

昭和58年度調査研究報告書

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

昭和59年3月

自動車安全運転センター

正 誤 表

頁	位 置	誤	正
目 次	上より2行目	委員名簿	委員 <u>会</u> 名簿
4	下より12行目	23.1パーセント	<u>16.6</u> パーセント
35	上から1行目	は、やはり……………	<u>女性</u> は、やはり……………
36	上から1行目	経験別にその着用率を示すと	全文を削除する
52	上から2行目	走向速度	走 <u>行</u> 速度
52	最下行	突差の	<u>咄</u> 嗟の
72	上から2行目	21.5パーセント	<u>21.9</u> パーセント
81	上から7行目	「規模で「JAF……………	<u>中規模</u> で「JAF……………

まえがき

わが国も今や高速道路時代に入り、その道路網は3,300キロメートルを超え、これを利用する車両は年々増加しており、高速道路が国民生活に及ぼす影響は非常に大きくなっている。

しかし、これを利用する運転者の意識や走行実態は必ずしも十分に把握されておらず、これらが高速道路管理面に十分に反映されているとはいえない。

また、運転者を雇用する企業等が高速道路の利用に対して抱く意識等を把握することも、彼らの安全に関する態度を明らかにするために必要な事柄である。

他方、高速道路上で、ひとたび交通事故が発生すると連鎖的な事故に発展するケースが多く、多数の死傷者や車両をまきこんで大事故となることも少なくない。これによる直接の人的、物的被害と引き続く、長時間かつ広範囲に及ぶ交通渋滞は、国民経済に多大の損害をもたらしている。

このような現状にかんがみ、自動車安全運転センターでは、高速道路利用者の持つ意識や走行実態などを調査分析して、今後の高速道路走行に関する運転者教育など、安全対策のための資料を得ることとした。

本報告書は、これらの調査研究の結果をとりまとめたもので、今後、この報告書が高速化社会の交通安全確保に寄与することを期待するものである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と調査に御協力いただいた関係機関の方々に対し、深く感謝の意を表する次第である。

昭和59年3月

自動車安全運転センター

理事長 今 泉 正 隆

委 員 会 名 簿

警察庁	交通局高速道路課	課長	日下部 登 夫
日本大学	文学部	教授	浅 井 正 昭
総理府	交通安全対策室	参事官	芳 野 幸 男
東京大学	生産技術研究所	助教授	片 倉 正 彦
日本自動車連盟	広報部	部長	斉 藤 和 男
全日本トラック協会	業務第二部	次長	大 沼 廣 洲
日本能率協会	総合研究所	室長	高 嶺 一 男*
社会システム研究所		代表	和久井 博*
警察庁	交通局高速道路課	課長補佐	松 原 洋
警察庁	交通局運転免許課	課長補佐	村 上 謙 吉
警察庁	交通局交通企画課	係長	菅 沼 篤
警察庁	交通局高速道路課	係長	加 藤 信 夫*
科学警察研究所	交通規制研究室	主任研究官	松 本 弘 之
科学警察研究所	車両運転研究室	技官	小 島 幸 夫
自動車安全運転センター	調査研修部	部長	羽 田 尚
自動車安全運転センター	調査研修部調査課	課長	小 林 實*
自動車安全運転センター	調査研修部調査課	係長	山 口 卓 耶*

目 次

まえがき

委員名簿

第一章 調査の概要	1
第二章 調査の目的	4
第三章 調査の方法	6
3-1 調査項目	6
3-2 調査対象及び調査場所	6
3-3 調査の実施方法と日時	7
3-4 集計方法	7
第四章 調査の結果	8
4-1 属性	8
4-2 高速道路の安全性	12
4-3 高速道路での体験	18
4-4 高速道路での危険行為	26
4-5 シートベルトの着用率	29
4-6 走行速度の問題	38
4-7 車間距離の問題	41
4-8 走行時の不安感	47
(1) 自然現象への不安感	47
(2) 身体条件への不安感	48
(3) 自己の行動への不安感	51
(4) 自車への不安感	54
(5) 他車の挙動に対する不安感	56
(6) 不安得点の分析	61
(7) 不安感の因子分析	62
4-9 交通情報の問題点	70
4-10 企業における高速道路の利用実態	75

付 表

第一章 調査の概要

本研究は、高速道路を利用する男性ドライバー約2,800人、女性ドライバー約180人に対するアンケート調査と約300か所の運輸事業所に対する高速道路利用実態調査とから成り立っている。

まず、一般ドライバーを対象としたアンケート調査では、安達太良、浜名湖、諏訪湖、大津、安佐の高速道路の各サービスエリア（以後SAという）において、アンケート調査を実施し、ドライバーの高速道路に対する意識、運転行動の実態などを把握し、これを分析することによって今後の運転者教育、安全対策の資料を得ることを目的としている。

その主な結果は次の通りである：

- (1) 高速道路の利用頻度は車種によって異なり、「毎日」運転する割合は、大型トラックで51.1パーセントと最も高く、乗用車では男性で9.1パーセント、女性で7.9パーセントにすぎない。
- (2) 月間平均走行距離（一般道路を含む）は車種によって異なり、乗用車（男性）についてみると、年齢によって若干差があるが、平均で1,380キロ、女性では960キロとなっている。
- (3) 高速道路は一般道路に比べて安全度の高い道路であるという意識は高く、平均して男性の52.6パーセントが安全と評価している。逆に危険としたのは22.6パーセントにすぎない。年齢層では高年齢層ほど安全とし、車種ではトラックよりも乗用車で安全と思う割合が高く、二輪ではさらに安全という意識は高く、67.4パーセントに達している。

安全とする理由としては、若年層では、「歩行者や自転車のないこと」をあげる割合が高いのに対し、加齢と共に「対向分離」をその主たる理由としている。危険とする理由としては、「スピードが高く、事故の大きいこと」を一番の理由としている。

- (4) 故障等による路肩駐車は男性ドライバーの18.2パーセントが体験しており、ことに走行頻度の高い大型トラックでは、その46.1パーセントが、普通トラックでは30.1パーセントが体験ありとしている。しかし、路肩休憩体験の比率は平均して5.6パーセントと低く、トラックでも9.6パーセントにとどまっている。一方、バス停での休憩は、大型トラックで26.4パーセント、普通トラックで19.8パーセント、二輪で10.9パーセントと高く、現在のサービスエリア・パーキングエリアが十分需要に対応できない一面をうかがわせている。

また、渋滞時の路肩走行の体験は、全体では1.9パーセントが「よくある」、11.2パーセントが「時々ある」としており、約13パーセントがこの体験を有している（男性）。二輪では「よくある」が19.5パーセント、「時々ある」が37パーセントと高く、渋滞しない時でも二輪は、「よくある」、「時々ある」が17.6パーセントである。

- (5) ニアミスの体験のうち自分が原因で生じたものの理由として「居眠り」が高く、ことにトラックでその傾向が強い。また、ニアミスの体験のうち相手の原因で生じたものとしては、車線変更、割り込みがいずれの車種も高く、二輪ではこの外に「幅寄せ」が高いのが特徴である。

これは二輪と四輪との共存のむずかしさの一面を示しているといえる。

(6) 高速道路での危険行為については、「車間をつめて走る」を最も危険としており、次いで「ジグザグ運転」、「スピードの高いこと」をあげ年齢層別、車種別にみて大きな差異はない。ただ二輪では「後方無視」を危険とする割合は高く、四輪車に追従する二輪に対する配慮の不足が、この二輪の意識に関連していると考えられる。

(7) シートベルトの着用率は、サービスエリアでの乗用車に対する面接調査であり、現実の着用率そのものではないが、男性で平均40パーセントと高い。年齢別でみると加齢と共に高くなり、50歳代で54.7パーセントに達している。排気量別では1,500cc以下の小型車両（軽も含めて）で45パーセントと高いのに比べ、1,500～2,000ccで、若干着用率は低下している。ただ対向車の飛び込みの不安を感じる入ほど着用率は高くなっている。

(8) 車間距離の決め方は「目測」が男性で平均42.5パーセントであり、次いで「安全と決めた距離」26.8パーセントと自分の体験をもとにして決めている割合が高い。

安全な車間距離の手がかりとして「車間距離表示用マーカー」があるがこれを知っているのは、ほぼ100パーセントに近くさらにこれを利用しているとしたものは、男性で82パーセント、女性で81パーセントとかなりの人が車間距離のとり方のよりどころとしている。しかもこれにより、車間距離を修正している人は男性で84パーセントとかなり高い。

(9) 通常の走行速度では若い年齢層（19歳代）で平均105キロ／時程度で加齢と共にやや低くなる傾向がある。今までの体験速度は、男性平均で128キロ／時と、走行速度との幅は二輪を除いてほぼ一定しており、概ね走行速度の20パーセント増を示している。二輪では体験速度が通常の走行速度の50パーセント増と極端に高いのは、二輪のもつ一つの特徴である。

走行速度100キロ／時での車間距離の意識は、平均して80～85メートルで、二輪では66メートルとなっており、女性で90メートルと男性よりやや長い。運転経験年数別の長短は、いずれの車種でも意識されている車間距離の大きさに関係しない。

車種別に、通常の走行速度と車間距離の関係をみると通常速度が100キロ／時程度まででは、二輪を除きいずれの車種も車間距離は80～90メートルであるが、それよりスピードが高くなると、意識されている車間距離をむしろ短くする傾向がみられ、ことに乗用車（男性）、ライトバン、二輪は顕著である。

(10) 運転中の不安感については、運転中の「居眠り」に対する不安感が普通トラックと二輪で高く、「いつも」、「時々」を合わせるとそれぞれ60パーセント以上の人達が、この不安感を持って運転している。これは走行パターンが単調になるため、一般道路よりも疲れ易く、また居眠りがしやすいためであろうと思われる。また横風に対する不安感は二輪でことに高く全体の70パーセント以上のライダーがこれらの不安感を「いつも」または「時々」抱いている。

(11) その他「前車の急な車線変更」、「他車の積荷の落下」への不安感は二輪が高く、「本線へ

の合流」、「トンネルでの事故」等の不安感は、特に女性の乗用車で高い。

(12) 因子分析による不安感の原因は、運転環境に関する要因、自分の運転する車両に関する不安要因、他車に関する不安要因の3つが見出された。一般に、女性の不安因子得点が高くなっている。

(13) 印象に残る広報媒体としては、男性の41.6パーセントが「電光表示板」をもっとも有効と考えており、次いで「横断橋のタレ幕」29.5パーセントとなっている。一方、路側や料金所の立看板は二輪を除いて強い印象に残らないとしている。

(14) 安全施設の中で、電光表示による「渋滞中この先出よ」の表示に対し、次のインターで出るとしたのは、男性の82.3パーセントと比較的高い。しかし、無視して通過するという群は、二輪は、29.3パーセントと最も高く、次いで大型トラックが24.6パーセント、乗用車が16.0パーセントとなっている。

トラックが無視する率は高く、渋滞解消に一つの大きな障害となっている事がうかがえるが、無視する主な理由は「しばらく待つことで解消する」が多く、これまでの経験で知っているためと、仲間同志で連絡（無線）しあっているためと思われる。

第二章 調査の目的

昭和38年、わが国にはじめて高速道路が建設されて以来20年を経過した現在高速道路網は3,300キロを超え、高速道路を利用する車両も年々増加しており、現在では1日300万台を超え今や我が国も高速道路時代に突入したといえる。

交通事故の発生件数の推移は、表2-1のとおりであり、死者は昭和58年は昭和51年の156件を上回る168件を記録している。類型別にみると、車両単独事故の死亡事故は54.6パーセントと高く、一般道路の車両相互の比率よりも高くなっている(表2-2)。

車種別では、貨物、乗用車とで全体の88.6パーセントを占めており、一般道路に比べて、その比率が高い(表2-3)。

死亡事故の原因を違反種別でみると、高速道路での事故は、一般道路に比べて「前方不注意(脇見)の占める割合が23.1パーセントと高く、「最高速度違反」は若干減っている(表2-4)。勿論、走行億台キロ当りの事故率では一般道路よりも低い、逆に致死率は約4倍と高くなっている。これはことなる道路環境、走行速度が高いところでドライバーの運転マナーが確立していないことも、事故発生に少なからず反映していると思われる。ことに、日本坂トンネルでの多重追突車両火災、視界不良からの玉つき多重衝突など大規模交通事故が多発する危険を常にはらんでいる。また、路肩等に駐車している車両に衝突する様な事故も多い。これは運転者が、走行している車両

表2-1 交通事故発生件数の推移

年別	合計	人身事故件数				物損事故 件数
		小計	死亡	重傷	軽傷	
38	284(178)	94(178)	2(2)	13(20)	79(156)	190
39	852(451)	245(451)	18(19)	46(15)	181(367)	607
40	1,126(633)	301(633)	18(22)	57(87)	226(524)	825
41	1,067(735)	345(735)	28(30)	74(120)	243(585)	722
42	1,191(845)	386(845)	17(23)	93(122)	276(700)	805
43	2,053(1,763)	743(1,763)	40(48)	116(175)	587(1,540)	1,310
44	5,447(4,218)	1,907(4,218)	105(121)	331(478)	1,471(3,619)	3,540
45	8,188(6,216)	2,671(6,216)	119(148)	419(630)	2,133(5,438)	5,517
46	7,868(4,484)	2,298(4,484)	113(135)	356(481)	1,829(3,868)	5,570
47	8,856(4,514)	2,319(4,514)	131(151)	356(527)	1,832(3,836)	6,537
48	10,670(5,129)	2,625(5,129)	139(162)	436(609)	2,050(4,358)	8,045
49	9,253(4,321)	2,212(4,231)	113(132)	384(544)	1,715(3,555)	7,041
50	9,878(4,269)	2,271(4,269)	134(147)	363(504)	1,774(3,618)	7,607
51	11,212(4,601)	2,515(4,601)	156(183)	359(513)	2,000(3,905)	8,697
52	11,337(4,847)	2,518(4,847)	143(164)	357(499)	2,018(4,184)	8,819
53	12,791(4,794)	2,611(4,794)	136(155)	388(517)	2,087(4,122)	10,180
54	12,985(4,614)	2,453(4,614)	137(162)	360(487)	1,956(3,965)	10,532
55	11,869(3,939)	2,152(3,939)	107(124)	311(402)	1,734(3,413)	9,717
56	12,186(4,206)	2,273(4,206)	135(156)	384(515)	1,754(3,535)	9,913
57	11,856(4,015)	2,159(4,015)	132(154)	371(493)	1,656(3,368)	9,697
58	14,405(4,694)	2,617(4,694)	168(192)	419(552)	2,030(3,950)	11,788

(注) 裸数字は件数、括弧内は人数を表す。

表2-2 事故類型別構成率の比較(57年中)

道路別 類型別	一般道路	高速道路	
		高速国道	指定自専道
人対車両	17.8 (30.8)	0.4 (8.3)	1.0 (4.9)
車両相互	76.6 (41.2)	50.9 (37.1)	87.0 (41.0)
車両単独	5.6 (26.3)	48.6 (54.6)	11.9 (54.1)
その他	0.1 (1.7)	0.1 (0)	0.1 (0)
計	100 (100)	100 (100)	100 (100)

(注) カッコ内は、死亡事故の構成率をしめす。

表2-3 第一当事者の車種別構成率の比較(57年中)

道路別 類型別	一般道路	高速道路	
		高速国道	指定自専道
乗用車	55.1 (45.7)	57.4 (38.6)	49.1 (32.8)
貨物	28.5 (28.6)	39.7 (50.0)	49.0 (47.5)
自動二輪	3.5 (10.3)	1.4 (8.3)	1.2 (16.4)
その他	12.9 (15.4)	1.5 (3.1)	0.7 (3.3)
計	100 (100)	100 (100)	100 (100)

(注) カッコ内は、死亡事故の構成率をしめす。

と停止している車両との判別がつかず、ことに夜間などにおいてむずかしいことがその原因としてあげられ、路側等の駐車がいかに危険であることを示しているといえる。

年齢別に重大事故の発生率をみると、二輪で24歳まで極端に高いのにくらべ、乗用車では年齢別の特性はみられない(図2-1)。

高速道路時代に対応したドライバー教育が指定自動車教習所において初めて実施されたのは昭和53年以後のことであり、その歴史も浅く、それが任意教習であるため高速道路を利用するすべてのドライバーが必ずしも十分なマナー、知識、技能を習得しているとはいえないのが実情である。つまり、高速道路という高規格道路における運転技法を十分に持たないまま、高速道路時代に参入した新しいドライバーと在来のドライバーとのギャップがここに顕在化しつつあるといえよう。

一方、高速道路網の発達は、輸送時間の短縮、コストの軽減等様々な経済効果を企業に与えるところから年々高速道路を利用する企業(特に運輸業)が増加し、浜名湖S.A. 大津S.A.等の縦貫幹線道はいわば産業道路化しており、前述の様にこうした事故にかかわる事例も増加している。そして、企業が高速道路を利用するにあたり、どのような心構え、意識をいだいているか、また日常どのような運行管理体制をととのえているかについても十分にその実態が明らかにされているとはいえない。

そこで、本研究は高速道路を利用するドライバーの意識と運転実態及び企業の安全運転管理の実態等を明らかにすることにより、今後の高速道路の走行における運転者教育、安全運転管理者等の

表2-4 違反別原因の構成率比較(57 年中)

違反別		一般道路	高速道路
安全運転義務	ハンドル操作	3.8(4.9)	18.8(15.9)
	ブレーキ操作		7.5(0)
	前方	5.7(6.6)	8.4(12.1)
	偶然		
	不注意	13.0(9.2)	23.1(16.6)
	わき見		
	助動不注視	7.0(3.1)	4.8(1.5)
	安全不確認	18.4(6.5)	11.2(2.3)
	安全速度	3.4(3.1)	3.2(1.5)
	その他	1.1(0.6)	1.3(1.6)
小計	52.4(34.0)	78.3(51.5)	
最高速度	3.0(23.1)	5.3(17.4)	
車間距離	1.2(0.1)	2.6(0.8)	
追い越し	1.5(2.7)	1.2(2.3)	
酒気帯び、酒酔い	1.8(9.6)	0.5(2.3)	
通勞等	0.6(4.9)	4.2(18.1)	
その他の違反	39.5(25.6)	7.9(7.6)	
合計	100(100)	100(100)	

(注) カッコ内は、死亡事故の構成率を示す。

指導、そして施設等の改善のための資料を得ることを目的として行なわれたものである。

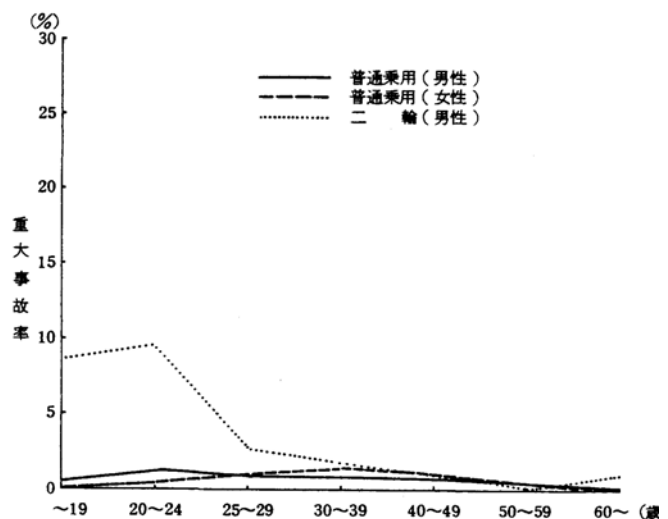


図2-1 車種別、年齢別、重大事故分担率(高速道路)
重大事故率=死亡+重傷/全事故×100

第三章 調査の方法

3-1 調査項目

高速道路における二輪を含めたドライバーの走行実態と運輸企業の運行実態及び運行管理の実態を明らかにするため次の調査を実施した。

(1) 運転者調査

ドライバーの高速道路における運転の実態を明らかにするため性別、年齢、運転者群、運転経験年数、運転車種、利用頻度、走行距離、運転目的、走行速度、車間距離、事故、違反、高速道路の安全性、走行時の不安感、危険行為の有無、キャンペーンの方法、シートベルトの着用等について調査（調査項目の詳細については、巻末調査票「高速道路の運転に関する調査」を参照）した。

(2) 企業調査

運輸事業所の高速道路の利用実態と運行管理の実態を明らかにすることを目的として、事業所規模（運転者数、保有車両台数）、月間走行距離、事業所の形態（区域か路線か）、走行範囲、利用頻度、交替乗務、運行基準図、高速道路利用のメリット、運転疲労、駐車に対する指導、安全教育、故障時の連絡方法、事故の有無、不正通行等について調査（調査項目の詳細については、巻末調査票「企業の高速道路利用実態調査」を参照）した。

3-2 調査対象及び調査場所

(1) 運転者調査

実際に高速道路の運転体験を持つドライバーを調査の対象とするため、調査当日に高速道路を走行中、食事あるいは休憩等の目的でサービスエリアに駐車したドライバーに対して調査を実施した。

調査場所は主要高速自動車国道とし、比較的交通量の多い東

表 3-1 道路別、年齢別サンプル構成

	～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合計
東北	17 2	79 7	93 2	207 12	149 7	63 3	11 1	619 34
東名	23 3	97 11	84 4	189 10	141 6	32 0	9 0	575 34
中央	13 1	90 19	71 9	175 9	137 16	63 0	16 0	565 54
名神	24 2	113 9	108 0	192 11	136 6	47 4	9 0	629 32
中国	5 2	68 4	88 6	168 15	113 2	35 1	12 0	489 30
合計	82 10	447 50	444 21	931 57	676 37	240 8	57 1	2877 184

北縦貫自動車道（東北道）の安達太良サービスエリア、東海自動車道（東名）の浜名湖サービスエリア、中央自動車道の諏訪湖サービスエリア、名神高速道路の大津サービスエリア、そして中国縦貫自動車道の安佐サービスエリアの5地点で3,081人のサンプルを得た。この調査サンプルをもとにデータのエラーチェックを行った結果、表3-1に示す有効サンプル数3,061人を分析の対象とした（以後、高速道路名は通称名を用いる）。

（2）企業調査

企業の意識調査は高速道路利用頻度の高い運輸業の事業所を対象として実施した。調査対象府県は、産業道路としての傾向の強い東名、名神高速道路沿線の1都1府4県（東京都、神奈川県、静岡県、愛知県、大阪府、兵庫県）とし、都府県内の事業所を任意に抽出し調査を実施した。データチェックの結果、有効サンプル数242件を分析の対象とした。

3-3 調査の実施方法と日時

（1）運転者調査

運転者に対する調査は3-2で述べた5地点の高速道路上のサービスエリアにおいて、ドライバーが駐車した直後、調査員がアンケート用紙を手渡し、その場で調査を実施し回収したものである。中国自動車道の安佐サービスエリアを除く他の4地点においては、昭和58年8月25日（金）の午前9時から午後5時の8時間にわたって各々の上下線のサービスエリアにおいてこれを実施した。安佐サービスエリアにおいては、交通量が少なく目標の件数に達しないため8月26日（土）の同時間まで延長して調査を実施した。

（2）企業調査

企業調査については前節で述べた1都1府4県のトラック協会傘下の運輸事業所を企業規模別に無作為に抽出し、郵送法による調査を実施した。調査は昭和58年11月から12月の2か月間において実施した。

3-4 集計方法

運転者調査については、すべてのデータを電算による処理とし、性別、年齢別、運転者種別、運転経験年数別、さらに必要なクロスをかけて整理、解析した他、数値データについては統計量の計算を行い、不安感については因子分析を行った。

企業調査についても同様に、データを電算処理し、企業規模別に集計分析を行った。

第4章 調査の結果

4-1 属性

(1) 調査対象サンプル

有効サンプル数は、男性ドライバー（二輪を含む）2,871人、女性は184人であった。構成は図4-1に示すとおり、年齢別にみると低年齢及び、高年齢層でマイカーを当日運転していた群が50パーセントをこえており、ことに19歳までの群では全体の80.5パーセントに達し、40歳代では職業運転者の割合が高くなっている。全体では、男性の50.6パーセント、女性の89.7パーセントがマイカー運転者である。

表4-1 年齢別、運転車種

年齢	車種	大型トラック	普通トラック	マイカー乗用車	ライトバン	二輪	人数
～19		1.2	8.5	56.1	4.9	29.3	82
20～24		3.4	12.3	66.0	7.6	10.7	447
25～29		11.9	11.6	62.1	12.4	2.0	443
30～39		13.0	12.9	59.3	13.9	0.9	929
40～49		10.3	11.4	62.4	15.9	0	673
50～59		3.7	8.3	80.1	7.9	0	240
60～		0	8.8	82.5	8.7	0	57
男性合計		9.3	11.5	63.8	12.2	3.2	2,871
女性合計		0	2.2	90.2	2.7	4.9	183

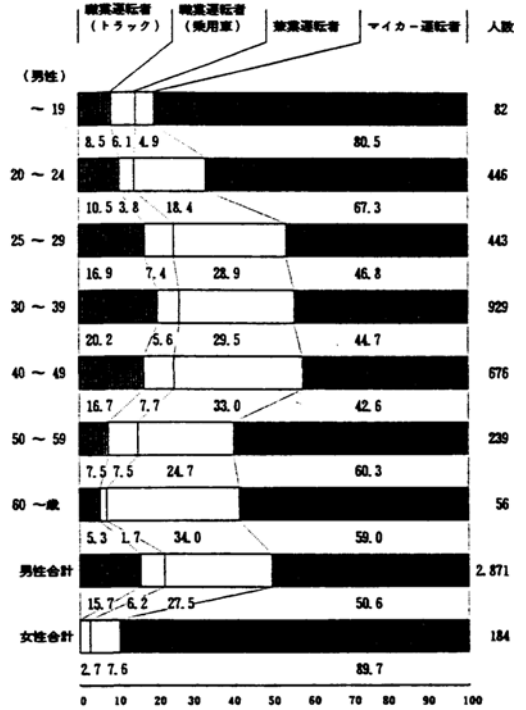


図4-1 年齢別運転者群別

(2) サービスエリア別

出来るだけ計画した各車種別の配分にそう様試みたが図4-2に示すとおり、中央道の諏訪湖SAでは職業運転者の占める比率が低く、トラックが全体の12パーセントと平均の約半分にはすぎない。

(3) 利用頻度

全体としてまとめると、男性では平均して月に1～4回程度の利用であり、女性では、年数回が50パーセント値で、予想したほど利用されていないことが判明

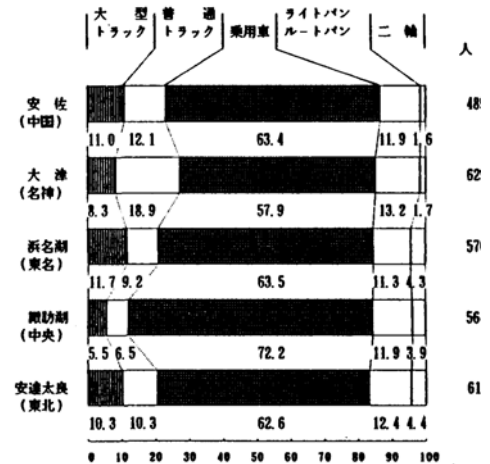


図4-2 サービスエリア別運転車種

した。25歳から60歳までの男性は月1～4回以上利用するものが50パーセントを越えている。平均すると毎日の高速道路利用者は16.3パーセントに達しており、利用のされ方が両極端である。

ことにこれを車種別にみると利用の仕方に明瞭な差があり、大型トラックは51.1パーセント、普通トラックは30.4パーセントが「毎日利用」と回答している。乗用車は9.1パーセント、二輪は2.2パーセントと極端に「毎日利用」が減っており(図4-3～図4-4)、車種による利用頻度の差が著しい。

サービスエリア別にみると、大津SAの利用度は他のサービスエリアよりも高く「毎日運転する」としたのが21.5パーセント、週2～3日を含めて42パーセントに達している(図4-5)。

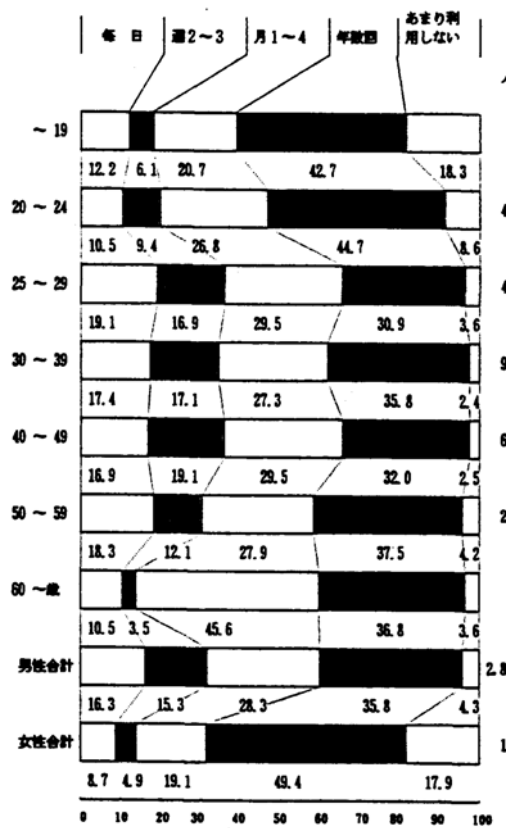


図4-3 年齢別、高速道路利用頻度

(4) 運転経験年数

当然のことではあるが40歳以上では15年以上の運転経験が全体の75パーセント以上に達し、以下、若い年代では運転経験年数は短くなる。

これは従来の調査結果とまったく同様であり、サンプル構成の妥当性を示す一つの証拠といえる。平均的にみても、男性では10年以上、女性では5年以上の運転経験年数を示すものが多く、昨年の調査結果とも類似している(図4-6)。

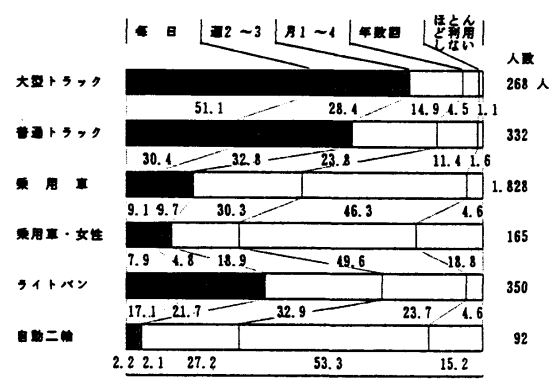


図4-4 車種別高速道路利用頻度

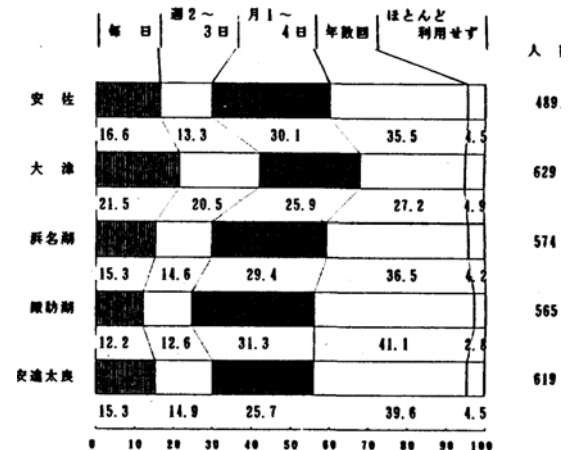


図4-5 サービスエリア別高速道路の利用頻度

(5) 月間走行距離（一般道路を含む）

年齢層別にみると、中央値で19歳未満の男性が1,375キロで最も少なく、25歳から40歳で2,000キロに達し、以降減少している（図4-7）。

これを乗用車についてみると、同様の傾向があり、男性の平均で約1,400キロ、女性で約960キロとなっている。この数字は一応マイカーを主体としたものとみてよいが、高速道路利用者という群からすれば昨年度の調査より距離がのびているのは当然である（図4-8）。

サービスエリア別にみると、安佐SA、大津SAが中央値で月間2,000キロをこえ、諏訪湖SAが1,500キロ未満となっている。これは、走行する車種との関係が深いと考えられる（図4-9）。

車種別にみると、極端な差があり、大型トラックでは、月間6,000キロ以上、普通トラック3,000キロ台、ライトバン2,000キロ台、乗用車で1,300

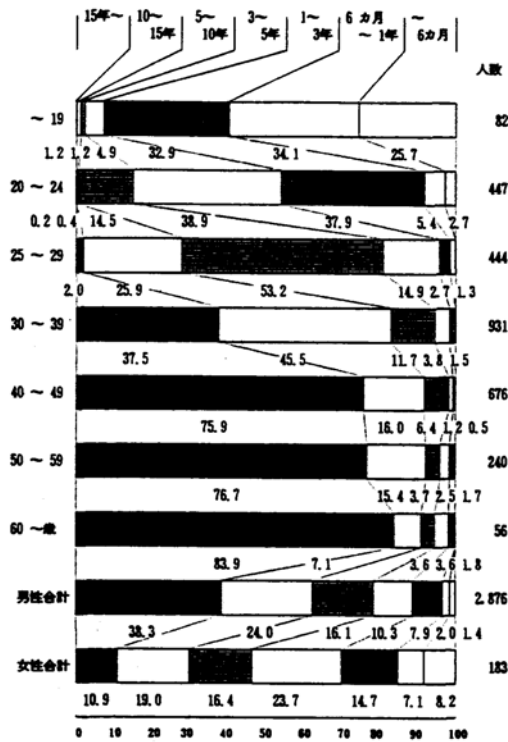


図4-6 年齢別運転経験年数

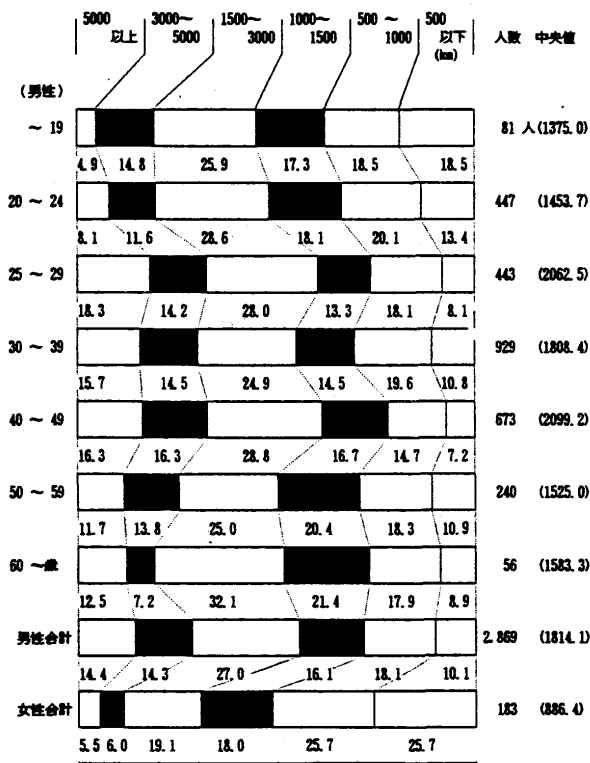


図4-7 年齢別月間走行距離

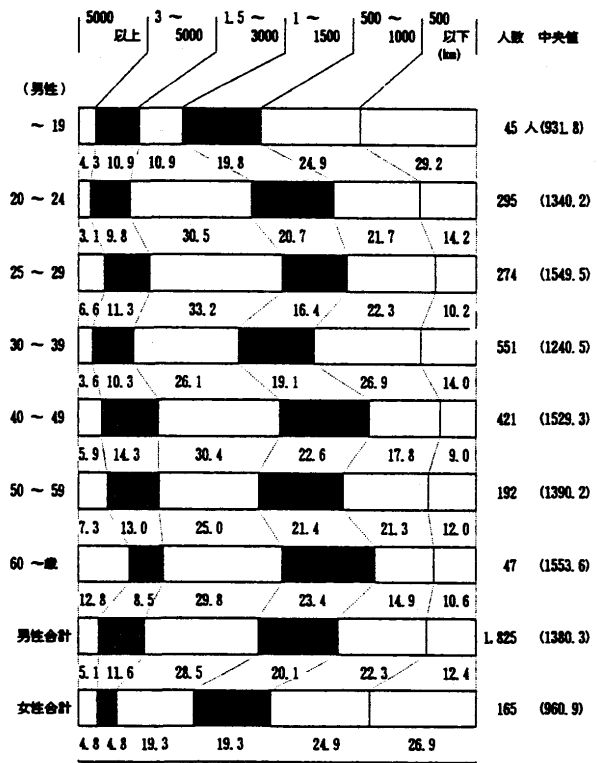


図4-8 年齢別月平均走行距離（乗用車）

キロ前後であり、各車種のもつ走行パターンをそのまま反映しているといえる。また、二輪は平均して1,600キロと高くなっているが、これはツーリングのような長距離ライダーが高速道路に多いことを反映しているものと思われる（図4-10）。

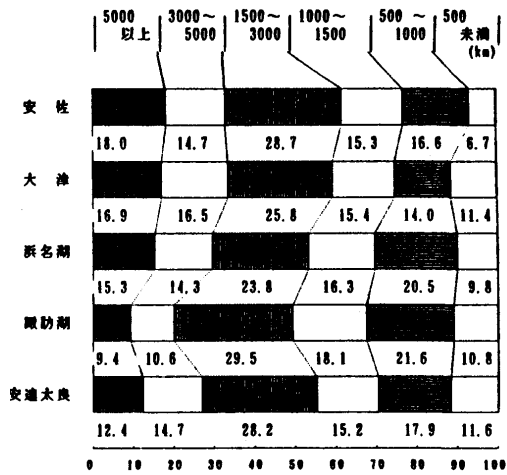


図4-9 サービスエリア別月間走行距離

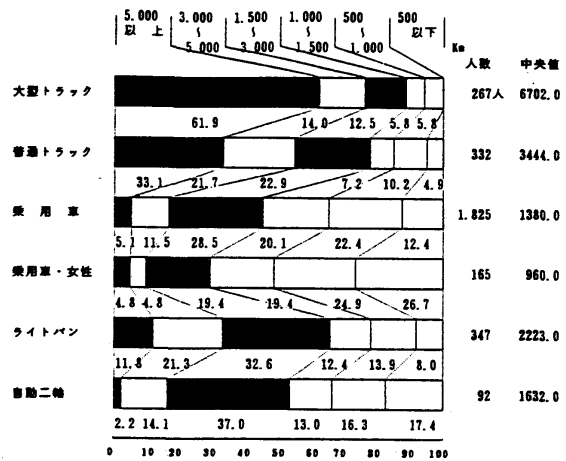


図4-10 車種別月平均走行距離

(6) 運転目的

年齢層別にみると、若年では「レジャー」の割合が高く、「仕事」の割合は20歳代後半、30、40歳代で高くなっている。これは、前述の車種との関連性が強いといえる(図4-11)。これを乗用車について着目すると、この傾向はさらに顕著であり、図4-12に示すとおり加齢と共にレジャーは少なくなり、仕事を目的とする割合が高くなっている。ことに、サンプル数が若干少ないが60歳以上では38.3パーセント（通勤を含む）が仕事を目的として高速道路を利用している事実注目しなければならない。

サービスエリア別にみると、諏訪湖SAでは全体の63パーセントがレジャーを目的とした利用で他のサービスエリアよりも高くなっているのが特徴であるが、これも前述の駐車した車種構成との関連性が強い。

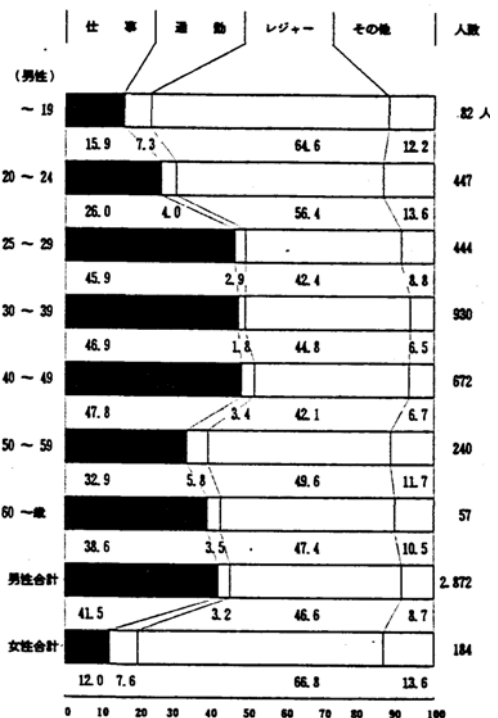


図4-11 年齢別運転目的

4-2 高速道路の安全性

高速道路の安全性は、運転者それぞれの持つ主観的感覚によって異なると考えられる。まず年齢別にみると、男性では高齢者ほど「安全だと思う」とする割合が高く、50歳以上では60パーセント以上の人が安全だとしている。「どちらともいえない」とする比率は若年層ほど高く、19歳以下では全体の40パーセントに達し、高速道路の安全性というものに対し必ずしも肯定的な意識でないことを示している。

女性は主としてマイカー運転者であるが、40パーセント余りが「安全だと思う」と答えており、この比率は男性のいずれの年代よりも低い点に興味がある。

一方、「危険だと思う」と積極的に高速道路のマイナス面を指摘する年代層は30～40歳代であり、全体の25パーセント近くに達している（図4-13）。

次に、安全な理由については、「対向車線の分離」をあげる割合が年代が高くなるにしたがい多くなっており、一方、「歩行者や自転車のないこと」をあげる人は若い20歳代に多い点が注目される。これは一つには高年齢層では、高速道路は「上下線が分離しているから安全だ」という単純な受けとめ方をしているためともいえる。

女性の傾向は男性の若年層のそれに類似しており、「対向車線の分離」よりも「歩行者、自転車のないこと」をその根拠として指摘している点は注目される（図4-14）。

高速道路を危険とする理由として年代、性別の如何を問わず、全体の70パーセント以上が「スピードが高く、事故が大きい」ことを指摘している（図4-15）。

サービスエリア別にみると、最近開通し、かなり

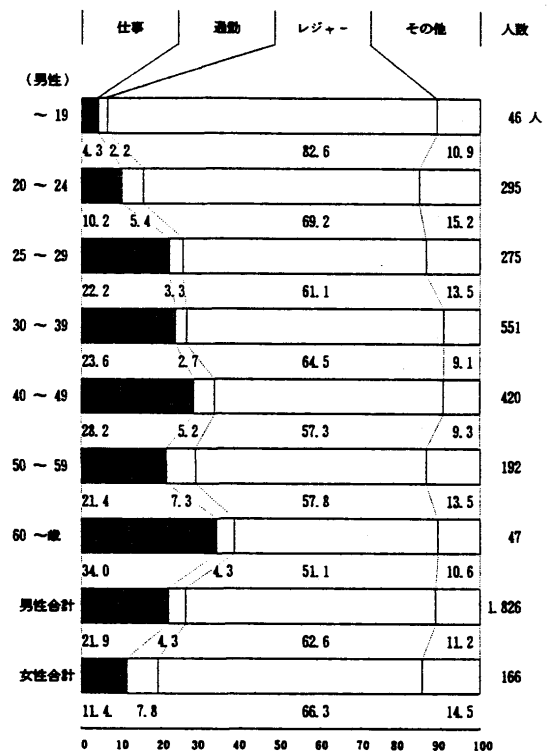


図4-12 年齢別運転目的（乗用車）

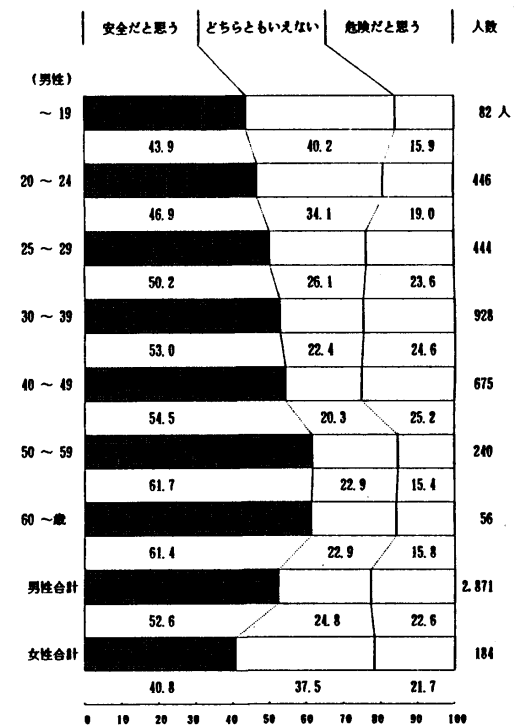


図4-13 年齢別高速道路の安全性

改良が加えられ、かつ交通量の比較的少ないサービスエリア（安佐SA、諏訪湖SA）が安全性が高く評価されている（図4-16）。

（注：これはたまたま調査がサービスエリアで行なわれたため、必ずしも走行している高速道路をそのまま反映しているとはいえないが、大方は自己の体験をもとにして総合的に判断しているものと思われる）

サービスエリア別に高速道路を安全と評価する理由をみると、必ずしも一様ではない。一つの見方としては、高速道路の特性を、むしろ、一般道にみられる走行上の弊害（たとえば、自転車、

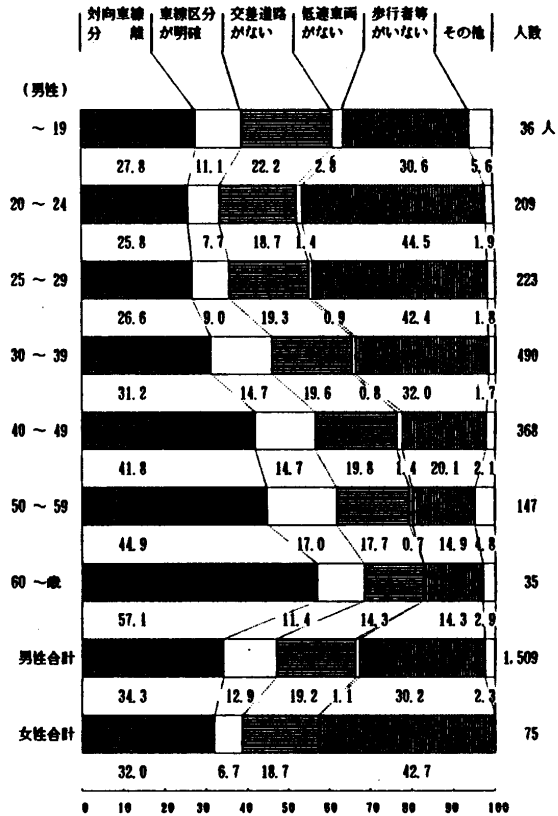


図4-14 年齢別高速道路の安全理由

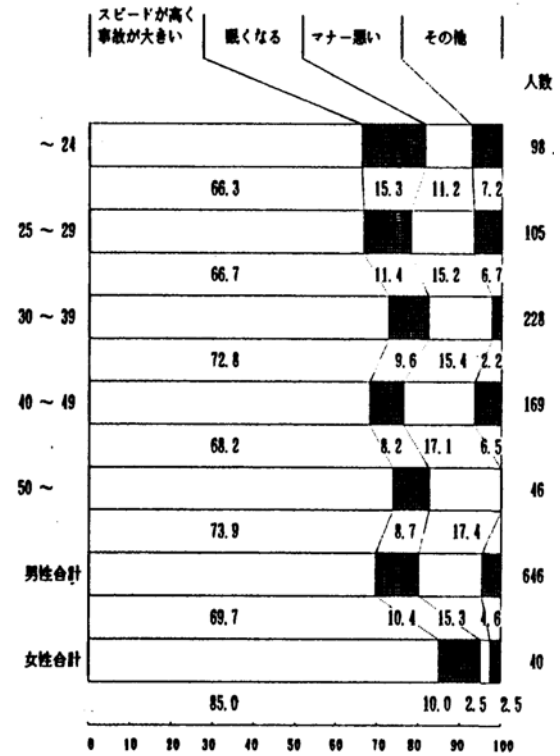


図4-15 年齢別高速道路の危険理由

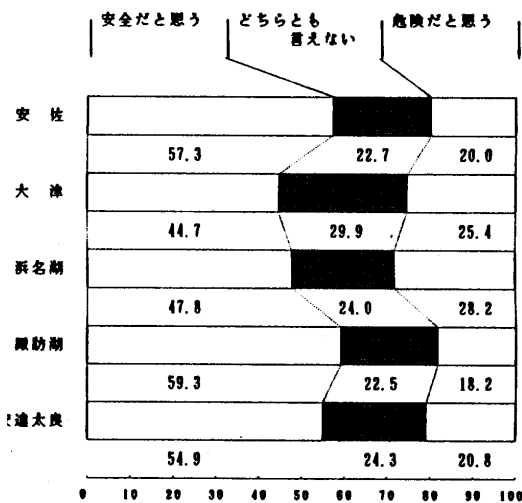


図4-16 サービスエリア別高速道路の安全性

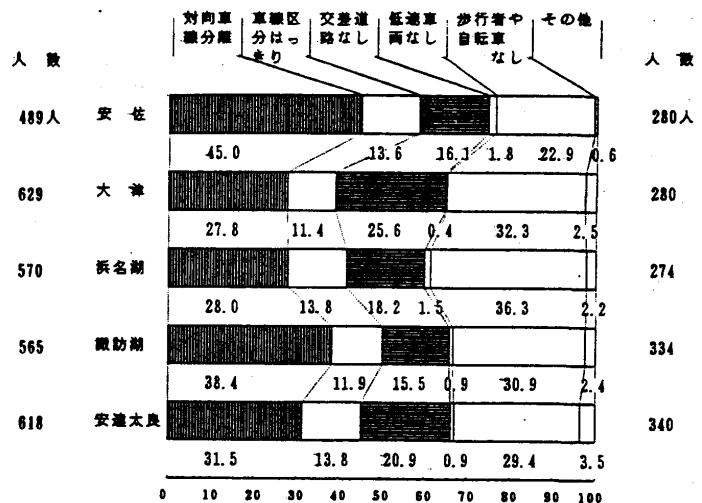


図4-17 サービスエリア別高速道路の安全理由

歩行者などの存在)のないことの方へ、安全性の評価基準を求めているからであろう(図4-17)。

高速道路を危険とする理由については、男性ドライバーの69.7パーセントが「スピードが高いため重大事故になりやすい」ことをあげており、高速走行の危険性が認識されているともいえる。

運転者群別でみると、「安全と思う」割合は、マイカー運転者の方が職業運転者にくらべて高い。

乗用車について年齢別に高速道路の安全性をみると前述のパターンと同様、若年層で「どちらともいえない」とする割合が高く、高齢層ほど「安全」とする割合が高くなっている。これは走行体験の少なさから来るものと思われる。その理由としては、「車道分離」が高年齢層ほど多くなって来て、歩行者、自転車のないことを理由とする割合も加齢と共に減じていることであり、前述の傾向と同様である(図4-18)。

車種別に高速道路の安全性をみると、車の大きさが小さいものほど「安全だ」とする割合が高く、ことに二輪車にあつては、全体の67.4パーセントが「安全だ」とし、これは四輪よりも高い。ことに「危険だと思う」の反応が、二輪では5.4パーセントと極端に低く、きわだった特徴といえる。反対にトラック群では「危険だと思う」とする割合が30パーセントに達している点は注目される。これは走行頻度、走行目的など複雑な背景がそこに存在すると考えられる。女性の乗用車群にあつては37.3パーセントが「どちらともいえない」としており、他の群より高い点の特徴である。いずれの車種を問わず「どちらともいえない」とする割合は20パーセント台である(図4-19)。

高速道路を安全とする理由では二輪の41.9パーセントが「歩行者、自転車のないこと」をあげており、一般道路での走りにくさが、高速道路で除去されていることにその確固たる理由をあげている点が注目される(図4-20)。一方「車線区分」のあることは、二輪にとってその安全性の根拠となっていない点は四輪と

きわだった違いといえる。四輪はいずれの車種もほぼ

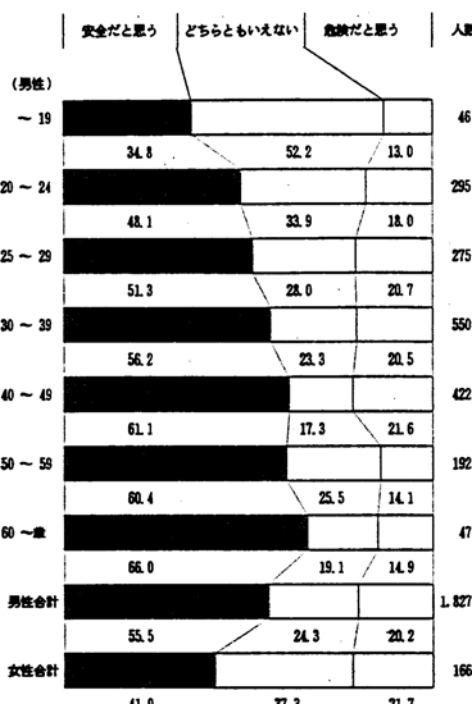


図4-18 年齢別高速道路の安全性 (乗用車)

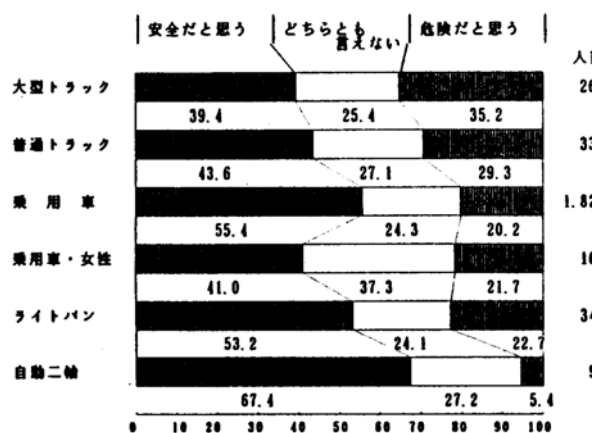


図4-19 車種別高速道路の安全性

一様な傾向を示し「対向車線の分離」、「歩行者、自転車のないこと」が全体の60パーセントに達している。二輪と乗用車の女性群での反応の仕方が類似していることは注目される。これは安全性のとらえ方に共通したものがあり、たとえば車線区分というものを余り考えない女性ドライバーの多いことを反映しているのではないと思われる。

反対に高速道路が危険であるとする人の根拠としては、四輪では「スピードが高く、事故が大きい」からとする割合が50パーセント以上に達し、ことに、女性の乗用車群にあっては88.9パーセントが根拠としている点であり、スピードと重大事故のつながりというものがかなり意識の上で強く出ている。これに対し、二輪では、サンプル数が5名と少ない点で問題はあるが、そのうちの60パーセントが「眠くなる」という理由をあげている。これは予想外の結果であり注目される理由といえる。

以上のように、高速道路は安全だと評価している人が多いが、反面、一般道路ではハッとした程度のミスが高速道路では重大事故につながることも知っているので運転者は絶えず緊張して運転しており、こうした点で安全と評価しきれない運転者が、ことに職業ドライバーにみられる点は注意しなければならない（図4-21）。

次に運転経験年数別に、各車種についてその特徴をみると、大型トラックでは運転経験年数の増加とともに「わからない」とする割合が低下して、「安全」、「危険」の意識づけが次第に明確になり、15年以上では、この二つの意識は拮抗していることが判る（図4-22）。これに対して普通トラックでは、運転経験年数と共に危険感が減少し、安全感が高くなっている（図4-23）。

安全理由は、経験と共に「対向分離」をその理由にあげる割合が高くなってきており、ことにトラックで明瞭である。危険だとする群は、各車種ともサンプル数が少なくなるが、トラックなどのいわゆる職業運転者が「眠くなる」とするのは経験年数と余り関係がなく、全体のおおむね10パーセント前後である。

走行速度（常用速度、体験速度）と高速道路の安全性に対する一義的な関係（すなわち走行速度が高いほど危険感をもつといったような）では、ことに二輪にその傾向が強いがこれは二輪と

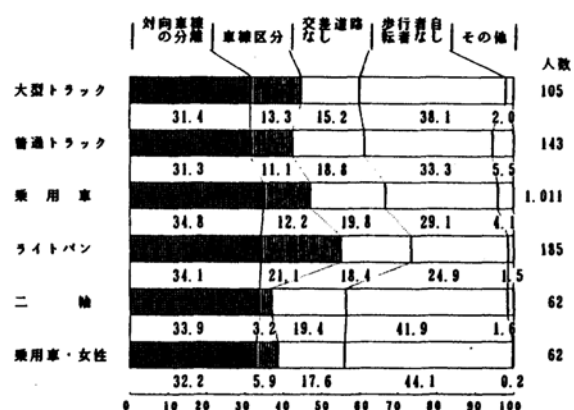


図4-20 車種別高速道路の安全理由

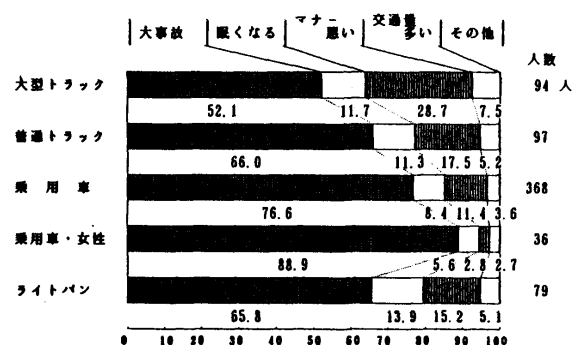


図4-21 車種別高速道路の危険理由

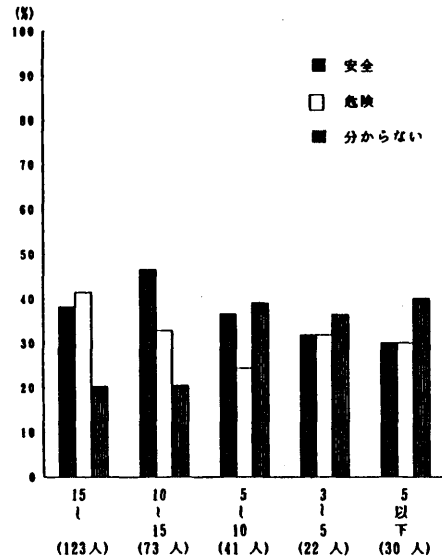
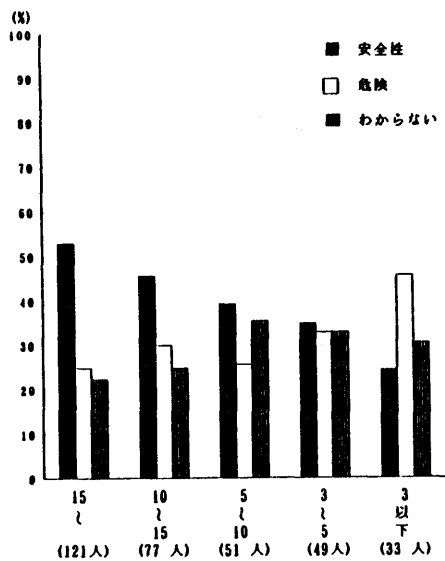


図4-22 経験年数別高速道路の安全性(大型トラック) 図4-23 経験年数別高速道路の安全性(普通トラック)

という特殊な群のためと思われる。

速度別に少しこまかく高速道路の安全性をみると、乗用車では、常用速度を低くとる群でやや安全性を高く評価し、また、120キロ/時常速といった人達も安全性の高い評価を行なっている。図4-24に似た様な傾向は乗用車の女性群でもみられ、常用速度の高いほど安全だとする人の割合が高くなっている(図4-25)。二輪では更に顕著であり、常用速度110キロ/時以上の群で78.6パーセントが安全であるという評価をしている。

安全とする理由としては、トラックでは速度の差はまったくみられない。しかし乗用車では、常用速度の低い、たとえば80キロ/時位の群では、「対向車の分離」をその理由の主なものとしてあげており、常用速度の高い群では歩行者、自転車のないことをその主な理由にあげている。

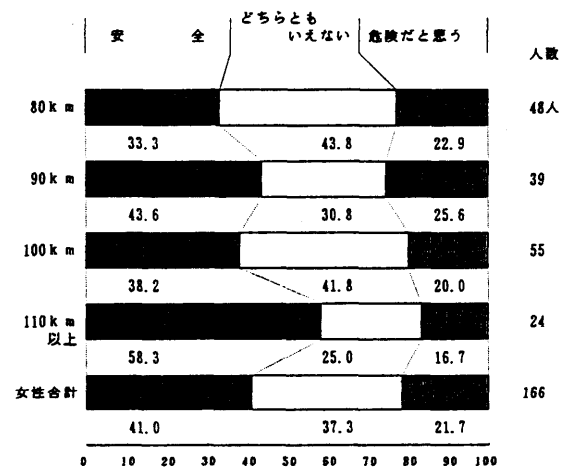
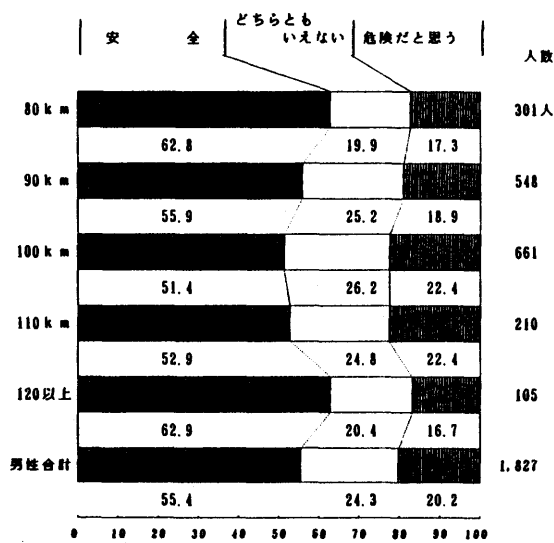


図4-24 走行速度別高速道路の安全性(乗用車) 図4-25 走行速度別高速道路の安全性(乗用車・女性)

この点で、高速で運転する傾向のある運転者は、こうした自己の走行上の障害になるものをきらっている面があるものといえる。女性の乗用車では男性のそれにくらべて、それほど顕著なものはない。

大型トラック、普通トラックにあつては、お互に若干様子のことなる傾向を示している。すなわち、大型トラックでは、安全な理由として常用速度が高くなるほど「対向車との分離」を理由にあげる割合が高くなるのに対し、普通トラックでは、「歩行者、自転車のないこと」を理由としてあげる割合が高くなっており、車の動特性との関連がその理由の一つとして考えられる。

高速道路が危険である理由としては、大型トラックではサンプル数が少ないが、速度が高くなるにつれて「スピードの高いこと、事故の大きいこと」をあげる比率が低くなり、たとえば90キロ／時以上を常用速度としている群では「眠くなる」、「マナーの悪いこと」、「大型車の多いこと」などが増えてきている。また普通トラックでは速度差による特徴は見出せない。乗用車（男性）では常用速度110キロ以上の群では「眠くなる」を危険理由にあげている人が14.1パーセントいることは注目される（図4-26）。

以上の様に、常用速度の違いが、高速道路の安全性を評価する際に関係している車種は、乗用車（女性）、普通トラック、二輪の三車種で、スピードの高い群ほど「安全」と回答し、一方、大型トラックでは、逆にスピードが高くなるにつれ、安全性を低く評価している傾向が見られる。

「今までにどの位の最高速度を出したことがあるか」という設問の結果と高速道路の安全性との関係を見ると、一般に、最高速度80～90キロ／時以下の体験速度*では、「安全だ」とする割合が高く、ことにトラック、乗用車(男性)にその傾向が強い。これに対し、乗用車(女性)にあつては、時速90キロ／時以下のサンプルでは「安全」とする割合は15パーセントと極めて低いのが特徴である（図4-27）。これは体験速度を余り高く出来ない要素、たとえば高速経験の浅い運転者のもつ高速運転の緊張感といったものが関与しているとみてよいであろう。

一方、乗用車に対し、走行速度が高いと思われる二輪車にあつては、事実、体験速度は全体の55.4パーセントが150キロ／時、またはそれ以上となって

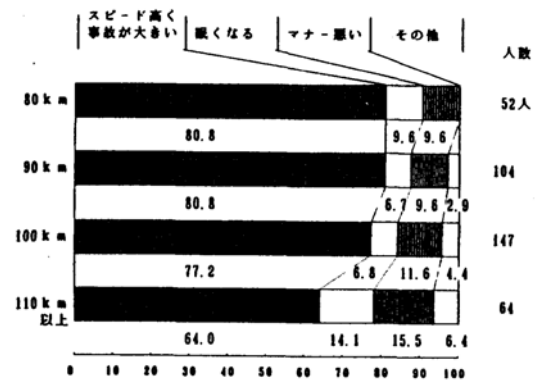


図4-26 走行速度別高速道路の危険理由 (乗用車)

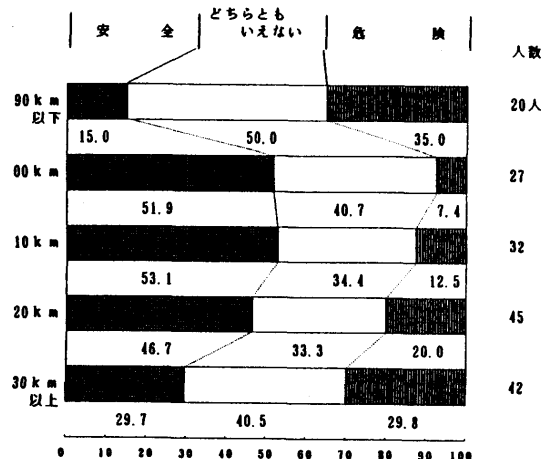


図4-27 最高速度別高速道路の安全性 (乗用車・女性)

おり、かなりの高速体験者がいることがこれで判る。最高120キロ/時までの群では高速道路を安全とする割合は23.5パーセントもいるのに対し、140キロ/時までではその割合は75パーセント、さらに150キロ/時以上では78.4パーセントにも達し、高速体験者ほど、高速道路はハイスピードが出せる道路であるという意識が強く、これらが高速道路を安全だと受けとめている。

高速道路を危険と評価する人は、各車種ともそれほど人数が多くはないが、「大事故になる」をその主な理由としてあげており、体験速度別の差は顕著とはいえないが、大規模重大事故の発生が全般に認識されている。

次に、各運転者がいつもとっている車間距離を絶対値別にみると、車種が区別出来ないこともあるが、車間距離の大きさと安全性の評価とは余り関係がみられていない。ただし、男性運転者（全車種）にあっては車間距離を大きくとっている人の方が、その安全性の理由を上下線分離とする傾向が強い。また危険な理由としては「大事故になる」をその理由とする人が過半数を占め、車間距離の大きさと関係が深いことが判る。

一方、車間距離を数値ではなく、主観的に、十分か、普通か、近づきすぎかといった区分で高速道路の安全性の評価との関連をみると、先程と同様に車種別では差はないが、僅かに女性運転者で「十分」といっている人に安全性を高く評価する傾向がみられるにとどまっており、車間距離のとり方と、高速道路の安全性とは関連性は低いようである。このことは「安全だから車間距離をつめて走る」といった様な短絡的關係は見出されていないことを意味している。

(*今までに高速道路上で出した最高速度を以後体験速度と呼ぶ)

4-3 高速道路での体験

(1) 路肩走行に関連した体験

a 路肩駐車

高速道路での危険行為としてよく指摘される「路肩駐車」の体験の有無について、まず年齢別にみると、30歳代が一番高く、23.4パーセントのドライバーが「経験有り」と答えている(表4-2)。若いドライバー、高齢者、女性ではいずれもこの体験は低く、10パーセント台にとどまっている。また、乗用車のみをみても同様な結果となっている。

サービスエリア別にみると、大津SA、浜名湖SAが20パーセント前後で他路線より僅かに高くなっている(表4-3)。これは高速道路の供用年数の長さが運転経験の長さとなつがっているためと思われる。このことは車種別にみるとさらにはっきりとしており、大型トラックで46.1パーセント、普通トラックで30.1パーセントと高く、乗用車では12パーセントにすぎない(表4-4)。

運転経験別にみると、たとえば大型トラックの場合、運転経験5～10年の群に、「経験あ

り」とするのが61パーセントと高いが、乗用車などでは
余り運転経験との関係は明らかではない(図4-28)。

b 路肩休憩

「路肩に休憩したことがあるか」については、25～29
歳で8パーセントが「経験あり」とし、低、高年齢層で
は8パーセント台である(表4-5)。乗用車のみを
年齢層別にみても同様の傾向である。車種別にみると、
前問と同様に大型、普通トラックで9パーセント台の
ドライバーが休憩の体験を有し、一方、乗用車ことに
女性ではこの体験は低い(表4-6)。

c バス停での休憩

バス停は路線バスの乗降等
の施設であり、一般車の駐停
車及び乗り入れは禁じられて
いるところであるが、バス停
での休憩の有無について、年
齢層別にみると25～39歳代
で10パーセント余りが体験し、
若年層の割合が高くなってい
る(表4-7)。これに対して、
高齢者、女性では、いずれも
その体験は5パーセント前後
となっている。

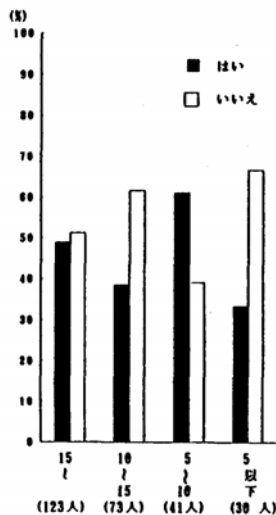


図4-28 運転経験年数別
故障での路肩駐車
(大型トラック)

表4-5 年齢別路肩休憩の有無

年齢	回答	はい	いいえ	人数
～19		3.7	96.3	81
20～24		4.5	95.5	442
25～29		8.0	92.0	437
30～39		6.2	93.8	901
40～49		4.9	95.1	647
50～59		3.5	96.5	230
60～		3.5	96.5	56
男性合計		5.6	94.4	2,794
女性合計		4.4	95.6	182

表4-2 年齢別路肩駐車の有無

年齢	回答	はい	いいえ	人数
～19		6.1	93.9	82
20～24		12.6	87.4	444
25～29		19.6	80.4	443
30～39		23.4	76.6	925
40～49		18.0	82.0	668
50～59		13.6	86.4	236
60～		10.3	89.7	55
男性合計		18.2	81.8	2,853
女性合計		9.2	90.8	184

表4-3 サービスエリア別路肩駐車の有無

道路別	回答	はい	いいえ	人数
安 佐		17.8	82.2	488
大 津		19.3	80.7	622
浜名湖		20.1	79.9	568
諏訪湖		18.0	82.0	561
安達太良		16.1	83.9	614

表4-4 車種別路肩駐車の有無

車種	回答	はい	いいえ	人数
大型トラック		46.1	53.9	267
普通トラック		30.1	69.9	329
乗 用 車		12.3	87.7	1,817
ライトバン		17.8	82.2	342
自動二輪		16.3	83.7	92
乗用車・女性		7.2	92.8	166

表4-6 車種別路肩休憩の有無

車種	回答	はい	いいえ	人数
大型トラック		9.6	90.4	251
普通トラック		9.0	91.0	322
乗 用 車		4.6	95.4	1,788
ライトバン		4.2	95.8	335
自動二輪		7.6	92.4	92
乗用車・女性		3.0	97.0	164

一方、サービスエリア別にみると、浜名湖SA、大津SAが他の路線にくらべて高く、10パーセントを超えている。これは交通量の問題、さらにサービスエリア、パーキングエリアの容量と関連する問題ともいえる（表4-8）。

これを車種別にみるとそれはさらに顕著であり、大型トラックで26.4パーセント、普通トラックで19.8パーセント、さらに二輪がこれに加わり高くなっている。これは路肩はきわめて危険であるのに対し、バス停は比較的安全であると思われたことが駐車利用を高めたものといえる（表4-9）。

d 渋滞時の路肩走行

高速道路では交通事故、交通量の増大、道路工事等により渋滞が発生することがある。この様な場合、路肩走行が禁じられているにもかかわらず走行し、渋滞に拍車をかけるドライバーがあとをたたない。この体験の有無を年齢別にみると「よくある」と答えているのは年齢の若い層で、「時々ある」と合わせると19歳以下の年齢で26.8パーセントのドライバーがこれを体験している。男性は平均で13.1パーセントと高いが、女性では8.2パーセントにとどまっている（表4-10）。なお乗用車のみをみても20歳代が比較的高いことが判る（表4-13）。

表4-10 年齢別渋滞時の路肩走行

年齢	回答	よくある	時々ある	ない	人数
～19		6.1	20.7	73.2	82
20～24		4.8	12.8	82.4	444
25～29		3.0	15.5	81.5	438
30～39		0.6	10.2	89.2	924
40～49		0.8	9.1	90.1	657
50～59		0.4	7.5	92.1	228
60～		3.6	7.1	89.3	56
男性合計		1.9	11.2	86.9	2,829
女性合計		0.5	7.7	91.8	182

表4-7 年齢別バス停で休憩の有無

年齢	回答	はい	いいえ	人数
～19		8.5	91.5	82
20～24		7.0	93.0	444
25～29		12.0	88.0	443
30～39		10.3	89.7	925
40～49		9.8	90.2	666
50～59		4.2	95.8	236
60～		3.6	96.4	56
男性合計		9.2	90.8	2,852
女性合計		5.5	94.5	183

表4-8 サービスエリア別バス停で休憩の有無

道路別	回答	はい	いいえ	人数
安 佐		7.6	92.4	488
大 津		12.7	87.3	620
浜 名 湖		10.9	89.1	568
諏 訪 湖		6.8	93.2	561
安達太良		7.6	92.4	615
男性合計		9.2	90.8	2,852
女性合計		5.5	94.5	183

表4-9 車種別 バス停で休憩の有無

車種	回答	はい	いいえ	人数
大型トラック		26.4	73.6	265
普通トラック		19.8	80.2	329
乗 用 車		5.2	94.8	1,818
ライトバン		6.7	93.3	342
自動二輪		10.9	89.1	92
乗用車・女性		4.2	95.8	165

サービスエリア別にみると、浜名湖SAで「よくある」が2.5パーセントと他のサービスエリアより高いが「時々ある」を含めるとそれほど顕著でない（表4-11）。車種別にみると「よくある」の筆頭は二輪の19.5パーセント、次いで大型トラックの3.8パーセントで、他車種は1パーセント程度と低い。「時々ある」を含めると二輪は56.5パーセントものライダーがこれを体験しているが、このことは、二輪のもつ特性の一つから来るものと思われる（表4-12）。

e 渋滞しない時の路肩走行

この体験を年齢別にみると全体にその割合は低いが、19歳以下では「時々ある」も入れると8.5パーセント、同様に60歳以上で7.4パーセントに達していることは注目される（表4-14）。

サービスエリア別では大きな差はないが車種別では、大型トラック、自動二輪でこの種の体験が高いことがいえる（表4-15）。

以上のように路肩駐車、路肩休憩、路肩走行について車種別にその経験の有無を一括したものが図4-29である。これで明らかなように大型車種ほど路肩駐車の実験が多く、またバス停での休憩も

表4-11 サービスエリア別渋滞時の路肩走行の有無

道路別	回答	よくある	時々ある	ない	人数
安 佐		1.5	8.8	89.7	487
大 津		2.0	11.7	86.3	614
浜 名 湖		2.5	8.9	88.6	561
殿 訪 湖		1.8	12.9	85.3	557
安達太良		1.6	13.2	85.2	610
男性合計		1.9	11.2	86.9	2,829
女性合計		0.5	7.7	91.8	182

表4-12 車種別渋滞時の路肩走行の有無

車種	回答	よくある	時々ある	ない	計
大型トラック		3.8	12.1	84.1	264
普通トラック		1.5	16.0	82.5	325
乗 用 車		0.9	8.6	90.5	1,805
ライトバン		0.9	13.0	86.1	338
自動二輪		19.5	37.0	43.5	92
乗用車・女性		0.0	6.1	93.9	164

表4-13 年齢別渋滞時の路肩走行の有無（乗用車）

年齢	回答	よくある	時々ある	ない	計
～19		—	8.7	91.3	46
20～24		2.4	9.5	88.1	294
25～29		1.8	14.3	83.9	273
30～39		0.4	7.1	92.5	547
40～49		0.2	7.3	92.5	415
50～59		0.6	6.0	93.4	183
60～		2.1	8.5	89.4	47
男性合計		0.9	8.6	90.5	1,805
女性合計		—	6.1	93.9	164

表4-14 年齢別 渋滞しない時の路肩走行

年齢	回答	よくある	時々ある	ない	計
～19		1.2	7.3	91.5	82
20～24		1.0	4.0	95.0	442
25～29		1.4	2.7	95.9	434
30～39		0.2	3.1	96.7	916
40～49		0.5	3.5	96.0	650
50～59		—	2.7	97.3	225
60～		1.8	5.6	92.6	54
男性合計		0.6	3.4	96.0	2,803
女性合計		—	1.1	98.9	183

表4-15 渋滞しない時の路肩走行の有無

車種	回答			計
	よくある	時々ある	ない	
大型トラック	2.3	4.2	93.5	260
普通トラック	0.3	7.1	92.6	324
乗用車	0.4	2.0	97.6	1,787
ライトバン	0.6	3.6	95.8	336
自動二輪	2.2	15.4	82.4	91
乗用車・女性	0.0	1.2	98.8	165

同様である。ただし二輪では、四輪にくらべて渋滞時の路肩走行の体験が著しく高い点は今後の対策を考える際に重要な点であると思われる。

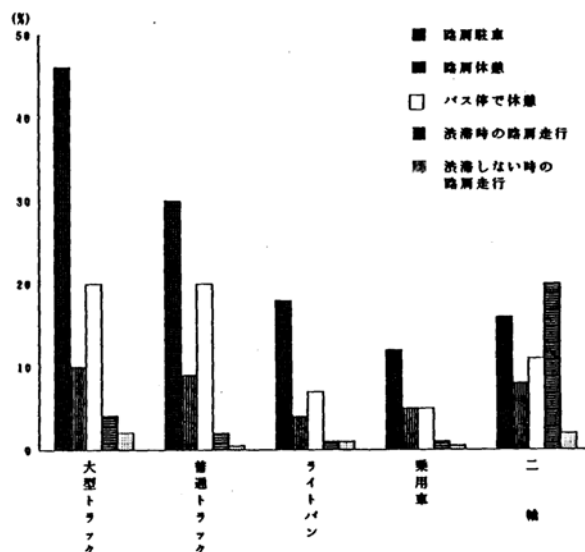


図4-29 車種別路肩駐車経験の有無

(2) ニアミス体験

事故につながるミス、もしくはニアミスの体験について尋ねた結果、次の様なことがうかがえる。

a 自分が原因のミス

全体で男性の15.4パーセント、女性の3.8パーセントがこの種のミスを体験しており、ことに、30歳台までの群では、16~20パーセントのドライバーが自分の原因のミスで事故になりかけた体験を有している(表4-16)。

車種別にみると、大型トラックで、24パーセント、普通トラックで26.6パーセントと高く、次いで二輪の17.4パーセントがこの種の体験をしている。乗用車ことに女性は4.2パーセントと低い(表4-17)。

この種のミスの原因をみると、年齢別にはその原因に若干の差異がみられる。すなわち「いねむり」が、30歳代で46.パーセントに達しており、50歳代では20パーセントにおちている。これに対し「ぼんやり」を原因とする人は、若年層、高齢層、女性に多いのが特徴である。「脇見」、「車間距離の不適當」から生じるミスは年齢と関係なく生じている(図4-30)。

表4-16 年齢別自分のミスで事故になりかけの有無

年齢	回答		計
	はい	いいえ	
~19	17.1	82.9	82
20~24	16.9	83.1	445
25~29	20.7	79.3	444
30~39	17.6	82.4	926
40~49	10.7	89.3	669
50~59	10.1	89.9	238
60~	3.6	96.4	56
男性合計	15.4	84.6	2,860
女性合計	3.8	96.2	183

表4-17 車種別自分のミスで事故になりかけの有無

車種	回答		計
	はい	いいえ	
大型トラック	24.0	76.0	263
普通トラック	26.6	73.4	331
乗用車	11.9	88.1	1,824
ライトバン	16.3	83.7	342
自動二輪	17.4	82.6	92
乗用車・女性	4.2	95.8	165

車種別にはその特徴は顕著である。「いねむり」をその原因とするのは、大型トラックで56パーセントに達し、次いで普通トラックであり、乗用車は40パーセントに達していない。これに対し「ぼんやり」という原因でのニアミスは、乗用車（ことに女性）と二輪でみられ、僅かであるが速度の高いことも、二輪ではその原因となっているようである（図4-31）。

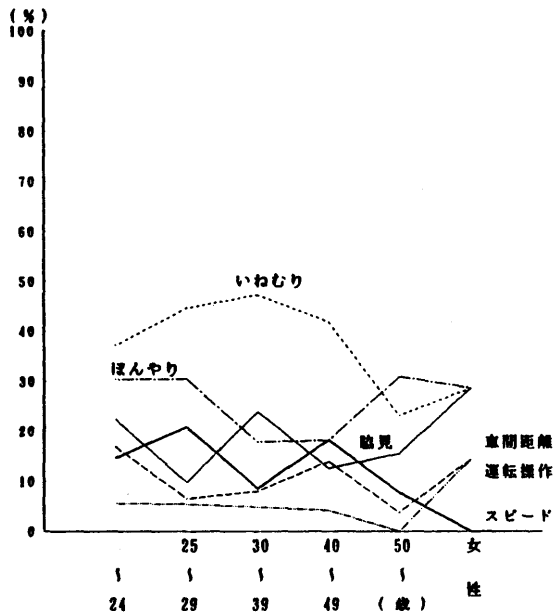


図4-30 年齢別自分のミスの内容

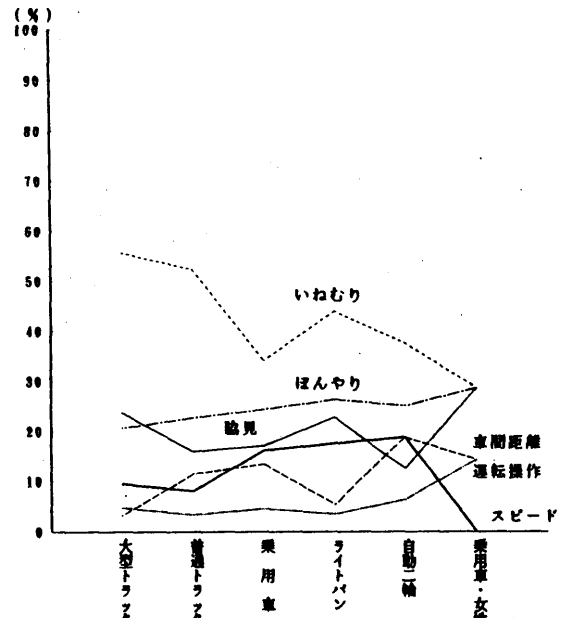


図4-31 車種別自分のミスの内容

いつもの走行速度別に、自分が原因となるニアミスの体験の有無をたずねると、ほとんど差はみとめられておらず、僅かに乗用車（男性）において速度が高くなるにつれてその体験が若干増える程度である（図4-32）。

その原因と速度との関係も一様ではないがたとえば乗用車では、速度が高い程「いねむり」がニアミスの原因となっていることは注目される。「速度の出しすぎ」を原因とするのは、必ずしも速度の高い人でないことも判る。他車種では、こうした関係は顕著でない。

一方、車間距離のとり方と、自分の原因でのニアミスの有無の関係は、男性全体でみると、車間距離を短くとしている人の方のニアミス体験の割合が高くなっている。

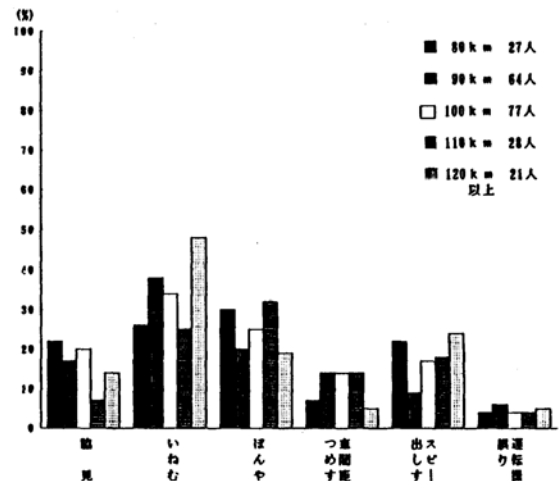


図4-32 走行速度別ニアミスの原因(乗用車・男性)

b 相手が原因のニアミス

年齢別にみると、前問と同様、若い年齢層の方が比較的この種のニアミスが高く、平均の35.6パーセントを上回っている（表4-18）。乗用車（男性）だけに着目すると、25～29歳が37パーセントと一番高く、他は全体に同様な傾向を示している。

車種別にみると、大型トラック54.9パーセント、二輪43.3パーセント、普通トラック42.1パーセントと高く、乗用車はやや低い（表4-19）。これは、トラックが職業運転者であり、二輪は四輪から無視され易いということが、他罰型になり易い反応が出ているものと思われる。

相手のミスの内容を見ると、まず、年齢別では、特に大きな特徴はみられない。ただ、若年層で「急ブレーキ」をその原因とする割合がやや高くなっている。いずれにせよ、相手の急な車線変更、割り込みの二つが主要原因であり、車線の使い方の一つの問題を残したものといえる（この場合、自分の行動を妨害されたことをミスといっている傾向もある）（図4-33）。

車種別にみると、特に大きな特徴はないが、二輪が四輪にくらべて「幅寄せ」をその原因としてあげており、その比率は30パーセントに達している（図4-34）。

表4-18 年齢別相手のミスで事故になりかけの有無

年齢 \ 回答	はい	いいえ	計
～19	29.6	70.4	81
20～24	36.5	63.5	445
25～29	42.5	57.5	442
30～39	38.6	61.4	927
40～49	33.2	66.8	671
50～59	22.1	77.9	240
60～	19.6	80.4	56
男性合計	35.6	64.4	2,862
女性合計	9.8	90.2	184

表4-19 車種別相手のミスで事故になりかけの有無

車種 \ 回答	はい	いいえ	計
大型トラック	54.9	45.1	264
普通トラック	42.1	57.9	330
乗用車	30.6	69.4	1,824
ライトバン	38.8	61.2	348
自動二輪	43.3	56.7	90
乗用車・女性	9.0	91.0	166

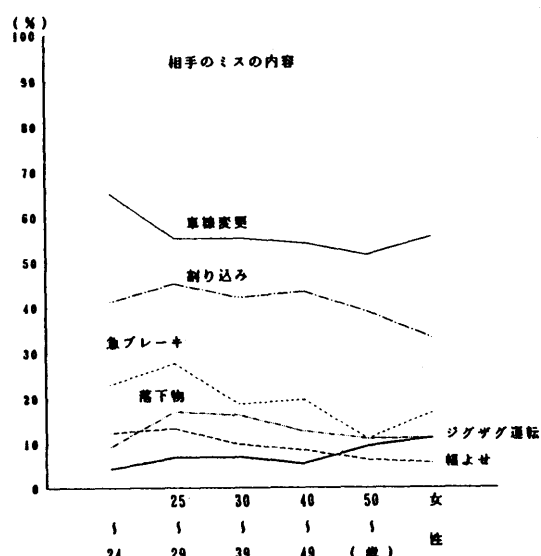


図4-33 年齢別相手のミスの内容

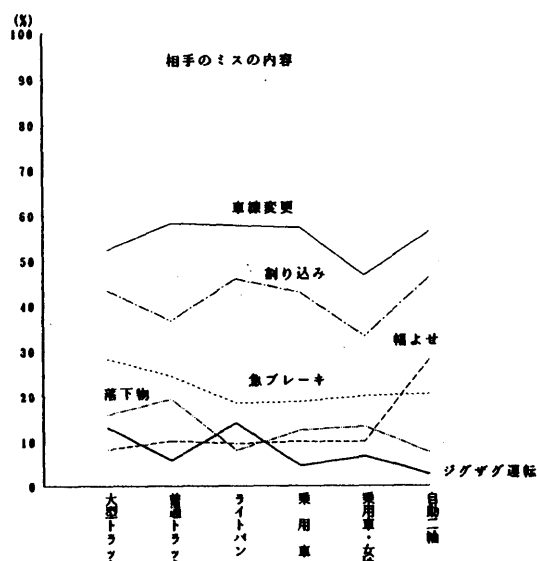


図4-34 車種別相手のミスの内容

これは、二輪が四輪に対し一つの脅威をこの様な形でもっており、二輪の行動を無視した四輪の行動がミスにつながっている之を示唆している。トラックで、「急ブレーキ」のニアミスの原因が若干高いが、停止距離を考えた場合きわめて妥当な回答と思われる。

相手のミスによるニアミスの体験を走行速度別にみると、乗用車を除いては大きな特徴はないが、乗用車では、走行速度が高くなるにつれて相手のミスによるニアミスの体験は多くなっており110キロ/時以上で走っている人達では39パーセントのドライバーがこれを体験している（図4-35）。ただし、相手のミスの内容については、通常の走行速度との関係は明らかではない（図4-36）。車間距離のとり方との関連でみると、男性全体では「やや近い」、「近すぎ」を含めた群では「十分」とする群よりも、この種のニアミスの体験の割合は高い。つまり主観的な車間距離のとり方は、一義的な関係にあると思われ、一種のリスクテキングの結果を示しているものともいえる。

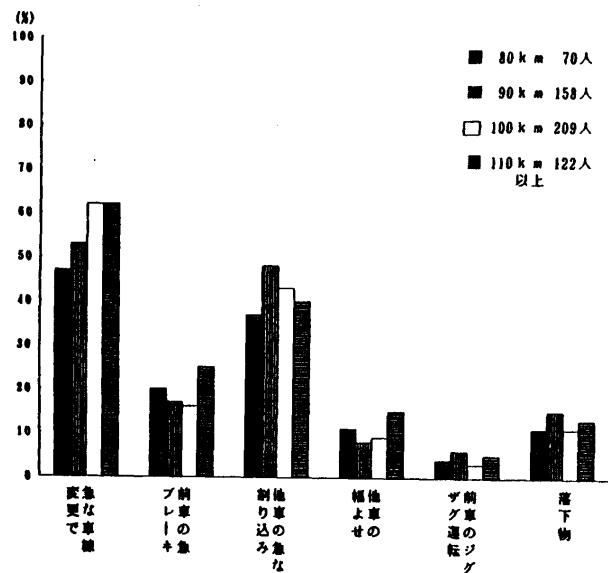
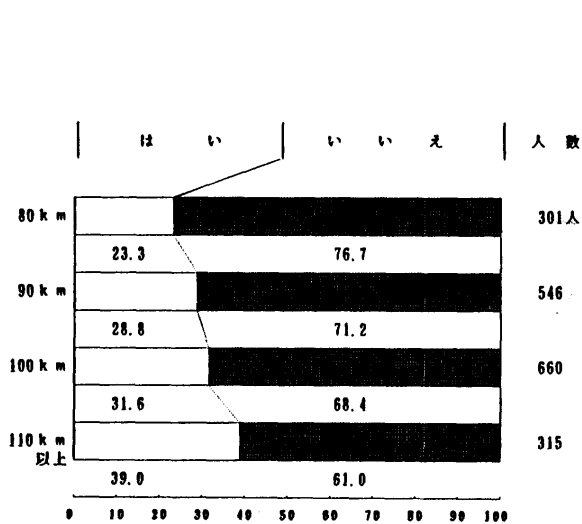


図4-35 走行速度別相手のミスによるニア事故（乗用車）

図4-36 走行速度別相手のミス内容（乗用車・男性）

次に、車間距離の十分さと相手のミスの内容をみると、「十分」とするドライバーにくらべて、「近い」とする人は若干ではあるが急ブレーキをミスの内容としてあげているが大きな差はない。全体にみてこの両者の関係は顕著なものではない。

以上の自分のミスと相手のミスによる異常体験の年齢別頻度をみると、図4-37に示すように20代および30代でこのような体験の多いことがわかり、さらに自分のミスよりも相手のミスを多

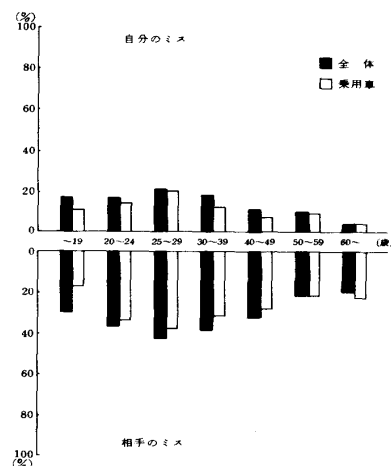


図4-37 年齢別自分のミス、相手のミス

く主張する傾向も年齢を問わず一様にみることができる。これは全体をとっても、また乗用車のみについてもほぼ同様の結果といえる。こうした体験の頻度は、自分のミスから生じた体験を基準にしてみると、それにほぼ比例して相手のミスを原因としているといった具合になっている。

4-4 高速道路での危険行為

高速道路上における危険行為としてドライバーは一体どんなものを考えているのだろうか。これを知ることは、今後の安全対策の策定においても一つの検討資料となるため、この吟味は非常に重要であろうと考える。

(1) 年齢別、性別にみた特性

一般に「車間をつめて走る」、「ジグザグ運転」、「スピードオーバー」、「追い越し車線をノロノロ走る」という項目が危険行為として反応の高いものであるが、このうち、「スピードオーバー」、「ジグザグ運転」といった無謀運転といえるパターンが年齢が高くなるにつれて、これを危険とする割合が増えてきている(図4-38)。これに対し「後方を余りみない」ことを危険とする割合は10代のドライバー(二輪ライダー)に高い。これは後述する二輪のライダーがこの年齢層にあることと関係があると思われる。他の要素では特に大きな年齢差はない。

女性では「車間距離をつめて走る」ことをもっとも危険とし、全体の80パーセントに達しており、ジグザグ、高速運転などにはきわめて批判的で男性の高齢者と同じ傾向を示している。他に大きな性差はない。

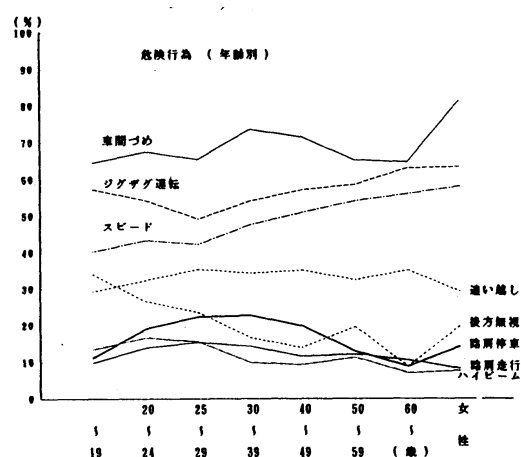


図4-38 年齢別高速道路での危険行為

運転者群別にみると、危険行為はいずれの運転者群も「車間距離をつめて走る」をもっとも危険とし、全体の50パーセントを超えていることが判る(図4-39)。興味があるのは「後方無視」が次いで高くなっている点である。運転経験年数別にみるといずれの車種にも差はみとめられない。

運転してきた車種によって、こうした危険行為は、男性ドライバーでは、乗用車で「車間距離をつめて走る」、「ジグザグ運転」、「スピードオーバー」の三項目が他の車種にくらべて高くなっている。女性の乗用車においても同様な傾向が認められる。これに対し、大型トラックで

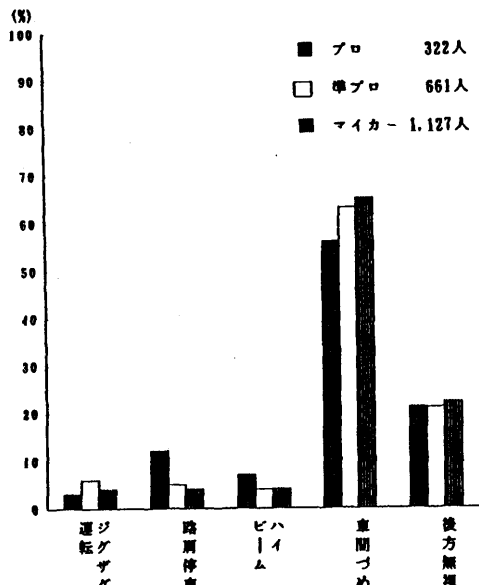


図4-39 運転者群別高速道路での危険行為

は「路肩駐車」を危険とする割合が他の車種とくらべ高く、40パーセント近くを占めている。勿論、乗用車同様、前述の三つの要素は高くなっている。普通トラックでも「路肩駐車」が大型トラックに次いで高いのは、やはり彼らがこうした違法駐車のために事故を起す危険性が高いことを認識しているからであるといえよう。一方、二輪車では、前述の三項目を危険とするのにくわえて「後方無視」が他の車種にくらべ危険とする割合が高くなっている（図4-40）。これは、二輪の走行特性からしてきわめて示唆的な結果といえる。

通常の走行時の速度別、車種別に危険行為の差をみたが、四輪車にあっては車種別に差はみとめられていないが、たとえば乗用車を例にとると、走行速度の高い群ほど「追い越し車線をノロノロ走る」行為を危険行為として指摘する割合が高いのが特徴である。これに対して二輪では、走行速度の高いほど、同様に「追い越し車線をノロノロ走る」をあげる割合が高くなり、「ジグザグ」、「後方無視」は速度の高い群ほど少ないのが特徴である。ことに、「今まで出したことのある体験速度」別にみても、「極端なスピードオーバー」を速度の高い人達が危険な行為とみなしていない点は、四輪、二輪ともに共通した特徴であり、いろいろ今後に課題を残している。

男性運転者を全体的にみて、通常とする車間距離別にみると「車間距離をつめて走る」、「ジグザグ運転」、「スピードオーバー」がいずれも高い反応率を示しているが、車間距離を長くとるドライバーほど、「車間距離詰め」の危険度に高く反応している。女性運転者にあっても似たような結果を示すが男性ほど顕著でない。

このように、自分の走行速度というものは自分で判断し主観的に決定しているものであって、

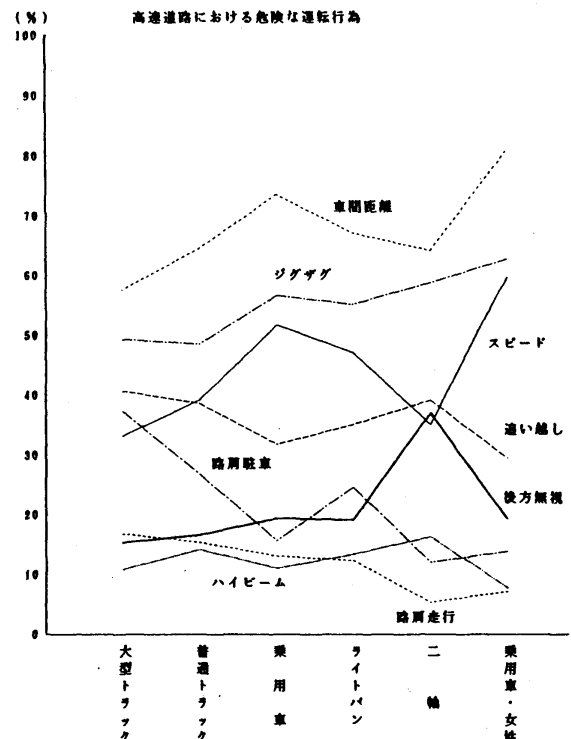


図4-40 車種別高速道路での危険行為

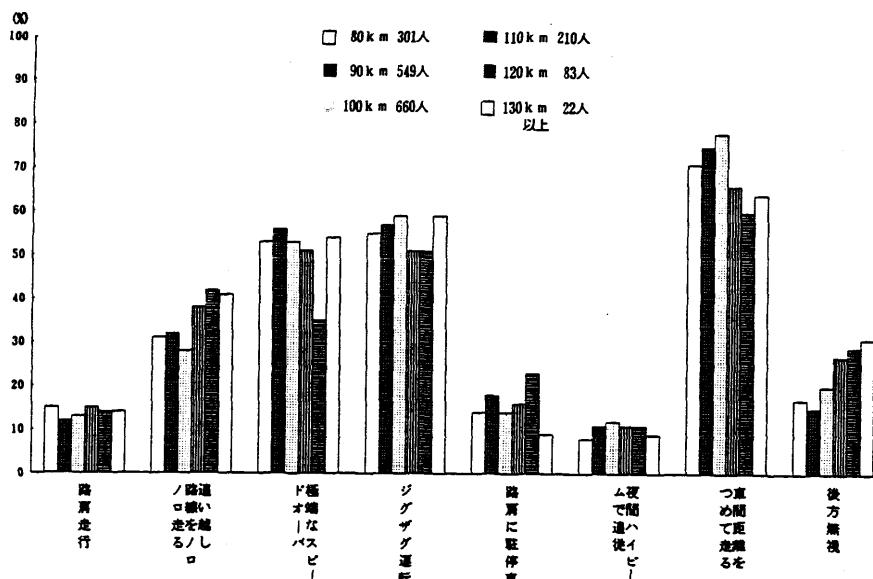


図4-41 走行速度別高速道路での危険行為 (乗用車・男性)

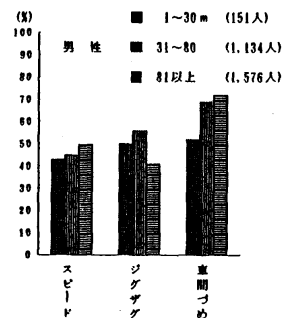


図4-43 高速道路での危険行為の構成比 (乗用車・女性)

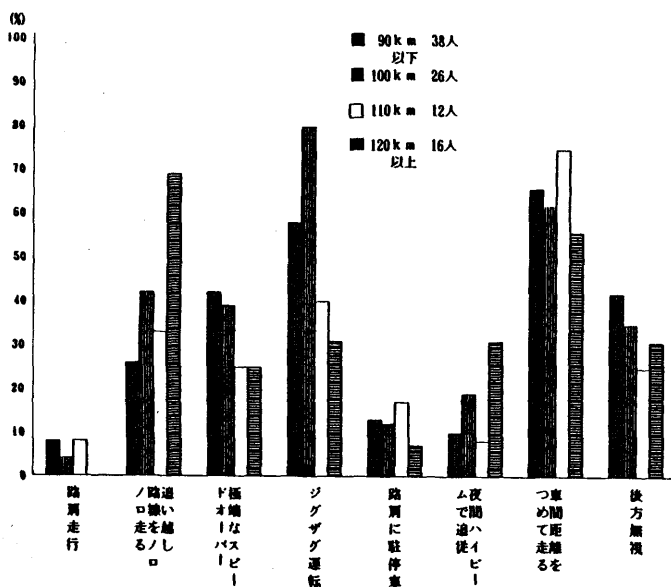


図4-42 走行速度別高速道路での危険行為 (二輪・男性)

車間距離というものは対相手との関係で定まる。このため速度は余り意識されていないが、車間距離というものは、相手との相対関係であるため、この結果の示すように意識され易いのではないかとと思われる。

故障で路肩駐車をしたことの経験の有無が走行上の危険行為にどの様に影響するかをみると、男性ドライバーではほとんど関係がない。路肩走行の体験が必ずしも路肩走行の危険性の評価に差をもたらしていないことが判る。

故障ではなく、渋滞しない時、もしくは渋滞時の路肩走行については、その経験の有無にかかわらず、いずれも「追い越し車線をノロノロ走る」という行為をもっとも危険とする人の割合は

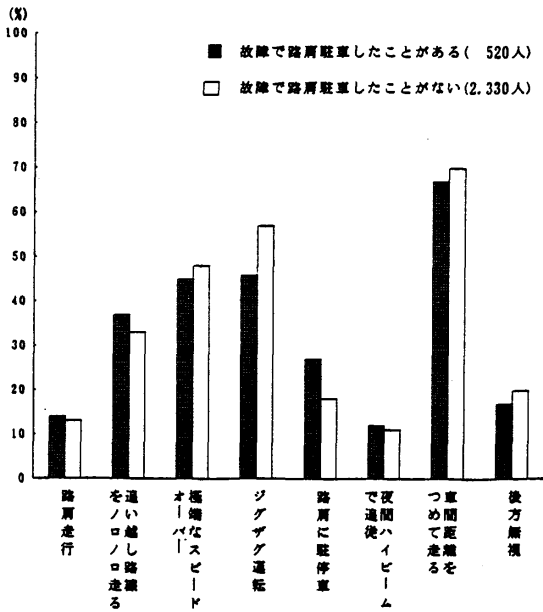


図4-44 危険行為別路肩駐車の有無 (男性)

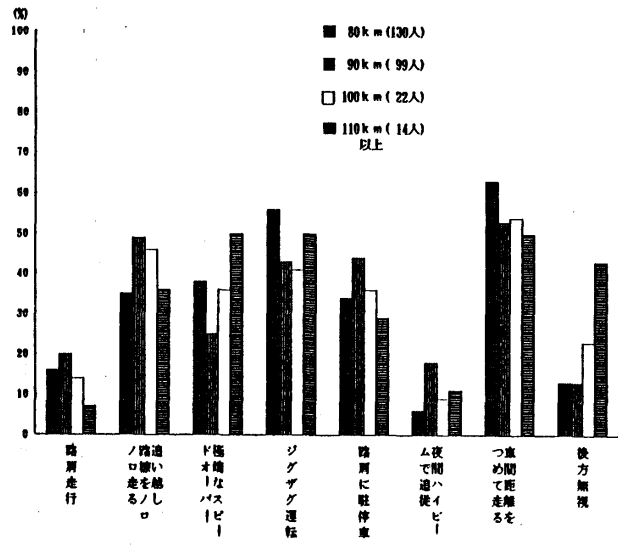


図4-45 走行速度別高速道路での危険行為 (大型トラック)

男性運転者で80~90パーセントときわめて高い。しかしこれらジグザグ、車間距離に次いで路肩走行を危険とする割合が高くなっている点であり、危険行為であるという意識がありながら、ここを走行するというリスクを自認しながらの行動とみることが出来る。これは、渋滞した時、しない時にかかわらず、ほぼ似たような結果を示している。

4-5 シートベルトの着用率

サンプルの中からシートベルトに関連する乗用車のみを抽出して以下分析を試みた。

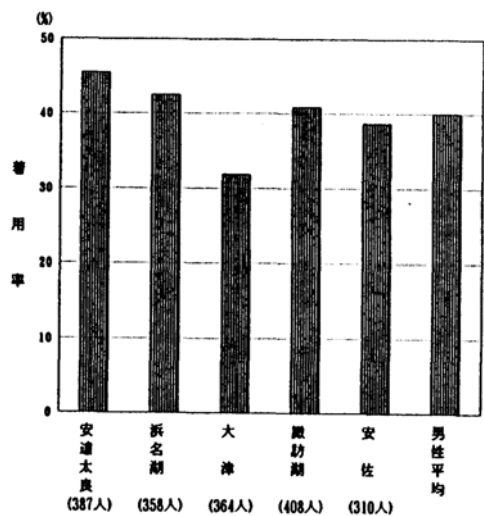


図4-46 サービスエリア別シートベルト着用率

(1) サービスエリア別にみた着用率

調査対象のサービスエリア別にシートベルトの着用率を示したのが図4-46である。女性は数が少なく、サービスエリア別に分類できないため、ここでは男性のみを問題にした。男性の平均着用率が40パーセントであるが、これを上回るのは安達太良SAの45.5パーセントと浜名湖SAの42.5パーセントである。着用率の最も低かったのが、大津SAで31.9パーセントである。大津SAでの着用率のやや低いことについては、シートベルト着用者に対して、それは自分の意志によるものか、指導を受けたものであるかについての回答とを合せて考えてみると、指導

を受けたとする者が3.3パーセントと他に比較して若干高いことから、道路利用者のもつ質的な違い、つまり意外にこの種の安全意識に問題があることを示すものではないかと推察される。いずれにしても本調査結果の着用率が一律に高いことは、サービスエリアに診ける面接調査という現認の不可能な状態であったことも、ある程度影響したと思われる。

次に各サービスエリア別に、シートベルトの着用を「自分の意志で」と、たまたま、シートベルト強調月間であったことから「ゲートで指導をされて」とに分けて、その理由をたずねた結果を表4-20に示してあるが、諏訪湖SAで4.0パーセント、次いで大津SAの3.3パーセントが明かに他サービスエリアよりも高い。女性は、全体で164サンプルしかないためこれを一括すると7.8パーセントと男性の各サービスエリアよりも高い。この様に、ほとんど95パーセント以上の運転者は、自分の意志でしめたとしている。

(2) 性別、年齢別にみた着用率

シートベルトの着用率を男性運転者について年齢別に示したのが図4-47である。図から明らかなように、若年者ほど着用率が低く、中、高年者ほど高い傾向がみられる。着用率の最も低いのが10代の運転者で19.6パーセントとほぼ5人に1人しか着用していない。20代で30パーセント弱まで上昇し、30~40代で40パーセント台、50代以上では過半数を超える運転者が着用している。

女性運転者については人数が少ないため（166人）、29歳以下と30歳以上に分類して着用率を比較してみると29歳以下の若年層の着用率が31.6パーセントであるのに対し30歳以上の中、高年齢層は41.1パーセントと高く、男性ドライバーとほぼ同様の傾向がみられる（表4-21）。

男性と女性の平均着用率を比較すると、男性の40パーセントに対して、女性は36.7パーセントと若干女性の着用率が低いと顕著な差とはいえない。

表4-20 サービスエリア別シートベルトをしめた理由

SA	理由	自分の意志	ゲートで指導	人数
安佐		98.6%	1.3%	152人
大津		96.7	3.3	150
浜名湖		98.9	1.1	178
諏訪湖		96.0	4.0	200
安達太良		97.7	2.3	218
男性合計		97.6	2.4	898
女性合計		92.2	7.8	64

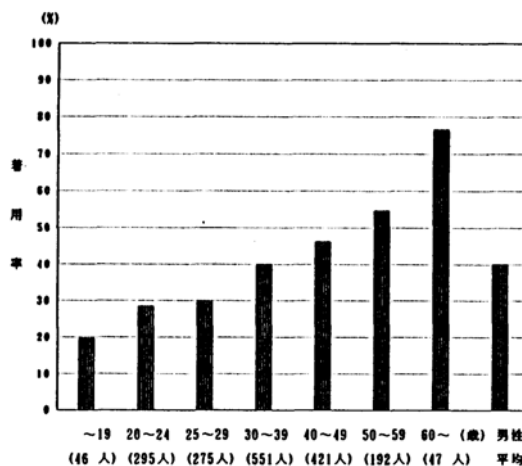


図4-47 年齢別シートベルト着用率(男性)

(3) 排気量別シートベルト着用率

乗用車のシートベルト着用率について、車の排気量別に見たのが図4-48である(男性運転者)。女性運転者は人数が少ないので、表4-22に1,500cc以下と1,501cc以上に分類して示した。

男性運転者についてみると、排気量の小さい車種ほどシートベルトの着用率が高くなっている。つまり、1,000cc以下の車種が45パーセントと最も高い着用率を示しており、1,501～2,000ccの車種が37.6パーセントと最も低い。しかし2,000ccを超える車種は42パーセントと若干着用率が高くなっている。

女性運転者についても同様、表4-22に示すように1,500cc以下の排気量の小さい車種の着用率が40.8パーセントと1,500ccを超える車種に比較して、若干高くなっている。このようにシートベルトの着用率は、車の排気量の大小と関係しており、排気量の小さい車種ほど着用率が高いことが特徴である。またシートベルト着用率に、年齢要因が強く関係し、若年層より高年齢者の着用率が高い（性別、年齢別着用率の項を参照）ので、各排気量別にその年齢構成を検討する。

2,000cc以下の車種については、偏った年齢構成がみられず、排気量の違いが、着用率の差としてあらわれているものと考えられる。しかし2,000ccを超える車種については30歳以上の中、高年齢層が80パーセント以上（81人中65人が30歳以上）を占めており、大きな排気量にもかかわらず、着用率が高いのは、年齢の要因が影響したのと考えられる。

次に年齢別着用率の特徴を車の排気量の違いによって差異がみられるかを検討したのが図4-49である。図は1,000ccを超える車について1,001～1,500ccと1,501～2,000ccの二つに分けてシートベルト着用率を示した。いずれの車種も加齢に伴ない着用率が高くなる傾向がみられ、特に排気量の大小による差異はない。ただ、着用率の最も低い1,500～2,000cc

の車については、29歳以下の運転者の着用率が25パーセント前後で特に若い運転者では年齢差がほとんど見られないのが特徴である。

1,000cc以下と2,000cc以上の車については、表4-23に示すように、いずれも30歳以上の中、高年齢運転者の着用率が高く、排気量による特異な傾向はみられない。

(4) 運転目的別にみた着用率

高速道路を利用する目的を業務(通勤を含む)、レジャー、その他に分類して、それぞれの着

表4-21 年齢別シートベルト着用状況（女性）

年齢	装着		計
	着用	非着用	
29歳以下	24人	52人	76人
30歳以上	37人	53	90
計	61	105	166

表4-22 排気量別シートベルト着用状況（女性）

排気量	装着		計
	着用	非着用	
1,500 CC 以下	31人	45人	76人
1,501 CC 以上	29人	57	86
計	60	102	162

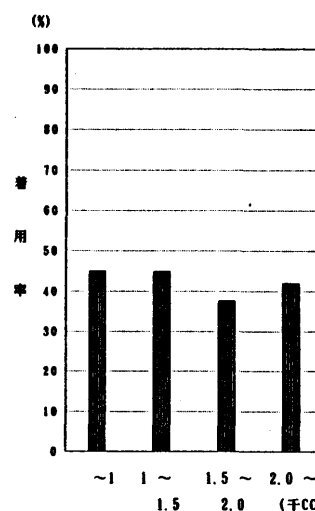


図4-48 排気量別シートベルト着用率（男性）

表4-23 年齢別排気量別シートベルト着用状況（男性）

年齢	排気量 1,000 CC以下の車			2,000 cc を超える車			
	装着	着用	非着用	計	着用	非着用	計
29歳以下		4人	11人	15人	4人	12人	16人
30歳以上		14	11	25	30	35	65
計		18	22	40	34	47	81

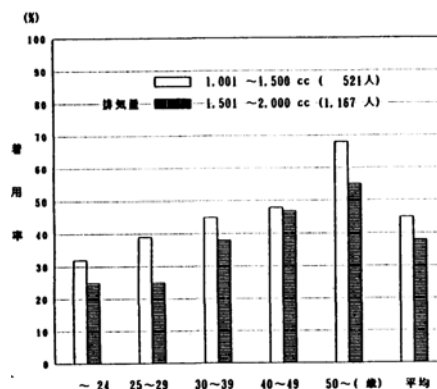


図4-49 年齢別排気量別シートベルト着用率（男性）

用率を示したのが図4-50である。

車の排気量を1,001~1,500ccと1,501~2,000ccに分けて比較してみると、比較的着用率の高い1,001~1,500ccの車では、「仕事・通勤」群（着用率47.4パーセント）と「レジャー」群（着用率43.7パーセント）の間に大きな違いはみられない。若干レジャーを目的とした群の着用率が低いが、有意な差ではない。

一方、1,501~2,000ccの車における着用率は「レジャー」群が35.8パーセントであるのに対して、「仕事・通勤」群が42.4パーセントと高い着用率を示している。つまり、比較的着用率の良い1,500cc以下の車では、レジャー目的であってもシートベルトの着用率は、仕事で運転している運転者と大きな変化はみられず、着用率も高くなっている。しかし、1,500ccを超える大きい車ではレジャー運転者の着用率が低く、大きい車に乗っている安心感とレジャーによる解放感がシートベルトの着用に影響を与えているとするならば問題であろう。

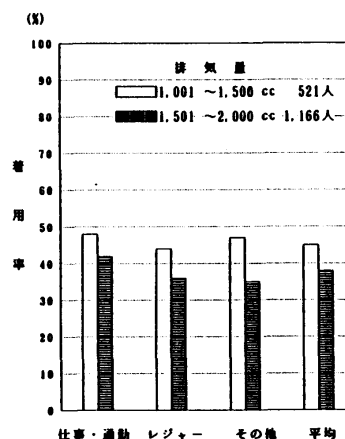


図4-50 運転目的別シートベルト着用率

(5) 走行距離別にみた着用率

乗用車の月間走行距離と、シートベルト着用率とをみると、それほど顕著な差はみとめられない（図4-51）。ただし、1,000~1,500ccの車で走行距離が5,000キロ以上の群では、50パーセントの着用率であるのに対し、1,501~2,000ccでは35パーセントと低くなっている。

表4-24 運転目的別排気量別シートベルト着用状況（男性）

目的	排気量 1,000 CC以下の車			2,000 cc を超える車			
	装着	着用	非着用	計	着用	非着用	計
仕事・通勤		55	61	116	133	181	314
レジャー		152	196	348	258	463	721
その他		27	30	57	46	84	130
計		234	287	521	437	728	1165

(注) 数字は、人数を示す。

(6) 運転経験年数と着用率

男性運転者に年齢による着用率と運転経験年数との関係を見ると、図4-52に示すように運転経験年数が増加するほど「しめる」とする割合が高くなり、15年以上では、48.2パーセントの着用率を示している。女性では必ずしもそうならないが、これはサンプル数の少ないことによるものと思われる。

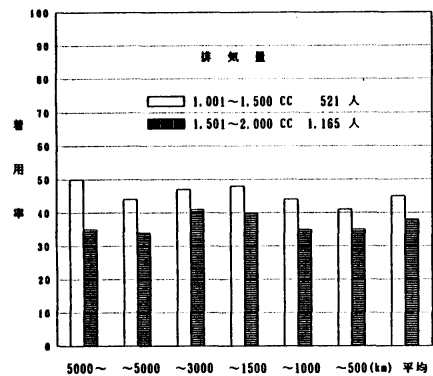


図4-51 走行距離別シートベルト着用率

(7) 高速道路の安全性に対する意識と着用率

高速道路の安全性に対する意識の違いがシートベルトの着用率に関係しているかについて検討する。

男性運転者について、排気量別（1,001~1,500、1,501~2,000ccに分類）に意識の違いによる着用率を示したのが図4-53である。

1,001~1,500ccの車では、「安全」と回答したグループの着用率が46.9パーセントであるのに対して「危険」と回答した群は43パーセントとわずかに安全であるとした群の着用率が高くなっているが、顕著な差はない。一方、1,501~2,000ccの車ではむしろわずかではあるが「危険」と回答した群が、41.4パーセントと安全と回答した群を上回っている。しかし、いずれの車種においても、「わからない」と回答した群の着用率は比較的低いようである。

1,000cc以下（40人）と2,000cc以上（81人）の車については、人数が少ないので、参考に表4-25に示したが2,000cc以上の車のシートベルト着用率が低い傾向にある。

一方、女性については人数が少ないため、排気量を見無視して比較すると、男性の場合、意識の違いによる着用率に意味のある差異は認められなかったが、女性の場合は、高速道路は「危険」として回答した群が30.6パーセントの着用率であるのに対して、「安全」として回答した群は40.3パーセントと約10パーセント

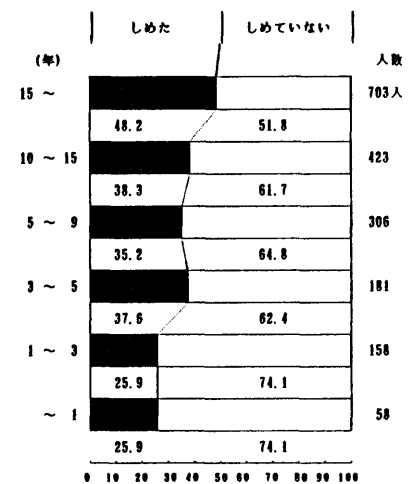


図4-52 経験年数別シートベルトの着用状況 (男性)

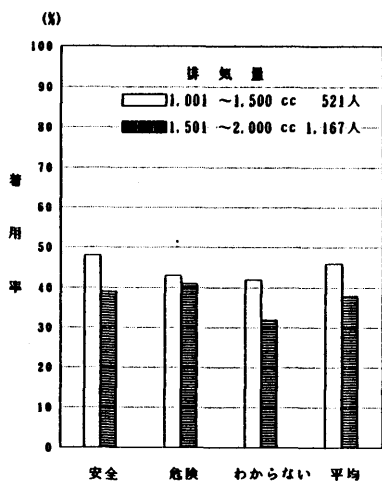


図4-53 高速道路の安全性別シートベルト着用率

表4-25 高速道路の安全性に対する意識の違いから見たシートベルト着用状況（男性）

目的	排気量 1,000 CC以下の車			2,000 cc を超える車			
	装着	着用	非着用	計	着用	非着用	計
安全		13人	15人	28人	17人	28人	45人
危険		1	2	3	8	9	17
わからない		4	5	9	9	10	19
計		18	22	40	34	47	81

高くなっている。このように高速道路に対して危険意識を持っているにもかかわらず、シートベルトの着用率が低いという結果が示されている（表4-26）。

(8) 走行速度別にみた着用率

高速道路において普段走有している速度（渋滞など障害物のない場合の走行）とシートベルト着用率の関係を男性運転者について示したのが図4-54である。比較的着用率の高い1,001～1,500ccの車に特徴がみられ、速度を出す運転者ほど、シートベルトの着用率が低いことがわかる。120km/h前後の高い速度で走る運転者の着用率は23.8パーセントとほぼ5人に1人で、高速の車ほど着用率が悪い。

1,000cc以下の車と2,000ccを超える車については、サンプル数が少ないため、表4-27に示すように、90km/h前後以下と100km/h前後以上に分けて比較してみると、いずれも高い速度で走る運転者の着用率がわずかに低い傾向にある。

一方、女性については、表4-28に示すように1,001～1,500ccの車において男性運転者と同様の傾向がみられ、

表4-26 高速道路の安全に対する意識の違いから見たシートベルト着用状況（女性）

意識	装着			計
	着用	非着用	計	
安全	27人	40人	67人	67人
危険	11	25	36	36
わからない	22	37	59	59
計	60	102	162	162

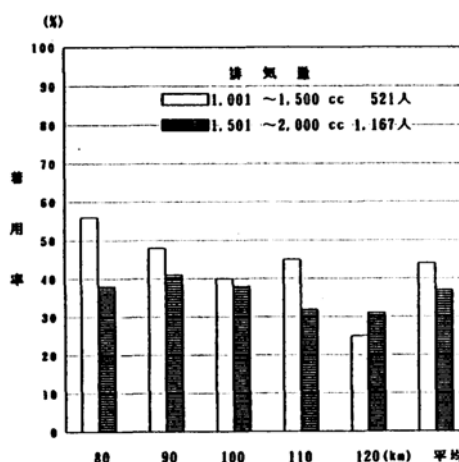


図4-54 走行速度別シートベルト着用率

表4-27 走行速度別排気量別シートベルト着用状況（男性）

速度	1,000 CC以下の車			2,000 CCを超える車		
	着用	非着用	計	着用	非着用	計
90 km/h以下	12人	12人	24人	17人	17人	34人
100 km/h以上	6	10	16	17	30	47
計	18	22	40	34	47	81

表4-28 走行速度別シートベルト着用状況（女性）

速度	1,001～1,500 CCの車			1,500 CCを超える車		
	着用	非着用	計	着用	非着用	計
80～90km/h	14人	18人	32人	15人	28人	43人
100 km/h～	8	22	30	14	29	43
計	22	40	62	29	57	86

高い速度で走行する者ほど着用率が低い。100km/h前後以上の高い速度の者が26.7パーセントの着用率であるのに対し、80~90km/h前後の者では、43.8パーセントと約1.6倍も高い着用率を示している。しかし、1,500ccを超える車については、全く着用率に違いはみられない。

体験速度別にこれをみると図4-55にあるように、自己の体験速度が高いほど、一般に着用率が低下し、ことに1,501~2,000ccの群にその傾向が顕著である。いずれにしても、速度の高いドライバーほど着用率が低下している点は注目される。

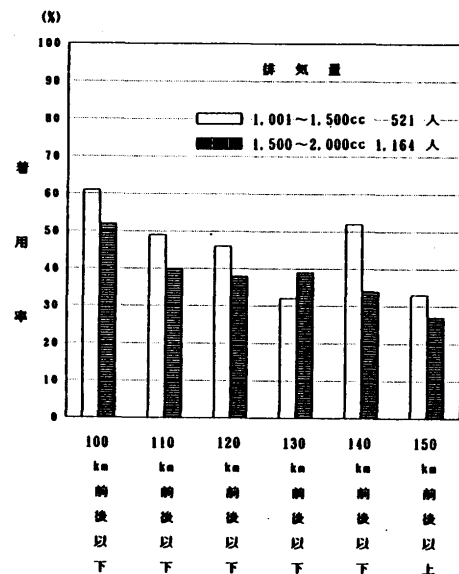


図4-55 体験速度別シートベルト着用率

(9) ニアミス経験別にみた着用率

高速道路走行時のニアミスの有無とシートベルト着用率について検討する。

男性運転者について、1,001~1,500ccの車と1,501~2,000ccの車に分けて、ニアミス経験の有無別にシートベルト着用率を示したものが図4-56である。まず、1,500ccまでの車についてみると、ニアミス経験のある群の着用率は31.6パーセントに対して、ニアミス経験のない群は46.7パーセントと約1.5倍も高い着用率を示している。また1,500ccを超える車についても、ニアミス経験者の群が30.9パーセントに対して、ニアミスの経験のない群は38.5パーセントと着用率が高くなっている。これらの差は、表4-29に示すようにいずれも有意な差が認められ、高速道路上におけるニアミスという危険な事態での体験がシートベルトの着用行動に結びついていない点、問題がみられる。なお、1,000cc以下2,000ccを超える車については、入数が少ないため参考に表4

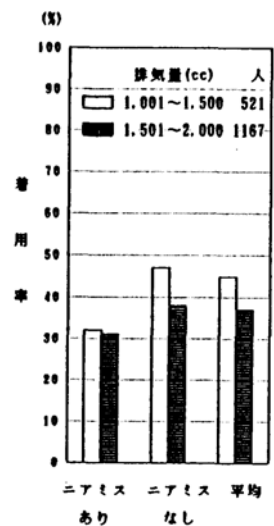


図4-56 ニアミスの有無別シートベルト着用率

30に示したが、いずれもニアミス経験者の群の着用率が低い傾向にある。

は、やはり人数が少ないため排気量を見捨てニアミスの経験別にその着用率を示すと

表4-29 ニアミス有無別シートベルト着用状況

排気量 シートベルト ニアミスの有無	1,001~1,500cc			1,501~2,000cc		
	着用	非着用	計	着用	非着用	計
ニアミスあり	18人	39人	57人	43人	96人	139人
ニアミスなし	216	247	463	395	631	1,027
計	234	286	520	438	727	1,166

経験別にその着用率を示すと表4-31のとおりである。女性運転者のニアミス経験者が7人(女性全体の4.3パーセント)と少ないため、比較することは困難であるが、ニアミス経験者7人中、シートベルトを着用していた者は2人しかみられず、ニアミス経験の無いグノレープの着用率37パーセントから見ると、やはり、男性同様、ニアミス経験者の着用率は低いといえよう。

表4-30 ニアミス有無別のシートベルト着用状況

シートベルト ニアミス	1,000CC以下の車			2,000CCを超える車		
	着用	非着用	計	着用	非着用	計
ニアミスあり	3人	6人	9人	3人	7人	10人
ニアミスなし	15	16	31	31	40	71
計	18	22	40	34	47	81

表4-31 ニアミス有無別のシートベルト着用状況 (女性)

シートベルト ニアミス	着用	非着用	計
ニアミスあり	2人	5人	7人
ニアミスなし	57	97	154
計	59	102	161

(10) 前車の急ブレーキへの不安感と着用率

前車の急ブレーキの不安感の強さと着用率との関係は、図4-57に示すように、ほとんど関係がなく、43~46パーセント程度と差がない。また、排気量別にみても差はない。

なお、高速道路での危険行為別の着用率との関係は明らかでない。

(11) 対向車の飛び込み不安と着用率

男性ドライバーについて、1,001~1,500ccの車と1,501~2,000ccの車に分けて、不安段階別にシートベルト着用率を示したものが図4-58である。1,500ccを超える車は1,500ccまでの車に比べてその着用率は低いが、いずれの車種とも「不安を感じない」とするグループの着用率が低いことが特徴である。

1,500ccまでの車についてその着用率をみると、不安を「いつも感じる」とした群57.9パーセントと過半数の者がシートベルトを着用している。次いで「時々感じる」とした群が高く46.8パーセントを占めているのに対して、「あまり感じない」、「全く感じない」とした群は、それぞれ約44パーセントと低くなっている。1,500ccを超える車についても「いつも感じる」とした群が50パーセントと半分の人がシートベルトを着用しており「時々感じる」とした群も41.3パーセントが着用している。「あまり感じない」、「全く感じない」とした群は40パーセントを下回る低い着用率である。これを数値で示したのが表4-32である。

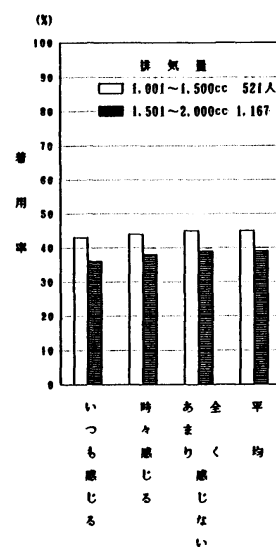


図4-57 前車の急ブレーキの不安別シートベルト着用率

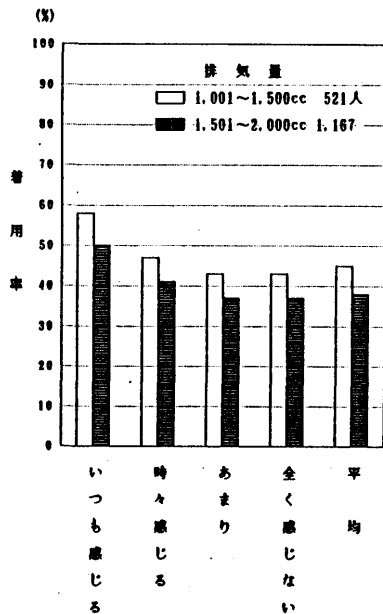


図4-58 対向車の飛び込みの不安別シートベルト着用率

なお、1,000cc以下の車と2,000ccを超える車については表4-33に示すように、不安の程度と着用率の間には違いはみられていない。

一方、女性運転者については、人数が少ないため排気量を見捨て、不安の程度別にその着用状況を示すと表4-34のとおりである。不安の程度を「いつも感じる」、「時々感じる」と「あまり感じない」「全く感じない」の二つに分けて比較してみると、不安を感じないとするグループの着用率が30.8パーセントであるのに対して「不安を感じる」とするグループは、54.8パーセントと約1.8倍も高い着用率を示しており、女性運転者も男性と同様「対向車の飛び込みの不安」を持つ者ほどシートベルトの着用率はやや高いといえる。

(12) トンネル内事故の不安と着用率

1,001~1,500ccの車では、図4-59に示すようにトンネル内事故の不安感を感じている人の方がやや着用率が高い傾向にある。同様に1,501~2,000ccの車でもその傾向がみられる。

表4-32 不安感別シートベルト着用状況

(1,001~1,500ccの車) (1,501~2,000ccの車)

シートベルト 不安の程度	1,001~1,500ccの車			1,501~2,000ccの車		
	着用	非着用	計	着用	非着用	計
不安を感じる	55人	58人	113人	102人	139人	241人
不安を感じない	178	229	407	333	588	921
計	233	287	520	435	727	1,162

表4-33 不安感別シートベルト着用状況 (男性)

不安の程度	1,000cc以上の車			2,000ccを超える車		
	着用	非着用	計	着用	非着用	計
不安を感じる	4人	1人	5人	11人	15人	26人
不安を感じない	14	21	35	23	31	54
計	18	22	40	34	46	80

表4-34 不安感別シートベルト着用状況 (女性)

シートベルト 不安の程度	着用		非着用		計	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
不安を感じる	23人	54.8%	19人	30.8%	42人	42.7%
不安を感じない	37	30.8%	83	30.8%	120	30.8%
計	60		102		162	

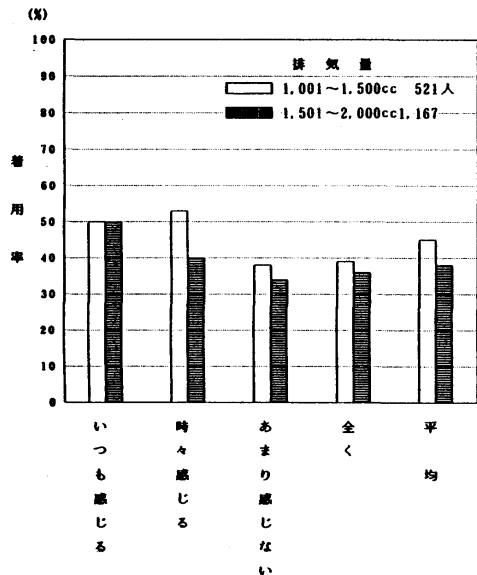


図4-59 トンネル内での事故の不安感別シートベルトの着用率

女性でもわずかではあるが、この種の不安感の高い人達で着用率が35.1パーセントと高くなっている。

4-6 走行速度の問題

「普段どの程度の速度で走行しているか」という設問に対する回答を、いくつかの属性について検討すると次の様なことが判った。すなわち平均では男性99.0キロ、女性は98.9キロと全く差がなく(図4-60)、サービスエリア別にみると図4-61に示すように、いずれも中央値で100キロ前後を示し有意差はない。ただ安達太良SAが平均で102キロとやや高いのは交通量との関係を意味していると思われる。安佐SAが平均で95キロと低いのは80キロ/時に規制されているためと思われる。同様に「今迄の出したことのある体験速度はどの位か」という質問に対する回答も、中央値でとると男性で127.6キロ/時、女性で121.3キロ/時と性差はなく(図4-62)、男性で通常の走行速度の28.3パーセント増、女性で22.6パーセント増となっており、おそらく20キロ/時程度の幅で高速道路の走行をしているのが実態と考えられる。

体験速度をサービスエリア別にみたのが図4-63で、同様に体験速度とふだんの速度を示したのが図4-64である。

次に年齢別にみると、車種を度外視すれば、通常の走行速度で、中央値で100キロ/時をこえるのは29歳までの若年層であり(図4-60)、今迄の体験速度にしても、中央値で140キロ/時の体験は20歳前半までの若年層となっている(図4-62)。これを乗用車のみについてみたのが図4-65である。いずれにしても、ことに体験速度についてみると加齢と共に低下しており、50歳以降では110キロ/時程度に落ち着いている(図4-66)。

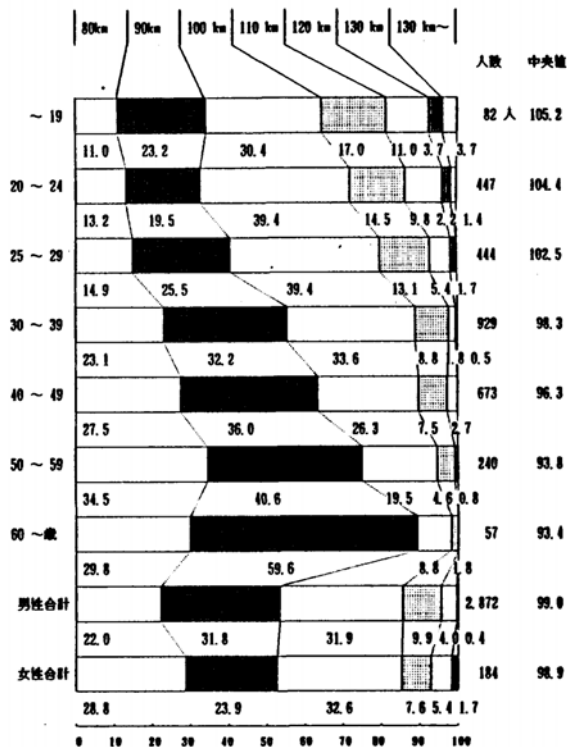


図4-60 年齢別走行速度

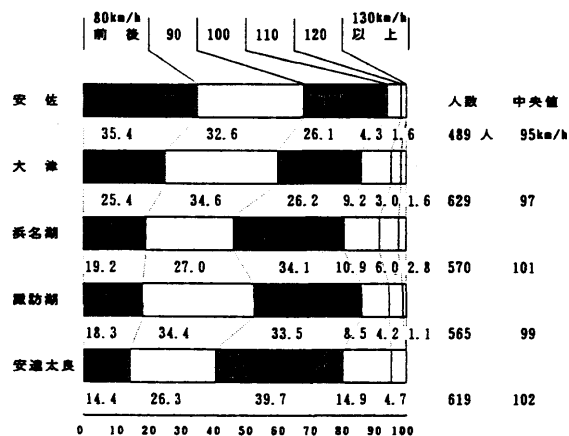


図4-61 サービスエリア別走行速度

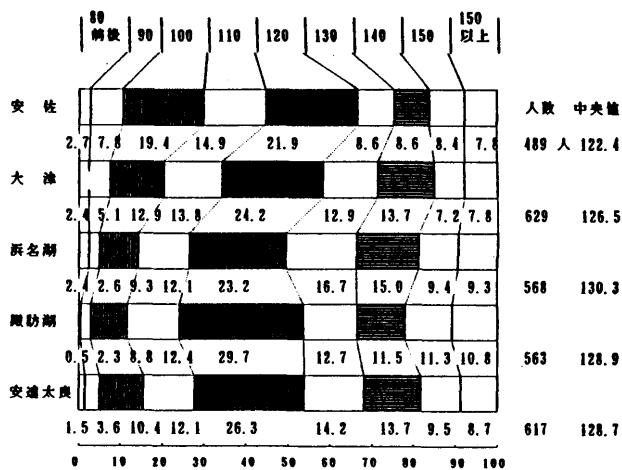


図4-64 サービスエリア別
体験速度とふだんの速度

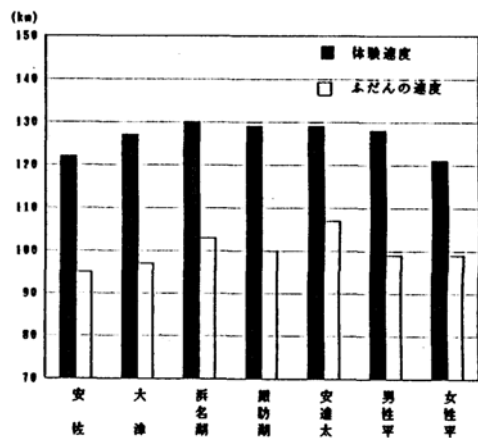


図4-63 サービスエリア別体験速度

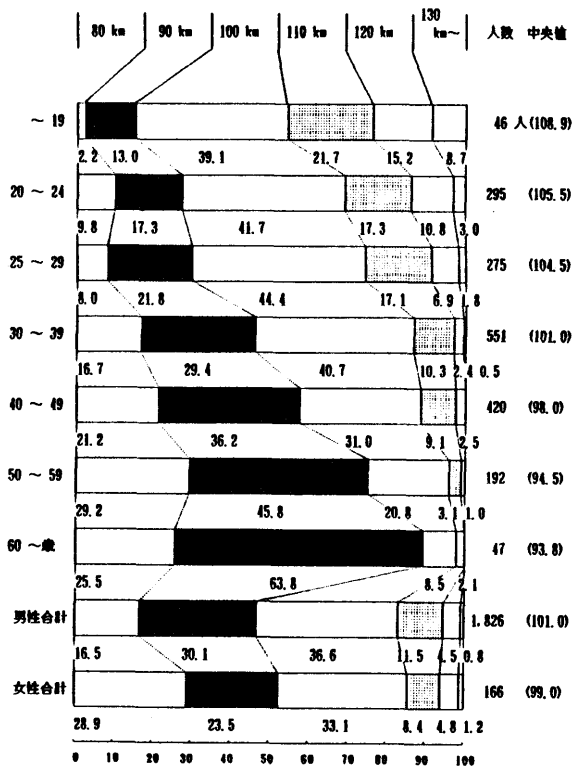


図4-65 年齢別普段の走行速度 (乗用車)

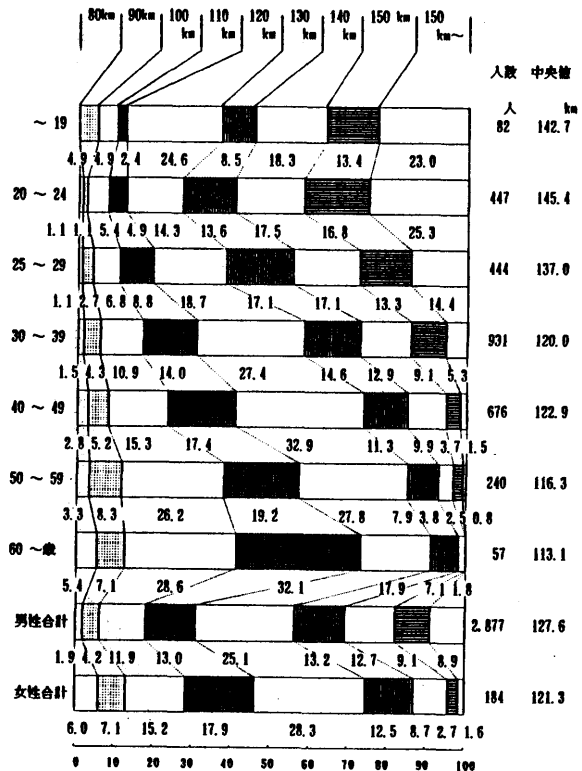


図4-62 年齢別体験速度

さらに、車種別にふだんの走行速度を求めてみると図4-67に示すように、トラックでは90~95キロ/時、乗用車、ライトバンで100キロ/時、二輪で103キロ/時と、次第に高くなる傾向を示している。車種別に体験速度を示したのが図4-68である。

車種別、年齢別の体験速度と、普段の速度とをみると、図4-69に示すように、普通トラック、ライトバン等は加齢と共に速度は一樣に低下する傾向がある。大型トラック、乗用車(女性)はほぼ一定の速度を示し、年齢とは余り関係しない。二輪は、ほとんどのサンプルが若年層である

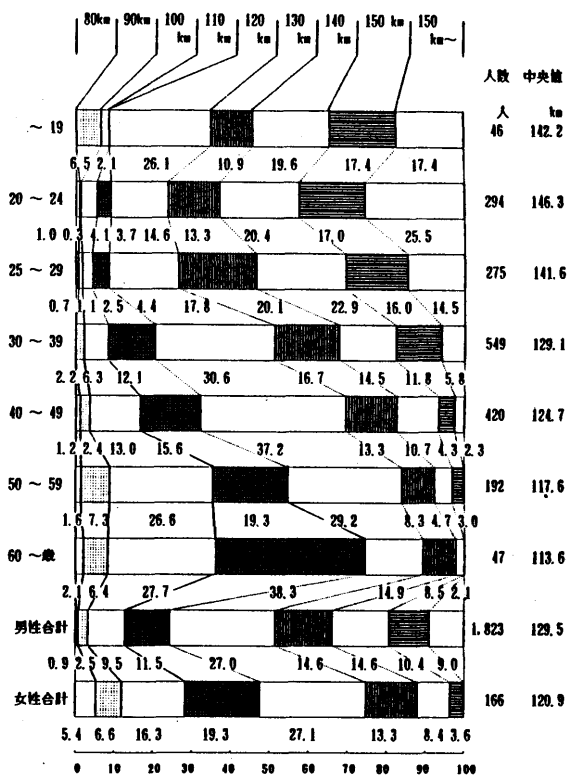


図4-66 年齢別体験速度（乗用車）

ことから、これも余り年齢とスピードとは関係せず一様である。一方、乗用車（男性）は、ほぼ加齢に対応した速度の低下がみられる。いずれの車種でも、体験速度と常用速度とは、ほぼ同じ様な比率であり、これに対し、二輪では体験速度が常用速度の1.5倍にも達する。つまり100キロの常用速度に対し150キロを体験速度としている様で、両者のひらきがきわめて高いのが特徴である。

車種別に常用走行速度と体験速度との関係を見ると、これはきわめて一義的であり、図4-70のようにほとんど直線的な比例関係がみられる。乗用車では、男性にくらべて女性がやや低めに出ており、概ね、100キロ/時走行に対し、体験速度が25～30パーセント増となっている。これに対し、二輪は100キロで60パーセントの増が体験速度にみられている。

以上のように、速度については極めておおざっぱに主観的な速度を求めたにすぎないがその傾向は比較的妥当性の高いもののように思われる。

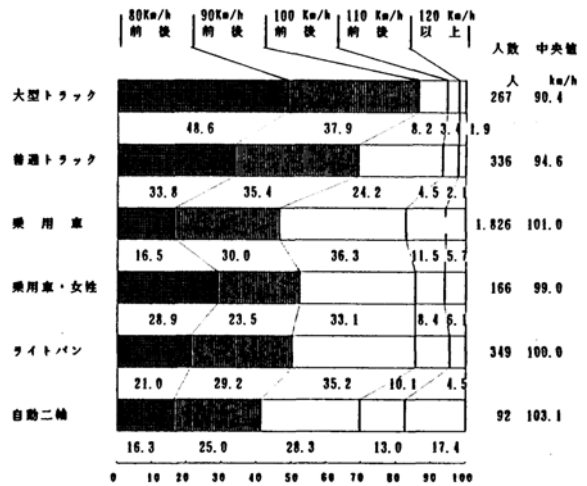


図4-67 車種別普段の走行速度

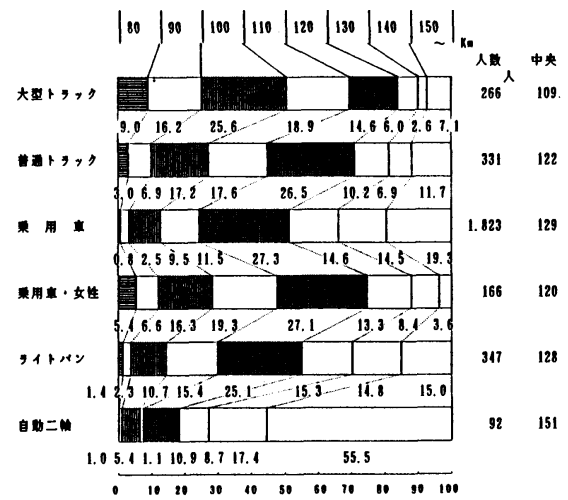


図4-68 車種別体験速度

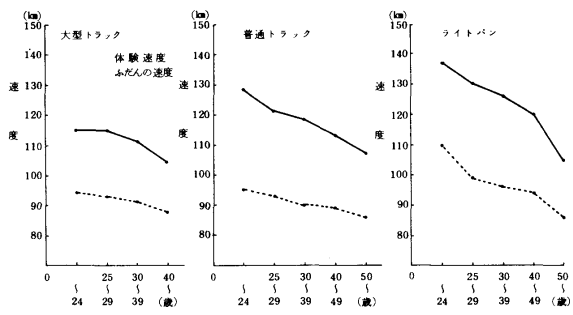


図4-69 年齢別体験速度とふだんの速度

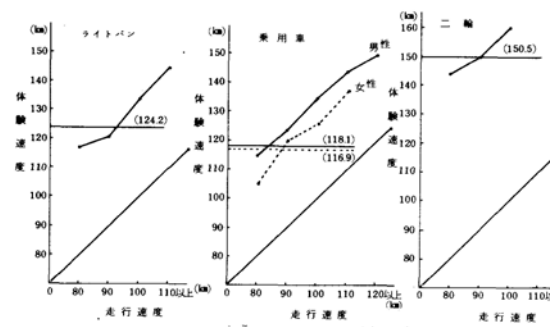
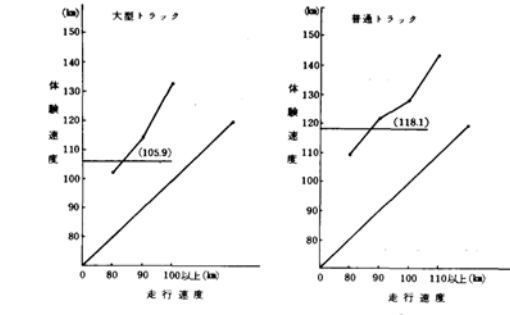


図4-70 走行速度別体験速度

4-7 車間距離の問題

(1) 車間距離の手がかり

車間距離の手がかりについて全体としてみると、図4-71に示すように男性運転者（二輪車も含む）では、その42.5パーセントは「目測による」としており、次いで26.8パーセントの人が「自分が安全ときめた距離」を車間距離としてきめている。したがって、全体の69パーセントは、どちらかといえば客観的というよりもむしろ自分の経験、知識にもとずいた手がかりで走っているといえる。

「前車の大きさ」、「プレートの見え方」等の手がかりによる車間距離のとり方は、それほど高くない。女

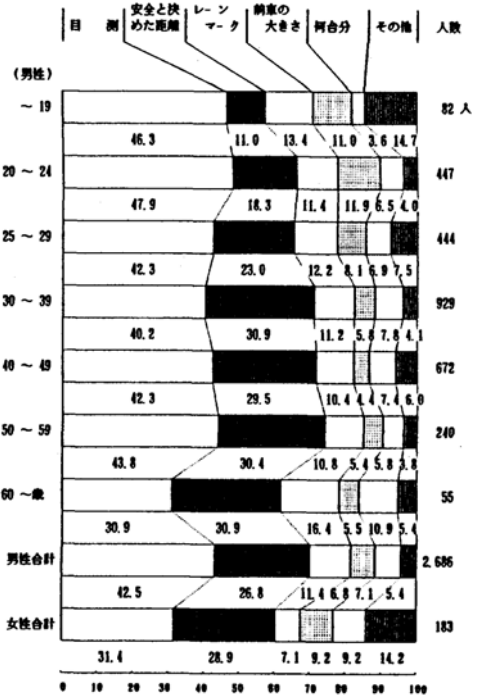


図4-71 年齢別車間距離の手がかり

性運転者にあっては、客観的な車間距離を手がかりとする割合が若干高くなるが有意な差ではない。

年齢別に車間距離の手がかりをみると（男性のみ）、加齢と共に自分が「安全ときめた距離」という回答がふえ、60歳代では30.9パーセントに達し、19歳以下の11パーセントとくらべ約3倍と高くなっている。

車種別に手がかりの相違をみると図4-72に示すように大型トラックでは「目測」、「安全距離」がいずれも35パーセント以上を占めている。「安全距離」は、他車種では低くなり、二輪ではわずかに20.7パーセントに過ぎない。四輪各車種間では余り大きな差がない「大きさの変化」という手がかりは、二輪では13パーセントと高く、二輪のライダーの車間距離のとらえ方の一つの特徴を示しているといえる。

(2) 車間距離の数値

ここでは「100キロ/時で走行中、いつもの位車間距離をとっていますか」というきわめて条件設定のゆるやかな設問であり、個人のとらえ方に差があると思われる。

サービスエリア別にみると、車間距離の数値は、図4-73に示すように、大津SA、浜名湖SAといった交通量の多い高速道路では、他の道路よりも車間距離は若干せまくなっている。これに対し安佐SA、安達太良SAなどまだ交通量がちょうど密になっていない高速道路では車間距離を長くとられることが確認されている。しかし、極端なひらきではない。男性ドライバーの場合、図4-74に示すように、そのとり方は30メートル以下が5.2パーセント、全体の43.4パーセントは80～100メートルの範囲にある。中央値を平均としてみるならば男性は、83.3メートル、女性で89.2メートルである。また、年齢別にみると20歳未満では、それ以上の年齢層にくらべて平均車間距離は、全体としてみるとやや短く、中央値で70.2メートルとなっている。ことに乗用車の年齢層別の車間距離の中央

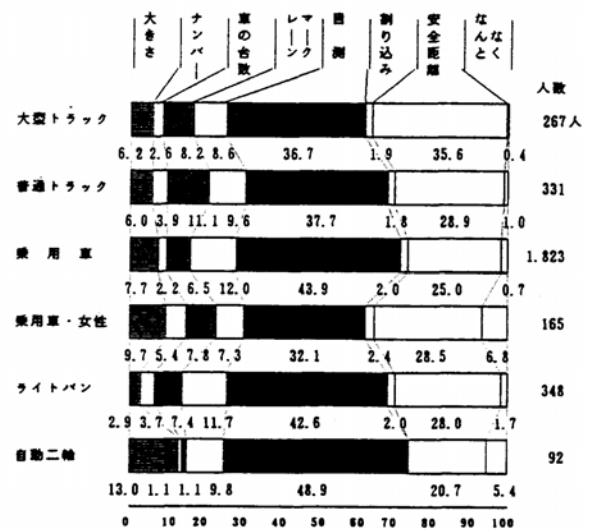


図4-72 車種別車間距離の手がかり

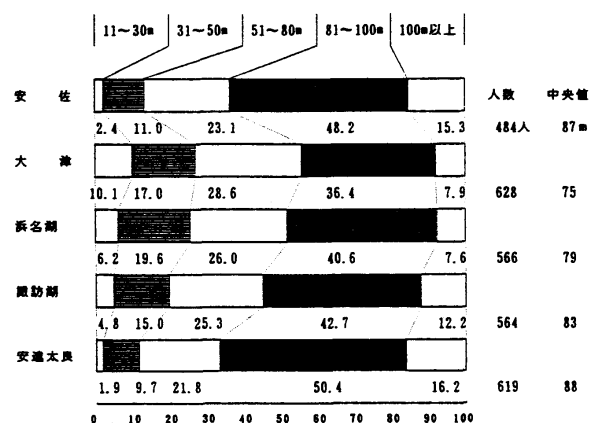


図4-73 サービスエリア別車間距離

値をみると、図4-75-1に示すように、19歳までの年少群の車間距離は78.3メートルと全車種にくらべ1割程度長くなったことは、少くとも、この年齢層で二輪の占める割合が多いことにも一つの原因がある。車種別に車間距離の分布を見たのが図4-75-2である。普段の走行速度と、100キロ/時での車間距離との関係を見ると、図4-76に示すように、通常の走行速度の80~90キロ/時の群ではいずれの車種も車間距離は近似しており、80~90メートルに平均的におさまっている。普段の速度が高い群では、その速度が高くなるにつれて、100キロ/時走行時の推定車間距離はせま

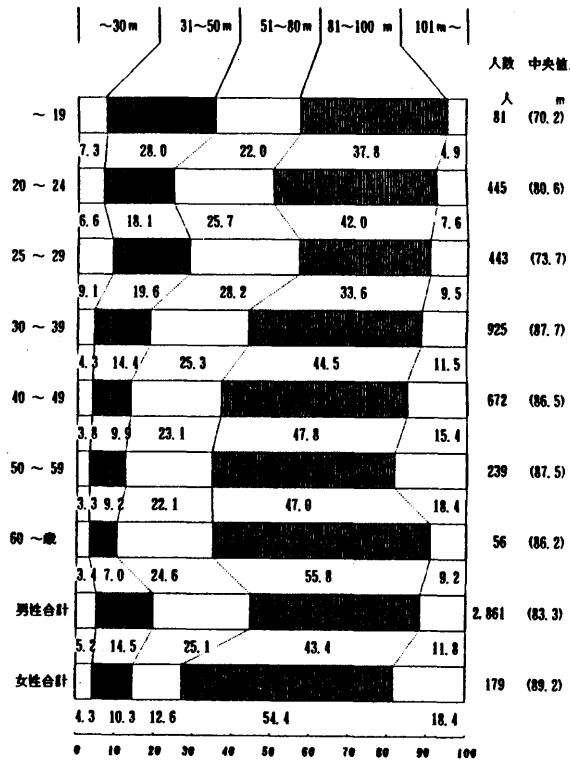


図4-74 年齢別車間距離

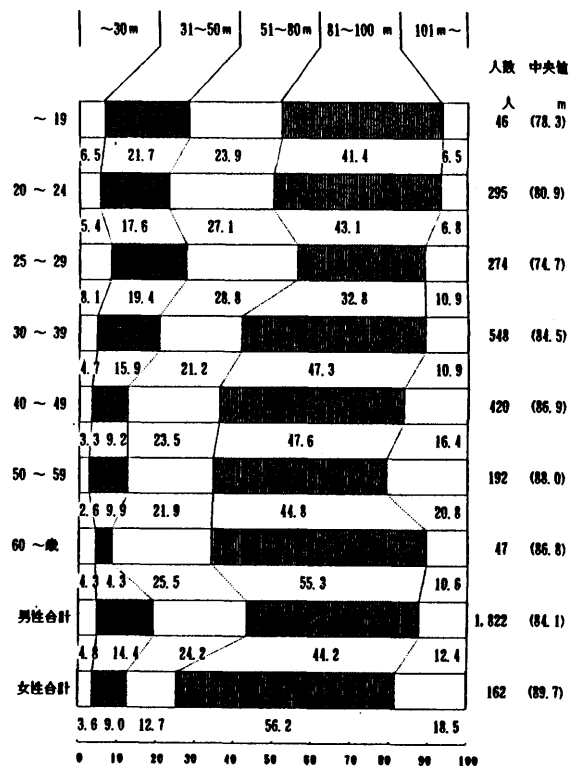


図4-75-1 年齢別車間距離 (乗用車)

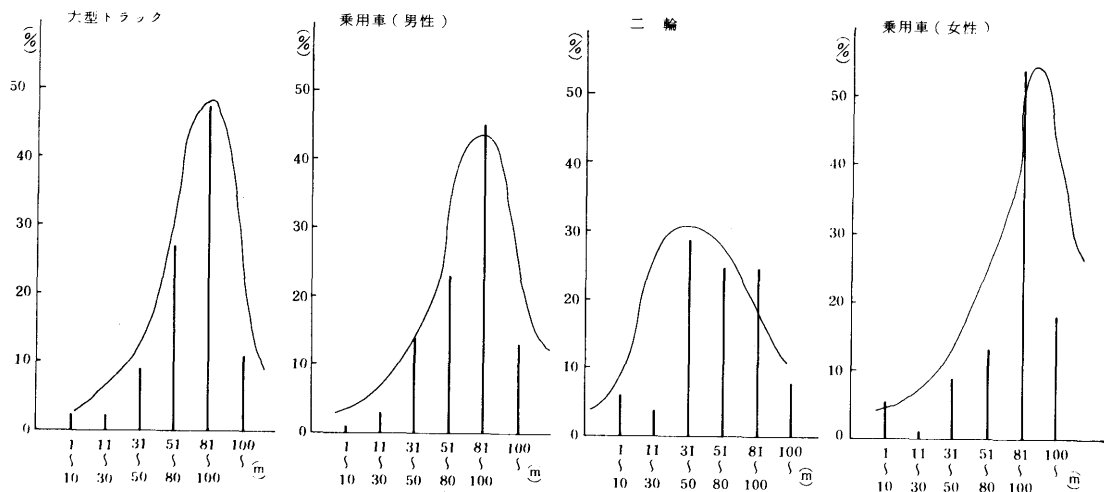


図4-75-2 車種別車間距離の分布

走行時の推定車間距離はせまくなり、ことに常用速度120キロ／時以上という群では、乗用車(男性)、ライトバンとも、車間距離はかなりせまくなっていることは注目しなければならない。大型トラック、乗用車(女性)では通常の走行速度も100キロ／時までと割合低く、その車間距離は一定している。

二輪では、全体に車間距離は短い、常用速度120キロ／時以上の高速での走行群では、仮に時速100キロで走行した場合の車間距離を40メートルときわめて短く判断しているのが注目される。

以上の結果は通常の走行速度を高くとっている人は、たとえば、80メートル程度を車間距離としているとすれば、当然、100キロ／時の平均車間距離を短くとるであろう傾向を示すものであり、これだけでは危険なものとはいいがたいが、通常走行時の速度の高い群の一つの特性ともみなすことができる。また、いつも100キロ／時で走っている人だけ抽出してみると車間距離は集中しており、大きくとっている順には、乗用車(女性)、乗用車(男性)、トラックが続き、やや短くとっているのはライトバンがあり、それより一段と短くとっているのが二輪で最大幅で15.6メートルのものである。この様にみると、車間距離の車種による分散が激しくなるのは、常速が110キロ以上の群であるということがいえる。

同様に、今までの体験速度の経験と車間距離との関係は図4-77に示すように、通常の走行速度ほど影響はなく、今までに出したことのある速度が130キロまでという群は、いわば常速100~110キロの群であり、速度のところで述べたと同様に車種による差はない。勿論二輪では、これ以上の速度の体験者ばかりであることから、体験速度150キロ／時の群で100キロ／時の車間距離が50メートル以下と短くなっている。運転経験年数別、車種別に車間距離をみると、図4-78に示すように、二輪を除いては大きな差は認められない。二輪では運転経験一年未満で、極端に車間距離が短くなっている。

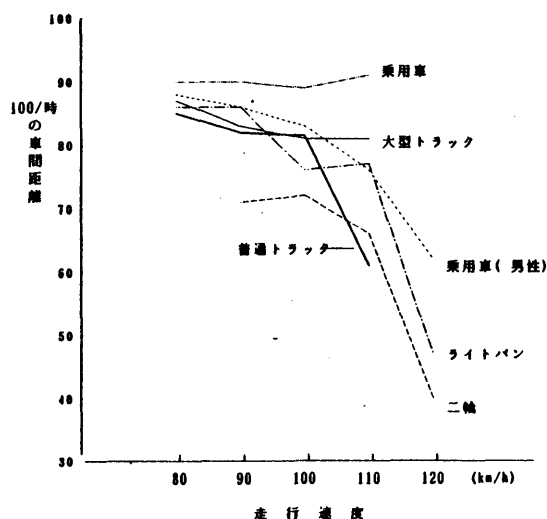


図4-76 車種別 走行速度別
平均車間距離(100キロ／時)

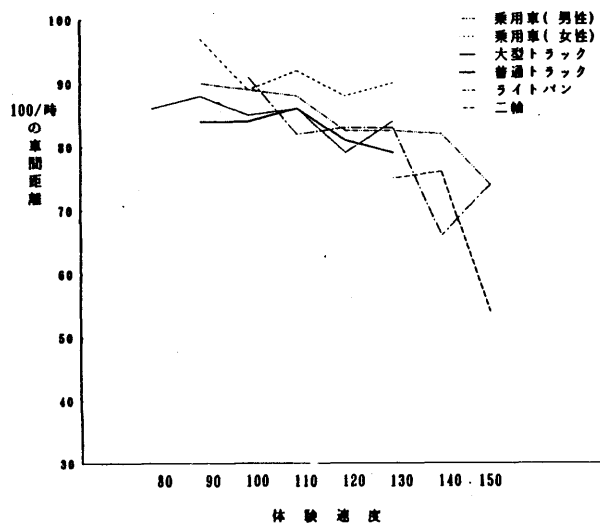


図4-77 車種別体験速度別
平均車間距離(100キロ／時)

以上は、車間距離を具体的な数字で示させたものであるが、これは必ずしも現実の車間距離を直接示しているものではない。たとえば、トラックの場合平均して80メートルもあけて走っていると回答しているのは現実より若干大きめのものかもしれない。

(3) 車間距離の十分さ

年齢別に自分のとっている車間距離が十分か、それとも近付きすぎているかの判断をさせた結果をみると図4-79に示すように、加齢と共に「十分」、「かなり余分に」の占める割合が高くなっている。また、車種別にみると図4-80に示すように乗用

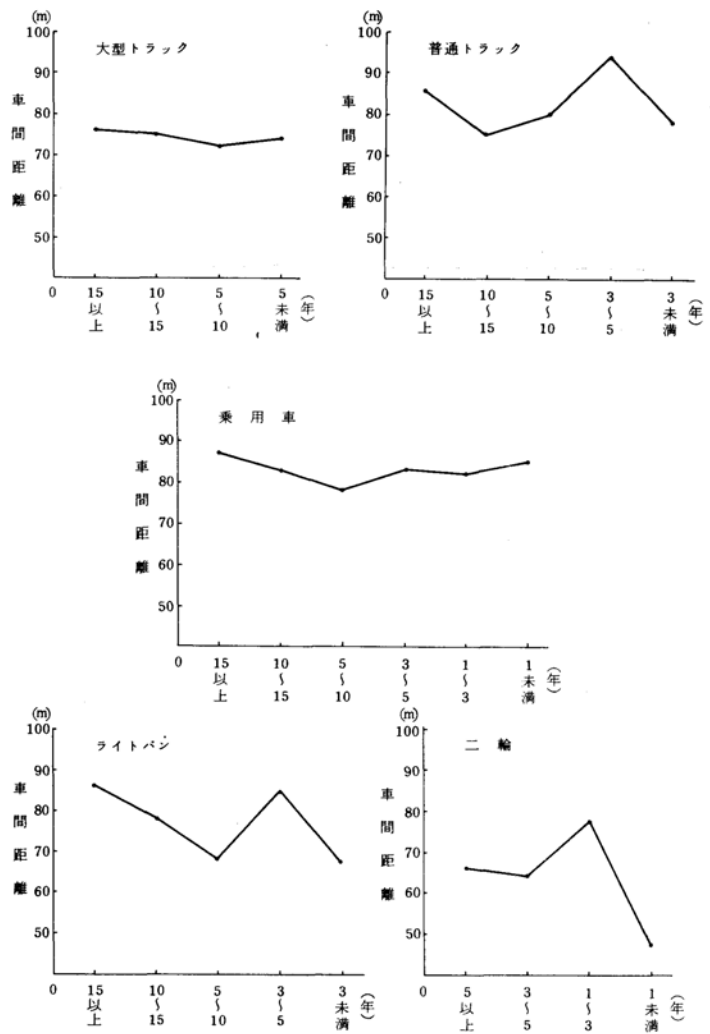


図4-78 経験年数別車間距離

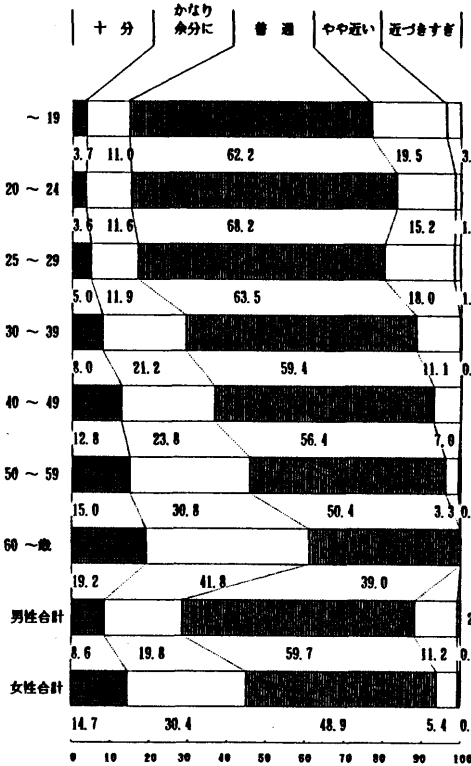


図4-79 年齢別車間距離の十分さ

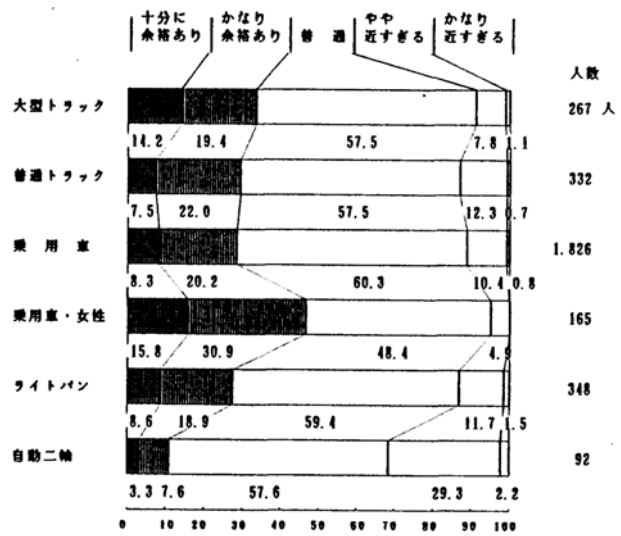


図4-80 車種別車間距離の十分さ

車の女性がやや余裕ありとする割合が高いが、二輪は、余裕ありとする割合は低くなっている。

(4)距離マーク

適切な車間距離を運転者に保持させるための手段として、距離を路面に表示したものが高速道路上にみられる(写真参照)。

これは50メートルを1ピッチとしたもので、これにより、運転者は50メートル、100メートルといった距離の把握が容易になる。こうした距離マークは、男性で98パーセント、女性は95.1パーセントとほとんどの運転者が知っているという回答しており、サービスエリア別には差がみられない(表4-35)。また年齢別にも差はみられない。

また、知っているとした人のうち、これを利用している人は、男性で81.8パーセント、女性で80.6パーセントと高い。ここでも年齢別、サービスエリア別で差はない(表4-36)。

さらに利用している人のうち、自分の保持し



車間距離確認マーク

表4-35 サービスエリア別距離マークを知っている割合

SA	回答	知っている	知らない	人数
安 佐		98.2 %	1.8 %	489 人
大 津		95.5	4.5	629
浜名湖		98.9	1.1	569
諏訪湖		98.8	1.2	565
安達太良		98.7	1.3	619
男性合計		98.0	2.0	2,871
女性合計		95.1	4.9	184

表4-36 サービスエリア別距離マークを利用している割合

SA	回答	知っている	知らない	人数
安 佐		83.4	16.6	489
大 津		79.3	20.7	629
浜名湖		78.4	21.6	569
諏訪湖		83.7	16.3	565
安達太良		84.5	15.5	619
男性合計		81.8	18.2	2,871
女性合計		80.6	19.4	184

表4-37 サービスエリア別距離マークによる修正

道路別	回答	修正する	修正しない	人数
安 佐		82.1	17.9	489
大 津		80.3	18.7	629
浜名湖		84.0	16.0	569
諏訪湖		84.5	15.5	565
安達太良		87.1	12.9	619
男性合計		83.7	16.3	2,871
女性合計		88.1	11.9	184

ている車間距離をこのマークによって修正している人の割合は、男性で83.7パーセント、女性で88.1パーセントと高い。サービスエリア別では安達太良SAが87.1パーセントと他の場所よりも高い(表4-37)。

4-8 走行時の不安感

(1)自然現象への不安感

a. 風の不安感

サービスエリア別に横風に対する不安感をみると差はない。男性運転者(二輪を含む)では「いつも感じる」は59パーセント、「時々感じる」が40パーセントであり、50パーセントの人は余りこれに対する不安感はない。年齢別にみても大きな差はみられない。車種別にみると、図4-81にあるように、四輪では、この種の不安感はいずれもそれほどでなく、ことに車体の重い大型トラックでは、他の車種よりも低い。これに対し、二輪は、19.6パーセントが「いつも感じる」、55.4パーセントが「時々感じる」という具合に、二輪と横風の不安感とは高速走行の際に不可分の関係にある。ことに二輪の運転経験の浅い群においては「いつもあり」の割合は40パーセント近くに達していることは、ある程度運転経験の要素が関与していることが判る。他の四輪では運転経験年数、走行速度、高速道路に対する安全意識といったものとのクロスでは差はみとめられない。

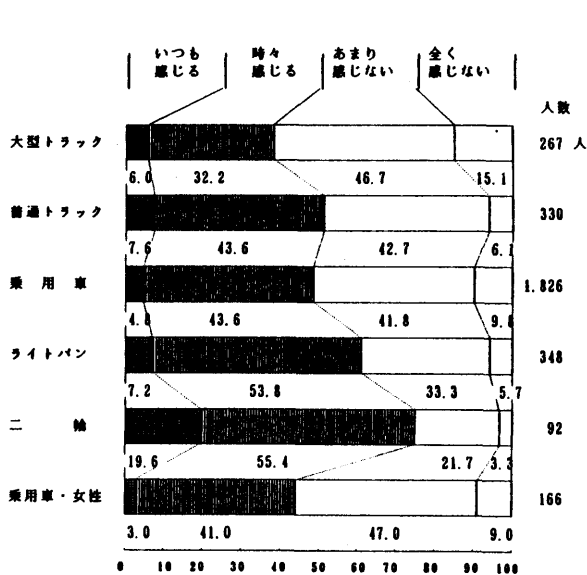


図4-81 車種別強い横風の不安感

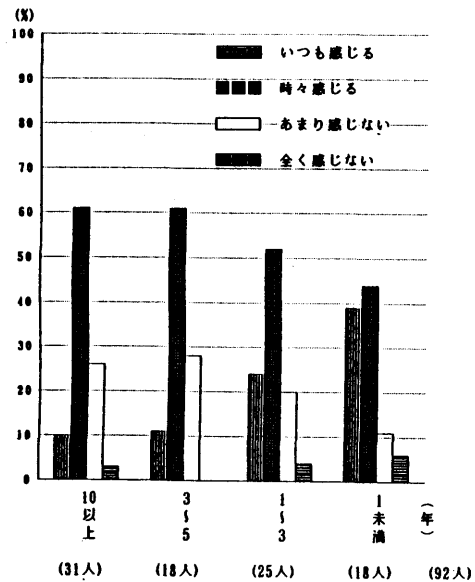


図4-82 経験年数別強い横風の不安感(二輪)

b. 霧の不安感

サービスエリア別に霧への不安感をみると「いつも感じる」とする割合は、全体の5パーセント程度と差はないが、「時々感じる」とする割合の高いのは、諏訪湖SA、安達太良SAであり、安達太良SAでは、44.9パーセントに達している(図4-83)。これは地域的に霧の出る出ないという自然条件との関連でみれば、安達太良SAでやや高いことはうなずける。ただし、安佐SAが元来霧が出易い条件であるにも拘らず、それほど高くないのは、全線が供用されてから日が浅いことも考えられる。年齢別には差はなく、平均して男性で40パーセント、女性で46パーセントが

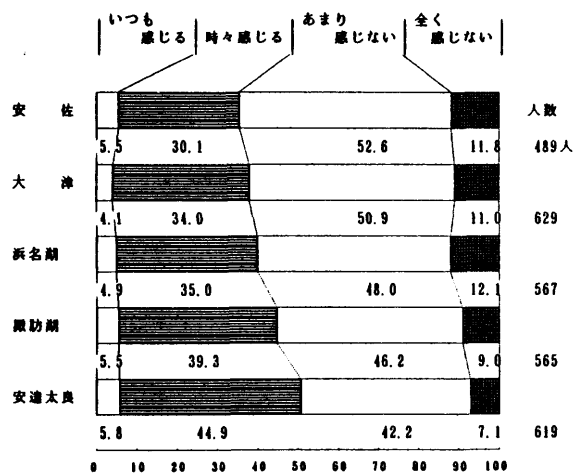


図4-83 サービスエリア別 霧の不安感

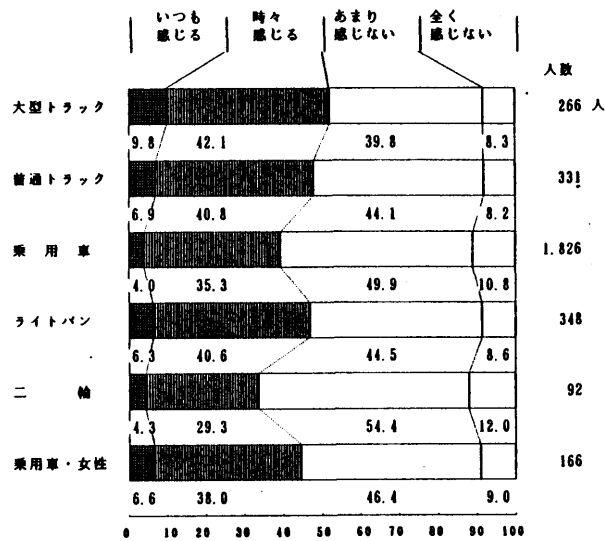


図4-84 車種別 霧の不安感

「いつも」、もしくは「時々」この種の不安感を持ってハンドルを握っている。

車種別にみると、図4-84に示すように走行頻度と行動範囲の広いトラック運転者はこの不安感がやや高くなっている。これに対して二輪が低くなっているのは、霧が出れば運転しないということが関係していると思われる。

c. 雨の不安感

「強い雨でワイパーがきかず、前方がよくみえない不安」というのをみると、サービスエリア別(図4-85)、年齢別に差はなく、僅かに車種別にみると二輪が「いつも感じる」のが17.8パーセントと他車種より高くなっている(図4-86)。しかし、「時々感じる」を含めると車種間の差はなくなっている。これも、二輪の場合、雨には無防備で弱いことによるものと思われる。二輪における運転経験年数と雨への不安感との関係では図4-87に示すように顕著な特徴はない。

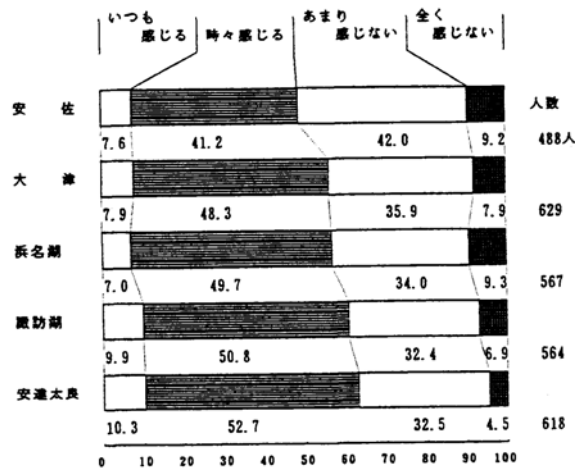


図4-85 サービスエリア別強い雨の不安感

(2) 身体条件への不安感

a. からだの具合への不安

「からだの具合」が気になるか否かの設問に対し、「いつも」、「時々感じる」とする

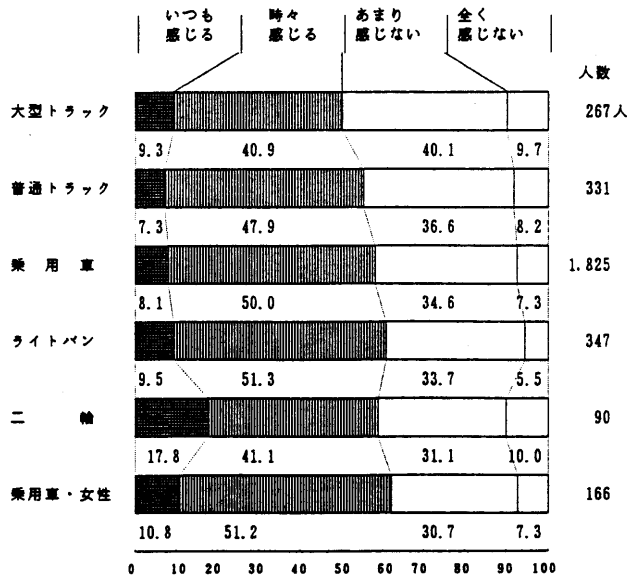


図4-86 車種別強い雨の不安感

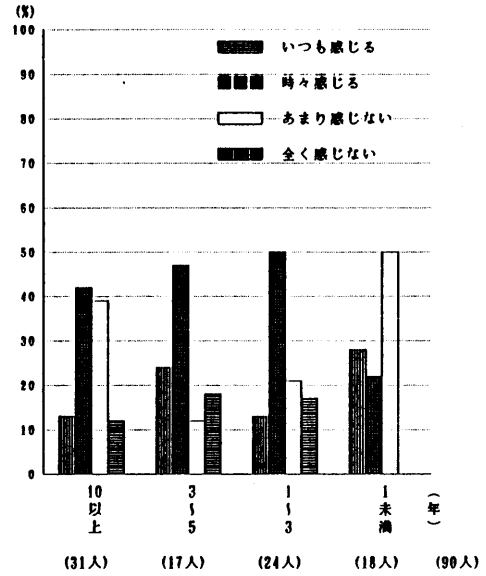


図4-87 経験年数別強い雨の不安感(二輪)

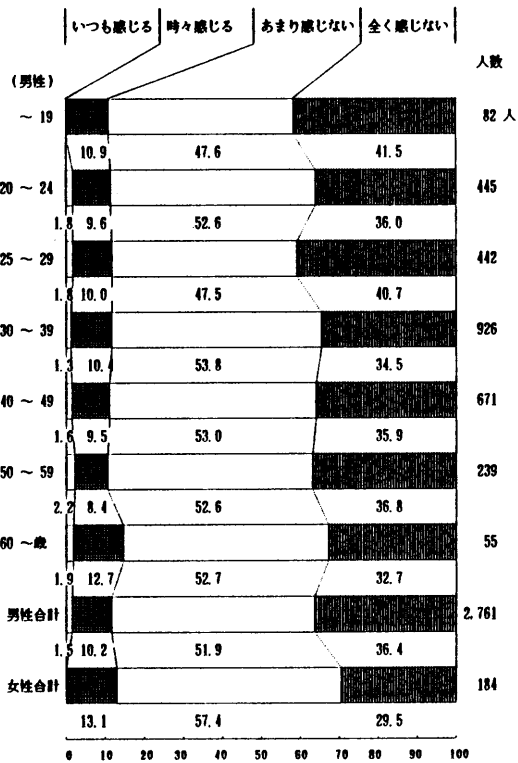


図4-88 年齢別自分のからだに関する不安感

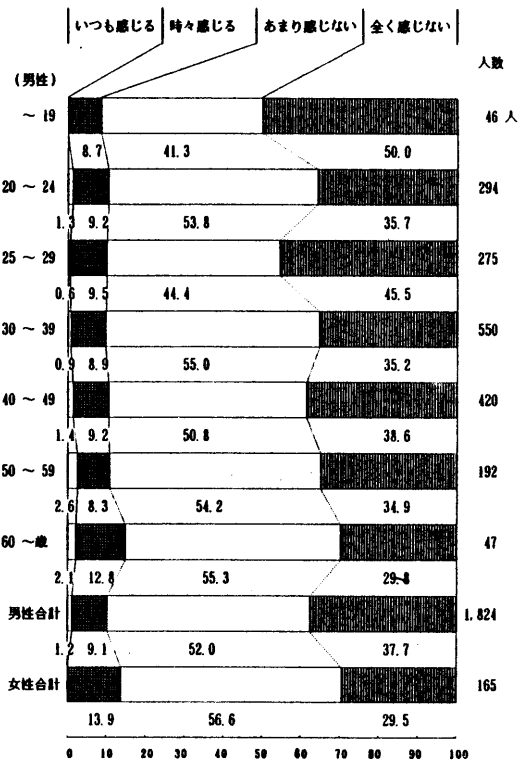


図4-89 年齢別健康の不安感(乗用車・男性)

割合は図4-88に示すように、男性で11.7パーセント、女性で13.1パーセントとそれほど高くない。60歳以上のサンプルでも14.6パーセントにとどまっている。ただ、大型トラックの運転者においては全体の15パーセントが体のことが何らかの形で「気になる」と答えており労働条件、その他のストレスとが関係していると思われる。

このことは、車種別にみても、大型トラックの運転者はやや高くなっていることからいえる(図4-90)。女性の乗用車がこれに次いでいる。経験年数別にみると、大型トラックでは、いずれの年数でも変わらない。体の具合は気になっても高速走行の際に他のことの方が不安として先行するためか表面には出にくいと考えられる。

b. いねむりの不安

「いねむり」のあり、なしについてみると、平均すると男性の56.5パーセント、女性の48.9パーセントはこれへの不安感を持っており、年齢別には、男性の30歳代が「いつも」、「時々」を合計すると60.5パーセントに達し、高くなっている。いずれにしても、男性運転者の47パーセントは「時々、居眠りの不安をもっている」ことは、注目すべきであり、逆に50歳以上の中・高齢者では居眠りの不安感は低く「まったく感じない」とする人は、60歳代に23.2パーセントに達している。この傾向は乗用車(男性)をみてもいえることで25~30歳代では居眠りへの不安感が高くなっている。

車種別にみると、図4-92に示すように、普通トラック、二輪で居眠りを感じる頻度が高く、ことに二輪では15.2パーセントが

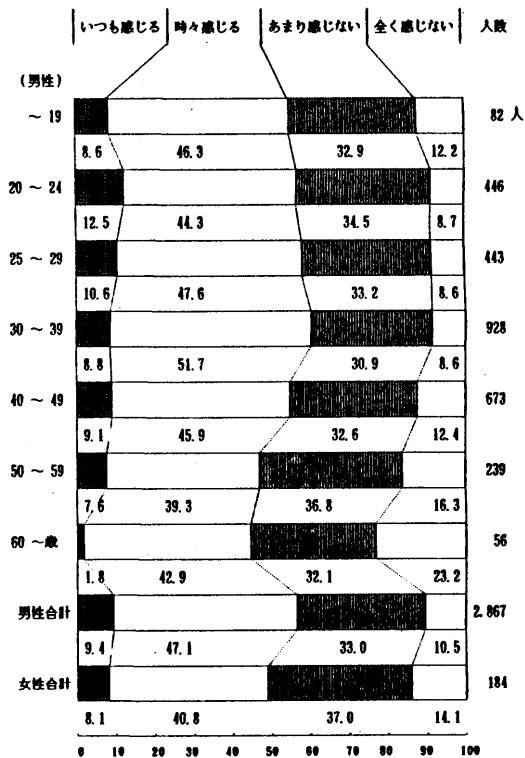


図4-91 年齢別いねむりの不安感

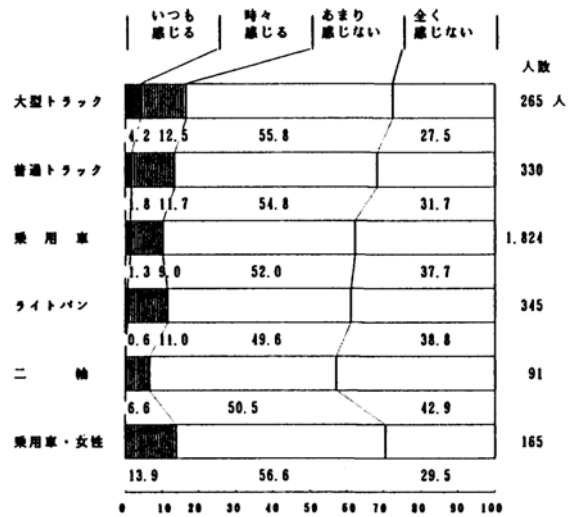


図4-90 車種別自分の身体に関する不安感

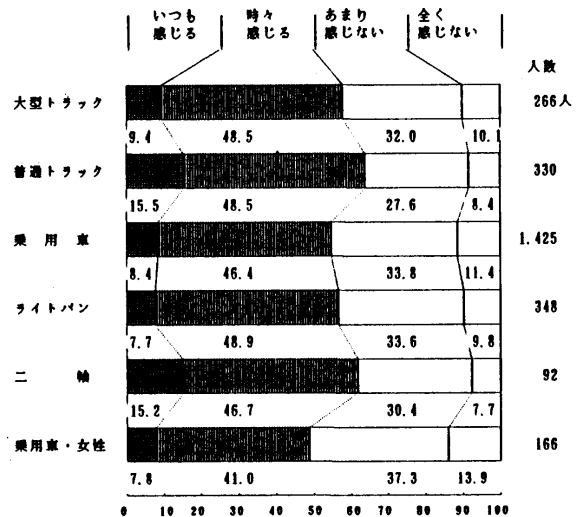


図4-92 車種別いねむりの不安感

「いつも感じる」とし、46.7パーセントが「時々感じる」としている点は、二輪という車種からすれば注目しなければならないであろう。

運転経験年数別にみると、大型トラックでは変化はみられないが、普通トラックでは3～5年で24.5パーセントが「いつもある」と回答している点は、ある程度の運転経験のあることが影響しているのであろうか。二輪では運転経験年数の高い方にこの不安感が高い。

走行する通常のと速度と、いねむりの不安感との関係はみとめられない。また、高速道路に対する安全評価とも影響はないと思われる。

(3) 自己の行動への不安感

a. 追越し時、前車の車線変更に対する不安感

「追越し時の前車の急な車線変更に対する不安」は図4-93に示すように、「いつも感じる」が男性で6.3パーセント、女性で8.7パーセントであり、女性の方がやや高くなっている。サービスエリア別、年齢層別、運転者群別には差はみられないが、図4-94に示すように車種別では二輪での不安感がやや高い傾向を



追い越し車線を走るトラック

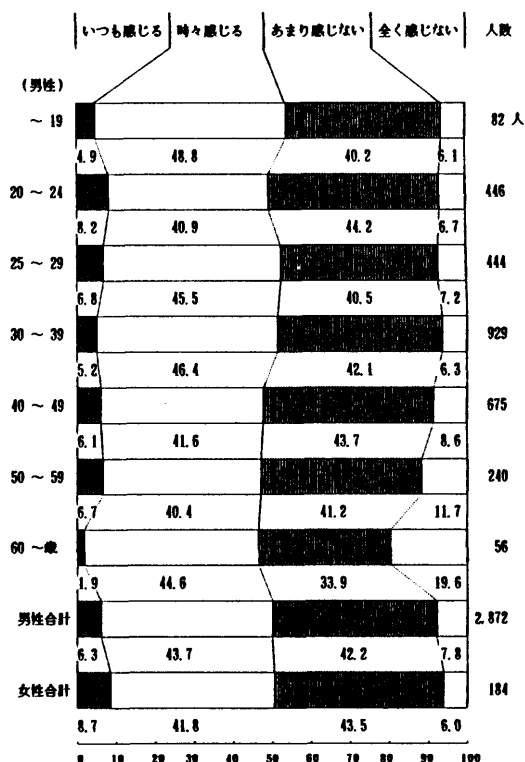


図4-93 年齢別前車の急な車線変更の不安感

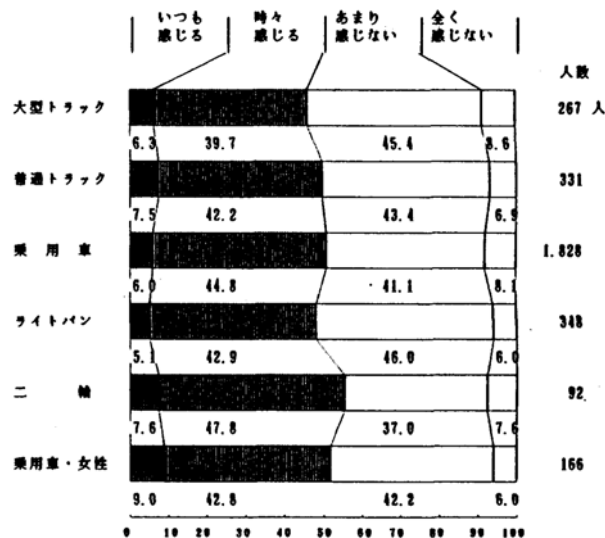


図4-94 車種別前車の急な車線変更の不安感

示している。運転経験年数別には大きな特徴はない。走行速度の高い群(110キロ/時以上)で、この不安感が高まっているのは注目される(図4-95)。

b. 合流に関する不安感

「本線にうまく合流出来るか」という不安感については図4-96に示すように、男性の平均で3.5パーセントが「いつも感じる」、19.5パーセントが「時々感じる」と他の項目にくらべて低い割合となっている。しかし女性では、6.0パーセントが「いつも」、40.2パーセントが「時々」と男性にくらべて著しくこの不安感が高いのが特徴である。年齢別にみると50歳以上でやや高いが他の年齢層では大きな差はない。

車種別にみると図4-97に示すように二輪が他車種に比してやや低いのが特徴であるが、これは二輪の持つ機敏性が影響していると思われる。乗用車では、図4-98に示すようにいつもの走行速度が高いほどこの種の不安感はやや低くなっていることが判る。

c. トンネル事故の不安感

「トンネルの中で事故にあわないか」という不安感についてみると図4-99に示すように男性の平均で「いつも感じる」が7.5パーセント、「時々感じる」が40.6パーセントである。女性では、やや高くなっている。年齢別には、不安感は一貫と増加していることが判り、注目される傾向といえる。

サービスエリア別にみると、安達太良SAが平均よりもやや低い不安感を示しているが、これは東北道が、トンネルの少ない道路環境であることがこうした回答に反映しているものと思われる。

車種別にみると、図4-100に示すように四輪にくらべ、二輪では不安感がやや低い。これは二輪の持つ機敏性が突差の行動変更を可能にさせている結果ではないかと思われるが、運転経

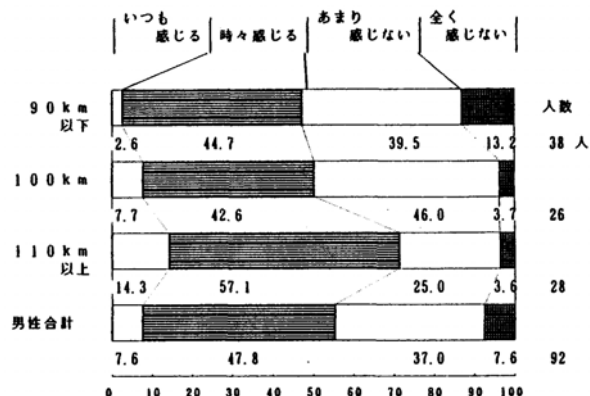


図4-95 走行速度別急な車線変更の不安感

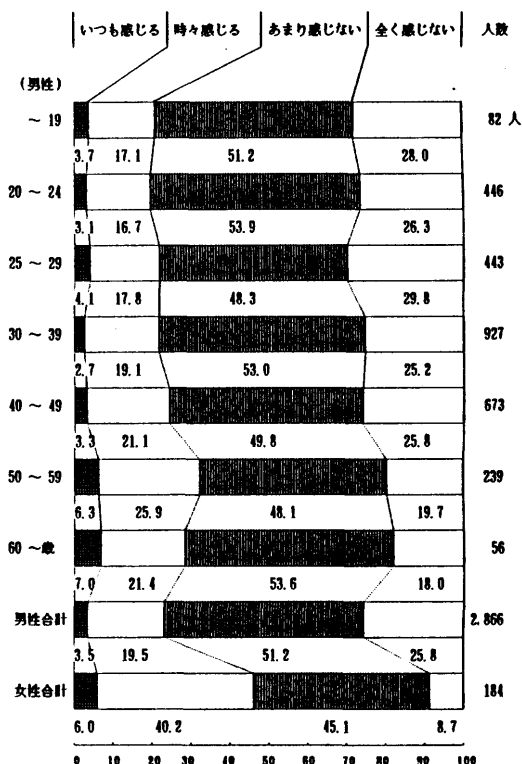


図4-96 年齢別本線に合流する時の不安感

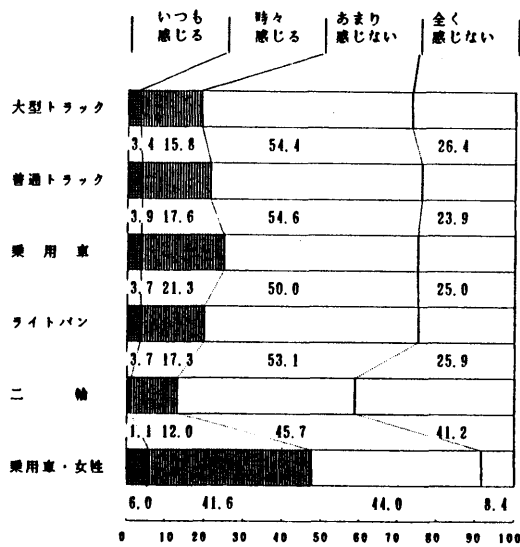


図4-97 車種別本線に合流する時の不安感

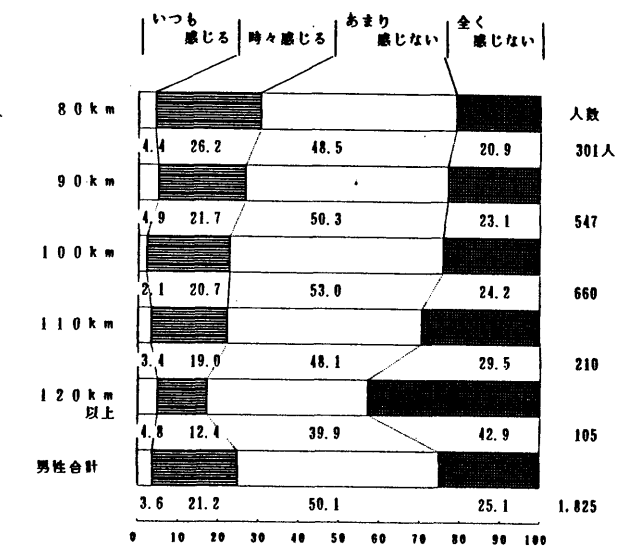


図4-98 走行速度別本線に合流する時の不安感(乗用車)

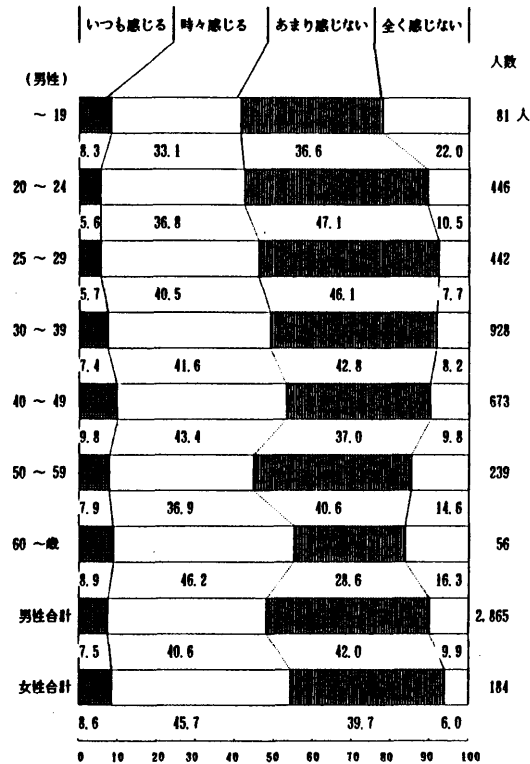


図4-99 年齢別トンネルでの事故の不安感

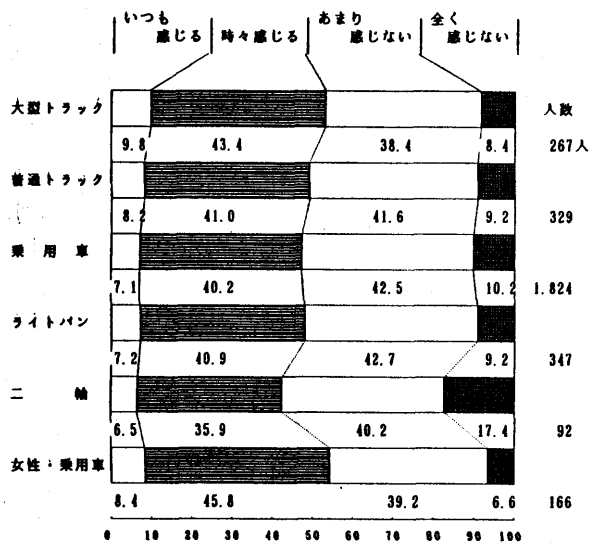


図4-100 車種別トンネルでの事故の不安感

験年数別には差はみられない。しかし、乗用車の走行速度別の傾向をみると、通常の走行速度の高い群ほどトンネル内事故の不安は低くなっている(図-101)。これは、通常の走行速度の高い人達は、ある程度の危険認知度が高く、余り異常事態に対して不安感を抱いていないようである。ただ、車間距離が10メートル以内と極端にせまい人達では「いつも感じる」が22パーセントと車間距離の長い群よりも不安感が高い(図4-102)。

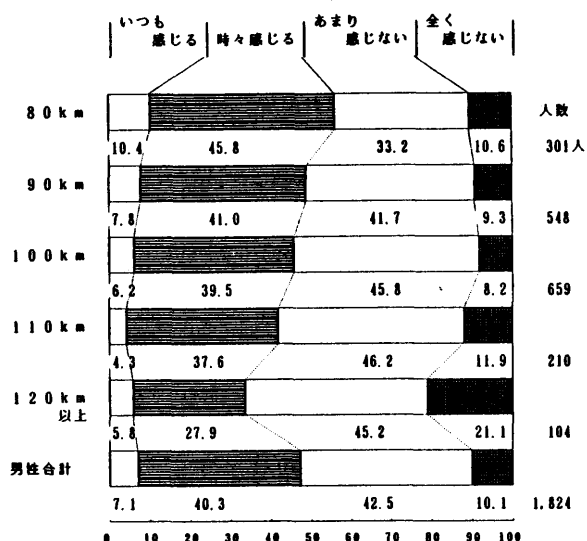


図4-101 走行速度別トンネルでの事故の不安感(乗用車)

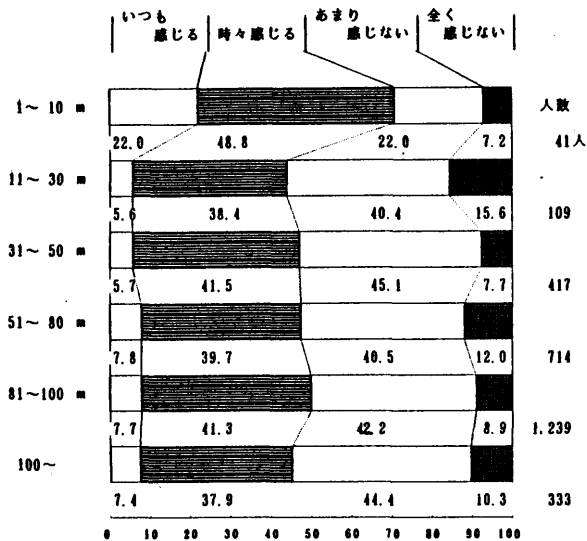


図4-102 車間距離の数値別トンネルでの事故の不安感(乗用車)

(4) 自転車への不安感

a. 故障の不安

年齢層別に自転車の故障への不安感をみると図4-103に示すように、加齢と共にこの不安感は少なくなって行く特徴がある。60歳以上では全体の33.1パーセントが「全く不安感を感じてない」としており、平均の16.2パーセント(男性)よりかなり高くなっているが、ほとんど男女別の差はみられない。乗用車のみについても同様な特徴がみられる。

車種別にみると、図4-104に示すように二輪が他の四輪にくらべて不安感の高いのが特徴であり、「いつも」、「時々」を合わせると46.7パーセントに達している。運転経験年数別も各車種とも特徴はない。

b. パンクの不安

「あなたは走行中、パンクの不安を持つか」という設問に対しては図4-105に示すように男性全体の平均で「あまり感じない」が42.9パーセント、「全く感じない」が11.2パーセントと全体の半数以上が不安感を持っていない。

年齢層別にみると不安を感じる人達は30歳代でやや高く、若年層、高齢層では低くなっている。これは例えば、運転者群別にみた場合、図4-106に示すように職業運転者で感じる比率がマイカーよりも高くなっていることや、車種別にみても、図4-107に示すように、トラックを運転している人達のこの種の不安感が高くなる傾向からもいえる。

特徴のあるのは、女性の乗用車であり、図4-107に示すように、パンクの不安は31.9パーセントと他車種のいずれよりも低くなっている。このことは、女性の運転者が自転車の異常事態に余り不安感を持たずに走っていることを意味している。

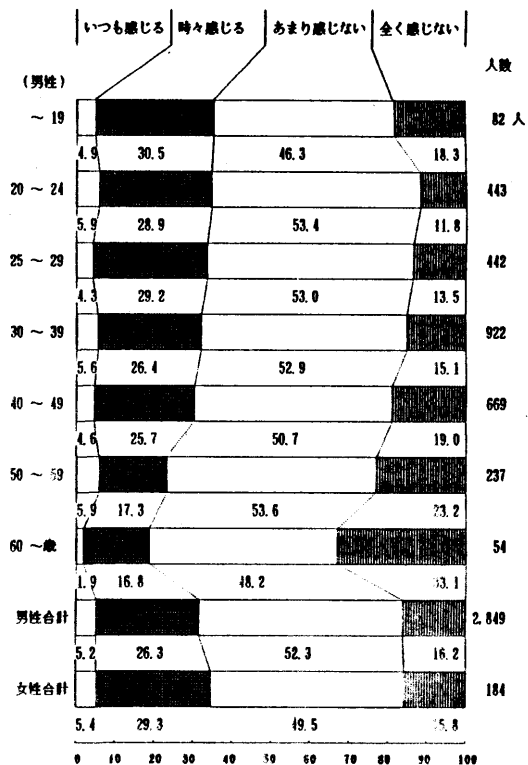


図4-103 年齢別故障の不安感

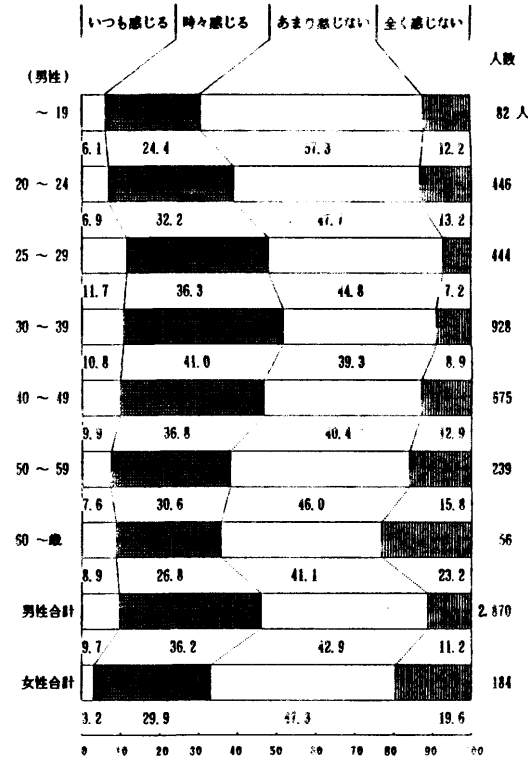


図4-105 年齢別パンクの不安感

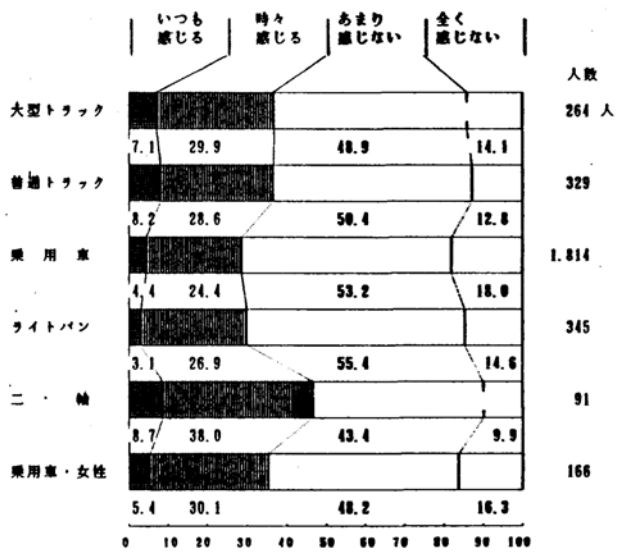


図4-104 車種別故障の不安感

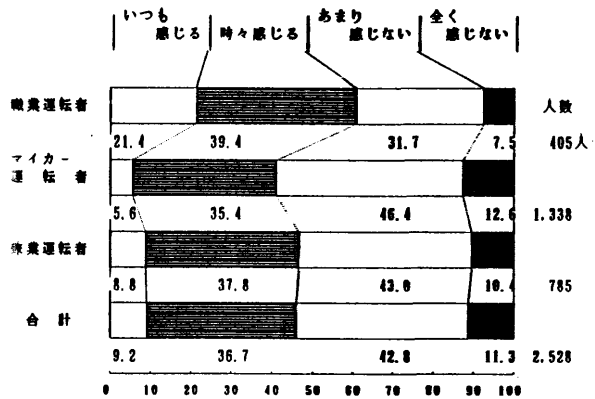


図4-106 運転者群別パンクの不安感

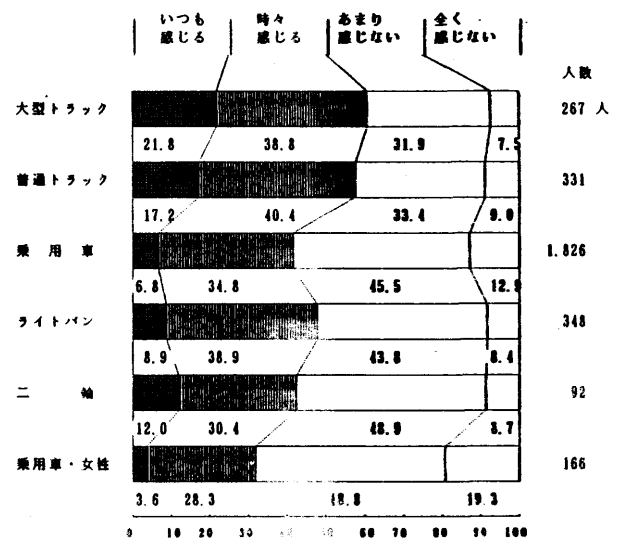


図4-107 車種別パンクの不安感

運転経験年数では大きな特徴はみられない。走行速度別にみると図4-108に示すように80キロ/時前後の比較的速さの遅い群にこの不安感が高くなっている。

(5)他車の挙動に対する不安感

a. 前車の急ブレーキに対する不安

前車の急ブレーキに対する不安感について図4-109に示すように平均して、男性の13.4パーセントが「いつも」、53.4パーセントが「時々感じる」としており、この種の不安感是比较的高い方といえる。また女性の場合若干低い性別に差異はみられない。

年齢層別にみても、大きな相違はみられないが、60歳以降では「まったく感じない」とする割合は15.8パーセントと他の年齢層より高く、この傾向は加齢と共に高いといえる。乗用車のみについてみても、「ない」とする割合は全体の傾向と同様に、加齢と共に高くなり、60歳以上では、17パーセントにも達している。

車種別にみた結果は図4-110に示すように、トラックで不安感が他車種よりも高くなっている。運転経験年数別には差がない。また、いつもの走行速度別にみても特徴は見出せない。

ただ、車間距離のとり方別にみると図4-111に示すように10メートル以内の至近距離の人達で、「いつも不安感あり」とする人が31.7パーセントと当然のことであるが、不安感が高くなっている。10メートル以上の車間距離別には、差はみとめられない。同様に女性の乗用車においても、50メートル以内の車間距離をとっている人に「不安いつもあり」とする人は22.2パーセントと高く共通した特徴といえる。

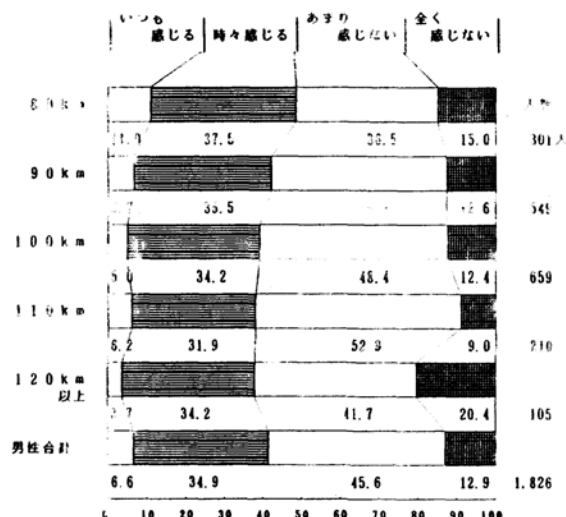


図4-108 走行速度別バンクの不安感(乗用車)

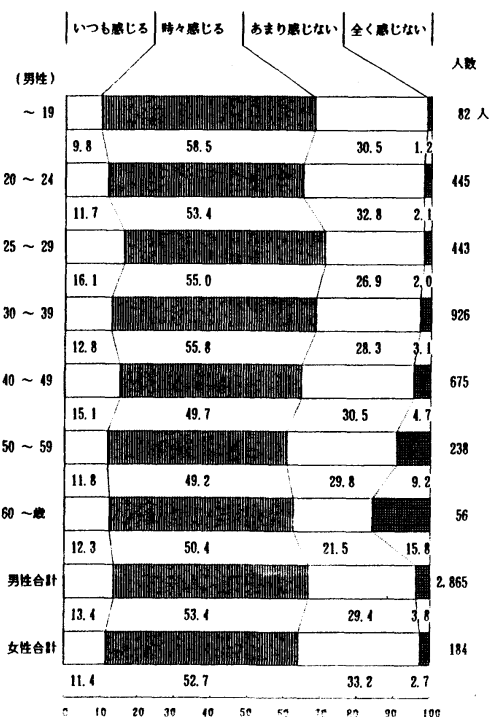


図4-109 年齢別前車の急ブレーキの不安感

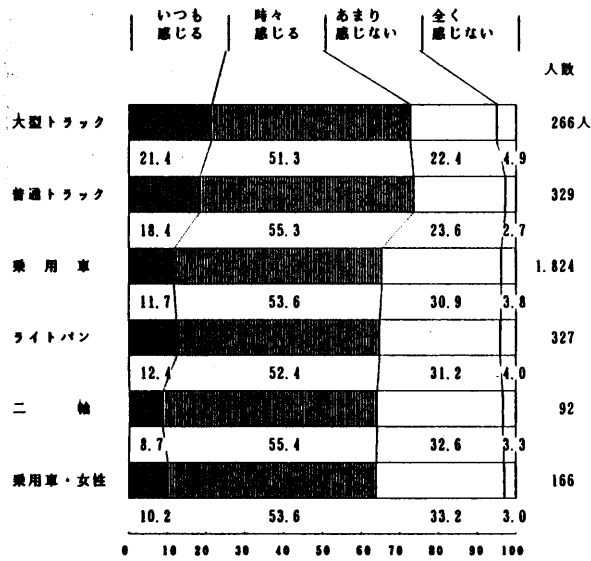


図4-110 車種別前車が急ブレーキの不安感

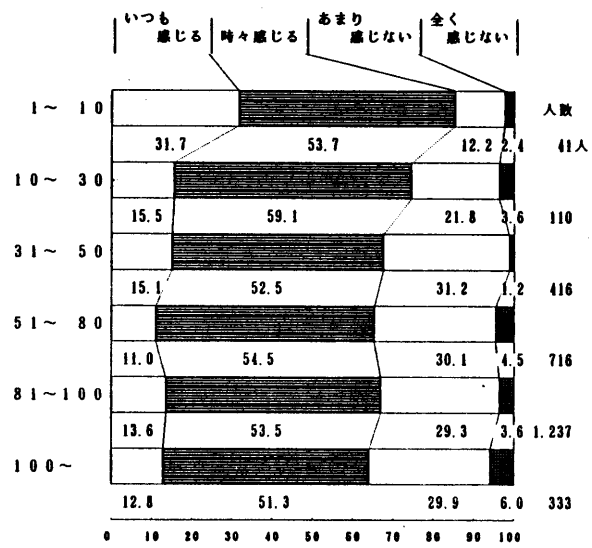


図4-111 車間距離の数値別前車の急ブレーキの不安感

表4-38 高速道路の安全意識別急ブレーキの不安感 (乗用車)

男性乗用車では、高速道路の安全性の評価と、この種の不安感とは相関性が高いことがいえる(表4-38)。

不安 安全性	いつも 感じる	時々 感じる	あまり 感じない	全く 感じない	人 数
安 全	9.9%	50.1	34.9	5.1	1,013 人
危 険	18.8	56.4	23.2	1.6	367
わからない	10.2	58.7	28.2	2.9	443

b. 追突の不安

走行中に後続車に追突されないかと

いう不安感は、図4-112に示すように、男性が平均で「いつも感じる」7.6パーセント、「時々感じる」41.8パーセントと全体の50パーセント近くがこの種の不安感を抱いて走行しているといえる。

年齢層別にみると、この不安感は30歳代から50歳代までやや高くなる傾向がある。しかしながら60歳代では不安感はやや低くなっている。

車種別には、図4-113に示すように、乗用車(男性、女性)と二輪との間に差がみられ、二輪はこの種の不安感は低くなっている。つまり、二輪では通行中に後続車に追突される不安がないのは、車体が小さく、身軽なこと、運転姿勢などが影響していると思われる。四輪においては顕著な差はみられない。

c. 割り込みによる不安感

「走行中に他の車が割り込んで来ないか」という不安感については、図4-116に示すように平均して男性の8.1パーセントが「いつも感じる」、43.6パーセントが「時々感じる」とし、女性では若干この不安感が高いが有意差は認められない。

サービスエリア別にも、年齢別にもこの種の不安感には差はない。興味のあるのは、車種別

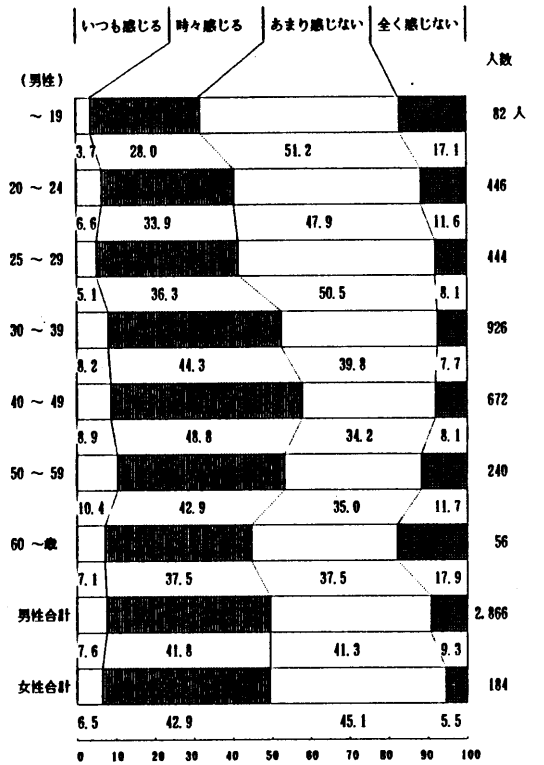


図4-112 年齢別後続車の追突の不安感

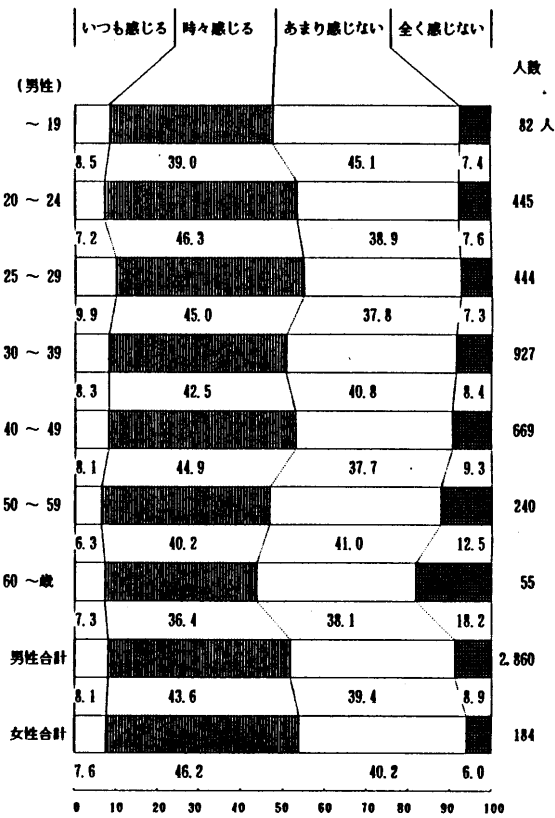


図4-116 年齢別他車の割り込みの不安感

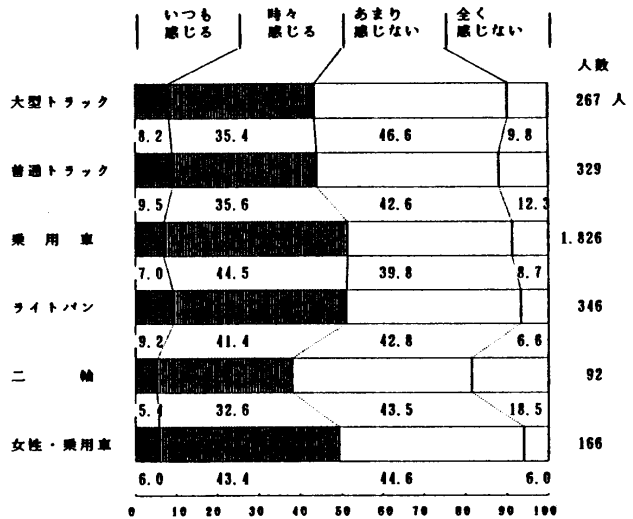


図4-113 車種別後続車の追突の不安感

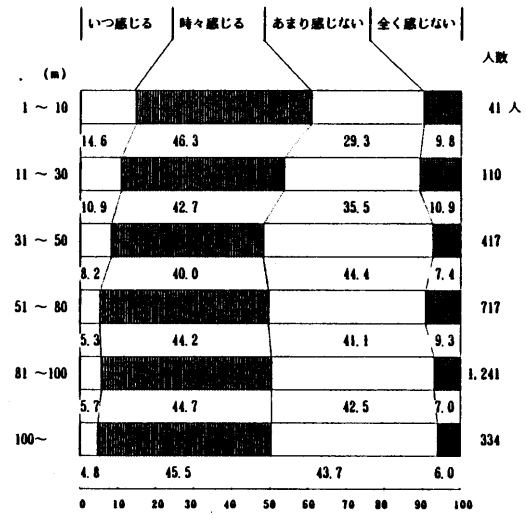


図4-114 車間距離の数値別後続車の追突の不安感

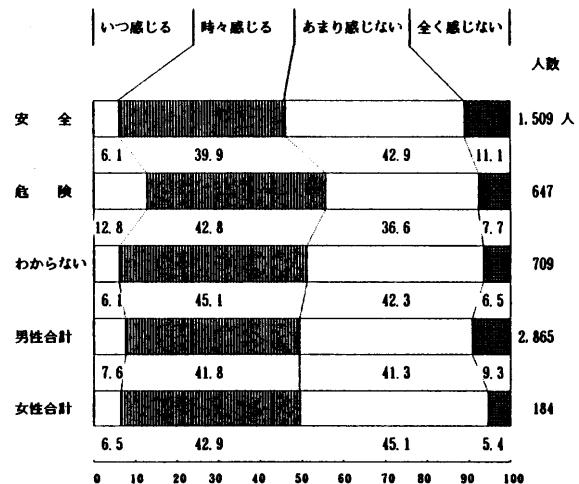


図4-115 高速道路の安全意識別後続車の追突の不安感

にみてもまったく差がなく、この種の不安感、どの運転者も、ライダーも一様に感じとっている不安意識の一つといえよう。

ただし、乗用車(女性)では、図4-118に示すように、走行速度が高い人の方がやや僅かであるが不安感が高い傾向を示している。

d. とびこみの不安感

「対向車が飛びこんでくるかもしれない」という不安感をみると、図4-120に示すように平均して男性ではこの不安感は低く、「いつも感じる」3.9パーセント、「時々感じる」20.9パーセントであり、女性もほぼ同程度の不安感である。

サービスエリア別には、大きな差はないが、

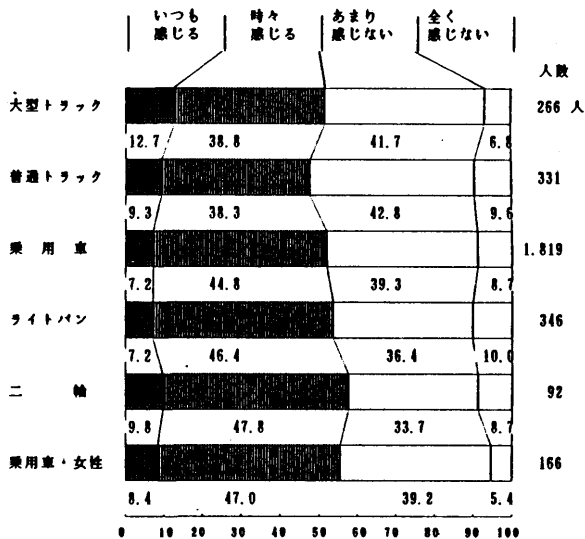


図4-117 車種別他車の割り込みの不安感

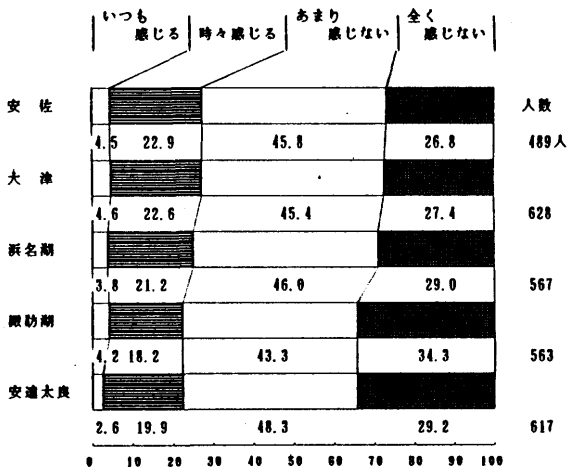


図4-119 サービスエリア別 対向車の飛び込みの不安感

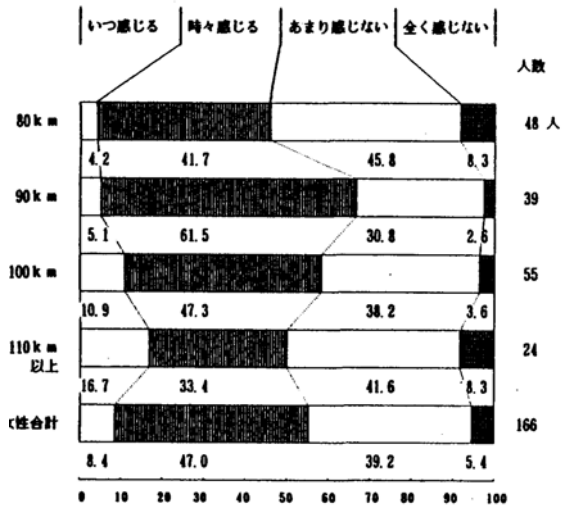


図4-118 走行速度別他車の割り込み、の不安感(乗用車)・女性

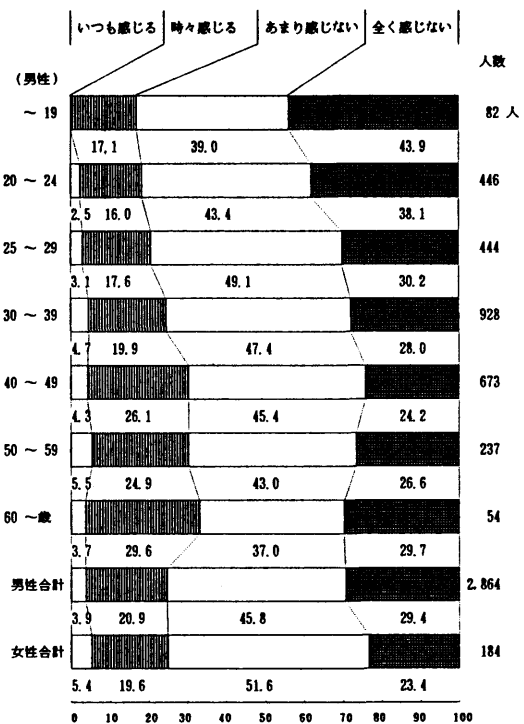


図4-120 年齢別対向車の飛び込みの不安感

諏訪湖SAで「まったく感じない」の割合が34.3パーセントと他のサービスエリアにくらべて高いのは、諏訪湖SAの上下線が完全に段差で分離され、物理的に飛びこみを不可能にしていることに原因があるものと考えられる(図4-119)。

年齢別にみると、加齢と共にこの種の不安感が高くなる傾向を示しており、若い年齢層では「まったく感じない」とする運転者の割合はかなり高くなっている。

職業運転者がマイカーよりもこの種の不安感が高いことは、車種別にみてもトラック、ことに大型トラックが他車種よりも高いことからいえる。これは座席位置が乗用車よりも高く対向車が目に入り易いことも一つの原因といえる。二輪の低いのは、もっぱらセンターライン側を走らず走行車線を走っていることから来る安心感と関係があるといえる。乗用車の男性では、運転経験が3年未満の人達でこの種の不安感がやや低い。

また大型トラックと乗用車では、高速道路の安全性に対する評価が「危険」とする人ほどこの種の不安感が高いことは、ある意味でこれが高速道路に対する安全評価の一つとなっていることを示唆しているといえる(表4-39)。

e. 他車の積荷落下の不安感

他車が積荷を落とすことに対する不安感は図4-123に示すように平均して男性の5.3パーセントが「いつも感じる」、40.7パーセントが「時々感じる」としており、全体の46.0パーセントがこの種の不安を抱きながら走行している。

年齢別ではどの年代とくらべても、60歳代がこの種の不安感を余り持っていないことが注目される。これは、すでに述べた高齢運転者の不安意識の一つの特徴としてとらえることができる。

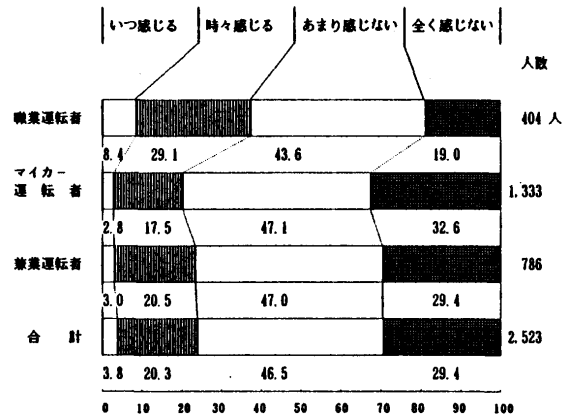


図4-121 運転者群別対向車の飛び込みの不安感

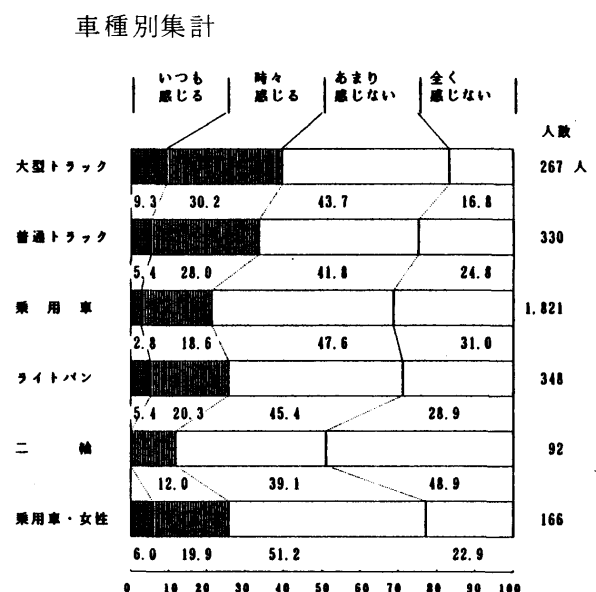


図4-122 車種別対向車の飛び込みの不安感

表4-39 高速道路の安全意識別対向車の飛び込みの不安 (大型トラック)

不安	いつも感じる	時々感じる	あまり感じない	全く感じない	人数
安全	6.6%	24.8	47.6	21.0	105人
危険	14.9	35.1	36.2	13.8	94
わからない	5.8	32.4	47.1	14.7	68

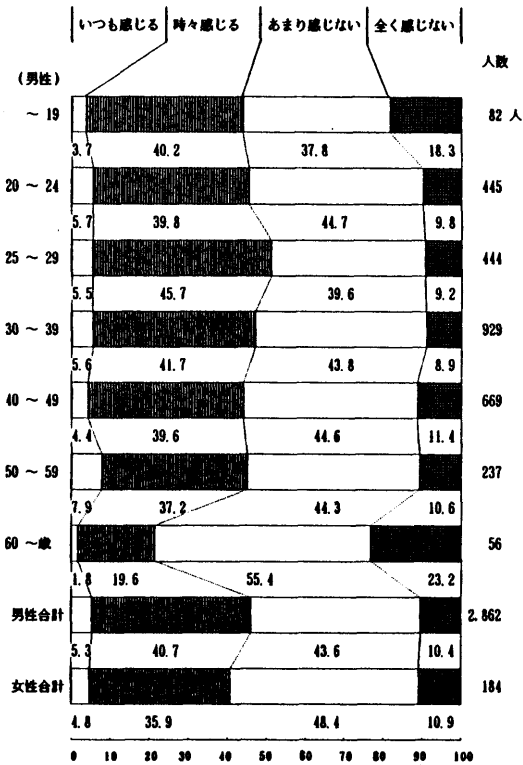


図4-123 年齢別他車の積荷の落下の不安感

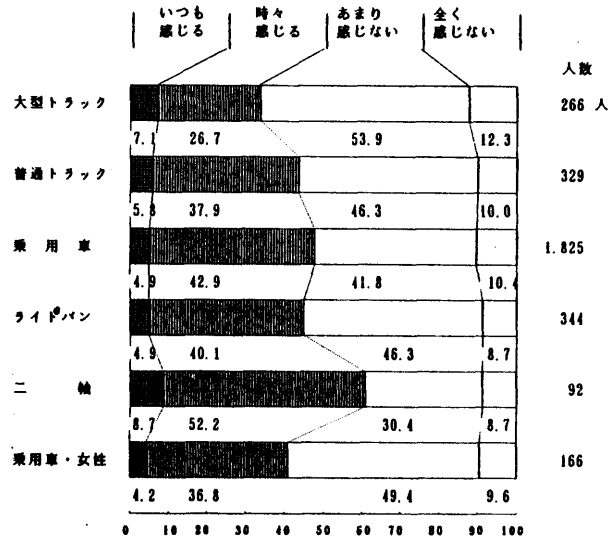


図4-124 車種別他車の積荷の落下の不安感

車種別にみると図4-124に示すように、二輪は他のいずれの車種にくらべても不安感が高くなっている。これは、仮に路上の落下物を回避するための急ハンドル等で転倒したり、もしくは直接落下物に衝突した場合、四輪車よりも危険の程度が高くなることを卒直に表しているものと考えられる。二輪では全体の60.9パーセントがこの種の不安感を抱いて走行していることは注目される。

(6)不安得点の分析

今回の調査した15項目は、大別して、

- 自然現象への不安感
- 他車への不安感
- 自分の行動への不安感
- 自分の車への不安感
- 自分の体への不安感

の5つに分類出来る。これらが、車種別、年齢別、性別でどの様な特徴を示しているかを調べるため、標準得点を

いつも感じる	4点
時々感じる	3点
あまり感じない	2点
全く感じない	1点

とし、それぞれプロフィールとした。

これを平均化し、標準得点としてみたのが図4-125に示すとおりである。

車種別にみると、トラックは、大型、普通トラックともほぼ似たプロフィールであり、「前車の急ブレーキ」に対する不安感が高いのが特徴である。ライトバン、乗用車(男性)は同じ様なパターンであるが、「対向車の飛びこみ」に対する不安感は低い。乗用車(女性)では「本線への合流」の不安が男性よりも高く、また「タイヤのパンク」への不安は低くなっている。これは女性のもつ一つの特徴を示すものであって、どちらかといえば、他の車との関係についての不安感は高く、逆に、自分の車の調子、状態といったものには余り関心を払っていないものといえる。

二輪では四輪とはきわだった違いを示しており、彼らの不安感は、「横風」、「雨」といった自然環境に対して高く、また単調感からの居眠りといったように、むしろ自然環境で代表される項目に運転中の不安感が高い。これに対し、対向車の飛びこみ、本線への合流といったような、二輪では余り障害とならない項目に不安感はない。

要約すれば、それぞれの車種が普段出会う場面に対する不安の反応は高いともいえる。

次に、男性乗用車のみについて、図4-126に示すように年齢層別にその特徴をみると車種別にみる程の不安感の差はみとめにくい、自然現象に関連した不安感は若年層ほど不安感が低い。他車への不安感は年齢差はみられない。一般に不安感が高いのは「前車の急ブレーキ」、「後続車の追突」「他の車の割り込み」であり、自分の周辺で常時起り得る他車との干渉からの不安感が高いことが判る。自分の行動、自分の車についての不安感は年齢差はまったくみられない。

むしろ、「単調で居眠りしないか」という不安感は、乗用車であっても、20歳代から30歳代にかけて高いのが特徴であり、逆に60歳代ではこの不安感は低くなっている。

(7)不安感の因子分析

ある心理量の示す内容をいくつかの属性で分析を行なうと、そこに一つの共通した心理的な軸というものを設定することが出来る。因子分析というのは、そうした手法の一つであって、例えば、ここでいう「不安感」というものは、サービスエリア別、運転者の年齢、運転経験年数といったような要因によってどういう違いがあるかを分析しようとするものである。

因子を1、2……5と設定し、それぞれの寄与量、寄与率、累積寄与率をみると、表4-40のごとくになり、寄与量が第3軸まで1を越えていることから、1、2、3軸を今回の分析の対象とした(15の次元を3つの次元に集約して説明しようとするものである)。

不安項目の15のそれぞれの各因子に対する因子負荷量は表4-41に示すとおりである。

まず、第1軸であるが、これは、雨に対する不安感、霧に対する不安感、横風に対する不安感など自然現象に対する不安感に負荷量が多い。また、いねむりに対する不安感が出ているが、

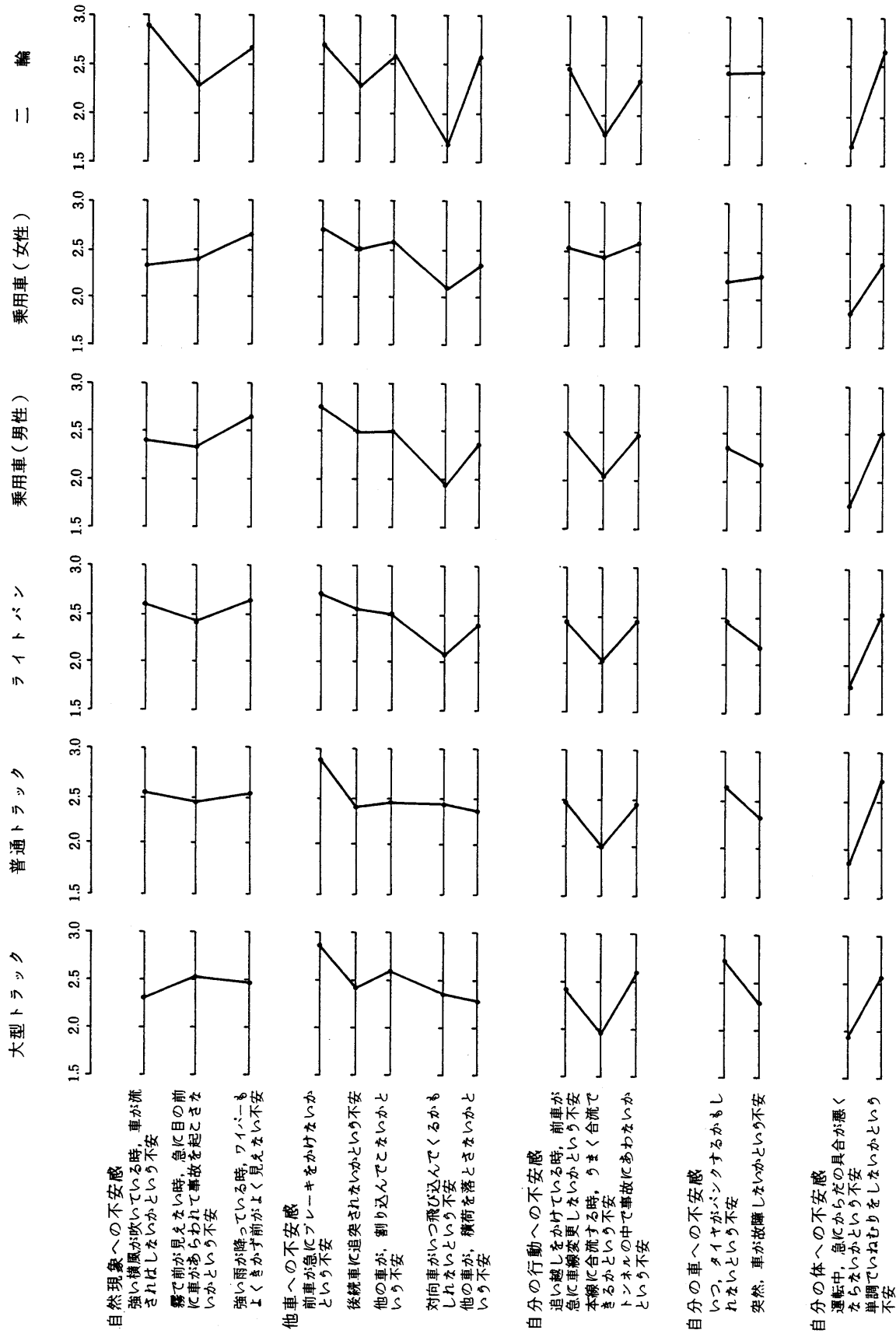


図4-125 車種別・不安感別得点のプロフィール

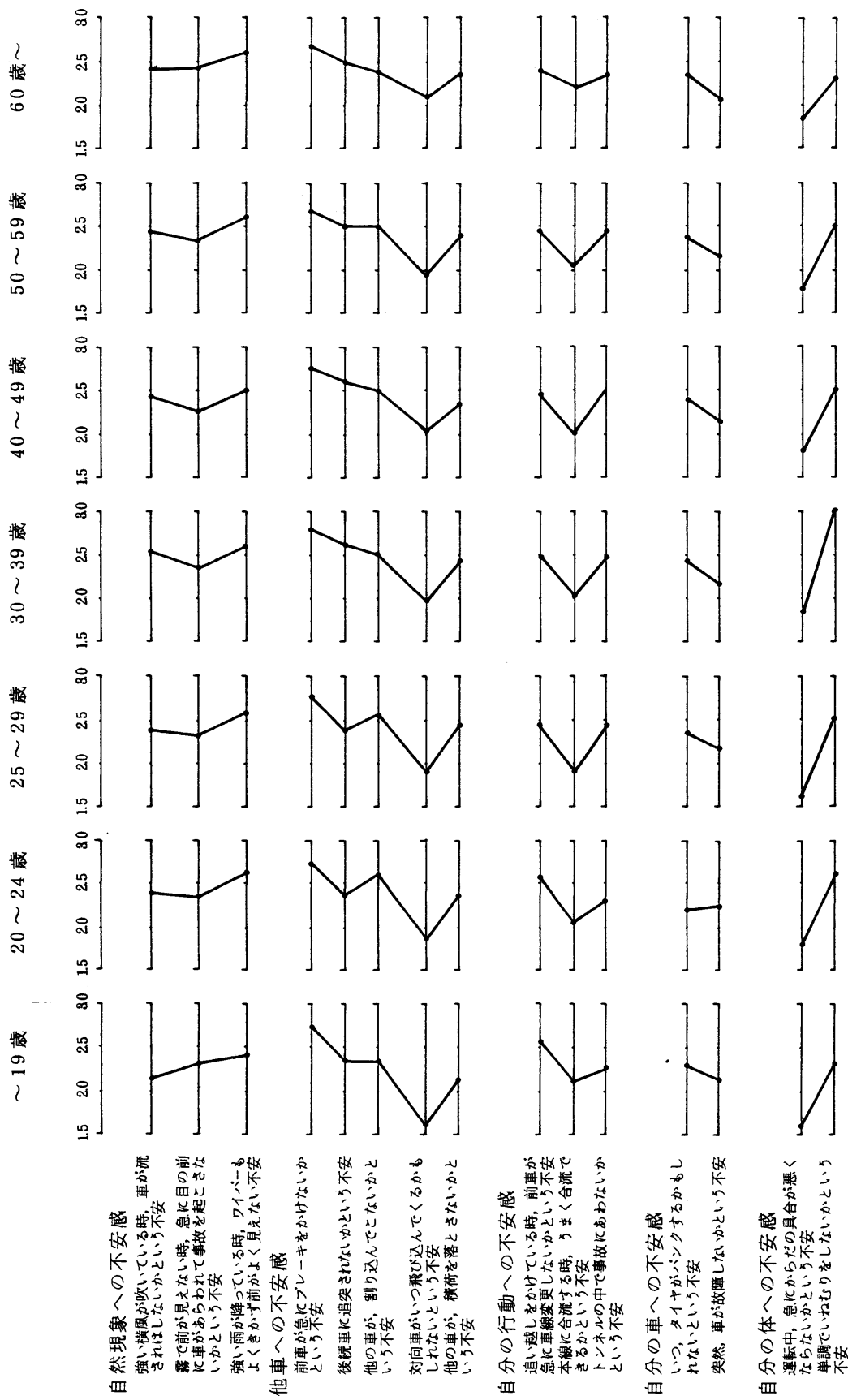


図4-1-2-6 車種別・不安感別得点のプロフィール

これは「単調でいねむりをしないかという不安」との質問になっており「いねむり」より「単調」という道路環境に反応したものと考えられる。この様に解釈すると、第1軸は自然環境を中心とした運転環境に対する不安感の軸と見られる。

第2軸はやや明確でないが、パンク、故障といった項目の値が高く自分の車の異変に対する不安感の軸と解釈できる。

第3軸は、追突されないか、割り込みされないか、前の車が荷物を落さないか、前の車

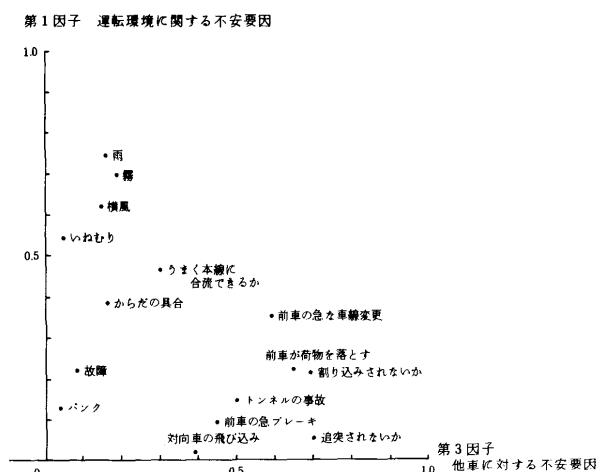
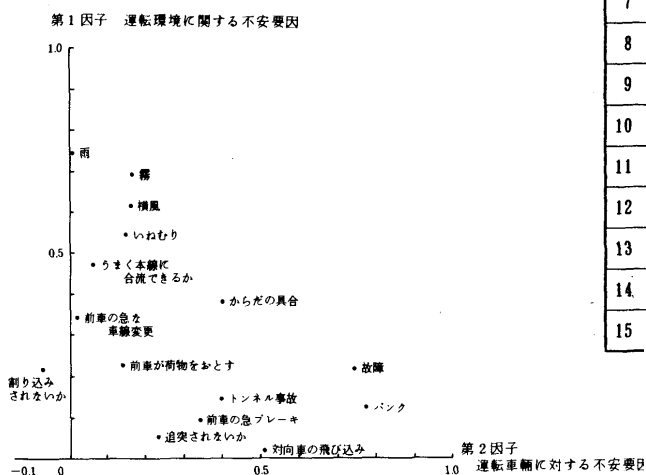


図4-127因子分析結果(Vari max回転後)

表4-40 寄与量及び寄与率

因子	1	2	3	4	5
寄与量	4.417191	1.298992	1.131901	0.993637	0.942948
寄与率	0.294	0.087	0.075	0.066	0.063
累積寄与率	0.294	0.381	0.457	0.523	0.586

表4-41 因子負荷量

項目	要因	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3
1 前車の急ブレーキ		0.09379	0.34428	0.45385
2 パンク		0.12632	0.77581	0.04684
3 故障		0.22397	0.74498	0.08117
4 対向車の飛び込み		0.02004	0.51855	0.38945
5 トンネルの事故		0.14409	0.40225	0.50314
6 追突されないか		0.05348	0.22881	0.66932
7 身体の具合		0.38372	0.40204	0.16733
8 割り込みされないか		0.21414	0.06189	0.69979
9 前車が荷物を落とす		0.22696	0.14065	0.55180
10 居眠り		0.54418	0.15062	0.05468
11 風		0.62125	0.16512	0.15058
12 霧		0.69582	0.16188	0.18619
13 雨		0.74029	0.01000	0.15875
14 本線に合流		0.47219	0.06560	0.30882
15 前車の急な車線変更		0.34837	0.02514	0.59171

が急に車線変更をしないかと言った不安感の値が高くなっている○このためこの軸は他の車に対する不安感と解釈できる。

因子スコアによる不安感の差異分析

① 道路別にみた不安感

まず、道路別に不安感の違いをみると図4-128に示すとおりである。

第1軸の「運転環境に関する不安要因」に関しては、安達太良SAが最も不安感が大きく、次いで諏訪湖SAの不安感が大きくなっている。こ

の2つのサービスエリアのある道路は、冬期の自然環境が厳しくそのために不安感が大きくなっていると思われる。

第2軸、第3軸に関してはサービスエリア別に大きな違いが見られないが、第3軸の「他車に対する不安」に関して、安佐SA、安達太良SAといった比較的交通量が少ない高速道路では不安感が小さくなっている。

② 性別にみた不安感

性別に不安感の違いをみると図4-129に示すように男性に関しては、いずれの

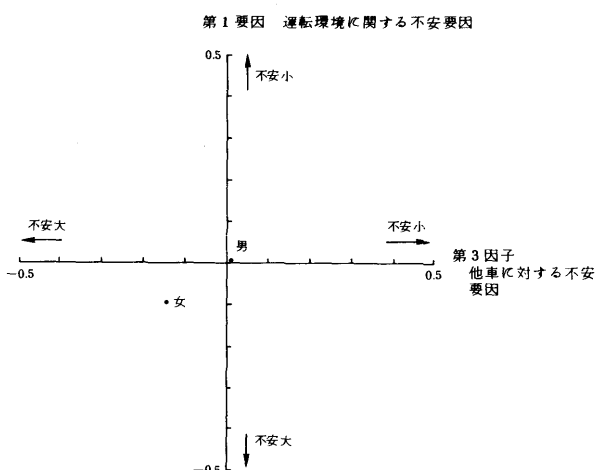
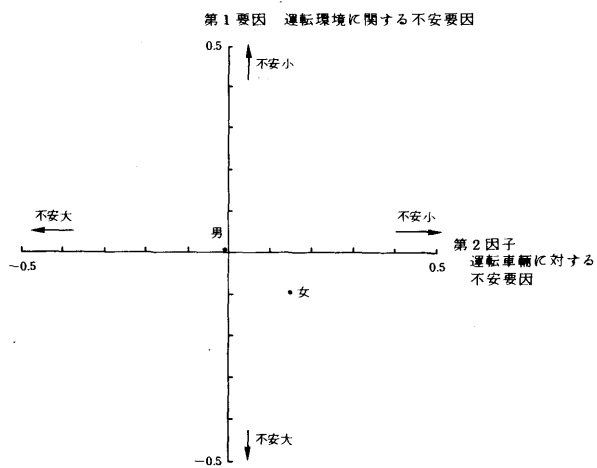


図4-129 性別因子得点

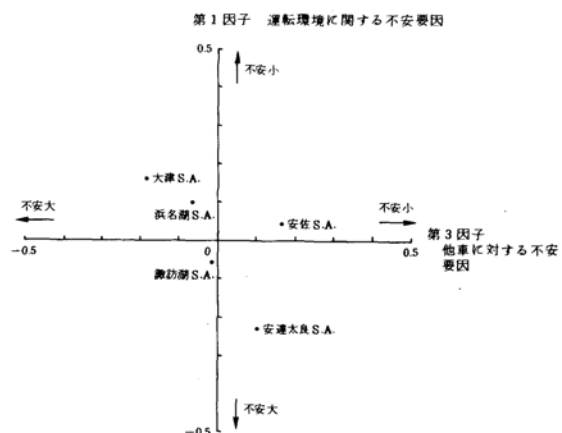
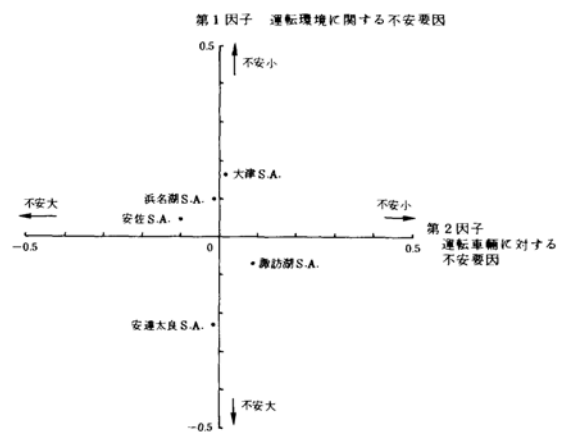


図4-128 道路別因子得点

軸に対しても原点近くになっている。これは、男性サンプルは、一つには職業運転者やマイカー運転者を含んでおり、また運転車両も大型から小型まで幅広くなっている為にはっきりした特徴がでていないためと考えられる。これに対して女性は、マイカー運転者が殆んどであり、やや特徴がみられる。つまり、女性は、男性に比べて運転環境に対して不安感がわずかながら大きくなっている。運転車両に関しては、女性の方が不安感はなく、他車に関しては、女性の方が不安感

が大きいのが特徴といえる。

③ 年齢別にみた不安感

年齢別に不安感をみると、図4-130に示すように第1軸に関しては年齢別に大きな違いが見られないが2軸の運転車両に関してみると、年齢の低い層では、不安感が少なく、年齢が上がるにつれて、不安感が大きい方へ移行している。しかし、20代中頃から40代まで差がほとんどなくなり、これ以上年齢が高くなると再び運転車両に関する不安感が少なくなっている。この理由の1つには、20代中盤か

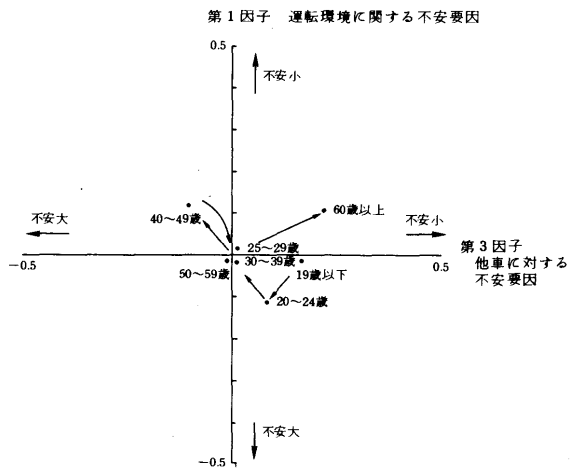
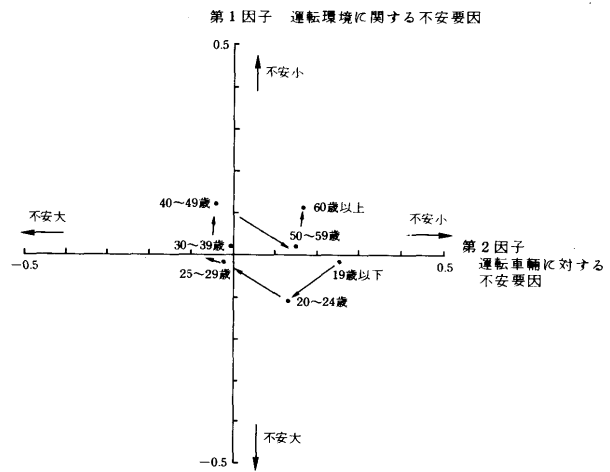


図4-130 年齢別因子得点

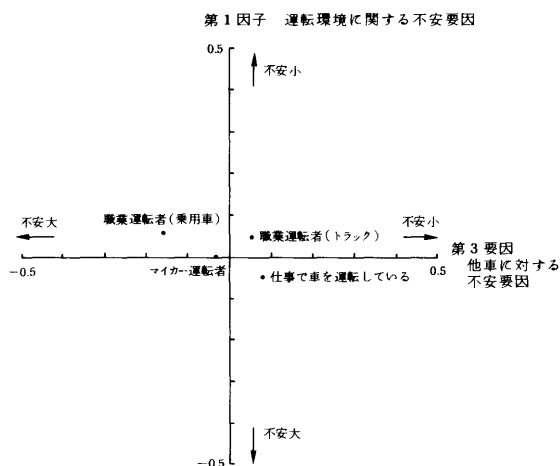
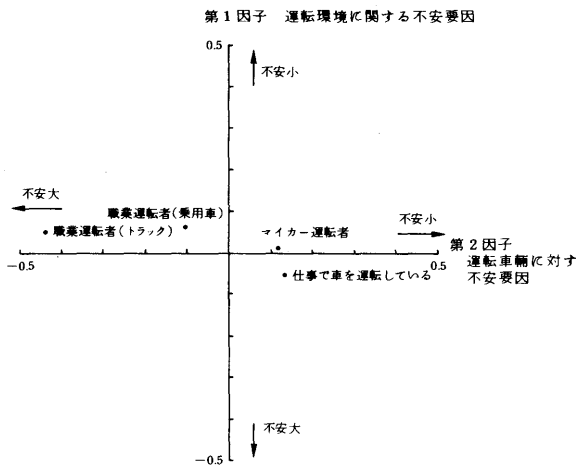


図4-131 運転者群別因子得点

ら40代にかけては、運転車両に負担を強いる、ある意味では車の状態に神経質となる職業運転者が多く含まれていることがあげられる。第3軸の「他車に対する不安」に関して第2軸と同様の傾向が見られ、若い層では不安感が小さいが年齢が上がると不安感が大きくなり、また50代以上で再び不安感が小さくなっている。高年齢層で、車のことに余り神経を使っていないのは、女性と同じ特徴といえる。

④ 運転者群別にみた不安感

運転者別の不安感をみると、図4-131に見

るように、第1軸の「運転環境に関する不安」には、あまり差が見られないが、第2軸の「運転車両」に関しては、前述の様に職業運転者の不安感が大きい。これは、車の利用頻度が高く車に負担をかけることが多いためと考えられる。

第3軸の「他車に対する不安」に関しては「乗用車の職業運転者」や「マイカー運転者」など運転車両が小さい運転者にやや不安感が大きくなっている。

⑤ 運転経験別にみた不安感

運転経験別にみると図4-132に見るように第1軸の「運転環境」に関しては運転経験が多くなるにつれて不安が小さくなっている。なお「6ヶ月未満」と「6ヶ月～1年未満」については、サンプル数が50～70程度と少ないため、この2つの層の傾向は除いた。

第2軸の「運転車両」に関しては、第1軸とは逆に運転経験が深くなるにつれて不安が大きくなっている。これは、運転経験の深い層には職業運転者が多く含まれていることによると考えられるが、また、経験の浅い運転者は車の状態を正しく把握しない傾向があることも考えられる。

第3軸の「他車に対する不安」に関しても「6ヶ月未満」、「6ヶ月～1年未満」を除いてみると、運転経験が深くなるにつれて不安が、やや大きくなる傾向が見られるが、これは交通場面での体験がつまれることによる影響であろう。

⑥ 運転車両別不安感

図4-133に見る様に第1軸の「運転環境」に関しては二輪車の不安感が大きい事が目立っている。これは、二輪車が構造上、雨や風などの気象条件に弱いことによるものと考えられる。

第2軸の「運転車両」に関する不安については、大型、普通トラックの不安感が高く、やはり運転車両の使用頻度に関係があるものと考えられる。

第3軸の「他車に対する不安」については乗用車の不安が大きく、トラックに不安が少ない。なお、二輪車の不

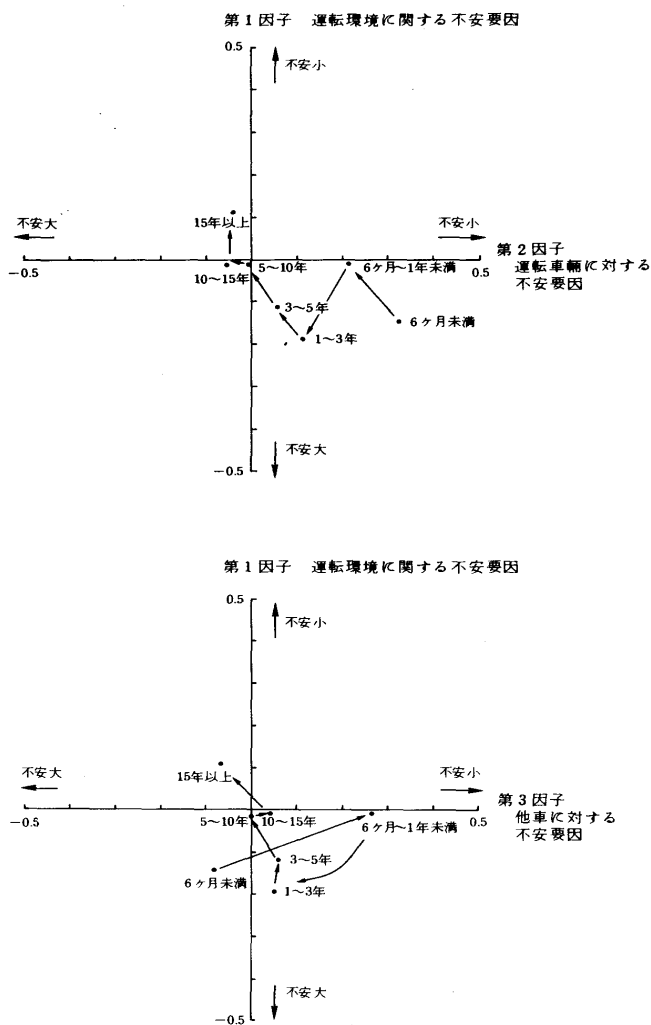


図4-132 運転経験年数別因子得点

不安感が小さいが、これは二輪車は小回りがきき、他の車を避けやすいことによると考えられる。

⑦ 高速道路の利用頻度別不安感

利用頻度別に不安感をみると、図4-134に見るように、第1軸の「運転環境」に関しては、利用頻度が多くなるにつれて不安感が小さくなっている。先の運転経験年数でも経験が長くなると不安感が小さくなる傾向が見られており、「運転環境」に関しては「慣れ」が重要な要因になっていると考えられる。

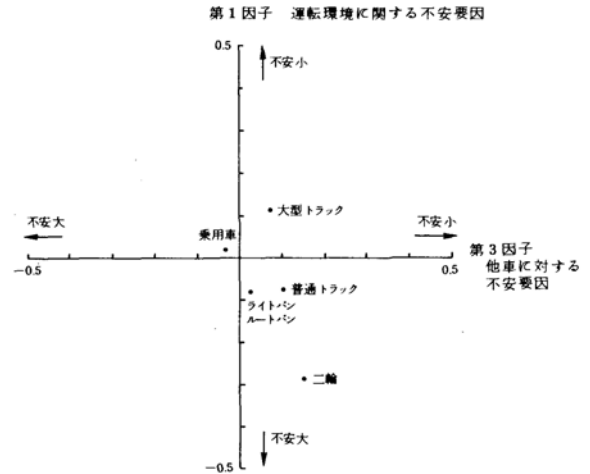
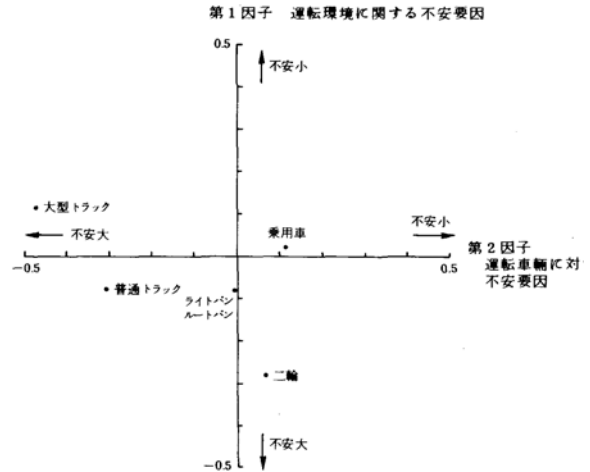
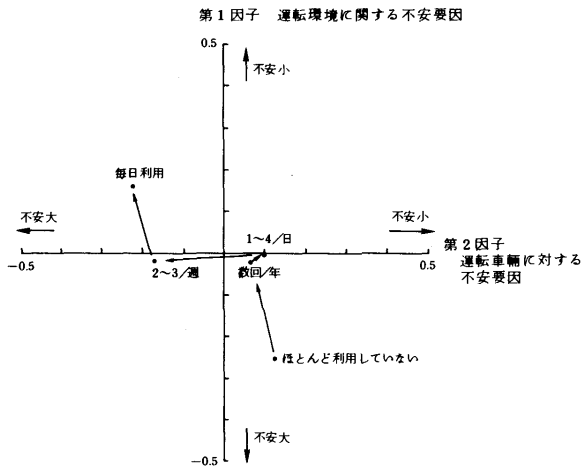


図4-133 運転車両別因子得点

第3軸の「他車に対する不安」に関してはほとんど差異は見られない。

注：因子分析について

因子分析のねらいというのは、人間の持つ心的機能、気質特性を適切に記述してこれを分類するための最少数の独立な因子を見出して、それらの関係を記述することにある。

このため、次の様な手続きをふむ(質的な分析方法の場合)：

1. 項目別の相関係数を求める。
2. 出来上った相関行列をもとにして因子行列を求める。

図4-134 高速道路の利用頻度別因子得点

こうした変数間の相関関係を測定する相関係数群つまりここでいう相関行列 **correlation matrix**は、きわめて複雑であり、これから容易な説明は下しがたい。このため、上に述べたような相関関係を概括して、解釈や説明の根拠を明らかにするため、相関行列を変換し、それぞれの変数の因子負荷量 **factor loading** を明らかなものとする因子行列 **factor matrix** とする。つまり、n個の変数よりも少ない因子の一次結合によって与えられた相関行列を説明しようとするのが因子分析のねらいである。

次いで実測された相関行列の構造に対していくつの因子を想定すれば必要かつ十分であるかを探し出し、次いでその個数の因子がいかなる心理学的性質のものと考え、各測定のもつ負荷量が合理的な構造を呈するかを探し出すことになる。このようにして、未知の領域についての大きな輪郭を与えてくれるのが因子分析の果す機能である。

4-9 交通情報の問題点

(1)交通情報板の知名度

高速道路での運転者への交通情報の提供は、一般道路と異なり、その道路環境が特殊であり、しかも、高速で走行していることから、きわめて緊急な正しい交通情報の提供が必要となってくる。例えば、大雨、雪、霧、凍結等の気象状況や、渋滞、工事等の交通情報は、高速で走行している運転者には、時々刻々と変化する気象状況や交通障害等に対し適切に交通情報として提供され、不測の事態を回避することを可能にするものである。さらには、数年前の日本坂トンネルにおける多重追突車両火災事故発生の場合においても、適切な交通情報を提供し、交通規制が出来たとすれば、あの様な大惨事は免がれ得たかも知れないのである。

こうした観点から、一般ユーザーがどのような情報に関心を持っているか、印象に残っている媒体(メディア)はなにかについて分析した。

高速道路において、「走行中もっとも印象に残る媒体は何か」を問うと、図4-135に示すように、男性は全体で、41.6パーセントが「電光表示板」、次いで29.5パーセントが「横断橋のタレ幕」をあげており、「トンネル内のラジオ放送」をあげたのは14.4パーセントである。この他、料金所や路側の立看板などがあげられるがこの示す比率は低い。

サービスエリア別にみると、図4-136に示すように、安佐SA、安達太良SAでは「横断橋のタレ幕」の回答が高く、大津SAでは、これに対し、トンネル内のラジオ放送をあげている率が20パーセントをこえている。これは、大津SAではトンネルが多く、このためトンネル内のラジオ放送を実施しているところも多く、この効果を高く評価しているものと思われる。

年齢別にみると、20～30歳代までは横断幕の占める割合はやや低くトンネル内のラジオ放送を効果ありとする割合がやや高い。

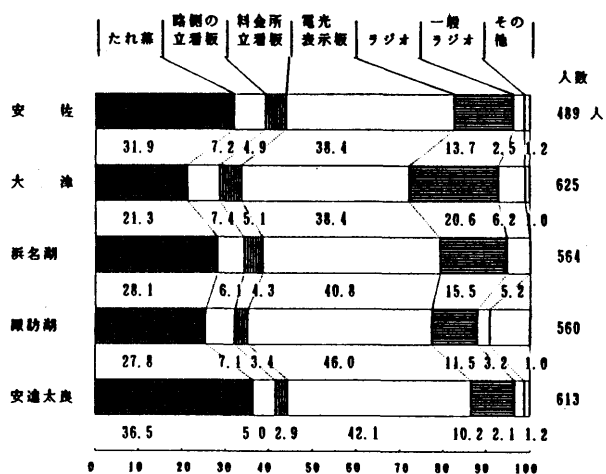


図4-136 サービスエリア別印象に残る広報

60歳以上では電光表示板が50.9パーセントと平均よりも高くなるが、これらは被視認性の高いことが訴求性を高めているものと考えられる。

職業運転者とマイカーとを比較すると、図4-138に示すようにマイカーでは、電光表示板、タレ幕に対する評価が高いのに対し、職業運転者では、一般のラジオに対する反応がやや高くなっている。同様に車種でみると図4-139のように、二輪ではラジオの装備がほとんどないことから、横断タレ幕と電光表示板で全体の78.3パーセント、ことに、タレ幕への依存度が高くなるのが特徴である。運転経験年数別、いつもの走行速度別、車間距離別にきわだった特徴はない。

(2) 情報の指示への意識

「渋滞中この先出よ」という表示があった時、どういう行動をとるかについての回答をみると図4-142に示すように男性平均で17.7パーセントは無視して走行を続けるとし、残り82.3パーセントが「次のインターで出る」と回答している。女性では、無視して通過が20.7パーセント

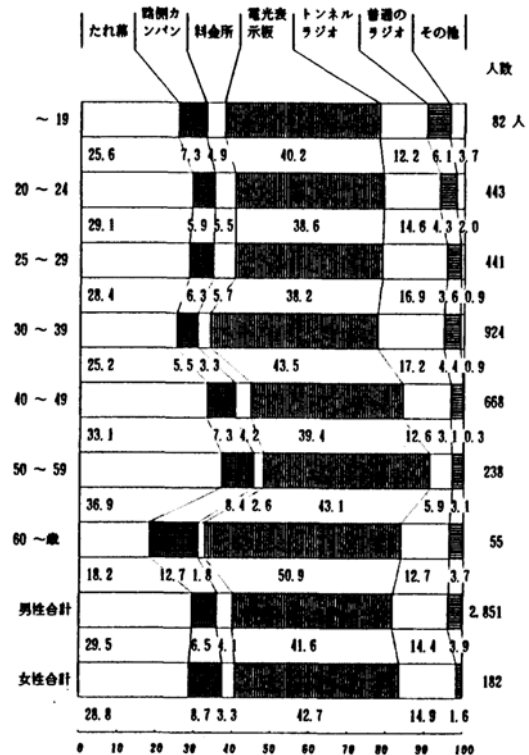


図4-135 年齢別 印象に残る広報

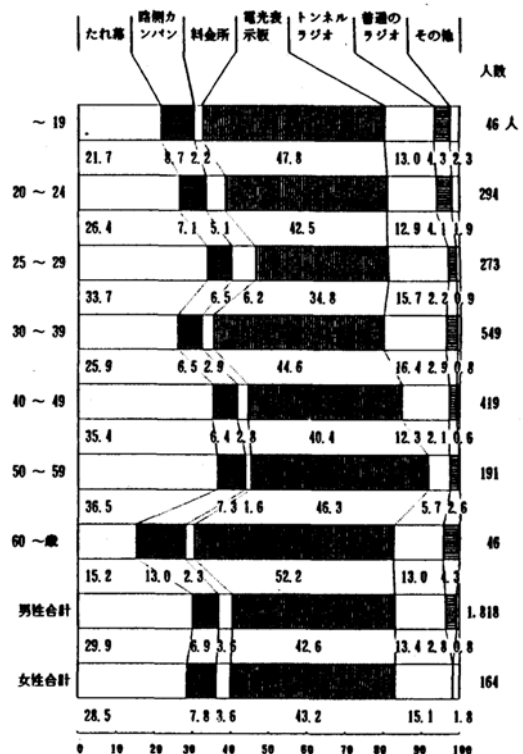


図4-137 年齢別印象に残る広報 (乗用車)

とやや多くなっている。

「無視する」とした群に対し、その理由をみると、図4-143に示すように、男性は平均して32.4パーセントは「待てば解消する」とし、32.8パーセントが「出ても道が判らない」、21.5パーセントは「行けばなんとかなる」という比較的安易な意識でいることが判る。サービスエリア別には、図4-141に示すように安達太良SAで「出ても道が判らない」とする割合が46.6パーセントと無視する人達の半数近くに達している。また、安佐SA、浜名湖SA、大津SAなどでは「しばらく待てば解消する」とする割合が高くなっているのが特徴である。年齢層別にみると、「無視して通過する」の割合は、図4-142に示すように加齢と共に低くなり、「次のインターで出る」割合が

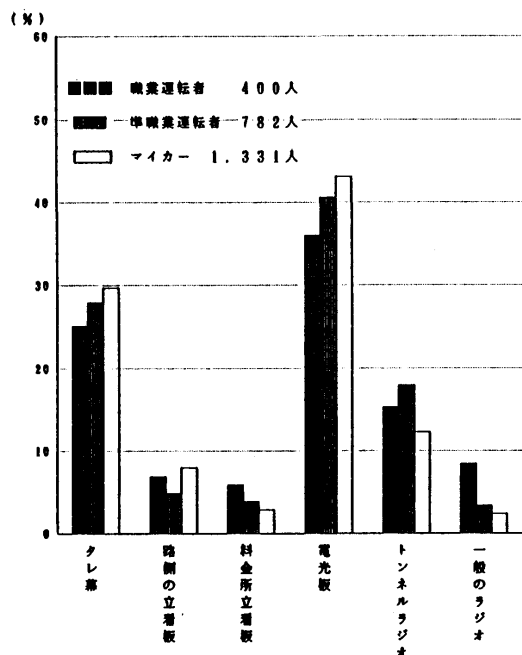


図4-138 運転者群別印象に残る広報

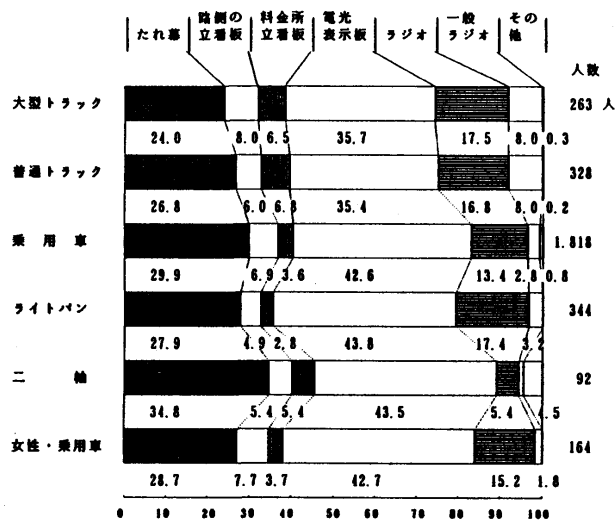


図4-139 車種別印象に残る広報

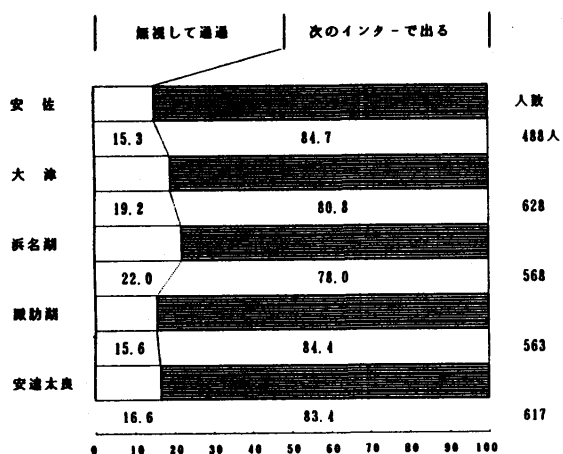


図4-140 サービスエリア別「渋滞中この先出よ」の表示に対する反応

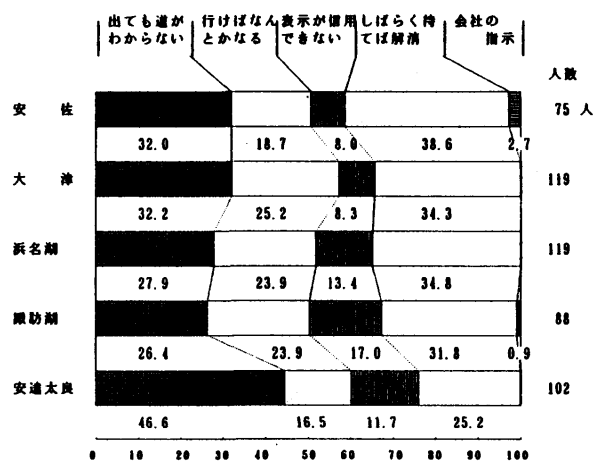


図4-141 サービスエリア別表示板無視の理由

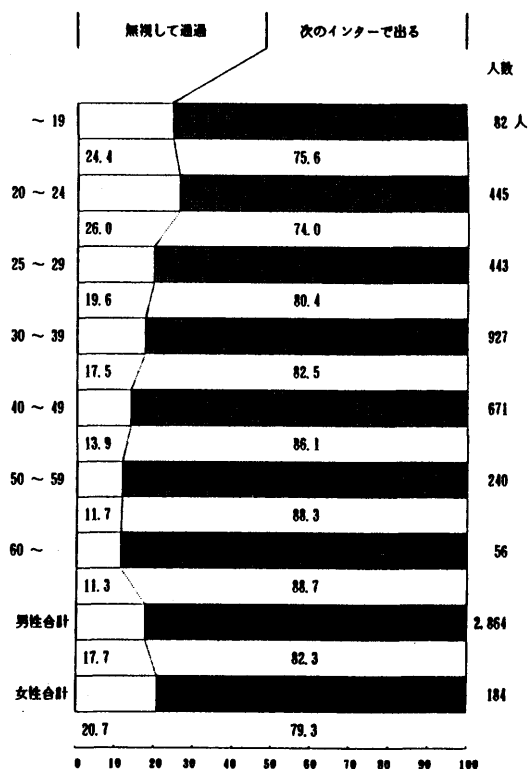


図4-142 年齢別「渋滞中この先出よ」の表示に対する反応

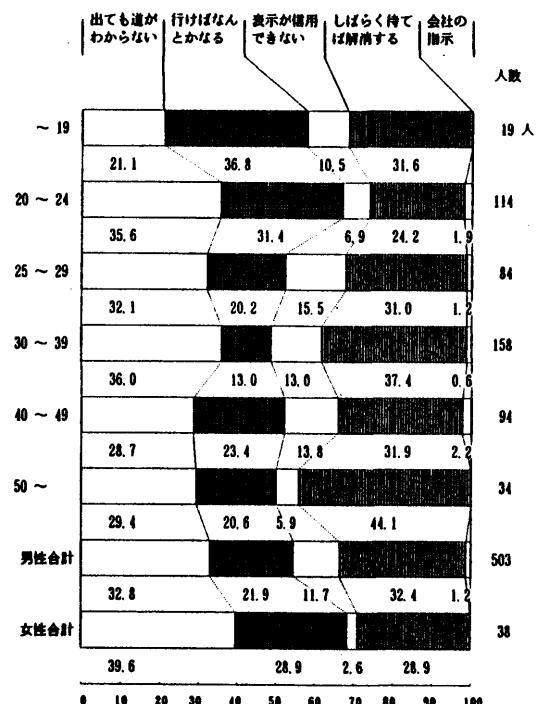


図4-143 年齢別表示板無視の理由

高くなっている。無視して通過する理由では「行けばなんとかなる」という安易な発想は若年層においてかなり高くなっている。

運転者群別に無視する理由をみると、図4-145に示すように、職業運転者は、「しばらく待てば解消する」が54.7パーセントと高いのに対して、マイカーでは45.4パーセントが「出ても道が判らない」ことを無視する理由としてあげている。こうした意味から、表4-42に示すように、二輪、トラックは、乗用車にくらべて「無視する」比率が高くなっている。これはこの種の体験が多いこと、無線機などを持っていることから状況のある程度つかめることが影響していると思われる。

興味あるのは、女性の乗用車が男性のそれにくらべて、無視する割合が高いことであり、その理由として「道が判らない」が39.6パーセント、「解消する」、「何とかなる」がそれぞれ28.9パーセントとなっており、男性の乗用車とその無視の理由については大きな差はみとめられない。

乗用車(男性)の走行速度別に無視するか否かをみると、図4-146に示すように速度の高い群ほど無視して通過する割合が高くなっているが、これは彼らがそれだけ危険を冒すチャンスが高いのか、もしくはベテランなのかであるといえる。また、「何とかなる」、「表示を信用しない」の割合は高速走行する人ほど高くなっている。

また、トンネル内での事故の不安感と「渋滞中この先出よ」の表示との関係をみると、図4-147

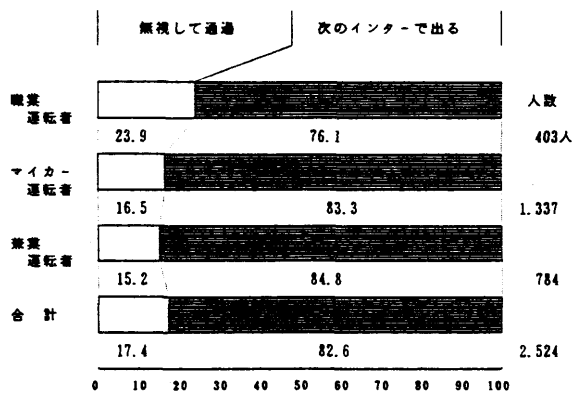


図4-144 運転者群別「渋滞中この先出よ」の表示に対する反応

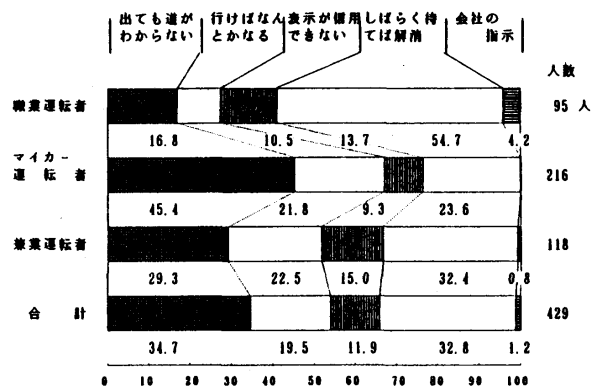


図4-145 運転者群別表示板無視の理由

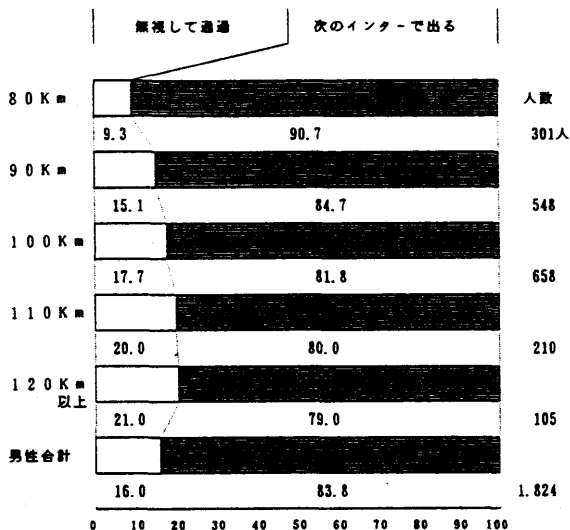


図4-146 走行速度別「渋滞中この先出よ」の表示に対する反応

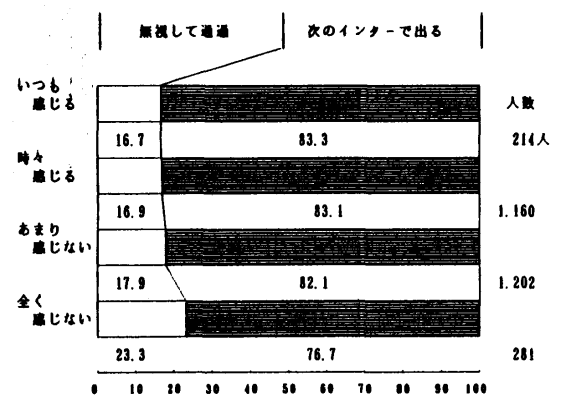


図4-147 トンネル内での事故の不安感別「渋滞中この先出よ」の表示に対する反応

表4-42 車種別「渋滞中この先出よ」の表示に対する反応

車種別	回答	無視する %	出る %	人数
大型トラック		24.6	75.4	264
普通トラック		22.1	77.9	331
乗用車		16.0	84.0	1,824
ライトバン		15.3	84.7	347
二輪		29.3	70.7	92
乗用車・女性		20.5	79.5	166

に示すように、トンネル内事故の不安感を感じない群ほど、無視して通過する割合は高くなっていく傾向がある。例えば「全くそうした不安感を感じない」群では23.3パーセントの運転者は無視して通過するという。このことは、トンネル事故の不安感がこの種の行動への一つの波及効果を持っているものとみられる。

逆にいえば、いつもそうした不安感を持っている人でも、16.7パーセントは無視しているという結果も重要である。

情報板の効果の高いメディアと電光表示板の「出よ」の表示との関係では、電光表示板をもっとも有効としている群でも、16.1パーセントの人達は、その電光表示板を無視して通過しているのが現実の姿である。

高速道路の安全走行についての自由記述

アンケートの際に安全走行に関して気の付いたことについて記述を求めたが表4-43は各サービスエリア別12項目別にその頻度をみたものであるが、「マナーやルールを守り安全運転をする」が全体のうちでは高い割合で、安佐SA、安達太良SAで25～27パーセントであった。また「車間距離を適切に」という回答は浜名湖SAで他のサービスエリアよりも高くなっている。道路改善については、大津SAが他のサービスエリアよりも高く、この中では「車線をふやせ」という要望が強いのは現在の交通量の多いことが運転者の安全走行の中で一つの負担となっているといえる。



トンネル手前の信号装置

表 4-43 安全走行についての自由記述

意見	サービスエリア				
	安佐SA	大津SA	浜名湖SA	諏訪湖SA	安達太良SA
マナーやルールを守る	27.9	19.6	24.3	21.7	25.2
スピードを出さない	22.0	22.5	19.0	21.7	22.3
車間距離を適切に	17.0	18.3	20.8	17.4	14.1
その他の安全運転法	8.2	12.9	11.1	13.2	12.3
道路改善	3.8	9.2	5.0	5.5	5.9
その他	21.1	17.5	19.8	20.5	20.2
回答数(件)	182	240	279	235	269

4-10 企業における高速道路の利用実態

現在、我が国の幹線高速道路は、産業道路としての役割りを果たしている。このため、これら高速道路を利用している企業というものが、どういう意識であるか、これを知ることによって、企業における高速道路運転管理の問題点を抽出し、さらに、今後の安全運転指導等における資料作成に供すると思われる。

調査は、浜名湖SA、大津SA沿線に近く、高速道路を実際に利用すると考えられる地域での企業を抽出し、アンケート調査を実施したものである(調査表は付表を参照のこと)。

調査対象地域は、東京、神奈川、静岡、愛知、大阪、兵庫の1都1府4県で、回答が得られた企業の数は241事業所である。

(1)事業所の保有台数

今回調査の241事業所の保有台数は、図4-148に示すように、10~30台が最も高くなっている。しかし、50台以上保有する事業所も、23.2パーセントに達していることは注目される。今回の平均保有台数は20台前後である。

(2)平均走行距離

全車両の一台平均の月間走行距離については、図4-149に示すように企業の規模とあまり関係なく、平均値で4,666キロとなっている（注：異常値を除き、レンジは407~9,600キロ、標準偏差1,847キロ）。

(3)業務形態と走行範囲

今回の調査対象では、表4-44に示すように全体の98.8パーセントが区域トラックであり、路線トラックはわずか1.2パーセントに過ぎない。

また、事業用車両の走行範囲は、図4-150に示すように全体で「隣接県を越えた他県」にまたがるとする事業所は31.5パーセント、「隣接県をその区域」とする事業所は42.8パーセント、丁県内をその区域」とする事業所は25.7パーセントである。規模別にみると、規模が大きくなるほど、隣接県を越える割合が高くなり、大規模企業での県内は17.0パーセントにとどまっている。

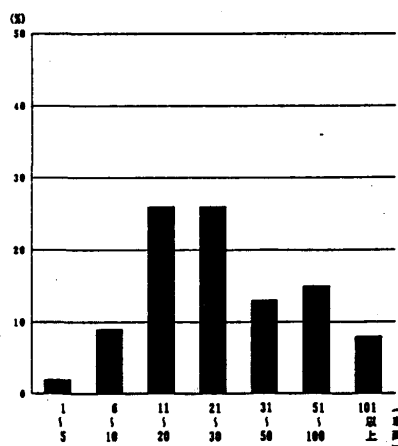


図4-148 事業所の保有車両数

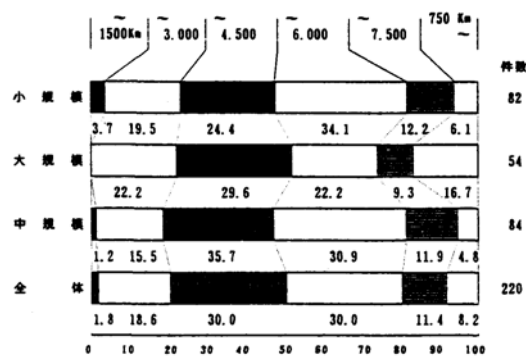


図4-149 月間走行距離

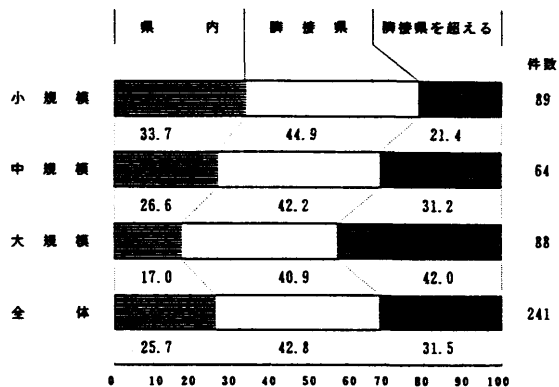


図4-150 走行範囲

表4-44 事業所あ業務の形態

業務	百分率	事業所数
区域トラック	98.8	239
路線トラック	1.2	3

(4) 高速道路の利用制限

通常の輸送業務での高速道路の利用に何らかの制限をさせているかについての回答をみると、図4-151に示すように全体として70.2パーセントが制限をしておらず、また「利用させない」としている事業所は、わずか2.1パーセントに過ぎない。企業の規模別にみると、規模が大きくなるほど「制限なし」の割合が低くなり、大規模企業では「一部制限をする」とする割合が37.5パーセントと高くなるのが特徴といえる。

(5) 交替要員の乗務

交替要員の乗務についてみると、図4-152に示すように、全体で「出発から到着まで同じドライバーで運転」とする割合は71.5パーセントと高く、「長距離・夜間の場合のみ交替要員を乗務」としているのが26.9パーセントであり、「必ず乗務」、「途中で乗り継ぎするリレー乗務」というのはきわめて低い。

企業規模別にみると、小・中規模では変わらないが、大規模では「長距離・夜間のみ乗務」とする割合が37.5パーセントと高くなる。

(6) 高速道路の利用頻度

通常の輸送業務での高速道路の利用頻度をみると、図4-153に示すように、いずれの規模の事業所でも、その70パーセント以上は「毎日利用する」としており、ことに大規模事業所では、その90.8パーセントが「毎日利用する」としている。

(7) 運行基準図の作成

運行管理手段の一つとして運行基準図というものがあるが、この作成についての実態をみると図4-154に示すように全体で34.2パーセントが作成しているとし、残りの65.8パーセントは作成していないとしている。ただ企業規模が大きくなるにつれて作成の割合は高くなっているものの、大規模事

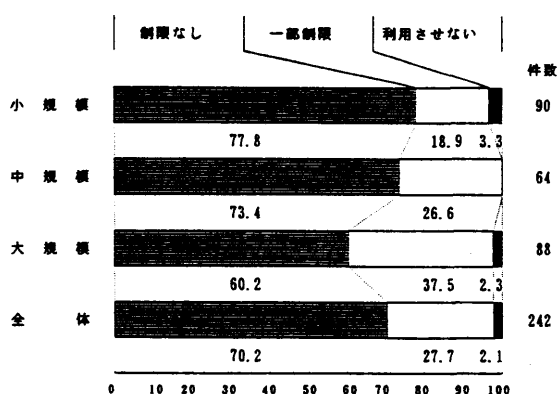


図4-151 高速道路の利用制限の有無

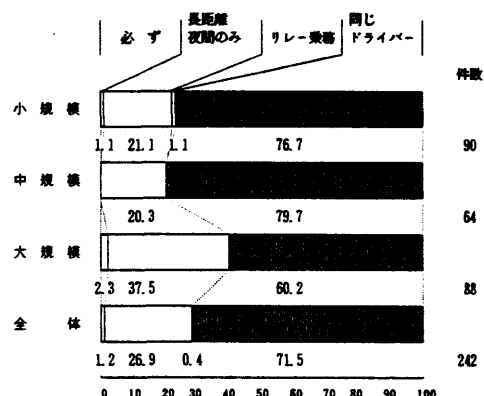


図4-152 交替要員の乗務状況

業所では54.0パーセントが作成していない。

(8) 高速道路の利用メリット

高速道路を利用することによるメリットについて

1. 迅速に輸送できるから
2. 事故や渋滞等の交通障害が少ないから
3. 運転者の疲労が少ないから
4. 労働時間、ダイヤの関係で都合がよいから、

の4項目に順位をつけて評定すると図4-155に示すとおりである。第1のメリットとしてあげているのは、「迅速に輸送できること」をあげ、これを第1位としたのは、全体の60パーセントを超えており、次いで「労働時間、ダイヤの関係」、「疲労」となっており、一番低いのが「事故、渋滞などの交通障害が少ない」となっている。

ランクの評価点にしてみても「迅速に輸送できる」ことが、1.58ときわめてランクの位

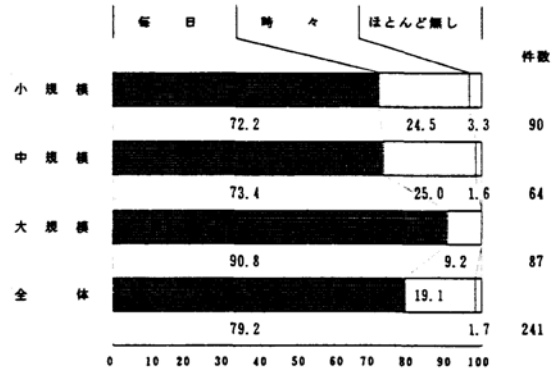


図4-153 高速道路利用頻度

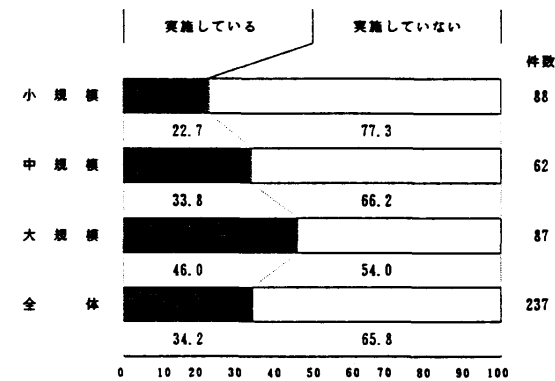


図4-154 運行基準図作成の有無

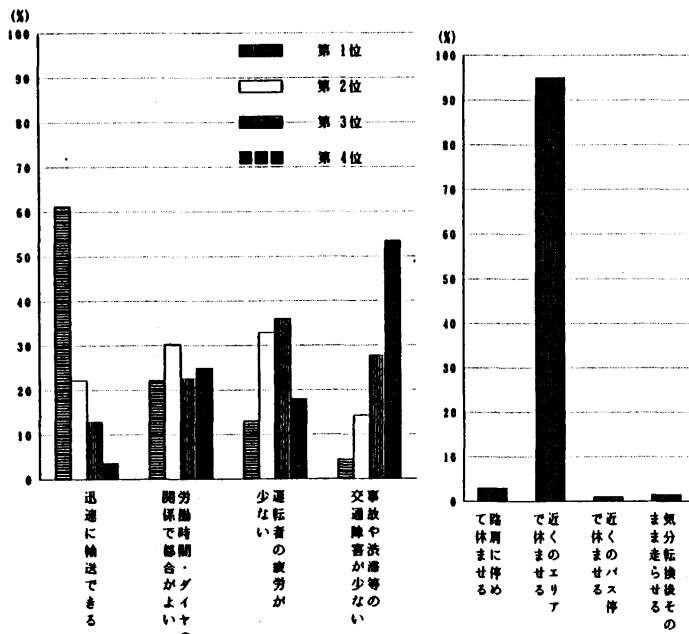


図4-155 高速道路利用のメリット

図4-156 疲労、ねむくなった場合の指導状況

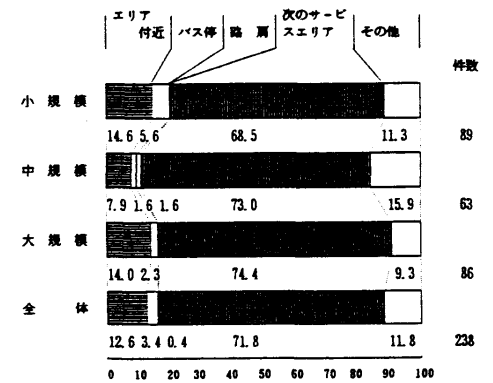


図4-157 エリア満車の時の指導状況

置が他の項目に比べて高くなっている。これは企業がメリットのトップに、迅速な輸送をいかに重視しているかがわかる。なお、この傾向は企業の規模に差はみられない。

(9) 疲労などの場合の指導状況

高速道路を運転中に、疲労や眠くなった時の指導についての質問では、図4-156に示すように「次のエリアで休ませる」という指導が圧倒的に高くなっている。路肩や近くのバス停で休憩させたり、気分転換後そのまま走らせるというパターンは、ほとんど指導されていないことが判る。

(10) 満車の場合の指導

パーキングエリア、サービスエリア等が満車のため、駐車できないような場合の指導については、図4-157に示すように全体として71.8パーセントが「次のエリアまで行かせて駐車させる」としており、「エリア附近の路肩」は、12.6パーセントと低くなっている。さらに、僅かではあるが「バス停」、「路肩」駐車をするように指導している企業もあり、今後の安全指導上の大きな課題である。なお、この傾向は企業の規模別には大きな差は認められない。

(11) 安全指導の講習会について

高速走行の安全指導の講習会の実態状況については、図4-158に示すように、全体の71.8パーセントは過去において実施しているが、特に、企業の規模別にみた場合、大規模で81.9パーセントと、中・小規模よりも高くなっているのが特徴である。また、実施したことのない企業が28.2パーセントで規模が小さい企業ほど多く今後高速走行の安全運転指導等について徹底をはかることが重要である。

また、実施の具体的な形としては図4-159に示すように社内で実施が全体の71パーセントと、社内と社外への委託、外部機関への委託に比べて高くなっている。なお、この傾向は企業の規模別には差は認められない。

高速走行の安全指導の内容は、表4-45に示すように、全体として、「安全知識」、「事故の処置」、「健康管理」、「故障時の処置」、「異常気象時の運転」、「注意すべき交通状況、道路状況」の頻度が高くなっている。

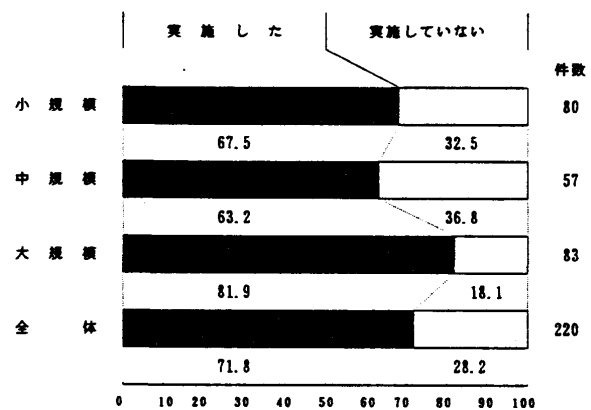


図4-158 高速運転に関する講習会実施の有無

一方、「危険物の輸送方法」、「運転の実技」、「車の構造」については、全体として低くなっている。なお、この傾向は、企業の規模別にみても大きな差異はみられない。

外部に委託した場合の希望講習内容は、図4-160に示すように、平均して、50.3パーセントが「事故事例による検討」をあげ、次いで「運転適性」が32.2パーセントとなっている。企業の規模別にみても大差はみられない。

(12) 過労運転について

「全事故のうち、過労による死亡事故は何パーセント位起きると思うか」については、図4-161に示すように「全体の15パーセント以上」とする事業所の割合は、39パーセントに達しており、過労と事故の関係が強く企業サイドに意識されている。なお、この傾向は企業規模別には大きな差はみられない。

また、過労運転の防止策として有効なものとしてあげているものは図4-162に示すように「夜間や長距離運転の場合、時間的余裕をもたせる」

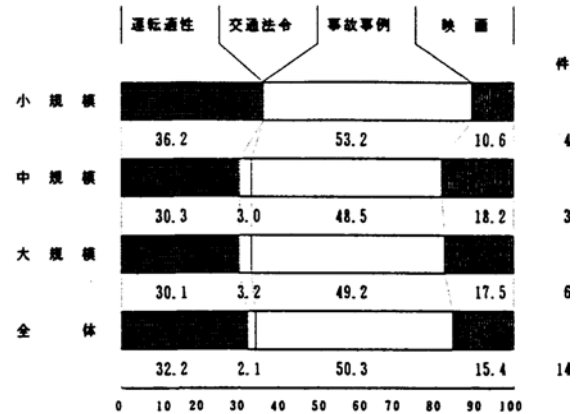


図4-160 講習会委託の必要な内容

表 4-45 講習内容

事業所規模	全体	小規模	中規模	大規模
講習内容				
運転の実技	29.7 %	27.8 %	25.0 %	33.8 %
法令	40.5	37.0	33.3	47.1
車の構造	34.2	31.5	30.6	38.2
運転技術	54.4	50.0	41.7	64.7
安全知識	90.5	90.7	83.3	94.1
事故時の措置	79.1	75.9	77.8	82.4
渋滞、通行止等の場合の措置	45.6	50.0	38.9	45.6
車両火災時の措置	52.5	50.0	41.7	60.3
地震時の措置	48.1	46.3	36.1	55.9
故障時の措置	73.4	72.2	75.0	73.5
危険物の輸送方法	15.2	14.8	5.6	20.6
異常気象時の運転	61.4	57.4	72.2	58.8
トンネル内の通行方法	54.4	53.7	44.4	60.3
注意すべき交通状況や道路状況	60.1	59.3	61.1	60.3
健康管理	74.1	79.6	69.4	72.1
その他(具体的に)	6.3	5.6	11.1	4.4
事業所数	54	36	68	158

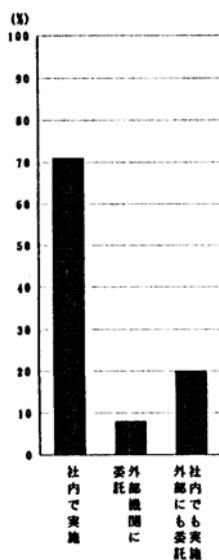


図4-159講習会実施状況

ことを最も重要視し、全体の67パーセントに達している。他の「健康管理」、「タコグラフ」、「駐車場所の拡張」、「講習会」などは10パーセント程度である。

(13) 故障の連絡方法

高速道路上での故障の連絡方法については、図4-163に示すように「会社に連絡して指示を待つ」とするのが全体の57.3パーセントに達し、次いで「非常電話で、JAFなどにまかせる」とするのが37.8パーセント、「いつも使っているところへ連絡」の割合は、きわめて低くなっている。企業規模別には大きな差はないが、「規模で「JAFなどに任せる」割合が少し高くなっている。

(14) 渋滞表示に対する指導

電光表示の「渋滞中」が出た場合の指導については図4-164に示すように「運転者の判断にまかせる」とした企業は83パーセントに達し、「運行ルートを変更しない」、「次のインターでおろさせる」とする割合は10パーセント未満である。

(15) 不正通行への指導

高速道路での通行券の不正使用についての企業の指導状況は、図4-165に示すように「実施している」ところは全体の40.4パーセントで、

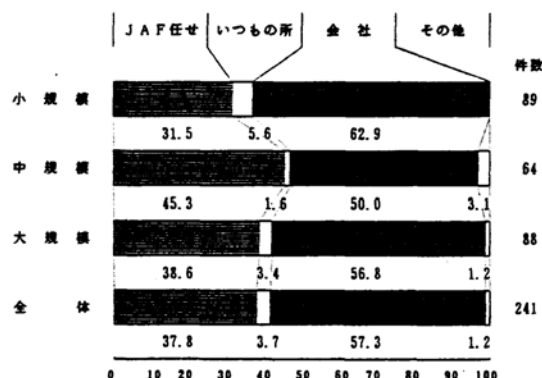


図4-163 故障時の連絡方法の指示

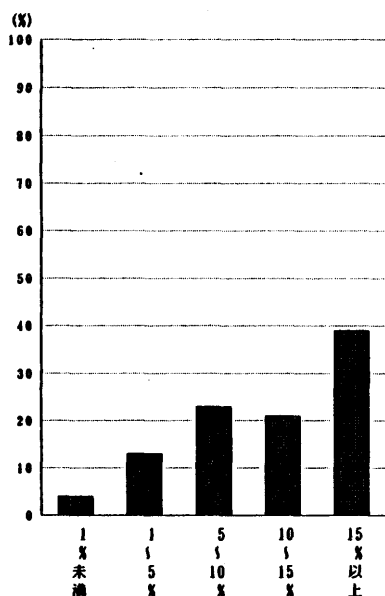


図4-161 過労運転による死亡事故の推定

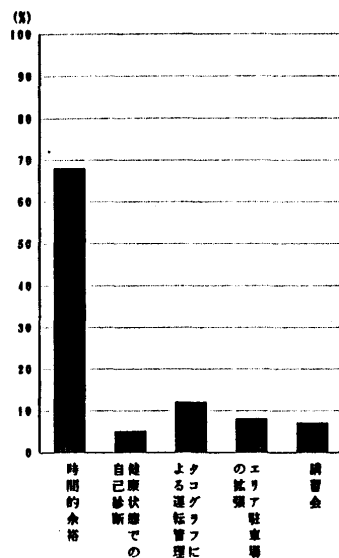


図4-162 過労運転防止の有効対策

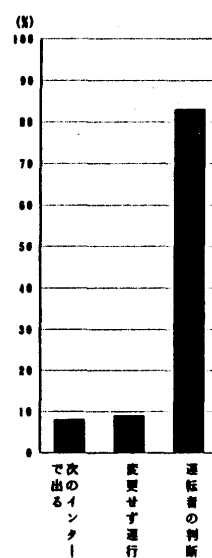


図4-164 「渋滞中」の表示に対する指導

残りの59.6パーセントは実施していないと回答している。企業別には小さいところの方が、実施している割合がやや高くなっている。

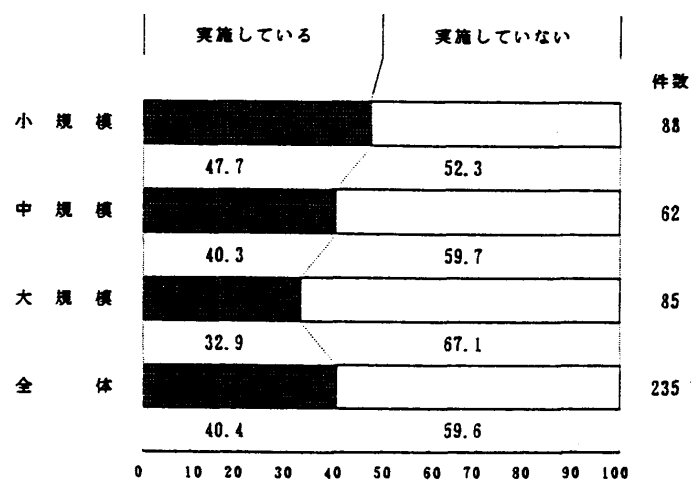


図4-165 不正通行の指導の有無

付表1 車種別不安得点 (\bar{X} : 平均得点、SD : 標準偏差、N : サンプル数)

項目	車種	大型トラック	普通トラック	乗用車 (男性)	乗用車 (女性)	ライトバン	二輪
		\bar{X}					
11. 風の不安	SD	2.29	2.53	2.43	2.38	2.62	2.91
	N	0.79	0.72	0.73	0.69	0.70	0.74
		267	330	1826	166	348	92
12. 霧の不安	\bar{X}	2.53	2.47	2.32	2.42	2.45	2.26
	SD	0.78	0.74	0.72	0.75	0.74	0.72
	N	266	331	1826	166	348	92
13. 雨の不安	\bar{X}	2.50	2.54	2.59	2.66	2.65	2.67
	SD	0.80	0.75	0.74	0.77	0.73	0.89
	N	267	331	1825	166	347	90
1. 急ブレーキの不安	\bar{X}	2.89	2.89	2.73	2.71	2.73	2.70
	SD	0.79	0.72	0.71	0.69	0.73	0.68
	N	266	330	1824	166	347	92
6. 追突の不安	\bar{X}	2.42	2.41	2.50	2.49	2.54	2.25
	SD	0.78	0.81	0.75	0.70	0.75	0.82
	N	267	329	1826	166	346	92
8. 割込みの不安	\bar{X}	2.58	2.47	2.50	2.58	2.51	2.59
	SD	0.80	0.79	0.76	0.72	0.77	0.79
	N	266	331	1819	166	346	92
4. 対向車の 飛込み不安	\bar{X}	2.32	2.14	1.93	2.09	2.03	1.63
	SD	0.86	0.85	0.78	0.82	0.84	0.69
	N	267	330	1821	166	348	92
9. 積荷を落と される不安	\bar{X}	2.29	2.40	2.42	2.36	2.41	2.61
	SD	0.77	0.75	0.74	0.71	0.71	0.77
	N	266	329	1825	166	344	92
15. 前車の車線変更	\bar{X}	2.44	2.50	2.49	2.55	2.47	2.55
	SD	0.74	0.74	0.73	0.74	0.69	0.75
	N	267	331	1828	166	348	92
14. 合流時の不安	\bar{X}	1.96	2.02	2.03	2.45	1.99	1.73
	SD	0.75	0.76	0.78	0.73	0.76	0.71
	N	265	331	1825	166	347	92
5. トンネル事故の不安	\bar{X}	2.55	2.48	2.44	2.56	2.46	2.32
	SD	0.78	0.77	0.77	0.74	0.76	0.84
	N	267	329	1824	166	347	92
2. タイヤパンクの不安	\bar{X}	2.75	2.66	2.35	2.16	2.49	2.46
	SD	0.80	0.87	0.79	0.77	0.77	0.82
	N	267	331	1826	166	348	92
3. 故障の不安	\bar{X}	2.30	2.32	2.15	2.25	2.19	2.46
	SD	0.79	0.80	0.76	0.79	0.72	0.79
	N	264	329	1814	166	345	91
10. 居眠りの不安	\bar{X}	2.57	2.71	2.52	2.43	2.55	2.70
	SD	0.79	0.83	0.80	0.83	0.77	0.82
	N	266	330	1825	166	348	92
7. 健康の不安	\bar{X}	1.93	1.84	1.74	1.84	1.73	1.64
	SD	0.75	0.70	0.67	0.64	0.67	0.61
	N	265	330	1824	165	345	91

付表2 年齢別不安得点<乗用車> (\bar{X} : 平均得点、SD : 標準偏差、N : サンプル数)

項目	年齢	~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~	合計
11. 風の不安	\bar{X}	2.13	2.40	2.36	2.52	2.43	2.40	2.49	2.43
	SD	0.78	0.72	0.77	0.69	0.76	0.74	0.75	0.73
	N	46	294	275	551	421	192	47	1826
12. 霧の不安	\bar{X}	2.30	2.36	2.31	2.32	2.29	2.40	2.21	2.32
	SD	0.76	0.69	0.68	0.72	0.75	0.74	0.72	0.72
	N	46	295	274	550	422	192	47	1826
13. 雨の不安	\bar{X}	2.41	2.62	2.59	2.64	2.51	2.61	2.54	2.59
	SD	0.83	0.73	0.73	0.72	0.79	0.72	0.69	0.74
	N	46	295	275	550	422	191	46	1825
1. 急ブレーキの不安	\bar{X}	2.74	2.78	2.77	2.75	2.70	2.65	2.57	2.73
	SD	0.65	0.65	0.69	0.69	0.75	0.77	0.93	0.71
	N	46	295	274	550	422	190	47	1824
6. 追突の不安	\bar{X}	2.33	2.37	2.36	2.60	2.57	2.5	2.40	2.50
	SD	0.79	0.75	0.69	0.73	0.77	0.78	0.83	0.75
	N	46	295	275	550	421	192	47	1826
8. 割込みの不安	\bar{X}	2.35	2.59	2.57	2.5	2.49	2.39	2.33	2.50
	SD	0.74	0.71	0.75	0.76	0.76	0.75	0.90	0.76
	N	46	294	275	550	418	190	46	1819
4. 対向車の飛込み不安	\bar{X}	1.59	1.82	1.84	1.92	2.03	2.08	2.07	1.93
	SD	0.65	0.77	0.73	0.76	0.79	0.85	0.89	0.78
	N	46	295	275	550	420	190	45	1821
9. 積荷を落とされる不安	\bar{X}	2.15	2.42	2.49	2.48	2.39	2.39	2.09	2.42
	SD	0.84	0.71	0.76	0.74	0.73	0.77	0.72	0.74
	N	46	295	275	551	420	191	47	1825
15. 前車の車線変更	\bar{X}	2.54	2.55	2.49	2.50	2.45	2.42	2.34	2.49
	SD	0.72	0.72	0.75	0.70	0.75	0.77	0.79	0.73
	N	46	295	275	551	422	192	47	1828
14. 合流時の不安	\bar{X}	2.07	2.03	1.92	2.03	2.02	2.18	2.19	2.03
	SD	0.85	0.77	0.80	0.74	0.78	0.80	0.82	0.78
	N	46	295	275	550	421	191	47	1825
5. トンネル事故の不安	\bar{X}	2.27	2.32	2.42	2.47	2.51	2.38	2.57	2.44
	SD	0.96	0.72	0.69	0.75	0.82	0.80	0.85	0.77
	N	45	295	275	550	421	191	47	1824
2. タイヤのシクの不安	\bar{X}	2.26	2.22	2.35	2.44	2.37	2.30	2.23	2.35
	SD	0.80	0.73	0.74	0.79	0.82	0.79	0.91	0.79
	N	46	295	275	550	422	191	47	1826
3. 故障の不安	\bar{X}	2.09	2.22	2.15	2.17	2.16	2.04	1.89	2.15
	SD	0.81	0.73	0.73	0.75	0.79	0.77	0.77	0.76
	N	46	294	273	548	418	189	46	1814
10. 居眠りの不安	\bar{X}	2.35	2.60	2.55	2.59	2.49	2.34	2.23	2.52
	SD	0.87	0.76	0.81	0.78	0.82	0.82	0.84	0.80
	N	46	295	274	550	421	192	47	1825
7. 健康の不安	\bar{X}	1.59	1.76	1.56	1.76	1.74	1.70	1.87	1.74
	SD	0.65	0.67	0.54	0.65	0.68	0.70	0.71	0.67
	N	46	294	275	550	420	192	47	1824

付表3 車種別不安感得点のt検定値 (*有意差あり)

項目 車種	11. 風の不安	12. 霧の不安	13. 雨の不安	1. 急ブレーキの不安	6. 追突の不安	8. 割り込みの不安	4. 対向車の飛び込みの不安	9. 積荷を落とされる不安	15. 追越しの不安	4. 合流時の不安	5. トンネル事故の不安	2. タイヤパンクの不安	3. 故障の不安	10. 居眠りの不安	7. 健康の不安
大型 × 普通トラック	-3.870*	0.960	-0.628	0	0.152	1.679	2.555*	-1.755	-0.984	-3.847*	1.095	1.301	-0.304	-2.088*	1.507
× 乗用車(男)	-2.894*	4.394*	-1.836	3.381*	-1.619	1.592	7.523*	-2.662*	-1.043	-1.371	2.176*	7.712*	2.980*	0.953	4.244*
× 乗用車(女)	-1.206	1.444	-2.048*	2.410*	-0.942	0	2.748*	-0.945	-1.500	-6.653*	0.132	7.552*	0.637	1.753	1.276
× ライトバン	-5.469*	1.294	-2.417*	2.590*	-1.927	1.094	4.193*	-1.992*	-0.517	-0.486	1.436	4.074*	1.788	0.315	3.463*
× 二輪	-6.578*	2.910*	-1.689	2.052*	1.774	-0.103	6.943*	-3.426*	-1.222	2.562*	2.384*	2.971*	-1.661	-1.343	3.320*
普通 × 乗用車(男)	2.294*	3.471*	-1.128	3.757*	-1.978*	-0.656	4.435*	-0.450	0.229	-0.215	0.867	6.461*	3.701*	2.294*	2.477*
× 乗用車(女)	2.215*	0.706	-1.664	2.659*	-1.082	-1.504	0.624	0.569	-0.709	-6.015*	-1.103	6.261*	0.921	2.215*	0
× ライトバン	-1.648	0.352	-1.932	2.865*	-2.162*	-0.666	1.692	-0.177	0.546	0.513	0.339	2.695*	2.216*	-1.648	2.083*
× 二輪	-4.439*	2.416*	-1.395	2.260*	1.666	-1.286	5.277*	-2.355*	-0.570	3.276*	1.722	1.970*	-1.478	-4.439*	2.472*
乗用車(男) 乗用車(女)	0.848	-1.706	-1.162	0.348	0.165	-1.303	-2.518*	1.003	-1.012	-6.673*	-1.928	2.971*	-1.616	1.383	-1.842
× ライトバン	-4.477*	-3.072*	-1.387	0	-0.909	-0.224	-2.163*	0.231	0.472	0.879	-0.444	-3.041*	-0.903	-0.645	0.254
× 二輪	-6.146*	0.779	-0.990	0.396	3.103*	-1.105	3.616*	-2.397*	-0.768	3.613*	1.451	-1.300	-3.788*	-2.102	1.395
乗用車(男) × ライトバン	-3.644*	-0.427	0.142	-0.295	-0.720	0.981	0.762	-0.744	1.198	6.483*	1.403	-4.533*	0.853	-1.607	1.756
× 二輪	-5.735*	1.658	-0.093	0.112	2.469*	-0.103	4.542*	-2.618*	0	7.633*	2.367*	-2.917*	-2.030*	-2.504*	2.424*
ライトバン × 二輪	-3.483*	2.197*	-0.220	0.355	3.223*	-0.879	4.198*	-2.351*	-0.969	2.950*	1.532	0.327	-3.109*	-1.635	1.158

付表4 年齢別（乗用車 男性）不安感得点の t 検定値（*有意差あり）

項目 年齢	11. 風 の不安	12. 霧 の不安	13. 雨 の不安	1. 急ブ レーキ の不安	6. 追突 の不安	8. 割込 みの不安	4. 対向 車の飛 込不安	9. 積荷 を落とさ れる不安	15. 追越 の不安	14. 合流 時の不安	5. トンネ ル事故 の不安	2. タイヤ パンク の不安	3. 故障 の不安	10. 居 眠りの不 安	7. 健康 の不安
~19×20~24	-2.331*	-0.539	-1.775	-0.387	-0.333	-2.113*	-1.917	-2.330*	-0.087	0.322	-0.412	0.340	-1.103	-2.027*	-1.602
×25~29	-1.866	-0.090	-1.512	-0.274	-0.266	-1.839	-2.176*	-2.756*	0.420	1.163	-1.267	-0.752	-0.506	-1.528	0.337
×30~39	-3.638*	-1.180	-2.052	-0.095	-1.947	-1.286	-2.854*	-2.869*	0.371	0.347	-1.677	-1.481	-0.689	-1.983*	-1.701
×40~49	-2.530*	0.086	-0.809	0.347	-1.582	-1.186	-3.637*	-2.079*	0.774	0.408	-1.830	-0.864	-0.568	-1.090	-1.423
×50~59	-2.190*	-0.815	-1.633	0.713	-0.931	-0.324	-3.644*	-1.856	0.957	0.823	0.794	-0.306	0.389	0.073	-1.757
×60~	-2.244*	0.580	-0.808	1.009	-0.412	0.115	-2.910*	0.366	1.261	-0.685	-1.571	0.167	1.200	0.669	-1.961*
20~24×25~29	0.639	0.868	0.489	0.178	0.165	0.326	-1.174	-1.135	0.973	1.670	-1.688	-2.107*	1.139	0.758	3.897*
×30~39	-2.369*	0.780	-0.383	0.614	-4.319*	1.675	-1.813	-1.138	0.979	0	-2.807*	-3.957*	0.930	0.179	0
×40~49	-0.530	1.269	1.890	1.481	-3.453*	1.773	-3.531*	0.546	1.783	0.170	-3.202*	-2.517*	1.028	1.818	0.389
×50~59	0	-0.606	0.148	1.994	-1.836	2.954*	-3.477*	0.439	1.890	-2.061*	-0.857	-1.140	2.583*	3.568*	-0.473
×60~	-0.789	1.372	0.694	1.918	-0.250	2.214*	-1.979*	2.945	1.826	-1.307	-2.147*	-0.084	2.821*	3.045*	-1.033
25~29×30~39	-3.016	-0.191	-0.935	0.392	-4.527*	1.251	-1.442	0.181	-0.189	-1.956	-0.926	-1.573	-0.363	-0.684	-4.394*
×40~49	-1.180	0.356	1.344	1.239	-3.658*	1.361	-3.190*	1.735	0.687	-1.634	-1.503	-0.326	-0.167	0.946	-3.688*
×50~59	-0.560	-1.353	-0.292	1.752	-2.039*	2.539*	-3.249*	1.386	0.979	-3.443*	0.575	0.696	1.554	2.735*	-3.821*
×60~	-1.070	0.920	0.432	1.730	-0.355	1.942	-1.890	3.349*	1.253	-2.124	-1.324	0.988	2.210*	2.481*	-3.447*
30~39×40~49	1.926	0.632	2.671*	1.077	0.619	0.203	-2.193*	1.887	1.069	0.204	-0.790	1.345	0.200	1.934	0.465
×50~59	2.033	-1.314	0.495	1.668	1.603	1.723	-2.422*	1.431	1.326	-2.359*	1.402	2.107*	2.038*	3.768*	-0.539
×60~	0.284	1.004	0.906	1.661	1.779	1.433	-1.253*	3.470*	1.486	-1.408	-0.866	1.724	2.423*	3.013*	-1.103
40~49×50~59	0.456	-1.689	-1.489	0.756	1.038	1.508	-0.706	0	0.455	-2.329*	1.828	0.988	1.744	2.097*	-0.835
×60~	-0.513	0.695	-0.247	1.096	1.421	1.326	-0.318	2.670*	0.947	-1.407	-0.473	1.095	2.201*	2.052*	-1.235
50~59×60~	-0.742	1.579	0.594	0.608	0.774	0.465	0.070	2.413*	0.632	-0.076	-1.434	0.525	1.180	0.817	-0.697

付 表

整理
番号

--	--	--	--

高速道路の運転に関する調査

自動車安全運転センター

〔調査についてのお願い〕

この調査は、安全で快適な高速道路走行のあり方を明らかにし、今後の高速道路における安全対策の資料を得るために、自動車安全運転センターが日本能率協会に委託して行うものです。調査は無記名であり他の目的以外には利用しませんので、この結果であなたが不利になることはありません。あなたが、ふだん高速道路を走行する時に感じたことや、運転の実態などについて、ありのままお答え下さい。もし、わからない点がありましたら、御遠慮なく調査員におたずね下さい。御協力をお願い申し上げます。

1. 性別は、1. 男性 2. 女性 ⑤
2. 年齢は、1. ~19歳 4. 30~39歳7.60歳以上 ⑥
 2. 20~24歳 5. 40~49歳
 3. 25~29歳 6. 50~59歳
3. あなたは、ふだん運転者として次のどのグループに属しますか。あてはまる番号に○印をつけて下さい。 ⑦
 1. 職業運転者(トラック)
 2. 職業運転者(乗用車)
 3. 職業運転者ではないが、仕事で車を運転している。
 4. マイカー運転者
4. あなたは、運転するようになってから、どれぐらいの運転経験年数ですか。当てはまる番号に○印をつけて下さい。 ⑧
 1. 15年以上 4. 3~5年未満7.6か月未満
 2. 10~15年未満 5. 1~3年未満
 3. 5~10年未満 6. 6か月~1年未満
5. あなたが、今日運転してきた車は、次のどれにあてはまりますか。あてはまる番号に○印をつけて下さい。 ⑨
 1. 大型トラック(最大積載量5トン以上) 4. ライトバン、ルートバン
 2. 普通トラック(最大積載量5トン未満) 5. 二輪
 3. 乗用車(排気量cc) ⑩~⑬
6. あなたの高速道路の利用頻度は、どの位ですか。あてはまる番号に○印をつけて下さい。 ⑭
 1. ほとんど毎日利用している 4. 年に数回程度利用している
 2. 週に2~3日利用している 5. ほとんど利用していない
 3. 月に1~4日利用している
7. 一般道路も含めた最近1ヶ月間の走行距離はどれ位ですか。あてはまる番号に○印をつけて下さい。 ⑮
 1. 5,000km以上 3. 1,500~3,000km未満 5. 500~1,000km未満
 2. 3,000~5,000km未満 4. 1,000~1,500km未満 6. 500km未満

8. 今日あなたが運転なさっている目的は何ですか。あてはまる番号に○印をつけて下さい(帰路の場合は、往路の目的でお答えください)。

1. 仕事 3. レジャー
2. 通勤、通学 4. その他

⑩

9. 高速道路で、ふだん車がすいている時、あなたはどれ位の速度で走行していますか。あてはまる番号に○印をつけて下さい。

1. 80km/h前後 4. 110km/h前後 7. それ以上
2. 90km/h前後 5. 120km/h前後
3. 100km/h前後 6. 130km/h前後

⑪

10. 高速道路であなたは今までに最高どれ位の速度を出したことがありますか(但し外国での高速道路は除きます)。

1. 80km/h前後 4. 110km/h前後 7. 140km/h前後
2. 90km/h前後 5. 120km/h前後 8. 150km/h前後
3. 100km/h前後 6. 130km/h前後 9. それ以上

⑫

11. いつも高速道路を走るときの車間距離は、何を手がかりにして決めていますか。主なもの一つに○印をつけて下さい。

1. 前の車の大きさ
2. 前の車のナンバープレートの見え方
3. 車、何台分として計算する
4. レーンマークの数
5. 目測で
6. 他の車が割りこまない程度の間隔をとる
7. 自分が安全ときめている距離で
8. なんとなしに

⑬

11-2. 高速道路で100km/hで走っている時、あなたがいつもとっている前車との車間距離はおよそどれ位ですか。次の□の中に数字を入れて下さい。

□ m位

⑭～⑲

11-3. 高速道路のところどころにある車間距離表示を知っていますか？

□ 1. 知っている 2. 知らない
→ 「知っている」とした方は、それを利用していますか。

⑳

□ 1. 利用している 2. 利用していない
→ 「利用している」人は、それで自分の車間距離を修正していますか。

㉑

1. している 2. していない

㉒

11-4. 高速道路であなたのいつもとっている車間距離は、次のどれにあてはまりますか。

1. 十分すぎるほど余分にとっているとおもう
2. かなり余分にとっているとおもう
3. 普通だとおもう
4. やや近かづきすぎているとおもう
5. かなり近かづきすぎているとおもう

㉓

12. 高速道路で次の経験の有無について、あてはまるとおもわれるものの番号に○印をつけて下さい。

- 1. 高速道路で故障などで路肩にとめたことがある (1. はい 2. いいえ) ②7
- 2. 高速道路で違反でつかまったことがある (1. はい 2. いいえ) ②8
- 3. 高速道路で事故を起こしたことがある (1. はい 2. いいえ) ②9
- 4. 高速道路のバス停で休憩したことがある (1. はい 2. いいえ) ③0
- 5. 高速道路の路肩で休憩したことがある (1. はい 2. いいえ) ③1
- 6. 渋滞した時、路肩を走行したことがある (1. よくある 2. 時々ある 3. ない) ③2
- 7. 渋滞しない時、路肩を走行したことがある (1. よくある 2. 時々ある 3. ない) ③3
- 8. 高速道路で自分のミスで危く事故になりかけたことがある

1. はい 2. いいえ ③4
→ 12の8で、「はい」と答えた方だけ記入して下さい。

それは、どのようなミスでしたか。あてはまるものに、いくつでも○印をつけて下さい。

- 1. 脇見 5. スピードの出しすぎ ③5～④1
- 2. いねむり 6. 運転操作の誤り
- 3. ぼんやり 7. その他 (_____)
- 4. 車間距離のつめすぎ

9. 高速道路で相手のミスで危うく事故になりかけたことがある。

1. はい 2. いいえ ④2
→ 12の9で「はい」と答えた方だけ記入して下さい。

その相手のミスはどのようなミスでしたか?あてはまるものに、いくつでも○印をつけて下さい。

- 1. 急な車線変更で 5. 前車のジグザク運転で ④3～④9
- 2. 前車の急ブレーキで 6. 落下物で
- 3. 他車の急な割りこみで 7. その他
- 4. 他車の幅寄せで

13-1. あなたは、高速道路は一般道路にくらべて安全だと思いますか。それとも、危険だと思いますか。

- 1. 安全だと思う
- 2. 危険だと思う
- 3. どちらともいえない ⑤0

→ 13-2. 「安全だ」とした人は、なぜかその理由を次の中から一つ選んで○印をつけて下さい。

- 1. 対向車線がほとんど分離されているから
- 2. 車線の区分がはっきりしているから
- 3. 交差する道路がないから
- 4. 低速の車両がないから
- 5. 歩行者や自転車がないから
- 6. 表示板が完備しているから
- 7. 皆がマナーをよく守るから ⑤1

→ 13-3. 「危険だ」とした人は、なぜかその理由を次の中から一つを選んで○印をつけて下さい。

1. スピードが高く、事故が大きいから
2. 眠くなるから
3. マナーの悪いドライバーがいるから
4. 長いトンネルがあるから
5. 交通量が多いから
6. 渋滞することがあるから
7. 大型車が多いから

14. あなたは高速道路を走行中、次のような不安を感じることがありますか。どちらの側に近いのか、あてはまる欄の番号に○印をつけて下さい。

	いつも感じる	時々感じる	あまり感じない	全く感じない	
1. 前車が急にブレーキをかけないかという不安	1	2	3	4	⑤③
2. いつ、タイヤがパンクするかもしれないという不安	1	2	3	4	⑤④
3. 突然、車が故障しないかという不安	1	2	3	4	⑤⑤
4. 対向車がいつ飛び込んでくるかもしれないという不安	1	2	3	4	⑤⑥
5. トンネルの中で事故にあわないかという不安	1	2	3	4	⑤⑦
6. 後続車に追突されないかという不安	1	2	3	4	⑤⑧
7. 運転中、急にからだの具合が悪くならないかという不安	1	2	3	4	⑤⑨
8. 他の車が、割り込んでこないかという不安	1	2	3	4	⑥⑩
9. 他の車が、積荷を落とさないかという不安	1	2	3	4	⑥①
10. 単調でいねむりをしないかという不安	1	2	3	4	⑥②
11. 強い横風が吹いている時、車が流されはしないかという不安	1	2	3	4	⑥③
12. 霧で前が見えない時、急に目の前に車があらわれて事故を起こさないかという不安	1	2	3	4	⑥④
13. 強い雨が降っている時、ワイパーもよくきかず前がよく見えない不安	1	2	3	4	⑥⑤
14. 本線に合流する時、うまく合流できるかという不安	1	2	3	4	⑥⑥
15. 追い越しをかけている時、前車が急に車線変更しないかという不安	1	2	3	4	⑥⑦

15. あなたは高速道路での運転で、どんな行為が危険だと思いますか。最も危険と思うもの三つまでを選び○印をつけて下さい。

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1. 路肩を走行する | 5. 路肩で駐停車する |
| 2. 追い越し路線をノロノロ走る | 6. 夜間ハイビームで追従する |
| 3. 極端なスピードオーバをする | 7. 前車との車間距離をつめて走る |
| 4. ジグザグ運転をする | 8. 後方をあまり見ない |

⑥⑧～⑦⑩

16. あなたは高速道路でのキャンペーンの方法で、次の中でどれが最も印象に残っていますか。あてはまるもの一つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------|-----------------|
| 1. 横断橋のタレ幕 | 5. トンネル内のラジオ放送 |
| 2. 路側の立看板 | 6. 一般のラジオ放送 |
| 3. 料金所での立看板 | 7. その他(_____) |
| 4. 電光表示板 | |

⑦⑪

17-1. 電光表示板で「渋滞中、この先出よ」という表示が出た場合、あなたはどのようにしますか。

1. そのまま無視して通過する
2. 次のインターで出る

⑦⑫

▶17-2. 「そのまま無視して通過する」とした人は、その理由はなんですか。次の中からあてはまる番号の一つ○印をつけて下さい

1. 出ても道がわからないから
2. 行けばなんとかなるから
3. 表示が信用できないから
4. しばらく待てば解消するから
5. 会社で、高速道路上からおりるなど指示されているから

⑦⑬

18. あなたは今日、シートベルトをしめて運転してきましたか。

1. しめた
2. しめていない

⑦⑭

▶「しめた」と答えた人はそれは、次のいずれかあてはまる方に○印をつけて下さい。

1. 自分の意志でしめた
2. ゲートでしめるように指導されたので

⑦⑮

19. あなたは、高速道路での安全走行について、どうすることがいいと思いますか。もし気がついたことがあればお書きください。

御協力ありがとうございました。

整理番号

--	--	--

1~3

(記入しないで下さい)

企業の高速道路利用実態調査

この調査は、安全な高速道路の走行のあり方を明らかにし、今後の高速道路における安全対策の資料を得るために警察庁交通局高速道路課の指導のもとに、自動車安全運転センターが行う調査です。企業におけるふだんの高速道路利用の実態や利用にあたっての指導体制などありのままを運行管理者の立場からお答え下さい。

なお、ここでいう高速道路とは高速自動車国道を指し、いわゆる都市高速道路（首都高速等自動車専用道路）は除きます。また、調査結果は他の目的には利用いたしませんので御協力をお願いいたします。

1. あなたの事業所の運転専従者数(調査日現在)を年齢別に記入して下さい。

年齢区分	人数
～19歳	人
20～24	
25～29	
30～39	
40～49	
50～59	
60～	
合計	

4～6

7～9

10～12

13～15

16～18

19～21

22～24

25～28

2. あなたの事業所の保有車両数は?あてはまる番号に○印をつけて下さい。

1. 1～5両
2. 6～10両
3. 11～20両
4. 21～30両
5. 31～50両
6. 51～100両
7. 101両以上

29

3. あなたの事業所で使用している全車両の1台あたりの平均月間走行距離は、およそ何Km位ですか。

	K m / 月
--	---------

30～35

4. あなたの事業所の業務の形態は、次のどれにあてはまりますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 区域トラック
2. 路線トラック

36

5. あなたの事業所の事業用車両の走行範囲は、主に次のどれにあてはまりますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 県内
2. 隣接県
3. 隣接を越えた他県

37

6. あなたの事業所では、通常の輸送業務で高速道路(都市高速道路を除く)の利用に、何等かの制限を行っていますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 制限はなく、必要な場合は利用させている
2. 一部制限している
(具体的に_____)
3. 原則として、高速道路は利用させていない
(その理由_____)

38

7. あなたの事業所では、高速道路を運転する場合、交替要員を乗務させていますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. どんな場合でも、かならず交替要員を乗務させている
2. 長距離運転や夜間運転の場合だけ、交替要員を乗務させている
3. 一人乗務だが、途中で乗り継ぎするリレー乗務である
4. 出発から到着まで同じドライバーで運転する

39

8. あなたの事業所では通常の輸送業務の中で、高速道路を利用する頻度は、どれ位ですか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 毎日利用している
2. 時々利用している(月に回位)
3. ほとんど利用していない
4. 全く利用していない

40～42

9-1. あなたの事業所では、高速道路を利用した輸送業務において運行管理の手段として、運行基準図(何処まで走行して、何処で休憩をどれ位の時間とるか、運転の交替は何処で行うか、また食事は何処のサービスエリアでとるか等、細かく定めたもの)を作成していますか。該当する番号に一つだけ○印をつけて下さい。

1. 作成している(9-2へ)
2. 作成していない(10へ)

43

9-2. 運行基準図を作成している場合、それをどのように活用していますか。該当する番号に一つだけ○印をつけて下さい。

1. 運行基準図どおりに運転させている
2. 強制はしないが、ほぼ運行基準図どおりに運転させている
3. 実行は運転者にまかせているため、よくわからない

44

10. あなたの事業所では、高速道路を利用するメリットをどのように考えていますか。最もメリットが大きいと思うものを1位とし、最もメリットの低いと思うものを4位として順位をつけて下さい。

項 目	順 位
1. 迅速に輸送できる	
2. 事故や渋滞等の交通障害が少ない	
3. 運転者の疲労が少ない	
4. 労働時間、ダイヤの関係で都合がよい	

45

46

47

48

11. 高速道路を運転中、疲労したり、眠くなった場合、運転者にはどのように指導していますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. すぐに路肩に停めて休ませる
2. 近くのパーキングエリアかサービスエリアまで行って休ませる
3. 近くにバス停があれば、そこで休ませる
4. 眠気をさますため冷たい空気を入れたり、タバコを吸わせたり、その他気分転換をさせてそのまま走らせる

49

12. パーキングエリアやサービスエリアが満車で駐車したくても出来ない場合、どのように指導していますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. エリア付近の路肩に駐車させる
2. バス停に駐車させる
3. どこでも路肩に駐車させる
4. 次のパーキングエリアやサービスエリアまで行って駐車させる
5. その他(具体的に_____)

50

13-1. あなたの事業所では、過去に高速道路上の運転に関する安全指導の講習会を行なったことがありますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 実施したことがある(13-2へ)
2. 実施したことはない(14へ)

51

13-2. その講習会は社内で実施したものですか、それとも外部に委託したものですか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 社内で実施した
2. 外部の機関に委託した
3. 社内でも実施し、外部にも委託した

52

13-3. その講習会はどれ位の頻度で実施していますか。該当する番号に一つ○印をつけて下さい。

1. 毎年2回以上実施している
2. 毎年1回実施している
3. とくに決めてはいない

53

13-4. その講習会はどのような内容のものを実施しましたか。実施したものにすべて○印をつけて下さい。

指導内容	回 答
運転の実技	
法令	
車の構造	
運転技術	
安全知識	
事故時の措置	
渋滞、通行止等の場合の措置	
車両火災時の措置	
地震時の措置	
故障時の措置	
危険物の輸送方法	
異常気象時の運転	
トンネル内の通行方法	
注意すべき交通状況や道路状況	
健康管理	
その他(具体的に)	

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

13-5. 外部の機関に委託する場合、今後どのような内容についての講習が必要だと思いますか。最も必要だと思うもの一つに○印をつけて下さい。

1. 運転適性
2. 交通法令
3. 事故事例による検討
4. 交通安全の映画
5. その他(具体的に_____)

70

1 4. 高速道路における全事故の中で過労運転による死亡事故はおよそ何%位起きていると思いますか。一だけ選んで○印をつけて下さい。

1. 1%未満
2. 1～5%未満
3. 5～10%未満
4. 10～15%未満
5. 15%以上

71

1 5. 過労運転を防止するためには、どのような対策が有効だと思いますか。最も有効だと思うもの一つに○印をつけて下さい。

1. 夜間や長距離運転の場合、時間的な余裕をもたせる
2. 健康状態の自己お断と申告制度の導入
3. タコグラフの分析による運転管理
4. パーキングエリアやサービスエリアの駐車場の拡幅
5. 講習会等により、居眠り運転の恐さをおしえる
6. その他(具体的に_____)

72

1 6. あなたの事業所では、高速道路上で車が故障した場合の連絡方法をどのように指示していますか。該当するもの一つに○印をつけて下さい。

1. 非常電話で連絡させ、JAF等にまかせる
2. いつもつかっているディーラーや整備工場に連絡させる
3. まず会社に連絡させ、指示を待つようにさせている
4. その他(具体的に_____)

73

17. 高速道路を走行中、電光表示で「渋滞中」と表示された場合、どのような指導をしていますか。該当するもの一つに○印をつけて下さい。

1. 次のインターでおりさせる
2. 時間がかかっても、途中で変更せず運行ルートを守らせる
3. 運転者の判断にまかせている

74

18. あなたの事業所において、高速道路上で第一当事者となった事故は過去1年間でどれ位ありますか。

回

75～76

19. 最近、高速道路の不正通行が問題になっていますが、あなたの事業所ではこれに対して運転者に対する指導を実施していますか。

1. 特に実施していない
2. 実施している [その内容を簡単にお書き下さい。]

77

→

20. 最後に警察や道路公団に対する要望事項がございましたら、下の欄にお書き下さい。

ご協力ありがとうございました。
安全運行をお祈りします。