

ヒヤリ地図づくりを活用したタイにおける 交通安全意識向上の取り組み

福田トウエンチャイ*
福田 敦** 岡村 誠***

タイでは交通事故による死傷者が急増しており、政府もさまざまな対策を講じているが十分な成果があがっておらず、社会全体としての交通安全意識の向上が強く求められている。そこで、わが国で交通安全意識の向上に活用されているヒヤリ地図づくりをタイのコミュニティや学校教育に取り入れることを提案し、その可能性を確認するために多くの活動を実施した。本稿ではその活動の内容と成果を詳述する。

Effort to Raise Awareness of Traffic Safety Using Hiyari Map Development in Thailand

Tuenjai FUKUDA*
Atsushi FUKUDA** Makoto OKAMURA***

In Thailand, the number of casualties by traffic accidents has increased although the government has taken several countermeasures. It indicates that the current measures are not successful yet and alternative methods to support traffic safety measures in Thailand are crucially needed. Therefore, the Hiyari map development which is a successful operation to encourage traffic safety awareness in Japan was introduced to local communities and schools in Thailand. Various activities to confirm the possibility of Hiyari map utilization were preformed. The activities and results of the Hiyari map developments in Thailand are described in this paper.

1. はじめに

現在、タイでは年間約13,000人が交通事故により命を落としている。人口10万人当たり直すと約20人で、日本のほぼ3倍という高い水準となっており¹⁾、交通事故削減に向けて、早急な対策が求めら

れている。

これに対してタイ政府は、道路交通安全マスタープランを作成し、それにしたがって事故データベースの整備、道路施設の改善、違反者の取締り強化など、さまざまな交通安全対策を講じているが、交通事故件数ならびに交通事故による死傷者数の減少には、必ずしも結びついていない。

その大きな理由の一つとして、交通安全教育の不足などを原因とする市民の交通安全意識の低さが挙げられている。タイでも、近年運転免許取得時に筆記試験と技術試験が課せられるようになり、この中で運転者に対する交通安全教育も若干行われるようになったが、未だに地方都市では免許取得年齢以前に二輪車に乗り始める人が多く見られる。当然、これらの運転者は交通ルールや安全運転に対する知識

* 日本大学理工学研究所上席研究員
Senior Research Fellow, Research Institute of Science and Technology, Nihon University

** 日本大学理工学部社会交通工学科教授
Professor, Dept. of Transportation Engineering and Socio Technology, College of Science and Technology, Nihon University

*** 日本大学大学院理工学研究科博士前期課程
Student of Graduate School of Science and Technology, Nihon University
原稿受理 2007年7月20日

を持ち合わせておらず、交通安全意識も高くないと考えられる。また一部の学校教育やコミュニティ活動を除けば、市民レベルでの交通安全教育も殆ど実施されておらず、多くの一般市民も十分な交通安全意識を持っていないと推察される。

このため交通安全意識の向上がタイにおいて交通事故を削減する上で重要となっているが、これを推進するための効果的なアプローチは見出されていない。

これに対して筆者らは、タイにおいて効果的な交通安全対策を立案、実施していく第一段階として、わが国で活用されているヒヤリ地図づくりをタイのコミュニティや教育現場で実施し、ヒヤリデータを取得して潜在的な交通事故の発生地点や発生理由を把握すると同時に、市民の交通安全意識の向上を推進することが可能であると考え、その効果を、実際のヒヤリ地図づくりの実施を通じて検証してきた。本稿は、その成果の中で、ヒヤリ地図づくりが市民の交通安全意識の向上へ果たす役割について分析した内容を取りまとめたもので、このような活動を続けていく上で必要となるコンテンツの開発やそれを活用するための全体的なシステムの提案を含めて詳述する。

2. タイにおける交通安全への取り組みの実態

2-1 政府による交通安全への取り組み

政府レベルにおける交通事故問題への対応は、運輸省、内務省、公衆衛生省、王立警察庁など各関連政府機関が個別に図ってきたため、総合的な対策の立案・実施が強く求められてきた。そこで、事故・災害の防止と被害の軽減に対応するために設置された内務省災害軽減局(Department of Disaster Prevention and Mitigation)の下で開催される省庁横断の全タイ安全戦略会議の中に、運輸省交通政策計画局を事務局とする交通事故防止委員会が設置され、交通事故対策に関わる方針の決定、対策案の提案、関連組織による実施施策の監査および評価などが行われるようになった。

2004年には、運輸省交通政策計画局が、道路交通安全マスタープランを作成しており、交通安全教育の実施による交通安全意識の向上の推進を重要な交通安全対策の一つとして位置づけている。

2-2 学校教育における交通安全教育への取り組み

タイの学校教育において、交通安全教育はカリキ

ュラムとして組み込まれてはいないため、学校毎の独自の取り組みとして社会科や特別授業などの一部で行われているのが実態である。

2003年には、文部省がアジア開発銀行のプロジェクトとして、運輸省の協力の下、「交通安全教育マニュアル」を開発している。このマニュアルは、小学1年生から中学3年生まで各学年を対象とするテキストで、大変充実した内容であり、小中学校に配布されているようであるが、実際にはほとんど利用されていない。

2-3 コミュニティーにおける交通安全への取り組み

コミュニティにおける取り組みとして、交通安全だけを目的とするものはほとんどなく、防災や防犯の強化など地域の安全を目的とする活動の一環として、交通安全について取り組みがなされている場合が多い。

例えば、災害軽減局が、市民防災ボランティア(Civil Defense Volunteer : CDV)を地区・町会単位で組織化している。CDVは、警察や救急隊と連携して交通事故を含むあらゆる災害の防止、災害発生時の救助を目的として活動を行っており、タイ全土で約94万人がメンバーになっている²⁾。この活動では、CDVメンバーや市民に対して安全に対するさまざまな啓発活動やトレーニングが行われており、市民の安全への動機づけ、関連づけに役立っているが、交通安全を対象とするものは非常に少ない。

また、タイでは日本の自治会に相当するチュムチュオンや村単位でコミュニティ活動が行われており、地方自治体、病院、警察などがそれぞれ独自にこれらの活動を支援している。これらの活動の中には、市民による「まち歩き」やワークショップを実施し、交通事故多発地点の選定や改善などを行っている例もある。例えば、マヒドン大学医学部の子どもの安全推進と事故防止研究センター(Child Safety Promotion and Injury Prevention Research Center)では、ピチット県とバンコク都にある二つのコミュニティで子どもの安全に関する市民活動を支援しており、この中では池や井戸などのさまざまな危険箇所の改善の一つとして交通危険箇所の改善も行われている。具体的には、危険な交差点などに対し、注意を促す看板を設置するなどの取り組みや子どもを対象とする交通安全教室などであるが、これらの活動はこのコミュニティに限定したもので、広く普及するには至っていない。

3. タイにおけるヒヤリ地図づくり活用の提案

3-1 日本におけるヒヤリ地図づくり

交通安全へのヒヤリ地図づくりの活用は、(財)国際交通安全学会の研究プロジェクトの中で、鈴木らによって提案され、広く全国に普及したものである³⁻⁵⁾。当初は、高齢者の交通安全意識を啓発する方法として提案されたが、その後、高齢者だけではなく、子どもや一般市民の交通安全意識を向上させる上でも効果的なアプローチであると認識され、さまざまな交通安全教育で広く活用されるようになった⁶⁾。

近年では、千葉県鎌ヶ谷市における総合的交通安全対策の実施^{7,8)}や全国各地の「あんしん歩行エリア」の整備⁹⁾に見られるように、交通安全対策を実施する潜在的交通事故発生地点を、効率的に抽出する手段として活用される場合も増えている。これらは直接にはヒヤリデータの活用を目的とする取り組みであるが、これらの活動に市民が参加することで、継続的に交通安全意識を向上させることが可能となると考えられる。

3-2 タイにおけるヒヤリ地図づくり活用の提案

前述のとおり、タイでも市民を対象とした安全に関する活動が行われているが、内容は交通以外の事柄が中心で、必ずしも市民に交通安全に対する動機づけをさせる内容となっていない。したがって、交通安全に関心を持たせ、交通安全意識を向上させることが可能なヒヤリ地図づくりは、大変有効なアプローチであり、これをタイに紹介することは大変意義がある。さらに、ヒヤリ地図から抽出された潜在的に危険な地点(ヒヤリ地点)の情報を活用して、市民が対策の検討・実施まで参加する仕組みを導入できれば、交通安全意識を継続的に向上させるよい機会となると考えられる。

3-3 タイにおける展開の考え方

*1 鈴木春男らの研究では、本稿リーダーWSに相当するものを「模擬実験」や「ヒヤリ地図作成の説明会」、コミュニティWSに相当するものを「ヒヤリ地図づくり」と呼んでいる。

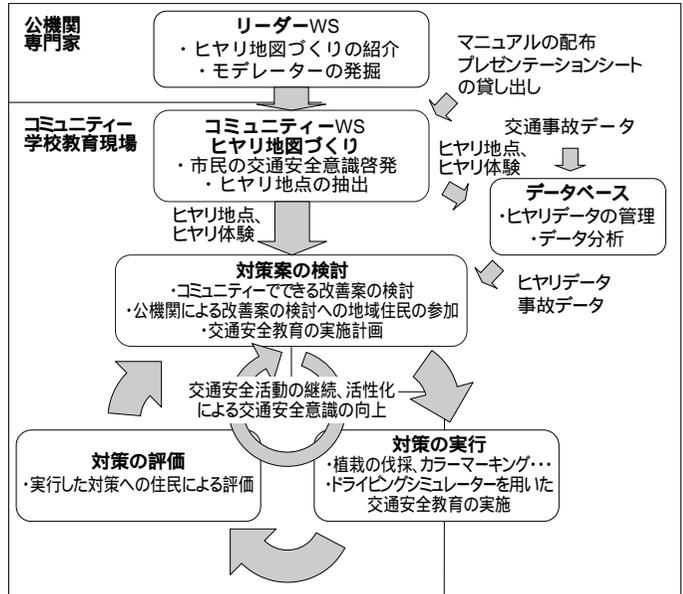


Fig. 1 ヒヤリ地図づくりの展開の整理

タイにおけるヒヤリ地図づくりの展開の考え方を Fig.1に示す。ヒヤリ地図づくりは日本における展開¹⁰⁾を参考に、2段階のワークショップを通じて行うこととする。第1段階のワークショップは自治会役員等の地元リーダー、警察官、地元自治体職員、教員等を対象とするもので、本稿ではリーダーワークショップ(以下、リーダーWS)と呼ぶこととする*1。リーダーWSは主に参加者にヒヤリ地図づくりのコンセプトや地図の作成方法などを理解してもらうもので、コミュニティにおいてヒヤリ地図づくりを行うモデレーターを発掘するために実施する。第2段階のワークショップは、市民の交通安全意識の向上やヒヤリ地点の抽出を目的に、コミュニティを対象にヒヤリ地図づくりを実施するワークショップで、本稿ではコミュニティワークショップ(以下、コミュニティWS)と呼ぶこととする*1。地図づくりと同時にアンケートを実施し、ヒヤリ体験の詳細な内容の把握も行う。なおコミュニティWSではリーダーWSの参加者にモデレーターを務めてもらう。

さらに、Fig.1に示すとおり、各ワークショップで得られたヒヤリ地点の情報を直接、あるいはデータベース化して専門家により分析した結果をコミュニティへフィードバックし、その結果を活用して地元住民も参加した対策案の検討、実行、評価を行うことで、参加者の、交通安全の意識を継続的に向

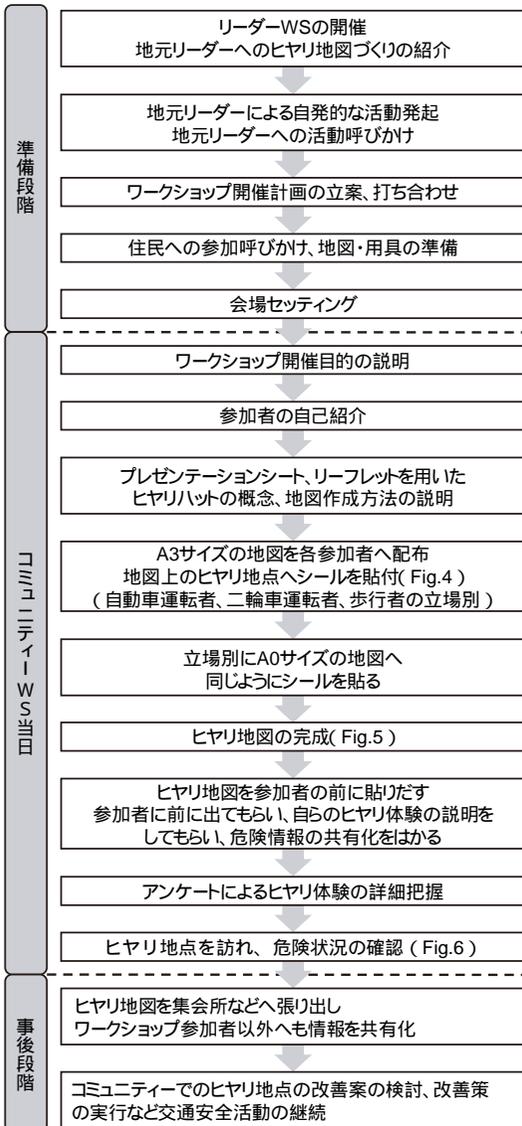


Fig. 2 ワークショップの流れ

上させる取り組みとする。

本研究では、このようなヒヤリ地図づくりを活用した取り組みが最終的にはタイ全土で市民によって自主的に展開されていくために、タイの複数の都市で実際にワークショップを開くことにした。また、このような活動をコミュニティだけではなく、教育現場で活用する可能性を検証することとした。

4. ワークショップの開催

これまでに、計9回のワークショップをタイのウドンタニ、コンケン、サマットプラカンの3地域に

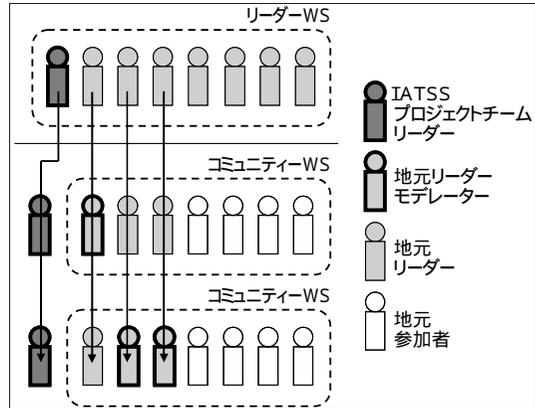


Fig. 3 地域展開のイメージ

において開催した。コミュニティWSの準備、当日、事後の流れをFig.2に、地域展開の具体的なイメージをFig.3に、これまでに開催したワークショップの概要をTable 1に示す(Fig.4, 5参照)。

まず第1段階のリーダーWSは、ウドンタニ、サマットプラカンにて各1回ずつ開催した。各ワークショップには、地元リーダーの他に、中央政府関係機関職員や二輪車メーカー社員、交通ラジオセンター職員などにオブザーバーとして参加してもらい、広くヒヤリ地図づくりの活動を理解してもらった。なお、コンケンの場合は、ウドンタニでのリーダーWSへの参加経験者が複数いたことやコミュニティ活動が盛んであったことからリーダーWSを実施していない。

第2段階のコミュニティWSは、ウドンタニではコミュニティで2回、コンケンではコミュニティで2回とコンケン大学キャンパスで2回の計4回開催した。

ウドンタニの2回のコミュニティWSでは、リーダーWSの参加者の中でこの活動に強く関心を示した高校教諭、地元警察官、市役所の職員の3名が開催準備や当日の運営あるいはワークショップにおけるモデレーターなどを担当した。いずれの地区でもコミュニティの場合、多くの参加者が普段からある程度コミュニティ活動を経験しており、比較的積極的に発言していたが、“ヒヤリ”あるいは“ヒヤリハット”の意味を理解することや地図を使って作業することには不慣れであったため、途中から“ヒヤリ”や地図作成方法を説明するプレゼンテーションシートやリーフレットを作成し、理解を促すのに活用した。

Table 1 ワークショップ概要

	対象地域 (面積)	開催日・会場	対象レベル・ 参加者	モデレー ター	指摘 ヒヤリ数	ヒヤリ 地点数	特質点
リー ダー WS	ウドンタニ市全域 (約95km ²)	2005.8.24~25 チャルンシー ホテル (市中心部)	地元リーダー 警察官 市役所職員 計15名	FT, PK	C: 121 B: 101 W: 86 308	C: 65 B: 66 W: 67 127	・ヒヤリ地図づくり翌日に現地 踏査 ・現地踏査翌日に参加者へ改善 案の提案、意見交換
	サムットプラカン県 西部全域 (約35km ²)	2006.3.2 HONDA Safety Riding Center	地元リーダー レスキュー隊員 警察官 計29名	FT	C: 161 B: 141 W: 136 438	C: 92 B: 88 W: 86 186	
コ ミュ ニ ティ WS	ウドンタニ市 ピタヤヌクン高校周辺 (約5km ²)	2006.2.25 ピタヤヌクン 高校講堂	高校周辺の住民 計17名	AH, FT	C: 120 B: 143 W: 73 336	C: 67 B: 75 W: 49 106	・リーダーWSに参加したアソウ イン先生(AH)がモデレータ ーに
	ウドンタニ市 ノンブア地区 (約7.5km ²)	2006.8.9 ノンブア地区 集会所	地区住民 計14名	AC, SC, FT	C: 63 B: 48 W: 52 163	C: 16 B: 19 W: 12 29	・リーダーWSに参加したアピチ ャー氏(AC)、スナン氏(SC) がモデレーターに
	カンケー八地区 (コンケン市域) (約2km ²)	2006.9.6 地区集会所	地区住民 計16名	FT	C: 110 B: 114 W: 94 318	C: 19 B: 21 W: 21 36	
	カンケー八地区 (ムンカオ郡域) (約0.5km ²)	2006.11.27 地区集会所	地区住民 計23名	FT	C: 156 B: 157 W: 186 499	C: 33 B: 36 W: 45 58	・地図作成方法の説明にプレゼ ンテーションとリーフレット を使用
	コンケン大学構内 (約10km ²)	2006.9.5 コンケン大学 会議室	大学生18名 校内警備員11名 計29名	FT, PK	C: 144 B: 238 W: 64 446	C: 45 B: 53 W: 25 72	
	コンケン大学構内 (約10km ²)	2006.11.28 コンケン大学 会議室	大学生 計36名	FT, PK	C: 295 B: 363 W: 160 818	C: 69 B: 81 W: 62 124	
学校 教育	サムットプラカン県 参加中学校周辺 (約20km ²)	2006.8.11 HONDA Safety Riding Center	地元中学生 計30名	FT	C: 113 B: 185 W: 136 434	C: 70 B: 98 W: 67 192	・WS終了後には中学校を訪問し、 校長との意見交換を行った

注) FT: 福田トウェンチャイ、PK: Pongrid Klungboonkrong(コンケン大学)、AH: Aswin Hanchanawong(高校教諭)

AC: Aphichat Charnjirawattana(市役所職員)、C: 自動車運転者、B: 二輪車運転者、W: 歩行者。



Fig. 4 ヒヤリ地図の作成



Fig. 5 完成したヒヤリ地図

Table 2 ワークショップに関する質問 %

質問内容	回答	コンケン	ムンカオ	計
WSに積極的に参加できた	はい	100.0	100.0	100.0
	どちらでもない	0.0	0.0	0.0
	いいえ	0.0	0.0	0.0
地図づくりが難しかった	はい	12.5	44.4	29.4
	どちらでもない	0.0	11.1	5.9
	いいえ	87.5	44.4	64.7
緊張した	はい	0.0	11.1	5.9
	どちらでもない	0.0	5.6	2.9
	いいえ	100.0	83.3	91.2
アンケートが難しかった	はい	12.5	11.1	11.8
	どちらでもない	0.0	5.6	2.9
	いいえ	87.5	83.3	85.3
配布された地図を理解できた	はい	87.5	100.0	94.1
	どちらでもない	0.0	0.0	0.0
	いいえ	6.3	0.0	2.9
WSの時間は長かった	はい	0.0	11.1	5.9
	どちらでもない	0.0	16.7	8.8
	いいえ	100.0	72.2	85.3

注) WS: ワークショップ。

一方、大学での場合、参加者である学生の多くがキャンパス内の寮に住んでおり、キャンパスが生活の場であることと、実際にキャンパス内で交通事故が多いことがあり、参加者の関心が非常に高く、積極的にワークショップに取り組んでいた。

また、コミュニティーでのワークショップと並行して、教育現場への展開としてサマットプラカンの二つの中学校の生徒を対象にワークショップを行った。オブザーバーとして参加した教員も含めてこのワークショップの開催に高い関心を示していた。

5. ヒヤリ地図づくりの評価

5-1 ヒヤリ地図づくりの実施可能性

今回実施したコミュニティーWSを交通安全意識の向上の観点から評価し、今後の改善点を把握するために、カンケー八地区コンケン市域 Table 2内ではコンケン)とカンケー八地区ムンカオ郡域 同様にムンカオ)でワークショップ参加者(前者16人、後者18人)を対象に、事後アンケートを実施した。アンケートはワークショップの運営方法やヒヤリ地図づくりの交通安全意識向上への効果、今後の自主的なワークショップの運営の可能性などについて「はい」「いいえ」「どちらでもない」から選択する択一式の設問と自由記述から構成した。

Table 2に示すとおり、両ワークショップの参加者ともに全員が「積極的に参加できた」と回答しており、また、ほとんどの参加者が「緊張しなかった」

Table 3 他の活動との比較 %

質問内容	回答	コンケン	ムンカオ	計
ヒヤリ地図づくりは他の活動と比べて簡単にできると思う	はい	43.8	66.7	55.9
	どちらでもない	37.5	16.7	26.5
	いいえ	18.8	16.7	17.6
ヒヤリ地図づくりは他の活動と比べてお金がかかると思う	はい	37.5	33.3	35.3
	どちらでもない	50.0	44.4	47.1
	いいえ	12.5	22.2	17.6
他の活動と比べて交通安全に関する活動は重要であると思う	はい	31.3	66.7	50.0
	どちらでもない	43.8	27.8	35.3
	いいえ	18.8	5.6	11.8
	未回答	6.3	0.0	2.9

注) 他の活動とは、蚊の撲滅活動などを指す。

Table 4 自主的な運営で負担となるもの %

	コンケン	ムンカオ	計
会場	0.0	5.6	2.9
モデレーター	98.8	38.9	52.9
費用	75.0	66.7	70.6
道具(鉛筆・シール)の準備	0.0	22.2	11.8
地図の用意	12.5	27.8	20.6
住民の参加	18.8	72.2	47.1
目的の説明	18.8	16.7	17.6
地図作成方法の説明	75.0	44.4	58.5

と回答している。この点に関しては、Table 3に示すとおり、「他の活動と比べて簡単にできると思う」と回答している参加者の割合が、それぞれ43.8%、66.7%となっていることから、積極的に参加できたが、他のコミュニティー活動と比べると少し難しく感じた参加者がいたようである。

地図づくりに関しては、ワークショップの最初の段階で地点が探せない参加者も見受けられたが、回答ではほとんどの参加者が「配布された地図を理解できた」としている。しかし、Table 2で「地図づくりが難しかった」かとの設問には、それぞれ12.5%、44.4%が「はい」と回答しており、実際には、地図を理解・作成することが難しいと感じた参加者が多かったと考えられる。

交通安全意識の向上に関する質問では、全ての回答者が「交通安全についてこれまで以上に考えるようになった」と答えるなど、どの質問に対しても肯定的な回答を得た。しかし、Table 3で「他の活動と比べて安全に関する活動は重要であると思う」と回答している割合は、それぞれ31.3%、66.7%で、必ずしも交通安全が緊急の課題とは認識されていない可能性がある。

Table 4に示した今後自主的にワークショップを開催するときに負担となるものについての回答結果



Fig. 6 まち歩きの様子

では、「金銭的負担」を約70%の人が挙げており、この結果は他のコミュニティー活動との比較にも現れている。この結果には、プロジェクターやビデオなどの機材を使ったことが影響していると考えられる。また、次に「地図作成方法の説明」(58.8%)、「モデレーター」(52.9%)が挙げられており、モデレーターの発掘や、参加者に地図作成方法を説明するための適切なマニュアルなどの準備が必要であると考えられる。また、「住民の参加」に対してはコンケンカンケー八地区では18.8%であるが、ムンカオカンケー八地区では72.2%の人が挙げており、大きな差が出た。前者は後者と比べ日常的にコミュニティー活動が活発に行われているためだと考えられ、普段のコミュニティー活動の有無も自主的なワークショップの運営に大きな影響を与えと言える。

5-2 ヒヤリデータの活用による交通安全意識の向上

ワークショップを通じて得られたヒヤリデータを活用することで、さらに交通安全意識を向上させることが可能となる。

一つは、わが国でも実施されているように交通安全対策を市民にも参加してもらい検討、実施していくことである。筆者らが実施したコミュニティーWSでは、ヒヤリ地図づくり後に、指摘が多かったヒヤリ地点を中心に、行政担当者、警察関係者にも同行してもらい、Fig.6に示すような「まち歩き」を行っている。Fig.1のヒヤリ地図づくりの展開の整理に示したとおり、この段階で、参加者自身が問題点や改善策を提案することでヒヤリの掘り下げを行うことが可能で、交通安全意識がより高まる効果を持つと考えられる。改善の具体的な取り組みについては、今後進めていく予定であり、このような活動が交通安全意識の向上に寄与していくかについても、

* 2 GISを利用したデータベースは研究メンバーの佐野充先生、協力者の田中絵里子さんらが開発したもので、その内容については別途報告する。

Table 5 地点別のヒヤリ発生時車両挙動

%

オートバイ	相手	直進	右折	左折	単独	歩行者	合計
	T字路	直進	20.9	23.9	10.4	3.0	1.5
	右折	19.4	9.0	3.0	0.0	0.0	31.3
	左折	9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.0
	合計	49.3	32.8	13.4	3.0	1.5	100.0
十字路	直進	36.7	10.0	0.0	0.0	6.7	53.3
	右折	30.0	0.0	3.3	0.0	0.0	33.3
	左折	13.3	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3
	合計	80.0	10.0	3.3	0.0	6.7	100.0
直線道路	直進	41.7	4.2	-	-	29.2	83.3
	逆走	8.3	0.0	-	-	0.0	8.3
	右折	4.2	0.0	-	-	4.2	8.3
	合計	54.2	4.2	-	-	33.3	100.0



Fig. 7 ドライビングシミュレータを用いた実験の様子

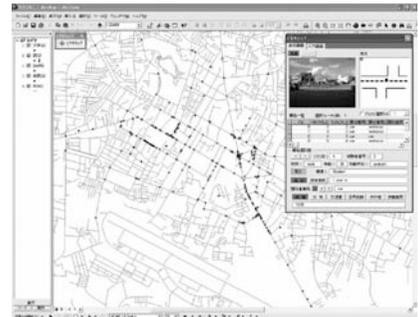


Fig. 8 GISを利用したデータベース

今後検証していく。

もう一つの活用方法として、得られたヒヤリデータを教材やプログラムに取り入れることで、交通安全教育や安全運転講習をより充実したものにすることが挙げられる。筆者らの場合、コミュニティーWSで収集したヒヤリ体験の内容を集計し、その中からオートバイが関係するデータだけを抜き出してオートバイ運転中のヒヤリハットの特徴を分析し、これを安全運転講習のために開発された簡易型二輪車ドライビングシミュレータにおいて危険事象を発生させるシナリオの選定に活用した¹¹⁾。Table 5に集計結果の一例を、Fig.7にドライビングシミュレータを用いた実験の様子を示す。また、ヒヤリデータはGISを利用したデータベース(Fig.8)^{*2}へ蓄積し

ており、他の交通安全教育にも容易に活用できるようになっている。

6. おわりに

本稿では、市民の交通安全意識向上の観点から、筆者らがタイのコミュニティおよび学校教育において行ってきたヒヤリ地図づくりが果たす役割を分析した結果を、いくつかの提案と併せて詳述した。その結果、現地で行ったワークショップおよび事後アンケートから、ヒヤリ地図づくりが市民の交通安全意識の向上に有用であることを確認することができた。

しかし、他のコミュニティ活動に比べ交通安全を対象とした活動が必ずしも重要であるとは認識されていないことも明らかとなった。そのため継続的な交通安全意識の向上の取り組みを広く実施していく必要がある。Fig.1に示したとおり、対策案の検討、実行、評価の段階にまで活動を広げる必要があり、またそのような活動が市民の交通安全意識の向上に与える効果を検証していく必要がある。

ワークショップ自体の運営についても、参加者が地図の理解に困難を示していた点や自主的な運営を想定したときにモデレーターや運営費を負担に考えている点など、課題が明らかになったため、運営方法を改善する必要がある。

なお、本稿における内容はIATSS研究プロジェクトH749「タイにおける交通安全施策への支援」およびH857「タイにおける交通安全施策推進のための支援方策の検討」で実施した研究成果のうち、交通安全意識の向上に関連する内容を取りまとめたものである。また、ヒヤリデータの二輪ドライビングシミュレータへの活用についてはIATSS研究プロジェクトH852A「交通安全教育の手法と評価法の研究」(PL: 関根太郎)の研究成果によるものである。研究を取りまとめるにあたってご協力頂いた各プロジェクトのメンバー、IATSS事務局員、協力者の方々に謝意を表す。

参考文献

- 1) Royal Thai Police <http://www.royalthaipolice.go.th/>
- 2) Department of Disaster Prevention and Mitigation/<http://www.disaster.go.th/>
- 3) 鈴木春男「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」『IATSS Review』 Vol. 21, No. 3, pp.163-170, 1996年
- 4) 鈴木春男「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」『IATSS Review』 Vol. 22, No. 2, pp.129-138, 1996年
- 5) 鈴木春男「シルバーによるシルバー交通安全対策 - 交通教育 - の提案」『IATSS Review』 Vol. 23, No. 2, pp.111-118, 1997年
- 6) 財団法人国際交通安全学会『「ヒヤリ地図づくり」提案の成果とその運用に関する研究 報告書』2000年
- 7) 南部繁樹、葛山順一、赤羽弘和、高田邦道「市民参加による面的な交通安全対策の検討」『第24回交通工学研究発表会論文報告集』pp.41-44, 2004年
- 8) 高田邦道、赤羽弘和、南部繁樹、葛山順一『日本大学総合生涯学習センター秋季講座 交通事故半減へのトライ - 住民参加ができる方法論 - 資料』2005年
- 9) 国土交通省HP/<http://www.mlit.go.jp/>
- 10) 財団法人国際交通安全学会『ヒヤリ地図をつくらう～シルバーによるシルバーのための交通安全～その手引き』1998年
- 11) 佐藤朋美、福田敦、福田トウェンチャイ、岡村誠「タイにおけるドライビングシミュレータ活用に関する研究」『第34回土木学会関東支部技術研究発表会』CD-ROM, 2007年