

通行状態からみた交通事故・ヒヤリ地点の指摘とその内容

大同工業大学 学生員 長谷川 将広

大同工業大学 学生員 青木 俊樹

大同工業大学 正会員 舟渡 悦夫

1.調査の背景と目的

普段外出した際によく通行する交差点において、「危険である」と自分自身が認識している個所があろう。今日、住民が交通安全対策に参加するP Iの普及を考えた時、地域住民による危険個所の点検作業は欠かせないといえよう。そこで、本研究では地域住民がどこを危険と考えているか、どのような理由で危険と感じ、どのような点に注意し、どのような対策を望んでいるかについて分析を行うことにした。

2.調査方法

1)調査区域および調査内容

調査区域としては、本学に近い名古屋市南区内の柴田・千鳥・白水の3小学校区(約3k m²)を選定した。アンケートの質問項目は表1に示すとおりであり、回答選択方式の質問と別紙地図へのマーク方式によって回答を得た。

2)調査方法

アンケートの配布は、対象区域の住民宅を直接訪問し、アンケートの趣旨を説明し了承を得た方のみに行った。回収は、1~2週間以内に大学へ郵送してもらう方式をとった。その結果、アンケート配布総数は270票であり、回収数は102票(回収率37%)であった。また、有効回答数は102票(有効回答率92%)であった。なお、調査は2001年10月下旬~11月中旬に実施した。

3.調査結果

1)回答者の個人属性

性別では、女性が66%であり、年齢では40歳以下が19%、41~63歳が35%、64歳以上が46%となり高齢層が多かった。職業では無職が73%であった。運転免許保有率は61%であり、そのうちの74%がほぼ毎日、あるいは週に数回は自動車を運転している。

2)事故・ヒヤリ地点における通行状態別の比較

過去3年間に交通事故にあった、あるいは交通事故にあいそうなヒヤリとした体験(以後「事故・ヒヤリ」と記す)のうち、最も危険な地点での自分の通行状態に注目して分析を行った。図1は事故・ヒヤリにおける自分ならびに相手の通行状態別の割合を示したものであり、自分が歩行者及び自てん車で通行している時に、相手が自動車の場合が多いことがわかる。特に、自分が自てん車で相手が自動車の場合は、7割と高い割合となっている。また、自分が自動車の場合、相手が自動車と自てん車の割合が高い。

表1 アンケートの質問項目

分類	No	質 問 項 目	記号
施設利用	1	自宅の位置	△
	2	利用施設の数	△
	3	自宅から施設までの経路数	△
	4	施設名・利用回数などの記入	
危険個所	5	事故・ヒヤリ体験	
	6	地図内での事故・ヒヤリ体験	
	7	事故・ヒヤリ個所の指摘	△
	8	最も危険な個所の指摘	○ △
	9	本人の状態	○
	10	相手の状態	○
	11	事故・ヒヤリの理由	○
	12	通行時の注意点	○
	13	交通安全対策	○
安全対策	14	特に多い交通違反	
	15	特に問題となる道路環境	
	16	特に重視すべき交通安全対策	
	17	特に強化すべき交通取締り	
基本属性		性別・職業など8項目	○

注) △:別紙地図への記入 ○:分析項目

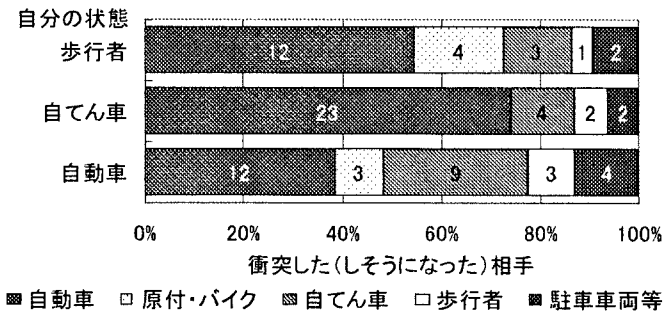


図1 事故・ヒヤリ地点における自分と相手の通行状態

3)事故・ヒヤリでの状態別の累積頻度

住民に対する交通安全対策を進める上で、自宅から事故・ヒヤリ地点までの距離を調べることが必要となる。図2は、自宅から事故・ヒヤリ地点までの直線距離を自分の通行状態別にみたものである。図2より、歩行者が「危険である」と指摘した地点までの距離は、自宅から100m以内の割合が60%と近距離になっている。自動車と自てん車の分布は類似しており、概ね200~250m付近で50%になっており、500m付近で85%に達している。したがって、住区内に限れば自動車の場合においても自宅から近い地点での危険性が高いことがわかった。

4)自分の状態別にみた交差点種別の割合

図3は自分の通行状態別にみた事故・ヒヤリ地点の種別の割合を示したものである。図3によると、歩行者は信号がある大きな交差点を最も危険であるとしており、自動車では歩行者と対称的に、信号のない交差点を最も多く指摘している。また、自てん車は信号交差点、無信号交差点が同じ割合となり、あらゆる交差点種別において危険が潜んでいることがわかった。

5)事故・ヒヤリ交差点別の指摘内容

表2は、事故・ヒヤリ地点について、事故・ヒヤリの理由、通行時の注意内容、当該地点の交通安全対策について、交差点種別ごとの特徴を示したものである。ここでは、交差点種別で指摘人数が最も多いCの無信号交差点に注目した。事故・ヒヤリの理由は「違反・モラル」が他の要因より多く、通行時の注意内容では「安全な状況確認」が多く、当該地点の安全対策では「沿道環境の改善」を指摘した人が多かった。このことから、住区内の無信号交差点においては、見通しの悪さや路上駐車が危険要因となり、潜在的な交通事故の危険性が高いことが裏付けられた。

4.まとめ

本研究を通し、地域住民はどのような通行状態の時、どの地点を危険と考え、どのような対策を望んでいるのかを把握することができた。今後の課題としては、実際の現地調査により道路環境や交通状況を把握し、実際の交通事故データとの関連を調べるにより、具体的な交通安全対策の指針を方向づけたいと考えている。

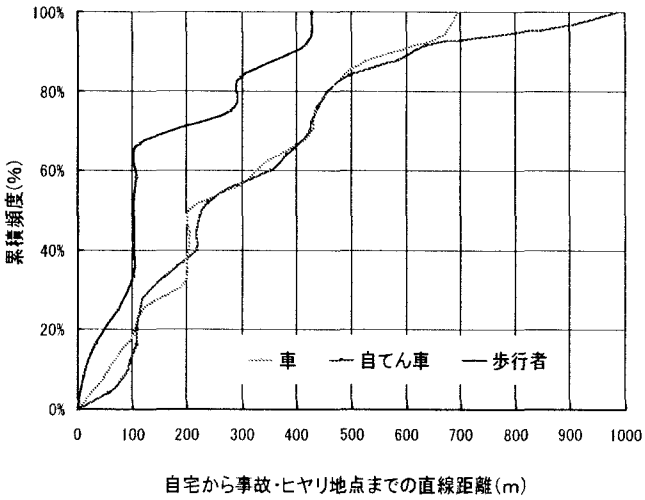
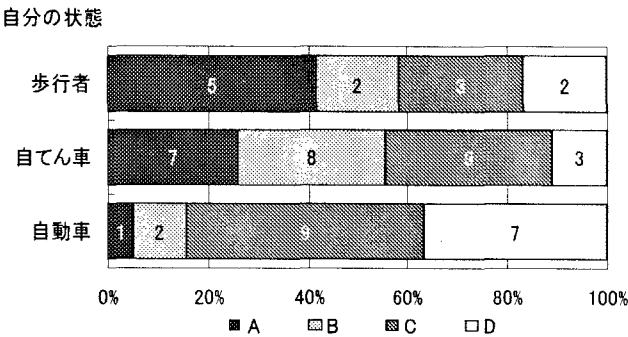


図2 事故・ヒヤリ地点の自分の通行状態別の自宅から危険地点までの直線距離の累積頻度



注) A:4車線×4車線、4車線×2車線の信号交差点
B:2車線×2車線の信号交差点
C:2車線×2車線の無信号交差点
D:特殊交差点(T字・踏み切り)

図3 自分の通行状態別にみた事故・ヒヤリ交差点種別の内訳

表2 事故・ヒヤリ交差点別の指摘内容

交差点種別	指摘内容									計
	事故・ヒヤリの理由			通行時の注意内容			当該地点の安全対策			
	違反・モラル	事故・ニアミス	道路形状	安全な状況確認	安全な速度の確認	独自の危険回避	沿道環境の改善	交通取締りの強化	独自の対策	
A	8	3	1	9	1	2	4	1	5	34
B	4	1	0	5	1	2	4	1	3	21
C	11	4	4	16	4	2	10	4	4	59
D	4	6	0	8	2	2	4	6	2	34
計	27	14	5	38	8	8	22	12	14	148

注) A, B, C, D:図3の注) 参照