

一般ドライバーの監査者適性に関する研究

大同工業大学 学生員 ○ 山下 聖真 鈴木 雅也 市川 隆人
大同工業大学 正会員 舟渡 悦夫 嶋田 嘉昭

1. はじめに

現在、日本において、交通事故による死傷者数は年々微増傾向にあり、交通事故の効果的な削減対策をたてることが重要である。我が国の交通安全対策は主として公安委員会、道路管理者等によって行なわれており、両行政機関の永年の努力によって安全性が向上したのはまぎれもなく事実である。しかしながら、人身事故件数は、依然として増加するなど、交通事故は深刻な社会問題であり、より一層の安全水準の向上を目指すためには、既存の対策のみでは不十分と考えられる。

これまで実施された既存の交通安全対策が、今日目立った成果をあげられない理由には、数々の要因が考えられるが、そのひとつとして、様々な対策が特定の専門家のみで考えられてきたために、効果を上げることができなかったと推測される。

そこで、本研究では、現在、主にイギリスで実施されている“Road Safety Audit”と呼ばれる新しい制度に着目し、日本においてこの制度が導入される可能性を鑑み、そのための基礎的研究を行うことにした。

2. 道路安全監査の概要

現在の道路構造の基準は、各国ともさまざまな研究や経験に基づいて改良を繰り返し定められている。しかしながら、交通事故数を見る限り、これまでの個別的な基準を適用する対策のみでは不十分であると言わざるを得ない。その理由としては、個別の道路区間・地点がある設計基準を満たした「設計された道」となっていたとしても、区間等が接続されて「利用者にとっての道」となったとき、問題が生じていることが多々あると思われるからである。例えば、ドライバーがなんとなく運転しにくいと感じたり、夜間や雨天時における環境の変化、沿道環境との不調和など事故を誘発する要因がさまざまある。

このため、道路を「利用者にとっての道」として幅広い視点でみる必要があるといえよう。

近年、道路全体としての安全性を、第三者が実際に当該道路を試験走行するなどして系統的にチェックしようとする制度が生まれ、その試みがイギリスを中心いくつかの国々で行なわれている。この制度は“Road Safety Audit”「道路安全監査」と呼ばれ、「道路の安全性に変化をもたらす新たな事業において、これをシステマチックにチェックする手法」と定義付けられている。また、系統的にチェックする第三者を「監査者」と呼び、独立した専門家が行なうとされている。1980年、イギリスの道路交通学会の提言が始まりとされ、イギリスでは1994年にすべての幹線道路と高速道路においてその適用が義務付けられている。また、ニュージーランドやオーストラリア等の国にも導入され、その他にも導入を検討している国もある。

この制度の利点は、従来の事後対策的であった安全対策を事前対策に転換することにより、個別の設計段階にも取り入れることで早期に危険要因を取り除くことができ、これにより交通事故費用のトータルコストの削減を成し遂げることができることにある。図-1は、道路安全監査の流れを示したものである。

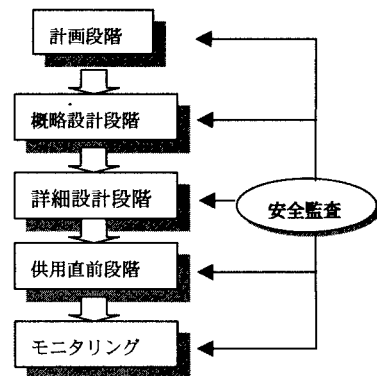


図-1 道路安全監査の流れ

3. 研究の目的

日本における道路環境の整備は、公安委員会、道路管理者でそれぞれ担当が異なっていることが特徴である。警察行政は一般ドライバーの管理・指導や規制標識、信号の設置・管理を担当しており、道路管理者は道路の建設から保守管理、案内標識の設置・管理を担当している。この体制からわかるように、1つの道路に関して複数の専門家が存在し、これらの専門家はそれぞれの分野を専門的に担当しており、共同で業務を行なう形態となっていないために、様々な問題が生じたといえよう。つまり、道路環境をさらに改善するためには、今までの専門家のみによる対応だけでは、困難な状況になっていると考えることもできよう。

そこで、本研究では、一般ドライバーによる道路安全監査を提案する。既存の専門家のみではなく、一般の人々の意見を取り入れることで、道路環境の改善と、交通事故に対する人々の関心を高めることが可能になると思われる。そのための基礎調査として、一般の人々が、安全教育と道路環境に対しての考えをどのように持っているかをヒアリング調査し、道路安全監査の監査者としての積極性とその適性を分析することにした。なお、ヒアリング調査の対象者は、一般ドライバーの他に、トラック、バス、タクシーなどの多様な職業を考慮したドライバーを予定している。

4. 「一般ドライバー」へのヒアリング調査の概要

調査は1対1のヒアリング形式で行った。調査期間は、平成10年の11月～12月であり、サンプル数は100人程度を目標としているが、現在は愛知県下の住民40人に留まっている。調査対象は、免許を取得して、ある程度の期間が経過した人を対象とした。調査の内容は、監査者としての適性を判断するために、交通安全意識、運転意識などの項目に着目した。ヒアリング調査の項目を表-1に示す。

表-1 ヒアリング調査の項目

調査項目	調査内容
交通安全意識	安全教育・交通法規に対する考え方、監査者としての積極性
危険交差点の抽出	危険な交差点に関する具体的情報と対策
運転意識	ドライブレコーダー、初心者・高齢ドライバーに対する意識
運転マナー	危険な行為に関する、体験、被体験情報
個人属性	年齢、性別、免許取得年数、自動車・二輪車等の使用頻度と使用目的

5. 調査結果

ここでは、ヒアリング調査の結果として、道路監査に関する意識について示す。

図-2は、道路環境改善に対する意識を示したものである。2項目とも「非常にそう思う」と答えた人は少ない。積極的提言に対しては、ある程度の参加意識は見られるが、交通法規の改正に対しては、38%の人が、「そうは思わない」と答えており、現在の交通法規の改正に対して不信感を持つ層がいることがわかる。

図-3は、道路安全監査に対する関心度を表したものである。道路や交差点についての改善に関しては、具体的な措置の可能性がみられるものの、現在実際に利用している道路に対しての不満はあまり見られないことが判明した。

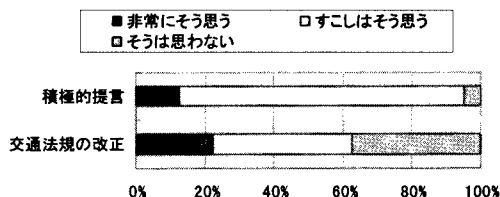


図-2 道路環境改善に対する意識

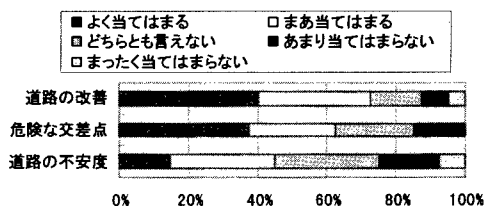


図-3 道路安全監査の関心度

<質問項目の詳細>

積極的提言 : 交通改善に反映される制度があるとしたら積極的に意見をのべたいと思うか。
交通法規の改正 : 現在の交通法規を改正すれば、さらに安全で円滑な交通社会になると思うか。
道路の改善 : 道路の改善で事故は減ると思う。
危険な交差点 : 危険で改善すべき交差点は多いと思う。
道路の不安定 : 運転しにくいと感じる道路が多い。

6. おわりに

調査結果の詳しい内容に関しては、当日発表の予定である。

【参考文献】

- 1) 西村 昂 : 道路安全監査の思想, 交通科学 Vol.26, No.159~63 (1997)
- 2) 瀬尾 卓也, 山川 俊幸, 田中 直樹 : "Road Safety Audit" について, 交通工学 Vol.32, No.297~107(1997)