

## 「第3回 車両用防護柵設置に関する検討委員会」 議事要旨

日 時:平成19年 2月 9日(金) 10:00～12:20

場 所:合同庁舎3号館 11階特別会議室

出席者:元田委員長、赤羽委員、四倉委員、岡委員、玉越委員

### 議事

#### 1. 第2回検討委員会議事要旨の確認について

(資料1により事務局から説明)

#### 2. 諸外国における縁石サイズ等について

(資料2により事務局から説明)

日本と諸外国で大差はない。

#### 3. 類似事故の分析結果について

(資料3-1、資料3-2により事務局より説明)

P4架設年別発生状況について、1971年から1985年ぐらいにかけて他の年代よりも多く類似事故が発生している。これは、他の時代よりも延長の長い橋梁が多く架設されたためではないのか。

P6縁石高別発生状況について、縁石高が高くなるにつれて事故が減っているが、縁石の高さが影響しているのか、それともそれに関連する何か別の橋梁構造が影響したのかを知りたいので、縁石と橋梁構造の関係について整理してもらいたい。

データの有無も含めて次回の委員会で報告する。

P3延長別発生状況について、200m以上の橋梁で多く発生している。スリップが生じやすいためと考えられるので、夏と冬に分けてデータを整理してもらいたい。また、交通量が影響しているとも考えられるため、データのある範囲について自動車走行台キロあたりで整理してもらいたい。

P5歩道幅員別発生状況およびP6縁石高別発生状況について、サンプルが少ないためデータにばらつきが生じている。少しくって3つぐらいに分類した方がよい。

P7延長当たりの事故発生件数の比較について、橋梁転落事故が非常に希であるということが分かるが、全国の事故は全ての事故形態を含んでおり比較が難しい。全国の事故を路外逸脱などに絞り込んで比較してもらいたい。

ご指摘の点を踏まえて、次回の委員会で報告する。

延長が長い橋梁で転落しやすいのは速度が高くなりやすいということ、逆に30m未満の橋梁で転落しにくいのは橋梁上でスリップしても転落過程で30m以上が必要な場合が多いという可能性はないか。

P7延長当たりの事故発生件数から、橋梁転落事故は希な事故だと分かるが、転落したときの被害の大きさも含めて評価し、対応を検討すべきである。

#### 4. 歩道併設橋梁の実態調査結果について

(資料4-1、4-2により事務局より説明)

防護柵の設置基準の解説で、車両用防護柵を設置することが望ましいとされている3つの条件に該当するものを報告してもらったが、これらは架設年度が古いものなのか。

架設年度が古く、当時の基準・解説の考え方に沿って設置したもの。また、架設後沿道状況が変化したものもある。防護柵の設置基準の解説では、3つの条件に該当する場合は必要に応じて車両用を設置とされているが、今回は全て拾った。このため、交通量や通行量のほとんどないような道路と交差する橋梁についても含まれている。

#### 5. 縁石の車両誘導効果について

(資料5-1、資料5-2により事務局より説明)

今回の実験結果を用いて、歩道上で車両が正常な進行方向に戻れるという防護柵の設置基準の解説部分を確認したいので、縁石を乗り越えた場合の車両の軌跡を示してもらいたい。

次回の委員会で報告する。

#### 6. 橋梁上の車両用防護柵の課題等について

(資料6により事務局より説明)

福岡の事故がどのような位置付けになるか、そのことに触れることの是非も含めて議論すべきではないか。

福岡の事故は通常起こりにくいものであったと想定され、かつ現地の防護柵や縁石に問題があったかという点、一般的には問題があるとは言いがたい。このような希なケースを含めた対策となるとコスト面でも課題が出てくるのではないか。

福岡の橋梁で対策をすれば起きなかったとまでは言いにくい。

当委員会は、今回の事故を契機としてはいるが、橋梁上の防護柵の安全性を全般的に検討していると理解している。

速度超過等による転落は本来自己責任の問題だが、その後の2次被害の防止は我々の責務であり、そのような危険性のある箇所について車両用防護柵設置の検討をすることは必要ではないか。

縁石については、全ての乗り越えを防ぐことは難しく、バリアフリーの観点からもあまり高くすることはできない。

資料6はこれまでの議論を基にまとめているが、今回の議論を踏まえて見直す。

#### 7. その他

今回の資料、議事要旨は委員の先生方へ照会のうえHPで公開する。

以上