

セーフティプロモーション活動からの交通問題へのアプローチ ～Part II. 地域居住者によるグループインタビューからわかったこと～

山田真司、山田典子、川内規会、奈良岡恵子
青森県立保健大学健康科学部

An Approach to Traffic Accidents from Safety Promotion Activity —Part2 Findings by Group Interview with Inhabitants—

Masashi YAMADA, Noriko YAMADA, Kie KAWAUCHI and Keiko NARAOKA
Faculty of Health Sciences, Aomori University of Health and Welfare

要約

交通事故については様々な対策がなされたことにより発生数は順調に減少してきた。しかし、現在でも市民の安全を脅かす第一の要因であり、セーフティプロモーション (SP) 活動における重要な課題であることは間違いない。各自治体においても、交通事故統計を用いるなど様々な取り組み方がなされている。これに対し、本研究ではセーフティプロモーション活動でよく用いられる少数の対象者に対するグループインタビューという手法を用いて交通問題の分析を行った。具体的には、聞き取り調査を行って取得したデータを元に地域住民に半構造化インタビューを実施し、さらに対象者らにフィードバックを行い、3グループに分けてデータの補足と妥当性を図るグループインタビューを実施した。話し合われた内容は、グループインタビュー後に参与観察者の記憶をもとにできる限り忠実に参加者の発言を書き留めたものと、参加者の反応や話し合われているときの状況について承諾を得てビデオカメラに収め、それらの記録をもとに内容分析を行った。その結果、統計やアンケートなどによるマクロなアプローチでは把握することが困難である高齢者の主たる交通手段が自転車である可能性や、自転車と歩行者の歩道使用ルールに乱れがあるという可能性が得られ、既存の方法からは見えてこない問題を浮き上がらせることができた。

キーワード：セーフティプロモーション活動、交通問題、グループインタビュー、参与観察

I 諸言

様々な対策がなされたことにより交通事故の発生数は順調に減少してきた。しかし、現在でも交通事故は市民の安全を脅かす大きな要因であり、セーフティプロモーション (SP) 活動における重要な課題であることは間違いない。各自治体においても、GISなどを用いた大規模な対策や、交通事故統計の利用など様々な取り組み方がなされている。たとえば、鎌ヶ谷モデルとして知られている地方自治体向け交通事故半減モデル¹⁻³⁾ や十和田市で過去10年間の交通事故死亡者の事故分析結果 (平成9年～平成18年)⁴⁾ などがあげられる。

このようなマクロなアプローチでは、事故の地区での危険箇所アンケートやヒヤリハット手法などを用いた要因分析などを用いている。これらの手法における危険箇所とは事故発生数が多い地点を意味しており、予防とは事故発生数を減らすことを言う。しかし我々の周囲にある「危険な場所」は必ずしも事故が頻繁に発生する

場所というわけではなく、事故が発生しそうな場所を意味するのかもしれない。この「危険な場所」は危険箇所からすり抜けているのではないだろうか。また、このようなマクロなアプローチからは取りこぼれている交通事故の状況は他にもあるのではないだろうか。異なるアプローチを取ったときに立ち現れる新たな様相もあるのではないだろうか。

本稿では、交通問題について地区住民のグループインタビューと参与観察によるアプローチを試みた。その結果、交通“利用”の問題だけでなく、交通“事故”の問題についても知見を得ることができた。

II 研究方法

1. 方法と期間

2007年に聞き取り調査を行って取得したデータを元に、2008年3月に地域住民に半構造化インタビューを実施した。インタビュー対象者の中には2007年の聞き取り調査

対象者も含まれている。さらに、対象者らにフィードバックを行い、3グループに分けてデータの補足と妥当性を図るグループインタビューを実施した。先に行われた調査で得られた意見についてどう思うか、実生活での様々な場面を思い浮かべ、平常時と非常時（災害時等）の場面を想定して、感じたことを述べてもらった。話し合われた内容は、グループインタビュー後、参与観察者の記憶をもとにできる限り忠実に参加者の発言を書き留めたものと、参加者の反応や話し合われているときの状況について承諾を得てビデオカメラに収め、それらの記録をもとに内容分析を行った。

2. 対象者

A市のB会構成員は、ボランティアや仕事で住民組織に関わる機会も多く、経験の蓄積がある。例えば、過去にPTA活動、町内会活動、作業所ボランティア、民生委員、保健推進員、元公務員等のA市在住者や、職場がA市にあり、SP活動に興味を抱いた介護施設職員、建築家、薬剤師、農協職員等が関わっている。これらのメンバーで聞き取り調査に協力した者と、転倒予防介入プログラムを提供しているC自治会の住民に広報と回覧板で参加および調査協力を促した。対象者は皆、ADL (Activities of Daily Living日常生活動作)、IADL (Instrumental Activity of Daily Living手段的日常生活動作)は自立している。

3. 介入地域の概要

A市は、国立公園や奥入瀬渓流、八甲田連峰などの豊かな大自然に囲まれた日本屈指の観光地である。平成16年度より、都道府県や市町村レベルでのSPの普及啓発活動が保健所主導で行われ、SP/SCに関心を寄せる市町村の裾野を広げてきた。平成18年にはA市長がSP/SC実施を目指す意向を示し、「セーフコミュニティの実現を目指すB会（以下、B会と略）」が結成された。

今回介入したA市C地区では、三町内会（A町内会：250世帯中170世帯町内会加入。B町内会：125世帯中119世帯町内会加入。C町内会：225世帯中50世帯町内会加入）が合同で地域の会館を維持・管理している。

平成15年度に、C地区において独居高齢者の孤独死があり、この出来事を重要視した有志（民生委員、保健協力員、保健師・看護師退職者、食生活改善推進委員）らが先立ち、平成16年度より、地域の会館の有効活用をかねて、月1回地域住民がそこに集うようになった。

この地域では、老人介護保健施設が住民からの要望により年に1回、健康講話を提供し、介護保険改正後より、転倒予防を中心に介入プログラムを展開している。そこ

で、SC認証に欠かせない6つの指標のうち、プログラム評価システムの条件を満たすため、地域住民の転倒転落実態調査モデル地区にも選ばれている。住民参加者から「是非、自分たちの活動を見に来てほしい」という要望があり、効果的なプログラム作成のための評価のしくみづくりに、積極的に取り組んでいる地域である。

4. 介入地域の交通事故状況

A市で過去10年間に交通事故で亡くなった方の事故分析結果（平成9年～平成18年）⁵⁾によると、合計83名の方が死亡し、市町村別の平均死者数はA市6.3人である。月別には、2、3、6、7、8、12月が多く、時間別では、14時から20時が最も多い。曜日別では、土曜日、日曜日が多い。

年代別では、70歳以上の高齢者が30人(36%)である。傷病者は20～60歳代に山がある。事故の原因は、酒酔い・酒気帯びが16人(19.3%)、自転車対車両事故が10人(12.1%)であった。

一方、A市の病院に平成17年度救急搬送された149件の外傷データ²⁾によると、交通事故51件(34.2%：その内訳は、乗用車等乗員23件、自転車10件、オートバイ8件、歩行者8件、農業機械1件、水上1件)、転倒38件(25.5%：その内訳は、スリップ等平面27件、氷・雪5件、他人に支えられているとき3件、スケート等3件)であった。そして、入院患者総数3,781件のうち、外傷入院者数(率)は266件(7.04%)である。

外傷入院患者で最も多かったのは、落下(転倒)によるものが138件(3.65%)で、65歳以上の落下(転倒)が81件、14歳以下の落下(転倒)は11件であった。次いで、交通事故67件(1.77%)で、65歳以上の交通事故2件、14歳以下の交通事故27件、歩行者の交通事故10であった。この中でも、救急による入院者の44.3%が転倒・転落、34.2%が交通事故による外傷者であった。

外傷死亡データを見る限りでは、自殺や誤飲・窒息によるものが上位を占めているが、外傷による医療費の占める割合や頻度としては、交通事故や転倒・転落事故が注目に値する。

また、A市において最近行われた調査によれば、C地区が含まれている地域における受診外傷発生数は春期(4月～6月)3件、夏期(7月～8月)1件、秋期(9月から11月)1件、冬期(12月から3月)3件であった。この地区の調査対象者数は122名である。冬期間が4ヶ月と長く設定されていることを考えると、このデータから冬期に外傷が発生しているとは言い難い。また、外傷原因では交通事故が1件、歩行中の事故0件、転倒・転落が3件、火災・火傷1件、暴力など1件、その他3件で

あった⁶⁾。

5. 倫理的配慮

2008年3月に転倒予防事業を開催しているC自治会住民を集め、安全な地域づくりに関するグループワークを実施するにあたり、B会の基幹組織から研究の許可を得たのち、対象集団が居住する地域を管轄する老人保健施設に依頼し、口頭と書面にて調査協力者を募った。

参与観察者である研究者の立場が、データ収集にあたり、対象者の脅威となる危険性を最小限に抑えるため、トレーニングした研究アシスタントを活用することで、青森県立保健大学倫理委員会の承認を得て実施した。

III 結果

調査に協力した回答者19名は、すべて地域住民で、町内会長、民生委員、保健推進員等も含まれる。年代は、65歳未満10名、65～74歳は8名、75歳以上1名。性別は、男性2名、女性17名であった。1グループあたり、6～7名でグループインタビューを実施した。

1. 2007年実施の聞き取り調査で得た意見

- ①「公共交通機関が少ない」
- ②「バスが少なく、徐々に縮小されてきている」
- ③「買い物に行くにも車が必要」
- ④「農村部での生活は近隣に商店や病院がないため、外出には自動車が必要」
- ⑤「運転のできない高齢者はタクシーを利用するしかない」
- ⑥「砂利道でカートを押しづらい」

2. グループワークで深まった意見

- ⑦「自転車と歩行者の事故が多くなっている」
- ⑧「自転車を運転する側と歩行者の双方に意識の違いがある」
- ⑨「歩行者は、自転車が近づいても避けるそぶりもなく、ぶつかりそうになった」
- ⑩「自転車に乗ってもまっすぐ走れなくなった」
- ⑪「自転車で（車道を）走っていると、ダンプカーのタイヤに巻き込まれないかと心配になる」
- ⑫「自転車で車道を走るの怖い」
- ⑬「縁石のせいで自転車が車道にはみ出してしまう」
- ⑭「自転車で車道を走るとき縁石が危ない」

これらの意見を分類すると、項目①②は直接的に、項目③～⑤は間接的に『公共交通機関の弱体化による問題』

を示しているものと考えられる。項目⑦～⑨は『自転車と歩行者に関する問題』の指摘である。⑩の「自転車に乗ってもまっすぐ走れなくなった」は歩道の道路事情のためと解釈できる。⑪、⑫からは自転車が車道を走らざるを得ないことが読み取れる。⑬、⑭の記述に照らせば⑩～⑫も縁石の問題を述べている可能性が高いので、⑩～⑭までは『自転車と縁石に関する問題』としてよいであろう。A市では冬期に降雪が多く、そのため歩道が雪に埋もれてしまうことがある。これらの住民の声からは交通手段を持たない高齢者が自転車を使用せざるを得ず、さらには降雪のために車道を自転車で走るという危険な姿が見えてくる。

IV 考察

緒言では事故発生数の多い箇所と「危険な場所」、すなわち危ないと思われる場所とは同一ではないと述べた。それは事実と認識との差異でもあるし、危ないと思うことが注意深い行動を導き、実際には事故が発生しないということも（その逆も）あるだろう。これに対し、事故発生数とヒヤリとした体験の発生数は密接な関連があると考えても良いように思われる。しかし、千葉県の市川市・鎌ヶ谷市・白井市で実施されている交通事故半減プロジェクトの結果である「表 モデル地区選定結果の一覧表」⁷⁾によれば、事故の地区別の発生件数とヒヤリ体験数にはあまり関連はない。つまり、事故多発地区、ヒヤリ体験地区、危険な場所地区は互いに異なるかもしれない。

しかし、それだけではない。聞き取り調査で得られた意見とグループワークで深まった意見を比較してみよう。その違いは歴然である。前者では専ら公共交通機関の問題が取り上げられ、後者では自転車の問題が取り上げられている。聞き取り調査では、自転車は交通の問題に含まれていないと対象者は考えたのかもしれないし、自転車の問題は自分固有の問題に過ぎないので話さなかったのかもしれない。あるいは自転車の問題が明確に意識されていなかったのかもしれない。グループインタビューでは一人が口火を切ることにより、自転車の問題がテーマとして共有されることとなった。調査の方法によってこのように結果に大きな差異が現れるということは重要である。

これらのことが示唆しているのは、「危険」という概念は非常に一般的なものであるにもかかわらず、必ずしも明確な共通認識が確立されているわけではないということではないだろうか。さらに、対象者が問題とするにはふさわしくないと考えていたり、問題とさえも認識して

いない場合が有り得ること、その場合にはこれらの問題はアンケートなどでは掘り起こすことはできないという可能性を示しているものと思われる。

A市で行われた調査⁵⁾では、C地区は冬期間に事故が多いということもなく、交通事故が多いということもなく、取り立てて特徴のある地区ではない。しかし、グループインタビューの結果からは、この地区における自家用車を利用できない人々のおかれた交通状況が浮かび上がっている。以下ではその検討を行う。

1. なぜ、高齢者は事故に遭いやすいのか

対象者はすべて50歳代以上であり、その半数は65歳以上である。通勤の手段として自転車を使うことは考えにくいので、自転車の利用層を高齢者と見なしてもよいだろう。

『公共交通機関の弱体化による問題』によって最も被害を受けるのは高齢者である。特に一人暮らしの高齢者にとっては直ちに交通手段が奪われるといっても良いだろう。交通手段が奪われた高齢者は危険が見込まれるような道路環境であっても自転車を利用せざるを得ない。そしてそのことが高齢者の自転車事故の増加につながって行く。こうして、本来は自転車の利用を控えるべき高齢者であるにもかかわらず、自転車で通行するのに不適当な危険な場所を通行している様子が浮かび上がってくる。

『自転車と歩行者の問題』からは自転車の歩道利用の理解に問題があることが窺われる。子供は学校の安全教育などで自転車の利用に関しては一定の理解があるが、高齢者の場合にはそのような認識はないだろう。また、積雪時には歩道が狭くなったり、通行不能という事態が発生する。この場合には、歩行者も自転車も車道を通行することになるため、「自転車と歩行者と自動車」の問題になる。

2. 事故が起こる環境要因の特定

『自転車と縁石の問題』からは自転車の通行路の整備が不十分であるだけでなく、高齢者が主要な交通手段として自転車を用いているという状況が行政側に把握されていないことが窺われる。当然ながら、雪の季節にはこの問題はさらに深刻となる。また、滑るということだけでなく、積み上げられた雪が道路の見通しを妨げるという問題もある。

公共交通機関に対するテコ入れというマクロな対策は容易ではないが、限られた費用でも可能なミクロな対策はある。自転車は自動車と異なりローカルな移動手段である。従って、ローカル・ルールを定めることは可能で

ある。具体的にはA市独自に歩道利用のルールも包含する形で自転車利用のルールを定め、高齢者や主婦等の幅広い対象への交通安全教育の実施など、各種普及活動を展開することで自転車の運用ルールを定着することは可能であろう。これはSP活動にとって得意な展開と言える。

また、自転車と縁石の問題については、高齢者が自転車を主たる交通機関として利用していることを念頭において、危険箇所をチェックする必要がある。これもまたSP活動を導入することによって大きな成果が得られるものと思われる。

3. 「危険地域」の意味の差異

居住地区における危険地域と一般的な危険地域とは必ずしも同義ではない。居住地域という住民個々の顔が見えるシチュエーションでは、危険地域とは「事故が起こる場所」というよりも「事故が起こりそうな場所」を意味する。このような危険地域を調べるのには、マクロなアプローチには明らかな限界がある。本来は予備調査でしかない地域住民のグループインタビューを参与観察して初めて、見えてくる様相がある。

調査に協力いただいた地域住民は、これからもこの地域で、ここで示された課題と向き合いながら暮らしていく。今回話し合った内容は他の地域住民と共有され、似通った生活背景や歴史の中で日々の営みが続けられるであろう。今回は同質な集団によるデータだったが、今後は他地域に同様の手法を用い、それが普遍的に有効であるかどうかを探りたいと考えている。

また、地域住民の中に深く入るほど、「地域」とは、簡単に識別できる地図的な空間に依拠するというよりは、むしろ友人や親戚等を基盤とした「地域」を構成しているのだという思いを強く抱いた。故にSP/SCの活動を通して繋がった人々の感情が「バーチャルな地域」を形成していくのではないだろうか。Morrow⁸⁾は、子どもたちは、「学校、街の中心部や街頭、友人や親戚の家などを基盤とした『バーチャル』な地域を構成している」と指摘しているが、成人後期から老年期においても、今回のように共通の生活上の安全課題について話し合う機会を得たことで、共感が生まれ、感情的なつながりをもつ地域に、わずかながら移行したのではないだろうか。

今後、筆者らが捉えたことと、B会員および住民が実感していることを、可視化する取り組みが課題である。

V まとめ

高齢者の主たる交通手段が自転車である可能性や、自転車と歩行者の歩道使用ルールに乱れがあることについて

では、統計やアンケートなどによるマクロなアプローチで把握することは困難であるが、マーケティングなどで盛んに用いられているグループインタビューの手法を導入することで既存の方法からは見えてこない問題を浮き上がらせることができたように思われる。フォーカスグループインタビューにおける参与観察は大規模調査の予備調査と位置づけられることが多い。しかし、地域単位のフォーカスグループに対し、地域と無縁な参与観察者が観察することで、地域に特徴的であるにも係わらずインタビューイ達さえもそれを認識していない問題をも浮かび上がらせることができる。行政が行う組織的なアンケート等のマクロなアプローチとは対照的なミクロなアプローチではあるが、そのミクロであるが故の有効性を忘れてはならないだろう。

引用文献

- 1) 南部繁樹, 赤羽弘和, 高田邦道. GISを用いた市レベルの交通事故分析手法. 国土と政策, 2007; 第26号: 33-42.
- 2) 高田邦道, 交通事故半減へ向けて市民参加を考えるー市川・鎌ヶ谷・白井3市の先進的取組みー
at: http://www.trafficplus.co.jp/shindoro/pdf/panel_kamagaya.pdf.
Accessed January 30 1, 2009, 1.
- 3) 鎌ヶ谷市における新たな交通安全対策
～市民参加型交通安全対策～
at: http://www.trafficplus.co.jp/shindoro/pdf/panel_kamagaya.pdf.
Accessed January 30 1, 2009, 2-5.
- 4) 十和田市統計資料, 2008: 5.
- 5) 十和田市統計資料, 2008: 7.
- 6) 平成20年度十和田市セーフコミュニティ外傷世帯調査結果報告会, 2009年1月, 十和田市保健センター.
- 7) 千葉県市川市公式WEB. ー交通事故半減へ向けた市民参加による交通安全対策ー
第1回南大野地区交通安全対策事業検討会 ー資料ー.
at: <http://www.city.ichikawa.lg.jp/common/000007763.pdf>.
Accessed January 30.
- 8) Morrow V, 'Dirty looks' and 'trampy places' in young people's accounts of community and neighbourhood: Implications for health inequalities, *Critical Public Health*, 2000; 10(2): 150.