

ドライバーの交通取締りへの関心と危険意識に関する研究

A Study on Driver's Awareness of Traffic Enforcement and Hazard Perception *

丑越勝也**・森本章倫***・古池弘隆****

By Katsuya USHIKOSHI**, Akinori MORIMOTO*** and Hiroataka KOIKE****

1. はじめに

我が国の交通事故は、ハード面での交通安全対策強化により、事故件数・死傷者数ともに減少してきた。しかし現在では、自動車保有台数の増加や、都市交通の多様化により交通事故の発生件数や負傷者数は増加傾向にあり、1年間に約950,000件の交通事故が発生している。そのため、今後はハード面の交通安全対策に加えて、様々なソフト面での交通安全対策が重要となってくると考えられる。

こうした現状を踏まえ、本研究では、今後有効になってくるであろうソフト面の交通安全対策として交通取締りに着目する。これまで交通取締りや危険意識に関する既存研究¹⁾で、交通取締りは交通事故減少に影響を与えるが、その効果には持続期間があり、道路利用者や道路形状によって交通取締りの効果の持続性に違いがあることを示している。また浅利ら²⁾は、地区特性や利用者属性が異なることにより、ドライバーの危険意識構造に影響を与えていることを示している。他にも、各都道府県の事故発生状況と社会生活指標との相関関係について検討したもの³⁾や属性別に飲酒取締りが事故件数に与える影響を時系列分析により示したもの⁴⁾など交通事故や交通取締りに関する研究^{5)~8)}が数多く行われている。これらの既存研究において、ドライバーの交通行動に対する意識のメカニズムを明らかにする必要があると示唆されている。

これは、交通事故の発生要因に、ドライバーの交通行動や意識が関係するためである。牧下ら⁹⁾は、交通指導取締りによる交通違反に対する意識の変化について検討しており、交通事故減少のためには違反そのものをドライバーが危険だと認識しなくてはならないとしている。

このように、交通事故にはドライバーの交通行動に対する意識が影響していると考えられる。そこで本研究では、ドライバーが取締り情報を認知し、交通行動を起こ

すまでのメカニズムを明らかにし、安全運転に繋がる要因を把握することを目的とする。

2. 意識・行動のメカニズム

(1) 人の意識・行動のメカニズム

人の行動メカニズムは、ある問題に対して問題発見から問題形成、問題解決、行動、評価という一連の流れから成り立っている。鈴木¹⁰⁾によると、「この問題発見というのは各個人の問題意識が影響してくる。その問題意識は、人間の行動とそれによって生み出された社会現象の絡み合いから、その行動を自分自身が評価し、問題意識を形づくり、また問題意識を修正するということから形成される。つまり、一人一人の体験や知識が個々の問題意識をつくっていく」とされている。このように、問題意識というのは極めて個人的なものであり、ドライバーの危険意識についても影響を与えられられる。さらに、人の潜在的な意識として、先行衝動や早着衝動というものがある。先行衝動とは、他人よりも先行しようとする衝動であり、この衝動は人に生得的にそなわっていると考えられている。また、早着衝動とは、目的地にできるだけ早く着きたいと速度を高めたり、信号無視をしたりし、結果として進行方向の空間距離を短くする運転衝動のことである。これら人に働く欲求が、運転速度を速めるなどするため、速度を抑えるように呼びかけるだけでは速度抑制の実行は困難である¹¹⁾。このような人間心理や潜在的な意識を考慮した上でのドライバー意識を把握する必要があると考えられる。

そこで、問題意識や潜在的な意識などの点に留意し、行動メカニズムを交通行動に置き換え、取締り情報の認知から行動へと移すまでのメカニズムを仮定し、概念図を作成した(図-1 参照)。

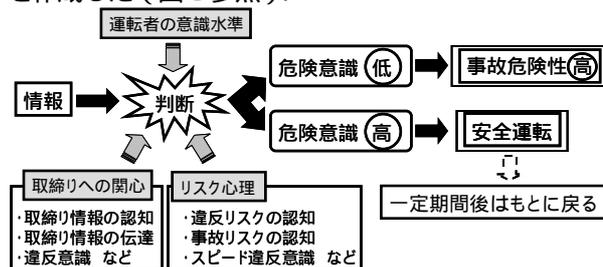


図-1.取締り情報の認知から行動までのメカニズム

*キーワード：交通安全, 交通情報, 交通取締り

**学生員, 宇都宮大学大学院工学研究科

(宇都宮市陽東 7-1-2, TEL, FAX. 028-689-6224)

***正員, 博(工学), 宇都宮大学工学部建設学科

****フェロー, Ph.d, 宇都宮共和大学

ドライバーが取締り情報を認知し、判断し、行動に移すまでには「運転者の意識水準」や危険意識を示す「リスク心理」、「取締りへの関心」という3つの要因が関係すると考える。この3つ要因の影響を受け、ドライバーは取締り情報を判断し、それが危険意識の強さに影響を与える。それに伴い交通行動も変化すると考えられる。この運転者の交通行動や危険意識を把握するためアンケート調査を行い、メカニズムを構築することとした。

(2) アンケート概要

アンケート調査は栃木県運転免許センターにて実施した。アンケートは、多様なドライバーの交通行動や運転意識を把握するため、対象を優良運転者講習、一般運転者講習、違反運転者講習、初回更新者講習とした。これら運転者講習区分を図-2に示す。

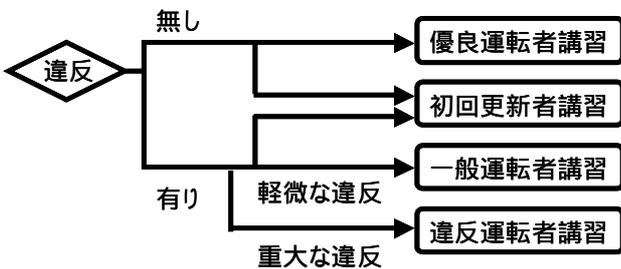


図-2. 運転者講習区分

アンケートの実施日は2005年11月13日、アンケートの配布数は500部、回答部数は465部であった。以降の文章では、優良運転者講習を優良運転者(149人)、初回運転者講習を初回運転者(68人)、一般運転者講習を一般運転者(100人)、違反運転者講習を違反運転者(148人)とする。また、優良運転者中のペーパードライバー(1週間に0~1日運転する)の人数は、9人である。なお、この割合は他の運転者との間で有意差はなかった。アンケート内容は、図-1に述べた仮説をもとに質問項目を作成した。要因を反映する主な項目とその定義、質問内容を表-1に示す。

表-1. 要因を構成する項目と定義

項目	定義
リスク心理に関する要因	
違反リスクの認知度	自分が違反で捕まる確率
事故リスクの認知度	自分が事故に遭う確率
スピード違反意識	自分がスピード違反で捕まる速度
運転者の意識水準に関する要因	
運転に対する意識	運転に対する意識(3種類)
運転に対する自信	運転に対する自信(4段階評価)
取締りへの関心に関する要因	
取締り情報の認知	取締り情報を聞いてからの交通行動(4段階評価)
取締り情報の伝達	取締り情報入手後の伝達の有無

本研究で行ったアンケートは、回答者の自己診断によって、リスクの認知度や取締りへの関心、運転者の意識を定量的に扱った点に特徴がある。

(3) 運転に対する意識の分類

運転に対する意識を「捕まらないように運転する」、「違

反しないように運転する」、「事故に遭わないように運転する」の3種類に分類し、アンケート調査を行った。今回、運転に対する意識をコールバーグの道徳性発達理論¹²⁾をもとに分類すると次のように考えることができる。

このコールバーグの道徳性発達理論とは、人間の道徳意識を低道徳水準、中道徳水準、高道徳水準の3つの水準に分類したものである。これら各水準はさらに2つづつに細分化でき、合計6段階の道徳発達段階で表されている。それらの道徳発達段階は低次のものから順に「罰と服従への志向」、「道具主義的な相対主義志向」、「対人的同調」、「法と秩序志向」、「社会契約的な法律志向」、「普遍的な倫理的原理の志向」となっている。

低道徳水準は、苦痛と罰を避けるために、道徳的振る舞いを行う段階である。中道徳水準は、実際に存在する社会的な規範や法律に従うことを通じて、道徳的振る舞いを行う段階である。高道徳水準は、実際に存在する社会的な規範や法律に従うだけでなく、より普遍的な倫理的原理に基づき、自らの良心から非難を受けないようにすることで、道徳的振る舞いを行う段階である。

これらを運転に対する意識に置き換えると、低道徳水準は、「罰を避ける」という観点から捕まらないように運転するに当てはまる。中道徳水準は、「社会的な規範に従う」という観点から違反しないように運転するに当てはまる。高道徳水準は、「自らの良心から非難を受けないようにする」という観点から事故に遭わないように運転するが当てはまる。

今回のアンケート調査の結果、運転に対する意識は、「事故に遭わないように運転する」(284人)、「違反しないように運転する」(85人)、「捕まらないように運転する」(23人)となり、高道徳水準の事故に遭わないように運転すると回答した人は全体の70%以上を占めている。

(4) ドライバーの危険意識

ここでは、リスク心理に関する要因と項目について分析を行った。リスク心理には、違反リスクの認知度と事故リスクの認知度、スピード違反意識といったものが挙げられる。

まず、違反・事故リスクの認知度の単純集計を行い、図-3に示す。ここで、違反リスク及び事故リスクの認知度とは、飲酒運転を10回行ったと仮定した場合に違反で捕まる確率、事故に遭う確率をドライバーが自己診断で回答したものである。

図-3からわかるように、違反及び事故のリスク認知度が50%程度の人が最も多い。一方で、80~100%程度で事故に遭ったり、捕まったりと考えている人や0~10%程度と考えている人と大きく分けて3つのタイプが

ある．このことから，各ドライバーにおいて危険意識が異なっているといえる．

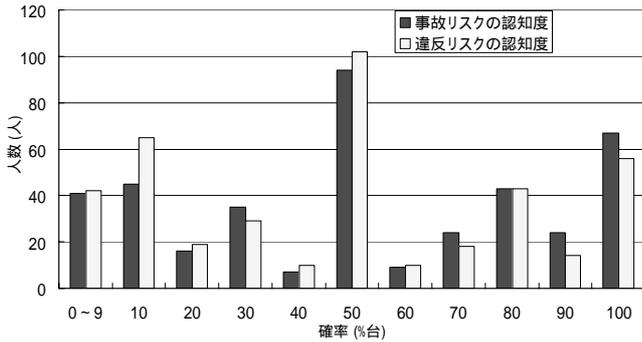


図-3. 違反・事故リスクの認知度の度数分布

次に，リスク心理のひとつであるスピード違反意識の単純集計結果を図-4，5，6に示す．

図-4 は優良運転者と違反運転者のスピード違反意識（超過速度が何 km/h 以上だとスピード違反で捕まるか）を示したものである．

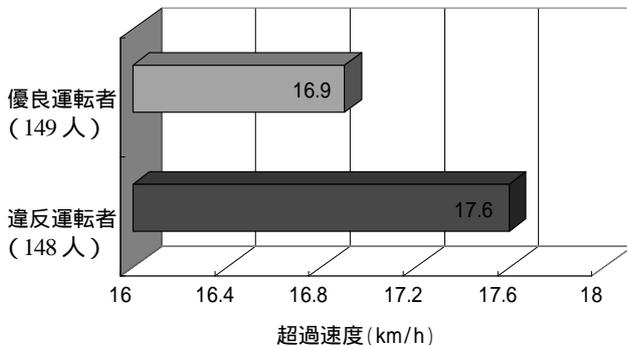


図-4. 優良運転者及び違反運転者のスピード違反意識

図-4 から，優良運転者と違反運転者ではスピード違反意識が異なっており，運転者によってリスク心理の働きに強弱があるのではないかと考えられる．これが普通の運転時に表れ，走行速度に影響を与えると思われる

図-5 は年齢別スピード違反意識を示したものである．

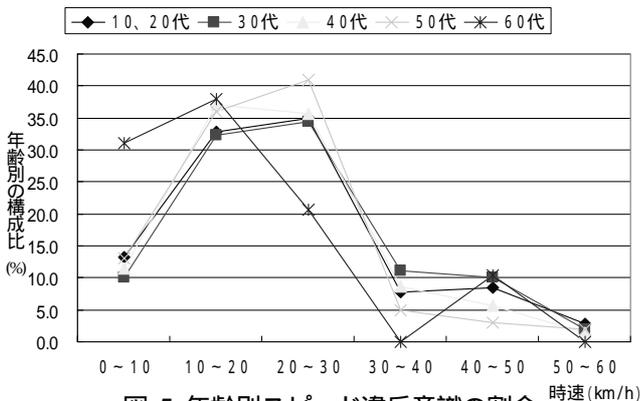


図-5. 年齢別スピード違反意識の割合

図-5 を見ると，回答者全体で超過速度が 10km/h 以上 30km/h 未満で捕まると回答した人が約 70%と高い割合を占めている．一方で，30km/h 以上も約 15%あり，スピード違反意識が低い層がある．特に，30km/h 以上と回答した人は若い年代に多く，年齢が低いほどスピード違

反意識が低いといえる．また，年代別に見てみると 60 代の人は大半が 30km/h 以下であり，スピード違反意識が他の年代と比べて高いことがわかる．

図-6 は運転に対する意識別のスピード違反意識である．

またここで用いた，運転に対する意識とは，前節で分類した 3 種類の意識である．

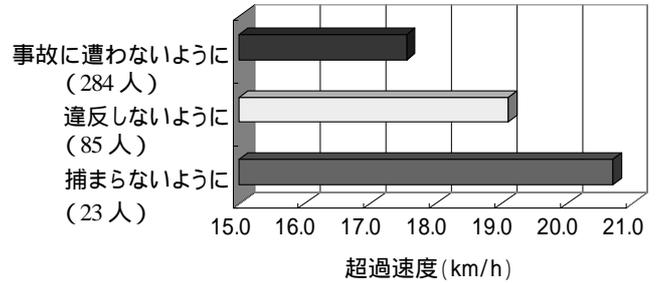


図-6. 運転に対する意識別スピード違反意識

図-6 を見ると，事故に遭わないように運転すると回答した人は，超過速度 17.5km/h 程度で捕まると回答しており，スピード違反意識が強く働いていることがわかる．それに対して捕まらないように運転すると回答した人は，超過速度 20.5km/h 程度で捕まると回答しており，スピード違反意識の働きは弱いことがわかる．このことから，運転に対する意識が高水準であるほど，つまり道德水準が高いほどリスク心理が強く働くと考えられる．

3. ドライバーの危険意識に及ぼす要因

ドライバーの危険意識に及ぼす 3 つの要因とその項目について分散分析を行った結果 5%水準で有意であったものを以下に示す．また，これらの項目で最小有意差法を用い，より詳細な分析を行った．

(1) リスク心理に関する要因

まず，運転者区分と違反リスクの認知度，スピード違反意識に関する分析結果について表-2 に示す．ここで，平均値の値というのはリスク認知度の値であり，値が大きいほど違反リスクの認知度が高いといえる．

表-2. 違反リスクの認知度とスピード違反意識

平均値の差の検定: 最小有意差法		*:1%有意 *5%有意			
項目1	項目2	平均値1(%)	平均値2(%)	差(%)	P 値 判定
優良	一般	53.7	46.1	7.6	0.0879
	初回		48.8	4.9	0.3227
	違反		43.9	9.9	0.0148
10 km/h 未満	10 km/h 以上 20 km/h 未満	67.4	47.1	20.3	0.0001
	20 km/h 以上 30 km/h 未満		44.2	23.2	0.0000
	30 km/h 以上 40 km/h 未満		43.3	24.1	0.0008
	40 km/h 以上 50 km/h 未満		46.9	20.5	0.0045
	50 km/h 以上 60 km/h 以下		32.2	35.2	0.0024

表-2 より，優良運転者と違反運転者間において違反リスクの認知度に差がみられる．このことから，優良運転者の違反リスクの認知度は他の運転者区分に比べ高く，リスク心理が強く働いていることがわかる．

スピード違反意識と違反リスクの認知度についても，10km/h 以下で捕まると回答した人は，違反リスクの認知度も同様に極めて高く，安全運転の意識が強い特別なタ

タイプの運転者属性だといえる。また、スピード違反意識が低い人ほど、違反リスクの認知度が低くなる傾向がみられる。

次に、運転者区分と事故リスクの認知度、スピード違反意識に関する分析結果について表-3 に示す。ここで、平均値の値というのはリスク認知度の値であり、値が大きいほど事故リスクの認知度が高いといえる。

表-3. 事故リスクの認知度とスピード違反意識

項目1		項目2		平均値1(%)	平均値2(%)	差(%)	P 値	判定
優良	一般	初回違反	59.3	52.9	6.4	0.1635		
	初回		56.2	3.1	0.5395			
	違反		44.6	14.7	0.0004	**		
初回	違反	56.2	44.6	11.6	0.0212	*		
10km/h未満	10km/h以上20km/h未満	69.5	50.2	19.3	0.0003	**		
	20km/h以上30km/h未満		51.5	18.1	0.0007	**		
	30km/h以上40km/h未満		44.1	25.5	0.0005	**		
	40km/h以上50km/h未満		52.4	17.1	0.0208	*		
	50km/h以上60km/h以下		42.8	26.8	0.0237	*		

表-3 より、優良運転者と初回更新者と違反運転者間においては事故リスクの認知度に差がみられ、優良運転者と初回更新者は事故リスクの認知度が他の運転者区分に比べ高く、リスク心理が強く働いていることがわかる。また、初回更新者の場合は、運転に慣れていないことからくる運転への恐怖心や警戒心も事故リスクの増加に作用していると考えられる。

スピード違反意識と事故リスクの認知度については、スピード違反意識が低くなると、事故リスクの認知度も低下している。これは、自分は事故に遭うはずがないという慢心からくるものではないかと考える。それに対し、10km/h 以下で捕まると回答した人は、事故リスクの認知度が極めて高く、違反リスクの認知度と同様に安全運転の意識が強い特別なタイプの運転者属性だといえる。

また、年齢とスピード違反意識の関係について分散分析を行った結果を表-4 に示す。ここでの平均値の値はスピード違反意識であり、何 km/h オーバーで捕まるかを具体的な数値で表したものである。よって、値が大きいほどスピード違反意識が低いことを表す。

表-4. 年齢とスピード違反意識

項目1		項目2		平均値1(km/h)	平均値2(km/h)	差	P 値	判定
10代、20代	30代	18.1	19.2	-1.1	0.4746			
	40代		17.5	0.6	0.7104			
	50代		16.5	1.6	0.2816			
	60代		13.3	4.8	0.0381	*		
30代	40代	19.2	17.5	1.7	0.3446			
	50代		16.5	2.6	0.0994			
	60代		13.3	5.8	0.0147	*		

表-4 は各年代のスピード違反で捕まるとしている速度の平均値について示したものであるが、やはり年齢とスピード違反意識については10代・20代、30代の若年層の人と60代の熟年層間においてスピード違反の意識に差が見られる。熟年層のスピード違反意識が高い理由として考えられることは、長年の運転経験や運転に対する自信、生活環境などが反映し、日頃からスピードを出さないためと考えられる。

(2) 運転者の意識水準に関する要因

運転に対する意識と違反リスクの認知度の関係について分析を行い、その結果を表-5 に示す。ここでの平均値の値は違反リスクの認知度であり、値が大きいほど認知度が高いことを表す。

表-5. 運転に対する意識と違反リスクの認知度

項目1		項目2		平均値1(%)	平均値2(%)	差	P 値	判定
捕まらないように	違反しないように	事故に遭わないように	37.0	55.5	-18.6	0.0136	*	
	事故に遭わないように		44.7	-7.7	0.2554			
違反しないように	事故に遭わないように	55.5	44.7	10.9	0.0105	*		

この表-5 からわかるように、捕まらないように運転する人、事故に遭わないように運転する人、違反しないように運転する人の順に違反リスクの認知度が強く働いていることがわかる。このことから、違反しないように運転する人は、罰則への懸念が強く、違反への警戒心が働くため取締りへの関心も強いのではないかとと思われる。また、このような運転者のタイプは交通安全の呼びかけや交通取締り強化期間の情報を流すなどの効果が大きいのではないかと考えられる。それに対し、捕まらないように運転する人については、違反で捕まるという危険意識が小さいことから交通安全への呼びかけの効果は少ないのではないかと考えられる。

次に、運転に対する意識と取締り情報の認識の関係について分析した結果を表-6 に示す。ここでの平均値の値は取締り情報の認知度である。この項目は情報を「とても気にする」(4点)、「気にする」(3点)、「ほとんど気にしない」(2点)、「気にしない」(1点)の4つであり、値が大きいほど取締り情報を認知していることを表す。

表-6. 運転に対する意識と取締り情報の認識

項目1		項目2		平均値1	平均値2	差	P 値	判定
捕まらないように	違反しないように	事故に遭わないように	2.61	3.66	-1.1	2E-10	**	
	事故に遭わないように		3.44	-0.8	4E-08	**		
違反しないように	事故に遭わないように	3.66	3.44	0.2	0.0091	**		

表-6 からわかることとして、違反しないように運転をするという人は取締り情報の認知において高い値を示しており、運転をするときに情報に気を配っていることがわかる。反対に、捕まらないように運転すると答えた人は情報の認知度が低い。これは、違反という行為を恐れていないためであると考えられる。これにより、各ドライバーの持つ運転意識により、取締り方法の効果が異なると考えられ、取締りを行う場合には運転意識を考慮する必要があると考えられる。

(3) 取締りへの関心に関する要因

ここでは、取締り情報を人に伝える回答した人(252人)と伝えないと回答した人(184人)の違反リスクの認知度を分析し、結果を表-7 に示す。

表-7. 取締り情報の伝達と違反リスクの認知度

項目1		項目2		平均値1(%)	平均値2(%)	差	P 値	判定
伝える	伝えない	51.5	42.6	8.9	0.0081	**		

表-7より、取締り情報を入手後、人に伝えると回答した人は伝えないと回答した人と比べ、違反リスクの認知度が高くなっている。これは違反を警戒する人は、情報収集の面においても気を配っているためと考えられる。

これまでの分析の結果から、ドライバーの危険意識に及ぼす要因をまとめたものを図-7に示す。

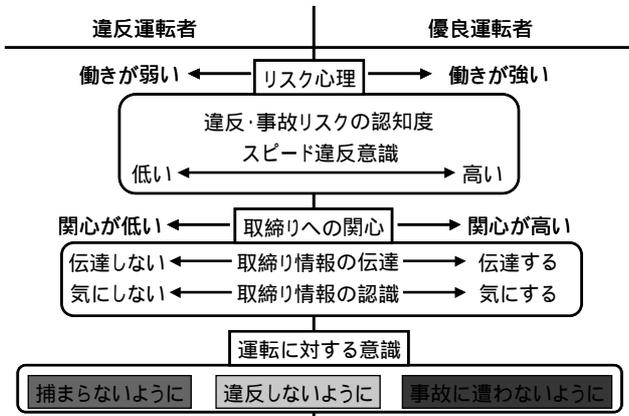


図-7. ドライバーの危険意識の及ぼす要因

優良運転者には違反・事故リスクの認知度やスピード違反意識といったリスク心理が強く働いていることがわかった。これは、走行中にも危機意識を持って運転しているため、安全運転に繋がるのではないかと考えられる。また、取締りの情報伝達を行う、取締り情報を気にするといった取締り情報への関心が高い人ほど優良運転者になる。運転に対する意識においては、道徳水準の高い運転意識を持っているほど、リスク心理や取締り情報の認知などの影響が強くなる傾向がみられた。しかし取締りへの関心という要因では、違反しないように運転すると回答した人は違反に対して最も敏感であり、取締り情報を気にする傾向が見られ、それが違反リスクの認知度や取締り情報の認識 (表-5, 6) といった項目に表れている。

4. ドライバーの交通行動メカニズムの構築

(1) 運転者区分に影響する要因のモデル

本節では、運転区分に作用する項目の相関関係を見るために、今までの単純集計、分散分析の結果を用いて要因を抽出し、その要因から共分散構造分析において、パス図を作成し、分析を行った。

共分散構造分析による運転者区分に影響する要因のモデルを図-8に示す。

ここでの運転者区分とは、優良なドライバーになるか、悪質なドライバーになるかの分類で表されるものである。「運転者の意識水準」という潜在係数は、ドライバーの運転意識や交通行動、運転技術の自己評価のことであり、数値が高いほど運転に対する意識が強いドライバーであるといえる。「取締りへの関心」という潜在係数は、ドライバーが取締り情報や運転にどのくらい関心を示してい

るかを表すものであり、数値が高いほど取締りへの関心が強いドライバーであるといえる。「リスク心理」という潜在係数は、ドライバーに働く心理、特に違反や事故などに対するリスクが及ぼすものを表したものである。数値が高いほどリスク心理が強く働いているドライバーであるといえる。

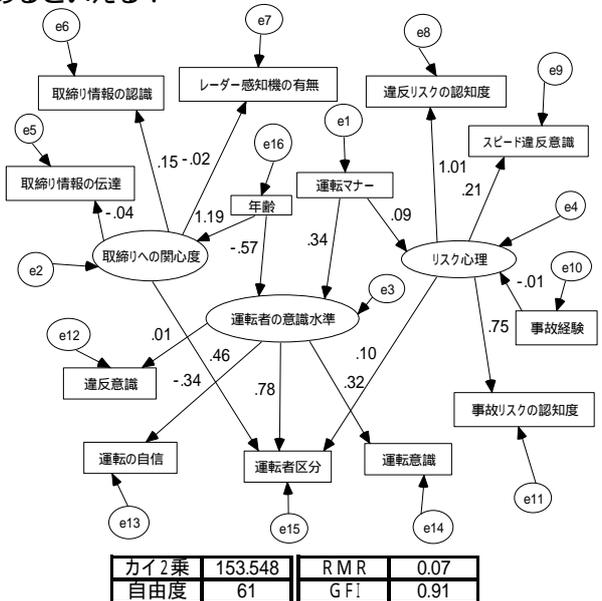


図-8. 運転者区分に影響する要因のモデル

このモデルの適合性をみると、RMRは0.07と0に近似しており、GFIについても0.91と基準値を上回っていることから、適合性は高いと考えられる。

分析の結果、運転者区分に最も影響している要因は、0.78の値を示している運転者の意識水準であり、中でも運転に対する自信の無い人が運転者の意識水準が高くなる。次に影響を与えるものは、0.46の値となった取締りへの関心であり、その中でも取締り情報の認知が高いほど優良なドライバーになる。リスク心理は0.10となり、運転者区分に対し多少の影響を与えている。特に、違反・事故リスクの認知度の値が大きいことから、リスク認知度が運転者区分に与える影響が大きいといえる。さらに、年齢の影響をみると、若年層は運転者の意識水準が高く、壮年層は取締りへの関心が高い傾向がある。

(2) 優良ドライバーの交通行動メカニズムの構築

3章と4章(1)の分析結果を基に優良ドライバーの交通行動メカニズムの構築を行い、図-9に示す。これは、優良な運転者に働く最も強い要因を軸に構築したものである。

このことから、安全運転の意識に働く影響の大きな要因としてリスク心理という面では、運転の自信の無さから来る運転に対する恐怖心が危険意識を高める。また、運転者の意識水準という面では、交通教育から養われる交通行動に対するモラルの向上、取締りへの関心という面では、法を遵守する気持ちや年齢が高くなるにつれ生

じる社会的責任などが罰則への懸念を生むと考えられる。それにより、これらの要因が安全運転意識を喚起し、安全運転へと繋がると想定される。そのため、運転に対する恐怖心や違反・事故に伴うデメリット、モラル向上のための呼びかけなどを取り入れた交通取締りや情報提供が有効ではないかと考えられる。

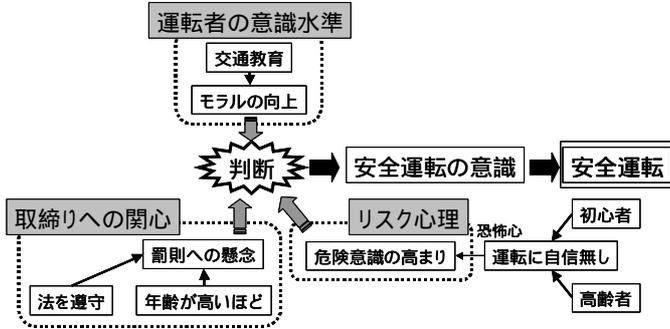


図-9. 優良ドライバーの交通行動メカニズム

5. おわりに

本研究では、ドライバー意識に着目し、優良運転者にはどのような要因が影響しているのかを検討し、安全運転意識を喚起させる要因を把握した。今後は、普段運転をする道路の交通量や道幅、近くを走行する車の速度など運転手と密接に関わってくると考えられる交通環境や生活環境などの外的要因やアンケート項目の幅広い設定を行い、普段の生活が交通行動意識に与える影響などについても検討する必要がある。また、近年増加傾向にある高齢運転者の事故といった社会背景から高齢者を対象とした高齢運転者の交通行動・意識のメカニズムを検討する必要もあると考える。

【参考文献】

- 1) 森本章倫, 古池弘隆, 守谷隆志:「交通取締りが交通事故減少に与える効果に関する研究」, 交通工学 Vol.40, No.5, pp.72-78, 2005
- 2) 浅利正俊, 古池弘隆, 森本章倫:「危険意識の要因と交通事故の関連性に関する研究」, 第土木計画学研究・論文集 Vol.20, pp.807-812, 2003
- 3) 田久保宣晃, 高嶺一男:「地域別の交通事故と社会生活要因の相関に関する分析」, 第18回交通工学研究発表会論文報告集, pp.93-96, 1998
- 4) 渡辺剛, 古池弘隆, 森本章倫:「飲酒事故の実態と飲酒取締りの影響力に関する研究」, 土木計画学研究・講演集 Vol.30, pp.108-111, 2004
- 5) 日野泰雄, 北間弘康, 上野精順, 西園達夫:「交通安全のための社会実験における段階的施策導入の効果と課題」, 第21回交通工学研究発表会論文報告集 pp. 109-112, 2001
- 6) 古屋秀樹, 萩田賢司, 林祐志, 森望:「ヒヤリ事象と交通事故との関係性分析 - つくば市周辺を対象として - 」, 第21回交通工学研究発表会論文報告集, pp. 201-204, 2001
- 7) 川本義海, 金井智志, 加藤哲夫, 川上洋司:「高齢運転者の安全運転意識特性に関する研究」, 土木計画学研究・講演集 No.23(1), pp.887-890, 2000
- 8) 土田哲彰, 室町泰徳:「ドライバーの運転態度が速度選択行動に与える影響に関する研究」, 第25回交通工学研究発表会論文報告集, pp. 121-124, 2005
- 9) 牧下寛, 岡村和子:「交通取締りによる交通違反に対する意識の変化」, 科学警察研究所報告交通編 Vol.38, No.2, pp.43-53, 1997
- 10) 鈴木春夫:「交通をめぐる意識と行動」, 勁草出版, 1993
- 11) 松永勝也:「交通事故防止の人間科学」, ナカニシヤ出版, 2002
- 12) Kohlberg, L. Stage and sequence: The cognitive developmental approach to socialization. In D.A. Goslin(Ed.) Hand of socialization theory and research. Chicago: Rand McNally

ドライバーの交通取締りへの関心と危険意識に関する研究*

丑越勝也**・森本章倫***・古池弘隆****

近年、自動車保有台数の増加や、都市交通の多様化により交通事故の発生件数や負傷者数は増加傾向にあり、1年間に約950,000件の交通事故が発生している。そのため、今後はハード面の交通安全対策に加えて、様々なソフト面での交通安全対策が重要となると考えられる。そこで、今後有効になってくるであろうソフト面の交通安全対策に着目する。交通事故にはドライバーの交通行動に対する意識が影響していると考えられる。そこで本研究では、ドライバーが取締り情報を認知し、交通行動を起こすまでのメカニズムを明らかにし、安全運転に繋がる要因を把握することを目的とする。

A Study on Driver's Awareness of Traffic Enforcement and Hazard Perception *

By Katsuya USHIKOSHI**, Akinori MORIMOTO*** and Hirota KOIKE****

The traffic accident increases because of an increase in the number of the car. The traffic safety measure on a soft side will become important in the future. Then, it focuses attention on traffic management as a traffic safety measure on a soft side in this research. It is thought that consideration to traffic of driver action influences the traffic accident. Then, the mechanism to taking a traffic action is clarified in this research. And, the purpose of a study is to understand the factor of the safe driving.