



路面改良工事で事故が減った阪神高速松原線三宅カーブ（手前）と事故が増えた平野カーブ（矢印）（本社へりから）＝野本裕人撮影

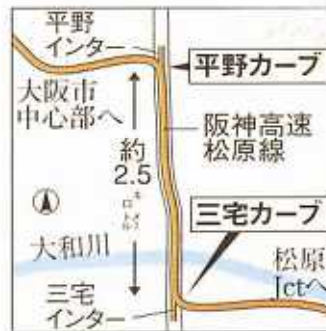
## 阪神高速松原線

### 魔のL字カーブ連続地点

# 手前対策工事 先で事故倍増

スピードの出し過ぎによる事故が多発していた阪神高速松原線上り線・三宅インター付近の急な右カーブ（通称・三宅カーブ）で昨年6月、スリップを防ぐ路面工事を行ったところ、事故は半分以下に減ったが、それより緩やかな次の左カーブ（同・平野カーブ）

では、逆に2倍以上に増えたことがわかった。大阪府警は、三宅カーブを無事に通過できたことで、ドライバーの気が緩み、高速で平野カーブに進入するケースが相次いだためと分析。阪神高速道路会社は先月末、平野カーブでも同様の路面改良工事を実施した。



三宅カーブ（半径160m）があるのは、西名阪道から松原線に入って約2km地点。平野カーブ（同203m）はその約2.5km先にある。

三宅カーブは、直線の長い西名阪道でスピードを出し、そのまま進入してくる車が多いことから、2004年度は46件、05年度は76件、06年度は91件と、事故が多発していた。

そのため、同社は昨年6月、約1200万円を投じて路面の水はけを良くして

タイヤとの摩擦力を高める特殊舗装工事を実施し、側壁にはドライパーへの注意を促す回転灯を設置した。その結果、07年度の事故件数は、38件にまで減少した。

ところが、次の平野カーブでは、例年20〜40件にとどまっていた事故件数が、07年度は90件に急増。府警によると、原因の大半はスピードの出し過ぎだった。

同社広報グループは「当初、三宅カーブの工事しか予定していなかったが、データを見て驚き、急ぎよ平野カーブでも実施することにした」としている。

減速させる工夫を安全運転に関する著書もある元F1ドライバー・片山右京さんの話「急カーブの次のカーブがやや緩ければ、前より速度を出してしまうのがドライパーの心理。舗装対策も重要だが、カーブに入る直前に警告板を付けたり、路面に段差を設けたりして、ドライパーにスピードを落とさせる工夫も大切ではないか」

読売新聞 平成20年8月4日付け 夕刊

この記事・写真等は、読売新聞社の許諾を得て転載しています。無断で複製、送信、出版、頒布、翻訳、翻案等著作権を侵害する一切の行為を禁止する。

透水性レジンモルタルシステム工法協議会

読売新聞社の著作物の説明 - <http://www.yomiuri.co.jp/policy/copyright/>