

報告テーマ②[1802C]

東南アジアにおける情報共有型交通安全対策スキームの実施支援

プロジェクトリーダー 赤羽 弘和

(1) 研究目的と概要

本プロジェクトは、鎌ヶ谷市で成功した交通事故およびヒヤリ体験情報の共有を中核とした交通安全対策スキームを、マレーシア(ペナン)、タイ(スパンブリ・コンケン)の状況に適合させ、現地での自律的運用体制への移行を目指すとともに、データ収集・分析の高度化と知識・経験の国際的共有を目指すものである。今年度活動実績は以下のとおりである。

[全体]

日本の多数の効果評価結果を実装したデータベースを英語化し、実績が少ない地域においても適切な安全対策を検索・選定すること、および各国の実情を反映したデータの蓄積を可能とした。

[マレーシア]

マレーシア科学大学と連携し、対策対象箇所の CCTV データ分析を共同実施し、有効な対策案を検討した。また、ヒヤリ体験データの安全運転管理への適用の一步として、現地バス会社の運転手を対象にヒヤリ体験の収集と共有を教育機会とするワークショップを開催した。

[タイ]

スパンブリで第 3 回・4 回、コンケンで第 2 回のワークショップをそれぞれ開催した。昨年度同様、問題箇所の把握と適切な対策の提案、及び対策実施箇所の確認を行った。また、これまで蓄積したヒヤリ体験データを元に、ヒヤリハットの内容を類型化し、どこでどのような危険事象が発生しているのかを把握した。更に、日常の住民の交通行動を地図上に重ねることにより、危険な横断箇所や逆走区間が生じる原因を明らかにした。

(2) 質疑応答

- Q. 事故対策を行うにあたり事故原因分析は、事故原票に基づいた対策を行っているのか、モデルを使った推定を行っているのか？
- A. マレーシアの研究の場合、以前は事故データの抽出利用が可能であったが、現状では対象区域の事故データを抽出できる担当者がいない等の事情で、提供を受けられない。それを補う形でヒヤリハット地図を活用している。CCTV システムの新機能により、事故発生の瞬間とその発生過程までを観測、記録できると可能性があるため、今後の活用を期待している。タイでも同じ状況である。事故の状況を記入するフォーマットはあるが、現地担当者が詳細な分析をすることに慣れていない。そもそもなぜ事故が起きるのか、なぜ危険な行動を起こすのかを分析しないと事故対策を行えないと思われる。現在行っている取り組みとして、ドローンを飛ばし危険な箇所の挙動を撮影して分析することを行っているが、タイ側も大きな関心を寄せている。
- Q. 事故統計処理をしている組織はあるのか？
- A. マレーシアでは MIROS と呼ばれるセンターはあるが、マクロな分析や車両の事故対策に重きを置いており、現状は即地的な交差点対策などにデータが使われていない。タイでは行政や保険会社がそれぞれ

れデータベースを持っておりかつ公開されていない状況であり、さらにもこれらのデータが一致しない状況である。WHO が公表している事故死者数とタイ政府が公表しているデータでは 2 倍程度の差があると言われており、日本の ITARDA のような組織が必要であるとの声もタイから上がっている。

Q. 「ヒヤリ」という言葉をそのまま英語で使っているが、実際に現地で使用したのか？ 使用したとすると現地の受け止め方はどうか？

A. 実際に現地では「ヒヤリ」という言葉をそのまま使用した。「ニヤミス」との概念の違いとしては、例えば航空分野では専門的な訓練を受けた人が「ニヤミス」と判断するという点で、ある程度の客観性がある。一方、「ヒヤリ」は主観的な判断であり、客観的に見て危険ではなかったとしても、道路利用者の判断、評価に係る情報として収集している。タイで語でも似た言葉はある。過去の IATSS のタイでの取り組みの中で「ヒヤリ」という言葉を使用し活動を行った実績があり、「ヒヤリ」の意味と概念を理解している。

(3) 出席者の感想など(一部抜粋)

- ・日本独自のワード「ヒヤリ地図」が興味深い。人々の日常から発想する、このような主観的な考えをどうデータ化するか、またそのデータをどう分析し、活用するか、より計量的な実験が将来重要な課題だと思う。
- ・実践についての研究を深め、東南アジア諸国への展開を期待します。
- ・交通事故発生頻度、世界ワースト⇒タイ。削減は国家としての大きな課題のはずで、支援活動の拡大は意義が大きい。