

第153回まちべん
2026年1月21日

ヒヤリハット体験マップの広がり ～地域・活用・活動の広がり～

公益財団法人豊田都市交通研究所
主幹研究員 加藤秀樹

本日の流れ

- ◆ ヒヤリハット体験マップとは
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「地域」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活用」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活動」の広がり
- ◆ まとめ

ヒヤリハット体験マップとは

研究所では、ヒヤリハット体験マップの作成・公表を通じて、市民のヒヤリハット体験を大量に集めて可視化し、子どもたちの交通安全啓発・教育、道路環境の改善に活用する取り組みを推進！

①調査（ヒヤリハット体験の収集）

- 市内全小学校・事業所等で調査を実施
- スマホ、パソコン等でヒヤリ体験を入力



児童・保護者/従業者等が入力

②データ蓄積・分析

- 死亡事故リスクの算出
- 対策地点の優先順位付け



③活用（アウトプット）

- ヒヤリハット体験マップとして一般公開、子供や地域の交通安全啓発等に活用
- 優先順位に基づく交通安全対策の実施



ヒヤリハット体験マップ

ヒヤリハット体験の入力およびアウトプットの活用を通じて、人への啓発(教育)と道路環境改善等に役立てるシステム

ポイント① 入力のWeb化

自動車を運転していた時

事故になりそうになった相手はなんですか(1つ選ぶ)

- 歩行者(人)
- 自転車
- バイク
- 自動車**
- 人や車両以外のもの
(電柱、ガードレール、動物など)
- 相手はない
(路外への落下など)
- その他

どんな場所でしたか(1つ選ぶ)

- 交差点の中
(T字路を含む)
- 交差点の近く
(交差点から約30メートル以内)
- カーブ・曲がった道路
(交差点以外)
- 直線・その他の道路
(トンネル・橋を含む)**
- 踏切・道路以外
(広場、駐車場、私道など)

どんな状況でしたか(1つ選ぶ)

- 正面衝突や追突しそう
(されそう)だった状況
- 自分や相手が
右折していた状況
- 左折巻き込みしそう
(されそう)だった状況
- それ以外の状況

戻る



(背景マップ)©2022, Google2022、画像©2022, Maxter Technologies

Web化のメリット・本システムの特徴

- 紙調査に比べて大規模調査に向いている。調査結果が電子データとして得られる。
 - 状況の詳細を図として取得できる：自分や相手のアイコン、進行方向のアイコンを航空写真に配置・回転。

ポイント②（出力）状況の詳細図・危険度・Street View連携



<本システムの特徴>

- 状況の詳細を図：図を見ると、どんな状況で危険だったのかよくわかる。
- 危険度を色分け表示：たくさんあるヒヤリハット体験のなかで優先順位が示される。
- すぐに、Google Street Viewで、その場所の状況が確認できる。

「豊田市ヒヤリハット体験マップ2022」の公表と対策の実施

- ◆ 2022年11月25日(金曜日) 市長記者会見



(出展)豊田市ホームページ https://www.city.toyota.aichi.jp/mayors_office/kaiken/1051869.html

◆ 交通安全対策の実施例

2019年調査・分析結果に基づく交通事故対策実施例(宝来町4丁目)

【対策実施前】



・(事故要因)壁による死角、確認不足

◆ マップへのアクセス

- ・豊田市ヒヤリハット体験マップ2022



- ・URLアドレス

<https://2022.hiyari-result.com/>

◆ とよたNow

- ・特集「ヒヤリハット体験マップ2022」
放送日時:2022年12/19 18:30-



- ・URLアドレス

https://stream.himawari.co.jp/chroot/vod/toyotanow/tokusyu_221219.mp4?_=1

【対策実施後】



ヒヤリハット体験マップの取り組みの経緯

<交通事故の予防対策の必要性を認識：2011～2013年度>

- 2011年度「豊田市交通事故特性調査分析業務」で、「事後対策」ではなくヒヤリ体験等に基づく「事前対策」箇所の選定手法が求められていたが、当時は対応できず。
- 2012年度から、死亡事故の予防対策研究に着手。
- ヒヤリハット体験の収集に苦戦。

<大規模調査の実施と予防対策の優先順位づけ手法の提案：2014年度～2020年度>

- 2014年の夏休みの宿題として、豊田市内の全小学4年生とその保護者（約8,000人）を対象とした大規模調査を実施（1回目）。死亡事故リスクに基づく優先順位づけ手法を提案。
- ※ WEB調査ではなく、紙の調査票を配布。
- 2019年、再度、大規模調査（2回目）を実施。また、優先順位付け手法の検証。

<豊田市「ジコゼロ大作戦」との連携：2021年度～> ⇐⇨ひまわりテレビ特集動画ご参照

- 調査のWEB化。
- 豊田市で、WEB版の大規模調査（3回目）を実施。

<タテシナ会議「新しい児童への啓発分科会」との連携：2023年度～>

- 全国の自治体へ展開！

<土木計画学研究委員会に「ヒヤリハット情報を活用した歩行者・自転車の交通安全マネジメントの実践に関する研究小委員会（略称：ヒヤリハット研究小委員会）」を設置：2025年11月～>

【目標】ヒヤリハット情報から客観的かつ定量的な指標を得て実際の交通安全マネジメントに結びつける

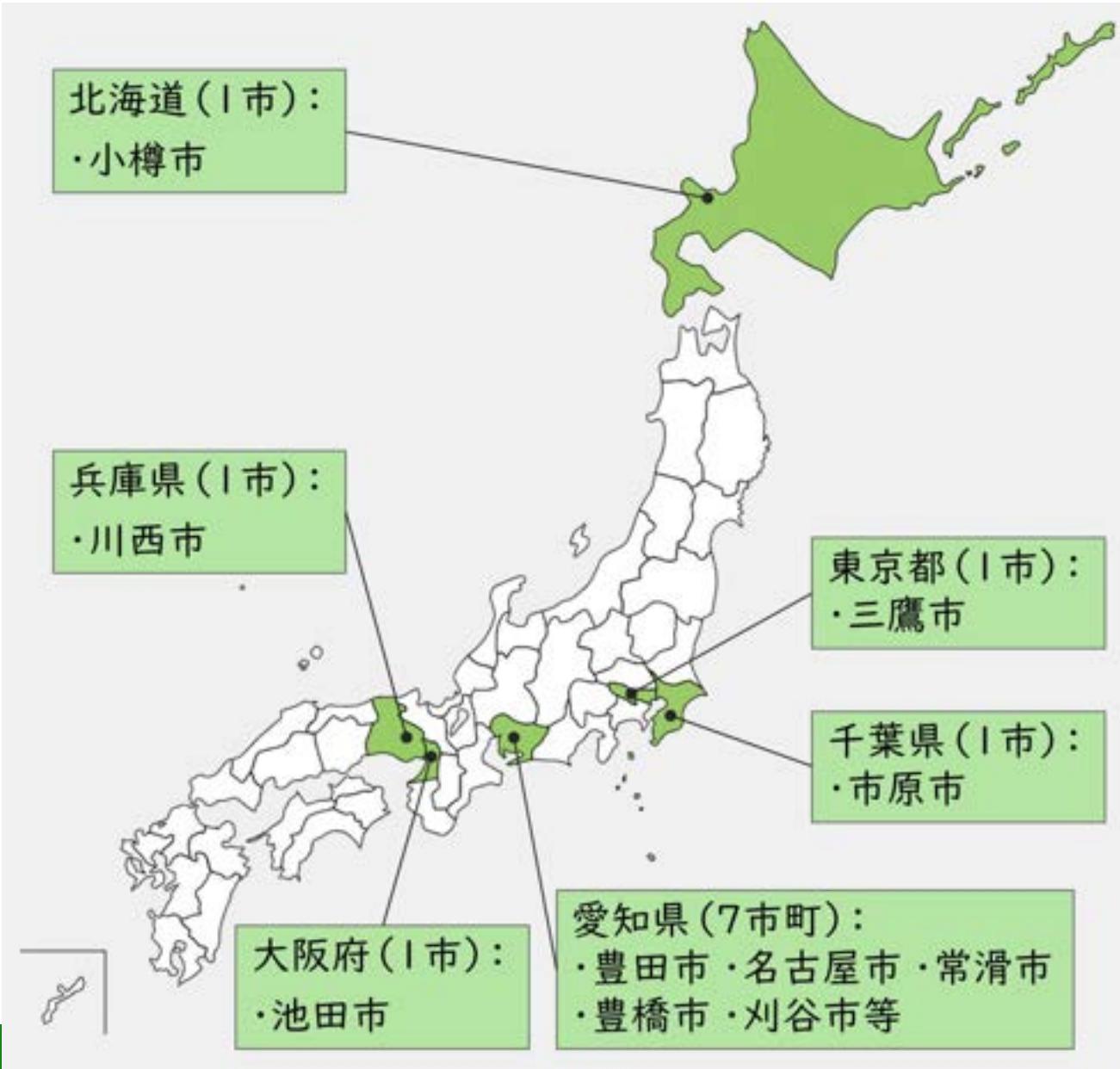
- さらに、全国の自治体へ展開！ 様々なヒヤリハットの包括、収集・分析・活用の高度化

本日のメイン

本日の流れ

- ◆ ヒヤリハット体験マップとは
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「地域」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活用」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活動」の広がり
- ◆ まとめ

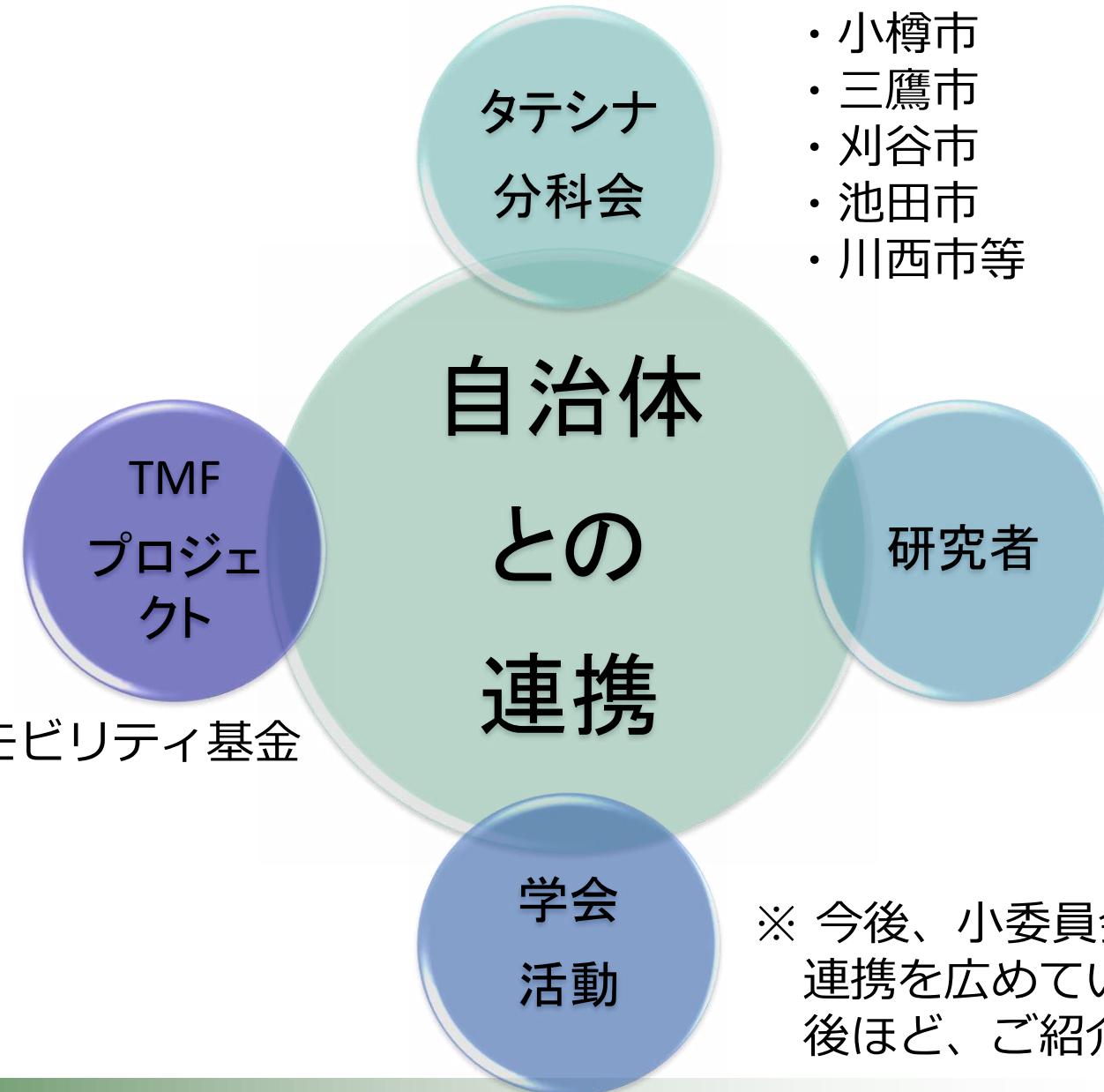
ヒヤリハット体験マップの全国展開状況



自治体名	ヒヤリハット体験マップの公開お知らせ(URL)
豊田市	https://www.city.toyota.aichi.jp/kurashi/koutsu/anzen/1052066.html
市原市	https://www.city.ichihara.chiba.jp/article?articleId=6622158377b1bf4205140f59
刈谷市	https://www.city.kariya.lg.jp/kurashi/kotsu/kotsuanzen/1020812.html
池田市	https://www.city.ikeda.osaka.jp/soshiki/kyoikuiinkai/gakkokyoikusuisin/chosa/19010.html
川西市	https://www.city.kawanishi.hyogo.jp/kurashi/1017448/1000803/1021100.html
三鷹市	https://www.city.mitaka.lg.jp/c_service/115/115400.html

展開の枠組み

- ・名古屋市
 - ・市原市
- ※TMF：トヨタ・モビリティ基金



- ・小樽市
- ・三鷹市
- ・刈谷市
- ・池田市
- ・川西市等

※ 今後、小委員会活動で連携を広めていく予定。
後ほど、ご紹介

「タテシナ会議」とは

- 每年、交通安全に祈りを捧げる蓼科山聖光寺 夏季大祭において自動車や関係する業界のトップ役員が一堂に会すことを受け、2019年に、交通事故死傷者ゼロの実現に向けて思いを共有し、協働するための場として初開催。
- 2023年7月の第2回会議開催時には、交通安全への想いと交通事故死傷者ゼロに向けた取り組みをさらに実効性のある活動にしていくための「分科会」を発足。



- 「新しい児童への啓発分科会」の主管をTTRIが担当
- 第3回タテシナ会議(2025年7月18日)では、分科会活動に関する展示ブースを設け、業界トップと情報交換



出典:トヨタ・モビリティ基金Webサイト (https://toyotamobilityfoundation.jp/activity/traffic_safety/tateshina_meeting.html)

タテシナ会議 分科会の構成と活動趣旨

分科会

参画企業

活動の趣旨

データ活用・危険地点見える化



各種データ(参画企業・組織が保有/住民協力によるもの等)の融合で、危険地点の推定精度を高め、地域でのより効果的な対策への活用を目指す。

高齢者安全運転支援



運転技能の維持・向上、自家用車に頼らない移動の仕組みづくりまで、地域の生活に寄り添いながら、高齢ドライバーによる交通死亡事故ゼロを目指す。

新しい児童への啓発



危険な実体験を伴うことなく、児童が危険を察知/回避する能力を養うことができる新しい啓発方法を開発・展開する(VRやAR・デジタルツイン活用等)。

自転車・二輪



車両と自転車の相互通信等を活用した自転車・二輪車の交通死亡事故ゼロに繋がる仕組みと、新たな啓発手法を、官民連携により構築する。

海外



交通事故死傷者が多いアジア地域に着目し、死傷者削減の抜本的な対策の検討、国内や海外における好事例の横展開も含む実践を進める。

各分科会の活動概要

データ活用 危険地点見える化	<ul style="list-style-type: none">➤ 車両、スマホ、事故情報、インフラからのデータ、住民目線のヒヤリハット情報等の融合による、精度の高いリスク評価モデル構築➤ まずは年度内に、愛知県豊田市を事例に、データ融合による効果検証を予定➤ 福岡県宮若市において、地域との協業による住民参加型データ活用の実証実験を企画
高齢者安全運転支援	<ul style="list-style-type: none">➤ 取り組みテーマを以下のように設定<ul style="list-style-type: none">・世代を問わず自身の運転を振り返るきっかけづくり・運転診断サービスの進化と利用しやすい仕組みづくり・自家用車に頼らない移動手段の提供/移動機会の創出➤ 地域を選定し、各地域の特徴に応じた実証を展開（ドラレコデータによる安全運転指南）
新しい児童への啓発	<ul style="list-style-type: none">➤ 児童・保護者視点での危険地点を共有し「見える化」するヒヤリハットマップを自治体へ展開➤ VRによる危険体験システム開発の推進➤ 児童の交通環境における挙動把握を目的とした、保護者・学校連携による実証を実施
自転車・二輪	<ul style="list-style-type: none">➤ コネクティッド技術を活用した事故防止、自転車利用者への法等ルールの理解、遵守意識の向上を目的とした実証を企画（インフラ協調型（ITS）/スマートフォン連携型）➤ 各技術の有効性検証や自転車に関するルールの周知を目的に、政府・自治体・外部団体等との連携強化しながら、人の行動変容を促す手法の提案・確立を目指す。
海外	<ul style="list-style-type: none">➤ 交通事故死傷者、特に二輪車事故が80%を占めるタイにて、地域の関係機関との連携を通じた取り組みを検討中➤ データ活用による事故状況把握や対策、啓発活動の推進

本日の流れ

- ◆ ヒヤリハット体験マップとは
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「地域」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活用」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活動」の広がり
- ◆ まとめ

活用の広がり

- ◆ 各自治体における活用方法はさまざまですが、主に、市のホームページでの公開による市民向け啓発、小学校での交通安全授業、さらには交通安全施策の検討資料としての活用などが挙げられます。
- ◆ ここでは、次の3つの自治体の事例を紹介します。
 - 常滑市
 - 名古屋市
 - 三鷹市

常滑市の事例

◆ 常滑市では、令和6年度愛知県学校安全総合支援事業の一環として、令和5年に作成した常滑市ヒヤリハット体験マップ等を活用して、6年生が通学路での危険箇所、さらにはその危険要因を分析し、危険を回避する方法を下級生に対して安全指導を行いました。こうした取り組みにより、児童の当事者意識が高まり、保護者を含めた新たな視点の共有を進めるという先進的な取り組みが行われています。

<第1時>
【ねらい】

「常滑市ヒヤリハット体験マップ2023」を基に、危険箇所を見つける視点をもち、安全を意識して行動することの大切さに気付くことができる



<第2時>

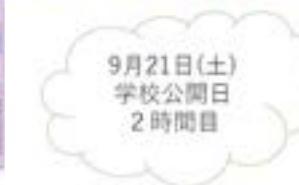
【ねらい】

「小鈴谷小ヒヤリハットマップ」を作成して気付いた地域の危険箇所について、保護者に知らせる資料を作成することができる



<第3時>
【ねらい】

保護者と「小鈴谷小ヒヤリハットマップ」を作成し、大人目線や運転手目線での危険箇所を知ることで、今後の児童の安全意識を高める



<第4時>
【ねらい】

地域の危険箇所について他学年や地域の方々に自分事として捉えてもらえるように伝えたい内容を考えることができる

【交通安全だより第2号】



(出典) 令和6年度学校安全総合支援事業 安全に関する事業報告 常滑市
<https://www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/553959.pdf>

名古屋市の事例

- ◆ 名古屋市では、大規模調査で得られたデータを用い、ヒヤリハット体験と交通事故を組み合わせて点数化し、潜在的に危険性の高い場所を抽出する分析を行い、対策地点の選定と対策内容の検討を行いました。死亡事故につながる可能性の高いエリアを定量的に評価し、順位付けに基づいて対策の実効性を比較・検討した点が特徴です。分析手法の精緻化が課題として残っていますが、施策への活用に直結する好事例といえます。
- ◆ 研究所は、委託研究として本事業を支援！

三鷹市の事例

- ◆ 三鷹市では、市立小学校の交通安全授業でヒヤリハット体験マップを活用し、通学路の危険個所を確認する取り組みが行われました。また、地域の通学路点検結果と組み合わせ、危険度の高い地点には優先順位を付けて注意喚起のステッカーを設置するなど、スピード感をもって、事故を未然に防ぐ総合的な施策の推進に活用されています。広報みたか(No.1798)にヒヤリハット体験マップの活用について取り上げられていますので、ご興味のある方は、ぜひご覧ください。
- ◆ 来年度も、ヒヤリハット体験マップを活用した交通安全教育について、連携していく予定です。

広報みたか
令和7(2025)年
11/2(No.1798)は、
こちらのQRコードから
アクセスできます!



三鷹市ヒヤリハット体験マップ はこちら



<https://hiyari-result.com/mitaka2025/index.htm>

本日の流れ

- ◆ ヒヤリハット体験マップとは
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「地域」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活用」の広がり
- ◆ ヒヤリハット体験マップの「活動」の広がり
- ◆ まとめ

活動の広がり

- ◆ 2025年11月、学会(土木計画学研究委員会)内に「ヒヤリハット情報を活用した歩行者・自転車の交通安全実践に関する研究小委員会」を立ち上げました。大学や研究機関の研究者、自治体を支援するコンサルタントなどと連携し、ヒヤリハット情報の収集・分析・活用方法の高度化を学術的観点から推進。
- ◆ 研究所のホームページ内にヒヤリハット体験マップ専用ページを設け、展開状況や活用事例を共有する仕組みを構築する予定です。公開は2026年3月を予定。

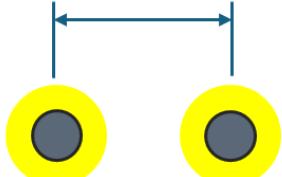
ヒヤリハット研究小委員会(2025年11月～)

- ◆ 名称
 - ヒヤリハット情報を活用した歩行者・自転車の交通安全管理の実践に関する研究小委員会
- ◆ 設立趣旨
 - わが国の交通事故死者数は、これまでの様々な取組みにより過去最悪を記録した昭和45年から大幅に削減されてきたものの、依然として多くの方々が交通事故により命を落としている状況にある。
 - 交通事故のさらなる削減に向けて、これまで検討材料として中心的な役割を担ってきた**交通事故データ**に加えて、**歩行者やドライバーの危険体験**、さらには、**自動車のセンサ・防犯カメラ等が感知した危険挙動**といった**「ヒヤリハット情報」**なども活用した交通安全管理の取組みが始まっている。特に、歩行者や自転車に関連する事故については、同じ地点で起こることが稀であるため、新たな情報源として、事故の背後にある多くのヒヤリハット情報を収集し活用することが期待されている。
 - しかし、**ヒヤリハット情報から客観的かつ定量的な指標を得て実際の交通安全管理に結びつける方法論は未だ確立途上**であり、学術的な裏付けと実践知の統合が求められている。
 - そこで、本小委員会では、広くメンバーを募集し、ヒヤリハット情報の活用に取り組む自治体・団体と連携を取りながら、歩行者・自転車の交通安全管理の実践に資するヒヤリハット情報の収集・分析・活用の方法について、学術的な観点から高度化を推進していく。これにより、**従来の事故データ分析を補完・発展させる新たな交通安全管理の枠組みの構築を目指す。**
- ◆ 研究内容
 - ヒヤリハット情報の種類は限定せず、参画委員の研究分野や技術的関心に応じて、車両プローブデータ、監視カメラ映像の画像解析による情報などにも柔軟に対象を拡張していく。**当初の計画としては、自治体・団体等の協力を得て、Webアンケート形式で収集した歩行者やドライバー等の立場でヒトが体験したヒヤリハットデータを対象とする。**以下の二つの柱を中心に、具体的な研究テーマとして次のことが考えられる。
- ◆ 参加メンバー: 24名(2026.1.21時点) *オブザーバー1名を参加含む

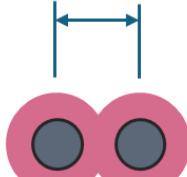
ヒヤリハットHPを作成中

■マップの危険度とは？：よく聞かれるけど説明が難しいことをわかりやすく解説

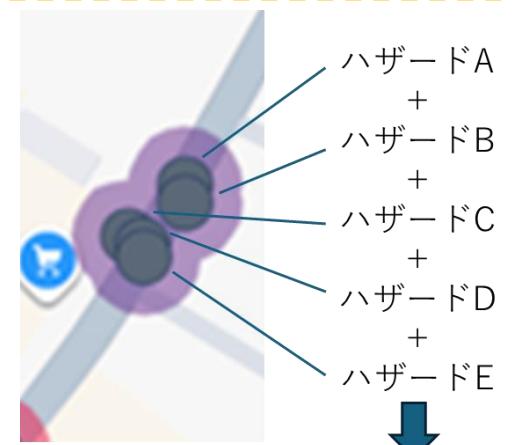
20mより離れていると別の場所



20m以内は同じ場所

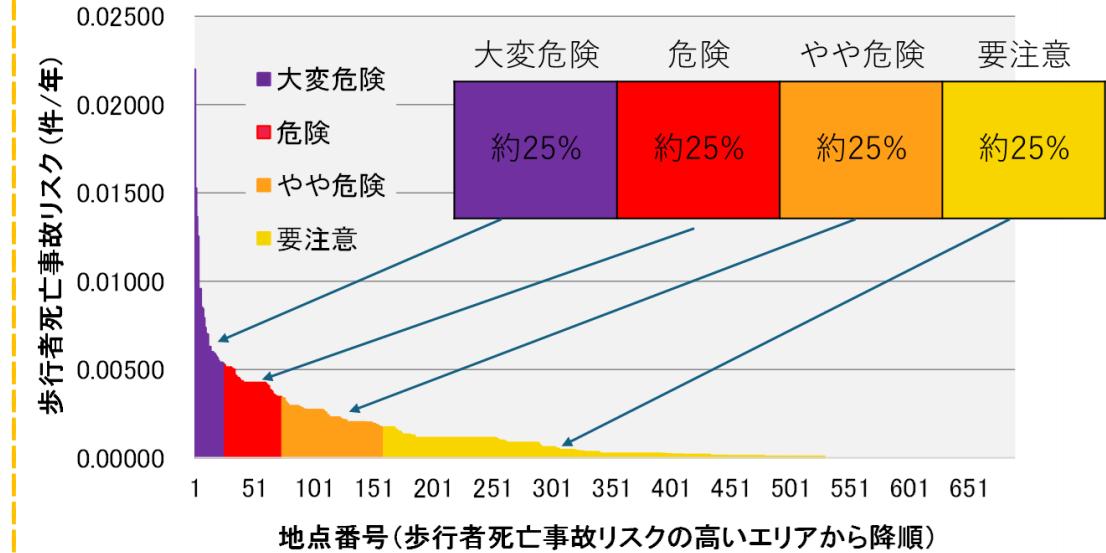


まずまず、ヒヤリハット体験（事故になりかけた出来事）が近くにいくつもある場合は、互いの距離が20メートル以内なら、まとめて同じ場所として扱います。



ハザードの合計がこの場所の死亡事故リスク

危険度の色分けの例



次に、「ヒヤリハット1件が、どのくらいの確率で死亡事故につながるか」をハザードと呼び、その値を使って死亡事故リスクを計算しています。つまり、その場所に含まれる歩行者のヒヤリハットを全部集めて、それぞれの危険度（ハザード）を足し合わせることで、最終的な「死亡事故リスク」を求めていました。

ハザードの大きさは、過去の統計データをもとに推定しています。具体的には、ヒヤリハット件数と交通事故件数を比較し、道路の形や事故の種類ごとに「死亡事故につながりやすさ」の違いを反映できるようにしています。

最後に、マップ上ではリスクの高い順に「大変危険」「危険」「やや危険」「要注意」の4段階で色分けしています。それぞれの分類は、地域全体の死亡事故リスクの合計を4等分し、おおよそ25%ずつに分けて設定しています。

このように分けることで、「大変危険」とされる場所は数としては少なくなりますが、リスクが集中して高い地点を見つけやすくなります。つまり、交通安全の啓発や対策を、より優先して取り組むべき場所を選び出せるようになります。

まとめ

- ◆ 豊田市からスタートした「ヒヤリハット体験マップ」は、多くの方々との連携によって、少しずつ全国に広がっています。
- ◆ 自治体の受け止めや活用方法も様々。好事例や既存事業に上手く組み込んだ活用などをHPで発信(活用の見える化)していきたい。
- ◆ 前回の豊田市調査(2022年)から4年が経過しました。特に、他市の好事例も参考に、2026年の調査の実施と活用に向けて、関係各所と連携しながら進めていきたい。

ご清聴ありがとうございました。