

## 第1章 はじめに

日本における交通事故件数並びに交通事故による死傷者数は、平成14年こそ若干の減少に転じたものの、平成2年以降平成13年まで連続して増加し続けた。特に死傷者数は、平成14年の1年間に116万人を超えるなど、非常に憂慮すべき状況にある<sup>1)</sup>。交通事故は、同一の交差点やカーブ区間などで多発することがあり、このような場合においてはその地点の道路・交通環境が何らかの事故要因をもたらしている可能性が考えられる。このため、警察庁と国土交通省が進める交通安全対策事業の中でも、事故が多発する地点の抽出と、対策実施に取り組んでいるところである。

一般にこれらの交通安全対策事業に対しては、交通事故データを活用し、①対策を実施すべき箇所の特定と、②その箇所での対策立案・実施が進められる。特に、後者の対策立案・実施においては、交通事故に至る過程と要因を詳細に分析・解明することがより効果的な対策立案・実施に結びつく。ところが、上述のように全体で見ると交通事故発生件数は憂慮すべき状況にあるものの、個別の箇所ごとに見ると、交通事故の発生は稀少であり、問題箇所の抽出や対策立案に向けた分析に対しては、交通事故データだけでは十分とはいえない。また交通事故データには事故に至る過程が時間を追って順に記録されているわけではない。このため、①要対策箇所の特定と、②対策の立案・実施に向け、交通事故データを補完する形で、場所と経過を容易に知りうる方策が必要と考えられる。

このような方策の一つとして、本報告では、交通事故には至らないまでも「ヒヤリ」、「ハッ」とした危険事象を地図上に表現していく「ヒヤリ地図づくり」に着目した。「ヒヤリ地図」自体は、a) 問題箇所の抽出と、b) 地図作成に関わった人々の交通安全意識を高めるものである<sup>2)</sup>。ここでは a) の観点に加えて、危険事象の要因をできるだけ精緻に抽出できることをその利点と考えた。また、その要因に従い、危険事象が発生したとして指摘された箇所での道路構造や交通状況に関する調査を行って、危険事象の詳細要因や、危険事象に対する対策案の検討を試みた。

本資料で報告する危険事象の要因や対策案は、全道路利用者の道路利用状況に比べれば、一部の道路利用者の限られた経験に立脚するものであることは否めない。よって、実際に交通安全対策の現場でとられる具体的な対策と本資料で示す対策が異なることも当然の理と考える。一方で、本資料で報告する要因分析と対策立案の観点を新たな知見として蓄え、研鑽を加えることを通じて、事故の少ない道路が実現することを願うところである。