

Ⅳ-166

プロドライバーの意識調査による交通危険箇所の抽出について

岩手大学 正会員 岩佐 正章
 岩手大学 正会員 安藤 昭
 安代町役場 正会員 ○小林 慎

1. はじめに

わが国の交通事故死者数は、昭和50年代一時減少していたが、昭和63年を境に以後毎年1万人を越える現状が続いており、深刻な社会問題となっている。これは岩手県においても同様であり、交通事故防止としての道路交通環境の整備は重要な課題のひとつであり、早急に取り組む必要がある。その第一段階として交通危険箇所の抽出は最も基礎的な調査となる。

そこで本研究は、プロドライバーの意識調査によって危険路線の順位づけ、およびその路線上の危険箇所の特定を行ったもので、その調査結果と分析結果について報告する。

2. 調査の概要

調査対象地として岩手県盛岡市、対象者を同市内のタクシードライバーとした。本来なら市内の全路線を対象とすべきであるが、整備を必要とする路線の優先順位をつける目的と、一対比較法による手段の制約（数が多いと比較の組み合わせ数が多大となる）から、過去の当研究室の調査資料¹⁾および現状の観察等より、盛岡市内の危険度の高いと思われる主要な6路線を選定した（路線名を図-1に示す）。さらに各路線について危険度の評価に影響すると思われる箇所を、各路線4～6カ所選定した。調査は盛岡市のタクシー会社を通じ、当該会社の各ドライバーに対してアンケート調査により行った。調査内容は、各々の路線の危険度の順位づけと、路線全体の危険度と路線上の箇所の危険度の5段階評価であり、同時にその箇所で起こる可能性のある事故形態を選択形式で指摘してもらった。

アンケートの配布数は460部で、順位づけ調査の有効票は161部（有効回収率35.0%）、危険度評価調査の各路線の有効票と有効回収率は次のようであった。路線1:154部（33.5%）、路線2:148部（32.2%）、路線3:155部（33.7%）、路線4:160部（34.8%）、路線5:157部（34.1%）、路線6:166部（36.1%）。調査期間は平成6年12月27日～平成7年1月11日である。

3. 調査結果および分析結果

各路線の危険度（意識）について一対比較法により順位づけをした結果を図-1に示す。また路線上の各箇所の危険度を説明変量、同路線全体の危険度を目的変量として数量化理論Ⅱ類によって解析した結果を表-1に示す。さらに表-1の各路線のレンジ1位の箇所で予測される事故形態を図-2に示す。

4. 考 察

危険度意識の順位は、図-1に示すように路線5の値が最も高く、路線3、4、6、2が中位にまとまっており、路線1の値が低い。路線5は盛岡駅前や盛岡地方裁判所前など盛岡市内中心地区を通過する路線であり、この結果か

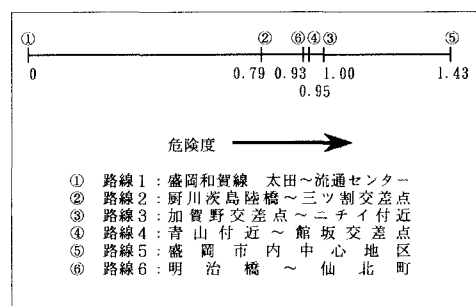


図-1 各路線の危険度
 （一対比較法による順位づけ）

ら、路線5が他の路線と比べて非常に危険と意識されていることがわかる。

表-1を見ると、各路線の危険度に大きく影響を及ぼしている箇所が特定できる。一対比較法の結果、危険度意識が1位とされた路線5では、「盛岡駅前交差点」が他の箇所と比べて非常にレンジの値が大きく、この箇所がとくに危険と意識されていることがわかる。この場所は変形のT字型交差点であり、周辺にはタクシーの待機所やバスターミナルがあり終日交通量の多いところであるが、交差点には信号がなくドライバーの判断によっている現状である。交差点付近は見通しが悪く、左右の確認も容易ではない。

各路線のレンジが大きかった箇所（表-1中の○印）で予測される事故形態は、図-2に示すように「右折時における事故」、「歩行者・自転車との事故」の指摘が全体的に多いことがわかる。次いで「幅員が狭いための接触事故」、「見通しが悪いための事故」が多く指摘されている。また前記の路線5「盛岡駅前交差点」では、全要因の値が高くなっていることがわかる。

この結果から、図-2に抽出した箇所には、交通量が多いにもかかわらず右折レーンがない、信号現示等の不備など右折行為が確立されていない、幅員が狭い場所であったり歩道等が完備されていないなどの問題点があり、これらに対策が必要であることを示している。

5. おわりに

本研究は、運転を職業とし一般ドライバーよりも道路交通事情に精通していると思われるタクシードライバーの意識調査をもとに、交通危険箇所の特定を行うものである。本研究では、各路線の危険度による順位づけができ、さらにその路線上の危険箇所を特定することができたことにより、早急な対策を講ずるべき対象が明確になったと言える。

参考文献

- 1) 伯谷 浩、地方都市における道路交通環境に関する研究、岩手大学修士論文、1991

表-1 数量化理論Ⅱ類による各箇所のレンジと相関比

	路線上の箇所	レンジ	相関比
路線1	○盛岡和賀線 大宮中学校付近	2.21901	0.65579
	大宮モータースクール前交差点	1.81581	
	中羽場公民館入り口交差点	1.58817	
	流通運輸センター前交差点	0.49749	
路線2	国道4号茨島陸橋南交差点	0.98124	0.76791
	○国道4号運動公園北口交差点	1.24684	
	国道4号上堂交差点	0.91143	
	マッハランド前交差点	0.98094	
	バイパスNHK前交差点	0.28810	
	国道4号三ツ割交差点	0.88438	
路線3	加賀野交番前交差点	1.20714	0.76221
	畑交差点	0.45157	
	国道4号ビッグハウス付近	1.26829	
	津志田コナカ前交差点	0.65490	
	○ニチイ前交差点	1.44753	
路線4	サンサン青山さん通り	0.61700	0.87582
	森永前交差点	0.82740	
	上堂二丁目交差点	0.73193	
	○厨川中学校前交差点	1.68409	
	館坂交差点	0.65080	
路線5	太田橋交差点 城西町側	0.33711	0.73333
	夕顔瀬橋交差点 新田跨線橋側	0.97033	
	○盛岡駅前交差点	2.83316	
	開運橋交差点 大通り側	1.21137	
	映画館前交差点	1.28733	
	盛岡地方裁判所前交差点	1.68656	
路線6	明治橋付近	0.36178	0.77007
	○仙北町駅前	0.48142	
	生協仙北店入口交差点	2.29666	
	ファル仙北店前～東北本線ガード下	1.93351	

右折時における事故
 標識等の不備による事故
 歩行者・自転車との事故
 見通しが悪いための事故
 幅員が狭いための接触事故
 その他

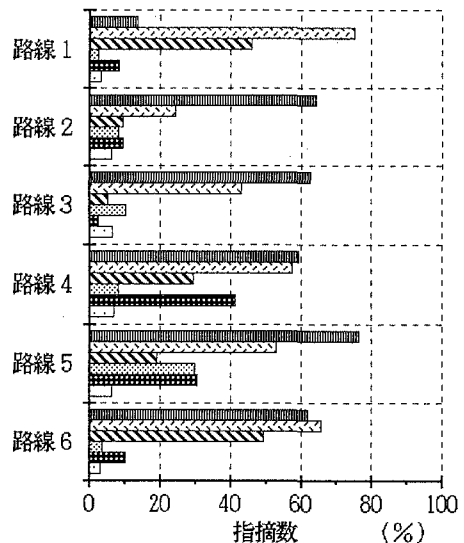


図-2 各箇所における予測事故形態