

踏切通行に関するドライバーの意識構造

福井工業大学 正員 長 渕 友 治

1. はじめに 踏切通行ドライバーが、踏切設備、踏切構造などに対して、どのような意識構造、危険感をもっているかを明らかにすることは踏切安全対策上重要である。本研究では、アンケート調査結果と数量化理論Ⅱ類を用いて解析し、年代差、優良、見付、女性ドライバーのグループ別に危険感に対する意識構造の比較、危険度評価の定量的分析を行った。設問項目は表-1のとおりであり、A（非常に危険である）、B（かなり危険である）、C（まあ危険である）、D（あまり危険でない）、E（全く危険でない）の5段階評価とした。有効回答数は1493名であった。

2. 危険度意識の基本構造 図-1に 表-1踏切通行アンケート
優良ドライバー群の回答パターンを示すが、ほぼ十字型を示し、(+)の軸にはA回答群、(-)の軸にはE回答群が対置されI軸は各設問の危険度評価尺度を表し、II軸はA、E回答群に対して中立的回答群B、C、Dを分離する。大局的にみれば各回答群は、おおむね一集落をなし、きれいに分離していることから、このグループは各設問に対する危険度の認識判断は適切であると考えられる。なお、回答パターンは厳密にみれば十字型分布し、L型に近くI軸ではA群とE群の差は明らかであるが、C、D、E群の間に大きな差がない。見付群の図柄は発表時に示すが優良ドライバー群と対比的である。すなわちA回答群は一集落をなしているが、B、C、D、E群が入り混り、危険なものも危険でないものも判断がありまざりであり、踏切通行ドライバーとしては最も危険な意識構造を示している。その他のグループでは35~44才の中平層が最もよく、女性群、18~24才の若平層が、やや危なっとなぜされる。

3. 踏切通行危険度の数量化 24アイテムに対するグループ別平均危険度と数量化した図は当日示すが、危険度意識の空間構造と把握するにあたり数量化Ⅱ類により、アイテムのグループ化を行った結果が図-2である。アンケート調査項目に表れた危険度意識は〔1〕「踏切の明視性」、〔2〕「踏切の停止線」、〔3〕「警報の明視性」、〔4〕「列車情報報の明視性」、〔5〕「しゃ断時間合理性」、〔6〕「しゃ断方式の合理性」、〔7〕「列車見通しの明視性」、〔8〕「踏切構造の適切性」、〔9〕「非常ボタンの操作性」に分類された。この9つの尺度群からX軸の危険度得点と求めれば被験者グループの踏切通行に対する

Tomoharu NAGAHAMA

る危険度意識を浮き彫りにできる。図-3は評価尺度群による分析結果である。グループ別の危険度意識は、かなり多様化しているが共通の尺度をみると、免許を除く全グループは、「しゃ断方式の合理性」の危険度を最も高く評価しているが、これは国鉄が「半しゃ断方式」から「全しゃ断方式」に切替えた結果、「トリコ」現象の事故形態が少なく準事故経験者が多いものと考えられる。女性、免許群では、「非常ボタンの操作性」を高く評価しているが、この二群は非常事態時に適切な判断、行動に自信のないことを意味し、交通の場における適応能力の低いことを裏づけるものであろう。「踏切の明視性」、「警報の明視性」も高いが、近年踏切環境の市街化と共に踏切視認の困難、視覚、聴覚警報の効果は低くなり危険感が高まっていると考えられる。次に24アイテムの平均危険度得点と位置づけるものが図-4である。18~24才若年層と免許群が両極に位置する尺度比は1:3とわかれている。他は優良群を中心としてほぼ一集落とみられよう。

以上若年層は踏切通行に対する危険度意識はきわめて低く、踏切を甘くみており、免許群は異常に高い——これが本音。またわき危険度の判断もあいまいであり、事故

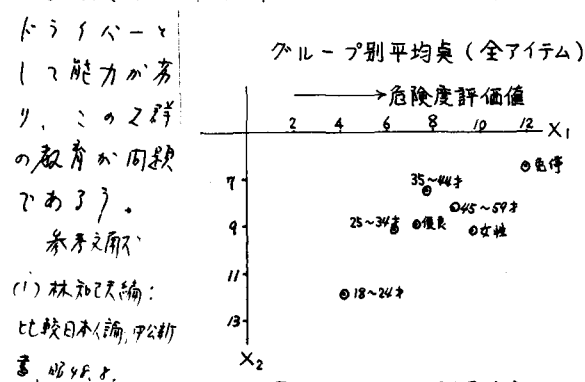


図-4 グループ別平均値

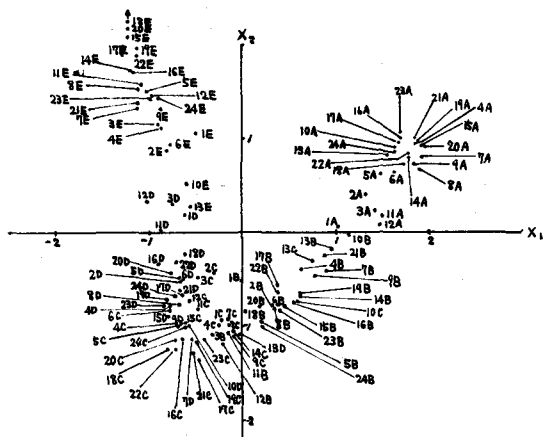


図-1 優良ドライバー群回答パターン

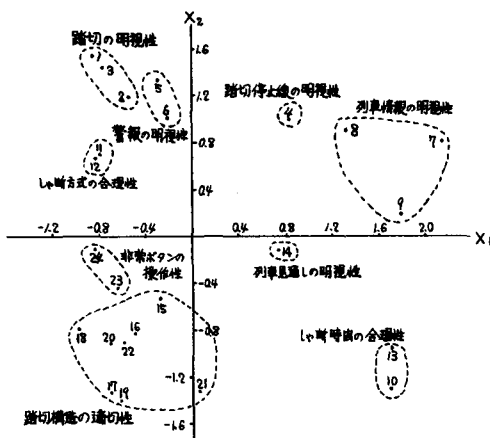


図-2 アイテム群分類図

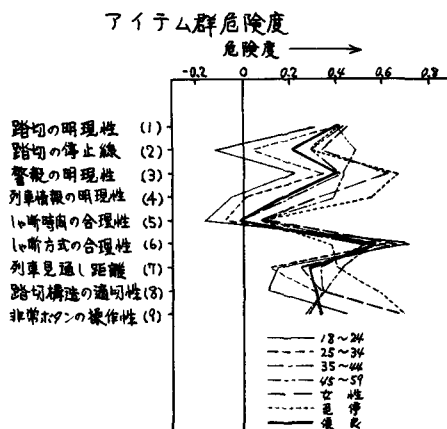


図-3 アイテム尺度群危険度