

徳島大学工学部

徳島大学工学部

四国建設コンサルタントK.K.

正員 定井喜明

正員 ○近藤光男

正員 安部隆久

1. はじめに

モータリゼーションの進展にもかかわらず交通事故は減少を続けてきたが、昭和55年度から微増し始め問題となっている。しかし、それに対する交通事故抑止対策はまだ見つかっていない。そこで、本研究では、総理府交通安全対策室による交通安全意識調査結果から、効果的な交通事故軽減対策案を導出することを目的として分析を行なったものである。その調査分析のフローは図-1に示すとおりである。

まず、徳島県東部の鴨島町を対象地域として実施した交通安全意識調査および交通行動実態調査、さらに徳島県における既往の交通事故資料などを分析し、総合して、地域に適用した交通安全意識昂揚案を提示する。そして、提示した案にしたがって、交通安全意識普及事業を実施し、その後、事前調査と同様な交通安全意識調査および交通行動実態調査の2つの事後調査を行なった。以下に、それぞれの調査の概要を説明する。

〔交通安全意識調査〕 鴨島町全域に600枚の調査票を配付して、事前調査（昭和56年10月下旬）、および事後調査（昭和57年2月上旬）ともに、同じ586枚の有効調査票を得た。質問内容は、交通安全に対する関心度、交通行動や交通施設に対する安全性の評価、および交通事故の減少策に関する項目である。また、個人属性として、年令、運転免許の有無、および性別の3属性についての質問をしている。

〔交通行動実態調査〕 鴨島町駅前中央通り線に沿う比較的交通量の多い交差点において、上述の交通安全意識調査実施期間中の平日（火曜日）に、事前調査と事後調査をそれぞれ実施した。調査内容は、種々の交通規則の非順守数を、利用交通機関別、時間帯別、男女別および方向別に観測した。

〔既往の交通事故関係資料の分析〕 徳島県内の交通事故統計資料を用いて交通事故状況別、年令層別、地点あるいは地域別などに分類し、考察して、徳島県における交通事故の特性を明らかにした。

2. 交通安全意識調査（事前）の分析

まず、調査結果の単純集計より、住民の考えている交通事故の減少策のベスト3は、交通道德・交通法規の順守、道路の整備、および交通道德・交通法規の普及であることがわかった。これによって、住民自身も交通事故の減少策として、交通安全意識の昂揚が重要であると感じていることがわかった。次に、交通安全意識の属性的特性を検討するために、年令、運転免許の有無、性別の3属性を三元配置とする分散分析を行ない、各交通安全意識項目に対して、これら3属性、およびその交互作用が有意であるか否かの検定を行なった。その結果を表-1に示す。この結果から、交通安全意識の高低は、年令、年令×免許、および年令×性別にほとんど左右されることが明らかになった。

交通安全意識普及事業を実施するにあたり、どのような属性の人を重点的に対象として選ぶかを検討するために、交通安全の関心度に関する

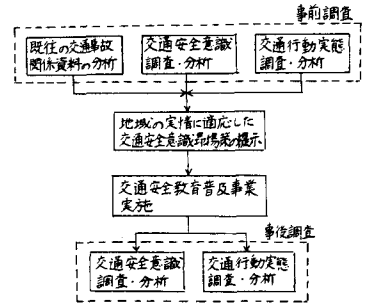


図-1. 本調査・分析のフロー

表-1 個人属性（年令、運転免許の有無、性別）による分散分析結果一覧表

交通安全意識項目	有意（1及び5乗）な因子
日頃の交通規則順守度	（年令、免許×性別）●
交通事故の不安感	年令×免許
不安を感じる時、信号のない交差点	年令
家族での交通事故の話し合い	（年令×免許）●
交通安全に関するマスコミ留意度	（年令、年令×性別）●
横断時自動車注意度	（年令、性別、免許、及びこれらの交互作用）●、年令×免許
交通安全施設の充足度	免許
不足な施設・歩道	（年令×免許×性別）●、性別
交通事故減少策・交通マナーを守る	年令×免許
交通事故減少策・交通マナー普及	性別

注）（・・・）● の因子は1乗で有意である。

項目と3属性との間に四重クロス分析を行なった。分析結果を表-2に示す。この表では、単純集計における各質問項目のカテゴリーの百分率と、四重クロス集計による各質問項目のカテゴリーの百分率との差が10%以上で、かつサンプル数が20以上の場合のみを抽出した。表から明らかのように、「日頃の交通規則順守度」は、29歳以下の男性が最も高く、特に20～29歳の男性の運転免許保有者は平均の半分以上の順守度になっており、交通安全意識普及事業の重点的な対象者であることを示している。「家庭での安全教育の話し合い」についても、20～29歳の運転免許保有者には、平均の2倍以上も「ほとんど話し合わない」人がおり、交通安全対話集会などへの出席を要請する必要があるといえる。また、「交通安全に関するマスコミ留意度」は、15歳以下の青少年層で低く、この年齢層を対象にした交通安全教室の開催が望まれる。

3. 交通安全教育普及事業

前記2における分析結果から、表-3に示すような交通安全意識昂揚活動が結論されるが、予算の関係上、昭和57年1月中旬、鴨島町で、交通安全シンポジウムを開催するとともに、町内全域にわたり、交通安全ポスター500枚、チラシ2000枚の配付にとどまった。

4. 交通行動実態調査(事前・事後)の分析

事前、および事後の交通行動実態調査から得られた交通規則非順守率の有意差検定を利用交通機関別に行なった。その結果を表-4に示す。これによると、歩行者、自転車、および自動車の交通では、事前に比べ事後の交通規則非順守率が有意に高くなった項目はなく、かなりの項目で非順守率が低下している。これは、歩行者、自転車の交通に占める割合の比較的高い、小、中、高校生を中心とする青少年層に対する交通安全意識の向上が反映されたと考えられる。しかし、自動二輪車の非順守率は、停止線非順守率を除き、逆に高くなった。この原因を知るためクロス集計で分析したところ、女性の非順守率が高くなっていることがわかった。

以上の結果から、一般的には、交通規則非順守率が低下したことが判明したが、女性の自動二輪車利用者の再教育という課題が残った。

5. おわりに

主に交通安全意識調査結果の分析から得られた交通安全意識昂揚・普及事業を行ない、その効果を事前と事後の交通行動実態調査で測定したところ、一般的に交通安全行動の向上効果があることがわかった。しかし、これらの交通安全意識の向上が、即、交通事故軽減につながるという定量的メカニズムは明らかでないので、その研究を長期的に行なう必要がある。また、紙面の都合で詳述できないが、事後の交通安全意識調査では、交通事故減少策として、「交通指導・取締りの強化」という具体的、現場的な方法を望む人々の割合が有意に増加していた。今後さらにこの交通安全意識調査結果を用いて、交通安全意識構造および交通安全施設に対する評価の分析を行なって、効果的な交通安全意識昂揚策と交通事故軽減施設対策を導出する予定である。最後に、本研究資料となった調査は総理府交通安全対策室の指示と費用で行なったものであることを追記して、同室に謝意を表しておきたい。

表-2 交通安全に対する関心度の四重クロスによる属性特性

交通安全意識項目	年令(才)	運転免許の有無	性別	比率(%)	平均比率(%)
日頃の交通規則順守度	6～15	—	男	38.8	62.3
	20～29	有	男	30.3	
	30～59	有	男	74.2	
家庭での交通安全の話し合い	20～29	有	男	51.5	17.6
	20～29	有	女	36.9	
	30～59	無	女	4.4	
交通安全に関するマスコミ留意度	6～15	—	男	56.7	31.9
	6～15	—	女	59.0	
	30～39	有	女	11.1	

表-3 交通安全意識普及活動の内容

交通安全教育活動種目	必修対象者の属性
・交通ルール順守度向上教育	・ 4～15才男性 ・ 16～19才 ・ 20～29才男性※免許保有者
・「交通安全の話し合い」の家庭内浸透化活動(交通安全母の会、交通安全家族の集い)	・ 10～19才 ・ 20～29才※免許保有者
・交通安全意識向上活動(映画会、人形劇)	・ 4～19才 ・ 20～29才男性※免許保有者

表-4 前回順守率より向上した利用交通機関別・項目別有意差内容一覧表

交通	前回の順守率より向上した項目内容	差(%)	有意水準(%)
歩行者	全体的時間帯10～11時	9.7	0.1
	17～18時	11.9	1.0
	信号機横断歩道	12.9	5.0
自転車	信号機横断歩道	4.9	5.0
	北進方向	3.7	0.5
	東進方向	1.8	0.1
自動二輪車	全体的時間帯8～9時	5.4	5.0
	信号機横断歩道	15.0	0.5
	北進方向	3.8	1.0
自動車	停止線	1.7	5.0
	東進方向	21.8	0.1
	西進方向	4.6	0.1
自動車	全体的時間帯15～16時	2.3	0.1
	17～18時	5.5	0.1
	停止線	2.9	1.0
自動車	停止線	2.8	0.1
	西進方向	7.7	0.1
	西進方向	3.1	0.1
自動車	西進方向	2.0	5.0
	西進方向	2.0	5.0
	西進方向	2.0	5.0