

大学生の交通事故防止対策の実施例について

愛知工業大学 土木工学科 正員 建部 英博
愛知工業大学 土木工学科 正員 四俣 正俊

1. はじめに

A大学は名古屋の郊外に位置しており約 6000 名の学生が通学している。通学手段として利用出来る公共交通機関は路線バスが主体である。学生はバスを嫌い、年々自家用車やオートバイ通学が増えこれに伴い交通事故も急激に増加してきた。昭和54年度には6名もの学生が交通事故で死亡し、重軽傷者も多発した。このため学内に交通委員会を発足させ実態調査を行うとともに通学手段の確保と交通事故抑制の対策を検討し、種々の施策を随時実施して来た。約12年経過した現在では交通事故は当時の1/3以下に減少し、学生の交通意識も高まりある程度成功したと思われるので事故防止対策の一例としてここに実施内容の主な点を紹介する。

2. 調査

バス通学は例年夏休み前までは満員状態であるが9月以降になると自動車等への乗り換えが増え乗客も減り、このためバスの運行回数も減らされていた。この結果バス通学者は不便を感じ、さらに自家用車等へ乗り換えるという悪循環が繰り返されていた。この様な状態を改善するため、まずバスを増発させバス通学者の利便性を確保した。

一方、学生へのアンケート調査の結果からは自動車オートバイでの通学希望者は4000名を超すことが予想された。大学への進入路は三方面からの道路が一本の道路へ集中する様になっている。自動車通学が増加すればこの交差点がネックになり交通渋滞を引き起こすことは必至である。交通調査を行いこの交差点において一般車両に余り迷惑をかけず最大の学生車両が通過出来る信号サイクルを設定した。この条件での交差点の交通容量を基に学生の通学車両は自動車1700台、オートバイ1000台以下に抑える事とした。これに見合う学内駐車場として自動車用1100台分、オートバイ用700台分を確保した。

また、交通事故に関するアンケート調査（1年～4年生約500名対象）の結果から推計すると人身交通事故にあった学生は1年間に750名にも達しており、特に1年生の後半から3年生の前半迄の学生の事故が多いことが判明した。

3. 駐車許可の条件

学生用駐車場の駐車許可の審査に当たっては地域的に公共交通機関の不便な学生を優先としたが、特に交通ルールを守り、交通違反や交通事故の少ない学生に限り駐車許可することとした。

交通違反や交通事故の確認には自動車安全運転センター発行の運転記録証明書を利用した。（この運転記録証明書には過去3年間の違反、事故歴等が記載されている。）駐車許可の条件は過去1年以内に違反の合計点が6点未満としたが、この運転記録証明書の点数以外にも大学の教職員等により学生の違反が確認されればこの点数も加算することにした。

また、年5～6回開催される交通委員会主催の交通講習会へも1回以上出席する事も許可条件の1つとした。

許可された学生には車章・バスカード（磁気カード）・登録証が交付される。車章は自動車の指定位置に貼らせ、学外での無謀運転の心理的抑制効果も目的としている。

駐車許可の有効期間は1年間であるが、もしその期間内に違反点が6点に達した時は交通委員会に自己申告し、内容によっては交通委員と面接し一定期間の駐車許可停止処分を受けなければならない。この場合には次の年にこの違反点は免除される。自己申告がなされていない場合は運転記録証明書により次年度の許可は下りないことになる。

交通委員会の審査で不許可になった学生の中にはやむを得ない事故や地理的条件等、特別な事情がある場合もある。これ等の学生に対しては交通委員と

面接し協議出来る場も設けてある。

郊外にある大学のクラブ活動では運営上自動車が必要となることが多い。クラブに対しては地理的条件に関係なく個人の自動車をクラブ車を登録させ、どの車を使用しても良いが許可証の枚数は交通委員会と協議して必要最小限を認めている。しかし部員の一人でも違反点が6点を超えるとそのクラブの全ての許可証は一定期間停止処分を受けなければならず、申告をしなければ次年度のクラブ車は認めないことにしている。

4. 駐車場

駐車場の入口には5基の自動ゲートがありパスカードの差し込みによりゲートが開閉される。もし不正にパスカードが使用された場合（例えば自分が通過した後、別の人にカードを渡す等）には自動的にパスカードが吸い込まれ回収されてしまう等々な工夫がなされている。また、駐車場内では登録許可証を掲示させ車の持ち主が特定出来る様にしている。改造車やレーダー探知機搭載車も禁止している。

5. 大学周辺の違法駐車

駐車許可を得られなかった学生が、大学周辺の道や民家周辺に違法駐車し周辺地域に迷惑をかけることは十分予想される。大学周辺には国道、県道及び大学への進入路である市道がある。国道と県道は交通量も多く違法駐車は困難と思われる。しかし市道は交通量はさほど多くなく駐車される可能性があった。この道はダンプトラックも通り駐車されると歩行者の交通事故も心配される。この市道については市及び警察と連携を取り大学の入口迄の区間は歩道を設置し駐車スペースをなくし別の区間は全面駐車禁止とした。しかしそれでも違法駐車が発生する

ため、教職員、ガードマンが指導に当りそれでも違法駐車する学生に対してはタイヤロック等を実施し、学生を呼出し交通委員と十分な話し合いを行った。違法駐車がなくなる迄には2～3年を要したが現在では違法駐車は殆ど見られなくなっている。

6. 対策実施前後の比較

学生へのアンケート調査は随時行っている。この結果から交通事故による全学の負傷者数を推定すると昭和54年には750名もの負傷者が平成元年には290名、平成3年には240名と約1/3に減少した。また死亡事故も年間0～2名程度に減少している。これらの結果は年代別に整理した運転記録証明書の違反や事故の件数からも同様な傾向が得られている。

また学生の運転技術に関するアンケート結果を下表に示すが、運転が上手と答えるいわゆる自信過剰な学生は昭和54年当時の23%から平成3年の8%へと減少していることから車に対し正しい知識を持つ学生が増えたものと思われる。尚学年別に整理すると（平成3年）運転が上手と答える学生は1、2年生に多く3、4年生を大きく上回っており免許取得後1～2年間の教育が重要であることがうかがえる。

おわりに。

大学として交通事故防止対策を実施して約12年経過した。実施当初は学生からの反発も多く、苦労した面もあったが現在ではこの方式も定着し、駐車許可の審査に当っては交通委員会と学友会共同で当る等、学生側も交通事故に対する意識が高まってきている。今後さらに事故減少に向けて検討を加える予定である。

設問 あなたは自分の運転技術をどう思っていますか

年度別全学年対象（単位%）

平成3年度学年別（単位%）

昭和54年	平成元年	平成3年		1年生	2年生	3年生	4年生
22.9	10.5	8.2	a. 上手	8.8	16.1	4.5	7.4
64.1	65.7	64.7	b. 人並み	57.1	57.1	69.0	73.5
13.0	23.8	27.1	c. 下手	34.1	26.8	26.5	19.1