

## 住民参加によって作成されたヒヤリ地図と事故発生状況についての考察

財団法人 地域総合研究所 正 会 員 轟 修  
 名古屋産業大学 フェロー 伊豆原 浩二  
 岐阜大学 正 会 員 水谷 香織  
 財団法人 地域総合研究所 正 会 員 田口 博司

### 1. はじめに

交通安全に関する住民参加の手法としてヒヤリ地図の作成が近年、多くの地区で行われている。これはヒヤリ地図の作成を通じて潜在的な事故発生箇所を特定し、また作成に携わった住民がそれら危険箇所についての情報を共有することで事故発生の軽減を図ろうとするものである。

ヒヤリ地図はハインリッヒの法則（いわゆる1:29:300の法則）における潜在危険箇所を図上に標示したものであり、作成参加者の経験的知見に基づいて作成される。しかしながら、顕在化している実際の事故発生状況とヒヤリ地図で示される潜在危険箇所との比較は十分になされていないことが多い。

本稿では、岐阜県郡上市八幡地区で実施されている「あんしん歩行エリア」事業で行われたヒヤリ地図の作成、事故台帳の分析、アンケート調査を比較し、考察を加えるものである。

### 2. 調査方法

調査の範囲：郡上市八幡地区

（旧郡上郡八幡町の中心部 約84ha）

対象地区内人口：5,473人（平成16年5月末日現在）

調査の種類：表1に示す3つの調査による。

なお、これらのデータはGISによってデータ管理を行った。ヒヤリ箇所調査において参加者に事故台帳調査結果は知らされていない。またアンケート調査実施に際しても、被験者に対して事故台帳調査結果、ヒヤリ箇所調査結果は知らされておらず、各調査は互いに独立している。

### 3. 調査結果

#### （1）ヒヤリ箇所調査

ヒヤリとする場所として、のべ255の指摘があった。多くは同一箇所でもあったため、集約すると23箇所がヒヤリとする場所であった。

同時にヒヤリとする内容も聞いており、「交差点形状が変則で見えにくい」「（補助するはずの）カーブミラーが見にくい」「見通しが悪い」「路上駐車のをいで（人が）見えにくい」など視認性に関する意見が多い。これらは対象地区の街路網が城下町特有の組み合わせであることや、構成街路の多くが6m未満であり、かつ家屋が連担していることなどが原因と考えられる。

表 - 1 調査内容

調査名	調査の内容
ヒヤリ箇所調査	作成方法：ワークショップ形式により、参加者が日常的に感じるヒヤリ箇所を地図に記入。 内 容：クルマ・歩行者の立場でヒヤリとした箇所、ヒヤリの種類 ワークショップ開催日：平成16年10月15日 参加者数：62人（すべて対象地区在住者。3地区に分かれて議論した）
アンケート調査	対 象：郡上市八幡地区で開催された「ふるさとまつり」への来場者 調査日：平成16年11月6日、7日 内 容：来場者に「あなたがヒヤリと思う場所」1箇所を白地図に記入 回収総数：531票（うち対象地区内在住者；464票）
事故台帳調査	対象期間：平成13年1月1日～同15年12月31日 調査項目：岐阜県警郡上署に届け出のあったもので対象地区内での人身及び物損事故 事故総数：人身事故 52件、物損事故 390件

キーワード 交通事故、ヒヤリ地図、アンケート調査、住民参加

連絡先 〒500-8367 岐阜市宇佐南4丁目8-16 （財）地域総合研究所 Tel 058-274-9555(代)

## （2）アンケート調査

最も多い得票数を得たのは交通量が多く、かつ見通しの悪い交差点であり、次いで狭幅員で両側に商店が密集しており、路上駐車が恒常的になっている場所である。

## （3）事故台帳調査

人身事故は9～25件/年、物損事故は114～156件/年で発生し、車両相互が約7割、人対車両が3割となっている。人身事故多発箇所は国道156号の城南交差点、路線では国道256号となっていた。物損事故は主要国道の交差点と区間に加えて、中心部の変則交差点や店舗駐車場周辺で多い傾向にあった。

## 4．考察

実際の事故発生箇所とヒヤリ箇所と比較すると、例えば人身事故の多発箇所である城南交差点の危険認知度が低いなど、全ての事故発生箇所がヒヤリ箇所として認知されていなかった。このことは、ヒヤリ箇所調査やアンケート調査が被験者の生活行動圏に依存するため、日常的な行動ルート上の危険認知箇所が抽出される傾向によるものと考えられる。特に今回の対象範囲は比較的、広範囲に及んでいるため、生活行動圏外の事故多発箇所への認知が低くなったと推察される。ヒヤリ地図の結果を活用する場合、被験者の認知度のみで頼ると生活行動圏外の潜在的危険箇所が欠落する可能性への留意が必要と考える。

さらに事故発生箇所のうち事故によるダメージの少ない物損事故発生箇所とヒヤリ箇所とが類似していた。また「ヒヤリ」の内容からは、危険箇所としての認知が「見えにくさ（視認性）」に支配されている一方で、人身事故発生箇所における視認性は良い傾向にあった。

これらの解釈として、視認性の悪い箇所は危険箇所として認知されているため、より慎重な行動をとることで重大事故の発生が抑制され、逆に見通しの良い場所では、速度超過や気の緩みが誘発されることで人身事故を発生させやすいと考えられる。このことは、「気が緩みやすい箇所」は「ヒヤリ」として認知されにくいことを意味しており、ヒヤリ箇所調査の結果を用いる上で留意すべき点である。また交通安全対策を考えた場合、ランプやスラロームなどの対策は、こうした心理的特質を活かした整備であると位置づけることができる。

また、アンケート調査とヒヤリ箇所調査とでは類似した結果を示していた。実務の上ではヒヤリ箇所調査のみでは地区内のヒヤリ箇所の重みづけができず、整備の優先度の判断がしにくい。このことから、アンケート調査をヒヤリ地図の補完として用いることができると思われる。



図 - 1 ヒヤリ箇所



図 - 2 アンケート集計結果

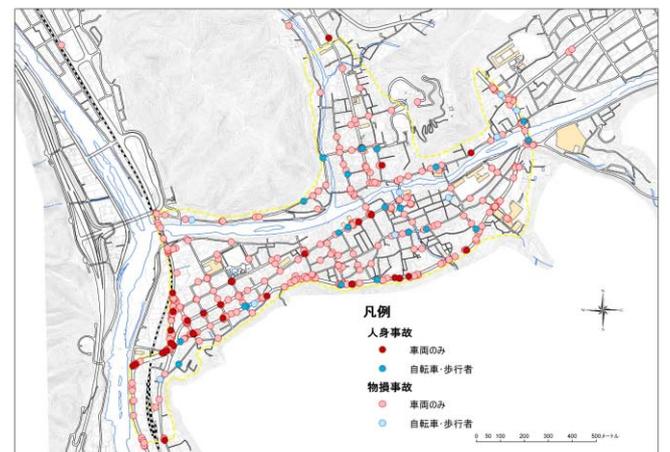


図 - 3 事故発生状況

## 参考文献

- ・交通行動の社会心理学，蓮花一己編，北大路書房，2000年11月