

OPINION

私はこう考える

福田敦 日本大学理工学部教授

日本大学理工学部交通工学科卒業後、修士課程を修了。日本大学大学院理工学研究科交通土木工学の博士課程修了後、同理工学部助手を経て、アジア工科大学院助教授としてタイに派遣。2005年より現職。専門は交通計画、国際開発工学、交通プロジェクト評価。(財)国際交通安全学会会員。

福田トウエンチャイ 日本大学理工学部研究所上席研究員

チェラロンコン大学大学院環境資源経済学研究所修士課程修了。中央大学大学院理工学研究科博士課程後期(土木工学専攻)修了。2005年より現職。専門は交通環境、交通安全。

ヒヤリ地図づくりの普及を通じて、 タイにおける交通安全施策を支援

「タイで『何歳からバイクに乗っていますか?』と質問すると、『8歳から』という答えがごく普通に返ってきます。タイでは飲酒運転なども多く、交通安全教育が重要な課題なのです」と、タイの交通問題に詳しい福田教授は言う。

タイにおける交通事故死者数は年間約一万4000人。1000人当たりの死亡率でみると日本の0.07に対してタイは0.23と約3倍となっている。

この状況に対して、タイ政府は抜本的な交通安全対策を実施中であるが、必ずしも十分な効果が上がっていない。このため、APホンダ(タイにおけるホンダの二輪のデイトナリビューター)から、過去に同様の取り組みを行ってきた日本の交通安全分野での経験を活かした協力が行えないか、検討の要請があった。これを受けて、(財)国際交通安全学会で、『タイにおける交通安全施策への支援』を行うためのプロジェクト



福田敦教授(写真右)と、タイでのワークショップに参加した福田トウエンチャイ上席研究員(写真左下)、日本大学大学院理工学研究科の岡村誠さん(写真左上)

ワークシヨップは、バンコク郊外のサマットプラカン県とタイの典型的な地方都市であるウドンタニ市で、計3回開催された。ウドンタニ市では、2005年8月に第1段階として、コミュニティリーダーの発掘、ヒヤリ地図作成の可能性の検証を目的に開催。市の担当者、高校教員、警察など各分野の代表であるコミュニティリーダーが参加し、事故データや参加者のヒヤリ体験をもとにウドンタニ市のヒヤリ地図を作成した。その後、コミュニティレベルでのヒヤリ地図づくりの実践を

が進められることになった。この背景には、タイを走る車両の4割は二輪車で、その二輪車の殆どが日本製ということがある。このプロジェクトの柱となる調査とワークシヨップ(対策検討会)を福田教授は推進している。取り組みの鍵となるのは、①活動をシステム化するための組織の統合化、②日々死亡事故が発生しているため1日でも早いシステムの稼働、③住民参加による交通安全への意識の向上、の3点であるという。

『ヒヤリハット』という概念を理解してもらう

福田教授は、国からのトップダウンではなく、地域の住民の意識をボトムアップするための交通安全教育手法として、日本で行われているヒヤリ地図づくりを普及することにした。ワークシヨップは、バンコク郊外のサマットプラカン県とタイの典型的な地方都市であるウドンタニ市で、計3回開催された。ウドンタニ市では、2005年8月に第1段階として、コミュニティリーダーの発掘、ヒヤリ地図作成の可能性の検証を目的に開催。市の担当者、高校教員、警察など各分野の代表であるコミュニティリーダーが参加し、事故データや参加者のヒヤリ体験をもとにウドンタニ市のヒヤリ地図を作成した。その後、コミュニティレベルでのヒヤリ地図づくりの実践を

目的に、地元の住民にも参加してもらい、第2段階(2006年2月)が行われた。「ワークシヨップではまず、参加しているタイの方々に、日本の『ヒヤリハット』という概念を理解してもらうところから始めました」と、現地地ヒヤリ体験の調査を行った福田トウエンチャイ上席研究員は話す。「タイ語にも、『ヒヤリ』に当たる『Gap(ギャップ)』、『ハット』に当たる『Wai(ワイ)』という言葉がありませんが、それらの言葉と交通安全を結びつけるという発想はタイにはありませんでした。でも、いったん理解してもらえると、みんなが『素晴らしいアイデア』と言ってくれました。ワークシヨップの最大の成果は、ヒヤリ地図づくりによる手法を中心とした支援策を実行することが、今後の交通安全対策に有効であるという感触を得たことである。さらに、地域住民に『ヒヤリハット』という概念を理解してもらうことで、その体験を聞き出せるということが確認できた。また、警察が持っている事故データと比較して、事故発生地点の他に危険箇所を抽出できたことも、成果として評価できるといえる。

※交通事故死者数=タイでは事故発生から30日以内に死亡した人の統計

HOW TO LEAD

★効果的な安全手法を学ぶ

[交通教育センターレインボー埼玉/川島中学校・交通安全教室]



トラックのそばから飛び出してくる自転車と乗用車の出会い頭事故をインストラクターたちが再現

自転車の交通事故を再現して、 どうしたら事故に遭わないかを 考えてもらう

する。その時、交差点の道を別のインストラクターの運転する乗用車が直進してくる。すると、自転車と乗用車が接触。自転車が乗っていたインストラクターが地面に投げ出されると、「うわあ!」と生徒たちの声が上がった。「乗用車のドライバーはトラックが止まったので、先に行ってもいいのだと思います。しかし、乗用車の位置からトラックのそばの自転車は見えていません。だから事故になりました。これが出会い頭事故です」と野口インストラクターが解説する。

野口インストラクターは交通安全教室の最後に、「自転車に乗る時は、『もしも』ということがあることを考えるようにしましょう。交差点では一時停止と安全確認。さらにゆとりを持って走行しましょう」と生徒たちに話した。自転車を利用する年代から、危険を予測するという考え方を身につけておくことは重要である。

「出会い頭事故はなぜ起こるのか」 REPO 午後2時40分、校庭に生徒たちが集まる。交通安全教室の指導を担当する交通教育センターレインボー埼玉の野口富士雄インストラクターが、校庭にパイロンを並べて作った仮設の交差点を指して、「ここを曲がり角だと思ってください。ここで、自転車とクルマの事故を模擬的に再現してみます」と生徒たちに言う。

「出会い頭事故はなぜ起こるのか」 REPO 午後2時40分、校庭に生徒たちが集まる。交通安全教室の指導を担当する交通教育センターレインボー埼玉の野口富士雄インストラクターが、校庭にパイロンを並べて作った仮設の交差点を指して、「ここを曲がり角だと思ってください。ここで、自転車とクルマの事故を模擬的に再現してみます」と生徒たちに言う。

「実際のクルマを使っ」の事故の再現を見ることは、生徒たちにとってインパクトがありますから、大人になっても覚えておいてほしい。中学生から、しっかりとした安全意識を持ってもらえれば、免許を取得してクルマを運転する時にも役立つでしょう」と野口インストラクターは言う。

ベーシック・データ

- 交通安全教室開催目的
自転車の安全な乗り方、点検の仕方の指導を通じて、生徒に安全意識と危険回避能力を身につけてもらう。
- 実施日(取材日)
2006年4月20日(木)
14:40~15:30
- 取材時の受講者数
338名(中学1~3年生)

生徒の代表者にクルマの運転席に座ってもらい、ミラーからは見えない範囲があることを説明

