

IV-93

# 運転行動の危険意識に関する一考察

大阪市立大学 工学部 学生員 ○神頃 明  
 大阪市立大学 工学部 正 員 西村 昂  
 大阪市立大学 工学部 正 員 日野泰雄

## 1. はじめに

近年の免許保有、自動車保有とその利用（運転）機会の増加により、交通事故（とくに死亡事故）をはじめ種々の交通問題が深刻化し、関係諸機関による対応が急がれている。とくに交通事故の多発に対しては、これまでに様々な対策が講じられてきたにもかかわらず、依然減少の傾向はみられないのが実状といえる。そこで本研究では、今後の対応を検討するために必要不可欠と考えられる利用者の意識を調査分析することとした。

## 2. 意識調査の概要

調査の対象は大阪府堺市民とし、性別、年齢別の運転免許保有人口比率に従って3000名を無作為に抽出し、調査票の送付、回収ともに郵送とした。但し、今後の車利用を考える立場から25才未満の若年層のサンプリング比率をあらかじめ全体の 1/3と多く設定した。調査票の配布・回収状況は表-1に示す通りであり、概ね性別年齢別ともに配布数に応じた 861の有効票（回収率：28.7%）を回収した。

表-1 回答者属性の概要

| 年 令   | 回答者比率 (%)<br>(配布比率 : %) |      |      |      | 免許保有率 (%) |      |      |  |
|-------|-------------------------|------|------|------|-----------|------|------|--|
|       | 男                       |      | 女    |      | 男         |      | 女    |  |
| ～18   | 2.2                     | (20) | 1.2  | (13) | 42.1      | 39.0 | 37.9 |  |
| 19～24 | 11.5                    |      | 10.3 |      | 79.8      | 65.2 | 72.9 |  |
| 25～44 | 22.4                    | (22) | 15.3 | (19) | 96.4      | 63.9 | 82.8 |  |
| 45～64 | 15.3                    | (13) | 10.2 | (9)  | 81.1      | 36.4 | 63.2 |  |
| 65～   | 9.4                     | (7)  | 2.1  | (3)  | 44.4      | 0.0  | 36.4 |  |
| 計     | 60.9                    | (62) | 39.1 | (38) | 79.4      | 52.2 | 68.8 |  |
| 実 数   | 524                     | 1860 | 337  | 1140 | 416       | 176  | 592  |  |

注) ただし、年齢、性別ともに無記入、不明のものを除く

## 3. 運転行動に対するドライバーの意識

### (1) 危険・迷惑意識と経験の程度

図-1は、いくつかの運転行動についての危険・迷惑意識と回答者自身の経験の程度、さらには一般的に見かける頻度を年齢別にみたものである。但し、これらは、各質問とも5段階の選択枝による結果である。これより次のようなことがわかった。

- ①「シートベルトの非着用」、「踏切の無停止通過」といった本来危険な行為に対する危険意識が低い。

- ②危険運転行動に対する個々のドライバーの経験の程度（自己評価）と一般的な状況との間には、大きなギャップが生じている。

- ③年齢別にみると、若年層ほど経験の程度と一般的な状況のギャップは大きくなっている。

- ④「混雑道路での路上駐車」に対しては、危険・迷惑意識ともに非常に高いが、経験の程度と一般的な状況とのギャップが極めて大きいことから、駐車問題の難しさの一端がうかがえる。

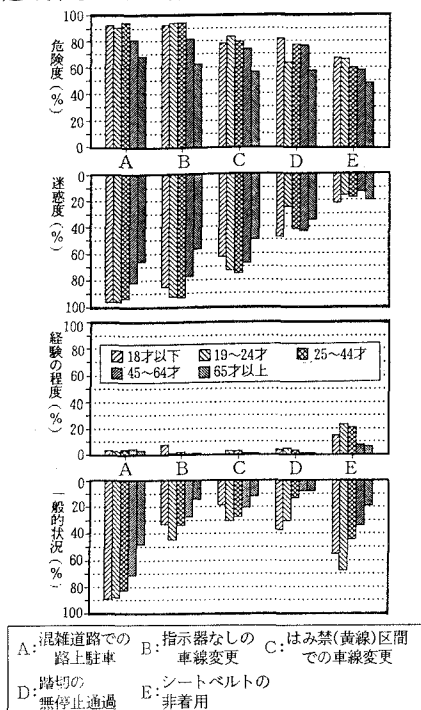


図-1 危険・迷惑意識と経験の程度

### (2) 交通場面による危険度の評価

運転中の行動についての危険意識(図-2)をみてみると、運転中の視線や注意力が阻害されるような行動に対して危険意識が高い結果となった。なお、図-2は、各項目の選択枝毎の危険順位を質問し、最も危険であると回答された比率を表したものである。

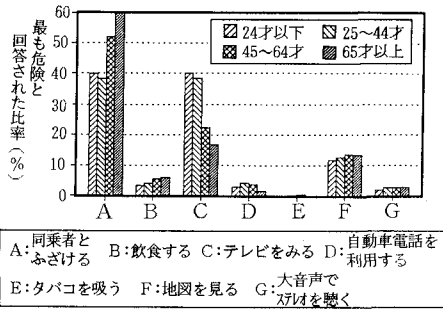


図-2 運転中の行動に関する危険意識

#### 4. 事故経験と原因

##### (1) 事故経験の程度

年齢層別に過去の事故経験を質問した結果(図-3)、平均では約40%の人が何らかの事故を経験しており、免許歴を勘案すると、とくに30才未満の比較的若いドライバーの事故経験比率が高いといえる。

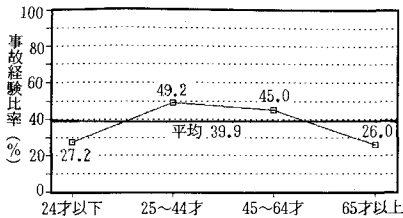


図-3 年齢層別事故経験比率

##### (2) 事故原因とその理由

自動車運転時の交通事故経験について、事故原因とその理由、さらにはその時の交通目的を質問した。これらは、車利用者のうち、事故経験者(有効サンプル数344名)を対象とした結果である(図-4~図-6)。これより以下のことがわかった。

- ①若年層ほど運転の未熟が原因となる事故比率が増加し、逆に相手のミスによる比率が低くなる。
- ②高齢者層で、疲れやいらいらといった肉体的、精神的理由による事故が多い。
- ③若年層では通勤・通学、娯楽・ドライブ、高齢者層では業務(仕事)運転時における事故発生率が高い。

##### (3) 事故経験による意識変化

事故経験者を対象に、事故経験の前後の事故や自動車利用意識に関する変化を質問した。その結果、事故前は、「普段から気をつけていたのでまさか事故になるとは思わなかった」とする回答が半数を越え(52.8%)、事故後は「以前より気をつけるよう

になった」とするものが83.5%と大半を占めた。一方、車の利用を「減らした」、「やめた」とする回答は4.1%に留まり、事故の経験にも関わらず、依然として車への依存度は高いようである。

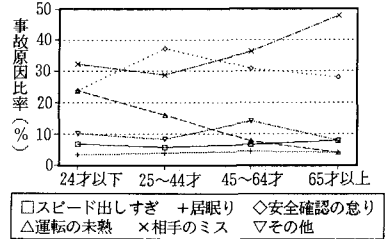


図-4 年齢別の事故原因

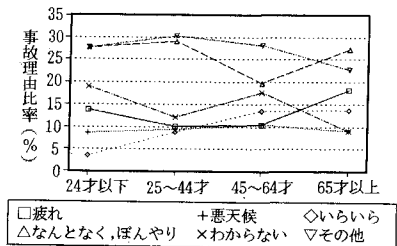


図-5 年齢別の事故理由

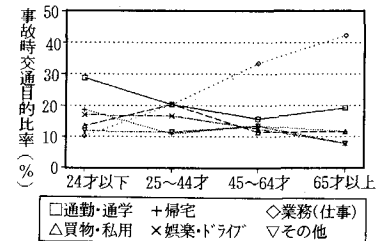


図-6 年齢別の事故発生時の交通目的

#### 5. まとめ

本研究より、交通行動の危険度や事故経験に関し、て次のようなことが明らかとなった。

- ①若年層を中心に、運轉行動に対する危険意識と実行行動とのギャップが大きく、事故の問題をより深刻化しているといえよう。
- ②駐車問題に関しては、本分析結果からも対策が困難な現状がうかがえる。
- ③事故経験後、事故をより強く意識するようになるものの、車利用を断念するには至っていない。

今後も車の保有と利用は増加するものとみられており、事故低減に向けて利用者の意識を考慮したきめ細かい対応を検討する必要がある。

最後に、本研究にあたり、ご協力を頂いた堺市交通安全対策課の各位に記して感謝の意を表します。