

交通安全意識からみた交通安全対策に関する研究

徳島大学工学部 正員 定井喜明
徳島大学工学部 正員 近藤光男
四国建設コンサルタントK.K. 正員 ○安部隆久

§1. まえがき 本研究は、徳島県の東部、鴨島町で実施した交通安全意識調査および交通規則非順守度調査結果から、地域に適応した効果的交通安全意識啓発策を導出し交通事故軽減に貢献せんとしたものである。交通安全意識調査は、鴨島町において交通安全母の会の協力を得て実施し、600枚の調査票を配付して、事前調査（昭和56年10月下旬）および事後調査（昭和57年2月上旬）において、ともに同じ586枚の有効調査票を得た。交通規則非順守度調査は、鴨島国鉄駅前から国道192号に通ずる中央通り線の中郷交差点において、事前調査を昭和56年10月20日（火）に、事後調査を昭和57年2月2日（火）に実施した。この事後調査時の2週間前に、鴨島町公民館で交通安全教育、交通取締りなどの関係者約50人が相集まり、交通安全シンポジウムを開催するとともに、町内全域にわたり交通安全ポスター500枚、チラシ2000枚を配付した。

§2. 事前・事後交通規則非順守調査結果の考察

表-1 および表-2に、交通規則非順守率の事前、事後の調査結果を示す。調査交差点が交通量の多くない交差点で、かつ地方の町にあるため、非順守率はさきめて高い。また、車種別、時間帯別、進行方向別で非順守率に有意差があることがわかったが、自転車および自動車の非順守率が夕方ラッシュ時に高く、対応の必要性が明示された。徳島県は、警察庁の全国調査結果¹⁾からも、交通モラルが最低の県とされているが、本調査結果からもそれが裏付けされた。表-1と表-2における事前、事後の非順守率の有意差検定を行なったところ、表-3に示したように、歩行者、自転車および自動車は、すべて、有意水準5%以上で、非順守率が低下したといえるが、自動2輪車のみは有意水準0.1%以上で、非順守率が高くなったといえることがわかった。この自動2輪車の非順守率が高くなった理由をクロス集計で分析してみると、女性が「その他の非順守」（無燈、2人乗り、左右折無標示）において特に高率となったこと事に起因していることがわかった。以上の考察結果から、一般的に交通規則非順守率が低下したといえることが判明したが、交通規則順守度はまだまだ低く、交通モラル向上教育、特に女性の自動2輪車利用者を再教育する必要性が明らかになった。またこの交差点における信号スプリットの変更や、昼間時の点滅信号化への変更なども検討する必要があることが示唆された。

§3. 事前・事後交通安全意識調査結果の考察 交通安全意識調査結果の事前、事後の有意差検定を行なった所、表-4に示した2アイテム4カテゴリーのみ有意差があることがわかった。しかし、事前調査と事後調査において、16～19歳の年令層の割合が5%から16%に

表-1 交通流別・時間帯別非順守率一覧表（%）

時 間 帯	歩 行 者		自 転 車	
	事前調査	事後調査	事前調査	事後調査
8～9	45.8	47.3	37.4	21.8
10～11	68.7	49.6	38.7	29.8
13～14	57.3	45.8	40.4	36.3
15～16	40.5	30.4	40.5	35.3
17～18	45.4	32.5	48.3	52.4
計	51.3	41.6	42.1	36.7
	517	570	749	689
時 間 帯	自 動 二 輪 車		自 動 車	
	事前調査	事後調査	事前調査	事後調査
8～9	12.2	24.1	3.7	3.4
10～11	24.5	54.8	6.6	4.6
13～14	37.6	53.9	5.2	3.9
15～16	30.8	34.0	7.7	2.2
17～18	25.2	46.5	8.3	5.4
計	26.6	45.4	6.1	3.9
	474	370	3124	3448

注）計欄 上段・非順守率 下段・度数

表-2 交通流別・非順守内容別 非順守率一覧表（%）

	非順守内容	非順守率%	
		事前	事後
歩行者	信号非順守	17.2	12.8
	横断歩道以外横断	25.9	25.8
	交差点斜め横断	7.0	3.3
	その他非順守	1.3	0.7
	計	51.3	41.6
自転車	信号非順守	11.6	7.8
	横断歩道以外横断	8.8	8.3
	通行区分非順守	10.3	8.6
	2人乗り	0.7	2.6
	並進	3.6	1.9
	その他非順守	7.2	7.7
	計	42.1	36.7
自動二輪車	信号非順守	2.7	3.5
	停止線非順守	7.2	2.7
	通行区分非順守	5.9	13.2
	歩行者優先非順守	0.0	0.8
	その他非順守	10.8	25.1
	計	26.6	45.4
自動車	信号非順守	1.1	2.0
	停止線非順守	3.4	0.6
	歩行者優先非順守	0.4	0.2
	その他非順守	1.3	1.1
	計	6.1	3.9

変化しているので、その影響を考慮すると、事前と事後とで有意差があるといえるのは「家庭での交通安全をよく話し合う」割合と、交通事故の軽減策を「交通道德・法規の普及徹底」ならびに「交通指導、取締りの強化」とする割合の三つであることがわかった。つまり人々は交通事故対策として、交通モラル、交通ルール順守度向上よりも、現場での実地交通指導や厳しい取締りをすべきだとする方向に変容しているといえる。

§4. 交通安全意識の属性的特性 交通安全意識調査結果(事前)を用いて、性別、年令、免許の有無の3属性を三元配置とする分散分析を行ない、各交通安全意識項目に対してこれら3属性およびその相互作用が有意であるか否かの検定を行なった。その結果を表-5に示す。この結果から、交通安全意識の高低は、年令、年令×性別、および年令×免許にほとんど左右されることがわかった。よって、これらのクロス集計結果から「日頃の交通規則順守度」の低いグループ：「家庭での交通事故の話し合い」のしないグループ、「交通安全に関するマスコミ留意度」の低いグループ、ならびに「横断時の自動車注意度」の低いグループをみると、19才以下の若年層、および20~29才の男性免許保有者が有意に多いことがわかった。そこで、表-6のような交通安全意識向上対策が一案として提示できる。

§5. あとがき 本研究では、交通安全意識構造(意識の相互関連)とそれに基づく交通安全教育対策および交通安全施設整備内容まで分析できなかったが、今後それらについて引き続き分析を予定している。本研究は総理府交通安全対策室の予算で行なった「交通事故の地域格差是正対策調査」の一部であることを付言するとともに、関係機関で協力して頂いた人々に対して謝意を表したい。

参考文献：1) 徳島県警察本部：交通マナー調査；昭和56年7月

表-6 交通安全教育活動とその対象者

交通安全教育活動種目	必修対象者の属性
・交通ルール順守度向上教育	・ 6~15才※男性 ・ 16~19才 ・ 20~29才※男性※免許保有者
・「交通安全の話し合い」の家庭内浸透化活動(交通安全母の会、交通安全家族の集い)	・ 16~19才 ・ 20~29才※免許保有者
・交通安全思想向上活動(映画会、人形劇)	・ 6~19才 ・ 20~29才※男性※免許保有者

表-3 前回順守度より向上した交通流別・項目別有意差内容一覧表

交通	前回の順守度より向上した項目内容	差(%)	有意水準(%)
歩行者	全体的	9.7	0.1
	時間帯 10~11時	11.9	1.0
	17~18時	12.9	5.0
	信号	4.9	5.0
	斜め横断北進方向	3.7	0.5
自転車	全体的	5.4	5.0
	時間帯 8~9時	15.6	0.5
	信号	3.8	1.0
	並進	1.7	5.0
	東進方向	21.8	0.1
自動車	停止線	4.5	0.1
	他はすべて逆効果となっている	—	—
自動車	全体的	3.2	0.1※
	時間帯 15~16時	5.5	0.1※
	17~18時	2.9	1.0
	停止線	2.8	0.1※
	東進方向	7.7	0.1※
	西進方向	3.1	0.1
	南進方向	2.0	5.0

注) ※は4.00以上で有意水準0.01%以上

表-4 交通安全意識の変化状況

交通安全意識変化項目内容	事前調査比率%	事後調査比率%	有意水準%
家庭での交通安全の話し合い			
よく話し合う	33.9	18.6	5.0※
ほとんど話し合わない	17.6	23.9	5.0※
交通事故軽減対策			
交通道德・法規の普及徹底	36.5	30.3	5.0※
交通規則の強化	17.3	10.1	0.1
交通指導・取締りの強化	26.7	35.1	0.5※

注) ※印の項目は16~19才の者に影響されていない。

表-5 個人属性(年令、運転免許の有無、性別)による分散分析結果一覧表

交通安全意識項目	有意(1%及び5%)な因子
日頃の交通規則順守度	(年令、免許※性別)②
交通事故の不安感	年令※免許
不安を感じる時・信号のない交差点	年令
家庭での交通事故の話し合い	(年令※免許)②
交通安全に関するマスコミ留意度	(年令、年令※性別)②
横断時自動車注意度	(年令、性別、免許、及びこれらの相互作用)②、年令※免許
交通安全施設の充足度	免許
不足な施設・歩道	(年令※免許※性別)②、性別
交通事故減少策・交通マナーを守る	年令※免許
交通事故減少策・交通マナー普及	性別

注) (・・・)② の因子は1%で有意である。