

“学生と地域住民で作り上げる安全なまち”の提案

—交通安全をより親しみやすい問題とするために—

The Proposal of "Safe community plan to make in the area together with inhabitants and students"

-In order to issue more familiar road safety-

○小高秀登¹, 横関敬裕¹, 高久和佳¹, 遠田秀晴¹, 山形光希¹, 尾坂洋介¹, 吉澤里香¹, 岩岡巧樹¹
飯干恒¹, 車田敬斗¹, 雪山大地¹, 弓場健史¹, 斎藤陸¹, 澤昭友¹, 江守央², 下川澄雄², 安井一彦²
*Hidetō Kodaka¹, Takahiro Yokozeki¹, Kazuyoshi Takaku¹, Hideharu Enda¹, Mitsuki Yamagata¹, Yosuke Osaka¹
Rika Yoshizawa¹, Yoshiki Iwaoka¹, Wataru Iiboshi¹, Keito Kurumata¹, Daichi Yukiyama¹, Takeshi Yumiba¹
Riku Saito¹, Akitomo Sawa¹, Hisashi Emori², Sumio Shimokawa², Kazuhiko Yasui²

Abstract: We studied traffic safety in the Utsukushi-gakuen neighborhood association near the Nihon University Funabashi campus. We walk in neighborhood and hold workshop with neighborhood association. Our objective is that we will help to improve awareness of traffic safety to inhabitants. Also, we want to make the group by inhabitants, students and government because we want to do helping that traffic safety project carrying out smoothly.

1. はじめに

交通事故発生件数が減少していると言われている今日においても、未だ悲惨な交通事故が全国的に多発している。

「交通」の基本となる「歩行」は私たちの日常生活と密接であるにも関わらず、事故に遭遇する危機感を抱いている人が少ない。

千葉県警察の調査^[1]によると、交通事故死者数の約半数が高齢者であり、中学生以下の子どもは2割程を占めている。高齢者は身体能力・判断能力の低下に伴い、加害者にも被害者にもなり得る。また、子どもは判断能力の未熟さや、安全教育不足から被害者になっている可能性が高いと思われる。私たちはこのような問題に対し、一人一人が交通安全に関心を持つことが重要であると考えている。

このようななか、日本大学理工学部船橋キャンパスの周辺にある坪井地区の「美し学園自治会」は、警察庁が進めている交通安全対策「ゾーン30」^[2]が導入予定の地域である。そこで、私たちは同地区において地域住民の危険意識を調査することとした。

なお、ゾーン30とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、ゾーンを定めて時速30キロの速度規制と安全対策を組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、抜け道としての需要を抑制する対策である。同地区においては、具体的な対策や対策地点等ははまだ決定していない段階である。

2. 学生まちあるきと住民ワークショップの方法

住民の危険意識を調査する上で、まずは「交差点事故対策の手引」^[3]を基に、特に交差点に着目して Table 1 のと

り独自にチェック項目を作成した。

Table 1. Outline of students walked

方法	以下の項目にチェック及び記述
参加人数	学生 29 名
日時	平成 25 年 5 月 11 日 (土曜日) 10:00~12:00
チ	歩行者から車が見えにくい
エ	無信号交差点で車両が交差点の存在を見落とす
ッ	車両が高速のため、歩行者と交錯する
ク	景色・看板等による視認性阻害
項	車両が一時停止を無視・一時停止場所が不適切
目	直進車の走行速度が高い

これらを基に「学生まちあるき」を行った結果、住宅街から幹線道路に出るときに歩行者が見えづらい、生活道路が抜け道として利用されており自動車のスピードが出ていて危険ではないか等の問題点を見つけた。

さらに、客観的な意見を得るために住民ワークショップを実施した。その過程として自治会の方々と「住民まちあるき」を行った。

実施する上で、私たちと地域住民とでは土地勘や年齢層に違いがある。そのため、危険箇所の認識が違うのではないかと、また幹線道路は交通量も多くスピードも出ているので、危険だと感じているのではないかと、生活者の意見を抽出することを目的とした。

1 : 日大理工・学部・交通

2 : 日大理工・教員・交通



Picture 1.State of the workshop (31 Aug. 2013)

Table 2.Outline of workshop

日時	平成 25 年 8 月 31 日 (土曜日)
参加人数	自治会長はじめ 5 名 (うち子ども 1 名) 及び学生 10 名
方法	用意した地図に、「まちあるき」や日常生活において危険及び安全だと思ったところにシールを、さらに問題点を付箋に書いて貼っていただいた。

3. まちあるきとワークショップの結果と分析

まちあるきを実施することで、私たちが住民との意識の違いを認識・共有することができた。また、住民の間では危険箇所の認識がほぼ一致していた。信号が欲しい等の改善案の要望も得ることができた。この問題点をデータ化し、抜粋したものが Figure 1 である。



Figure 1.Workshop's database

これらの結果から、実際の事故発生現場と住民からの意見が得られた場所には相違が得られた。このように、住民は幹線道路よりも生活道路に意見が集中していた。

一方、抽出した口語データを図化等で簡略化する KJ 法を用いてワークショップで得られた住民の意見を分析した結果 (Figure 2), 「抜け道」「スピード」「飛び出し」「一時停止」「視界 (見通し)」が問題点のキーワードとしてまとめられ

た。これらは、生活道路において自動車の速度が高いため起こる問題点であり、速度が低下すれば解決につながるのではないかと考えられる。

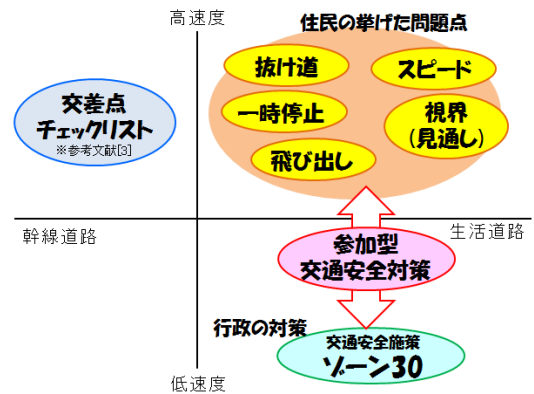


Figure 2. Positioning of the problems

4. まとめと今後の課題

行政はゾーン 30 を推進しているが、施策を効果より充実させ、事故を減少させるためには住民との協働が必要である。そこでゾーン 30 を補うために、現在行政主体で行われている交通安全対策を住民主体とする「参加型交通安全対策」を提案していきたいと考えている。

実現のためには、住民に関心を持ってもらう「意識改善」、さらに学生が介入することで円滑に対策が進むような「住民・学生・行政の三者連携」をするという、2つのポイントが重要である。今後、私たちはこの2つを達成すべく活動していく予定である。

本稿の目的であった、住民の危険意識の調査はある程度達成できたと考えられる。しかし今回は年齢層が偏っていたため、今後は幅広い世代やサンプル数、さらには行政の実施しようとしている活動等の計画や方針を収集する必要がある。そのためにアンケート調査・ヒアリング調査やワークショップを継続して行い、結果を蓄積していくことで、意識改善がなされているかを長期間で検証し、「参加型交通安全対策」で重要な2つのポイントも達成できるのではないかと考える。

5. 参考・引用文献

[1] 千葉県警察ホームページ (2013. 9. アクセス) http://www.police.pref.chiba.jp/trouble/accident_state/
 [2] 警察庁交通局 「ゾーン 30」の概要 (2013. 9. アクセス) http://www.npa.go.jp/koutsuu/kisei32/H25_zone30.pdf
 [3] (社)交通工学研究会(2002)「付録 B: 事故チェックシート・交差点チェックシート」(社)交通工学研究会「交差点事故対策の手引」(社)交通工学研究会 P131