

大阪大学工学部 正 員 田中聖人
大阪大学大学院 学生員 白仁田和久
太阪大学工学部 正 員 森 康男

余暇時間の増大につれて、レジャー活動が活発化し、なかでも高速道路を利用した車によるレジャー活動は増加の一途をたどっている。この傾向は今後も継続拡大していくものと考えられ、レジャー客を対象とした高速道路のあり方が強く問われてくる。現在、アイデアに満ちた構想がいろいろ提案されてはいるが、実効性を高めるためには人々がレジャー活動の中で高速道路をどのように有効づけ、いかなる運転計画、運転状況の中で高速道路を利用しているかを十分踏まえておくことが必要である。本研究は、このような認識の下、高速道路を利用したレジャー運転のゆとり度の分析を試みたものである。ゆとりは他面性（経済的、空間的、時間的、精神的）をもつが、ここでは時間的、精神的なゆとりを念頭に置いている。

レジャー活動では目的地での楽しみだけでなく、運転そのものが快適、安全でゆとりあることが望ましい。ここでは、高速道路での交通事故データをもとにレジャー目的事故と非レジャー目的事故とを対比することにより、その実状を探った。用いたデータは平成2年に兵庫県下の高速道路で発生した1193件であり、そのうちレジャー目的事故は299件であった。

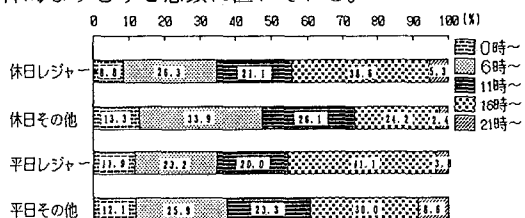
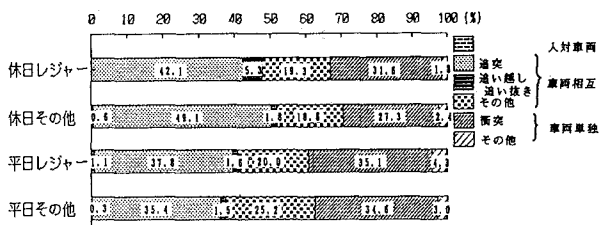


図-1はレジャーと非レジャーの事故発生時刻分布を対比して示したものである。16時～21時の夕方から夜にかけてのレジャー目的事故の割合が非レジャー目的事故よりも高まっており、特にその差は休日において著しくなっている。図-2は事故類型割合を対比したものであ



る。ゆとりなさの結果と考えられる「追越し・追い抜き」、「衝突」の割合をみると、いずれもレジャー目的事故の方が高くなっており、その差は休日で大きくなっている。以上のことより、休日レジャーの復路の高速道路運転のゆとりの無さが推察される。帰り方向においての施設サービス、交通サービス提供の重要性を示すものといえる。

3-1 調查概要

日帰りのレジャードライバーを対象としたヒアリング調査を中国自動車道で行なった。ヒアリング調査で日帰りドライバーを対象としたのは、時間制約の比較的厳しいレジャー活動をおこなっていると考えたためである。ヒアリング調査はレジャードライバーの往復の細かい運転行動およびゆとり度を知るために、できるだけ大阪寄りのサービスエリアにて夕方から夜にかけて帰宅時のドライバーを対象としておこなった。有効データは99人であった。

日帰りレジャードライバーの高速道路運転における基本姿勢を示したのが図-3である。休憩をとりながらゆとりある運転を行なおうとする者と目的地をめざし休憩をカットした運転を行なおうとする者がほぼ半

々の割合となっている。基本姿勢においてゆとりのない運転を行なうポテンシャルは高いものといえる。図-4は運転結果のゆとり度について、行き、帰り別に示したものである。ゆとりある運転ができたとするドライバーは8割にも達している。これは、サービスエリアに立ち寄ったドライバーだけを対象としたことの反映ではないかと推察される。行きよりも帰りにおいて運転のゆとり度は低下しており、事故の結果とも符合しており、帰り方向に対する環境整備の重要性を示すものといえる。

3-3 運行予定の実態

日帰りレジャードライバーの運行全体を各部分に分解し、それぞれにおける予定の有無を示したのが図-5である。予定する割合の高いのは、家を出る時刻、高速道路を利用することなどであり、最も低いのは家につく時刻である。休憩に対する予定は時刻も場所もきわめて低いものになっている。運転自体が短く、休憩をとる必要のないデータも混じってはいるが、レジャーにおけるゆとりある運転を行なおうとするポテンシャルの低さを反映している。

3-4 ゆとり運転時の休憩時間

高速道路の運転をゆとりある状態にする上で休憩をとることは必要条件といえる。これまで、運転の安全性を考慮した休憩のとり方が示されてきているが、ゆとりある運転の達成をめざすものとはいえない。そこで、レジャー時のゆとりある運転と休憩との関係を分析した。図-6はゆとりある運転ができたと答えたドライバーのデータをもとに、運転継続時間と休憩時間／運転継続時間との関係を示したものである。休憩時間を運転継続時間に対する比率で見ると、ほぼ一定の値に収束している。ゆとりある運転でありながらも休憩時間がゼロであったデータを除いて求めた回帰式を図中に示した。この式にもとづくと2時間の運転で25分程度の休憩をとることが望ましいといえる。

4. おわりに

高速道路を利用した日帰りレジャー運転のゆとり度の実態を示すとともに休憩との関係を分析した。そして、帰りにおける運転のゆとりの無さがクローズアップされた。今後、いかなる施設、サービスを充実すべきかが追求されなければならない。

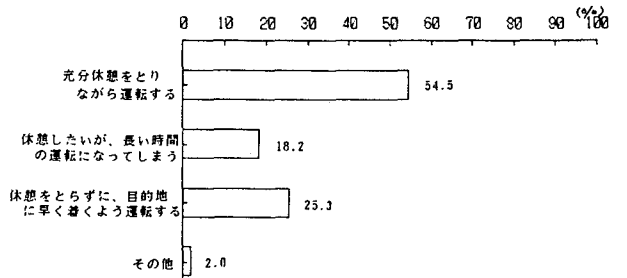


図-3 高速道路運転における基本姿勢

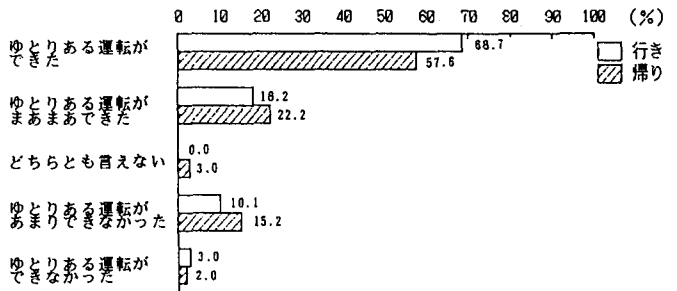


図-4 運転のゆとり度

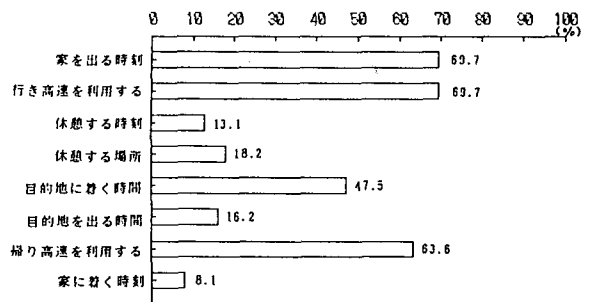


図-5 運行予定

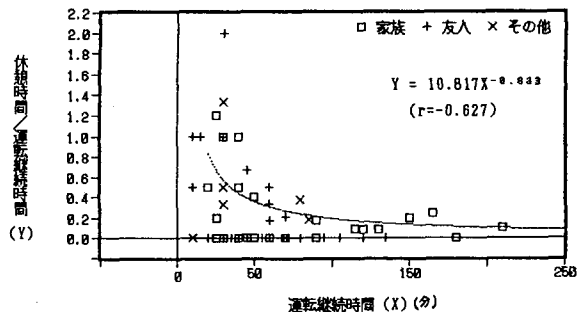


図-6 ゆとりある運転における休憩時間