

歩行者優先の運転行動意識に関する地域比較

山崎基浩 (豊田都市交通研究所) / 川本義海 (福井大学学術研究院工学系部門) / 寺内義典 (国土舘大学理工学部)

背景と目的

- 地方都市や郊外都市において、クルマ利用に依存せざるをえない交通体系の中では交通事故の削減が道路交通の最重要課題⇒**クルマを使うのならせめて安全な運転行動を!**
- 死亡事故となりやすい歩行者と車両の事故削減は喫緊の課題であり、無信号横断歩道における歩行者優先運転の啓発施策など各地で展開⇒**歩行者優先意識の定着推進?**
- より効果的に歩行者優先運転行動を促す施策検討の基礎資料とする目的で、国内4都市を対象にドライバーの意識調査を実施し比較⇒**JAF調査で長野県の停止率高いのはなぜ?**

調査方法の概要

調査対象都市と方法

- 豊田市:クルマ依存の高い地方中核都市
- 福井市:比較的公共交通が整備された地方の県庁所在都市
- 世田谷区:クルマ依存が低い大都市圏にある都市
- 長野市:歩行者優先ブランドが確立されていると考えられる地方都市

調査方法

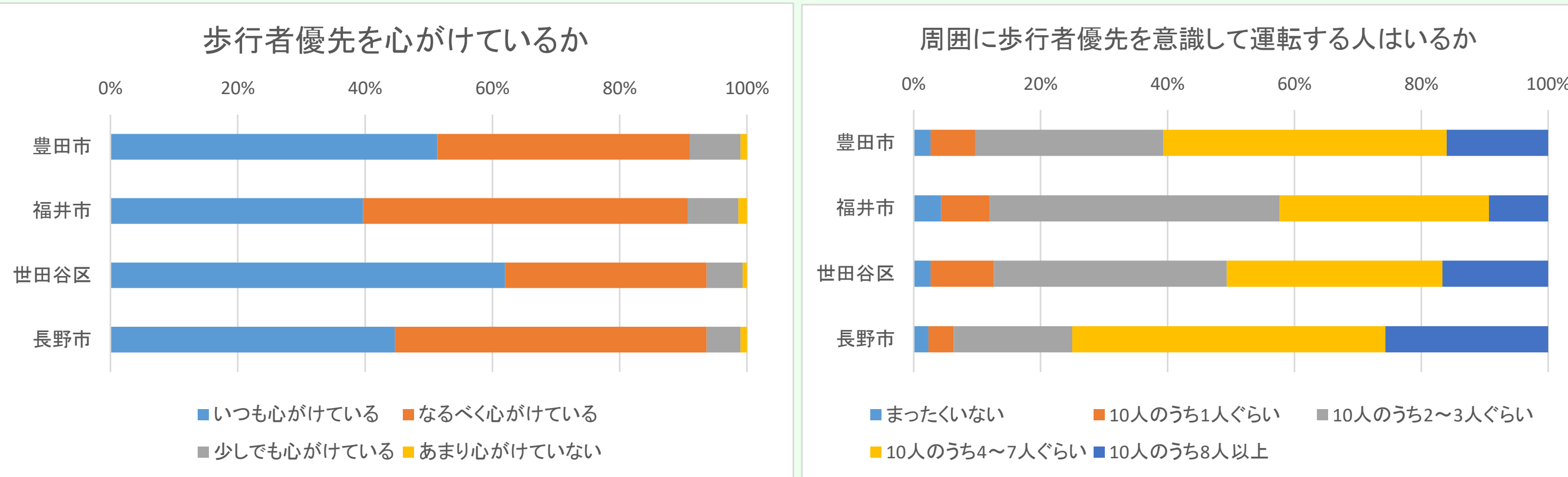
- 2023年4月にWeb調査を実施(楽天インサイト)
- 上記対象都市在住または在勤者(同都県内在住)、各300サンプル
- スクリーニング:自動車の普通免許所有、運転頻度が週1日以上

調査内容

法令認知状況、遵守状況/所作と意識/歩行者優先運転を意識したきっかけ/周囲の人の状況、受ける影響/歩行者としての所作と意識 など

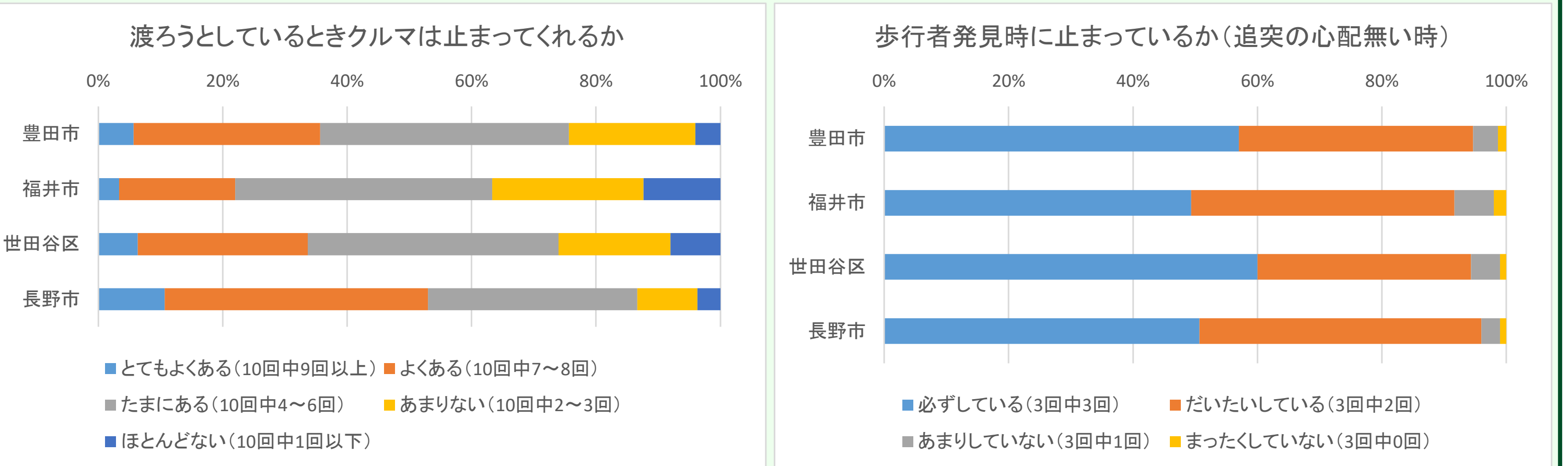
調査結果

【歩行者優先運転の心がけと周囲の状況】



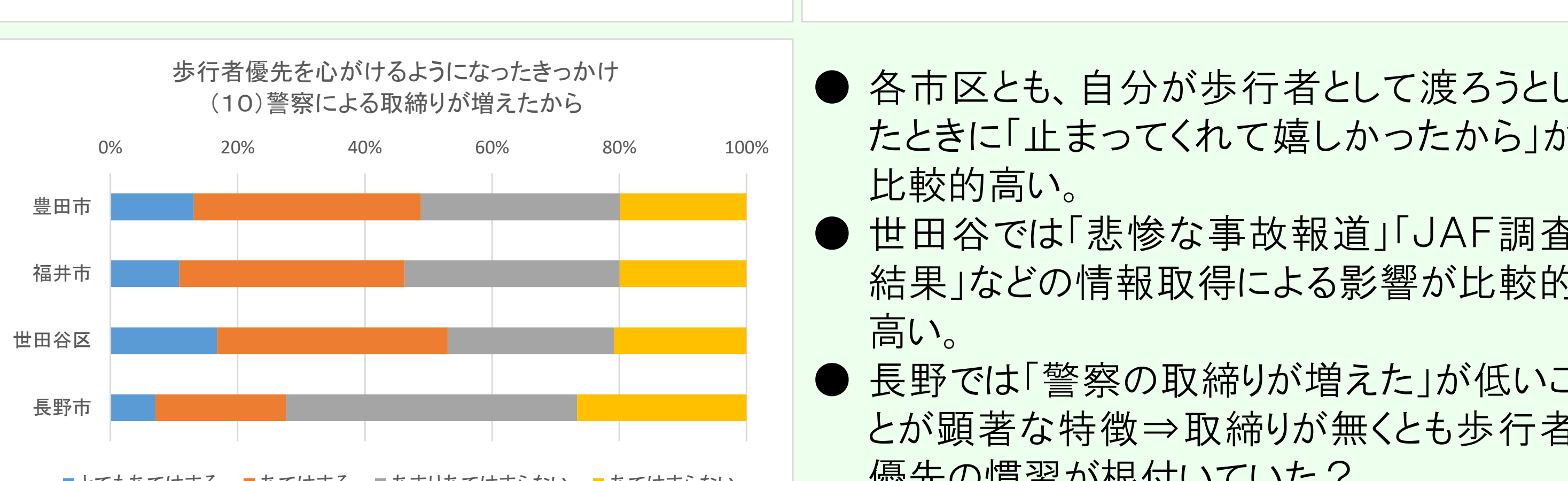
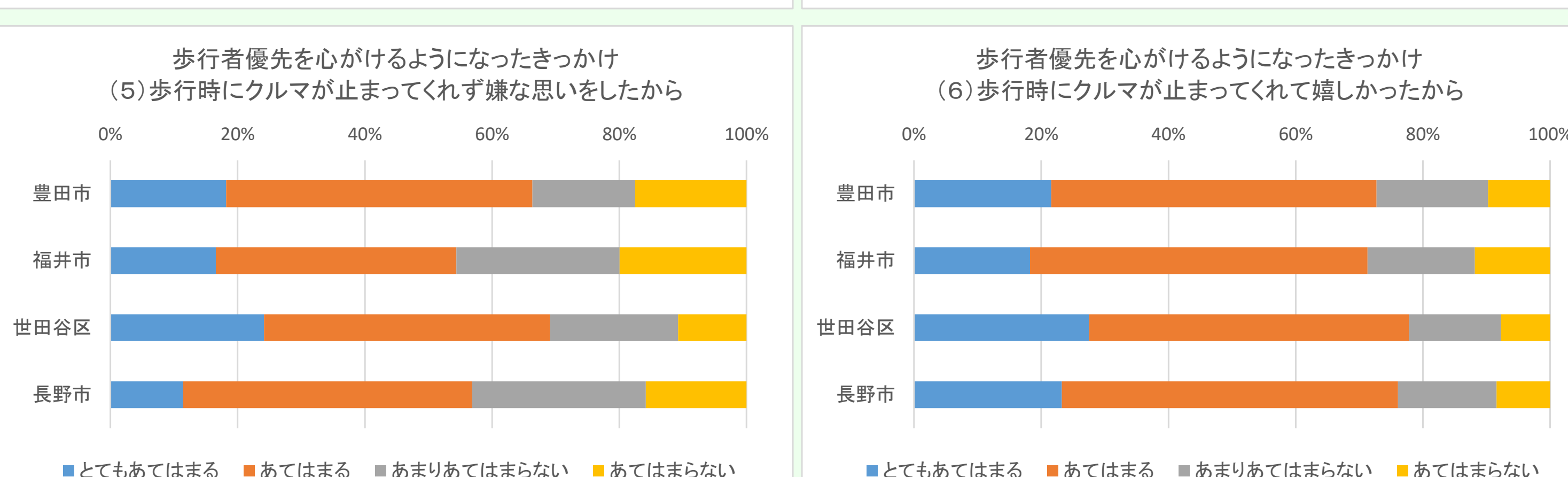
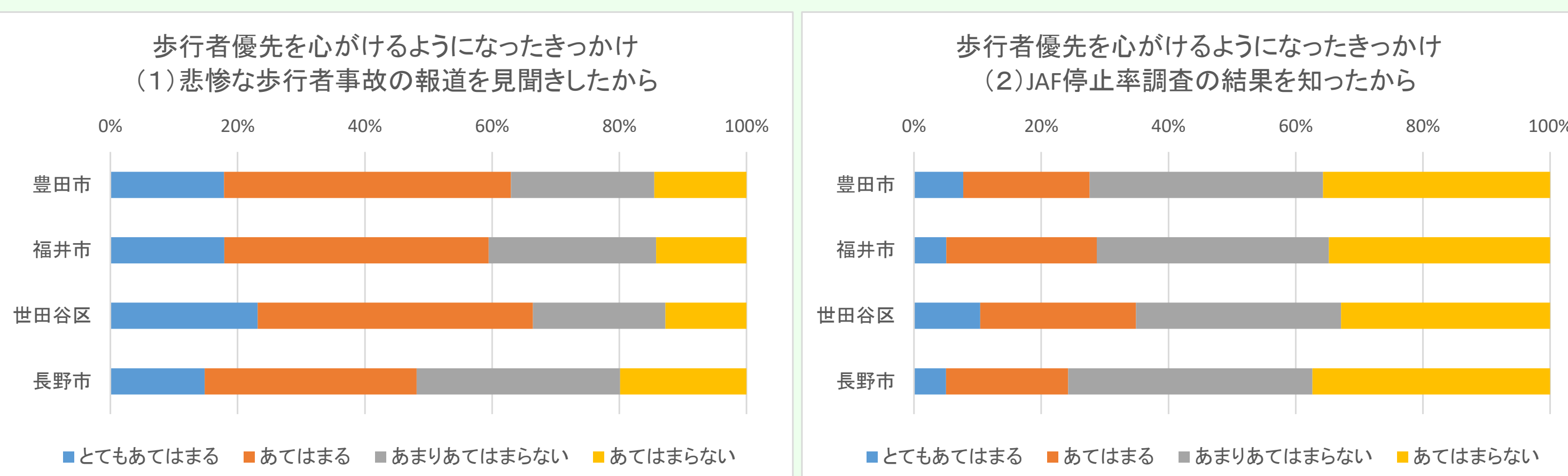
- 歩行者優先を「いつも」「なるべく」心がけている人の割合は、各市区とも90%を越えているが、世田谷区は「いつも」の割合が比較的高い。
- 周囲の人の歩行者優先意識に関しては、長野市が顕著に、多くの人が歩行者優先運転をしていると感じている。

【歩行者としての意識とドライバーとしての意識】



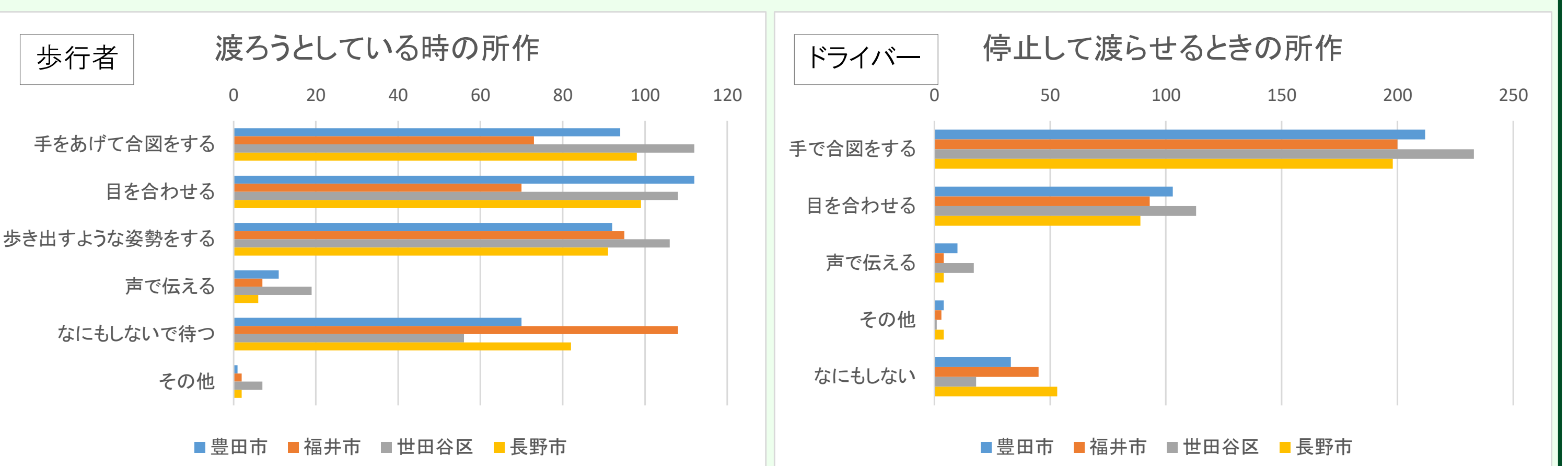
- ドライバーとしての運転行動と比較すると、「必ず」「だいたい」(2/3以上止まっている)が90%以上であるのに対し、歩行者としての感覚では「とても」「よく」「たまに」(4/10以上止まっている)は、長野以外は80%以下。⇒歩行者意識とドライバー意識が乖離
- 長野市では歩行者から見て「止まってくれる」と感じる頻度が顕著に高い。

【歩行者優先運転を心がけるようになったきっかけ】



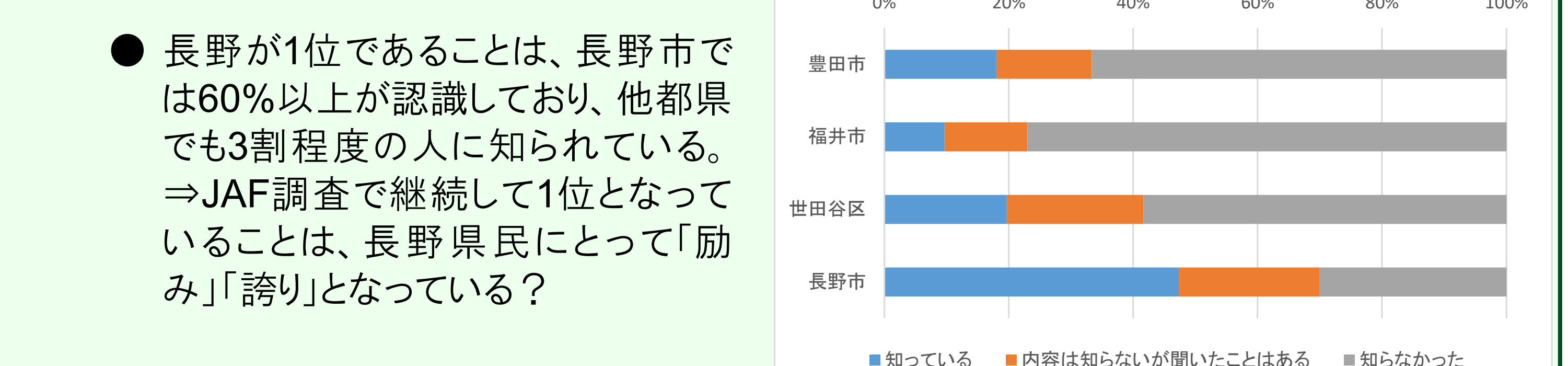
- 各市区とも、自分が歩行者として渡ろうとしたときに「止まってくれて嬉しかったから」が比較的高い。
- 世田谷では「悲惨な事故報道」「JAF調査結果」などの情報取得による影響が比較的高い。
- 長野では「警察の取締りが増えた」が低いことが顕著な特徴⇒取締りが無くとも歩行者優先の慣習が根付いていた?

【横断時の歩行者の所作、ドライバーの所作】



- 自分が渡ろうとしているとき、福井では「手をあげ」「目を合わせ」が比較的少なく「なにもしないで待つ」が多い。
- クルマが止まったとき「お礼をして渡る」が多数。クルマに先に行ってもらうようなケースも若干ある。
- 2/3以上のドライバーが「手で合図」をして渡らせている。

【JAF調査結果に対する意識】



- 長野が1位であることは、長野市では60%以上が認識しており、他都県でも3割程度の人に知られている。⇒JAF調査で継続して1位となっていることは、長野県民にとって「励み」「誇り」となっている?

長野市・長野県警へのヒアリング結果

- 2016年にJAFから最初の発表があったとき、実感無く「1位でも半数以上は止まっていない」ことを認識し、まだやるべきことはある!と考えた。
- 全国1位を「誇り」とする啓発を展開⇒ドライバーはルールを守り、歩行者はマナーをアップ!(その後のさらなる停止率向上につながった)
- 他県(関東)から移住した職員は、移住当初、止まってくれることに驚いた。
- 歩行者にはやさしい運転を心がけているが、クルマどうしの運転は荒さがあると感じている。

おわりに

- 長野市内の無信号横断歩道で停止状況を観察したところ「ドライバーが歩行者をよく見ている」「横断歩道手前で減速する車両が多い」ことを確認。
- 今後、歩行者優先ルールと他ルールとの重要度比較や豊田市での経年的比較などの分析を予定。(本研究の一部はJSPS科研費JP20K04735の助成による)