

「抜け道」利用におけるドライバーの意識調査分析 - 豊田市を事例として -

大同工業大学大学院 学生員 ○井戸 章博
 大同工業大学工学部 正会員 嶋田 喜昭
 豊田都市交通研究所 正会員 橋本 成仁

1. はじめに

都市部では、通勤時間帯等における道路交通混雑を回避しようと多くのドライバーが住宅街内の生活道路をいわゆる「抜け道」として利用し、生活空間の環境悪化を招いている。これらは、交通静穏化策等によって部分的に効果があっても根本的な解決には至っていない。そこで、原点に立ち返りドライバーの意識構造等から抜け道利用の発生メカニズムを探り、対応策を検討することが重要であると考えている。ここでは、愛知県内において抜け道利用が深刻とされる豊田市において、各種ドライバーを対象に意識調査を実施した結果を示す。

2. 抜け道利用に関する意識調査

(1) 意識調査の概要

今回の調査は、一昨年行った予備調査¹⁾の結果を踏まえて実施したものであるが、対象者は豊田市の中心部と主要6地区に在住、およびトヨタ自動車関連企業に通勤している一般のドライバー、また主に豊田市内でタクシーやトラックを業務で使用している職業ドライバーとしている。

主な調査内容は、豊田市内における道路環境や抜け道の利用状況・意識に関して、また抜け道でのヒヤリ体験や事故経験、ドライバーの運転特性などであるが、以下では抜け道の利用状況やその要因に関する分析結果を中心に示す。なお、本研究では抜け道を『ある目的地に行く途中で国道や県道などの幹線道路を避けて迂回する道路をいい、利用することで時間や距離をうまく短縮できると思われる道路を意味する。抜け道に対応する幹線道路があることを前提とし、一般に、路線バス等が通っていない道路とする。』と定義し、意識調査でもこれを提示している。

調査は、2005年12月に配票郵送回収により実施した。一般ドライバー用として1700票、職業ドライバー用として100票、計1800票を配布し、434票の有効票が得られた。有効回収率は24%であった。

(2) 回答者属性

男女比は6:4であるが、40歳以上が約7割、豊田市在住歴20年以上が約8割、運転歴20年以上が約7割というように、ベテランドライバーから多くの票を得たといえる。職業別では勤め人・自営業が57%、職業ドライバーは5%であった。住所別では配布した地区からはほぼ均等に回収できており、豊田市外在住のドライバーは8%であった。

3. 意識調査の集計と分析

(1) 抜け道の利用状況に関して

回答者の87%がほぼ毎日運転し、その主たる目的は通勤通学が54%を占めている。

約9割が豊田市内の慢性的な渋滞箇所を認知しており、抜け道箇所も約8割が認知している。抜け道を知った方法としては図-1に示すように、「たまたま発見した」を挙げたドライバーが52%で最も多いが、「自ら探した」や「他車について行った」など自発的に抜け道を探したドライバーも多くいることがわかる。抜け道の利用頻度については、

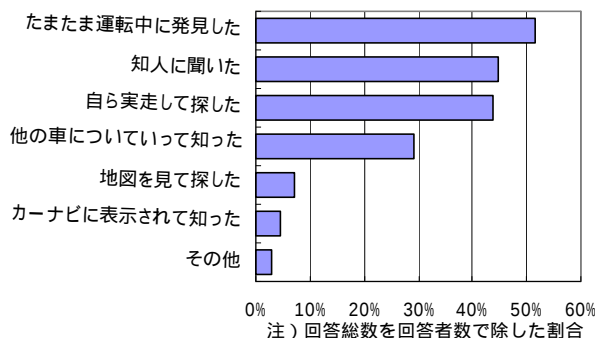


図-1 抜け道を知った方法（2つまで回答可）

キーワード 抜け道, 意識調査, デシジョン・ツリー分析

連絡先 〒457-8532 名古屋市南区白水町40 大同工業大学工学部都市環境デザイン学科 TEL 052-612-5571

「必ず利用する」の9%を含め、少なくとも95%以上が利用すると認識している。通勤通学時での抜け道利用が43%と最も多くなっている。また、抜け道を利用するときの判断について2位まで聞いたところ図-2に示すように、1位としては「前方が渋滞しているとき」「急いでいるとき」「習慣的に」が多く挙げられ、2位まで含めると「渋滞箇所を予測して」も多くなっている。なお、抜け道を利用しないドライバーの理由としては、「時間短縮にならない」が36%、次に「道幅が狭くすれ違う自信がない」が25%となっている。

（2）抜け道利用の要因に関して

デジジョン・ツリー分析²⁾（手法：CHAID、有意水準：5%）を用い、「抜け道の利用頻度（利用しない、たまに利用する、よく・必ず利用する）」を目的関数としてセグメント化を行った結果を図-3に示す。説明変数には個人属性、渋滞箇所や抜け道箇所の認知度、運転頻度・目的、抜け道利用に関する意識等を用いている。

その結果、抜け道の利用頻度は、抜け道を利用する際の判断によって有意差がみられる。特に、抜け道を「よく・必ず利用する」割合が高いのは、「習慣的に」抜け道を利用しているドライバーであり、なかでも抜け道利用に関して問題意識をあまり持っていないほど利用頻度が高く、さらに自発的に抜け道を探した割合も高いことがうかがえる。また、「交通状況や経験に基づいて」抜け道を利用するドライバーも利用頻度が高い傾向にあり、それらのドライバーは抜け道利用時の行動目的、渋滞箇所の認知数、運転歴によって分類される。

4．おわりに

豊田市を事例とし抜け道利用に関する各種ドライバーの意識調査を行った結果、抜け道利用の状況や抜け道利用に起因するドライバー側の意識等が把握された。特に、抜け道利用の頻度に与えるドライバーの違いが明らかとなった。

今後は、さらに抜け道利用のメカニズムを分析し、対応策の検討材料とする予定である。

参考文献

- 1) 市橋他：ドライバーの「抜け道」利用意識に関する研究，土木計画学・講演集 Vol.30，土木学会，2004
- 2) Answer Tree3.0J User's Guide，SPSS 株式会社

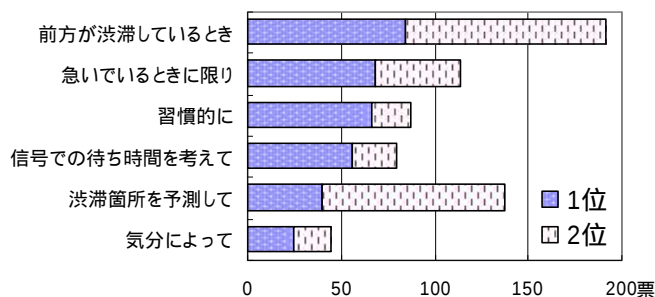


図-2 抜け道利用の判断

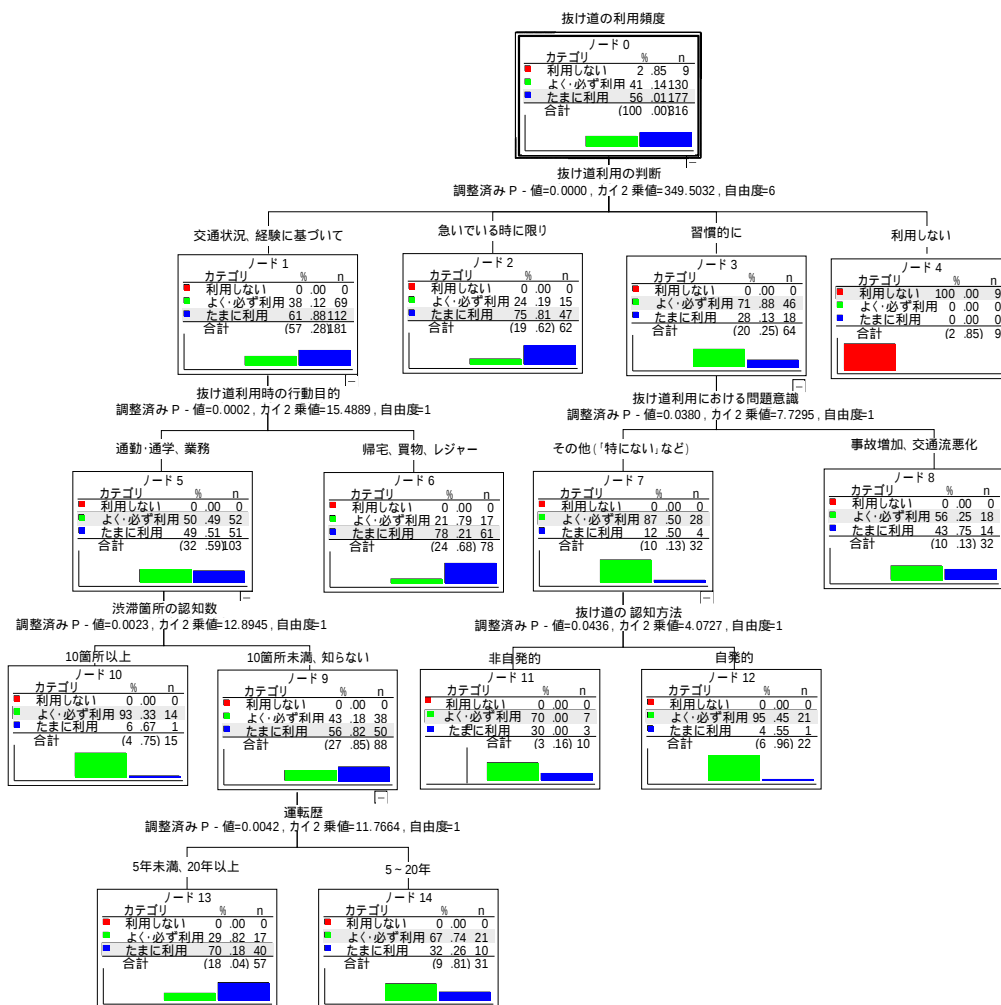


図-3 抜け道利用頻度を決定する要因