

IV-156 ドライバーの安全運転意識について

北海道大学 正員 ○ 藤原隆
北海道大学 正員 加来照俊

1. まえがき

交通事故の原因は、運転者や歩行者の不注意や無謀さにある場合が多い。したがって事故をなくするには窮極的には、いかに個人個人が安全意識、安全思想を高め、実践していくかに依存すると考えられる。そこで本論では運転者を対象とした調査を行ない、それにより交通法規や交通規制、速度、飲酒運転、事故原因、対策などに対する彼らの意識を、年齢や事故経験、運転専業者・非専業者の別などの観点から探り、今後の安全対策の資料に供するものである。

2. 調査方法・内容

調査は、アンケートにより道内5方面(札幌、函館、旭川、釧路、北見)の安全運転学校における更新時講習受講者及び札幌市内の運転専業者を対象として行ない、総データ数2349を得た。なおその内訳は表1に示すとおりである。調査内容は、個人属性(年齢、性別、経験年数、所有免許種類、運転車種、利用目的、利用頻度、通勤への利用、事故経験、事故の相手、事故の程度、検挙回数)、運転中危険を感じひやとした経験、日常運転中の注意項目(速度、車間距離、追越し、車線変更、発進、ブレーキ、ハンドル)、交通規制、交通法規、飲酒運転に対する考え、日常の走行速度、運転者からみた事故原因、安全対策などの項目である。

調査内容は、個人属性(年齢、性別、経験年数、所有免許種類、運転車種、利用目的、利用頻度、通勤への利用、事故経験、事故の相手、事故の程度、検挙回数)、運転中危険を感じひやとした経験、日常運転中の注意項目(速度、車間距離、追越し、車線変更、発進、ブレーキ、ハンドル)、交通規制、交通法規、飲酒運転に対する考え、日常の走行速度、運転者からみた事故原因、安全対策などの項目である。

3. 調査結果

ここでは、単純集計、クロス集計の結果の一部を述べる。表2～表13は、個人属性に関する単純集計の結果である。これらを要約すると次のようになる。

過去3年間に4人に1人は何らかの事故を経験し、5人に2人は1度以上、違反で検挙された経験をとっている。またほとんどの人が運転中に自分の不注意などから、危険を感じひやとした経験をとっている。

速度規制については、市街地、郊外部を通じ、適切であるとする人が多い。が、これをたとえば年齢別にみると、図1に示すように市街部に比べ郊外部において現在の速度規制は適切であるとする割合が減り、その分は若年層で規制は厳しすぎるという意見に、壮年層で規制強化を望む意見にそれぞれ転化している。

追越禁止、ハミ出禁止規制についても同様のことがいえるが、全体としては規制強化を望む割合が増加している。

事故の原因については、運転者自身からみても、運

方面	札幌	函館	旭川	釧路	北見	札幌市	合計
部数	1104	241	398	247	152	218	2349
構成比	47.0	10.3	16.9	10.5	6.5	9.3	100.0

表1

区分	人	%
無回答	37	0.2
20-24才	320	13.6
25-29才	493	21.0
30-34才	384	16.3
35-39才	326	13.9
40-44才	303	12.9
45-49才	244	10.4
50才～	242	10.3
合計	2349	100.0

表2 年齢

区分	人	%
無回答	9	0.3
男性	2044	87.0
女性	296	12.7

表3 性別

区分	人	%
無回答	9	0.3
ほとんど毎日	1751	74.5
週間に2,3回	280	11.9
1ヶ月に数回以下	309	13.1
合計	2349	100.0

表5 利用頻度
表7 過去3年間の検挙

区分	人	%
無回答	61	2.5
ない	1416	60.2
1度ある	532	22.6
2度ある	230	9.7
3度以上ある	110	4.6

区分	人	%
無回答	78	3.3
3年以下	407	17.3
4～6年	208	8.8
7～9年	379	16.1
10～12年	391	16.6
13～15年	351	14.9
16～18年	239	10.1
19～21年	114	4.8
22年以上	182	7.7
合計	2349	100.0

表4 経験年数

区分	人	%
無回答	14	0.5
大型貨物	99	4.2
普通貨物	289	12.3
普通乗用	1786	76.0
バス	52	2.2
自動2輪	61	2.5
その他	48	2.0
合計	2349	100.0

表6 車種
表8 通勤への利用

区分	人	%
無回答	64	2.7
毎日利用	1368	58.2
時々利用	278	11.8
利用していない	639	27.2
合計	2349	100.0

転者の不注意によるという人が7割を占め、歩行者の不注意によるという意見が続いている。対策としては、それらに対する安全教育の徹底が多数意見だが、免許取得の厳格化、さらには罰則・規制・取締りの強化など、運転者自身の資質向上とともに外的強制力で事故を防止するのが最も効果があるとする人も少なくない。

交通法規については、厳守すべきだとする人は6割で、あとはできるだけ守る、ある程度守るとなっている。

次に年齢別にみると、特に20代の運転者について図2に示すように、利用頻度の割に、違反による検挙回数、事故経験が多く、また運転中の注意項目でも事故防止に大きな関係がある「速度、追越しをひかえる」という項目の実行度が他の年代に比べて低く、飲酒運転や法規を軽視する傾向がある。また事故の原因でも「運転者の不注意」という項目よりも「偶発的要素によるもの」とする割合が他の年代よりもふえているなど、意識面でかなり問題と考えられる傾向があらわれた。

次に事故経験の有無でみると、経験者は運転中にひやんとする頻度が高く、また法規を軽視する傾向があるなど前述の若年運転者と共通する問題点がみられた。

運転専業者、非専業者の別でみると、専業者の中でも、所有免許の種類や日常の運転車種などのちがいに、差があるが総じてその意識においては運転中の注意項目の実行度も高く、交通規制に対しても明確な意見をもっている人が多く、将来において一方通行や駐車禁止などの規制の増設を望む割合が高かった。

4. あとがき

以上、簡単に集計の結果について述べたが、今後はこれらのデータをより明確な結果をみちびくような処理を検討することと、さらに実際的に効果ある安全対策を求め調査をすすめたい。

なお、御協力下さった北海道警察、運転者の皆様に感謝致します。

区分	人	%
無回答	15	0.6
大型2種	258	10.9
普通2種	164	6.9
大型	234	9.9
普通	1609	68.4
その他	69	2.9
合計	2349	100.0

表 免許種別

区分	人	%
無回答	18	0.7
あり	584	24.8
なし	1746	74.5

表 事故経験(過去3年間)

区分	人	%
無回答	13	2.2
人	34	5.8
自転車	21	3.5
自動2輪	12	2.0
車	441	75.5
車単独	53	9.0
その他	10	1.7
合計	584	100.0

表 事故の相手

区分	人	%
無回答	13	0.5
運転専業	433	18.4
事務商用	682	29.0
通勤通学	718	30.5
買物	157	6.6
レジャー	167	7.1
その他	179	7.6
合計	2349	100.0

表 利用目的

区分	人	%
無回答	33	1.4
制限速度以下	1022	43.5
5~10km/h以上	1274	54.2
それ以上	20	0.8
合計	2349	100.0

表 速度

区分	人	%
無回答	20	3.4
死亡事故	3	0.5
重傷事故	29	4.9
軽傷事故	116	19.8
物損事故	416	71.2
合計	584	100.0

表 事故区分

