

IV-237

住民参加型ワークショップにおける高齢者による「ヒヤリ体験」指摘箇所の特徴について

東海旅客鉄道 正会員 長島 一也

東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻・都市科学研究科都市科学専攻 正会員 秋山 哲男

東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 正会員 山川 仁

東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 正会員 高見 淳史

1. はじめに

高齢者の安全教育を目的とした「ヒヤリ地図」作成プロセスが（財）国際交通安全学会によって開発されている。ここでいう「ヒヤリ」とは、道路空間における歩行中の事故に至る直前の体験をさす。「飛び出してきた車にぶつかりそうになりヒヤリ」「路面の段差につまずきケガをしそうになりヒヤリ」などが挙げられ、前者の場合は、錯綜（コンフリクト）の一種という見方もできる。そのヒヤリ体験箇所を地図に示すことにより、地図作成参加者に安全上問題地点を提示することができる。とくに前者の、自動車に対するヒヤリ体験は交通事故減少のための参考資料としてなり得るため興味深い。

本研究は、ヒヤリ地図を地区交通計画プロセスにおける安全上の問題地点把握ツールとして扱い、「ヒヤリ体験」指摘地点の交通事故発生状況・交通量との関係について明らかにすることを主たる目的とする。

2. ヒヤリ地図作成方法

ヒヤリ地図作成は、平成9年8月に神奈川県藤沢市湘南台地区・小田急江ノ島線湘南台駅を中心に約100haを対象とする藤沢市「交通安全総点検」の中で行われた。交通安全総点検は、Step.1：集合 → Step.2：点検地区の確認 → Step.3：現地踏査（点検）→ Step.4：点検結果まとめ（まとめ図作成）→ Step.5：総括、から成る、地元住民と行政職員がいっしょに参加する住民参加ワークショップである。参加者は5班に分かれ、5分割された対象地区の点検等をおこなった。ヒヤリ地図はStep.4におけるまとめ図作成において、ワークショップのまとめ役の誘導のもと、高齢者（地元住民；38人）によって行われた。高齢者が拡大住宅白地図に、参加者自らのヒヤリ体験箇所シールを貼ることによってヒヤリ地図は作成された。付せん紙を用いたり白地図上にヒヤリの理由（対象・状況）を記入された箇所もいくつかみられたが、指摘されたヒヤリ体験箇所すべてのヒヤリ理由は厳密には不明である。このことに留意しつつ、ヒヤリ体験箇所とその地点における交通量や交通事故発生状況には何らかの関係が見出せるという仮説のもと、分析をおこなった。

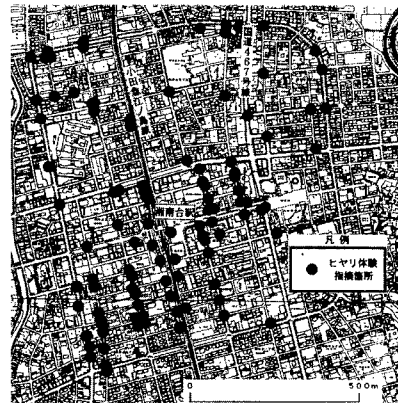


図-1 ヒヤリ地図まとめ結果

3. 指摘されたヒヤリ体験箇所

(1) 道路分級との関係

作成されたヒヤリ地図をまとめたものを図-1に示す。住区内地区道路の、幹線道路への流出口（住区内地区道路と幹線道路の接点）においてヒヤリ体験箇所が多いことがわかる。事実、単路部（リンク）よりも交差点（ノード）における箇所数が圧倒的に多い（図-2）。これより、空間的・政策的に住区内地区道路における歩行者交通と幹線道路における自動車交通の折合につい

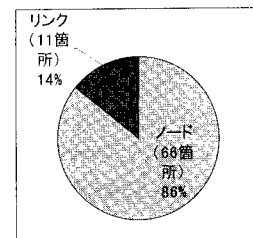


図-2 ヒヤリ体験箇所構成

キーワード：ヒヤリ体験、交通安全、地区交通計画、市民参加

連絡先：192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1、Phone 0426-77-1111 ext.4541、Fax 0426-77-2772

て検討する余地があると思われる。

（2）複数人に指摘されたヒヤリ箇所への解釈

図－1においてまた、複数人が同一箇所におけるヒヤリ体験を示しているところもみられ、ヒヤリ体験指摘数が道路の安全度を示すひとつの目安になろう。

（3）交通事故発生状況との関係

図－3は、対象地区における交通事故発生状況（平成3年－平成8年）を示したもので、図－1と対照させると、ある程度、交通事故発生地点とヒヤリ体験箇所が重なっていると見られる。そこで、図－4において、交差点に限定してヒヤリ体験指摘の有無と交通事故発生件数の関係について独立2つの検定をおこなったところ有意差がみられ、ヒヤリ体験指摘箇所では交通事故発生件数が多いことがわかった。そのため、ヒヤリ体験指摘を交通安全に関する一つの指標としてとらえられると理解する。

（4）交通量との関係

さらに、自動車系交通量（自動車・バイク）と交差点部におけるヒヤリ体験指摘有無の関係についても有意差がみられ、ヒヤリ体験指摘箇所では交通量が比較的多いことがわかる（図－5）。よって、ヒヤリ体験を発生させる要因のひとつとして自動車系交通量を上げることができる。なお、交通量は、平成9年10月の平日日中に測定した15分間断面交通量で、接続しているリンクの中でもっとも交通量の値が大きいものを用いた。

4. おわりに

本研究では、住民参加型ワークショップで高齢者に指摘されたヒヤリ体験箇所に関して考察を行い、次のことがわかった；

- ①交差点において多く、歩行者交通と自動車交通の折合について検討する余地があること。
- ②同一箇所におけるヒヤリ体験指摘数が道路の安全度を示すひとつの目安になりうること。

③指摘箇所では指摘のない箇所に比べ交通事故が多く発生していること。

④ヒヤリ体験を発生させる要因のひとつとして自動車系交通量が上げられること。

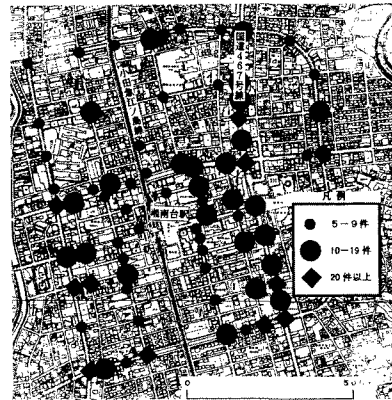
5. 今後の課題

- ①高齢者以外の、様々な個人属性（年齢・居住年数など）によるヒヤリ体験についての考察。
- ②道路構造・自動車の速度の出し方および交通事故の種類とヒヤリ体験の関係についての分析。

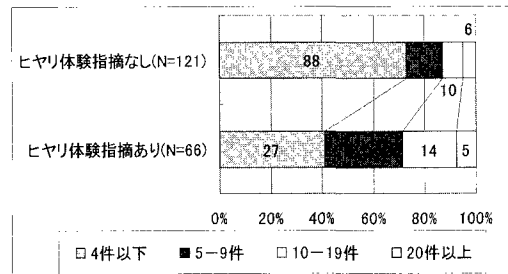
[本研究をすすめるにあたり、藤沢市道路建設課よりヒヤリ地図・交通事故データ等の資料を提供していただきました。ここに御礼申し上げます。]

<参考文献>

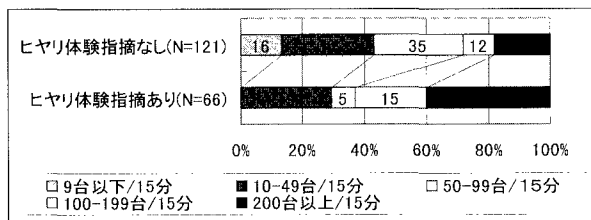
- 1) 国際交通安全学会（1997）「シルバーによるシルバー交通安全対策（交通安全教育）の提案」平成8年度研究調査報告書
- 2) 藤沢市（1997）「あたらしいまちづくり・交通安全総点検 Report 1997」
- 3) 長島一也・秋山哲男（1998）「ワークショップによる道路空間の安全評価に関する研究」土木学会関東支部第25回関東支部技術研究発表会講演概要集、pp. 724-725



図－3 交通事故発生状況（平成3－8年）



図－4 ヒヤリ体験指摘の有無と交通事故件数の関係



図－5 ヒヤリ体験指摘の有無と15分間自動車系交通量の関係