

平成元年度調査研究報告書

# 女性運転者の運転の実態と意識 に関する調査研究

平成2年3月

自動車安全運転センター

## ま え が き

わが国の運転免許保有者数は、増加を続け、昭和63年末現在で5,700万人に達した。

このような増加は、特に女性において顕著で、昭和63年末現在での女性の運転免許保有者数は、10年前の2倍強の約2,100万人に達し、全体の約36%を占めている。また、女性運転者による交通事故件数は、昭和63年においては全体の約20%に当たる約12万件で、10年前の約2.2倍に達し、男女全体での同様な対比の約1.3倍をはるかに超えている。

女性運転者数が今後も増加するであろうことと、女性運転者による交通事故が著しく増加していることから、女性運転者の安全確保のための施策が今後とも交通安全対策の重要な柱の一つとなることは疑いのないところである。

そこで、自動車安全運転センターでは、運輸省から自動車事故対策費補助金の交付を受け、女性運転者の運転の実態、運転態度、安全意識など車とのかかわりあいと交通事故の特性について明らかにするとともに、昭和57年度に実施した調査研究の結果と比較し、経年的な推移についても明らかにした。

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、この報告書が女性運転者の交通事故防止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を頂いた関係都道府県の警察の担当官及び事務所の方々に、深く感謝の意を表する次第である。

平成2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

警察庁交通局運転免許課	課長	滝藤浩二
日本大学文理学部	教授	浅井正昭
総務庁交通安全対策室	専門委員	生内玲子
日本自動車連盟広報部	部長	斉藤和男
社会システム研究所	代表	和久井博:
静岡県自動車学園	専門職	貝沼良行
警察庁交通局運転免許課	理事官	片桐裕
警察庁交通局運転免許課	課長補佐	大島機次郎
警察庁交通局運転免許課	係長	内田幸満
科学警察研究所交通部	部長	大塚博保
科学警察研究所防犯部補導研究室	主任研究官	高橋良彰
警視庁交通部運転免許本部	主任	内田千枝子
自動車安全運転センター	理事	近藤輝彦
自動車安全運転センター調査研究部	部長	中野秀一
自動車安全運転センター調査研究課	課長	斎藤威
自動車安全運転センター業務第二課	課長	後藤紀朗
自動車安全運転センター業務第二課	課長代理	鈴木毅
警察庁交通局交通企画課	係長	山口卓耶
(前自動車安全運転センター調査研究課係)		

# 目 次

<b>第1章 調査の概要</b> . . . . .	1
1-1 調査の目的 . . . . .	1
1-2 調査実施の概要 . . . . .	1
(1) 調査の対象 . . . . .	1
(2) 調査の期間 . . . . .	1
(3) 調査の方法 . . . . .	1
(4) 調査項目 . . . . .	1
1-3 調査結果の概要 . . . . .	2
1-3-1 事故原票にみる女性の事故の特徴 . . . . .	2
1-3-2 アンケート結果 . . . . .	2
(1) 調査対象者の属性 . . . . .	2
(2) 運転実態 . . . . .	3
(3) 女性ドライバーの運転行動 . . . . .	5
(4) 女性ドライバーの運転に対する不安感 . . . . .	6
(5) 運転場面における女性ドライバーの社会性 . . . . .	6
(6) 女性ドライバー観 . . . . .	7
(7) 違反群、無違反群別にみた特性 . . . . .	8
(8) 因子間の関連性分析による女性ドライバーの特徴 . . . . .	9
<b>第2章 調査実施の背景と枠組み</b> . . . . .	11
2-1 わが国のモータリゼーションと女性ドライバーの進出 . . . . .	11
2-2 女性の免許保有者数の将来予測 . . . . .	20
2-3 女性ドライバーによる事故の急増とその事故の特徴 . . . . .	25
2-3-1 女性ドライバーの事故の推移 . . . . .	25
2-3-2 女性の事故の特徴 . . . . .	28
2-4 本調査の枠組み . . . . .	34
<b>第3章 調査の方法</b> . . . . .	36
3-1 調査対象 . . . . .	36
3-2 調査方法 . . . . .	36
3-3 調査期間 . . . . .	36
3-4 調査内容 . . . . .	37
<b>第4章 調査の結果</b> . . . . .	38

4-1	調査対象者の構成と属性	38
4-1-1	性別、年齢層別、調査対象別構成	38
4-1-2	未婚別構成	39
4-1-3	職業別構成	39
4-1-4	保有免許種別構成	40
4-1-5	運転者群別構成	42
4-2	女性ドライバーの運転実態	43
4-2-1	運転車種	43
4-2-2	オートマチック車の利用状況	43
	(1) オートマチック車の利用率	43
	(2) オートマチック車の購入希望	43
	(3) オートマチック車を購入した理由	44
4-2-3	運転目的	47
4-2-4	運転場所	47
4-2-5	運転経験年数	48
4-2-6	運転頻度	48
4-2-7	走行距離	48
4-2-8	走行距離当たりの事故率	53
4-2-9	運転の好き嫌い	54
4-3	女性ドライバーの運転行動	55
4-3-1	運転行動の実態	55
	(1) 運転は楽しい	56
	(2) 黄色信号での停止	56
	(3) 歩行者保護	56
	(4) 前車のノロノロ運転への反応	56
	(5) なれた道でのスピード	58
	(6) サイドミラーの使用	58
	(7) バックミラーの使用	59
	(8) 故意のスピードオーバー	59
	(9) 追い越されへの反応	60
	(10) 他車の割り込みへの反応	60
4-3-2	運転行動の分析	61
	(1) 運転行動を構成する因子	61
	(2) 性別・年齢層別分析	63

(3) 未既婚別分析	63
(4) 職業別分析	63
(5) 主運転車種別分析	63
(6) 運転目的別分析	65
(7) 運転場所別分析	65
(8) 運転経験年数別分析	65
(9) 運転頻度別分析	66
(10) 走行距離別分析	66
(11) 運転者群別分析	66
4-3-3 女性ドライバーの運転行動の特徴	67
4-3-4 運転行動の経年変化	68
4-4 女性ドライバーの運転に対する不安感	70
4-4-1 不安感の実態	70
(1) 急なバック	71
(2) 速い流れに合わせる運転	71
(3) 後方からの追い上げ	71
(4) 歩行者の多い道の運転	72
(5) 知らない道での運転	73
(6) 先頭車での運転	73
(7) 対向車とのすれ違い	74
(8) 進路変更	74
(9) 大型車への追従	75
(10) 交差点での右折	75
4-4-2 不安感の分析	76
(1) 不安感を構成する因子	76
(2) 性別・年齢層別分析	77
(3) 夫既婚別分析	77
(4) 職業別分析	78
(5) 主運転車種別分析	78
(6) 運転目的別分析	78
(7) 運転場所別分析	78
(8) 運転経験年数別分析	80
(9) 運転頻度別分析	80
(10) 走行距離別分析	80

(11) 運転者群別分析	80
4-4-3 女性ドライバーの不安感の特徴	80
4-4-4 不安感の経年変化	81
4-5 運転場面における女性ドライバーの社会性	83
4-5-1 社会性の実態	83
(1) 他人に迷惑をかけるのはお互いさま	84
(2) 自分の運転に対する批判	85
(3) 自分が優先の場合は道を譲らない	85
(4) 進路変更は気軽にできる	85
(5) 男性ドライバーは女性に親切にすべきだ	86
(6) 他車が譲るので進路変更に不安がない	87
(7) 前車に追従する右左折は安心	88
(8) 車の構造を知らないための事故は責任がない	88
(9) 運転行動の迷い	89
(10) 走行不安によるブレーキ	90
4-5-2 運転場面における社会性の分析	90
(1) 運転場面における社会性を構成する因子	90
(2) 性別・年齢層別分析	93
(3) 未既婚別分析	93
(4) 職業別分析	93
(5) 主運転車種別分析	94
(6) 運転目的別分析	95
(7) 運転場所別分析	96
(8) 運転経験年数別分析	97
(9) 運転頻度別分析	97
(10) 走行距離別分析	98
(11) 運転者群別分析	99
4-5-3 女性ドライバーの運転場面での社会性の特徴	99
4-6 女性ドライバー観	100
4-6-1 女性ドライバー観の実態	100
(1) 慎重な運転	101
(2) 事故が少ないのはスピードを出さないからだ	101
(3) 大事故を起こさないので安心	102
(4) 他人に甘えた運転	102

(5) 自己本位的な運転	103
(6) 運転が感情や気分によ左右されやすい	104
(7) 交通のルールを知らない	105
(8) とっさの対応が不得手	105
(9) 車の構造に弱い	106
(10) 女性に追従運転	107
4-6-2 女性ドライバー観の分析	107
(1) 女性ドライバー観を構成する因子	107
(2) 性別・年齢層別分析	108
(3) 未既婚別分析	109
(4) 職業別分析	109
(5) 主運転車種別分析	109
(6) 運転目的別分析	110
(7) 運転場所別分析	110
(8) 運転経験年数別分析	111
(9) 運転頻度別分析	111
(10) 走行距離別分析	111
(11) 運転者群別分析	112
4-6-3 女性ドライバー観の特徴	113
4-6-4 女性ドライバー観の経年変化	115
4-7 違反群、無違反群別にみた特性	117
4-7-1 運転者属性の差異	117
(1) 年齢	117
(2) 職業	117
(3) 運転者群	118
4-7-2 運転実態の差異	118
(1) 運転車種	118
(2) 運転目的	118
(3) 運転場所	119
(4) 運転経験年数	119
(5) 運転頻度	119
(6) 走行距離	120
4-7-3 ふだんの運転行動の差異	121
(1) ふだんの運転行動項目への肯定者比率	121



(2) ふだんの運転行動の因子の特徴	122
4-7-4 不安感の差異	123
(1) 不安感項目への肯定者比率	123
(2) 不安感の因子の特徴	124
4-7-5 運転場面における社会性の差異	125
(1) 運転場面における社会性項目への肯定者比率	125
(2) 運転場面での社会性の因子の特徴	126
4-7-6 女性ドライバー観の差異	127
(1) 女性ドライバー観への肯定者比率	127
(2) 女性ドライバー観の因子の特徴	127
4-8 因子間の関連性分析による女性ドライバーの特徴	128
4-8-1 運転場面での社会性からみた女性ドライバーの特徴	129
(1) 運転場面での社会性と運転行動の関連	129
(2) 運転場面での社会性と不安感の関連	130
(3) 運転場面での社会性と女性ドライバー観の関連	131
4-8-2 運転行動からみた女性ドライバーの特徴	132
(1) 運転行動と不安感の関連	132
(2) 運転行動と女性ドライバー観の関連	133
<b>第5章 まとめと考察</b>	<b>135</b>
付 録	141

# 第1章調査の概要

## 1-1 調査の目的

女性運転者の運転実態、運転態度・意識など、車と車社会とのかかわりあい並びに女性運転者の交通事故の特性について具体的に明らかにするとともに、昭和57年度に実施した女性運転者に関する調査研究の結果とも比較することにより、経年的な推移について明らかにする。そして、今後さらに増加が見込まれる女性運転者に対する交通安全教育を、より現実的に実施していくための基礎資料とする。

## 1-2 調査実施の概要

### (1) 調査の対象

女性運転者の運転実態、態度・意識などを明らかにするために、男女の運転者を対象にアンケートを実施した。アンケートは更新時講習の受講者を対象とし、男性3,426件、女性3,060件、合計6,486件を有効票として回収した。この中からサンプル数の少ない19歳以下と女性の60歳以上の年齢層を除き、男性3,410件、女性3,023件、合計6,433件を分析対象とした。

### (2) 調査の期間

平成元年9月1日から同年9月30日までの1ヶ月間を調査期間とした。

### (3) 調査の方法

#### ① 調査地域

調査地域は、北海道(札幌市)、岩手県、宮城県、群馬県、埼玉県、静岡県、岐阜県、石川県、新潟県、滋賀県、大阪府、岡山県、徳島県、宮崎県、沖縄県の15道府県である。

#### ② 調査方法

更新時講習の受講者にアンケート票を配布し、記入依頼を行い、その場で回収した。

### (4) 調査項目

昭和57年度に実施した「女性運転者の運転実態と事故・違反に関する調査研究(昭和58年3月、自動車安全運転センター)」の調査項目と可能な限り整合性のある内容とし、比較研究も行えるよう配慮した。具体的な調査項目は以下のとおりである。

\* (1) 属性(性別、年齢、未既婚別、職業)

\* (2) 保有免許種別

\* (3) 主運転車種

(4) 自分が主に運転する車の有無

- \* (5) 主運転目的
- (6) 主な運転場所
- \* (7) 運転経験年数
- \* (8) 運転頻度
- \* (9) 最近1ヶ月の走行距離
- \* (10) 運転者種別(マイカー運転者、職業運転者の別)
- \* (11) 運転が好きか、嫌いか
- \* (12) オートマチック車の利用状況、購入意向
- \* (13) ふだんの運転行動(攻撃的運転傾向、運転中の余裕度など)
- \* (14) 運転への不安感
- (15) 運転場面での社会性(自己本位的傾向、他車への依存的傾向、運転中のまよい・とまどいの有無)
- \* (16) 女性ドライバー観

注:\*印は昭和57年度調査と共通の項目である

### 1-3 調査結果の概要

#### 1-3-1 事故原票にみる女性の事故の特徴

交通事故統計原票の性別集計結果によると、昭和63年における女性ドライバーの事故は約11万8千件で総事故件数の2割強を占めており、男性の事故の比率の方がかなり高い。しかし、女性ドライバーの事故は、昭和54年から同63年にかけて2.3倍となっており、男性の約1.2倍を大きく上回っている。また、免許保有者千人当たりの事故件数でも昭和54年から同63年にかけて男性が横這いか減少傾向であるのに対して、女性は増加傾向にある。

女性の事故内容をみると、女性は人口密集地区などの都市部での事故が少なく、非市街地での事故が多い。また、交差点での事故が男性に比べて多く、単路での事故が少ない。

事故の発生時間では昼間が多く、これは通勤や買い物、訪問受講などの運転目的が多いことと、かかわりがあるとみられる。

事故直前の速度では明らかに女性の方が低い。女性に多い行動類型は「右折」で、事故類型では「出合頭」である。法令違反の内容は「一時不停止等」や「優先通行妨害」、「交差点安全進行義務違反」などが女性に多い。

#### 1-3-2 アンケート結果

##### (1) 調査対象者の属性

###### ① 講習の種類別年齢層別分析対象数

表1-1 講習の種類別年齢別分析対象サンプル数

区分		20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計
男性	簡素化講習	128	258	559	584	304	165	1,998
	通常講習	436	216	342	252	130	36	1,412
	小計	564	474	901	836	434	201	3,410
女性	簡素化講習	239	316	623	416	116	—	1,710
	通常講習	532	197	310	216	58	—	1,313
	小計	771	513	933	632	174	—	3,023
合計	簡素化講習	367	574	1,182	1,000	420	165	3,708
	通常講習	968	413	652	468	188	36	2,725
	小計	1,335	987	1,834	1,468	608	201	6,433

今回、集計分析の対象としたサンプルの性別・年齢層別・講習別の種類別構成は表1-1のとおりである。

② 未既婚別

男女ともに未婚者が約3分の1となっており、男性と女性との差は少ない。年齢層別には、年齢の若い層ほど未婚者の比率が高くなっているが、同じ年齢層でも男性より女性の方が未婚者が少ない。

③ 職業別

男性では「会社員、公務員等」が70%弱となっているのに対して、女性では「会社員、公務員等」は40%弱である。女性に「会社員、公務員等」に次いで多いのは「専業主婦」で28.4%となっている。

④ 保有免許種別構成

保有している免許の種類を、普通、自動二輪、原付、その他からいくつでも選択する方式で質問した結果、男女ともに普通免許の保有率が高く男性97%、女性95%が普通免許を保有している。自動二輪免許は男性が40%強となっているのに対して、女性は6%と少ない。原付免許の保有率は男女に差が少なく、男女ともに30%前後となっている。

⑤ 運転者群別構成

男女ともにマイカードライバーがもっとも多く男性で60%弱、女性は80%強となっている。これに次いで多いのは仕事の必要から運転するドライバーで男性では約3分の1、女性では1割弱となってる。職業運転者は男性で6%、女性では1%以下と少数である。ペーパードライバーは男性で1%、女性では8%となっている。

(2) 運転実態

① 運転車種

主運転車種は男女ともに普通乗用・ライトバンがもっとも多く、男性では75%、女性では59%を占めて

いる。次いで多いのは男性では普通貨物で9%、女性では軽乗用で23%である。また、原付は男性で3%、女性は9%である。

昭和57年度調査結果と比較すると、男性は普通乗用車の比率が63%から75%へと増加しているの対し、女性は66%から59%へと減少している。

## ② オートマチック車の利用状況

オートマチック車を利用しているのは男性で37%、女性では44%となっており、女性のオートマチック車利用率が男性より7%程度高い。

## ③ 運転目的

男性では「業務・仕事」が45%と最も多く、以下、「通勤・通学」(38%)、「レジャー」(11%)と続いている。この上位3項目の合計比率は9割を超える。女性の上位3項目は「通勤・通学」(35%)、「買い物」(33%)、「業務・仕事」(15%)となっており、上位3項目の合計は83%と男性に比較して1割程度低く、女性の方が運転目的が多様であるといえる。

昭和57年度調査結果と比較すると、男性の運転目的には大きな変化がないが、女性は「業務」が17%から15%へと減少し、「通勤」が24%から35%へと大きく増加している。これは、仕事を持つ女性の増加に伴う変化とみられる。「買い物」をあげる比率はいずれの調査時点でみても約3分の1で大きな変化はない。

## ④ 運転場所

男女の運転場所を比較すると、女性の行動範囲が男性よりも狭い傾向がみられる。男性では「自宅周辺」が7%に過ぎないのに対して、女性では約2割となっている。次いで「居住地の市町村内」が男性の約3分の1に対して、女性は4割弱と女性の運転行動範囲が狭いことをよく表している。

## ⑤ 運転経験年数

男性では15年以上の経験年数の長いドライバーが半数近くを占めており、もっとも多い。次いで10～15年が20%、5～10年が17%となっており、運転経験年数が5年以上は8割以上となっている。女性では運転経験年数が15年以上は13%で、10～15年が17%、5～10年が29%で、5年以上の経験年数の運転者は6割弱と男性より2割程度少ない。

昭和57年度調査結果と比較すると、男女ともに運転経験年数が長い層が増えており、15年以上は、男性では35%から47%へ、女性では8%から13%へと増加している。

## ⑥ 運転頻度

運転頻度は「ほとんど毎日運転する」が男性で80%強、女性で65%で、男女ともに毎日運転しているドライバーがもっとも多い。次いで「週に2～3日運転している」が男性で10%強、女性で20%弱となっている。週に2～3回以上運転するドライバーの比率は、男性で94%、女性で81%となっており、全体としては男性の方が運転頻度は高い。

昭和57年度調査結果と比較すると、男性では「ほとんど毎日運転する」が81%から82%へと微増であるのに対して、女性では「毎日運転する」が52%から65%へと大きく増加している。一方「ほとんど運転しない」は14%から9%へと減少しており、女性の運転頻度が男性に比べて大きく増えている。

### ⑦ 走行距離

最近1ヶ月間の走行距離は、男性では月1,500km以上と回答した者が約3割と高い。女性では、約4分の1が500~1,000kmと回答している。なお、男性の月間走行距離の中央値は1,000kmに対して女性では300kmで、女性の走行距離は男性の3分の1弱となっている。

走行距離を昭和57年度調査結果と比較すると、男性の平均では867kmから1,000kmへと約2割の増加であるのに対して、女性の走行距離は昭和57年度の318kmから300kmへ、ほぼ横這いである。

### ⑧ 走行距離当たりの事故率

本調査で把握した性別・年齢層別走行距離を用いて、昭和63年中に発生した交通事故件数をもとに免許保有者1人当たり、年間走行距離100万キロ当たりの事故件数を算出した。その結果、全体では男性が、1.04件/百万キロに対して、女性は1.57件/百万キロと男性の1.5倍となっており、女性の事故率の方が高い。この傾向は、全年齢層に共通してみられ、特に40歳代では、男性の0.79件/百万キロに対して、女性は1.37件/百万キロと男性の1.74倍に達している。20歳代の事故率をもっとも少ないが、それでも女性の事故率は男性の1.14倍になっている。

免許保有者当たりの事故率では女性の方が男性よりも低くなっているが、これは走行距離が短いことが大きな原因となっているとみられ、走行距離で基準化すれば、女性の事故率の方が高い。

### (3) 女性ドライバーの運転行動

ふだんの運転行動に関する質問に対して、肯定的な意見の比率（「いつもそうだ」と「時々そうだ」と回答した比率の合計）を男女で比較した。男女でもっとも肯定者比率の差が大きい項目は「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」で、肯定者比率は男性が約6割に対して、女性では半数と、1割程度の差がみられる。以下、男女で差が大きいのは、「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」（男性21%、女性12%）、「故意にスピードオーバーすることがある」（男性39%、女性31%）、「追い越されると腹がたつ」（男性24%、女性17%）などである。これらの項目に対する肯定的回答は運転場面では好ましくない傾向を示すものと考えられ、男性に肯定者が多い。また、これらの性差の大きい項目は、共通して攻撃的な運転傾向を示すものであり、女性の方が男性より攻撃的な運転をするドライバーの比率が少ないといえる。

一方、男性と女性で差が小さい項目は「目的がなくても運転することじたいが楽しい」（男性37%、女性37%）、「サイドミラーに何も写っていないときは、ふりむかずに左折する」（男性25%、女性22%）、「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」（男性3%、女性7%）などである。これらの項目の内、「目的がなくても運転することじたいが楽しい」を除けば、運転への余裕に関する項目である。運転への余裕については性差は少ないものの、女性に運転への余裕が少ない傾向となっている。

昭和57年度調査結果と比較すると、女性で、大きく肯定者が増加しているのは「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」（昭和57年度24%、本年度37%で肯定者13%増加）である。以下、肯定者が大きく増加している項目は「交差点に入る直前で黄色になった場合は、ともかく停止する」（昭和57年度52%、本年度62%で肯定者9%増加）、「追い越されると腹がたつ」（昭和57年度11%、本年度17%で肯定者6%増加）

などである。

女性で肯定者が減少しているのは「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」(昭和57年度14%、本年度7%で肯定者7%減少)である。

男女の変化の傾向を比較すると、男性よりも女性の方が運転場面での攻撃性を増している。特に「他の車が割りこもうとしたら、入れないようにする」や「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」といった他車との関係において攻撃性を増していることが特徴である。運転への余裕は男女ともに増しているが、特に女性ドライバーの運転への余裕が増加している。

#### (4) 女性ドライバーの運転に対する不安感

不安感に関する質問に対して、「非常に不安である」および「やや不安である」と肯定的な回答をした比率を男女で比較した。いずれの不安項目でみても、女性のほうが不安感が強いことが明かである。男女で肯定者比率に差が大きいのは、「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき」で、男性の肯定者が39%に対して、女性では66%と、女性はスピードに対する不安感が大きい。次いで「狭い道で対向車とすれ違うとき」に性差が大きく、男性の肯定者が60%に対して女性では82%となっている。次いで「いそいでバックしなければならないとき」の差も大きく、肯定者は男性で60%に対して女性では82%と差が大きい。

逆に男女で差が少ないのは「歩行者の多い道を通るとき」で肯定者比率は男性が80%、女性が87%である。この他「知らない道を運転するとき」(肯定者比率男性82%、女性92%)、「交差点で右折するとき」(同、男性41%、女性52%)などである。

全体に女性の不安感が男性に比べて強いのは、速い速度での運転やすれ違い、バックなど運転技術を必要とするような場面で、歩行者への配慮や知らない道での運転など注意力を必要とする場面での不安感には比較的性差が少ない。

昭和57年度調査結果と比較すると、女性の不安感が増している傾向がみられる。女性でもっとも不安感が増したのは、「交差点で右折するとき」で昭和57年度の43%から52%へと肯定者が9%増。「うしろから追い上げられるとき」についても、72%から81%へと肯定者が9%増。「進路変更をするとき」の不安感も増しており、全体に他車との関係の場面での女性の不安感が増加している。

#### (5) 運転場面における女性ドライバーの社会性

運転場面での社会性に関する質問に「その通り」および「どちらかといえばその通り」と肯定的な回答をした比率を合計し、男性と女性を比較した。

自己本位性を示す「車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う」や「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない」、「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」などへの肯定者比率をみると、いずれも男性の方が多く、この設問で定義した自己本位性に関しては、女性の方が弱い傾向がみられる。

次に、依存性を示す「前の車についていけば安心して右左折できる」や「男性ドライバーは女性ドライバーにもっと親切にすべきだ」については、女性の肯定者比率の方が高く、女性ドライバーに他の車への依存的傾向が強いことが読み取れる。

さらに特徴的なのは、「運転中行こうか行くまいかと迷うことが多い」や「走行中なんとなく不安になってブレーキを踏むことがよくある」に肯定する比率が女性に多いことで、いずれの項目でも男性の肯定者比率が11%、女性の肯定者比率が17%で、女性の方が6%程度多い。これらの項目は、運転中の決断力を示すものとみられる項目である。これらに肯定的であるということは、後続の車にとって思いがけない行動にでる傾向があることを示唆しており、周辺のスムーズな車の流れを乱す可能性が高い。

## (6) 女性ドライバー観

女性ドライバー観の質問項目に対して、「賛成」または「やや賛成」と賛成している回答者比率を男女で比較した。これらの中で男女ともに半数以上が肯定している項目はつぎのようなものである。

- ① 一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない  
(賛成者比率:男性89%、女性88%)
- ② 一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である  
(賛成者比率:男性84%、女性76%)
- ③ 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである  
(賛成者比率:男性77%、女性63%)
- ④ 一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである  
(賛成者比率:男性69%、女性60%)

男女でもっとも認識が一致しているのは、女性ドライバーは車の構造を知らないことで、女性でも9割近くが賛成している。また、この車の構造を知らないに関しては男性でも約9割が賛成しており、賛成者比率に性差が少ない。さらに、とっさの場合の対応が苦手についても女性の8割弱が賛成しており、緊急時の対応に不安があると考えていることになる。さらに、自己本位的な運転傾向や他人への依存的な運転傾向などについても女性の6割以上が賛成している。これらの、半数以上のドライバーが賛成している項目については、女性ドライバーにみられる一般的な傾向といえるのではなかろうか。

男女の回答を比較してみると、ほとんどの項目で女性の方が女性ドライバーに好意的である。その中で唯一、男性の方が女性ドライバーに好意的な傾向となっているのは「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」で、賛成者比率は男性が24%に対して、女性が26%と、わずかながら女性の賛成者比率の方が高い。つまり、男性と同じように女性自身が女性ドライバーの後ろにつくのは怖いと認識しているわけであり、女性に女性ドライバーの運転技術への不信感が強い。

男性の賛成者比率と女性の賛成者比率に差が大きい項目は、

- ・ 一般に女性ドライバーは、交通のルールをよく知らない  
(賛成者比率:男性63%、女性48%、差15%)
- ・ 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである  
(賛成者比率:男性77%、女性63%、差14%)

などである。

昭和57年度調査と比較して女性の女性ドライバー観で大きく変化しているのは「一般に女性ドライバーの



後ろにつくのは怖いものだ」で、賛成者比率は昭和57年度の56%から26%へと30%減少している。ただし、この変化は男性よりも少ない。昭和57年度時点では、女性の賛成者が56%、男性の賛成者が80%で男性の賛成者の方が多かったが、本年度調査結果では男性の賛成者が24%、女性の賛成者が26%と逆転している。

この他、女性の回答で変化が大きいのは「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」で、賛成者比率は62%から47%へと15%減少している。次いで変化が大きいのは「一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている」で、賛成者比率は39%から26%へと12%減少している。

女性の回答では、これ以外の項目のほとんどの賛成者比率が減少しているが、「一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」については、唯一、賛成者比率が増加している。この項目に対しては男性も賛成者比率が増加しており、女性ドライバーの傾向として強まっているものとみられる。

## (7) 違反群、無違反群別にみた特性

### ① 運転者属性の差異

通常講習受講者と簡素化講習の受講者の年齢を比較すると、男女ともに通常講習受講者に若年層が多い。運転者群別にみると、男性の場合は通常講習受講者にマイカー運転者が少なく、仕事の必要から運転しているドライバーが多い。女性の場合は、通常講習受講者と簡素化講習受講者の運転者群構成に差が少ない。

### ② 運転実態の差異

主運転車種は、男女ともに通常講習受講者と簡素化講習受講者で大きな差はみられない。

運転目的では、男性は通常講習の受講者に業務・仕事が多く、通勤・通学が少ない。女性では、業務・仕事の比率は大差ないものの、通勤・通学は通常講習の受講者に多い。男性では通常講習の受講者に通勤・通学が少なく、女性と傾向が逆転している。

運転場所では、男女ともに通常講習の受講者の方が運転範囲は広く、また、特に決まっていないとするドライバーが多くなっている。

運転経験年数別にみると、男女ともに運転経験1～3年で違反をするドライバーが多い。また、運転頻度では、おおむね通常講習の受講者の方が運転頻度が高い。

月間走行距離では、男性の簡素化講習受講者の中央値が800kmに対して、通常講習受講者は1,000kmと簡素化講習受講者より4分の1ほど走行距離が長い。女性の場合は、簡素化講習受講者が240kmに対して、通常講習受講者は400kmと3分の2ほど走行距離が長い。このように走行距離の倍率でみるかぎり、簡素化講習受講者と通常講習受講者の差は男性よりも女性の方が大きい。

### ③ ふだんの運転行動の差異

講習の種類別にふだんの運転行動に関する設問に、「いつもそうだ」または「ときどきそうだ」と肯定的回答をした比率を分析した。

女性の通常講習受講者と簡素化講習受講者に差が大きい項目は「故意にスピードオーバーをすることがある」で、肯定者比率は通常講習受講者で39%、簡素化講習受講者で25%、差が14%となっている。2番目に差が大きい項目は「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」で、肯定者比率は通常講習受講

者で42%、簡素化講習受講者で33%で、差が9%となっている。女性の通常講習受講者には、運転自体を楽しむ傾向が強い。なお、この項目は男性の通常講習と簡素化講習ではそれほど差が大きくなり、女性に特徴的なものである。

以下、女性の通常講習受講者と簡素化講習受講者で差が大きい項目は「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」(通常講習受講者54%、簡素化講習受講者45%で差が9%)、「追い越されると腹がたつ」(通常講習受講者22%、簡素化講習受講者14%で差が8%)、「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」(通常講習受講者39%、簡素化講習受講者32%で差が7%)などであり、女性の通常講習受講者の攻撃的運転が特徴的である。

#### ④ 不安感の差異

不安感に関する質問に「非常に不安である」または「やや不安である」と肯定的な回答を示した比率を講習種類別にみた。不安感に関しては、通常講習受講者と簡素化講習受講者の間に差が少なく、違反の有無と運転に対する不安感とは、あまり強い関係はないようである。

#### ⑤ 運転場面における社会性の差異

女性の通常講習受講者と簡素化講習受講者で差が大きい項目は「進路変更は気軽にできる方だ」(簡素化講習受講者30%、通常講習受講者37%)で、男性と共通であり、通常講習受講者は進路変更を安易に考えている傾向がみられる。女性で2番目に差が大きい項目は「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」となっており、女性の場合は他人の批判を受け入れず、自らの運転技術の向上に心がけないドライバーに違反傾向が強くなっている。

### (8) 因子間の関連性分析による女性ドライバーの特徴

#### ① 運転場面での社会性と運転行動の関連

自己本位性と攻撃的運転傾向の関連をみると、きわめて強い相関がみられ、自己本位性が強いドライバーほど攻撃的な運転行動をとっていることがわかる。この傾向は男女に共通している。

依存性と攻撃的運転傾向の間には、あまり関連は認められないが、多少依存性が強い方が攻撃的な運転をしている傾向にある。

決断力と攻撃性の間には、一定の方向に変化する傾向はないようであるが、女性の決断力の弱いグループの攻撃性が弱くなっているのが特徴である。

運転場面での社会性と運転への余裕の関連をみると、自己本位性が強いドライバーに運転への余裕が少ない。ただし、やや余裕ありのグループに自己本位性が弱く、余裕ありのグループになると、自己本位性が強い方向に変化している。

依存性との関連でみると、あきらかに依存性の強いグループほど運転への余裕が少なくなっている。依存的な意識が運転への余裕をなくしているのか、運転への余裕がないために他車に依存的な意識となっていると考えられる。

決断力との関連でみると、決断力が強いほど運転への余裕を持っている。男女で比較すると、女性の方が決断力と運転への余裕の関連が強い。

## ② 運転場面での社会性と不安感の関連

自己本位性と不安感の関係をみると、両者にはあまり強い関係はみられない。ただし、「やや不安感大」や「やや不安感小」といった、中間的な層の自己本位性がやや強くなっている。

依存性と不安感の間にもあまり、関連性がみられないが、男性では不安感の強いグループの依存性が強く、女性では男性とは逆にやや弱くなっている。

不安感と強い関連が認められるのは決断力で、不安感の大きいグループの決断力が弱い。特に女性の不安感の大きいグループの決断力が弱い。

## ③ 運転場面での社会性と女性ドライバー観の関連

自己本位性と女性の運転適合性認識の関係をみると、男性は自己本位性が弱いほど適合しているとみている。女性も同様の傾向であるが、男性ほど自己本位性で運転適合性認識が変化していない。

依存性との関連では、男性は依存性が強いほど女性は運転適合性が高いと認識している。女性の場合は、依存性と運転適合性認識の関連が認められない。つまり、依存性が強い女性も女性は運転に適合していると認識していることになり、依存的傾向が強いことが運転の障害となるとの認識が弱い。

依存性と女性ドライバーの事故危険性認識の間には関連が強く、男女ともに依存性が強いほど女性ドライバーは安全とみている。他車への依存的運転行動は、事故の危険性を増すものと考えられるが、依存的傾向が強い女性ドライバーほど女性の運転は安全と考えているわけであり、客観的な自己認識とはなっていない。

決断力と事故の危険性認識の関連は、男女ともに決断力が弱いほど女性は安全と認識している。運転中に迷いを生じて、とまどうことは自車が事故を起こす可能性があるとともに、他車の事故を誘発する可能性があるが、このような危険傾向を持つ女性ドライバーほど女性の運転を安全とみていることになり、決断力のないことの危険性認識が不足している。

## ④ 運転行動と不安感の関連

攻撃性と不安感の関連でみると、男女ともに攻撃性が強いほど不安感が少ない傾向となっている。ただし、もっとも攻撃的運転傾向が強いのは不安感がやや少ないグループで、不安感がもっとも少ないグループの攻撃的運転傾向は、これより小さい。これは、不安感が少ないために、事故の恐怖感が少なく、攻撃的な運転行動をとっていると考えられる。

運転への余裕に関しては、男女ともに余裕をもっているグループほど不安感が少なくなっている。逆にいえば、不安感の大きいグループは運転に余裕を持っていない。

## ⑤ 運転行動と女性ドライバー観の関連

運転への余裕と危険性認識の関連では、余裕がないほど安全とみている傾向にある。女性の場合は、自分自身の運転に余裕がないほど、女性ドライバーの運転は安全とみていることになり、運転に余裕のない女性ドライバーの危険認識が弱い。

## 第2章 調査実施の背景と枠組み

### 2-1 わが国のモータリゼーションと女性ドライバーの進出

#### (1) マイカー元年

昭和35年（1960年）は、日本におけるマイカー元年と呼ばれている。この年、昭和30年に通産省から打ち出されたいわゆる国民車構想が実を結び、わが国で最初の大衆車が低廉な価格で市場に現れた。しかし、40万円弱で市場に出たこの大衆車も、当時の大学卒の初任給1万4千円から比較すると、給与の30倍近い価格であり、必ずしも大衆的であるとはいえなかった。しかも、昭和30年前後から好況に転じたわが国の経済も、まだ十分に大衆車市場を形成するまでに至っていなかった背景もあって、昭和35年度の自家用乗用車の保有台数は36万台余りと少なく、全世帯数の2%にも満たない状況であった（図2-1）。

この大衆車はサラリーマン家庭をターゲットにしたものであり、しかも「ボーナス方式分割払い」の導入をテコとして、マイカー時代の先導車としての役割を担っていた。この大衆車が、従来ステータスシンボルとして車を見ていた時代から、大衆化時代が変わっていく契機となった。

6年後の昭和41年には、自家用乗用車の保有台数は5倍以上の伸びを示す200万台を突破している。この背景には、昭和30年前後からみられた生産力の強化、輸出拡大による国際収支の好転等、わが国の経済構造の大きな変化と国民生活の向上を見逃すわけにはいかない。

わが国では、戦前の輸出品目で第1位の地位にあった繊維関係製品が、戦前平均の56%から昭和29年には38%、そして昭和34年には30%にまで落ち込んでいったのに対して、戦前13%と振るわなかった金属、機械関係製品が昭和29年には30%、昭和34年には35%とその地位が逆転したことに顕著に現れている。このような輸出製品の変化は、わが国の産業構造が軽工業から鉄工業、造船、自動車等の重工業へ転換して、工業化への道を歩み始めたことを意味している。

これを裏付けるように、産業別の人口構成も大きく変化していった。従来常に優位にあった第一次産業人口は、昭和35年に第三次産業人口に追い抜かれ、昭和40年には第二次産業人口にも追い抜かれてしまった（図2-2）。産業構造の転換が都市における労働力の大幅な需要を生み、従来農村を支えていた青年層を大都市に吸収することとなった。その結果、地方における過疎化の問題、核家族化の問題、都市における住宅難の問題、公害問題等、高度成長に伴う新たな問題を将来に先送りすることとなったことは周知の通りである。現に、わが国の普通世帯の平均人員は、大正9年の第1回センサス以来昭和30年までほとんど変化していなかった5.0人が昭和35年には一挙に4.5人に、そして昭和40年には4.05人にまで縮小していった（図2-3）。

わが国におけるこのような産業構造の転換は、昭和30年から昭和32年にかけて31か月間にわたって続いた「神武景気」を呼び起こし、昭和31年版の経済白書で「もはや戦後ではない」という言葉を生んだ。そして、この経済の好況は、更に昭和33年から40か月間にわたる長期の大型好況期「岩戸景気」へと続いた。このよう

な大型景気を基盤にして、昭和36年には国民所得倍増計画がスタートし、庶民の生活は一段と豊かに向上していった。

マイカー元年（昭和35年前後）のこの時期、人々は従来の「食」の時代から脱し、身近な生活の合理化に目が向けられていたが、車への志向は、もう少し後のことになる。この時期、電化製品が急速に普及し、「三種の神器」という言葉が流行した。電気ガマ、電気洗濯機、電気掃除機等、人々は争って家庭電化を進めた。その結果、主婦を家事労働から開放し、余暇時間の増大が女性の社会的進出の基盤を固めていくことにつながっていく。

好況期を迎えたこの時期、昭和34年にはアジアで最初の東京オリンピック開催が決定し、あわせて東海道新幹線の起工式が行われた。昭和35年には、貿易自由化方針の決定、昭和37年には、前年度比20%を越える大型予算が組まれ、昭和38年には名神高速道路（尼崎～栗東間）が開通、昭和39年には東海道新幹線が営業を開始、そして東京オリンピックを開催するまでに経済力をつけた。そして、この年わが国は、IMF八条国移行とOECDの加盟を果たし、国際社会における先進国としての地位を確立した。世の中は、レジャーブームに湧き、歌声喫茶が大流行、ボーリングが大衆レジャーの花形となり、消費は美徳なる言葉のもとに使い捨て時代へと移り変わっていく（図2-4、図2-5）。

一方、交通問題に目を向けると、昭和35年に運転免許保有者は初の1千万人台に達し、昭和30年から5年間で2.8倍の伸びを示した（図2-6）。車両保有台数の伸びも著しく、昭和35年には540万台（内、自家用乗用車は36万台）に達し、過去5年間で3倍弱の増となった。

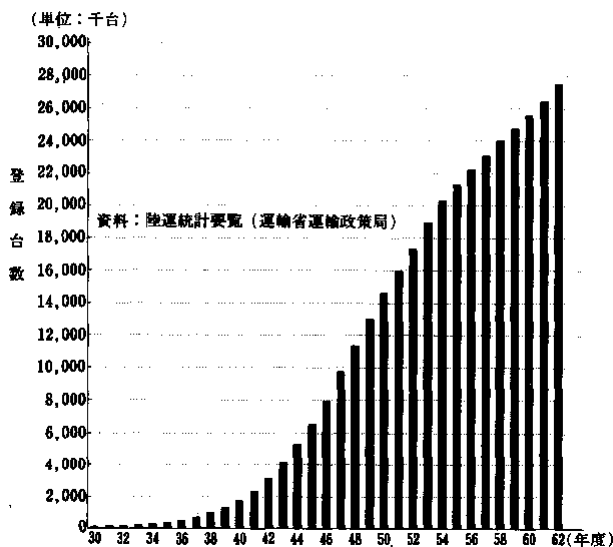


図2-1 自家用乗用車の登録台数推移

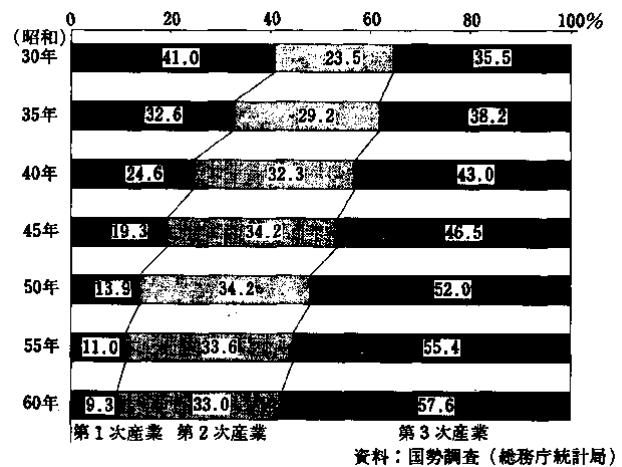


図2-2 産業別人口構成

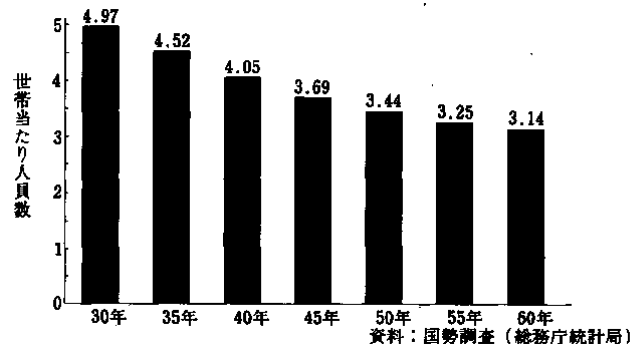


図2-3 世帯当たり人員数

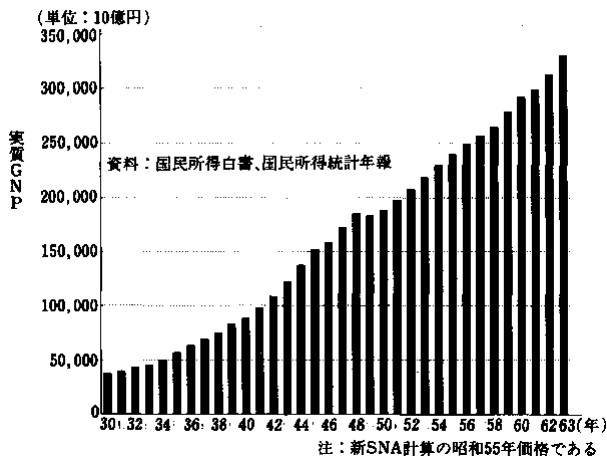


図2-4 実質GNPの推移

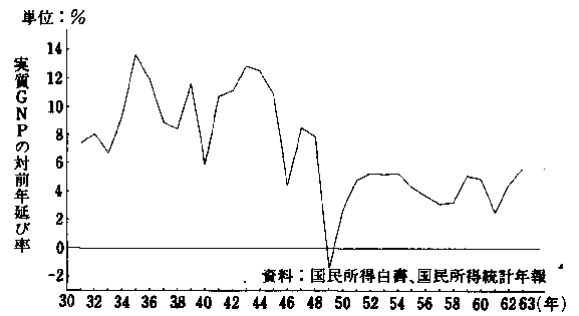


図2-5 実質GNPの対前年伸び率の推移

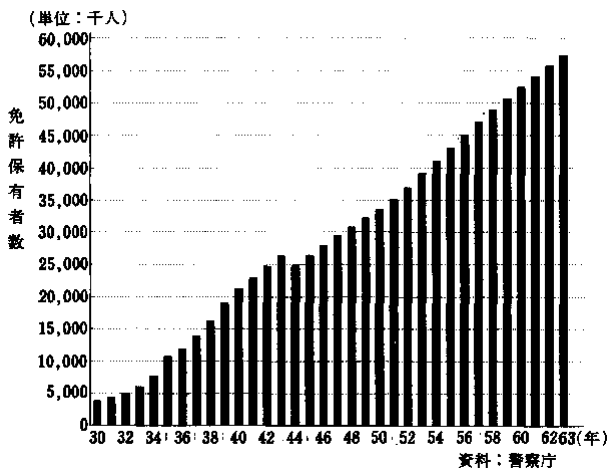


図2-6 免許保有者数の推移

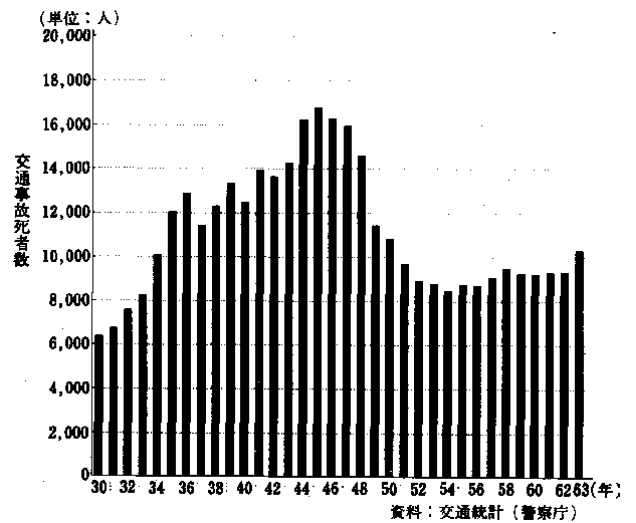


図2-7 事故件数の推移

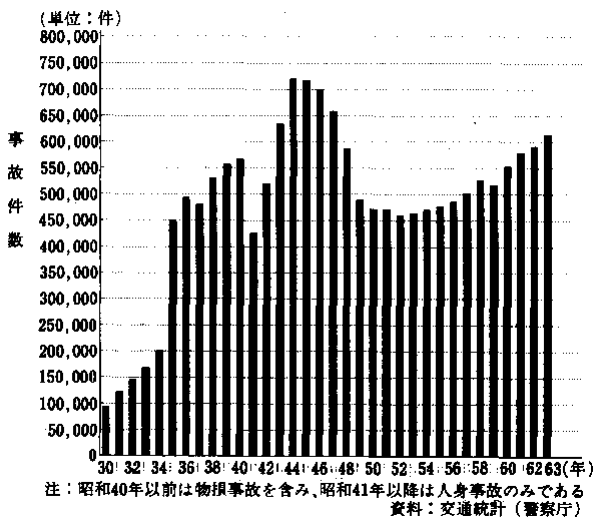


図2-8 交通事故死者数の推移

免許保有者、保有車両の増加に伴い交通事故も急増、昭和35年には約45万件を数え、過去5年間で4.8倍増を示した（図2-7）。交通事故による死者も急増する気配を示しており、昭和34年には初の1万人を突破し、昭和35年には12,000人を越えて交通戦争なる言葉も生まれた（図2-8）。世間では、神風タクシーやカミナリ族が社会問題となった。

また、昭和40年には、強い経済力に支えられて保有車両台数も倍増し、800万台に達し、自家用乗用車も173万台となった。昭和35年に初めて銀行による乗用車ローンの実施が決定されたこともマイカー時代を押し進める大きな要因になったと考えられる。免許保有者も昭和40年には、2,000万人に迫る勢いを示した。しかし、本格的なモータリゼーションの時代に入るのは、日本経済が超高速成長を遂げる昭和40年代に入ってからである。

## (2) 本格的なモータリゼーションと女性ドライバーの増加

昭和40年代に入るとわが国は、戦後3回目の長期大型の好況期を迎えた。この好況は昭和33年から昭和36年にかけて3年半も続いた岩戸景気を期間、成長率ともに凌ぐものであったことから「いざなぎ景気」と呼ばれ、昭和元禄の時代ともいわれた。この期間の経済成長は目覚ましく、世界的にも例をみない実質成長率5年連続10%台を記録し、経済大国としての地位を確立した。

わが国の高度成長の出発点となった昭和30年においては、自由主義世界でGNP(国民総生産)が第6位の地位にあったが、所得倍増計画がスタートした昭和36年には第5位となった。そして、昭和42年にはイギリスを抜いて第3位に、翌年の昭和43年には西ドイツを抜いて第2位の座を占め、名実ともに経済大国としての地位を固めた。社会主義国を含めても、アメリカ、ソ連に次いで第3位となった。まさに戦後20年かかって作り上げた生産規模と同規模のものをわずか5年間で達成してしまった。

このような急速な高度成長の背景には、昭和35年の「貿易・為替の自由化」、昭和39年の「IMF八条国への移行」、「OECD(経済開発協力機構)の加盟」、昭和42年の「資本の自由」化等により、わが国が本格的な経済開放体制の時代に入ったことにあるといわれている(永沢道雄他:続・昭和のことば、朝日ソノラマ、1989年6月)。

つまり、自由化に伴い外国企業との競争に対応するためには、企業の経営体質の強化、合併による企業の大規模化の必要性が高まってきた。事実、昭和40年代に入ると、重化学工業を中心として、これを支える金融機関までが再編成され大規模化していった。

このような産業構造の変化は、わが国の輸出構造に大きな変化をもたらした。戦前、戦後を通じてわが国の主要輸出品目であった中小企業を主体にした繊維・雑貨類に代わって重化学工業製品が中心となって拡大していき、昭和40年以降貿易収支の黒字基調が定着していった。

国内では、高度成長のシンボルとして36階建の霞が関ビルができ(昭和43年)、高層ビルラッシュが始まった。また、首都圏初のハイウェイとして中央高速道路(調布～八王子間)が開通し(昭和42年)、その2年後には東名高速道路が全線開通して本格的なモータリゼーションの基盤を作った。

あらゆる経済指標が好調に推移したこの大型好況期において、特に著しい伸びを示したものが耐久消費財にみられる個人消費である。カー、カラーテレビ、クーラーの「3C時代」で代表されるこの時期、自家用乗用車の保有台数も急速に伸びた。図2-9は、GNP(国民総生産)と自家用乗用車の対前年増減率を年次別に示したものである。GNPと自家用乗用車の伸びが、特に昭和48年のオイルショック前までは極めてよく一致していることがわかる。5年連続してGNPで10%台の成長率を示した昭和41年から昭和45年までの間の自家用乗用車の保有台数は、対前年比で平均30%前後を示している。

電気洗濯機、電気冷蔵庫、電気掃除機などは次々に新型が登場して、世は使い捨てる時代に入った。東京都の1日のゴミの量は、約1万トンといわれた。GNPで5年連続2桁を記録した昭和41年から昭和45年の黄金時代は、まさに昭和元禄そのものであった。

巷では、ビートルズの来日（昭和41年）を機に、若者間で長髪族があふれ、イギリスの少女ツイギーがミニスカートをはくと、若い女性の間でたちまち大流行となった。そして、東京青山通りから原宿駅にかけて新しいファッションタウンが出現し、若者が殺到し原宿族が誕生した。

このように著しく個人消費の伸びた好況期にあつて、運転免許保有者数も、昭和40年末には2,110万人を越え、3人に1人が免許を保有するまでに増加した。マイカー元年の昭和35年が、16.8%であったので、5年間でおよそ2倍に増えた計算になる。しかし、統計上、免許保有者数が男女別に計上されたのは、昭和44年以降である。

表2-1、図2-10は、昭和44年から昭和63年まで20年間の運転免許保有者数の推移を男女別にみたものである。初めて男女別に免許保有者数の集計が行われた昭和44年当時、男性の免許保有者は約2,000万人であり、その後20年間で約3,600万人に増加した。これは1.8倍の伸び率である。これに対して女性は昭和44年当時約420万人と少なかったが、この20年間で2,000万人を越え、5倍近い伸びを示している。そして、免許保有者の男女の構成比率も大きく変化した。昭和44年当時、全運転免許保有者に占める女性の構成率は17%と低く、まだまだ男性主体の車社会であったが、この20年間で36.5%にまで上昇し、男女間の格差も縮まってきた（図2-11）。

表2-1 性別免許保有者数

年	男性	女性	合計
44	20,572,948	4,209,159	24,782,107
45	21,683,599	4,765,360	26,449,229
46	22,699,349	5,301,018	28,000,367
47	23,675,142	5,799,501	29,474,643
48	24,477,063	6,301,715	30,778,778
49	25,338,592	6,805,096	32,143,688
50	26,106,101	7,376,413	33,482,514
51	26,956,923	8,191,819	35,148,742
52	27,769,945	9,252,977	37,022,922
53	28,730,091	10,444,008	39,147,099
54	29,548,200	11,494,676	41,042,876
55	30,408,233	12,592,150	43,000,383
56	31,212,847	13,760,217	44,973,064
57	32,024,310	14,954,267	46,978,577
58	32,789,800	16,024,556	48,814,356
59	33,542,077	17,064,608	50,606,685
60	34,277,091	18,070,644	52,347,735
61	35,036,361	19,043,466	54,079,827
62	35,752,664	19,971,509	55,724,173
63	36,483,593	20,940,331	57,423,924

資料：交通統計（警察庁）

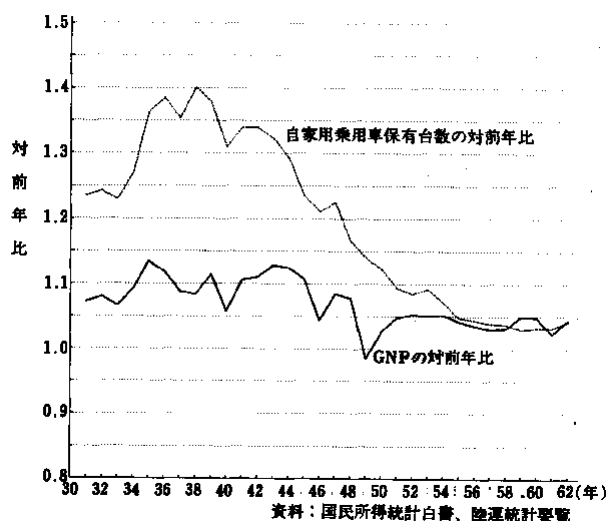


図2-9 GNPと家用乗用車保有台数の対前年比推移



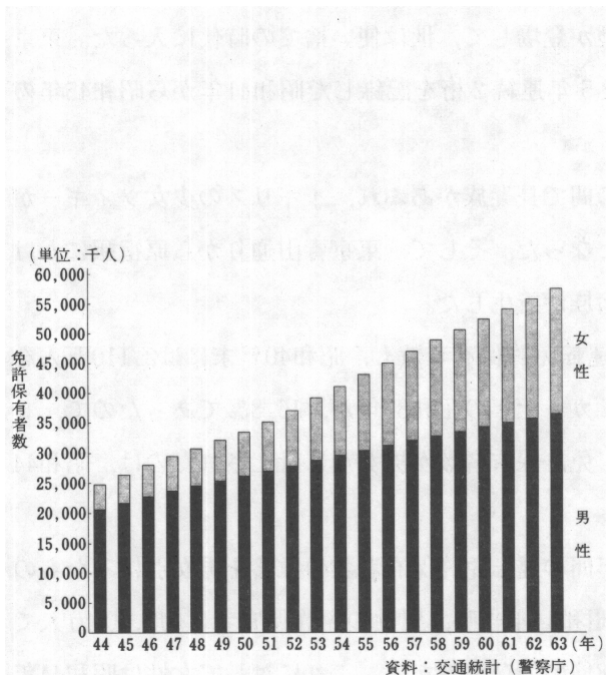


図2-10 男女別免許保有者数の推移

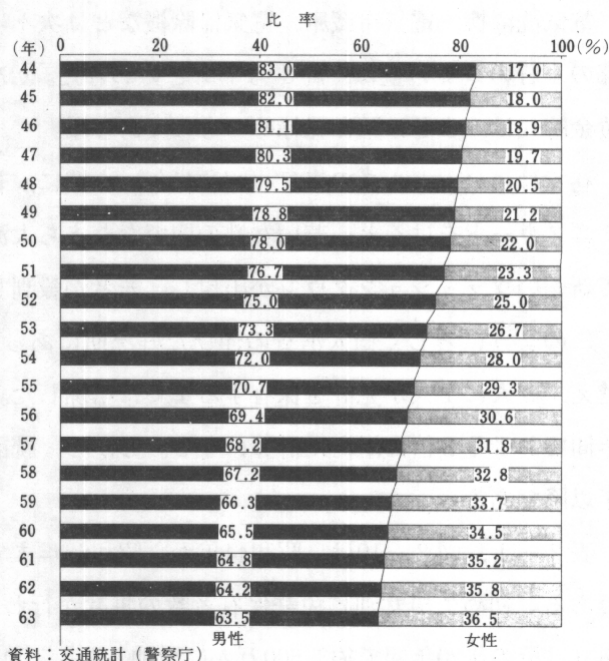


図2-11 免許保有者に占める男女比率の推移

これを免許の種類ごとにみると、女性の場合は原付免許に特徴がみられる。昭和44年当時、原付免許全保有者に占める女性の比率は32.7%と、男性が優位であった。しかし、昭和53年には、51.7%と女性がはじめて男性を上回り、昭和63年には60%を上回っている（表2-2、図2-12）。

表2-2 免許種類別女性免許保有者比率

年	普通一	二輪	原付
44	18.4	7.9	32.7
45	19.5	8.0	34.9
46	20.5	8.2	36.9
47	21.5	8.6	37.9
48	22.4	8.7	38.5
49	23.2	8.9	39.4
50	24.2	9.1	40.6
51	25.4	9.5	42.8
52	26.7	9.8	47.4
53	28.0	10.0	51.7
54	29.4	10.0	53.8
55	30.8	10.0	55.5
56	32.0	10.2	57.4
57	33.2	10.4	59.2
58	34.4	10.6	60.3
59	35.4	10.8	60.9
60	36.4	11.1	61.2
61	37.3	11.7	61.0
62	38.2	12.4	60.9
63	39.0	13.2	60.8

資料：交通統計（警察庁）

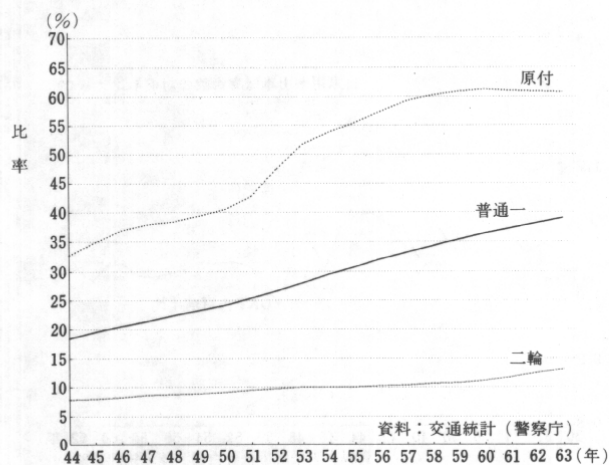


図2-12 免許種類別女性免許保有者比率の推移

女性の運転免許保有者が目立って増加を始めたのは、昭和50年代に入ってからである。図2-13、図2-14は、免許種類別の免許保有者数の推移をみたものである。ここで、特に原付が昭和52年以降伸びているのがわかる。この昭和52年は、女性、特に主婦を対象として、いわゆるミニバイクが商品化され、女性の間に急速に広まっていった時期である。図2-15は原付の登録台数の推移をみたものであるが、この傾向と、図2-14で示した女性の原付免許保有者数の動きがきわめて一致していることがわかる。昭和52年当時、原付自転車は約930万台程度であったが、7年後の昭和59年には約1,600万台に達している。昭和60年には、約1,664万台と過去最高の保有台数を示したが、翌年からヘルメット着用が義務づけられたこともあって減少に転じている。しかし、ミニバイクの出現が女性を一挙に車社会に参入させる役割を果たした点は大きい。

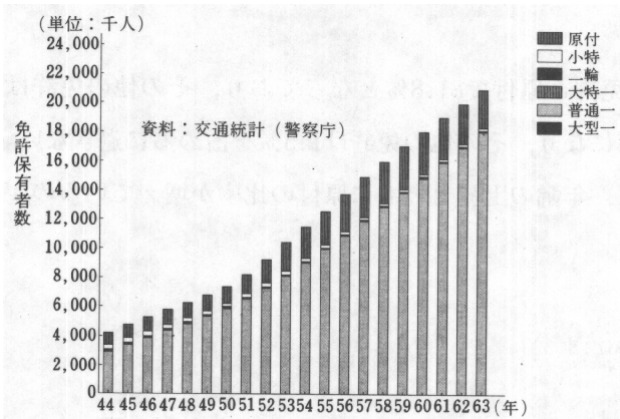


図2-13 女性の種類別免許保有者数の推移  
(1種免許のみ)

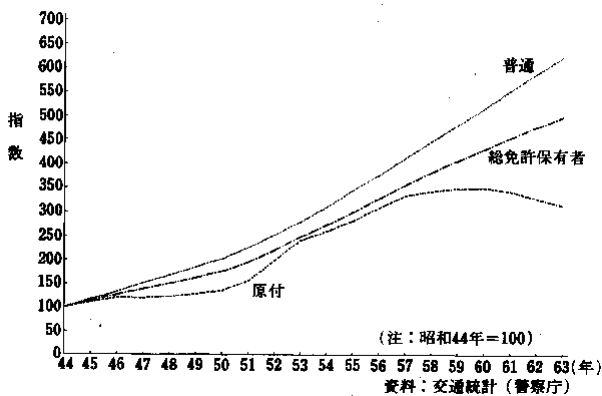


図2-14 女性の種類別免許保有者数の指数推移  
(1種免許のみ)

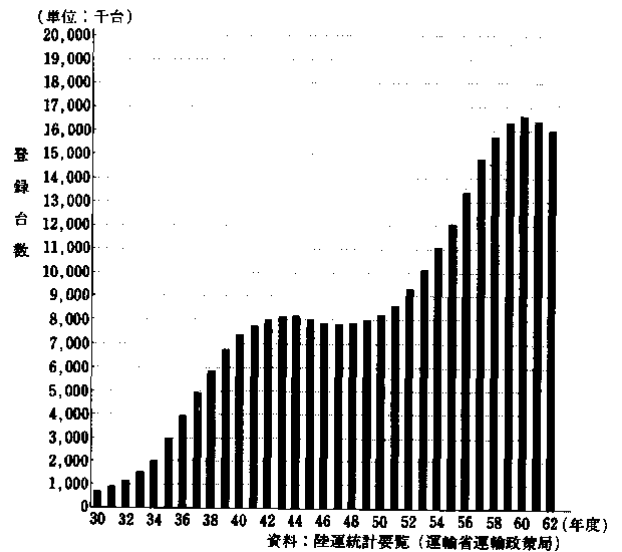


図2-15 原付の登録台数の推移

### (3) 最近の車社会と女性ドライバー

昭和61年以降、再び大型景気の中にある。GNPの伸びも、先進国の中では高い水準にあり、「いざなぎ景気」に並ぶ大型景気といわれている（図2-16）。この好調な景気に支えられて、自動車の高級化が進んでおり、乗用車の保有台数に占める普通車（排気量2,000ccを越えるもの）の比率は、上昇を続けており、特に昭和61年度から62年度にかけての伸びが大きい（図2-17）。

さらに車の個性化が進んでおり、昭和55年当時、総販売台数の6割までの車種数が37車種であったものが昭和63年には56車種と1.5倍に増加している(図2-18)。

一方、女性の免許保有者数は昭和63年現在で2,094万人へと増加しており、総免許保有者に占める女性の比率も36.5%へと高まっている。免許保有者比率は男性の77.5%に対して、女性は23.6%となっている。性・年齢層別に免許保有者比率をみると、昭和53年は25～29歳の免許保有者比率がもっとも高く、男性で86.7%、女性で43.6%となっていた。それが昭和63年には35～39歳の免許保有率ももっとも高くなり、男性が91.2%、女性が65.6%となっている(図2-19、図2-20)。

このように、現状でも男性の免許保有者比率の方が女性よりも高い状態が続いているが、昭和53年から同63年の免許保有者数の伸びは、男性が1.27倍に対して、女性は2.01倍と女性の伸び率の方が高く、女性の車社会への参入が着実に進行していることがわかる。

次に昭和63年の免許種別構成をみると、男性は普通免許と原付で81.8%となっており、その他の免許は18.2%である。女性では普通免許と原付で98.5%と高率になり、その他の免許は1.5%を占めるに過ぎない。女性の免許種別を年齢層別にみると、19歳以下を除いて、年齢の上昇とともに原付の比率が増えているのが目立っている(図2-21)。

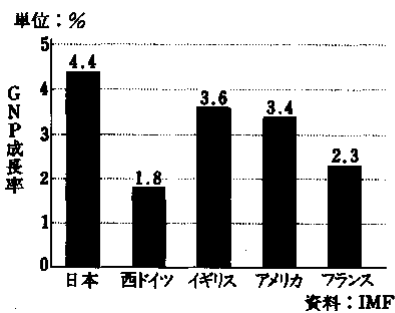


図2-16 先進国のGNP成長率(1987年)

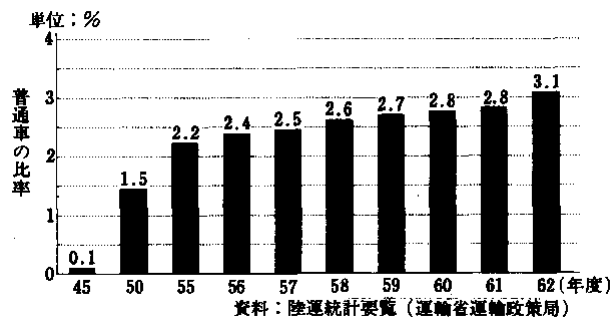


図2-17 乗用車保有台数に占める普通車の比率推移

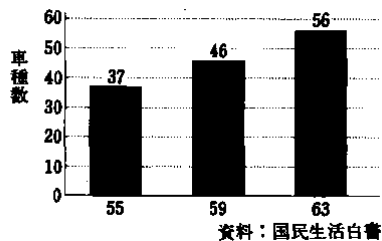
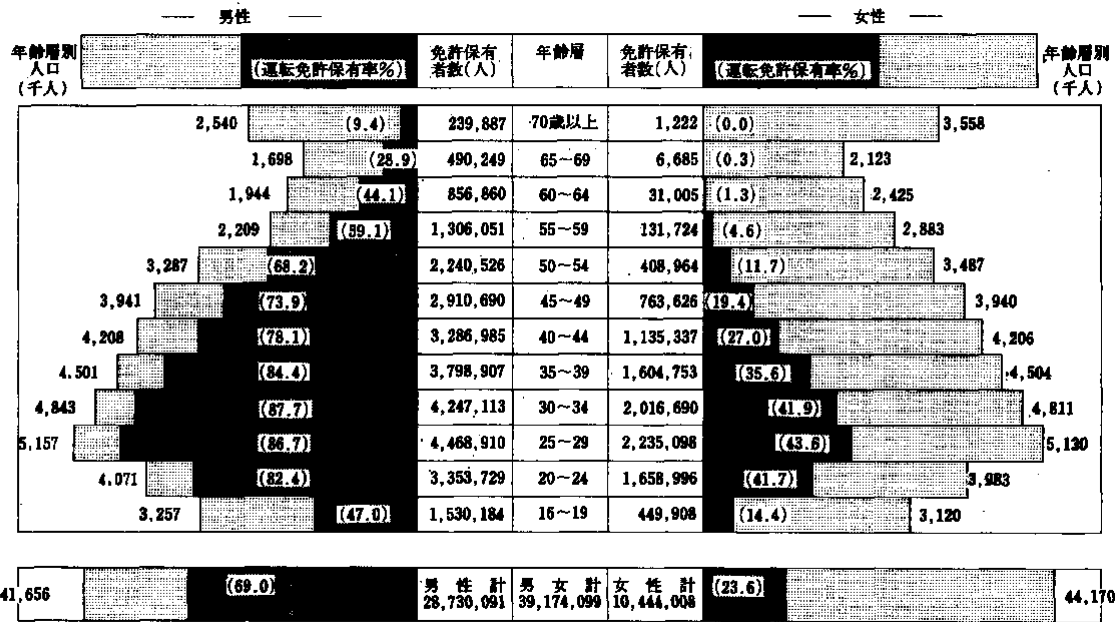
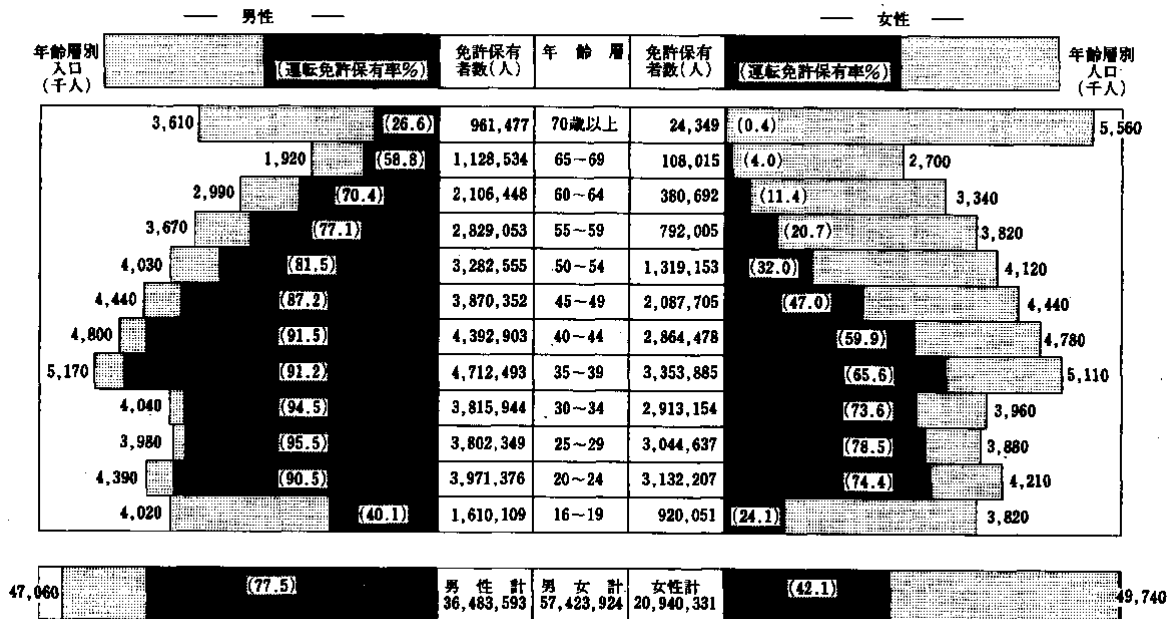


図2-18 総台数の6割までの車種数



注：人口は総務庁統計局発行「人口推計月報」による10月1日現在の推定人口。  
 単位未満は四捨五入しているため、個々の数値が合計に一致しないことがある。

図2-19 年齢層別、男女別免許適齢人口当たりの運転免許保有率(昭和53年)



注：人口は総務庁統計局発行「人口推計月報」による10月1日現在の推定人口。  
 単位未満は四捨五入しているため、個々の数値が合計に一致しないことがある。

図2-20 年齢層別、男女別免許適齢人口当たりの運転免許保有率(昭和63年)

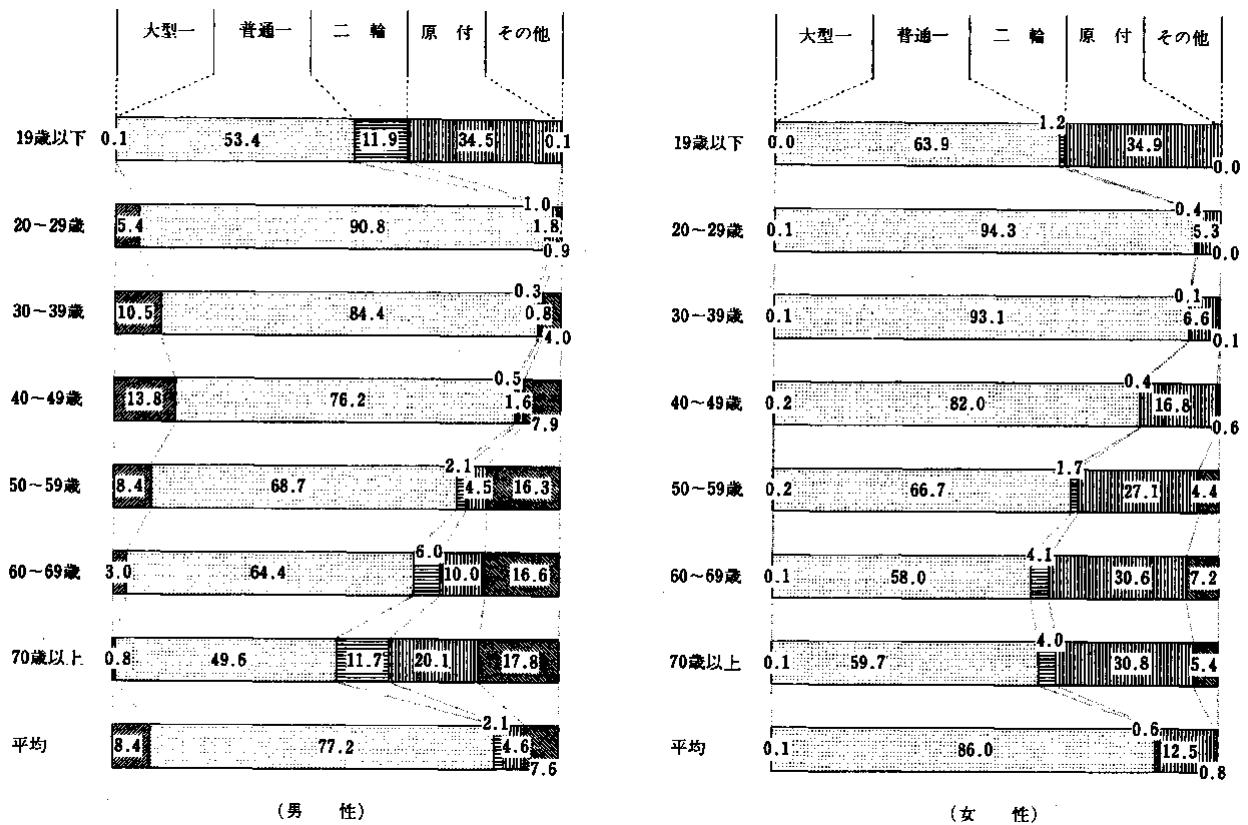


図2-21 性別・年齢層別免許種別構成(昭和63年)

## 2-2 女性の免許保有者数の将来予測

わが国の女性ドライバーの進出の状況の将来予測として、女性の免許保有者数の予測を行った。

### (1) 予測の方法

予測の基本資料となる免許保有者数の推移は警察庁発表の性・年齢層別免許保有者数に関する統計を、人口の推移は厚生省大臣官房統計情報部編の人口動態統計の値を使用した。また、将来人口は厚生省人口問題研究所が昭和62年に発表した「日本の将来推計人口」の値を使用している。

また、予測は免許種類別ではなく、女性全体の免許保有者を対象とする事を前提としている。

予測方法は図2-22に示す通りである。この予測方法の基本的な考え方を要約すると次のようになる。

- ① n年 i 歳の免許保有者は、更新者と新規取得者で構成されている（ただし、16歳については新規取得者のみ）。
- ② n年 i 歳の更新者は、(n-1)年の(i-1)歳の免許保有者に死亡率を乗じた人数とする。
- ③ n年 i 歳の新規取得者は、(n-1)年の(i-1)歳の免許非保有者に免許取得率を乗じた人数とする。
- ④ 免許取得率は、過去5年間の免許取得率の平均とする。

なお、ここでの新規免許取得率は、実際の免許取得者数の統計から算出したものではなく、年齢層別の免許保有者数の増加数から推計したものである(たとえば、ある年のn歳の新規免許取得者数は、前年の(n-

1)歳の免許保有者数に死亡率を乗じた値と当年のn歳の免許保有者数との差とみなし、その新規免許取得者数を免許非保有者で除した値を新規免許取得率とした)。また、新規取得率は、図2-23に示すように、最近数年間に大きな傾向的変動がみられないことから、過去5年間の平均値が将来も変動しないものとして将来予測を行っている。

(2) 予測の結果

予測の結果を表2-3および図2-24に示す。昭和63年現在は女性免許保有者数は約2,094万人に対して、2年後の平成2年には約2,381万人、平成7年には約2,721万人、平成12年には約3,076万人に増加すると推計される。さらに平成22年には3,582万人と昭和63年現在の1.7倍となる。この間の年平均伸び率は約2.5%となる。過去の昭和45年から昭和63年までの女性免許保有者の年平均伸び率は8.6%となっており、これに比較すれば年平均伸び率は減少することになる。

図2-25は女性の年齢層別免許人口構成比の昭和45年から平成22年までの40年間の推移を示したものである。参考のため図2-26に男女合計の年齢層別免許人口構成比の推移を示す。図にみるように、昭和45年時構成率の最も高い年齢層は20～24歳であるのに対して、5年ごとにピークが1ランクずつ年齢の高い層に移動している。しかし、平成2年には20歳代の年齢層にもこれと並ぶ山が現れ、その後、徐々に20歳代から50歳代までの年齢層がほぼ一様の免許保有者となると予測される。

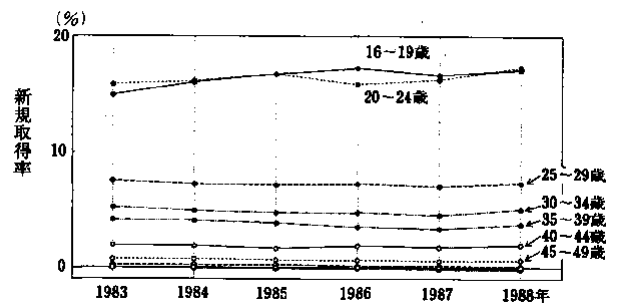
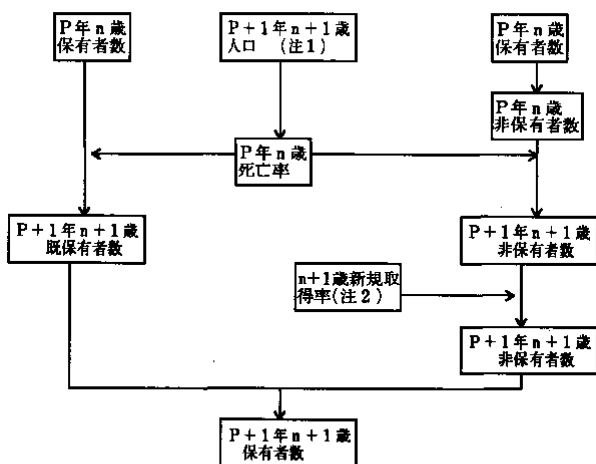


図2-23 新規取得率の推移(女性)



(注) 1. 人口は、厚生省人口問題研究所「日本の将来人口推計について」(昭和62年2月)掲載のものを使用した。  
2. 新規取得率は、既保有者のうち次年まで生残したものを、次年の保有者から差引いた数を非保有者で除して各年、各歳ごとに算出し、昭和59年から同63年の5年間の平均を使用した。

図2-22 将来の運転免許保有者推計フロー

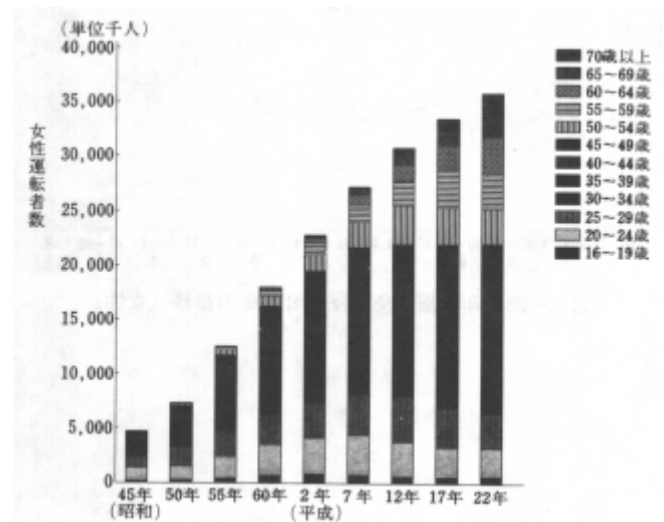


図2-24 年齢層別女性運転者数の予測結果

表2-3 運転免許保有者の予測(女性)

(単位：千人)

年齢層	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	昭和63年	平成1年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
16～19 歳	269	285	546	806	920	925	957	863	732	681	729
20～24 歳	1,195	1,312	1,963	2,789	3,132	3,232	3,270	3,648	3,112	2,712	2,589
25～29 歳	993	1,820	2,325	2,767	3,045	3,153	3,304	3,732	4,161	3,539	3,090
30～34 歳	784	1,303	2,652	2,866	2,913	2,975	3,026	3,470	3,876	4,322	3,675
35～39 歳	697	1,026	1,922	3,246	3,354	3,218	3,163	3,175	3,562	3,954	4,410
40～44 歳	510	813	1,386	2,242	2,864	3,166	3,485	3,300	3,240	3,597	3,981
45～49 歳	228	526	955	1,536	2,088	2,289	2,328	3,550	3,329	3,244	3,589
50～54 歳	66	215	560	1,002	1,319	1,421	1,552	2,332	3,536	3,306	3,215
55～59 歳	18	57	216	558	792	874	981	1,524	2,291	3,477	3,249
60～64 歳	4	14	54	203	381	452	523	939	1,471	2,220	3,381
65～69 歳	1	3	12	47	108	140	182	490	889	1,402	2,121
70 歳以上	0	1	2	11	24	31	44	191	561	1,103	1,793
合計	4,766	7,376	12,592	18,071	20,940	21,877	22,814	27,214	30,760	33,558	35,822

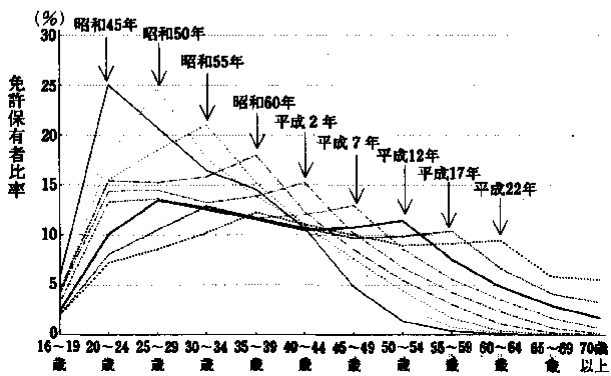


図2-25 年齢層別免許保有者比率の推移(女性)

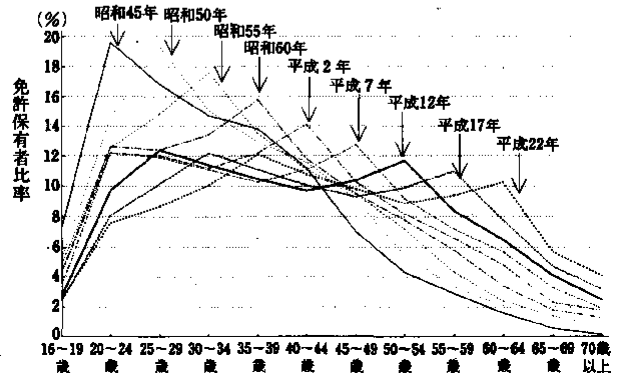


図2-26 年齢層別免許保有者比率の推移(総数)

女性免許人口の年齢層別構成比を表2-4、図2-27からみると、高齢者層の占める比率の増加が著しいことがわかる。60歳以上の保有者が占める割合は、昭和63年現在が2.4%に対して、平成2年には3.3%、平成7年には6.0%、平成12年には9.6%、そして平成22年には20.9%と増大していくと推定される。

女性人口に占める免許保有者の割合を表2-5からみると、24歳以下の層ではそれほど大きな変化はみられないが、25歳以上の層では、徐々に免許保有者の比率が増大していくと推定されている。特に40歳代以上の層の免許保有率の増加が著しい。たとえば40～44歳の層では昭和63年現在59.9%の保有率が平成22年には92.2%へと、9割以上が免許を保有すると予測されている。

免許保有者全体に占める女性保有者の割合は、昭和63年現在では36.5%であるが、平成2年には37.1%、平成7年には40.2%、平成12年には42.5%、そして平成22年には46.4%と、全免許保有者の内、半数弱が女性になるものと推定される(表2-6)。

表2-4 運転免許保有者の年齢別構成比率(女性)

(単位：%)

年齢層	昭和 45年	昭和 50年	昭和 55年	昭和 60年	昭和 63年	平成 1年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年
16～19 歳	5.7	3.9	4.3	4.5	4.4	4.2	4.2	3.2	2.4	2.0	2.0
20～24 歳	25.1	17.8	15.6	15.4	15.0	14.8	14.4	13.4	10.1	8.1	7.2
25～29 歳	20.8	24.7	18.5	15.3	14.5	14.4	14.5	13.7	13.5	10.6	8.6
30～34 歳	16.5	17.7	21.1	15.9	13.9	13.6	13.3	12.8	12.6	12.9	10.3
35～39 歳	14.6	13.9	15.3	18.0	16.0	14.7	13.9	11.7	11.6	11.8	12.3
40～44 歳	10.7	11.0	11.0	12.4	13.7	14.5	15.3	12.1	10.5	10.7	11.1
45～49 歳	4.8	7.1	7.6	8.5	10.0	10.5	10.2	13.0	10.8	9.7	10.0
50～54 歳	1.4	2.9	4.4	5.5	6.3	6.5	6.8	8.6	11.5	9.9	9.0
55～59 歳	0.38	0.78	1.7	3.1	3.8	4.0	4.3	5.6	7.5	10.4	9.1
60～64 歳	0.08	0.19	0.43	1.1	1.8	2.1	2.3	3.5	4.8	6.6	9.4
65～69 歳	0.0	0.0	0.1	0.3	0.5	0.6	0.8	1.8	3.0	4.2	5.9
70 歳以上	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.7	1.8	3.3	5.6
合 計	4,766	7,376	12,592	18,071	20,940	21,877	22,814	27,214	30,760	33,558	35,822

合計欄は実数(単位：千人)



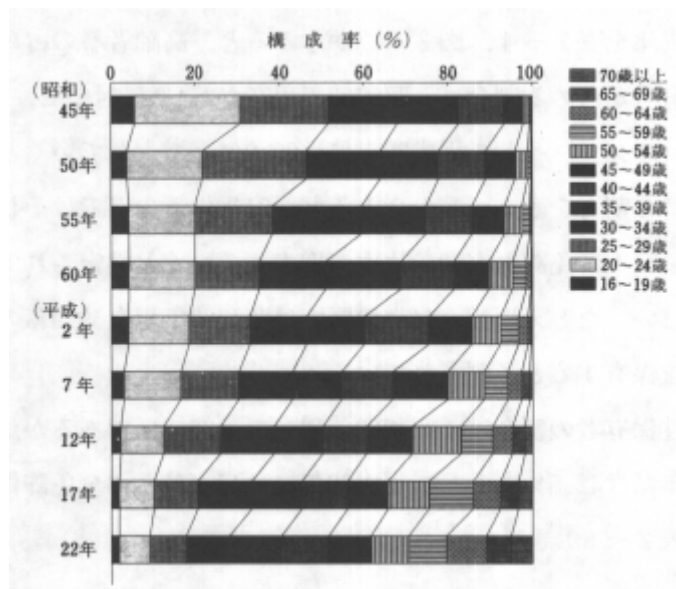


図2-27 女性免許保有者の年齢構成予測結果

表2-5 人口に占める免許保有者の割合(女性)

(単位：%)

年齢層	昭和 45年	昭和 50年	昭和 55年	昭和 60年	昭和 63年	平成 1年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年
16～19 歳	7.4	9.1	17.2	23.4	24.2	23.7	24.2	25.6	25.0	24.7	24.3
20～24 歳	22.3	29.1	50.6	69.1	74.4	74.9	74.8	74.7	75.0	74.9	74.7
25～29 歳	21.7	33.9	51.7	71.4	78.4	80.5	82.1	85.6	85.5	85.6	85.5
30～34 歳	18.7	28.2	49.6	63.7	73.5	75.9	78.3	86.5	89.2	89.0	89.1
35～39 歳	17.1	24.4	41.7	60.8	65.6	67.8	70.6	82.4	89.0	91.2	91.1
40～44 歳	13.9	19.8	33.2	48.9	59.9	63.1	65.5	73.9	84.4	90.3	92.2
45～49 歳	7.1	14.2	23.5	37.1	47.0	49.4	51.1	67.2	75.0	85.0	90.6
50～54 歳	2.5	6.8	15.3	25.0	32.1	34.9	37.9	51.8	67.6	75.3	85.1
55～59 歳	0.76	2.2	7.0	15.5	20.8	22.6	24.9	37.8	51.6	67.4	75.0
60～64 歳	0.19	0.60	2.1	6.7	11.4	13.1	14.9	24.4	37.3	51.1	66.9
65～69 歳	0.04	0.14	0.54	1.9	4.0	5.0	6.3	14.5	23.9	36.8	50.5
70 歳以上	0.01	0.02	0.06	0.21	0.44	0.55	0.74	2.7	6.6	11.1	16.1
合 計	12.0	17.2	27.9	37.7	42.1	43.5	44.8	51.2	56.5	60.8	64.1

表2-6 全免許保有者に占める女性免許保有者の割合

(単位：%)

年齢層	昭和 45年	昭和 50年	昭和 55年	昭和 60年	昭和 63年	平成 1年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成 17年	平成 22年
16～19 歳	13.9	16.1	26.0	34.7	36.4	35.8	35.8	36.1	36.0	35.8	35.8
20～24 歳	23.0	27.1	36.5	42.4	44.1	44.4	44.4	44.4	44.4	44.4	44.3
25～29 歳	22.3	28.1	36.6	42.7	44.5	44.9	45.3	46.3	46.2	46.2	46.3
30～34 歳	20.1	25.9	35.0	40.8	43.3	44.0	44.6	46.4	47.0	46.9	46.9
35～39 歳	19.2	23.7	33.1	39.3	41.6	42.2	42.9	45.7	47.0	47.4	47.4
40～44 歳	17.2	21.0	28.9	36.3	39.5	40.3	40.9	43.9	46.2	47.4	47.7
45～49 歳	12.4	17.3	23.4	31.0	35.0	36.2	37.2	41.4	44.2	46.5	47.6
50～54 歳	5.8	11.7	18.1	24.4	28.7	30.0	31.4	37.5	41.7	44.5	46.8
55～59 歳	2.3	5.3	11.8	18.3	21.9	23.1	24.4	31.4	37.6	42.0	44.8
60～64 歳	0.9	2.0	5.2	11.6	15.3	16.7	18.0	24.3	31.5	37.9	42.4
65～69 歳	0.4	0.9	1.9	5.0	8.7	10.9	13.0	22.1	30.2	39.5	48.4
70 歳以上	0.4	0.4	0.7	1.5	2.5	3.1	4.1	14.9	31.5	45.6	57.4
合 計	18.2	22.0	29.3	34.5	36.5	37.0	37.1	40.2	42.5	44.6	46.4

## 2-3 女性ドライバーによる事故の急増とその事故の特徴

### 2-3-1 女性ドライバーの事故の推移

昭和63年中に発生した事故のうち、女性ドライバーが第1当事者となっているのは約11万8千件で、総事故件数の約2割となっている(注：以下の事故件数には自転車や歩行者および無免許が第1当事者となっている事故は除いている)。男性の事故は約45万4千件で約8割を占めており、事故件数では男性の事故が女性の4倍近い件数となっている(図2-28)。しかし、昭和54年から同63年までの性別事故件数の指数推移をみると、男性が1.1倍に対して女性は2.3倍と急激な増加を示しており、女性の事故の急増が目立っている(図2-29)。これに伴って女性の事故の総事故件数に占める比率も昭和54年の11.7%から昭和63年には20.6%へと増加している(図2-30)。

このように急増している女性ドライバーの事故を車種別にみると、昭和63年現在では普通乗用の比率が54.5%と高く、次いで軽貨物が27.9%、原付が10.3%となっている。昭和54年からの推移でみると、軽貨物の比率が8.4%から27.9%へと増加している(図2-31)。車種別の事故件数の伸びを指数でみると、特に軽

貨物の事故が増加していることが明らかである(図2-32)。この軽貨物は、いわゆるトラックタイプではなく乗用車タイプの軽貨物で、実際の利用は軽乗用と変わらないものと思われる。軽乗用の事故件数はほぼ横這いであるが、軽乗用と軽貨物の合計でみればかなり増加しており、軽車両の事故の急増傾向が顕著である。

年齢層別にみると、女性の事故でもっとも比率が高いのは20歳代で33.4%、以下30歳代が24.8%、40歳代が20.6%となっている(図2-33)。男性でも事故比率の高いのは女性と同じ年齢層である(図2-34)。しかし、女性の場合は30歳代の比率が男性の18.6%に対して24.8%と高く、また40歳代も男性の17.2%に対して女性では20.6%と高くなっている。このように女性の事故は30歳代、40歳代の中年層に多いのが特徴である。

年齢層別の事故件数を昭和54年を100とする指数でみると、男女ともに60歳以上や50歳代の高年齢層の伸びが高いが、特に女性の高年齢層の伸びが高いのが目立っている(図2-35、図2-36)。ただし、これらの高年齢層に次いで、19歳以下の若い年齢層の事故の伸びが男女ともに高くなっており、特に女性の19歳以下の事故件数の伸びが高い。

次に、免許保有者1,000人当たりの事故件数を男女で比較したものが表2-7、図2-37である。図表にみるように1,000人当たり事故件数は、男性が12.4件、女性が5.6件で、男性の方が女性の2.2倍と高い値となっている。しかし、昭和54年からの1,000人当たりの事故件数の推移をみると、男性がほぼ横這いか減少傾向であるのに対して、女性は増加傾向にある。

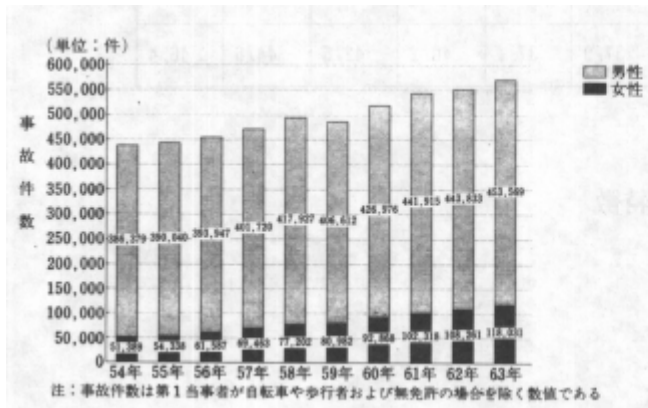


図2-28 性別事故件数の推移

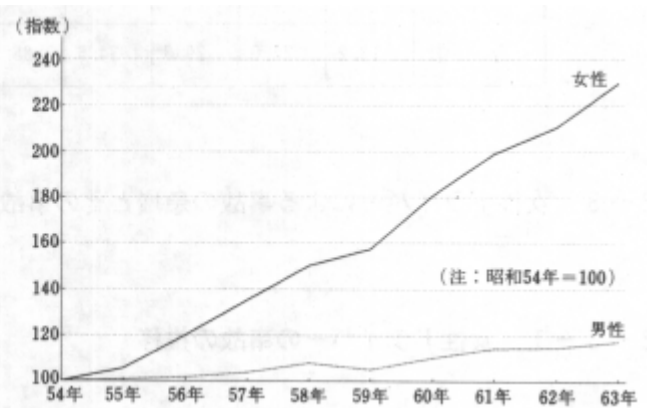


図2-29 性別事故件数の指数推移

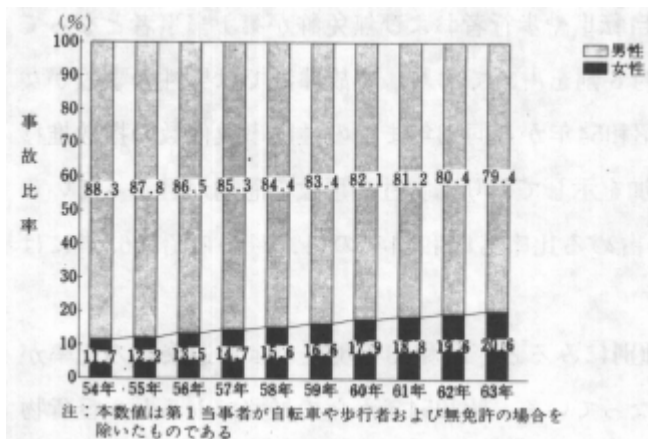


図2-30 性別事故件数比率の推移

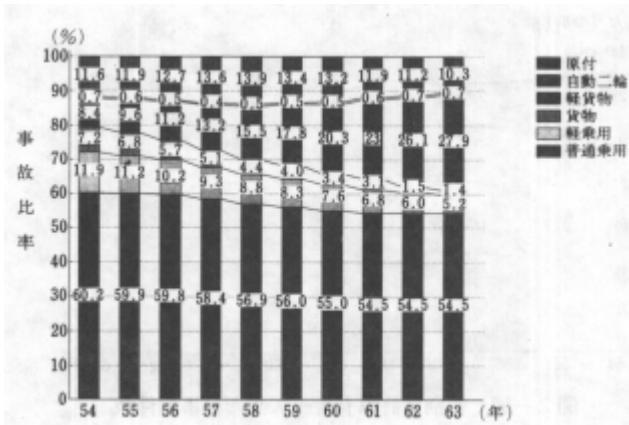


図2-31 車種別事故比率の推移(女性)

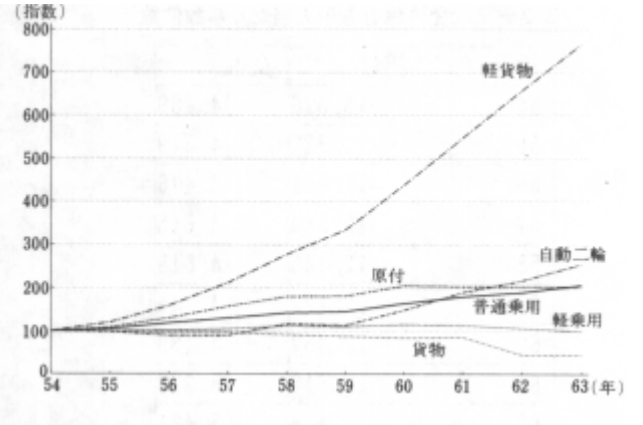


図2-32 車種別事故件数の指数推移(女性)

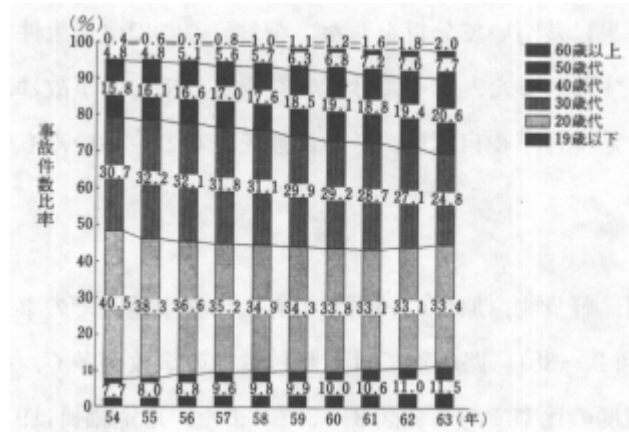


図2-33 年齢層別事故件数比率の推移(女性)

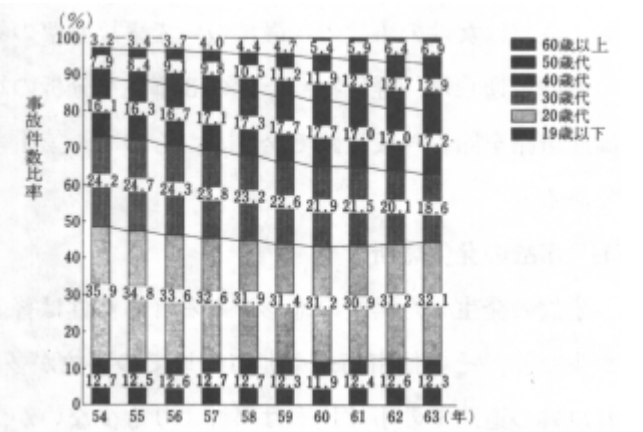


図2-34 年齢層別事故件数比率の推移(男性)

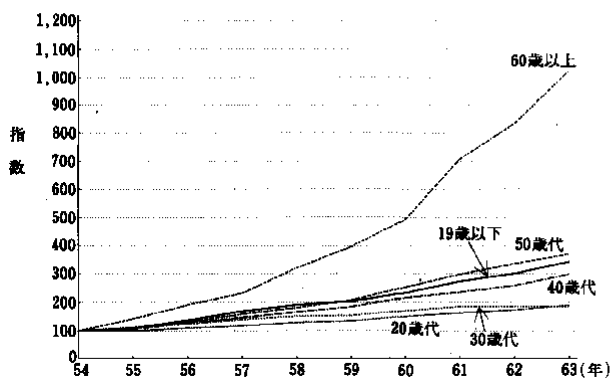


図2-35 年齢層別事故発生件数の指数推移(女性)

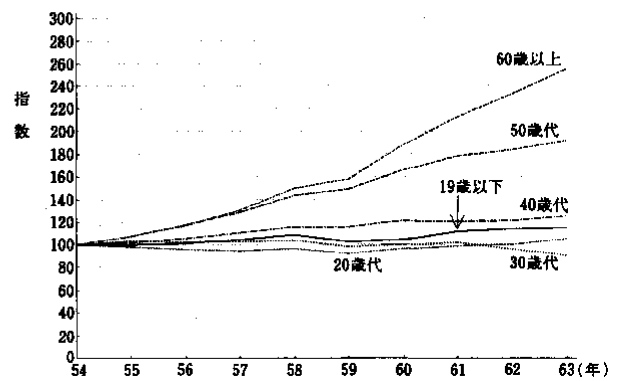


図2-36 年齢層別事故発生件数の指数推移(男性)

表2-7 免許保有者千人当たり事故件数

年	男性	女性
54	13.076	4.469
55	12.827	4.319
56	12.621	4.476
57	12.544	4.645
58	12.746	4.818
59	12.122	4.746
60	12.457	5.139
61	12.613	5.373
62	12.414	5.421
63	12.432	5.637

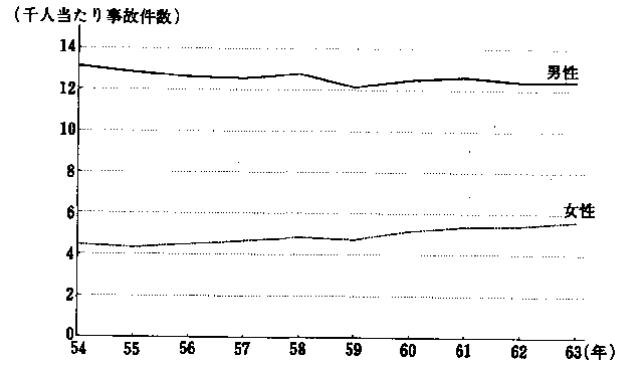


図2-37 性別免許保有者千人当たり事故件数

### 2-3-2 女性の事故の特徴

ここでは女性の事故の特徴について事故原票の集計結果に基づいて分析をした。なお、ここでは発生件数の多い普通乗用、軽貨物、原付の3車種を分析の対象とする。また、ここで分析の対象としている事故は、高速道路を除く一般道路で発生したもので、第1当事者が歩行者や自転車、さらに無免許などを除いたものである。

#### (1) 事故の発生場所

事故の発生した場所の地形をみると、女性は普通乗用、軽貨物、原付のいずれでも人口集中地区での事故が少なく、その他市街地や非市街地での事故が多い(図2-38)。路線別では市町村道での事故が多く、それ以外の道路での事故比率は男性よりも少ないか、同程度の比率である(図2-39)。また、車道幅員は9.0m未満が多く9.0m以上が少ない(図2-40)。以上のように、女性ドライバーの事故は、非市街地の狭い道路で発生している比率が高い。

また、道路形状でみると、女性は交差点での事故が多く、単路・その他での事故が少ない(図2-41)。

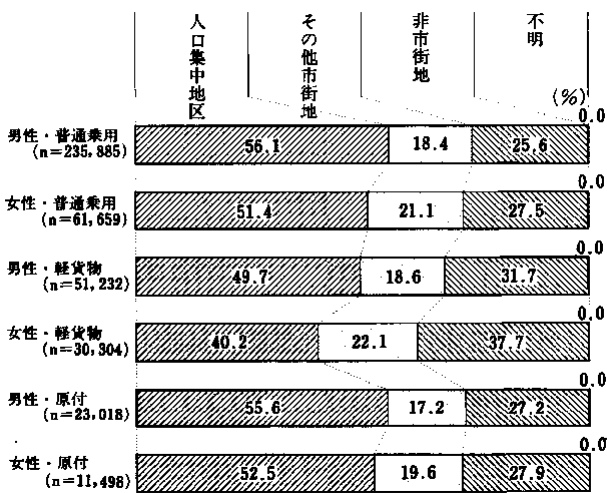


図2-38 地形別

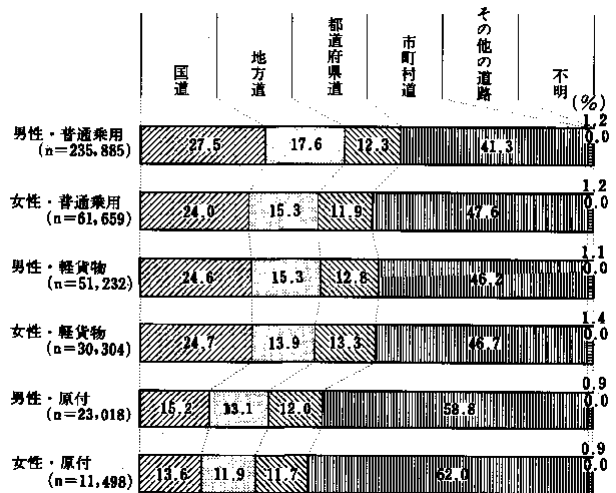


図2-39 路線別

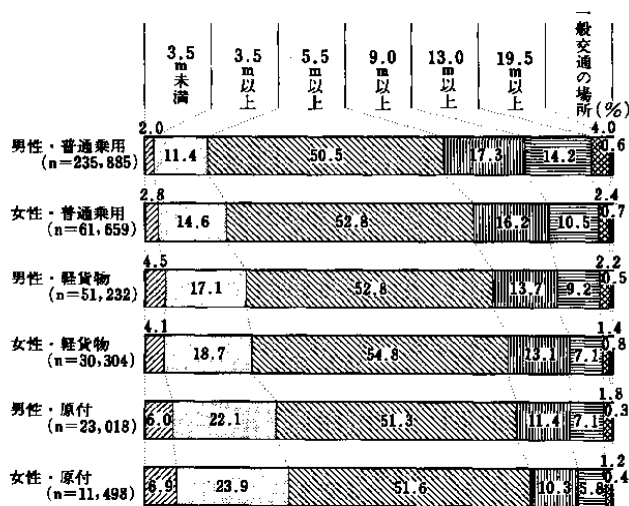


図2-40 車道幅員別

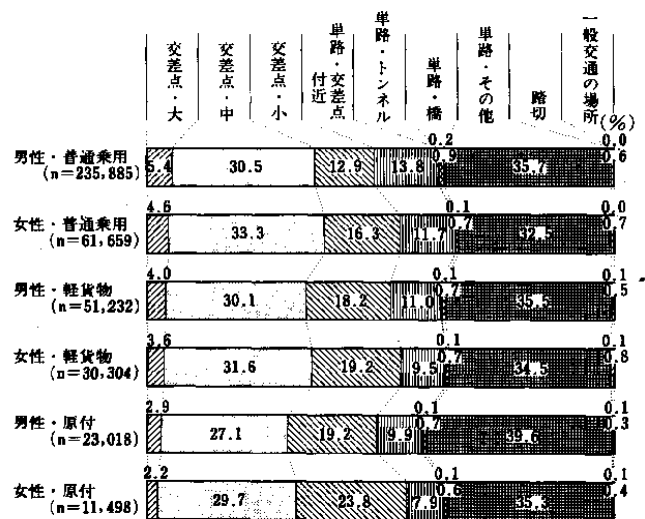


図2-41道路形状別

(2) 事故の発生時間帯と運転目的

女性の事故は、男性に比べて昼間が多い（図2-42）。特に普通乗用で、この傾向が顕著である。発生時間帯でいえば、8時台から9時台や16時台から17時台が多くなっている（図2-43）。

このように女性ドライバーに昼間の事故が多いのは、女性の運転目的と関連が強いとみられる。図2-44は事故時の性別運転目的を示したものであるが、女性には業務目的が少なく、買い物や訪問受講等、その他が多い。ただし、女性の原付には通勤が多いのが特徴である。

(3) 事故直前の速度

事故直前の速度をみると、女性の方が明らかに男性よりも速度が低い（図2-45、図2-46、図2-47）。事故原票の各カテゴリーの中央値から平均速度を算出してみると、普通乗用では男性が23.8km/h、女性が23.6km/h、軽貨物では男性が27.7km/h、女性が26.7km/h、原付では男性が26.7km/h、女性が20.3km/hとなっており、女性の方が1～6km/h程度速度が低い。

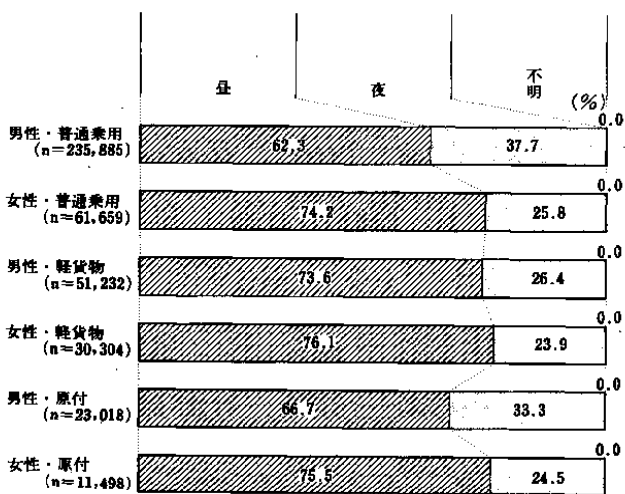


図2-42 発生日時・昼夜

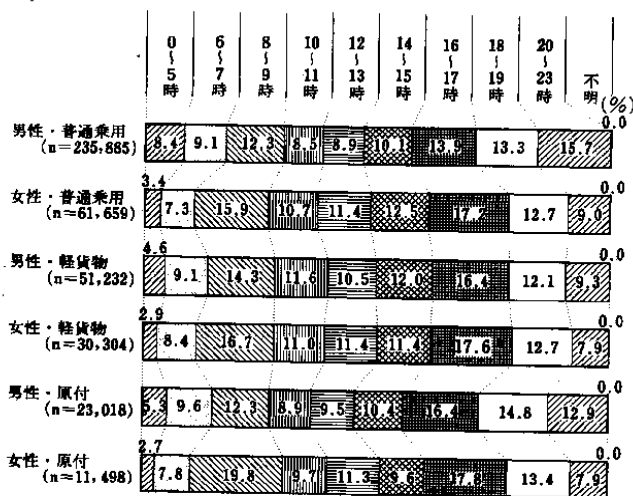


図2-43 発生日時・時間

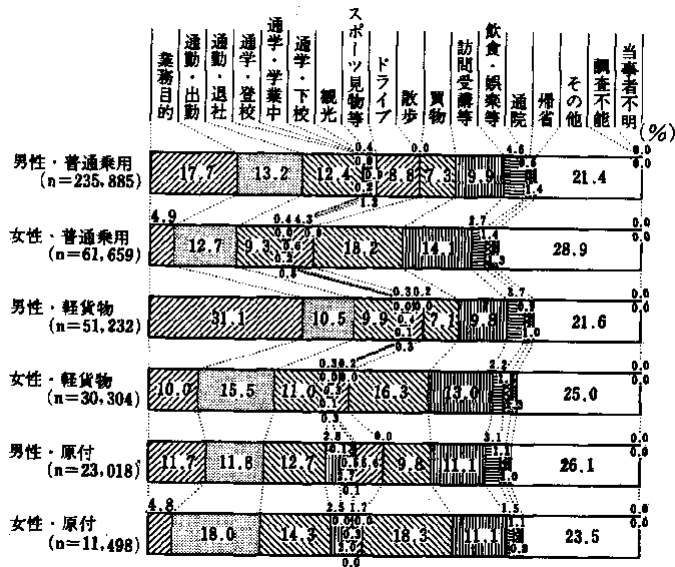


図2-44 通行目的

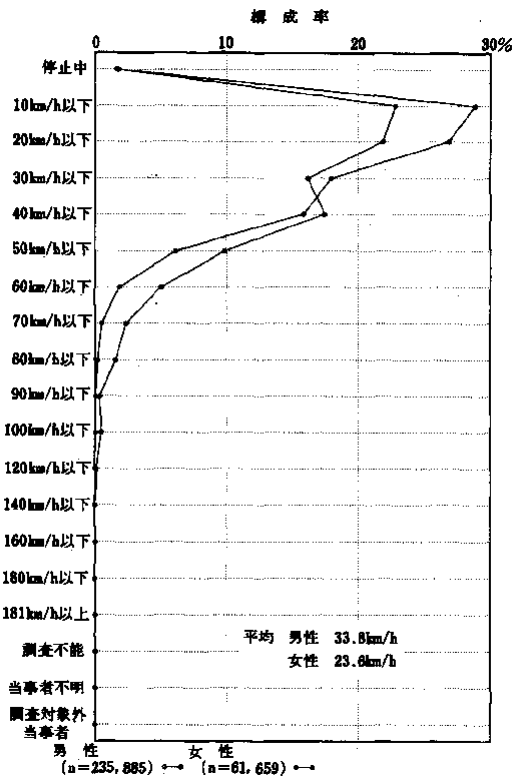


図2-45 事故直前の速度(普通乗用)

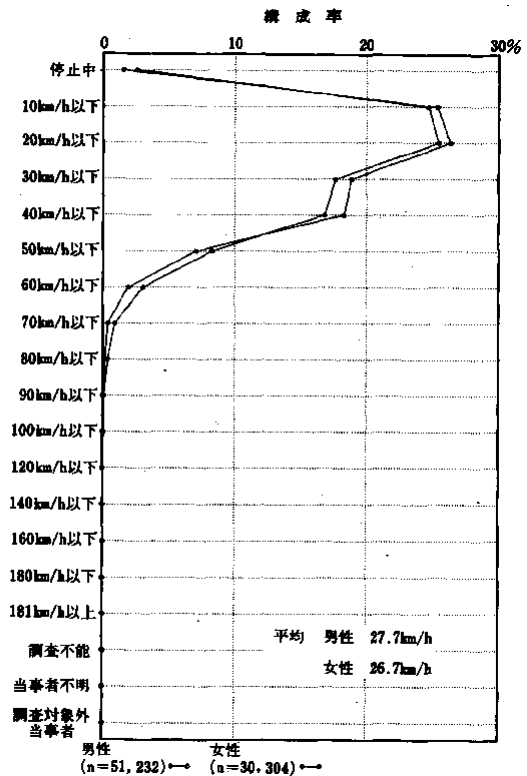


図2-46 事故直前の速度(軽貨物)

(4) 行動類型、事故類型

事故時の行動類型で、普通乗用、軽貨物、原付の3車種に共通しているのは、女性に「右折」が多いことである。特に、女性には原付の右折時の事故が多い(図2-48、図2-49、図2-50)。

事故類型で、女性に多いのは「出合頭」で普通乗用、軽貨物、原付の3車種に共通している。この他、右折時も普通乗用や原付で多くなっている(図2-51、図2-52、図2-53)。

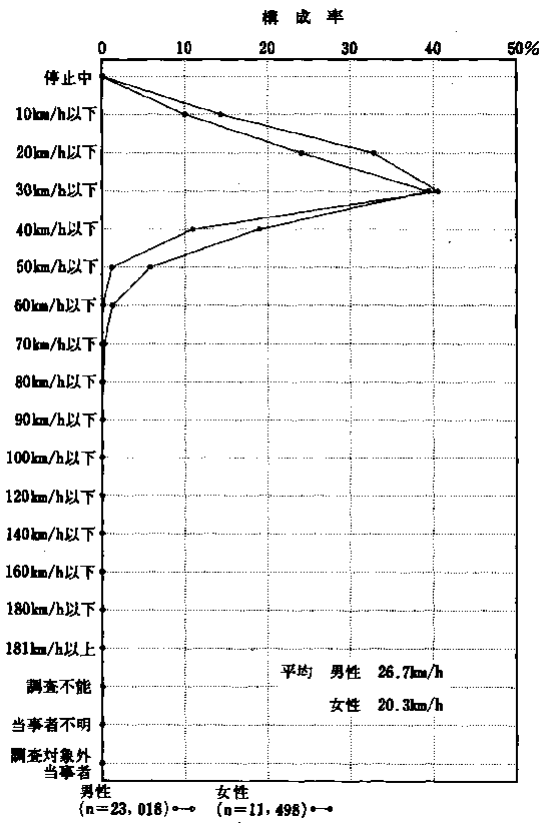


図2-47 事故直前の速度(原付)

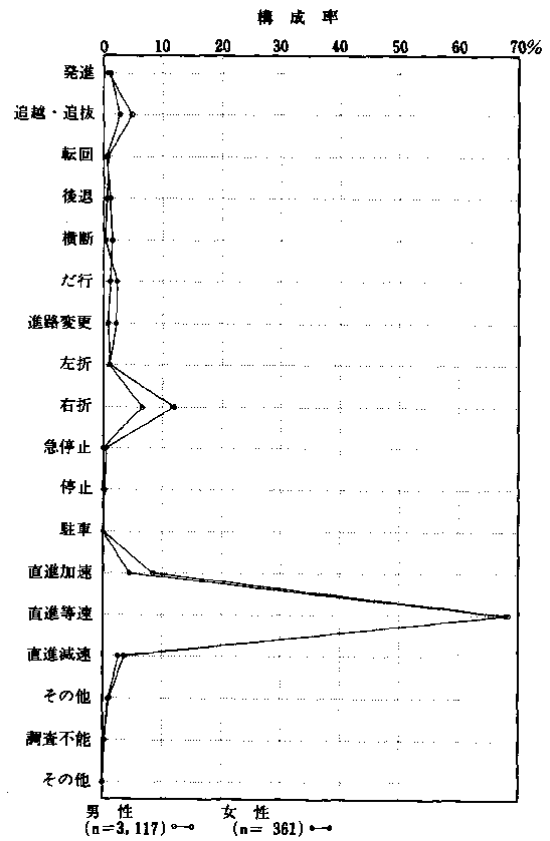


図2-48 行動類型(普通乗用)

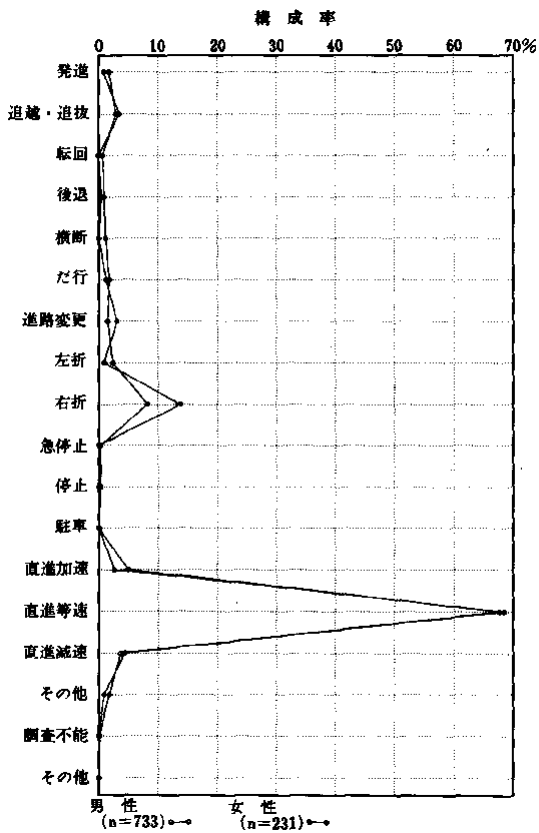


図2-49 行動類型(軽貨物)

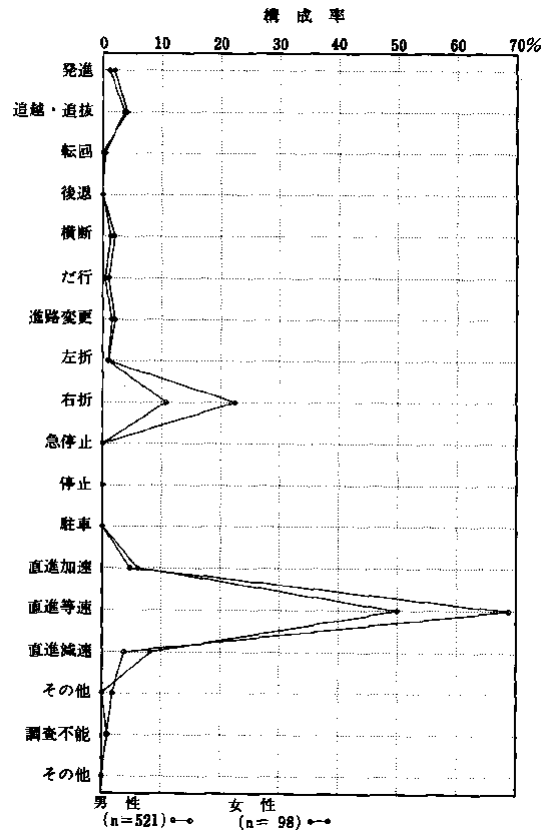


図2-50 行動類型(原付)



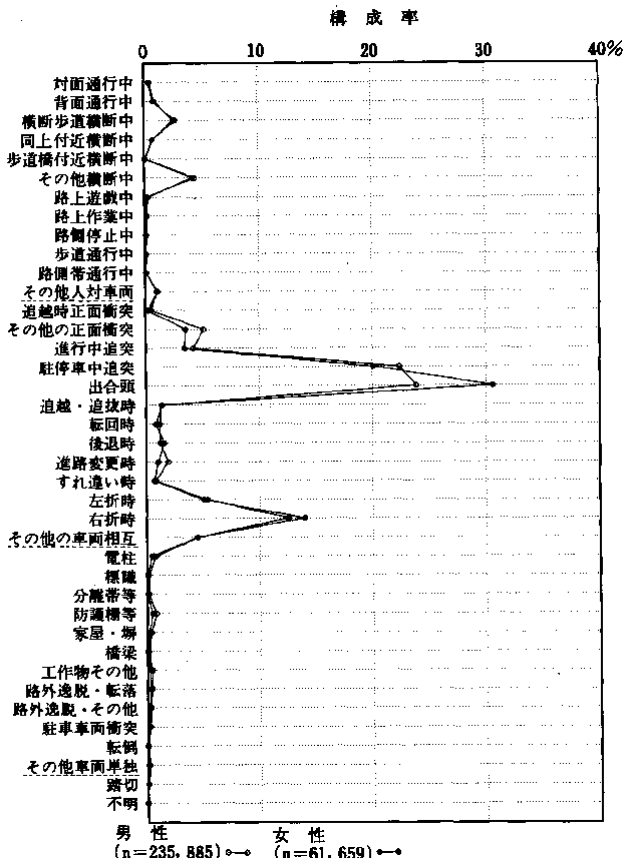


図2-51 事故類型(普通乗用)

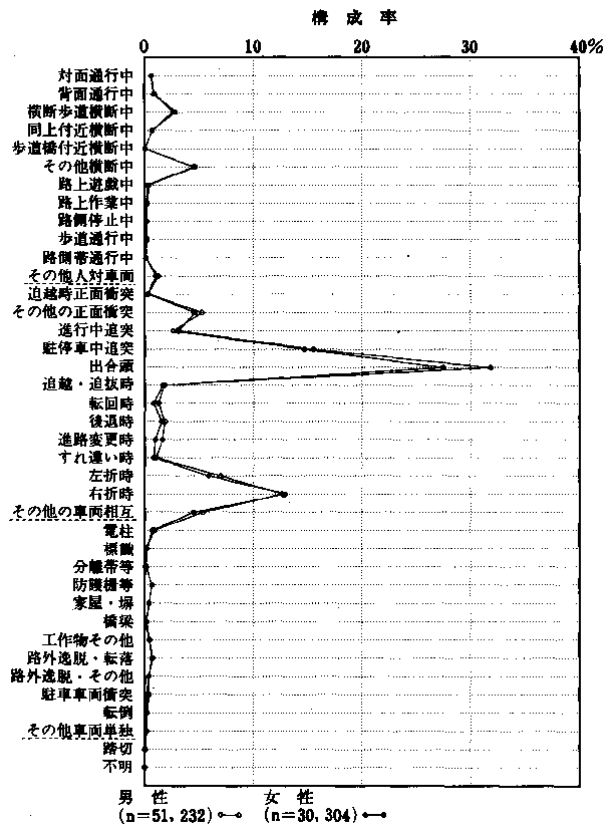


図2-52 事故類型(蜂貨物)

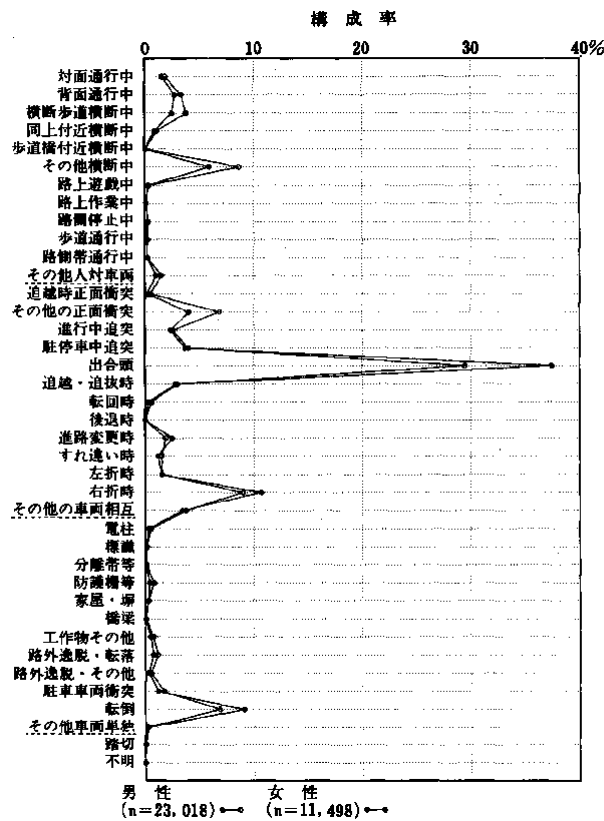


図2-53 事故類型(原付)

(5) 法令違反

法令違反をみると、女性には飲酒運転や最高速度違反は少ないものの、一時不停止等の違反が多いのが特徴であり、特に原付に一時不停止等の違反が多い。この他、優先通行妨害等や交差点安全進行義務違反などが多く、女性ドライバーは交差点の進行に関する違反が多いといえる(図2-54、図2-55、図2-56)。

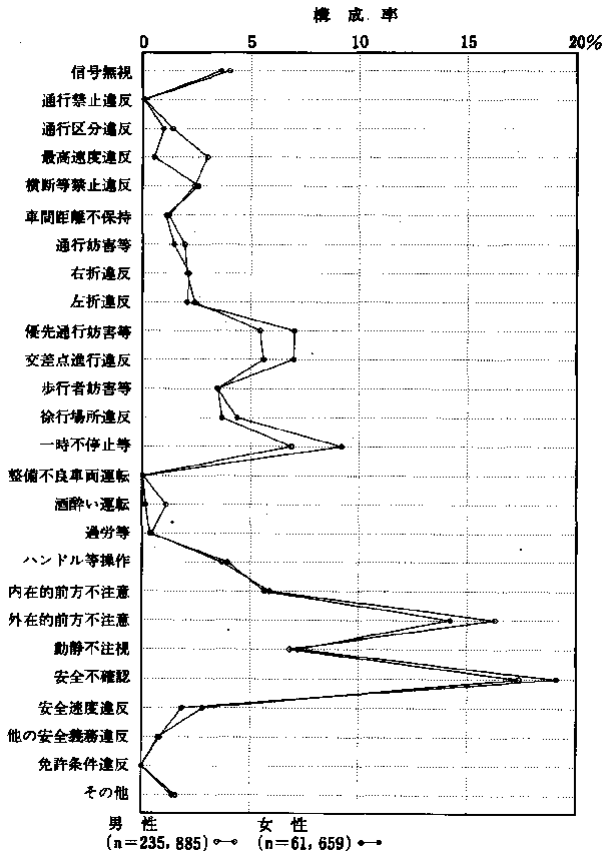


図2-54 法令違反(普通乗用)

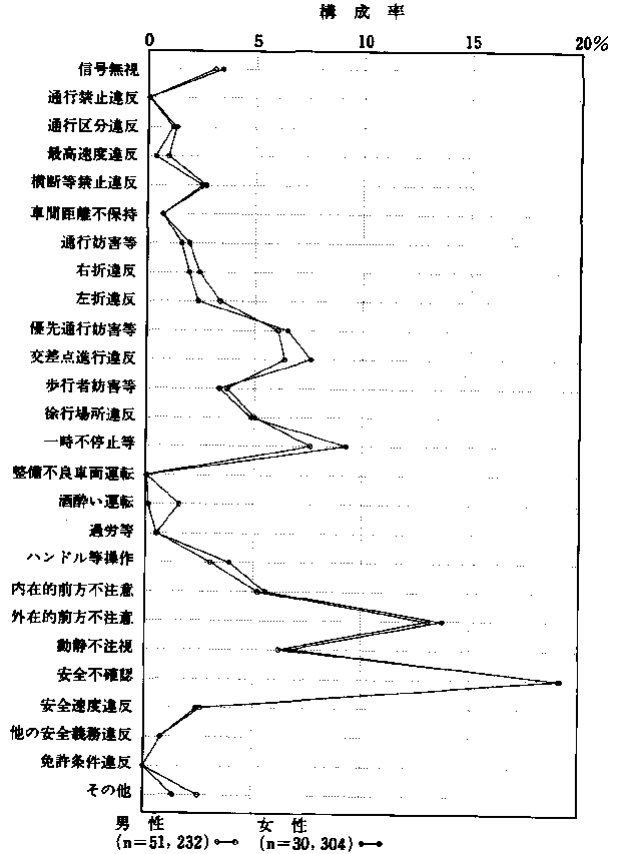


図2-55 法令違反(軽貨物)

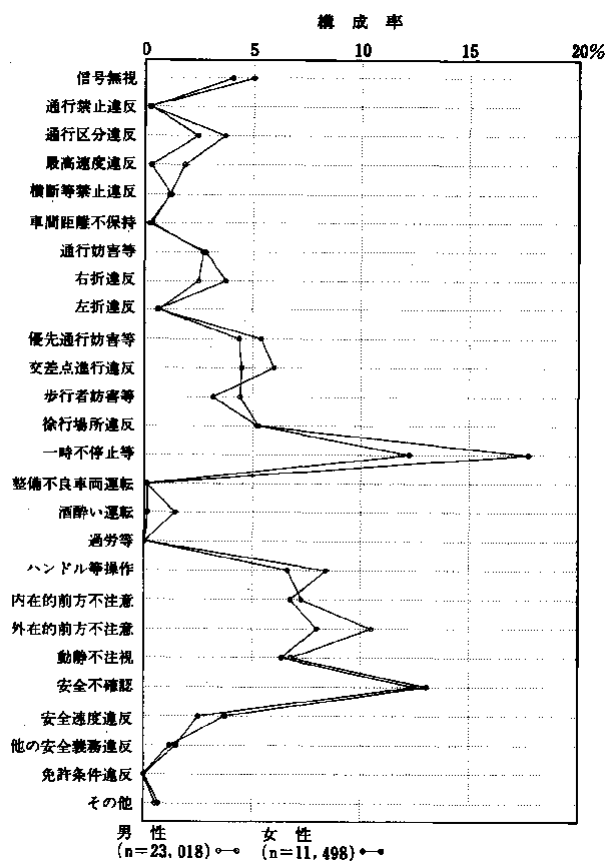


図2-56 法令違反(原付)

## 2-4 本調査の枠組み

本調査研究では事故が急増している女性ドライバーに着目して、女性ドライバーの事故の背景となっている意識や態度、運転行動などを、男性ドライバーと比較しながら明らかにすることを主な狙いとしている。

このような女性ドライバーを特徴づける要因として、図2-57に示す6つの要因を想定した。その内容と意図は次のようなものである。

### ① 個人属性

個人属性とは、年齢や未婚別、職業など個人の特徴である。女性ドライバーは一般に、男性ドライバーと比較して年齢層が若く、それが女性ドライバーを特徴づけていることも想定される。また、最近では働く女性が増えてきているといわれているが、それでも専業主婦が圧倒的に多いと思われる。わが国では、男性は社会に出て収入を得、女性は家庭を守り、子供を育てていく役割を担うのが、一般的である。このため、女性と男性では他人との接触の機会が大きく異なっており、それが車社会での行動に影響を与えていることも考えられる。

これらの女性ドライバーを特徴づける個人属性を把握し、女性ドライバーの意識、態度や運転行動などを把握する基本項目とした。

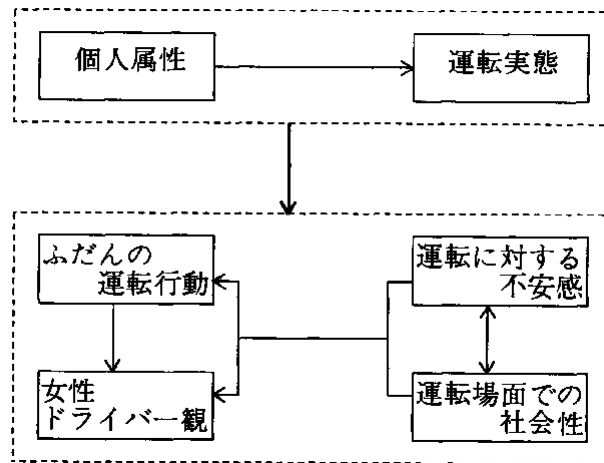


図2-57 女性ドライバーを特徴づける要因の関連図

② 運転実態

女性と男性では、走行距離や運転頻度など運転行動そのものが大幅に異なるとみられる。昭和57年度に実施した「女性運転者の運転実態と事故・違反に関する調査研究」でも女性の走行距離が男性の3分の1強であることが明らかになっている。このような女性ドライバーの運転実態の違いを明らかにするとともに、昭和57年度調査結果との比較を行い、女性ドライバーの運転実態の変化を探る。

③ 運転に対する不安感

運転者がどのような運転場面でどの程度の不安感を抱くものかを把握し、それを女性ドライバーと男性ドライバーで比較を行い、女性ドライバーの運転に対する不安感の特徴を明らかにする。そして、この運転に対する不安感が、ふだんの運転行動などにどのような影響を与えているかを分析しようとするものである。

④ 運転場面での社会性

運転場面では自己本位的でなく、他人に依存的にならず、自分自身で正しく迅速に判断し、行動することが要求される。ここでは、これらの運転場面での他車とのかかわり方の成熟度を運転場面での社会性と呼んでいる。これらは個人属性や運転実態によって影響を受けるが、同時にふだんの運転行動などに影響を与える要因でもあろう。

⑤ ふだんの運転行動

女性ドライバーは、ふだんどのような運転行動をとっているか、それが男性ドライバーとどのように異なるかを明らかにする。そして、このふだんの運転行動の背景となっている個人属性や運転実態、さらに運転に対する不安感や運転場面での社会性との関連を分析する。

⑥ 女性ドライバー観

一般に、女性ドライバーをどのようにみているかを男女別に把握しようとするものである。この女性ドライバー観は、ふだん接している女性ドライバーの運転行動によって形成されている可能性が高い。むしろ、女性の方が女性ドライバーに好意的であることは想定され、また実態と離れた女性ドライバー観が形成されている可能性もあり、結果の解釈には十分な吟味が必要なことはいうまでもない。

## 第3章 調査の方法

### 3-1 調査対象

一般的な女性ドライバーの運転実態、意識・態度、運転行動等を明らかにする目的に沿って、調査対象者は前回調査(昭和57年度)と同様に運転免許の更新時講習の受講者を対象とした。

現在、更新時講習は、過去3年間における交通違反あるいは交通事故の有無によって、簡素化講習（違反あるいは事故のなかった者）と通常講習（違反あるいは事故のあった者）の2つのグループに分けて実施されており、その比率は全国で6：4であることから、ほぼこの比率で配分し、調査対象数を決定した。

なお、比較対象群として男性ドライバーを含む6,000人を目標調査対象数とし、その内訳は表3-1に示す通りである。

表3-1 目標調査対象数内訳

	簡素化講習	通常講習	合計
女性	1,800人	1,200人	3,000人
男性	1,800	1,200	3,000
合計	3,600	2,400	6,000

なお、調査対象地域は、北海道（札幌市）、岩手県、宮城県、群馬県、埼玉県、静岡県、岐阜県、石川県、新潟県、滋賀県、大阪府、岡山県、徳島県、宮崎県、沖縄県の15道府県とした。

### 3-2 調査方法

更新時講習の受講者に、その場で調査票を配布し、自記式での記入を依頼した。記入済みの調査票は、当日、講習会場で回収した。

### 3-3 調査期間

平成元年9月1日から平成元年9月30日までの1ヶ月間を調査期間とした。したがって、この間の更新時講習受講者が調査対象となった。

### 3-4 調査内容

女性ドライバーに関する研究は、すでに昭和57年度に実施している（「女性運転者の運転実態と事故・違反に関する調査研究(昭和58年3月、自動車安全運転センター)」）。本年度調査項目は、この昭和57年度調査項目と可能な限り整合性のある内容とし、比較研究も行えるよう配慮した。具体的な調査項目は以下のとおりである。

- \* (1) 属性(性別、年齢、未既婚別、職業)
- \* (2) 保有免許種別
- \* (3) 主運転車種
  - (4) 自分が主に運転する車の有無
- \* (5) 主運転目的
  - (6) 主な運転場所
- \* (7) 運転経験年数
- \* (8) 運転頻度
- \* (9) 最近1ヶ月の走行距離
- \* (10) 運転者種別(マイカー運転者、職業運転者の別)
- \* (11) 運転が好きか、嫌いか
  - (12) オートマチック車の利用状況、購入意向
- \* (13) ふだんの運転行動(攻撃的運転傾向、運転中の余裕度など)
- \* (14) 運転への不安感
- (15) 運転場面での社会性(自己本位的傾向、他車への依存的傾向、運転中のまよい・とまどいの有無)
- (16) 女性ドライバー観

注：\*印は昭和57年度調査と共通の項目である

## 第4章 調査の結果

### 4-1 調査対象者の構成と属性

#### 4-1-1 性別、年齢層別、調査対象別構成

当初、予定した目標回収サンプル6,000件に対して、実際に回収した調査票のうち完全票（すべての質問項目に回答しているサンプル）は6,486件となった。男性サンプルは3,426件、女性サンプルは3,060件である。また、講習の種類別には、簡素化講習受講者が3,732件、通常講習受講者が2,754件である。はじめに予定した簡素化講習受講者と通常講習受講者の比6：4に対して、回収サンプルの比は58：42で、ほぼ予定に近い比率となっている（表4-1）。

年齢層別にみると、19歳以下が30件と少ない。そこで、20歳以下のサンプルは解析対象外とする。また、女性の60歳以上も23件と少なく、解析対象外とした。これらの少数のサンプルを除くと、解析対象サンプルは、6,433件である（表4-2）。

また、昭和57年度調査の分析対象と年齢層別のサンプル構成を比較すると表4-3のとおりである。これによると男性では40～49歳の構成比が本年度調査の方が高く、20～24歳および50～59歳の構成比が低くなっている。女性では、昭和57年度調査でもっとも構成比が高かった30～39歳のピークがやや平準化し、年齢層による比率の差が縮小している。

表4-1 県別回収、回収件数

県別	簡素化講習			通常講習			合計		
	男性	女性	小計	男性	女性	小計	男性	女性	合計
北海道	142	89	231	101	79	180	243	168	411
岩手県	212	100	312	124	83	207	336	183	519
宮城県	142	131	273	119	95	214	261	226	487
埼玉県	137	125	262	108	101	209	245	226	471
群馬県	161	168	329	105	115	220	266	283	549
新潟県	98	99	197	71	72	143	169	171	340
静岡県	99	84	183	100	72	172	199	156	355
岐阜県	172	148	320	82	84	166	254	232	486
石川県	124	112	236	65	115	180	189	227	416
滋賀県	115	125	240	95	93	188	210	218	428
大阪府	125	95	220	89	70	159	214	165	379
岡山県	112	101	213	89	79	168	201	180	381
徳島県	137	120	257	102	96	198	239	216	455
宮崎県	115	122	237	88	91	179	203	213	416
沖縄県	109	113	222	88	83	171	197	196	393
合計	2,000	1,732	3,732	1,426	1,328	2,754	3,426	3,060	6,486

表4-2 年齢別回収件数

年齢別	男性			女性			合計		
	簡素化講習	通常講習	小計	簡素化講習	通常講習	小計	簡素化講習	通常講習	合計
19歳以下	2	14	16	2	12	14	4	26	30
20～24歳	128	436	564	239	532	771	367	968	1,335
25～29歳	258	216	474	316	197	513	574	413	987
30～39歳	559	342	901	623	310	933	1,182	652	1,834
40～49歳	584	252	836	416	216	632	1,000	468	1,468
50～59歳	304	130	434	116	58	174	420	188	608
60歳以上	165	36	201	20	3	23	185	39	224
合計	2,000	1,426	3,426	1,732	1,328	3,060	3,732	2,754	6,486

表4-3 本年度調査と昭和57年度調査の年齢別サンプル構成の比較

区分		19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計
平成 元 年度	男性	16 0.5	564 16.5	474 13.8	901 26.3	836 24.4	434 12.7	201 5.9	3,426 100.0
	女性	14 0.5	771 25.2	513 16.8	933 30.5	632 20.7	174 5.7	23 0.8	3,060 100.0
昭 和 57 年 度	男性	20 0.7	564 20.1	372 13.3	732 26.1	517 18.5	419 15.0	178 6.4	2,802 100.0
	女性	16 0.5	606 18.0	651 19.3	1299 38.5	596 17.7	195 5.8	11 0.3	3,374 100.0

注：上段はサンプル数、下段は構成比

#### 4-1-2 未既婚別構成

解析対象の6,433件のサンプルの未既婚別を性、年齢層別に比較すると、年齢の若い層ほど未婚者の比率が高くなっている。男性の20～24歳では94%が未婚者であるのに対して、30歳代では24%、40歳代では7%と減少している。女性も同様の傾向であるが、20～24歳の未婚者の比率は84%、30歳代では10%、40歳代で5%と同じ年齢層でも男性より女性の方が未婚者が少ない。男女それぞれの合計でみると未婚者が約3分の1となっており、男性と女性での差は少ない（図4-1）。

#### 4-1-3 職業別構成

職業別を性別にみると、男性では「会社員、公務員等」が70%弱となっているのに対して、女性では「会社員、公務員等」は40%弱である。

性別・年齢層別にみると、男性では各年齢層とも「会社員、公務員等」がもっとも多く、60歳以上になるとこれに次いで「その他」が多くなっている。女性は、20～24歳では「会社員、公務員等」が約60%と多いものの、25～29歳では40%、30～39歳では30%と年齢の上昇とともに比率が下がっており、30～39歳では「専



業主婦」が約40%と1位となる。40歳以上の層では「会社員、公務員等」の比率は30%前後でほとんど変化はなく、また、「専業主婦」の比率は30%前後へと減少する。代わって40歳以上で比率が高くなるのは「自営業、自由業」や「パート、アルバイト」「その他」などである（図4-2）。

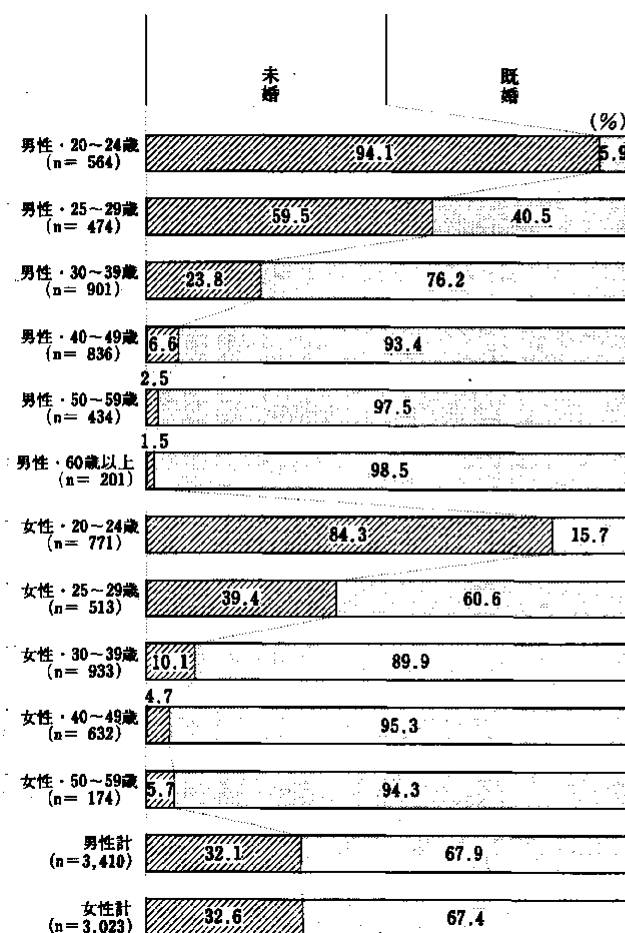


図4-1 性別、年齢層別未既婚別

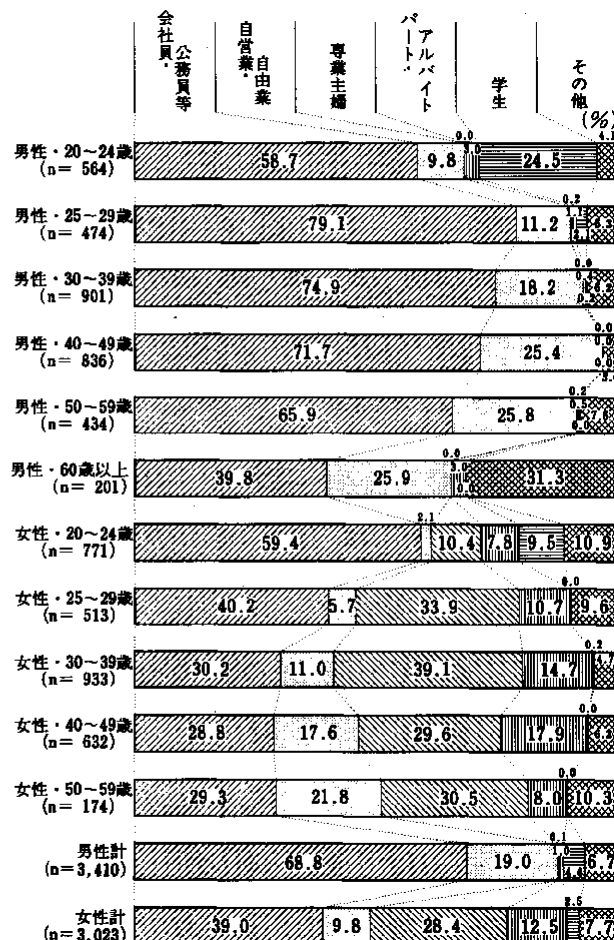


図4-2 性別、年齢層別職業別

#### 4-1-4 保有免許種別構成

保有している免許の種類を、普通、自動二輪、原付、その他からいくつでも選択する方式で質問した結果、男女ともに普通免許の比率が高く男性97%、女性95%が普通免許を保有している。自動二輪免許は男性が40%強となっているのに対して、女性では6%と少ない。原付免許の保有比率は男女に差が少なく、男女ともに30%前後の保有率となっている。その他は男性で13%、女性では1%以下である（図4-3）。

男性の年齢層別保有免許では、いずれの年齢層も普通免許保有者がもっとも多く、60歳以上の89%を除くと、いずれの年齢層も95%以上となっている。自動二輪免許が多いのは50～59歳で約60%となっている。原付免許は20歳代に多く40%強となっている（図4-4）。

女性の年齢層別保有免許でも普通免許が多く、50～59歳を除いて90%以上を占めている。自動二輪免許は

高年齢層の保有率が高く、50～59歳では20%、40～49歳では10%、39歳以下では2～6%程度となっている。原付免許の保有率は年齢でそれほど差がなく、もっとも保有率が高い20～24歳で35%、もっとも保有率が低い30～39歳で27%となっている（図4-5）。

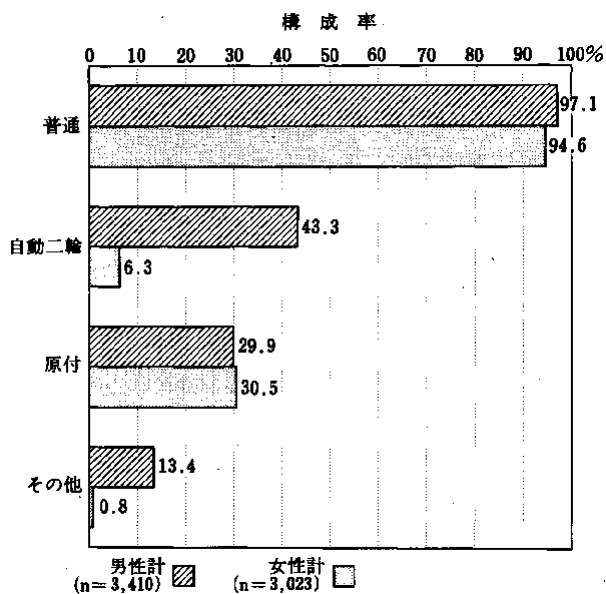


図4-3 性別、保有免許種別

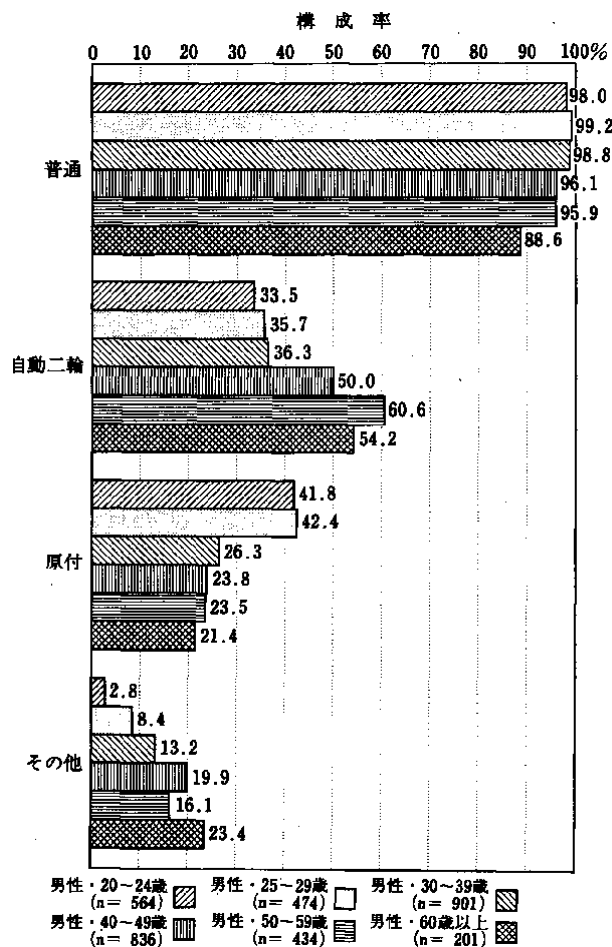


図4-4 性別、年齢層別保有免許種別(男性)

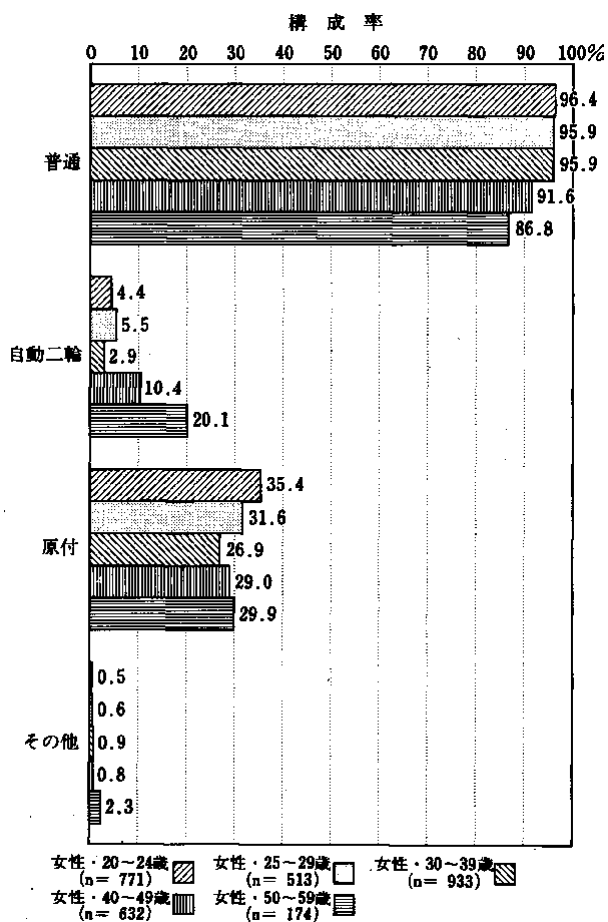


図4-5 性別、年齢層別保有免許種別(女性)

#### 4-1-5 運転者群別構成

ふだんの運転状況から、まったくプライベートな用件だけで車を利用するマイカードライバー、車の運転を職業とする職業運転者、本来の仕事は車を運転することではないが仕事の必要から運転しているドライバー、そしてほとんど運転をしないペーパードライバーの4つの内、どれにあてはまるかを質問をした。その結果では男女ともにマイカードライバーがもっとも多く男性で60%弱、女性で80%強となっている。これに次いで多いのは仕事の必要から運転するドライバーで男性では約3分の1、女性では1割弱となっている。職業運転者は男性で6%、女性では1%以下と少数である。また、ペーパードライバーは男性で1%、女性では8%となっている。

年齢層別にみると、男性では20～24歳と60歳以上の両端の年齢層にマイカードライバーが多く、それぞれ70%強を占めている。男性では年齢の上昇とともにマイカードライバーの比率が下がっていき、40～49歳でもっともマイカードライバーの比率が低く、仕事の必要から運転しているドライバーが多くなる。50～59歳の年齢になると再びマイカードライバーの比率が高まり、仕事の必要から運転するドライバーの比率が下がっている。

女性では20～24歳のマイカードライバー比率がもっとも高く90%強を占めている。このマイカードライバー比率は年齢の上昇とともに低下していく傾向にあり、50～59歳では76%となる。女性では年齢とともに高くなるのは仕事の必要から運転するドライバーの比率である（図4-6）。

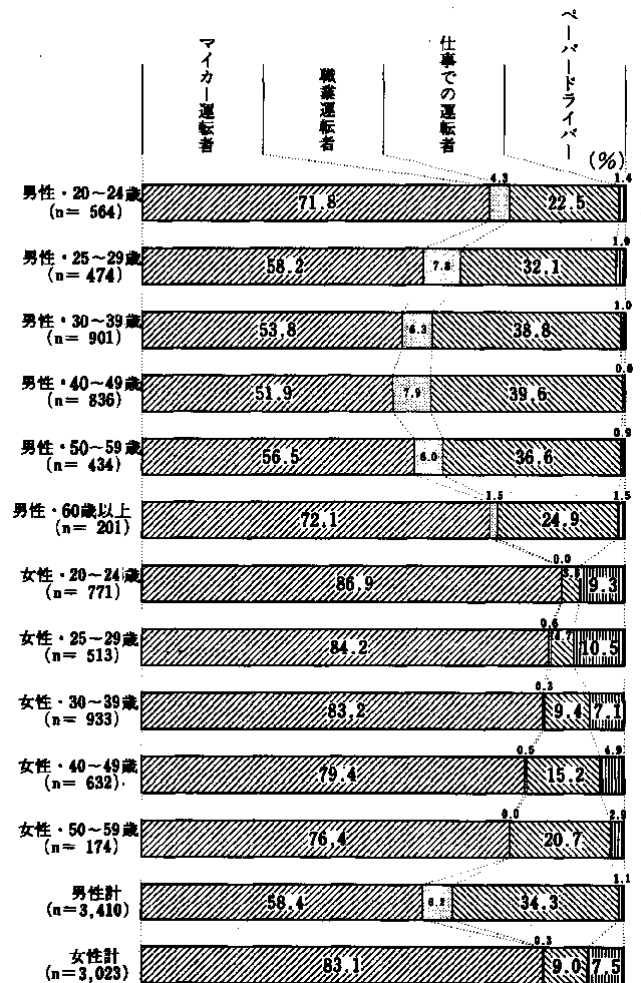


図4-6 性別、年齢層別運転者群別

## 4-2 女性ドライバーの運転実態

### 4-2-1 運転車種

主に運転している車種を質問した。男女ともに普通乗用、ライトバンがもっとも多く、男性では75%、女性では59%を占めている。次いで多いのは男性では普通貨物で9%、女性では軽乗用で23%である。また、原付は男性で3%、女性で9%である。

年齢層別にみると、男性では20~24歳に普通乗用、ライトバンの比率がやや低いものの、25歳から40歳代まで、おおむね76~78%程度の範囲で推移している。50歳以上になると普通乗用、ライトバンの比率が下がり、50~59歳では73%、60歳以上では65%となる。男性の60歳以上では軽乗用が9%、原付が7%と他の年齢層に比較して比率が高い。

女性はいずれの年齢層でも普通乗用、ライトバンの比率がもっとも高いが、女性の20~24歳の若い層では軽乗用の比率が普通乗用、ライトバンに次いで高い。軽乗用の比率は年齢の上昇とともに低下しており、20~24歳の31%が50~59歳では14%と下がっている。女性の原付の比率は40歳以上で高く、特に50~59歳では16%と高い。原付の比率は40~49歳では10%、30~39歳では7%で、これ以下の年齢では7~8%強の範囲で大きな差はみられない(図4-7)。

昭和57年度調査結果と主運転車種を比較すると、男性では普通乗用の比率が63%から75%へと12%増大しているのが特徴である。そのほかの車種はほとんど減少しているが、特に普通貨物が17%から9%へと大きく減じている。また、原付は9%から3%へと減少している。

女性では普通乗用の比率は66%から59%へと7%減少している。代わって増加しているのは軽乗用で、12%から本度調査結果では23%へと11%の増加である。原付は13%から9%へと4%の減少となっている(図4-8)。

### 4-2-2 オートマチック車の利用状況

#### (1) オートマチック車の利用率

現在、四輪車を運転している対象者に、その車がオートマチック車かどうかを質問した。オートマチック車を利用しているのは男性で37%、女性では44%となっており、女性のオートマチック車利用率が男性より7%程度高い。

男性を年齢層別にみると、30~39歳でオートマチック車利用者が41%と高いものの、この他の年齢層では34~37%の範囲で大きな差はみられない。女性では40~49歳のオートマチック車利用率が47%ともっとも高くなっているが、この他の年齢層では42~45%程度の範囲で大差はみられない(図4-9)。

#### (2) オートマチック車の購入希望

次に購入するときオートマチック車としたいか、マニュアル車としたいかを質問した。オートマチック

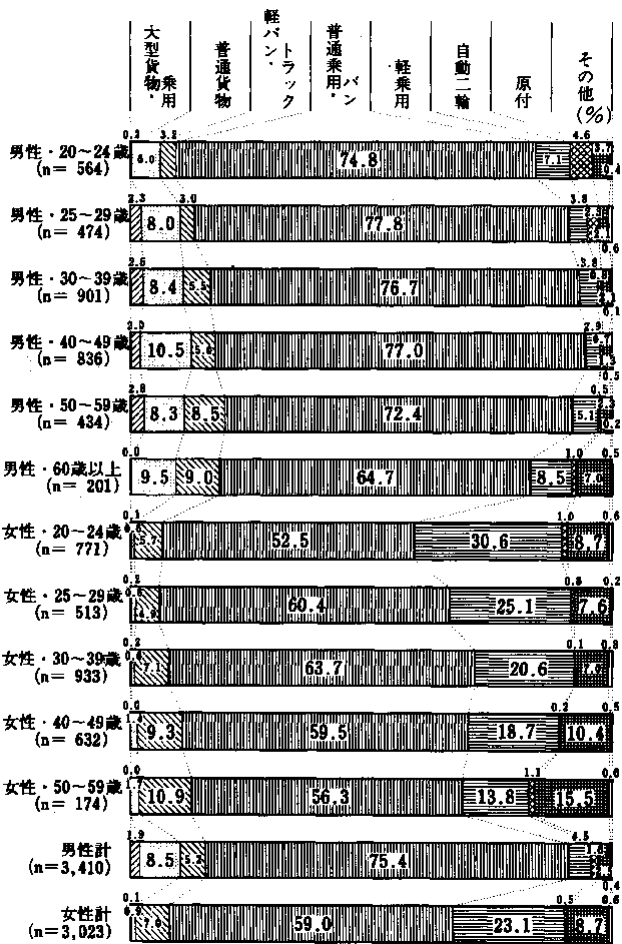


図4-7 性別、年齢層別主運転車種

車としたいとするのは男性で61%、女性で64%で、現在のオートマチック車利用率ほどの性差はみられない。この結果から推定すると、現在のオートマチック車とマニュアル車の比の約4：6は将来逆転し、6：4程度へと変化していくものとみられる。

年齢層別にみると、男性は25～29歳にオートマチック車希望率が高く70%となっており、これより年齢が高いほどオートマチック車希望率が下がっている。オートマチック車は高齢者向きと考えられがちであるが、むしろ若者のオートマチック車志向が強い結果となっている。女性の年齢層別オートマチック車希望率は、20～24歳がもっとも高く68%となっている。逆に、女性でオートマチック車の希望率が低いのは50～59歳で、オートマチック車希望率は57%となっている。女性でも若者のオートマチック車志向が強い（図4-10）。

### (3) オートマチック車を購入した理由

現在オートマチック車を利用している対象者にオートマチック車を購入した理由を複数回答で質問した。オートマチック車を購入した理由としてもっとも多いのは「運転が楽だから」で男性が88%、女性が83%となっている。次いで多い理由は、男性は「オートマチック車の方が安全だと思ったから」で16%、女性では「家族の希望で」が27%となっている（図4-11）。

男性の回答を年齢層別にみると、「運転が楽だから」は各年齢層ともに回答率が高く84～93%程度の比率となっている。特に25～29歳にこの理由をあげる比率が高い。「オートマチック車の方が安全だと思ったから」

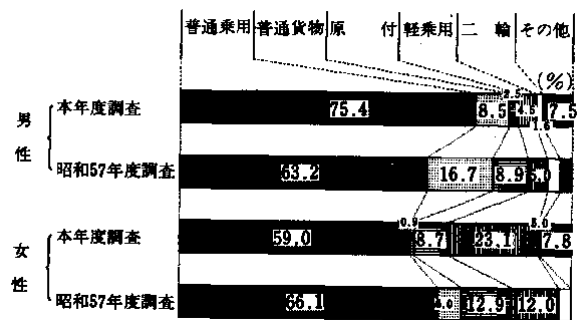


図4-8 昭和57年度調査結果との運転車種の比較

については20～24歳から50～59歳まで年齢の上昇とともにこの理由をあげる比率が、8%から24%へと高くなっている。ただし、60歳以上では19%と、やや比率が下がっている(図4-12)。

女性の年齢層別回答でも、「運転が楽だから」は各年齢層ともに回答率が高く78～85%の範囲となっている。この理由をあげる比率がもっとも高いのは男性と同様に25～29歳であり、85%となっている。「オートマチック車の方が安全だと思ったから」については、ほぼ年齢の上昇とともに回答比率が高くなる傾向にある(図4-13)。

なお、その他の理由が男性で5%、女性で4%あるが、内容は次のようなものである。

- ・ 運転に自信がないから(男性11件、女性11件、計22件)
- ・ 欲しい車(新車および中古車)にはオートマチック車しかなかった(男性13件、女性9件、計22件)
- ・ 友人、知人からもらった(買った)車がたまたまオートマチック車だった(男性8件、女性9件、計17件)
- ・ 体に障害があるため(男性8件、女性5件、計13件)
- ・ 坂道発進が楽だから(男性2件、女性5件、計7件)
- ・ 高級感があり、下取りも有利だから(男性3件)
- ・ その他(男性11件、女性11件、計22件)

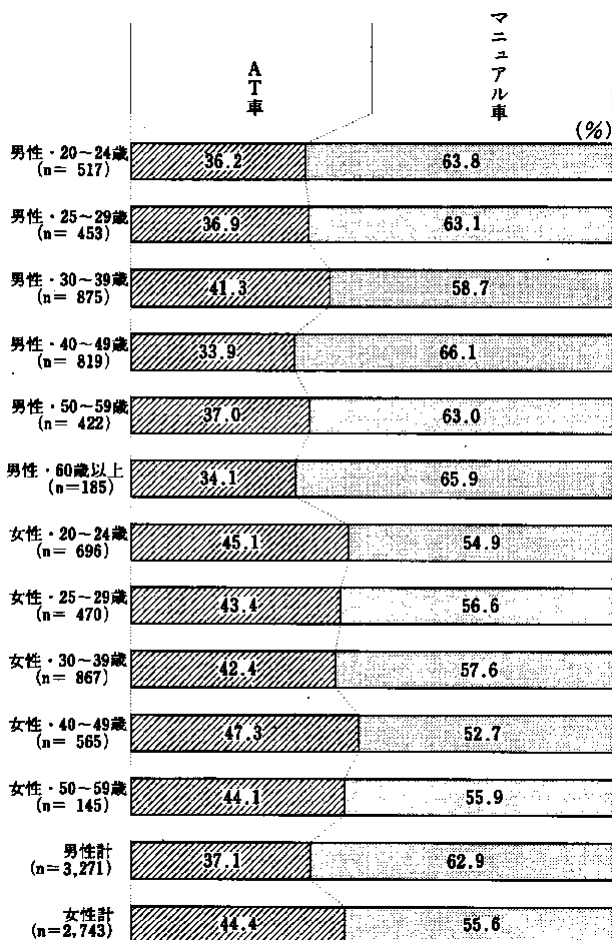


図4-9 性別、年齢層別現在運転している車の種類

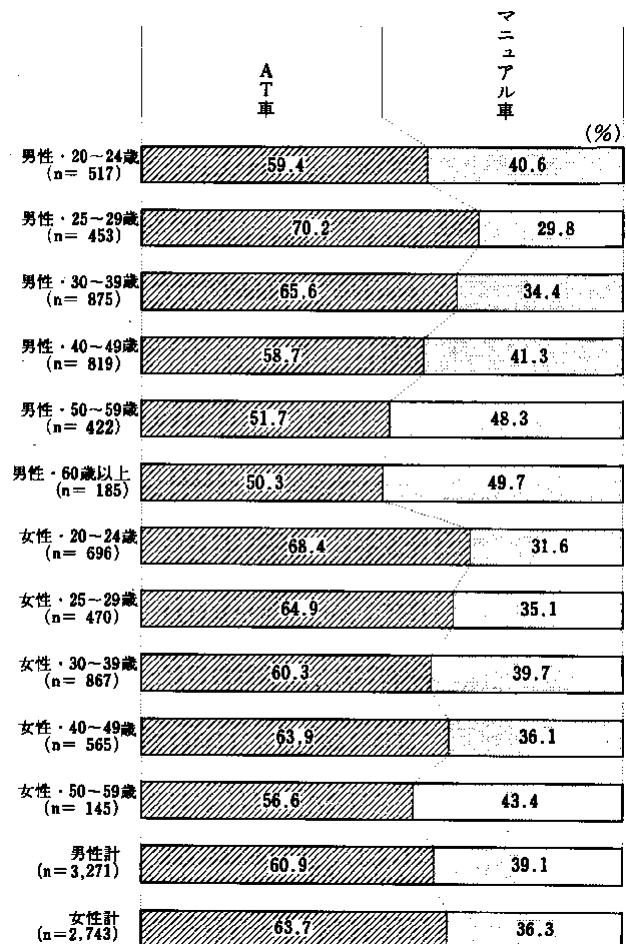


図4-10 性別、年齢層別次に購入したい車

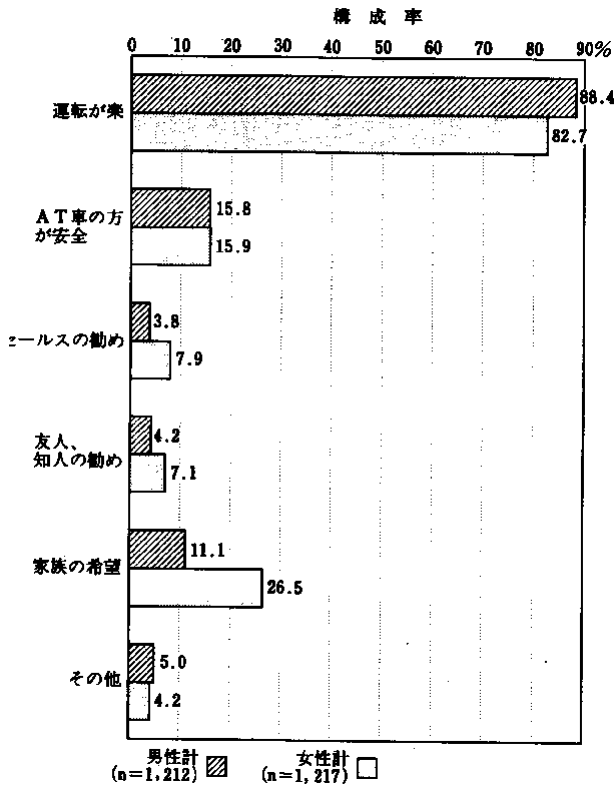


図4-11 性別、年齢層別AT車を購入した動機 (男性・女性)

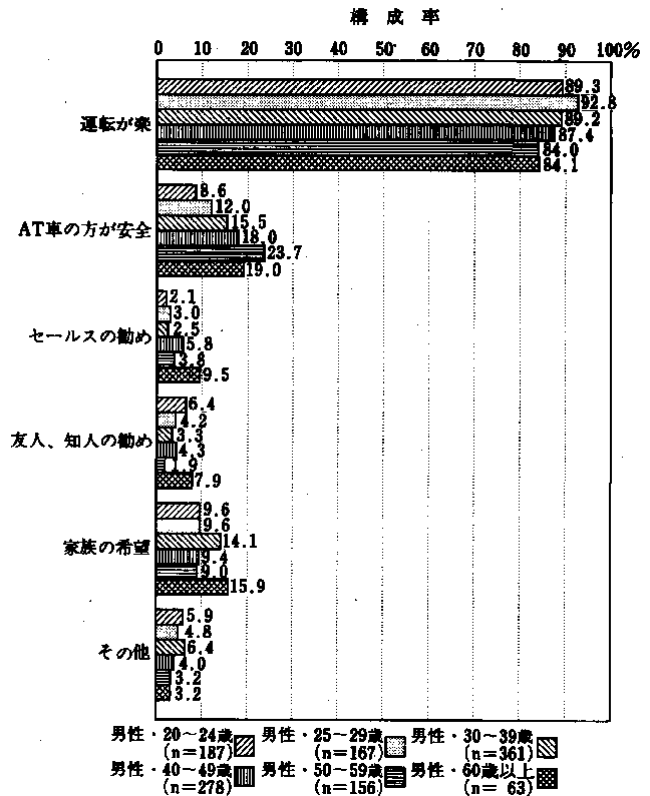


図4-12 性別、年齢層別AT車を購入した動機 (男性)

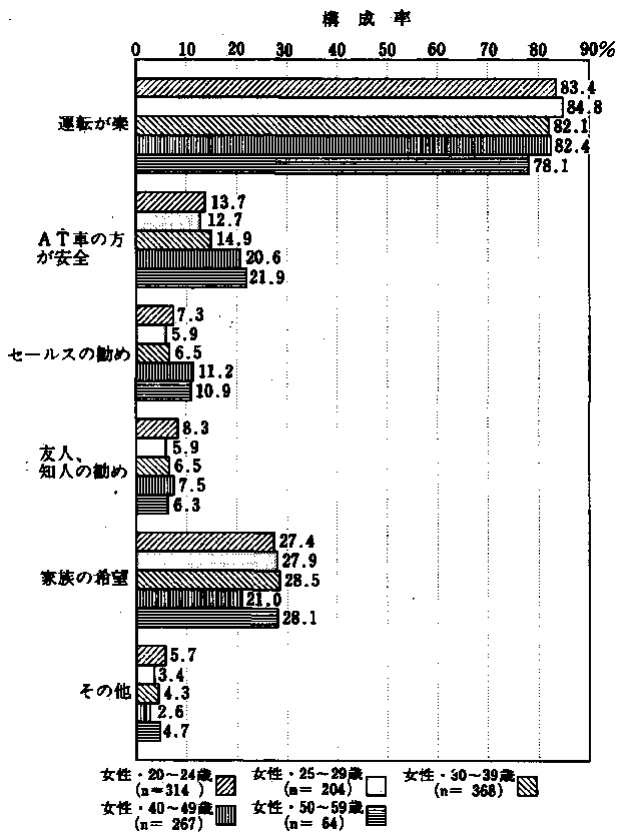


図4-13 性別、年齢層別AT車を購入した動機 (女性)

### 4-2-3 運転目的

男性では「業務・仕事」が45%ともっとも多く、以下、「通勤・通学」(38%)、「レジャー」(11%)と続いている。この上位3項目の合計比率は9割を超える。女性での上位3項目は「通勤・通学」(35%)、「買い物」(33%)、「業務・仕事」(15%)となっており、上位3項目の合計は83%と男性に比較して1割程度低い。つまり女性の方が運転目的に個人差が大きいことになる。

男性の年齢層別回答では40~49歳および50~59歳に「業務・仕事」の比率が高く、いずれも50%強となっている。「通勤・通学」の比率は20歳代から50歳代までは年齢による大きな差はなく、37~40%強となっている。ただし、60歳以上では「通勤・通学」の比率は32%で低い。「レジャー」は明らかに年齢の若い層ほど比率が高く、20~25歳では25%に対して50~59歳では5%、60歳以上では6%と低い。

女性は「業務・仕事」をあげる比率が年齢の上昇とともに高まる傾向にあり、20~24歳では6%が、50~59歳では29%となる。逆に「通勤・通学」をあげる比率は若い層ほど高く、20~25歳では50%に対して50~59歳では24%と半分程度の比率に減少している(図4-14)。

なお、運転目的のその他としては、次のような内容が記入されている。

- ・ 通院(男性1件、女性5件、合計6件)
- ・ 帰省(男性3件、女性2件、合計5件)
- ・ 主人が運転に疲れた時など(女性2件)
- ・ 趣味(男性1件、女性1件、合計2件)
- ・ ボランティア活動で(男性1件、女性1件、合計2件)
- ・ その他(男性2件、女性4件、合計6件)

昭和57年度調査結果と比較すると、男性の運転目的には大きな変化がないが、女性の運転目的に変化がみられる。昭和57年度調査結果では女性の「業務」は17%であったが、本年度調査結果では15%とやや減少し、「通勤」が24%から35%へと大きく増加している。これは、家庭の外で仕事を持つ女性の増大に伴う変化とみられる。「買い物」をあげる比率はいずれの調査時点でみても約3分の1で大きな変化はない(図4-15)。

### 4-2-4 運転場所

運転場所は、「自宅周辺」「居住地の市町村内」「居住地の近隣市町村内」「他県」「特に決まっていない」の5つの選択肢から主なものを1つ選択する方式で質問した。男女の回答を比較すると、女性の行動範囲の方が男性よりも狭い傾向がみられ、男性では「自宅周辺」との回答は7%に過ぎないのに対して、女性では約2割となっている。これに次いで行動範囲の狭い「居住地の市町村内」との回答に関しても男性が約3分の1に対して、女性では4割弱とやや女性の方が回答率が高い。もっとも行動範囲の広い「他県」との回答に関しては、男性が5%に対して女性ではわずかに1%に過ぎない。なお、特に決まっていないとの回答は男性が17%に対して女性では8%となっており、男性の方が不特定地域の運転をしている比率が高い。

年齢層別にみると、男性では年齢の上昇とともに「特に決まっていない」が減少し、「居住地の近隣市町



村内」が増加している。女性では、「自宅周辺」が20～24歳で16%と低いものの、25歳以上の層では2割強の比率となっている。「近隣市町村内」や「他県」との行動範囲の広い回答は年齢の上昇とともに減少しており、女性の場合は年齢の上昇とともに行動範囲が狭くなっているとみられる(図4-16)。

#### 4-2-5 運転経験年数

ここでは、免許取得後の経過年数ではなく、免許取得後の運転していない期間を除いた実質的な経験年数を質問している。その結果、男性では15年以上の経験年数の長いドライバーが半数弱を占めており、もっとも多い。次いで10～15年が20%、5～10年が17%となっており、運転経験年数が5年以上が8割以上となっている。女性では運転経験年数が15年以上は13%で、10～15年が17%、5～10年が29%で、5年以上の経験年数の運転者は6割弱と男性より2割程度少ない。

年齢層別にみると、男女ともに年齢が高いほど経験年数が長くなっている。しかし、同じ年齢層でみても、男性の方が女性よりも運転経験年数が長く、たとえば、30～39歳で運転経験年数が15年以上の比率は男性で約4割に対して女性では1割強と少ない(図4-17)。

昭和57年度調査結果と比較すると、男女ともに運転経験年数が長い層が増えており、15年以上は、男性では35%から47%へ、女性では8%から13%へと増加している(図4-18)。

#### 4-2-6 運転頻度

運転頻度は「ほとんど毎日運転する」が男性で82%、女性で65%で、男女ともに毎日運転しているドライバーがもっとも多い。次いで「週に2～3日運転している」が男性で12%弱、女性で16%となっている。週に2～3回以上運転するドライバーの比率は、男性で94%、女性で81%となっており、全体としては男性のほうが運転頻度は高い。

年齢層別にみると、男性では30歳から49歳にかけての層に「ほとんど毎日運転する」が多く85%以上となっている。女性では40～49歳の運転頻度が高く、「ほとんど毎日運転する」が約4分の3となっている。ただし、同じ年齢層で比較しても、女性の方が男性より運転頻度が低い(図4-19)。

昭和57年度調査結果と比較すると、男性では「ほとんど毎日運転する」が81%から82%へと微増であるのに対して、女性では「毎日運転する」が52%から65%へと大きく増大している。一方「ほとんど運転しない」は14%から9%へと減少しており、女性の運転頻度が男性に比べて大きく増えている(図4-20)。

#### 4-2-7 走行距離

最近1ヶ月間の走行距離を質問した。その結果、もっとも比率の高い走行距離は、男性では月1、500km以上で約3割となっている。以下、500～1,000kmが4分の1、1,000～1,500kmが2割強となっている。女性で、もっとも比率の高い走行距離は500～1,000kmで約4分の1強である。これに次いで多いのは300～500kmで4分の1弱である。女性では「運転しない」が6%と、男性の1%に比較して、やや多い(図4-21)。

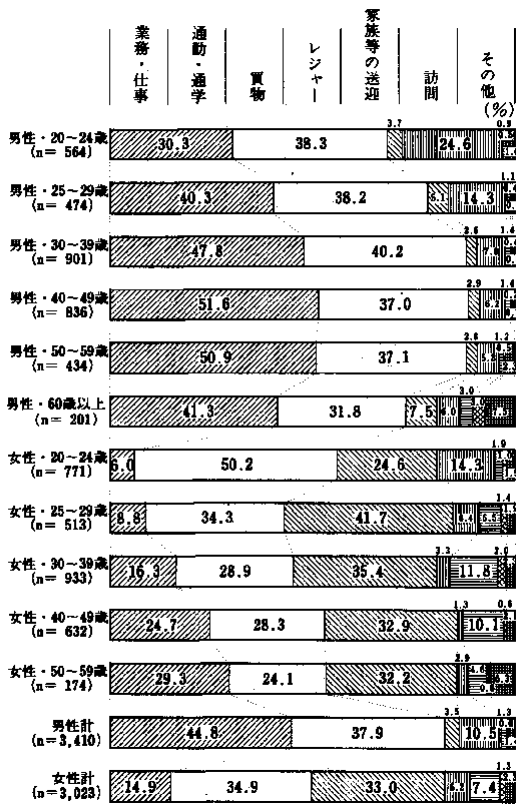


図4-14 性別、年齢層別主運転目的

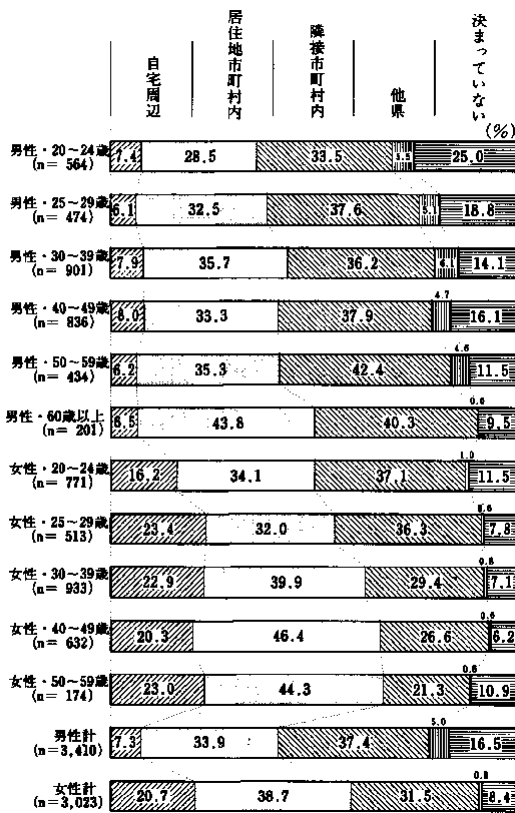


図4-16 性別、年齢層別主な運転場所

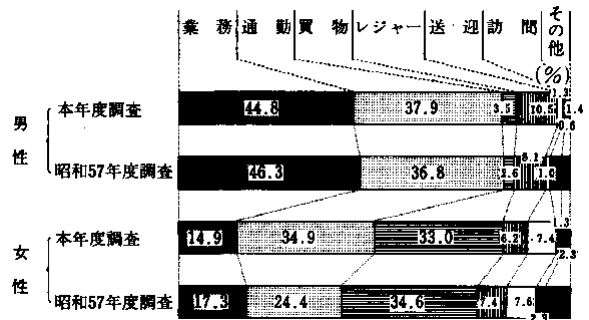


図4-15 昭和57年度調査結果との運転目的の比較

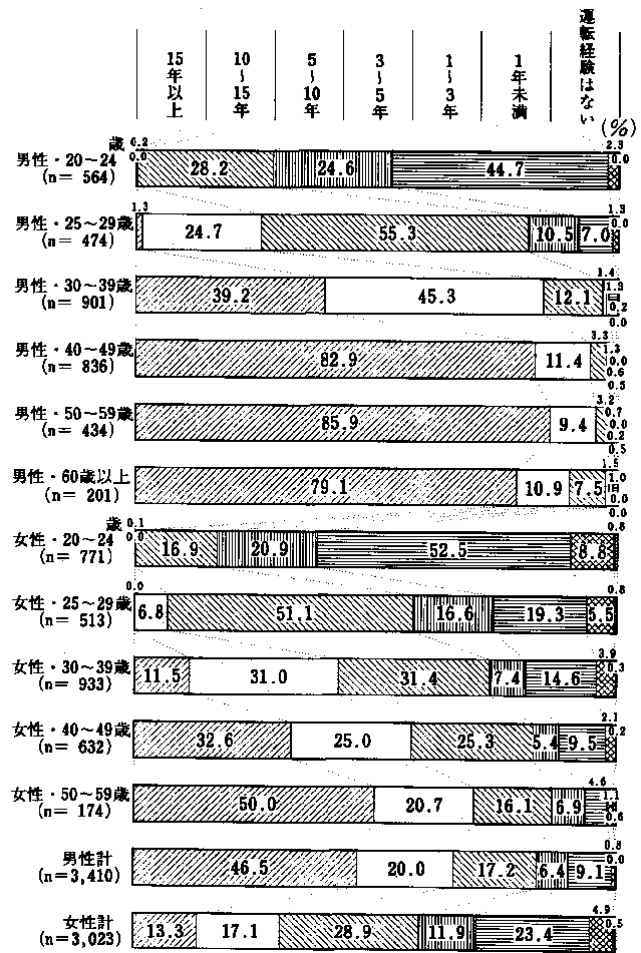


図4-17 性別、年齢層別実質運転年数

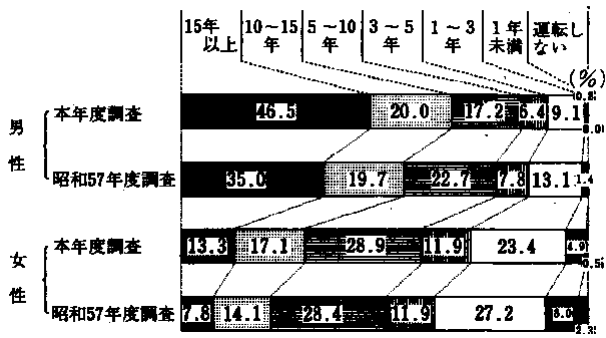


図4-18 昭和57年度調査結果との運転経験年数の比較

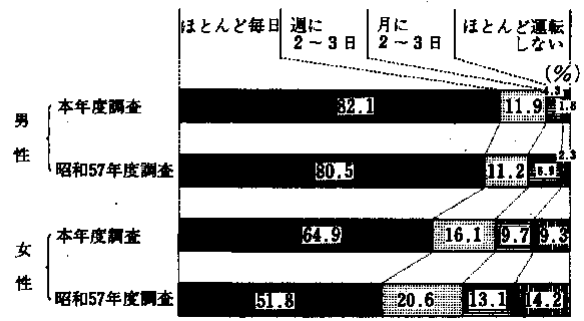


図4-20 昭和57年度調査結果との運転頻度の比較

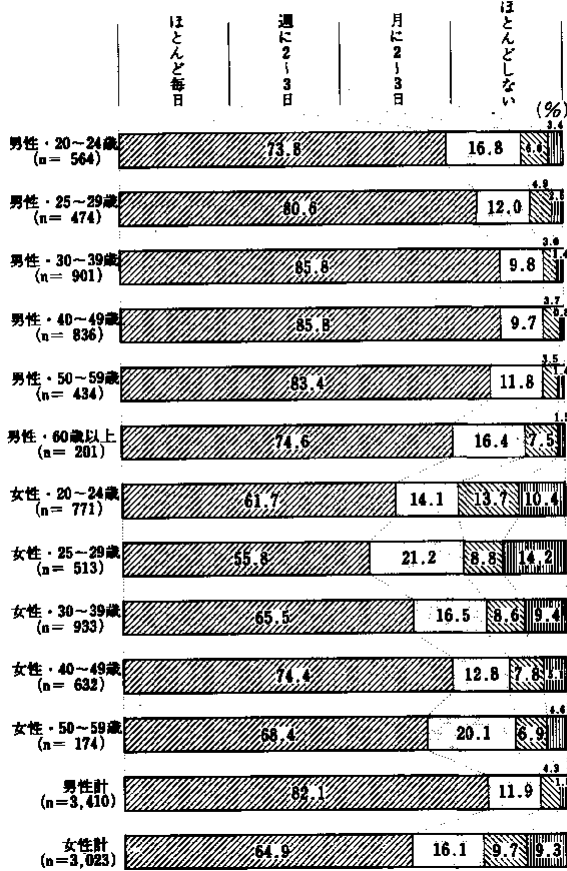


図4-19 性別、年齢層別最近1年の運転頻度

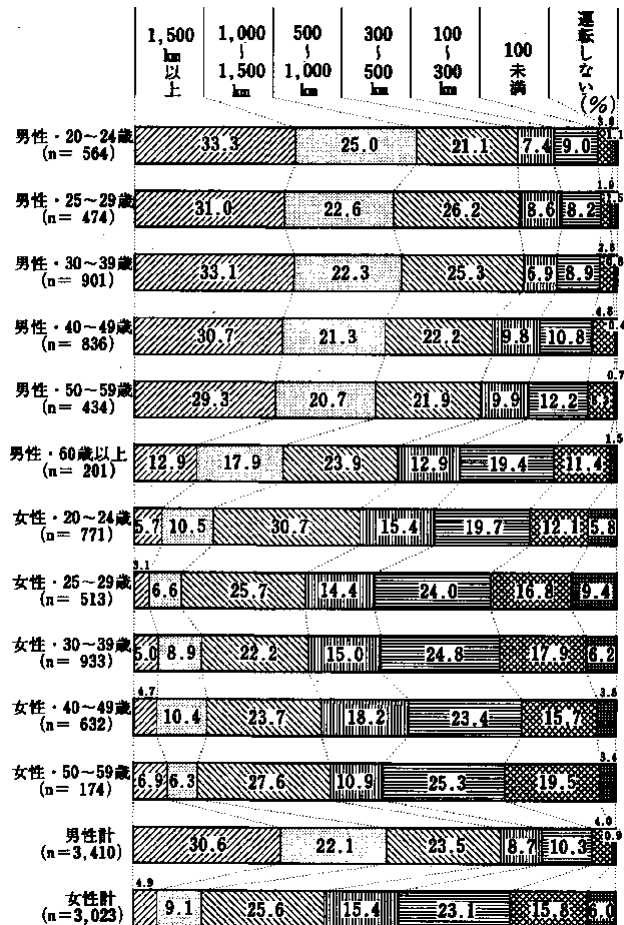


図4-21 性別、年齢層別最近1ヶ月の走行距離

男性の年齢層別では、20歳代から50歳代まで走行距離の少ないカテゴリーがやや増えていく傾向にあるものの大きな差異はみられない。しかし、60歳以上になると、1,500km以上が13%と20歳代から50歳代にかけての30%前後から大きく減少している。女性では20~24歳の走行距離が長い傾向にある他、それ以上の年齢では差異は少ない。

性別・年齢層別の走行距離を箱型図(ボックスプロット)で示したのが図4-22である。箱型図の詳細は巻末資料に示すとおりであるが、簡単に説明すると次のようになる。まず、図の箱型の中央にある縦線が中央値を示しており、この中央値から箱の両端の値にかけて、それぞれ25%ずつのサンプルが含まれる。つまり、箱型の範囲に合計50%のサンプルが含まれていることになる。たとえば、図4-22の男性の20~24歳の場合

であれば、中央値は1,000kmで、箱の左端の500kmから箱の右端の1,500kmの間に50%のサンプルが含まれていることになる。

さて、性別・年齢層別の箱型図をみると、男性の月間走行距離の中央値は1,000kmに対して女性では300kmで、女性の走行距離は男性の3分の1弱となっている。男性の左ヒンジは500km、右ヒンジは1,500km、女性の左ヒンジは100km、右ヒンジは600kmである。

年齢層別にみると、男性では20歳代から50歳代まで箱型図にほとんど変化はなく、中央値も1,000km程度となっており、この間の年齢層には走行距離の差は少ない。さらに男性のこの間の年齢層の左ヒンジは400～500km、右ヒンジは1,500kmで大きな違いはない。60歳以上では、中央値は500kmと20歳代から50歳代の半分程度に減少している。女性を年齢層別にみると20～24歳の月間走行距離の中央値が400kmと他の年齢層に比較して、やや長いが、25歳以上の各年齢層の中央値は300km程度で大きな差はない。

なお、女性の25歳以上の左ヒンジは100km、右ヒンジは500～600kmとなっている。

運転車種の違いの影響を除くために、もっともサンプルの多い普通乗用・ライトバンの性・年齢層別箱型図を作成した。この箱型図をみると、傾向は全車種の場合と同様であり、中央値にも大きな違いはないことが確認できる(図4-23)。

次に、主運転車種別に中央値をみると、男性の普通貨物は1,200km、普通乗用、ライトバンは1,000kmである。軽乗用は500kmと普通乗用・ライトバンの半分である。原付は250kmと軽乗用の半分、普通乗用・ライトバンの4分の1となっている。女性の中央値は、普通乗用・ライトバンで300km、軽乗用で400kmとなっている。男性の場合は軽乗用の走行距離が普通乗用・ライトバンの半分であるが、女性の場合は普通乗用・ライトバンより軽乗用の走行距離の方が長い。原付は85kmで、軽乗用の5分の1程度である(図4-24)。

運転者群別にみると、男性の場合は職業運転者の走行距離が長く、月に2,600kmとなっている。また、男性の職業運転者の左ヒンジは1,000km、右ヒンジは5,000kmとなっており、個人差が大きいことがわかる。仕事の必要から運転している男性ドライバーの月間走行距離の中央値は1,000kmで、マイカードライバーで700kmである。女性の職業運転者は9件とサンプルが少なく、結果の解釈は危険であろう。女性のマイカードライバーの中央値は300kmで男性の半分弱である。女性の仕事の必要から運転しているドライバーの中央値は518kmで、やはり男性の半分程度である(図4-25)。

男性の運転目的別には、業務・仕事の走行距離が長く1,200kmで、次いで通勤・通学が1,000kmとなっている。レジャーの走行距離は通勤・通学の半分の500km、買い物は300kmである。女性の場合は、業務・仕事が500kmで男性の半分弱、通勤・通学で男性の半分の500km、買い物で男性の半分弱の120km、レジャーで男性の4割の200kmとなっている。女性の走行距離は、同じ運転目的でも男性の半分弱となっている(図4-26)。

男性の職業別の走行距離は、会社員・公務員等で1,000km、自営業・自由業で同じく1,000km、パート・アルバイトや学生で700kmである。女性の会社員・公務員等と自営業・自由業は400kmで男性の4割、パート・アルバイトや学生で男性の4割強の300kmである。専業主婦は200kmで、職業を持つ女性に比較して走行距離は短い(図4-27)。

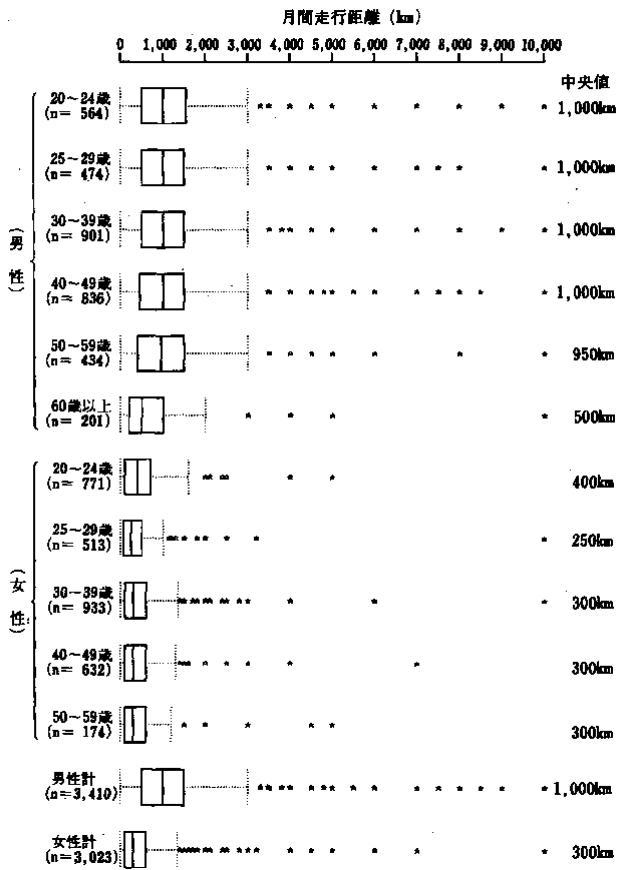


図4-22 性別・年齢層別月間走行距離

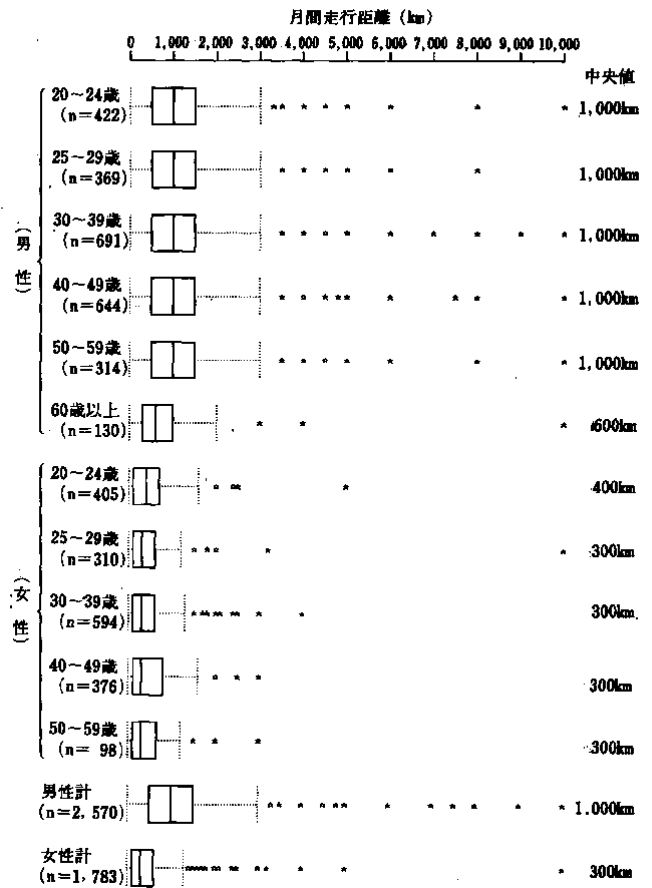


図4-23 性別・年齢層別月間走行距離(主運転車種:普通乗用、ライトバン)

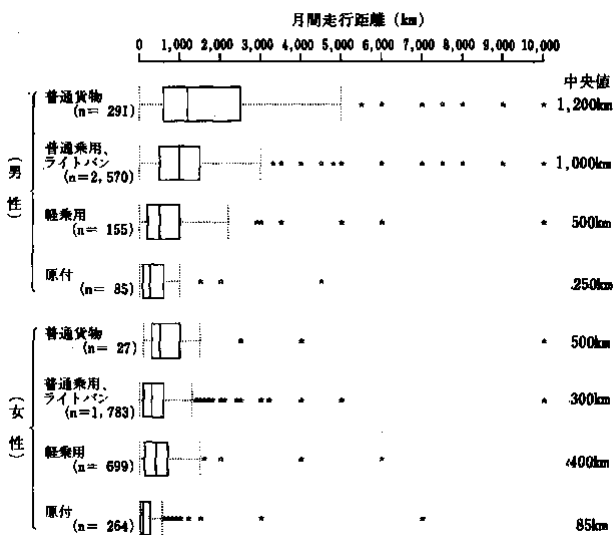


図4-24 主運転車種別月間走行距離

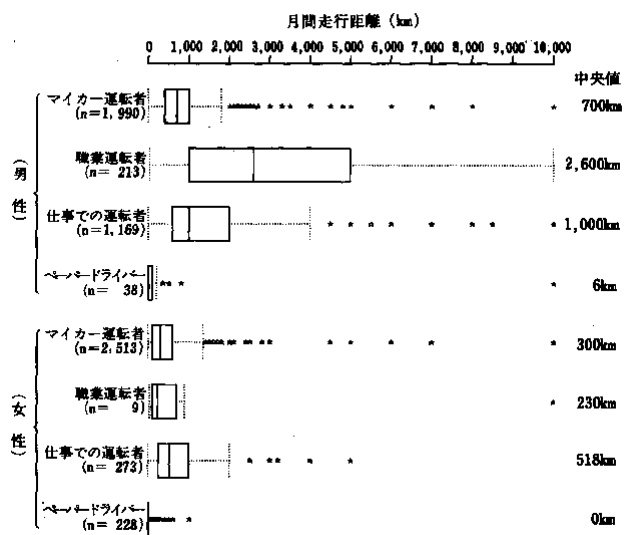


図4-25 運転者群別月間走行距離

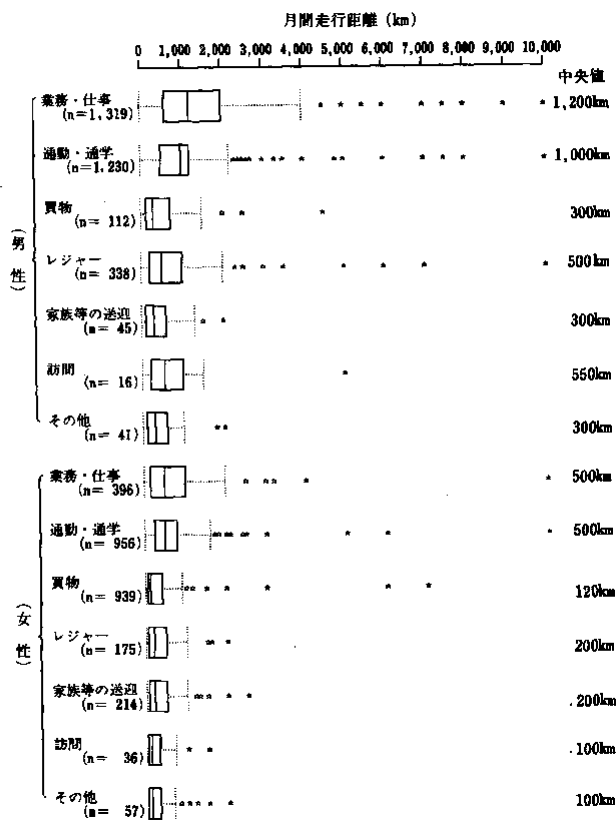


図4-26 運転目的別月間走行距離

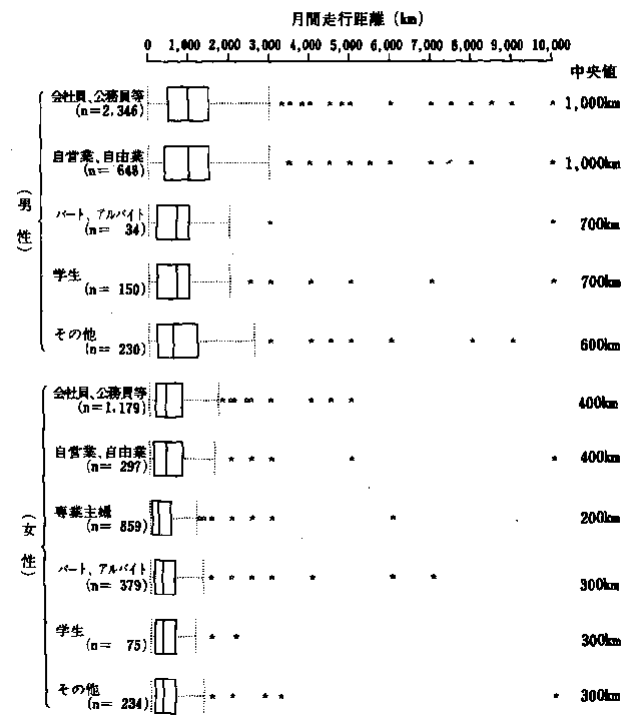


図4-27 職業別月間走行距離

性別・年齢層別の走行距離を昭和57年度調査結果と比較すると、男性の20歳代で800~900kmであった走行距離が1,000 kmへと1~2割程増加している。男性の30~39歳ではあまり変化はみられないが、40歳以上の層では昭和57年度から約2割走行距離が増大している。男性の平均では867kmから1,000kmへと約2割の増加である。これに対して女性の走行距離はあまり変化がみられず、女性全体では昭和57年度の318kmから300km

へと大きな変化がない。女性の年齢層別では20~24歳の走行距離が多少増大しているが、それ以外の年齢層はほとんど変化がないか微減となっている（図4-28）。

#### 4-2-8 走行距離当たりの事故率

前項で把握した性別・年齢層別走行距離と交通事故原票で把握される昭和63年中の事故件数から、走行距離当たりの事故率を難し分析しておく。図4-29は、事故件数を免許保有者および年間走行距離で基準化したものである。値は、免許保有者1人当たり、年間走行距離100万キロ当たりの事故件数としている。図にみるように、全体では男性が1.04件/百万キロに対して、女性は1.57件/百万キロと男性の1.5倍となっている（図4-30）。女性の事故率の方が高い傾向は、各年齢層に共通しており、特に40歳代では、男性の0.79件/百万キロに対して、女性は1.37件/百万キロと男性の1.74倍に達している。女性では20歳代の事故率ももっとも少ないが、それでも女性の事故率は男性の1.14倍になっている。

第2章で、女性免許保有者当たりの事故率が男性よりも低いことを指摘したが、これは走行距離が短いことが大きな原因となっているとみられ、走行距離で基準化すれば、女性の事故率の方が高いといえる。

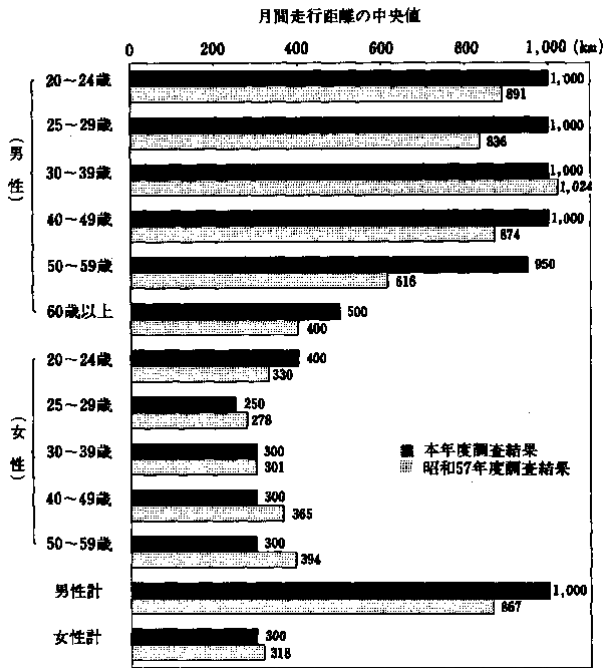


図4-28 昭和57年度調査結果との性別、年齢層別月間走行距離の中央値比較

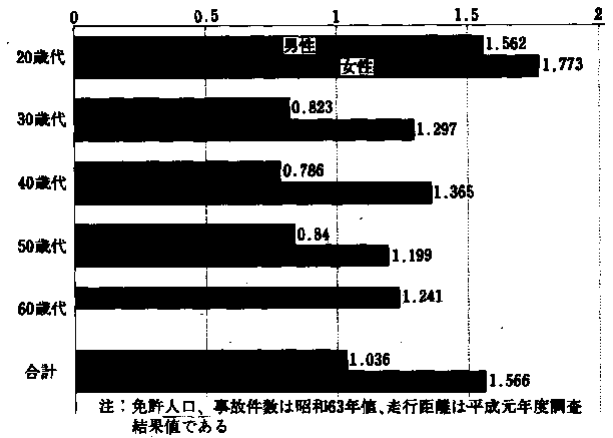


図4-29 性別免許保有者1人当たり年間走行100万キロ当たりの事故件数

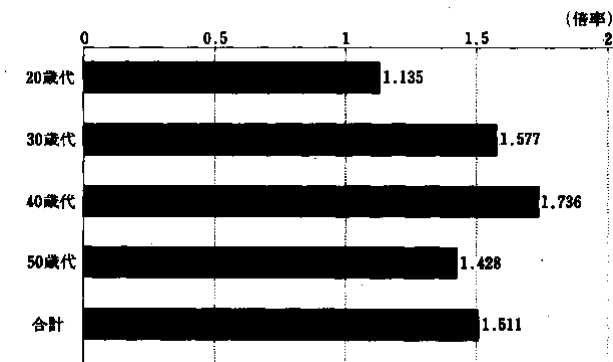


図4-30 免許保有者1人当たり、走行百万キロ当たりの事故件数の男女比率(女性事故比率÷男性事故比率)

#### 4-2-9 運転の好き嫌い

運転が好きか嫌いかを、「運転は非常に好きだ」「どちらかという運転は好きだ」「別に好きでも嫌いでもない」「どちらかという、あまり運転したくない」「できることなら運転したくない」の5つの選択肢で質問した。もっとも多い回答は男性では「どちらかという運転は好きだ」で37%となっている。次いで「別に好きでも嫌いでもない」が34%である。女性の場合は「別に好きでも嫌いでもない」がもっとも多く37%で、次いで「どちらかという運転は好きだ」が36%となっている。男女で比率が異なっているのは「運転は非常に好きだ」との回答で男性では20%弱に対して女性では14%と少ない。

男性を年齢層別にみると、「運転は非常に好きだ」との回答は20～24歳の37%から年齢の上昇とともに減少していき40～49歳で12%と最低となる。しかし、50歳以上の層でふたたび上昇し、60歳以上では17%となっている。この傾向は「運転は非常に好きだ」と「どちらかという運転は好きだ」との回答の合計値でも同じである。女性の年齢層別傾向も同様であるが、女性の場合は「運転は非常に好きだ」との回答がもっとも少なくなるのが30～39歳と男性の年齢より1ランク低い(図4-31)。

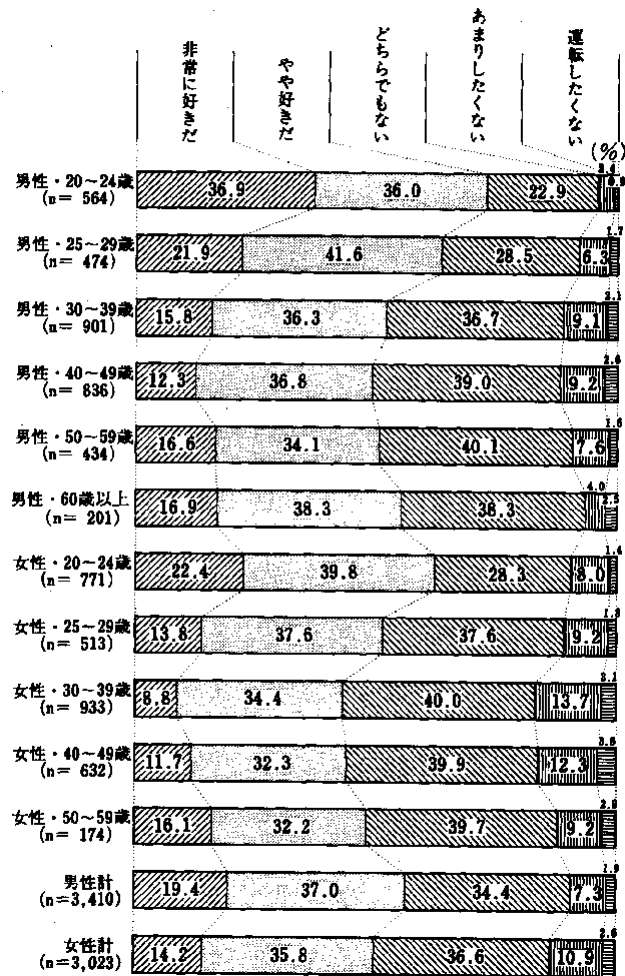


図4-31 性別、年齢層別運転が好きか

### 4-3 女性ドライバーの運転行動

#### 4-3-1 運転行動の実態

女性ドライバーのふだんの運転行動の特徴をみるために、以下の10項目で運転行動に関する質問を行った。回答は、それぞれの項目に対して「いつもそうだ」、「時々そうだ」、「どちらともいえない」、「そんなことはない」の4段階から得た。

1. 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい
2. 交差点に入る直前で黄色になった場合は、とにかく停止する
3. 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する
4. 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる
5. なれた道ではかなりスピードを出して運転する
6. サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する



7. 前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない
8. 故意にスピードオーバーをすることがある
9. 追い越されると腹がたつ
10. 他の車が割りこもうとしたら、入れないようにする

#### (1) 運転は楽しい

「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」に関して、まったくといっても過言でないほど性差がみられない。この意見に対して「いつもそうだ」と賛成する比率は男女ともに9%であり、「時々そうだ」も男女同率で28%となっている。

この設問に関しては年齢差の方が大きく、「いつもそうだ」または「時々そうだ」と肯定する比率は、男性の20～24歳の60%から、40～49歳の27%へと年齢の上昇とともに下がっている。ただし、50歳以上の層では、ふたたび肯定者の比率が上昇し、50～59歳で30%弱、60歳以上で33%となっている。女性でもこの傾向は同様であり、20～24歳の55%から40～49歳の25%へと年齢の上昇とともに減少していき、50～59歳で36%へと再び上昇している（図4-32）。

#### (2) 黄色信号での停止

「交差点に入る直前で黄色になった場合は、ともかく停止する」に関して「いつもそうだ」とする比率は男性で24%、女性で25%と大差はないが、「時々そうだ」とする比率は男性が32%、女性が37%となっており、やや女性のほうが肯定する比率が高い。

この設問に関しても年齢差が大きく、明らかに年齢の上昇とともに肯定する比率が高くなる傾向にある。男性の場合は、20～24歳で肯定者比率41%が、25～29歳では45%、30～39歳では49%、40～49歳では62%、50～59歳では72%、60歳以上では84%と上昇している。女性も同様で、20～24歳の54%から50～59歳の79%へと年齢の上昇とともに肯定する比率が高くなっている（図4-33）。

#### (3) 歩行者保護

「横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する」に「いつもそうだ」と回答している比率は、男性で8%、女性で6%と男性の方がやや高い比率である。これに「時々そうだ」を加えると、男性で33%、女性で28%と、やや男性の方が肯定者比率が高くなる。

男性を年齢層別にみると、「いつもそうだ」と「時々そうだ」と肯定する比率は、年齢の上昇とともに減少していく傾向にあり、男性の20～24歳では44%が60歳以上では25%となっている。女性でも同様な傾向で、20～24歳で肯定する比率が33%に対して50歳以上では21%へと減少している（図4-34）。

#### (4) 前車のノロノロ運転への反応

「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」に対して「いつもそうだ」または「時々そうだ」と肯定する比率は、男性で59%、女性で49%で男性の方が好ましくない傾向にある。

年齢層別に肯定する比率をみると、年齢の上昇とともに肯定する比率が減少しており、男性では20～24歳の75%から60歳以上では34%と減少している。女性も同様の傾向で、20～24歳の61%に対して、50～59歳では29%となっている。男女を同年齢層で比較しても、男性の方が肯定する比率が高い（図4-35）。

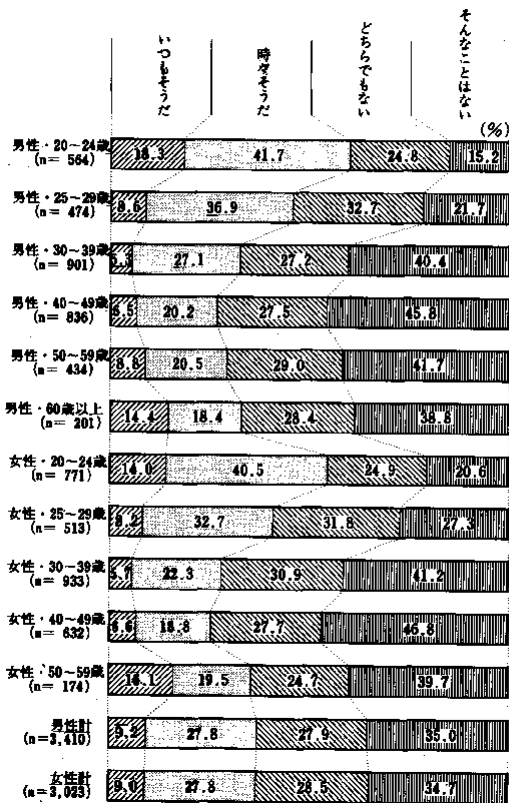


図4-32 性別、年齢層別ふだんの運転行動(運転することじたいが楽しい)

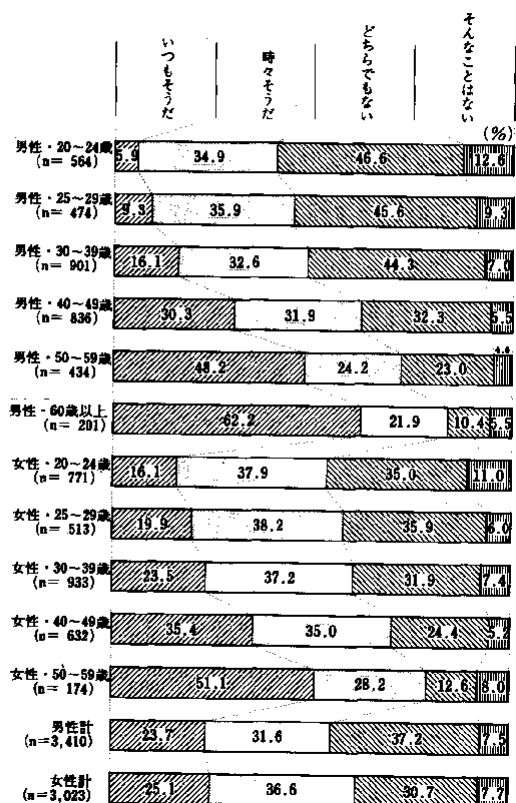


図4-33 性別、年齢層別ふだんの運転行動(交差点で黄色になったらとにかく止まる)

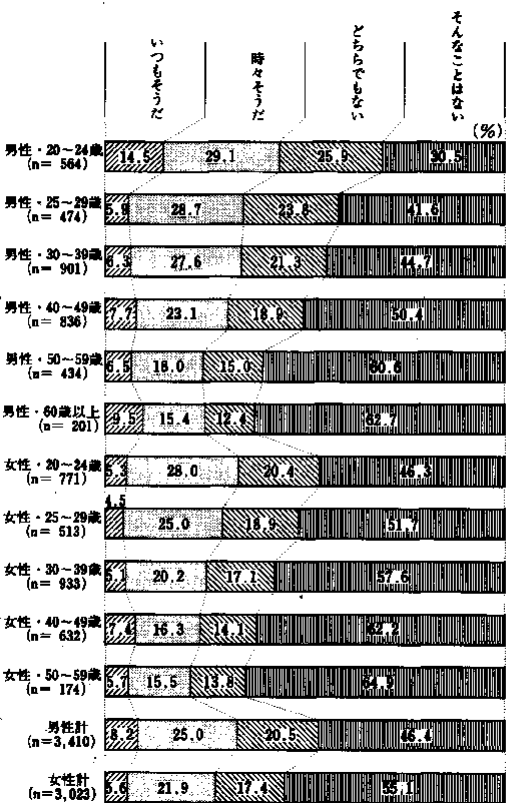


図4-34 性別、年齢層別ふだんの運転行動(歩行者が横断しないと思ったら通過する)

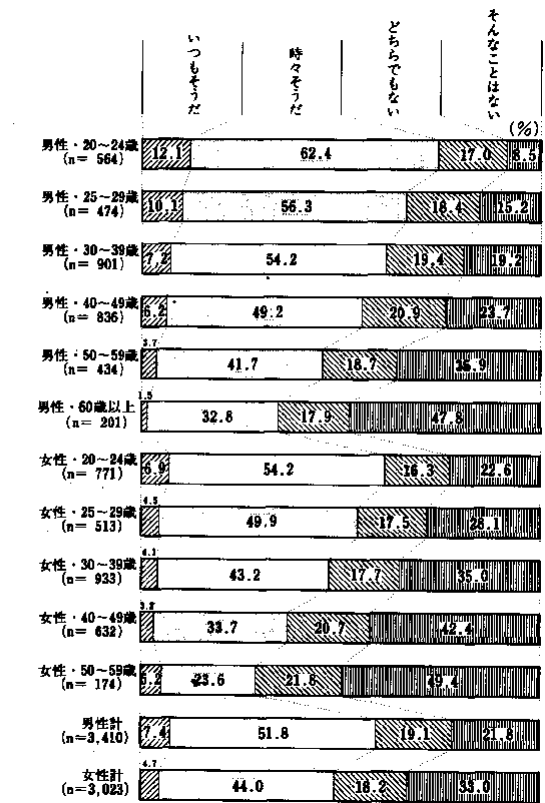


図4-35 性別、年齢層別ふだんの運転行動(ノロノロしている車は追い越したくなる)

(5) なれた道でのスピード

「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」に対して「いつもそうだ」または「時々そうだ」と肯定する比率は男性で39%、女性で35%で、やや男性の方が肯定する比率が高い。ただし、大きな性差ではない。

年齢層別には、男女ともに年齢の上昇とともに肯定する比率が減少しており、男性では20~24歳の57%から60歳以上の23%へ、女性では20~24歳の45%から50~59歳の25%へと、年齢の上昇とともに減少している(図4-36)。

(6) サイドミラーの使用

「サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する」に対して肯定する比率は、男性で25%、女性で22%であり大きな差はない。

年齢層別にみると、年齢の上昇とともに肯定する比率が減少しており、男性の20~24歳の31%から50~59歳の18%へと減少している。ただし、60歳以上では19%と50~59歳の層から微増している。女性では20~24歳の28%から50~59歳の13%へと一貫して減少している(図4-37)。

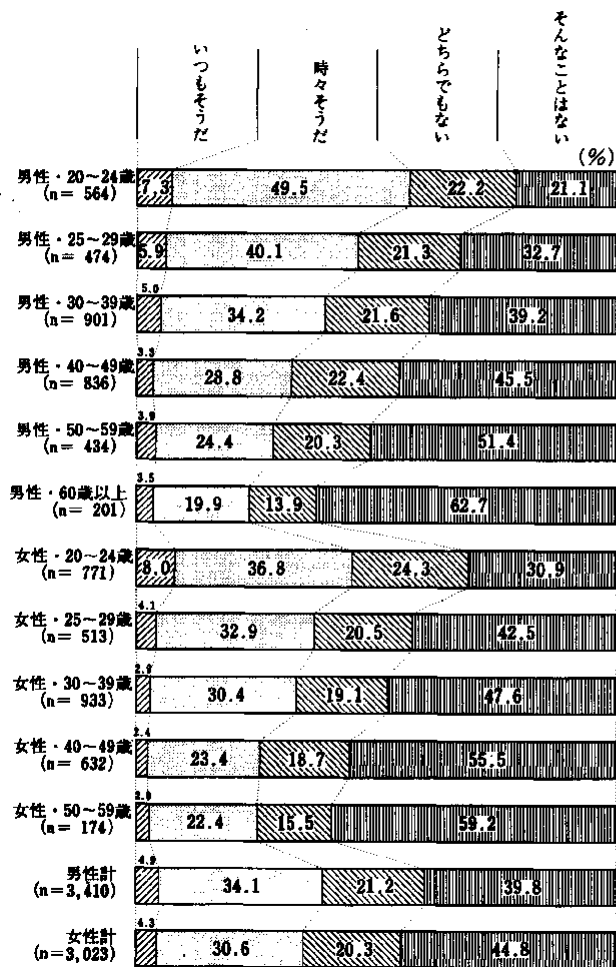


図4-36 性別、年齢層別ふだんの運転行動(なれた道ではかなりスピードをだす)

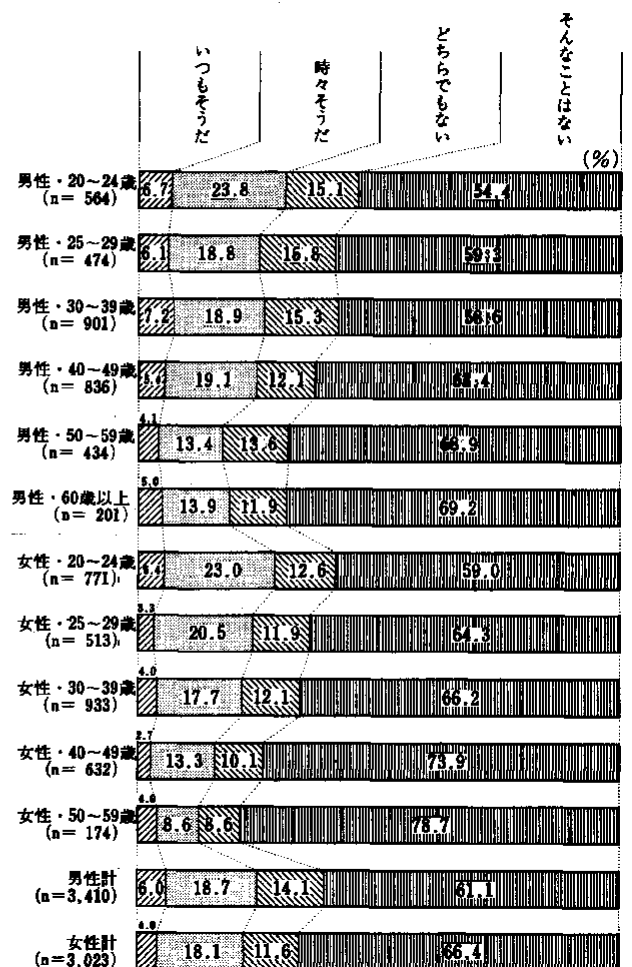


図4-37 性別、年齢層別ふだんの運転行動(ミラーで確認して振り向かずに左折する)

(7) バックミラーの使用

「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」に対しては、肯定する比率が少なく、男性で3%、女性で7%と少数である。特に「いつもそうだ」とする比率は男女ともに1%と少ない。

年齢層別にみると、肯定する比率が男性では20~24歳の3%から25~29歳の1%へと減少しているが、それ以上の年齢では年齢の上昇とともに肯定する比率が増加している。男性の60歳以上では9%となっている。女性では、20歳代から40歳代まで肯定する比率は5~7%でほとんど変化はないが、50~59歳では11%と肯定者比率が高まっている(図4-38)。

(8) 故意のスピードオーバー

「故意にスピードオーバーをすることがある」に対して「いつもそうだ」とする比率は、1~2%で男女に大差はないが、「時々そうだ」とする比率は男性が38%、女性が29%で、肯定者比率は男性の方が7%程度高い。

年齢層別には年齢の上昇とともに肯定する比率が減少しており、男性では20~24歳の58%に対して60歳以上では13%となっている。女性では20~24歳の45%が、50歳~59歳では14%となっている(図4-39)。

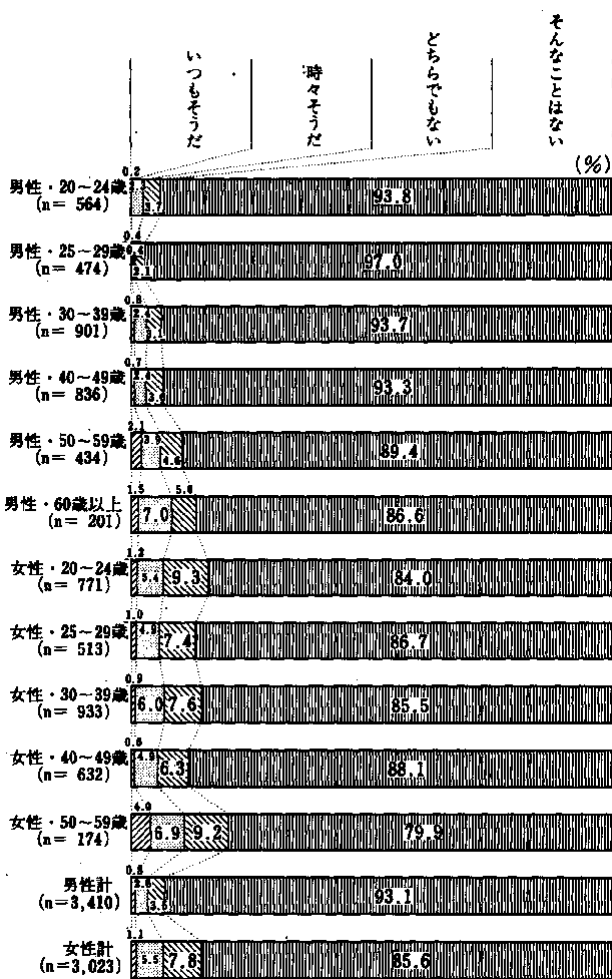


図4-38 性別、年齢層別ふだんの運転行動(バックミラーをみる余裕がない)

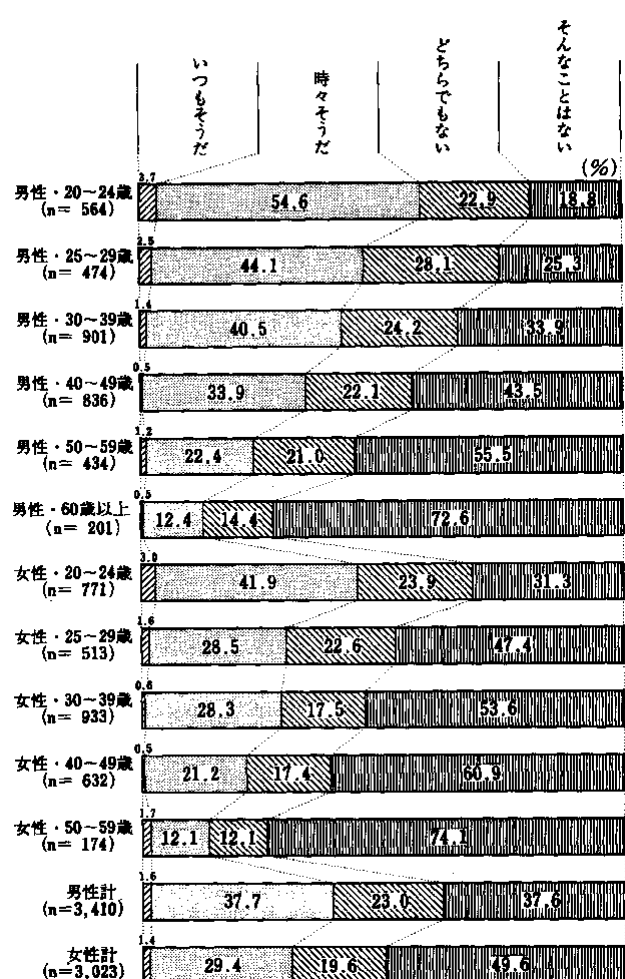


図4-39 性別、年齢層別ふだんの運転行動(故意にスピードオーバーする)

(9) 追い越されへの反応

「追い越されると腹がたつ」に対して「いつもそうだ」とする比率は男女ともに2%で差はないが、「時々そうだ」については、男性が22%、女性が15%で男性の方が肯定する比率が高い。

年齢層別には、年齢の上昇とともに肯定する比率が減少する傾向にあり、男性では20～24歳の38%から60歳以上の14%へと変化している。女性では20～24歳の30%から50歳以上の8%へと変化している（図4-40）。

(10) 他車の割り込みへの反応

「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」に「いつもそうだ」とする比率は1～2%で男女に大きな差はないが、「時々そうだ」とする比率は男性が20%、女性が11%で、男性の方が肯定する比率が高い。

年齢層別には、年齢の上昇とともに肯定する比率が減少しており、男性では20～24歳の29%から60歳以上の6%へと変化している。女性では20～24歳の19%から50～59歳の7%へと変化している(図4-41)。

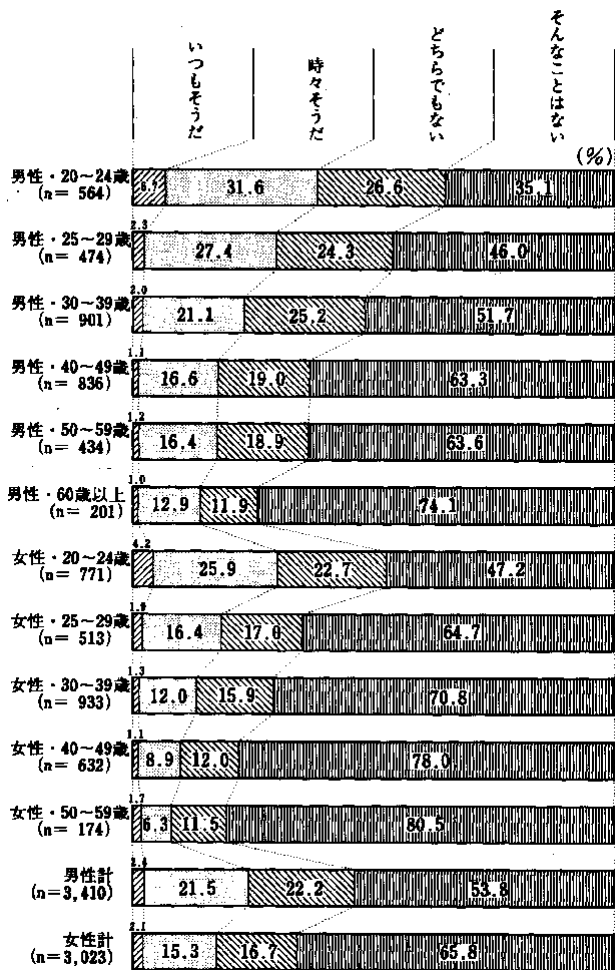


図4-40 性別、年齢層別ふだんの運転行動(追い越されると腹がたつ)

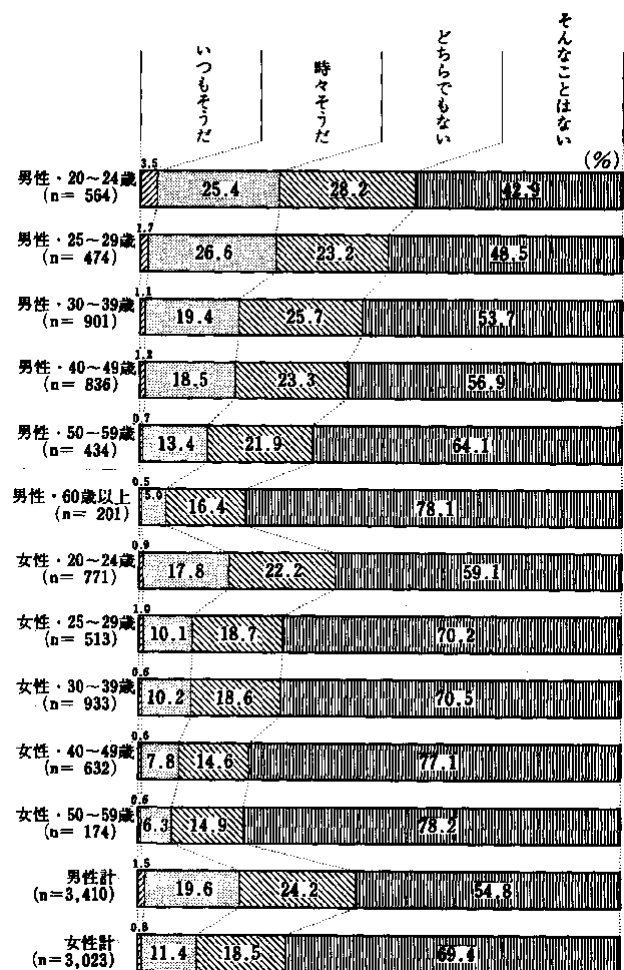


図4-41 性別、年齢層別ふだんの運転行動(割り込む車は入れないようにする)

## 4-3-2 運転行動の分析

### (1) 運転行動を構成する因子

ここではふだんの運転行動を10項目の質問で調査したが、これらの項目ごとの運転者属性別の傾向をみることは、やや煩雑である。そこで、ここでは、10項目のふだんの運転行動に関する質問に因子分析を適用し、少数の因子に要約し、より少ない項目で分析を進めていくことにした。

ここで用いる因子分析とは、個々の質問に対する回答の相関に注目して質問項目を要約していく方法である。たとえば、ある質問に対して「いつもそうだ」と回答すると、他の質問項目に対しても「いつもそうだ」と回答する傾向が強ければこの2つの質問は相互に相関が高く1つの因子に要約できると考える。また、ある質問に対する回答傾向とある質問項目に対する回答の間に相関がみられなければ、この両質問項目は異なる因子に要約すべきであると判断できる。このようにして、相互に相関の高い項目を要約していくのが因子分析である。

因子分析では、分析の結果を表す指標として固有値と寄与率とよばれる指標が算出される。今回の10項目に対する因子分析の結果は、表4-4に示すようになっている。この固有値と寄与率が、要約した因子が表現している元の10項目の質問が持っている情報量を表している。

因子分析では、個々の各質問は、それぞれ1単位の情報量を持っていると考える。このふだんの運転行動に関する質問は10項目であるために、全体で10単位の情報があることになる。ふだんの運転行動の因子分析結果（表4-4）にみるように、第1因子の情報量（固有値）は2.84単位であり、元の10項目全体の28.4%（寄与率）を再現していることになる。第2因子は情報量が1.09単位で、寄与率は10.9%であり、この第1因子と第2因子を合計すると全体の情報の39.3%、約4割を再現していることになる。

一般に因子分析では固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いが、今回の分析結果では第3因子の内容の解釈が困難なことから、第2因子までを分析対象とする。

表4-4 ふだんの運転行動の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	2.8388	0.2839	0.2839
2	1.0943	0.1094	0.3933
3	1.0042	0.1004	0.4937
4	0.9194	0.0919	0.5857
5	0.8693	0.0869	0.6726

ふだんの運転行動に関する因子分析結果から、第1因子と第2因子空間に各質問項目を付置すると図4-42のようになる。この図で相互に近い位置にある質問項目が相関の高い項目である。次に因子軸の絶対値の大きい位置に付置された質問項目群を解釈して因子に名称を与える。これは「因子の解釈」と呼ばれるもので、相互に相関の高い項目を統合する概念を作り出すものである。

以下、各因子に負荷の高い項目と、その解釈の結果を示す。

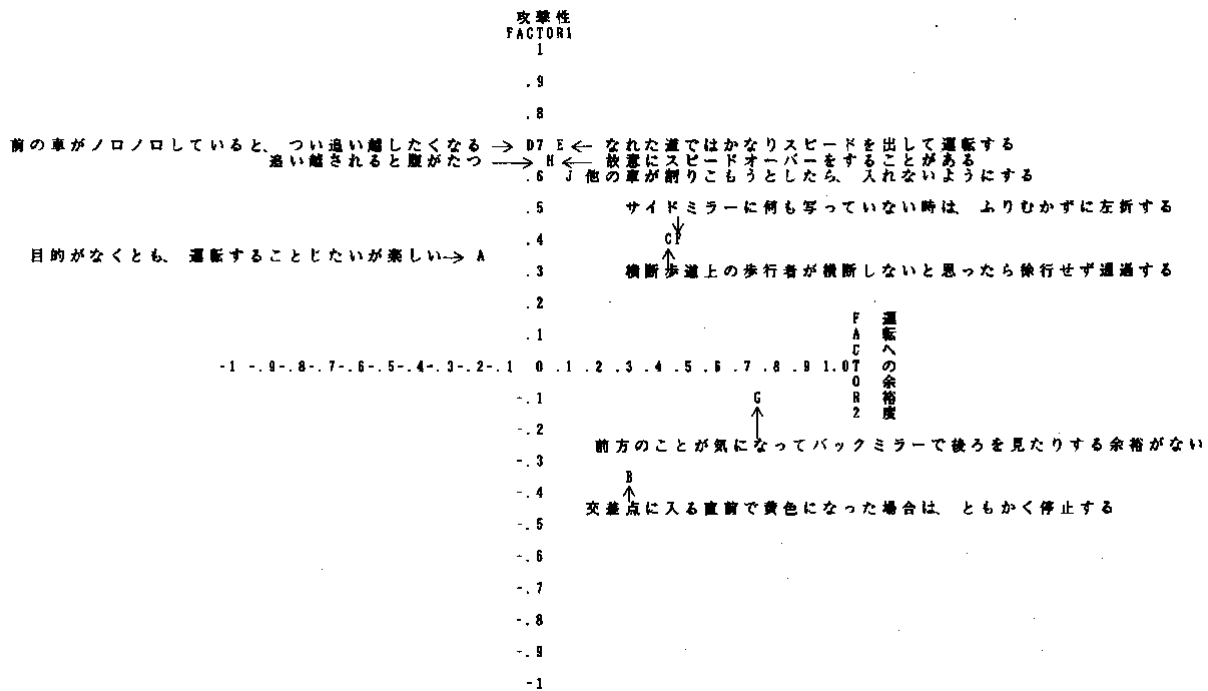


図4-42 ふだんの運転行動の因子分析結果(第1因子と第2因子)

【第1因子】

第1因子に負荷の高い項目は次のようなものである。

- ① 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる(因子負荷量0.717)
- ② なれた道ではかなりスピードを出して運転する(因子負荷量0.680)
- ③ 故意にスピードオーバーをすることがある(因子負荷量0.664)
- ④ 追い越されると腹がたつ(因子負荷量0.644)
- ⑤ 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする(因子負荷量0.603)

この第1因子は「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」と他車に対して排斥的であり、また「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」や「故意にスピードオーバーをすることがある」などかなりスピードオーバーして走行する傾向も持っている。そこでこの第1因子を「攻撃性の因子」と解釈する。

【第2因子】

第2因子に負荷の高い項目は次のようなものである。

- ① 前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない(因子負荷量0.751)
- ② サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する(因子負荷量0、482)
- ③ 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する(因子負荷量0、441)

第2因子に負荷の高い項目は「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」との項目に典型的に表れているように、運転中の余裕度を示す因子と解釈できる。そこで、この第2因子を「運転への余裕の因子」とする。

なお、ここでは男女全体を対象とした因子分析結果を示したが、男性サンプルのみ、および女性サンプルのみで因子分析を行っても同様な因子が抽出されており、ここで抽出された因子は、男性、女性に共通の因子であるとみることができる。

## (2) 性別・年齢層別分析

前項で解釈した因子空間に、性別・年齢層別の因子得点の平均値を付置して特性をみる。

図4-43のように攻撃性に関しては、男女ともに年齢の上昇とともに弱くなる傾向にある。男性と女性の同年齢層を比較すると、男性の方が女性よりも攻撃的な位置にあることがわかる。

第2因子の運転への余裕度については、攻撃性ほど性・年齢による差が大きい。しかし、概ね若い層ほど運転に余裕を持っている傾向にある。ただし、男女ともに20~24歳の層が、その上の25~29歳に比較して、やや余裕度が低くなっている。これは、20~24歳では運転経験が少なく、運転への余裕がもてないドライバーが多いことによるとみられる。また、同じ年齢層で比較すると女性よりも男性の方が運転に余裕を持っている。

## (3) 未既婚別分析

未既婚別にみると、男女ともに未婚者の方が攻撃性が強く、既婚者の方が攻撃性が弱い。また、男性よりも女性の方が攻撃性が弱い。

運転への余裕度に関しては、未既婚で差が少ないが、男女ともに未婚者の方が既婚者よりも運転に余裕を持っている【図4-44】。

## (4) 職業別分析

職業別には、男女ともに学生の攻撃性がもっとも強くなっている。次いで男女ともに会社員・公務員等の攻撃性が強い。全般に、同じ職業でも女性より男性の方が攻撃性が強いが、会社員・公務員等でみると比較的性差が少ない。女性では専業主婦の攻撃性が弱い。

運転への余裕度に関しては、大きな差はみられないが、女性では学生の運転への余裕が少ないのに対して、男性の場合は、学生の余裕度が大きい。パート・アルバイトについても同様で、女性では余裕が少ないのに対して、男性では余裕が大きい(図4-45)。

## (5) 主運転車種別分析

主運転車種でみると、これまでと異なり、攻撃性よりも運転への余裕度に関しての差が大きい。余裕度の少ない車種は男性のその他の車種や同じく男性の大型貨物・大型乗用などである。女性の大型貨物・大型乗用の余裕が大きくなっているが、これはサンプル数が4件と少ないために一般的傾向とみることは危険であ



る。この他に男女で傾向が異なっているのは自動二輪で、男性では余裕がある方なのに対して、女性ではむしろ余裕のない方向にある。もっともサンプルが多い普通乗用・ライトバンに関しては、男女で運転への余裕度に差が少ない。

攻撃性に関しては、男女ともに自動二輪の攻撃性が強く、原付の攻撃性が弱い。ただし、同じ車種でみても、男性の攻撃性の方が女性よりも強い（図4-46）。

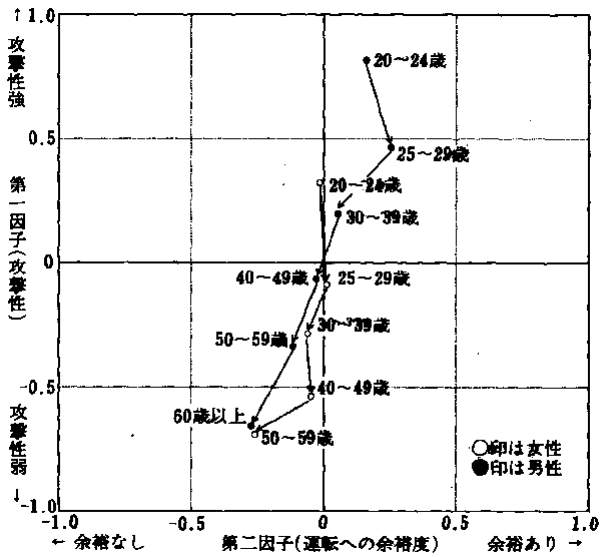


図4-43 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・年齢層別)

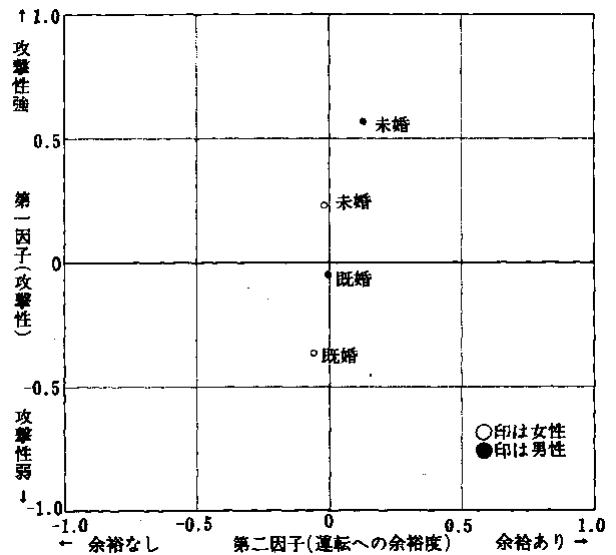


図4-44 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・未婚別)

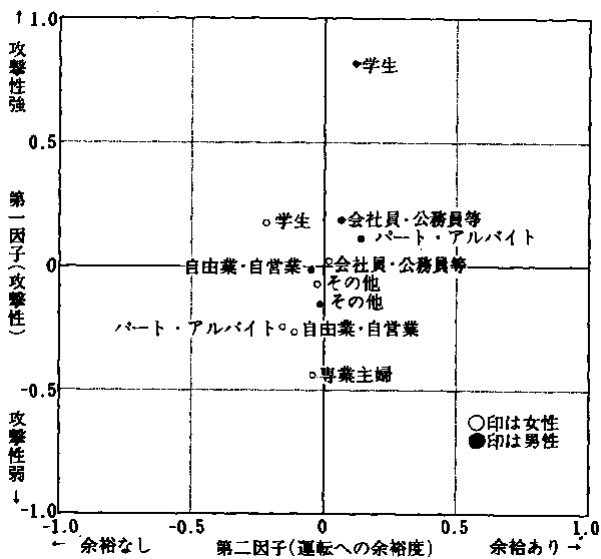


図4-45 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・職業別)

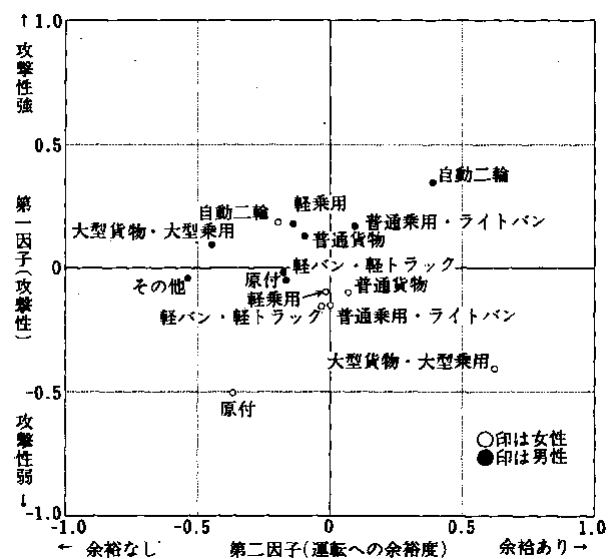


図4-46 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・主運転車種別)

### (6) 運転目的別分析

攻撃性に関しては、男女ともにレジャー目的で運転するドライバーの攻撃性が強い。次いで、男性では訪問そして通勤・通学の攻撃性が強い。通勤・通学目的は女性でも攻撃性が強い方で男性と大きな差がない。その他目的を除けば、男女ともに家族等の送迎目的のドライバーの攻撃性が弱い。

運転への余裕度は、男性ではレジャーや訪問、通勤・通学が大きく、女性では通勤・通学やレジャー目的で運転しているドライバーが大きい、(図4-47)。

### (7) 運転場所別分析

運転場所別には、男性の他県の攻撃性が強い。次いで自宅周辺との行動範囲の狭いドライバーの攻撃性が強い。男性でもっとも攻撃性が弱いのは居住地市町村内である。女性で攻撃性が強いのは近隣市町村で、攻撃性が弱いのは自宅周辺の行動範囲の狭いドライバーである。

運転への余裕度では、男性では運転場所で差が少ないが、女性は行動範囲が広いほど運転に余裕を持っている傾向にある。女性でもっとも余裕を持っているのは他県で、行動範囲が狭くなるにつれて余裕が少なくなり、自宅周辺がもっとも余裕が少ない(図4-48)。

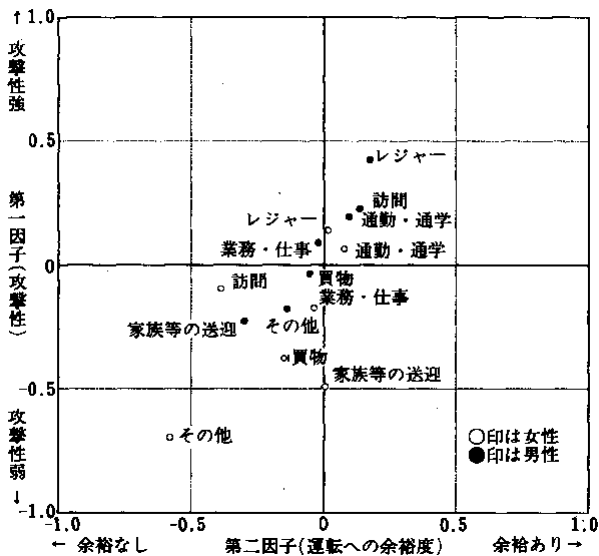


図4-47 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・運転目的別)

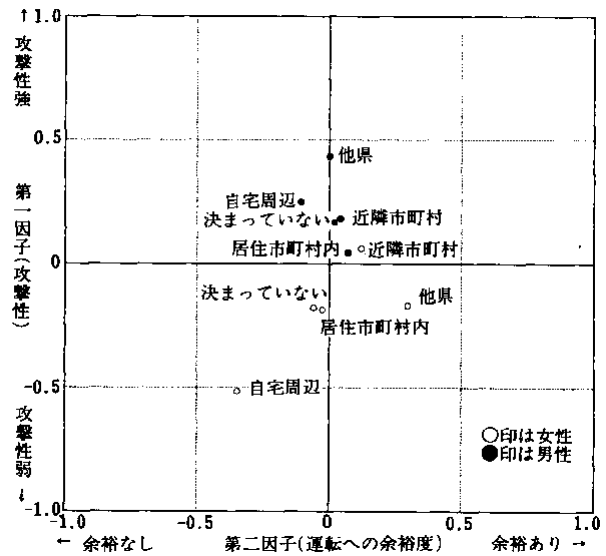


図4-48 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・運転場所別)

### (8) 運転経験年数別分析

男性を運転経験年数別にみると、1年未満を除いて経験年数が長くなるほど攻撃性が弱くなっている。男性の1年未満は10~15年と15年以上の中間程度の攻撃性で、男性としては攻撃性が弱い方である。女性も1年未満を除けば、概ね運転経験年数が長くなると攻撃性が弱くなる。

運転への余裕については1年未満および運転経験なしが特に余裕がない他、1年以上の経験年数になると大きな差がみられない。ただし、同じ運転経験年数でも、女性よりも男性の方が運転に余裕を持っている(図4-49)。

(9) 運転頻度別分析

男性の場合は、攻撃性、運転への余裕度ともに運転頻度での差が少ない。しかし、女性の場合は運転頻度での差が大きく、運転頻度が高いほど攻撃性が強く、また、運転への余裕を持っている。つまり、女性のほとんど毎日運転しているドライバーは、女性としては攻撃性が強く、そして運転への余裕をもっていることになる(図4-50)。

(10) 走行距離別分析

概ね、男女ともに走行距離が長いほど攻撃性が高い傾向にある。全体としては、女性の方が男性よりも攻撃性が弱い。女性の月間走行距離1,000~1,500kmのランクでみると、攻撃性は男性と同様の水準である。

運転への余裕度は、明確なものではないが傾向としては運転距離が長い方が大きい。なお、月間走行距離が100km未満になると、特に余裕度が低くなっている(図4-51)。

(11) 運転者群別分析

男性ではマイカー運転者の攻撃性が高い。女性では職業運転者の攻撃性が高くなっているが、女性の職業運転者は9件とサンプルが少ないので一般的傾向として解釈するのは危険である。女性の職業運転者を除けば、男性と同じようにマイカー運転者の攻撃性が強い。男女ともに攻撃性が弱いのはペーパードライバーである。

運転への余裕は、男性ではマイカー運転者、仕事の必要からの運転者、職業運転者、ペーパードライバーの順で余裕が少なくなっている。女性はサンプルの少ない職業運転者を除くと、マイカー運転者と仕事の必要からの運転者の余裕度の差は少ない。ただし、ペーパードライバーの余裕度はきわめて少ない(図4-52)。

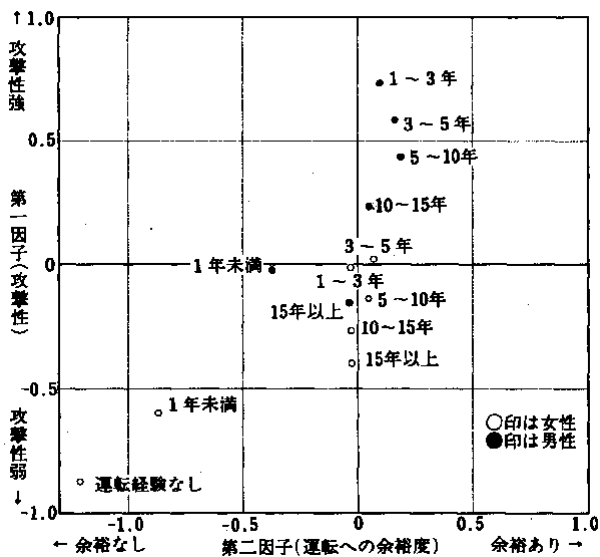


図4-49 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・運転経験年数別)

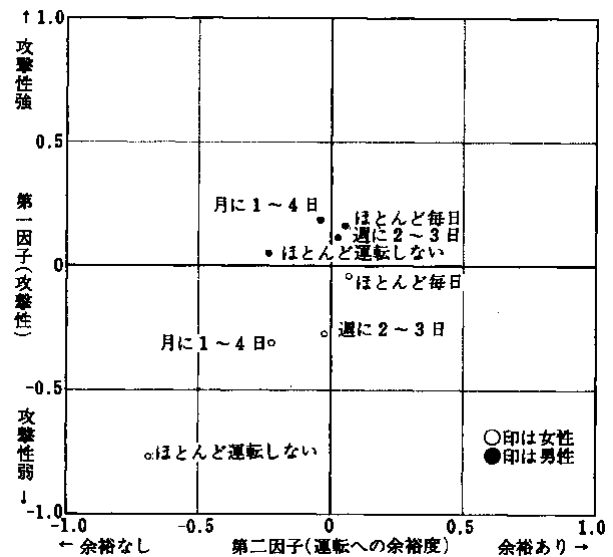


図4-50 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・運転頻度別)

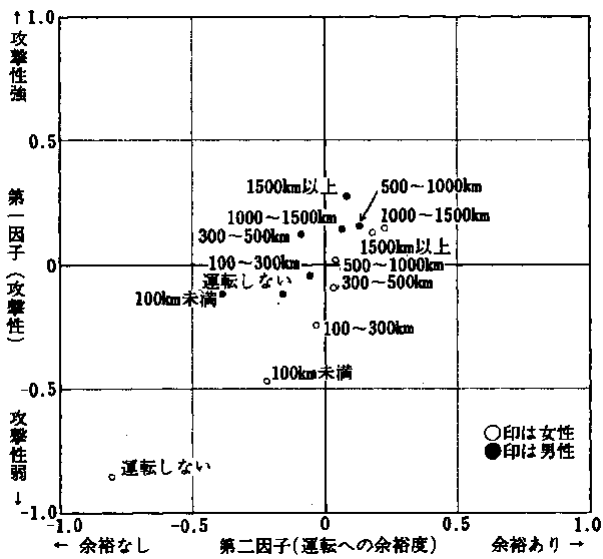


図4-51 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・月間走行距離別)

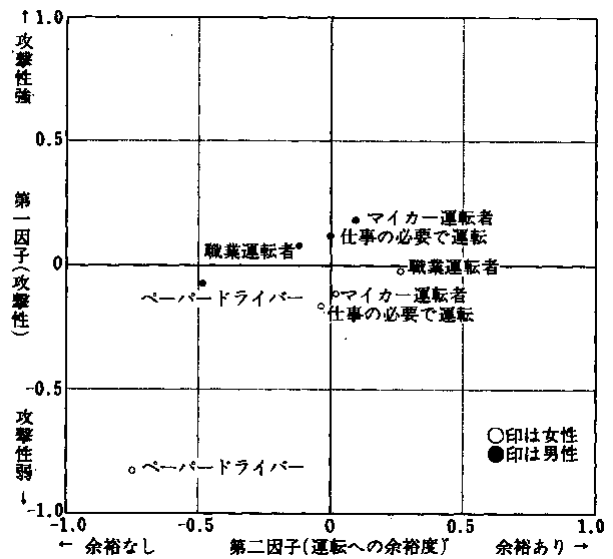


図4-52 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・運転者群別)

### 4-3-3 女性ドライバーの運転行動の特徴

ふだんの運転行動に関する10項目の質問に対して、肯定的な意見の比率(「いつもそうだ」と「時々そうだ」と回答した比率の合計)を男女で比較したのが図4-53である。男女でもっとも肯定者比率の差が大きい項目は「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」で、肯定者比率は男性が約6割に対して、女性では半数と、1割程度の差がみられる。以下、男女で差が大きいのは、「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」(男性21%、女性12%)、「故意にスピードオーバーすることがある」(男性39%、女性31%)、「追い越されると腹がたつ」(男性24%、女性17%)などである。これらの項目は、いずれも肯定的意見が運転場面では好ましくない傾向を示しており、そして男性の方が肯定者が多い。また、これらの性差の大きい項目は、共通して攻撃的な運転傾向を示すものであり、女性の方が男性より攻撃的な運転をするドライバーの比率が少ないといえる。

一方、男性と女性で差が小さい項目は「目的がなくても運転することじたいが楽しい」(男性37%、女性37%)、「サイドミラーに何も写っていないときは、ふりむかずに左折する」(男性25%、女性22%)、「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」(男性3%、女性7%)などである。これらの項目の内、「目的がなくても運転することじたいが楽しい」を除けば、運転への余裕に関する項目である。因子分析の結果で明らかのように、運転への余裕については性差よりも、運転経験年数や運転頻度、走行距離などの運転機会の多寡が大きな影響を与えているとみられる。

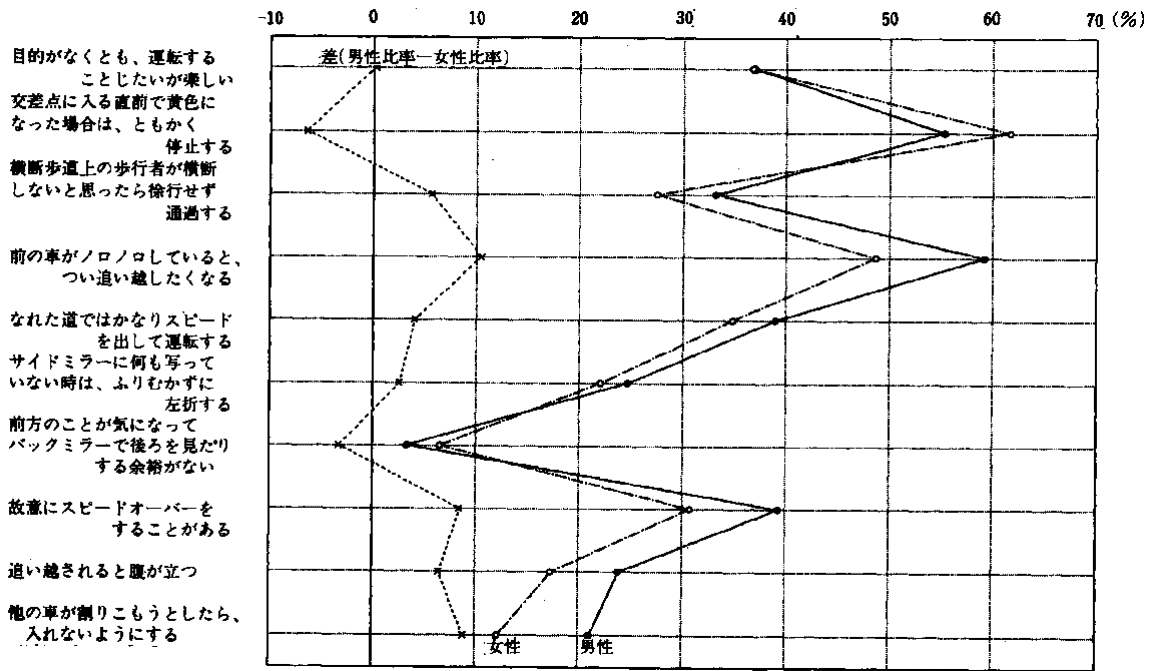


図4-53 女性の運転行動の質問項目への性別肯定者比率

#### 4-3-4 運転行動の経年変化

運転行動の10項目の質問は、昭和57年度調査でも実施している。そこで、昭和57年度調査と本年度調査の肯定者比率を比較した。

図4-54は、男性の肯定者比率を比較したものである。男性でもっとも大きく肯定者比率が変化しているのは、「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」で昭和57年度の24%から、本年度の37%へと13%肯定者が増加している。以下、肯定者比率が大きく増加している項目は、「交差点に入る直前で黄色になった場合は、ともかく停止する」(昭和57年度48%、本年度55%で肯定者8%増加)、「追い越されると腹がたつ」(昭和57年度19%、本年度24%で肯定者5%増加)などである。

逆に男性で肯定者が減少している項目は、「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」(昭和57年度26%、本年度21%で肯定者5%減少)、「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」(昭和57年度7%、本年度3%で肯定者4%減少)などである。

女性でも、大きく肯定者が増加しているのは「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」(昭和57年度24%、本年度37%で肯定者13%増加)である。以下、肯定者が大きく増加している項目は「交差点に入る直前で黄色になった場合は、ともかく停止する」(昭和57年度52%、本年度62%で肯定者9%増加)、「追い越されると腹がたつ」(昭和57年度11%、本年度17%で肯定者6%増加)などである。女性で肯定者が減少しているのは「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」(昭和57年度14%、本年度7%で肯定者7%減少)である(図4-55)。

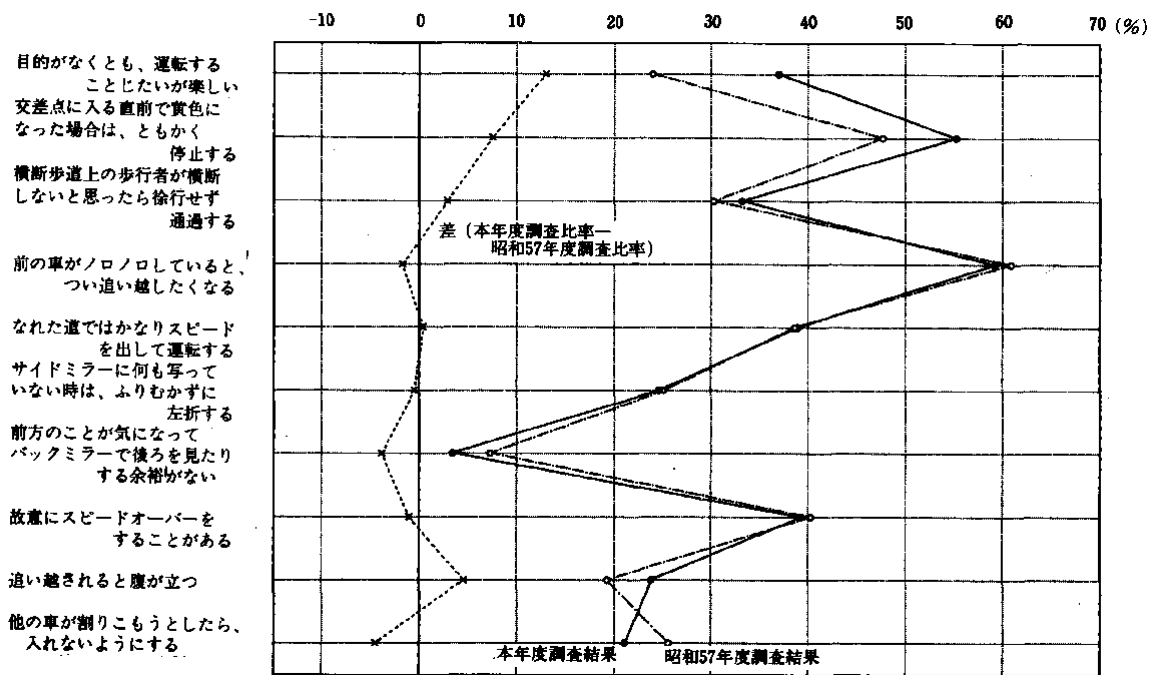


図4-54 ぶだんの運転行動の昭和57年調査結果との比較(男性・肯定者比率)

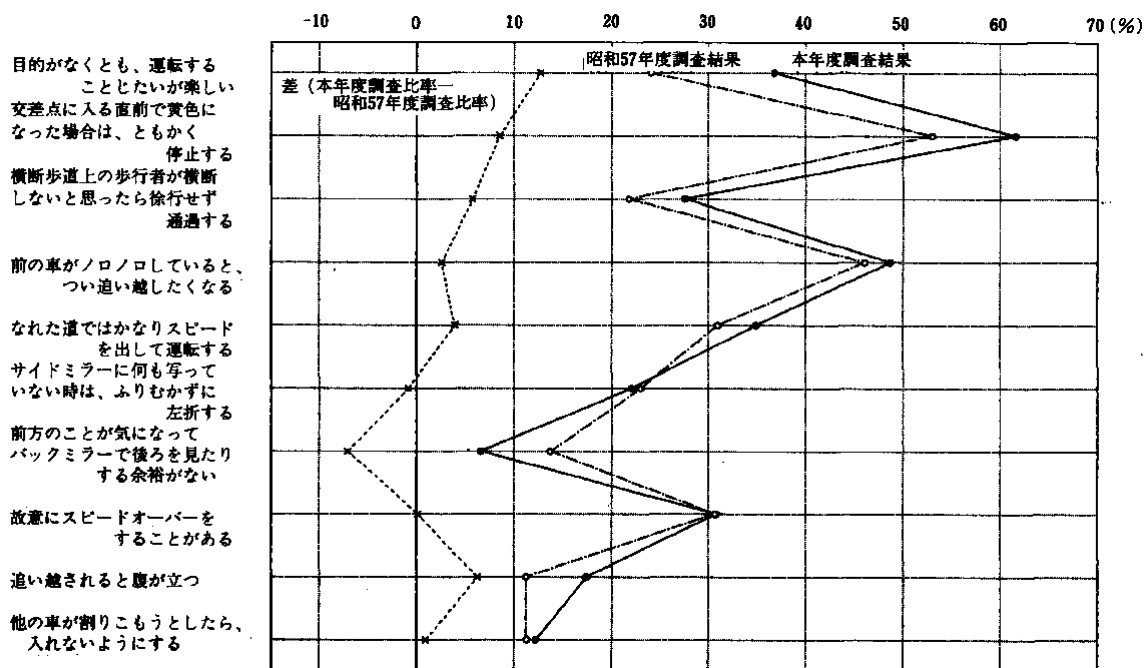


図4-55 ぶだんの運転行動の昭和57年調査結果との比較(女性・肯定者比率)

男女の変化の傾向を図4-56からみると、男女ともにもっとも変化が大きい「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」は男性も女性も肯定者比率が同程度増加しており、性差がみられない。

男女で変化が異なるのは「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」で、肯定者が男性で5%減少しているのに対して、女性ではわずかながら肯定者が増加している。また、「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」についても、男性の肯定者が2%減少しているのに対して、女性では、肯定

者が3%程度増加している。「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」に関しては、男性はほぼ変化がないのに対して、女性では4%程度肯定者が増加している。なお、「前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない」については、男女とも肯定者の比率が減少しているが、女性の減少比率の方が大きく、女性ドライバーの運転への余裕が増していることがわかる。

前記したように、女性の攻撃的な運転傾向は男性に比べて弱いが、昭和57年度からの変化をみると、女性の方が運転に攻撃性を増している。特に「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」や「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」といった他車との関係において攻撃性を増していることが特徴である。運転への余裕は男女ともに増しているが、特に女性ドライバーの運転への余裕が増している。

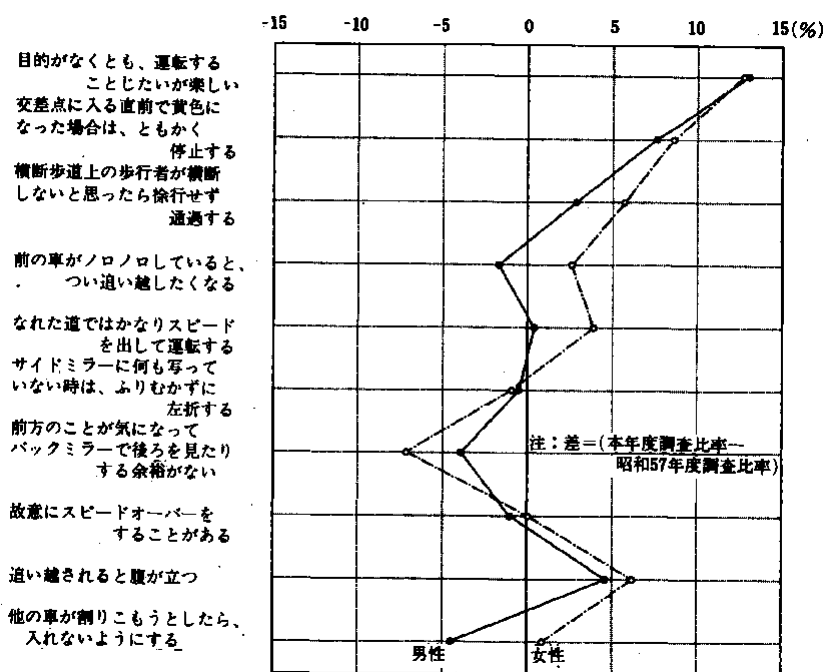


図4-56 ふだんの運転行動の昭和57年調査結果との比較  
(肯定者比率の差の男女比較)

#### 4-4 女性ドライバーの運転に対する不安感

##### 4-4-1 不安感の実態

女性ドライバーの運転に対する不安感をみるために、次にあげる10項目の質問を行った。回答は「非常に不安である」「やや不安である」「不安はない」の3段階で得ている。

1. いそいでバックしなければならないとき
2. ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき
3. うしろから追い上げられるとき

4. 歩行者の多い道を通るとき
5. 知らない道を運転するとき
6. 車の流れで先頭車になったとき
7. 狭い道で対向車とすれ違うとき
8. 進路変更をするとき
9. 大型車の後ろについて運転しなければならないとき
10. 交差点で右折するとき

### (1) 急なバック

「いそいでバックしなければならないとき」に対して「非常に不安である」とする比率は男性で16%、女性で27%となっており、女性の方がバックに不安感をもっている。また、「やや不安である」も男性が45%に対して女性が55%で、やはり女性の方が比率が高い。バックに対して不安感を持っている比率は、男性で60%、女性で82%で女性の不安感が強い。

年齢層別にみると、男性では年齢の上昇とともに「非常に不安である」とする比率が高まっており、特に50歳以上になると「非常に不安である」との回答比率が高くなっている。女性では、年齢の上昇とともに「非常に不安である」とする比率が高まる傾向はみられず、ほとんどの年齢層で28%強の比率となっている。ただし、女性の40～49歳では「非常に不安である」との比率が22%と、他の年齢層に比較して少ない（図4-57）。

このようにバックに対する不安感、女性の方が強く、また、男性は年齢の上昇とともに不安感が高まる傾向があるのに対して、女性ではどの年齢層でも平均して不安が高い。

### (2) 速い流れに合わせる運転

「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき」に「非常に不安である」とするのは、男性では4%、女性では12%で、これに「やや不安である」を加えると、男性で39%、女性で66%が不安感をもっていることになる。速い速度に合わせて運転することには、女性の方が不安感が強い。

年齢層別にみると、男性は20～24歳の30%から60歳以上の60%へと年齢の上昇とともに不安を持つ比率が高まっているが、女性はその傾向が顕著でない。女性では、各年齢層とも60～70%の範囲となっている（図4-58）。

### (3) 後方からの追い上げ

「うしろから追い上げられるとき」に「非常に不安である」と回答しているのは、男性で15%、女性で26%である。これに「やや不安である」を加えると、男性で62%、女性で81%となり、追い上げに対しても女性の不安感の方が強い。

年齢層別には、男性は、年齢の上昇とともに不安感が高まる傾向であり、特に50歳以上の層になると追い上げが不安であるとする比率が高くなっている。女性では20～24歳から30～39歳まで、不安であるとするドライバーの比率がわずかながら上昇しているが、40歳以上の層になると不安であるとするドライバーの比率にやや減少傾向がみられる（図4-59）。



#### (4) 歩行者の多い道の運転

「歩行者の多い道を通るとき」に「非常に不安である」としているのは、男性で27%、女性で31%である。「やや不安である」は男性が54%、女性が56%で、女性の方が歩行者の多い道での運転に不安感を持っている比率が高い。

年齢層別にみると、男性は20歳代から30歳代まで不安であるとする比率に大きな変化はなく、82~84%程度となっている。40~49歳になると、不安とするのは76%へと5%程度下がるが、60歳以上では80%へと再び上昇していく。全般に男性は、歩行者の多い道での運転に不安を持つドライバーの比率に年齢差が少ない。女性を「非常に不安である」と「やや不安である」とする回答者の合計比率でみると、年齢の上昇とともに不安を持つ比率が減少していく傾向にあり、20~24歳の91%から50~59歳の80%へと徐々に減少している(図4-60)。

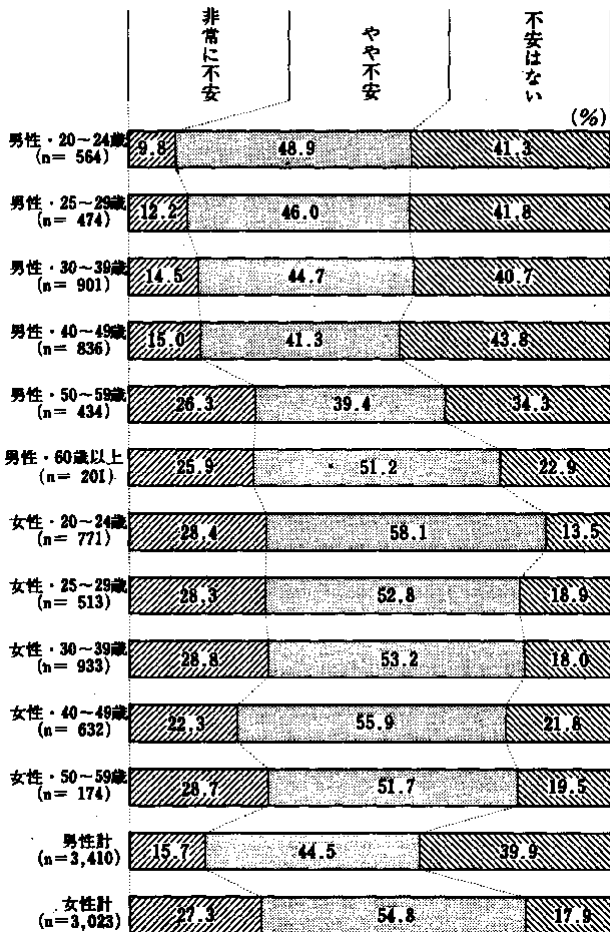


図4-57 性別、年齢層別不安感(急いでバックするとき)

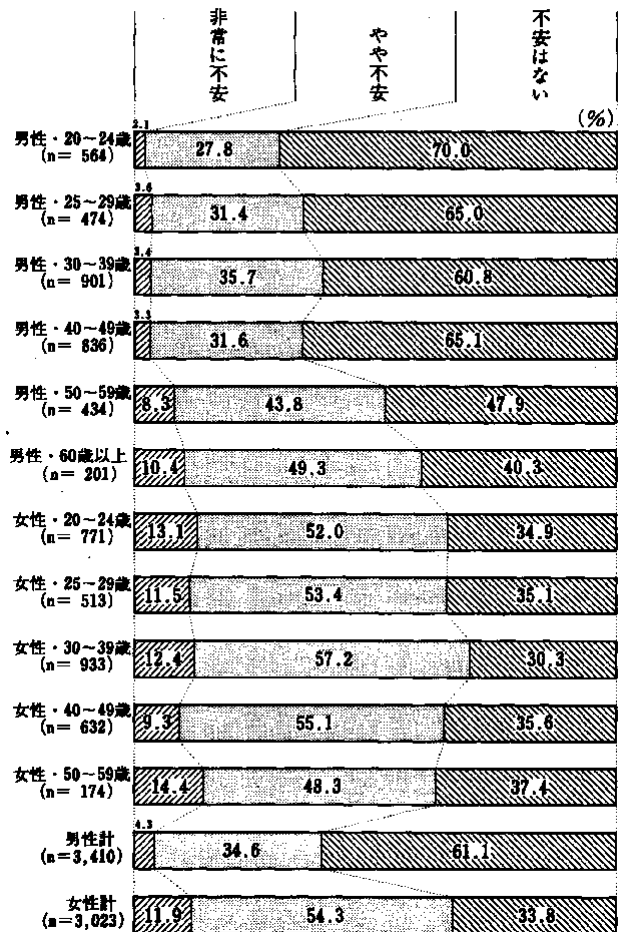


図4-58 性別、年齢層別不安感(速い流れに合わせての運転)

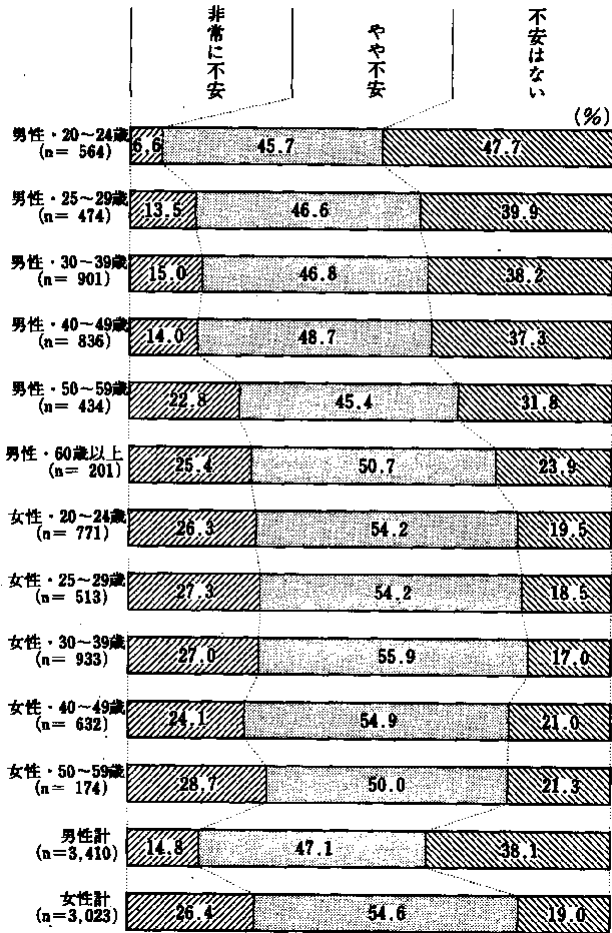


図4-59 性別、年齢層別不安感(追上げられているとき)

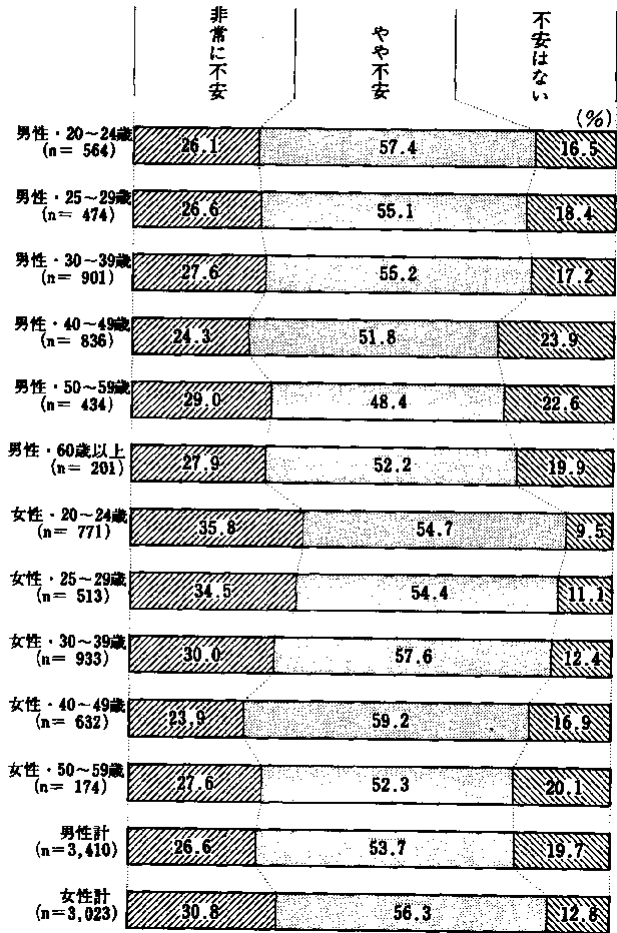


図4-60 性別、年齢層別不安感(歩行者の多い道)

### (5) 知らない道での運転

「知らない道を運転するとき」に「非常に不安である」と回答している比率は、男性で18%、女性で37%である。これに「やや不安である」を加えると、男性で82%、女性で92%が不安感を持っており、女性の不安感の方が強い。「不安はない」とする比率は、男性で18%、女性で8%で、男女ともに多くのドライバーが知らない道での運転に不安感をもっていることになる。

「非常に不安である」と「やや不安である」の合計比率を年齢層別にみると、男性は20歳代から30歳代までほとんど変化がなく、40～49歳で、やや不安感が減少し、その上の年齢層で再び上昇している。女性は不安感を持つサンプルの合計比率でみる限り、年齢による変化は少ない。ただし、「非常に不安である」との回答比率でみると、やや30歳代以下の若い層に不安感が強いようである(図4-61)。

### (6) 先頭車での運転

「車の流れで先頭車になったとき」に「非常に不安である」とする比率は男性が5%、女性が9%である。「やや不安である」は男性で31%、女性で47%で、不安感を持つ比率は、男性で36%、女性で55%となっている。

年齢層別にみると、男性は年齢の上昇とともに不安であるとする比率が高くなっており、特に50歳以上の

層になると先頭車での運転を不安とする比率が高まっている。女性の不安感を「非常に不安である」と「やや不安である」の合計比率でみると、20歳代から30歳代まで不安とする比率が上昇しているが、40歳以上になると比率が減少している。ただし、50～59歳の「非常に不安である」との回答比率は14%と他の年齢層に比較して高い（図4-62）。

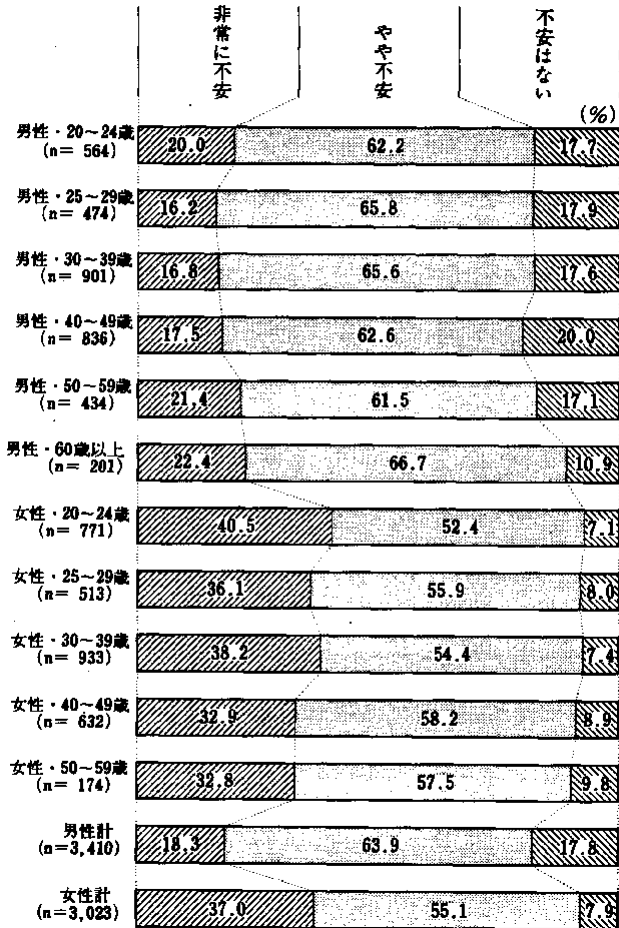


図4-61 性別、年齢層別不安感(知らない道での運転)

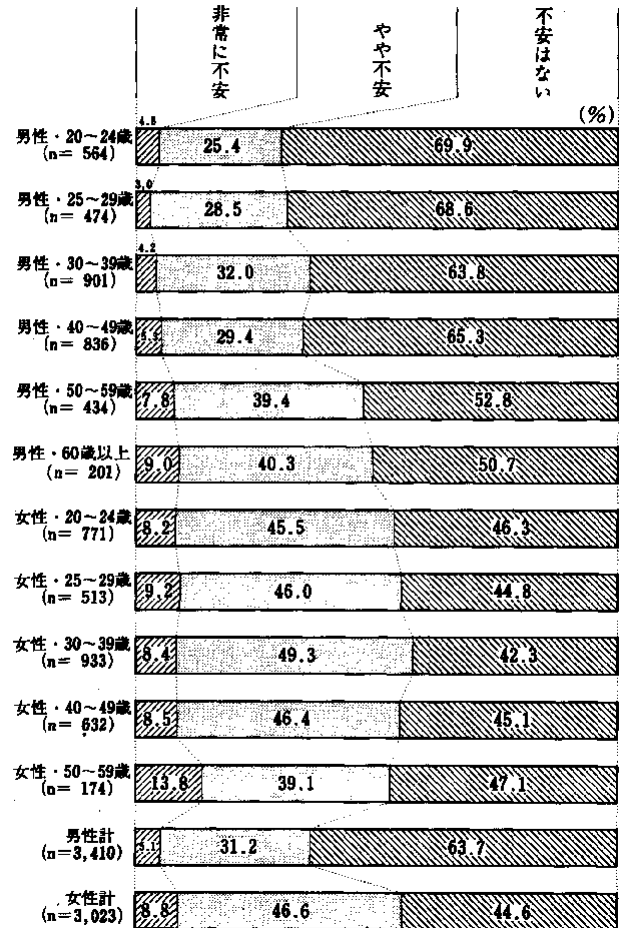


図4-62 性別、年齢層別不安感(先頭車になったとき)

### (7) 対向車とのすれ違い

「狭い道で対向車とすれ違うとき」に「非常に不安である」と回答しているのは男性で8%、女性で22%である。「やや不安である」は男性で52%、女性で60%で、やはり女性の不安感が強い。

男性の年齢層別では、20歳代から40歳代まで対向車とのすれ違いに不安感をもつ比率に大きな差はないが、50歳以上の層になると不安感を持つドライバーの比率が高くなっている。女性の年齢層別では、20歳代から30歳代まで大きな変化はないが、40歳以上になると不安感を持つドライバーの比率が減少しており、男性と逆の傾向となっている(図4-63)。

### (8) 進路変更

「進路変更をするとき」に「非常に不安である」のは男性で4%、女性で8%である。「やや不安である」とするのは男性で39%、女性で51%となっており、女性に進路変更に不安感を持つドライバーが多い。

年齢層別には、男女ともに年齢が高くなるにつれて、進路変更に不安を持つドライバーの比率が多くなっている。特に、50歳以上になると不安であるとする比率が高まる傾向にあり、男女に共通した特徴となっている（図4-64）。

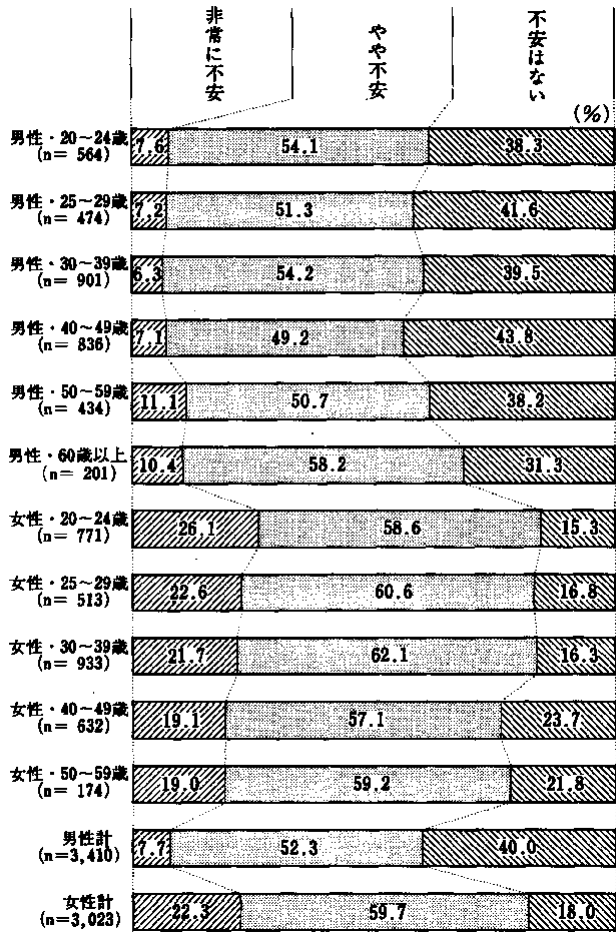


図4-63 性別、年齢層別不安感(狭い道でのすれちがい)

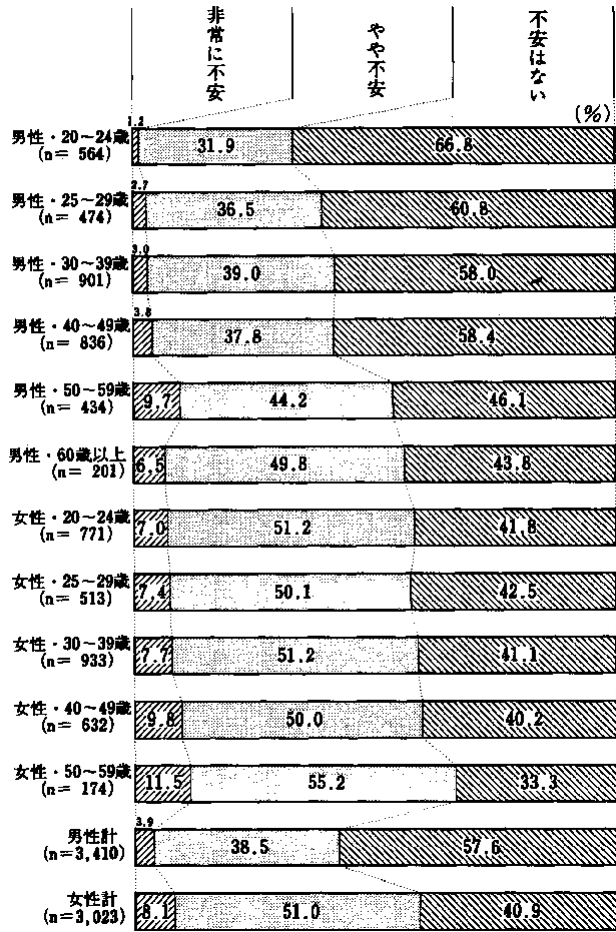


図4-64 性別、年齢層別不安感(進路変更)

### (9) 大型車への追従

「大型車の後ろについて運転しなければならないとき」に「非常に不安である」と回答しているのは、男性で13完、女性で17%である。「やや不安である」は男性で49%、女性で57%で、大型車への追従に関しても女性の不安感が強い。

年齢層別にみると、男性では20歳代から40歳代まで徐々に不安であるとする比率が上昇しているが大きな変化ではない。しかし、50歳以上になると不安であるとする比率が上昇しており、特に60歳以上に不安感が強い。女性の回答を「非常に不安である」と「やや不安である」の合計でみると、年齢層でほとんど変化がみられない。しかし、「非常に不安である」の比率は年齢の高い層の方が多い。ただし、20～24歳は「非常に不安である」とする比率が、他の年齢層にくらべて高い方である（図4-65）。

### (10) 交差点での右折

「交差点で右折するとき」に「非常に不安である」と回答しているのは、男性で4%、女性で6%である。

これに「やや不安である」を加えると、男性では41%、女性では52%が交差点での右折に不安を持っている。

年齢層別にみると、男性では20歳代から30歳代まで、徐々に不安とするドライバーの比率が高まっている。しかし、40～49歳では不安とする比率が減少し、再び60歳以上まで不安とするドライバーの比率が高くなっている。ただし、60歳以上は「非常に不安である」とする比率は低く、「やや不安である」とする比率が他の年齢層に比べて高い。女性の回答を「非常に不安である」と「やや不安である」との回答の合計でみると、20～24歳に不安を持つドライバーの比率がやや高い他、25歳以上の年齢層では50%前後で大きな差異はない。ただし、「非常に不安である」とする比率は50～59歳に高い(図4-66)。

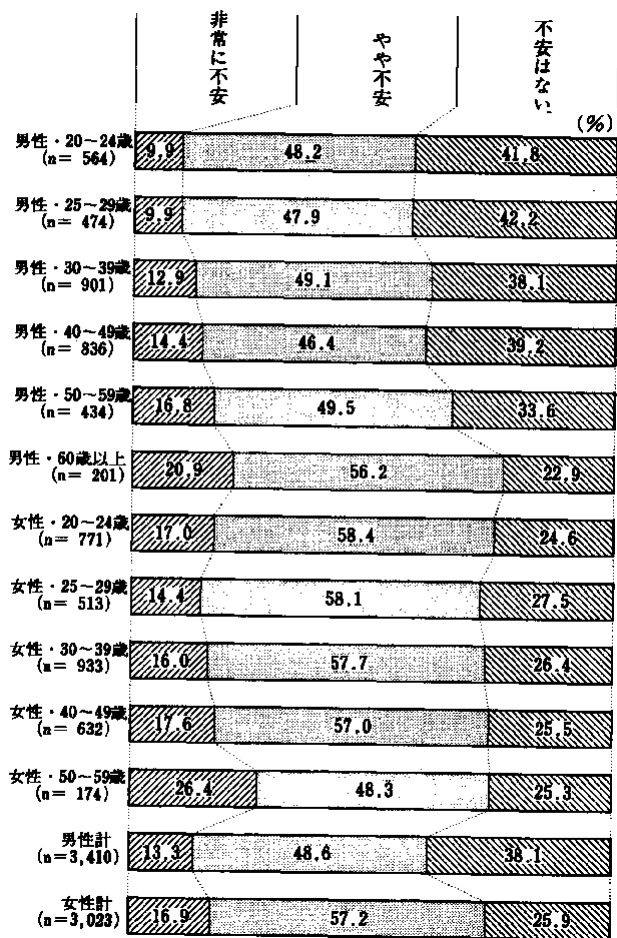


図4-65 性別、年齢層別不安感(大型車について運転)

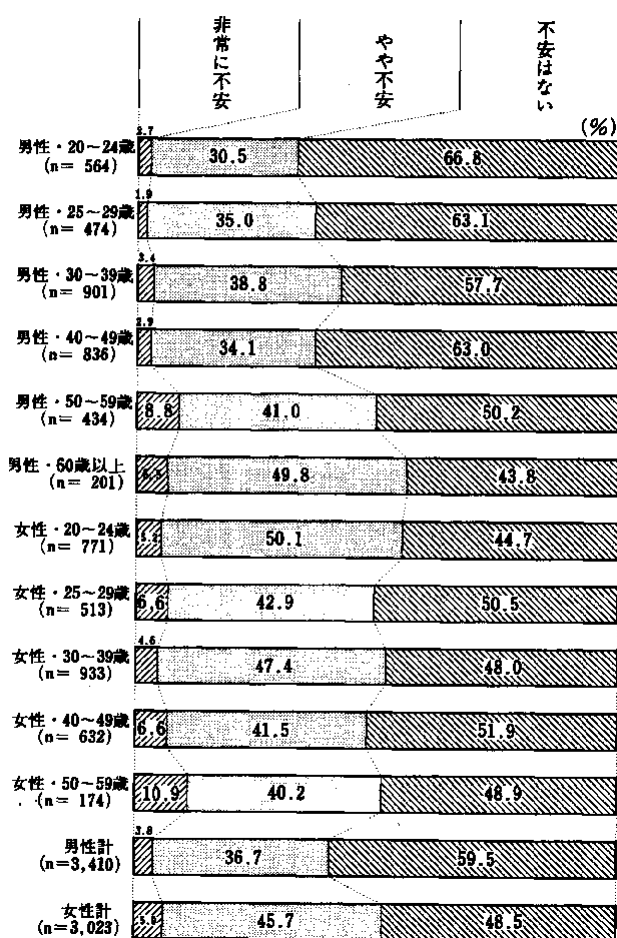


図4-66 性別、年齢層別不安感(交差点での右折)

#### 4-4-2 不安感の分析

##### (1) 不安感を構成する因子

不安感について10項目の質問で調査したが、項目ごとに運転者属性別の分析を行うことは煩雑であり、また、全体的な傾向を見失いがちである。ここでは、ふだんの運転行動と同様に因子分析を用いて運転者属性別の分析を行うことにした。

因子分析結果の固有値、寄与率を表4-5に示す。不安感の因子分析結果では、第1因子の寄与率が高く、

(4) 職業別分析

男性でもっとも不安感が少ない職業は学生である。次いで会社員・公務員等や自営業・自由業の不安感が少ない。女性では自営業・自由業の不安感が少なくなっている。女性で不安感が大きいのは、男性では不安感がもっとも少なかった学生である。女性では、このほか、会社員・公務員等や専業主婦の不安感が大きい(図4-70)。

(5) 主運転車種別分析

男性では普通乗用・ライトバンの不安感が少ない。このほか、軽乗用や普通貨物の不安感が少なく、原付の不安感が大きい。女性で不安感が少ないのは大型貨物・大型乗用であるが、サンプル数が9件と少なく一般的傾向と読むことは危険である。この車種を除くと普通乗用・ライトバンの不安感が比較的少なく、次いで軽乗用の不安感が少ない。女性で不安感が大きいのは原付であり、男性と共通の傾向となっている。原付の場合は、軽量であり、事故時の被害も大きいため不安感が強くなっていると解釈できる(図4-71)。

(6) 運転目的別分析

男性ではレジャー目的で運転しているドライバーの不安感が少ない。次いで業務・仕事や通勤・通学の不安感が少なくなっている。男性で比較的不安感が大きいのは買い物である。女性では業務・仕事目的のドライバーの不安感が少なく、次いで訪問となっている。女性で不安感が大きいのは、その他目的で、これを除くと買い物やレジャーの不安感が大きい(図4-72)。

(7) 運転場所別分析

男性で不安感が少ないのは、運転場所が特に決まっていないとするドライバーで、次いで居住地の近隣市町村、他県などの不安感が少ない。傾向としては、行動範囲が広い方が不安感が少ない。女性の場合も同様に、行動範囲が広い方が不安感が少なくなっている。ただし、男性以上に行動範囲による不安感の違いが大

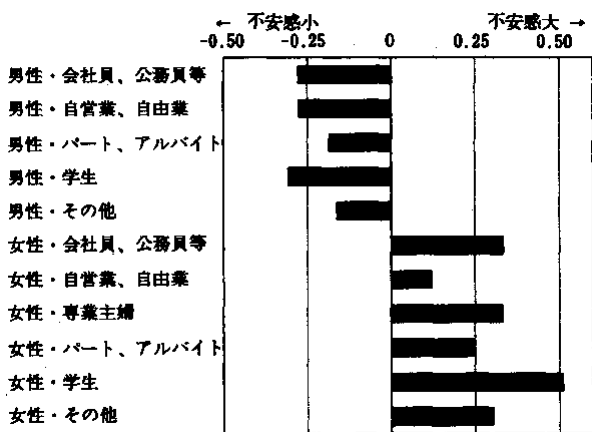


図4-70 不安感に関する性別・職業別因子スコア

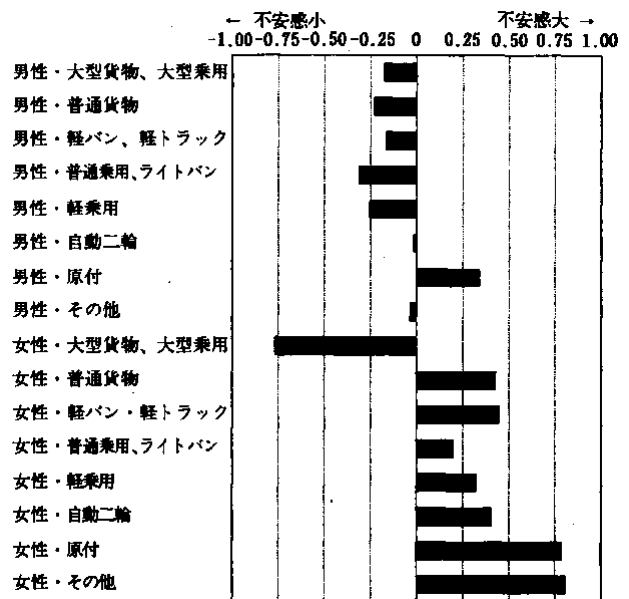


図4-71 不安感に関する性別・主運転車種別因子スコア

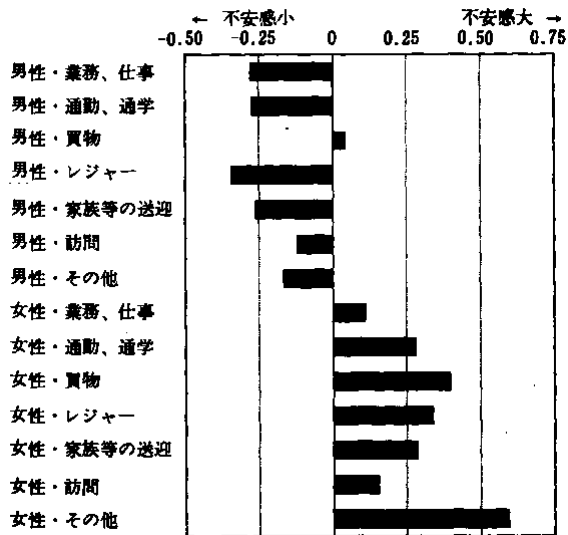


図4-72 不安感に関する性別・運転目的別因子スコア

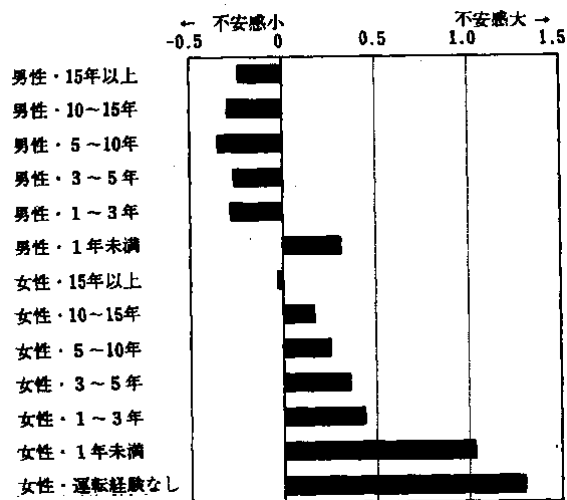


図4-74 不安感に関する性別・運転経験年数別因子スコア

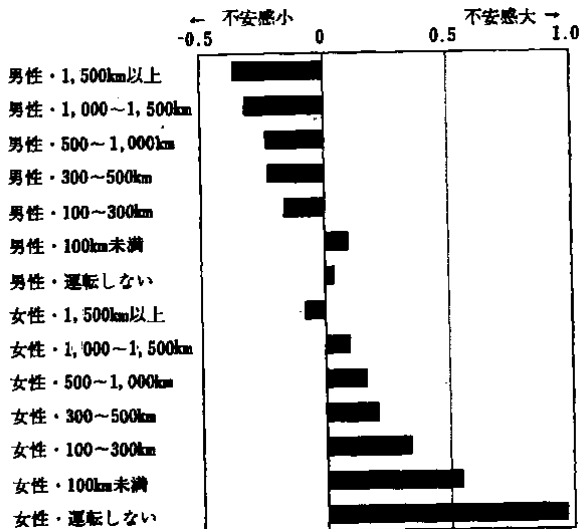


図4-76 不安感に関する性別・月間走行距離別因子スコア

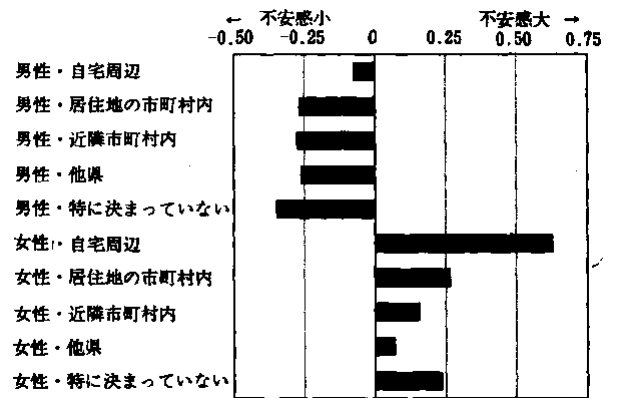


図4-73 不安感に関する性別・運転者群別因子スコア

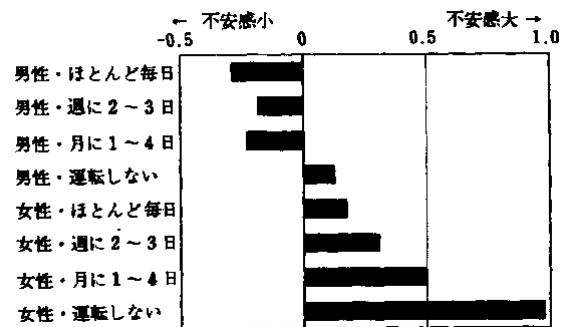


図4-75 不安感に関する性別・運転頻度別因子スコア

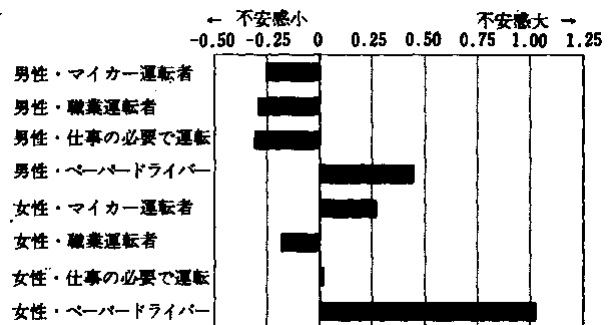


図4-77 不安感に関する性別・運転者群別因子スコア

さい。女性では、もっとも行動範囲が狭い自宅周辺の不安感が大きい(図4-73)。

#### (8) 運転経験年数別分析

男性の運転経験年数別では、1年未満の不安感が大きくなっており、それ以上の経験年数になると差が少なくなっている。男性でもっとも不安感が少ないのは、運転経験年数が5～10年の層である。女性の場合は、明らかに運転経験が長くなるにつれて不安感が減少している。

なお、女性の運転経験年数1年未満や運転経験なしの不安感が特に大きい(図4-74)。

#### (9) 運転頻度別分析

男性ではほとんど運転していないドライバーの不安感が大きいですが、月に1～4日以上運転しているドライバーでは、不安感に差が少ない。女性の場合は運転頻度が高くなるほど不安感が少ない傾向が顕著である。女性の中ではほとんど運転していないドライバーの不安感が特に大きい(図4-75)。

#### (10) 走行距離別分析

男女ともに走行距離が長くなるほど不安感が少なくなる傾向となっている。ただし、女性の方が走行距離による不安感の差が大きくなっている(図4-76)。

#### (11) 運転者群別分析

男性で不安感が少ないのは仕事の必要で運転しているドライバーで、次いで職業運転者、マイカー運転者の順で不安感が増している。男性で不安感が大きいのはペーパードライバーである。女性でもペーパードライバーの不安感が大きく、次いでマイカー運転者の不安感が大きい。女性の職業運転者はサンプルが少ないため解釈は危険であるが、仕事の必要から運転しているドライバーの不安感が弱いことから、仕事で運転している女性ドライバーの不安感は少ないといえる(図4-77)。

### 4-4-3 女性ドライバーの不安感の特徴

不安感に関する10項目の質問に対して、「非常に不安である」および「やや不安である」と肯定的な回答した比率を男女で比較したのが図4-78である。図にみるように、いずれの項目でも、女性の肯定者比率が男性より高く、全体に女性の不安感のほうが強いことが明らかである。男女で肯定者比率に差が大きいのは、「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき」で、男性の肯定者が39%に対して、女性では66%と27%の差となっており、女性にはスピードに対する不安感が大きい。次いで「狭い道で対向車とすれ違うとき」に性差が大きく、男性の肯定者が60%に対して女性では82%と22%の差である。次いで「いそいでバックしなければならないとき」の差も大きく、肯定者は男性で60%に対して女性では82%と22%の差である。

逆に男女で差が少ないのは「歩行者の多い道を通るとき」で肯定者比率は男性が80%、女性が87%で7%の差である。この他「知らない道を運転するとき」(男性82%、女性92%、性差10%)、「交差点で右折するとき」(男性41%、女性52%、性差11%)などである。

全体に女性の不安感が男性に比べて強いのは、速い速度での運転やすれ違い、バックなど運転技術を必要とするような場面で、歩行者への配慮や知らない道での運転など注意力を必要とする場面での不安感には比較的性差が少ない。



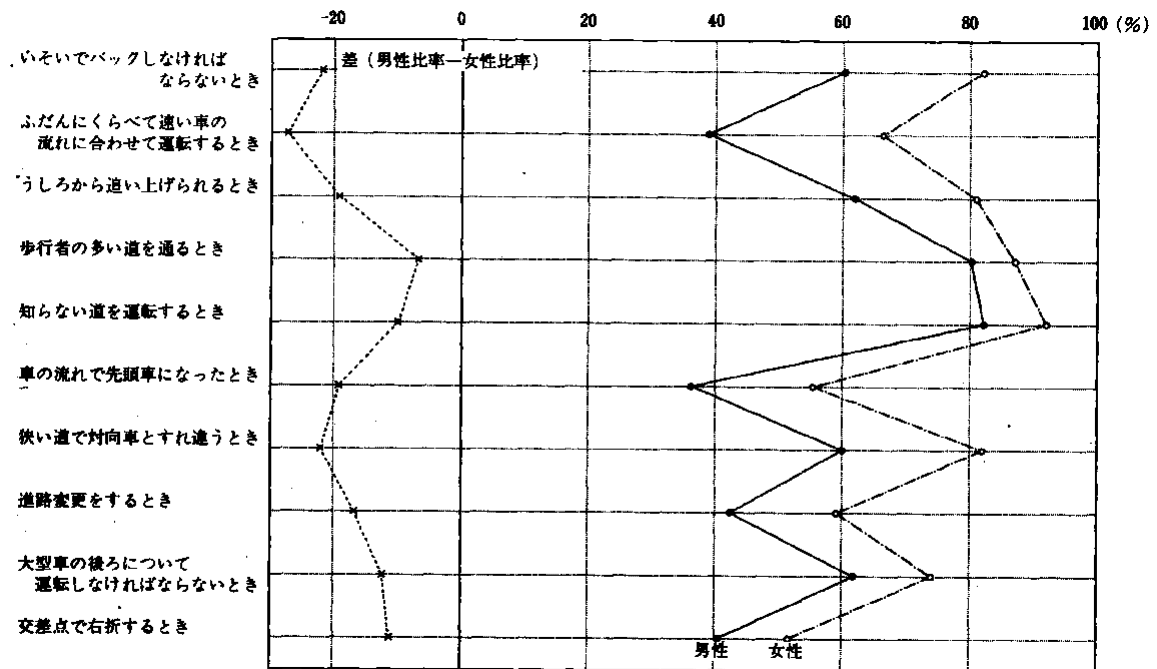


図4-78 不安感の質問項目への性別肯定者比率

#### 4-4-4 不安感の経年変化

不安感の10項目の質問は、昭和57年度調査でも実施している。そこで、昭和57年度調査と本年度調査の不安感の各質問項目に対する肯定者比率を比較した。

図4-79は、男性の肯定者比率を比較したものである。男性でもっとも大きく変化しているのは「交差点で右折するとき」で、昭和57年度調査結果では肯定者比率は36%に対して本年度調査では41%へと、約5%増加している。この他、不安感が増しているのは「進路変更をするとき」、「大型車の後ろについて運転しなければならないとき」、「狭い道で対向車とすれ違うとき」であるが、肯定者比率の増加は1~2%程度で、大きな変化ではない。男性で不安感が減少しているのは「いそいでバックしなければならないとき」で、昭和57年度の65%から60%へと減少している。この他の項目には、大きな変化はない。

女性の不安感は、男性に比較して変化が大きく、また、不安感が増した項目が多い。女性でもっとも不安感が増したのは、「交差点で右折するとき」で昭和57年度の43%から52%へと肯定者が9%増えている。「うしろから追い上げられるとき」についても、72%から81%へと肯定者が9%増えている。「進路変更をするとき」の不安感も増しており、全体に他車との関係の場面での不安感が増加している。不安感が減少しているのは「知らない道を運転するとき」のみであるが、減少した比率は1%以下で、ほとんど変化していないとみるべきであろう(図4-80)。

男女の変化傾向を図4-81で見ると、ほとんどの項目で女性の不安感が男性より変化している。女性の不安感が男性に比較して特に増している項目は「うしろから追い上げられるとき」で、男性ではほとんど変化

していないが、女性は9%程度増加している。また「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき」や「進路変更をするとき」についても不安感を持つドライバーの増加が女性に多い。

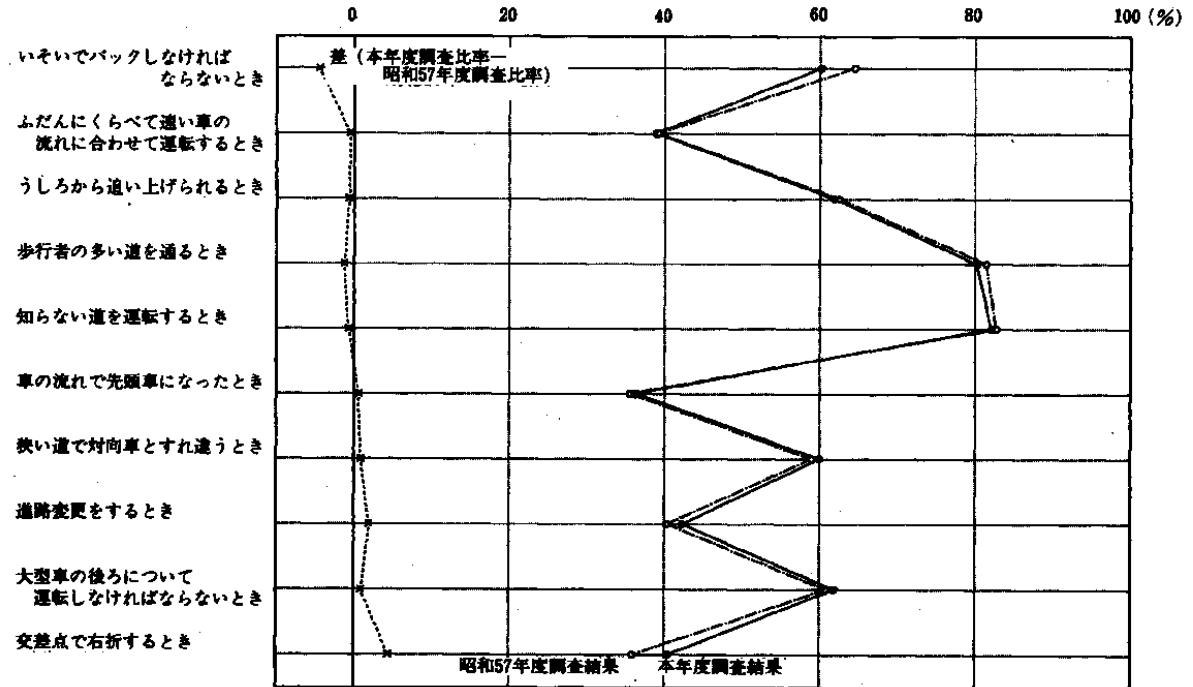


図4-79 不安感の昭和57年調査結果との比較(男性・肯定者比率)

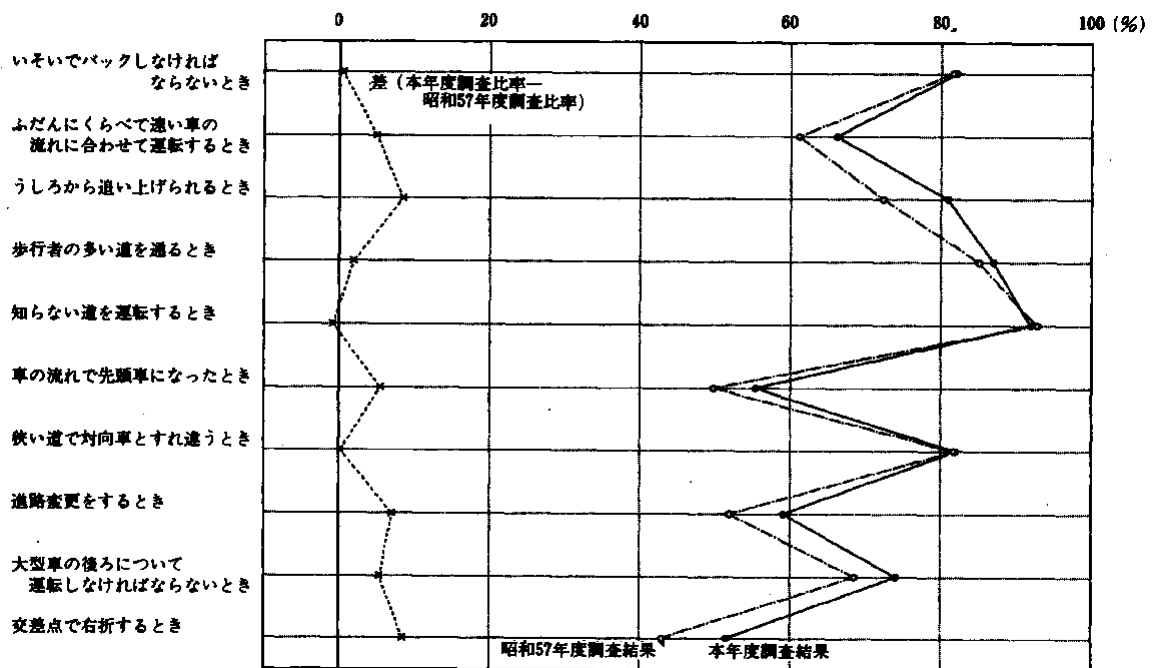


図4-80 不安感の昭和57年調査結果との比較(女性・肯定者比率)

## (2) 自分の運転に対する批判

この設問は他人の批判を受け入れ、自らの運転技術の向上に役立てる姿勢があるかを問う目的で設けたものである。

男性で「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」に「その通り」と回答しているのは8%、「どちらかといえばその通り」と回答しているのは18%で、合計26%が肯定している。男性でこの項目に「どちらかといえばそうではない」としているのは17%、「そうではない」としているのは29%で、合計46%が否定しており、否定者が20%ほど多い。

女性では、「その通り」が5%、「どちらかといえばその通り」が17%で肯定者が23%、「どちらかといえばそうではない」が19%、「そうではない」が29%で否定者が48%となっており、女性も否定者が25%多い。このように男性の方が他人からの運転の批判を拒否する傾向が強い。

年齢層別には、男女ともに20～24歳に肯定者比率が高く、年齢の上昇とともに肯定者比率が下がっている。ただし、肯定者比率がもっとも低いのは40～49歳で、その上の年齢層になると再び肯定者比率が上昇している。ただし、「そうではない」と強く否定する比率は、年齢の上昇とともに増加している(図4-83)。

## (3) 自分が優先の場合は道を譲らない

この設問は、優先権を絶対の権利と考えて、場面に応じた譲り合いを拒否する傾向の有無をみる目的のものである。

「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない」に関しては、男性の肯定者が53%、女性の肯定者が33%で、男性の方が肯定者比率が高い。この項目に対する否定者は、男性で26%、女性で39%で、女性に否定者がかなり多い。

年齢層別には、男女ともに年齢の上昇とともに肯定者が減少していく。特に男性の年齢層別傾向が顕著であり、男性の20～24歳の肯定者比率73%に対して、男性の60歳以上では32%と少なくなっている。年齢とともに肯定者比率が減少しているのは女性も同様であるが、女性の変化の方が男性よりも少ない(図4-84)。

## (4) 進路変更は気軽にできる

進路変更は他車との関係に配慮しなければならず、本来は緊張する運転場面であろう。このような進路変更を気軽に考えるているならば、自己本位的な傾向が強く、他車に迷惑をかけている可能性が高い。

「進路変更は気軽にできる方だ」に対して「その通り」は男性で26%、女性で12%である。「どちらかといえばその通り」は男性が27%、女性が21%で、合計の肯定者比率は男性が53%、女性が33%となる。進路変更は男性の方が気楽にできると考えている。

男性の年齢層別では、年齢が若いほど肯定者が多くなっており、若年者の方が進路変更を気楽にできると考えている。女性でも、若い層が進路変更を気楽にできると考えている傾向にあるが、男性ほど明らかな傾向ではない。特に「その通り」との回答比率は、11～14%程度の範囲で変動しており、年齢とともに変化する傾向はみられない(図4-85)。

の男性ドライバーへの依存性は、20～24歳の若年ドライバーに強く、年齢の上昇とともに弱まるが、50歳以上の層になると、再び強まる傾向にある（図4-86）。

(6) 他車が譲るので進路変更に不安がない

この設問は、他車の配慮を期待して自己本位的な運転行動をとる傾向があるかをみる目的で設けたものである。

「他の車が道を譲ってくれるので進路変更には不安を感じない」に対して「その通り」とするのは男性で8%、女性で4%と少ない。これに「どちらかといえばその通り」とする比率を加えると、肯定者比率は男性で16%、女性で11%となり、男性の方が肯定者が多い。否定者比率は男性で49%、女性で52%となっており、否定者比率の方が肯定者比率より33～40%程度多い。

男性の回答を年齢層別にみると、肯定者比率は20～24歳に20%と多く、30～39歳の13%へと年齢の上昇とともに減少している。しかし、40～49歳の層になると16%と肯定者比率が再び増加している。特に60歳以上では肯定者が23%となっており、他車に依存的な運転意識となっている。女性では、肯定者比率は20歳代から30歳代まで10%前後で変化していないが、40～49歳では14%、50～59歳では16%と高まっている。この設問に対しては、男性の方が肯定者が多く、また高年齢層の方が肯定者が多い（図4-87）。

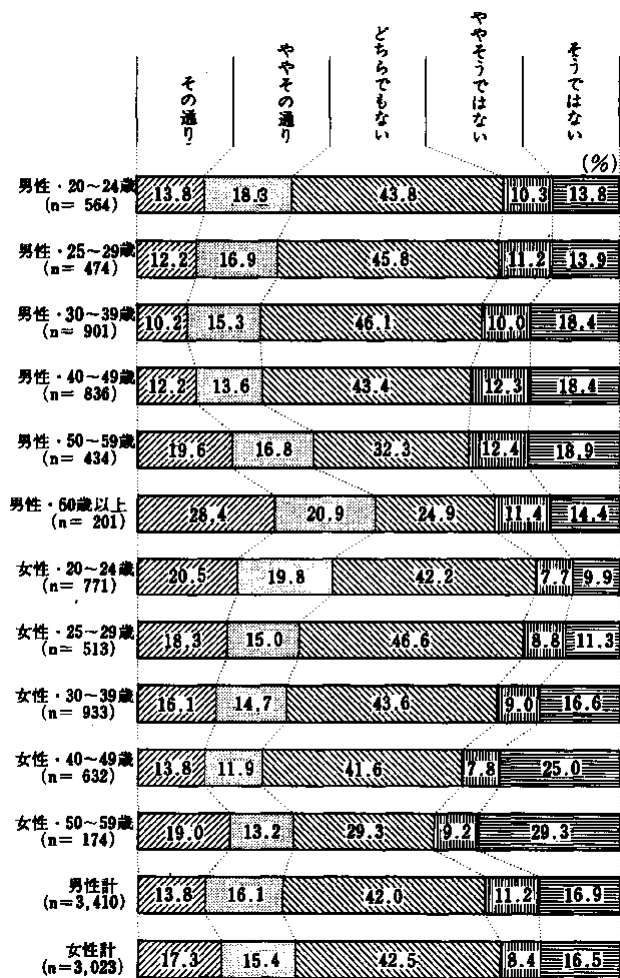


図4-86 性別、年齢層別社会性(男性は女性ドライバーに親切にすべきだ)

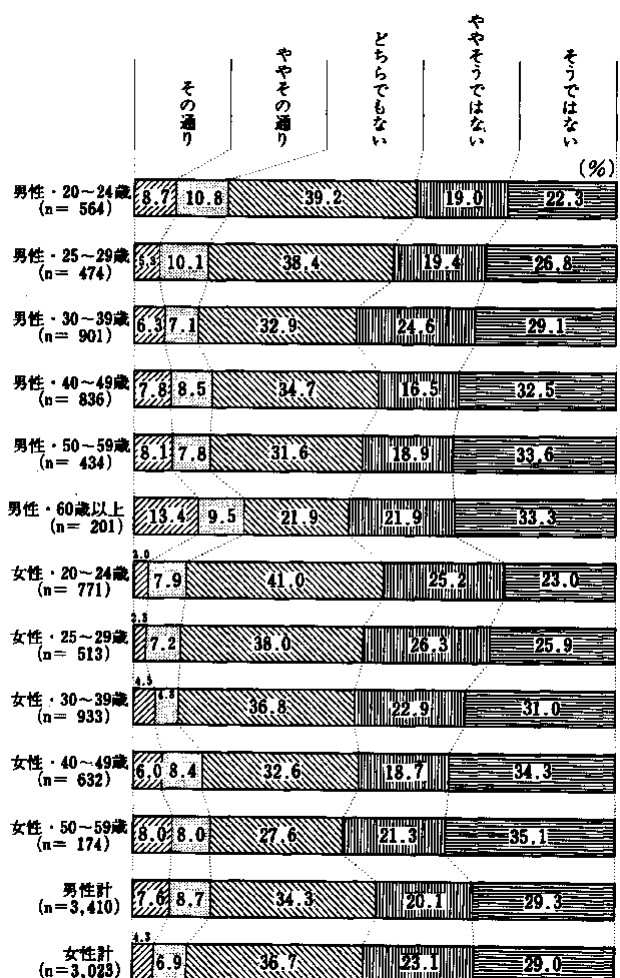


図4-87 性別、年齢層別社会性(譲ってくれるので進路変更に不安はない)

(7) 前車に追従する右左折は安心

この設問も他車への依存性をみるものである。

「前の車についていけば安心して右左折できる」に「その通り」とする比率は男性で3%、女性で4%と少ない。これに「どちらかといえばその通り」を加えると、肯定者は男性で9%、女性で14%となる。右左折時の他車への依存性は、わずかながら女性の方が強い。

男性の回答を年齢層別にみると、肯定者比率は20~24歳の12%から50~59歳の8%へと、年齢の上昇とともに減少している。ただし、60歳以上では肯定者比率は15%と高い。女性の年齢層別肯定者比率をみると、20~24歳の17%から40~49歳の12%へと年齢の上昇とともに減少しているが、50歳以上では16%と肯定者比率が高くなっている。男性の場合は、60歳以上で肯定者比率が高まっていたが、女性の場合は、50歳代で肯定者比率が高まっているのが特徴である(図4-88)。

(8) 車の構造を知らないための事故は責任がない

この設問も依存性をみる目的のものである。

「車の構造を知らないために事故が起きてドライバーの責任とはいえない」に「その通り」とする比率は男女ともに1~2%程度で、きわめて少数である。「どちらかといえばその通り」も1~2%で、肯定者比率の合計は男女ともに3%程度で性差はみられない。

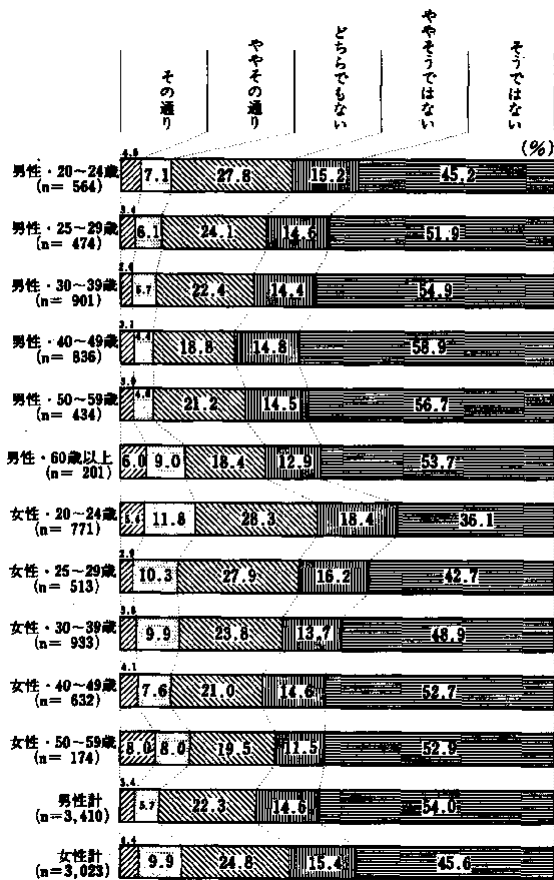


図4-88 性別、年齢層別社会性(前の車についていけば安心して右左折できる)

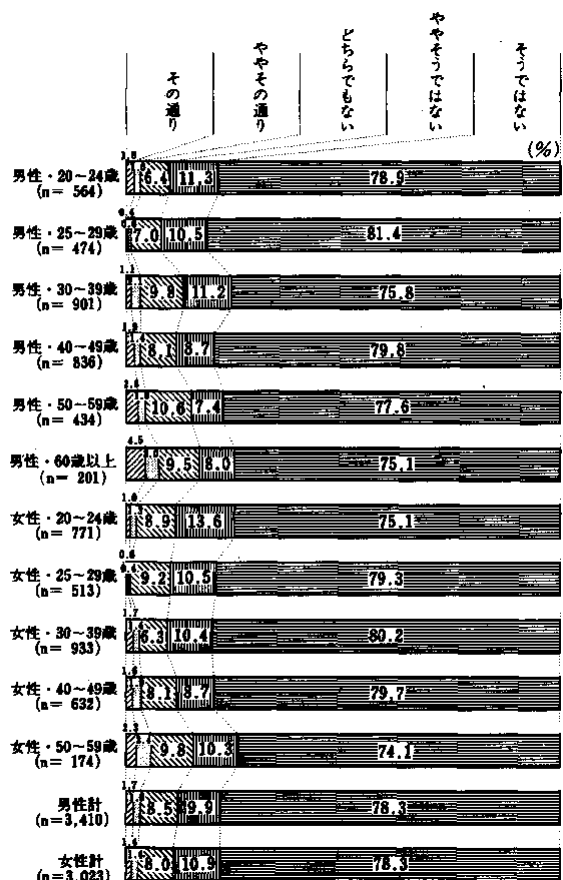


図4-89 性別、年齢層別社会性(構造を知らなくての事故には責任はない)

男性の年齢層別では、20歳代から50歳代まで1～4%程度で大きな違いはないが、60歳以上になると、肯定者比率が8%と、やや多くなっている。女性の年齢層別では20歳代から40歳代まで1～4%で大きな変化はないが、50～59歳になると肯定者比率が6%と高まっている(図4-89)。

(9) 運転行動の迷い

運転中には決断力を求められることが多く、運転中に行こうか行くまいかと迷うことは往々にして他の車を混乱させることになる。本間は、このような運転場面での「迷い」をみる目的の設問である。

「運転中に行こうか行くまいかと迷うことが多い」に「その通り」とする比率は男女ともに3%であるが、「どちらかといえばその通り」に関しては、男性が8%、女性が14%と女性に多い。肯定者比率全体では男性が11%、女性が17%と、やや女性に迷いが多い。否定者は男性で66%、女性で57%となっており、否定者の方が40～50%程度多い。

男性の年齢層別肯定者比率をみると、20～24歳の15%が40～49歳の8%へと年齢の上昇とともに減少しており、運転中の迷いが少なくなっている。しかし、50～59歳では12%、60歳以上では14%と、50歳以上の層で肯定者比率が上昇しており、運転中の迷いが増加している。女性の年齢層別肯定者比率は男性と異なり、年齢の上昇とともに減少しており、20～24歳の23%が50歳以上では6%となっている(図4-90)。

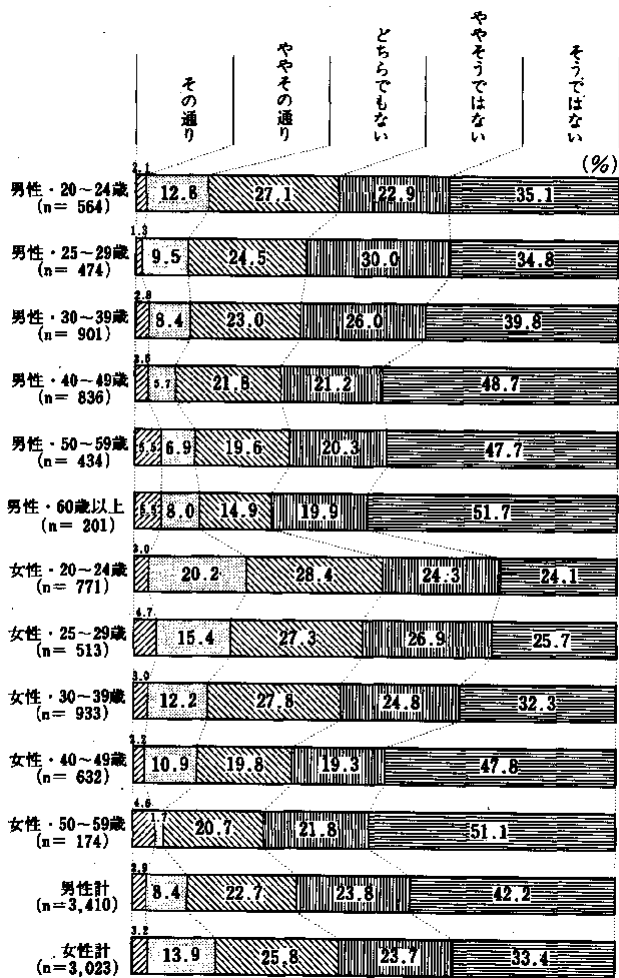


図4-90 性別、年齢層別社会性(運転中に行こうか迷うことが多い)

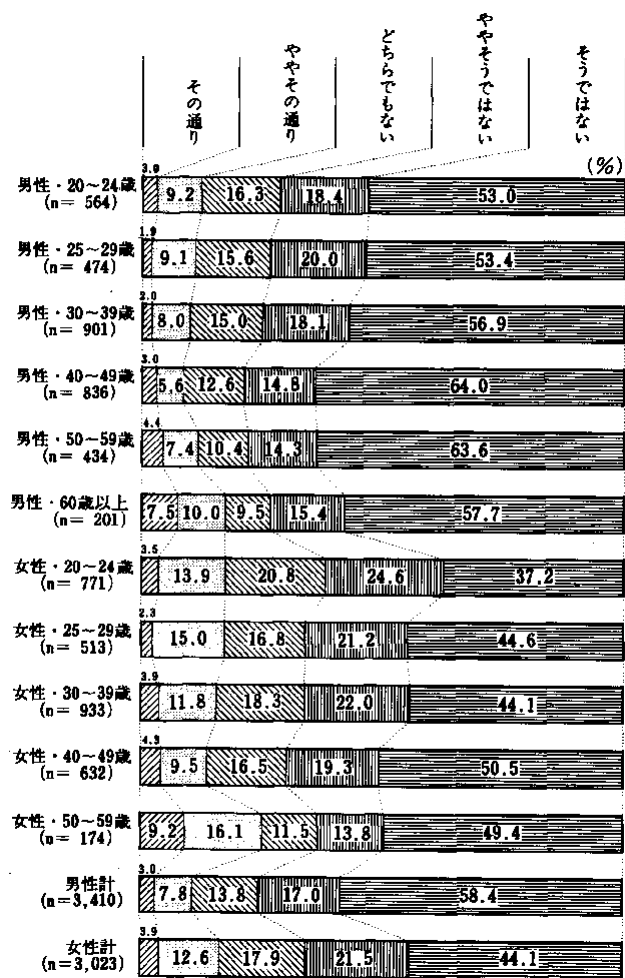


図4-91 性別、年齢層別社会性(なんとなく不安になってブレーキを踏むことがある)

## (10) 走行不安によるブレーキ

運転では、他車から予測可能な動きが要請され、唐突な行動は事故の原因となる。この設問は、そのような唐突な行動をする傾向があるかをみるものである。

「走行中なんとなく不安になってブレーキを踏むことがよくある」に「その通り」とする比率は男性で3%、女性で4%であり、これに「どちらかといえばその通り」を加えると男性が11%、女性が17%となる。このように女性の肯定者比率が男性を6%程度上回っており、女性に走行不安によるブレーキ使用が多い。否定者比率は、男性が75%、女性が66%で男性の方が9%程度否定者が多い。

男性の年齢層別肯定者比率をみると、20～24歳の12%が40～49歳の9%へと年齢の上昇とともに、やや減少している。しかし、50～59歳では12%、60歳以上では18%と、50歳以上の層で肯定者比率が増加している。女性も男性と同様な傾向であり、肯定者比率は20～24歳の17%が40～49歳の14%へと年齢の上昇とともに減少しているが、50～59歳で25%と増加している(図4-91)。

## 4-5-2 運転場面における社会性の分析

### (1) 運転場面における社会性を構成する因子

運転場面における社会性についても因子分析を用いて運転者属性別の分析を行うこととする。社会性に関する因子分析の結果は表4-6に示すとおりである。固有値は第3因子まで1を越えており、社会性に関しては第3因子までを分析の対象とする。

表4-6 社会性の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	2.3144	0.2314	0.2314
2	1.5262	0.1526	0.3841
3	1.1211	0.1121	0.4962
4	0.9172	0.0917	0.5879
5	0.8546	0.0855	0.6733

第1因子と第2因子の空間に各質問項目を布置したものが図4-92、第1因子と第3因子空間に布置したものが図4-93である。以下、各因子に負荷量の大きい項目とその解釈の結果を示す。

#### 【第1因子】

第1因子に負荷量の高い項目は、以下のようなものである。

- ① 自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない(因子負荷量0.753)
- ② 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ(因子負荷量0.722)
- ③ 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う(因子負荷量0.520)

この第1因子に負荷量の高い項目をみると、自分の権利意識が強く、自己の運転技術への批判を容認せず、また他の車に迷惑をかけることに抵抗感を持たない。つまり、運転場面での他車との協調意識が弱く、自分勝手な運転をする傾向を示すものと考えられる。そこで、この因子を「自己本位性の因子」と呼ぶ。

#### 【第2因子】

第2因子に負荷量の高い項目は、以下のようなものである。

- ① 他の車が道を譲ってくれるので進路変更には不安を感じない(因子負荷量0.694)
- ② 前の車についていけば安心して右左折できる(因子負荷量0.676)
- ③ 男性ドライバーは女性ドライバーにもっと親切にすべきだ(因子負荷量0.601)

この第2因子に負荷の高い項目は、他の車が事故回避行動をとってくれたり、他車が保護をしてくれると前提での運転行動の傾向を示すものである。これらの項目に肯定的なことは運転場面で他車に依存的であることを意味する。そこで、この因子を「依存性の因子」と呼ぶ。なお、「男性ドライバーは女性ドライバーにもっと親切にすべきだ」については、女性は男性ドライバーへの依存性を示すものと解釈できるが、男性の場合は女性ドライバーの依存性の容認傾向を示すものである。

#### 【第3因子】

第3因子に負荷量の高い項目は、以下のようなものである。

- ① 走行中なんとなく不安になってブレーキを踏むことがよくある(因子負荷量0.736)
- ② 運転中行こうか行くまいかと迷うことが多い(因子負荷量0.715)
- ③ 進路変更は気軽にできる方だ(因子負荷量-0.561)

この因子に負荷量の高い項目は、運転中に不安や迷いを感じる傾向を示すものである。「進路変更は気軽にできる方だ」は、マイナスの負荷量となっており、運転中の不安や迷いを感じる傾向が少ない傾向を示している。ここでは、この因子を「決断力の因子」と呼ぶことにする。

なお、この運転場面での社会性に関しても、男性サンプルのみでの因子分析と女性サンプルのみでの因子分析を行っているが、男女全体の因子分析結果ときわめて類似した結果となっており、ここでは男女を合わせた全体のサンプルで行った結果を分析に用いることにする。



(2) 性別・年齢層別分析

図4-94は性別・年齢層別に第1因子と第2因子の傾向をみたものである。まず、自己本位性の因子傾向をみると、男女ともに年齢が高くなるにつれて弱くなっている。特に20～24歳とその上の年齢層にかけての自己本位性の弱まりが大きい。また、同じ年齢層で比較しても、女性の自己本位性の方が男性よりも弱い。

依存性は、男性では30歳代から40歳代、女性では40歳代が弱く、それよりも若い層も高齢の層も依存性が強くなっている。各年齢層とも女性の方が男性よりも依存性が強いが、40～49歳ではそれほど大きな性差がみられない。

図4-95は第1因子と第3因子の空間に性・年齢層別の因子得点を布置したものである。第3因子に関してみると、男性は年齢の上昇とともに決断力が弱まっているのに対して、女性では20歳代から40歳代まで年齢の上昇とともに決断力が強まっている。女性の場合は、50～59歳の層になると決断力が弱まっているが、それを除けば、男女で逆の傾向となっている。

(3) 未既婚別分析

自己本位性については、男女ともに未婚者の方が強く、既婚者の方が自己本位性が弱い。依存性に関しては、未既婚で大差がないが、やや既婚者の方が依存性が弱い(図4-96)。

決断力は既婚者が弱く、未婚者が強くなっており、男女とも同じ傾向である(図4-97)。

(4) 職業別分析

男女ともに学生に自己本位性が強い。男性では、学生に次いで会社員・公務員等の自己本位性が強い。女性では、専業主婦の自己本位性が特に弱い。

依存性に関してはそれほど大きな差はないが、学生の依存性が強くなっている。男性では会社員・公務員等や自営業・自由業の依存性が弱く、女性では専業主婦や自営業・自由業の依存性が弱い(図4-98)。

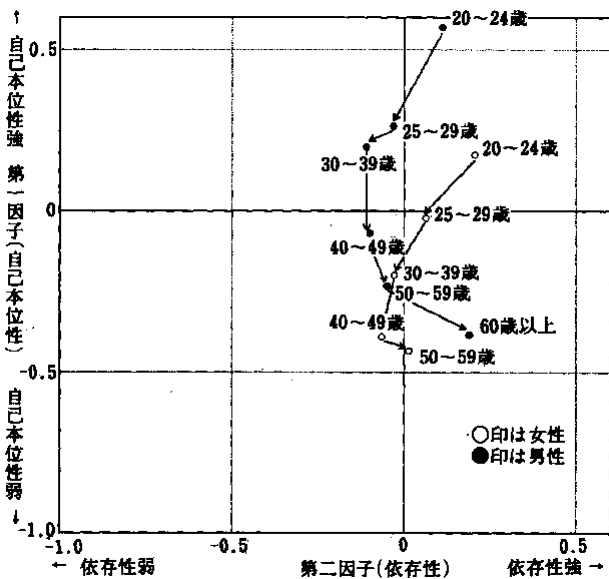


図4-94 性別・年齢別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

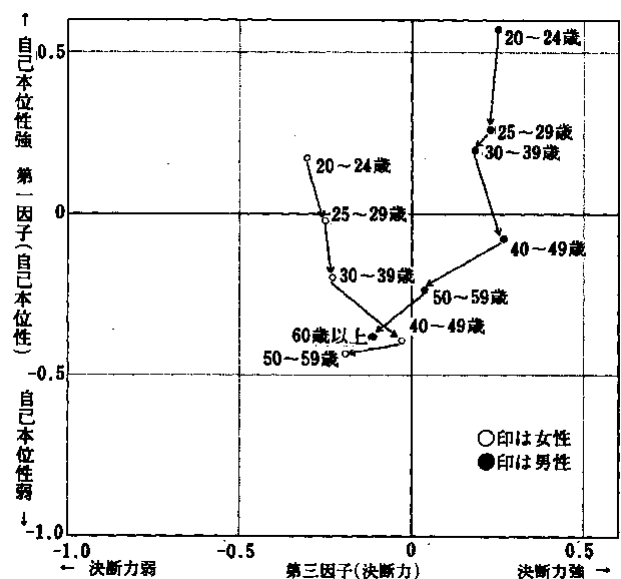


図4-95 性別・年齢別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

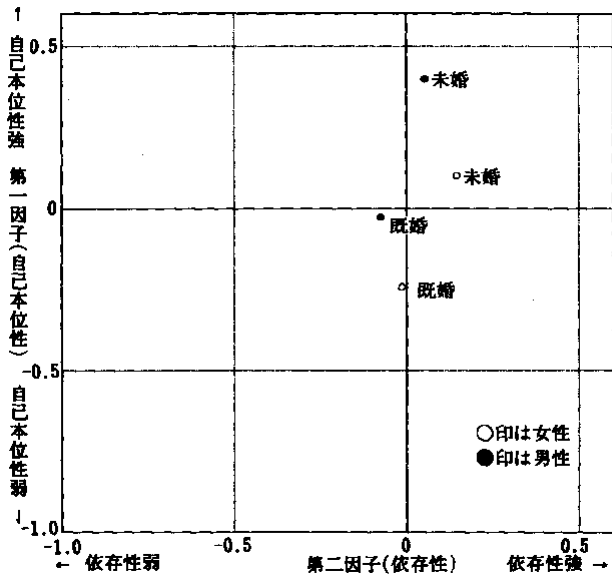


図4-96 未既婚別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

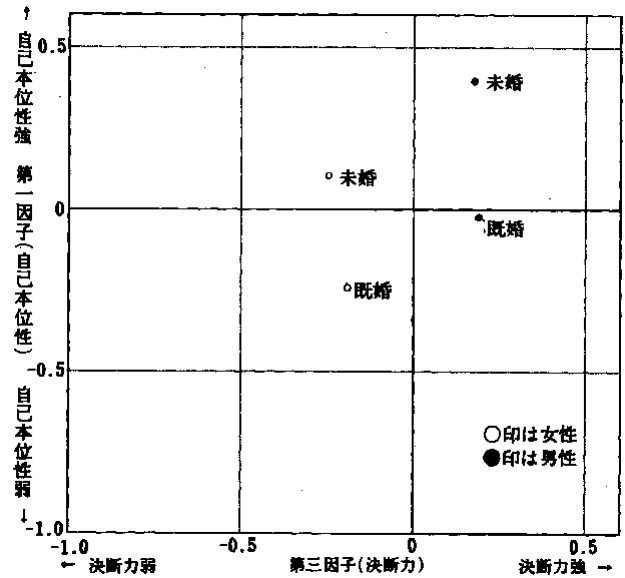


図4-97 未既婚別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

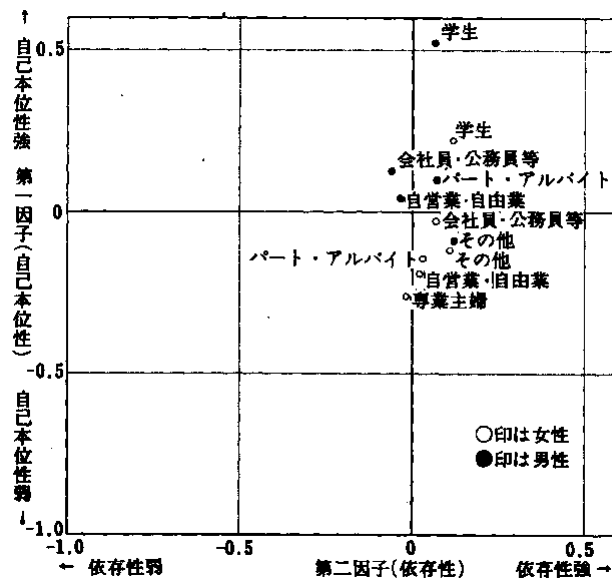


図4-98職業別社会性の因子分析結果(集1因子と第2因子)

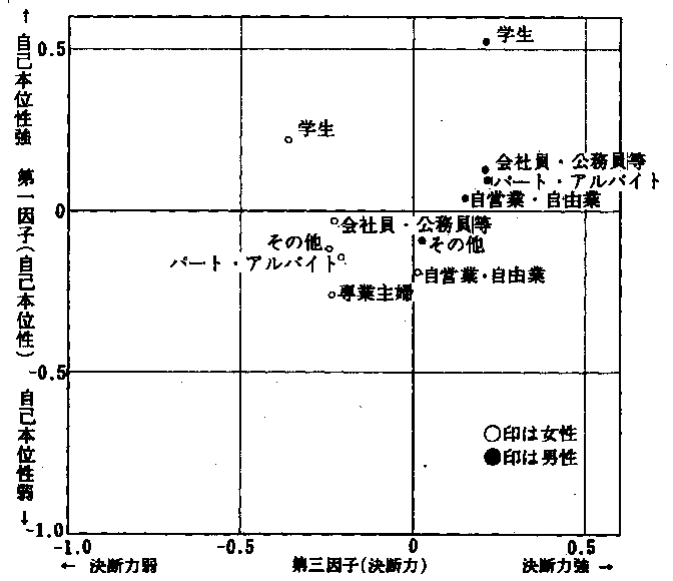


図4-99 職業別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

決断力は職業による差が大きい。男性では学生の決断力がもっとも強いが、女性では学生の決断力がもっとも弱く、男女で異なっている。女性で決断力が強いのは自営業・自由業であるが、これ以外の職業では決断力に差が少ない。男性で決断力が弱いのはその他職業であるが、これを除けば自営業・自由業の決断力が弱い(図4-99)。

### (5) 主運転車種別分析

男性では、大型貨物・大型乗用の自己本位性が強く、軽バン・軽トラックの自己本位性が弱い。女性では自動二輪の自己本位性が強く、男性の自動二輪とほとんど差がない。女性で自己本位性が弱いのは、その他

車種、原付、普通貨物などである。

依存性が強いのは、女性のその他車種、普通貨物であるが、この2車種は女性サンプルが少ないため一般的な傾向とは判断できない。この2車種を除くと、女性の原付の依存性が強い。女性で依存性が弱いのは、サンプルの少ない大型貨物・大型乗用を除くと、軽バン、軽トラックである。男性では、その他車種や軽乗用、原付の依存性が強く、普通貨物や自動二輪の依存性が弱い(図4-100)。

決断力は運転車種での差が大きい。男性では大型貨物・大型乗用、軽バン・軽トラック、普通乗用・ライトバン、普通貨物、自動二輪の決断力が強く、その他車種や原付の決断力が弱い。女性では、サンプル数の少ない大型貨物・大型乗用を除くと普通乗用・ライトバンや軽バン・軽トラック、軽乗用など利用者の多い車種の決断力が強い。女性で決断力が弱いのは、その他車種や原付、自動二輪などである(図4-101)。

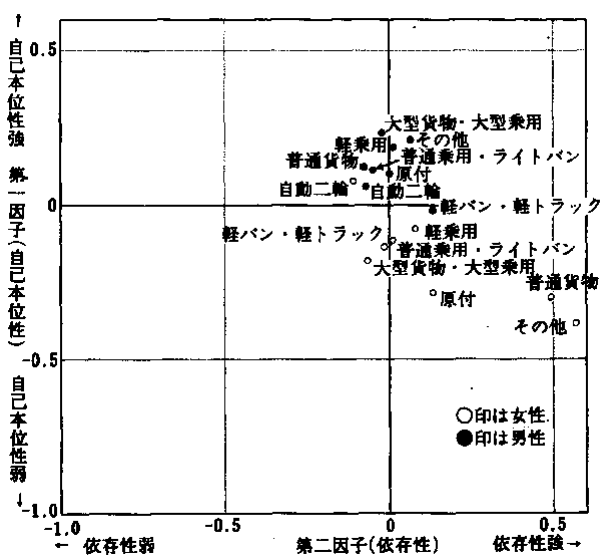


図4-100 主運転車種別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

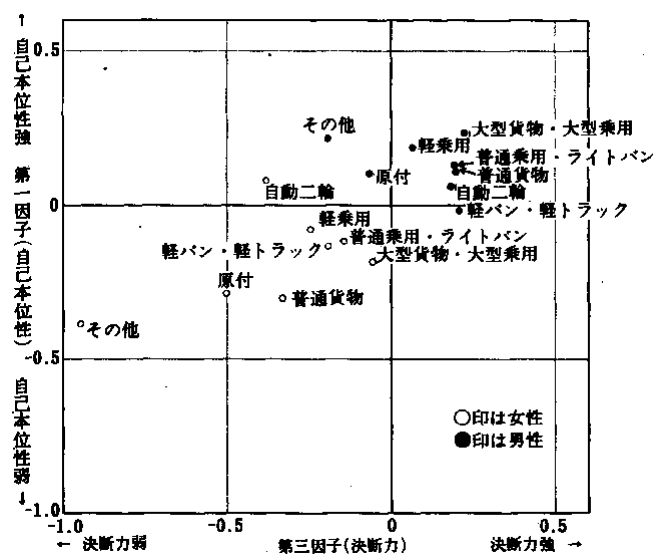


図4-101 主運転車種別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

### (6) 運転目的別分析

自己本位性が強いのは、男女ともに訪問、レジャーなどで運転しているドライバーである。自己本位性が弱いのは、男性では業務・仕事や通勤・通挙で、女性では家族等の送迎やその他、買い物などである。

依存性は、男性では家族等の送迎やレジャー目的で運転しているドライバーに強く、通勤・通学や業務・仕事で運転しているドライバーに弱い。女性ではレジャーが依存性が強く、その他や通勤・通学が弱い(図4-102)。

決断力は男性のレジャーや通勤・通学、業務・仕事などが強い。女性は決断力が弱い方向にあり、特にその他やレジャー、買い物、訪問などの決断力が弱い。女性で比較的決断力が強いのは業務・仕事である(図4-103)。

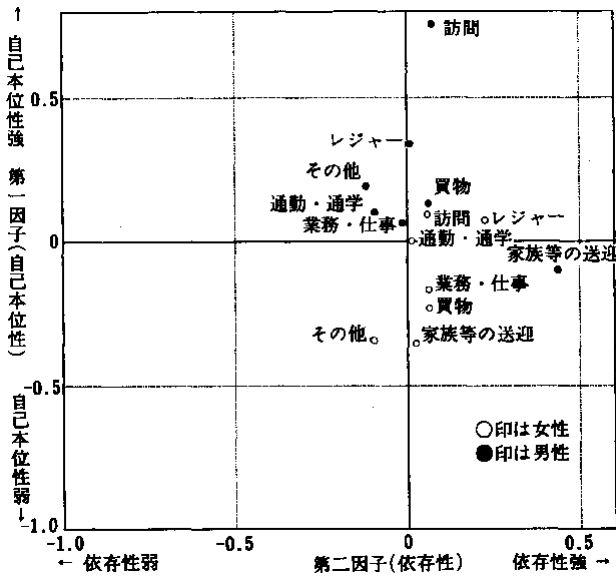


図4-102 主運転目的別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

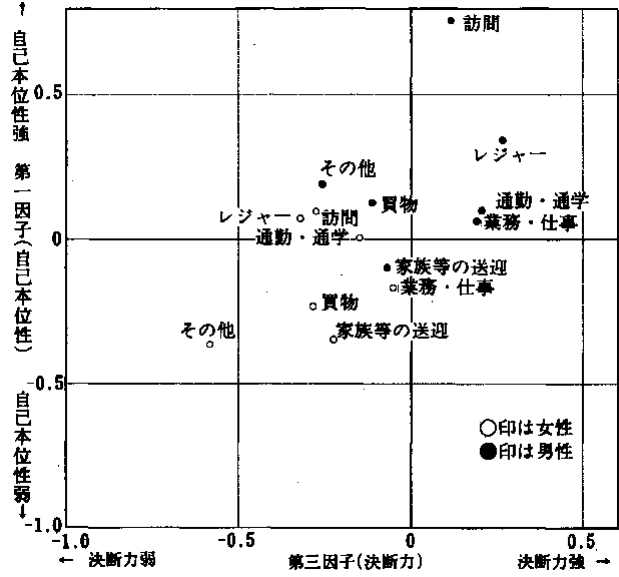


図4-103 主運転目的別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

(7) 運転場所別分析

自己本位性に関しては、男性は運転場所でそれほど差がみられず、女性の方が運転場所での差が大きい。女性は、自宅周辺から他県まで行動範囲が広がるほど自己本位性が強まっており、行動範囲の狭いドライバーは自己本位性が弱い。

依存性に関しても、男性は行動場所でそれほど大きな差がなく、女性の方が差が大きい。依存性に関しても行動範囲の広さと関連が強く、行動範囲が広いほど依存性が弱く、狭いほど依存性が強い傾向となっている(図4-104)。

決断力は男女ともに自宅周辺を運転場所とする行動範囲の狭いドライバーが弱く、行動範囲が広がるにつれて決断力が強くなっている(図4-105)。

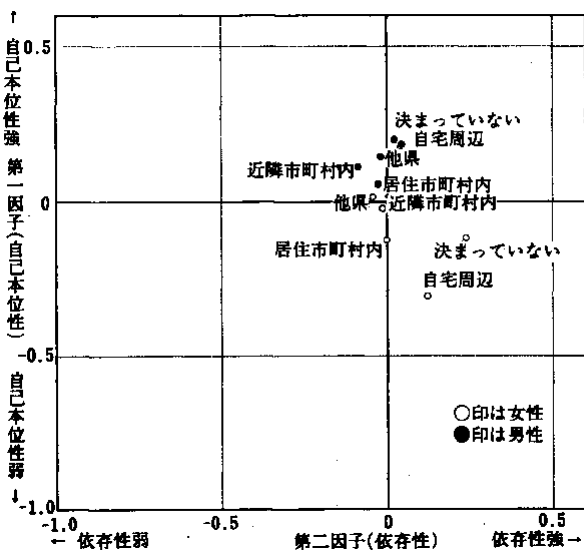


図4-104 運転場所別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

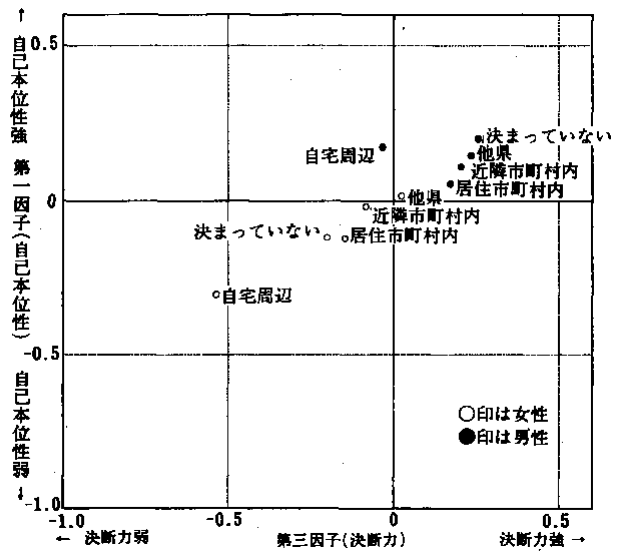


図4-105 運転場所別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

### (8) 運転経験年数別分析

男性の自己本位性をみると、運転経験1年未満を除いて、運転経験が長くなるにつれて自己本位性が弱まる結果となっている。運転経験1年未満は、運転への不安感を持っているためか、自己本位性は弱い方である。女性も、おおむね運転経験が長くなると自己本位性が弱まる傾向にあるが、男性ほど顕著ではなく、また、男性より運転経験での自己本位性の差が少ない。また、女性の場合は運転経験1年未満の自己本位性が特に弱い。

男性の依存性は、運転経験が長くなるにつれて弱くなる傾向であるが、女性の場合は運転経験が長い方が依存性が強くなっている（図4-106）。

男性の決断力は、1年未満が弱くなっているが、運転経験年数が1年以上になるとほとんど変化していない。女性の場合は、運転経験が長くなるにつれて決断力が強くなっており、男性よりも一定した傾向をもっている（図4-107）。

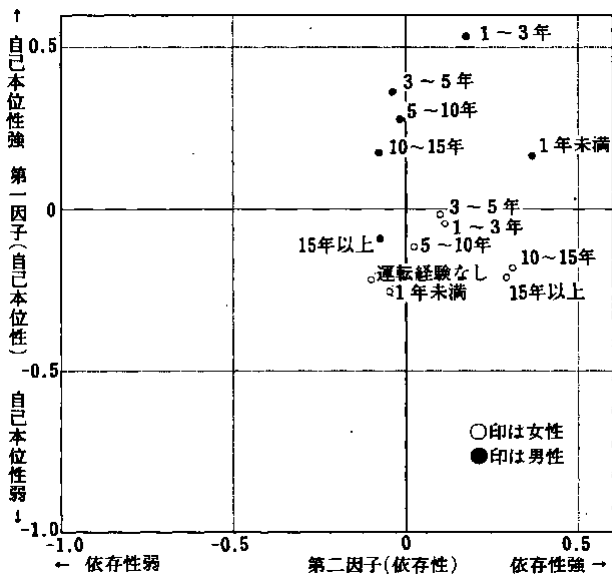


図4-106 運転経験年数別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

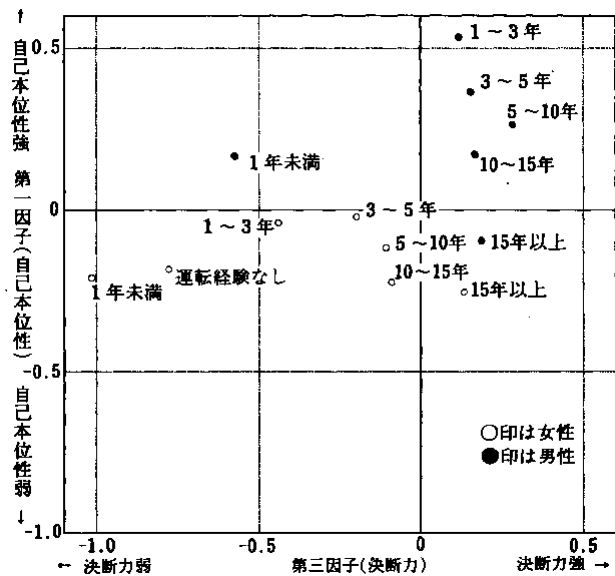


図4-107 運転経験年数別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

### (9) 運転頻度別分析

男性の自己本位性は運転頻度が高くなるにつれて弱くなっているが、女性の場合は、むしろ運転頻度が高くなるにつれて自己本位性が強くなっている。したがって、運転頻度がほとんど毎日では、自己本位性に性差が少なくなっている。自己本位性に性差が大きいのは、運転をほとんどしないドライバーで、男性の自己本位性の方が女性よりもかなり強い。

依存性は運転頻度での差が少ないが、男女ともに運転頻度の高いドライバーが依存性が弱い（図4-108）。

決断力は、男女ともに運転頻度が高くなると強くなっている。ただし、女性の方が運転頻度での決断力の差が大きい（図4-109）。

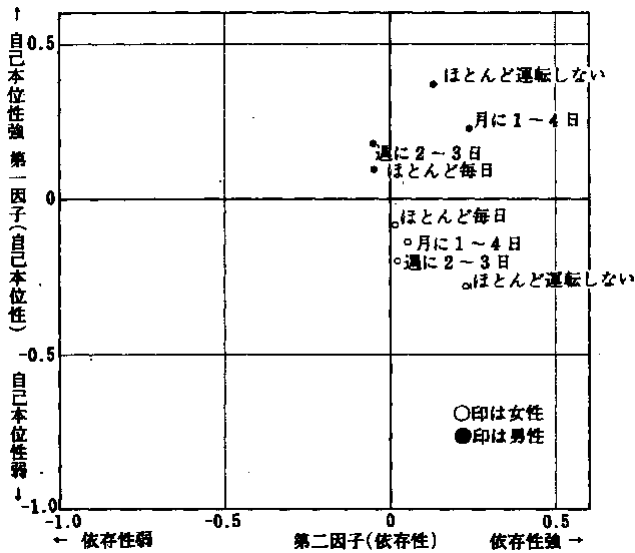


図4-108 運転頻度別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

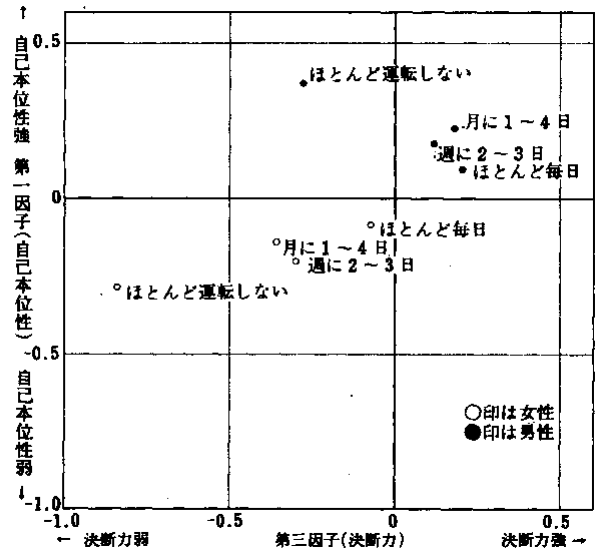


図4-109 運転頻度別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

(10) 走行距離別分析

自己本位性に走行距離での違いは少ないが、運転しないとするサンプルに特徴がでている。この「運転しない」は最近1ヶ月間に運転していないドライバーであるが、男性は自己本位性が強く、女性は自己本位性が弱くなっており、男女で傾向が逆転している。

男性の依存性は、概ね走行距離が長い方が弱い、女性は走行距離が長い方が弱いとはいえない(図4-110)。

決断力は、男女ともに走行距離が長いほど強くなっており、男性でも女性でも走行距離が1500km以上の走行距離の長い層の決断力がもっとも強い。また、女性の方が走行距離での決断力の違いが大きくなっている(図4-111)。

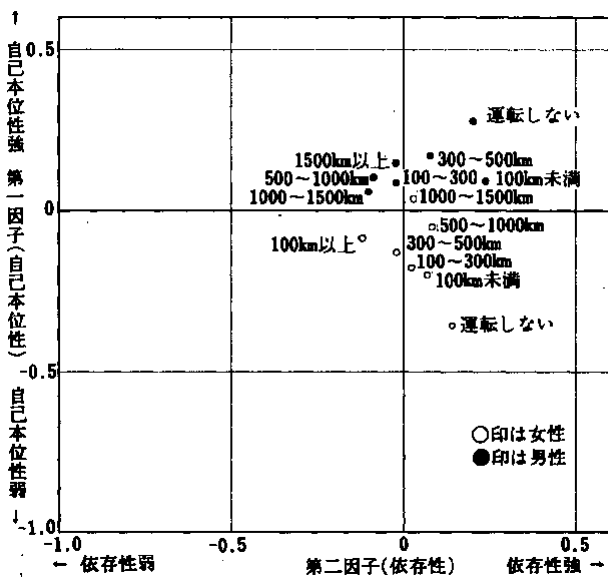


図4-110 月間走行距離別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

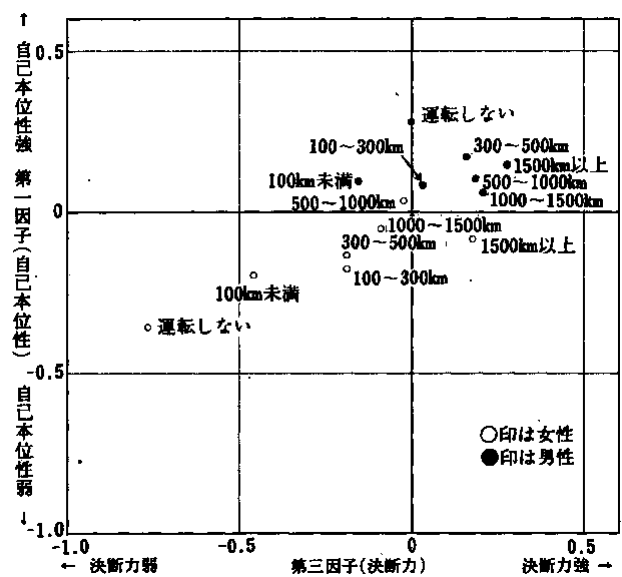


図4-111 月間走行距離別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

### (11) 運転者群別分析

男性で自己本位性が強いのはペーパードライバーであるが、女性では男性とは逆にペーパードライバーの自己本位性が弱い。ただし、女性の職業運転者の自己本位性をもっとも弱いが、これはサンプル数が少ないことの影響とみられる。依存性は、ペーパードライバーに強く、マイカー運転者に弱い（図4-112）。

決断力は男女ともにペーパードライバーが際だって弱い。男性ではその他の運転者群で決断力に大きな違いはないが、女性ではマイカー運転者がペーパードライバーに次いで決断力が弱くなっている（図4-113）。

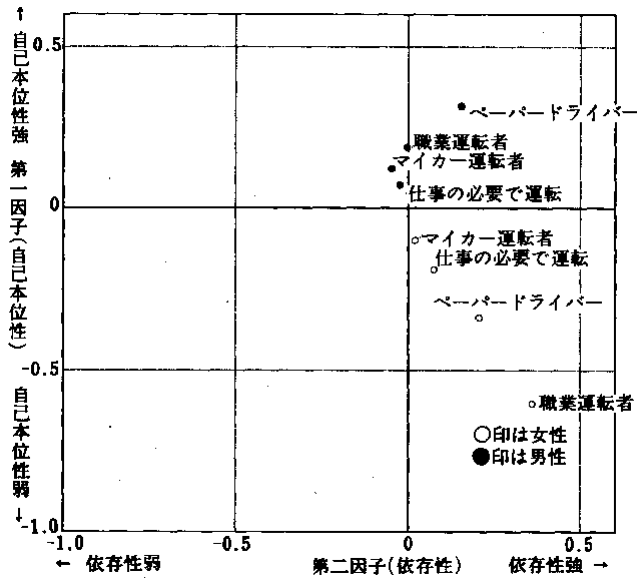


図4-112 運転者群別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

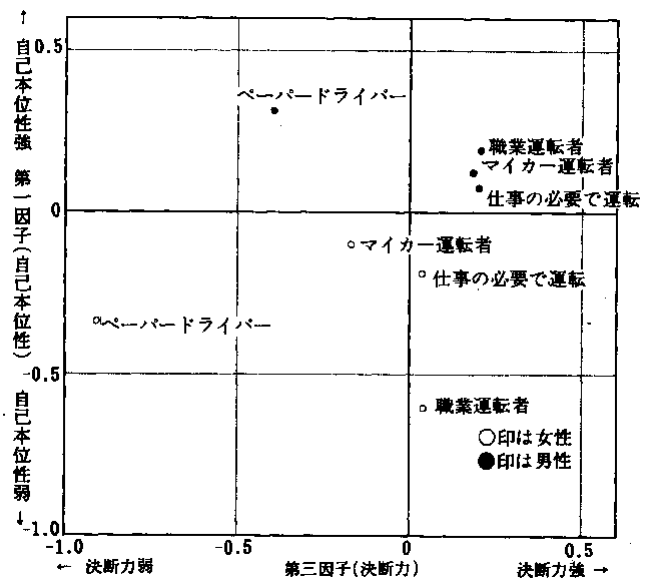


図4-113 運転者群別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

#### 4-5-3 女性ドライバーの運転場面での社会性の特徴

運転場面での社会性に関する10項目の質問に「その通り」および「どちらかといえばその通り」と肯定的な回答をした比率を合計し、男性と女性を比較したものが図4-114である。

まず、自己本位性を示す「車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う」や「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない」、「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」などへの肯定者比率をみると、いずれも男性の方が多く、この設問で定義した自己本位性に関しては、女性の方が弱い傾向がみられる。

次に、依存性を示す「前の車についていけば安心して右左折できる」や「男性ドライバーは女性ドライバーにもっと親切にすべきだ」については、女性の後者比率の方が高く、女性ドライバーに他の車への依存的傾向が強いことが読み取れる。

さらに特徴的なのは、「運転中行こうか行くまいかと迷うことが多い」や「走行中なんとなく不安になってブレーキを踏むことがよくある」に肯定する比率が女性に多いことで、いずれの項目でも男性の肯定者比率が11%、女性の肯定者比率が17%で、女性の方が6%程度多い。これらの項目は、運転中の決断力を示すものとみられる項目である。これらに肯定的であるということは、後続の車にとって思いがけない行動にで

る傾向があることを示唆しており、周辺のスムーズな車の流れを乱す可能性が高い。

以上のように、女性ドライバーの運転場面での特徴は、自己本位性は弱いものの、依存性がやや強く、運転中に迷う傾向も強いといえる。

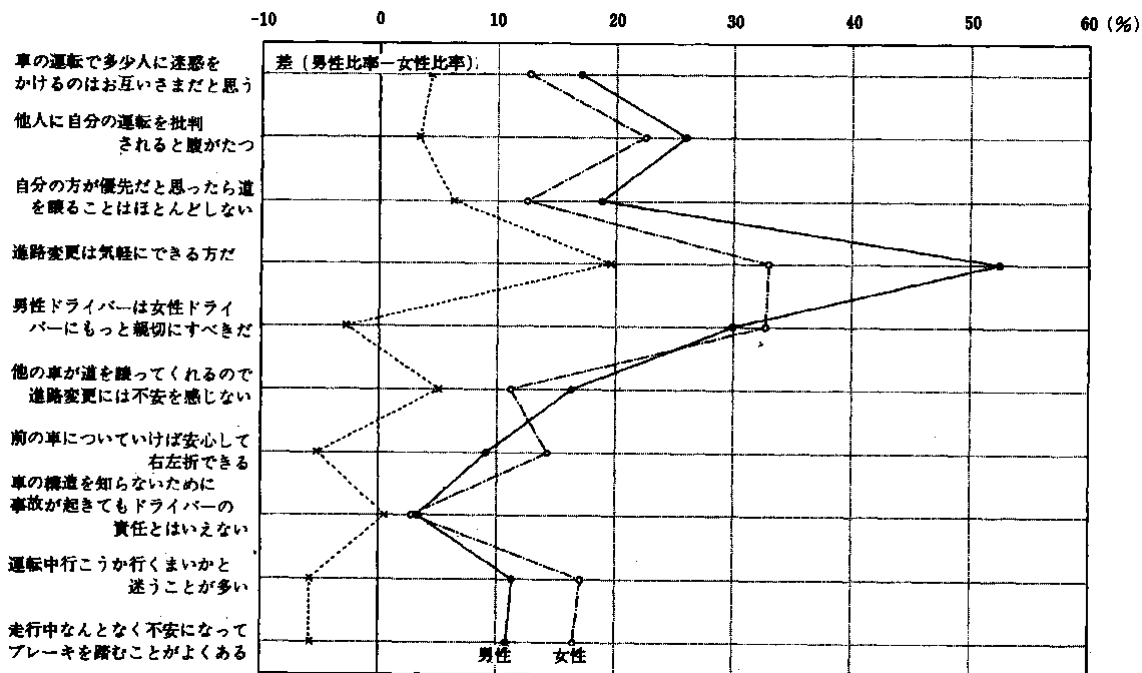


図4-114 運転場面での社会性の質問項目への性別肯定者比率

## 4-6 女性ドライバー観

### 4-6-1 女性ドライバー観の実態

男性と女性で女性ドライバー観がどのように異なるのであろうか。属性による女性ドライバー観の差異を分析するために次の10項目の設問を行った。設問はそれぞれに、「賛成」「やや賛成」「どちらともいえない」「やや反対」「反対」の5つの選択肢から1つを選ぶ方法で実施した。

1. 「一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている」
2. 「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」
3. 「一般に女性ドライバーは、大きな事故を起こさないので安心だ」
4. 「一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである」
5. 「一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」
6. 「一般に女性ドライバーは、運転が感情や気分によって左右されやすい」
7. 「一般に女性ドライバーは、交通のルールをよく知らない」



8. 「一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である」
9. 「一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない」
10. 「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」

#### (1) 慎重な運転

「一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている」に対して「賛成」と回答しているのは、男性が8%、女性が10%である。「やや賛成」は、男性が16%、女性が17%で、賛成者を合計すると、男性が24%、女性が26%となる。女性に、女性ドライバーは運転が慎重だとする意見への賛成者が、わずかながら多い。

この意見に対する反対者は男性が45%、女性が29%で、男女ともに反対者の方が多いが、女性は賛成者と反対者の差が3%とわずかである。

男性の回答を年齢層別にみると、20～24歳に賛成者が26%と多いが、25～29歳になると賛成者が21%と減少している。その上の年齢層では賛成者比率には大きな違いはないが、「賛成」と積極的に賛成する比率で見ると、40～49歳の21%が50～59歳では32%、60歳以上では34%と徐々に増加し、50歳以上の層になると賛成者の比率が大きく増加している。

女性の賛成者比率は、20～24歳では23%と多いが、25～29歳では20%へと減少している。30歳代以上になると、年齢の上昇とともに賛成者比率が増加しており、50～59歳になると47%と、半数近くが賛成している。賛成者比率の変動は女性の方が大きい(図4-115)。

全体に、女性の方が、そして年齢の高い層の方が女性ドライバーは慎重だとみている。

#### (2) 事故が少ないのはスピードを出さないからだ

「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」に「賛成」と回答している比率は、男性が12%、女性が14%である。「やや賛成」と回答している比率は、男性が26%、女性が33%で、賛成者の合計では、男性が39%、女性が47%となり、女性の賛成者の方が男性よりも8%多い。「やや反対」と「反対」を合計した反対者の比率は、男性が27%、女性が16%となっており、男性では賛成者比率と大差はないが、女性では17%ほど賛成者の方が多い。

男性の回答を年齢層別にみると、30歳代、40歳代に賛成者比率が少なく、20歳代と50歳以上に賛成者が多いが、年齢による差は少ない。女性の賛成者比率は、ほぼ年齢の上昇とともに増加する傾向で、20～24歳では42%が50～59歳では58%へと増加している。ただし、30～39歳から40～49歳の層にかけては賛成者比率が減少している(図4-116)。

傾向としては、女性の方が、そして年齢が高い方が女性はスピードを出さないので事故が少ないとみている。

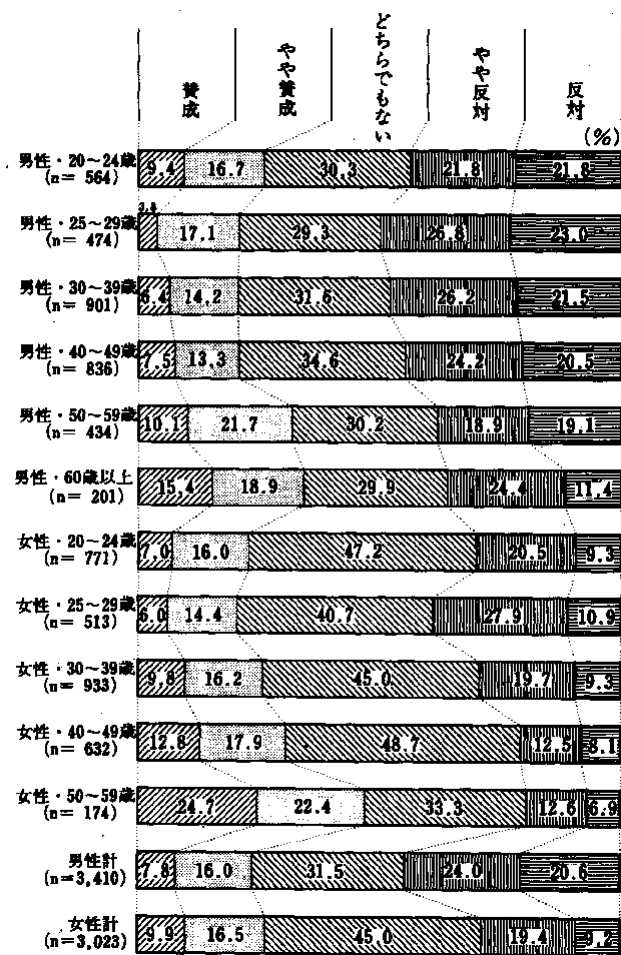


図4-115 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性ドライバーの方が慎重だ)

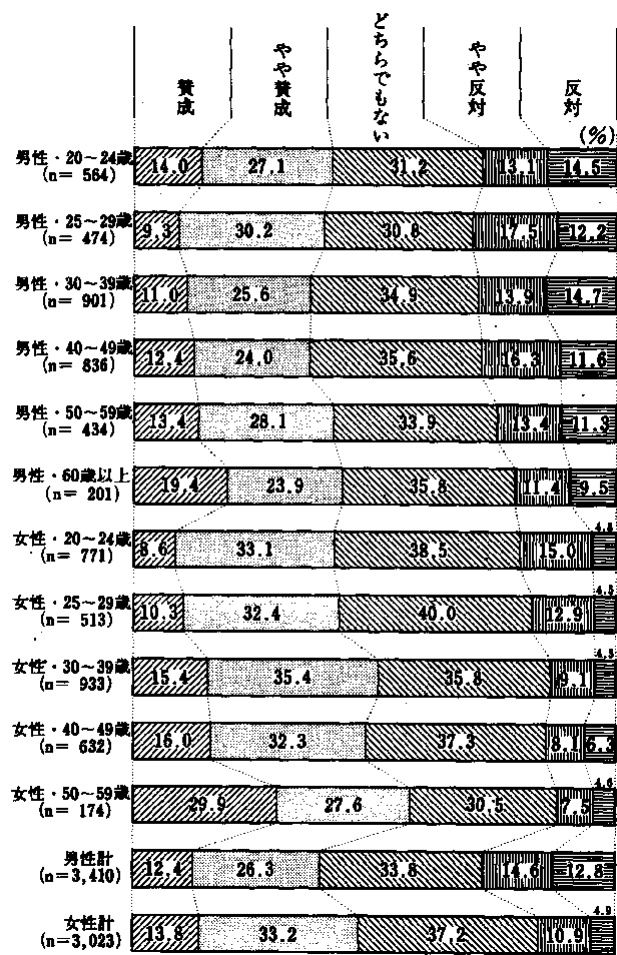


図4-116 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性は速度をださないから事故が少ない)

### (3) 大事故を起こさないので安心

「一般に女性ドライバーは、大きな事故を起こさないので安心だ」に対して「賛成」と回答しているのは、男性が4%、女性が6%である。「やや賛成」は男性が9%、女性が13%で、賛成者合計では男性が13%、女性が19%となり、女性の方が賛成者が多い。「やや反対」および「反対」とする反対者比率は男性が52%、女性が36%となっており、男女ともに反対者の方が多い。

男性の回答を年齢層別にみると、ほぼ年齢の上昇とともに賛成者比率が増加しており、男性の高年齢層ほど女性ドライバーが大事故を起こさないので安心とみている。女性の回答も同様で、年齢が高い層ほど賛成者が多く、女性ドライバーは大事故を起こさないので安心とみている(図4-117)。

### (4) 他人に甘えた運転

「一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである」という意見に対して「賛成」は男性が30%、女性が19%である。これに「やや賛成」の比率を加えた賛成者比率では男性が69%、女性が60%となっており、男性の方が女性は他人に甘えた運転をしがちであるとみている。なお、女性でも6割が女性ドライバーは他人に甘えた運転をしがちであると認識している結果となっており、女性からみても女性ドライバーは他

人に依存的な傾向をもっていることになる。

男性の回答を年齢層別にみると、いずれの年齢層でも賛成者が過半数を占めている。もっとも賛成者が多いのは30～39歳の75%で、もっとも賛成者が少ないのは50～59歳の62%である。女性は、おおむね年齢が高い層ほど賛成者比率が少なくなっており、加齢とともに他人に甘えた運転をしているとする比率が減少している(図4-118)。

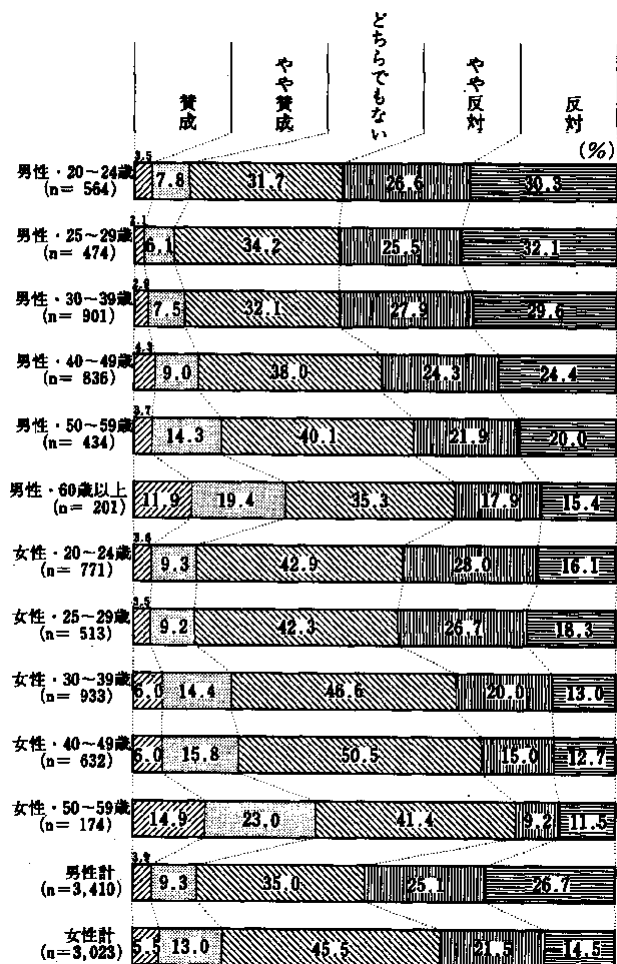


図4-117 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性は大事故を起こさないので安心)

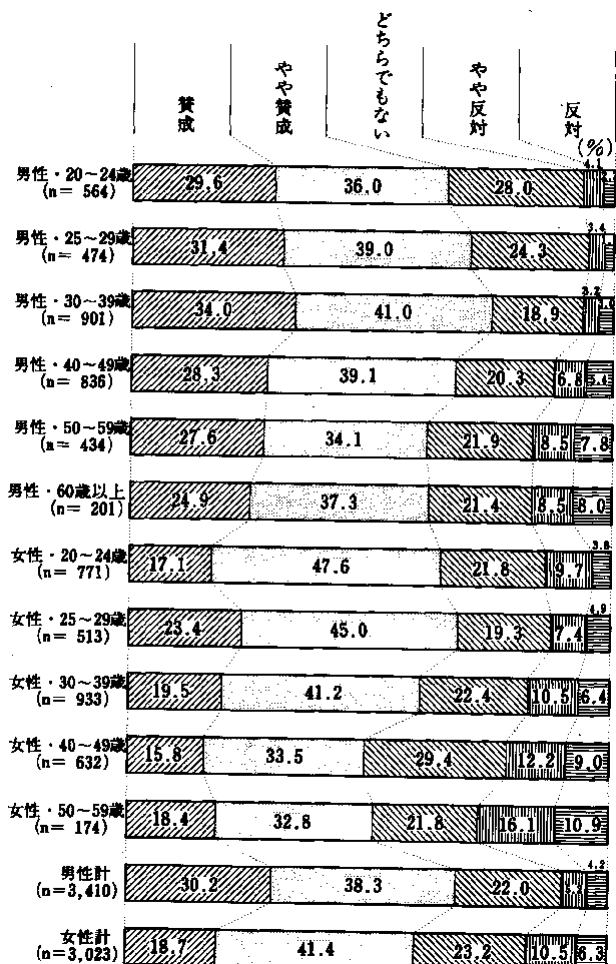


図4-118 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性は他人に甘えた運転をする)

### (5) 自己本位的な運転

「一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」に「賛成」は、男性で42%、女性で24%で男性の方が多い。これに「やや賛成」との回答比率を加えて賛成者比率を算出すると、男性が77%、女性が63%となり、男性の方が女性ドライバーは自己本位的な運転をするともっていることになる。「やや反対」および「反対」と反対する比率は、男性が6%、女性が15%である。女性ドライバーに自己本位的傾向があることを、男性の8割弱、女性の6割以上が認めていることになる。

男性の回答を年齢層別にみると、20～24歳に賛成者比率が少ないものの、25歳から40歳代まではそれほど大きな差はみられない。しかし、男性の50歳以上になると賛成者比率が減少し、女性ドライバーは自己本位

的ではないとする否定者比率が、やや増加している。

女性の年齢層別回答をみると、20～24歳の賛成者比率が65%と少ないが、25～29歳になると69%と増加し、それ以上の年齢では徐々に賛成者比率が減少している。男女ともに女性ドライバーは自己本位的な運転をする傾向があるとしている比率が高いが、年齢が高い層ほど女性ドライバーは自己本位的であるとする比率が下がっている(図4-119)。

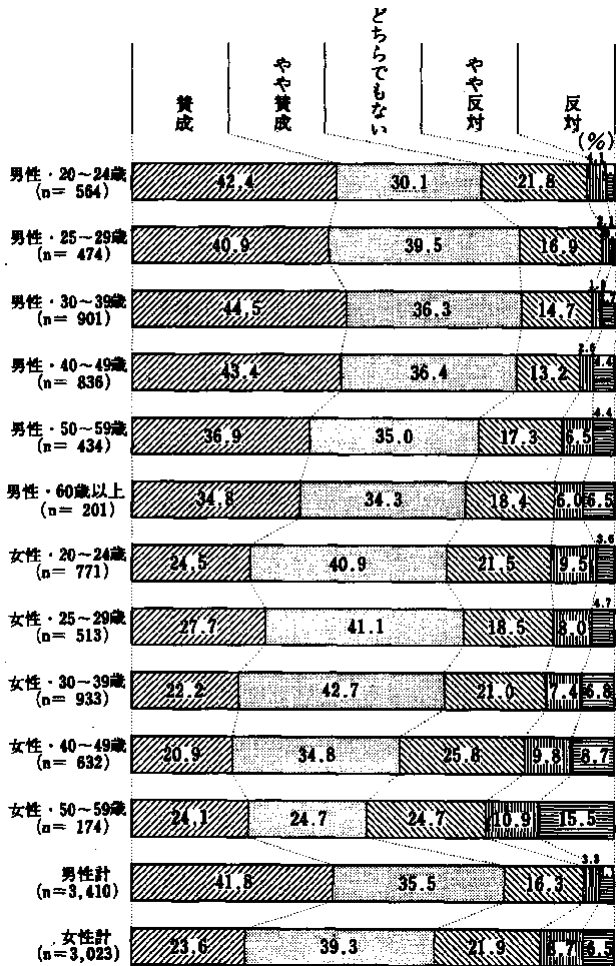


図4-119 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性は自己本意の運転をする)

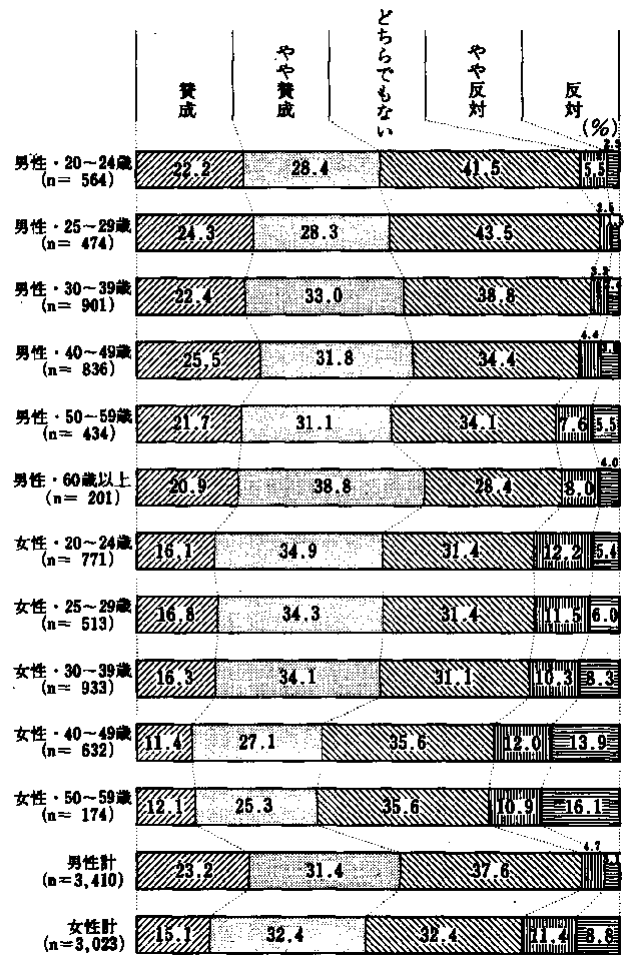


図4-120 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性の運転は感情に左右されがち)

### (6) 運転が感情や気分左右されやすい

「一般に女性ドライバーは、運転が感情や気分左右されやすい」に「賛成」としているのは、男性が23%、女性が15%となっている。これに「やや賛成」と回答している比率を加えて賛成者比率を算出すると、男性が55%、女性が48%となっている。男性の半分強、女性の約半数が女性ドライバーは気分左右されやすいとみていることになる。この意見に「やや反対」または「反対」としているのは、男性が8%、女性が20%で男女ともに賛成者の方が多い。

男性の年齢層別回答をみると、20歳代から40歳代までは、年齢の上昇とともに肯定者比率が増加している。男性の50～59歳になると肯定者比率が減少しているが、60歳以上では再び増加している。女性は、20歳代か

ドライバーはとっさの対応が不得手とみていることになる。この設問に対しては反対者が少なく、男性で4%、女性で9%と少数である。

年齢層別に肯定者比率をみると、男性では40～49歳が87%ともっとも多く、女性では25～29歳が79%ともっとも多い。賛成者比率が少ないのは、男女ともに年齢が高い層である(図4-122)。

(9) 車の構造に弱い

「一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない」という意見に「賛成」と回答しているのは、男性で59%、女性で53%で半数を越えている。これに「やや賛成」との回答を加えると、男性が89%、女性が88%と9割近くが女性ドライバーは車の構造に弱いとみていることになる。また、この設問に対する肯定者比率には男女で差が少ない。否定者比率は男性が3%、女性が4%で、きわめて少数であり、ほとんどのドライバーは女性は車の構造をよく知らないとみている。

年齢層別には、男女ともに20～25歳を除くと、年齢の上昇とともに肯定者比率が減少しており、若い層ほど女性ドライバーは車の構造に弱いとしている。ただし、24歳以下は、その上の年齢層よりも、やや肯定者比率が少ない(図4-123)。

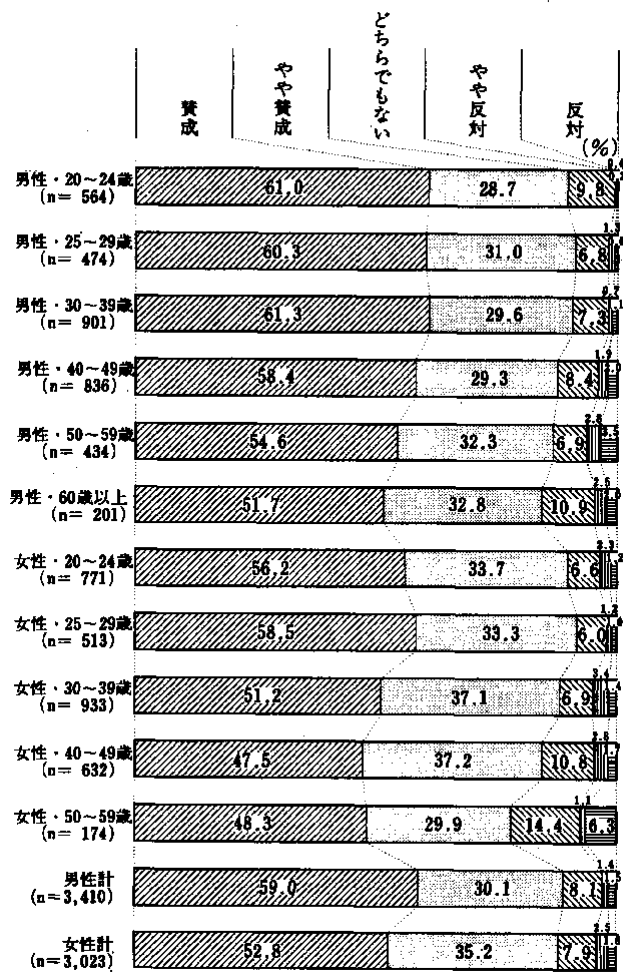


図4-123 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性は車の構造を知らない)

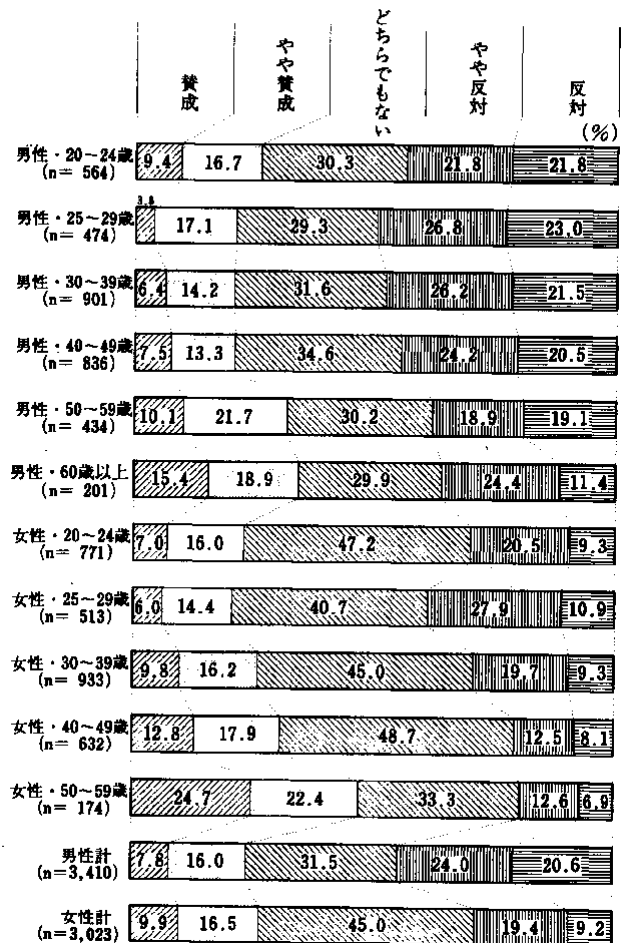


図4-124 性別、年齢層別女性運転者への意見(女性ドライバーの後ろはこわい)

## (10) 女性に追従運転

「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」に「賛成」と回答しているのは、男性で8%、女性で10%となっている。これに「やや賛成」を加えると男性が24%、女性が26%となっており、女性の方が女性ドライバーの後ろにつくのは怖いと認識していることになる。否定している比率は、男性が45%、女性が29%で、男女ともに否定者比率の方が多い。

年齢層別には、男女ともに20～24歳を除くと、年齢の上昇とともに肯定者比率が増加している。特に女性に顕著な傾向となっている(図4-124)。

### 4-6-2 女性ドライバー観の分析

#### (1) 女性ドライバー観を構成する因子

女性ドライバー観についても因子分析を用いて運転者属性別の分析を行うことにした。女性ドライバー観に関する因子分析の結果は表4-6に示すとおりで表にみるように、固有値は第2因子まで1を越えており、女性ドライバー観に関しては第2因子までを分析の対象とした。

第1因子と第2因子の空間に各設問を布置したものが図4-125である。以下、各因子に負荷量の大きい項目と因子の解釈の結果を示す。

表4-6 女性ドライバー観の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	3.7783	0.3378	0.3378
2	1.7080	0.1708	0.5486
3	0.8627	0.0863	0.6349
4	0.6939	0.0694	0.7043
5	0.6168	0.0617	0.7660

#### 【第1因子】

第1因子に負荷量の高い項目は、以下の項目である。

- ① 一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である(因子負荷量0.7850)
- ② 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである(因子負荷量0.7590)
- ③ 一般に女性ドライバーは、交通のルールをよく知らない(因子負荷量0.7386)
- ④ 一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない(因子負荷量0.6948)
- ⑤ 一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである(因子負荷量0.6772)
- ⑥ 一般に女性ドライバーは、'運転が感情や気分'に左右されやすい(因子負荷量0.6640)
- ⑦ 一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ(因子負荷量0.6471)

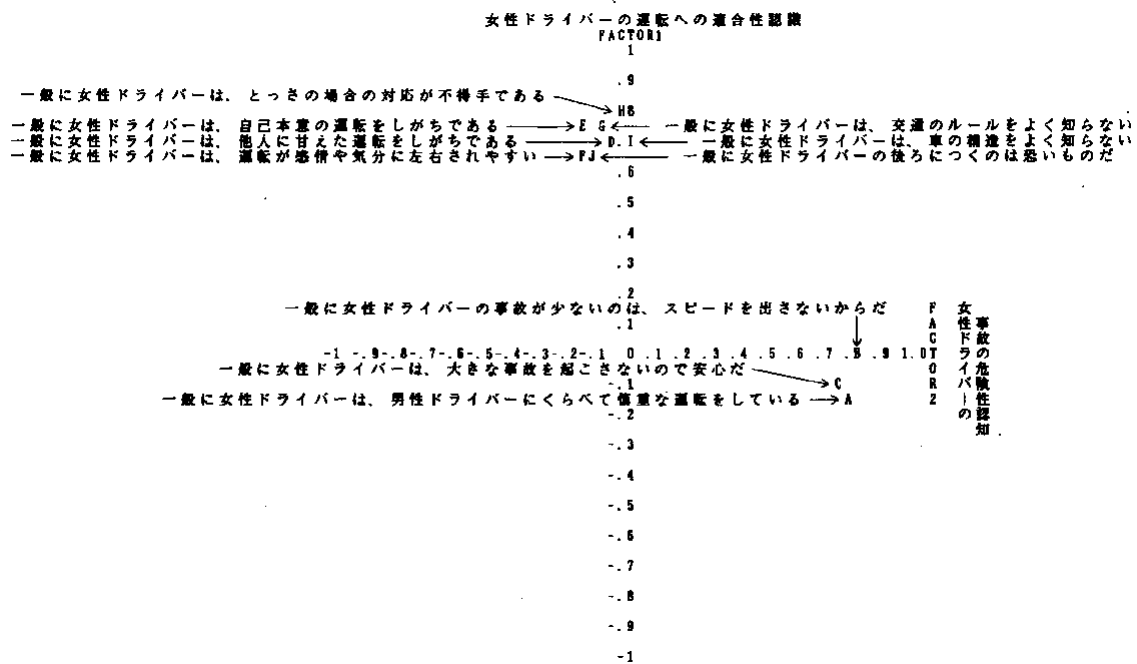


図4-125 女性ドライバーの認識の因子分析結果

この第1因子に負荷量の高い項目は、いずれも女性ドライバーの問題点を指摘する項目であり、女性が運転に向いているかどうかについての認識を示すものであると考えられる。そこで、この第1因子を「女性ドライバーの運転適合性の因子」と呼ぶことにする。

【第2因子】

- ① 一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている(因子負荷量0.8184)
- ② 一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ(因子負荷量0.7867)
- ③ 一般に女性ドライバーは、大きな事故を起こさないので安心だ(因子負荷量0.7345)

この第2因子に負荷の高い項目は、第1因子と異なり、いずれも女性ドライバーに好意的な意見である。内容的には、女性ドライバーは慎重で、スピードを出さず、従って大きな事故を起こさないと考えている傾向を示しており、女性ドライバーの運転を安全と考えているかどうかを表す因子と考えられる。そこで、この第2因子を「女性ドライバーの事故の危険性認知の因子」と解釈することにする。

なお、この女性ドライバー観に関しても、男性サンプルのみでの因子分析と女性サンプルのみでの因子分析を行っているが、男女全体の因子分析結果ときわめて類似した結果となっており、男女を合わせた全体のサンプルで行った結果を分析に用いることにする。

(2) 性別・年齢層別分析

第1因子と第2因子の空間に性別・年齢層別の因子得点の平均を布置したものが図4-126である。まず、女性の運転への適合性の因子についてみると、女性は適合しているとする傾向が強いが、男性は女性は運転に適合しているとみる傾向が弱い。年齢層別には、女性は年齢が高くなるにつれて適合しているとする傾向が強くなっているのに対して、男性は20歳代から40歳代まではほとんど変化していない。ただし、50歳以上

になると、やや適合している方向に変化している。

女性ドライバーの危険性認知に関しても、女性は年齢の上昇とともに女性ドライバーが安全であるとの認知が強くなっているが、男性の場合は20歳代から40歳代までほとんど変化していない。50～59歳、60歳以上になると男性ドライバーは安全であるとの認知の方向に変化している。

### (3) 未既婚別分析

女性の運転への適合性に関しては女性は既婚者の方が適合していると認知している。男性の場合は未既婚でほとんど差がない。女性ドライバーの危険性認知に関しても、女性は既婚者の方が安全であるとしているが、男性はほとんど未既婚で差がない(図4-127)。

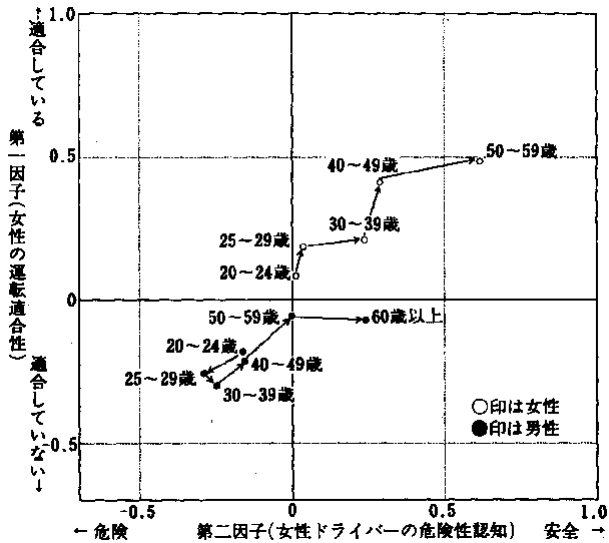


図4-126 性別・年齢層別女性ドライバー観の因子分析結果

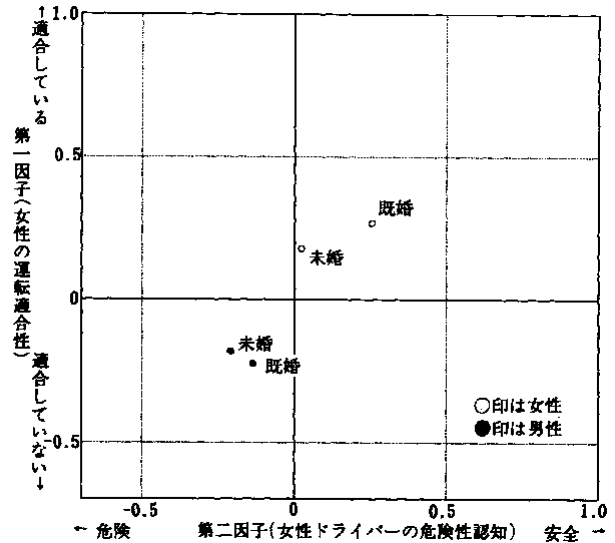


図4-127 未既婚女性ドライバー観の因子分析結果

### (4) 職業別分析

女性の運転適合性については、女性は職業でほとんど違いがないが、男性は女性よりも違いが大きい。男性でもっとも適合していると認識しているのはパート・アルバイトで逆に適合していないとしているのは会社員・公務員等である。

女性ドライバーの危険性認知については、女性の方が職業での違いが大きく、自営業・自由業や専業主婦が安全との認識が強い。女性で危険との認識が強いのは学生である。男性では、学生が安全との見方が強く、女性の学生と傾向が逆転している。男性で危険との認識が強いのは会社員・公務員等である(図4-128)。

### (5) 主運転車種別分析

女性の運転適合性については、男性は原付に適合しているとの傾向が強く、普通乗用・ライトバンに適合していないとの認識が強い。なお、男性のその他車種が適合しているとの方向にあるが、これはサンプル数が12件と少数のため一般的な傾向とは解釈できない。女性で適合しているとみているのは、軽乗用のドライバーで、適合しているとの認識が弱いのは軽バン・軽ライトバンである。ただし、女性の場合は運転車種による運転適合性の認識に差が少ない。

女性ドライバーの危険性認知については、男性では原付や軽乗用、大型貨物・大型乗用、普通貨物に安全



との認識が強く、自動二輪に危険との認識が強い。女性ではその他車種の安全との認識傾向が強いが、これはサンプル数が17件と少数である。その他車種を除くと、軽乗用や軽バン・軽トラック、普通乗用・ライトバンなどに安全との認識傾向が強く、自動二輪に弱い。

なお、女性の大型貨物・大型乗用に危険との認識が強いが、これもサンプル数が少なく一般的な傾向とは解釈できない(図4-129)。

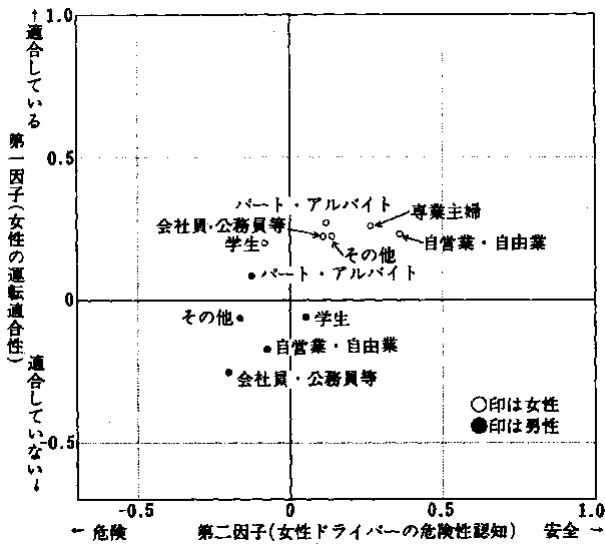


図4-128職業別女性ドライバー観の因子分析結果

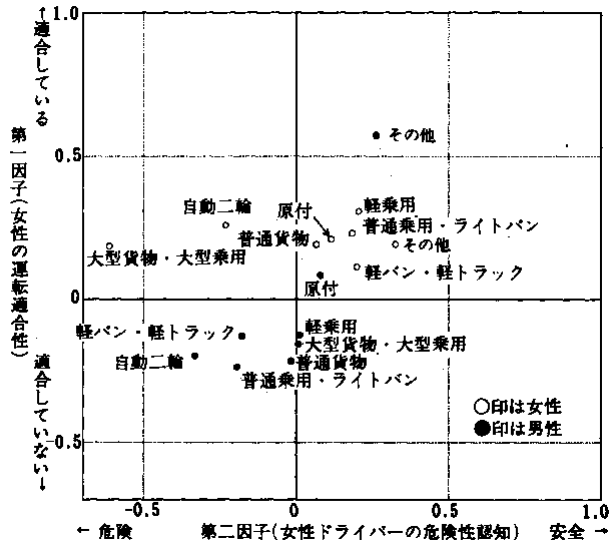


図4-129主運転車種別女性ドライバー観の因子分析結果

### (6) 運転目的別分析

男性についてみると、サンプル数の少ないその他目的を除き、運転目的では大きな違いがないといえる。女性も、運転目的でそれほど大きな違いはみられない。女性の運転適合性に関しては、業務・仕事や家族等の送迎で運転しているドライバーに適合しているとの認識が強く、訪問やレジャー目的で運転しているドライバーに適合しているとの認識が弱い。

女性ドライバーの危険性認知に関しても男性は運転目的での差が少ないが、やや通勤・通学に危険との認識が強い。女性は、その他や買い物に安全との認知傾向が強く、レジャーや通勤・通学に安全との認識が弱い(図4-130)。

### (7) 運転場所別分析

女性の運転適合性については、男性は行動範囲の広い他県に適合していないとの認識が強いが、女性では男性と逆に他県に適合しているとの認識が強い。女性は行動範囲が広いほど適合しているとの認識が強くなる傾向にある。

女性ドライバーの危険性認知については、男女ともに行動範囲の広い他県に危険との認識が強い傾向にある。女性の場合は、行動範囲が狭いほど安全との認識が強くなる傾向にある(図4-131)。

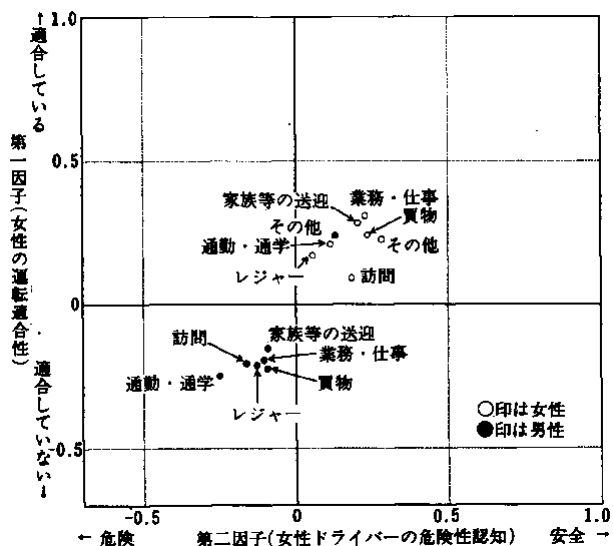


図4-130 運転目的別女性ドライバー観の因子分析結果

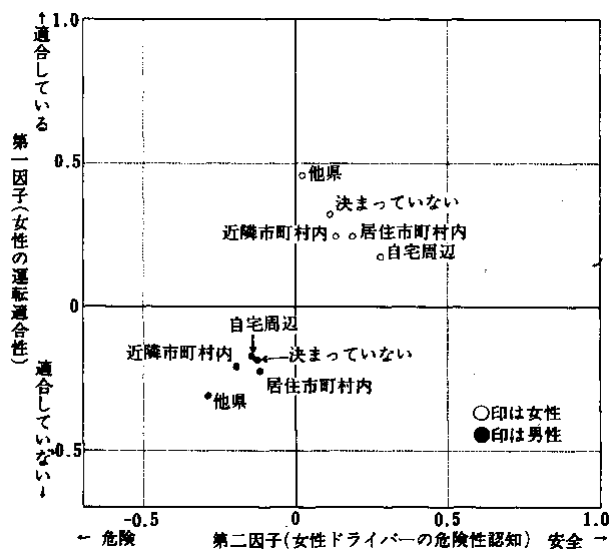


図4-131 運転場所別女性ドライバー観の因子分析結果

### (8) 運転経験年数別分析

女性の運転適合性についてみると、女性は運転経験なしを除いて、経験年数が長くなるほど適合しているとの認識が強くなっている。男性の場合は、女性と逆の傾向で、運転経験の長い方が適合していないとみている。

女性ドライバーの危険性認知については、女性は運転経験なしから徐々に運転経験が長くなると危険との認識方向に変化している。しかし、運転経験年数が3～5年で危険との認識がもっとも高くなり、それ以上の経験年数になると再び安全との認識方向に変化している。男性では、1年未満から5～10年にかけて危険との認識の方向に変化しているが、それ以上の経験年数になると、再び安全との認識方法に変化している(図4-132)a

### (9) 運転頻度別分析

女性の運転適合性についてみると、男性はほとんど運転しないドライバーが適合していると認識しているが、女性の場合はこれと逆にほとんど運転していないドライバーが適合していないとみている。女性のおおむね、運転頻度が高いほど適合しているとの認識が強くなっている。

女性ドライバーの危険性認知については、男女ともに運転頻度の増減とともに一定方向に変化している傾向はよみとれないが、男性の場合はほとんど毎日と運転頻度の高い層が危険と認識している。女性の場合は月に1～4日がもっとも危険と認識しているが、これに次いで運転頻度の高いほとんど毎日も危険と認知する傾向が強い(図4-133)。

### (10) 走行距離別分析

女性の運転適合性については、月間走行距離とともに一定の方向に変化しているわけではないが、女性の場合は走行距離が長い方が適合しているとの認識が強く、男性の場合は走行距離が長いほど適合していないとの認識が強い傾向にある。

女性ドライバーの危険性認知については、女性は走行距離でほとんど変化していないが、男性は走行距離

が長い方が危険との認識が強い方向にある。ただし、月間走行距離が500km以上になると、それほど変化していない(図4-134)。

(11) 運転者群別分析

女性の運転適合性については、女性でもっとも適合しているとみているのは仕事の必要から運転しているドライバーで、逆にもっとも適合していないとみているのはペーパードライバーである。男性ではペーパードライバーが特に適合しているとみている傾向が強く、それ以外のドライバーの認識には大きな差はない。

女性ドライバーの危険性認知については、女性は運転者群で大きな差はないが、男性はペーパードライバーが安全とみており、マイカー運転者が危険とみている(図4-135)。

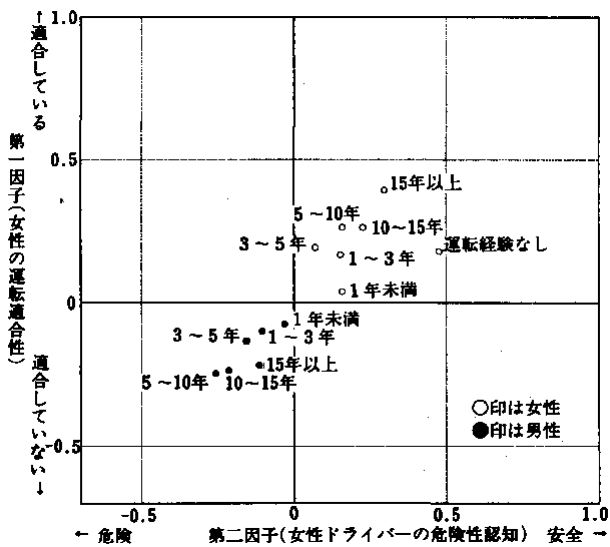


図4-132 運転経験年数別女性ドライバー観の因子分析結果

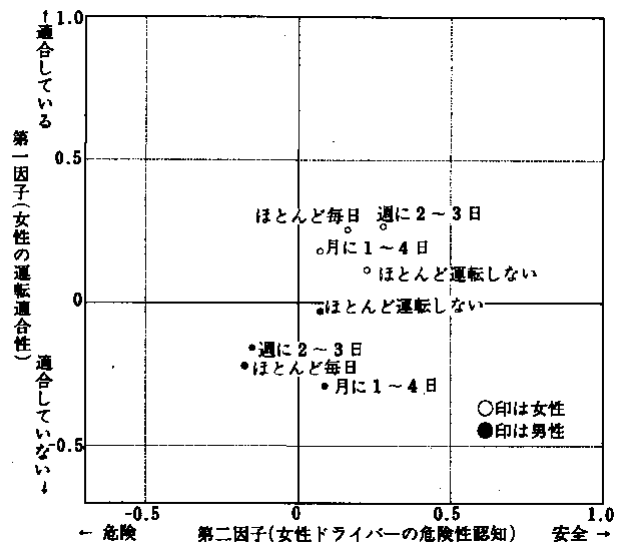


図4-133 運転頻度別女性ドライバー観の因子分析結果

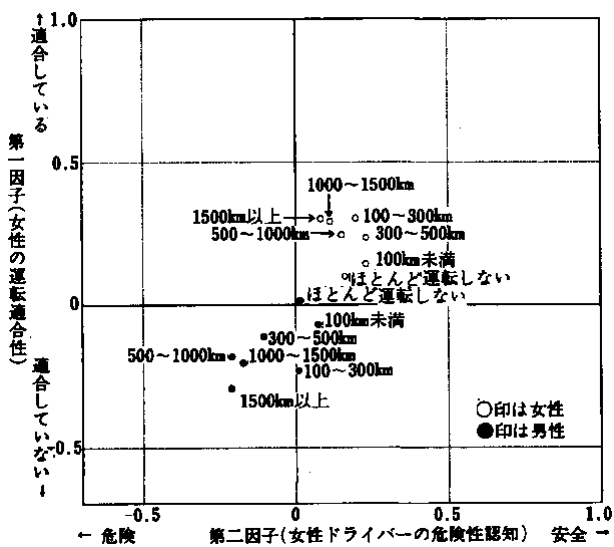


図4-134 月間走行距離別女性ドライバー観の因子分析結果

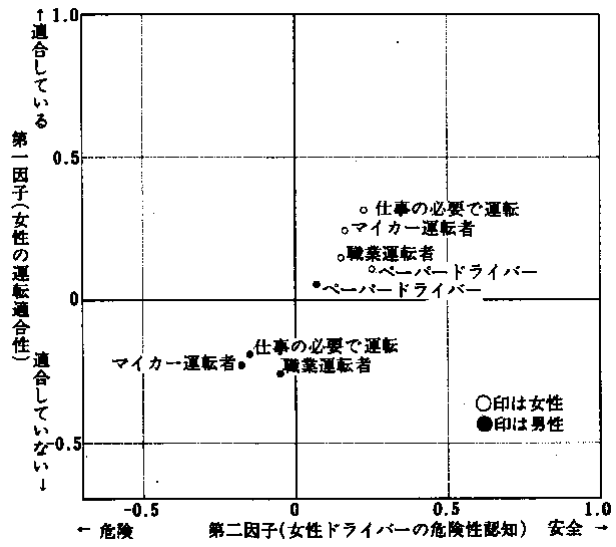


図4-135 運転者群別女性ドライバー観の因子分析結果

### 4-6-3 女性ドライバー観の特徴

女性ドライバー観の10項目に対して、「賛成」または「やや賛成」と賛成している回答者比率を男女で比較したものが図4-136である。

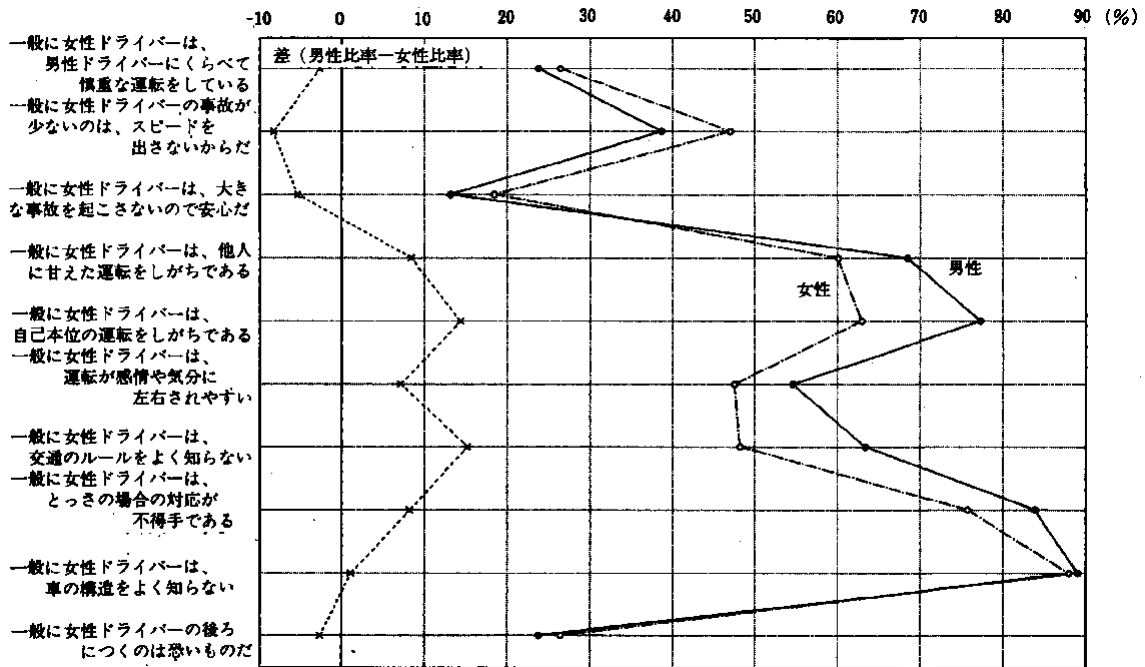


図4-136 女性ドライバー観の質問項目への性別肯定者比率

これらの中で男女ともに半数以上が肯定している項目はつぎのようなものである。

- ① 一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない(賛成者比率:男性89%、女性88%)
- ② 一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である(賛成者比率:男性84%、女性76%)
- ③ 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである(賛成者比率:男性77%、女性63%)
- ④ 一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである(賛成者比率:男性69%、女性60%)

男女でもっとも認識が一致しているのは、女性ドライバーは車の構造を知らないことで、女性でも9割近くが賛成している。また、この車の構造を知らないに関しては男性でも約9割が賛成しており、賛成者比率に性差が少ない。さらに、とっさの場合の対応が苦手についても女性の8割弱が賛成しており、緊急時の対応に不安があると考えていることになる。さらに、自己本位的な運転傾向や他人への依存的な運転傾向などについても女性の6割以上が賛成している。これらの、半数以上のドライバーが賛成している項目については、女性ドライバーにみられる一般的な傾向といえるのではなかろうか。

男女の回答を比較してみると、ほとんどの項目で女性の方が女性ドライバーに好意的である。その中で唯一、男性の方が女性ドライバーに好意的な傾向となっているのは「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」で、賛成者比率は男性が24%に対して、女性が26%と、わずかながら女性の賛成者比率の方が高い。つまり、男性以上に女性自身が女性ドライバーの後ろにつくのは怖いと認識しているわけであり、女

性に女性ドライバーの運転技術への不信感が強い。

男性の賛成者比率と女性の賛成者比率に差が大きい項目は、

- ① 一般に女性ドライバーは、交通のルールをよく知らない  
(賛成者比率:男性63%、女性48%、差15%)
- ② 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである  
(賛成者比率:男性77%、女性63%、差14%)

などである。

次に、女性ドライバー観の10項目に対する女性の賛成者比率および反対者比率を示したものが図4-137である。

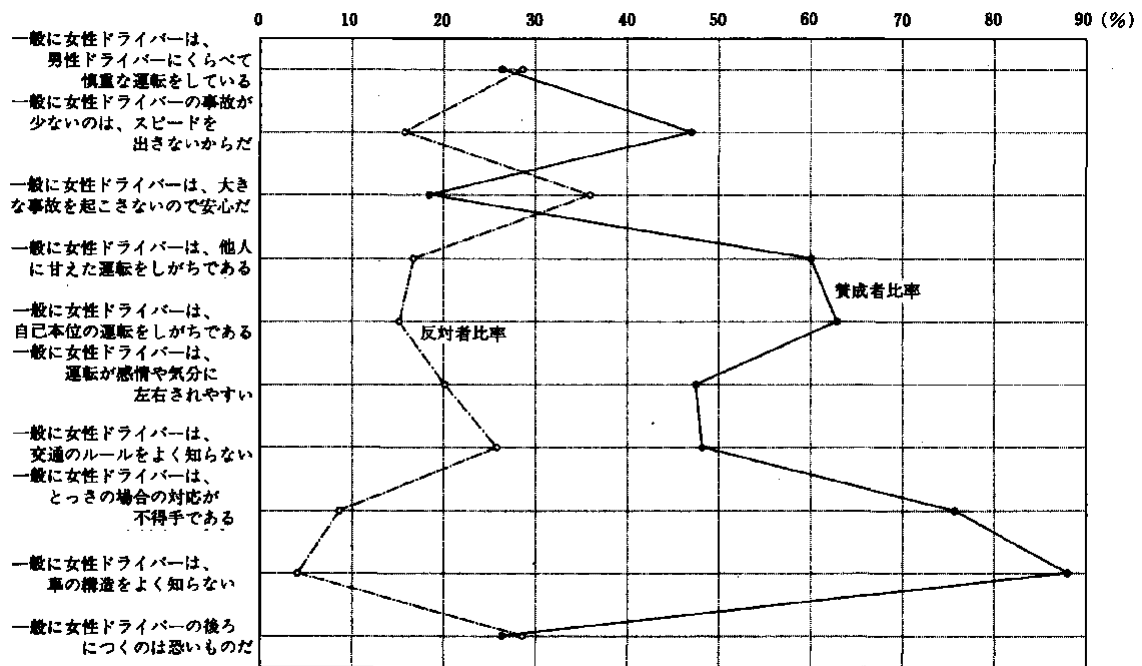


図4-137 女性ドライバー観の質問項目への肯定者、否定者比率(女性)

賛成者比率と反対者比率の差が大きい項目をあげると次のようになる。

- ① 一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない  
(賛成者比率88%、反対者比率4%、差84%)
- ② 一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である  
(賛成者比率63%、反対者比率9%、差67%)
- ③ 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである  
(賛成者比率63%、反対者比率15%、差48%)
- ④ 一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである  
(賛成者比率60%、反対者比率17%、差43%)

これらの項目は、先に賛成者比率が半数を越える項目としてあげたものと共通であるが、いずれの項目も賛成者が反対者を大幅に上回っており、女性の目からみても女性ドライバーにこのような傾向が強いと認識

性に女性ドライバーの運転技術への不信感が強い。

男性の賛成者比率と女性の賛成者比率に差が大きい項目は、

- ① 一般に女性ドライバーは、交通のルールをよく知らない  
(賛成者比率:男性63%、女性48%、差15%)
- ② 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである  
(賛成者比率:男性77%、女性63%、差14%)

などである。

次に、女性ドライバー観の10項目に対する女性の賛成者比率および反対者比率を示したものが図4-137である。

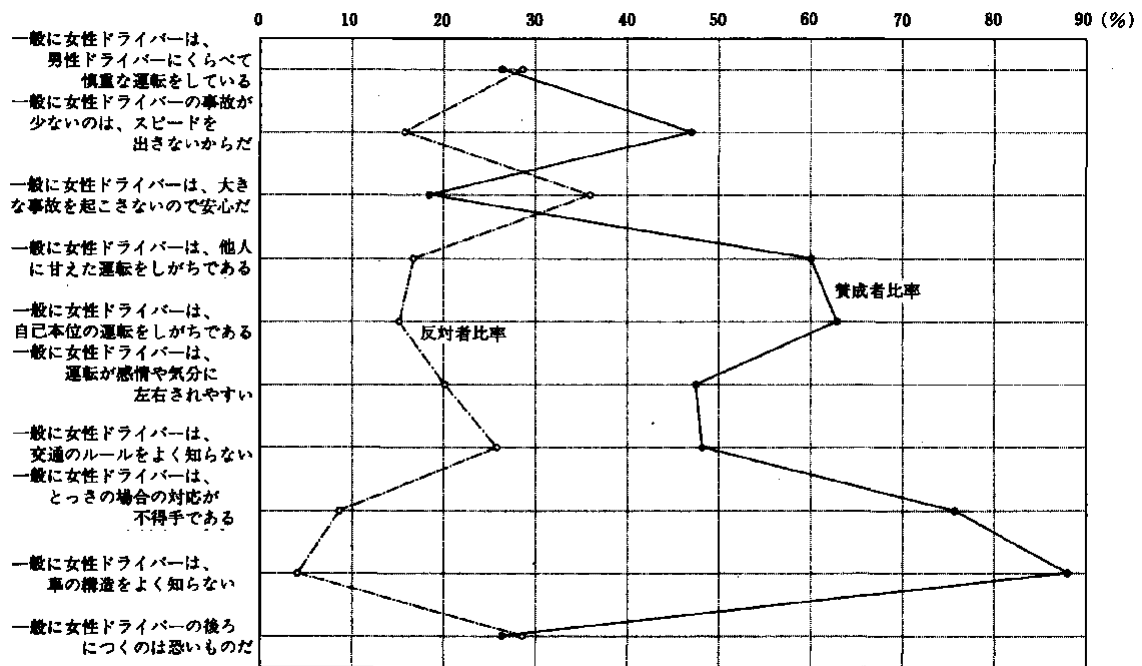


図4-137 女性ドライバー観の質問項目への肯定者、否定者比率(女性)

賛成者比率と反対者比率の差が大きい項目をあげると次のようになる。

- ① 一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない  
(賛成者比率88%、反対者比率4%、差84%)
- ② 一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である  
(賛成者比率63%、反対者比率9%、差67%)
- ③ 一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである  
(賛成者比率63%、反対者比率15%、差48%)
- ④ 一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである  
(賛成者比率60%、反対者比率17%、差43%)

これらの項目は、先に賛成者比率が半数を越える項目としてあげたものと共通であるが、いずれの項目も賛成者が反対者を大幅に上回っており、女性の目からみても女性ドライバーにこのような傾向が強いと認識

されていることになる。

#### 4-6-4 女性ドライバー観の経年変化

女性ドライバー観に関する質問は、昭和57年度調査でも実施している。そこで、昭和57年度調査結果と本年度調査結果を比較し、この7年間での女性ドライバー観の変化をみることにした。

図4-138は、女性ドライバー観の10項目に、「賛成」または「やや賛成」と賛成回答をした男性の比率を比較したものである。男性の女性ドライバー観で大きく変化したのは「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」で、賛成者比率は昭和57年度調査の80%から、24%へと激減しており、女性ドライバーの運転技術への不信任は減少してきているとみられる。このような傾向となっているのは、この7年間に女性ドライバーの運転技術が向上してきたこともあろうが、女性ドライバーの増加が著しく、女性ドライバー不信では運転そのものができるという背景もあるのではなかろうか。

このほかの項目では、賛成者比率にこれほど大きな変化はないが、「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」に対しては、男性の賛成者比率が48%から39%へと9%減少している。女性ドライバーも安全なスピードを出すようになってきたことの表れであろうか。

男性の回答では、賛成者比率がほとんどの項目で減少しており、女性ドライバーに対する先入観が弱まっているともみられる。ただし、その中で「一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」に対しては、76%から77%へとわずかながら賛成者比率が増加しており注目される。

図4-139は女性の賛成者比率の変化を示したものである。女性でも「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」への回答の変化が大きく、賛成者比率は昭和57年度の56%から26%へと30%減少している。ただし、この変化は男性よりも少ない。昭和57年度時点では、女性の賛成者が56%、男性の賛成者が80%で男性の賛成者の方が多かったが、本年度調査結果では男性の賛成者が24%、女性の賛成者が26%と逆転している。

このほか、女性の回答で変化が大きいのは「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」で、賛成者比率は62%から47%へと15%減少している。女性にも安全なスピードを出すドライバーが増えている傾向を示すものであろうか。次いで変化が大きいのは「一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている」で、賛成者比率は39%から26%へと12%減少している。女性ドライバーであるとの理由で慎重な運転を期待できないということであろうか。

これ以外の項目のほとんどは、賛成者比率がわずかながら減少しているが、「一般に女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちである」については、唯一、賛成者比率が増加している。この項目に対しては男性も賛成者比率が増加しており、女性ドライバーの傾向として強まっているものとみられる。

これまで述べた昭和57年度調査から本年度調査にかけての変化比率を男女で比較したものが図4-140である。図にみるように、「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」については、男性の方が変化が大きい。それ以外の項目のほとんどは女性の方が変化が大きく、女性の女性ドライバー観の方が大きく変わってきているといえる。

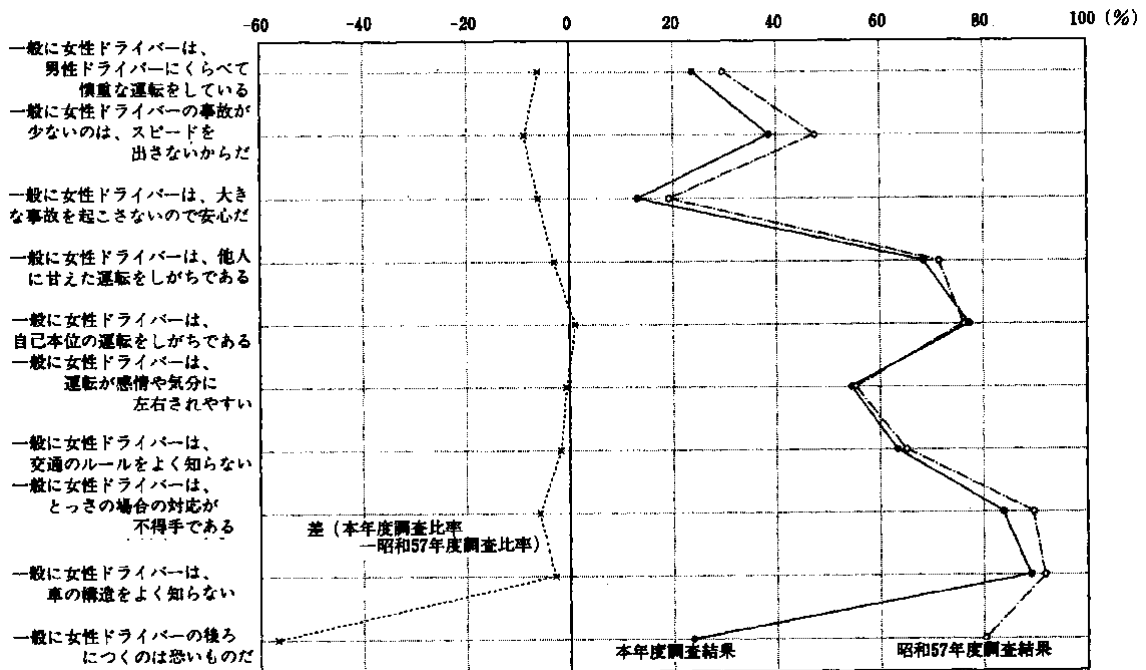


図4-138 女性ドライバー観の昭和57年調査結果との比較(男性・肯定者比率)

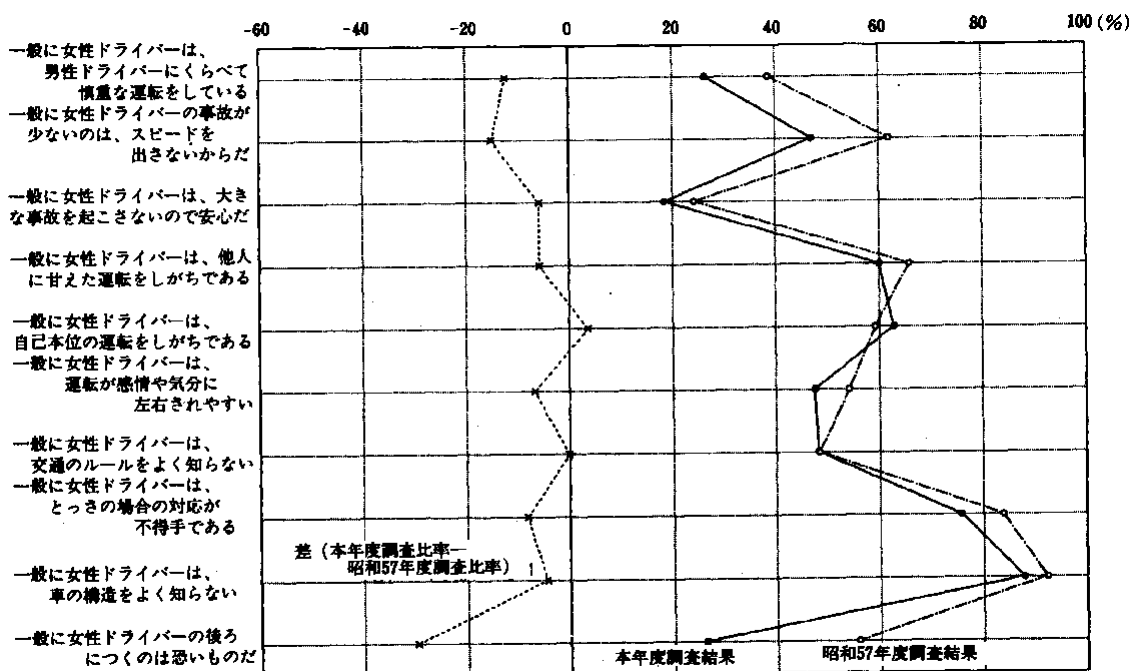


図4-139 女性ドライバー観の昭和57年調査結果との比較(女性・肯定者比率)



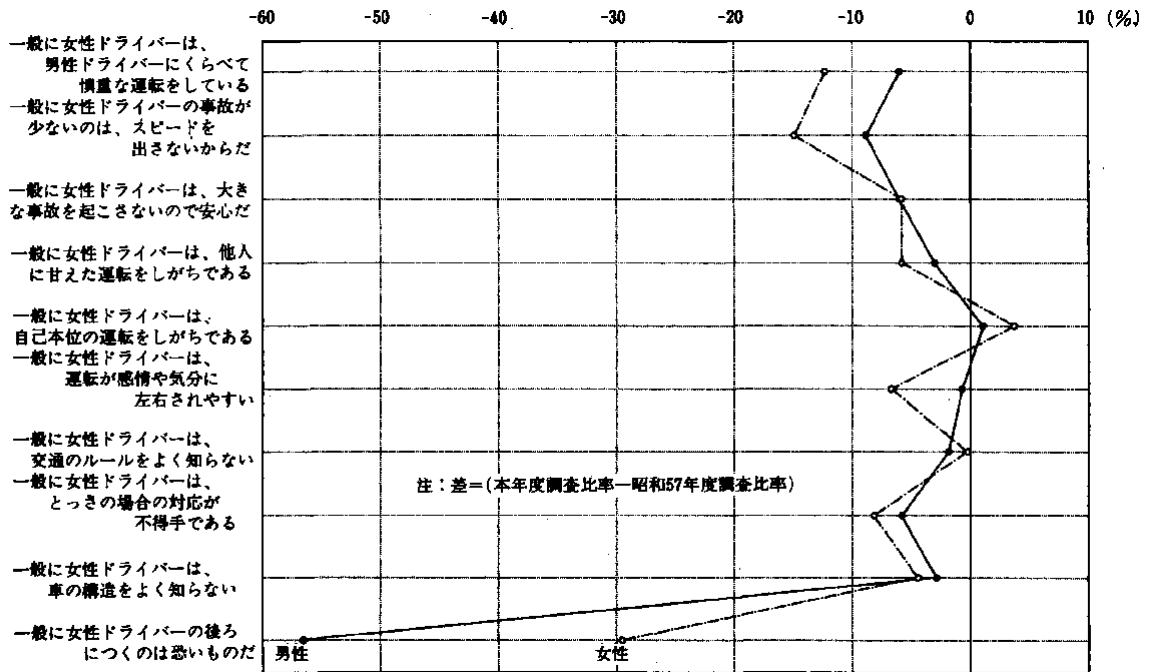


図4-140 女性ドライバー観の昭和57年調査結果との比較(肯定者比率の差の男女比較)

#### 4-7 違反群、無違反群別に見た特性

本年度調査では、通常講習受講者と簡素化講習受講者に分けて調査を実施している。この章では、通常講習受講者（免許更新前3年以内に違反のある群）と簡素化講習受講者（免許更新前3年間に違反のない群）の違いを分析しておくことにする。

##### 4-7-1 運転者属性の差異

###### (1) 年 齢

通常講習受講者と簡素化講習の受講者の年齢を比較すると、男女ともに通常講習受講者に若年層が多くなっており、男性では31%、女性では41%が20~24歳となっている。簡素化講習の受講者では、20~24歳は男性で6%、女性で14%と少ない。ちなみに、平均年齢は男性の簡素化講習受講者が41.1歳、男性の通常講習受講者が33.6歳、女性の簡素化講習受講者が34.9歳、女性の通常講習受講者が30.4歳となっており、通常講習受講者の方が若い(図4-141)。

###### (2) 職 業

男性の簡素化講習受講者と通常講習受講者を比較すると、通常講習受講者には会社員・公務員等が65%と簡素化講習受講者の72%に比べてやや少なく、学生が9%と、簡素化講習受講者の1%に比べて多い。

女性の場合は、通常講習受講者の学生は12%と簡素化講習受講者の13%に比べて、わずかながら少ない。女性の通常講習受講者に多いのは会社員・公務員等で、簡素化講習受講者では37%、通常講習受講者では42%

と、通常講習受講者に5%多い。専業主婦は簡素化講習受講者で33%、通常講習受講者で23%となっており、簡素化講習受講者に多い(図4-142)。

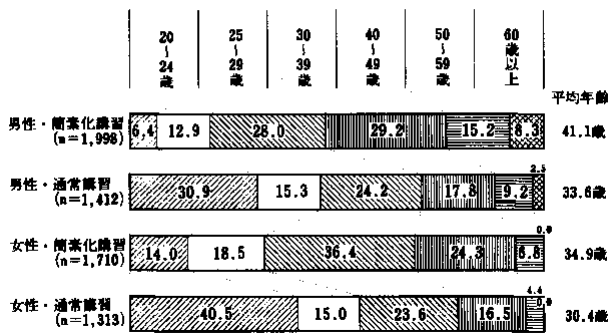


図4-141 講習の種類別年齢

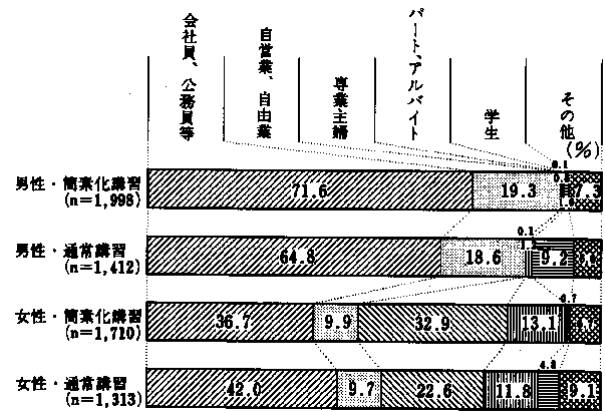


図4-142 講習の種類別職業

### (3) 運転者群

男性の場合は、通常講習受講者にマイカー運転者が少なく、仕事の必要から運転しているドライバーが多い。女性の場合は、通常講習受講者と簡素化講習受講者の運転者群構成に差が少ない。ただし、女性の簡素化講習受講者にはペーパードライバーがやや多い(図4-143)。

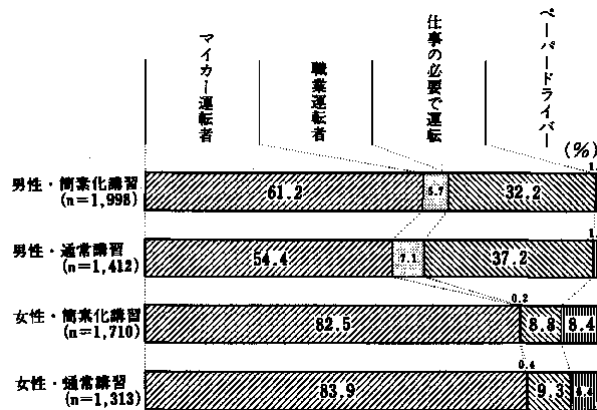


図4-143 講習の種類別運転車群

## 4-7-2 運転実態の差異

### (1) 運転車種

主運転車種は、男女ともに通常講習受講者と簡素化講習受講者で大きな差がみられない。強いてあげれば、男性は通常講習の受講者に軽バン・軽トラックが少なく、女性では通常講習の受講者に普通乗用・ライトバンや軽乗用が多い。ただし、いずれも1~2%程度の差にすぎない(図4-144)。

### (2) 運転目的

男性では、通常講習の受講者に業務・仕事が多く、通勤・通学が少ない。女性では、業務・仕事の比率は

大差ないものの、通勤・通学は通常講習の受講者に多い。男性では通常講習の受講者に通勤・通学が少なく、女性と傾向が逆転している。女性の通常講習の受講者に少ないのは買い物である(図4-145)。

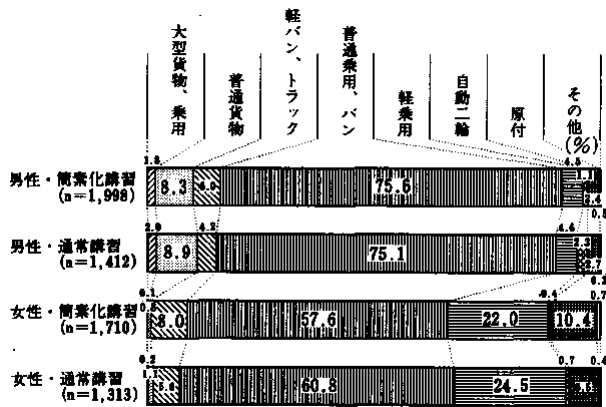


図4-144 講習の種類別主運転車種

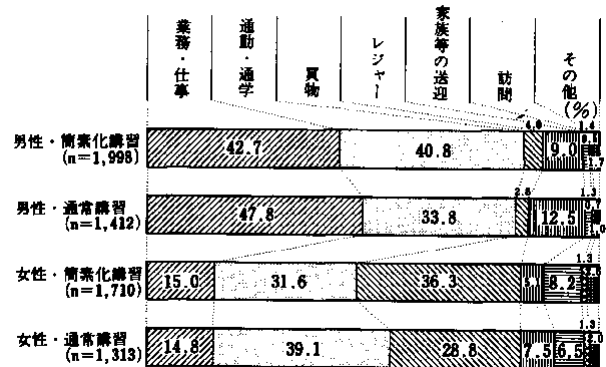


図4-145 講習の種類別主運転目的

### (3) 運転場所

男女ともに通常講習の受講者の方が運転範囲が広く、また、特に決まっていないとするドライバーが多い。女性の場合は、自宅周辺との回答比率が簡素化講習では23%に対して、通常講習では18%と5%の差がみられる。男性では自宅周辺との回答は、通常講習受講者と簡素化講習受講者の間にほとんど差がない(図4-146)。

### (4) 運転経験年数

男女ともに通常講習の受講者に運転経験年数の少ない層が多い。通常講習受講者と簡素化講習受講者で特に異なるのは運転経験1～3年で、男性の簡素化講習受講者では2%が、通常講習受講者では19%を占める。運転経験1～3年は、女性でも通常講習受講者に多く、簡素化講習受講者で11%が通常講習受講者では39%となっている。男女ともに運転経験1～3年で違反をするドライバーが多いとみられる(図4-147)。

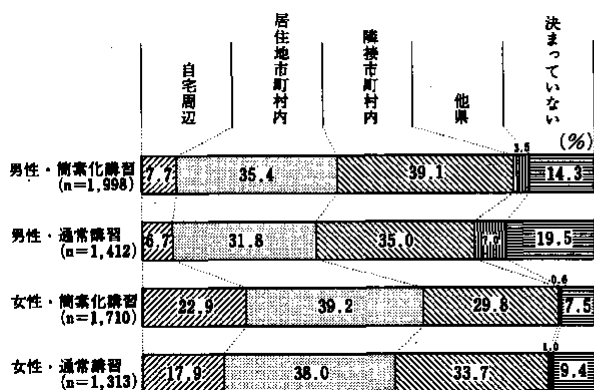


図4-146 講習の種類別主な運転場所

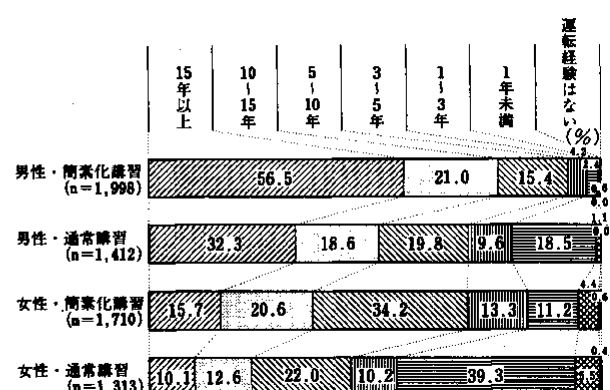


図4-147 講習の種類別実質運転年数

### (5) 運転頻度

おおむね通常講習の受講者の方が運転頻度が高い。毎日運転する比率は、男性の簡素化講習受講者で81%、

通常講習受講者で83%となっている。男性では大きな差はないが、女性では毎日運転する比率は、簡素化講習受講者で61%、通常講習受講者で70%と多い（図4-148）。

(6) 走行距離

男女ともに通常講習の受講者の方が走行距離が長い。簡素化講習受講者と通常講習受講者の走行距離帯を比較すると、男性では月に1,000km以上が通常講習受講者に多くなっている。特に、男性の通常講習の受講者に1,500km以上が多く、簡素化講習受講者では37%を占めている。

女性で通常講習の受講者に多い走行距離は300km以上で、特に500~1,000kmの層が、簡素化講習受講者で22%が、通常講習の受講者で30%と多い（図4-149）。

講習種類別の走行距離の箱型図が図4-150である。図にみるように、男性の簡素化講習受講者の中央値は800kmに対して、通常講習受講者は1,000kmと簡素化講習受講者より4分の1ほど走行距離が長い。女性の場合、簡素化講習受講者が240kmに対して、通常講習受講者は400kmと3分の2ほど走行距離が長い。このように走行距離の倍率でみるかぎり、簡素化講習受講者と通常講習受講者の差は男性よりも女性の方が大きい。

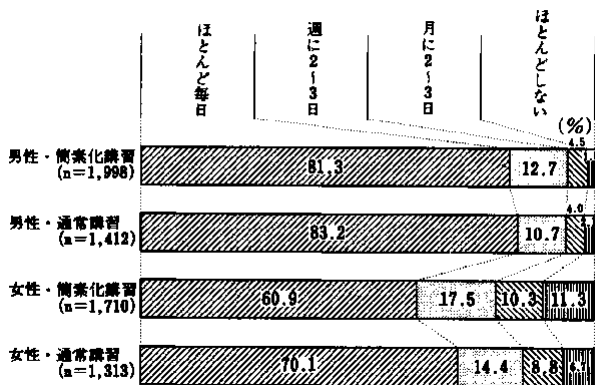


図4-148 講習の種類別最近1年の運転頻度

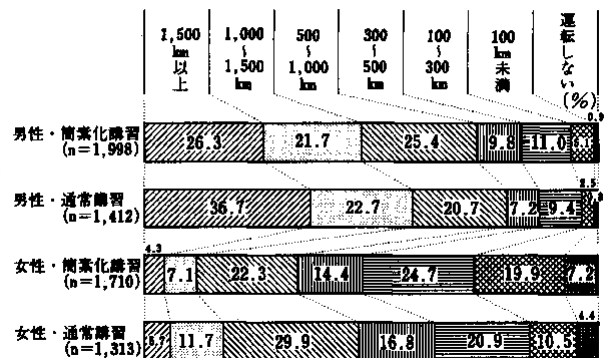


図4-149 講習種類別最近1ヶ月の走行距離

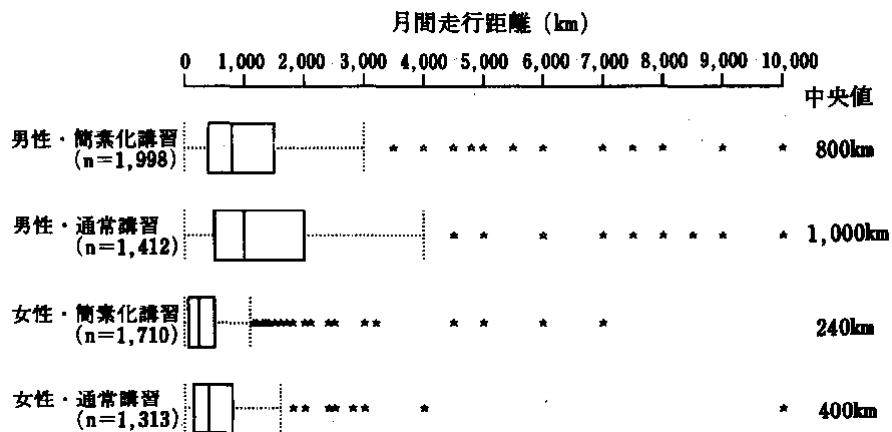


図4-150 講習種類別月間走行距離

### 4-7-3 ふだんの運転行動の差異

#### (1) ふだんの運転行動項目への肯定者比率

講習の種類別にふだんの運転行動に関する10項目の設問に、「いつもそうだ」または「ときどきそうだ」と肯定的回答をした比率を示したものが図4-151および図4-152である。男性で通常講習受講者と簡素化講習受講者の肯定比率に大きな差があるのは「故意にスピードオーバーをすることがある」で、簡素化講習受講者で肯定しているのは32%に対して、通常講習受講者では50%と18%の差となっている。これに次いで差が大きいのは「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」で、肯定者比率は通常講習受講者で33%、簡素化講習受講者で47%で14%の差となっている。この差の大きい2項目は、いずれもスピード志向を示すもので、簡素化講習受講者に比べて通常講習受講者にスピードを出して運転する機会が多いことがうかがえる。

3番目に差が大きいのは「横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する」で、肯定者比率は通常講習受講者で29%、簡素化講習受講者で40%で11%の差となっている。4番目は「追い越されると腹がたつ」、5番目は「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」で通常講習受講者に攻撃的な運転傾向が強いことをうかがわせる。

女性の通常講習受講者と簡素化講習受講者に差が大きい項目は「故意にスピードオーバーをすることがある」で、肯定者比率は簡素化講習受講者で25%、通常講習受講者で39%、差が14%となっている。この項目は男性と共通であり、女性の通常講習受講者もスピードを出して運転する傾向が強くなっている。2番目に差が大きい項目は「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」で、肯定者比率は簡素化講習受講者で

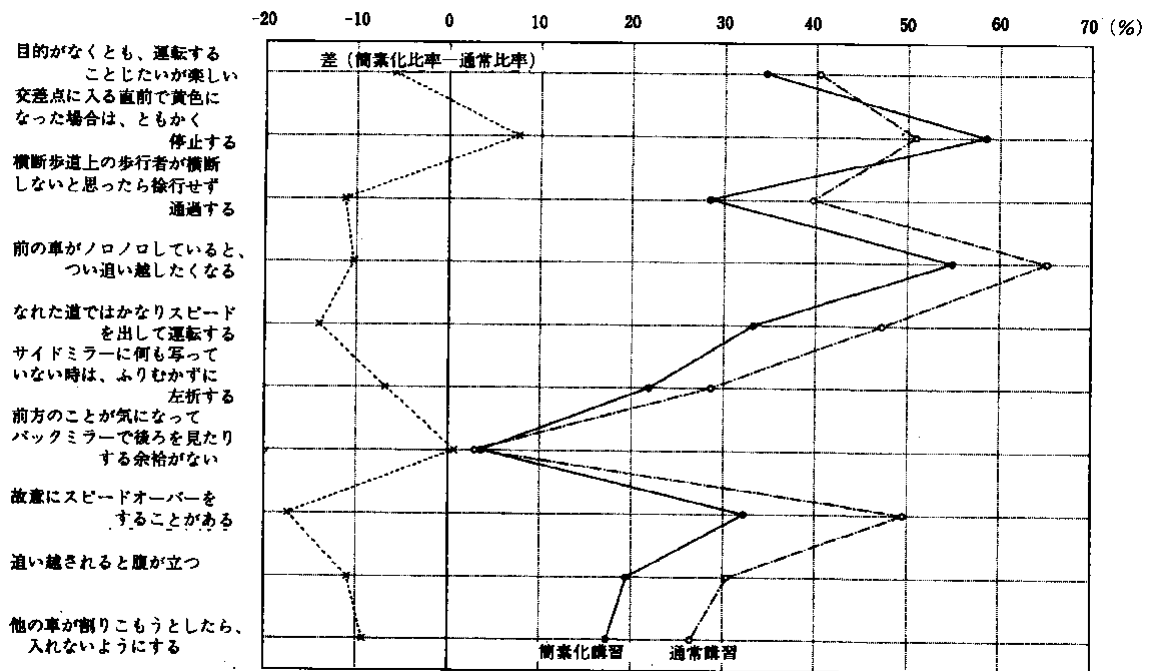


図4-151 ふだんの運転行動の質問項目への肯定者比率(男性)

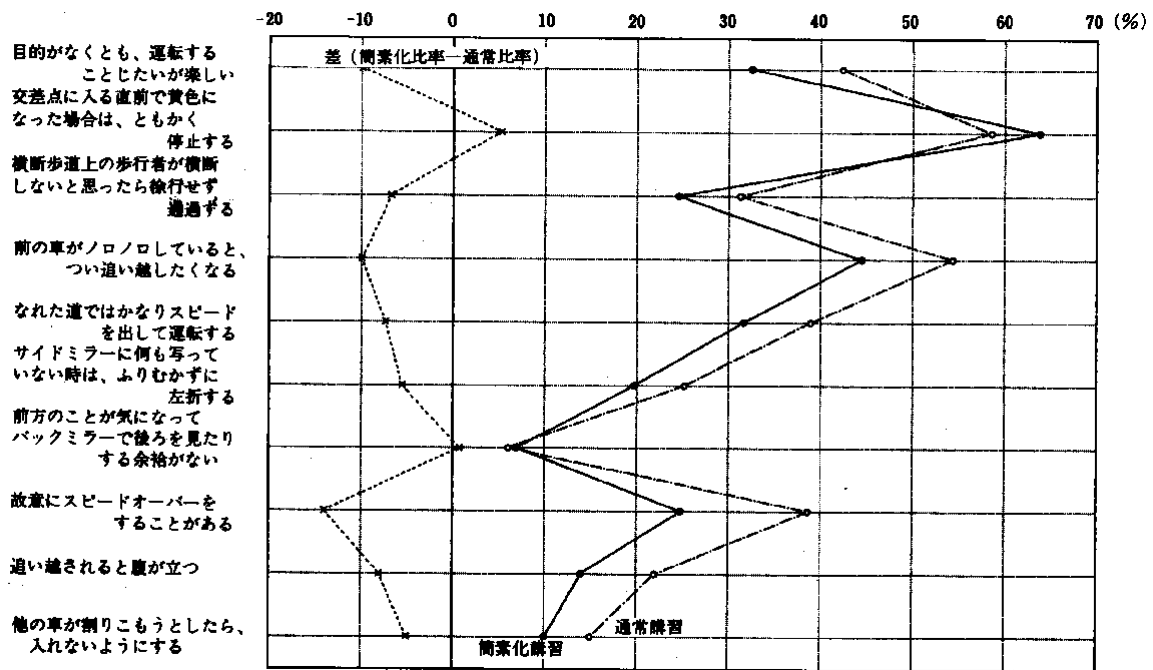


図4-152 ふだんの運転行動の質問項目への肯定者比率(女性)

33%、通常講習受講者で42%で、差が9%となっている。女性の通常講習受講者には、運転自体を楽しむ傾向が強い。

なお、この項目は男性の通常講習と簡素化講習ではそれほど差が大きくなり、女性に特徴的なものである。

以下、女性の通常講習受講者と簡素化講習受講者で差が大きい項目は「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」(簡素化講習受講者45%、通常講習受講者54%で差が9%)、「追い越されると腹が立つ」(簡素化講習受講者14%、通常講習受講者22%で差が8%)、「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」(簡素化講習受講者32%、通常講習受講者39%で差が7%)などである。女性の通常講習受講者でも攻撃的運転が特徴的である。

## (2) ふだんの運転行動の因子の特徴

ふだんの運転行動への因子分析の結果、「攻撃性の因子」と「運転への余裕度の因子」が抽出された。この2つの因子空間に、簡素化講習受講者と通常講習受講者の因子得点の平均を布置したものが図4-153である。図にみるように攻撃的な傾向に関しては通常講習受講者と簡素化講習受講者の差が大きく、男女ともに通常講習受講者の方が攻撃的な運転傾向が強い。しかし、運転への余裕度に関しては簡素化講習受講者と通常講習受講者に差はなく、運転への余裕がないために違反を起こしているといった傾向はないようである。

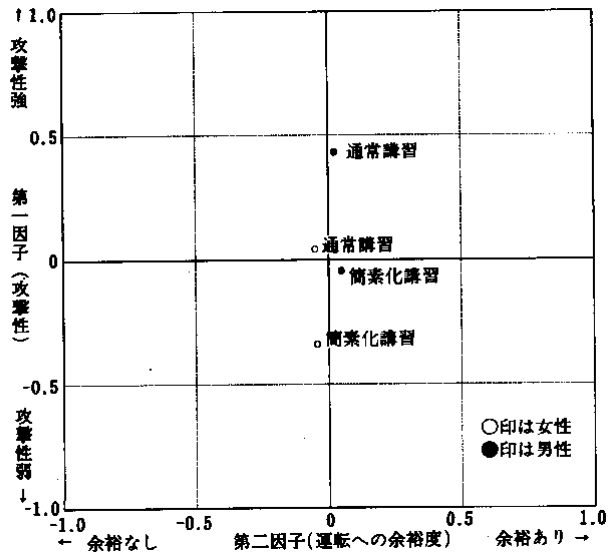


図4-153 ふだんの運転行動の因子分析結果(性別・講習種類別)

#### 4-7-4 不安感の差異

##### (1) 不安感項目への肯定者比率

不安感に関する10項目の質問に「非常に不安である」または「やや不安である」と肯定的な回答を示した比率を講習種類別に示したものが図4-154および図4-155である。

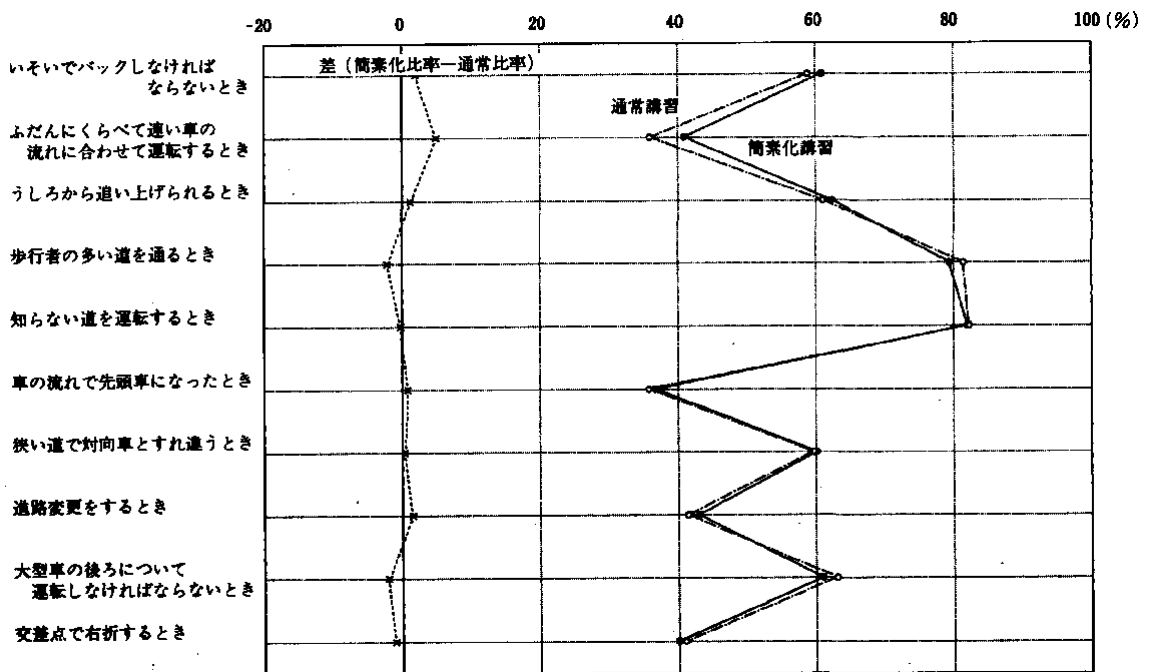


図4-154 不安感の質問項目への肯定者比率(男性)

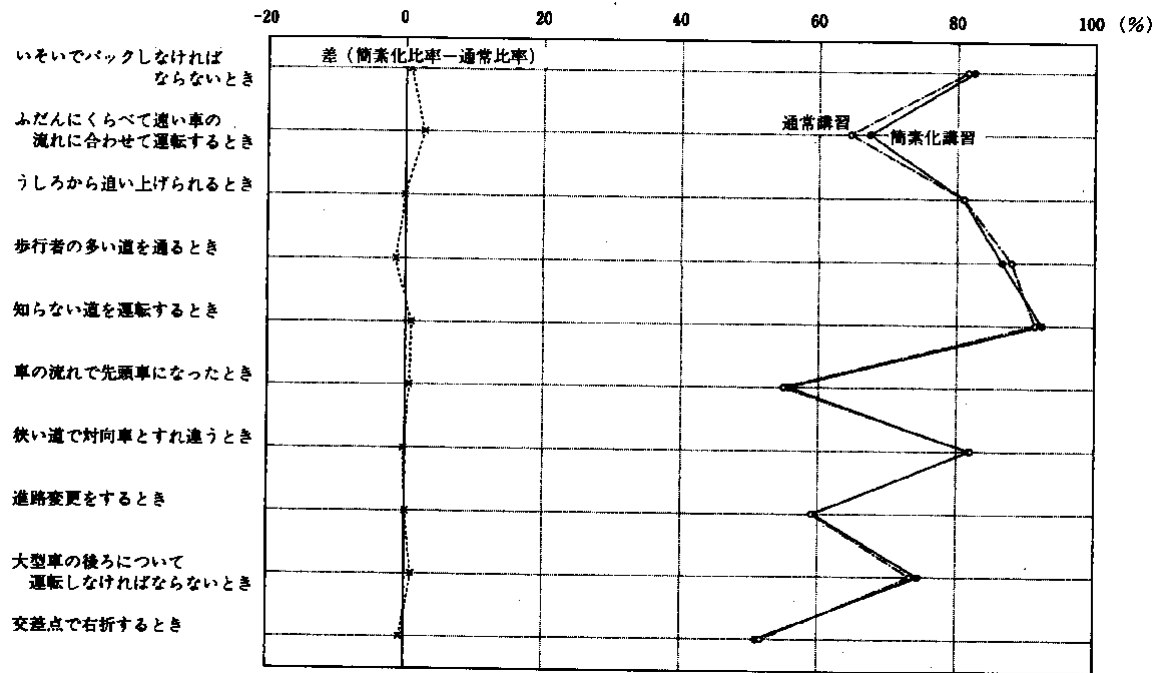


図4-155 不安感の質問項目への肯定者比率(女性)

不安感に関しては、通常講習受講者と簡素化講習受講者の間に差が少なく、違反の有無と運転に対する不安感とは、あまり強い関係はなさそうである。その中で差が大きいのは、男性では「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき」で、肯定者比率は簡素化講習受講者で41%、通常講習受講者で36%と、通常講習受講者の方がスピードへの不安感が弱い結果となっている。女性でも、この項目への回答にもっとも大きな差がみられるが、比率の差は3%でわずかなものである。

## (2) 不安感の因子の特徴

不安感に関する因子分析では1つの因子が抽出されているのみである。この第1因子は一般的な運転場面での不安感を表すものとみられる。図4-156は、第1因子の因子得点を講習種類別に比較したものである。図にみるように、男女ともに、やや通常講習受講者の方が不安感が少なくなっており、運転に対する不安感が少ないために違反などを起こしているといった可能性が考えられる。

なお、通常講習受講者と簡素化講習受講者の因子得点の平均には統計的な有意差はみられない。



図4-156 不安感に関する性別・講習種類別因子スコア



#### 4-7-5 運転場面における社会性の差異

##### (1) 運転場面における社会性項目への肯定者比率

運転場面における社会性の10項目に対して「その通り」または「どちらかといえばその通り」と肯定的な回答をした比率を示したものが図4-157および図4-158である。男女ともに、ほとんど項目に通常講習受講者の方が肯定的比率が高いのが特徴となっている。

男性で通常講習受講者と簡素化講習受講者の回答の間に差が大きい項目は、「進路変更は気軽にできる方だ」で、肯定者比率は簡素化講習受講者で48%、通常講習受講者で59%となっており、通常講習受講者の方が進路変更を安易に考えている。これに次いで差が大きいのは「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない」で、肯定者比率は簡素化講習受講者で15%、通常講習受講者で24%となっており、通常講習受講者の方が権利意識が強く、譲り合いの意識が弱い。3番目に差が大きいのは「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」であり、肯定者比率は簡素化講習受講者で23%、通常講習受講者で30%となっている。

女性の通常講習受講者と簡素化講習受講者で差が大きい項目は「進路変更は気軽にできる方だ」（通常講習受講者30%、簡素化講習受講者37%）で、男性と共通であり、通常講習受講者は進路変更を安易に考えている傾向がみられる。2番目に差が大きい項目は「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」となっており、女性の場合は他人の批判を受け入れず、自らの運転技術の向上に心がけないドライバーに違反傾向が強くなっている。

なお、女性の場合は、これ以外の項目については差が5%以下で少ない。

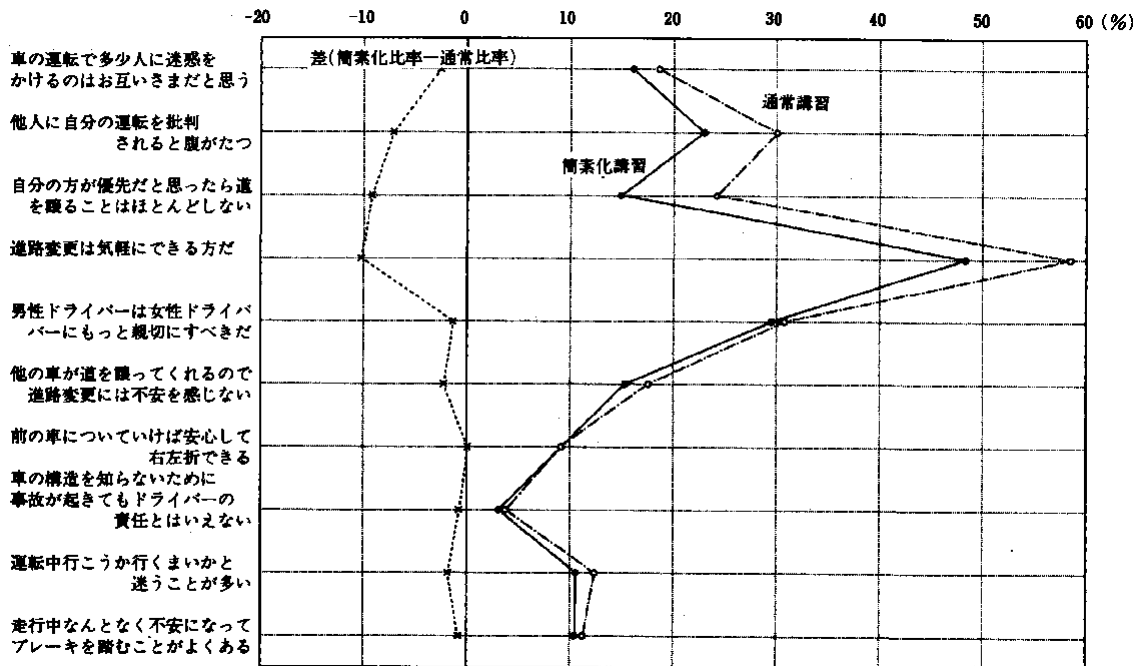


図4-157 運転場面での社会性の質問項目への肯定者比率(男性)

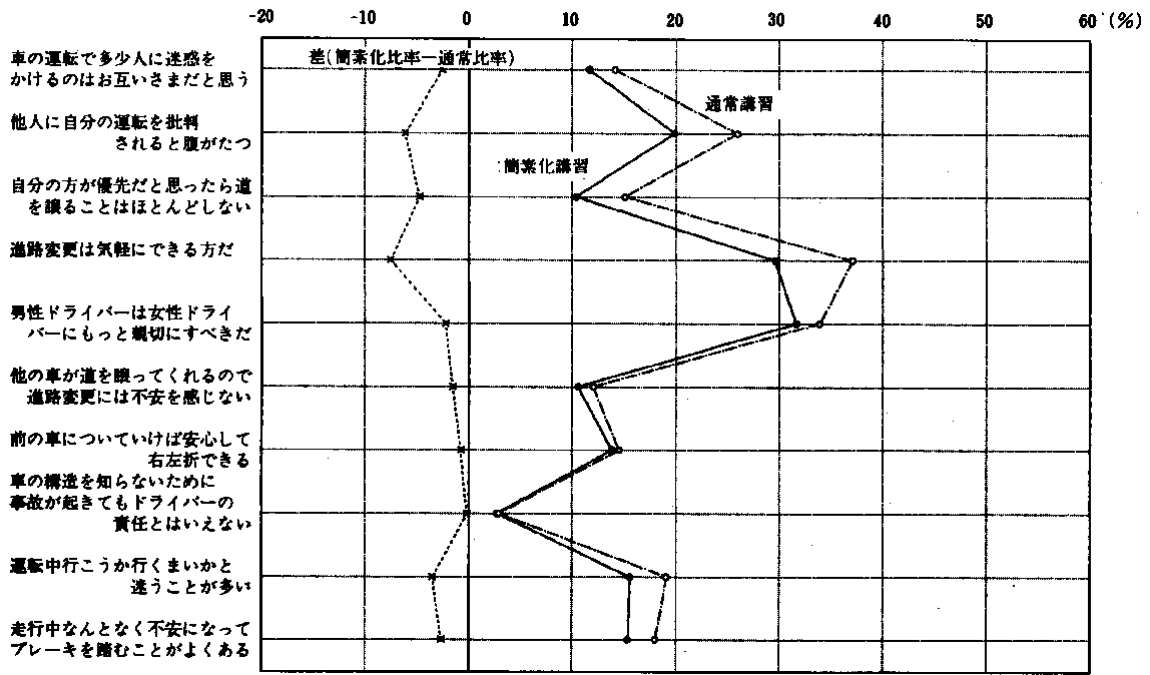


図4-158 運転場面での社会性の質問項目への肯定者比率(女性)

## (2) 運転場面での社会性の因子の特徴

運転場面での社会性への因子分析の結果では「自己本位性の因子」「依存性の因子」「決断力の因子」の3つが抽出されている。この3因子空間に講習の種類別傾向を布置したのが図4-159および図4-160である。

自己本位性についてみると、男女ともに通常講習の受講者の方が強くなっており、自分勝手な運転を行い、他車との協調性に欠けるドライバーが通常講習受講者に多いことになる。特に男性の方が通常講習受講者と簡素化講習受講者で自己本位性の差が大きい。

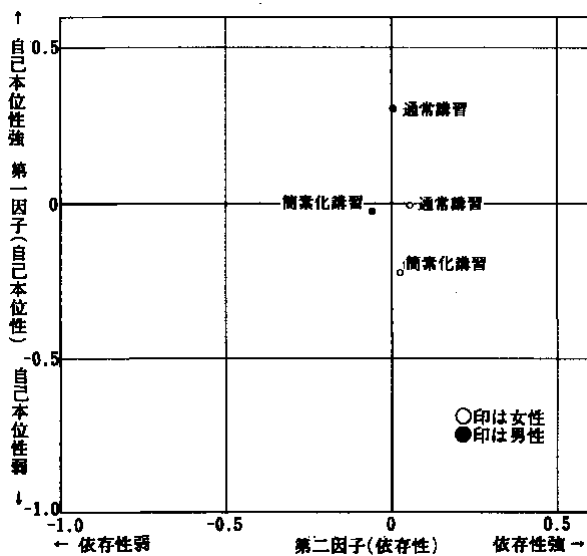


図4-159 講習種類別社会性の因子分析結果(第1因子と第2因子)

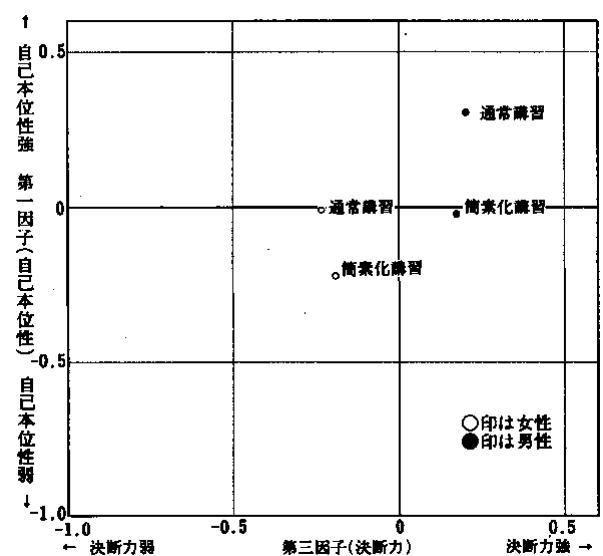


図4-160 講習種類別社会性の因子分析結果(第1因子と第3因子)

依存性に関しては、通常講習受講者と簡素化講習受講者でほとんど差がみられない。ただし、やや通常講習の受講者の方が依存性が強いようである。第3の因子である決断力についても、通常講習受講者と簡素化講習受講者で差がみられない。

#### 4-7-6 女性ドライバー観の差異

##### (1) 女性ドライバー観への肯定者比率

女性ドライバー観に関する10項目の質問に「賛成」または「やや賛成」と賛成回答をした比率を示したものが図4-161および図4-162である。全体に通常講習受講者と簡素化講習受講者に回答比率の差は少ないが、多くの項目に対して通常講習受講者の方が肯定的比率が高くなっている。このような傾向となっている理由として、通常講習受講者の方が女性ドライバーに先入観を持っていることが考えられる。

なお、個々の設問に対する肯定者比率の差はすべて数%以内で有為な差はみられない。

##### (2) 女性ドライバー観の因子の特徴

女性ドライバー観の因子は「女性の運転適合性因子」と「女性ドライバーの事故の危険性認識の因子」の2つであるが、いずれの因子についても通常講習受講者と簡素化講習受講者の間に有意な差はみられない。ただし、女性の運転適合性の因子については、男女とも簡素化講習受講者の方が適合しているとみており、共通した傾向となっている(図4-163)。

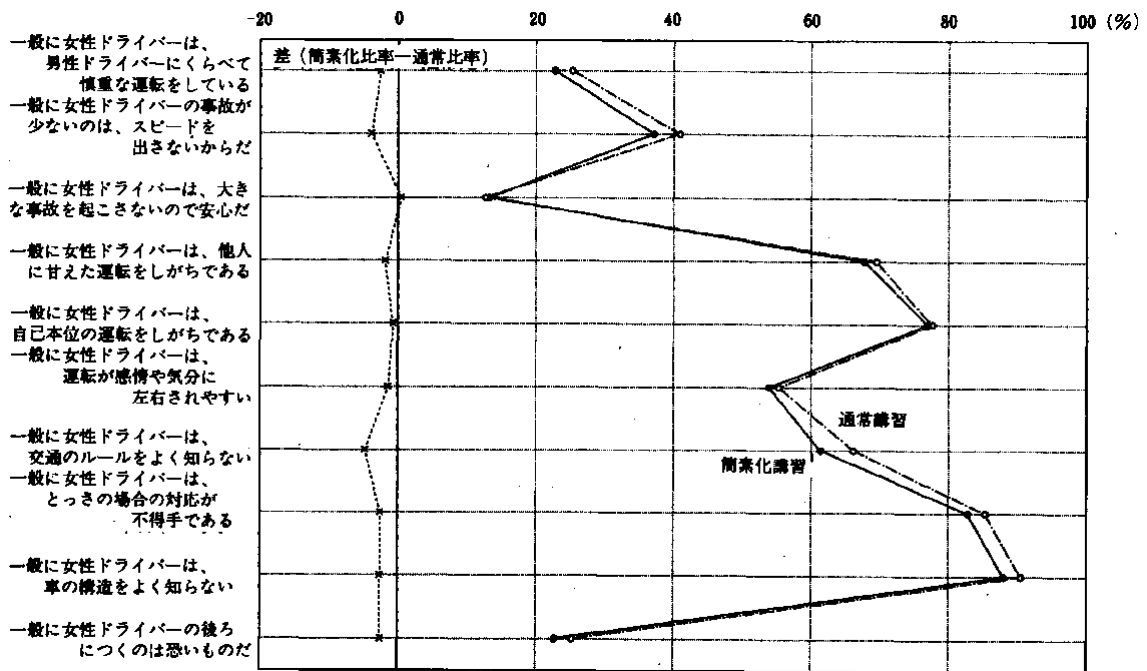


図4-161 女性ドライバー観の質問項目への肯定者比率(男性)

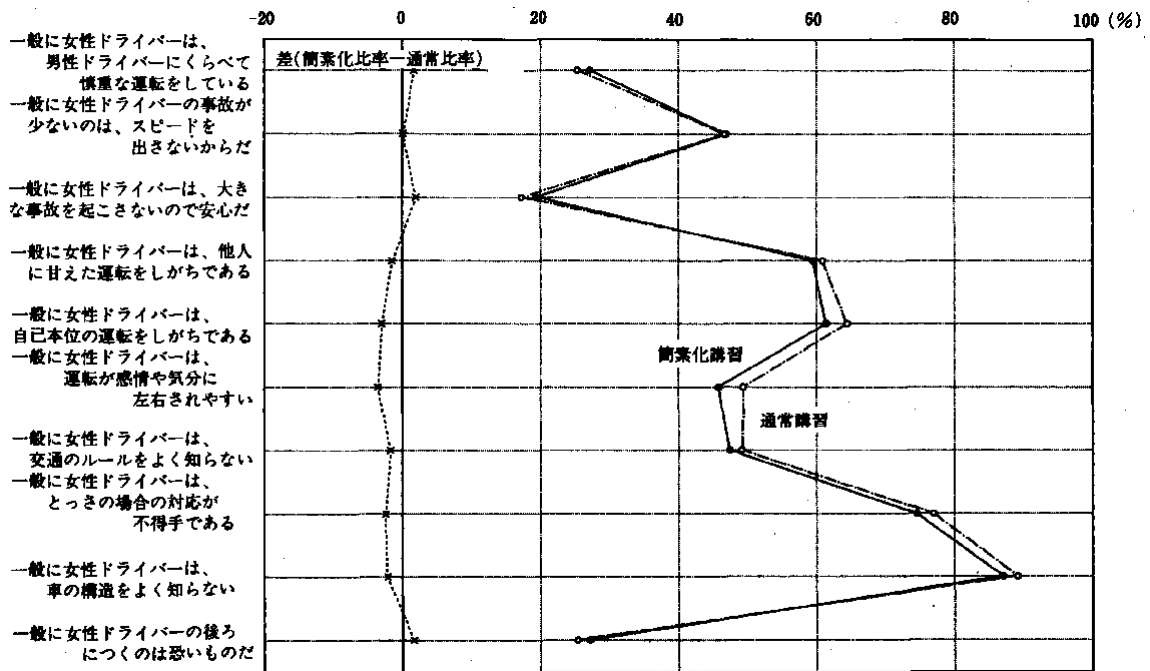


図4-162 女性ドライバー観の質問項目への肯定者比率(女性)

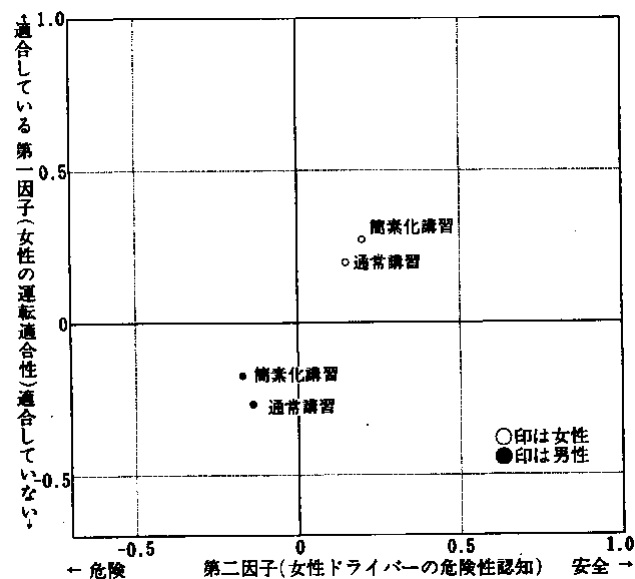


図4-163 講習種類別女性ドライバー観の因子分析結果

#### 4-8 因子間の関連性分析による女性ドライバーの特徴

本調査研究では因子分析を用いて、ふだんの運転行動から2因子、不安感から1因子、運転場面での社会性から3因子、女性ドライバー観から2因子の合計8因子を抽出した。

この章では、これらの8つの因子間の関連性分析から女性ドライバーの特徴を分析していくこととする。なお、分析にあたっては、因子得点から各サンプルを次の4つのグループに分類している。

因子得点 -0.67以下	その因子傾向が弱いグループ
因子得点 -0.67~0.0	その因子傾向がやや弱いグループ
因子得点 0.0~0.67	その因子傾向がやや強いグループ
因子得点 0.67以上	その因子傾向が強いグループ

#### 4-8-1 運転場面での社会性から見た女性ドライバーの特徴

##### (1) 運転場面での社会性と運転行動の関連

ここでは運転場面での社会性によって、ふだんの運転行動がどのように異なるかを分析する。分析は、運転場面での社会性の因子空間に、ふだんの運転行動の因子得点から4つのグループに分けた各サンプルを布置することで進める。

##### ① 運転場面での社会性と攻撃性

運転場面での社会性の因子空間に、ふだんの運転行動の攻撃性の程度によって分類したサンプルを布置したものが図4-164および図4-165である。まず、自己本位性と攻撃的運転傾向の関連をみると、きわめて強い相関がみられ、自己本位性が強いドライバーほど攻撃的な運転行動をとっていることがわかる。この傾向は男女に共通したものである。

依存性と攻撃的運転傾向の間には、あまり関連は認められないが、多少依存性が強い方が攻撃的な運転をしている傾向にある。

決断力と攻撃性の間には、一定の方向に変化する傾向はないようであるが、女性の決断力の弱いグループが攻撃性が弱くなっているのが特徴である。

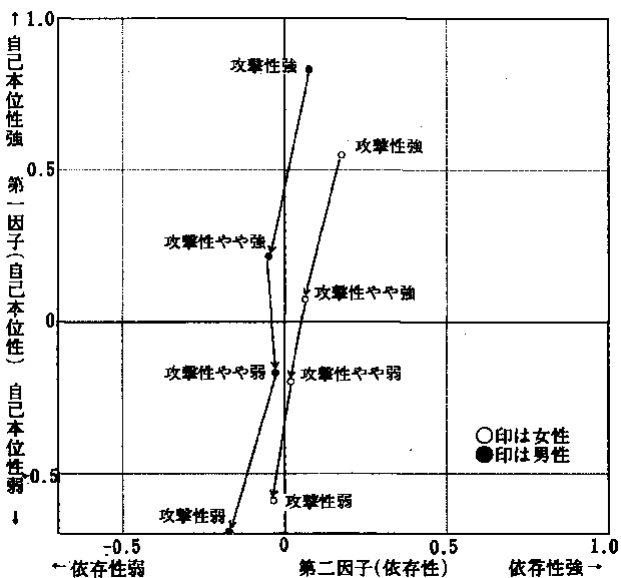


図4-164 社会性の因子と攻撃性の関連(第1因子と第2因子)

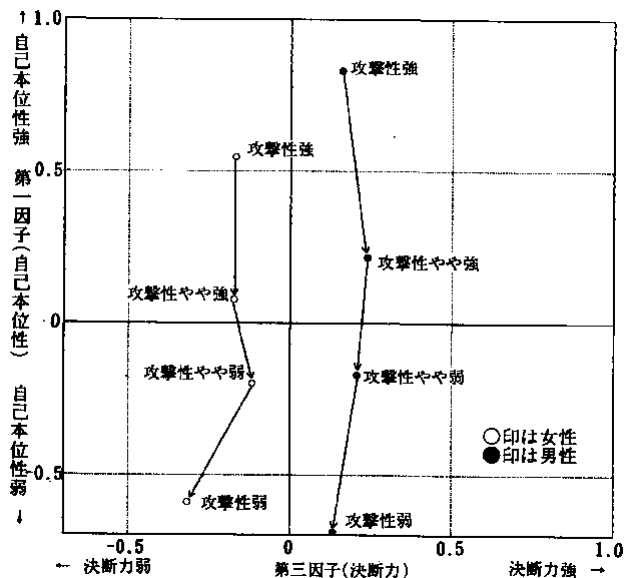


図4-165 社会性の因子と攻撃性の関連(第1因子と第3因子)

## ② 運転への余裕

運転場面での社会性と運転への余裕の関連をみると、自己本位性が強いドライバーに運転への余裕が少ない。ただし、やや余裕ありのグループに自己本位性が弱く、余裕ありのグループになると、自己本位性が強い方向に変化している。

依存性との関連でみると、あきらかに依存性の強いグループほど運転への余裕が少なくなっている。依存的な意識が運転への余裕をなくしているのか、運転への余裕がないために他車に依存的な意識となっていると考えられる(図4-166)。

決断力との関連でみると、決断力が強いほど運転への余裕を持っている。男女で比較すると、女性の方が決断力と運転への余裕の関連が強い(図4-167)。

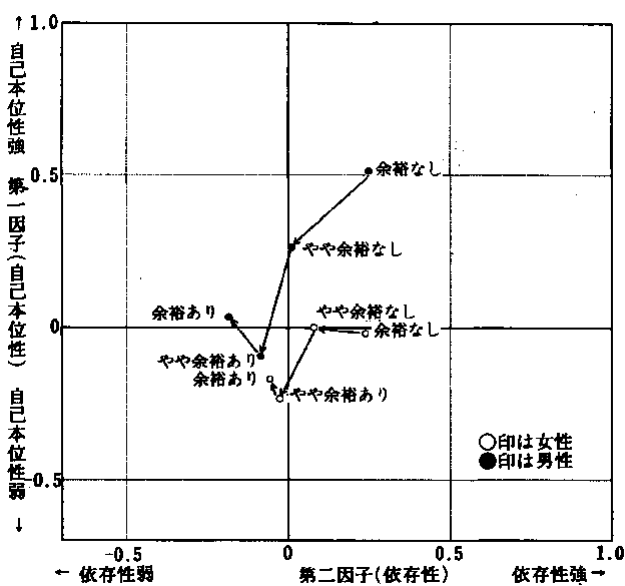


図4-166 社会性の因子と運転への余裕度の関連(第1因子と第2因子)

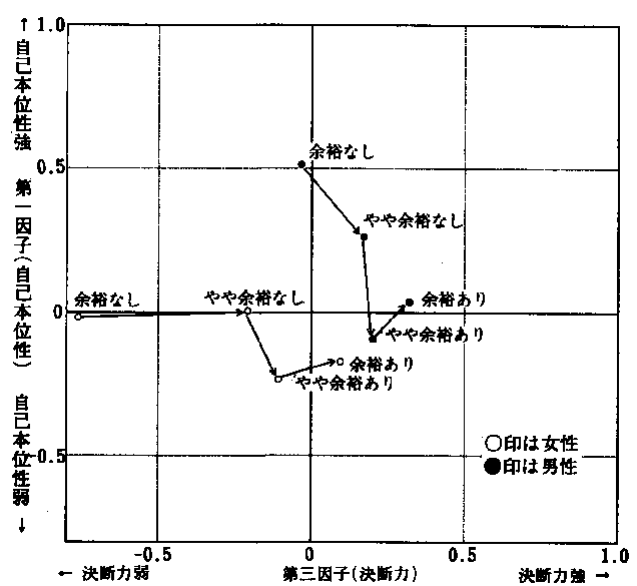


図4-167 社会性の因子と運転への余裕度の関連(第1因子と第3因子)

## (2) 運転場面での社会性と不安感の関連

不安感の因子得点を4つのグループに分け、運転場面での社会性の因子空間に布置したものが図4-168および図4-169である。

自己本位性との関係でみると、不安感とはあまり強い関係はみられないが、「やや不安感大」や「やや不安感小」といった、中間的な層の自己本位性が強くなっている。

依存性と不安感の間にもあまり、関連性がみられないが、男性では不安感の強いグループの依存性が強く、女性では男性とは逆に不安感の強いグループの依存性が、やや弱くなっている。

不安感と強い関連が認められるのは決断力で、不安感の大きいグループの決断力が弱い。特に女性の不安感の大きいグループの決断力が弱い。これについては、不安感が強いために決断ができないといった関連があると思われる。

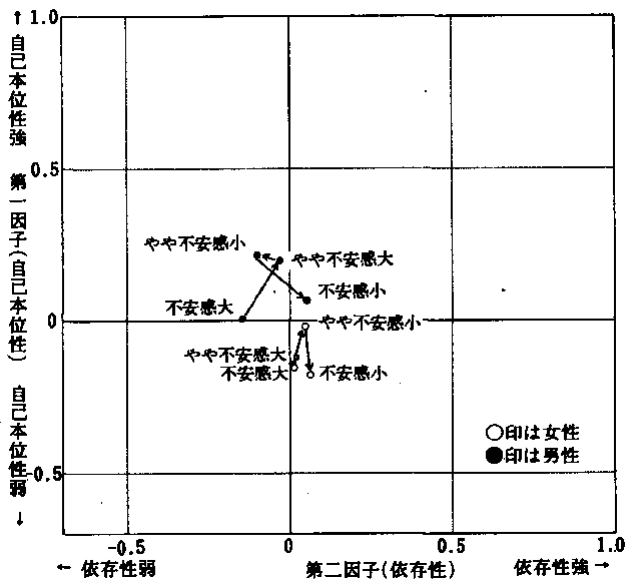


図4-168 社会性の因子と不安感の関連(第1因子と第2因子)

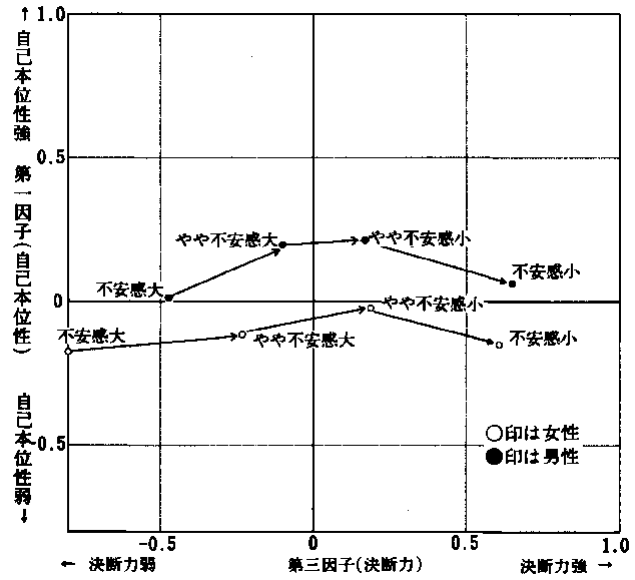


図4-169 社会性の因子と不安感の関連(第1因子と第3因子)

### (3) 運転場面での社会性と女性ドライバー観の関連

運転場面での社会性によって、女性ドライバー観がどのように異なるかを分析する。分析は、運転場面での社会性の因子空間に、女性ドライバー観の因子得点から4つのグループに分けた各サンプルを布置することとした。

#### ① 運転場面での社会性と女性ドライバーの運転適合性認識

自己本位性と女性の運転適合性認識の関係をみると、男性は自己本位性が弱いほど適合しているとみている。女性も同様の傾向であるが、男性ほど自己本位性で運転適合性認識が変化していない。

依存性との関連では、男性は依存性が強いほど女性は運転適合性が高いと認識している。女性の場合は、依存性と運転適合性認識の関連が認められない。つまり、依存性が強い女性も女性は運転に適合していると認識していることになり、依存的傾向が強いことが運転の障害となるとの認識が弱い(図4-170)。

決断力と運転適合性認識の関連は、男性では決断力が弱いほど適合しているとみているが、女性では決断力が強いほど適合していると認識になっている(図4-171)。

#### ② 運転場面での社会性と女性ドライバーの事故危険性認識

男性は自己本位性の変化は小さい。女性も大きくは変化していないが、傾向としては自己本位性が弱いほど安全とみている。

依存性と女性ドライバーの事故危険性認識の間には関連が強く、男女ともに依存性が強いほど安全としている。他車への依存的運転行動は、事故の危険性を増すものと考えられるが、依存的傾向が強い女性ドライバーほど女性の運転は安全と考えているわけであり、客観的な自己認識とはなっていない(図4-172)。

決断力と事故の危険性認識の関連は、男女ともに決断力が弱いほど女性は安全と認識している。運転中に迷いを生じて、とまどうことは自車が事故を起こす可能性があるとともに、他車の事故を誘発する可能

性があるが、このような危険傾向を持つ女性ドライバーほど女性の運転を安全とみていることになり、決断力のないことの危険性認識が不足している（図4-173）。

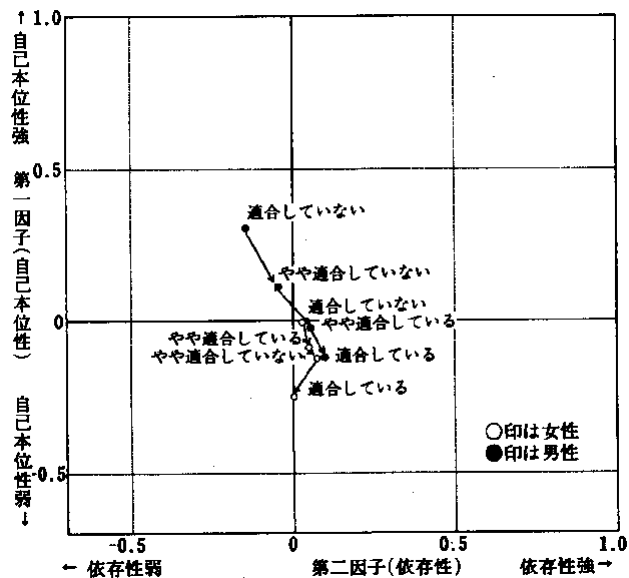


図4-170 社会性の因子と女性ドライバーの運転適合性の関連(第1因子と第2因子)

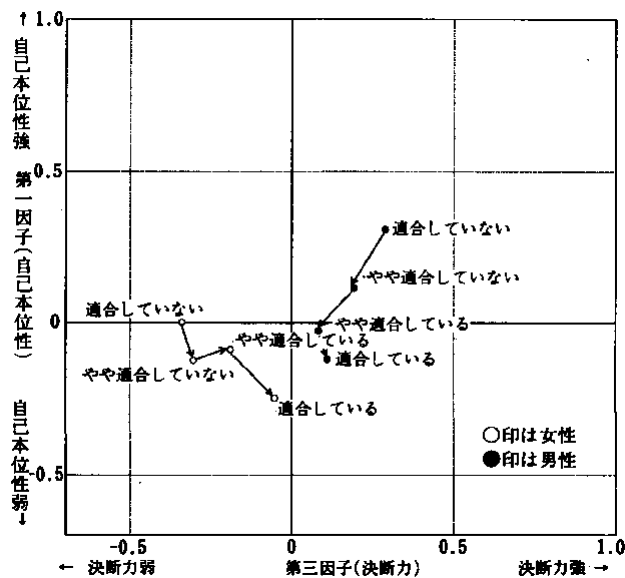


図4-171 社会性の因子と女性ドライバーの運転適合性の関連(第1因子と第3因子)

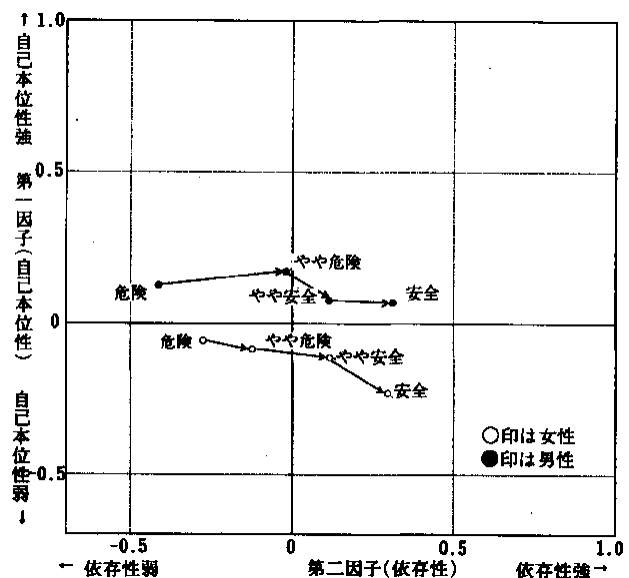


図4-172 社会性の因子と女性ドライバーの危険性認識の関連(第1因子と第2因子)

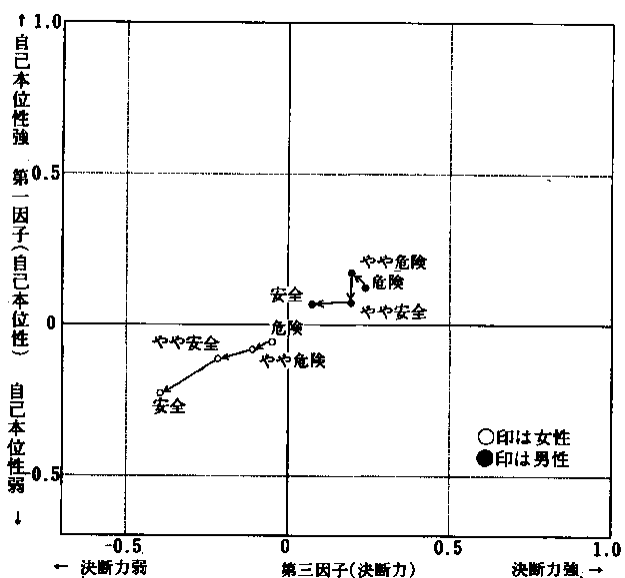


図4-173 社会性の因子と女性ドライバーの危険性認識の関連(第1因子と第3因子)

#### 4-8-2 運転行動から見た女性ドライバーの特徴

##### (1) 運転行動と不安感の関連

ふだんの運転行動の因子空間に不安感の因子得点から4グループに分類したサンプルを布置したものが図4-174である。まず、攻撃性との関連でみると、男女ともに攻撃性が強いほど不安感が少ない傾向となっ



ている。ただし、もっとも攻撃的運転傾向が強いのは不安感がやや少ないグループで、不安感がもっとも少ないグループの攻撃的運転傾向は、これより小さい。これは、不安感が少ないために、事故の恐怖感が少なく、攻撃的な運転行動をとっていると考えられる。

運転への余裕に関しては、男女ともに余裕をもっているグループほど不安感が少なくなっている。逆にいえば、不安感の大きいグループは運転に余裕を持っていない。

## (2) 運転行動と女性ドライバー観の関連

### ① 運転行動と女性ドライバーの運転適合性認識

攻撃性と女性ドライバーの運転適合性認識の関連をみると、男女ともに攻撃性が弱いほど女性は運転に適合しているとみている。運転への余裕と運転適合性認識の間の関係は、それほど強いものではないが、女性は運転に余裕があるグループの方が適合しているとみている(図4-175)。

### ② 運転行動と女性ドライバーの事故の危険性認識

攻撃性との関連では、男性はあまり明確な関連が認められない。女性は、攻撃性が弱いほど女性ドライバーの運転は安全とみており、攻撃性が強いほど危険とみている。

運転への余裕と危険性認識の関連では、余裕がないほど安全とみている傾向にある。女性の場合は、自分自身の運転に余裕がないほど、女性ドライバーの運転は安全とみていることになり、運転に余裕のない女性ドライバーの危険認識が弱い(図4-176)。

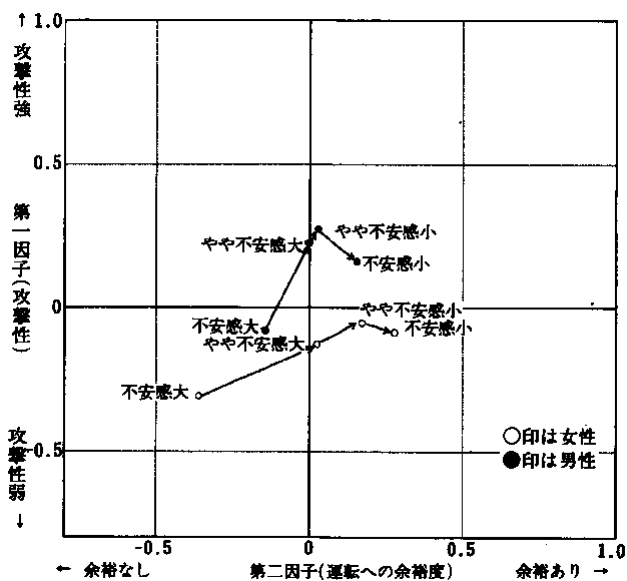


図4-174 ふだんの運転行動の因子と不安感の関連

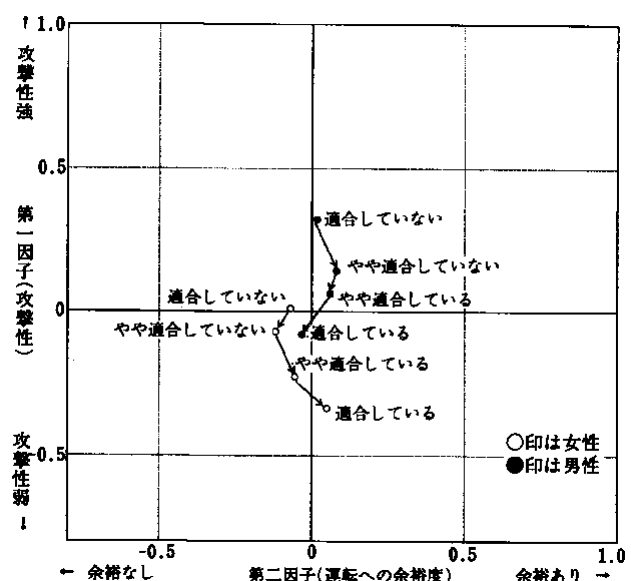


図4-175 ふだんの運転行動の因子と女性の運転適合性認識の関連

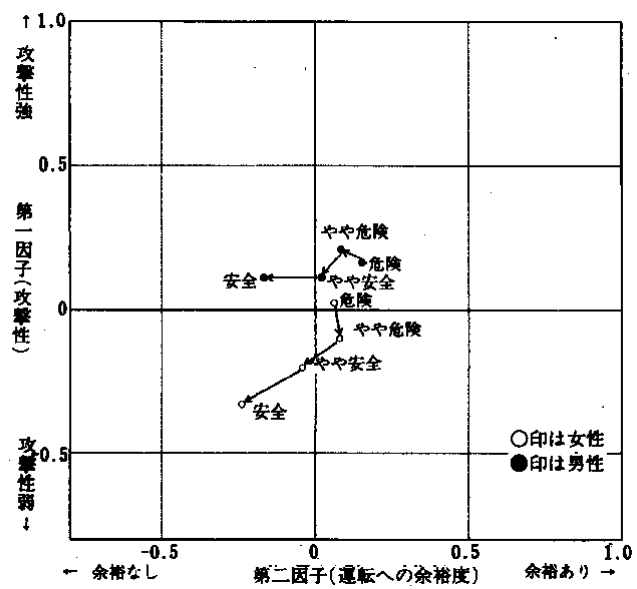


図4-176 ふだんの運転行動の因子と女性の事故危険性認識の関連

## 第5章 ま と め と 考 察

本調査研究の結果、女性運転者の運転実態、意識・態度などのいくつかの特性が明らかになってきた。その中から、特に重要と思われる女性運転者の特徴点をあげると、次のとおりである。

### 1 女性運転者の事故率は、走行距離で基準化すると男性よりも高い

本調査研究で把握した女性運転者の走行距離を用いて、免許保有者1人当たり年間走行距離100万km当たりの事故率を算出してみると、男性が1.04件に対して女性は1.57件と男性の1.5倍の高い事故率となっている。従来、女性運転者の全事故に占める割合が低いことから、女性運転者の方が安全との見方が多かったと思われるが、走行距離で基準化すると、女性運転者の方が事故率が高いといえる。

女性の中でも、40歳代の事故率が男性の1.74倍と高い倍率となっている。しかも、女性の40歳代は、免許保有者が急増していくと推定されている年齢層で、女性運転者の事故の増加が懸念されるところである。

### 2 運転場面で好ましい傾向を持つ女性運転者

通常講習受講者と簡素化講習受講者の差異の分析結果では、ふだんの運転行動の攻撃性が、両者を分ける大きな要因となっている。つまり攻撃性が強いほど事故・違反を犯す比率が高くなっており、したがって、攻撃的運転行動をとっているドライバーの方が事故・違反を起こす確率も高いものと推定される。

一方、性別にふだんの運転行動の攻撃性をみると、明らかに女性運転者の方が男性運転者よりも攻撃性が弱く、好ましい傾向をもっている。具体的には、ノロノロしている車をすぐに追い越したり、割り込もうとする車を入れないようにしたり、さらには、故意にスピードオーバーをしたりといった行動は、女性の方が男性よりも少ない。

また、「自分が優先の時は道を譲らない」や「自分の運転を批判されると腹が立つ」などに対して女性の方が否定的な回答が多く、運転に好ましい傾向をもっているといえる。

### 3 危険な運転傾向を強める女性運転者

#### 4

上記のように、現時点では、女性の方が運転に好ましい運転傾向を持っているとみられるが、昭和57年度調査時点と比較してみると、女性運転者の危険な運転傾向が増大している結果となっている。具体的には、「他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする」や「前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる」といった項目に対する肯定者が昭和57年度より増加しており、他の車との関係において女性の攻撃性が増していると思われる。

#### 4 不安感が強く、運転に余裕の無い女性運転者

女性は運転に対する不安感が、男性より極めて強いのが大きな特徴である。特に、女性の不安感が男性に比べて強いのは、速い速度での運転やすれ違い、バックなど運転技術を必要とするような場面のようにある。ただし、歩行者の多い道や、知らない道での運転など注意力を必要とする場面での不安感には性差が少ない。

また、運転への余裕については、女性の方が余裕のない傾向がみられる。たとえば、バックミラーで後ろを見る余裕がないなどの傾向が強い。この運転への余裕と不安感の間には強い相関があり、不安感の強い女性運転者に余裕のない運転をしている傾向がみられる。

#### 5 女性は運転中に迷う傾向が強く、他車への依存性が強い

女性運転者の特徴は、運転中に行こうか行くまいか迷うことや、運転中になんとなく不安になってブレーキを踏むことが男性よりも多いことである。これらの項目への肯定者の比率としては、いずれも2割程度で、それほど多くはないが、後続車にとっては、女性運転者は思いがけない行動に出る割合が高いことになり、周辺の交通の流れを乱す恐れがある。

また、「女性は前の車について行けば安心して右左折できる」と考えている割合が高く、「男性は女性ドライバーに親切にすべきだ」と考える女性ドライバーが多い。さらに「女性ドライバーは他人に甘えた運転をしがちである」との設問に対して、女性の6割が肯定しており、女性ドライバーは他の車への依存的傾向が強いといえる。

#### 6 女性ドライバー自身が男性ドライバーとの違いを強く認識している

女性ドライバーの傾向として認識されているのは、女性ドライバーは「車の構造を知らない」、「とっさの対応が苦手」、「自己本位的な運転をする」、「他人に甘えた運転をする」などで、これらの項目については、女性の6割以上が賛成としている。つまり、女性ドライバー自身が、男性ドライバーと異なった運転傾向があることを強く認識していることである。これらの項目に対する男性の肯定者の割合は、女性と同様に6割以上となっており、女性の運転傾向として男女に共通した認識となっている。昭和57年度調査時点から比較すると、女性独特の運転傾向の認識は減少しているが、上記のように半数以上が肯定している項目は多い。

なお、女性ドライバー観に関する設問の中で、唯一、女性の運転傾向として昭和57年度から認識する割合が増加しているのは、「女性は自己本位の運転をする」で、男女ともに肯定者が増加している。ここでの自己本位性の内容は不明であるが、女性ドライバーの周辺との不調和が増加しているということであろう。

以上の女性ドライバーの運転行動、運転意識の特性を踏まえて、今後、次のような点が女性ドライバーの事故防止のために必要となると思われる。

### **(1) 女性ドライバーの事故率が高いことについての認識を高めること**

前記1で述べたように、走行距離で基準化すると女性ドライバーの方が事故率が高いこと。しかし、従来、女性ドライバーの方が安全と考えていたドライバーが多いと思われていた。このことから、女性ドライバー自身が自分達の運転は安全であり、自己の運転を変える必要はないと認識している傾向が強くなかったであろうか。

今回の設問項目である「女性に事故が少ないのはスピードを出さないからだ」に対して、女性の約半数が賛成していることからみて、女性ドライバーは安全であるとの認識が強いことは明らかである。このような状況では、女性自身が自らの運転を反省し、その問題点を認識し、運転行動を変えていくようにはなりにくいのではなかろうか。

もし、そのような状況があるとすれば、女性ドライバーの事故率が高いことを、女性ドライバー自身に認識してもらうことにより、自己の運転の問題点を探り、それを改善していくきっかけとなるようにすべきである。

さらに、このような傾向があるとの研究成果が広い方面で認識されることにより、広い層で女性の事故防止の研究が行われるようになることが望まれるところである。

### **(2) 女性ドライバー向けの交通知識教育の研究と実施**

今回の調査結果からは、女性に運転や車に関する知識が不足している傾向がみられる。女性は、「車の構造を知らない」に関して9割近い女性ドライバーが認めており、女性は、「交通ルールを知らない」に関しても女性自身の半数近くが認めている。このように、女性ドライバーには運転や、その関連の知識が不足している傾向がみうけられる。

さらに一般化して考えれば、ここであげたような車の構造や交通ルールに関する知識のみではなく、たとえば交差点で一時停止したら、まず歩行者の有無を確認し、自転車の有無を確認し、そして車の有無を確認するなど基本的な運転時の注意点の知識も不足している恐れがある。

今回の調査研究結果だけでは、女性ドライバーにどのような知識が不足し、そしてどのような教育が必要であるのかを具体的に指摘することはできないが、今後、女性ドライバーに不足している交通知識や関連知識を確認し、女性向けに教育する機会を増やしていくことが必要であろう。

なお、これらのことは女性向け講習を新設したり、増やしたりするということだけではなく、女性が読みやすく、理解しやすい魅力あるパンフレット等を作るなどの工夫もされてしかるべきであろう。

### **(3) 女性向けの運転技能教育の質的向上と場の増設**

女性ドライバーには運転に対する不安感が極めて強いことが、今回の調査結果から明らかとなった。運転に対するある程度不安感、運転時の緊張した状態を作りだし、また安易な運転を防止し、好ましい傾向であると思われるが、それが極度に強いと運転への余裕をなくし、標識や標示の見落としなどの問題を発生

させる可能性がある。今回の調査結果でも、女性にバックミラーで後ろを見る余裕がないドライバーが多いとの結果となっている。さらに、女性ドライバーは、バックや右折などの運転技能に不安感が強い。

このような傾向の背景には、女性の運転頻度が少なく、運転技能を向上させる機会が少ないことがあると思われる。

一方、ドライバーが運転技能を向上させる場所としては、公道上を除けば、極めて少ない。自動車教習所などで、免許保有者を対象とした運転の再教育のシステムなどがあるが、女性が楽しく、気軽に練習するといった雰囲気はないようである。ペーパードライバーも含めて、女性が楽しく、気軽に運転技能を向上させる場があれば、女性の運転への関心も高まり、また、知らずに行っている危険な運転行動の防止にも役立つものと思われる。これらについては、民間ベースでの採算には合いにくいものと思われ、公的な援助なども検討されてしかるべきであろう。さらに、このような運転者教育は、女性に限らず運転機会の少ないドライバー全般の事故防止にも役立つものと思われる。

#### (4) 女性ドライバーの交通社会での自立への期待

運転者は、他の車の運転者が女性か男性かを確認しているわけではない。運転場面では、男性も女性もなく、それぞれ1人のドライバーとして、男女同じように運転に責任を持たなければならない。

しかし、女性には、「他の車について行けば右左折が安心」と考えたり、「男性は女性ドライバーに親切にすべきだ」とする割合が高く、他の車への依存的な傾向が強い。さらに、「女性ドライバーは他人に甘えた運転をしがちである」に対して女性の6割が賛成しており、依存的な意識が女性ドライバーに強いとみられる。

このような結果となっているのは、わが国の長い間の文化や習慣などが背景にあると思われるため、単純に女性の責任に帰することはできない。また、男性ドライバーにも女性の依存性を容認する傾向がみられる。今後、社会的に真の男女平等が達成されていくにつれて、女性の依存的傾向を認める男女の意識は減少していくものと思われるが、それを待つのではなく、運転場面では男女はまったく対等な立場であるとの認識を、早い時期に女性にも男性にも確立されていくことを期待するものである。

# 付 録

**ふだんの運転についてのおうかがい**

2				
---	--	--	--	--

アンケートについてのお願い

このアンケートは、免許証を更新される皆様のふだんの運転の様子をおうかがいして、今後の交通安全教育の参考にするために自動車安全運転センターが行うものです。従って、お答えいただいた内容によって皆様が不利益を受けることはありませんので、ありのままをお答えください。

(特)自動車安全運転センター  
〒105 東京都港区虎ノ門 1-21-17

ご記入に際してのお願い

- お答えは、回答欄からあてはまるものを選んで番号に○印をつけてください。
- お答えは、質問番号順に記入もれのないようお願いいたします。
- ご記入に際してわからないことがありましたら、御遠慮なく係までおたずねください。

**★まず、あなた自身についておうかがいします。**

(1) 性別は？	1 男性    2 女性
(2) 年齢は？	(例. 28) 満 <input type="text"/> 歳
(3) 結婚していますか。	1 未婚    2 既婚 (子供 1 有 2 無)
(4) 職業は？	1 会社員、公務員等    4 パート、アルバイト 2 自営業、自由業    5 学生 3 専業主婦    6 その他

**★次に、あなたのふだんの運転の様子についておうかがいします。**

(5) あなたが保有している免許の種別は？	(持っているものすべてに○印をつけてください) 1 普通    3 原付 2 自動二輪    4 その他
(6) あなたがふだん主として運転している車種は？	(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください) 1 大型貨物、大型乗用    5 軽乗用 2 普通貨物    6 自動二輪 3 軽バン、軽トラック    7 原付 4 普通乗用、ライトバン    8 その他
(7) おたくには、あなた自身が主に運転している車がありますか。 (この場合、車の名義は関係ありません)	(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください) 1 自分が主に運転している車がある 2 家には車があるが、自分が主に運転している車はない 3 家には車がない



<p>(8) あなたが運転する主な目的は？</p>	<p>(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)</p> <p>1 業務・仕事      5 家族等の送迎  2 通勤・通学      6 訪問  3 買物              7 その他  4 レジャー              (                      )</p>
<p>(9) あなたがふだん主に運転している場所は？</p>	<p>(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)</p> <p>1 自宅周辺  2 居住地の市町村内  3 居住地の近隣市町村内  4 他県  5 特に決まっていない</p>
<p>(10) あなたの実際的な運転年数は？ (運転していない年数は除いてください)</p>	<p>(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)</p> <p>1 15年以上              5 1～3年未満  2 10～15年未満        6 1年未満  3 5～10年未満        7 運転経験はない  4 3～5年未満</p>
<p>(11) あなたの<u>最近1年間</u>の運転頻度は？</p>	<p>(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)</p> <p>1 ほとんど毎日運転している  2 週に2～3日運転している  3 月に1～4日運転している  4 ほとんど運転していない</p>
<p>(12) あなたの<u>最近1か月</u>間の走行距離は？</p>	<p>(例. 800)  およそ <input type="text"/> km</p>
<p>(13) あなたは運転者として、次のどれにあてはまりますか。</p>	<p>(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)</p> <p>1 マイカー運転者(通勤、通学を含む個人的な用事だけで運転)  2 車の運転を職業としている(タクシー、トラック等車の運転が主たる業務の人)  3 仕事の必要から車を運転する(配達、セールス等仕事の上で運転する人)  4 ペーパードライバー(運転していない)</p>
<p>(14) あなたは運転が好きですか、それとも嫌いですか。</p>	<p>(あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)</p> <p>1 運転は非常に好きだ  2 どちらかというと運転は好きだ  3 別に好きでも嫌いでもない  4 どちらかというと、あまり運転したくない  5 できることなら運転したくない</p>

★次に、あなたのふだんの運転についておうかがいします。

(16) あなたは、ふだん次のような場合、どのような運転をしていますか。

a～jのそれぞれについて、右の①から④の4段階のいずれかでお答えください。

	① い た い だ い つ も そ う	② 時 々 そ う だ	③ ど い ち も な い ま せ	④ は な い と う
a 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい……………	1	2	3	4
b 交差点に入る直前で黄色になった場合は、ともかく停止する……………	1	2	3	4
c 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する……………	1	2	3	4
d 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる……………	1	2	3	4
e なれた道ではかなりスピードを出して運転する……………	1	2	3	4
f サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する……………	1	2	3	4
g 前方のことが気になってバックミラーで後ろを見たりする余裕がない……………	1	2	3	4
h 故意にスピードオーバーをすることがある……………	1	2	3	4
i 追い越されると腹がたつ……………	1	2	3	4
j 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにする……………	1	2	3	4

(16) あなたが、次のような運転の場面に直面したとき、不安に思いますが。

a～jのそれぞれについて、右の①から③の3段階のいずれかでお答えください。

	① 非 安 定 な 不 安	② や や あ る 不 安	③ 不 安 は な い
a いそいでバックしなければならないとき……………	1	2	3
b ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転するとき……………	1	2	3
c うしろから追い上げられるとき……………	1	2	3
d 歩行者の多い道を通るとき……………	1	2	3
e 知らない道を運転するとき……………	1	2	3
f 車の流れで先頭車になったとき……………	1	2	3
g 狭い道で対向車とすれ違うとき……………	1	2	3
h 進路変更をするとき……………	1	2	3
i 大型車の後ろについて運転しなければならないとき……………	1	2	3
j 交差点で右折するとき……………	1	2	3

★現在、四輪車を主に運転している方におたずねします。

(17) その車は、次のどれにあたりますか。	1 オートマ (AT) 車	2 マニュアル車
(18) あなたが、もし次に車を購入するとしたら、どの車にしたいですか。	1 オートマ (AT) 車	2 マニュアル車
(19) 現在、オートマ車をお持ちの方におたずねします。 オートマ車を購入した動機は？	(いくつかでも○印をつけてください) 1 運転が楽だから 2 オートマ車の方が安全だと思ったから 3 セールスの人にすすめられて 4 友人や知人にすすめられて 5 家族の希望で 6 その他 (具体的に )	

⇒次のページもご記入ください。

★次に、あなたのご意見についておうかがいします。

20 次の各項目について、あなたはどのように思いますか。

a～jのそれぞれについて、右の①から⑤の5段階のいずれかでお答えください。

	① そ の 通 り	② お お の り か ら さ え	③ た だ こ の お お の り さ え	④ お お の り は な い と い う こ と さ え	⑤ お お の り し な い
a 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う……………	1	2	3	4	5
b 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ……………	1	2	3	4	5
c 自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない……………	1	2	3	4	5
d 進路変更は気軽にできる方だ……………	1	2	3	4	5
e 男性ドライバーは女性ドライバーにもっと親切にすべきだ……………	1	2	3	4	5
f 他の車が道を譲ってくれるので進路変更には不安を感じない……………	1	2	3	4	5
g 前の車についていけば安心して右左折できる……………	1	2	3	4	5
h 車の構造を知らないために事故が起きててもドライバーの責任とはいえない……………	1	2	3	4	5
i 運転中行こうか行くまいかと迷うことが多い……………	1	2	3	4	5
j 走行中なんとなく不安になってブレーキを踏むことがよくある……………	1	2	3	4	5

21) 仮に女性ドライバーに対して、次のような意見があるとします。

あなたはどのように思いますか。

a～jのそれぞれについて、右の①から⑤の5段階のいずれかでお答えください。

	① 賛 成	② やや 賛 成	③ た だ こ の 賛 成 さ え	④ やや 反 対	⑤ 反 対
a 「一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている」という意見に……………	1	2	3	4	5
b 「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」という意見に……………	1	2	3	4	5
c 「一般に女性ドライバーは、大きな事故を起こさないので安心だ」という意見に……………	1	2	3	4	5
d 「一般に女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちである」という意見に……………	1	2	3	4	5
e 「一般に女性ドライバーは、自己本意の運転をしがちである」という意見に……………	1	2	3	4	5
f 「一般に女性ドライバーは、運転が感情や気分によって左右されやすい」という意見に……………	1	2	3	4	5
g 「一般に女性ドライバーは、交通のルールをよく知らない」という意見に……………	1	2	3	4	5
h 「一般に女性ドライバーは、とっさの場合の対応が不得手である」という意見に……………	1	2	3	4	5
i 「一般に女性ドライバーは、車の構造をよく知らない」という意見に……………	1	2	3	4	5
j 「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」という意見に……………	1	2	3	4	5

ご協力ありがとうございました。

付録-2 免許保有者予測に使用した基礎資料

付表1 年齢別人口 (0歳~49歳)

(単位:千人)

昭和15年			昭和16年			昭和161年			昭和162年			昭和163年		
年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性
総 数	120 235	080	総 数	121 049	552	総 数	121 672	867	総 数	122 264	173	総 数	122 783	431
0	1 498	729	0	1 430	698	0	1 389	675	0	1 365	664	0	1 316	639
1	1 511	736	1	1 488	726	1	1 426	696	1	1 385	673	1	1 360	662
2	1 513	736	2	1 505	735	2	1 487	726	2	1 424	695	2	1 383	672
3	1 529	743	3	1 509	737	3	1 504	734	3	1 485	725	3	1 422	695
4	1 579	769	4	1 528	745	4	1 508	736	4	1 502	734	4	1 484	724
5	1 632	794	5	1 597	778	5	1 527	744	5	1 507	736	5	1 501	733
6	1 703	831	6	1 636	797	6	1 596	778	6	1 526	744	6	1 506	735
7	1 747	852	7	1 706	833	7	1 636	797	7	1 595	777	7	1 526	744
8	1 836	895	8	1 752	854	8	1 706	833	8	1 636	796	8	1 595	777
9	1 926	939	9	1 841	897	9	1 752	854	9	1 705	832	9	1 635	796
10	2 033	990	10	1 928	940	10	1 841	897	10	1 751	854	10	1 705	832
11	2 068	1 009	11	2 035	991	11	1 927	940	11	1 840	896	11	1 751	854
12	2 026	986	12	2 069	1 010	12	2 035	991	12	1 927	940	12	1 840	896
13	1 980	965	13	2 029	988	13	2 069	1 010	13	2 035	991	13	1 927	939
14	1 922	935	14	1 982	966	14	2 030	989	14	2 069	1 010	14	2 035	991
15	1 891	921	15	1 925	936	15	1 983	966	15	2 030	989	15	2 070	1 010
16	1 848	900	16	1 896	922	16	1 924	936	16	1 981	965	16	2 028	987
17	1 853	904	17	1 851	902	17	1 895	922	17	1 922	935	17	1 978	964
18	1 444	705	18	1 859	908	18	1 851	902	18	1 894	922	18	1 922	935
19	1 793	875	19	1 449	710	19	1 859	908	19	1 849	901	19	1 892	921
20	1 679	820	20	1 793	880	20	1 449	710	20	1 857	908	20	1 846	900
21	1 635	800	21	1 668	819	21	1 792	879	21	1 446	709	21	1 853	906
22	1 586	779	22	1 622	798	22	1 668	819	22	1 790	879	22	1 444	708
23	1 562	769	23	1 569	774	23	1 621	797	23	1 667	819	23	1 788	877
24	1 570	774	24	1 548	764	24	1 567	773	24	1 620	796	24	1 666	817
25	1 597	789	25	1 560	771	25	1 546	763	25	1 566	773	25	1 618	794
26	1 554	770	26	1 592	788	26	1 559	771	26	1 545	763	26	1 564	771
27	1 508	749	27	1 555	771	27	1 591	788	27	1 558	771	27	1 543	761
28	1 590	790	28	1 516	751	28	1 555	771	28	1 589	787	28	1 557	770
29	1 659	823	29	1 600	793	29	1 515	751	29	1 554	770	29	1 588	787
30	1 662	826	30	1 672	827	30	1 600	793	30	1 515	750	30	1 554	770
31	1 782	888	31	1 672	829	31	1 671	826	31	1 598	793	31	1 514	750
32	1 892	943	32	1 790	890	32	1 671	828	32	1 670	826	32	1 598	792
33	2 021	1 005	33	1 896	943	33	1 789	889	33	1 669	828	33	1 670	825
34	2 187	1 087	34	2 025	1 007	34	1 895	943	34	1 787	888	34	1 669	827
35	2 409	1 198	35	2 188	1 088	35	2 024	1 007	35	1 893	942	35	1 785	888
36	2 404	1 195	36	2 408	1 198	36	2 186	1 088	36	2 022	1 005	36	1 891	941
37	2 299	1 140	37	2 404	1 195	37	2 407	1 197	37	2 183	1 086	37	2 020	1 004
38	1 444	718	38	2 297	1 139	38	2 402	1 195	38	2 403	1 196	38	2 181	1 085
39	1 564	784	39	1 442	718	39	2 296	1 139	39	2 399	1 193	39	2 401	1 195
40	1 916	961	40	1 564	784	40	1 441	718	40	2 293	1 138	40	2 397	1 192
41	1 866	936	41	1 910	959	41	1 562	783	41	1 439	717	41	2 290	1 137
42	1 926	964	42	1 859	934	42	1 908	958	42	1 559	782	42	1 437	716
43	1 890	947	43	1 919	962	43	1 857	932	43	1 904	956	43	1 557	781
44	1 730	869	44	1 883	944	44	1 917	961	44	1 854	931	44	1 901	955
45	1 515	760	45	1 723	866	45	1 880	943	45	1 913	959	45	1 850	930
46	1 631	821	46	1 509	759	46	1 720	865	46	1 875	942	46	1 909	958
47	1 688	848	47	1 624	819	47	1 506	757	47	1 716	863	47	1 871	940
48	1 709	857	48	1 681	846	48	1 620	817	48	1 501	756	48	1 711	862
49	1 656	832	49	1 700	855	49	1 676	844	49	1 615	815	49	1 497	754

10月1日現在の人口

資料: 人口動態統計 (厚生省大臣官房統計部提供)

付表2 年齢別人口(50歳～90歳以上)

(単位:千人)

昭和59年			昭和60年			昭和61年			昭和62年			昭和63年		
年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性	年 齢	総 数	女 性
50	1 588	799	50	1 650	831	50	1 695	853	50	1 670	842	50	1 610	813
51	1 608	811	51	1 578	796	51	1 644	829	51	1 689	851	51	1 665	840
52	1 580	795	52	1 598	808	52	1 572	794	52	1 638	827	52	1 682	848
53	1 547	781	53	1 571	793	53	1 591	805	53	1 564	792	53	1 631	825
54	1 482	749	54	1 537	778	54	1 564	791	54	1 583	803	54	1 557	789
55	1 449	736	55	1 469	746	55	1 529	776	55	1 555	788	55	1 575	800
56	1 412	719	56	1 441	735	56	1 461	743	56	1 520	773	56	1 546	785
57	1 377	709	57	1 401	716	57	1 433	732	57	1 452	740	57	1 511	770
58	1 332	690	58	1 364	704	58	1 393	714	58	1 453	729	58	1 442	737
59	1 262	667	59	1 324	689	59	1 355	702	59	1 383	710	59	1 413	725
60	1 148	622	60	1 254	666	60	1 314	686	60	1 344	698	60	1 372	707
61	1 067	606	61	1 139	619	61	1 244	662	61	1 303	682	61	1 333	694
62	1 013	585	62	1 059	604	62	1 129	615	62	1 233	658	62	1 291	678
63	957	557	63	1 005	583	63	1 049	600	63	1 118	611	63	1 221	654
64	995	578	64	950	555	64	995	579	64	1 038	595	64	1 106	607
65	805	480	65	984	573	65	939	550	65	983	574	65	1 026	581
66	819	488	66	795	456	66	972	567	66	927	546	66	971	569
67	815	464	67	810	465	67	784	452	67	959	562	67	915	540
68	816	464	68	803	460	68	797	460	68	772	447	68	945	556
69	778	442	69	801	459	69	789	454	69	784	454	69	759	442
70	773	440	70	765	437	70	785	452	70	774	448	70	769	448
71	730	419	71	758	435	71	748	431	71	769	445	71	758	441
72	704	406	72	714	413	72	740	427	72	731	423	72	751	438
73	656	380	73	688	401	73	695	404	73	721	419	73	712	415
74	622	361	74	638	374	74	667	392	74	674	396	74	700	410
75	577	338	75	603	354	75	616	364	75	645	383	75	652	386
76	519	303	76	556	328	76	580	343	76	593	353	76	622	372
77	485	285	77	500	295	77	532	317	77	556	333	77	568	342
78	391	231	78	463	276	78	474	283	78	506	306	78	530	320
79	378	227	79	371	222	79	437	264	79	449	271	79	479	293
80	333	201	80	355	216	80	347	211	80	411	251	80	422	258
81	317	194	81	311	191	81	330	204	81	323	199	81	384	237
82	278	173	82	293	182	82	286	178	82	306	192	82	299	186
83	241	152	83	255	161	83	267	168	83	262	165	83	280	178
84	200	128	84	219	140	84	230	148	84	242	155	84	237	152
85	158	102	85	179	116	85	195	127	85	206	134	85	218	141
86	135	89	86	140	92	86	157	104	86	173	115	86	182	121
87	107	71	87	120	80	87	122	81	87	138	92	87	152	102
88	84	57	88	93	63	88	102	69	88	105	71	88	118	81
89	66	45	89	72	49	89	78	54	89	87	60	89	89	61
90～	166	119	90～	182	129	90～	200	143	90～	224	180	90～	247	177

10月1日現在の人口

資料:人口動態統計(厚生省大臣官房統計情報部編)

付表3 女性免許保有者数(各歳)

(単位:千人)

年齢	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年	年齢	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年
16	55	60	50	47	46	55	128	143	158	181	195
17	125	130	123	111	110	56	115	127	142	157	180
18	169	288	249	246	246	57	95	114	126	141	155
19	456	348	527	505	518	58	81	94	113	125	139
						59	66	80	92	111	123
20	498	555	419	628	609	60	50	65	78	91	110
21	518	561	618	464	692	61	40	49	64	77	89
22	524	561	602	656	494	62	29	39	48	62	75
23	527	559	593	631	687	63	26	29	38	47	61
24	539	552	582	614	651	64	18	22	28	37	45
						65	11	17	21	27	36
25	547	561	572	599	631	66	8	11	17	21	26
26	552	565	578	587	613	67	6	8	11	16	20
27	512	567	579	590	598	68	5	6	8	11	15
28	534	526	581	581	601	69	3	4	6	7	10
29	540	547	538	592	601						
						70	8	11	4	6	7
30	533	554	559	547	602	71			3	4	5
31	546	548	566	570	557	72			2	3	4
32	573	562	561	578	580	73			2	2	3
33	595	581	577	573	589	74			1	2	2
34	630	612	606	588	585						
						75			1	1	1
35	713	649	628	619	603	76			0	1	1
36	696	733	665	641	633	77			0	0	1
37	674	713	749	678	653	78			0	0	1
38	451	690	728	762	690	79			0	0	0
39	388	461	703	740	775				0	0	0
						80			0	0	0
40	480	395	469	713	750	81			0	0	0
41	469	488	401	474	722	82			0	0	0
42	442	476	495	405	480	83			0	0	0
43	428	449	482	499	409	84			0	0	0
44	372	433	454	486	504						
						85			0	0	0
45	306	376	437	457	490	86			0	0	0
46	283	309	379	440	460	87			0	0	0
47	299	286	311	381	443	88			0	0	0
48	262	302	287	312	383	89			0	0	0
49	251	264	303	288	313						
						90~			0	0	0
50	211	252	265	303	289						
51	196	212	253	265	303						
52	183	196	212	252	265						
53	159	183	196	212	252						
54	144	158	182	196	211						
						合計	17065	18071	19043	19972	20940

警察庁交通局資料

昭和59、60年:69歳まで各歳別保有者数で70歳の欄に70歳以上の合計値を示す  
昭和61年以降:89歳まで各歳別保有者数で90歳以上は合計値

付表4 女性将来人口(0~90歳以上人口)

(単位:千人)

年齢	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	年齢	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
0	715	799	867	829	741	45	780	1079	817	761	866
1	703	778	859	843	756	46	953	1187	819	777	806
2	694	759	847	854	773	47	927	1183	878	759	783
3	688	741	832	862	791	48	955	1126	930	739	759
4	687	725	814	865	808	49	936	709	992	779	748
5	695	711	795	863	825	50	858	773	1070	811	755
6	724	700	776	857	841	51	751	944	1176	811	770
7	733	692	757	845	853	52	809	917	1171	870	752
8	736	687	740	830	860	53	836	944	1114	920	731
9	744	686	724	813	864	54	844	925	700	980	771
10	778	694	711	795	863	55	820	847	763	1057	801
11	797	724	700	776	856	56	785	740	931	1161	801
12	833	733	692	757	845	57	795	797	904	1155	858
13	855	736	687	740	830	58	779	823	929	1097	907
14	897	744	686	724	813	59	764	829	910	689	965
15	940	778	694	711	795	60	731	804	831	750	1039
16	991	796	724	700	776	61	718	768	726	913	1139
17	1010	832	733	692	757	62	699	777	780	885	1132
18	988	854	735	687	739	63	686	760	803	908	1073
19	965	896	743	685	724	64	669	743	807	887	673
20	935	938	777	693	710	65	644	708	781	808	730
21	921	989	795	722	699	66	596	694	744	704	887
22	900	1008	830	731	690	67	579	673	749	754	857
23	906	985	852	733	685	68	557	657	730	773	875
24	709	962	894	741	684	69	527	638	711	774	851
25	878	932	936	775	692	70	541	611	674	745	773
26	817	918	986	793	721	71	428	563	657	706	669
27	796	898	1005	828	729	72	433	543	633	707	713
28	772	904	982	849	731	73	424	517	614	684	726
29	762	707	959	891	739	74	419	485	590	660	721
30	769	875	929	933	772	75	395	493	560	621	688
31	786	815	916	983	791	76	387	385	510	599	646
32	769	793	895	1002	826	77	361	384	485	569	639
33	749	769	901	980	847	78	345	370	456	544	610
34	791	759	705	957	869	79	314	358	420	515	580
35	824	767	873	927	931	80	291	330	418	480	536
36	827	784	813	913	981	81	262	316	319	427	506
37	887	767	791	893	999	82	228	286	310	396	470
38	941	747	767	899	977	83	206	264	289	361	436
39	1004	789	757	703	954	84	159	232	270	322	400
40	1085	822	765	870	924	85	148	206	240	308	359
41	1194	824	781	810	910	86	124	177	219	226	306
42	1191	884	764	788	890	87	112	146	189	209	272
43	1134	937	744	764	895	88	93	125	165	185	235
44	715	999	785	754	700	89	76	90	137	163	198
90~		196	289	413	552	676					
合計	63171	64849	66649	68163	68962						

資料:厚生省人口問題研究所「日本の将来推計人口」(昭和16年)

付表5 総数死亡率(人口10万当たり)

年 齢	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年
16~19	50.1	46.8	47.2	45.0	43.7
20~24	61.8	59.4	57.1	57.9	54.2
25~29	66.3	63.4	60.9	59.8	58.9
30~34	82.1	78.9	74.5	71.5	69.7
35~39	114.2	110.1	104.2	104.0	101.8
40~44	179.8	178.8	175.6	172.6	157.0
45~49	298.4	288.4	277.1	266.2	249.7
50~54	474.0	463.9	455.6	440.2	416.7
55~59	668.4	658.9	654.3	640.5	637.7
60~64	990.6	959.5	948.7	912.3	912.5
65~69	1670.4	1628.3	1554.0	1483.7	1410.5
70~74	2926.8	2778.3	2717.5	2573.5	2460.2
75~79	5271.7	5010.8	4980.5	4809.5	4422.0
80~	11960.5	11631.1	11415.1	11159.0	10693.4

付表6 女性死亡率(人口10万当たり)

年 齢	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年
16~19	26.5	24.1	23.7	23.4	22.2
20~24	36.7	34.5	31.8	34.4	32.4
25~29	44.6	43.5	40.7	41.5	38.1
30~34	59.0	57.8	55.6	51.3	49.1
35~39	82.7	79.8	76.0	75.6	73.6
40~44	122.5	123.9	124.1	122.1	112.5
45~49	193.6	193.7	184.6	179.5	172.2
50~54	299.8	286.3	289.7	275.0	267.3
55~59	437.9	423.7	414.9	397.1	391.7
60~64	706.2	667.0	663.0	621.1	605.1
65~69	1203.1	1171.3	1106.4	1043.0	989.2
70~74	2176.1	2062.9	1998.4	1888.4	1785.3
75~79	4165.1	3923.3	3871.3	3586.4	3397.7
80~	10833.0	10463.7	10204.1	9992.2	9516.2



付録-3 ボックスプロットについて

本報告書では、走行距離の分析にボックスプロット（箱形図）を用いている。このボックスプロットは、EDA（Exploratory Data Analysis：探索的データ分析）と呼ばれる一連のデータ解析手法の中の1つであり、データの分布状況を分析するのに有効な方法である。

箱形図では、データの分布状況を下のような図で表現する。

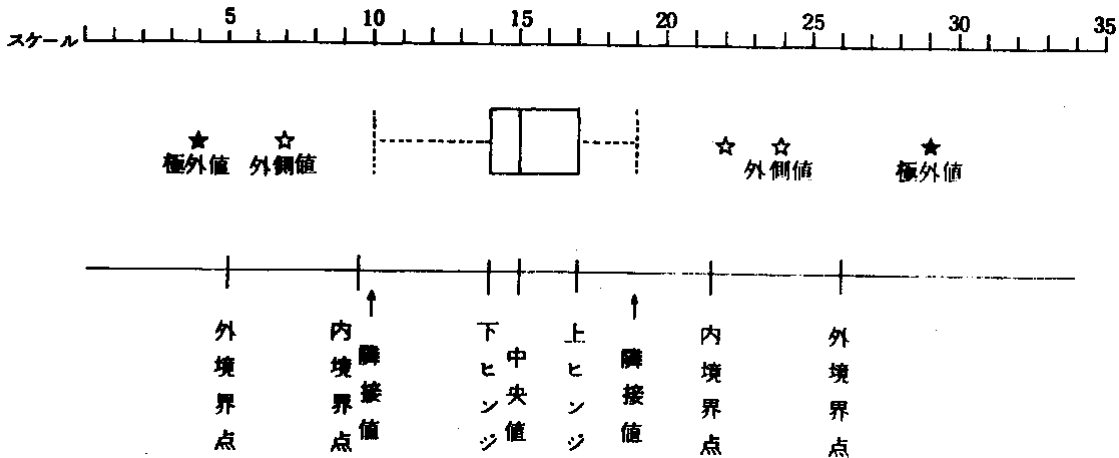


図1 箱形図の例

この箱形図で、データの分布の状況を示している。おのおの、数値の意味は次の通りである。

(1) 中央値

データを大きさの順に並べた時に、中央の順位にあたるデータの値である。データ数が奇数のときは、中央に位置するデータの値をそのまま中央値とするが、データが偶数の時は、中央の2つのデータの平均を中央値とする。

一般には、データの代表値として平均が用いられることが多いが、平均値は異常値に影響を受けやすい欠点を持っている。これに対して、中央値は異常値の影響を受けにくい（EDAでは抵抗性が高いと言う）特徴を持っている。箱形図では中央の線で表され、上の例では、中央値は15となっている。

(2) 下ヒンジ

中央値以下のデータを取りあげたときの中央値である。全体の、ほぼ25パーセント値（値の小さい方から約4分の1の順位の値で、たとえば、100人のデータであれば25番目の人の値）となる。箱形図では、箱の左の端がこの値に対応し、上の例では、下ヒンジは14となっている。

(3) 上ヒンジ

中央値以上のデータを取りあげたときの中央値である。全体の、ほぼ75パーセント値（値の小さい方から約4分の3の」順位の値で、たとえば、100人のデータであれば75番目の人の値）となる。箱形図では、箱の右の端がこの値に対応し、上の例図では、上ヒンジは17となっている。

以上のことからわかるように、上ヒンジから下ヒンジの間、つまり箱形図の箱の範囲に全体の50パーセントのデータが分布していることになる。上の例であれば、14～17の間に、全体の50パーセントのデータが分

布していることになる。

#### (4) 内境界点と隣接値

上ヒンジから下ヒンジの間をヒンジ散布度とよぶ。上の例図では、

$$\text{ヒンジ散布度} = 17 - 14 = 3$$

となる

内境界点には、上内境界点と下内境界点とがあり、各々次のように定義されている。

$$\text{下内境界点} = \text{下ヒンジ} - 1.5 \times \text{レンジ散布度}$$

$$\text{上内境界点} = \text{上ヒンジ} + 1.5 \times \text{レンジ散布度}$$

上の例図では、次のようになる。

$$\text{下内境界点} = 14 - 1.5 \times 3 = 9.5$$

$$\text{上内境界点} = 17 + 1.5 \times 3 = 21.5$$

この内境界点の内側のデータの内、最大の値のデータと最小の値のデータを「隣接値」と呼ぶ。箱型図のひげは、この隣接値を結んだものであり、内境界点内でデータ分布の幅を示している。上の例図では、隣接値は10と19である。

データが正規分布していれば、この内境界点の範囲（箱型図のひげの範囲）に約99.3パーセントのデータが分布する計算になる。

#### (5) 外境界点

上ヒンジ、下ヒンジからヒンジ散布度の3倍の値を外境界点と呼ぶ。外境界点にも下外境界点と上外境界点とがあり、各々次のように定義される。

$$\text{下境界点} = \text{下ヒンジ} - 3.0 \times \text{レンジ散布度}$$

$$\text{上境界点} = \text{上ヒンジ} + 3.0 \times \text{レンジ散布度}$$

上の例図では、次のようになる。

$$\text{下境界点} = 14 - 3.0 \times 3 = 5.0$$

$$\text{上境界点} = 17 + 3.0 \times 3 = 26.0$$

#### (6) はずれ値

内境界点の外側の値のデータを「はずれ値」と呼ぶ。はずれ値には、外側値と極外値とがある。外側値とは、内境界点から外境界点までの間に分布する値であり、極外値とは、外境界点の外側のデータである。

箱型図では、外側値を白の星印（☆）で表示し、極外値を黒の星印（★）で表示するのが一般的である。

箱型図では、以上に示した値を利用してデータの分布状況を表示する。図2は参考に、「探索的データ解析入門」（朝倉書店：渡部洋、鈴木規夫、山田文康、大塚雄著作）に紹介されている、各種分布と箱型図の関係を示したものである。

図（a）は、正規分布の例であり、この場合の箱型図は、中央値を中心に左右対象の形になる。

図（b）は、左側よった形の分布で、右側に大きく裾をひいている。この場合、箱型図の中央値は箱の左側による。ひげも、右に長く描かれることになる。

図(c)は、散布度の大きい、しかも尖りの小さい分布形である。この場合には、箱型図の箱が長くなるが、それに比して、ひげの長さはそれほど長くない。

図(d)は、図(c)とは逆に、中央によった分布で、尖りの大きな分布形である。この場合には、箱型図の箱の幅は狭くなり、ひげの阻も狭くなる。また、はずれ値が発生する範囲が広くなる。

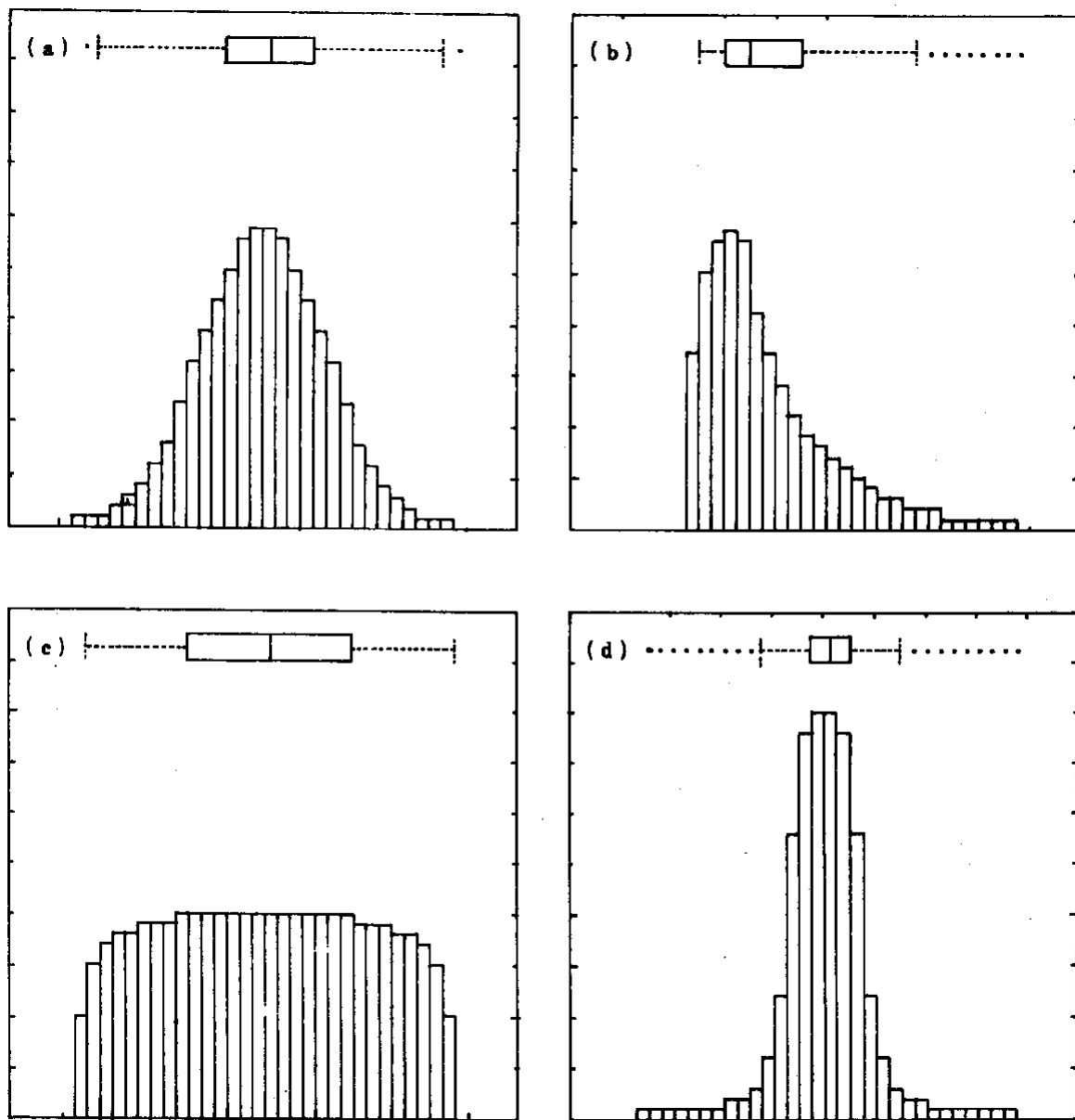


図2 各種分布形と箱型図の関係 (「探索的データ解析入門」(朝倉書店)より)