

第1位 引野町4丁目交差点

84件

- 上り線に右折レーンが無い。
- 国道2号の中央線がくい違っている。
- 右側車線から、左側車線への無理な割り込みをする車両と接触しそうになる。
- 対向車両と接触しそうになる。

第2位 福山郵便局前交差点

78件

- 沿道からの右左折車が多い。
- 渋滞がひどい。
- 横断歩行者と接触の危険。
- 前走車に追突しそうになる。

第3位 府中分かれ交差点

74件

- 交差点部が曲線+右折レーンが2車線のため、見通しが悪い。
- 右折時に対向車と接触しそうになる。
- 右左折時に歩行者・自転車と接触しそうになる。
- 前走車に追突しそうになる。
- 急な車線変更をする車両と接触の危険。

第4位 神島橋西詰交差点

49件

- 交差点部が曲線で、急カーブ、急勾配であり、遮音壁もあるため、見通しが悪い。
- 右折時に、対向車と接触しそうになる。
- 歩行者・自転車を巻き込みそうになる。

第5位 赤坂バイパス東口交差点

39件

- 交差点部が曲線で見通しが悪い。
- 交差点間隔が短く、右折滞留が隣の交差点まで影響。
- 右折時に対向車と接触しそうになる。
- カーブ区間での車線変更時に接触の危険。

第6位 福山新橋西詰交差点

37件

- 交差点が広い。
- 渋滞がひどい。
- 交差点道路がくい違っている。
- 国道2号と交差点道路に高低差があり見通しが悪い。
- 右折時に対向車と接触しそうになる。
- 横断歩行者・自転車と接触の危険。
- 前走車に追突しそうになる。



第7位 明神町交差点

33件

- 交差点が曲線のため、見通しが悪い。
- 交差点が広い。
- 渋滞がひどい。
- 右折時に対向車と接触しそうになる。
- 横断歩行者・自転車と接触の危険。

第8位 早戸交差点

32件

- 下り線で車線減少。(2車線→1車線)
- バイパス入口のため速度が速い。
- 並走している車両が急に割り込んでくる。
- 右折時に対向車と接触しそうになる。

第9位 岩足橋北詰交差点

20件

- 隣接交差点の右折車が当交差点まで滞留。
- 時差式信号。
- 無理な車線変更をする車両に追突しそうになる。
- 無理な右折をする車両がいて危険。

第9位 紅葉町交差点

20件

- 交差点部が曲線で見通しが悪い。
- 交差点道路に右折青矢がない。
- 右折時に対向車と接触しそうになる。
- 右折時になかなか曲がれず、交差点内に取り残される。

ヒヤリ地図 マップ

地域の皆様からお伺いした「ヒヤリ・ハット体験」をもとに、事故の発生は少ないものの「体験」の多い地点や、その原因となる道路構造上の問題など、皆様にもご活用いただけるよう「ヒヤリ地図」としてとりまとめました。

これらの情報は、今後の交通安全対策に役立てていきます。是非この地図に記載されている「ヒヤリ・ハット箇所」をご確認下さい。そして通行の際は、「ヒヤリ・ハット体験」を参考に十分ご注意ください。

「ヒヤリ・ハット体験」とは？ 交通事故には至らないものの、一歩間違えば交通事故になる可能性が高かった体験のことです。



●ヒヤリマップ作成の目的

- ・国道を管理する国土交通省では、誰もが安全に安心して利用できる国道を目指し、交通事故を抑止するための交通安全対策に取り組んでいます。
- ・今後さらに進める交通安全対策に役立てることを目的として、管理する国道を対象に、日頃から道路を利用されている地域のみならず「ヒヤリ・ハット体験」についてお伺いするアンケート調査を実施しました。

「ヒヤリハット体験」とは、交通事故には至らないものの、一歩間違えば交通事故になる可能性が高かった体験のことです。

- ・今回の調査の皆様からお寄せいただいた「ヒヤリ・ハット体験」に関する情報は、今後の交通安全対策を進める際の参考とさせていただきます。地域の皆様の安全な道路利用にもご活用頂けるよう「ヒヤリまっぷ」としてとりまとめました。

●ヒヤリまっぷの活用方法

- ・お出かけ前に、目的地までのルート上の「ヒヤリ・ハット箇所」の有無をご確認下さい。
- ・「ヒヤリ・ハット箇所」を通行する際は、「ヒヤリ・ハット体験」を参考に十分注意して走行して下さい。
- ・地域や職場、学校などで交通安全活動を行う際、この「ヒヤリまっぷ」の情報を関係者の間で共有することにより、交通安全の向上に役立てて下さい。

●ヒヤリまっぷ・アンケートに関するお問い合わせ先

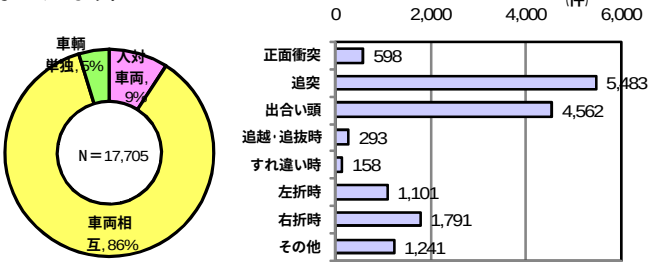
国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所

〒720-0031 広島県福山市三吉町4丁目4番13号
TEL: (084) 923-2620 FAX: (084) 923-2517
E-mail: fukuyama@cgr.mlit.go.jp

広島県下の交通事故発生状況

●交通事故類型

- 類型別の交通事故発生状況をみると、車両相互が86%と最も多く、人対車両は9%、車両単独は5%となっています。
- 車両相互事故の内訳では、追突(5,483件)、出会い頭(4,562件)が多くなっています。



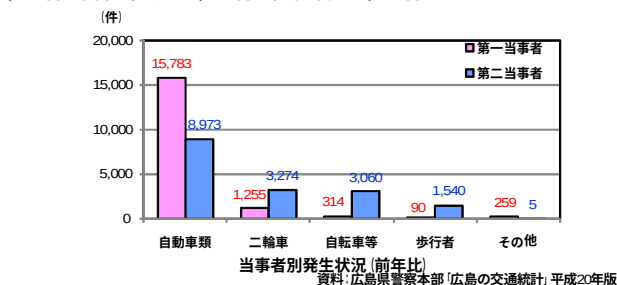
交通事故類型別発生状況

車両相互事故の内訳

資料: 広島県警察本部「広島県交通統計」平成20年版

●当事者別交通事故発生状況

- 第一当事者で最も多いのは乗用車の15,783件で、二輪車の1,255件がこれに続いています。
- 第二当事者で最も多いのも乗用車の8,973件であり、以下、二輪車が3,274件、自転車等が3,060件、歩行者が1,540件となっています。

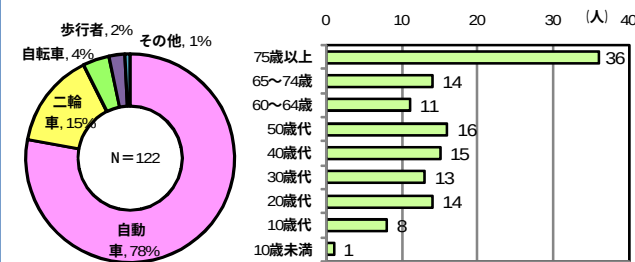


当事者別発生状況 (前年比)

資料: 広島県警察本部「広島県交通統計」平成20年版

●死亡事故の状況

- 状態別の交通死亡事故発生件数をみると、自動車乗車中が78%と最も多く、二輪車が15%、自転車等が4%、歩行者が2%となっています。
- 年齢別の交通事故死者数では、75歳以上が36人、65~74歳が14人、65歳以上の方が約4割を占めています。



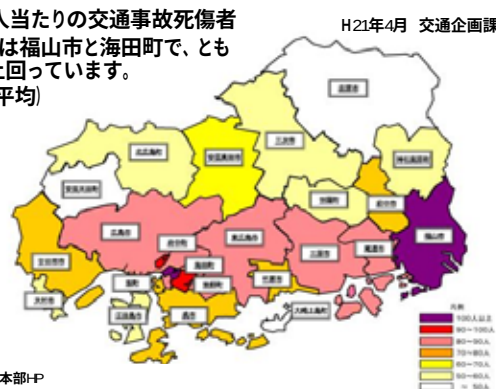
状態別交通死亡事故発生件数

年齢別交通事故死者数

資料: 広島県警察本部「広島県交通統計」平成20年版

●人口1万人当たりの居住地別交通事故死傷者数の割合

- 人口1万人当たりの交通事故死傷者数が多いのは福山市と海田町で、ともに100人を上回っています。(H16~H20平均)



資料: 広島県警察本部・FP

交通安全アンケート (ヒヤリ体験アンケート) の調査結果

●地区別ヒヤリ・ハット体験件数

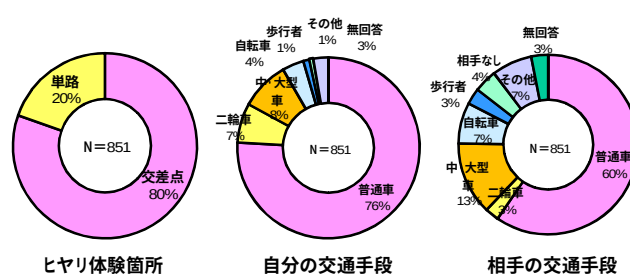
- ヒヤリ体験の地区別内訳をみると、福山地区が851件、三原・尾道地区が315件となっています。

地区	ヒヤリ体験件数
福山地区	851件
三原・尾道地区	315件
箇所不明・その他地区	35件
合計	1,201件

ここでは交通安全アンケートをもとに、皆さんからお寄せ頂いたヒヤリ・ハット体験のうち、**福山地区(国道2号)**のヒヤリ体験内容についてみていきます。
(ヒヤリ体験の多い箇所については表面参照)

●場所及び利用交通手段

- ヒヤリ体験の箇所は、交差点が80%、単路が20%となっています。
- 自分の交通手段では普通車が76%と最も多く、以下、中・大型車(8%)、二輪車(7%)が多くなっています。
- 相手の交通手段では、普通車(60%)、中・大型車(13%)に続いて自転車(7%)が多くなっています。



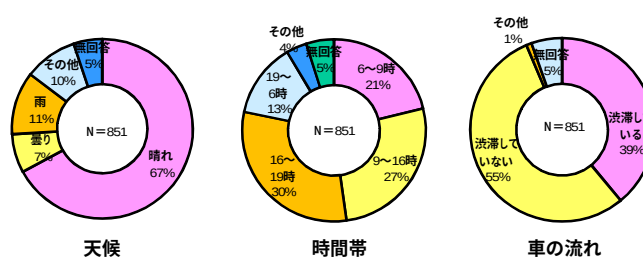
ヒヤリ体験箇所

自分の交通手段

相手の交通手段

●ヒヤリ・ハット体験時の状況

- ヒヤリ・ハット体験時の天候は、晴れが67%と最も多くなっています。
- 時間帯では、朝夕、夕方ともに20~30%程度となっています。
- ヒヤリ体験時の車の流れは、「渋滞している」が39%、「渋滞していない」が55%となっています。



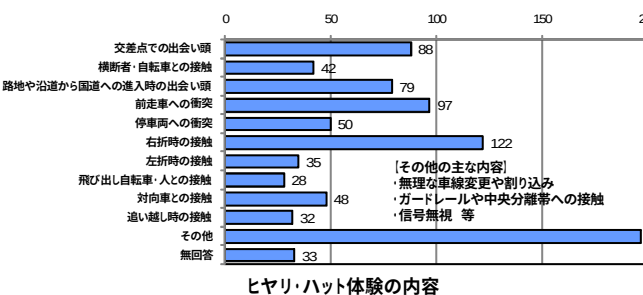
天候

時間帯

車の流れ

●ヒヤリ・ハット体験の内容 (起こりそうになった内容)

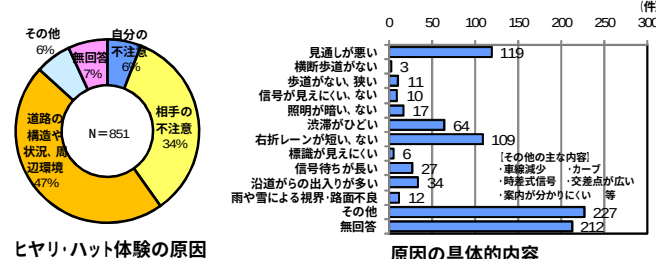
- ヒヤリ・ハット体験の内容では「その他」が最も多くなり、道路状況や交通状況に応じて体験内容は様々となっています。
- それ以外では、「右折時の接触」が122件と最も多く、続いて「前走車への衝突」(97件)、「交差点での出会い頭」(88件)が多くなっています。



ヒヤリ・ハット体験の内容

●ヒヤリ・ハット体験の原因と具体的内容

- ヒヤリ・ハット体験の原因では「道路の構造や状況、周辺環境」が47%と最も多くなっています。
- 原因の具体的な内容としては「その他」が多い他、「見通しが悪い」(119件)、「右折レーンがない・短い」(109件)が多くなっています。

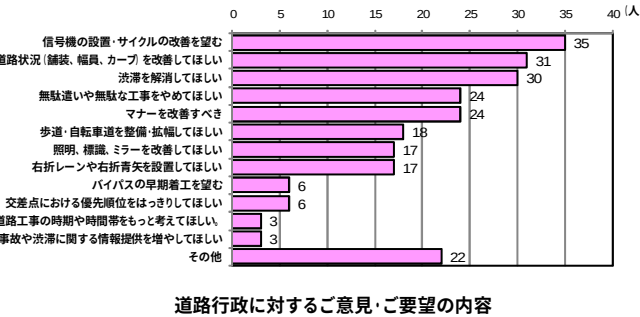


ヒヤリ・ハット体験の原因

原因の具体的内容

●道路行政に対するご意見・ご要望

- 道路行政に対するご要望の第1位は「信号機の設置・サイクルの改善」、第2位は「道路状況(舗装・幅員・カーブ)の改善」、第3位は「渋滞の解消」となっています。



道路行政に対するご意見・ご要望の内容

みなさまのヒヤリ・ハット体験を参考に交通事故対策を進めていきます！

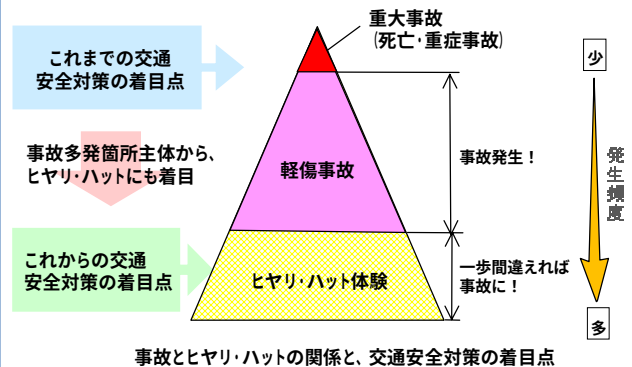
1件の重大事故発生背景には、その何百倍ものヒヤリ・ハットが！

- ・広島県内では、122件の死亡事故(平成20年実績)を含む重大事故が発生していますが、一般的に、重大事故の発生件数は交通事故全体の中では氷山の一角に過ぎず、その背景には、何十倍もの軽傷事故と、何百倍ものヒヤリ・ハット体験が発生しているといわれています。

事故多発箇所主体の対策から、ヒヤリ・ハット箇所にも着目した対策に！

- ・これまでの交通安全対策は、死傷事故が多発している箇所(事故率が高い箇所)に着目した対策が主体でした。これらの対策の結果、死者数の減少などの事故削減効果が現れつつあります。しかしながら、道路利用者が危険を感じていても事故が発生していない箇所については、危険箇所として着目されていないという問題があります。

- ・重大事故を未然に防ぐには、日頃から不安全な状態や行為を認識し、ヒヤリ・ハットの段階で地道に対策を考え、実行していくことが重要です。そのため、今後の交通安全対策では、事故多発箇所及び対策に加えて、ヒヤリ・ハット箇所に着目した対策もあわせて進めていく予定です。



アンケートにご協力頂いた方、誠にありがとうございました。