

交通マナーに関するアンケート調査と実態

愛知工業大学 正員 建部 英博
愛知工業大学 正員 四俣 正俊

1. はじめに

三河ナンバーで代表される愛知県の自動車は運転が荒いと良く耳にする。事実、愛知県内では交通事故件数も年々増加傾向にあり、交通事故による死者も多く平成に入り500人を下回った年はなく常に全国ワースト3以内にとどまっている

本報告は愛知県のドライバーの運転行動を知るため、信号無視、フライング、あるいは踏切での一時停止や安全確認についての実態調査を行った。また事故が多い若者に着目し、本学学生に対してアンケート調査と運転技術実験を行い、その意識と実態について報告する。

2. 信号遵守

道路交通法によれば交差点に設置されている信号機は青、黄、赤色の灯火であり、黄色の信号は原則として停止線の直前に停止すること、赤色信号では直進車は停止線を超えてはならないと規定されている。通常、赤信号になった時、直交側の信号は直ちに青信号に変わらず、いわゆる全赤信号となり数秒間は交差点内が空になるはずである。しかし少なくとも愛知県内の主要道路では交差点が空になることはなく、絶えず車輦が交差点内に入っているのが実状である。

信号違反の調査は名古屋市中心部、郊外の各々3カ所で行った。ここで黄色の信号で交差点に突入する車輦が違反か違反でないかを明確にする事は困難である。このため黄色信号の後、赤信号になってから停止線を超えて交差点に突入してくる車輦に着目した。ここでは赤信号になってから交差点に突入してくる車輦と、停止すべき車輦との比を違反率と定義した。

結果の一部を 表-1 に示すが、それぞれ3カ所平均での違反率は中心部で21%、郊外で44%にも達している。特に夜間比較的交通量の少ない郊外では60%にも達する交差点もみうけられた。

一方、学生へのアンケート調査（約300名対象）からは青信号から黄信号になった時、停止すると回答は3%しかなく、行けたら行くが65%、急いで行くが32%であり大半の学生が黄色信号を無視している事が判明した。また黄色から赤信号に変わったときは、停止するが42%、行けたら行く53%、急いで行く5%であり実態調査より悪い結果が得られた。

以上の結果から、全赤信号のため直交する道路から車輦が出てこないことを期待し、事実上赤信号が本来の黄信号の役目を果たしているのが実状の様である。

フライング調査： 赤信号で停止している車輦が青信号になる前に発進する、いわゆるフライングについて前述の交差点において約700台の車輦に対し調査した。ここでは車輦が停止線を超えてから青信号に変わるまでのフライング時間も測定した。 表-2 に結果を示す。

名古屋中心部でのフライング率は平均19%であるが昼間で12%、夜間は32%と大巾に上昇している。郊外では昼間の20%に対し夜間は28%に増加している。特に夜間は直交方向の交通量が減少し、また信号のサイクルが長い交差点では中心部、郊外とも60%もの車輦がフライングをして

表-1 信号遵守

	総交通量 台数	通過車両			赤で 停止	違反率 (%)	平均 違反率
		青	黄	赤			
名古屋 中心部	昼間	15,316	14,720	519	77	317	21%
	夜間						
		7,629	300	300	63	205	23.5
名古屋 郊外	昼間	5,069	4,796	221	52	56	44%
	夜間	2,540	2,385	130	25	41	
		(692)	(644)	(32)	(16)	(11)	(59.3)

表-2 フライング

	調査台数	フライング		平均 %
		台数	率%	
名古屋 中心部	昼間	319	39	19
	夜間	176	56	
		(37)	(22)	(59)
名古屋 郊外	昼間	140	28	23
	夜間	60	17	
		(19)	(12)	(63)

いる事が判明した。フライング車のフライング時間は平均で2.5秒程度であるが夜間交通量が減少する様な交差点では中心部でも郊外でも5秒以上の車輛が5～16%を占めていた。

アンケート調査によればフライングを良くすると答えた学生は43%にも達し、このうち直交する信号が赤になったら発進すると答えた学生は70%であった。これ等の結果から判断すると、赤信号で車輛が交差点に突入し、一方ではフライングをし交差点に侵入するため交差点での出会い頭の事故が多いのは当然あり、特に夜間はその傾向が強いと言える。

3. 走行速度に関するアンケート調査

愛知県の道路は比較的広く、スピードを出し易い道路も多い。特に若者はスピードに強い興味をもち、これが原因での交通事故も多い。アンケート調査によれば(約400名対象)通常の走行速度は制限速度を0～10km/hr未満超過で走行すると答えた学生は僅か4%で10～20km/hr未満が29%、20～30km/hr未満が52%、30km/hr以上超過が15%と言う結果がえられた。一発免停となることは避けようとする考えは多少働いているものの大半は制限速度を無視した走行をしている結果である。また、過去に制限速度をどの程度超過して走行した経験があるかとの間に対しては50km/hr以上超過経験者は77%、100km/hr以上超過経験者は26%もあり、限界速度180km/hrを出した学生は全体の20%にも達しており若者のスピードへの関心の高さが伺われた。又この最高速度は夜10時から朝3時頃の間に経験した者が多かった。

尚、過去にスピード違反で取り締まられた経験のある学生は全体の32%であった。

4. 踏切での一時停止と安全確認

車輛が踏切を通過する際、踏切の直前で停止し安全であることを確認してから進行することが法律で定められている。しかし実際の踏切では完全確認をせずに通過している車輛を良く見かける。

このことを確認するためアンケート調査と実態調査を行った。

アンケートの結果では、一時停止をする、左右の確認をすると答えた学生はそれぞれ95%、82%を占めていた。しかし2箇所の踏切で850台を対象に実態調査した結果、完全に一時停止している車輛は僅か35%であり徐行又は完全無視が65%を占めている。表-3 また左右の確認をしている運転者は24%で残りは全く無視、或いは通過しながら確認と云う状態である。

これ等の結果から推論すれば、本人は一時停止し左右の確認をしている積りでも、実際には不完全であったり無視していると考えられる。また踏切では列車が近づくと赤色灯が点滅し、警報機が鳴り、さらに遮断機が下りると云う三重の安全対策が取られている。このため運転者はこれ等の装置に頼りすぎ、自らの確認を放棄している事も原因の1つと考えられる。

5. 運転技術実験

若者が自分の運転技量を自分でどの程度と評価しているかを知るためアンケート調査(520名対象)を行った。その結果、上手、人並み、下手と答えた学生はそれぞれ22%、65%、13%であり大半は人並み以上と考えている。しかしこれ等の学生の運転経験は最大でも3年半程度である。これ等の学生(56名対象)に対して運転技術テストを行い専門家に採点してもらった。内容は教習所の実技試験に加えて急制動、スラローム、車輪の板載、アイスバーンでのブレーキ等である。その結果、上手と判定を受けた学生は11%、人並み20%、下手(初心者)21%、街中走は行危険とされた失格者は48%もあり学生が自分の運転をかなり過信している事が判明した。

6. まとめ 以上愛知県内のドライバーの運転行動や若者の運転マナー等について述べたがアンケート調査によると自分の運転マナーは良いと答えた学生は50%、普通38%、悪い12%で実態と遠くかけ離れた認識を持っている。このことは学生だけでなく一般のドライバーも余り差はないと考えられる。例えば東京では交差点が空になる状態を良く見かけ、譲り合った運転行動にも良く出会う。

交通規制のあり方にももっと工夫が必要であり、ドライバーに対する教育、指導にももっと力をいれるべきと考える。

表-3 一時停止及び安全確認

	一時停止			安全確認		
	した	不完全	しない	左右	片方	しない
A地点	190	230	108	147	185	200
B地点	98	131	62	46	96	146
合計	288	361	170	193	281	346
比率	35%	44%	21%	24%	34%	42%