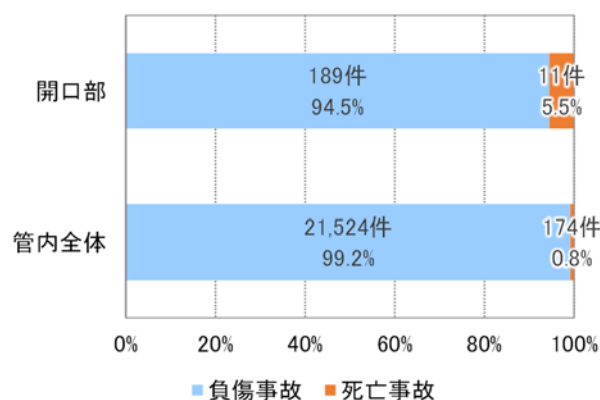


図-3 開口部および管内全体の死傷事故の構成。

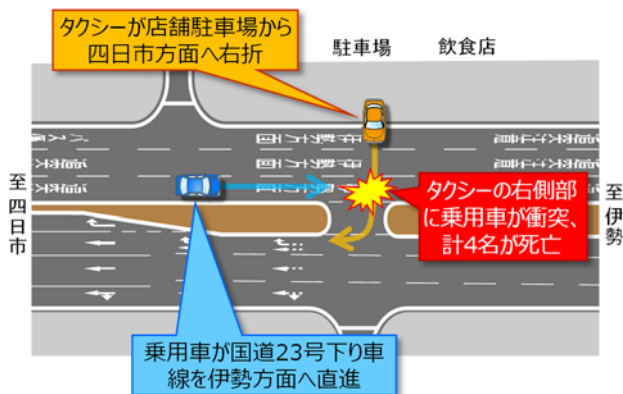


図-4 津市内の開口部で発生した死亡事故。

たタクシーが沿道飲食店の駐車場から開口部を通して反対側の車線へ右折しようとした際に、国道23号を走行する車両と衝突したものである。タクシー運転手・乗客が亡くなるなど被害の大きい死亡事故となった。

また、当該箇所は、過去に死傷事故が発生していなかった開口部であり、事故の有無に関わらず、どの開口部においても重大事故が発生する可能性があるといえる。

4. 三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議

(1) 三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議

死亡事故など重大事故の危険性が高い中央分離帯開口部に対して、道路管理者、交通管理者および地元自治体が相互に連携しつつ対策を進めることを目的とし、平成27年に「三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議」が設立された。当該会議は、三重河川国道事務所道路管理第二課が事務局を務め、三重河川国道事務所のほか三重県警察本部や三重県県土整備部、および開口部の位置する沿線基礎自治体を委員として構成され、北勢国道事務所と紀勢国道事務所もオブザーバーとして参画している。

会議では、図-5に示すように開口部を取り巻く管理者



図-5 会議風景（平成28年度）。



図-6 地区部会風景（令和2年度鈴鹿地区部会）。

が一堂に会しながら、対策の方針や進め方、スケジュールについての議論や、進捗状況の確認を行っている。

(2) 地区部会

三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議の下部組織として、各地区（市町）ごとに地区部会を設置し、個々の開口部の実情・使われ方の共有や、具体的な地元調整について議論および調整を実行している。地区部会は、三重河川国道事務所および管轄出張所、所轄警察署、基礎自治体で構成されている。

5. 具体対策の実施

(1) 開口部の閉鎖

開口部閉鎖に向けては、三重河川国道事務所および出張所、所轄警察署、基礎自治体の3者が三位一体となって地元調整にあたり、図-7に示す順序で取り組んでいる。

a) 地元調整

三重河川国道事務所・出張所、所轄警察署、基礎自治体の3者で地元自治会および沿道事業所に対して開口部の利用状況確認や閉鎖に向けた協議を実施する。

b) チラシ回覧による仮閉鎖の予告

地元調整において地域代表者等から閉鎖への同意が得られた際には、開口部周辺に居住する個々の地域住民へ周知できるよう仮閉鎖を予告するチラシを回覧する。チラシは、仮閉鎖予定日の概ね1ヶ月前より回覧を行い、図-8に例示するように対象箇所の位置情報や問い合わせ先、閉鎖予定日を明記して告知する。

c) 立て看板現地設置による仮閉鎖の予告

チラシ回覧と同時に、チラシの届かない開口部利用者にも周知できるよう現地に図-9に例示するような立て看板を設置して仮閉鎖を予告する。立て看板にはチラシと同様に問い合わせ先や閉鎖予定日を明記して告知する。

d) バリケードによる仮閉鎖

a) 地元調整（自治会等）

・閉鎖の同意が得られた場合

b) チラシ回覧による仮閉鎖の予告

c) 立て看板現地設置による仮閉鎖の予告

・概ね仮閉鎖予定の1ヶ月前から周知
・対応を必要とする意見なし

d) バリケードによる仮閉鎖

・概ね半年程度経過観察
・問題等なし

e) コンクリートブロックによる恒久閉鎖

検討

意見あり

図-7 開口部閉鎖の流れ。

仮閉鎖の予告後も反対意見等がなかった場合には、-10に示すようにバリケードを用いて開口部を仮閉鎖し、2ヶ月～半年程度の期間の状況観察を行う。

e) コンクリートブロックによる恒久閉鎖

仮閉鎖中も問題や反対意見等がなかった場合には、-11に示すように既往分離帯から連続させてコンクリートブロックによる本閉鎖工事をを行い、閉鎖を完了する。

(2) 取り組みによる閉鎖箇所

前節のとおり閉鎖に向けた取り組みを進めた結果、令和2年度末時点の閉鎖箇所数を表-3に示す。当初の114箇所の37%にあたる42箇所で開催が実現できている。



図-8 開口部閉鎖を予告するチラシ例。



図-9 開口部閉鎖を予告する現地立て看板例。

る。

(3) 閉鎖できない箇所での注意喚起（案）

開口部閉鎖に向けた地元調整においては、各種反対意見により閉鎖が阻まれるケースが存在する。人命に関わる事象や社会的影響が大きい場合は閉鎖を見送り、対策を検討するが、利便性やショートカットによる時間短縮が図れるなどの理由であれば、交通安全の重要性を説明した上で、閉鎖する。一方、有効な代替迂回経路がない、店舗来客数に影響があるなどの理由により不調となる箇所も存在する。このような不調箇所においても沿道環境の変化や新たな事故発生など今後の状況変化により将来



図-10 バリケードによる仮閉鎖。



図-11 コンクリートブロックによる恒久閉鎖。

表-3 開口部閉鎖箇所数（令和2年度末時点）。

市町村	箇所数			
	閉鎖済 ※仮閉鎖含む	不調	調整中・ 未調整	
津市	35	19	6	10
四日市市	22	0	6	16
伊勢市	5	1	3	1
松阪市	7	6	1	0
桑名市	7	0	6	1
鈴鹿市	34	14	18	2
亀山市	1	0	1	0
三重郡川越町	3	2	1	0
計	114	42	42	30

的に閉鎖できる可能性はあることから引き続き情報収集等に努めるものとするが、暫定的には道路利用者への注意喚起により事故の予防を図る。

注意喚起の際には、三重県内中央分離帯開口部交通事故対策会議および地区部会における議論を踏まえ、[図-12](#)に示すように、①開口部の手前、②開口部直近、③交差道路側 の3箇所でそれぞれの位置での意図に合わせた文言による注意喚起を実施予定である。

6. 今後の展開

令和2年度は、未対策開口部が多い津、四日市、鈴鹿の3地区で地区部会を開催し、開口部利用状況の共有と地元調整の優先順位を決定した。その後、各地区の優先箇所より地元調整にとりかかり、令和3年4月から新たに6箇所では仮閉鎖を行っている。当該地区においては、今後も地区部会で決定した優先順位に基づき、関係三者で地元調整を進めていく予定である。一方、未対策箇所数の少ない地区においても地区部会を開催しながら関係者で連携して対策を進め、管内の安全な道路交通環境の創出に寄与する所存である。

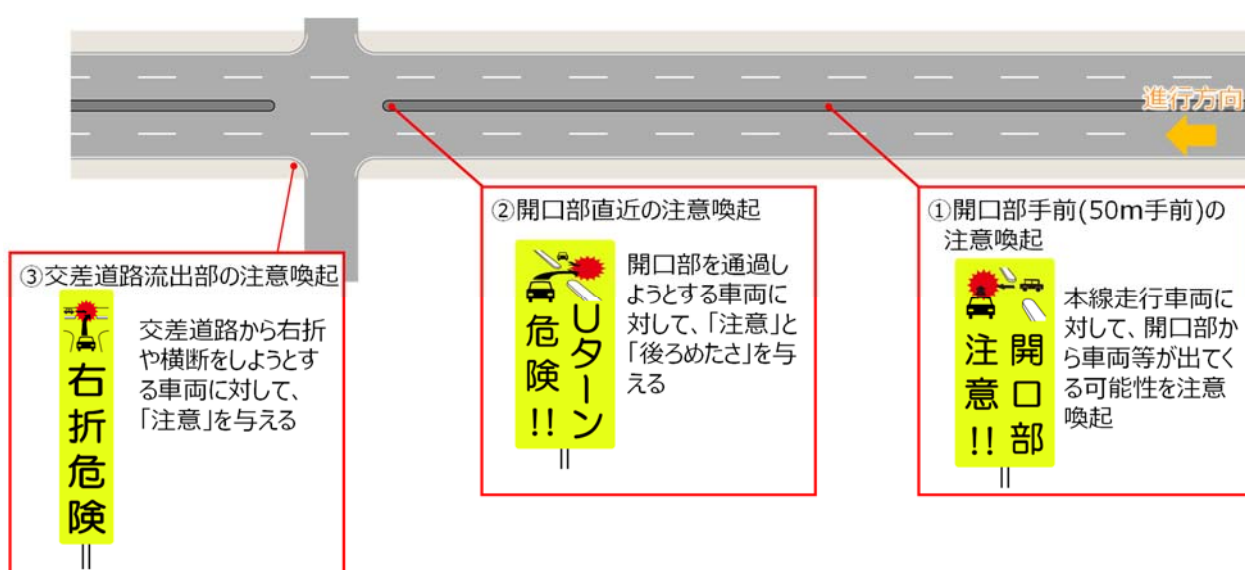


図-12 注意喚起看板設置方針およびレイアウト（案）。