

自転車運転者安全意識と行動

鈴木 孝昌

早稲田大学 人間科学部 石田研究室

研究背景と目的

自転車の交通事故は依然として多い。自動車同様、自転車も違反行為を減少させることが重要である。自転車のユーザーがどの程度違反行為について知っているのかは、中高生では明らかにされているが(谷口、2008)、大学生の状況は研究が中高生に比べて大きく進んでいるわけではない。そこで本研究では自転車の違反行為を知っているか、どの程度危険だと思うかを調査した。更に自転車事故で最も多い交差点での出会い頭事故に関して(北村ら、2008)信号つき交差点においてどの程度自転車利用者が信号無視をするのか観察調査を行った。以上の2つの調査から意識と行動に関係があるかを検討した。

アンケート調査

10代から30代の91人(男60女31)に表1に示した違反行為を知っているか又その危険度と違反のルールをどの程度守るべきかどうか。更に妥当な罰金額の意識を調査した。また危険度とルールを守るべきかの意識は、ビジュアルアナログスケールを用いてそれぞれの両端に書かれている単語を0,100として1/100の尺度で各回答者の結果を算出した。それぞれの違反に対してどの程度危険かまた守るべきかという質問をかした。

アンケート調査結果

信号無視、飲酒運転、二人乗り、無灯火運転、ながら運転(携帯)、一時停止無視は、大部分の回答者が違反である事を知っていた。これらのうちほとんどが、危険度も高く評価されており、守るべきだと考えられていた。しかし二人乗りは違反である事が知られているにも関わらず、

危険度評価が低く守る必要もないと考えられていた。反対に傘さし運転、ながら運転(音楽)、併走運転、歩道走行やベルは違反であると知らない対象者が多かった。これらの違反は危険度も低く評価されており、守るべきであるとは考えられていなかった。自動車の違反行為と同じ違反はよく知られていた。二人乗りは例外だが、それ以外はよく知られている違反ほど危険度は高く守るべきであると考えられていた。妥当だと思われる罰金額は、飲酒運転が最も高額だった。他の違反の罰金額は違反ごとに大きな違いは、見られなかった。また法定額に比べて評価額は、全ての違反で極めて低く評価されていた。

表1は、各違反に対しての回答の平均である。

表1 各違反に対する意識

違反行為	認知度(%)	危険度	守るべき罰金額(円)	法定額(円)	
信号無視	99%	62	71	4878	5万
右側通行	59%	47	58	3523	5万
飲酒運転	97%	75	83	134113	100万
二人乗り	95%	56	63	4651	2万
併走	48%	53	58	2961	2万
無灯火	88%	73	76	4757	5万
携帯電話	79%	71	75	5630	5万
一時無視	70%	65	68	4664	5万
歩道走行	62%	51	52	3358	5万
傘さし運転	69%	66	61	3866	5万
イヤホン	49%	71	69	4599	5万
ベル	22%	28	39	1420	2万

観察調査

アンケート調査において信号無視の違反行為についての認知度が高い事が分かった。そこで所沢市内の交差点10箇所において、信号無視をするかの行動を2009年11月下旬14時から18時の間に999人(男393女606)を対象に観察した。この際、年代も併せて観察した。時間帯においては、下校時の若者から年配の方までまんべんなく利用する時間帯として正午過ぎから夕方時間帯を選定した。

観察調査結果

表2は、要因別の信号違反率を表している。

表2 自転車の信号違反率

	守る(人) 守らない(人) 違反率(%)			
年代	若者	213	76	26
	中年	452	87	16
	年配	142	79	36
性別	男	313	80	20
	女	494	112	18
交差点形状	T字路	161	39	20
	十字路	470	130	22
	5差路	176	23	12
交通量	多い	428	71	14
	少ない	379	121	24
交差点規模	大規模	422	77	15
	小規模	385	115	23
交差道路の道幅の差	大きい	367	113	23
	小さい	440	59	12
全体		807	192	19

まず利用者の属性の点から見ると全交差点での年代ごとの行動は、若者の違反率は、289人中76人が違反をし、違反率は26%となった。他の年代の違反率が21%だった。この結果を χ^2 検定および残差分析を行ったところ、有意差が見られた($\chi^2=13.123, df=1, p<.001$)。交差点別で見ると、十字路の違反率が他の形状よりも違反が多かった。また交通量が少ない交差点の方が多い交差点よりも違反が多かった。交差点規模では、小規模な交差点の方が大規模な交差点よりも違反が多かった。また道幅の差が大きな交差点の方が小さな交差点よりも違反が多い事が分かった。

考察

アンケート調査では、飲酒運転を除き罰金額の評価に大きな違いは見られなかった。これは、自動車の飲酒運転が社会的に注目されているため、回答者が自転車の飲酒運転に対して高額な回答をしたと考えられる。観察調査では、若者の26%が信号無視をしていた。危険だと意識し守るべきだと考えられているにも関わらず、簡単に違反を犯してしまうことが分かった。これには、2つの要因が考えられる。1つが交差点の種類による要因である。信号無視がしやすい箇所だと必然的に違反が増えてしまう事が分かった。2つ目が自転車の取り締まり

が少ない事がある。これは、違反行為の法定額にあると考えられる。妥当だと思われる信号無視の罰金額の平均4878円に対し法定額は、50000円と高い。そのため取締りがしづらい現状があるため簡単に違反をしてしまうと考えられる。罰金額をもっと現実的な金額に落とし、自動車同様に反則金制度等を設けることを提案したい。

今後の課題

1、アンケート調査の課題

今回アンケート調査に協力してもらった年齢層が学生のみとなってしまったのでこれを更に様々な年齢層にまで広げて調査し、年代別でどんな意識の差があったか調査したいと考えている。また、今回は各違反ごとに質問をもうけたが、次回では違反と違反を組み合わせる危険度や守るべきかどうかなどの質問も、もうけていきたいと考えている。

2、観察調査の課題

今回は全ての時間帯を午後から夕方までとしたがこれを朝・夜の時間帯も調査したい。また、天候が晴天以外の際は、どう行動が変化をするかも調べてみたい。その上で、出会い頭事故を最も誘発しやすい一時停止無視に対しても観察調査を行ってみたいと考えている。

参考文献

- 1) 谷口嘉男 (2008) .中高生の自転車運転行動に関する調査 交通心理学研究,24,33-48
- 2) 北村憲康 阿部光一郎 (2008) .自動車の重大事故関する分析と評価 日本交通心理学会発表論文集, 73, 69-72

(すずき たかまさ)