



急ぎ運転の効果とリスク

はじめに

12月は師走といわれる。文字通り、師も走り回らなければならぬほどの忙しい月とされてきた。企業においても、年末に繁忙期のピークを迎えることは多い。当然ながら、それに伴い事故も急増することになる。繁忙期の事故が年間の3分の1を超えるような場合も少なくない。また、事故原因の多くは「急ぎ」・「焦り」とするものが占める。ここでは、急ぎや焦りから来る急ぎ運転というものが、本当に期待通りの成果を生むものかを考える。さらに、それを踏まえて急ぎ運転を防止する考え方を述べたい。

1. 急ぎ運転とは

目的地へ向け、先急ぎをすることである。具体的な運転行動としては、①スピードを上げる②前車との車間距離を詰める③信号の変わり目などは停止せず通過する④急な車線変更を繰り返す⑤クラクションを多用するなどが挙げられる。これらの運転行動により、本来の注意行動が散漫になり、追突などの事故を起こしやすい。

また、急ぎ運転の場合、ドライバーの急ぐ態度により、大きく二つのパターンがある。一つは「急性」のものであり、もう一つは「慢性」のものである。「急性」急ぎ運転とは、目的地への到着が予定時刻を過ぎてしまうような状況になった時、ドライバーが目的地までの距離を急ぐというものである。次に「慢性」急ぎ運転とは、移動中の時間の余裕を持ちたい、あるいは早く仕事を終えたいなどの理由から、ドライバーが出発から帰着までずっと急いでいるものである。

2. 「急性」・「慢性」のどちらか？

ある物流会社を対象にアンケートを行った。社内の事故惹起者（過去3カ年以内）の内、その原因に急ぎや焦りを選んだ17名のドライバーを対象に、自身の急ぎは「急性」「慢性」あるいは両方のいずれかであるかを聞いた。

【アンケートの回答 17名中】

- ・ 急性型・・・29%（5名）
- ・ 慢性型・・・53%（9名）
- ・ 両方・・・18%（3名）

この物流会社は車両台数70台前後の会社であり、食品を量販店などへ配送する業務を行っていた。また、上記の過去3カ年以内の事故惹起者は25名であり、その内の70%近い17名が急ぎや焦りを原因としていたことがわかる。

アンケートの結果を見ると、慢性型が過半占めることが分かった。インタビューなどでは、単に「早く帰りたい」というドライバーよりも、「配送に余裕を持っておきたい」、「時間を稼いでおきたい」と考えているドライバーが多かった。物流会社であっても、営業車であっても、その日一日のルート計画を持っていることがほとんどである。そのような計画を持っている為、なるべく計画を前倒ししたいという心理は、むしろ自然のものと考えてよい。その後、筆者が経験したコンサルティング事例などを踏まえても、このデータのように、急性型よりも慢性型の方が多いのではないかと考える。

重要なことは、慢性型は急性に比べリスクが高いということだ。急性の場合、間に合わないという限定区間だけの急ぎ運転となる。しかしながら、慢性の場合、出庫から帰庫までの間、ずっと急いでいるということになる。先に述べた急ぎ運転の①～⑤などをずっと行っているというわけだ。これは疲労も早めるし、注意力自体もかなり落ち込むことが予想される。従って、特に慢性型の場合、急ぎや焦りの心理を平常時から押さえ込まなければならない。また、急性の場合も慢性との比較でリスクを言ってい

るだけであり、リスクが高いことは慢性と同様である。

3. 急ぎ運転の効果

急ぎ運転をするドライバーは、急ぎ運転により先急ぎの効果があると考えている。だからこそ、リスクを取っているのである。この効果について考えたい。筆者自身で次のような実験を行った。

(1) 実験内容

東京都・大手町～神奈川県・鶴見間（大手町読売新聞社前の交差点から国道15号線上の横浜市鶴見区にある市場駅前交差点まで）の22kmを、制限速度で走行する場合と、制限速度よりも10km抑えて走行する場合を比較した。この区間は、誰しも馴染みのある、箱根駅伝の往路の第一区とほぼ同様と考えてよい。

(2) 交通環境の特徴

- ・ほぼ全区間が片側2車線以上の国道レベルである。制限速度は大半が50kmであるが、多摩川を越えて神奈川県に入ると60kmになる。
- ・実験は日曜日に行っており、比較的、交通量は少なく、渋滞箇所もほとんどなかった。当初、京急蒲田駅付近の踏切での渋滞を予想したが、制限速度での走行時、制限速度から10km抑えた走行時のいずれも踏切の遮断機は下りておらず影響を受けなかった。
- ・この区間における信号のある交差点の数は89箇所であった。22kmの区間なので、250m弱に1つの割合で信号があったことになる。

(3) 実験結果

実験結果は下記のようになった。（表1）

	走行時間	信号停止回数
制限速度で走行した場合	49分55秒	27回
制限速度より10km抑えた場合	52分20秒	21回

走行時間の差は2分25秒であり、それほどの差は生じなかった。因みに箱根駅伝の記録では、この区間は1時間1分程度が大会記録となっている。また、信号による停止回数はスピードを抑えた場合の方が少なかった。実際に運転をして、スピードを抑えた場合の方が、むしろスムーズに走行できた感があった。さらに、時速に直すと制限速度で走行した場合は時速 約27kmであり、制限速度より10km抑えた場合は時速 25kmであった。このように、都心から郊外へ抜ける区間での実験で、概ね1時間弱の走行で、時速10km下げても2分半しか変わらない。仮に信号もなく、全て巡航であれば10分程度の差が出るはずである。しかしながら、我が国のように、中心部は信号や渋滞が多く、郊外は道路が狭くなる傾向がある交通環境では、急ぎ運転の効果というのは限定的であると考えるのが妥当である。

4. 急ぎ運転のリスク

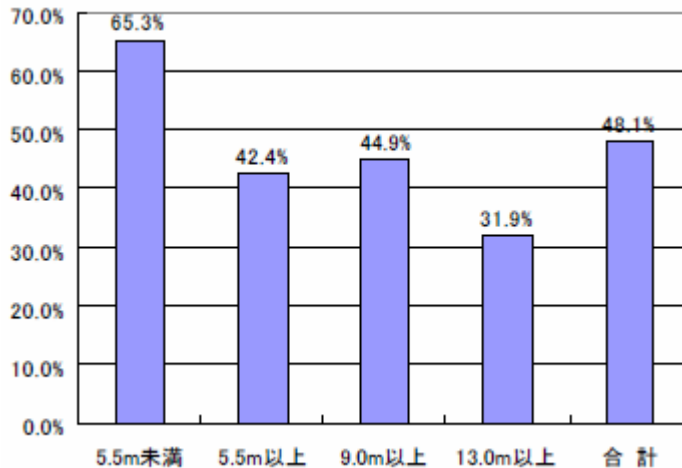
急ぎ運転はスピードを上げる、強引な車線変更を繰り返す、車間距離を詰めるなどが具体的な運転行動として挙げられる。さらに、抜け道を急ぐなどの行為もよく行われる。抜け道は道路幅が狭い生活道路であることが多い。ここに興味深いデータがある。下記のグラフは道路幅員別・交通事故件数の平成2年から平成16年にかけての増加率である。（図1）平成16年というのは交通事故件数が最高となった時であるが、14年前の平成2年の事故件数と道路幅員別に比較すると、合計が48.1%増加となっている中で、5.5m未満の道路における事故件数は、65.3%増となっており、生活道路での事故が他の道路での事故よりも増加していることがわかる。このトレンドは現在も変わっていない。

生活道路での事故、特に道路幅員5.5m未満の道路における法令違反別事故件数の割合（平成16年）を見ると、安全不確認による安全運転義務違反による事故が多い。（図2）ただ、この中に抜け道利用時の急ぎ運転なども多く含まれている可能性がある。さらに、都心などでは、幹線道路での渋滞も多く、むしろ生活道路で急ぎ運転が出やすいことも考えられる。

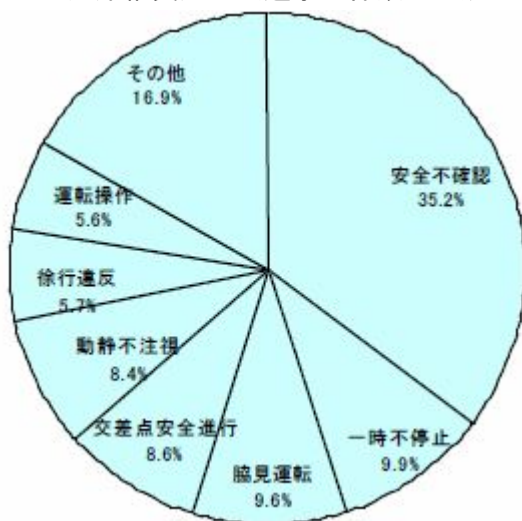
急ぎ運転は、幹線道路などでの追突事故のみならず、生活道路での出会い頭事故などの事故にも繋がりがやすい。また、最近では、交通事故による死者数、件数ともに減少している中で、後者の事故が減少していないことを鑑みると、生活道路での急ぎ運転は大きなリスクと考えなければならないだろう。

また、直接的に事故という観点のみならず、急ぎ運転によるスピード違反、信号無視などの法令違反にも繋がりがやすい。さらに、急加速、急停止の繰り返しになりやすい急ぎ運転は、燃費も悪くすること

は間違いがない。このように事故のみならず様々なリスクに繋がることになる。



(図1 道路幅員別・交通事故件数の平成2年から平成16年にかけての増加率)



(図2 道路幅員5.5m未満の道路における法令違反別事故件数の割合 平成16年)

図1、2ともに警察庁「生活道路事故抑止対策マニュアル」

5. まとめ

急ぎ運転は控えるべきである。ただ、客観的に、急ぎ運転の効果とリスクはどちらが重たいかを考えた。まずは効果であるが、前に示した実験が、急ぎ運転と平常運転そのものを比較したことにはならない。しかしながら、速度変化を10km付けているという点で、効果面での測定では比較をしても良いだろう。これを見る限り、速度変化分ほどの時間差はなく、急ぎ運転の効果は限定的であると言える。

一方で、急ぎ運転のリスクは大きく、特に、先急ぎの慢性急ぎ運転には注意をしたい。さらに、事故の観点からも、幹線道路での追突事故から生活道路での出会い頭事故まで様々な事故が考えられる。また、スピードが上がっていることから事故が大きくなりやすい。さらに、生活道路などでは自転車や歩行者が相手になることも多く、人身事故になりやすい。特に、生活道路での事故が増えているトレンドにあることから、十分に注意が必要だ。

このように考えると、効果は限定的であり、リスクは非常に大きいと考えるべきだろう。急ぎ運転は、このような客観的な評価の中では行われたいものである。しかしながら、様々な環境の中で、急ぎの心理が先行し、無理な運転をしてしまうものだ。このレポートが、そんな心理の時に思い起こしてもらいものとなればよいと考える。特に繁忙期である12月には注意喚起をしたい。

(第215号 2008年12月発行)

参考文献

- 「安全運転寿命」北村憲康 著(星雲社 2009年1月刊行予定)
 「生活道路事故抑止対策マニュアル」(警察庁 2005年11月)

以上