

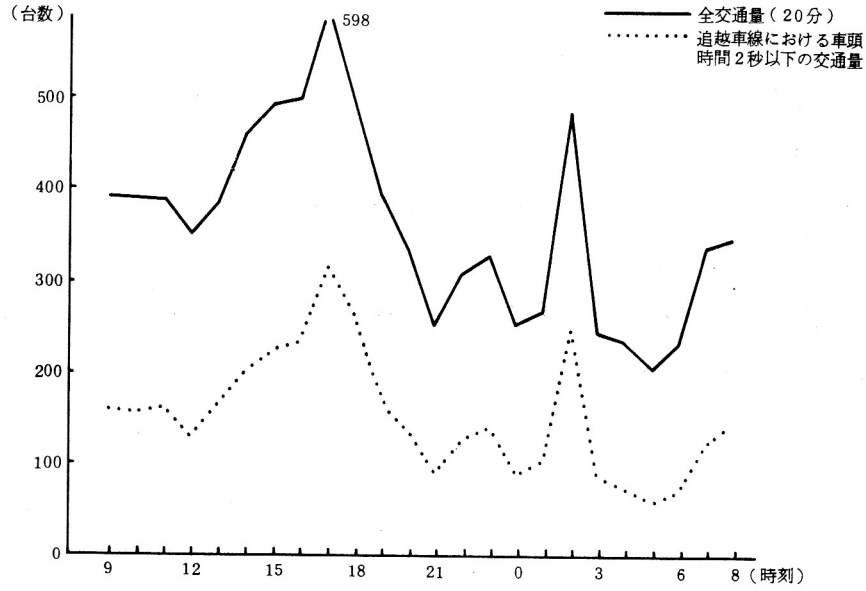
高速走行時の運転者の意識と運転実態に関する調査研究—現象観測からのアプローチ
(昭和 59 年度)

高速道路走行に関する安全性、円滑性、快適性について、ドライバーの意識、態度、行動等がどのように関係して交通流を形成するかを究明することを目標として、前年度に実施したアンケート調査の内容と対比しながら、客観的な現象観測を通して、これら交通流を形成しているドライバー群の意識指向を探求した。また、今後のシートベルト着用率向上のための資料を得ることも目的として、高速道路の長区間を対象として、移動観察法を初めて採用し、シートベルト着用状況を明らかにした。

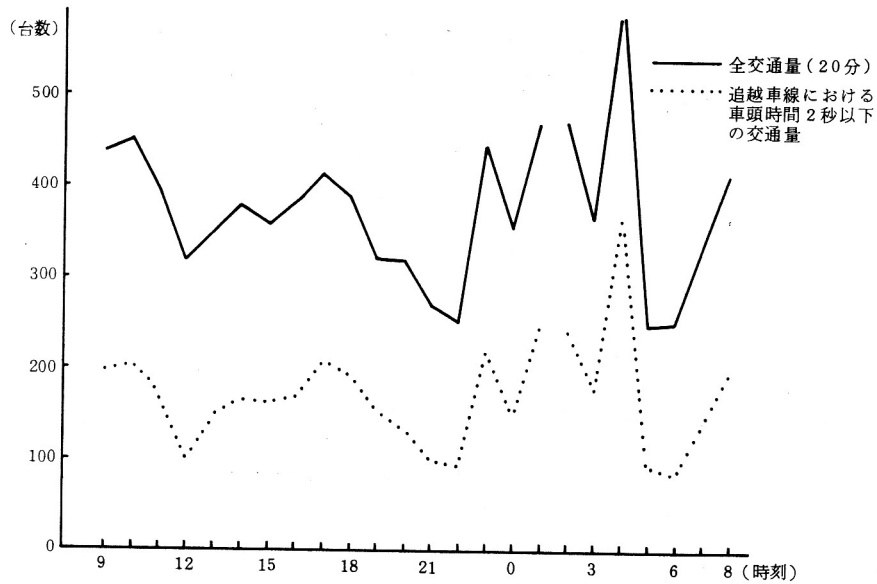
- ① 交通流から見たドライバーの意識と行動実態について、平均的な交通流諸量は極く一般的な値を示していて、当然なことながらマクロ的観察によっては、走行中のドライバーの意識、行動基準となるようなものを評価することは困難である。
- ② 車頭時間を評価値にとり解析を試みた結果、評価基準値を 2 秒とした場合、取得されたデータの $1/2 \sim 1/3$ の車両が評価基準値未満のものであることが判明し、このような現象は観測時間帯全領域にわたって見られた (図)。この原因としてまず考えられるのが密集車群の形成であり、その一因として車種間の行動性の違いが考えられる。
- ③ 今回観測を行った場所は、東名高速道路のうちで比較的事故が少なく、安定した場所となっている。危険性を高い水準で内在しながら、比較的少ない事故率を維持している理由としては、「観測場所が道路線形、勾配、見通し等道路環境として比較的有利な条件にあること」「車間速度差が非常に僅少であり、その平均値が大略零に近く、かつ車間が開く方向に速度差を持っている」ことである。
- ④ 昨年度のアンケート調査結果から得られている車間距離は、今回の結果と一部相異するところがあり、これは、自主申告的なアンケート結果にありがちな良性な方向へのバイアスと見ることができる。
- ⑤ シートベルト着用状況について、乗用車類のドライバーの結果には地域的に比較的大きな差があり、高速道路上全領域にわたって必ずしも均一的なものとなっていないことが判明した。なお、乗用車と商用車としてのライトバンとの比較においては、若干乗用車における着用率が高く、車種利用の在り方による差が見られる。さらに、助手席の着用率は低率であることが判明した。また、貨物車 (大型貨物車を含む) においては着用していたものが 727 例中 23 例に過ぎず、バスに至っては、122 例中 2 例に止まった。
- ⑥ 今後の問題点として、危険性を含んだ密集車群形成の過程について、交通工学的理論面、心理学的面、人間工学的面等の多方面からの更なる研究の必要が考えられる。一旦形成された密集車群を解消する方策、手段を考える必要があり、過密な密集車群形成を未然に防止する方策を考えることも重要な問題となる。また、シートベルトの着用率と地域的なかわり合いについて更に確認し、今後、移動法によるデータを増強する必要がある。

図 20 分間交通量と追越し車線での車頭時間

(下り)



(上り)



(注) 調査日時：昭和 59 年 9 月 27 日午前 9 時～28 日午前 8 時 (24 時間観測)

調査場所：東名高速道路 156 キロポスト付近(日本平 PA 付近)