

広島大学 正員 ○ 今田寛典
広島大学 正員 門田博知

1. はじめに

交通事故は道路の改良、安全施設の整備、交通規制等の対策によって直接的に減少させることができる。昭和44年、45年をピークに交通事故が大幅に減少したことは、上記の対策が果たした役割は非常に大きい。また、交通事故は交通安全意識、交通安全知識、交通事故体験、交通事故に対する不安感などのほかに交通安全活動への参加や地域のコミュニティー活動などによる連帯感および知識の向上などと深いかかわりをもつものと考えられる。

そこで本研究は、前述の意識、知識、不安感、いろいろな地域活動等についての実態をばあくし、これらをもとに適切な交通安全対策を考えようとするものである。これらの実態を調査するためのアンケート調査を行った。

2 調査の概要

事故類型の特性を考慮すると、都市部、都市周辺部および地方部によって差がみられることに着目し、この3地域を対象とし、さらに図-1に示されるように9地区に細分類し調査を行った。調査対象者は各地区に居住する16才以上（ただし高校生は除く）とし、各地区毎に30調査世帯を抽出し、その世帯の構成員を対象とする二段階抽出法で決定された。表-1に調査票の配布世帯数と回収世帯数を示す。

3 交通事故不安に影響をおよぼす要因

図-2は各地域別に交通環境の評価を八角形の軸上にプロットし実線で結んだものであり、破線は全地域の住民の平均評価である。実線で囲まれた多角形の面積が広ければ、その地域の交通環境は良好であることを示しており、都市部、都市周辺部、地方部の順に交通環境の評価

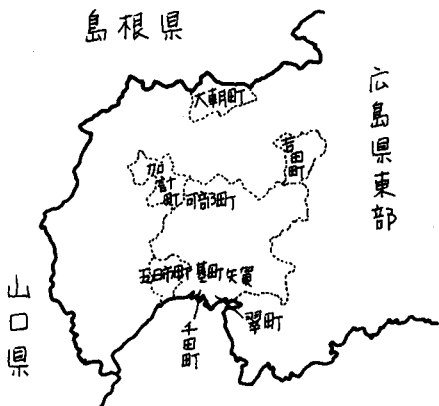


図-1 調査対象地区

表-1 アンケート調査票回収結果

地域	地区	配布世帯数	回収世帯数	回収率	回収個人数
都市部	基町	120	108	90.0	224
	千田町	120	109	90.8	234
	矢野町	120	115	95.8	234
	翠町	120	105	87.5	210
都市周辺部	五日市町	150	150	100	355
	河部町	140	140	100	189
地方部	加計町	145	145	100	364
	大町町	120	120	100	316
	吉田町	150	149	99.3	327

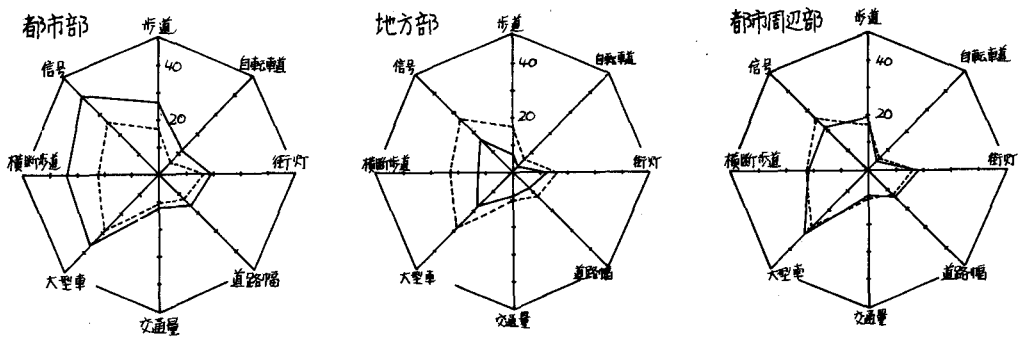


図-2 地域別・交通環境評価

は悪くなっている。次に、これらの交通環境の評価が交通事故の不安にどのように影響をおよぼしているのか、また、人の属性や事故体験等と交通環境の評価との相対的な重要度を検討する。検討方法としては林の数量化理論第2類を用いる。外的規準はアンケートの中で交通事故に対する不安度をたずねた項目とし、不安度を次の3分類とした。すなわち、①非常に不安、②不安、および③どちらとも言えない+安心等の3分類である。なお、地域間の差をも検討するため、数量化分析を次の4ケースに分けて行っている。①全サンプルを対象とした分析、②都市部に居住するサンプルを対象とした分析、③都市周辺部に居住するサンプルを対象とした分析、④地方部に居住するサンプルを対象とした分析等の4ケースである。表-2に数量化分析の結果をレンジの大きい順に10要因が示す。相関比は0.399~0.539と比較的小さい値となっているが、交通事故に対する不安に影響をおよぼす要因は明らかにされた。影響力の大きい

表-2 数量化分析結果

レンジの順位	全地域	都市部	都市周辺部	地方部
1	年令 1.756	交通量 1.786	交通量 1.651	年令 2.452
2	交通量 1.680	年令 1.422	距離 1.487	交通量 1.430
3	道路幅 1.022	横断歩道 1.335	横断歩道 1.160	距離 1.182
4	横断歩道 0.945	道路幅 1.232	道路幅 1.137	道路幅 0.798
5	距離 0.640	距離 1.087	事故体験(体) 0.920	自転車道 0.785
6	事故体験(体) 0.533	事故体験(家族) 0.809	大型の有無 0.903	街灯 0.745
7	街灯 0.382	信号 0.704	信号 0.708	大型車 0.601
8	職業 0.363	事故体験(体) 0.682	年令 0.690	幼児の有無 0.554
9	幼児の有無 0.356	歩道 0.576	事故体験(家族) 0.683	信号 0.498
10	歩道 0.335	事故体験(家族) 0.539	街灯 0.647	事故体験(体) 0.482
件数	2176	769	579	885
相関比	0.399	0.474	0.539	0.427

4 交通安全意識に影響をおよぼす要因
地域住民の交通安全に対する意識におよぼす影響の大きい要因を検討するため、交通安全に対する意識度を3分類したものを外的規準として数量化分析(第2類)を行った。地域間の比較とするため、また各地域の事故発生率(件/人)と数量化分析によって得られた結果を比較するため、地域という要因として

数量化分析しており、地域別の分析は行っていない。表-3に数量化分析の結果をレンジの大きい順に10要因を示す。相関比は0.45と低い値であった。レンジの特に大きい要因は各地区で行われる交通安全活動への参加、年令、交通安全活動への参加の呼びかけの3要因である。それらの要因のカテゴリウエイトを検討すると、安全意識が低いのは、安全活動へ参加したことがない、安全活動への参加の呼びかけはないと答えた人達、また、若年令層、老人層等である。これらの結果は今後の交通安全対策の主要な課題としてあげられることが考えられる。その他の要因は前述の3要因と比較してカテゴリウエイトはかなり小さい。

表-3 数量化分析結果

レンジの順位	要 因	レンジ
1	交通安全活動への参加	1.411
2	年令	1.193
3	交通安全活動の呼びかけ	0.914
4	自転車・歩道・道路の距離	0.555
5	交通量	0.483
6	地域	0.474
7	大型車	0.469
8	街灯	0.461
9	横断歩道	0.431
10	道路幅	0.411
件数		2251
相関比		0.450

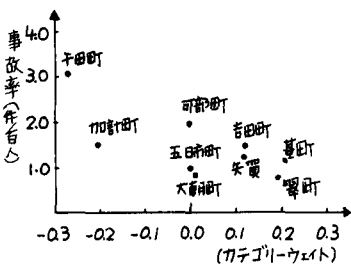


図-3 各地区の事故率と安全意識度
(注) 正値: 安全意識は高い
負値: 安全意識は低い

次に、各地区の事故発生率(人口当りの件数)と数量化分析によって得られたカテゴリウエイトとの関係を図-3に示す。数量化分析により求められた地区のレンジは比較的小さいが、事故率とカテゴリウエイトの間で単相関分析とすると相関係数は0.65となり積極的に有意とは言えないが、安全意識の高い地区は事故率が低いと言える。逆に、安全意識の低い地区は事故率が高くなっている。

現実には事故にあたり、事故を起している人はごく少数の人達であることを考えるならば、交通安全意識の高揚は非常に重要な安全対策であると言えよう。最後に、今後に残された課題は多くあることを付記しておく。