

ダバオ市におけるこれらの組織の役割の骨格は、次のとおりである。

(1) 道路網の計画・設計・建設・維持管理

これらは、道路の行政区分に従って異なった組織が分担している。ダバオ市には国道、市道、バランガイ道路の3種の行政上区分された道路がある。

(a) 国道

国道は、計画から維持管理までMPWHが分担している。MPWHはマニラに本省がおかれ、ダバオ市には、そのリージョン事務所がおかれて、基本的には両者が協同して事業を実施していくが、主として本省が計画・設計を担当し予算づけを行い、リージョン事務所が計画・設計・建設・維持管理を直接実施している。

(b) 市道

市道は、計画から維持管理まで市役所が分担している。ダバオ市役所は、市の主要な計画を担当する計画開発部が主として市道の計画・設計を担当し、技術部が主として建設、維持管理に当たっている。市道の整備に当たっては、MPWHから指導及び建設費補助がある。

(c) バランガイ道路

バランガイ道路は計画から建設までMPWHが分担しており、維持管理はMLGCDによって行なわれている。MPWH内のバランガイ道路局がバランガイ道路の計画・設計及び予算の審査の責任をおっており、一方、MPWHのリージョン事務所が計画・設計及び建設の実施に対して責任を分担している。

(2) 交通違反の取締り

交通違反に関する取締りは、共和国法 No 4136、及びダバオ市の交通法令 No 778にもとづいて行なわれている。交通違反には各種あるが、その中で主なものは自動車の登録、免許証の登録等に対する義務違反と運転の方法、交通ルールに対する違反とがあり、CHPG及びINPが取締りを行っている。CHPGは国道で発生する違反の取締りを行っている。なお、INPはCHPGと同様にMNDの中に属しており、バランガイ道路は、INPの下のバランガイ警察が違反の取締りを行っている。

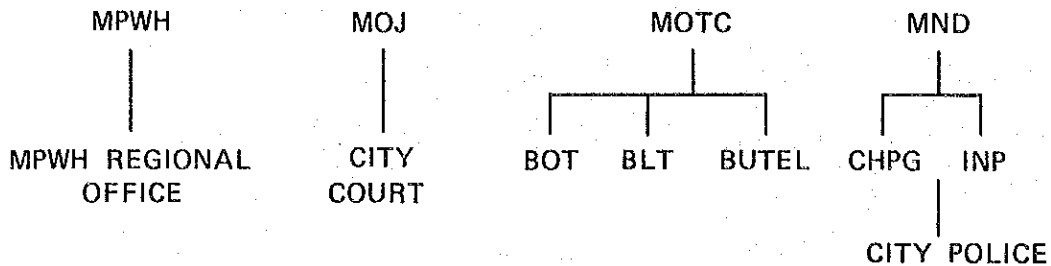
(3) 裁判

共和国法 No 4136及び法令 No 778にもとづく交通違反は、裁判所が判決を下す。この場合、道路の行政区分と同様、国道及びバランガイ道路の違反は、国の先

先機関である交通裁判所が、市道の違反は市裁判所が分担している。

(4) 総合的な交通管理組織関係とその役割

交通管理組織関係図は、次のとおりである。



また、これらの組織の役割を詳述すると次のとおりである。

(a) MPWH及びリージョン事務所

国道の計画、設計、建設及び安全性管理を行う。

その他に、街路灯、道路標識、交通表示、横断歩道、側溝、排水施設、路肩、柵、安全島、廻り路、歩道及び縁石等の整備も行う。

(b) MOTC

MOTCは、国土レベル及び首都圏レベルの交通管理の政策及び計画作成を行う。

(c) BOT

BOTは、公共交通機関とそのサービスの適正な運行が行われるよう保証する機関である。従って、陸上交通機関のサービスルート、サービスゾーン、サービスエリアを定め、公共交通機関の適正な運賃等を決定する。また、公共的利便性向上のため、法律、規則、基準等を定め、BOTの組織を通してそれらを施行し、警察等の適切な政府関係機関を通して取締りを行う。

公共交通機関の経営者に対して、その機関の運行範囲の人間と財産の安全性を確保すると同時に、利用者の安全性、快適性、利便性を最大限確保するのに必要な設備、施設の配置、運行方法、運行技術の明示等を行わせる。

(d) BLT

BLTは、次のような交通規制及び管理を行っている。

- 自動車の登録
- ドライバーの試験と免許
- 陸上輸送交通法令の条項の施行

- 料金、税、反則金の徴収

(e) C H P G

C H P Gは次のような役割をこなしている。

- 交通法規の施行
- 交通管理及び取締り
- 防犯活動
- 軍事的活動

(f) I N P, 市警察及びバランガイ警察

市警察及びバランガイ警察は、それぞれ市道、バランガイ道路の取締りを行い、

I N Pはそれらの警察の管理を行っている。

8.3 交通施設と交通管理

8.3.1 道路網

ダバオ市の道路網を交通管理の面から分析する。

道路交通の安全性の向上，利便性の向上，快適性の向上等のためには，道路網がその機能によって，段階的に構成される必要がある。しかし，ダバオ市においては管理区分として，国道，市道，バラングイ道路と区分されているものの，幅員，交差点間隔，制限速度等が明確に区分されていないため，交通問題が各所で発生している。例えば，ダバオ市の骨格をなす国道で，交通事故が多発しているが，その原因は交通量に見合うだけの車道幅員が確保されていないと同時に，市道やバラングイ道と車道幅員，制限速度等が同一であること等であると考えられる。

更に，ダバオ市の道路網は，ポブラシオンの中では格子状の道路網パターンと放射状道路網が混在しており，その道路網に，幹線道路，補助幹線道路，集散道路，区画街路という段階的機能構成がとられていない。また，車輛通行帯（車線）が明示されていないため，追い越し，追い抜きが頻繁におこなわれていることが，交通事故の原因となっていると考えられる。

8.3.2 歩道整備状況

ダバオ市における歩道整備は，ほとんどポブラシオンの中だけに限られ，ポブラシオンの中のダウン・タウンでは，道路敷の中で歩道を整備する場合と，建物の1階部分をセットバックさせて，歩道を整備する場合とがある。ダウン・タウンでは，歩道整備が他の地域よりよく行われているが，歩道の舗装は歩行者の安全な通行に対して，十分とはいえない。歩道整備が交通事故軽減に役立っていることは，交通事故統計の分析の中で，歩行者が道路に歩道がないため，または舗装状況が悪いため，車道を通行していることが，事故原因となっていることから説明できる。また，歩道は市民の快適な買物・娯楽行動のためにも重要な役割をはたすものである。従って，ダバオ市では，今後，歩車道の区分の明確化，歩道の舗装等を含め，歩道整備が重要であろう。

8.3.3 交通事故と中央分離帯

ダバオ市では1部の国道に中央分離帯が整備されている。交通事故は中央分離帯が整備されている道路では著しく減少している。例えば，E・キリノ通り及びM・ケン

ン通りには中央分離帯が整備され、交通量が多いにもかかわらず、交通事故が非常に少なくなっている。

この事実は、中央分離帯の整備が、交通事故軽減の効果的な方法であることを示していると同時に、交通法令による一方通行が交通事故軽減に役立つであろうことをも示唆している。

8.3.4 交通信号

ダバオ市には、現在、信号機がE・キリノ通り～サンペドロ通り～C・Mレクト通りに計9か所設置されている。しかし、信号機は手動式であり、信号現示の方法は、現在、警察官が交通の流れを見ながら現示マニュアルに従って操作している。

アグダオ・マーケットの交差点にも信号機が設置されているが、現在、作動していない状況にある。JICAでは、緊急プロジェクトの1つとして、この交差点に信号機を設置する予定であり、その設置効果が期待される。

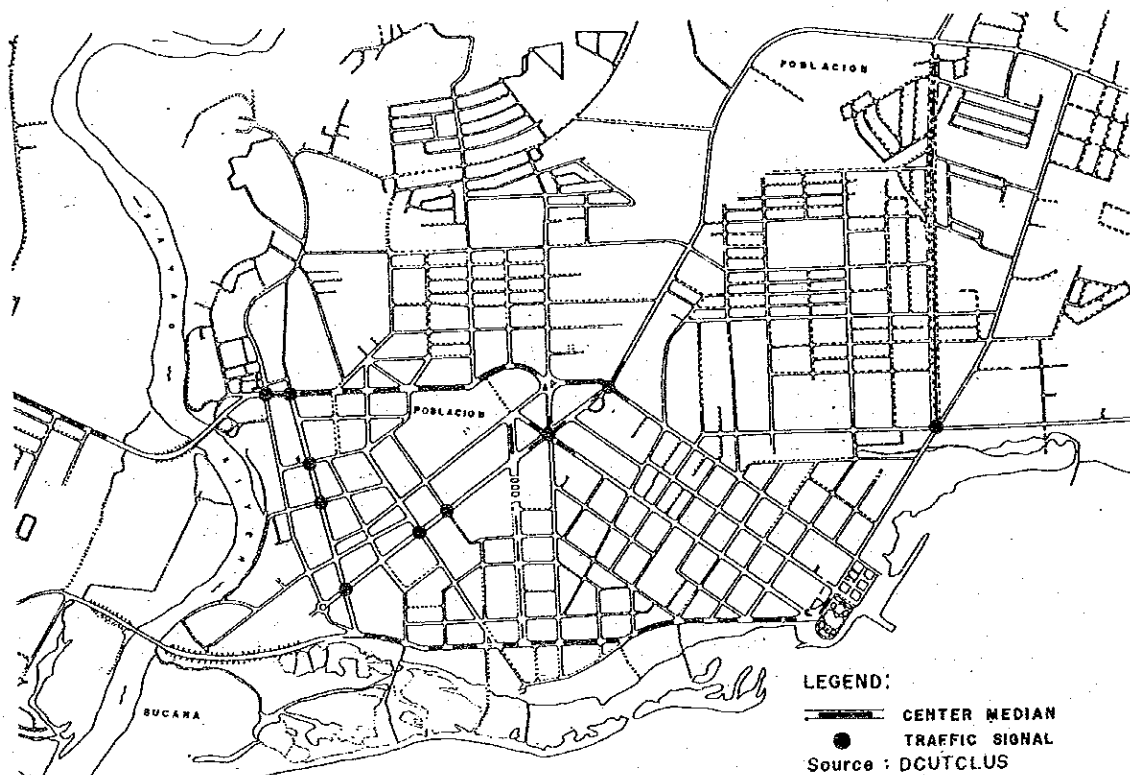


Figure 8.1 Center Median and Traffic Signal Map

一般的に、信号機は交通量の多い都市内主要交差点に設置する場合、交通事故の軽減、交差点交通容量の拡大に有効であり、ダバオ市でも信号機設置が今後の大きな課題であろう。

8.3.5 交 差 点

ポブラシオンにおける道路網は、格子状パターンと放射状パターンが混在しており、両パターンの接する部分で変則的交差点が生じている。ポブラシオンでは、道路の機能構成に従って、車道幅員が異っているわけではなく、ほとんど同幅員であるため、すべての道路に自動車が入りこみ、その結果として、交通事故や交通渋滞が発生している。交差点のもつべき特性と関連させて、ダバオ市の現況を分析すると次のとおりである。

(1) 通行のわかりやすさ

交差点は、目的地にむかう車にとって、わかりやすいものでなければならない。わかりやすい交差点は、同時に、その地区に目的をもたない車が、その地区に乗り入れさせないという効果をも持っている。

その点から見ると、ポブラシオンの道路網は、幹線、補助幹線、集散道路、区画道路の機能面でのハイラーキーが明確でないため、わかりやすさをそこなっているといえる。

自動車交通量の多い交差点、例えば、アグダオ・マーケット交差点、C・Mレクト/R・マグサイサイ交差点、E・キリノ/A・ピッチョン交差点等の多枝交差点は、わかり易さの面からも問題があり、交通事故や交通混雑をひきおこし易い。

(2) サービスの公平性 (uniformity)

円滑な交通流と良好なアクセスビリティを実現するためには、都市内幹線は適正間隔で均一に配置されることが望ましい。結果として、主要交差点は、都心部において均一に分布することが望まれる。前述の道路のハイラーキー設定においてこの観点も重要である。

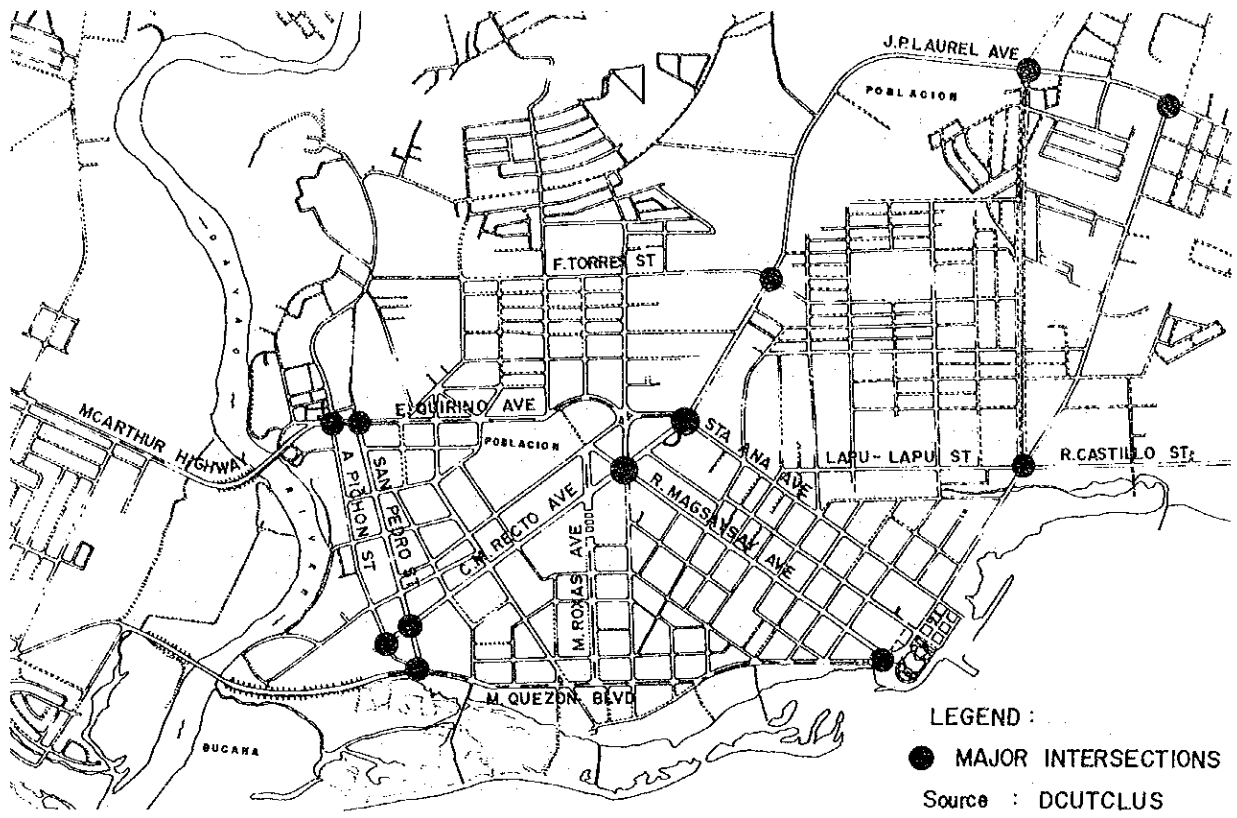


Figure 8.2 Location of Major Intersections

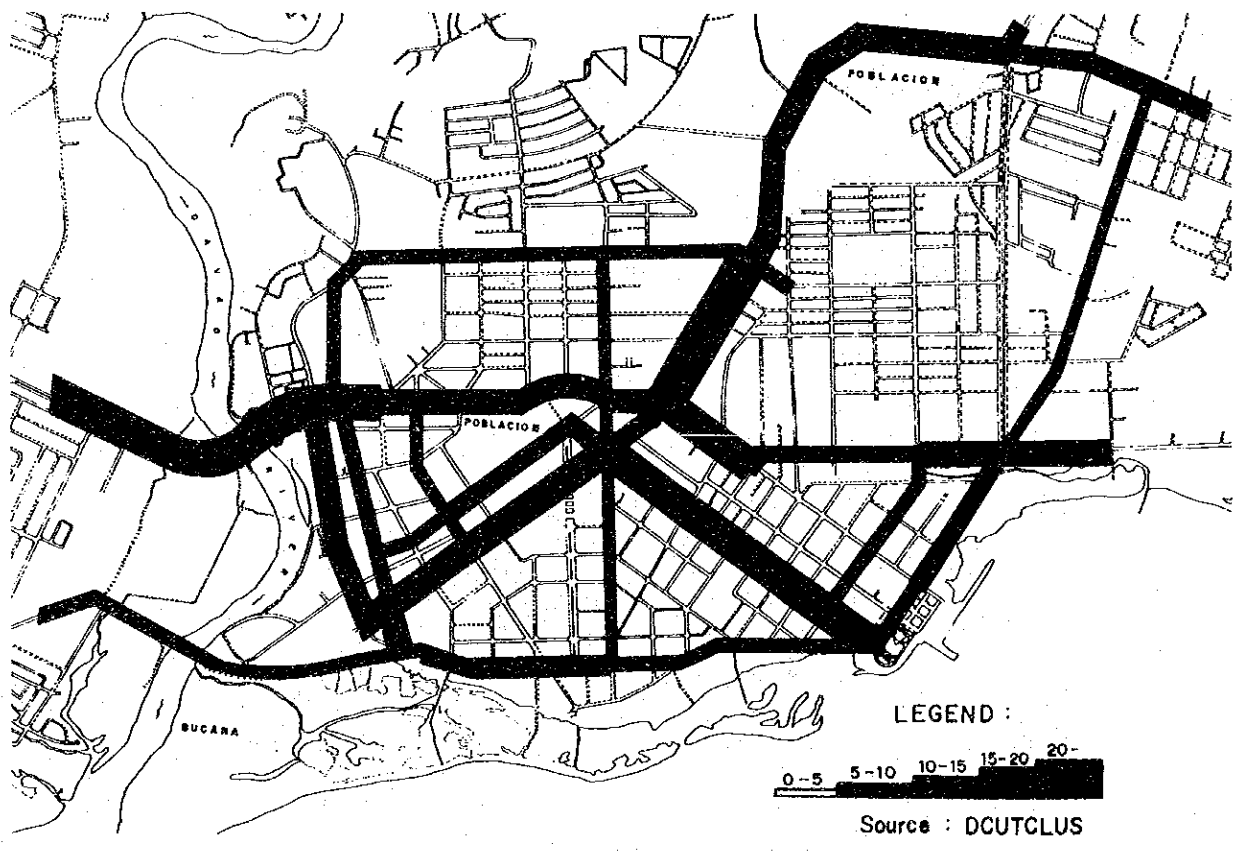


Figure 8.3 Traffic Volume Map

(3) 安全性の向上 (Improving Safety)

ダバオ市では、多くの交通事故がポブラシオンの内・外にわたって、交差点で発生している。日本の事故の例を見ても事故の70～80%が交差点内、及び10m以内で発生している。交差点改良は安全性の向上のためには、もっとも大きな課題の1つであるといえる。

ダバオ市では、先にふれた多枝交差点の他に、道路が鋭角に交わる交差点、くいちがい交差点、折れ脚交差点が各所に見られ、今後の改良が必要とされる。

(4) 交通容量の拡大

道路交通容量は、一般に車道幅員、車線数、側方余裕、大型車混入率、沿道条件によって決められる。ダバオ市では、ほとんどの道路に、車両通行帯が明示されていないため、車線数や側方余裕が明確でなく、また、停止線がないため、アクセスコントロールができていない。一方、交差点交通容量は、信号の有無により差が生ずるが、一般的には都市内の交通量の多い交差点では、信号交差点の方が交通容量が大きくなる。従って、主要交差点は交差点改良と合わせて、信号機の設置が検討されるべきである。

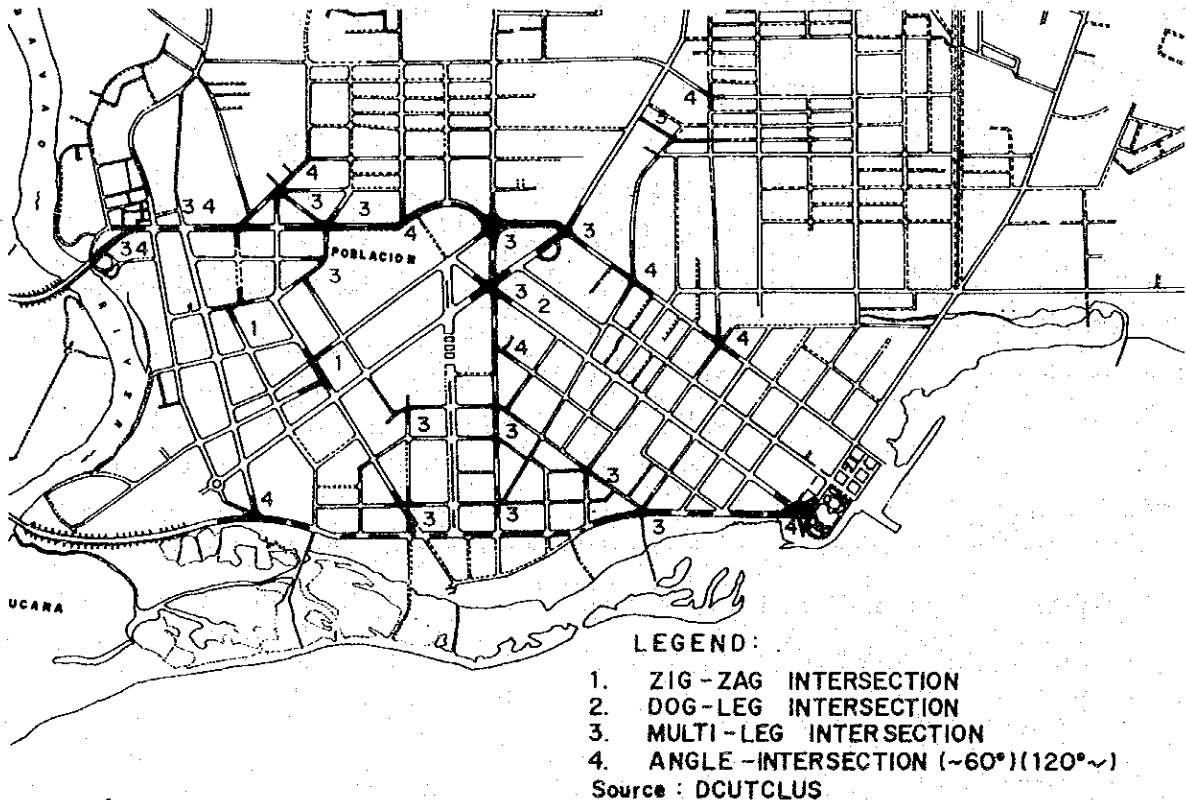


Figure 8.4 Irregular Intersections

8.4 駐車施設と交通管理

1979年のP・T調査によれば、全P・Tのうちポブラシオンに起終点をもつトリップ数の割合は48%を占め、ダバオ市の駐車場不足の問題もポブラシオンに集中的に発生している。一方、ポブラシオンの中で商業・業務施設の集積の著しいサンペドロ通り、C・Mレクト通り、及びR・マグサイサイ通り沿いの駐車場調査（1980年1月）によると、対象面積227.5haに対し、路外駐車場供給量は1,306台であり、都心部ha当り5.74台の駐車場供給量となっている。（表8.2）P・T調査の結果によると、ダバオ市全域の駐車形態別利用状況は、次のとおりである。

Table 8.2 Parking Lots in Poblacion

Survey Area	227.5 ha.
No. of Parking Area	63
Total No. of Parking Capacity	1,306 lots

Source: 1979 Parking Survey, DCUTCLUS

Table 8.3 Classification of Parking P.T. Survey in 1979

			(unit: vehicle/day)
On-Street parking	13,300	(37%)	A
Free-Parking	22,400	(62%)	B
Paid Parking	300	(1%)	C
Total	36,300	(100%)	A + B + C
Off-Street Parking	22,700	(63%)	(B + C)

Source: P.T. Survey in 1979, DCUTCLUS

ポプランオンにおける駐車場不足の問題は、増々、深刻化している。そのプロセスは次のとおりである。

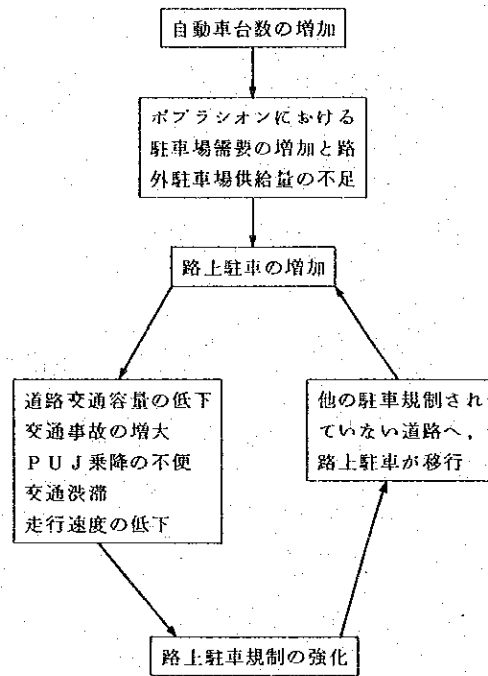


Table 8.4 Private Car Trips by Block

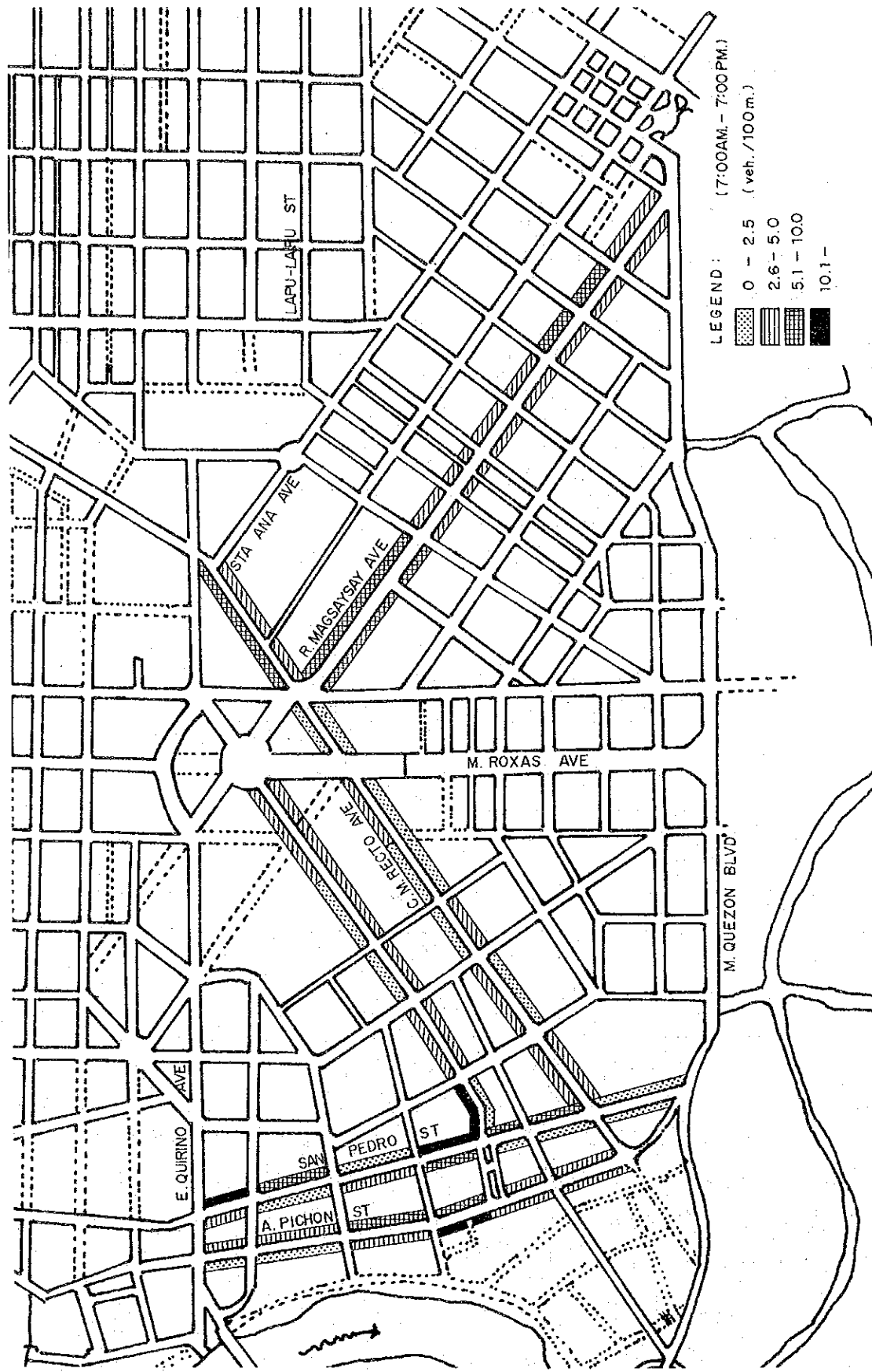
(unit: person trips/day)

	1979	
	NO.	%
BLOCK I	3,015	2.7
II	6,563	5.8
III	6,779	6.0
IV	64,294	57.2
V	24,065	21.4
VI	7,728	6.9
TOTAL	112,444	100%

Source: P.T. Survey in 1979, DCUTCLUS

現在、ポプランオンでは、路上駐車は交通法令 778 によって、両側駐車禁止 8 か所、片側駐車禁止 5 か所の制限が行われている。(図 8.6)

路上駐車禁止は、道路の交通容量拡大、道路交通の确实性の向上、利便性の向上、安全性の向上、交通渋滞の解消等に役立つが、一方、自動車利用者にとって、“ドアからドア”という利便性の低下にもつながるものである。従って、今後、道路機能を十分に分析・予測を行い、自動車の円滑な流れを確保すべき道路と、駐車をみとめ“ドアからドア”の利便性を確保すべき道路とを区分し、計画的規制を行うことが必要である。



LEGEND : (7:00AM. - 7:00 PM.)
 0 - 2.5 (veh./100m.)
 2.6 - 5.0
 5.1 - 10.0
 10.1 -

SOURCE : 1979 DCUTCLUS PARKING SURVEY

Figure 8.5 Current Density of Curb Parking

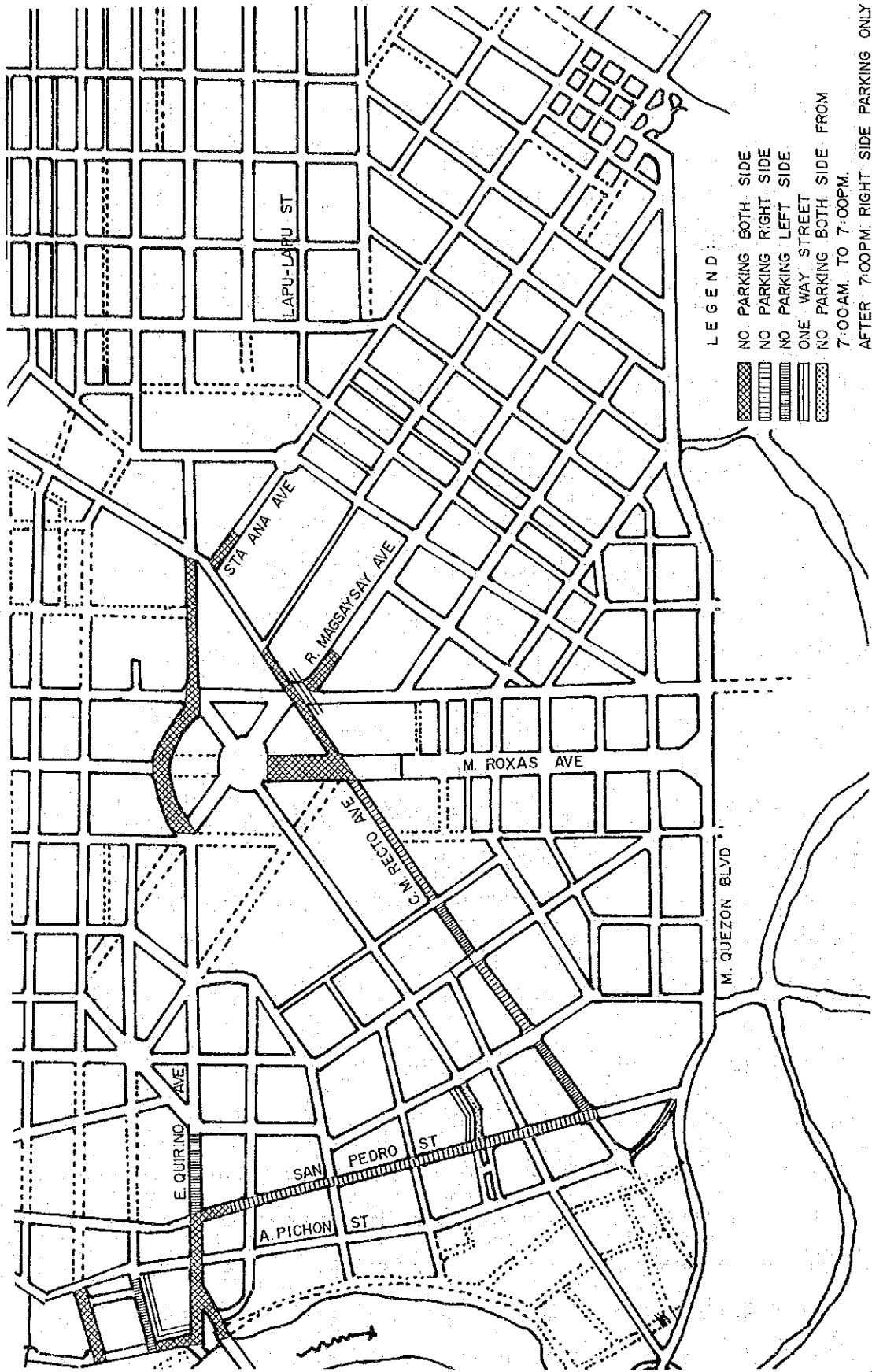


Figure 8.6 Traffic Regulation in Poblacion

8.5 交通規則

8.5.1 制限速度

現在、ダバオ市では交通法令778によりポブラシオン及び、市街地部分の幹線道路で20～30 Km/h，郊外部での幹線道路で70～80 Km/h の速度制限が行われている。しかし、現実としては、ドライバーが必ずしもこれを守っているとは考えられない。ポブラシオンの中で、道路の段階構成を機能面から決定し、それに合わせた速度制限をきめこまかに指定すると同時に、その取締りを強化する必要がある。

8.5.2 一方通行規制

ダバオ市では、現在、ポブラシオンの中の一部の道路で一方通行規制を行っている。これは、車の集中発生、駐停車のいちじるしい都心部の中やマーケット周辺やPUJターミナル周辺が主体で、かつ、交差点から交差点までのごく短区間のみである。中央分離帯が整備されている道路では、交通事故が非常に少ないという事実がダバオ市では見られることから、ダバオ市でも今後一方通行規制をより広い範囲で検討すべきであろう。

交通法令778における一方通行規制

- 1) ホスピタル通りからC. M. レクト通り (ホセ サークル)
- 2) リサール通りと交差するC. ボンゴイ通りからサンベドロ通り (曲りくねった道路)
- 3) サンベドロ通りの角から、ボンファシオ モニュメント (ワシントン通り)
- 4) マルフォリ角のA. ピッチョン通りからマルフォリ, ダトゥ バゴ
- 5) ダトゥ バゴ, マルフォリからE. キリーノ通り
- 6) マーケット業者のために規制されたロサイ, ボサダ通り

8.5.3 駐車禁止

ダバオ市では、現在、ポブラシオンの中の一部道路の駐車規制が実施されている。これらの道路は都心部、マーケット周辺、事故や交通量の多い道路、PUJの主要サービスルート等の沿線に限られている。事故分析の結果に示されている通り、サンベドロ通りの駐車禁止の実施は、交通事故減少の大きな理由と考えられる。今後は、駐車場整備、路上駐車、路上駐車禁止をより広い範囲で検討する必要がある。

交通法令778における駐車禁止

1) 国道の両側

- a) A. ピチョン通り
 - b) ケソン大通り
 - c) E. キリーノ通り
 - d) C. M. レクト通り
 - e) R. マグサイサイ通り
 - f) レオン ガルシア通り
 - g) サンタ アナ通り
 - h) ホスピタル通り
- 2) イリウストレ通りの右側(サンベドロ通りからドゥテルテ通り角まで)
 - 3) マルフォリ通りの右側(ダトゥ バゴから)
 - 4) ダトゥ バゴ通りの右側(E. キリーノ通りから)
 - 5) サン ベドロ通りの左側(C. M. レクト通りから)
 - 6) ラブラブ通りの右側(ボンゴイ通りの角からレオン ガルシア通りまで)

8.5.4 P U J, 乗降場ゾーン

ダバオ市の交通事故は、公共機関の方がより多く起していることが週報の分析で示されている。P U Jは、市民の足として重要な役割をはたすと同時に、事故件数が多く、事故率がたかいという二面性をもっている。

ダバオ市では、現在、サンベドロ通り及びC・Mレクト通りでP U J乗降場の指定が行われているが、道路交通容量の拡大、P U J利用者の乗降の際の安全性の向上等の理由から今後とも指定の必要性がたかい。

8.6 道路標識と道路表示

8.6.1 道路標識

フィリピンにおける道路標識の整備は、国際道路標識（1968年制定）によって進められているが、ダバオ市では整備が十分におこなわれているとはいいがたく、道路を走行しても、一部の案内標識をのぞいて、ほとんど見かけないほどである。道路標識の整備は、比較的整備費が少なくても交通管理上の効果が大きく、緊急を要する施策である。

主要な道路標識は次のとおりである。

(1) 警戒標識

- a) 道路交差点あり
- b) 信号機あり
- c) 学校、幼稚園、保育所等あり
- d) 幅員減少
- e) 路面凸凹あり
- f) 下り勾配または上り急勾配
- g) すべりやすい
- h) 波止場または河川堤防あり
- i) ロータリーあり
- j) 二方向交通
- k) 落石のおそれあり

(2) 規制標識

- a) 一時停止、または前方優先道路一時停止
- b) 徐行、または前方優先道路
- c) 指定方向外通行禁止
- d) 最高速度
- e) 車輛進入禁止
- f) 二、三輪の自動車以外の車輛進入禁止
- g) 二、三輪の自動車、原動機付自転車の進入禁止
- h) ジープニーの進入禁止
- i) バスの進入禁止
- j) トラック及びトレーラーの進入禁止
- k) 転回禁止
- l) 追い越し追いぬき禁止
- m) 警笛禁止
- n) 駐車禁止
- o) その他の進入禁止

- (3) 指示標識及び案内標識
- a) 方面及び方向の予告
 - b) 方面及び方向
 - c) 場所指示
 - d) 横断歩道
 - e) 一方通行
 - f) バス停及びジープニール等

8.6.2 道路表示

フィリピンにおける道路表示は、道路表示マニュアルに従って整備がすすんでいるが、ダバオ市においては道路標識と同様、道路表示も整備状況は不十分である。現在、ダバオ市では事故の軽減、交差点の改良等の目的のために緊急に整備が必要であると同時に、今後、道路の新設や拡巾、信号機の設置、交通規制の実施等に合わせて必ず道路表示を行うことが必要である。

ダバオ市で今後必要とされる主要な道路表示は、次のとおりである。

- a) 車道中央線
- b) 車輛通行帯境界線（または車線境界線）
- c) 追越し禁止区間
- d) 舗装境界線
- e) 導流帯
- f) 入口及び出口
- g) 進行方向
- h) 一時停止または前方優先道路一時停止
- i) 横断歩道
- j) 普通自動車横断帯
- k) 駐車線
- l) 文字及びシンボル
- m) 路上障害物の接近
- n) ペイント、反射材等

8.7 交通事故分析

ダバオ市の交通事故は年々増加の傾向にある。交通管理部の資料によれば、1970年には1,507件の交通事故が発生したが、1978年には3,896件となり、8年間に2.58倍となっている。

事故分析にあたっては、主として、次の3種類の資料を用いている。

- 交通管理部(1978年)

本資料は、1970年から1978年の事故の総数及び車種別内訳を示している。

- ダバオ市交通事故週報(市警察)(1978年3月～9月)

本資料は、1978年3月～9月の7か月間の週報であるが、資料の一部が欠落しているため、およそ6か月間分である。

- 市警察の事故記録(1978年7月～11月)

本資料は市警察が一事故一枚の事故記録をつづったもののうち、1978年7月～11月の分827サンプルであり、先の交通管理部の1978年7月～11月の期間内で発生した事件1,712件の48%にあたる。

8.7.1 事故発生件数

事故発生件数の経年変化を1970年から1978年まで見ると増加の傾向にあり、とりわけ1975年以降の増加が著しい。一方自動車登録台数(PUV)の増加傾向と比較すると、登録台数の伸びよりも事故の伸びが著しい。PUV1台当り年間事故発生件数を見ると、1970年0.364、1975年0.525、1978年0.769と増加傾向が著しく、この傾向から見ると、1980年には約1.0、すなわちPUV1台当り交通事故を1件おこすともいえる。

また、1978年の1か月当り事故発生件数は325件となり、これを1日に換算すると約11件の事故が毎日発生していることとなる。

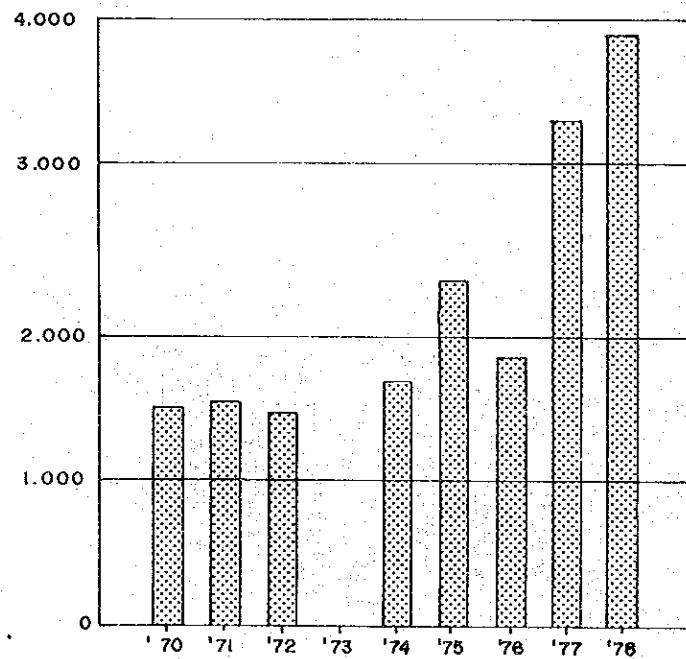
その内訳を見ると、死亡事故1%、負傷事故23%、物損事故76%となり、従って、事故のうち、約4回に1回は人身事故(24%)であるといえる。

Table 8.5 Number of Traffic Accidents in Davao City (1970-1978)

	Number of Accidents	Number of PUVS	Number of Accidents per PUV
		PUV	
1970	1,507	4,142	0.364
1971	1,562	4,602	0.339
1972	1,484	5,116	0.290
1973	—	5,946	—
1974	1,713	7,084	0.242
1975	2,397	4,562	0.525
1976	1,857	4,843	0.414
1977	3,293	—	—
1978	3,896	5,064	0.769

Source: Traffic Control Division, INP

Note: "—" shows unknown data.



Source: Traffic Control Division, INP

Figure 8.7 Number of Traffic Accidents in Davao City

8.7.2 事故発生場所

(1) 市域全体

ダバオ市域全体を見ると、事故発生場所はポブラシオンに集中している。また、周辺市街地及び郊外では国道の沿線に集中しており、とりわけタロモ〜ポブラシオン〜パナカンの間に集中していることが指摘できる。一方、ダバオ市の幹線道路の一つであるダイバーション道路沿いでは、交通量が少ないためほとんど事故が発生していない。

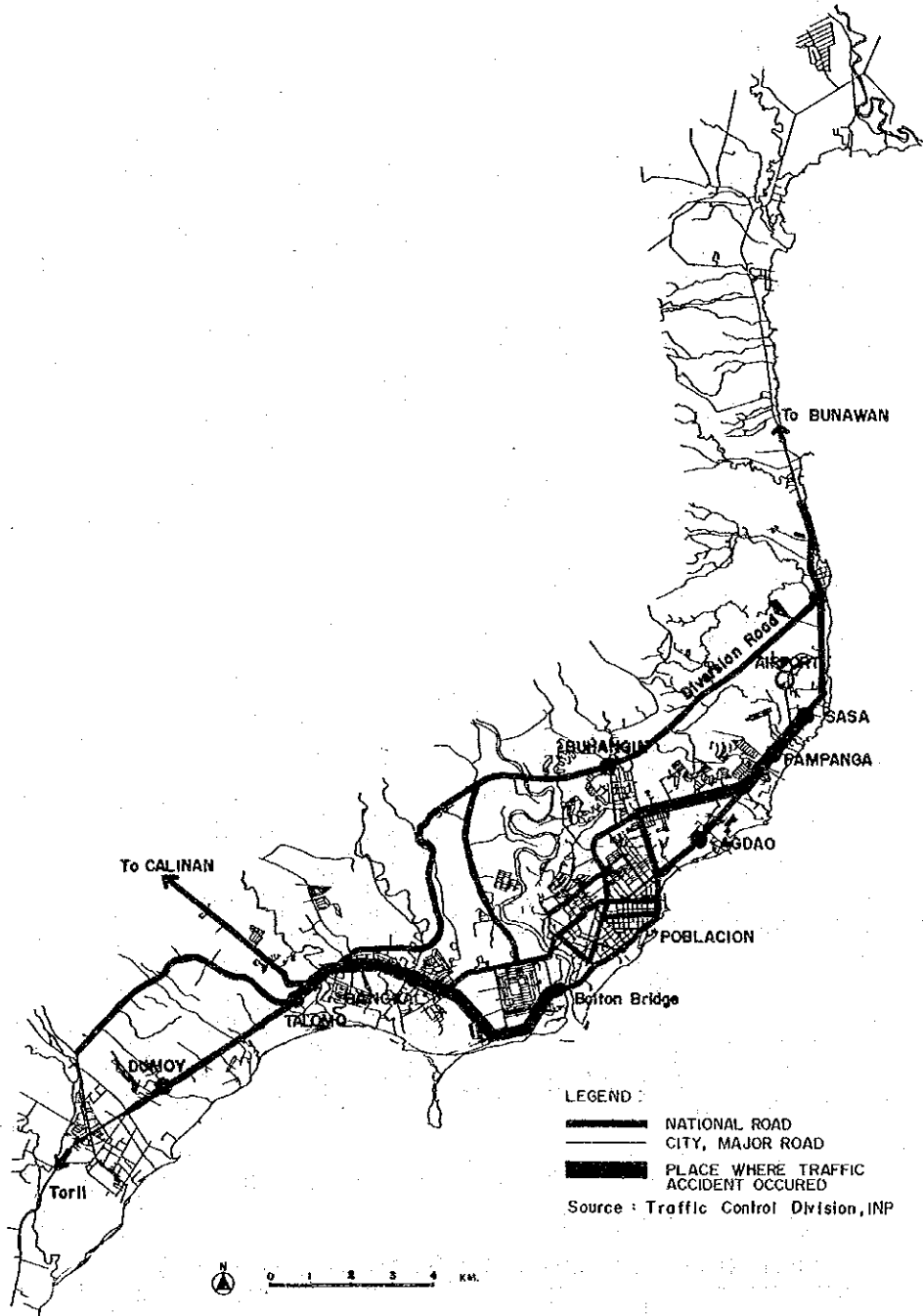


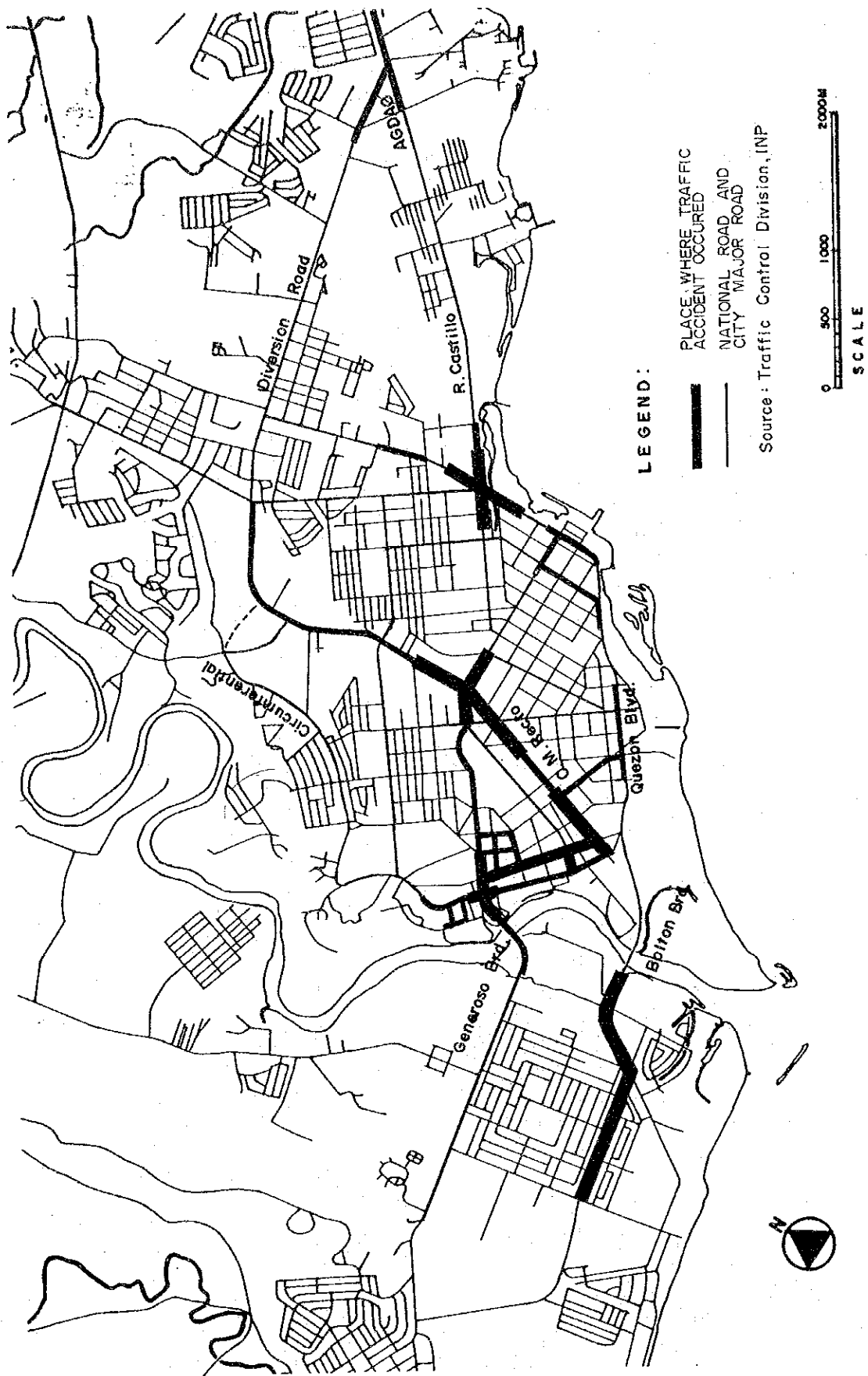
Figure 8.8 Traffic Accident Map

(2) ポブラシオン



ポブラシオンに集中している交通事故分布を見ると、全体的にポブラシオンの南西部（市役所及びその周辺の都心部）での集中が著しく、ついで北東部のR・マグサイサイ道路及びアグダオ・マーケット周辺に集中しており、特に交差点部分への集中が著しい。一方、ポブラシオンの中で発生した交通事故を1977年と1978年で比較すると、1978年では事故発生がポブラシオンの広いエリアにひろがり、特に北東部の都心部及び北東部のアグダオ・マーケットからR・マグサイサイ通り付近での増加が著しくなっている。そして、1977年では国道沿線へ集中していた事故は、1978年ではほとんどの幹線道路に広がり、市役所周辺の都心部ではほとんどの区画道路でも発生しているといえる。

1977年と1978年の比較で指摘できるもう一つの事実は、並行して走る二つの道路で、1978年には一方へ集中していた事故が1978年には他の一方へ移動していることである。

	1977年		1978年
○ C・Mレクト通り	多 い	→	少 ない
○ F・バンゴイ通り	少 ない	→	多 い
○ サンベドロ通り	多 い	→	少 ない
○ A・ピッチョン通り	少 ない	→	多 い



LEGEND:

-  PLACE WHERE TRAFFIC ACCIDENT OCCURRED
-  NATIONAL ROAD AND CITY MAJOR ROAD

Source: Traffic Control Division, INP

0 500 1000 2000M
SCALE

Figure 8.9 Poblacion Traffic Accident Map (1977)

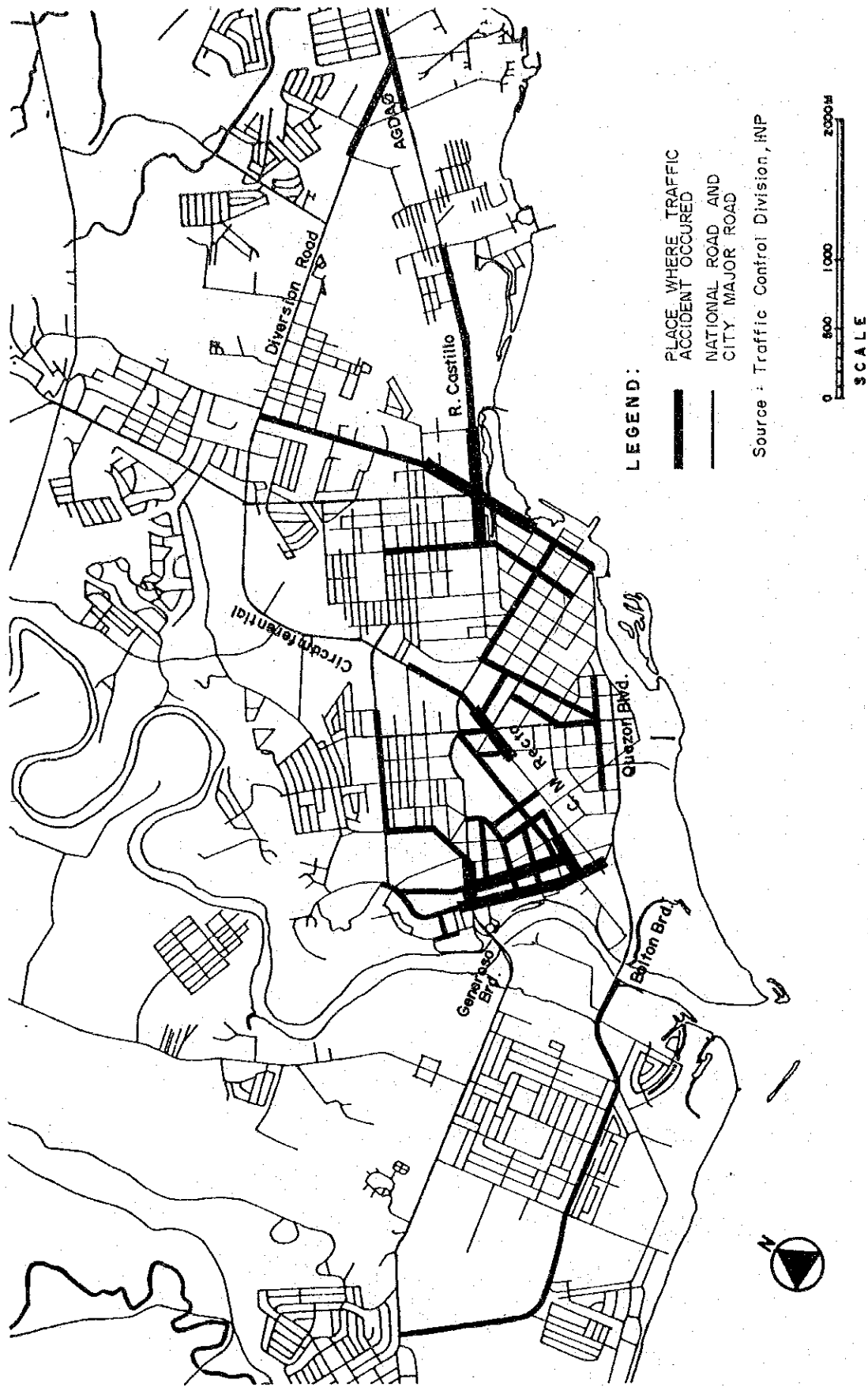


Figure 8.10 Poblacion Traffic Accident Map (1978)

8.7.3 交通事故の類型

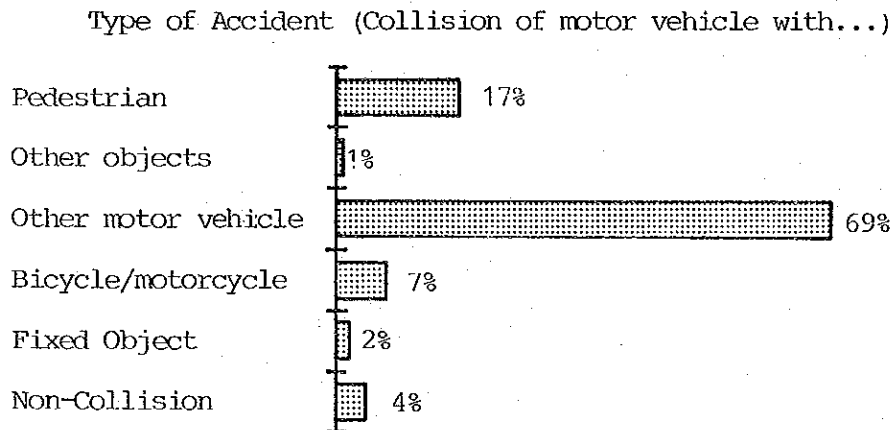
先のダバオ市交通事故週報（6か月間）及び827の事故記録によって、交通事故の類型化を行なう。

(1) 死傷者数

これらの事故による死傷者は6か月間で合計858人、そのうち死亡32人、負傷826人で、月平均死亡5.3人、負傷138人となっている。

(2) 自動車衝突事故の対象物

自動車対自動車をもっとも多く1,343件（69%）、ついで自動車対人344件（17%）、自動車対自転車・オートバイ134件（7%）となっている。



Source: Davao City Weekly Accident Reports

Figure 8.11 Type of Accidents

(3) 自動車事故を起した車の車種

自動車事故を起した車の車種はサービス22%、PUJ19%、PU18%、ジープ13%、トラック13%、自動二輪車7%である。これをBLTの1978年の自動車保有比率と比較すると、PUの事故率が高くトラックや自動二輪車は低くなっている。一般的には、公共交通機関（PUV）が自家用車より事故率が高いことが指摘できる。

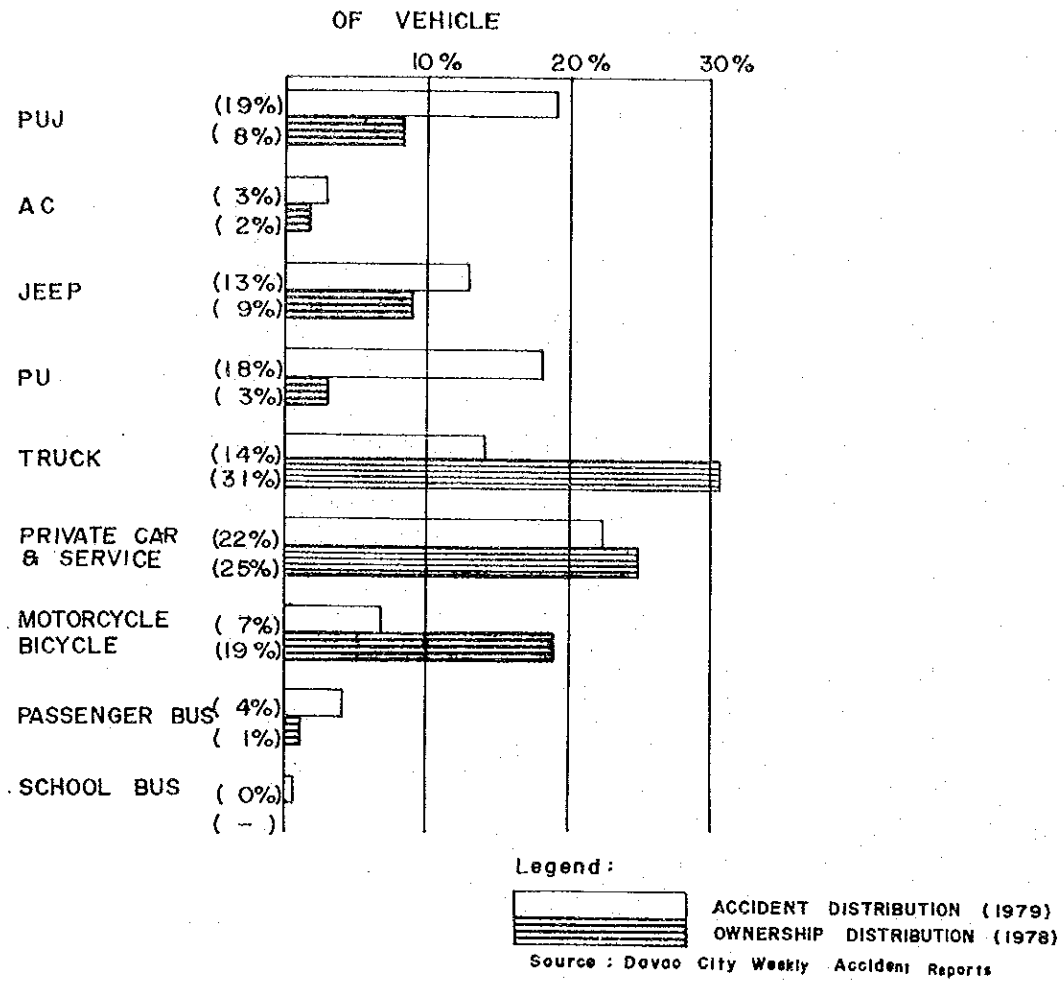


Figure 8.12 Accident and Ownership Distribution by Kind of Vehicle

(4) 交通事故の週変動

それほど明確な関係は見られないが、週日の方が休日よりもやや交通事故が多い。

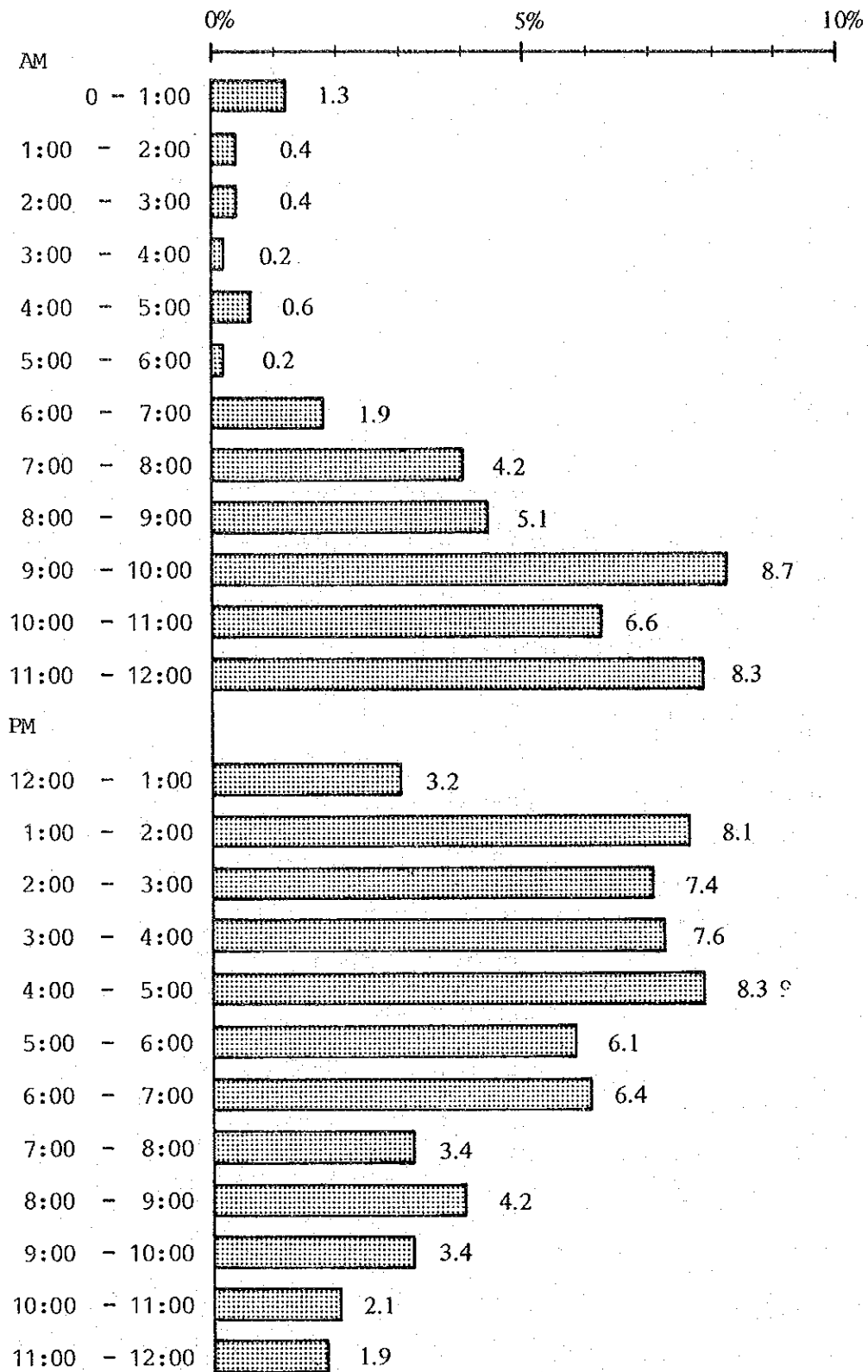
(5) 交通事故の日変動

日変動を見ると、AM 9:00~10:00が最大で、ついでAM 11:00~12:00及びPM 4:00~5:00となっている。時間変動のグラフによると事故は朝7時すぎから急激に増加し、9:00~10:00にピークをむかえ、AM 12:00~13:00にはピーク時の34% (1/3)にまで減少するが、午後には急激に朝のピーク時の85%~95%の時間帯が13:00~17:00までつづき、PM 5:00~7:00ではピーク時の70%程度に減少する。そしてPM 8:00すぎからは着実に減少をつづける。

この変動は、1日における通勤、通学、買物、娯楽等の日常生活の活動状況をそのまま反映しているものと考えられ、昼食時の12:00~13:00がピーク時の1/3に減少することも興味ある現象である。

(6) 交通事故と道路構造特性

一般的に交通事故は、道路構造(曲線半径、視距、平面線形、縦断線形等)と深い関係にあるが、ダバオ市の市街地全体が平坦地であり、道路網に曲線区間が少ないため、両者の関係を資料にもとづいて明らかにすることはできない。



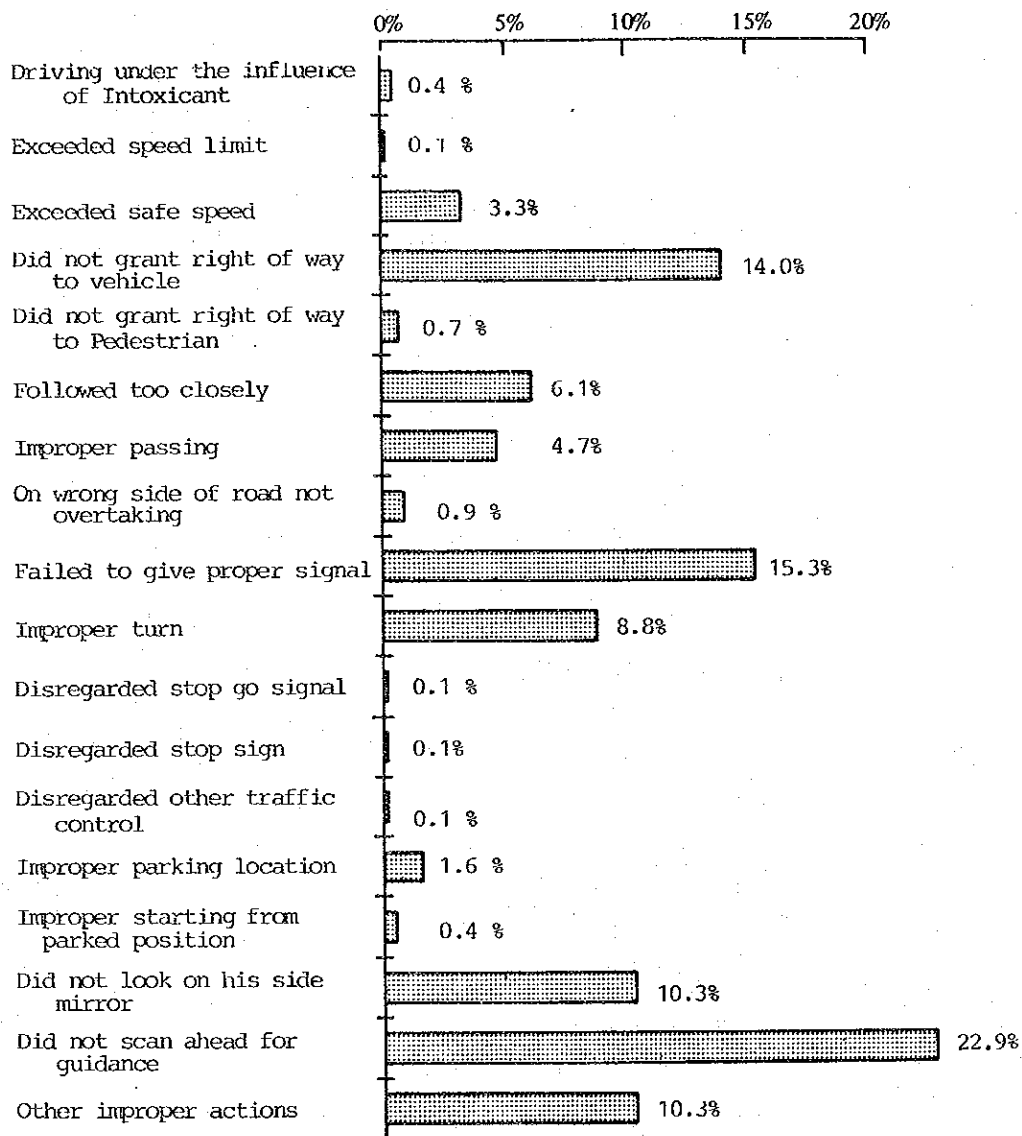
Source: Davao City Weekly Accident Reports

Figure 8.13 Hourly Fluctuation of Traffic Accidents

(7) 交通事故とドライバーの状態

交通事故を起したドライバーの義務違反は18項目のうち、関係の深い6項目を取りあげると次のとおりである。ドライバーの違反にはこの5項目に70%が含まれているといえる。

- 前方不注意であった。
- 方向指示をまちがえた。
- 進行妨害をした。
- サイドミラーをみなかった。
- 転回あるいは右左折が不適當であった。



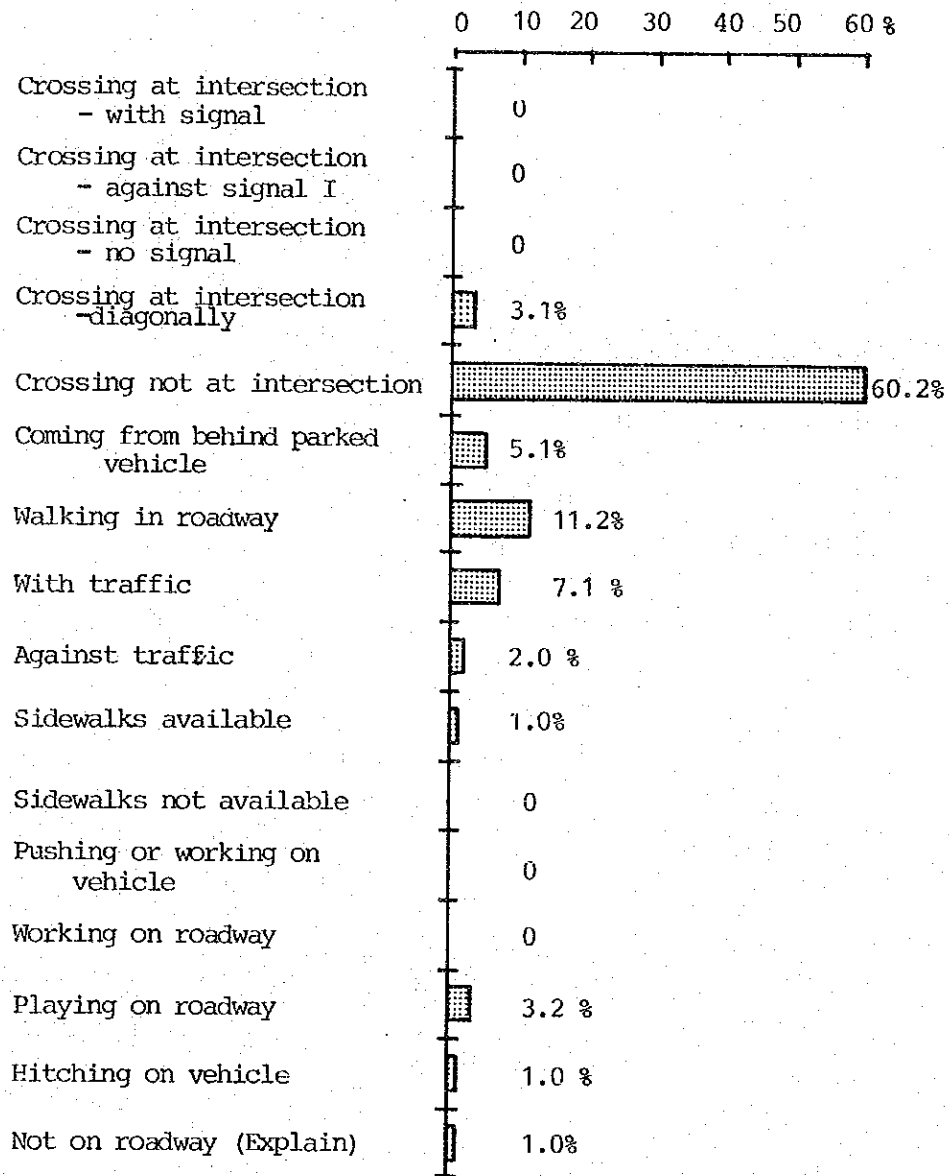
Source: Davao City Weekly Accident Reports

Figure 8.14 Driver Violations

(8) 交通事故と歩行者

交通事故発生と歩行者の状況との関係として16項目の状況があるが、そのうち、次に示す4つの状況におよそ90%が含まれている。

- 横断歩道をわたらなかった。
- 車道を通行していた。
- 自動車と一緒に通行していた。
- 停車中の自動車のうしろをとびだした。

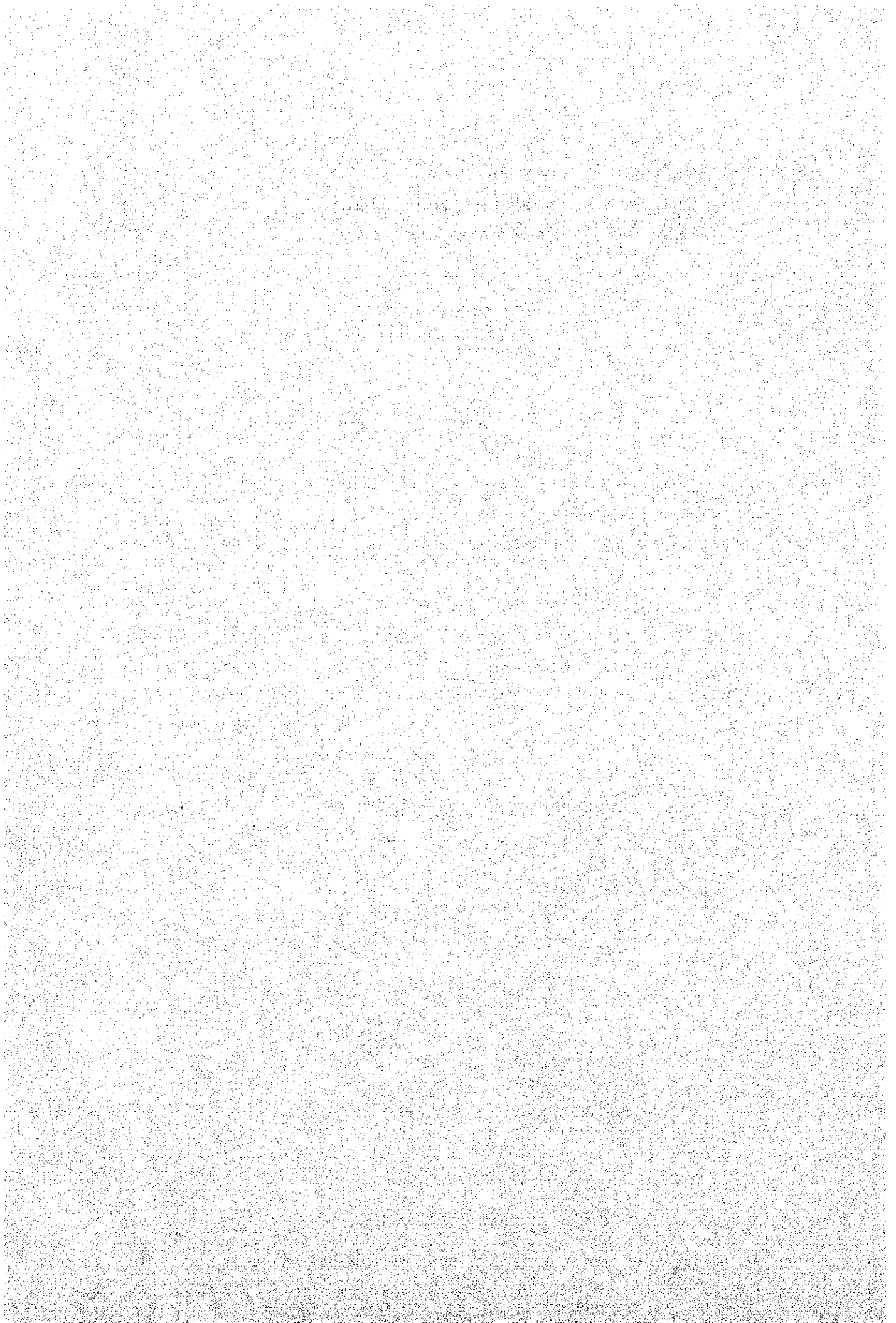


Source: Davao City Weekly Accident Reports

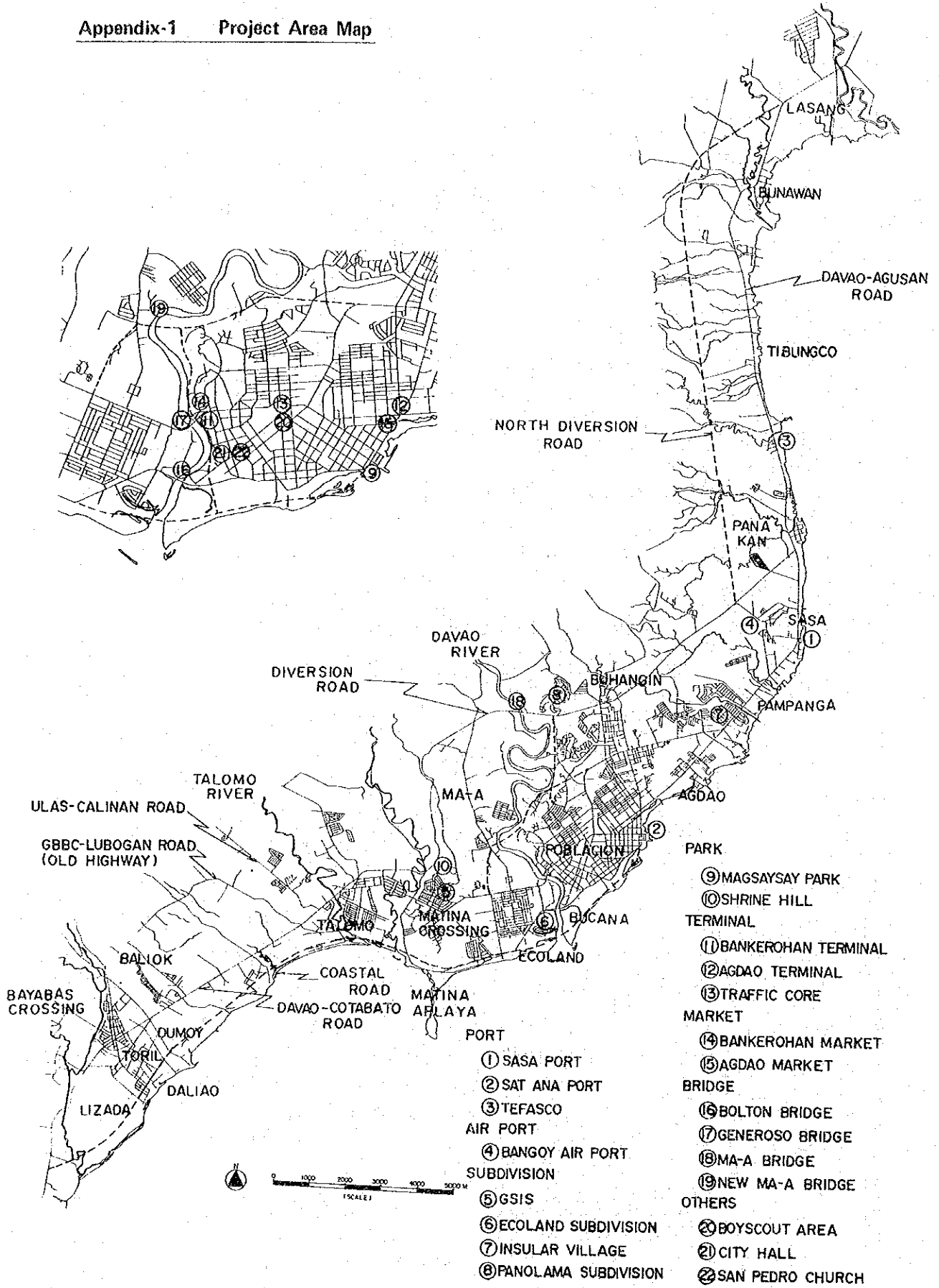
Figure 8.15 What the Pedestrian was Doing

付 録

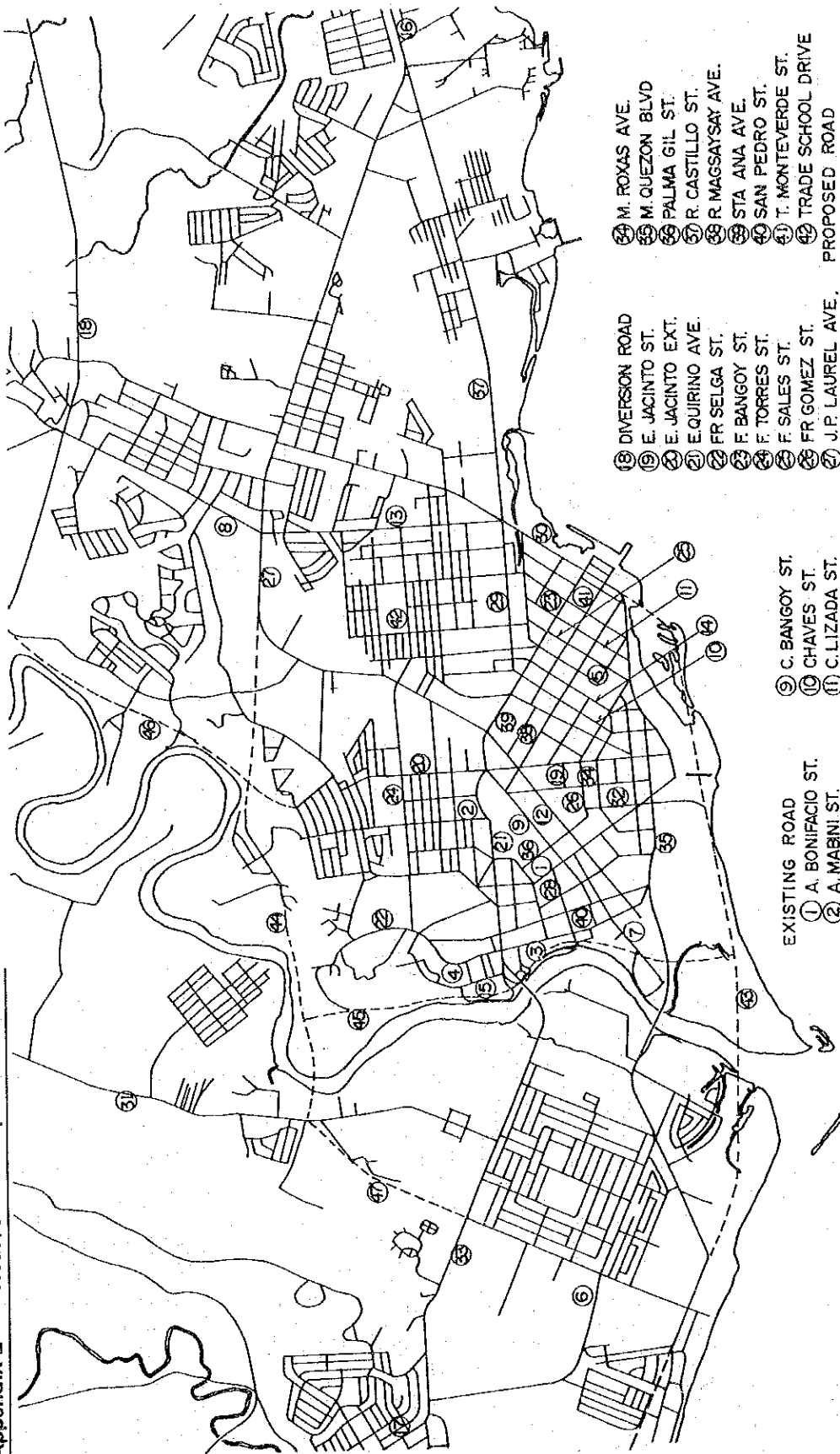
Appendix—1	Project Area Map	2 6 3
Appendix—2	Road/Street Map in Poblacion	2 6 4
Appendix—3	Acronyms and Abbreviations	2 6 5



Appendix-1 Project Area Map



Appendix-2 Road/Street Map in Poblacion



EXISTING ROAD

- ① A. BONIFACIO ST.
- ② A. MABINI ST.
- ③ A. PICHON ST.
- ④ A. PICHON EXT.
- ⑤ B. GEMPESAW ST.
- ⑥ BOLTON DIVERSION ROAD
- ⑦ BOLTON ST.
- ⑧ BUHANGIN ROAD
- ⑨ C. BANGOY ST.
- ⑩ CHAVES ST.
- ⑪ C. LIZADA ST.
- ⑫ C.M. RECTO AVE.
- ⑬ DACUDAO AVE.
- ⑭ D. SUAZO ST.
- ⑮ DATU BAGO ST.
- ⑯ DAVAO-AGUSAN ROAD
- ⑰ DAVAO-COTABATO ROAD

- ⑱ DIVERSION ROAD
- ⑲ E. JACINTO ST.
- ⑳ E. JACINTO EXT.
- ㉑ E. QUIRINO AVE.
- ㉒ FR SELGA ST.
- ㉓ F. BANGOY ST.
- ㉔ F. TORRES ST.
- ㉕ F. SALES ST.
- ㉖ FR GOMEZ ST.
- ㉗ J.P. LAUREL AVE.
- ㉘ J. RIZAL ST.
- ㉙ LAPU-LAPU ST.
- ㉚ L. GARCIA ST.
- ㉛ MA-A ROAD
- ㉜ MABINI EXT.
- ㉝ McARTHUR HIGHWAY

- ㉞ M. ROXAS AVE.
- ㉟ M. QUEZON BLVD
- ㊱ PALMA GIL ST.
- ㊲ R. CASTILLO ST.
- ㊳ R. MAGSAYSAY AVE.
- ㊴ STA ANA AVE.
- ㊵ SAN PEDRO ST.
- ㊶ T. MONTEVERDE ST.
- ㊷ TRADE SCHOOL DRIVE
- PROPOSED ROAD
- ㊸ COASTAL ROAD
- ㊹ J.P. LAUREL EXT.
- ㊺ RIVERSIDE ROAD
- ㊻ ROLLING HILLS ROAD
- ㊼ NEW MA-A ROAD

Appendix-3 Acronyms and Abbreviations

A	AC;	Auto Calesa
B	BCR;	Benefit/Cost Ratio
	BLT;	Bureau of Land Transportation
	BOT;	Board of Transportation
C	CBD;	Central Business District
	CHPG;	Constabulary Highway Patrol Group
D	DCTTMC;	Davao City Transport and Traffic Management Council
	DCUTCLUS;	Davao City Urban Transport Cum Land Use Study
E	EMK System;	Equivalent Maintenance Kilometer System
G	GDP;	Gross Domestic Products
	GNP;	Gross National Products
	GRDP;	Gross Regional Domestic Products
I	IBRD;	International Bank for Reconstruction and Development
	IRR;	Internal Rate of Return
	INP;	Integrated National Police
J	JICA;	Japan International Cooperation Agency
L	LRT;	Light Railway Transit
M	MHS;	Ministry of Human Settlement
	MPH;	Ministry of Public Highways
	MPWH;	Ministry of Public Works and Highways
	MOTC;	Ministry of Transportation and Communication
	MND;	Ministry of National Defense

N	NCSO;	National Census and Statistics Office
	NEDA;	National Economic and Development Authority
	NPV;	Net Present Value
	NTSS;	National Transportation System's Study
P	PCU;	Passenger Car Units
	PUJ;	Public Utility Jeepney
	PPA;	Philippine Ports Authority
	PUV;	Public Utility Vehicle
	PPDO;	Planning and Project Development Office
	PNR;	Philippine National Railways
	PU;	Public Utility
R	RCDP;	Regional Cities Development Project
S	SIR;	Slum Improvement and Resettlement Office
	SPDA;	Southern Philippines Development Authority
T	TTC;	Traffic Training Center

JICA

