

住民による交通事故危険地点評価の分析

近畿大学工学部 正会員 高井広行

1.はじめに 交通事故は、居住者の生命に影響を及ぼすだけでなく、危険感、不安感として精神的にまで影響を及ぼしている点も無視できない。ここでは、交通事故に対する危険感、不安感、総合的な交通環境の良し悪し等の意識評価、危険・不安を感じると指摘された地点と実際に過去に発生した交通事故発生地点とを対比することにより交通事故に対する住民の意識について考察する。

2. 交通環境意識の概要 対象とした地域は住宅地区が主体に構成されている地区を抽出し、留め置きで中学生以上の構成員を対象に平成13年11月にアンケート調査を行った。対象にした世帯数は860世帯、そのうち735の世帯から回答を得、計1467票の回答を得た(回収率85%)。また、若者の層として広島大学生から104人に調査を依頼した。いま、アンケート票の回収状況を表1に示す。

表1 アンケート回収状況

配布地区	配布数	回収数 (全体に対する割合%)	回収率 (%)	総評数
高美が丘	210	181(24.6)	86.2	441
西条駅前	110	91(12.4)	82.7	200
西条中央	190	165(22.4)	86.8	320
八本松正力	200	185(25.1)	92.5	263
志和	150	113(15.3)	75.3	139
その他(広大)	-	-	-	104
合計	860	735(100)	85.5	1467

自宅前の道路を歩く時の危険・不安に対する意識を図1に示す。全体では、45%の人が「感じる」と答えている。他の地区と比べ交通量の多い道路が通過している西条と広大周辺地区においてはその割合が過半数を超え、他の地区に比較するとやや高くなっている。

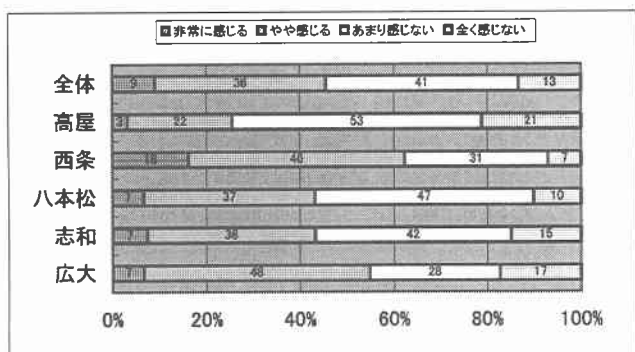


図1 自宅前を歩くときの交通事故の危険・不安意識

自宅周辺の総合的な交通環境の良し悪しの評価を図2に示す。全体では「良い」と答えた割合は29%と「悪い」27%を若干上回っている。地区別に見ると、市中心市街地から少し離れた周辺地区において「悪い」の割合が約50%弱と高く、交通の便等が影響しているものと思われる。

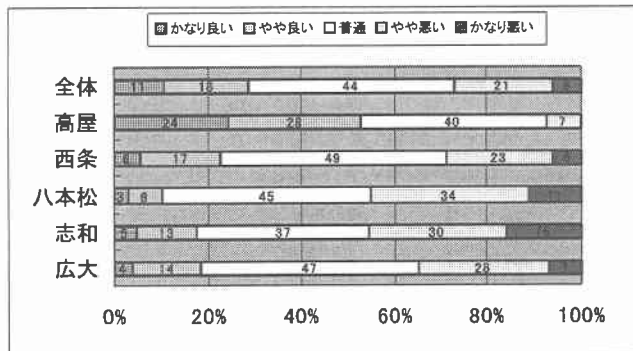


図2 自宅周辺の交通環境の総合評価

3. 危険・不安を感じる地点と交通事故発生地点

意識調査よりえた危険地点と過去9年間の交通事故発生地点について比較してみる。まず、住宅専用地区である高美が丘地区について、アンケート調査によって得られた自動車運転中の危険不安地点を図3に、過去の交通事故発生地点を図4に示す。交通事故の多発地点においては、危険・不安を指摘する人が多い。しかし、危険・不安を感じる人が多い地点で必ずしも事故は多く発生しているとはいえない。事故発生地点と危険不安地点、信号のない交差点、道路幅員の広い道路との交差点で共通して危険度が高い。



図3 高美が丘地区事故危険・不安地点

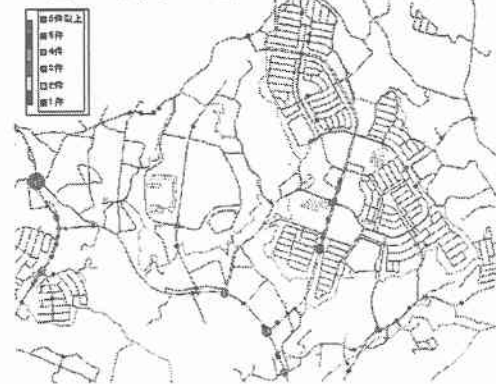


図4 高美が丘地区の平成4～12年事故地点

次に東広島市の中心市街地である西条地区について意識調査によって得られた危険・不安地点を図5に、交通事故発生地点を図6に示す。これらの図からもわかるように交通事故の危険地点が多い地区である。本地区は前述と同様に交通事故の多発地点においては、危険・不安を指摘する人が多い。しかし、幹線道路での危険・不安を指摘する人は比較的少ない。住宅地区内の道路で危険・不安を指摘する人が比較的多いことがわかる。事故発生地点と危険不安地点共、比較的信号のない交差点、道路幅の狭い道路に多く危険性が潜んでいることが伺われる。過去の交通事故発生地点では、道路幅員の広い道路、交通量の多い道路、幹線道路と幅員の狭い道路の交差点での発生件数が多い。



図5 西条地区交通事故危険・不安地点



図6 西条地区の平成4～12年交通事故地点

事故発生の比較的多い広島大学周辺地域について意識調査により得られた危険・不安地点を図7に、過去の交通事故発生地点を図8に示す。他の地区に比べ危険不安地点を指摘する人がやや少ない。交通事故の多発地点においては、やはり危険・不安が指摘されている。本地区では危険・不安を指摘した地点では実際に事故も多発している。交通事故発生地点と危険・不安指摘地点共、信号のある交差点、幅員の狭い道路、交通量の多い道路で高くなっている。広大周辺の商業施設周辺でも交通事故発生件数が多いのに対し、危険不安意識が比較的低い地点も多く見られる。



図7 広大周辺地区危険・不安地点



図8 広大周辺地区の平成4～12年事故地点

4.おわりに 東広島市の各地区において、自動車の必要性を感じている割合が高く、自家用車に依存している地域であることがわかる。その結果、自動車交通事故等の問題を多く包含している地域であるともいえる。アンケートから、公共交通機関に対する不満や住宅地区特有の駐車問題など各地区の特性に応じた問題が指摘された。とくに、中心市街地では交通事故の危険・不安意識が高く、周辺部では比較的低い結果となっている。すなわち交通量が集中している地区、幹線道路が通過している地区等で交通環境に対する危険意識が高い。総合的な交通環境意識については公共交通機関の便が比較的良好な地区で「良い」とする傾向が見られた。

意識調査から得られた危険不安地点は交差点に多く、それらの地点は実際に過去の交通事故の発生件数も多い。本調査の交通事故の改善対策のうち、信号の設置を望む人が多く、危険不安地点・事故発生個所で信号のない交差点等での発生が多いことがその原因でもあろう。交通事故の多発する地点についてみると、危険・不安を感じると指摘した地点と一致している。しかし、逆に、危険・不安を感じる人が多い地点では必ずしも事故が多く発生していない。これからも分かるように、交通事故は微妙な現象であり、人々に事故の危険・不安感を感じさせる地点は多く、これらの地点の改善対策の検討等が今後の課題である。

最後に、本研究のために貴重な資料の提供を頂いた広島県警本部、西条警察署、株式会社ドーンおよび調査に協力いただいた市民のみなさまに感謝の意を表します。

参考文献 1)高井、東広島市における交通事故の分析とGISシステムに関する研究、土木計画学研究講演集 vol.24、01年11月